

えびの市地域公共交通網形成計画

(えびの市地域公共交通総合連携計画 改訂版)

平成27年3月

 えびの市

目次

第1章 計画策定の背景と目的	1
1 計画策定の背景	
2 計画策定の目的	
第2章 えびの市を取り巻く現状	2
1 地勢および人口動向	
2 主要施設の分布状況	
3 公共交通機関の現状	
第3章 コミュニティバス導入に向けた試行的な取り組み	13
1 コミュニティバス実証実験運行の実施概要	
2 実証実験運行の結果	
3 交通空白地の移動手段確保に向けた課題	
第4章 公共交通の潜在的な需要に関する調査	31
1 65歳以上市民の世帯状況調査	
2 公共交通の潜在的な需要の特性把握	
3 市民の外出実態・ニーズからみた公共交通の課題	
第5章 将来に向けた地域公共交通網形成計画	45
1 地域公共交通が果たすべき役割	
2 基本方針	
3 計画の区域	
4 計画の目標	
5 目標を達成するために行う事業および実施主体	
第6章 計画の推進に向けて	58
1 計画期間および事業スケジュール	
2 計画の実施体制	
3 達成状況の評価と見直し	

第1章 計画策定の背景と目的

1 計画策定の背景

えびの市では、路線バスや鉄道などの公共交通が運行されているが、人口減少の進行や自家用車の普及などに伴い、利用者が減少している。路線バスは、国や県、市の財政支援による運行経費の赤字補填によって維持されており、今後の存続が懸念される状況が続いている。一方で、本市は高齢化が進行している状況にあり、今後、自家用車を持たない高齢者などの移動手段として、公共交通の重要性は高まっていくことが予想される。このような背景から、市民のニーズに応じた地域公共交通のあり方を定めるため、平成 23 年度に「えびの市地域公共交通総合連携計画」の策定を行った。

計画策定後、平成 24 年度から平成 26 年度にかけて、コミュニティバス導入の実証実験運行を行い、利用者アンケート調査や乗車実績の整理、事業者へのヒアリング調査等を基に、公共交通の利用実態について検証してきたところである。

実証実験運行では、市民に公共交通を利用する習慣がない実態が浮き彫りとなった。一方で、買い物や通院などの日常生活で移動に支障をきたしている市民の存在も確認したところである。移動に支障をきたしている市民の移動手段については、対応が求められており、今後解決していくべき課題となっている。

今年度は、平成 23 年度に策定した「えびの市地域公共交通総合連携計画」の計画期間が満了することから、地域公共交通に対するこれまでの取り組みを継続するためにも、次年度以降の地域公共交通のあり方を示した新たな計画が必要となる。そこで、これまでに行ってきた実証実験運行について評価を行うとともに、公共交通の潜在的な需要に関する調査の結果も踏まえ、えびの市の地域特性にあった地域公共交通のあり方を検討し、『えびの市地域公共交通網形成計画』として策定する。

2 計画策定の目的

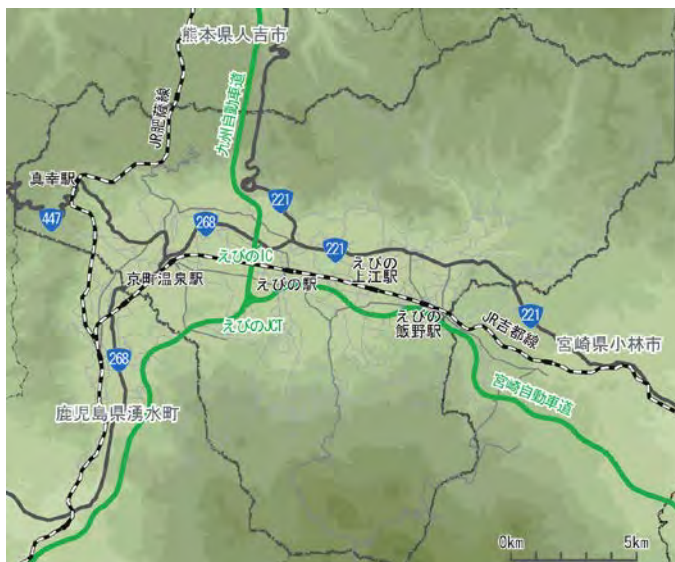
本計画は、当市の地域公共交通の維持・活性化のため、本市における今後の望ましい地域公共交通のあり方と、次年度以降の取り組み方針を示すことを目的とする。

第2章 えびの市を取り巻く現状

1 地勢および人口動向

(1) 地勢

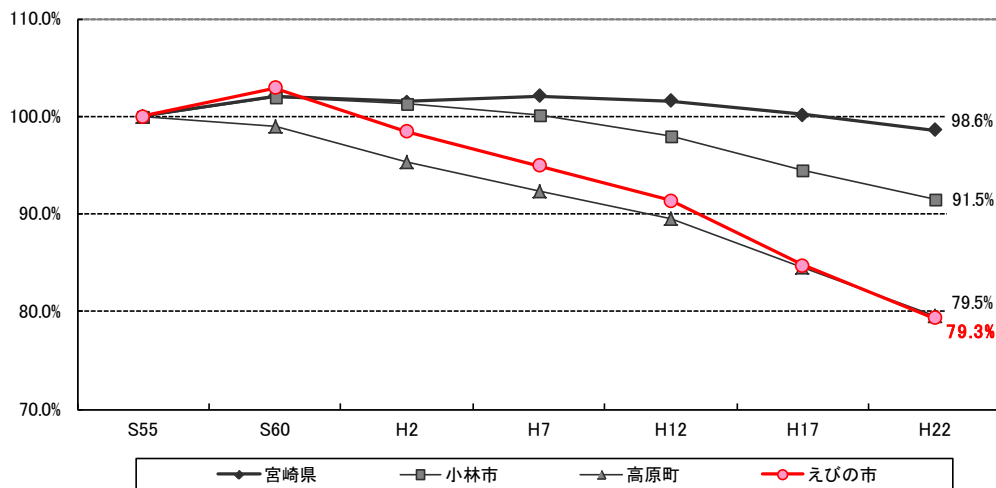
- ・本市は、宮崎県・鹿児島県・熊本県の三県の境界に位置し、面積 283.0k㎡の山に囲まれた緑豊かな土地となっている。
- ・交通の面では、九州縦貫自動車道と宮崎自動車道が交差する要衝となっており、九州自動車道が本市を中心に、宮崎・鹿児島・熊本の三方へ伸びている。



■えびの市周辺の地形図

(2) 居住人口の推移

- ・えびの市の人口は 21,606 人（H22 国勢調査）である。昭和 55 年の人口と比べて、約 21%減となっており、その減少率は、宮崎県全体と比べても大きいものとなっている。



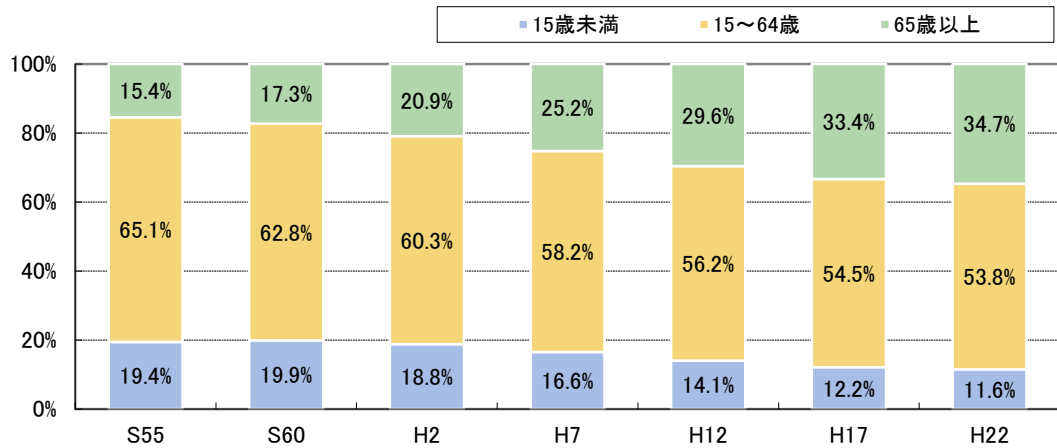
区分	項目	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
宮崎県	人口(人)	1,151,587	1,175,543	1,168,907	1,175,819	1,170,007	1,153,042	1,135,233
宮崎県	伸び率(S55=1)	100.0%	102.1%	101.5%	102.1%	101.6%	100.1%	98.6%
小林市	人口(人)	52,762	53,753	53,480	52,828	51,697	49,820	48,270
小林市	伸び率(S55=1)	100.0%	101.9%	101.4%	100.1%	98.0%	94.4%	91.5%
高原町	人口(人)	12,579	12,455	11,984	11,619	11,254	10,623	10,000
高原町	伸び率(S55=1)	100.0%	99.0%	95.3%	92.4%	89.5%	84.5%	79.5%
えびの市	人口(人)	27,246	28,034	26,826	25,872	24,906	23,079	21,606
えびの市	伸び率(S55=1)	100.0%	102.9%	98.5%	95.0%	91.4%	84.7%	79.3%

※小林市の H17 以前の数値については、合併前の須木村・野尻町を含む。
出典：各年国勢調査（S55～H22）

■人口の推移

(3) 年齢別人口

- ・年齢別人口では、総人口 21,606 人に対して 65 歳以上が 7,470 人（高齢化率 34.7%）となっている。
- ・昭和 55 年からの推移を見ると、15 歳未満の割合は減少、65 歳以上の割合は増加しており、「少子高齢化」が進んでいる。



区分	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22
65歳以上	4,209	4,851	5,600	6,521	7,380	7,700	7,470
15～64歳	17,740	17,600	16,183	15,065	14,009	12,567	11,587
15歳未満	5,297	5,583	5,042	4,286	3,517	2,812	2,492

出典：各年国勢調査（S55～H22）

■えびの市における年齢別人口の推移

(4) 地区別人口

- ・地区別にみると、高齢化率が50%を超えている地区がある。
- ・前回計画時（H23）と比較すると、ほとんどの地区で高齢化率が増加し、全体の高齢化率は約3.5%増加している。

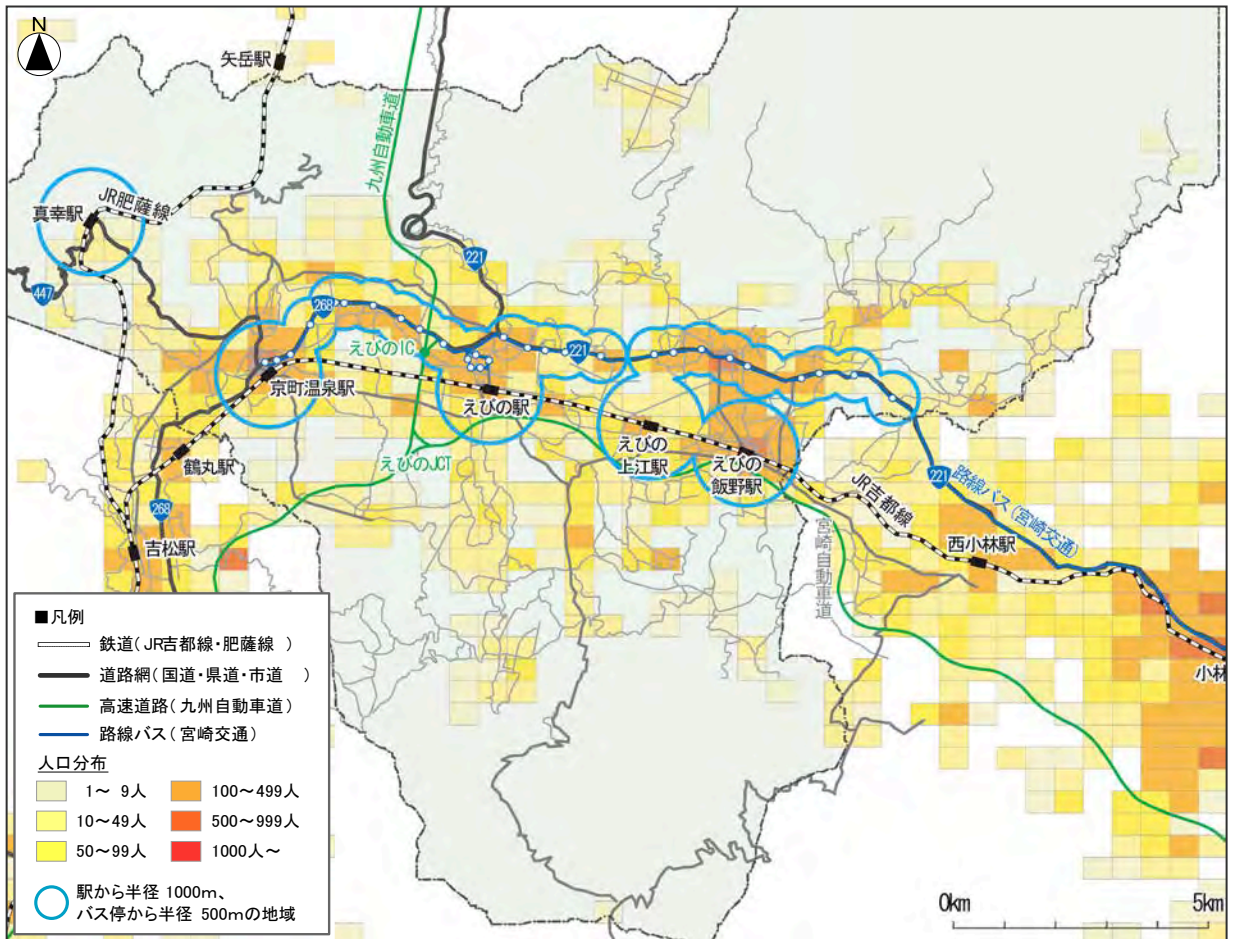
■年齢別人口(地区別)

地区名	総数	65歳以上	高齢化率		地区名	総数	65歳以上	高齢化率			
			H26	H23				H26	H23		
飯野地区	堀浦	290	114	39.3%(+3.6)	35.7%	上江地区	池島	180	73	40.6%(+6.6)	34.0%
	上大河平	334	146	43.7%(+1.8)	41.9%		今西	218	81	37.2%(+7.5)	29.7%
	下大河平	496	236	47.6%(+3.6)	44.0%		西上江	238	84	35.3%(-1.0)	36.3%
	杉水流	264	102	38.6%(+1.3)	37.3%		中上江	303	134	44.2%(+4.7)	39.5%
	五日市	255	102	40.0%(+3.3)	36.7%		上上江	704	224	31.8%(+3.7)	28.1%
	東原田	443	162	36.6%(+4.0)	32.6%		田代	263	115	43.7%(+9.2)	34.5%
	麓	1228	342	27.9%(+2.3)	25.6%		出水	205	82	40.0%(+2.4)	37.6%
	駅前	790	281	35.6%(+3.2)	32.4%		末永	221	99	44.8%(+1.3)	43.5%
	中原田	476	155	32.6%(+3.9)	28.7%		白鳥	405	176	43.5%(+1.6)	41.9%
	上原田	129	61	47.3%(+10.4)	36.9%		えびの高原	2	1	50.0%(+50)	0.0%
	南原田	962	382	39.7%(+2.7)	37.0%	真幸地区	水流	314	138	43.9%(+0.8)	43.1%
	町	767	160	20.9%(+0.5)	20.4%		南昌明寺	262	134	51.1%(+0.3)	50.8%
	片馬場	245	1	0.4%(+0.1)	0.3%		北昌明寺	79	42	53.2%(-3.9)	57.1%
	坂元	433	148	34.2%(+0.4)	33.8%		東内堅	170	84	49.4%(+1.2)	48.2%
	高野	61	23	37.7%(+9.7)	28.0%		中内堅	121	56	46.3%(+11.4)	34.9%
	前田	331	119	36.0%(+2.0)	34.0%		西内堅	85	51	60%(+0.4)	59.6%
	芋畑	185	86	46.5%(+4.4)	42.1%		溝ノ口	55	36	65.5%(+4.5)	61.0%
	大明司	476	201	42.2%(+4.6)	37.6%		北岡松	191	87	45.5%(+1.6)	43.9%
	山内	145	54	37.2%(-2.3)	39.5%		南岡松	408	186	45.6%(+0.2)	45.4%
	加久藤地区	松原	178	62	34.8%(+0.8)		34.0%	亀沢	146	54	37.0%(+6.5)
前松原		218	75	34.4%(+7.6)	26.8%	柳水流	129	60	46.5%(+5.5)	41.0%	
麓		308	103	33.4%(+3.2)	30.2%	京町	1181	375	31.8%(+1.3)	30.5%	
中島		890	303	34.0%(+2.9)	31.1%	上向江	297	105	35.4%(+1.6)	33.8%	
栗下		408	154	37.7%(+2.8)	34.9%	下浦	108	56	51.9%(-1.1)	53.0%	
東長江浦下		124	75	60.5%(±0)	60.5%	中浦	280	135	48.2%(+5.1)	43.1%	
東長江浦上		89	39	43.8%(+3.8)	40.0%	上浦	340	115	33.8%(+2.1)	31.7%	
尾八重野		139	54	38.8%(+2.9)	35.9%	上島内	169	70	41.4%(+4.0)	37.4%	
西長江浦下		212	80	37.7%(-1.2)	38.9%	下島内	465	193	41.5%(+5.7)	35.8%	
西長江浦上		153	52	34.0%(-3.4)	37.4%	西川北	351	147	41.9%(+3.6)	38.3%	
灰塚		104	35	33.7%(-1.9)	35.6%	黒原	2	2	100%(+100)	0.0%	
永山		601	143	23.8%(+2.8)	21.0%	合計	20,799	7,779	37.4%(+3.5)	33.9%	
大溝原		213	95	44.6%(+5.2)	39.4%						
湯田		205	86	42.0%(+2.3)	39.7%						
西郷		321	138	43.0%(+3.6)	39.4%						
東川北		241	124	51.5%(+3.4)	48.1%						
榎田		88	38	43.2%(+4.7)	38.5%						
牧の原		105	53	50.5%(+1.8)	48.7%						

※表中、高齢化率の赤字は「40%以上」「50%以上」
出典：えびの市住民基本台帳(H26.10.1)

(5) 人口分布

- ・人口分布をみると、国道 221 号・268 号や鉄道に沿って帯状に広がっている。
- ・京町温泉駅、えびの駅、えびの飯野駅周辺に居住地の集中がみられる。
- ・国道などの幹線道路から離れた地区にも居住地が分布しており、市全域に交通空白地*が広がっている。



■人口分布図

出典：H22 国勢調査 (500m メッシュ)

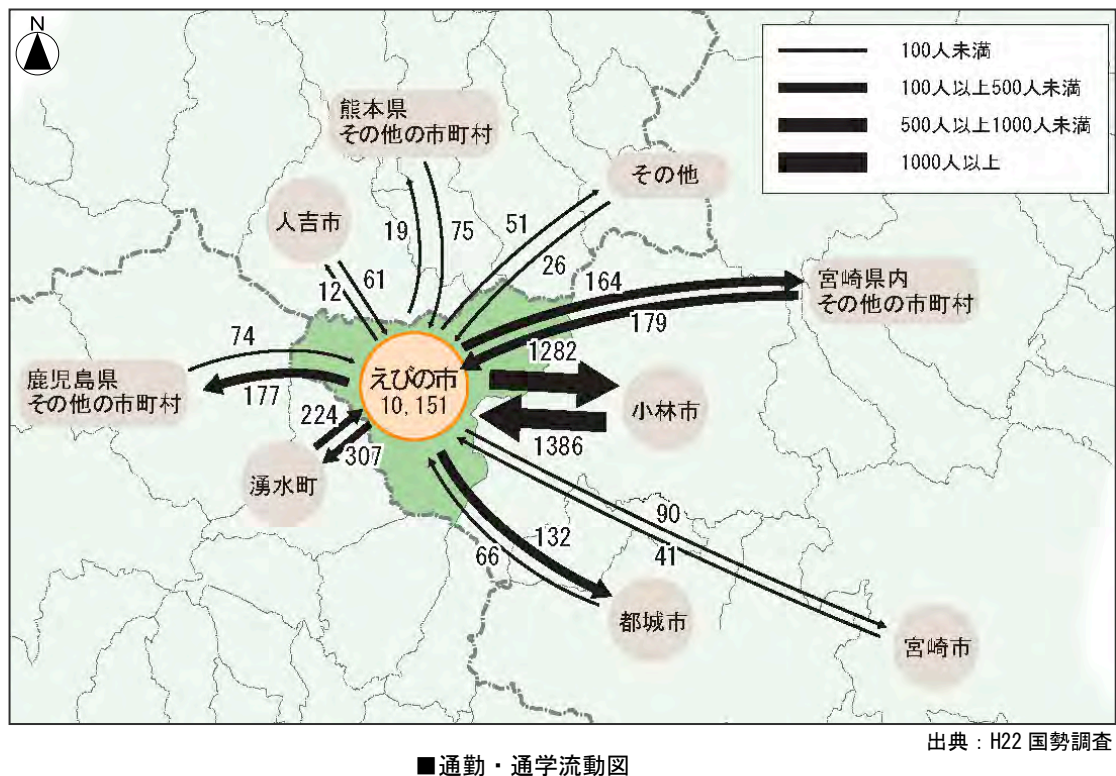
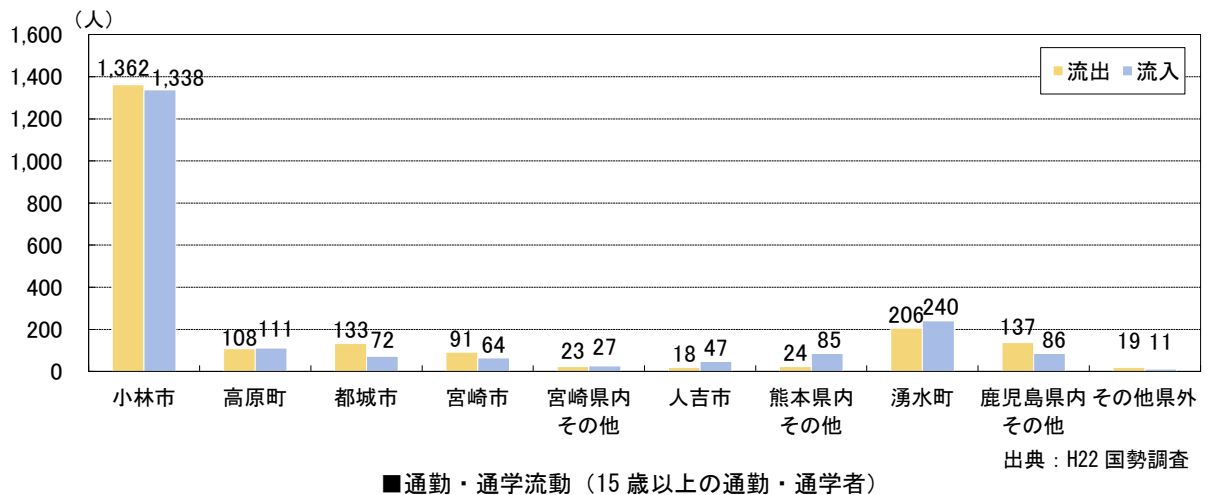
※交通空白地について

本計画の“交通空白地”とは、駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上の地域を指す。「地域公共交通づくりハンドブック (H21.3 国土交通省自動車交通局旅客課)」において、地方では駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上を地域公共交通の空白地域と捉える場合が見られること、地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とすること、と記載されていることから定義したもの。

(6) 通勤通学流動

- ・えびの市の通勤・通学流動を見ると、えびの市内における流動が主になっている。
- ・市外との繋がりを見ると、小林市への流出・流入が約 1,350 人前後と突出しており、他の自治体に比べて強い繋がりが見られる。

えびの市在住の通勤・通学者	11,045 人
(うち市内で通勤通学する者)	8,794 人



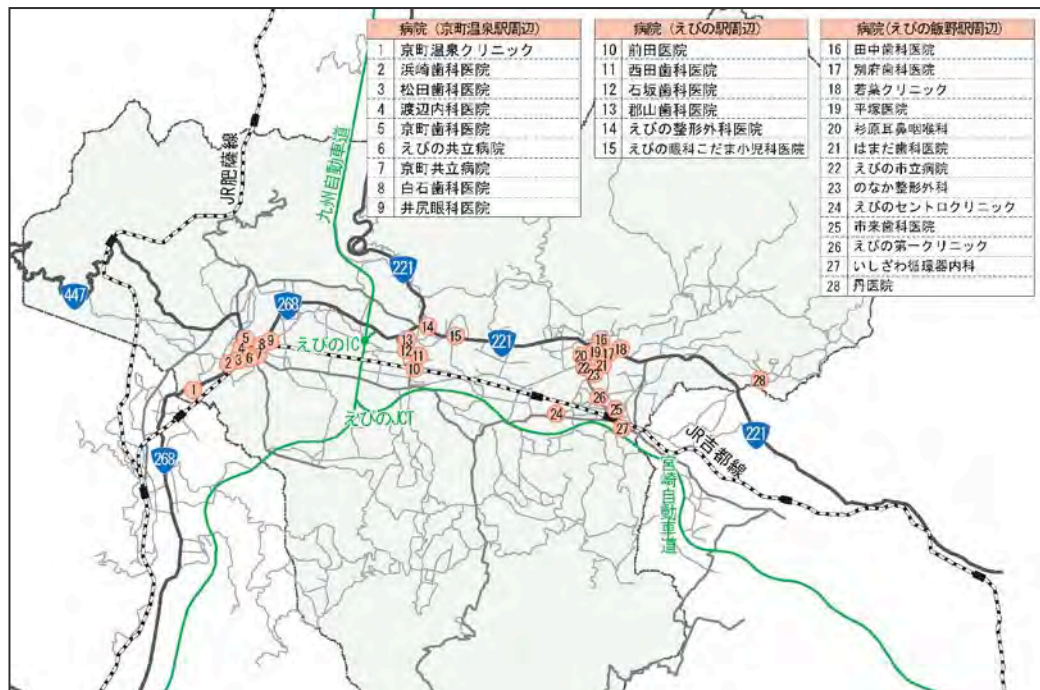
2 主要施設の分布状況

(1) 主要施設の分布

- ・ 公共施設や商業施設、医療施設などの主要な施設は、概ね国道 221 号線沿いや、各駅周辺に立地している。
- ・ 一方で、施設が広範囲に分布し、徒歩のみで施設間を移動することは難しい。



■ 主要施設分布図(公共施設等・商業施設・教育機関)

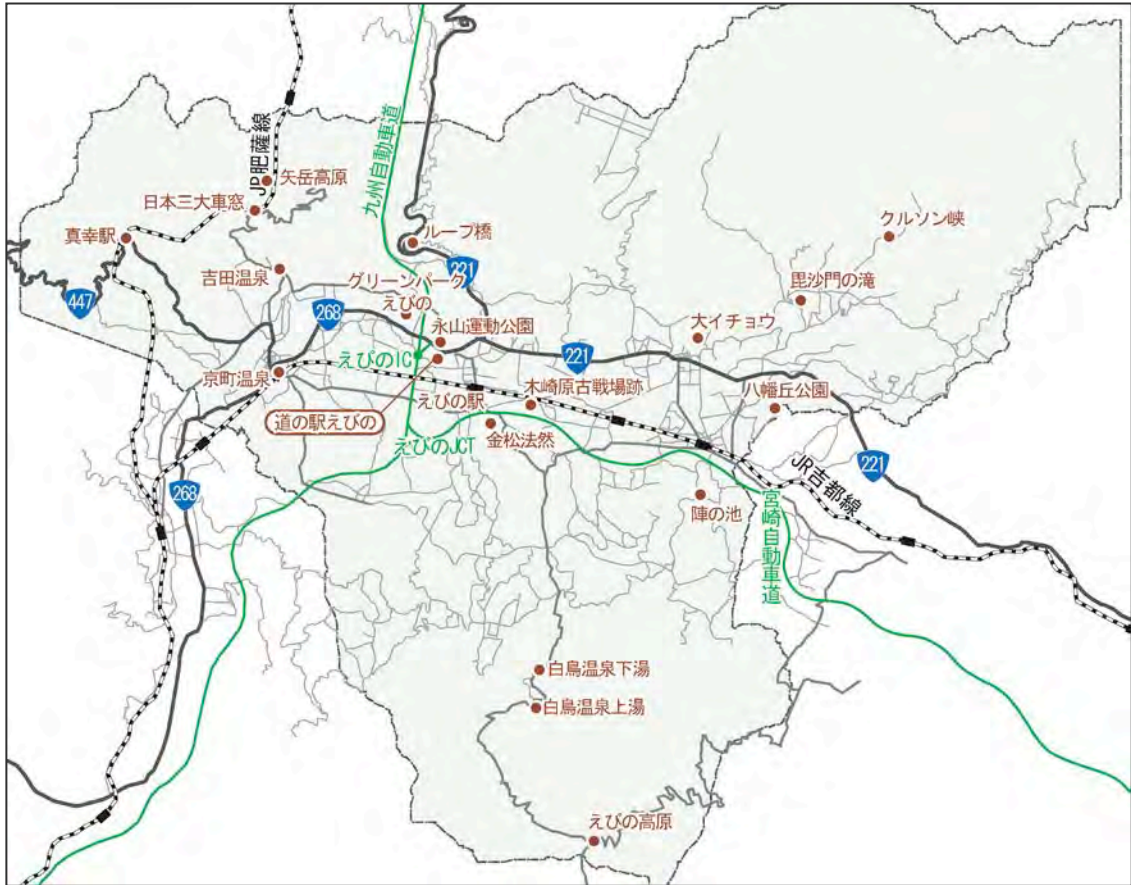


■ 主要施設分布図(医療施設)

※上記の施設分布図は、平成 26 年 4 月 1 日時点の情報をもとに作成

(2) 観光資源の分布

- ・えびの市には、えびの高原や京町温泉など様々な観光資源が点在している。
- ・平成 25 年 4 月には、「道の駅えびの」が新たな交流の場として、えびの IC 付近に開業している。



■観光施設分布図

■主要観光施設の観光客数の推移

施設名称	観光客数(人/年)				順位	
	H21	H22	H23	H24	市内	県内
えびの高原	814,496	743,013	317,215	667,617	1	5
京町温泉	337,906	311,600	380,615	357,384	2	13

出典：平成 24 年宮崎県観光入込客統計調査結果



■道の駅えびの



■えびの高原(韓国岳)

3 公共交通機関の現状

(1) 鉄道

- ・ JRにより、吉都線および肥薩線の2路線が運行されており、吉都線は市内に4駅（えびの飯野駅、えびの上江駅、えびの駅、京町温泉駅）、肥薩線は1駅（真幸駅）が設置されている。
- ・ 各駅の平成24年の1日当たりの乗降者数は、えびの飯野駅：253人、えびの上江駅：35人、えびの駅73人、京町温泉：87人、真幸駅：2人となっており、宮崎県立飯野高等学校への通学利用等から、えびの飯野駅の利用が多くなっている状況にある。

出典：H25 宮崎県統計年鑑

参考値：えびの市内全駅の年間乗降客数は、延べ約164,000人（年間365日の推定値）

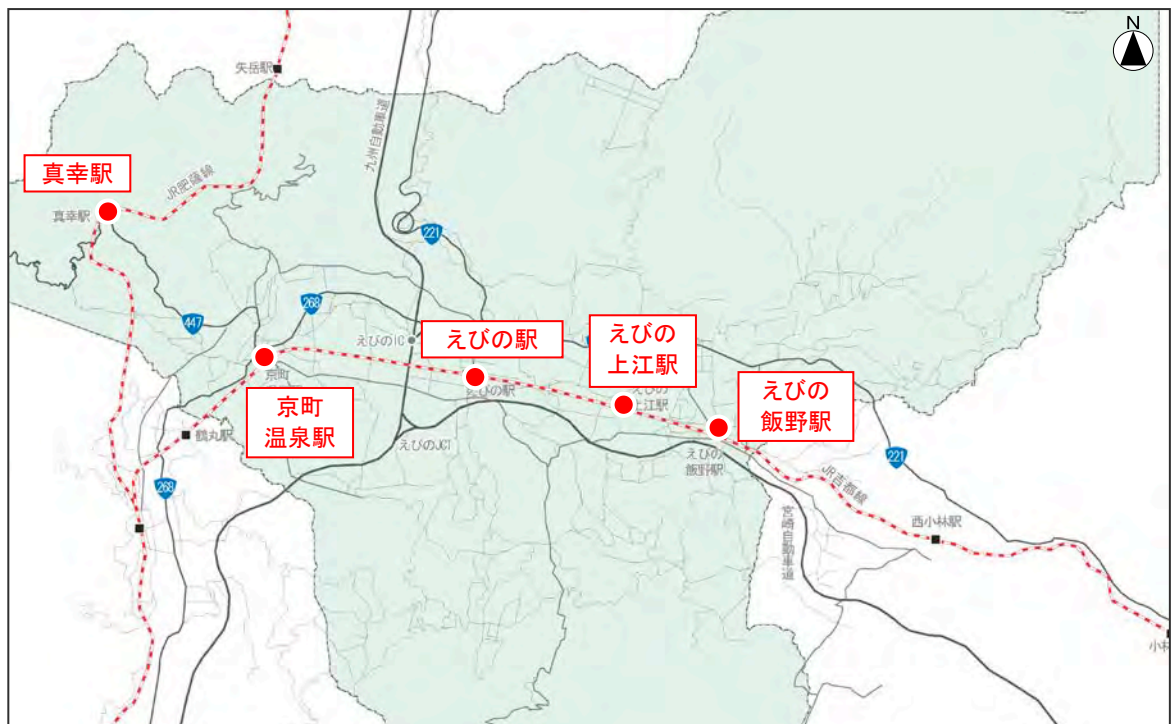
- ・ えびの駅や真幸駅は歴史が古く、市の観光資源にもなっている。



■えびの駅



■真幸駅



■鉄道路線図

(2) 路線バス

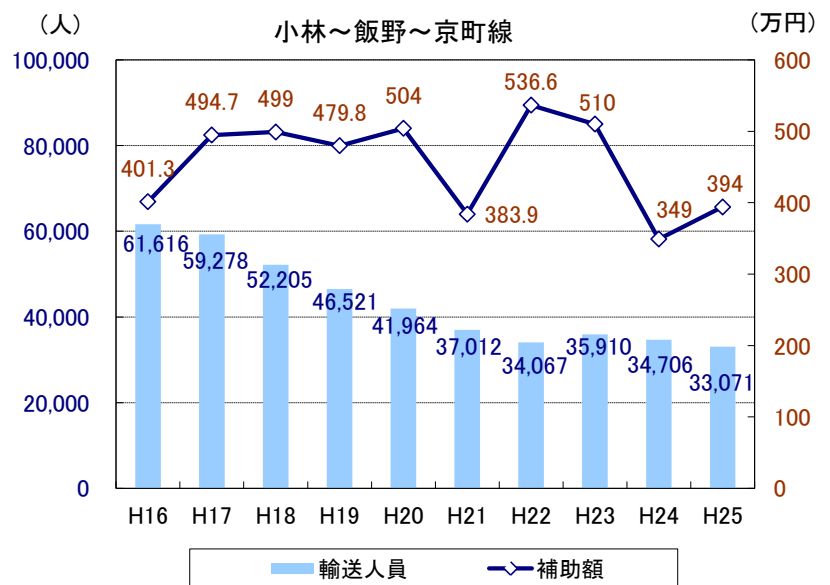
- ・市内では宮崎交通㈱により、路線バス(小林～飯野～京町線)が、小林方面へ1日10便、京町方面へ1日11便運行されている。
- ・平成24年9月から平成25年10月までの1年間の利用者数は、延べ約33,000人で年々減少傾向にある。また、約33,000人のうち、えびの市内及びえびの～小林間での利用者数は約24,000人となっている(推定値)。
- ・市は、路線バスの運行に対し、年間約390万円(平成25年度)の補助金を支出しており、負担額は前年度より増加している。

※年間約10万円の補助を行っていた小林～窪田～飯野駅線については、平成22年に廃止されている。

■時刻表(えびの市役所前)

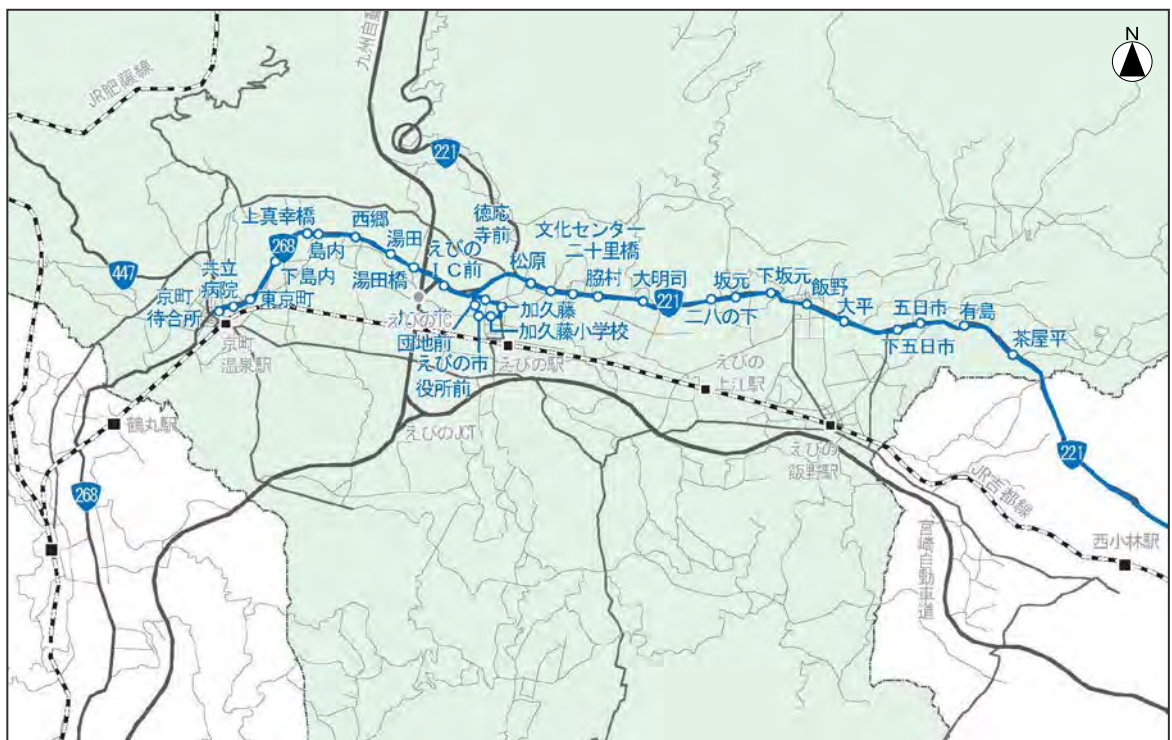
行先	小林バスセンター	京町待合所
6時	50	
7時		39
8時	3	49
9時	24	49
10時	20	
11時	45	19
12時		49
13時	20	59
14時	24	39
15時	14	59
16時	40	
17時	50	19
18時		27
19時		29
便数	10便	11便

※H26.8月現在



出典：宮崎交通㈱資料 (H26)

■輸送人員数および補助額の推移



■バス路線図

(3) 高速バス

- ・本市からは福岡行き 8 便、長崎行き 2 便、熊本行き 14 便、新八代行き 5 便、鹿児島行き 7 便、宮崎行き 22 便の高速バスが運行されており、えびのインター停留所および飯野停留所からの利用が可能となっている（飯野停留所は一部の便のみ停車）。
- ・利用状況を見ると、えびのインター停留所で約 13,000 人となっている。
 ※平成 26 年 8 月～10 月の実績を用いた推定値。なお、B&S みやざき（宮崎～新八代）は参考値を記載
- ・えびのインター停留所からの移動手段は、路線バス（最寄の停留所まで約 300m）とタクシーのみである。

■時刻表(えびのインター)

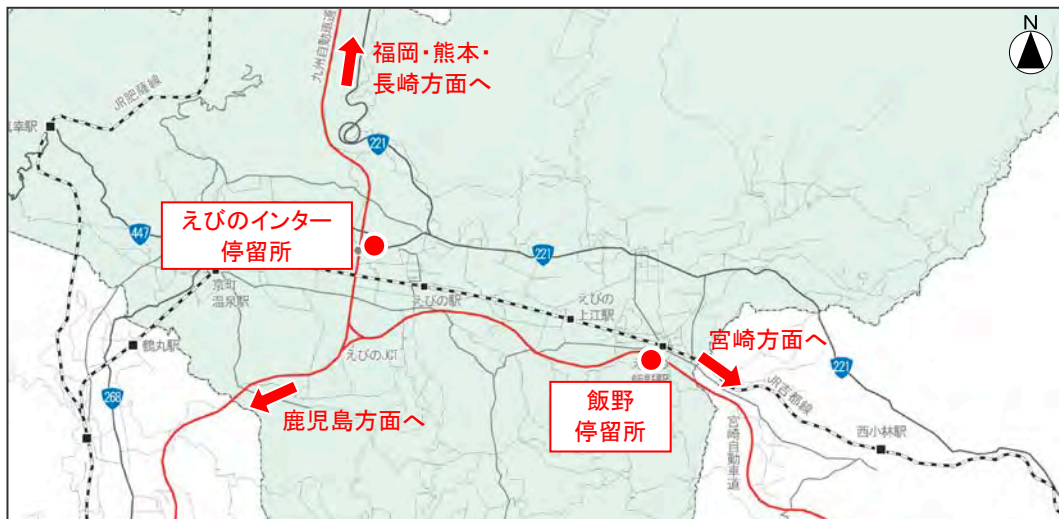
時刻	福岡方面	長崎方面	熊本方面	新八代駅方面	鹿児島方面	宮崎方面
6時	54					
7時			50	34	58	26
8時	54	39	46			57
9時			50	21	58	38 51
10時	54		46			47
11時			46	21	58	8
12時	54		46			07 08
13時			46			31
14時	54		50		58	37 38
15時			46		58	37
16時	54		46			32 38
17時		39	46	34	58	17
18時	24		46			01 08 47
19時			46	39	58	47
20時	24		50			08 47
21時						50
便数	8便	2便	14便	5便	7便	22便

■えびのインターの利用状況

	フェニックス号		なんぷう号		ブルーロマン号		はまゆう号	
	宮崎～福岡		宮崎～熊本		宮崎～長崎		宮崎～鹿児島	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
H26.8月	446人	547人	70人	129人	9人	11人	91人	176人
H26.9月	292人	333人	50人	96人	5人	7人	65人	144人
H26.10月	261人	301人	47人	84人	9人	10人	46人	104人
年間推定値	3996人	4724人	668人	1236人	92人	112人	808人	1696人
							合計	13332人

※B&S みやざき（宮崎～新八代）のえびの IC 乗降客数は 1,559 人 (H25)

出典：宮崎交通㈱資料（H26）



■高速バス路線図

(4) タクシー

- ・市内では、3社のタクシー事業者が営業を行っている。
- ・ジャンボタクシー(10人乗り)を保有している事業者もあり、団体での利用にも対応が可能となっている。
- ・タクシーは、市民の日常的な交通手段を担うのみではなく、高野区の通学手段としても利用されており、市では年間約80万円(うち、約20万円は国庫補助)を支出している(平成25年度実績値)。

(5) 福祉タクシー料金の助成

- ・市では、高齢者並びに重度の障害者の移動を支援するため、タクシー初乗り料金(580円)を助成する福祉タクシー事業を実施している。
- ・利用対象者は、75歳以上の高齢者および75歳未満の所定の重度障害者となっているが、以下の条件に該当する人は、対象外とされている。
- ・平成25年度における利用状況は、高齢者が約9,900回、障害者が約300回の計約10,200回となっており、市は年間約560万円を支出している。

○助成対象者

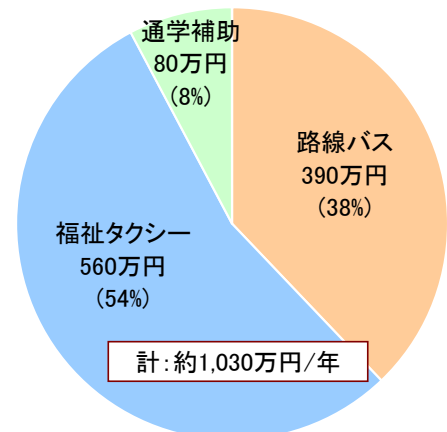
「えびの市福祉タクシー料金の助成に関する条例」より抜粋

第3条 福祉タクシー料金の助成を受けることができる者は、えびの市の住民基本台帳に登録されていて本市に居住し、車両を保有せず、自らも運行できない高齢者及び重度の障害者で次に掲げる者以外の者とする。

- (1) 同一世帯内に車両を保有し、自ら運行できる者がいる者
- (2) 一親等の血族(高齢者及び重度の障害者を除く。)がえびの市の住民基本台帳に登録されていて、同一自治会の区域に居住している者がいる者
- (3) 住民税が課税されている者及び住民税が課税されている者の被扶養者
- (4) 老人福祉法(昭和38年法律第133号)第20条の4、第20条の5及び第20条の6の規定による施設に入所している者 ※特別養護老人ホーム等
- (5) 特別児童扶養手当等の支給に関する法律(昭和39年法律第134号)第17条第2号、第26条の2第1号及び第2号の規定に該当する者 ※障害者支援施設等

(参考) えびの市における公共交通への支出状況

- ・えびの市における、平成25年度の公共交通の支出状況を見ると、路線バスが約390万円で38%、福祉タクシーが約560万円で54%、通学補助(タクシー)が約80万円(8%)、計約1,030万円となっており、路線バスおよび福祉タクシーへの支出が大部分を占めている。



■公共交通への支出状況(H25)

第3章 コミュニティバス導入に向けた試行的な取組み

1 コミュニティバス実証実験運行の実施概要

(1) 事業目的

平成24年3月に策定した「えびの市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」では、市内の公共交通体系の構築に向けてコミュニティバスの導入を検討しており、バス利用の需要を確認した上で本格運行の適否を検討するため、2箇年にわたる実証実験運行を実施した。

(2) 実証実験運行のながれ

実証実験運行の期間中は、運行中の利用実態調査を重ねながら、市民の公共交通に対する利用需要の把握を行ってきた。また、調査結果については、えびの市地域公共交通確保維持協議会で結果・改善策を検証し、路線やダイヤの見直しなどを実証実験運行の期間中に実施している。

【利用実態調査の内容】

- ・利用実績の収集、整理（路線別、バス停別）
- ・利用者への車内アンケート調査
- ・路線沿線地区へのアンケート調査
- ・運行事業者へのヒアリング調査

■実証実験運行の主な流れ

時 期	内 容
平成24年度 10月 1日	平成24年度 東部地域の実証実験運行 開始
	(実証実験運行：3ヵ月間)
12月28日	実証実験運行 終了
2月13日	えびの市地域公共交通確保維持協議会（運行結果の検証）
3月28日	えびの市地域公共交通確保維持協議会（各路線の改善案検討）
平成25年度 7月 8日	えびの市地域公共交通確保維持協議会（実証実験運行計画の検討）
9月 9日	えびの市地域公共交通確保維持協議会（広報策の実施内容）
10月 1日	平成25年度 西部地域の実証実験運行 開始
	(実証実験運行：1年間)
2月18日	えびの市地域公共交通確保維持協議会（運行結果の検証①）
平成26年度 4月 1日	実証実験運行のバス停・ダイヤ等の見直し
6月30日	えびの市地域公共交通確保維持協議会（運行結果の検証②）
9月30日	実証実験運行 終了

(3) 運行概要

連携計画の基本方針に基づき、計 8 路線の実証実験運行を実施し、利用需要の検証を行った。えびの市の交通空白地は広範であるため、平成 24 年度に東部地区の 4 路線、平成 25 年度～26 年度に西部地区 4 路線の実証実験運行を行った。

○運行計画の設計方針

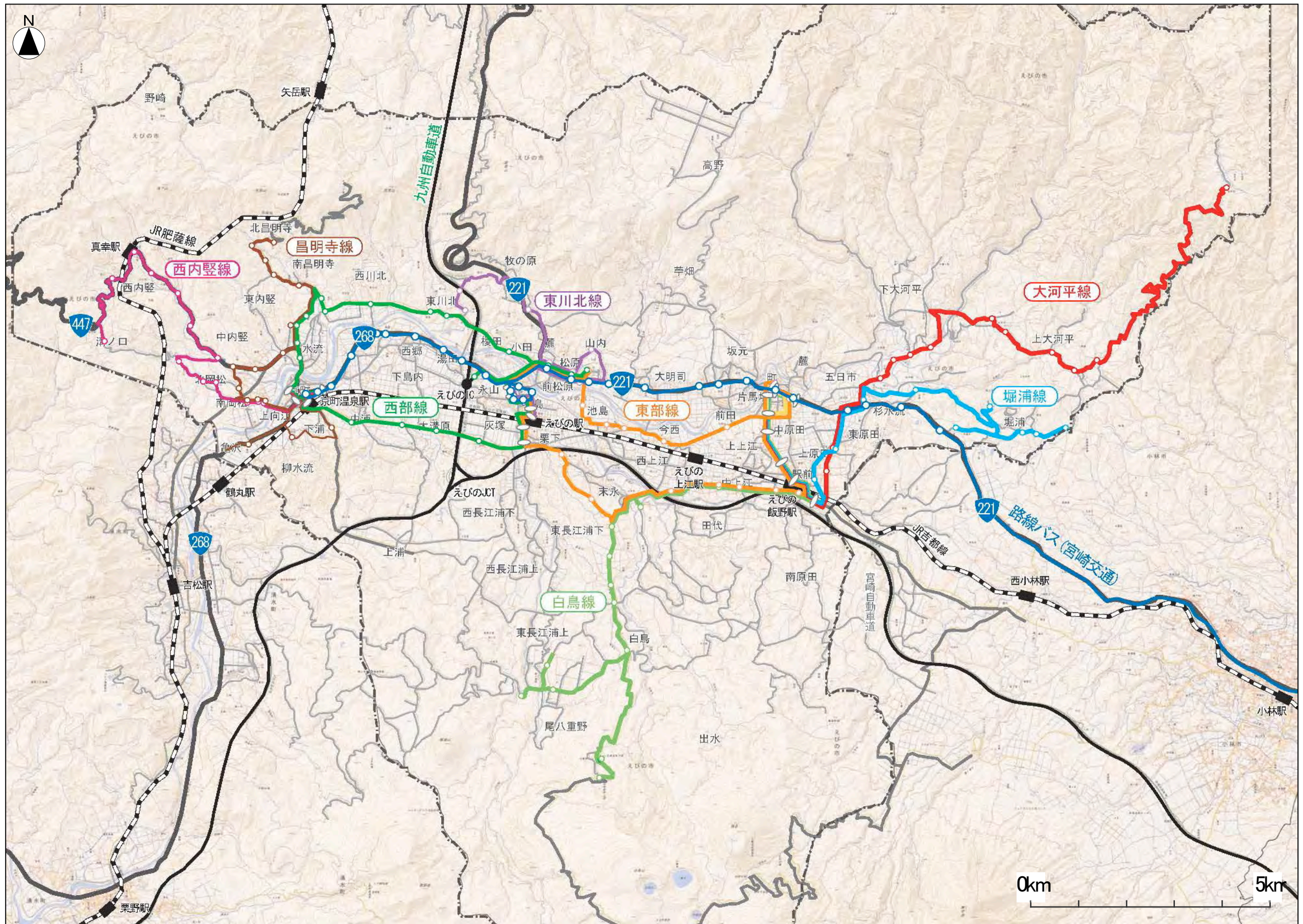
- ・高齢者の主な移動目的となる通院・買い物への対応を最優先とする。
- ・郊外部から最寄りの拠点(えびの駅、京町温泉駅の駅周辺地区)までの移動手段確保を最優先する。
- ・最寄り拠点内に点在する目的施設へのニーズに、可能な限り個別に対応する。
- ・市外への移動は、既存の路線バスおよび JR での移動を基本とする。

○主な経由施設

- ・高齢者の主な移動目的となる主要な病院、商業施設および金融機関
- ・市役所や支所などの行政施設や、図書館や郵便局などの公共性の高い施設
- ・公共交通による市外への移動拠点となる、宮崎交通(株)バス停、JR 駅

■実証実験運行における導入路線の一覧

	系統名	運行距離	運行形態	起 点	経由地	終 点
東部地区	東部線	21.1km	定時制	市立病院	今西～栗下～末永～駅前	市立病院
	大河平線	22.9km	予約制	吉牟田	東原田～駅前	若葉クリニック
	白鳥線	23.8km	予約制	白鳥温泉 上湯	末永～中上江～駅前	若葉クリニック
	堀浦線	15.5km	予約制	東堀浦	東原田～駅前	若葉クリニック
西部地区	西部線	21.6km	定時制	えびの駅	大溝原～京町温泉駅～南昌明寺～東川北	えびの駅
	東川北線	10.1km	定時制	狩山	牧の原～山内～栗下	えびの駅
	昌明寺線	17.3km	定時制	矢岳東上	南昌明寺～岡松～下浦～亀沢	老人福祉センター
	西内縦線	12.8km	定時制	西の野公民館	植木原～岡松	老人福祉センター



■実証実験運行の路線図

2 実証実験運行の結果

(1) 東部地域における実証実験運行（H24）

平成 24 年度の実証実験運行では、東部地域 4 路線を運行し、計 3 ヶ月間のモニタリングを実施した。コミュニティバスの運行を市民へ周知しながら、各路線の利用者数や運行時間、予約制での運行、利用料金等について検証を行った。

■運行概要

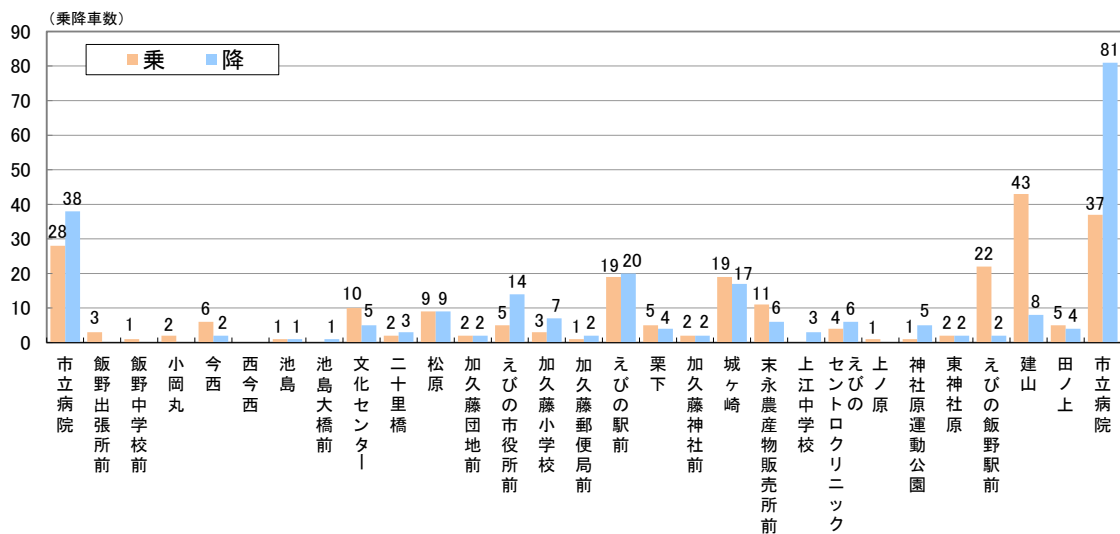
設定項目	内 容
運行開始日	平成 24 年 10 月 1 日
実証実験運行期間	運行開始日から 3 ヶ月
運行日	月曜日～金曜日
運休日	土・日曜日、祝日及び年末年始
運行時間	午前 7 時 30 分～午後 6 時 00 分
運行形態	【循環線】路線定期運行 平日毎日 【郊外線】予約制 週 1 日 電話予約にて下記①～⑤を伝える(利用日前日 8:30～17:00 まで) ①名前と連絡先 ④行きに利用したいバス停と時間 ②利用したい日 ⑤帰りに利用したいバス停と時間 ③利用人数
運 賃	1 回の乗車につき 300 円(高校生以下:100 円 乳幼児:1 人目無料)
運行範囲	○循環線 東 部 線：市立病院～今西～栗下～末永～駅前～市立病院 ○郊外線 大河平線：吉牟田～東原田～駅前～若葉クリニック 白 鳥 線：白鳥温泉上湯～中上江～駅前～若葉クリニック 堀 浦 線：東堀浦～東原田～駅前～若葉クリニック
利用実態調査	○利用者実績の収集 ○利用者アンケート調査 ○沿線地区アンケート調査 ○運行事業者へのヒアリング調査

①循環線 東部線

実証実験運行期間3ヵ月（平成24年10月1日～12月28日）における延べ利用者数は246人であり、1日あたりの利用者数の平均は4.0人であった。また、3ヵ月間における1便あたりの利用者数の平均は0.4人となっており、利用者がいない空バスでの運行が生じる結果となっている。

また、バス停別の利用者数から、最も多い移動パターンとして「えびの市立病院」への需要が抽出された。

運行日数	62日（月曜日～金曜日）		
運行便数	620便（1日10便）		
運行経路	市立病院～今西～栗下～末永～駅前～市立病院		
延べ利用者数	246人	▶1日あたり利用者数	4.0人
		▶1便あたり利用者数	0.4人



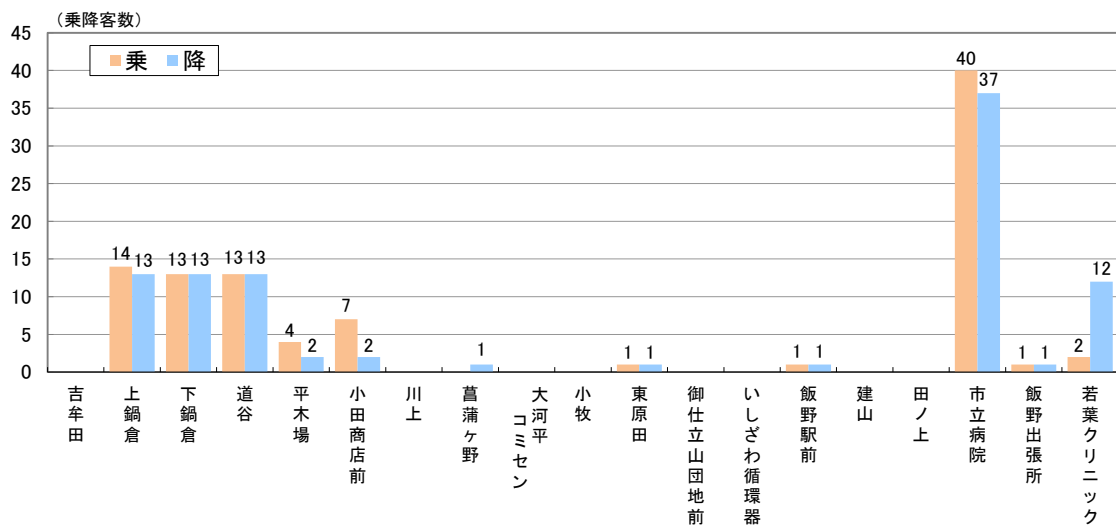
■東部線のバス停ごとの利用者数

②郊外線 大河平線

予約受付を行った3ヵ月間における運行日数は、計画13日中13日すべてに予約があり、稼働率は100%であった。延べ利用者数は96人、1便あたりの利用者数の平均は3.3人となっており、郊外線の中で最も利用率の高い路線であった。

また、バス停別の利用者数から、最も多い移動パターンとして「えびの市立病院」への需要が抽出され、1便（7:30発）と4便（12:00発）の利用傾向が高い。

運行日数	【予約制：毎週火曜日】計画13日中13日（稼働率：100%）		
運行便数	計画78便中29便（稼働率：37%）		
運行経路	吉牟田～東原田～駅前～若葉クリニック		
延べ利用者数	96人	▶1日あたり利用者数	7.4人
		▶1便あたり利用者数	3.3人

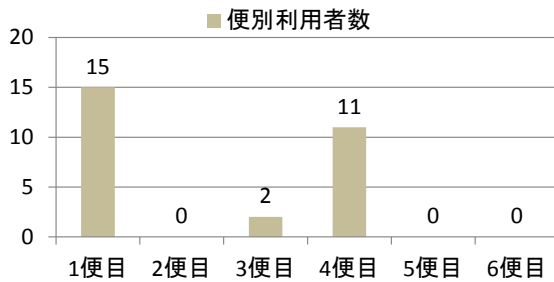


■大河平線のバス停ごとの利用者数

③郊外線 白鳥線

3ヵ月における運行日数は、計画13日中9日であり、稼働率は69%であった。延べ利用者数は28人、1便あたり利用者数は平均1.8人であり、大河平線と同様、「えびの市立病院」への移動パターンが最も多く、1便(7:20発)と4便(12:00発)の利用傾向が高い。

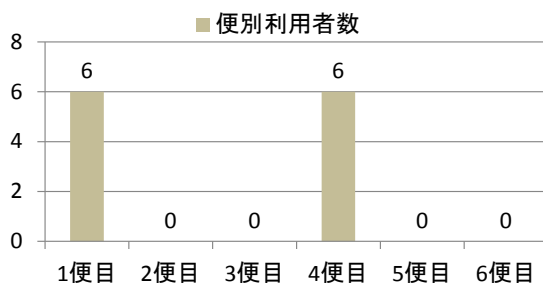
運行日数	【予約制：毎週水曜日】 計画13日中9日 (稼働率：69%)
運行便数	計画78便中16便 (稼働率：21%)
運行経路	白鳥温泉上湯～中上江～ 駅前～若葉クリニック
延べ利用者数	28人
▶1日あたり利用者数	3.1人
▶1便あたり利用者数	1.8人



④郊外線 堀浦線

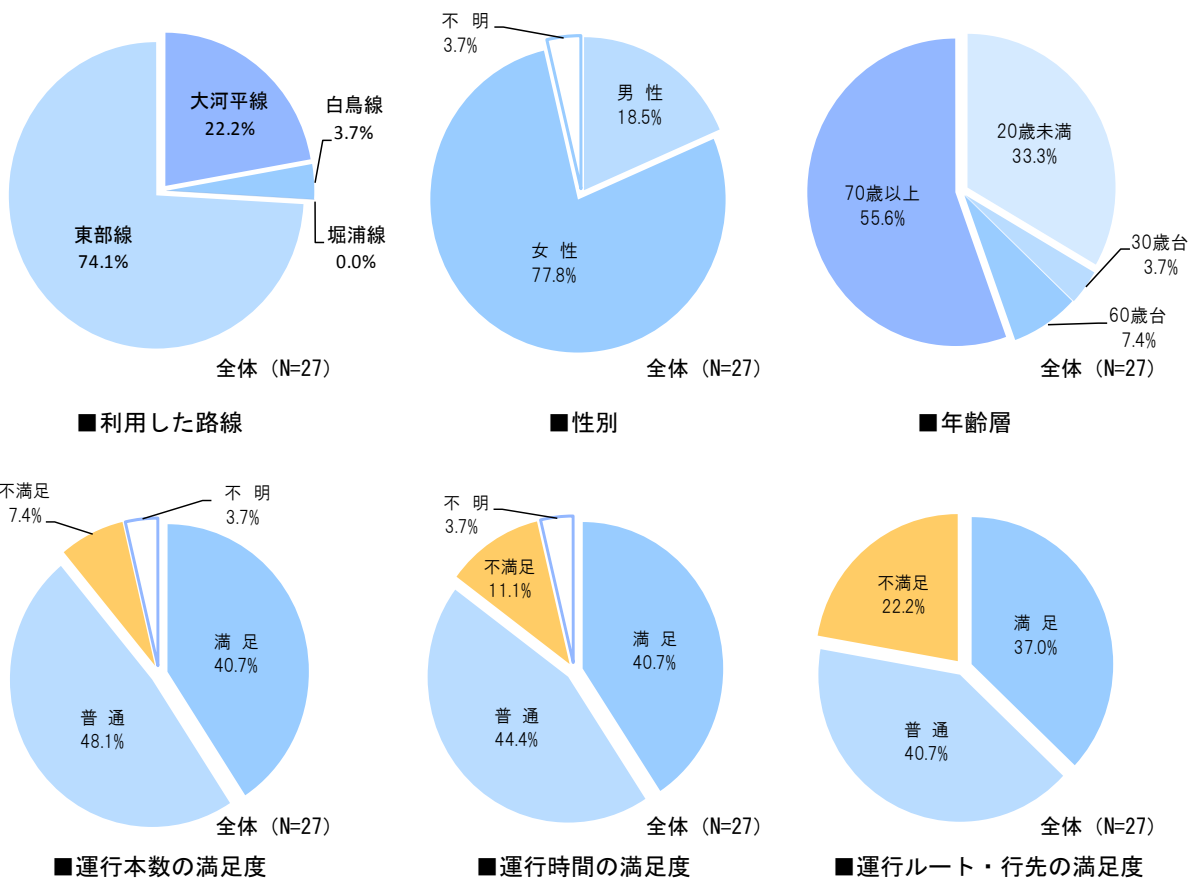
3ヵ月における運行日数は、計画13日中4日であり、稼働率は31%であった。延べ利用者数は12人、1便あたり利用者数は平均1.5人であり、最も利用率が低くなっている。

運行日数	【予約制：毎週木曜日】 計画13日中4日 (稼働率：31%)
運行便数	計画78便中8便 (稼働率：10%)
運行経路	東堀浦～東原田～駅前～ 若葉クリニック
延べ利用者数	12人
▶1日あたり利用者数	3.0人
▶1便あたり利用者数	1.5人



⑤コミュニティバス利用者アンケート結果（東部地区）

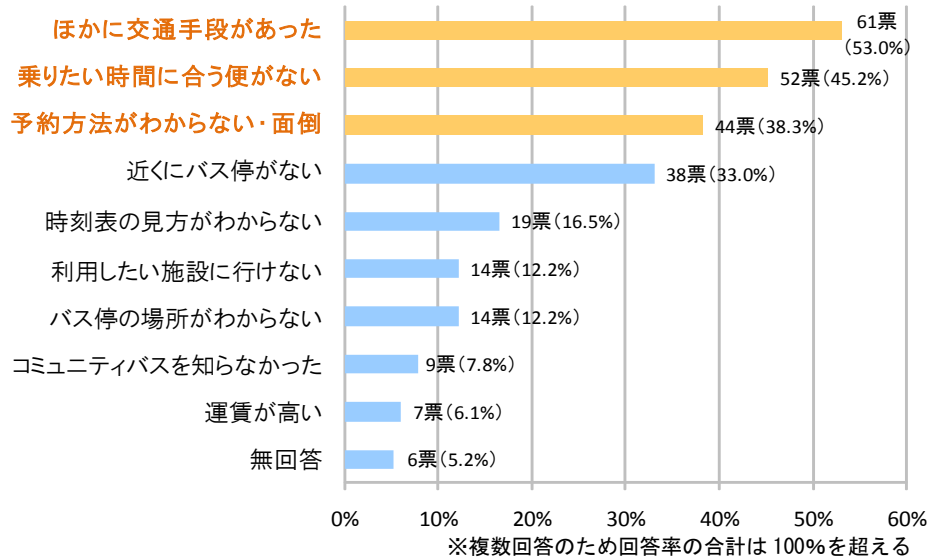
利用者の半数以上は70歳以上であり、運行内容の評価については普通または満足の回答が多い。また、不満足の見解内容としては、停留所の要望や予約制の廃止等が挙げられている。



利用者の意見	年齢層
・病院行きなどでとても助かります。まだ行ったことのない所に行くのが楽しみです。	60歳代
・車に乗れない私達高齢者には助かります。	70歳以上
・財政が厳しいなか、ありがたい。通院や買い物の片道だけでも助かるので、継続してほしい。	70歳以上
・農協付近に停留所があれば、年金・税金・買い物とあまり歩かずに済みます。	70歳以上
・電話予約無しで常時乗車できるようにしてほしい。	70歳以上
・飯野高校の前にも停車してほしい。土日も運行してほしい（学生）。	20歳未満
・足が疲れるので足置きがあれば、値段も安く良いと思う（学生）。	20歳未満

⑥路線沿線地区からの意見結果

路線沿線地区の民生委員からの協力を得て、自家用車などの移動手段を持たない方へアンケート調査を行い、130人からの回答を得た。回答者130人のうち、実証実験運行中のバスを利用したのは15人(11.5%)であり、利用しなかった理由として、ほかに交通手段があった、時間が合わない、予約が面倒などの意見が挙げられている。



■バスを利用しない市民の意見 (N=115)

⑦事業者ヒアリング結果

交通事業者からの意見では、鉄道との接続の改善、需要に合わせた車両規格の小型化、予約制の不便さの解消等についての意見が挙げられている。

分類	交通事業者の意見
循環線	【利用者からの要望】 ・文化センター周辺のバス停では、「国道沿いで降ろしてほしい」と要望する利用者の方もいた。
	【運行ルートについて】 ・朝、市立病院を出発した直後のバス停では利用者がいない。学生の通学や病院へ向かう方のために、JR飯野駅などを起点とする方法もある。 ・利用者の需要にあわせ、 <u>曜日別・時間別</u> でコースを設定しても良い。
	【車両の規格について】 ・今回の利用者の状況を見ると、 <u>車両の規格・機能</u> などについても検討の余地がある。
郊外線	【利用者について】 ・ほとんどの利用者は朝1便で外出し、 <u>昼ごろに(4便で)帰宅する</u> 。 ・ <u>予約が面倒</u> と感じる利用者が多かった。「 <u>予約に慣れておらず、電話をかけづらい</u> 」とのご意見があった。 ・ <u>二重の電話予約</u> を受けることがあった。(Aさん「Bさんと合わせて2人で予約」→その後、Bさんからの電話がある等)
	【危険箇所について】 ・吉牟田は道路凍結の危険性がある。携帯電話の電波も入らず、連絡手段が途絶えることがある(大河平)。 ・茶屋平は下り坂になっており、乗降しづらい箇所となっている。そのほか、車両の転回場所も検討の余地がある(堀浦)

(2) 西部地域における実証実験運行（H25）

平成 24 年度 実証実験運行の結果を踏まえ、西部地域では以下のような運行計画としている。主な変更として、実証実験運行期間を延長することで、実証実験運行の周知を図るとともに、利用促進策の取組みを強化し、運行に対する評価・検証を継続的に行った。

○前年度からの主な変更点

- ①実証実験運行の期間の長期化
- ②郊外線における予約制の廃止、定時制による運行の実施
- ③循環系統における運行ルートの分割（1・2 便）
- ④コミュニティバスの利用料金の値下げ
- ⑤住民説明等を含む利用促進策の取組みの強化

■運行概要

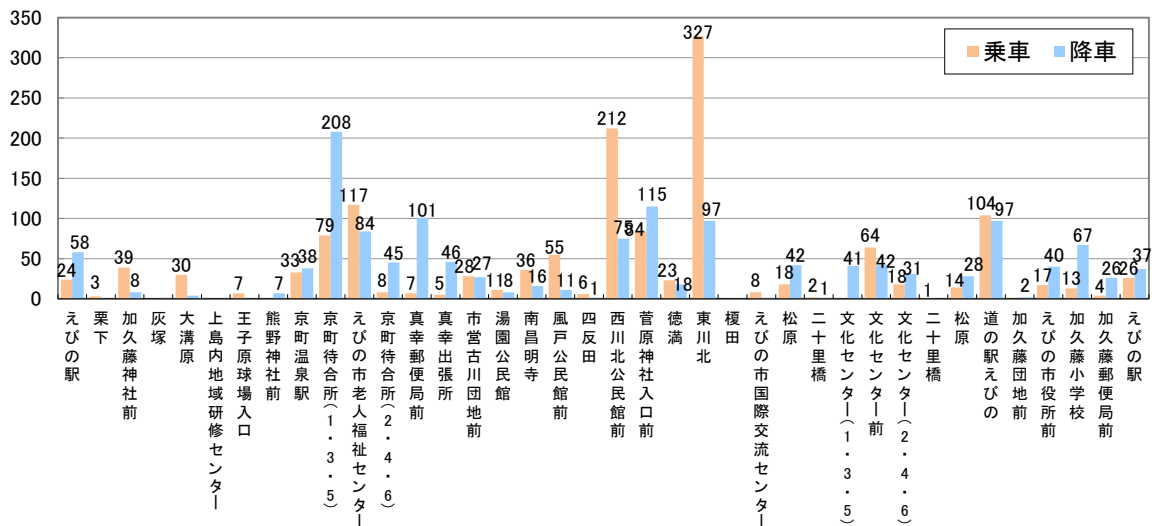
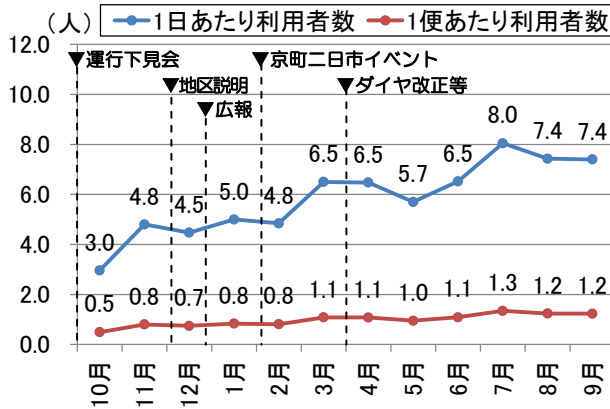
設定項目	内 容
運行開始日	平成 25 年 10 月 1 日
実証実験運行期間	運行開始日から 1 年間
運行日	月曜日～金曜日
運休日	土・日曜日、祝日及び年末年始
運行時間	午前 7 時 40 分～午後 4 時 00 分
利用方法	【循環線】路線定期運行 平日毎日 【郊外線】 路線定期運行 週 1 日
運 賃	1 回の乗車につき 200 円 (高校生以下:100 円 乳幼児:1 人目無料)
運行範囲	○循環線 西部線：えびの駅～大溝原～京町～南昌明寺～東川北～えびの駅 ○郊外線 東川北線：狩山～牧の原～山内～栗下～えびの駅 昌明寺線：矢岳東上～南昌明寺～岡松～老人福祉センター～ 京町温泉駅～下浦～亀沢～老人福祉センター 西内縦線：西の野公民館～植木原～岡松～老人福祉センター
利用実態調査	○利用者実績の収集 ○利用者アンケート調査 ○利用者への聞き取り調査 ○運行事業者へのヒアリング調査

青字：平成 24 年度からの変更箇所

①循環線 西部線

実証実験運行期間における延べ利用者数は 813 人であり、1 日あたりの利用者数は平均 5.1 人である。また、1 便あたりの利用者数は平均 0.8 人であり、前年度の東部線 0.4 人/便から、運行効率が改善する結果を得られている。

運行日数	243日（月曜日～金曜日）
運行便数	1458便（1日6便）
運行経路	えびの駅～大溝原～京町～南昌明寺～東川北～えびの駅
延べ利用者数	1423人
▶1日あたり利用者数	5.9人
▶1便あたり利用者数	0.8人

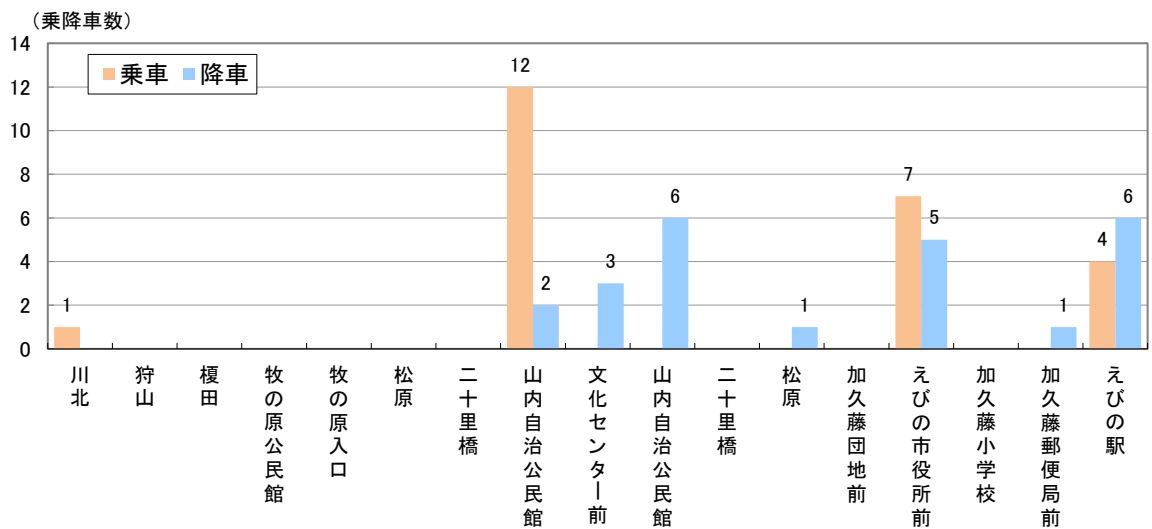
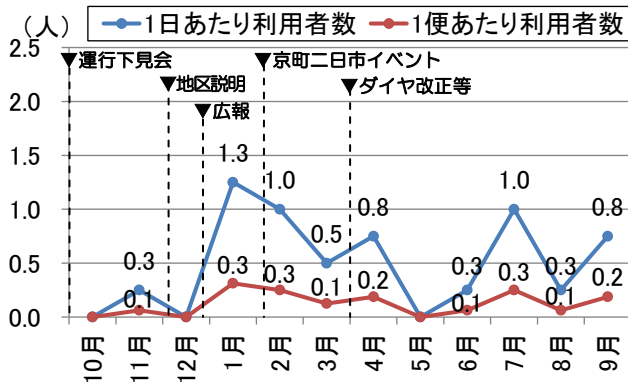


■西部線のバス停ごとの利用者数

②郊外線 東川北線

実証実験運行期間における延べ利用者数は14人と、最も利用率が低い。平成26年4月に運行ルートの見直しを行ったが、利用率に大きな変化は見られなかった。利用者が少ない理由として、他の移動手段があること、タクシー券を利用して外出できること等が挙げられている。

運行日数	48日（毎週 火曜日）
運行便数	192便（1日4便）
運行経路	狩山～牧の原～山内～栗下～えびの駅
延べ利用者数	24人
▶1日あたり利用者数	0.5人
▶1便あたり利用者数	0.1人

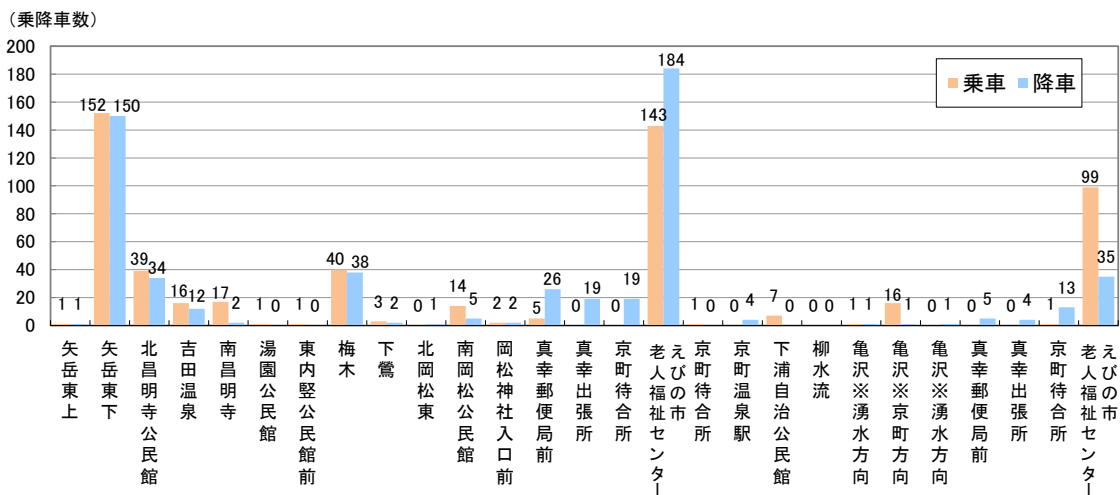
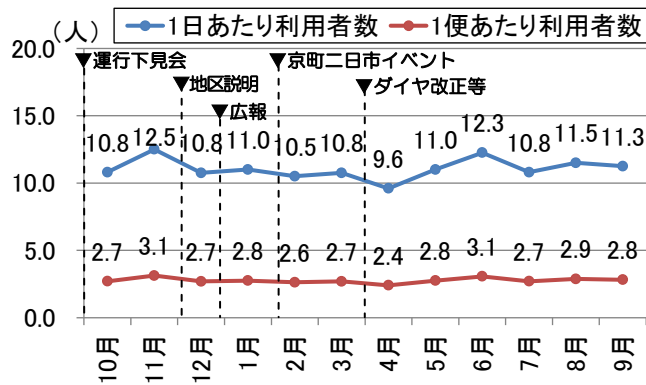


■東川北線のバス停ごとの利用者数

③郊外線 昌明寺線

実証実験運行期間における延べ利用者数は368人、1日あたり利用者数は平均10.8人であり、最も利用率が高い路線となっている。また、1便あたり利用者数は平均2.7人であり、定期的な利用者を得た結果であった。

運行日数	51日(毎週水曜日)
運行便数	204便(1日4便)
運行経路	矢岳東上～南昌明寺～岡松～老人福祉センター～京町温泉駅～下浦～亀沢～老人福祉センター
延べ利用者数	562人
▶1日あたり利用者数	11.0人
▶1便あたり利用者数	2.8人

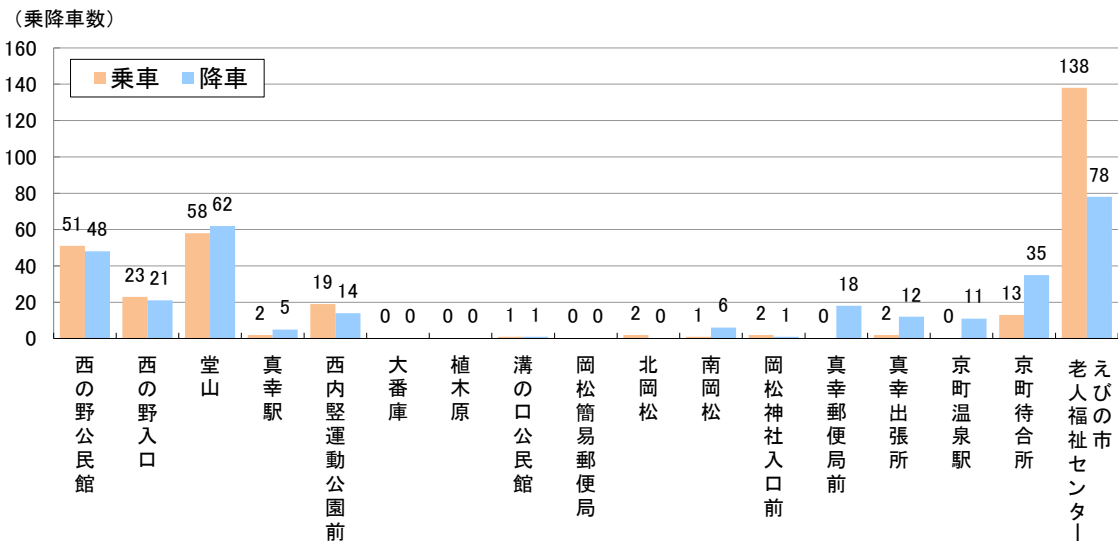
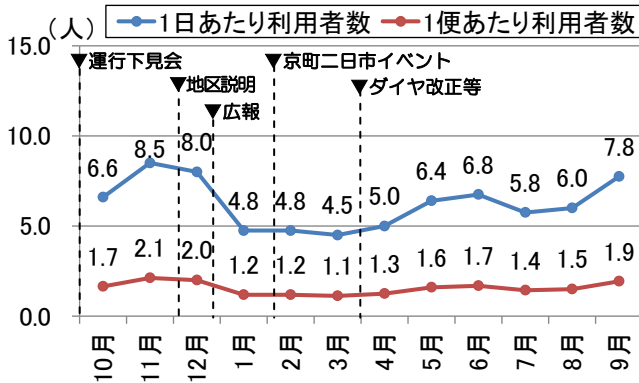


■昌明寺線のバス停ごとの利用者数

④郊外線 西内堅線

実証実験運行期間における延べ利用者数は 207 人、1 日あたり利用者数は平均 6.1 人であり、市内路線の中で利用率は高い。また、1 便あたり利用者数は平均 1.5 人であり、定期的な利用者を得た結果となっている。

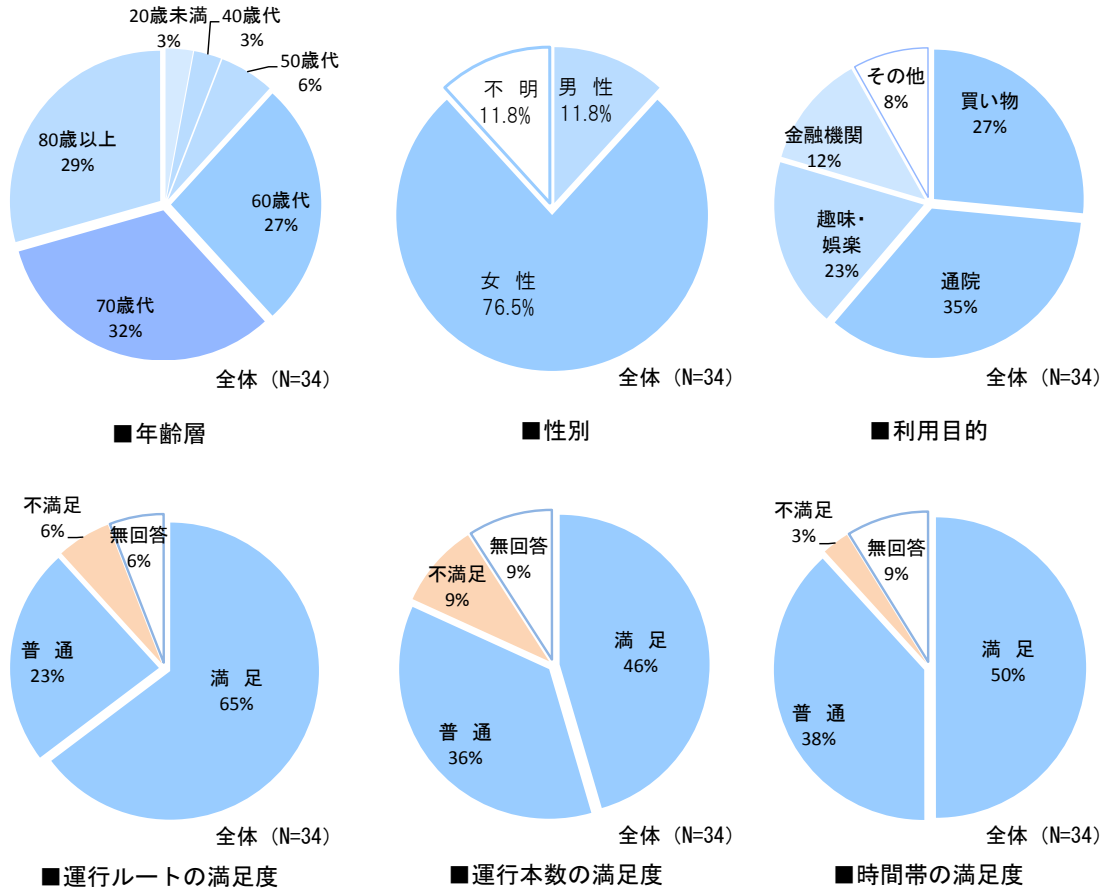
運行日数	50日（毎週 木曜日）
運行便数	200便（1日4便）
運行経路	西の野公民館～植木原～岡松 ～老人福祉センター
延べ利用者数	312人
▶1日あたり利用者数	6.2人
▶1便あたり利用者数	1.6人



■西内堅線のバス停ごとの利用者数

⑤コミュニティバス利用者アンケート結果（西部地区）

利用者の半数以上は70歳以上であり、運行内容の評価については普通または満足の回答が多い。また、不満足の見解内容としては、停留所設置や待合施設への要望等が挙げられている。



利用者の意見	年齢層
・安全運転で安心するし、親切でうれしい。通院もドライブ気分で楽しい。また、料金が路線バスの半分でうれしい。	80歳以上
・安全運転で乗務員も親切なので、安心して乗れます。	80歳以上
・バス停で雨宿りなど出来ない所が多い。	80歳以上
・バス運行が始まり良かった。定期バスがあると毎日楽しいし、安心。	80歳以上
・道の駅に行きたいと思っていたので、バスが出来て喜んでいます。	60歳代
・大変助かっています。道の駅今回で4度利用しました。	60歳代
・車がない者にはありがたいです。	60歳代
・良いバス路線が出来て大変喜んでおります。長く続けてほしいです。	60歳代
・バス停まで遠い。447号線を歩いて350m程ある。	80歳以上
・バス停とバス停の間なので、荷がある帰りなどが少しきついです。	80歳以上
・時刻表がわかりにくいです。	—

⑥路線沿線地区からの意見結果

コミュニティバスの説明会等の際に、沿線地区への聞き取りを行った結果、停留所やフリー乗降等の要望が挙げられている。

沿線地区住民の意見
<p>【バス停位置について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西内豎地区：『堂山』バス停を、奥（大口方面）へ移動してほしい。 ・南昌明寺地区：西部線は、なぜ『吉田温泉』まで入りこまないのか。ぜひ立ち寄ってほしい。 ・柳水流地区：『柳水流』バス停は、付近の小屋に移動した方がよい。 ・東川北地区：バス停が遠くて乗りにくい。『ガード下』バス停を、三叉路に移動してほしい。 ・亀沢地区：バス停にベンチ等を整備してほしい。
<p>【運行日について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山内地区：将来的には、<u>週2日ぐらいの運行</u>をしてほしい。 ・南昌明寺：土日も運行してほしい。<u>イベント時の土日も運行</u>してほしい。
<p>【乗り継ぎについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ割引がないため、乗り継ぎすると高くなる。<u>乗り継ぎ割引</u>を検討してほしい。
<p>【チラシ（時刻表）について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>全世帯配布の時刻表</u>は、バス停が「○印」だけで見づらいので、番号をつける等してほしい。

⑦事業者ヒアリング結果

交通事業者の意見からは、運行の安全性等を確認するとともに、定時制によるコミュニティバス認知度の向上、公共交通の利用に関する意識啓発の必要性が挙げられている。

交通事業者の意見
<p>【利用者について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主に、買い物、通院で京町待合所周辺や加久藤周辺を利用されている。 ・利用者の多くは、車を持たない方である。<u>車を持っていても、市街地部は車が多いので、運転に不安をもつ方が利用する。</u> ・行きのみ買い物先へ利用する方がいるが、<u>買い物先で知り合いと会い送ってもらっているか、タクシーを利用して帰っている様子。</u> ・人家の近くに停留所はあるが、車を持っているなど、<u>他の移動手段があるために利用しない方が多い様子</u>である。
<p>【利用促進について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今年度は、定時運行であることから、<u>コミュニティバスの認知度も高くなっている。</u> ・利用者のなかには、「将来のことを考えて、バスを利用する」など、公共交通利用の意識が高い方もいる。バス等を将来に残していくには、<u>市民の意識啓発を行っていく必要がある。</u>
<p>【運行便数・時間帯について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行便数については、<u>適度な便数となっており、利用者からの意見も受けていない。</u> ・運行ダイヤは、運転手の休憩時間も考慮されており、各路線ともに安全に運行できている。 ・時刻に余裕がありすぎると、<u>乗客を乗せたまま待ちが発生してしまう。</u> ・特に主要地方道53号（山麓線）は、<u>交通量も比較的多いため、時間を待つことができる停留所が限られてくる。</u>
<p>【ルート・停留所について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人家の状況を見て停留所を設置されていると思う。 ・現ルートに、特に危険な箇所はなく、安全に運行できている。注意を払っていれば他の車両の通行も問題ない。

3 交通空白地の移動手段確保に向けた課題

交通空白地における移動手段の確保に向けて、実証運行結果に対する評価・検証を行い、運行上の問題点や今後の課題を整理する。

(1) コミュニティバスの需要が少ない実態への対応

実証実験運行では、様々な利用促進策を講じてきたが、コミュニティバスの需要に地区間で大きな差がみられる結果となった。

大河平線、昌明寺線、西内堅線は1便あたり1人以上の利用者がいるものの、他の路線は1便あたり1人以下、あるいは稼働率が100%に満たない等、利用率が低い状況になっており、少ない需要に応じた交通サービスの検討が必要である。

■実証実験運行の利用状況

路線名	キロ程 (片道)	運行 頻度	運行 日数	稼働率	運行実績				
					便数	利用者数	1日あたり 利用者数	1便あたり 利用者数	
東部地区	東部線	21.1km	週5日	62日	100%	620	246	4.0	0.4
	大河平線 ※予約制	22.9km	週1日	13日	100%	29	96	7.4	3.3
	白鳥線 ※予約制	23.8km	週1日	9日	69%	16	28	3.1	1.8
	堀浦線 ※予約制	15.5km	週1日	4日	31%	8	12	3.0	1.5
西部地区	西部線	21.6km	週5日	243日	100%	1458	1423	5.9	1.0
	東川北線	10.1km	週1日	48日	100%	192	24	0.5	0.1
	昌明寺線	17.3km	週1日	51日	100%	204	562	11.0	2.8
	西内堅線	12.8km	週1日	50日	100%	200	312	6.2	1.6

(2) 実際にコミュニティバスを利用した市民の少なさ

実証実験の運行期間において利用者は約270人であり、コミュニティバスを実際に利用した市民が少ない実態も把握された。現時点ではコミュニティバスが市民の生活交通として機能しておらず、公共交通施策として提供するサービスの見直しが必要である。

■実際に実証実験運行を利用した市民の状況

路線名	月10日以上	月5日以上	月1日以上	月1日未満	合計
〈循環線〉東部線	1人	2人	21人	55人	79人
〈循環線〉西部線	2人	1人	5人	126人	134人
循環線計	3人	3人	26人	181人	213人
路線名	月3日以上	月2日以上	月1日以上	月1日未満	合計
〈郊外線〉大河平線	2人	-	3人	5人	10人
〈郊外線〉白鳥線	-	2人	-	2人	4人
〈郊外線〉堀浦線	-	-	2人	-	2人
〈郊外線〉東川北線	-	-	-	3人	3人
〈郊外線〉昌明寺線	5人	-	3人	20人	28人
〈郊外線〉西内堅線	1人	1人	3人	7人	12人
郊外線計	8人	3人	11人	37人	59人

合計
272人

出典：運行期間中における市職員による調査

(3) 福祉タクシー料金助成事業との競合問題の解消

コミュニティバスを利用しない理由には、福祉タクシー券の利用が挙げられており、商店や病院等から比較的近い地区ではコミュニティバスの利用率が低く、サービス水準の高い福祉タクシーの需要が大きい。

日常生活の移動に不便を感じる市民からコミュニティバス運行を求める意見はあるが、利用する市民の範囲はバス停から近い範囲に限られている。

(4) デマンド型（予約制）の新たな交通に対する市民の抵抗感の解消

東部地域の郊外部で導入したデマンド型のバス（予約制）については、予約方法がわからない、面倒であるとの意見が多く挙げられ、予約制による新しい交通への抵抗感が大きい。新たな交通手段を予約制で整備する場合には、体験乗車や利用方法の周知に一層取り組む必要があり、できる限り予約の手間がかからない交通手段の整備が望ましい。

(5) 真に公共交通を必要とする市民の把握

実証実験運行における利用者は少ないものの、「コミュニティバスが運行して助かっている」、「運行を継続してほしい」など、日常生活の移動に不便を感じている市民の利用が確認されており、公共交通を必要とする市民の潜在的な需要を把握したうえで、市民の日常生活を支える交通手段の検討を行っていく必要がある。

第4章 公共交通の潜在的な需要に関する調査

1 65歳以上市民の世帯状況調査

公共交通を利用する見込みが高い65歳以上の市民（高齢者）を対象とし、コミュニティバスの潜在的な需要を把握するための調査を実施した。また、福祉タクシー事業との役割分担を検討するため、「えびの市福祉タクシー料金の助成」の利用状況等を聞き取った。

○調査対象者	えびの市在住の65歳以上の方
○調査期間	平成26年6月5日～平成26年6月20日
○調査方法	65歳以上の方が居住する全世帯へ 郵送による調査票の配布・回収を実施
○配布世帯数	5,417世帯（6月5日発送）
○回収票数	2,501票 - 回収率46.2%（8月1日時点）



※調査結果の留意事項

①数表、文中に示すN、nは回答率算出上の基数（標本数）である。

N＝標本全数

n＝該当数（その質問を回答しなくてよい人を除いた数）

②複数回答式の設問の集計については、項目別に基数（標本数）に対するその項目を選んだ回答者の割合としている。従って、数表に示す各項目の回答率の合計は100%を超える場合がある。

2 公共交通の潜在的な需要の特性把握

(1) 回答者の居住地区

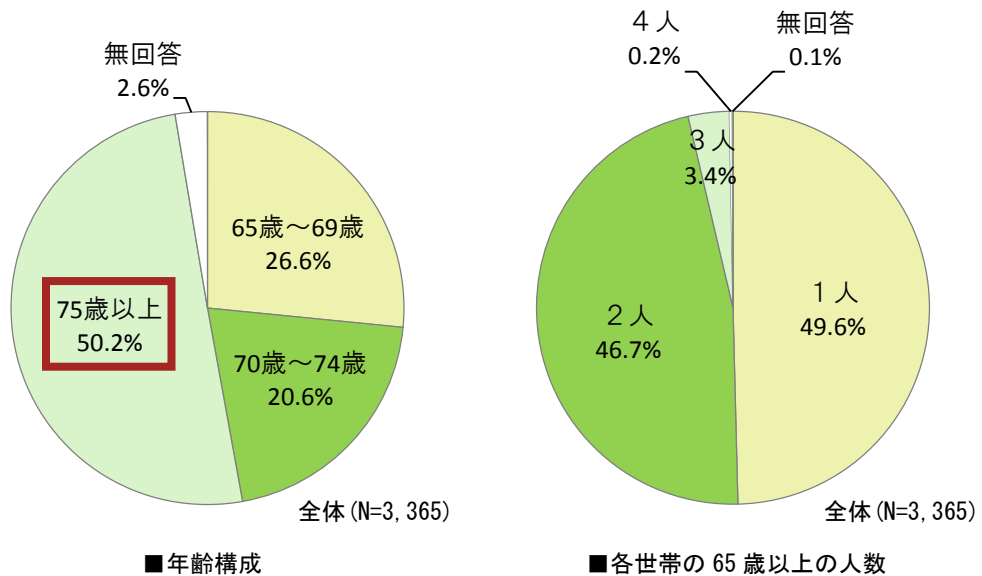
- ・回答者の居住地区については、計 65 地区からの回答が得られている。

■地区ごとの回答者数

地区名		回答数	地区名		回答数	地区名		回答数
飯野地区	堀浦	32	上江地区	上上江	85	真幸地区	水流	59
	上大河平	57		田代	37		南昌明寺	33
	下大河平	84		出水	33		北昌明寺	17
	杉水流	40		末永	40		東内堅	36
	五日市	48		白鳥	65		中内堅	28
	東原田	78	加久藤地区	松原	42		西内堅	19
	麓(飯)	161		前松原	34		溝の口	17
	駅前	120		麓(加)	51		北岡松	22
	中原田	84		中島	155		南岡松	79
	上原田	23		栗下	67		亀沢	16
	南原田	152		東長江浦下	18		柳水流	24
	町	69		東長江浦上	11		京町	182
	片馬場	1		尾八重野	12		上向江	42
	坂元	50		西長江浦下	26		下浦	25
	高野	8		西長江浦上	16		中浦	27
	前田	47		灰塚	12		上浦	42
	苧畑	37		永山	74		上島内	22
	大明司	79		大溝原	54		下島内	78
	山内	26		湯田	34		西川北	61
	上江地区	池島		31	西郷		63	その他
今西		33	東川北	53	自衛隊	—		
西上江		39	榎田	19	国際高校	—		
中上江		58	牧の原	15	無回答	161		

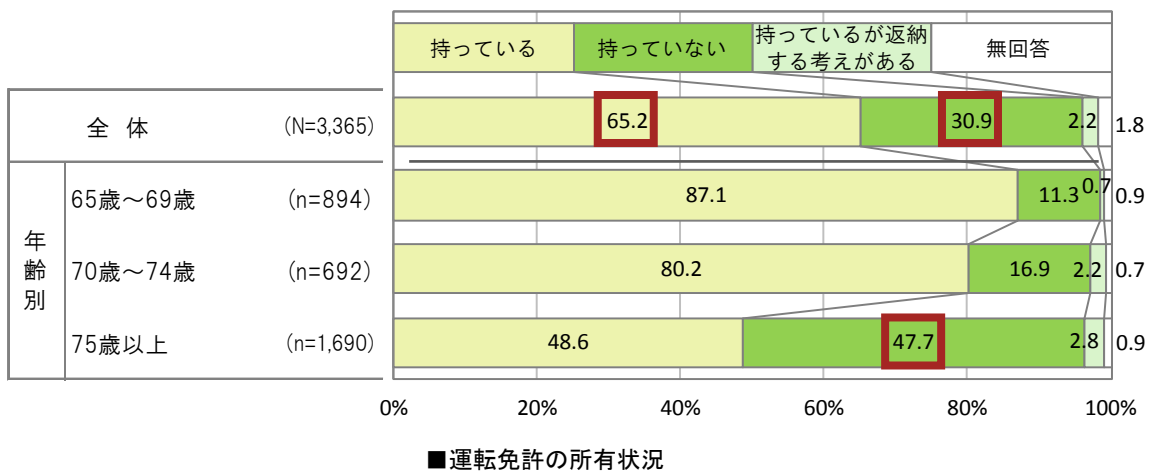
(2) 回答者の属性

- ・ 回答者の構成は「65～69歳」26.6%、「70～74歳」20.6%、「75歳以上」50.2%である。
- ・ 各世帯における高齢者（65歳以上）の人数は、「1人」・「2人」がほとんどである。



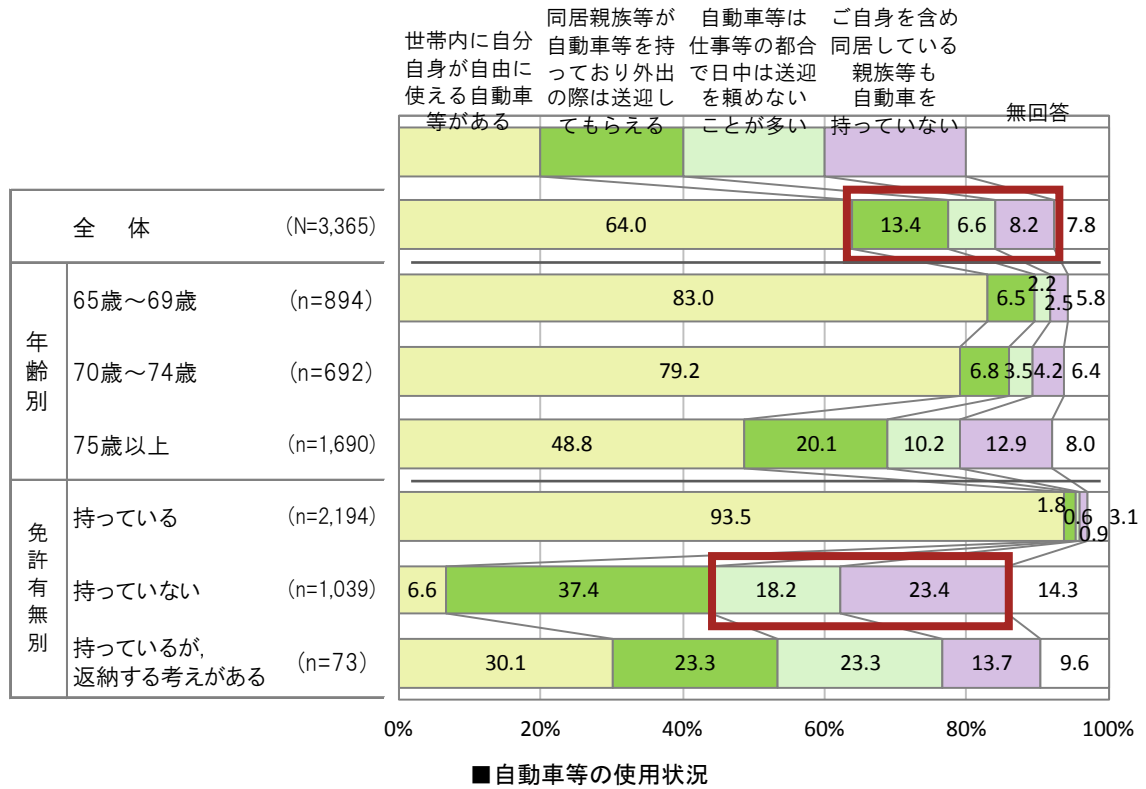
(3) 運転免許（原付を含む）の所有状況について

- ・ 運転免許の所有状況は、全回答者のうち「持っている」が65.2%、「持っていない」が30.9%となっている。また、77人の回答者は運転免許の返納の意思を示している。
- ・ 75歳以上の回答者のうち、約半数（48%）は運転免許を持っていない状況にある。



(4) 自動車等の使用状況について

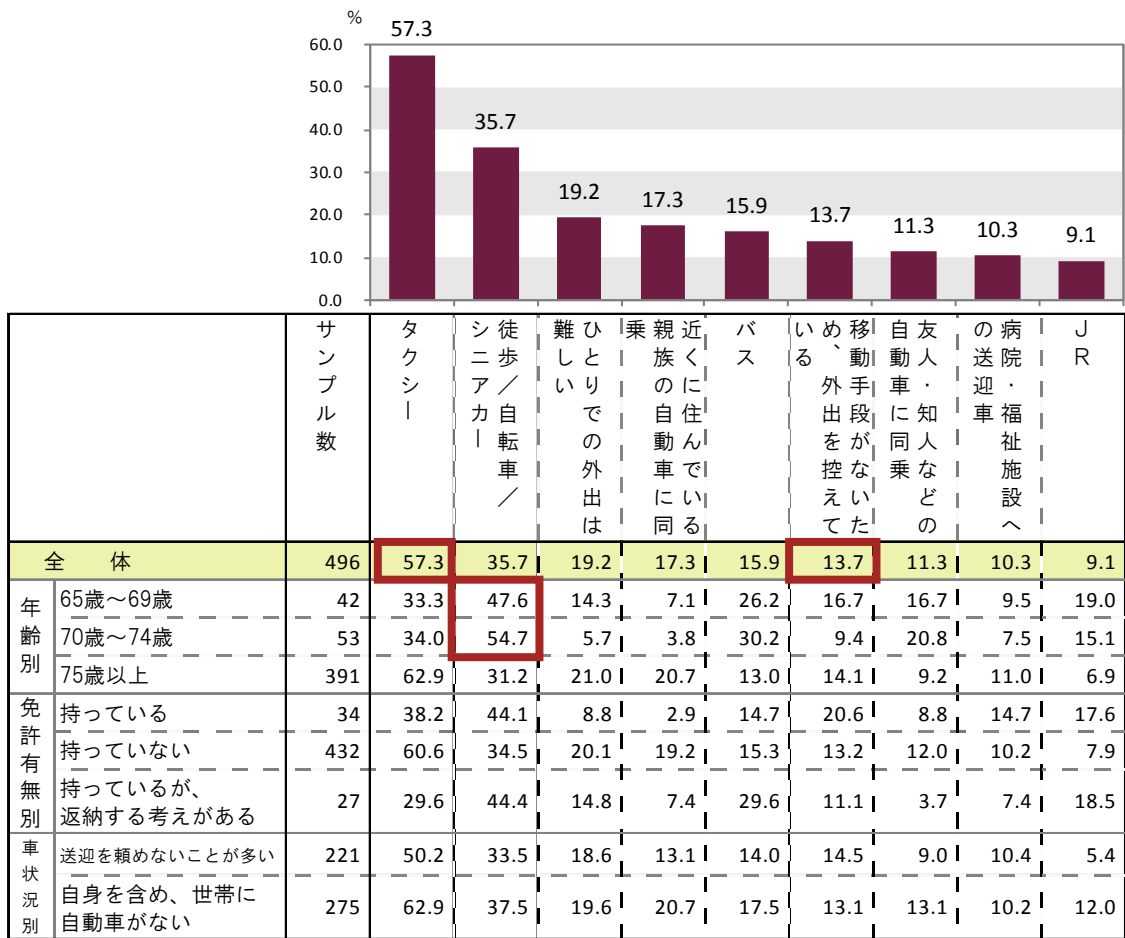
- ・全回答者の 28.2%は、親族等の送迎に頼る、もしくは外出を制限される状況がある。
- ・運転免許を持たない回答者のうち、41.6%は「送迎を頼めないことが多い」、「自身を含め、世帯に自動車がない」と回答している。



(5) 外出時の交通手段について (n=496)

(前項「日中は送迎を頼めないことが多い」、「ご自身を含め世帯内で自動車を持っていない」の回答者のみ)

- ・自動車等を持っていない、あるいは送迎を頼めない方の約6割(57.3%)は「タクシー」を利用して外出している。一方で、回答者の13.7%は「移動手段がないため、外出を控えている」状況にある。
- ・「65歳～69歳」「70～74歳」の回答者では、「徒歩/自転車/シニアカー」の割合が高く、47.6%、54.7%と、最も多い割合を示している。



■外出時の交通手段

(6) 普段の外出先について (n=600)

・普段の外出先については地区ごとに需要が異なり、以下のような需要の状況がみられる。

■ 普段の外出先 (飯野地区)

商店類		病院施設		福祉施設	
タイヨーえびの店	43	えびの市立病院	24	老人保健施設さくら苑	4
Aコープ	23	若葉クリニック	18	えびの市ふれあい館	1
Aコープ飯野店	8	えびのセントロクリニック	5	特別養護老人ホームつつはの園	1
松栄ストアーえびの店	5	野中整形外科	5	福祉施設	3
JA	2	えびの第一クリニック	5		
阿多商店	2	いしざわ循環器内科	5	市内その他	
山崎商店	1	京町共立病院	3	銀行	3
明林堂書店えびの店	1	丹医院	3	娯楽(温泉等)	2
いまむら酒店	1	前田医院	3	郵便局	1
えびの市農協本店	1	えびの整形外科医院	2	えびの市民図書館	1
うえのストアー	1	杉原耳鼻咽喉科医院	2	えびの郵便局	1
くろきセンター駅前店	1	田中歯科医院	2	その他	12
押領司商店	1	稲村整骨院	1		
コスモスえびの店	1	えびの眼科こだま小児科医院	1	えびの市外	
角井食料品店	1	濱田歯科医院	1	小林市	6
商店(京町)	1	二葉薬局	1	宮崎市	1
商店(その他)	18	市来歯科医院	1		
		病院(その他)	40		

■ 普段の外出先 (上江地区)

商店類		病院施設		福祉施設	
タイヨーえびの店	8	若葉クリニック	4	福祉施設	4
川野商店	3	えびのセントロクリニック	3		
くろきセンター駅前店	2	えびの第一クリニック	3	市内その他	
Aコープ	2	えびの市立病院	2	その他	3
Aコープかくとう店	1	えびの眼科こだま小児科医院	1		
Aコープ飯野店	1	野中整形外科	1	えびの市外	
野間商店	1	前田医院	1	小林市	2
JAえびの市加久藤支店	1	京町共立病院	1	都城市	1
アタックスえびの店	1	病院(その他)	12		
商店(その他)	4				

■ 普段の外出先（加久藤地区）

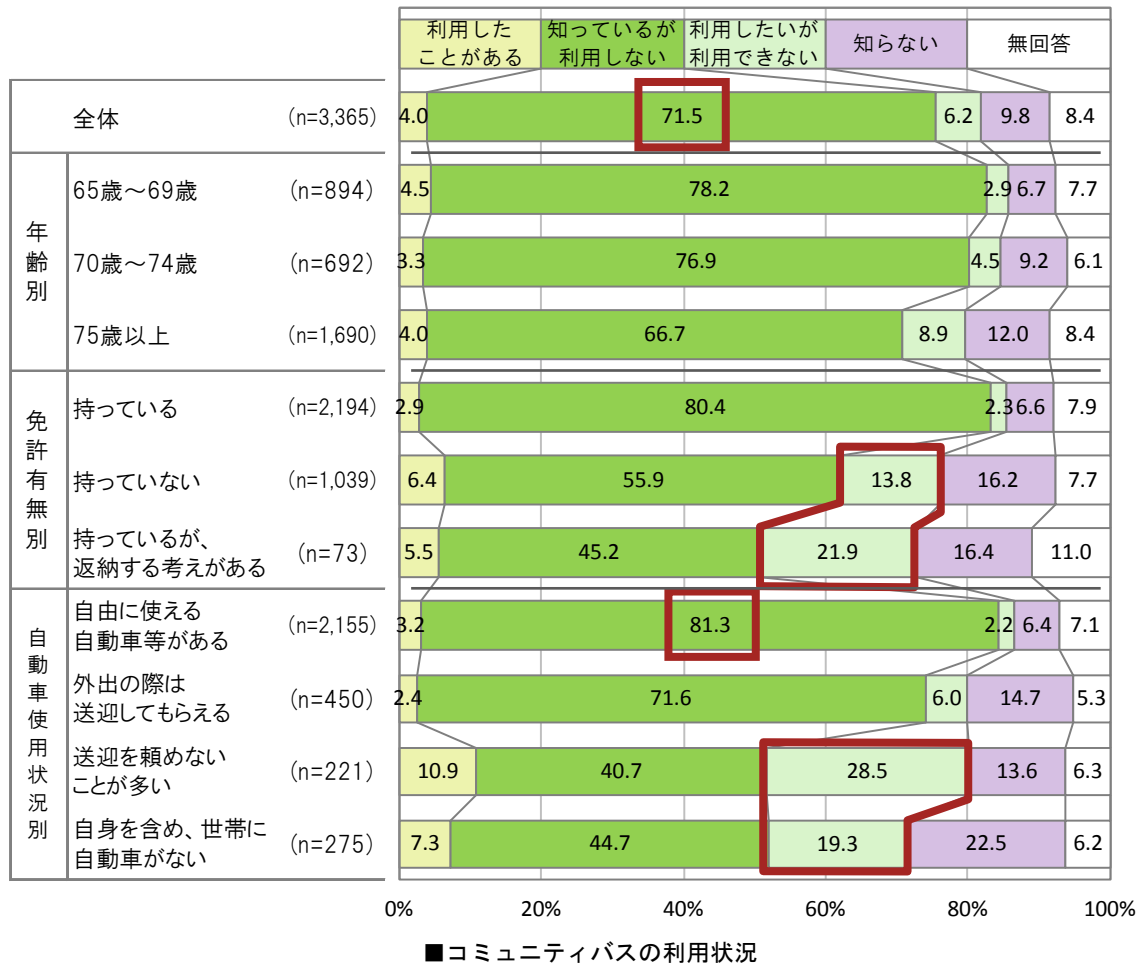
商店類		病院施設		福祉施設	
Aコープ	11	前田医院	17	老人保健施設さくら苑	1
Aコープかくとう店	4	えびの整形外科医院	10	通所リハビリテーションふき	1
松栄ストアえびの店	4	えびの眼科こだま小児科医院	5	特別養護老人ホームつつはの園	1
長谷酒・食品ストア	4	若葉クリニック	4	福祉施設	3
ブラッセだいわえびの店	2	えびの市立病院	4		
JA	1	京町共立病院	3	市内その他	
道の駅えびの	1	井尻眼科医院	2	美容院	3
タイヨー小林店	1	野中整形外科	2	娯楽(温泉等)	2
アタックスえびの店	1	京町温泉クリニック	1	島内簡易郵便局	1
松栄ストア	1	前田病院	1	その他	3
コスモスえびの店	1	杉原耳鼻咽喉科医院	1		
商店(京町)	1	押領司病院	1	えびの市外	
商店(その他)	7	えびのセントロクリニック	1	小林市	5
		病院(その他)	21		

■ 普段の外出先（真幸地区）

商店類		病院施設		福祉施設	
ブラッセだいわえびの店	38	京町共立病院	18	特別養護老人ホームつつはの園	1
アタックスえびの店	8	えびの整形外科医院	7	えびの市老人福祉センター	1
コスモスえびの店	6	井尻眼科医院	7	通所リハビリテーションふき	1
ナフコホームセンターえびの店	5	渡辺内科医院	6	福祉施設	2
商店(京町)	3	えびの眼科こだま小児科医院	3		
川畑商店	2	松田歯科医院	2	市内その他	
道の駅えびの	1	京町温泉クリニック	2	娯楽(温泉等)	7
コンビニ	1	吉松温泉病院	1	真幸地区体育館	2
平山商店	1	前田医院	1	郵便局	2
松栄ストアえびの店	1	濱崎歯科医院	1	えびの市役所	1
商店(その他)	16	しらいし歯科医院	1	えびの市文化センター	1
		えびの市立病院	1	銀行	1
		京町歯科医院	1	その他	5
		野中整形外科	1	えびの市外	
		京町渡辺病院	1	小林市	3
		えびの第一クリニック	1	都城市	1
		みどり薬品えびの店	1	湧水町	1
		病院(その他)	26	人吉市	1

(7) コミュニティバスの利用状況について

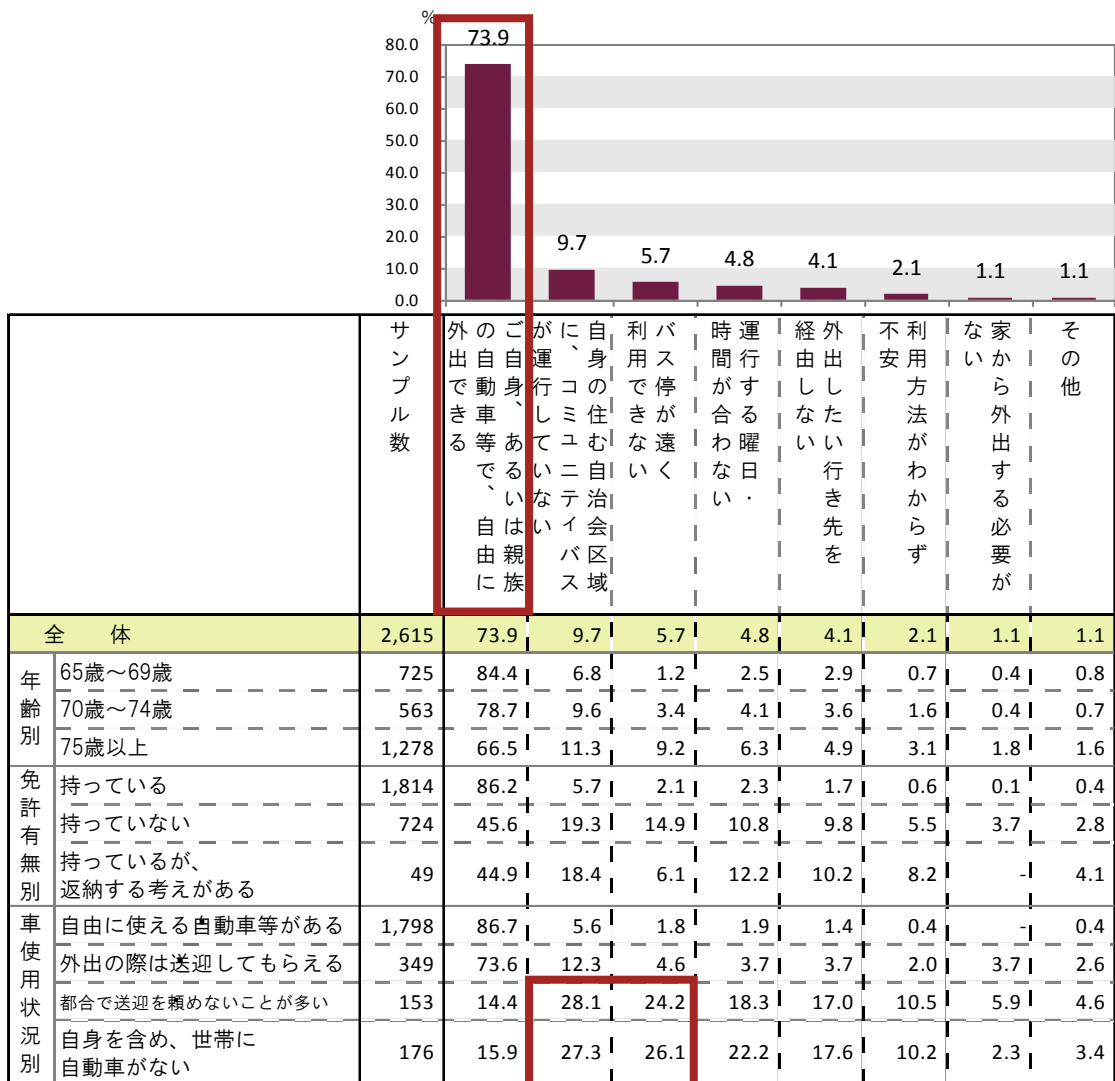
- ・全回答者のうち、71.5%は、「知っているが利用しない」と回答しており、そのほとんどは自動車等で自由に外出できる方である。
- ・「送迎を頼めないことが多い」方の28.5%、「自身を含め、世帯に自動車がない」方の19.3%が、コミュニティバスを「利用したいが、利用できない」と回答している。



(8) コミュニティバスを利用しない（できない）理由

（前項「知っているが利用しない」、「利用したいが、利用できない」の回答者のみ N=2,615）

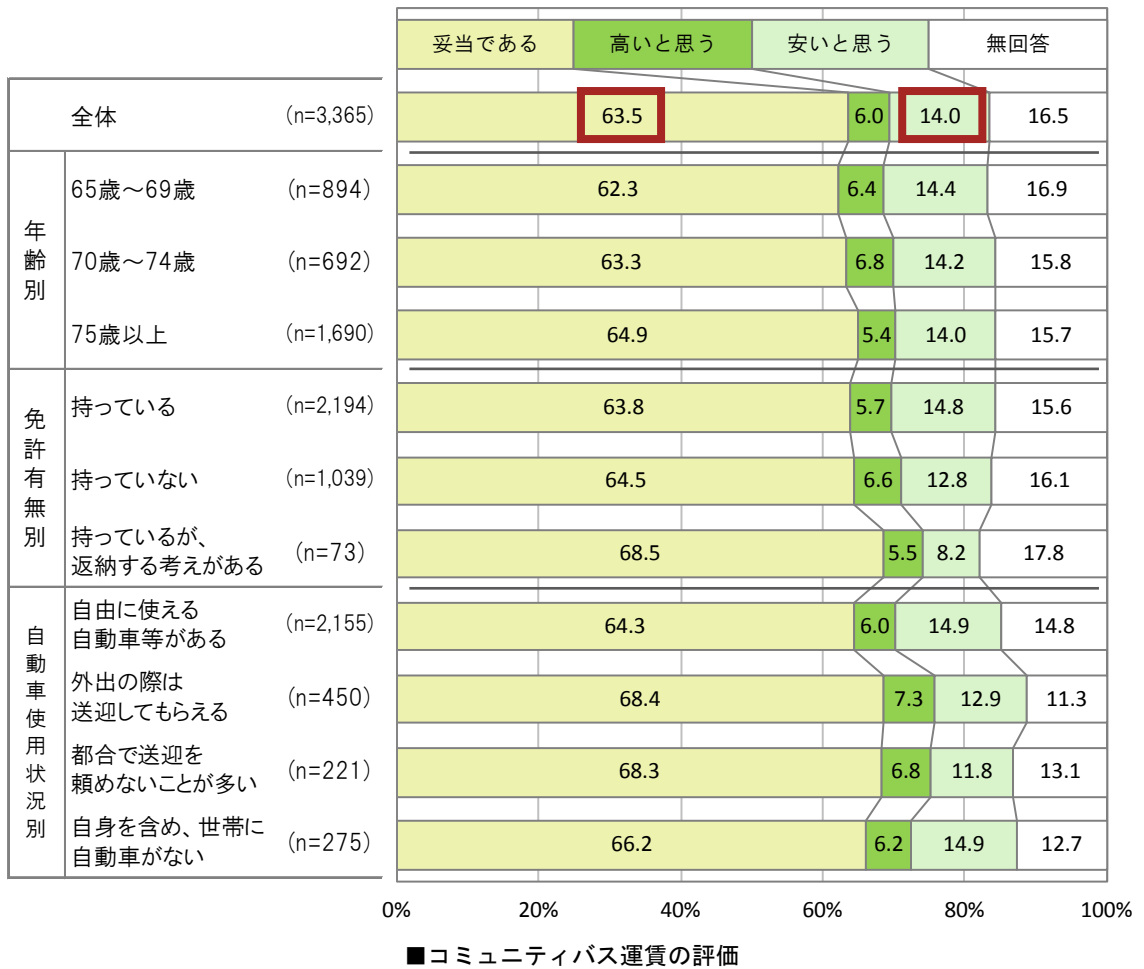
- ・コミュニティバスを利用しない（できない）理由で最も多いのは、「ご自身、あるいは親族の自動車等で、自由に外出できる（73.9%）」である。
- ・自動車等で自由に外出できない方に着目すると、「自身の住む自治会区域に、コミュニティバスが運行していない」や「バス停が遠く利用できない」が、比較的高い割合を示している。



■コミュニティバスを利用しない（できない）理由

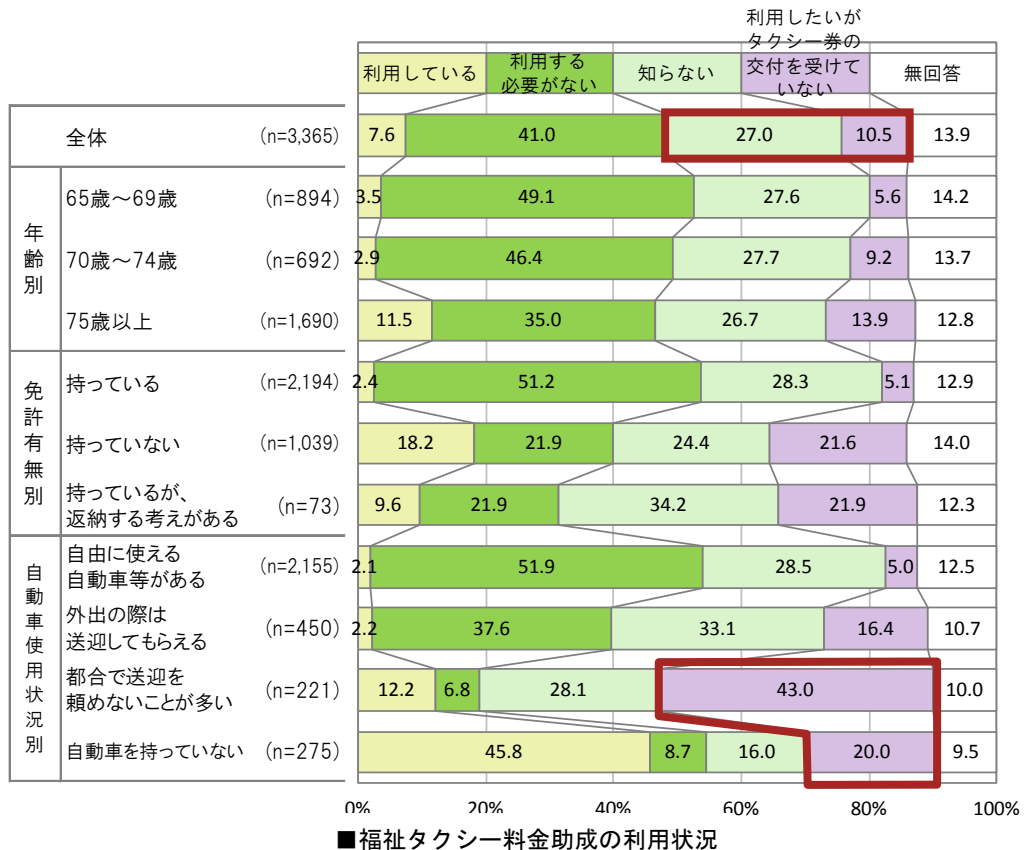
(9) コミュニティバス運賃（1乗車『200円』）の評価

- ・全回答者の約8割（77.5%）は、「妥当である」「安いと思う」を回答しており、「高いと思う」と考える方は、全体の6%のみとなっている。
- ・年齢別や免許有無別等、どの類型においても6割以上が「妥当である」を回答している。



(10) 福祉タクシー利用状況について

- 福祉タクシー料金助成について、「知らない」および「利用したいがタクシー券の交付を受けていない」の回答者が比較的高い割合（37.5%）を占めている。
- 送迎を頼めないことが多い方、自動車を持っていない方に着目すると、「利用したいがタクシー券の交付を受けていない」の回答割合が高い。



参考：福祉タクシー料金助成の利用条件について

福祉タクシー料金の助成について、特定の条件※に当てはまる市民は、市へ申請を行うことで、年間 24 枚のえびの市福祉タクシー利用券の交付を受けることができる。

出典：えびの市福祉タクシー料金の助成に関する条例施行規則

※特定の条件について

えびの市の住民基本台帳に登録されていて本市に居住し、車両を保有せず、自らも運行できない高齢者及び重度の障害者で次に掲げる者以外の者とする。

- 同一世帯内に車両を保有し、自ら運行できる者がいる者
 - 一親等の親族(高齢者及び重度の障害者を除く。)が、えびの市の住民基本台帳に登録されていて、同一自治会の区域に居住している者がいる者
 - 住民税が課税されている者及び住民税が課税されている者の被扶養者
 - 老人福祉法(昭和 38 年法律第 133 号)第 20 条の 4、第 20 条の 5 及び第 20 条の 6 の規定による施設に入所している者
 - 特別児童扶養手当等の支給に関する法律(昭和 39 年法律第 134 号)第 17 条第 2 号、第 26 条の 2 第 1 号及び第 2 号の規定に該当する者
- その他前項に準ずる者で、特に市長が必要と認める者

出典：えびの市福祉タクシー料金の助成に関する条例施行規則

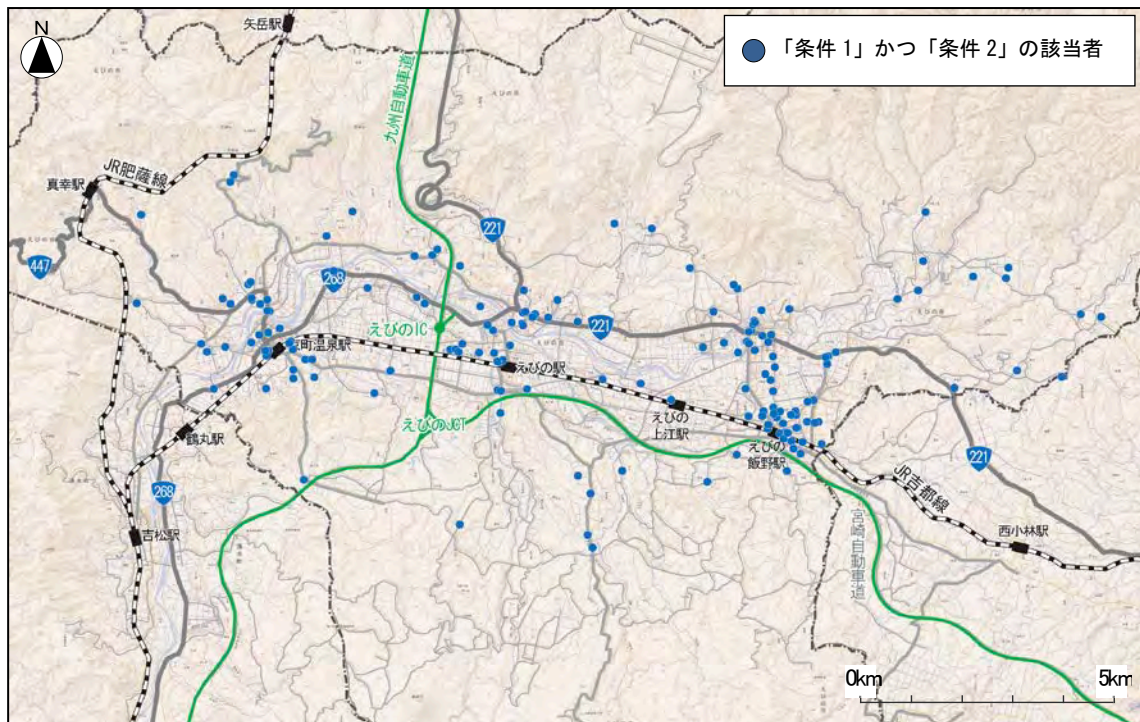
3 市民の外出実態・ニーズからみた公共交通の課題

これまでに整理した調査結果をもとに、市民の外出実態・ニーズから市内の公共交通に関する課題を整理する。

(1) 自動車等で自ら外出できない市民への対応

えびの市内において、運転免許を持っておらず、同居している親族等にも送迎を頼めない方は下図のように点在しており、日常生活において自ら自由に外出できない状況にある。これら自ら外出できない方の普段の移動手段は、タクシー（60.6%）または親族の自動車に同乗（34.5%）に頼っている実態があり、日常生活において支障なく外出できる環境を整えていく必要がある。

条件 1（運転免許を持たない方）かつ条件 2（仕事等の都合で同居親族に日中は送迎を頼めないことが多い、または自身を含め、世帯に自動車等の保有がない方）の該当者を示す。



■上記の条件に該当する市民の分布（該当：432人）

(2) コミュニティバス需要の低さを受けた交通サービスの検討

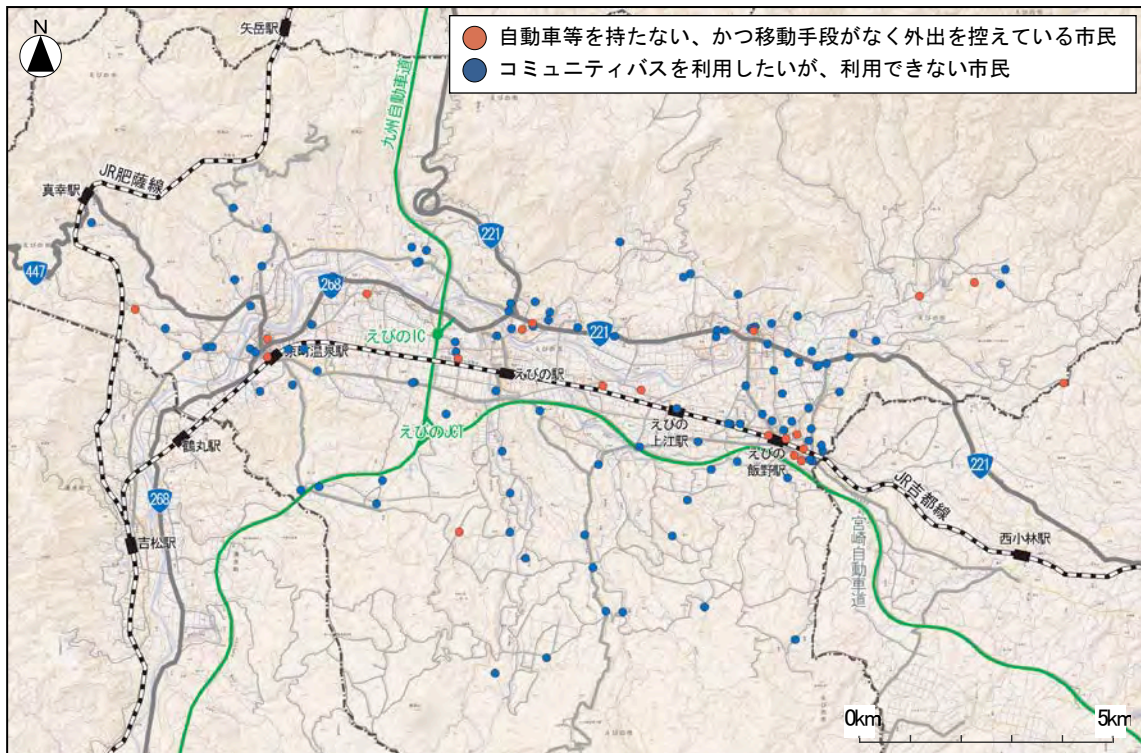
コミュニティバスの利用状況に関する調査結果から、回答者の8割以上はコミュニティバスを知っているものの、利用する意向がない実態が把握された。自身または親族の自動車で自由に外出できることが利用しない大きな要因となっており、公共交通の利用意識の低さが明らかとなっている。一方で、普段の外出手段として「タクシー」の利用が多い実態があり、タクシーの運行形態に近い交通サービスが求められている。

(3) 市民の外出機会が失われている現状の解決

自動車等を持たない市民※には、「移動手段がなく外出を控えている（13.7%）」市民が存在しており、市民（特に高齢者）の外出が制限されている実態を解消することは優先的に解決していくべき課題といえる。（コミュニティバスを利用したいが、利用できない市民も存在）

※仕事等の都合で同居親族に日中は送迎を頼めないことが多い、自身を含め世帯に自動車等の保有がない方

- ①自動車等を持たない方のうち、「移動手段がなく外出を控えている」が13.7%（86人）
- ②全回答者のうち、「コミュニティバスを利用したいが、利用できない」6.2%（210人）

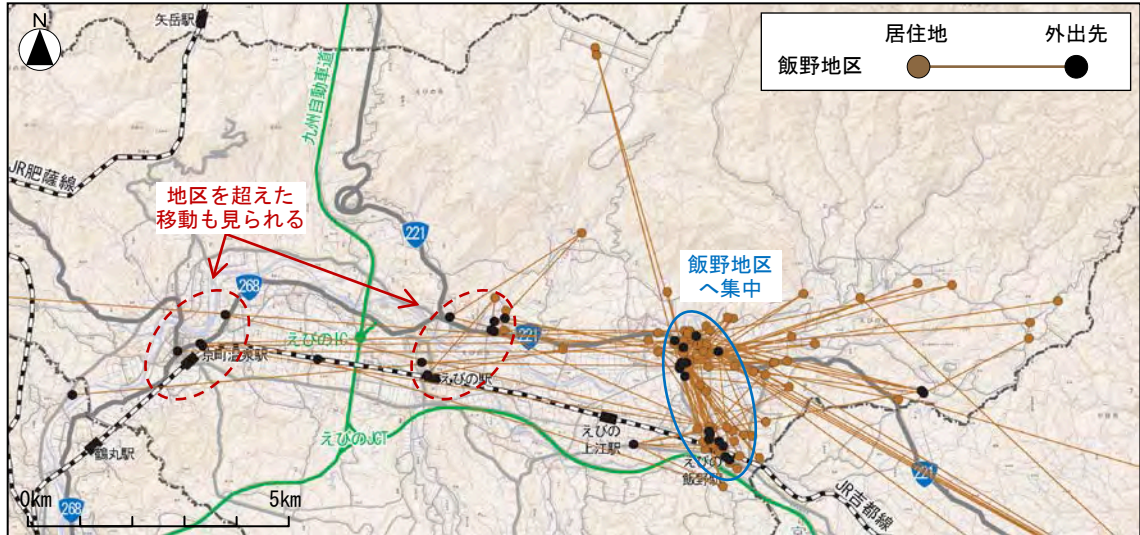


■上記の条件に該当する市民の分布

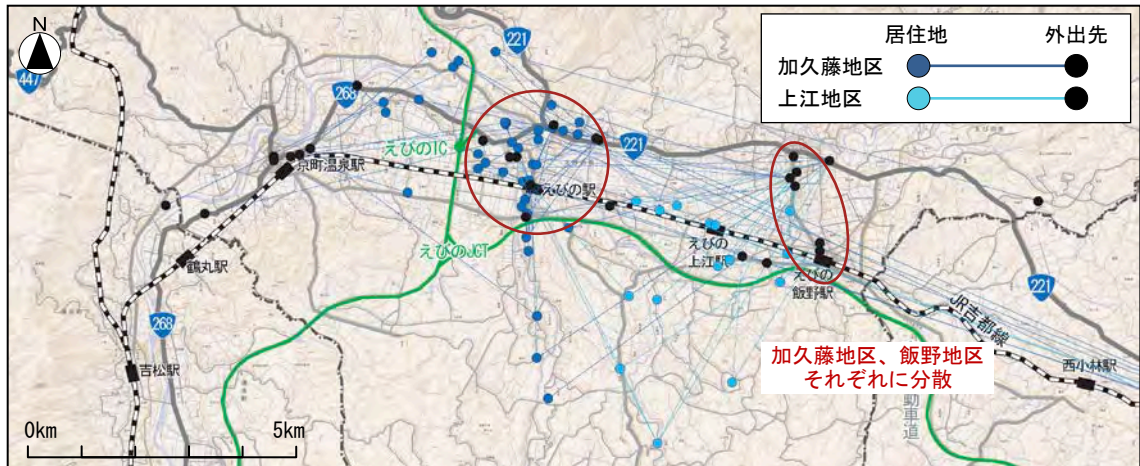
(4) 市民の移動実態に応じた交通サービスの検討

本調査から把握した市民の移動実態に応じて、今後の交通サービスの検討が必要である。

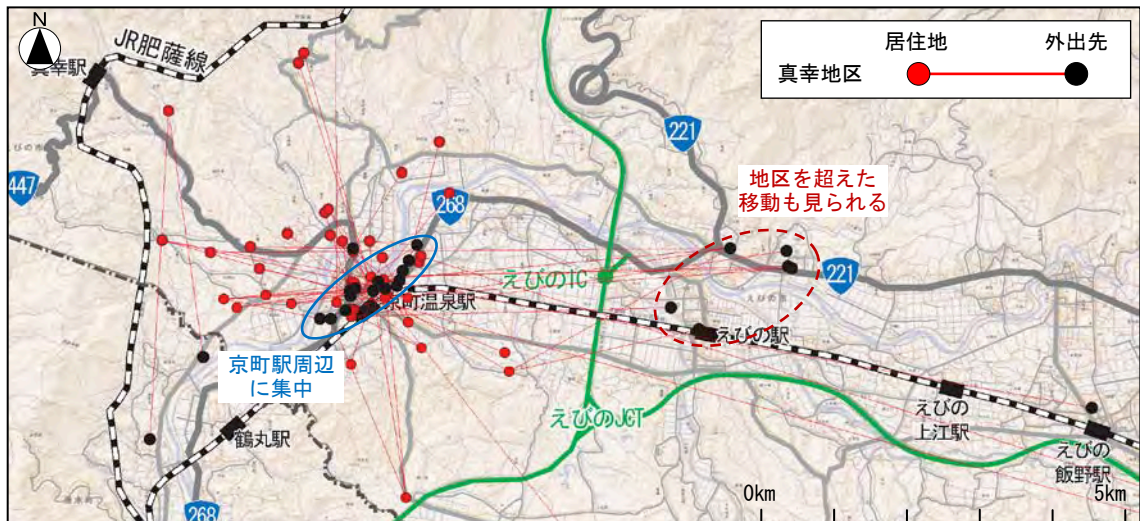
① 飯野地区



② 加久藤地区・上江地区



③ 真幸地区



第5章 将来に向けた地域公共交通網形成計画

1 地域公共交通が果たすべき役割

地域公共交通は、市民ニーズに応じた交通サービスであるとともに、えびの市のまちづくりを支える交通基盤として役割を果たす必要がある。これまでに延べた課題に加え、当市が推進するまちづくり方針等を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を示す。

(1) えびの市のまちづくり方針

当市が推進するまちづくりの施策方針として、下記の上位・関連計画の内容を整理する。

①第5次 えびの市総合計画

将来都市像	
『大自然と人々が融合し、「新たな力」が躍動するまち えびの』 —南九州の交流拠点都市を目指して—	
本市の有するすべての魅力を最大限に引き出しながら、人々の結集と創造によって「新たな力」を生み出すとともに、市民が、豊かな自然環境・田園景観に抱かれた中で育ち、学び、働き、生きることに喜びを感じ、お互いを敬い、家族・地域の絆を大切にし、心の豊かさや幸せを感じられるまちを目指します。	
基本目標 1 新たな活力を生む“産業づくり”	【産業の振興・都市基盤の整備】
1 地域資源を生かした産業の振興	①農業の振興 ③林業の振興 ⑤企業誘致施策の推進 ②畜産の振興 ④商工業の振興 ⑥観光の振興
2 まちの活力につながる環境づくり	①計画的な土地利用の推進 ③地域情報化の推進 ②道路の整備 ④基地対策の推進
基本目標 2 志と郷土愛を持つ“人づくり”	【教育・文化・スポーツの振興】
1 郷土を担う人材の育成	①農学校教育の充実 ④スポーツの振興 ②青少年の健全育成 ⑤人権意識の高揚 ③生涯学習の促進
2 郷土文化の継承と新しい文化の創造	①文化芸術活動の促進 ②国際交流の充実
基本目標 3 誰もが元気“健康のまちづくり”	【保健・医療の充実】
1 健康の保持・増進	①健康づくりの推進 ②地域医療体制の整備
基本目標 4 みんなのかおが見える“協働と福祉のまちづくり”	【住民自治・福祉の充実】
1 住民参加・協働のまちづくり促進	①市民協働によるまちづくり ③男女共同参画の推進 ②市民参画による行政の推進 ④情報共有化の推進
2 かおの見える福祉の充実	①地域福祉の推進 ②子育てしやすい環境づくり ③高齢者が安心して暮らせる環境づくり ④障害のある人が安心して暮らせる環境づくり
3 安心して暮らせるまちづくり	①日常生活における安全の確保 ③社会保障の確保 ②防災対策の見直し・強化
基本目標 5 自然と調和した住みよい“生活環境づくり”	【自然環境の保全・生活環境の整備】
1 調和のとれた美しい景観の保全	①自然環境の保全 ③河川汚濁処理対策の推進 ②景観形成の推進 ④資源環境型社会の推進
2 住みよい生活環境の確保	①安全でおいしい水の安定的な供給の確保 ②市民の憩いの場の整備 ③住宅対策の推進 ④公共交通手段の確保

②えびの市都市計画マスタープラン

まちづくりの理念

「豊かな自然と産業を活かした住みよいまちづくり」

目標 1 豊かな自然を活かしたまちづくりを推進します

四季折々の顔を見せ、霧島ジオパークとして知られるえびの高原や矢岳高原、県内唯一の温泉郷である京町温泉などの温泉資源は本市の貴重な財産である。また、平野部には川内川が流れ稲作を中心とした農地が広がり、本市を代表する景観を形成している。このように本市は自然環境や観光資源に恵まれた、緑豊かな田園都市である。これらの優れた地域特性を積極的かつ有効的に活用することにより、他の都市と異なる個性豊かな魅力あるまちづくりを推進する。

目標 2 産業の振興を図るまちづくりを展開します

本市は基幹産業の低迷や若年層の流出による過疎化、超高齢化社会への移行・対応が問題となっている。しかしながら、本市は、宮崎、鹿児島、熊本の県境にあり、九州縦貫自動車道や東九州自動車道などの高速交通網の整備により、福岡や熊本、鹿児島などの九州の拠点都市とを結ぶ交通の結節点であり、人的・物的な交流拠点都市となる可能性を有している。これらの優れた地域特性を積極的かつ有効的に活用することにより、産業の振興を図りながら、本市の活性化に向けたまちづくりを展開する。

目標 3 安心して暮らせる、快適なまちづくりを推進します

本市は3町合併により誕生したことから、3地域の均等な発展を目指してきたが、その結果、道路、公園、排水施設などの都市基盤の整備は遅れているのが現状である。これからは、それぞれの地域の特性を生かした効率的、効果的な整備が望まれている。3地域が持つ、優れた地域特性を積極的かつ有効的に活用することにより、それらを反映した都市機能の集積を促進し、コンパクトな都市づくりを推進する。

また、自然環境に配慮した都市基盤の整備など、人や環境にやさしいまちづくりを進め、子どもから高齢者まで安心して暮らせる快適なまちづくりを推進する。

将来の都市構造

- ・ 東部地域、中部地域、西部地域の3つの市街地を、役割を持たせた都市拠点として設定する。
- ・ 都市拠点間を国道221号と国道268号が結び、その沿道は都市形成軸の役割を果たす。
- ・ その他、都市拠点間を結ぶ道路として、主要地方道京町小林線とえびの中央線が国道の役割を補完する。

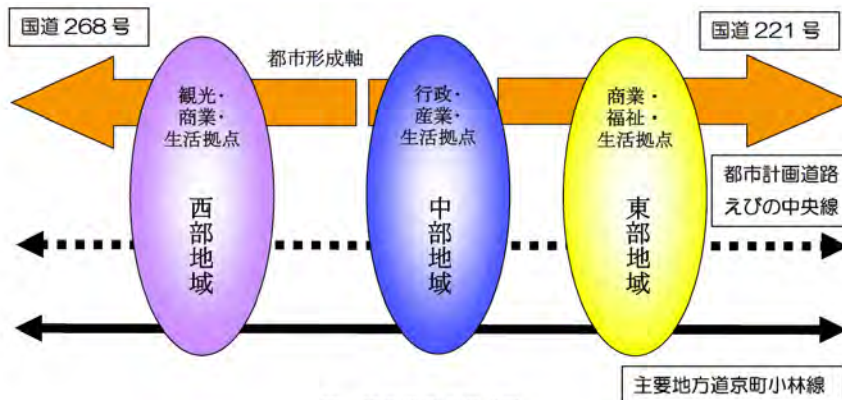


図 都市構造の模式図

地域別構想

- | | |
|------|-----------------------------|
| 東部地域 | 将来目標「良好な住環境と都市機能が調和したまち」 |
| 中部地域 | 将来目標「行政・公共機能が集約された活気のあるまち」 |
| 西部地域 | 将来目標「観光・交流ふれあいの輪が広がる魅力あるまち」 |

③関連計画

関連計画を「えびの市観光振興計画（H24.2）」、「えびの市地域福祉計画（H24.3）」と位置付け、地域公共交通の果たすべき役割は各計画の取組み状況を踏まえるものとする。

えびの市観光振興計画（H24.2）

将来像実現に向けての基本姿勢

- ①人情と真心でもてなす観光人材の醸成
- ②歴史や文化が織りなす観光資源の結びつけ
- ③自然と景観を生かしたわくわく観光の推進
- ④歩いて楽しい温泉地を核とした観光産業の育成

えびの市地域福祉計画（H24.3）

基本理念

お互いに助け合い、楽しく話し合えるまち
～心の豊かさや幸せを感じられるまちを目指して～

基本目標

- I 地域福祉推進の基盤づくり
- II 心豊かな人づくり
- III お互いに助け合う地域づくり
- IV 安心して暮らせる環境づくり

(2) 地域公共交通が果たすべき役割

えびの市総合計画や都市計画マスタープラン等に示される本市が目指す将来像を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を定める。

第5次 えびの市総合計画における当市の将来像

- ・えびのを象徴する自然や景観を残し、将来へとつなぐため、山や川などの保全や景観の保全・形成に努めるとともに、本市の活力となる地域資源を最大限に発揮できるよう、計画的な土地利用を推進する。
- ・子どもから高齢者まで、市民が安心して快適に暮らせるよう、必要となる生活環境の整備を推進し、公共交通は日常生活の利便性や観光客にも配慮した地域交通体系を構築する。
- ・本市の自然や地理的・地勢的な条件に適した起業や企業立地の促進を図るとともに、霧島ジオパークや鉄道観光などの新たな魅力を磨き、交流人口の拡大を図る。

えびの市都市計画マスタープランにおける当市の将来像

- ・本市が目指す将来都市構造として、東部地域、中部地域、西部地域の3つの都市拠点を中心に都市機能の集積を促進したコンパクトな都市づくりを推進し、東西を結ぶ国道221号および国道268号が、都市拠点間を結ぶ都市形成軸として役割を果たす。
- ・都市拠点周辺に良好な居住環境を有した住宅地形成に努めるとともに、交流人口の増加を目的とした街並みの整備や交通アクセスの向上、商業政策との連携を図る。
- ・3つの都市拠点は、それぞれの特性に応じた都市機能の集積を図り、東部地域は工業、商業、医療・福祉施設の集積による賑わいある住環境の形成、中部地域は行政・公共機能を集約した活気ある住環境の形成、西部地域は当市の観光拠点として市民と来訪者が交流できる玄関口の形成を目指す。

▶地域公共交通が果たすべき役割

- 役割1 東部地域、中部地域、西部地域の都市拠点間の移動を行うための移動環境の維持・確保
- 役割2 交通手段の確保が困難な人が日常的に利用できる外出手段の確保
- 役割3 通勤、通学、通院、買い物などの日常生活の利便性のほか、観光分野を考慮した地域公共交通体系の構築

2 基本方針

えびの市が目指す将来像における公共交通の役割を果たしていくため、基本方針を以下のように定め、えびの市の実情に応じた公共交通体系を構築していく。

基本方針1 広域移動をサポートする基幹交通ネットワークの維持

鉄道、路線バス、高速バスは、市外及び拠点間を結ぶ重要な役割を担っており、その維持を図るため、国・県・関係市町村・運行事業者と協力しながら、利用促進に向けた取り組みを進める。

基本方針2 市内の交通空白地における移手段の確保

利便性が高いタクシーの、料金の一部助成を行う制度を構築する。また、利用状況等を分析し、改善や他の方法も含めた見直しも行う。

基本方針3 公共交通に関するわかりやすい情報の提供・利用促進

広報えびのや市のホームページ等を活用し、公共交通の運行路線、ダイヤ、料金、利用方法等の情報をわかりやすく提供し、公共交通を身近に感じてもらうことで、利用促進を図る。

基本方針4 公共交通の利用に対する意識啓発

「まち」の機能として必要不可欠な公共交通の維持を図っていくため、公共交通を取り巻く問題について住民に啓発し、公共交通の必要性を理解してもらい、利用しようという意識を醸成していく。

基本方針5 観光や福祉等のまちづくり方策と連携した移動支援

観光や福祉、教育など、各種まちづくり方策と連携した事業を検討・実施する。

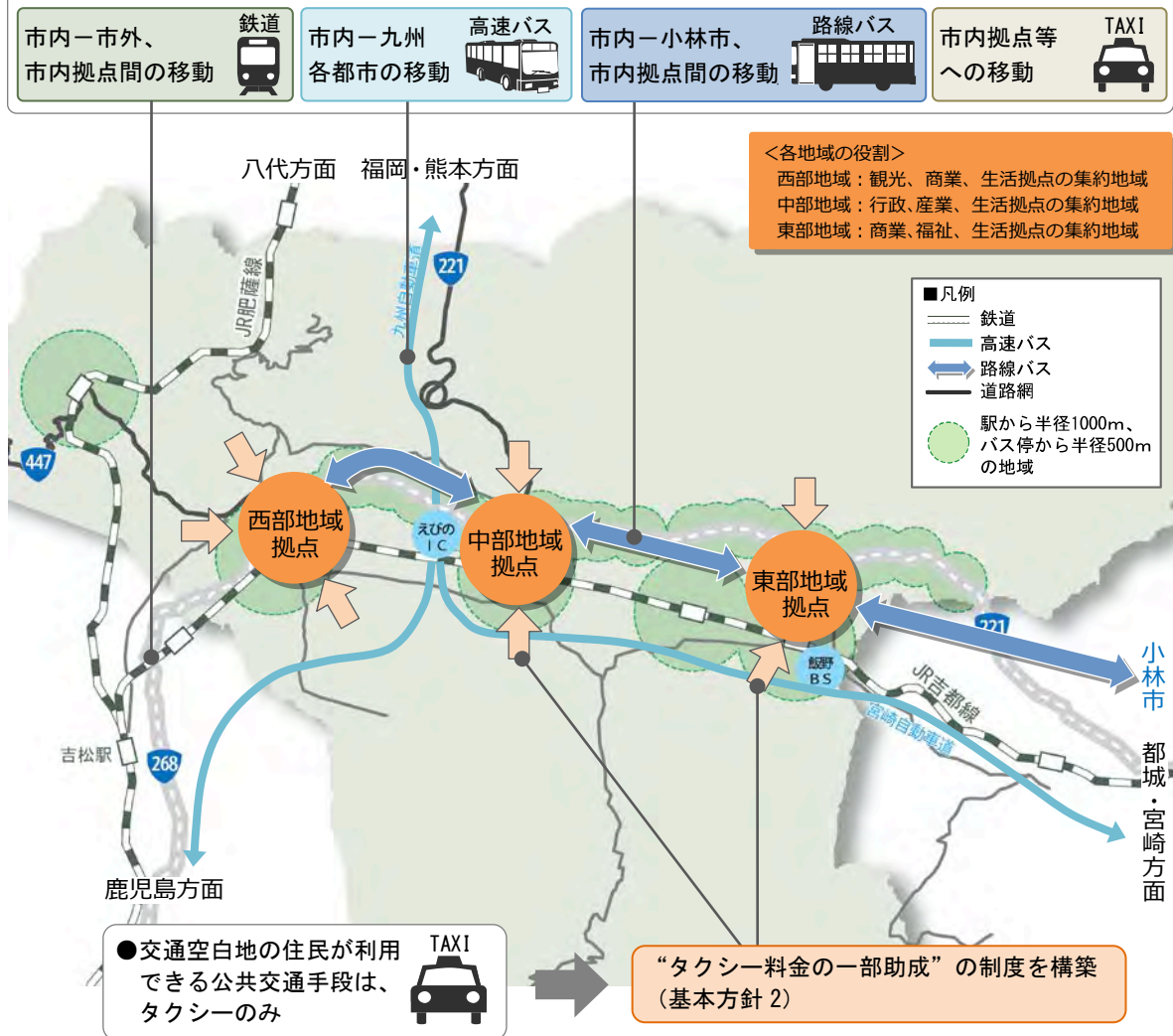
▶えびの市における公共交通の位置付け

鉄道、高速バス、路線バス、タクシーといった公共交通がそれぞれの役割を果たしながら、えびの市における利用しやすい公共交通体系を維持していく。

■各公共交通の役割

区分	モード	役割
基幹交通ネットワーク	鉄道	●市内－市外、市内拠点間を結ぶ広域的な移動を支える役割 【市外】小林市や鹿児島県湧水町など 【市内拠点】京町温泉駅、えびの駅、えびの飯野駅など
	路線バス	●市内－小林市、市内拠点間を結ぶ基幹交通としての役割 【市内拠点】西部地域、中部地域、東部地域
	高速バス	●市内－九州各都市を結ぶ広域的な移動を支える役割 【各都市】福岡、長崎、熊本、鹿児島、宮崎など
支線	タクシー	●市内拠点までの移動を支援する役割

●利用促進を図りながら、えびの市の公共交通体系を維持



■えびの市における公共交通体系

3 計画の区域

計画の区域は、えびの市全域とする。

4 計画の目標

各基本方針の内容に即した計画の目標を以下に示す。あわせて、目標の達成度を評価する指標も示す。

(1) 「基本方針 1 広域移動を支える基幹交通ネットワークの維持」

目標：えびの市で運行している鉄道、路線バス、高速バスについて、運行事業者と協力しながら、利用促進に努めることで利用者の減少を食い止め、誰もが利用できる基幹交通ネットワークを維持する。

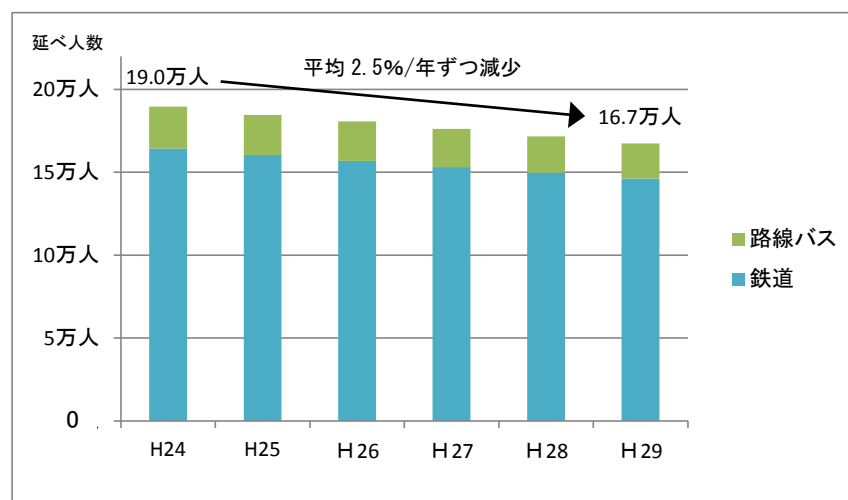
指標①：鉄道、路線バスの年間利用者数

現況値(H26)：19.0万人

目標値(H29)：16.7万人以上

えびの市内における鉄道、路線バスの利用者が約2%ずつ減少している。今後、人口減少の進行等に伴い、さらなる利用者の減少が予想されるため、本計画に掲げる利用促進策を展開しながら、減少割合2%台の維持を目標とする。

えびの市における鉄道、路線バスの利用者



■利用者数の推移 (予測値)

指標②：高速バスの年間利用者数

現況値(H26)：1.49万人

目標値(H29)：1.49万人以上

長距離の移動を担う高速バスについては、本計画に掲げる利用促進策を展開しながら、現状の利用者数の維持を目標とする。

(2) 「基本方針 2 市内の交通空白地における移動手段の確保」

目標：タクシー活用型事業（タクシー料金の一部助成）の新制度を市民に浸透させ、交通空白地の高齢者や自ら移動する手段を持たない市民が利用しやすい制度となるよう改善を図る。

指標：タクシー活用型事業の利用者数 現況値(H26)：－
目標値(H29)：5.28万人以上

(指標の積算)

- ・公共交通に関する調査から推計した移動困難者数→約1,100人
- ・公共交通に関する調査で一番回答が多かった移動困難者の外出頻度→月1往復
- ・「月1往復」→「月2往復」を目標
1,100人 × 年24往復(48回) = 52,800人(2.5年間 延べ132,000人)

※平成27年10月から制度実施予定のため、2.5年となっている。

(3) 「基本方針 3 公共交通に関するわかりやすい情報の提供・利用促進」

目標：鉄道、路線バス、高速バス、タクシーの運行情報（時刻表・運賃等）を知ってもらうとともに、それらを調べられる手段を提供し、誰もが使える公共交通となるよう環境を整える。

指標①：鉄道、路線バスの年間利用者数（再掲） 現況値(H26)：19.0万人
【減少割合2%台の維持】 目標値(H29)：16.7万人以上

指標②：高速バスの年間利用者数（再掲） 現況値(H26)：1.49万人
目標値(H29)：1.49万人以上

(4) 「基本方針 4 公共交通の利用に対する意識啓発」

目標：地域公共交通を取り巻く問題を住民へ啓発し、移動困難者はもとより、普段公共交通を利用しない住民にも、公共交通に対する理解・意識を高めてもらう。

指標：公共交通をメニュー化した出前講座の実施 現況値(H26)：年0回
目標値(H29)：年2回以上

※指標の参考値：各出前講座の平均実施回数 2回/年（平成25年度）

※出前講座は、市民の要望により開催される制度

(5) 「基本方針 5 観光や福祉等のまちづくり方策と連携した移動支援」

目標：えびの市総合計画や都市計画マスタープラン等の各種計画が示すまちづくりと連携し、公共交通以外の分野へ貢献できるような事業を実施する。

指標：公共交通を利用しやすいと思う市民の割合 現況値(H22)：12.5%
(えびの市総合計画の指標と同一のもの) 目標値(H29)：25.0%

※現況値(H22)の総合計画アンケートでは、“公共交通”を「鉄道・バスなど」としており、
目標値(H29)は、「タクシー」を含む公共交通全般の満足度向上を目指す。

以上で述べた基本方針ごとの目標を達成するための具体的事業を設定する。次頁には、各基本方針に基づく具体的事業の体系を示す。

基本方針

事業メニュー

広域移動をサポートする
基幹交通ネットワークの維持

(1) 地域間幹線系統（路線バス）の維持

- ① 継続的な運行補助
- ② 路線バスの利便性の向上
- ③ 路線バス利用の支援制度導入の検討

(2) 鉄道の維持

- ① 利用促進等を行っている団体への負担金の拠出

(3) 高速バスの利用促進

- ① 高速バス利用者駐車場の環境整備

市内の交通空白地における
移動手段の確保

(1) 交通弱者の生活をサポートするタクシー活用型事業の展開

- ① タクシー利用料金の一部助成
- ② 定期的な事業見直しサイクルの構築

公共交通に関する
わかりやすい情報の
提供・利用促進

(1) えびの市が持つ広報媒体による情報の提供

- ① 「広報えびの」や市ホームページへの運行情報等の掲載
- ② 出前講座の実施

(2) 公共交通の運行情報がいつでも分かる環境整備

- ① 公共交通に関するパンフレットの作成

公共交通の利用に対する
意識啓発

(1) えびの市が持つ広報媒体による情報の提供

- ① 「広報えびの」や市ホームページへの啓発記事の掲載
- ② 出前講座の実施（再掲）

観光や福祉等のまちづくり
方策と連携した移動支援

(1) 「総合計画：みんなのかおが見える“協働と福祉の
まちづくり”」との連携

- ① 公共交通を活用した高齢者等の見守り活動支援の検討
- ② 運転免許返納者への優遇措置のPR

(2) 「総合計画：新たな活力を生む“産業づくり”」との連携

- ① 来訪者向けの公共交通PRの充実
- ② 来訪者のためのバス停等の待合環境の改善

(3) 「総合計画：志と郷土愛をもつ“人づくり”」との連携

- ① 児童生徒の公共交通利用機会の創出
- ② 文化イベント等時の公共交通利用PR

■ 具体的事業の体系

5 目標を達成するために行う事業および実施主体

計画の目標を達成するために行う事業を、基本方針ごとに示す。

基本方針1 広域移動をサポートする基幹交通ネットワークの維持

(1) 地域間幹線系統（路線バス）の維持

実施内容	実施主体
①継続的な運行補助 国、県、小林市と協調して、路線バスの運行費の補助と、利用促進を行い、基幹交通の維持を図る。	えびの市 国、県 小林市
②路線バスの利便性の向上 バス事業者と協働で、市民がよく利用する施設への乗り入れや、路線・バス停の位置の見直し等を行い、利便性を向上させるとともに、バス停の待合環境の改善にも取り組む。	えびの市 バス事業者
③路線バス利用の支援制度導入の検討 基幹交通の維持を図るため、バス定期券購入の補助や、鉄道・タクシーから乗り継ぎした場合の割引制度導入を検討する。	えびの市 バス事業者

(2) 鉄道の維持

実施内容	実施主体
①利用促進等を行っている団体への負担金の拠出 イベント列車や駅周辺の環境整備等を行い、JR吉都線の利用促進に取り組んでいる「JR吉都線利用促進協議会」へ負担金を拠出し、鉄道の維持を図る。	えびの市

(3) 高速バスの利用促進

実施内容	実施主体
①高速バス利用者駐車場の環境整備 えびのICや飯野BSにある高速バス利用者無料駐車場の環境整備を行い、高速バスの利用促進を図る。	えびの市

基本方針2 市内の交通空白地における移動手段の確保

(1) 交通弱者の生活をサポートするタクシー活用型事業の展開

実施内容	実施主体
<p>①タクシー利用料金の一部助成</p> <p>通院や買い物等、交通弱者の日常生活での移動を支援するため、主に交通空白地に居住する高齢者、自ら移動する手段を持たない市民に有益となる“タクシー料金の一部助成”を行う制度を構築する。</p>	えびの市 タクシー事業者
<p>②定期的な事業見直しサイクルの構築</p> <p>市の限られた財源の中で、交通空白地における移動手段を確保するため、一定期間ごとに利用状況を分析し、タクシー助成以外の方法も含め、移動手段の検討を行う。</p>	えびの市 運行事業者

基本方針3 公共交通に関するわかりやすい情報の提供・利用促進

(1) えびの市が持つ広報媒体による情報の提供

実施内容	実施主体
<p>①「広報えびの」や市ホームページへの運行情報等の掲載</p> <p>「広報えびの」や市ホームページに、公共交通に関する時刻表や運賃、乗り方等を掲載し、市民へ公共交通の周知を図る。</p>	えびの市 運行事業者
<p>②出前講座の実施</p> <p>市が実施している出前講座制度に、地域公共交通に関する講座をメニュー化して、市民への周知の機会を広げる。</p>	えびの市 地域住民

(2) 公共交通の運行情報がいつでも分かる環境整備

実施内容	実施主体
<p>①公共交通に関するパンフレットの作成</p> <p>鉄道、路線バス、高速バス、タクシーの利用情報を一元的にまとめた、誰にでもわかりやすいパンフレットを作成・配布し、公共交通に関していつでも調べられる環境をつくる。</p>	えびの市 運行事業者

基本方針4 公共交通の利用に対する意識啓発

(1) えびの市が持つ広報媒体による情報の提供

実施内容	実施主体
<p>①「広報えびの」や市ホームページへの啓発記事の掲載</p> <p>「広報えびの」や市ホームページに、地域公共交通を取り巻く問題に関する記事等を掲載し、交通弱者はもとより、普段公共交通を利用しない市民にも、公共交通に対する理解・意識を高めてもらう。</p>	えびの市
<p>②出前講座の実施（再掲）</p> <p>市が実施している出前講座制度に、地域公共交通に関する講座をメニュー化して、市民への啓発の機会を広げる。</p>	えびの市 地域住民

基本方針5 観光や福祉等のまちづくり方策と連携した移動支援

(1) 「総合計画：みんなのかおが見える“協働と福祉のまちづくり”」との連携

実施内容	実施主体
<p>①公共交通を活用した高齢者等の見守り活動支援の検討</p> <p>高齢者等の見守り活動について、市内を運行している公共交通を活用した支援を検討し、協議を行う。</p>	えびの市 運行事業者
<p>②運転免許返納者への優遇措置のPR</p> <p>運転免許返納の優遇制度をPRすることで、高齢者の公共交通利用への転換を促し、高齢者の交通事故の減少に努める。</p>	えびの市

(2) 「総合計画：新たな活力を生む“産業づくり”」との連携

実施内容	実施主体
<p>①来訪者向けの公共交通PRの充実</p> <p>来訪者の公共交通の利用をサポートするため、来訪者向けの公共交通の案内パンフレットを作成し、情報発信を行う。また、観光イベント時に公共交通を利用してもらえようPRに取り組む。</p>	えびの市
<p>②来訪者のためのバス停等の待合環境の改善</p> <p>来訪者にも快適に公共交通を利用してもらうため、バス事業者と協働で待合環境の改善に取り組む。</p>	えびの市 バス事業者

(3) 「総合計画：志と郷土愛をもつ“人づくり”」との連携

実施内容	実施主体
<p>①児童生徒の公共交通利用機会の創出</p> <p>市内の小中学校の児童生徒に、公共交通に対する興味や関心を持ってもらうため、夏休みの公共交通利用の企画（図書館利用等）について、事業者と協働で取り組む。</p>	えびの市 バス事業者
<p>②文化イベント等時の公共交通利用PR</p> <p>文化イベントやスポーツへの参加を促進するため、文化イベント（劇公演等）、スポーツイベント時の公共交通利用を呼びかける。</p>	えびの市

第6章 計画の推進に向けて

1 計画期間および事業スケジュール

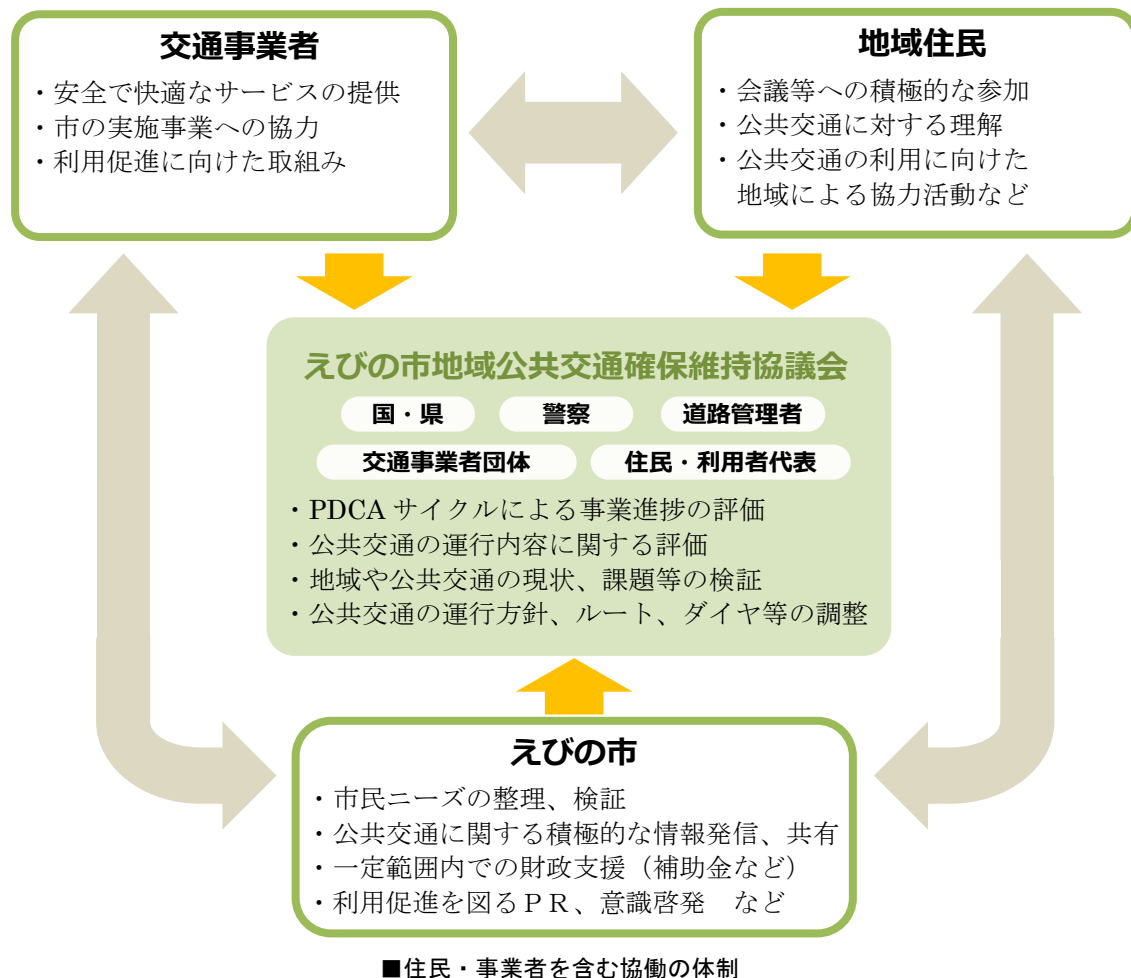
本計画において、公共交通を取り巻く社会情勢の変化、本計画における事業進捗の検証時期を考慮し、計画期間は3箇年とする。一つ一つの事業を着実に進めていくため、以下のようなスケジュールで各種事業に取り組んでいく。

事業名	H27	H28	H29
基本方針1 広域移動をサポートする基幹交通ネットワークの維持			
(1) 地域間幹線系統（路線バス）の維持	実施		
(2) 鉄道の維持	実施		
(3) 高速バスの利用促進	実施		
基本方針2 市内の交通空白地における移動手段の確保			
(1) 交通弱者の生活をサポートする タクシー活用型事業の展開	準備 → 実施		
基本方針3 公共交通に関するわかりやすい情報の提供・利用促進			
(1) えびの市が持つ広報媒体による情報の提供	実施		
(2) 公共交通に関していつでも分かる環境整備	計画・準備 → 実施		
基本方針4 公共交通の利用に対する意識啓発			
(1) えびの市が持つ広報媒体による情報の提供	実施		
基本方針5 観光や福祉等のまちづくり方策と連携した移動支援			
(1) 「総合計画：みんなのかおが見える “協働と福祉のまちづくり”」との連携	計画 → 実施		
(2) 「総合計画：新たな活力を生む “産業づくり”」との連携	計画・準備 → 実施		
(3) 「総合計画：志と郷土愛をもつ “人づくり”」との連携	計画 → 実施		

事業進捗の検証期間

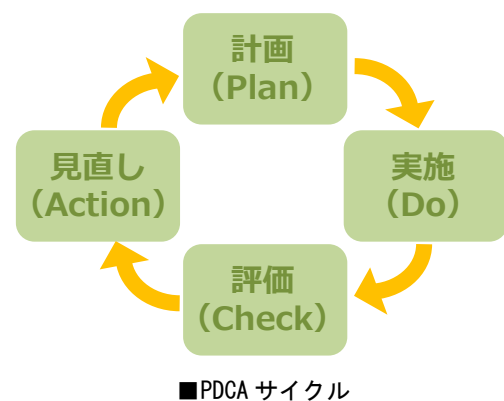
2 計画の実施体制

本計画に示す事業内容は、国や県、民間の交通事業者、住民など、多くの関係機関との協力が必要不可欠であるため、以下のような役割分担を行いながら、本事業に協力して取り組むための体制づくりを行っていく。



3 達成状況の評価と見直し

実施事業については、定期的にえびの市地域公共交通確保維持協議会で進捗状況や達成度を評価しながら、事業の改善を図り、新たな取組みを推進していく、いわゆるPDCAサイクルによるマネジメントを行っていく。



PDCA サイクルによる評価方法について、以下に整理する。各指標の評価時期に従って、個別の評価を繰り返し行い、平成 29 年度に事業全体の実施状況を総合的に評価する。

■評価指標と評価方法

指標	現況値(H26)	目標値(H29)	評価時期・評価方法
鉄道、路線バスの年間利用者数	19.0万人	16.7万人以上 ※減少2%台の維持	≪評価時期≫毎年 ≪評価方法≫日常生活での鉄道、路線バスの利用者数を把握し、利便性の向上、公共交通のPR、利用促進策、啓発活動などの取組み効果を検証する。 ※基本方針1・基本方針3に対応する指標
高速バスの年間利用者数	1.49万人	1.49万人以上	≪評価時期≫毎年 ≪評価方法≫都市間の移動を担う高速バスの利用者数を把握し、公共交通のPR、利用促進策などの取組み効果を検証する。 ※基本方針1・基本方針3に対応する指標
タクシー活用型事業（タクシー料金の一部助成）の利用者数	—	年間5.28万人 (延べ13.2万人)	≪評価時期≫毎年 ≪評価方法≫タクシー活用型事業の利用者数を把握し、交通空白地の高齢者や自ら移動手段を持たない市民に対する新制度の導入効果を検証する。
公共交通をメニュー化した出前講座の実施（市民の希望制）	—	年2回以上	≪評価時期≫毎年 ≪評価方法≫公共交通をメニュー化した出前講座の開催状況を把握し、既存の出前講座制度を活用した公共交通に関する市民への啓発活動の実施状況を検証する。
公共交通を利用しやすいと思う市民の割合	12.5% (H22※1)	25.0%※2	≪評価時期≫平成29年度 ≪評価方法≫えびの市民を対象とした調査を通して、公共交通を利用しやすいと感じる市民の割合を把握し、公共交通のPR、利用促進策などの取組み効果を検証する。

※1) 現況値(H22)の総合計画アンケートでは、“公共交通”を「鉄道・バスなど」としている。

※2) 目標値(H29)は、「タクシー」を含む公共交通全般の満足度向上を目指す。

発行 えびの市

本計画についてのお問い合わせは、えびの市企画政策課(政策係)

〒889-4292 宮崎県えびの市大字栗下 1292 番地

T E L : (0984)35-1111 F A X : (0984)35-0401