



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)	ぶらっとバス	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。
	南部ぶらっとバス		
	乗合バスとうごう	地域間交通を補完	
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		

事業を評価するための指標と目標値

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

地域公共交通計画

概要版

令和5(2023)年3月策定



計画策定の経緯

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に対する交通手段の確保は重要な課題である。そのため、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するなど、公共交通を軸とした「コンパクト・プラス・ネットワーク」型のまちづくりを目指している。

本計画は、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、新たなモビリティサービスの活用も視野に入れ、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るために策定した公共交通のマスタープランである。

課題

課題① 高齢化の進展に伴う高齢者等の移動手段の確保

高齢化の進展に伴い、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、公共交通の見直しと充実を図ることで、高齢者や障がい者等の移動手段を確保していくことが必要である。

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

日向市立地適正化計画では、市全域がコンパクト化の効果を受用できる「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を実現することとしている。しかしながら、課題として南部エリアや東郷エリアなどの都市計画区域外から市中心部への移動における不便さがあることから、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、真の「コンパクト・プラス・ネットワーク」を目指すことが重要である。

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

市内には鉄道、高速バス、路線バス、市民バス、タクシー等が運行しており、公共交通サービスエリアは全市的に広がっている。しかしながら、一部エリアに公共交通不便地域が存在していることから、これらエリアへの対応として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。

課題④ 各公共交通の相互連携による利便性の向上(MaaSの推進)

市内の公共交通は、広域交通(鉄道・高速バス)、地域間路線(路線バス)、地域内路線(市民バス)の異なる機能に分類される。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を一元化するなど、利用者の利便性向上(体制の構築や、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強化など)を図ることが必要である。

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にあり、生活交通のみで地域の公共交通を維持していくことは困難であることから、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。



