

日向市地域公共交通計画 (案)

令和5(2023)年 2月
日 向 市

目 次

頁

1. はじめに	1
(1) 国が示す地域公共交通の方向性	1
(2) 背景・目的	3
(3) 地域交通計画を策定する意義	3
(4) 地域公共交通の役割・効果	4
2. 地域内の公共交通に関する現状調査	5
(1) 位置及び地勢	5
(2) 人口動向	6
(3) 代表交通手段	8
(4) 道路網	8
(5) 自家用車保有台数	9
(6) 通勤・通学流動	9
(7) 域内主要施設	10
(8) 市内の公共交通	14
(9) 観光動向	19
3. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ	20
(1) 第2次日向市総合計画後期基本計画	20
(2) 日向市都市計画マスタープラン	21
(3) 日向市立地適正化計画	22
(4) 日向・東臼杵地域公共交通網形成計画	23
(5) 日向市ポストコロナ観光戦略	24
(6) 日向市東郷地域振興計画	25
(7) 日向市過疎地域持続的発展計画	26
(8) 日向圏域定住自立圏共生ビジョン	27
4. 市民のニーズ把握	28
(1) 市民アンケート調査	28
(2) 公共交通利用者調査	43
(3) 高校生アンケート調査	54
(4) 交通事業者・関連事業者アンケート調査	56
5. 地域公共交通の課題	64
(1) 現況把握に伴う課題の抽出	64
(2) 課題の整理	65

6. 日向市地域公共交通計画策定に係る基本方針	68
(1) 基本理念	68
(2) 基本方針	68
(3) 地域公共交通の機能分担	69
(4) 将来ネットワークイメージ	70
7. 計画の区域及び計画期間	71
(1) 計画の区域	71
(2) 計画期間	71
8. 計画の目標	72
(1) 目標の設定	72
(2) 評価指標の設定	73
9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	74
(1) 計画の目標を踏まえた実施事業	74
(2) 実施事業の内容	75
10. 計画の達成状況の評価	91
(1) 計画の実施及び進行管理の体制	91
(2) PDCA サイクルによる推進	92
(3) 評価方法及びスケジュール	93
用語集	94



1. はじめに

(1) 国が示す地域公共交通の方向性

国は、令和 2（2020）年 11 月にこれまでの地域公共交通網形成計画を【地域公共交通計画】と改め、「地域旅客運送サービス継続事業」や「地域公共交通利便増進事業」等が創設され、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度が整備された。

また、地域住民の豊かな暮らしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、3つの「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」する方策を探るため、令和 4（2022）年 3 月に「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」を立ち上げ、検討を行った。

■ アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会による具体的な検討の方向性

① 官と民の共創

意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設

② 交通事業者間の共創

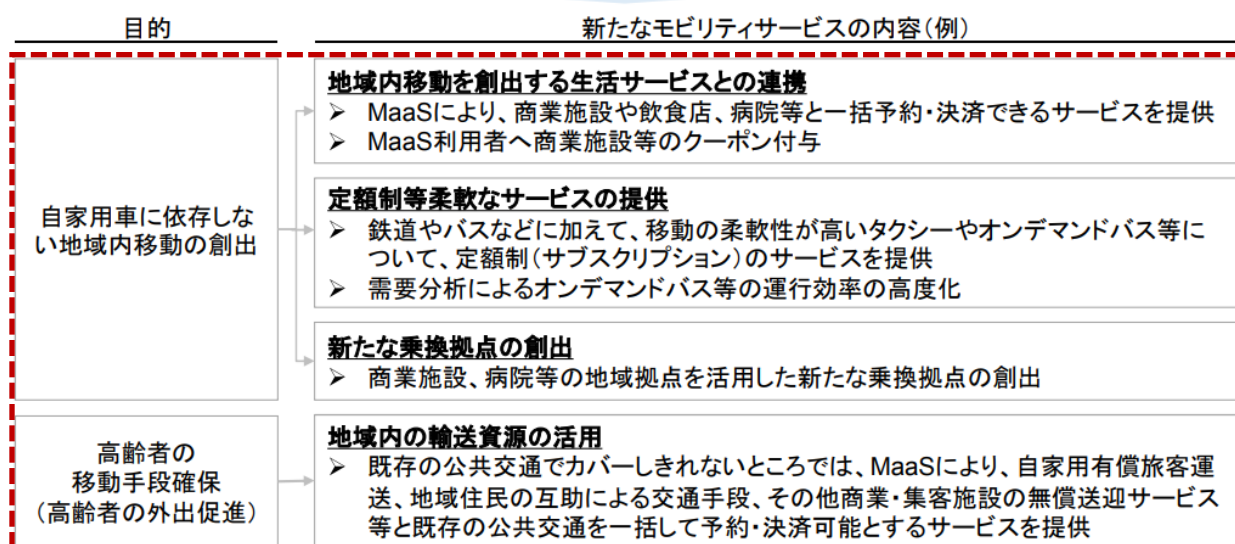
事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援

③ 他分野を含めた共創

地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

■ 地方圏における新たなモビリティ（地方都市型）

- **地域特性**：交通サービスは存在するが、より利便性の高い自家用車利用が多い。主な移動ニーズは自家用車による通勤および生活交通である。
- **既存の交通サービス**：鉄道、バス、タクシーなど
- **地域課題**：自家用車への過度な依存と公共交通のサービス水準および事業採算性の低下による負の連鎖。高齢者の移動手段の確保。運転手不足。



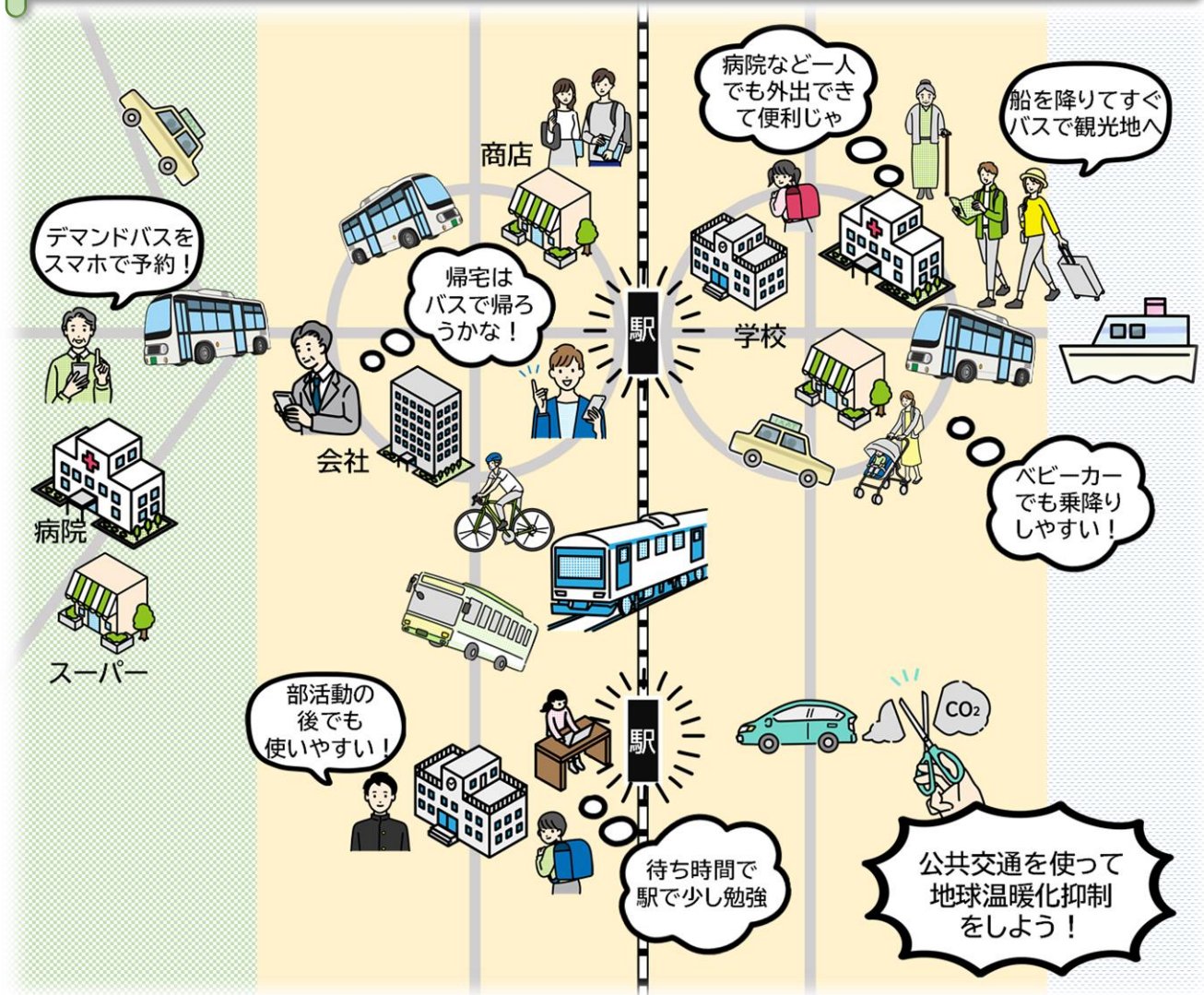
MaaSに組み込むべき交通サービス(例)

鉄道、バス、タクシー、カーシェア、オンデマンドバス、定額タクシー、など

出典：国土交通省資料

※MaaS：Mobility as a Service の略称。公共交通などの移動手段の検索から、予約・乗車・決済までを一度に行えるように、利用者の利便性を高めたり、移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとするサービスのこと。

こんな生活を実現したい！ 将来のネットワークイメージ



小中学生

バスが時間通りに来てくれて、
習い事の時に待つ時間が無く
なったので、便利になった！



高校生

部活動や試験の日などの変則
的な時間の時に合わせてバスが
来てくれてとても助かる！



高齢者

これまで使いたくても、使い方が分からなかったけど、乗り方が分かりやすくなった！
バスもいつ来るか分かるようになったし、病院や買い物にいくときに一度使ってみようかな！タクシーも予約ですぐにきてくれて、行きたいところにすぐいけて便利！



市内通勤者

バスの場所や時間が分かりやす
くなったから、通勤の時も時
間に遅れる不安なく使える！



子育て夫婦

市内のちょっとしたお出かけ、買
物が行きやすくなった！ベビーカ
ーでも乗りやすくて使いやすい！



旅行者

初めて来たけど、車を借りて移動しなくてもよいから便利！市街地から少し離れた観光地が多いけど、交通マップと観光マップが連携していて分かりやすく、
スマホが使えたり、列車に自転車等も載せられて便利！

(2) 背景・目的

人口減少、少子高齢化が進展する本市の公共交通は、利用者の減少に伴う路線バスの廃止や減便が行われ、高齢者や学生など交通弱者の交通手段の確保は重要な課題となっている。

このような中、本市は公共交通を軸とした「コンパクト・プラス・ネットワーク」型のまちづくりに向けて、路線バスが運行されていない交通空白地域にはぶらっとバスなどの市民バスを運行しているものの、コロナ禍や人口減少による利用者減少や運行維持費の負担増加など、見直すべき課題も抱えている。

本計画は、これら課題を解決するために、現行の「日向・東臼杵地域公共交通網形成計画（平成 28（2016）年 3 月日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会策定）」や「交通政策基本計画（令和 3（2021）年 5 月 28 日閣議決定）」の内容を踏まえ、地域の特性に応じた生活交通の確保を推進するとともに、MaaS などの新たなモビリティサービスの活用も視野に入れた持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る公共交通のマスタープランである。

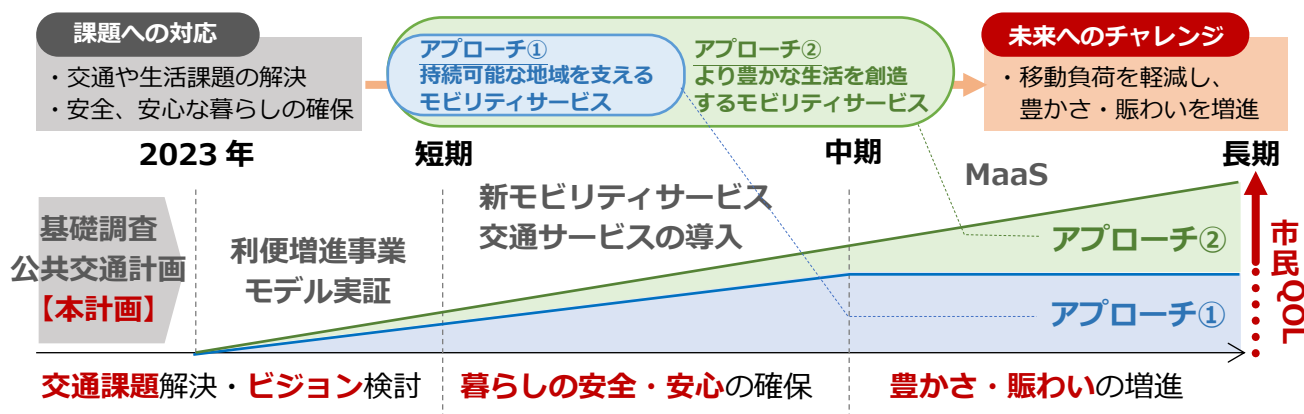
(3) 地域交通計画を策定する意義

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものである。「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、交通事業者や地域の関係者等との協議を重ね、公共交通を通じて、地域としてのあるべき姿を検討し、実現に向けたロードマップを提示するものである。

本計画は、地域公共交通の様々な導入及び見直し経緯を踏まえ、公共交通サービスの公平性・利便性を高めることにより、拠点形成と拠点間の連携強化及び地域間格差を是正し、『海・山・人がつながり 笑顔で暮らせる 元気なまち』を目指す本市を支える社会・経済の基盤となる。

計画策定を通じ、「いかに市民の暮らしが豊かになり、市の賑わいづくりにつながられるか」という視点で戦略を描いていくことが大切である。長期的な視点を見据え、課題の解決から、まちの豊かさ・賑わいとしての市民の QOL（クオリティ・オブ・ライフ）向上までのストーリー・ロードマップを描き、その計画策定後においても、まちの豊かさと賑わいを実現するための未来へのチャレンジを市民や関係者等と続けていくことにこそ、本計画策定の意義があると考えている。

■ 地域公共交通で目指す将来像に向けたロードマップイメージ



(4) 地域公共交通の役割・効果

地域公共交通は、医療、福祉、防災、環境、まちづくり等、様々な生活シーンに関わる社会資本であるといえる。

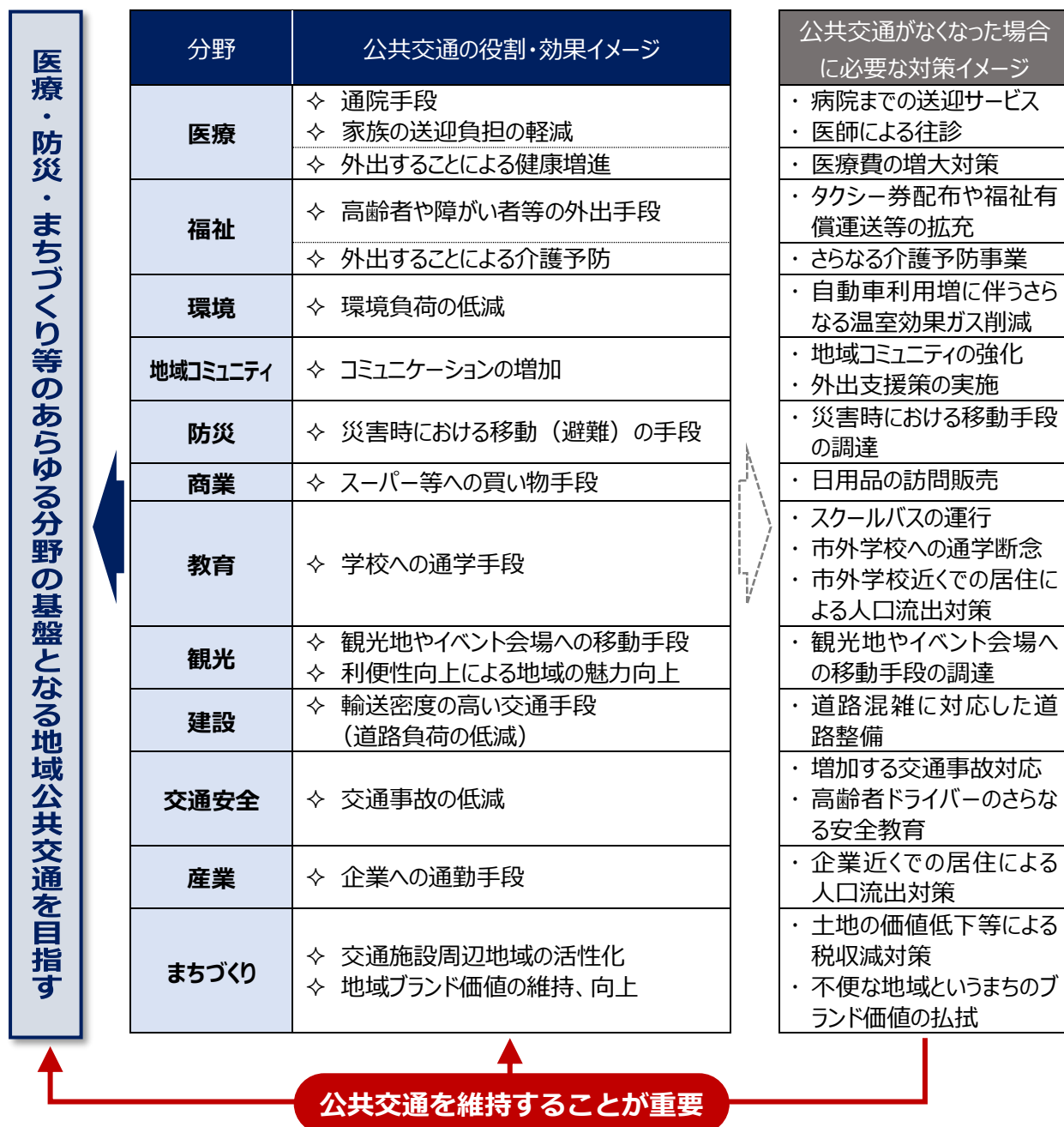
地域公共交通の役割として、第一に、地域公共交通は自動車を運転することができない高齢者や学生などの市民の暮らしを支える大切な移動手段である。

第二に、鉄道駅やバスターミナルは地域の中心地としての地域の顔となり、これら施設につながる鉄道、バス、タクシーなどの地域公共交通は、市民、来訪者の経済活動等の手段であり、地域活性化を支える基盤となっている。

最後に、自動車からの二酸化炭素や大気汚染物質の排出削減が課題となるなかで、地域公共交通の利用は環境効率のよい交通手段として重要な意味をもっている。

このように、地域公共交通は地域の基盤をなす大切な社会資本としての役割を果たしており、維持していくことが大切である。

■ 地域公共交通の役割と効果



2. 地域内の公共交通に関する現状調査

(1) 位置及び地勢

県北東部の拠点性と自然景観等の資源を活かし、地域の発展につながる公共交通が必要

本市は宮崎県の北東部に位置し、北は門川町、西は美郷町、南は都農町、木城町に接しており、尾鈴山系を南に、日向灘を東に望み、市西部の東郷町域から美々津・幸脇地区を耳川が貫流している。

面積は 336.89 km²。人口は 59,629 人(令和 2 (2020) 年国勢調査人口)で、県内では 4 番目の人口規模である。

宮崎空港から日向市内へは、電車や車で 1 時間～ 1 時間 30 分程度の時間距離である。また、重要港湾「細島港」を擁しており、東九州の海の玄関口として機能している。

海岸部は日豊海岸国定公園の南端に位置し、リアス式海岸と白砂青松の砂浜が織りなす海岸線は、自然の創り出した芸術とも言える景観の連続となっている。

気候は温暖で、年間平均気温は約 17 度と、降雪をみることはほとんどない。年間平均湿度は 70%前後、年間降水量は 2,000 mmを超えているが、一方で日照時間も 2,000 時間を超えるなど、晴天に恵まれた地域である。

■ 日向市の位置



出典：第 2 次日向市総合計画

(2) 人口動向

人口が集積しているエリアや高齢者が多いエリアに対する公共交通手段の構築が必要

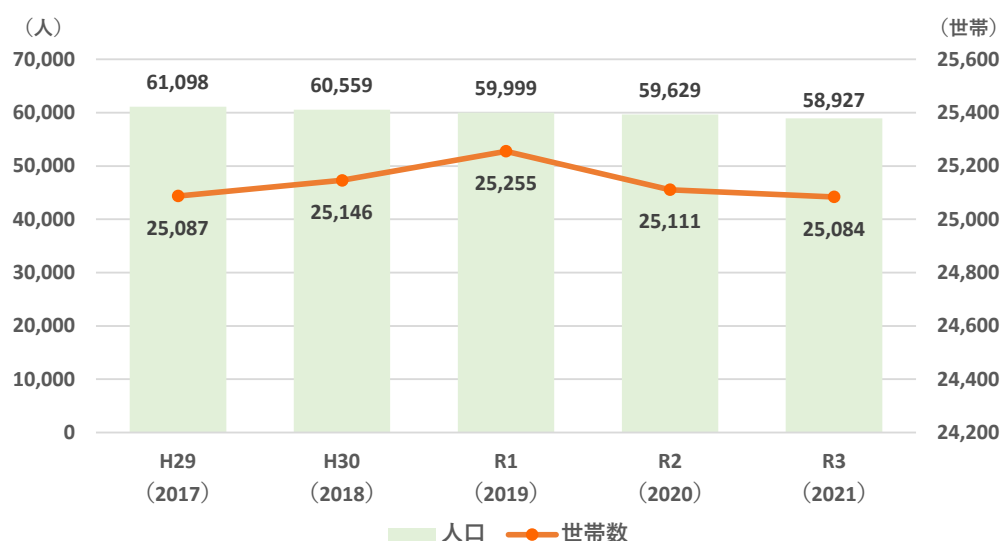
令和 3（2021）年の人口は 58,927 人となっており過去 5 年間で減少傾向である。年少人口、生産年齢人口、老年人口の年齢 3 区分では、老年人口は増加しているが、年少人口及び生産年齢人口では年々減少傾向にある。

世帯数は令和元年（2019）度まで増加傾向であったが、その後減少に転じ平成 29（2017）年度と同水準となっている。

本市における高齢化率は国よりも高く、宮崎県とほぼ同水準でその割合は年々増加傾向にある。

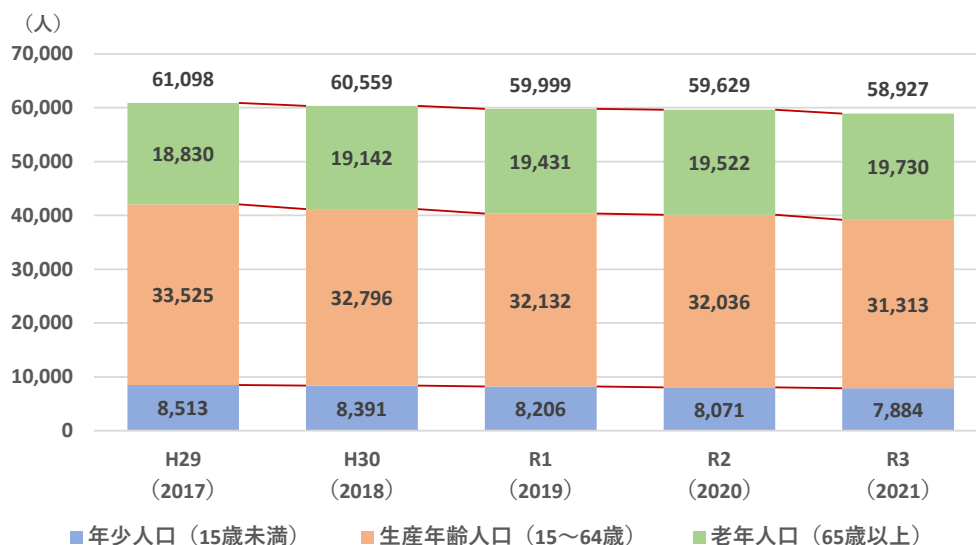
また、人口分布の状況を見ると、日向市駅を核とした中心市街地と、JR 日豊本線沿いにかけて集中している。また、東郷地区についても集中が見られ、幹線道路沿いに分布が広がっていることがわかる。

■ 人口と世帯数の推移



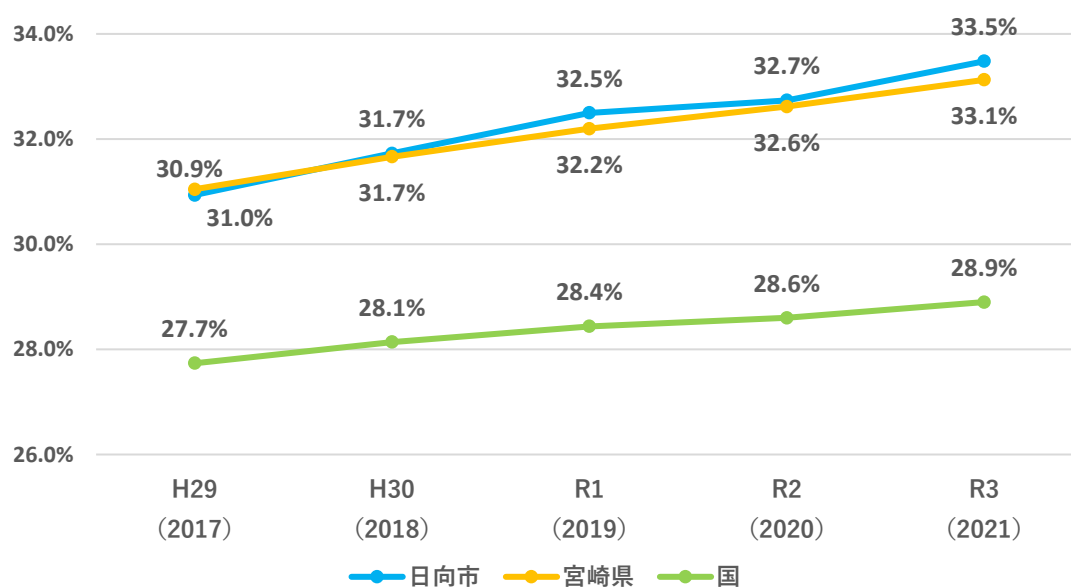
資料：宮崎県の人口（各年度 10 月 1 日現在）

■ 年齢 3 区分別人口の推移



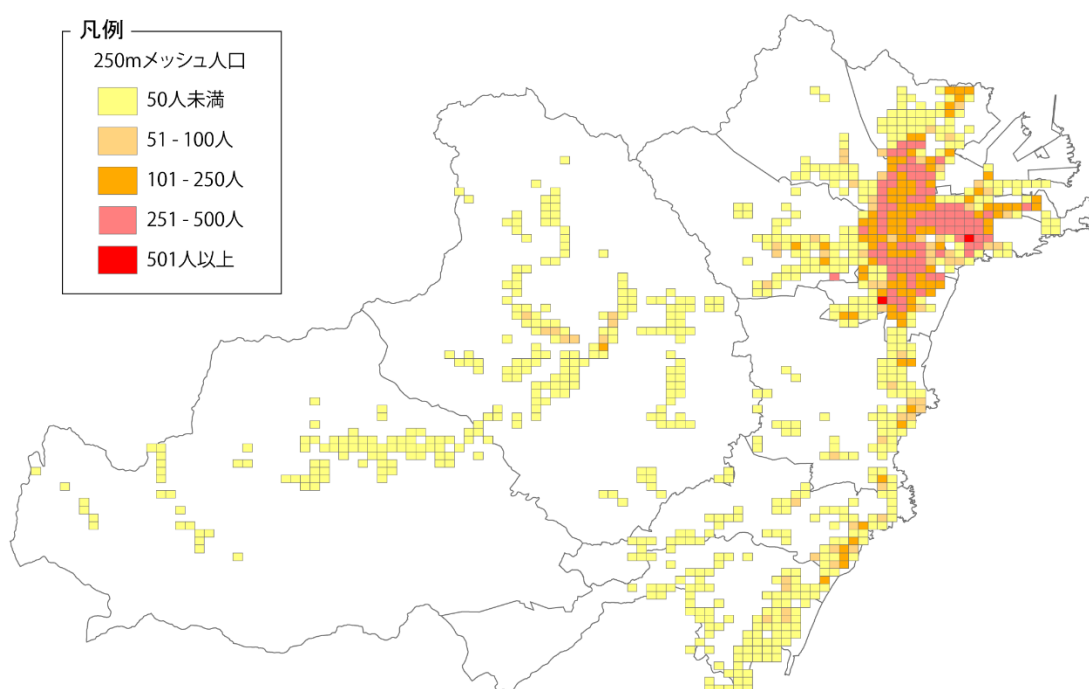
資料：宮崎県の人口（各年度 10 月 1 日現在）

■ 高齢化率の推移



資料：宮崎県の人口、住民基本台帳（各年度 10 月 1 日現在）

■ 250m メッシュ人口分布図



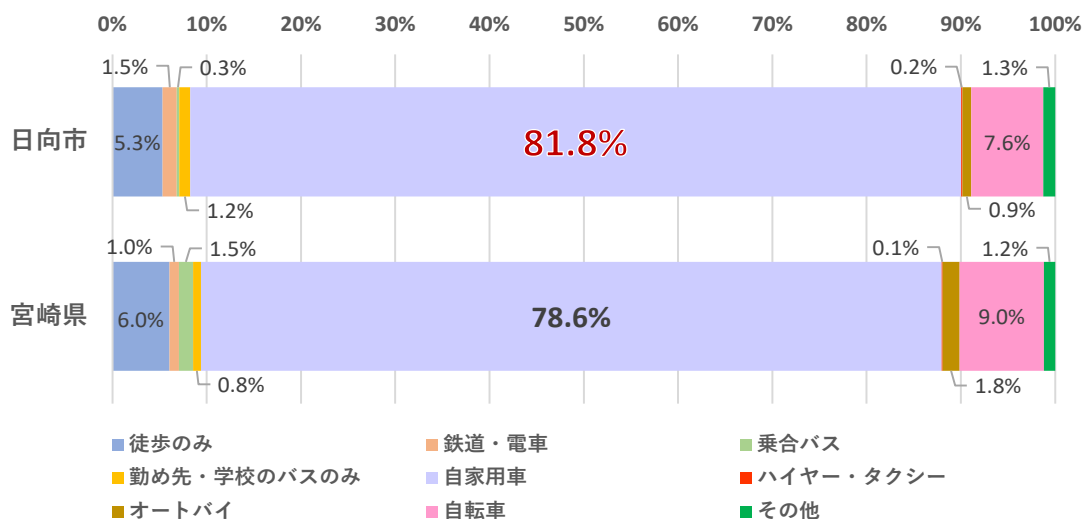
資料：国土数値情報（国土交通省）

(3) 代表交通手段

自家用車の使用率が県平均より高く、車依存から公共交通への転換が必要

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 81.8%で、宮崎県平均と比較して 3.2 ポイント高い数値を示している。公共交通では鉄道・電車の利用率については県平均より高いものの、乗合バスの利用率が極めて低くなっている。

■ 代表交通手段



資料：令和 2（2020）年国勢調査

(4) 道路網

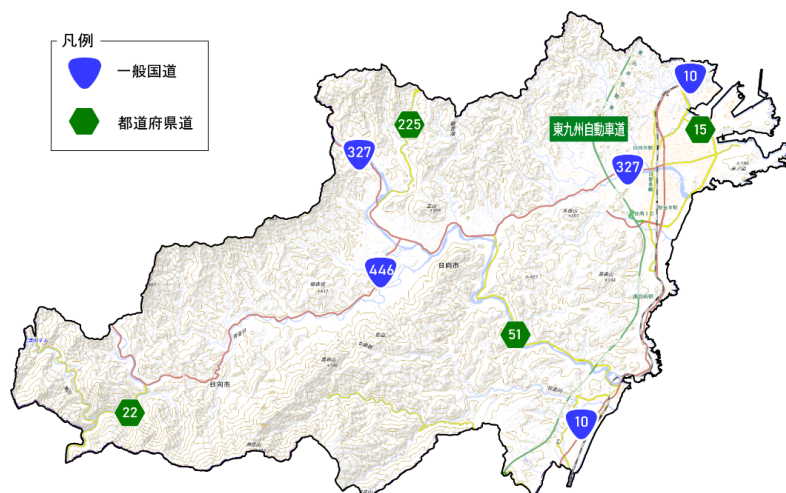
幹線道路網を活かした市内や広域ネットワークの構築が必要

本市の道路網は、市内を南北に縦断する東九州自動車道及び、同路線と並行する国道 10 号により、宮崎方面及び延岡・大分方面と接続している。

また、市西部に隣接する町村と接続する国道 327 号や、国道 446 号が中山間地域の基幹道路として整備されている。

さらに、市中央部に位置する東九州自動車道の日向 IC は、国道 327 号バイパス等を通じて、国道 10 号や国道 327 号と結ばれており、これら幹線を補完する県道や市道との道路ネットワークにより、市民生活や物流、観光などを支えるとともに、公共交通機関の運行に大きく寄与している。

■ 道路網図



資料：国土地理院

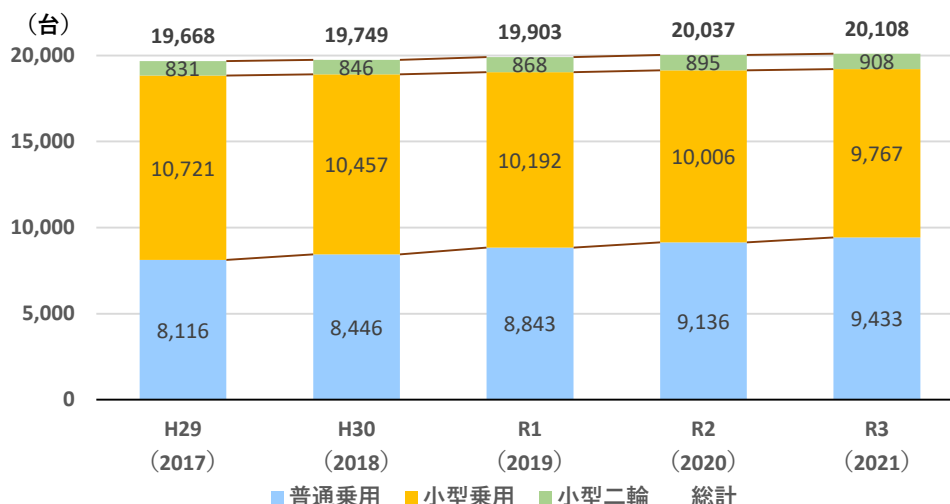
(5) 自家用車保有台数

増加する自家用車保有から公共交通への転換により、高齢者の安全や環境負荷の軽減が必要

自家用車保有台数は、令和3（2021）年3月時点で普通乗用車 9,433 台、小型乗用車 9,767 台、小型二輪車 908 台となっている。

小型乗用車の保有台数が減少傾向にあるが、普通乗用車と小型二輪車は増加傾向であり、総数は5年間で微増となっている。

■ 自家用車保有台数の推移



資料：国土交通省宮崎運輸支局提供データ

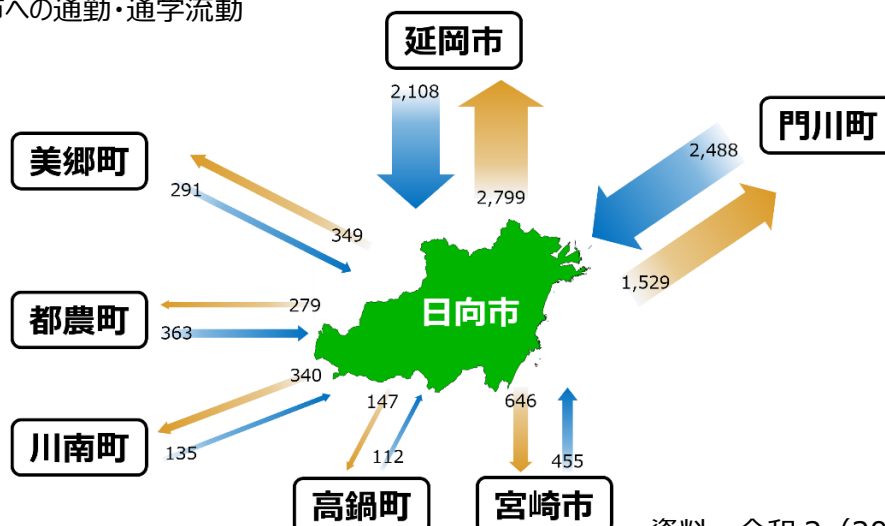
(6) 通勤・通学流動

JR 日豊本線沿線の周辺市町との人口移動が多く、鉄道と連携した公共交通の充実が必要

本市の通勤・通学の流動は、商業・教育施設などが多数立地する延岡市への流出が最多で、次いで隣接する門川町への流出が多い。2市町で流出口数の約 68%を占める 4,328 人となっている。

流入人口では門川町が最多で、次いで延岡市となり2市町で流入人口の約 75%を占める 4,596 人となっている。

■ 近隣都市への通勤・通学流動



資料：令和2（2020）年国勢調査

(7) 域内主要施設

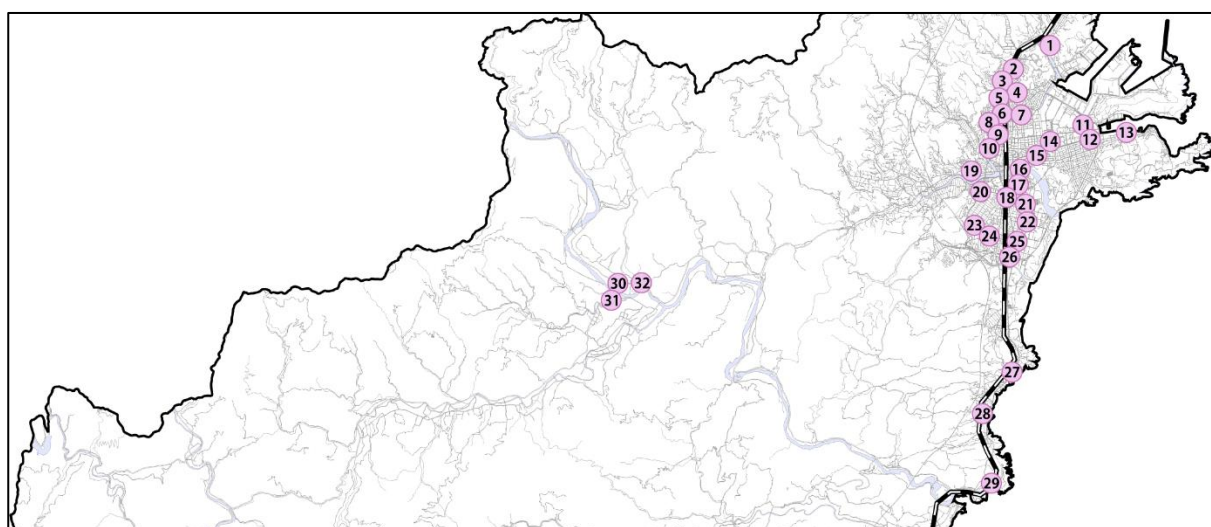
市街地エリアの中心部に集積する主要施設へのアクセス利便性の強化が必要

市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、本市の各施設は市街地エリアの中心部に多く集積し、南部エリア、東郷エリアにも一部機能が集積していることがわかる。

① 商業施設

■ 商業施設分布図

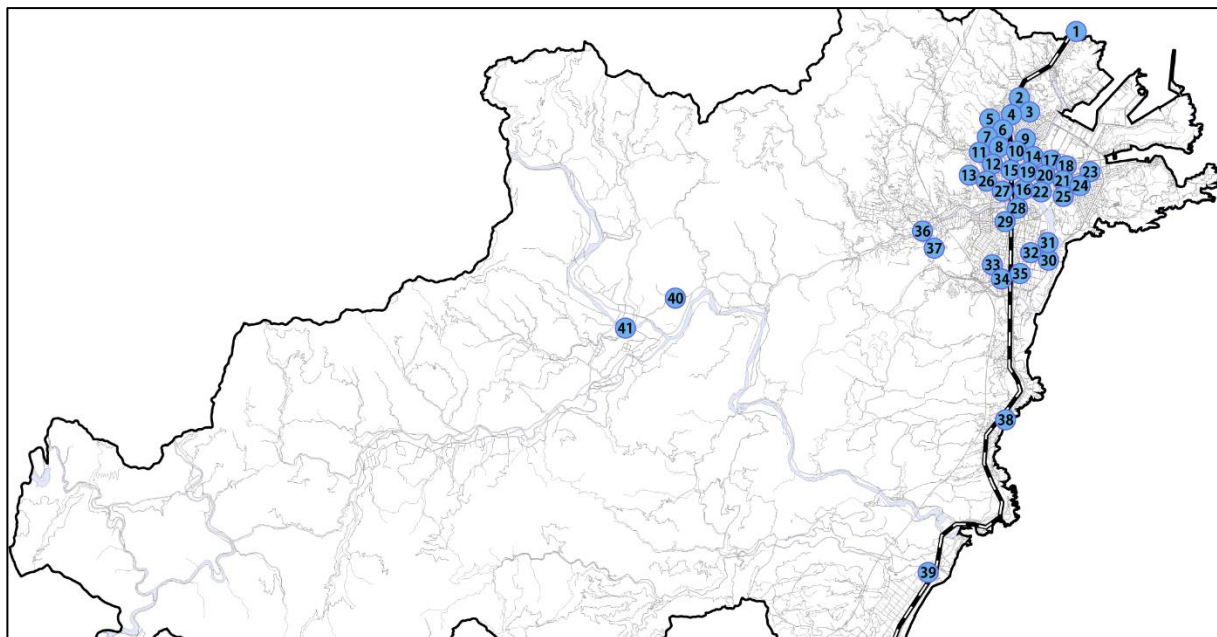


■ 商業施設番号対応表

市街地エリア					
①	ハイパーモールメルクス日向店	②	マルイチ 大王店	③	ユニクロ日向店
④	ディスカウントドラッグコスモス 亀崎店	⑤	マルミヤストア 富高店	⑥	ディスカウントドラッグコスモス 都町店
⑦	ひゅうがファッションモール	⑧	メガセタートライアル日向店	⑨	まちの駅とみたか
⑩	ながの屋日向市駅前店	⑪	スーパーセタートライアル 日向日知屋店	⑫	イオンタウン日向
⑬	海の駅ほそしま	⑭	マルイチ 江良店	⑮	ディスカウントドラッグコスモス 日知屋店
⑯	ヤマダ電機 テックランド日向店	⑰	マルセイ電器 日向店	⑱	コープみやざき財光寺店
⑲	アタックス日向店	⑳	A コープ ひら店	㉑	ディスカウントドラッグコスモス 財光寺店
㉒	サウスタウン日向	㉓	財光寺ショッピングセンター	㉔	ディスカウントドラッグコスモス 財光寺南店
㉕	コメリハード&グリーン 日向店	㉖	ホームプラザナフコ日向店		
南部エリア					
㉗	原田商店	㉘	ステアーズ・オブ・ザ・シー	㉙	道の駅 日向
東郷エリア					
㉚	道の駅とうごう	㉛	いっき東郷ショッピングセンター	㉜	コメリハード&グリーン 宮崎東郷店

②医療施設

■医療施設分布図

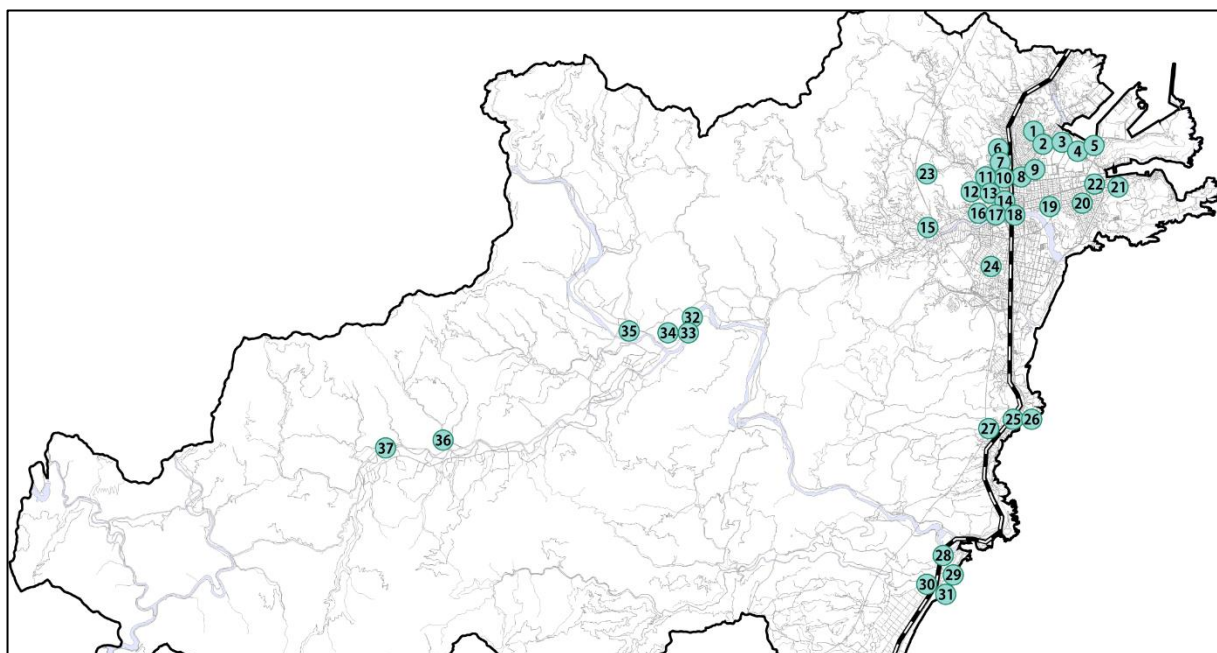


■医療施設番号対応表

市街地エリア					
①	日向病院	②	天生堂医院	③	大王谷こどもクリニック
④	なかむら内科循環器内科	⑤	山元小児科医院	⑥	日向市初期救急診療所
⑦	古賀内科胃腸科	⑧	やまうち泌尿器科内科	⑨	尾崎眼科
⑩	和田病院	⑪	みずのメンタルクリニック	⑫	大平整形外科リウマチ科
⑬	柳田産婦人科医院	⑭	にいな鶴町クリニック	⑮	なでしこ内科
⑯	松岡内科医院	⑰	康田産婦人科医院	⑱	たけなか耳鼻咽喉科
⑲	山口クリニック	⑳	たかはし眼科	㉑	吉森医院
㉒	こどもクリニックたしろ	㉓	千代田病院	㉔	大久保外科胃腸科医院
㉕	浦上内科外科医院	㉖	日向たかいしクリニック	㉗	稲原眼科医院
㉘	かい外科整形外科	㉙	吉田クリニック	㉚	せきもと整形外科
㉛	協和病院	㉜	家村内科	㉝	なおの耳鼻咽喉科
㉞	今給黎医院	㉟	お倉が浜 kids クリニック	㊱	瀧井病院
㊲	鯨島病院				
南部エリア					
㊳	渡辺産婦人科	㊴	三股病院		
東郷エリア					
㊵	日向市立東郷診療所	㊶	青柳内科循環器科		

③ 公共施設

■ 公共施設分布図

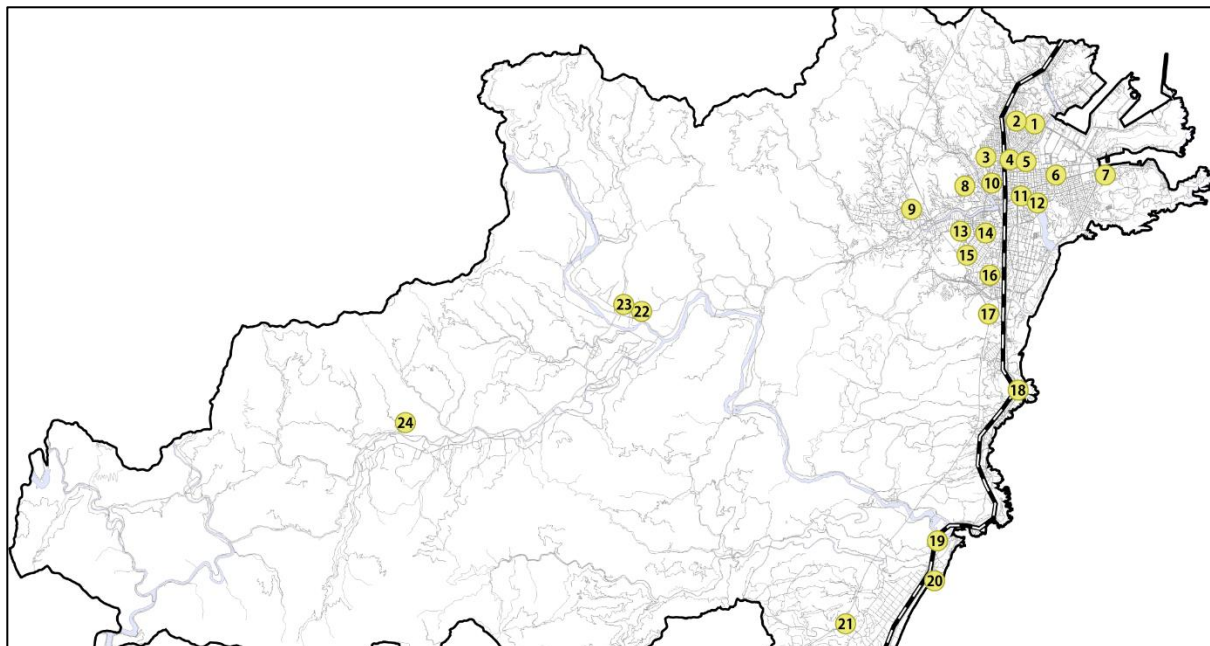


■ 公共施設番号対応表

市街地エリア					
①	大王谷コミュニティセンター	②	亀崎交番	③	宮崎県北部森林管理署
④	宮崎県北部港湾事務所	⑤	日向海上保安署	⑥	日向保健所
⑦	日向公共職業安定所	⑧	日向警察署	⑨	日向郵便局
⑩	日向市駅前交番	⑪	日向市役所	⑫	日向市立図書館
⑬	日向県税・総務事務所	⑭	日向土木事務所	⑮	塩見駐在所
⑯	日向簡易裁判所	⑰	日向市文化交流センター	⑱	中央公民館
⑲	日知屋公民館	⑳	曽根交番	㉑	細島公民館
㉒	細島支所	㉓	日向東臼杵広域連合	㉔	財光寺交番
南部エリア					
㉕	南日向公民館・岩脇支所	㉖	岩脇郵便局	㉗	平岩駐在所
㉘	美々津公民館・美々津支所	㉙	日向市歴史民俗資料館	㉚	美々津郵便局
㉛	美々津駐在所				
東郷エリア					
㉜	山陰郵便局	㉝	東郷駐在所	㉞	東郷総合支所
㉟	東臼杵南部農業改良普及センター	㊱	坪谷駐在所	㊲	坪谷郵便局

④教育施設

■教育施設分布図



■教育施設番号対応表

市街地エリア					
①	大王谷学園初等部	②	大王谷学園中等部	③	富高小学校
④	日向看護高等専修学校	⑤	宮崎県立富島高等学校	⑥	日知屋東小学校
⑦	細島小学校	⑧	日向中学校	⑨	塩見小学校
⑩	放送大学宮崎学習センター	⑪	富島中学校	⑫	日知屋小学校
⑬	宮崎県立日向高等学校	⑭	財光寺小学校	⑮	財光寺中学校
⑯	財光寺南小学校				
南部エリア					
⑰	宮崎県立日向工業高等学校	⑱	平岩小中学校	⑲	美々津小学校
⑳	美々津中学校	㉑	寺迫小学校		
東郷エリア					
㉒	東郷学園(東郷小学校・東郷中学校)	㉓	東郷学園若竹分校	㉔	坪谷小学校

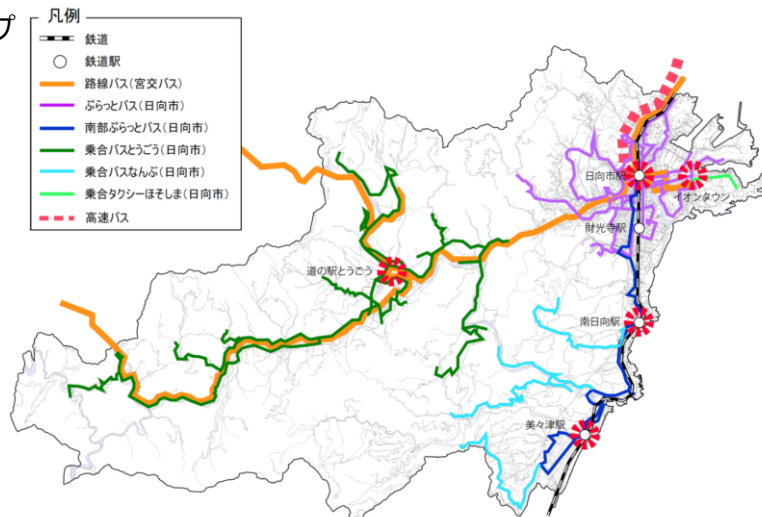
(8) 市内の公共交通

多様な交通手段や支援事業が連携し、地域総動員による公共交通サービスの構築が必要

本市の公共交通として、市域を跨ぐ路線である広域交通では鉄道（JR 日豊本線）や高速バスがあり、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、市域内の路線、及び南部方面や路線バスを補完する交通として、市民バス各線が運行されている。

■ 市内公共交通マップ



■ 市内公共交通の運行状況

(令和 4 (2022) 年 12 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	宮崎方面 33 便 (うち特急 17 便) 大分方面 34 便 (うち特急 17 便)	
高速バス	日向～博多	博多方面 1 便	日向方面 1 便
路線バス	イオンタウン日向～延岡・レーヨン	イオン方面 10 便 レーヨン方面 10 便	イオン方面 7 便 レーヨン方面 7 便
	イオンタウン日向～上椎葉	イオン方面 3 便	上椎葉方面 2 便
	イオンタウン日向～塚原	イオン方面 2 便	塚原方面 1 便
	道の駅とうごう～上椎葉	上椎葉発 とうごう着 1 便	
	道の駅とうごう～塚原	とうごう発 塚原着 1 便	
	イオンタウン日向～浜砂橋	イオン方面 3 便	浜砂橋方面 3 便
	道の駅とうごう～浜砂橋	とうごう方面 1 便	浜砂橋方面 1 便
	イオンタウン日向～池野	イオン方面 1 便	池野方面 1 便
	イオンタウン日向～上椎葉 (快速便)	(火・木運行) イオン方面 1 便 上椎葉方面 1 便	
廃止代替路線バス	イオンタウン日向～小原	イオン方面 2 便 小原方面 2 便	—
ふらっとバス (コミュニティバス)	東 1 / 東 2 コース	5 便	(日・祝) 3 便
	南 1 / 南 2 コース	5 便	(日・祝) 3 便
	西 1 / 西 2 コース	5 便	(日・祝) 3 便
	北 1 / 北 2 コース	5 便	(日・祝) 3 便
南部ふらっとバス (コミュニティバス)	日向市駅～美々津方面	7 便	(日・祝) 4 便
乗合バスなんぶ (デマンドバス)	寺迫庭田線	(火曜日運行) 8 便	—
	飯谷田の原線	(水曜日運行) 8 便	—
	鶏毛粕木線	(木曜日運行) 8 便	—
乗合バスとうごう (デマンドバス)	田野羽坂線	(月・午前/水・午後) 4 便	—
	仲深坪谷線	(月・午後/木・午前) 4 便	—
	仲深坪谷越表線	(火・午前/木・午後) 4 便	—
	鶴野内迫野内八重原線	(火・午後/金・午前) 4 便	—
	福瀬小野田線	(水・午前/金・午後) 4 便	—
乗合タクシーほそしま (デマンドタクシー)	イオンタウン日向～細島地区	(月・水・金運行) 8 便	—

①鉄道（JR 日豊本線）

本市東部を縦断するように JR 日豊本線が走っており、日向市駅・財光寺駅・南日向駅・美々津駅の 4 駅を有している。

日向市駅は平成 19（2007）年 12 月に高架化・新駅舎の供用が開始され、コンコースには地元の杉を活用した高いデザイン性からブルネル賞を受賞、さらに駅周辺一帯の再開発は平成 26（2014）年度都市景観大賞で大賞を受賞し、まちのシンボルとなっている。駅前広場は野外ステージが設けられ、市民の交流の場となっている。



▲日向市駅

日向市駅の乗車人員は、新型コロナウイルス感染症の影響等により減少傾向であったが、令和 3（2021）年度で 1,079 人/日となっており、徐々に回復傾向にある。

■日向市駅の乗車人員推移（人/日）

	平成 30 (2018) 年度	令和元 (2019) 年度	令和 2 (2020) 年度	令和 3 (2021) 年度
日向市駅	1,396	1,330	1,063	1,079
財光寺駅	—	—	—	246

資料：九州旅客鉄道（株）公表データ

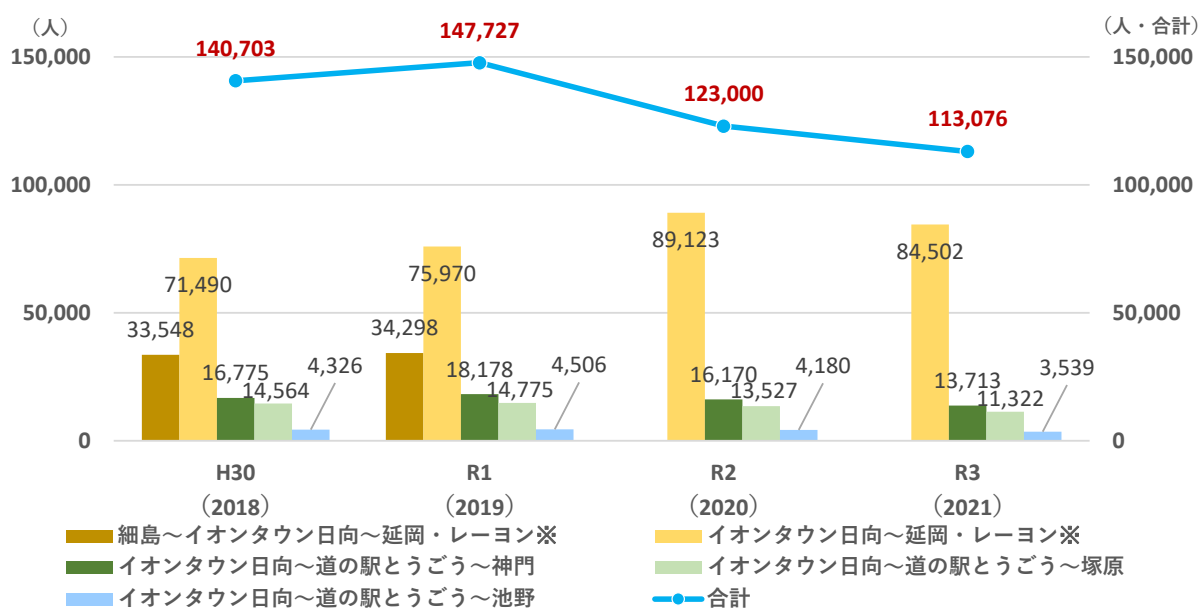
※年間上位 300 駅のための公表のため、南日向駅・美々津駅についてはデータなし

②路線バス（宮交バス）

路線バスは、宮崎交通（株）が本市と門川町・延岡市を結ぶ路線と、市内東郷地区及び椎葉村・諸塚村・美郷町を結ぶ路線を運行している。

近年の利用者動向では、人口減少やコロナ禍による外出抑制の影響で令和 2（2020）年度から大幅に利用者数の減少となっている。令和 3（2021）年度では前年より約 10,000 人減少しているものの、門川町・延岡市を結ぶ路線に関してはほかの 3 路線よりも減少率が低い。

■路線バス利用者数



資料：宮崎交通（株）提供データ

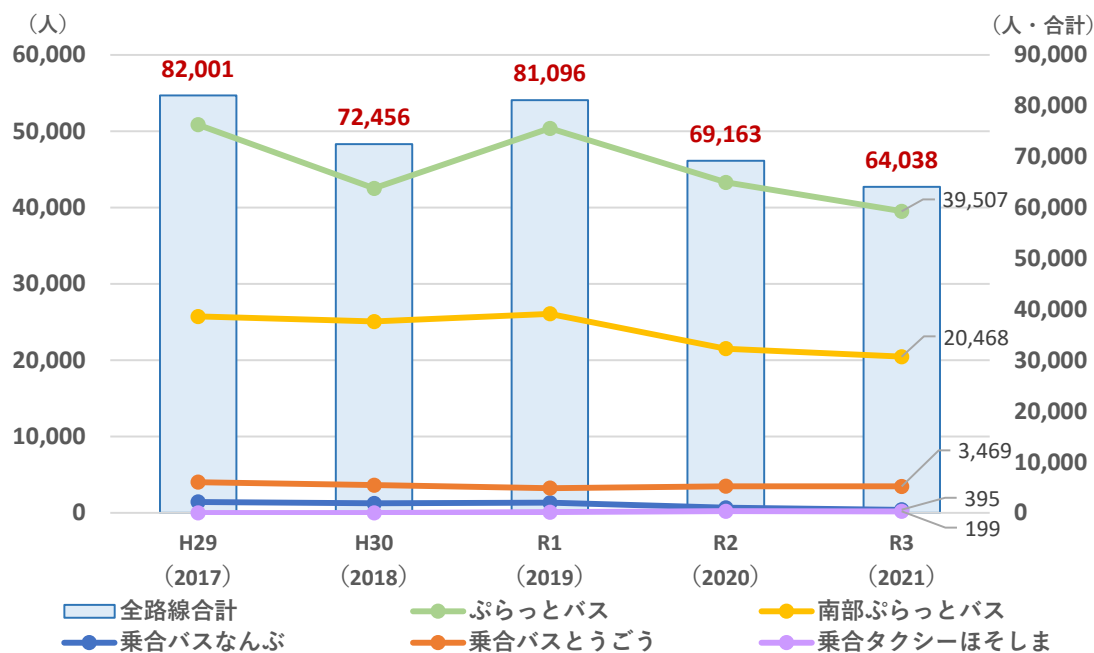
※R2（2020）に路線を統合

③市民バス（コミュニティバス・デマンドバス・デマンドタクシー）

平成 14（2002）年度からコミュニティバスの運行を開始しており、デマンドバス・デマンドタクシーも含めて平成 29（2017）年には年間約 82,000 人の利用者があったが、近年はコロナ禍もあり利用者が減少している。

令和 3（2021）年度においてはコミュニティバスとして運行する「ぷらっとバス」で約 40,000 人、「南部ぷらっとバス」で約 20,000 人の利用があり、市民バス全体利用者数の約 9 割を担う重要な移動手段となっている。

■市民バス利用者数



資料：日向市集計



▲ぷらっとバス



▲南部ぷらっとバス



▲乗合バスなんぶ



▲乗合バスとうごう



▲乗合タクシーほそしま

④タクシー

本市を営業地域とする事業者は一般タクシー5社及び福祉タクシー4社である。

■市内を運行しているタクシー会社

(令和4(2022)年12月現在)

会社名	待機所所在地	登録台数
(有)柳田タクシー	日向市上町 5-10	17 台
上日向自動車(株)	日向市上町 17-7	40 台
宮児タクシー(株)	日向市大字財光寺 155-2	19 台
宮交タクシー(株)	日向市鶴町 3-83	14 台
(有)HIMAWARI	日向市大字日知屋 14819	16 台
あさひ福祉タクシー	日向市大字富高 6444-10	-
ななほし福祉タクシー	日向市原町 4-124	-
はっぴー福祉タクシー	日向市山手町 47	-
介護・福祉タクシースマイル	日向市大字財光寺 2940-1	-

⑤移動支援事業

本市が行っている移動支援事業の施策を以下に示す。

■移動支援事業一覧

事業名	主催者	助成額等	内容
日向市高齢者運転免許証自主返納支援事業	日向市	208 冊 (R3実績)	○運転免許証を自主返納した市民に、市民バスの使用料を半額とする割引乗車券 20 枚を交付
移動支援事業	日向市	12,212,000 円 (R4当初予算)	○ガイドヘルパーの派遣 屋外での移動が困難な障がいのある人又は児童で、個別的支援が必要な人に対して派遣 ○リフト付福祉バスの運行業務委託 障がい者団体の研修、福祉大会等への参加、スポーツ活動などの障がいのある人の自立と社会参加の促進を図るために、リフト付福祉バスを運行
高齢者外出利用バス補助金	日向市	1,200,000 円 (R4当初予算)	○70 歳以上の高齢者に、宮崎交通の悠々バスの購入費の半額を補助。
地域生活交通対策事業	日向市	81,898,000 円 (R4当初予算)	○市民バスの運行 ○車両の適正管理（車両更新、整備点検、修理） ○路線バスに対する生活バス路線運行費用補助金の交付 ○日向市地域公共交通会議等の開催

⑥スクールバス・通学タクシー

本市では、小中学校の廃校や休校に伴い、通学する学校が変更となった児童の登下校を支援するため、スクールバスや通学タクシーを運行している。

このうち、東郷学園のスクールバスにおいては、平成 23（2011）年に廃校となった福瀬小学校の鵜戸木・日田尾線（児童の在籍状況により始発点は変更となる）について、市民バスの運行便数が少ない東郷地区における移動手段の増強のため、平成 31（2019）年 4 月から沿線住民の混乗を開始している。なお、令和 5（2023）年 1 月現在で混乗の実績はない。

■東郷学園スクールバス運行状況（利用児童数）

ルート名	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
坪谷・越表線	7 人	7 人	7 人	4 人
出口・仲野原線	22 人	22 人	26 人	17 人
鵜戸木・日田尾線	13 人	9 人	11 人	11 人
合計	44 人	38 人	44 人	31 人

■通学タクシー運行状況（利用児童数）

ルート名	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
旧幸脇小校区→美々津小	13 人	16 人	13 人	13 人
旧田の原分校区→美々津小	8 人	6 人	3 人	3 人
旧鵜毛分校区→平岩小中	17 人	15 人	15 人	12 人
合計	38 人	37 人	31 人	28 人

■東郷学園スクールバス混乗の概要

混乗可能路線	鵜戸木・日田尾線（鵜戸木地区～東郷学園）
混乗可能便	登校便、下校便
運行（混乗可能）日	東郷学園の開校日 ※但し、市民バス運行日と重複する水曜登校便・金曜下校便は不可
運行形態	定時定路線型運行
運賃	200 円（児童は無料）
定員／児童利用数	定員 15 名／児童数 11 名（令和 4（2022）年度現在）



▲スクールバス

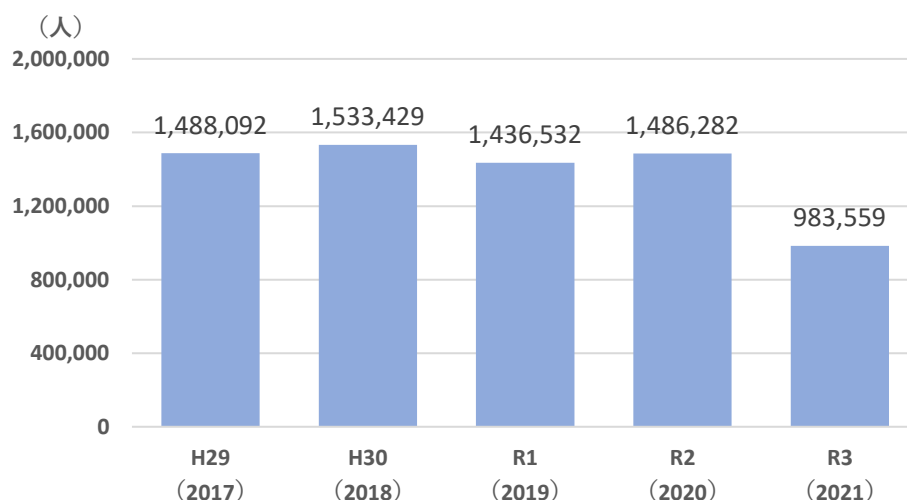
(9) 観光動向

サーフィン等のレジャーや美々津の街並みなどの観光需要に対応した公共交通の運営が必要

本市は細島港における大型クルーズ船の寄港や、サーフィン等のレジャー利用者の増加を受けて令和元（2019）年度までの観光入込客数は概ね 140 万人超えで推移していたが、新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響により、令和 2（2020）年度では前年比で 50 万人ほど減少した。

一方、昭和 61（1986）年に重要伝統的建造物群保存地区に指定された美々津の街並みや、馬ヶ背（日向岬）の柱状節理が平成 30（2018）年に国の天然記念物に指定されるなど観光資源も多く、持続的な公共交通の運営を図る上でも観光需要を取り入れていくことが重要である。

■ 観光入込客数の推移



資料：日向市統計書『統計ひゅうが』（令和 3（2021）年度版）

■ デジタルパンフレット『ひゅうがさんぽ』



資料：日向市観光協会

3. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ

(1) 第2次日向市総合計画後期基本計画

「策定時期」令和3（2021）年2月

「計画期間」令和3（2021）年度～令和6（2024）年度

「基本理念」○全ての人の人権が尊重されるまちづくり【人権尊重】

○市民との協働による市民が主役のまちづくり【市民協働】

○地域力の活用による自立したまちづくり【地域力活用】

「将来像」海・山・人がつながり 笑顔で暮らせる 元気なまち

リラックスタウン 日向



「基本目標」1. 教育文化（ふるさとを愛し 心豊かな人が育つ 個性が尊重されるまち）

2. 健康福祉（市民が共に支えあい 自立した生活を送る 健康長寿のまち）

3. 産業振興（新たな挑戦で 活力ある産業が育ち 元気な人が集うまち）

4. 生活環境（自然を守り 安全で安心な環境で 心豊かに暮らせるまち）

5. 社会基盤（快適で魅力ある 機能的な住みやすいまち）

6. 地域経営（市民一人ひとりが 地域とつながる 市民協働のまち）

「戦略」①未来へつなげる人づくり

②活力を生み出すにぎわいづくり

③笑顔で暮らせる地域共生の社会づくり

④自然豊かで快適な強いまちづくり

■公共交通関連項目

▶便利で住みやすいまちづくりプロジェクト

・市民が自由に移動できる交通手段を確保するため、地域公共交通の利便性向上に取り組む

重要業績評価指標（KPI）	基準値 （R1（2019））	目標値 （R6（2024））
市民バスの利用者数（年間）	81,096 人	81,100 人

▶観光消費拡大の仕掛けづくり

・二次交通の確保やキャッシュレス決済の促進など、観光客の利便性向上に取り組む

▶交通ネットワークの充実

・路線バスを維持するために、沿線市町村と連携し、利用促進や啓発活動に取り組む

・市民バスに関する情報発信や乗り方教室などのイベントを開催し、利用者の増加に取り組む

・市民バスに対するニーズを的確に把握し、利用実態に応じた運行形態や運行経路の見直しに努める

・市民バスの安全で安心な運行管理に努める

(2) 日向市都市計画マスタープラン

「策定時期」平成 14（2002）年度

「見直し」平成 30（2018）年 12 月

「計画期間」平成 14（2002）年度～令和 17（2005）年度

「まちづくりのテーマ」 “豊かな地域資源を活かし、穏やかな人と時に包まれた持続可能なリラクスタウン日向”

「基本目標」

1. コンパクトで魅力ある交流拠点都市としての発展

2. 安全で安心な居住環境の形成

3. 安らぎを与える都市環境の創造



▲将来都市構造図

■公共交通関連項目

▶コンパクト＋ネットワークを実現するまちづくり

・人口減少・少子高齢化の進展に伴う、将来都市構造の見直しに際し、都市機能のコンパクト化及び便利で快適な交通ネットワークの強化を推進

▶地球環境にやさしいまちづくり

・市街地の拡大を抑制することで自然環境の保全を図るとともに、公共交通機関のほか環境負荷の小さい交通手段が活用しやすいコンパクトなまちづくりを推進

○道路・交通施設分野におけるまちづくりの基本構想（公共交通機関の充実）

・鉄道(JR)→高速化・新車両・ダイヤ改正等について要望を行い、利用促進を図る

・路線バス→「日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画」で定める事業に取り組む

・市民バス→利用状況に合わせた見直しを行い、効率化と利用促進を図る

(3) 日向市立地適正化計画

「策定時期」令和 3（2021）年 3 月（公表 令和 3（2021）年 6 月）

「計画期間」令和 3（2021）年度～令和 17（2035）年度

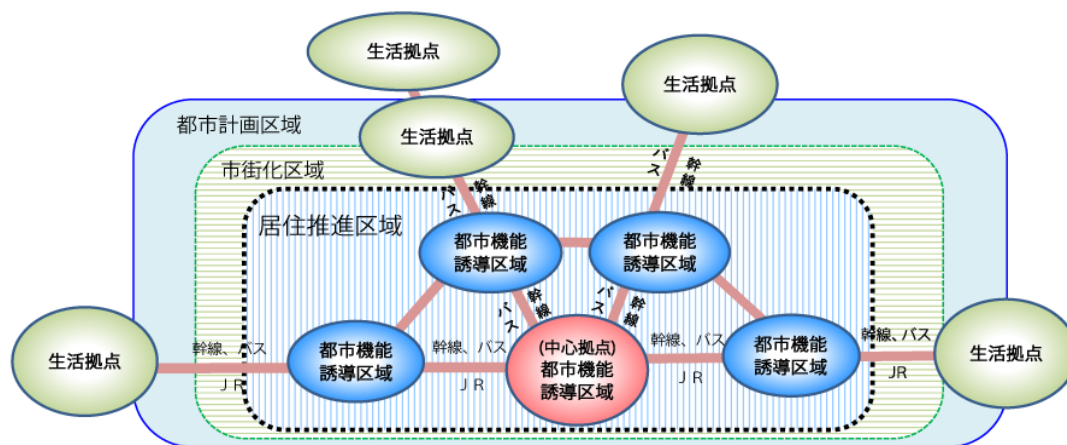
「まちづくりの方針と目標」

拠点性の向上と連携性・安全性の強化による持続可能な都市構造の形成

1. 拠点性を向上→居宅や都市施設の集約により、拠点の魅力の向上と良好な生活環境の実現
2. 連携性を強化→交通ネットワークにより結ばれた多極型コンパクトシティの実現
3. 安全性を確保→災害に強く、安全性の高い暮らしの実現

持続可能な都市構造実現へのシナリオ

「都市機能誘導区域」と「居住推進区域」を設定し、「地域公共交通計画」等の公共交通関連計画との連携により、各拠点間が有機的に結ばれた利便性の高い公共交通ネットワークを構築を図り、各拠点間が有機的に結ばれ、コンパクト化の効果を市全体が享受できる「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指す。



▲コンパクト・プラス・ネットワークによる多極型都市構造のイメージ図

■公共交通関連項目

▶目標指標

・市民バスの年間利用者数

「日向・東臼杵地域公共交通網形成計画」と連携した市民バス利用者の維持・拡充を推進する。

指標	現状値 (R1 (2019))	目標値 (R7 (2025))	目標値 (R17 (2035))
市民バス年間利用者数	81,096 人	81,100 人	81,100 人

・基幹的交通ネットワークの運行系統数

「日向・東臼杵地域公共交通網形成計画」と連携し、人口減少社会においても地域や各拠点間を結ぶ基幹的交通ネットワークの運行系統を維持する。

指標	現状値 (R2 (2020))	目標値 (R7 (2025))	目標値 (R17 (2035))
基幹的交通ネットワーク 運行系統数	24 系統	24 系統	維持・向上

(4) 日向・東臼杵地域公共交通網形成計画

「策定時期」平成 28（2016）年 3 月

「計画期間」平成 28（2016）年 4 月～令和 4（2022）年 9 月

「対象地域」日向・東臼杵地域（日向市/門川町/美郷町/諸塚村/椎葉村）

「計画の目的」

日向・東臼杵地域の住民が将来にわたり安心して暮らし続けられる地域づくりの実現に向けて、圏域市町村間を結ぶ路線バスを「基幹的交通ネットワーク」と位置づけ、生活文化圏における広域的な公共交通網のあり方を検討するとともに、その維持・活性化に向けた具体的事業を示す。

「計画の基本方針」

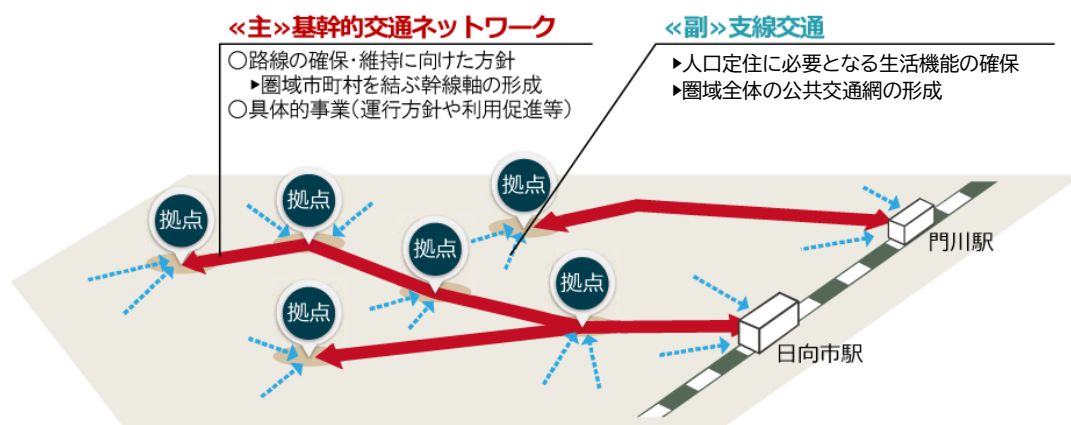
「生活文化圏を持続的に結びつける利用しやすい公共交通網の再構築」

方針 1．地域社会の変化に応じた持続可能な基幹的交通ネットワークの再構築

方針 2．圏域住民の暮らしを支える支線交通の確保・維持

方針 3．交通結節点・地域拠点等における乗継ぎ拠点機能の充実

方針 4．多様な主体が取り組む公共交通の利用促進策の展開



■公共交通関連項目

▶目標を達成するために行う事業

<方針 1>

- ・運行効率の改善に向けた山間部の長大路線の解消
- ・日向-道の駅とうごう区間の路線集約
- ・山間部～市街地間を結ぶ快速型のミニバス運行の実施
- ・買い物・通院等の時間帯に合わせた運行時間の改善
- ・利用促進に向けた運賃制度の検討
- ・美々津・高鍋線のコミュニティバスへの転換・見直し
- ・通学需要の変化に応じた小原線の一部系統の廃止
- ・日向・東臼杵地域公共交通の広域的な検討体制づくり

<方針 3>

- ・JR駅等における乗継ぎ利用に配慮した運行ダイヤの調整
- ・複数路線が結節する地域拠点等の乗り継ぎダイヤの調整
- ・交通結節点における利用しやすい乗継ぎ環境の充実
- ・公共交通を利用しやすい拠点的バス停の整備

<方針 2>

- ・コミュニティバス・乗合タクシー等の継続的な運行
- ・利用実態に応じたコミュニティバス等の運行サービスの改善
- ・拠点のにぎわい創出等を目的とした支線交通の維持・拡充
- ・交通空白・不便地域の解消に向けた地域内交通システム導入検討

<方針 4>

- ・広域的な公共交通マップのリニューアル
- ・公共交通の利用特典等に関する普及活動の推進
- ・モビリティマネジメントの推進に向けた広報推進
- ・地域住民等と連携したモビリティマネジメントの推進

(5) 日向市ポストコロナ観光戦略

「策定期間」令和4(2022)年3月

「戦略期間」令和4(2022)年度～令和6(2024)年度

「戦略の目的」

新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ経済の早期回復に向け、関係人口の増加や地域の賑わいの創出を図るとともに、歴史文化や自然等の地域の魅力を再認識してもらい、シビックプライド(市民との愛着と誇り)を高め、定住人口の維持・増加を図り、地域コミュニティの活性化を図る。

基本施策

1. 観光地域づくりの実践

- 1-1 食事メニューやお土産の開発等による食の魅力づくり
- 1-2 滞在時間延伸による、観光消費額を高めるための、観光コンテンツの開発
- 1-3 日本版持続可能な観光ガイドラインの取り組み
- 1-4 新たな観光資源を活用したコンテンツの開発
- 1-5 観光まちづくり人材育成
- 1-6 観光関連事業者間の連携体制整備

2. 受け入れ態勢整備とおもてなしの実践

- 2-1 市民に対する観光情報発信
- 2-2 市民のおもてなし意識の醸成とボランティアガイドの更なる強化
- 2-3 快適な観光を提供するハード整備及び調査検討
- 2-4 感染症等防止対策の徹底
- 2-5 インバウンド向けの観光コンテンツの開発
- 2-6 インバウンドの受け入れ環境整備

3. 広域連携の推進強化

- 3-1 広域連携による観光コンテンツの拡充とプロモーション
- 3-2 インバウンド及び国内大都市圏からの誘致活動における連携推進

4. 効果的で継続的な情報発信の強化

- 4-1 国内・海外のターゲットに向けた効果的な情報発信
- 4-2 認知度向上のための情報発信体制強化
- 4-3 対象市場のニーズ把握と関係者への情報提供

5. スポーツ環境を生かした誘客の推進

- 5-1 サーフタウン日向基本構想の推進(ソフト事業)
- 5-2 Jリーグやプロ野球等のキャンプの誘致促進
- 5-3 社会人や中・高・大学の合宿の誘致促進

6. 戦略の効果的な推進

- 6-1 指標データの定期的収集と事業評価及び改善
- 6-2 関係者との進捗共有
- 6-3 民間企業の人材受入
- 6-4 DMO(観光地域づくり法人)の設置検討

■公共交通関連項目

- ・多様な事業者(宿泊、交通、アクティビティ、体験、旅行、農林水産業、加工食品、飲食等)間での連携促進のため情報共有、意見交換会等の実施
- ・サーフィン客の誘客増を狙い、県や交通事業者等と連携したプロモーションの実施

(6) 日向市東郷地域振興計画

「策定期間」令和 3（2021）年度

「計画期間」令和 4（2022）年度～令和 10（2028）年度

「対象地域」東郷地域（福瀬・小野田・鶴野内・迫野内・八重原・田野・羽坂・仲深・坪谷・越表）

「将来像」『私たちでつくる持続可能なふるさと 東郷』

「まちづくりのテーマ」『みんなでつどう地域のえんがわ』

東郷地域の持続可能性を高める 7 つの方針

- | | |
|-----------------------------|-------------|
| 方針 1. 地域を想う人を育てよう | (人材育成) |
| 方針 2. 安心して暮らせる地域集落をつくろう | (集落機能維持) |
| 方針 3. 活力ある地域産業をつくろう | (農林業・商業振興) |
| 方針 4. 東郷の魅力を伝えよう | (観光交流・情報発信) |
| 方針 5. 人を増やしにぎわいをつくろう | (移住交流) |
| 方針 6. 健康でつながりの深い地域をつくろう | (交流促進) |
| 方針 7. 人とサービスが自由に行き交う地域をつくろう | (交通弱者対策) |

■ 公共交通関連項目

バスの利用促進

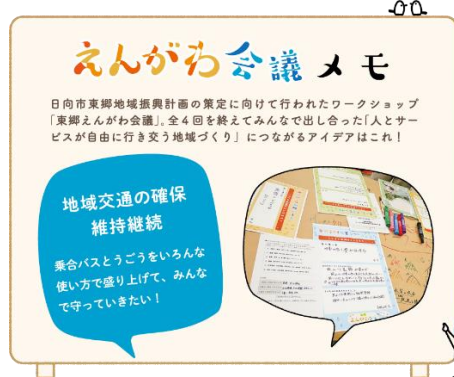
- ・乗合バスとうごうの積極的な利用
- ・地域交通の維持のため、乗合バスとうごうの様々な利活用を検討
→沿線市町村と連携した運行費の補助・利用促進、乗合バスとうごうの PR 活動・乗り方教室の実施、利便性向上のためのアンケート調査の実施

地域住民同士で助け合う移動手段をつくる

- ・地域の公共交通網を補う互助輸送の実施に向け、実施主体やドライバーなどの担い手確保について具体的な協議を進める
- ・地域住民同士で助け合う移動手段について、協議する場を地区毎に設ける
→互助輸送に必要な移動支援や運送許可の調査・研究、無人運転や AI などの先端技術の活用に係る調査・研究

子どもたちが安全に通学できる環境の整備

- ・通学路の危険個所の調査、看板設置などの安全・安心な通学環境づくり
→市内高等学校への通学支援について調査・研究、スクールバス運行など小・中学生の通学支援の実施、道路管理者・交通管理者・各学校による通学路合同点検



◀ 日向市東郷地域振興計画策定
に向けたワークショップ

(7) 日向市過疎地域持続的発展計画

「策定時期」令和 3（2021）年 9 月

「計画期間」令和 4（2022）年度～令和 8（2026）年度

「対象地域」東郷町域

「基本方針」

(1) 未来へつなげる人・賑わいづくり

東郷地域の特性に応じた農林業をはじめとする各種産業の振興を図るとともに、新たな産業の創出、観光振興等により賑わいをつくり、魅力ある就業の場の確保や、所得の向上に努める。

(2) 暮らし続けられるまちづくり

地域公共交通の最適化、持続可能な医療サービスの提供体制の確保、安心して子どもを生み育てることができる環境づくり等の保健福祉サービスの充実を図る。

(3) 豊かな自然・文化の継承

農地集積や荒廃農地の活用促進、治山、治水事業、空き家の活用や環境保全活動の啓発等により自然環境の保全を図る。また、民俗芸能、文化財等の適切な保存と活用、各保存団体と連携した後継者育成などに努める。

■ 公共交通関連項目

（交通の確保）

- ・生活交通の維持・確保を図るため、住民ニーズを把握し、県や沿線自治体、交通事業者、東郷まちづくり協議会等と連携して、路線バスやコミュニティバスの接続の改善など効果的な公共交通ネットワークの構築に努める。
- ・路線バスについては、国や県の補助制度を活用しながら、沿線自治体と連携して路線の維持を図る。
- ・関係機関と連携して情報発信や啓発活動に取り組み、公共交通機関の利用を促進する。
- ・利用実態に応じたコミュニティバスの適切な車両・運行の管理に努め、利便性の高い安全な生活交通体系を確立する。

指標	基準値 (R2 (2020))	目標値 (R7 (2025))
乗合バス“とうごう”及び“なんぶ”の利用者数	3,922 人	3,950 人

(8) 日向圏域定住自立圏共生ビジョン

「策定時期」令和 2（2020）年 10 月

「計画期間」令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度

「対象地域」日向圏域定住自立圏（日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村）

※本圏域は延岡市を中心とする宮崎県北定住自立圏にも含まれる。

「将来像」「森・川・海の環」、「人の和」、「産業の輪」で繋がる交流都市圏

○「森・川・海の環」による環境に優しい地域づくり

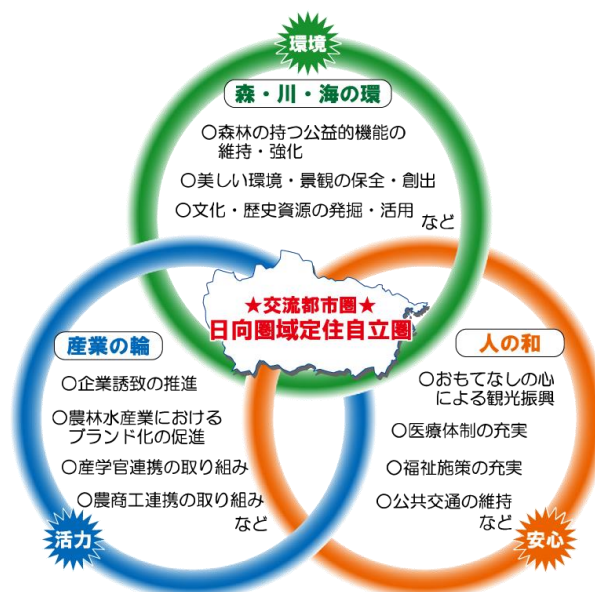
豊かな森林資源「森」、豊富で良質な水資源「川」、重要港湾・細島港や白砂青松、漁場でもある「海」の生態系を守り、水源涵養機能や環境保全機能などを積極的に評価し、川上と川下が一体となって森林を保全する取り組みを推進する。

○「人の和」によるあたたかい地域づくり

圏域内住民のさらなる交流を促進するため、それぞれの市町村間を結ぶインフラ等の充実を図るとともに、「おもてなしの心」による観光振興など、圏域外の住民との交流を促進する。

○「産業の輪」による活気ある地域づくり

若者に魅力のある雇用の場の創出のため、細島港や東九州自動車道などの交通体系を活かし、新たな企業の立地を促進する。また、就労意欲を持たせるための教育や職業訓練の充実、日向入郷ブランドの構築により農林水産業の振興を図り、農商工連携や産学官連携の取り組みを促進する。



▲定住自立圏共生ビジョンのイメージ図

■公共交通関連項目

【形成協定】

日向入郷圏域における公共交通の課題について調査・検証を行うとともに、住民の利便性が向上するような、圏域内の公共交通ネットワークの構築を図る。

【主な事業】

- ・公共交通専門部会の開催（日向・東臼杵市町村振興協議会の下部組織）
- ・路線バス塚原線・神門線・延岡線・池野線の運行助成
- ・廃止路線代替バス小原線・上椎葉線の運行委託
- ・日向市・美郷町・諸塚村・椎葉村・門川町コミュニティバス等の運行
- ・生活路線バスの維持確保事業（買い物等の割引や悠々パス券の購入補助）

4. 市民のニーズ把握

(1) 市民アンケート調査

■ 調査概要

対象者	・18 歳以上の市民 3,000 人（無作為抽出）					
主な調査項目	・属性（居住地、年齢、職業、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	・郵送による配布・回収（料金受取人払い）、Web による回答を併用					
調査期間	・令和 4（2022）年 9 月 21 日（水）～10 月 3 日（月）					
回答数	・N = 1,081（回収率 36.0%）					
内訳	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	440	40.7(%)	女性	592	54.8(%)
	無回答	49	4.5(%)			
年齢	10 歳代	6	0.6(%)	20 歳代	47	4.3(%)
	30 歳代	73	6.8(%)	40 歳代	150	13.9(%)
	50 歳代	140	13.0(%)	60～64 歳	95	8.8(%)
	65～69 歳	134	12.4(%)	70 歳代	253	23.4(%)
	80 歳代以上	171	15.8(%)	無回答	12	1.1(%)
職業	会社員・公務員	300	27.8(%)	自営業	75	6.9(%)
	農林水産業	16	1.5(%)	学生	11	1.0(%)
	専業主婦（夫）	65	6.0(%)	パート・アルバイト	151	14.0(%)
	無職（年金生活含む）	415	38.4(%)	その他	35	3.2(%)
	無回答	13	1.2(%)			
地区	富高小 （市街地エリア）	160	14.8(%)	大王谷学園 （市街地エリア）	165	15.3(%)
	日知屋小 （市街地エリア）	89	8.2(%)	日知屋東小 （市街地エリア）	133	12.3(%)
	財光寺小 （市街地エリア）	148	13.7(%)	財光寺南小 （市街地エリア）	114	10.5(%)
	細島小 （市街地エリア）	42	3.9(%)	東郷学園 （東郷エリア）	38	3.5(%)
	塩見小 （市街地エリア）	42	3.9(%)	坪谷小 （東郷エリア）	8	0.7(%)
	平岩小中 （南部エリア）	32	3.0(%)	寺迫小 （南部エリア）	19	1.8(%)
	美々津小 （南部エリア）	33	3.1(%)	無回答	58	5.4(%)

※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。

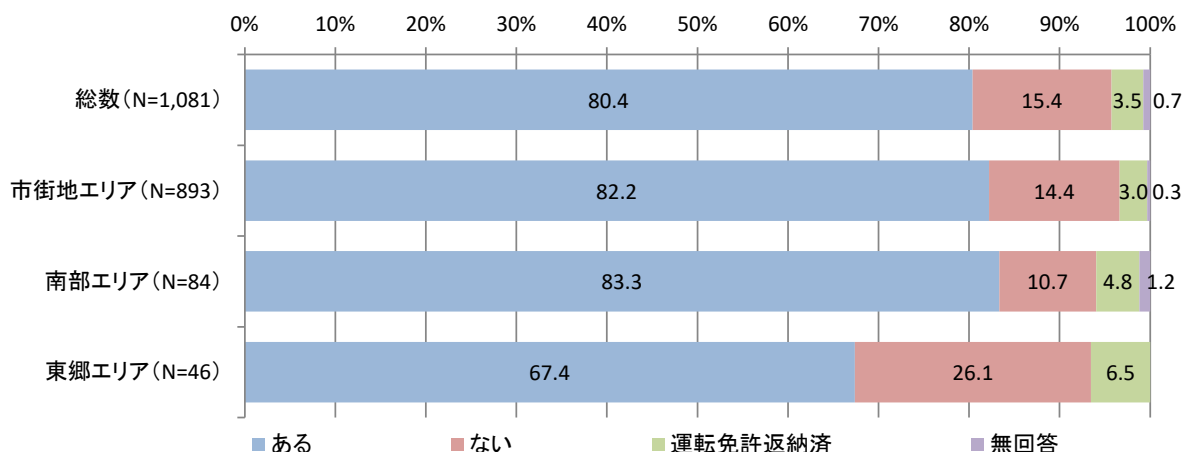
※南部エリアとは、平岩、幸脇、美々津地区のことを示す。

① 自家用車依存

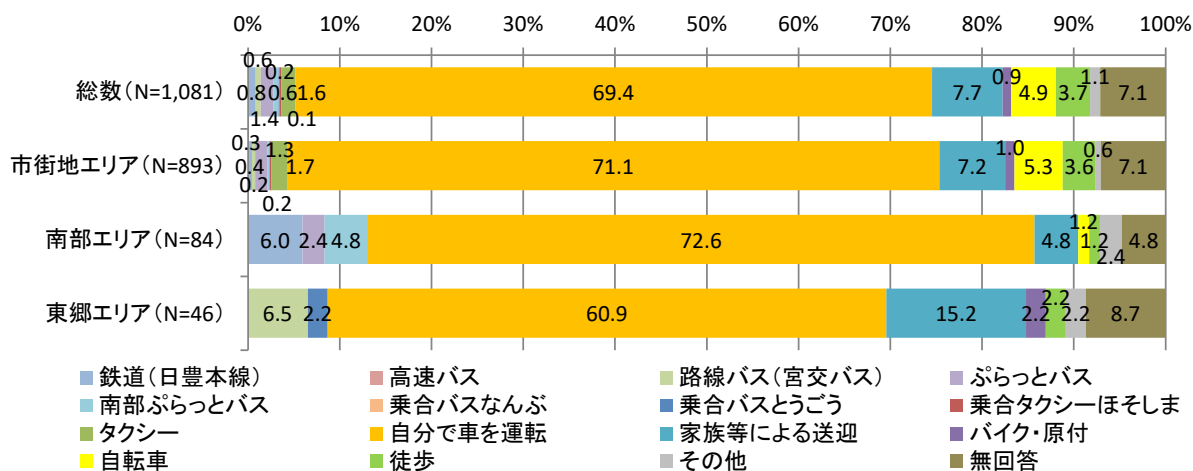
日常生活における移動ニーズに適した、公共交通体系の整備が必要

- 運転免許保有率は 80.4%で、「免許なし」「運転免許返納済」は合わせて 18.9%程度となっており、比較的東郷エリアにおいて免許を持っていない方が多い傾向にある。
- 日常の買い物・通院時の移動手段として 7 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 8 割近い方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。
- 公共交通の利用率は 5 %程度となっており、比較的南部エリアの方の利用が多い。

■ 運転免許証保有率



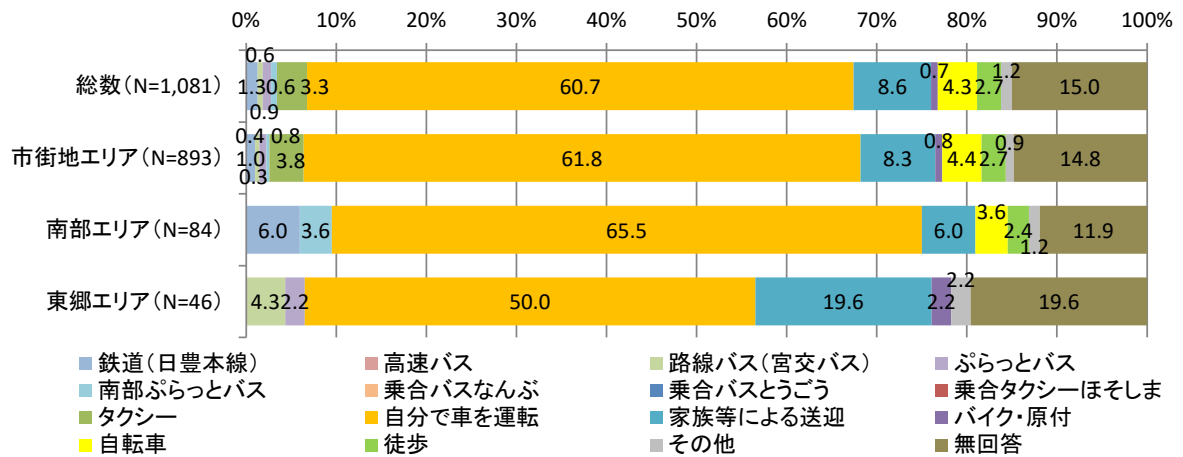
■ 買い物時の主な交通手段



%	鉄道 (日豊本線)	高速バス	路線バス (宮交バス)	ぷらっとバス	南部 ぷらっとバス	乗合バス なんぶ	乗合バス とうごう	乗合タクシー ほそしま
総数	0.8%	0.0%	0.6%	1.4%	0.6%	0.0%	0.1%	0.2%
市街地エリア	0.4%	0.0%	0.3%	1.3%	0.2%	0.0%	0.0%	0.2%
南部エリア	6.0%	0.0%	0.0%	2.4%	4.8%	0.0%	0.0%	0.0%
東郷エリア	0.0%	0.0%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%	0.0%

%	タクシー	自分で 車を運転	家族等 による送迎	バイク・原付	自転車	徒歩	その他	無回答
総数	1.6%	69.4%	7.7%	0.9%	4.9%	3.7%	1.1%	7.1%
市街地エリア	1.7%	71.1%	7.2%	1.0%	5.3%	3.6%	0.6%	7.1%
南部エリア	0.0%	72.6%	4.8%	0.0%	1.2%	1.2%	2.4%	4.8%
東郷エリア	0.0%	60.9%	15.2%	2.2%	0.0%	2.2%	2.2%	8.7%

■ 通院時の主な交通手段



%	鉄道 (日豊本線)	高速バス	路線バス (宮交バス)	ぶらっとバス	南部 ぶらっとバス	乗合バス なんぶ	乗合バス とうごう	乗合タクシー ほそしま
総数	1.3%	0.0%	0.6%	0.9%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%
市街地エリア	1.0%	0.0%	0.4%	0.8%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%
南部エリア	6.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%
東郷エリア	0.0%	0.0%	4.3%	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

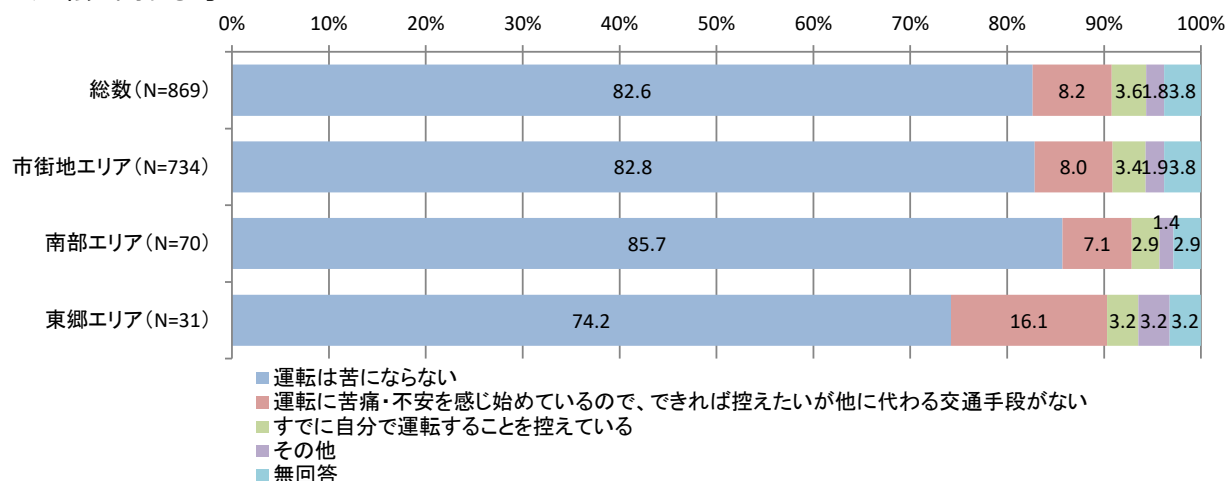
%	タクシー	自分で 車を運転	家族等 による送迎	バイク・原付	自転車	徒歩	その他	無回答
総数	3.3%	60.7%	8.6%	0.7%	4.3%	2.7%	1.2%	15.0%
市街地エリア	3.8%	61.8%	8.3%	0.8%	4.4%	2.7%	0.9%	14.8%
南部エリア	0.0%	65.5%	6.0%	0.0%	3.6%	2.4%	1.2%	11.9%
東郷エリア	0.0%	50.0%	19.6%	2.2%	0.0%	0.0%	2.2%	19.6%

②運転免許証返納意向

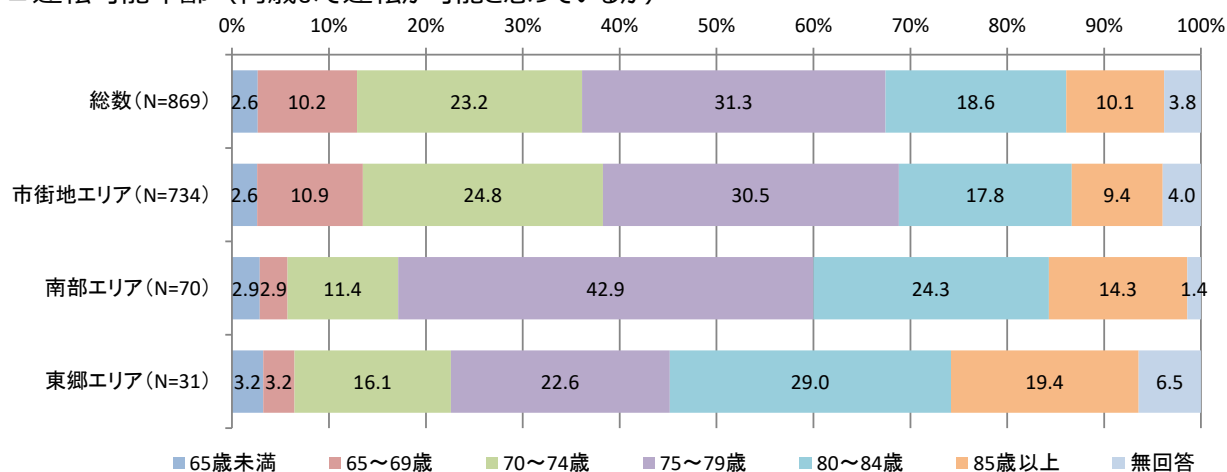
高齢者が安心して免許を返納できるための移動手手段の確保・充実が必要

- 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」との回答が8.2%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73.6%存在していることから、公共交通サービスを向上させることにより自家用車から公共交通へ転換する可能性があると予想される。

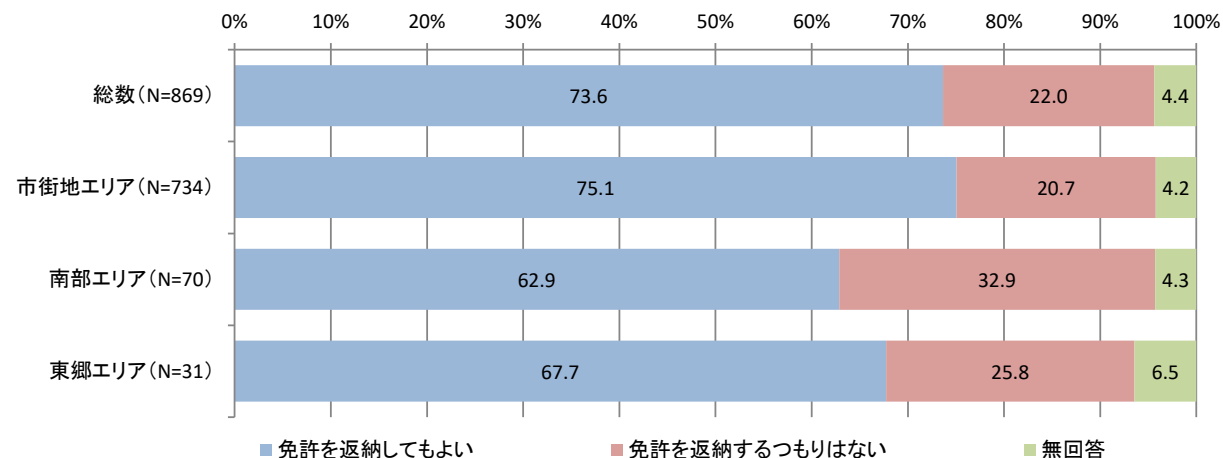
■運転に関する考え方



■運転可能年齢（何歳まで運転が可能と思っているか）



■免許返納意向

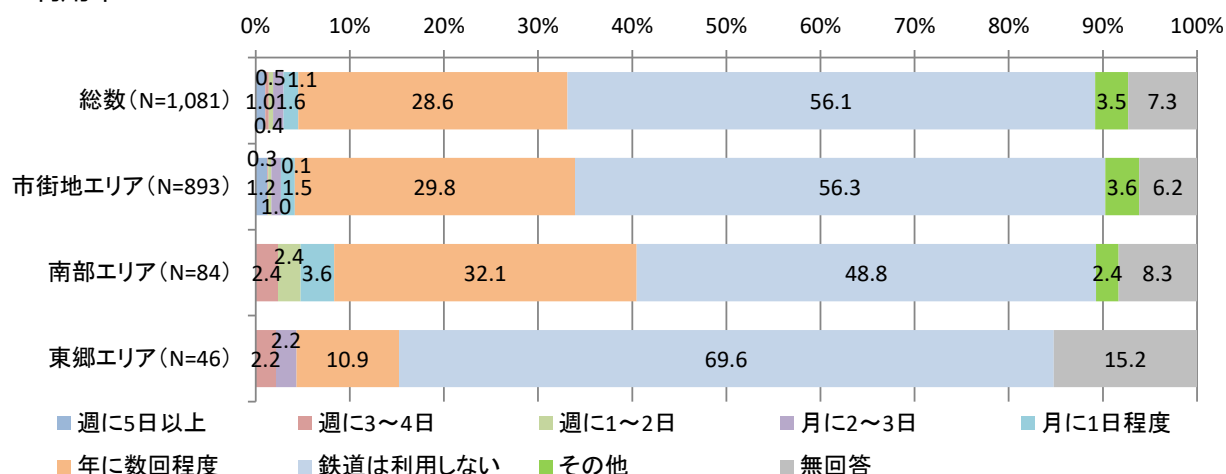


③鉄道利用

鉄道の定時性の満足度が高く、その良さを生かした市内鉄道駅間移動の利用促進が必要

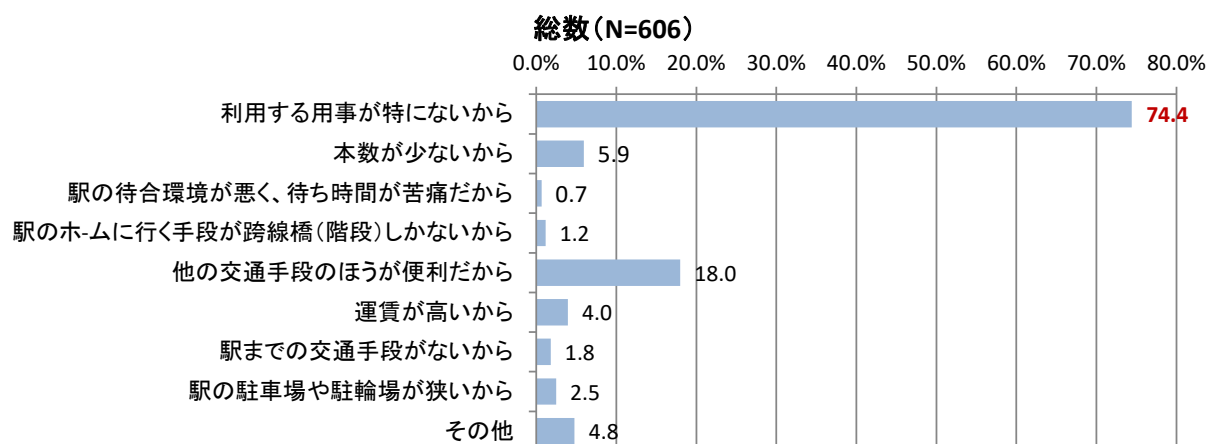
- 週に1回以上、日常的に鉄道を利用している方は全体の2%程度と非常に少なく、美々津駅が立地する南部エリアで比較的多く利用されている。
- 利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が74.4%と大半を占めており、次いで「他の交通手段が便利だから」が18.0%となっている。
- 比較的満足度の高い項目としては、「到着時間の正確さ」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運行本数」「運賃」「駅周辺での駐車場の確保のしやすさ」で高い数値となっている。

■利用率

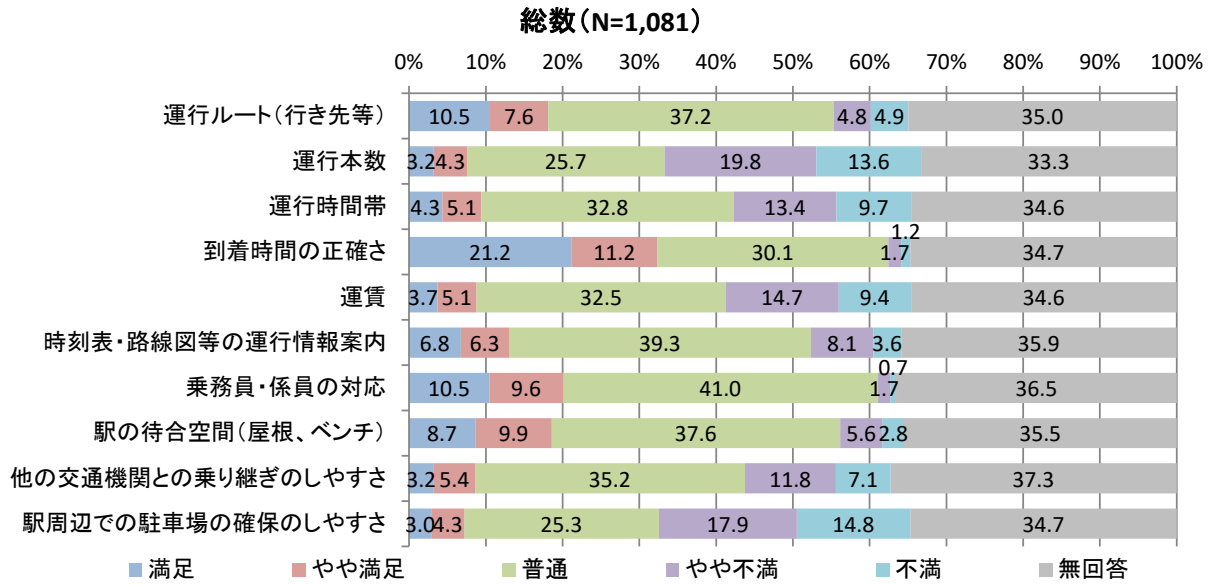


%	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に2~3日	月に1日程度	年に数回程度	鉄道は利用しない	その他	無回答
総数	1.0%	0.4%	0.5%	1.1%	1.6%	28.6%	56.1%	3.5%	7.3%
市街地エリア	1.2%	0.1%	0.3%	1.0%	1.5%	29.8%	56.3%	3.6%	6.2%
南部エリア	0.0%	2.4%	2.4%	0.0%	3.6%	32.1%	48.8%	2.4%	8.3%
東郷エリア	0.0%	2.2%	0.0%	2.2%	0.0%	10.9%	69.6%	0.0%	15.2%

■利用しない理由



■ 満足度

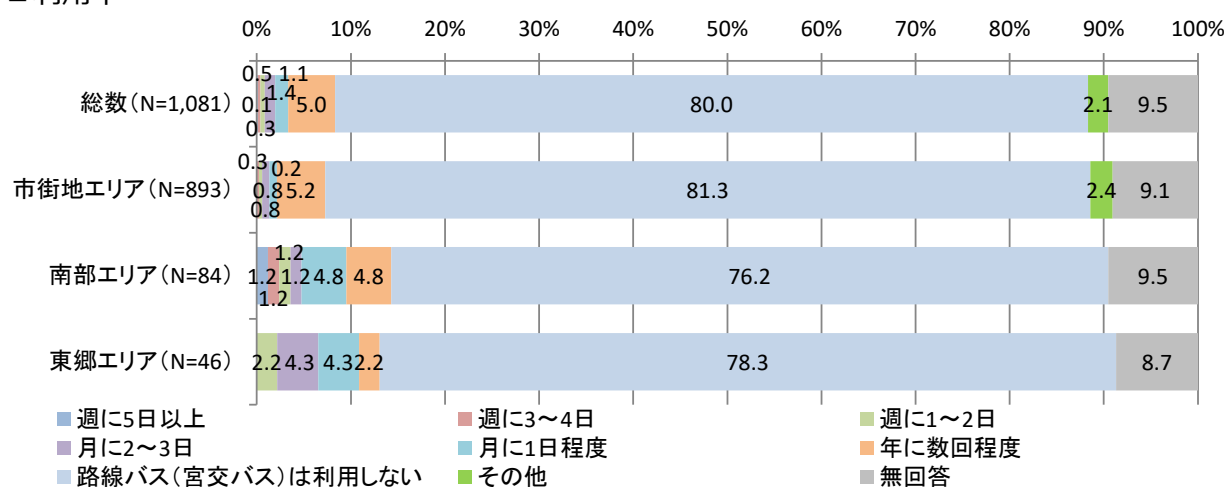


④路線バス利用

バス環境の改善が求められており、バス停までの移動や待合空間の改善が必要

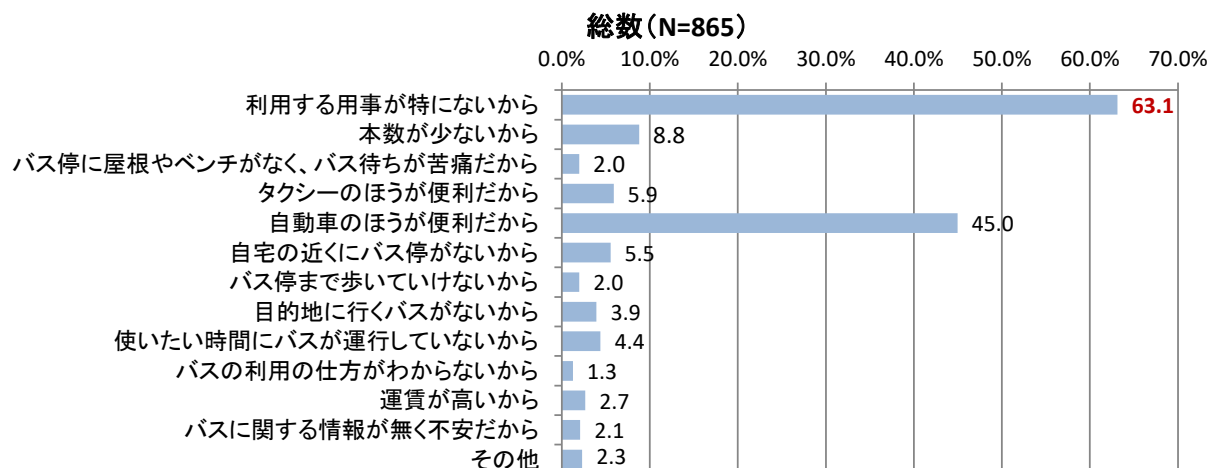
- 週に1回程度、路線バスを日常的に利用している方は全体の1%程度と非常に少なく、南部エリアと東郷エリアで比較的多く利用されている。
- 利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が63.1%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が45.0%となっている。
- 利用条件としても「運転ができなくなってから」が63.9%と大半を占めているが、次いで「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度等が導入され、バス停までの移動が楽になったら」が14.7%、「フリー乗車券のような割引切符が導入されたら」が13.1%となっている。
- 比較的満足度の高い項目としては、「運行時刻の正確さ」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」「バス停留所の待合空間」で高い数値となっている

■利用率

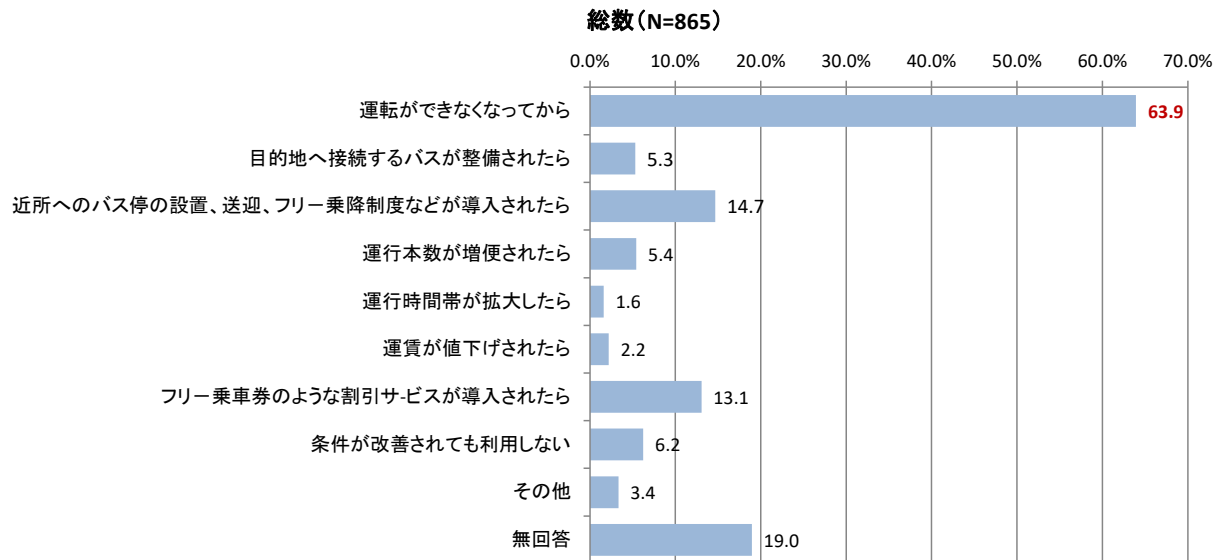


%	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に2~3日	月に1日程度	年に数回程度	路線バス(宮交バス)は利用しない	その他	無回答
総数	0.1%	0.3%	0.5%	1.1%	1.4%	5.0%	80.0%	2.1%	9.5%
市街地エリア	0.0%	0.2%	0.3%	0.8%	0.8%	5.2%	81.3%	2.4%	9.1%
南部エリア	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	4.8%	4.8%	76.2%	0.0%	9.5%
東郷エリア	0.0%	0.0%	2.2%	4.3%	4.3%	2.2%	78.3%	0.0%	8.7%

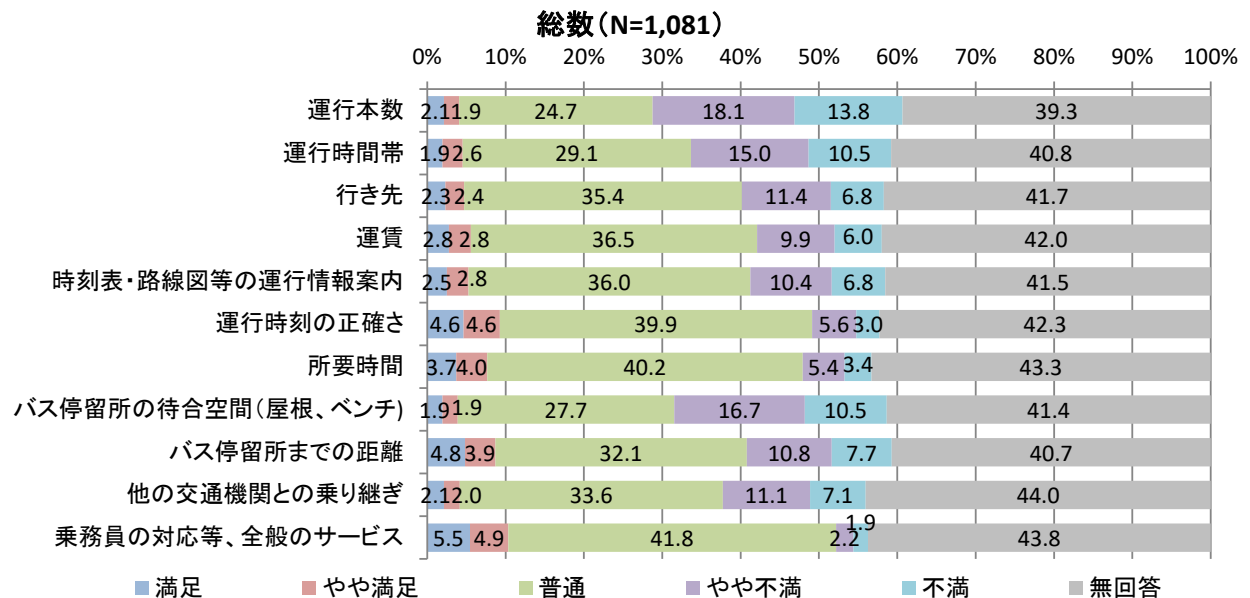
■利用しない理由



■ 利用するための条件



■ 満足度

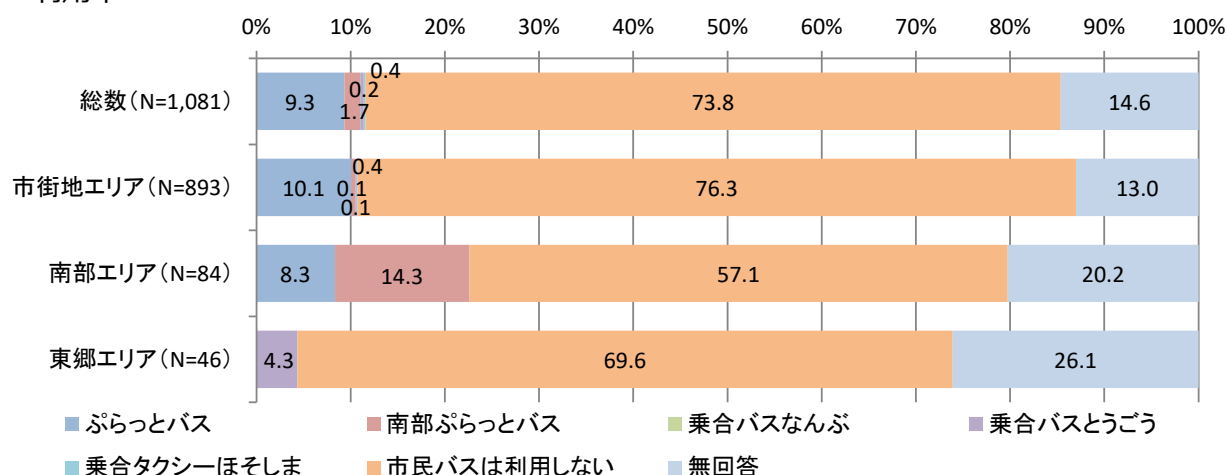


⑤市民バス利用

南部エリアの利用率が高く、南北軸のネットワークの維持・向上が必要

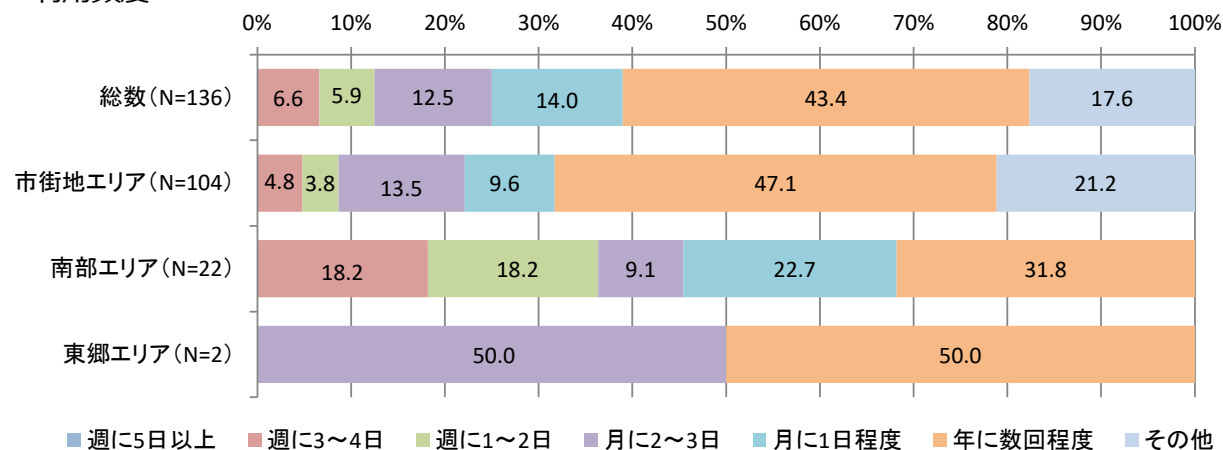
- 市民バスを利用している方は、全体の1割程度で、比較的市街地部を周遊している「ぷらっとバス」の利用が多く、南部エリアでは「南部ぷらっとバス」、東郷エリアでは「乗合バスとうごう」の利用がみられる。
- 週に1回程度、市民バスを日常的に利用している方は12.5%となっているが、南部エリアではその数値が高く36.4%となっている。
- 利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が65.4%と最も多く、次いで「自動車のほうが便利だから」が47.7%となっている。
- 利用条件としても「運転ができなくなってから」が68.5%と大半を占めているが、次いで「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、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15.0%、「フリー乗車券のような割引切符が導入されたら」が12.7%となっている。
- 比較的満足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「運行本数」「バス停留所の待合空間」「運行時間帯」で高い数値となっている。

■利用率

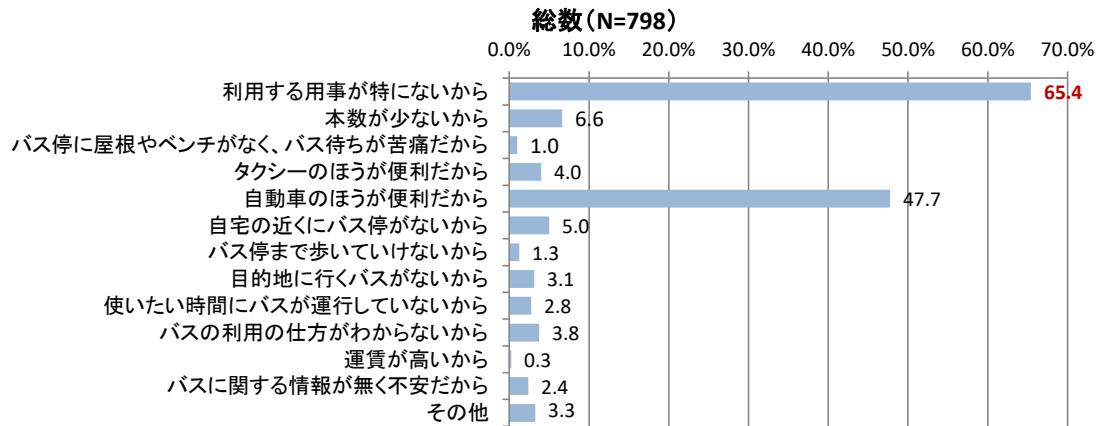


%	ぷらっとバス	南部 ぷらっとバス	乗合バス なんぶ	乗合バス とうごう	乗合タクシー ほそしま	市民バスは 利用しない	無回答
総数	9.3%	1.7%	0.0%	0.4%	0.2%	73.8%	14.6%
市街地エリア	10.1%	0.4%	0.0%	0.1%	0.1%	76.3%	13.0%
南部エリア	8.3%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	57.1%	20.2%
東郷エリア	0.0%	0.0%	0.0%	4.3%	0.0%	69.6%	26.1%

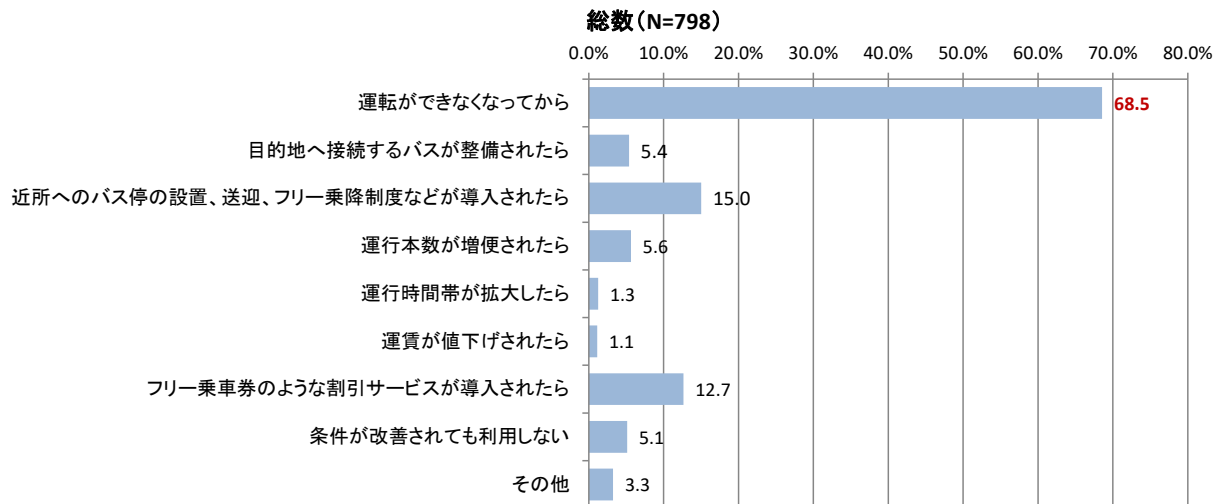
■利用頻度



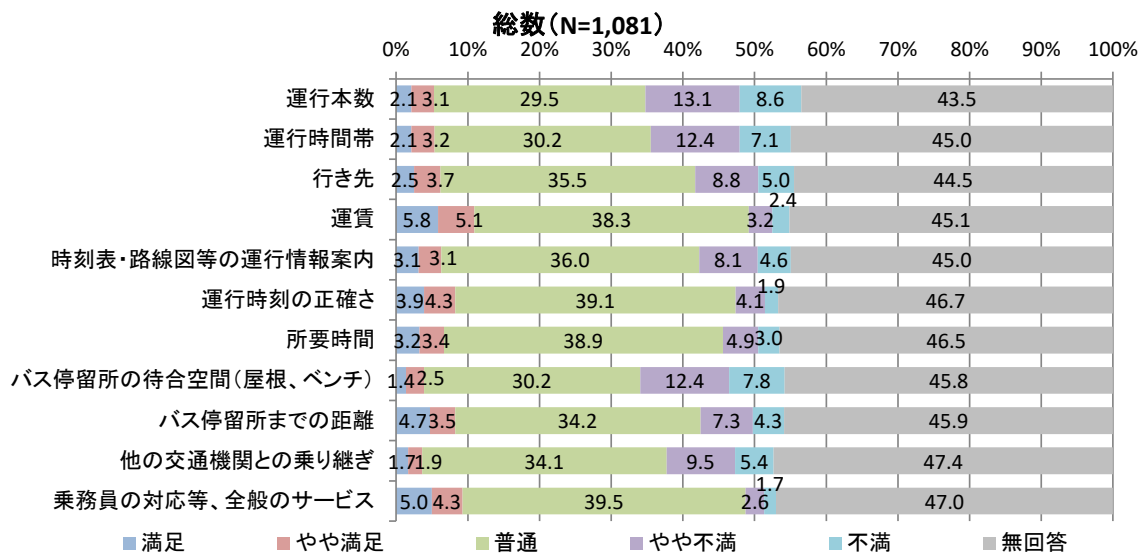
■ 利用しない理由



■ 利用するための条件



■ 満足度

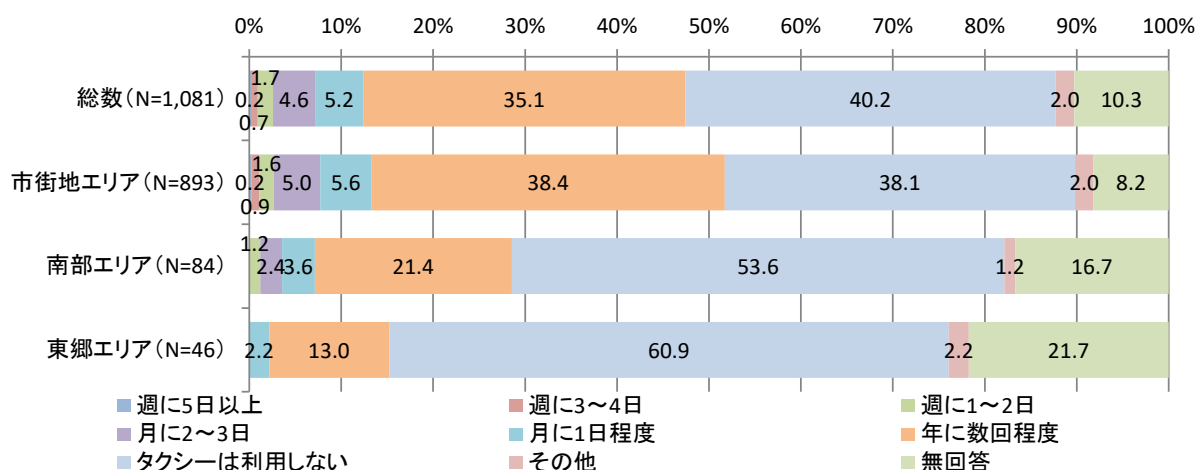


⑥ タクシー利用

項目別満足度は他の公共交通機関よりも高く、利用運賃等の情報発信による利用促進が必要

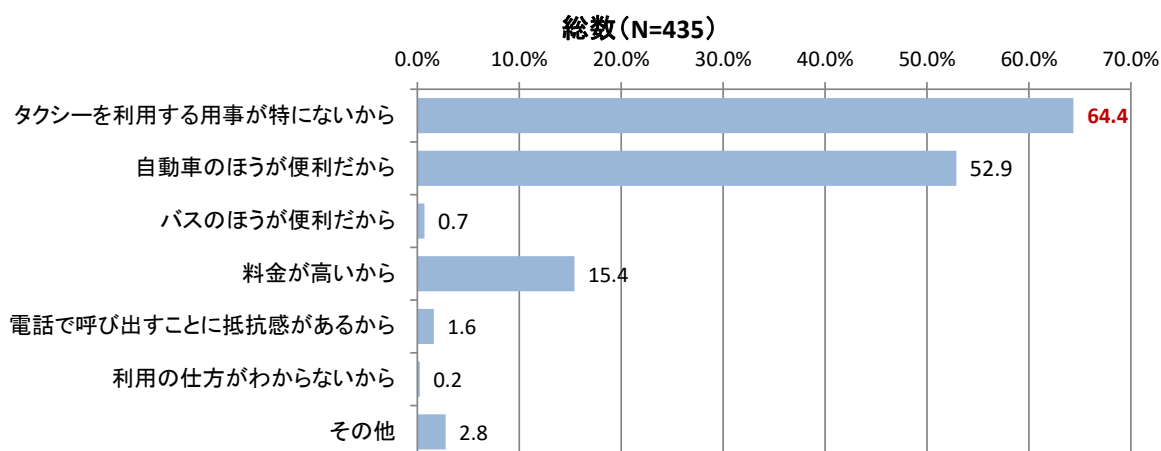
- 週に1回以上、日常的にタクシーを利用している方は全体の3%程度と非常に少なく、比較的市街地エリアで多く利用されている。
- 利用しない理由として、「タクシーを利用する用事が特にないから」が64.4%と大半を占めており、次いで「自動車のほうが便利だから」が52.9%となっている。
- 他の公共交通機関に比べ比較的項目別の満足度は高い傾向にあり、特に満足度の高い項目としては、「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさ」となっており、満足度の低い項目では「運賃」となっている。

■ 利用率

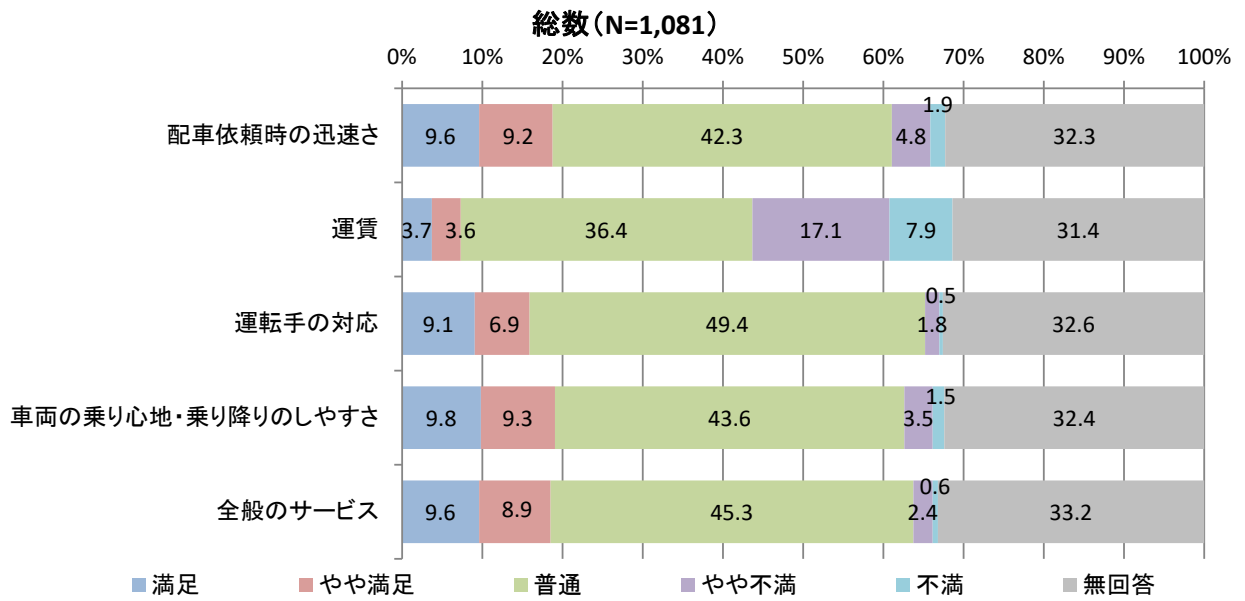


%	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に2~3日	月に1日程度	年に数回程度	タクシーは利用しない	その他	無回答
総数	0.2%	0.7%	1.7%	4.6%	5.2%	35.1%	40.2%	2.0%	10.3%
市街地エリア	0.2%	0.9%	1.6%	5.0%	5.6%	38.4%	38.1%	2.0%	8.2%
南部エリア	0.0%	0.0%	1.2%	2.4%	3.6%	21.4%	53.6%	1.2%	16.7%
東郷エリア	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%	13.0%	60.9%	2.2%	21.7%

■ 利用しない理由



■ 満足度

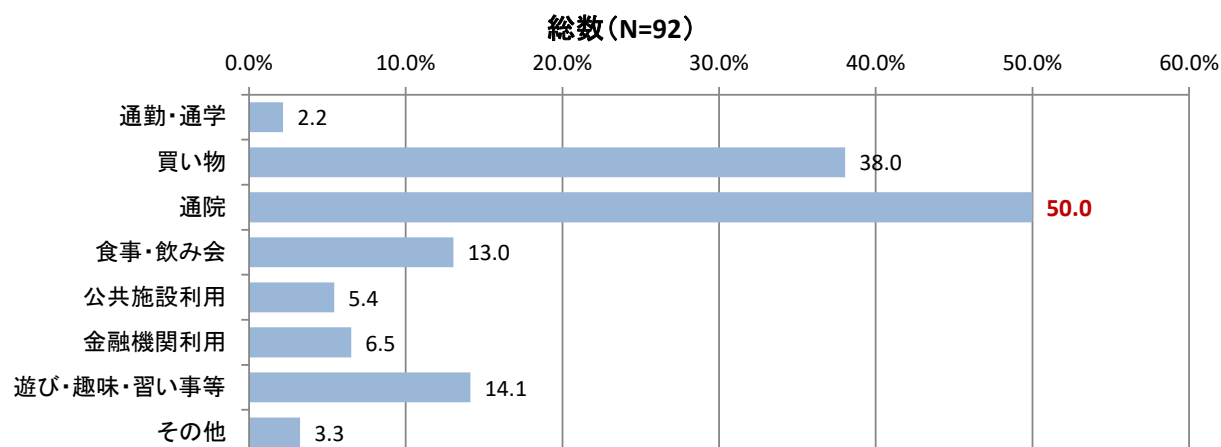


⑦外出における困りごと

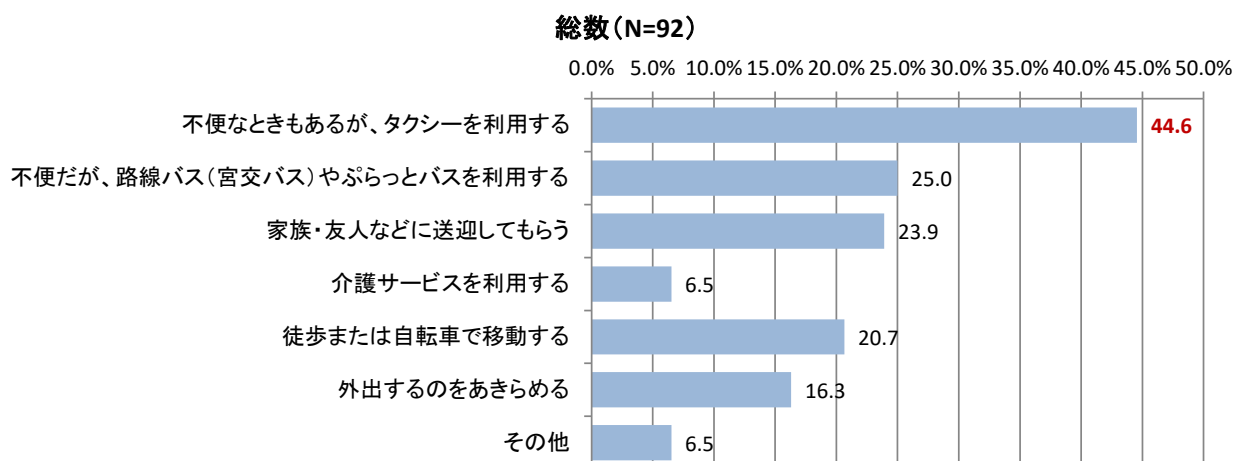
交通弱者を公共交通で救うための、ラストワンマイルとなる公共交通サービスが必要

- 外出時に交通手段がなく困ることがあると答えた 92 人（全体の 8.5%）のうち、困る外出行動では「通院」が 50.0%と最も多く、次いで「買い物」が 38.0%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 44.6%と最も多く、次いで「不便だが、路線バス（宮交バス）やぶらっとバスを利用する」が 25.0%となっている
- 「外出をあきらめる」と回答した方も 16.3%存在していることから、公共交通で救うためのラストワンマイル等の整備・見直しとして、交通弱者を減らす施策を講じる必要がある。

■外出時に困る目的



■対処法

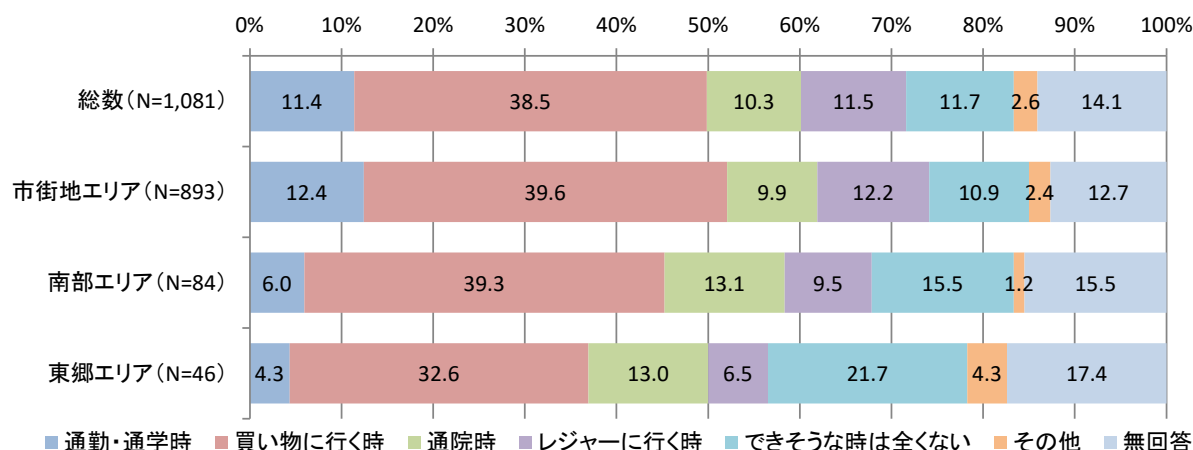


⑧公共交通への転換可能性

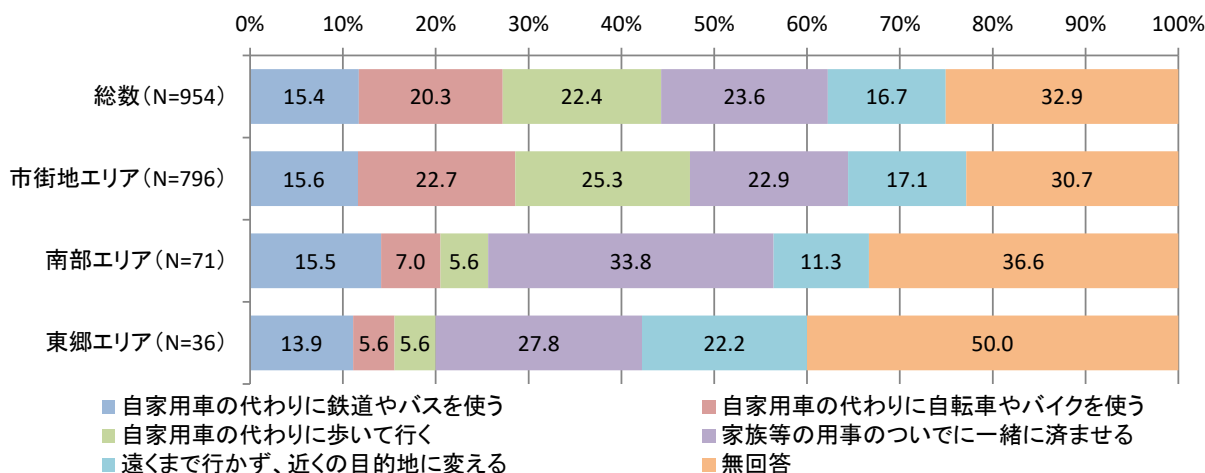
車依存脱却への行動変容につながる公共交通サービスの改善及び情報発信が必要

- 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問うたところ、「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38.5%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23.6%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15.4%と一定数存在している。

■「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」ができそうな事



※「かしこい自家用車の使い方」(例示)

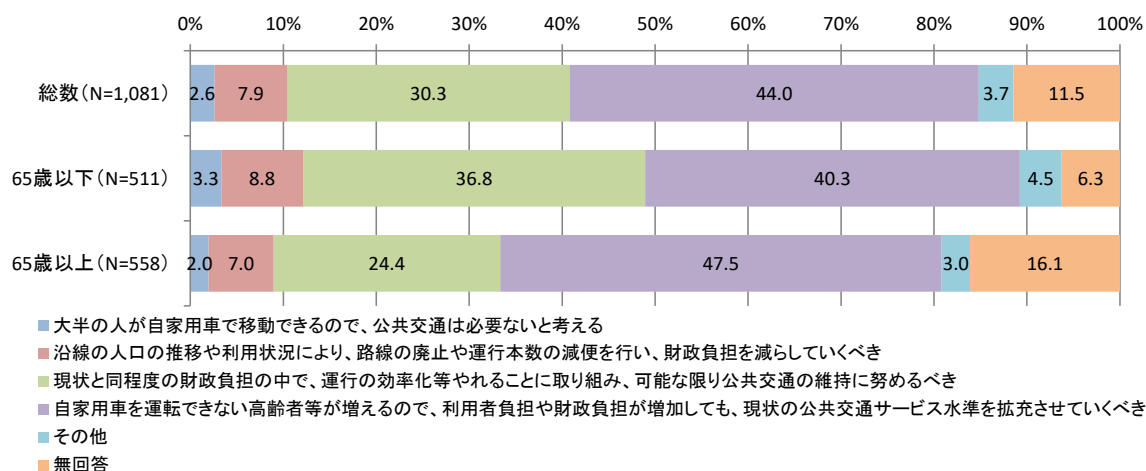
- 週に1度は、鉄道やバスを利用する。
- 自転車やバイクを使って移動する。
- 買物やレジャーの際、遠くに行かずに近くの目的地に変える。
- 1度の外出で、いろいろな用事を済ませる。

⑨ 地域公共交通の方向性

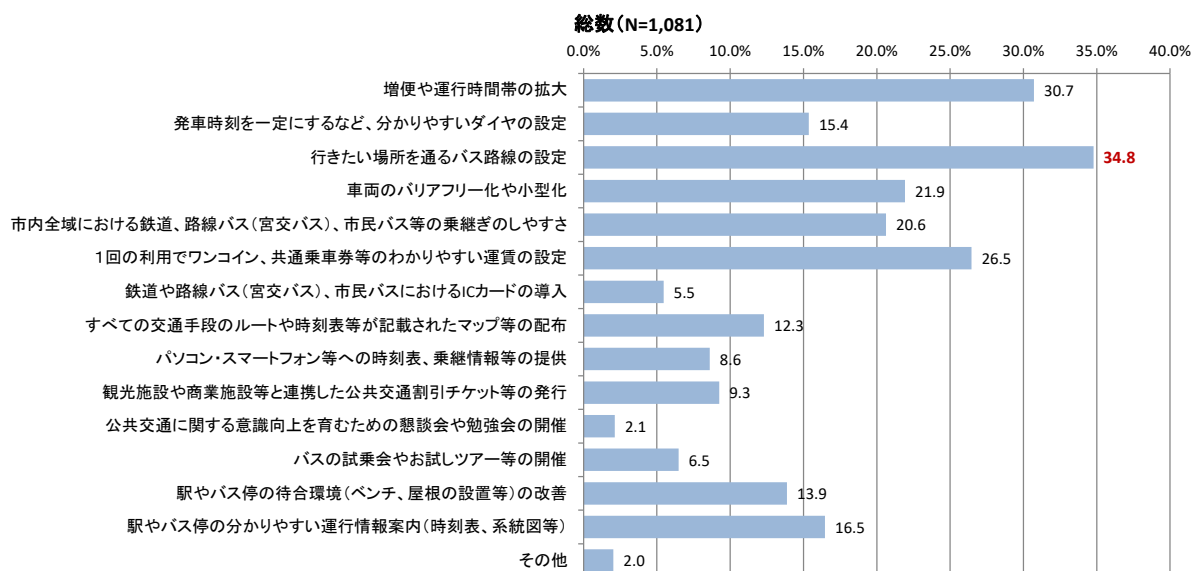
財政負担及び受益者負担の適正化による地域公共交通の持続性の確保が必要

- 今後の方向性として、「自動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 44.0%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 30.3%となっており、年齢による考え方の差はあまり見られない。
- 利用者を増やすための効果的な取り組みとして、「行きたい場所を通る路線の設定」が 34.8%と最も多く、次いで「増便や運行時間帯の拡大」が 30.7%、「1 回の利用でワンコイン、共通乗車券等のわかりやすい運賃の設定」が 26.5%となっている。

■ 望ましい方向性



■ 利用促進策



(2) 公共交通利用者調査

対象者	・市内公共交通機関を利用している方
主な調査項目	・利用者属性（性別・年齢）、OD※ ¹ 、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） ・改善して欲しいサービス（行き先・運行日・運行本数等）
調査方法	≪鉄道・路線バス≫ ・調査員が利用者に直接ヒアリング（始発～終発） ≪市民バス≫ ・調査員がバス車両に乗りし直接ヒアリング、OD 調査取得（始発～終発） ≪乗合タクシーほそしま≫ ・運転手による調査票配布・回収
調査期間	≪鉄道・路線バス≫ ・令和 4（2022）年 9 月 28 日（水） ≪市民バス≫ ・令和 4（2022）年 9 月 27 日（火） ：乗合バスとうごう（仲深坪谷越表線、鶴野内迫野内八重原線）、 乗合バスなんぶ（寺迫庭田線） ・令和 4（2022）年 9 月 28 日（水） ：ぶらっとバス、南部ぶらっとバス、 乗合バスとうごう（田野羽坂線、福瀬小野田線）、 乗合バスなんぶ（飯谷田の原線） ・令和 4（2022）年 9 月 29 日（木） ：乗合バスとうごう（仲深坪谷線） 乗合バスなんぶ（鶴毛粕木線） ≪乗合タクシーほそしま≫ ・令和 4（2022）年 10 月 3 日（月）～10 月 31 日（月）
回答数	≪鉄道≫ N=258 （日向市駅 128、財光寺駅 79、南日向駅 19、美々津駅 32） ≪路線バス≫ N=53 （日向市駅東口 8、道の駅とうごう 7、イオンタウン日向 11、北町バス停 27） ≪市民バス≫ N=245 （ぶらっとバス 111、南部ぶらっとバス 74、乗合バスとうごう 50、乗合バスなんぶ 10） ≪乗合タクシーほそしま≫ N= 5

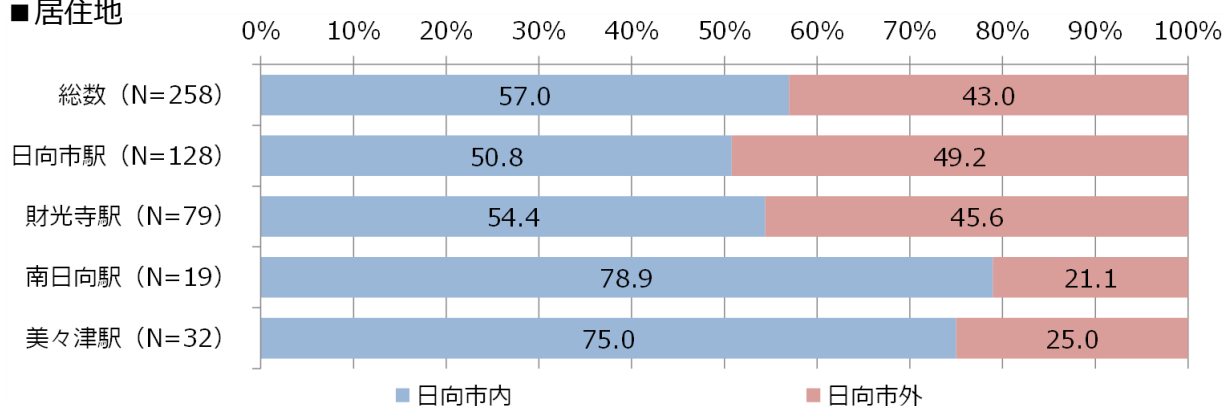
※ 1：ある地点（A）から他の地点（B）へ移動する交通流動量のこと。

① 鉄道利用者

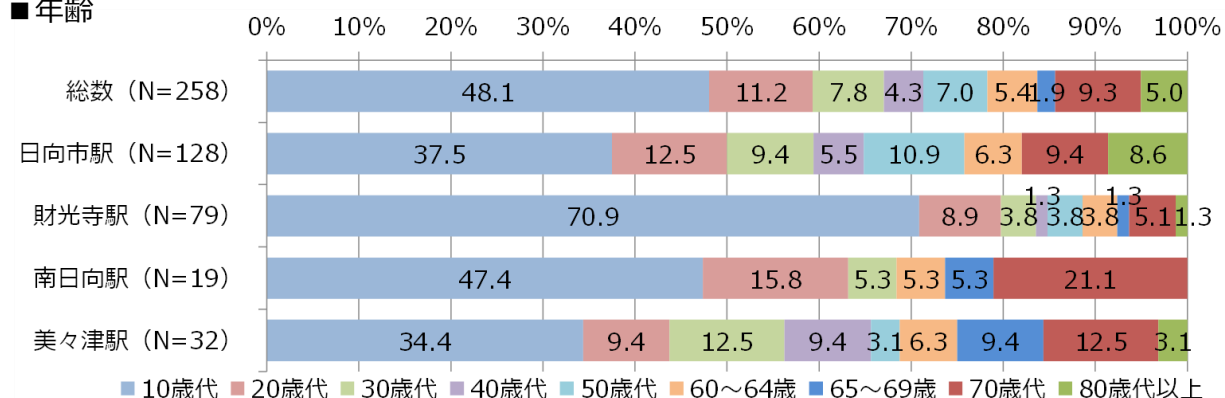
通勤・通学需要が多く、将来を見据えた沿線ネットワークの維持・強化が必要

- 利用者の特性としては、10 歳代の市内居住者による利用が多く、主に「通学」目的として利用されている特徴がある。
- 財光寺駅は特に若年層の「通学」目的利用が目立つ。
- 鉄道駅までの末端交通手段としては「徒歩」「自転車」が多くを占めており、「家族等の車で送迎」も 17.6%と多い傾向にある。また、公共交通からの乗継利用者は、「路線バス」や「南部ぷらっとバス」「ぷらっとバス」の利用が若干数見られ、全体で 4 %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」で高い数値となっている。
- 改善要望ありと回答した 90 名のうち、8 割の方が「運行本数の増便」を望んでいる。

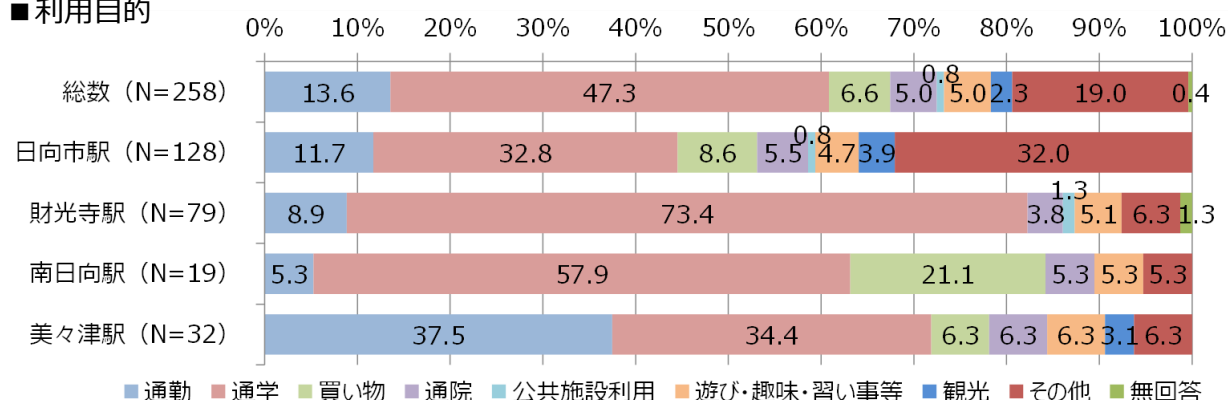
■ 居住地



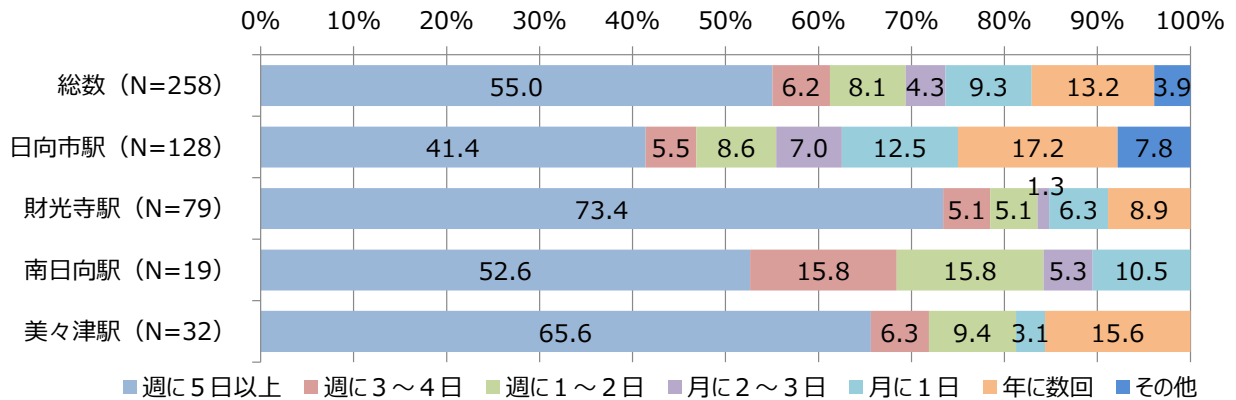
■ 年齢



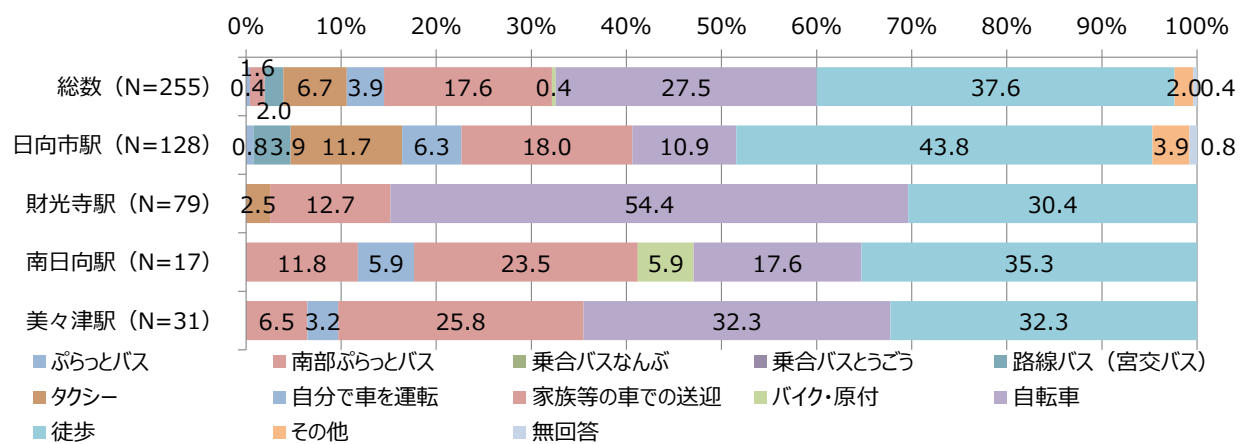
■ 利用目的



■ 利用頻度



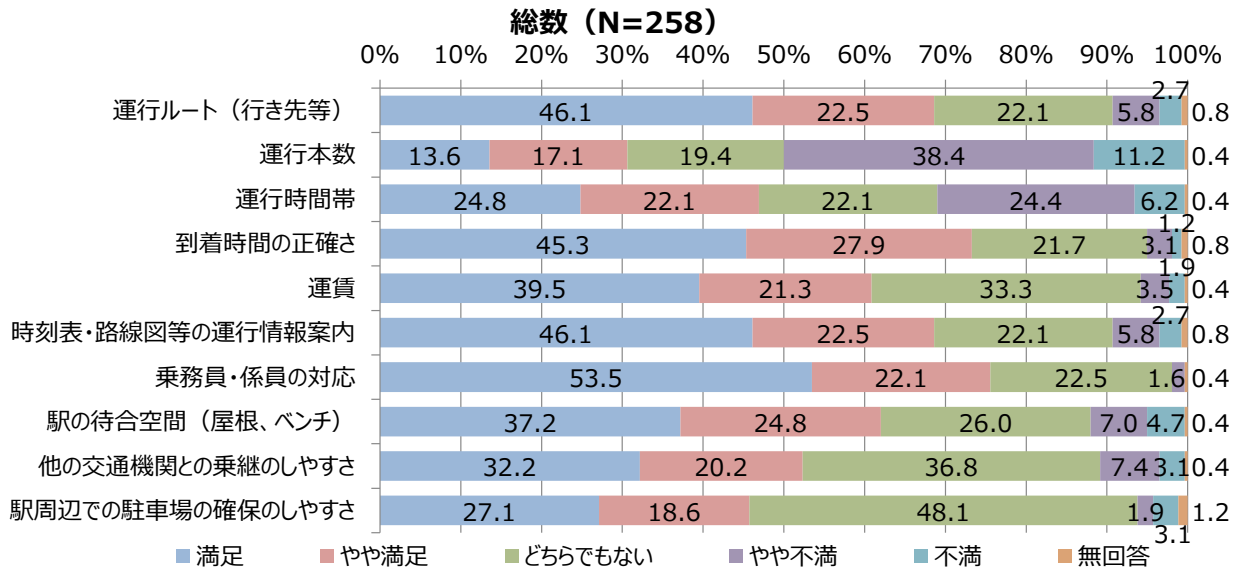
■ 駅までの端末交通手段



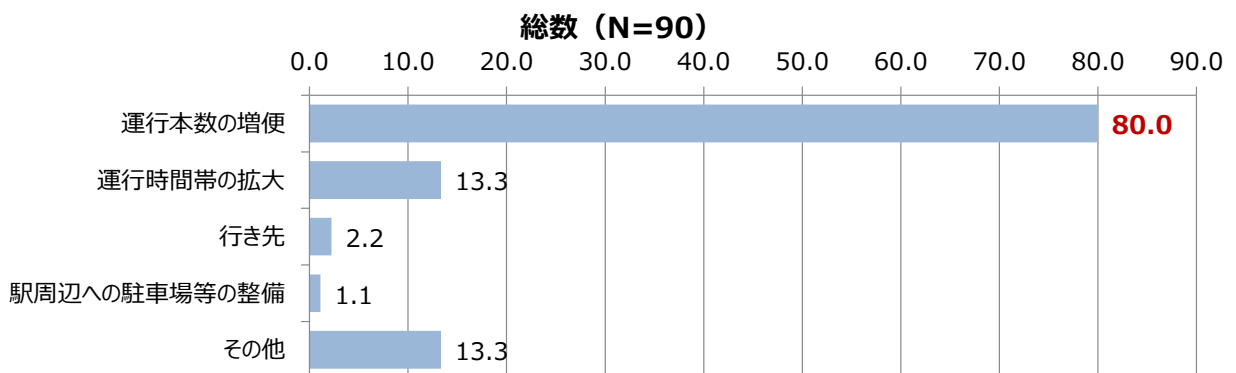
%	ぶらっとバス	南部ぶらっとバス	乗合バスなんぶ	乗合バスとうごう	路線バス (宮交バス)	タクシー
総数	0.4%	1.6%	0.0%	0.0%	2.0%	6.7%
日向市駅	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	3.9%	11.7%
財光寺駅	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.5%
南日向駅	0.0%	11.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
美々津駅	0.0%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

%	自分で車を 運転	家族等の車 での送迎	バイク・原付	自転車	徒歩	その他	無回答
総数	3.9%	17.6%	0.4%	27.5%	37.6%	2.0%	0.4%
日向市駅	6.3%	18.0%	0.0%	10.9%	43.8%	3.9%	0.8%
財光寺駅	0.0%	12.7%	0.0%	54.4%	30.4%	0.0%	0.0%
南日向駅	5.9%	23.5%	5.9%	17.6%	35.3%	0.0%	0.0%
美々津駅	3.2%	25.8%	0.0%	32.3%	32.3%	0.0%	0.0%

■ 満足度



■ 要望

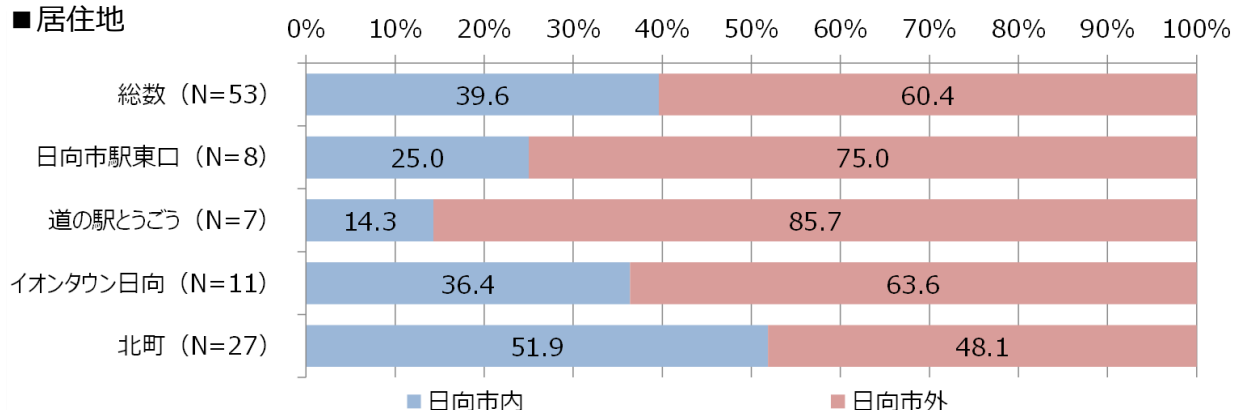


②路線バス利用者

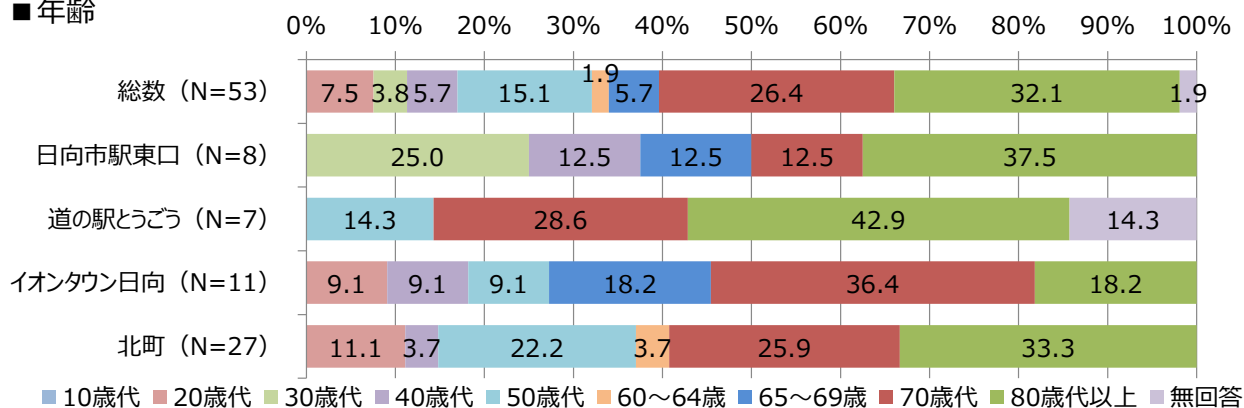
市外からの利用者も多く、運行する隣接市町村と連携した路線バスの維持・強化が必要

- 利用者の特性としては、70 歳代以上の市外居住者による利用が多く、主に「通院」「買い物」目的として利用されている特徴がある。
- 利用頻度では「週に 1～2 日」が 30.2%と最も多く、次いで「月に 1 日」が 20.8%となっている。
- バス停までの端末交通手段としては「徒歩」が多くを占めており、公共交通からの乗継利用者は、「タクシー」や「鉄道」の利用が若干数見られ、全体で 12.3%程度であった。
- 路線バス利用者の比較的満足度の高い項目では、「乗務員の対応等、全般のサービス」「行き先」「所要時間」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。
- 改善要望ありと回答した 21 名のうち、半数程度の方が「運行本数の増便」を望んでいる。

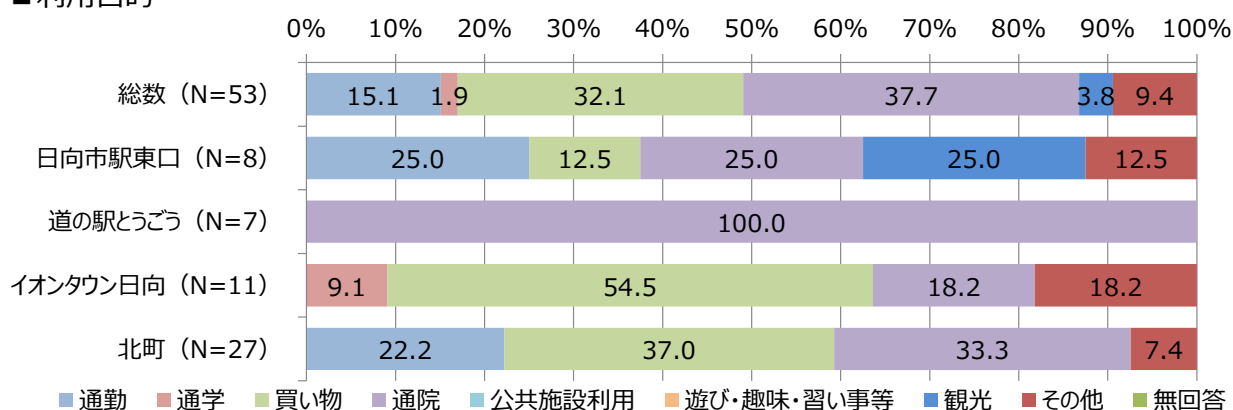
■居住地



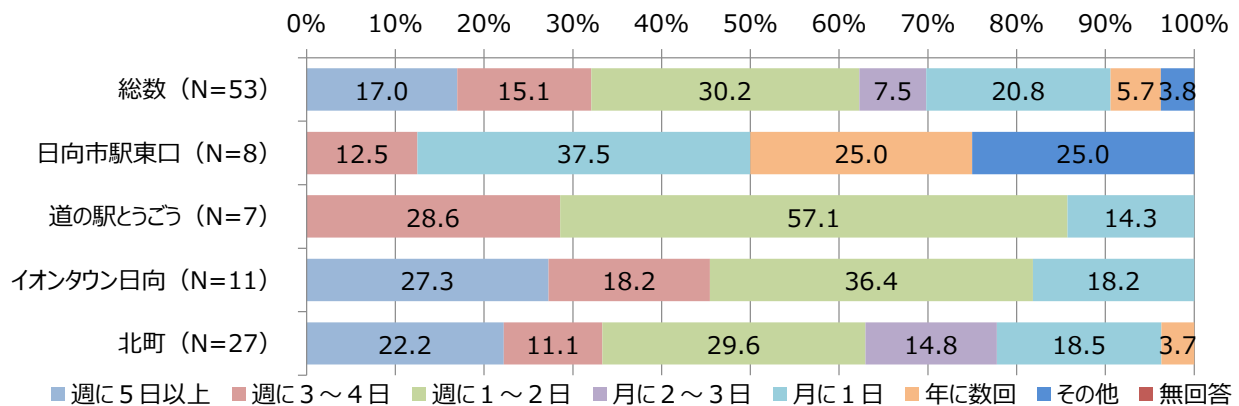
■年齢



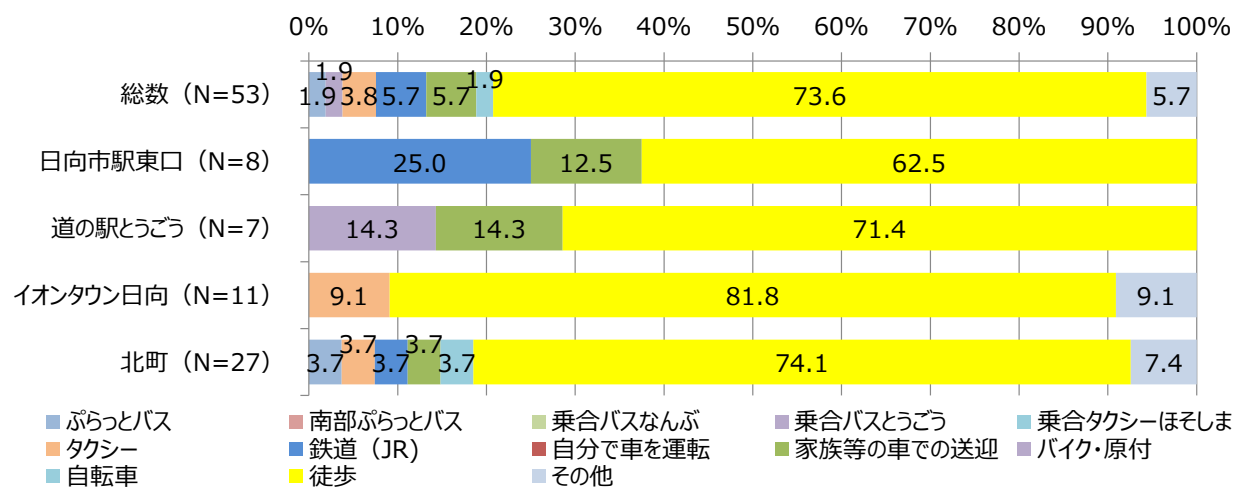
■利用目的



■ 利用頻度



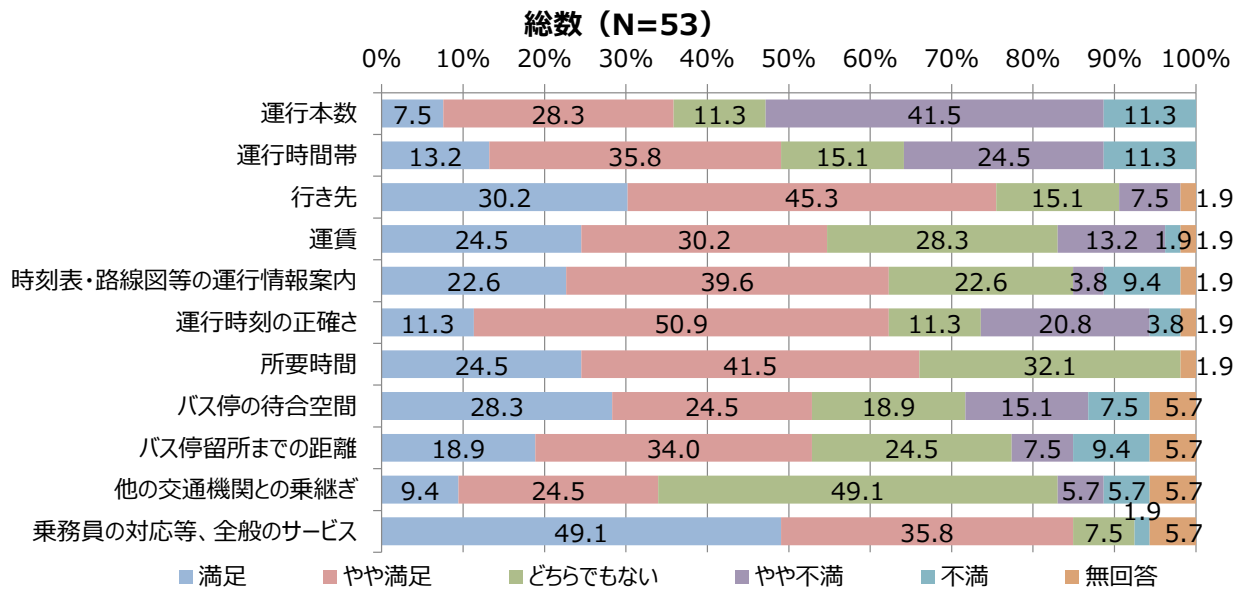
■ バス停までの端末交通手段



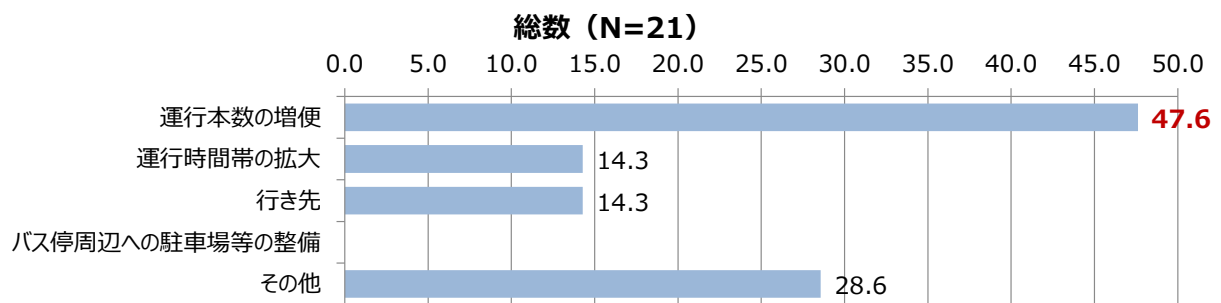
%	ぶらっとバス	南部 ぶらっとバス	乗合バス なんぶ	乗合バス とうごう	乗合タクシー ほそしま	タクシー
総数	1.9%	0.0%	0.0%	1.9%	0.0%	3.8%
日向市駅東口	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
道の駅とうごう	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%
イオンタウン日向	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	9.1%
北町	3.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%

%	鉄道 (JR)	自分で車を 運転	家族等の 車で送迎	バイク・原付	自転車	徒歩	その他
総数	5.7%	0.0%	5.7%	0.0%	1.9%	73.6%	5.7%
日向市駅東口	25.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	62.5%	0.0%
道の駅とうごう	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	71.4%	0.0%
イオンタウン日向	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	81.8%	9.1%
北町	3.7%	0.0%	3.7%	0.0%	3.7%	74.1%	7.4%

■ 満足度



■ 要望

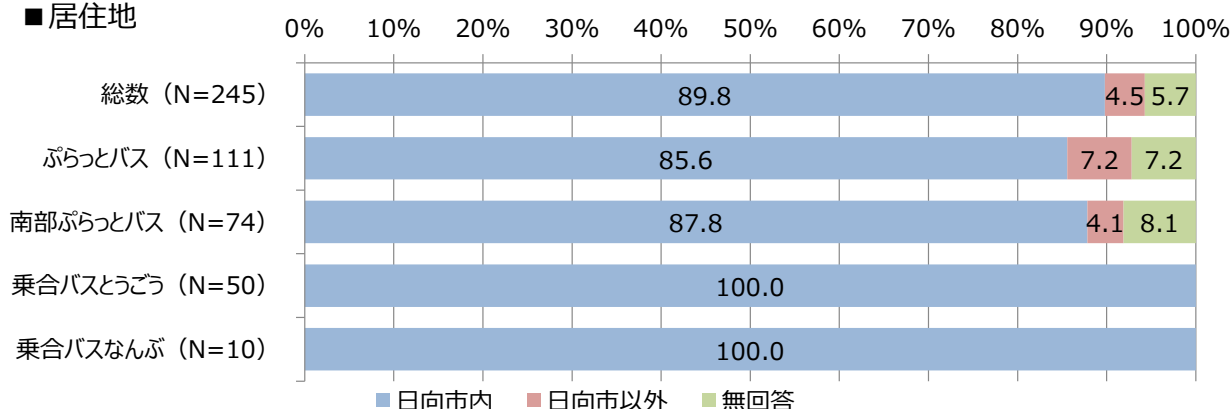


③市民バス利用者

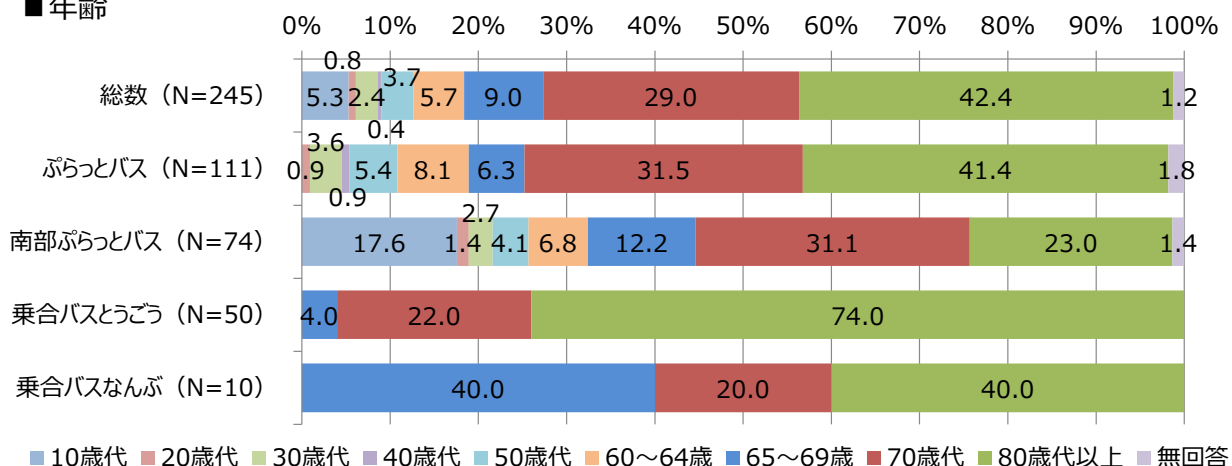
高齢者の日常的な利用が多く、外出行動に適した運行により更なる利便性向上が必要

- 利用者の特性としては、70 歳以上の市内居住者による利用が多く、主に「通院」「買い物」目的として利用されている特徴がある。また、ぷらっとバス及び南部ぷらっとバスは若い層の「通勤・通学」目的としても比較的に利用されている。
- どのバスも「往復」で利用されている傾向にあり、利用頻度では「ぷらっとバス・南部ぷらっとバス」で週に 5 日以上」の割合が多く、「乗合バスとうごう・なんぶ」では、もともと地域毎で週 2 回もしくは週 1 回の利用しかできないため、「週に 1 ～ 2 日」の割合が多くなっている。
- 市民バス利用者の満足度は全体的に高い傾向にあり、特に「乗合バスなんぶ・とうごう」で高くなっている。「ぷらっとバス」では「やや不満」との声が若干数みられる。
- 改善要望ありと回答した 99 名のうち、「運行本数」「運行時間帯」が多くを占めている。

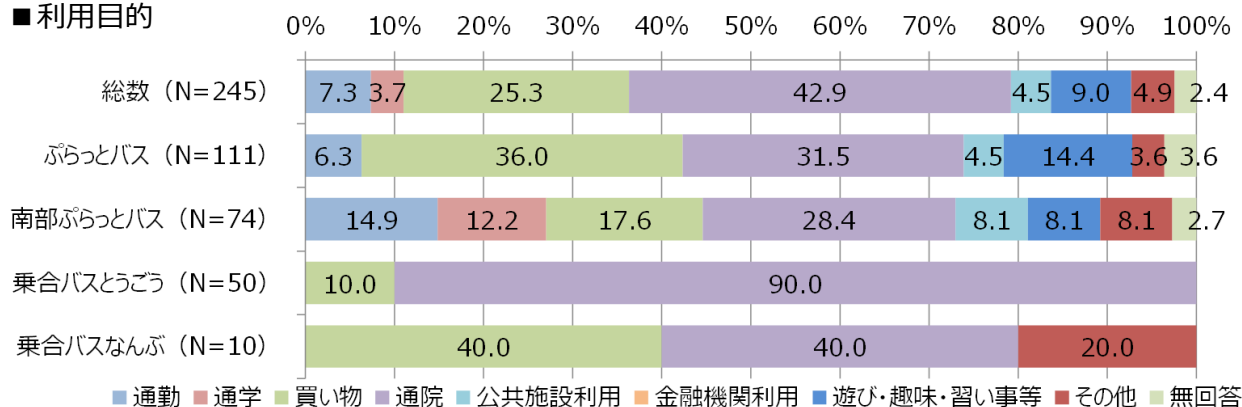
■居住地



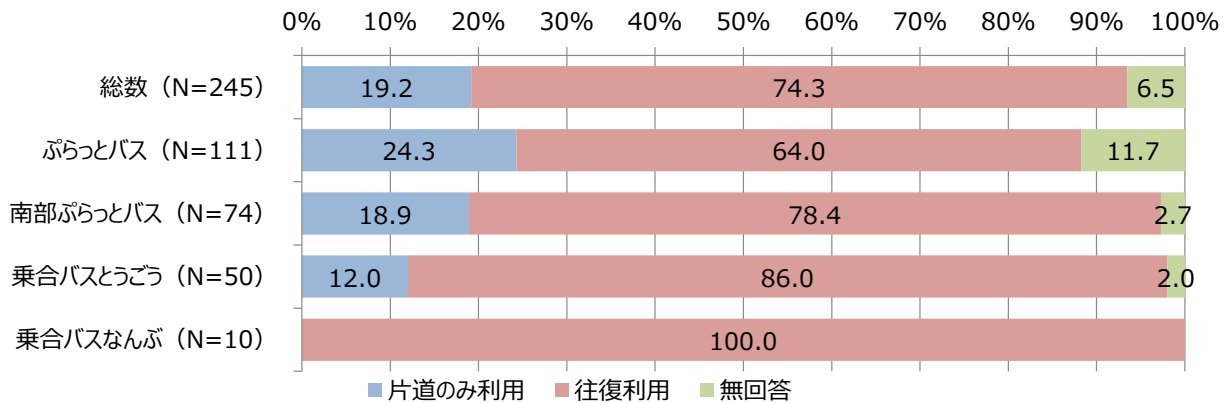
■年齢



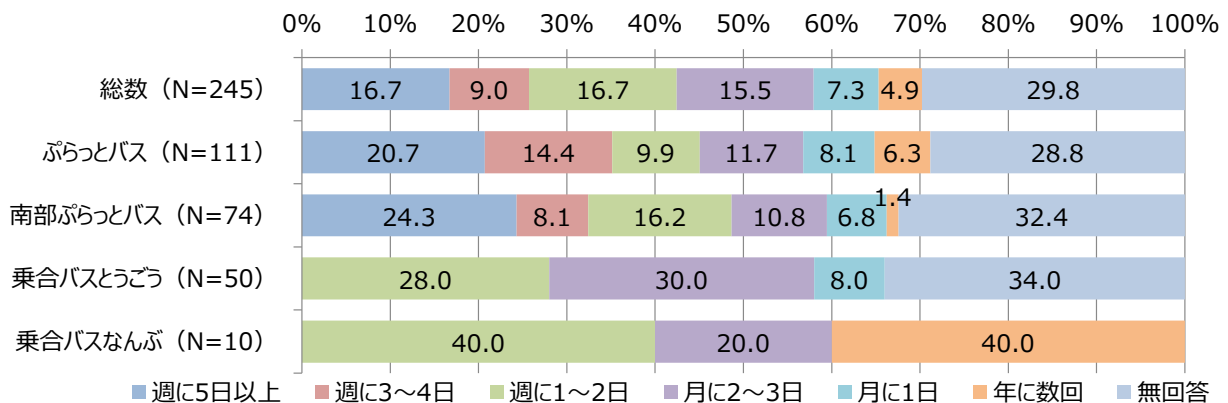
■利用目的



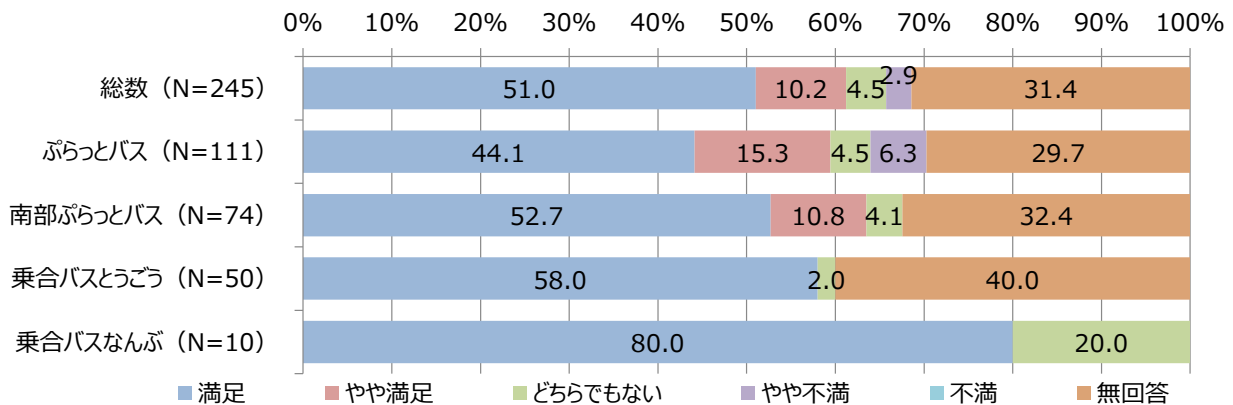
■ 利用法



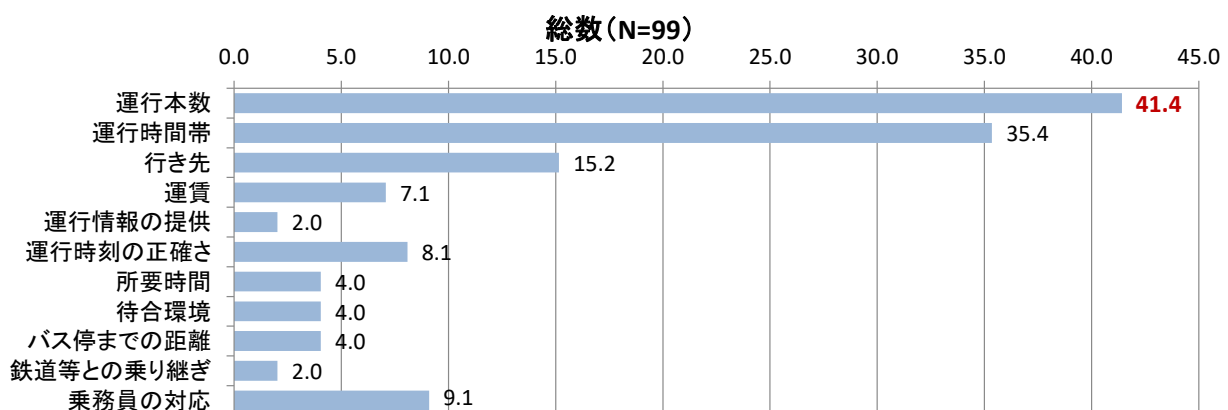
■ 利用頻度



■ 満足度



■ 要望

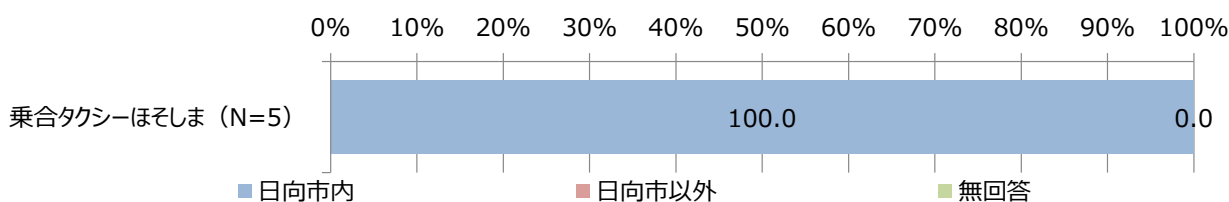


④ 乗合タクシーほそしま利用者

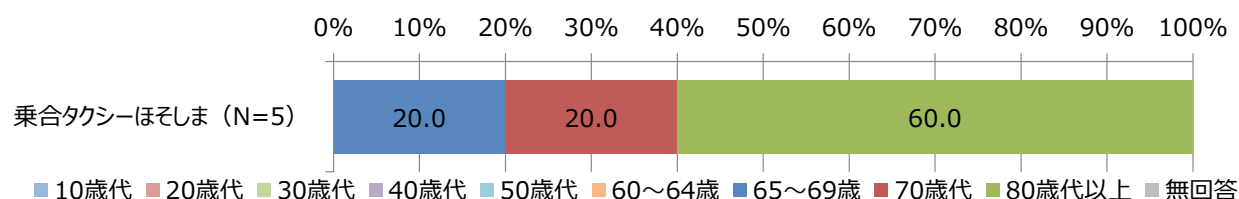
高齢者の買い物利用が多く、ニーズに対応した検討が必要

- 利用者の年齢層としては、「65～69 歳」と「70 歳代」が 1 名、「80 歳代以上」が 3 名となっており、利用目的では「買い物」「通院」となっている。
- 利用頻度では「月に 2～3 日」「月に 1 日」の割合が多く、週に 1 日以上の日常的な利用をしている方は少ない結果となっている。
- 乗合タクシーほそしま利用者の満足度は「満足」「やや満足」「どちらでもない」と回答した方が 1 名ずつ、「やや不満」との回答が 2 名となっている。
- 要望としては、「運行本数」「運行時刻の正確さ」「運行時間帯」が挙げられている。

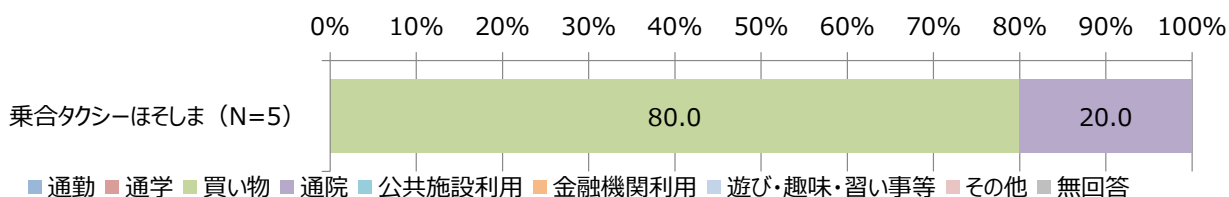
■ 居住地



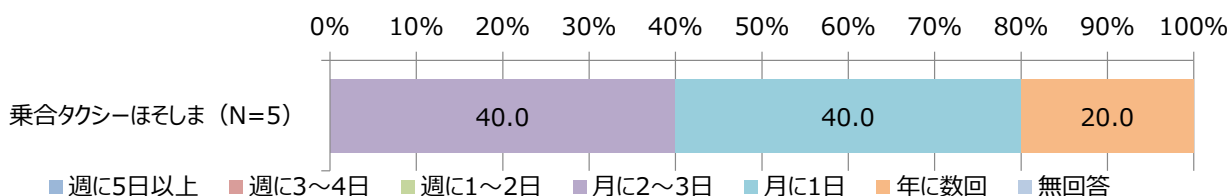
■ 年齢



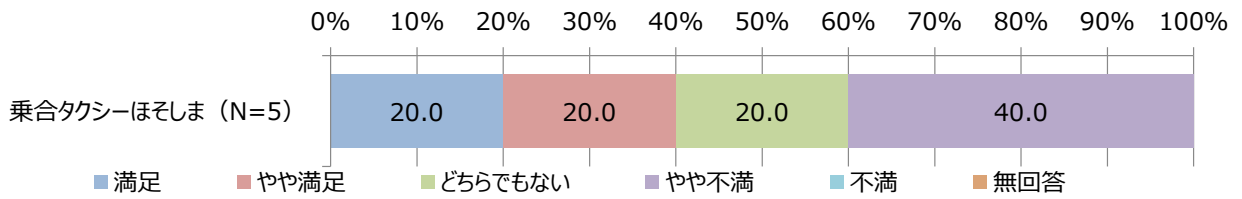
■ 利用目的



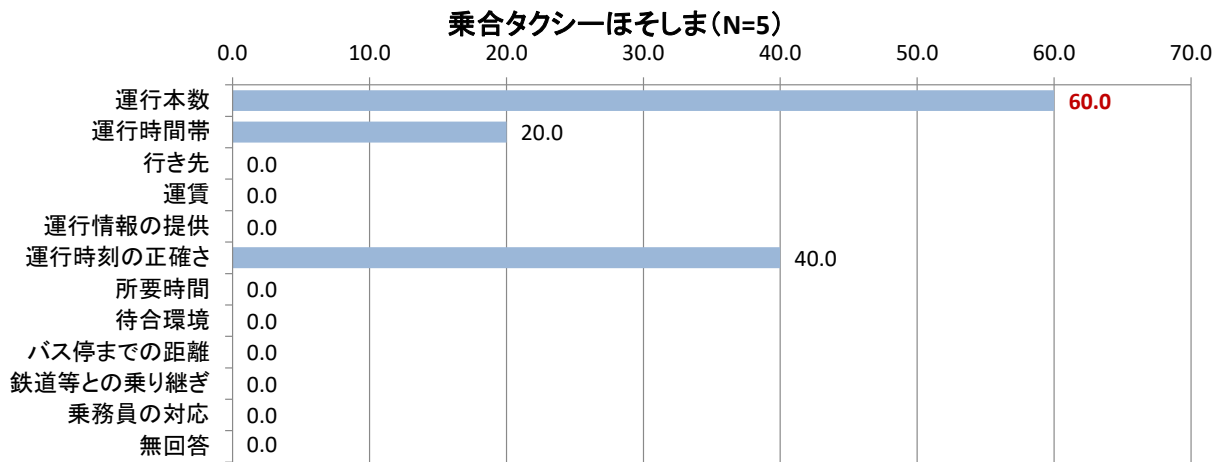
■ 利用頻度



■ 満足度



■ 要望



(3) 高校生アンケート調査

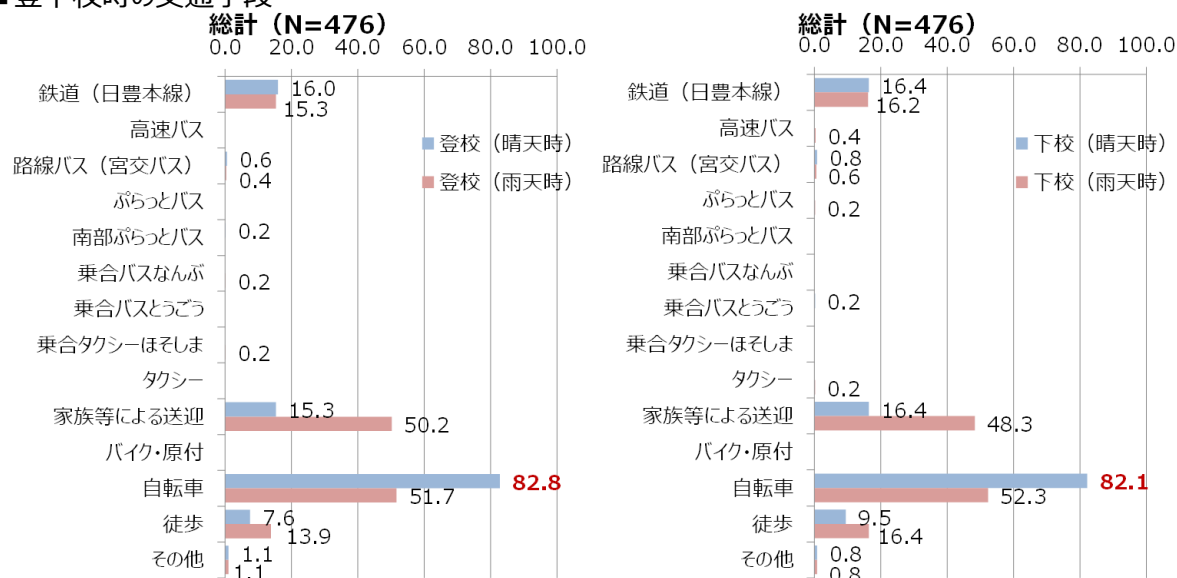
対象者	・日向高校、富島高校、日向工業高校に通う学生
主な調査項目	・利用者属性（性別、居住地）、通学実態（交通手段、通学時間（部活時含む））、家族等による送迎の負担状況 ・路線バス等公共交通の利用有無と満足度（ルート、ダイヤ、運賃等） ・公共交通を利用しない理由、利用するための条件 ・晴天時、雨天時における利用交通手段
調査方法	・学校に直接協力を依頼し、配布・回収（Web 併用）
調査期間	・令和 4（2022）年 9 月 28 日（水）
回答数	N=476（日向高校 221、富島高校 158、日向工業高校 97）

①利用特性

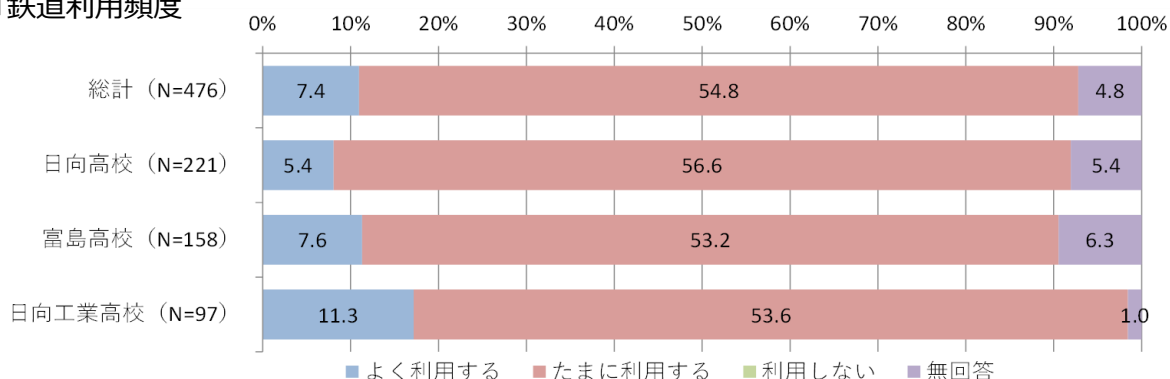
鉄道以外の公共交通利用が少なく、わかりやすい運賃体系や利用環境の向上が必要

- 登下校時の交通手段では「自転車」「鉄道」の割合が多くなっているが、雨天時になると「家族等による送迎」へ転換しており、送迎の負担が課題として見受けられ、バス交通を利用する学生はほぼいない。
- 鉄道は多くの学生が利用しており、さらなる利用促進策としては「運行本数の増便」「定期券以外の中高生向け割引切符販売」「駅構内や駅近くの商業施設、カフェなどの充実」が主に挙げられている。
- バスを利用しない理由としては、「バイクや自転車、徒歩で移動しているから」が大半を占めているが、「利用方法がわからない」といった声も若干数挙げられており、改善が必要である。
- 不満点が改善された場合の利用意向では約 2 割の学生で転換可能性が示唆されており、今後の利用促進策としては、「わかりやすい運賃制度」が多く挙げられている。

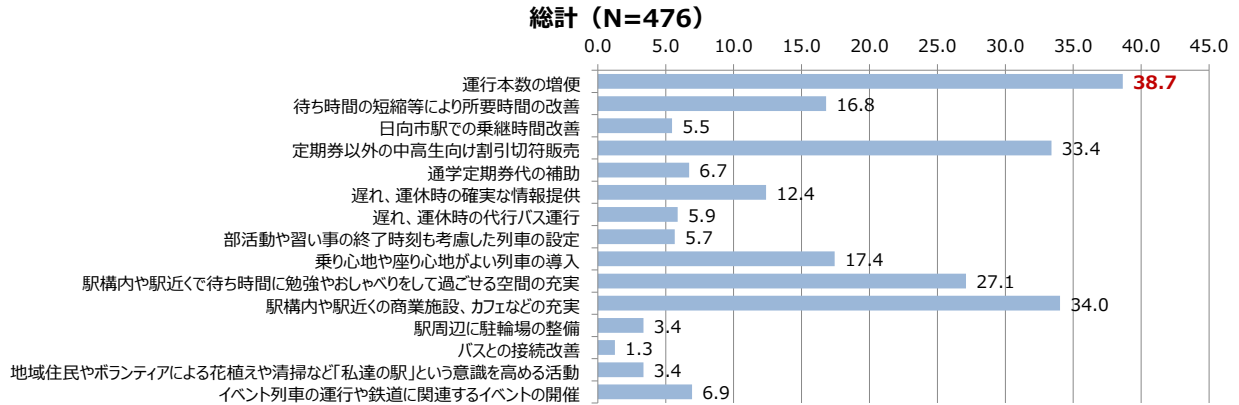
■登下校時の交通手段



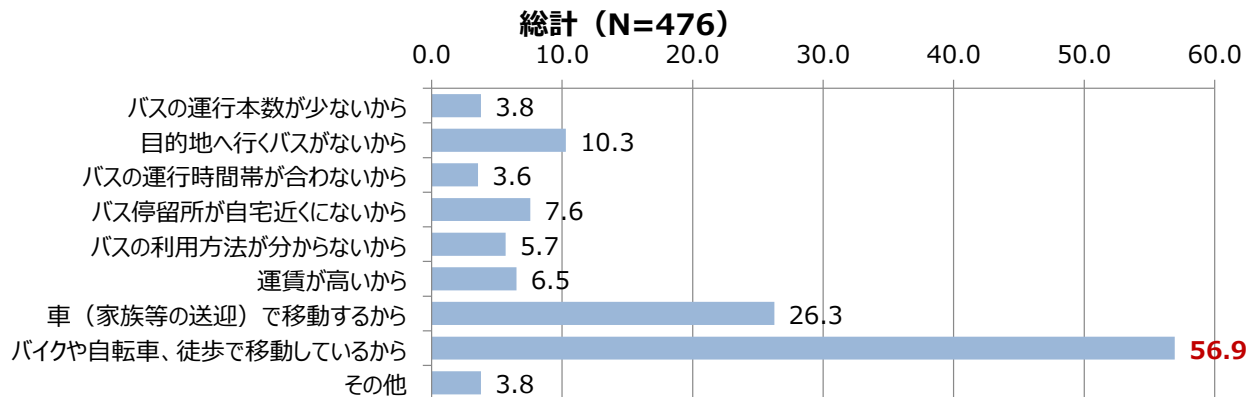
■鉄道利用頻度



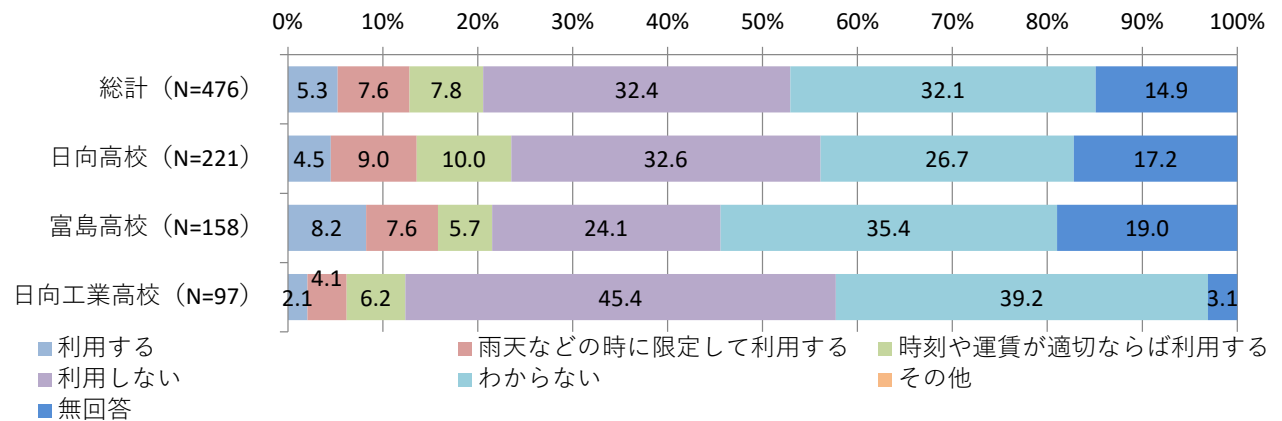
■鉄道の利用促進策



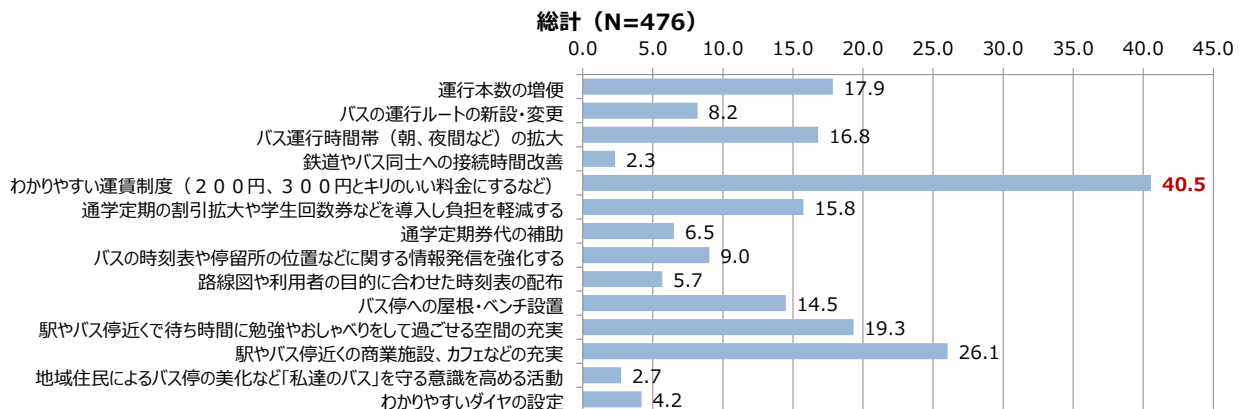
■バスを利用しない理由



■バス利用意向



■バスの利用促進策



(4) 交通事業者・関連事業者アンケート調査

対象者		《交通事業者》	
		鉄道	九州旅客鉄道（株）
		高速バス	ハッコートラベル（株）
		路線バス	宮崎交通（株）
		市民バス	日向交通協同組合、宮交タクシー（株）
		タクシー	上日向自動車（株）、宮交タクシー（株）、 (有)柳田タクシー、(有)HIMAWARI、宮児タクシー（株）
		《関連事業者》	
		社会福祉団体	日向市社会福祉協議会 日向市社会福祉協議会東郷支所
		商工団体	日向商工会議所、東郷町商工会
		障がい者団体	日向市障害者団体連絡協議会
		観光団体	日向市観光協会
		商業施設	（株）マルイチ
医療機関	千代田病院、和田病院、三股病院		
調査方法		・事前に調査票を送付し、郵送回収	
主な 調査項目	交通事業者	・利用者の特性や運行上の問題点、利用促進策 ・利用者等から寄せられている声 ・走行環境における問題点 ・経営改善のために行われていること ・他の交通事業者との連携に関して求めたいこと ・市の施策や計画に提言・期待したいこと	
	関連事業者	・無料送迎等の施設利用者のサービス向上に向けた取り組み状況 ・観光や商業等まちづくりを取り巻く現状、問題点 ・障がい者支援、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・連携した取り組みや事業の可能性 ・市の施策や計画に提言・期待したいこと	
調査期間		【郵送】 ・令和４（２０２２）年９月２７日（火）～１０月２１日（金） 【交通事業者ヒアリング】 ・令和４（２０２２）年１２月１２日（月） タクシー事業者等 ・令和４（２０２２）年１２月１３日（火） 九州旅客鉄道（株）、宮崎交通（株）	

①交通事業者

公共交通の担い手不足への対応と、社会情勢の変化に伴う運行の見直しが必要

事業者	内容
鉄道事業者	○近年の利用者層や動向の変化 ・リモートワークの普及等ワークスタイルの変化。 ・交流人口・移動人口の一定程度の回復。 ○運営上や経営上の問題点 ・人口減少及び中心都市と過疎地域の人口格差拡大。 ・交通系 IC カードの導入はイニシャルコストとランニングコストに莫大な費用が掛かるため、乗車人員が少ない宮崎県では導入が困難。 ○利用促進・利便性向上・経営改善等のためにやっていること ・お買い物切符の造成として、アミュプラザ宮崎との連携事業。 ・JR 九州管内の駅を JR が民間団体・企業等に貸し出し、学習塾や飲食店などまちの交流拠点として整備する「ドリームステーション」事業を実施中。 ○利用者等から寄せられている声 ・現在、午前 7 時ごろに南延岡駅に到着する電車は特急だが、同じ時間に南延岡駅に到着する普通列車を運行してほしいと延岡高校から意見をいただいている。 ○他の交通事業者との連携に関して求めていること、協力できること ・MaaS を活用した地域輸送サービスにおける連携事業。 ・お買い物券付きの QR コード決済の導入は可能。 ・市民バスのダイヤに対応して鉄道のダイヤを変更することはないので、市民バス側で JR 日豊線のダイヤを確認し接続させてほしい。 ○市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと ・日向市駅前広場整備等を実施していただき、歩行者や自転車の往来が増え、賑わいの構築ができた。 ・コロナ禍が収束すれば、利用促進のために以前行っていた焼酎列車やビール列車などの企画列車が面白いかと考える。
高速バス事業者	○利用者の特性や傾向 ・平日休日とも高齢者の利用が多く、観光利用は少ない。平日は会社員、休日は若年層の利用も見られる。 ○近年の利用者層や動向の変化 ・コロナ禍で、利用者は 8～9 割の減少となっている。 ○利用者等から寄せられている声 ・運行本数の増便要請や熊本方面への路線の問い合わせ等がある。 ○市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと ・コロナ禍で、大変苦しい経営状況であるためできる限りの補助をしていただきたい。

事業者	内容
路線バス事業者	○利用者の特性や傾向 ・平日は早朝と夕方に通勤・通学利用と、午前中の高齢者の利用が主である。休日は全体的に利用が少ない状況である。 ○近年の利用者層や動向の変化 ・コロナ禍も落ち着いてきてはいるが、以前の 7～8 割程度しか利用者は戻っていない。 ○運営上や経営上の問題点 ・乗務員は恒常的に不足しており、車両についても更新が進んでいない。 ・日向地域も例外ではなく、乗務員が不足しているため、新しい取り組み等にチャレンジしづらい状況である。 ○利用促進・利便性向上・経営改善等のためにやっていること ・一日乗り放題券の販売をしているが、乗り放題券や悠々パスなどの割引サービスは、普段使用している乗客からの置き換わりが多く、新規利用者の掘り起こしにつなげていない。 ・車両の小型化（マイクロバス）による効率的な運行や、宮崎県と協働で、県内全域で取り組む利用促進策について検討中。 ・宮崎県北部広域行政事務組合の事業でバスの乗り方教室を細島小学校と東郷学園で実施した。 ・バスロケーションシステムを導入中。 ○他の交通事業者との連携に関して求めていること、協力できること ・日向市駅を中心に鉄道、路線バス、市民バスが結節できるようなバスの時刻設定を行うため、鉄道や市民バスの時刻改正等がある場合は事前に情報を共有いただきたい。 ○市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと ・総合公共交通マップの作成。 ・令和 4 年度乗車実績によれば、上椎葉・神門方面の両路線ともにほとんどの便で、車両の小型化（14 人乗り以下）が検討できる。

事業者	内容
市民バス事業者	○利用者の特性や傾向 ・平日休日ともに通院・買い物目的の利用が多い。 ・平日は通勤・通学の利用も見られ、休日は買い物利用が主である。 ・休日にサーフィン客や外国人の利用がみられる。 ・午後の便は利用者が極端に少なくなる。（乗合バスとうごう） ○近年の利用者層や動向の変化 ・イオンを中心とした高齢者の買い物など利用者が増加している。 ・免許返納に伴う利用者の増加がみられる。 ・定期券の利用が多くなった。 ・東郷地区においては高齢化が顕著であり、施設等に入所する方も多く減少傾向にある。 ○運営上や経営上の問題点 ・乗務員の高齢化や人員の確保が困難である。 ・車両の故障が多い。 ・インターバルが約 5 分程度であり、乗車人員の確認・日報記載など時間が足りず遅延に至っている。 ・運行遅延が発生する便があり、発車時刻に間に合わない便がある。 ・停留所標の劣化、色あせ、剥がれ等が多くみられる。（特に乗合バスなんぶ） ○走行環境における問題点 ・フリー区間のお客様の停車待ち位置が適切でない場合があり、停車・発進に支障をきたしている。 ・狭い道路で危険な箇所が存在している。（橋元～立縫の里間等） ・枯れた竹等、走行に支障をきたしている箇所がある。 ○利用者等から寄せられている声 ・運行便数の増加。 ・遅延が多いとの意見をいただくが、運行スケジュール的に厳しい。 ・振動が多く乗り心地が悪い。 ・時刻表が複雑でわかりづらい。 ○他の交通事業者との連携に関して求めていること、協力できること ・中心市街地へ通院する方も多く、道の駅とうごうで乗り換えが十分行われており、現状のままでいいと考える。 ○市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと ・バス車両の点検・整備等をきめ細かく実施し、安心して運行できるようにして欲しい。 ・現場側とのコミュニケーションを図ってほしい。

事業者	内容
タクシー事業者	○近年の利用者層や動向の変化 ・コロナ禍で大幅にタクシー利用客が減少したが、昼間の利用者は増加の傾向にある。また、一人暮らしの高齢者の利用が多くなっている。 ・市民の外出回数も減り、特に夜間の利用が減少している。 ・コロナ禍による外出抑制から人出が戻ってきているようであるが、タクシーを利用せずに代行運行やアルコールを飲まない人の送迎で対応している人がいる。 ・若年層の繁華街への利用が少なくなった。 ・病院側がまとめて薬を出しているため、以前から利用回数は減ってきている。 ・無料の駐車場が多いため、タクシー利用者が相対的に少ない。 ○利用者等から寄せられている声 ・利用したいときにタクシーが捕まらない回数が多くなったといわれる。 ・配車に時間がかかる。 ○運営上や経営上の問題点 ・燃料代の高騰、慢性的な運転手の不足・高齢化。 ・コロナ禍を契機に辞める運転手が増え、コロナ禍前と比べ2～3割減少している。 ・営業車の保険料が毎年上がっている。また、車両の更新が厳しい状況である。 ・タクシー業界で生活できる賃金を稼げないため若い人の入社が少ない。 ○利用促進・利便性向上・経営改善等のためにやっていること ・安全・安心・迅速・24時間対応。無事故に勝る信用なし。 ・フードデリバリー事業の実施を計画している。 ・運転手不足解消のためハローワーク等に掲載しているが、ハローワークを通じての就職はほぼなく、社員の口コミ・知り合いによる入社が多い。 ・QRコードによるキャッシュレス決済を導入している。 ・各社、障がい者・免許返納者に対し1割補助を実施し、高齢者・買い物弱者に対し、利用促進を図っている。 ○市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと ・なかなか改善策が見つからない状況である。 ・利用者の利便性向上と同時に、運転手（働く側）にも配慮した運行計画等への施策。 ・高齢者へのタクシー料金の一部負担及び事業者への支援。 ・タクシー乗務員の第二種免許取得への支援。

②関連事業者

交通弱者対策のほか、他分野・他産業と連携した公共交通の維持が必要

事業者	内容
社会福祉団体	○高齢者や障がい者などから、公共交通について寄せられている声 ・自宅からバス停までの距離が遠く、利用が難しい。 ・行きたい場所はあるが、バスの時間と合わない（行きは良いが、帰りに合わない）。 ・市街地部への移動手段が少ない。路線バスの本数が少ない。 ・タクシーが山間部まで必ず配車してもらえないとは限らない。 ・免許返納後も行動範囲が維持できる方法を考えて欲しい。 ・タクシーを利用したいが、回送料が加算されて割高になる。 ・今は運転が出来るので路線バスや市民バスの利用経験がない。免許返納後、自分の都合で買い物や通院が出来なくなる不安。 ○公共交通と連携して取り組めること、連携すべきと考えられること ・現在、市内の6つの福祉事業所と連携して『日向市相乗りお買い物ツアー』事業を実施しているが、コロナ禍等、状況によっては実施できないことが課題となっている。路線バス、市民バス等の協力により、安定した事業の実施が望める。 ・高齢者の集いの場（百歳体操・サロン）での公共交通の利用説明会や悠々パスの案内等の調整。 ・公共交通の体験会を企画。自宅からバス停までの移動手段の確保。移動支援サービス東郷かんむりの周知と連携。ワンコインサービスのボランティアの活用。 ○日向市の公共交通について意見や要望 ・近距離の移動について、予め日程と一定数の利用者が把握できている場合、タクシーを相乗りで利用する（介護予防として、タクシーの事業所に補助金が交付される）等、既存の公共交通を活かした取り組みについて検討していただきたい。 ・利用する側が、自分の生活スタイルに合うものを選べる仕組みづくりを提案していく。 ・免許返納後の移動手段に対して、公共交通の利用方法や悠々パスを地域住民にPRすることで、高齢者の移動に対する不安が軽減できるのではないか。
商工団体	○商業を取り巻く現状や新型コロナウィルスの影響などの観点からの問題・課題 ・飲食業には少しずつお客様が戻ってきているが、それに伴い人手不足が深刻な問題となりつつある。 ・ウクライナ情勢に端を発する、原材料価格や物価の高騰により事業者の経営はますます厳しさを増している。 ・生活様式や消費行動の変化にいかに対応していくかが課題。 ○来訪者や商業施設などから、日向市の公共交通に関して寄せられている声 ・日向市駅から東郷地域の主要施設等を結ぶバスの整備。 ・日向方面から東郷地域にバスで来て用事を済ませた後、帰りのバスが来るまで長時間待たないといけない。 ○日向市の公共交通について意見や要望 ・日向市駅から市内各地を結ぶ、ぶらっとバスの維持・拡張。 ・利用者の多い主要施設（東郷診療所、道の駅、やまさ、牧水関連施設等）を結ぶ公共交通の整備。

事業者	内容
障がい者団体	○高齢者や障がい者などから、公共交通について寄せられている声 ・団体の会議・研修会・各種イベント等は、日曜日の午前 10 時開会のものが多いため、南部ぶらっとバス等について 10 時に市街地部へ到着するバスがほしい。 ・一般タクシーの夜間・早朝の台数が少ない。 ・路線バスの停留所を増やしてほしい。 ・障がい者にとって乗り換えは非常に大変。 ・市民バスでの通院は場所や時間が合わないケースが多く、タクシーを利用すると運賃が高額となる。 ○公共交通と連携して取り組めること、連携すべきと考えられること ・障がい者団体の総会や定例会等で説明の機会を設ける。 ・障がい者センターでの公共交通について案内、利用促進パンフの配布、啓発等。 ○日向市の公共交通について意見や要望 ・日向市駅等で、バスの運行状況や遅延状況がわかるバスロケーションシステムを導入してほしい。 ・障がい者の利用促進を図るために高齢者と同様に総会等の際に無料体験チケットの配布や利用案内などを積極的に検討してほしい。 ・腰掛けタイプの一般タクシーがあると乗降しやすい。
観光団体	○観光客の来訪特性 ・平日の案内所利用が比較的多いのは、60～70 代の九州外在住者、20～30 代の外国人観光客となっている。結果、日帰り旅行よりも宿泊を伴う旅行で来所する方が多い傾向。特に外国人観光客は長期旅行の一部で日向市に訪れている。 ・休日の案内所利用が比較的多いのは、60～70 代の県内在住者や同年代の九州在住の観光客となっている。結果、居住地が近い方が多く訪れていることもあり、日帰り旅行者が多い。 ・観光客の居住地に関わらず、10 月の来所が多い状況。特に県内からの観光客については旅行シーズンの偏りが大きく、年間で来所する県内客の 28%が 10 月に集中している。 ○観光を取り巻く現状や新型コロナウイルスの影響などの観点からの問題・課題 ・現在、コロナ禍により観光案内所を訪問する観光客が激減している。特にインバウンドについてはほとんど対応する機会がなく、アフターコロナにおけるインバウンド増加を見据えた案内情報の更新や観光商品の充実化が課題となっている。 ・観光客以外からのぶらっとバスや宮交バスに関する公共交通の対応が相変わらず多い状況。宮崎交通については業務委託を受け収益事業として対応している。 ○公共交通との連携・協力した取り組みや可能性 ・宮崎交通と業務委託契約を結び、一日乗車券と観光施設で使えるクーポンが一体となった「県北周遊バスパック」を取り扱っている。 ○日向市の公共交通に関して寄せられている声 ・便数の少なさ等観光客から指摘されることもあるが、代替交通手段として観光タクシーやレンタサイクル等を案内している状況。 ・日向市民からは窓口だと思って苦情が寄せられることが多く、内容としては「時刻表の見方」、「運行・接客への不満」が大部分を占めている。 ○日向市の公共交通について意見や要望 ・観光客をターゲットにした交通手段の開発も必要。 ・両替機を設置することも利便性の向上につながると考えられる。

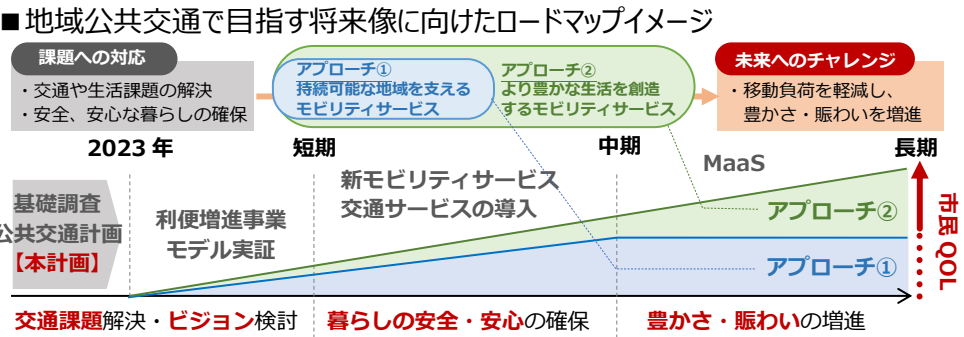
事業者	内容
商業施設	○利用状況 ・火・木・日の利用客が多く、水曜日は少ない状況である。 ○送迎サービスの実施状況 ・現時点では施設利用者の移動支援サービスは実施していない。 ○日向市の公共交通について意見や要望 ・ぷらっとバスは見る限り乗客数があまりにも少ないのもっと活用しないと非常にもったいない。 ・バスのカラーリングをどこかと提携する。 ・キャッシュレス決済を導入する。 ・農産物なども荷受荷下ろしできる仕組み。貨客混載。（他地域でも実績あり） ・幼稚園・保育園との連携。（送迎バス・お年寄りと子どもがふれ合える・学生の通学にも使える） ・位置情報通知システムの導入。（待たなくて良いバス停） ・全バス停を停まると時間がかかりすぎるので、主要なバス停だけ停まる特急路線。（朝夕などの時間帯）
医療施設	○利用状況 ・基本的に平日の午前中に患者が多く、休日は少ない状況である。 ○送迎サービスの実施状況 ・三股病院では無料でルートと時刻を定めた送迎サービスを実施している。 ・月・火で東郷方面、火・水で平岩方面、火曜日で幸脇・飯谷方面の送迎をしている。

5. 地域公共交通の課題

(1) 現況把握に伴う課題の抽出

公共交通の必要性

- 地域公共交通は、医療、福祉、防災、環境、まちづくり等の様々な分野における基盤であり、それに伴う社会・経済的な役割・効果がある
- 自動車を運転することができない高齢者や学生等の交通弱者にとって、暮らしを支える、大切な移動手段
- 地域活性化を支える基盤・資源
- 鉄道駅やバスターミナルは地域の中心地として地域の顔であり、この中心地を活性化するうえで、地域公共交通の役割は重要
- 自動車からの二酸化炭素や大気汚染物質の排出削減という課題となるなかで、地域公共交通は環境効率のよい交通手段
- 公共交通がなくなった場合、他分野への影響は数多く存在する
- 本計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの



日向市の現状

- 県北東部の拠点性と自然景観等の資源を活かし、地域の発展につながる公共交通が必要 → ⑤
- 人口が集積しているエリアや高齢者が多いエリアに対する公共交通手段の構築が必要 → ①, ②, ③
- 自家用車の使用率が県平均より高く、車依存から公共交通への転換が必要 → ④
- 幹線道路網を活かした市内や広域ネットワークの構築が必要 → ②
- 増加する自家用車保有から公共交通への転換により、高齢者の安全や環境負荷の軽減が必要 → ①, ③
- JR 日豊本線沿線の周辺市町との人口移動が多く、鉄道と連携した公共交通の充実が必要 → ④
- 市街地エリアの中心部に集積する主要施設へのアクセス利便性の強化が必要 → ②
- 多様な交通手段や支援事業が連携し、地域総動員による公共交通サービスの構築が必要 → ③, ④
- サーフィン等のレジャーや美々津の街並みなどの観光需要に対応した公共交通の運営が必要 → ⑤

実態把握調査

- 「市民アンケート調査」
 - 日常生活における移動ニーズに適した、公共交通体系の整備が必要 → ②, ④
 - 高齢者が安心して免許を返納できるための移動手段の確保・充実が必要 → ①, ②, ③
 - 交通弱者を公共交通で救うための、ラストワンマイルとなる公共交通サービスが必要 → ①, ③
 - 鉄道の定時性の満足度が高く、その良さを生かした市内鉄道駅間移動の利用促進が必要 → ④
 - バス環境の改善が求められており、バス停までの移動や待合空間の改善が必要 → ②, ④
 - 南部エリアの利用率が高く、南北軸のネットワークの維持・向上が必要 → ②, ④
 - タクシーの項目別満足度は他の公共交通よりも高く、利用運賃等の情報発信による利用促進が必要 → ③, ④
 - 車依存脱却への行動変容につながる公共交通サービスの改善及び情報発信が必要 → ③, ④
 - 財政負担及び受益者負担の適正化による地域公共交通の持続性の確保が必要 → ③, ④
- 「公共交通利用者調査」
 - 通勤・通学需要が多く、将来を見据えた沿線ネットワークの維持・強化が必要（鉄道） → ④
 - 市外からの利用者も多く、運行する隣接市町村と連携した路線バスの維持・強化が必要（路線バス） → ④
 - 高齢者の日常的な利用が多く、外出行動に適した運行により更なる利便性向上が必要（市民バス） → ①, ②
 - 高齢者の買い物利用が多く、ニーズに対応した検討が必要（乗合タクシーほそしま） → ③
- 「高校生アンケート調査」
 - 鉄道以外の公共交通利用が少なく、わかりやすい運賃体系や利用環境の向上が必要 → ④
- 「交通事業者・関連事業者アンケート調査」
 - 公共交通の担い手不足への対応と、社会情勢の変化に伴う運行の見直しが必要 → ④, ⑤
 - 交通弱者対策のほか、他分野・他産業と連携した公共交通の維持が必要 → ④, ⑤

日向市地域公共交通の課題

- ① 高齢化の進展に伴う高齢者等の移動手段の確保
- ② 市街地エリア・南部エリア・東郷エリアをつなぐ拠点幹線軸の維持・強化
- ③ 地域の実情に応じた新たな公共交通サービスの構築
- ④ 各公共交通機関の相互連携による利便性の向上（MaaS の推進）
- ⑤ 交流人口の拡大に向けた観光二次交通等の整備

上位関連計画

- 海・山・人がつながり 笑顔で暮らせる 元気なまち ～リラクスタウン日向～（総合計画）
- コンパクトで魅力ある交流拠点都市としての発展（都市計画マスタープラン）
- コンパクト・プラス・ネットワークによる多極型の都市構造の実現（立地適正化計画）
- 生活文化圏を持続的に結びつける利用しやすい公共交通網の再構築（日向・東臼杵地域公共交通網形成計画）
- 関係人口の増加や地域の賑わいの創出及び定住人口の維持・増加（ポストコロナ観光戦略）
- 地域住民同士で助け合う移動手段をつくる（東郷地域振興計画）
- 利便性の高い安全な生活交通体系を確立（過疎地域持続的発展計画）
- 住民の利便性が向上する圏域内の公共交通ネットワークの構築（定住自立圏共生ビジョン）

(2) 課題の整理

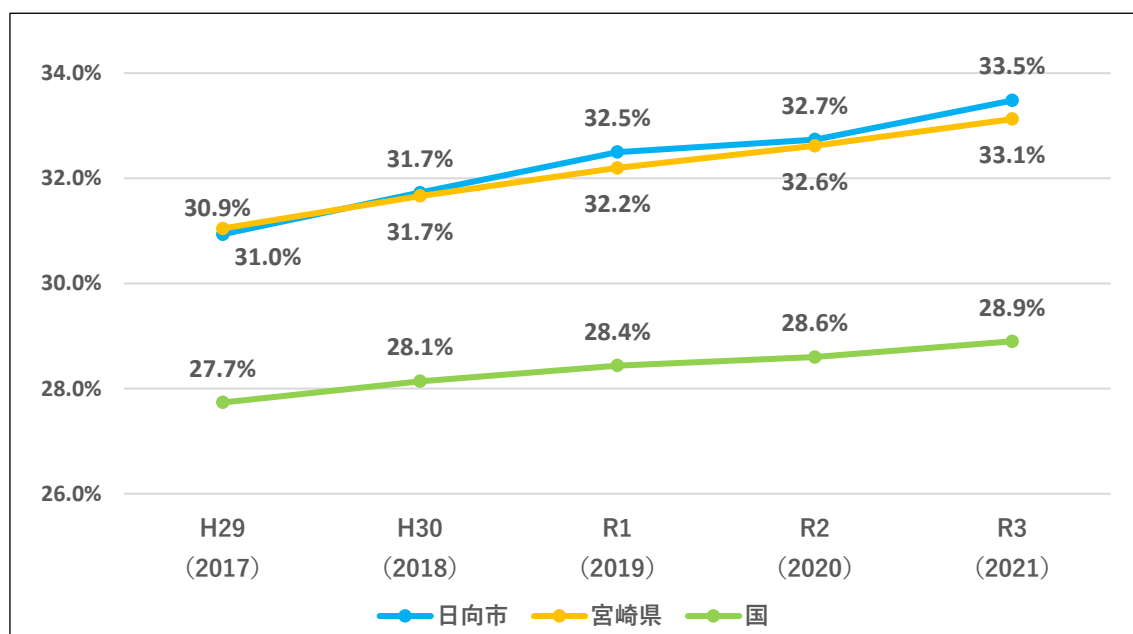
各課題の詳細については以下のとおりである。

【課題①】高齢化の進展に伴う高齢者等の移動手段の確保

本市の高齢化率は 33.5%（R3（2021）.10.1 時点）と増加傾向であり、将来的にも高齢化の進展が懸念され、高齢になっても自家用車を手放せず移動に不安を抱える高齢者が増加する可能性があることから、公共交通の見直し及び充実により、高齢者や障がい者等の移動手段を確保する必要がある。

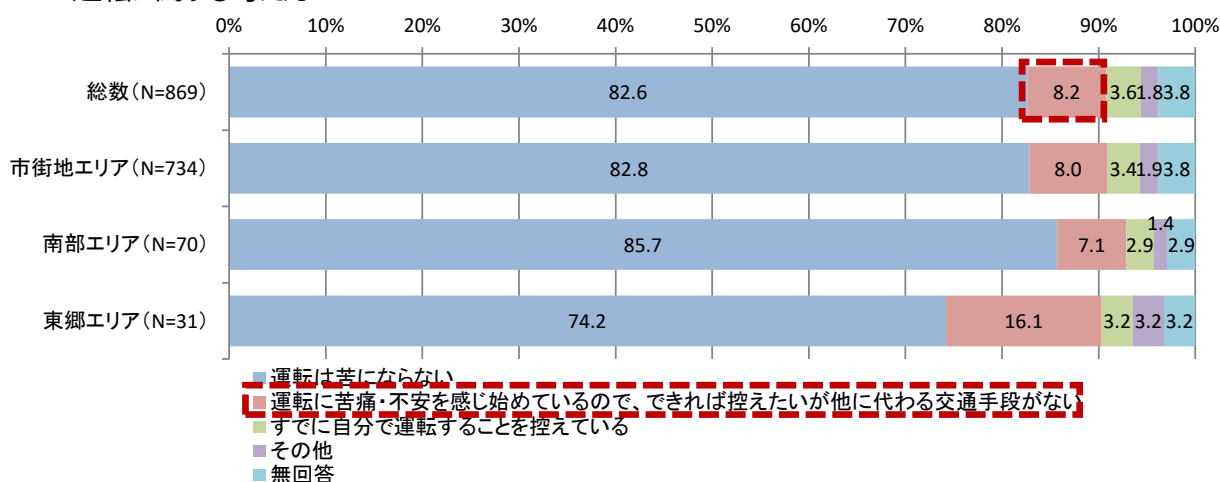
また、公共交通を充実させることで自家用車利用を抑制し、免許返納の促進や事故防止、また環境負荷の軽減に寄与できる。

■ 高齢化率の推移



※各年 10 月 1 日現在

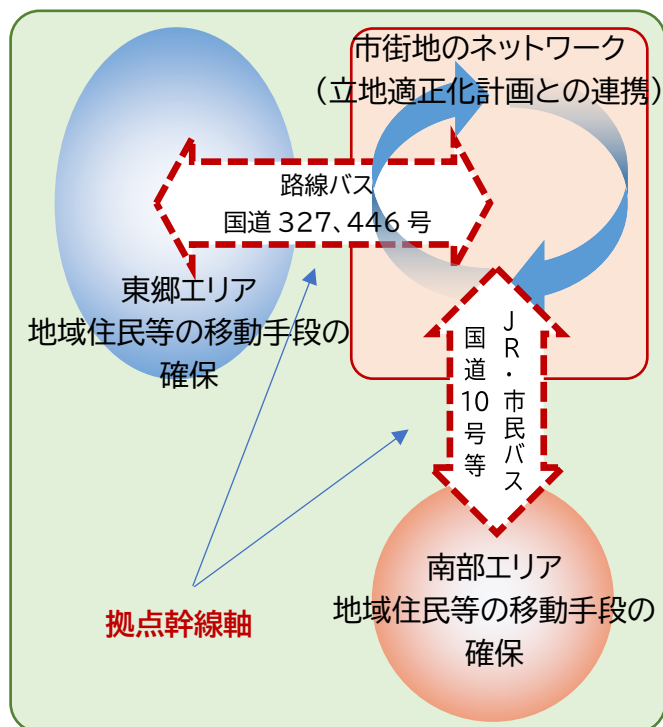
■ 運転に関する考え方



【課題②】市街地エリア・南部エリア・東郷エリアをつなぐ拠点幹線軸の維持・強化

令和3（2021）年に策定した「日向市立地適正化計画」では、主に都市計画区域内を対象としながらも、市全域がコンパクト化の効果を享受できる「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて、各拠点間が有機的に結ばれた利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指す方針としている。

この実現に当たり、課題である南部エリアや東郷エリアといった都市計画区域外から市中心部への移動手段の確保・充実に向けて、本計画と立地適正化計画の連携はもとより、交通の安全性や定時性の確保に向けて、主要幹線である国道10号及び、国道327号等の4車線化やバイパス整備等の設備計画とも連携を図りながら、日向市版の真のコンパクト・プラス・ネットワークを目指していくことが重要である。



【課題③】地域の実情に応じた新たな公共交通サービスの構築

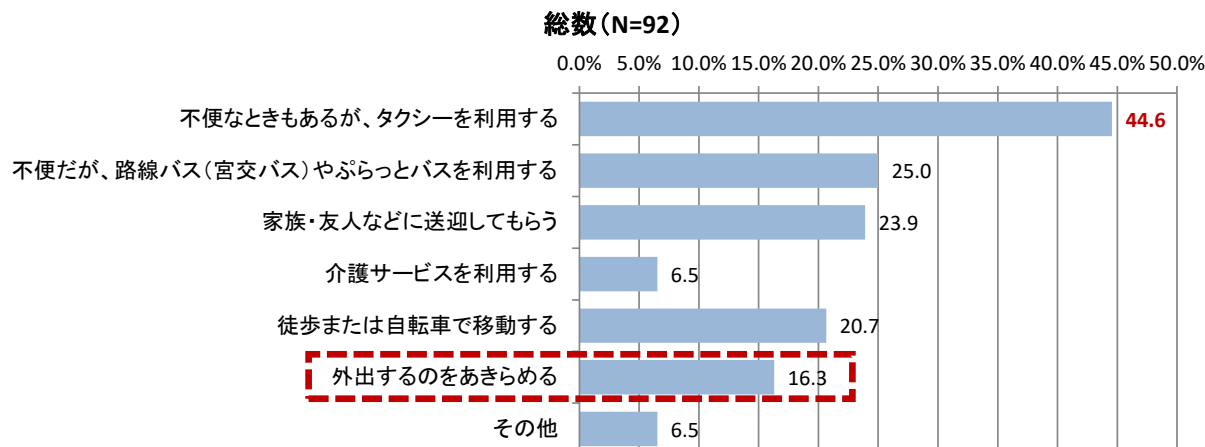
市内を3つのエリアで区分した際に、人口が集積しているエリアや高齢者が多いエリア等、異なる特性があることから、公共交通利用における地域ごとの特性や課題の整理及び利用ニーズの把握をしたうえで、最適な手段を構築することが重要である。

既存路線として、鉄道、高速バス、路線バス、市民バス、タクシー等により、公共交通サービスエリアは全市的に広がっているが、週に1～2日のみ運行をしている乗合バスもあり、公共交通不便地域は存在している状況である。

また、バス停までの移動や停留所の待合空間等、バス環境の改善やラストワンマイルとなる公共交通サービスも求められている。

このような現状カバーできていないエリアに対しては、デマンド交通の導入や地域輸送資源の総動員等、新たな公共交通サービスを検討し、移動困難者を救う取り組みが必要である。

■ 移動手段がない時の対処法



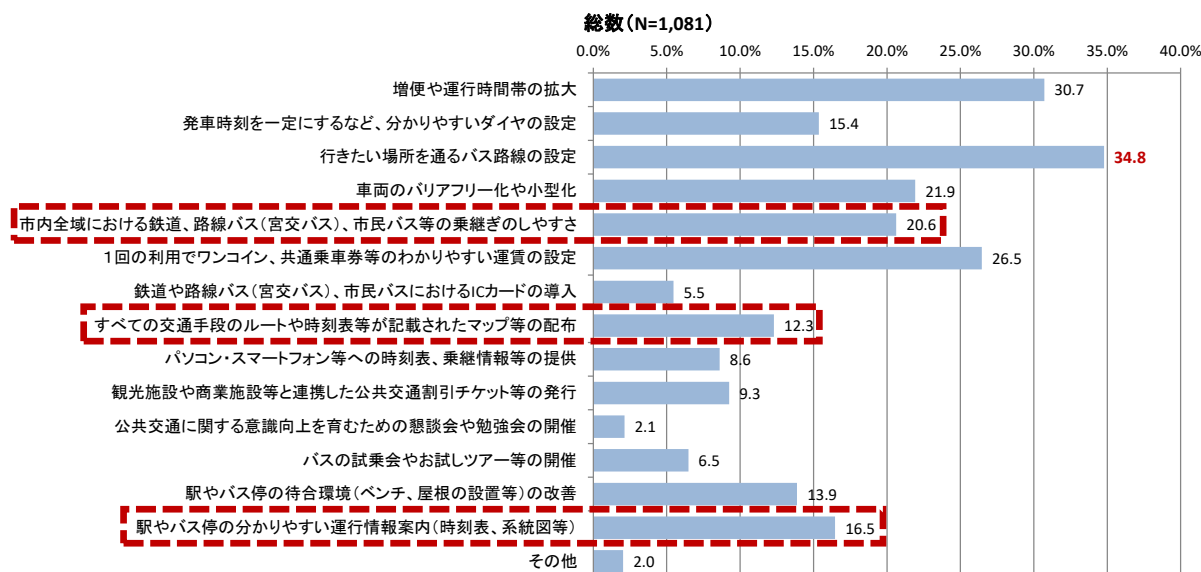
【課題④】各公共交通機関の相互連携による利便性の向上（MaaSの推進）

広域交通として鉄道と高速バスが存在しており、地域間路線として路線バス、地域内路線として市民バスがあり、これら異なる機能を持つ交通機関同士の相互連携により、乗継利便性の強化や路線情報の一元化をするなど、利用者が利用しやすい体制を構築することが必要である。

また、自家用車の使用率が県平均より高い状況や、社会情勢の変化に伴う公共交通事業者の経営圧迫の面からも、公共交通への転換を促し、将来を見据えたネットワークの維持・強化が必要である。

市内及び地域間の交流を促進するため、他分野・他産業と連携した公共交通ネットワークの構築と交通結節点機能を強化していくことが必要である。

■公共交通の利用促進策



「事業者等の意見より」

・総合公共交通マップの作成 ・キャッシュレス決済の導入 ・位置情報通知システムの導入

【課題⑤】交流人口の拡大に向けた観光二次交通等の整備

公共交通に関する市の財政負担は増加傾向であり、ニューノーマル[※]等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な状況である。

市民の移動に合わせ、県北東部の拠点性と自然景観等の資源を活かした来訪者をターゲットとした公共交通を整備することで、コロナ禍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り、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、新たなニーズを獲得することで生活交通の一部を補完できる体制が必要である。

※コロナ禍の到来により世間に広まった「新しい常態・生活様式」を表す。

■市民バス収支状況

	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)
運賃収入(円)	11,161,450	10,049,970	10,188,080	8,412,460	7,850,570
運行経費(円) (運行委託+修繕費)	32,828,724	33,948,654	41,904,280	40,622,444	46,044,895
収支率(%)	34.0	29.6	24.3	20.7	17.0

↑R1(2019)から日祝運行による運行委託費が増加

6. 日向市地域公共交通計画策定に係る基本方針

(1) 基本理念

地域公共交通の課題に対応する基本理念を以下に示す。

将来にわたり市民の暮らしをつなぎ、移動を支える 公共交通ネットワークの実現

(2) 基本方針

(1) で挙げた基本理念を踏まえ、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する。

「課題」

- ①高齡化の進展に伴う高齢者等の移動手段の確保
- ②市街地エリア・南部エリア・東郷エリアをつなぐ拠点幹線軸の維持・強化
- ③地域の実情に応じた新たな公共交通サービスの構築
- ④各公共交通機関の相互連携による利便性の向上（MaaSの推進）
- ⑤交流人口の拡大に向けた観光二次交通等の整備

「基本方針」

- 1 公共交通の相互連携及び機能分担による誰もが利用しやすい交通環境の提供
- 2 将来にわたり持続可能で“コンパクト・プラス・ネットワーク”を支える交通軸の形成
- 3 新たな公共交通サービスの導入による公共交通不便地域への対応
- 4 観光や商業等、まちづくりにおける他分野との連携
- 5 運行情報の一元化による利便性向上及び利用を促進する取組みの実施

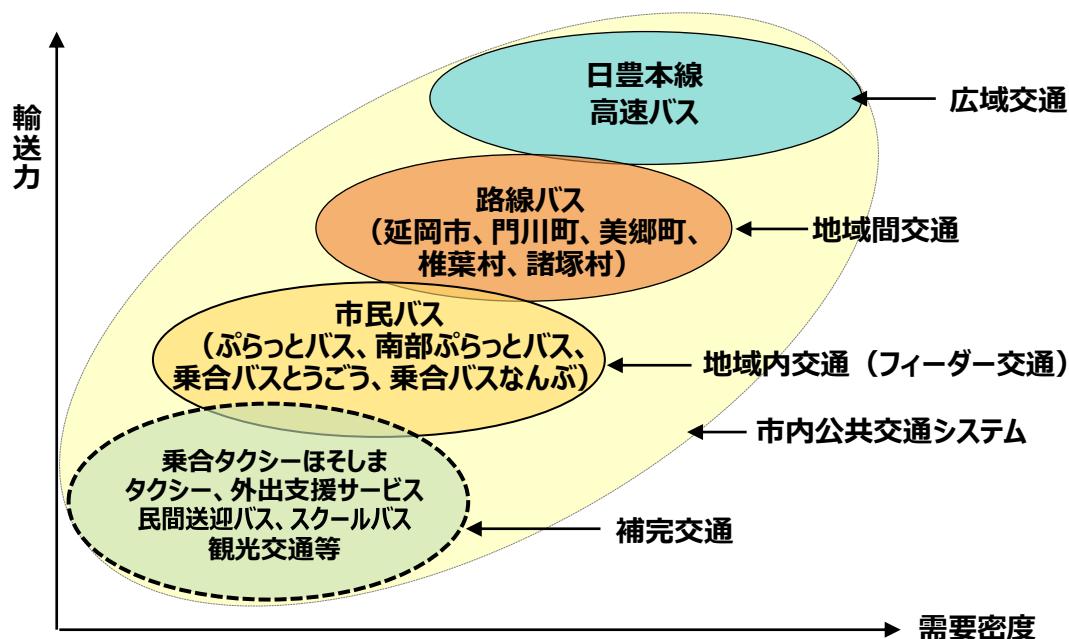
(3) 地域公共交通の機能分担

本市の公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり4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、道の駅、主要な集客施設等を位置づけ、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムの導入を検討し、公共交通機関の相互連携により、市民の生活交通や来訪者の観光交通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。

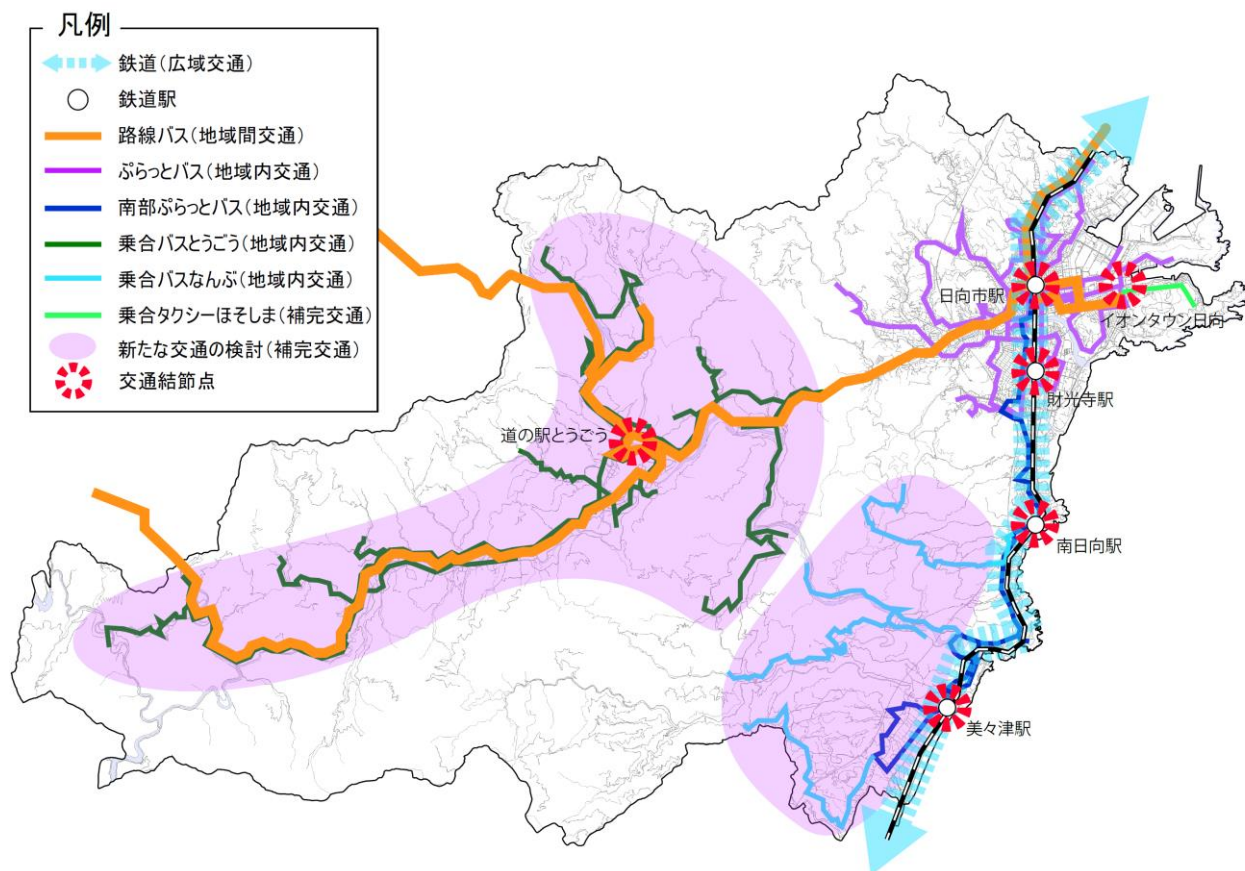
区分	役割分担	公共交通システム
広域交通	○宮崎市と延岡市、福岡方面へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	日豊本線 高速バス
地域間交通	○周辺都市への連絡及び市内の骨格路線 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	路線バス (延岡－イオンタウン日向線、宇納間・小原線、椎葉・塚原線・神門線)
地域内交通 (フィーダー交通)	○広域交通に接続、地域間交通を補完 ○市内の地区間・拠点間を連絡し、市街地エリアとの連携強化・一体化 ○地域の実情に合わせて主に通勤・通学、買い物、通院等の目的に対応 ○観光二次交通としての機能整備	市民バス (ぷらっとバス、南部ぷらっとバス、乗合バスとうごう、乗合バスなんぶ)
補完交通	○鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者などのために少量個別輸送を担う移動手段 ○地域の実情に合わせて主に買い物、通院等の目的に対応 ○観光二次交通としての機能整備	乗合タクシーほそしま、タクシー、外出支援サービス、民間送迎バス、スクールバス、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鉄道駅・道の駅・集客施設等における乗継ぎ環境機能を強化	鉄道駅、イオンタウン日向、道の駅とうごう

■ 輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置付け



(4) 将来ネットワークイメージ

■ 将来ネットワークイメージ図



■ 位置づけ・役割等の整理

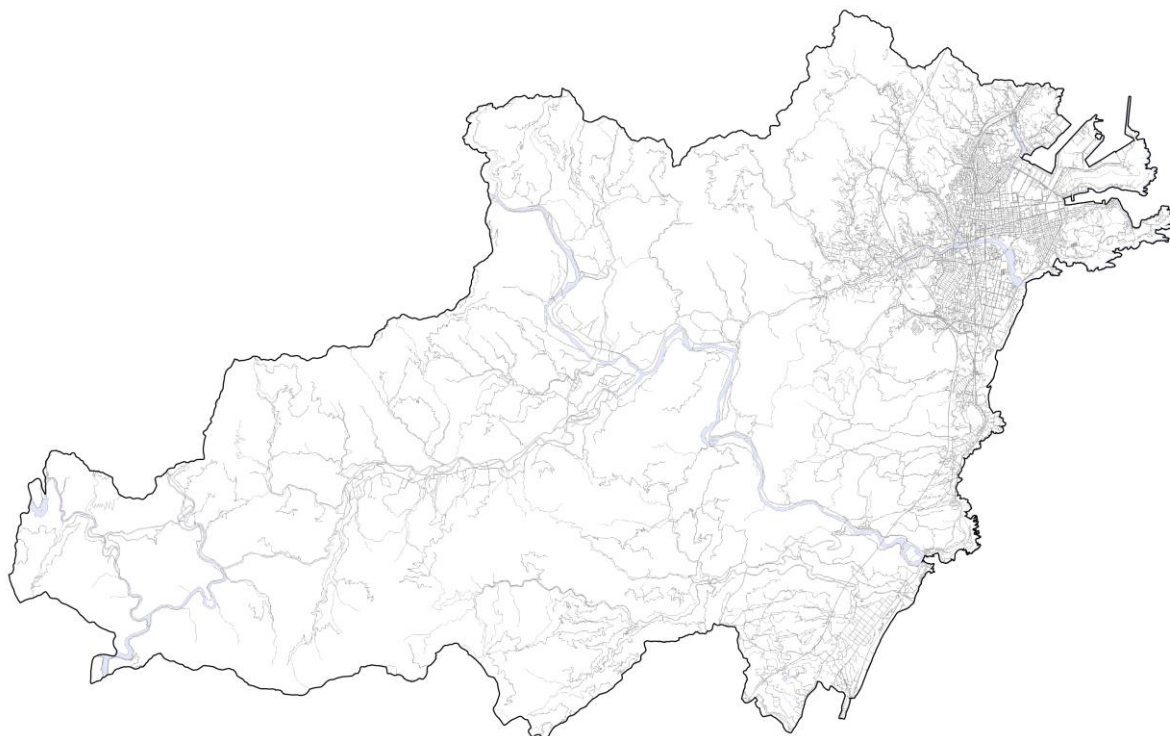
位置づけ	系統	役割	確保・維持策
広域交通 (広域幹線)	JR 日豊本線	宮崎市と延岡市、福岡方面へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域間交通 (幹線)	路線バス	周辺都市への連絡及び市内の骨格路線	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や県市町村補助を活用し持続可能な運行を目指す。 道路ネットワークの整備により運行の安全性、定時制の確保、充実を目指す。
地域内交通 (支線)	ぷらっとバス	広域交通に接続、地域間交通を補完	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。 道路ネットワークの整備により運行の安全性、定時制の確保、充実を目指す。
	南部ぷらっとバス		
	乗合バスとうごう	地域間交通を補完	
	乗合バスなんぶ		
補完交通	乗合タクシーほそしま	上記を補完し、高齢者等の少量個別輸送を担う移動手段	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。
	新たな交通の検討		

7. 計画の区域及び計画期間

(1) 計画の区域

計画の区域は日向市全域とする。

■ 日向市域図



(2) 計画期間

本計画の期間は令和 5 年（2023）4 月から令和 10 年（2028）9 月までの 5 年 6 か月とする。

	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
第 2 次日向市総合計画後期基本計画	次期計画						
日向市都市計画マスタープラン	～R17 まで						
日向市立地適正化計画	～R17 まで						
日向市東郷地域振興計画	次期計画						
日向市過疎地域持続的発展計画	次期計画						
日向市地域公共交通計画（本計画）	次期計画						

8. 計画の目標

(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。

「課題」

- ① 高齢化の進展に伴う高齢者等の移動手段の確保
- ② 市街地エリア・南部エリア・東郷エリアをつなぐ拠点幹線軸の維持・強化
- ③ 地域の実情に応じた新たな公共交通サービスの構築
- ④ 各公共交通の相互連携による利便性の向上（MaaSの推進）
- ⑤ 交流人口の拡大に向けた観光二次交通等の整備

「基本方針」

- ① 公共交通の相互連携及び機能分担による誰もが利用しやすい交通環境の提供
- ② 将来にわたり持続可能で“コンパクト・プラス・ネットワーク”を支える交通軸の形成
- ③ 新たな公共交通サービスの導入による公共交通不便地域への対応
- ④ 観光や商業等、まちづくりにおける他分野との連携
- ⑤ 運行情報の一元化による利便性向上及び利用を促進する取り組みの実施

「計画目標」

- 1 誰もが利用しやすく、コンパクトな公共交通ネットワークの実現
- 2 地域輸送資源の相互連携による汎用性の高い公共交通サービスの実現
- 3 他のまちづくり分野との連携による魅力的な交通環境の実現
- 4 市民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な仕組みの実現

(2) 評価指標の設定

計画目標に応じた評価指標と目標値を以下の通り設定する。

計画目標	評価指標	定義	現況値 R3 (2021)	目標値 R9 (2027)
①誰もが利用しやすく、コンパクトな公共交通ネットワークの実現	公共交通利用者数※ 1	・日向市駅の乗車人員 ・路線バス利用者数 ・市民バス利用者数	1,079 人/日 113,076 人/年 64,038 人/年	1,300 人/日 113,100 人/年 81,100 人/年
	交通結節点の機能整備※ 2	・市内 4 駅のうち、市民バスが乗り入れを行っている駅数	3 か所 (日向市駅、南日向駅、美々津駅)	4 か所
	収支率※ 3	・市民バスの収支率	17.0%	20%以上
	財政負担額※ 4	・市民バス運行に係る利用者 1 人当たりの財政負担額	719 円/人	620 円/人
②地域輸送資源の相互連携による汎用性の高い公共交通サービスの実現	移動困難者の割合※ 5	・市民アンケートにおける外出時に困っている人の割合	8.5%	5.0%未満
③他のまちづくり分野との連携による魅力的な交通環境の実現	他のまちづくり分野との連携※ 6	・観光や商業等と連携した取り組み	—	1 件以上
④市民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な仕組みの実現	利用促進策の取り組み※ 7	・バスの乗り方教室や出前講座等、モビリティマネジメント施策の取り組み	3 回	8 回
	新たな交通システムの導入※ 8	・デマンド交通等、新たな交通システムの導入地域	—	1 地域

- ※ 1 各公共交通手段別の利用者数
市民 1 人あたりの参考値 (R3→R9) :
日向市駅 : 6.7 回/人・年→8.1 回/人・年、路線バス : 1.9 回/人・年→1.9 回/人・年、市民バス : 1.1 回/人・年→1.4 回/人・年
- ※ 2 市民バスが乗り入れを行っている鉄道駅の総数 (財光寺駅追加整備)
- ※ 3 市民バスに係る年間収支率 (運賃収入÷運行経費)
- ※ 4 市民バス運行に係る利用者 1 人当たりの財政負担額
R3 : 719 円/人 = (46,045 千円) ÷ (64,038 人) → R9 : 620 円/人 = (50,282 千円) ÷ (81,100 人)
- ※ 5 市民アンケート調査における「外出時に交通手段がなく困ることがある」と回答した方の割合
- ※ 6 観光や商業等他のまちづくり分野と連携した利用促進策の取り組み件数
- ※ 7 バスの乗り方教室や出前講座等、これまで利用する機会がなかった人々への利用促進に向けた取り組み回数
- ※ 8 現在の公共交通ではカバーしきれない地域における新たな交通システムを導入する地域数

9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(1) 計画の目標を踏まえた実施事業

計画目標	実施事業
①誰もが利用しやすく、コンパクトな公共交通ネットワークの実現	【事業1】広域交通の利便性向上 ①鉄道の利便性向上及び駅舎の利活用の検討
	【事業2】路線バスの維持 ①路線の維持 ②イオンタウン日向一道の駅とうごう間の路線の見直し
	【事業3】市民バス（フィーダー交通）の維持・強化 ①ぷらっとバス、南部ぷらっとバスの維持及びサービスの見直し ②乗合バスとうごう、乗合バスなんぶ、乗合タクシーほそしまにおける新しい交通の導入の検討
②地域輸送資源の相互連携による汎用性の高い公共交通サービスの実現	【事業4】交通結節点の機能整備 ①広域交通、地域間交通、地域内交通が接続する結節点の整備 ②接続利便性の強化
	【事業5】タクシーの利用促進及び地域輸送資源の活用法の検討 ①タクシーの利用促進 ②スクールバス等、地域輸送資源との連携
	【事業6】MaaSの推進 ①MaaSに関する取り組み着手
	【事業7】わかりやすい情報発信 ①バスロケーションシステムの導入研究 ②総合公共交通マップの作成
③他のまちづくり分野との連携による魅力的な交通環境の実現	【事業8】キャッシュレス決済システムの導入検討 ①商業施設等と連携した取り組みの検討
	【事業9】福祉分野との連携 ①タクシー料金助成事業等の継続 ②免許返納者への特典の継続
	【事業10】観光と連携した交通体系の構築 ①来訪者（観光客やワーケーション等）の二次交通確保 ②サイクルトレインや焼酎列車等の企画列車の検討 ③観光客等へ向けた周遊割引運賃の導入の検討
④市民・交通事業者・行政等の協働による持続可能な仕組みの実現	【事業11】ラストワンマイル対策 ①地域住民主体の取り組みの検討（地縁交通等） ②新しい交通の導入に向けた地域コミュニティの体制づくり
	【事業12】公共交通利用のメリットに関する市民への普及活動 ①お試し乗車の実施等、公共交通を利用する“きっかけ”の提供 ②出前講座や乗り方教室の実施

(2) 実施事業の内容

計画目標 1 誰もが利用しやすく、コンパクトな公共交通ネットワークの実現

事業 1	広域交通の利便性向上					
内容	<p>①鉄道の利便性向上及び駅舎の利活用の検討</p> <p>一定数存在する通学利用者や高齢者の駅利用に対応すべく、安全確保に向けた取り組みやバリアフリー対応に向け、鉄道事業者と協力し取り組んでいく。</p> <p>現在の鉄道駅には、立地が悪くバスや自動車が接続困難な駅や、老朽化が著しい駅舎が存在していることから、市民や来訪者が利用したくなる玄関口として駅舎の利活用及び乗り入れしやすい環境整備等を進めていく。</p> <p>また、鉄道と同様に南北軸として南部がらっとバスも存在しているが、1日7便と便数が少ないことから、広域交通の役割だけでなく地域内交通としての利用促進も行っていく。</p> <p>さらに、日向市駅は市内唯一の高速バス停でもあることから、市外へのPR強化や観光面と連携したイベント等を実施し、利用客の増加につなげるための仕組みづくりを検討していく。</p> <div data-bbox="427 1167 871 1200" data-cs="2" data-kind="parent">【事例】北海道名寄市：駅舎の移設</div> <div data-bbox="427 1209 888 1456" data-kind="parent"> ・高校へ通学する生徒の利便性向上のため、名寄市の負担により、東風連駅（JR 北海道・宗谷線）を名和高校付近へ移設。（R4.3） ・市からの要望を受け、検討・協議を進め駅の移設を実施。 </div> <div data-bbox="895 1178 1094 1453" data-kind="parent"></div> <div data-bbox="1134 1178 1410 1424" data-kind="parent"></div> <div data-bbox="1163 1426 1383 1449" data-kind="parent">【移設イメージ（計画時）】</div> <div data-bbox="427 1494 1340 1527" data-cs="2" data-kind="parent">【事例】熊本県宇土市下網田町（NPO 法人網田倶楽部）：網田レトロ館</div> <div data-bbox="427 1536 888 1825" data-kind="parent"> ・JR 九州が実施する【九州 DREAM STATION】を通じた取り組みとして、熊本県内最古の木造駅舎である網田駅にて、駅カフェを運営。 ・趣がある駅舎で歴史を感じながら地元の食材を使った季節のカレーやピザを堪能できる地域の人気観光スポット。 </div> <div data-bbox="895 1536 1410 1827" data-kind="parent"></div>					
	 ▲美々津駅					
	 ▲財光寺駅					
実施主体	日向市、鉄道事業者、近隣自治体					
実工程	項 目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	①鉄道の利便性向上及び駅舎の利活用の検討	検討・協議 実施				

事業 2

路線バスの維持

内容

①路線の維持

地域間交通として近隣自治体への連絡及び市内幹線軸となる路線バスについては、市民の移動と近隣自治体からの流入及び来訪者の重要な移動手段として、利用ニーズに応じたダイヤ編成や路線の見直し、さらにはバス車両のダウンサイジング等を検討し、引き続き路線を維持していく。



▲宮崎交通の路線バス

②イオンタウン日向－道の駅とうごう間の路線の見直し

国道 327 号を運行する路線においては、東郷エリアと市街地エリアを結ぶ重要基幹路線であることから、利用者の利便性及び速達性の向上に向け、快速便の本数や運行時間帯の見直しを図る。



▲道の駅とうごう



▲道の駅とうごうバス停

■ 運行概要

延岡－イオンタウン日向線	・市街地から北部にかけて門川町・延岡市と連絡する路線 ・利用者が年々減少しているが、利用者ニーズに対応したサービス水準の見直しを図るとともに、車両のダウンサイジングを検討する。 ・路線の維持に向け、引き続き地域間幹線補助を活用する。
道の駅とうごう線	・市街地から道の駅とうごうまで運行する路線 ・利用者が年々減少しているが、東西を結ぶ拠点幹線軸を運行している路線であるため、速達性の向上及び車両のダウンサイジングを検討する。 ・路線の維持に向け、引き続き地域間幹線補助を活用する。
塚原線 神門線 池野線	・道の駅とうごうから美郷町・椎葉村・諸塚村と連絡する路線 ・利用者が年々減少しているが、路線長も長く運行時間も長時間となるため、路線の維持に向けルートの見直し、車両のダウンサイジング等経費削減策について、県や関係自治体と協議を行い、可能な限り路線の維持を行う。

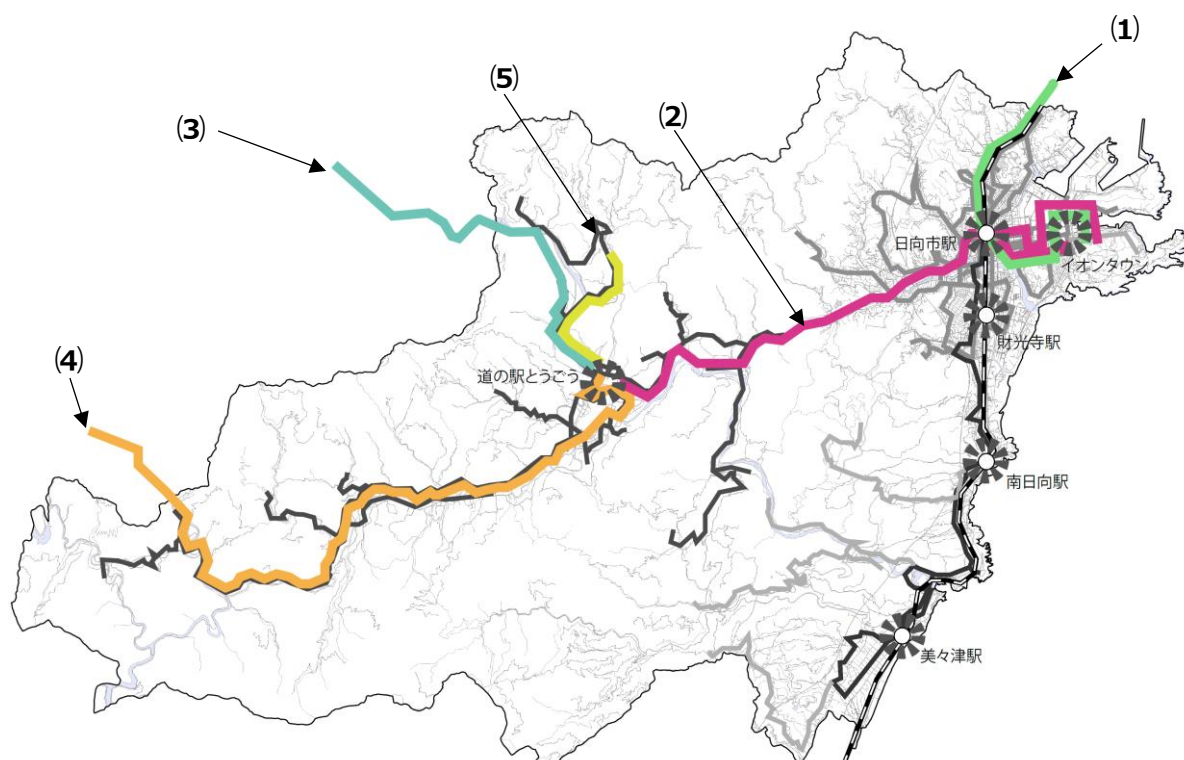
実施主体

日向市、路線バス事業者、近隣自治体

実施工程

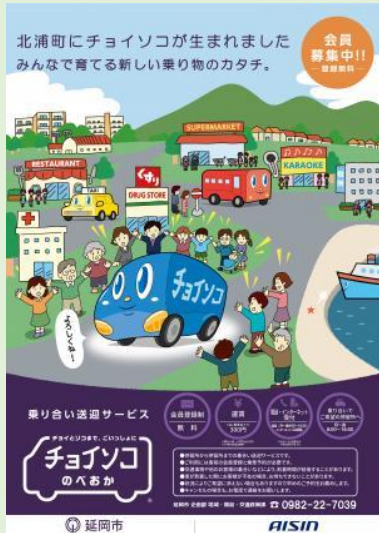
項 目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
①路線の維持	実施				
②イオンタウン日向－道の駅とうごう間の路線の見直し	検討	実施			

■ 該当路線図（※番号は以下、「地域間幹線補助系統に係る概要整理」参照）

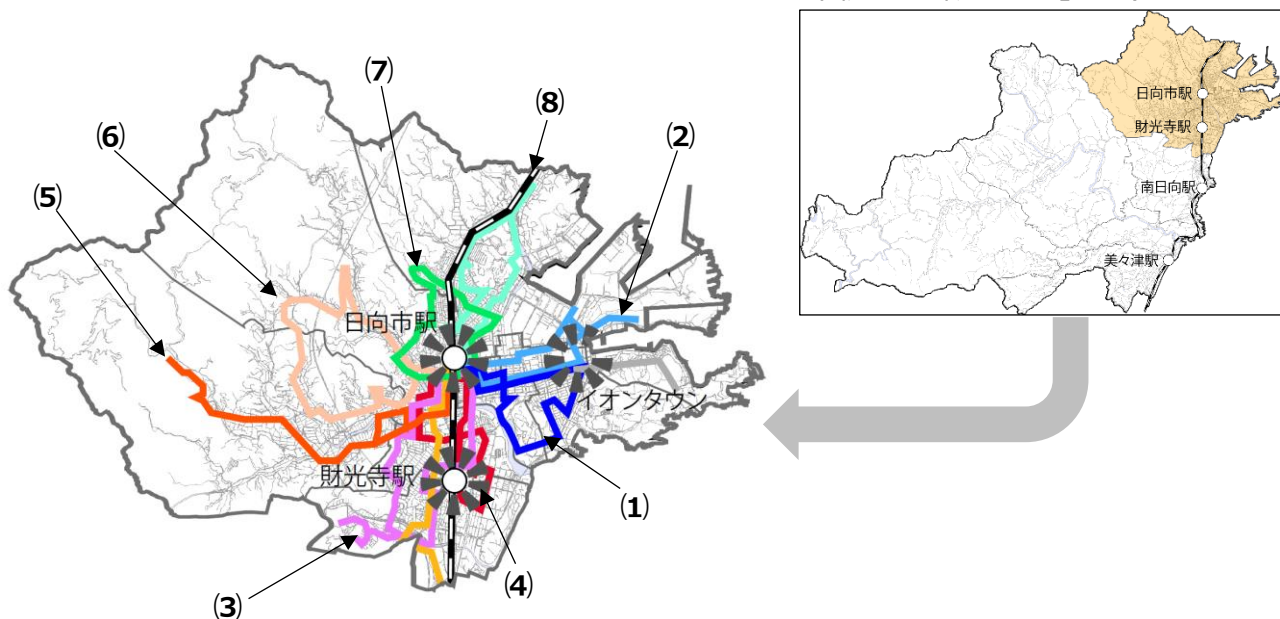


■ 地域間幹線補助系統に係る概要整理

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	
(1)路線バス (延岡－イオン タウン日向線)	イオンタウン 日向	—	レーヨン	4 条乗合	路線定期 運行	宮崎交通	幹線補助	
		日向病院						
		日向病院・ 旭ヶ丘						
(2)路線バス (道の駅とうごう線)		—	道の駅 とうごう					
(3)路線バス (塚原線)	道の駅 とうごう	—	塚原				沿線市町村 (運行： 宮崎交通)	県市町村 補助
		西郷温泉 美々川						
(4)路線バス (神門線)		—	神門					
		南郷温泉 山霧						
(5)路線バス (池野線)		—	池野					

事業 3		市民バス（フィーダー交通）の維持・強化												
内容		①ぷらっとバス、南部ぷらっとバスの維持及びサービスの見直し 市街地エリアを運行しているぷらっとバス、南部エリアと市街地エリアを結ぶ南部ぷらっとバスについては、地域住民及び来訪者の重要な移動手段として、引き続き路線の維持に向け見直しを図る。 既存のバス路線を維持していくには、利用者が低迷している路線の状況を分析し、交通事業者や地域の関係事業者等と共創した、新たな交通サービスの導入などの見直しを併せて検討していく。 また、公共交通体系の見直しに当たっては、利便増進実施計画の策定を視野に入れながら検討していく。 ②乗合バスとうごう、乗合バスなんぶ、乗合タクシーほそしまにおける新しい交通の導入の検討 乗合バスとうごう、乗合バスなんぶ、乗合タクシーほそしまについては、エリア別に運行が週の 1 日から 3 日と限られていることもあり、利用者は低迷している現状である。運行エリアにおいても高齢化が著しく、現在の運行方法では路線の持続性が危ぶまれることから、移動手段確保に適した新しい交通システムを検討していく。 【事例】宮崎県延岡市：AI を活用した乗合タクシーの運行 ・自宅近くから目的地までドアトゥドア方式で移動可能。 ・停留所までの移動が課題となる高齢者を中心に、北浦町内での買い物や通院等の利便性の向上や路線バスとの結節による北浦町外への移動を促進。 ■ 運行概要 <table><tr><td>運賃</td><td>1 名乗車あたり 300 円</td></tr><tr><td>運行時間</td><td>午前 8 時から午後 4 時</td></tr><tr><td>予約受付</td><td>電話またはインターネット</td></tr><tr><td>受付時間</td><td>午前 8 時から午後 4 時 30 分</td></tr></table> 					運賃	1 名乗車あたり 300 円	運行時間	午前 8 時から午後 4 時	予約受付	電話またはインターネット	受付時間	午前 8 時から午後 4 時 30 分
運賃	1 名乗車あたり 300 円													
運行時間	午前 8 時から午後 4 時													
予約受付	電話またはインターネット													
受付時間	午前 8 時から午後 4 時 30 分													
実施主体		日向市、路線バス事業者、タクシー事業者												
実施工程	項目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)								
	①ぷらっとバス、南部ぷらっとバスの維持及びサービスの見直し	実施												
	②乗合バスとうごう、乗合バスなんぶ、乗合タクシーほそしまにおける新しい交通の導入の検討	検討・協議		順次実施										

■市街地エリア該当路線図（※番号は以下、「地域内フィーダー補助系統に係る概要整理」参照）



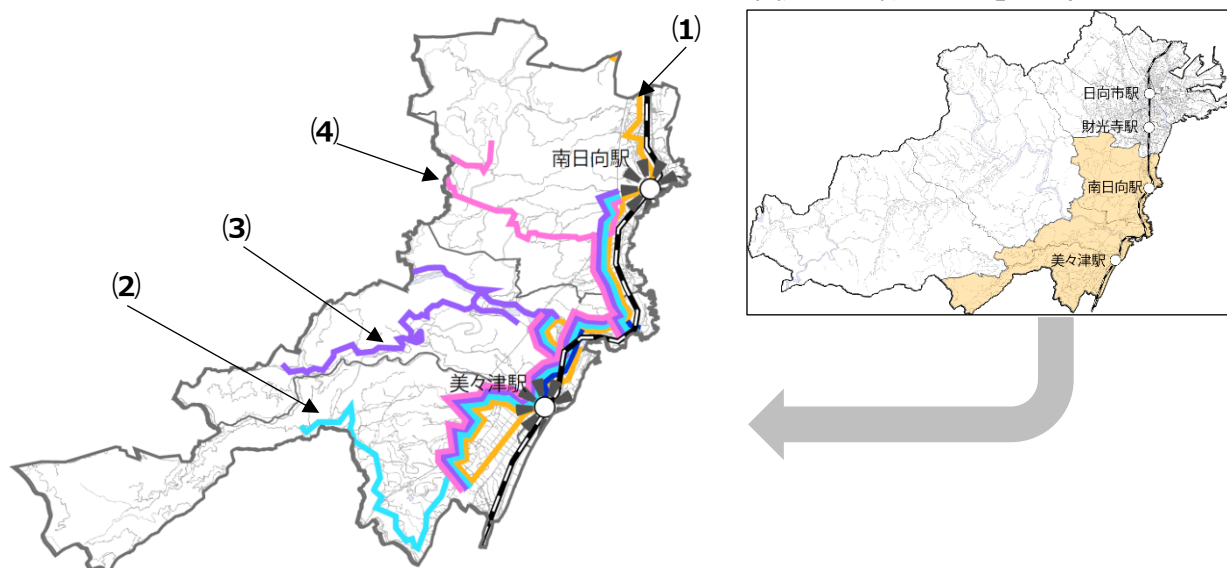
■地域内フィーダー補助系統に係る概要整理

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
ぷらっとバス	(1)東 1	日向市駅東口	鶴町・イオンタウン日向・櫛の山団地	日向市駅東口	自家用有償旅客運送	路線定期運行	日向市（運行は交通事業者委託）	フィーダー補助
	(2)東 2		永江イオンタウン日向・幡浦					
	(3)南 1		比良町・向洋台・マルイチ財光寺店					
	(4)南 2		往還・ホームワイド財光寺店・財光寺小学校					
	(5)西 1		権現原・奥野・比良町					
	(6)西 2		本谷・塩見小学校・新財市					
	(7)北 1		迎洋園・日向台・亀崎					
	(8)北 2		大王谷・梶木・ミスターマックス					



▲ぷらっとバス

■ 南部エリア該当路線図（※番号は以下、「地域内フィーダー補助系統に係る概要整理」参照）



■ 地域内フィーダー補助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
(1)南部ぷらっとバス	美々津 駅入口	寺迫小下・ 美々津駅・ 南日向駅	日向市 駅東口	自家用 有償旅客 運送	路線定期 運行	日向市 (運行は交 通事業者 に委託)	フィーダー 補助
	日向市 駅東口	南日向駅・ 美々津駅・ 寺迫小下	落鹿				
(2)乗合バスなんぶ (寺迫庭田線)	サンパーク	高松	庭田 (峠)				
(3)乗合バスなんぶ (飯谷田の原線)		別府	長崎				
(4)乗合バスなんぶ (鶴毛粉木線)		粉木	楠群				

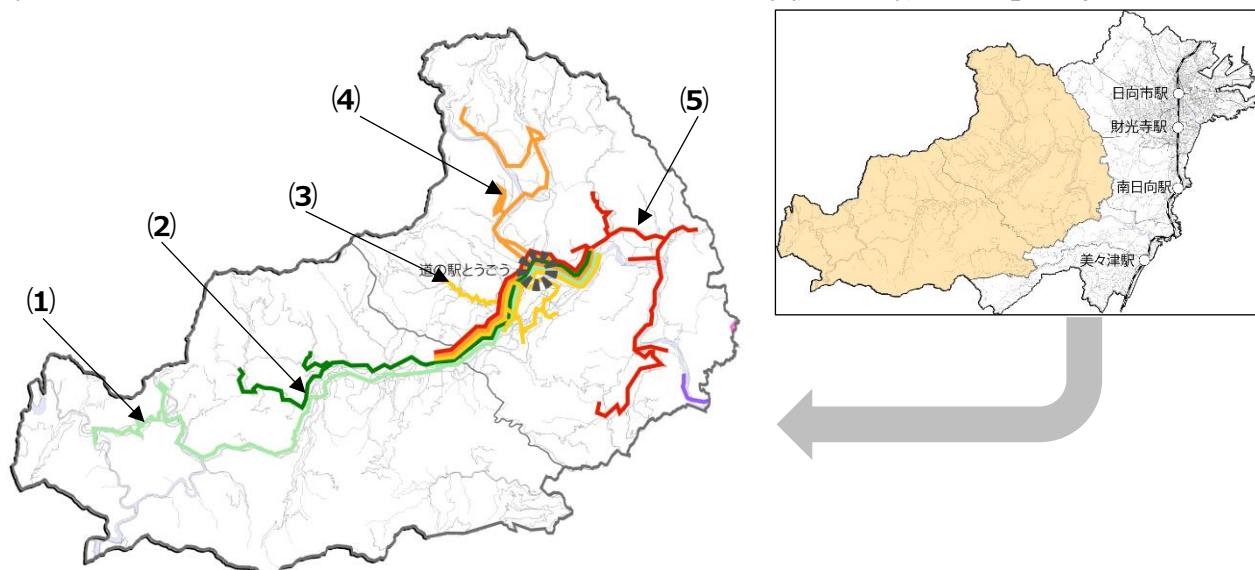


▲ 南部ぷらっとバス



▲ 乗合バスなんぶ

■ 東郷エリア該当路線図（※番号は以下、「地域内フィーダー補助系統に係る概要整理」参照）



■ 地域内フィーダー補助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
(1)乗合バスとうごう (仲深坪谷越表線)	東郷 病院	上野原	下渡川	自家用 有償旅客 運送	区域運行	日向市 (運行は 交通事業 者に委託)	フィーダー 補助
(2)乗合バスとうごう (仲深坪谷線)		野々崎	瀬平				
(3)乗合バスとうごう (田野羽坂線)		井尻	稲葉野				
(4)乗合バスとうごう (鶴野内迫野内八重原線)		八重原	鹿瀬				
(5)乗合バスとうごう (福瀬小野田線)	道の駅 とうごう	道の駅とうごう	鵜戸木				
		東郷病院	鵜戸木				



▲乗合バスとうごう

事業 4	交通結節点の機能整備					
内容	①広域交通、地域間交通、地域内交通が接続する結節点の整備 市内を運行している各交通手段の結節点として鉄道駅や道の駅等を検討し、待合環境の整備を行うとともに、公共交通の利便性向上を図る。 加えて、主要な商業施設や医療施設等についても結節点として捉え、新たな交通手段の導入検討とともに、利用者の生活を支える交通体系として待合空間環境も合わせて整備していく。  ▲イオンタウン日向 【事例】埼玉県：「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度 ・埼玉県では公共交通を利用しやすくすることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつながる・人がつながる～」事業に取り組んでいる。 ・対象施設は商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等。 ・まち愛スポットはバス停留所まで歩くときに休憩できる施設。（概ね 500m 圏内）  【事例】埼玉県深谷市：コンビニ駐車場の敷地をバス停に提供 ・コミュニティバス路線の見直しに伴い、コンビニへ協力依頼を行い設置されたもので、併せて、利用しやすい環境づくりという観点から、市は「バスまちスポット」として協力していただける施設・店舗等を募集する取り組みを行った。 					
	②接続利便性の強化 市民のみならず、来訪者等の移動がストレスなくスムーズに行えるよう、公共交通から公共交通への接続を強化する。接続改善の検討に当たっては、広域交通である鉄道の運行ダイヤに合わせ、路線バス及び市民バスの接続を検討する。					
実施主体	日向市、交通事業者					
実施工程	項 目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	①広域交通、地域間交通、地域内交通が接続する結節点の整備	検討・協議		順次実施		
	②接続利便性の強化	検討・協議		順次実施		

内容

①タクシーの利用促進

タクシーの利用促進に向け、市のホームページや「わかりやすい情報発信（事業7）」の総合公共交通マップの作成等により、タクシーサービスの事業者概要や利用運賃などの周知・情報の提供を行う。



▲イオンタウン日向のタクシーのりば

②スクールバス等、地域輸送資源との連携

現在実施している東郷学園スクールバス混乗の情報周知による活用促進、他分野・民間との共創プロジェクトなど、地域の輸送資源と連携した地域公共交通の再構築を進めていき、持続可能な地域公共交通を維持していく。

また、高齢になっても自家用車を手放さ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、移動利便性の確保・維持に向け、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。そのため、地域輸送資源の総動員の観点から、近くのバス停や施設までの移動手段の確保等を検討し、移動しやすい環境整備を推進する。

【事例】静岡県湖西市：企業シャトルバス BaaS（バス）

・市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市民が車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるように、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに、市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を実施。（R4.8.1～R5.1.31）



【事例】千葉県我孫子市：送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出支援

・市内の自動車教習所や病院、大学、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいのある方が買い物などに利用できる外出応援事業。
・市内在住の 65 歳以上の方、身体に障がいのある方が対象。

利用可能な送迎バス：

東葛辻仲病院、東邦病院、中央学院大学、
我孫子自動車教習所等 10 団体が協力。



実施主体

日向市、タクシー事業者、学校関係者等

実施工程

項 目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
①タクシーの利用促進	実施				
②スクールバス等、地域輸送資源との連携	検討・協議		実施		

内容

①MaaSに関する取り組み着手

MaaSは、公共交通などの移動手段の検索、予約、乗車、決済までを一元化し、利便性を高めていくほか、様々なモードの移動手段を効率的に活用することで、来訪者が便利に移動できる仕組みの構築や交通弱者対策、乗務員不足などの問題解決に役立てようとするサービスである。

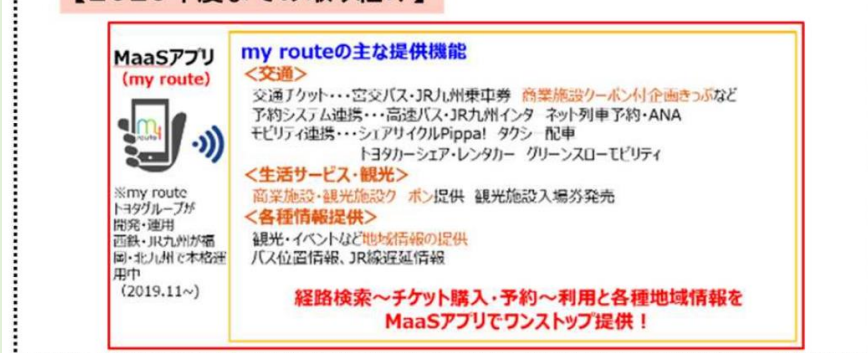
宮崎県においても公共交通の利便性向上、利用者増加に向けたMaaSの実証実験を遂行しており、本市においても近隣自治体からの流入も多い特性を鑑み、来訪者の移動支援を目的としたMaaSの取り組みを近隣自治体とともに検討していく。

【事例】宮崎県：MaaSの実証実験

- ・トヨタ自動車・トヨタファイナンシャルサービスが開発・提供するサービス「my route」を活用。
- ・交通サービスを活用した移動や移動総量の増加にアプリサービスが一定の効果を与えることが期待。



【2020年度までの取り組み】



サービスの拡大

発展的な取り組み

駅前のカーシェアスポットの拡大

MaaSとフィジカル空間整備の融合
交通結節点での鉄道・バスの連携

交通サービス以外の生活サービスに関わる事業者の連携拡大・強化

QRを活用したチケット有効性判定の
自動化・データの収集・利活用

【事例】三重県菰野町：安心して生活・来訪できるまちの実現に向けた MaaS

- ・町民・来訪者の「おでかけ」利便性向上を目的に令和2年1月にスタート。
- ・町民・来訪者の「安心」感を高めるため、オンデマンド交通の「事前決済」、コミュニティバスの「混雑状況表示」を新たに提供するとともに、通学者の乗車時顔認証とみまもり通知を導入。
- ・「おでかけこもの」は、他地域でも容易に適用可能なシステムとして作成。



実施主体

日向市、交通事業者、近隣自治体

実施工程

項 目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
①MaaSに関する取り組み着手	検討・協議				

内容

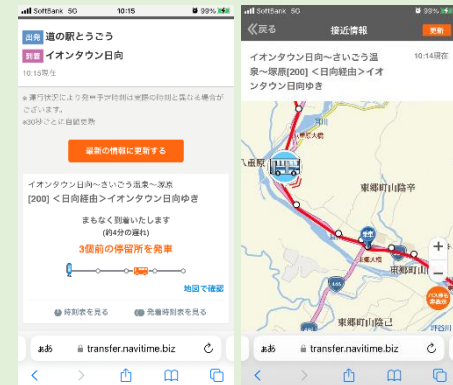
①バスロケーションシステムの導入研究

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、市内の経路検索で、時刻表を反映したバスの移動結果が表示されるバスロケーションシステム「宮交バスどこどこ?」を導入しているが、市民バスでは運行状況がリアルタイムで確認できるシステムは未整備である。そのため、サービス水準を同レベルにするためにバスロケーションシステムの導入を検討する。

また、スマートフォンから簡単に検索可能であり、公共交通機関の時刻表や経路などの地理的情報を広く公開するための標準的なデータ形式で、データは誰もが自由に使用することが可能な GTFS データを導入も検討する。

【事例】宮崎交通：宮交バスどこどこ？

- ・宮交バスの現在地や到着時間をリアルタイムに確認することができるサービス。
- ・スマートフォン及びパソコンのブラウザ機能で利用可能。



②総合公共交通マップの作成

公共交通が日常的な交通手段となるように、公共交通網の情報を一元的に提供する。そのために、公共交通の路線や時刻表を一つにまとめた公共交通ガイドブックや専用サイトの作成を検討する。

また、バス停の位置や乗車方法、乗継の割引情報、運賃の支払い方法等、初めての人も不安にならず、将来の利用促進につながるような情報発信について検討する。

【事例】千葉県旭市：総合公共交通マップ

- ・市内に存在する鉄道・高速バス・路線バス・コミュニティバス・デマンド交通・タクシーに関する情報を一元化。



実施主体

日向市、交通事業者

実施工程

項目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
①バスロケーションシステムの導入研究	検討・協議				
②総合公共交通マップの作成	検討・協議	実施			

計画目標 3 他のまちづくり分野との連携による魅力的な交通環境の実現

事業 8		キャッシュレス決済システムの導入検討				
内容	① 商業施設等と連携した取り組みの検討					
	交通系 IC カードの導入により、運賃支払いのわずらわしさを解消し、利用者が気軽に利用できるようになるとともに、多様なモードの共通運賃の設定も可能となる。					
	しかしながら、システム導入には多大な経費が必要となることから、比較的導入しやすい電子マネーカード等の導入を商業施設や観光施設などと連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符などを検討する。					
	【事例】十勝バス：商業施設との連携した WAON 決済システム - WAON カードがあれば簡単に決済が可能。 - イオン系列の店舗への公共交通機関での来店を促進。 - 専用端末の設置が不要になるため、初期費用を抑えて導入が可能。 - すでに流通している WAON カードが利用できるため、車載機を導入するだけでサービスを開始可能。 - 店舗と同様にバス乗車時に WAON ポイント付与。 					
【事例】佐賀県（さが MaaS 事業実行委員会）：路線バス乗り放題と店舗等のクーポン券 - 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。 						
【事例】北海道拓殖バス：キャッシュレス決済 - 自身で金額入力の手間が無く、誤精算の可能性も少ないと考える「ストアスキャン方式」（お客様のスマートフォン等の画面に表示した QR コードを、車内に設置した機器（リーダー）で読み取る）を採用。 - PayPay、auPAY、d 払い、Alipay、WeChat Pay の利用が可能。 						
実施主体	日向市、交通事業者、商業・観光事業者等					
実施工程	項目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	① 商業施設等と連携した取り組みの検討	検討・協議 → 順次実施				

事業 9

福祉分野との連携

内容

①タクシー料金助成事業等の継続

市では、障がい者の方の外出支援と経済的負担の軽減のため、移動支援事業として福祉バスの運行やガイドヘルパーの派遣事業を行っている。移動困難者の増加に対応するため、障がい者を対象としたタクシーを利用した場合のタクシー料金の一部助成を継続し、公共交通と福祉サービスの連携を図る。

また、高齢者福祉を増進するため、70 歳以上の高齢者に対する高齢者用定期券（悠々パス）の購入助成を継続する。

■事業の詳細

助成券の区分	助成額
タクシー料金助成券	1 枚につきタクシーの基本料金額
車いす用タクシー料金助成券	1 枚につきタクシーの基本料金額に福祉料(乗降介護のために必要な料金(500 円を上限とする。))を加えた額
悠々パス※の購入助成	70 歳以上の高齢者に、宮崎交通が発行している悠々パスの購入費の半額を補助する。

※「悠々パス」は、高齢者（65 才以上）を対象とした宮崎交通の割引定期券。



②免許返納者への特典の継続

運転免許証の自主返納者に対する特典として、市民バスの使用料を半額とする割引乗車券を交付しており、引き続き事業を継続していく。

■事業の詳細

条件	以下の 3 つの要件すべてに該当する方が対象 (1)日向市在住であること。 (2)65 歳になった日以後に自主返納をしていること。 (3)自主返納をした日から半年を経過していないこと。
使用可能路線	・ぷらっとバス ・南部ぷらっとバス ・乗合バスとうごう ・乗合バスなんぶ ・乗合タクシーほそしま ※宮崎交通の路線バスは使用不可
交付場所	・日向警察署 交通課

実施主体

日向市

実施工程

項 目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
①タクシー料金助成事業等の継続	実施				
②免許返納者への特典の継続	実施				

事業 10

観光と連携した交通体系の構築

内容

①来訪者（観光客やワーケーション等）の二次交通確保

本市には日向岬一帯や美々津、お倉ヶ浜海水浴場等、魅力的な観光資源が海岸沿いに点在し、年間を通して多くの観光客やワーケーション利用者等が訪れている。

そのため、来訪者が観光地間や市内をスムーズに移動できるような環境整備に努めるとともに、市中心部への誘客を図り、市全体の賑わいの創出を促すことを目的とする公共交通として、観光資源と連携した観光二次交通の整備を検討する。

観光部局と連携して公共交通の積極的な情報発信及び利用を促進していく。

②サイクルトレインや焼酎列車等の企画列車の検討

来訪者の公共交通利用を促す取り組みとして、企画列車（サイクルトレインや焼酎列車等）やサイクルラックバスの活用を検討し、公共交通との連携で誰もが気軽にサイクリングを楽しめる環境整備に取り組む。

【事例】JR 東日本：のってたのしい列車の取り組み

・サイクリストたちの心地よい移動基地として、自転車とともに乗車し両国から千葉県内各所を巡る列車を導入。





③観光客等へ向けた周遊割引運賃の導入の検討

上記、取り組み事業と合わせて、市内交通の周遊割引運賃の導入を検討し、公共交通の利用促進を図る。

【事例】宮崎交通：県北周遊プレミアムバスパック

・宮崎県北地域の提携 38 店舗のクーポン券（200 円×5 枚）と、バス 1 日乗り放題乗車券（通常 2,000 円）を 1 つにした『県北周遊プレミアムバスパック』を 500 セット限定で発売。

・通常料金 3,000 円が、2,200 円となるお得なパック。



実施主体

日向市、交通事業者、観光事業者

実施工程

項 目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
①来訪者（観光客やワーケーション等）の二次交通確保	検討・協議		実施		
②サイクルトレイン等の企画列車の検討	検討・協議				
③観光客等へ向けた周遊割引運賃の導入の検討	検討・協議		実施		

事業 11 ラストワンマイル対策

内容

①地域住民主体の取り組みの検討（地縁交通等）

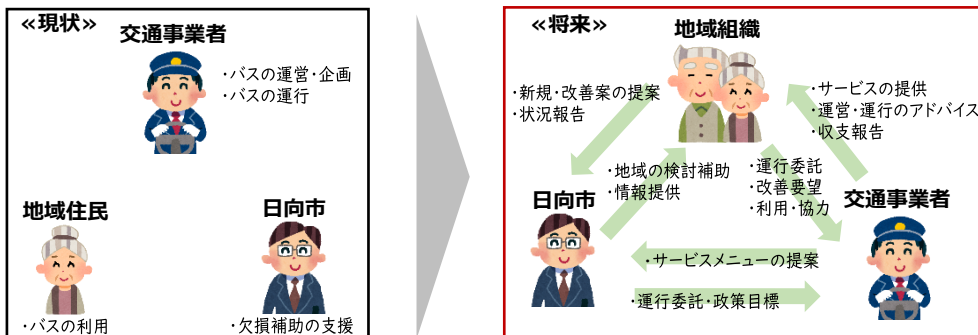
基本的な考え方としては、既存のバスやタクシーの活用を推進していくが、東郷地域等の中山間地域では、高齢化の進展が著しく、バス停まで歩くことが困難な移動困難者の増加が懸念されることから、新しい交通手段の導入検討に合わせて地域住民が主体となって運営する仕組みづくりを検討していく。

検討・導入に当たっては、望ましい運行形態について地域住民組織及び交通事業者と協議を行っていく。

②新しい交通の導入に向けた地域コミュニティの体制づくり

上記の取り組みを進めるにあたり、地域の共助による自家用有償運送事業等の検討に向け、地域住民が主体的に協議する組織づくりを推進する。

■ 地域が主体となる地域交通の実現の取り組みイメージ



【事例】長野県上田市：地域住民主体による取り組み

- ・地区内循環バスの運行について研究委員会を組織し、意向把握調査、基礎調査を実施のうえ地区内循環バスを導入。
- ・地区の全世帯が、1世帯あたり年間1,000円を負担。



【事例】高知県須崎市：地域住民主体による取り組み

- ・久通地区から近隣のスーパーや病院までは約10km、車で30分程度かかり、日常生活には車が欠かせない地区。
- ・市営バス等の公共交通機関が運行していない久通地区では、市所有のワゴン車を貸与し、買い物や通院のために週に3回地元で運行中。



実施主体 日向市、市民、交通事業者

実施工程

項 目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
①地域住民主体の取り組みの検討（地縁交通等）	検討・協議	実施			
②新しい交通の導入に向けた地域コミュニティの体制づくり	検討・実施				

事業 12	公共交通利用のメリットに関する市民への普及活動					
内容	①お試し乗車の実施等、公共交通を利用する“きっかけ”の提供					
	日常の外出時に片道だけでもバスを利用することで、年間の利用者数が大きく増加し、収支率の向上にも寄与する。 そのため、バスに乗ったことがない方を対象に、知ってもらう「きっかけづくり」として、公共交通に親しむためのイベントの開催や市内公共交通における共通の1日乗車券の導入等、モビリティ・マネジメント策を推進する。					
	【事例】とさでん交通：バス・路面電車一日乗車券（沿線施設の割引等特典付） ・一日乗車券で、路線バスのとさでん交通ならびに県交北部交通のほぼ全線（一部区間除く）及び東部交通の高知～安芸線、高陵交通の須崎～西芝線、嶺北観光自動車の田井～医大病院線、さらに路面電車の市内均一区間が乗り放題。 ・また、乗車券には高知が誇る大自然やその土地が育んだ歴史・食などの様々な魅力を体験できる沿線のスポットで利用できるお得な特典付。 					
	②出前講座や乗り方教室の実施					
	公共交通利用の大切さを普及する活動として、地域の人々とのコミュニケーションを図る出前講座や、バスの乗り方教室を開催し、公共交通を大切にする心を育むとともに、利用する習慣を身につけることを目指す。					
	【日向市の取組事例】小学生を対象としたバスの乗り方教室 ・市内の小学生を対象に、宮崎交通のバス車両を活用したバスの乗り方教室を開催。 					
実施主体	日向市、路線バス事業者					
実施工程	項目	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)
	①お試し乗車の実施等、公共交通を利用する“きっかけ”の提供	検討・実施				
	②出前講座や乗り方教室の実施	検討・実施				

10. 計画の達成状況の評価

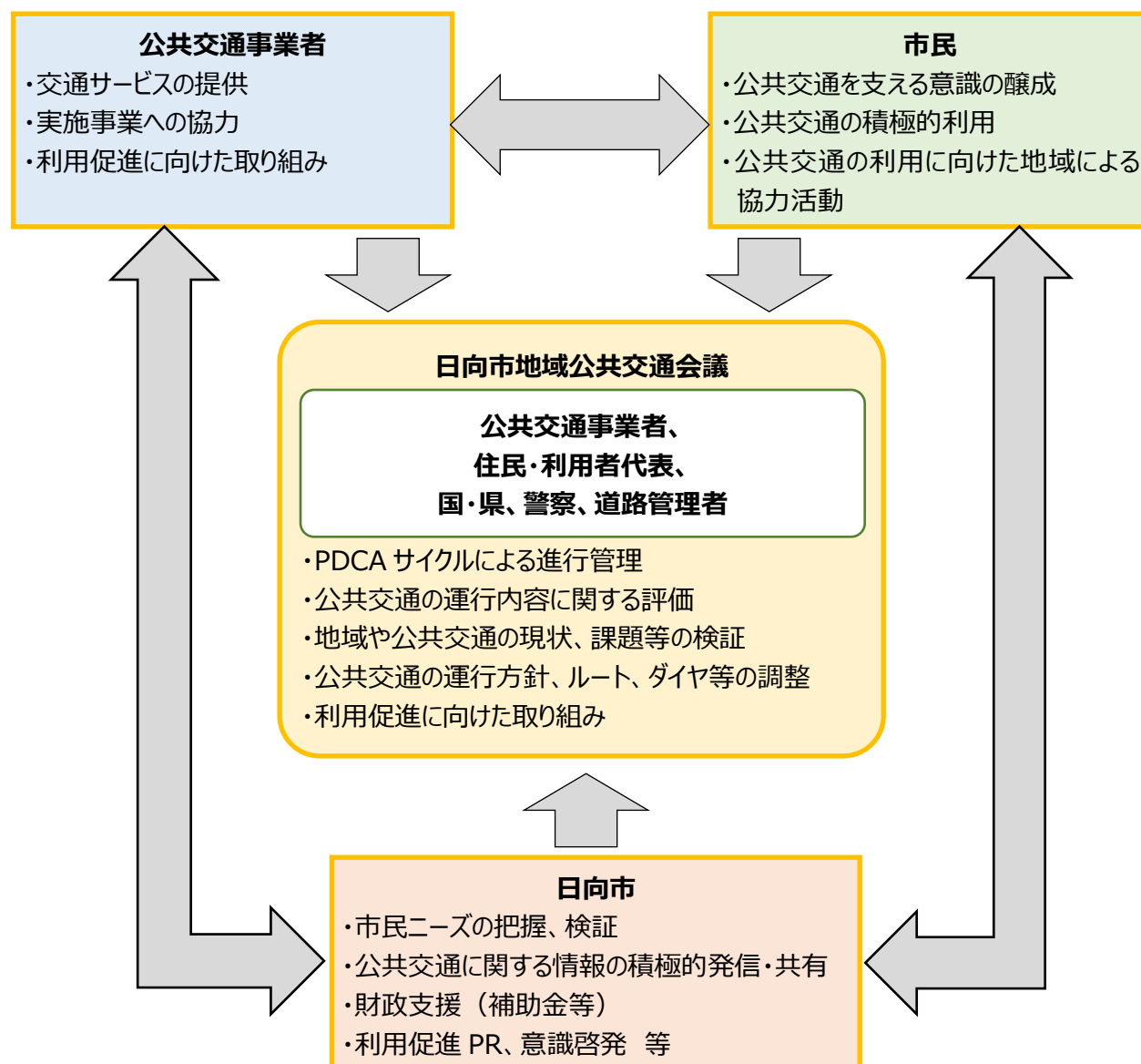
(1) 計画の実施及び進行管理の体制

市の財政負担に制約がある中で、誰もが移動しやすく、活力あるまちづくりの基盤となり、将来にわたり持続可能なネットワークを図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけではなく、市民自らが公共交通を「守っていく」という意識を持ち主体的に関ることが重要となる。

市民及び来訪者の移動を確保する公共交通を、魅力ある、利用しやすいものとしていくために、地域住民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって取り組んでいくことが必要不可欠である。

地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、次のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進める。

■ 本計画推進のための市民・公共交通事業者・行政による協働・連携体制



(2) PDCA サイクルによる推進

「日向市地域公共交通計画」の推進にあたっては、地域の人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等、公共交通を取り巻く環境の大きな変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要がある。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行うこととする。

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」を組み合わせる関係者全員で共有することとし、「日向市地域公共交通会議」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ていく。

●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。

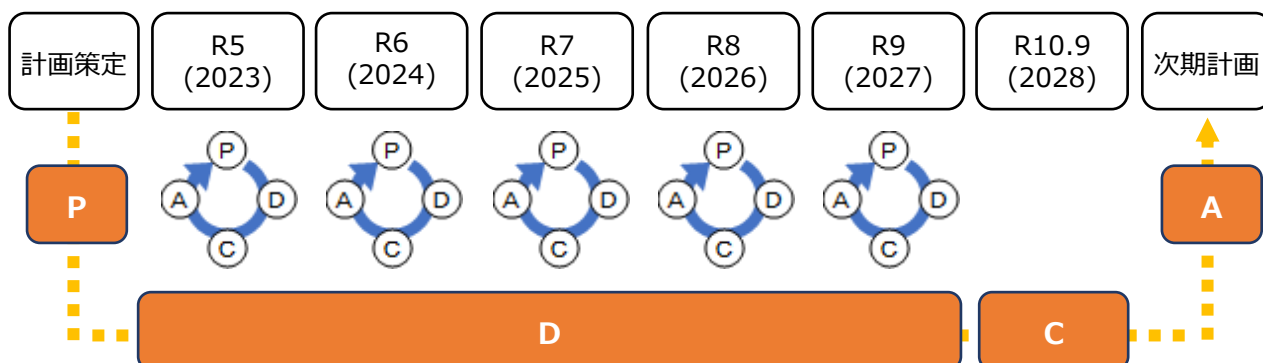
●目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

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。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCA サイクルの概要

項目		事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P	Plan/計画	各路線などの運行計画の策定 各種事業の検討	日向市地域公共交通計画の策定
D	Do/実行	地域公共交通の運行 各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
C	Check/評価	運行・利用状況の評価 事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A	Action/改善	運行・サービスの見直し 各種事業の見直し	日向市地域公共交通計画の見直しの検討

■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市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・移動行動等を踏まえ、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等、次期計画に反映するものとする。

なお、事業による効果を評価するために、計画期間の中間年度に当たる令和7年（2025）度に計画全体及び公共交通体系の評価を行うものとする。

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、毎年度行うものとする。

■評価スケジュール

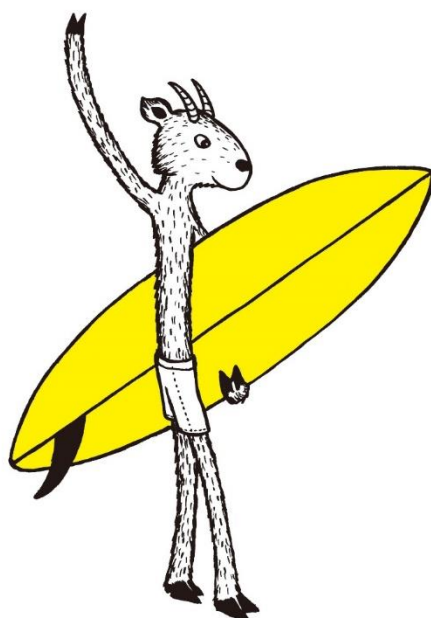
	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10.9 (2028)
①公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●	●
②市民アンケート調査			○			●
③利用者アンケート調査			○			●
④実施事業の評価	●	●	●	●	●	●
⑤本計画の評価			○			●
⑥公共交通体系の評価			○			●
⑦公共交通体系の見直し	○	○	○	○	○	●
⑧日向市地域公共交通会議の開催	●	●	●	●	●	●

●実施 ○必要に応じて実施

用語集

頁	用語	内容
P1	コンパクト・プラス・ネットワーク	地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。
	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のこと。
	MaaS	Mobility as a Service の略称。 公共交通などの移動手段の検索から、予約・乗車・決済までを一度に行えるように、利用者の利便性を高めたり、移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとするサービスのこと。
	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。
	QOL	Quality of life の略称。 「人生の質」、「生活の質」などを表し、市民が生活する上での満足度をあらわす指標のこと。
	ロードマップ	プロジェクトの目標達成までの大まかな道筋のこと。
P6	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。
P8	アクセス	目的地への移動手段や交通の便のこと。
P16	スクールバス混乗	小中学生のスクールバス通学時に一般住民が便乗したり、スクールバスとして使用されていない日中の空き時間に、一般利用用として運行させること。
P18	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。
	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。
	キャッシュレス決済	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。
P21	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。
P23	互助輸送	有償での輸送サービスの利用が困難な場合、ボランティアや地域の助け合いといった活動において、道路運送法上の許可・登録を要しない輸送として、地域の足を確保すること。
P30	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）までの道のりのこと。

頁	用語	内容
P33	フリー乗降制度	バス停留所が設置されている場所以外でも路線上の任意の位置でバスに乗降できる制度のこと。
P40	受益者負担	特定の公共事業に必要な経費にあてるため、その事業によって特別の利益を受ける者に経費の一部を負担してもらうこと。
P41	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。
P42	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。
P55	交通系 IC カード	公共交通に関わる IC 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。
P65	ニューノーマル	コロナ禍の到来により世間に広まった「新しい常態・生活様式」を表す。
	収支率	運賃収入に対して運行経費で割った際に算出される割合。
P68	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。
P72	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。
P73	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。
	ワーケーション	「ワーク（Work）＝仕事」と「バケーション（Vacation）＝休暇」を組み合わせた造語。 観光地など普段の職場環境とは離れた場所で、休暇を楽しみながら働くスタイルのこと。
	サイクルトレイン	自転車を鉄道車両内に、輪行状態ではなく解体せずに持ち込むことができるサービスのこと。
P77	ドアトゥドア方式	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。
P88	自家用有償運送	バス、タクシー事業が成り立たない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動を確保するため、登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。
P91	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。



日向市地域公共交通計画

発 行 行 日向市
年 令和 5（2023）年 3 月
編 集 日向市地域公共交通会議
（事務局：日向市総合政策課）
〒883-8555 日向市本町 10 番 5 号
電 話 0982-66-1001
F A X 0982-54-8747