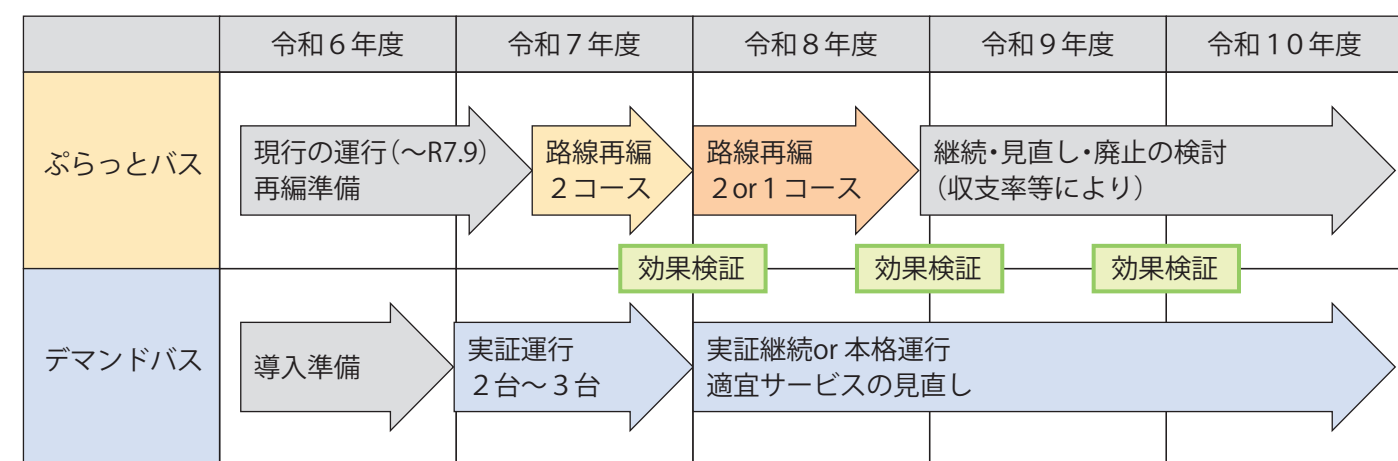


項目	事業の効果
①ぷらっとバスの再編	ア) 運行便数の増加による利便性向上 1日の運行便数は平日で現行の5便から6便、土曜日で4便(現行運行無)に増加。
	イ) 複雑なコースの整理による分かりやすさ向上 再編前は日向市駅を起終点に、東西南北で各2コース、合計8コース運行しているが、再編後東西コース、南北コースと2コースとなり、分かりやすさが向上。
	ウ) 西2コースエリアからイオンタウン日向等への直接アクセス向上(東西コース) 西2コースエリア(新財市住宅など)から日向市駅で乗り換えることなく、イオンタウン日向や千代田病院へアクセスすることが可能。
	エ) 実車走行台キロの削減 利用が少ない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 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 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 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。
	イ) イオンタウン日向、市役所等への行きやすさが向上 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 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 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 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。
	イ) 日向高校への通学アクセスが向上 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。

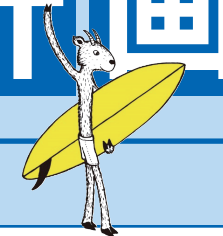
再編のスケジュールイメージ



利便増進実施計画

概要版

令和6(2024)年3月策定



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。

現状・課題

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。

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。

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いえない。
- ◎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。

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

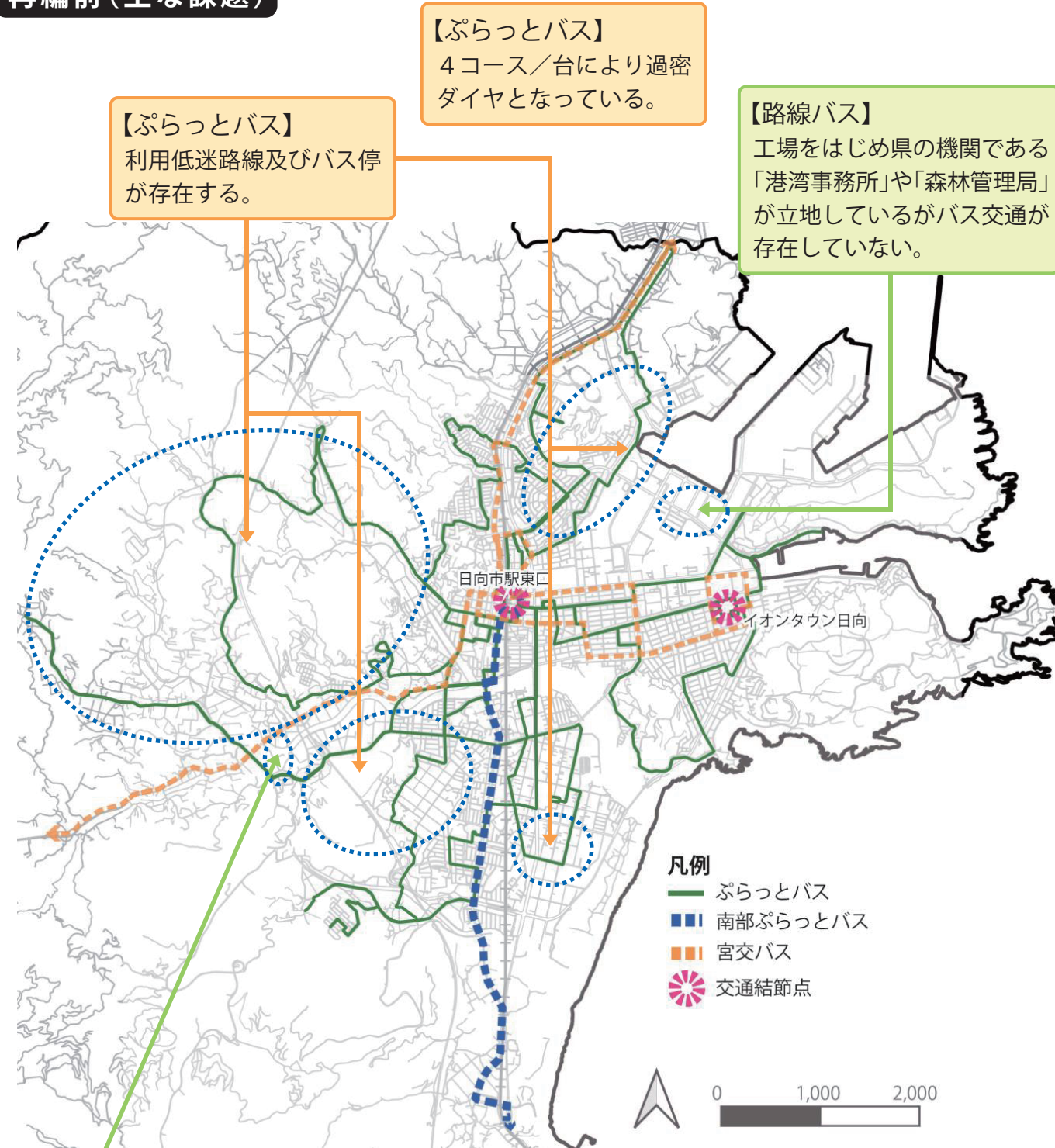
- ◎バス停や運行区間ごとの利用状況を把握し、路線再編や運行時間等の見直し等を行っていくことが求められる。
- ◎市民バス利用者アンケート等を定期的の実施し、利用状況や利用者のニーズを把握するとともに、財政負担の状況も鑑み、運行路線の効率化を図っていく必要がある。

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いえない状況にある。
- ◎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。

再編前後のネットワークイメージまとめ

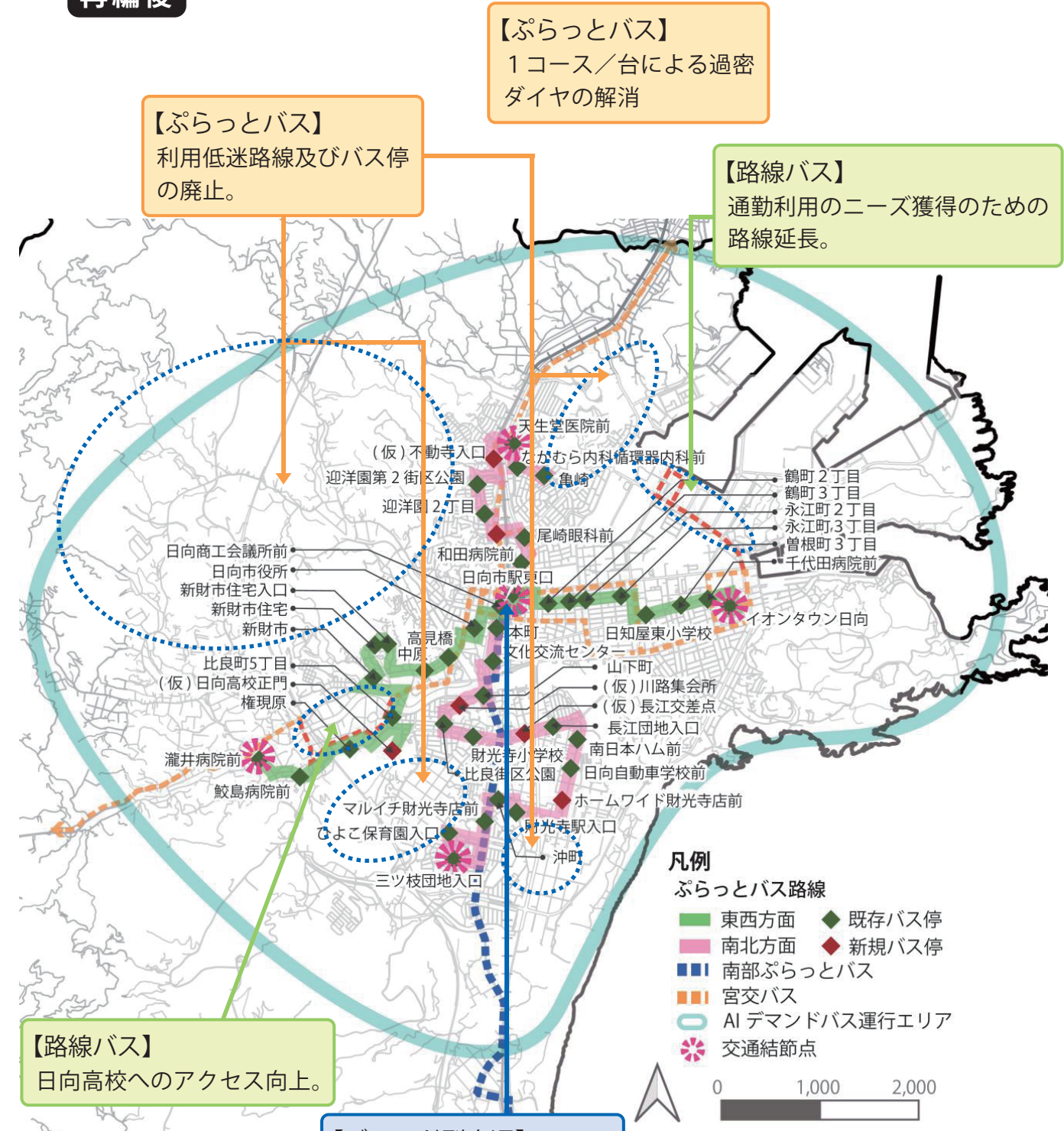
再編前(主な課題)



【路線バス】
バス停「日向高校前」から、実際の日向高校正門まで約1 km離れている。

【ぷらっとバス】
4コース/台により1日あたりの運行本数が5便/コースと少ない。

再編後



【路線バス】
日向高校へのアクセス向上。

【デマンド型交通】
面的なサービスの導入による乗り継ぎ利便性の強化。

【デマンド型交通】
路線の簡素化による面的なサービスの導入。

【ぷらっとバス】
1コース/台により1日あたりの運行本数を6便/コースに増台。

【ぷらっとバス】
路線の簡素化によるわかりやすい運行体系の実現。