

日之影町地域公共交通計画

令和5年3月

日之影町地域公共交通会議



日之影町地域公共交通計画 目次

1. 計画の概要	1
(1)計画の背景と目的	1
(2)計画の対象区域と計画期間	2
2. 地域の現状・問題点	3
(1)位置・地勢	3
(2)人口・世帯数等	4
(3)住民の移動特性	6
(4)主要施設の立地状況	13
(5)観光の動向	16
3. 公共交通の現状・問題点	17
(1)高速バス・特急バスの概要	18
(2)路線バスの概要	19
(3)コミュニティバス「すまいるバス」の概要	26
(4)公共交通空白地域	31
(5)乗用タクシー	32
(6)その他	32
4. アンケート調査結果等（概要）	33
(1)住民アンケート調査	33
(2)主要施設ヒアリング調査	37
(3)施設利用者ヒアリング調査	38
(4)来訪者アンケート調査	39
(5)公共交通利用者ヒアリング調査	40
5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	41
(1)地域が目指す将来像	41
(2)関連分野における公共交通への期待	42
(3)公共交通に求められる役割	44
6. 解決すべき課題	45
7. 日之影町における地域公共交通のあり方（基本方針）	46
(1)基本理念	46
(2)基本方針	46
8. 計画の目標	47
9. 取り組みの方向性と施策の概要	48
(1)取り組みの方向性	48
(2)施策の概要	49
(3)日之影町における公共交通の役割	51
10. 目標を達成するための施策	52
[方向性①]広域交通と町内交通の連携・相互補完によるネットワークとしての一体性の確保と利用促進	52
[方向性②]利便性向上を図りながら、移動サービスの網羅性・効率性の向上を推進	60
[方向性③]関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進	62
11. 計画の推進・進捗管理	71
(1)目標の達成状況を評価するための指標	71
(2)施策展開のロードマップ	72
(3)PDCA サイクルに基づく進捗管理	74

1. 計画の概要

(1)計画の背景と目的

①計画の背景

日之影町の交通状況は、町域のほぼ中央を国道 218 号が東西に横断し、本町と延岡市・高千穂町などを結ぶ道路ネットワークが形成されています。

町内に鉄道はなく、国道 218 号(バイパス)および一般県道 237 号北方高千穂線(旧道)のそれぞれを延岡市・高千穂町方面に路線バスが運行しています。

また、町内では、コミュニティバス「すまいるバス」が、町域内を概ね網羅する形で、循環線を除けば町中心部から主として“谷筋”に沿って放射状・面的に運行しています。

全国的な傾向と同様、日之影町においても自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に、路線バスの利用者は減少傾向が続いており、また、令和 2(2020)年 2 月ごろからの新型コロナウイルスの感染拡大によっても大きな打撃を受けています。

しかし一方で、急速に進行する高齢化や、コンパクトなまちづくりの推進の必要性などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられます。

今後、人口減少や高齢化がさらに進行していくことを考えると、路線バスやコミュニティバスを中心とした公共交通ネットワークをこれまでどおりに維持していくことは難しくなる懸念があります。そういったなかで高齢者をはじめとする住民の日常生活に必要な移動を確保していく、さらに、観光・交流の促進などによりまちの活力の維持・向上を図っていくためには、需要や利用者の特性にあわせて交通体系を再構築することで効率性を高め、持続可能で住民等にとっても利用しやすい交通環境を形成していくことが必要不可欠です。

②計画の目的

「日之影町地域公共交通計画」は、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって住民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなるものであり、本計画に基づき、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や地域活動団体、各種施設などが一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくことを目的としています。

なお、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となって、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら、面的な公共交通ネットワークの構築や、地域の実情に応じた持続可能な交通の実現に向けた指針として「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となっています。

(2)計画の対象区域と計画期間

①計画の区域

本計画は、日之影町の行政区域全域を対象とします。

なお、計画区域内には複数の市町村間を結び広域移動の軸となる「地域間幹線系統（幹線）」として国庫補助対象となっている系統が含まれています。

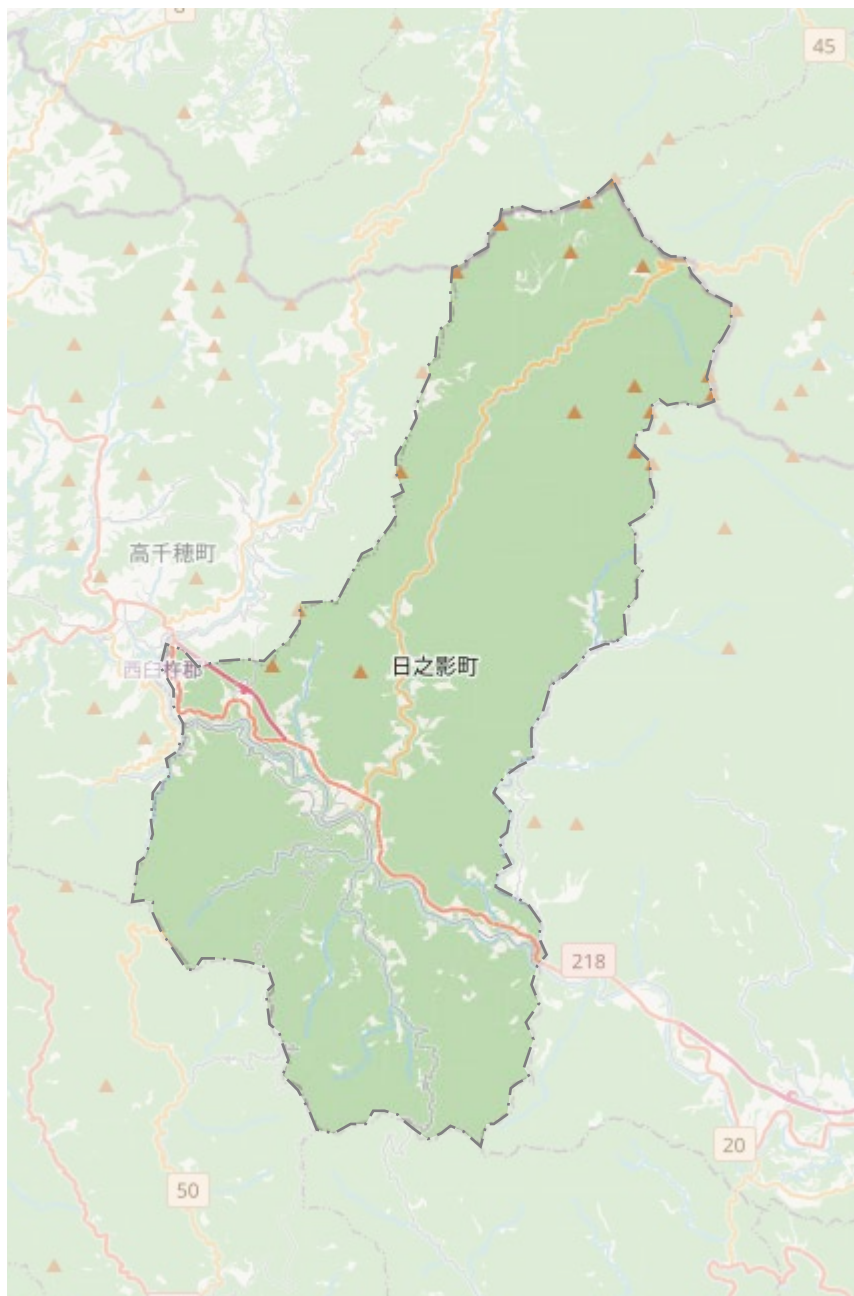


図 1 日之影町地域公共交通計画の対象区域

@OpenStreetMap contributors

②計画期間

本計画の計画期間は、令和 5(2023)年度から令和 9(2027)年度までの 5 か年とします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。また、計画の最終年度となる令和 9(2027)年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画の策定を行います。

2. 地域の現状・問題点

(1)位置・地勢

日之影町は、宮崎県の北西部に位置し、延岡市、高千穂町などに囲まれており、県都宮崎市までは直線距離で約 85km、熊本市までは約 65km となっています。

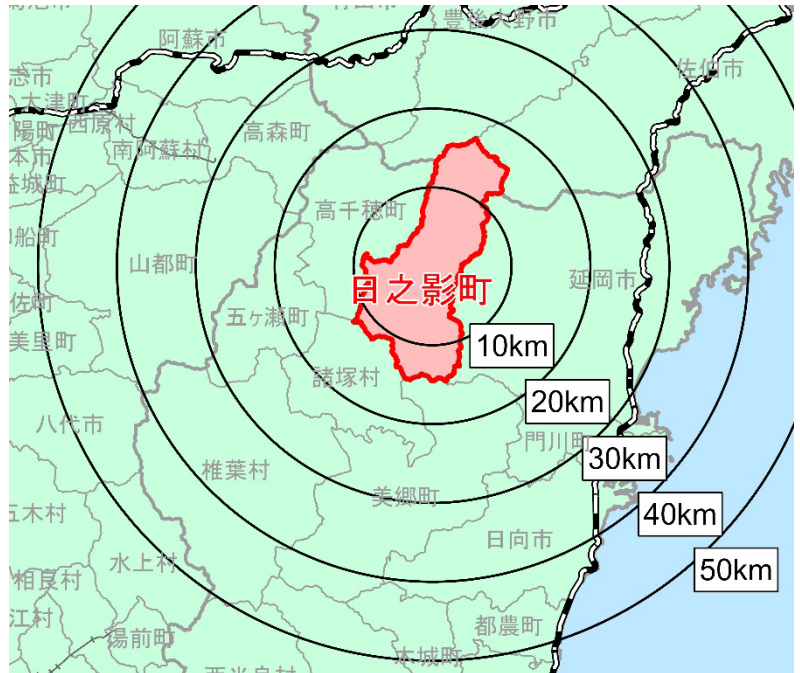


図 2 日之影町の位置

町域面積 277.67 km²のうち約 91%を山林が占めています。

町の中央部を五ヶ瀬川が東西に貫流し、その支流である日之影川が町の北部を東西に二分して流れているほか、大小の河川が周囲の山地からこの二つの川に流れ込み、深いV字形の溪谷を形成しています。

これらの河川の両岸は50～100mの切り立った断崖となり、その上部に階段状に耕地が拓かれ、大小多数の集落が形成されています。

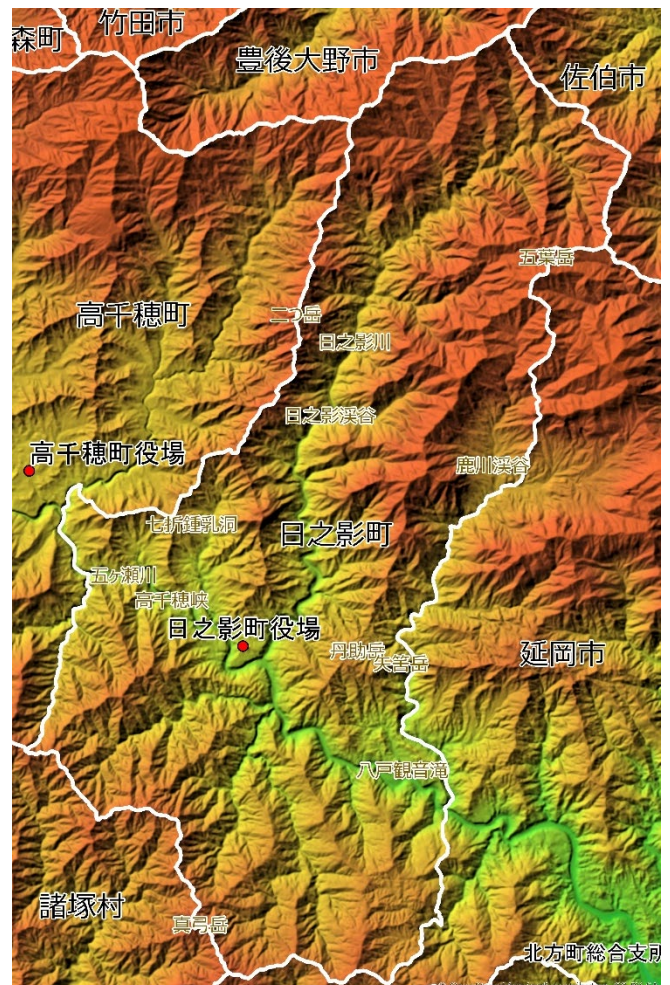


図 3 日之影町の地勢

資料：国土数値情報、基盤地図情報

(2)人口・世帯数等

①人口分布および推移

日之影町の総人口は近年、一貫して減少傾向を示しており、平成22(2010)年から令和2(2020)年の10年間で約18%減少しています。

人口減少とともに高齢化も進行しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後約20年間で総人口は約半分、高齢化率は令和2(2020)年の45.6%から54.8%まで上昇する予測となっています。

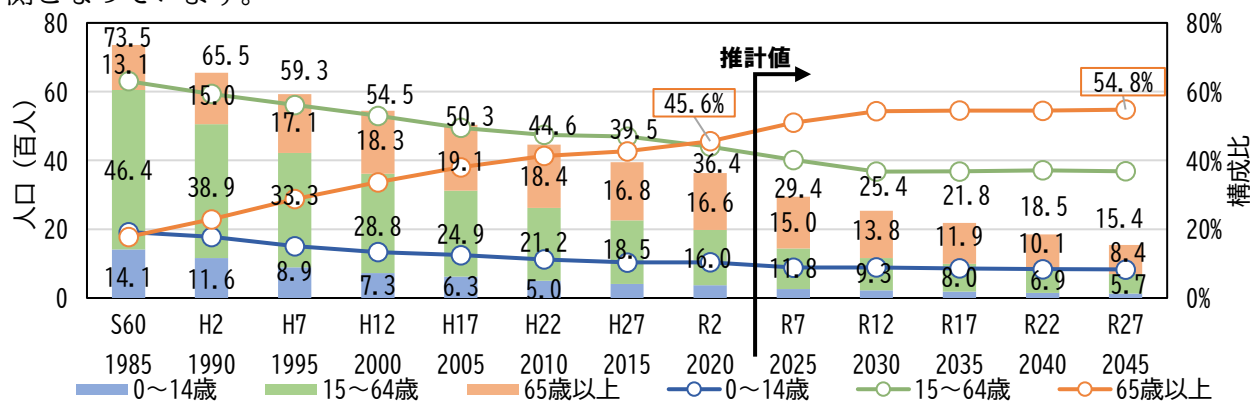


図4 人口の推移と将来推計

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

町内の人口分布を見ると、役場周辺や国道218号沿道、五ヶ瀬川沿いへの人口集積が目立ちますが、山間地などにも人口密度が比較的高い箇所が散在しています。

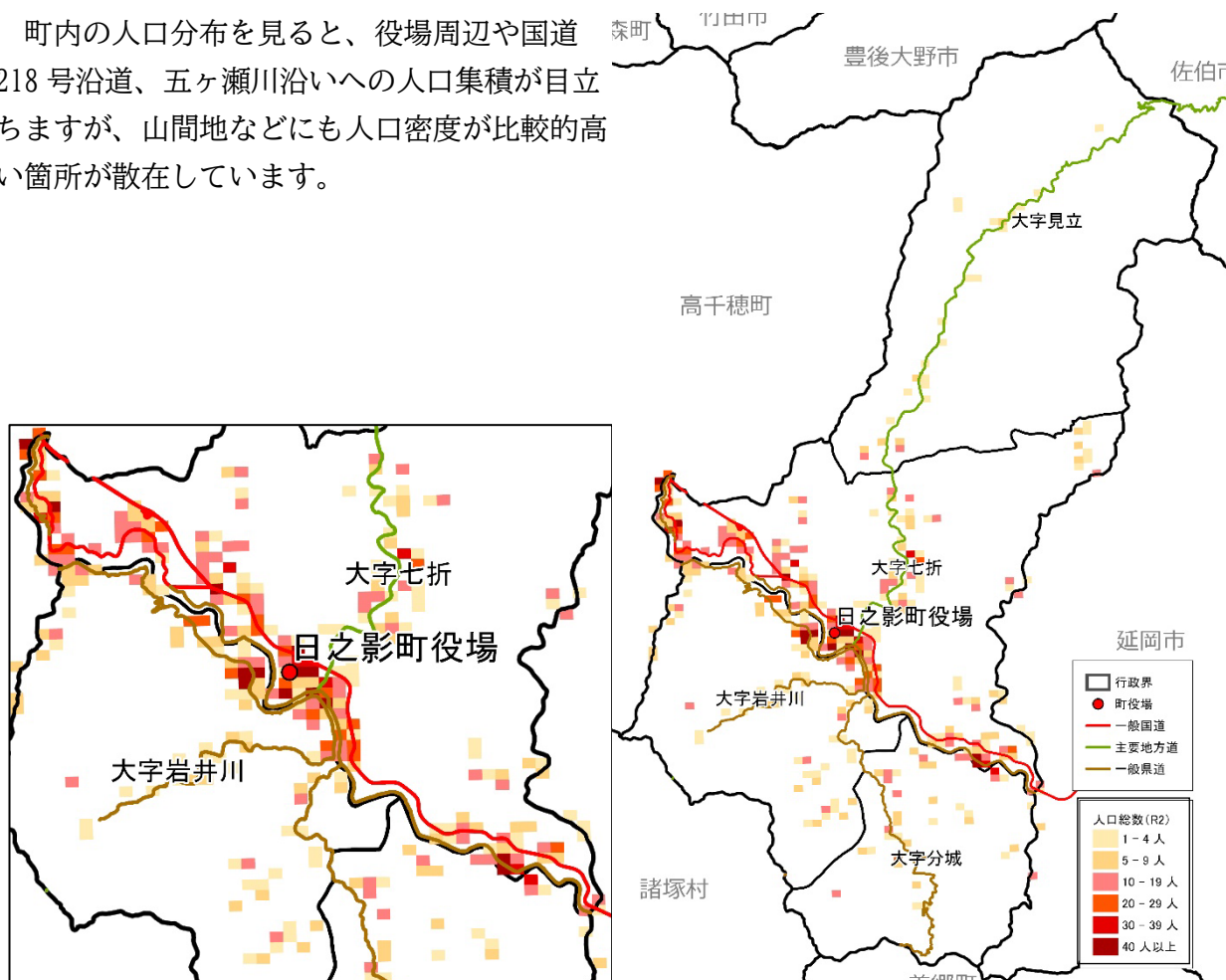


図5 総人口の分布状況（250mメッシュ）

資料：令和2年国勢調査

②世帯数等

世帯数および世帯人員（一世帯あたりの平均世帯員数）についても減少が続いており、令和2（2020）年には2.5人/世帯を下回っています。

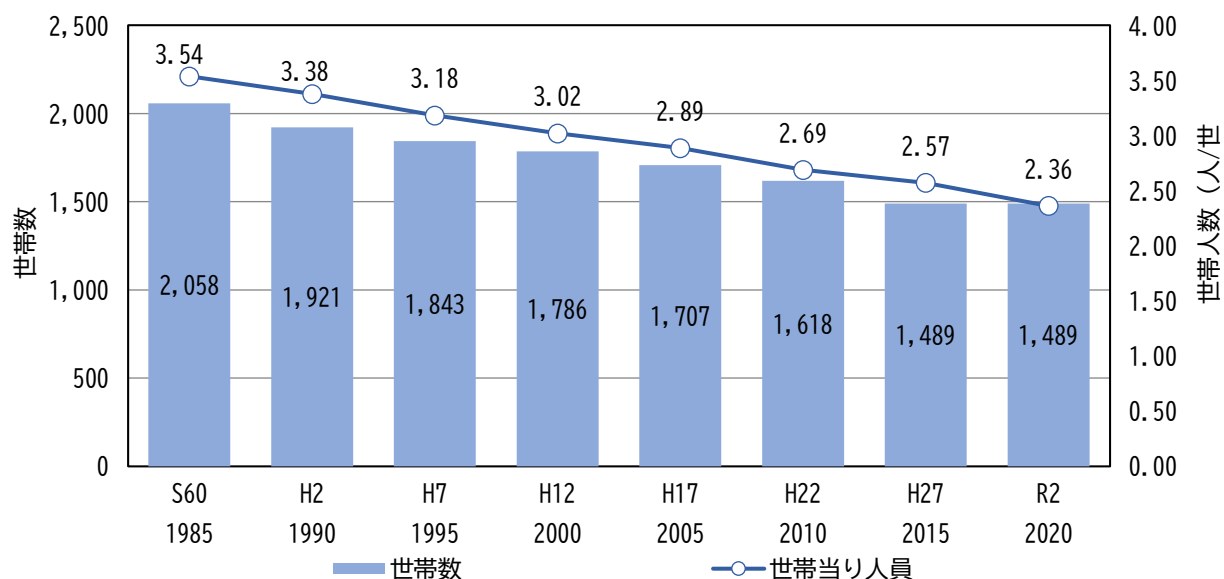


図 6 世帯数および世帯人員の推移

資料：国勢調査

世帯数が減少する一方で、65歳以上の高齢者のみ世帯（高齢夫婦世帯・高齢単身者世帯）は増加傾向を示しています。

これにより、一般世帯に占める高齢者のみ世帯の割合が増大、令和2（2020）年には一般世帯全体の約38%を占めており、家族等による生活サポートが受けにくい高齢者が増加している懸念があります。

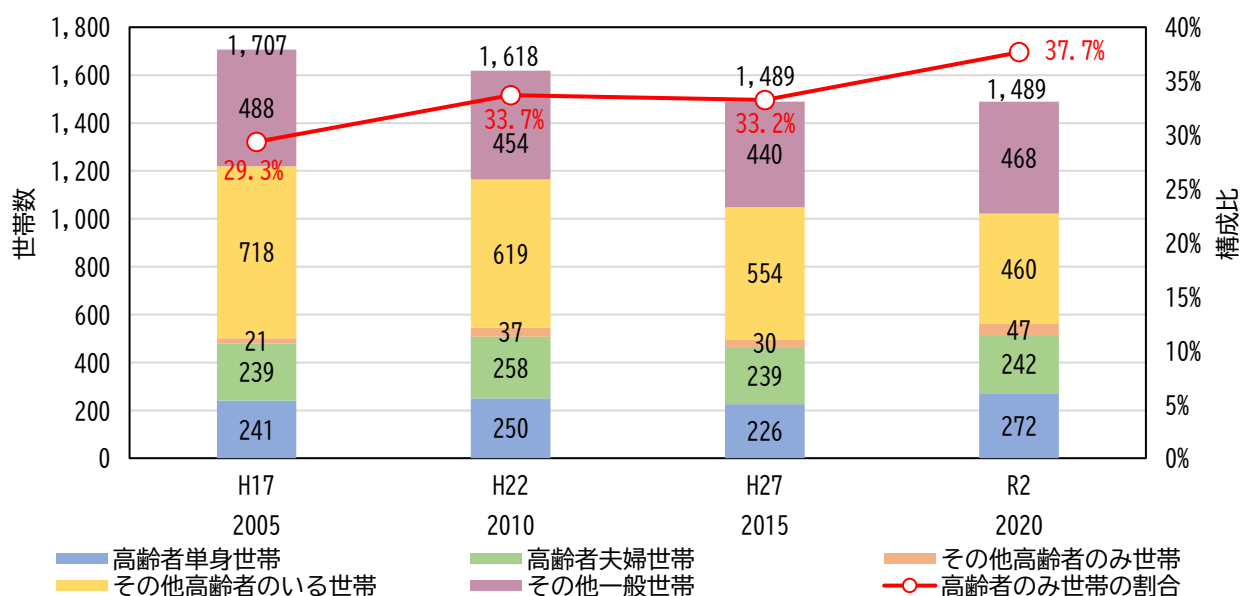


図 7 高齢者世帯の状況

資料：国勢調査

(3)住民の移動特性

①通勤・通学

1) 通勤流動

日之影町内に常住する就業者（15 歳以上）の約 7 割が町内で就業しており、町内から町外へ通勤する「流出」が、町外から町内へ通勤する「流入」を約 100 人上回る流出超過となっています。

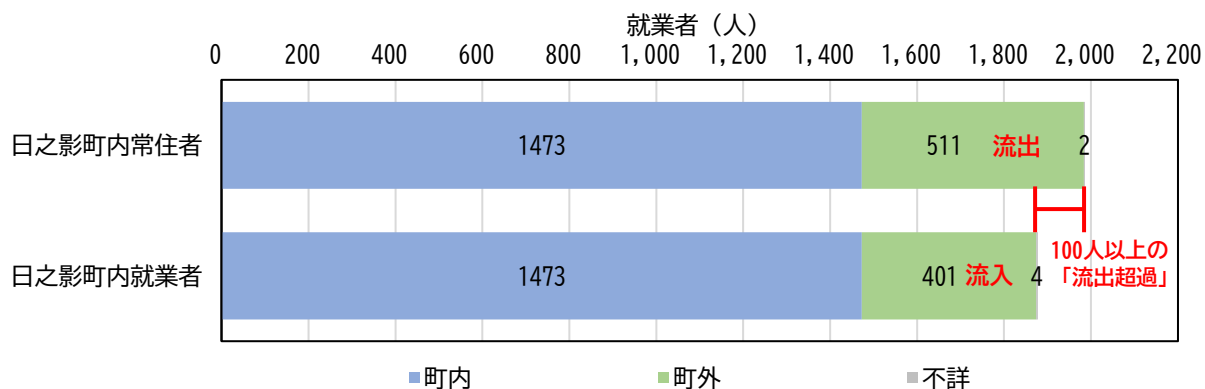


図 8 通勤流動の概況

資料：令和 2 年国勢調査

町内から町外への「流出先」、町外から町内への「流入元」とも、高千穂町が 6 割程度を占めるほか、延岡市への流出・流入もそれぞれ 3 割前後となっています。

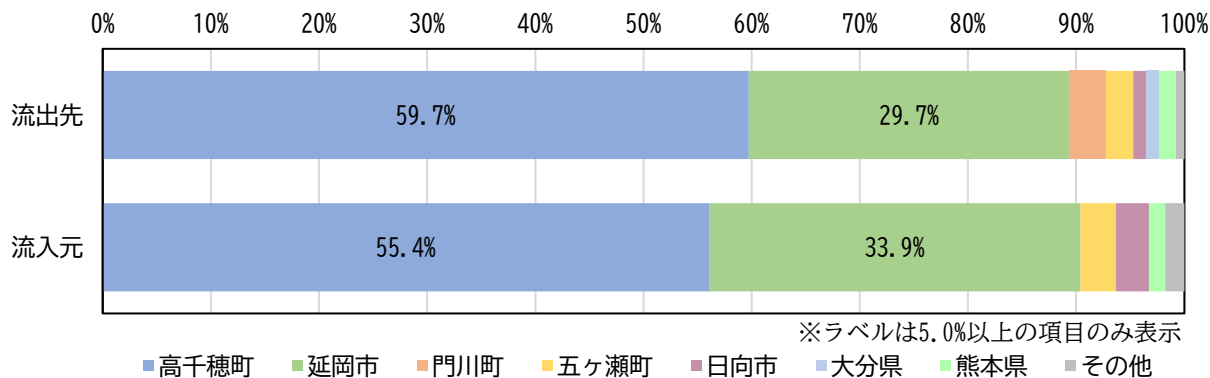


図 9 通勤流動（流出先・流入元）の内訳

資料：令和 2 年国勢調査

2) 通学流動

町内に高校がないことから、日之影町内に常住する通学者（15 歳以上）のうち、町内への通学者は約 3 割（中学生）で、約 50 人が町内から町外へ通学（高校等）しているのに対して、町外から町内への通学は見られません。

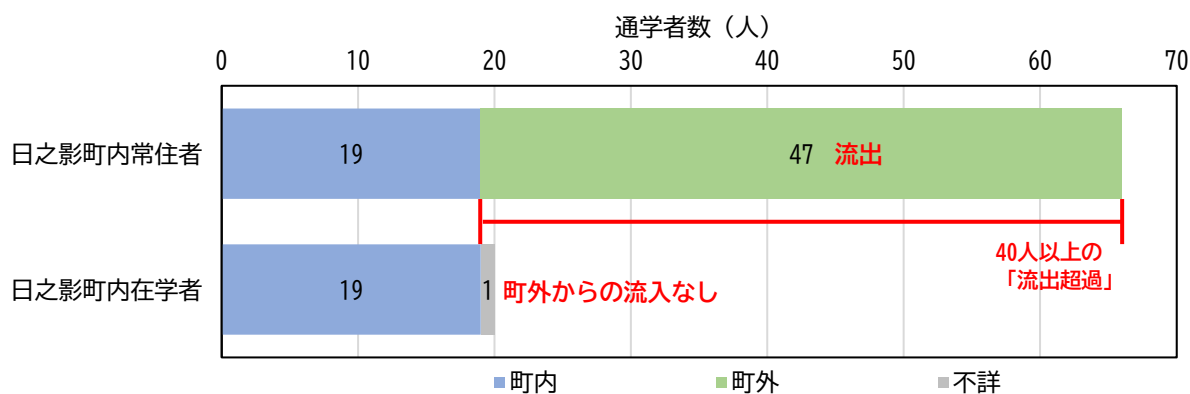


図 10 通学流動の概要

資料：令和 2 年国勢調査

流出先としては、高千穂町と延岡市がそれぞれ 4 割以上を占めています。

なお、通学先として宮崎市や鹿児島県があがっていますが、寮・下宿などへ入居しているケースも含まれているものと考えられます。

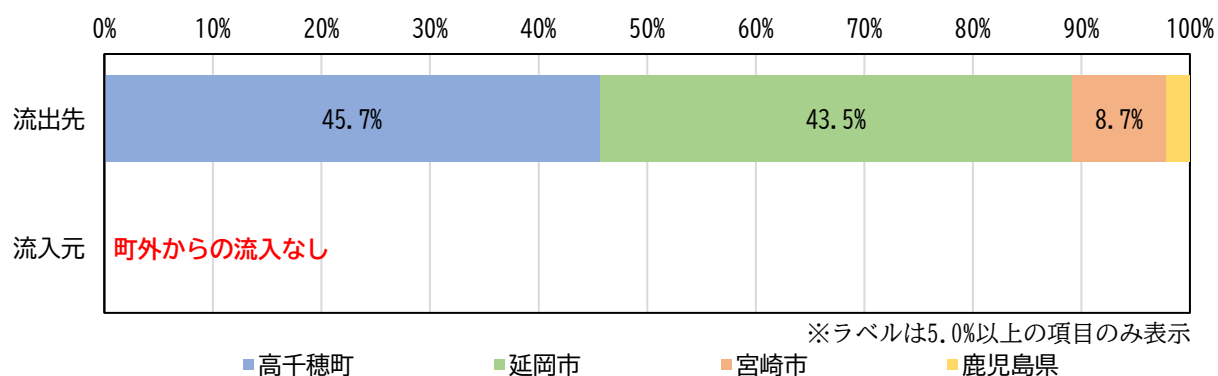


図 11 通学流動（流出先・流入元）の内訳

資料：平成 27 年国勢調査

3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の利用交通手段は「自家用車」が圧倒的に多く、全体の 9 割以上を占めています。

通学時の利用交通手段としても「自家用車」が最も多くなっていますが、「乗合バス」も 1 割以上を占めています。

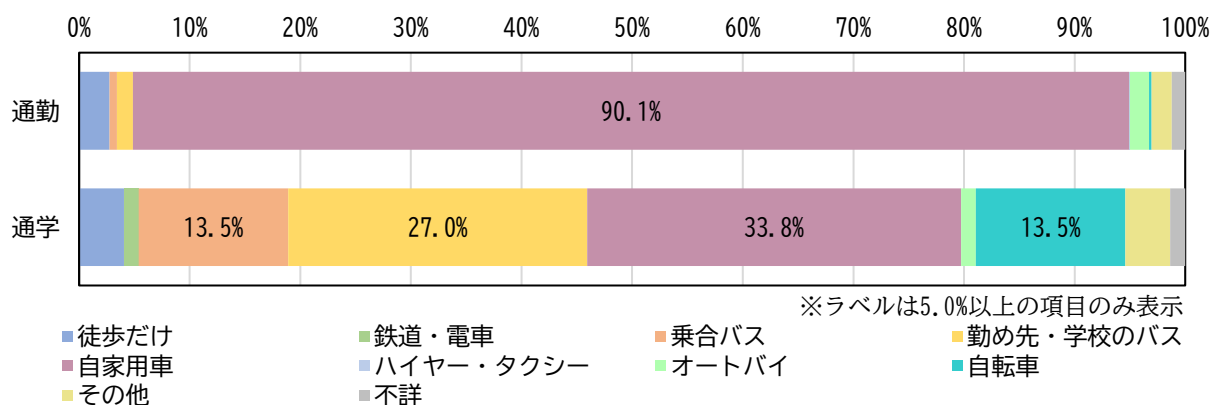


図 12 通勤・通学時の利用交通手段

資料：令和 2 年国勢調査

※以下は、本計画の検討にあたって令和４年８月に実施した住民アンケート調査の結果から整理しています。

なお、外出先等については、目的施設等が特定できなかった回答は除外して集計しています。

住民アンケート調査の概要については p.33 をご参照ください。

②買い物

買い物では、岩井川地区・七折地区では約 3～4 割が「高千穂町」、また、見立地区・分城地区では約 6～7 割が「岩井川地区」に外出しています。

各地区とも「高千穂町」や「延岡市」への外出も見られますが流出は限定的で、町内である程度完結する状況となっています。

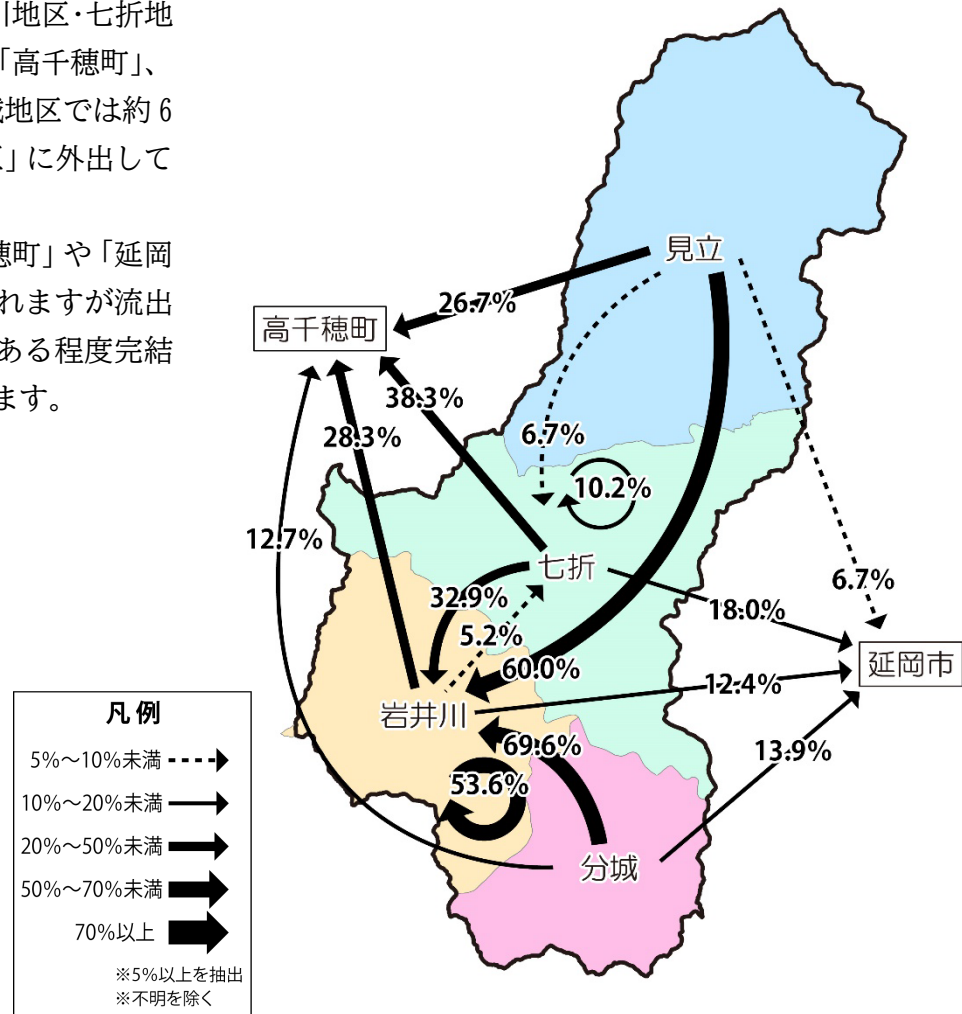


図 13 「買い物」での外出先

資料：住民アンケート調査（令和４年度）

なお、具体的な外出目的地としては、岩井川地区に立地する「A コープ日之影店」が突出して多くなっています。

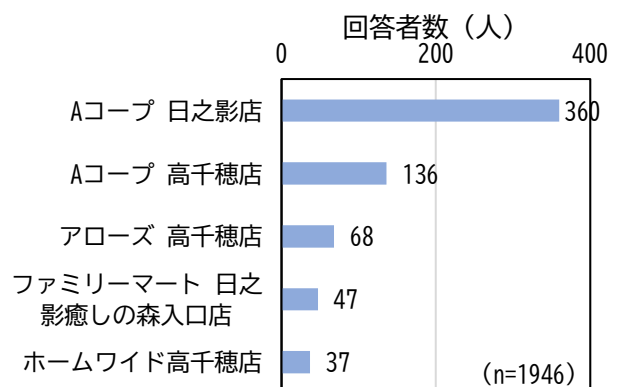


図 14 「買い物」の外出目的地：上位 5 位

資料：住民アンケート調査（令和４年度）

③通院

通院では、各地区とも日之影町国民健康保険病院が立地する「七折地区」への外出が多くなっていますが、各地区から3～4割程度が「延岡市」へ、また、見立地区からは4割弱が「高千穂町」へ外出しており、町外への流出も目立つ状況です。

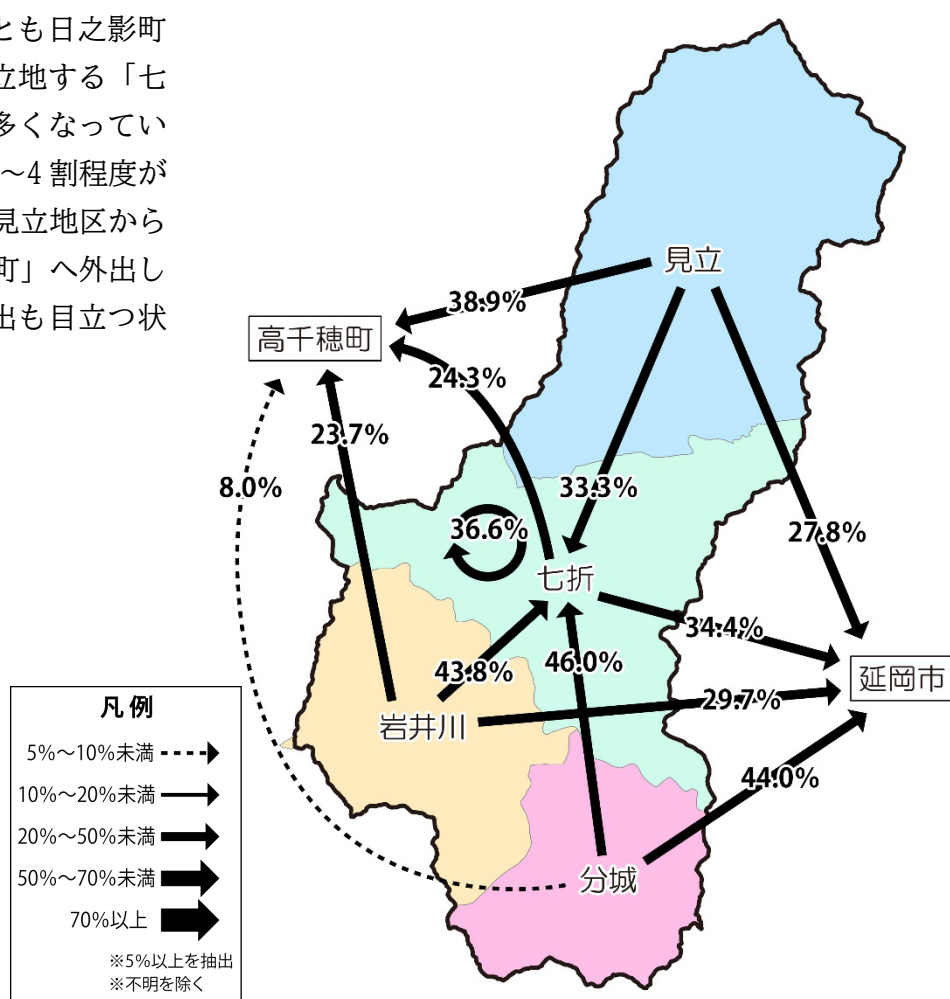


図 15 「通院」での外出先

資料：住民アンケート調査（令和4年度）

なお、具体的な外出目的地としては、「日之影町国民健康保険病院」が最も多くなっていますが、「高千穂町国民健康保険病院」についても多数の回答が見られます。

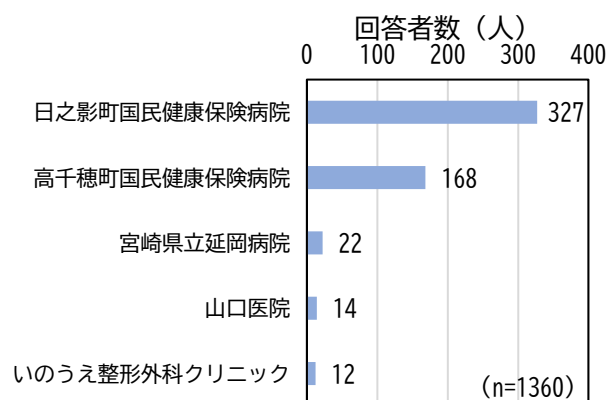


図 16 「通院」の外出目的地：上位5位

資料：住民アンケート調査（令和4年度）

④通勤

「通勤」では、町役場や病院などが立地する七折地区への外出が多くなっており、高千穂町や延岡市への流出も見られますが、町内である程度完結する状況になっています。

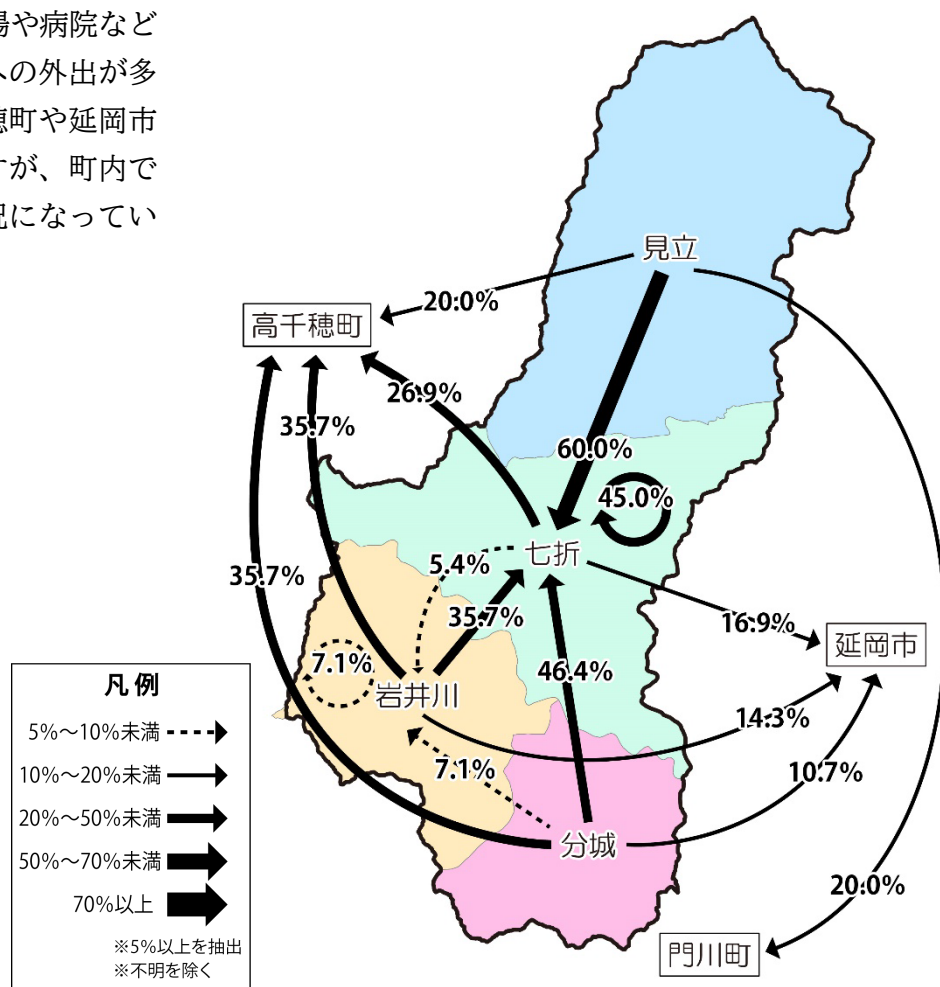


図 17 「通勤」での外出先

資料：住民アンケート調査（令和4年度）

⑤通学（進学先）

通学では、「高千穂町」や「延岡市」に加えて、「日向市」への外出も見られます。

なお、寮・下宿などに入って通学しているケースも見られることから、「進学先」を回答している可能性も考えられます。

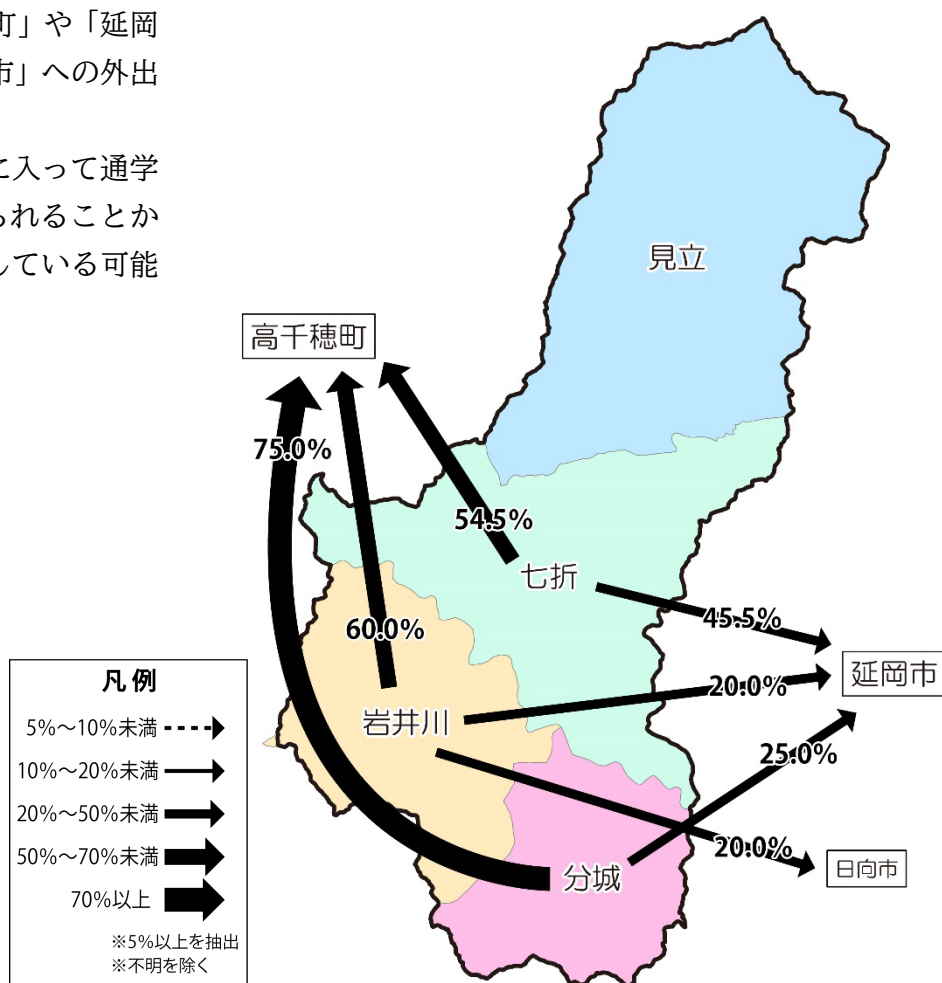


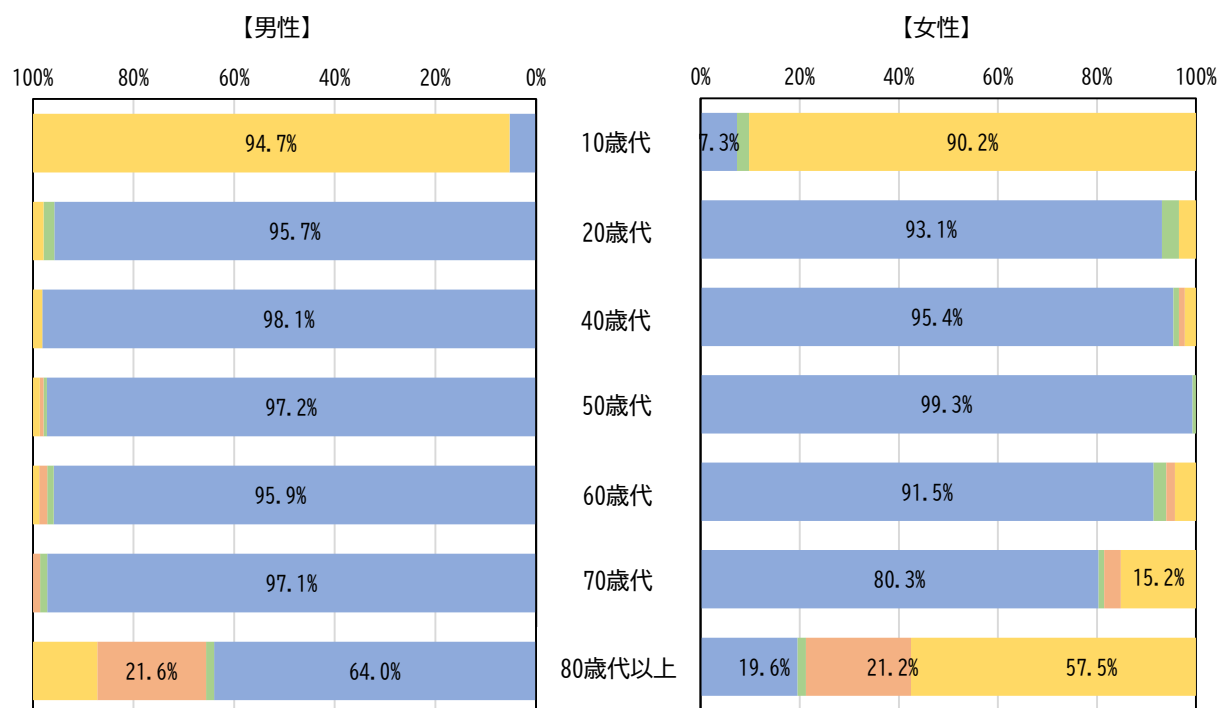
図 18 「通学」での外出先（進学先）

資料：住民アンケート調査（令和4年度）

⑥運転免許保有状況

男女別・年齢別の運転免許保有状況を見ると、20～60 歳代では 9 割前後が運転免許を保有しており、70 歳代の女性では運転免許保有率の若干の低下が見られますが、男女で大きな差異にはなっていません。

これに対して、80 歳代以上では女性の約 6 割が「もともと自動車の運転免許は持っていない」と回答しており、男女別で大きな差異が見られます。ただし、男性についても 80 歳以上では約 35%が「以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した」と回答しており、運転免許保有率は半分以下になっています。



- 自動車の運転免許を持っており、実際に運転している
- 自動車の運転免許は持っているが、運転はしていない
- 以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した
- もともと自動車の運転免許は持っていない

図 19 男女別・年齢別の運転免許保有状況 ※不明を除く

資料：住民アンケート調査（令和 4 年度）

(4)主要施設の立地状況

①商業施設

町の中心部や国道 218 号沿道などに、「スーパー・生協」や「ドラッグストア」「コンビニエンスストア」の立地が見られます。



図 20 商業施設の立地状況

資料：i タウンページ

②医療施設

町の中心部に「病院」および「歯科」がそれぞれ 1 施設立地しています。



図 21 医療施設の立地状況

資料：地域医療情報システム

③行政施設等

町の中心部に「行政機関」「警察機関」「消防機関」「健康支援機関」の集積が見られます。



図 22 行政施設の立地状況

資料：総務省消防庁消防団 HP・宮崎県警察本部 HP

④観光施設

町の中心部から北部にかけて、広い範囲に多数の観光施設が分布しています。



図 23 観光施設の立地状況

資料：日之影町 HP

⑤文化・体育施設

町の中心部に「運動体育施設」が集積しているほか、町内各所の広い範囲に「集会施設」などが立地しています。

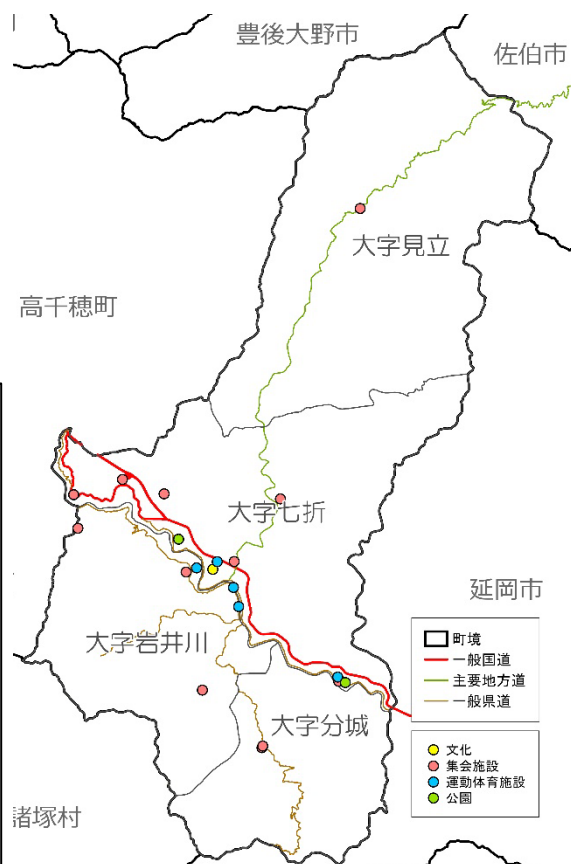


図 24 文化・体育施設の立地状況

資料：日之影町 HP

⑥福祉施設

町の中心部や国道 218 号沿道への「老人福祉施設」の立地が目立つ状況です。



図 25 福祉施設の立地状況

資料：厚生労働省介護事業所・生活関連情報検索サイト

(5)観光の動向

新型コロナウイルス感染症の影響で、令和2（2020）年以降、県内市町村では観光入込客数が軒並み大幅減となっているのに対して、日之影町の観光入込客数は増加～微減傾向を維持しています。しかし、絶対数としては必ずしも多くなく隣接する高千穂町の約3分の1程度にとどまっています。

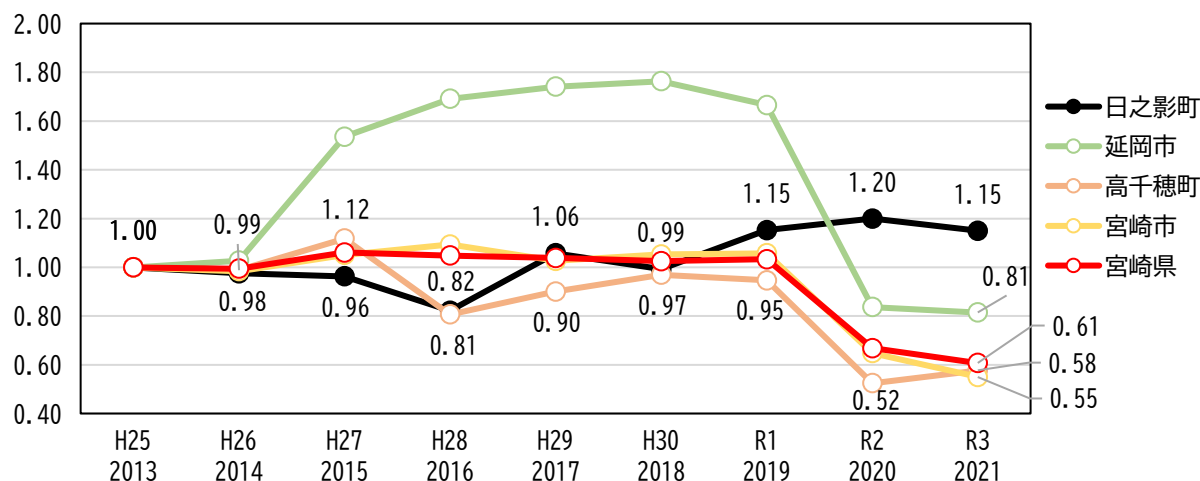


図 26 観光客数の推移 (H25=1.00)

日之影町に訪れる観光客の「県内」・「県外」の内訳は「県内」が多くなっています。平成25（2013）年以降、県外観光客数は維持しており、県内観光客数は平成30（2018）年以降、増加傾向にあります。

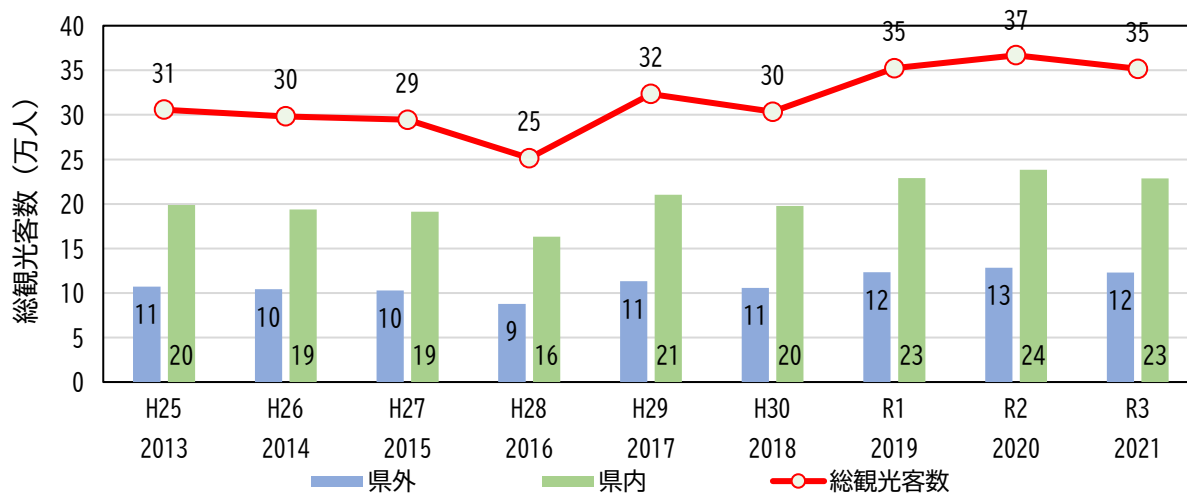


図 27 日之影県外・県内観光客数

3. 公共交通の現状・問題点

日之影町内では、町域を東西に横断する国道 218 号を高速バス「ごかせ号」および特急バス「たかちほ号」が、国道（バイパス）と旧道を路線バス（延岡～高千穂線）が運行するほか、町内を幅広く網羅する形でコミュニティバス「すまいるバス」が運行しています。

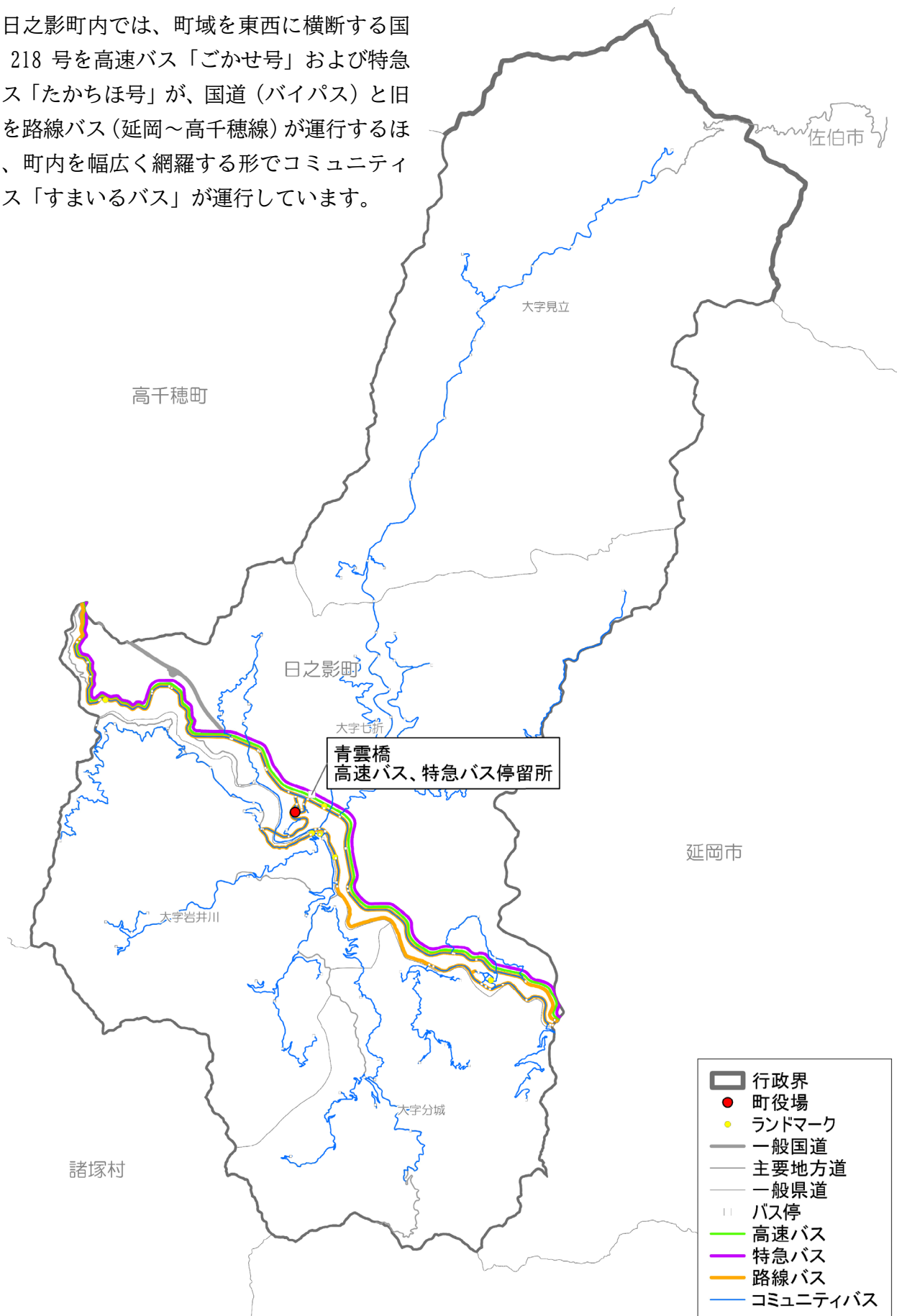


図 28 公共交通ネットワークの概要

(1) 高速バス・特急バスの概要

福岡～延岡間を結ぶ高速バス「ごかせ号」は、1日4回（往復）運行しており、日之影町内の停留所は「青雲橋」1か所のみとなっています。

また、熊本～延岡間を結ぶ特急バス「たかちほ号」は、本来は1日2回（往復）の運行となっていますが、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減少を受けて、うち1回（往復）は当面の間運休となっています。日之影町内の停留所は「青雲橋」に加えて、「舟の尾」の計2か所に設置されています。

高速バス・特急バスとも、日之影町内の停留所での乗降は少数となっています。（交通事業者への聞き取り結果）

表 1 高速バス「ごかせ号」の運行ダイヤ（主要バス停抜粋）

運行事業者	宮交	宮交	西鉄	西鉄	運行事業者	西鉄	西鉄	宮交	宮交
延岡駅	7:50	10:00	15:30	17:30	西鉄天神BT	8:05	10:05	15:30	17:30
青雲橋	8:32	10:42	16:12	18:12	高千穂BC	11:46	13:46	19:11	21:11
高千穂BC	8:57	11:07	16:37	18:37	青雲橋	12:11	14:11	19:11	21:11
西鉄天神BT	12:32	14:42	20:10	22:10	延岡駅	12:53	14:53	20:15	22:15

※令和5年2月時点

表 2 特急バス「たかちほ号」の運行ダイヤ（主要バス停抜粋）

運行事業者	宮交	産交	運行事業者	産交	宮交
延岡駅	7:30	15:45	熊本駅前	9:11	15:31
舟の尾	8:04	16:19	阿蘇くまもと空港	10:10	16:30
青雲橋	8:12	16:27	高千穂BC	12:34	18:54
高千穂BC	8:27	16:42	青雲橋	12:46	19:06
阿蘇くまもと空港	10:50	19:05	舟の尾	12:52	19:12
熊本駅前	11:43	19:58	延岡駅	13:29	19:49
（備考）	当面運休		（備考）		当面運休

※令和5年2月時点

(2) 路線バスの概要

① 運行概要

日之影町内を運行する路線バスは国道（バイパス）経由と旧道経由の2路線で、いずれも延岡～高千穂間を結んでおり、国庫補助（地域間幹線系統）を受けて、国・県・日之影町も含めた沿線市町が財政負担しながら運行されています。

両路線は、いずれも日之影町立病院の経由の有無により2系統に区分され、計4系統となっており、運行頻度は計13回/日となっています。

なお、旧道経由については、令和4年の台風14号による道路損傷の影響により、一部区間（星山～崎の原）でバイパスを経由する迂回運行を実施しています。

表3 バス路線・系統一覧（令和5年度）

路線	系統	キロ程(km)		運行回数	財政負担			
			うち日之影町		国	県	日之影町	その他市町
延岡～高千穂線 (BP経由)	延岡駅～高千穂	51.5	21.4	1.0	●	●	●	●
	延岡～日之影町立病院～高千穂	52.5	22.4	6.0				
延岡～高千穂線 (旧道経由)	延岡～高千穂	56.8	25.7	1.5	●	●	●	●
	延岡～日之影町立病院～高千穂	57.8	26.7	4.5				

表4 路線バスの運行ダイヤ（平日・延岡駅発/主要バス停抜粋）

経由	共通		旧道経由		バイパス経由		共通	
	延岡駅	蔵田	八戸	日之影	舟の尾	青雲橋	日之影町立病院	高千穂BC
旧道	5:55	6:30	6:49	7:01	－	－	－	7:31
バイパス	6:50	7:25	－	－	7:37	7:45	7:47	8:10
旧道	8:45	9:20	9:39	9:51	－	－	9:59	10:22
バイパス	10:00	10:35	－	－	10:47	10:55	10:57	11:20
旧道	11:00	11:35	11:54	12:06	－	－	12:14	12:37
バイパス	12:00	12:35	－	－	12:47	12:55	12:57	13:20
旧道	13:00	13:35	13:54	14:06	－	－	14:14	14:37
バイパス	14:00	14:35	－	－	14:47	14:55	14:57	15:20
旧道	15:00	15:35	15:54	16:06	－	－	16:14	16:37
バイパス	16:55	17:30	－	－	17:42	17:50	17:52	18:15
旧道	17:20	17:55	18:14	18:26	－	－	18:34	18:57
バイパス	18:15	18:50	－	－	19:02	19:10	19:12	19:35
バイパス	20:00	20:32	－	－	20:44	20:51	－	21:11

※令和5年2月時点

表 5 路線バスの運行ダイヤ（平日・高千穂 BC 発/主要バス停抜粋）

経由	共通		バイパス経由		旧道経由		共通	
	高千穂BC	日之影 町立病院	青雲橋	舟の尾	日之影	八戸	蔵田	延岡駅
バイパス	5:24	－	5:44	5:51	－	－	6:03	6:35
旧道	5:55	－	－	－	6:25	6:37	6:56	7:31
バイパス	7:35	7:58	8:00	8:08	－	－	8:20	8:55
旧道	8:15	8:38	－	－	8:46	8:58	9:17	9:52
バイパス	9:30	9:53	9:55	10:03	－	－	10:15	10:50
バイパス	10:30	10:53	10:55	11:03	－	－	11:15	11:50
旧道	12:20	12:43	－	－	12:51	13:03	13:22	13:57
バイパス	13:30	13:53	13:55	14:03	－	－	14:15	14:50
旧道	14:15	14:38	－	－	14:46	14:58	15:17	15:52
バイパス	15:40	16:03	16:05	16:13	－	－	16:25	17:00
旧道	16:25	16:48	－	－	16:56	17:08	17:27	18:02
バイパス	17:30	17:53	17:55	18:03	－	－	18:15	18:50
旧道	19:40	－	－	－	20:10	20:22	20:41	21:16

※令和 5 年 2 月時点

②利用状況・財政負担等の概要

路線バスの利用者数（輸送人員）は、新型コロナウイルス感染症の流行以前から減少傾向を示していましたが、令和 2 年度以降はさらに大きく減少し、財政負担額も大幅に増加してきています。

また、運行に係る経常費用の増加に対して、運賃等の経常収益は減少傾向で推移し、令和 3（2021）年度時点で経常収支率は約 40%まで低下、財政負担に大きく依存しながら運行されている状況です。

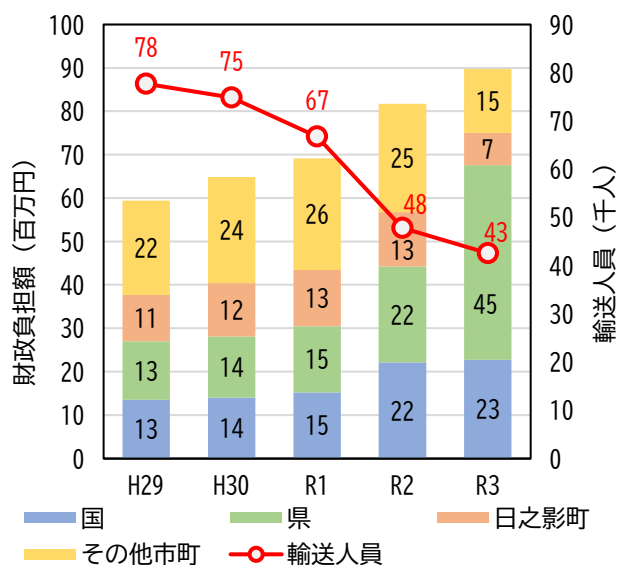


図 29 輸送人員と財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

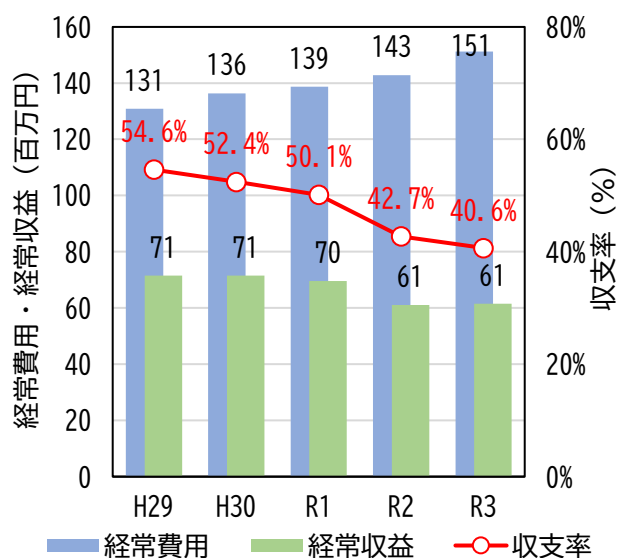


図 30 収支状況の推移

資料：交通事業者資料

③路線・系統別の利用状況等

年間の輸送人員(利用者数)は、[バイパス経由]のほうが多くなっているものの、1便当たりの利用者数は町立病院経由/非経由とも[旧道経由]が[バイパス経由]を若干上回っています。

また、利用者1人あたりの平均乗車キロでも[旧道経由]が[バイパス経由]を大きく上回っており、平均乗車密度は[バイパス経由]が[旧道経由]の2.0人前後を大きく下回り、町立病院非経由の系統では1.0人を下回っています。

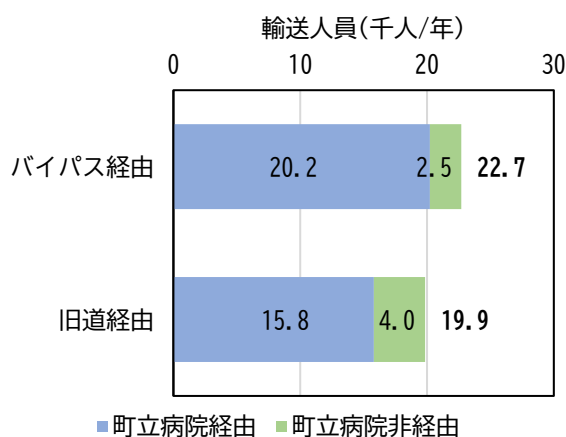


図 31 輸送人員

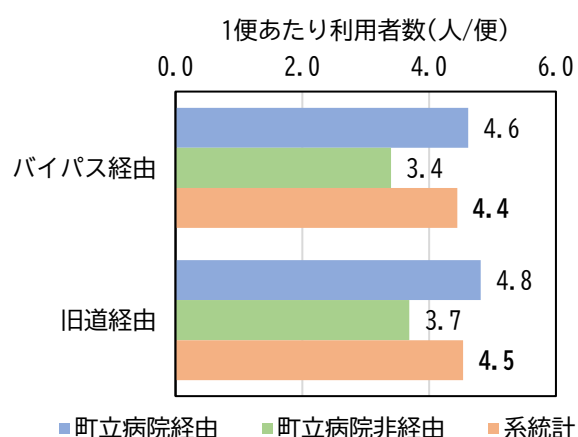


図 32 1便あたり利用者数

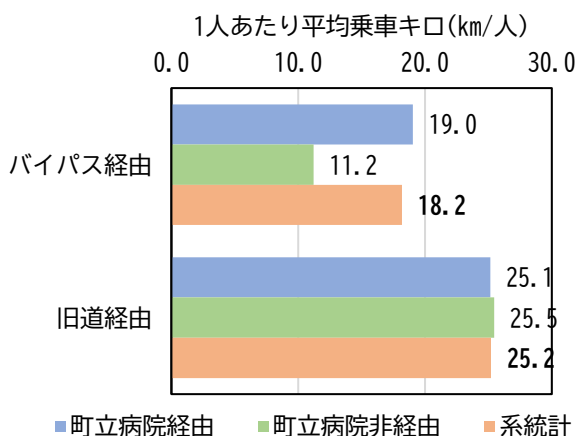


図 33 利用者1人あたり平均乗車キロ

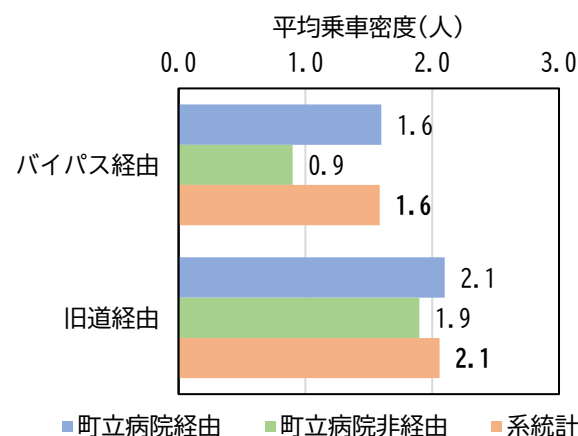


図 34 平均乗車密度

資料：いずれも交通事業者資料(令和3年度)

④路線・系統別の財政負担状況等

経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合）は、[旧道経由]で若干たかくなっているものの、いずれも 40%前後で、[バイパス経由]に比べると平均乗車キロが長い[旧道経由]では利用者 1 人あたりの運送収入が多くなっています。

[バイパス経由]では、利用者を 1 人・1km 輸送するために 100 円以上の財政負担が発生しており、特に町立病院非経由の系統では約 230 円/人・km と大きくなっています。

財政負担の内訳では、両路線とも宮崎県による負担額が大きく、日之影町の令和 3(2021)年度の財政負担額は 2 路線あわせて約 7.4 百万円となっています。

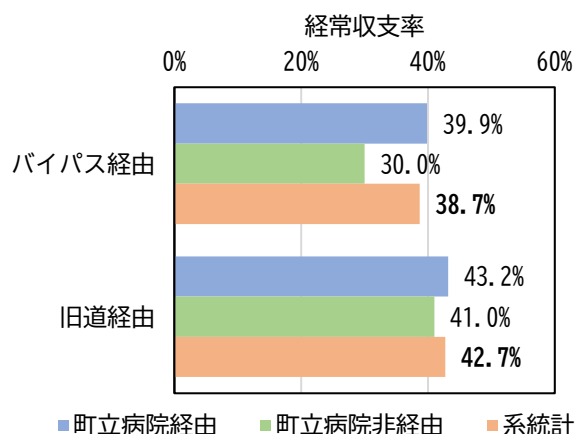


図 35 経常収支率

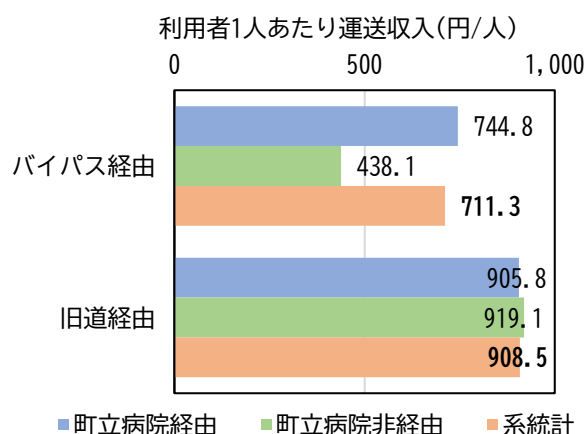


図 36 利用者 1 人あたり運送収入

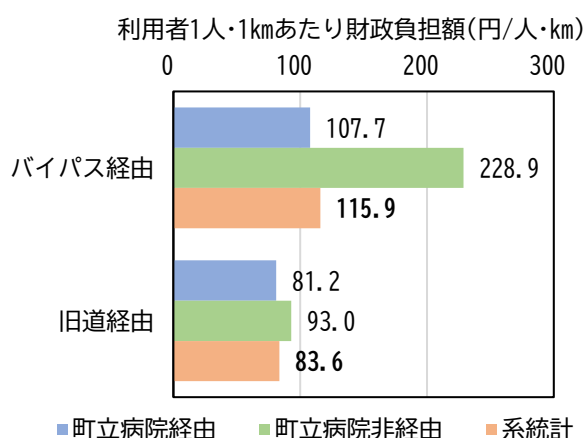


図 37 利用者 1 人・1km あたり財政負担額

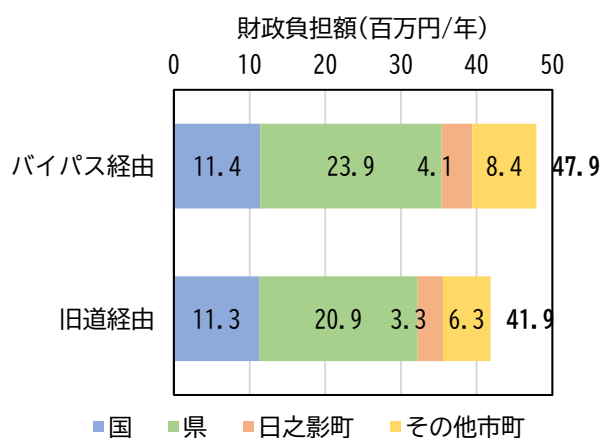


図 38 財政負担内訳

資料：いずれも交通事業者資料(令和 3 年度)

⑤路線別・便別の利用状況

[バイパス経由]については、延岡発の朝 1 便の利用者数が突出しており、また、夕方の時間帯でも一定の利用が見られますが、特に高千穂発の便では昼時間帯の利用が少なくなっています。

[旧道経由]については、高千穂発の朝一便の利用が最も多く、夕方の便についても一定の利用が見られますが、両方向とも午後の時間帯では利用が少なくなっています。

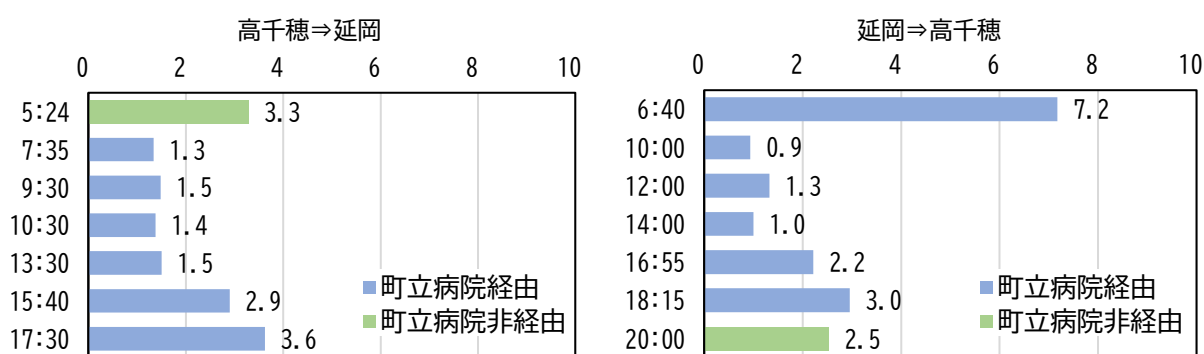


図 39 便別の日平均利用者数：バイパス経由

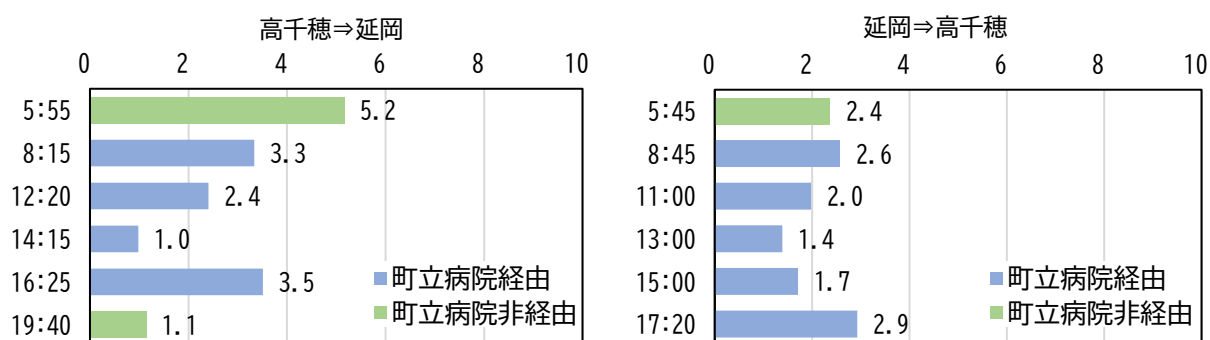


図 40 便別の日平均利用者数：旧道経由

利用者の内訳では、[バイパス経由][旧道経由]とも延岡市内で乗降する利用(延岡内々)が 4 割前後を占めていますが、[バイパス経由]については延岡⇄高千穂間の利用も約 36%となっています。

日之影町に関連する利用は、[バイパス経由]で約 25%、[旧道経由]では約 39%を占めており、日之影⇄延岡間の利用が多くなっています。

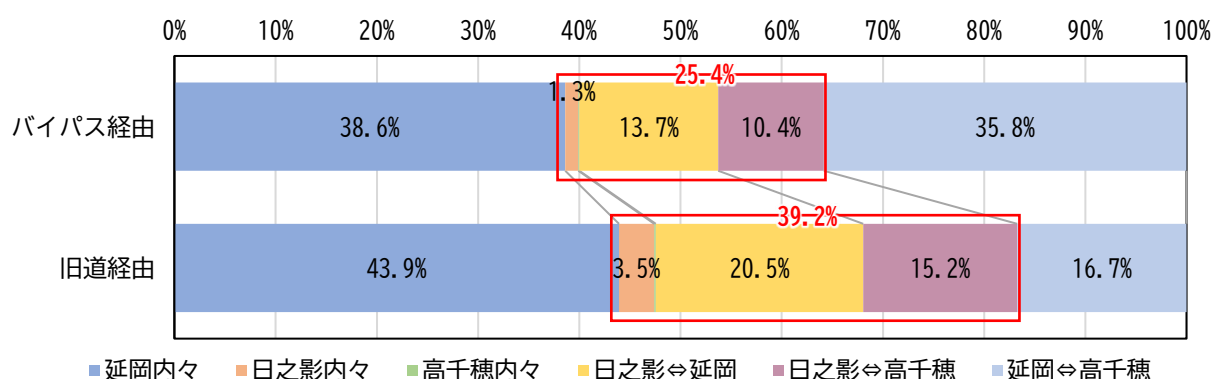


図 41 利用者の内訳(概要)

資料：いずれも交通事業者資料(令和 3 年度)

〔バイパス経由の利用状況〕

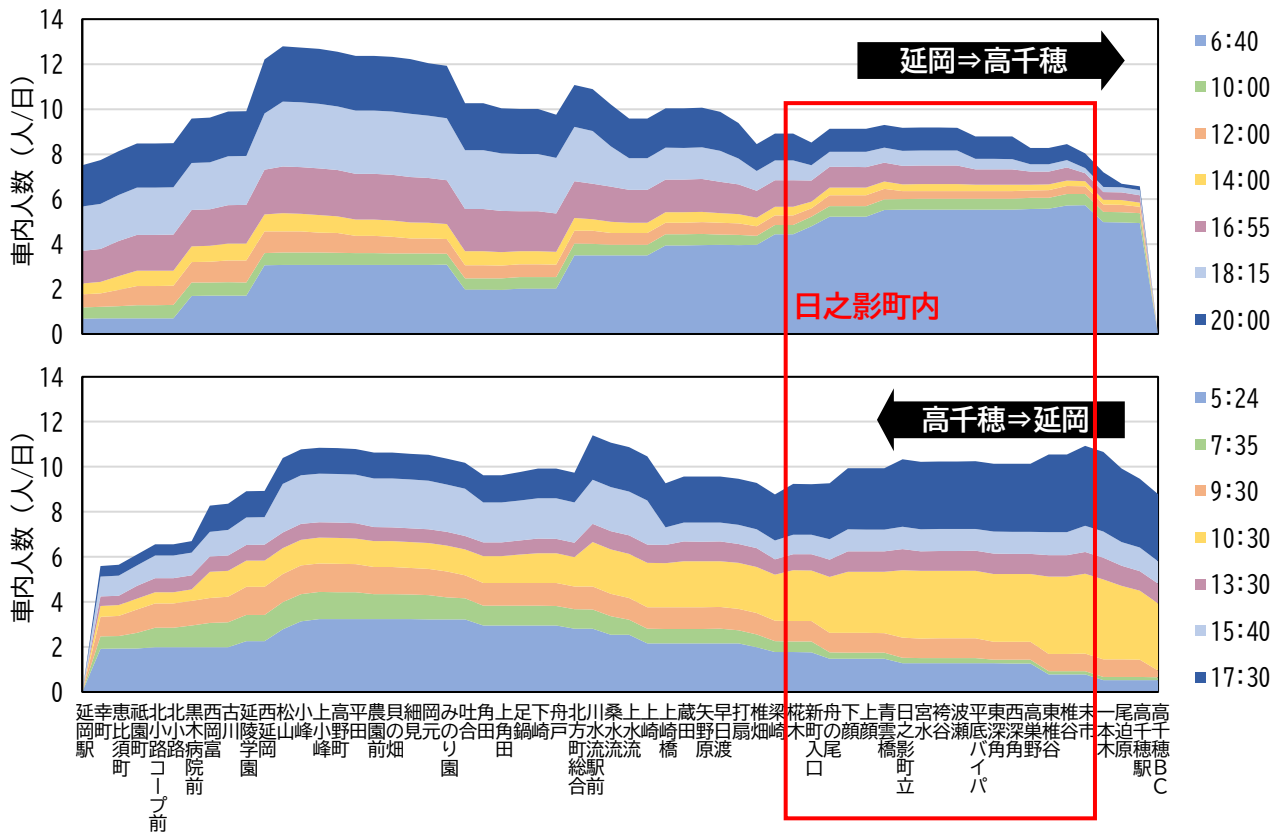


図 42 区間別の日平均乗車人員(バイパス経由)

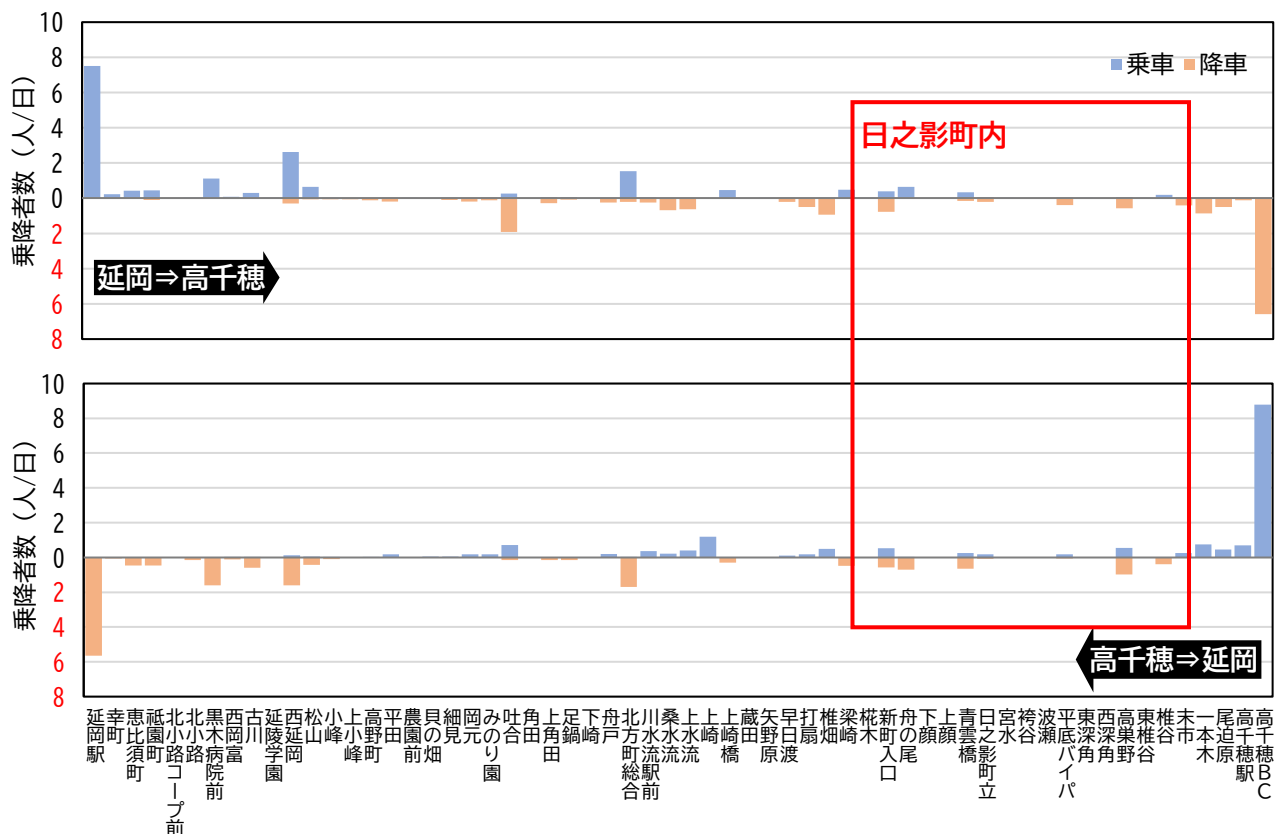


図 43 バス停別の日平均乗降客数

資料：いずれも交通事業者資料(令和3年度)

〔旧道経由の利用状況〕

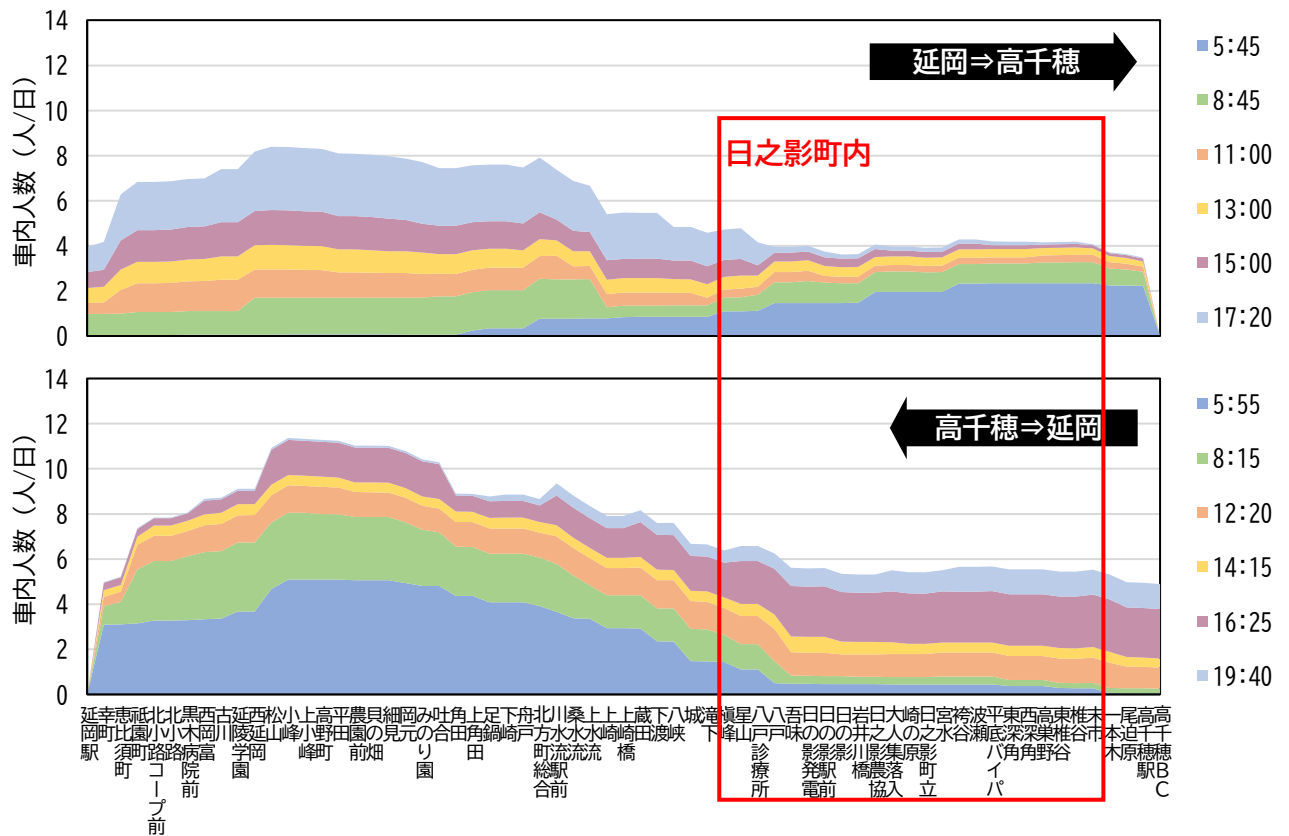


図 44 区間別の日平均乗車人員(バイパス経由)

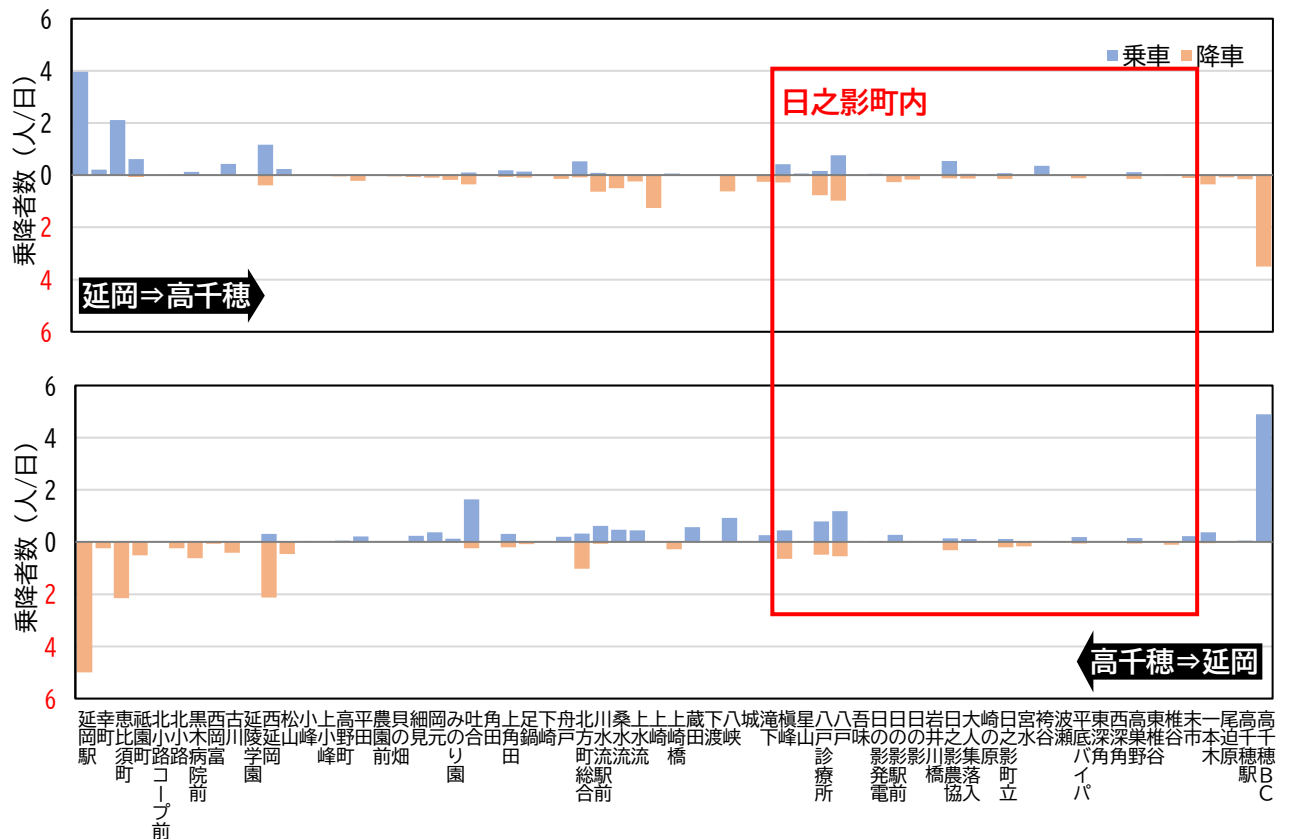


図 45 バス停別の日平均乗降客数

資料：いずれも交通事業者資料(令和3年度)

(3)コミュニティバス「すまいるバス」の概要

①運行概要

コミュニティバス「すまいるバス」は、役場・町立病院、旧役場跡地などの周辺を拠点として、町域を幅広くカバーする形で計 16 路線が運行しています。（循環線の土曜日運行は、平日とは運行ルートが大きく異なるため 1 路線として取り扱っています。）

[循環線]および[八戸線]については、運行日・1 日あたりの運行回数とも比較的多いのに対して、町の中心部と周辺部を結ぶ路線（いわゆる「集落線」）の多くは週 1 日のみの曜日限定運行、運行回数は 1.5～2.5 回/日となっており、隔週で 1 日しか運行しない路線もあるなど、路線によって運行頻度には大きな差異が見られます。また、[循環線][八戸線]を除く各路線については、一部の便、あるいは、一部の区間のバス停での利用には事前の予約が必要です。

運賃は大人 1 回利用 300 円、1 日フリー乗車券 500 円(中学生以下は無料)ですが、各路線とも町立病院・町役場～道の駅青雲橋区間で乗降した場合は無料としています。

表 6 コミュニティバス路線一覧

路線	起点	終点	キロ程 (km)	運行日	運行 回数	週あたり 運行回数	備考
循環線	町立病院	町立病院	10.3	平日	9.0	45.00	循環
	役場	役場	26.5	土曜日	5.0	5.00	循環
八戸線	町立病院	町立病院	21	平日	3.0	15.00	循環
畑野線	大尾平/ 百舌山	かい歯科 クリニック	17.1	月曜日	2.5	2.50	一部の曜日・バス停については要予約
末市線	末市	旧役場	15.2	月曜日	2.5	2.50	
今別府線	今別府	旧役場	27.5	第1・第3・第5火曜日	2.5	1.25	
樅木尾線	樅木尾	旧役場	32.8	第2・第4火曜日	2.5	1.25	
大瀬線	横迫	旧役場	29.7	水曜日	2.5	2.50	
尾越線	尾越	旧役場	27	木曜日	2.5	2.50	
大山線	大山	旧役場	31.9	金曜日	2.5	2.50	
見立線	奥村	旧役場	31.8	月・水・金曜日	2.5	7.50	
乙草線	乙女	旧役場	22.1	火曜日	2.5	2.50	
松の内線	松の内	かい歯科 クリニック	13.8	木曜日	2.5	2.50	
徳富線	町立病院	旧役場	20.7	木曜日	1.5	1.50	
小菅線	白石	かい歯科 クリニック	11.3	水曜日	2.5	2.50	
鹿川線	鹿川	旧役場	23.2	水曜日	2.5	2.50	

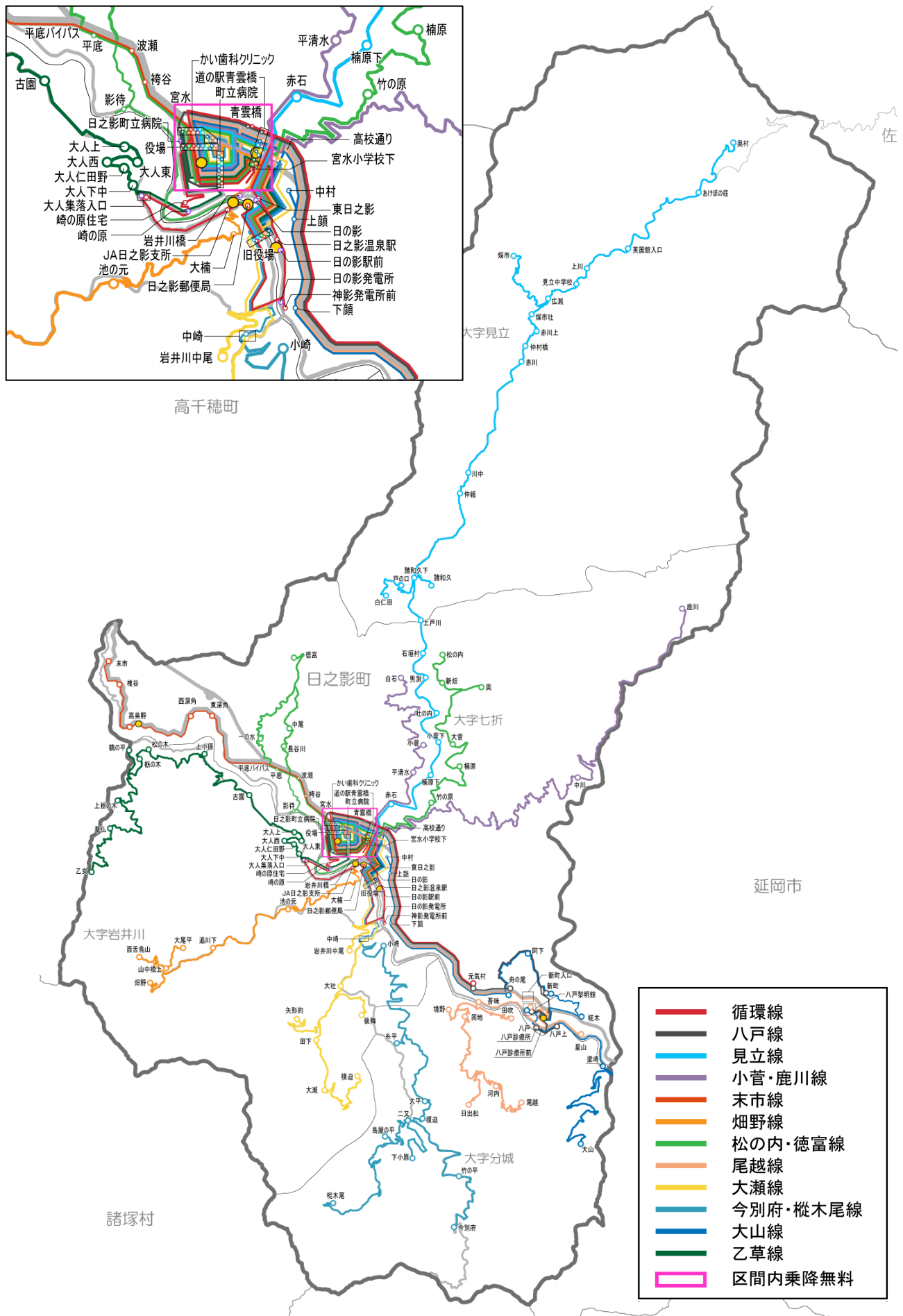
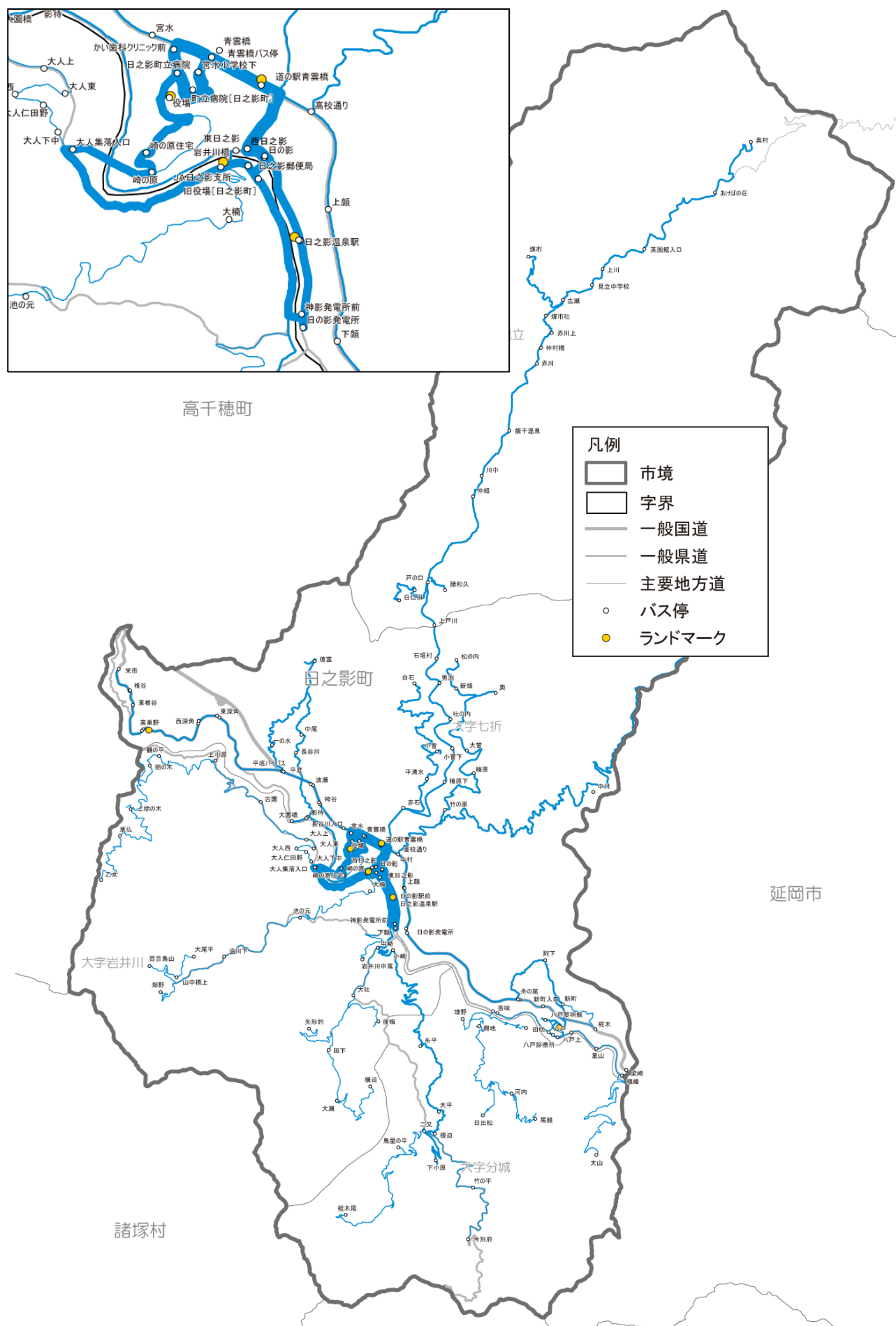


図 46 コミュニティバス路線図



②利用状況・財政負担等の概要

コミュニティバスの輸送人員は減少傾向で推移してきましたが、特に令和 2(2020)年度以降は大きく減少しています。

運送費用は令和 2(2020)年度まではほぼ横ばいでしたが、令和 3(2021)年度には大幅に増加しました。運送収入の減少が続いているため収支率は令和 3(2021)年度には約 8%まで下落し、町の財政負担額は約 1,700 万円まで増大しています。

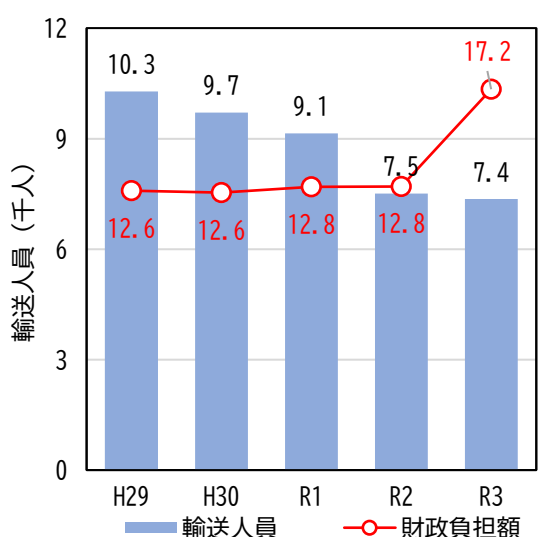


図 48 輸送人員と財政負担額の推移

資料：日之影町資料

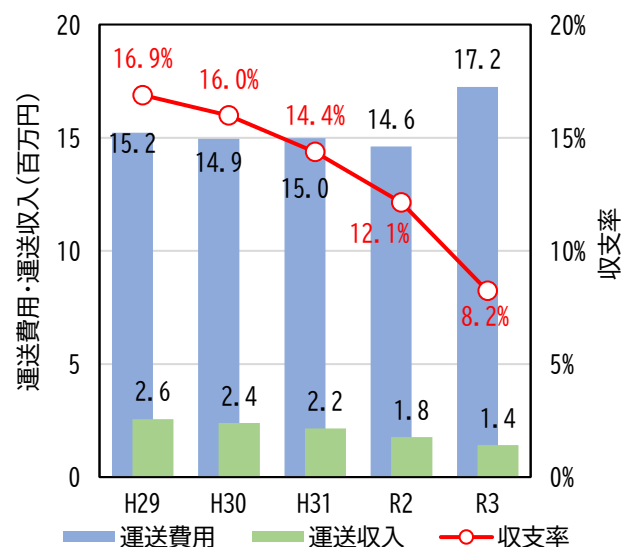


図 49 収支状況の推移

資料：日之影町資料

③路線別の利用状況および財政負担状況

比較的運行頻度が高い[循環線・八戸線]の乗車人員が突出して多くなっていますが、運行1便あたりの利用者数を見ると[循環線・八戸線]も含めて多くの路線では1.0人/便前後となっており、なかには0.5人/便を下回る路線も見られます。

路線別の欠損額についても比較的運行頻度が高い[循環線・八戸線]が突出していますが、収支率は最も高い[松の内線・徳富線]でも15.6%で、[循環線・八戸線]を含めた多くの路線では10%未満となっています。このため、各路線とも利用者1人を輸送するために2,000円前後の欠損額が発生しており、特に[尾越線]や[見立線]などでは3,000円/人を上回っています。

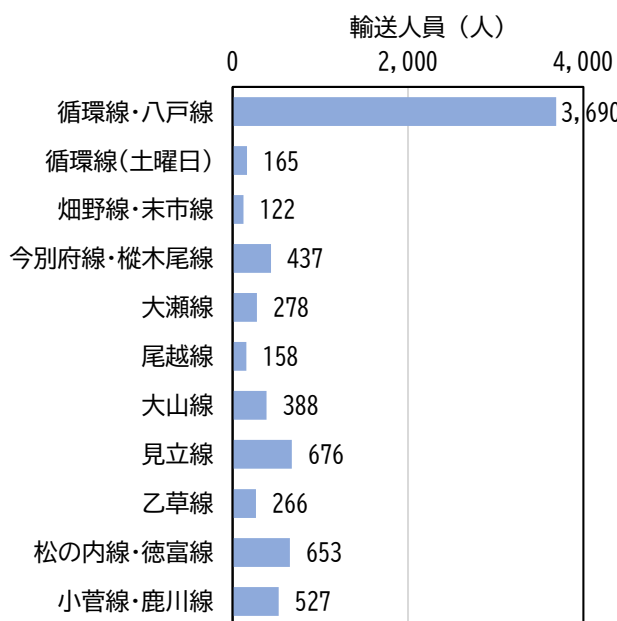


図 50 輸送人員

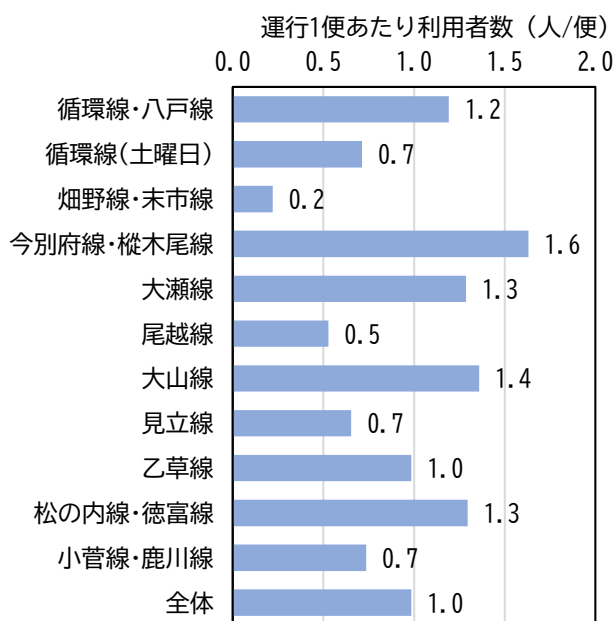


図 51 運行1便あたり利用者数

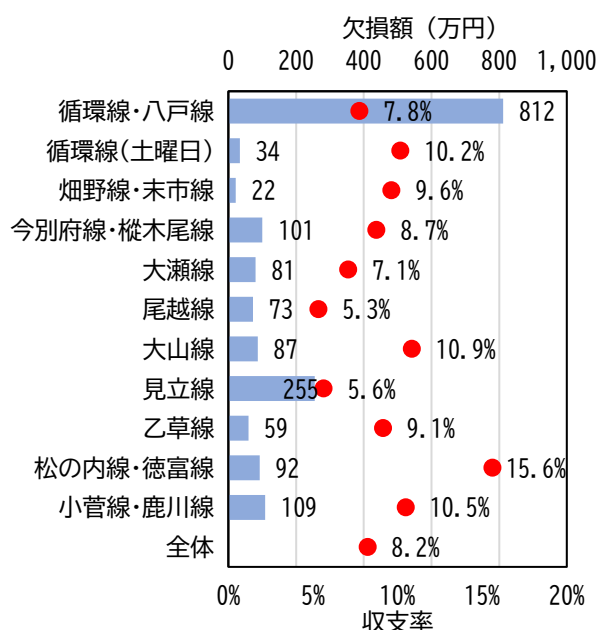


図 52 欠損額と収支率

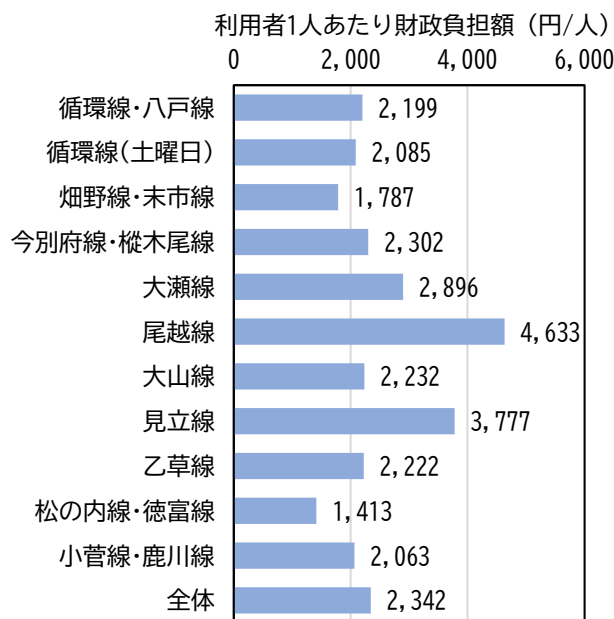


図 53 利用者1人あたり欠損額

資料：いずれも日之影町資料(令和3年度)

(4)公共交通空白地域

町内をコミュニティバスが面的にカバーしており、公共交通の「サービス圏域」は人口が分布する範囲を概ね網羅しています。

ただし一部の山間地などを中心に公共交通空白地域が見られ、総人口の 19%、高齢者(65 歳以上)人口の約 23%が公共交通空白地域に居住しており、人口密度がやや高い箇所も散見されます。

表 7 公共交通空白地域の人口

	全体	高齢者 (65歳以上)
総人口	3,651	2,154
公共交通空白地域人口	693	485
空白地域居住人口割合	19.0%	22.5%

※「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」におけるバス停徒歩圏に準拠し、バス停から半径 300m を「サービス圏域」としています。

※国勢調査地域メッシュ統計(250mメッシュ)人口データより GIS(地理情報システム)を用いて集計しているため、上記の総人口は国勢調査結果(町総人口)とは一致しません。

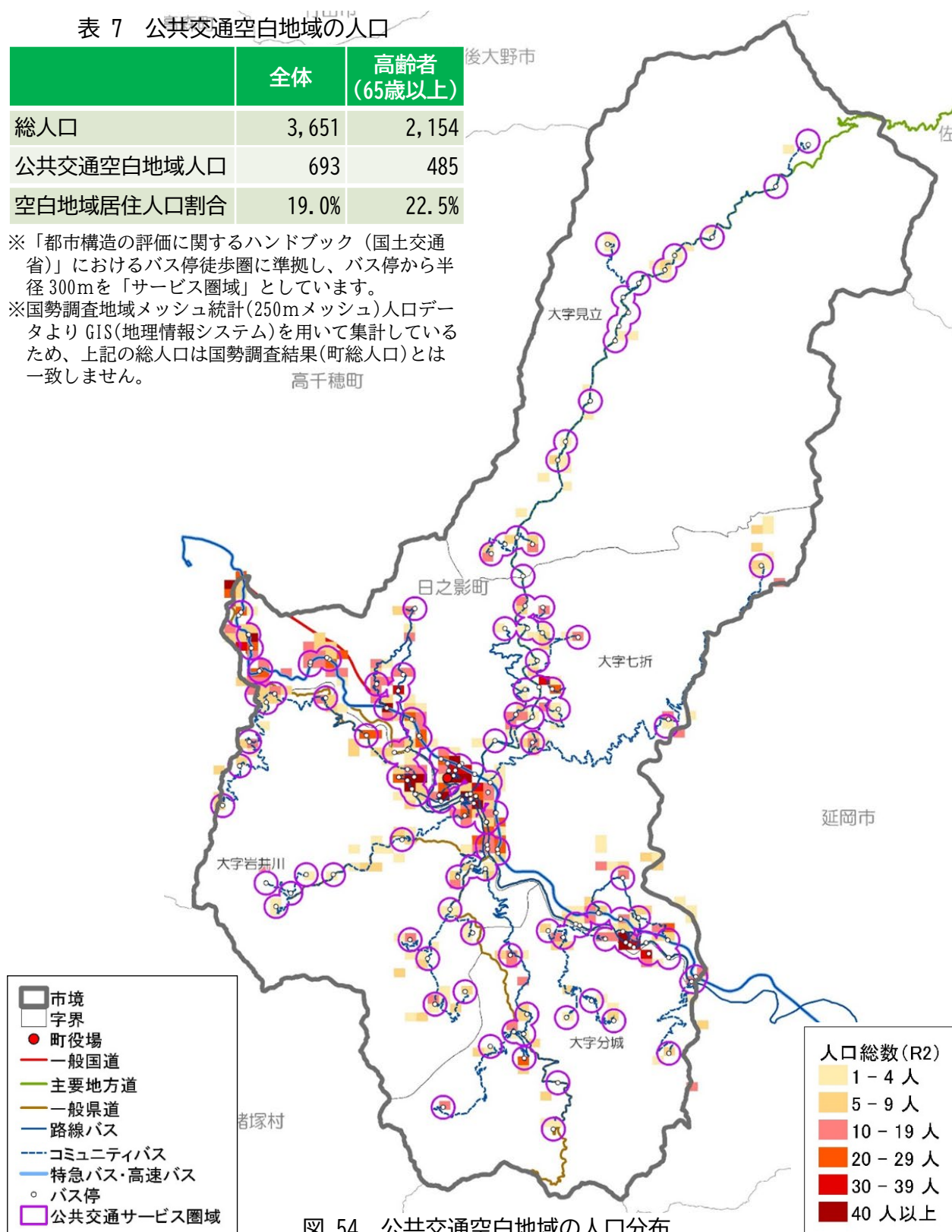


図 54 公共交通空白地域の人口分布

資料：令和 2 年国勢調査

(5)乗用タクシー

日之影町内を営業エリアとするタクシー事業者は1社で、車両保有台数は5台、ドライバーは5人となっています。

通常のタクシー営業のほか、コミュニティバスの委託運行を行うなど、日之影町の公共交通の一端を担っています。

表 8 タクシー事業者一覧

No.	事業者名	所在地	備考
1	有限会社ヤマトタクシー	日之影町岩井川2617	すまいるバスを運行

(6)その他

①貸切バス事業者

日之影町内を営業エリアとする貸切バス事業者は1社となっており、町内に営業所を有しています。

表 9 貸切バス事業者一覧

No.	事業者名	所在地
1	南阿蘇交通株式会社	日之影営業所 日之影町七折13396-2

②スクールバス運行委託

スクールバス運行委託については、「南阿蘇交通株式会社」が担っています。

4. アンケート調査結果等（概要）

（1）住民アンケート調査

①調査の概要

- 日之影町内の全世帯 1,406 世帯（世帯人員：上限 5 人/世帯）を対象に、郵送および事務連絡員の配布・回収によるアンケート調査を実施
- 1,089 票回収、回収率 77.5%
- 各世帯の世帯員全員（上限 5 人/世帯、計 2,260 人）の日常の外出状況等を把握
- 設問項目（概要）
 - ・ 日常生活の移動実態（日々の買い物、特別な買い物、通院）
 - ・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など

②公共交通の利用状況等

男性の公共交通利用状況は、1 割以下にとどまるものの、「女性」の 10 代及び 80 歳以上では約 2 割が利用しています。

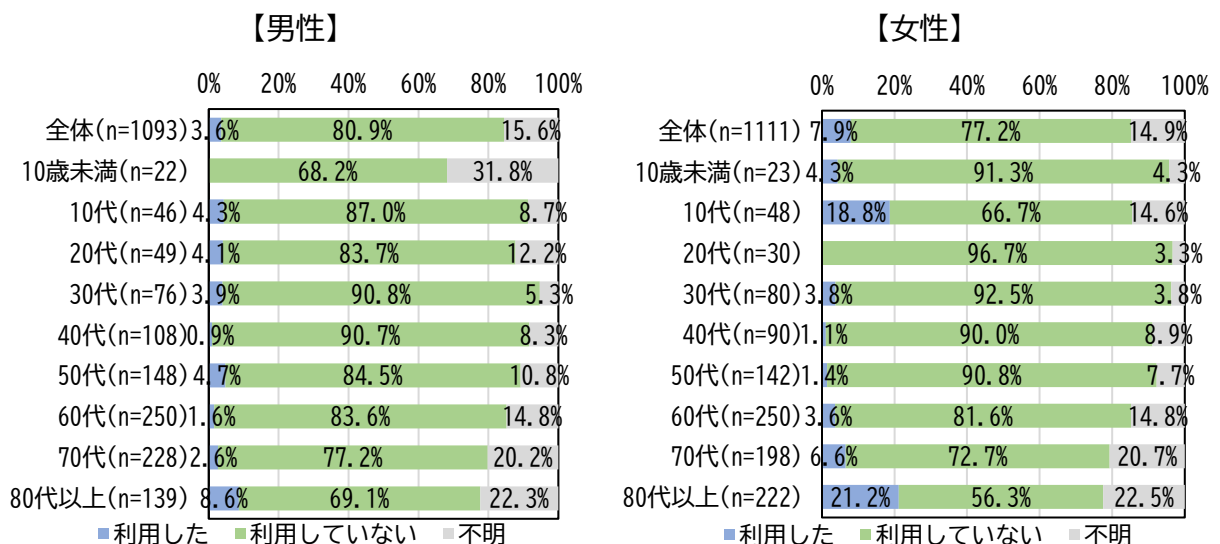


図 55 最近 1 か月の公共交通利用の有無

多くの年代で利用頻度は「週に 1 日未満」、10 代と 50 代以上については「ほぼ毎日」「週 1～2 日程度」の割合が高くなっています。「通学」や、高齢者の「買い物」「通院」の重要な移動手段となっています。

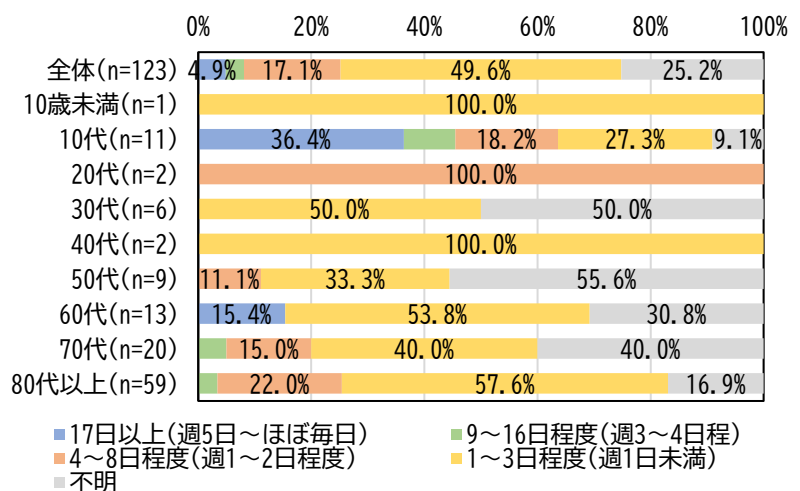


図 56 公共交通の利用頻度

多くの年代で「買い物」において利用されています。10歳未満や10代は「通学」での利用が大半を占めています。また、40代以上にかけては「通院」が増加しています。

表 10 公共交通を利用した外出目的

	買い物	通院	娯楽・習い事	飲食	通勤	通学	その他	不明
10歳未満(n=1)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
10代(n=11)	9.1%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	72.7%	9.1%	9.1%
20代(n=2)	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%
30代(n=6)	16.7%	0.0%	16.7%	33.3%	50.0%	0.0%	33.3%	16.7%
40代(n=2)	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
50代(n=9)	22.2%	77.8%	0.0%	22.2%	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%
60代(n=13)	53.8%	53.8%	0.0%	7.7%	15.4%	0.0%	7.7%	0.0%
70代(n=20)	65.0%	55.0%	0.0%	0.0%	5.0%	0.0%	25.0%	0.0%
80代以上(n=59)	50.8%	71.2%	3.4%	1.7%	0.0%	0.0%	11.9%	6.8%
全体(n=129)	44.2%	55.8%	2.3%	4.7%	5.4%	7.8%	14.7%	6.2%

利用した公共交通機関について、「路線バス」は幅広い年代に利用されているのに対して、「すまいるバス」は50代以上が主に利用しています。

なお、「その他」の内訳(具体記述)としては、「タクシー」や「スクールバス」が多く見られます。

表 11 利用した公共交通機関

	高速・特急バス	路線バス	すまいるバス	その他	不明
10歳未満(n=1)	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
10代(n=11)	0.0%	72.7%	0.0%	18.2%	9.1%
20代(n=2)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
30代(n=6)	16.7%	16.7%	0.0%	33.3%	50.0%
40代(n=2)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
50代(n=9)	0.0%	22.2%	55.6%	22.2%	33.3%
60代(n=13)	15.4%	53.8%	15.4%	7.7%	15.4%
70代(n=20)	10.0%	55.0%	35.0%	15.0%	10.0%
80代以上(n=59)	1.7%	28.8%	67.8%	13.6%	8.5%
全体(n=129)	4.7%	40.3%	45.0%	14.7%	13.2%

③公共交通 “非利用者” の不安等

公共交通非利用者の移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が突出しています。「自家用車（自分以外が運転）」や「一般のタクシー」は一定数存在しますが、その割合はわずかとなっています。

※「一般のタクシー」は公共交通の一部ですが、自家用車などと類似した“個別”で“比較的自由度の高い”移動手段となるため、アンケート調査のなかではその他の公共交通とは区分して設問を設定しています。

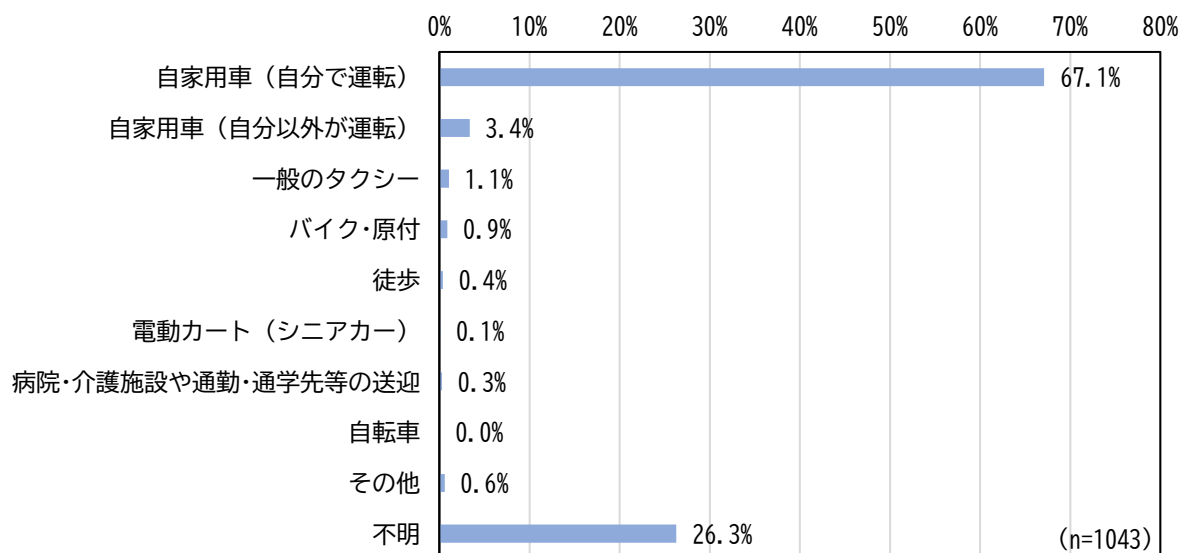


図 57 公共交通非利用者の移動手段

利用しない理由としては、「車やバイクの利便性」を上げる意見が大半となっています。

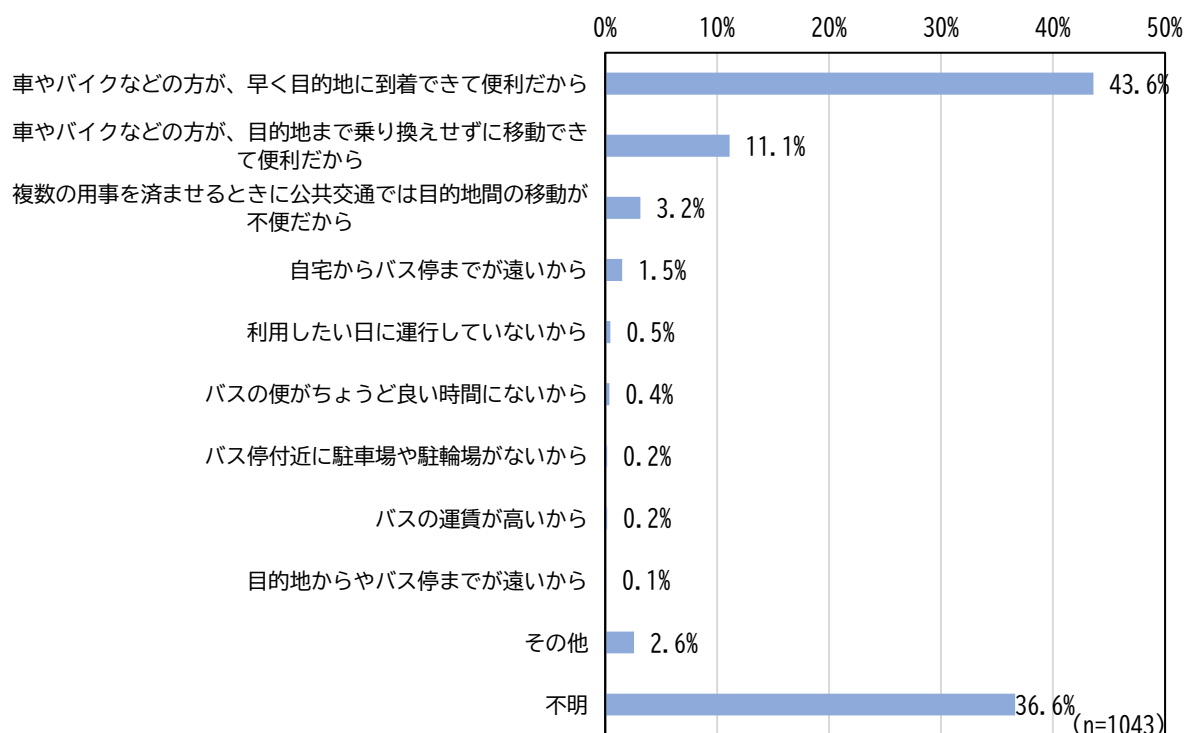


図 58 公共交通を利用しない理由

現在の移動手段での不安については、「特に困っていることはない」が大半を占めていますが、「車の維持費などが高額に感じる」の割合が高くなっています。

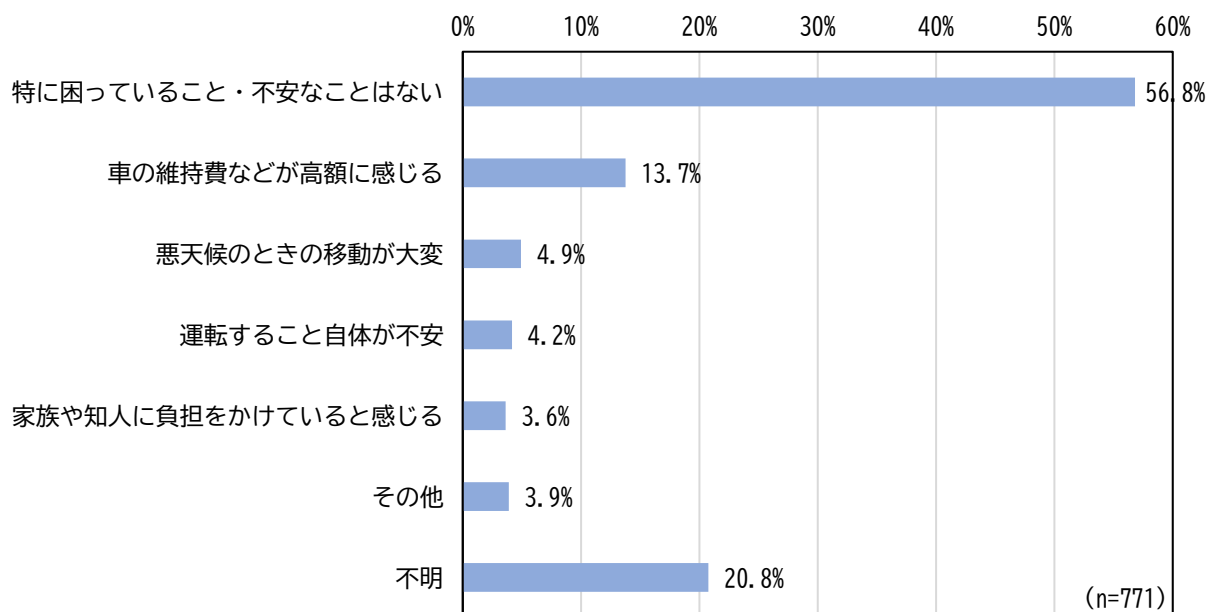


図 59 現在の移動手段を利用する上での不安

公共交通利用時の不安について、「心配・不安などは特にない」の回答の割合が高くなっている一方で、「運賃がどの程度かかるかわからない」「バス停などでの待ち時間が分からない」等の割合が高くなっています。

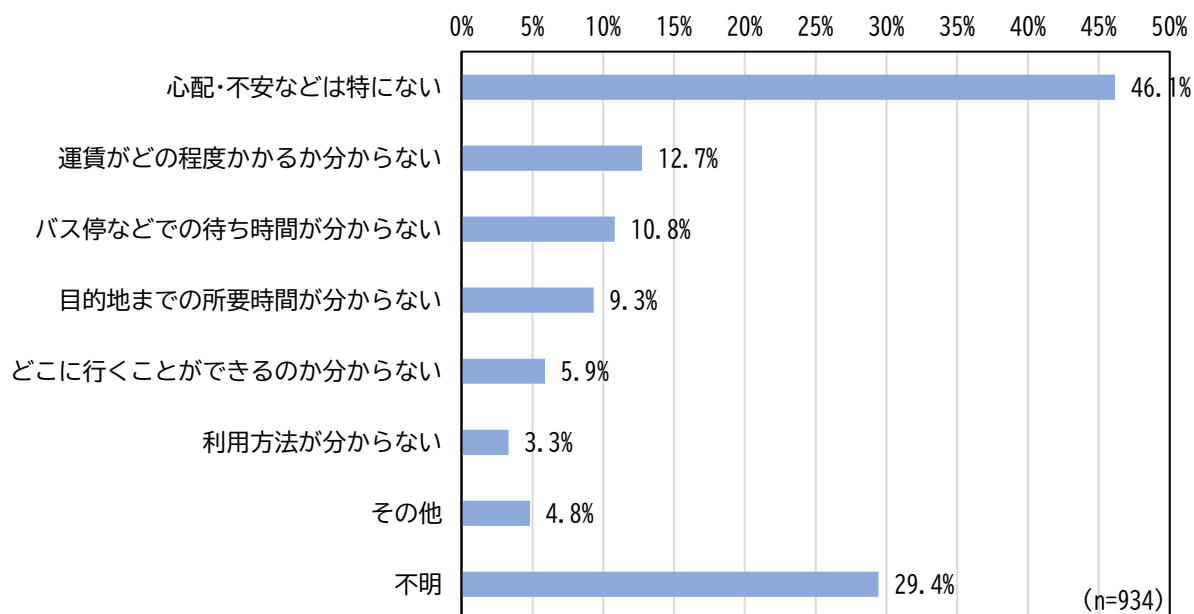


図 60 もしも公共交通を利用するときの不安

(2)主要施設ヒアリング調査

①調査の概要

日之影町に立地する主要 9 施設へヒアリング調査を実施

○調査項目（概要）

- ・利用者の特性
- ・交通手段や改善点、不満・要望
- ・日之影町の移動サービスのあり方 等

②調査結果（概要）

各施設の調査結果は以下の表 12 にまとめています。

表 12 主要施設ヒアリング調査結果一覧

施設	結果（概要）
日之影町役場	・利用者は高齢者が多い、男女比は半々 ・交通手段は自家用車がほとんど、一部すまいるバス、タクシー ・公共交通に対する不満・要望は、便が少ない、待ち時間が長い等
日之影町国民健康保険病院	・午前中は高齢者、午後は比較的若い人が多い ・朝に診察を終わった方は12時ごろまでバスを待っている ・宮崎交通とすまいるバスの連携
道の駅青雲橋	・利用者は平日は60歳以上（観光客）や仕事で来ている人、休日は家族連れが多い ・交通手段は自家用車がメイン、公共交通がほぼいない ・交通手段の改善策は、バス停を近くする
Aコープ 日之影店	・利用者は80歳までの女性 ・交通手段は自家用車がほとんど、タクシーは少し、すまいるバスはほとんどない ・Aコープへ買い物に行くための便を増やす ・移動販売等に対する行政支援
日之影町立図書館	・平日は高齢女性、夕方から中高生の利用、休みの日は一日小中高生の利用 ・交通手段は送迎がほとんど、中学生は学校や部活帰りに徒歩で利用 ・図書館に来たくても交通手段がなく来れない
JA高千穂地区 日之影支所	・利用者は高齢女性がほとんど、 ・JAで用事を済ませて、Aコープで買い物をして帰る方が多い ・交通手段は自家用車がほとんど、行き：すまいるバスで帰り：タクシーも一部 ・すまいるバスが駐車場まで乗り入れてほしいという意見
日之影郵便局	・利用者は高齢者、すまいるバスの時間が早いため待ち時間が発生 ・自家用車（高齢者は送迎）、すまいるバス、タクシーでの来局も一定数 ・すまいるバスのダイヤ調整、朝早く到着しても立ち寄る所がない ・タクシーの乗合等の実施
憩いの家 「まさのや」	・利用者は女性が7割、男性が3割 ・交通手段はまさのやの送迎を利用 ・すまいるバスのダイヤ改正で不便になり使えない ・お買い物サービスの利用もあるが、配達する人の不足
日之影温泉駅	・高齢者、土日は家族層、長期休みはUターンの地元民 ・自家用車がメイン、団体はバスで来る ・道の駅と温泉駅を繋ぐような路線があれば良い ・日之影町の詳しいマップ（道の駅への行き方をよく聞かれる）

(3)施設利用者ヒアリング調査

①調査の概要

日之影町内の主要施設 9 箇所にてヒアリングを実施、473 人から回収

○調査項目（概要）

- ・交通手段の実情（自家用車、公共交通機関）
- ・移動に関する「困りごと」「要望」 等

②調査結果（概要）

利用者の年代は、「30～64 歳」が最も多く、次いで「65 歳以上」となっており、高齢層の利用が多くなっています。施設別の利用者数は、「道の駅青雲橋」が観光客の利用も多く最多となっています。次いで、「A コープ日之影店」となっており、住民の日常的な買い物の場となっています。

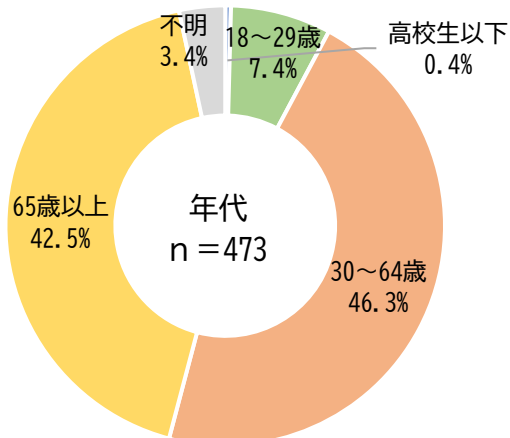


図 61 利用者の年代

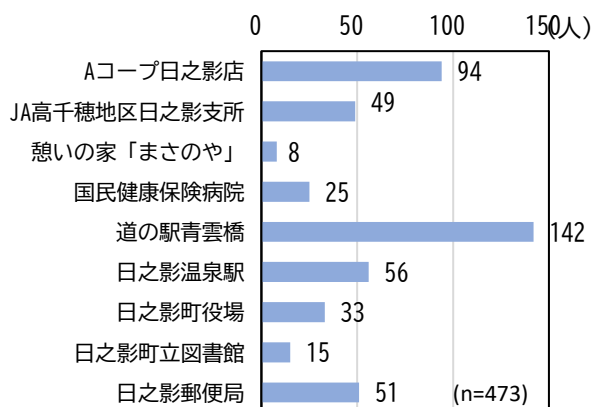


図 62 施設別の利用者数

行き帰りの交通手段では、多くの施設で「自家用車（自分で運転）」が多くなっています。

「国民健康保険病院」の行きは「すまいるバス」を利用が多くなっており、帰りは「路線バス」や「タクシー」の割合が高くなっています。

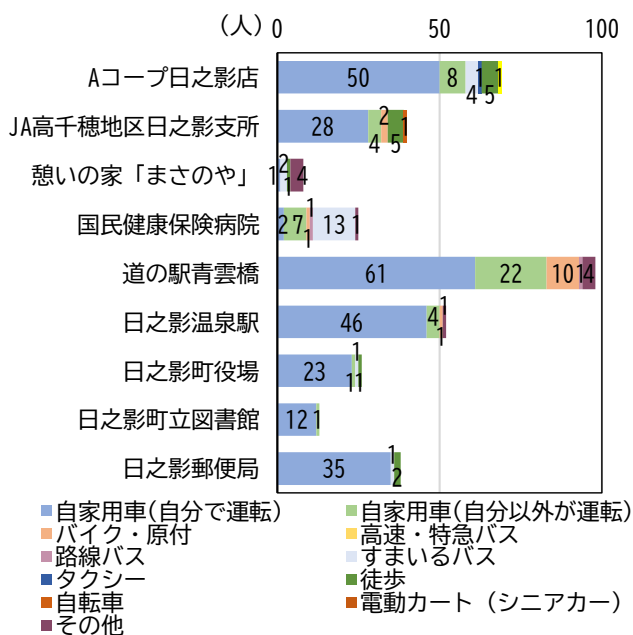


図 63 行きの交通手段

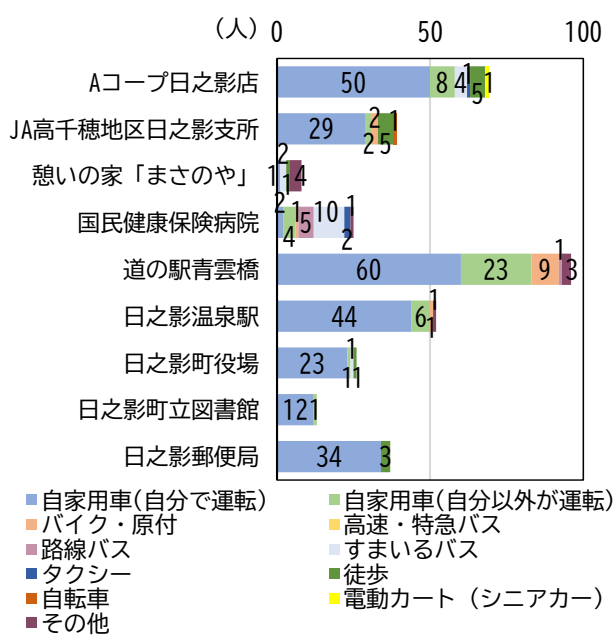


図 64 帰りの交通手段

(4)来訪者アンケート調査

①調査の概要

○日之影町に訪れる方を対象に外出の実態や公共交通の利用状況など把握する目的でヒアリング調査を実施し、71票を回収

○調査項目（概要）

- ・来訪者の年齢・性別
- ・来訪の目的（観光・仕事・帰郷等）
- ・利用交通手段、公共交通利用の可能性 等

②調査結果（概要）

来訪者の性別は、「男性」が約7割を占めています。また、来訪者の年代は「30～64歳」が約6割を占めています。

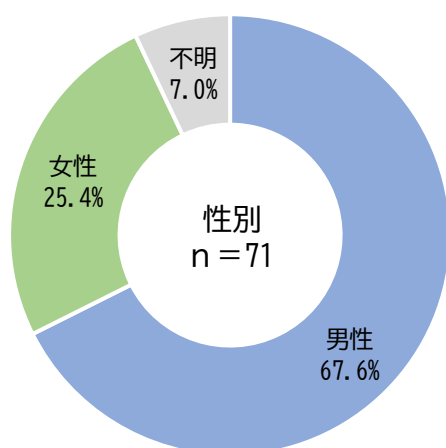


図 65 来訪者の性別

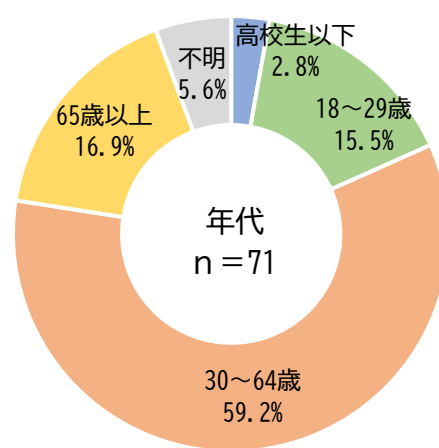


図 66 来訪者の性別

利用目的は、「観光」が最多となっています。次いで「自然鑑賞・散策」となっています。

公共交通で来訪するときの不安は、「日之影町に来てからの移動手段がない」、「自分の都合の良い時間に移動することができない」が多くなっています。

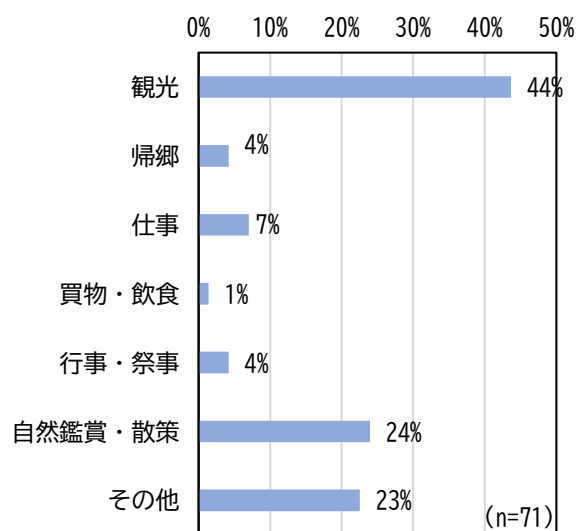


図 67 利用目的

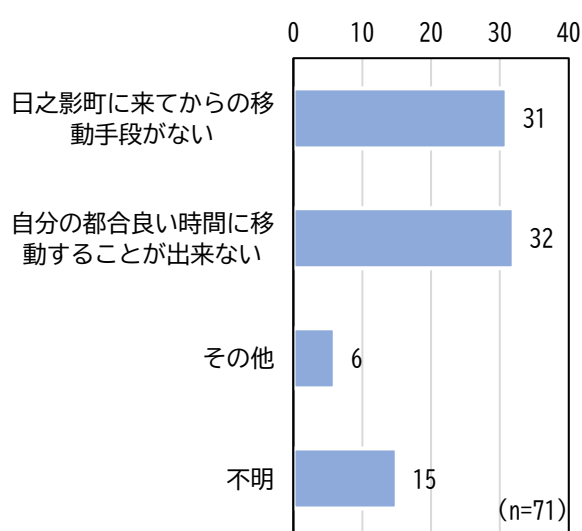


図 68 公共交通で来訪するときの不安

(5) 公共交通利用者ヒアリング調査

①調査の概要

○日之影町を運行する路線バス（宮崎交通）の「延岡～高千穂線」について利用者を対象に利用実態及びニーズを把握する目的でヒアリング調査を実施し、175 票を回収

○設問項目（概要）

- ・ 概要（乗車日時・路線・便）
- ・ 属性（性別・年齢・居住地）
- ・ 利用実態（利用目的・利用頻度・往復利用等）
- ・ 公共交通に対する改善要望（利用している公共交通に対する不満点・改善要望等）

②調査結果（概要）

公共交通利用者の性別は、「女性」が約 6 割を占めています。年代は、「30～64 歳」約 4 割を占めています。高校生と「18～29 歳」を合わせると約 3 割を占めており、若い年代の利用も一定数あります。

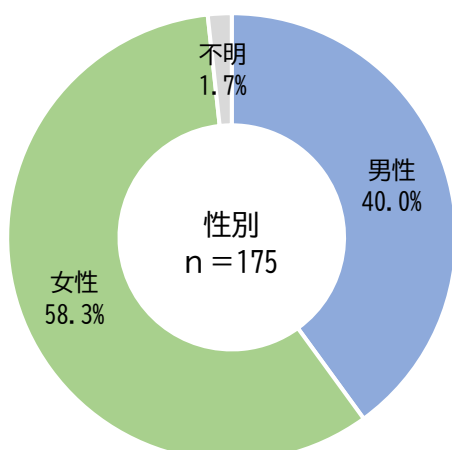


図 69 公共交通利用者性別

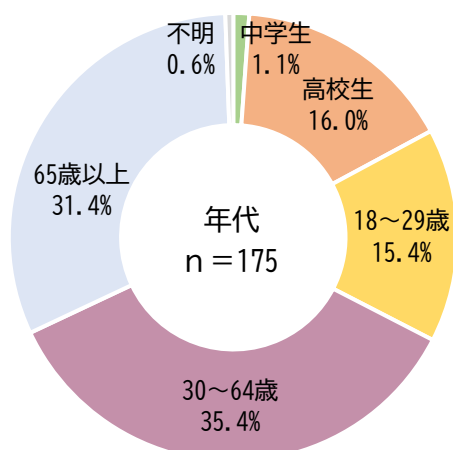


図 70 公共交通利用者年代

朝の早い時間や夕方にかけては、「通学」利用が多くなっています。また一日を通して一定数の利用があります。「親族・知人宅」へも路線バスが利用されており、地域の重要な移動手段となっています。

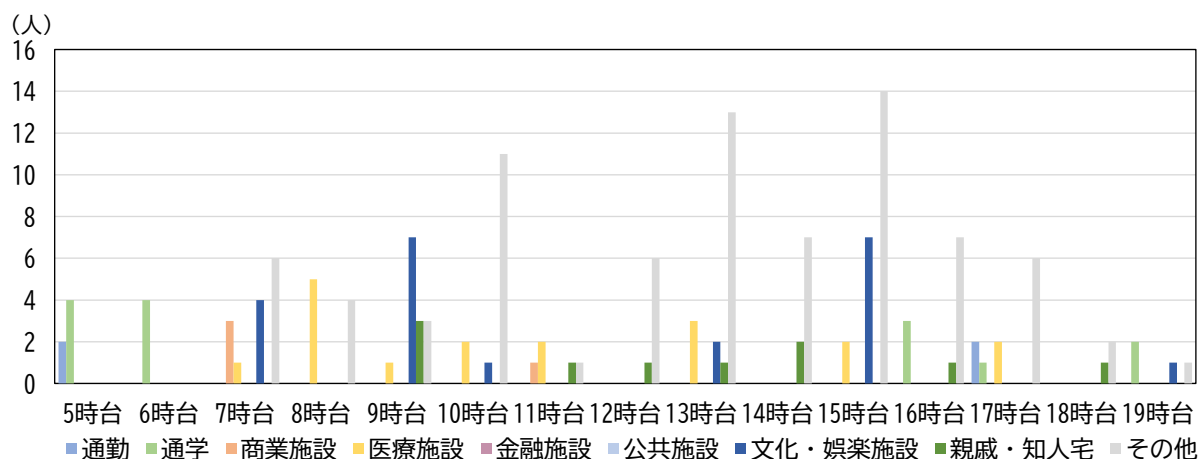


図 71 時間帯別の利用目的

5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

(1) 地域が目指す将来像

日之影町の行政運営の最上位計画である「第5次日之影町長期総合計画」においては、「自然と生きるまち」「人と生きるまち」「住民が誇れるまち」を基本理念に、『住む喜びを実感し 笑顔あふれる 光さすまち 日之影』を町の将来像として、その実現に向けて5つの重点目標と7つの基本目標（施策の大綱）が示されています。

このため、本計画においても、第5次日之影町長期総合計画に示された将来像の実現に向けて、公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。

行政の最上位計画である「第5次日之影町長期総合計画」

■まちづくりの基本理念

- ・自然と生きるまち
- ・人と生きるまち
- ・住民が誇れるまち

■町の将来像

住む喜びを実感し 笑顔あふれる
光さすまち 日之影

■重点目標

①子どもを安心して産み育てられる環境の整備

子育て世代の定住促進のため、子どもを産み育てる環境の充実と、多世代が関わり合いながら社会全体で子育てをサポートする環境づくりを進め、「子どもを産み育てやすいまち」を目指します。

②健康で生涯を暮らせる観光の創出

町民のおよそ2人に1人が高齢という社会に備えて、町民一人一人の心身の健康を基礎にしながら、楽しみや生きがいを持てることや、社会が明るく活力のある状態であることなど生活の質の向上を目指して、町民が自らの健康をコントロールし、改善することができるよう支援していきます。

③総合的な定住・移住対策の推進

延岡市や高千穂町に近接する地域への住宅建設等と連動し、若者定住者の支援をはじめ、空き家情報・就職情報等の情報提供体制、定住・移住に関する相談体制の整備など、総合的な定住・移住対策を推進します。

④地域資源を生かした産業の振興

山林や田畑、河川をはじめとする豊かな自然や、永い営みの中から築きあげられた技を最大限に活用し、農林業をはじめとする様々な産業の振興を図り、雇用の創出を推進します。

⑤協働によるまちづくりの推進

「自助・共助・公助」の考え方のもと、町民と行政が「ともにまちづくりを担う」という意識を持って、協働による公共サービスの提供に取り組み、町民の力が地域に生きる、より暮らしやすい協働のまちづくりを目指します。

■基本目標（施策の大綱）

- ①健やかに暮らせる
- ②まちが人を育てる
- ③安全が確保されている
- ④活力があふれる
- ⑤便利で住みやすい
- ⑥自然とともにある
- ⑦参画と協働が進む

■前期基本計画（公共交通関連抜粋）

※施策5-1 道路・交通網の充実

■施策の方向

住民のニーズを的確に把握し、公共交通機能の乗継利便性の向上にむけて取り組みます。

■施策（公共交通体制の確保）

交通弱者の移動手段の確保とともに、利用者の利便性が向上するよう、民間のバスとコミュニティバスとの連携を図ります。

図 72 地域が目指す将来像

資料：第5次日之影町長期総合計画

(2)関連分野における公共交通への期待

ここでは、日之影町の公共交通と特に関連が高い分野について、各種計画から公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

①第2期 日之影町人口ビジョン 日之影町地域創生総合戦略（令和4年6月改定）

日之影町における持続可能なまちづくりの基本方針である「第2期 日之影町人口ビジョン 日之影町地域創生総合戦略」では、目標として「住む喜びを実感できるまちづくりの推進」、「子どもを安心して産み育てる環境の整備」、「地域資源を生かした産業の振興」及び「健康で心豊かに生涯を暮らせる環境の創出と総合的な定住・移住対策の推進」の4つを定め、「しごと」と「ひと」の好循環による「まち」の活性化に向けた取り組みが行われています。

■基本目標	■基本的方向および具体的施策
I 住む喜びを実感できるまちづくりの推進	基本的方向1 高齢者が住みよいまちづくり ②交通弱者に対する支援の実施 ・高齢者ニーズに沿った、すまいるバスの運行形態の見直し ・サロン等参加者の会場までの移送サービスの充実 基本的方向2 持続可能な地域づくり ①持続可能な地域づくりの推進 ・町の総合ネットワーク基盤の整備
II 子どもを安心して産み育てる環境の整備	基本的方向3 資源を活かした魅力発信 基本的方向1 出会いサポート 基本的方向2 子育てサポート 基本的方向3 次代を担う人財の育成
III 地域資源を生かした産業の振興	基本的方向1 農林業を核とした産業育成 基本的方向2 商工・観光の育成 ①観光施設等を核とした産業の推進 ・交通事業者などと連携した周遊ルート等による観光の促進 基本的方向3 活力ある起業の促進 基本的方向4 福祉サービス等の充実
IV 健康で心豊かに生涯を暮らせる環境の創出と総合的な定住・移住対策の推進	基本的方向1 安心して「住むことができる」環境整備の推進 基本的方向2 安心して「暮らしていける」環境整備の推進 ②高齢者等や交通弱者に対する支援 ・すまいるバスの運行形態の見直し ・高齢者世帯等に対する買い物支援システムの構築

図 73 基本目標および具体的施策

- ・高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段の確保や、買い物等の日常生活支援を公共交通の面からサポートできる体制構築が期待されます。
- ・周辺自治体を含む観光周遊ルートなどを、交通事業者と連携し進めることで、地域産業の維持・発展を支える役割が期待されます。

②東臼杵・西臼杵圏域区域マスタープラン（令和4年6月）

主な施設の配置の方針として「その他の交通施設（鉄道・バス等）」が位置づけられており、鉄道やバス路線等公共交通機関の利用促進、地域の実情に応じてコミュニティバス等の活用、交通結節機能の強化などの取り組みが定められています。

- 地域に応じたコミュニティバスの活用や路線バスとの交通結節機能の強化などの利用者の利便性の向上を図るための取組を推進していくことが期待されます。

③日之影町山村振興計画（平成28年8月）

各種施策の取組方針として「交通施策」が位置づけられ、地域交通の維持・確保のため、コミュニティバスやスクールバスの運行を引き続き行い、定期路線バスの存続のための助成などの取り組みが定められています。

- 様々な交通モードに対し支援を行うことで、住民の日常生活を支える移動手段の確保・維持するための役割が期待されます。

④日之影町過疎地域持続的発展計画（令和3年9月）

基本目標④として「交通施設の整備、交通手段の確保」、「その他対策（交通）」が位置づけられており、地域交通の維持・確保、関係市町の連携のもと地域間幹線系統の存続に向けた研究、国・県へ支援の要求、貨客混載事業により、町民が利用しやすい環境を整備などが定められています。

- 国や県へ支援要求し、周辺市町と連携した地域交通の維持・存続が求められます。
- また、関連する様々な分野との連携強化により、持続可能な輸送サービスを提供していくことが期待されます。

⑤宮崎県北定住自立圏共生ビジョン（令和4年3月）

結びつきやネットワークの強化に係る政策分野として「地域公共交通ネットワークの構築（地方バス路線維持補助事業）」が位置づけられており、地域の生活路線であり、さらに観光利用路線でもある「延岡～高千穂線」の維持のため、沿線にある市町で共同し欠損の補助などの取組が定められています。

- 住民の生活利便性の確保や観光利用の促進等を、町内および近隣町の高千穂町などと共同で路線維持に向けた取組を推進することが期待されます。

(3)公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等から、日之影町の地域公共交通に求められる役割を以下のとおり整理しました。

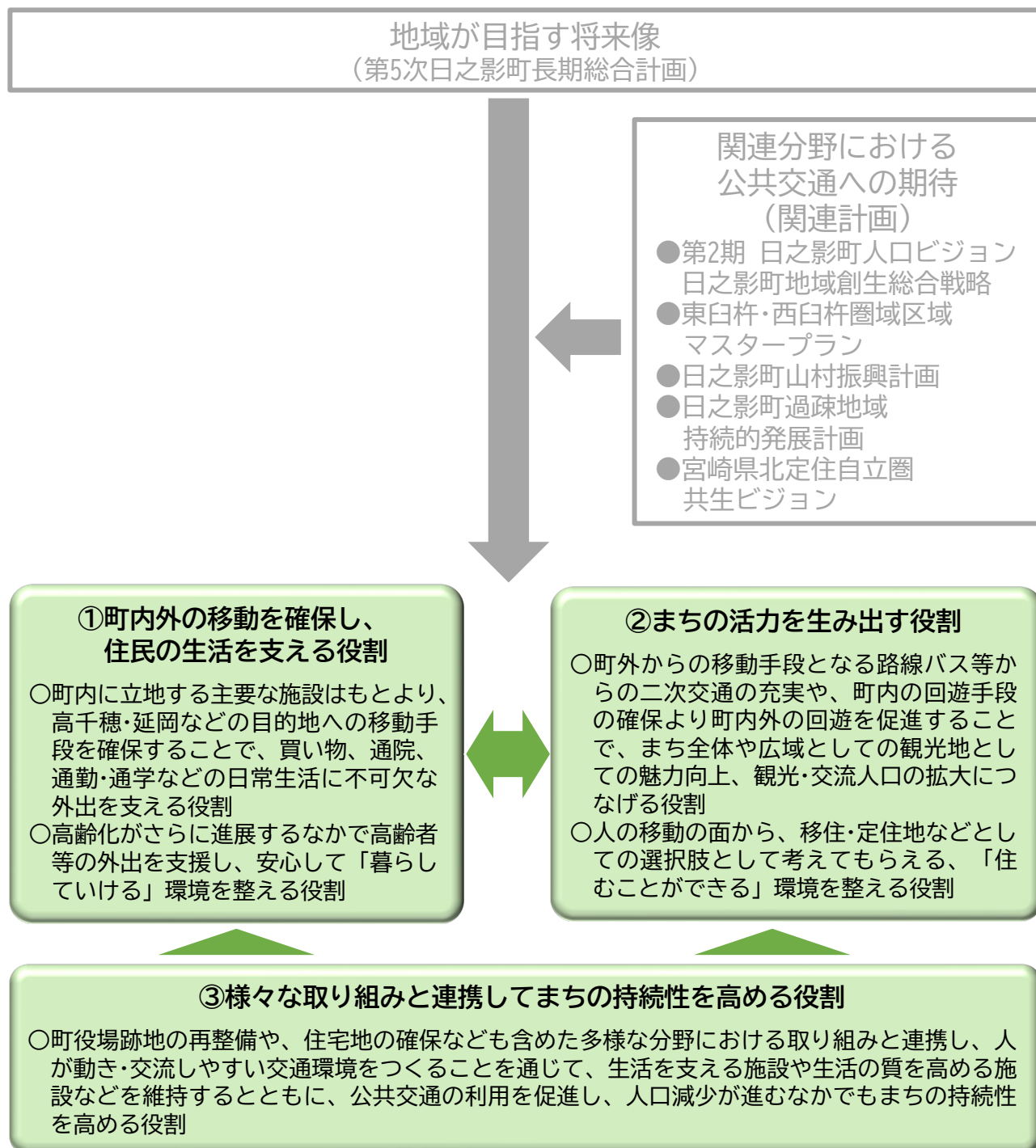


図 74 日之影町の公共交通に求められる役割

6. 解決すべき課題

日之影町の地域特性や公共交通の現状、公共交通に求められる役割などを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下のとおり整理しました。

軸となる路線バスの持続性を確保しながら移動サービスの網羅性を高めていくことが必要

- 新型コロナウイルス感染症の影響もあって公共交通の利用者が減少しており、事業性が厳しさを増しています。路線バスについては令和4年の台風14号による道路の被災により旧道経由が運行不可となっており復旧まで長期間を要する懸念があることなども踏まえて、近年頻発する豪雨災害などへの柔軟な対応が求められています。
- コミュニティバスについては、多くの路線では1便あたりの利用者数が1.0人を下回るなど効率性の面でも問題が生じていますが、一方で、顕著な高齢化の進行や、高齢者のみ世帯の増加などを背景に、移動サービスの重要性は増大してきているものと考えられ、一部には公共交通空白地域が存在するなど、既存の移動サービスを利用しにくい住民に対応していくことも考える必要があります。
- このため、災害への柔軟な対応も念頭にコミュニティバスの路線再編や運行形態の変更などによる利便性・網羅性の向上・効率化を図りつつ、路線バスの効果的な活用や利用促進により持続性を確保し、公共交通ネットワーク全体としての持続性向上につなげていくことを考える必要があります。

公共交通が利用されやすい環境づくりが必要

- 公共交通の利用を促進し、持続性を高めていく上では、公共交通だけの取り組みには限界があることから、公共交通が主に“移動”の面で関連分野の目標の実現をサポートする一方で、まちづくりや観光などの関連分野と連携して、公共交通が「利用されやすい環境」をつくっていくことで、公共交通の利用促進・持続性向上につなげていくことが重要になると考えられます。
- 特に日之影町においては、町内の施設立地が限られているものの、中心部付近には役場や病院、商業施設なども立地しており、町域全体の住民の生活を支える役割を担っているものと考えられることから、今後推進していくプロジェクト（役場跡地活用等）も含めて連携して取り組みを進めていくことで、人が集まりやすく、これにより機能立地も維持される環境を形成していくことなどを考える必要があります。

都市間を結ぶ広域交通資源を効果的に活用していくことが必要

- 高速バス・特急バスなどの大都市間を結ぶ広域交通資源については、観光・交流の誘客にも寄与する重要な要素の一つになることが期待されます。
- また、大都市へのアクセス性は若者の定住促進や、町外からの移住・定住、リモートワークなどをはじめとする多様化する働き方の広がりを契機とした関係人口の拡大などにも寄与する可能性があることから、町内交通との連携強化などにより公共交通ネットワークとしての一体性を高め、広域交通資源を効果的に活用していくことを考える必要があります。

周辺自治体と連携しながら取り組みを進めていくことが必要

- 日之影町を運行する路線バスは、2路線・4系統すべてが周辺自治体との間を結ぶものとなっていますが、住民の日常生活が必ずしも町内で完結しないなか、重要な移動手段としての役割を担っていることに加え、町内外の観光・交流などへの活用も考えられます。
- また、観光振興等を考える上でも高千穂町などをはじめとする広域での魅力向上や誘客促進を考えることも必要であり、日之影町単体での取り組みには限界があるものと考えられます。
- このため、広域的な観光・交流での公共交通の利用を促進することなどにより、住民生活における移動手段となる公共交通を“下支え”するとともに、周辺自治体と様々な分野で強く連携しながら取り組みを進めていくことが必要となります。

7. 日之影町における地域公共交通のあり方（基本方針）

（1）基本理念

解決すべき課題を踏まえて、日之影町において実現すべき地域公共交通の姿（基本理念）を以下のとおり定めます。

～日之影の『住んでよし』『訪れてよし』を支える公共交通～

〔住んでよし〕

- 自家用車に頼りすぎなくても暮らすことができ、高千穂町や延岡市などにも気軽に外出することができる、住民の多様な暮らしを支える公共交通

〔訪れてよし〕

- 玄関口となる「道の駅青雲橋」までのアクセスが確保され、まちのなかを移動しながら日之影の様々な魅力を堪能することができる、観光・交流を支える公共交通

（2）基本方針

基本理念の実現に向けた日之影町における地域公共交通のあり方（基本方針）を以下のとおり定めます。

方針①

路線バスを軸にしながら、多様な移動サービスを組み合わせることで住民生活を支える公共交通

- 旧道経由の道路復旧までの対応も念頭に、路線バスを「軸」にしながら、それぞれの地域の特性や需要、移動に対するニーズなどに応じた利便性向上や効率化を図りつつ、既存の交通資源（路線バス、コミュニティバス、乗用タクシー、スクールバス等）の有効活用はもちろんのこと、新たな技術（AIオンデマンド交通等）の活用なども視野に、多様な移動サービスを役割分担を明確にしながら「適材適所」で組み合わせること、効率的で持続性の高い公共交通を目指します。
- 移動サービス相互の連携（乗り継ぎ環境、ダイヤ、運賃、情報提供等）、特に広域交通資源である高速バス・特急バス・路線バスと町内の交通との連携を強化することで、住民の生活を支えるとともに、観光・交流や定住促進などの様々な分野に効果を広げることができる“一体的なネットワーク”として機能する公共交通を目指します。
- なお、これらの路線については自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統）も活用しながら運行を確保・維持していく必要があります。

方針②

関連分野との連携による、社会の「基盤」として機能する公共交通

- 様々な関連分野とも連携しながらそれぞれの目標達成を支援することで、社会活動を支える「基盤（インフラ）」として認知され・機能する公共交通を目指します。

方針③

大都市間を結ぶ広域交通資源を活かす公共交通

- 福岡・熊本・延岡などの大規模な都市とをつなぐ、日之影町にとって貴重で重要な移動手段である高速バス・特急バスについて、町内交通との連携や交通結節機能の強化などにより利用しやすさを高め、“強み”の一つとして活かしてまちの活力や地域振興につなげていく公共交通を目指します。

方針④

行政や交通事業者はもとより、地域や企業・利用者等も含む多様な主体により支え合う公共交通

- 交通事業者と行政との役割分担の精査なども行いながら、行政・事業者・利用者だけではなく地域や企業などといった様々な立場から、地域の移動を確保するためにできることを考え、進歩する情報技術（MaaS等）の活用なども視野に、商業・医療・観光施設等といった多様な主体が連携しながら、支え合う公共交通を目指します。

8. 計画の目標

日之影町における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下のとおり定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、p.71 に示します。

目標①

軸となる路線バスの持続性を高めるとともに、町内の移動サービスの利便性・網羅性向上を図ります。

- 交通結節機能の向上等により町内交通との連携を強化しながら、公共交通ネットワークの軸（骨格）となる路線バスへの需要集約・利用促進を図ることで持続性を高めるとともに、需要やニーズに応じたコミュニティバスの運行形態の変更などにより、財政負担の増大を抑制しながら移動サービスの利便性・網羅性を向上を図ります。

目標②

関連分野の取り組みと連携しながら、各分野の目標の達成を促進します。

- 観光や福祉、教育、まちづくりなどの取り組みと連携しながら、公共交通サービスの維持・充実や、利用の促進を図っていくことにより、それぞれの分野で目指す目標の実現を促進します。

〔関連分野との連携の考え方〕

- 【観光分野】 ・ 高速バス・特急バスからの二次交通（町内回遊手段）の充実・利便性向上や、広域的な回遊を支える路線バスの維持により、広域交通体系を活かした観光誘客
・ 延岡～日之影～高千穂などといった広域的な回遊を支援・促進することで、地域の資源を活かした誘客力を強化 など
- 【福祉分野】 ・ 高齢者が通院や買い物などの生活サービスにアクセスできる状況の維持・充実を図ることで住み慣れた地域で暮らし続けられる環境を形成
・ 高齢者の外出機会や社会参加機会の確保・拡大につながる移動サービスを提供することで、健康寿命を延伸 など
- 【教育分野】 ・ 高校等への通学手段を確保することで、将来的にも進学先の選択肢を確保（通学手段がないことで進学先が限定されることがないよう） など
- 【まちづくり分野】 ・ 一定の機能が立地するまちの中心部付近への移動利便性の維持・向上を図り、中心部に人が集まりやすい環境を構築することで、生活サービス機能の立地や人口集積の維持・向上を促進（コンパクト・プラス・ネットワーク） など

目標③

二次交通となる町内交通の充実・利便性向上等により広域交通資源の利用を促進します。

- 高速バス・特急バスのバス停からの二次交通の充実、情報提供や案内誘導、道の駅などと連携した快適に待つことができる・円滑に乗り継ぎできる環境の整備などにより、広域交通資源の利用を促進します。
- 広域の移動利便性を高めることで、移住・定住促進、関係人口の拡大などを支援します。

目標④

多様な主体が参画・連携することで地域全体で公共交通を支える仕組みをつくりまします。

- 移動サービスの提供についての交通事業者と行政の役割分担を精査し、広域の移動手段として重要な役割を担っている路線バスの継続的な運行を確保します。
- 交通事業者・行政と公共交通利用者の1対1の関係だけではなく、地域住民や活動団体、公共交通利用の目的地となる各種施設等（商業・医療・観光等）なども広く巻き込むことで、多様な主体がそれぞれができる範囲で色々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくりまします。

9. 取り組みの方向性と施策の概要

(1) 取り組みの方向性

基本方針を踏まえたうえで、計画の目標を実現していくため、以下のような方向性で取り組みを進めます。なお、それぞれの方向性と計画の目標の関連性についてもあわせて示します。

〔取り組みの方向性〕		〔目標との関連性〕			
		①	②	③	④
方向性 ① 広域交通と町内交通の連携・相互補完によるネットワークとしての一体性の確保と利用促進	- 路線バスと町内交通を乗り継ぎしやすい環境の形成や、コミュニティバスのうち路線バスにより対応可能な需要の取り込み・集約化などに加えて、長期化も懸念される路線バス（旧道経由）の運行不可期間において、コミュニティバスで補完することで路線バスへの乗り継ぎを確保し、一定の利便性の維持により利用の逸走抑制・路線バスの持続性向上を図ります。 - 町中心部の主要施設間の移動・回遊手段や広域交通からの二次交通の維持・充実を図るとともに、交通結節機能を強化することで、公共交通のネットワークとしての一体性を確保します。 - 道の駅など、一定の“用事が足せる”“時間が過ごせる”場所を乗り継ぎポイントとすることで、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を抑制して公共交通の利用促進につなげるとともに、施設の利用者増加・地域活性化などにもつなげていくことを目指します。	○	○	○	○
方向性 ② 利便性向上を図りながら、移動サービスの網羅性・効率性の向上を推進	- コミュニティバスのうち、曜日限定運行のために利用者にとって“使い勝手”がよくなり、利用が低迷する路線については、需要に柔軟に対応できる運行形態に変更するとともに、周辺の公共交通空白地域へもサービス提供エリアを拡大し、移動サービスの網羅性と運行の効率性の向上を図ります。 - 観光等を目的とした町外からの来訪者の町内観光施設等への移動・回遊手段を確保することで、公共交通での来訪を促進し、公共交通利用者数を下支えするとともに、観光・交流の促進による地域活性化などにもつなげていくことを目指します。	○	○	○	
方向性 ③ 関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進	- 公共交通に関する分かりやすい情報提供や利用の呼びかけなどを通じて、「乗って支える」利用者層の拡大を図ります。 - 観光・教育・福祉などの関連分野で必要となる移動への対応や、周辺自治体・各種施設などの多様な主体と連携した取り組みを展開することで公共交通の利用を促進します。 - 各種施設なども含めた幅広い主体で移動サービスの費用を負担するなど、地域全体として移動サービスを確保・維持します。 - イベントや地域活動などと連動した取り組みなど、関連分野と幅広く連携することにより、公共交通の利用を促進します。		○		○

(2) 施策の概要

取り組みの方向性に基づく施策の概要は以下のとおりです。

①コミュニティバス八戸線を活用した路線バスの補完

- ・コミュニティバス八戸線を活用して、長期化も懸念される路線バス（旧道経由）運行不可期間のバイパス経由に乗り継ぎを確保することで路線バスを補完します。

②町中心部の移動・回遊手段の維持・充実

- ・町中心部の主要施設間の移動や、広域交通（高速バス・特急バス・路線バス）の二次交通としての役割を担うコミュニティバス循環線の利便性の維持・向上を図ります。

③交通拠点の設定と機能強化

- ・コミュニティバスや新たなモビリティ（自動運転等）の活用なども視野に、青雲橋バス停～道の駅青雲橋の一体性向上を図ります。
- ・八戸地域～道の駅青雲橋の間に新たな拠点を設定、青雲橋バス停～道の駅青雲橋とともに、路線バスと町内交通との結節点として位置づけ、交通結節点としての機能を強化します。

④路線バスの有効活用と需要の集約

- ・バス停間の距離が長く、かつ、沿線に施設が立地している箇所などへのバス停の追加配置を行うとともに、コミュニティバスによる乗り継ぎを確保（施策①）、また、コミュニティバスのうち路線バスにより対応可能な需要の取り込みなどにより、路線バスの有効活用・需要集約を図ります。

方向性
①

⑤区域運行の「予約型乗合交通」の導入

- ・コミュニティバス循環線・八戸線を除く各路線については、新たな情報技術（AIオンデマンド等）の活用も念頭に、区域運行の「予約型乗合交通」に転換することで、利用者の利便性向上（移動サービス利用可能日の拡大）を図るとともに、需要に応じた運行による効率化を推進します。
- ・住民はもちろんのこと、町外からの来訪者でも利用可能とし、関連分野とも連携した取り組みを展開することで、利用者数（事業性）の底上げを図ります。

方向性
②

⑥高校通学に対する支援

- ・高校の通学に対する経済的な負担を軽減するための支援策等を検討します。

⑦情報提供・利用促進策等の展開

- ・高速バス・特急バス・路線バス・町内移動サービス（乗用タクシー含む）や、交通モード間の乗り継ぎに関する情報の一元的な提供、利用意識の啓発（乗り方教室、モビリティマネジメント等）に向けた取り組みを推進します。

⑧観光周遊促進策の展開

- ・周辺自治体、特に高千穂町と連携した観光キャンペーンの展開や、移動手段と目的施設等のサービスを組み合わせた周遊型企画乗車券などの開発を推進します。

⑨イベントや地域活動などとの連携

- ・公共交通の運行ルートや運行ダイヤにあわせたイベントの開催や地域活動の実施など、公共交通と外出目的との連動を図ることによる利用促進を推進します。

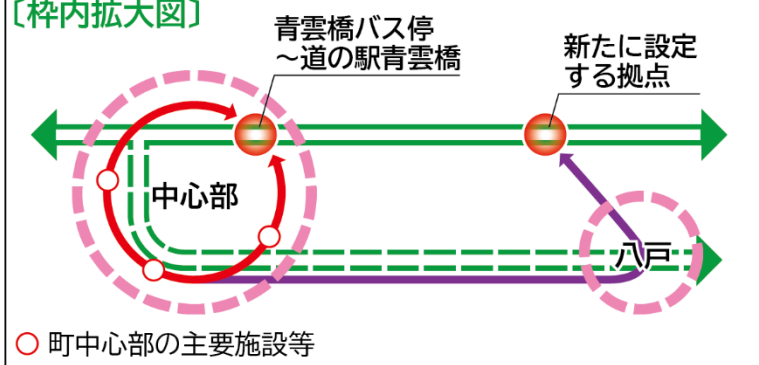
⑩多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

- ・公共交通を利用した外出の目的地となる各種施設が、施設利用者に対して公共交通運賃割引サービス等を実施するなど、多様な主体が公共交通を支える仕組みの構築を検討します。

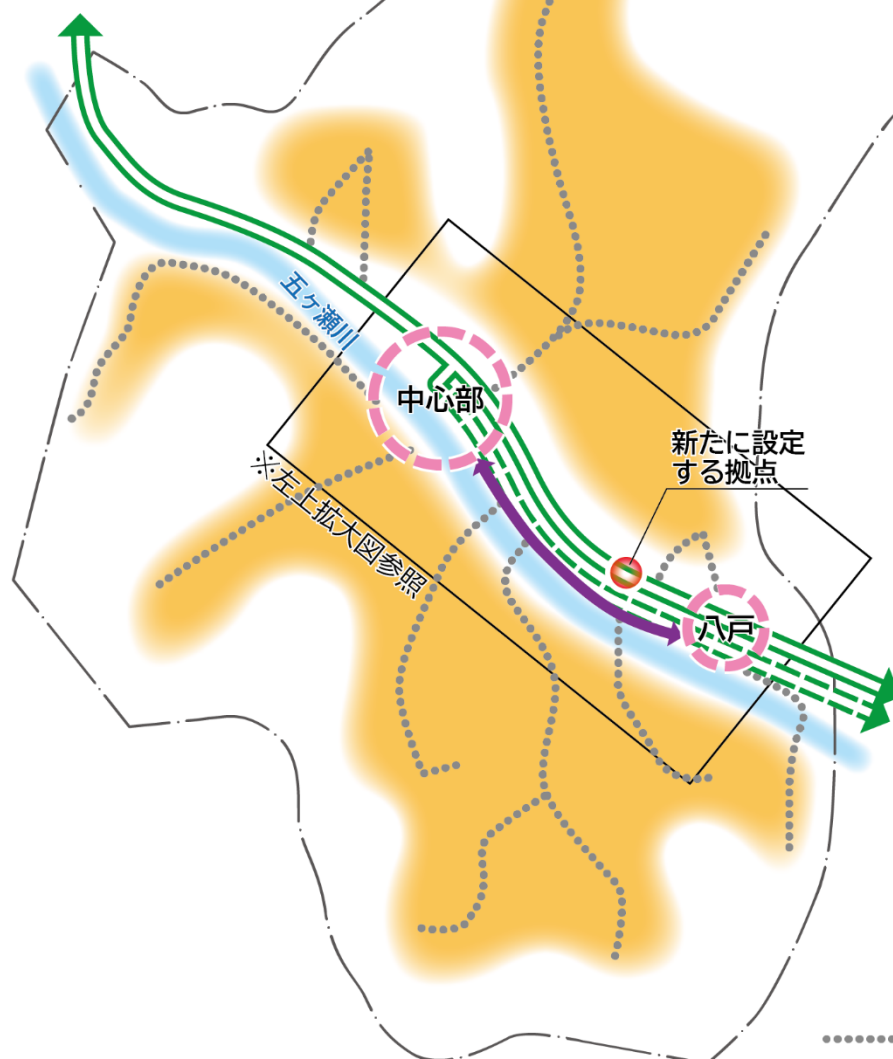
方向性
③

■施策展開イメージ

〔枠内拡大図〕



-  施策①: コミュニティバス八戸線を活用した路線バスの補完
-  施策②: 町中心部の移動・回遊手段の維持・充実
-  施策③: 交通拠点の設定と機能強化
-  施策④: 路線バスの有効活用と需要の集約
-  施策⑤: 区域運行の「予約型乗合交通」の導入

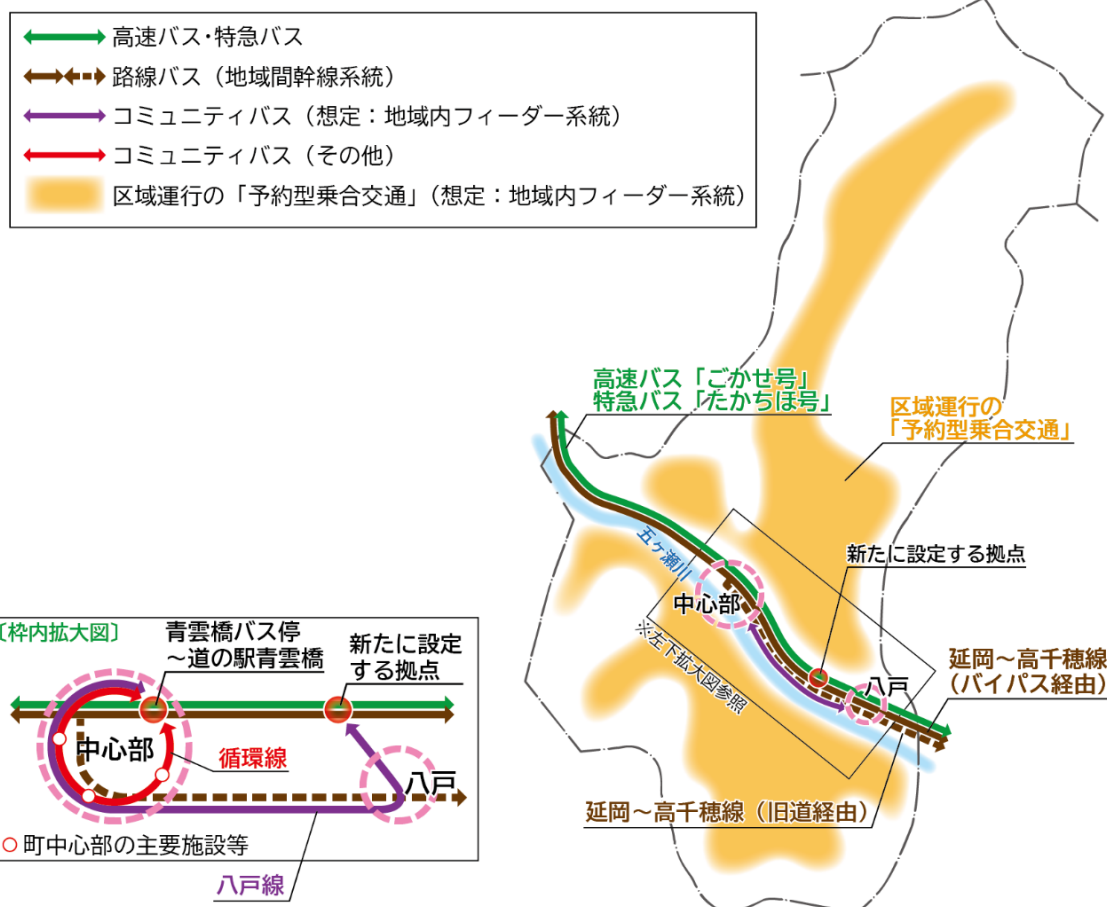


(3) 日之影町における公共交通の役割

交通モード		役割	該当路線	活用補助金
地域間交通	高速バス 特急バス	日之影町と福岡・熊本・延岡などの大都市とを連絡し、観光・交流での誘客や、若者の定住促進、多様化する働き方の広がり等を契機とした町外からの移住・関係人口の拡大などを支える広域移動を担う役割	- 高速バス「ごかせ号」 - 特急バス「たかちほ号」	
	路線バス	日之影町と高千穂町・延岡市などの周辺自治体とを連絡し、通勤・通学や買い物・通院などの日常生活に加えて、観光・交流などの多様な目的での広域移動を担う役割	- 延岡～高千穂線(バイパス経由) - 延岡～高千穂線(旧道経由)	地域間幹線系統(国)
地域内交通	コミュニティバス	- 町内各所から生活サービスが立地・集積する日之影町の中心部までの移動を担う役割 - 地域間交通の二次交通としての役割	- 循環線 - 八戸線	
	区域運行の「予約型乗合交通」	- 不定期で散発的な移動需要に対応し、路線バス・コミュニティバスを補完する役割 - 地域間交通の二次交通としての役割	新たに導入する予約型乗合交通(以下のコミュニティバス13路線を統合) ※畑野線、末市線、今別府線、樺木尾線、大瀬線、尾越線、大山線、見立線、乙草線、松の内線、徳富線、小菅線、鹿川線	想定：地域内フィーダー系統(国)
	乗用タクシー	路線バスやコミュニティバス、予約型乗合交通などでは対応しにくい状況における移動を担い補完する役割	有限会社ヤマトタクシー	

※路線バス[延岡～高千穂線(旧道経由)]については本計画に基づいて系統の再編を検討(施策①参照)

※運行ルートの見直しを行うコミュニティバス[八戸線](施策①)、および、新たに導入する予約型乗合交通(施策⑤)については、地域内フィーダー系統(国)の活用も想定



10. 目標を達成するための施策

[方向性①] 広域交通と町内交通の連携・相互補完によるネットワークとしての一体性の確保と利用促進

施策①：コミュニティバス八戸線を活用した路線バスの補完

● 施策の背景・必要性

日之影町を運行する路線バス[延岡～高千穂線]は、バイパス経由・旧道経由の2路線(4系統)で構成されていますが、このうち旧道経由については令和4年の台風14号による道路損傷により一部区間が運行できなくなっており、バイパスを経由する代替ルートで運行しています。これにより、町内でも人口が集積し路線バスの利用者が比較的多かった八戸地区を運行することができなくなっています。

道路復旧には長期間を要する可能性もあり、住民の日常生活での移動手段を確保するとともに、利用者の逸走を抑制するためにも、代替となる移動手段の確保が急務となっています。

なお、[延岡～高千穂線]は国費補助(地域間幹線系統)を受けて運行していますが、道路被災以前から利用者の減少が続いており、将来的には2路線での構成を維持していくことが困難になることも想定されることから、路線・系統の再編による持続性の向上(バイパス経由・旧道経由のみなし系統化)なども考えていく必要があります。

- 災害による道路損傷の影響の長期化や、路線・系統再編の可能性などを見据え、八戸地区を含めた運行不可区間についてはコミュニティバス[八戸線]による代替ルートを確保します。
- 特に運行不可区間での乗降が多い便について、優先的に青雲橋付近および「新たな拠点(施策③参照)」において路線バスとの接続(ダイヤ調整)を図ることで、路線バスを補完する移動手段としての機能を強化します。
- 早急な対応が必要であることから、まずは現状でも一定の待合環境が整い、特急バス「たちほ号」も停車する「舟の尾バス停」を結節点として、暫定的な運行を行います。
- 路線バス[延岡～高千穂線]については、交通事業者や関係自治体、国・県とも協議しながら、引き続き国庫補助(地域間幹線系統)も活用して確保・維持に努めます。
- なお、旧道経由については現在の代替ルートへの経路見直しを行うなど、バイパス経由と一体的な系統再編を行うとともに、現在の運行不可区間については、引き続きコミュニティバス[八戸線]により対応することで路線バス[延岡～高千穂線]との接続を確保することを検討します。なお、これにより路線バスを補完する重要な役割を担うこととなるコミュニティバス[八戸線]については、国費補助(地域内フィーダー系統)を活用した確保・維持も視野に検討を進めます。(p. 61「補助系統に係る事業及び実施主体の概要」参照)

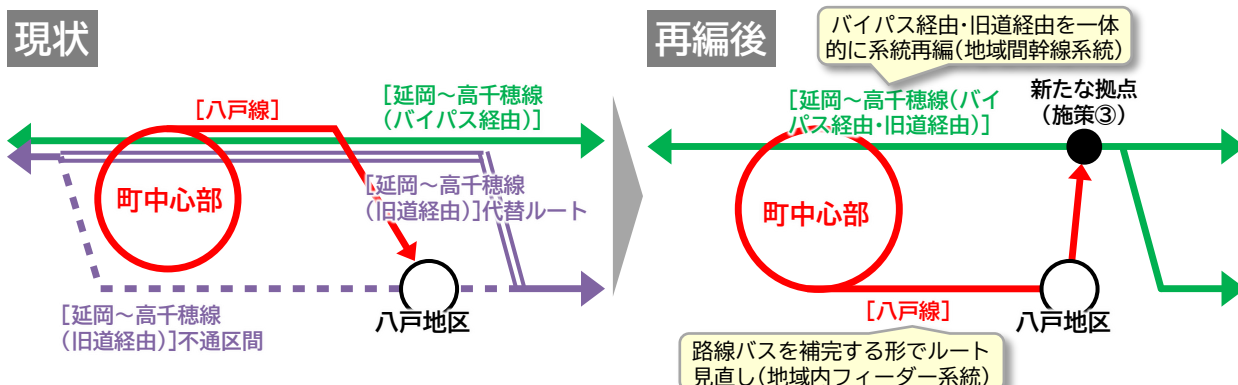


図 75 路線バス[延岡～高千穂線]の再編とコミュニティバス[八戸線]による補完イメージ

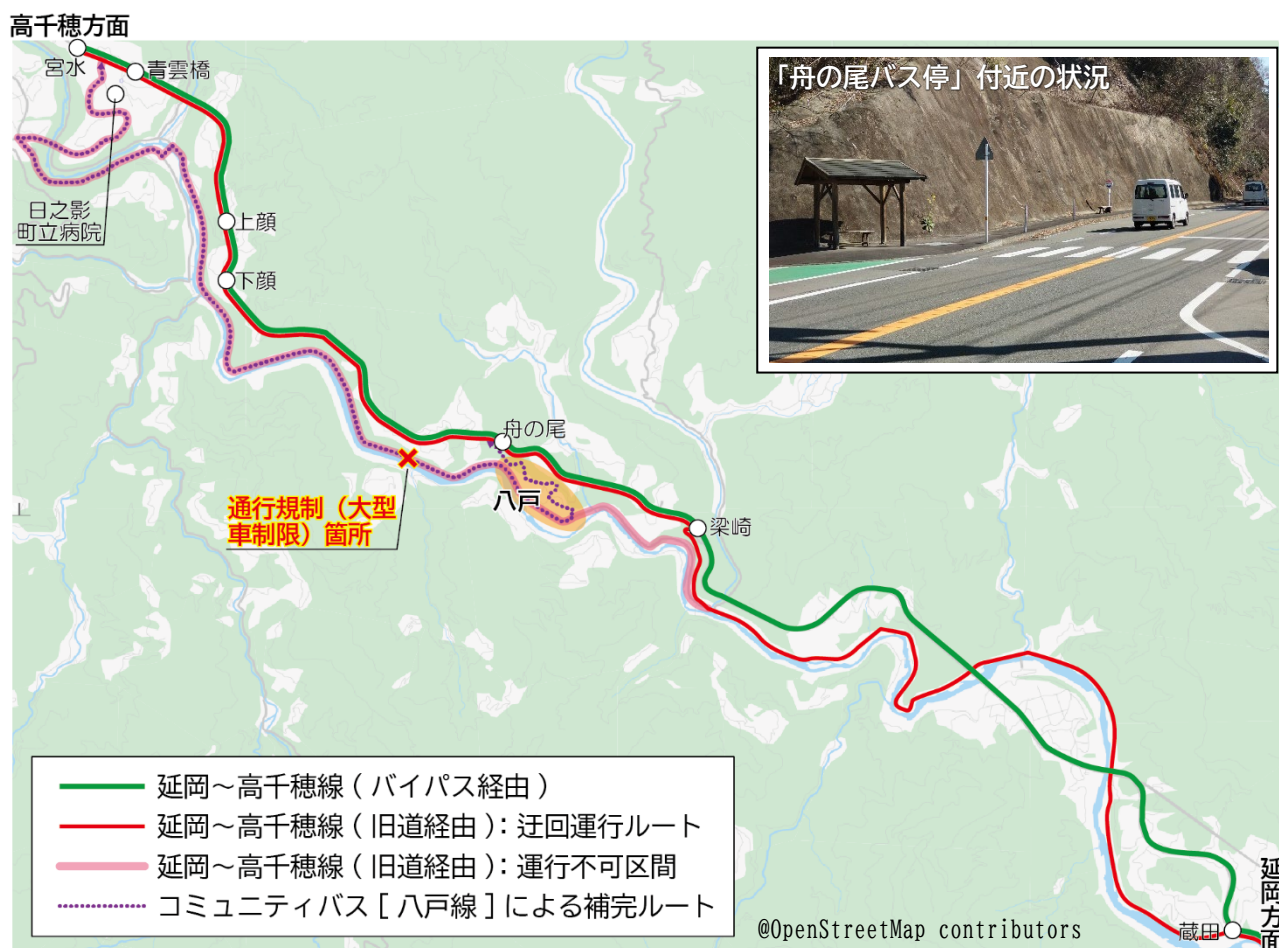


図 76 コミュニティバス〔八戸線〕による補完ルート

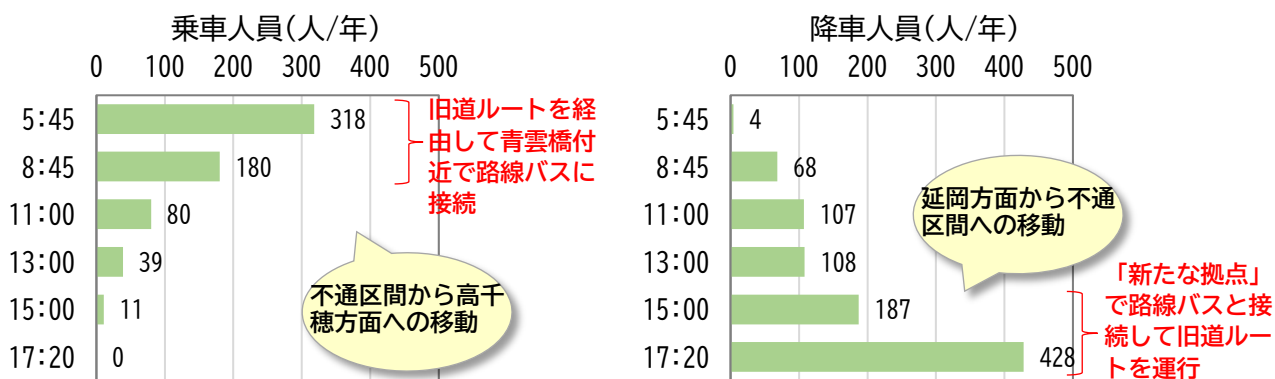


図 77 [延岡⇒高千穂方向]の不通区間乗降人員と八戸線による補完の考え方

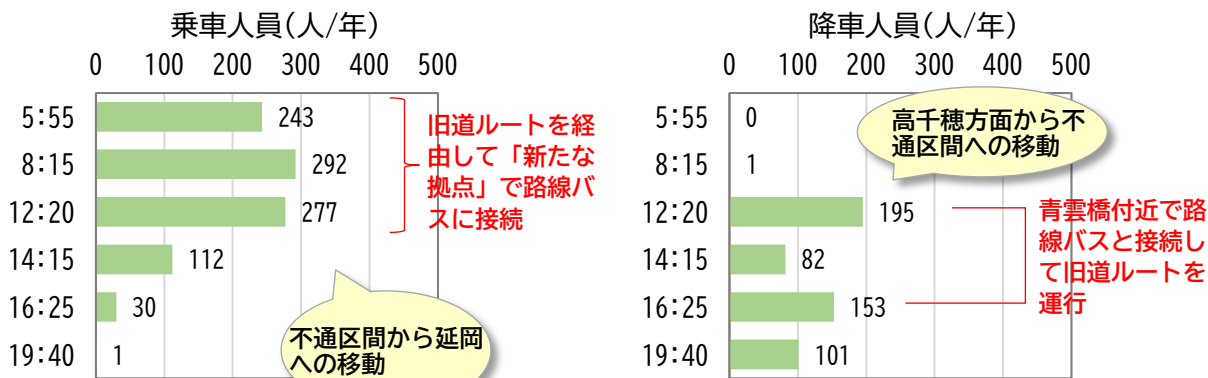


図 78 [高千穂⇒延岡方向]の不通区間乗降人員と八戸線による補完(接続確保)の考え方

※乗降人員は令和2年10月～令和3年9月の合計（交通事業者資料より）

- 〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕-----
- ✓ 現在進行形で日常生活での移動が困難なケースが発生していることから、暫定措置として早急な対応を行います。
 - ✓ 本格的な運行については、施策③の「新たに設定する拠点」とあわせて検討していく必要があります。
 - ✓ 路線バス[延岡～高千穂線]は国庫補助(地域間幹線系統)対象路線となっていることから、路線・系統の再編については、国・県・沿線市町および交通事業者と十分に協議・調整しながら検討する必要があります。
 - ✓ 運行ルートが大きく見直すコミュニティバス[八戸線]については、国費補助(地域内フィーダー系統補助)の活用も視野に検討を進めます。なお、その場合は路線バス(地域間幹線系統)との運行区間の重複を解消する必要があることから、路線バスの系統再編(旧道経由の運行ルートを現在の代替ルートへ変更等)を行うことが必要です。

表 13 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策①）

	実施内容		実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・暫定的な 運行の実施	・路線・系統 再編の検討	・協議会事務局が主体となり、 交通事業者や地域・関係機 関等と協議・調整しながら 検討・実施(運行は交通事業 者に委託)	・路線バスとの接続 確保に留意する必 要
令和6年度 (2024)				
令和7年度 (2025)				
令和8年度 (2026)	・本格運行、路線・系統の再 編 ・利用状況などの確認、必要 な改善策の検討・実施		・交通事業者により運行、町 が必要な支援を実施 ・利用状況などについては定 期的に協議会に報告しなが ら、改善策を検討・実施	・国費補助を活用す る場合には、国・県 なども含めた関係 機関との協議・調整 が必要
令和9年度 (2027)				
令和10年度～ (2028～)				



図 79 通行規制箇所の状況(令和 5 年 2 月)

施策②：町中心部の移動・回遊手段の維持・充実

● 施策の背景・必要性

日之影町の中心部付近には、役場や病院、商業施設などが立地しており、町域全体の住民の生活を支える役割を担っていることに加え、役場跡地活用に向けたプロジェクトなども進められています。

ただし、役場や病院、道の駅などは高台に立地、商業施設や郵便局、役場跡地は五ヶ瀬川沿いに立地しており、地形的な制約が非常に大きいため施設間の移動手段の確保が不可欠です。加えて、五ヶ瀬川沿いには日之影温泉駅などの観光資源も立地しており、住民の生活に加えて、観光・交流促進の観点からも町中心部の移動・回遊手段が重要になります。

町中心部では、現状でもコミュニティバス〔循環線〕が平日 9 回/日の頻度で運行していますが、〔八戸線〕のルート見直し(施策①)とも連携して移動・回遊手段のさらなる充実が求められます。

- 旧道を経由する形でのルート見直しを行う〔八戸線〕(施策①参照)を、「循環線」とともに町中心部の移動・回遊手段としても活用していくことを念頭に、また、高速バス・特急バス・路線バスの「二次交通」としての役割も含めて、〔循環線〕のダイヤ・ルートの見直しによる町中心部の移動・回遊手段の利便性の維持・向上を図ります。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 路線バスを補完する〔八戸線〕(施策①参照)のルート・ダイヤ設定と調整することで、一体的な移動・回遊手段として機能するものとしていくことが重要です。
- ✓ 路線バス等との「乗り継ぎ利用」に特化した情報提供なども考える必要があります。(施策⑦参照)

表 14 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策②）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・循環線の見直しの検討	・協議会事務局が主体となって、交通事業者等の協議・調整しながら検討・決定	・八戸線のダイヤとの相互調整が必要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)		・交通事業者により運行、町が必要な支援を実施	
令和8年度 (2026)	・循環線の見直し ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施	・利用状況などについては定期的に活性化協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策③：交通拠点の設定と機能強化

● 施策の背景・必要性

青雲橋バス停は、高速バス・特急バス・路線バスが停車する交通結節点となっており、上屋・ベンチなどが設置され一定の待合環境が整備されています。

バス停の近隣に立地する「道の駅青雲橋」は、日之影町における観光・交流等の“玄関口”のような役割を担うとともに、食事や買い物などの“用事が足せる場所”となっているなど待合環境も充実しており、コミュニティバスのバス停が設置されています。

青雲橋バス停と道の駅青雲橋は約 400m 離れ、高低差も大きい状況ではあるものの、一体的に利用することができれば住民の日常生活、観光・交流の両面で交通拠点としての機能・魅力の向上が図られることが期待されます。

上記に加え、コミュニティバス八戸線を活用した路線バスの補完(施策①)を推進していくためには、八戸地域～道の駅青雲橋の間に新たに交通拠点を設定し、路線バスとコミュニティバスの結節機能を強化することで乗り継ぎ利用の利便性を高めていくことが不可欠です。

- コミュニティバス[循環線][八戸線](施策①・②)や、区域運行の「予約型乗合交通」(施策⑤)の効果的な活用により青雲橋バス停～道の駅青雲橋の間の移動利便性を高め、一体性の向上を図ります。特に道の駅青雲橋では、路線バスやコミュニティバスの時刻表やバスの運行状況について、デジタルサイネージによりリアルタイムで情報提供を行うことなどにより、安心して待つことができる環境づくりを検討します。
- また、将来的には次世代モビリティ(自動式パーソナルモビリティ等)などの新たな技術を活用した移動手段の確保なども視野に検討を進めます。
- 八戸地域～道の駅青雲橋の間については沿線に立地する施設等との連携も視野に、一定の“用事が足せる”、“時間が過ごせる” 場所を交通拠点として設定し、交通結節点としての機能の確保・充実を推進します。



図 80 次世代モビリティ(自動式パーソナルモビリティ)のイメージ

※株式会社 ZMP ホームページより

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など：青雲橋バス停～道の駅青雲橋〕-----

- ✓ デジタルサイネージを設置する場合は、運行ダイヤなどの情報を収集・整理する必要があります。また、運行状況などもあわせて表示する場合は、データを処理するためのシステムの構築や運行する全ての車両に位置情報などを収集・発信する機器を搭載する必要があります。
- ✓ デジタルサイネージは設置後も継続的に情報更新や維持・管理を実施していく必要があります。このため、有料広告などを掲出することで設置や維持・管理の費用の一部に充当していくことなども考えられます。
- ✓ 次世代モビリティ等については、中長期的な視点で、安全性や実用性なども含めて慎重に検討していく必要があります。

表 15 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策③）：青雲橋バス停～道の駅青雲橋

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・循環線の見直しの検討 (施策②)		
令和6年度 (2024)			・デジタルサイネージ設置後の運用方法などについても検討が必要
令和7年度 (2025)	・運行情報の整理等	・協議会事務局が主体となって検討・実施	
令和8年度 (2026)	・デジタルサイネージの設置 ・継続的な情報更新や維持・管理	・循環線については交通事業者が運行、町が支援	
令和9年度 (2027)	・次世代モビリティ等に関する調査・研究		・デジタルサイネージへの有料広告の掲載などについても考える必要
令和10年度～ (2028～)	・試行的な運行		

----- 〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など：新たに設定する拠点〕 -----

- ✓ 拠点を設置する場所に応じて、交通結節機能を強化するための方策を検討する必要があります。
- ✓ 沿線施設等と連携する場合、利用のルール(施設営業時間外・定休日における対応等)などについて事前に十分な協議・調整が必要となります。
- ✓ 道路上に拠点を設定する場合には、道路管理者や交通管理者との協議・調整が必要になります。また、道路の改良が必要となる可能性もあります。

表 16 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策③）：新たに設定する拠点

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・拠点の設定場所の検討 ・結節機能強化策の検討	・協議会事務局が主体となっ て、関係機関や施設等と協 議・調整しながら検討	・設置場所を決定し た上で必要な機能 強化策を検討する 必要
令和6年度 (2024)	・沿線施設・道路管理者等と の協議・調整		
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	・新たな拠点の設置(整備)	・協議会事務局が主体となり、 沿線施設等と連携して新た な拠点を設置	・道路上で拠点を設 定する場合には道 路管理者・交通管理 者との協議・調整が 必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			



図 81 青雲橋バス停～道の駅青雲橋の状況(令和5年2月)

施策④：路線バスの有効活用と需要の集約

● 施策の背景・必要性

路線バス[延岡～高千穂線]は住民の日常生活が必ずしも町内で完結しないなか、通学や通院等の重要な移動手段としての役割を担っており、町内外の観光・交流などを考える上でも、今後もできる限り維持していくことを考える必要があります。

現状では町内の一部区間でコミュニティバス[循環線(土曜日)]や[八戸線]が同一ルートを運行しており競合が発生している懸念があります。

また、住民の外出目的地になっている施設がバス路線沿線に立地しているものの、バス停が設置されていないなど、新たな利用者獲得の余地も考えられます。

- 路線バスとコミュニティバスの運行ルートが重複する区間については、施策①・施策②との連動により重複を解消し、移動需要の路線バスへの集約を図ります。
- 「ひのかげ古里元気村」など、バス停間の距離が長く沿線に施設が立地している箇所にバス停を追加配置することで、新たな利用者の獲得を図ります。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ バス停の追加配置については、交通事業者や交通管理者・道路管理者との十分な協議・調整が必要になります。また、バス停車帯などのハード整備が必要になる場合は道路管理者の協力が不可欠です。
- ✓ 移動需要を路線バスに効果的に集約するためには、路線バスまでのアクセス手段となるコミュニティバス等との連携強化（施策①・②・③・⑤）が必要です。

表 17 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策④）

	実施内容			実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・八戸線との重複解消による需要集約	・循環線の見直し検討	・バス停追加配置の検討、関係機関協議	・事務局が主体となって、循環線の見直しを検討・実施 ・バス停追加配置に向けて関係機関等と連携した検討や働きかけを実施 ・必要に応じて道路管理者によるバス停車帯等の整備	・コミュニティバス等との連携強化が必要 ・交通事業者・道路管理者等の協力が不可欠
令和6年度 (2024)		・循環線との重複解消による需要集約			
令和7年度 (2025)			・バス停の追加配置		
令和8年度 (2026)					
令和9年度 (2027)					
令和10年度～ (2028～)					

[方向性②] 利便性向上を図りながら、移動サービスの網羅性・効率性の向上を推進

施策⑤：区域運行の「予約型乗合交通」の導入

● 施策の背景・必要性

日之影町のコミュニティバス「すまいるバス」のうち、[循環線][八戸線]については比較的運行頻度が高く、[循環線]は平日(毎日)および土曜日、[八戸線]も平日(毎日)の運行となっています。

一方で、その他のいわゆる「集落線」13路線についてはいずれも曜日限定での運行で、1.5～3.0回/日の運行頻度となっていますが、運行日が隔週の1日だけの路線もあるなど、利用可能日が極めて限定されるため日常生活の移動手段として十分なものとはなっていません。

利用も低迷しており、大半の路線では運行1便あたりの利用者数が1人未満となるなど、効率性の面でも大きな問題が生じています。

また、「集落線」は町中心部から放射状に広く路線が設定されているものの、公共交通空白地域にも一部で比較的人口が集積している箇所が見られるなど、移動サービスの網羅性を高めていくことも考える必要があります。

- 集落線の13路線については、「AI オンデマンド※」などの新たな情報技術の活用も視野に、区域運行の「予約型乗合交通」に転換することで、利用可能日の拡充や公共交通空白地域へのサービス圏域の拡大を図りながら運行の効率性を高めます。
- 乗用タクシーとの競合回避も念頭に、町中心部などの主要な施設や、路線バス等の乗り継ぎポイントとなるバス停を「特定目的地」として設定し、居住地と「特定目的地」を可能な限り“ドア to ドア”で移動可能なサービスの提供を考えます。なお、「特定目的地」の間については、路線バスやコミュニティバス(循環線・八戸線)で移動することを基本とします。
- まずは日之影町内の住民の日常生活に必要な移動を確保することを最優先としますが、関連分野とも連携し、町外からの来訪者の町内回遊などへの活用などの取り組みの展開を検討します。
- なお、区域運行の「予約型乗合交通」は、交通拠点で路線バスと接続することで広域への移動も可能にするなど、路線バスを補完する役割を担うことから、国費補助(地域内フィーダー系統)を活用した確保・維持も視野に検討を進めます。

※AI(人工知能)を活用して効率的な配車を行うことで、利用者の予約に対してリアルタイムで配車を最適化するシステム

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 利用者や沿線居住者への十分な説明・周知が必要です。
- ✓ 区域運行の「予約型乗合交通」は従来型の運行に比べて運用に工夫が必要となるため、運行を担う交通事業者と綿密な協議・調整が必要となります。
- ✓ また、これまでとは全く異なる運行形態となるため、新たな技術を活用した予約方法などの導入なども考える必要があります。このため、事前の試行的な運行・運用を実施することで、効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ 路線バス(地域間幹線系統)に接続する「二次交通」としての役割も担うことから、国費補助(地域内フィーダー系統補助)の活用も視野に検討を進めます。

表 18 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	- 運行内容等の検討 - 地域・交通事業者等との協議・調整	会議事務局が主体となって、地域や交通事業者等と協議・調整しながら運行内容等を検討	試行的な運行に際しては事前に十分な周知が必要
令和6年度 (2024)	- 試行的な運行 - 効果・課題等の把握	試行的な運行の結果を踏まえて運行内容等を検討	
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)	- 本格運行 - 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施 - 関連分野と連携した取り組みの検討・推進	- 交通事業者が運行を実施、町が必要となる支援を実施 - 利用状況などについては定期的に地域公共交通会議に報告しながら改善策を検討・実施	予約の受付や配車等について交通事業者の負担が大きくなる工夫が必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

「施策①：コミュニティバス八戸線を活用した路線バスの補完」および「施策⑤：区域運行の「予約型乗合交通」の導入」にともなう、補助系統に係る事業および実施主体の概要（計画策定時点の想定）は以下の通りです。

表 19 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名		起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス	延岡～高千穂線 (バイパス経由)	延岡	柊木	高千穂	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
	延岡～高千穂線 (旧道経由)	延岡	槇峰	高千穂				
コミュニティバス	循環線	町立病院	日之影温泉駅	町立病院	自家用有償 旅客運送	路線定期	日之影町 (運行は交通事業者 に委託)	なし
	八戸線	町立病院	八戸	舟の尾				フィーダー補助
区域運行の 「予約型乗合交通」		日之影町内						区域運行

※計画策定時点の想定であり、今後、変わる可能性があります。

[方向性③]関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進

施策⑥：高校通学に対する支援

● 施策の背景・必要性

路線バスは高校生の通学手段として一定の割合を占めており、通学する高校を選択する際に「公共交通で通学できる」ことが判断材料になっている可能性もあります。町内には高校が立地していないこともあり、通学先の選択肢を確保していく上でも、町内外を結ぶ路線バスを維持していくことが重要になります。

一方で、路線バスは通学に限らず町内では完結しにくい住民の日常生活を支える移動手段としての役割も担っていることから、高校生の通学利用を促進することで持続性向上につなげていくことも考える必要があります。

路線バスによる通学には割引率が比較的高い「通学定期券」を使用できますが、例えば「青雲橋バス停」～「高千穂バスセンター」を通学利用する場合の3か月定期券は6万円近くになるなど、経済的な負担が大きい状況です。

- 進学先の選択肢の確保や、通学での公共交通利用の促進による路線バスの持続性向上などを念頭に、高校生の通学に係る経済的な負担を軽減するための補助制度等の導入を検討します。

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 高校生の通学に利用される路線バスに対しては、運行の維持のため日之影町も含めた沿線市町で多大な財政負担を実施しており、これには高校通学に対する支援の側面もあります。このため、さらなる支援策の実施についてはある種の“二重投資”となる懸念もあることから、目的や期待される効果などを考慮して慎重に検討する必要があります。
- ✓ 日之影町の高校生のなかには生徒寮に入寮して通学している生徒もいるものと考えられることから、公正性などにも配慮が必要になります。

表 20 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑥）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・目的や必要性、期待される効果などの検討		
令和6年度 (2024)	・支援策実施の可否検討 ・支援内容(制度)の検討		
令和7年度 (2025)		・会議事務局と関係部局が連携し、生徒・保護者の移行なども確認しながら支援策の内容等を検討	・施策の妥当性・効率性や、公平性などに十分に留意した検討が必要
令和8年度 (2026)	・支援策の実施		
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策⑦：情報提供・利用促進策の展開

● 施策の背景・必要性

日常生活や観光のなかで公共交通を利用してもらうためには、まずは日之影町やその周辺にどのような公共交通があるのか知ってもらうことが重要になります。また、これまで利用したことがないため“乗り方”が分からない、といったことも利用を躊躇する要因になっている可能性があります。

実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、遅延や待ち時間が分からない、などといったことも利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する懸念があります。

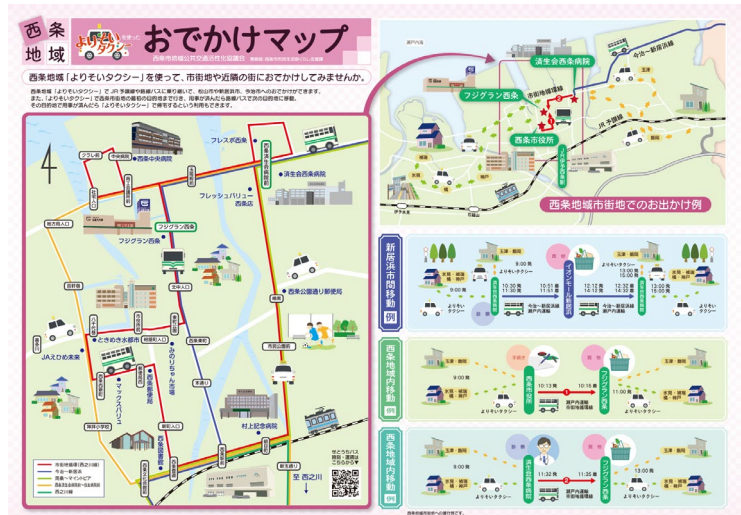
加えて、普段、公共交通を利用しない人のなかには、自家用車の利用を前提に生活しているため「そもそも公共交通を利用しようと思ったことがない」人が多いと考えられます。このため、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようという意識を醸成していくことが重要になります。

- 日之影町に関連する全ての交通モードについての情報や、相互の乗り継ぎ利用に関する情報を総合的・一元的に提供していくためのツール（素材）を作成した上で、公共交通を知ってもらう段階から、実際に利用してもらう段階まで、それぞれの段階に応じた効果的な情報を提供することで、潜在的な利用需要の掘り起こしを図ります。
- 居住しているエリア別や、路線バスとコミュニティバスとの乗り継ぎ利用、通学・通院・買い物・観光などの移動目的別などに特化した個別的な情報提供を行うことで、「公共交通を利用した外出」を具体的にイメージしてもらう取り組みを進めます。



参考事例 高齢者向けの「おでかけマップ」（愛媛県西条市）

愛媛県西条市では、地域を運行する「よりそいタクシー（予約制乗合タクシー）」を使った買い物や通院での移動について、バスとの乗り継ぎ場所やバス時刻なども記載して、公共交通での外出を具体的にイメージすることができる「おでかけマップ」を作成しています。



▲「よりそいタクシー」を使ったおでかけマップ

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕-----

- ✓ 情報提供の内容については、ダイヤの見直しや移動サービスの内容の変更などにあわせて随時見直しを行っていく必要があります。また、新たな利用促進策や移動サービスの導入などにあわせて適切なタイミングで効果的に情報提供や働きかけを実施していくことも重要になります。

表 21 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑦）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・利用促進策等の検討	・会議事務局が主体となり、 交通事業者や関係部局とも 連携して検討	・区域運行の「予約 型乗合交通」の導 入にあわせた情報 提供の開始を考え る必要
令和6年度 (2024)	・情報提供のためのツールの 作成		
令和7年度 (2025)	・個別的な情報提供 ツールの作成		
令和8年度 (2026)	・情報提供・利用促進策等の 展開	・会議事務局が主体となり、 交通事業者や関係部局等 とも連携しながら情報提供や 利用促進策を展開	・路線やダイヤ、移 動サービスの内容 の見直しなどに合 わせて随時情報の 更新などが必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策⑧：観光周遊促進策の展開

● 施策の背景・必要性

観光振興や広域的な回遊の促進に向けては、単一自治体、あるいは、個別の観光施設等による取り組みや情報提供などでは訴求力が不十分になる懸念があることから、地域が有する魅力的な資源や移動手段などを“パッケージ”として提供していくことなども考える必要があります。

- 周辺自治体と連携した観光キャンペーンの展開を検討します。また、観光パンフレットや観光施設等のチラシに公共交通によるアクセス方法を記載するよう働きかけを行います。
- 延岡市や高千穂町を基点として、日之影町を含む周遊観光の目的地となる施設等を周遊する“モデルコース”などを検討した上で、交通・観光事業者、関連施設などと連携しながら、移動手段と目的施設等におけるサービスを組み合わせた周遊企画乗車券などの開発を検討します。
- 特に、高速バスなどでの来訪も目立つ高千穂町からの観光客の取り込みに向けて、路線バス[延岡～高千穂線]を活用した周遊につながる仕組みの導入を検討します。



「クーポン方式」による公共交通と施設が連携した取り組み（青森県八戸圏域）

青森県八戸圏域地域公共交通活性化協議会では、対象となる観光施設等まで路線バスを利用した場合に、施設で特典が受けられることに加えて、帰りのバスで使えるバス券（大人 100 円・子ども 50 円）がもらえる「日帰りバスパック」を展開しています。

利用者は往路のバス降車時にドライバーから「クーポン」を受け取り、施設で提示することで割引などの特典が受けられる「クーポン方式」を採用しており、いわゆる“旅行商品”ではなく、交通事業者と施設の連携による取り組みとなっています。

バス券については交通事業者、施設での割引特典は施設の負担となっており、関係する自治体を含めて任意の協議会（利用促進協議会）を設置して取り組みを進めています。



▲「日帰りバスパック」の例

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 多様な主体と幅広く連携しながら取り組みを進めていく必要があり、また、複数の自治体にまたがった取り組みとなることから、任意の検討・運営組織などを設置して進めていくことも考えられます。
- ✓ 人の動きの変化や利用者のニーズなどを確認しながら、段階的に取り組みを進めていくことが望ましいと考えられます。

表 22 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑧）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	多様な主体との協議・調整、連携した取り組みの検討	会議事務局が主体と関係部局・交通事業者が連携して検討	
令和6年度 (2024)	周遊型企画乗車券等の検討、試行的な実施		
令和7年度 (2025)			必要に応じて任意の組織等を設置して検討
令和8年度 (2026)	- 本格的な実施、周遊促進策の段階的な拡充 - 利用状況や利用者意向などの確認、必要な改善策の検討・実施	関係する自治体や事業者、施設等が連携して取り組みを実施	
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策⑨：イベントや地域活動などとの連携

● 施策の背景・必要性

日之影町内では、様々なおまつりや朝市・マルシェなどのイベント・行事が多数開催されています。また、伝統芸能の継承なども含めた地域活動や地域イベントなども実施されており、高齢者の外出・社会参加機会の確保などにもつながっています。

- 関連分野や地域で実施するイベント・行事・地域活動などについて、路線バスやコミュニティバス、新たな移動サービスを利用してアクセスできる場所・時間帯で開催することの働きかけや、イベント情報にあわせて公共交通によるアクセス情報を提供することなどにより、公共交通の利用を促進するとともに、イベント等参加者の拡大・利便性向上、高齢者等の外出・社会参加機会の拡大を図ります。



イベントのチラシへの公共交通によるアクセス方法の掲載（愛知県名古屋市）

愛知県名古屋市の東谷山フルーツパークでは、イベントチラシの裏面に、公共交通でのアクセス方法について、乗車するバスの「行き先」や乗降バス停なども含めて具体的に記載しています。

▼チラシ裏面に公共交通によるアクセス方法を具体的に掲載

- JR中央本線・愛知環状鉄道
「高蔵寺駅」下車、南口より南へ徒歩25分
- ゆとりーとライン（ガイドウェイバス）
「大曾根」発「高蔵寺」行き
「東谷橋（とうごくばし）」バス停下車徒歩15分
- 市バス 地下鉄 藤が丘駅「藤が丘」発
「東谷山フルーツパーク」行き 終点下車徒歩13分



▲イベント(シダレザクラまつり)チラシ

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ イベント等の主催者や参加者(利用者)に対して、高速・特急バスや路線バス、乗合タクシーなどの情報(路線・ダイヤ・利用方法等)を分かりやすく提供することが求められます。

表 23 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑨）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・情報提供のためのツールの作成(施策⑦) ・イベント主催者や自治会などへの働きかけ	・会議事務局が主体となって、関係部局や交通事業者とも連携しながら検討・実施	・イベントの主催者や参加者(利用者)に対して公共交通に関する情報を分かりやすく提供することが必要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)			
令和8年度 (2026)			
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

施策⑩：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの導入

● 施策の背景・必要性

公共交通の事業環境が厳しさを増すなか、利用者からの運賃収入だけで公共交通を維持していくことは難しい状況になっています。行政による財政負担も増加しており、多様な主体が連携して公共交通の利用促進や移動サービスの提供を支援していく仕組みなども考える必要があります。

各種移動サービスは、その沿線やサービス提供エリアに立地する施設等にとっても集客効果などのメリットがあるため、様々な主体が、できる範囲で、多様な形で公共交通の運行を支える仕組みをつくっていくことが重要になります。

- 路線バスやコミュニティバスの沿線、新たな移動サービスの目的地周辺などに立地する施設等から、施設利用者に対して公共交通の利用割引券を交付（運賃の一部を沿線施設等が負担）するなど、多様な主体により移動サービスの費用を分担しあうとともに、公共交通の利用促進を図る仕組みの構築を検討します。



参考事例 対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布（福井県福井市）

まちづくり福井株式会社（福井県福井市）では、福井市中心部の対象店で購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは210円、鉄道は160円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を1枚50円、10枚1セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。

The poster illustrates the 'Fukui Public Transportation Common Ride Discount Voucher' campaign. It features a green bus and a train. Text on the poster includes: 'まちなかでの買い物で公共交通の初乗り運賃がお得に!!' (Get a discount on the first fare of public transport when shopping in town!!), '対象店舗でのお買い物で公共交通共通乗車割引券がもらえる!' (Get a public transport common ride discount voucher when shopping at participating stores!), and a table showing the discount amounts: '京福バス 210円分' (Keifuku Bus 210 yen equivalent), '福井バス 210円分' (Fukui Bus 210 yen equivalent), 'まちづくり 鉄道 160円分' (Machizukuri Railway 160 yen equivalent), and '福井鉄道 160円分' (Fukui Railway 160 yen equivalent). It also mentions '対象店舗(西武福井店ほか)で買い上げ金額に応じて割引券がもらえます!' (At participating stores (West Department Store Fukui, etc.), you can get discount vouchers according to the purchase amount!). At the bottom, it says 'まちづくり福井株式会社 TEL.0776-30-0330' and includes a QR code.

▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 連携の対象としては、観光施設や商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、関係部局や関係団体と連携することが重要となります。
- ✓ 費用負担が発生するため、メリットなどを丁寧に説明することで取り組みに対する理解を醸成しながら継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 公共交通の利用割引券などについては、精算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。

表 24 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑩）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和5年度 (2023)	・仕組み(制度)の検討 ・多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ ・交通事業者との協議・調整	・会議事務局が主体となり、関係部局・団体などとも協議・調整しながら検討	・連携施設等がメリットを感じられる仕組みづくりが重要
令和6年度 (2024)			
令和7年度 (2025)	・試行的な実施		
令和8年度 (2026)	・本格的な導入 ・連携施設等の拡充の推進	・関係部局・団体と連携して、周知や仕組みの運用を実施 ・仕組みの運用状況などについては定期的に会議に報告しながら、改善策を検討・実施	・積極的な広報の実施や表彰制度などを通じて、連携施設等のメリットを拡大していくことなども必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度～ (2028～)			

11. 計画の推進・進捗管理

(1) 目標の達成状況を評価するための指標

「8. 計画の目標」で示した目標の達成状況を評価するための指標およびそれぞれの指標の目標値を以下のとおり設定します。

表 25 目標の達成状況を評価するための指標

No.	評価指標	指標の定義・データ取得方法	単位	現況値 (基準年注1)	目標値
目標①	①-1 日之影町の住民一人あたりの財政負担額	- 路線バス・コミュニティバス等注2に対する日之影町の住民一人あたりの年間財政負担額(公的資金投入額) - 日之影町会計決算・住民基本台帳人口より毎年計測	円/人・年	6,609 (令和3年度)	7,000
	①-2 路線バスの収支率	- 日之影町を運行するバス路線注3の経常収支率(経常費用に対する経常収益の割合) - 交通事業者資料より毎年計測	%	40.6 (令和3年度)	50.0
目標②	②-1 観光入込客数	- 日之影町への年間観光入り込み客数 - 県統計調査より毎年計測	万人/年	35.2 (令和3年)	43.6
	②-2 高校への通学手段となる路線バスの平均乗車密度	- 高校への通学手段となるバス路線注3の平均乗車密度 - 交通事業者資料より毎年計測	人	1.8 (令和3年度)	3.0
目標③	③-1 日之影町内の高速バス・特急バスの乗降客数	- 高速バス・特急バス注4の日之影町内バス停における年間乗降客数 - 交通事業者資料より毎年計測	人/年	260 (令和3年度)	320
	③-2 人口の社会増減	- 年間の転入者と転出者の差(転入者数-転出者数) - 住民基本台帳データより毎年計測	人/年	-39 (令和3年)	-17
目標④	④-1 日之影町の住民の公共交通年間平均利用頻度	- 住民一人あたりの公共交通の平均利用回数 - 交通事業者資料・住民基本台帳データより毎年計測	回/人・年	7.4 (令和3年度)	11.0
	④-2 公共交通関連事業に参画する施設・団体数	- 施策⑤・⑦・⑧・⑨・⑩の実施に関わる施設・団体等の数注5 - 日之影町資料より毎年計測	施設・団体	0 (令和4年度末)	8

注1：計画策定時点の最新値の年次を「基準年」として表記

注2：今後導入される新たな移動サービスなどを含む

注3：[延岡～高千穂線(BP経由)]および[延岡～高千穂線(旧道経由)]を対象

注4：[高速バスごかせ号]および[特急バスたかちほ号]の青雲橋バス停を対象

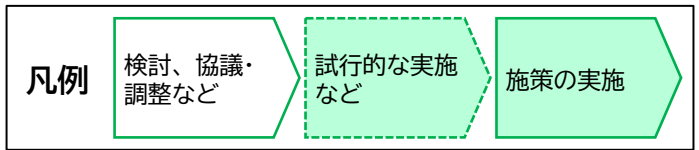
注5：行政機関・交通事業者は対象外

(2) 施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。

なお、災害にともない道路が不通となった場合などの非常時には、これらの施策に限らず、柔軟に必要な対応を検討・実施することとします。

方向性	施策	令和5年度 (2023)	令和6年度 (2024)
方向性 ① 広域交通と町内交通の連携・相互補完によるネットワークとしての一体性の確保と利用促進	①コミュニティバス八戸線を活用した路線バスの補完	- 暫定的な運行の実施 - 路線・系統再編の検討	
	②町中心部の移動・回遊手段の維持・充実	循環線の見直しの検討	- 循環線の見直し - 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施
	③交通拠点の設定と機能強化	循環線の見直しの検討(施策②)	- 循環線の見直しによる移動利便性の向上 - 運行情報の整理等
	青雲橋バス停～道の駅青雲橋		
	新たに設定する拠点	- 拠点の設定場所の検討 - 結節機能強化策の検討	沿線施設・道路管理者等との協議・調整
方向性 ② 利便性向上を図りながら、移動サービスの網羅性・効率性の向上を推進	④路線バスの有効活用と需要の集約	- 八戸線との重複解消による需要集約 - 循環線の見直し検討 - バス停追加配置の検討、関係機関協議	循環線との重複解消による需要集約
	⑤区域運行の「予約型乗合交通」の導入	- 運行内容等の検討 - 交通事業者・地域等との協議・調整	試行的な運行効果・課題等の把握
方向性 ③ 関連分野との連携や多様な主体との連携による移動サービスの確保・利用促進	⑥高校通学に対する支援	目的や必要性、期待される効果などの検討	- 支援策実施の可否検討 - 支援内容(制度)の検討
	⑦情報提供・利用促進策等の展開	利用促進策等の検討	- 情報提供のためのツールの作成 - 個別的な情報提供ツールの作成
	⑧観光周遊促進策の展開	多様な主体との協議・調整、連携した取り組みの検討	周遊型企画乗車券等の検討、試行的な実施
	⑨イベントや地域活動などとの連携		情報提供のためのツールの作成(施策⑦)
	⑩多様な主体が移動サービスを支える	- 仕組み(制度)の検討 - 多様な主体との協議・調整 - 交通事業者との協議・調整	連携に向けた働きかけ



	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028)～
	• 本格運行、路線・系統の再編 • 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施			
	• デジタルサイネージの設置 • 継続的な情報更新や維持・管理			
	• 次世代モビリティ等に関する調査・研究		• 試行的な運行	
	• 新たな交通拠点の設置(整備)			
	• バス停の追加配置			
	• 本格運行 • 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施			
	• 支援策の実施			
	• 情報提供・利用促進策等の展開			
	• 本格的な実施、周遊促進策の段階的な拡充 • 利用状況や利用者意向などの確認、必要な改善策の検討・実施			
	• イベント主催者や自治会などへの働きかけ			
	• 試行的な実施		• 本格的な導入 • 連携施設等の拡充の推進	

(3)PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、前ページで示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

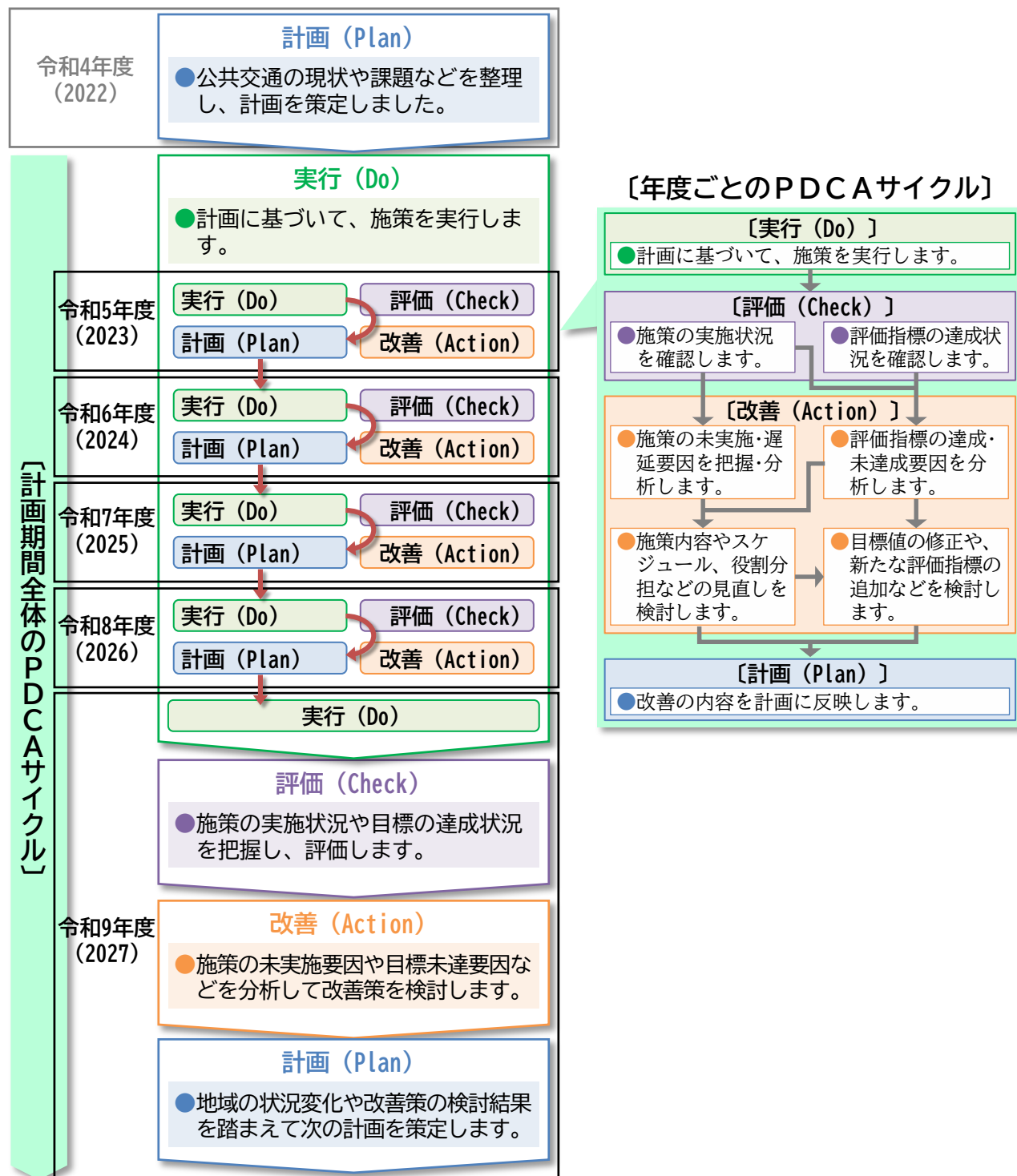


図 82 PDCA サイクルに基づく進捗管理

なお、年度単位の評価および進捗管理については、地域公共交通会議の開催予定時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

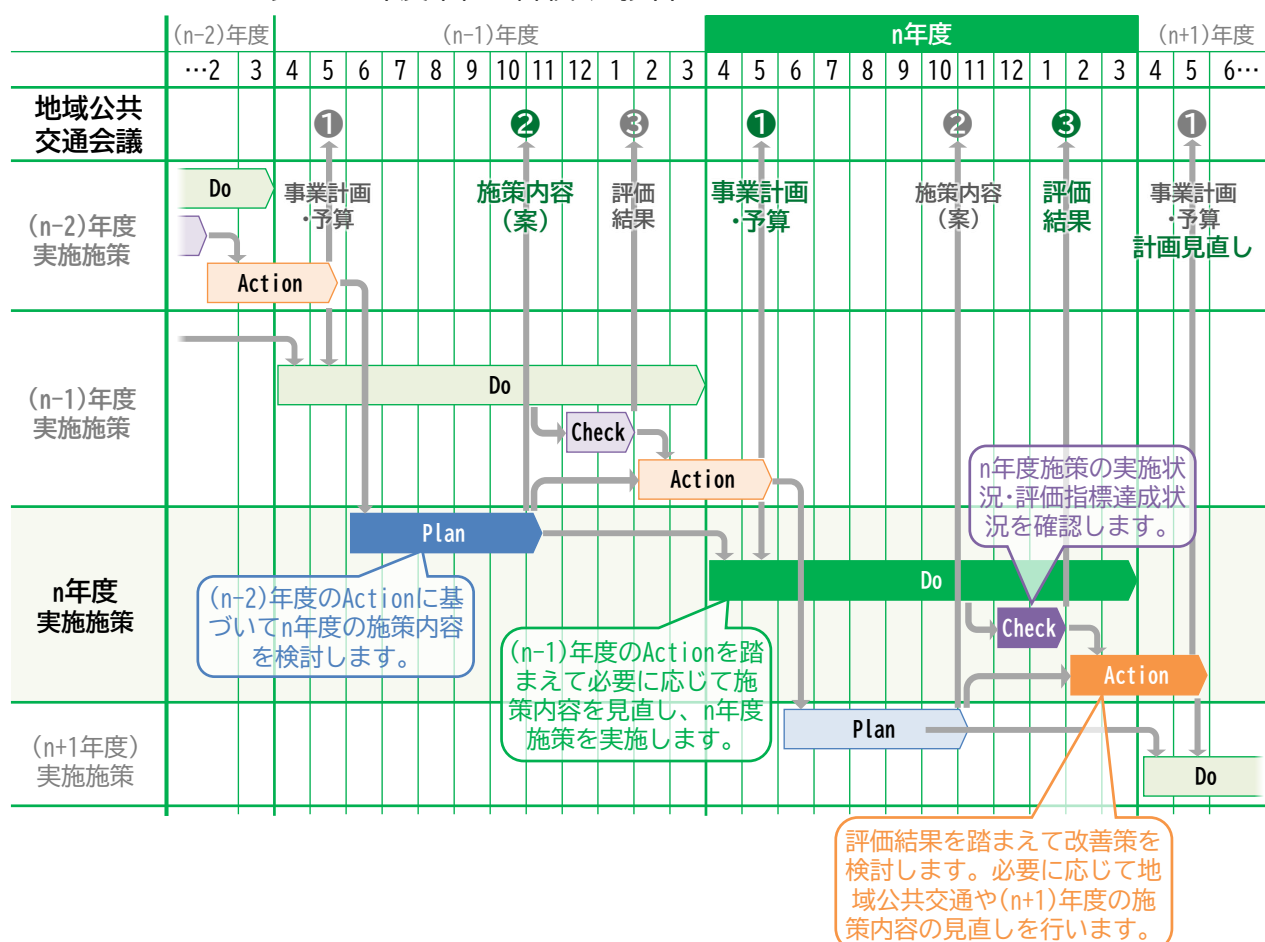
Plan [n 年度] に実施する施策については、[n-2 年度] の Action (改善) に基づいて [n-1 年度] 前半に検討を行い、その結果を [n-1 年度] の第 2 回地域公共交通会議で協議します。また、必要に応じて [n 年度] の予算要望などを行います。

Do その後、[n-1 年度] の Action (改善) を踏まえて必要に応じて施策内容を見直し、[n 年度] の第 1 回地域公共交通会議で協議した上で、施策を実施します。

Check n 年度施策の実施状況や、評価指標の達成状況（毎年度数値算出が可能なもの）を確認し、その結果を [n 年度] の第 3 回地域公共交通会議で協議します。

Action Check (評価) の結果を踏まえて改善策の検討を行うとともに、必要に応じて地域公共交通計画や [n+1 年度] の施策内容の見直しを検討し、[n+1 年度] の第 1 回地域公共交通会議で協議します。

表 26 年度単位の評価・進捗管理スケジュールのイメージ



日之影町地域公共交通計画

令和5(2023)年3月

発行：日之影町地域公共交通会議

(事務局：日之影町地域振興課)

〒882-0401 宮崎県西臼杵郡日之影町大字七折 9079 番地

電 話：0982-87-3801 FAX：0982-87-3810

E-mail：shinkou@town.hinokage.lg.jp

おかげさまで、日之影。

