

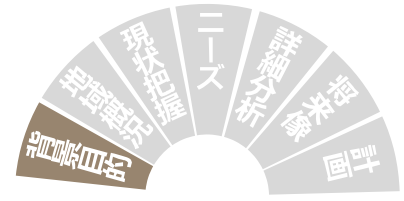
日向・東臼杵地域公共交通網形成計画

平成 28 年 2 月
日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会

—目次—

1. 日向・東臼杵地域公共交通網形成計画の概要	1
2. 日向・東臼杵地域の地域概況	5
(1) 急速に進展する人口減少・少子高齢化	
(2) 地勢に応じた交通網の配置・土地利用	
(3) 拠点および居住エリアの分布状況	
(4) 域内の交通特性	
(5) 観光動向	
3. 日向・東臼杵地域の地域公共交通の現状	11
(1) 鉄道交通の現状	
(2) 高速バスの現状	
(3) 路線バスの現状	
(4) コミュニティバス等の現状	
(5) タクシー等の運行状況	
(6) その他移送サービスの状況	
4. 公共交通の利用実態・ニーズ把握調査	20
(1) 沿線自治会アンケート調査	
(2) 路線バスの利用者ヒアリング調査	
(3) 路線沿線施設での利用者ヒアリング調査	
(4) 交通事業者のヒアリング調査	
5. 公共交通ネットワークの再編に係る問題点の整理	43
(1) 問題点① 圏域内における公共交通空白地域の存在	
(2) 問題点② 山間部から市街地を結ぶ長大路線の維持	
(3) 問題点③ 美々津・高鍋線（自主路線）の利用低迷	
(4) 問題点④ 美郷町北郷地区の通学需要の喪失	
(5) 問題点⑤ 利用者が求める運行時間との食い違い	
(6) 問題点⑥ 鉄道・バスの乗り継ぎ可能な便の不足	
6. 地域公共交通の課題と対応策の方向性	53
(1) 日向・東臼杵地域が目指す将来像	
(2) 地域公共交通が果たすべき役割	
(3) 地域公共交通の課題	
7. 日向・東臼杵地域公共交通網形成計画	62
(1) 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた基本的な考え方	
(2) 計画の区域	
(3) 基本方針	
(4) 目標を達成するために行う事業及び実施主体	
(5) 計画の目標	
(6) 計画期間及び事業スケジュール	
(7) 達成状況の評価方法	

1. 日向・東臼杵地域公共交通網形成計画の概要



(1) 計画策定の背景

(広域連携による地域づくりの推進)

本圏域は、日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村の1市2町2村で構成される。沿岸部は重要港湾の細島港や工業用地を含む都市的地域、山間部は豊かな森林資源・自然環境に恵まれた地域が形成し、日向市を中心とする生活文化圏として発展を遂げてきた。

平成21年度には、地方で急速に進展する人口減少・少子高齢化を背景として、将来にわたって安心して暮らし続けられる魅力ある地域づくりを推進するため、日向市を中心とする「定住自立圏形成協定」を締結した。圏域市町村が連携・交流を図りながら、圏域内の住民に対して積極的な各種サービスを提供することなどにより、圏域全体への人口定住を図るために必要な生活機能を確保することを目的に、医療、福祉、産業、交通、生産など、圏域市町村が連携した地域づくりを進めている。

(公共交通の維持・活性化に向けた取組み)

本圏域の公共交通機関は、JR日豊本線、高速バス、路線バス、各市町村のコミュニティバス、その他民間タクシー等があり、特に路線バスは、圏域市町村を結ぶ唯一の公共交通機関として、高齢者の通院や買い物、児童・生徒の通学に利用されるなど、安心して暮らし続けられる地域づくりに欠かすことのできない社会基盤として維持・活性化が図られている。また、路線バスの空白地域では、各市町村によるコミュニティバス等の運行が行われるとともに、日向・東臼杵市町村振興協議会の“公共交通専門部会”による広域バスマップの作成等の利用促進など、関係市町村や事業者で連携した取組みが進められている。

しかしながら、路線バス利用者は年々減少を続けており、国や県、圏域市町村の財政支援により運行が維持されている。今後も、人口減少及び少子化に伴う通学児童・生徒の減少等が想定され、将来にわたり持続可能な公共交通網の構築が課題となっている。

(まちづくりと一体となった公共交通施策の必要性)

本格的な人口減少社会の到来を受け、県の都市計画では、広域拠点・圏域拠点を中心とした都市機能の集約・強化、集約的市街地の形成等のコンパクトな都市づくりを推進している。

また、国においては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が平成26年11月に施行され、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築への対応が求められている。

本圏域においても、人口減少・超高齢社会といった社会情勢の変化に対応するため、コンパクトなまちづくりを背景とした“持続可能な公共交通ネットワークの形成”を目指すとともに、生活文化圏が一体となって公共交通の活性化・再生に取り組み、将来にわたって住民の暮らしを支えていくための地域公共交通へ見直しを図る必要がある。

(2) 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」と位置付け、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「日向・東臼杵地域公共交通網形成計画」として策定する。

(3) 計画の区域・期間

1) 計画区域

計画区域は、日向・東臼杵地域全域（日向市/門川町/美郷町/諸塚村/椎葉村）と定める。



注)日向圏域定住自立圏の計画区域と整合

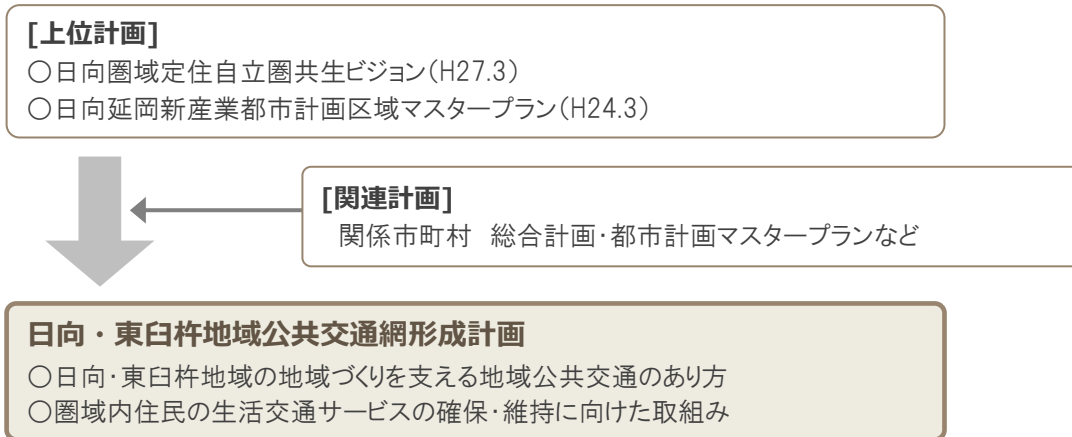
本圏域は、延岡市を中心市とする宮崎県北定住自立圏にも包含されている。宮崎県北定住自立圏においては、地域住民の生活行動（主に通院や買い物、通勤通学など）に基づく交通圏が複数形成されており、延岡市を中心とする北側の交通圏と、日向市を中心とする南側の交通圏が存在する。本計画の区域は、地域住民の生活行動を考慮した計画とするため、日向圏域定住自立圏の交通圏を基本として区域を定めるものである。

2) 計画期間

本計画の期間は、日向圏域定住自立圏共生ビジョン等の計画期間や、社会・経済状況等の変化に応じた見直し期間を考慮し、平成28年度～平成32年度の5箇年とする。

(4) 計画の位置付け

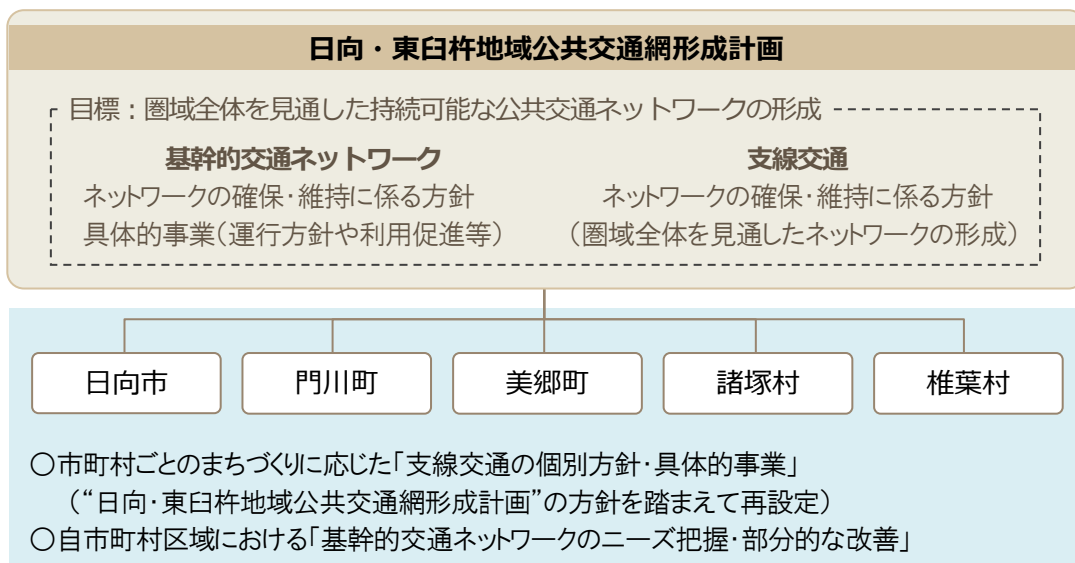
本計画は、日向圏域定住自立圏共生ビジョン、日向延岡新産業都市計画区域マスタープランを上位計画とし、各種関連計画に示される方針と整合を図りながら策定するものである。



(既存の類似計画との関係性)

圏域内では、「門川町地域公共交通網形成計画（H27.3）」が策定されており、門川町地域公共交通会議により、地域公共交通の活性化・再生を目指す事業が進められている。

本計画の区域は、門川町域を含む日向・東臼杵地域全体であり、各市町村の地域公共交通に係る類似計画（実施事業）との役割分担を図ったうえで、圏域全体の持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指す。なお、日向市・美郷町・諸塚村・椎葉村における事業（地域公共交通会議等）についても、門川町と同様に位置付けるものである。



▲個別市町村の類似計画との関係性

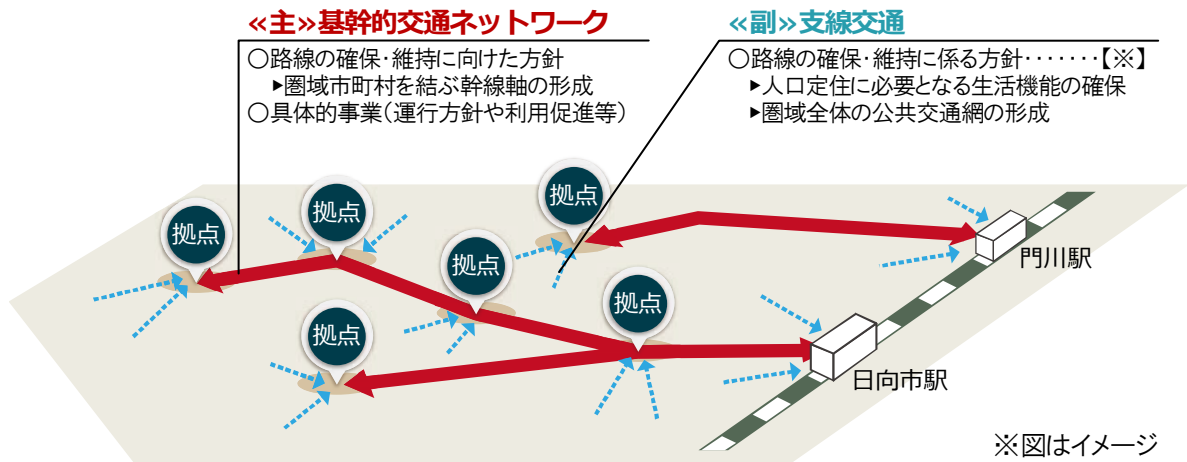
※次頁に、役割分担イメージを記載

(既存の類似計画との役割分担イメージ)

日向・東臼杵地域公共交通網形成計画

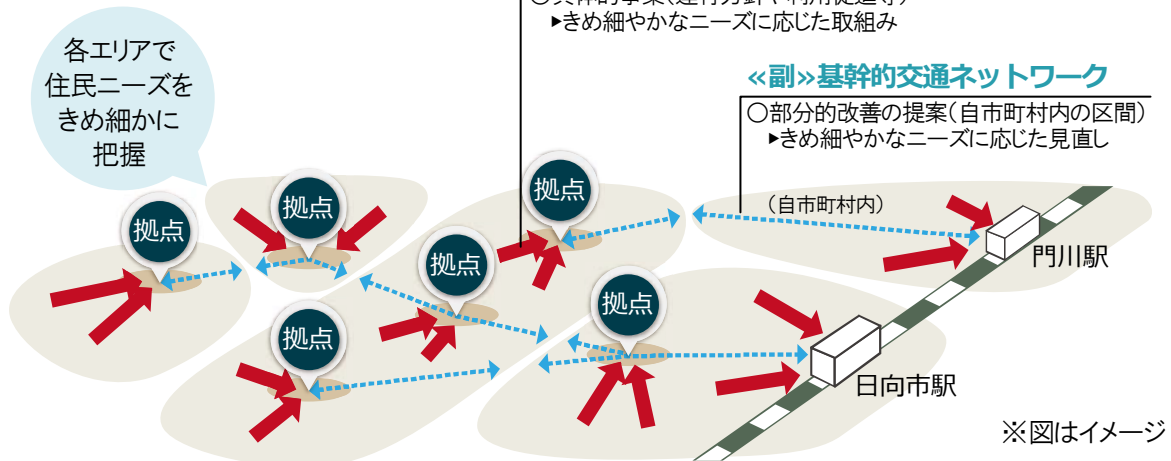
圏域全体を見通した公共交通ネットワークの形成に向けた計画

- ◀主▶ **基幹的交通ネットワーク** ▶ 路線の確保・維持に係る方針、具体的事業
- ◀副▶ **支線交通** ▶ 路線の確保・維持に係る方針……【※】



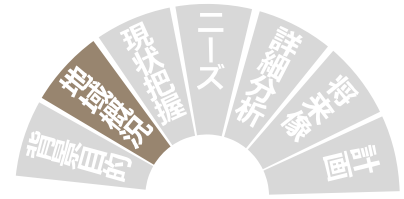
**個別市町村
(地域公共交通会議)**

市町村ごとの地域特性(住民の外出実態・ニーズ)に応じた“きめ細やか”な個別計画



- ◀主▶ **支線交通** ▶ 市町村毎のまちづくりに応じた個別方針(上記【※】を踏まえ再設定)、具体的事業(地域の実情に即した取組み)
- ◀副▶ **基幹的交通ネットワーク** ▶ ニーズの把握、部分的改善の提案

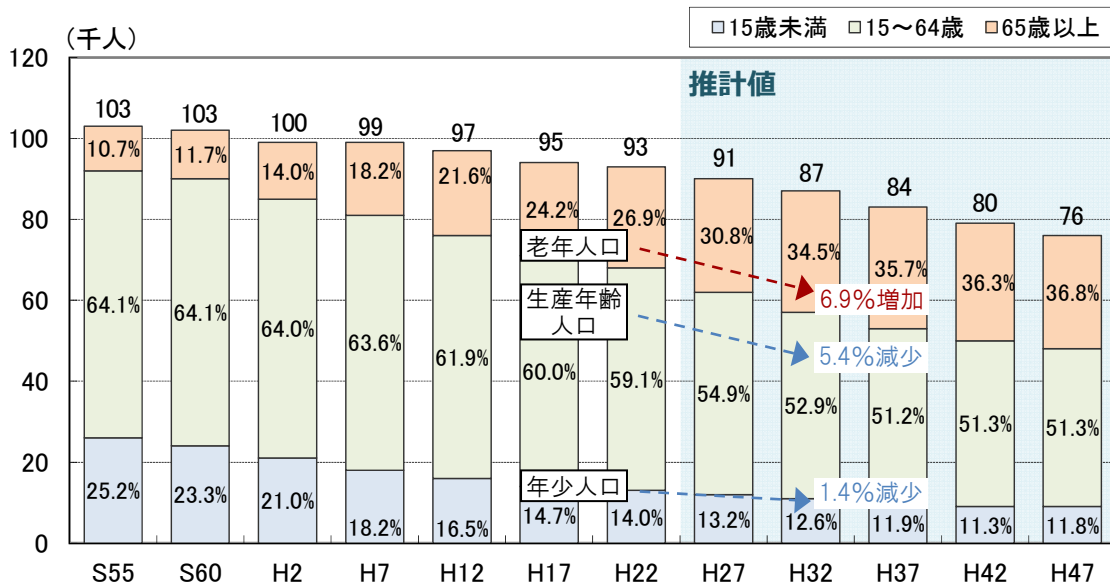
2. 日向・東臼杵地域の 地域概況



(1) 急速に進展する人口減少・少子高齢化

1) 日向・東臼杵地域の人口推移

- 本圏域の人口は93,299人（H22）であり、これまでの推移を見ると、人口が減少するとともに、少子高齢化が進展してきた。
- 将来人口の推計値においても、今後の人口減少・少子高齢化の進行が予測され、H22～H32までの10年間で高齢化率が約7%上昇するとされている。



▲日向・東臼杵地域の年齢別人口の推移（S55～H47）

出典①：各年国勢調査(S55～H22)

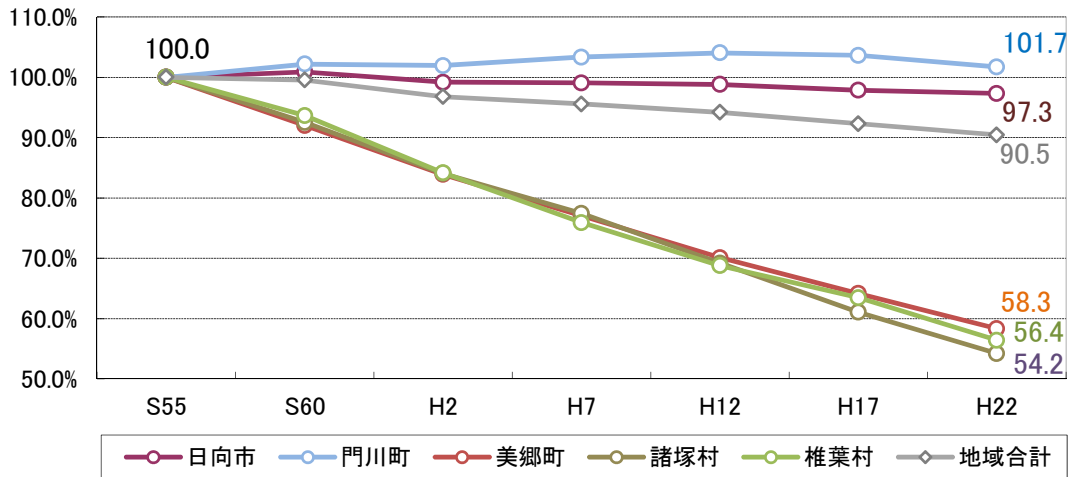
出典②：国立社会保障・人口問題研究所による市区町村別将来推計

2) 各市町村における人口推移

○人口減少の傾向は地域ごとに偏りがあり、日向市・門川町にほとんど減少はみられず（日向市は微減）、山間部の美郷町・諸塚村・椎葉村で人口減少の割合が高くなっている。

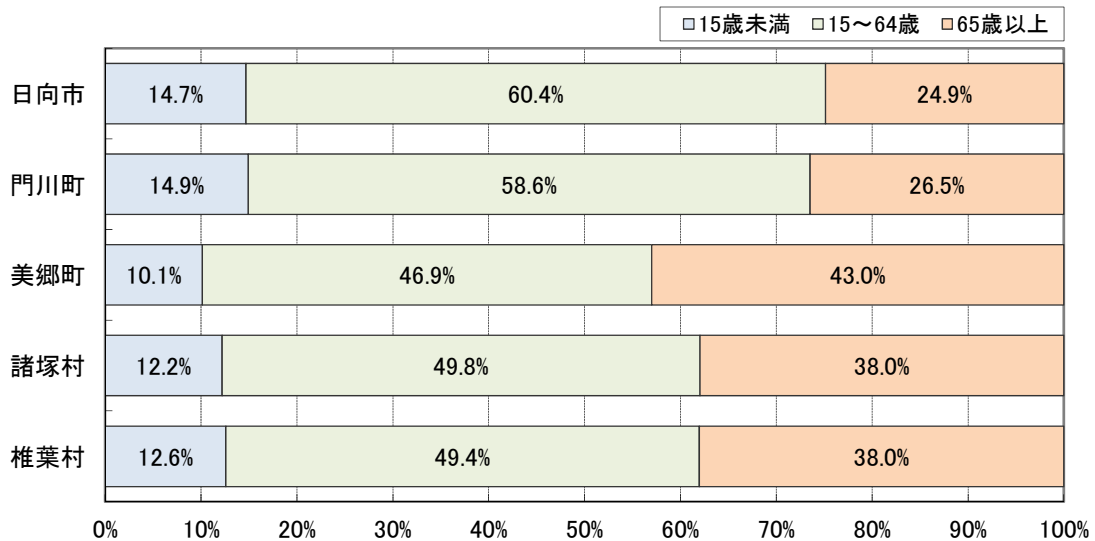
（S55 から 30 年間で 4 割以上減少）

○市町村別の人口構成では、上記と同様に、日向市・門川町の高齢化率に比べ、美郷町・諸塚村・椎葉村の高齢化率が高く、山間部の高齢化が一層進行している。



▲各市町村の人口推移

出典：各年国勢調査(S55～H22)



▲各市町村の人口構成 (H22)

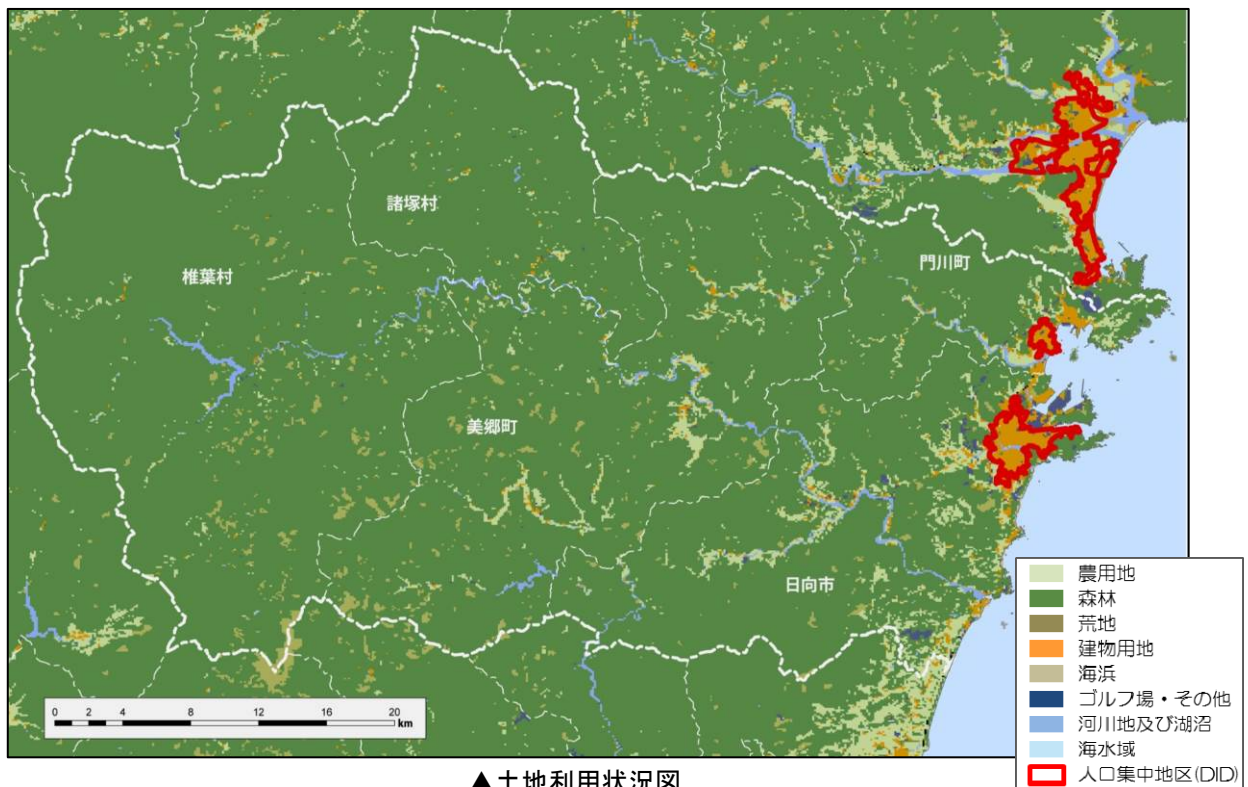
出典：H22 国勢調査

(2) 地勢に応じた交通網の配置・土地利用

- 沿岸部には、JR 日豊本線や国道 10 号、東九州自動車道が南北軸として配置され、山間部を結ぶ幹線道路は、国道 327 号や国道 388 号等が山間を縫って整備が進められている。
- 本圏域の総面積は約 16 万 ha（県全体の 21%）である。山間部を中心に圏域面積の約 8 割を占める森林地帯が広がり、日向市・門川町の市街地に人口集中地区が形成されている。



▲地勢及び道路ネットワーク図



▲土地利用状況図

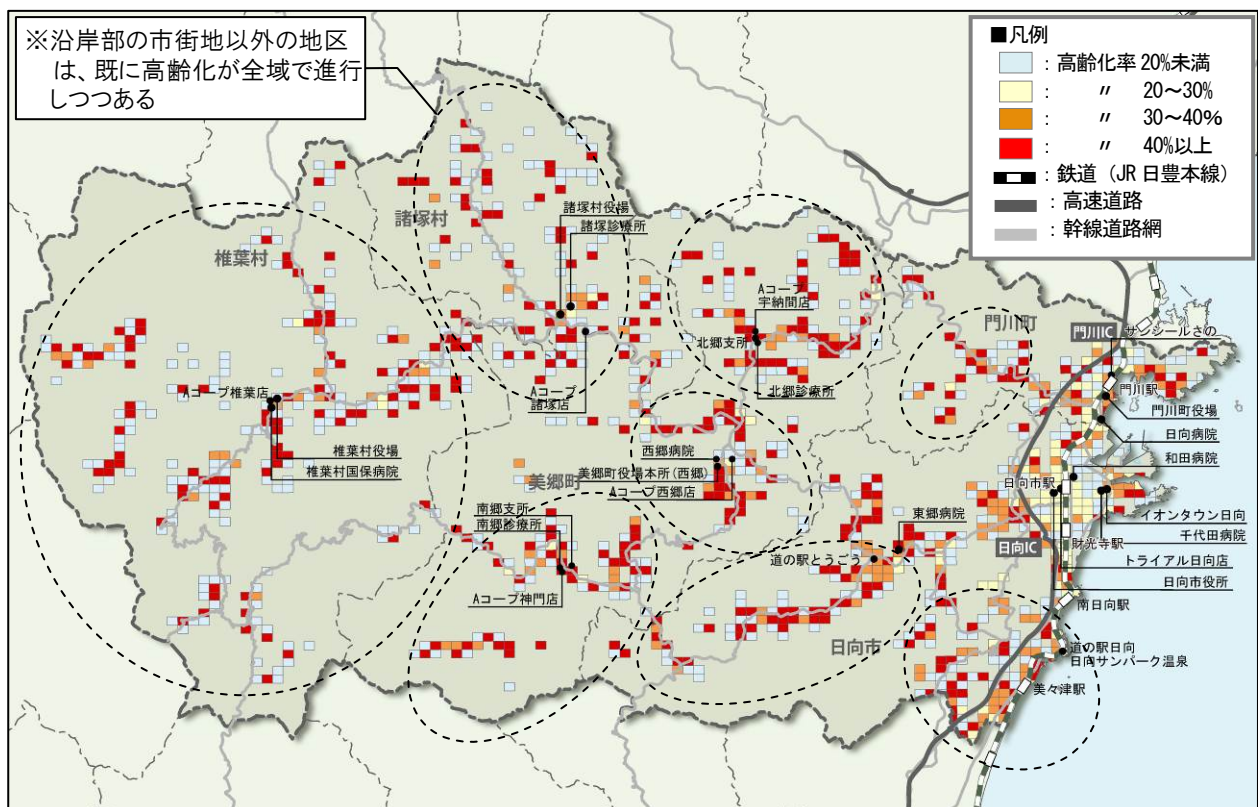
出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ(H21)

(3) 拠点および居住エリアの分布状況

- 日向市、門川町の市街地部に人口が集中し、JR 駅 2km 圏域内に都市機能が集積している。
- 山間地域では、役場を中心に病院や商店が立地し、その周辺に居住地の集中がみられる一方、その他の集落は広範囲に点在しており、幹線道路から離れた場所での集落形成もみられる。



▲居住人口の分布 (人口総数)



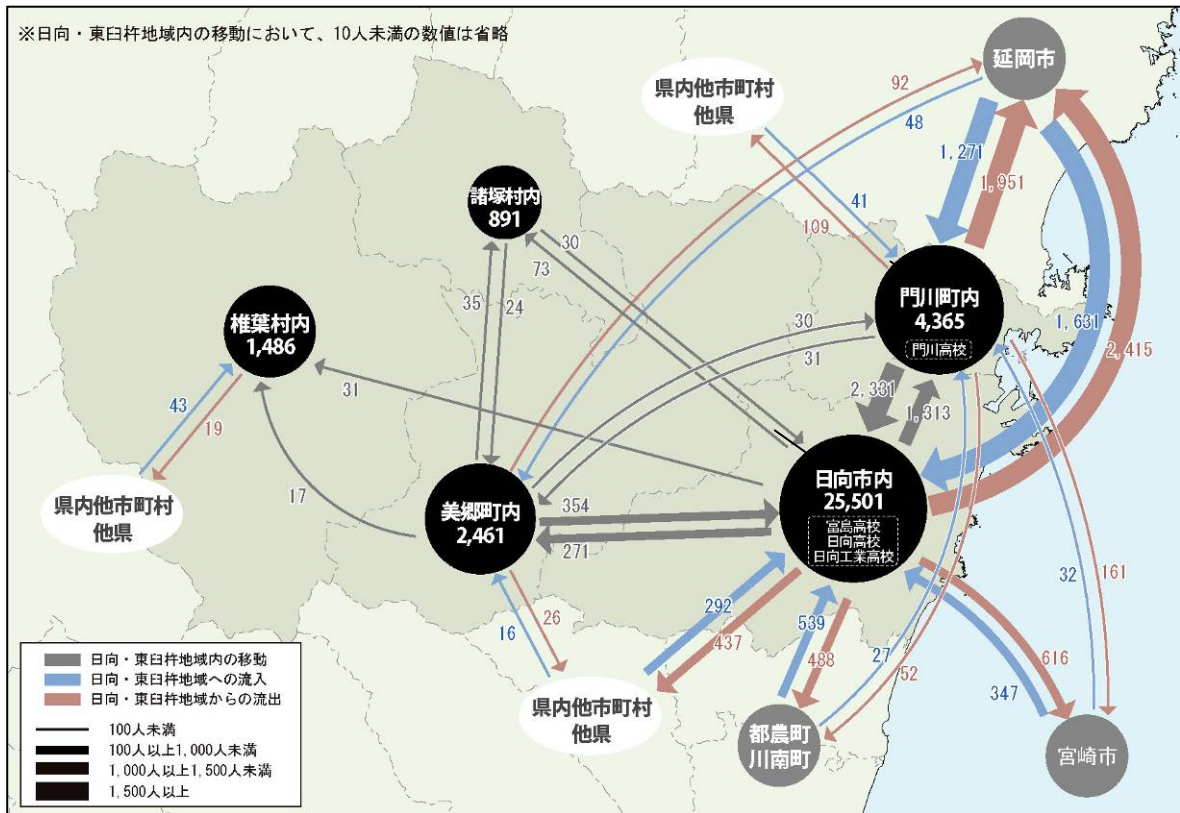
▲居住人口の分布 (高齢化率)

出典:H22 国勢調査メッシュデータ

(4) 域内の交通特性

1) 通勤・通学の移動状況

- 本圏域において、日向市への通勤・通学移動が最も多い。日向市在住の通勤通学者のうち約80%が市内の通勤・通学者であり、門川町や美郷町からの流入も多い。
- 一方、諸塚村や椎葉村は村外への流出はほとんどなく、村内での通勤・通学が多い



市町村名	通勤通学者 総数(人)	分類	流入量・流出量(人)									
			日向市	門川町	美郷町	諸塚村	椎葉村	延岡市	宮崎市	都農町・ 川南町	県内 他市町村	他県
日向市	32,063	流出	25,501 (79.5%)	1,313	271	73	31	2,415	616	488	296	141
		流入		2,331	354	30	9	1,631	347	539	218	74
門川町	9,087	流出	2,331	4,365 (48.0%)	31	6	2	1,951	161	52	78	31
		流入	1,313		30	2	-	1,271	32	27	29	12
美郷町	3,032	流出	354	30	2,461 (81.2%)	35	17	92	7	5	21	5
		流入	271	31		24	9	48	9	2	6	10
諸塚村	957	流出	30	2	24	891 (93.1%)	4	2	1	-	1	1
		流入	73	6	35		9	1	6	-	4	2
椎葉村	1,535	流出	9	-	9	9	1,486 (96.8%)	1	1	1	9	10
		流入	31	2	17	4		6	7	1	13	30

▲日向・東臼杵地域における通勤通学の流動状況

注)「通勤通学者数」は、当地在住の通勤通学者数
出典: 国勢調査(H22)

2) 買い物の移動状況

- 食品や日用雑貨等の買物先については、いずれの市町村も地元購買率が6割以上を占めているが、その一方で日向市の割合も高くなっている。
- 延岡市への買物行動は、門川町や美郷町の旧北郷村などで比較的割合が高い。
- 美郷町旧北郷村や諸塚村では、訪問販売等の割合も高い。

▼買い物の移動状況(食品・日用雑貨)

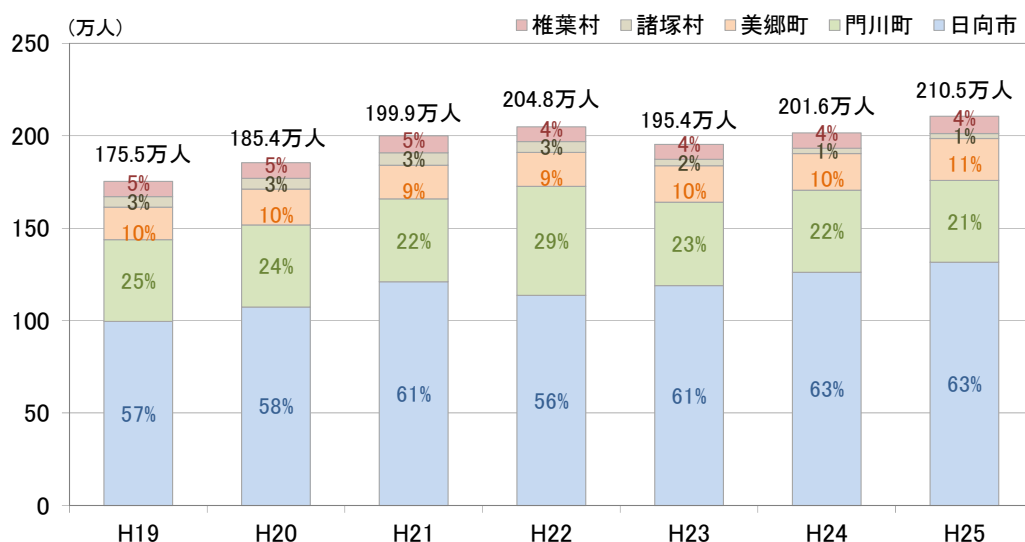
市町村		買い物をする市町村等												
		日向市		門川町	美郷町			諸塚村	椎葉村	延岡市	宮崎市	他県	訪問販売等	
		旧日向市	旧東郷町		旧南郷村	旧西郷村	旧北郷村							
居住市町村	日向市	旧日向市	97.5%	0.8%	9.5%	-	-	-	-	-	7.7%	2.7%	1.2%	15.7%
		旧東郷町	78.8%	66.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24.3%
	門川町	66.7%	-	89.9%	-	-	-	-	-	32.7%	0.6%	1.3%	12.6%	
	美郷町	旧南郷村	70.0%	-	-	63.3%	-	-	-	-	-	10.0%	-	-
		旧西郷村	86.7%	-	-	-	71.1%	-	-	20.0%	2.2%	2.2%	22.2%	
		旧北郷村	78.8%	-	-	-	-	63.6%	-	54.5%	-	-	33.4%	
	諸塚村	82.7%	-	-	-	-	-	80.0%	-	13.3%	8.0%	1.3%	33.3%	
	椎葉村	74.4%	-	-	-	-	-	-	76.9%	-	3.8%	57.7%	17.9%	

注)訪問販売等は、移動販売・訪問販売、インターネットショッピング・通信販売、宅配(共同購入含む)など
注)上記は、宮崎県消費動向調査アンケート「買い物する場所」の複数回答の結果を表す

出典:H21 宮崎県消費動向調査

(5) 観光動向

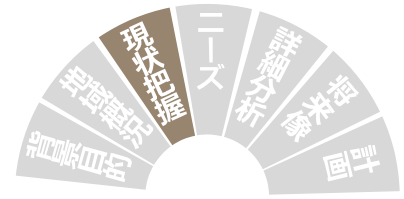
- 年間観光入込客数は約210万人(H25)であり、日向市が63%を占めている。
- 観光入込客数のうち、県内客が約8割(76%)を占め、県外客は約2割(24%)となっている。



▲観光入込客数の推移 (H19～H25)

出典:宮崎県観光入込客統計調査結果

3. 日向・東臼杵地域の地域公共交通の現状



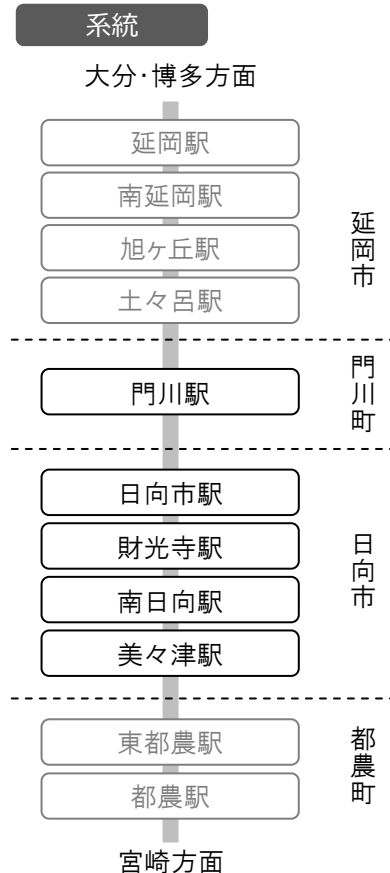
(1) 鉄道交通の現状

1) JR 日豊本線の運行状況

- 本圏域の沿岸部に JR 日豊本線が運行しており、域内には門川駅、日向市駅、財光寺駅、南日向駅、美々津駅の計 5 駅が立地している。
- 特急列車は、特急にちりん・ソニック（博多または大分～宮崎）、特急ひゅうが（延岡～宮崎）が運行し、日向市駅および門川駅のみに停車する。

▼JR日豊本線の運行状況

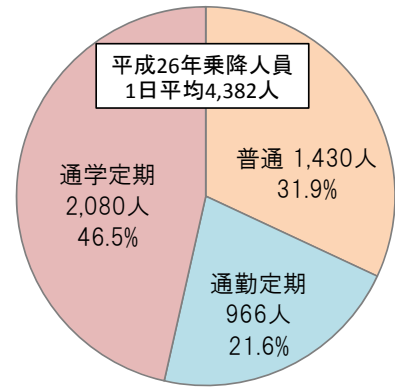
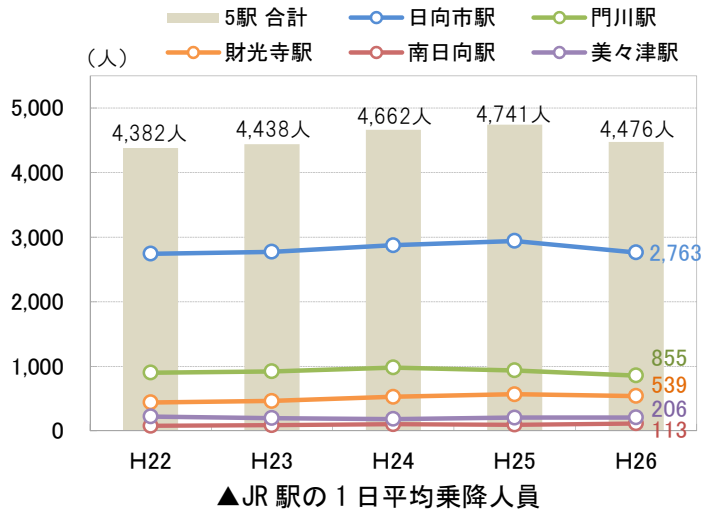
分類	運行方向	運行便数		料金
		平日	休日	
普通列車	延岡方面	17 便	17 便	運賃 (例)日向市～門川 230 円 日向市～宮崎 1,290 円
	宮崎方面	16 便	16 便	
特急列車	博多・大分方面	19 便	19 便	運賃+特急料金 (例)日向市～延岡 1,270 円 日向市～宮崎 2,620 円
	宮崎空港方面	19 便	19 便	



2) 鉄道の利用状況

○域内5駅の乗車人員は、1日平均4,500人前後を推移しており、H25まで増加傾向にあったものの、H26は減少している。

○全体の68%は定期利用（通学定期46.5%、通勤定期21.6%）が占めており、朝・夕の通学時間帯に利用が集中している。



▲乗降人員の利用区分(5駅合計)

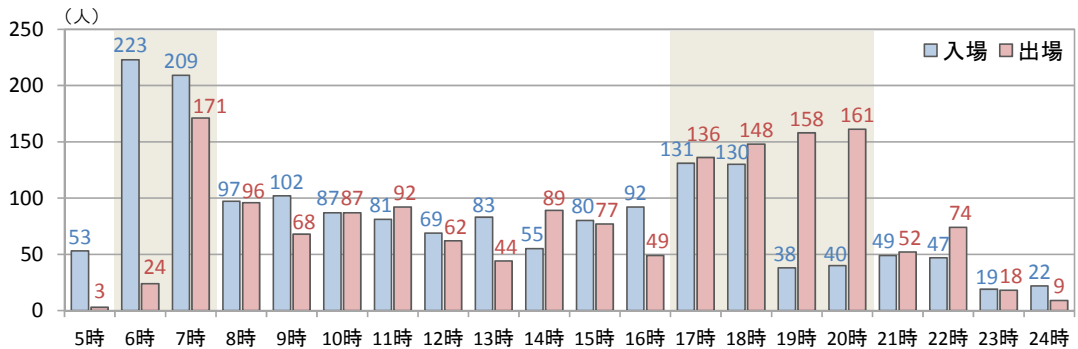
出典：九州旅客鉄道(株)資料

●JR駅における時間帯別の利用状況

○JR 日向市駅

“入場”ピーク時間：6時～7時台(216人/時)、17時台～18時台(131人/時)

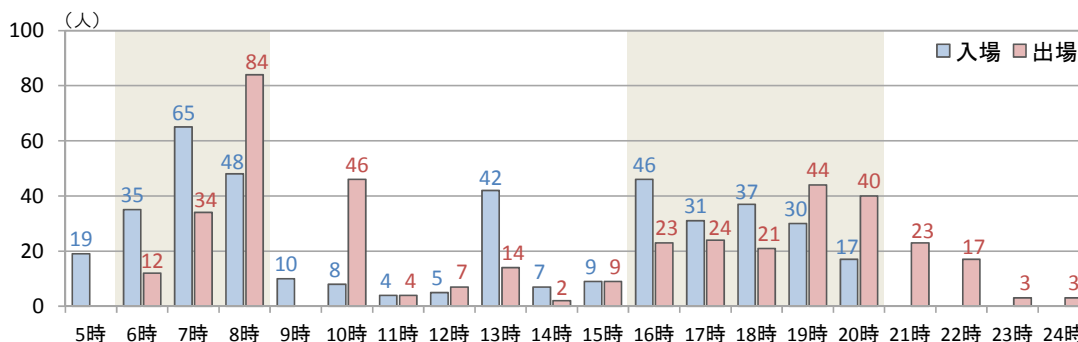
“出場”ピーク時間：7時台(171人/時)、17時台～20時台(151人/時)



○JR 門川駅

“入場”ピーク時間：6時～8時台(49人/時)、13時台(42人/時)、16時～19時台(36人/時)

“出場”ピーク時間：7時～8時台(59人/時)、10時台(42人/時)、17時台～20時台(151人/時)



出典：各駅の利用実態調査(実施日：平成27年9月25日(金))

(2) 高速バスの現状

1) 高速バスの運行状況

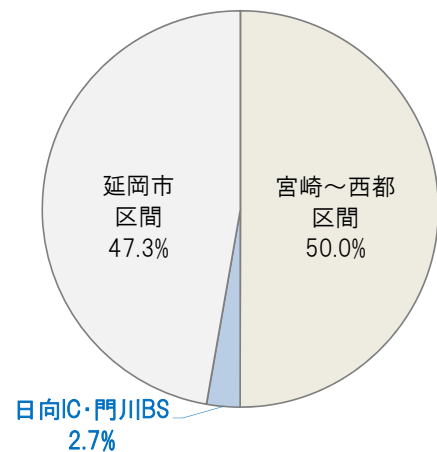
- 高速バスは、JR九州バス・宮崎交通の「ひむか（延岡～宮崎）」、JR九州バス・宮崎交通・大分バス・亀の井バス・大分交通の「パシフィックライナー（宮崎～大分）」、ハッコートラベルの「ハッコーライナー（日向～博多間）」が運行している。
- “ひむか”及び“パシフィックライナー”は、日向ICや門川BS、“ハッコーライナー”については門川本町バス停や日向市駅東口で利用可能となっている。

▼高速バスの運行状況

路線	運行会社	運行方向	運行便数		料金
			平日	休日	
ひむか (延岡～宮崎)	JR九州バス、宮崎交通	延岡方面	8便	8便	運賃(例) 宮崎～延岡 1,500円
		宮崎方面	8便	8便	
パシフィックライナー (宮崎～大分)	JR九州バス、宮崎交通、 大分バス、亀の井バス、 大分交通	大分方面	6便	6便	運賃(例) 日向～大分 2,500円 宮崎～大分 3,500円
		宮崎方面	6便	6便	
ハッコーライナー (日向～博多)	ハッコートラベル	博多方面	1便	1便	運賃(例) 日向～博多 3,700円
		日向方面	1便	1便	

2) 高速バスの利用状況

- 平成27年4月～9月における高速バス“ひむか”の利用実績では、日向IC及び門川BSで1日平均6～7人程の利用がある。
- 日向IC及び門川BSにおける利用者の約9割は宮崎方面の利用となっている。
- 高速バスひむか全体で見ると、日向IC・門川BSの利用者は約3%程であり、本圏域が占めるシェアは比較的少ない状況にある。



▲利用割合 (平成27年4月～9月)

出典:宮崎交通(株)資料

(3) 路線バスの現状

1) 路線バスの運行状況

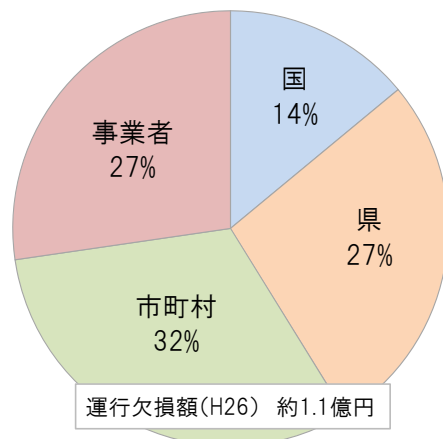
- 路線バスは、宮崎交通(株)・宮交タクシー(株)の計 16 系統が運行しており、このうち 12 系統は基幹的交通ネットワーク、2 系統は広域的バス路線（廃止路線代替バス）として位置付けられている。
- 路線バスは、年間 212,185 人に利用されているものの、本圏域内の路線はすべて赤字路線であり、国や県、市町村、運行事業者の欠損補てんにより運行が維持されている。

▼路線バスの運行状況

路線	運行系統	運行区間		運行回数		補助金		
		起点	終点	平日	休日	国	県	市町村
日向-延岡線	延岡～原町～東細島～日向	延岡駅前 BC	宮ノ上	2.5	3.0	○	○	-
	延岡～日向病院～東細島～日向	延岡駅前 BC	宮ノ上	2.5	0.0	○	○	一部
	日向～ヶ岡～レーヨン	イオンタウン日向	レーヨン前	4.0	1.5	○	○	-
	日向～日向病院～レーヨン	イオンタウン日向	レーヨン前	3.5	0.0	○	○	-
	日向～延岡～レーヨン	イオンタウン日向	レーヨン前	3.5	6.5	○	○	-
日向-美々津・高鍋線	日向～美々津～高鍋	イオンタウン日向	高鍋BC	1.0	0.0	-	-	-
	日向～温泉～美々津駅	イオンタウン日向	美々津駅	1.5	0.0	-	-	-
	寺迫小～美々津駅～日向	寺迫小前	イオンタウン日向	4.0	3.5	-	-	○
日向-神門線	日向～神門	イオンタウン日向	浜子橋	1.5	1.5	○	○	○
	日向～温泉～神門	イオンタウン日向	浜子橋	2.5	2.5	○	○	○
日向-池野線	日向～池野	イオンタウン日向	池野	1.0	1.0	-	-	○
日向-塚原線	日向～塚原	イオンタウン日向	塚原	4.0	4.0	○	○	○
	日向～温泉～塚原	イオンタウン日向	塚原	1.0	1.0	○	○	○
日向-上椎葉線	塚原～上椎葉	塚原	上椎葉	3.5	3.5	-	○	○
日向-小原線	日向～黒木～小原	イオンタウン日向	小原	4.0	4.0	-	○	○
	黒木～小原	黒木	小原	2.0	1.0	-	-	○

注)運行回数は、往復の回数を示す

- 路線バスの運行欠損額は年間約 1.1 億円となっており、国庫補助による支援（14%）を受けながら、県・市町村・事業者がそれぞれ約 3 割を負担して維持を図っている。



▲運行欠損額の財政負担割合 (H26)

(4) コミュニティバス等の現状

1) コミュニティバスの運行状況

○日向市、美郷町、諸塚村、椎葉村にはコミュニティバス等が運行しており、バス路線等から離れた地域における住民の日常的な移動手段としての役割を担っている。

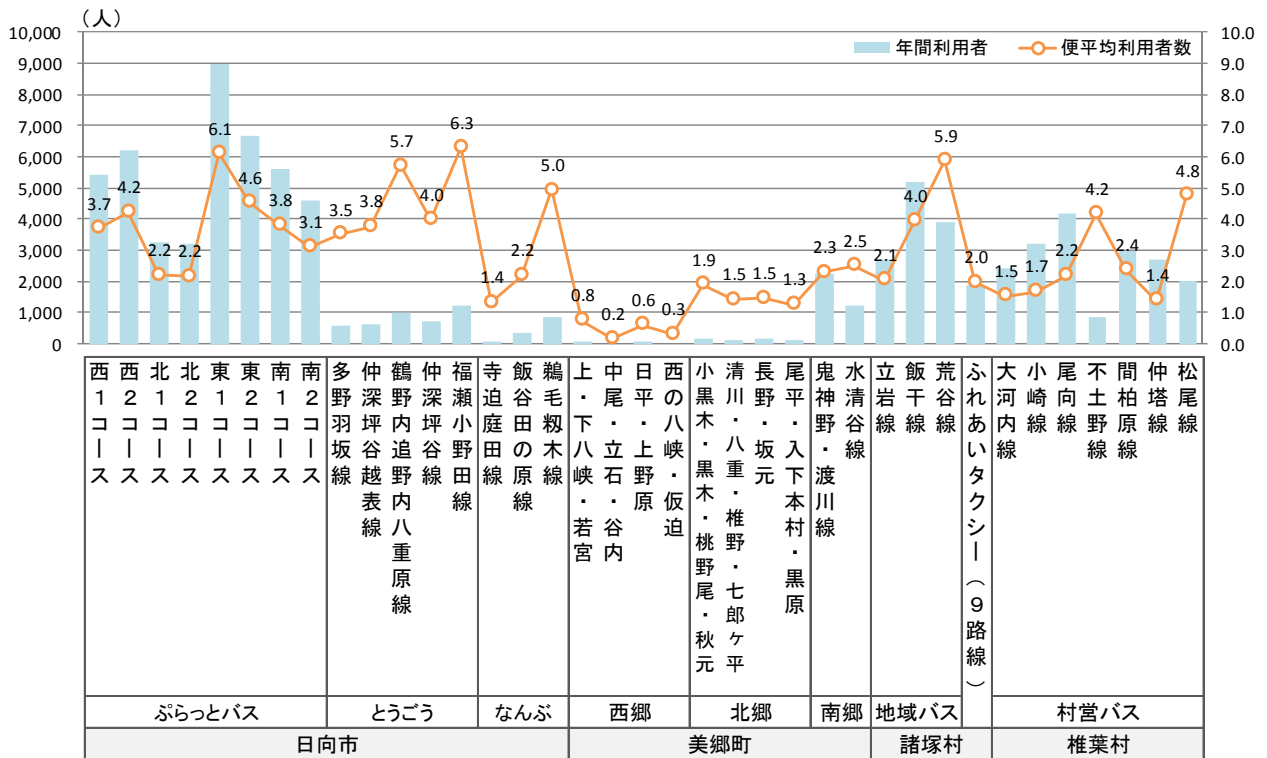
※門川町では、平成27年10月～11月に乗合タクシー実証運行を実施

▼コミュニティバス等の運行状況

運営市町村	路線名	路線名	運行曜日	運行便数	起点	終点
日向市	ぶらっとバス (緑バス)	西1コース	月～土	5	日向市駅東口循環(小原・奥野経由)	
		西2コース	月～土	5	日向市駅東口循環(西川内経由)	
		北1コース	月～土	5	日向市駅東口循環(日向台経由)	
		北2コース	月～土	5	日向市駅東口循環(梶木経由)	
	ぶらっとバス (青バス)	東1コース	月～土	5	日向市駅東口循環(伊勢ヶ浜経由)	
		東2コース	月～土	5	日向市駅東口循環(竹島経由)	
		南1コース	月～土	5	日向市駅東口循環(向洋台経由)	
		南2コース	月～土	5	日向市駅東口循環(財光寺駅経由)	
	乗合バス 「とうごう」 ※デマンド	多野羽坂線	週1日	4	稲葉野	東郷病院
		仲深坪谷越表線	週1日	4	下渡川	東郷病院
		鶴野内追野内八重原線	週1日	4	鹿瀬	東郷病院
		仲深坪谷線	週1日	4	瀬平	東郷病院
		福瀬小野田線	週1日	4	鶯戸木	道の駅とうごう
	乗合バス 「なんぶ」 ※デマンド	寺迫 庭田線	週1日	4	峠(庭田)	日向サンパーク温泉
飯谷 田の原線		週1日	4	長崎	日向サンパーク温泉	
鶯毛 靱木線		週1日	4	楠群	日向サンパーク温泉	
美郷町	北郷・西郷ふくし コミュニティバス (西郷地区) ※一部デマンド	上・下八峡・若宮ルート	2週1日	4	上八峡	西郷病院
		中尾・立石・谷内ルート	2週1日	4	木浦・漆野	西郷病院
		日平・上野原ルート	2週1日	4	峰地	西郷病院
		西の八峡・仮迫ルート	2週1日	4	西の八峡	西郷病院
	北郷・西郷ふくし コミュニティバス (北郷地区) ※一部デマンド	小黒木・黒木・桃野尾・秋元ルート	2週1日	4	入下秋元	西郷病院
		清川・八重・椎野・七郎ヶ平ルート	2週1日	4	椎野	西郷病院
		長野・坂元ルート	2週1日	4	板屋	西郷病院
		尾平・入下本村・黒原ルート	2週1日	4	入下神社	西郷病院
	南郷 乗合タクシー ※一部デマンド	鬼神野・渡川線	平日	3	市谷(渡川・中山)	南郷診療所
		水清谷線	平日	2	折立(田の原)	折立
諸塚村	諸塚村 地域バス	立岩線	平日	6	立岩	塚原
		飯干線	平日	6	柳原	飯干
		荒谷線	平日	3	柳原	荒谷
	諸塚村 ふれあいタクシー ※デマンド	飯干・八重の平線	週1日	2	飯干バス停	諸塚診療所
		小原井線	週1日	2	小原井神社	諸塚診療所
		七ツ山線	週1日	2	日ヶ暮	諸塚診療所
		川内・穂白尾線	週1日	2	黒畑	諸塚診療所
		合鴨・松の平線	週1日	2	下合鴨	諸塚診療所
		荒谷線	週1日	2	小布所	諸塚診療所
		南川線	週1日	2	内の口	諸塚診療所
家代線	週1日	2	古川	諸塚診療所		
塚原・諸塚線	週1日	2	平田組	諸塚診療所		
椎葉村	椎葉村 村営バス ※一部デマンド	大河内線(山之口行き)	月～金	8	下の原	山之口(西米良)
		" (上椎葉行き)	週1日	2	下の原	上椎葉(車庫)
		小崎線	月～土	6	川の口	上椎葉(中園本店)
		尾向線	月～土	6	追手納	上椎葉(農協)
		不土野線	週2日	2	不土野	上椎葉(農協)
		間柏原線	月～土	4	辻	上椎葉(車庫)
		仲塔線	月～土	6	本屋敷・中崎・仲塔	上椎葉(農協)
松尾線	火～金	1	蟬の尾・小河内・鳥の巣・栗の尾・小原入口	上椎葉(病院)		

2) コミュニティバス等の利用状況

- コミュニティバスの利用状況は以下に示す通りであり、平成27年度（H26.10～H27.9）は年間約86,000人が利用している。
- 日向市街地に運行するぷらっとバスは、1便あたり平均2.2人～6.1人が利用しており、年間利用者数は約44,000人と、コミュニティバス等の利用者のうち約半数を占める。



▲コミュニティバスの利用状況

(5) タクシー等の運行状況

- 当圏域では、計 11 社の事業者がタクシー等の運行を行っており、地域住民の通院・買い物などの日常的な移動手段としての役割を担っている。
- 各市町村のコミュニティバスは、各地区で営業を行うタクシー事業者が運行を行っている。

▼タクシー等の運行状況

事業者名	運行エリア	料金
宮交タクシー(株)	日向市全域	距離制・時間制
上日向タクシー(株) ※門川営業所あり		
(有)柳田タクシー		
宮児タクシー(株) ※門川営業所あり		
ひまわりタクシー		
(有)山陰タクシー		
西郷タクシー	美郷町全域	
(有)みかどタクシー		
(有)諸塚交通 ※貸切事業者	諸塚村全域	
ひえつき交通(株)	椎葉村全域	
(株)鶴富		

(6) その他移送サービスの状況

1) スクールバスの運行状況

- 日向市・門川町・美郷町においてスクールバスの運行を行っており、生徒・児童の通学手段として機能している（日向市ではスクールタクシーの運行をあわせて実施）。
- 美郷町ではスクールバス運行のほか、遠距離通学の児童・生徒を対象として、通学距離に応じた助成を実施している。

▼スクールバス等の運行状況

自治体名	運行エリア	対象者	料金
日向市	東郷学園、大王谷学園、平岩小中学校の通学校区 ※上記 3 校は小中一貫校	〈スクールバス〉 福瀬線、中野原線、坪田線 の小・中学生	無料
		〈スクールタクシー〉 鶴毛・朮木線、田の原線の小学生	
門川町	門川町全域 (西門川小・西門川中の通学)	西門川小学校の児童 西門川中学生の生徒	
美郷町	美郷南学園校区	幼稚園児、小学生、中学生 (鬼神野、渡川、水清谷等)	
		幼稚園児、小学生 (西郷小原、立石等)	
	西郷中学校区	中学生(西郷小原、立石等)	
	美郷北学園校区	幼稚園児、小学生、中学生 (北郷入下、黒木)	

2) 送迎バス・タクシー等による移動支援措置

○日向市、門川町、美郷町、椎葉村において、高齢者や施設利用者等を対象にしたバスやタクシー等の移動支援策が実施されている。

▼各自治体におけるその他移動支援

自治体名	事業名	支援内容
日向市	観光タクシー	・馬ヶ瀬やクルスの海等、タクシーの観光周遊利用を助成 (1時間・2時間・3時間コースそれぞれで助成額を設定)
	日向サンパーク温泉 100円入浴割引券配布	・宮交バス、乗合バスなんぶに乗車し、日向サンパーク温泉で 降車された方を対象に、100円入浴割引券を配布 (期間限定:H27.5.1~H28.3.31)
門川町	かどかわ温泉心の社 無料送迎バス	・施設利用者を対象とした無料送迎を実施 ・町所有の車両2台(28人乗りバス、8人乗りワゴン車)で、火~金 曜日に地区別に運行
美郷町	バス・タクシー 利用券交付事業	・町内在住の70歳以上の高齢者かつ、住民税が非課税 の方を対象に乗合バス、タクシーの利用券を交付 ・交付額は10,000円(利用期間1年以内)
椎葉村	タクシー利用補助事業	・運転免許を保持している者がいない世帯、かつ公共交通が利 用困難な高齢者・障害者世帯に月4回の利用を限度とし助成
	バス乗車料助成事業	・宮崎交通が運行する村内区間のバス乗車運賃を助成 ・椎葉村に住所を有する70歳以上の高齢者を対象に、村営 バスの乗車料金を助成

3) 悠々バス購入助成補助事業

○各市町村において、高齢者福祉の増進を図ることを目的として、路線バス事業者（宮崎交通株）が発行する高齢者定期（悠々バス）の購入費補助を実施している。

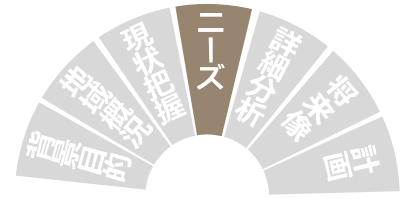
▼悠々バス購入補助内容

自治体名	悠々バス購入補助内容
各市町村	・各市町村に在住の70歳以上を対象に、宮崎交通株が発行する高齢者定期 (悠々バス)購入費の1/2の額を補助



4. 公共交通の利用実態

・ ニーズ把握調査



日向・東臼杵地域における公共交通の利用実態およびニーズを把握するため、地域住民、路線バス利用者、交通事業者等を対象とした調査を実施した。

以下に各調査の概要および結果を整理する。

◆実施調査の概要

項目	沿線自治会アンケート調査	路線バスの利用者ヒアリング調査	主要沿線施設での利用者ヒアリング調査	交通事業者のヒアリング調査
調査目的	沿線居住者の外出時の行動や問題点、基幹的交通ネットワークの利用状況等を把握	幹線路線バスのバス停ごとの乗降客数、利用者属性・ニーズを把握	路線沿線の施設利用者がもつ施設・公共交通へのニーズを把握	交通事業者からみた公共交通の課題、本事業への協力可能性を把握
調査目的	郵送によるアンケート票の配布・回収	調査員による乗り込み調査	街頭インタビュー形式の聞き取り調査	直接面談方式
調査対象	○日向・東臼杵地域の182自治会(会長)	○上椎葉線 ○神門線 ○塚原線 ○小原線 ○池野線	○JR 日向市駅 ○JR 門川駅 ○道の駅とうごう ○日向病院	○JR 九州旅客鉄道(株) ○高速バス事業者 ○路線バス事業者 ○コミュニティバス、タクシー事業者等



(1) 沿線自治会アンケート調査

○調査目的

沿線居住者の外出時の行動や問題点、基幹的交通ネットワークの利用状況等を把握

○調査日

平成 27 年 10 月 8 日～平成 27 年 10 月 30 日

○調査方法

全自治会の自治会長を対象とした郵送による調査票の配布・回収

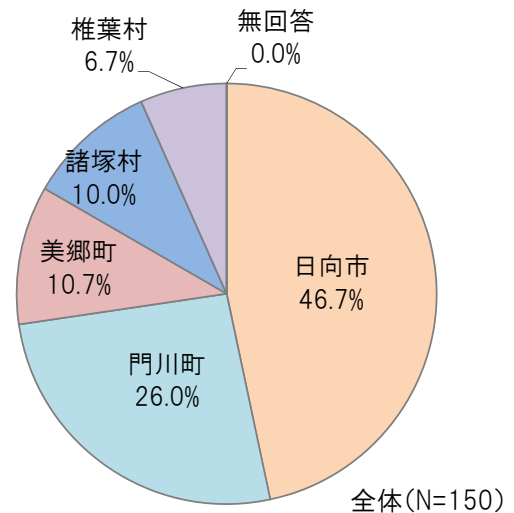
○回答者数

有効回答率：82.4%（配布数 182 票 回収票数 150 票）

1) アンケートの回答状況

○アンケートの回収率は、回収率 82.4%（配布 182 票に対して回収 150 票）である。

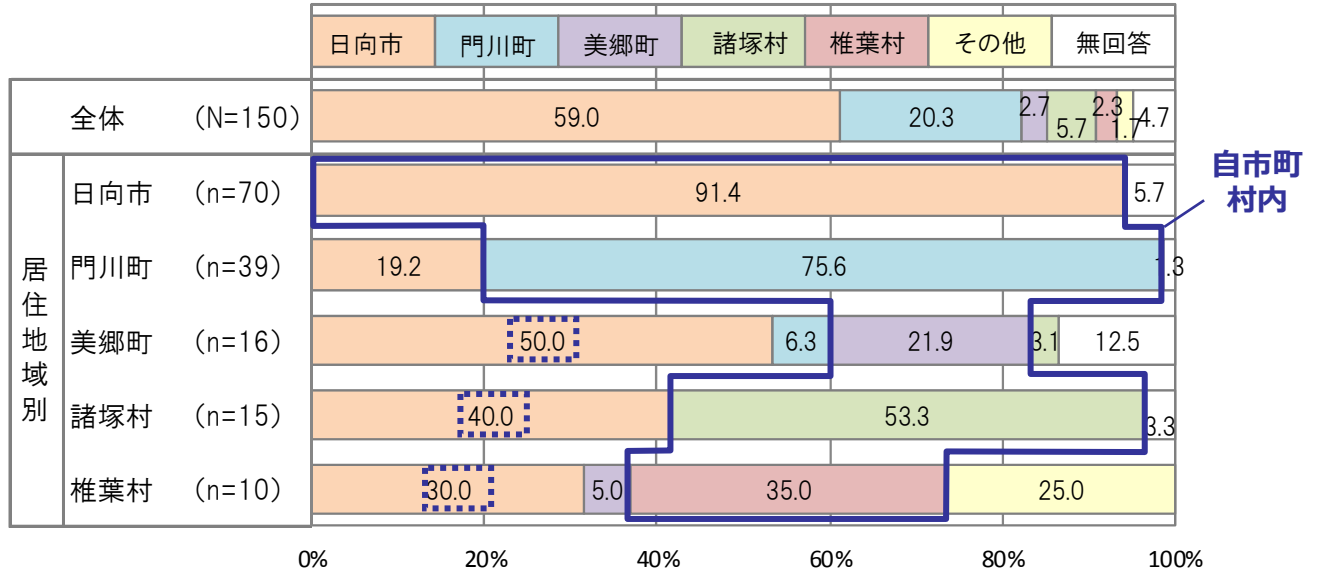
地区名	配布票数	回収状況	
		票数	回収率
日向市	88	70	79.5%
門川町	43	39	90.7%
美郷町	25	16	64.0%
諸塚村	16	15	93.8%
椎葉村	10	10	100.0%
計	182	150	82.4%



▲アンケート票の回収状況

2) 普段の外出状況（買い物）

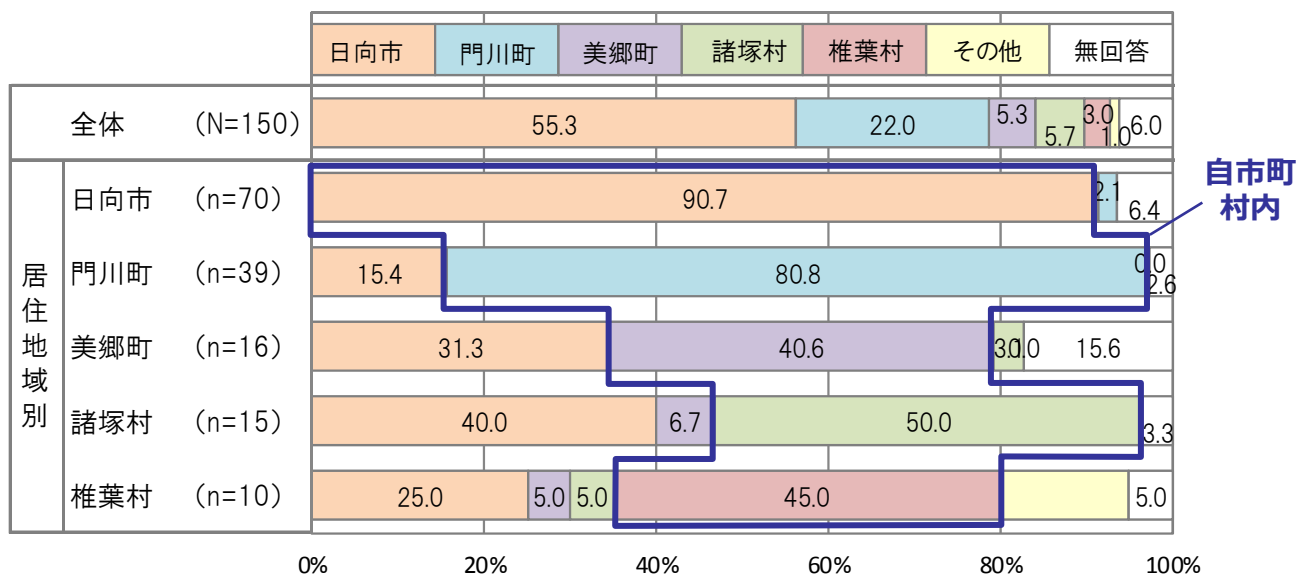
- 普段の買い物先については、日向市・門川町は地元購買先の回答が多い。
- 一方、美郷町・諸塚村・椎葉村は地元購買先とあわせて日向市の購買先（イオンタウン日向、トライアル日向店、マルイチなど）が挙げられている。



▲自治会内における普段の買い物先

3) 普段の外出状況（通院）

- 普段の買い物先に比べ、自市町村内の病院施設を回答する割合が高い。
- 日向市は千代田病院や和田病院等、門川町は日向病院や森迫胃腸科内科医院等、美郷町は西郷病院や北郷・南郷診療所、諸塚村は諸塚診療所、椎葉村は椎葉国保病院が挙がる。



▲自治会内における普段の通院先

4) 買い物・通院時の具体的な外出施設

○買い物や通院の際に外出する具体的な施設は、以下のような回答が挙げられている。

▼需要の高い買い物先（施設名）

地区名	施設名	件数	割合
日向市	イオンタウン日向	38	17.5%
日向市	トライアル日向店	16	7.4%
日向市	マルイチ財光寺店	14	6.5%
日向市	道の駅とうごう	12	5.5%
日向市	マルイチ江良店	8	3.7%
日向市	ビックバリューうめこうじ店	8	3.7%
日向市	ハイパーモールメルクス日向	4	1.8%
日向市	ながの屋日向市駅前店	4	1.8%
日向市	コープ財光寺店	4	1.8%
日向市	Aコープひら店	3	1.4%
日向市	マルミヤストア下川富高店	3	1.4%
日向市	マルイチ大王店	2	0.9%
日向市	コスモス春原店	2	0.9%
日向市	マミーズ永江店	1	0.5%
日向市	ホームワイド財光寺店	1	0.5%
日向市	ナフコ日向店	1	0.5%
日向市	ドラッグストアモリ	1	0.5%
日向市	サウスタウン日向	1	0.5%
日向市	コスモス財光寺店	1	0.5%
日向市	JA(日向)	1	0.5%
日向市	道の駅	1	0.5%
日向市	飫肥屋	1	0.5%
門川町	サンシールさの	31	14.3%
門川町	Aコープ門川店	13	6.0%
門川町	Aコープ草川店	3	1.4%
門川町	まるさストアー	3	1.4%
門川町	ダイレックス門川店	2	0.9%
門川町	コスモス門川店	2	0.9%
門川町	JA門川	1	0.5%
門川町	JA草川店	1	0.5%
美郷町	Aコープ神門店	4	1.8%
美郷町	Aコープさいごう店	3	1.4%
美郷町	Aコープうなま店	1	0.5%
諸塚村	Aコープ諸塚店	11	5.1%
諸塚村	村内商店	1	0.5%
諸塚村	フードショップ甲斐	1	0.5%
椎葉村	Aコープ椎葉店	5	2.3%
延岡市	イオン延岡	2	0.9%
延岡市	マルシヨク松山店	1	0.5%
都農町	バンントリーけいすけ	2	0.9%
都農町	Aコープ都農店	1	0.5%
人吉市	イオン錦店	1	0.5%
都城市	アタックス三股店	1	0.5%

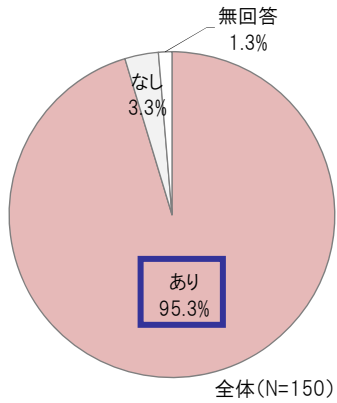
▼需要の高い通院先（施設名）

地区名	施設名	件数	割合
日向市	千代田病院	56	22.6%
日向市	和田病院	26	10.5%
日向市	三股病院	12	4.8%
日向市	今給黎医院	9	3.6%
日向市	古賀内科胃腸科医院	7	2.8%
日向市	東郷病院	5	2.0%
日向市	尾崎眼科	5	2.0%
日向市	青柳病院(東郷)	4	1.6%
日向市	吉森内科医院	3	1.2%
日向市	大平整形外科	2	0.8%
日向市	松岡内科医院	2	0.8%
日向市	なでしこ内科	2	0.8%
日向市	稲原眼科	1	0.4%
日向市	黒木胃腸科医院	1	0.4%
日向市	高橋眼科	1	0.4%
日向市	鮫島病院	1	0.4%
日向市	東村歯科医院	1	0.4%
日向市	吉田クリニック	1	0.4%
日向市	天生堂医院	1	0.4%
日向市	安藤歯科医院	1	0.4%
門川町	日向病院	35	14.1%
門川町	森迫胃腸科内科医院	10	4.0%
門川町	田中病院	10	4.0%
門川町	柴尾医院	6	2.4%
門川町	長田整形外科	3	1.2%
門川町	長福整骨院	2	0.8%
門川町	白石病院	1	0.4%
美郷町	西郷病院	9	3.6%
美郷町	南郷診療所	5	2.0%
美郷町	北郷診療所	1	0.4%
諸塚村	諸塚診療所	15	6.0%
諸塚村	太田歯科医院	1	0.4%
椎葉村	椎葉国保病院	5	2.0%
延岡市	延岡市医師会病院	1	0.4%
延岡市	共立病院健診センター	1	0.4%
延岡市	県立延岡病院	1	0.4%
延岡市	押領司医院	1	0.4%

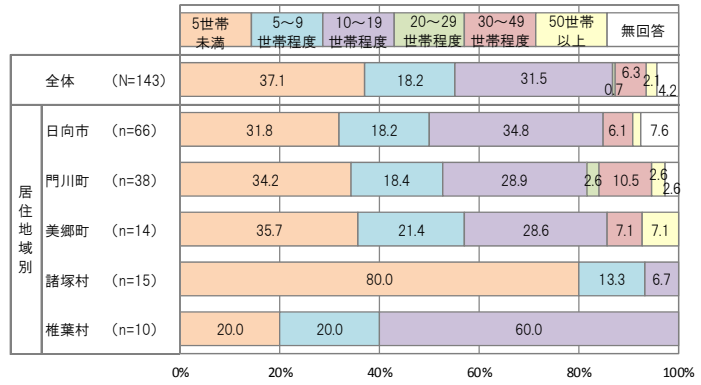
5) 各自治会における交通不便状況

○自治会内の交通不便状況について、約95%の自治会が「世帯に自家用車等を運転できる者がいない世帯」、約26%の自治会が「自治会長や民生委員（隣人等を含む）に送迎を頼んでいる方」がいると回答している。また、約73%の自治会で「自動車等の移動手段はあるが、運転に不安を感じる等でタクシーやバスをよく利用する方」が存在する。

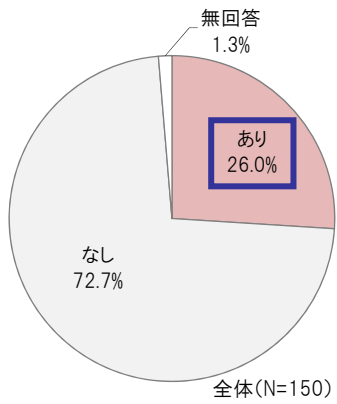
■世帯に自家用車等を運転できる者がおらず、日常生活で移動に困っている高齢世帯



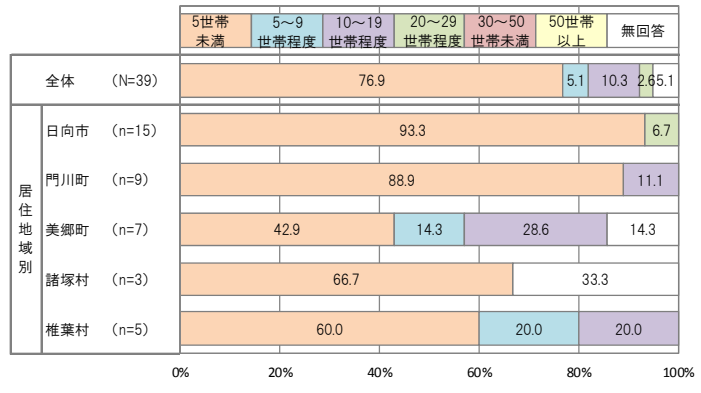
▲自治会内の世帯状況



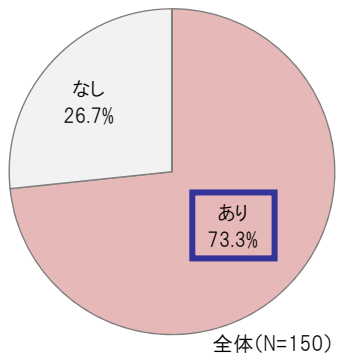
■自治会長や民生委員（隣人等を含む）に、買い物や通院の際は、送迎を頼んでいる方



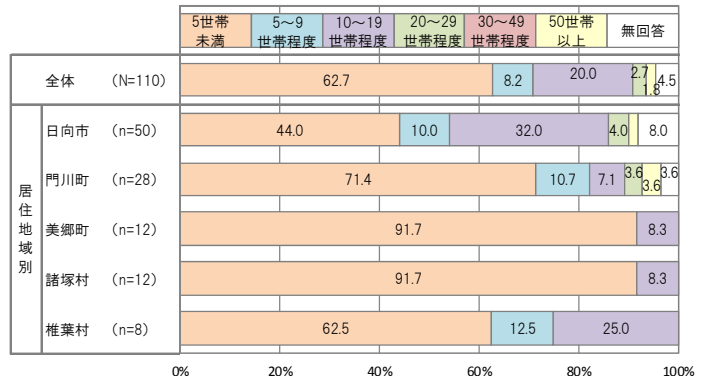
▲自治会内の世帯状況



■自動車等の移動手段はあるが、運転に不安を感じる等でタクシーやバスをよく利用する方



▲自治会内の世帯状況



6) その他の交通不便状況

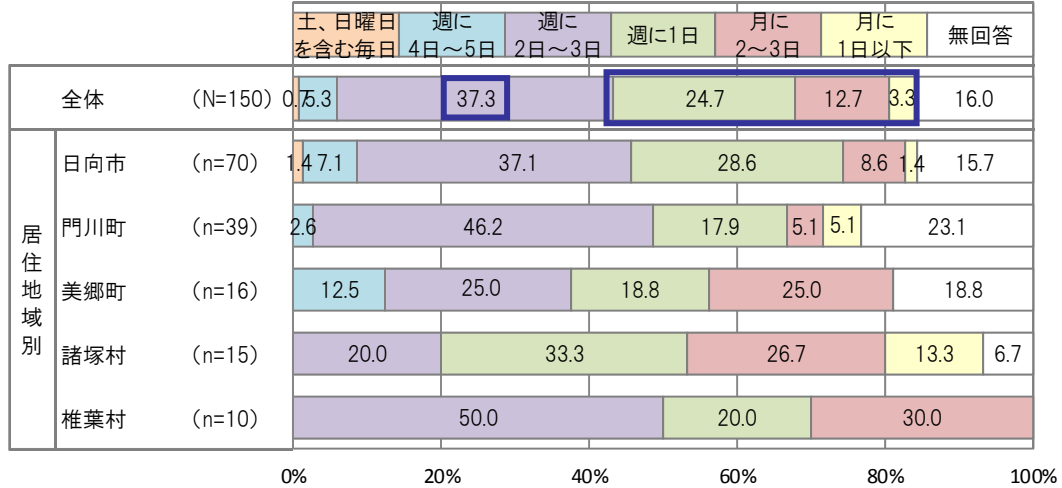
○自治会内のその他の交通不便状況については、以下のような回答が挙げられている。

▼その他交通不便状況として挙げた内容

地区名		内容
日向市	笹野東	平岩美砂地区、金ヶ浜、中通線、金ヶ浜ニュータウンに是非、運行を検討してほしい。
日向市	美砂	南日向駅と財光寺駅との中間地点に位置し、高齢者等には電車での買い物・その他が不便な状況にある。
日向市	長江	長江区の近くに停留所がない。
日向市	梶木	道路と言う名の付いている所は不便はないようだが、里道(旧道)に住んでいる方々が、坂あり、小山あり、不便がある。
日向市	中央	当地域は飲食店街の中心部で、比較的買い物等も便利だが、高齢化は益々進んでいくので、市街地以外への移動は困難になるかも。ちょっと心配。
日向市	新町	自分自身が交通弱者でない為、不便はないが、交通機関を利用している人に聞けば、夕方の運行に難点あり。来年、コミュニティバスの日祭日運行休止について、不便になるので対応を望む声もある。
日向市	田の原	地区内には路線バスがないので、自家用車で移動しているが、高齢化が進み、80歳過ぎても車の運転をしているので事故が心配。免許証の返納もできない。今、乗合バス(南部)は運行しているが、これを月1~2回、日向市内まで運行してほしい。
日向市	金ヶ浜	幹線バスは10号線利用。住民の多数が10号線から数百メートル離れた場所に住んでいる。弱者にはこの間の移動が困難。
日向市	福瀬	病院と兼ねて買い物をする乗合バス等、交通手段がほしい(週1回)。
日向市	秋山	ぷらっとバスが10月より運行されたが、2便しかなく、時間が合わない。
日向市	靱木	バスでは、時間が合わない時があり(個人的に)、タクシーを利用するケースの人もある。地区から出る車に乗せて頂くこともある。
門川町	松瀬	今のところはないが、数年後は運転できない人が増えると思う。
門川町	大丸	1人暮らしの人はバスが不便なため、宮交バスまで2kmくらい歩いている人が3人ほどいる。小池の方にコミュニティバスを運行してほしい。
門川町	竹名	子どもの勤務からの帰宅が遅いので、昼間に外出が必要な折に外出できない世帯がある。
門川町	須賀崎	地区内から10号線のバス停まで、徒歩しか交通手段がない。
諸塚村	家代	村のふれあいバスがあるので、病院など(村内)は利用している人がいるようだ。ただ予約制なので、急な時は近所の人に頼む人もいる。
諸塚村	滝の下	宮交バス停がない。バス路線ではない。

7) 普段の外出頻度（自治会内の交通に不便をきたしている住民）

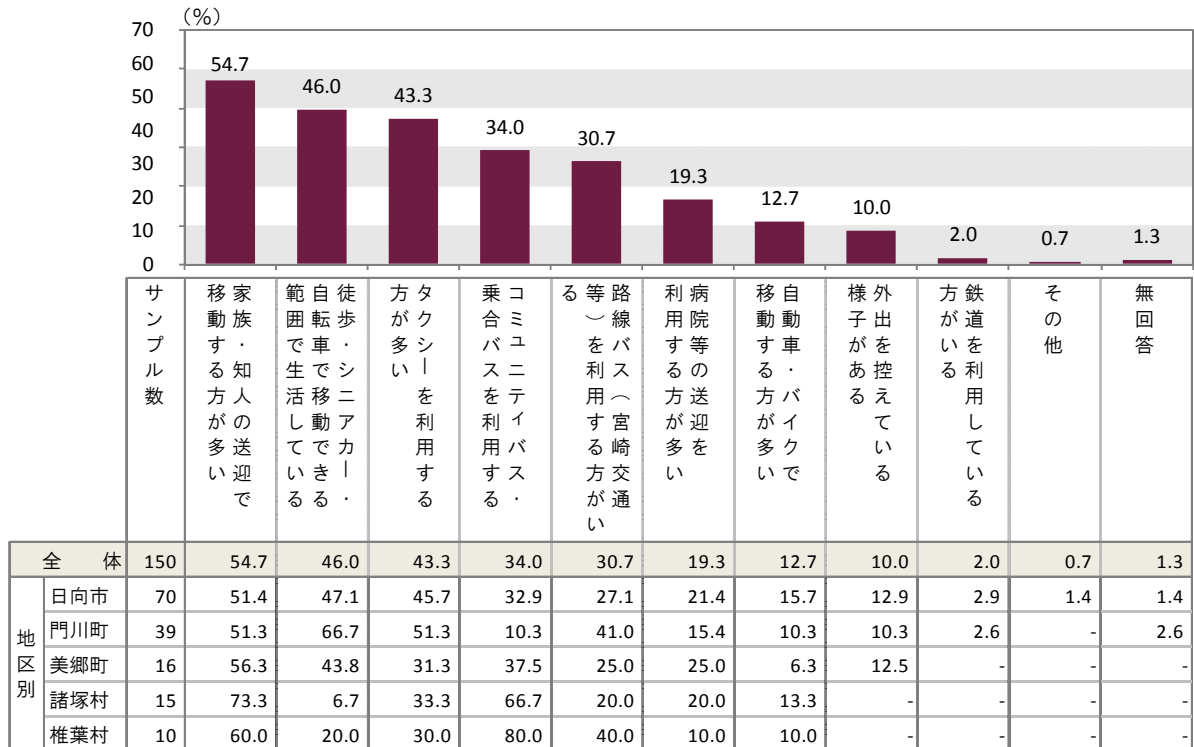
○普段の外出頻度では、「週に2～3回」（37.3%）が最も多くなっている。一方で、全体の約4割以上（40.7%）は、週に1回以下の外出頻度となっている。



▲普段の外出頻度

8) 普段の移動手段（自治会内の交通に不便をきたしている住民）

○外出時の移動手段は、家族・知人の送迎が最も多い。公共交通等による外出については、タクシーが最も多く、次いでコミュニティバス・乗合バス、路線バスの順となっている。また、全体の約1割（10.0%）の自治会では、外出を控えている方が存在する。



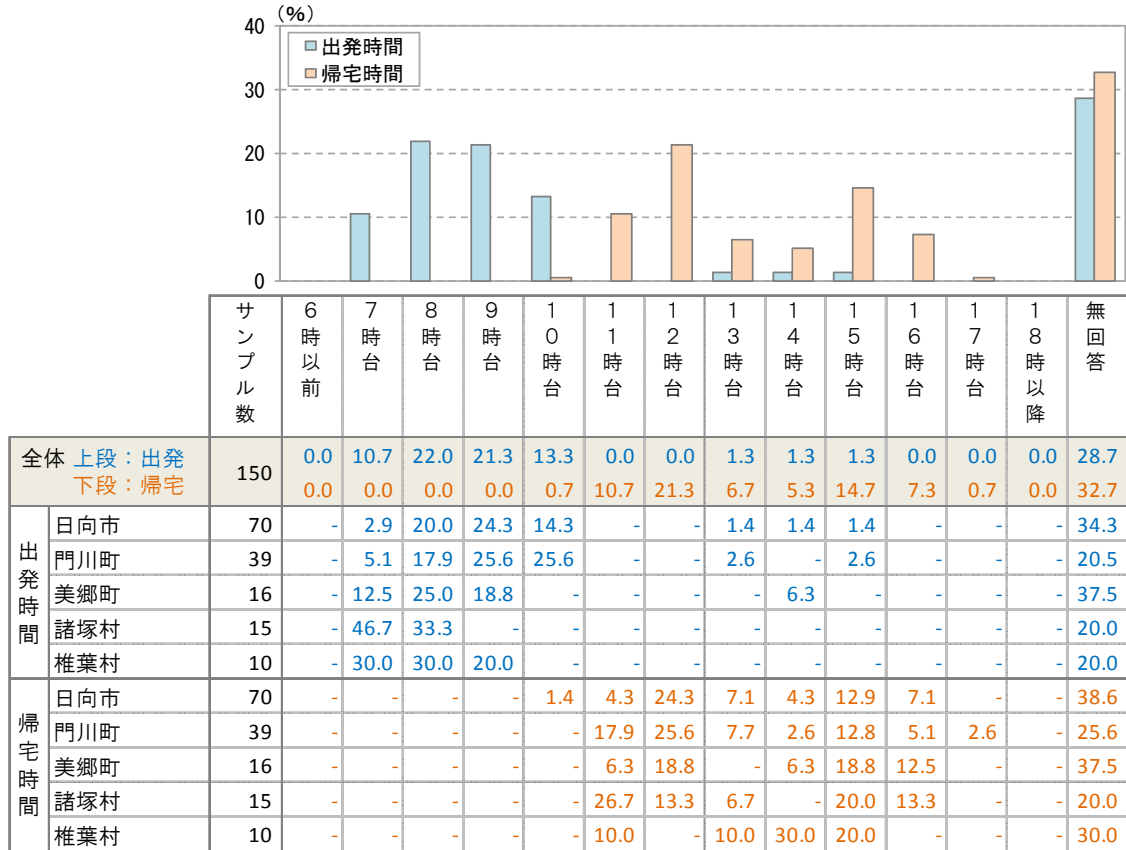
▲普段の移動手段

（単位：％）

注) 上記調査の期間中に、門川町においても乗合タクシーの実証運行が実施されている
注) 複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

9) 主な外出時間帯（自治会内の交通に不便をきたしている住民）

○主な外出時間帯について、出発時間は7～10時台（67.3%）が多く、8時以前は美郷町・諸塚村・椎葉村の回答が多い。一方、帰宅時間は、11～12時台（32.0%）が多く、ほか15時台（14.7%）と、昼の時間帯と夕方の時間帯に分かれている。

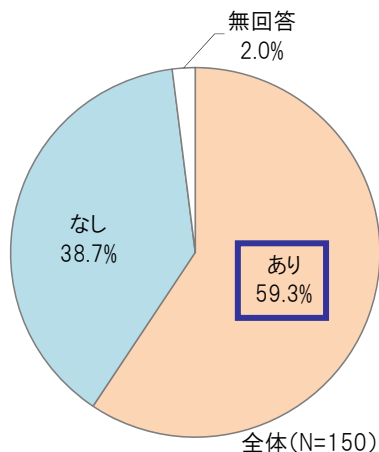


▲外出時の出発時間・帰宅時間

(単位：%)

10) 路線バス（宮崎交通株）の利用状況

○路線バスの利用状況については、全体の6割（59.3%）が「路線バスを利用している方がいる」と回答している。



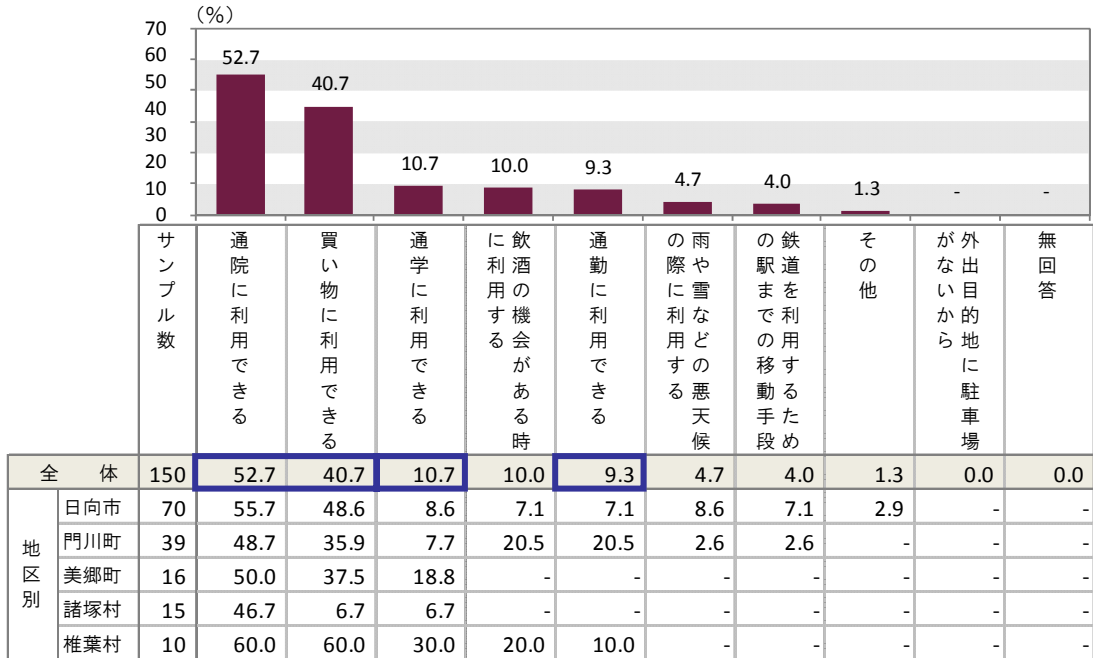
▲路線バスを利用する住民の有無

▼路線バス利用がある自治会

地区名	自治会名	
日向市	市街地 周辺	中町、永江、高砂、公園通り、花ヶ丘、西川内、庄手、梶木、畑浦、八幡、伊勢、宮の上、比良、松原、切島山1、東草場、中村、奥野
	東郷	鶴野内、羽坂、八重原、迫野内、福瀬
	南部	美砂、笹野東、笹野中、粕木、幸脇、遠見、立縫、新町、別府、石並、落鹿、高松、宮の下
門川町	東栄町、上納屋3区、中尾、下納屋、後向、尾末東、加草3区、加草4区、加草5区、須賀崎、庵川東、庵川西、南町1区、南町2区、城ヶ丘、梅ノ木、中山、小園、大丸、上井野、松瀬	
美郷町	上野原、若宮、峰、神門上、神門中、神門下一、神門下二、小原、秋盛、入下、黒木	
諸塚村	塚原、家代、南川、穂白尾、八重の平、飯干、立岩	
椎葉村	上椎葉、小崎、鹿野遊、松尾	

11) 路線バスを“利用する”理由

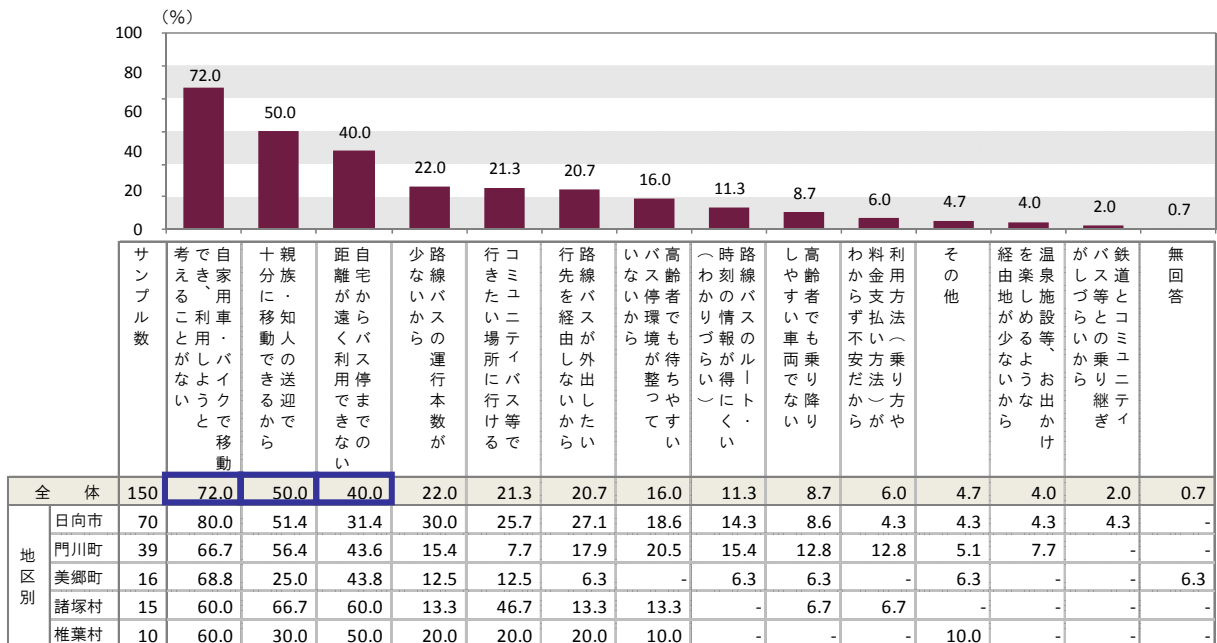
○路線バスが利用する理由として、全体の約5割が「通院に利用できる」を挙げており、次いで「買い物に利用できる」が全体の約4割となっている。また、通勤・通学の利用はいずれも全体の約1割となっている。



▲路線バスを利用する理由 (単位：%)
注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

12) 路線バスを“利用しない”理由

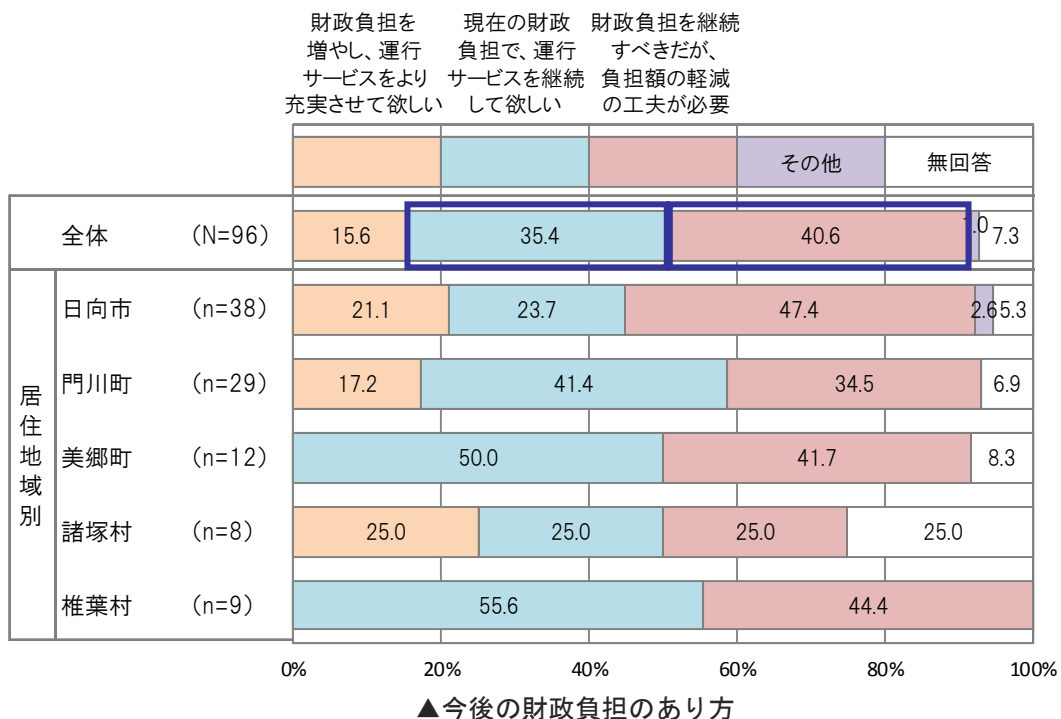
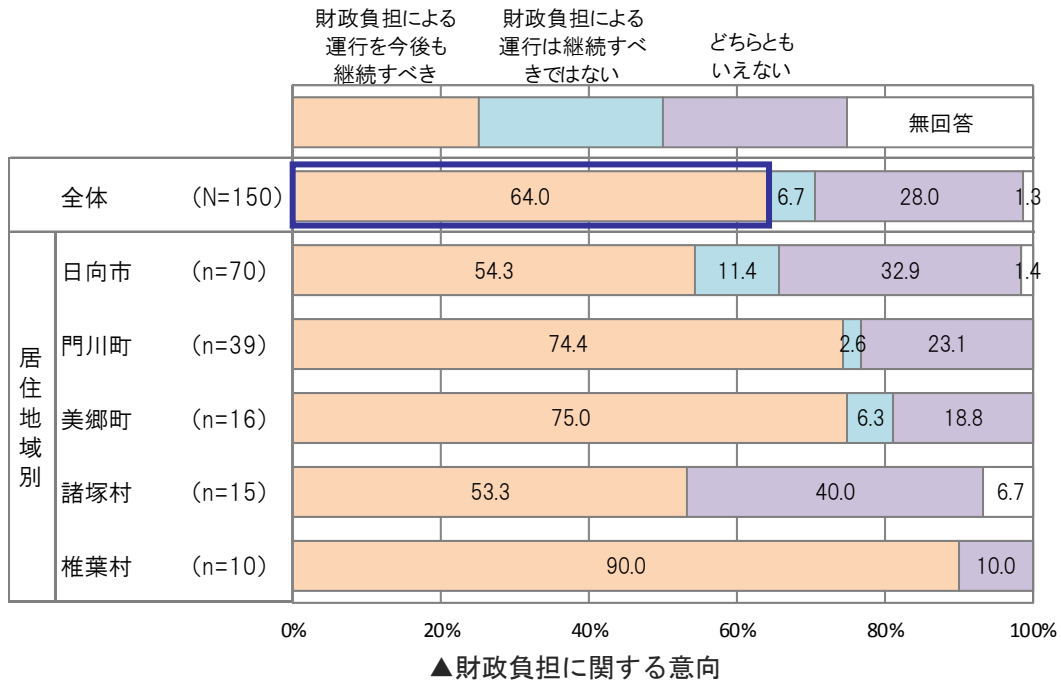
○路線バスを利用しない理由として、「自家用車・バイクで移動できるため利用しようと思えることがない (72.0%)」が最も多く、次いで「親族・知人の送迎」、「自宅からバス停までが遠い」が多くなっている。



▲路線バスを利用しない理由 (単位：%)
注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

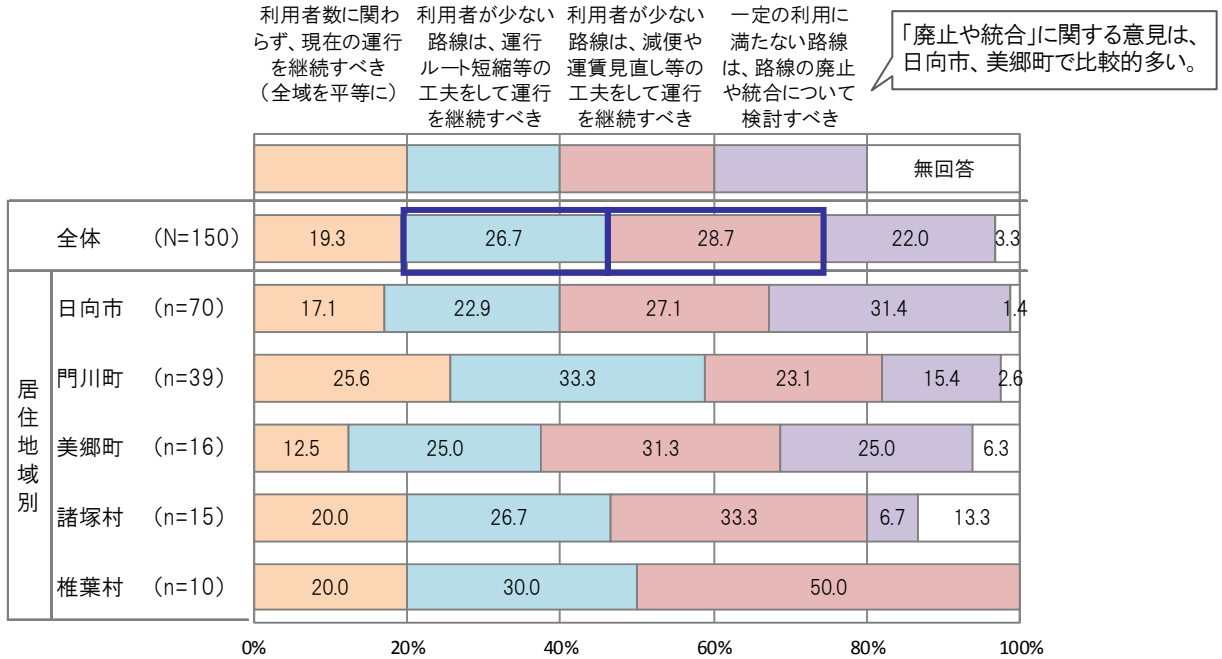
13) 財政負担に関する考え方について

- 今後の公共交通の赤字補填に対する考え方としては、全体の約6割（64.0%）は「財政負担による運行を今後も継続すべき」が占めている。
- 「財政負担による運行を今後も継続すべき」と回答した方のうち、「財政負担を継続すべきだが、負担額の軽減に向けた工夫が必要」の意見が全体の約4割（40.6%）と最も多く、「現在の財政負担で運行サービスを継続して欲しい」も比較的多い（35.4%）。



14) 利用の少ない路線の維持に対する考え方

○利用の少ない路線の今後の維持については、「減便、運賃見直し (28.7%)」や「運行ルート
の短縮 (26.7%)」などの見直しによる運行の継続がそれぞれ約3割弱となっている。

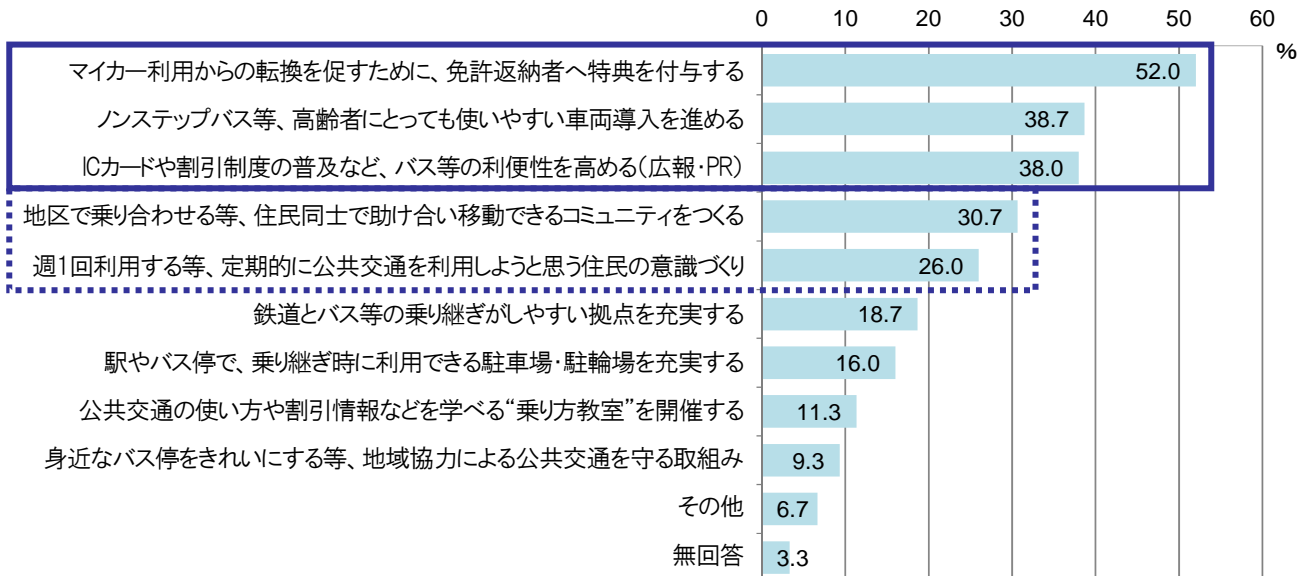


▲利用の少ない路線の維持に対する考え方

15) 公共交通を維持していくために必要だと思う取組み

○公共交通を維持していくために必要な取組みとして「免許返納者の特典付与 (52.0%)」、「高齢車にとって使いやすい車両の導入 (38.7%)」、「ICカードや割引による利便性向上 (38.0%)」、への回答が多い。

○一方で、「地区で助け合って移動できるコミュニティづくり (30.7%)」、「公共交通を利用しようと思う住民の意識づくり (26.0%)」等の住民側の変化も必要とされている。



▲公共交通を維持していくために必要だと思う取組み

注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

(2) 路線バスの利用者ヒアリング調査

○調査目的

基幹的交通ネットワークの利用実態を把握するため、バス停ごとの乗降客数、利用者の属性やニーズ等を把握

○調査日

平成 27 年 9 月 25 日 (金)・平成 27 年 9 月 26 日 (土) の 2 日間

○調査方法

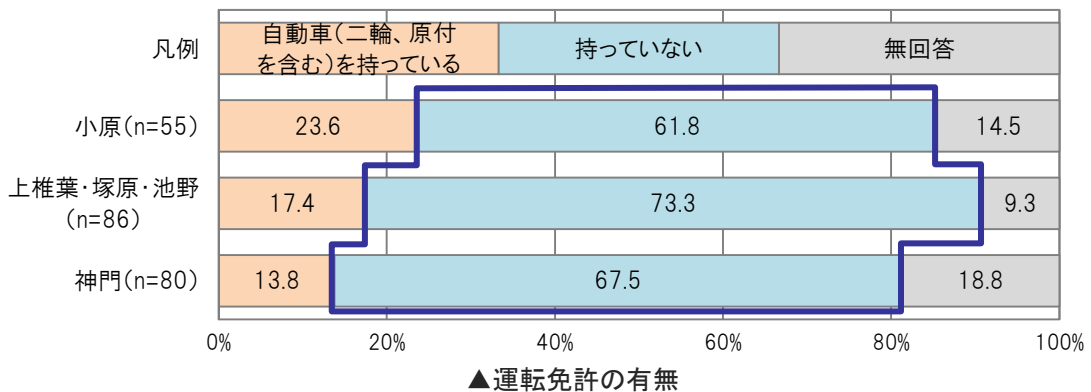
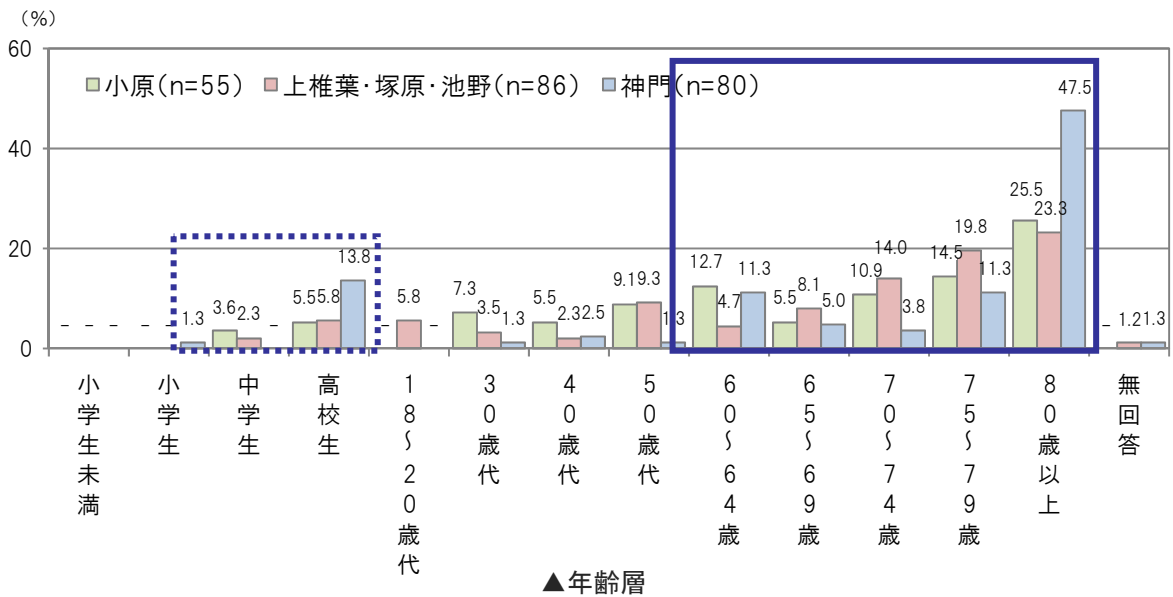
調査員の路線バス乗り込みによる聞き取り調査

○調査対象

- ①上椎葉線・塚原線・池野線
- ②神門線
- ③小原線

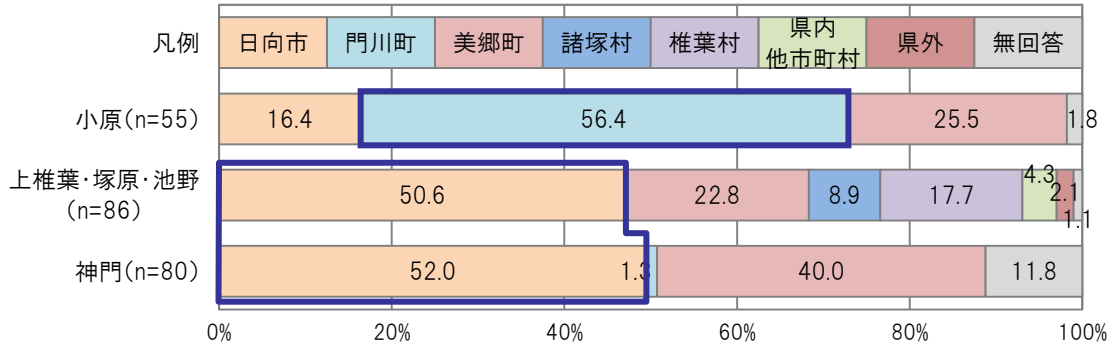
1) 利用者の属性 (年齢・運転免許の有無)

○利用者の年齢層は、全体の約 7 割 (72.9%) が 60 歳以上であり、神門線は他の路線に比べ学生の利用が多くなっている (全路線ともに 6 割以上が運転免許を持っていない人)。



2) 利用者の居住地区

○各路線の利用特性として、小原線は門川町民による利用が多く（56.4%）、上椎葉・塚原・池野線および神門線は、日向市民による利用（5割以上）が多くなっている。

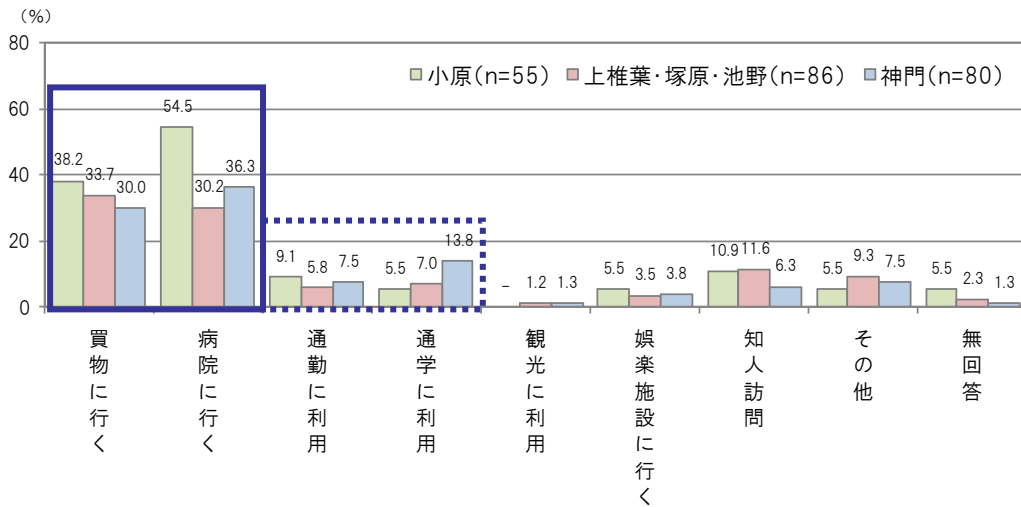


▲利用者の居住地区

3) 利用目的・利用頻度

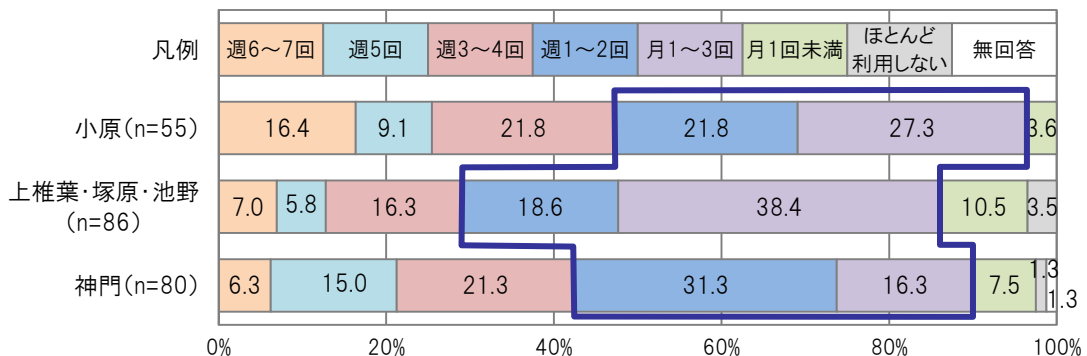
○利用目的は通院が最も多く、次いで買い物が多い結果となっており、利用者が60歳以上であることが起因するものと考えられる。また、通勤・通学の割合は比較的低い（通勤利用16人のうち、日向市・門川町区間が約9割を占める）。

○利用頻度では、全路線ともに「週に1~2回・月に数回」が4割~5割を占めている。



▲利用目的

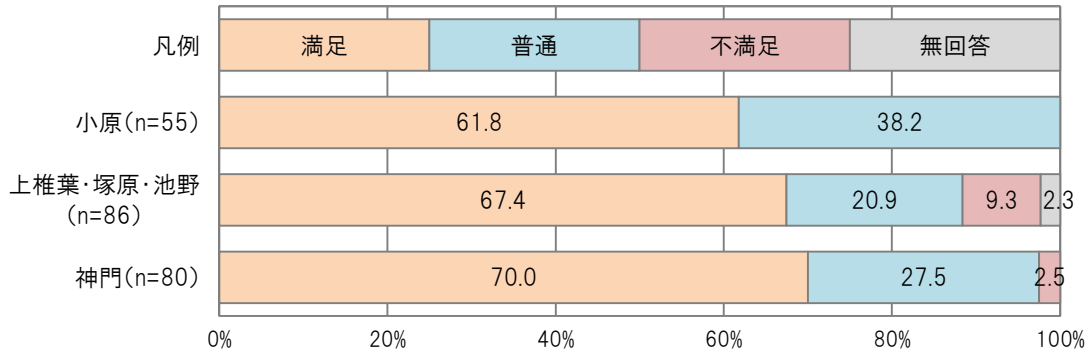
注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える



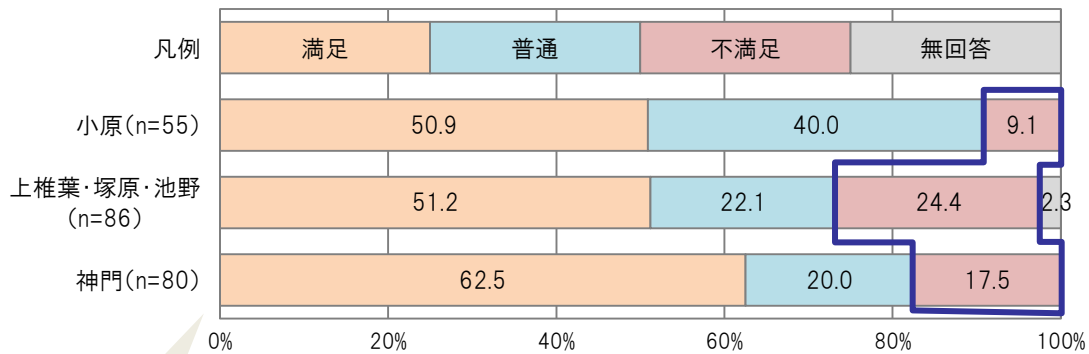
▲利用頻度

4) バスサービスの満足度（運行ルート・運行時刻・情報のわかりやすさ）

○利用者の満足度では、ルート・時刻・情報のわかりやすさについて、各路線ともに「満足している」の回答が5割以上を占めている。3項目のうち、「運行時刻」の不満足回答の割合が比較的高く、等が挙げられている。



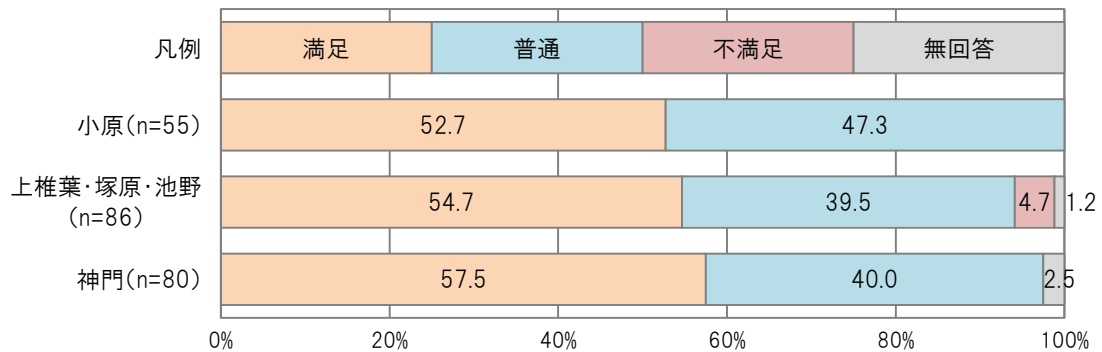
▲ “運行ルート”に関する満足度



▲ “運行時刻”に関する満足度

■ “運行時刻”の不満足意見の内容

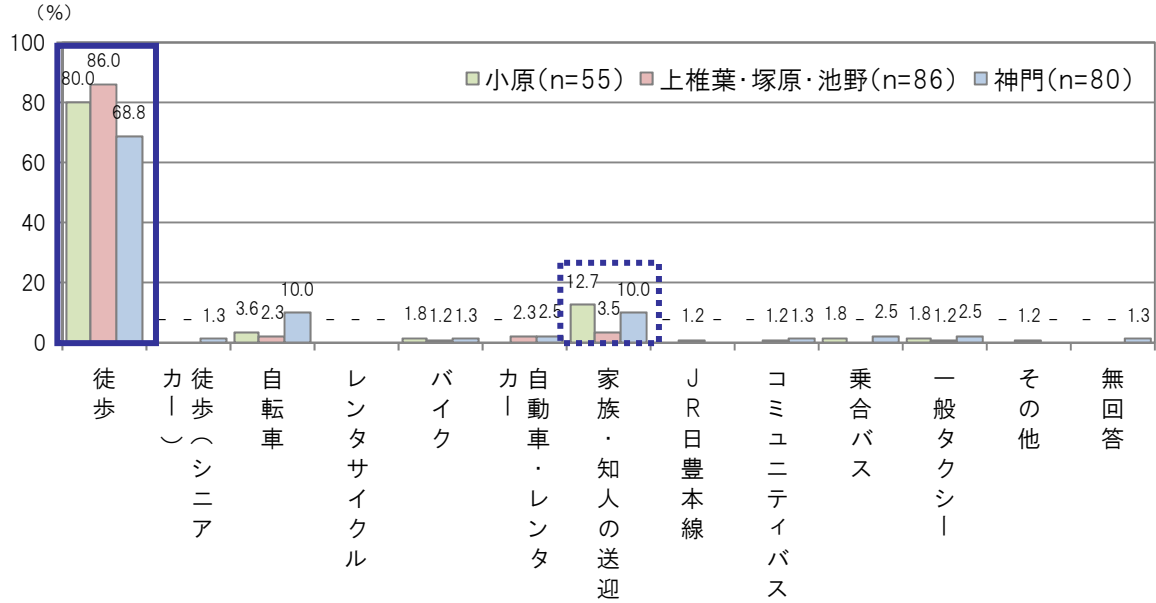
- ・ 運行本数を増やして欲しい(小原線)
- ・ 多少の遅れがある(上椎葉線等)
- ・ 待ち時間が長い(上椎葉線等)
- ・ 日向発の上椎葉・塚原行きは、最終バスの時刻が早すぎる(上椎葉線等)
- ・ 時間配分が小学生に合わせてあるので買物などができない(神門線)
- ・ もう少し遅い時間(8:30)があると良い(神門線)
- ・ 14時台、15時台の便が欲しい(神門線)
- ・ 午前中に本数を増やしてほしい(小原線)
- ・ 午前中の神門方面行きが少ない(上椎葉線等)



▲ “情報のわかりやすさ”に関する満足度

5) バス停までの交通手段

○バス停までの交通手段は徒歩での移動が圧倒的に多く、自宅からバス停からまでの距離が比較的近い住民によって利用されている(神門線・小原線の約1割は送迎による移動)。

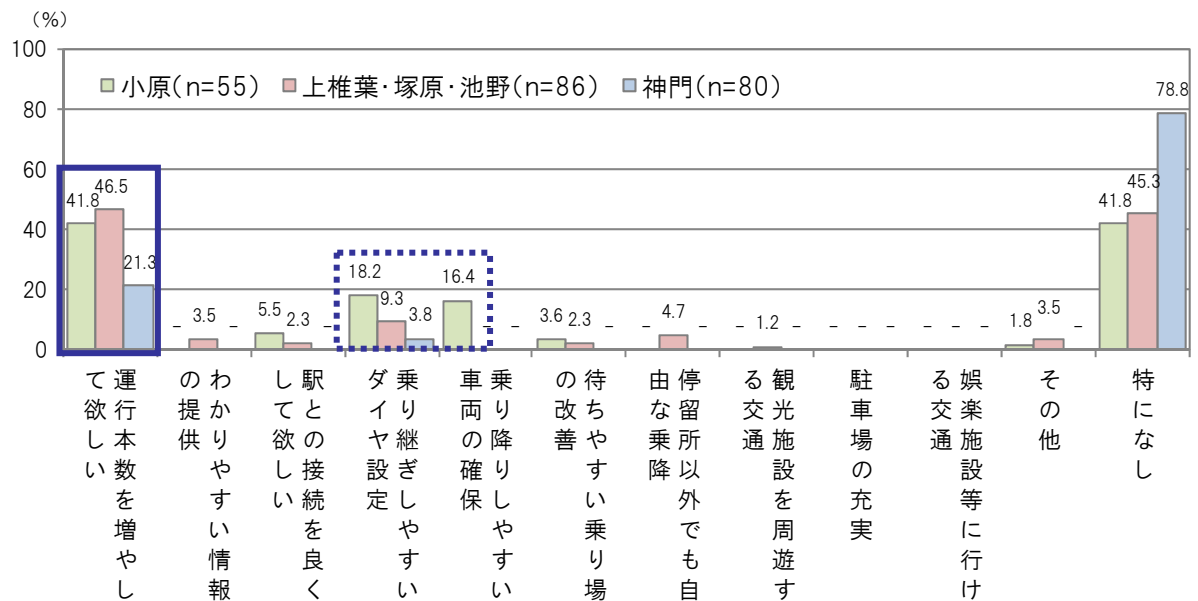


▲バス停までの交通手段

注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

6) バスに改善を期待する内容

○バスに改善を期待する内容として、いずれの路線でも「運行本数を増やしてほしい」との回答があったほか、「乗継しやすいダイヤ設定(神門線・小原線)」、「乗り降りしやすい車両の確保(小原線)」との回答も多く見受けられる。



▲バスに改善を期待する内容

注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

(3) 路線沿線施設での利用者ヒアリング調査

○調査目的

路線沿線の施設利用者がもつ施設や公共交通へのニーズを把握

○調査日

平成 27 年 9 月 25 日 (金) 10:00~18:00 (8 時間連続調査)

※JR 駅は、列車の運行時刻を包括する

5:30~24:30 で実施 (20h)

○調査方法

街頭インタビュー形式の聞き取り調査

○回答者数

有効回答数：419 票

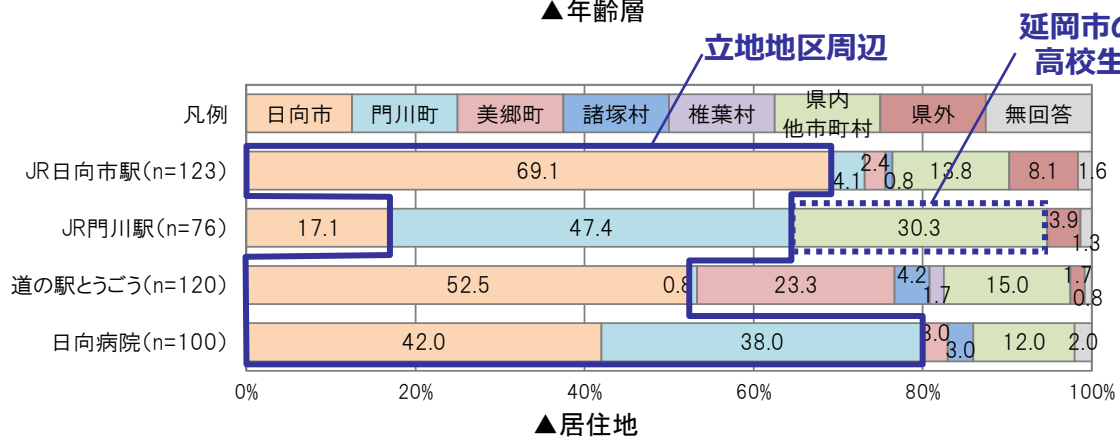
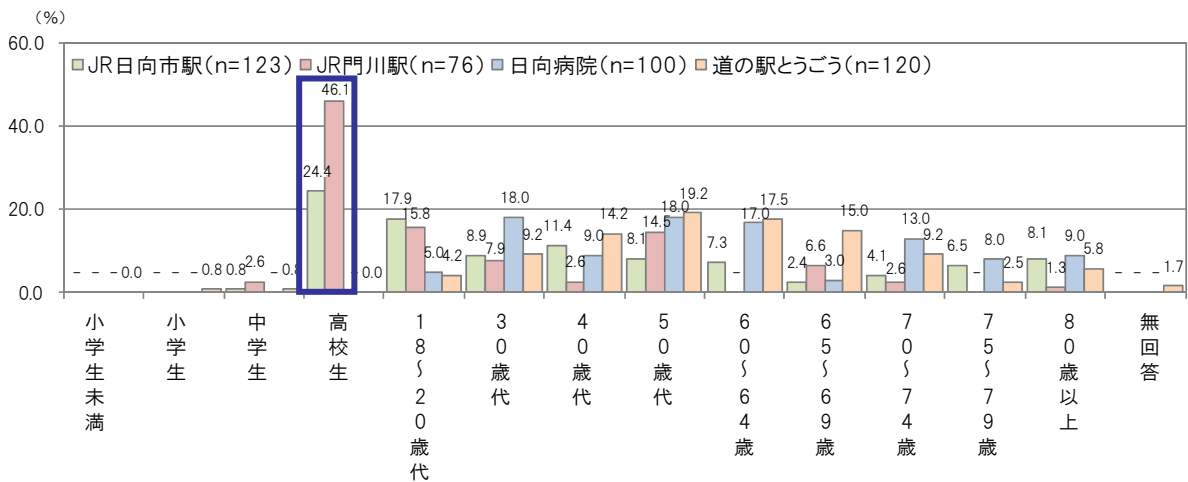
▼回答者の内訳

調査箇所	票数
①JR 日向市駅	123 名
②JR 門川駅	76 名
③道の駅とうごう	120 名
④日向病院	100 名

1) 回答者の属性 (年齢層・居住地)

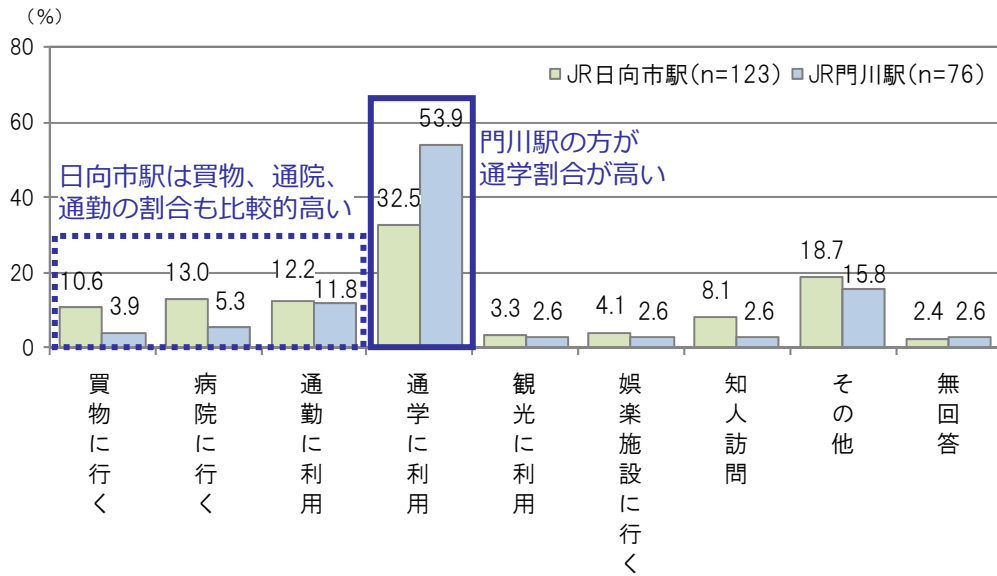
○回答者の年齢層については、各世代均等に回答が得られており、JR 門川駅は特に高校生の回答が多くなっている (46.1%)

○利用者の居住地については、立地地区周辺の利用が多い傾向があり、JR 門川駅では県内他市町村 (30.3%)、道の駅とうごうでは美郷町の利用 (23.3%) が多くなっている。

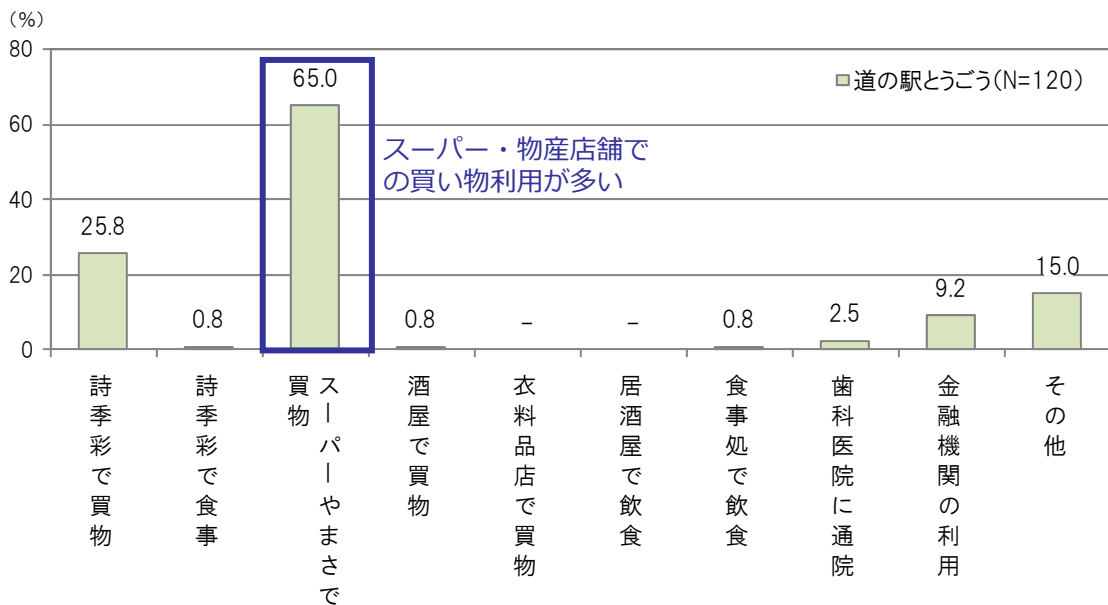


2) 利用目的 (JR 日向市駅・JR 門川駅、道の駅とうごう)

○JR 駅の利用目的は、通学の割合が高い (日向市駅 32.5%、門川駅 53.9%)。一方で、JR 日向市駅は「買い物・通院・通勤」など、JR 門川駅に比べ、利用目的に幅がみられる。道の駅とうごうでは、「スーパーやまさ (65.0%)」「詩季彩 (25.8%)」の利用が多く、日向市民や美郷町民の購買先として機能している。



▲JR 日向市駅・JR 門川駅の利用目的



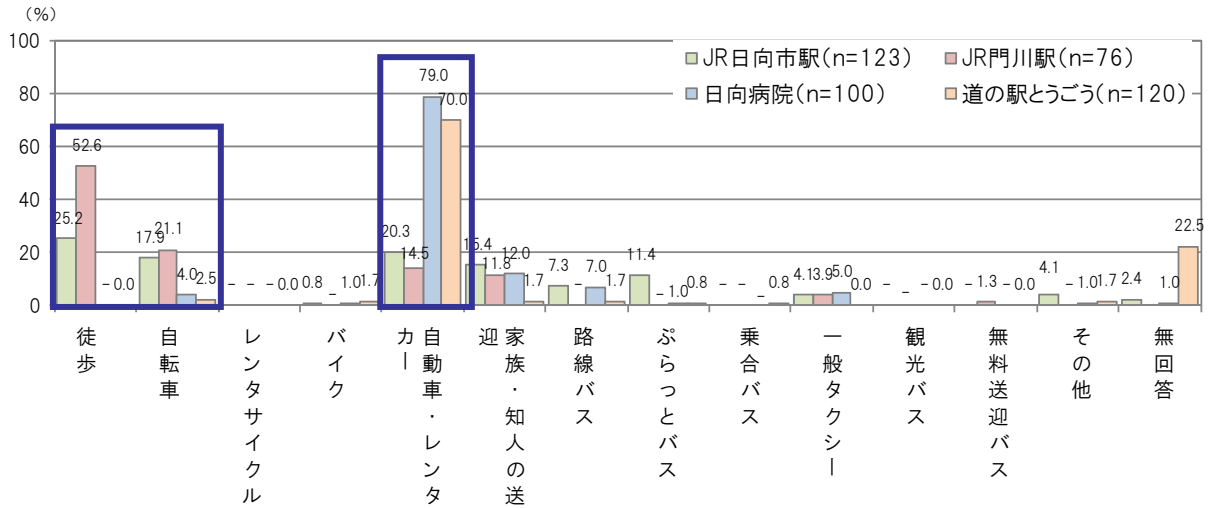
▲道の駅とうごうの利用目的

注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える
注)日向病院は、「通院・見舞い」となるため省略

3) 駅・施設まで(から)の交通手段

○駅までの交通手段については、施設ごとに以下の状況であり、JR 駅では「徒歩」や「自転車」による移動が多く、他の2施設は「自動車、レンタカー」が上位となっている。

- JR 日向市駅：「徒歩 (25.2%)」が多く、次いで「自動車、レンタカー」、「自転車」
- JR 門川駅：「徒歩 (52.6%)」が多く、次いで「自転車」、「自動車、レンタカー」
- 道の駅とうごう：「自動車、レンタカー (70.0%)」が多く、次いで「家族・知人の送迎」
- 日向病院：「自動車、レンタカー (79.0%)」が多く、次いで「家族・知人の送迎」

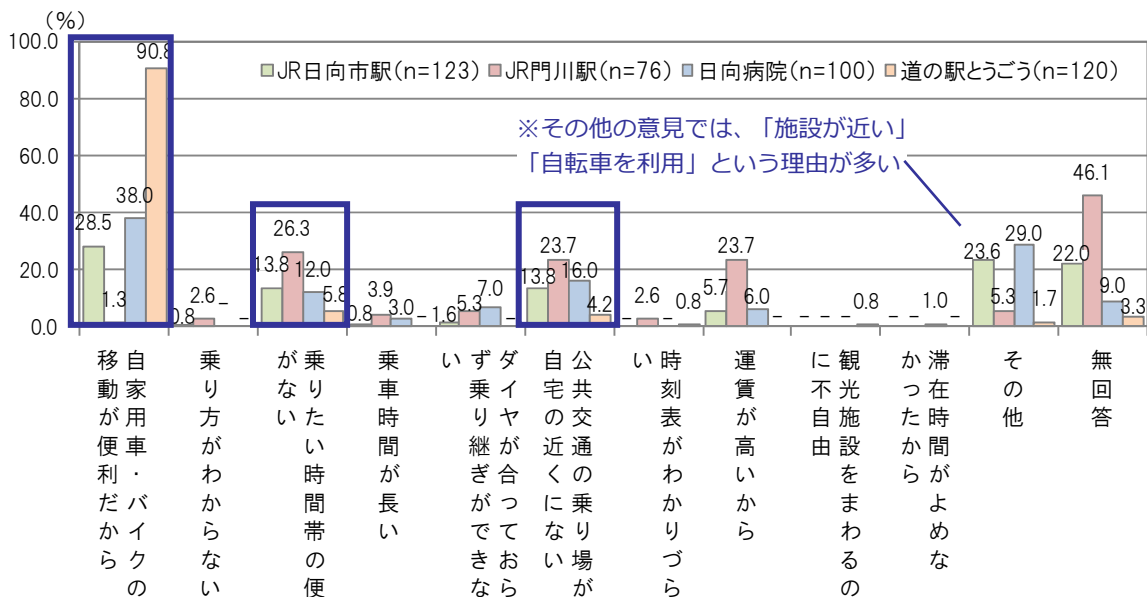


▲利用する交通手段

注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

4) 公共交通を利用しない理由

○公共交通を利用しない理由としては、「自家用車・バイクの移動が便利だから (43.7%)」が多く、その他の意見では「乗りたい時間帯の便がない (13.4%)」「乗り場が自宅の近くにない (13.4%)」という理由が多い結果となっている。

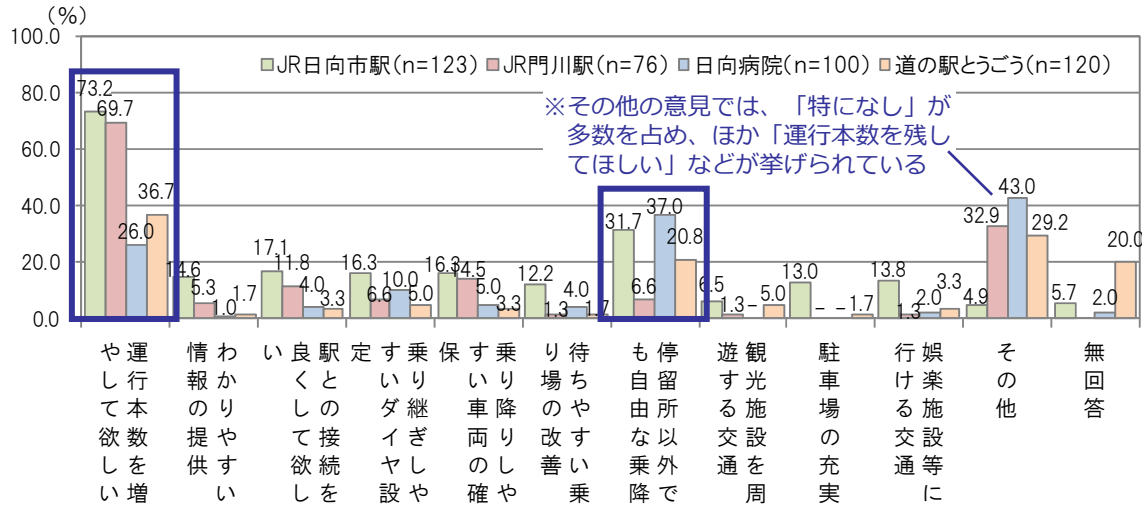


▲公共交通を利用しない理由

注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

5) 公共交通に改善を期待する内容

○公共交通に改善を期待する内容については、施設ごとに以下の状況であり、「運行本数を増やして欲しい」や「停留所以外でも自由に乗降したい」が上位となっている。

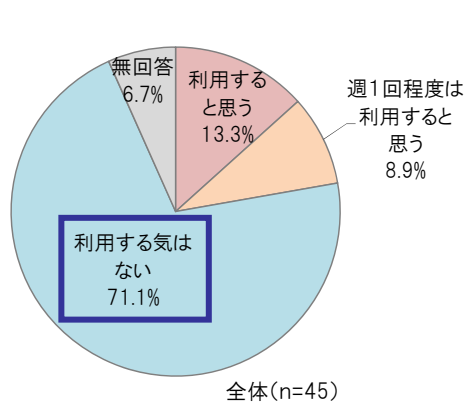


▲公共交通に改善を期待する内容

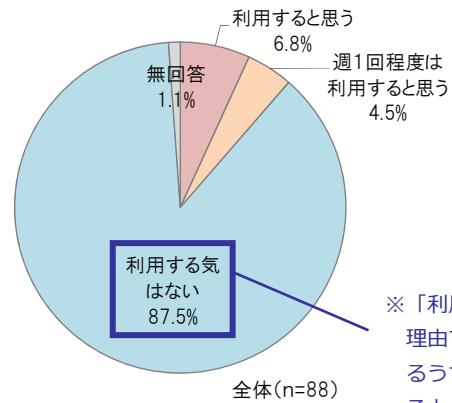
注)複数回答の為、上記割合の合計は100%を超える

6) 上記が改善された利便性の良い公共交通への意向

○今後のバスの利用意向については、施設ごとに以下の状況であり、「利用する気はない」との意向を示す割合が高い結果となっている。

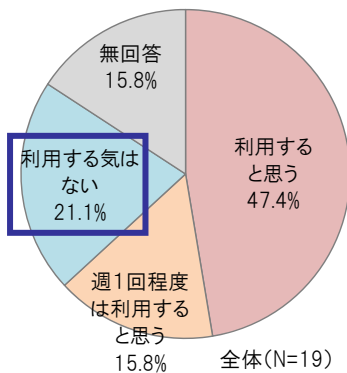


▲利用意向 (JR 日向市駅)

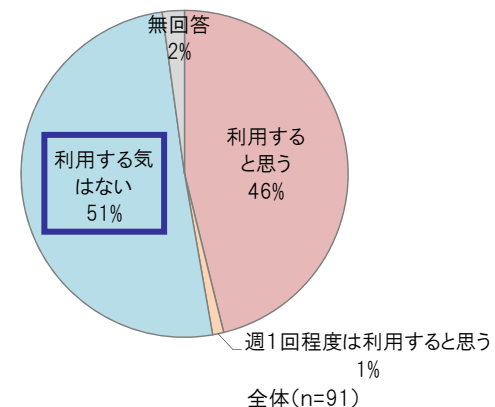


▲利用意向 (道の駅とうごう)

※「利用する気はない」の理由では、自動車を使えるうちは自動車を利用するとの意見が多い
【各箇所 共通意見】



▲利用意向 (JR 門川駅)



▲利用意向 (日向病院)

(4) 交通事業者のヒアリング調査

○調査目的

交通事業者からみた公共交通の課題、本事業への協力可能性等を把握

○調査日

平成 27 年 10 月中旬～平成 27 年 10 月下旬

○調査方法

直接面談方式によるヒアリング調査

○調査対象

調査対象は、下表を参照

分類	調査対象
①鉄道事業者	九州旅客鉄道
②高速バス事業者	ハッコートラベル、宮崎交通(再掲)
③路線バス事業者	宮崎交通、宮交タクシー
④コミュニティバス・タクシー事業者	宮交タクシー(再掲)、宮児タクシー、上日向タクシー、ひまわりタクシー、柳田タクシー、山陰タクシー、西郷タクシー、みかどタクシー、諸塚交通、ひえつき交通、鶴富

1) 鉄道事業者（九州旅客鉄道株）

◆鉄道の利用状況

JR 門川駅 :H26 の1日あたり乗降人員は平均 855 人となっている(通勤定期 15%、通学定期 56%)
 JR 日向市駅:H26 の1日あたり乗降人員は平均 2,764 人となっている(通勤定期 26%、通学定期 37%)
 JR 財光寺駅:H26 の1日あたり乗降人員は平均 541 人となっている(通勤定期 11%、通学定期 74%)
 JR 南日向駅:H26 の1日あたり乗降人員は平均 113 人となっている(通勤定期 19%、通学定期 58%)
 JR 美々津駅:H26 の1日あたり乗降人員は平均 206 人となっている(通勤定期 19%、通学定期 59%)

◆鉄道利用者の特性

・ 駅までの交通手段については、**通勤・通学者は自転車または親族による送迎**が多く、**一般利用者は徒歩による移動**が多い。

[JR 門川駅]

・ **通学は延岡方面**に向かう方が最も多く、**通勤は宮崎方面**が最も多い。

・ 一般利用者については、日向、延岡、南延岡といった近隣への移動が最も多くなっており、通院・買物目的がほとんどである。

[JR 日向市駅]

・ **通学は南延岡方面・宮崎方面**に向かう方が最も多く、**通勤は宮崎方面**が最も多い。

・ 一般利用者には、宮崎・宮崎空港方面へ向かう方が多く、通院またはビジネスの利用がほとんどである。

◆利用者からの要望の声

・ 利用者からは、路線バスとの接続が悪い等、要望に関する意見を聞いたことはない。
 ・ 門川駅は、改札から入った後の乗り場に向かう階段の上り下りは、高齢者にとって苦勞があると思う。

◆地域との協力・利用促進について

・ 1日駅長や団体列車等、**日向市と協力して年に20回程度のイベントを実施**しており、今後も駅の利用促進に向けて協力していきたいと思っている。

2) 高速バス事業者（ハッコートラベル・宮崎交通）

◆高速バスの利用特性

・ 営業所に訪問する方のほとんどは高齢者である(インターネット予約の利用者は不明)
 ・ レンタサイクルや自動二輪車を利用して、延岡方面等から来店する方もいる。
 ・ 利用頻度に関しては、**週1回定期的に利用する方**、**月に1回ビジネスで利用する方**などがおり、1週間のうち、**週末の利用が最も多い**状況である。

◆利用者からの要望の声

・ 高速バス事業(ハッコーライナー)について、「便数を増やしてほしい」「運行時間帯を早くしてほしい、遅くしてほしい」等の要望があがっている。

◆利用促進等のために行っていること

・ インターネットでの予約画面については、英語・韓国語・中国語・日本語の計4ヶ国語で閲覧可能とし、インバウンド等の外国人観光客の獲得に向けたサービスを提供している。

3) 路線バス事業者（宮崎交通・宮交タクシー）

◆路線バスの利用特性

- ・日向～延岡線は、朝、夕方は旭化成従業員の通勤利用、昼間は高齢者の女性が通院・買い物で利用する。
- ・日向圏域の市町村では、悠々バスの購入費補助を行っているため、悠々バスの利用も多い。
（その他、利用者の約6割がバスカードを利用している）
- ・日向市街地では、北町バス停の利用者が最も多く、他の地域と比べると悠々バス利用件数が非常に多い。
- ・小原線は、1日あたり約30名の利用があり、ひと月では1,000人ほどの利用がある。
- ・利用者は主に通院に利用しており、通院とあわせて買い物を済ませ、帰宅する方もいる。
- ・門川町や日向市では通勤の利用が目立ち、宇納間地区や門川地区では中学校の生徒の利用もある。
- ・美郷町、諸塚村の利用者は主に高齢者である。また、門川町や日向市では日向病院の利用が多い。

◆利用者からの要望の声

- ・少数意見として、便数が少ないので時間が合わないという方は聞いた事があるが、ほとんど要望は無い。

◆運行上の課題点

- ・運行ダイヤが長年変わっていない状況があり、ダイヤが変わっていないことで、続けて利用している住民もいると思うが、現在のニーズに合わせた見直しも必要であるとは考えている。
- ・現在運行を行っているうえでは、運転手確保が慢性的な問題となっている。
- ・小原線では、「庭谷～黒木」間の道路が狭小となっており、代替ルートもないことから降雪の際に非常に危険である。また、雨天の際は落石や土砂崩れ等が発生することがある。

◆利用促進等のために行っていること

- ・日向圏域では、各市町村の担当者の方も積極的に取り組まれており、圏域内で設立されている公共交通専門部会に積極的に参加するようにはしている。アンケート調査などは事業者ではできない事なので、住民のニーズを知るうえでは非常に重要である。（前回の会議では、アンケート結果から住民が今のダイヤに満足していること、路線や便数の現状維持を望む声が多いことなどを知った。）
- ・もっとも恐れるべき事は、住民のバスに対する関心がなくなってしまうことだと思う。延岡市のまちなか循環バスの取り組みでは、市でイベントを行う際なども積極的に臨時便を運行することで、住民の方がバスを目にする機会を増やし、結果、市民への浸透が進み利用につながった状況もあった。
- ・今後の利用促進策については、現在、割引乗車券も様々発行しているものの、認知度が低いことからあまり稼働していない状況もある。現状すでにお得なサービスが幾つもあるので、これらのPRを積極的に行っていきたいと考えている。

◆行政との協力関係

- ・延岡市のまちなか循環バスの取り組みでは、行政の“告知力”によって得られた効果が非常に重要だと思った。行政の方は、民間事業者にはない地元と密着した広報手段を持っていると思うので、バス利用に繋がる広報など、今後さらに活かしていくべき事だと思う。

◆その他の意見内容

- ・高齢の方が使いやすいよう、バリアフリーに対応した車両なども考えられるが、現在の運行状況を考えると車両購入に投資するのは難しい状況がある。
- ・人口減少が進む中でバスの乗車人員を増やすことは現実的でないとの意見を聞くこともあるが、増やすことが現実的でないにしても、現状の利用者数を何とか維持することは目指していきたいと思う。

4) コミュニティバス・タクシー事業者（※事業者名は省略：前述）

◆コミュニティバスの運行状況

〔日向市〕

- ・ 利用頻度は週 3～4 回の方が多く、月・火曜日の利用が特に多い。また、利用時間帯は、7:30～9:00 が最も多く、最終便(19:00)の乗車はほとんどない。
- ・ 行きは緑バス→青バス、帰りは青バス→緑バスと、ぷらっとバスを乗り継いで通院を行う方がおり、その際には、無料の乗り継ぎ券を使用している。
- ・ 乗合タクシー事業については、利用頻度は週 1 回が多く、ほとんどの方が往復で利用している。
- ・ 乗合バスとうごうについては、「便数を増やしてほしい」「エリア毎に運行する曜日が決まっているため、別の曜日にも運行してほしい」という要望があがっている。

〔美郷町南郷地区〕

- ・ 利用者の 8 割は通院目的であり、南郷診療所の利用が多い状況にある。

〔諸塚村〕

- ・ 現在の利用状況は病院利用が約 9 割であり、まち(村内)での用事を済ませて自宅で昼食を取れるような時間で利用されている(7:30 出発の便が多い)。

〔椎葉村〕

- ・ 利用状況としては、主に椎葉病院への通院目的で利用されている。通院と合わせて買い物を行う方もおり、診療後の無料送迎バス(村営)で商店へ行かれる方も多い。

◆一般タクシーの運行状況

〔日向市〕

- ・ 利用のほとんどは、通院や買物目的であり、観光利用はたまに利用される程度である。
- ・ 一般タクシー事業について、約 500 人/月程度の利用がある。
- ・ 具体的な通院先として「千代田病院」「和田病院」「天生堂医院」の利用が多く、買物先としては、「トライアル」「ジャスコ」「ハイパーモールメルクス日向」が多い。
- ・ 東郷地区では、利用者は主に高齢者で、通院・買物目的の方がほとんどである。具体的は通院先としては、「東郷病院」「青柳内科循環器科」が多く、買物先は「道の駅とうごう」「コンビニ」が多い。
- ・ 東郷地域では、眼科や皮膚科など、地域内で受診できない診療施設に向かう際、日向方面に行く。

〔美郷町〕

- ・ 主に 75 歳以上の方が通院時に利用し、その利用と合わせ買い物をする方もいる。

〔諸塚村〕

- ・ 1 回の平均利用額は 1,000 前後であり、役場周辺で利用される方が多い。山間部から利用される方もいるが、1 人あたり往復で 4,000 円～5,000 円ほどかかってしまう。

〔椎葉村〕

- ・ 一般タクシーは 1 日 5 人程度の利用がある。利用時間帯は、ほとんどの方が 14 時までに帰宅している。

◆今後の取組みへの意向

〔日向市〕

- ・ 緑バスや青バスについては、運行ダイヤの間隔に余裕がなく、乗り継ぎに間に合わないことがあるため、**高齢者の乗降に係る時間のロスを考慮した運行ダイヤの検討が必要**だと思う。
- ・ タクシーの利用促進等、試験運行のような取組みも行いたいですが、運転手不足で実現が難しい。

〔美郷町〕

- ・ 当初、コミュニティバスは路線バスに接続するため、朝の早い時間帯で運行を行ったが、利用が少なく病院等の通院時間に合わせて改善を行った。現在の運行ダイヤは、住民の生活リズムの一部として浸透している状態なので、コミュニティバスの運行ダイヤは容易に変更しないことも重要である。

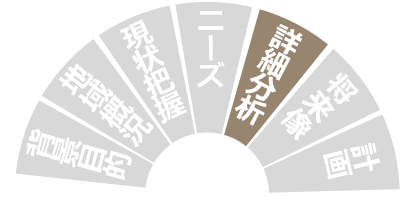
〔椎葉村〕

- ・ 地域バスは村民のための事業であり、**地域の足を守っていくために今後も一定の財政負担は必要**だと思う。
- ・ **路線バス(宮崎交通)を利用する人は月 5～10 人前後と少ないが、日向市へ行くための唯一の手段として必要としている方は存続を望んでいる。**
- ・ 道路が狭小な箇所も多く、路線バスと時間が重なった場合、通行に支障が出ることがある。運行ルートへの配慮や道路整備が進むなどがあれば、スムーズな運行につながる。

◆その他の取組みの状況

- ・ 利用者から要望がある場合は、病院の予約代行や買い物の代行サービスを行っている。
- ・ 山側の集落では、乗合タクシーの運行にあわせて、新聞を集会所まで運ぶこともある。

5. 公共交通ネットワークの再編に係る問題点の整理



本章では、持続可能な公共交通網の形成に向けて、重点的に取扱う“基幹的交通ネットワーク”の詳細分析を行い、現状の公共交通網の問題点について整理する。

(1) 問題点① 圏域内における公共交通空白地域の存在

基幹的交通ネットワーク及び各市町村のコミュニティバス等が運行していることで、本圏域内の約90%に公共交通サービスが提供されている。

圏域の残り約10%の区域は公共交通空白地域であり、公共交通のサービス水準が低い（特に門川町）。

■ 鉄道勢力圏

駅から1km以内の圏域

■ 基幹的交通ネットワーク勢力圏

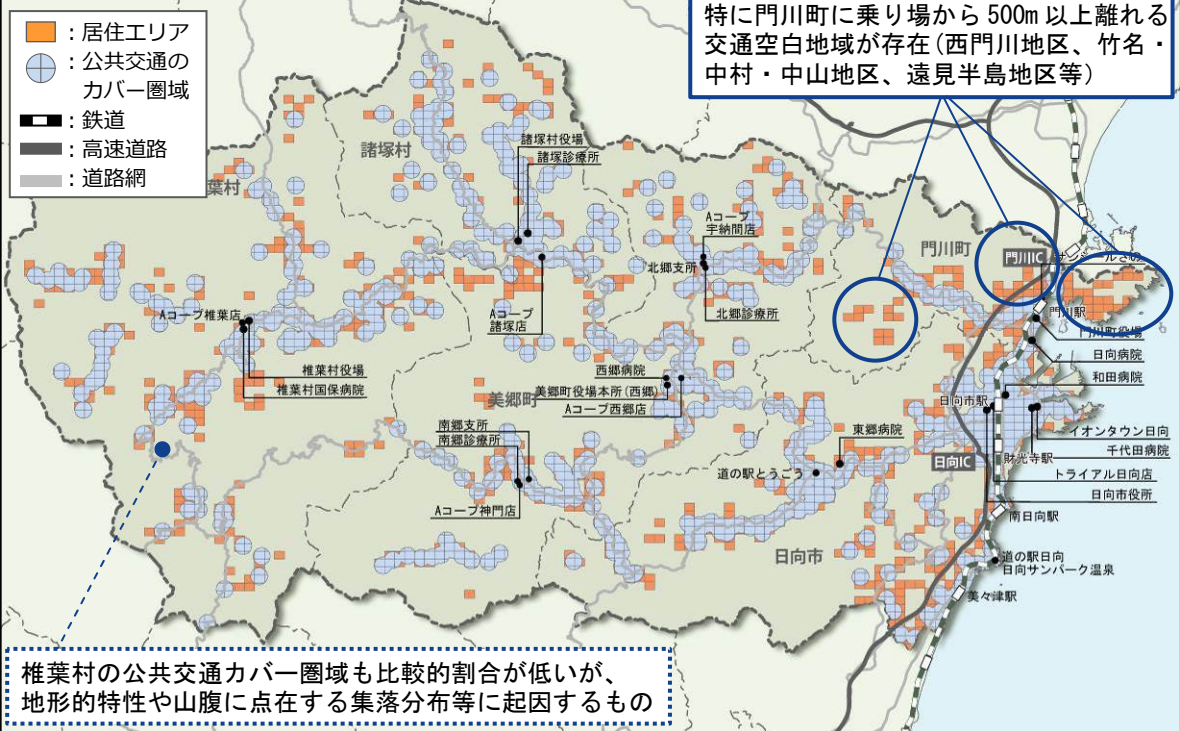
バス停から500m以内の圏域

■ コミュニティバス等の勢力圏

乗り場から500m以内の圏域

市町村名	総人口	65歳以上	
		バス停圏域	バス停圏域
日向・東臼杵圏域	91,472	82,843 (90.6%)	24,649 (27.0%)
日向市	62,112	59,821 (96.3%)	15,305 (24.7%)
門川町	18,134	13,600 (75.0%)	4,768 (34.9%)
美郷町	6,312	5,374 (85.1%)	2,732 (51.2%)
諸塚村	1,827	1,632 (89.3%)	671 (41.7%)
椎葉村	3,087	2,416 (78.3%)	1,173 (48.0%)

公共交通のカバー圏域と居住エリアの関係



▲ 公共交通（JR・基幹的交通ネットワーク・コミュニティバス等）によるカバー圏域

注)人口分布図は、国勢調査メッシュデータを用いて、隣接市町村に跨るメッシュ人口を按分して作成しているため、日向・東臼杵地域の平成22年総人口の統計値とは必ずしも一致しない。

(2) 問題点② 山間部から市街地を結ぶ長大路線の維持

1) 長大路線の収支状況・サービス水準

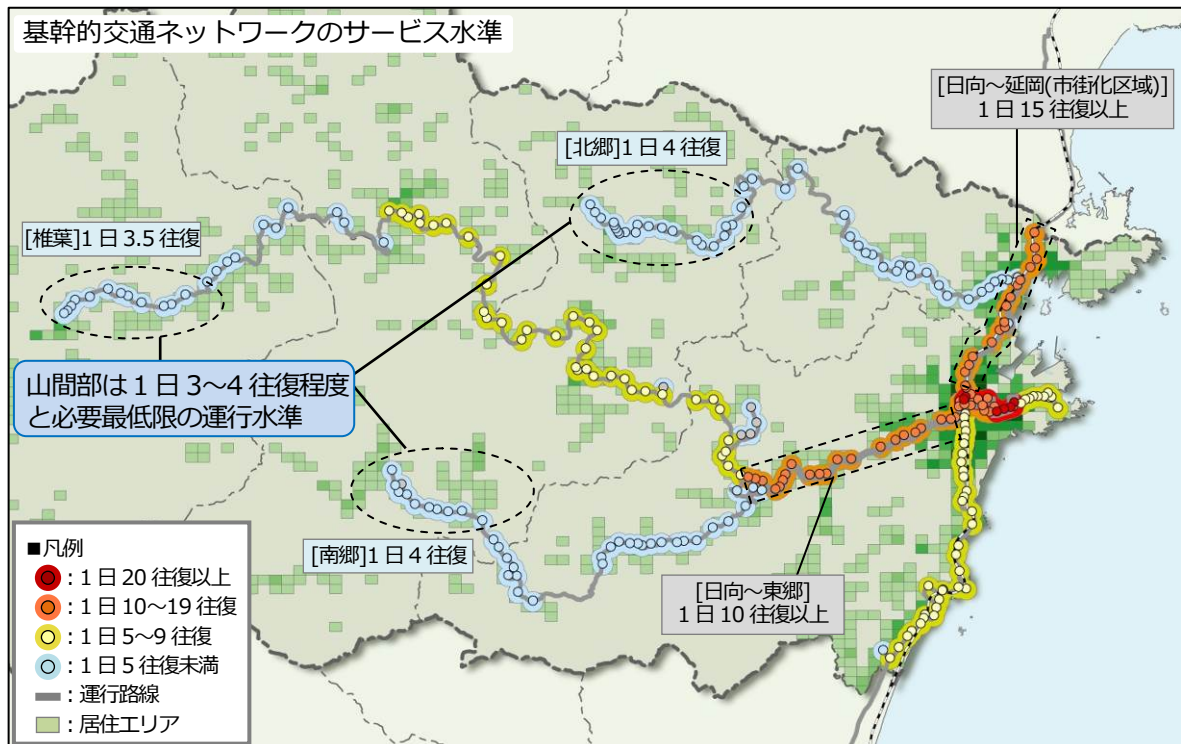
山間部を結ぶ路線は、高齢者の通院や買い物、児童・生徒の通学利用等のため維持が図られているが、**山間部3路線で基幹的交通ネットワークの財政負担の約6割**を占める。将来的な路線維持のために財政負担の縮減が必要となる一方で、本圏域が目指す“安心して暮らし続けられる地域づくり”に不可欠なものであり、路線廃止等を伴わない改善策が必要となる。

山間部路線は片道約50km(上椎葉は最大83km)と、九州内でも最大クラスの路線長を保持している。
 ※九州運輸局のH26調査資料では、九州内の運行路線のうち「40km以上」の割合は5.3%

▼運行概要と収支状況(H25.10~H26.9)

分類	系統名	キロ程(km)	運行回数(往復)	運行回数			輸送人員(人)	便平均(人)	平均乗車密度	経常欠損額(千円)
				平日	土	日祝				
日向~延岡線	延岡~原町~東細島~日向	28.4	3.0	2.5	3.0	3.0	18,885	9.7	3.4	3,903
	延岡~日向病院~東細島~日向	29.0	2.5	2.5	-	-	16,366	13.4	3.8	1,790
	日向~ヶ岡~レーヨン	27.0	4.0	4.0	1.5	1.5	21,842	9.4	3.2	5,154
	日向~日向病院~レーヨン	26.1	3.5	3.5	-	-	19,799	11.6	2.6	4,614
	日向~延岡~レーヨン	25.5	6.5	3.5	6.5	6.5	37,365	11.4	2.1	10,475
日向~美々津・高鍋線	日向~美々津~高鍋	46.5	1.0	1.0	-	-	5,951	12.2	0.8	4,378
	日向~温泉~美々津駅	21.6	1.5	1.5	-	-	5,186	7.1	0.8	2,939
	寺迫小~美々津駅~日向	24.4	4.0	4.0	3.5	3.5	18,120	6.5	1.0	12,419
日向~神門線	日向~神門	49.5	1.5	1.5	1.5	1.5	7,065	6.5	3.7	4,705
	日向~温泉~神門	50.9	2.5	2.5	2.5	2.5	11,849	6.5	3.9	7,395
日向~池野線	日向~池野	24.8	1.0	1.0	1.0	1.0	3,924	5.4	2.6	1,946
日向~塚原線	日向~塚原	56.8	4.0	4.0	4.0	4.0	17,377	5.7	3.1	18,032
	日向~温泉~塚原	57.8	1.0	1.0	1.0	1.0	4,268	6.8	3.5	3,279
塚原~上椎葉線	塚原~上椎葉	26.8	3.5	3.5	3.5	3.5	5,418	2.1	1.0	14,851
日向~小原線	日向~黒木~小原	49.9	4.0	4.0	4.0	4.0	15,615	5.3	1.3	13,986
	黒木~小原	15.2	2.0	2.0	1.0	1.0	3,155	5.8	0.8	2,605

山間部は必要最低限のサービス水準であり、**これ以上の減便・区間廃止は望ましくない。**



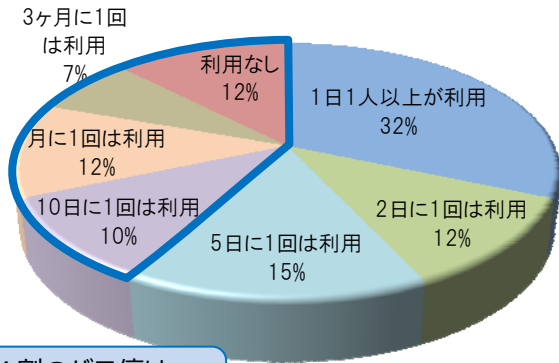
▲バス停位置図(経由回数別)

資料:宮崎交通(株) IC(バスカ)データ(H27.4.1~H27.9.30)

2) 稼働していないバス停の実態

基幹的交通ネットワークのバス停は、圏域内において全 251 箇所で開催されているが、利用者動向を分析すると、**日常的に稼働していないバス停**が存在すると認められる。

全 251 箇所のバス停のうち、**約 4 割 (42%) は 10 日に 1 回以下の稼働状況**となっており、**12.4% (31 箇所)** は半年間 1 度も利用がない (H27.4.1~H27.9.30)。



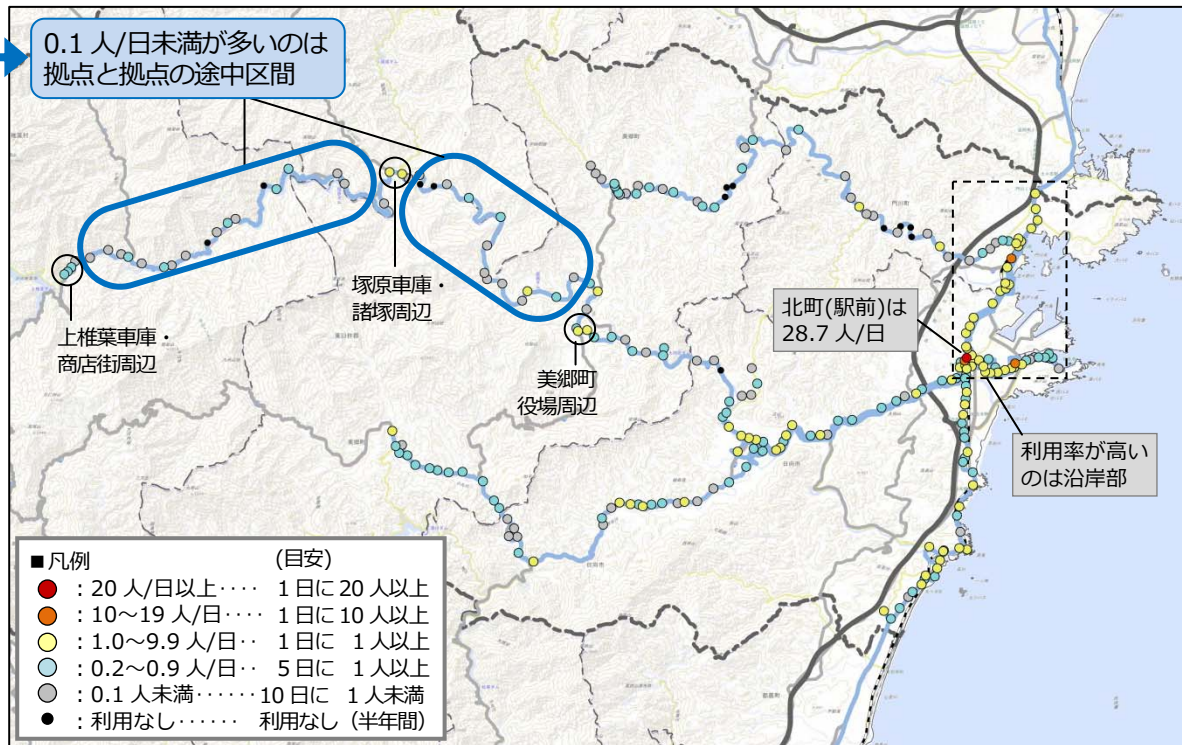
約 4 割のバス停は、5 日に 1 回未満の利用

利用区分(人/日)		箇所	割合	
毎日利用	20人以上	1	0.4%	
	10人以上~20人未満	3	1.2%	
	5人以上~10人未満	8	3.2%	
	1人以上~ 5人未満	67	26.7%	
2日に1回	0.5人以上~1.0人未満	29	11.6%	26.7%
5日に1回	0.2人以上~0.5人未満	38	15.1%	
10日に1回	0.1人以上~0.2人未満	26	10.4%	22.3%
月に1回	0.2人以上~0.5人未満	30	12.0%	
3ヶ月に1回	0.01人以上~	18	7.2%	19.5%
利用なし	0.0人(~0.01人未満)	31	12.4%	
合計		251	100%	

▲バス停毎の稼働状況 (バス停毎の 1 日あたり乗降客数)

資料:宮崎交通(株) IC(バスカ)データ(H27.4.1~H27.9.30)

バス停の 1 日あたり利用者数 (バスカ利用者)



▲バス停ごとの利用状況 (1 日平均乗降客数)

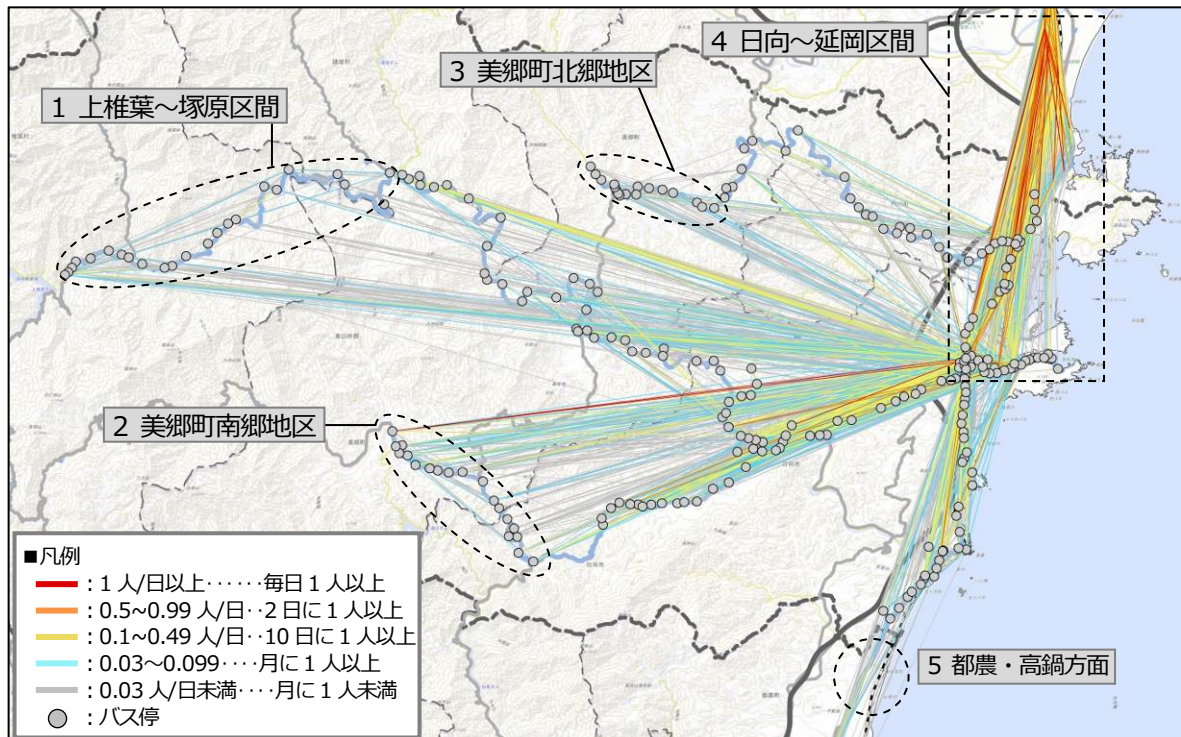
資料:宮崎交通(株) IC(バスカ)データ(H27.4.1~H27.9.30)

3) 長大路線の低頻度利用の定着

山間部の椎葉村・諸塚村等から、基幹的交通ネットワークを利用して日向市街地へ移動する実態はあるものの、その**利用者の利用頻度は低く、住民のほとんどは自市町村内のコミュニティバスの範囲で日常的な外出**を行っている。

自市町村内で済ませられない用事（通院）がある場合に路線バスを利用する（月に5～10人程度）
【事業者ヒアリング調査の結果】

バス停間移動の実態（バスカ利用者）



▲路線バス利用者の利用OD

資料:宮崎交通(株) IC(バスカ)データ(H27.4.1~H27.9.30)

1 上椎葉～塚原区間

- ・椎葉村内においては、日向方面への利用が「月に1人未満」となっているバス停が多い。
- ・上椎葉や役場前のバス停は「2日に1人以上」の利用があり（上尾平・佐土の谷等の村内、日向市街地への移動）、比較的利用が多いバス停となっている。

2 美郷町南郷地区

- ・南郷地区における利用のほとんどは日向方面であり、月1人程度の利用が多い傾向がある
- ・浜子橋など、利用率が高いバス停が一部立地している（通学利用2名、計204回利用）

3 美郷町北郷地区

- ・北郷地区全体の傾向として月に1回未満の利用が多い。
- ・日向市（高齢者の低頻度利用）と門川町（通学利用）で需要が二分している。

4 日向～延岡区間

- ・利用率が高いバス停間移動のほとんどは、日向～延岡線（通学・通勤利用を含む）である。

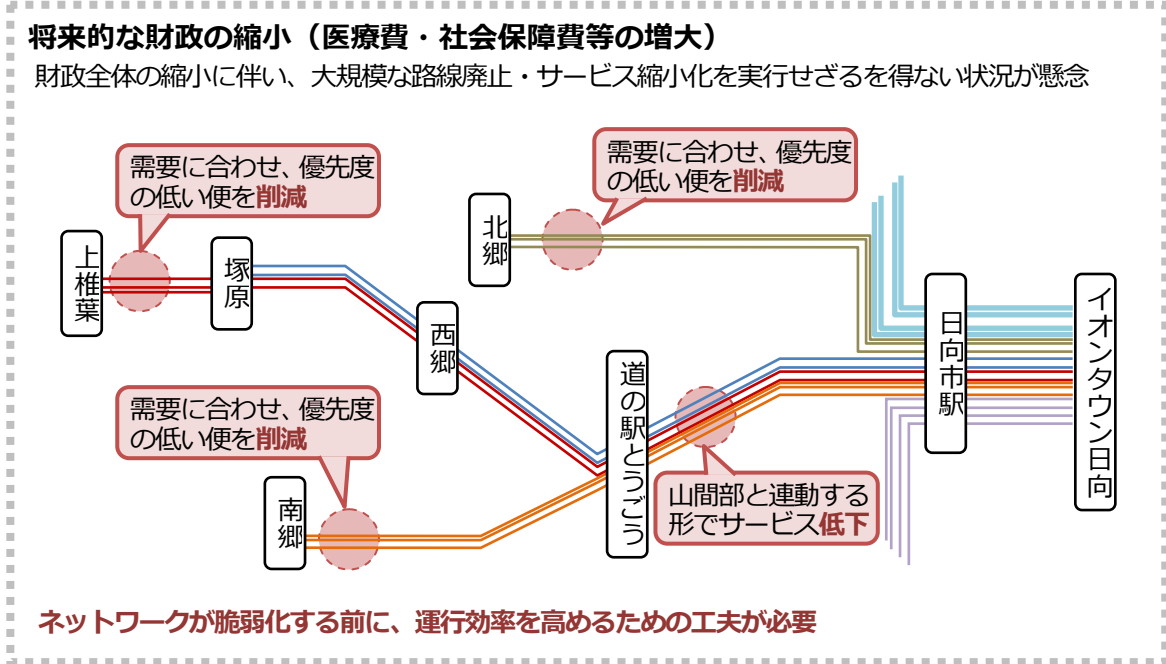
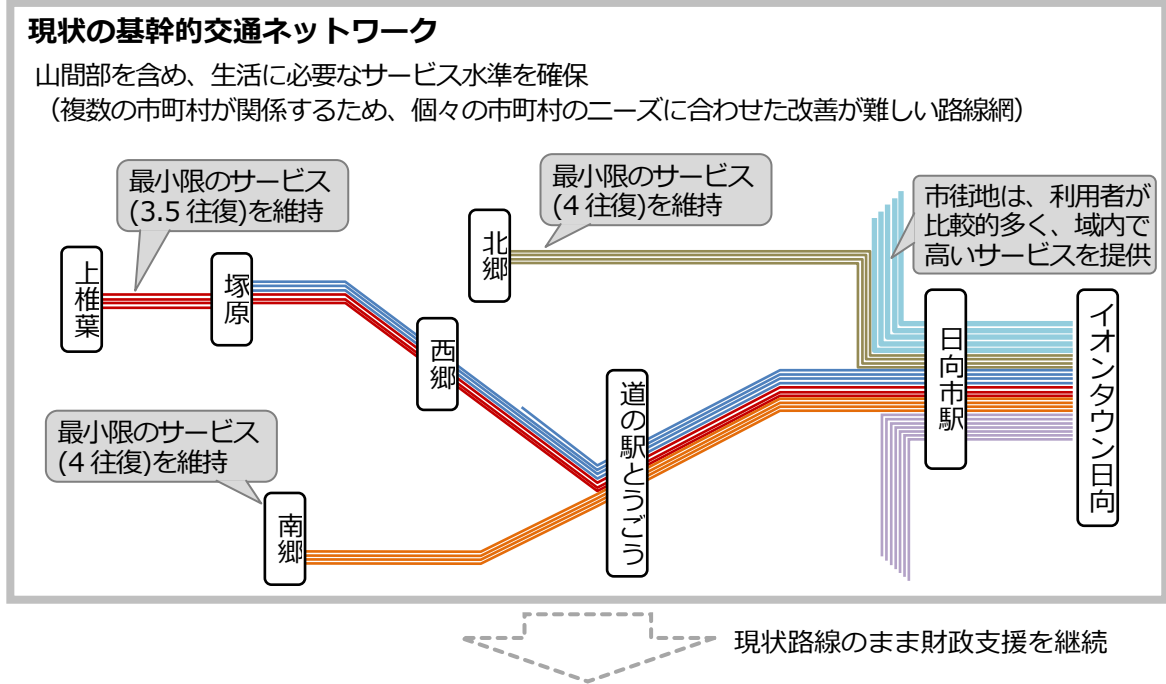
5 都農・高鍋方面

- ・高鍋方面は、宮の下・美々津駅や財光寺等から、都農・都農駅通などへの利用があるが、ほとんどは「月に1人未満」の利用となっている（通学利用は1名による2回のみ）。

4) 日向圏域定住自立圏を結ぶネットワークの維持に向けて

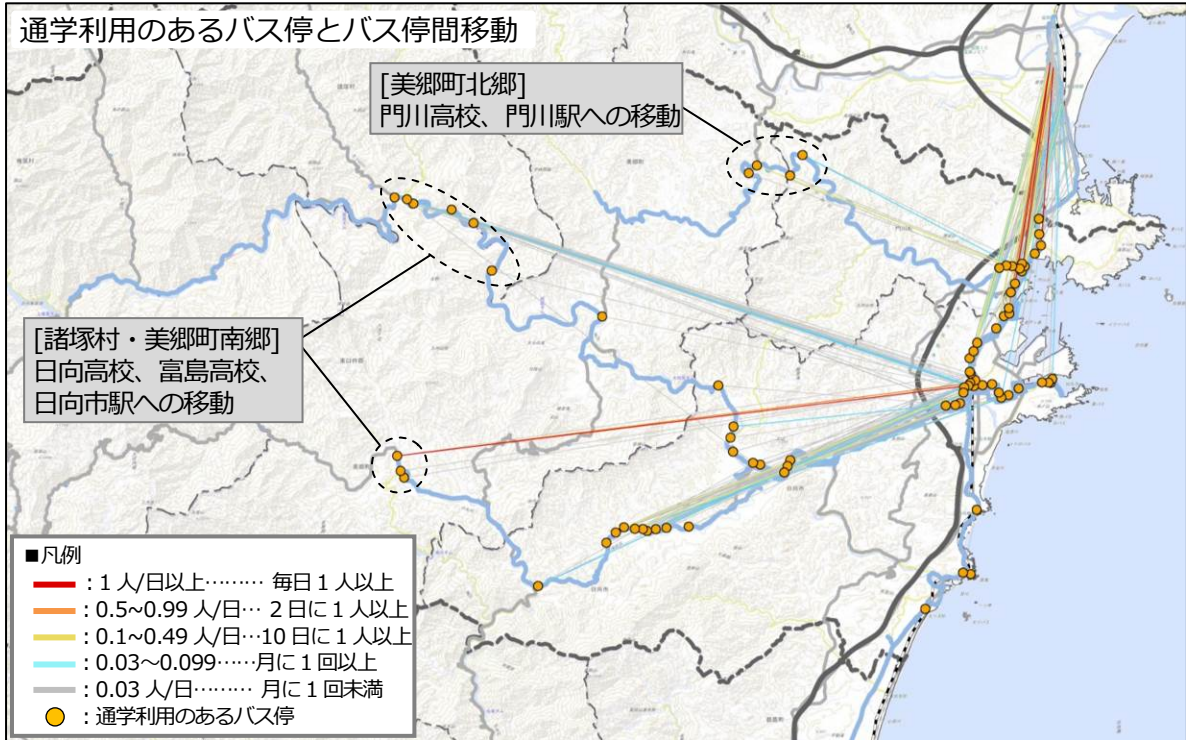
本圏域が目指す“安心して暮らし続けられる地域”の実現に向けて、持続可能な公共交通ネットワークの構築が望まれる一方で、人口減少・少子高齢化の更なる進展は予測されている。今後、人口減少等に伴う公共交通の利用者減少、医療費・社会保障費等の増大による財政の縮小等が想定され、**従来よりも運行効率を高めるネットワークの転換**が必要である。

過疎化が進行している**椎葉村・諸塚村・美郷町**へ持続的にサービスを提供しながら、運行効率を高めるための方策として、圏域の**中間拠点における路線の集約・分割**を検討する。



○再編にあたって留意すべき事項【通学利用への配慮】

全 251 箇所 のバス停のうち 78 箇所（約 31%）で通学定期（CAN・PASS-mini 含む）が利用されており、**諸塚村・美郷町南郷地区等の通学利用者への影響に配慮**が必要である。



▲通学利用者の利用 OD

資料：宮崎交通㈱ IC(バスカ)データ(H27.4.1～H27.9.30)

▼路線別の通学利用実態

路線	系統	件数	割合	利用者数
延岡線	16	397	71.8%	47
	17	394		
	640	992		
	645	571		
	647	1740		
美々津・高鍋線	38	25	0.5%	19
	47	1		
	62	1		
神門線	575	688	19.5%	7
	626	427		
池野線	617	1	0.02%	1
塚原線	613	279	5.3%	4
	614	26		
上椎葉線	623	0	-	-
	615	0		
小原線	621	163	2.9%	2
合計		5705	100%	80

○通学利用の約 7 割は日向-延岡線（71.8%）が占めている。山間部の路線では、神門線 7 人（19.5%）、塚原線 4 人（5.3%）、小原線 2 人（2.9%）の利用がある。

○利用のあるバス停は以下の通りである。

◀塚原線▶

諸塚村内・塚原(18)、諸塚(194)
東郷区間・八重原(76) 等

◀神門線▶

美郷町内・浜子橋(391)、神門(6)、百済の館前(4)
東郷区間・児洗(78)、市谷原(11)、坪谷局前(188)、坪谷学校前(217)、坪谷(14)、石原(186)等

◀小原線▶

美郷町内・黒木(101) 等
門川町内・松瀬(59) 等

※()内は H27.4.1～9.30 の利用人数

(3) 問題点③ 美々津・高鍋線（自主路線）の利用低迷

宮崎交通㈱の自主路線である日向-美々津・高鍋線は、平均乗車密度が1.0以下になるなど利用が低迷しており、事業者負担で路線を存続していく事が困難な状況となっている。

路線存続の考え方として、並走するJR日豊本線との分担を検討するとともに、比較的用户が多く、利用頻度も高い日向市駅～日向市南部区間について、代替手段による路線存続等が必要である。

▼美々津・高鍋線の利用状況（H26）

系統名	運行回数 (平日)	項目	H24	H25	H26
イオンタウン日向～ 美々津駅(寺迫小)	5.5	乗車人員(人)	27,307	25,622	23,306
		運行欠損額(千円)	▲ 14,613	▲ 14,938	▲ 15,358
イオンタウン日向～ 高鍋バスセンター	1.0	乗車人員(人)	6,842	6,874	5,951
		運行欠損額(千円)	▲ 4,182	▲ 4,215	▲ 4,378
計	6.5	乗車人員(人)	34,149	32,496	29,257
		運行欠損額(千円)	▲ 18,795	▲ 19,153	▲ 19,736

●自主路線からコミュニティバスへの転換による継続的な維持

■路線存続に向けた方針

- 通院や買い物などの日常生活における移動手段として、日向市民の利便性を重視
- 自宅から500m以内で利用できる公共交通体系を構築
- 車両広告等の導入による持続可能な運行体系を構築

■運行路線

- 既存路線を基本に、日向市駅～美々津間を運行

■運行本数・運行日

- 現行の運行水準を維持するため1日当り6往復運行
- 現行のぷらっとバスとあわせ、日曜・祝日・年末年始を運休

■高鍋方面への接続について

- 高齢者を中心に通院・買い物等の利用はあるものの、利用者が少なく、利用頻度も低いことから、高鍋方面への移動についてはJR日豊本線に分担



利用頻度の低い都農・高鍋方面はJRに転換

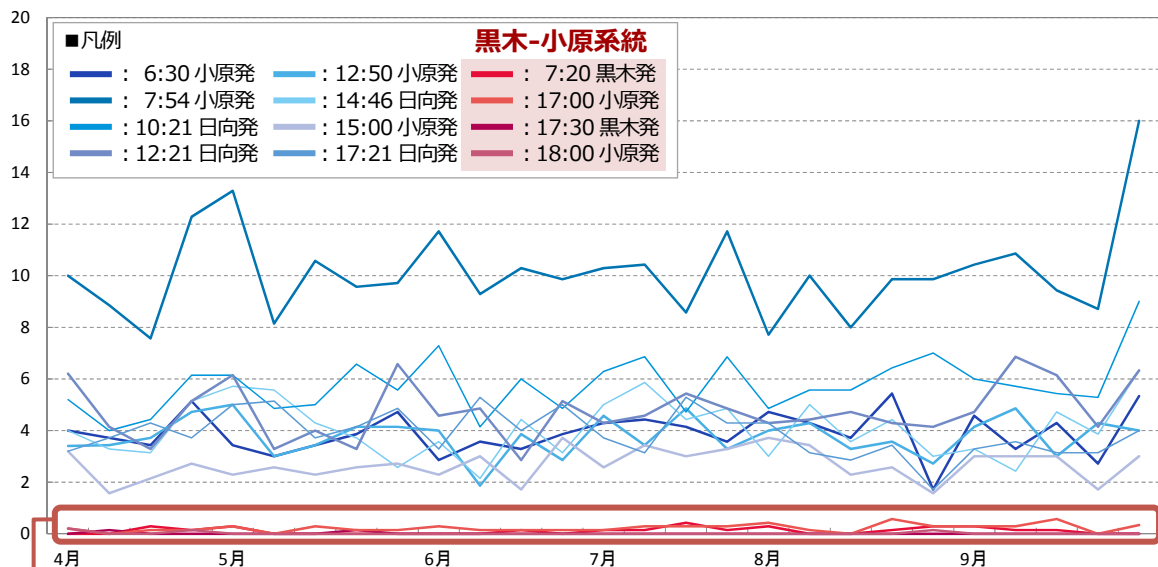
(4) 問題点④ 美郷町北郷地区の通学需要の喪失

美郷町北郷地区では、平成 27 年 4 月に中学校・小学校・幼稚園を併設する「美郷町立美郷北学園」として統廃合がなされ、児童・生徒の通学手段確保のため、スクールバスが導入されている。これに伴い、日向-小原線の「黒木-小原系統」が得ていた通学需要がなくなったため、系統の廃止を検討する必要がある。

H27.4～H27.9の半年間、「黒木-小原系統」7時台及び17～18時台の利用はほとんどない。



日向-小原線の便別利用者数 (H27.4～H27.9)



黒木～小原系統

・平成 27 年 4 月 1 日～9 月 30 日までの半年間で、黒木-小原系統の 1 日平均利用者数は 0.36 人であり、最大の 1 日利用者数も 2 人と、ほとんど利用がない状況が続いている。

(5) 問題点⑤ 利用者が求める運行時間との食い違い

路線バス利用者の意見から、一部の路線について運行時間が不満足との意見が挙げられており、地域住民のニーズと合った運行ダイヤの変更が必要である。

特に日向-神門線は、運行時間の見直しに関する意見が挙がっており、これまで長大路線の運行により限定的であった実車の時間を調整し、**住民ニーズに応じた運行ダイヤの調整**が必要である。

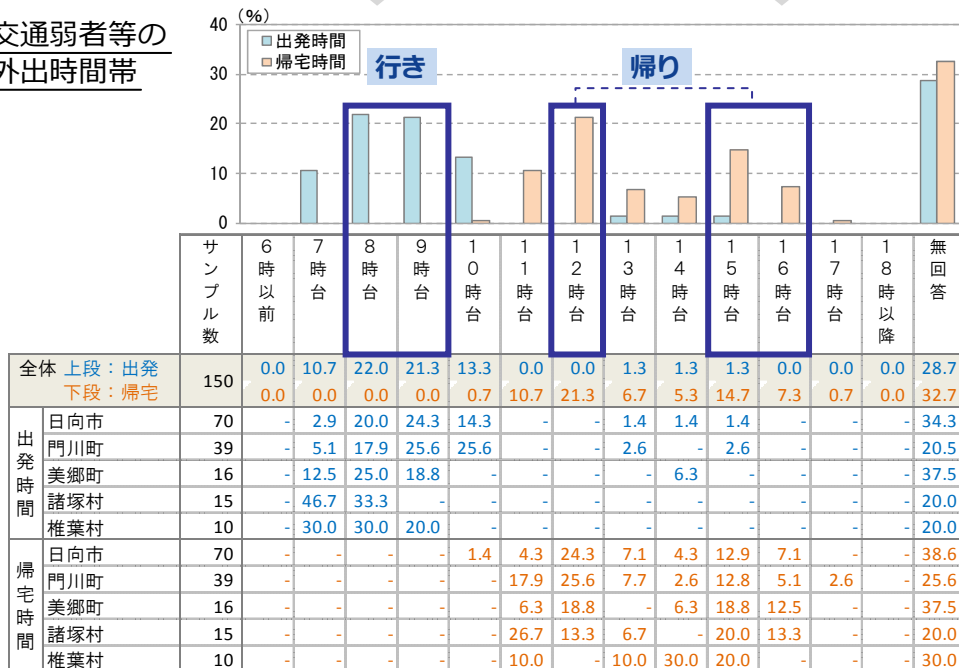
神門線の運行ダイヤ

通学利用者のほとんどが行きは1便を利用し、帰りは3便・4便を利用する割合が多い

神門線の運行ダイヤ(日向方面)					神門線の運行ダイヤ(神門方面)				
停留所名	1便	2便	3便	4便	停留所名	1便	2便	3便	4便
1 浜子橋	6:00	6:50	8:20	15:35	1 イオンタウン日向	12:51	15:51	17:11	18:21
2 神門	6:01	6:51	8:21	15:36					
					11 北町	13:04	16:04	17:24	18:34
19 児洗	6:19	7:09	8:41	15:56					
20 多武の木	6:26	7:16	8:48	16:03	16 日向高校入口	13:09	16:09	17:29	18:39
21 瀬平	6:27	7:17	8:49	16:04					
22 市谷原	6:28	7:18	8:50	16:05	35 道の駅東郷	13:31	16:31	17:51	19:01
23 坪谷局前	6:29	7:19	8:51	16:06					
24 坪谷学校前	6:30	7:20	8:52	16:07	47 石原	13:50	16:50	18:10	19:20
25 坪谷	6:30	7:20	8:52	16:07	48 坪谷	13:51	16:51	18:11	19:21
26 石原	6:31	7:21	8:53	16:08	49 坪谷学校前	13:51	16:51	18:11	19:21
					50 坪谷局前	13:52	16:52	18:12	19:22
38 道の駅東郷	6:49	7:39	9:11	16:26	51 市谷原	13:53	16:53	18:13	19:23
					52 瀬平	13:54	16:54	18:14	19:24
57 日向高校入口	7:12	8:02	9:34	16:49	53 多武の木	13:55	16:55	18:15	19:25
					54 児洗	14:02	17:02	18:22	19:32
62 北町	7:17	8:07	9:39	16:54					
					71 神門	14:23	17:23	18:43	19:50
73 イオンタウン日向	7:29	8:19	9:51	17:06	72 浜子橋	14:24	17:24	18:44	19:51

現状の運行ダイヤは、通学時間を重視したものが多く、「日向方面の2~4便」「神門方面の1・2便」等について、高齢者等のニーズに応じた見直しが必要

交通弱者等の
外出時間帯



▲ 出発時間・帰宅時間 (沿線自治会アンケート結果) (単位：%)

(6) 問題点⑥ 鉄道⇄バスの乗り継ぎ可能な便の不足

本圏域の公共交通ネットワークは、JR日向市駅を中心として配置されているものの、駅発着の路線バスと鉄道の乗り継ぎ可能なダイヤが少なく、交通サービス同士の連携が不十分な状況が生じている。

特に日向-神門線は、運行時間帯の不満足意見が挙がっている。これまで長大路線を運行していたことで限定されていた実車の時間を調整し、**住民ニーズに応じた運行ダイヤの調整**が必要である。

● JR 日向市駅における路線バスの接続状況（JR 延岡方面）

便名	JR 日豊本線	JR日豊本線 上り(延岡方面)													
		路線バス⇄JRの待ち時間													
		延岡線		美々津・高鍋線		上権葉・塚原線		池野線		神門線		小原線		イオンタウン日向方面	
日向方面 (JRに乗車)	延岡方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	高鍋方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	塚原方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	池野方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	神門方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	小原方面 (JRから降車)	駅方面 (JRに乗車)	イオン方面 (JRから降車)		
1便	7:10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(27分)	(11分)	
2便	7:39	-	(14分)	-	(61分)	-	(111分)	-	-	(18分)	-	-	(56分)	(13分)	
3便	8:40	(6分)	(13分)	(5分)	(55分)	(48分)	(50分)	-	-	(29分)	-	(53分)	×	(14分)	
4便	9:52	(78分)	(1分)	(77分)	(103分)	(36分)	(257分)	-	(78分)	(9分)	-	(41分)	(43分)	(17分)	(4分)
5便	11:01	(65分)	(52分)	(43分)	(34分)	(5分)	(188分)	-	(9分)	(78分)	-	(110分)	(94分)	(8分)	(17分)
6便	12:01	(38分)	(52分)	(43分)	(34分)	(65分)	(128分)	-	-	(138分)	(59分)	(170分)	(34分)	(8分)	(27分)
7便	13:02	(29分)	(51分)	(34分)	(53分)	(126分)	(67分)	-	-	(199分)	(178分)	(231分)	(118分)	(2分)	(16分)
8便	14:59	(58分)	(54分)	(31分)	(19分)	(243分)	(11分)	-	-	(316分)	(61分)	(52分)	(1分)	(6分)	(17分)
9便	15:56	(1分)	(57分)	(88分)	(22分)	(40分)	(34分)	-	-	(373分)	(4分)	(109分)	(99分)	(3分)	(4分)
10便	16:57	(9分)	(76分)	-	-	-	-	-	-	(434分)	(23分)	(40分)	(38分)	(4分)	(1分)
11便	17:50	(4分)	(23分)	-	-	-	-	-	-	(52分)	(40分)	-	-	(30分)	(33分)
12便	18:47	(24分)	(176分)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(17分)	(19分)
13便	20:06	(3分)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(96分)	(47分)
14便	20:43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(133分)	(10分)
15便	22:01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(18分)	(167分)
16便	22:54	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

「行きはあるが、帰りがない」など、バス・鉄道の乗継ぎが利用しづらい状況

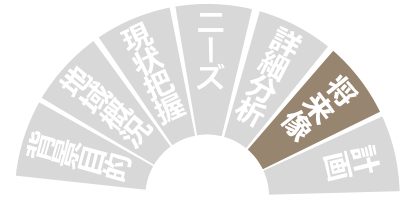
● JR 日向市駅における路線バスの接続状況（JR 宮崎方面）

便名	JR 日豊本線	JR日豊本線 下り(宮崎方面)													
		路線バス⇄JRの待ち時間													
		延岡線		美々津・高鍋線		上権葉・塚原線		池野線		神門線		小原線		イオンタウン日向方面	
日向方面 (JRに乗車)	延岡方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	高鍋方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	塚原方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	池野方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	神門方面 (JRから降車)	日向方面 (JRに乗車)	小原方面 (JRから降車)	駅方面 (JRに乗車)	イオン方面 (JRから降車)		
1便	5:54	-	(9分)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2便	6:25	-	(18分)	-	-	-	(185分)	-	-	-	-	-	-	(2分)	(56分)
3便	8:03	-	(50分)	-	(37分)	(11分)	(87分)	-	-	(42分)	-	(42分)	-	(10分)	(8分)
4便	8:54	(20分)	(59分)	(19分)	(41分)	(62分)	(36分)	-	(136分)	(43分)	-	(43分)	-	(1分)	(22分)
5便	10:05	(9分)	(48分)	(90分)	(90分)	(49分)	(244分)	-	(65分)	(22分)	-	(22分)	-	(12分)	(13分)
6便	11:44	(21分)	(9分)	(26分)	(51分)	(48分)	(145分)	-	-	(121分)	(76分)	(121分)	(76分)	(9分)	(44分)
7便	13:02	(29分)	(51分)	(34分)	(53分)	(126分)	(67分)	-	-	(199分)	(178分)	(199分)	(178分)	(2分)	(16分)
8便	13:49	(31分)	(4分)	(31分)	(6分)	(173分)	(20分)	(28分)	-	(246分)	(131分)	(246分)	(131分)	(49分)	(1分)
9便	14:52	(51分)	(1分)	(24分)	(26分)	(236分)	(18分)	-	-	(309分)	(68分)	(309分)	(68分)	(43分)	(24分)
10便	15:56	(1分)	(57分)	-	(22分)	(40分)	(34分)	-	-	(373分)	(4分)	(373分)	(4分)	(3分)	(4分)
11便	16:57	(9分)	(76分)	-	-	(101分)	(83分)	-	-	(434分)	(23分)	(434分)	(23分)	(4分)	(1分)
12便	18:03	(17分)	(10分)	-	-	(167分)	(17分)	-	-	(65分)	(27分)	(65分)	(27分)	(43分)	(20分)
13便	19:12	(6分)	(151分)	-	-	(236分)	-	-	-	-	-	-	-	(42分)	(19分)
14便	20:05	(2分)	-	-	-	(34分)	-	-	-	-	-	-	-	(95分)	(48分)
15便	21:25	(32分)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(175分)	(203分)
16便	22:07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(24分)	-
17便	0:17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

宮崎方面も延岡方面と同様

注)表中の「青文字」は、待ち時間 5 分～15 分のもの

6. 地域公共交通の課題と 対応策の方向性



(1) 日向・東臼杵地域が目指す将来像

地域公共交通が果たすべき役割を明確化するため、日向圏域定住自立圏共生ビジョン、日向延岡新産業都市計画区域マスタープランなどの上位計画を整理し、日向・東臼杵地域が目指すまちづくりの将来像を抽出する。

1) 総合的なまちづくり方針（日向圏域定住自立圏共生ビジョン 平成27年3月策定）

○策定主体：日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村

○日向圏域定住自立圏が目指す将来像

本格的な人口減少社会の到来により、地方においては、今後、急激な人口減少と少子高齢化の進行が予想されます。また、地方分権から地方主権への流れの中、地域が知恵を出し、創意工夫をしながら地域の実情に応じた自主的・自立的な地域づくりを進めることが強く求められており、特に住民に一番身近な基礎自治体である市町村の役割は益々重要になっています。

本圏域は、歴史と伝統にはぐくまれ、豊かな自然環境にも恵まれた美しい地域です。また、県内随一の国際貿易港「細島港」とその周辺の広大な工業用地を擁し、後背地の豊かな森林資源とあわせると、非常に高い発展可能性を秘めており、今後、東九州自動車道や九州横断自動車道延岡線の整備が進めば、陸上・海上の交通アクセスが飛躍的に向上し、そのポテンシャルはさらに高まります。今後、このような陸上・海上の交通網に、本圏域を始めとする周辺自治体の有する豊かな森林資源や農畜産物等を流通させるとともに、福岡など、人口が集中する北部九州からの人の流れを創出することにより、真の「九州の扇の要」といえる九州の交流拠点地域としての発展を目指します。

また、圏域市町村が連携・交流を図りながら、圏域内の住民に対して積極的な各種サービスを提供することなどにより、圏域全体への人口定住を図るために必要な生活機能を確保し、将来にわたって安心して暮らし続けられる魅力ある地域づくりを推進します。

○地域公共交通に求められる内容（定住自立圏形成協定に基づき推進する具体的取組）

(1) 生活機能の強化に係る政策分野

医療 — 福祉 — 産業振興 — 災害時支援

(2) 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野

公共交通（地域公共交通ネットワークの維持・強化） — 地産地消 — 交流移住 — 森林保全

本圏域のバス路線は、高齢者の通院や買い物、児童・生徒の通学などに利用されるなど、圏域を結ぶ唯一の公共交通機関として、安心して暮らし続けられる地域づくりに欠かすことのできない社会基盤であることから、路線の維持・確保を図るために、県や事業者との連携のもと利用促進や利便性向上に取り組む。

(3) 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野

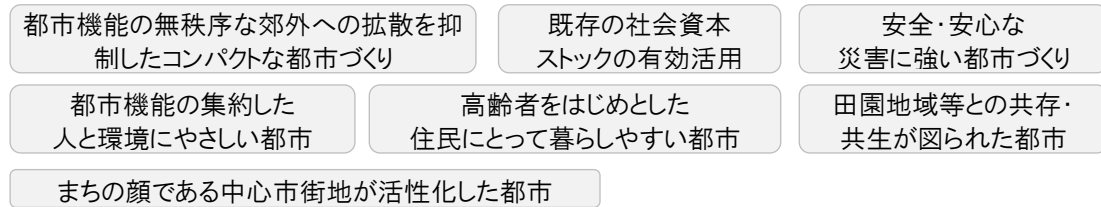
人材育成（圏域マネジメント）

2) 都市整備に係る方針（日向延岡新産業都市計画区域マスタープラン 平成24年3月策定）

○策定主体：宮崎県

○都市づくりの基本思想（宮崎県の都市計画方針）

豊かな自然的環境と共生する持続可能な都市（サステイナブルシティ）の実現



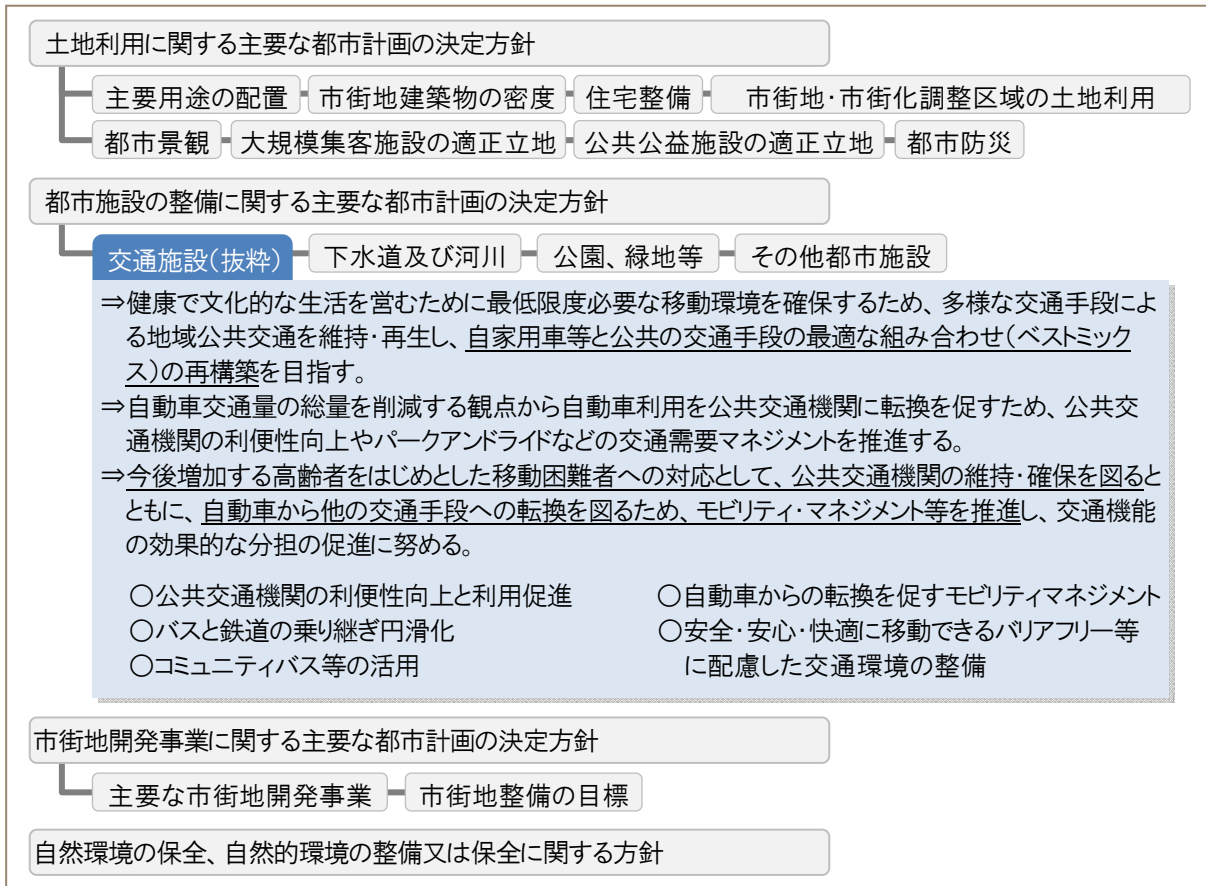
○本圏域における都市計画の目標

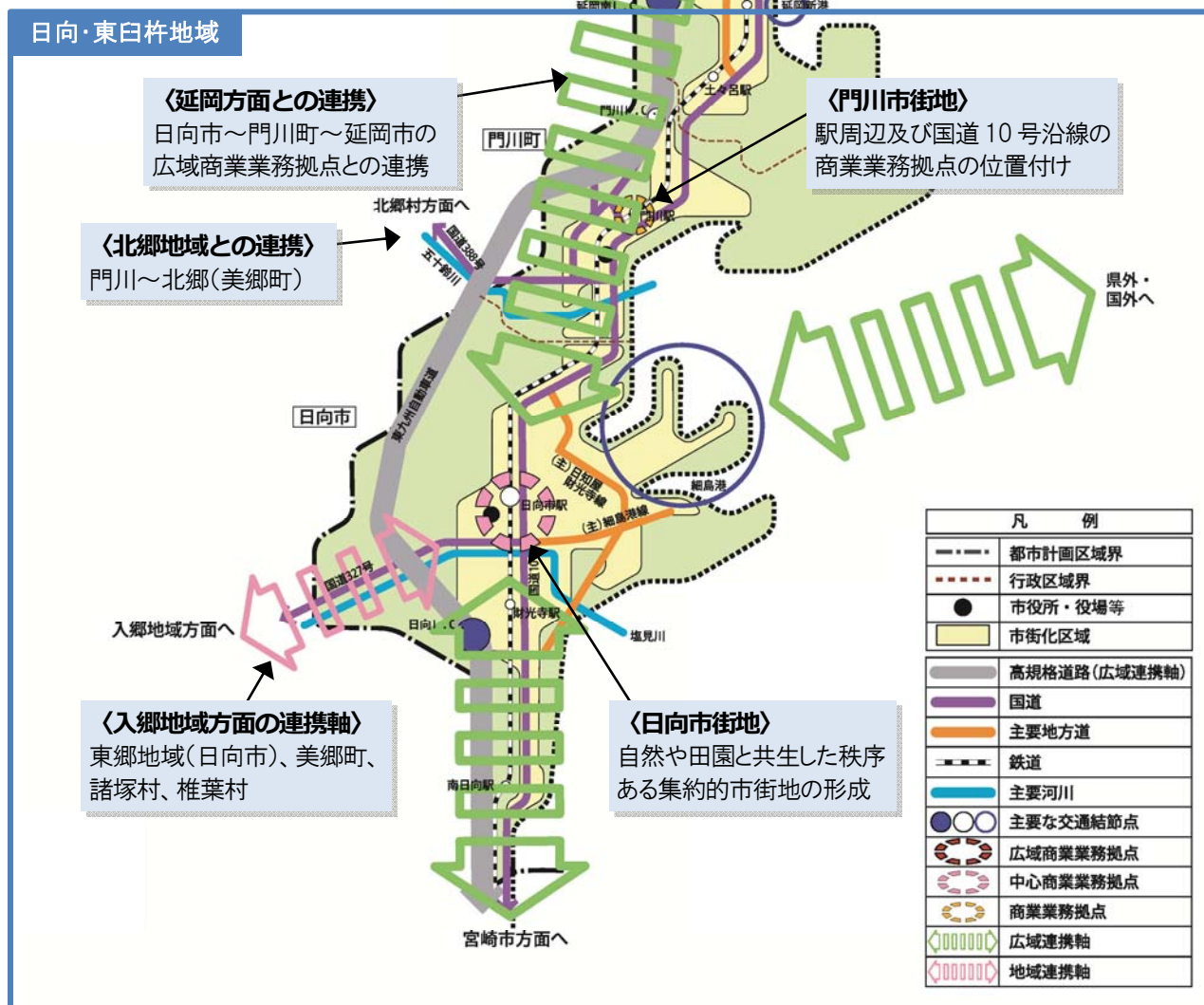
- ① 延岡市を中心とした東九州の中核を担う、県北の広域都市圏の形成
- ② 自然や田園と共生した秩序ある集約的市街地の形成
- ③ 自然・歴史・文化・地域産業などの地域資源を活かした五ヶ瀬川、耳川の河川流域単位での広域連携の形成

《都市計画決定に際し特に配慮する事項》

- 1 地域拠点連携型都市の実現
 - ⇒都市機能の集積による計画的な拠点の形成と、各拠点間を結ぶ利便性の高い交通ネットワークの形成
 - ⇒特に、中心市街地や地域生活の中心となっている市街地は、商業・業務の機能だけでなく、居住・文化・福祉など多様な機能の導入やアクセス性の向上に資するよう計画
- 2 自然環境の保全、自然的環境の整備又は保全
- 3 美しい景観の保全、創出
- 4 災害に強い都市構造の実現

○地域公共交通に求められる内容（都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針）





▲将来都市構造図(日向延岡新産業都市計画区域)

3) 地域公共交通に係る関連計画の内容

圏域市町村においては、総合計画や都市計画などの個別のまちづくり方針を策定しており、計画目標や施策において、以下のような内容が地域公共交通に求められている。

▼拠点形成・地域公共交通に係る方針（1/2）

市町村	計画	拠点形成及び地域公共交通に係る方針
日向市	新しい日向市総合計画	<p>〈拠点形成〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●生活環境や都市機能の改善を行うとともに、医療や福祉、商業等の機能が集約され、特に高齢者や子育て世代が安心して快適な生活が送れるコンパクトな拠点づくり <p>都市機能拠点(中心市街地)・日向市駅周辺 生活拠点・市街地部(大王谷周辺、新財布周辺、曾根町周辺、財光寺南周辺)、南部(美々津支所、岩脇支所周辺)、東部(東郷総合支所周辺)</p>
	日向市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地は、「歩いてアクセスする」ことを基本に、様々な都市機能及び駐車場等を相互に結ぶ、安全で快適な歩行者ネットワークを整備 ●日向市駅や財光寺駅は、土地区画整理事業に合わせ、駅前広場整備を一体的に推進 ●道の駅日向・とうごう、まちの駅とみたか、海の駅ほそしまは、観光拠点として連携強化を図ると共に、地域交流の憩いと賑わいを形成する拠点として機能強化を推進
	日向市人口ビジョン・元気な“日向市”未来創造戦略	<p>〈地域公共交通〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域間の移動や通勤・通学、買物等の日常生活の利便性を高めるため、鉄道網やバス路線網の充実を推進するとともに、交通利便性についても向上 ●地域公共交通網の確保を図り、市民が自由に移動できる手段を確保し、自立した生活が送れるよう支援するため、市街地、南部地域、東郷地域において、各地域の集落と生活拠点とを結ぶ市民バスを運行
門川町	第4期門川町長期総合計画	<p>〈拠点形成〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●中心市街地は、門川町役場や JR 門川駅、商業施設、工業・漁業施設等が集まる「JR門川駅周辺・国道10号沿線」を位置付け、市街地としての質の向上に努め、住みよい市街地を形成
	門川町都市計画マスタープラン	<p>〈地域公共交通〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●鉄道・路線バスは、延岡市・日向市などの市町村間の移動を支える交通として、関係市町村と連携して利便性確保・利用促進(日向・東臼杵地域の広域連携)
	門川町地域公共交通網形成計画	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢社会の進展・交通弱者の増加等に対応するため、町内の交通弱者等の移動を支える公共交通サービスを構築(交通空白地域における移動環境の向上)

▼拠点形成・地域公共交通に係る方針（2/2）

市町村	計画	拠点形成及び地域公共交通に係る方針
美郷町	南郷村・西郷村・北郷村 新しいまち建設計画	<p>〈拠点形成〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●商業拠点は、商工会(商店街)との連携を図りながら、今後更に進むことが確実な高齢化にも配慮した地域密着型の魅力ある商店街づくりを推進 ●へき地医療拠点である西郷病院と、北郷及び南郷の診療所の連携運営を推進するとともに、日向市の主要病院等との医療ネットワークを構築 ●観光拠点は、既存観光施設の維持・補修に努め、施設の魅力を最大限に引き出せるよう整備拡充 <p>〈地域公共交通〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●過疎化・高齢化が進む美郷町において、住民の重要な生活交通路線である広域的・幹線的バス路線は、関係市町村と連携して維持 ●町内路線は、生活交通の確保や移動制約者の個別輸送の需要増加を踏まえ、地域の実状に応じた輸送サービスを提供
	第1次美郷町総合計画	
	美郷町総合戦略	
諸塚村	第5次諸塚村総合長期計画	<p>〈拠点形成〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●観光・交流拠点として、平成27年度に「諸塚村観光交流施設」を整備し、地域の住民のふれあいの場づくりと村外の人が気軽に立ち寄り、買い物や休憩ができる場づくりを行い、地域の元気を取り戻す活気のある商店街を再生 ●医療拠点として、村内唯一の医療機関である諸塚診療所において、救急医療にも対応した地域医療を推進 <p>〈地域公共交通〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●バス(地域バスを含む)を暮らしを支える生活基盤と位置付け、自力で移動する手段を持たない高齢者や園児・小中学生などの交通弱者の移動手段を確保 ●集落内まで乗り入れ可能なふれあいタクシーにより、自宅からバス停までの距離が遠い不便な地域でも、きめ細かな公共交通の利便性を確保
	諸塚村都市再生整備計画	
椎葉村	第5次椎葉村長期総合計画	<p>〈拠点形成〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●商業拠点は、商工会(商店街)と連携し、地域に密着したサービスの展開を図り、住みよい生活環境の醸成に努めるとともに、観光客が魅力を感じる本村ならではの商店づくりを推進 ●医療拠点は、椎葉村国民健康保険病院における施設や医療機器の充実等を図り、安心して医療を受けることができる環境づくりに努めるとともに、必要な症例に関しては、延岡市や日向市、熊本県内の病院と連携 ●観光拠点は、鶴富屋敷周辺を中心に名所の整備等を図るとともに、椎葉村の神楽などの伝統文化や独自の歴史などの魅力を活かした観光地域づくりを推進 <p>〈地域公共交通〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ●少子高齢化が進む中で、高齢者の外出支援や通院等のニーズへの対応、小中学生の通学に対応するため、村営バスの維持・管理とともに、デマンドバスの運行やタクシー利用の助成など、多様なニーズに対応できる交通網を整備
	椎葉村人口ビジョン・椎葉村総合戦略	

(2) 地域公共交通が果たすべき役割

日向・東臼杵地域におけるまちづくりの将来像を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を以下のように設定する。

▼地域公共交通に係る方針のまとめ

上位・関連計画		公共交通に係る取組み方針
日向圏域定住自立圏共生ビジョン		<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線は、<u>高齢者の通院や買い物、児童・生徒の通学などに利用される圏域を結ぶ唯一の公共交通機関</u>として、安心して暮らし続けられる地域づくりに欠かすことのできない社会基盤
日向延岡新産業都市計画区域マスタープラン		<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な交通手段による<u>地域公共交通を維持・再生し、自家用車等と公共の交通手段の最適な組み合わせ(ベストミックス)の再構築</u> ● <u>自動車交通量の削減に向けた交通需要マネジメント(公共交通の利便性向上やパークアンドライド等による自動車利用を公共交通機関に転換)</u> ● <u>今後増加する高齢者をはじめとした移動困難者へ対応するための公共交通機関の維持・確保</u> ● <u>自動車から他の交通手段への転換を図るため、モビリティ・マネジメント等を推進し、交通機能の効果的な分担の促進</u> ● <u>安全・安心・快適に移動できるバリアフリー等に配慮した交通環境整備</u>
個別市町村の計画	日向市	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>地域間の移動や通勤・通学、買物等の日常生活の利便性を確保するため、鉄道網やバス路線網を充実</u> ● <u>各集落と生活拠点を結ぶ市民バス等により、自立した生活が送れるよう支援するための市民が自由に移動できる手段を確保</u>
	門川町	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>鉄道・路線バスの利便性確保・利用促進により、延岡市・日向市などの市町村間の移動を支える交通を確保</u> ● <u>高齢社会の進展・交通弱者の増加等に対応するため、町内の交通弱者等の移動を支える公共交通サービスを確保</u>
	美郷町	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>住民の重要な生活交通路線として、広域的・幹線的バス路線を維持</u> ● <u>生活交通の確保や移動制約者の個別輸送の需要増加に対応するため、地域の実状に応じた輸送サービスを提供</u>
	諸塚村	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>自力で移動する手段を持たない高齢者や園児・小中学生等の交通弱者の移動手段として、公共交通の利便性を確保</u>
	椎葉村	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>高齢者の外出支援や通院等のニーズへの対応、小中学生の通学に対応するため、村営バスやデマンドバス等を運行</u>

地域公共交通が果たすべき役割

- 安心して暮らすために必要な定住環境を将来にわたって支える持続的な公共交通サービスの役割
- コンパクトなまちづくりを支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワークの役割
- 多様な交通手段の組み合わせにより生活を営むために最低限度必要な移動環境を確保する役割
- 中心市街地及び地域拠点のアクセスを確保し、拠点エリアのにぎわい・交流を支える役割
- 通院や買い物、通学といった日常生活で利用しやすい移動手段としての役割
- 地域内集落へのきめ細やかにサービスを提供し、公共交通不便地域を解消する役割
- 高齢者を含むすべての人が安全・安心・快適に移動できる交通環境を確保・維持する役割
- 利便性の高いサービスの提供、モビリティマネジメント等の推進により自家用車利用を低減する役割

(3) 地域公共交通の課題

日向・東臼杵地域の現況整理、ニーズ等把握調査の結果、地域が目指すまちづくりの将来像を踏まえ、地域公共交通の課題を下記に示す。

課題1 人口減少・超高齢社会に対応した公共交通ネットワークの転換

地域公共交通が果たすべき役割

- コンパクトなまちづくりを支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワークの役割
- 中心市街地及び地域拠点のアクセスを確保し、拠点エリアのにぎわい・交流を支える役割
- 多様な交通手段の組み合わせにより、生活を営むために最低限度必要な移動環境を確保する役割

本圏域が目指すまちづくりでは、圏域市町村が連携して人口定住に必要な生活機能を確保するなど、将来にわたり安心して暮らし続けられる地域づくりを推進している。しかしながら、本圏域の市街地部を担う日向市や門川町で、人口の減少等が予測されている。急速に進展する人口減少・超高齢社会においては、日常的に人が集まり憩う中心拠点や地域拠点（小さな拠点）の形成、それらと密接に関係する居住地の確保が重要であり、域内の人の動き等を活性化する仕組みの構築が目指されている。中心拠点などの賑わい・活力を支える交通が果たす役割も大きく、高齢者をはじめとする圏域住民が中心拠点・地域拠点に集まりやすい拠点連携型の広域ネットワークを再構築する必要がある。

課題2 圏域住民の外出実態に応じた基幹的交通ネットワークの見直し

地域公共交通が果たすべき役割

- 安心して暮らすために必要な定住環境を将来にわたって支える持続的な公共交通サービスの役割
- 多様な交通手段の組み合わせにより、生活を営むために最低限度必要な移動環境を確保する役割

基幹的交通ネットワークは、住民の通院・買い物、児童・生徒の通学など、地域に欠かすことのできない社会基盤として維持が図られている。しかしながら、路線のほとんどは山間部を起点とする長大路線のまま長期にわたって運行が続いており、各市町村間に乗降がない区間があるなど、非効率な状況が生じている。一部の住民にとって生活に不可欠であるものの、利用向上や持続性の向上につながる工夫が必要であり、地区毎の特性に応じた運行路線の見直しが課題である。また、山間部はすでに過疎化が進展し、小さな集落が広く点在しているため、幹線交通だけでサービスを提供することは難しい。各市町村のコミュニティバス等と連動するサービスの展開を見据えながら、地域特性に応じた持続可能な基幹的交通ネットワークの再編が必要である。

課題3 利用者の需要に合わせた運行サービスの見直し

地域公共交通が果たすべき役割

- 通院や買物、通学といった日常生活で利用しやすい移動手段としての役割
- 地域内集落へのきめ細やかにサービスを提供し、公共交通不便地域を解消する役割

基幹的交通ネットワークは、児童・生徒の通学対応も目的の一つとして運行しているが、少子化が進むにつれてバスを日常的に利用する通学児童等が減少し、すでに通学需要が得られていない区間が存在する。バス利用の大部分は高齢者等の通院・買い物が占める一方で、一部の路線は通学時間の運行が多いものがあり、需要の変化に応じた運行サービスの見直しが必要である。

また、各市町村が運行するコミュニティバス等も、一部の路線は1便あたりの平均利用者が2人を下回るなど、乗り合って利用する公共交通としての機能を保てていない状況が見られ、利用向上を目的とした運行サービスの見直しを図る必要がある。

課題4 交通結節点・地域拠点における乗継ぎ拠点機能の改善

地域公共交通が果たすべき役割

- コンパクトなまちづくりを支える拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワークの役割
- 多様な交通手段の組み合わせにより生活を営むために最低限度必要な移動環境を確保する役割
- 高齢者を含むすべての人が安全・安心・快適に移動できる交通環境を確保・維持する役割

圏域の中心拠点を担うJR日向市駅は、JR日豊本線と路線バス・ぷらっとバスが接続する交通結節点であるが、鉄道に乗継ぎが可能なダイヤが少なく、乗継ぎ利用に配慮したダイヤの調整が必要である（門川駅も同様）。また、複数のバス路線が結節する地域拠点においてもダイヤ調整が必要であり、あわせて、乗継ぎ利用者が快適に利用できる待合環境や乗継ぎ案内の充実などの機能を強化し、公共交通相互の利用向上を図る必要がある。

課題5 圏域住民の公共交通利用に対する意識の改善

地域公共交通が果たすべき役割

- 安心して暮らすために必要な定住環境を将来にわたって支える持続的な公共交通サービスの役割
- 利便性の高いサービスの提供、モビリティマネジメント等の推進により自家用車利用を低減する役割

各自治会からは基幹的交通ネットワークの維持を求める意向が示されたものの、圏域住民の公共交通利用に対する意識は低く、自家用車利用に依存した生活が浸透している。人口減少・高齢化の進行に伴い、医療費や社会保障費の増大等による財政の硬直化が懸念される中で、一方向的な行政の支援だけでは公共交通の維持は困難であり、“住民自らが乗って守る”といった地域の意識改善を目指す必要がある。利用向上による持続可能な公共交通ネットワークの実現に向けて、自家用車から公共交通への転換を促すモビリティマネジメントを含む利用促進が求められる。

日向・東臼杵地域が目指す将来像

■日向圏域定住自立圏のまちづくりの将来

- 陸上・海上の交通網に、本圏域を始めとする周辺自治体の有する豊かな森林資源や農畜産物等を流通させるとともに、福岡など、人口が集中する北部九州からの人の流れを創出することにより、真の「九州の扇の要」といえる九州の交流拠点地域として発展
- 圏域市町村が連携・交流を図りながら、圏域住民に対して積極的な各種サービスを提供すること等により、**圏域全体の人口定住を図るために必要な生活機能を確保し、将来にわたって安心して暮らし続けられる魅力ある地域づくりを推進**

■都市整備に関する将来像

○都市づくりの基本思想

豊かな自然的環境と共生する持続可能な都市(サステナブルシティ)の実現

都市機能の無秩序な郊外への拡散を抑制したコンパクトな都市づくり

都市機能の集約した人と環境にやさしい都市

既存の社会資本ストックの有効活用

安全・安心な災害に強い都市づくり

田園地域等との共存・共生が図られた都市

高齢者をはじめとした住民にとって暮らしやすい都市

まちの顔である中心市街地が活性化した都市

○当該区域の都市計画の目標

方針1 延岡市を中心とした東九州の中核を担う、県北の広域都市圏の形成

方針2 自然や田園と共生した秩序ある集約的市街地の形成(日向市街地)

方針3 自然・歴史・文化・地域産業などの地域資源を活かした五ヶ瀬川、耳川の河川流域単位での広域連携の形成

関連計画における取組み方針

◀日向市▶

- 新しい日向市総合計画
- 日向市都市計画マスタープラン
- 日向市人口ビジョン・元気な“日向市”未来創造戦略

◀美郷町▶

- 南郷村・西郷村・北郷村新しいまち建設計画
- 第1次美郷町総合計画
- 美郷町総合戦略

◀門川町▶

- 第4期門川町長期総合計画
- 門川町都市計画マスタープラン
- 門川町地域公共交通網形成計画

◀諸塚村▶

- 第5次諸塚村総合長期計画
- 諸塚村都市再生整備計画

◀椎葉村▶

- 第5次椎葉村長期総合計画
- 椎葉村人口ビジョン・椎葉村総合戦略

〈地域公共交通が果たすべき役割〉

- 安心して暮らすために必要な定住環境を将来にわたって支える**持続的な公共交通サービス**の役割
- コンパクトなまちづくりを支える**拠点間を結ぶ一体的な公共交通ネットワーク**の役割
- 中心市街地及び地域拠点のアクセスを確保し、**拠点エリアのにぎわい・交流を支える**役割
- 多様な交通手段の組み合わせ**により、生活を営むために最低限度必要な移動環境を確保する役割
- 通院や買物、通学等の**日常生活で利用しやすい移動手段**としての役割
- 地域内集落へのきめ細やかにサービスを提供し、**公共交通不便地域を解消**する役割
- 高齢者を含むすべての人が**安全・安心・快適に移動できる交通環境**を確保・維持する役割
- 利便性の高いサービスの提供、**モビリティマネジメント等の推進により自家用車利用を低減**する役割

〈地域公共交通の課題・対応策の方向性〉

課題1 人口減少・超高齢社会に対応した公共交通ネットワークの転換

- 日常的に人が集まり憩う中心拠点や地域拠点(小さな拠点)の充実、それらと密接に関係する居住地を確保する取組みに応じて、**域内の人の動き等を活性化**する仕組みが必要
- 高齢者をはじめとする圏域住民が中心拠点・地域拠点に集まりやすい**拠点連携型の広域的なネットワークの再構築**が必要

課題2 圏域住民の外出実態に応じた基幹的交通ネットワークの見直し

- 山間部の長大路線は非効率な状況が生じており、地区毎の特性に応じて、**利用向上や持続性の向上につながる見直し**が必要
- 小さな集落が広く点在する山間部では、幹線交通だけでサービスを提供することは難しく、**コミュニティバス等と連動するサービスの展開を見据えた再編**が必要

課題3 利用者の需要に合わせた運行サービスの見直し

- バスを日常的に利用する通学児童等が減少し、すでに通学需要が得られていない区間が存在しており、**需要の変化に応じた運行サービスの見直し**が必要
- コミュニティバス等では、1便あたり利用者数が2人を下回る等、乗り合って利用する公共交通の機能を保てていない状況が見られ、**利用向上に向けた運行サービスの見直し**が必要

課題4 交通結節点・地域拠点における乗継ぎ拠点機能の改善

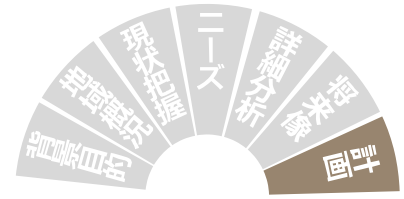
- 鉄道とバス等の交通結節点である JR 日向市駅は、鉄道に乗継ぎが可能なダイヤが少なく、**乗継ぎ利用に配慮したダイヤの調整**が必要(門川駅も同様)
- 複数のバス路線が結節する地域拠点もダイヤ調整を行い、あわせて、**利用者が快適に利用できる待合環境や乗継ぎ案内の充実**などの機能強化が必要

課題5 圏域住民の公共交通利用に対する意識の改善

- 財政の硬直化等が懸念される中で、一方向的な行政の支援だけでは公共交通の維持は困難であり、**“住民自らが乗って守る”**といった地域の意識改善が必要
- 自家用車から公共交通への転換を促す**モビリティマネジメント**を含む利用促進が必要

▲地域公共交通の課題と対応策の方向性

7. 日向・東臼杵地域公共交通網形成計画



(1) 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた基本的な考え方

地域公共交通の活性化・再生に向けた取組みを効果的に進めていくためには、日向・東臼杵地域が目指す地域公共交通の将来のすがたを具体化していくことが重要であり、本節では、取組みを進める際の指針となる基本的な考え方を示す。

1) 多様な交通サービスの組合せと役割分担

本圏域には、鉄道は JR 日豊本線、高速バス、宮崎交通(株)及び宮交タクシーの路線バス、各市町村が運行するコミュニティバス・乗合タクシーやデマンド型交通、一般タクシー、その他移送サービス等が運行を行っている。それぞれの交通モードが、地域住民等の移動環境を支えるための役割を果たしながら、圏域全体の公共交通体系をつくっていくことを目指す。

▼地域内交通サービスの役割分担

位置付け	モード	役割	
地域公共交通	広域幹線交通	鉄道 (JR 日豊本線)	県内他都市・県外への広域移動を支える広域幹線軸 〈圏域内〉“日向市駅-門川駅間”及び“日向市駅-美々津駅間”の拠点間移動を支える幹線軸
		高速バス	県内他都市・県外への広域移動を支える広域幹線軸
	基幹的交通ネットワーク	路線バス	圏域市町村間(拠点間)の移動を支える幹線軸 〈日向-延岡線〉延岡市街地までの移動を支える都市間連絡軸
			圏域市町村内で、郊外部(集落等)から最寄り拠点※(生活拠点等)までの移動を支える地域内フィーダー ※基幹的交通ネットワークの乗り継ぎ拠点を含む 〈ぷらっとバス〉 中心市街地内の公共交通アクセスを支える支線 〈日向市南部コミュニティバス〉 日向-美々津間の拠点間移動を支える幹線軸を代替する支線 〈デマンド型交通〉 比較的需要が少ない区域において、最寄り拠点(生活拠点等)までの移動を支える支線
	支線交通	コミュニティバス・乗合タクシー	他の公共交通では対応できない「ドア・ツー・ドア」や「他交通の運行時間外への対応」等の需要へ対応する交通
		一般タクシー	他の公共交通では対応できない「ドア・ツー・ドア」や「他交通の運行時間外への対応」等の需要へ対応する交通
	その他交通	市町村移送サービス	各市町村が提供する住民サービスを、個別に支援するための特定目的に限定した移送サービス(スクールバスや高齢者福祉面のタクシー等の割引、公共施設の送迎など)
		自家用車等	個人の都合に応じて、自由に移動するための交通手段(個人が所有・負担する自家用車やバイク、自転車等)

(公共交通モードの取組みの方向性)

 <p>鉄道</p>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿岸地域において、門川～美々津間、延岡市方面など、圏域内外の広域的移動に利用（“各方面 1 本/時間”程度のサービスを提供） ○特に“徒歩・自転車”圏内の住民が利用し、その多くは“通勤・通学定期”の利用（財光寺駅・南日向駅・美々津駅は約 8 割、門川駅は約 7 割、日向市駅は約 6 割） <p>方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用者ニーズ等に対応した利便性の向上（利用の多い時間帯の列車増便など）、利用促進に努めるとともに、他の交通と連携するための交通結節機能の強化が必要
 <p>高速バス</p>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ○本圏域における利用は比較的少ないものの、宮崎市や延岡市への移動に利用（門川ICや日向IC等において、民間事業者によるサービスが提供） <p>方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○民間の交通事業者と連携し、利用案内の強化や利用促進の取組みが必要（“圏域外への広域的な移動”を支える公共交通サービスとして維持）
 <p>基幹的交通ネットワーク (路線バス)</p>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間を結ぶ唯一の公共交通機関であるが、人口減少や自家用車利用の浸透等の影響を受け、利用者数は年々減少（年平均 5% 減少） ○運行欠損額は年間約 1.1 億円に上り、県・市町村や運行事業者が財政負担（利用低迷に伴う民間事業者の撤退等が生じている） <p>方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住民の外出実態に応じた利便性の向上と利用促進に努めるとともに、路線バスの利用意識を高めるための取組みが必要 ○将来にわたって持続的にサービスを提供するため、運行欠損額の軽減に向けた圏域市町村共同の運行改善が必要
 <p>支線交通 (コミュニティバス等)</p>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ○最寄り拠点（通院・買い物）まで、主に“高齢者の通院や買い物”等で利用（駅やバスの乗り場等から離れたエリアを対象） ○一部、利用が得られていない路線が存在し、財政負担の軽減や運行効率の向上が必要 <p>方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○駅や路線バス等、他交通への乗り継ぎを促すための取組みが必要 ○住民の外出行動を支えるサービスとして、一定の運行水準の確保に努めるとともに、利用者の需要に応じた運行効率の改善が必要 ○“住民自らが乗って維持する”といった意識改善を図る取組みが必要（利用率が低い地区への重点的な利用促進や意見交換会など）
 <p>タクシー</p>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ドア・ツー・ドア、自由な時間帯で利用できる交通として、高齢者等が通院や買い物に利用（日向市内 6 社、その他市町村 1～2 社）。 <p>方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○他の公共交通では対応が難しいエリア（狭隘道路が存在する集落や個々の住宅等）や運行時間外に対応する交通として、維持を図っていくための利用促進が必要
 <p>その他 交通環境 (徒歩・自転車等)</p>	<p>現状</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地や JR 駅周辺の区域において、安全で快適な歩行者空間の整備、駐車場・駐輪場の確保など、コンパクトなまちの形成に向けた取組みが進行 <p>方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○施設が集積するエリア、公共交通の乗継ぎ拠点等は、必要に応じて“快適な歩行空間”や“自転車等から乗継ぎできる駐輪場・駐車場”等の整備が必要

2) まちづくりを支える公共交通網の構築

本圏域の将来都市構造においては、集約的市街地の形成や地域拠点連携型都市の実現等により、都市機能が集約した人と環境にやさしいコンパクトな都市づくりを推進しており、日向市・門川町では都市計画マスタープランを策定し、鉄道駅等を中心とした商業・医療等が集まる中心市街地と、周辺居住地の計画的な形成を目指している。商業施設や病院、交流施設等と住居がまとまって立地することで、歩いて暮らせるまちづくりを進めながら、公共交通を使ってそれぞれの施設にアクセスできるなど、まちづくりと一体となった公共交通サービスの確保が重要である。

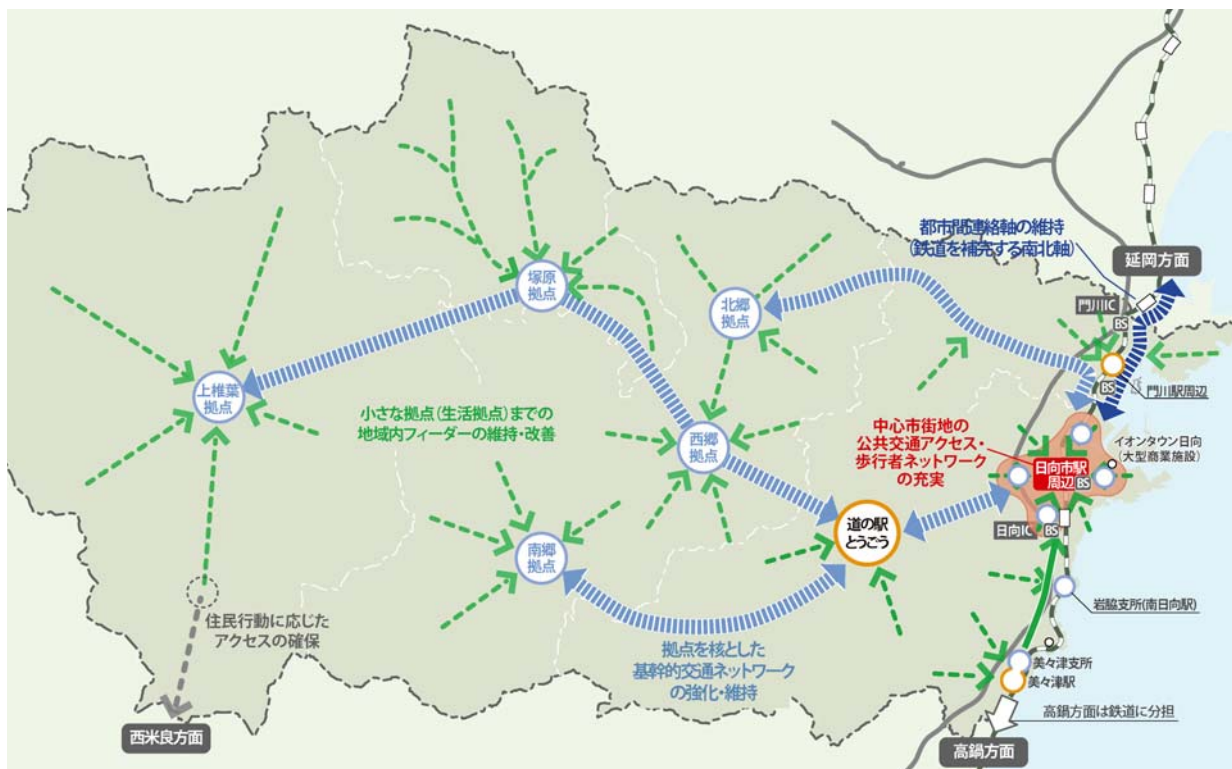
これを踏まえ、中心市街地・郊外部における拠点形成を見据えた公共交通網のあり方を以下のように設定する（次頁以降に、現状・再編後の公共交通ネットワークを示す）。

「拠点形成」

- : 中心市街地(本圏域の都市機能が集積する中心的な拠点)
- : 地域拠点(圏域内の生活拠点等の機能をもちつつ、交通結節機能をもつ拠点)
- : 小さな拠点(商業・医療施設などの生活に必要な機能が集積する拠点)

「ネットワーク」

- : 広域幹線交通(鉄道)
- BS : 広域幹線交通(高速バス乗り場)
- ▬ : 基幹的交通ネットワーク
- ▬ : 基幹的交通ネットワーク(都市間連絡軸)
- ← : 支線交通



▲地域公共交通が目指すネットワークのあり方

(現状の公共交通ネットワーク)

以下には、公共交通ネットワークの現状を示す。



■凡例

【ネットワーク】

- : 鉄道 (JR 日豊本線)
- : 基幹的交通ネットワーク
- : 基幹的交通ネットワーク (都市間連絡軸)
- : 支線交通
- : 支線交通 (デマンド)
- : 高速道路

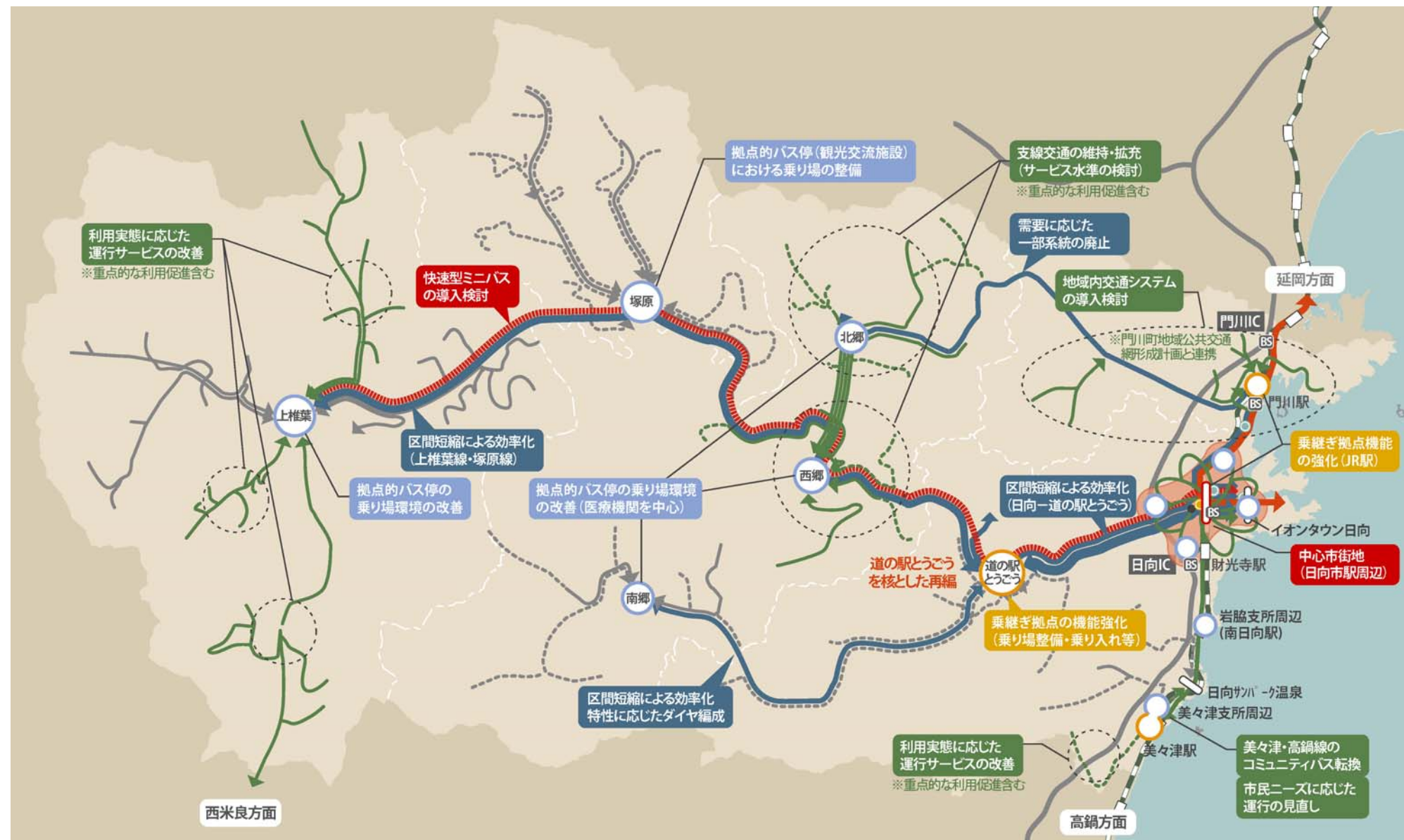
【施設関係】

- : 鉄道駅
- BS : 高速バス乗り場
- : 住民ニーズの高い買い物先
- : 住民ニーズの高い通院先
- : 行政拠点 (役場・支所)
- : 都市機能の集積エリア (商業・医療・行政など)

▲公共交通ネットワーク図 (現状)

(再編後の公共交通ネットワーク)

各拠点を中心として幹線・支線の役割分担を図った持続的な公共交通ネットワークの再構築を目指す。



▲公共交通ネットワーク図(再編後)

■凡例		
【ネットワーク】		
—: 鉄道 (JR 日豊本線)	—: 支線交通	□: 鉄道駅
—: 基幹的交通ネットワーク	- - : 支線交通 (デマンド)	BS: 高速バス乗り場
—: 基幹的交通ネットワーク (都市間連絡軸)	—: 高速道路	●: 住民ニーズの高い買い物先
—: 快速型ミニバス		●: 住民ニーズの高い通院先
		●: 行政施設 (役場・支所)
		○: 中心市街地 (拠点)
		○: 地域拠点
		○: 小さな拠点



▼各市町村における拠点形成の方針

分類	区域	各拠点の位置・役割
中心商業地	日向市	●日向市駅周辺 都市機能拠点(中心市街地)
地域拠点	日向市	●道の駅とうごう・東郷総合支所周辺 交通結節点、地域交流・観光拠点、生活拠点 ●美々津駅・美々津支所周辺 交通結節点、生活拠点
	門川町	●JR門川駅周辺 ※国道10号沿線を含む 交通結節点、門川町の中心市街地
小さな拠点	日向市	●大王谷・新財布・曾根町・財光寺南周辺 市街地部の生活拠点 ●美々津・岩脇支所周辺 日向市南部の生活拠点
	美郷町	●西郷周辺 幹線交通の乗継ぎ拠点、商業・へき地医療・行政機能の集積拠点 ●北郷及び南郷周辺 幹線交通の乗継ぎ拠点、商業・医療・支所機能の集積拠点
	諸塚村	●塚原周辺 ※観光交流施設 幹線交通の乗継ぎ拠点、商業・観光・交流拠点
	椎葉村	●上椎葉周辺 幹線交通の乗継ぎ拠点、商業・へき地医療・観光・行政機能等の集積拠点

3) 多様な関係者との“公共交通を共に守り育てる”意識の共有

地域公共交通は、“地域の人々に広く利用される”ことを前提とした「まち」の仕組みであり、将来にわたって維持していくためには、行政や交通事業者だけでなく、町民、商店・病院等を含む多様な主体が「公共交通を守り育てていく」という共通意識を持って維持に取り組むことが重要である。しかしながら、地域住民の公共交通利用に対する意識は低く、自家用車利用に依存した生活が浸透している。

人口減少・高齢化の進行に伴い、医療費や社会保障費の増大等による財政の硬直化が懸念されるなかで、一方向的な行政の支援だけでは公共交通の維持は困難であり、“住民自らが乗って守る”といった地域の意識改善を目指す必要がある。

本計画においては、利用しやすい地域公共交通の見直しを図ることと合わせて、地域住民に対して公共交通の積極的な利用を呼び掛ける取組みを行い、「地域が一体となって公共交通を守り育てていく」意識の醸成を図っていく。

(2) 計画の区域 (再掲)

本計画の区域は、日向・東臼杵地域全域（日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村）と定める。



注) 日向圏域定住自立圏の計画区域と整合

本圏域は、延岡市を中心市とする宮崎県北定住自立圏にも包含されている。宮崎県北定住自立圏においては、地域住民の生活行動（主に通院や買い物、通勤通学など）に基づく交通圏が複数形成されており、延岡市を中心とする北側の交通圏と、日向市を中心とする南側の交通圏が存在する。本計画の区域は、地域住民の生活行動を考慮した計画とするため、日向圏域定住自立圏の交通圏を基本として区域を定めるものである。

(3) 基本方針

地域公共交通が果たすべき役割と課題、持続的な公共交通網の形成に向けた基本的な考え方を踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けた基本方針を以下のように設定する。

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・東臼杵地域は、古くから日向市を中心とする“生活文化圏”として発展を遂げてきた。しかしながら、山間部ではすでに過疎化が進展し、今後は市街地においても人口減少・少子高齢化の進行が予測され、地域全体の活力減退が懸念される。将来にわたって安心して暮らし続けられる地域の実現に向けて、圏域内の人の移動を支えるネットワークの確保は不可欠であり、住民を含む関係者が「地域の交通を守る」意識を持ちながら、利用しやすい公共交通の改善を図ることで、安心して暮らし続けられる生活文化圏の発展を目指していく。

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

コンパクトなまちづくりと一体となったネットワークの実現に向けて、中心市街地と各地域拠点を結ぶ基幹的交通ネットワークの利用しやすいサービスの充実を図り、定住自立圏を支える持続的な地域公共交通網の再構築に取り組む。

方針2 圏域住民の暮らしを支える支線交通の確保・維持

各市町村において、地域内集落や交通弱者等に対応するきめ細かな移動手段を確保するため、支線交通サービスの強化や利用低迷路線の改善を図り、地域住民が日常的に利用しやすい公共交通ネットワークの確保・維持に取り組む。

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

交通結節点・地域拠点等における公共交通の利用促進を図るため、交通結節点の乗継ぎ機能の強化、地域拠点・小さな拠点における乗り場環境の改善など、公共交通を利用しやすい拠点機能の充実に取り組む。

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

公共交通利用の動機付けや過度に自動車に頼る暮らしからの転換を図るため、地域住民や学校、事業所などの多様な主体との連携を含む利用促進策を展開し、地域が一体となって公共交通を守り育てていく取組みを推進していく。

〈基本方針・計画目標〉

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・東臼杵地域は、古くから日向市を中心とする“生活文化圏”として発展を遂げてきた。しかしながら、山間部ではすでに過疎化が進展し、今後は市街地においても人口減少・少子高齢化の進行が予測され、地域全体の活力減退が懸念される。将来にわたって安心して暮らし続けられる地域の実現に向けて、圏域内の人の移動を支えるネットワークの確保は不可欠であり、住民を含む関係者が「地域の交通を守る」意識を持ちながら、利用しやすい公共交通の改善を図ることで、安心して暮らし続けられる生活文化圏の発展を目指していく。

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

コンパクトなまちづくりと一体となったネットワークの実現に向けて、中心市街地と各地域拠点を結び基幹的交通ネットワークの利用しやすいサービスの充実を図り、定住自立圏を支える持続可能な地域公共交通網の再構築に取り組む。

- ▶ 目標1 中心市街地・地域拠点のにぎわいを支える公共交通サービスの提供 中心市街地への利用人数の維持
- ▶ 目標2 地域住民が“利用したくなる”基幹的交通ネットワークのサービス強化 路線バス利用者数の維持
- ▶ 目標3 将来に持続可能な地域公共交通体系の構築 財政負担額の軽減

方針2 圏域住民の暮らしを支える支線交通の確保・維持

各市町村において、地域内集落や交通弱者等に対応するきめ細かな移動手段を確保するため、支線交通サービスの強化や利用低迷路線の改善を図り、地域住民が日常的に利用しやすい公共交通ネットワークの確保・維持に取り組む。

- ▶ 目標1 個々の集落に行き届いたきめ細かな支線交通の確保・維持 公共交通カバー圏域の拡充
- ▶ 目標2 日常的に利用しやすい支線交通サービスの強化 便平均2人未満の利用低迷路線の解消

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

交通結節点・地域拠点等における公共交通の利用促進を図るため、交通結節点の乗継ぎ機能の強化、地域拠点・小さな拠点における乗り場環境の改善など、公共交通を利用しやすい拠点機能の充実に取り組む。

- ▶ 目標1 交通結節点における鉄道に乗り継ぎ可能なバス交通等の拡充 駅利用者の公共交通利用の向上
- ▶ 目標2 沿線施設の協力を含む拠点的バス停の乗り場環境の充実 屋根・ベンチ等が整備された拠点の増加

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

公共交通利用の動機付けや過度に自動車に頼る暮らしからの転換を図るため、地域住民や学校、事業所などの多様な主体との連携を含む利用促進策を展開し、地域が一体となって公共交通を守り育てていく取組みを推進していく。

- ▶ 目標1 住民自らが利用しようと思う公共交通利用の意識改善 住民1人あたりの年間利用回数の維持
- ▶ 目標2 住民・学校・事業所等の多様な主体と連携する機運の向上 モビリティマネジメントの協力団体の獲得

〈目標を達成するために行う事業〉

- **事業Ⅰ | 地域拠点・小さな拠点を核とした基幹的交通ネットワークの再編**
道の駅とうごう等を核とした長大路線の集約・分割等により、区域毎の特性に応じたサービス提供を可能とする柔軟な地域公共交通網の再構築を図る。
- **事業Ⅱ | 地域住民等のニーズに応じた運行サービスの改善**
快速型サービスの導入や長距離移動の割引、車両改善など、地域住民の外出行動・ニーズに応じた見直しを図り、利用向上に向けた運行サービスを展開する。
- **事業Ⅲ | 利用者等の需要に応じた適正なサービス供給量の見直し**
利用実態に合わせた運行効率化やまちづくりに対応したサービス水準の再設定など、利用者や沿線住民等の需要に応じた持続的な公共交通ネットワークを構築する。
- **事業Ⅳ | 基幹的交通ネットワークの柔軟な運行改善を推進する体制の構築**
圏域市町村を跨ぐ基幹的交通ネットワークの定期的な運行改善や計画の見直しを推進するため、日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会を基盤とした検討体制を構築する。
- **事業Ⅰ | コミュニティバス等の地域密着型の支線交通の維持・改善**
各市町村における生活交通として利用される支線交通の継続的な運行支援に取り組むとともに、利用が低迷する路線の改善や利用促進を図りながら、持続的なサービスの提供を行っていく。
- **事業Ⅱ | 拠点のにぎわいや住民の健康な暮らしを支える支線交通サービスの維持・拡充**
各市町村の拠点エリアのにぎわいや外出行動による健康的な住民生活を支えるため、拠点等にアクセスするための支線交通サービスの維持・拡充について検討を行う。
- **事業Ⅲ | 交通空白・不便地域に対するサービス供給の検討**
交通空白・不便地域に対して、交通弱者等が買い物や通院等に利用できる公共交通サービスの導入を検討し、日常生活で支障なく外出できる移動環境を整える。
- **事業Ⅰ | 交通結節点における乗り継ぎ利用に配慮した運行ダイヤの見直し**
JR駅における鉄道との接続を考慮したダイヤ調整を行い、鉄道・路線バス相互の利便性向上を図るとともに、地域拠点におけるバス相互の乗継ぎが可能なダイヤの調整に取り組む。
- **事業Ⅱ | 地域拠点・小さな拠点における公共交通の利用環境の強化**
高齢者等にも利用しやすい乗り場環境の充実を図るため、バスを待つ間に休憩できるベンチや沿線施設への乗入れ、バス停のわかりやすい情報案内等、公共交通の利用環境の強化に取り組む。
- **事業Ⅰ | 公共交通に関する情報発信やPRの強化・改善**
日常生活の中で公共交通を目にする機会を増やしていくため、広域バスマップの改善・発信や地域イベントの開催に合わせた公共交通の利用促進などのプロモーション活動の強化を図る。
- **事業Ⅱ | 環境配慮・健康増進・交通安全等に資するモビリティマネジメントの広報推進**
路線バスや鉄道などの公共交通に興味・関心を持ってもらうため、公共交通を進んで利用しようという住民の意識改善を図るモビリティマネジメントの広報を推進する。
- **事業Ⅲ | 地域住民・学校等の多様な主体と連携した利用促進策の展開**
過度に自家用車に頼る暮らしから、鉄道・バス等を利用する暮らしへの転換を促すため、乗り方教室プログラムや自発的な交通行動の転換を促す取組みを進め、住民の利用意識の改善を図る。

▲地域公共交通網形成計画の事業体系

(4) 目標を達成するために行う事業及び実施主体

目標を達成するために行う事業の内容、実施主体を以下に整理する。

1) 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

事業I | 地域拠点・小さな拠点を核とした基幹的交通ネットワークの再編

道の駅とうごう等を核とした長大路線の集約・分割等により、区域毎の特性に応じたサービス提供を可能とする柔軟な地域公共交通網の再構築を図る。

1 運行効率の改善に向けた山間部の長大路線の解消

地域公共交通再編事業

● 取組み内容

○ 地域拠点を核とした山間部路線の分割（上椎葉線、塚原線、神門線等）

山間部市町村を結ぶ長大路線の運行効率改善に向けて、路線の分岐点である「道の駅とうごう」を起点とした路線の分割を検討し、効率的なネットワークを構築するとともに、定時性の向上を図る。

○ 運行区間の縮小に伴う車両の小型化検討

山間部路線の再編に伴い、上椎葉～塚原などの狭小な通行区間が存在する箇所は、輸送量に応じた運行車両の小型化について検討する。（狭小区間等がほとんどみられない神門線は除く）

● 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者

● 実施年度

平成 28 年度 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）を検討
平成 29 年度 路線網の再編（地域公共交通再編事業の活用）

2 日向-道の駅とうごう区間の路線集約

地域公共交通再編事業

● 取組み内容

○ 日向市-道の駅とうごう線（仮称）の新設

取組み1の再編に伴い、上椎葉線・塚原線・神門線等の日向市街地～道の駅とうごう間を集約した「日向-道の駅とうごう線（仮称）」を新設し、需要に合わせた運行の効率化、利用しやすい運行サービスの見直しを図る。

運行サービスについては、通学時間帯に集中する運行ダイヤを利用者ニーズ等（買い物・通院等）に応じた時間帯への見直しを検討する。

● 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者

● 実施年度

平成 28 年度 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）を検討
平成 29 年度 路線網の再編（地域公共交通再編事業の活用）

事業Ⅱ | 地域住民等のニーズに応じた運行サービスの改善

快速型サービスの導入や長距離移動の割引、車両改善など、地域住民の外出行動・ニーズに応じた見直しを図り、利用向上に向けた運行サービスを展開する。

1 山間部～市街地間を結ぶ快速型のミニバス運行の実施

地域公共交通再編事業

◎ 取組み内容

○ 快速バス系統の新設（上椎葉-イオンタウン日向間）

圏域市町村間の地域間交流の促進に向けて、遠隔地に位置する椎葉村・諸塚村等から日向市街地までの速達性の高い快速バスの導入を検討し、所要時間の短縮による利便性の高い基幹的交通ネットワークの実現を目指す。

※導入初年度は系統増設とし、利用者の需要を確認後、計画期間3～5年で現行路線を順次移行

◎ 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者

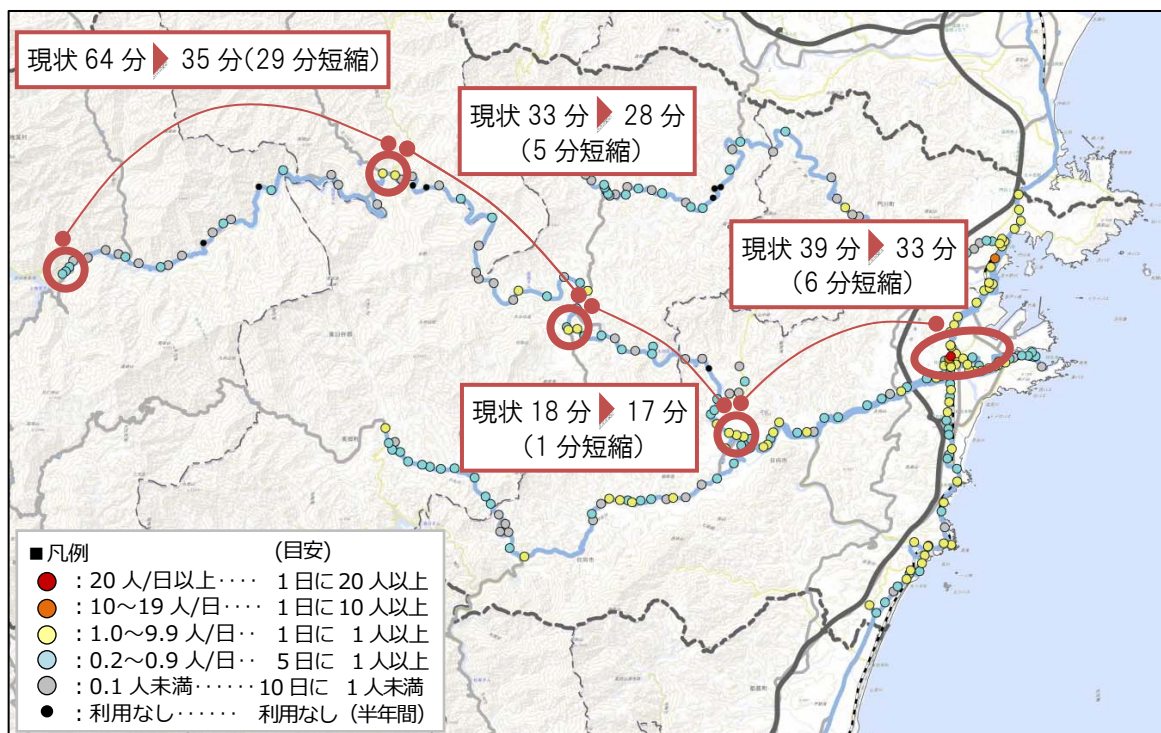
◎ 実施年度

平成28年度 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）を検討
 平成29年度 路線網の再編（地域公共交通再編事業の活用）
 平成30～32年度 利用実態の確認及び現行路線の移行検討

（快速運行のイメージ）

○利用頻度の高い拠点的バス停のみを經由し、速達性を向上（路線全体で所要時間を約40分短縮）

○各市町村の拠点的バス停まで、支線交通によるアクセスを確保



▲バス停ごとの利用状況（1日平均乗降客数）

資料：宮崎交通㈱ IC(バスカ)データ(H27.4.1～H27.9.30)

2 買い物・通院等の時間帯に合わせた運行時間の改善

地域公共交通再編事業

● 取組み内容

○ 通学時間帯に集中する運行ダイヤの見直し

地域住民が日常的に利用しやすい運行サービスの実現に向けて、通学時間帯に集中して運行を行う路線（神門線など）について、住民ニーズが高い外出時間帯に合わせたダイヤの見直しを検討し、運行サービスの強化に取り組む。

● 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者

● 実施年度

平成 28 年度	日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）を検討
平成 29 年度	路線網の再編（地域公共交通再編事業の活用）

3 利用促進に向けた運賃制度の検討

地域公共交通再編事業

● 取組み内容

○ 長距離移動の割引の充実

広域にわたる本圏域内の交流促進に向けて、長距離利用にかかる運賃低減を図るための 1 日乗車券などを検討し、住民が利用しやすい割引制度等の導入を図る。

○ 乗継ぎ割引の充実

再編事業に伴い発生する乗継ぎについても、利用者の抵抗感を軽減するため、乗継ぎ割引の検討を行う（一定時間内に同エリアから乗り継いだ際の運賃低減）

● 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者

● 実施年度

平成 28 年度	日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）を検討
平成 29 年度	路線網の再編とあわせて実施

事業Ⅲ | 利用者の需要に応じた適正なサービス供給量の見直し

利用実態に合わせた運行効率化やまちづくりに対応したサービス水準の再設定など、利用者や沿線住民等の需要に応じた持続的な公共交通ネットワークを構築する。

1 美々津・高鍋線のコミュニティバスへの転換・見直し

地域公共交通再編事業

○ 取組み内容

○ 日向市コミュニティバスによる美々津・高鍋線の代替

自主路線として維持が困難となっている美々津・高鍋線について、比較的利用が多い日向-美々津間を日向市コミュニティバスに転換し、生活交通路線の継続的な維持を図る（平成 28 年 4 月運行開始を目標）。

○ 日向市民のニーズに応じた運行内容の見直し

市町村間をまたぐ美々津・高鍋線から市内完結路線への転換を受け、日向市民にとって利用しやすい路線として見直しを図る。取組みの方向性は、コミュニティバス転換後の利用実態の把握を行うとともに、利用者ニーズに応じた運行時間の調整や財光寺南地区（生活拠点）の経由ルート、乗り場等について検討する。

○ 実施主体

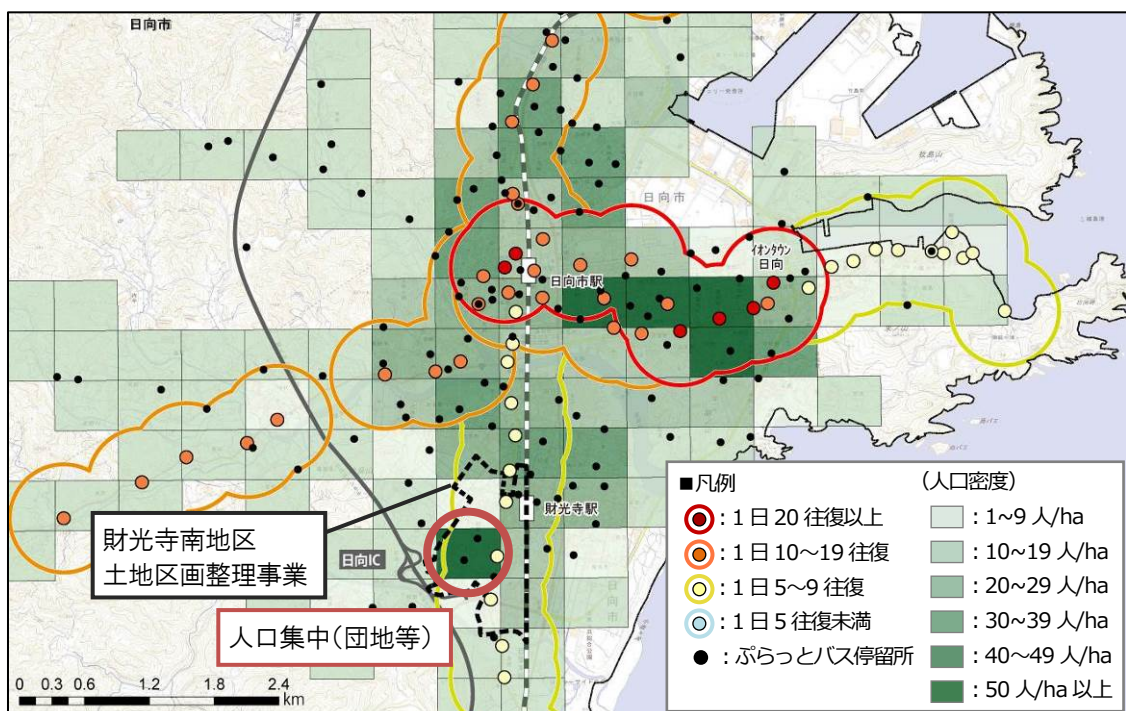
日向市地域公共交通会議、交通事業者、日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会

○ 実施年度

平成 28 年度 4 月 日向市コミュニティバスとして運行開始（予定）
 平成 28 年度 利用実態の把握、市民ニーズ等に応じた見直しの検討
 （日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）の一部）
 平成 29 年度 路線等の見直し

（日向市街地における基幹的交通ネットワークのサービス水準）

○市街地のほとんどは高い水準のサービスが提供されているが、市街地南部のサービス水準は比較的低い。



▲市街地部の人口密度と基幹的交通ネットワークのサービス水準

2 通学需要の変化に応じた小原線の一部系統の廃止

地域公共交通再編事業

● 取組み内容

○ 美郷町内完結の小原-黒木系統の廃止

平成 27 年 4 月の美郷北学園（北郷地区）のスクールバス運行に伴い、美郷町北郷地区内の通学需要が喪失したことを受け、北郷地区内の通学手段となっていた「小原-黒木」系統の廃止について検討を行う。

なお、「小原-イオンタウン日向」系統については、北郷地区から日向市等への買い物・通院利用や、門川町内への通学需要があるため、継続的な維持を図る。

● 実施主体

美郷町、交通事業者、日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会

● 実施年度

平成 28 年度	住民等、関係者との合意形成 （日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）の一部）
平成 29 年度	路線再編（系統の廃止）

事業Ⅳ | 基幹的交通ネットワークの柔軟な運行改善を推進する体制の構築

圏域市町村を跨ぐ基幹的交通ネットワークの定期的な運行改善や計画の見直しを推進するため、日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会を基盤とした検討体制を構築する。

1 日向・東臼杵地域公共交通の広域的な検討体制づくり

体制づくり

● 取組み内容

○ 日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会の継続的实施

基幹的交通ネットワークに係る広域的な意思決定の場として、日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会の継続的な実施を図るとともに、運行方針の検討や実施事業の評価・検証等の取組みを進めていく。

○ 圏域市町村の担当部署等による公共交通専門部会の実施

既存の日向・東臼杵市町村振興協議会の専門部会については、日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会のワーキンググループとして位置づけ、基幹的交通ネットワークに係る調査や計画等を推進する役割を担っていく。

● 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村

● 実施年度

平成 28 年度～ 運行方針や利用促進、評価・検証等の内容に関する協議・検討

2) 方針2 圏域住民の暮らしを支える支線交通の確保・維持

事業I | コミュニティバス等の地域密着型の支線交通の維持・改善

各市町村の生活交通として利用される支線交通の継続的な運行支援に取り組むとともに、利用が低迷する路線の改善や利用促進を図りながら、持続的なサービスの提供を行っていく。

1 コミュニティバス・乗合タクシー等の継続的な運行

路線の確保・維持

○取組み内容

○各市町村によるコミュニティバス・乗合タクシー等の維持・改善

鉄道や基幹的交通ネットワーク等に対応できない区域において、住民の日常生活に必要な移動手段を確保するため、コミュニティバス・乗合タクシー等の継続的な運行に取り組むとともに、運行改善や利用促進などによる利用向上を図っていく。

○実施主体

日向市・美郷町・諸塚村・椎葉村

○実施年度

平成28年度～ コミュニティバス・乗合タクシー等の継続的な運行

2 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

地域公共交通再編事業

○取組み内容

○コミュニティバス等の利用低迷路線の運行改善

将来にわたって地域住民の日常的な移動手段を確保していくため、各市町村の主導により、コミュニティバス等の運行実態に合わせた見直し（利用低迷路線の運行効率化、または利用向上に向けた見直し）を図り、持続的な支線交通の確保・維持に取り組んでいく。

○実施主体

日向市・美郷町・諸塚村・椎葉村

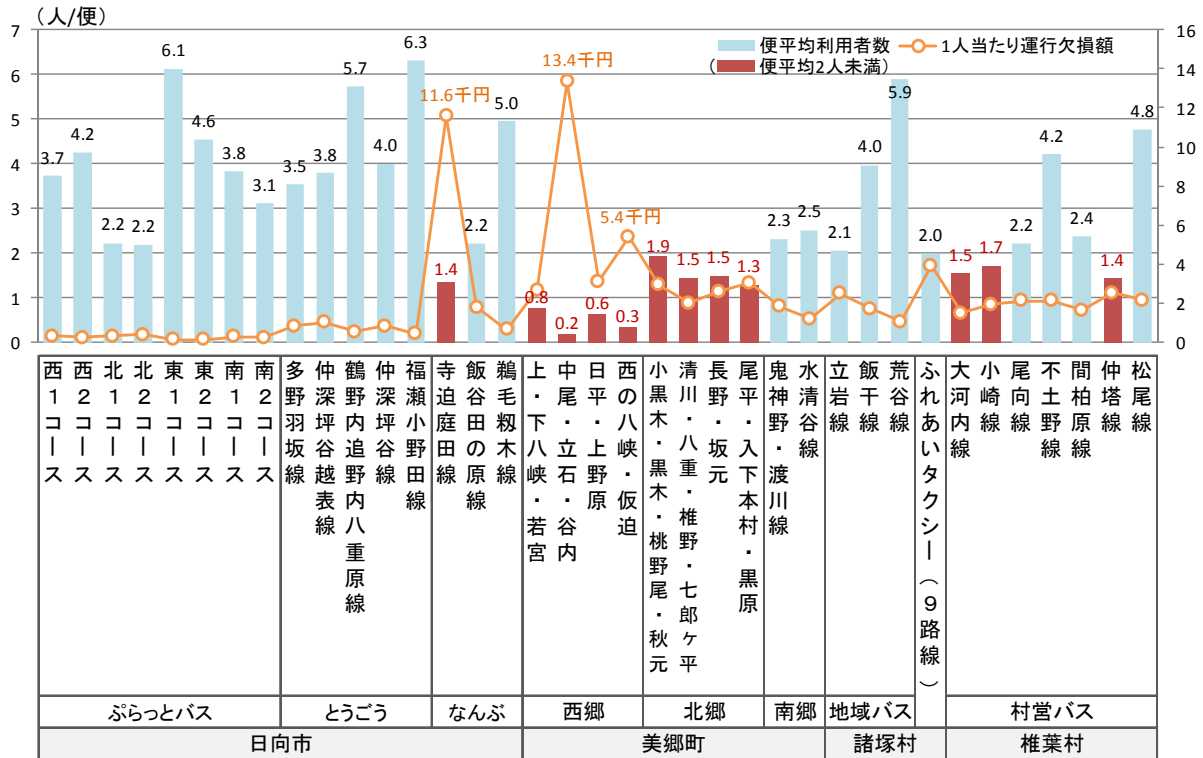
○実施年度

平成28年度～ 利用低迷路線に関する運行改善、利用促進

※コミュニティバス等の利用低迷路線の状況は、次頁を参照

(コミュニティバス等の運行実態について)

- 各路線の便平均利用者数では、1 便あたり平均 2 人未満が 12 路線存在する。
- 1 人当たり運行欠損額では、1 人を輸送するために多額の経費を要している路線が存在する。
(運行欠損額については、圏域市町村または運行事業者による赤字分の補填が行われる)



※諸塚村の運行経費は、年度ごとの精算であるため、運行欠損額はH26.4～H27.3の経費を使用

▲便平均利用者数と1人当たり運行欠損額 (H26.10～H27.9)

事業Ⅱ | 拠点のにぎわいや住民の健康な生活を支える支線交通サービスの維持・拡充

各市町村の拠点エリアのにぎわいや外出行動による健康的な住民生活を支えるため、拠点等にアクセスするための支線交通サービスの維持・拡充について検討を行う。

1 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 地域公共交通再編事業

○ 取組み内容

○ 拠点エリアにおける施設間アクセスの維持・向上

各市町村の支線交通は地域密着型のサービスとして重要な役割を担っており、住民が日常的に集まり憩う小さな拠点の形成に向けて、本圏域の比較的低水準で運行している支線交通のサービス拡充について検討する。

また、椎葉村は、コミュニティバス利用者に向けた病院診療後の商店街までの送迎、諸塚村は遠距離に立地する診療所や既存商店等を巡回するサービスを実施しており、拠点のにぎわいに資するこれらのサービスについて維持に努める。

さらに、美郷町は、健康増進と交流を目的とした温泉施設に係る公共交通、コミュニティバスの運行があり、病院・診療所受診後の商店街との路線上の繋がりもあることから、運行時間等に配慮し、サービス維持に努める。

○ 実施主体

日向市・美郷町・諸塚村・椎葉村

○ 実施年度

平成 28 年度～ 既存サービスの維持、低頻度の運行路線に関する拡充検討

事業Ⅲ | 交通空白・不便地域に対するサービス供給の検討

交通空白・不便地域に対して、交通弱者等が買い物や通院等に利用できる公共交通サービスの導入を検討し、日常生活で支障なく外出できる移動環境を整える。

1 交通空白・不便地域の解消に向けた地域内交通システムの導入検討 地域公共交通再編事業

○ 取組み内容

○ 門川町における地域内交通システムの導入検討 【門川町地域公共交通網形成計画】

人口定住を図るために必要な生活機能の確保に向けて、本圏域の交通空白地域にあたる門川町域において、地域内交通システムの導入検討を進める。

(門川町地域公共交通会議との連携)

本事業は、「門川町地域公共交通網形成計画 (H27.3)」と連動するものであり、門川町地域公共交通会議においては、平成 28 年度以降の乗合タクシー運行と独自基準を用いた運行評価により、路線ごとの導入適否を判断する計画を予定している。

本計画では、上記の地域内交通システムの導入有無に応じて、取組み結果の検証を行うとともに、“交通空白・不便地域へのサービス供給”のあり方について検討し、日向・東臼杵地域内における交通空白地域への対応を進める。

○ 実施主体

門川町地域公共交通会議、交通事業者、日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会

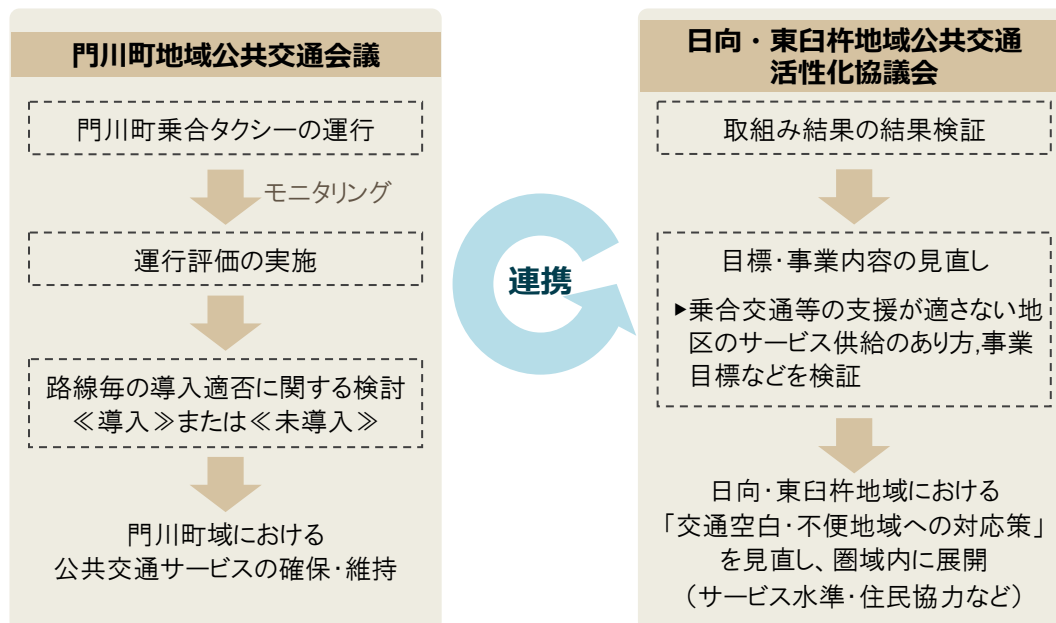
○ 実施年度

平成 28 年度 乗合タクシーの運行開始、利用促進

平成 28～29 年度 乗合タクシーの利用実態の把握、運行評価の実施

(門川町地域公共交通会議との連携イメージ)

○本事業においては、門川町地域公共交通会議と連携し、以下のようなイメージで事業を推進



(門川町地域公共交通会議の取組み方針)

○事業方針

公共交通の乗り場から1km以上離れる交通空白地域を対象に、自動車を持たない高齢者など日常的な移動手段を持たない町民の外出環境を向上するための公共交通サービスを提供
(門川町内の交通空白地域が「現状 25%」→「将来 5.1%」まで約 20%改善)

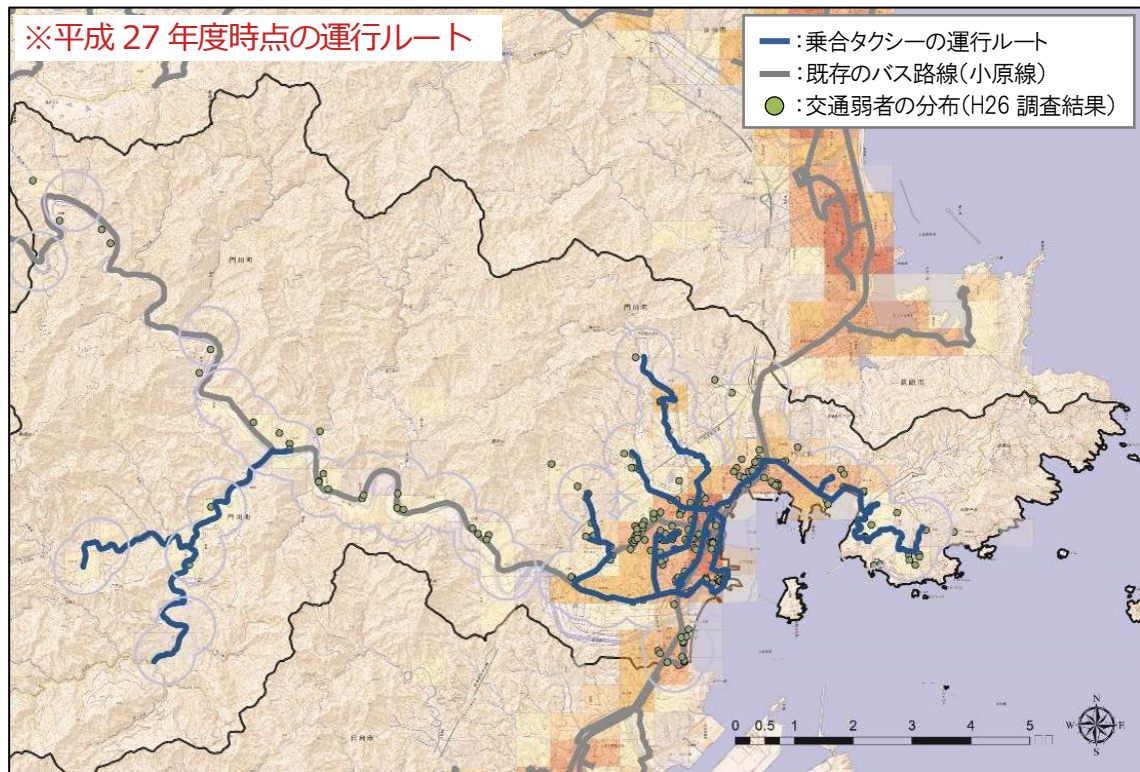
○運行エリアの設定

個別訪問調査により確認した町内の“交通弱者”の分布状況を踏まえ、基幹的交通ネットワークの乗り場・JR 門川駅に接続する町内 5 路線を運行

- ▶本町巡回線 月～金曜日(1日8便)
- ▶竹名・中村線 毎週木曜日(1日4便)
- ▶三ヶ瀬線 毎週月曜日(1日4便)
- ▶中山・五十鈴線 毎週金曜日(1日4便)
- ▶牧山線 毎週水曜日(1日4便)

○導入適否の判断に向けた考え方

乗合タクシーの運行は、門川町地域公共交通会議にてモニタリングしながら、独自の基準を用いた運行評価を行い、路線毎の導入適否について検討を進める。



▲門川町乗合タクシーの導入検討エリア

3) 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

事業 I | 交通結節点における乗り継ぎ利用に配慮した運行ダイヤの見直し

JR 駅における鉄道との接続を考慮したダイヤ調整を行い、鉄道・路線バス相互の利便性向上を図るとともに、地域拠点におけるバス相互の乗継ぎが可能なダイヤの調整に取り組む。

1 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

サービス強化

○ 取組み内容

○ JR 日向市駅・JR 門川駅における乗継ぎ利用に配慮したダイヤの見直し

多様な交通手段が有機的に連携する拠点とネットワークの実現に向けて、JR 日向市駅・JR 門川駅における基幹的交通ネットワーク・日向市ぷらっとバスの乗入れ時間を検証し、バス等と鉄道の乗継ぎ可能な運行ダイヤの見直しを図る。

○ 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、日向市、交通事業者

○ 実施年度

平成 28 年度 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）の一環として検討
平成 29 年度 路線網の再編とあわせて実施

2 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

サービス強化

○ 取組み内容

○ 道の駅とうごうにおける基幹的交通ネットワークの乗継ぎダイヤ検討

山間部市町村を結ぶ基幹的交通ネットワークの路線集約・分割に対応し、当該路線のネットワークとしての一体性を高めるため、道の駅とうごうにおける上椎葉線・神門線・日向-とうごう線（仮称）等のスムーズな乗継ぎダイヤを検討し、乗り継ぎ拠点としての機能強化を図る。

○ 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者

○ 実施年度

平成 28 年度 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）の一環として検討
平成 29 年度 路線網の再編とあわせて実施

事業Ⅱ | 交通結節点・地域拠点等における公共交通の利用環境の強化

高齢者等にも利用しやすい乗り場環境の充実を図るため、バスを待つ間に休憩できるベンチや沿線施設への乗入れ、バス停のわかりやすい情報案内等、公共交通の利用環境の強化に取り組む。

1 交通結節点における利用しやすい乗継ぎ環境の充実

環境整備

○ 取組み内容

○ J R日向市駅・J R門川駅・道の駅とうごうの利用しやすい乗継ぎ環境の整備

快適な乗継ぎ環境の整備を通じて、利便性向上による公共交通の利用喚起、乗継ぎ抵抗の解消を図るため、休憩スペースやベンチの確保、利用案内（案内サインを含む）の充実など、利用者が待ち時間を快適に過ごせる空間整備を進める。

なお、路線再編の拠点となる道の駅とうごうは、敷地内への乗入れや乗り場の整備、車両待機場所の確保など、乗継ぎ拠点としての整備を検討する。

○ バスロケーションシステムの導入検討

快適な乗継ぎ環境の整備に向けて、J R日向市駅・J R門川駅・道の駅とうごう等を対象に、バスの現在位置や発着時間がリアルタイムで分かるバスロケーションシステムの導入検討に取り組む。

○ 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者、施設関係者

○ 実施年度

平成 28 年度 バスロケーションシステムの導入検討

平成 29 年度 乗継ぎ環境の充実に向けた事業実施

(バスロケーションシステムの実現可能性について)

○平成 27 年度、バスロケーションシステムの社会実験(1ヶ月間)を実施し、バス運転手の機器操作にかかる負担、施設に設置した際の運用の流れなど、実現可能性を検証



▲実験の様子（日向病院待合ロビー）

バス発車時刻あんない		ただいまの時刻 12/22 (火) 08:23	
方面・時刻	行き先・経由地	到着予想	バスの現在位置
日向方面	08:24 イオンタウン日向 行き ▶原町 経由	あと 5分	遅延 あと 5分
	09:01 イオンタウン日向 行き ▶原町 経由		通常
	11:13 イオンタウン日向 行き ▶原町 経由		通常
	12:23 イオンタウン日向 行き ▶原町 経由		通常
延岡方面	09:03 延岡バスセンター 行き ▶塩浜町・イオン延岡前 経由		通常
	10:03 延岡バスセンター 行き ▶塩浜町・イオン延岡前 経由		通常
	12:03 レーヨン前 行き ▶ヶ丘・イオン延岡前 経由		通常
小原方面	14:03 レーヨン前 行き ▶ヶ丘・イオン延岡前 経由		通常
	10:45 小原 行き ▶黒木・宇納間 経由		通常
	12:45 小原 行き ▶黒木・宇納間 経由		通常

▲バスロケーションシステムの画面イメージ
※実験用のみに使用する簡易システムを作成

(バスロケーションシステム社会実験に関する意見内容)

■利用者側の意見

- 情報案内は役に立った。(バスの行き先が分かりやすいこと、到着時刻がわかること等)
- 定刻を過ぎて遅延の表示が出る事があったため、もっと早く表示した方が良い。
- 待ち時間を計画的に使える事、通り過ぎていないか分かり不安が解消される事に効果があった。

■病院関係者の意見

- 待合をしている病院利用者の興味・関心を集めていた。わかりやすい画面で情報案内がされており、とても便利なものだったとの意見があった。
- 今回は待合ロビーの端に設置したが、今後は病院側でも見やすい位置に置くなど協力したい。
- 会話やテレビなどで気づかない方もいるので、バスの接近を知らせる音声案内等があると良い。

■運行事業者の意見

- 車両に持ち込む機器の操作は非常に簡単なものだったため、運転手の負担に問題はなかった。
- 今回の社会実験は、一部路線に限定して実施したので、機器操作を行う路線と、そうでない路線が混在していた。全路線に展開すると運転手側の混乱もなくなると思う。



▲マスコミを通じたPR活動

2 公共交通を利用しやすい拠点的バス停の整備

環境整備

◎ 取組み内容

○山間部地域等における公共交通を利用しやすい小さな拠点の形成

山間部地域等の小さな拠点において、支線交通と基幹的交通ネットワークの乗り継ぎ機能の充実を図るため、沿線施設の協力を含め、待合スペースやベンチ・屋根の確保など、高齢者も待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の整備に取り組み、誰もが利用しやすい拠点的バス停として環境整備を進める。

また、諸塚村については、観光交流施設（平成 27 年度整備）に乗継ぎ拠点を移すなど、住民等が日常的に集まる沿線施設の活用を検討する。

◎ 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者、施設関係者

◎ 実施年度

平成 28 年度 日向・東臼杵地域公共交通再編実施計画（仮称）の一環として検討（可能な箇所から順次環境整備を実施）



▲上椎葉バス停（未整備）



▲西郷病院バス停（施設協力の例）

4) 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

事業I | 公共交通に関する情報発信やPRの強化・改善

日常生活の中で公共交通を目にする機会を増やしていくため、広域バスマップの改善・発信や地域イベントの開催に合わせた公共交通の利用促進などのプロモーション活動の強化を図る。

1 広域的な公共交通マップのリニューアル

利用促進策

○ 取組み内容

○ 日向・東臼杵広域バスマップのリニューアル

公共交通のPR活動の強化に向けて、既存の広域バスマップのリニューアルに取り組み、基幹的交通ネットワーク等のプロモーションの充実を図る。

○ 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村

○ 実施年度

平成29年度～ 広域的な公共交通マップの検討・作成

2 公共交通の利用特典等に関する普及活動の推進

利用促進策

○ 取組み内容

○ お得な割引制度の普及活動の推進

公共交通が利用しやすくなるお得な制度の浸透を図るため、悠々パス購入助成補助事業や事業者がもつお得な乗車券等の利用方法・提供場所について、自治会等に対する積極的なPRに取り組んでいく。

○ 免許返納時の優遇制度等に関する広報活動の強化

運転免許返納時の優遇制度は既に存在するものの、地域の意向では返納時の特典付与を求める意見が挙がっている。返納時の新たな特典について検討を行うとともに、運転免許返納時の優遇制度と公共交通の利用案内をあわせて行い、高齢者ドライバー等の公共交通利用への転換をサポートしていく。

○ 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村

○ 実施年度

平成28年度～ 各市町村主導によるPR活動を推進

事業Ⅱ | 環境配慮・健康増進・交通安全等に資するモビリティマネジメントの広報推進

路線バスや鉄道などの公共交通に興味・関心を持ってもらうため、公共交通を進んで利用しようという住民の意識改善を図るモビリティマネジメントの広報を推進する。

1 モビリティマネジメントの推進に向けた広報推進

モビリティマネジメント

◎ 取組み内容

○ 既存のモビリティマネジメント事業・割引制度等の活用促進

地域住民の自発的な公共交通利用の転換を促していくため、県や交通事業者がもつモビリティマネジメントの既存事業やお得な割引制度について、地域と密接な関係をもつ各市町村主導の広報活動を強化し、地域へのさらなる浸透を図る。

○ モビリティマネジメントの推進に向けた広報資料の作成

過度な自動車利用から公共交通利用への転換を促していくため、環境配慮・交通安全・健康増進・自動車維持費の節約などの視点から公共交通利用のメリットを周知し、自発的な交通行動の転換を促すための広報資料を検討・作成する。

◎ 実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、日向市・門川町・美郷町・諸塚村・椎葉村

◎ 実施年度

平成 28 年度～ 各市町村主導による広報活動等の推進

平成 29 年度～ モビリティマネジメントの推進に向けた広報資料の検討・作成

(モビリティマネジメントの既存事業の例)

○ 宮崎県(宮崎県バス協会)では水曜日をノーマイカーデーとし、「エコ通勤割引制度」を設立(低炭素社会の実現に向けて、通勤をターゲットとした公共交通の利用促進を展開)

バスはがんばっています!

バスをご利用ください!!

地域の公共交通機関の維持・充実、交通安全の推進、低炭素社会の実現に向けて、バスなどの公共交通機関をご利用いただくようお願いいたします。

バスは、人にやさしい乗り物です。

【県内バス輸送人員の推移】

年度	2014	15	110	115	117	113	119	120	121	122	123	124	125
輸送人員(人)	544,194	576,059	607,891	644,827	677,045	711,824	754,934	805,629	864,832	930,316			

バスは環境にやさしい公共交通機関

バスなどの公共交通機関は、一度に多くの人を運ぶことができるので、エネルギー効率が高く、輸送当たりのCO2排出量が少なくと言われています。

【1人1km運ぶときのCO2の比較】

マイカー	172
バス	31
マイカーの1/3	
飛行機	111
車	16
マイカーの1/9	

一般社団法人 宮崎県バス協会 [電話] 0985-51-0158

エコ通勤割引を実施します!

公共交通機関の維持・充実、交通安全の推進、低炭素社会の実現に向けて、公共交通機関に公共交通への転換を促すため、車はバスで通勤されている方が、水曜日のノーマイカーデーに、路線バスで通勤する場合は通勤料を小人数(大人1名)の半額に割引します。

割引には、「エコ通勤割引バス」が必要です。

「エコ通勤割引バス」の取得方法等

- 割引の対象者は、車又はバイクによる通勤者です。
- 申請の条件を要する「エコ通勤割引バス交付申請書」をみずきエコ通勤割引利用推進協議会(事務局:宮崎県交通安全対策センター)に提出してください。申請は個人単位でも行えますが、可能な限り、勤務先の所属単位でまとめていただきますようお願いいたします。
- 申請の申請書は、申請書が「エコ通勤割引バス」を発行します。
- 「エコ通勤割引バス」の保有者が、水曜日のノーマイカーデーに、2次のバスに乗車する場合は通勤料の半額を小人数(大人1名)の半額に割引します。割引はバス乗車券が別れます。
- 申請の申し込みは「エコ通勤割引バス」を乗換先に提示してください。
- 申請書提出先

「エコ通勤」をしましょう。

あなたは、クルマの利用率を低下させるだけで、地球温暖化の原因と言われているCO2の排出を減らし、排気ガスや交通渋滞などの環境問題の解決に一つずつ貢献することができます。

それは、最初は「小さな一歩」からかもしれません。また、とても素晴らしいことかもしれません。しかし、その「小さな一歩」は、やがて地域の足を守る「地球を守る」大きな一歩につながるのです。

みんなで「クルマの使い」を、ちょっとだけでも変えてみませんか?

そして、「エコ通勤」をしてみませんか?

申請書提出先等

- 宮崎交通株式会社(事務局)ホームページ: <http://www.miyakobus.co.jp/>
- 三州自動車株式会社(事務局)
- 宮崎県バス協会(事務局)ホームページ: <http://www.disco-hokoku.org/08a/00845/index.html>
- 定額制バス(事務局)ホームページ: <http://www.graf-miyazaki.jp/kyoshiki/konmin/sagokofsu.html>
- 宮崎交通(事務局)バス案内センター: 0985-51-5153
- 三州自動車(事務局)バス案内センター: 0984-66-2058
- 宮崎県バス協会(事務局): 0985-62-5630
- 一般社団法人宮崎県バス協会: 0985-51-0158
- 定額制バス(事務局): 0985-56-7037

みやざきエコ通勤割引利用推進協議会構成団体

- 九州道南開発建設局(事務局)
- 宮崎県建設局(事務局)
- 宮崎県交通安全対策推進本部
- 宮崎県南東部
- 宮崎県西臼杵
- 宮崎県東臼杵
- 宮崎県南臼杵
- 宮崎県北臼杵
- 宮崎県南臼杵中央
- 一般社団法人宮崎県バス協会
- 宮崎県バス協会
- 宮崎県バス協会
- 三州自動車株式会社

事業Ⅲ | 地域住民・学校等の多様な主体と連携した利用促進策の展開

過度に自家用車に頼る暮らしから、鉄道・バス等を利用する暮らしへの転換を促すため、乗り方教室プログラムや自発的な交通行動の転換を促す取組みを進め、住民の利用意識の改善を図る。

1 地域住民等と連携したモビリティマネジメントの推進

モビリティマネジメント

○取組み内容

○地域住民・学校・事業所等を対象としたモビリティマネジメントの推進

“住民自らが乗って守る”公共交通の維持に向けた意識の醸成を図るため、学校・事業所・特定地区（老人会など）を対象としたモビリティマネジメントや利用促進の取組みを通じて、利用がなければ存続できないといった危機感を住民と共有し、自家用車利用から公共交通への転換を促していく。

○公共交通のサポーター・応援団制度等の創設に向けた検討

“地域が一体となって公共交通を守り育てていく”取組みの実現に向けて、住民同士で公共交通の利用を支え合うサポーター制度や、公共交通の応援団等の制度創設に向けた検討を進める。

○実施主体

日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会、交通事業者、地域住民等

○実施年度

平成 28 年度～ モビリティマネジメントの実施内容の検討

平成 29 年度～ 取組み開始（各市町村独自の取組みも含め展開）

（住民の意識醸成 — “興味・関心を持ってもらう” から “利用したいと思ってもらう” —）

これまでの利用促進に係る取組みは、「公共交通に興味・関心を持ってもらう」ことを重要視する側面があるが、依然としてバス利用者等の減少は続いており、公共交通の利用が一過性のものとならないために、これからの利用促進では「何度も（定期的・習慣的に）公共交通を利用したいと思ってもらう」こと、ひいては、地域公共交通をともに守り育てていくサポーター等になってもらうことを意識していく必要がある。



▲口コミによる広報（特定のターゲットを通じた利用促進）

(5) 計画の目標

各基本方針に基づく取組みの目標を以下のように設定する。

1) 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

目標1 中心市街地のにぎわいを支える公共交通サービスの提供

山間地域と中心市街地を結ぶ基幹的交通ネットワークの再編後においても、圏域内の地域間交流の維持を図るため、中心市街地エリアに来訪する地域住民等の人数を維持する。

■指標 中心市街地エリアにおける基幹的交通ネットワークの乗降人数

現状値(H27) 79 人/日 → 目標値(H32) 79 人/日

※日向市～山間部（神門・上椎葉・小原）を結ぶ3路線の乗降人数

※利用者数は減少傾向にあるため、利用者数の維持を目標とする

目標2 地域住民が“利用したくなる”基幹的交通ネットワークのサービス強化

地域住民の外出実態やニーズに応じた運行サービスの強化に取り組むことで、基幹的交通ネットワークの利用しやすいサービスを実現し、利用者数の維持を目指す。

■指標 基幹的交通ネットワーク(路線バス)の年間利用者数

現状値(H27) 212,185 人 → 目標値(H32) 212,185 人

※利用者数は減少傾向にあるため、利用者数の維持を目標とする

目標3 将来に持続可能な地域公共交通網の構築

利用者や沿線住民の需要に合わせた基幹的交通ネットワークの運行効率改善に取り組み、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

■指標 利用者1人あたりの運行欠損額(平均値)

現状値(H27) 平均 685 円 → 目標値(H32) 現状値以下に抑制

2) 方針2 圏域住民の暮らしを支える支線交通の確保・維持

目標1 個々の集落に行き届いたきめ細かな支線交通の確保・維持

各集落から利用できるきめ細やかな支線交通を確保・維持するため、現行路線の継続的な維持や交通空白・不便地域へのサービス提供等を推進する。

■指標 公共交通の乗り場から500m圏域の人口割合

現状値(H27) 90.6% → 目標値(H32) 94.5%以上

目標2 日常的に利用しやすい支線交通サービスの強化

利用が低迷する支線交通の運行改善に取り組み、地域住民にとって日常的に利用しやすい公共交通ネットワークの充実を目指す。

■指標 1便あたりの平均利用者数2人未満の路線数

現状値(H27) 該当路線 12 → 目標値(H32) 該当路線 0

3) 方針3 交通結節点・地域拠点における乗継ぎ拠点機能の充実

目標1 交通結節点における鉄道に乗り継ぎ可能なバス交通等の拡充

JR日豊本線と接続する基幹的交通ネットワーク・コミュニティバスの接続本数の改善に取組み、鉄道ーバス等の公共交通相互の利用促進を目指す。

■指標 駅利用者が公共交通を利用する割合

現状値(H27) 18.6% → 目標値(H32) 21.6%

※現状値は、駅利用者ヒアリング調査結果 (H27.9.25) の路線バス・ぷらっとバスの利用割合

※目標値は、自動車・バイクまたは家族等の送迎を利用する方の10%が公共交通に転換した割合

目標2 沿線施設の協力を含む拠点的バス停の乗り場環境の充実

地域拠点・小さな拠点等の拠点的バス停については、沿線施設の協力による待合スペースや屋根の確保など、高齢者等も待ち時間を快適に過ごせる乗り場環境の整備に取り組み、誰もが利用しやすい拠点の形成を目指す。

■指標 屋根・ベンチ等が整備された地域拠点・小さな拠点の箇所数

現状値(H27) 箇所数 2 → 目標値(H32) 箇所数 7

※地域拠点は道の駅とうごう、門川駅前、小さな拠点は上椎葉バス停、塚原バス停、美郷町役場前バス停、診療所前バス停(北郷)、浜子橋バス停

4) 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

目標1 住民自らが利用しようと思う公共交通利用の意識改善

“住民自らが乗って守る”といった地域の意識改善を目指し、公共交通の情報発信・PRやモビリティマネジメントに取り組み、人口減少が進展する中で住民1人あたりの地域公共交通の年間利用回数を維持していく。

■指標 住民1人あたりの地域公共交通の年間利用回数

現状値(H27) 年間 3.2回 → 目標値(H32) 年間 3.4回

※基幹的交通ネットワーク・コミュニティバス等の年間利用者数を圏域人口で除した数値

※総人口は、H22国勢調査の統計値を用いたため、H27国勢調査への入替えが必要

目標2 住民・学校・事業所等の多様な主体と連携する機運の向上

公共交通に興味・関心を持ってもらい、利用につなげていくための利用促進を、住民・学校・事業所等と連携して取組み、本圏域内の「地域が一体となって公共交通を守り育てていく」機運を高めていく。

■指標 住民の意識改善に向けた利用促進への協力団体数

現状値(H27) 協力団体数 0 → 目標値(H32) 協力団体数 10

※圏域全体で取組みの機運を高めていくため、市町村ごとに2団体を目標とする

▼評価指標の考え方と評価方法

方針	指標	現況値 (H27)	目標値 (H32)	評価の考え方・方法
方針1	中心市街地エリアにおける基幹的交通ネットワークの乗降人数	79人/日	79人/日	≪評価時期≫平成30年度以降 ※毎年 ≪目標の考え方≫日向市～山間部を結ぶ3路線(上椎葉・神門・小原)を対象に、中心市街地内に訪れる利用者を維持 ≪測定方法≫日向市の中心市街地活性化計画区域内のバス停 ^{※1} 乗降客数を把握
	基幹的交通ネットワークの年間利用者数	212,185人	212,185人	≪評価時期≫平成30年度以降 ※毎年 ≪目標の考え方≫年々利用者が減少する基幹的交通ネットワークの利用者を維持 ≪測定方法≫基幹的交通ネットワーク全路線の年間利用者数を把握
	利用者1人あたりの運行欠損額(平均値)	平均685円	現状値以下に抑制	≪評価時期≫平成30年度以降 ※毎年 ≪目標の考え方≫利用者1人を輸送するために必要な補助額を軽減 ≪測定方法≫年間運行欠損額を年間利用者数で除した路線毎の数値の平均値
方針2	公共交通の乗り場から500m圏域の人口割合	90.6%	94.5%以上	≪評価時期≫平成33年度 ≪目標の考え方≫公共交通が提供されている圏域人口の割合を向上 ≪測定方法≫国勢調査500mメッシュデータを用いて、沿線人口 ^{※2} を算出
	1便あたりの平均利用者数 2人未満の路線数	12便	0便	≪評価時期≫平成30年度以降 ※毎年 ≪目標の考え方≫乗合交通として機能していないと考えられる便平均利用者数が2人未満の路線を解消 ≪測定方法≫年間利用者数を年間運行回数で除した数値を算出
方針3	JR駅の利用者が公共交通を利用する割合	18.6%	21.6%	≪評価時期≫公共交通の再編実施後(毎年) ≪目標の考え方≫路線バス等と鉄道を乗り継ぐ利用者の割合を向上 ≪測定方法≫JR日向市駅・JR門川駅利用者のうち、路線バス・ぷらっとバスの利用割合を把握 ^{※3}
	屋根・ベンチ等が整備された地域拠点・小さな拠点の箇所数	2箇所	7箇所	≪評価時期≫平成33年度 ≪目標の考え方≫沿線施設の協力を含め、公共交通を利用しやすい拠点 ^{※4} の箇所数を向上 ≪測定方法≫ベンチ・屋根等の利用者が休憩するための空間の有無を確認
方針4	住民1人あたりの地域公共交通の年間利用回数	年間3.2回	年間3.4回	≪評価時期≫平成33年度 ≪目標の考え方≫住民1人あたりの公共交通利用割合を向上 ≪測定方法≫基幹的交通ネットワーク・支線交通の年間利用者数 ^{※5} を圏域人口 ^{※6} で除した数値
	住民の意識改善に向けた利用促進への協力団体数	0団体	10団体	≪評価時期≫平成33年度 ≪目標の考え方≫地域が一体となって公共交通を守り育てていく取組みへの協力者の輪を広げる ≪測定方法≫利用促進、またはモビリティマネジメントに協力を得られた地域団体の数を把握

※1 該当するバス停は、日向市駅東口、和田病院前、北町、都町、原町、商工会館通り、草場、市立図書館

※2 鉄道駅1km、基幹的交通ネットワーク・コミュニティバス等の乗り場500m圏域に含まれる人口の数

※3 現状値は、平成27年9月25日(金)のJR日向市駅・JR門川町におけるヒアリング調査結果

※4 該当箇所は、地域拠点の「道の駅とうごう」、「門川駅前」、小さな拠点の「上椎葉バス停」、「塚原バス停」、「美郷町役場前バス停」、「診療所前バス停(北郷)」、「浜子橋バス停」

※5 現状値の基幹的交通ネットワークは、H27利用者(H26.10～H27.9)への入替えが必要(H26実績を使用)

※6 現状値の圏域人口は、H27国勢調査の市町村統計の値に入替えが必要(H22国勢調査の値を使用)

(6) 計画期間及び事業スケジュール

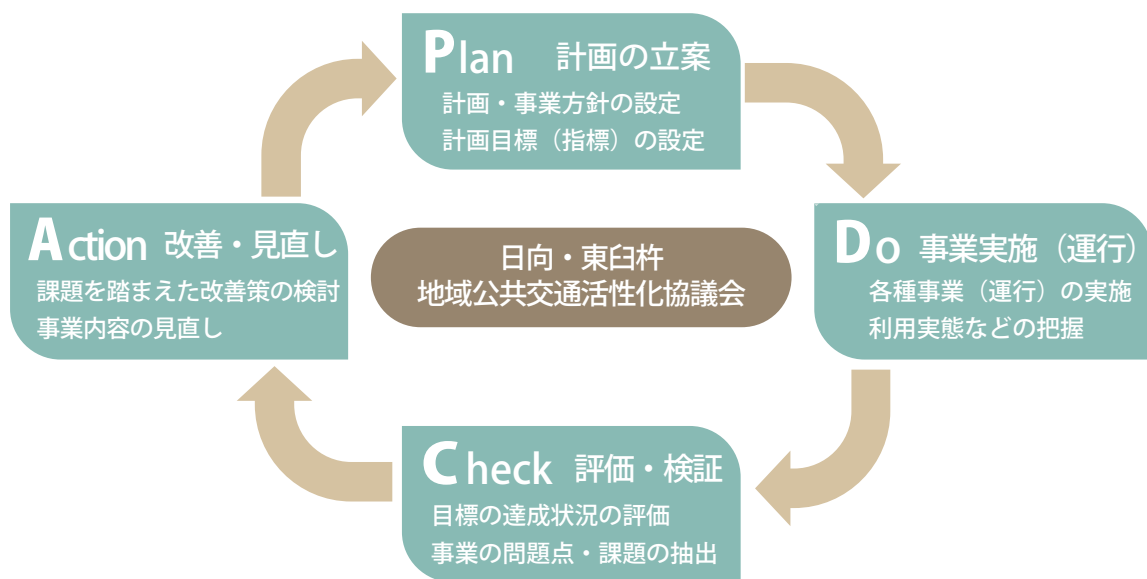
本計画の計画期間は、平成 28 年度～平成 32 年度の 5 箇年とし、各事業は以下のスケジュールに従って進行していく。また、平成 30 年度以降は 1 年毎に事業進捗に関する評価を実施するものとし、事業内容の見直しを適宜行っていく。

事業名	年度	H28		H29		H30		H31		H32	
	月	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10
● 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											
I 地域拠点・小さな拠点を核とした基幹的交通ネットワークの再編	計画			実施			評価		評価		評価
II 地域住民等のニーズに応じた運行サービスの改善	計画			実施							
III 利用者等の需要に応じた適正なサービス供給量の見直し	計画			実施							
IV 基幹的交通ネットワークの柔軟な運行改善を推進する体制の構築	実施										
● 2 圏域住民の暮らしを支える支線交通の確保・維持											
I コミュニティバス等の地域密着型の支線交通の維持・改善	計画			実施							
II 拠点のにぎわいや住民の健康な生活を支える支線交通サービスの維持・拡充	計画			実施							
III 交通空白・不便地域に対するサービス供給の検討	実施			検証		実施					
● 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											
I 交通結節点における乗り継ぎ利用に配慮した運行ダイヤの見直し	計画			実施							
II 地域拠点・小さな拠点における公共交通の利用環境の強化	計画			準備・実施							
● 4 多様な主体が取り組む公共交通の利用促進策の展開											
I 公共交通に関する情報発信やPRの強化・改善	実施										
II 環境配慮・健康増進・交通安全等に資するモビリティマネジメントの推進	計画			実施							
III 地域住民・学校等の多様な主体と連携した利用促進策の展開	計画			実施						創設準備・実施	

(7) 達成状況の評価方法

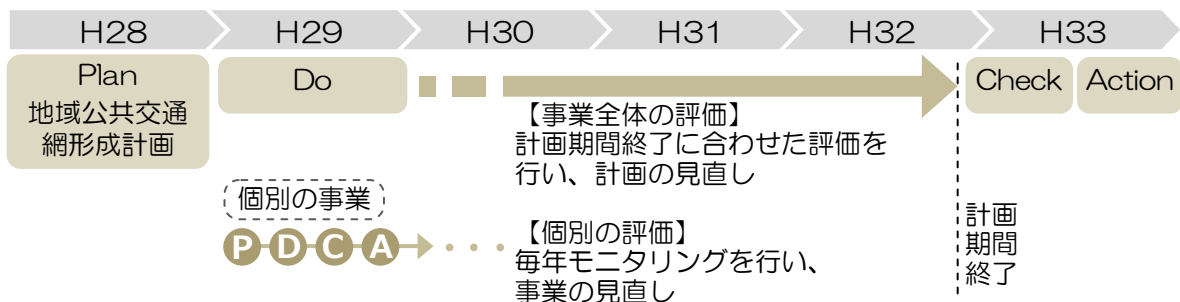
計画の推進に当たっては、本計画の目標や事業方針（Plan）に従って、計画的に事業を進める（Do）とともに、事業を実施した結果について評価（Check）することが重要となる。実施事業については、効果検証を繰り返しながら目標達成に向けた課題の発見、事業のさらなる見直しを検討（Action）し、その結果をフィードバックした新たな計画を立案（Plan）するといったPDCAサイクルに基づく達成状況の評価を行っていく。

実施事業の評価は、日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会において実施していくこととし、PDCAサイクルによる評価・見直しを繰り返し行っていくことで、本計画の取組みをステップアップし、本圏域が目指す将来像の実現を目指していく。



▲PDCAサイクルによる評価のイメージ

PDCAサイクルによる評価の進め方は、計画全体の評価を平成33年度に行うとともに、個別の取組みにおいても、効果を都度把握・検証するためのモニタリングを行っていく。事業の進捗状況や目標達成の状況に応じて、継続的に見直しを図りながら本計画を推進する。



▲PDCAサイクルによる評価の進め方

発行 日向・東臼杵地域公共交通活性化協議会

本資料についてのお問い合わせは日向・東臼杵地域公共交通活性化
協議会事務局(宮崎県総合政策部総合交通課)

〒880-8501 宮崎県宮崎市橘通東2丁目10番1号

TEL : 0985-26-7037 FAX : 0985-24-1383