

第6章 各種調査及び結果

1. 市民アンケート調査

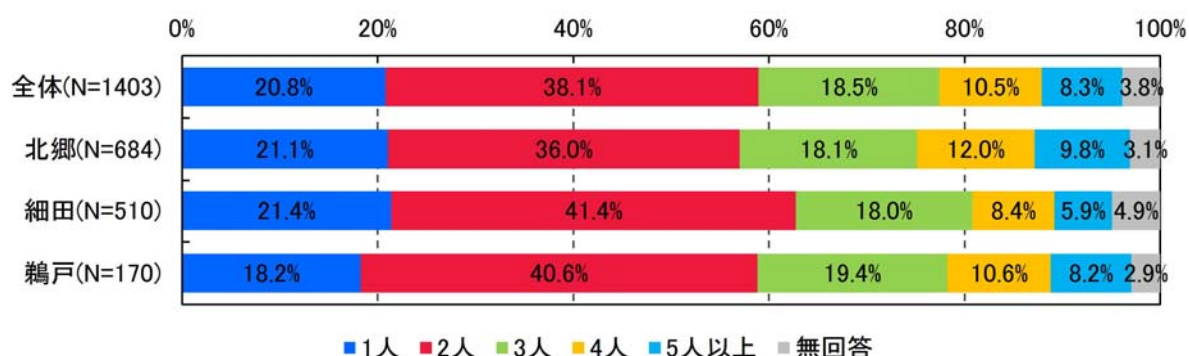
(1) 調査概要

調査目的	市民の公共交通に対するニーズや、交通行動の実態及び交通環境に対する考え等を把握し、計画の基礎資料とするため。
調査手法	自治会長から各戸へ直接配布及び回収
実施期間	平成28年11月1日(火)～11月15日(火)
対象地区 (回収枚数)	北郷地区：684枚配布(684枚) 細田地区：510枚配布(510枚) 鵜戸地区：170枚配布(170枚) 地区不明：39枚

(2) 調査結果

問2 ご家族(同居)の人数

- 調査における回答者の「家族(同居)の人数」は、全体では「2人」の38.7%(535人)が最も多く、次いで「1人」の20.8%(292人)、「3人」の18.5%(259人)の順となっています。

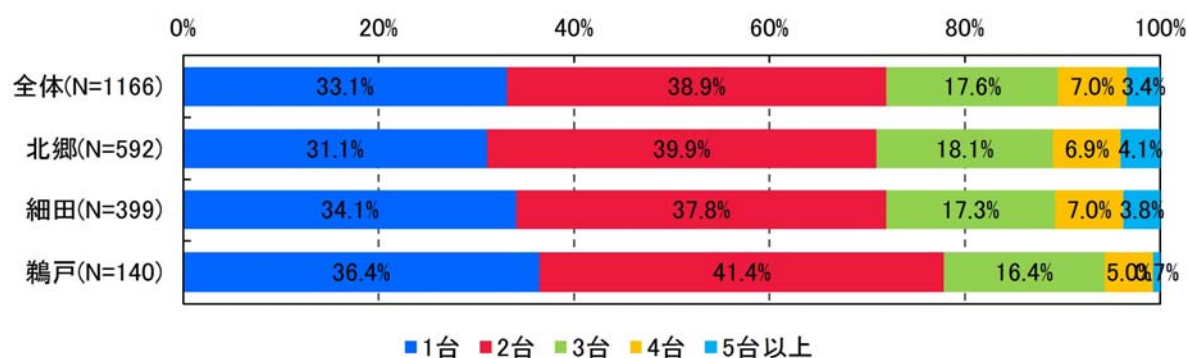


問3 ご家族(同居)での自動車、バイク、自転車の保有台数について

自動車の保有台数

- 調査における回答者の「自動車の保有台数」は、全体では「2台」の38.9%(453人)が最も多く、次いで「1台」の33.1%(386人)、「3台」の17.6%(205人)の順となっています。

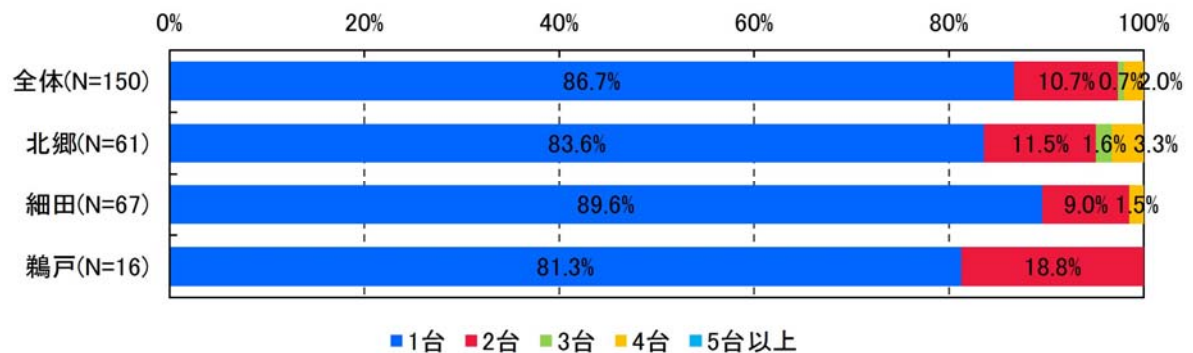
(無回答は除く)



バイクの保有台数

- 調査における回答者の「バイクの保有台数」は、全体では「1台」の86.7%（130人）が最も多く、次いで「2台」の10.7%（16人）「4台」の2%（3人）の順となっています。

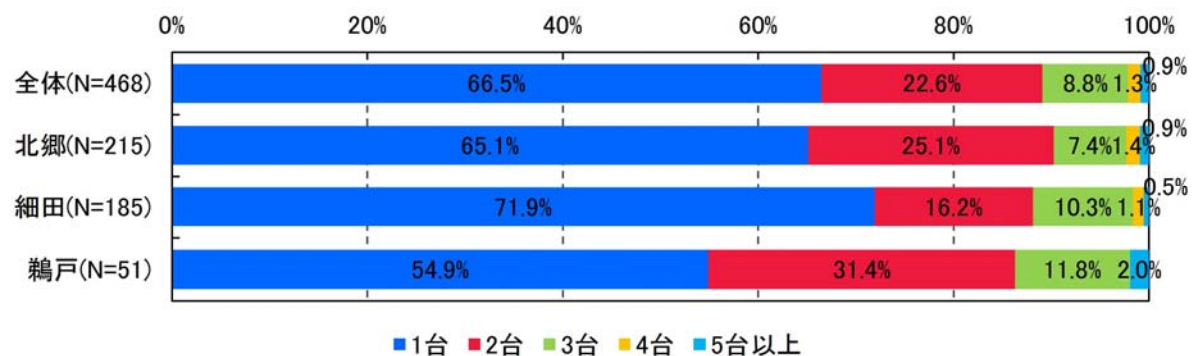
（無回答は除く）



自転車の保有台数

- 調査における回答者の「自転車の保有台数」は、全体では「1台」の66.5%（311人）が最も多く、次いで「2台」の22.6%（106人）「3台」の8.8%（41人）の順となっています。

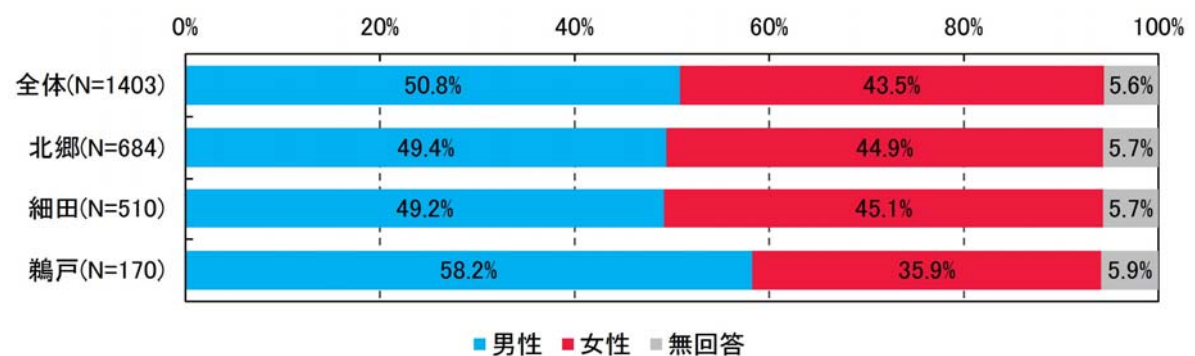
（無回答は除く）



問4 あなたご自身について

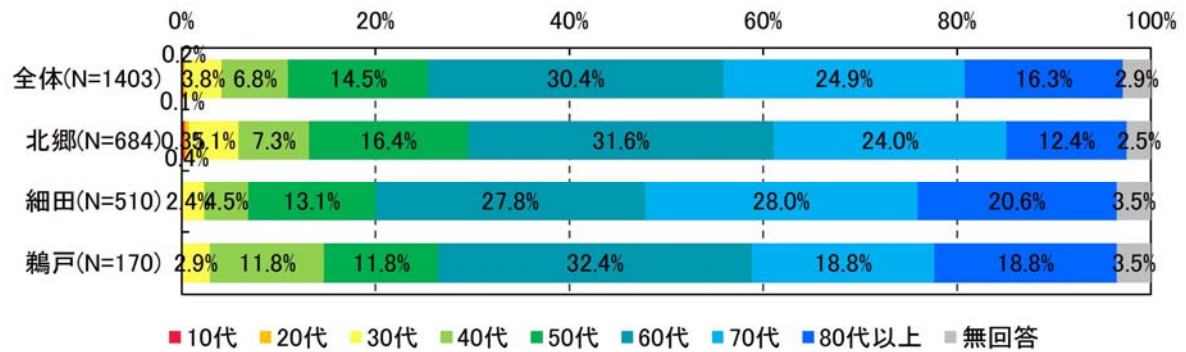
性別

- 調査における回答者の「性別」は、全体では「男性」50.8%（713人）「女性」43.5%（611人）となっています。



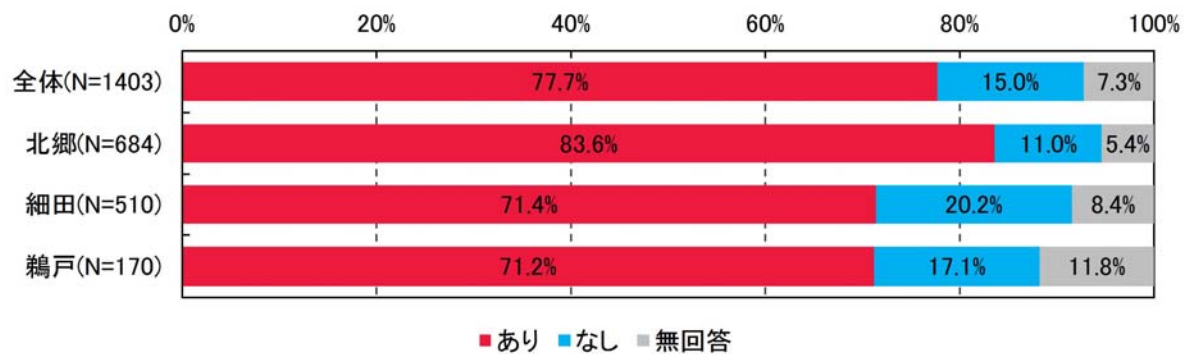
年齢

- 調査における回答者の「年齢」は、全体では「60代」の30.4%（427人）が最も多く、次いで「70代」の24.9%（350人）、「80代以上」の16.3%（228人）の順となっています。



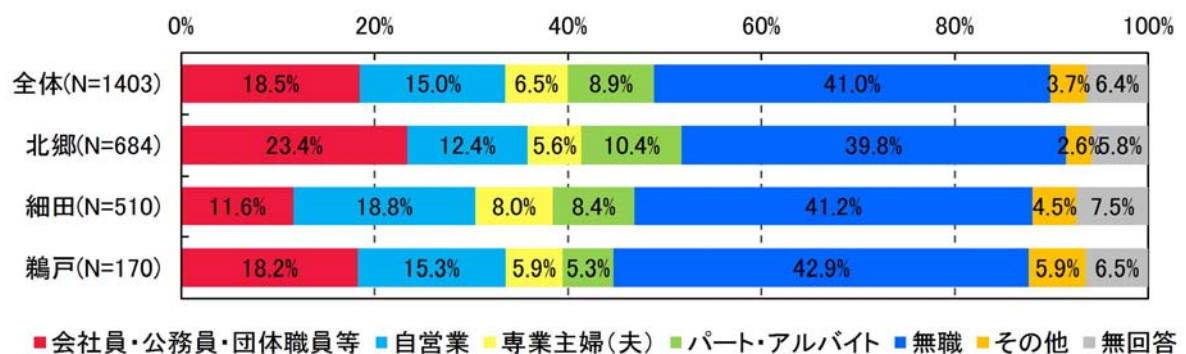
運転免許の有無

- 調査における回答者の「運転免許の有無」は、全体では「あり」77.7%（1,090人）、「なし」15.0%（211人）となっています。



職業

- 調査における回答者の「職業」は、全体では「無職」の41.0%（575人）が最も多く、次いで「会社員・公務員」の18.5%（259人）、「自営業」の15.0%（211人）の順となっています。



問 5 日常生活の「移動」について

【ア．食料品の買い物先】

主な交通手段

- 調査における回答者の食料品の買い物先までの「主な交通手段」は、全体では「自動車（自分で運転）」の 82.9%（835 人）が最も多く、次いで「家族等による送迎」の 4.4%（44 人）「徒歩」の 3.1%（31 人）の順となっています。

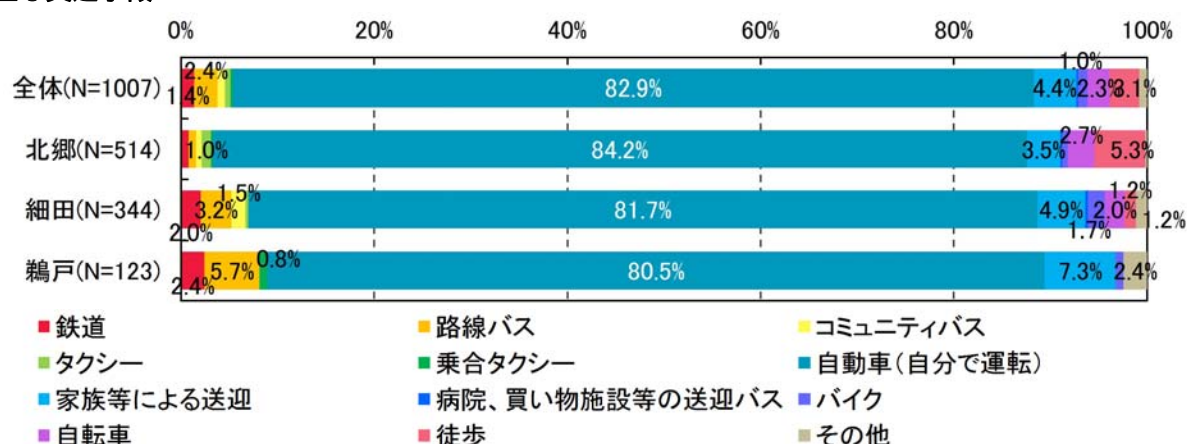
駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）

- 調査における回答者の「駅までの移動手段」は、全体では「徒歩」の 57.1%（4 人）が最も多く、次いで「路線バス」「自動車（自分で運転）」「自転車」が各 14.3%（1 人）となっています。

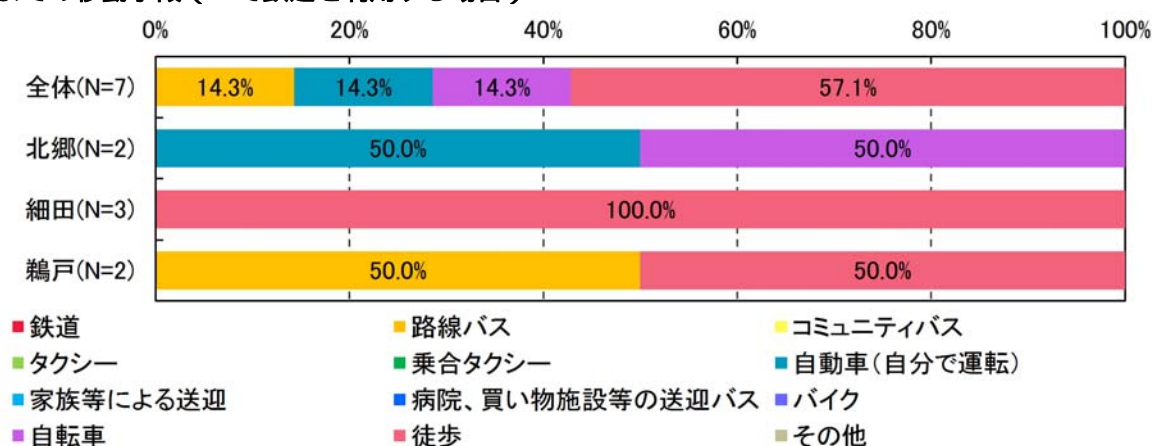
利用頻度

- 調査における回答者の食料品の買い物先の「利用頻度」は、全体では「週 1～2 日」の 43.8%（464 人）が最も多く、次いで「週 3～4 日」の 29.7%（315 人）「週 5 日以上」の 16.0%（169 人）の順となっています。

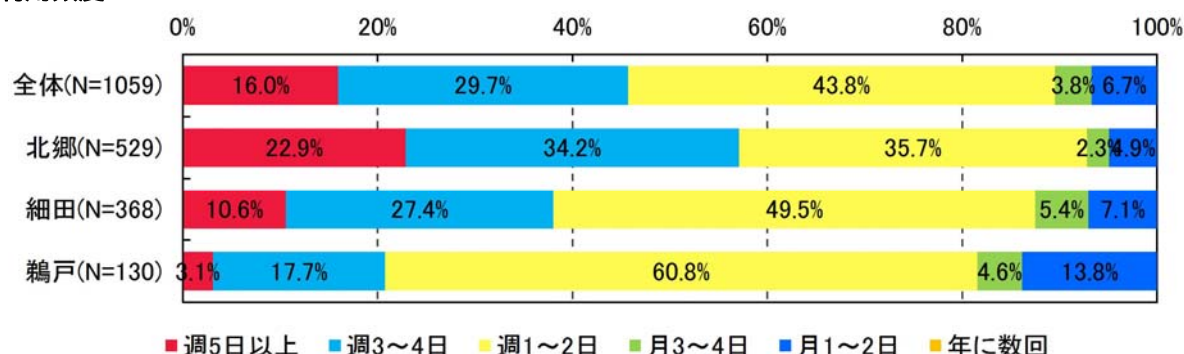
主な交通手段



駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）



利用頻度



【ア．食料品の買い物先】

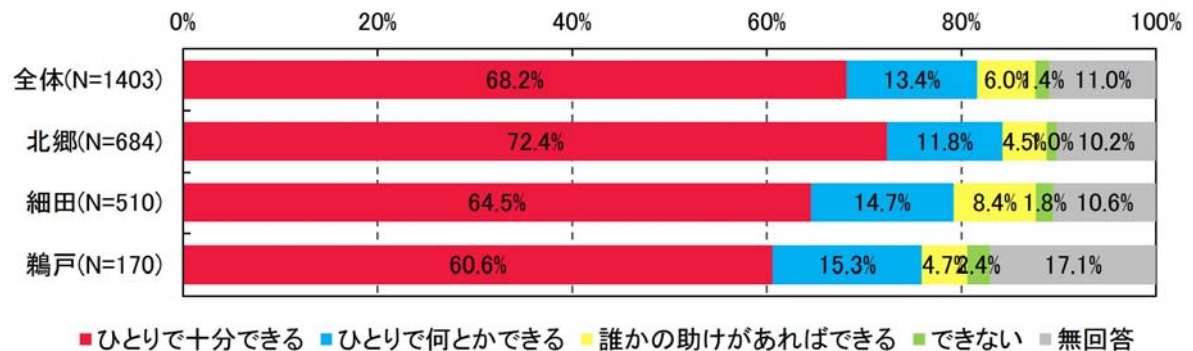
現在の外出状況について

- 調査における回答者の「現在の外出状況」は、全体では「ひとりで十分できる」の 68.2%（957 人）が最も多く、次いで「ひとりで何とかできる」の 13.4%（188 人）「誰かの助けがあればできる」の 6.0%（84 人）の順となっています。

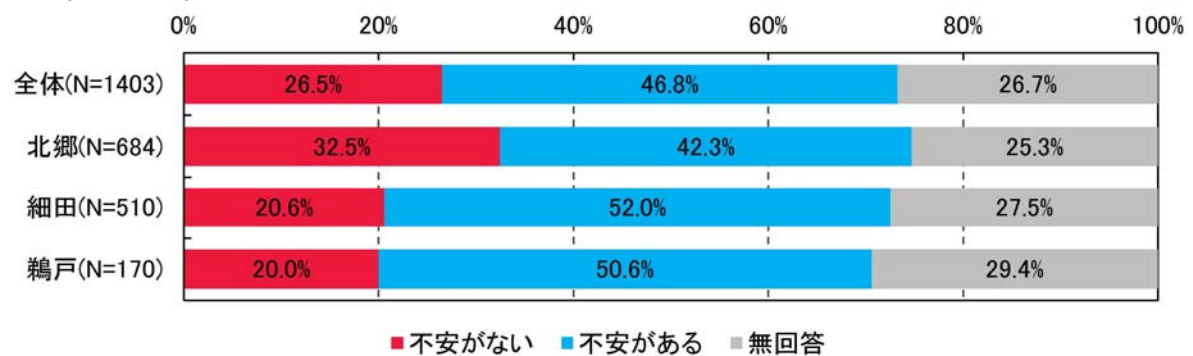
将来（10 年後）の不安について

- 調査における回答者の「将来（10 年後）の不安の有無」は、全体では「不安がある」46.8%（656 人）「不安がない」26.5%（372 人）の順となっています。

現在の外出状況について



将来（10 年後）の不安について



【イ．衣料品の買い物先】

主な交通手段

- 調査における回答者の衣料品の買い物先までの「主な交通手段」は、全体では「自動車（自分で運転）」の 86.5%（660 人）が最も多く、次いで「家族等による送迎」の 5.8%（44 人）「路線バス」の 2.1%（16 人）の順となっています。

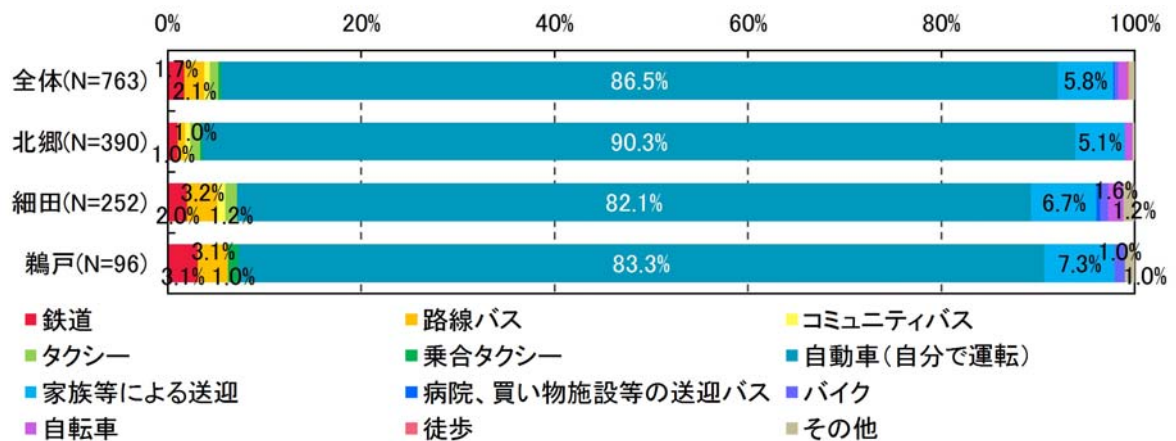
駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）

- 調査における回答者の「駅までの移動手段」は、全体では「徒歩」の 55.6%（5 人）が最も多く、次いで「路線バス」「自動車（自分で運転）」「自転車」「乗合タクシー」が各 11.1%（1 人）となっています

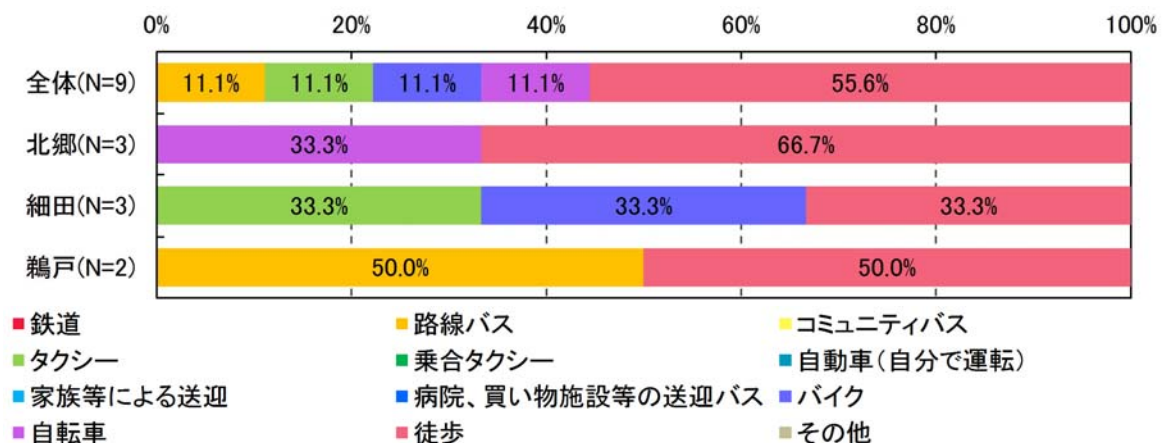
利用頻度

- 調査における回答者の衣料品の買い物先の「利用頻度」は、全体では「月 1～2 日」の 85.0%（561 人）が最も多く、次いで「週 1～2 日」の 6.5%（43 人）「月 3～4 日」の 4.4%（29 人）の順となっています

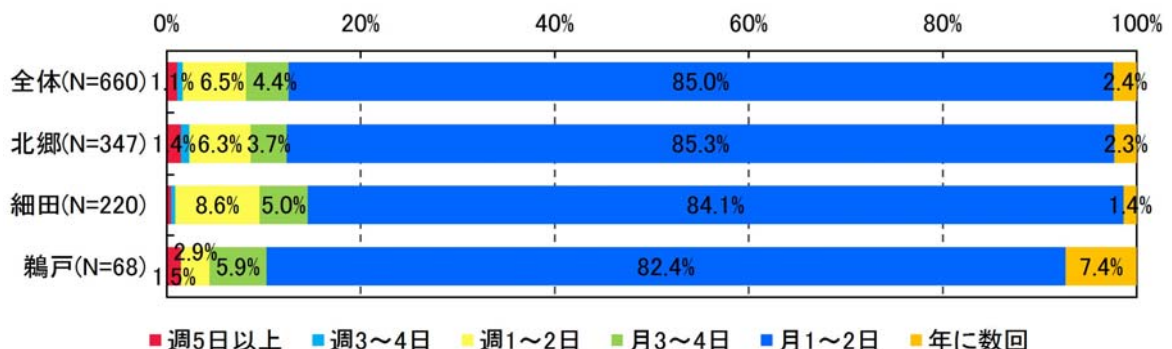
主な交通手段



駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）



利用頻度



【イ．衣料品の買い物先】

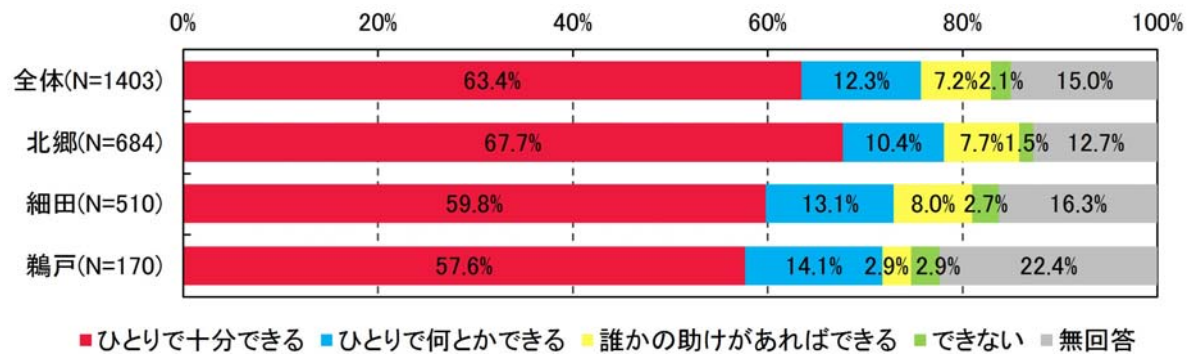
現在の外出状況について

- 調査における回答者の「現在の外出状況」は、全体では「ひとりで十分できる」の 63.4%（890 人）が最も多く、次いで「ひとりで何とかできる」の 12.3%（172 人）「誰かの助けがあればできる」の 7.2%（101 人）の順となっています。

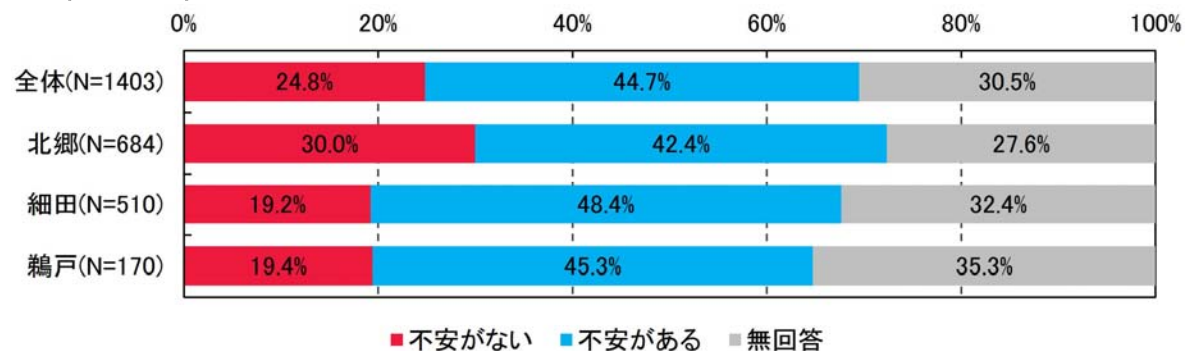
将来（10 年後）の不安について

- 調査における回答者の「将来（10 年後）の不安の有無」は、全体では「不安がある」44.7%（627 人）「不安がない」24.8%（348 人）の順となっています。

現在の外出状況について



将来（10 年後）の不安について



【ウ．病院、医療機関】

主な交通手段

- 調査における回答者の病院、医療機関までの「主な交通手段」は、全体では「自動車（自分で運転）」の78.7%（729人）が最も多く、次いで「家族等による送迎」の5.8%（54人）、「路線バス」の4.0%（37人）の順となっています。

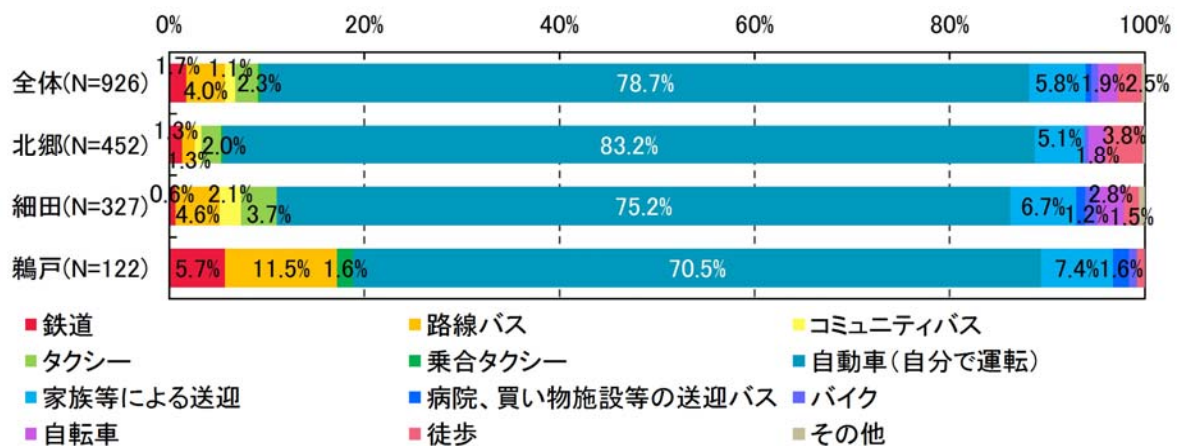
駅まで移動手段（ で鉄道を利用する場合）

- 調査における回答者の「駅までの移動手段」は、全体では「徒歩」の70.0%（7人）が最も多く、次いで「路線バス」「自動車（自分で運転）」「自転車」が各10.0%（1人）となっています。

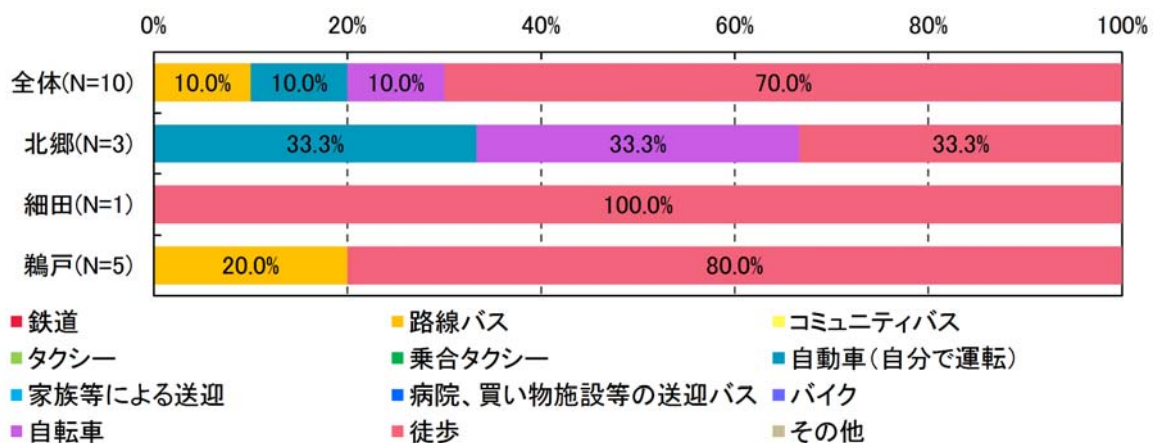
利用頻度

- 調査における回答者の病院、医療機関の「利用頻度」は、全体では「月1～2日」の83.1%（766人）が最も多く、次いで「週1～2日」の8.9%（82人）、「月3～4日」「週3～4日」の各3.0%（28人）の順となっています。

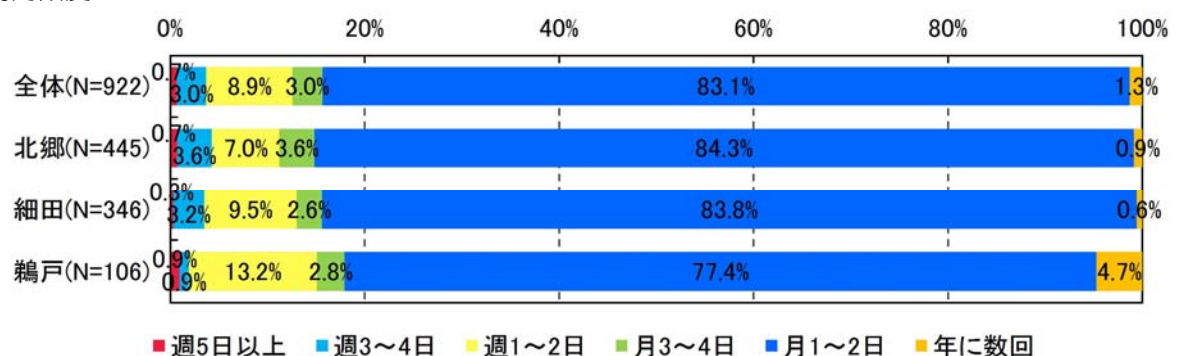
主な交通手段



駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）



利用頻度



【ウ．病院、医療機関】

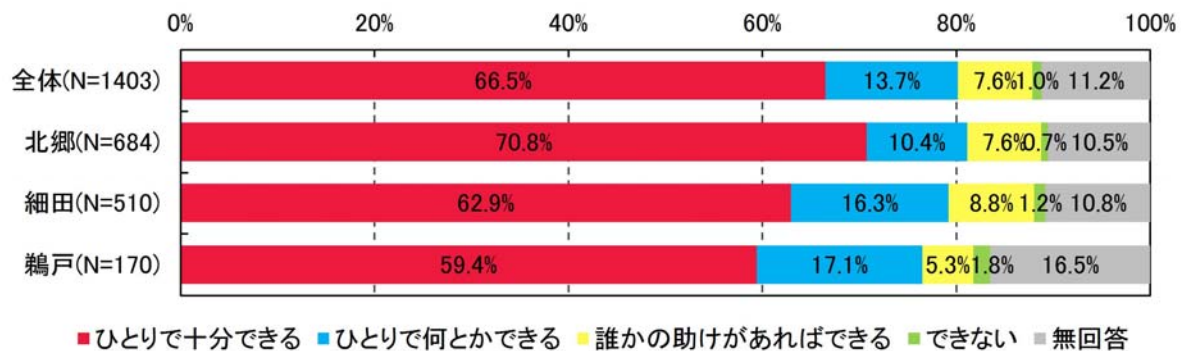
現在の外出状況について

- 調査における回答者の「現在の外出状況」は、全体では「ひとりで十分できる」の 66.5%（933 人）が最も多く、次いで「ひとりで何とかできる」の 13.7%（192 人）「誰かの助けがあればできる」の 7.6%（107 人）の順となっています。

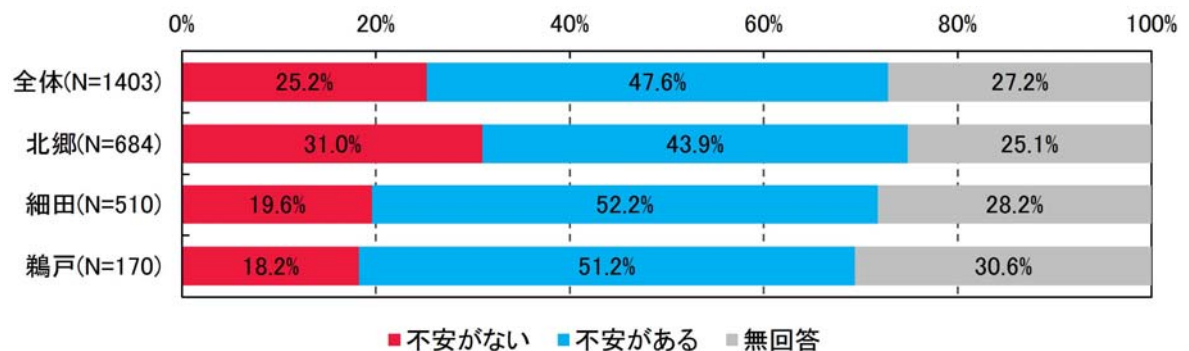
将来（10 年後）の不安について

- 調査における回答者の「将来（10 年後）の不安の有無」は、全体では「不安がある」47.6%（668 人）「不安がない」25.2%（354 人）の順となっています。

現在の外出状況について



将来（10 年後）の不安について



【エ．金融機関】

主な交通手段

- 調査における回答者の金融機関までの「主な交通手段」は、全体では「自動車（自分で運転）」の 77.1%（697 人）が最も多く、次いで「徒歩」の 8.8%（80 人）「家族等による送迎」の 3.8%（34 人）の順となっています。

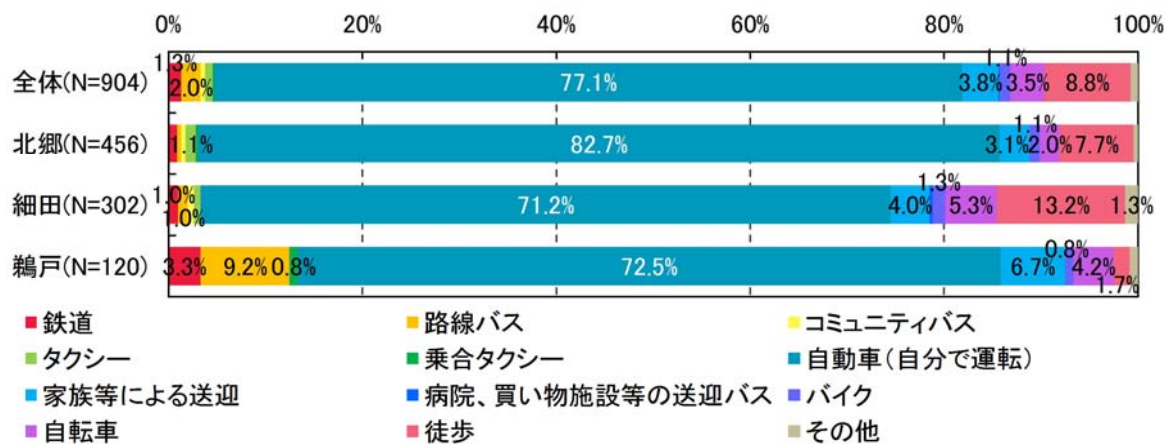
駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）

- 調査における回答者の「駅までの移動手段」は、全体では「徒歩」の 50.0%（3 人）が最も多く、次いで「自転車」の 33.3%（2 人）「路線バス」16.7%（1 人）の順となっています。

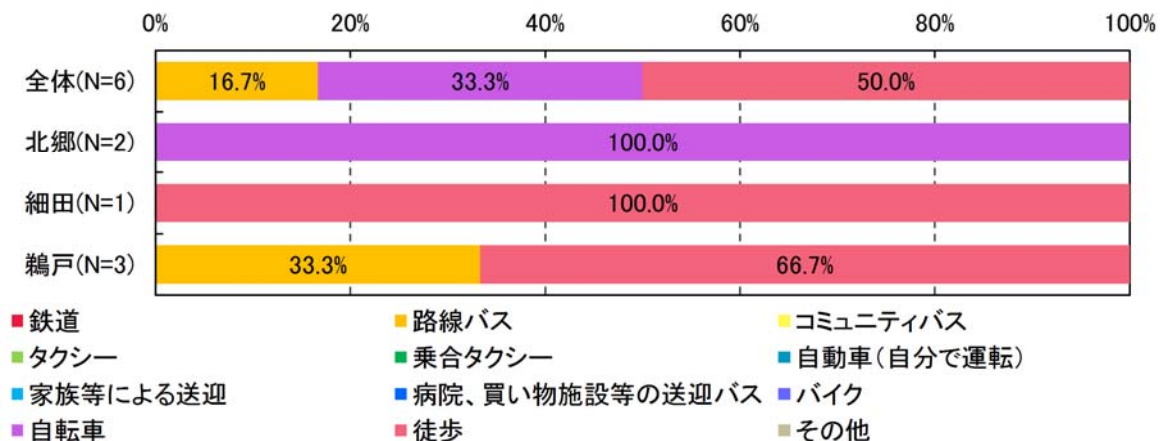
利用頻度

- 調査における回答者の金融機関の「利用頻度」は、全体では「月 1～2 日」の 71.5%（635 人）が最も多く、次いで「週 1～2 日」の 15.0%（133 人）「月 3～4 日」の 11.1%（99 人）の順となっています。

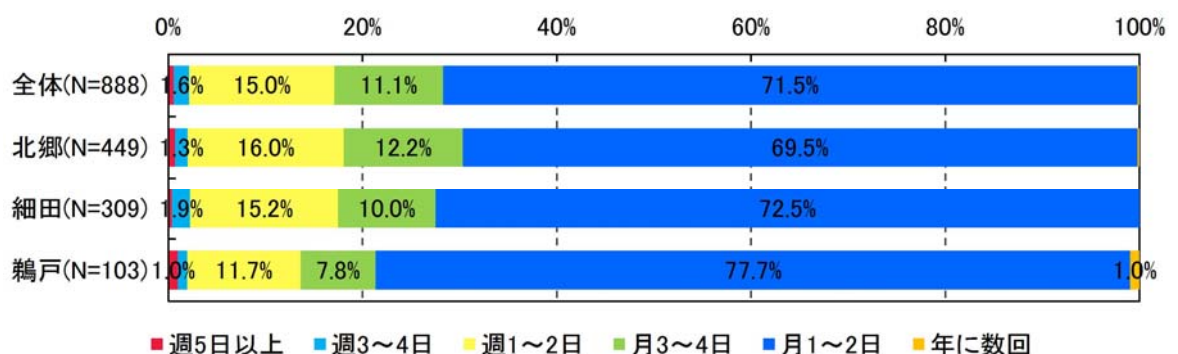
主な交通手段



駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）



利用頻度



【エ．金融機関】

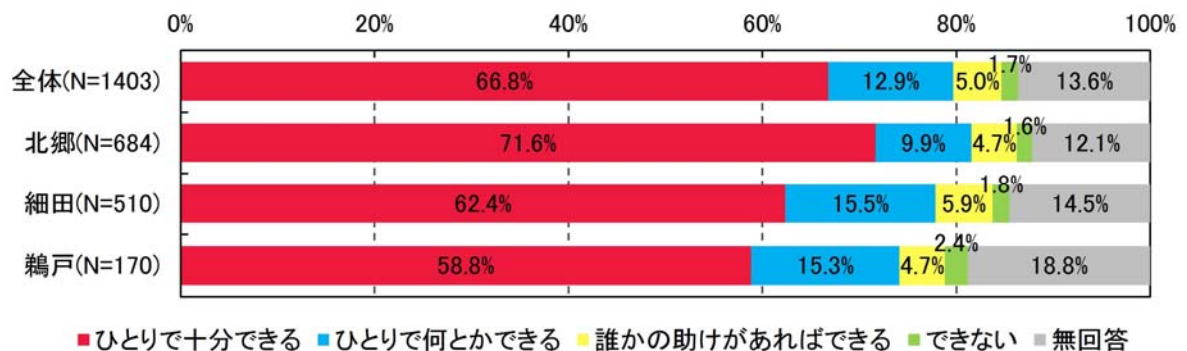
現在の外出状況について

- 調査における回答者の「現在の外出状況」は、全体では「ひとりで十分できる」の 66.8%（937 人）が最も多く、次いで「ひとりで何とかできる」12.9%（181 人）、「誰かの助けがあればできる」の 5.0%（70 人）の順となっています。

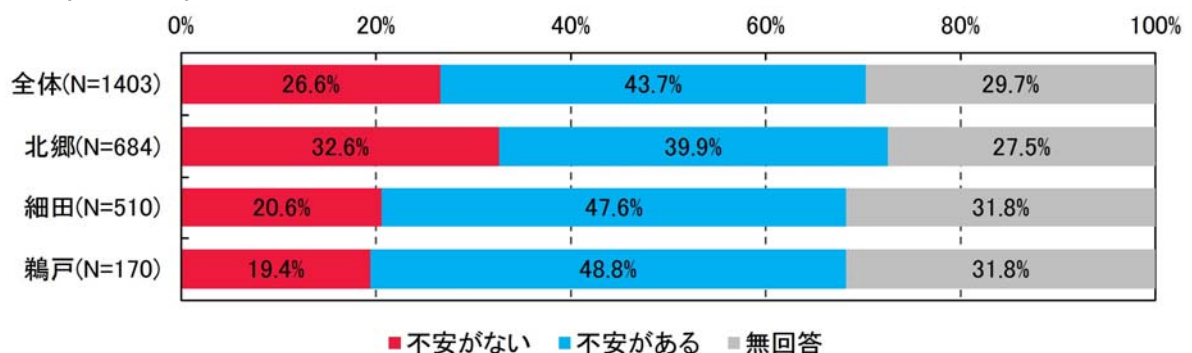
将来（10 年後）の不安について

- 調査における回答者の「将来（10 年後）の不安の有無」は、全体では「不安がある」43.7%（613 人）、「不安がない」26.6%（373 人）の順となっています

現在の外出状況について



将来（10 年後）の不安について



【オ・趣味活動、レクリエーション等のための施設】

主な交通手段

- 調査における回答者の趣味活動等のための施設までの「主な交通手段」は、全体では「自動車（自分で運転）」の83.4%（416人）が最も多く、次いで「徒歩」の6.0%（30人）、「家族等による送迎」の2.6%（13人）の順となっています。

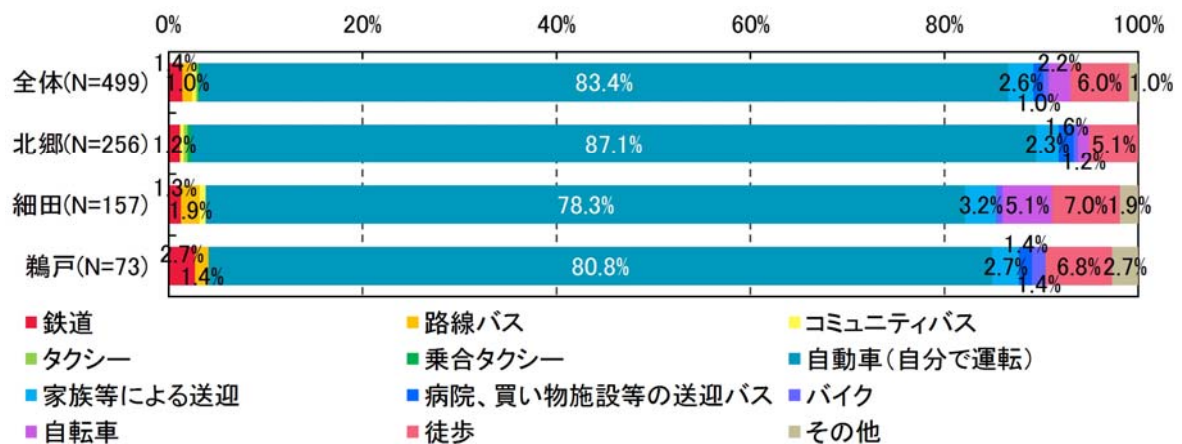
駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）

- 調査における回答者の「駅までの移動手段」は、全体では「徒歩」の50.0%（2人）が最も多く、次いで「自転車」「バイク」が各25.0%（1人）となっています。

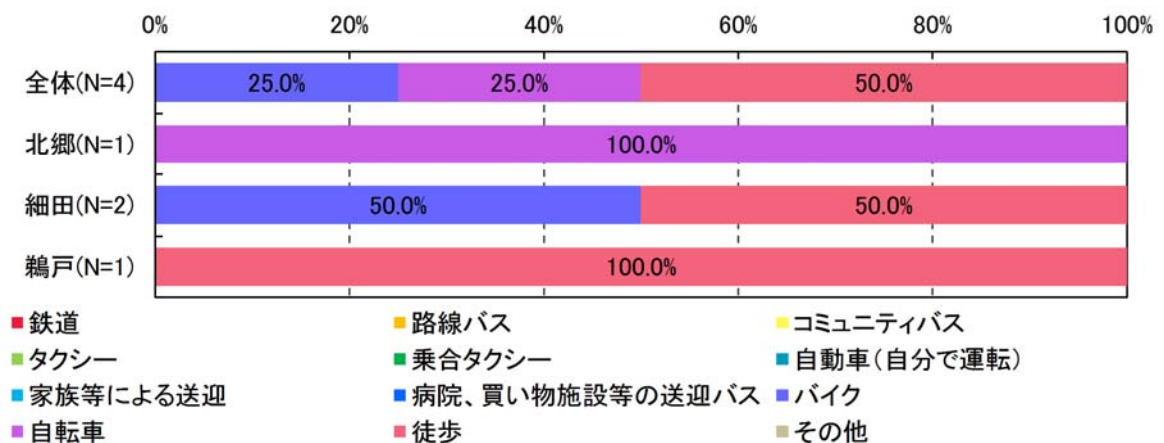
利用頻度

- 調査における回答者の趣味活動等のための施設の「利用頻度」は、全体では「週1～2日」の39.2%（175人）が最も多く、次いで「月1～2日」の36.8%（164人）、「週3～4日」の10.8%（48人）の順となっています。

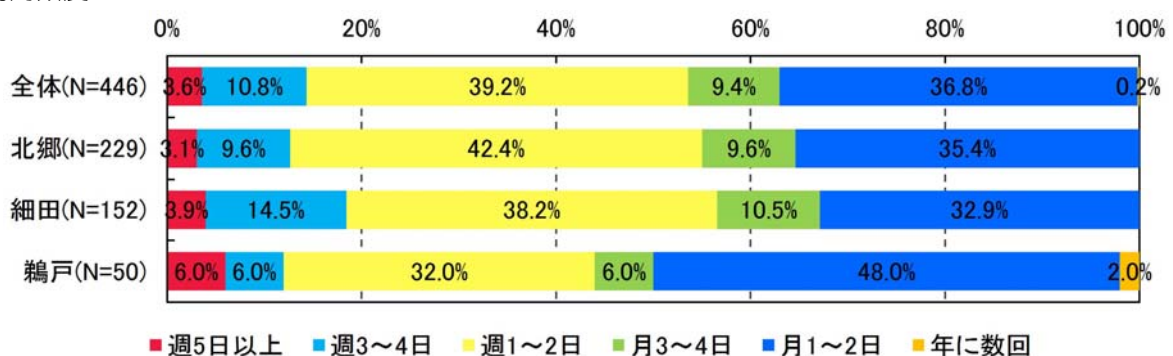
主な交通手段



駅までの移動手段（ で鉄道を利用する場合）



利用頻度



【オ．趣味活動、レクリエーション等のための施設】

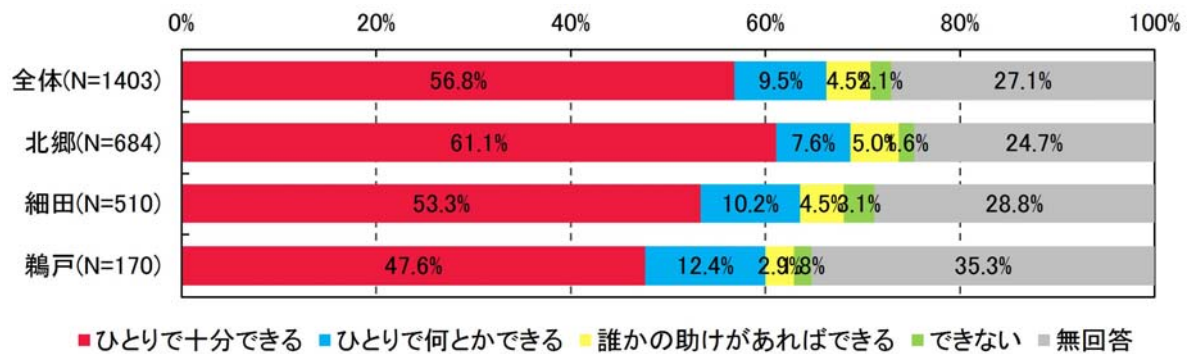
現在の外出状況について

- 調査における回答者の「現在の外出状況」は、全体では「ひとりで十分できる」の 56.8% (797 人) が最も多く、次いで「ひとりで何とかできる」9.5% (133 人) 「誰かの助けがあればできる」の 4.5% (63 人) の順となっています。

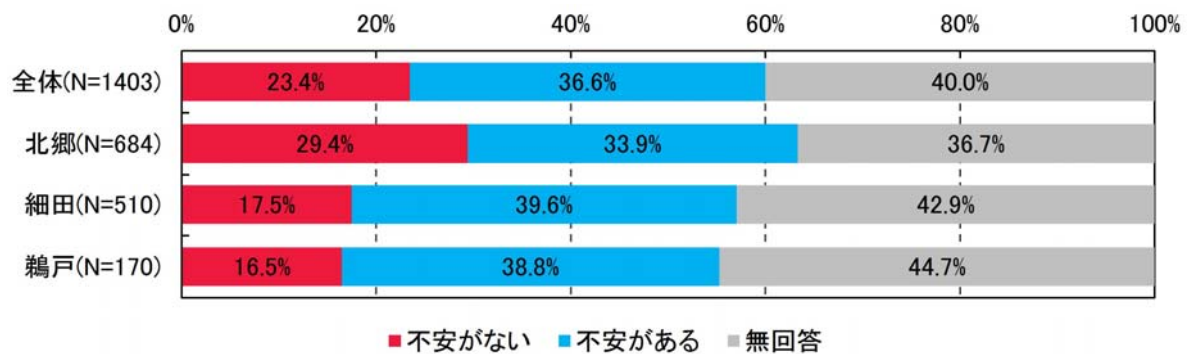
将来(10年後)の不安について

- 調査における回答者の「将来(10年後)の不安の有無」は、全体では「不安がある」36.6% (513 人) 「不安がない」23.4% (329 人) の順となっています。

現在の外出状況について



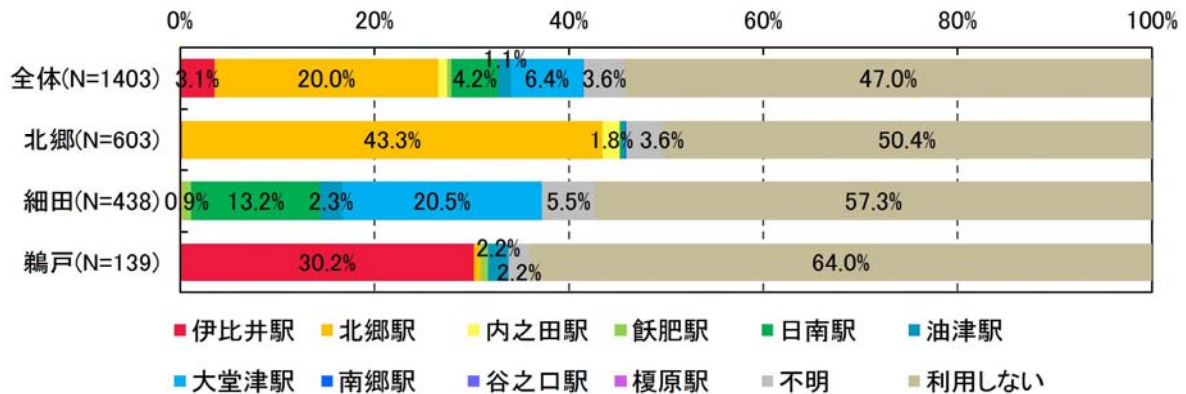
将来(10年後)の不安について



問 6 市内からの鉄道利用について

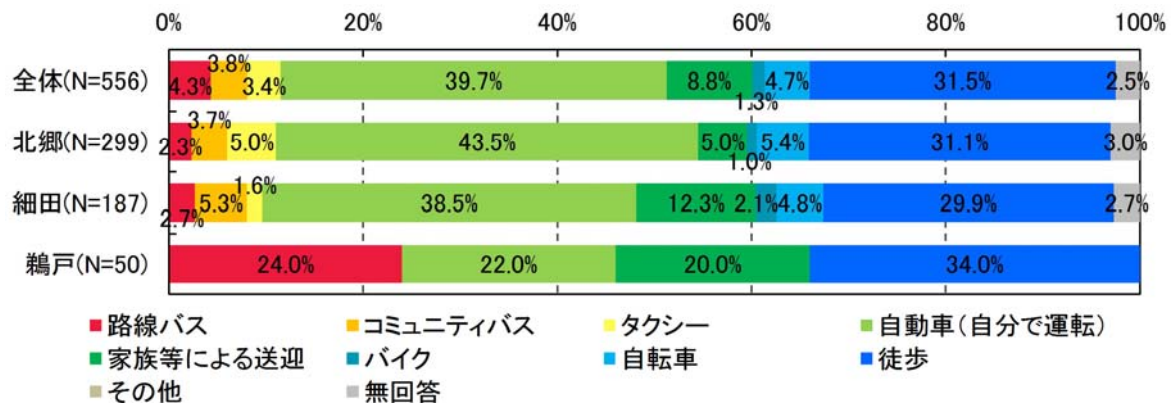
利用する頻度が高い駅

- 調査における回答者の「利用頻度が高い駅」は、全体では「利用しない」の 47.0%（660 人）が最も多く、次いで「北郷駅」20.0%（280 人）「大堂津駅」の 6.4%（90 人）の順となっています。



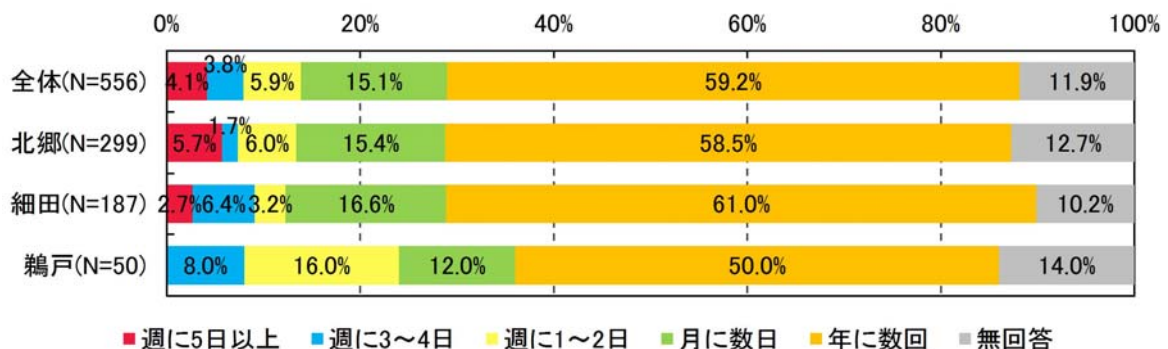
駅までの主な移動手段（ で 1～8 を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「駅までの主な移動手段」は、全体では「自動車(自分で運転)」の 39.7%（221 人）が最も多く、次いで「徒歩」31.5%（175 人）「家族等による送迎」の 8.8%（49 人）の順となっています。



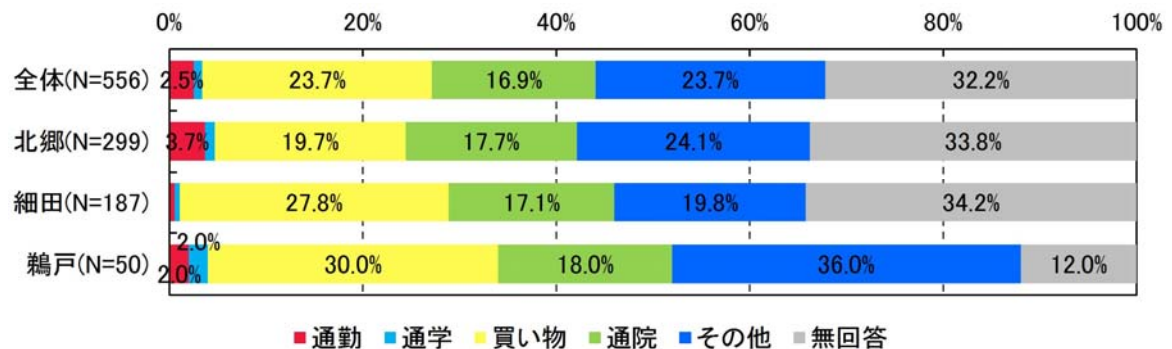
鉄道を利用する頻度

- 調査における回答者の「鉄道の利用頻度」は、全体では「年に数回」の 59.2%（329 人）が最も多く、次いで「月に数回」15.1%（84 人）「週に 1～2 日」5.9%（33 人）の順となっています。



鉄道を利用する目的

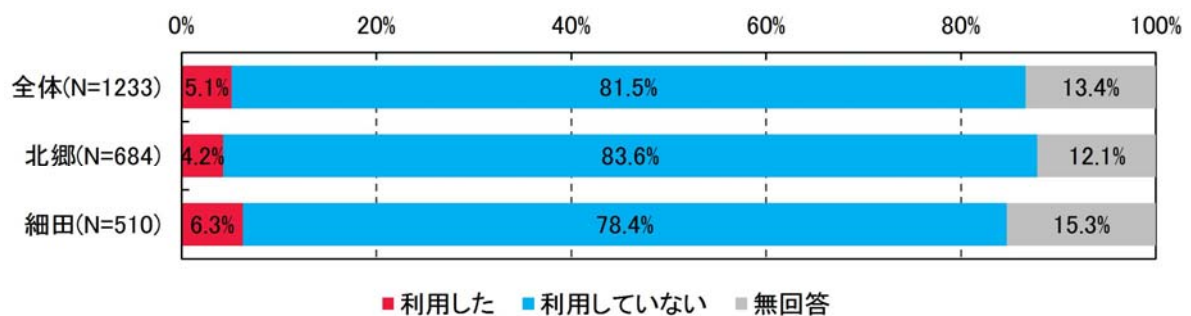
- 調査における回答者の「鉄道の利用目的」は、全体では「買い物」「その他」の各 23.7%（132 人）が最も多く、次いで「通院」16.9%（94 人）の順となっています。



問 7 コミュニティバスの利用について【北郷地区・細田地区】

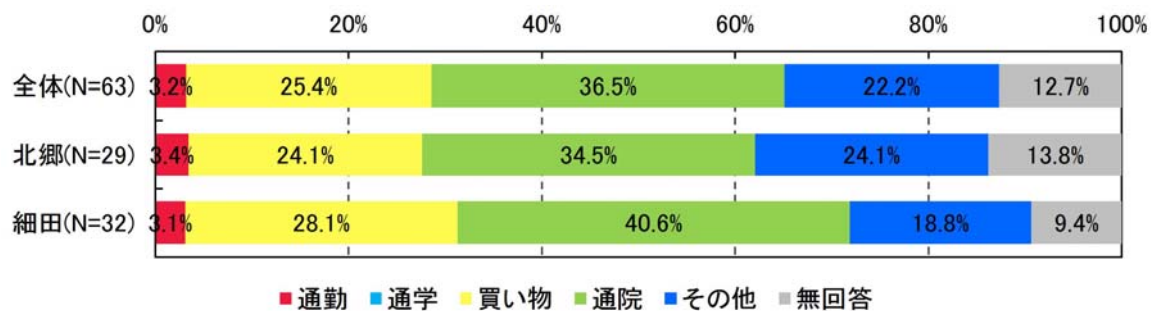
この 1 年以内のコミュニティバスの利用状況

- 調査における回答者の「この 1 年以内のコミュニティバスの利用状況」は、全体では「利用していない」81.5%（1,005 人）「利用した」5.1%（63 人）の順となっています。



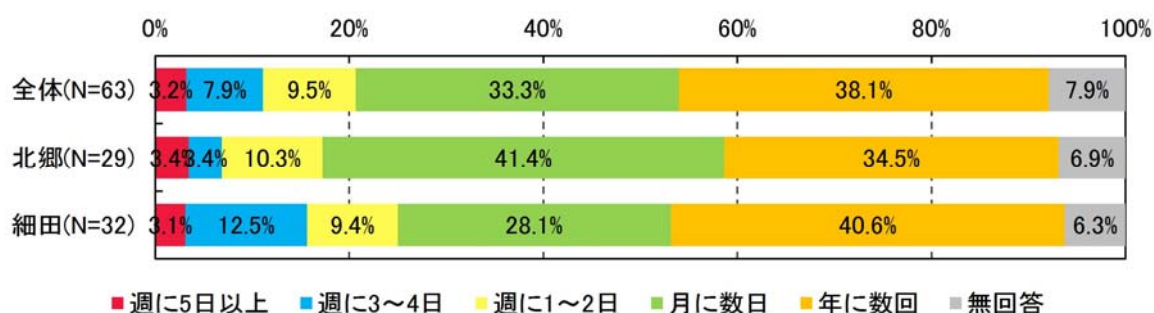
コミュニティバスを利用する主な目的（で「1. 利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「コミュニティバスの利用目的」は、全体では「通院」の 36.5%（23 人）が最も多く、次いで「買い物」25.4%（16 人）「その他」22.2%（14 人）の順となっています



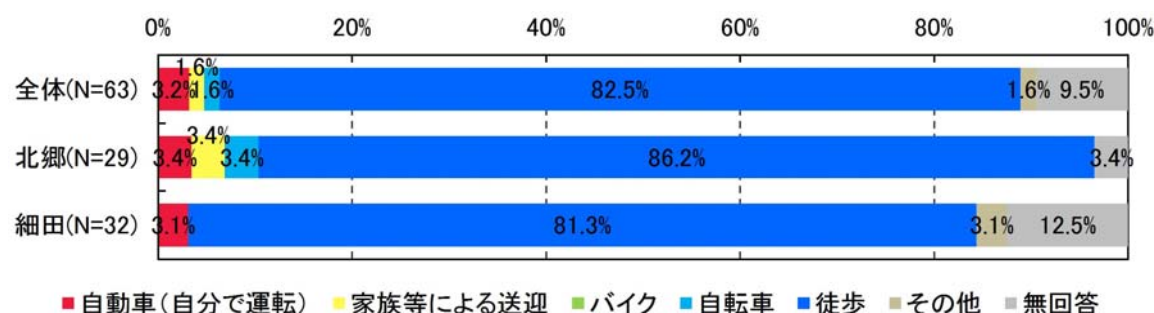
コミュニティバスを利用する頻度（ で「１．利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「コミュニティバスの利用頻度」は、全体では「年に数回」の 38.1%（24 人）が最も多く、次いで「月に数日」33.3%（21 人）「週に 1～2 日」9.5%（6 人）の順となっています



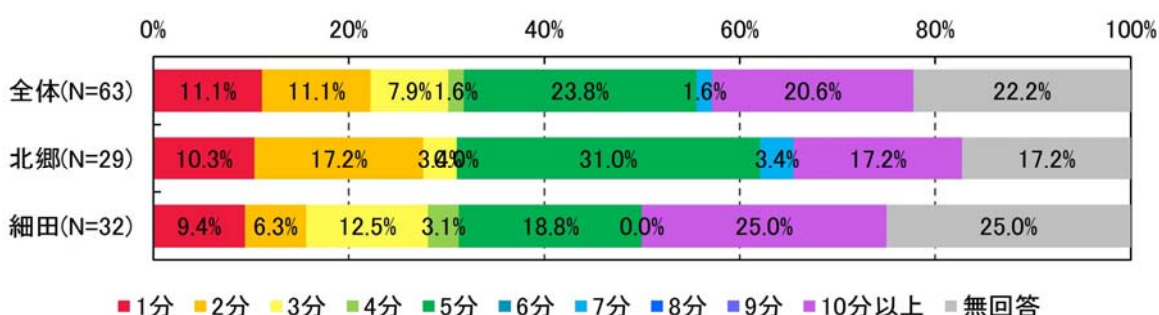
最寄りのバス停までの移動手段（ で「１．利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「自宅から最寄りのバス停までの移動手段」は、全体では「徒歩」の 82.5%（52 人）が最も多く、次いで「自動車（自分で運転）」3.2%（2 人）の順となっています。



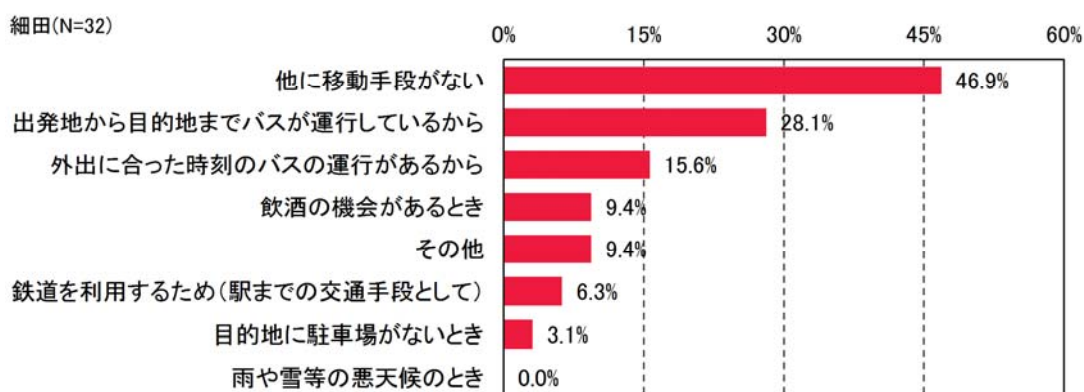
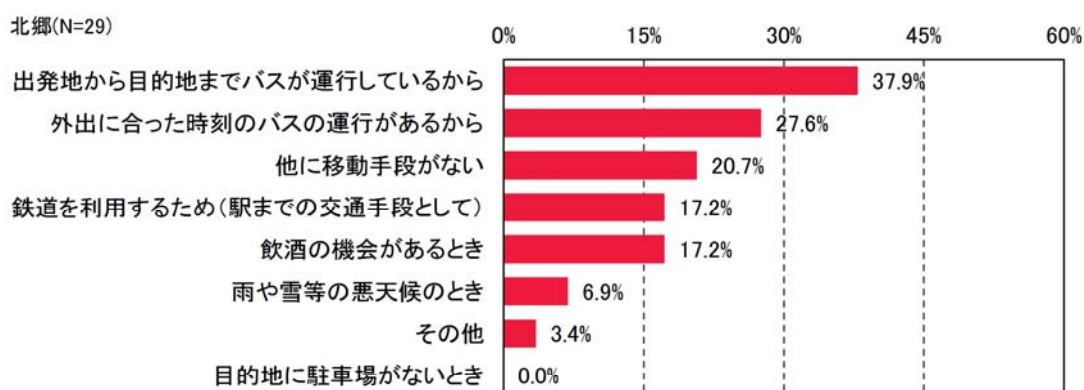
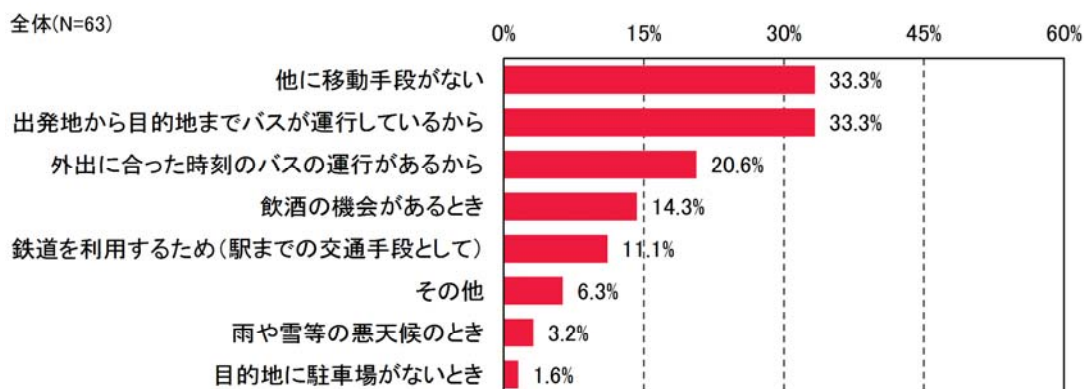
自宅から最寄りのバス停までの所要時間（ で「１．利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「自宅から最寄りのバス停までの所要時間」は、全体では「5 分」の 23.8%（15 人）が最も多く、次いで「10 分以上」20.6%（13 人）「1 分」「2 分」が各 11.1%（7 人）の順となっています。



コミュニティバスを利用する理由（２つまで選択可）（ で「１．利用した」を選択した人のみ）

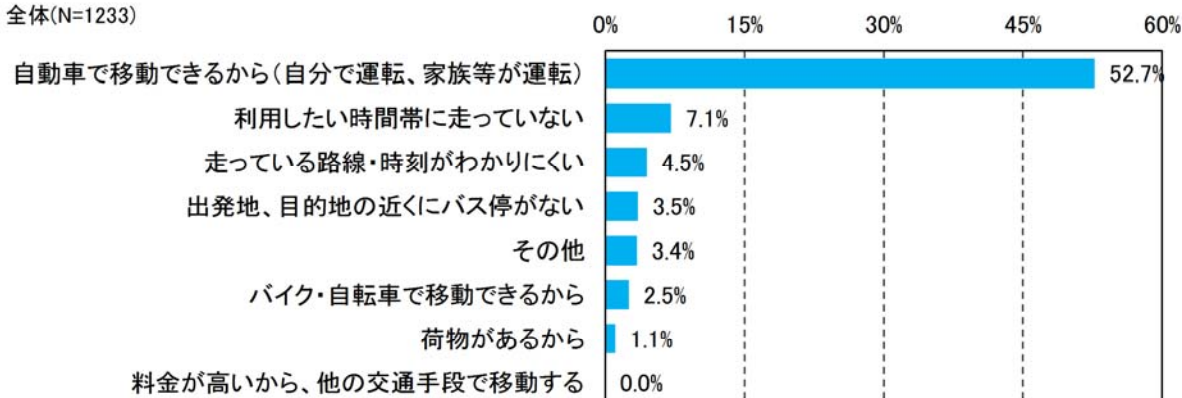
- 調査における回答者の「コミュニティバスを利用する理由」は、全体では「他に移動手段がない」「出発地から目的地までバスが運行しているから」の各 33.3%（21 人）が最も多く、次いで「外出に合った時刻のバスの運行があるから」20.6%（13 人）「飲酒の機会があるとき」14.3%（9 人）の順となっています。



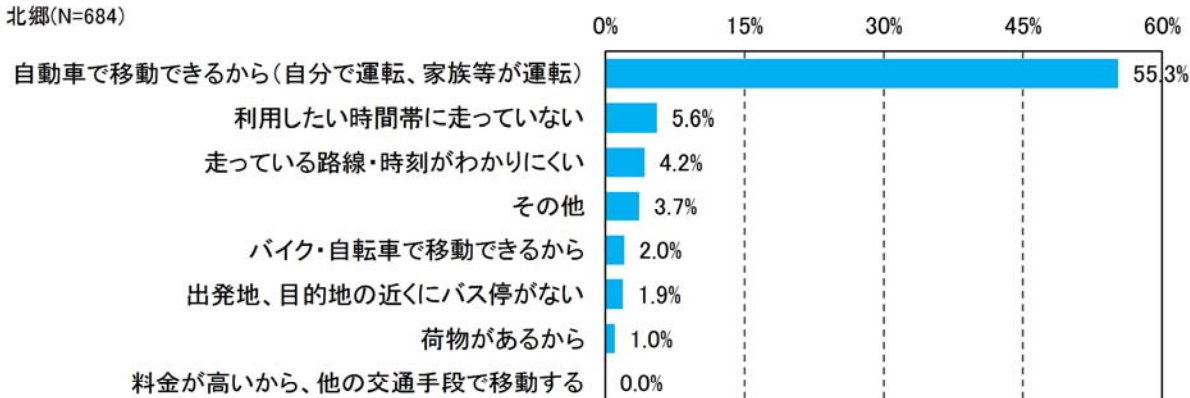
コミュニティバスへの不満、あるいは利用しない理由（2 つまで選択可）

- 調査における回答者の「コミュニティバスへの不満、あるいは利用しない理由」は、全体では「自動車で移動できるから（自分で運転、家族等が運転）」の 52.7%（650 人）が最も多く、次いで「利用したい時間帯に走っていない」7.1%（87 人）、「走っている路線・時刻がわかりにくい」4.5%（55 人）の順となっています。

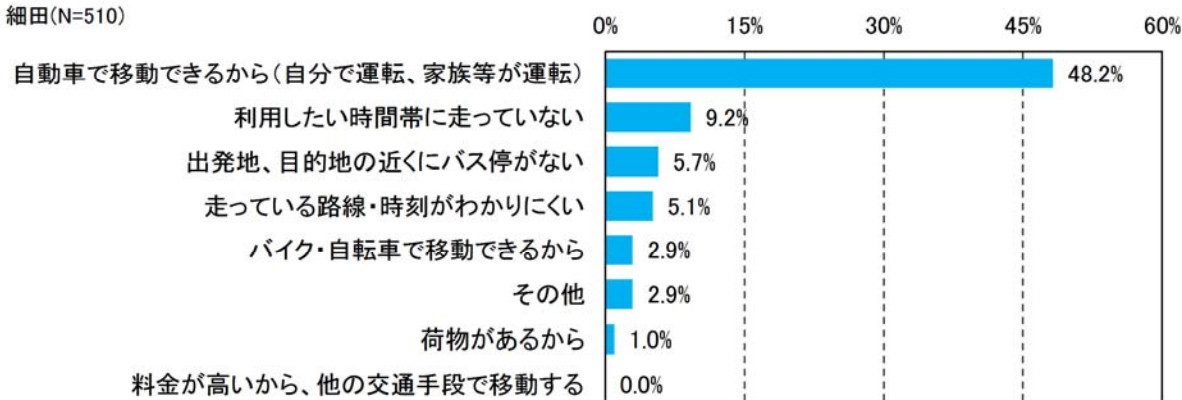
全体(N=1233)



北郷(N=684)



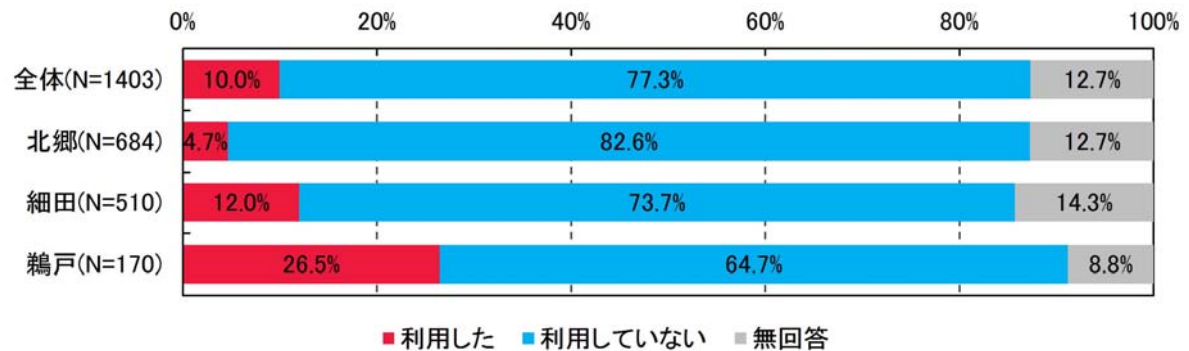
細田(N=510)



問 8 市内の路線バスの利用について

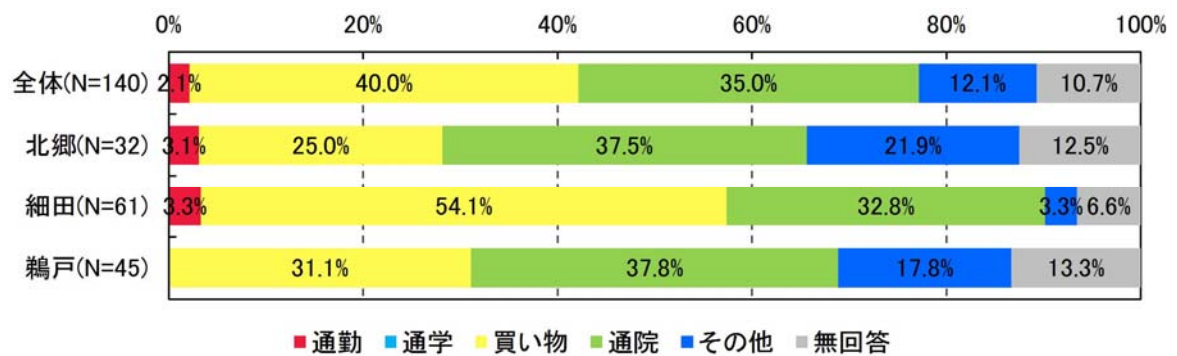
この 1 年以内の路線バスの利用状況

- 調査における回答者の「この 1 年以内の市内の路線バスの利用状況」は、全体では「利用していない」77.3%（1,085 人）「利用した」10.0%（140 人）の順となっています。



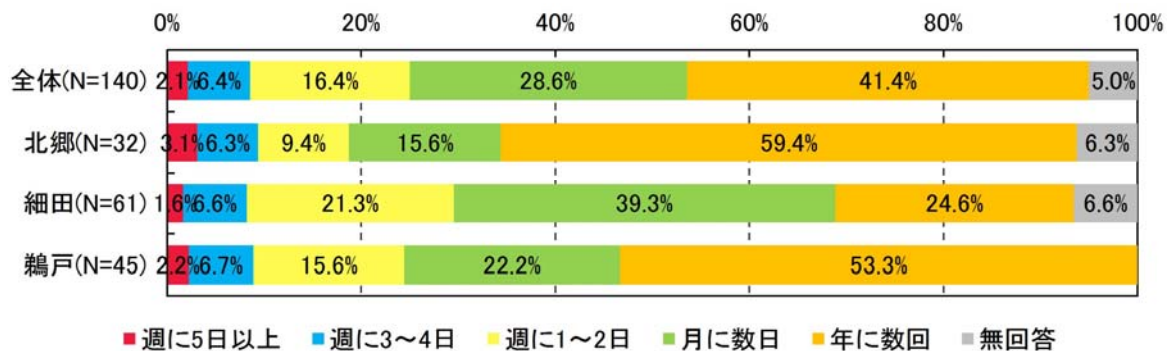
路線バスを利用する主な目的（で「1. 利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「路線バスの利用目的」は、全体では「買い物」の40.0%（56 人）が最も多く、次いで「通院」35.0%（49 人）「その他」12.1%（17 人）の順となっています。



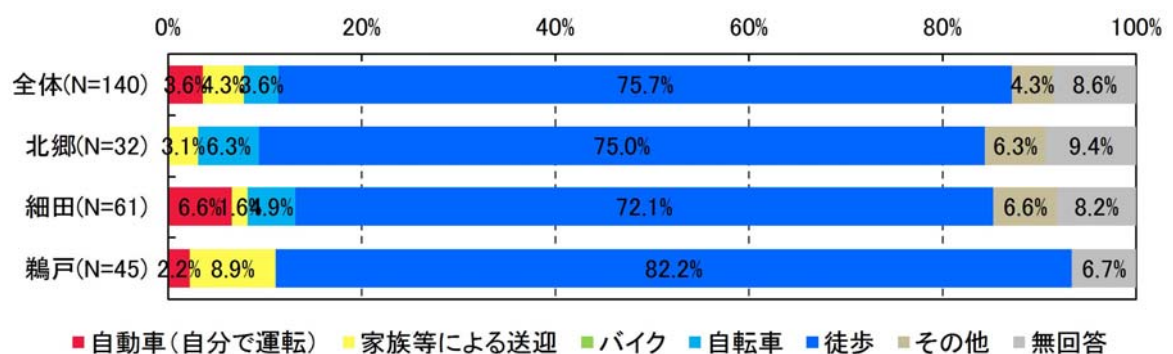
路線バスを利用する頻度（ で「１．利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「路線バスの利用頻度」は、全体では「年に数回」の 41.4%（58 人）が最も多く、次いで「月に数日」28.6%（40 人）、「週に 1～2 日」16.4%（23 人）の順となっています。



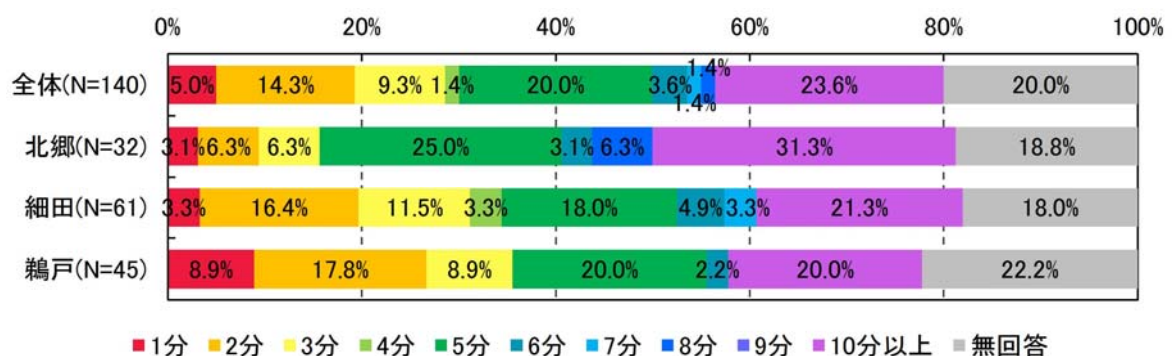
最寄りのバス停までの移動手段（ で「１．利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「自宅から最寄りのバス停までの移動手段」は、全体では「徒歩」の 75.7%（106 人）が最も多く、次いで「家族等による送迎」「その他」が各 4.3%（6 人）、「自動車（自分で運転）」「自転車」が各 3.6%（6 人）の順となっています。



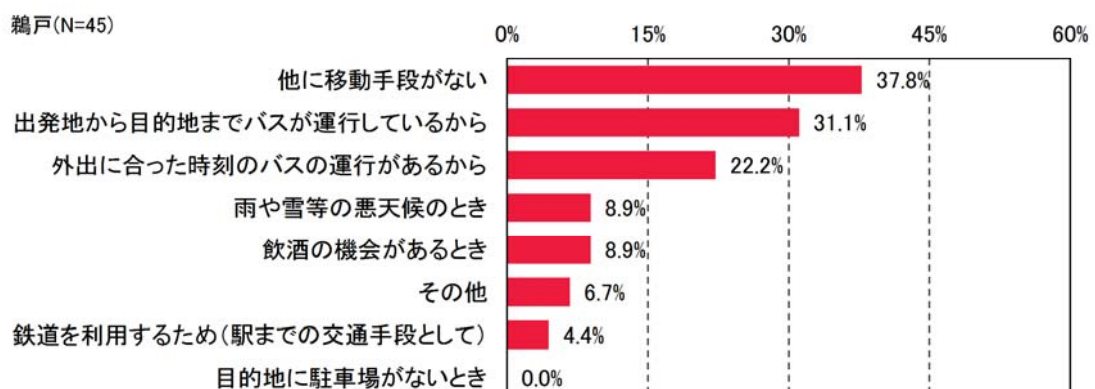
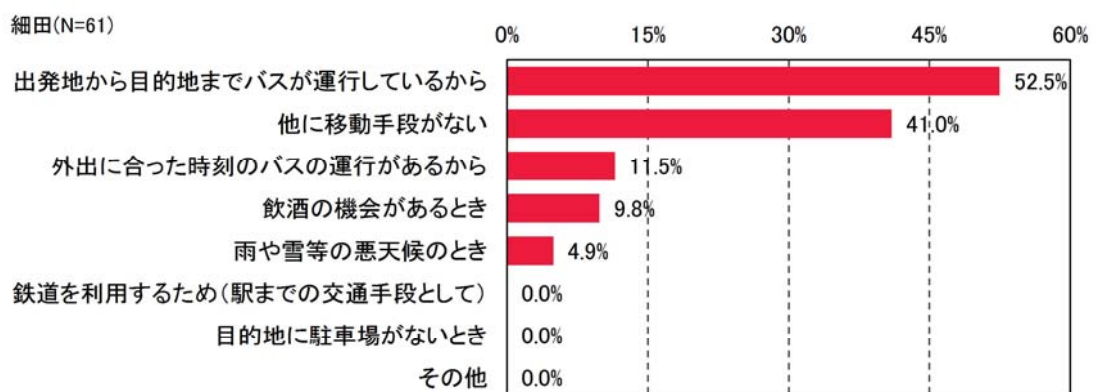
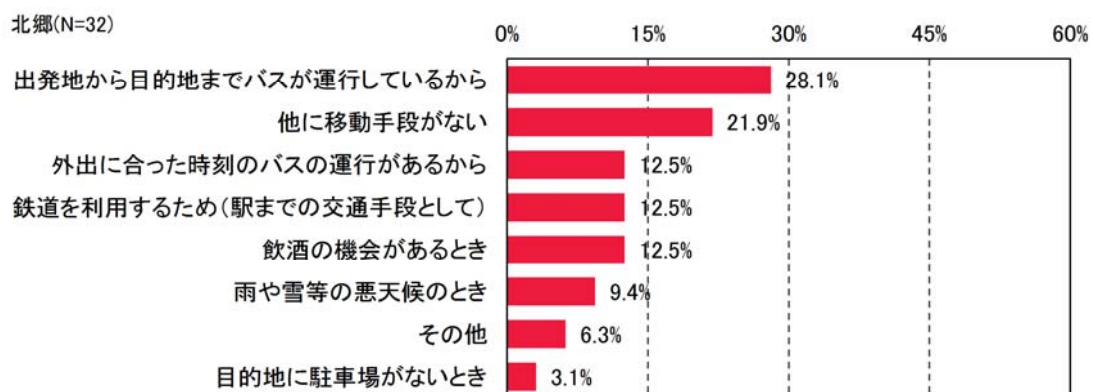
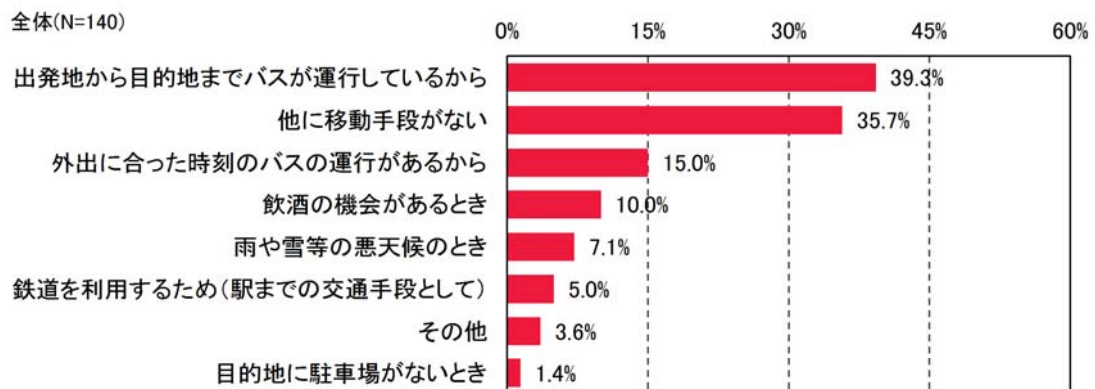
自宅から最寄りのバス停までの所要時間（ で「１．利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「自宅から最寄りのバス停までの所要時間」は、全体では「10 分以上」の 23.6%（33 人）が最も多く、次いで「5 分」20.0%（28 人）、「2 分」14.3%（20 人）の順となっています。



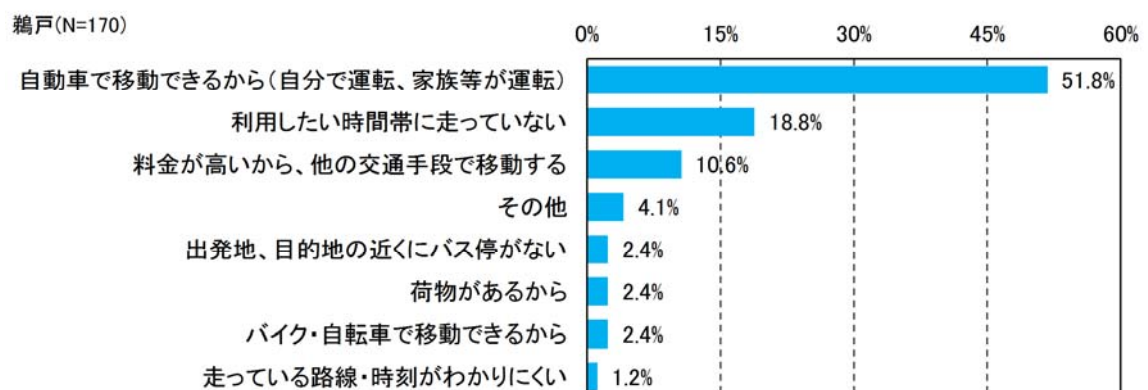
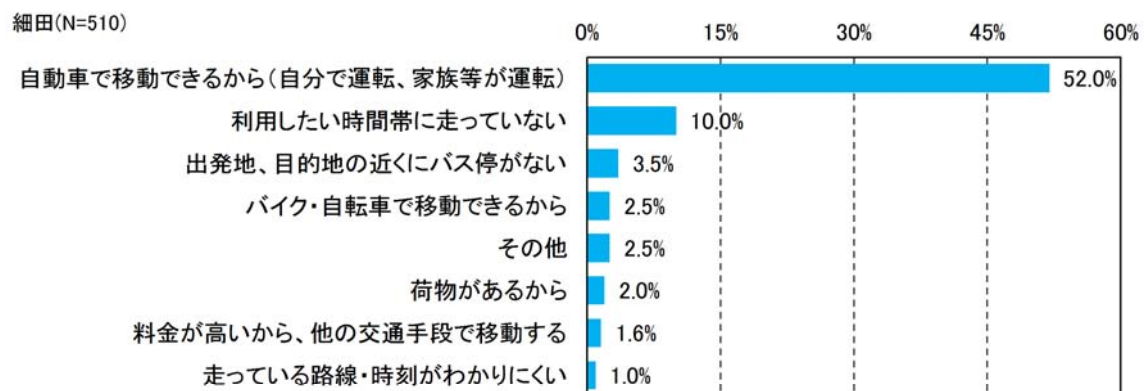
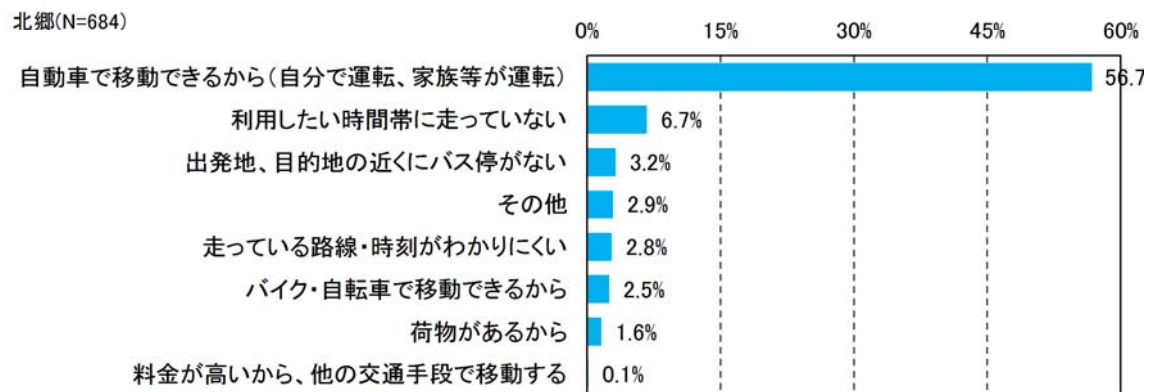
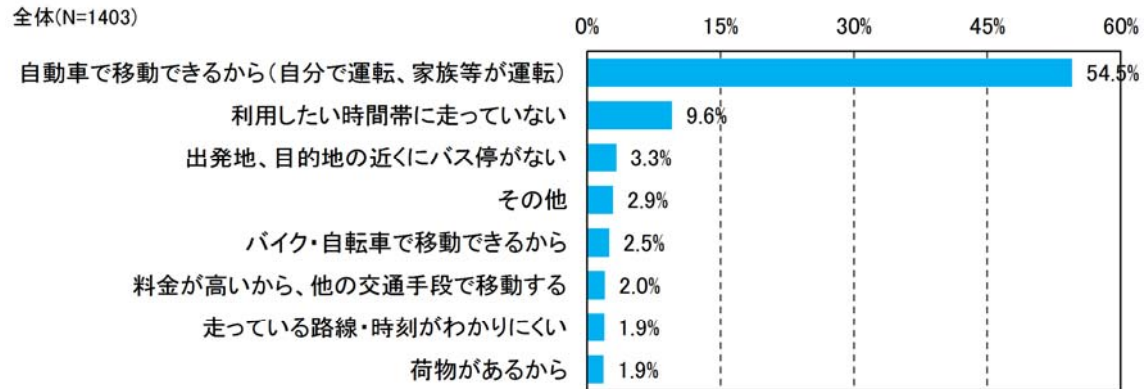
路線バスを利用する理由（２つまで選択可）（ で「１．利用した」を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「市内の路線バスを利用する理由」は、全体では「出発地から目的地までバスが運行しているから」の 39.3%（55 人）が最も多く、次いで「他に移動手段がない」35.7%（50 人）、「外出に合った時刻のバスの運行があるから」15.0%（21 人）の順となっています。



市内の路線バスへの不満、あるいは利用しない理由（２つまで選択可）

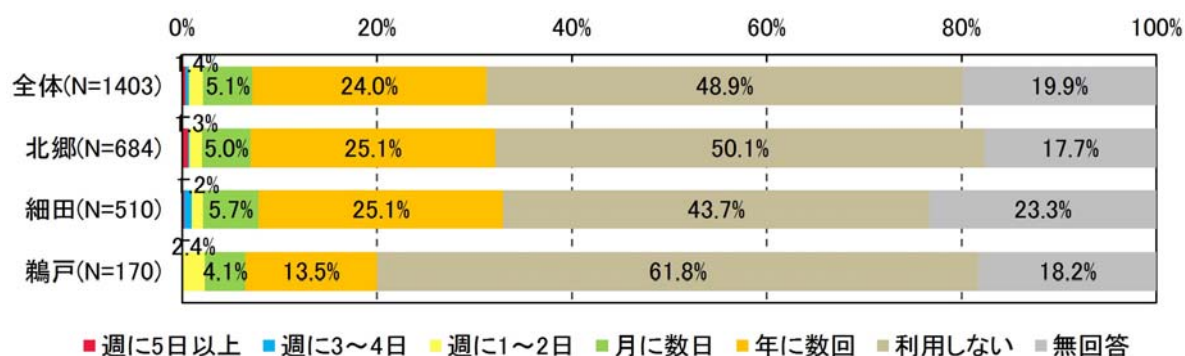
- 調査における回答者の「市内の路線バスへの不満、あるいは利用しない理由」は、全体では「自動車
で移動できるから（自分で運転、家族等が運転）」の 54.5%（765 人）が最も多く、次いで「利用
したい時間帯に走っていない」9.6%（134 人）、「出発地、目的地の近くにバス停がない」3.3%（46
人）の順となっています。



問 9 タクシーの利用について

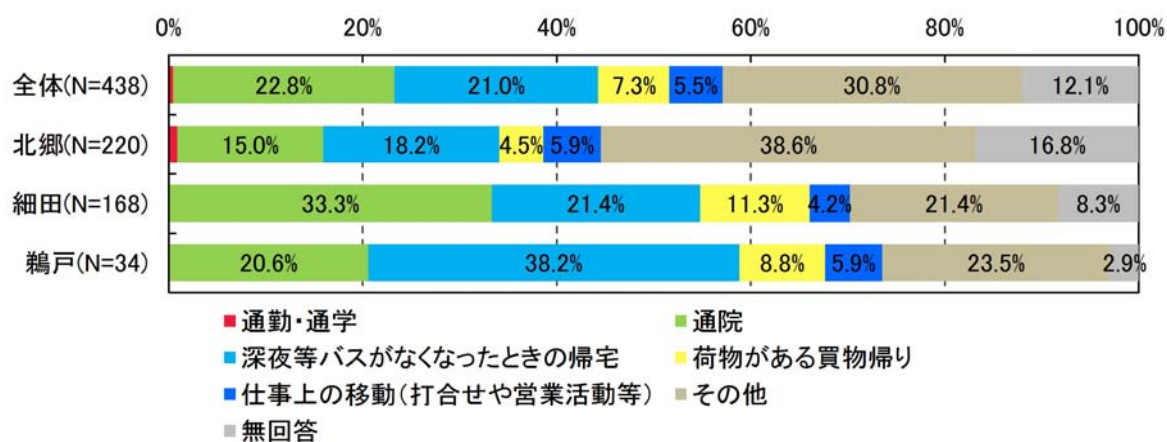
タクシーを利用する頻度

- 調査における回答者の「タクシーの利用頻度」は、全体では「利用しない」の 48.9% (686 人) が最も多く、次いで「年に数回」24.0% (337 人)「月に数日」5.1% (71 人)の順となっています



タクシーを利用する主な理由 (で 1 ~ 5 選択した人のみ)

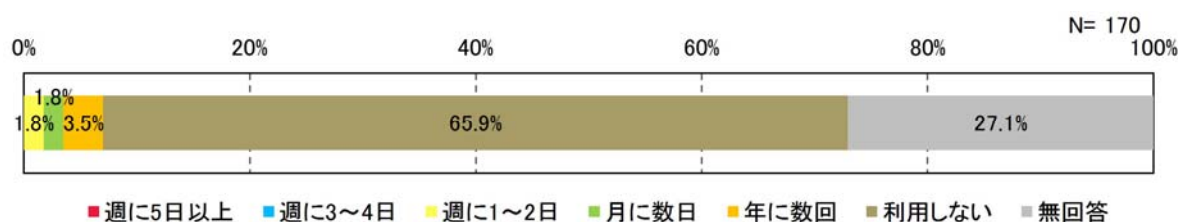
- 調査における回答者の「タクシーを利用する主な理由」は、全体では「その他」の 30.8% (135 人) が最も多く、次いで「通院」22.8% (100 人)「深夜等バスがなくなった時の帰宅」21.0% (92 人)の順となっています。



問 9 乗合タクシーの利用について【鵜戸地区】

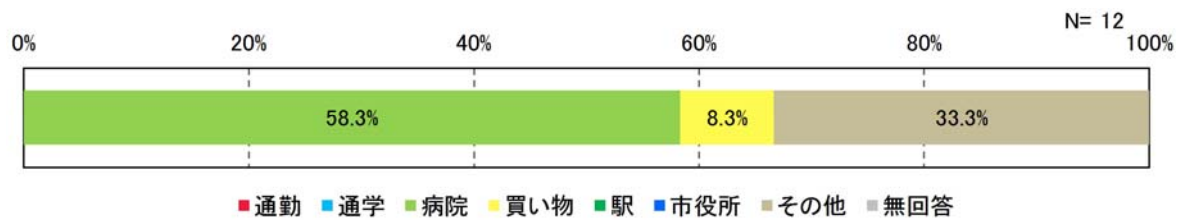
乗合タクシーを利用する頻度

- 調査における回答者の「乗合タクシーの利用頻度」は、「利用しない」の 65.9% (112 人) が最も多く、次いで「年に数回」3.5% (6 人)「週に 1 ~ 2 日」「月に数日」の各 1.8% (3 人)の順となっています。



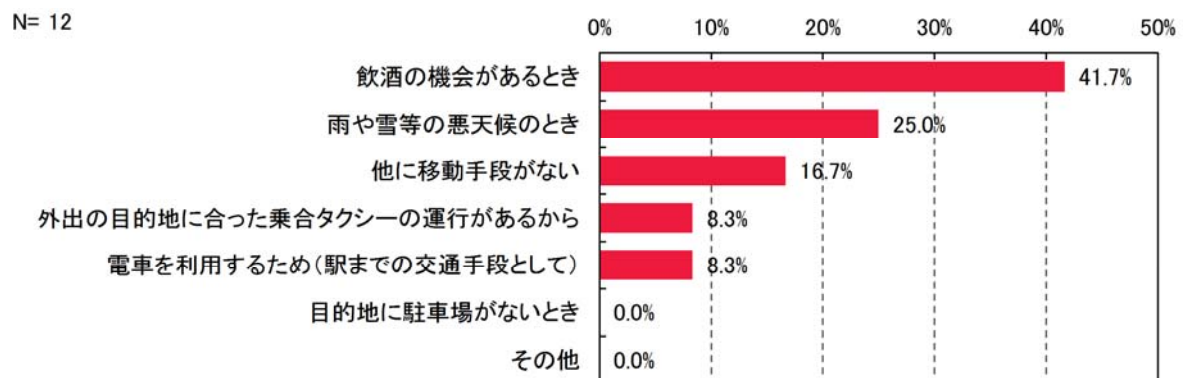
乗合タクシーを利用する主な目的（ で 1～5 を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「乗合タクシーを利用する主な目的」は、「病院」の 58.3%（7 人）が最も多く、次いで「その他」33.3%（4 人）「買い物」8.3%（1 人）の順となっています



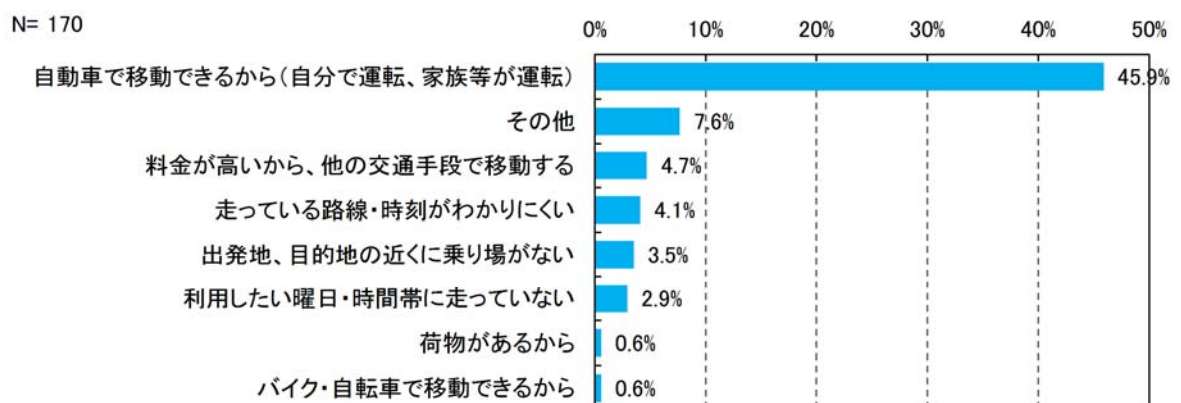
乗合タクシーを利用する主な理由（2 つまで選択可）（ で 1～5 を選択した人のみ）

- 調査における回答者の「乗合タクシーを利用する主な理由」は、「飲酒の機会がある時」41.7%（5 人）が最も多く、次いで「雨や雪等の悪天候の時」25.0%（3 人）「他に移動手段がない」16.7%（2 人）の順となっています。



乗合タクシーへの不満、あるいは利用しない理由（2 つまで選択可）

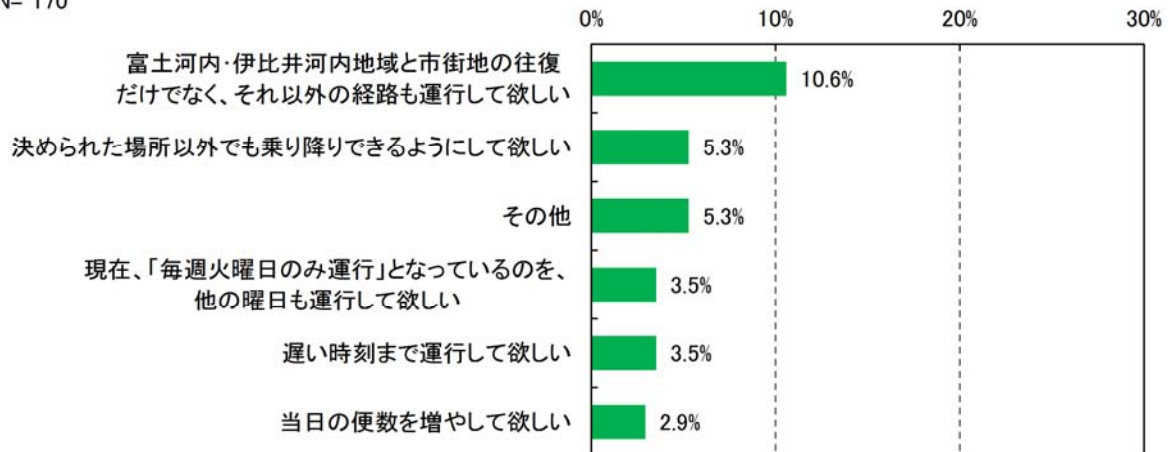
- 調査における回答者の「乗合タクシーへの不満、あるいは利用しない理由」は、「自動車で移動できるから（自分で運転、家族等が運転）」の 45.9%（7 人）が最も多く、次いで「その他」7.6%（1 人）「料金が高いから、他の交通手段で移動する」4.7%（8 人）の順となっています。



今後、乗合タクシーについて改善した方がよいと思う内容（2 つまで選択可）

- 調査における回答者の「今後、乗合タクシーについて改善した方がよいと思う内容」は、「・伊比井河内地域と市街地の往復だけでなく、それ以外の経路も運行して欲しい」の 10.6%（18 人）が最も多く、次いで「決められた場所以外でも乗り降りできるようにして欲しい」「その他」の各 5.3%（9 人）の順となっています。

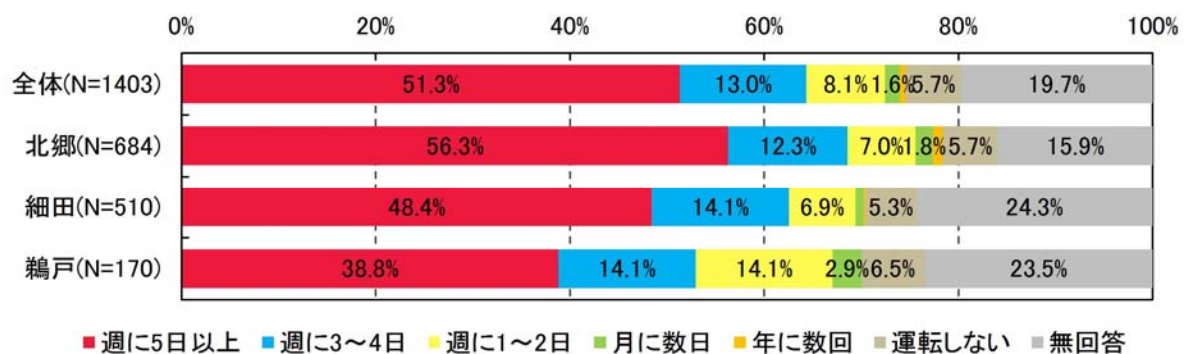
N= 170



問 10 自動車の利用について

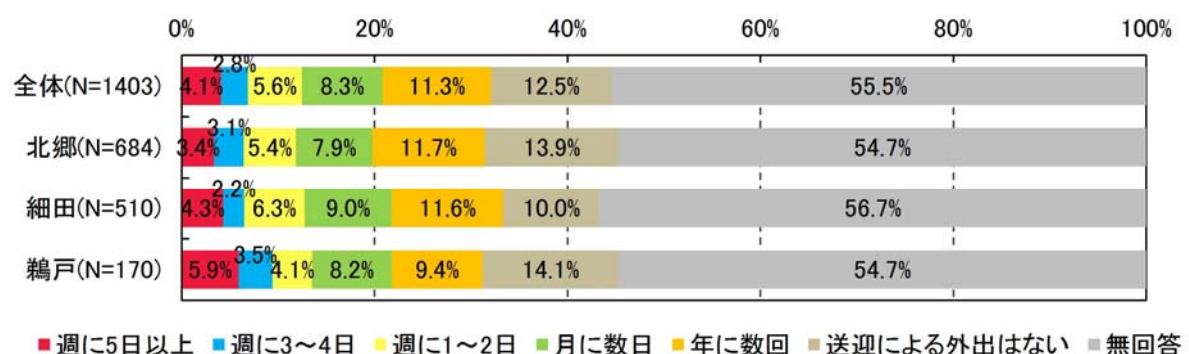
A - 自動車利用（自分で運転）による外出頻度

- 調査における回答者の「自動車利用（自分で運転）による外出頻度」は、全体では「週に 5 日以上」の 51.3%（720 人）が最も多く、次いで「週に 3～4 日」13.0%（183 人）「週に 1～2 日」8.1%（113 人）の順となっています。



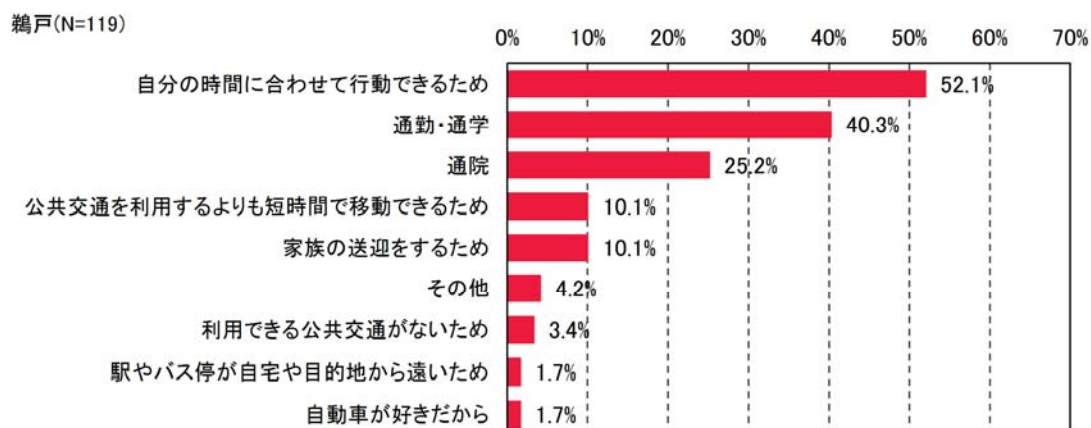
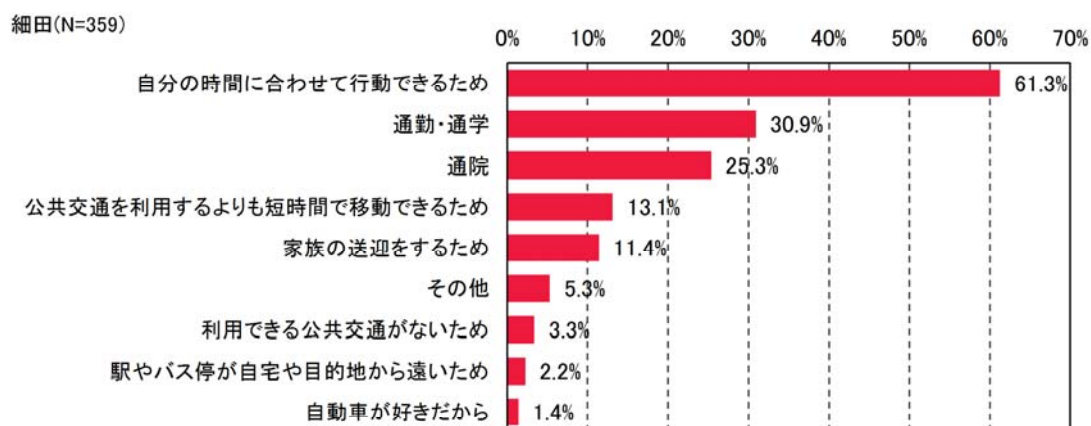
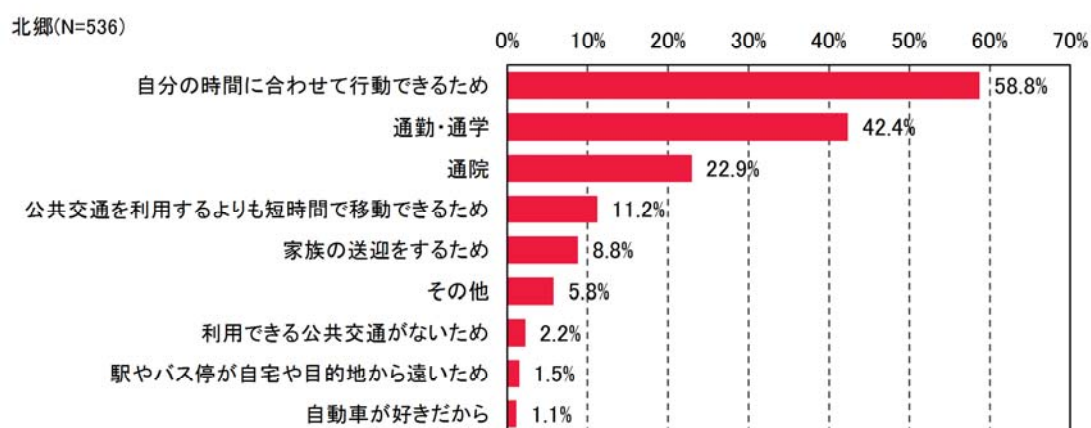
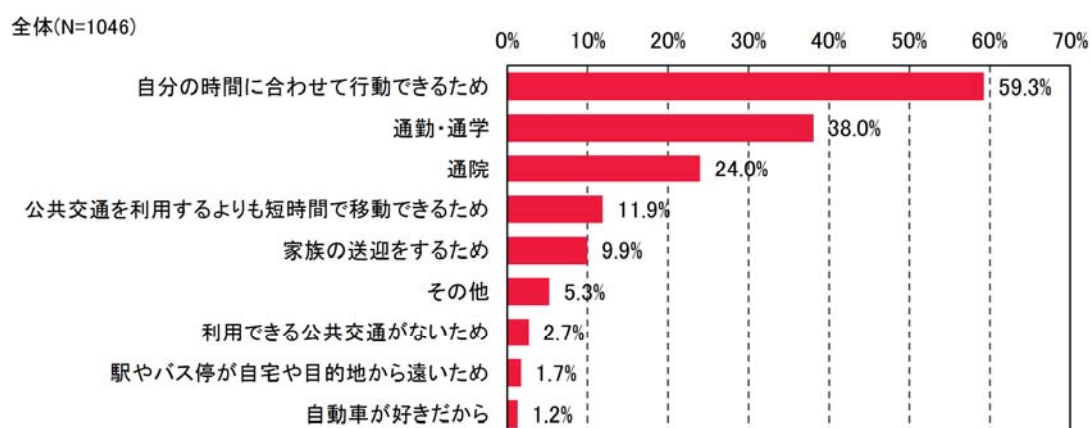
B - 自動車利用（家族等による送迎）による外出頻度

- 調査における回答者の「自動車利用（家族等の送迎）による外出頻度」は、全体では「送迎による外出はない」の 12.5%（175 人）が最も多く、次いで「年に数回」11.3%（158 人）「月に数日」8.3%（117 人）の順となっています。



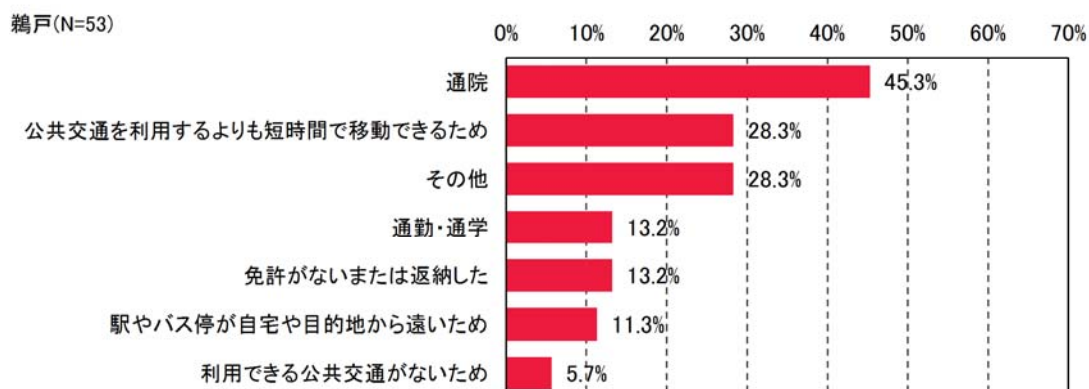
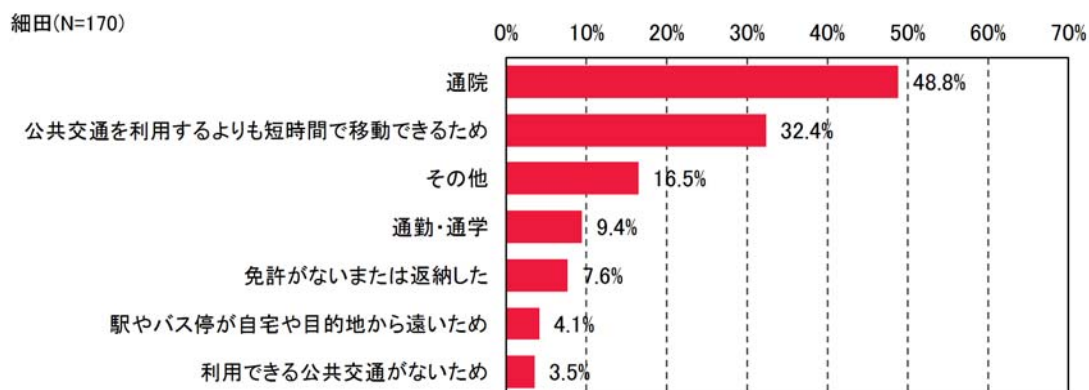
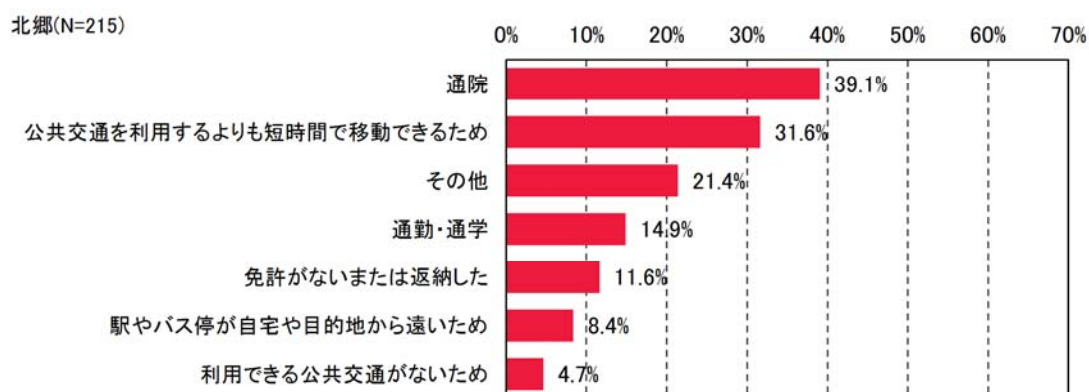
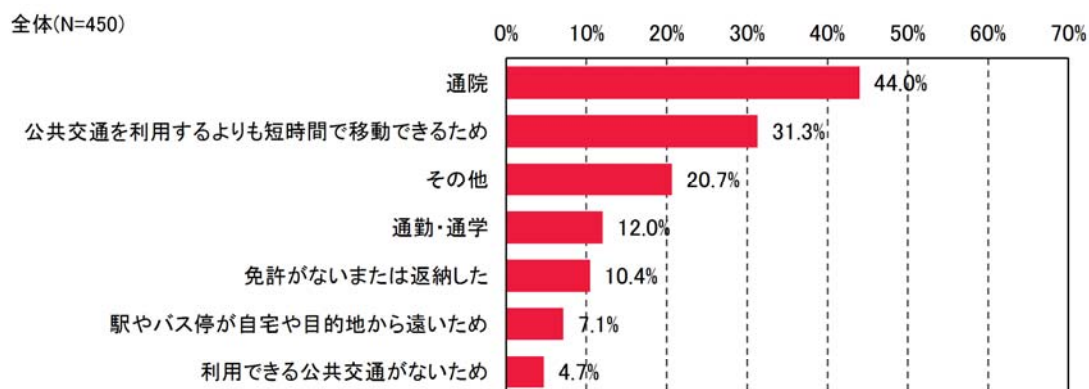
A- . 自動車（自分で運転）を利用する主な理由（2 つまで選択可）

- 調査における回答者の「自動車（自分で運転）を利用する主な理由」は、全体では「自分の時間に合わせて行動できるため」の 59.3%（620 人）が最も多く、次いで「通勤・通学」38.0%（398 人）、「通院」24.0%（251 人）の順となっています。



B- . 自動車（家族等による送迎）を利用する主な理由（２つまで選択可能）

- 調査における回答者の「自動車（家族等による送迎）を利用する主な理由」は、全体では「通院」の44.0%（198人）が最も多く、次いで「公共交通を利用するよりも短時間で移動できるため」31.3%（141人）「その他」20.7%（93人）の順となっています。



路線

【コミュニティバス】

- コミュニティバスが町内全般に運転できることを希望します。
- コミュニティバスが利用できる範囲を広げてほしい。
- 宮崎への交通手段に関して乏しい感じもする。北郷から日南方向へのコミュニティバスもあると助かる気がする。
- コミュニティバス：出発地から日南駅前～油津堂業所まで自分でまわっています。料金は少し高くても油津堂業所まで運行できないかお願いします。
- 大堂津にもコミュニティバスを走らせてほしいです。バスの便数がとても少ないから。
- コミュニティバスを利用できると便利だとは思いますが、確か周るのが北郷内だけだったと思うので。小児科へいくのも。せめて北郷から日南駅までのルートが 1 日に数本あると良いのではと思います。祖母もそろそろ免許を返す頃かなと言っていました。病院が日南なので、バスやコミュニティバス、電車乗り継いでいくのはとても大変だと思います。仕事の日を送迎できなくなるのが心配です。
- 将来的には、市内全般の交通をコミュニティバス等で行うべき。
- 今は自分で車を運転しますが、息子、嫁は近くにいないので、5 年後 10 年後は利用するかも時には路線外の所もお願いします。
- 70 歳男です。今のところ車で通勤その他できますが、数年後は不安があります。細田地区のコミュニティバスは順回路が多すぎて非常に時間がかかっているように見えます。できれば油津駅あたりを延長したらいいかと。
- 将来的にコミュニティバスを利用すると思います。自分で運転不可能になった場合、現在の利用は主な停留所だけなので、他の箇所でも利用できるようにお願いします。
- 今は自分で運転してどこにでも行けますが、この先自分が運転できなくなった時のことを考えると不安です。また、自宅から小学校までコミュニティバスを利用しようと考えましたが、バス停まで遠く、人通りも少なく、何かあったらと考えたら、自家用車の送迎になりました。もう少し、バスの通る範囲が広がるとありがたいです。
- 内之田にはコミュニティバスが通らないので不便である。
- もう少しで 70 歳、一人住まいなので将来がとても不安です。自動車の運転もあと何年かと思っています。その時がきたら、コミュニティバスを利用したいと考えています。走っている路線をもう少し明確にして。内之田、吾田、油津までの運行をよろしくお願いします。
- 細田から油津まで 1 本で行けるバスがあるといい。
- 現在は自分で車を使って移動でき不憫ではないが 10 年後にはバス、コミュニティバス等がないと、スーパーも遠いし、病院にも行けなくなると思います。公共交通はいつまでも走っていてほしい。高齢社会になると今まで以上にきめ細かく走ってほしい。
- お見舞いなど病院関係が多いが、病院・施設などのとかくにバスが通っていないところもあり、不便に思っている。病院や施設の近くにバス停を必ず作ってほしい。
- 朝夕だけでも廃止路線の復活。

【乗合タクシー】

- 乗合タクシーのエリア拡大を検討してほしい。

【その他】

- 公共交通の充実。
- 北郷コミュニティバスはもう少し減らしてもいいのでは。

便数・時間

【バス】

- コミュニティバスが吾田、油津、飢肥方面に 1 日 2 往復ぐらいでも利用できたら良いと思います。
- コミュニティバスの件ですが、大堂津小学校通って中部病院行きと思うのですが午前中は 8 時 47 分だけで普通のバスも 1 時間に 1 回です。病院に行く人が多くてタクシーも待ち時間が午前中は多いです。不便に感じてしまいます。コミュニティバスもせめて午前中に 2 回にさせていただくと大変助かります。ご検討よろしくお願いします。
- 現在は利用していませんが、コミュニティバスについての希望です。これから先に利用する場合、病院受診、温泉利用時、特に温泉利用の時は直接でなく乗り換えになると思う。そこで、温泉までの運行を朝・夕 2 回でも可能にしていただけるようお願いしたい。
- 車の運転ができない年齢になった時、歩行での外出は困難。バス停まで行く事もできない。家の近くまで来てくれる、コミュニティバスが増えてほしい。スーパーにバス停があるとか、アイディア豊かになると乗ってみたいと思います。
- 路線バス、コミュニティバスについて→もう少し本数を増やしてほしい。少しの用事のためだけに数時間まつことに疲れる。列車について→上下線とも本数を増やしてほしい。
- 市内の高校への通学のバスがない。現在鵜戸神宮から 6:40 のバスはあるが、伊比井方面からはない。せめて、1 時間 1 本バスがあると助かる。朝のバス 9:30 までバスがないため通院が遅くなる。
- 今は公共交通を利用しなくても移動手段はありますが、車の運転ができなくなった時の事を考えると、時々不安を感じます。もう少しバスの本数を増やしたり、路線等についても検討していただくのは無理でしょうか。
- 子どもが日南に遊びに行くとき、北郷からだどうしても距離が遠いし坂道があるため、送迎しなくてはなりません。電車でもいいのですが、時間が合わない。電車賃が高くバスを利用したくても、時間が合わないし本数も少なく利用できません。高齢者や学生がもっと利用しやすいように本数を増やしてほしい。毎日でなくても学生が利用する時間帯や休日に増やすと利用しやすいのでは。
- 巡回バスがなく、本数が少ないため利用しにくい。

【JR】

- 汽車の時間がまばらなので、日南へ油津からの遅い時間のものがあれば良い。タクシーは高い。
- 汽車の本数が少ないので、1 時間に最低でも 2 本あると便利と思う。
- あまり利用する機会はないのですが、電車の本数を増やした方が学生さんなども便利になるのでは。
- 列車の運転本数を増やしてもらいたい。

【運行便数が少ない】

- 本数が少なすぎる。
- 本数が少ない。時間がかかる。時間帯があわない。
- バスの本数も少ないし、店もないので本当に困る。
- 便数が少ないため利用しにくい。
- 公共交通の利用は便数等が少ないために使いにくいので、利用している方の要望や意見を多いに聞く必要がある。
- 北郷は油津、吾用地区に比べると交通機関の便数とか少なく非常に不便な気がします。自分は自家用車での移動が可能ですが、周りのお年寄り足がないと状態のような気がします。コミュニティバスももっと気軽に利用できると将来も安心だとも思います。
- 路線バスの本数が少ないため、乗合タクシーを利用したらいいと思う。
- 2~3 年したら自分での運転は無理かと考えています。そうなった時にバス等の公共交通を利用したい

のですが、1 時間に 1 本位の割合では利用できるのか心配です。買い物、難民、病院への交通手段等多くの不安があります。

- 自動車が運転できなくなったら電車やバス等を利用しようと思うが、運転本数が少ないなど不便になるけど、それは辛抱しなくてはと思う。今後は、日南線、宮交バス、コミュニティバス等、公共交通機関のさらなる便数の減少などがないよう税金も使ってほしいと思う。

【不便】

- 北郷はバスの便が悪い。油津や飫肥に飲み会があってもバスがない。金、土限定の 22 時に 1 本でもあるといいのと思う。
- 病院の待ち時間がかかり、診察時間も 1 回乗り遅れると 1 時間半くらい待つことになり、何とか時間を考えてほしい。
- 利用できる時間が限られている。目的地まで乗り換えが必要な場合はめんどくさい。要望は多くあるが利用者の絶対数を考えると望めない。
- 路線バスが遅くまでなく、利用したくても利用しにくく、不安である。
- バスも今までは終便が 20 時頃まであってよかったけど、今は 17 時半が終便でとても不便。バスと電車の時間帯も同じくらいでちょっと乗り遅れると 1 時間半くらい待たなければならない。それと申告(2 月)の時、富士までわざわざ行かなければならず、伊比井まできてほしい。バスに乗って行くにも時間とお金が無駄。動ける間はいいいけど、地区まで来てもらおうと周りの人に補助をしてもらいながら行ける。
- 一人暮らしで送迎してくれるものがない。たびたび運転に自信がなくなってきました。免許証を返納したいと思います。習い事はさくらアリーナで丁度いいバスがないです。10 時から時間なので 9 時過ぎのコミュニティバスをお願いします。生徒に合わせてあるのが早いのです。
- 高齢者による自動車の運転は不安である。コミュニティバスは歓迎する。公共交通及び交通全般は、時間的ロスがあり、ロスタイムがなければ利用度も高くなる。
- 高齢の方々が時間をあまり気にせず利用できるようなになれば、自分で車を運転しなくてもよくなるので事故も減るのではないかと思います。現時点では車がないと不便な方が多いと思います。

【増便希望】

- バスの本数を増やしてほしい。待ち時間が長い。
- バス、電車の本数を増やしてください。
- コミュニティバスの便数を増やして下さい。
- コミュニティバスも運行時間帯が多くなれば利用する人も多くなると思います。
- 同居の両親がコミュニティバスを利用しています。料金が安いので助かっています。もう少し便が多いと嬉しいです。
- 高齢者が多く感じていて通行人が多いので、なるべくコミュニティバスを増便して、利用していきたいと思います。
- 宮交バス 1 日 2 回必要。
- 今のところ、自分で運転できるから 10 年後の事を考えると不安です。その時はコミュニティバスを利用しないとどうすることもできない状況です。そのような時は、利用したいと思います。なるべく、時刻が分かりやすく、便も多くしてもらいたいと思う。
- 今の年齢ではまだ自分で運転でき不自由な思いをしていますが、近い将来さまざまな理由で運転できない時がきます。希望するのは、勝手ではありますが、列車、バスの本数が、現在より数本でも多く運行していただくと、利用しやすいのかと考えています。
- 高齢者になるにつれ自動車を利用できなくなると、買い物や通院が不便になる。バスしか手段がなくなる。バスの時間は 1 時間に 1 本なので非常に不便。せめて 30 分に 1 本になると助かる。
- 年寄りの方で買い物にも行けない人がいる。本数の少ない集落には、買い物やスーパーに行けるよう

に月に 1～2 回でもあるといいと思う。

- 後 10 年したら 80 歳になります、そのころには免許も返納したいと思っています。コミュニティバスや自動車を利用したいと思っていますが、市内移動だけでもせめて 30 分に 1 本のバスがあれば、今からでもすぐに利用したいと思っています。2 時間に 1 本位では、少しの買い物でも、半日又その間待つ場所ありません。暑さや寒さを我慢しながら待つのはつらいです。
- 中学で部活が終わる時間にバスがないために毎日迎えが大変。宮交バスの 6 時台があれば助かる。

【日・祝日運行希望】

- できれば、日曜日にバスを運転してもらいたい。
- コミュニティバスは日曜、祭日もあるといいと思う。
- 学校が休日になると 1 時間に 2 回運転しているバスが 1 回になり、1 時間ごとに 1 回は運転してもらいたい。タクシー代も 3000 円以上かかるので介護保険、年々高くなるので、生活が苦しくなる。
- 現在は自分で運転し自由に買い物、病院に行けますが 10 年後を考えるととても不安です。今後はコミュニティバスを利用するとして祝日等も運行してほしい。利用する側が便利だと思うような運転でないという意味だと思います。住み慣れた所で生活していくうえで、交通手段はとても重要だと思いますが各地域、我が家の近くで乗車できるようなサービスがほしい。
- コミュニティバスは日曜・祭日もあるとありがたいと思います。
- 64 歳ですが車が運転できなくなった時、引きこもりがちになることから、病院が近く、イベントやショッピングセンターの多いまち中に移住したいと一時は思っていました。誰もが考えると思います。日曜日、祭日でも町方へ行ける公共交通機関を設けてほしい。
- コミュニティバスが大変助かっています。老いているためにできるものなら日・祝日も運転してほしい。

【他の公共交通との連携】

- コミュニティバスと路線バスの時間連絡をよろしくお願いします。
- バスの時間と電車（伊比井駅）の時間を乗継可能な時間に調整してほしい。
- JR と宮交バスの連携を取ってほしい。特に通学の時間等、例えばバスの到着から 20 分後に JR が出発する等。本数が少ない路線なので 1 本乗り遅れると（3 分くらいの遅れ）それから 50 分程待たなければならない。ダイヤがとても不便。
- バスと電車の時刻を合わせてほしい（通学・通勤に不便）。日南市内にも宮崎と同じような店を何店舗か出してほしい。
- 宮崎方面への（日南方面）夕方遅くまで、伊比井に 20 時近くまでバスがあるといい。電車の時間と 30 分くらい違っているといい。現在は同じくらい。どちらも（電車、バス）利用できる。
- 時間帯が合わない。
- 待ち時間が長すぎる。
- 時間帯をあわせてほしい。
- 油津や吾田に行くのにコミュニティバスと、鉄道や宮崎交通バスとの時刻の繋がりがなくなります。
- 高校生は伊比井駅に行く手段が自転車か送迎などしてもらわないと、バスでは連携がとれていないので困る。バス賃も高いので負担になる。バスを利用したくても本数が少ない、土日の朝のバスや帰りの遅いものがなくなって使いにくい。
- 電車との連携をしてほしい。時間が全然あっていない。
- 病院へ行くとき近くのバス停から駅まで行く時間が合わないから。
- JR 伊比井駅や宮交バスと全体に上り下り共同時間帯が多い・・・調整できたら。

料金

【料金が安い】

- バスの料金が安い。
- 他の市や県に比べてバスの運賃が高い。
- 交通費が高すぎる。
- 高齢者の免許返納後の移動手段として、バス、タクシー・自動車等を利用すると思うが、料金に不安がある。
- 免許返納したら通院するのに時間、金額の負担と大変です。免許のないものにとっては、病院は遠いし北郷は過疎村です。
- 趣味活動の参加をしたいけど交通費等で行けない。駅まで遠いためバスの利用が多い。
- 今のところ自分で運転できるが、1～2年先どうなるか心配。JRの駅が遠いのと、料金が安いのために病院に行くのも心配。
- マイカーがないと生活できません。公共の乗り物は正直不便だらけです。今はいいけど両親が運転できなくなったら本当に困ります。タクシーが速やかに安く動いてくれるといいですね。
- 近い将来に自分並びに家族が運転できなくなると思う。そうなった時出かけるのに、目的地に行くために公共交通機関が、タクシーは収入からみて利用は無理。
- 今は自動車が乗れるので困りませんが、10年、15年経つとコミュニティバスとかタクシーを利用しないといけなくなると思います。でもコミュニティバスの場合は家から歩いて15分ぐらいはかかると思うので困ります。タクシーだと金額が高くなるので困ります。

【100円バス】

- 高齢化率の高い日南で、もう少し利便性を考えた交通網を考えて頂きたい。宮崎等は敬老バスが配布されていてバス利用の際に区間限定でなく1区間100円で利用できる。制度が充実しているようで通院等で大変助かっているとのこと。日南市もコミュニティバスの運行も考慮し高齢者が利用しやすい配慮をしていただけないものでしょうか。ご配慮をお願いします。現在の状態では若者のみならず高齢者も市外へと出ていき人口減少に歯止めがかからないのでないでしょうか。
- やがて自動車に乗れない高齢者になります。宮崎市のように市内どこまでも100円で乗れるような助成を望みます。
- 宮崎交通などと話し合いをして、例えば1回100円で利用できれば、移動費も安く、移動回数も多くなるのでは。
- 宮崎市のように市内は1回100円でバスに乗れる制度を作ってほしい。高齢者の福祉を充実してほしい。
- 市内在住の70歳以上は100円でバスに乗れるといいと思う。コミュニティバスがあるといいと思う。将来、自動車を運転できなくなったときは、一人暮らし(今は母の介護をしているが)になると思う。お店も近くにないため大変便利が悪いと思う。
- お店が一軒もなく買い物に行くにも交通手段がバスか電車しかなく、日南に行くにも宮崎に行くにも1回1000円以上の交通費がいる。宮崎市内では70代以上は100円出したら市内はどこまで乗ってもいいようになっている。日南市でもいくらかの補助をしてもらおうと助かる。
- 今はじぶんの運転で移動ができますが、運転をしなくなった時、運行している、現在の時間帯路線ではとても不便だと感じます。待ち時間だけでも体力が必要だし、買い物ひとつにしても1日がかりの覚悟が必要な感じがします。これからの社会で老後においては年金ももらえるか分からないし、もらえても少なく、移動にお金がかかり、また生きるための食でもお金がかかる。時間も必要と不安ばかりです。日南市内だけでも一律の金額で運行便数も多くあればいいと思います。

【割引・補助】

- 高齢者のタクシー利用補助制度の創設拡充。
- コミュニティバスを廃止し、タクシー等へ半額補助してもらいたい。
- 路線バスは料金が高い。補助等ができればありがたい。
- 免許証は持っているが、数年運転してなく不安なため公共の乗り物を利用している。バス料金は高い。市からの補助等があると助かる。夫が元気な時は送迎してもらえるが、入院などした時は全く移動手段がない。
- 今現在は免許証も自分の車もあるので、不便さは感じないが将来は不安である。利用したいときに使えるタクシーの割引か半額負担等の方が、今のコミュニティバスよりも利用しやすいのではないかと考える。
- 北郷町から日南町へショッピングにバスを利用したいが日南までは乗り換えがあり不便で、バス代金も高額すぎると思う。免許を返納した場合バス、タクシーチケットがあるといいと思う。
- 免許証を返納した時、一番先に利用するのはタクシーだろうと思っている。料金、年齢にあったパスポートがあり、割引制度があると利用する回数が増えるかも。
- できないと思う。その結果家に閉じこもりがちになってしまう。個人でもいいから安い料金で車に乗せてくれるシステムを作してほしい。

設備・施設

【バスの小型化】

- 現在は自分で運転ができるが、年々、事故も含め心配で不安な毎日なので、ぜひバスを小型化してバスの本数やバス停の数を増やしてもらおうと安心してもっとバスを利用したいと思います。
- バスは今より小型でいいので、本数とバス停の数を増やしてもらえば利用する人がもっと増えると思う。
- 車がないと不便な地域なので、運転できなくなった時不安を感じる。もう少しリーズナブルな料金でバス等の利用ができるといいと思う。小型バスでもいいのでは？
- 細い路線を大型バスが通る時、すれ違うのが怖い時がある。あまり人が乗っていないのを見ると小さなバスで走ればいいのではないかと思うときがある。

【ノンステップバス】

- 公共交通を利用することがないのでよくわからないが、お年寄りが乗り降りする時に階段の段差を下まで降りるのでしょうか？今は車での移動が可能なので、不便さは通行止めの時にすごく感じるが、車に乗れなくなった時に要望がでると思う。
- 公共交通を利用したことがないのでよくわかりませんが、バス利用では車椅子の方、体の不自由な方が、楽に利用できるようになっているのですか。都会みたいにはいかないと思いますが、少しでも安全、楽に利用できる工夫を。

【バス停・駅舎】

- サンメッセのバス停について宮崎の行き帰りに暑い夏、ベンチもない所でバスを持っている人々をよく見かけます。観光地を売り物宮崎特に日南まで来てくれる方々のために是非とも屋根付きのベンチを設備してほしい。バスの乗車について突然の雨の時、時間まで山形屋やサピア等の軒下で待つことになるのでバスは近くにきたらコープ生協の音楽で知らせてもらえたら。
- 日常生活において現在公共機関を利用することはほとんどないが、日南海岸は全国的に有名であり、観光地であるので、駅舎やバス停の整備をして、観光地らしい心地よく県外や外国の方に過ごして移動してほしいと思う。特に伊比井の駅舎は、他の駅舎が美しい分みすばらしい。バス停も待ち時間が長いのに待つところがなくかわいそう。
- JR 日南駅の改築を希望する。マンショの銅像が心細く感じる。
- 油津駅に掛け時計を設置してほしい。

【その他】

- バス停にタクシーが常駐していれば、観光客の方にも喜ばれると思う。
- バス停以外の駐車ができればいい。老人が多くバス停が遠い。

新サービス・システム

【路面電車】

- 市街地を走る路面電車が必要。城下町を港町油津を結ぶ糸が市民の心を一つにするのでは。高齢化で車に乗れない方が増加します。ぜひ電車を九州で路面電車がいない県は宮崎だけでは。宮交の責任は重い。
- 交通手段にチンチン電車がない。県外には何百円かで学校や病院に行ける。飢肥とかは、学校も多く、観光客も多いので、交通手段に導入するといいと思う。

【バス】

- 自動車を使えなくなったら、移動の足は必要である。公共バスであるが、運行時間・運行路線内であれば、電話予約をして途中で乗車や下車ができる様になると利用しやすくなるのでは。

【タクシー】

- 病院や買い物に手軽に行けるように安く、簡単な方法で申し込める乗合タクシーがあるといい。
- 高齢者のために安いコミュニティタクシーみたいなサービスがあればいいと思います。
- これから先も自分で運転できる間は自家用車を利用して動くと思います。自分の自由な時間に動くという事が一番のポイントだと思う。しかし、年老いていくと変わってきます。私の進む町は幸いな事に近くに信金、JR、郵便局、スーパー、タクシーがあるため、不安、不自由はしないし、しいて言えばダイレックスやコスモスなどがあるとまだいい。遠方の年老いた一人暮らし人には公共交通は必要なのかなと思いますが、毎日の事でなければ、タクシーの便乗などの利用の仕方もあるような気がします。
- タクシー会社と契約して個人対応した方が効率的で利用率、利便性も向上すると思う。コミュニティバスはみなさんをカバーする分、個人対応がきわめて低いので廃止した方がいい。

【乗降自由なシステム】

- 現在は自分で運転できますが、高齢になっていくので、いずれは公共交通を利用すると思います。自宅近くまで送迎してくれるようなシステムになれば嬉しいです。
- 市民が便利でいいように考えなければいけないと思います。皆様も私も高齢者の方が多くなります。バスの本数も増やし、どこでも乗り降りできるようにして、バスに乗ると通ったことのない場所を通るので、新しい発見で楽しくなります。

【電話予約制】

- コミュニティバスを利用する場合、電話予約して家の近くまで来てほしい。
- 目的地に着くように電話等で告げて目的地までタクシー等で送り迎えする。
- 電話での依頼にも対応してもらえるシステムであってほしい。
- コミュニティバスで、定期路線の朝夕以外は予約制を検討してほしい。

【他とタイアップ】

- 辺鄙な集落に住んでいます。高齢になるにつれて、車を運転できなくなった場合、生活することそのものが困難になってきます。買い物、病院、その他その現実が近づいている事に不安を感じています。集落住民の足は市の政策課題として必ず、今のコミュニティバスの延長として実行していただきたいと思います。但し、今のコミュニティバスは方法を考えると時期に来ていると思います。タクシー会社とタイアップする方法等、他の自治体で効率的な実績を上げている方法等を検討していただき、日南市に即した無駄のない政策として頂きたいと思います。

- 免許を返納された方々が皆さん不便さを口にしています。八女市のように民間とうまくタイアップして公共交通の利用をアップさせ、交通の利便性を高めていただきたい。自家用車と免許がないと日南市はくらしにくい現状です。これでは、Uターン者の推進を奨めているとは思えません。

【その他】

- 一人乗りの自家用車が多すぎる。公共バスの利用が大切。バス利用者の友の会でも作って、利用する。
- 公共交通機関を利用しなければいけないと思いながらつい自家用車に乗る。したがってノーカーではないが、月に1回程度公共交通利用する日を設定したらいかがでしょうか。コミュニティバスがなくなると田舎は特に不便に感じ生活をやっていけなくなるのではないかと心配です。
- コミュニティバスを運行しているが、目的地は乗客それぞれ違うため目的地以外に行く場合は利用しづらい。例えば主要幹線の交わる地において乗継できるシステムを作れば利用者が少しは増えるのではないかと。
- これからどんどん過疎化が進み、高齢社会で人口も減る日南市で、買い物や通院、市役所、金融機関に行く手段がない人のために、週に何回か市が手配してくれると、年配の方は助かるし、生きる喜びも増え、人と交流することによって認知症予防にも役立つ。
- 乗合タクシーの仕組みがどんなものか、聞いたことないのでわからない。コミュニティバスの運行をしてほしい。
- 代行運転を24時間対応してほしい。

公共交通の利用状況

【利用状況】

- 子どもの中で学生が 4 人です。うち 2 人が大学生なので、通学には鉄道、バス等を利用しています。
- 自動車を持っていないし必要ない。町内タクシーで間に合っている。
- 需要と供給のバランス、予算もあるでしょう。可能な限り公共機関を使いたいと思います。
- 北郷に住んで 10 年あまり免許がないので鉄道とバスを利用していますが、たまに 1 人だけ乗車の時があります。もう少しみなさんバスとか利用すると又違う事がみえるのではないかと考えながらバスを利用しています。
- 自家用車があるので、車の移動が多いのですが、子どもが電車やバスが好きなのでただ乗るだけに利用することがあります。電車やバスが好きな子どもが多いと思うので、そういった子どもを対象にしてもいいのかなと思います。

【利用していない（自分で運転）】

- 公共交通機関→自分で移動手段を準備→公共機関利用(減)
- 公共交通機関を利用したい気持ちはあるのだが、自家用車がある以上はそっちの方が便利である。
- 今のところ、交通機関は自分で運転移動しているので特別に困る事はない。
- 私は 70 歳になりますが、自分で生活していくため働いています。なるべくバスや汽車を利用したいとは思いますが、仕事を持っているため、車での移動になります。できるだけ利用するように心がけたいです。
- 自動車が運転できますので、現在のところ、意見はありません。
- 自分で運転できるから。
- 現在は自家用車で移動しているから交通機関は利用していません。
- 現在は元気なので運転できるため不自由になってみないとわからないです。

【利用していない・できない】

- 都城より娘がきて油津に買い物に行きます。それで足りないものは近所の奥さんに頼みます。大堂津は買い物をするところがありません。たりないものはローソンに買いにいきます。
- 今のところ 70 歳以上になっても、免許の返納していないためコミュニティバスなど公共機関を利用してないです。自身の免許の返納があれば変わってくると思います。
- 公共交通機関を利用していないので現状どのような感じが分かりません。
- 若い 2 人は勤めて居りますので、私たち老人 2 人は若い人の休みを利用します。
- 車椅子利用で利用できない。
- 体が悪くて自由に移動できない。

整備

【車道】

- 心配は大雨による通行止め及び土砂崩れによる孤立化。国道 220 号の防災工事を進めてほしい。
- 現在の国道 220 号は 170ml 以上の雨量で通行止めになる。JR 日南線でも同様な状態で公共交通を重んじて頂き大変嬉しいが、商店や病院が近くにない地域（内海～風田）で、どうかこのあたりも一緒に考えてほしい。日南の活性は、インフラ整備も必要と思うが、特に鵜戸地区は日南の玄関口だと思う。
- まだまだ細い道路が多い。
- 伊比井神社～国道へ出る時の見通しと橋が狭く、急カーブのため両方から車が来ると不安、急いで発進しないと危なく、早めに道路を改善してほしい。事故の多い場所でもある。今のところ、ミラーを見て発進している。
- 何十年嘆願していても海岸線は単線のまま。災害が起こっても迂回するにもできない。富士～北郷間が整備できないのなら、他の路線を考えてもらいたい。
- 県道の早期改良を望む。
- 高速道路の工事で道がへこんでいる所や砂ぼこりがある。
- 国道の整備が一番だと思う。
- 市道など中央線が消えていて走りにくい。特に雨が降っている時など。

【歩道】

- 車ばかりの利用であまり目にとまらないが、よく見ると歩道が狭い所があるなど散乱している。危ない気がする。大まかなものは市がすみやかに片付けてくれましたが、あとは地区民で整備すべきでしょうか。
- 伊比井地区の国道には歩道がない。歩道整備の動きはあるようだが、先に進んでいないように見受けられる。一刻も早く歩道整備を要望する。

【信号機】

- 油津中の方へ行く信号機。なぜまっすぐの矢印があり、中学校方向へ曲がる矢印がないのか。まっすぐ方向があるのが不思議。

【その他】

- 北郷町県道は、早朝からの大型車の交通量の多さは事故にもつながりかねない。それにとまなう交通騒音法定速度の見直しなどの早急な改善が必要である。
- 水道は国道を通ってくるということだが、途中何らかの破損があると、そこ以降の地域は断水になることが多くなるのではないかと不安になる。（都会の方のビルのそばに井戸を掘り、災害に対処する）健康づくりために集落中の公園に街にあるようなちょっとした体力づくりができるような遊具があるといい。

将来

【公共交通を利用する】

- 75 歳以上になると公共の交通を利用すると思います。
- 80 歳過ぎて自分で運転できなくなったら、バスかタクシーを使うと思います。
- 運転できなくなったら利用させてもらう
- 運転できなくなったら利用したい。
- 現在 80 歳の男性です。免許証を自動返納した際、満足のいく恩典があればバス等利用するかもしれない。
- 現在では要望についてはないが、10 年後は運転できないだろうから続けて運行してほしいです。
- 現在は、まだ十分に運転できるが、10 年後は公共交通機関を利用すると思う。
- 現在は自分の自家用車で外出できるが、今後高齢者になり、運転ができなくなれば、公共交通機関等を利用することになるので、必要性は感じています。
- 現在自分で運転できますが、将来のことを考えると必要になるのかなと思います。
- 今は自分で運転ができるのですが、運転できなくなったら私も利用させていただきます。
- 自家用車の運転をできますので、利用していないが運転免許がなくなれば利用することが多くなります。
- 自分で運転できなくなったら利用すると思うが今は要望など何もない。
- 自分で運転できなくなった時に公共交通が十分に利用できる。
- 自分で車の運転ができなくなった時、他の交通機関の利用方法など、年齢が上がっても、わかりやすく、利用しやすいことを望んでいます。
- 今は家族の協力で車で移動していますが、1～2 年すると運転もできなくなる。その時は、公共交通を利用することがあると思う。コミュニティバスが通っていますが、現在は利用していないので、乗車できる場所もわかりません。乗ることも少ないようで、利用が増えるといいと思います。
- 今は自分で運転できどこへでも行けますが、必ずコミュニティバス、路線バス、電車を利用する年齢ができます。ぜひ利用しやすい形で維持していただきたいと思います。
- 今は自分で車に乗りますけど、年を取るにつれると、公共交通があった方がいいと思います。
- 交通手段が少ないため気軽に利用できる、または便利な公共の車ができれば、車を手放したいと思う。

【バスを利用する】

- 自分で車を運転するうちは問題ない。そうじゃなくなった時にコミュニティバス等が便利かなと思う。
- 現在は自分で運転できますが、それが不可能になれば、コミュニティバスがあれば、通院、買い物等に利用したいと思っています。
- 現在は妻の運転で外出しているが、年齢も高齢となり、2～3 年内には、コミュニティバスを利用することを考えざるをえない。
- 今は年齢的にも自動車の移動生活だが、年をとってくるといずれはコミュニティバスにも、お世話になるだろうなと思っています。
- 今はまだ自分で運転できるけど、運転できなくなったら非常に困ると思う。そのためには、路線バス、コミュニティバス等はとても必要である。
- 年齢的に心配です。運転ができなくなると困ります。その時がきたらバスで送迎してもらいたいです。

【タクシーを利用する】

- 今のところは大丈夫だが、将来を心配します。その時はタクシー利用を考えています。
- 今のところ、自家用車でなんでもできますが、できなくなった場合の事を考えると買い物が一番困ると思います。手荷物が多くなるので自宅まで買える時は、タクシーになるのではないかと考えてい

ます。

- 現在は自家用車を利用しているが、将来的には足腰が弱くなり、バス停までの移動が不安。自宅まで送迎できるタクシーの援助を望みます。
- 公共交通の利用は時間に限りがあり、行動にゆとりがないとできず、やはり地域性からみても車、タクシーを利用せざるを得ません。今後できるだけ公共交通機関を利用したいと思います。高齢になっていく程利用が増えていくことになるでしょうね。
- 現在のところは、自分の運転で移動は可能で買い物、病院等 10 年後を考えると 80 歳の手前、病院等への移動の不安があるのも事実、タクシーに頼るしかないのかと思ったりします。何かいい知恵はないでしょうか。

【不安】

- 10 年後は自分で運転して行動できる。だが、15～20 年後には大変不安な年になってくる。高齢者ばかりで生活している地区になるのだろうと思うと、生活し続けていくのが年々不安です。
- 家族で 2～3 台の車を保有していると思われるので、公共交通機関の使用は少ないのではないのでしょうか。自分自身 10 年後は不安である。
- 現在は 70 歳でまだ車の運転ができるが、将来運転できなくなった時が心配です
- 現在は元気だから問題はありませんが、私は田舎なので将来が不安です。行政のやり方でもう少し田舎への目配り、気配り、が必要ではないのでしょうか。最初から人を集めようとするから、何でも中途半端に終わってしまうと思います。市行政は、まず田舎を大事に、各種団体組織は末端の会員を大事にする心がけが必要です。
- 現在は自分で運転できるので、心配ないが将来的に認知症等の病気になった場合は、不安が計り知れない状況である。公共交通を利用するにも、病気等の状態ではどうなるかわからない現状である。いずれ運転免許も返納しなくてはならないであろうと考えている。
- 現在は車を運転するので不便はないのですが、10 年後、20 年後は買い物、病院すべてが心配です。
- 現在動ける間は良いが将来運転できなくなった時が不安。
- 公共交通が不便なので、自分で運転できなくなった時の不安があります。
- 高齢者として自分の車での運転が不安になるので、自分の車での移動手段の確保をよろしく願いします。
- 今のところ 50 代なので自分の車の運転ができますが、30 年後 80 代になった時、運転に不安がある場合公共交通、バス、電車等を利用することになると思います。その時に、バス電車がどうなっているかが不安です。
- 今のところ自分で車を運転しているため不便はないが、今後年齢により車の運転ができなくなった時には困る。
- 今は元気に運転していますが、免許証返納する時が来ると思います。その時の事を考えると不安です。
- 今は自分で運転するからいいのですが、運転をしなくなったら、買い物、病院に行くのにとても不慣れになるので今から心配です。
- 自動車を運転できる間は不便はないが、高齢になり交通手段がなくなると家から出ることも少なくなり別の意味で心配です。
- 自分で運転できなくなった時の移動（通院や買い物）に不安がある。
- 忙しい日々の中では公共交通の運行時間の中での移動には難がある。1 日あれこれとする事が多いので、待ってられない。一度出かければ複数の場所で処理を足してしまいたい。田んぼ、畑には車がないと行けない。農作業の用具を積まないと。年齢を重ねると今の様に行きたいところへすぐに行けなくなるので、その時になればどうするかと不安でいっぱいです。
- 免許返納後は、買い物難民、医療難民の状態、施設を探すのが日課になることでしょう。コミュニティバスの利用については、その時にならないと分かりません。

【不便になる】

- 高齢のため近年のうちに免許証返納しなければいけないので、大変不便になると思う。
- 将来はこの地区で暮らすことは困難だと強く思っている。たぶん県外で子どものところで暮らすと思う。日南市では経済的にも大変で住みづらいと特に感じている。
- 高齢者等については、病院や買い物等で現在の公共交通機関では生活できないのでは？（鶴戸地区では）

対策

【PR】

- コミュニティバスの宣伝をやってください。
- バスが走る時間を各家庭に教えると、利用する人も増えるのではないかと思います。
- ＪＲ日南線の廃止が問題になったことがありました。現在の利用頻度がどれくらいかわかりませんが、常に廃止への危機意識を持って市民へ利用のＰＲを行っていく必要があると思います。
- コミュニティバスが走っていますが利用するすべを知りません。利用は誰でもできるのか、どこを走っているのか何か（しおり）でもあればうれしいです。
- コミュニティバス時刻表の配布願いたい。

【対策】

- 現在は自分で免許を持っていて運転できるため不自由していませんが、将来を考えると必ず運転が困難になり、公共交通を頼るようになります。困っている方のためにも、公共交通をしっかりと整えるようよろしくお願いします。
- 後期高齢者は自動車にも乗らなくなると１人生活は困ったものです。食品の買い物も通院も困ったこととなります。何かいい考えがあるのではないのでしょうか。
- 高齢化少子化のため、今後利用者が減少すると思いますので、今後の運営が苦しくなると思います。早急な対策が必要だと思います。
- 高齢者が多くなったので、乗りやすい状況を作っていただきたい。
- バスや鉄道をほとんど利用したことがないので、利用価値がわかりません。高齢になって運転免許を返上した場合の公共交通が少ないので、買い物や通院等に不便を感じる様に思いますので、田舎でも公共交通が穏やかに利用できる様に配慮をお願いします。
- 高齢になり運転できなくなった時の、外出の不安があるので、手軽に利用できる交通手段を考えてほしい。
- 高齢化にもなり、病院、買い物等が不安になる。もっと身近に利用できる方法を考えてください。
- コミュニティバスとタクシーとの比較検討を。
- 役所関係の方から率先に公共交通での通勤をしてくださる様に望みます。
- 決定されたことに対して自分の生活を合わせている現状。鉄道も路線バスも利用者無視の態度。自家用車の普及が進んでしまった今では手遅れの状態。役所、地域のもっと密なコミュニケーションが必要。トップだけがわかっていても地域住民各自の意識が高まらないと駄目な気がする。

意見

【維持・存続希望】

- 今後さらに高齢化が進むことを考えると、今以上の公共交通の充実が必要になると思われます。利用の少ない日南線や宮崎交通の各路線も廃止にだけはしないで存続していてもらいたいと思います。自動車社会で便利な世の中ですが、自分が不便にならないと分からないと思うので、不便な人の立場に立って行政の方には考えていただきたいです。
- コミュニティバスは存続してほしい。
- 路線バス、コミュニティバスは今後も維持してほしい。
- できるだけ存続させてほしい。
- バスの運転について何があるかわからないので、持続を求めます。
- バスは残してください。コミュニティバスお願いします。
- バス運行については、現在乗客も少ないので、廃止になることに不安があります。日南病院へバス等を使う場合、後は生存中に実家が売れるまで管理や諸々しなければならぬので持続を希望。
- 自動車保有率が高い地域のため、バス等の利用者は少ないと思いますが、車を持たない高齢者、通学する子どもたちのため、継続して運営して欲しいと思います。
- 路線バス利用しているが、継続して運行してほしい。
- 子供たちが、小中学校、高校に通うのにコミュニティバスや鉄道をつかうので、現状を保ってほしいです。
- 現状維持できればいい。
- 今のままでいいと思う。
- 利用してみないと分からない。地域を考えれば現在のままでいいのでは、路線バスも大変でしょう。
- 北郷駅の汽車は残してほしい。宮崎行き、油津駅ともに。
- 将来のことを考えたらコミュニティバスは残してほしい。
- 今後自動車免許返納をした場合、子供たちは市外県外にいますので、病院、買い物の交通手段が非常に心配しています。コミュニティバスの存続を希望します。
- 今は自分で運転して自由に移動していますが、20年後は不安です。コミュニティバスは必要なのでなくさないでほしい。
- 現在家族共々免許証を所有しており、正常運転に支障はなく、車で用を達している。10年後の事は想像できる状況ではなく、バス利用は十分に考えられるため存続を切に希望したい。
- 運転できないものにとっては、コミュニティバスはありがたいです。
- 食品買うのに店が少ない。コミュニティバスがないと外出するのに困ります。
- 片田舎に住む私たち高齢者にとって、コミュニティバスに助けていただきたいと思います。

【不便】

- 日南市の公共交通機関は利用するのが難しいです。鉄道もバスも1時間に1本もなく目的地に時間通りに行こうとすると何時間も前から準備し、用事が済んでも帰るのに待ち時間が長かったりと1日がかかりになります。時間に余裕がある人でないと利用できません。どれだけの市の職員さんが通勤等で公共交通を利用していますか。その割合が利用しづらいことを、物語っているのでは。
- 飫肥駅まで行かないと、県外までの往復の切符が買えないのが不便でした。
- タクシーがすぐつかまらないのがすごく不便。
- 駅がないのが不便。バスの料金が安い。便数が少ない。観光客にも迷惑をかける。
- 当該地区センターには、スーパー等がなく、公共交通を利用するには、あまりにも不便。当該地区は生活に不適。
- 病院、食品店、銀行等、個人個人の目的、利用方法が、まちまちのため交通全般に利用しにくい路線

乗継が多いので利用していない。

- 利便性が非常に悪く、自動車でないところにも行けない状況にあるので、なんとかしてほしい。
- 都会のように常にバスや汽車が走っているわけでない。買い物や病院へ行くにも車がないと不便である。
- バスや電車で遠出しようと思っても、料金が安い、本数に限りがある、そのため時間に余裕がない。
- 家族の中には一人でも運転する人がいればそんなに不便は感じないと思います。でも高齢者の一人暮らしや、二人で生活している人にとっては病院に行ったり買い物に行ったりがバスは本数が少ないし、タクシーは料金が安いし大変だと思います。
- 現在利用していないので具体的な意見はないが、利用するとしたら時間、本数的に不便を感じるのではないかと思います。

【わかりづらい】

- コミュニティバスは停車する所、又は時刻が分からない。路線バスは時間帯が少なく、運賃が高い。
- 時折、コミュニティバスを見かけます。今のところ、乗車する機会はありませんが、以前の宮交バスとは違ってバス停や、時刻表等が分かりづらい。
- バスの時刻表の見方が難しいです。

【バス停・駅が遠い】

- バス停が遠い。駅まで遠い、足が不自由のため、今後運転できなくなったら心配です。
- 現在は自分で運転できるのでいいけどこれから先、年をとってから駅やバス停が遠いため不安です。
- 利用したい気持ちはあるがバス停、駅までの距離や駐車場の有無、時間を考えるとなかなか使えない。

【利用者が少ない】

- コミュニティバスの運行によって便利になりましたが、空気を運んでいる事が多く、経済的にはゼロです。いつ廃止になるか心配で、バスの小型化を減らしてでも継続してほしい。合併してよかったことは、コミュニティバスの実現化くらいです。
- コミュニティバスの利用者は限られている。走っている所を見ても利用している人はほとんどいません。税金の無駄。利用者のデータを取って利用者の多い時間帯に走らせるといいのではないのでしょうか。もう少し工夫して税金を有効に使用してほしい。
- 何十年も路線バスを利用したことはありません。走っている宮交バスやコミュニティバスを見るといつも乗っている方を見たことはなく、もったいないと思いますがひとり暮らしの方などは買い物や通販等どうされているのでしょうか。
- コミュニティバスにただ一人として乗客が乗っているのをみたことがありません。私が見たときのことだけでしょうか。人が移動するとき、自家用車を持たない人は通院が買い物くらいだと思います。病院やスーパーが近くにある人は、歩いて行けますが、山間部など遠隔地に住む人は病院受診費や買い物代以上に移動に出費がかさみます。病院定期便にして、病院に横づけにしたり、買い物定期便としてスーパー発着にすれば、バスの利用者も増えると思います。定期便にすれば、高齢の運転者も利便性が高まれば、免許を返納し、安心して外出ができると思います。バスを利用して外出することができれば、行動範囲も広がり、心身の活性も大きいと思います。また、北郷のさくら祭りの際は道路が渋滞します。河川敷や支所の駐車場を利用してシャトルバスを運行してもらえば渋滞緩和が期待できると思います。駐車場やお花見会場でお弁当やお土産を販売してもらえれば、便利であり、スーパーへの出入りも混雑解消されると思っています。
- コミュニティバスを利用しているのを見たことがない。運行の見直しが必要。
- コミュニティバスを利用したいと思います。時間帯が通学の時間に合うと利用しやすいと思います。バスを見るとあまり人が乗っているようには見えません。利用する人が乗っている様には見えません。利用する人が少ないのがもったいない。先日も横浜で高齢者の運転による死亡事故があり、この地区

も他人事ではありません。高齢の人が見里に運転しなくてもいいコミュニティバス等ももっと便利につかえるようになることを願います。

- タクシーによる移動の方が、時間的制約がなく、利用する方には、便利性があり、ただ料金が高く付くのがネックになっているのでは。今のコミュニティバスの利用状況はどうか、わかりませんが、多分利用者は今より、多くなることはないと思います。市の方で、少しタクシーの方に補助してあげれば、状況がかわるのでは。
- 現状では宮交バス、コミュニティバス、いずれも慢性的な利用者の数が少なくその非効率が目立つ。宮交バス、コミュニティバスの効率的な運用形態の確立が望まれる。一方で、近い将来、現在の高齢化がすすめば、必然的に JR 日南駅の路用も含め、公共バスの利用者の増加が予想される。そのため
の布石は、今から必要と思われる。
- 利用性が低すぎる。

【通行止め】

- 北郷では、車を利用しない場合はバスが主たる交通手段になるため、風雨等の交通手段のストップは困る。
- 大雨の時など、バスと JR がすぐ止まる。
- 鵜戸は雨量 90ml 以上になると、外出している時も早めに帰ることを考えるので交通のことが一番心配。

【交通ルール】

- 車がスピードを出さないこと。
- 信号無視の車が最近多すぎる。高齢者の運転のノロノロ運転が危なすぎる。高齢者が急に車で飛び出したり、方向指示器も出さないでびっくりする事が多くある。
- 高齢者の運転が怖くてたまらない。急ブレーキは踏むしウィンカーを出さずに急に曲がるし、一時停止も止まらない。時には信号も守っていない。免許を早めに変換してもらって、安くバス等を利用できるようにしてあげてほしい。
- 年配のドライバーとすれ違う時に道の真ん中を歩いて来られることが多いので注意が必要。

その他

- 運転手の方がとってもいいですよ。特にあいさつ、親切ですね。
- 本人が車を長い期間運転していないため危ないと思います。
- 都会で生活した者と日南で生活してきたものは、生活の組み立てが違ってくると思う。公共交通に合わせて生活を組み立ては、とてもできない。要するに日南市は自動車を運転しなければ生活できないまちだと思っている。日南市の交通事情に合わせて生活することはできない。
- 国から免許を半強制的に取り上げられてしまう年齢までに、(試験中の)自動車運転やインフラが拡充実現できるかどうかの問題である。日南市の行政努力については評価している。ただし、一地方自治体の努力には限界があるので厳しい取捨選択(予算上、政策上)が必要なことは十分理解している。今後も頑張ってもらいたい。
- 市の健診で各地区に来てもらえないので困る。年寄りにはバスに乗るのも車に乗るのも困難。受診率も低いと聞く。各部落の公民館に来てもらえれば受診率も上がり、病気の早期発見にもつながり、医療費の軽減となり、市の財政のためにもいい。これらを早急に検討してほしい。何 km も離れたところにいけず受診できない人が多い。交通の便も悪く、他人に車の手配等できない。とにかく陸の孤島にしないでほしい。
- 移動スーパーが良いのではないかな。
- 食料品店があると良い。
- 病院行きが困ります。食料品スーパーがほしい。
- 自立して結婚もできるほどの給料がちゃんともらえる企業がたくさんあれば県外に出てしまった子ども達も帰ってくるのではないかなと思う。
- 免許返納した場合、病院、買い物不自由になるので乗合バスやタクシーの充実、安くするか、近くにコンビニ、診療所を新設してほしい。このままでは、空き家と老人ばかり、若い人は結婚せずに心の余裕がなくなっているようだ。
- 月に 1 回でもいいから買い物や病院等に行きたい。

【アンケート内容】

- この質問の仕方そのものに問題あり。理解できない。もう少しわかりやすい質問でないと高齢者は答えられないと思う。設問のアンケートは十分期待した結果はでないと思う。将来について皆不安と思う。
- 調査内容が分かりにくい。簡単に。

2. 企業・教育機関ヒアリング調査

【学校関係者ヒアリング調査】

調査日：平成 29 年 5 月 9 日

企業名	学校法人日南学園日南学園高等学校
担当者	黒木教諭、
所在地	宮崎県日南市吾田東 3 丁目 5-1
学園方針	個性を大切に！夢を実現しよう 人には、それぞれ個性があります。本校は、一人ひとりの個性を大切にさらに磨きをかけ、夢実現のためかけがえのない「自分」を創造していく学習の場と考えています。また、人が人としての道、『誠実・礼節』を建学の精神として、『あきらめない、ひるまない』固い決意の皆さんの決意をサポートし、一人ひとりの可能性を心から信じ、3 年間で共に歩みます。
学園基本情報	●理数科（定員 40 名） ●特進科（定員 30 名） ●普通科総合進学クラス（定員 名） ●普通科総合情報クラス（定員 10 名） ●看護科・看護専攻科（定員 40 名） ●調理科（定員 40 名） ●スクールバス運行 ●寮完備
ヒアリング内容	
【学校の基本的データについて】	
【現在の学園状況及びスクールバスの確認】 ・学校の状況 ・全校生徒数の確認（539 名）・通学生徒数の確認（250 名）・寮生徒数の確認（280 名） ・スクールバス利用生徒数の確認（80 名） ■スクールバス運行系統は、串間南郷線 2 本（70 人）・北郷線 1 本（10 人）・酒谷線 1 本（3 人）の 3 ルートで運行している。 ■運行系統の路線は、串間（都井）から南郷から油津から日南学園へ運行している。 ■長期休暇のスクールバスの運行は、課外授業期間中は実施している。それ以外は運行を行っていない状況である。 ■スクールバスの運行経緯としては、串間・南郷からの生徒を通学させるために運行開始している。宮崎方面からの学園生については、寮生活に移行するためバス運行は行わず JR 等による通学に対応している。 ・通学手段の確認 ・JR 定期利用生徒数（20 名）・路線バス定期利用生徒数（ - 名） ・自転車利用生徒数（360 名）・徒歩通学生徒数（ 名） ■JR を活用して宮崎からの通学者が定期券を利用しており、路線バスの活用による通学者はいない状況である。	
【公共交通機関との連携対応について】	
【公共交通との連携】 ■今後のスクールバスから公共交通への展開については、現時点においては考えていない状況である。 ■今後スクールバスの買い替えの時期に、公共交通への転換者へ対して市役所から半額補助を実施し学校も補助することで生徒への負担がなくなるような対応での費用対効果が検証できれば移行の可能性もある。 ■今のスクールバスなどの運行や寮生活による弊害として、生徒が公共交通の存在や乗り方などを知らない実情がある。 ■現在の公共交通では時間に制約があり利用しにくい形態となっている状況であり、その制約がなくなれば公共交通への移行は考えられる。	

【高校生の行動パターンについて】

【学校からの視点における高校生の日常行動】

- ・放課後の日常行動（帰宅部生徒、部活動生徒）
- 進学系の生徒は、日常は学校に残って学習しており家と学校の往復のみの行動となっているようである。時間の合間に、学校近くのコンビニで買い物をし、学校で飲食等をしている状況である。
- 専門系の生徒は、放課後にアルバイトを行い学校からアルバイトから家の往復の行動となっているようである。
- ・休日の日常行動
- 土日については、日南に商業施設等がないため両親と宮崎市内に行っている状況であると認識している。
- ・長期休暇時の日常行動
- 学校としてもGWや長期休暇の過ごし方については把握していない状況である。
- 部活動生については、長期休暇で遠征などに出るため遊ぶ機会が少ない状況である。
- 部活動生の行動として、休日の時間はアブラツコーヒーなどで飲食を楽しんでいる状況である。

【その他について】

- 携帯電話については、基本的に解約を奨励しているが時代的に必要な状況があるため、学校での授業開始時に携帯を集めて、下校時に配布している状況である。

【生徒ヒアリング調査】

調査日：平成 29 年 5 月 9 日

企業名	学校法人日南学園日南学園高等学校
担当者	(3 年生) 米倉、中出、永野、(2 年生) 隈村
所在地	宮崎県日南市吾田東 3 丁目 5-1
学園方針	個性を大切に！夢を実現しよう 人には、それぞれ個性があります。本校は、一人ひとりの個性を大切にさらに磨きをかけ、夢実現のためかけがえのない「自分」を創造していく学習の場と考えています。また、人が人としての道、『誠実・礼節』を建学の精神として、『あきらめない、ひるまない』固い決意の皆さんの決意をサポートし、一人ひとりの可能性を心から信じ、3 年間で共に歩みます。
学園基本情報	●理数科（定員 40 名） ●特進科（定員 30 名） ●普通科総合進学クラス（定員 名） ●普通科総合情報クラス（定員 10 名） ●看護科・看護専攻科（定員 40 名） ●調理科（定員 40 名） ●スクールバス運行 ●寮完備

ヒアリング内容

【高校生の行動パターンについて】

【高校生の日常行動】

・日常の通学行動

- 学生の通学パターンとして、学園スクールバス利用による通学、JR と徒歩（父母の送迎）、自転車通学が主な通学パターンであり路線バスの利用はほとんどない状況である。

・日常の放課後の帰宅行動

- 平日の帰宅パターンとしては、通学パターンの逆パターンで帰るが寄り道等を行う時間がなく、学校以外で放課後寄り道をする事はない状況である。
- 寄り道する時は、市役所前の公園で寄り道や学園近くのコンビニエンスストア、本屋（田中書店 2 号店）で時間をつぶす行動をとる。
- 日常の移動手段としては、徒歩で移動し家と学校の往復の行動である。

・休日の日常行動

- 休日の部活動や学園に来る生徒は、自宅から学園まで通学するが、学園スクールバスは運行していないため JR や徒歩（父母の送迎）で通学する。
- 休日の行動パターンとして、サピアや日南ボーリング場、カラオケ、ショップなどが集積している油津地区周辺へ遊びに行く行動パターンである。学生の移動手段としては、JR での移動がメインである。
- 休日のイベントや祭りの会場が油津地区で開催されるため、拠点としての目的地となっている。

・長期休暇時の日常行動

- 長期休暇でも課外授業があるため、日常の通学行動と同じ行動をとる。
- 長期休暇中には、宮崎市内のイオンや橘通り、若草通りなどの商店街へ遊びに行く。主な交通手段として JR での移動による。

ヒアリング内容

【その他について】

【要望】

- ・ＪＲなどの公共交通機関による移動運賃が高いため、なかなか、宮崎市内などの拠点へ行く機会が少ない。
- ・休日や長期休暇なども日南市内の拠点が少なく、移動するための料金が高いため移動しにくい。
- ・日南市内に映画館などの娯楽施設があると集客が図られると考えられる。
- ・各地区の役割分担として、油津が商業、日南が行政、飫肥が観光のイメージでの拠点である。
- ・移動手段が限られたうえに、移動料金が高いため拠点への移動ができない。そこで、長期休暇や休日に学生乗り放題（期間限定）などの企画運賃があると拠点への移動が容易になる。
- ・１８時台の串間方面へのＪＲの運行をしてほしい。学校が１７：００ぐらいに終わるのに帰る列車がないので運行してほしい。
- ・１１月１２月の時期は受験前になるため２０時以降の帰宅時間となるが、ほとんどの公共交通機関が運行していない時間に対応できないので対応してほしい。

3. 利用者ヒアリング調査

(1) 調査概要

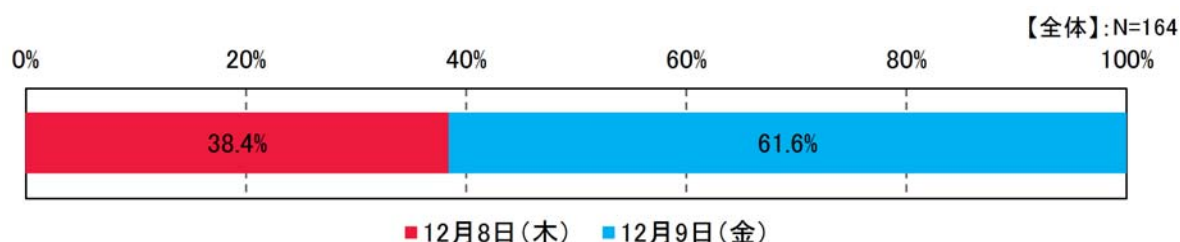
	路線バス	コミュニティバス
調査目的	路線バス・コミュニティバス利用者の利用実態、現行バスのサービスに対する要望、問題点等を把握するため。	
調査手法	バスの乗客に手渡しで配布。降車時に料金箱横に設置した回収箱に入れる。	バスの乗客に手渡しで配布。降車時に調査員に渡す。
実施期間	平成 28 年 12 月 8 日 (木) ： 市木線、 北郷線 平成 28 年 12 月 9 日 (金) ： 宮崎線、 市内線	平成 28 年 12 月 8 日 (木) ～ 12 月 10 日 (土) の 3 日間
対象路線 (回収枚数)	宮崎線 (N = 61) 市内線 (N = 40) 市木線 (N = 48) 北郷線 (N = 15) 計 164 枚	大戸野線 (N = 38) 広河原・猪八重線 (N = 18) 酒谷・吉野方線 (N = 42) 細田・隈谷線 (N = 48) 大牟礼・中部病院線 (N = 18) 札之尾・中部病院線 (N = 23) 計 187 枚

(2) 調査結果

路線バス

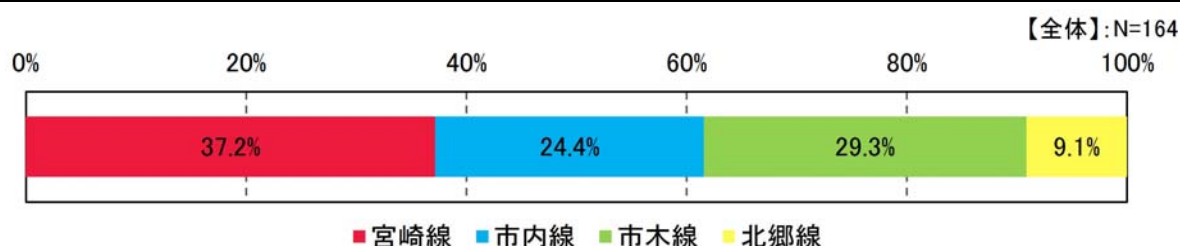
調査日時

- 調査における回答者の「調査日時」は、「12月8日(木)」が38.4%(63人)、「12月9日(金)」が61.6%(101人)となっています。



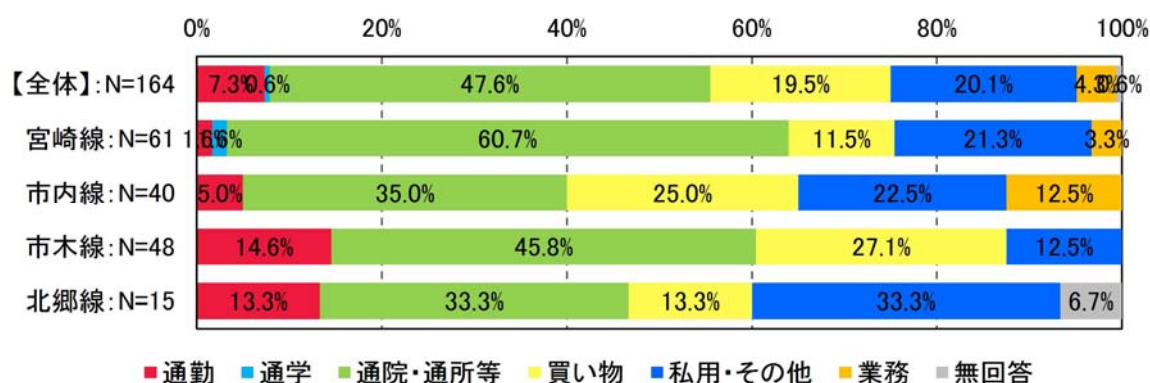
路線名

- 調査における回答者の「路線名」は、「宮崎線」の37.2%(61人)が最も多く、次いで「市内線」の29.3%(40人)、「市木線」の24.4%(48人)の順となっています。



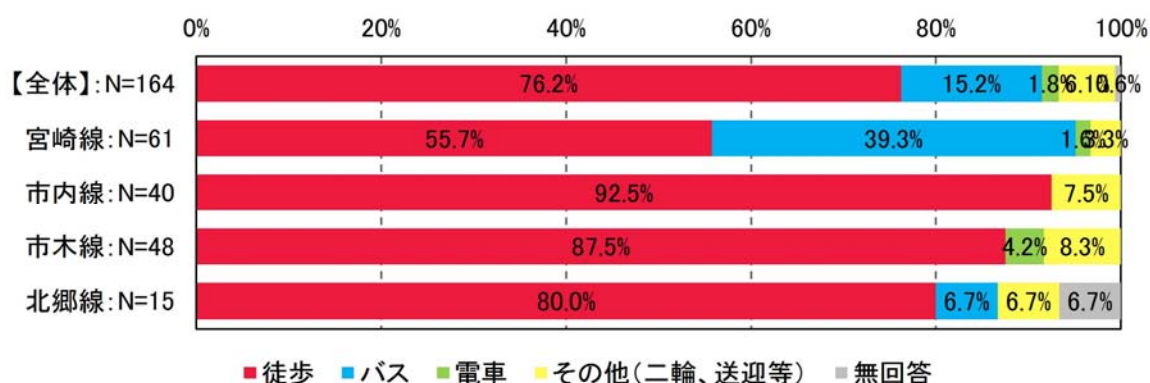
問 1 本日の路線バスの利用目的

- 調査における回答者の「本日の路線バスの利用目的」は、全体では「通院・通所等」の 47.6%（78 人）が最も多く、次いで「私用・その他」の 20.1%（33 人）「買い物」の 19.5%（32 人）の順となっています。



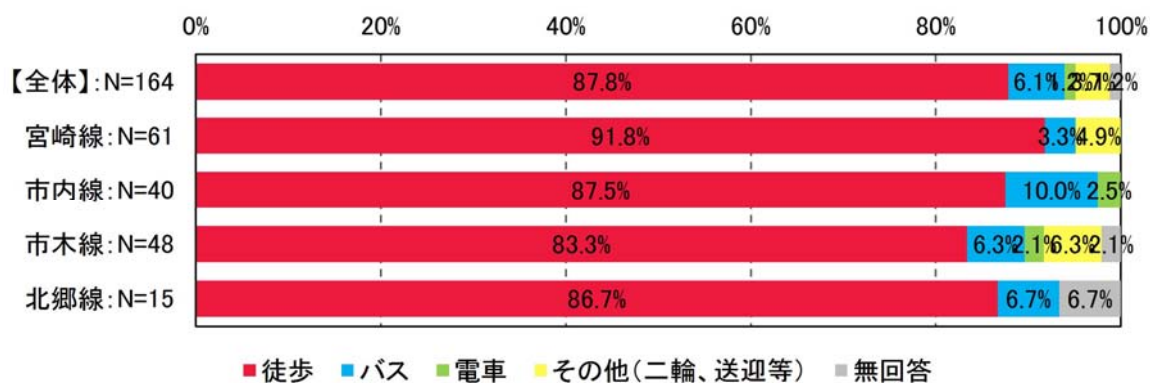
問 2 乗車前の交通手段

- 調査における回答者の「乗車前の交通手段」は、全体では「徒歩」の 76.2%（125 人）が最も多く、次いで「バス」の 15.2%（25 人）「その他（二輪、送迎等）」の 6.1%（10 人）の順となっています。



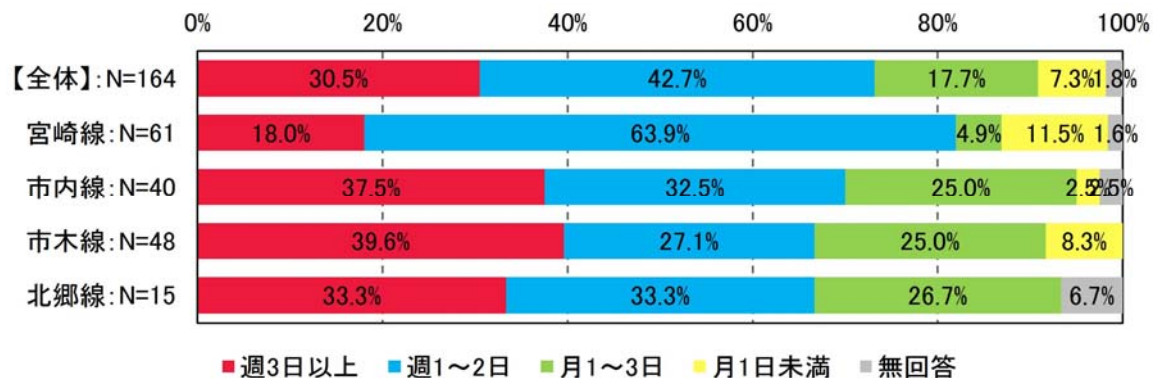
問 3 乗車後の交通手段

- 調査における回答者の「交通後の交通手段」は、全体では「徒歩」の 87.8%（144 人）が最も多く、次いで「バス」の 6.1%（10 人）「その他（二輪、送迎等）」の 3.7%（6 人）の順となっています。



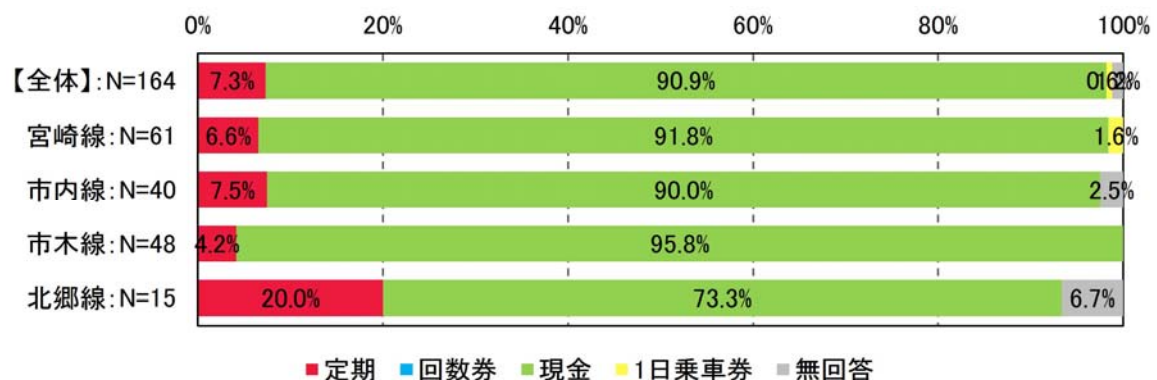
問 4 最近の路線バスの利用頻度

- 調査における回答者の「最近の路線バスの利用頻度」は、全体では「週 1～2 日」の 42.7%（70 人）が最も多く、次いで「週 3 日以上」の 30.5%（50 人）、「月 1～3 日」の 17.7%（29 人）の順となっています。



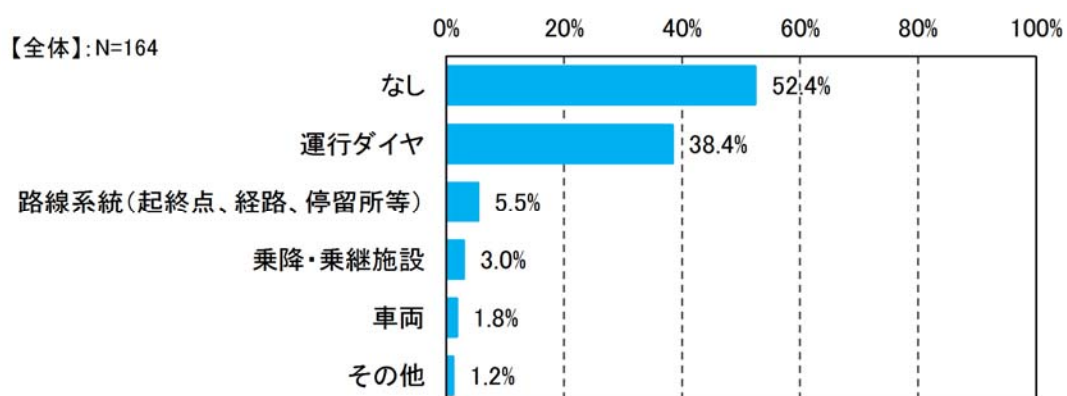
問 5 運賃の支払い方法

- 調査における回答者の「運賃の支払い方法」は、全体では「現金」90.9%（149 人）が最も多く、次いで「定期」の 7.3%（12 人）、「1 日乗車券」の 1.2%（1 人）の順となっています。

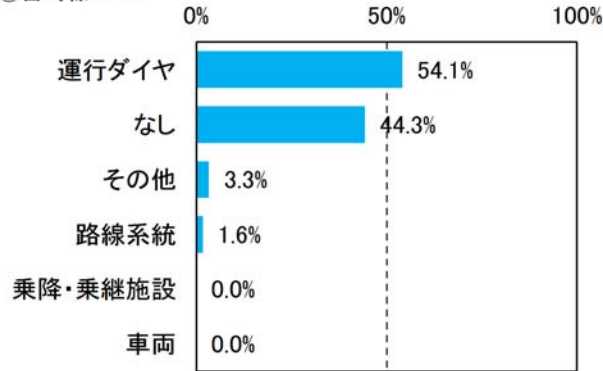


問 6 路線バスの改善点（複数回答）

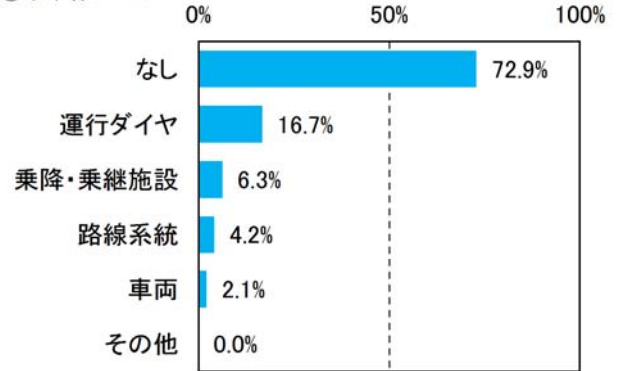
- 調査における回答者が望む「路線バスの改善点」は、全体では「なし」の 52.4%（86 人）が最も多く、次いで「運行ダイヤ」の 38.4%（63 人）、「路線系統」の 5.5%（9 人）の順となっています。



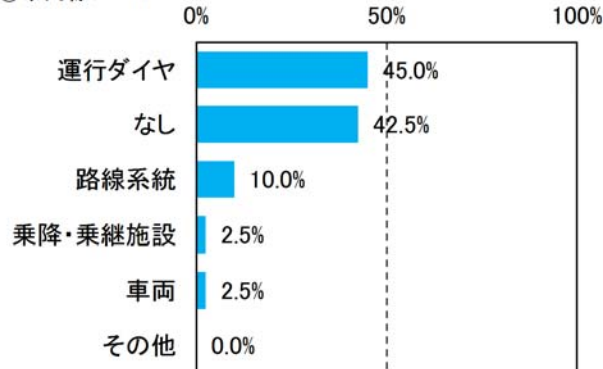
①宮崎線：N=61



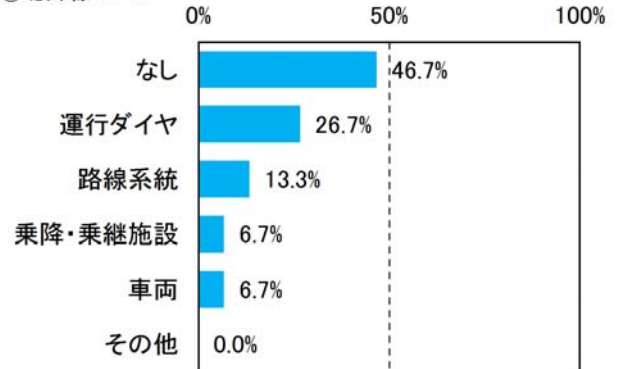
③市木線：N=48



②市内線：N=40

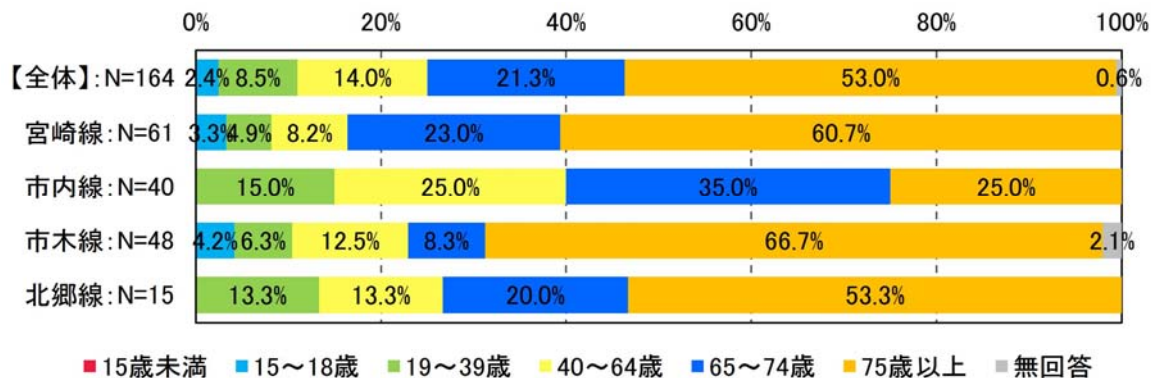


④北郷線：N=15



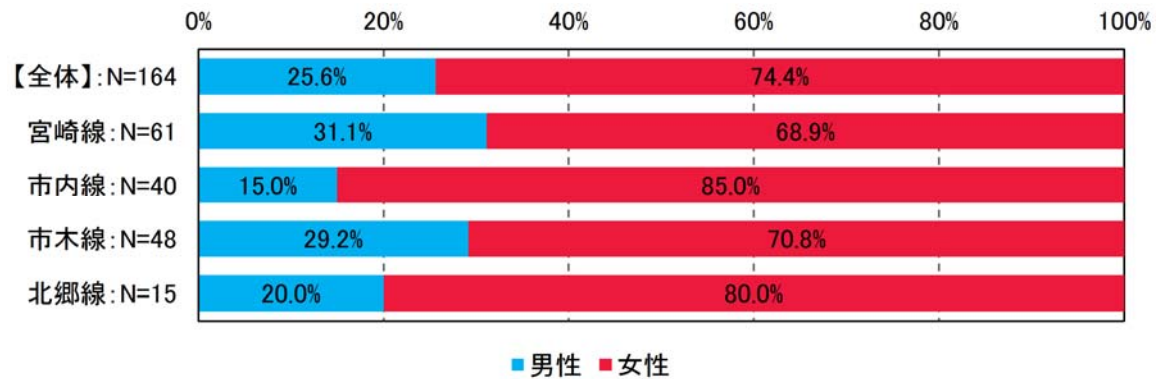
問 7 年齢

- 調査における回答者の「年齢」は、全体では「75歳以上」の53.0%（87人）が最も多く、次いで「65～74歳」の21.3%（35人）、「40～64歳」14.0%（23人）の順となっています。



問 8 性別

- 調査における回答者の「性別」は、全体では「男性」が 25.6% (42 人)、「女性」が 74.4% (122 人) となっています。



【表】

路線バス 利用調査カード

路線バス
利用調査に
ご協力お願いします

● 裏側の質問について、
当てはまる答えを設定
ごとに選んで折り込み、
お降りの際に回収箱に
お入れください。

● 1便ごとの調査ですの
で、以前ご回答いただ
いた場合でもご協力く
ださい。

日南市

【裏】

折り間違えた場合は、一旦戻してください

通勤	本日の 路線バスの 利用目的 (1つのみ)	買物
通学	通院・通所 など	私用・その他
徒歩	乗車前の 交通手段 (1つのみ)	業務
バス	乗車後の 交通手段 (1つのみ)	電車 (二線、送迎等)
徒歩	乗車後の 交通手段 (1つのみ)	電車 (二線、送迎等)
バス	乗車後の 交通手段 (1つのみ)	その他 (二線、送迎等)
週3日以上	最近の 路線バスの 利用頻度 (1つのみ)	月1~3日
週1~2日	最近の 路線バスの 利用頻度 (1つのみ)	月1日未満
定期	運賃の 支払方法 (1つのみ)	現金
回数券	運賃の 支払方法 (1つのみ)	1日乗車券
路線系統 (起終点、経路、停留所)	路線バス の改善点 (複数回答可)	乗降・乗継 施設
運行ダイヤ	路線バス の改善点 (複数回答可)	車両
なし	路線バス の改善点 (複数回答可)	その他
~14歳	年齢 (1つのみ)	40~64歳
15~18歳	年齢 (1つのみ)	65~74歳
19~39歳	年齢 (1つのみ)	75歳以上
男性	性別	女性

～ ご協力ありがとうございました ～

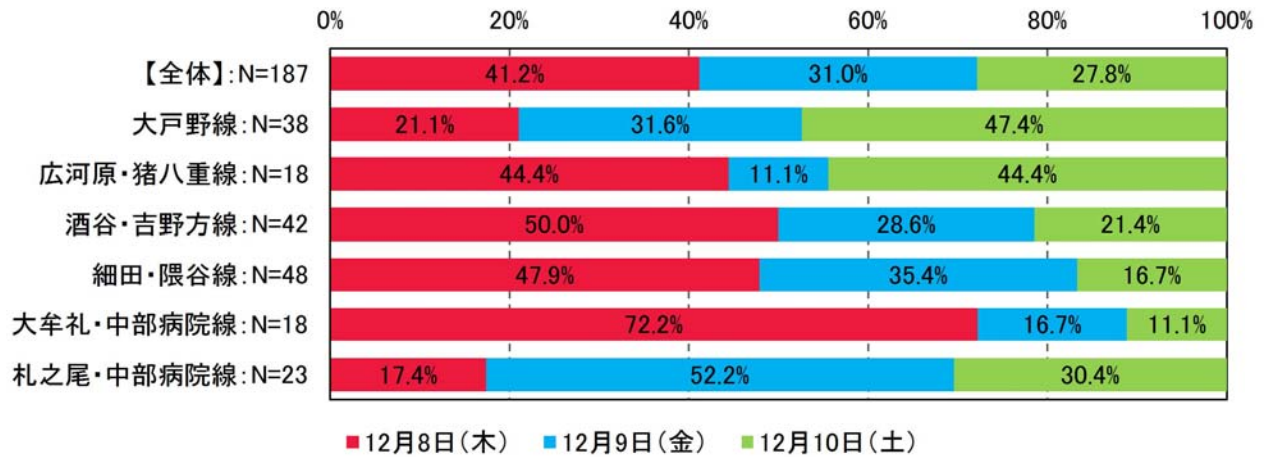
お降りの際に回収箱にお入れください

図 路線バス利用調査カード

コミュニティバス

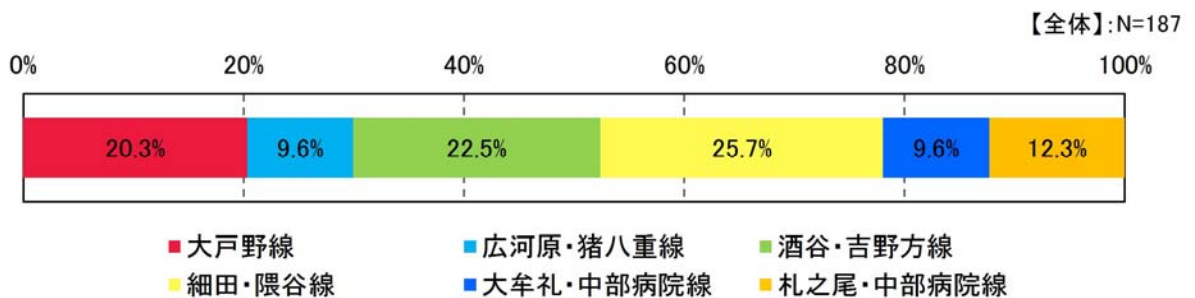
調査日時

- 調査における回答者の「調査日時」は、全体では「12月8日(木)」の41.2%(77人)が最も多く、次いで「12月9日(金)」の31.0%(58人)、「12月10日(土)」の27.8%(52人)の順となっています。



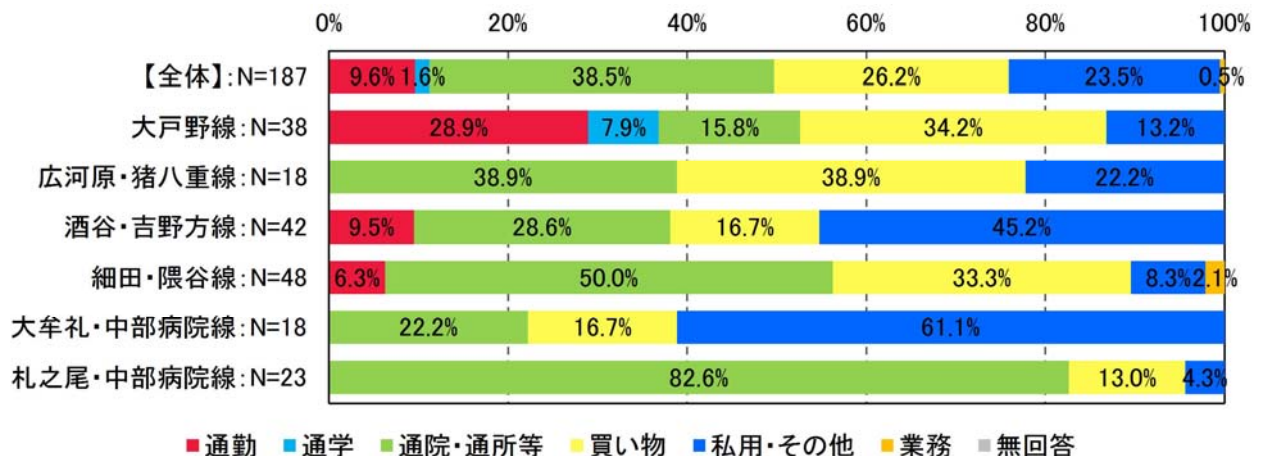
路線名

- 調査における回答者の「路線」は、全体では「細田・隈谷線」の25.7%(48人)が最も多く、次いで「酒谷・吉野方線」の22.5%(42人)、「大戸野線」の20.3%(38人)の順となっています。



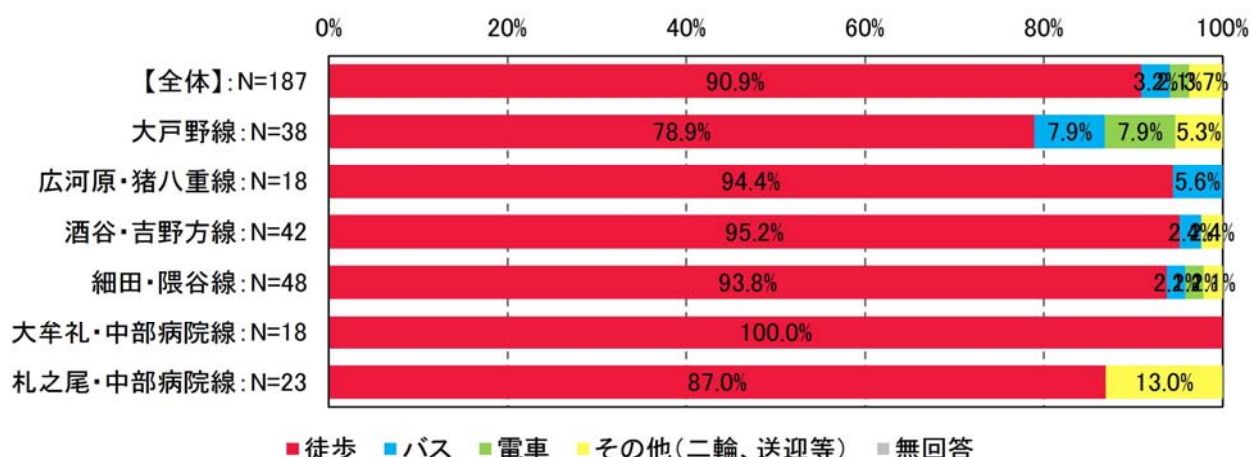
問1 本日のコミュニティバスの利用目的

- 調査における回答者の「本日のコミュニティバスの利用目的」は、全体では「通院・通所等」の38.5%(72人)が最も多く、次いで「買い物」の26.2%(49人)、「私用・その他」の23.5%(44人)の順となっています。



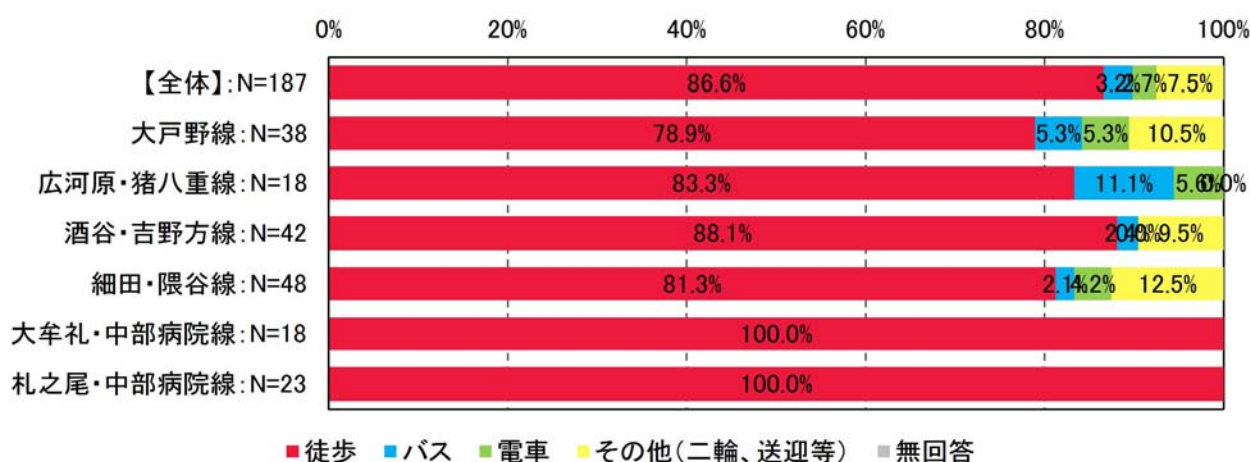
問 2 乗車前の交通手段

- 調査における回答者の「乗車前の交通手段」は、全体では「徒歩」の 90.9% (170 人) が最も多く、次いで「その他(二輪・送迎等)」の 3.7% (7 人)、「バス」の 3.2% (6 人) の順となっています。



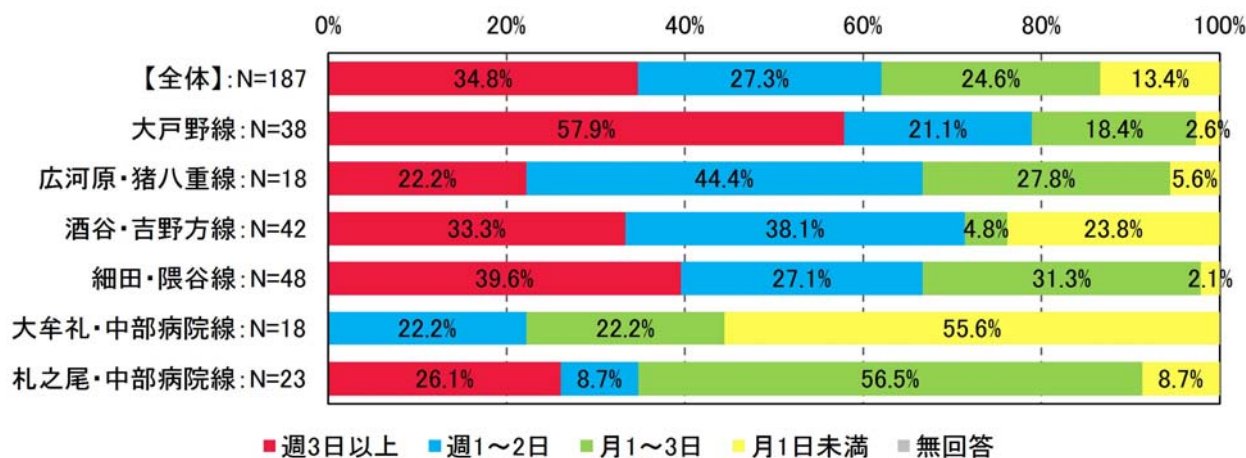
問 3 乗車後の交通手段

- 調査における回答者の「乗車後の交通手段」は、全体では「徒歩」の 86.6% (162 人) が最も多く、次いで「その他(二輪・送迎等)」の 7.5% (14 人)、「バス」の 3.2% (6 人) の順となっています。



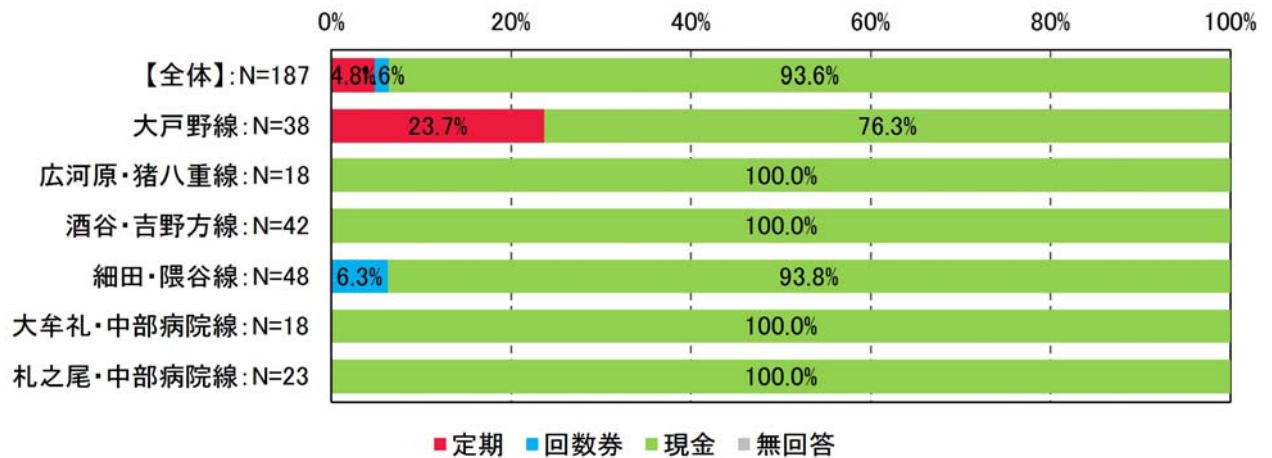
問 4 最近のコミュニティバスの利用頻度

- 調査における回答者の「最近のコミュニティバスの利用頻度」は、全体では「週 3 日以上」34.8% (65 人) が最も多く、次いで「週 1~2 日」の 27.3% (51 人)、「月 1~3 日」の 24.6% (46 人) の順となっています。



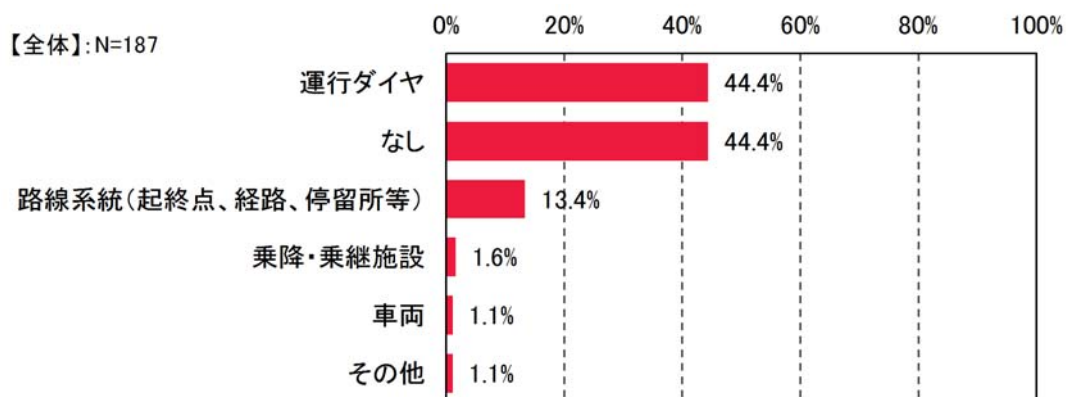
問 5 運賃の支払い方法

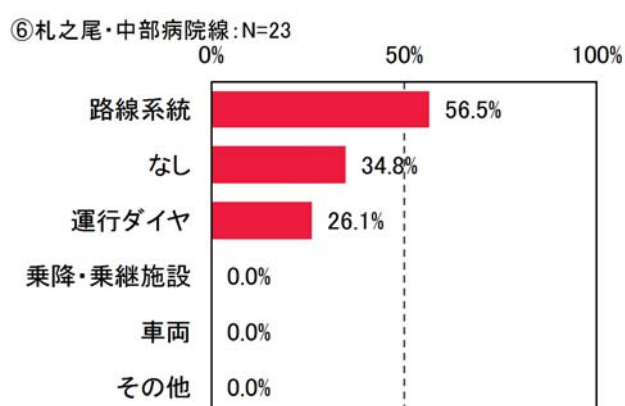
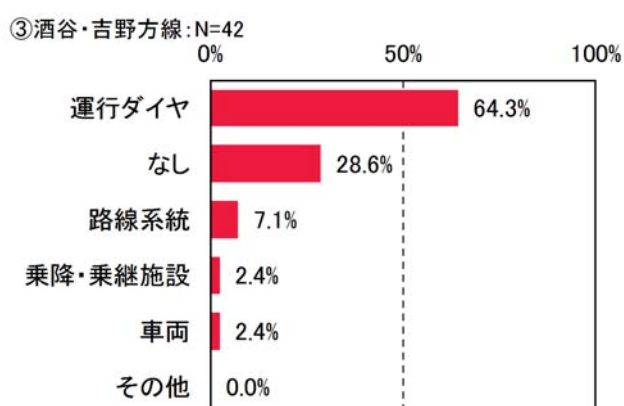
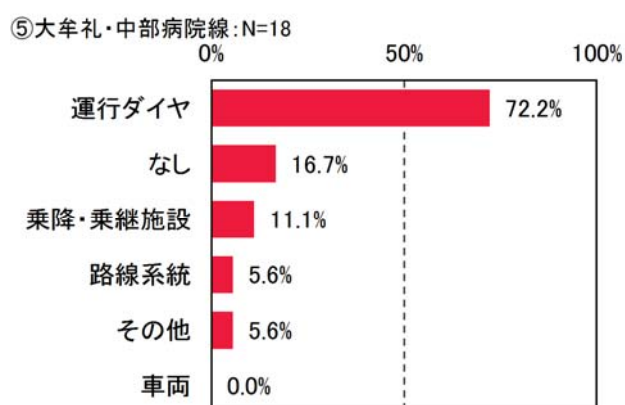
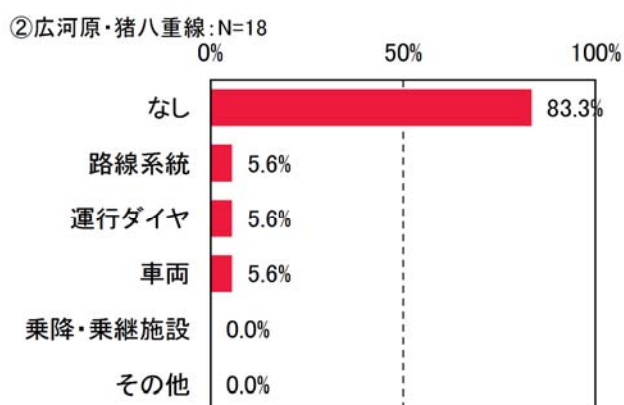
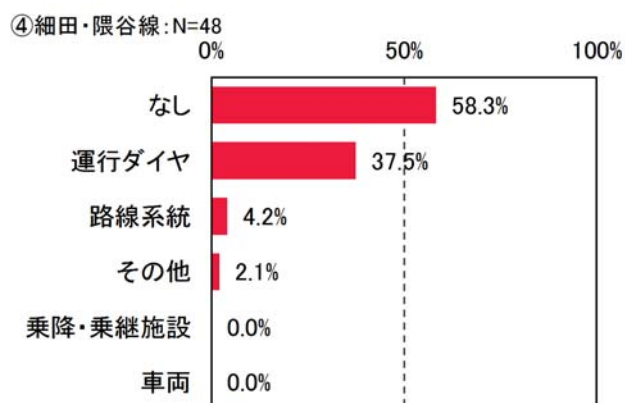
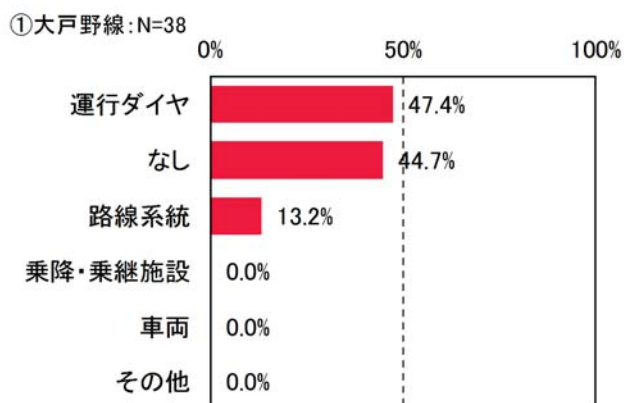
- 調査における回答者の「運賃の支払い方法」は、全体では「現金」の 93.6% (175 人) が最も多く、次いで「定期」の 4.8% (9 人)、「回数券」の 1.6% (3 人) の順となっています。



問 6 コミュニティバスの改善点 (複数回答)

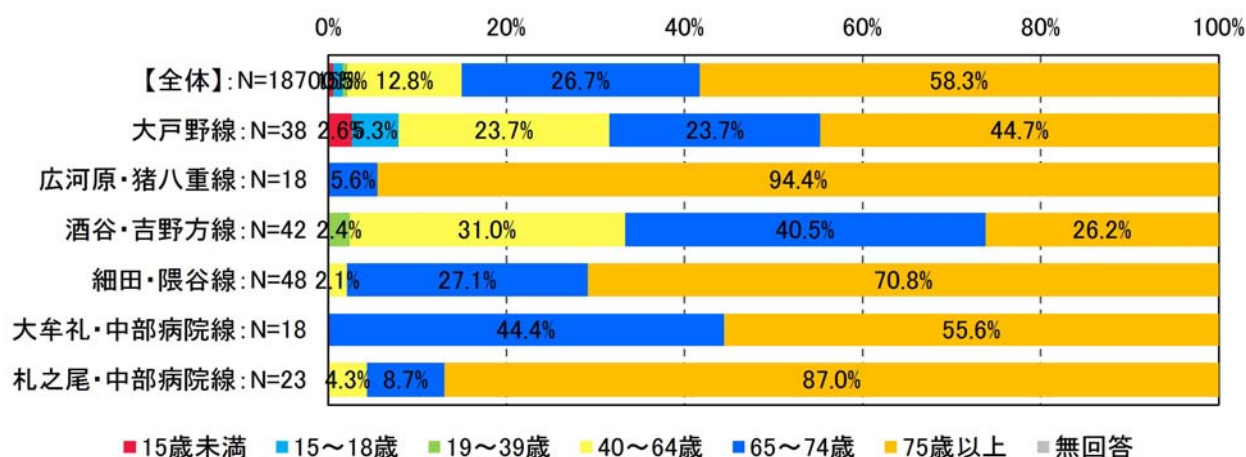
- 調査における回答者が望む「コミュニティバスの改善点」は、全体では「運行ダイヤ」「なし」の各 44.4% (83 人) が最も多く、次いで「路線系統」の 13.4% (25 人) の順となっています。





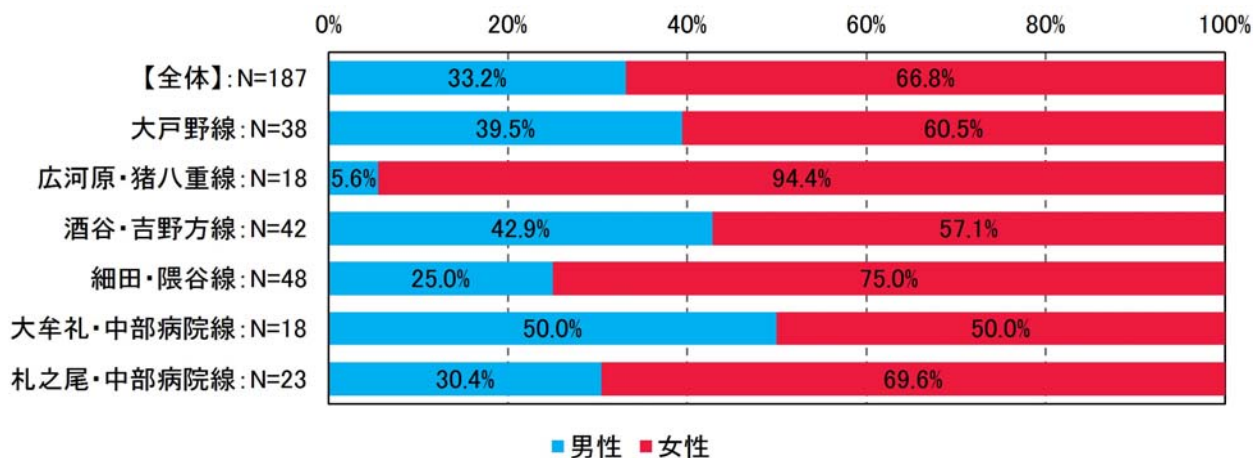
問 7 年齢

- 調査における回答者の「年齢」は、全体では「75歳以上」の58.3%（109人）が最も多く、次いで「65～74歳」の26.7%（50人）、「40～64歳」12.8%（24人）の順となっています。



問 8 性別

- 調査における回答者の「性別」は、全体では「男性」が 33.2% (62 人)、「女性」が 66.8% (125 人) となっています。



【表】

折り返し間通えた場合は、一旦戻してください

通勤	本日のコミュニティバス	買い物
通学	バス利用目的 (1つのみ)	私用・その他
通院・通所 など		業務
徒歩	乗車前の交通手段 (1つのみ)	電車
バス	乗車後の交通手段 (1つのみ)	その他 (二輪、送迎等)
徒歩	乗車後の交通手段 (1つのみ)	電車
バス	乗車後の交通手段 (1つのみ)	その他 (二輪、送迎等)
週3日以上	最近のコミュニティバス利用頻度 (1つのみ)	月1~3日
週1~2日		月1日未満
定期	運賃の支払方法 (1つのみ)	現金
回数券		
路線系統 (起終点、経路、停留所)	コミュニティバスの改善点 (複数回答可)	乗降・乗継施設
運行ダイヤ		車両
なし		その他
~14歳	年齢 (1つのみ)	40~64歳
15~18歳		65~74歳
19~39歳		75歳以上
男性	性別	女性

~ ご協力ありがとうございました ~

お降りの際に調査員にお返しくささい

【裏】

コミュニティバス 利用調査カード

コミュニティバス 利用調査にご協力をお願いします

● 裏側の質問について、
当てはまる答えを設問
ごとに選んで折り返し、
お降りの際に調査員に
お渡しください。

● 1便ごとの調査ですの
で、以前ご回答いただ
いた場合でもご協力く
ださい。

日南市

調査員記入

【調査日時】 /

【路線名】

【車種】

【乗車バス停】

【降車バス停】

図 コミュニティバス利用調査カード

4. 交通事業者ヒアリング調査

【交通事業者ヒアリング調査①】

調査日：平成 29 年 3 月 31 日

企業名	九州旅客鉄道株式会社
担当者	宮崎総合鉄道事業部 永里、後藤、松本、梶原
所在地	宮崎県宮崎市東大淀 2 丁目 6 0
基本情報	日南線は、宮崎県宮崎市の南宮崎駅から鹿児島県志布志市の志布志駅までを結ぶ九州旅客鉄道（JR 九州）の鉄道路線（地方交通線）である。日南海岸沿いや鰐塚山地を縫って走り、宮崎県南部や鹿児島県東部の市町を結ぶ行楽・地域輸送路線である。 日南線内では南宮崎駅と田吉駅のみ IC カード「SUGOCA」が利用可能である。一般向けリアルタイム列車位置情報システム「どれどれ」は、南宮崎駅から田吉駅のみ「宮崎空港線」として、列車位置情報がスマートフォンアプリで配信されている。また、特急「海幸山幸」は、宮崎市と日南市などの宮崎県南部地域を結ぶ観光列車として 2009 年 10 月 10 日に運行を開始し、土曜・休日および春・夏・冬休みなどの長期休暇期間中に、1 日 1 往復運行している。
アンケート回答（主な）	● 汽車の時間がまばらなので、日南へ油津からの遅い時間のものがあれば良い。タクシーは高い。 ● 汽車の本数が少ないので、1 時間に最低でも 2 本あると便利と思う。 ● バスの時間と電車（伊比井駅）の時間を乗継可能な時間に調整してほしい。 ● 電車との連携をしてほしい。時間が全然あっていない。 ● 日常生活において現在公共機関を利用することはほとんどないが、日南海岸は全国的に有名であり、観光地であるので、駅舎やバス停の整備をして、観光地らしい心地よく県外や外国の方に過ごして移動してほしいと思う。特に伊比井の駅舎は、他の駅舎が美しい分みずばらしい。バス停も待ち時間が長いのに待つところがなくかわいそう。 ● JR 日南駅の改築を希望する。マンショの銅像が心細く感じる。
ヒアリング内容	
【公共交通としてのサービスについて】	
【現在のサービス】 ■ 公共交通網形成計画を策定する上で、JR 各駅の乗降客数及び特急「海幸山幸」等の乗降客数（年度末に商工会に提出済）については、本調査に限定したデータとして本社等に確認して提出する。 ■ 他の交通機関との連携も可能な「IC カード（SUGOCA）」の日南線拡大導入については、導入コスト数千万/駅等の経費がかかり、車両設置型の検討も実施したが現時点では導入は困難である。 ■ 列車位置情報システム「どれどれ」については、平成 29 年 4 月 1 日に宮崎駅に位置情報表示装置を設置し運用開始しているが、日南線での導入は路線への信号装置等のシステムが必要となるため現時点では導入に困難である。他の対応として遠隔放送（スピーカー）を実施し乗降客への周知を行っている。 【今後のサービス】 ■ 公共交通網形成計画を策定する上で、JR 各駅の乗降客数及び特急「海幸山幸」等の乗降客数（年度末に商工）については、本調査に限定したデータとして本社等に確認して提出する。 ■ 現在利用されていない層の開拓を行うためにも、新たなサービスの展開を図る必要があり日南市独自の特別感のあるサービスを実施していく必要がある。 ■ 企画サービス（特別切符等）切符の販売は、JR 九州管内でも実施している区間もあり新たなサービスとして実施していける可能性はある。しかし、その際には利用者の需要予測による収益等の検討が必要であり試験的な運用や市の補助金等も視野に入れた検討が必要である。 （シニアパス・ファミリー切符・キャンプ期間中のフリー切符、ジュニアパスなど）	

ヒアリング内容
【他の公共交通機関との連携対応について】
【各交通機関との連携】 ■ JR 九州のダイヤ改正の手順としては、5 月ヒアリング、6 月検討、10 月には翌年 4 月のダイヤ決定となる手順であり、広域交通からの決定手順となるため早めの要望等が必要である。 ■ 他の交通機関との乗り継ぎに関しては、数分程度の変更は可能であり他の交通機関との乗り継ぎ情報の共有を図る対応が必要である。
【観光事業との連携について】
【インバウンド】 ■ JR 九州の日豊本線区間での駅施設等の多言語化は一部の駅でしか対応を行っていない現状であり駅舎等の塗り替えのカラーパターン化を図っている状況である。列車では、海幸山幸号では一部アナウンスなど英語対応が実施されている状況である。 【周遊観光等】 ■ 日南線では、北郷～南郷区間のフリー区間とする「海幸山幸のんびりきっぷ」を販売し回遊性を高めた企画切符を販売している状況である。 ■ 日南市としては、飫肥地区の街並再生事業において 2 軒の古民家を再生し宿と飲食店を整備し再生する準備が進んでいるため、「ななつ星」等の受け皿として対応を検討してほしい。
【地域拠点づくりについて】
【地域拠点づくり】 ■ 地域拠点としての駅舎の利用の検討が必要であり、日南駅及び北郷駅（道の駅）の利活用を検討し JR 九州との協議を実施している。 ■ JR 九州のイベント企画である「JR ウォーク」などとの連携も今後検討していく必要がある。
【その他について】
■ JR 九州でも鉄道運転士不足が進んでおり、国鉄時代入社組と JR 時代入社組と 2 極化が進んでいる状態であり、また日南線の運転資格は別途必要であり若手運転士への移行しにくい状況である。 ■ JR 九州としては新幹線延伸計画に対しては国が決定する事項であり、JR としては要望する意思はなく今後は現在の施設の更新に着目していく必要があると判断している。逆に平行路線である東九州自動車の延伸計画の進展が経営的に課題である。

【交通事業者ヒアリング調査②】

調査日：平成 29 年 3 月 31 日

企業名	宮崎交通株式会社
担当者	乗合部 業務課 尾上、脇田、那須
所在地	宮崎市橋通西 3 丁目 10 番 32 号 ボンベルタ橋 東館 7 階
基本情報	【概要】 宮崎県のほぼ全域を主たる営業エリアとし、宮崎市・延岡市・都城市・小林市・児湯郡高鍋町を中心として広範囲に一般路線バス網を持つ。同エリア発着の中長距離高速バス 9 路線、エリア内の定期観光バス 1 路線を運行している。乗合バスは 320 系統、走行キロ 1326 万 6000km[2]におよび、386 台の車両を保有し年間 939 万 4000 人を運ぶ同県の最大手公共交通機関となっている。また、貸切事業も行っている。 【カード・バス】 IC カード式乗車カード「宮交バスカ」を 2002 年より導入していた。2015 年 11 月 14 日より、nimoca を導入したため、宮交バスカは発行停止となった。利用も 2016 年 3 月 31 日で終了となった。フリーパスは、大人 1800 円、学割 1500 円、子供 1000 円の 1 日乗り放題乗車券を発売している。一日乗り放題だが、高速バスなど一部のバスには乗れない路線もある。 【定期観光】 2012 年 4 月 1 日現在、「日南海岸と九州の小京都饂飩コース」の 1 種類がある。宮崎市内を起終点に、宮崎県南部の青島・堀切峠・鶴戸神社・饂飩を回る。土日祝日・1 月 1 日・1 月 2 日のみ運行する。宮崎観光が全盛期だった昭和 40 年代には 6 コースが設定され、毎日運行されていた。宮崎市内を起終点に都井岬やシーガイアを回るコース、高千穂バスセンターを起終点に天岩戸神社・高千穂峡などの高千穂町内の観光地を回るコースもあった。
アンケート回答（主な）	●路線バス、コミュニティバスについてもう少し本数を増やしてほしい。少しの用事のためだけに数時間待つことに疲れる。列車について上下線とも本数を増やしてほしい。 ●市内の高校への通学のバスがない。現在鶴戸神社から 6：40 のバスはあるが、伊比井方面からはない。せめて、1 時間 1 本バスがあると助かる。朝のバス 9：30 までバスがないため通院が遅くなる。 ●路線バスが遅くまでなく、利用したくても利用しにくく、不安である。 ●中学で部活が終わる時間にバスがないために毎日迎えが大変。宮交バスの 6 時台があれば助かる。 ●JR と宮交バスの連携を取ってほしい。特に通学の時間等、例えばバスの到着から 20 分後に JR が出発する等。本数が少ない路線なので 1 本乗り遅れると（3 分くらいの遅れ）それから 50 分程待たなければならない。ダイヤがとても不便。
ヒアリング内容	
【公共交通としてのサービスについて】	
【現在のサービス】 ■公共交通網形成計画を策定する上で、日南市管内での IC カード利用率等のデータに関しては、本調査に限定したデータとして提出する。 ■宮崎交通としては、2015 年 11 月より IC カード（宮交バスカ）から（nimoca）へ全体で億単位の経費をかけて移行している。 ■日南管内での「フリーパス」の利用については、窓口販売で 1,000 枚/年、コンビニ端末販売で 2,000 枚/年程度販売されており、宮崎県全体として 50,000 枚/年の販売がなされている状況である。 【今後のサービス】 ■新たなサービスとしてシニアバスなどの区間限定や利用客限定のサービスは日南管内でも可能である ■現在、延岡や都城では、1 コインバス（学生限定、夏休み期間限定）を実施しているが、市町村の補助関連により運営を実施している。 ■深夜バスなどの特別便としては、宮崎市内から佐土原方面（宮崎大学近郊）へ運行しているが、深夜時間における運行管理者、運転士などの人件費がかかり運行には十分な費用効果を検証する必要がある。	

ヒアリング内容
【他の公共交通機関との連携対応について】
【各交通機関との連携】 ■ 運行ダイヤについては、毎年４月と１０月にダイヤ改定を実施しており、その３ヵ月前ぐらいには改定の運行ダイヤを決定している状況である。 ■ アンケートからのＪＲやコミュニティバスへの乗り継ぎについては、乗り継ぎポイント等をどのように設定するのか、また、具体的な時間や場所等が分かれば対応は可能である。 ■ 乗り継ぎなどの乗り継ぎ割引制度については、日南線の電子化が進む可能性や相互の電子カードの問題があるため、当面企画乗車券などで対応する方向で検討すべきである。
【観光事業との連携について】
【インバウンド】 ■ インバウンド対応として、日英中(台)韓に対応したパンフレットを作成している状況であり、宮崎県内７０箇所のバス停に設置済である。日南管内では、サンメッセ、鶴戸、油津、飫肥で設定しているが、４／１より幸島も追加設置している状況である。 ■ 定期観光バス「日南海岸と九州の小京都飫肥コース」は、土日運行で１,０００人／年前後の利用に留まっている状況である。 ■ 日南めぐり号（ＪＲ特急海幸山幸号に接続）では、ＪＲみどりの窓口で４００円（１００円引きで販売）で販売しているが、土日で１,０００名程度販売されている。しかし、宣伝不足であり認知されていない状況である。
【地域拠点づくりについて】
【地域拠点づくり】 ■ 宮崎交通バスでの施設内での拠点づくりとして対象となるのは、飫肥、油津のバスセンターが対象となるが、過去には野菜販売などを実施し地域とのつながりをつくっていた経緯がある。
【その他について】
■ 宮崎交通バスとしては、現在の利用状況から勘案すると路線バスの増便は困難であるが、他の交通機関と連携するなど実施し、相互乗り継ぎなどのハブ＆スポークを実施し利用客増加を目指したい。 ■ 日南市における新庁舎建て替えを機会に市役所をハブとしてコミュニティバスを集約し市役所を交通拠点としてハブ化を図る可能性を検討する。

【交通事業者ヒアリング調査③】

調査日：平成 29 年 4 月 28 日

企業名	宮崎県タクシー協会 日南支部
所在地	宮崎県日南市春日 2 - 11
基本情報	宮崎県タクシー協会 日南支部加盟会社 ・宮交タクシー(株) 福田 ・宮崎第一交通(株) 門内 ・(有)南光タクシー 安井 ・(有)宇賀村タクシー 宇賀村 ・(株)美登タクシー 杉尾
アンケート回答（主な）	●高齢者のタクシー利用補助制度の創設拡充。 ●コミュニティバスを廃止し、タクシー等へ半額補助してもらいたい。 ●今現在は免許証も自分の車もあるので、不便さは感じないが将来は不安である。利用したいときに使えるタクシーの割引が半額負担等の方が、今のコミュニティバスよりも利用しやすいのではないかと考える。 ●北郷町から日南町へショッピングにバスを利用したいが日南までは乗り換えがあり不便で、バス代金も高額すぎると思う。免許を返納した場合バス、タクシーチケットがあるといいと思う。 ●病院や買い物に手軽に行けるように安く、簡単な方法で申し込める乗合タクシーがあるといい。 ●高齢者のために安いコミュニティタクシーみたいなサービスがあればいいと思います。 ●これから先も自分で運転できる間は自家用車を利用して動くと思います。自分の自由な時間に動くという事が一番のポイントだと思う。しかし、年老いていくと変わってきます。遠方の年若い一人暮らし人には公共交通は必要なのかなと思いますが、毎日の事でなければ、タクシーの便乗などの利用の仕方もあるような気がします。 ●タクシー会社と契約して個人対応した方が効率的で利用率、利便性も向上すると思う。コミュニティバスはみなさんをカバーする分、個人対応がきわめて低いので廃止した方がいい。
ヒアリング内容	
【公共交通としてのサービスについて】	
【現在の運行状況の確認】	
■日南市内で運行しているタクシー台数は約 102 台程度であり、1 日のタクシー利用は、延べで 1,100 人ぐらいが利用している状況である。 ■乗務員の平均年齢は、各社とも 60 歳～65 歳であり高齢化が進んでいる状況である。	
【独自サービスの可能性確認】	
■認知症サポートサービスを実施しており、外で徘徊している高齢者を見つけた場合に声かけを行いサポートする対応を図っている。（第一交通） ■新たなサービスとして、高齢化し免許証を返納された方に返納証明書を提示してもらえると運賃の 10%割引サービスを実施していく方針である。（第一交通） ■高齢者（65 歳以上）の利用に対しては、高齢者割引として 10%割引サービスを実施している。（美登タクシー） ■買物代行サービスは、注文をそれぞれの買物先に事前に連絡をもらい、乗務員が買物先に受取、お客様へ届けるサービスを実施しており、料金は片道分の料金となる。（南光タクシー）現在は、一日当たり 4～5 件の受注で対応しており、常連のお客様のみの受注であり。受注トラブルがないようお客様が直接買物先に連絡して購入するシステムとなっている。 ■電子マネーサービスへの対応はまだ準備ができていない状況であり、クレジット対応は第一交通のみが可能で対応している状況である。今後も設備投資が関係するため対応は未定である。また、乗務員が高齢化しておりクレジット対応が困難な状況である。	

ヒアリング内容
【他の公共交通機関との連携対応について】
【他の公共交通機関との連携】 ■ JR や宮交バスとの連携乗り継ぎに関しては、ほとんど乗り継ぎされるお客様がいないため連携の可能性はない状況である。 ■ JR からの要望で、駅から観光タクシーという企画（観光地めぐり）での連携企画サービスを展開している。観光コースとして 5,000 円（2 コース）7,000 円（1 コース）で展開。JR からタクシー協会へ依頼により、協会から各タクシー会社へ割り振り実施している。現在の観光コース展開がお客様の要望により変更される傾向が強く、観光コースとしての意味合いや料金との調整が発生しており課題となっている。
【観光事業との連携について】
【観光関連乗車状況について】 ■ タクシー利用者の中で観光に利用している割合としては、ほとんど見受けられず主に地元やビジネス利用が主体で利用している状況である。観光利用として旅行会社からの依頼で月 1 回程度の利用がある程度である。 ■ タクシー協会やタクシー会社と飲食店との連携については、現在展開はしていない状況である。
【インバウンド観光事業について】 ■ 外国人へのサービスとしての多言語サービスは、携帯翻訳ソフトでの対応や乗船の通訳をお願いして対応している状況である。 ■ 外国人への言語対応を図るため、乗務員の研修会等については組織での対応はマニュアル程度はあるが基本的に乗務員個人に任せている状況である。 ■ 多言語化への対応として、テレサポート（10 か国語対応）へ連絡を行い、通訳をしてもらうサービスを展開しているが、乗務員の携帯番号を登録して実施している。
【その他について】
■ 乗務員の確保については、現在も定年退職された方が乗務員へと再就職するパターンであり、新卒の乗務員採用は困難な状況である。乗務員の人数も近年減少傾向を示しており、5 年～10 年前と比べて 40 名程度減少しており今後の運行に不安が生じている状況である。 ■ タクシー協会として、現在の地域主体やビジネス主体の事業展開から観光へとシフトするためには、設備や周辺環境が整えば展開していく必要があると感じているが、観光での需要が少なく展開しにくい状況である。 ■ 現在は、今の乗務員の給与自体が成り立っていない状況で、新たな若い乗務員が就職する確率は少ない状況である。