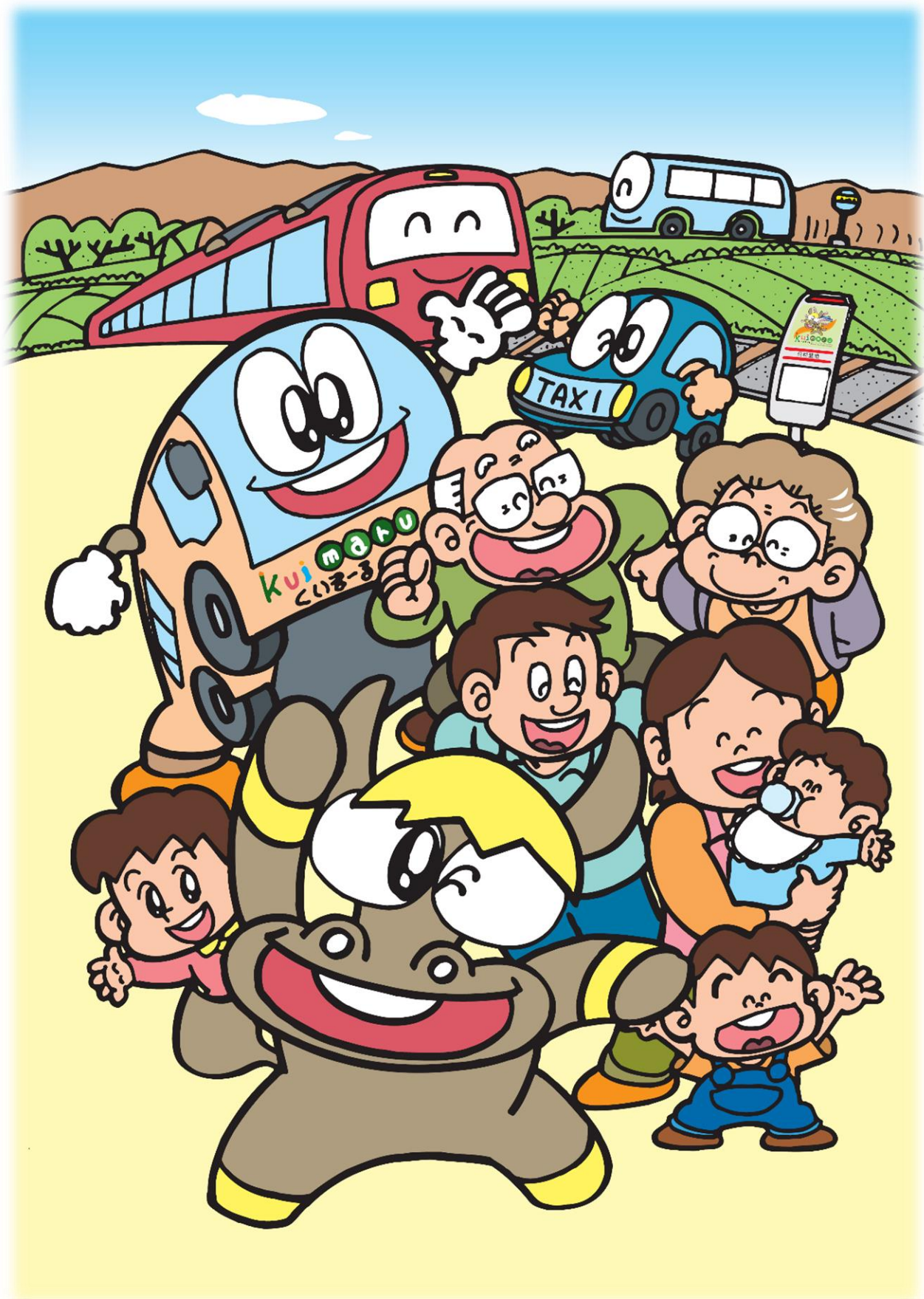


三股町地域公共交通計画

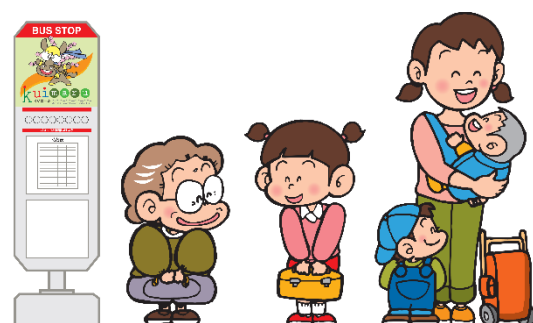


令和 5 年3月（令和6年6月一部改定）
三股町地域公共交通会議

目 次

| | 頁 |
|---------------------------------------|-----------|
| 第 1 章 計画策定の経緯 | 1 |
| 1－1 背景と目的 | 1 |
| 1－2 対象区域 | 1 |
| 1－3 計画期間 | 1 |
| 第 2 章 町の動向 | 2 |
| 2－1 位置及び地勢 | 2 |
| 2－2 地区区分 | 3 |
| 2－3 人口動向 | 4 |
| 2－4 代表交通手段 | 6 |
| 2－5 道路網 | 6 |
| 2－6 自動車保有台数及び運転免許証返納状況 | 7 |
| 2－7 通勤・通学流動 | 7 |
| 2－8 域内主要施設 | 8 |
| 2－9 観光動向 | 12 |
| 第 3 章 地域公共交通の現状 | 13 |
| 3－1 三股町の公共交通 | 13 |
| 3－2 鉄道（ＪＲ日豊本線） | 14 |
| 3－3 路線バス | 14 |
| 3－4 くいまーる（コミュニティバス） | 15 |
| 3－5 タクシー | 16 |
| 3－6 スクールバス | 16 |
| 3－7 移動支援事業 | 16 |
| 第 4 章 本計画における上位・関連計画 | 17 |
| 4－1 第 6 次 三股町総合計画 | 17 |
| 4－2 三股町都市計画マスタープラン | 18 |
| 4－3 三股町立地適正化計画 | 19 |
| 4－4 第 2 期 三股町まち・ひと・しごと創生総合戦略 | 20 |
| 4－5 交流拠点施設基本計画 | 21 |
| 4－6 都市再生整備計画 | 22 |
| 第 5 章 地域公共交通に関する実態・ニーズ調査 | 23 |
| 5－1 町民アンケート調査 | 23 |
| 5－2 公共交通利用者調査 | 36 |
| 5－3 交通事業者及び関連事業者アンケート調査 | 43 |
| 5－4 公民館長アンケート調査 | 48 |

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 第6章 本町の地域公共交通を取り巻く課題の整理 | 49 |
| 6-1 現況把握に伴う課題の抽出 | 49 |
| 6-2 課題の整理 | 50 |
| 第7章 本計画の基本理念及び基本方針 | 54 |
| 7-1 基本理念 | 54 |
| 7-2 基本方針 | 54 |
| 7-3 地域公共交通の機能分担 | 55 |
| 7-4 目指す将来ネットワークのイメージ | 56 |
| 第8章 計画の目標及び評価指標 | 57 |
| 8-1 目標の設定 | 57 |
| 8-2 評価指標の設定 | 57 |
| 第9章 実施事業及び実施主体 | 58 |
| 9-1 計画の目標を踏まえた実施事業 | 58 |
| 9-2 実施事業の内容 | 59 |
| 第10章 進捗評価と進行管理 | 69 |
| 10-1 事業遂行に係る進行管理の体制 | 69 |
| 10-2 P D C Aサイクルによる推進 | 70 |
| 10-3 評価の方法及びスケジュール | 71 |
| 用語説明 | 72 |
| 付録 法定協議会の開催 | 74 |
| 付録-1 令和3年度における協議内容 | 74 |
| 付録-2 令和4年度における協議内容 | 75 |
| 付録-3 協議会名簿 | 76 |



第1章 計画策定の経緯

1-1 背景と目的

地域公共交通は、町民の自立した生活の確保を実現するものであり、地域の発展を図るために欠くことのできないものである。しかしながら、公共交通利用者の減少や令和2年1月から世界的に流行している新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増している。

こうした状況の中で、公共交通空白地の存在、交通弱者・買物弱者の存在等の問題が発生しており、地域特性や町民のニーズを明確に把握し、これらの問題を解決するために公共交通体系を再構築することが喫緊の課題となっている。

そのため、本町の公共交通を取り巻く社会情勢や公共交通の現況等を整理するとともに、町内に運行する公共交通の利用実態調査、町民の公共交通に対する意識調査等の必要なデータを収集し、利用実態や町民のニーズ、課題を把握し、本町の実情に合った「三股町地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定した。

1-2 対象区域


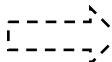
対象区域は宮崎県三股町全域とする。

1-3 計画期間

本計画は令和5年度から令和9年度までの5年計画とする。

表 上位・関連計画との比較

| | (年度) | | | | | |
|-----------------------|----------|----|-----------|----|----|------------------|
| | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 |
| 第6次三股町総合計画 | → | | | | | R12まで |
| 第2期三股町まち・ひと・しごと創生総合戦略 | → 見直し | | - - - - - | | | |
| 三股町都市計画マスタープラン | → | | | | | R19まで |
| 三股町立地適正化計画 | → | | | | | R19まで |
| 三股町都市再生整備計画 | → | | | | | |
| 本計画 | → | | | | | 見直し - - - - - |

 現行計画
  次期計画

第2章 町の動向

2-1 位置及び地勢

本町は、宮崎県の南西部、都城盆地の東部に位置し、東は日南市に、西から北にかけては宮崎県第2の都市である都城市に、また、北東は県都宮崎市に接している。

宮崎空港から25km圏内で町役場までの時間距離40分程度で、鹿児島空港からは50km圏内で町役場までの時間距離は70分程度の位置にある。

面積は110.02km²であり、東西18.0km、南北12.7kmの東西に細長いハート型の地形で、町の約70%は鰐塚山系に囲まれた平均標高250mの台地から形成されている。

また、東部は、「わにつか県立自然公園」をはじめとする豊かな自然の残る地域であり、鰐塚山に源を発生する大淀川水系の沖水川が本町の中央を西流し、その流域には扇状地が形成され田畑が広がっている。

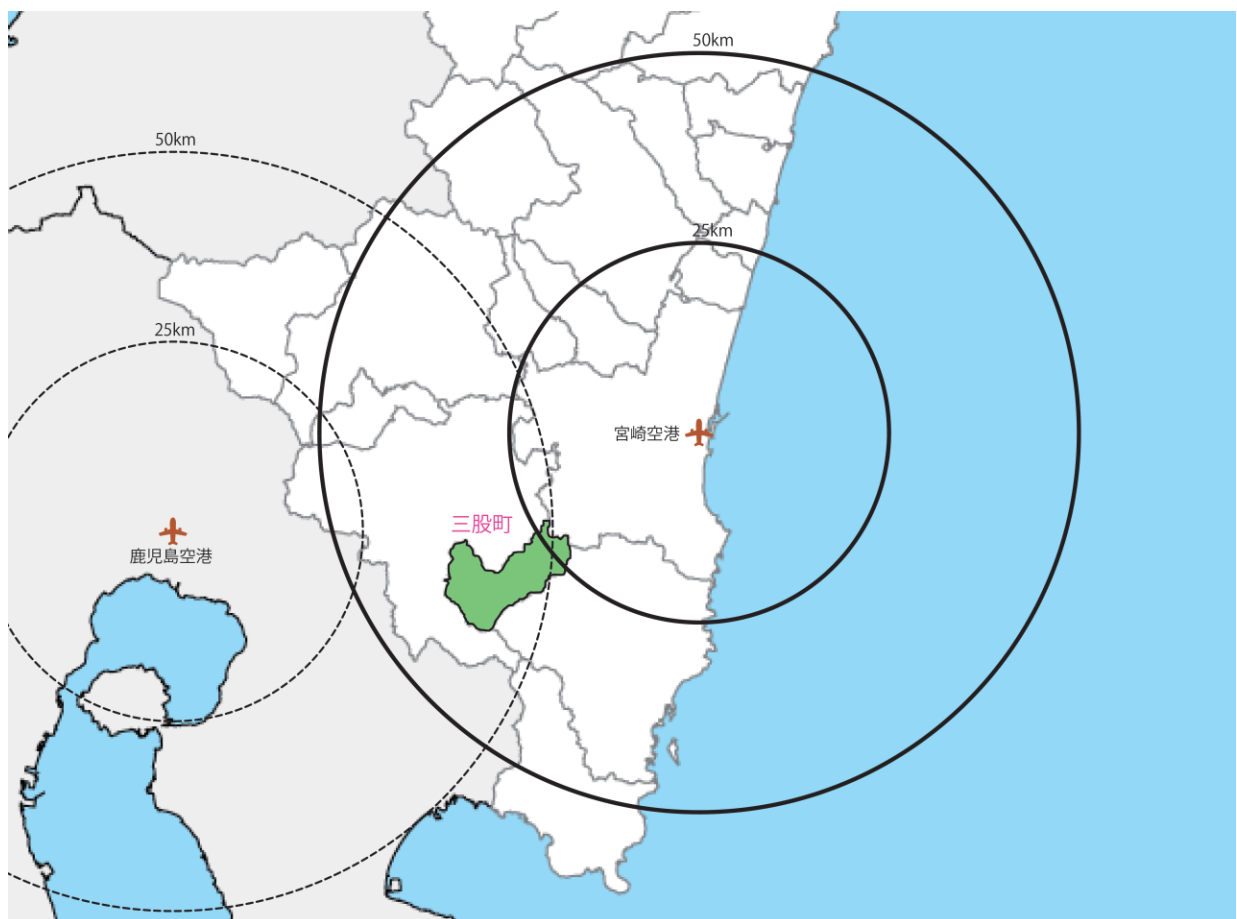


図 本町の位置

2-2 地区区分

本町は、30の自治公民館により9地区で構成された町域となっている。

また、都市計画マスタープラン等の関連計画では、集落単位による地区とは別に4つの地域（中央・北部・南部・東部）に分け、まちづくり政策を整理している。

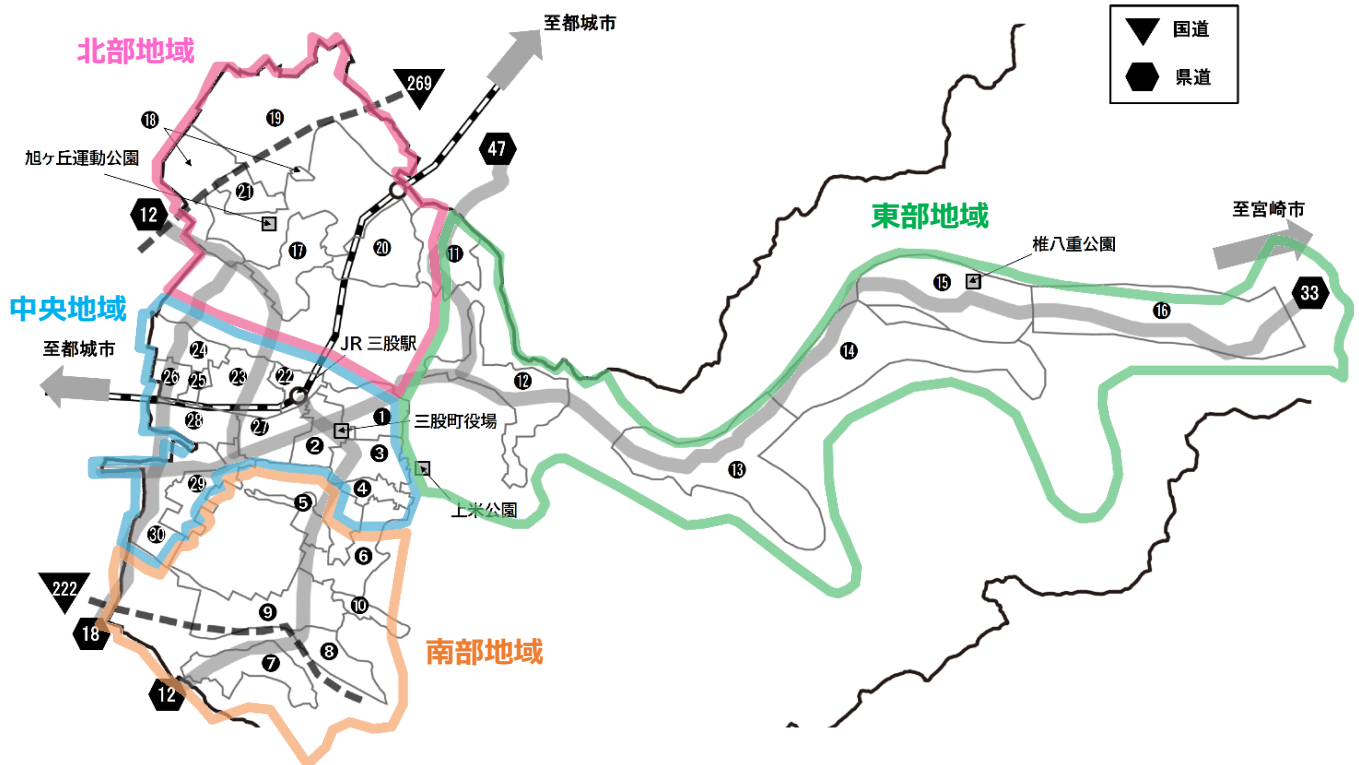


図 地区区分

表 区分番号

| 該当地区 | 自治公民館名 | | | | |
|------|--------|------|------|------|------|
| 1 地区 | ①山王原 | ②仲町 | | | |
| 2 地区 | ③上米 | ④中米 | ⑤櫟田 | ⑥谷 | |
| 3 地区 | ⑦小鷺巣 | ⑧寺柱 | ⑨大鷺巣 | ⑩高畑 | |
| 4 地区 | ⑪田上 | ⑫梶山 | | | |
| 5 地区 | ⑬轟木 | ⑭仮屋 | ⑮大野 | ⑯大八重 | |
| 6 地区 | ⑰勝岡 | ⑱前目 | ⑲蓼池 | ⑳餅原 | ㉑三原 |
| 7 地区 | ㉒上新 | ㉓下新 | ㉔今市 | ㉕中原 | ㉖花見原 |
| 8 地区 | ㉗東原 | ㉘稗田 | | | |
| 9 地区 | ㉙東植木 | ㉚西植木 | | | |

2-3 人口動向

令和4年4月1日現在の住民基本台帳による人口は26,046人となっており、過去5年間で微増傾向である。年少人口、生産年齢人口、老年人口の年齢3区分では、年少人口及び老年人口はともに増加しているが、生産年齢人口では年々減少傾向にある。

世帯数についても人口増加と同様に増加傾向にあり、過去5年間で約340世帯増加している。

本町における高齢化率は、宮崎県や国と比較してもその割合は低く、令和4年度で27.9%（県と比較すると5.6ポイント、国と比較すると1.2ポイント低い）となっている。

また、人口分布の状況を見ると中心市街地である中央地域と、北部地域に比較的集中しており、長田方面にかけて分布が少なくなっている。

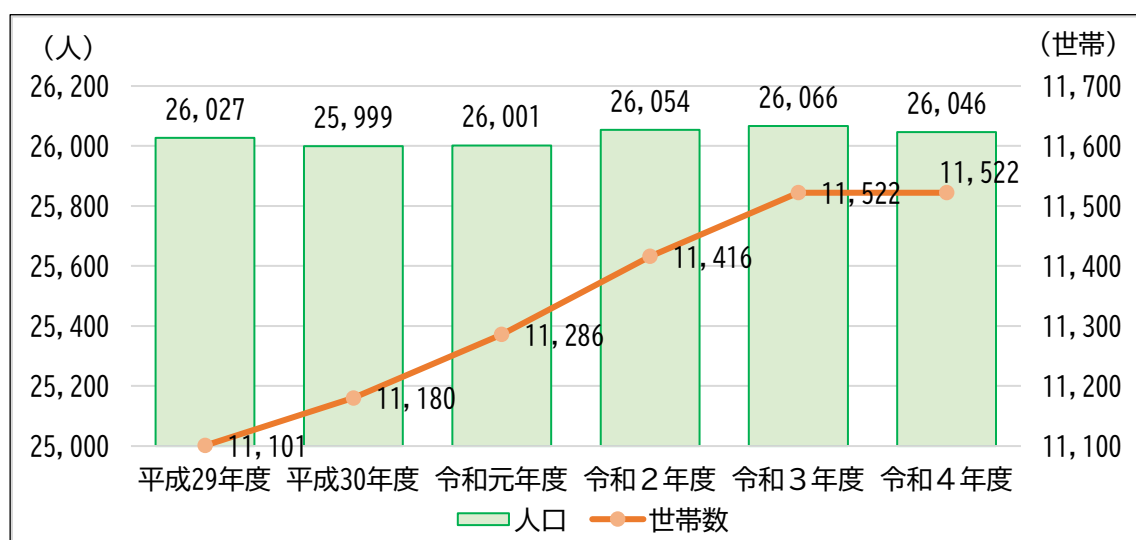


図 人口と世帯数の推移

資料：住民基本台帳（各年度4月1日現在）

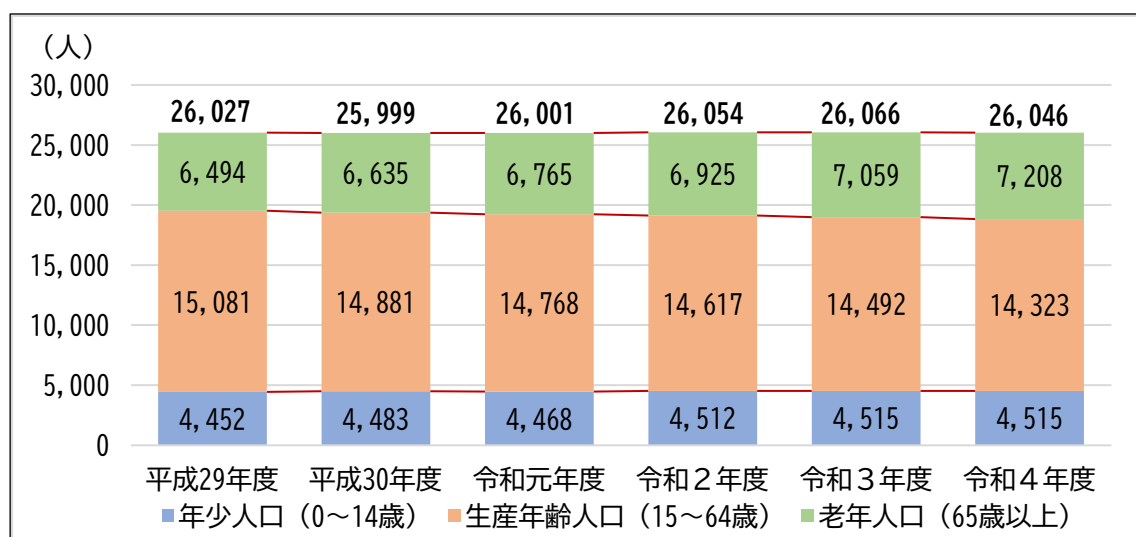


図 年齢3区分人口の推移

資料：住民基本台帳（各年度4月1日現在）

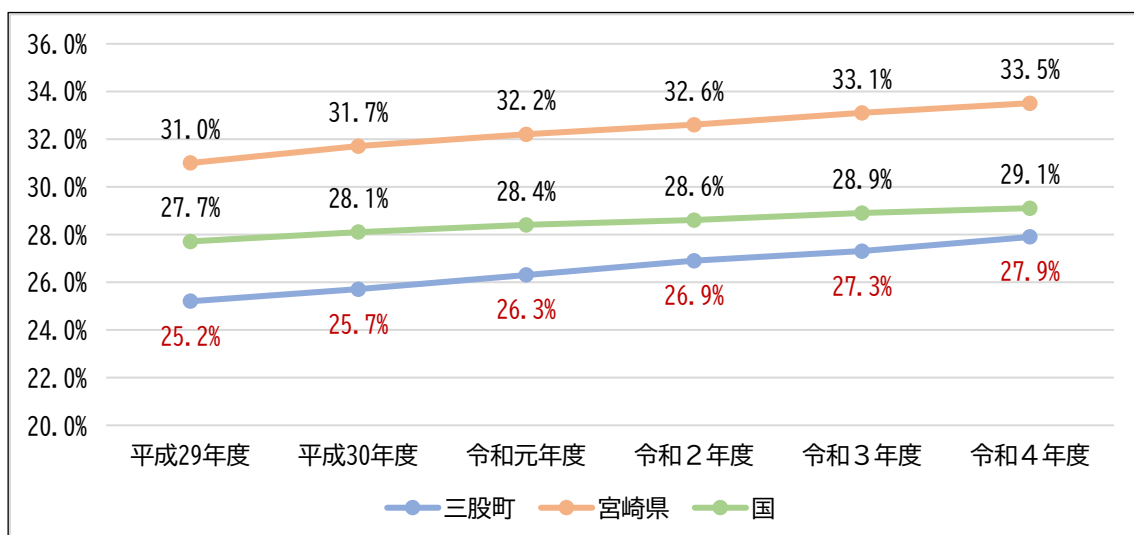


図 高齢化率の推移

資料：宮崎県における高齢化の状況、住民基本台帳（各年度 10 月 1 日現在）

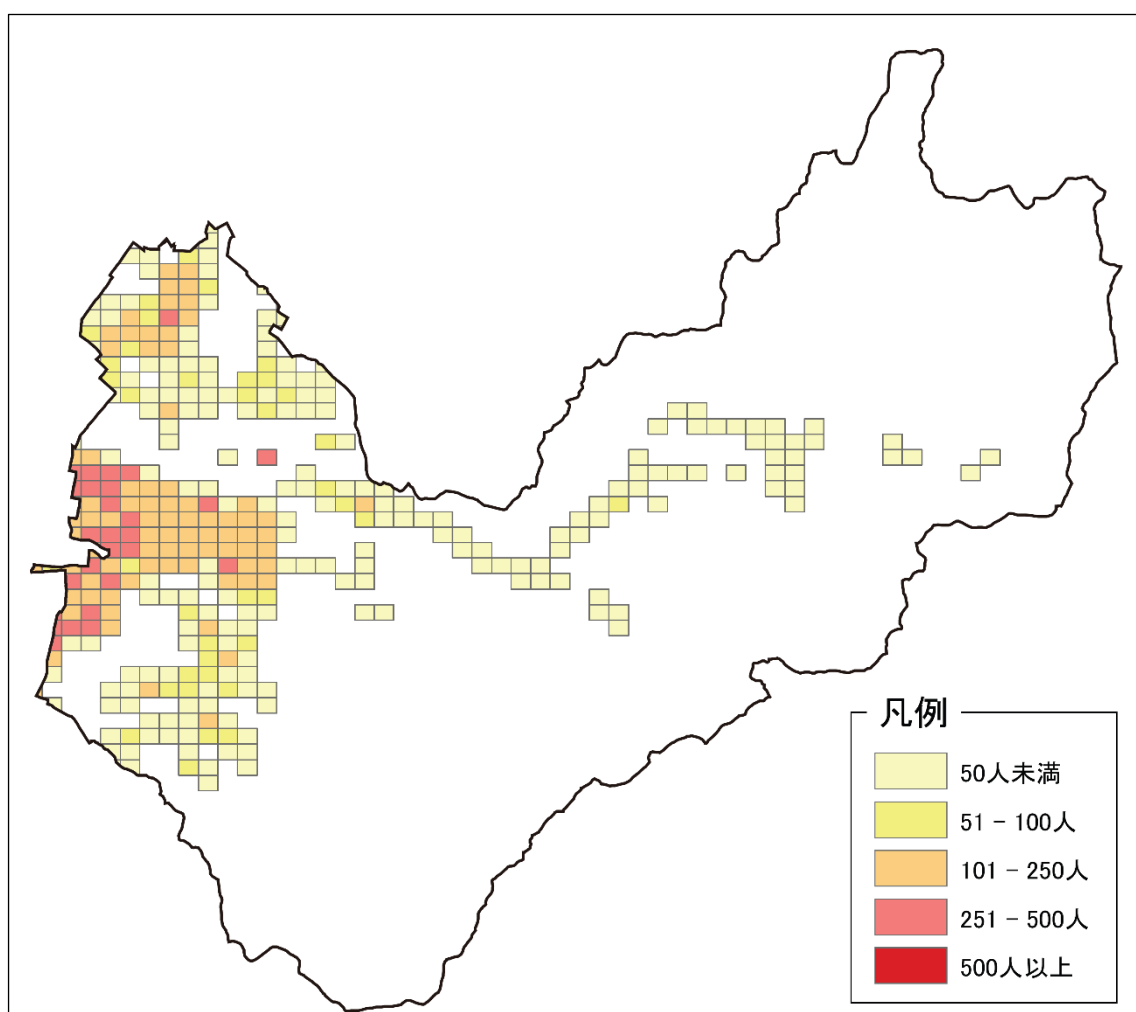


図 250mメッシュ人口分布図

資料：国土数値情報（国土交通省）

2-4 代表交通手段

主な交通手段として自家用車が選択されており、その使用率は 83.6%で、宮崎県平均と比較して 9.1ポイント高い数値を示している。また、鉄道や乗合バス等の公共交通の利用率については県平均よりも極めて低く、自家用車依存がうかがえる。

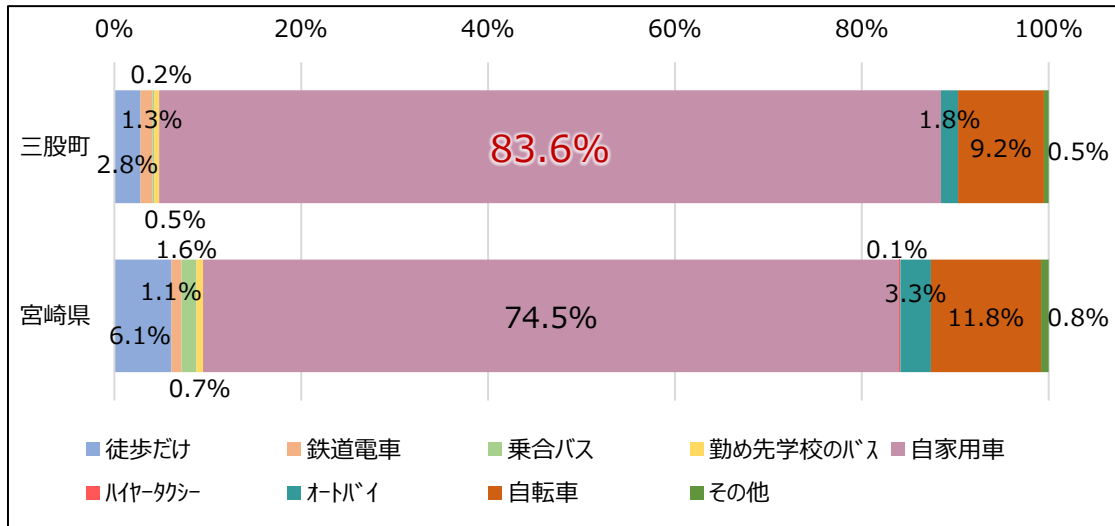


図 代表交通手段(2020 年度国勢調査データ公表後更新)

資料：国勢調査（2010 年度実施調査）

2-5 道路網

本町の道路網は、町内を横断する道路として、主要地方道都城北郷線があり、都城市と日南市を結んでいる。また、町北西部を国道 269 号、南西部を国道 222 号バイパスが通っており、それらを結ぶ形で県道、町道が整備されている。

さらには、宮崎自動車道の都城 I Cや山之口 S I Cに近いことから、県央・県北だけでなく、九州主要都市へのアクセス性にも恵まれている。



図 道路網図

資料：国土地理院

2-6 自動車保有台数及び運転免許証返納状況

自動車保有台数は、令和3年3月時点で普通乗用車 4,028 台、小型乗用車 4,050 台、小型二輪車 427 台となっている。

免許返納件数は毎年一定数の返納者があり、その大多数が 65 歳以上の高齢者となっていることから、今後さらなる高齢化により免許返納者が増加し、将来的に日常生活における移動手段に不安を抱える方が増加することが懸念される。

表 自動車保有台数(令和3年3月時点)

| | 普通乗用 | 小型乗用 | 小型二輪 |
|----|-------|-------|------|
| 総数 | 4,028 | 4,050 | 427 |

表 町在住の方の免許返納件数

| | 平成 29 年 | 平成 30 年 | 令和元年 | 令和 2 年 | 令和 3 年 (7 月時点) |
|-----------|---------|---------|------|--------|-------------------|
| 総数 | 86 | 83 | 101 | 95 | 64 |
| うち 65 歳以上 | 86 | 80 | 99 | 92 | 63 |

資料：都城警察署提供データ

2-7 通勤・通学流動

本町の通勤・通学の流動は、本町に隣接し、学校や企業等が立地する都城市への流出が顕著であり、流出口の約 86%を占める 6,843 人となっている。

流入人口でも、都城市が第 1 位で流入人口全体の約 87%の 2,562 人となっており、都城市との生活圏の一体化がうかがえる。

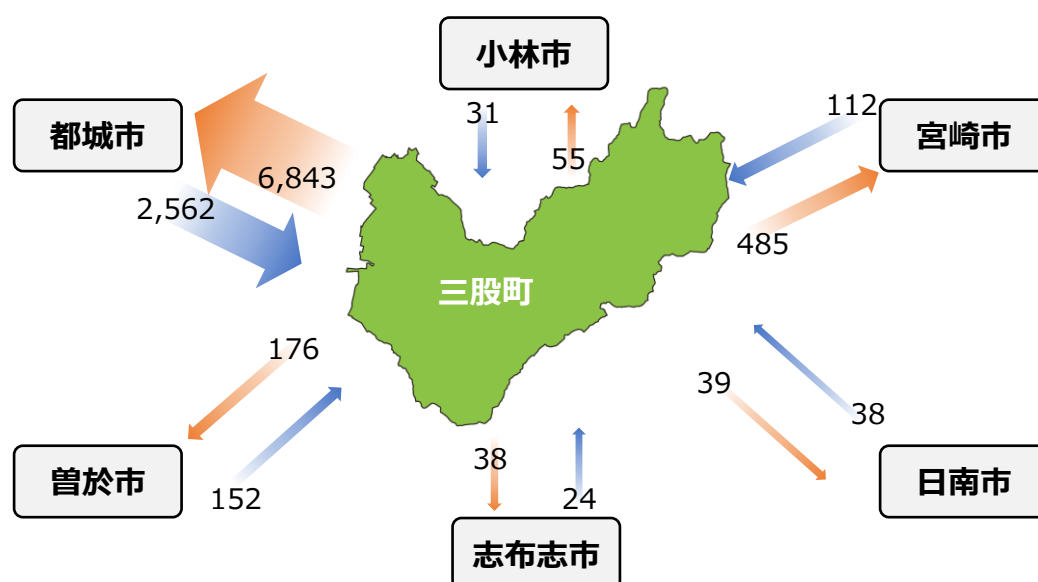


図 近隣都市への通勤・通学流動

資料：平成 27 年国勢調査

2-8 域内主要施設

町内に立地している商業施設、医療施設、公共施設、教育施設について以下に示す。
各図より、本町の各施設は中央地域に多く集積していることがわかる。

(1) 商業施設



図 商業施設等分布図

表 商業施設等番号対応表

| | | | | | |
|---|--------------------|---|----------------|---|--------------------|
| ① | 去川商店 | ② | HEARTY ながやま三股店 | ③ | ミートショップながやま三股駅前店 |
| ④ | サンキュー広原店 | ⑤ | アタックス一万城店 | ⑥ | アタックス三股店 |
| ⑦ | トライアル三股店 | ⑧ | ダイレックス三股店 | ⑨ | ディスカウントドラッグコスモス樺山店 |
| ⑩ | ディスカウントドラッグコスモス三股店 | ⑪ | 安藤ストア | | |

(2) 医療施設



図 医療施設分布図

表 医療施設番号対応表

| | | | | | |
|---|----------------------|---|-------------|---|-------------------|
| ① | (一社) 藤元メディカルシステム大悟病院 | ② | 田中隆内科 | ③ | 一心外科医院 |
| ④ | とまり内科外科胃腸科医院 | ⑤ | ホームクリニックみまた | ⑥ | 坂田医院 |
| ⑦ | みしま内科クリニック | ⑧ | 長倉医院 | ⑨ | 〔睦由会〕江夏整形外科クリニック |
| ⑩ | 〔雄睦会〕岩下耳鼻咽喉科 | ⑪ | 畠中小児科医院 | ⑫ | たけしたこども医院 |
| ⑬ | まえの歯科医院 | ⑭ | 東歯科医院 | ⑮ | はまだ歯科医院 |
| ⑯ | 三股歯科 | ⑰ | 山下歯科 | ⑱ | デンタル・ファインうえくぼ歯科医院 |
| ⑲ | 〔聡明会〕あさお歯科 | ⑳ | よしだ眼科クリニック | | |

(3) 公共施設



図 公共施設分布図

表 公共施設番号対応表

| | | | | | |
|---|-----------------|---|-----------------|---|------------------|
| ① | 三股町役場 | ② | 三股町立図書館 | ③ | 第 1 地区分館 |
| ④ | 中央公民館 | ⑤ | 第 9 地区分館 | ⑥ | 第 7 地区分館 |
| ⑦ | 第 8 地区分館 | ⑧ | 第 3 地区分館 | ⑨ | 第 4 地区分館 |
| ⑩ | 第 5 地区分館 | ⑪ | 第 6 地区分館 | ⑫ | 山王原地域福祉センター |
| ⑬ | 三原地区コミュニティーセンター | ⑭ | 勝岡地区コミュニティーセンター | ⑮ | 花見原地区コミュニティーセンター |
| ⑯ | 中原地区コミュニティーセンター | ⑰ | 稗田地区コミュニティーセンター | ⑱ | 西植木地区コミュニティーセンター |
| ⑲ | 三股町研修センター | ⑳ | 小園宮農研修センター | ㉑ | 田上集落センター |
| ㉒ | 大野集落センター | ㉓ | 轟木集落センター | ㉔ | 三股町立文化会館 |
| ㉕ | 第 5 地区防災センター | | | | |

(4) 教育施設



図 教育施設分布図

表 教育施設番号対応表

| | | | | | |
|---|--------|---|-------|---|-------|
| ① | 梶山小学校 | ② | 宮村小学校 | ③ | 三股小学校 |
| ④ | 三股西小学校 | ⑤ | 勝岡小学校 | ⑥ | 長田小学校 |
| ⑦ | 三股中学校 | | | | |

2-9 観光動向

令和元年度時点の観光入込客数は 206,047 人となっており、近年の町の中心部において町内外からの交流人口を増やす新たなイベント（モノづくりフェア等）や、三股駅周辺の賑わい創出のためのイベント（よかもん朝市等）の開催により、観光客・交流人口が増えている。

令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛やイベント中止等の影響を受け、観光客数は減少傾向となっている。

今後、地域公共交通を維持していくうえでも、観光面での需要を取り入れ、公共交通の利用者を増加させていくことが必要であり、新型コロナウイルス感染症収束後の連携強化が重要である。

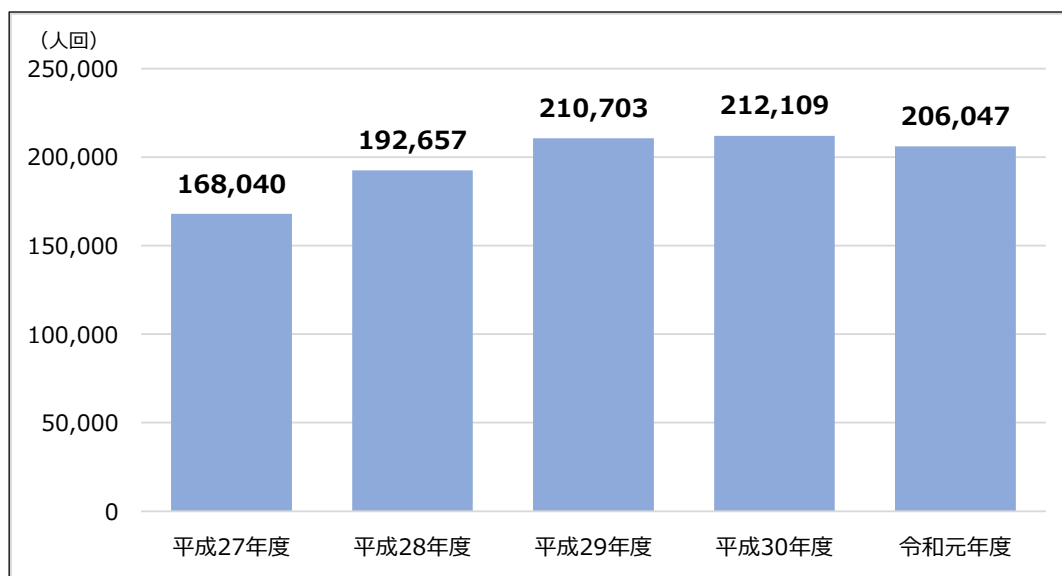


図 観光入込客数の推移(翌年夏ごろ令和2年度データ更新予定)

資料：宮崎県観光入込客統計調査結果

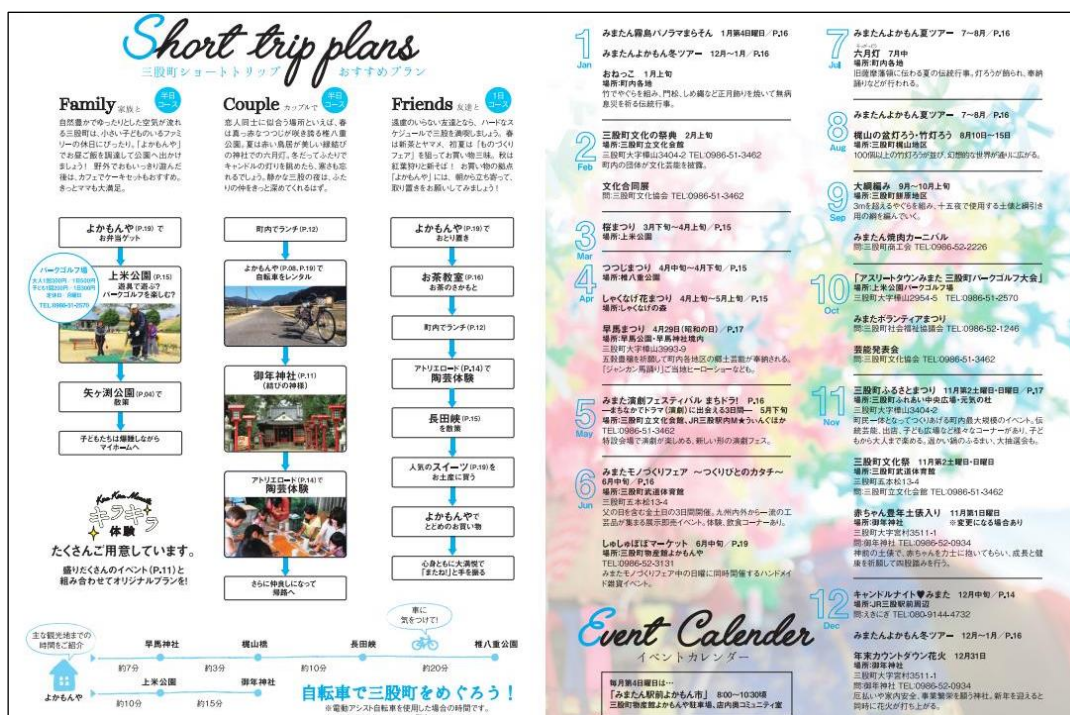


図 三股町観光マップ(おすすめプラン・イベントカレンダー)

資料：三股町観光協会

第 3 章 地域公共交通の現状

3-1 三股町の公共交通

本町の公共交通として、町域を跨ぐ路線である広域交通では鉄道（ＪＲ日豊本線）があり、地域間を結ぶ幹線交通として路線バスが運行されている。

また、町域内の路線として、コミュニティバス「くいまーる」が運行されている。

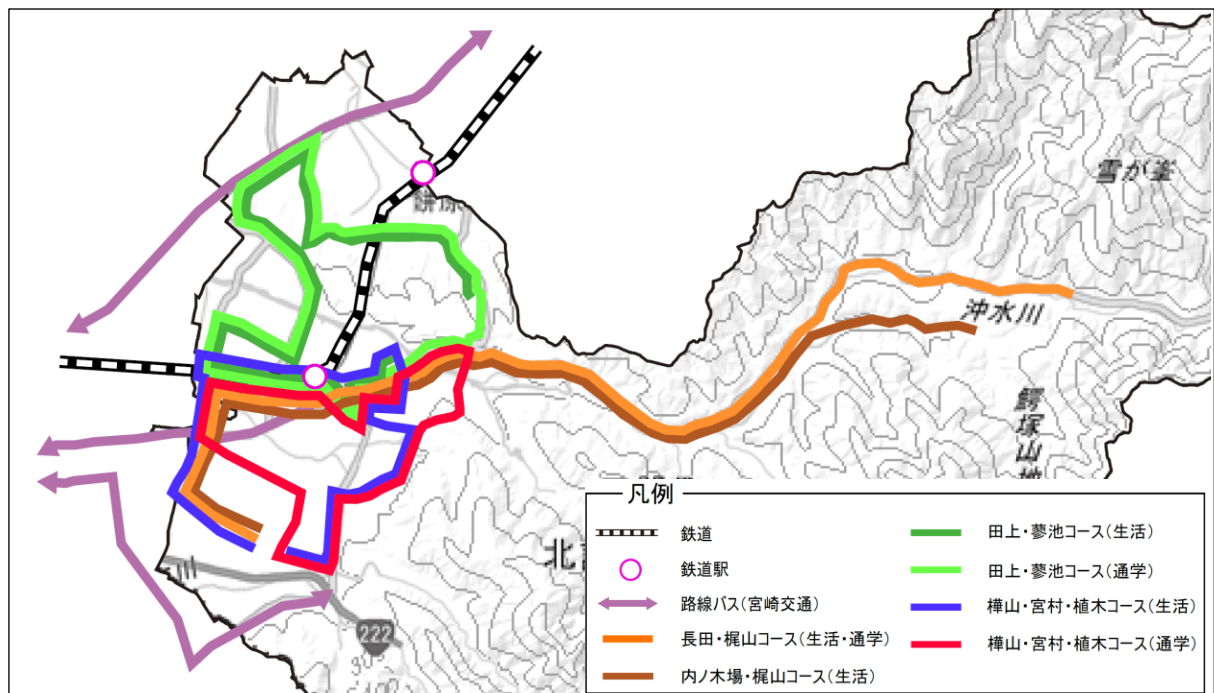


図 町内公共交通マップ

表 町内公共交通の運行状況

(令和4年11月現在)

| 交通機関 | 路線等 | 便数/日 | |
|-------|--------------------|-----------------------------------|-------------|
| | | 平日 | 土日祝 |
| 鉄道 | J R 日豊本線 | 鹿児島方面 19 便 宮崎方面 20 便（うち特急 1 便） | |
| 路線バス | 西都城駅～上野上 | 6 便 | 6 便 |
| | 西都城駅～イオンモール～上野上 | | |
| | 都城駅～五文字～宮村学校下 | 4 便 | 3 便 |
| | 都城駅～広原・山之口学校下～三股駅前 | 9 便 | 9 便 |
| くいまーる | 長田・梶山コース（通学支援） | 朝 1 便、夕 2 便 | — |
| | 長田・梶山コース（生活支援） | 5 便（月・水・金） | 4 便 |
| | 内ノ木場・梶山コース（生活支援） | 4.5 便（木曜のみ） | — |
| | 田上・蓼池コース（通学支援） | 朝 1 便、夕 2 便 | — |
| | 田上・蓼池コース（生活支援） | 5 便（火・木） | 4.5 便（土曜のみ） |
| | 樺山・宮村・植木コース（通学支援） | 朝 1 便、夕 1 便 | — |
| | 樺山・宮村・植木コース（生活支援） | 5 便（火曜のみ） | 4.5 便（土曜のみ） |

3-2 鉄道(JR日豊本線)

本町には、J R 日豊本線がまちの中心を走っており、三股駅・餅原駅の2駅を有している。

三股駅の駅舎の中には、くいまーの事務所や多目的ホールが完備されており、駅に隣接して三股町物産館「よかもんや」があり、本町の物産販売はもちろん、賑わいや情報発信の役割も担っている。

どちらも無人駅であり、三股駅は跨線橋を渡らないとホームへ行けない現状であったが、障がいを持つ方や高齢者が利用しやすい駅とする為、令和5年3月にバリアフリー化工事が竣工し、運用が開始されている。

3-3 路線バス

路線バスは、宮崎交通（株）が本町と都城市を結ぶ路線を運行している。

近年の利用者の動向では、令和元年度まで増加傾向にあったものの、令和2年度では新型コロナウイルス感染症拡大の影響等に伴い、前年より約14,000人少なくなっており、大幅な減少がみられる。

本町域内の運行に係る補助金については、年間6,500千円程度、町及び県で補てんしている。

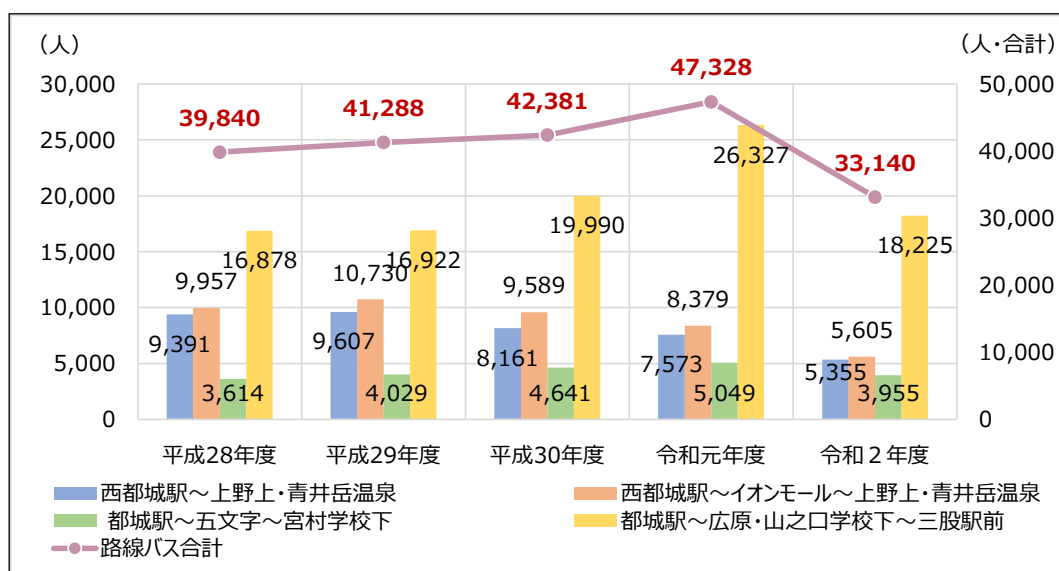


図 路線バス利用者数

資料：宮崎交通（株）提供データ

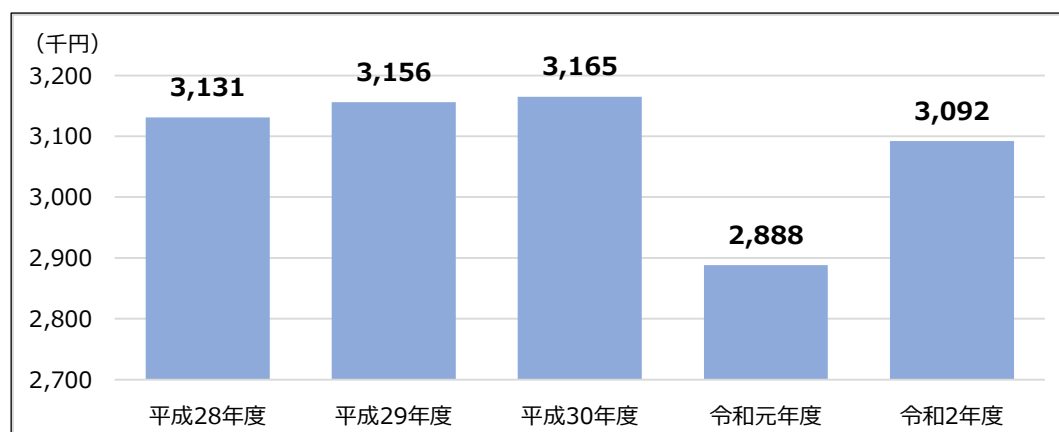


図 廃止路線代替バス運行補助金(町単独分)

資料：町収支決算

3-4 くいまーる(コミュニティバス)

平成 19 年度から運行を開始しており、令和元年度では年間約 20,000 人の利用がなされていたが、令和 2 年度では前年より約 4,000 人少なくなっており、大幅な減少がみられる。

路線別では長田・梶山コースの路線で比較的利用が多い傾向にあり、東部地域に住む町民の生活の移動として重要な役割を担っている。

運行に関する赤字補填は年々増加しており、令和 2 年度時点で 20,142 千円となっている。

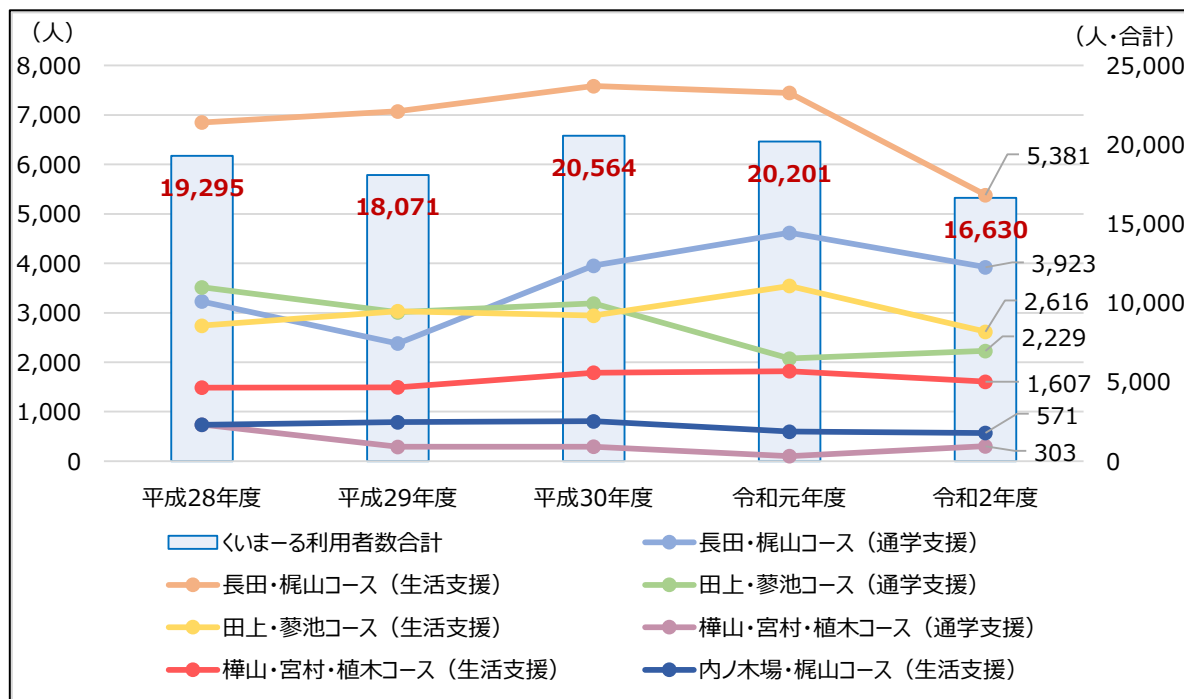


図 くいまーる利用者数

資料：町統計データ

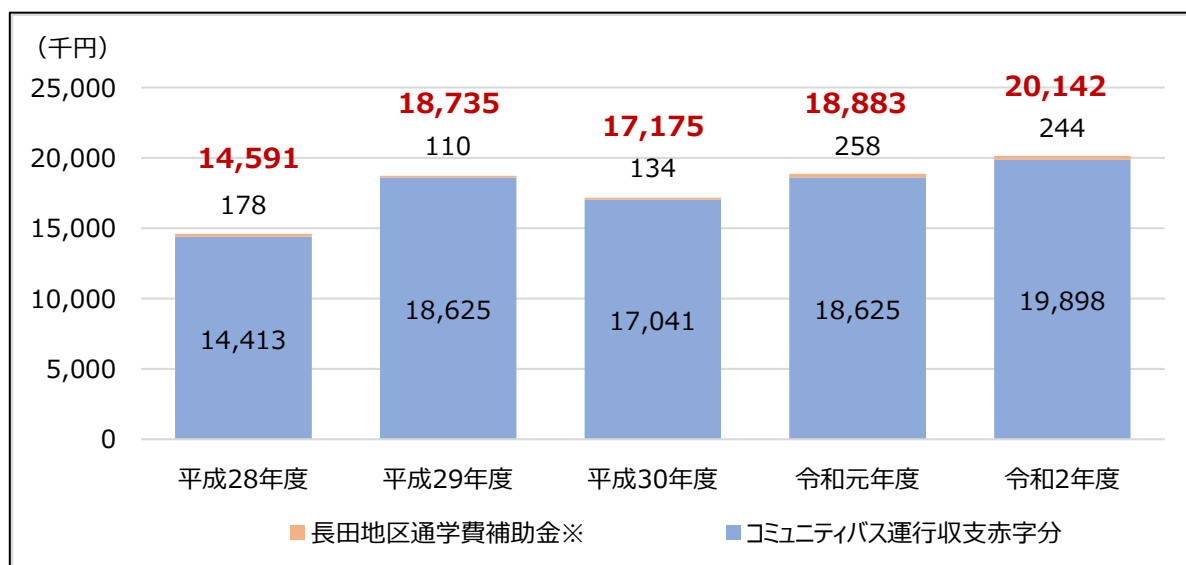


図 くいまーる運行補助金等(町単独分)

※長田地区の生徒に対し、通学費の保護者負担の軽減を図るため、バス定期券購入費用を補助する制度

資料：町収支決算

表 くいまーる(コミュニティバス)の現行車両について

(令和5年2月現在)

| 車両 | | ナンバー | 初回登録 | 走行距離 |
|-----|--------|---------------|-----------|-----------|
| 1号車 | マイクロバス | 宮崎 200 は 113 | H19.3.13 | 714,644km |
| 2号車 | マイクロバス | 宮崎 200 は 114 | H19.3.13 | 721,728km |
| 3号車 | 14人乗り | 宮崎 200 さ 627 | R5.2.1 | 0km |
| 4号車 | 14人乗り | 宮崎 200 さ 1036 | H27.10.29 | 223,970km |

3-5 タクシー

本町を営業地域とする事業者は、(株)おくつタクシーと(有)銀星タクシーの2社であり、待機所が町内に立地している。(有)銀星タクシーの待機所はもともと営業所であったが、近年の新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴い、令和3年5月より待機所として登録変更された。

表 町内を運行しているタクシー会社

(令和4年11月現在)

| 会社名 | 分類 | 待機所所在地 | 登録台数 | |
|------------|-----|--------------|------|----------------|
| | | | 登録台数 | うちユニバーサルデザイン車両 |
| (株)おくつタクシー | 待機所 | 三股町樺山 4585-7 | 28台 | 2台 |
| (有)銀星タクシー | 待機所 | 三股町五本松 16-3 | 40台 | 0台 |

3-6 スクールバス

小規模特認校制度を利用し、学校区域外から梶山小学校及び長田小学校に通学する児童の登下校のためにスクールバスを運行している。

3-7 移動支援事業

本町が行っている移動支援事業の施策を以下に示す。

表 移動支援事業一覧

| 事業名 | 主催者 | 助成額 (R3) | 内容 |
|---|--------------|---------------------------|--|
| 三股町高齢者免許証返納支援事業 (運転免許証自主返納者に対する回数券の交付) | 三股町 (総務課) | 480,000 円/年 (R3.2 末現在) | ○運転に不安のある高齢者で運転免許証を自主的に返納した者に対し、地域コミュニティバス回数券を交付 ○回数券 12 回分のバス利用券を 10 冊交付 |
| 重度障害者タクシー料金助成事業 | 三股町 (福祉課) | 456,960 円/年 (R3.1 末現在) | ○重度の障がい者の方に対して、生活圏の拡大や利便性の向上のために、タクシー等利用券を給付 ○月あたり 2 枚 (最大 24 枚) 交付 |

第4章 本計画における上位・関連計画

4-1 第6次 三股町総合計画

「計画の全体像」

【策定期間】令和3年3月

【計画期間】令和3年度～令和12年度

【まちの将来像】自立と協働が織りなす 元気あふれるまち三股

【基本目標と施策】

（目標1）豊かな自然と共生し、安全で快適に暮らせる定住のまちづくり

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| ①豊かな自然の適正管理と活用 | ②水資源の保全・有効活用と河川環境づくりの推進 |
| ③持続可能な循環型社会の形成 | ④総合的・計画的な土地利用の推進 |
| ⑤快適な環境で安心して暮らせる生活基盤の整備 | ⑥安心・安全で豊かさを実感できるデジタル社会の推進 |
| ⑦防災・消防・救急体制等の充実 | ⑧防犯力の向上と交通安全対策の充実 |
| ⑨良好な生活環境の保全 | |

（目標2）歴史と伝統を尊び、豊かな人間性と創造力を育む文教のまちづくり

- | | |
|-------------------|------------------|
| ①未来を創造する生涯学習社会の確立 | ②学校教育の充実と地域人材の育成 |
| ③芸術・文化活動の振興 | ④文化財の保護と伝統文化の継承 |
| ⑤生涯スポーツの振興 | |

（目標3）やさしさとぬくもりにあふれ、みんなが支え合う生涯健康・福祉のまちづくり

- | | |
|---------------------|---------------|
| ①地域福祉の充実 | ②子育て支援の充実 |
| ③高齢者福祉の充実 | ④障がい者福祉の充実 |
| ⑤生活困窮者福祉の充実 | ⑥ひとり親家庭等福祉の充実 |
| ⑦健康づくりの推進と地域医療体制の維持 | ⑧社会保障制度の適切な運営 |

（目標4）活力ある未来を拓く、持続可能で強靱な産業のまちづくり

- | | |
|-----------|-----------|
| ①農林水産業の振興 | ②商工業の振興 |
| ③観光の振興 | ④労働者対策の充実 |

（目標5）人々の英知と努力、協働で創る自主自立のまちづくり

- | | |
|-----------------------|--------------|
| ①町民と行政との協働によるまちづくりの推進 | ②男女共同参画社会の形成 |
| ③行政改革の推進 | ④健全な財政運営の推進 |
| ⑤広域的な交流・連携の推進 | |

「本計画との関連項目」

- | | |
|----------------|---------------------|
| ○公共交通機関の利用促進 | |
| ①公共交通機関の利用促進 | |
| ・利用しやすい公共交通の構築 | ・オンデマンド交通の可能性検討 |
| ②コミュニティバスの運行 | |
| ・地域公共交通計画の策定 | ・コミュニティバスの持続的サービス向上 |

4-2 三股町都市計画マスタープラン

「計画の全体像」

【策定時期】平成 30 年 3 月

【計画期間】平成 30 年度～令和 19 年度

【キャッチフレーズ】「つづく、つながる、つみあげる」～わがまちみまたのまちづくり～

【3つのキーワードと方向性】

①「つづく」まちづくり ～人が住み続ける町を目指して～

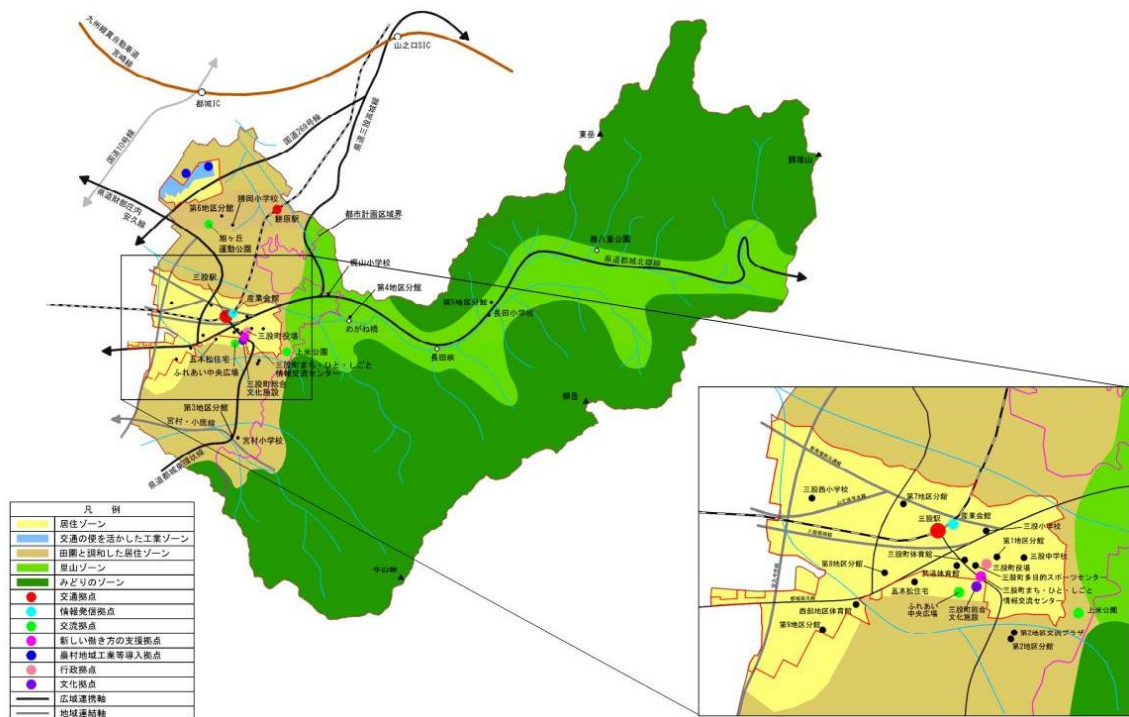
⇒人口維持と将来を見据えた都市構造（まとまりある核）の創造

②「つながる」まちづくり ～人や地域や産業がつながりあう町を目指して～

⇒バランスの取れた土地利用と公共施設の管理、ネットワークの構築

③「つみあげる」まちづくり、～成長し続ける元気な町を目指して～

⇒産業基盤の確立と暮らしにおける賑わいと活力の創出



▲将来都市構造図

「本計画との関連項目」

○道路整備の方針

①「つづく」⇒⇒生活道路（町道）の整備・維持管理

・道路空間のバリアフリー化や橋梁・舗装路面等の計画的な修繕等、効率的で効果的な町道の整備及び維持管理の充実を推進

②「つながる」⇒⇒道路ネットワークの形成・公共交通機関の利用促進

・広域道路網・幹線道路網の整備促進
・安全で快適な道路空間の形成のための言動の整備促進
・公共交通機関の利用促進

③「つみあげる」⇒⇒少子高齢社会に対応した交通環境の形成

・町民の意見を取り入れた定期的な路線の見直し及び時刻表の改定による、利用しやすい環境づくりとサービスの向上
・バリアフリー及びユニバーサルデザインに配慮した交通環境の整備

4-3 三股町立地適正化計画

「計画の全体像」

【策定時期】令和3年7月

【計画期間】令和3年度～令和19年度

【まちの将来像】自立と協働が織りなす 元気あふれるまち三股

【まちづくりの方針】中心地ゾーンにおける都市機能の強化と協働で生み出す賑わいづくりによる
まちの元気の「見える化」～見える、広がる、感じる 賑わい～

【3つの柱と取組の方向性】

(柱1)「見える 賑わい」居住環境の向上と地域コミュニティの活性化

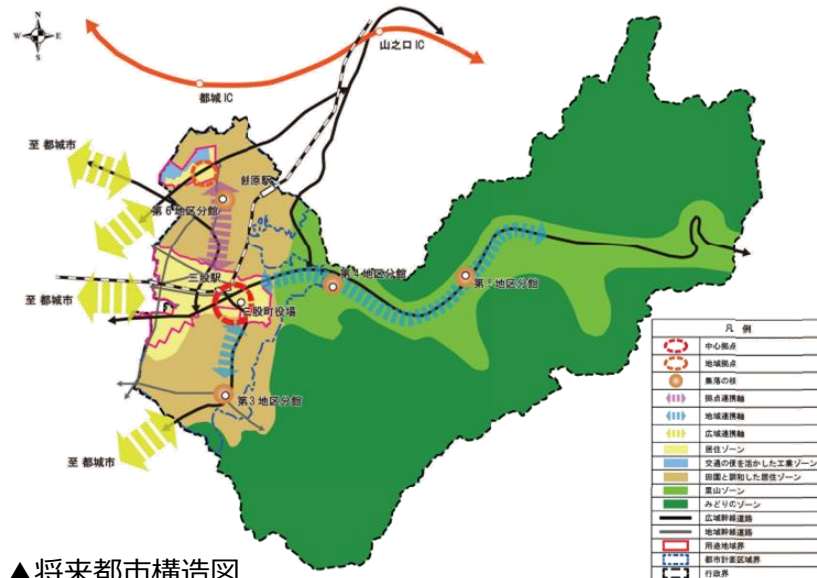
- ①都市基盤整備等による居住環境の向上と生活サービスに関する都市機能の維持
- ②空き家空き地等を活用した居住の推進
- ③町民との協働による住みよい環境整備や景観に配慮した地域づくりの強化

(柱2)「広がる 賑わい」中心地ゾーンと各地域、集落の核を結ぶ交通ネットワーク構築

- ①運行路線の見直し等によるコミュニティ交通の再編
- ②使いやすい地域公共交通
- ③中心地ゾーンを核としたネットワークづくり

(柱3)「感じる 賑わい」多様な都市機能の集約と中心地ゾーンの活性化

- ①新たな拠点機能の導入と拠点間の連携強化
- ②低未利用土地の有効活用
- ③町民等との協働によるまちづくりの創出
- ④中心地ゾーンにおける機能の重層化



▲将来都市構造図

「本計画との関連項目」

・コミュニティ交通の再編により中心地ゾーンと各地域、集落の核を結ぶ公共交通ネットワークの構築を図り、使いやすい地域公共交通を創出することで公共交通に対する住民満足度を向上させることを目標とする。

| 指標(KPI) | 基準値 【令和2年】 | 短期目標値 【令和7年】 | 長期目標値 【令和19年】 |
|----------------------|---------------|-----------------|------------------|
| 公共交通に対する評価点 (満足度) | 0.46 | 0.53 | 0.70 |

4-4 第2期 三股町まち・ひと・しごと創生総合戦略

《計画の全体像》

【策定期間】令和2年3月

【計画期間】令和2年度～令和6年度

【基本目標と施策】

（目標1）しごとを元気にし、若者が安心してはたらける「みまた」をつくる

《基本的な考え方》

●地域経済の持続的な発展に向けて、就業者人口の確保は喫緊の課題であることから、地域内に根ざした農林畜産業や地域産業の振興に取り組み、それを支える人材の確保を図る。

●若年層（15歳～24歳）の転出超過を抑制するために、若い世代の就職先として地元が選ばれるための取組を行う。

- ①地場産業の地域資源ブランド化と、雇用の創出 ②雇用を多く生み出す企業誘致の推進
- ③地元への若者定着の促進

（目標2）行きたい、住みたい「みまた」をつくる

《基本的な考え方》

●各種イベントによるにぎわいの創出や地域資源を生かした、交流・関係人口の創出・拡大を図る。

●町内外へ本町の魅力を発信し、移住・定住先として選ばれるための取組を行う。

●観光物産品の都市部での直販等を通じて、本町の魅力を発信し、販路拡大・販売促進を図る。

- ①まちのあらたな「にぎわい」の創出 ②移住・定住促進のための総合支援の充実
- ③ふるさと三股のPR推進

（目標3）結婚・出産・子育てしやすい「みまた」をつくる

《基本的な考え方》

●安心して子どもを生み育てることができるよう、子育て支援サービスのさらなる充実を図り、若者や子育て世代から選ばれるまちの実現に向け、様々な施策が有機的に連携し切れ目のない支援を実現する。

- ①出産からの子育てサポートの充実

（目標4）ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な「みまた」をつくる

《基本的な考え方》

●訪れたい、住みたいと思えるような地域をつくるためには、日常生活サービス機能を維持・確保するとともに、地域資源を最大限に生かし、地域に付加価値を持たせることで、魅力的な地域づくりを進める。

- ①町民による町民のための地域づくり

②地域魅力化プロジェクト

- ③中央地区市街地の活性化

《本計画との関連項目》

○持続可能な地域づくり形成事業

・過疎地域を中心に、公共交通の整備や幅広い世代が交流できる場の創出等を図りながら、安心して暮らすことができる地域づくりの形成を進める。

| 重要業績評価指標(KPI) | 目標値 | 基準値 | 備考 |
|--------------------------------|---------|---------|-------|
| 住みよいと実感できる人の割合 ※3・4・5地区の平均値 | 50.0(%) | 37.0(%) | R6年時点 |

4-5 交流拠点施設基本計画

「計画の全体像」

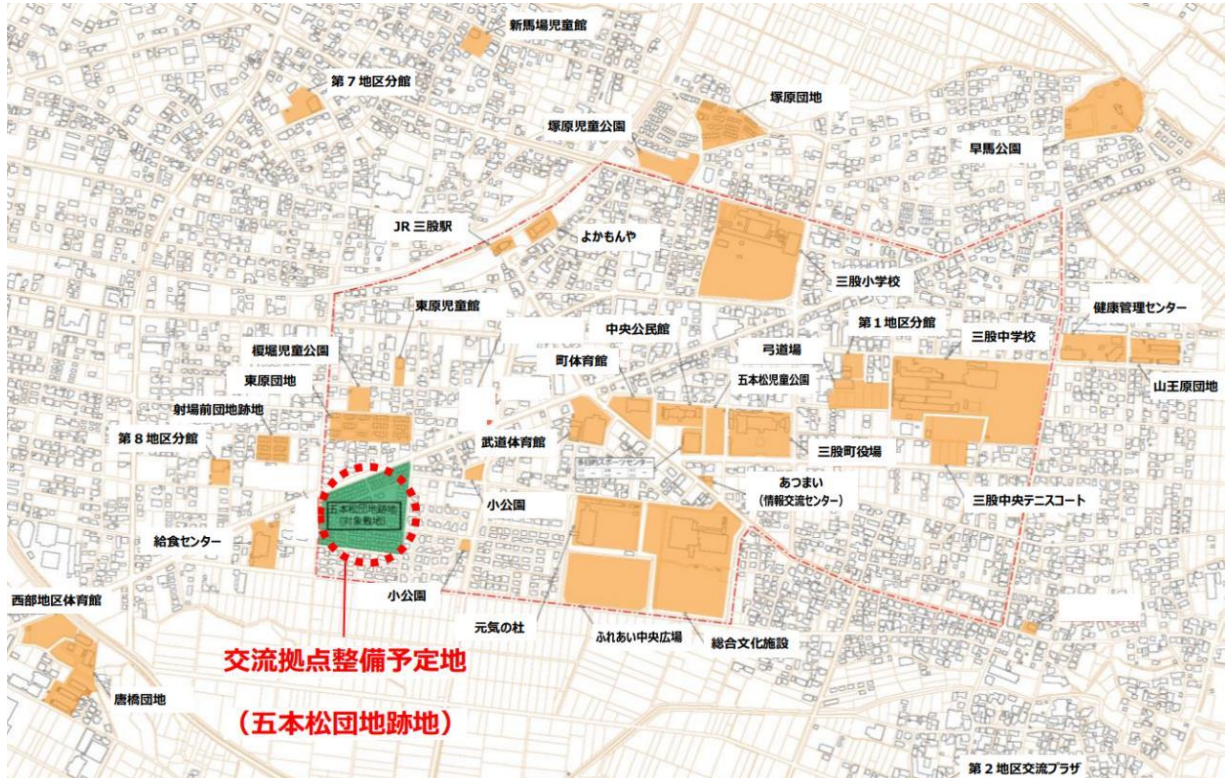
【策定期間】令和3年11月

【本事業のねらい】暮らしが息づく場をつくり、三股の暮らしの魅力を高める

【テーマ】健康と交流と賑わいの拠点づくり

【スローガン】町民とともに考え、町民とともに進める

【整備予定地及び公共施設等の立地状況】



【導入機能の基本的な考え方】

①学び機能

②子ども子育て機能

③健康づくり機能

④買い物と食の機能



「本計画との関連項目」

○移動手段と暮らしやすさ

・まちの中心地においてしっかりした商業基盤を整え、歩いて又はコミュニティバス等の公共交通を利用して、高齢者が自分の足で買い物ができる環境を整備し、高齢になっても安心して暮らせるまちづくりを進める。

○「暮らしが息づく場」にするため、日常的に人の姿がある場所にする

・コミュニティバス等公共交通と連携し、車を運転できない人や遠方の人も行きやすくする。

4-6 都市再生整備計画

「計画の全体像」

【策定期期】都市再生整備計画（令和5年3月予定）

【事業の目標】地域密着型官民連携で都市基盤強化と賑わいづくりに取り組み、健康的でハツラツとした暮らしが息づく中心地を実現する

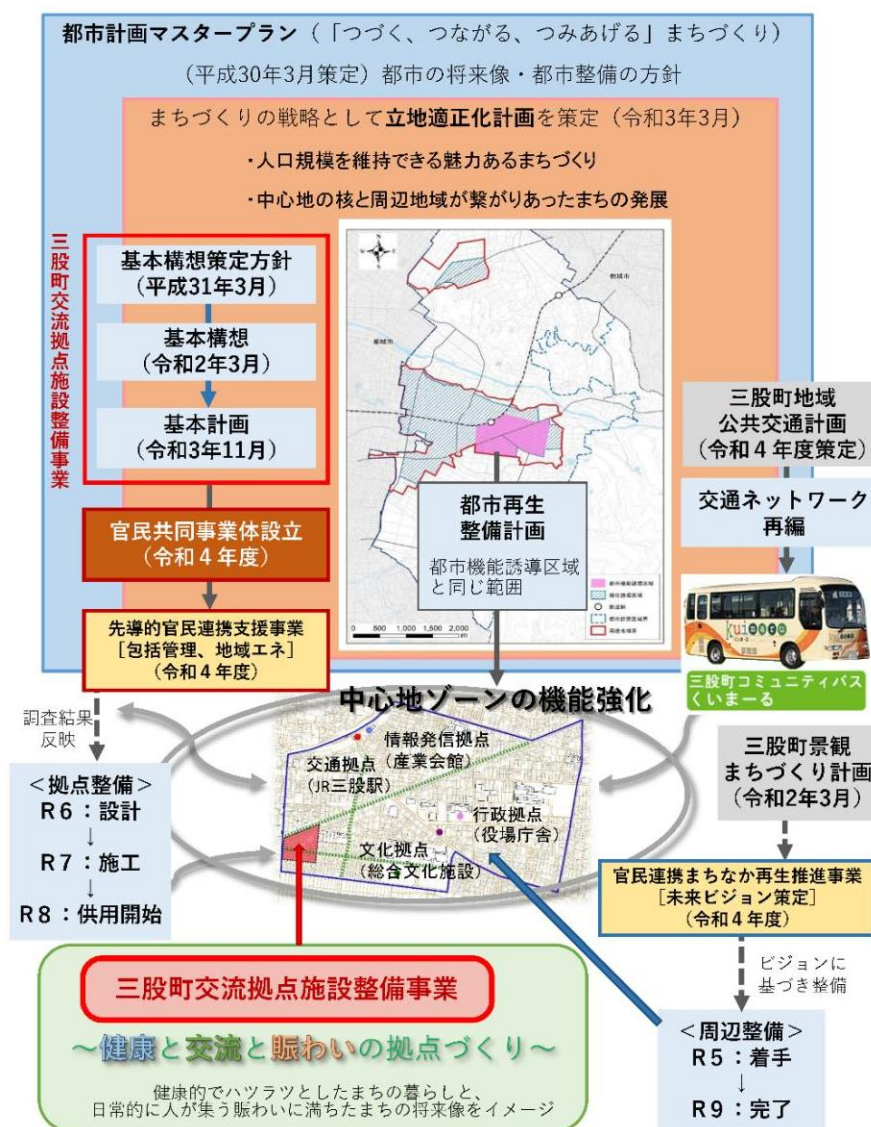
【整備計画の関係図】

【計画区域の整備方針】

①交流拠点施設の整備

②居心地がよく歩きたくなるまち空間整備

③公共交通ネットワークの再編



「本計画との関連項目」

○コミュニティバス運行社会実験

- ・地域公共交通の課題やニーズ、交通弱者への対応等について検討し、利用しやすい交通ネットワークの形成に向けたコミュニティ交通の再編に取組む。
- ・具体的には、地域住民や交通事業者等との連携・協力によるオンデマンド交通の導入やタクシー事業等と連携した交通サービスの提供等、利用者ごとの利用目的や利用時間帯に柔軟に対応できる仕組みづくりを進める。また、交流拠点内に交通ネットワークの拠点的な位置づけとなる乗降所を整備することを想定し、コミュニティバス運行の社会実験を実施する。

第5章 地域公共交通に関する実態・ニーズ調査

5-1 町民アンケート調査

(1) 調査概要

表 概要表

| | | | | | | | |
|--------|---|---------------------------|-----|---------|--------------------------|-----|---------|
| 対象者 | ・15 歳以上の町民 3,000 人（無作為抽出） | | | | | | |
| 主な調査項目 | ・属性（居住地、年齢、職業、自動車保有状況、運転免許保有状況及び運転免許返納意向） ・日常生活の移動実態、生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・公共交通の利用実態と意識・要望、公共交通の維持・確保の意向 | | | | | | |
| 調査方法 | ・調査方法：郵送による配布・回収（料金受取人払い） ※ウェブ回答も可 ・回収率 30%を見込み、各地区 200 人以上の回収を想定した地域別配布 | | | | | | |
| 調査期間 | ・令和 3 年 10 月 27 日（水）～11 月 12 日（金） | | | | | | |
| 回答数 | ・N = 1,292（うちウェブ回答 N = 62）、回収率 43.1% | | | | | | |
| 内訳 | | 属性 | 実数 | 割合 | 属性 | 実数 | 割合 |
| | 性別 | 男性 | 496 | 38.4(%) | 女性 | 646 | 50.0(%) |
| | | 無回答 | 150 | 11.6(%) | | | |
| | 年齢 | 10 歳代 | 31 | 2.4(%) | 20 歳代 | 32 | 2.5(%) |
| | | 30 歳代 | 80 | 6.2(%) | 40 歳代 | 95 | 7.4(%) |
| | | 50 歳代 | 114 | 8.8(%) | 60～64 歳 | 77 | 6.0(%) |
| | | 65～69 歳 | 251 | 19.4(%) | 70 歳代 | 404 | 31.3(%) |
| | | 80 歳代以上 | 187 | 14.5(%) | 無回答 | 21 | 1.6(%) |
| | 職業 | 会社員・公務員 | 261 | 20.2(%) | 自営業 | 99 | 7.7(%) |
| | | 農林水産業 | 26 | 2.0(%) | 学生 | 34 | 2.6(%) |
| | | 専業主婦（夫） | 125 | 9.7(%) | パート・アルバイト | 144 | 11.1(%) |
| | | 無職（年金生活含む） | 548 | 42.4(%) | その他 | 33 | 2.6(%) |
| | | 無回答 | 22 | 1.7(%) | | | |
| | 地区 | 1 地区 （山王原、仲町） | 126 | 9.8(%) | 2 地区 （上米、中米、櫛田、谷） | 132 | 10.2(%) |
| | | 3 地区 （小鷺巣、寺柱、大鷺巣、高畑） | 69 | 5.3(%) | 4 地区 （田上、梶山） | 54 | 4.2(%) |
| | | 5 地区 （轟木、飯屋、大野、大八重） | 25 | 1.9(%) | 6 地区 （勝岡、前目、夢池、餅原、三原） | 230 | 17.8(%) |
| | | 7 地区 （上新、下新、今市、中原、花見原） | 283 | 21.9(%) | 8 地区 （東原、稗田） | 158 | 12.2(%) |
| | | 9 地区 （東植木、西植木） | 196 | 15.2(%) | 無回答 | 19 | 1.5(%) |

※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計値が 100%とならない場合がある。

(2) ニーズ分析

① 日常の外出行動

- 免許保有率は 85.4%となっており、「免許なし」「運転免許返納済」はあわせて 13.5%程度となっている。
- 日常の買い物・通院時の移動手段として 8 割程度の方が「自分で車を運転」と回答しており、「家族等による送迎」も含めると 9 割が自家用車による移動となり、自家用車への依存がうかがえる。
- 買い物・通院時の公共交通利用は 2%程度となっている。

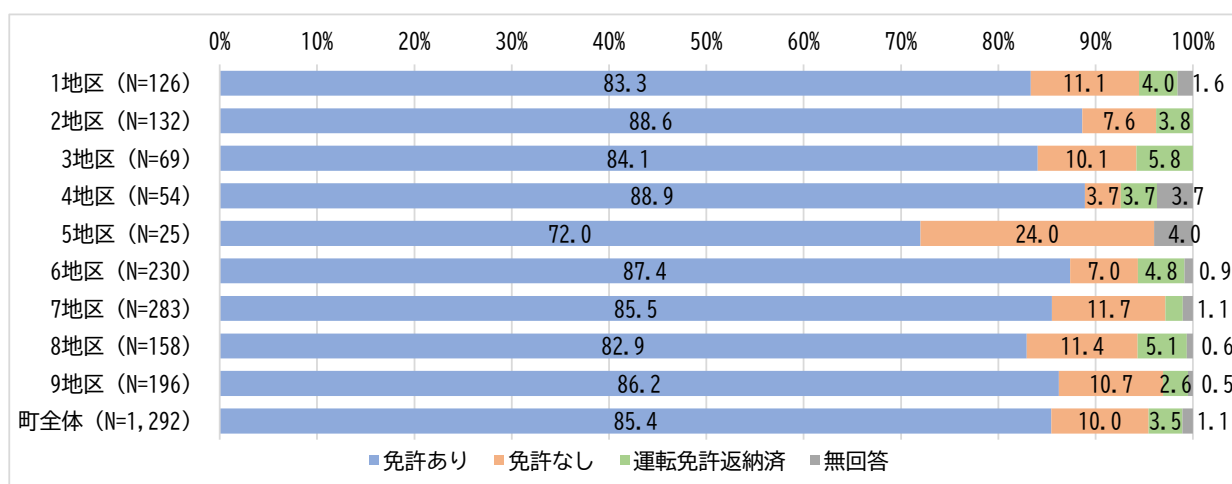


図 運転免許証保有率

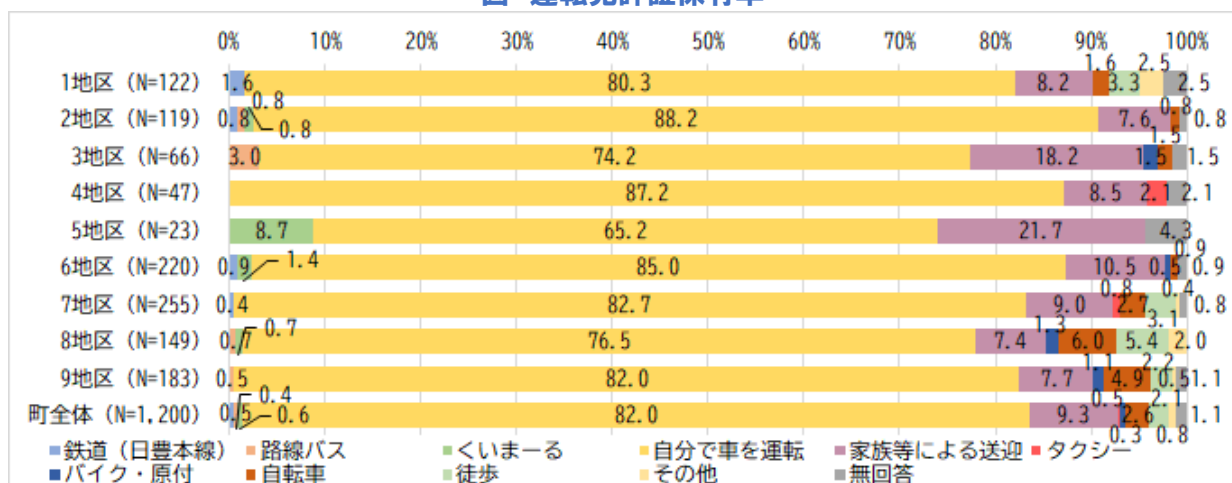


図 利用する主な交通手段(買い物時)

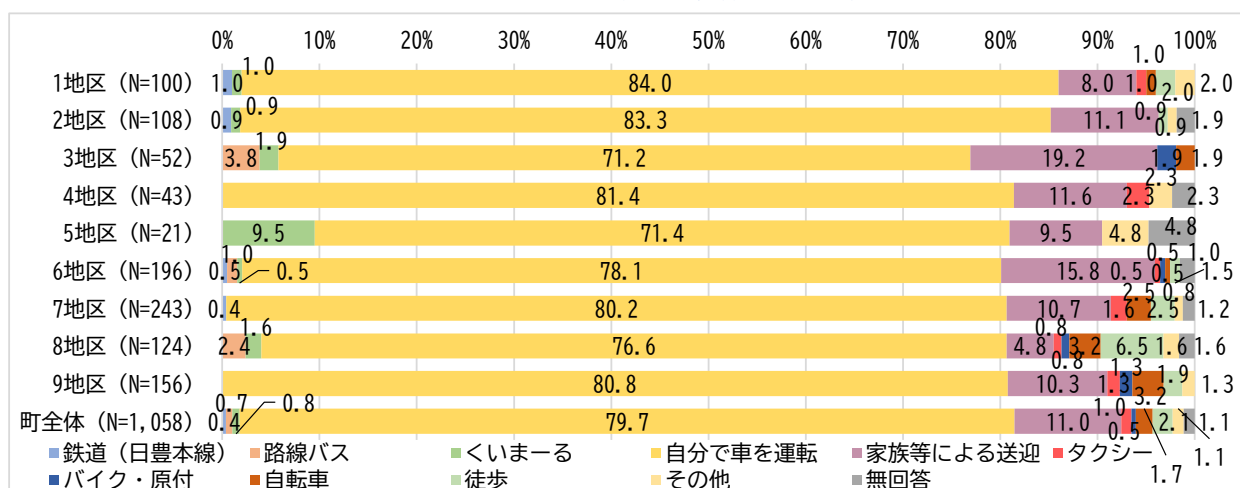


図 利用する主な交通手段(通院時)

②運転免許証返納意向

- 免許保有者の意識として「運転に苦痛・不安を感じ始めており、できれば控えたいが他に代わる交通手段がないため運転を続けている」との回答が 7.7%であり、公共交通を使いたくても使えない方が一定数存在している。
- 運転可能年齢では 75 歳以上まで運転できるとの回答が多くなっているが、免許返納意向として 67.9%存在していることから、公共交通サービスの向上により自家用車から公共交通へ転換する可能性が示唆された。

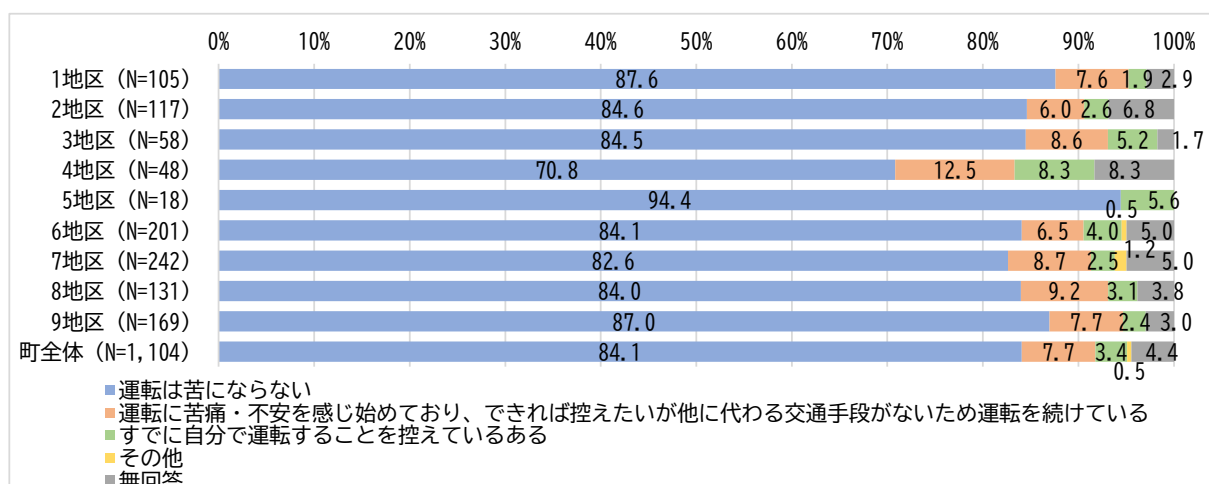


図 運転に関する考え方

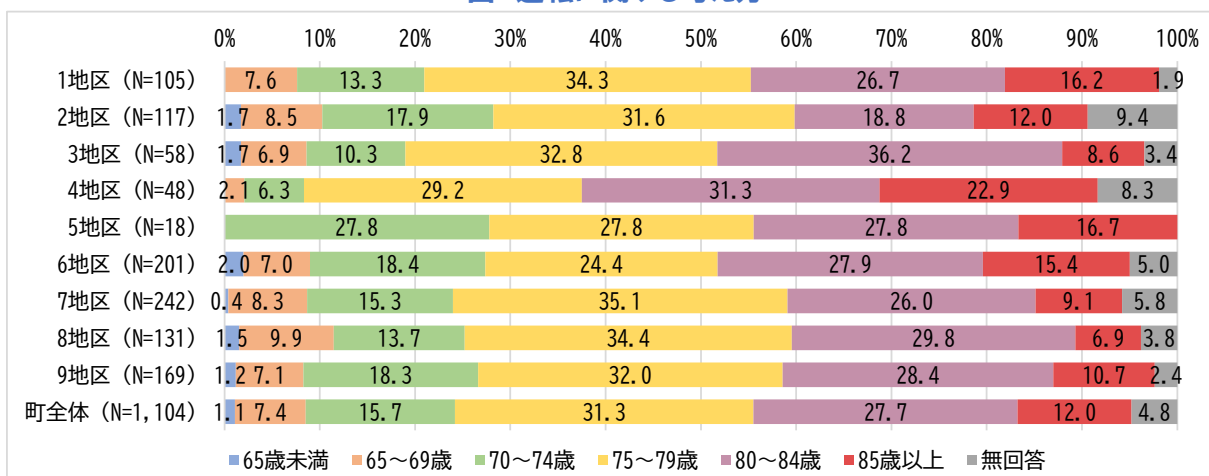


図 運転可能年齢

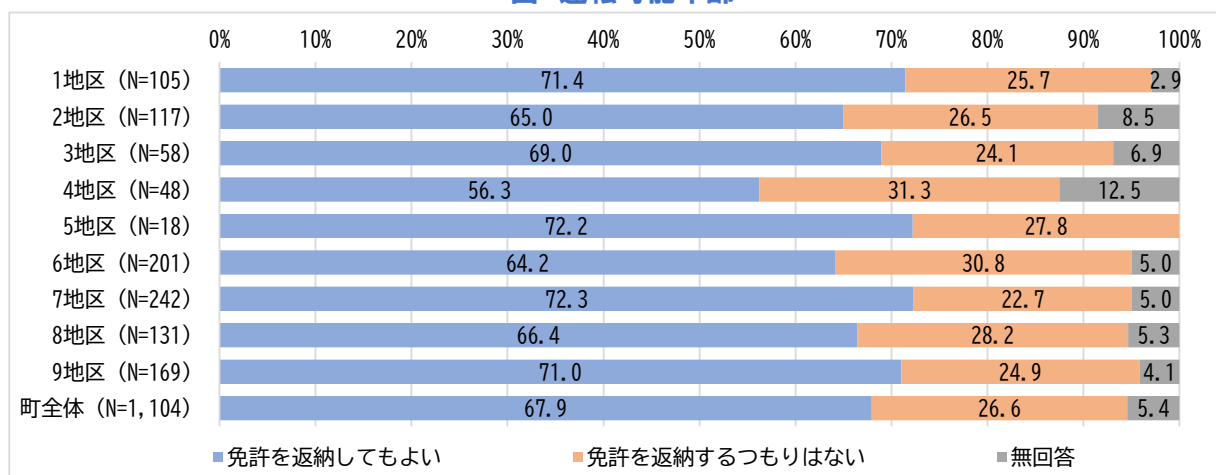


図 免許返納意向

③外出における困りごと

- 外出時に交通手段がなく困ることがあると答えた 56 人のうち、困る外出行動では「通院」が 60.7%と最も多く、次いで「買い物」が 44.6%と他の項目に比べて高い数値を示している。
- 交通手段がなく困る際の対処法としては、「不便な時もあるが、タクシーを利用する」が 53.6%と最も多く、次いで「家族・友人等に送迎してもらう」が 39.3%となっているが、「外出をあきらめる」と回答した方も 12.5%存在している。
- 「不便だが、路線バスやくいまーるを利用する」との回答も 2 割程度存在しており、「外出をあきらめる」方を公共交通で救うための見直しや施策を講じることが求められる。

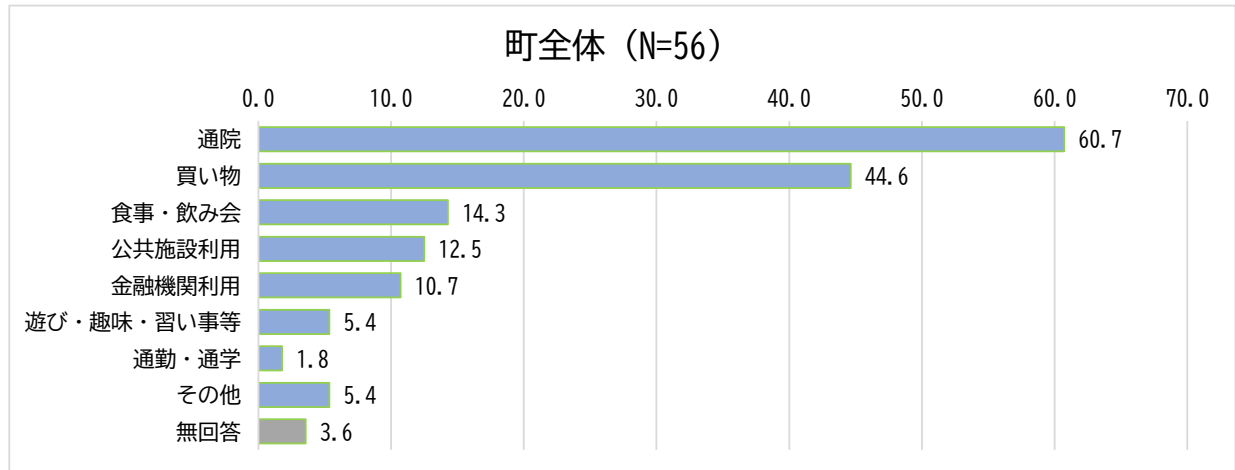


図 外出時に困る外出行動

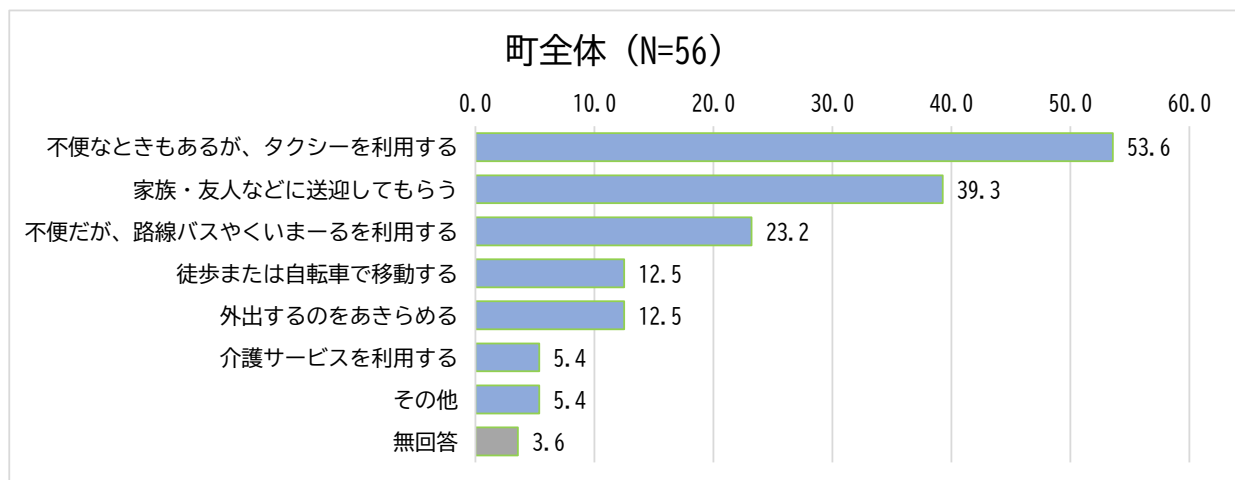


図 対処法

④鉄道利用

- 鉄道を週に1回程度日常的に利用している方は全体の1%程度と非常に少なく、三股駅の周辺である1地区（山王原・仲町）で比較的多く利用されている。
- 利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が74.0%と大半を占めており、次いで「他の交通手段が便利だから」が20.1%となっている。
- 比較的満足度の高い項目としては、「到着時間の正確さ」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運行本数・運行時間帯」で高い数値となっている。

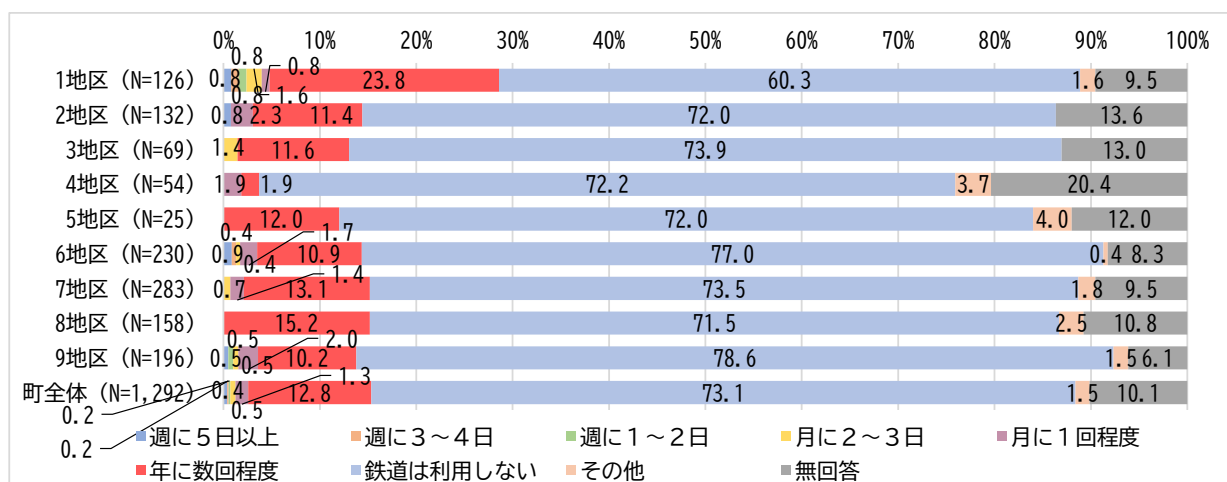


図 鉄道の利用率

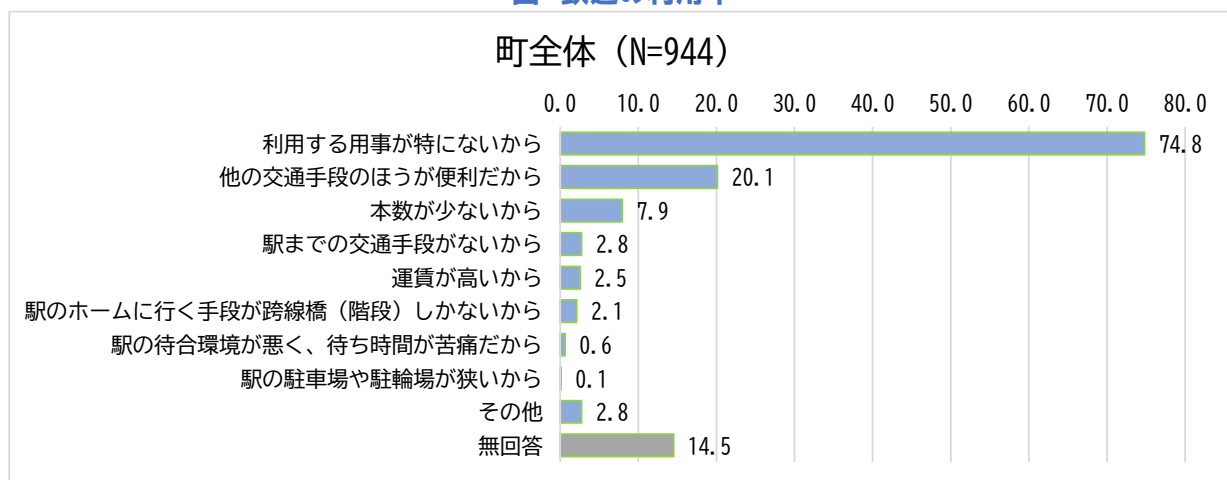


図 利用しない理由

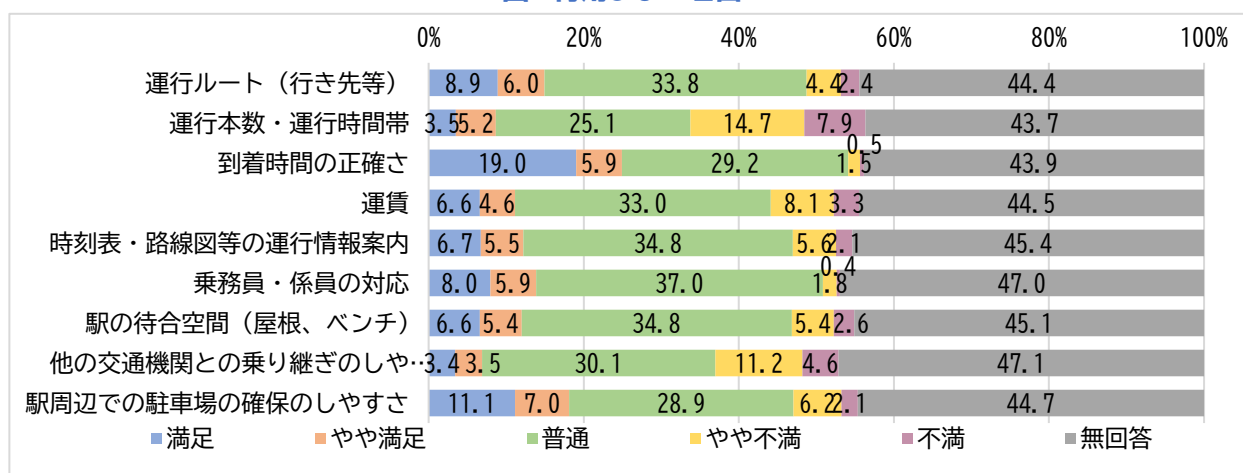


図 満足度

⑤路線バス利用

- 路線バスを週に1回程度日常的に利用している方は全体の1%程度と非常に少なく、2地区（上米・中米・櫛田・谷）で比較的多く利用されている。
- 利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が64.2%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が48.4%となっている。
- 利用条件としても「運転ができなくなってから」が65.0%と大半を占めているが、次いで「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度等が導入され、バス停までの移動が楽になったら」が14.6%、「フリー乗車券のような割引切符が導入されたら」が10.0%となっている。
- 比較的満足度の高い項目としては、「運行時刻の正確さ」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運行本数」で高い数値となっている。

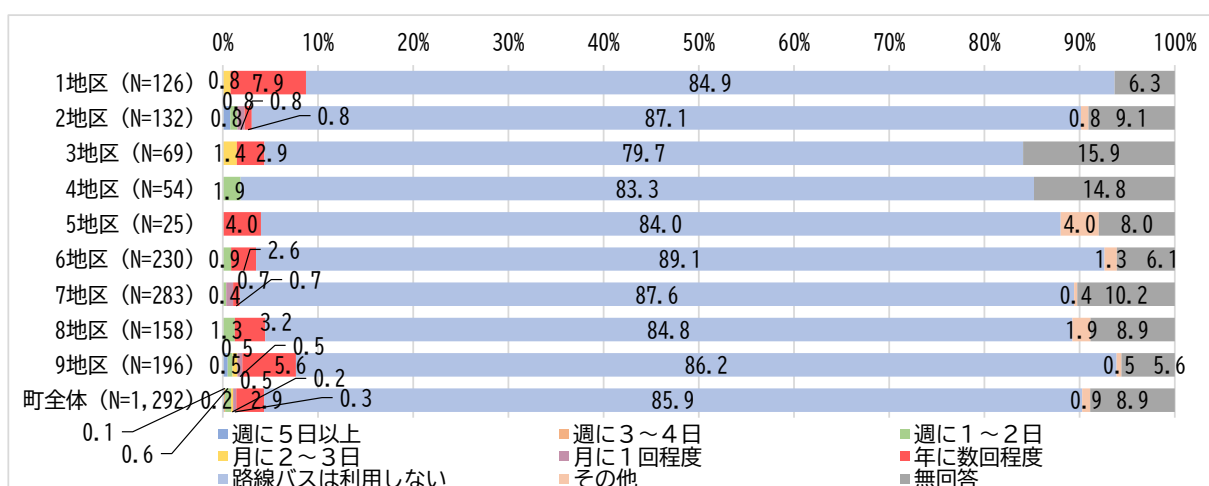


図 路線バスの利用率

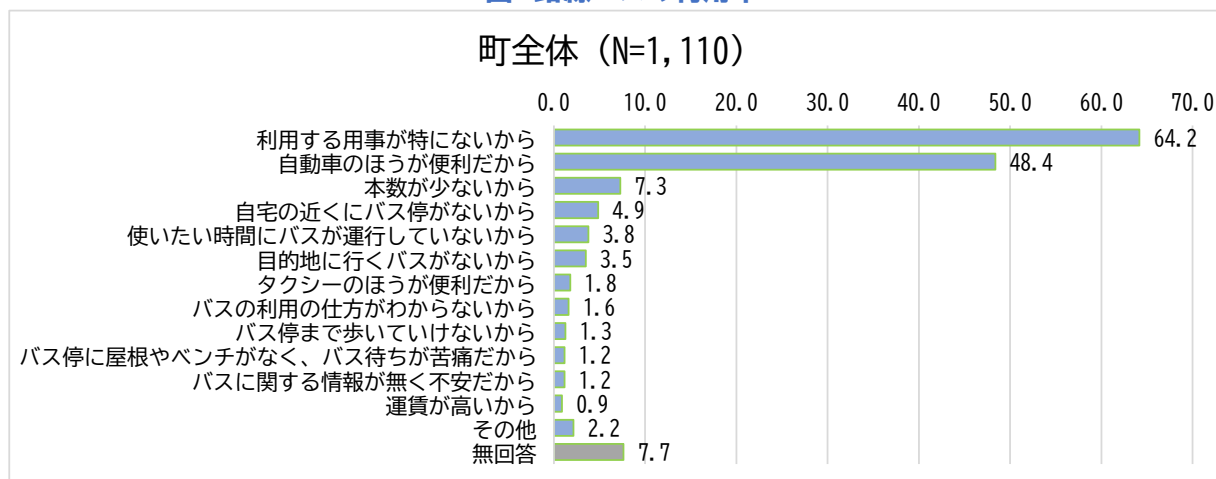


図 利用しない理由

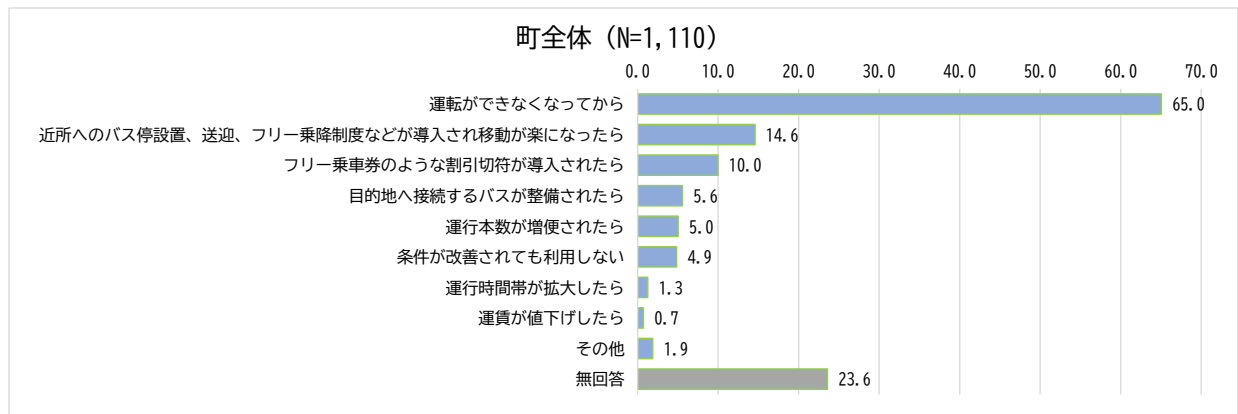


図 利用条件

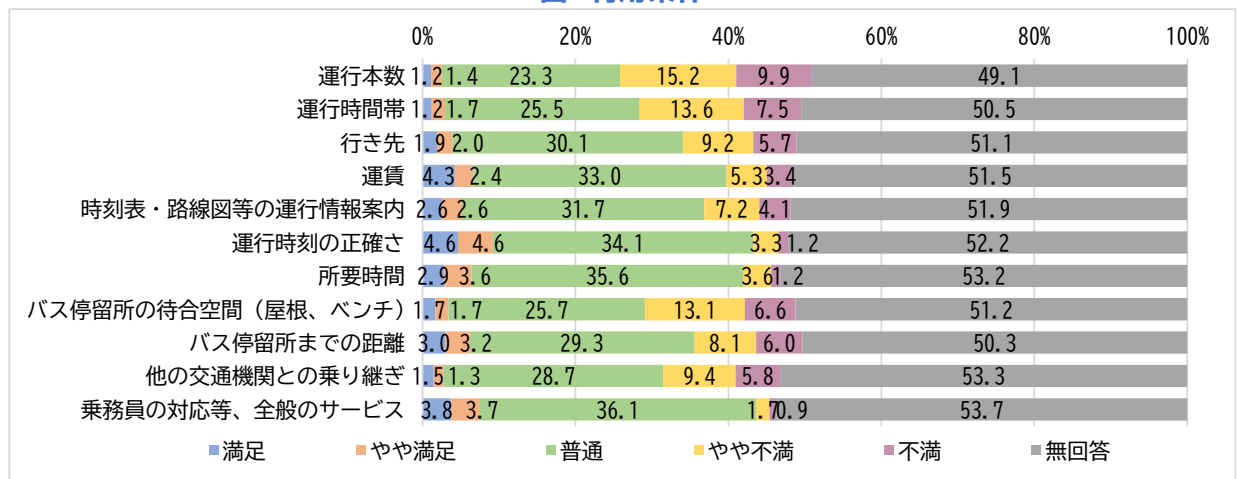


図 満足度

⑥くいまーる利用

- くいまーるを週に1回程度日常的に利用している方は全体の1%程度と非常に少なく、樺山・宮村・植木コースが運行している3地区（小鷲巣・寺柱・大鷲巣・高畑）、長田（内ノ木場）・梶山コースが運行している5地区（轟木・仮屋・大野・大八重）で比較的使用傾向にある。
- 利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が67.6%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が52.3%となっている。
- 利用条件としても「運転ができなくなってから」が71.4%と大半を占めているが、次いで「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度等が導入され、バス停までの移動が楽になったら」が14.8%、「フリー乗車券のような割引切符が導入されたら」が9.9%と、路線バスと同様の傾向になっている。
- 比較的使用度の高い項目としては、「運賃」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「バス停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」で高い数値となっている。

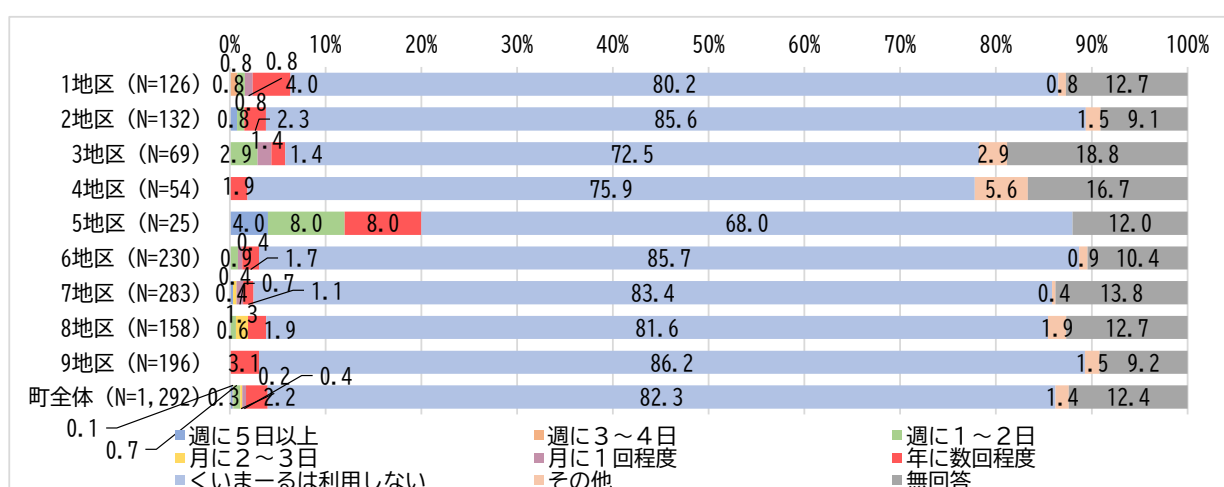


図 くいまーるの利用率

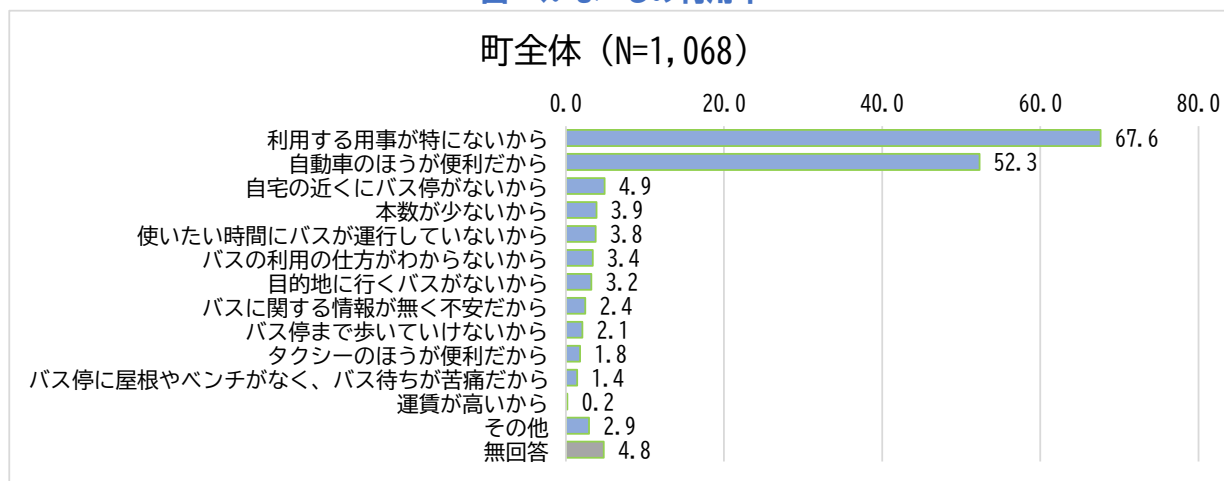


図 利用しない理由

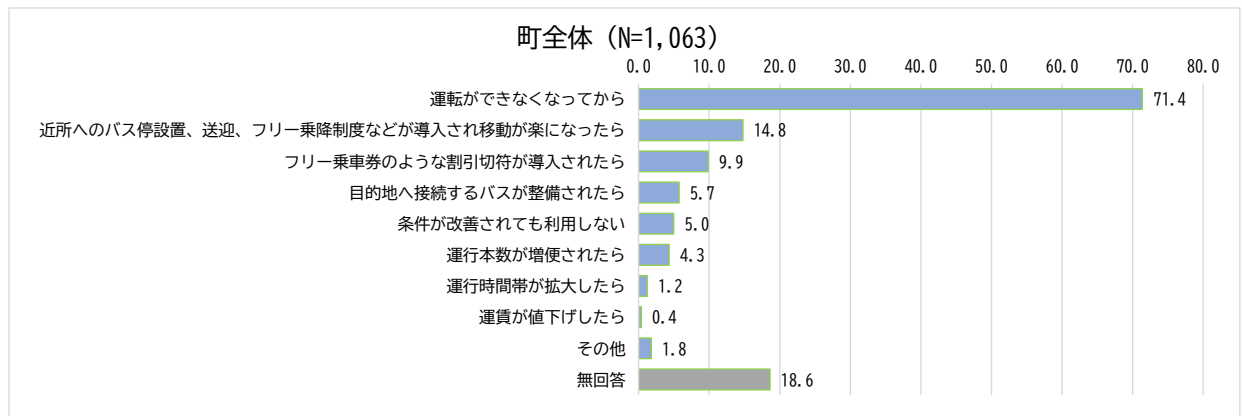


図 利用条件

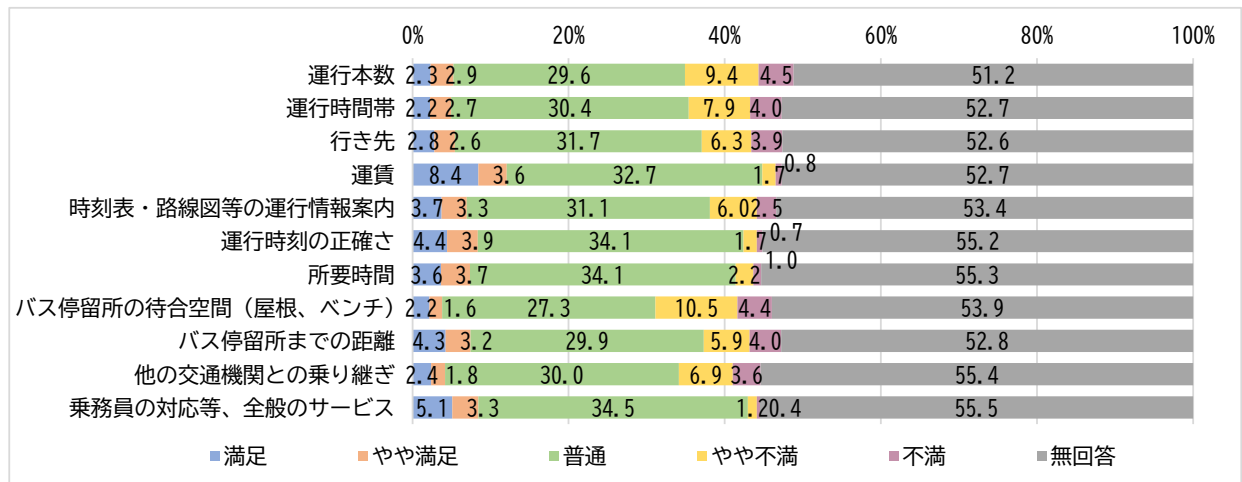


図 満足度

⑦タクシー利用

- タクシーを週に1回程度日常的に利用している方は全体の1%程度と非常に少ない。
- 利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が67.0%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が56.4%となっている。
- 比較的満足度の高い項目としては、「運転手の対応」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運賃」で高い数値となっている。

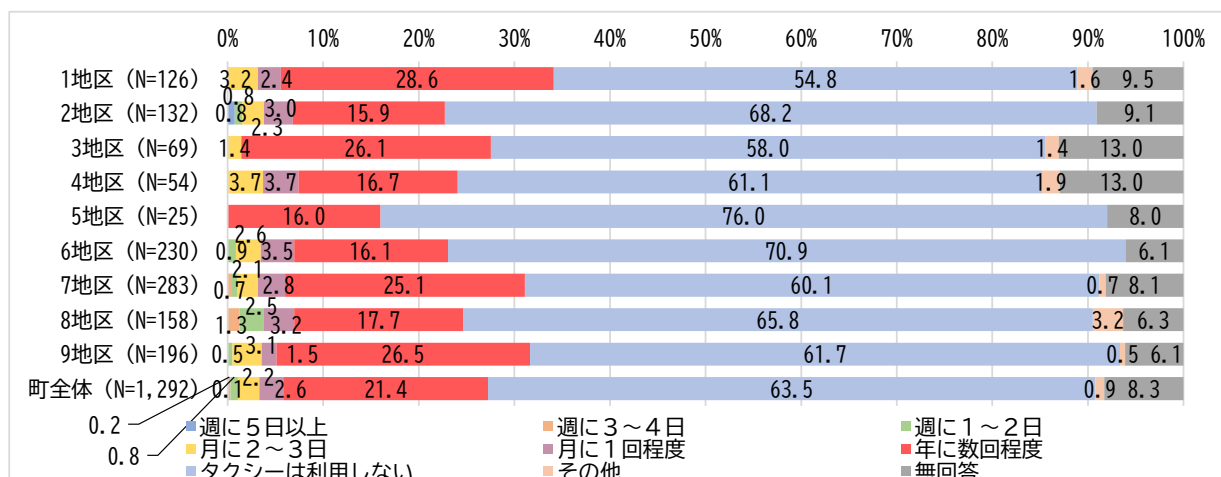


図 タクシーの利用率

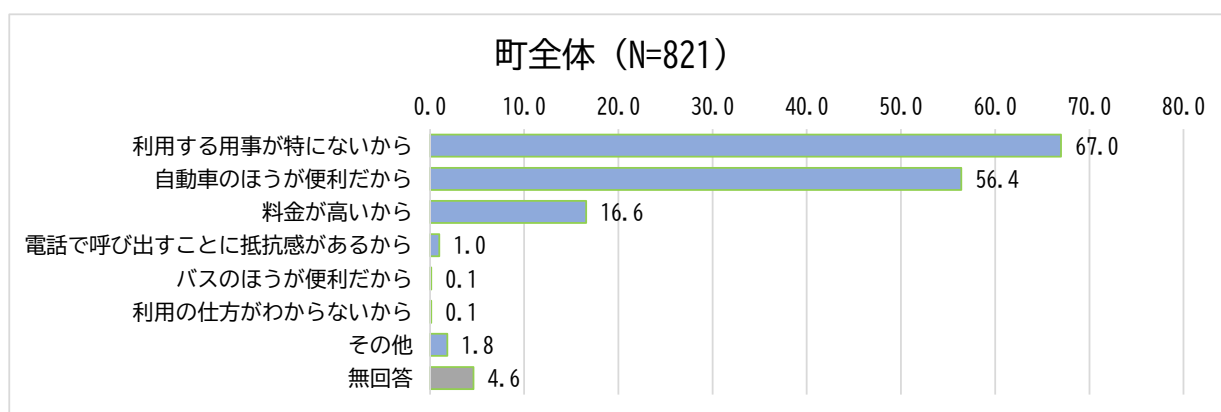


図 利用しない理由

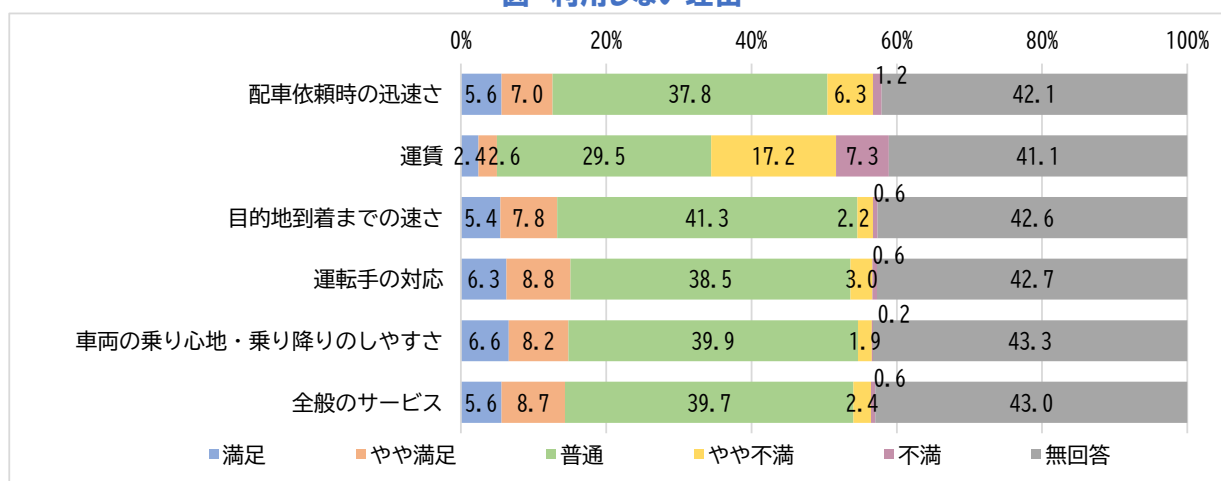


図 満足度

⑧公共交通利用の意識

- 自家用車利用が及ぼす環境や健康への影響を示したのち、今後の自家用車利用についてお聞きしたところ、「買い物に行く時」にかしい自家用車の使い方ができるとの回答が43.5%と最も多かった。
- その際の手段として「家族等の用事のついでに一緒に済ませる」が29.2%と最も多く、自家用車利用からの脱却には難色を示す方が多い傾向にあるが、「自家用車の代わりに鉄道やバスを使う」との回答も16.2%と一定数存在している。

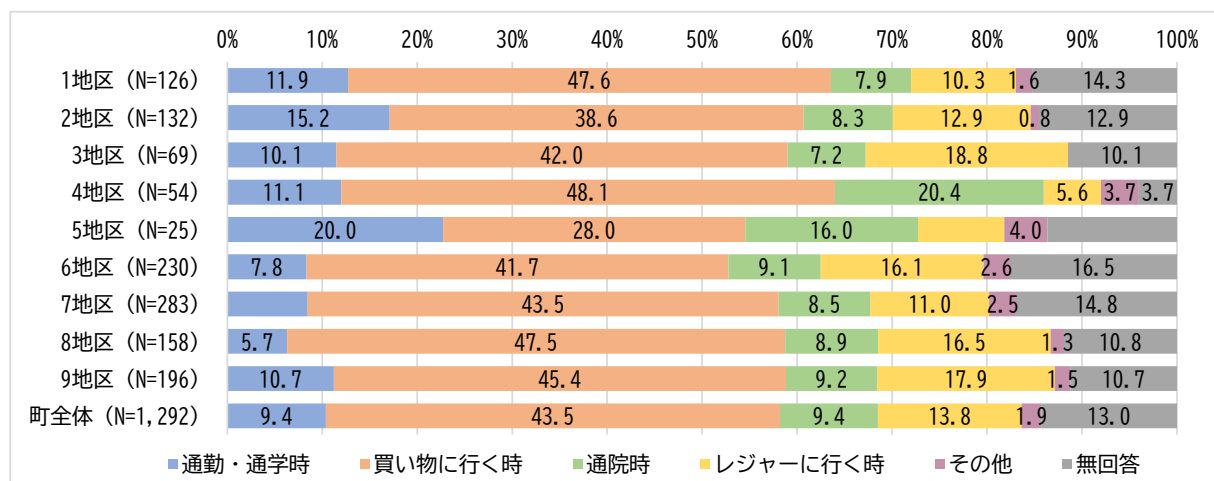


図 「かしこい自家用車の使い方」ができそうな時

※「かしこい自家用車の使い方」(例示)

○週に1度は、鉄道やバスを利用する。

○自転車やバイクを使って移動する。

○買物やレジャーの際、遠くに行かず、近くの目的地に変える。○1度の外出で、いろいろな用事を済ませる。

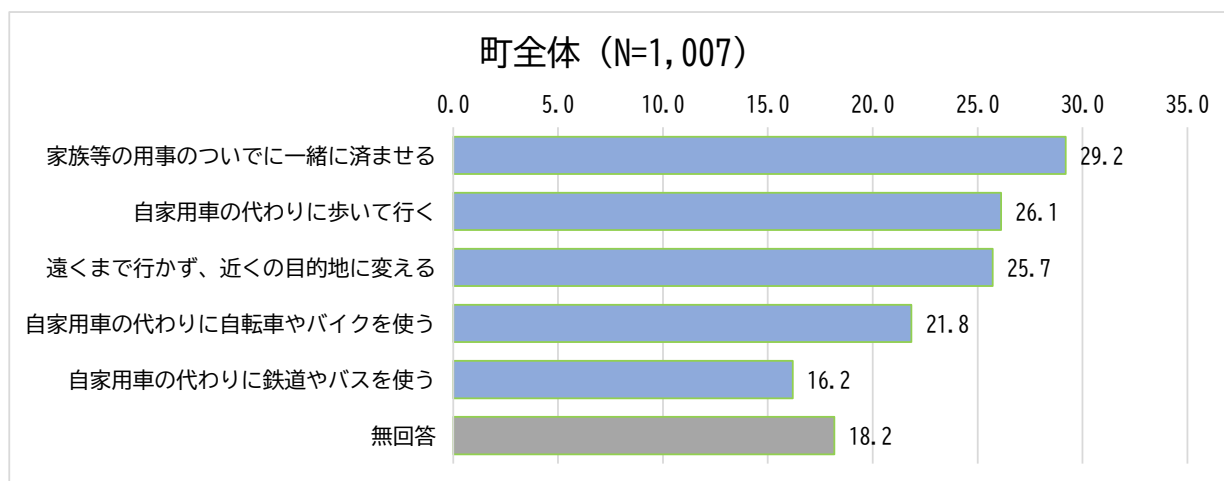


図 「かしこい自家用車の使い方」ができそうな事

⑨三股町公共交通の方向性

- 今後の方向性として、「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が 39.6%と最も多く、次いで「現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が 28.7%となっている。
- 自家用車利用を抑え、公共交通へ転換する必要性について、「思わない」が 28.0%と最も多くなっているが、「そう思う」「できる限りしたいと思う」合わせて 35.7%と約 4 割程度の方で転換する可能性が示唆された。

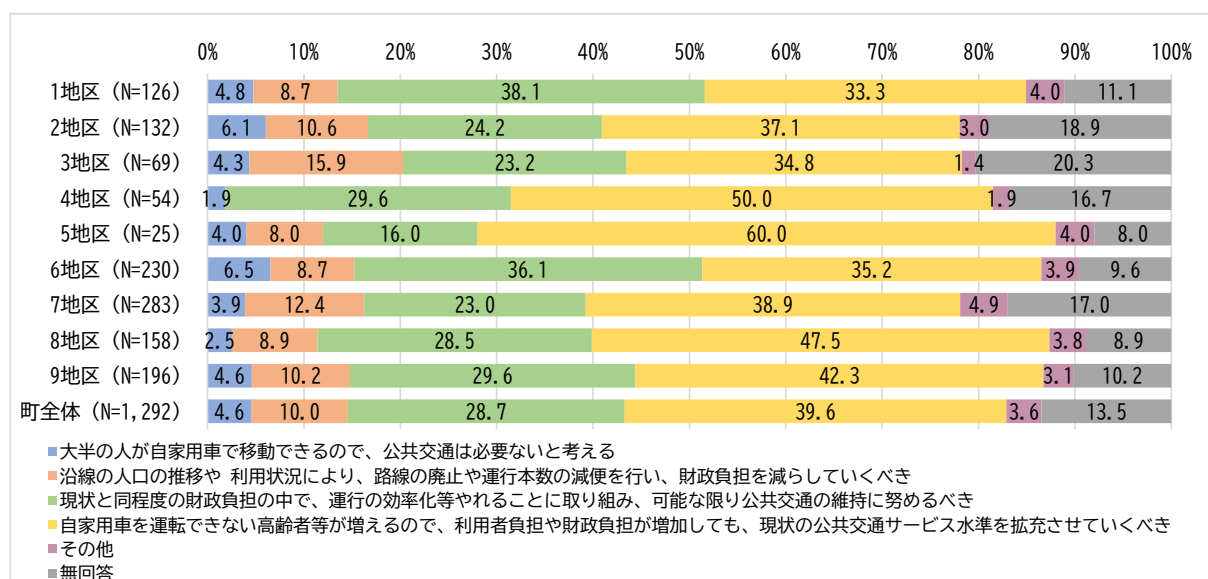


図 望ましい方向性

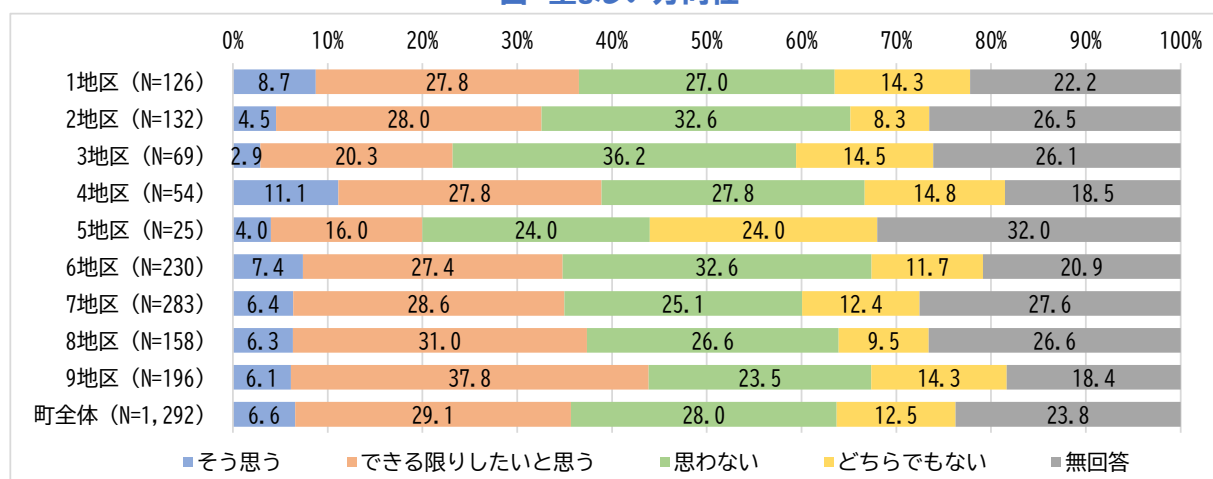


図 公共交通への転換可能性

⑩効果的な利用促進策

○利用者を増やすための効果的な取組として、「行きたい場所を通る路線の設定」が 37.2%と最も多く、次いで「増便や運行時間帯の拡大」が 26.1%、「町内全域における、鉄道、路線バス、くいまー等の乗継ぎのしやすさ」が 24.8%となっている。

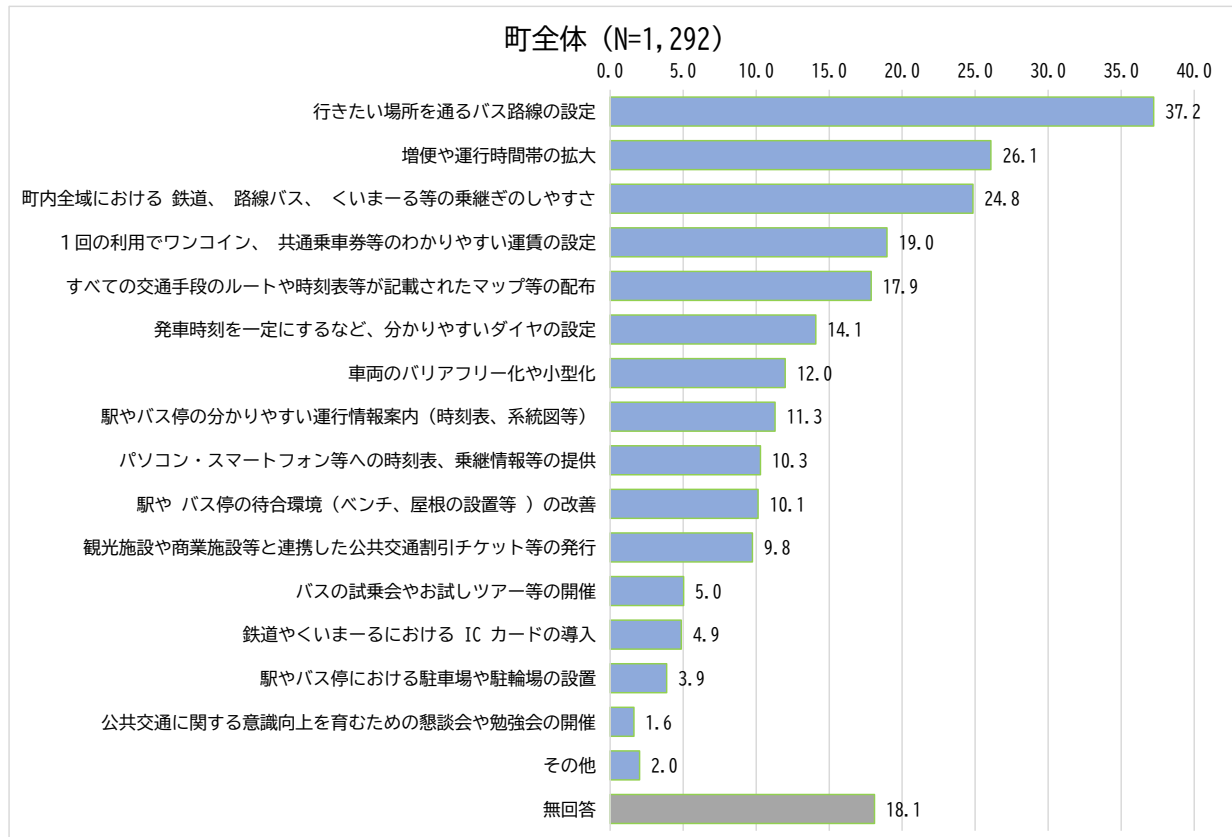


図 利用促進策

5-2 公共交通利用者調査

(1) 調査概要

表 概要表

| | | |
|--------------|-------|--|
| 対象者 | | ・町内公共交通機関を利用している方 |
| 主な調査項目 | | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性（性別・年齢）、OD、利用特性（端末手段・利用目的・頻度） ・運行サービスに対する満足度（便数・運行時間帯・行き先・運賃等） ・改善してほしいサービス（行き先・運行日・運行本数等） ・自転車、自家用車からバスへの転換可能性（鉄道利用者・来訪者のみ） |
| 調査方法 調査期間 | 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ・三股駅（平日1日） ・調査員が駅利用者に対し直接ヒアリング（9：00～20：20） ・1地点×2人＝2人 |
| | 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・三股駅、植木（平日1日） ・調査員が路線バス利用者に対し直接ヒアリング ・OD調査（7：40～18：40） ・2地点×1人＝2人 |
| | くいまーる | <ul style="list-style-type: none"> ・全路線対象（平日3日） ・調査員がバス車両に乗りし、調査票を配布・回収（始発～終発） 10/12（火）：田上・蓼池コース、樺山・宮村・植木コース（2コース×2人＝4人） 10/13（水）：長田・梶山コース（1コース×2人＝2人） 10/14（木）：内ノ木場・梶山コース（1コース×2人＝2人） ※その場で答えやすいビンゴ形式調査票の活用 |
| 回答数 | 鉄道 | ・N＝52 |
| | 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ・N＝11（植木バス停N＝0） |
| | くいまーる | <ul style="list-style-type: none"> ・樺山・宮村・植木コース（N＝26） ・長田・梶山・内ノ木場コース（N＝44） ・田上・蓼池コース（N＝34） ○くいまーる総計（N＝104） |

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合がある。

(2) ニーズ分析

① 鉄道利用者の特性

- 利用者の特性としては、10 歳代と 20 歳代の町内居住者による利用が多く、主に「通勤・通学」目的として利用されている。
- 主な目的が「通勤・通学」の利用であることから、利用頻度としても「週に 5 日以上」が 59.6%と最も多い傾向にある。
- 鉄道駅までの末端交通手段としては「自転車」が 38.5%と最も多く、次いで「自分で車を運転」が 21.2%となっており、公共交通からの乗継利用者は全体の 2%程度であった。
- 鉄道利用者の比較的満足度の高い項目では、「乗務員・係員の対応」「到着時間の正確さ」「運行ルート(行き先等)」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運行本数・運行時間帯」「他の交通機関との乗り継ぎのしやすさ」「時刻表・路線図等の運行情報案内」で高い数値となっている。
- 改善してほしい要望として 2 割程度の方が「運行本数の増便」を望んでいる。

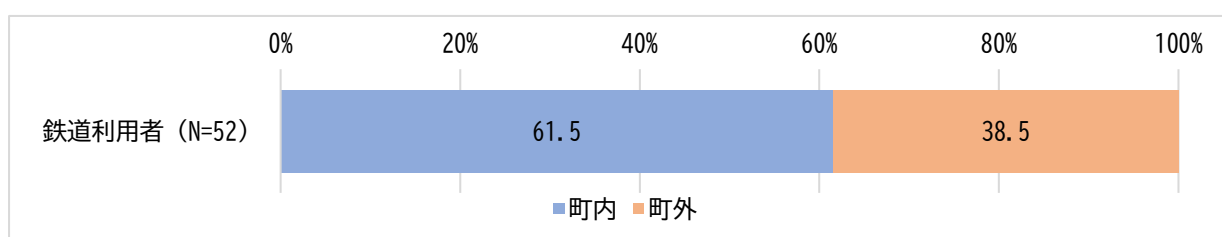


図 居住地

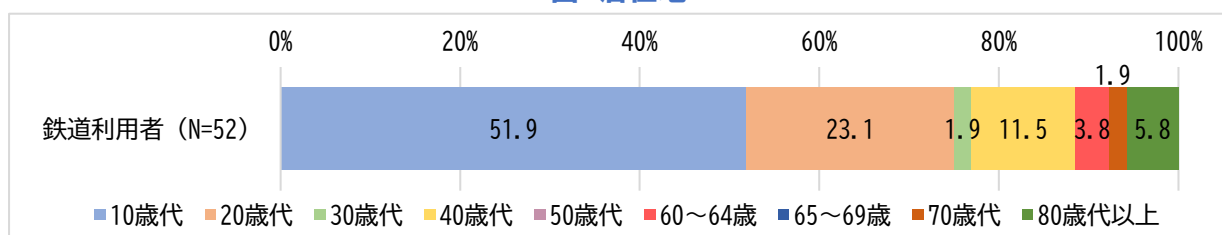


図 年齢

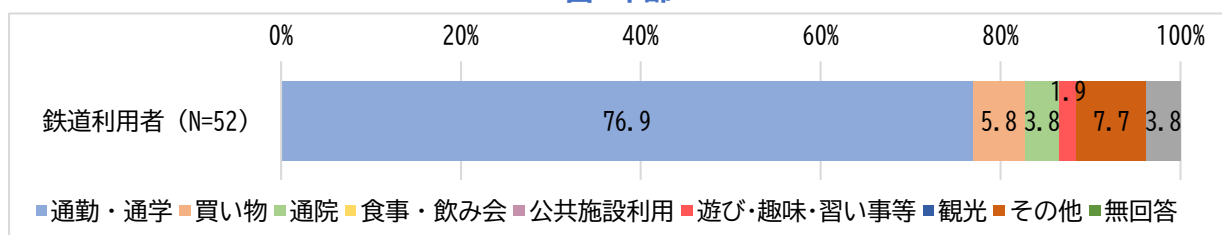


図 利用目的

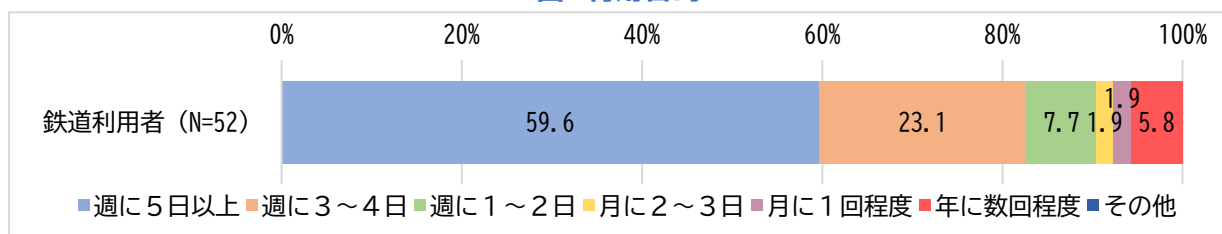


図 利用頻度

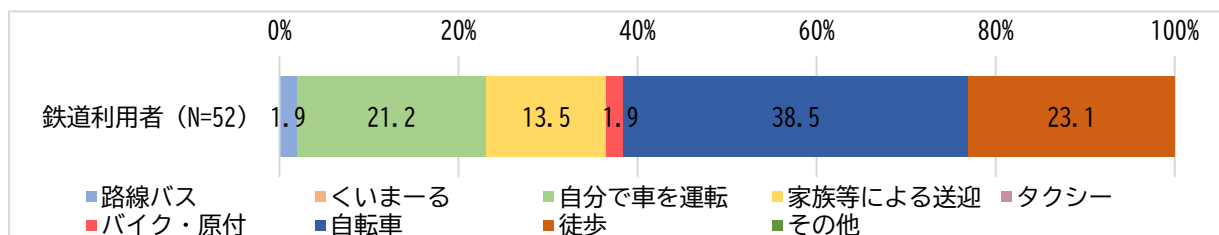


図 鉄道駅までの端末交通手段

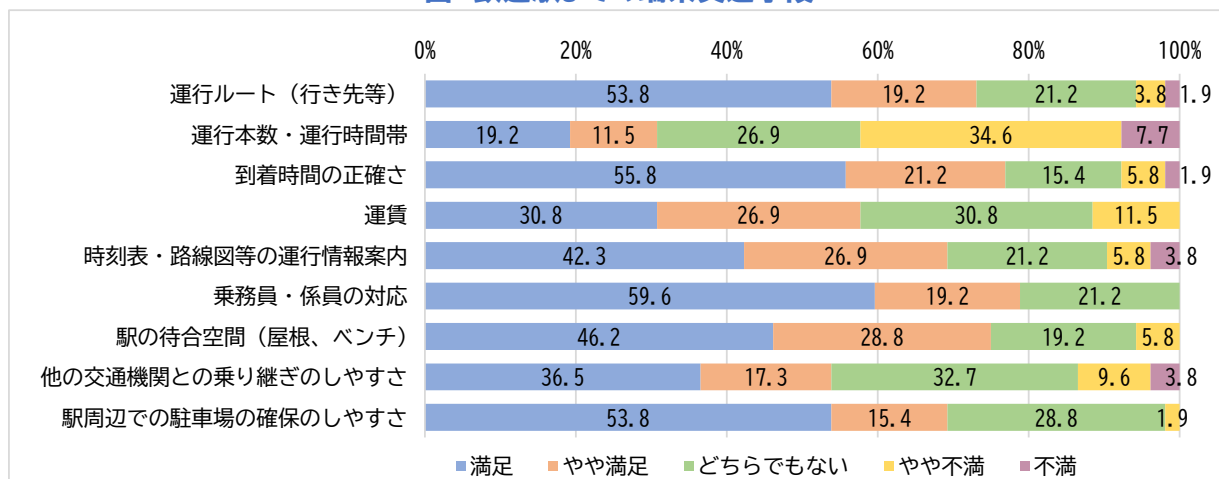


図 満足度

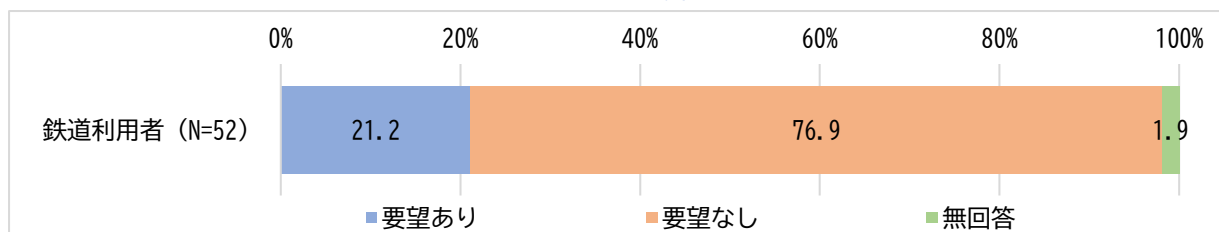


図 要望

②路線バス利用者の特性

- 利用者の特性としては、10 歳代と 20 歳代の町外居住者による利用が多く、主に「通勤・通学」目的として利用されている。
- 利用頻度では「週に 3～4 日」が 45.5%と最も多く、次いで「週に 5 日以上」が 36.4%となっている。
- 路線バス利用者の比較的満足度の高い項目としては、「乗務員の対応等、全般のサービス」「バス停留所までの距離」「行き先」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運行本数」「運行時間帯」「他の交通機関との乗り継ぎ」で高い数値となっている。
- 改善してほしい要望として半数の方が「運行本数の増便」を望んでいる。

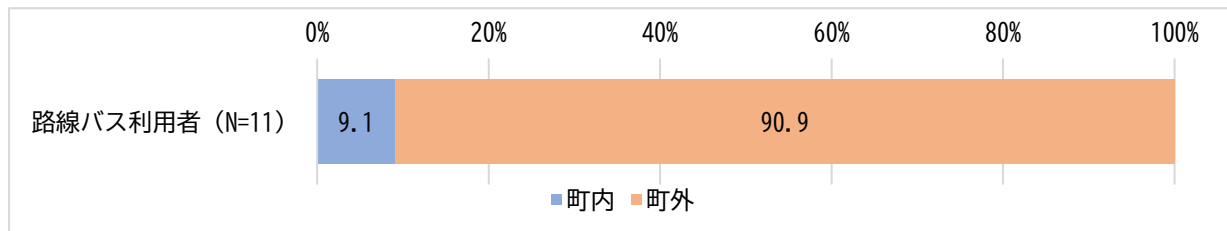


図 居住地

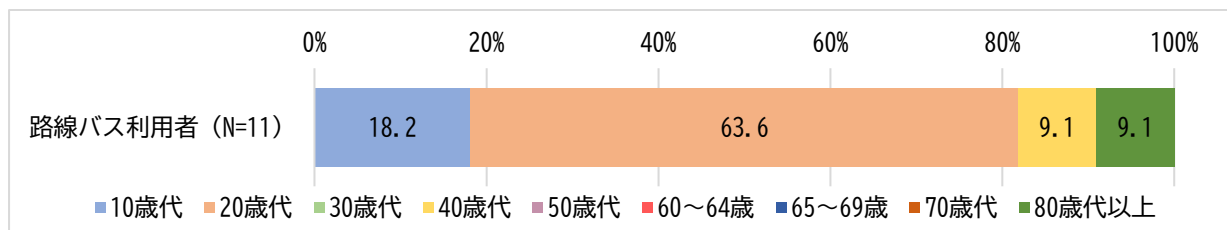


図 年齢

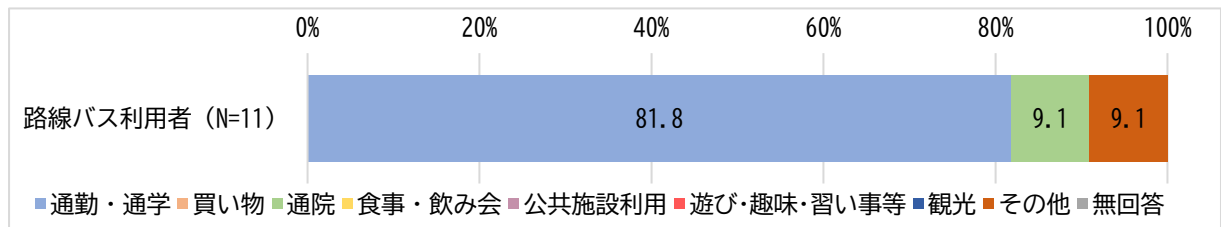


図 利用目的

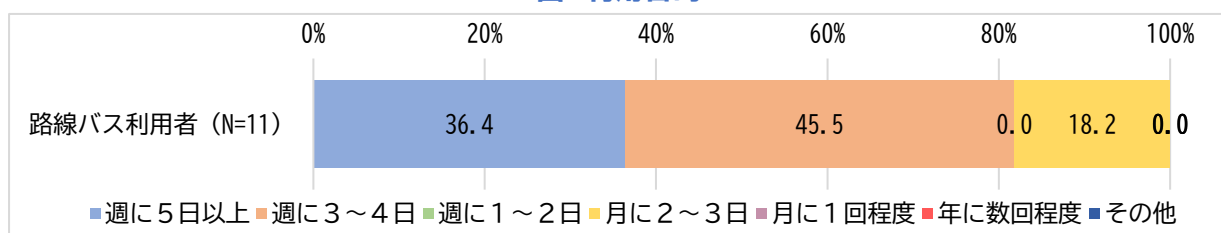


図 利用頻度

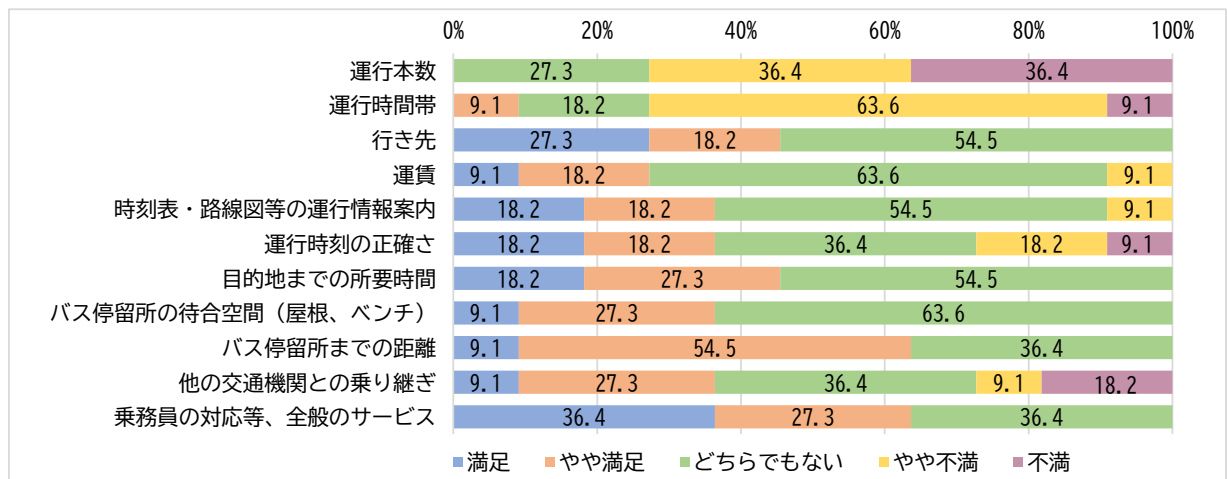


図 満足度

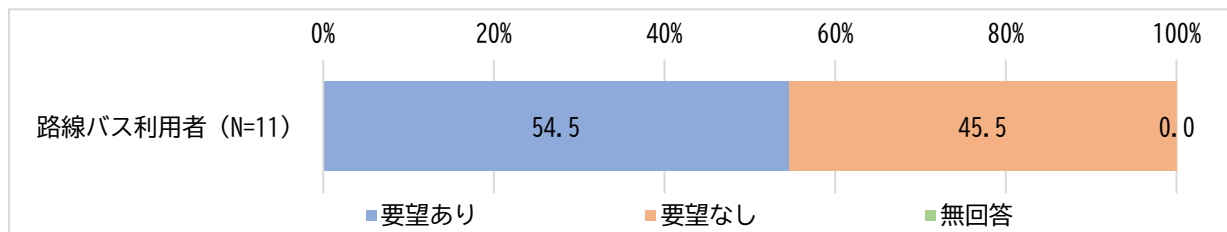


図 要望

③くいまーる利用者の特性

- 利用者の特性としては、80 歳代以上の町内居住者による「買い物」「通院」目的と、10 歳代の町内居住者による「通学」目的として利用されている。
- 利用法としては「往復」利用の方が 62.5%と多くなっている。
- 利用頻度としては「週に 2 日以上」が 36.5%と最も多く、次いで「週に 5 日以上」が 25.0%となっている。
- 満足度は総合的に高い傾向にあるが、田上・蓼池コースで若干の不満傾向がある。
- 改善要望として「運行本数」が 31.7%と最も多く、次いで「運行時間帯」26.0%となっている。

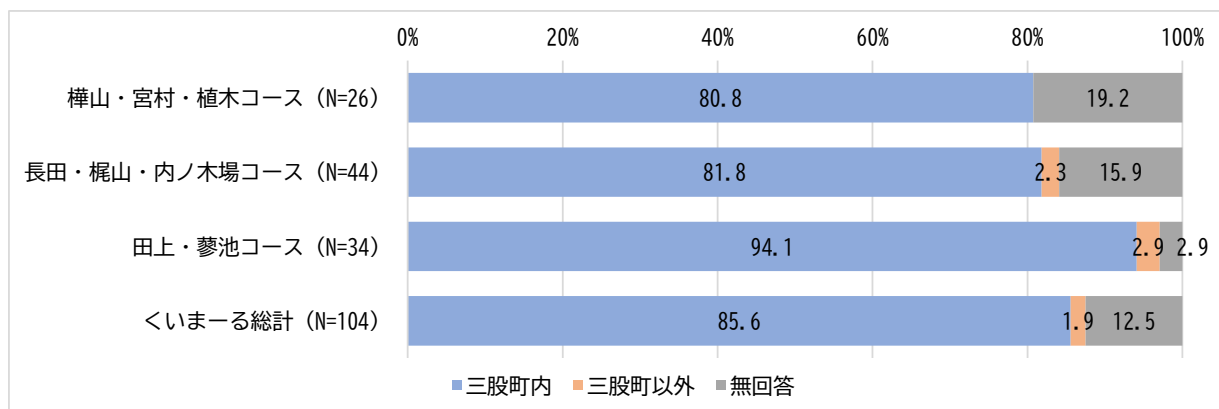


図 居住地

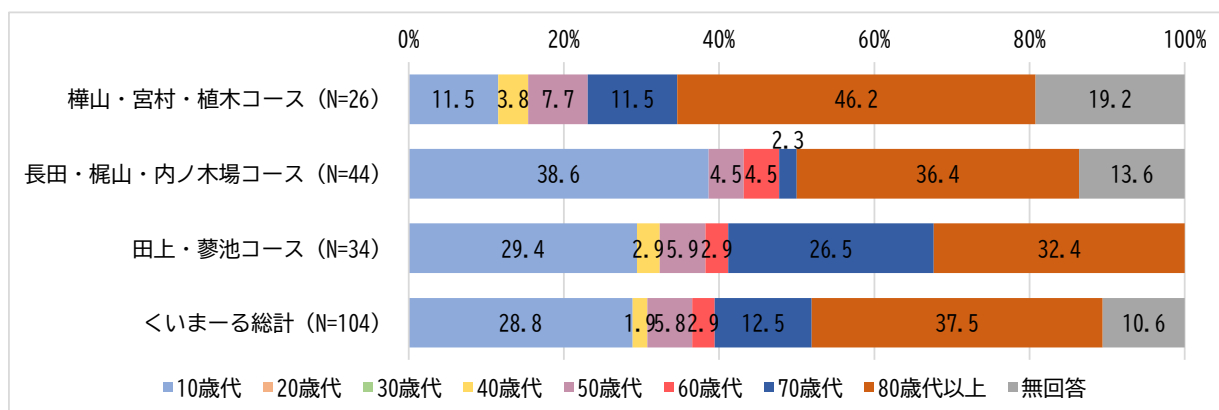


図 年齢

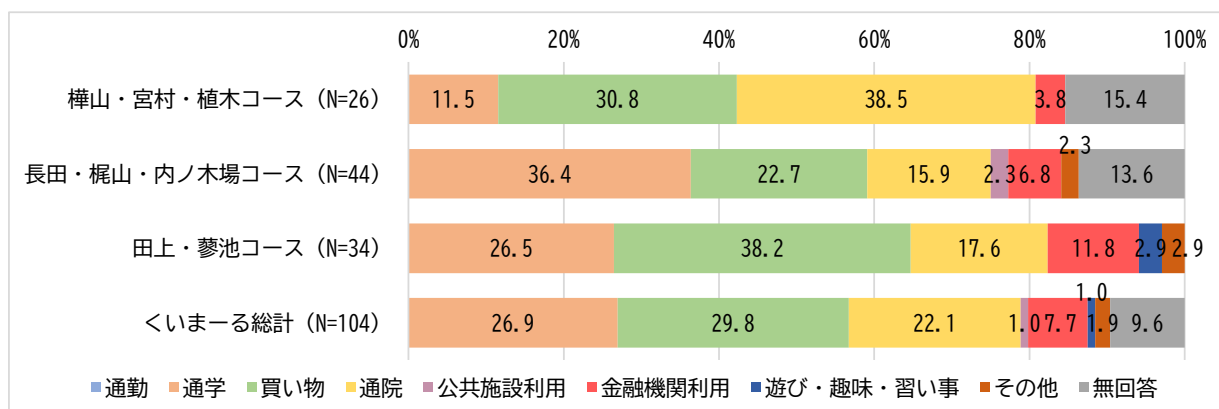


図 利用目的

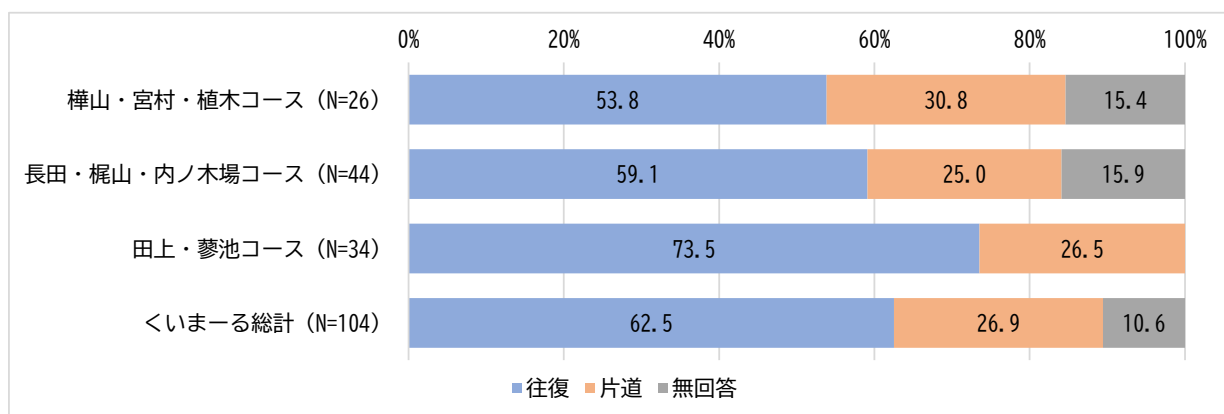


図 利用法

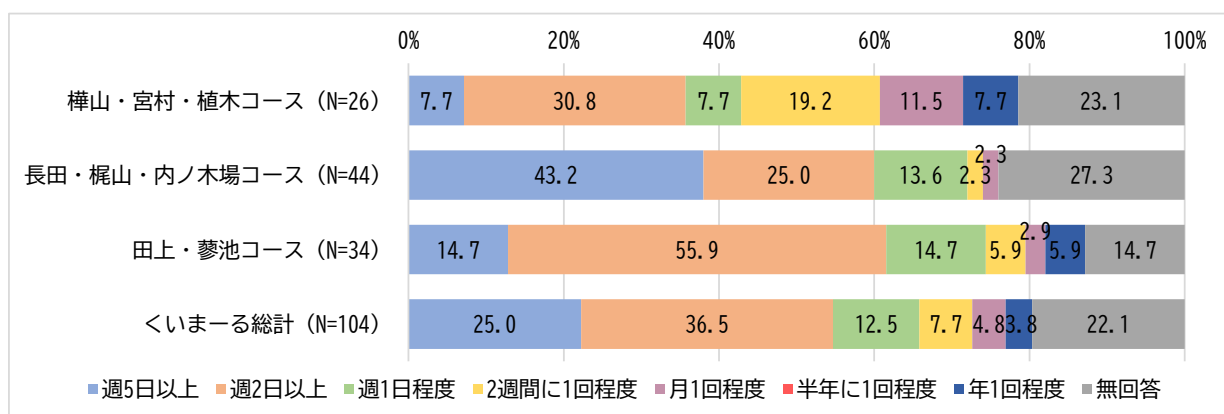


図 利用頻度

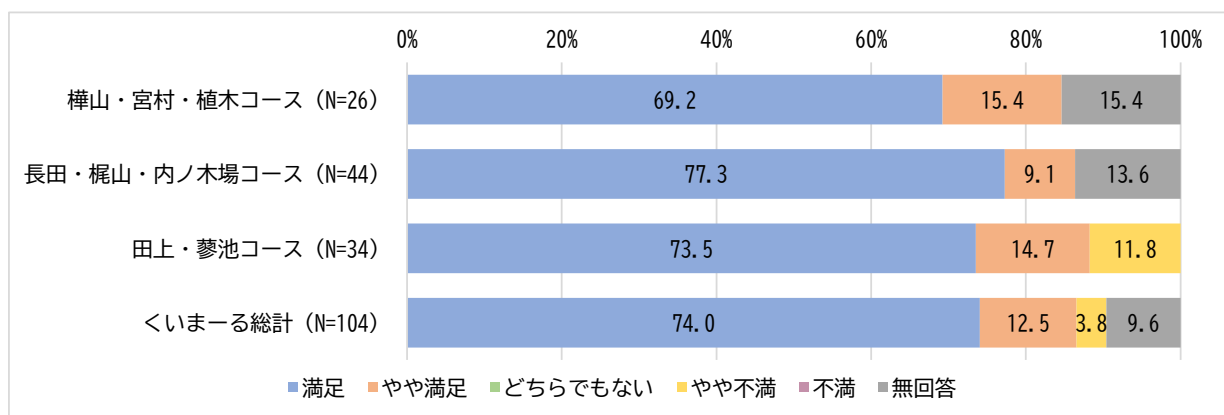


図 満足度

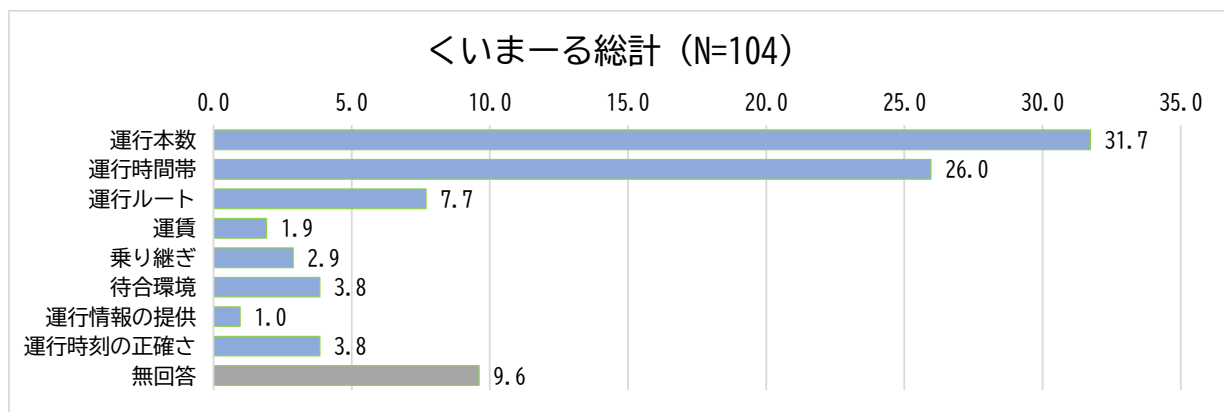


図 要望

5-3 交通事業者及び関連事業者アンケート調査

(1) 調査概要

表 概要表

| | | | |
|--------|-------|---|---|
| 対象者 | | 「交通事業者」 | |
| | | 鉄道 | 九州旅客鉄道(株) |
| | | 路線バス | 宮崎交通(株) |
| | | タクシー | (株)おくつタクシー (有)銀星タクシー |
| | | 「関連事業者」 | |
| | | 医療機関 | 一心外科医院、とまり医院、長倉医院、メディカルシティ東部病院、田中隆内科、江夏整形外科 |
| | | 商業施設 | ひろせ本店、サテライト三股、よかもんや |
| | | 社会福祉協議会 | 三股町社会福祉協議会 |
| | | 観光協会 | 三股町観光協会 |
| | | 商工会 | 三股町商工会 |
| 調査方法 | | <ul style="list-style-type: none"> ・事前に調査票を送付し、郵送回収 (交通事業者のみ後日直接ヒアリングを実施) | |
| 主な調査項目 | 交通事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の特性や運行上の問題点、利用促進策 ・観光施策との連携に関する取組状況 ・バス利用者等から寄せられている声 ・路線の再編に対する考え方、当面考えている利用促進策 ・新たな路線ニーズ ・新たな公共交通システムを導入した場合の参入可能性（遊休車両の有無、運転手不足の状況） ・買物支援、子育て支援等サービスのニーズ | |
| | 関連事業者 | <ul style="list-style-type: none"> ・無料送迎等の施設利用者のサービス向上に向けた取組状況 ・観光や商業等まちづくりを取り巻く現状、問題点 ・子育て支援、高齢者等移動支援サービスの実態 ・買い物支援、移動販売等の実態・拡大の可能性 ・公共交通と協力・連携した取組や事業の可能性 | |
| 調査期間 | | <ul style="list-style-type: none"> ・2021/12/24（金）～2022/1/14（金） (交通事業者ヒアリングは2/24・25に実施) | |

(2) 交通事業者

| 事業者 | 内容 |
|-------|---|
| 鉄道事業者 | <p>○利用者の年齢層や属性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三股駅を利用する方は通学利用がほとんどであるため、朝夕の時間帯で多く利用されている。 <p>○利用者や町民等から寄せられている声について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤや駅設備に関する要望はないが、三股駅周辺の伐採依頼について数件意見が寄せられている。 <p>○他の交通事業者(路線バス、くいまーる、タクシー等)との連携について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤ改正は毎年3月に実施されるが、前年5月ごろから計画が始まり、12月ごろにはダイヤが確定するため、他の交通手段との接続を検討するにあたっては、早い段階で打合せが必要である。 <p>○近年の利用者層の変化や動向について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少により利用者は年々減少しており、さらに新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、テレワークやオンライン会議が普及したことで、さらなる利用者減少となっている。 <p>○利用促進・経営改善等のために行っていることについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「アミュプラザ宮崎のお買物券が付いた割引切符の発売」、「地域のイベントに合わせた」R九州ウォーキングの実施」、「ネット予約の拡大」、「全社的な経費節減の取組」、「特急料金の値上げ」 <p>○町の施策・計画に提言・期待すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三股駅のバリアフリー工事について、駅が利用しやすくなるため、高齢のお客様の利用増加が見込める。 <p>《ヒアリングによる補足事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスやくいまーるとの接続について要望は受けていない。 ・鉄道からバス交通への接続は少ない。 ・通勤通学の利用として宮崎方面への移動が多い。 ・令和4年度は西九州新幹線の開業に合わせ、秋ごろダイヤ改正を予定している。 ・割引切符を販売しているが、三股駅では販売しておらず都城駅のみ購入できる。 ・アミュプラザ宮崎と連携しているが、都城地区の商業施設との連携はない。 ・自転車を電車に乗せる企画等、吉都線で実施している。 ・駅舎の清掃やバリアフリー化を今後とも継続していきたい。 ・日豊本線は運行ダイヤに余裕があるため、観光列車等を走らせることは企画可能。 ・現時点、都城地区で交通系ICカードは使用できない。 |

| 事業者 | 内容 |
|---------|--|
| バス事業者 | <p>○利用者の年齢層や属性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校生・大学生の利用と、高齢者の都城市への移動として利用されている。 <p>○近年の利用者層の変化や動向について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近年で特に変化は見られず、三股駅の利用が多くなっている。 <p>○利用促進・経営改善等のためにやっていることについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行時間や便数の見直しを行っている。 <p>○町の施策・計画に提言・期待すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ交通（くいまー）との連携強化。 ・三股町・都城市・宮崎交通の三者連携（補助路線について等）。 <p>《ヒアリングによる補足事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町内を通るバス路線について、都城市間を利用する割合は約 30%であり、町内のみの移動は約 0.5%程度である。（あとは都城市内の移動） ・交通系 IC カードは利用可能。 ・三股駅において、鉄道とくいまーの効果的な結節について検討が必要。 ・乗務員不足・高齢化が課題となっており、バスの乗務体験会の実施等の採用活動や、高校新卒での運転士採用等の取組を実施している。 ・路線や便ごとに乗車人員の推移を分析し、利用実態に合わせてダイヤ編成を行う。 ・2020 年にバスロケーションシステムを全路線に導入。 ・一万城線（都城市内路線）の宮村地区（三股町）への延伸を検討し、三股町内の利用者をターゲットとした取組を検討している。 |
| タクシー事業者 | <p>○利用者の年齢層や属性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日の午前中における高齢者等の通院送迎や、週末の夜における飲食後の送迎が多い。 <p>○運行上・経営上の問題点について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員不足 <p>○デマンド型乗合タクシー事業等の将来的な参入について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政からの要望・支援があれば可能性はゼロではない。 <p>○利用促進・経営改善等のためにやっていることについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、静観の状況である。 ・タクシーアプリの導入を検討中。 <p>《ヒアリングによる補足事項》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍において利用者層は変わらないが、利用頻度は 7 割程度減少。 ・メルペイ等キャッシュレス決済を導入しているが、ほぼ現金支払い。 ・三股駅は待機スペースがない。 ・都城市におけるデマンド交通（山之口）について、だれでも利用が可能となっているが、ほぼ高齢者の利用となっている。 ・デマンド利用者は月に 200 人程度。 ・観光施策として 20 年ほど前は、鹿児島県の薩摩川内市とタイアップした企画があったが、現在は無い。 ・デマンド交通については車両一台を専属として配置している。 ・乗務員不足の対応としてハローワークに載せているがほぼ募集はなく、新しい人材は社員の口コミによる入社が多い。 |

(3) 関連事業者

| 事業者 | 内容 |
|------|---|
| 医療機関 | <p>○送迎サービスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医療送迎を行っている事業者はアンケートを配布した 6 事業者中 3 事業者で無料送迎されている。 <p>○送迎サービスの今後の展望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の医療機関等との連携による共同運行は難しいと感じており、通院目的以外の混乗化についても難色を示している。 <p>○公共交通に関する要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が多いため、バス停に椅子を整備してほしい。 ・バスの便数や時間帯を見直してほしい。 ・介護保険サービスを利用する方のほとんどが送迎支援を必要な方のため、バスやタクシーは費用面・利便性の面で継続的な利用は難しいという方が多いと感じる。 ・バスを小型化して便数を増やしてほしいかがか。 ・くいまーが運行している道路・バス停まで遠く、家から歩いていくことが困難。 <p>○町の施策・計画に提言・期待すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の時刻表がわかりづらい。 ・町内の公共交通は網羅されていると感じるが、本数が少ないため利用促進につながっていないのではないかと。 ・医療機関だけを周回する路線を設計してほしい。 ・自宅近くまで乗せてもらえるサービスがあると便利。 |
| 商業施設 | <p>○送迎サービスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設送迎を行っている事業者はアンケートを配布した 3 事業者中 1 事業者で無料送迎されている。 <p>○移動支援サービスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月に 1 度、買い物ツアーを実施している（1 事業者）。 <p>○公共交通に関する要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買物に行きたいが身体的に無理のある方々に対して、送迎サービスを利用してほしい（自宅玄関から店まで）。 ・運行本数が少ない。 ・駅を利用しにくく、雨天時は雨に濡れてしまう（ホームへの行き来の階段）。 ・町内のバスと鉄道間の接続が悪い。 <p>○町の施策・計画に提言・期待すること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民の生活を豊かにするために、病院・施設等（都城）地域を広げて運行すると便利になると感じる。 ・通勤・通学の利用者がほとんどのため、日中の利用者がほとんどいない。 ・送迎の車や駅利用者の無断駐車が多く困っている。 ・高齢者の自家用車運転が多く、駅ロータリーの逆走や駐車場での危険な運転が目立つため、免許返納を促す策を講じてほしい。 ・バス事務所での案内が十分でなく、運行情報についての連絡が来る。 ・公共交通を利用したツアーを企画すると利用促進につながると感じる。 ・16:30～17:00 の間で 1 便増やしていただきたい。 |

| 事業者 | 内容 |
|---------|--|
| 社会福祉協議会 | <p>○実施している福祉サービスの現状について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サロン活動に一環として、買い物ツアーを実施している。 ・介護施設の協力のもと、店舗の車両を借用。 <p>○サービス実施における問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、中止が相次いでいる。 |
| 観光協会 | <p>○観光客向け周遊バス等のサービスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な観光地は東部地域に集中していることに加えて、時間をかけて周遊するほどのコンテンツがないため不要と思われる。 <p>○まちづくりの観点から、公共交通の問題点について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自家用車利用が多く、送迎バスを運行しても利用が乏しい。 <p>○観光施設巡回バスを導入する場合について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政がバスを運行してくれるのであれば協力したい。 <p>○交通アクセスについてよく聞かれる施設について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・花の見ごろ時は、椎八重公園、しゃくなげの森、長田峡公園の道順を聞かれる。 <p>○案内等に苦慮する施設について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三股駅から椎八重公園までの道順等、長田方面の行き方を聞かれる。 ・くいまーの時刻に合わせての観光だと滞在時間が短くなる。 ・桜まつり時、上米公園の最寄りバス停が遠い。 |
| 商工会 | <p>○地域振興の現状について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本町は都城市と隣接する西側の地域に町外資本の大型店舗や医療機関が多く存在し、自家用車利用を前提に考えると生活利便性は高く住みやすい街となっている。 ・しかし、商工事業者は町内に点在しており、集中した商店街が形成されていない状況で、このことが交通弱者といわれる運転しない年少者・高齢者等（公共交通機関の利用主体）にとっては、公共交通機関の利便性に欠け、その利用率の低迷に密接にかかわっていると感じる。 <p>○地域振興のための取組について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域振興イベント等の開催や行政・観光協会主催事業への参加協力。 ・三股町交流拠点施設整備事業における官民共同事業体の設立に向けて協議し、特に商業施設については、地元商工事業者を中心に参画することにより地域振興と賑わい創出に資する。 <p>○町の公共交通における意見・要望について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学支援便の効率化として、くいまーの乗降のないバス停が多いため見直しが必要と感じる。 ・オンデマンド方式による運行の検討として、公共交通利便性を高め、利用者の需要、外出機会を促進するため、予約による乗合バスの運行を考える。 ・現状の都市形成にあった運行として、町内中心地域における散在した商業地、施設等を効率よく利用するために、中心部を数回巡回するコースを設定し運行。 ・交流拠点施設では、文化・健康機能を有する交流施設のほか、日常の暮らしにおいて欠かせない食や雑貨等の買い物の場の提供を目指しており、公共交通利用者への利便性・優位性を検討していきたい。 |

5-4 公民館長アンケート調査

(1) 調査概要

| | |
|--------|--|
| 対象 | ・各公民館の館長を対象としたアンケート調査 |
| 主な調査項目 | ・生活実態や公共交通の利用状況（ご自身・身近な方）について ・外出する際の移動に関して困っていること（ご自身・身近な方）について ・公共交通に対する問題点、改善要望（ご自身・身近な方）について ・問題点に対して、地域として考える改善策、取組内容、行政への要望 |
| 調査方法 | ・手渡し配布・郵送回収 |
| 調査期間 | 2022/1/31（月）～2022/2/8（火） |

(2) 公民館長アンケートの意見集約

○地域の生活実態や公共交通の利用状況について

- ・買い物・通院時によく利用されている。
- ・遠方に行く時は鉄道を利用しているが、近距離の場合は自家用車やタクシーを利用しており、ほとんどの移動で自家用車を利用している。
- ・どの移動目的に対しても自家用車利用が多い傾向にある。
- ・県道の交通量が多く、小中学生の登下校時に交通事故等の危険性が高い。
- ・公共交通を日常的に利用している人は少ない。旅行する時等に利用する。

○外出する際の移動に関して困っている声について

- ・運賃が安価なくいまーがあるため便利である。
- ・公共交通は整備されており、移動には不自由さを感じない。
- ・くいまーと路線バスの接続を改善する必要がある。
- ・公共交通は目的地近くを走っていない箇所がある。
- ・地区内に路線バスが運行されていないのが不便である。
- ・くいまーのバス停が近くなく、利用したくても外出しづらい。

○公共交通に対する問題点・改善点について

- ・三股駅の跨線橋をバリアフリーにしてほしい。
- ・買い物をした後、重い荷物を持つての乗降が大変である。
- ・公共交通を利用する際に、路線の運行情報が少なくわかりにくい。
- ・くいまーの時刻表を見たことがないので各戸に配布してほしい。
- ・憩いの場所（交流の場等）をつくり、住みやすく魅力のある地区をつくってほしい。
- ・デパートや病院等の近くに停留所がない箇所がある。

○問題点に対して、地域として考える改善策・取組内容・行政への要望について

- ・跨線橋について J R と協議し、有人駅だったところのホームまで直接行けるルートとしてほしい。
- ・買い物カートを利用した、くいまーの仕様が検討できないか。また、雨風対応をしてほしい。
- ・くいまーの情報発信が町広報等で周知されているが、ほとんどの町民が自家用車利用のため、あまり目を通していないと思われる。
- ・町民に関心を持たせるための手段を講じるべきと考える。
- ・小型の乗合バス等の運行。・75 歳以上の人に無料乗車券を発行して利用頻度を高める。
- ・バスを小型化してコースの変更を考えてほしい。バス停を増やしてほしい。

○その他

- ・高齢者の運転免許証返納が増えると、公共交通の利用も必要になるため、利用しやすい公共交通体系を構築する必要がある。
- ・今後免許返納者が増えていくことが予想されるため、きめ細やかなコース設定をしてほしい。

第6章 本町の地域公共交通を取り巻く課題の整理

6-1 現況把握に伴う課題の抽出

| 第2章のまとめ（町の動向） |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">○人口は過去5年間で微増傾向にあり、年齢3区分では、年少人口及び老年人口はともに増加しているが、生産年齢人口では年々減少傾向にある。○本町における高齢化率は、宮崎県や国と比較してもその割合は低い。○人口分布では、中心市街地である中央地域と、北部地域に比較的集中しており、長田方面にかけて少なくなっている。○主な交通手段として自家用車が選択されており、使用率は8割強である。○免許返納件数は毎年一定数の返納者があり、その大多数が65歳以上の高齢者となっている。○通勤・通学の流動は、本町に隣接し、学校や企業等が立地する都城市への流出が顕著である。○町の中心部においての交流人口を増やす新たなイベントや、三股駅周辺の賑わい創出のためのイベントの開催により、観光客・交流人口が増えている。 |
| 第3章のまとめ（地域公共交通の現状） |
| <ul style="list-style-type: none">○JR日豊本線がまちの中心を走っており、三股駅・餅原駅の2駅を有している。○路線バスは本町と都城市を結ぶ路線を運行しており、利用者の動向では新型コロナウイルス感染症拡大の影響等に伴い大幅な減少がみられる。○くいまーは平成19年度から運行を開始しており、利用者の動向では路線バス同様に大幅な減少がみられる。○タクシー事業者は、本町を営業地域とする事業者は2社であり、どちらも待機所が町内に立地している。○移動支援事業として、運転免許証返納者に対するくいまーの回数券交付や、障がい者の方に対するタクシー等の利用券交付を行っている。 |
| 第5章のまとめ（地域公共交通に関する実態・ニーズ調査） |
| <p>≪町民アンケート調査≫</p> <ul style="list-style-type: none">○買い物・通院時の移動手段として、9割が自家用車による移動となり、自家用車への依存がうかがえる。また、公共交通利用は2%程度となっている。○外出時に困る際の対応として、「外出をあきらめる」方を公共交通で救うための見直しや施策を講じることが求められる。○鉄道を日常的に利用している方は、三股駅の周辺である1地区（山王原・仲町）で比較的多く利用されている。○路線バスを日常的に利用している方は、2地区（上米・中米・櫛田・谷）で比較的多く利用されている。○くいまーを日常的に利用している方は、樺山・宮村・植木コースが運行している3地区（小鷺巣・寺柱・大鷺巣・高畑）、長田（内ノ木場）・梶山コースが運行している5地区（轟木・仮屋・大野・大八重）で比較的利用傾向にある。○自家用車利用を抑え、公共交通へ転換する必要性について、約4割程度の方で転換する可能性が示唆された。 <p>≪公共交通利用者調査≫</p> <ul style="list-style-type: none">○鉄道利用者の特性としては、10歳代と20歳代の町内居住者による利用が多く、主に「通勤・通学」目的として利用されている。○鉄道駅までの端末交通手段として、公共交通からの乗継利用者は全体の2%程度であった。○路線バス利用者の特性としては、10歳代と20歳代の町外居住者による利用が多く、主に「通勤・通学」目的として利用されている。○くいまー利用者の特性としては、80歳代以上の町内居住者による「買い物」「通院」、10歳代の町内居住者による「通学」目的として利用されている。 <p>≪交通事業者及び関連事業者アンケート調査≫</p> <ul style="list-style-type: none">○新型コロナウイルス感染症拡大の影響に伴う利用者の減少や乗務員不足が課題である。○交通事業者単体の利用促進策は講じているが、事業者間で連携した取組は行われていない。○長田方面への観光客は一定数存在するが、現状の公共交通体系であると観光客を公共交通に取り込むことは困難である。○町内中心地域における散在した商業地、施設等を効率よく利用するために、中心部を数回巡回するコースを設定してはどうか。 <p>≪公民館長アンケート調査≫</p> <ul style="list-style-type: none">○くいまーの情報発信が町広報等で周知されているが、ほとんどの町民が自家用車利用のため、あまり目を通していないと思われる。○運転免許証返納が増えると公共交通の利用も必要になるため、利用しやすい公共交通体系を構築する必要がある。 |

| 第4章のまとめ（本計画における上位・関連計画） |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">○第6次三股町総合計画<ul style="list-style-type: none">・利用しやすい公共交通の構築、オンデマンド交通の可能性検討○三股町都市計画マスタープラン<ul style="list-style-type: none">・町民の意見を取り入れた定期的な路線の見直し及び時刻表の改定による、利用しやすい環境づくりとサービスの向上○三股町立地適正化計画<ul style="list-style-type: none">・中心地ゾーンと各地域、集落の核を結ぶ公共交通ネットワークの構築を図り、住民満足度を向上させる○第2期三股町まち・ひと・しごと創生総合戦略<ul style="list-style-type: none">・安心して暮らすことができる地域づくりの形成○交流拠点施設基本計画<ul style="list-style-type: none">・高齢になっても安心して暮らせるまちづくりを進める。○三股町都市再生整備計画<ul style="list-style-type: none">・健康と交流と賑わいの拠点づくり |

| 地域公共交通を取り巻く課題 |
|---|
| <p>【課題①】 買い物・通院時に公共交通を利用する高齢者の移動手段の確保</p> |
| <p>【課題②】 通学時に公共交通を利用する子どもたちの移動手段の確保</p> |
| <p>【課題③】 地域公共交通の相互連携による利便性の向上</p> |
| <p>【課題④】 他産業との連携による公共交通の利用促進</p> |
| <p>【課題⑤】 地域の実情に応じた公共交通サービスの提供</p> |

6-2 課題の整理

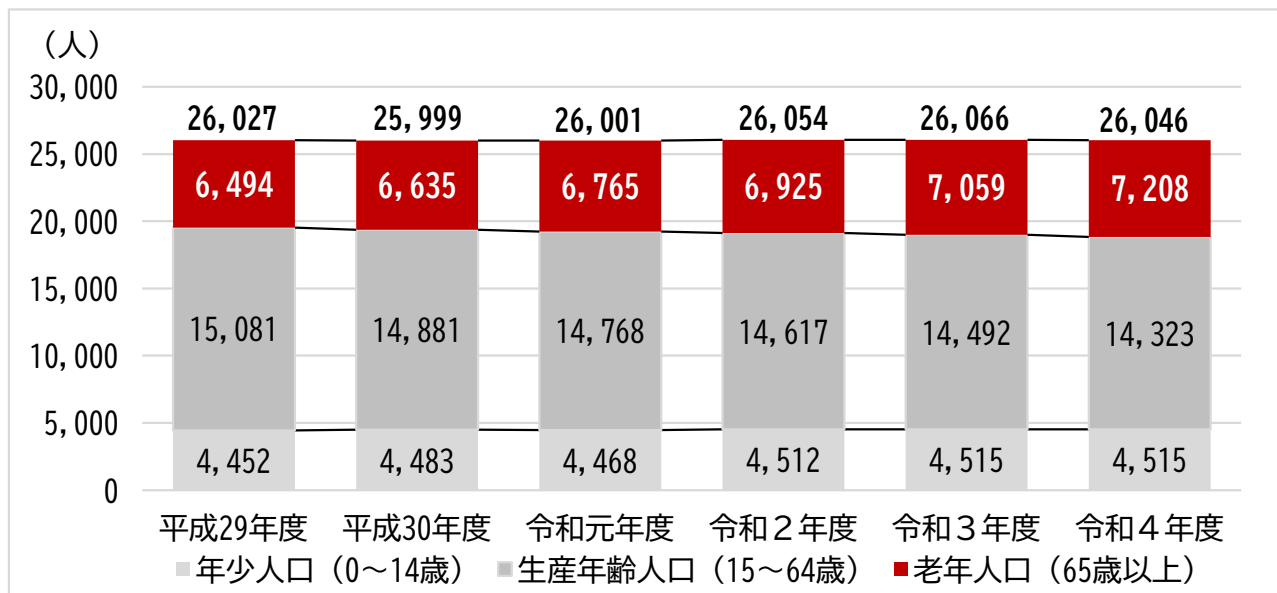
各課題の詳細については以下のとおりである。

【課題①】買い物・通院時に公共交通を利用する高齢者の移動手段の確保

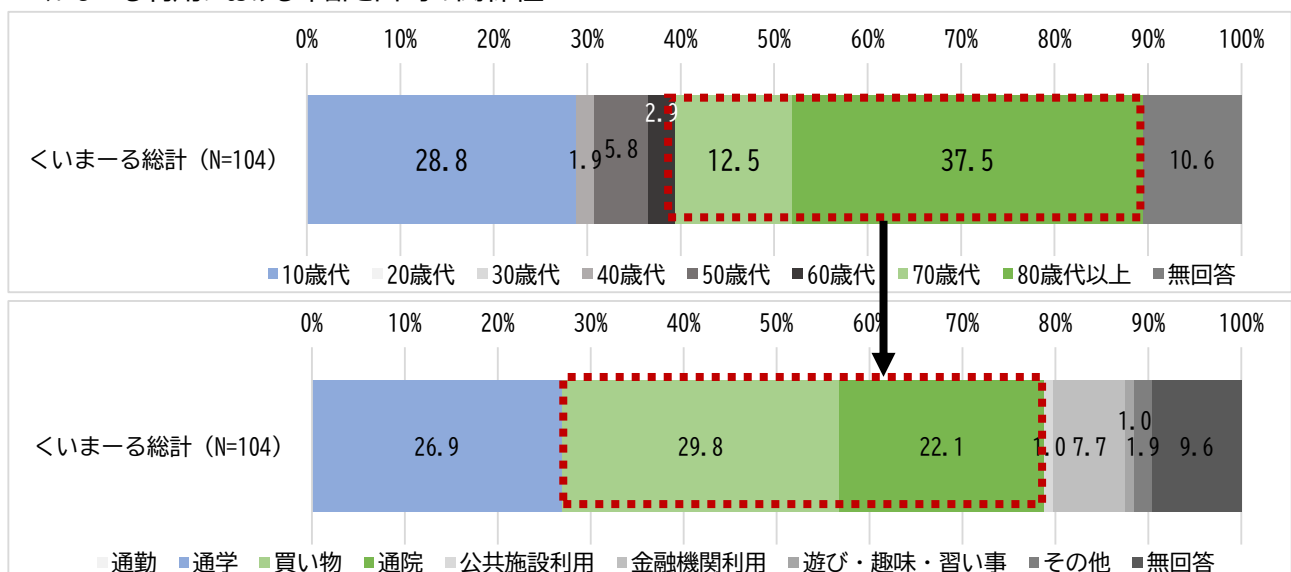
- ・本町の老年人口（65 歳以上）は近年増加傾向にあり、今後もさらに高齢化が進行していくことが予想され、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱える高齢者が増える可能性があることから、公共交通の充実による高齢者の買い物や通院の移動手段の確保が必要である。
- ・さらに、公共交通の充実により、環境面や健康面への影響が大きい自家用車利用の抑制や、運転免許証の自主返納を促し、事故防止につなげることが重要である。

《関連データ》

■人口推移



■くいまー利用における年齢と目的の関係性

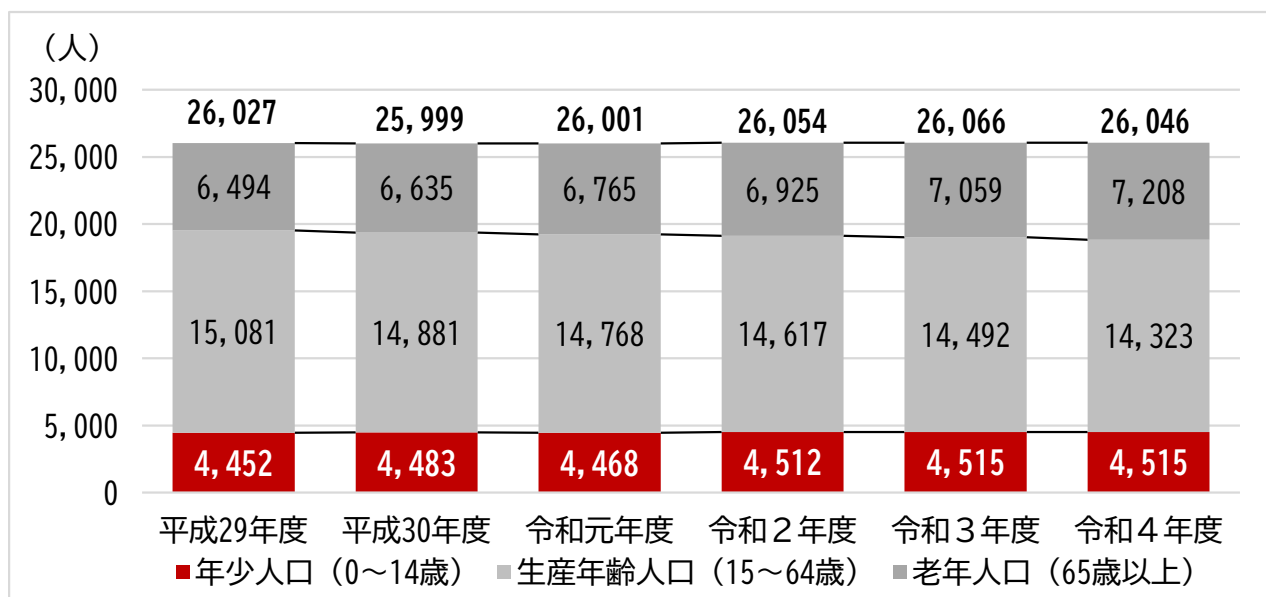


【課題②】通学時に公共交通を利用する子どもたちの移動手段の確保

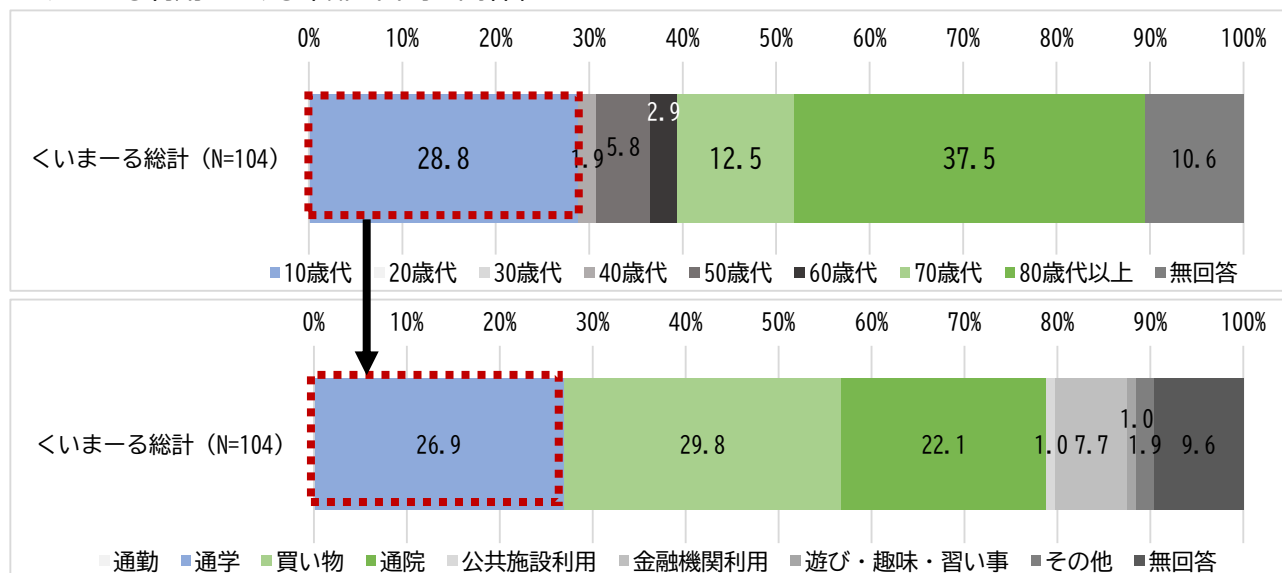
- ・本町の年少人口（0～14歳）は近年増加傾向にあり、今後も同水準で推移していくことが予想されることから、引き続きくいまー等による通学者の移動手段の確保が必要である。
- ・現状、くいまーによる通学支援便により朝夕の路線が確保されているが、社会情勢等の変化から今後の移動需要の変化が考えられるため、日常の通学実態を正確に把握し対応していくことが望まれる。

《関連データ》

■人口推移



■くいまー利用における年齢と目的の関係性



■事業者・町民の意見より

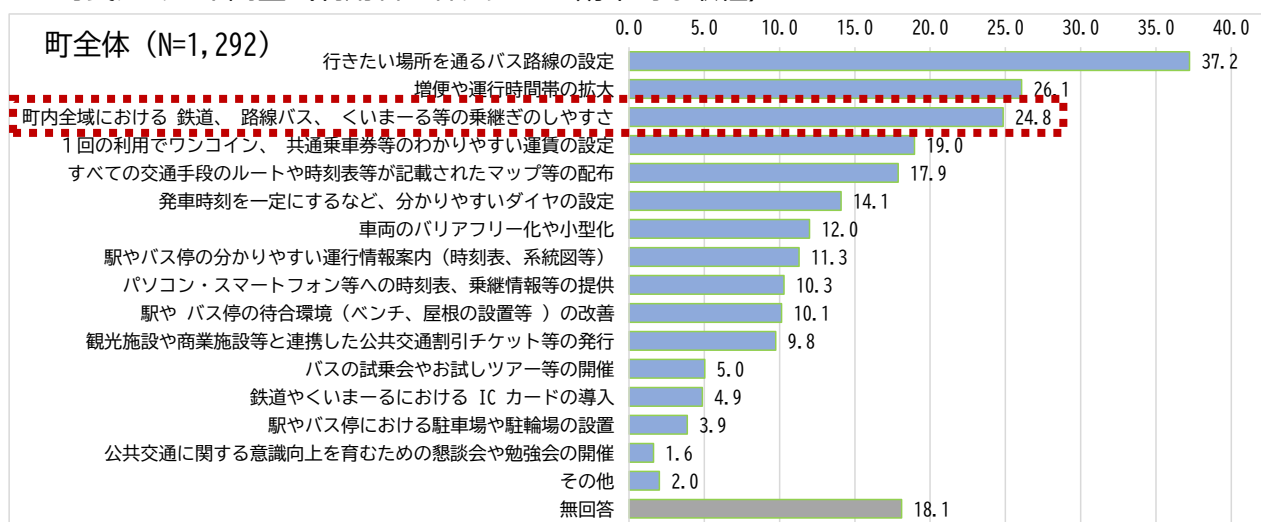
- 通学支援便の効率化として、くいまーの乗降のないバス停が多いため見直しが必要
- 中学校の下校時に合わせた運行を考えてほしい。部活動後のバスやテスト等の時に合わせて運行していくと、乗車率も増えるのではないかな。

【課題③】地域公共交通の相互連携による利便性の向上

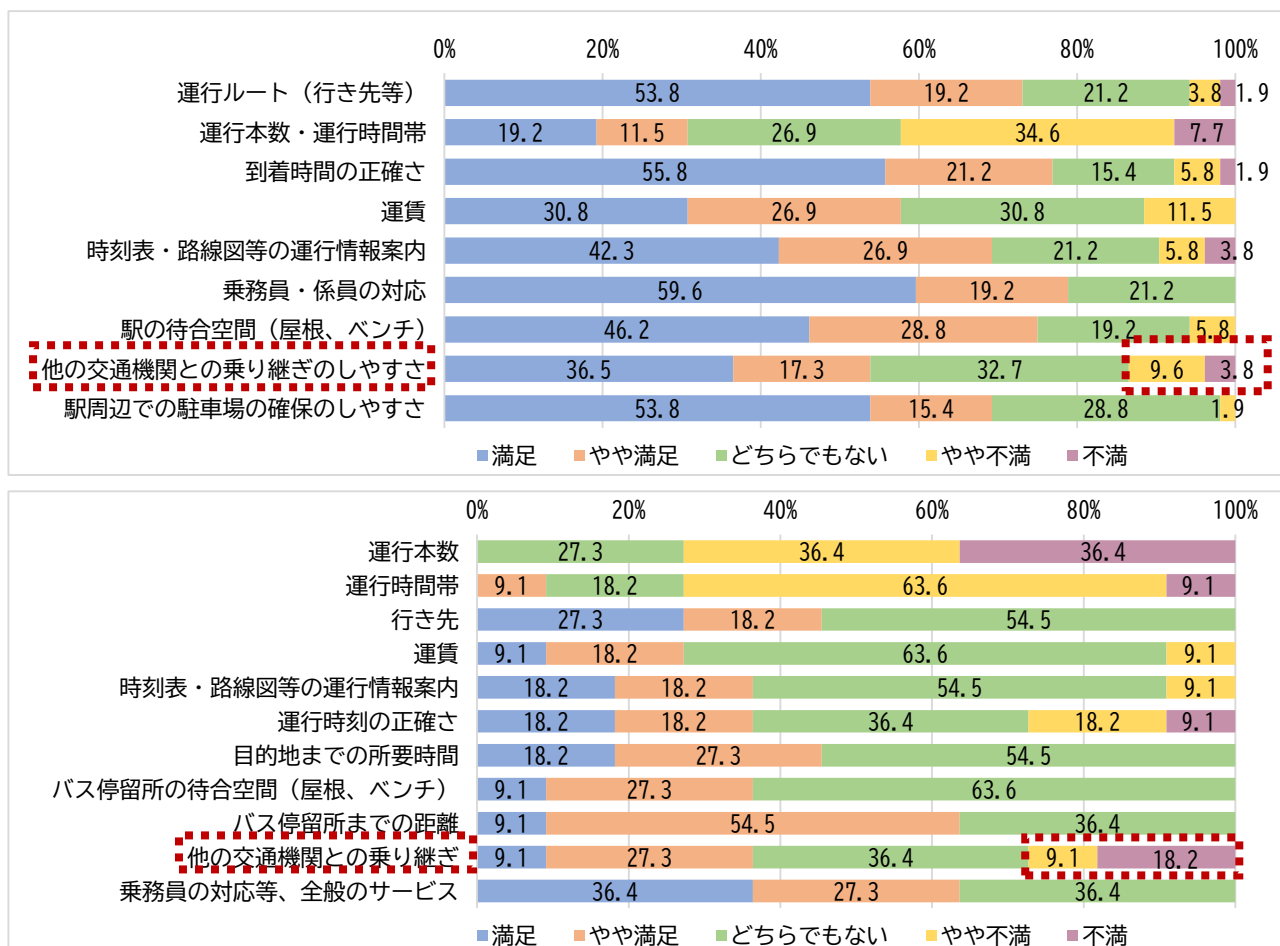
- ・広域交通である鉄道と地域間路線である路線バス、また、地域内路線であるくいまーの相互連携により、乗継利便性の強化や情報の一元化等を通じて、利用しやすい公共交通体系の構築が必要である。
- ・地域公共交通の全般的な課題である、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大幅に減少している利用者を回復させることが重要である。

◀関連データ▶

■町民アンケート調査（利用者を増やすための効果的な取組）



■鉄道利用者（上図）・路線バス利用者（下図）アンケート調査（満足度）

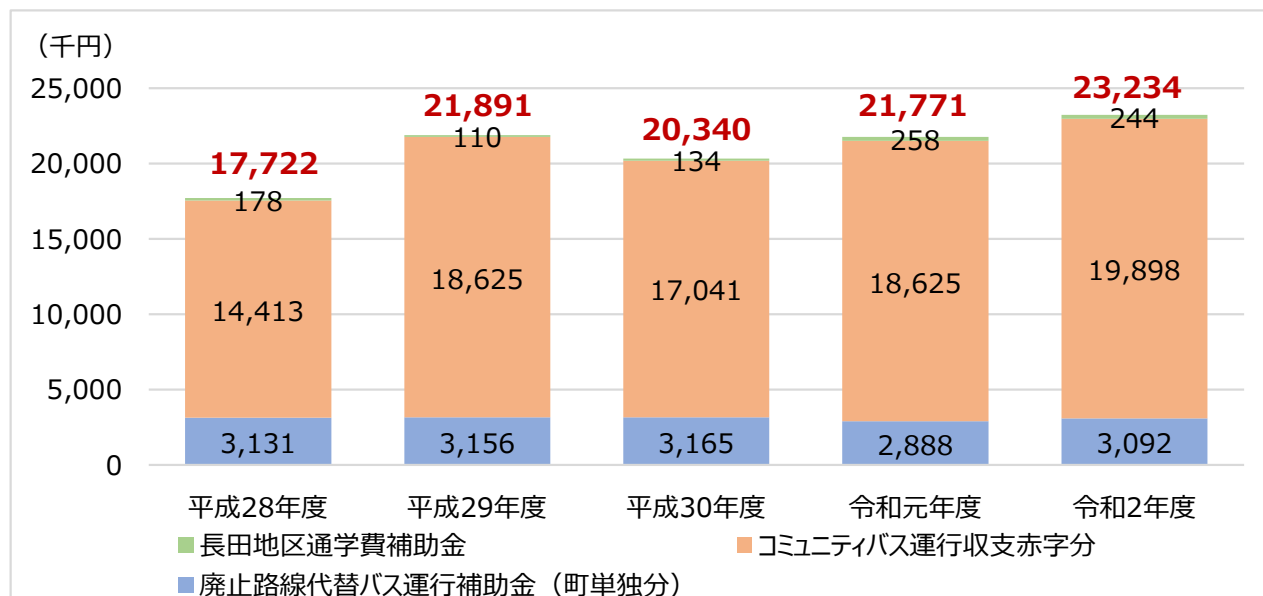


【課題④】他産業との連携による公共交通の利用促進

- ・公共交通に対する財政負担額は増加傾向にあり、昨今の社会情勢の変化により、生活交通のみで地域の公共交通を維持していくことは困難である。
- ・そのため、町内外からの交流人口を増やす観光イベントや集客施設等と連携した利用促進策を講じることで、新たな需要を取り込むことで生活交通の一部を補完することが必要である。

「関連データ」

■財政負担額の推移



【課題⑤】地域の実情に応じた公共交通サービスの提供

- ・町内の各地域においては、子育て世代が多い地域や高齢者が多い地域等の特性がさまざまであることから、地域ごとの利用特性や課題を考慮し、ニーズ把握を行ったうえで、最適な公共交通サービスを見極めることが重要である。
- ・既存路線を基本として検討し、現状カバーできていない地域に対してはオンデマンド交通の導入や地域輸送資源の総動員等、あらゆる手段を検討していく必要がある。

「関連データ」

■事業者・町民の意見より

- 三股の実態に応じたデマンド型交通の導入を検討してほしい。
- オンデマンド方式による運行の検討として、公共交通利便性を高め、利用者の需要、外出機会を促進するため、予約による乗合バスの運行を考える必要がある。
- もう少し小型形にして（7～10人乗り）、便数と停車位置を数多くし、予約制とする。
- 今は免許と車の運転ができるので不便を感じないが、車に乗れなくなることを想定すると、乗合タクシーみたいなのがあって、安い賃金で外出できたらいいと思う。

第7章 本計画の基本理念及び基本方針

7-1 基本理念

地域公共交通の課題に対応するため、本計画の基本理念を以下のとおりとする。

自立と協働が織りなす「元気あふれるまち三股」を支える 町民・来訪者の移動の基盤となる地域公共交通の実現

基本理念が示す課題への対応

- ・免許を持っていない人や免許返納をして移動に困っている人、身体が不自由で普段の生活に支障のある人が外出をあきらめなくて済むような「運行本数」「運行時間帯」「運行ルート」を設定し、使う人にとって優しい公共交通を目指す。
- ・児童の登下校の移動手段である「スクールバス」等は、今後も児童の移動手段として運行を確保しながら、遊休時間を活用した地域の移動手段として運行をする等、効率的かつ効果的な運行計画を目指す。
- ・町内だけの移動ではなく、生活圏域である都城エリアの移動動向を把握しながら、広域エリアでの移動利便性を考慮した運行体系を目指す。
- ・三股駅のバリアフリー化や五本松団地跡地を活用した交流拠点整備をはじめ、交通結節点となる拠点をより乗り換えがしやすく、滞在しやすい場となるような結節拠点づくりを目指す。
- ・地域の実情に合った運行体系を実現するために、オンデマンド交通や高齢者等が予約しやすく使いやすいサービスの導入を目指す。
- ・町民の暮らしが豊かになり、町の賑わいづくりや、観光・イベント等に訪れた人の移動支援につながる交通の実現に向け、現状の課題解決だけではなく、新技術の導入等未来に向けた施策・事業を検討する。

7-2 基本方針

基本理念を踏まえ、それぞれの課題に対応する方針として以下のとおり設定する。

《課題》

| |
|----------------------------------|
| 買い物・通院時に公共交通を利用する 高齢者の移動手段の確保 |
| 通学時に公共交通を利用する 子どもたちの移動手段の確保 |
| 地域公共交通の相互連携による 利便性の向上 |
| 他産業との連携による 公共交通の利用促進 |
| 地域の実情に応じた 公共交通サービスの提供 |

《基本方針》

| |
|------------------------------------|
| 公共交通の再整備及び接続強化による 利用しやすい交通体系の整備 |
| 町内輸送資源の総動員による 地域一体型の持続可能な環境の構築 |
| 地域住民主体の取組等の推進による 交通空白地の解消 |
| 新たな需要を取り込むための 他分野・産業との連携 |
| モビリティマネジメントによる 多様な移動手段の利用の推進 |

7-3 地域公共交通の機能分担

本町の公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり5段階に機能分担を図る。

これらの交通結節点としては、鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等を位置づけ、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完するデマンド交通や地域住民主体の交通等、新たな交通システムを導入し、公共交通機関の相互連携により、町民の生活交通や来訪者の目的地までの交通手段としても機能させることで、利便性の向上と効率的な運行を目指す。

表 町内公共交通の機能分担

| 区 分 | 役割分担 | 対応公共交通システム |
|-----------------|--|--|
| 広域幹線軸 | ○宮崎市及び都城市へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線 | 鉄道（ＪＲ日豊本線） |
| 地域間幹線軸 | ○都城市へ連絡する路線 ○買い物、通院等の様々な目的に対応 | 路線バス |
| 地域内幹線軸（フィーダー交通） | ○広域幹線軸に接続、地域間幹線軸を補完 ○市街地を循環することで商業・医療・公共施設等への移動を担う ○東部地域から中央地域へと連携し、市街地拠点循環と接続 | くいまー（長田・梶山コース） くいまー（まちなかコース） |
| 地域内支線軸（フィーダー交通） | ○広域幹線及び地域間幹線軸、地域内幹線軸に接続 | くいまー（田上・蓼池コース、宮村・植木コース、内ノ木場・梶山コース） |
| 補完交通 | ○上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段 ○ファースト・ラストワンマイルの役割 | 新たな交通システム タクシー、民間送迎バス スクールバス 高齢者外出支援サービス 地縁交通（地域の共助） 観光交通 等 |
| 交通結節点 | ○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となる駅・病院・商業施設をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能を強化 | 三股駅、三股町交流拠点施設、第5地区防災センター、ひろせ本店、長倉医院、各地区分館 等 |

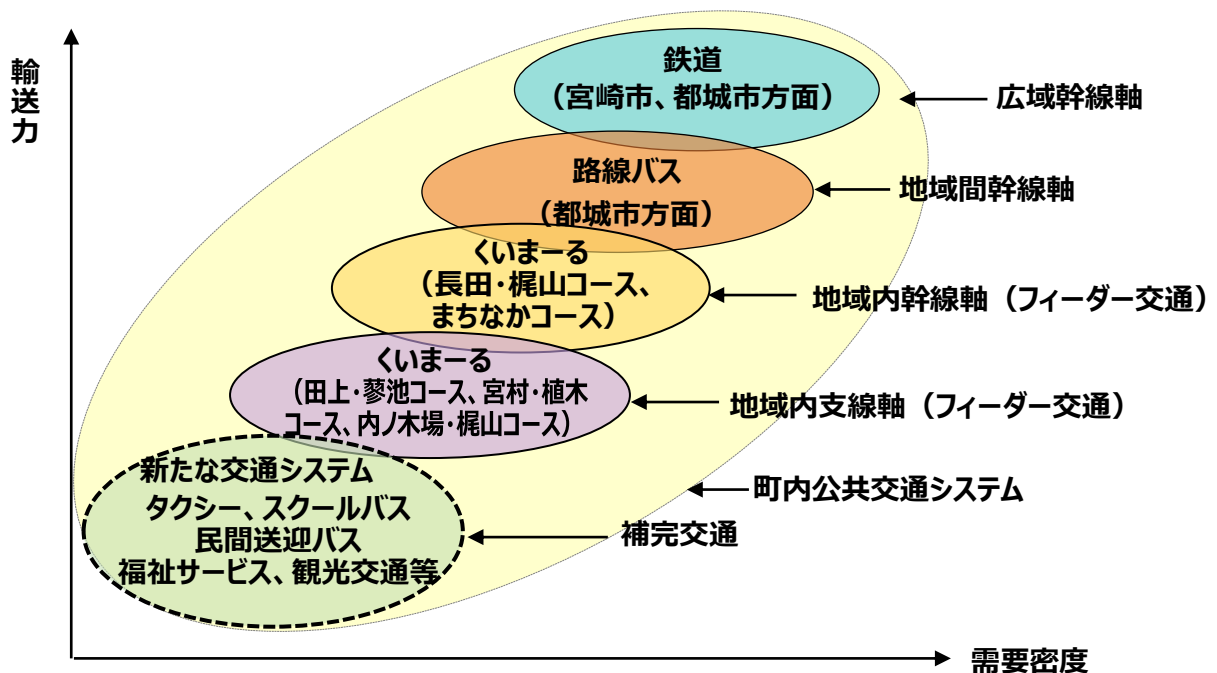


図 輸送力と需要密度との関係による各公共交通の位置づけ

7-4 目指す将来ネットワークのイメージ

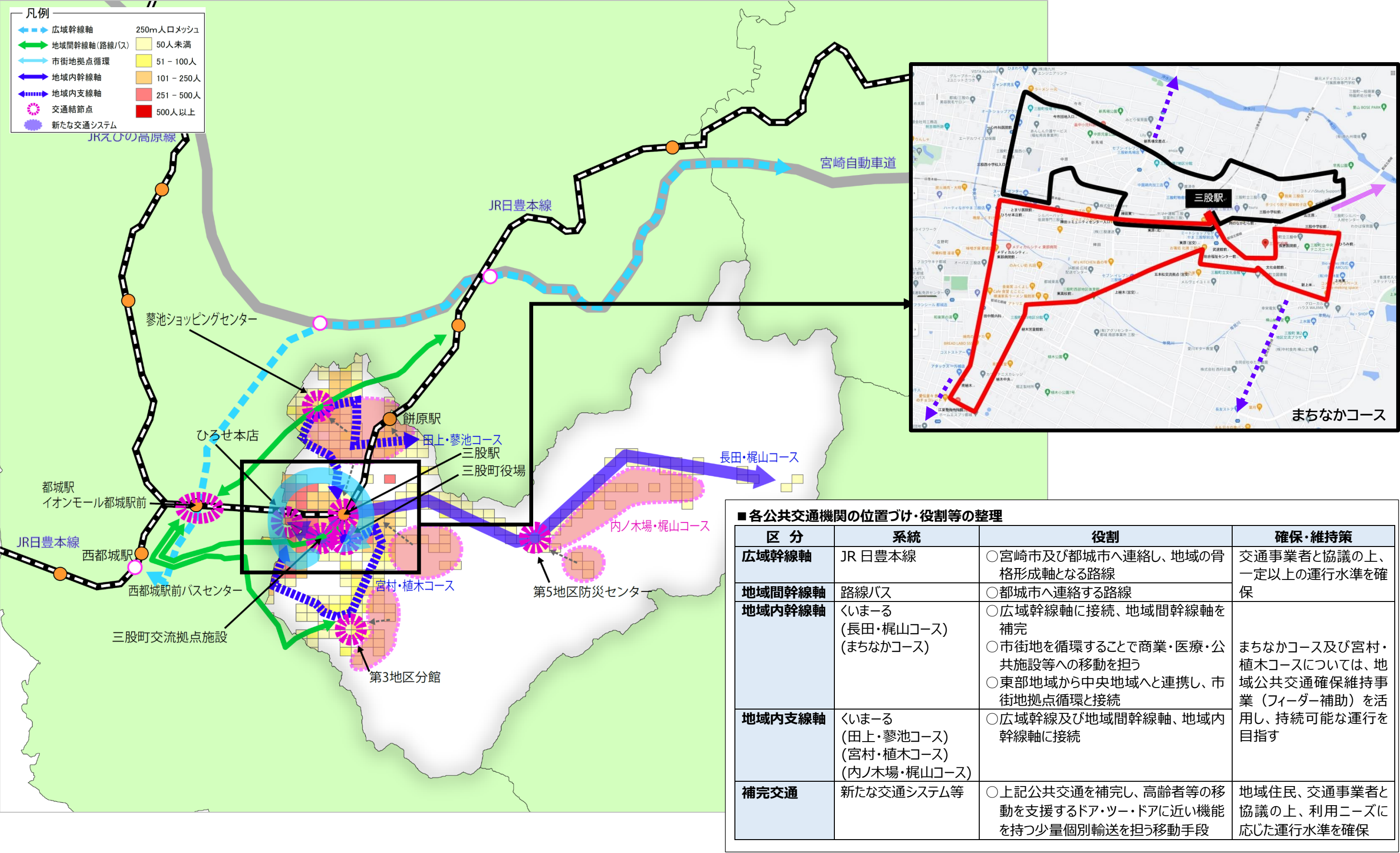


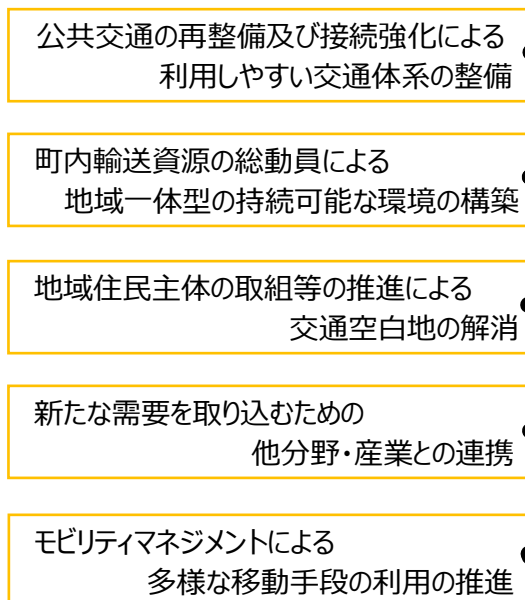
図 将来ネットワークイメージ

第8章 計画の目標及び評価指標

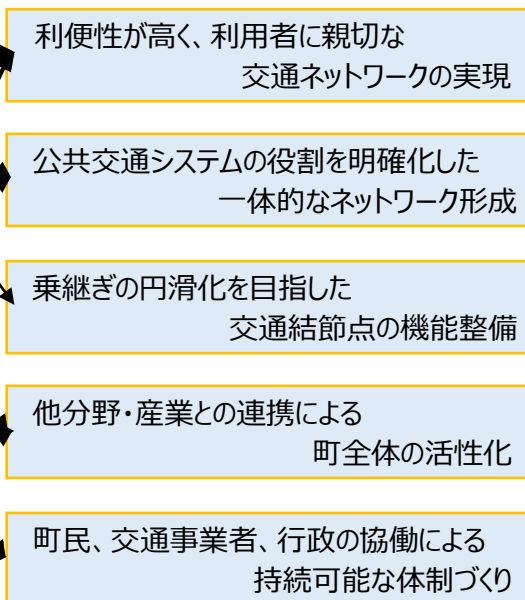
8-1 目標の設定

5つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を以下のとおり設定する。

「基本方針」



「計画目標」



8-2 評価指標の設定

計画目標に応じた評価するための指標と目標値を以下のとおり設定する。

表 評価指標と目標値

| 計画目標 | 評価指標 | 定義 | 評価手法 | 現況値 (R3) | 目標値 (R9) |
|--|-------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------|----------------------|
| ○利便性が高く、利用者に親切な交通ネットワークの実現 ○公共交通システムの役割を明確化した一体的なネットワーク形成 | 公共交通利用者数 | ①路線バスの年間利用者数 ②くいまーの年間利用者数 | ①交通事業者の輸送実績報告から計測②町集計の日別利用者数より算出 | 17,276 人 16,941 人 | 26,000 人 20,000 人 |
| | 収支率 | ・くいまーの収支 | 町交通事業報告書等から算出 | 7.1% | 現状維持 |
| | 財政負担額 | ・公共交通事業に係る費用負担額（町民 1 人あたり） | 町交通事業報告書及び町人口統計より算出 | 1,016 円 | 1,500 円 |
| | 移動困難者の割合 | ・アンケートにおける外出したい時に外出ができず困っている人の割合 | 町民アンケートを実施して算出する | 4.3% | 2.2% |
| | 公共交通利用者増進の施策 | ・各世代に合わせたバス利用者増進施策の実施数 | 免許返納支援・運賃減免事業等の実施数 | 48 回 | 73 回 |
| ○乗継ぎの円滑化を目指した交通結節点の機能整備 | 交通結節点の機能整備 | ・整備及び機能強化を実施している交通結節点の数 | 待合所等の整備を実施している拠点数 ※R3 時点：三股駅 | 1 拠点 | 3 拠点 |
| ○他分野・産業との連携による町全体の活性化 | 他分野・産業との連携した利用促進策 | ・利用促進策の取組数 | 選挙時の運賃減免(無料乗車)等の取組実績数による | 1 施策 | 5 施策 |
| ○町民、交通事業者、行政の協働による持続可能な体制づくり | 新たな交通システムの導入地域 | ・デマンド交通や地域住民主体の新たな交通システム等の導入件数 | デマンド交通や地域住民主体の交通システムの導入件数 | — | 3 件 |

第9章 実施事業及び実施主体

9-1 計画の目標を踏まえた実施事業

各事業の実施時期について、短期的に優先すべき事業、中長期的な視点で検討すべき事業に分類する。各事業を行う実施主体についても、中核的な立場で実施する主体、協力的な立場で支援する主体に分類する。

| 基本方針 | 事業 | 実施時期 | | 事業の実施主体 | | |
|---|--------------------------------------|------|-----|---------|-------|------|
| | | 短期 | 中長期 | 三股町 | 交通事業者 | 地域住民 |
| 基本方針1： 公共交通の再整備及び接続強化による利用しやすい交通体系の整備 | 【事業1】町民等の移動手段としての利便性向上及び結節点等の機能向上 | ● | ● | ◎ | ○ | |
| | 【事業2】広域を結ぶ交通としての役割維持及び結節点等の機能向上 | ● | ● | ○ | ◎ | |
| | 【事業3】本町と都城市を結ぶ交通としての結節点等の機能向上 | ● | ● | ○ | ◎ | |
| 基本方針2： 町内輸送資源の総動員による地域一体型の持続可能な環境の構築 | 【事業4】子どもたちの通学時等の交通手段としての利便性向上 | ● | ● | ◎ | ◎ | ○ |
| | 【事業5】タクシー等民間事業者と連携した取組の検討 | | ● | ○ | ◎ | |
| 基本方針3： 地域住民主体の取組等の推進による交通空白地の解消 | 【事業6】地域の新たな交通手段としてのオンデマンド交通等の検討 | | ● | ◎ | ○ | ○ |
| 基本方針4： 新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携 | 【事業7】商業施設や観光施設等と連携した利用促進策の検討 | | ● | ◎ | ○ | |
| | 【事業8】外出支援のための福祉施策等との連携 | ● | ● | ◎ | | ○ |
| 基本方針5： モビリティマネジメントによる多様な移動手段の利用の推進 | 【事業9】公共交通の利用者増進策の実施 | ● | ● | ◎ | ○ | ○ |
| | 【事業10】IT等を活用した利便性や分かりやすさ向上につながる施策の検討 | ● | ● | ◎ | ◎ | |

※実施時期・短期：令和5年度～令和6年度、中長期：令和7年度以降

※実施主体・◎：中心的な立場で実施、○：協力的な立場で実施

9-2 実施事業の内容

5つの基本方針に基づき、令和5年度から9年度の5か年での実施を想定する10の事業の具体的な内容について、以下のとおり位置づける。

基本方針 1 :

公共交通の再整備及び接続強化による利用しやすい交通体系の整備

【事業 1】 町民等の移動手段としての利便性向上及び結節点等の機能向上＜地域内幹線・支線軸（くいまーる・拠点循環）＞

平成 19 年に運行開始したくいまーるは、町内中心部を運行する梶山・宮村・植木コース、町北部を運行する田上・蓼池コース、町中心部と東部を結ぶ長田・梶山コース・内ノ木場・梶山コースの全 4 コースでそれぞれ生活支援便と通学支援便を運行し、町民の通学や買い物、通院を支える交通手段である。利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響のあった令和 2 年度で減少したものの、田上・蓼池コースの通学支援便や梶山・宮村・植木コースの通学支援便では利用者増となっているコースもある状況である。また、長田・梶山コースでは中心部にアクセスする交通手段として多くの利用がされている。

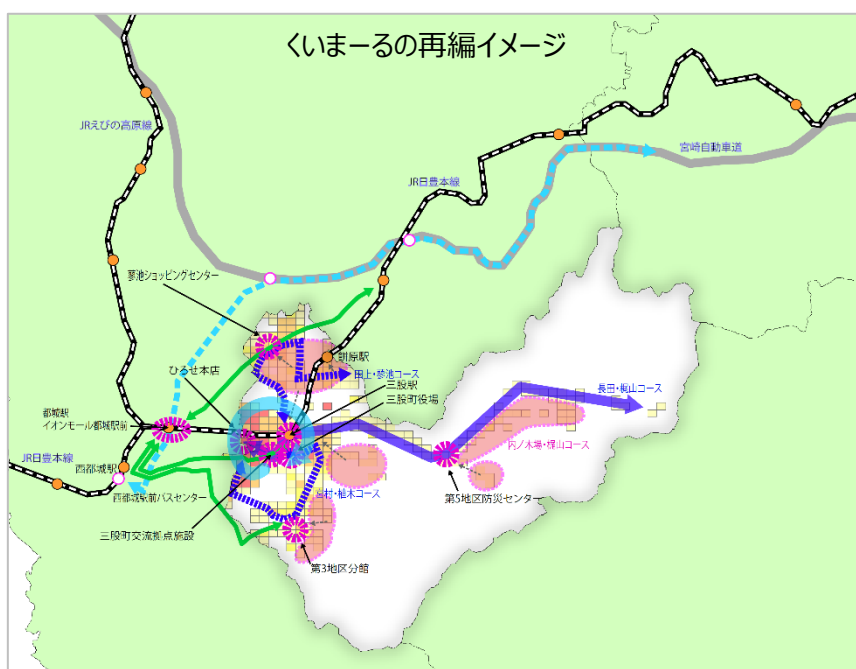
一方で、くいまーるを利用しない町民が町全体で約 8 割と多く、今後の高齢化の進展と免許返納者の増加を鑑みると、より利用しやすい交通手段としてのくいまーるの利便性の向上を図ることが求められている。

そのため、くいまーの支線軸と拠点循環については、以下のとおり利用状況や利用者ニーズに応じて一部再編を行う。なお、再編の路線(宮村・植木コース)、新規路線を設定した際には地域内フィーダー系統運行費補助等の活用、バス車両の購入等についても国庫補助等を活用する。

① 支線軸（フィーダー交通）

町北部の路線は、蓼池ショッピングセンターへのアクセス、路線バスとの接続に配慮したピストン型での運行方式等を検討する。町南部は、第3地区分館へのアクセス、路線バスとの接続に配慮した運行路線への見直しを検討する。町東部は、利用状況を踏まえて基本維持し、スクールバス等との連携による効率的な運行方法の検討を行う。路線再編のほか、路線バスや鉄道、生活利便施設との乗り換え利便性の向上も図る。

併せて、再編した路線や利用状況等、ニーズに合わせたバス車両の更新、購入等も進める。



■地域内フィーダー交通系統に係る概要整理

| 系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|------------|------|--------|------------|-----------|--------|------|-------------------------|
| 長田・梶山コース | 大八重 | 三股駅 | サテライト三股 | 道路運送法第78条 | 路線定期運行 | 三股町 | 宮村・植木コースについてはフィーダー補助を活用 |
| 田上・蓼池コース | 三股駅 | 蓼池 | 三股駅 | | | | |
| 宮村・植木コース | 三股駅 | 第3地区分館 | 三股駅 | | | | |
| 内ノ木場・梶山コース | 内ノ木場 | － | 第5地区防災センター | | | | |

※内ノ木場・梶山コースについては、今後デマンド交通の実証実験等を行い、導入を検討していく。

② 拠点循環

町中心部の路線は、商店や病院等の生活利便施設を巡ることのできる循環路線とする。また、令和5年度以降、再編のモデルとして路線再編の検討やダイヤ改正、運行収支の試算、事業実施効果の検証等を進める。

■くいまーる拠点循環路線(まちなかコース)の導入イメージ



■地域内フィーダー交通系統に係る概要整理

| 系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 事業許可区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業の活用 |
|----------|-----|-------|-----|-----------|--------|------|--------------|
| まちなかコース① | 三股駅 | ひろせ本店 | 三股駅 | 道路運送法第78条 | 路線定期運行 | 三股町 | フィーダー補助を活用する |
| まちなかコース② | | 三股町役場 | | | | | |

【事業２】 広域を結ぶ交通としての役割維持及び結節点等の機能向上＜広域幹線軸（鉄道）＞

町内の通勤・通学者の移動が多い都城市や宮崎市へのアクセスを確保する広域幹線軸である鉄道（ＪＲ日豊本線）の路線維持が求められている。しかし、町民の移動手段としての鉄道の利用率は極めて低い状況にあるため、利用率向上に向けた取組が必要である。

また、鉄道結節点である駅（三股駅、餅原駅）について、他の交通機関との乗り継ぎの満足度が低い状況にあるため、結節機能の向上を図る必要がある。

そのため、町外への移動ニーズに応えるためにＪＲ日豊本線は路線維持を基本に、利用ニーズを踏まえ、路線バスやくいまーとの運行時間帯の調整を行う等、乗り継ぎ環境の向上を図る。また、高齢者や交通弱者等の利用促進を目的とした三股駅のバリアフリー化をはじめ、若年層の鉄道利用が多い（１０歳代・２０歳代の鉄道利用者が全体の約８割）特徴を踏まえ、滞在しやすい環境づくりを通じて結節点としての機能向上を図る。駅へのアクセス手段は自転車が最も多く全体の約４割を占めることから、駐輪場等の利用しやすい向上を図る。

■ 三股駅



■ 駅舎の待合環境の整備事例



（出典：ＪＲ九州／<https://www.jrkyushu.co.jp/campaign/dreamstation/ex/>）

【事業3】本町と都城市を結ぶ交通としての結節点等の機能向上＜地域間幹線軸（路線バス）＞

本町と都城市を結ぶ路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響があった令和2年度を除けば増加傾向で推移しており、利用者としては、町外に住む通勤・通学目的の10歳代・20歳代の若年層が多い状況にある。そのため、利用頻度が高い人が多い状況ではあるものの、運行本数や運行時間帯、他の交通機関との乗り継ぎについては、満足度が低いため、改善を図っていく必要がある。

そうした状況を踏まえ、地域間幹線軸としての路線バスについては路線を基本維持し、利用者ニーズに応えることができるように、利用者動向を見据えた運行時間帯の設定や鉄道やくいまー等の他の交通機関との乗り継ぎ利便性の向上によりサービス水準の向上を図る。また、バスの停留所等について、子どもから高齢者、障がい者等のすべての人が使いやすい生活交通を確保するために、停留所等の環境整備を進めるとともに、バス車両はノンステップ・ユニバーサルデザイン車両や電気車両等の導入について、路線バス事業者等とともに検討する。

■ユニバーサルデザイン車両の事例



■停留所の待合環境の整備事例



左) 停留所におけるベンチ設置

下) コンビニエンスストアと連携したバス待ちスペース



基本方針 2 :

町内輸送資源の総動員による地域一体型の持続可能な環境の構築

【事業 4】子どもたちの通学時等の交通手段としての利便性向上〈補完交通〉

現在、子どもたちの通学は、くいまーの通学支援便により朝夕の移動が確保されている状況である。くいまーの利用状況をみると、小中学生を含む 10 歳代の利用が全体の約 3 割、通学目的の利用も約 3 割という状況である。町民等のくいまーに対する意見では、運行時間帯を学校の登下校、部活動、テスト日の時間に合わせた運行時間への調整や通学支援便において乗降のないバス停が多い等の声も少なくないため、運行の効率化を図る必要がある。

特認校である梶山小学校と長田小学校に通学する児童登下校のためにスクールバスを運行しているものの、登下校時以外の時間で車両の有効活用策等の検討が求められている。また、現在スクールバスを希望しても、バスの定員が埋まっており乗ることができない児童がいる。特に長田地区の特認校の児童でスクールバスに乗車できない場合は、親が送迎せざるを得ない状況となっており、運行方法等の検討が必要である。

そのため、今後くいまーとスクールバスの連携を図り、それぞれの遊休時間を効率的に活用することで子どもたちの登下校時の交通手段を確保する。運行の効率化を図る場合には、保護者や地域住民の意見を聞きながら、運行時間や運行経路、乗降場所等について検討を進めることとする。

■スクールバスとコミュニティバスの運行連携の事例（高知県四万十市）

【取組のポイント】

- ・ クラブ活動等に対応した柔軟な通学手段の確保
- ・ 部活動で専用スクールバスを利用できない場合に路線バスや民間タクシーを活用
- ・ スクールバスの一般住民の有償利用（スクールバスの空き時間を有効に活用し、利用料金を徴収）
- ・ 部活動生徒は、登下校時間の不確定なため、さまざまな交通機関で柔軟に対応（スクールバスの時間に間に合えば、スクールバスを利用し、間に合わない場合は路線バスや民間タクシーを利用）



（出典）国内におけるスクールバス活用状況調査報告／文部科学省

www.mext.go.jp/component/a_menu/education/detail/___icsFiles/afieldfile/2019/01/08/1289314_03.pdf

公共交通のほか、民間事業者等と連携した生活支援サービス等の充実を図り、町民の暮らしの豊かさをより高めることが重要である。今後もさらに高齢化が進行していくことが予想され、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱える高齢者が増える可能性があることから、高齢者の買い物や通院の移動手段の確保が必要となる。現状では、重度障害者タクシー料金助成事業として、重度の障がい者の方に対して、タクシー等利用券の給付を行い、生活圏の拡大や利便性の向上を図っている。より多くの町民の利便性の向上に向け、民間事業者等との連携を推進していくことが必要である。

- ・ 買い物が困難な方への週 2 回程度の生鮮食品や生活雑貨の訪問販売
- ・ ながやま三股店では、2022 年 7 月 20 日にとくし丸の運行を開始



HEARTY ながやま : <https://www.m-nagayama.co.jp/news/news.php?p=7856>

地域住民主体の取組等の推進による交通空白地の解消

路線バスやくいまーは、運行時間帯や待ち時間への満足度が低い状況にある。そのため、乗車時間及び乗降停留所を事前に予約し、利用者の希望に沿った公共交通の利用ができるサービスとして「オンデマンド交通」の導入を検討する。オンデマンド交通を導入することで、路線バスやくいまーだけでは解消できない公共交通空白地の解消にもつながる可能性がある。オンデマンド交通については、内ノ木場地域から着手し、実証実験等を行い、地域のニーズや他コースとの関連等を踏まえて導入の検討を進める。オンデマンド交通等に使用するバス車両の整備については、導入地域の状況、ニーズを踏まえて検討する。なお、バス車両の購入等については国庫補助等を活用する。

路線バス型交通

- ・路線に合わせて、乗車、降車場所が決まっている。
- ・1回の運行で乗客数を乗せて運行するので、利用者の費用負担は小さい。

タクシー型交通

- ・住民はドア-to-ドアで行きたいところに移動できる。
- ・1回の交通につき、1台のタクシーが運行するので、利用者の費用負担は大きい。

デマンド交通システム

- ・住民はドア-to-ドアで行きたいところに移動できる。
- ・1回の車中で、複数人を乗せて運行するので、利用者の費用負担は少ない。

(出典) 全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会ホームページ (右図)

基本方針 4 :

新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携

【事業 7】 商業施設や観光施設等と連携した利用促進策の検討<他産業との連携（まちづくり連携）>

商業施設等の日常利便施設への移動手段としては、自家用車の利用が大半を占め、公共交通の利用は低い状況にある。また、観光施設等の観光資源を巡る際も自家用車が選択されることが多く、観光利用としての公共交通に関しては、観光客等には、ほぼ認知されていない状況であると言える。

町中心部に多く立地している生活利便施設には、町内周辺部からの利用も多く、また町内東部等に点在する観光施設やものづくりフェア等イベントの観光資源には町外からの観光客も数多く来訪しているため、商業施設や観光施設等の目的地側と公共交通が連携した利用促進策を検討していく必要がある。

そのため、商業施設や観光施設等と連携した割引システムの導入等、利用者の目的地となる施設等との連携を図り、利用者の利便性を向上し、利用しなくなる公共交通になるような利用促進策を検討する。

■ 路線バス乗り放題と店舗等のクーポン券（佐賀県）

- ・ 祐徳自動車(株)と JR 九州バス(株)は連携し、2022 年 1 月 11 日(火)から、鹿島・武雄・嬉野エリアの 2 社のバス乗り放題にお得な特典も付いたデジタルチケットを販売
- ・ マルチモーダルモビリティサービス『my route』のアプリ内で発売



【事業 8】 外出支援のための福祉施策等との連携<他分野との連携>

今後、高齢化が進展していく中で、本町の公共交通施策において高齢者等への外出支援サービスの重要性が高まっていくことが想定される。現状では、高齢者が外出する際の移動手段として、親族による送迎や隣近所の知人等との混乗を選択している方が多い状況であるため、公共交通として高齢者等への外出支援サービスを確保する必要がある。

そのため、地区単位等で実施する健康づくり・介護予防等の福祉施策との連携を視野に、高齢者の外出支援と連動した公共交通サービスの拡充を図る。

■ 地域で支える買い物ツアーの実施（岡山県新見市）

【取組のポイント】

- ・ 平成 29 年 7 月から豊永地区福祉ネットワークが市社会福祉協議会の車を借りる「豊永地区買い物ツアー」の運行を開始
- ・ 運行は月 2 回で 2 班に分かれ、それぞれ月 1 回利用可能
- ・ 利用者は、主に近くに買い物できる場所のない 75 歳以上の一人暮らし高齢者の方若しくは 80 歳以上の高齢者のみの世帯の方



基本方針5：

モビリティマネジメントによる多様な移動手段の利用の推進

【事業9】公共交通の利用者増進策の実施＜その他ソフト施策＞

公共交通の利用促進に向けて、情報提供等を行うほか、これまで公共交通を利用したことのない人に向け公共交通を利用するきっかけをつくることが重要である。町民アンケートの結果、買い物や通院時の公共交通利用は全体の2%となっており、乗り方や運行ルートを知らない人も少なくないものと予想される。今後の運行体系の見直しに合わせ、公共交通の利用促進を図るために路線バスやくいまー、スクールバス等の様々な交通に触れ合うことのできる機会づくりが必要となる。

そのため、公共交通の乗り方教室（出前講座）や乗車体験、学校の授業での利用、公共交通を利用した買い物ツアー等を実施し、これまで利用する機会がなかった人々の利用促進につながるイベントを実施する。

■路面電車・路面バス無料デーの実施（高知県高知市）

乗ろう！公共交通！
路面電車・路線バス 無料デー

期間中、対象路線の運賃が無料！
この機会にぜひ公共交通をご利用ください

2021年 11/3~1/30 の日曜・祝日と 2022年 12/30~1/3
土曜日は対象ではありません

電車・バス利用方法
乗車時に整理券を取り、乗車時に指定の収容額に入ってください。

対象路線

| とさでん交通(株) | (株)県交北部交通 | 高知東部交通(株) |
|-----------|-----------|---------------|
| 路面電車 全線 | 路面バス 全線 | 路面バス 安芸竹高知線のみ |

高知市デマンド型乗合タクシー
※土曜・日曜・祝日は対象外です。

※高知バス、空港連絡バス、MY 選バスは対象外です。
※当事業は、「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用した高知市の補助金を受けて上記が実施します。

お問い合わせ：とさでん交通 株式会社
TEL.088-882-0119
営業時間：8:00~19:00（年中無休）

ホリ乗りなイベントを楽しもう
予約制 とさでん交通 電車・バスふれあいツアー!!

外国人電車体験乗車
電車車庫見学（外国電車・維新号など）
トラパーサー体験
バスでにカード乗車体験
バス体験乗車（高速・特急乗車や長距離乗車を希望）
※乗車料 2,000円程度

お問い合わせ：とさでん交通 電車企画課（平日9:00~17:30） TEL.088-833-7120

外国電車・維新号を見つけて乗ろう!!

乗車日：11月~1月の第2、第4日曜日
運行コース：高知市内を運行

お問い合わせ：とさでん交通 電車企画課（7:00~21:00 年中無休） TEL.088-833-7121

バスに隠されたキーワードを探そう!!

バスの車内に表示された文字を
探して、キーワードを完成させよう!! 完成させて応募すると、抽選でプレゼントが当たります。

お問い合わせ：とさでん交通 乗客課（平日9:00~17:30） TEL.088-833-7132

（出典）とさでん交通株式会社

【事業10】IT等を活用した利便性や分かりやすさ向上につながる施策の検討<その他ソフト施策>

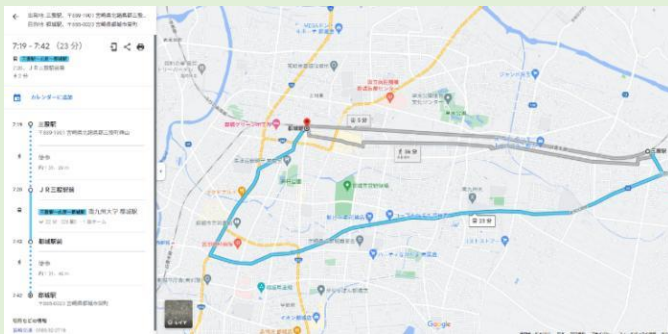
路線バス事業者である宮崎交通は、バスダイヤ情報のグーグルマップ掲載を開始し、町内の経路検索で、時刻表を反映したバスの移動結果が表示されるようになった。こうしたサービスにより町民の移動利便性が向上するだけでなく、県外からの来訪者や訪日外国人等、観光で来訪する多くの方にとってバスの利便性が向上している。

本町では、宮崎交通と連携し、本サービスを広く町民等に周知・利用してもらうための積極的なPRを行う。具体的には、町ホームページや「広報みまた」等でのPRや公共交通の乗り方の出前講座等を通じて使い方を実演する等、グーグルマップと公共交通の組み合わせ等により利便性の向上を図る。

その他、宮崎交通が2020年からサービス提供を開始したバスロケーションシステムである「宮交バスどこどこ?」についても使い方等を周知し、利便性の向上を図る。

併せて、くいまーるにおいてもバスロケーションシステム等のITを活用したサービス導入の検討を進める。

■ グーグルマップによるバス路線及びバス停の表示 (下図は三股駅から都城駅間の路線の表示)



■ 宮交バスどこどこ?



(出典) 宮崎交通 (宮交バスどこどこ?) : <https://www.miyakoh.co.jp/rosen/busdoko/>

第 10 章 進捗評価と進行管理

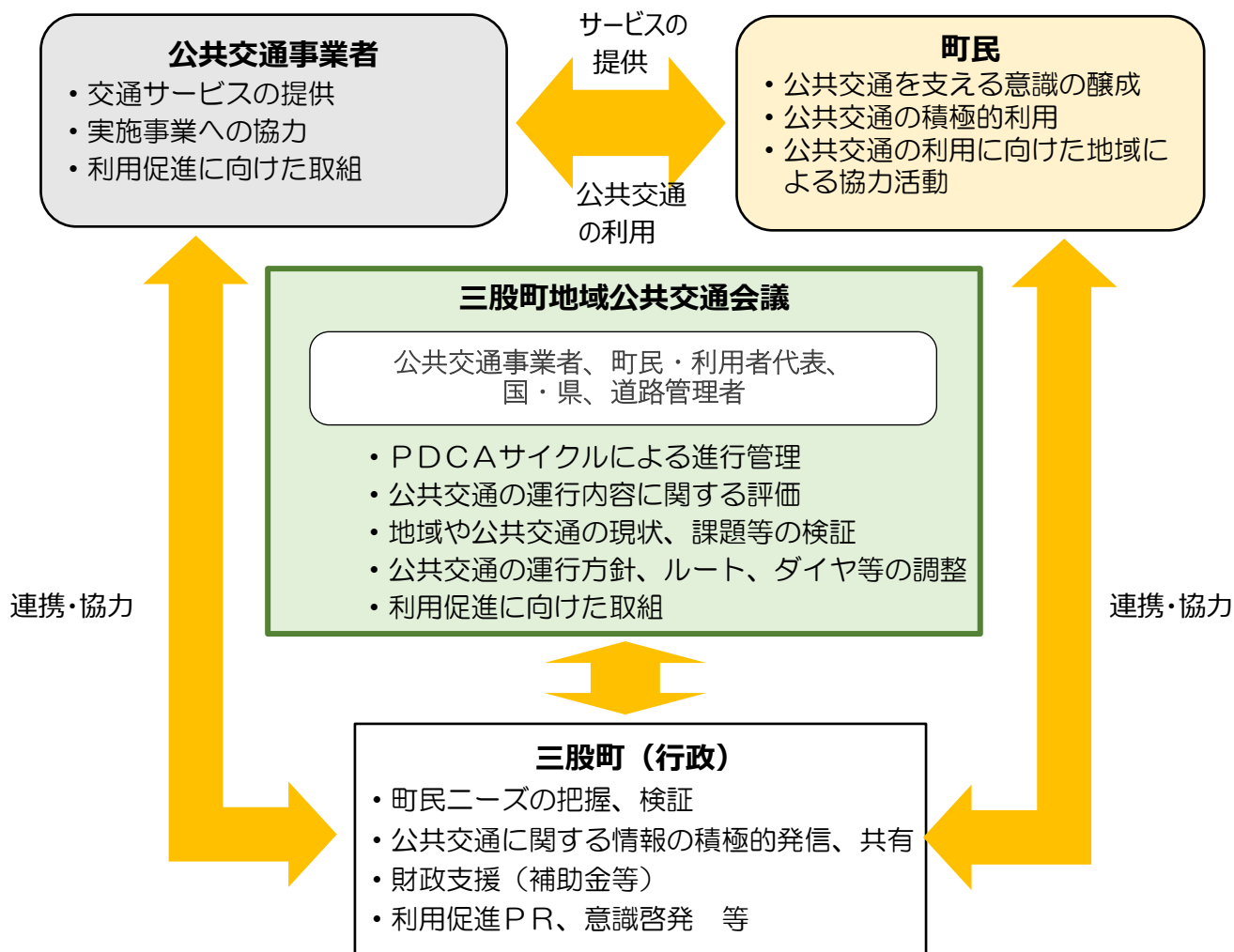
10-1 事業遂行に係る進行管理の体制

計画の実施にあたっては、三股町地域公共交通会議を主体として、計画に位置づける事業に関わる関係者（町民、公共交通事業者、行政等）が連携・協働し、一体となって取り組んでいくことが重要である。

また、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況等を評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す必要がある。

そのため、以下のような実施体制のもと役割分担を行いながら、連携して取り組む。

■ 本計画推進のための実施体制

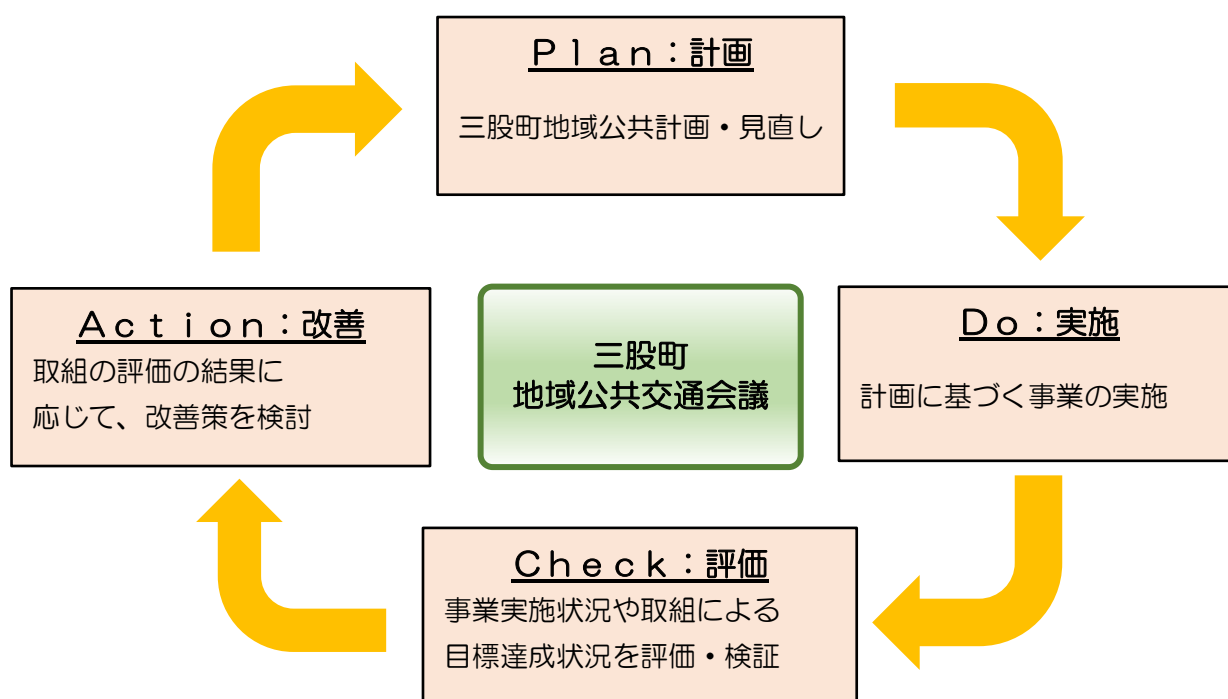


10-2 PDCAサイクルによる推進

計画を推進するために、各施策の進捗や目標の達成状況等について数値目標を指標としながら評価・検証し、実施（Do）→評価（Check）→改善（Action）→計画（Plan）のサイクルを実行する。

計画のPDCAサイクルの実行は、「三股町地域公共交通会議」において実施し、施策に係る関係者（町民、交通事業者、行政等）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行う。



■各PDCAサイクルの概要

| 項目 | 目標達成度の評価（概ね5年に1回実施） | 事業実施状況の評価（年に1回実施） |
|-------|---------------------------|-----------------------------|
| P（計画） | 地域公共交通計画の策定 | 各路線等の運行計画の策定 各種施策の実施計画策定 |
| D（実行） | 計画に掲げる各種施策の実施 | 地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開 |
| C（評価） | 各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価 | 運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価 |
| A（改善） | 地域公共計画の見直しの検討 | 運行の見直し 各種施策の見直し |

10-3 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度（令和9年度）における各種調査結果等を踏まえ、計画全体に関する評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行う等、社会動向や進捗状況を考慮しながら計画を推進する。

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的な評価スケジュールと、検証するための調査概要は次のとおりとする。

■評価スケジュール

| 項 目 | | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 | 令和8年度 | 令和9年度 |
|-------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 評価 方法 | 利用者数調査 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 利用者アンケート | | | ○ | | ◎ |
| | 町民アンケート調査 | | | | | ◎ |
| 事業実施の評価 | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| 計画の評価・検証 | | | | | | ◎ |
| 計画・目標値の見直し | | | | ○ | | ● |
| 地域公共交通会議の開催 | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ●：次期計画の検討

用語説明

| | 用語 | 説明 |
|----|--------------|---|
| あ行 | アクセス | ・目的地への移動手段や交通の便のこと。 |
| | オンデマンド交通 | ・AI や電話等による予約システムを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うこと。 |
| か行 | キャッシュレス | ・クレジットカードや交通系の IC カード、スマートフォンの専用アプリなど、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法のこと。 |
| | 協働 | ・様々な活動主体が、それぞれが持つ可能な役割を活かし、互いに相手を尊重し、相互に補完し合い連携・協力することで、共通する課題の解決や社会的目的の実現に向けて取り組むこと。 |
| | 交通結節点 | ・人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所のこと。 |
| | コミュニティバス | ・主に自治体が主体になって、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた地域の活性化等を目的として運行するバス交通のこと。 |
| | 公共交通空白地域 | ・駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、地域公共交通が利用しづらい地域とされている。 |
| た行 | 地域公共交通 | ・鉄道・バス・タクシーなど、地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の自家用車以外の移動手段を指す。 |
| | 代表交通手段 | ・1 回の移動で複数の交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。 ・主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自転車、二輪車、徒歩の順としている。 |
| | 端末交通手段 | ・1 回の移動で複数の交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のこと。 |
| | デマンド型乗合タクシー | ・利用者からの事前予約により、自宅等から運行区域内の希望する目的地まで運行する乗り合い型のタクシーサービスのこと。 ・近い時間帯に予約した複数の利用者を經由して乗り合い、それぞれの目的地まで運行する。デマンドとは「要望」の意味。 |
| | ドア・ツー・ドア | ・自宅等の戸口から目的地の戸口まで輸送するあるいは移動すること。 |
| な行 | 二次交通 | ・複数の交通機関等を使用する場合の、2 種類目の交通機関のことを示し、主には、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、観光地や学校などへ移動する交通手段のこと。 |
| は行 | バスロケーションシステム | ・GPS や無線通信等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報を提供するシステムのこと。これにより、バスの位置や遅れ状況を把握することができる。 |
| | バリアフリー | ・高齢者や障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを取り除くこと。 |
| | フィーダー交通 | ・「フィーダー」とは、航空や鉄道における支線を意味し、地域交通網においては、地域間を結ぶ幹線等と接続し、地域内や幹線の末端部等を支線の役割をもって運行されるバス等の交通システムを指す。 |
| | ノンステップバス | ・床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと。 |

| | | |
|----|-------------|--|
| ま行 | マスタープラン | ・全体の基本方針となる、総合的な計画・設計のこと。 |
| | モビリティマネジメント | ・ある地域や都市において、「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する状態」へと変えていく一連の取組をいう。具体的には、広報紙での情報提供やイベント開催を通じた住民への働きかけや、職場において公共交通を利用した通勤の呼びかけ、学校で講習や「乗り方教室」等を開催し公共交通に関心を持ってもらうといった取組を通じ、自発的な行動の変換を促していく、コミュニケーションを中心とした交通政策を指す。 |
| や行 | ユニバーサルデザイン | ・高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の女性などでも利用しやすいように設計された車両のこと。 |
| ら行 | ラストワンマイル | ・最寄りの駅や交通結節点などから最終目的地（自宅など）までの道のり。 |
| I | IC カード | ・公共交通に関わる I C カードとして、首都圏では「パスモ」や「スイカ」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際に 運賃支払いの手段として利用できる。 |
| O | OD | ・ある地点（A）から他の地点（B）へ移動する交通流動量のこと。 |
| P | PDCA サイクル | ・計画(Plan)を実施 (Do) し、評価 (Check) して改善 (Action) に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。 |



付録 法定協議会の開催

付録－１ 令和3年度における協議内容

| 協議会名/日時 | 議事内容 |
|--|---|
| (第1回) 三股町地域公共交通会議 日時：6月30日 14:00～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○令和2年度運行状況報告 ○路線変更及びバス停の新設等について ○三股町地域公共交通計画の策定について ○令和3年度スケジュールについて |
| (第1回) 三股町地域公共交通計画策定委員会 日時：6月30日 15:00～ 場所：三股町役場 4階第2会議室 | ○三股町地域公共交通計画の策定について ○令和3年度に実施する事業について ○令和3年度スケジュールについて |
| (第2回) 三股町地域公共交通計画策定委員会 日時：9月27日 13:30～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○町民アンケート調査について ○公共交通利用者調査について ○事業者ヒアリングについて ○住民意見交換会について |
| (第3回) 三股町地域公共交通計画策定委員会 日時：12月3日 13:15～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○町民アンケート調査の結果報告 ○公共交通利用者調査の結果報告 ○事業者アンケート調査の内容について ○住民意見交換会の実施について |
| (第2回) 三股町地域公共交通会議 日時：12月3日 15:00～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○町民アンケート調査の結果報告 ○公共交通利用者調査の結果報告 ○事業者アンケート調査の内容について ○住民意見交換会の実施について |
| (第3回) 三股町地域公共交通会議 日時・場所：書面会議 | ○地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について |
| (第4回) 三股町地域公共交通計画策定委員会 日時：3月24日 13:15～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○前回会議以降の調査とりまとめについて ○交通計画骨子（案）について |
| (第4回) 三股町地域公共交通会議 日時：3月24日 15:00～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○令和3年度の事業計画書（案） ○令和3年度の収支予算書（案） ○前回会議以降の調査とりまとめについて ○交通計画骨子（案）について ○令和4年度のスケジュール（案） |

付録－2 令和4年度における協議内容

| 協議会名/日時 | 議事内容 |
|--|---|
| (第1回) 三股町地域公共交通会議 日時：6月14日 13:15～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○令和3年度事業実績報告 ○令和3年度事業収支決算報告 ○令和4年度事業計画（案） ○令和4年度事業収支予算（案） ○令和4年度スケジュールについて |
| (第1回) 三股町地域公共交通計画策定委員会 日時：6月14日 14:15～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○計画策定に係る進捗状況と展望について ○令和4年度スケジュールについて |
| (第2回) 三股町地域公共交通計画策定委員会 日時：8月19日 15:00～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○交通計画第7章～10章の設定について ・第7章 本計画の基本理念及び基本方針 ・第8章 計画の目標及び評価指標 ・第9章 実施事業及び実施主体 ○今後のスケジュールについて |
| (第3回) 三股町地域公共交通計画策定委員会 日時：10月6日 15:45～ 場所：三股町役場 2階第3会議室 | ○三股町地域公共交通計画案について ○今後のスケジュールについて |
| (第2回) 三股町地域公共交通会議 日時：10月27日 15:00～ 場所：三股町役場 4階第1会議室 | ○三股町地域公共交通計画案について ○今後のスケジュールについて |
| (第3回) 三股町地域公共交通会議 日時：2月22日 14:00～ 場所：三股町役場 4階第2会議室 | ○パブリックコメントの結果について ○三股町地域公共交通計画について ○令和5年度以降のスケジュールについて（案） |

付録－3 協議会名簿

令和3年度 三股町地域公共交通会議委員名簿

| 構成区分 | 役職名等 | 氏名 | 備考 |
|-------------------------------------|---------------------------|------------------------|---------------------|
| 主宰者 | 三股町長 | 木佐貫 辰生 | |
| (1) 三股町長又はその指名する職員 | 三股町 総務課長 | 【 会 長 】 白 尾 知 之 | |
| | 三股町 都市整備課長 | 前 田 勉 | |
| (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者 | 宮崎交通株式会社 都城営業所長 | 頼本 健一郎 | |
| (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者 | 一般社団法人 宮崎県タクシー協会 都城支部長 | 奥津 貞一郎 | |
| (4) 社団法人宮崎県バス協会 | 一般社団法人 宮崎県バス協会 専務理事 | 児玉 英明 | |
| (5) 住民又は利用者の代表 | 住民代表 | 【 副 会 長 】 渡 具 知 惟 勝 | 老人クラブ連合会 会長 |
| | 住民代表 | 西 山 繁 敏 | 自治公民館連絡協 議会長 |
| | 住民代表 | 森 秋 生 | 女性団体連絡協議 会長 |
| | 住民代表 | 尾 山 卓 | いきいき集落長田 地区代表 |
| | 住民代表 | 今 村 珠 江 | 民生委員児童委員 協議会 副会長 |
| (6) 宮崎運輸支局長又はその指名する者 | 九州運輸局 宮崎運輸支局 首席運輸企画専門官 | 関 口 弘 二 | |
| (7) 一般旅客運自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 | 宮崎交通労働組合 都城支部長 | 福 元 浩 史 | |
| (8) 道路管理者 | 宮崎県都城土木事務所 用地課 管理担当副主幹 | 持 永 展 孝 | |
| (9) 都道府県警察 | 宮崎県都城警察署 交通課 交通規制係 主任 | 橋 口 玲 央 | |
| (10) 第一種鉄道事業者 | JR九州旅客鉄道株式会社 都城駅 駅長 | 坂 本 朗 | |
| 事務局 | 三股町 総務課 課長補佐 | 鈴 木 貴 | |
| | 三股町 総務課 行政係 係長 | 川 越 芳 枝 | |
| | 三股町 総務課 行政係 主査 | 宇 都 雅 大 | |
| オブザーバー | 宮崎県総合交通課 課長 | 高 橋 智 彦 | |

| | | | |
|-------------|------------|---------|--|
| ランドブレイン株式会社 | 交通チーム チーム長 | 小 久 保 博 | |
| | 交通チーム 主任補 | 井 口 賢 人 | |
| | 福岡事務所 主任 | 喜 多 峻 平 | |

令和3年度 三股町地域公共交通計画策定委員名簿

| 構 成 区 分 | 役 職 名 等 | 氏 名 | 備 考 |
|------------------------|---------------------------|------------------------|-----------------|
| (1) 三股町長が指名する職員 | 三股町 総務課長 | 白 尾 知 之 | |
| | 三股町 企画商工課 課長補佐 | 渡 邊 大 介 | |
| (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者 | 宮崎交通株式会社 都城営業所長 | 頼 本 健 一 郎 | |
| (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者 | 一般社団法人 宮崎県タクシー協会 都城支部長 | 奥 津 貞 一 郎 | |
| (4) 学識経験者 | 南九州大学 | 【 委 員 長 】 関 西 剛 康 | 教授 |
| (5) 住民又は利用者の代表 | 住民代表 | 上 西 祐 子 | 三股町議会議員 |
| | 住民代表 | 【 副 委 員 長 】 西 山 繁 敏 | 自治公民館連絡協議会長 |
| | 住民代表 | 矢 野 智 子 | 三股中学校PTA 副会長 |
| | 住民代表 | 兒 玉 道 郎 | 長田小学校PTA 会長 |
| 事務局 | 三股町 総務課 課長補佐 | 鈴 木 貴 | |
| | 三股町 総務課 行政係 係長 | 川 越 芳 枝 | |
| | 三股町 総務課 行政係 主査 | 宇 都 雅 大 | |
| ランドブレイン株式会社 | 交通チーム チーム長 | 小 久 保 博 | |
| | 交通チーム 主任補 | 井 口 賢 人 | |
| | 福岡事務所 主任 | 喜 多 峻 平 | |

令和4年度 三股町地域公共交通会議委員名簿

| 構成区分 | 役職名等 | 氏名 | 備考 |
|-------------------------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------|
| 主宰者 | 三股町長 | 木佐貫 辰生 | |
| (1) 三股町長又はその指名する職員 | 三股町 総務課長 | 【 会 長 】 白 尾 知 之 | |
| | 三股町 都市整備課長 | 井 上 政 和 | |
| (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者 | 宮崎交通株式会社 都城営業所長 | 頼 本 健 一 郎 | |
| (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者 | 一般社団法人 宮崎県タクシー協会 都城支部長 | 奥 津 貞 一 郎 | |
| (4) 社団法人宮崎県バス協会 | 一般社団法人 宮崎県バス協会 専務理事 | 上 平 賢 一 | |
| (5) 住民又は利用者の代表 | 住民代表 | 【 副 会 長 】 荒 武 公 治 | さんさんクラブ連合会 会長 |
| | 住民代表 | 西 山 繁 敏 | 自治公民館連絡協 議会長 |
| | 住民代表 | 森 秋 生 | 女性団体連絡協 議会長 |
| | 住民代表 | 尾 山 卓 | いきいき集落長田 地区代表 |
| | 住民代表 | 今 村 珠 江 | 民生委員児童委員 協議会 副会長 |
| (6) 宮崎運輸支局長又はその指名する者 | 九州運輸局 宮崎運輸支局 支局長 | 古 賀 秀 策 | |
| (7) 一般旅客運自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体 | 宮崎交通労働組合 都城支部長 | 福 元 浩 史 | |
| (8) 道路管理者 | 宮崎県都城土木事務所 用地課 管理担当副主幹 | 持 永 展 孝 | |
| (9) 都道府県警察 | 宮崎県都城警察署 交通課 交通規制係 主任 | 橋 口 玲 央 | |
| (10) 第一種鉄道事業者 | JR九州旅客鉄道株式会社 宮崎支社 企画運輸課長 | 橋 倉 正 人 | |
| 事務局 | 三股町 総務課 課長補佐 | 鈴 木 貴 | |
| | 三股町 総務課 行政係 係長 | 川 越 芳 枝 | |
| | 三股町 総務課 行政係 主査 | 宇 都 雅 大 | |
| オブザーバー | 教育課 学校教育係 係長 | 大 浦 英 一 郎 | |
| オブザーバー | 宮崎県総合交通課 課長 | 佐 野 晃 浩 | |
| ランドブレイン株式会社 | 交通チーム チーム長 | 小 久 保 博 | |
| | 交通チーム 主任補 | 井 口 賢 人 | |
| | 福岡事務所 主任 | 喜 多 峻 平 | |

令和4年度 三股町地域公共交通計画策定委員名簿

| 構成区分 | 役職名等 | 氏名 | 備考 |
|------------------------|---------------------------|------------------------|-----------------|
| (1) 三股町長が指名する職員 | 三股町 総務課長 | 白 尾 知 之 | |
| | 三股町 企画商工課 課長補佐 | 渡 邊 大 介 | |
| (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者 | 宮崎交通株式会社 都城営業所長 | 頼 本 健 一 郎 | |
| (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者 | 一般社団法人 宮崎県タクシー協会 都城支部長 | 奥 津 貞 一 郎 | |
| (4) 学識経験者 | 南九州大学 | 【 委 員 長 】 関 西 剛 康 | 副学長 |
| (5) 住民又は利用者の代表 | 住民代表 | 上 西 祐 子 | 元町議会議員 |
| | 住民代表 | 【 副 委 員 長 】 西 山 繁 敏 | 自治公民館連絡協議会長 |
| | 住民代表 | 木 下 貴 代 子 | 三股中学校PTA 副会長 |
| | 住民代表 | 兒 玉 道 郎 | 長田小学校PTA 会長 |
| 事務局 | 三股町 総務課 課長補佐 | 鈴 木 貴 | |
| | 三股町 総務課 行政係 係長 | 川 越 芳 枝 | |
| | 三股町 総務課 行政係 主査 | 宇 都 雅 大 | |
| オブザーバー | 教育課 学校教育係 係長 | 大 浦 英 一 郎 | |
| ランドブレイン株式会社 | 交通チーム チーム長 | 小 久 保 博 | |
| | 交通チーム 主任補 | 井 口 賢 人 | |
| | 福岡事務所 主任 | 喜 多 峻 平 | |



三股町地域公共交通計画

発 行 三股町地域公共交通会議（事務局：三股町総務課）
〒889-1995 宮崎県北諸県郡三股町五本松 1 番地 1

発 行 年 令和 5 年 3 月
令和 6 年 6 月 一部改定

電 話 0986-52-1112

M A I L gyouse-k@town.mimata.lg.jp

編 集 三股町 総務課 行政係
