

第1章 計画の背景と目的

1. 計画策定の背景

本市を縦貫している JR 日南線は、市民の足として市内及び市内外の移動に対処する都市軸交通としての機能を果たしている。本市には伊比井駅から榎原駅までの 10 駅が存在し、鉄道が市民の日常生活の移動手段として機能している。しかし、年々 JR 日南線の乗降客数は減少を示している。

バス交通については、広域幹線バス路線として宮崎交通自主運行路線 2 路線と廃止路線代替バス路線 1 路線が運行しており地域幹線バス路線として市内線が運行している状況である。しかし、不採算路線の縮小、平日休日運行ダイヤの削減が進んでおり、ネットワークの弱体化がさらなる利用者の減少へ繋がる悪循環が続いている。

また、縮小した路線バスを補完し、さらに交通不便地域を解消するために導入した地域交流交通であるコミュニティバス路線 6 路線が平成 20 年度に運行開始しているが、平成 23 年度をピークに利用者が減少しており運行経費の委託料は年々増加傾向が顕在化してきている。

現在の交通空白地帯である富士河内及び伊比井河内地域に限定してデマンド（予約）型乗合タクシーを平成 25 年度に運行を開始している。開始当初の利用から年々運行回数も減少傾向を示しており、また、同乗率も減少傾向が顕在化してきている。

以上のように本市においては、人口減少や少子高齢化が進展し、既存の JR 日南線、宮崎交通バス、コミュニティバス、タクシー等の利用者が減少し、公共交通の維持が困難になりつつある。

このことは、市民の移動手段となる公共交通の持続に問題が生じ始めているため、今後は、地域性を踏まえたまちづくりの一環として、かつ民間企業等との、これまでにない連携を図りながら、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を行わなければならない必要がある。

2. 計画策定の目的

本市では、公共交通を取り巻く環境に対応するため、これまで、交通事業者と連携し不採算路線の存続の取組み、また、コミュニティバスやデマンド交通の運行など、地域公共交通の再編を実施してきた。

しかしながら、本市においても、人口減少や少子高齢化社会の急激な進行などにより、社会情勢が大きく変化し、市民ニーズの多様化、交通事業者の経営悪化など、地域公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっている。

一方、平成 25 年 12 月に施行された交通政策基本法において、交通に関する我が国の基本理念や関係者の責務等が明確化され、これを受けて、平成 26 年 11 月に改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行された。従来の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律から、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な地域公共交通ネットワークを再構築することが重要とされている。

また、これまで行政や交通事業者が独自に利用促進や運行の効率化を模索してきたが、市民の移動手段を維持・確保していくためには、それぞれ異なる地域特性に応じて地域の住民の皆さんも行政や交通事業者と一緒に、地域公共交通について考え、日常の行動を見直していくことが必要である。

このような状況を踏まえ、本市では、これまでの取組みを評価し、新たに顕在化している課題に対応するため、「日南市地域公共交通網形成計画」を策定する。

本計画を策定するにあたり、「名古屋大学大学院 環境学研究科 加藤 博和教授」の監修を受けております。