

日向市地域公共交通計画「別紙」(案)

令和 6 年 5 月 30 日
日向市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
日向市は、人口約57,000人、面積約336km²で、南北を結ぶ鉄道（JR九州日豊本線）や北の延岡地域、西の日向入郷地域を結ぶ路線バス（宮崎交通）を幹線とし、これらの幹線を補完する路線として、市が自家用有償旅客運送の形で、市街地エリアに「ぷらっとバス」、市街地と南部地域を連絡する「南部ぷらっとバス」の定時定路線型の市民バスを運行している。また、過疎地域に指定されている東郷町や、運輸局長が指定する鶴毛・靱木地区といった交通不便地域が存在しており、このような地域では、予約型乗合交通として、東郷地域において「乗合バスとうごう」、南部地域において「乗合バスなんぶ」を市が運行し、細島地区においては市内タクシー事業者「乗合タクシーほそしま」の運行を委託している。 このように、多様な交通モードで日向市の公共交通は形成されており、この交通モードの中で、日向市のフィーダー交通となる市民バスは、鉄道などの広域交通、路線バスである地域間交通を補完する交通としての役割を担っており、市内の拠点間を結ぶ重要な交通機関となっている。 また、自家用車などを持たない市民にとっては、日常的な移動手段として利用されており、通院や買物、通学、通勤などの社会生活を過ごす上で、必要不可欠な交通機関の役割を果たしているため、市民バスの運行を行うことにより本市における旅客運送サービスを確保する。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
・別紙 1 ～ 3 参照。
(2) 事業の効果
民間交通事業者の不採算路線からの撤退により、日向市内の多くの区域は交通空白地帯となっており、市民や来訪者の移動手段の確保のため、日向市が経費の多くを負担し、ぷらっとバスなどの市民バスを運行している。 市民バス（フィーダー交通）を運行することにより、自家用車等を運転することができない学生や高齢者などの通学、買物、通院などの日常生活上不可欠な移動手段の提供が可能となり、外出機会の増加や社会活動による地域社会の活力の維持・向上を図ることができる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・市民バスの維持、サービスの見直し、新しい交通の導入の検討（日向市、バス・タクシー事業者） ・免許返納者への特典（市民バス割引乗車券の配布）の継続（日向市） ・鉄道事業者や観光部局と連携した公共交通の利用促進策の実施（日向市、鉄道事業者） ・スマートフォン教室や出前講座でのバス乗り方説明会における 1 日乗車券の配布など、公共交通利用のきっかけの提供（日向市） ※ 日向市地域公共交通計画 P74～90 を参照。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表 1 を添付。

(1) 予定している時刻・運行予定期間

①ぶらっとバス

・運行系統：日向市駅を中心に東と西が各 3 系統、南と北が各 2 系統の計 10 系統

平日は 6 系統が 1 日 5 便、2 系統が 1 日 3 便、2 系統が 1 日 2 便、計 40 便を 2 台で運行

日祝は 6 系統が 1 日 3 便、2 系統が 1 日 2 便、2 系統が 1 日 1 便、計 24 便を 2 台で運行

(平日) 青バス (南 1・2、東 1・2-1・2-2) 7:00 ~ 19:25

緑バス (西 1-1・1-2・2、北 1・2) 7:00 ~ 19:30

(日祝) 青バス (南 1・2、東 1・2-1・2-2) 9:33 ~ 17:41

緑バス (西 1-1・1-2・2、北 1・2) 9:33 ~ 17:38

・運休日：年末年始(12 月 30 日～1 月 3 日)

②南部ぶらっとバス

・運行系統：日向市駅と美々津地区を結ぶ 4 系統

平日は 2 系統が 1 日 1 便、1 系統が 1 日 2 便、1 系統が 1 日 3 便、計 7 便を 1 台で運行

日祝は 1 系統が 1 日 1 便、1 系統 1 日 3 便、計 4 便を 1 台で運行

(平日) 美々津日向市駅線 1・2・3・4 6:45 ~ 18:28

(日祝) 美々津日向市駅線 2・4 9:25 ~ 17:31

・運休日：年末年始(12 月 30 日～1 月 3 日)

③乗合バスとうごう

・運行系統：東郷地域（寺迫除く）に 5 系統を区域運行

各地域と東郷病院、道の駅とうごう等を結ぶ系統を 1 日 8 便運行

田野羽坂線 月曜日(6:05~13:15)、水曜日(13:45~18:05)

仲深坪谷越表線 火曜日(5:45~13:35)、木曜日(13:15~18:25)

福瀬小野田線 水曜日(5:35~13:40)、金曜日(13:28~18:30)

仲深坪谷線 木曜日(6:05~13:15)、月曜日(13:15~18:05)

鶴野内迫野内八重原線 金曜日(5:51~13:28)、火曜日(13:35~18:18)

・運休日：土曜・日曜・祝日・年末年始(12 月 30 日～1 月 3 日)

④乗合バスなんぶ

・運行系統：平岩、美々津地域に 3 系統を区域運行

各地域と道の駅日向、三股病院等を結ぶ系統を 1 日 8 便運行

火曜日 寺迫庭田線 6:55 ~ 18:15

水曜日 飯谷田の原線 7:05 ~ 18:15

木曜日 鵜毛靱木線 7:55 ~ 17:15

・運休日：月曜・金曜・土曜・日曜・祝日・年末年始(12 月 30 日～1 月 3 日)

(2) 運行事業者決定の経緯

市民バスは、民間交通事業者が営利事業でバス運行業務を行うことができない交通空白地輸送として日向市が自家用有償旅客運送事業者として運営しているが、「ぶらっとバス及び乗合バスとうごう」については日向交通協同組合、「南部ぶらっとバス及び乗合バスなんぶ」については宮交タクシー(株)に、車両運行業務を日向市が委託している。

令和 2 年 12 月に公募型プロポーザルを実施し、これらの事業者を決定したところである。その後の契約更新において、これらの事業者は、市民バス運行業務の経験やノウハウを積み重ねており、円滑に市民バスを運行することができる事業者であることと、運転手などの人材確保も行われているため、引き続き車両の運行業務を市が委託している。

(3) 地域内フィーダー系統の補足資料 本市では、平成 14 年度より既存の公共交通機関である路線バスや JR 九州の補完交通機関として、市民バスの運行を行っている。 ぶらっとバス、南部ぶらっとバスは、日向市駅東口を発着場とする路線形態をとり、鉄道などの広域交通（JR 九州日豊本線）、路線バスである地域間幹線（宮崎交通）との連携を図っている。 「乗合バスなんぶ」についても同じく南日向駅及び美々津駅、「乗合バスとうごう」は道の駅「とうごう」にて地域間幹線（宮崎交通）と接続し、利用者ニーズ等を踏まえ、適宜ダイヤや路線の見直しを実施し、利便性と安全性の向上に取り組んでいる。 (4) 系統図、時刻表 別紙添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額 運行委託料を含む運行経費から、運行収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を日向市が負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 日向市地域公共交通計画 P73、93 を参照。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】 表 5 を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 ・東 1 コース他 4 系統を運行しているバス車両は、耐用年数を超える 9 年が経過し、頻繁に修繕を繰り返していたことから、安全な輸送を確保するため、平成 31 年 3 月に小型車両を 1 台購入した。 ・西 1 コース他 4 系統を運行しているバス車両は、耐用年数を超える 10 年を経過し、頻繁に修繕を繰り返していたことから、安全な輸送を確保するため、令和 2 年 3 月に小型車両を購入した。

・東郷区域5系統を運行している乗合バスとうごうの車両は、購入から12年が経過し頻繁に修理を行っていたことから、安全な輸送を確保するために令和4年3月に車両を購入した。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
・ぷらっとバス利用者数 R5年4月～R6年3月 60,643人 ⇒ R6年4月～R7年3月 64,464人 ・乗合バスとうごう利用者数 R5年4月～R6年3月 3,330人 ⇒ R6年4月～R7年3月 3,364人
(2) 事業の効果
車両更新により、継続して安全な輸送が可能となり、修理費用の削減や、バス利用の機運醸成が図られる。 交通不便地域の高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6を添付。
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- ・ 令和4年 5月25日 (R4第1回) 計画作成業務の概要について協議
- ・ 令和4年 8月25日 (R4第2回) 計画概要、策定スケジュール等について協議
- ・ 令和4年 11月25日 (R4第3回) アンケート・実地調査報告、計画骨子の協議
- ・ 令和4年 1月17日 (R4第4回) 計画素案の協議
- ・ 令和5年 2月20日 パブリックコメントの実施 (3/6まで)
- ・ 令和5年 3月16日 (R4第5回) 計画原案の協議、委員からの合意形成を得る。
- ・ 令和5年 5月26日 (R5第1回) 令和6年度生活交通確保維持改善計画の協議
- ・ 令和6年 1月16日 (R5第3回) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価の協議
- ・ 令和6年 5月30日 (R6第1回) 令和7年度地域内フィーダー系統確保維持事業に係る地域公共交通計画別紙の認定について

19. 利用者等の意見の反映状況

- ・ 令和4年9月に18歳以上の市民3,000人に対し、市民アンケート調査を実施した。
- ・ 令和4年9月から10月にかけて、鉄道、路線バス、市民バスなど市内公共交通機関を利用している方にそれぞれアンケート調査を実施した。

市民アンケート調査では、「財政負担等が増加しても、公共交通サービスを拡充させていくべき」が44.0%、次いで「同程度の財政負担の中で、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が30.3%となり、本市地域公共交通の維持に重点を置いた計画とした。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 日向市本町10番5号

(所 属) 日向市総合政策部総合政策課

(氏 名) 川越 郁子

(電 話) 0982-66-1001 内線 2212

(e-mail) i-taketomi@hyugacity.jp

事業の目標 1. 公共交通利用者数※1

別紙1

※1 市民バス: (R3)1.1回/人・年→(R9)1.4回/人・年

○乗合バス型運行 年間乗車人員

(単位: 人)

申請 番号	運行系統名	R3実績 (2021)	R4実績 (2022)	R5実績 (2023)	前年度 からの 増加率	R6目標 (2024)	R7目標 (2025)	R8目標 (2026)	R9目標 (2027)
1	東1コース(イオンタウン日向・櫛の山)	8,665	8,729	8,793	0.7%	9,347	9,936	10,562	11,227
2	東2コース1(イオンタウン日向・水ヶ渚公園・榑浦)	6,450	6,060	6,391	5.5%	6,794	7,222	7,677	8,160
3	東2コース2(イオンタウン日向・榑浦)								
4	西1コース1(比良町・小原)	3,039	2,951	3,375	14.4%	3,588	3,814	4,054	4,309
5	西1コース2(本谷・新財市)								
6	西2コース(本谷・新財市)	4,141	3,868	3,894	0.7%	4,139	4,400	4,677	4,972
7	南1コース(比良町・山の田・向洋台)	5,875	5,824	5,289	-9.2%	5,622	5,976	6,353	6,753
8	南2コース(長江団地入口・往還)	6,128	5,666	4,920	-13.2%	5,230	5,559	5,910	6,282
9	北1コース(花ヶ丘・日向台・亀崎)	2,862	3,398	2,982	-12.2%	3,170	3,370	3,582	3,808
10	北2コース(大王谷・梶木)	2,347	2,109	2,038	-3.4%	2,166	2,303	2,448	2,602
11	美々津日向市駅線コース1	20,468	23,235	22,961	-1.2%	24,408	25,945	27,580	29,317
12	美々津日向市駅線コース2								
13	美々津日向市駅線コース3								
14	美々津日向市駅線コース4								
	合計	59,975	61,840	60,643	-1.9%	64,464	68,525	72,842	77,431

○デマンド型運行 年間乗車人員

申請 番号	運行系統名	R3実績 (2021)	R4実績 (2022)	R5実績 (2023)	前年度 からの 増加率	R6目標 (2024)	R7目標 (2025)	R8目標 (2026)	R9目標 (2027)
15	田野羽坂線	376	449	371	-17.4%	375	378	382	386
16	仲深坪谷越表線	523	629	493	-21.6%	498	503	508	513
17	福瀬小野田線	1,236	1,283	1,206	-6.0%	1,218	1,230	1,243	1,255
18	仲深坪谷線	502	446	406	-9.0%	410	414	418	422
19	鶴野内迫野内八重原線	832	977	854	-12.6%	863	871	880	889
20	寺迫庭田線	132	101	68	-32.7%	69	69	70	71
21	飯谷田の原線	86	39	66	69.2%	67	67	68	69
22	鵜毛榑木線	177	252	208	-17.5%	210	212	214	216
	合計	3,864	4,176	3,672	-12.1%	3,709	3,746	3,783	3,821

全体利用者数	63,839	66,016	64,315	-	68,172	72,271	76,625	81,252
--------	--------	--------	--------	---	--------	--------	--------	--------

事業の目標 2. 交通結節点の機能整備※2

別紙2

※2 市民バスが乗り入れを行っている鉄道駅の総数

計画策定時の現況値	実績値	目標値	目標値
R3(2021)	R5(2023)	R6(2024)	R9(2027)
3か所 ・日向市駅 ・南日向駅 ・美々津駅	3か所	3か所	4か所

事業の目標 3. 収支率※3

※3 市民バスに係る年間収支率(運賃収入÷運行経費)

計画策定時の現況値	実績値	目標値	目標値
R3(2021)	R5(2023)	R6(2024)	R9(2027)
17.00%	16.75%	17.00%	20%以上

事業の目標 4. 財政負担額※4

※4 市民バス運行に係る利用者一人当たりの財政負担額

R3: 719円/人 = (46,045千円) ÷ (64,038人) ⇒ R9: 620円1/人 = (50,282千円) ÷ (81,100人)

計画策定時の現況値	実績値	目標値	目標値
R3(2021)	R5(2023)	R6(2024)	R9(2027)
719円/人 = (46,045千円) ÷ (64,038人)	726円/人 = (46,867千円) ÷ (64,562人)	698円/人	620円/人 = (50,282千円) ÷ (81,100人)

事業の目標 5. 移動困難者の割合※5

別紙3

※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

計画策定時の現況値	実績値	目標値	目標値
R3(2021)	R5(2023)	R6(2024)	R9(2027)
8.50%	・アンケート調査未実施	(R7年度が計画期間の中間年度に当たるため、7年度にアンケート調査を実施し移動困難者の割合を把握する)	5.0%未満

事業の目標 6. 他のまちづくり分野との連携※6

※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

計画策定時の現況値	実績値	目標値	目標値
R3(2021)	R5(2023)	R6(2024)	R9(2027)
—	【観光分野】 ・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」に取り組んだ(県北部広域事務組合)。	【観光分野】 ・鉄道事業者と連携した観光誘客事業による公共交通の利用促進を図る。	1件以上

事業の目標 7. 利用促進策の取り組み※7

※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方への利用促進に向けた取組回数

計画策定時の現況値	実績値	目標値	目標値
R3(2021)	R5(2023)	R6(2024)	R9(2027)
3回	・市民バスの紹介チラシの配布 12回 ・スマホ教室でのバスの乗り方説明会 25回	・市民バスの紹介チラシの配布 12回 ・高齢者が集まる場のバス説明会 18回	8回

事業の目標 8. 新たな交通システムの導入※8

※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

計画策定時の現況値	実績値	目標値	目標値
R3(2021)	R5(2023)	R6(2024)	R9(2027)
—	・AIオンデマンド交通の視察をしたほか、バス停毎の利用者数を分析し、課題を整理した。	・AIオンデマンド交通の導入検討 ぶらっとバスの再編に伴い、路線型のバスの利用が困難になる地域やバス停まで歩くことが困難な高齢者等への対応として現在の「ぶらっとバス運行エリア」を対象にAIオンデマンド交通を導入の検討を行う。	1地域

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
日向市	日向市	(1) 東1コース	日向市駅東口	櫛の山	日向市駅東口	循環 10.6km .km	360日	1,664.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(2) 東2コース1	日向市駅東口	水ヶ浦公園	日向市駅東口	循環 12.2km .km	360日	1,012.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(3) 東2コース2	日向市駅東口	幡浦	日向市駅東口	循環 8.2km .km	360日	652.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(4) 西1コース1	日向市駅東口	小原	日向市駅東口	循環 15.3km .km	360日	1,012.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(5) 西1コース2	日向市駅東口	奥野	日向市駅東口	循環 12.3km .km	360日	652.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(6) 西2コース	日向市駅東口	本谷	日向市駅東口	循環 13.5km .km	360日	1,664.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(7) 南1コース	日向市駅東口	山の田	日向市駅東口	循環 15.km .km	360日	1,664.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(8) 南2コース	日向市駅東口	往還	日向市駅東口	循環 10.km .km	360日	1,664.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(9) 北1コース	日向市駅東口	亀崎	日向市駅東口	循環 8.7km .km	360日	1,664.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(10) 北2コース	日向市駅東口	梶木	日向市駅東口	循環 11.km .km	360日	1,664.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定システムを示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利便増進 特例措置	運送継続 特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
日向市	日向市	(11) 美々津日向市駅線コース1	美々津駅入口	幸脇・財光寺	日向市駅東口	往復 22.7km .km	293日	146.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(12) 美々津日向市駅線コース2	日向市駅東口	財光寺・美々津	日向市駅東口	循環 40.6km .km	360日	652.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(13) 美々津日向市駅線コース3	日向市駅東口	財光寺・美々津	落鹿	往復 21.8km .km	293日	146.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(14) 美々津日向市駅線コース4	日向市駅東口	財光寺・飯谷・美々津	日向市駅東口	循環 48.6km .km	360日	1,080.0回			路線定期	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と日向市駅東口バス停にて接続	③
	日向市	(15) 田野羽坂線		東郷町		.km .km	93日	186.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と道の駅とうごうバス停にて接続	③
	日向市	(16) 仲深坪谷越表線		東郷町		.km .km	98日	196.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と道の駅とうごうバス停にて接続	③
	日向市	(17) 福瀬小野田線		東郷町		.km .km	101日	202.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と道の駅とうごうバス停にて接続	③
	日向市	(18) 仲深坪谷線		東郷町		.km .km	93日	186.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と道の駅とうごうバス停にて接続	③
	日向市	(19) 鶴野内迫野内八重原線		東郷町		.km .km	99日	198.0回			区域	①	補助対象地域間幹線系統である宮崎交通のイオンタウン日向～道の駅とうごう線と道の駅とうごうバス停にて接続	③
	日向市	(20) 寺迫庭田線		寺迫		.km .km	48日	192.0回			区域	②(1)	JR九州の日豊本線と美々津駅にて接続	③

(注)

- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
- 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
- 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画運 行日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件(別 表7・9)	補助対象地域間幹線系統 等と接続の確保	基準ホで該当 する要件 (別表7のみ)
日向市	日向市	(21) 飯谷田の原線		美々津		.km .km	50日	200.0回			区域	②(2)	JR九州の日豊本線と美々津駅にて接 続	③
	日向市	(22) 鶴毛榎木線		平岩		.km .km	50日	200.0回			区域	②(2)	JR九州の日豊本線と南日向駅にて接 続	③
						.km .km								
						.km .km								
						.km .km								
						.km .km								
						.km .km								
						.km .km								
						.km .km								
						.km .km								

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	日向市
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	19,867
交通不便地域	3,701

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
3,442	東郷町	過疎法
120	杣木地区	局長指定
139	鵜毛地区	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
日向市地域公共交通計画	令和5年3月16日	R5

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2))(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

表6 車両の取得計画の概要(車両減価償却費等補助)(地域内フィーダー系統)

市区町村名	バス事業者等名	申請 番号	運行の用に供する 補助対象系統名 (申請番号)	補助対象車両の種別			乗車 定員	購入年月	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	購入等の種別
				イ	ロ	ハ					
日向市	日向市	1	(1) 東1コース 他4系統	小型車両	スロープ付き	標準仕様	23	H31.2			一括
	日向市	2	(4) 西1コース1 他4系統	小型車両			19	R2.3			一括
	日向市	3	(14) 田野羽坂線 他4系統	小型車両			14	R4.3			一括
			()								
			()								

(注)

1. 「補助対象車両の種別」については、イ欄にノンステップ型、ワンステップ型、小型車両又は~~プティバス~~の別を、ロ欄にスロープ付き又はリフト付きの別を、ハ欄に標準仕様(ノンステップバス認定要領(平成22年6月4日付け国自技第49号又は平成27年7月2日付け国自技第75号)に基づく認定を受けたもの)又は非標準仕様の別を記載すること。
2. 「乗車定員」については、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人あたりの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両保安基準第24条、第53条)。
3. 「購入年月」については、初年度の場合は購入予定年月を記載すること。
4. 「利便増進特例措置」又は「運送継続特例措置」については、地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けた補助対象系統の運行の用に供する場合のみ「○」を記載すること。
5. 「購入等の種別」については、一括、割賦又はリースの別を記載すること。