

# 日向市地域公共交通利便増進実施計画

令和6年3月

日向市



# 目次

頁

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. はじめに</b> .....                          | <b>1</b>  |
| (1) 背景・目的 .....                               | 1         |
| (2) 本計画の位置づけ .....                            | 1         |
| (3) 地域交通計画を策定する意義 .....                       | 2         |
| (4) 計画の実施区域 .....                             | 3         |
| (5) 計画の実施予定期間 .....                           | 4         |
| <b>2. 利便増進事業実施における課題の整理・検討</b> .....          | <b>5</b>  |
| (1) 日向市地域公共交通計画における基本方針と将来像 .....             | 5         |
| (2) 日向市における将来ネットワークイメージ（ありたい姿） .....          | 6         |
| (3) 利便増進に向けて実施する施策 .....                      | 7         |
| (4) ぷらっとバス運行について .....                        | 8         |
| (5) 市民バスワーキング会議の開催 .....                      | 18        |
| <b>3. 利便増進事業の内容・実施主体</b> .....                | <b>28</b> |
| (1) 公共交通の新しい運行形態の考え方 .....                    | 28        |
| (2) ぷらっとバスの再編 .....                           | 28        |
| (3) デマンド型交通の導入 .....                          | 32        |
| (4) 路線バスの再編 .....                             | 33        |
| (5) 再編前後のネットワークイメージまとめ .....                  | 34        |
| <b>4. 日向市による支援の内容</b> .....                   | <b>36</b> |
| (1) 市民バスの運営 .....                             | 36        |
| (2) 国・県等との連携による各種調整、運行支援 .....                | 36        |
| (3) 利用促進に寄与する効果的な情報の発信 .....                  | 36        |
| (4) 日向市地域公共交通会議の開催 .....                      | 36        |
| <b>5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法</b> .....             | <b>37</b> |
| <b>6. 事業実施により想定する効果</b> .....                 | <b>39</b> |
| (1) 事業の効果 .....                               | 39        |
| (2) 日向市地域公共交通計画の目標に対する地域公共交通利便増進事業の位置付け ..... | 40        |
| <b>7. 地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業</b> .....       | <b>41</b> |
| (1) 市民バス（フィーダー交通）の維持強化（事業3） .....             | 41        |
| (2) 交通結節点の機能整備（事業4） .....                     | 41        |
| (3) わかりやすい情報発信（事業7） .....                     | 42        |
| (4) キャッシュレス決済システムの導入検討（事業8） .....             | 42        |
| (5) 観光と連携した交通体系の検討（事業10） .....                | 42        |
| (6) 公共交通利用のメリットに関する市民への普及活動（事業12） .....       | 43        |
| <b>8. その他</b> .....                           | <b>43</b> |



# 1. はじめに

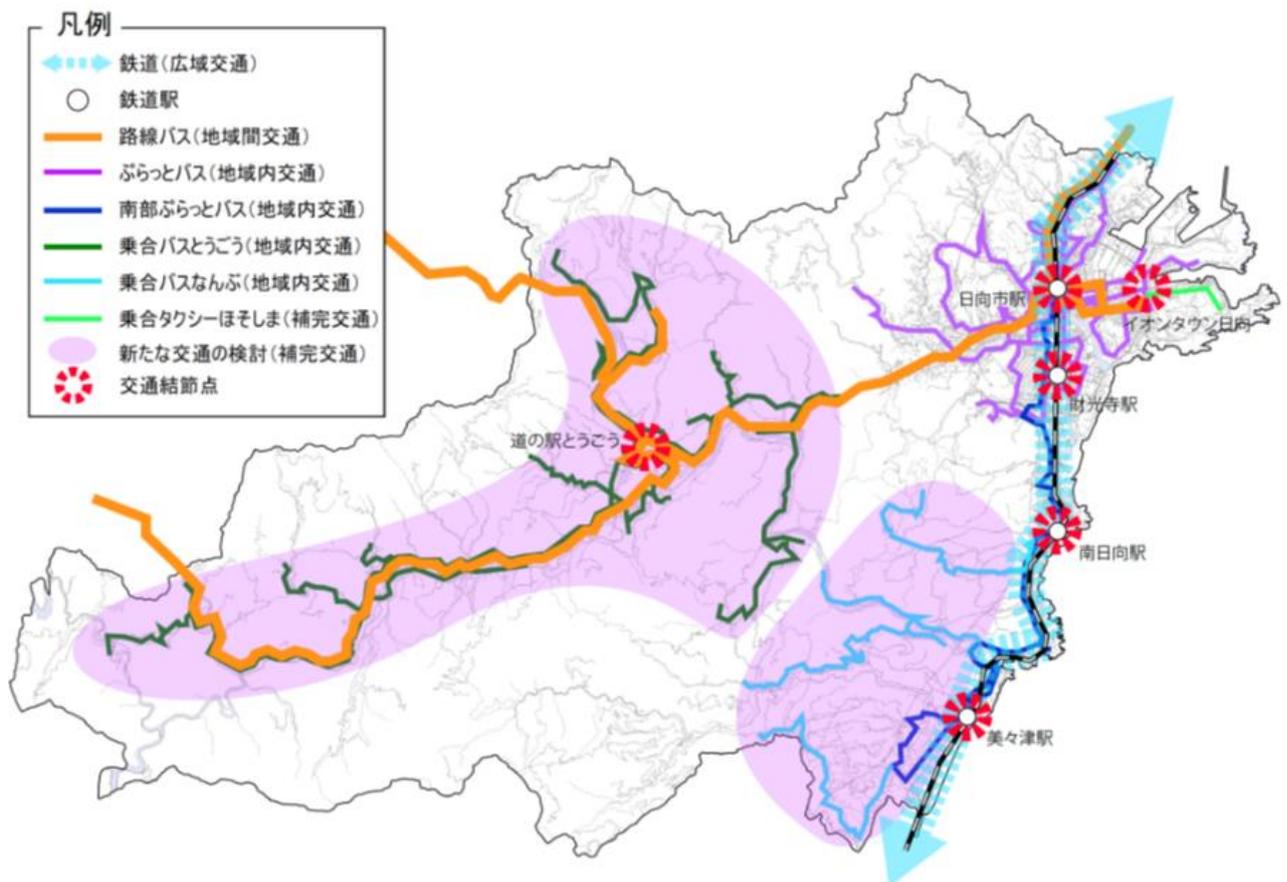
## (1) 背景・目的

本市では、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として「日向市地域公共交通計画（以下、「公共交通計画」という。）」を令和 5 年（2023 年）3 月に策定した。

この公共交通計画の基本理念は、「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」とし、令和 10 年（2028 年）までの 5 年間で実施予定の 12 の事業を位置付けたところである。

「日向市地域公共交通利便増進実施計画（以下、「利便増進実施計画」という。）」は、公共交通計画における事業に基づき、各種事業の実施による本市公共交通の持続可能な運行を図るため、より実効性のあるアクションプランとして、具体的な内容（路線再編や事業等）について定めるものである。

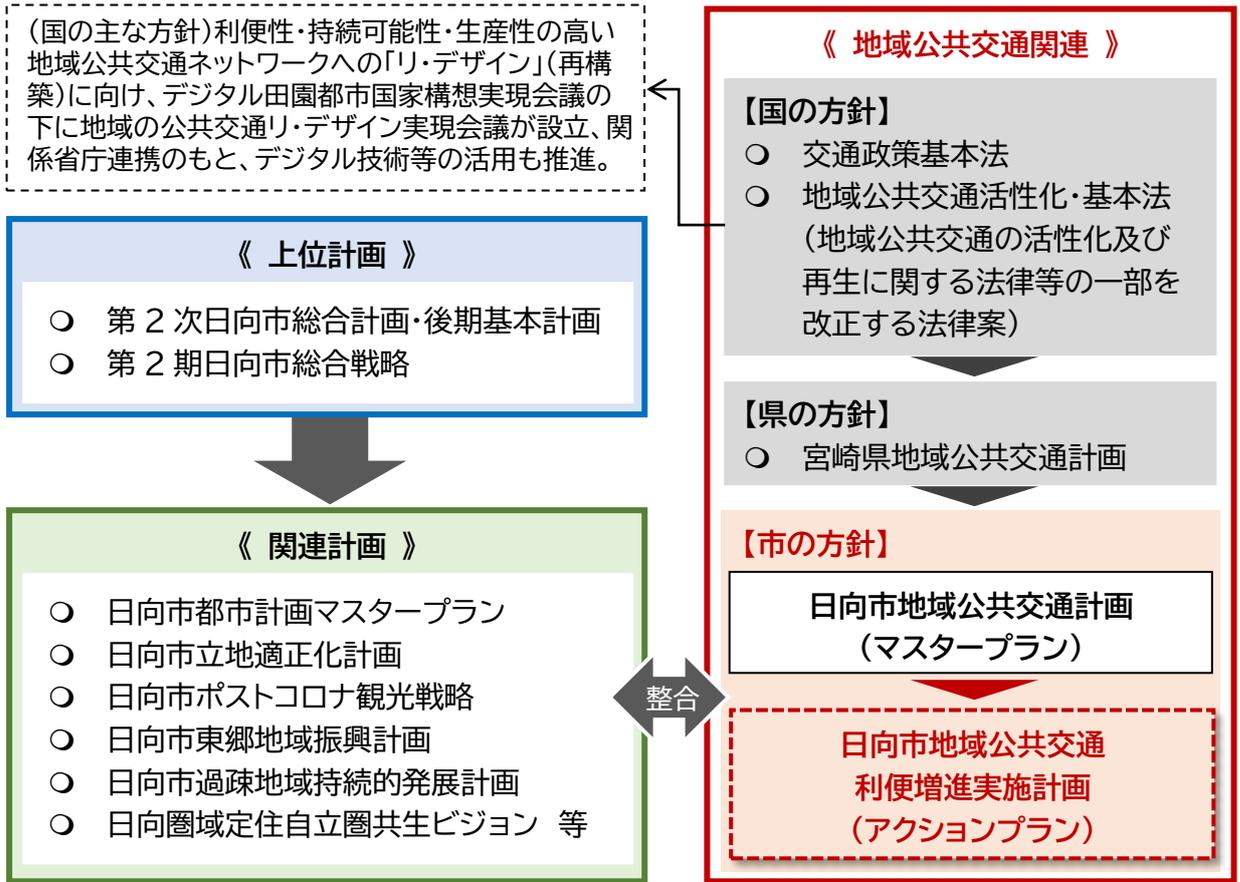
### ■公共交通計画における将来ネットワークイメージ



## (2) 本計画の位置づけ

利便増進実施計画は、上位計画や関連計画とも整合を図るものとし、マスタープランである公共交通計画のアクションプランとして位置付ける。また、地域公共交通におけるコンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを推進するための具体的な事業を本計画において位置づけることとする。

■上位関連計画と利便増進実施計画の位置づけ



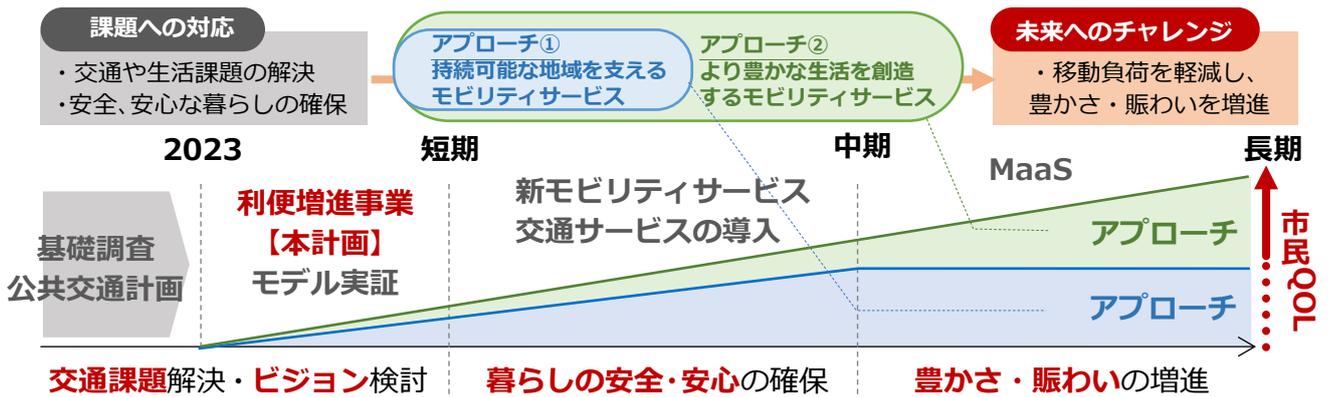
(3) 地域交通計画を策定する意義

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」を明らかにする本市地域公共交通の「マスタープラン」としての役割を果たすものである。利便増進実施計画は、この公共交通計画を推進するアクションプランとなるものであり、「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、公共交通を通じた地域としてのあるべき姿の実現に向けたロードマップを提示し、地域の実情等を踏まえた地域公共交通の再編を着実にやっていくことが重要である。

また、利便増進実施計画では、「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げられるか」という視点で戦略と具体的な事業を検討し、実証等を通し再編の道筋を描いていくことが大切である。

このようなことから、長期的な視点を持ち、課題の解決から、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、まちの豊かさや賑わいの実現に向けた未来へのチャレンジを市民や関係者等と継続して推進していくことが重要である。

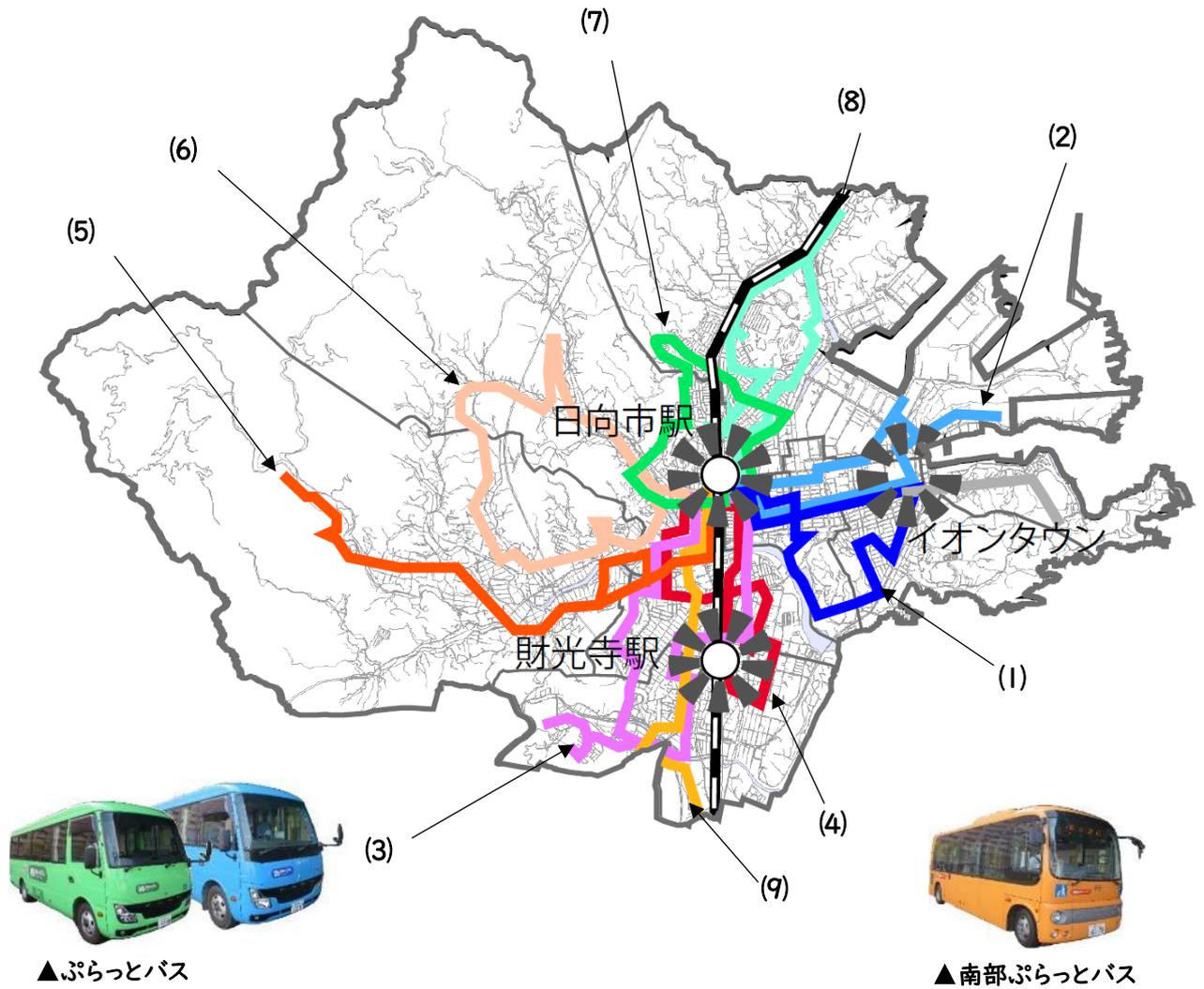
■地域公共交通で目指す将来像に向けたロードマップイメージ



#### (4) 計画の実施区域

本計画の対象区域は、日向市全域とする。

##### ■市街地エリア該当路線(ぷらっとバス)



■ぶらっとバス・南部ぶらっとバス路線(地域内フィーダー補助系統)

| 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     |
|-------------|-------|------------|-----------------------------|------------|-------------------|------------|----------------------------------|-------------|
| ぶらっとバス      | (1)東1 | 日向市<br>駅東口 | 鶴町・<br>イオンタウン日向・<br>櫛の山団地   | 日向市<br>駅東口 | 自家用<br>有償旅<br>客運送 | 路線定<br>期運行 | 日向市<br>(運行は<br>交通事業<br>者に委<br>託) | フィーダー<br>補助 |
|             | (2)東2 |            | 永江・<br>イオンタウン日向・<br>幡浦      |            |                   |            |                                  |             |
|             | (3)南1 |            | 比良町・<br>向洋台・マルイ<br>チ財光寺店    |            |                   |            |                                  |             |
|             | (4)南2 |            | 往還・<br>ホーム7イ財光寺店・<br>財光寺小学校 |            |                   |            |                                  |             |
|             | (5)西1 |            | 権現原・<br>奥野・<br>比良町          |            |                   |            |                                  |             |
|             | (6)西2 |            | 本谷・<br>塩見小学校・<br>新財市        |            |                   |            |                                  |             |
|             | (7)北1 |            | 迎洋園・<br>日向台・亀崎              |            |                   |            |                                  |             |
|             | (8)北2 |            | 大王谷・<br>梶木・<br>ミスターマックス     |            |                   |            |                                  |             |
| (9)南部ぶらっとバス |       | 美々津<br>駅入口 | 寺迫小下・<br>美々津駅・<br>南日向駅      | 落鹿         |                   |            |                                  |             |
|             |       | 日向市<br>駅東口 | 南日向駅・<br>美々津駅・<br>寺迫小下      |            |                   |            |                                  |             |

(5) 計画の実施予定期間

本計画の期間は、公共交通計画の計画期間と合わせ、令和6年(2024)4月から令和10年(2028)9月までの4年6か月とする。

|                                    | R5<br>(2023) | R6<br>(2024) | R7<br>(2025) | R8<br>(2026) | R9<br>(2027) | R10<br>(2028) | R11<br>(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                        | →            |              |              |              |              |               | 次期計画          |
| <b>日向市地域公共交通利便増進実施計画<br/>【本計画】</b> | →            |              |              |              |              | 次期計画          |               |

## 2. 利便増進事業実施における課題の整理・検討

### (1) 日向市地域公共交通計画における基本方針と将来像

公共交通計画で位置付けた課題や将来像・基本方針は以下のとおりである。

#### 基本理念(将来像)

## 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

#### 日向市における地域公共交通が抱える課題

- ① 高齢化の進展に伴う高齢者等の移動手手段の確保
- 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

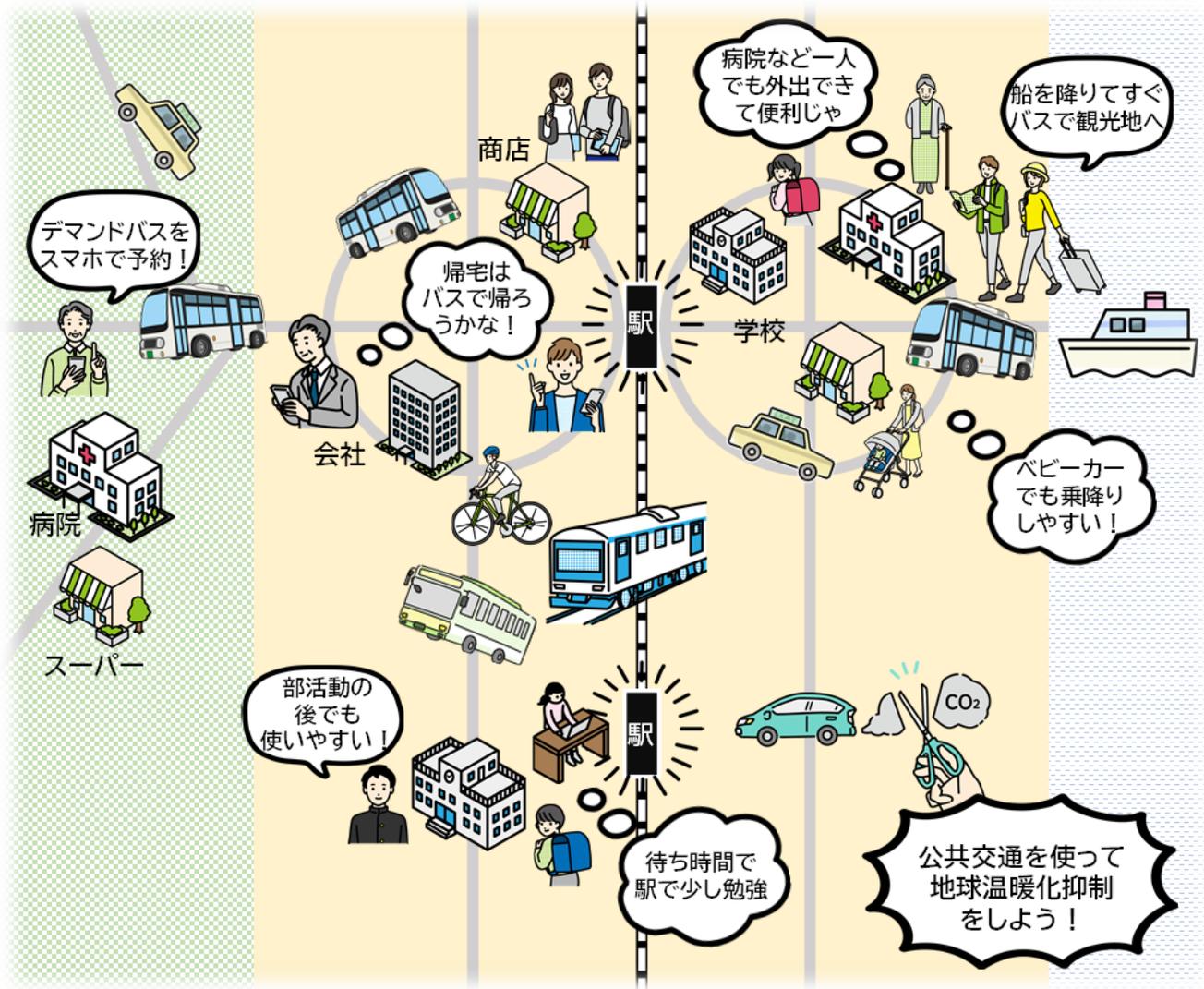
#### 基本方針

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り組みの実施

#### 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  
《実施事業》  
⇒①広域交通の利便性向上／②路線バスの維持／③市民バス(フィーダー交通)の維持・強化
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  
《実施事業》  
⇒④交通結節点の機能整備／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／⑥MaaSの推進／⑦わかりやすい情報発信
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  
《実施事業》  
⇒⑧キャッシュレス決済システムの導入検討／⑨福祉分野との連携／⑩観光と連携した交通体系の構築
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  
《実施事業》  
⇒⑪ラストワンマイル対策／⑫公共交通利用のメリットに関する市民への普及活動

(2) 日向市における将来ネットワークイメージ (ありがたい姿)




**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、病院や買い物に行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、行きたいところへすぐいけて便利!



**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!

### (3) 利便増進に向けて実施する施策

本計画では、地域公共交通計画で掲げた各種事業のうち、市内を運行する路線バス・市民バスの利便増進につながる取り組みとして、下記の赤枠で示す事業（事業2、事業3）について、具体的な内容や事業実施に向けた方策を位置づけるものとする。

| 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   | <b>【事業1】広域交通の利便性向上</b><br>①鉄道の利便性向上及び駅舎の利活用の検討  |
|                                  | <b>【事業2】路線バスの維持</b><br>①路線の維持<br>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  |
|                                  | <b>【事業3】市民バス(フィーダー交通)の維持・強化</b><br>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<br>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 | <b>【事業4】交通結節点の機能整備</b><br>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<br>②接続利便性の強化   |
|                                  | <b>【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</b><br>①タクシーの利用促進<br>②スクールバス等、地域輸送資源との連携                                       |
|                                  | <b>【事業6】MaaSの推進</b><br>①MaaSに関する取り組み着手  |
|                                  | <b>【事業7】わかりやすい情報発信</b><br>①バスロケーションシステムの導入研究<br>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     | <b>【事業8】キャッシュレス決済システムの導入検討</b><br>①商業施設等と連携した取り組みの検討  |
|                                  | <b>【事業9】福祉分野との連携</b><br>①タクシー料金助成事業等の継続<br>②免許返納者への特典の継続  |
|                                  | <b>【事業10】観光と連携した交通体系の構築</b><br>①来訪者(観光客やワーケーション等)の二次交通確保<br>②サイクルトレインや焼酎列車等の企画列車の検討<br>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   | <b>【事業11】ラストワンマイル対策</b><br>①地域住民主体の取り組みの検討(地縁交通等)<br>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                                |
|                                  | <b>【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</b><br>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<br>②出前講座や乗り方教室の実施                         |

#### (4) ぷらっとバス運行について

##### ① 現行のぷらっとバス運行概要

平成 14 (2002) 年 4 月から福祉バスとして運行を開始したぷらっとバスは、平成 21 (2009) 年 4 月から日向市が運行する自家用有償旅客運送として運行形態を変え、現在は、8コースで平日 5 便、日祝 3 便で運行している。

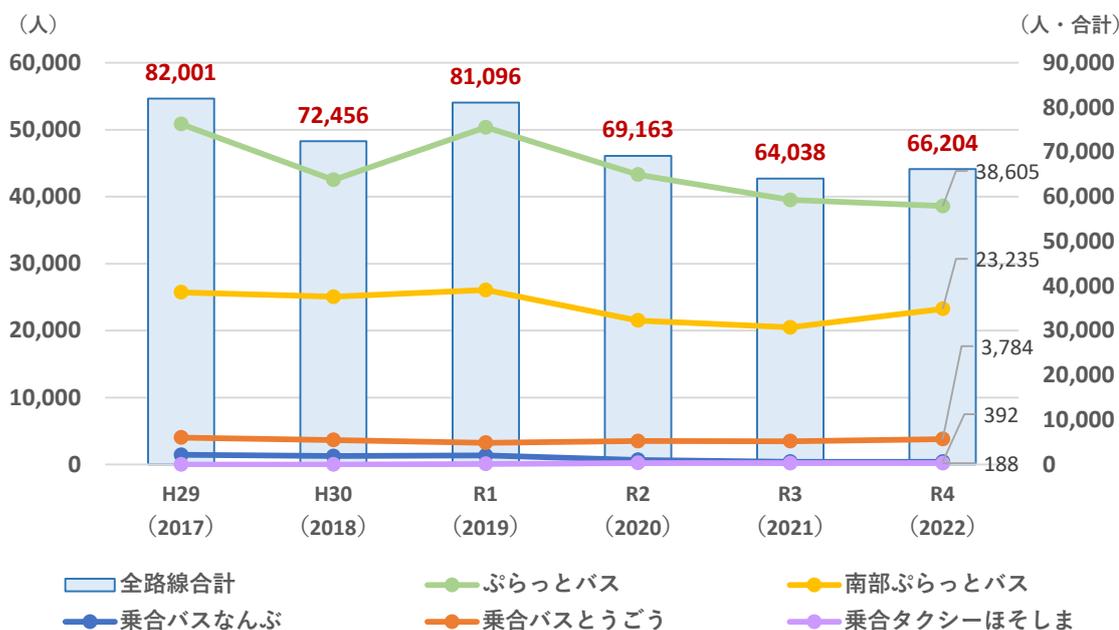
また、市民バスの利用者数(デマンドバス・デマンドタクシーも含む)は、コロナ禍前の令和元(2019)年には年間約 81,000 人の利用者があったが、近年はコロナ禍もあり利用者が減少している。

ぷらっとバスは、本市人口の約 85% が居住する市街地を運行する重要な路線であり、市民バス全体利用者の約 6 割である約 40,000 人が利用している。

##### ■ ぷらっとバス・南部ぷらっとバスの運行概要

|      |   |         |          |
|------|---|---------|----------|
| 運行本数 | 東1/東2コース  | (平日)5 便 | (日・祝)3 便 |
|      | 南1/南2コース  | (平日)5 便 | (日・祝)3 便 |
|      | 西1/西2コース  | (平日)5 便 | (日・祝)3 便 |
|      | 北1/北2コース  | (平日)5 便 | (日・祝)3 便 |
|      | 南部ぷらっとバス  | (平日)7 便 | (日・祝)4 便 |
| 料金制度 | 大人:乗車ごとに 200 円(中学生以上)<br>小人:乗車ごとに 100 円(小学生)<br>幼児:1 歳以上小学生未満の幼児は保護者 1 名につき 2 名まで無料<br>※1 日乗車券:500 円  |         |          |
| 割引制度 | 乗車割引券:他の市民バスへ乗り換える場合最大 200 円の割引<br>回数乗車券:1 冊 11 枚綴りの回数券 50 円券、100 円券、200 円券がある<br>1 ヶ月定期乗車券:【単一路線】5,000 円/月 【全路線】6,000 円/月<br>障がい者割引制度:手帳を提示すると半額(介助者は無料)<br>免許証の返納者に対する支援:65 歳以上の免許自主返納者に対し、半額割引乗車券 20 枚交付 |         |          |

##### ■ 市民バス利用者数の推移



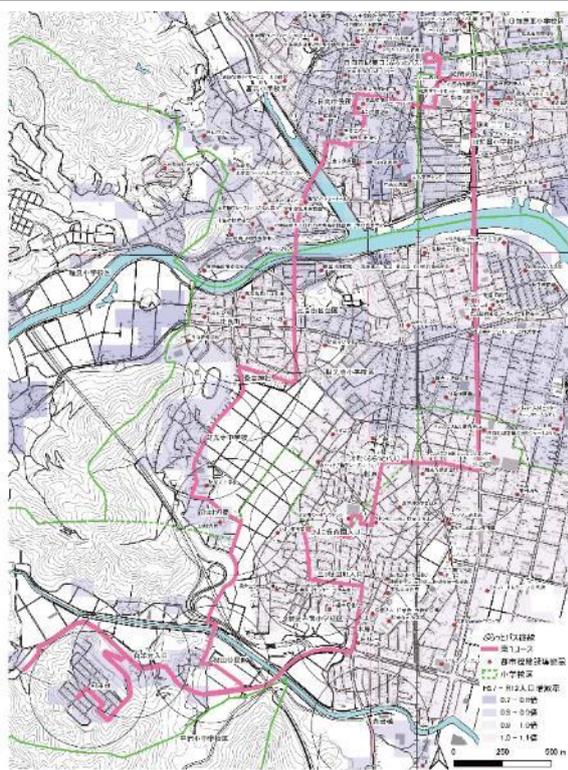
## ②コース別ぶらっとバス運行概要

### ■東路線

| 《 東1コース 》  |                      |
|--|----------------------|
| 利用者数(R4 月平均)   | 727 人(1 位/8 路線)      |
| 沿線の主な立地施設  | イオンタウン日向、千代田病院、大御神社等 |
| 運行する小学校区   | 日知屋、日知屋東             |
| 路線延長/運行時間  | 10.6km/30分           |
| 沿線の様子(写真)  |                      |
|    |                      |
| 路線の特徴  |                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ぶらっとバスの中でも最も利用者が多い路線</li> <li>○ 日向市駅とイオンタウンや千代田病院等をつなぎ、その付近のバス停の利用が多い</li> <li>○ その他のバス停の利用は多くないが、大御神社や櫛の山住宅を通り、観光・日常利用が可能</li> </ul> |                      |

| 《 東2コース 》   |  |
|---|--|
| 利用者数(R4 月平均)  | 505 人(2 位/8 路線)                                |
| 沿線の主な立地施設   | イオンタウン日向、千代田病院等                                |
| 運行する小学校区  | 日知屋、日知屋東、大王谷                                   |
| 路線延長/運行時間   | (水ヶ浦公園経由)<br>12.2km/33分<br>(幡浦経由)<br>8.2km/25分 |
| 沿線の様子(写真)   |  |
|   |  |
| 路線の特徴   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ぶらっとバスの中で2番目に利用者が多い路線</li> <li>○ 日向市駅とイオンタウンや千代田病院等をつなぎ、その付近のバス停の利用が多い</li> <li>○ 19 時台の第 5 便(最終便)における利用者は少ない</li> </ul> |  |

《 南1コース 》



|              |                         |
|--------------|-------------------------|
| 利用者数(R4 月平均) | 485 人(3 位/8 路線)         |
| 沿線の主な立地施設    | Aコープひら店、マルイチ財光寺店、今給黎医院等 |
| 運行する小学校区     | 富高、財光寺、財光寺南、日知屋         |
| 路線延長/運行時間    | 15km/35分                |

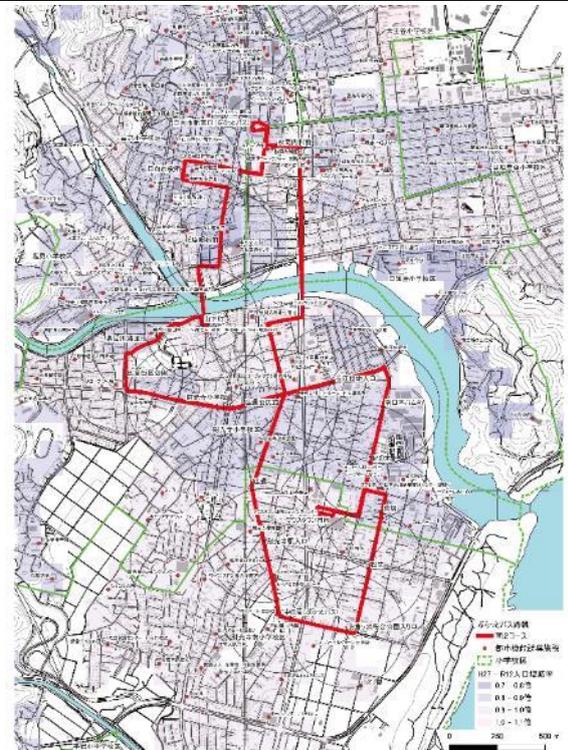
沿線の様子(写真)



路線の特徴

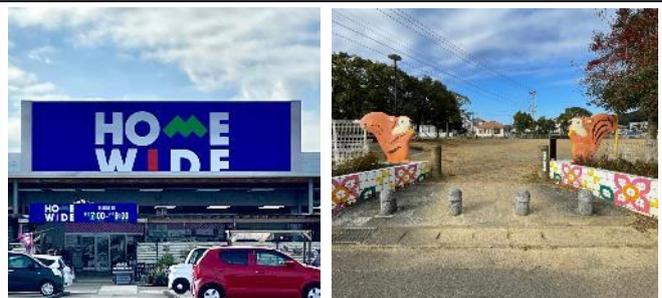
- 向洋台団地や三ツ枝団地、財光寺地区の土地区画整理事業により整備された住宅地など、多くの住民が住むエリアを通る路線
- 今給黎医院やマルイチ等の生活利便施設を通り、乗降者数も一定数存在する

《 南2コース 》



|              |                         |
|--------------|-------------------------|
| 利用者数(R4 月平均) | 472 人(4 位/8 路線)         |
| 沿線の主な立地施設    | コープみやざき財光寺店、ホームワイド財光寺店等 |
| 運行する小学校区     | 富高、財光寺、日知屋              |
| 路線延長/運行時間    | 10km/30分                |

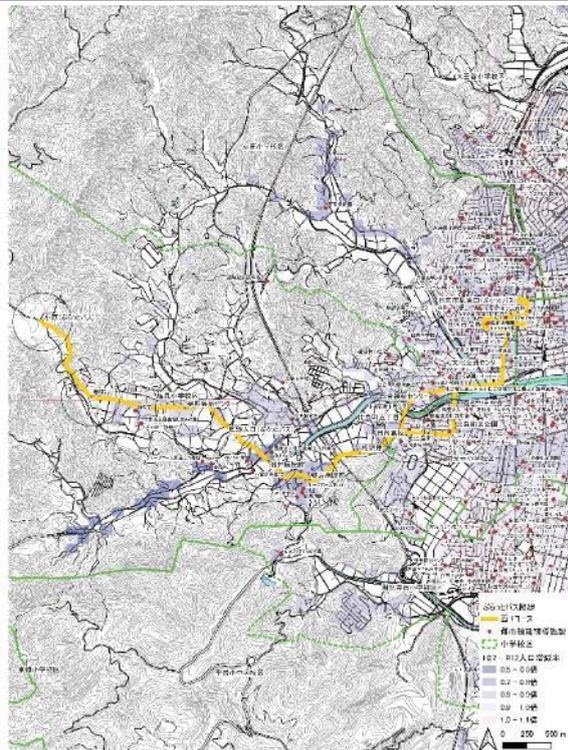
沿線の様子(写真)



路線の特徴

- 財光寺地区東部やお倉ヶ浜総合公園のほか、比良地区等を通る路線
- ホームワイド財光寺店やコープみやざき財光寺店の利用者が多い

《 西1コース 》



|              |  |
|--------------|--|
| 利用者数(R4 月平均) | 246 人(7 位/8 路線)                              |
| 沿線の主な立地施設    | アタックス日向店、A コープひら店、総合福祉センター等                  |
| 運行する小学校区     | 富高、財光寺、日知屋、塩見                                |
| 路線延長/運行時間    | (小原経由)<br>15.3km/35分<br>(奥野経由)<br>12.3km/35分 |

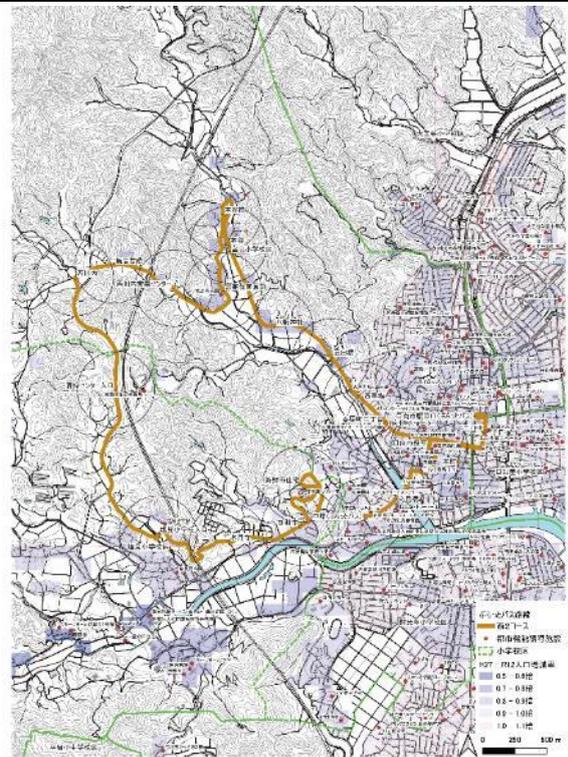
沿線の様子(写真)



路線の特徴

- 市街地から瀧井病院を通り、奥野集落方面に向かう路線、利用者は2番目に少ない
- 9時台の2便と12時台の3便利用が多く、比良地区住民や鮫島病院の利用者も見られる

《 西2コース 》



|              |                    |
|--------------|--------------------|
| 利用者数(R4 月平均) | 322人(5 位/8 路線)     |
| 沿線の主な立地施設    | 新財市住宅、塩見小学校、日向中学校等 |
| 運行する小学校区     | 富高、日知屋、塩見          |
| 路線延長/運行時間    | 13.5km/30分         |

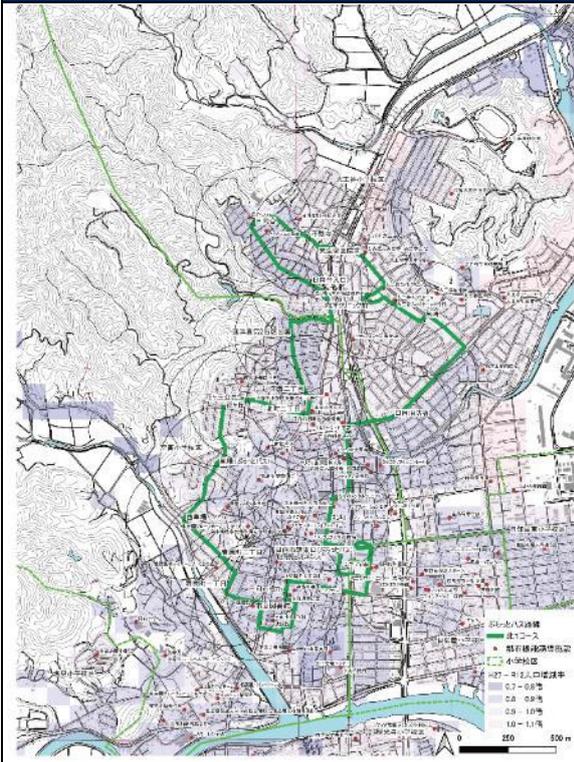
沿線の様子(写真)



路線の特徴

- 富高、塩見にかけて広域に運行し、市営新財市住宅を通る
- 利用者は、時間帯によって大きく変化し、8時台の第1便は観音菩薩や新財市住宅から乗車し、市街地部で降車する方が多い

《 北1コース 》



|              |                    |
|--------------|--------------------|
| 利用者数(R4 月平均) | 283人(6 位/8 路線)     |
| 沿線の主な立地施設    | マルイチ大王店、<br>天生堂医院等 |
| 運行する小学校区     | 富高、大王谷             |
| 路線延長/運行時間    | 8.7km/30分          |

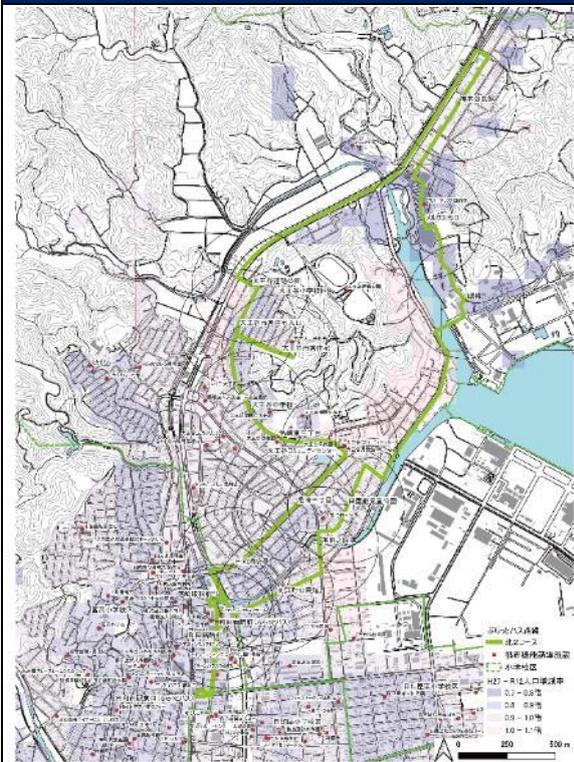
沿線の様子(写真)



路線の特徴

- 住宅団地である日向台や迎洋園、花ヶ丘エリアを通る路線であるが利用者は他のぷらっとバスと比べて多いとは言えないが、住宅地の居住者が市街地までの足として利用している様子
- 13時台の3便で天生堂医院に向かう人が多い

《 北2コース 》



|              |                             |
|--------------|-----------------------------|
| 利用者数(R4 月平均) | 176 人(8 位/8 路線)             |
| 沿線の主な立地施設    | 大王谷コミュニティセンター、<br>ミスターマックス等 |
| 運行する小学校区     | 富高、大王谷                      |
| 路線延長/運行時間    | 11km/30分                    |

沿線の様子(写真)



路線の特徴

- ぷらっとバスの中で最も利用者が少ない路線
- バス停の利用は限られており、和田病院・大王谷市営住宅・ミスターマックスとなっている
- 19時台の5便は、年間を通じてほぼ利用者がいない状況となっている

### ③ぷらっとバス運行の現状・課題

これまで整理したぷらっとバスの現状を踏まえ、運行等に係る問題や課題を整理する。

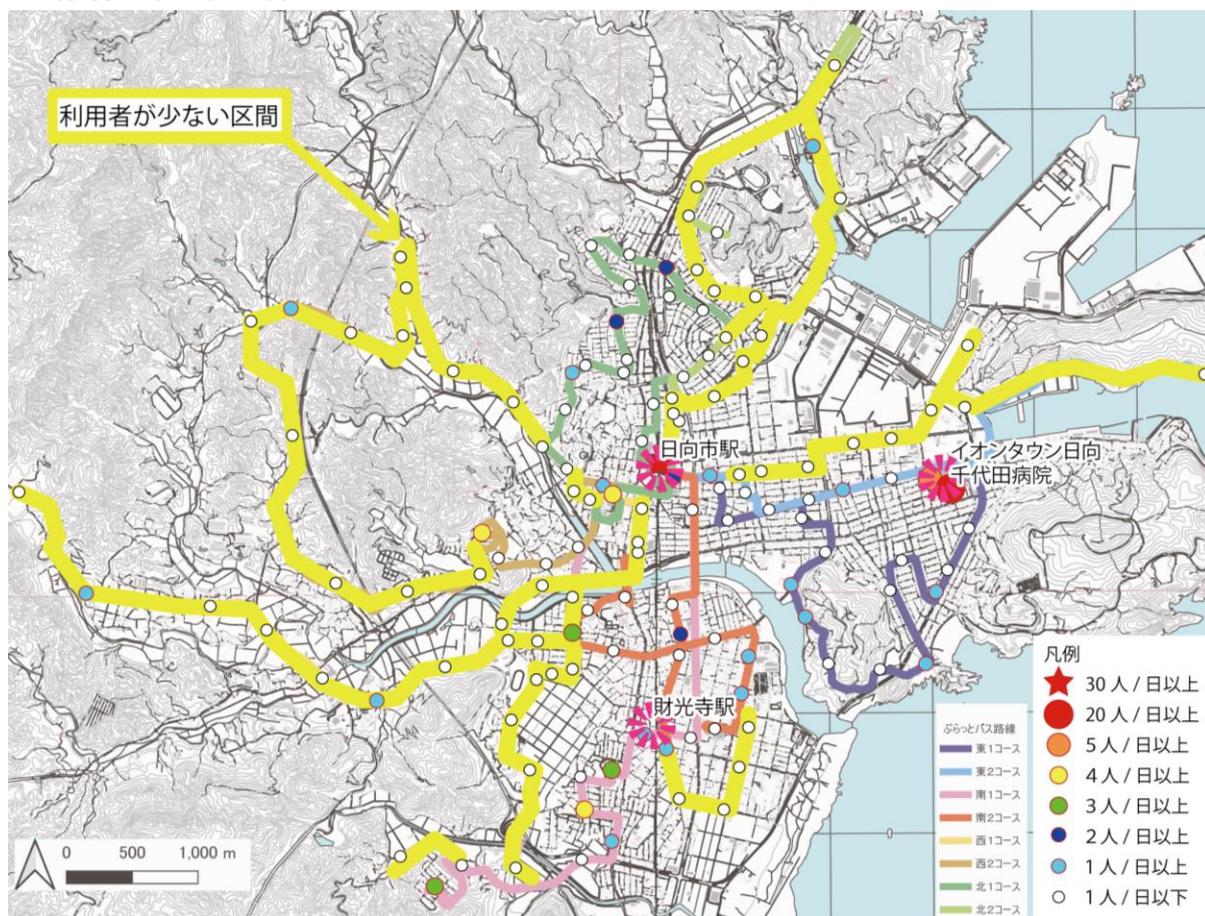
#### 現状1 きめ細やかな運行を行っているが、非効率な運行をしている区間が多く含まれている

市街地部を運行するぷらっとバスは、日向市駅を中心として、東西南北の各2路線、計8路線が運行しており、住宅地や生活利便施設等をきめ細やかに巡回している

1台の車両が4路線を運行するため、1台が運行する距離が長くなるとともに、人口減少の進行もあり、利用者が少ない路線・バス停も一部見受けられる

下図のように、一日一定数の利用のみられるバス停・路線は限られ、特に郊外部では大半で利用者が少ない路線が多い

#### ■バス停別日平均利用者数



#### ■1人/日以上のバス停

|          |  |
|----------|--|
| ★30人/日以上 | 日向市駅東口   |
| ●20人/日以上 | イオンタウン日向   |
| ●5人/日以上  | 千代田病院前   |
| ●4人/日以上  | 新財市住宅、日向市役所、三ツ枝団地入口  |
| ●3人/日以上  | 比良街区公園、マルイチ財光寺店前、向洋台   |
| ●2人/日以上  | 天生堂医院前、松岡内科前、長江交差点前  |
| ●1人/日以上  | 迎洋園第2街区公園、南日本ハム前、奥野、ホームワイド財光寺店前、花ヶ丘、ミスターマックス日向、櫛の山団地、日知屋東小学校、ルミエール日向、伊勢ヶ浜、観音菩薩、財光寺駅入口、鮫島病院前、沖町、櫛の山団地公園前、鶴町2丁目、大御神社、今給黎医院入口 |

■バス停別日平均利用者数(全バス停)

| 順位       | バス停名        | 日平均   | 順位          | バス停名      | 日平均        |     |
|----------|-------------|-------|-------------|-----------|------------|-----|
| 1        | 日向市駅東口      | 92.1  | 21          | 新財市住宅入口   | 0.8        |     |
| 2        | イオンタウン日向    | 22.1  |             | 日向高校      | 0.8        |     |
| 3        | 千代田病院前      | 5.8   |             | 長江団地入口    | 0.8        |     |
| 4        | 新財市住宅       | 4.6   |             | 浜町2丁目     | 0.8        |     |
|          | 日向市役所       | 4.6   |             | 22        | 江良町1丁目     | 0.7 |
| 5        | 三ツ枝団地入口     | 4.2   |             |           | 和田病院前      | 0.7 |
| 6        | 比良街区公園      | 3.5   |             |           | 鶴町3丁目      | 0.7 |
| 7        | マルイチ財光寺店前   | 3.4   |             | 23        | お倉ヶ浜総合公園入口 | 0.6 |
| 8        | 向洋台         | 3.0   |             |           | 瀧井病院前      | 0.6 |
| 9        | 天生堂医院前      | 2.7   |             |           | 北町         | 0.6 |
| 10       | 松岡内科前       | 2.4   | 日知屋公民館      |           | 0.6        |     |
|          | 長江交差点前      | 2.4   | 稲原眼科前       |           | 0.6        |     |
| 11       | 迎洋園第2街区公園   | 1.9   | 24          | 尾崎眼科前     | 0.5        |     |
| 12       | 南日本ハム前      | 1.8   |             | 日向商工会議所前  | 0.5        |     |
| 13       | 奥野          | 1.7   |             | かい外科整形外科前 | 0.5        |     |
|          | ホームワイド財光寺店前 | 1.7   |             | 愛宕神社      | 0.5        |     |
| 14       | 花ヶ丘         | 1.6   |             | 中原橋       | 0.5        |     |
| 15       | ミスターマックス日向  | 1.5   |             | 江良町2丁目    | 0.5        |     |
| 16       | 櫛の山団地       | 1.3   |             | 中原        | 0.5        |     |
|          | 日知屋東小学校     | 1.3   |             | 梶木公民館     | 0.5        |     |
|          | ルミエール日向前    | 1.3   |             | 往還公民館     | 0.5        |     |
| 17       | 伊勢ヶ浜        | 1.2   |             | 25        | 新財市        | 0.5 |
|          | 観音菩薩        | 1.2   | 家村内科入口      |           | 0.4        |     |
|          | 財光寺駅入口      | 1.2   | 江良児童公園      |           | 0.4        |     |
|          | 鮫島病院前       | 1.2   | 中の原         |           | 0.4        |     |
| 18       | 沖町          | 1.1   | 原町街区公園      |           | 0.4        |     |
|          | 櫛の山団地公園前    | 1.1   | 浜町3丁目       |           | 0.4        |     |
| 19       | 鶴町2丁目       | 1.0   | 塩見小学校入口     |           | 0.4        |     |
|          | 大御神社        | 1.0   | なかむら内科循環器内科 |           | 0.4        |     |
|          | 今給黎医院入口     | 1.0   | 水ヶ浦公園       |           | 0.4        |     |
| 20       | 財光寺小学校      | 0.9   | 26          |           | 曾根町3丁目     | 0.3 |
|          | 県営川路団地      | 0.9   |             | 菜切        | 0.3        |     |
|          | 比良町5丁目      | 0.9   |             | ひまわり寮     | 0.3        |     |
|          | 大王谷市営住宅     | 0.9   |             | 不動寺       | 0.3        |     |
|          | 山口クリニック     | 0.9   |             | 日向消防署     | 0.3        |     |
|          | 塩田団地入口      | 0.9   |             | 大王谷中学校    | 0.3        |     |
|          | 21          | 吉森医院前 |             | 0.8       | 幡浦         | 0.3 |
| 往還       |             | 0.8   |             | 本町        | 0.3        |     |
| 櫛の山      |             | 0.8   |             | 竹島        | 0.3        |     |
| 沖の原      |             | 0.8   |             | 西川内       | 0.3        |     |
| 総合福祉センター |             | 0.8   | 水月寺         | 0.3       |            |     |

↑  
1人/日以上

↓  
1人/日以下

| 順位     | バス停名          | 日平均 | 順位         | バス停名         | 日平均 |
|--------|---------------|-----|------------|--------------|-----|
| 26     | 前幡            | 0.3 | 28         | 迎洋園2丁目       | 0.1 |
|        | 花ヶ丘公民館        | 0.3 |            | 向江町公民館       | 0.1 |
|        | 新生町1丁目        | 0.3 | 29         | 権現原          | 0.0 |
|        | 奥野入口          | 0.3 |            | 山下町          | 0.0 |
|        | 曙橋            | 0.3 |            | 春原町2丁目       | 0.0 |
|        | 亀崎4丁目         | 0.3 |            | 比良コミュニティセンター | 0.0 |
| 27     | 中堀町3丁目        | 0.2 |            | 山の田公民館       | 0.0 |
|        | 平野町           | 0.2 |            | 春原町1丁目       | 0.0 |
|        | 亀崎            | 0.2 |            | 小原           | 0.0 |
|        | 本谷橋           | 0.2 |            | 西草場          | 0.0 |
|        | 亀崎東3丁目        | 0.2 |            | 清掃センター入口     | 0.0 |
|        | 財光寺中学校        | 0.2 |            | 西川内営農センター    | 0.0 |
|        | 原町2丁目         | 0.2 | 日向インターチェンジ | 0.0          |     |
|        | 北町2丁目         | 0.2 |            |              |     |
|        | 大王谷市営住宅入口     | 0.2 |            |              |     |
|        | 文化交流センター      | 0.2 |            |              |     |
|        | やまうち泌尿器科内科前   | 0.2 |            |              |     |
|        | ひよこ保育園入口      | 0.2 |            |              |     |
|        | 日向自動車学校前      | 0.2 |            |              |     |
|        | 日向台           | 0.2 |            |              |     |
|        | 無田之原橋         | 0.2 |            |              |     |
|        | 八幡神社          | 0.2 |            |              |     |
|        | 亀崎3丁目         | 0.2 |            |              |     |
| 豆田橋    | 0.2           |     |            |              |     |
| 28     | 秋山公民館         | 0.1 |            |              |     |
|        | 市立図書館         | 0.1 |            |              |     |
|        | 田屋敷児童公園       | 0.1 |            |              |     |
|        | 富高保育園         | 0.1 |            |              |     |
|        | 高見橋           | 0.1 |            |              |     |
|        | 大王谷コミュニティセンター | 0.1 |            |              |     |
|        | 本谷            | 0.1 |            |              |     |
|        | 亀崎近隣公園前       | 0.1 |            |              |     |
|        | 向洋台入口         | 0.1 |            |              |     |
|        | 日向台入口         | 0.1 |            |              |     |
|        | 塩田            | 0.1 |            |              |     |
|        | 奥野集落センター      | 0.1 |            |              |     |
|        | 比良4丁目         | 0.1 |            |              |     |
|        | 朝日ヶ丘入口        | 0.1 |            |              |     |
|        | 草場            | 0.1 |            |              |     |
|        | 大王谷運動公園入口     | 0.1 |            |              |     |
|        | 永江町2丁目        | 0.1 |            |              |     |
| 永江町3丁目 | 0.1           |     |            |              |     |

**現状2** 運行区間が長く、過密ダイヤで運行していることから、車両の維持管理経費の負担が大きい

- 1台で4コースを運行しているため、1台あたりの運行区間が長く、また、郊外部にいくほど、高低差のあるコースもあるため、車両への負担が大きくなっている
- バス1台あたり平日20便、日祝12便で運行していることもあり、車両への負荷が高まり、故障等で修理が必要となるケースも多く、車両維持経費がかさんでいる
- 市民バスの修繕料は、年間約506万円（令和4年度実績）となっており、内ぷらっとバス2台で約400万円を占めている

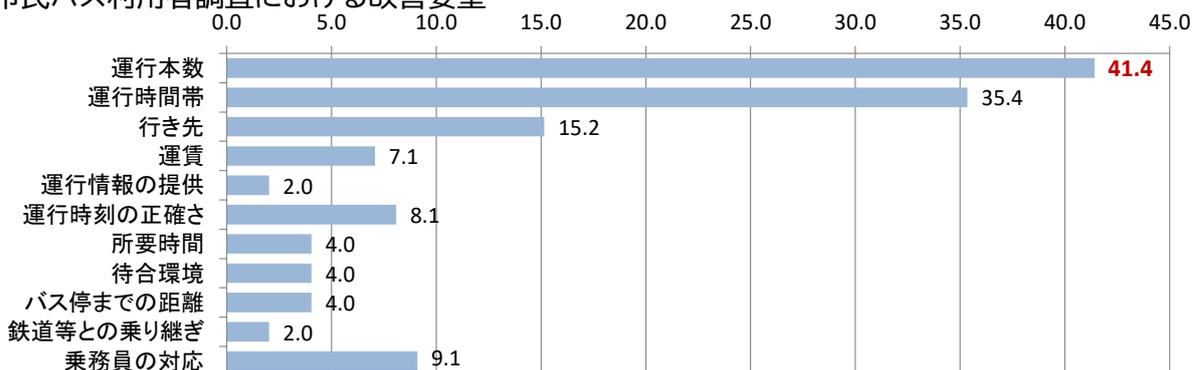
■車両別修繕費

| 車種          | 修繕費            |                     | 内容                    |
|-------------|----------------|---------------------|-----------------------|
|             | 令和4年度<br>(実績値) | 令和5年度<br>(11月時点速報値) |                       |
| ぷらっとバス(青バス) | 1,841,034円     | 789,332円            | 定期点検、ラジエーター、ブレーキ交換修繕等 |
| ぷらっとバス(緑バス) | 2,058,438円     | 571,692円            | 定期点検、エンジン交換修繕等        |
| 南部ぷらっとバス    | 1,044,362円     | 990,011円            | 定期点検、センサ、ガラス、バルブ交換修繕等 |
| 乗合バスとうごう    | 108,956円       | 141,346円            | 定期点検、部品交換等            |
| 乗合バスなんぶ     | 12,276円        | 13,860円             | 定期点検、部品交換等            |
| 合計          | 5,065,006円     | 2,506,241円          |                       |

**現状3** 市街地全域で運行しているため、運行時間が長くなる等、利便性に課題がある

- 令和4年度に実施した市民バス利用者アンケート調査結果によると、「運行本数」「運行時間帯」「行き先」の順に改善要望が高くなっており、“行きたい時間に”“行きたい場所に”行ける交通手段に改善することが望まれている
- 1便あたりの運行時間は約30分であるが、4コースを1台の車両で運行しているため、朝買い物に行った際、復路の便が5時間後となる場合もあり、利用しやすい状況であるとは言にくい
- 日向市駅を起点とした一方通行のダイヤ編成の点も利便性が悪い要因の一つとなっている
- 人口減少が進行するなか、利用者が増えることもあまり見込めず、運行台数や便数を増加させることは、運行経費の面で容易ではない

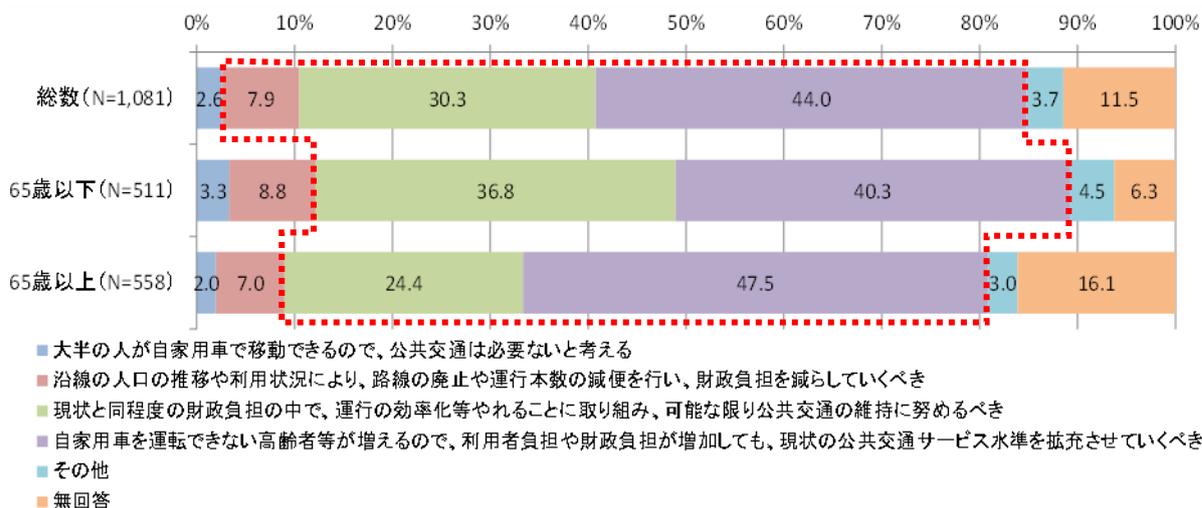
■市民バス利用者調査における改善要望



下図のとおり、令和4年度に実施した市民アンケート調査結果によると、公共交通への期待として「利用者負担や財政負担が増加しても公共交通サービスの拡充をすべき」「同程度の負担の中で、効率化等に取り組み可能な限り公共交通の維持」との意見が合わせて7割を超えており、市民は公共交通の維持・拡充を望んでいることが分かった。

このため、今後公共交通をできる限り維持し、利用者サービスの拡充を図っていくための4つの課題を設定した。

## ■市民アンケート調査における日向市公共交通の望ましい方向性



### 課題1 利用者のニーズを見定め、運行路線の効率化を検討

- バス停や運行区間ごとの利用状況を把握し、路線再編や運行時間等の見直し等を行っていくことが求められる
- 市民バス利用者アンケート等を定期的実施し、利用状況や利用者のニーズを把握するとともに、財政負担の状況も鑑み、運行路線の効率化を図っていく必要がある

### 課題2 利用者にとってより使いやすい公共交通システムへの転換

- 現状、各路線の運行時間が長く、目的地まで往復する場合、時間がかかる等、利用者にとって使いやすいものになっているとは言い難い状況にある
- 路線の効率化を図りつつ、“行きたい時間に”、“行きたい場所に”行ける交通手段として市民バスのシステム全体の最適化を図ることが求められている

### 対策1 新たなシステム等の導入によるサービス水準の高度化

- 課題1・2の実現を図る一つの手段として、バスロケーションシステムや AI オンデマンド交通といった新たな公共交通の利便性向上を図るシステムの導入が考えられる
- システム導入により、“行きたい時間に”、“行きたい場所に”行ける交通手段を実現し、利用者にとってより使いやすい市民バスへの転換を図る

### 対策2 公共交通に係るデータを蓄積し、的確な路線再編や施策立案への活用

- これまで蓄積した市民バスの利用状況や今後導入を予定するバスロケーションや AI オンデマンド交通システムによるリアルタイムな利用状況等の把握により、的確な路線再編や施策立案にいかしやすい環境を整える必要がある
- 今後はよりデータに基づく公共交通全体の最適化を図っていく

## (5) 市民バスワーキング会議の開催

ぷらっとバスの再編の方向性を考えるにあたり、交通事業者及び市民の意見、さらには他のまちづくり分野との連携が必要であることから、庁内関係部署を交えたワークショップ形式による意見交換会を実施した。

### ①第1回市民バスワーキング会議

#### ■第1回開催概要

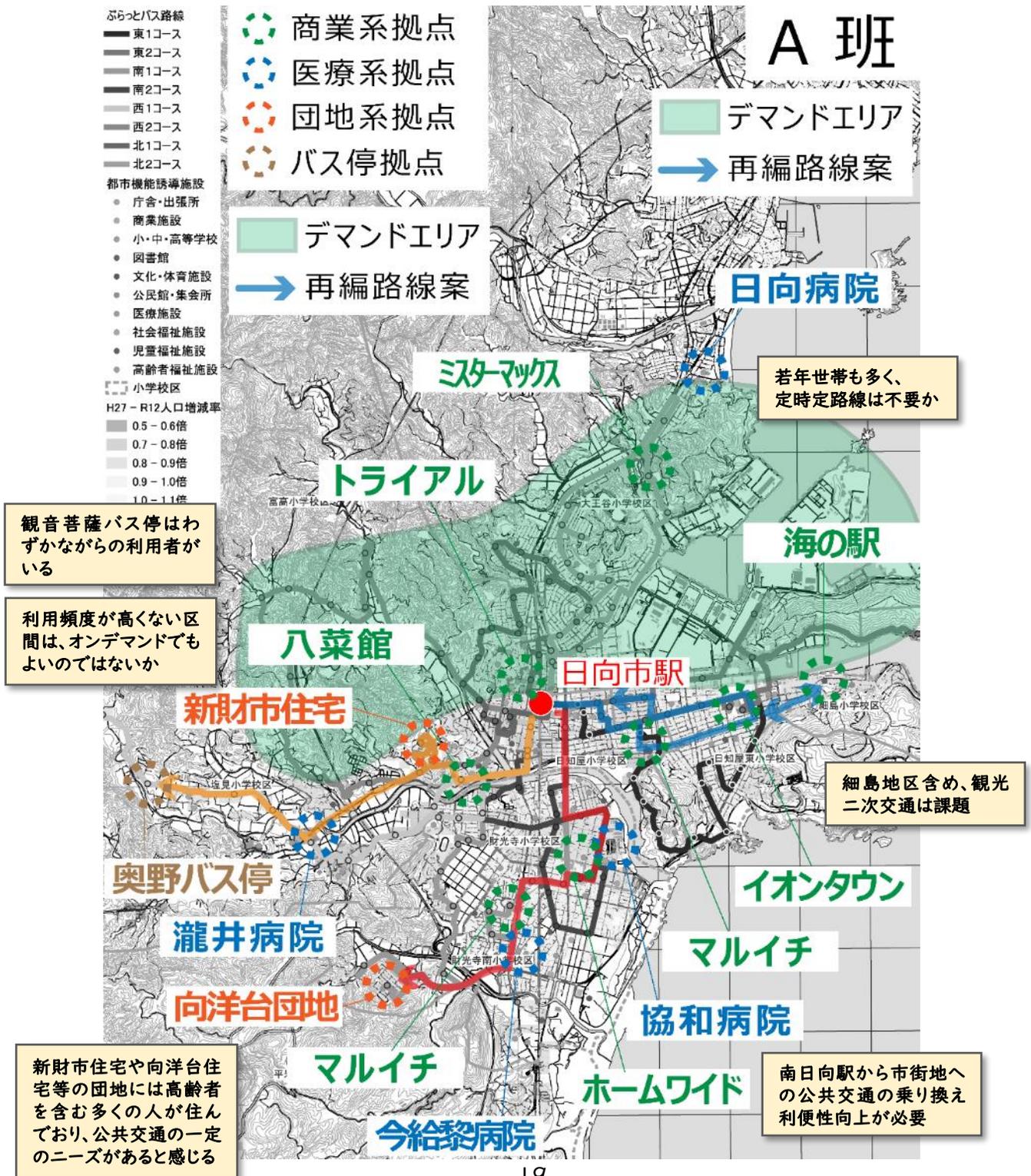
|       |   |   |
|-------|---|---|
| 開催日時  | 2023年10月27日(金)14:00~16:00   |   |
| 場所    | 日向市役所4階 議員会議室   |   |
| 目的    | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市役所関係課、関係団体等に日向市の市民バスの現状を知ってもらうこと</li> <li>○ AIオンデマンド交通を導入している九州内先進事例(福岡県嘉麻市・宇美町)の視察結果やサービス概要等について共有すること</li> <li>○ 日向市における新たな路線再編にアイデアを出し合うこと</li> </ul>  |   |
| 当日の次第 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 総合政策課長あいさつ</li> <li>2. 本会の趣旨説明</li> <li>3. 市民バスの現状、再編イメージ等の説明</li> <li>4. 新たなモビリティの視察報告</li> <li>5. 意見交換(ワークショップ形式)、発表</li> </ol>   |   |
| 参加者   | <p>《日向市》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉課 障がい福祉係</li> <li>・高齢者あんしん課 高齢者支援係</li> <li>・高齢者あんしん課 地域包括ケア推進係</li> <li>・観光交流課 観光推進係</li> <li>・都市政策課 都市企画係</li> <li>・学校教育課 学事係</li> </ul> <p>《関連団体》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日向市区長公民館長連合会</li> <li>・日向市高齢者クラブ連合会</li> <li>・日向市障がい者団体連絡協議会</li> <li>・日向商工会議所</li> <li>・日向市観光協会</li> <li>・日向市社会福祉協議会</li> <li>・日向交通協同組合</li> <li>・宮交タクシー 日向営業所</li> <li>・宮崎交通 バス事業部</li> </ul> <p>《事務局》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合政策課</li> <li>・ランドブレイン株式会社</li> </ul> |     |

■第1回市民バスワーキングの検討結果

《A班の議論内容》

- **市街地中心部の北部**に関しては、自ら運転のできる若年層やファミリー層の居住が多いエリア（亀崎地区など）があり、ぶらっとバスの利用が少ない路線（西2コース）もあることから、定時定路線型運行ではなく、**オンデマンド型交通の導入**が望ましいのではないかと考える。
- **西部、南部**については、高齢者等を含む多くの入居者がいる**団地（新財市住宅・向洋台団地）**と**スーパー等の商業施設をコンパクトに結ぶ路線再編**がよいのではないかと考える。
- **東部**は、日向市駅とイオンタウンをコンパクトに結ぶ**路線再編**が望ましく、また**海の駅ほそしままで結ぶことで、より観光利用としての利便性向上**も図ることが可能であるとする。

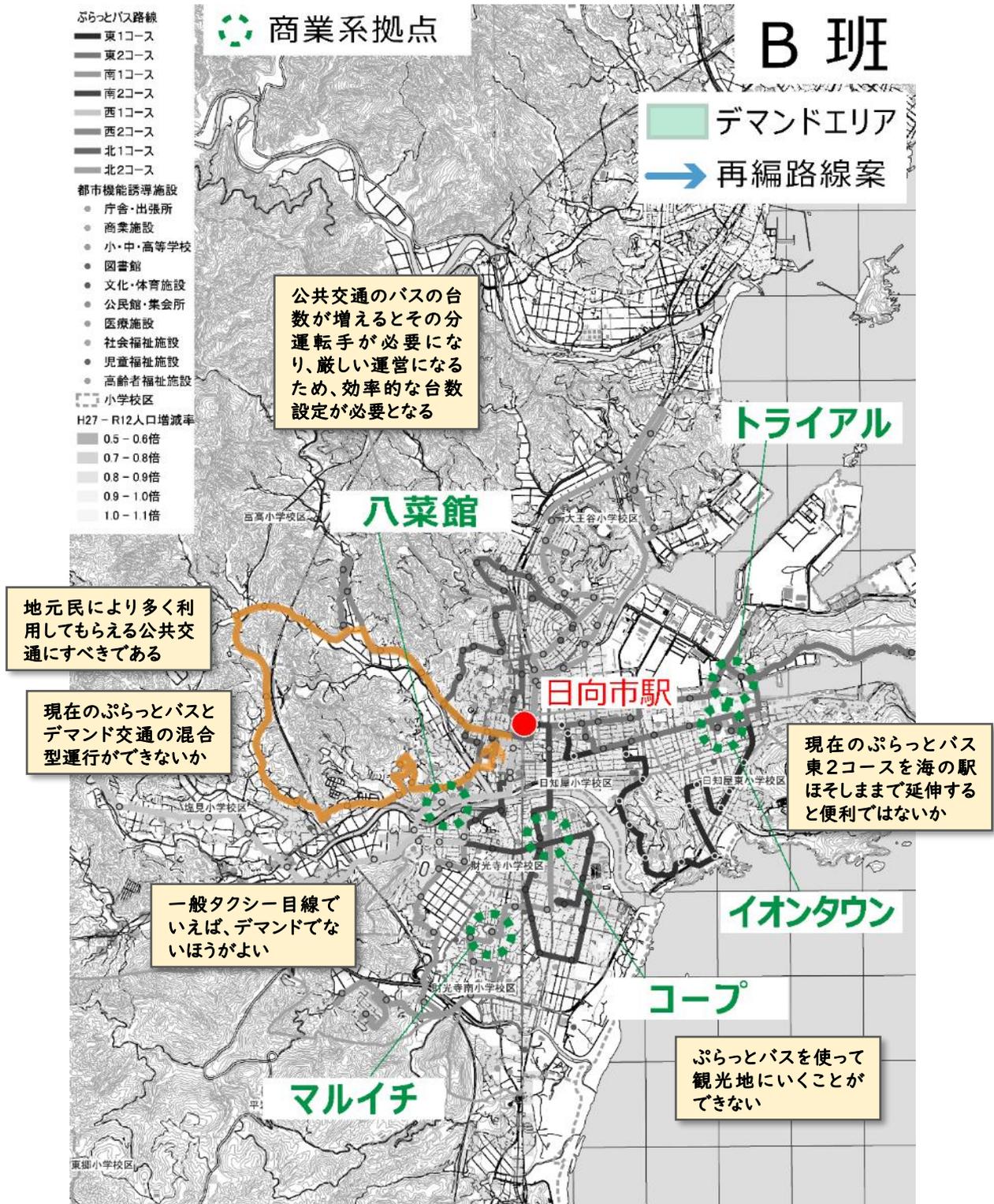
《検討したワークシート》 ※手書きで記載したものを編集



《B 班の議論内容》

- 大幅な路線再編を行うのではなく、**既存路線を確実に維持**することから考えるべきではないか。
- 「**地域で公共交通を守る**」意識を持ち**維持**を図るが、それでも収支率の改善が見込めない場合は**廃線、オンデマンド交通導入**といった面的サービスへの転換を行うなど**段階的な検討**が重要。
- まずは、利用者があまり見込むことができない**西2コースの一部効率化**から始めるのがよい。
- AI オンデマンド交通については、利便性は高いと感じるが、**一般タクシー業界への影響があると感じており、その点 AIオンデマンド交通には不安**もある。

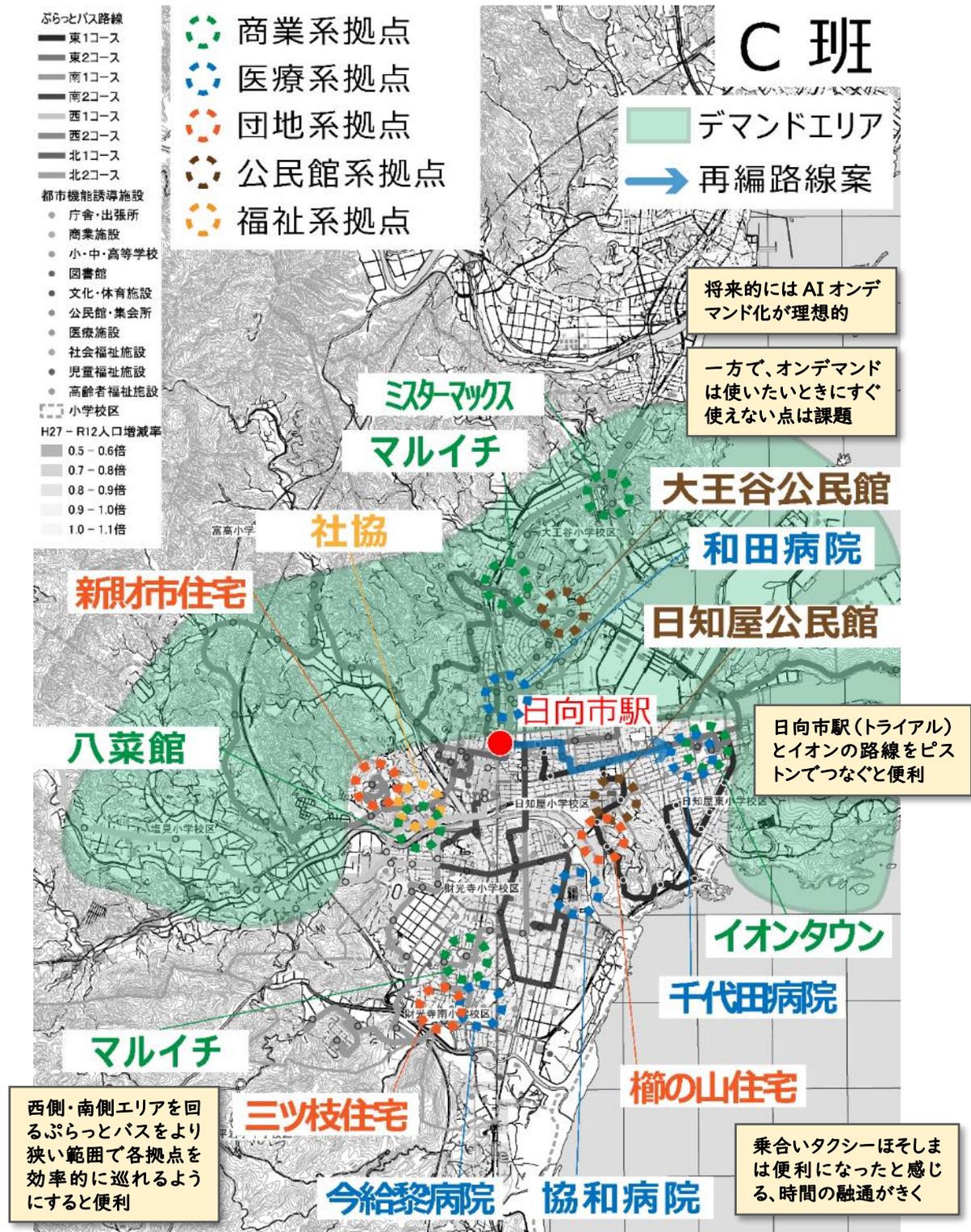
《検討したワークシート》 ※手書きで記載したものを編集



《C 班の議論内容》

- 将来的には、西部・北部・東部エリアに AI オンデマンド交通を導入することが理想的であるが、一方でオンデマンド交通は使いたい時に使えないという課題もあり、利便性向上策の検討は必要であると考えます。
- 市街地南部エリアは、八菜館やマルイチ財光寺店、協和病院といった生活利便施設をつなぐ循環型の定時定路線（ぶらっとバス）として再編すると利便性が高いと考える。
- 日向市駅（トライアル等）とイオンタウンをピストンで結ぶ高頻度型路線があると便利ではないか。

《検討したワークシート》 ※手書きで記載したものを編集



≪第1回市民バスワーキングにおける各班(A~C班)の意見のまとめ≫

■主に出示された拠点ポイント(生活利便施設等)

【公共施設】

|           |          |          |          |
|-----------|----------|----------|----------|
| ・日向市駅     | ・日向市役所   | ・日向市保健所  | ・社会福祉協議会 |
| ・ハローワーク日向 | ・大王谷公民館  | ・日知屋公民館  | ・中央公民館   |
| ・市営櫛の山住宅  | ・市営新財市住宅 | ・県営三ツ枝住宅 |          |

【商業施設】

|           |       |         |          |
|-----------|-------|---------|----------|
| ・イオンタウン日向 | ・マルイチ | ・ハ菜館    | ・トライアル   |
| ・ミスターマックス | ・コープ  | ・ホームワイド | ・海の駅ほそしま |

【医療施設】

|       |            |        |       |
|-------|------------|--------|-------|
| ・協和病院 | ・今給黎病院     | ・千代田病院 | ・和田病院 |
| ・瀧井病院 | ・日向病院 ※門川町 |        |       |

■再編の方向性

- **市街地北部(大王谷・亀崎／北1・北2コースエリア)**は、自ら運転できる若年層・ファミリー層が多く居住しているため、決まった時刻に決まった路線を運行する定時定路線型での運行ではなく、必要な需要に応じた運行が可能な**オンデマンド型交通の導入**が望ましい。また、ぶらっとバスが運行していない**細島港の工場地帯**に関しても、あわせて**オンデマンド交通を導入することで、工場の従業員の利便性向上**につながる可能性がある。
- **市街地東部(日知屋・細島／東1・東2コースエリア)**は、イオンタウン日向や千代田病院等の**生活利便施設**や、海の駅ほそしま等の**観光施設**が立地していることから、**日向市の玄関口かつ拠点である日向市駅との接続性を維持**することが重要である。現状ぶらっとバスの他、宮崎交通の路線バスが整備されていることから、日向市駅ーイオンタウン日向間は高頻度ピストン型の区間となっているが、該当区間を宮崎交通の路線バスのみとすることで、路線の維持に寄与することも考えられるため、**ぶらっとバスの再編については利便性向上(海の駅までの延伸等)と、路線バスの活用も視野に入れた検討**が必要である。
- **市街地西部(富高・塩見／西1・西2コースエリア)**は、利用者が他路線と比べて少なく、長距離区間である。一方で、郊外部に住む高齢者等がぶらっとバスを利用しており、生活に欠かせない移動手段にもなっている。オンデマンド交通の導入のほか、まずは**既存路線の効率化を図る等で段階的な路線再編**の検討や、**地元主体での交通手段の確保**の可能性も考えられる。
- **市街地南部(財光寺／南1・南2コースエリア)**は、土地区画整理事業で整備した住宅地等が広がるエリアで、生活利便施設も多く立地している。オンデマンド交通の導入のほか、**日向市駅と向洋台団地間をつなぐピストン型の路線**、もしくは**日向市駅及び市街地南部を循環する路線等に再編**するなど利便性向上が求められる。
- **ぶらっとバス全体**としては、大規模な路線再編だけではなく、ソフト的な施策(バスロケーションシステム導入、乗り方講座等)を講じることでより利用を促進し、利用者数向上による収入増・収支率向上につながる対策も重要である。将来的には、**市街地全域を AI オンデマンド交通の導入**をすることも考えられるが、現実的な視点に立ち、**段階的な路線再編の可能性を探る**必要がある。

第1回目市民バスワーキングでの再編の方向性を踏まえ

第2回目市民バスワーキングにおいて、再編イメージ(案)を検討

## ②第2回市民バスワーキング会議

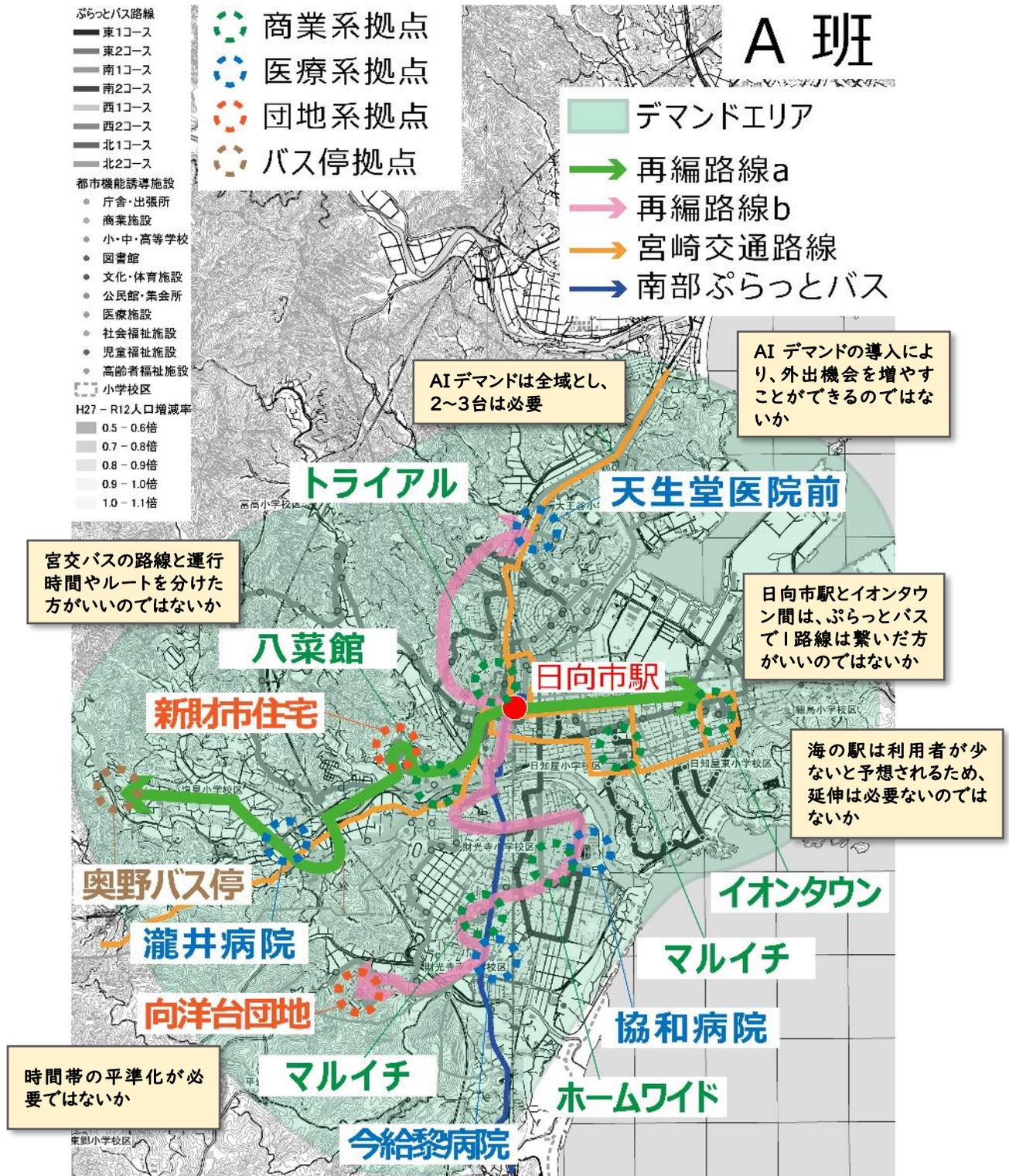
### ■第2回開催概要

|       |  |   |
|-------|--|---|
| 開催日時  | 2023年12月15日(金)14:00~16:00  |   |
| 場所    | 日向市役所2階 災害対策本部室  |   |
| 目的    | <p>○ AI オンデマンド交通のサービス概要や導入自治体の導入経緯と導入後等について理解を深めること</p> <p>○ 第1回WGを踏まえた路線再編案を出し合うこと</p>  |   |
| 当日の次第 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本会の趣旨説明</li> <li>2. 前回のWGを踏まえた再編案の提案・参加者による投票</li> <li>3. AI オンデマンドサービス“のるーと”の説明</li> <li>4. 意見交換(ワークショップ形式)、発表</li> </ol>   |   |
| 参加者   | <p>《日向市》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉課 障がい福祉係</li> <li>・高齢者あんしん課 高齢者支援係</li> <li>・高齢者あんしん課 地域包括ケア推進係</li> <li>・観光交流課 観光推進係</li> <li>・都市政策課 都市企画係</li> <li>・学校教育課 学事係</li> </ul> <p>《関連団体》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日向市区長公民館長連合会</li> <li>・日向市高齢者クラブ連合会</li> <li>・日向市障がい者団体連絡協議会</li> <li>・日向商工会議所</li> <li>・日向市観光協会</li> <li>・日向市社会福祉協議会</li> <li>・日向交通協同組合</li> <li>・宮交タクシー 日向営業所</li> <li>・宮崎交通 バス事業部</li> <li>・宮崎交通 バス業務戦略課</li> </ul> <p>《事務局》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合政策課</li> <li>・ランドブレイン株式会社</li> </ul> <p>《オブザーバー》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ネクスト・モビリティ株式会社</li> </ul> |     |

《A 班の議論内容》

- AI デマンドを導入することで、高齢者の外出機会が増えることが予想されるため、**市街地全域をカバーできる運行エリア**としてはどうか。ただし、デマンドが馴染むまでは時間がかかるため、普及するまでの支援が必要。
- 日向市駅ーイオンタウン日向間は**宮交バスの路線と合わせ、ぷらっとバスでも行ける**ように整備した方がいい。
- 市街地北部は前回デマンドの想定をしていたが**医療施設が比較的立地している**ことから、**ぷらっとバスを接続させた方がいい**。

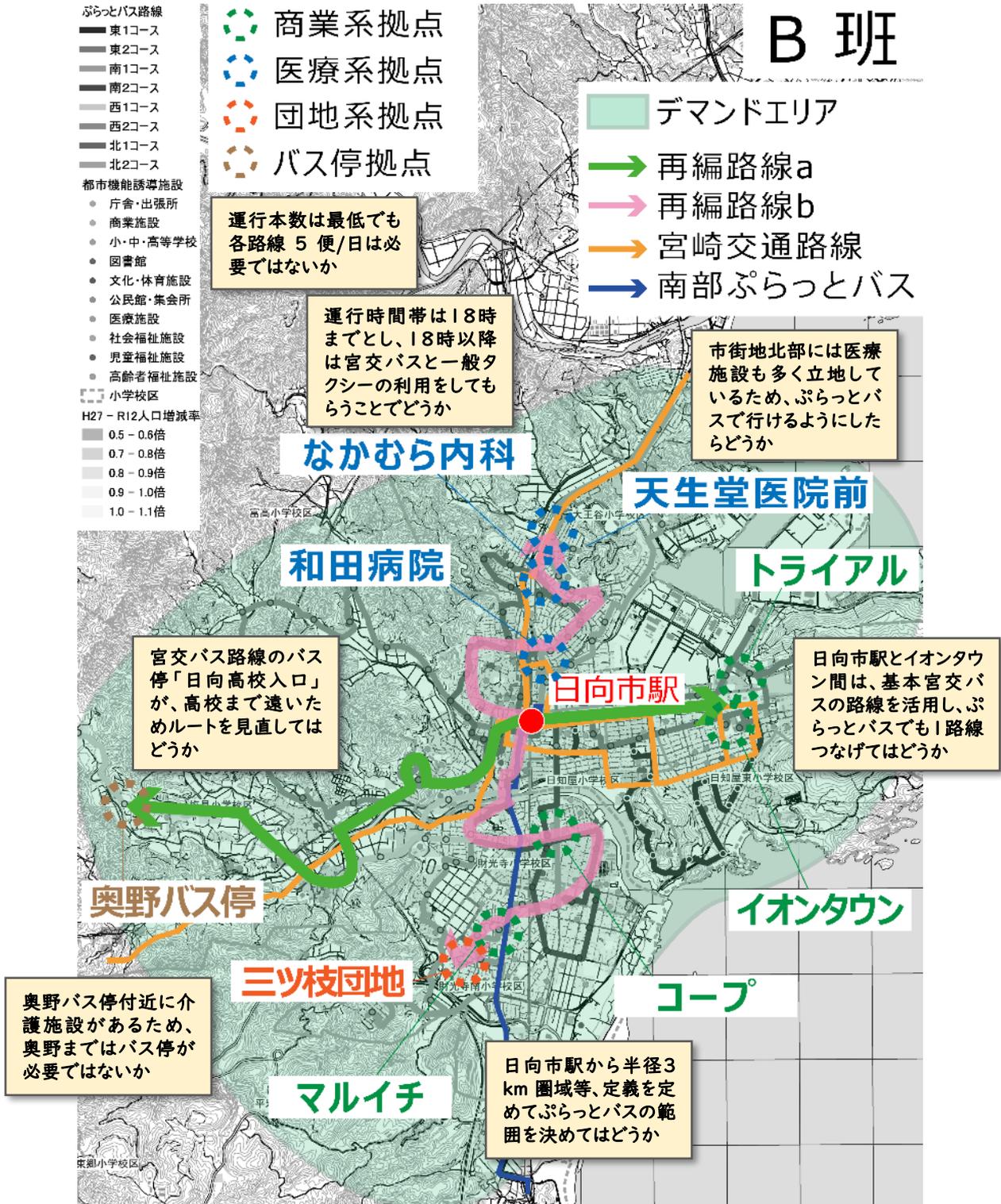
《検討したワークシート》 ※手書きで記載したものを編集



《B 班の議論内容》

- ぷらっとバス再編の定義として、【日向市駅から3km圏域】等、基準を定めるべき。
- 日向市駅ーイオンタウン日向間は宮交バスの路線を基本とするが、ぷらっとバスでも行けるよう接続させるべきではないか。
- 日向高校付近のバス停として、宮交バス路線の「日向高校入口」があるが、バス停から高校まで約1kmと遠いため、宮交バスのルートを見直すか、ぷらっとバスを通してはどうか。

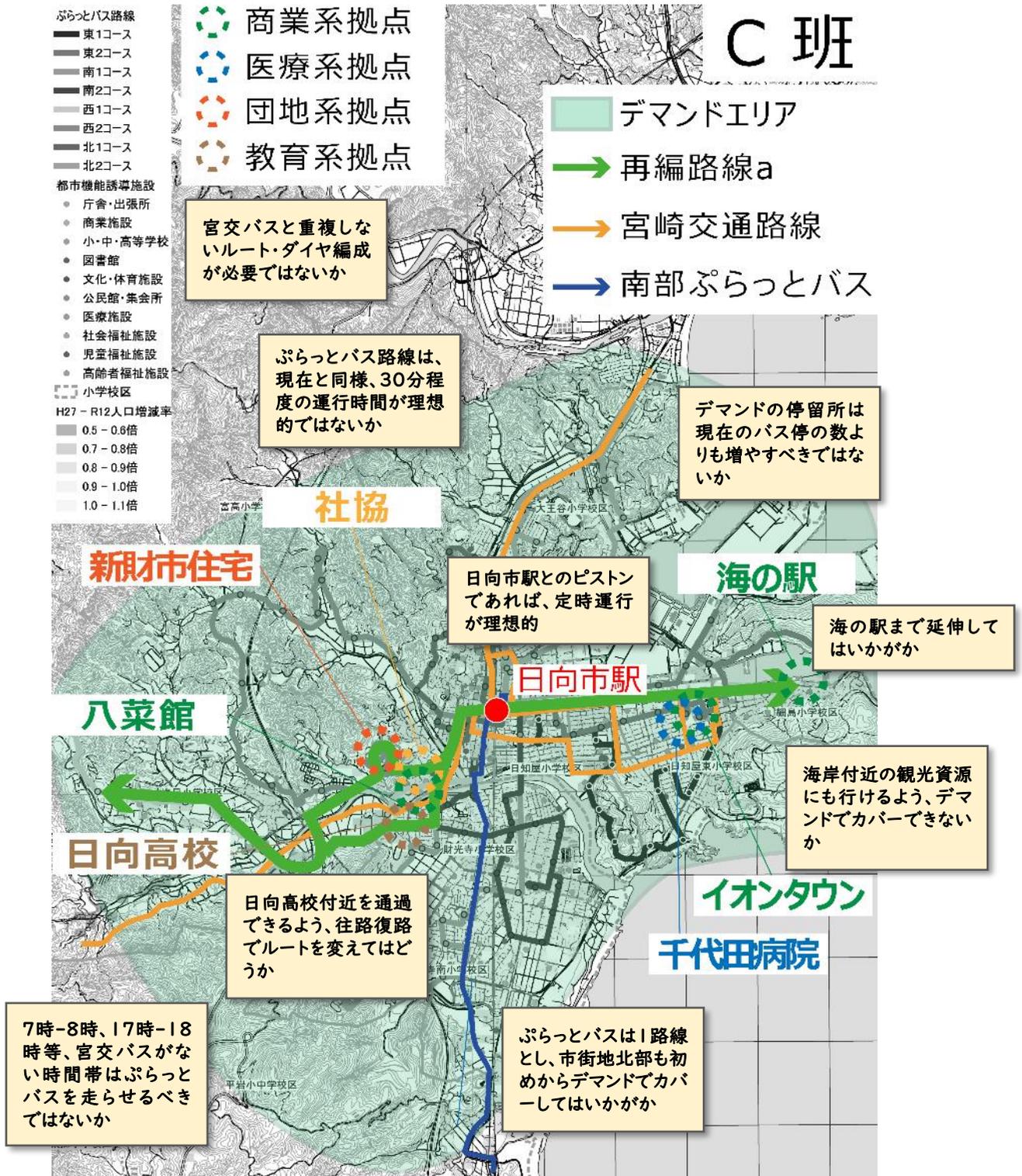
《検討したワークシート》 ※手書きで記載したものを編集



《C 班の議論内容》

- 将来的にはAI デマンドのみのサービスに転換することが望ましいため、ぷらっとバスは1路線とし、市街地北部も初めからデマンドでカバーしてはどうか。
- AI デマンドで観光需要もカバーできる運行体系が望ましいのではないかと。
- 日向高校付近を通過できるような再編や、宮交バスが運行していない時間帯にぷらっとバスを走らせるべきではないかと。

《検討したワークシート》 ※手書きで記載したものを編集



《第2回市民バスワーキングにおける各班(A～C班)の意見のまとめ》

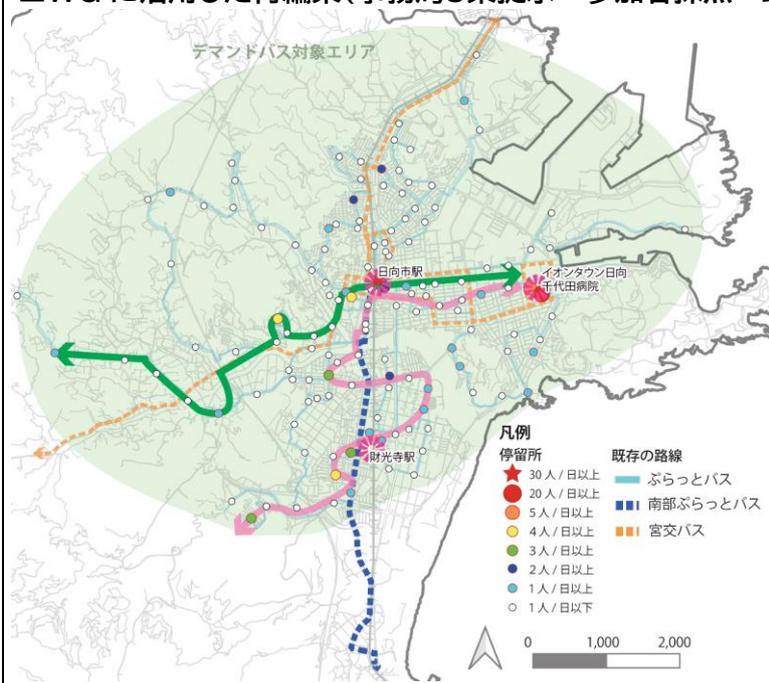
■主な再編のPOINT

- ぷらっとバス2台運行は維持しつつ、現在の8コースを簡素化しわかりやすい運行体系を目指す
- AI オンデマンド交通を市街地全域に整備する
- 市街地北部に医療施設が比較的立地していることから、ぷらっとバスを接続させる
- 日向市駅～イオンタウン日向間は宮交バスの路線を基本とするが、ぷらっとバスも一部接続する
- 日向高校へのアクセス利便性を強化するため、バス停やルート見直しを検討する
- 将来的にはAI デマンドのみのサービスに転換することが望ましい
- AI デマンドで観光需要もカバーできる運行体系が望ましい
- 宮交バスが運行していない時間帯にぷらっとバスでカバーする

■ぷらっとバス再編における前提条件に関する提案

|       |  |
|-------|--|
| 運行日   | 平日・土曜日だけの運行とする   |
| 運行時間帯 | 現行19時台の便の利用者数が極端に少ない傾向とあることから、7時から18時までの運行時間帯とする<br>※資料編に根拠データ記載 |
| 車両    | 2台(三菱ローザ)  |
| 運賃    | 運賃は、当面は現行通り200円とする<br>※割引制度あり                                    |
| 運行区域  | 日向市駅から3km 圏域内を運行区域と定義する  |

■WG に活用した再編案(事務局5案提示⇒参加者採点⇒最高得点の案を WG に活用)



- メリット**
- 現8コースを1/4の2コースに再編することで“わかりやすさが向上”
  - “デマンド導入”による面的サービスの提供
  - 余裕を持った“運転間隔の調整”が可能
  - 日向市駅とイオンタウン日向の2か所が乗換え拠点
  - 現2台運行の“台数を維持”

- デメリット**
- 日向市駅～イオンタウン日向間の路線の重複（宮交バスと競合）

《参考》  
バス1台当たり1,200万円/年間の運行経費

### 3. 利便増進事業の内容・実施主体

#### (1) 公共交通の新しい運行形態の考え方

- ぷらっとバスは、利用が少ない区間が散見されることから、運行の効率化を図るため、現行の8系統を統合し最適なルート再編を行う。
- ぷらっとバスのルート再編に伴い、新たに公共交通空白地域が一部生じることや、高低差がありバス停まで歩くことが難しい高齢者等への対応として、市街地エリアを面的にカバーするためのAI オンデマンド型交通を導入する。
- ぷらっとバスの再編及びデマンド型交通は、令和7年10月からの運行開始を目指す。実証実験（1年程度）の結果による評価・検証を踏まえ、令和9年4月からデマンド型交通のみの運行体系へと移行を目指す。
- 路線バスは、旭化成工場や日向高校への通勤・通学需要を見据え、路線の見直しにより再編する。

#### (2) ぷらっとバスの再編

##### ① ぷらっとバス再編の導入方針

###### 利用が少ないバス停及び区間の効率化を図る

ぷらっとバスのバス停別日平均利用者数（令和4年度）を見ると、利用が少ない（全バス停中 137箇所中、1日平均利用者数1人未満96箇所、あるいは利用が全くないバス停（11箇所）が存在しているため、これら区間やバス停の見直しを図り、路線の効率化を図る。

###### 可能な限り病院・医院、公共施設、商業施設及び住宅団地等を経由する

運行ルートは、主な目的地であり、利用者が多い日向市駅周辺の市街地エリアに立地する病院・医院、市役所、商業施設（イオンタウン日向等）や住民が多く居住している住宅団地を経由することとする。

###### 市街地を運行中の路線バス及び南部ぷらっとバスと可能な限り重複しないルートを運行する

日向市駅周辺の市街地エリアを運行中の路線バス（延岡ーイオンタウン日向線、道の駅とうごう線）及び南部ぷらっとバスへの影響を極力抑えるよう、ぷらっとバスは可能な限りこれら路線と重複しないルートを運行する。

南部ぷらっとバスについては、引き続き南部エリアと市街地エリアを結ぶ重要な移動手段として、現状の路線を維持していく。

## 利便性、効率性及び採算性を考慮したサービス水準を確保する

一定のサービス水準を確保しつつ、運行の効率性及び採算性を考慮して、運行ルート、運行時間帯及び運行本数等を効率化する。

運行ルートは、1運行当たり90分程度で運行出来るよう、日向市駅から約3kmを運行エリアとする。

運行時間帯は、買い物や通院などの目的に対応するよう、現行と同様に、7:00~18:00とする。

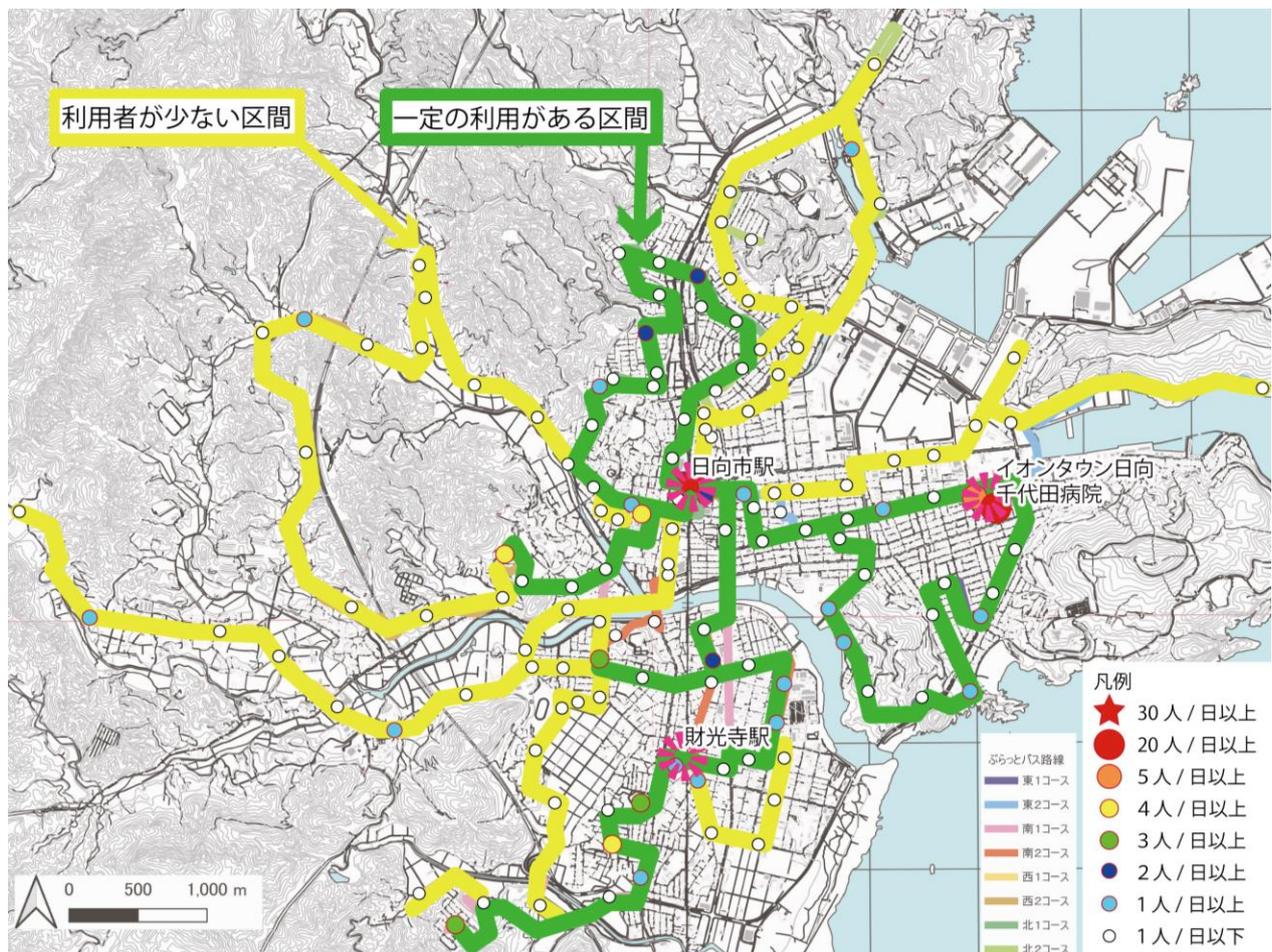
運行本数(間隔)は、運転手の休憩時間(12:00~13:00)やダイヤ間の余裕時間(15分程度)等を考慮し、1時間に1本程度確保する。

運行車両は現行と同様に、2台とする。

## 利用者の信頼を損ねないように定時性を確保する

市民バス事業者から「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」「利用者から遅延が多いとの意見がある」といった意見が指摘されているため、定時性の確保に努める。

### ■利用の少ない区間(空気バスの状態)



## ②ぷらっとバスの運行ルートの方考え方と運行概要

### ■運行ルートの考え方

- 東西コースと南北コースの2つのコースを運行する。
- 東西コースは、西2・西1コースと東コースの一部区間を運行するよう、瀧井病院～鮫島病院～新財市住宅～市役所～日向市駅～イオンタウン日向とする。
- 南北コースは、南1コースと北1コースの一部区間を運行するよう、天生堂医院～なかむら内科循環器内科～和田病院～日向市駅～三ツ枝団地とする。
- 東西コースと南北コースとの乗り継ぎは日向市駅とし、現行のぷらっとバス同様、乗り継ぎに配慮したダイヤとする。
- 起終点は日向市駅とし、東西コースと南北コースとの乗り継ぎが可能となるよう10分程度の滞留時間を確保する。

### ■ぷらっとバス運行概要

#### 【東西コース 運行概要】

| 項目     | 内容  |
|--------|---|
| 運行のねらい | 市街地エリア内における高齢者など交通弱者支援、公共交通空白地域の解消のため運行         |
| 運行ルート  | 日向市駅東口～イオンタウン日向～（日向市駅東口）～瀧井病院前～日向市駅東口（19.16 km） |
| 実施主体   | 日向市（交通事業者へ運行委託（現行：日向交通協同組合））                    |
| 事業の種類  | 自家用有償旅客運送                                       |
| 運行の形態  | 路線定期運行  |
| 車両     | 現行の車両を基本とする                                     |
| 運行時間帯  | 平日：7時～18時、土曜日：8時30分～16時                         |
| 運行回数   | 平日：6回/日、土曜日：4回/日                                |
| 運行日    | 月曜日から土曜日（日祝日・12月30日～1月3日は運休日）                   |

#### 【南北コース 運行概要】

| 項目     | 内容  |
|--------|---|
| 運行のねらい | 市街地エリア内における高齢者など交通弱者支援、公共交通空白地域の解消のため運行         |
| 運行ルート  | 日向市駅東口～天生堂医院前～（日向市駅東口）～三ツ枝団地入口～日向市駅東口（19.58 km） |
| 実施主体   | 日向市（交通事業者へ運行委託（現行：日向交通協同組合））                    |
| 事業の種類  | 自家用有償旅客運送                                       |
| 運行の形態  | 路線定期運行  |
| 車両     | 現行の車両を基本とする                                     |
| 運行時間帯  | 平日：7時～18時、土曜日：8時30分～16時                         |
| 運行回数   | 平日：6回/日、土曜日：4回/日                                |
| 運行日    | 月曜日から土曜日（日祝日・12月30日～1月3日は運休日）                   |

### ③運賃

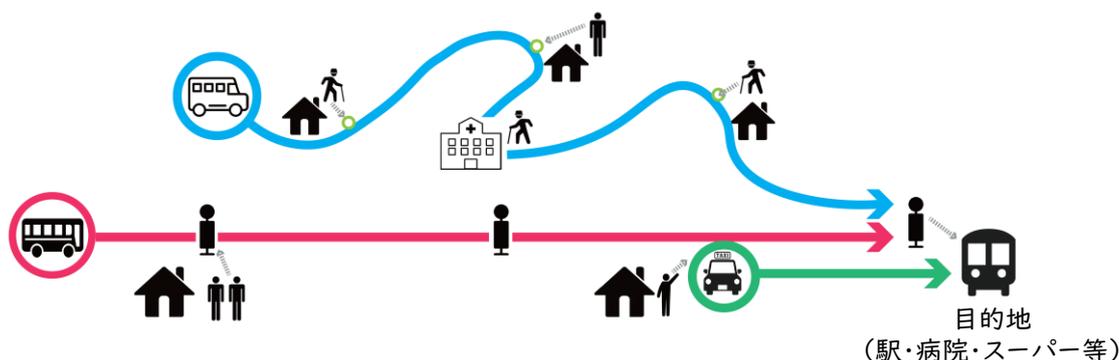
再編後の運賃は、現行通りとする。

|              |   |
|--------------|---|
| <b>基本運賃</b>  | 大人：乗車ごとに 200 円（中学生以上）<br>小人：乗車ごとに 100 円（小学生）<br>幼児：1 歳以上小学生未満の幼児は保護者 1 名につき 2 名まで無料   |
| <b>一日乗車券</b> | 500 円   |
| <b>割引制度</b>  | 乗車割引券：他の市民バスへ乗り換える場合最大 200 円の割引<br>回数乗車券：1 冊 11 枚綴りの回数券 50 円券、100 円券、200 円券がある<br>1 ヶ月定期乗車券：【単一路線】5,000 円/月 【全路線】6,000 円/月<br>障がい者割引制度：手帳を提示すると半額（介助者は無料）<br>免許証の返納者に対する支援：65 歳以上の免許自主返納者に対し、半額割引乗車券 20 枚交付 |

### (3) デマンド型交通の導入

#### ■デマンド型交通の運行概要

|        |  |
|--------|--|
| 運行エリア  | ○運行エリアは、現行のぷらっとバスの運行エリアをカバーするエリアとする。   |
| 実施主体   | ○日向市（交通事業者へ運行委託）   |
| 運行タイプ  | ○デマンド型の運行タイプは、運行ルートを定めず区域内で運行を行い、乗降ポイント（自宅含む）を結ぶ <b>区域運行型</b> とする。   |
| 乗降方式   | ○乗降方式は、一般タクシーとの役割分担を図ることが可能な <b>乗降ポイント</b> を設ける方式とする。<br>○単なるドアツードアだと複数拠点の予約を受けるが、乗降ポイント方式とすることで乗降ポイントの集約化が可能となり、乗合率や運行効率を高めることができる。<br>○乗降ポイントは、運行エリア内の鉄道駅（日向市駅、財光寺駅）、バス停（路線バス、現行のぷらっとバス、南部ぷらっとバス）、公共施設、商業施設、医療機関及び金融機関等の生活利便施設に加え、その他ポイントとして住宅地から概ね150m間隔で設置するものとする。 |
| 配車システム | ○人工知能（AI）を活用しながら、リアルタイムで適宜ルートを変えながら運行可能となるよう、 <b>AI</b> とする。   |
| 運行車両   | ○実証運行の際は、タクシー事業者の既存車両を活用することを基本とする。<br>○狭隘道路や道路状況を考慮した車両とする。<br>○車両数は、2台～3台とする。  |
| 運行日    | ○運行日は、ぷらっとバスと同様に、 <b>月曜日</b> から <b>土曜日</b> とし、日祝日及び年末年始（12月30日～1月3日）は運休日とする。   |
| 運行時間帯  | ○現行のぷらっとバスと同等の運行時間を基本とする。  |
| 運賃     | ○運賃は、ぷらっとバス（基本運賃200円）や路線バスの初乗り運賃（200円）よりも高く、タクシーよりも安い運賃で、かつ分かりやすさに配慮し、 <b>一回乗車ごとに300円</b> とする。<br>○割引運賃補助として、65歳以上の方及び運転免許証自主返納者に対しては、100円引きとする。   |
| 利用方法   | ○予約方法はアプリ又は電話連絡による事前予約制とする。<br>○予約受付時間は、デマンド型交通の運行時間帯と同じ時間とする。<br>【利用方法イメージ】<br>○アプリ又は電話で配車をリクエストする。（1週間前から乗車直前まで予約可能）<br>○指定された乗降ポイントで待機する。<br>○ドライバーに予約番号を伝えて乗車する。<br>○乗車時に運賃を支払う。   |



#### ■オンデマンドバスの位置づけと棲み分け

|       | 路線バス        | オンデマンドバス          | タクシー        |
|-------|-------------|-------------------|-------------|
| 運行経路  | 既定路線のみ運行可能  | 運行エリア内において自由に運行可能 | どこでも自由に運行可能 |
| ルート生成 | 事前のダイヤ作成が必要 | AIが最適ルートを自動生成     | なし          |
| 予約有無  | なし          | あり                | 必要に応じて予約    |
| 時刻表有無 | あり          | なし                | なし          |
| 乗降場所  | バス停         | 専用の乗降ポイント         | フリー         |

#### (4) 路線バスの再編

##### ①日向市駅～旭化成工場へのルート見直し

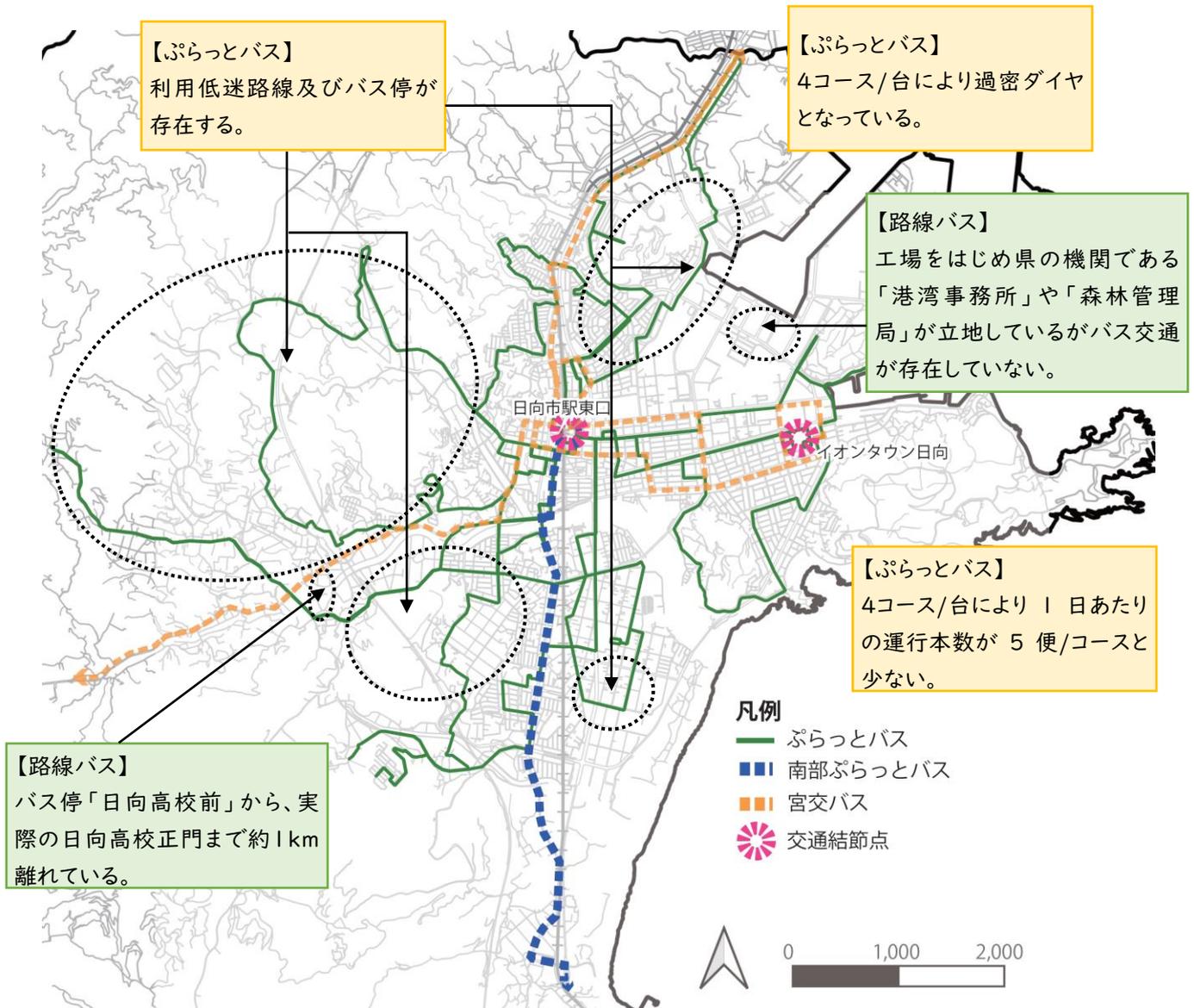
旭化成工場は日向市駅から約 2.7 kmと離れており、通勤需要の対応を図るため、ルートを見直すとともにダイヤ再編を実施する。

##### ②日向市駅～日向高校へのルート見直し

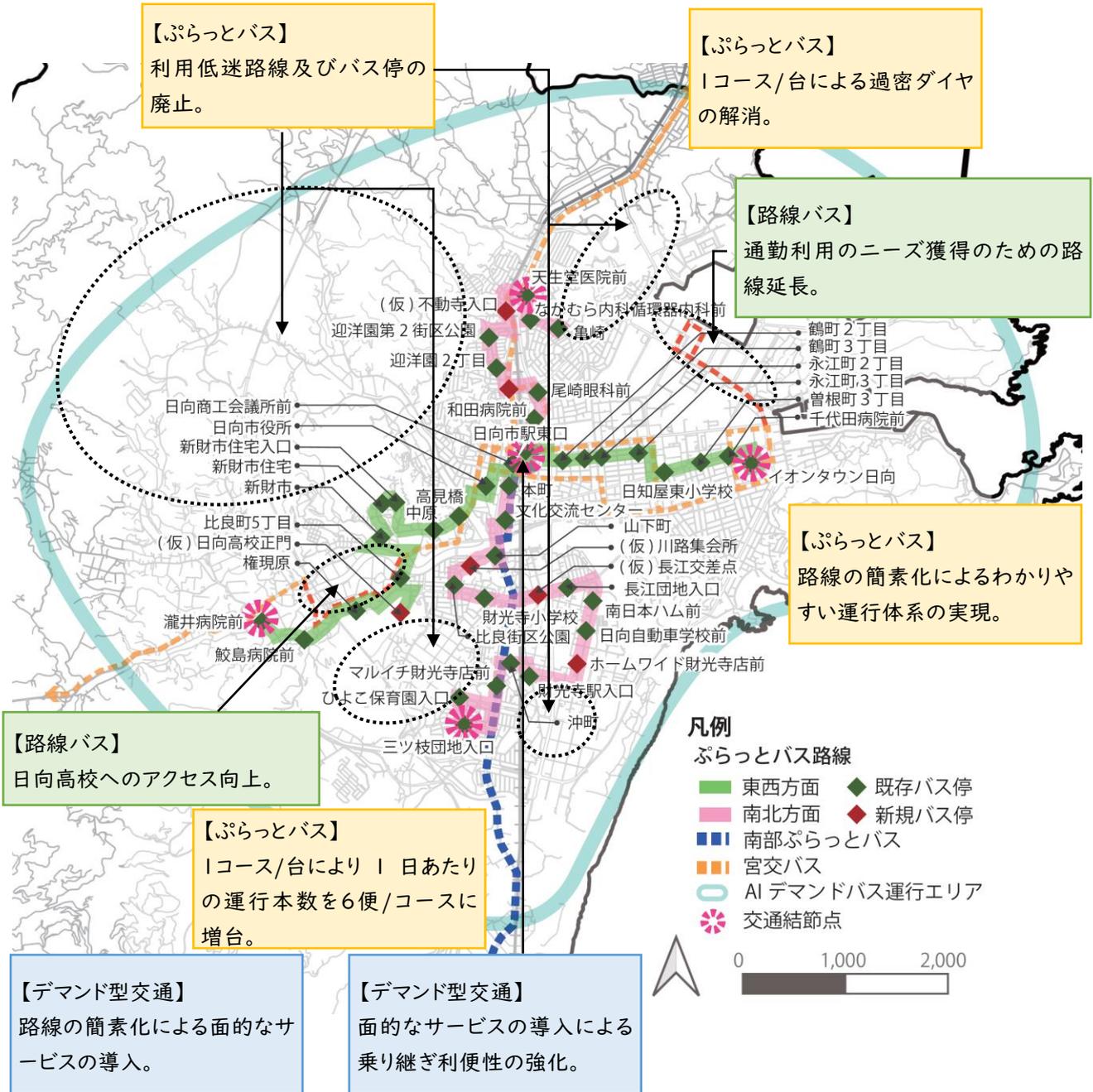
椎葉・塚原・神門・池野線の日向高校入口バス停から日向高校まで約 800mと離れており、通学需要の対応を図るため、ルートを見直すとともにダイヤ再編を実施する。

## (5) 再編前後のネットワークイメージまとめ

### ■再編前（主な課題）



■再編後



## 4. 日向市による支援の内容

本計画の実施に対し、以下の支援を行い本市地域公共交通の利便性向上を図る。

### (1) 市民バスの運営

自ら自家用車を運転できない学生や高齢者等の移動手段を確保するため、民間の路線バスが運行していない地域やバス停が遠い地域において、自家用有償旅客運送の制度を活用し、路線型のぷらっとバスや南部ぷらっとバス、デマンド型の乗合バスなどの運営、市民にとってわかりやすい運営を行うためのバスロケーションシステムの導入を行う。

また、AIを活用したデマンド交通やバスロケーションシステムの導入にあたっては国や県などの関係補助金を活用し、運行経費を市が負担する形での導入を検討する。

### (2) 国・県等との連携による各種調整、運行支援

市内を運行する宮崎交通の路線バスに対し、国、県と協調して、運行経費に対する補助金交付などの支援を行うとともに、県と連携して近隣市町村や交通事業者との調整・協議を行い、地域間幹線系統の維持を図る。

また、JR日豊本線の沿線に位置する近隣自治体と連携し、利用促進や環境改善に取り組む。

### (3) 利用促進に寄与する効果的な情報の発信

自動車運転免許証の自主返納者に対し、市民バス使用料の半額割引券の交付を行うとともに、70歳以上の高齢者に対しては、宮崎交通の高齢者用定期券(悠々バス)の購入助成を継続し、高齢者等の移動支援を行う。

市民バスなどの地域公共交通について、市のホームページやLINEなどのSNSを活用して、運行ダイヤや運行情報などを掲載するとともに、「標準的なバス情報フォーマット(GTFS データ)」の整備、公開を行い、スマートフォン等でバスの経路検索ができるようデジタルを活用した情報発信を図る。

また、地域のスマートフォン教室など、高齢者等が集まる場において、スマートフォンを使用した市民バスの経路探索方法の紹介や市民バス無料乗車券の配布等を行い、利用促進を図る。

### (4) 日向市地域公共交通会議の開催

日向市地域公共交通計画や本計画の実施状況、市民バス等の利用状況について、日向市地域公共交通会議で定期的に報告し、市民バス等のサービス水準について改善策等(継続・見直し・廃止)を諮る。

## 5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

実施事業に必要な資金の額と調達方法は、以下のとおりである。

|          | 収入の考え方   | 支出の考え方   |
|----------|--|--|
| ①ぷらっとバス  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○再編後の利用者数は、バス停から 300m 圏内にある再編前路線バス停の利用者数が引き続き利用し、かつ利便性が高まることにより、再編前より1割の利用者の増加を見込んでいる。利用料金は 200 円とした。</li> <li>○フィーダー補助及び車両減却償却補助費を考慮。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○運行委託料は、運行日数について再編後/再編前の比率を乗算した係数(約 0.83)を掛けて算出。</li> <li>○燃料費は、運行距離について再編後/再編前の比率を乗算した係数(約 0.50)を掛けて算出。</li> </ul> |
| ②デマンド型交通 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者数は、事業者の見通しを参考にしつつ、時間当たりの利用人数を想定し、算出。利用料金は 300 円とした。</li> <li>○フィーダー補助及び車両減却償却補助費、その他国交付金等を考慮。</li> </ul>                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>○事業者の見積を元に算出。</li> </ul>  |
| ③路線バスの再編 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○過年度実績を基に、収入を想定。</li> <li>○路線バス補助を考慮。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○過年度実績を基に、支出を想定。</li> </ul>   |

| 項目         | 総事業費      | 事業費<br>(運行委託+燃料費+修繕費等) | 調達方法 |           |             | 実施年度                |  |
|------------|-----------|------------------------|------|-----------|-------------|---------------------|--|
|            |           |                        | 調達主体 | 金額        | 名称          |                     |  |
| ①ぷらっとバスの再編 | 50,424 千円 | 令和7年度 ※下半期分            |      |           |             | 令和7年度<br>～<br>令和9年度 |  |
|            |           | 10,085 千円              | 日向市  | 6,296 千円  | 市の実質負担額     |                     |  |
|            |           |                        | 日向市  | 2,635 千円  | 運賃収入        |                     |  |
|            |           |                        | 国    | 1,154 千円  | 地域内フィーダー補助等 |                     |  |
|            |           | 令和8年度                  |      |           |             |                     |  |
|            |           | 20,170 千円              | 日向市  | 11,942 千円 | 市の実質負担額     |                     |  |
|            |           |                        | 日向市  | 5,270 千円  | 運賃収入        |                     |  |
|            |           |                        | 国    | 2,958 千円  | 地域内フィーダー補助等 |                     |  |
|            |           | 令和9年度                  |      |           |             |                     |  |
|            |           | 20,170 千円              | 日向市  | 12,318 千円 | 市の実質負担額     |                     |  |
|            |           |                        | 日向市  | 5,270 千円  | 運賃収入        |                     |  |
|            |           |                        | 国    | 2,582 千円  | 地域内フィーダー補助等 |                     |  |

| 項目                   | 総事業費       | 事業費<br>(運行委託+燃料<br>費+修繕費等) | 調達方法            |           |                 | 実施年度                |  |
|----------------------|------------|----------------------------|-----------------|-----------|-----------------|---------------------|--|
|                      |            |                            | 調達主体            | 金額        | 名称              |                     |  |
| ② デマンド<br>型交通の<br>導入 | 111,717 千円 | 令和7年度 ※下半期分                |                 |           |                 | 令和7年度<br>～<br>令和9年度 |  |
|                      |            | 55,740 千円                  | 日向市             | 14,820 千円 | 市の実質<br>負担額     |                     |  |
|                      |            |                            | 日向市             | 4,835 千円  | 運賃収入            |                     |  |
|                      |            |                            | 国               | 36,085 千円 | 国交付金<br>等(見込)   |                     |  |
|                      |            | 令和8年度                      |                 |           |                 |                     |  |
|                      |            | 27,988 千円                  | 日向市             | 14,736 千円 | 市の実質<br>負担額     |                     |  |
|                      |            |                            | 日向市             | 9,670 千円  | 運賃収入            |                     |  |
|                      |            |                            | 国               | 3,583 千円  | 地域内フィー<br>ダ-補助等 |                     |  |
|                      |            | 令和9年度                      |                 |           |                 |                     |  |
|                      |            | 27,988 千円                  | 日向市             | 14,736 千円 | 市の実質<br>負担額     |                     |  |
| 日向市                  | 9,670 千円   |                            | 運賃収入            |           |                 |                     |  |
| 国                    | 3,583 千円   |                            | 地域内フィー<br>ダ-補助等 |           |                 |                     |  |

| 項目            | 総事業費       | 事業費<br>(運行委託+燃料<br>費+修繕費等) | 調達方法 |           |             | 実施年度                |  |
|---------------|------------|----------------------------|------|-----------|-------------|---------------------|--|
|               |            |                            | 調達主体 | 金額        | 名称          |                     |  |
| ③ 路線バス<br>の再編 | 103,626 千円 | 令和7年度 ※下半期分                |      |           |             | 令和7年度<br>～<br>令和9年度 |  |
|               |            | 20,725 千円                  | 日向市  | 3,305 千円  | 市の実質<br>負担額 |                     |  |
|               |            |                            | 事業者  | 13,049 千円 | 運賃収入        |                     |  |
|               |            |                            | 国・県  | 4,372 千円  | 幹線補助        |                     |  |
|               |            | 令和8年度                      |      |           |             |                     |  |
|               |            | 41,450 千円                  | 日向市  | 6,610 千円  | 市の実質<br>負担額 |                     |  |
|               |            |                            | 事業者  | 26,097 千円 | 運賃収入        |                     |  |
|               |            |                            | 国・県  | 8,743 千円  | 幹線補助        |                     |  |
|               |            | 令和9年度                      |      |           |             |                     |  |
|               |            | 41,450 千円                  | 日向市  | 6,610 千円  | 市の実質<br>負担額 |                     |  |
| 事業者           | 26,097 千円  |                            | 運賃収入 |           |             |                     |  |
| 国・県           | 8,743 千円   |                            | 幹線補助 |           |             |                     |  |

## 6. 事業実施により想定する効果

### (1) 事業の効果

実施事業による事業の効果は、以下のとおりである。

| 項目          | 事業の効果  | 地域公共交通計画での目標における位置付け           |
|-------------|--|--------------------------------|
| ①ぶらっとバスの再編  | ア) 運行便数の増加による利便性向上<br>1日の運行便数は平日で現行の5便から6便、土曜日で4便（現行運行無）に増加。   | 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 |
|             | イ) 複雑なコースの整理による分かりやすさ向上<br>再編前は日向市駅を起終点に、東西南北で各2コース、合計8コース運行しているが、再編後東西コース、南北コースと2コースとなり、分かりやすさが向上。      |                                |
|             | ウ) 西2コースエリアからイオンタウン日向等への直接アクセス向上（東西コース）<br>西2コースエリア（新財市住宅など）から日向市駅で乗り換えることなく、イオンタウン日向や千代田病院へアクセスすることが可能。 |                                |
|             | エ) 実車走行台キロの削減<br>利用が少ないバス停の廃止により、年間の実車走行台キロが再編前の133,079kmに対し、再編後57,260kmと43.0%削減が可能。                     |                                |
|             | オ) 運行効率化による経費負担の減少<br>運行日数は、360日から298日と約17%（62日間）減少。運転手稼働日数の減少で、委託料の削減に寄与。                               |                                |
|             | カ) 収支率の向上<br>利用者が見込める路線への再編により収支率が約17%から約26%に向上。   |                                |
| ②デマンド型交通の導入 | ア) 公共交通空白地域の解消<br>市街地エリア内の一部地域にある公共交通空白地域が解消される。   | 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 |
|             | イ) イオンタウン日向、市役所等への行きやすさが向上<br>市街地エリアから日向市駅で乗換えることなく、イオンタウン日向、市役所、総合福祉センター及び千代田病院などへの行きやすさが向上。            |                                |
|             | ウ) 移動手段となる選択肢の増加<br>デマンド型交通の導入により、移動手段の選択肢が増加することで、外出機会の向上に寄与。   |                                |
|             | エ) 公共交通利用者数の増加<br>先進事例調査等を踏まえ、デマンド型交通の導入により現状の公共交通利用者数が向上することが期待。  |                                |
| ③路線バスの再編    | ア) 日向市駅から旭化成工場への通勤アクセスが向上<br>旭化成工場は日向市駅から約2.7kmと離れており、通勤アクセスが向上。   | 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 |
|             | イ) 日向高校への通学アクセスが向上<br>椎葉・塚原・神門・池野線の日向高校入口バス停から日向高校まで約1kmと離れており、日向市駅から日向高校への通学アクセスが向上。                    |                                |

## (2) 日向市地域公共交通計画の目標に対する地域公共交通利便増進事業の位置付け

日向市地域公共交通計画の目標及び評価指標に対する地域公共交通利便増進事業の位置付けは以下のとおりである。

| 項目           | 地域公共交通計画での目標における位置付け            | 評価指標        | 定義                       | 現況値 (R3)  | 目標値 (R9)  |
|--------------|---------------------------------|-------------|--------------------------|-----------|-----------|
| ① ぷらっとバスの再編  | 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 | ・市民バス利用者数                | 64,038 人  | 81,100 人  |
|              |                                 | 収支率 ※2      | ・市民バスの収支率                | 17.0%     | 20%以上     |
|              |                                 | 財政負担額 ※3    | ・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 デマンド型交通の導入 | 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 | ・市民バス利用者数                | 64,038 人  | 81,100 人  |
| ③ 路線バスの再編    | 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 | ・路線バス利用者数                | 113,076 人 | 113,100 人 |

※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) :

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 市民バスに係る年間収支率 (運賃収入÷運行経費)

※3 市民バス運行に係る利用者1人当たりの財政負担額

R3:  $\frac{719 \text{ 円/人}}{=} = (46,045 \text{ 千円}) \div (64,038 \text{ 人}) \rightarrow R9: \frac{620 \text{ 円/人}}{=} = (50,282 \text{ 千円}) \div (81,100 \text{ 人})$

### ■評価のスケジュール

|                 | R6<br>(2024) | R7<br>(2025) | R8<br>(2026) | R9<br>(2027) | R10.9<br>(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

## 7. 地域公共交通利便増進事業に関連して実施する事業

日向市地域公共交通計画に記載されている事業のうち、地域公共交通利便増進事業に関連する以下について、実施を図っていく。

### (1) 市民バス（フィーダー交通）の維持強化（事業3）

|      |   |
|------|---|
| 内容   | <p><b>①ぶらっとバス、南部ぶらっとバスの維持及びサービスの見直し</b><br/>市街地エリアを運行しているぶらっとバス、南部エリアと市街地エリアを結ぶ南部ぶ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。</p> <p>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当該路線の見直しを図るとともに、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としてデマンドバスの導入など見直しを併せて検討していく。</p> <p>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し事業を推進していく。</p> <p><b>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</b><br/>現在、電話予約型のデマンド交通が運行している南部地域の中山間部、東郷地域、細島地域においても、週1日から3日と運行日数が限られていることもあり、細島地域においては、市街地エリアで導入予定のA I オンデマンド交通のエリア対象とすることを検討し、南部地域の中山間部や東郷地域については、国が導入を検討しているライドシェアやA I オンデマンド交通の導入の検討を図るなど、新しい交通システムを検討していく。</p> |
| 実施主体 | 日向市、交通事業者   |
| 実施工程 | <p><b>①ぶらっとバス、南部ぶらっとバスの維持及びサービスの見直し</b><br/>R 6：検討・協議、R 7以降：順次実施</p> <p><b>②新しい交通の導入</b><br/>R 6～7：検討・協議、R 8以降：順次実施</p>   |

### (2) 交通結節点の機能整備（事業4）

|      |  |
|------|--|
| 内容   | <p><b>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</b><br/>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。</p> <p>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。</p> <p><b>②接続利便性の強化</b><br/>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。</p> |
| 実施主体 | 日向市、交通事業者  |
| 実施工程 | <p><b>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</b><br/>R 6～7：検討・協議、R 8以降：順次実施</p> <p><b>②接続利便性の強化</b><br/>R 6：検討・協議、R 7以降：順次実施</p>   |

### (3) わかりやすい情報発信（事業7）

|      |  |
|------|--|
| 内容   | <p><b>①バスロケーションシステムの導入研究</b><br/>市民バスについて、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。</p> <p><b>②総合公共交通マップの作成</b><br/>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。<br/>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。</p> |
| 実施主体 | 日向市、交通事業者  |
| 実施工程 | <p><b>①バスロケーションシステムの導入研究</b><br/>R 6以降：検討・協議</p> <p><b>②総合公共交通マップの作成</b><br/>R 6：検討・協議、R 7以降：実施</p>  |

### (4) キャッシュレス決済システムの導入検討（事業8）

|      |   |
|------|---|
| 内容   | <p><b>商業施設等と連携した取り組みの検討</b><br/>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。</p> |
| 実施主体 | 日向市、交通事業者、商業・観光事業者等   |
| 実施工程 | <p><b>商業施設等と連携した取り組みの検討</b><br/>R 6～7：検討・協議、R 8以降：順次実施</p>  |

### (5) 観光と連携した交通体系の検討（事業10）

|      |  |
|------|--|
| 内容   | <p><b>①来訪者（観光客やワーケーション等）の二次交通確保</b><br/>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。<br/>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。</p> <p><b>②観光客等へ向けた周遊割引運賃の導入の検討</b><br/>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。</p> |
| 実施主体 | 日向市、交通事業者、観光事業者  |
| 実施工程 | <p><b>①来訪者（観光客やワーケーション等）の二次交通確保</b><br/>R 5～6：検討・協議、R 7以降：実施</p> <p><b>②観光客等へ向けた周遊割引運賃の導入の検討</b><br/>R 5～6：検討・協議、R 7以降：実施</p>  |

(6) 公共交通利用のメリットに関する市民への普及活動（事業12）

|      |  |
|------|--|
| 内容   | <p>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<br/>         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。</p> <p>②出前講座や乗り方教室の実施<br/>         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。</p> |
| 実施主体 | 日向市、路線バス事業者  |
| 実施工程 | <p>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<br/>         R5以降：検討・実施</p> <p>②出前講座や乗り方教室の実施<br/>         R5以降：検討・実施</p>   |

## 8. その他

ぷらっとバスの再編手順及び運行継続条件の検討、デマンドバスの導入については、利用者の移行期間が必要なことから、事業開始後の利用状況や収支状況を把握したうえで作成する。

■再編のスケジュールイメージ

