高原町地域公共交通計画

令和６年３月

高原町地域公共交通会議

目　　次

１　高原町地域公共交通計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
（１）計画の背景・目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
（２）対象区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
（３）計画期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
（４）本計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
（５）関連する計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
（６）各種計画から地域公共交通に求められている役割・・・・・・・・・９
２　高原町の地域概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
（１）人口の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
（２）行政区別人口・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
（３）人口流動・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
（４）主要施設の分布状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
（５）観光動向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１５
３　高原町の地域公共交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
（１）鉄道・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
（２）路線バス、乗合タクシー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１６
（３）タクシー・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
（４）スクールバス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
（５）高原町における地域公共交通等に対する財政負担状況・・・・２０
（６）町民アンケートによる現状等把握・・・・・・・・・・・・・・２１
４　地域公共交通網形成計画の検証・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
（１）実施事業及び達成状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
（２）前計画の効果及び本計画の策定にあたって・・・・・・・・・・３４
５　地域公共交通の問題点・課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・３５
（１）地域公共交通の問題点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３５
（２）地域における公共交通の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・３５
（３）地域公共交通のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３７
６　基本的な方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３８
（１）高原町の地域公共交通の目指す将来像・・・・・・・・・・・・３８
（２）高原町における地域公共交通の位置づけ・役割・・・・・・・３８
（３）将来のネットワーク図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４１

（４）基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４２
７　計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３
（１）計画目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３
（２）目標達成に向けた施策・事業・・・・・・・・・・・・・・・４４
（３）計画期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５０
（４）各評価項目・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５１
８　計画の達成状況の評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５２
（１）計画の実施及び進行管理の体制・・・・・・・・・・・・・・５２
（２）ＰＤＣＡサイクルによる推進・・・・・・・・・・・・・・・５３
（３）評価方法およびスケジュール・・・・・・・・・・・・・・・５３

1　高原町地域公共交通計画の概要

（１）計画の背景・目的

高原町では、鉄道、路線バス、タクシー等の公共交通が運行されていますが、人口減少や自家用車依存などに伴い公共交通利用者の減少が続いています。また、交通事業者は運転手不足の深刻化、高原町は公共交通を維持・確保するための公的負担の増加等によって、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。

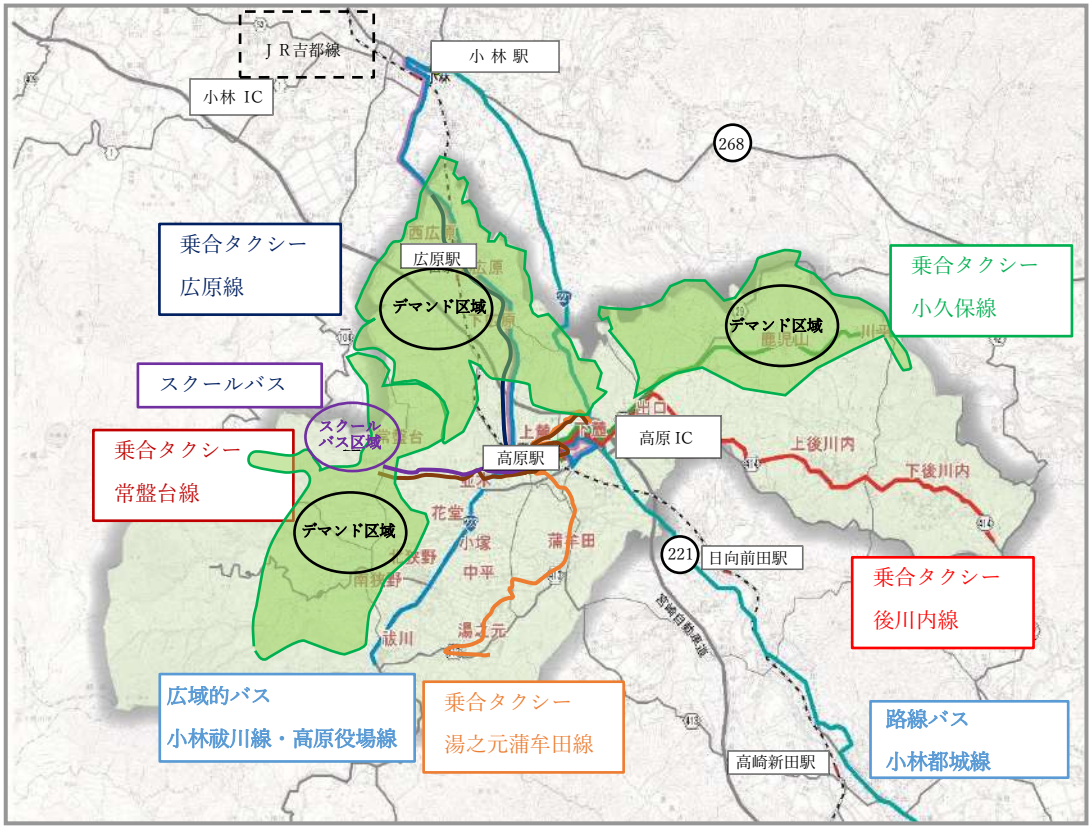
一方で、高校生を中心とした学生、免許返納者や自家用車などを持たない高齢者などの交通弱者の移動手段として、また、「神武の里たかはる総合戦略」による安心・安全な住環境の整備のためにも、地域公共交通が重要な役割を担っています。

このような中、高原町では平成２６年３月に「高原町地域公共交通総合連携計画」を策定、また、令和元年１０月に「高原町地域公共交通網形成計画」を策定し、これらに基づき公共交通の確保・維持を図っております。今後も、地域性や町民ニーズに応じた持続可能な地域公共交通網の構築のためには、地域が目指す将来像とともに、地域公共交通が果たす役割について明確化し、近隣市町を含めた住民や事業者、行政、各関係機関が一体となって取組む必要があります。

本計画は、町民ニーズやこれまでの取組等を検証し、本町における今後のまちづくりと地域公共交通を一体化させ、地域の実情に合わせた公共交通ネットワークを構築することにより、地域公共交通の維持・活性化を図るために定めるものです。

（２）対象区域

本計画は、高原町全域を対象とします。



■高原町の公共交通路線網図

（３）計画期間

計画期間は、令和６年４月から令和１１年３月までの５か年とします。

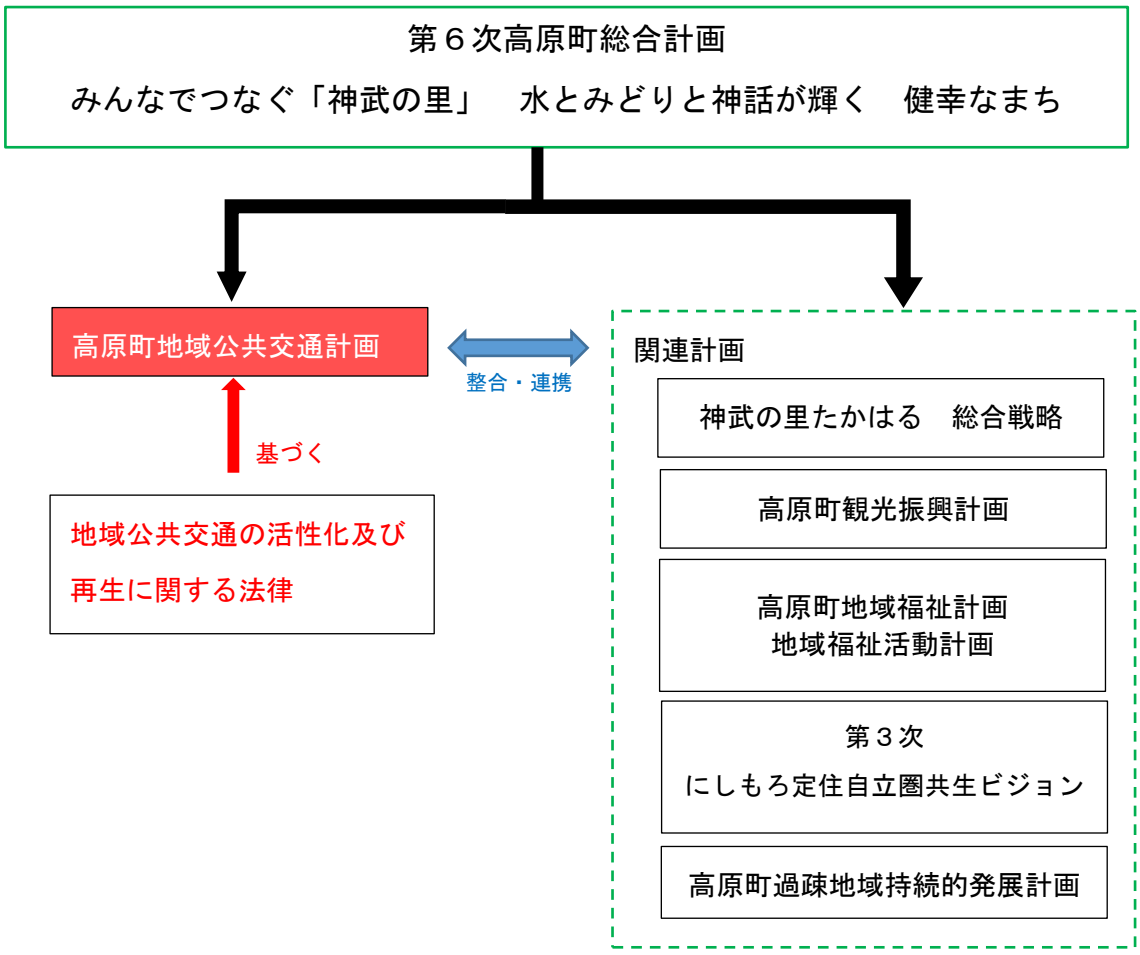
なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に検証し、必要に応じて計画の見直しを行います。

（４）本計画の位置づけ

本計画は「第６次高原町総合計画」を上位計画として、〝魅力あるまちづくり〟を支え、利便性の高い移動手段の形成を推進していくための計画です。

また、総合戦略や観光、福祉など本町の各分野の計画との整合・連携を図り各計画の推進を交通の面から支援するとともに、宮崎県や隣接自治体の地域公共交通計画とも連携を図ります。

なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定します。



■本計画の位置付け

（５）関連する計画

本町が定める総合計画をはじめ、各種計画における公共交通の役割は以下のとおりです。

① 第６次高原町総合計画

［策定時期］
令和４年３月
［計画期間］
令和４年度～令和１２年度
［将来像］
みんなでつなぐ「神武の里」　水とみどりと神話が輝く　健幸なまち
［基本目標］
≪目標２≫ 活力ある産業を創出し、人が集うまち
基本施策７　観光・物産の振興と関係人口の創出
施策の展開４　広域連携による観光推進
・霧島ジオパーク、にしもろ定住自立圏等、近隣市町と連携し、広域観光ルートづくり

≪目標４≫ 自然と調和した安全で安心な環境で暮らせるまち
基本施策５　交通ネットワークの充実
施策の展開１　地域公共交通の維持・確保
・県や交通事業者、民間団体等と連携を図りながら、公共交通機関を必要とする町民のための公共交通機関を将来にわたり安定的に運行
施策の展開２　公共交通機関の利用促進
・「環境問題」や「健康づくり」といった新たな視点も意識した利用啓発活動の実施
・利用環境の改善や運行ルート、時刻の改良など、利用者ニーズにあった運行形態及び効率的な運行体制の確立
・広域的な路線（鉄道、バス）について、沿線市町との連携を強化しながら利用促進や啓発活動に取り組む。

② 神武の里たかはる　総合戦略

［策定時期］
令和２年６月
［計画期間］
令和２年７月～令和７年３月
［基本目標］
≪目標３≫神話が息づく、美しいまちへ　住民協働「神武の里づくり」
～先人が引き継いできた地域の宝を磨き上げ、住民協働で取り組む持続可能なまちづくり～
施策３　交通・通信手段の充実を図る
・すべての町民が住み慣れた土地で快適な生活を営めるよう、生活の利便性向上のための交通、通信環境整備や生活支援サービス体制の整備。
・高齢化の進展に伴う交通弱者の増加に対応していくために、町民の生活交通手段の維持、確保を図る。
・公共交通機関の利用者ニーズに即した運行ルートや新たな運行形態の導入を検討しながら、公共交通機関の利用者増加に向けた取組。
・通学の足としてのスクールバスの運行についても、利用者ニーズを調査しながら、効果的な運行体制の検討。
・町内の日用品店等の小売事業者の減少や地域公共交通の衰退等に伴う買物困難者の増加に対応するため、買物支援を始めとした家事支援サービス等の活用促進。

③　高原町観光振興計画

［策定時期］
平成３０年３月
［計画期間］
平成３０年度～令和９年度
〔基本理念〕
物語が生まれた場所で　あなたの時間を過ごす旅を
基本方針１　多様なニーズに応える観光の魅力づくり
〇ルートづくり
・移動手段は車、徒歩、ＪＲ吉都線、バス、二次交通を想定したレンタサイクルなど、高原のストーリーを体感、実感するための場所、モノ、コトをつないでいくルートづくり。
基本方針２　観光の舞台を提供する場所づくり
〇インフラ整備
・車やＪＲで訪れた来訪者を、観光ルートを介した回遊行動へとつないでいくための二次交通手段として、レンタサイクルといったモビリティの導入を検討。
・主要施設やスポットを巡る循環バスの運行を検討。

④　高原町地域福祉計画・地域福祉活動計画

［策定時期］
令和４年３月
［計画期間］
令和４年度～令和８年度
〔基本理念〕
一人ひとりが輝き、みんなでしあわせを分かちあう福祉のまちづくり
基本目標３　安全な福祉環境の整備
（１）交通環境の整備
取組の方針　自分の力で移動することが困難な人のために、公共交通の利便性の向上。
行政の取組

主な取組	内容
事業者等との連携による福祉のまちづくりの推進	・住民や事業者、関係機関等と連携し、低床バスやノンステップバスの導入促進 ・公共交通機関のバリアフリー化を含めた公共機関・施設等のバリアフリー化の働きかけ
多様で高機能な交通手段の確保	・高齢者をはじめとする住民の移動手段の確保に向けて、町内の主要施設や病院などを巡回する乗合タクシーの充実 ・デマンド式の乗合タクシーの路線拡大

⑤　第３次にしもろ定住自立圏共生ビジョン

［策定時期］
令和５年３月
［計画期間］
令和５年度～令和９年度
〔政策〕
結びつきやネットワークの強化
≪分野≫　（１）地域公共交通
・バス路線は、維持と確保のための運行事業への支援に加え、圏域市町及び運行事業者との連携による、利用促進のための取組等によりバス利用者の拡大を図るとともに、路線の持続性を高めるため、運行回数や運行時間の見直しなど運行効率化を図る。
・鉄道路線は、ＪＲ吉都線利用促進協議会を中心に、沿線市町で連携した事業などに強力に取り組むことで利用者の増加を目指し、ＪＲ吉都線の維持、存続を図る。

⑥　高原町過疎地域持続的発展計画

［策定時期］
令和３年３月
［計画期間］
令和３年度～令和７年度
［事業計画］
交通施設の整備、交通手段の確保
・地域住民の積極的な鉄道、バス利用等、相互の努力による利用の促進や運行の効率化を図る。
・児童、生徒や高齢者、障がい者など公共交通機関を必要とする人々が日常生活のなかで支障を生じないよう、ＪＲ吉都線や広域的バス、乗合タクシーなど公共交通機関の維持存続に努める。
・環境問題の観点から公共交通機関の利用促進運動を図るとともに、利用者ニーズにあった運行形態への改善や効率的な運営体制への転換等を関係機関と協力して検討。

（６）各種計画から地域公共交通に求められている役割

「第６次高原町総合計画」や「神武の里たかはる　総合戦略」及びその他関連計画に示されている本町が目指す将来像を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を定めます。

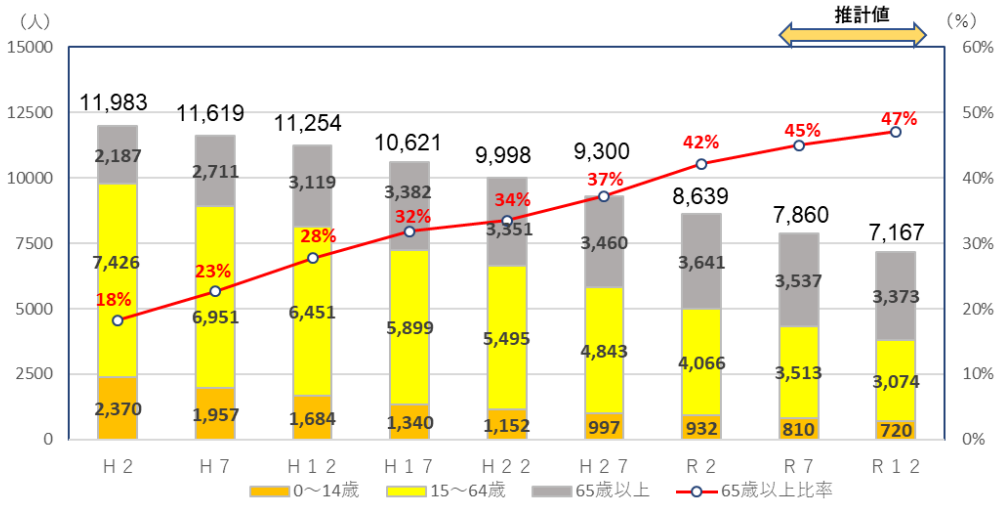
計画	地域公共交通に求められる役割
第６次高原町総合計画	関係人口や交流人口の創出と生活交通手段の確保を図ること
神武の里たかはる　総合戦略	健康で安心して一生涯を暮らすことができるような環境づくりを支援する役割
高原町観光振興計画	来訪者の交通手段の確保を支援する役割
高原町地域福祉計画・地域福祉活動計画	移動手段の確保及び高齢者等にやさしい環境整備等を支援する役割
第３次にしもろ定住自立圏共生ビジョン	西諸地域における生活路線や交通手段の維持・確保及び適正化を支援する役割
高原町過疎地域持続的発展計画	公共交通機関を必要とする人々が日常生活のなかで支障を生じないように公共交通機関の維持存続の役割

2　高原町の地域概況

（１）人口の推移

本町の人口は令和２年時点で８，６３９人となっており、平成２年から３，３４４人（▲２７．９%）減少しています。また、高齢化率については１８%（平成２年）から４２%（令和２年）と大きく上昇しました。

将来の見通しは、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和７年に７，８６０人まで減少し、高齢化率は４５%に上昇、更に令和１２年には人口減少、高齢化とともに進行する見込みとなっています。



■高原町の人口推移と将来人口

出典：各年国勢調査（Ｈ２～Ｒ２）

国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口（Ｒ７～Ｒ１２）

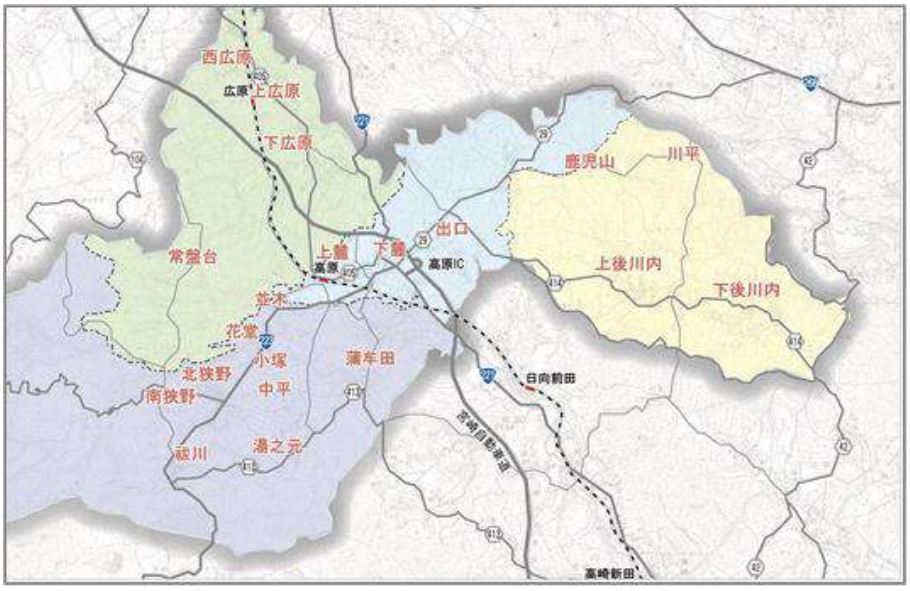
（２）行政区別人口

令和２年における年齢別人口を行政区別にみると、高齢化率が４０%を超えている区が各地区に存在し、５つの区では５０%を超えています。

地区	行政区	15歳未満	15～64歳	65歳以上	年齢不詳	合計	高齢化率※
後川内	上後川内	51	223	180		454	39.60%
	下後川内	23	125	162	2	312	51.90%
	川平	1	28	23		52	44.20%
	鹿児山	10	50	53		113	46.90%
蒲牟田	花堂	16	93	93	2	204	45.50%
	蒲牟田	25	173	187	3	388	48.10%
	北狭野	29	121	124	1	275	45.00%
	南狭野	34	136	130		300	43.30%
	祓川	8	60	60		128	46.80%
	湯之元	17	113	154		284	54.20%
	中平	13	77	58	2	150	38.60%
	並木	108	319	215	2	644	33.30%
	小塚	4	37	48		89	53.90%
西麓	上麓	56	233	197	3	489	40.20%
	下麓	80	318	250	16	664	37.60%
	出口	42	236	236	1	515	45.80%
	鹿児山	38	183	125	3	349	35.80%
	並木	65	212	197	4	478	41.20%
広原	花堂	18	61	40	-	119	33.60%
	西広原	13	117	134	1	265	50.50%
	上広原	49	199	173	1	422	40.90%
	下広原	60	395	324	-	779	41.50%
	上麓	103	290	136	2	531	25.60%
	並木	47	185	241	3	476	50.60%
	常磐台	22	66	99	2	159	43.30%
全体合計		932	4,050	3,609	48	8,639	41.70%

■行政区別年齢別人口（単位：人）

出典：Ｒ２国勢調査　　※６５歳以上の全体に占める割合



■行政区位置図

（３）人口流動

本町在住の就業者及び通学者（１５歳以上）は４，１０６人であり、うち町内での就業者又は通学者は２，０９４人（５０．９%）となっています。

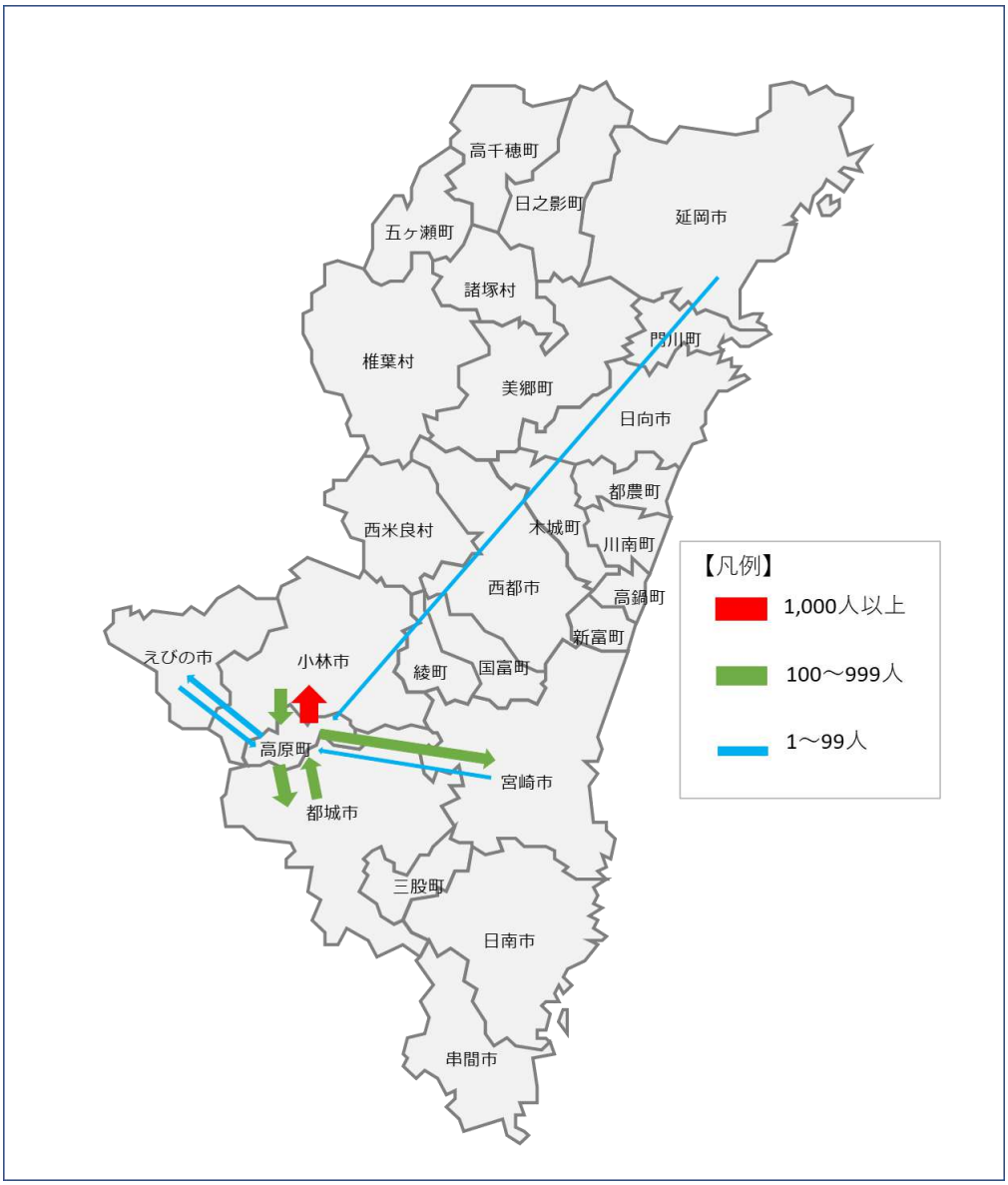
一方、町外への通勤・通学者は２，０１２人、町外からの通勤・通学者は１，１５５人となっており、約３，１００人が町境を跨いで移動している状況です。

高原町在住の通勤・通学者	4,106 人
（うち町内での通勤・通学者）	2,094 人（50.9%）
※町外からの通勤・通学者	1,155 人

■本町在住１５歳以上の通勤・通学者　出典：Ｒ２国勢調査

流出人口	通勤			通学		
	市町村	人数（人）	割合	市町村	人数（人）	割合
第1位	小林市	1,120	62.2%	小林市	114	53.8%
第2位	都城市	429	23.8%	都城市	54	25.5%
第3位	宮崎市	84	4.7%	宮崎市	22	10.4%
第4位	えびの市	81	4.5%	えびの市	6	2.8%
	その他	86	4.8%	その他	16	7.5%
合計		1,800	100.0%		212	100.0%
流入人口	通勤			通学		
	市町村	人数（人）	割合	市町村	人数（人）	割合
第1位	小林市	732	63.5%	小林市	1	50.0%
第2位	都城市	256	22.2%	延岡市	1	50.0%
第3位	えびの市	67	5.8%			
第4位	宮崎市	53	4.6%			
	その他	45	3.9%	その他		
合計		1,153	100.0%		2	100.0%

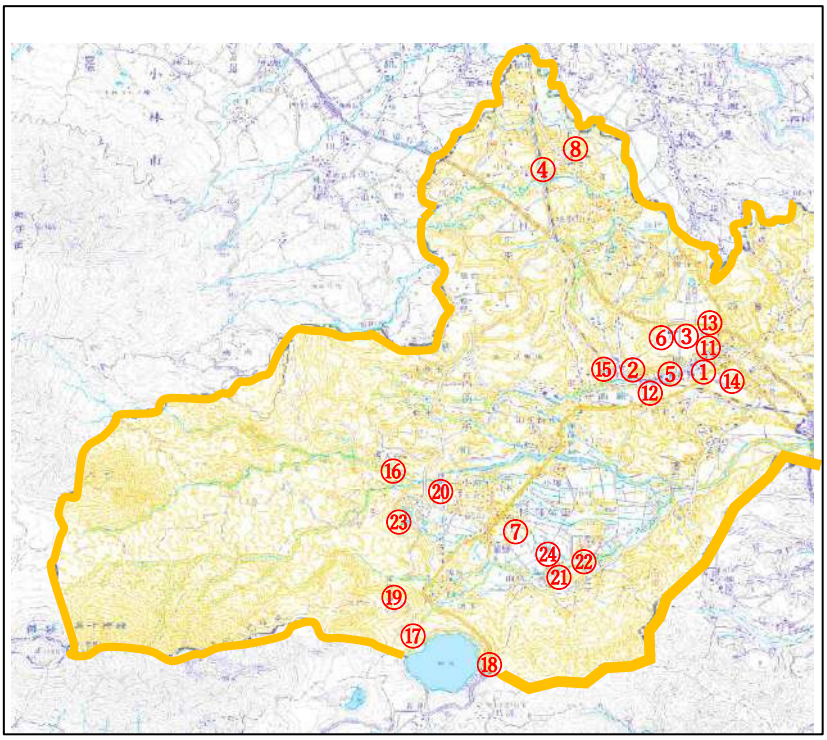
■１５歳以上の流出流入人口　出典：Ｒ２国勢調査



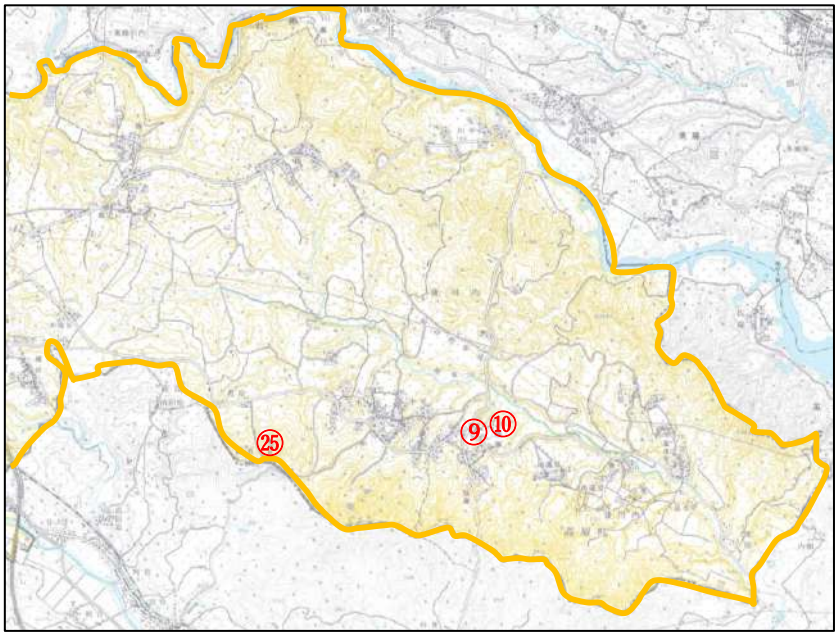
■通勤・通学の内訳　※Ｒ２国勢調査から作成

（４）主要施設の分布状況

病院施設、商業施設、観光地、公共施設等の施設は、主に町内西部に分布していることが分かります。



■町西部の主な施設分布状況　　※令和５年４月現在



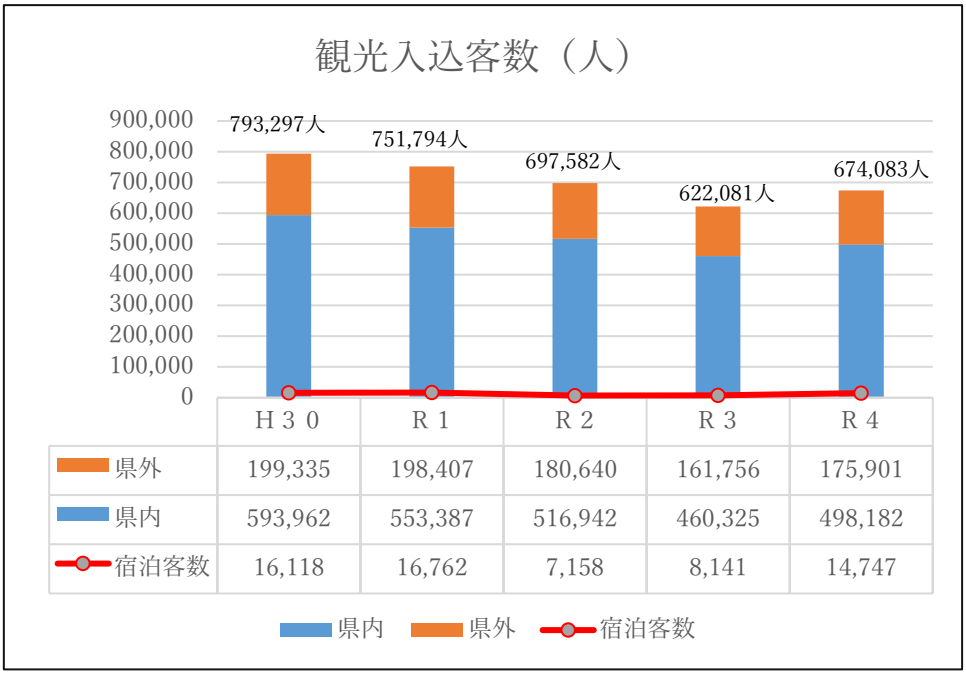
■町東部の主な施設分布状況　　※令和５年４月現在

公共施設・鉄道駅			
①役場	②高原駅	③高原町総合運動公園	④広原駅
教育施設			
⑤高原小学校	⑥高原中学校	⑦狭野小学校	⑧広原小学校
⑨後川内小学校	⑩後川内中学校		
医療施設			
⑪国民健康保険高原病院	⑫川井田病院	⑬ふきやま霧島東麓クリニック	
商業施設			
⑭LaLa きりしま	⑮希望の店		
レジャー・観光・温泉・宿			
⑯皇子原公園	⑰御池キャンプ村	⑱御池展望台	⑲霧島東神社
⑳狭野神社	㉑極楽温泉　匠の宿	㉒湯之元温泉	㉓皇子原温泉健康村
㉔御池の湯	㉕霞神社		

（５）観光動向

本町へ訪れる観光入込客数は、令和４年は年間６７４，０８３人となっており、前年と比較すると５２，００２人の増加となっています。

一方、宿泊者数は、１４，７４７人で前年と比較すると６，６０６人の増加となっています。



	H３０	R１	R２	R３	R４
県外	199,335	198,407	180,640	161,756	175,901
県内	593,962	553,387	516,942	460,325	498,182
宿泊客数	16,118	16,762	7,158	8,141	14,747

■観光入込客数

※Ｈ３０～Ｒ４　宮崎県観光入込客統計調査から作成

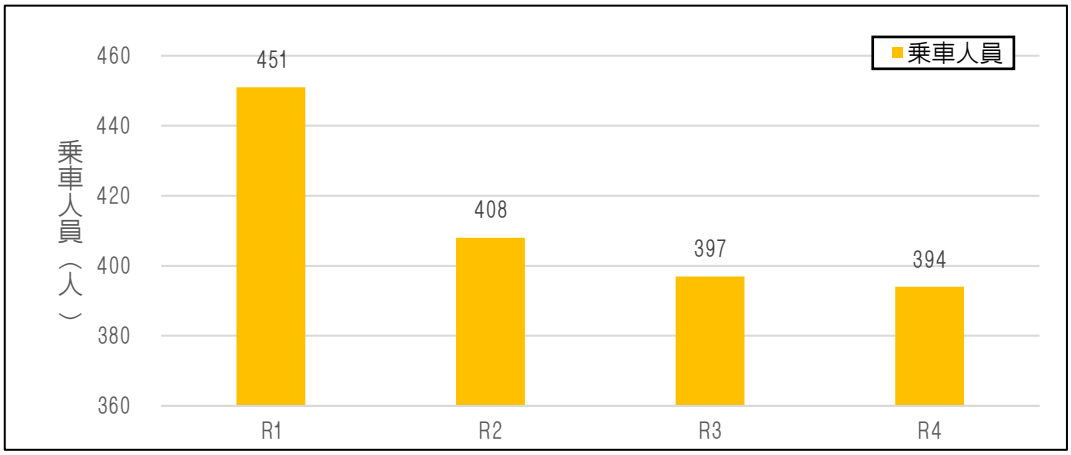
3　高原町の地域公共交通の現状

（１）鉄道

・高原町内の鉄道としてＪＲ吉都線が運行しており、高原駅と広原駅が設置されています。主に通勤・通学に利用されており、特に高校生の通学手段としての利用がほとんどとなっています。

・運行状況としては、上り（吉松駅→都城駅）が１日８便、下り（都城駅→吉松駅）が１日９便となっています。

・ＪＲ吉都線利用者数３９４人（令和４年度、１㎞当たりの１日平均通過人員）となっており、利用者数は年々減少しています。



■ＪＲ吉都線利用者数　出典：ＪＲ九州資料

（２）路線バス、乗合タクシー

①　路線バス

・高原町を通る地域間幹線系統は、宮崎交通(株)によって、小林～高原～西都城の区間で運行されています。

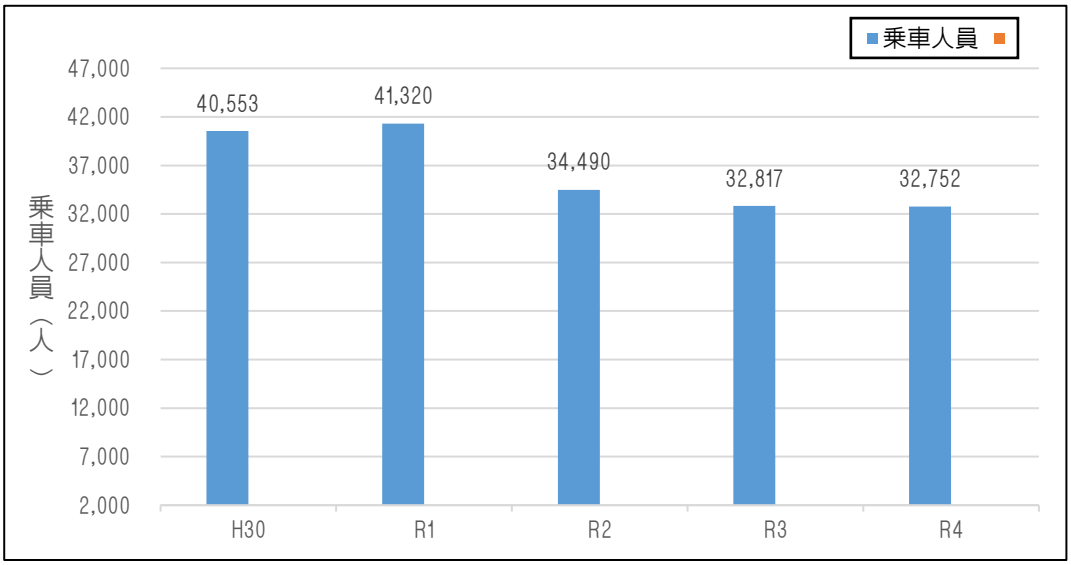
・運行便数は、平日７往復（１４便）、土曜５往復（１０便）、日曜祝日４往復（８便）となっています。

・令和３年１０月から令和４年９月までの１年間の利用者は３２，７５２人となっています。

路線名	区間	系統キロ	１日運行回数
小林都城線	小林～高原～西都城	41.5	7.0

■路線バスの運行状況（令和５年１０月時点）

※１日運行回数：片道１運行を０．５回（往復で１．０回）



■乗車人員（小林都城線）　出典：宮崎交通(株)資料

②　広域的バス

・高原町を通る広域的バス（廃止路線代替バス）は、宮崎交通(株)によって小林～広原～前野～祓川の区間（小林祓川線）で運行されています。

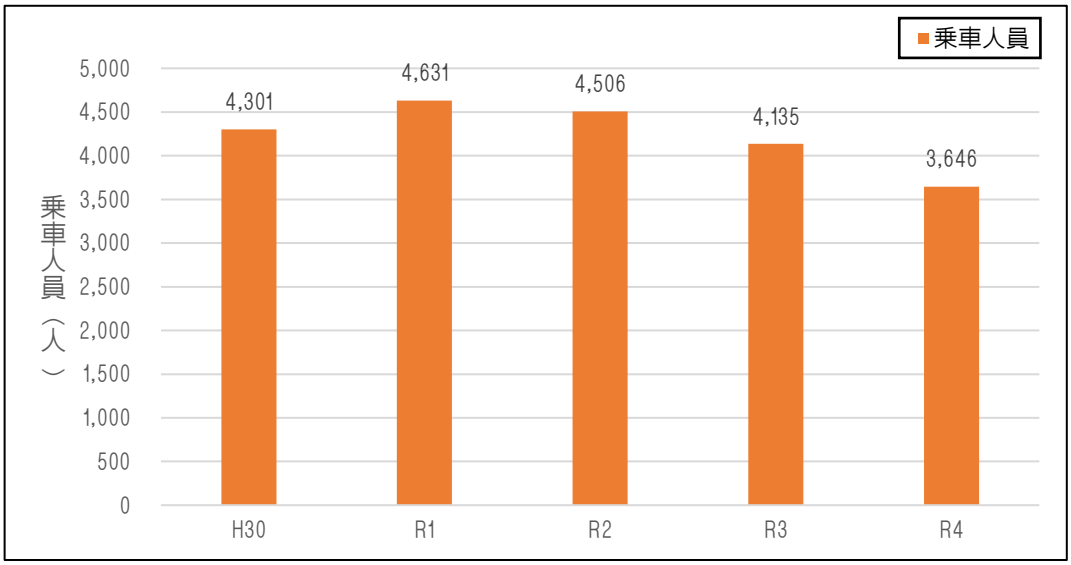
・運行便数は、平日４往復（８便）の運行となっています。なお、最終１往復については、小林～広原～高原町役場の区間（高原町役場線）の運行となっています。

・令和３年１０月から令和４年９月までの１年間の利用者は、祓川線が３，６４６人、高原町役場線が２９０人となっています。

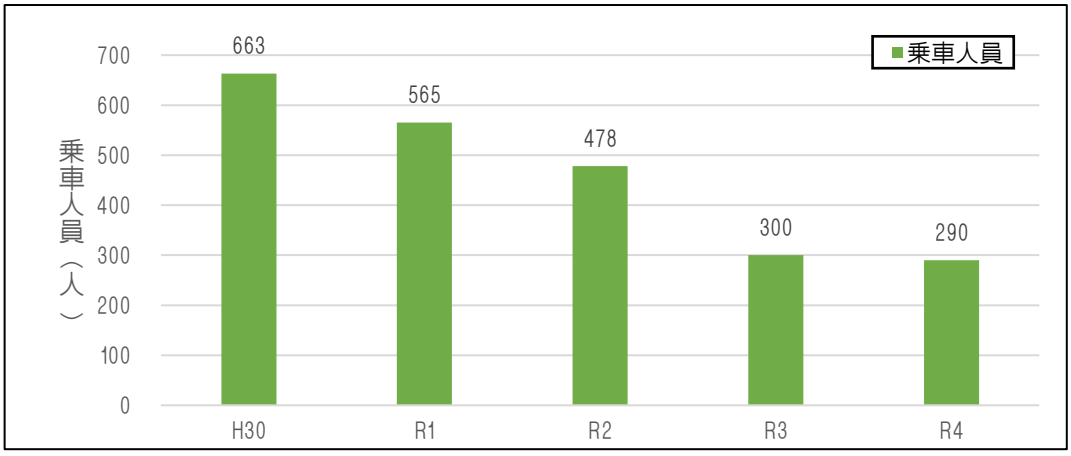
路線名	区間	系統キロ	１日運行回数
小林祓川線	小林～広原～前野～祓川	18.3	3.0
高原町役場線	小林～広原～高原町役場	小林駅発高原町役場行き 10.5 高原町役場前発小林駅行き 12.2	1.0

■広域的バスの運行状況（令和５年１０月時点）

※１日運行回数：片道１運行を０．５回（往復で１．０回）



■乗車人員（小林祓川線）　出典：宮崎交通(株)資料



■乗車人員（高原町役場線）　出典：宮崎交通(株)資料

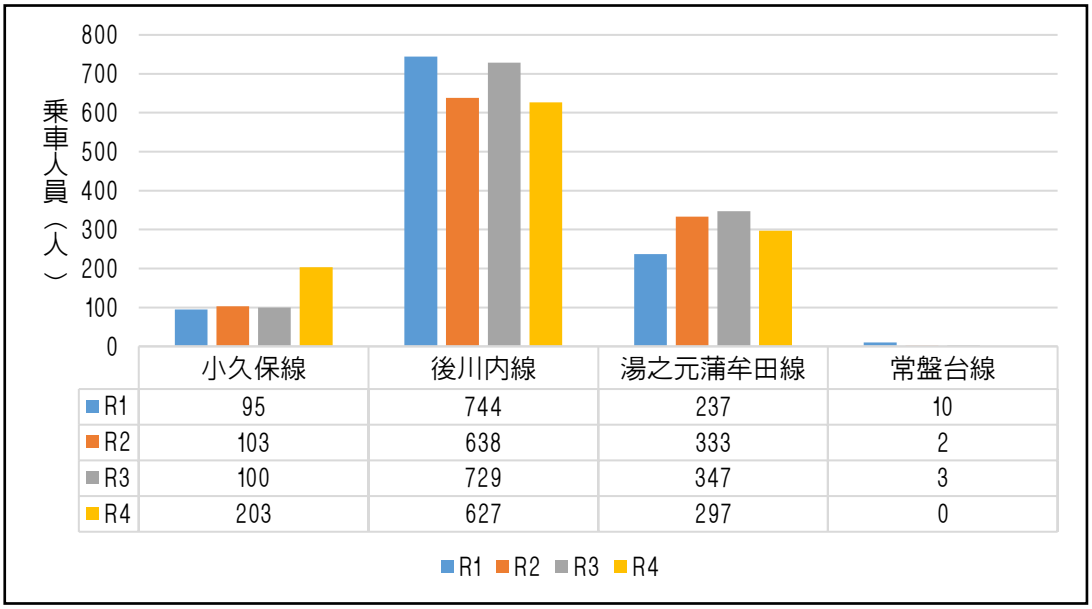
③　乗合タクシー

・高原町内の乗合タクシーは、宮交タクシー(株)が小久保線、後川内線、湯之元蒲牟田線、常盤台線、広原線の５路線を運行しています。

・後川内線は火・金・土に１日２往復、湯之元蒲牟田線は水・土に１日１往復を運行しています。祝日と年始は運休です。

・小久保線は月・木・金に１日１往復、常盤台線は月・木に１日１往復、広原線は月・水に１日１往復を運行しています。祝日と年始は運休です。この３路線は前日予約型の路線であるため、前日までに予約がない場合は運行しません。また、３路線それぞれにおいて一部のエリアを区域運行エリア（デマンド方式）としています。

・令和３年１０月から令和４年９月までの１年間の利用者は１，１２７人となっています。
・車両は、宮交タクシー(株)が所有する小型タクシーを利用しています。
・乗車定員オーバーの場合は、タクシー車両を追加して運行しています。
・運賃は、１乗車あたり３００円です。



	小久保線	後川内線	湯之元蒲牟田線	常盤台線
R1	95	744	237	10
R2	103	638	333	2
R3	100	729	347	3
R4	203	627	297	0

■各路線年度別利用状況　出典：宮交タクシー(株)資料

※数値は、Ｒ１年度（Ｈ３０．１０～Ｒ１．９）
Ｒ２年度（Ｒ１．１０～Ｒ２．９）
Ｒ３年度（Ｒ２．１０～Ｒ３．９）
Ｒ４年度（Ｒ３．１０～Ｒ４．９）の期間の利用者

※広原線は令和４年１０月より運行を開始しているため、この各路線年度別利用状況には掲載されません。

（３）タクシー

・町内にタクシー営業所は無いものの、本町を含む営業区域（小林交通圏：小林市、えびの市、高原町）では３社が営業しており、町民の貴重な移動手段を担っています。また、うち１社は、本町の乗合タクシー事業も行っています。

（４）スクールバス

・高原小学校において、常盤台区と花堂区の一部の遠距離通学者を対象に、スクールバスによる送迎を行っています。

運行区間	運行日	運行回数	料金
常盤台区・花堂区～高原小学校	授業日	登校時：１便 下校時：２便	無料

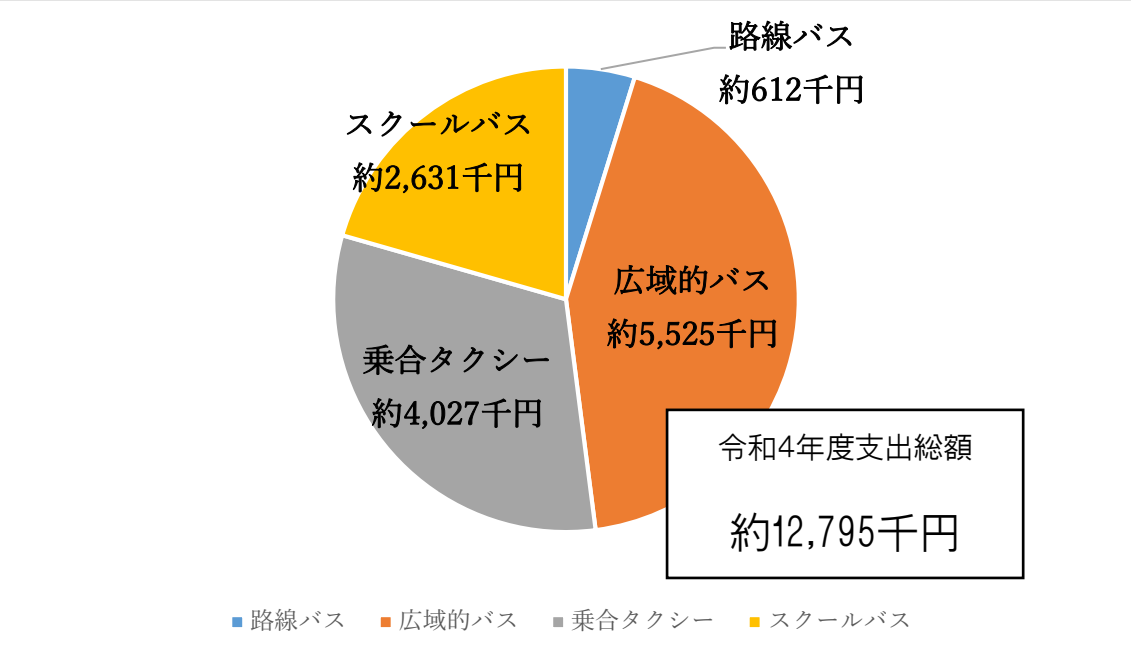
・利用者２２名（令和５年４月１日現在）

・マイクロバスの定員　２８名

（５）高原町における地域公共交通等に対する財政負担状況

・令和４年度（Ｒ４．４～Ｒ５．３）に本町が地域公共交通事業へ支出した額は、総額約１２，７９５千円※となっています。

※委託料のほか、修繕料や燃料費等の維持費用を含んでいます。



■地域公共交通維持のための支出状況（令和４年度）

（６）町民アンケートによる現状等把握

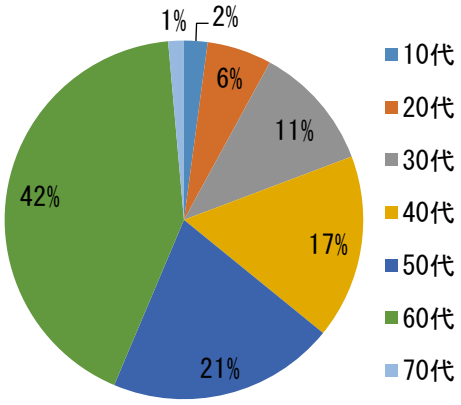
本調査は、前回計画に基づく路線バスや乗合タクシーの再編後における町民ニーズを把握するため、令和４年度に実施したアンケート調査結果です。

【実施時期】令和５年３月
【調査対象】町民２，０００人（１８歳以上の男女を無作為に抽出）
【回 収 率】２８．３％

①　アンケート回答者の属性

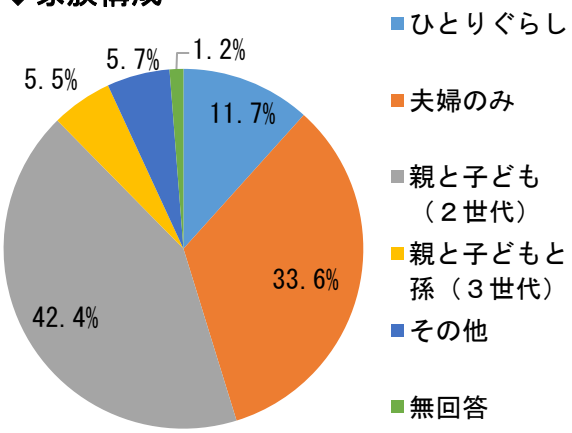
・年代でみると、６０代（４２％）の方からの回答が多くなっています。
・家族構成は、親と子ども（２世代）の方（４２．４％）からの回答が多くなっています。

◆年代



※ 80代以上の回答はありませんでした。

◆家族構成



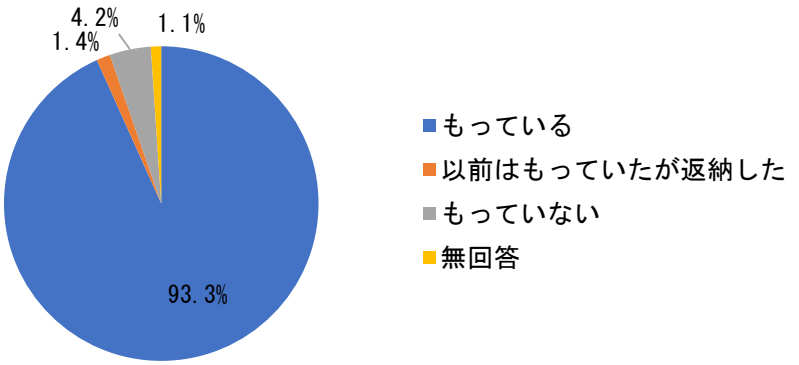
◆行政区

区名	割合	区名	割合
蒲牟田	１０．１％	上後川内・下後川内・川平	１０．４％
並木	１４．７％	上麓・下麓	１９．１％
花堂・小塚・常盤台	５．７％	西広原・上広原・下広原	１９．３％
祓川・湯之元・中平	４．８％	出口・鹿児山	１０．１％
北狭野・南狭野	５．３％	無回答	０．７％

② 自動車運転免許の有無

・自動車運転免許証を「もっている」と回答した方は９３．３%、「返納した」「もっていない」方は５．６%となっています。

◆運転免許の有無



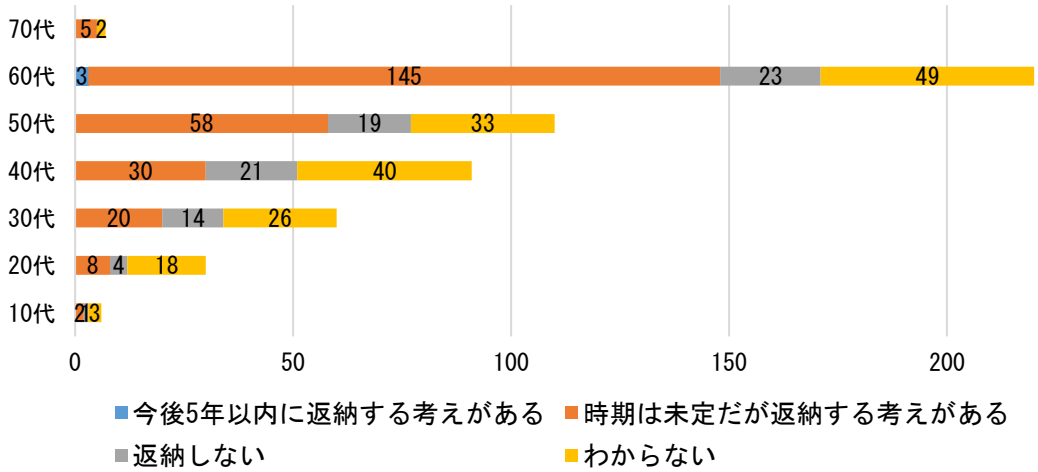
③ 今後の運転免許の返納意思

・高原町の平均寿命（男８０．３歳・女８７．５歳）（※１）に対して、高原町の運転免許返納者数は５１人で平均年齢は８２．５６歳（※２）でした。

・５０代以上では「免許返納の意思のある人」が半数を超え、「免許返納の意思のない人」を大きく上回っています。

※１：令和２年／厚生労働省公表　※２：令和４年／宮崎県警察本部調べ

◆免許返納の考え　※グラフ上の数値は回答数

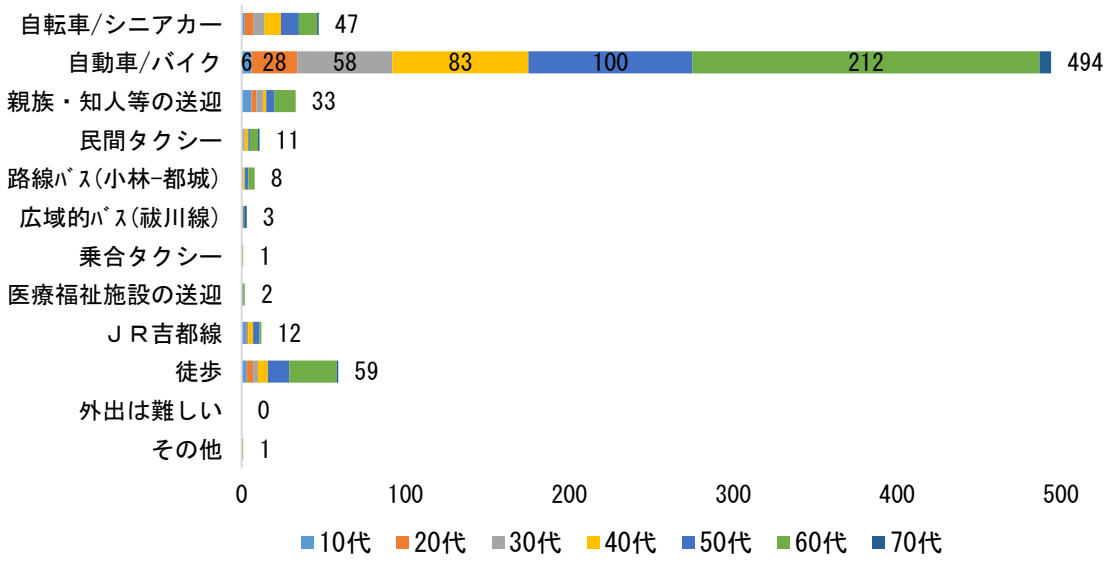


④　外出時の移動手段

・自ら自動車・バイク等を運転している人が最も多くなっています。

・公共交通機関による移動では、ＪＲ吉都線が一番多く、次いでタクシー、バスといった順になっています。

◆外出時の移動手段　※グラフ右側の数値は回答数合計【複数回答】

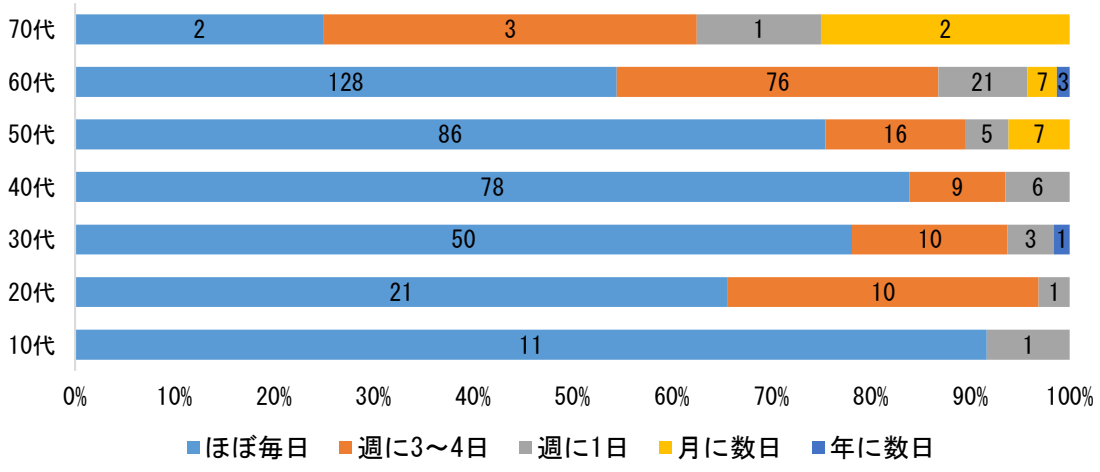


⑤　外出頻度

・全体で「ほぼ毎日」（６７．４％）が２／３を占めています。

・年代が高くなるにつれて、外出頻度が減っています。７０代以上では「ほぼ毎日」が（２５％）となっています。

◆外出頻度　※グラフ上の数値は回答数

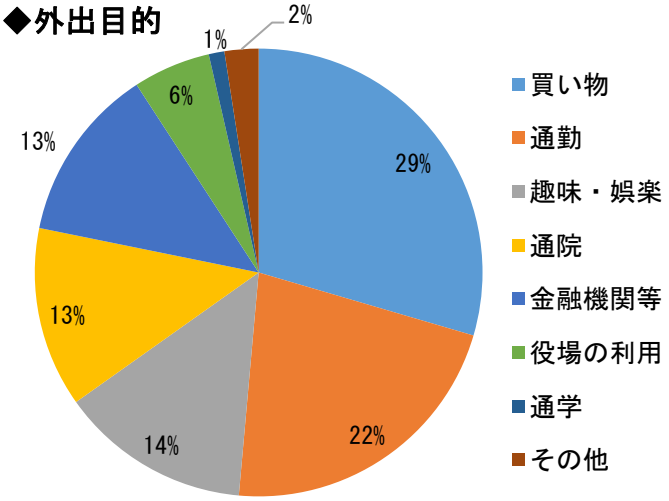


⑥　外出目的

・外出目的は、「買い物」「通勤」が多くなっています。

・「買い物」「通院」「金融機関等」など、生活に必要な外出が大半を占めています。

◆外出目的

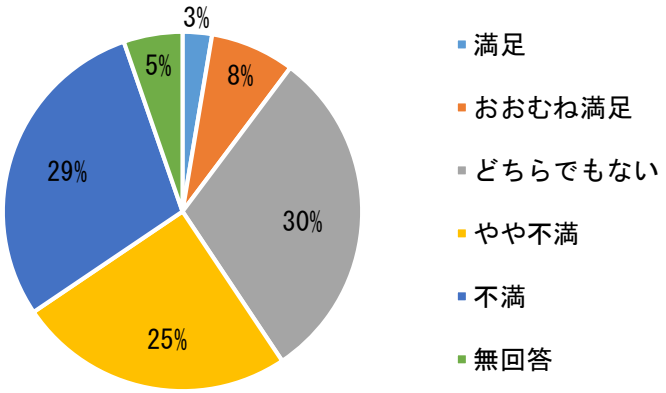


⑦　「公共交通などの利便性」についての満足度

・「どちらでもない」に続き、「不満」「やや不満」が多くなっています。

・「不満」と「やや不満」を合わせると、半数を超えています。

◆「公共交通などの利便性」の満足度



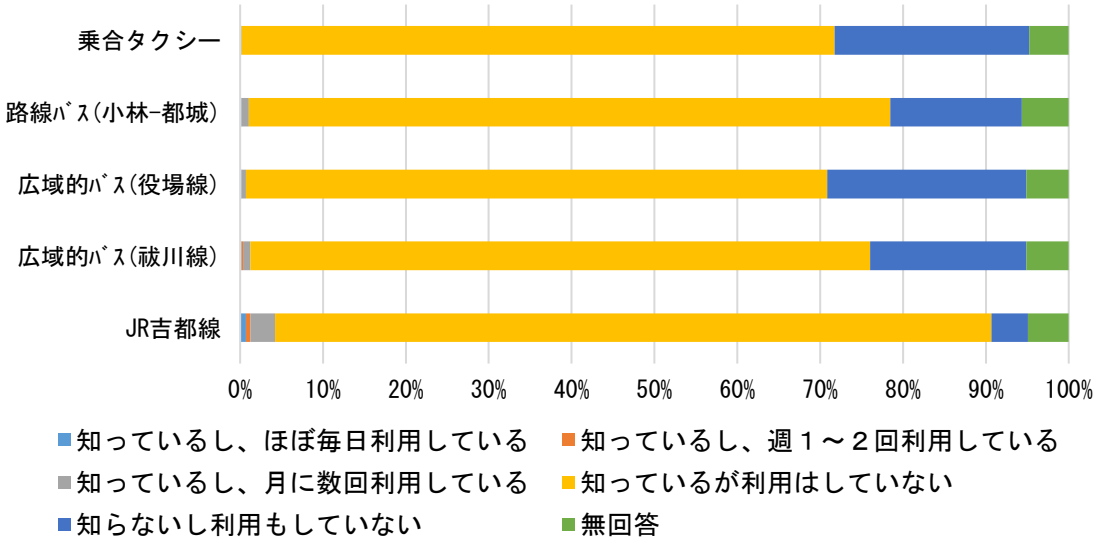
⑧　公共交通機関の利用状況

・各公共交通機関の認知度は、ＪＲ吉都線が９０％を超え、乗合タクシーと各バスも７０～８０％は認知されています。

・利用しているのは回答者全体の１．５％であり、９３．４％は利用していません。

・ＪＲ吉都線の利用頻度が比較的高くなっています。

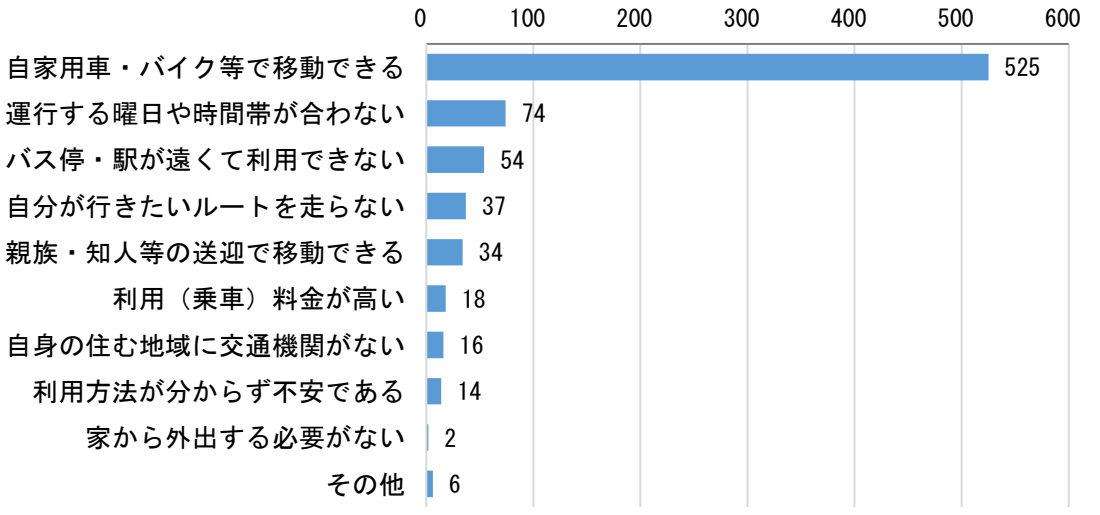
◆公共交通機関の利用状況



⑨　公共交通機関を利用しない理由

・「自家用車・バイク等で移動できる」という回答が多くなっています。

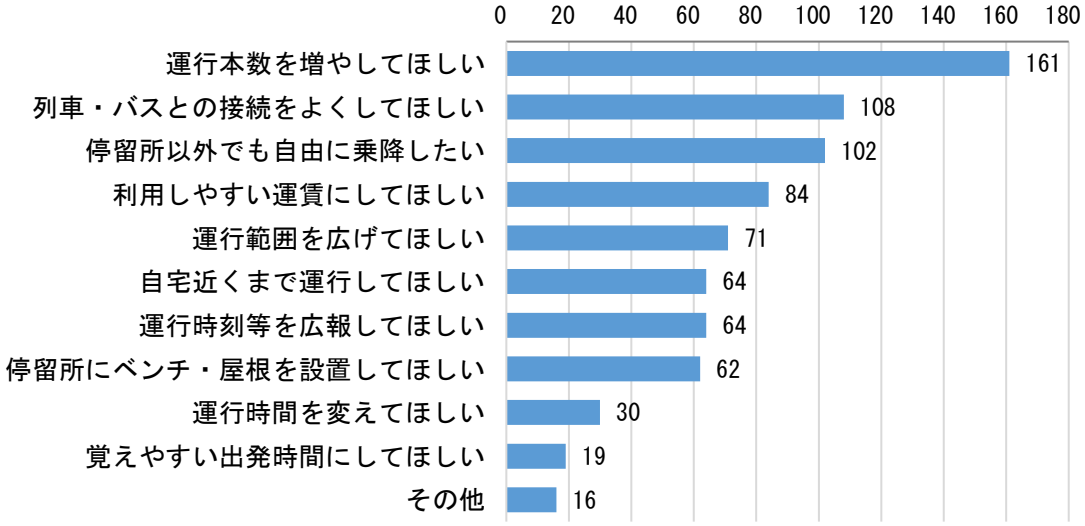
◆公共交通を利用しない理由　※グラフ上の数値は回答数【複数回答】



⑩　公共交通等に改善してほしい点

・「運行本数を増やしてほしい」という意見が一番多く、「列車・バスとの接続をよくしてほしい」「停留所以外でも自由に乗降したい」という意見が続きました。

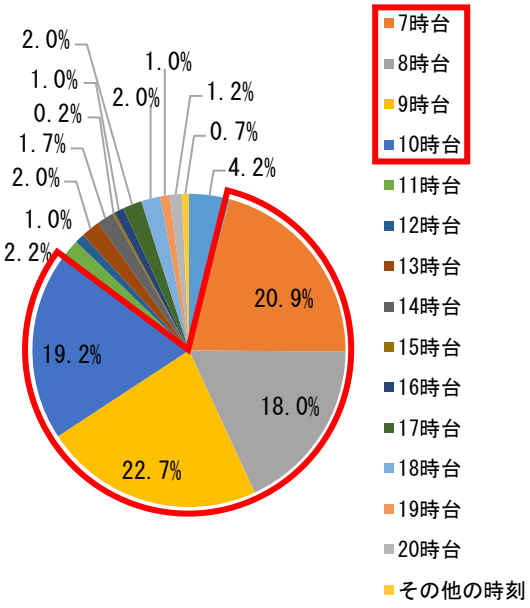
◆公共交通で改善してほしい点　※グラフ上の数値は回答数【複数回答】



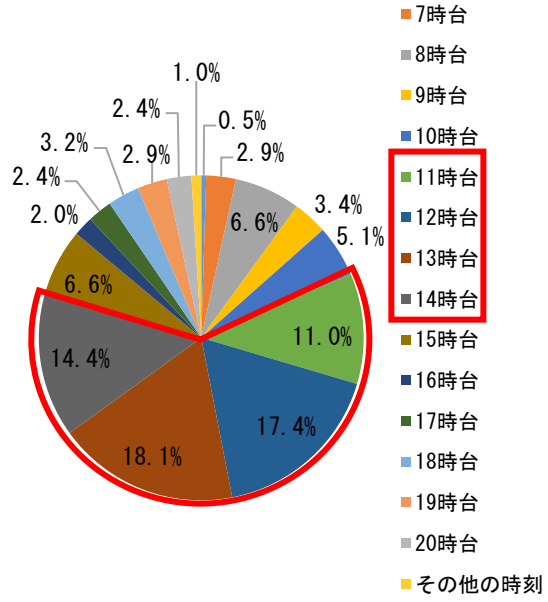
⑪　公共交通等を利用して外出したい時間帯

・⑩の内容が改善された場合に外出したい時間帯として、出発時間は７時～１０時台、帰宅時間は１１時～１４時台が多くなっています。

◆外出時間帯【行き】



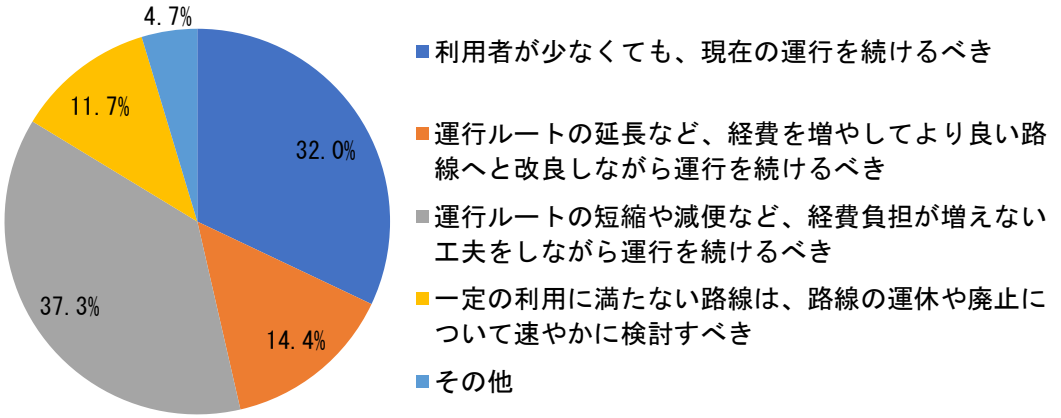
◆外出時間帯【帰り】



⑫　利用の少ない路線の「今後の維持」について

・約８割が今後も運行を維持すべきと考えているものの、全体の半数は利用促進へ何らかの工夫が必要と考えています。

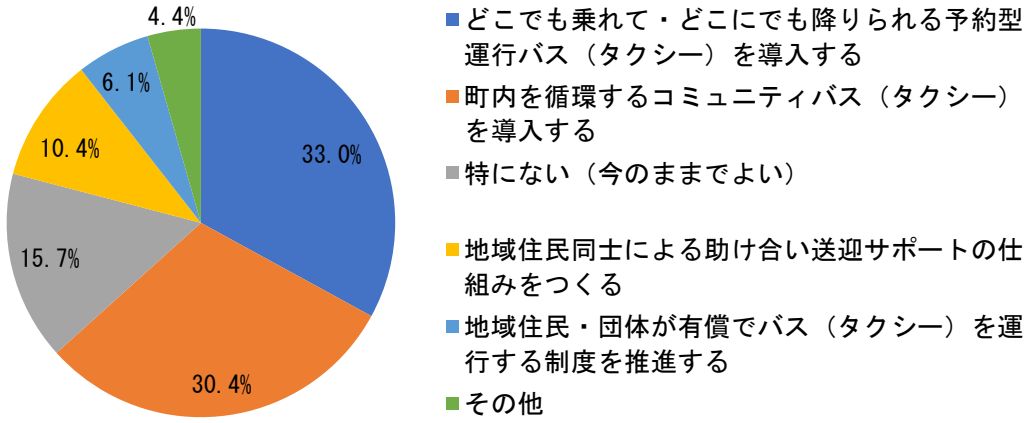
◆利用者が少ない路線の「今後の維持」について



⑬　今後の公共交通に必要だと思う取組

・今後必要と思う取組は、「どこでも乗れて・どこにでも降りられる予約型運行バスの導入」、次いで「町内を循環するコミュニティバスの導入」が多い回答となっています。

◆今後の公共交通に必要だと思う取組



４　地域公共交通網形成計画の検証

（１）実施事業及び達成状況

地域公共交通網形成計画では、令和元年度から令和５年度にかけて地域公共交通網の形成や利用促進などを中心に取り組んできました。その一方で、検討に留まったものもあります。

目標の達成状況を評価する数値指標の結果については、新型コロナウイルス感染症の影響等もあり、３項目の目標達成に留まりました。

基本方針１　町民生活に即した公共交通網の再構築

（１）各公共交通機関の見直し	
内容	実施した主な事業
①乗合タクシーのダイヤ改正・路線の見直し	乗合タクシーのニーズに合わせながらルートやダイヤ等の変更を行いました。
②効率的なバスの運行・バス路線の存続	広域的バスの乗降調査を実施し、利用者の実態を分析しました。 バス路線の存続に対して、悠々パスの購入補助事業、小中学校等利用促進事業を実施しました。
③デマンド式の乗合タクシーの全域運行	財政負担等も考慮し、一部のエリアからデマンド運行を開始しました。

（２）新たな公共交通機関の検討	
内容	実施した主な事業
①民間ボランティアによる輸送やＡＩを活用した配車システムについてなどの検討	ＡＩ活用に向けて、他地域への現地視察等を行い検討を重ねているものの、費用面などの理由から実施に至りませんでした。引き続き、検討を図ります。
②スクールバスの混乗化等の手法や、福祉・介護系輸送サービスとの連携による輸送についてなどの検討	スクールバスと福祉・介護系輸送サービスについて、関係部署と協議を行いました。 スクールバスは令和８年度までに小・中学校が統廃合となるため、それに合わせて混乗化等の実施実現に向けた協議へ切り替わっています。 福祉・介護系輸送サービスは介護保険事業の地域支援事業における移動支援についての協議、検討までに留まりました。

目標達成状況［○：目標達成、×：目標未達成、－：評価不能］

●項目１　ＪＲ吉都線利用者数（１㎞あたりの１日平均通過人員）

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成 状況
―	４５１人	４０８人	３９７人	３９４人	―	―

●項目２　路線バス利用者数（①小林都城線②小林祓川線③高原町役場線）
※期間はバス年度による（１０月～翌年９月）

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成 状況
①４０，５５３人 ②４，３０１人 ③６６３人	①４１，３２０人 ②４，６３１人 ③５６５人	①３４，４９０人 ②４，５０６人 ③４７８人	①３２，８１７人 ②４，１３５人 ③３００人	①３２，７５２人 ②３，６４６人 ③２９０人	①４２，６０１人 ②４，１２３人 ③５４７人	×

●項目３　町内４路線の乗合タクシー・その他の公共交通機関や各種移動サービスの利用者数　※期間はバス年度による（１０月～翌年９月）

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成 状況
１，０６０人	１，０８６人	１，０７６人	１，１７９人	１，１２７人	１，１００人以上	○

●項目４　町民を対象にしたアンケート「町民の地域公共交通に対する意識、利用の状況、利用意向における」（平成３０年度）における「公共交通機関の認知度」で「はじめて知った移動サービス」のうち広域的バス（祓川線）と乗合タクシー（４路線の平均値）と回答した方の割合

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成 状況
広域的バス （祓川線） ３８．７％ 乗合タクシー （４路線平均） ３２．３％	―	―	―	広域的バス （祓川線） １８．９％ 乗合タクシー （４路線平均） ２３．５％	広域的バス （祓川線） ３３．０％ 乗合タクシー （４路線平均） ３０．０％	○

●項目５　町民を対象にしたアンケート「町民の地域公共交通に対する意識、利用の状況、利用意向における」（平成３０年度）における「公共交通機関を利用していますか」で「利用している」と回答した方の割合

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成 状況
利用している （６．２％）	―	―	―	利用している （５．２％）	利用している （７．０％）	×

●項目６　高原町悠々パス購入費補助金申請数　　※のべ利用者数

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成 状況
―	１４人	８人	５人	４人	１０人	×

基本方針２　高原町のまちづくりを先導する公共交通

（１）新しい視点から公共交通の利用についてＰＲ	
内容	実施した主な事業
①「健康づくり」や「環境保全」など新しい視点から公共交通の利用ＰＲ	新型コロナウイルス感染症の影響で健康づくり教室等での公共交通利用促進のＰＲが実施できなかったものの、広報誌やケアマネジャー定例会にて公共交通の運行情報や乗合タクシーの利用方法などの情報周知を行いました。
②エコ通勤割引パスを利用したバス通勤の推進	情報の周知を行いました。
③団体バス利用の助成事業の推進	運賃の補助を継続しています。
④公共交通を使っての教室参加を目指した各種教室開催日の検討	新型コロナ感染症の影響で実施には至りませんでした。
⑤イベント開催と公共交通のタイアップの検討	日本発祥地まつりや秋まつりにて乗合タクシーとバスの乗り方教室を開催し、情報の周知と利用促進を図りました。

目標達成状況［○：目標達成、×：目標未達成、－：評価不能］

●項目１　エコ通勤割引パス交付申請数

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成 状況
―	２１人	２１人	２１人	２２人	２０人	○

●項目２　廃止路線代替バス【祓川線】小中学校等利用促進事業
※のべ利用者数

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成 状況
２０４人	１６５人	９人	０人	０人	２１０人	×

基本方針３　公共交通に乗りたくなるような環境整備

（１）公共交通に乗っていきたくなるような環境整備	
内容	実施した主な事業
①役場や駅周辺にコンパクトな待合所	役場入口前にベンチを設置し、乗合タクシーの待合所を整備しました。また、高原駅の待合室も整備しました。
②バス・乗合タクシー停留所の利用環境の整備	役場前のバス停に屋根を設置し、利用環境を整備しました。
③「乗り継ぎ」による利用しやすい運行体系への改善、ＪＲと路線バスの連携強化	検討に留まりました。

目標達成状況［〇：目標達成、×：目標未達成、－：評価不能］

●項目１　バス・乗合タクシー停留所の屋根及びベンチの整備

（①ベンチ、②屋根）

策定時 Ｈ３０	Ｒ１	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４ 現況値	目標値	達成状況
①１０件 ②　０件	①１０件 ②　０件	①１０件 ②　１件	①　１１件 ②　１件	①　１１件 ②　１件	①１５件 ②　２件	×

基本方針４　町民や観光客の方にも利用される交通環境の構築

（１）「住民・交通事業者・行政」の連携強化・利用促進策により多くの方に利用される公共交通	
内容	実施した主な事業
①公共交通マップ、総合時刻表の作成	鉄道、地域間幹線バス、広域的バス、乗合タクシーの時刻表を一つにした総合時刻表を作成しました。
②ラッピングバス・乗合タクシーの運行	他事業と連携して乗合タクシーへの一時的なラッピング等の企画立案があったものの、費用面から実施に至りませんでした。
③駅や観光スポットを結ぶ循環型の公共交通の構築	循環型の公共交通の構築には至りませんでしたが、これまで二次交通の環境改善実施に向けアンケート調査の結果などを基に、観光バス事業者、国や県、町周辺の市を含めての協議を重ねています。 また、観光バス事業者と旅行会社との連携でイベントを開催しました。
④レンタサイクルやシェアサイクルの導入	観光振興や公共交通の補完、健康づくりなどを目的とした無料で自転車を貸し出す天走交輪レンタサイクル事業を実施しました。

基本方針５　利用しやすく、運行を維持できる交通システムの再構築

（１）運行を維持できる交通システムを再構築	
内容	実施した主な事業
①公共交通の乗り継ぎ運賃・共通乗車券・利用しやすい運賃体系・運行形態の改善	検討に留まりました。
②公共交通運行維持の収入源確保	地域公共交通確保維持改善事業費補助金や宮崎県地方バス路線等運行維持対策事業費補助金等の収入を確保しました。

（２）前計画の効果及び本計画の策定にあたって

乗合タクシーについては、ルートの見直しやダイヤ変更を行うなど適宜見直しを行ったことにより、Ｈ３０時の１，０６０人の利用者数がＲ４時は１，１２７人となり、利用者数が増加しました。しかし、後川内線や湯之元蒲牟田線は、新型コロナウイルス感染症の影響等もあり利用客数が減少しています。本計画においては、引き続き利用者ニーズの把握に努めるとともに、利便性の向上のため新たな交通形態の導入を検討する必要があります。

広域幹線交通については、路線バスおよびＪＲ吉都線ともに令和元年度以降から徐々に利用者数は減少しています。本計画においては、沿線市町や交通事業者と利用しやすい公共交通の在り方について検討し、運行経費等の削減及び財政負担の軽減を図りながら、地域間の移動手段を維持する必要があります。また、ＪＲ吉都線については、ＪＲ吉都線利用促進協議会での事業を継続しつつ、観光分野等とも連携を図りながら利用促進の活動を実施する必要があります。

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、イベントや健康づくり教室等でのＰＲ活動が十分に行えず、町民に対し地域公共交通の運行情報や利用方法等の情報を周知することができていません。また、町民の公共交通に対する興味・関心の向上も図れていません。本計画においては、イベントや地域の集まり等でバスや乗合タクシーの乗り方教室を開催するなど、積極的な広報活動を実施し、公共交通の利用促進を図る必要があります。

5　地域公共交通の問題点・課題

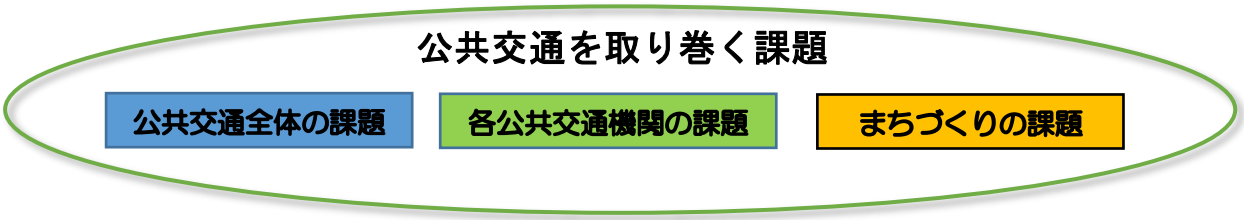
本章では、２～４章で整理した本町地域や公共交通の現状を基に、本町における地域公共交通の問題点を示し、課題を整理します。

（１）地域公共交通の問題点

これまで本町では、「人の暮らしとまちづくりを支える公共交通」を基本理念に掲げ、町民が快適に暮らすことのできるまちづくりを目指し、各方針に基づいて事業を進行してきました。しかし、各交通手段の利用客数や町民アンケートの結果等から考えられる最大の問題点は、各公共交通を利用しづらい点にあります。この点を解消していくためには各公共交通の利便性を高めることも必要ですが、その他にも観光面や福祉事業、学校事業との連携を強化すること、また、行政だけでなく交通事業者や町民、企業や有識者など、公共交通に関わる人々や組織、団体などとの連携を図り、みんなで公共交通を支えていくためにあらゆる可能性を議論して見出し、その実現に向けて取り組むことが必要となります。

（２）地域における公共交通の課題

これまでに整理した、地域の現況や、各調査結果を踏まえ、高原町の公共交通に関する課題を以下に整理します。



課題１　公共交通を利用しやすい環境づくりが必要

問題点	・公共交通などの利便性について、アンケート結果によると、「不満」２９．２%、「やや不満」２４．９%と半数以上の方が利便性に不満がありました。 ・公共交通を利用しない理由として、「運行間隔が広すぎる」や「公共交通機関の利用がしにくい」という回答がありました。

課題	・交通手段をもたない方を含めた町民が、より利用しやすい公共交通を実現するための環境づくりが課題となります。 公共交通全体の課題　各公共交通機関の課題　まちづくりの課題

課題２　町民生活に必要となる公共交通の確保・維持が必要

問題点	・町内は高齢化が進むとともに、免許返納者の増加など自動車で自由に外出できない高齢者が増えることが予想されます。また、郊外には商店や病院がなく、日常的な買い物や通院に支障をきたしています。 ・本町の公共交通に対する財政負担額は令和４年度で年間約１２,７９５千円となっており、平成２９年度比で約６.５％減少しているものの、引き続き財政負担が生じることになります。

課題	・町民が安心して暮らし続けられるために、町民の生活に不可欠な買い物・通院等の移動手段の確保が課題となります。 ・財政負担額は、公共交通の利便性を高めていくために、また、維持していくために必要な経費であることを踏まえながら、より費用対効果を高めるための効率的な公共交通体系を構築し、維持し続けることが課題となります。 **公共交通全体の課題**

課題３　地域公共交通に関わる関係者が一体となっての公共交通の持続性を高める取組が必要

問題点	・公共交通の利用について、アンケート結果によると、現在、各公共交通を利用している人は回答者全体の５％も満たしておらず、ほとんどの方が、自ら自動車やバイクを運転しています。また、親族や知人に送迎を頼む人も多く現状では公共交通に頼らなくても日常の生活ができており、公共交通の利用促進が進んでいない状況です。 ・地域公共交通に関わる関係者が連携するための機会が充分に設けられていないことから、連携を図りながら持続性を高める取組が不足していることが問題となります。

課題	・各公共交通、町民、行政などの関係者が一体となって公共交通サービスの利用価値の向上を図り、「みんなで公共交通を支える」体制の下で持続性を高めることが課題となります。 **公共交通全体の課題**　**まちづくりの課題**

課題４　観光や福祉、教育などのまちづくりに関わる分野との連携が必要

問題点	・関係人口や交流人口の拡大に向けた観光施策を展開するなかで、本町を訪れる観光客のほとんどが自動車を運転している状況にあり、レジャースポットや温泉などの観光地点へ移動するための地域公共交通や二次交通の環境が十分には整っていません。 ・高齢者や障がいのある人、子どもや子育て中の保護者等が安心して外出や社会参加したりできる機会を増加させるための地域公共交通の環境が十分に整っていません。 ・現在のスクールバスは通学者を対象としているため、地域住民を混乗化させる仕組みづくりが求められています。

課題	・関係人口や交流人口、観光客を増やしていくための交通ネットワークを構築したのちに、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観光振興などのにぎわいに貢献する必要があります。 ・高齢者や障がいのある人などが求める移動・外出支援を見極め、日常的な外出を支援し、外出機会を減らさないための仕組みづくりが課題となります。 ・令和８年度の小中学校の統廃合に向けて、混乗化を含めたスクールバスの有効活用を構築することが課題となります。 **公共交通全体の課題**　**各公共交通機関の課題**　**まちづくりの課題**

課題５　新たな交通モビリティの導入を検討することが必要

問題点	・既存の公共交通路線から離れた地域または交通空白地に居住している町民は多く、そのような方にとって公共交通は利用しづらい状況にあります。公共交通への改善要望として、アンケート結果によると、「停留所以外でも自由に乗降したい」という回答が３番目に多くなっています。また、今後の公共交通に必要だと思う取組について、「どこでも乗れて・どこにでも降りられる予約型運行バス（タクシー）を導入する」という回答が１番多くなっています。

課題	・利便性・効率性の高い交通サービスを実現するために、進歩する情報技術の活用なども視野に、新たな運行形態への転換が課題となります。 **公共交通全体の課題**　**各公共交通機関の課題**

（３）地域公共交通のあり方

各種計画から求められる地域公共交通の役割及び地域公共交通の課題を踏まえて、本町の目指す将来像を実現するための地域公共交通のあり方（果たすべき役割）を定めます。

① 地域の特性や状況、住民ニーズに合わせ、誰もが利用しやすい地域公共交通体系の構築を果たします。

② 通学、通勤、通院、買い物、健康増進等といった日常生活を支えるための地域公共交通の確保・維持を果たします。

③ 行政はもとより交通事業者や町民、企業や有識者など、様々な主体が連携し、持続性を高めるための体制づくりに貢献します。

④ 高齢者や障がい者の社会参加を後押し、安心して生活できるまちづくりに貢献します。

⑤ 各交通事業者や町民、商業施設、観光施設、行政等が連携し、観光振興などまちのにぎわいに貢献します。

6　基本的な方針

（１）高原町の地域公共交通の目指す将来像

「人の暮らしとまちづくりを支える　持続可能な公共交通」

町民が安心して生活できるまちづくりを目指し、誰もが利用しやすい持続可能な交通環境を整備します。

（２）高原町における地域公共交通の位置づけ・役割

現在、本町において運行している公共交通手段の役割について、以下のとおり整理します。

【広域交通・地域間幹線】

位置づけ	交通モード	系統名	役割	確保・維持策
広域交通	鉄道	JR 吉都線	都城市やえびの市方面など広域の移動を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域間幹線	路線バス (地域間幹線)	小林都城線 小林～高原～西都城	町内から隣接市の各拠点を連絡し、通勤、通学、買物、観光など多様な目的での地域間移動を担う	地域公共交通確保維持事業（地域間幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	広域的バス (廃止代替バス)	小林祓川線 小林～広原～前野～祓川		県補助の活用と町費を投じて持続可能な運行を目指す
		高原町役場線 小林～広原～高原町役場		

【地域内交通・その他輸送サービス】

位置づけ	交通モード	系統名	役割	確保・維持策
地域内交通	乗合タクシー (路線定期・路線不定期)	※別途記載	町内各所から生活サービスが集中する町中心部までの運行を担う 広域交通や幹線、地域拠点に接続する	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	乗合タクシー (区域運行)			地域住民や交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準の確保を目指す
	乗用タクシー	―	鉄道、路線バス、乗合タクシーでは対応できない移動を担う	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
その他輸送サービス	スクールバス	スクールバス	遠距離通学の児童の移動を担う	―

【乗合タクシーの系統名等について】

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	該当施策
小久保線	JA ミルコ前	役場前・希望の店前	ほほえみ館	4 条乗合	路線不定期	高原町（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助	目標①、②（P４２参照）
後川内線	東原		ほほえみ館		路線定期			目標①、②（P４２参照）
湯之元蒲牟田線	川原口		LaLa きりしま		路線定期			目標①、②（P４２参照）
常盤台線	常盤台活性化センター		LaLa きりしま		路線不定期			目標①、②（P４２参照）
広原線	高塚		LaLa きりしま		路線不定期			目標①、②（P４２参照）
小久保線		小久保地区			区域運行		なし	目標①、②（P４２参照）
常盤台線		常盤台地区						目標①、②（P４２参照）
広原線		広原地区						目標①、②（P４２参照）

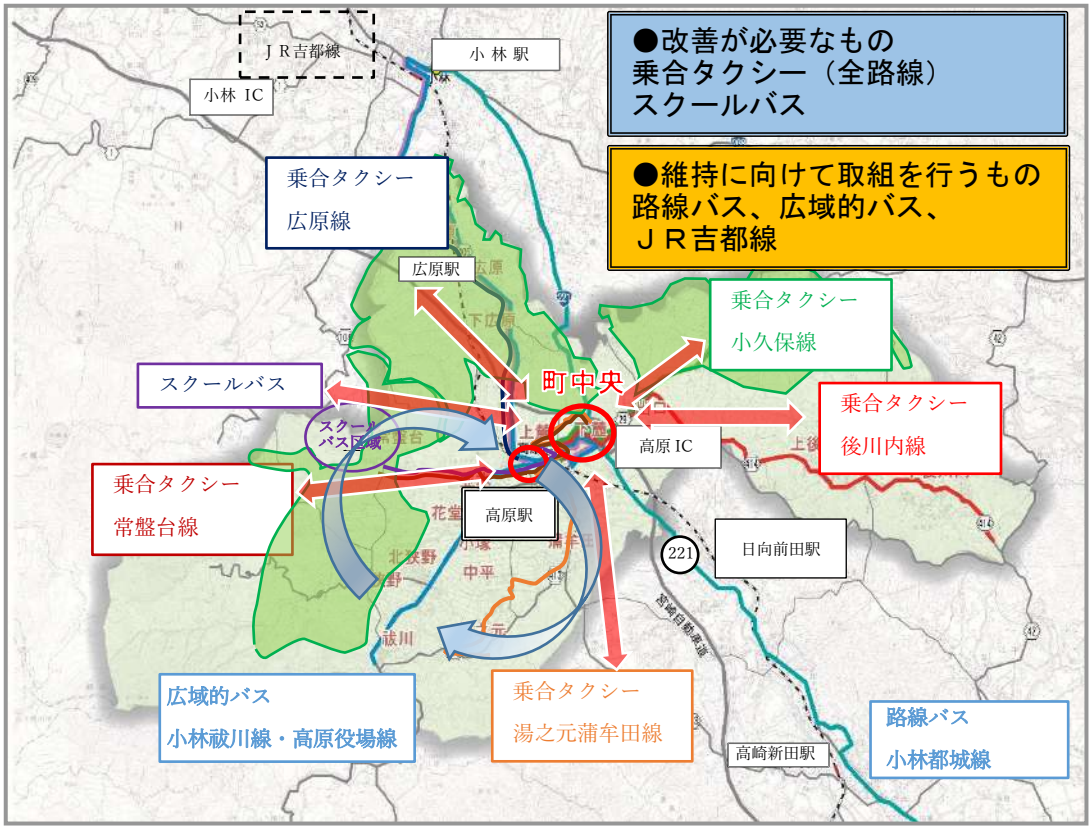
【補助事業の必要性について】

・**小林都城線**は、通勤・通学、買物、通院等の日常生活だけでなく、観光やビジネス等の多様な目的での移動を担っており、町中心部にて地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

・**乗合タクシー５系統**は、町中心部から各地域（集落）や公共・商業施設、病院等の生活必需施設を連絡する地域の移動手段としての役割を担っており、町中心部では広域交通や地域間幹線との接続により広域への移動も可能とするなど、これらを補完する欠かせない路線です。一方、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

（３）将来のネットワーク図

町内全域と町中央エリアを移動する交通手段に利便性を持たせ、スムーズな移動と利用しやすい交通体系を構築します。また、人々の往来の玄関口となる鉄道駅や高原バス停の交通拠点から観光地をはじめとした町内各所への移動のために、各公共交通機関や二次交通、自動運転等の新たな交通システム等の導入を引き続き検証し、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。



（４）基本方針

（１）～（３）で整理した将来像や地域公共交通の位置づけ・役割や将来のネットワーク図を踏まえ、地域公共交通の課題に対応する方針を以下のとおり設定します。

＜課題＞

① 公共交通を利用しやすい環境づくりが必要

② 町民生活に必要となる公共交通の確保・維持が必要

③ 地域公共交通に関わる関係者が一体となっての公共交通の持続性を高める取組が必要

④ 観光や福祉、教育などのまちづくりに関わる分野との連携が必要

⑤ 新たな交通モビリティの導入を検討することが必要

＜基本方針＞

① 地域公共交通の相互連携による利便性の向上

② 町民が安心して暮らし続けられるための公共交通の確保・維持

③ 行政と各交通事業者以外の町民、企業や活動団体、各種施設等の多様な主体との連携

④ 関連分野との連携による、社会の基盤として機能する公共交通

⑤ 新たな公共交通サービスの導入による利便性と効率性の向上、さらなる役割の構築

7　計画の目標

（１）計画目標

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します。

＜課題＞

① 公共交通を利用しやすい環境づくりが必要

② 町民生活に必要となる公共交通の確保・維持が必要

③ 地域公共交通に関わる関係者が一体となっての公共交通の持続性を高める取組が必要

④ 観光や福祉、教育などのまちづくりに関わる分野との連携が必要

⑤ 新たな交通モビリティの導入を検討することが必要

＜基本方針＞

① 地域公共交通の相互連携による利便性の向上

② 町民が安心して暮らし続けられるための公共交通の確保・維持

③ 行政と各交通事業者以外の町民、企業や活動団体、各種施設等の多様な主体との連携

④ 関連分野との連携による、社会の基盤として機能する公共交通

⑤ 新たな公共交通サービスの導入による利便性と効率性の向上、さらなる役割の構築

＜計画目標＞

① 誰もが利用しやすい交通環境の提供

② 多様な主体が連携しての公共交通の確保と維持、利用の促進

③ 観光や福祉、教育分野等のまちづくりにおける他分野との連携

④ 各公共交通の役割を補完する新たな枠組みの導入検討

（２）目標達成に向けた施策・事業

計画目標を達成するための施策と事業を以下のとおりに設定します。

目標	施策	事業
目標① 誰もが利用しやすい交通環境の提供	（１）路線バスの適正化	①路線バスの路線適正化 ②高速バスの利便性向上
	（２）乗合タクシーの適正化	③乗合タクシー各路線の適正化
	（３）乗合タクシーの運行形態の見直し	④新たな運行形態への検討・導入
目標② 多様な主体が連携しての公共交通の確保と維持、利用の促進	（１）路線バスの維持・確保・利用促進	①路線バスの維持・確保 ②路線バス運行補助 ③路線バスの利用促進活動
	（２）鉄道（ＪＲ吉都線）の維持・存続・利用促進	④ＪＲ吉都線利用促進活動
	（３）乗合タクシーの維持・確保・利用促進	⑤乗合タクシーの維持・確保 ⑥乗合タクシーの利用促進活動
	（４）多様な主体との連携・協働	⑦多様な主体との連携・協働
目標③ 観光や福祉、教育分野等のまちづくりにおける他分野との連携	（１）観光分野との連携	①二次交通の仕組みづくり ②高速バスの利便性向上（再掲）
	（２）福祉分野との連携	③事業者や活動団体等との連携 ④情報共有の機会創出
	（３）教育分野との連携	⑤スクールバス運行事業
目標④ 各公共交通の役割を補完する新たな枠組みの導入検討	（１）他自治体の先進事例等を活用した新たな枠組みの導入検討	①自家用有償旅客運送制度活用に向けた導入検討

目標①	誰もが利用しやすい交通環境の提供

（１）路線バスの適正化

①　路線バスの路線適正化

幹線交通を担う路線バスは、県や都城市、小林市、バス事業者と連携し、路線のあり方について、検討・見直しに取り組みます。

広域的バス路線である小林祓川線と高原町役場線は、乗降調査を実施して利用度合いや乗降傾向を分析し、小林市や交通事業者と運行効率化を講じます。

②　高速バスの利便性向上

宮崎を発着とする高速バスのフェニックス号（宮崎～福岡）やなんぷう号（宮崎～熊本）等について、高原町内に停車し乗り降りが可能となることで町民や観光客等の利便性を高めることができないかの協議や検討を行います。

（２）乗合タクシーの適正化

③　乗合タクシー各路線の適正化

各路線の利用者数や乗降り状況など適宜検証を行い、利用者のニーズを把握しながら、平均乗車密度の低い路線を中心に見直します。

（３）乗合タクシーの運行形態の見直し

④　新たな運行形態への検討・導入

一部のエリアから開始しているデマンド化について、デマンドエリアに該当しないエリアのニーズや必要性を見極め、タクシー事業者と協議を重ねながら、全域デマンド化への転換可能性を検証します。

目標②	多様な主体が連携しての公共交通の確保と維持、利用の促進

（１）路線バスの維持・確保・利用促進

①　路線バスの維持・確保

幹線交通を担う路線バスは、本町と都城市・小林市をつなぎ、通勤・通学の移動手段及び観光・ビジネスを目的とした交流人口を維持するためにも路線を維持します。

広域的バス路線である小林祓川線と高原町役場線は、主に祓川・狭野地区の町民が町中央へ、広原地区の町民が小林方面へ移動する役割を担っているため、運行効率化を踏まえながら路線を維持します。

②　路線バス運行補助

路線バス維持のため効率的な路線バスの運行を目指し、運行経費等の削減及び財政負担の軽減に努めつつ、沿線市町との協調や国・宮崎県からの補助金等を活用することで、路線バス運行補助を継続します。

③　路線バスの利用促進活動

（小中学校等利用促進事業「小林祓川線」）

小中学生等の小林祓川線への愛着を深めることを目的に、社会見学（遠足等）、文化・スポーツ交流等の実施に際し、対象団体が小林祓川線を利用した運賃を助成します。

（バスの乗り方教室）

参加者が路線バスの運行情報や利用方法、乗り方などについて学習し、公共交通の休日利用や家族連れ利用を促します。

■バス乗り方教室

（２）鉄道（ＪＲ吉都線）の維持・存続・利用促進

④　ＪＲ吉都線利用促進活動

まずは、沿線市町にて構成される「ＪＲ吉都線利用促進協議会」を中心として、引き続きＪＲ九州や地域住民とともに吉都線の利用を促進するとともに、観光分野等とも連携し、ＪＲ吉都線の利用と組み合わせた新たなイベントなどの創出を検討します。

■ＪＲ吉都線１１０周年記念イベント

（団体利用促進事業「吉松駅―都城駅」）

地域住民のＪＲ吉都線への愛着を深めることを目的に、社会見学（遠足等）、文化・スポーツ交流等の実施に際し、対象団体がＪＲ吉都線を利用した運賃を助成します。

（３）乗合タクシーの維持・確保・利用促進

⑤　乗合タクシーの維持・確保

主に公共交通空白地帯の解消を目的に高齢者等が移動するための役割を担う乗合タクシーは、今後も高齢化の進行や免許返納者が増加することに対する交通手段となるために運行を維持します。

⑥　乗合タクシーの利用促進活動

（乗合タクシーの乗り方教室）

参加者が乗合タクシーの運行情報や利用方法についての情報を学習し、実際に乗合タクシーに乗車して路線の停留所やルートを確認できる教室を開催します。

■乗合タクシー乗り方教室

（４）多様な主体との連携・協働

⑦　多様な主体との連携・協働

行政と各交通事業者だけでなく、町民、企業や活動団体、各種施設等の多様な主体が連携して地域公共交通を確保するために、その手段の一つとして国や県の事業を有効活用し、地域交通を軸とした共創の取組の促進・普及を行います。

（参考）

国土交通省の「共創モデル実証プロジェクト」

地域の多様な関係者の共創により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援しており、本町では令和５年度に企業が中心となり町と学校が連携してのセミナーやワークショップ等を開催しました。

目標③	観光や福祉、教育分野等のまちづくりにおける他分野との連携

（１）観光分野との連携

①　二次交通の仕組みづくり

鉄道駅や高原バス停の交通拠点から町内の観光施設や温泉、飲食店等の町内各所への移動のために、また、関係人口や交流人口、観光客を増やし町全体の賑わいを創出するために、観光部門と連携して観光二次交通の整備を検討します。

（参考）

・二次交通改善検討については、令和２年度より環境省や宮崎県、鹿児島県、周辺自治体を交えての会議を開催しています。なお、霧島錦江湾国立公園ステップアッププログラム２０２５においては、周遊性向上のためにあらゆる交通手段を組み合わせ、交通拠点からの二次交通の改善に取り組む方針が定められています。

・宮崎市内で運行されている低速電動自動車グリーンスローモビリティの「ぐるっぴー」。まちなか回遊モビリティをコンセプトに宮崎駅とまちなかを結ぶ役割を担っています。

■宮崎市内で運行されている「ぐるっぴー」

②　高速バスの利便性向上（再掲）

宮崎を発着とする高速バスのフェニックス号（宮崎～福岡）やなんぷう号（宮崎～熊本）等について、高原町内に停車し乗り降りが可能となることで町民や観光客等の利便性を高めることができないかの協議や検討を行います。

（２）福祉分野との連携

③　事業者や活動団体等との連携

高齢者や障がいのある人などが、安心して病院や買い物などの日常的な外出や社会参加ができるように移動支援を行う事業者や活動団体等を支え連携を強化します。

（参考）

令和５年度に町内で活動する５つの社会福祉法人が、それぞれの特色を活かして地域貢献を図るため、高原町社会福祉法人連絡協議会が設立されました。町内の一人世帯の分布状況などを見極めながら、施設所有の車両を活用した支援サービスの仕組みなどが検討されます。

④　情報共有の機会創出

公共交通の利用促進や利便性向上のため、地域や各種団体（社会福祉協議会、ケアマネジャー、民生委員など）と公共交通について情報共有する機会を創出します。

（３）教育分野との連携

⑤　スクールバス運行事業

令和８年度の小中学校の統廃合に向けて、スクールバスを活用して地域住民を混乗化させる仕組みを検討します。

■高原町が運行するスクールバス

目標④	各公共交通の役割を補完する新たな枠組みの導入検討

（１）他自治体の先進事例等を活用した新たな枠組みの導入検討

①　自家用有償旅客運送制度活用に向けた導入検討

町の各公共交通の役割を補完するための新しい公共交通手段や移動サービスについて検討します。

（参考）

★富山県朝日町（人口１１,０００人　面積２２７．４１㎢）

日本で最初の事業者協力型の自家用有償旅客運送の実証実験が始まり、翌年からは実際の運行がスタートしました。バス会社やタクシー会社の協力の上で住民が自家用車で人を運ぶ仕組みです。

（３）計画期間

各事業は以下の計画期間に従って進行します。

基本方針	施策	事業	R6	R7	R8	R9	R10	実施主体	運行事業者
目標① 誰もが利用しやすい交通環境の提供	（１）路線バスの適正化	①路線バスの路線適正化	実施	→	→	→	→	町、町民、沿線自治体、交通事業者	バス事業者
		②高速バスの利便性向上	協議検討	→	→	→	→	町、交通事業者等	バス事業者
	（２）乗合タクシーの適正化	③乗合タクシー各路線の適正化	実施	→	→	→	→	町、町民、交通事業者	タクシー事業者
	（３）乗合タクシーの運行形態の見直し	④新たな運行形態への検討・導入	協議検討	→	→	→	→	町、町民、交通事業者	タクシー事業者
目標② 多様な主体が連携しての公共交通の確保と維持、利用の促進	（１）路線バスの維持・確保・利用促進	①路線バスの維持・確保	実施	→	→	→	→	町、町民、交通事業者等	バス事業者
		②路線バス運行補助	実施	→	→	→	→	町	
		③路線バスの利用促進活動	実施	→	→	→	→	町、町民、交通事業者等	
	（２）鉄道（ＪＲ吉都線）の維持・存続・利用促進	④ＪＲ吉都線利用促進活動	実施	→	→	→	→	町、町民、沿線自治体、交通事業者等	鉄道事業者
	（３）乗合タクシーの維持・確保・利用促進	⑤乗合タクシーの維持・確保	実施	→	→	→	→	町、町民、交通事業者等	タクシー事業者
		⑥乗合タクシーの利用促進活動	実施	→	→	→	→	町、町民、交通事業者等	タクシー事業者
	（４）多様な主体との連携・協働	⑦多様な主体との連携・協働	協議検討	→	→	→	→	町、町民、交通事業者等	―
目標③ 観光や福祉、教育分野等のまちづくりにおける他分野との連携	（１）観光分野との連携	①二次交通の仕組みづくり	協議検討	→	→	→	→	国、県、町、周辺自治体、交通事業者等	各交通事業者等
		②高速バスの利便性向上	協議検討	→	→	→	→	町、交通事業者等	バス事業者
	（２）福祉分野との連携	③事業者や活動団体等との連携	協議検討	→	→	→	→	町、活動団体等	各交通事業者等
		④情報共有の機会創出	実施	→	→	→	→	町	―
	（３）教育分野との連携	⑤スクールバス運行事業	協議検討	→	→	→	→	町	―
目標④ 各公共交通の役割を補完する新たな枠組みの導入検討	（１）他自治体の先進事例等を活用した新たな枠組みの導入検討	①自家用有償旅客運送制度活用に向けた導入検討	実施	→	→	→	→	町、交通事業者等	各交通事業者

（４）各評価項目

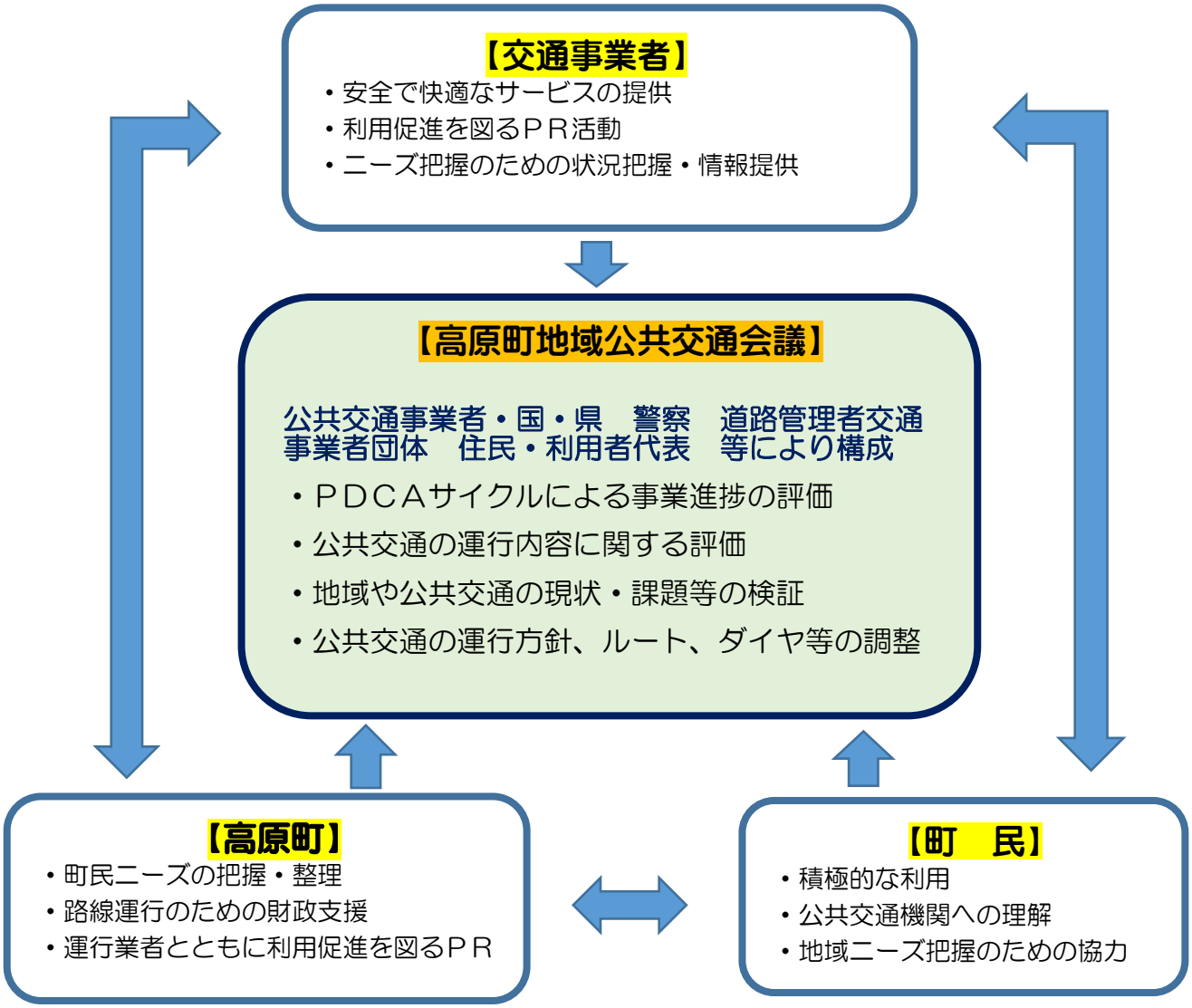
以下の項目について事業の評価を実施し、進捗状況の把握を行います。

目標	評価項目	現状値 （令和４年度）	目標値 （令和10年度）	評価時期 データ取得方法 評価方法
目標① 誰もが利用しやすい交通環境の提供	町民を対象にしたアンケート「男女共同参画社会づくり及び公共交通利用に関する町民意識アンケート」（令和４年度）における「公共交通などの利便性」で「満足」「おおむね満足」と回答した方の割合	１０．３％	２０％	【評価時期】 次回アンケート実施 【データ取得方法】 アンケート結果に基づく。 【評価方法】 公共交通に関する町民アンケートにおいて公共交通機関の利便性の項目について検証を行う。
目標② 多様な主体が連携しての公共交通の確保と維持、利用の促進	路線バス利用者数 ①小林ー西都城 ②小林ー祓川 ③小林ー高原町役場 ※①令和元年度時の数値を目標とし、改善に向けて取り組む。 ※②乗車密度１．０を目標に取り組む。 ※③乗車密度０．７を目標に取り組む。	①３２，７５２人 ②　３，６４６人 ③　　２９０人	①４１，０００人 ②　４，５５０人 ③　　５５７人	【評価時期】 毎年 【データ取得方法】 交通事業者からの実績報告に基づく。 【評価方法】 路線バスの利用者数を把握し、利用者数の推移から利便性の向上や利用促進活動の取組効果を検証する。
	ＪＲ吉都線１日あたり平均通過人員	３９４人	５００人	【評価時期】 毎年 【データ取得方法】 交通事業者からの実績報告に基づく。 【評価方法】ＪＲ吉都線利用者数について把握し、利用者数の推移から利便性の向上や利用促進活動の取組効果を検証する。
	町内５路線の乗合タクシー ①利用者数 ②収支率（運賃収入÷運行経費） ③財政負担額（１人あたり）	①１，１２７人 ②８．２％ ③１，６８１円/人	①１，２４０人以上 ②８．２％以上 ③１，８００円/人	【評価時期】 毎年 【データ取得方法】 交通事業者からの実績報告に基づく。 【評価方法】 町内の公共交通機関及び各種移動サービスの利用者数について把握し、利用者数の推移から利便性の向上や利用促進活動の取組効果を検証する。
	廃止路線代替バス【祓川線】小中学校等利用促進事業	０人 （のべ利用者数）	１５０人 （のべ利用者数）	【評価時期】 毎年 【データ取得方法】 学校等からの実績報告に基づく。 【評価方法】 実績値を把握し、取り組み状況を検証する。
	乗り方教室の参加人数	ー	１００人	【評価時期】 毎年 【データ取得方法】 教室の開催ごとに参加者人数を把握する。 【評価方法】 実績値を把握し、取り組み状況を検証する。
目標③ 観光や福祉、教育分野等のまちづくりにおける他分野との連携	各会議や連絡会等での情報共有のための参加回数	ー	合計１０回	【評価時期】 毎年 【データ取得方法】 参加回数を把握する。 【評価方法】 実績値を把握し、取り組み状況を検証する。
目標④ 各公共交通の役割を補完する新たな枠組みの導入検討	新たな交通サービス導入の検討	ー	合計１件	【評価時期】 毎年 【データ取得方法】 なし 【評価方法】 取り組み状況を検証する。

8　計画の達成状況の評価

（１）計画の実施及び進行管理の体制

定期的に「高原町地域公共交通会議」を開催し、進捗状況の把握を行い、計画的に事業を実施する体制を整えます。ＰＤＣＡサイクルにより事業の改善、新たな取組、統合や廃止について検討を行っていきます。



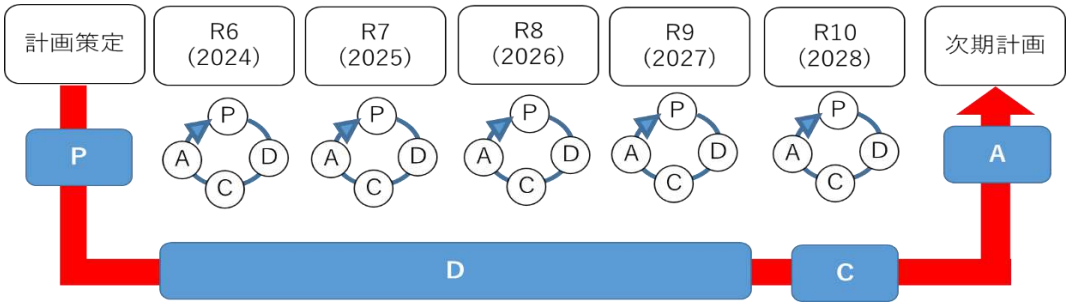
（２）ＰＤＣＡサイクルによる推進

実施事業については、計画に定める事項について、定期的に調査、分析及び評価を行い、必要があると認めるときは、計画を変更することその他の必要な措置を講ずること（ＰＤＣＡサイクル）とされています。

なお、ＰＤＣＡサイクルの実施結果については「毎年実施するＰＤＣＡ」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するＰＤＣＡ」を組み合わせて関係者全員で共有することとし、「高原町地域公共交通会議」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指します。

●事業実施状況の評価（年に１回実施）
当該年度に実施した事業の評価を実施する。
●目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）
計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。

■ＰＤＣＡサイクルの概念



（３）評価方法及びスケジュール

計画最終年度においては、事業者から提供される利用実績データや町民アンケート調査等による地域住民の公共交通に関する満足度・移動行動を踏まえ、計画全体及び公共交通体系の評価を実施し、施策の見直しや新たな施策を追加するなど、次期計画に反映するものとします。

また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うものとします。

		R6	R7	R8	R9	R10
毎年評価	①各評価項目（公共交通利用者数等）の実績把握	●	●	●	●	●
	②実績評価	●	●	●	●	●
	③地域公共交通会議での検証	●	●	●	●	●
	④必要に応じて公共交通体系を見直し	●	●	●	●	●
全体評価	⑤町民アンケート調査				○	
	⑥本計画の評価					●
	⑦公共交通体系の評価					●
計画	⑧次期計画の検討・策定					●

（●：実施、○：予定）