

# 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)

【概 要 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
【前計画策定（地域公共交通総合連携計画）の背景】	
【前計画（地域公共交通総合連携計画）策定後】	
【今計画（地域公共交通網形成計画）策定の趣旨・目的】	
第2章 えびの市を取り巻く現状	1
【人口】	
【人口分布】	
【主要施設の分布状況】	
【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組み	5
【コミュニティバス実証実験運行の実施概要】	
【コミュニティバス実証実験運行の結果】	
【コミュニティバス実証実験運行から浮かび上がった課題】	
【公共交通機関の現状】	
第4章 公共交通の潜在的な需要に関する調査	9
【調査の目的・内容】	
【調査の概要】	
【調査の結果】	
【公共交通の潜在的な需要に関する調査の結果から浮かび上がった課題】	
第5章 将来に向けた地域公共交通網形成計画	14
【えびの市のまちづくり方針】	
【えびの市における公共交通の位置付け】	
【地域公共交通が果たすべき役割と形成計画の基本方針、目標、実施する事業】	
第6章 計画の推進に向けて	18
【計画の実施体制】	
【達成状況の評価と見直し】	
【評価指標と評価方法】	

# えびの市地域公共交通網形成計画概要

## 第1章 計画策定の背景と目的

### 【前計画策定（地域公共交通総合連携計画）の背景】

- ・公共交通の利用者は、人口減少や自家用車の普及などに伴い、減少。
- ・一方で、高齢化の進行により、今後、高齢者などの移動手段として、公共交通の重要性が増すことが予想された。
- ・このような背景から、平成23年度に「えびの市地域公共交通総合連携計画」を策定。

### 【前計画（地域公共交通総合連携計画）策定後】

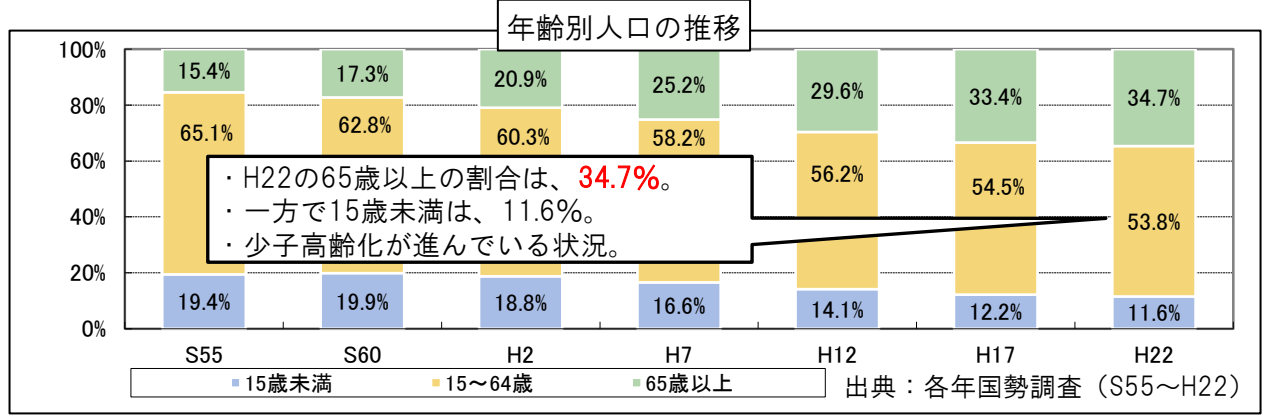
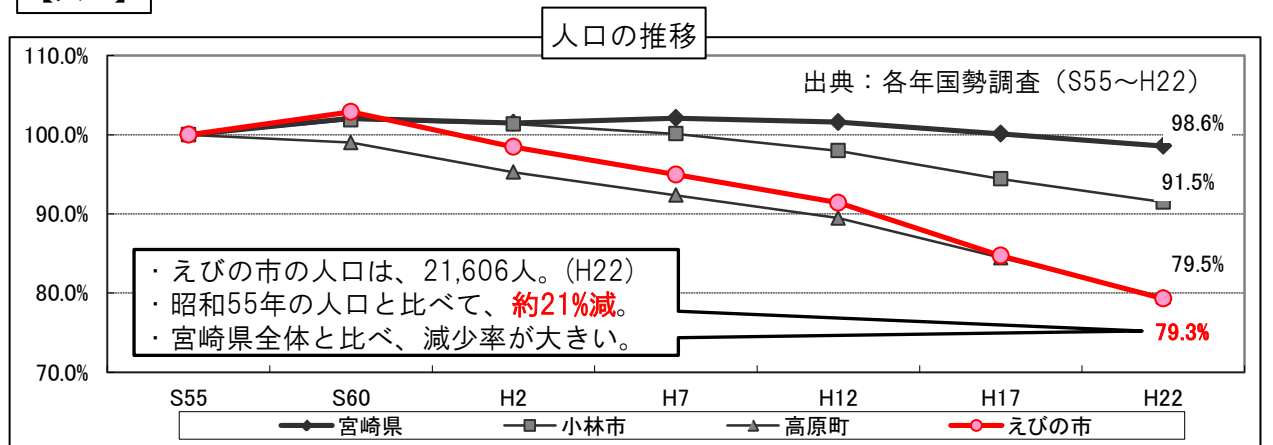
- ・計画策定後、平成24年度から平成26年度にかけて、コミュニティバス導入の実証実験を実施。
- ・利用者アンケート・乗車状況調査や、事業者ヒアリング調査等を基に、利用実態を検証。
- ・実証実験運行では、公共交通を利用する習慣がない実態が浮き彫り。
- ・一方で、買い物や通院などの日常生活で移動に支障をきたしている市民の存在も確認。
- ・移動に支障をきたしている市民の移動手段は、解決していくべき課題。

### 【今計画（地域公共交通網形成計画）策定の趣旨・目的】

- ・平成26年度に、前計画（えびの市地域公共交通総合連携計画）の計画期間が満了。
- ・これまでの取り組みを継続するため、地域公共交通のあり方を示した新たな計画が必要。
- ・そこで、本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。
- ・本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が目的。

## 第2章 えびの市を取り巻く現状

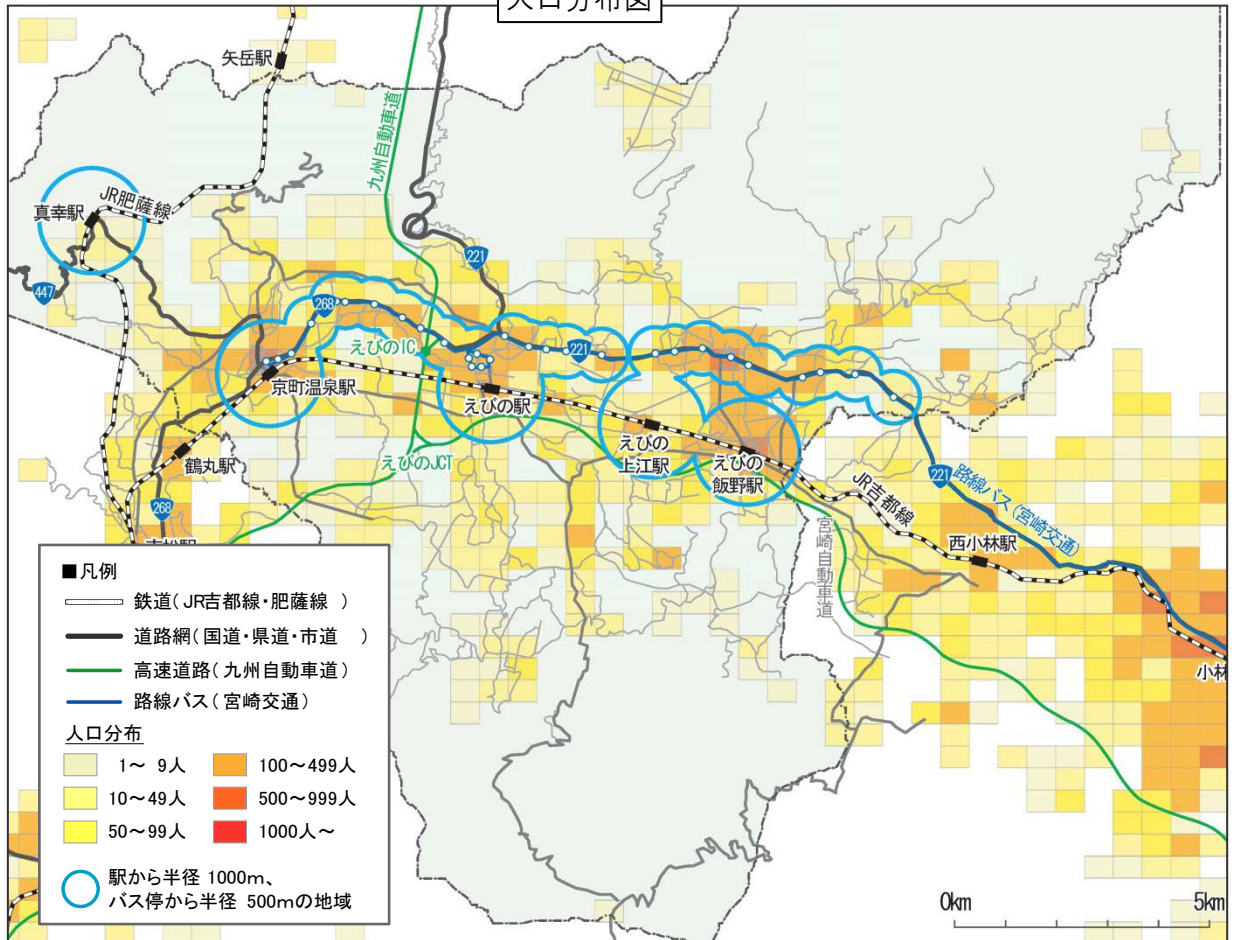
### 【人口】



## 【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)

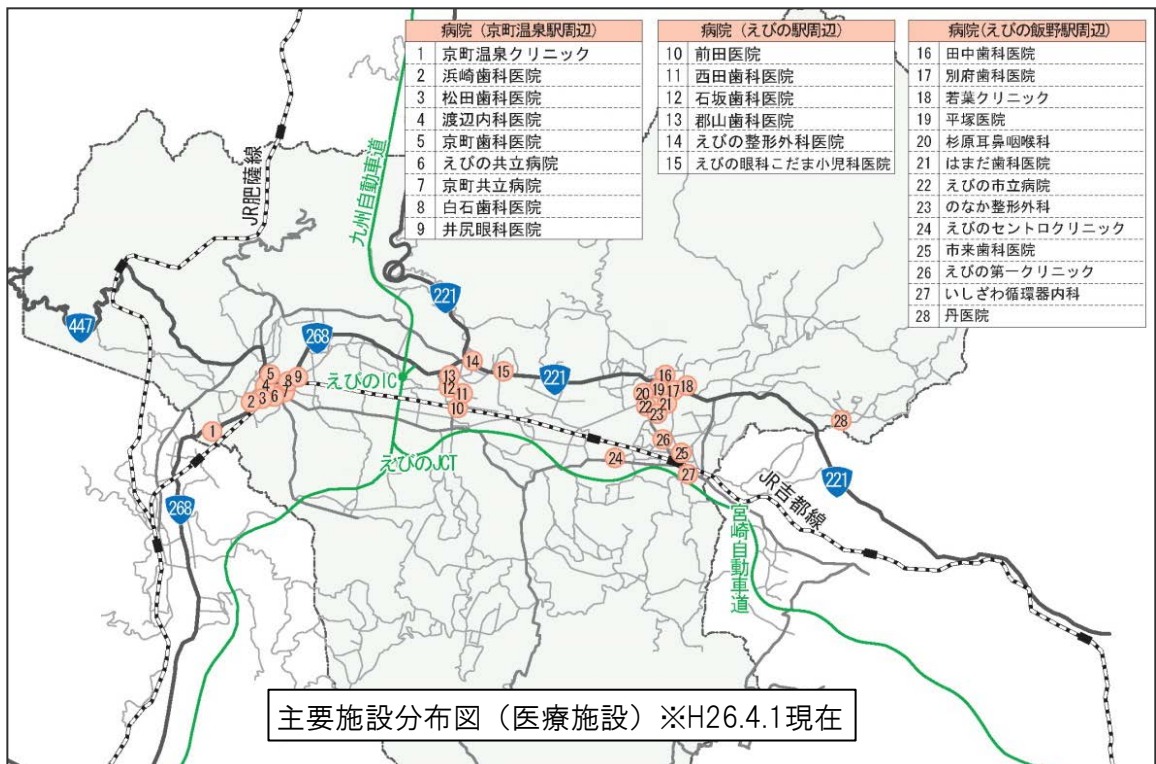
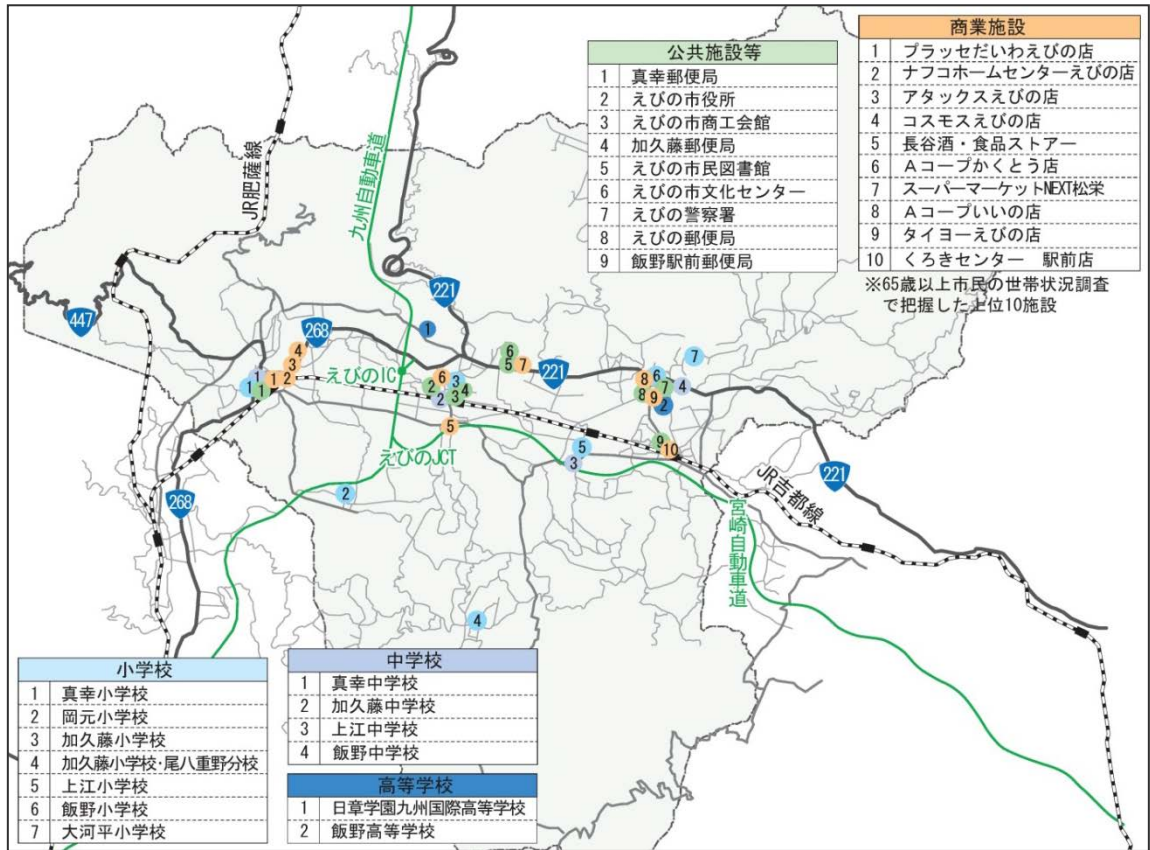
### ※交通空白地について

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の。

【主要施設の分布状況】

- ・ 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、商業施設、教育機関等）※H26.4.1現在



## 【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。
- ・ 吉都線は、えびの飯野駅、えびの上江駅、えびの駅、京町温泉駅が設置されている。
- ・ 肥薩線は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（出典：H25宮崎県統計年鑑）  
えびの飯野駅：253人、えびの上江駅：35人、えびの駅：73人、京町温泉駅：87人、  
真幸駅：2人

参考値：えびの市内全駅の年間乗降客数は、延べ約16万4,000人（年間365日の推定値）

### ②路線バス

- ・ 市内では宮崎交通株により、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。
- ・ 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(推定値)。

### ③高速バス

- ・ 本市からは福岡、長崎、熊本、鹿児島、宮崎の各都市行の高速バスが運行。
- ・ 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。

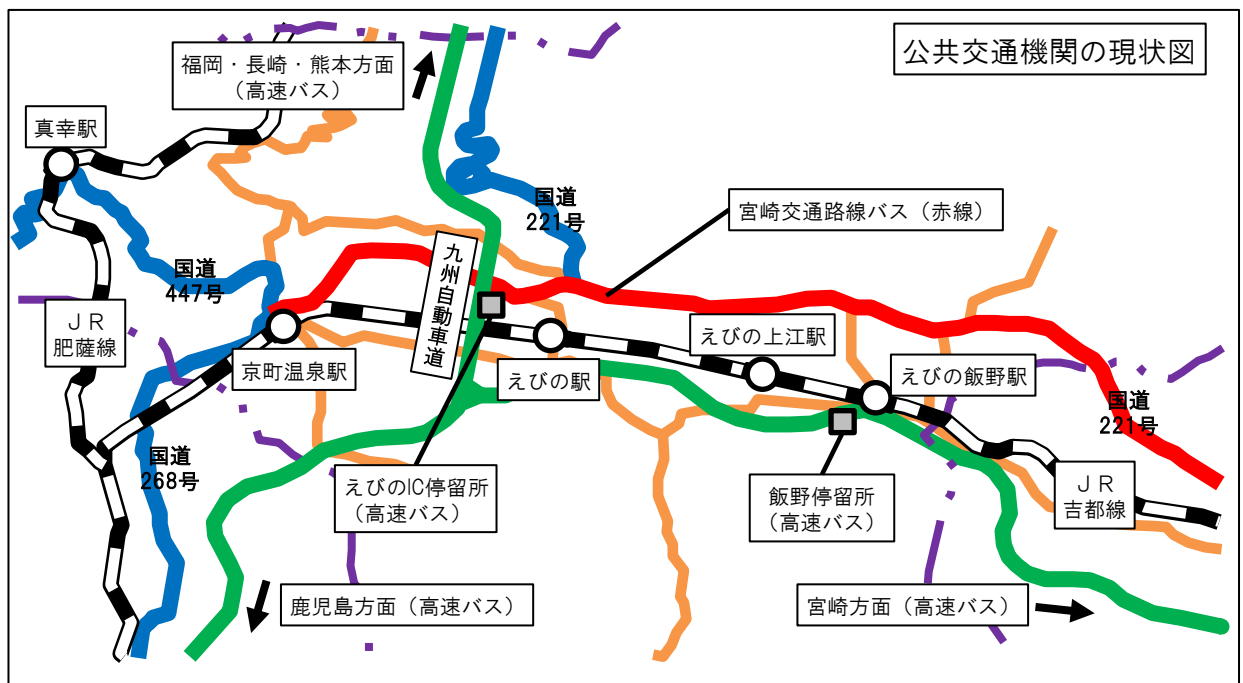
- ・ えびのインター停留所からの移動手段は、路線バスとタクシーのみ。

### 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。
- ・ 市民の日常的な交通手段だけでなく、高野区の通学手段としても利用されている。

### ⑤その他（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。
- ・ 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。
- ・ 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。



### 第3章 コミュニティバス導入に向けた試行的な取組み

#### 【コミュニティバス実証実験運行の実施概要】①

##### (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）」において、コミュニティバスの導入の検討を掲げており、バス利用の需要を確認し、本格運行を検討するため、実証実験運行を実施。

##### (2) 実証実験運行のながれ

- ・実証実験期間中は、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を把握。
- ・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期間中に実施。

##### 【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

##### (3) 実証実験運行を実施した路線及び運行の内容

- ・平成24年度は、東部地区4路線を3ヶ月間運行。
- ・平成25年度～26年度は、西部地区4路線を1年間運行。

#### ■実証実験を行った路線一覧

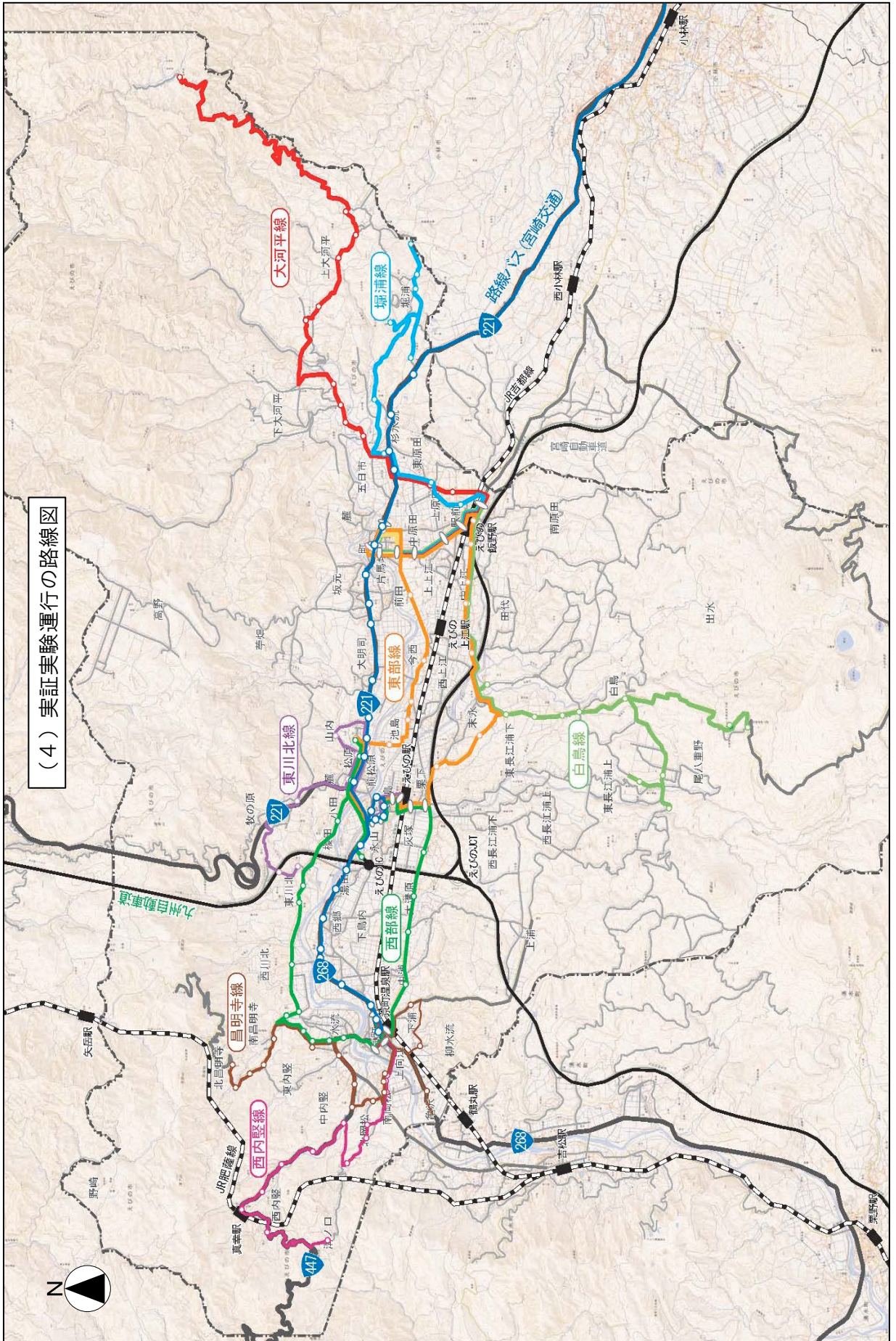
系統名	運行距離	運行形態	起点	経由地	終点	
東部地区	東部線	21.1km	定時制	市立病院	今西～栗下～末永～駅前	市立病院
	大河平線	22.9km	予約制	吉牟田	東原田～駅前	若葉クリニック
	白鳥線	23.8km	予約制	白鳥温泉上湯	末永～中上江～駅前	若葉クリニック
	堀浦線	15.5km	予約制	東堀浦	東原田～駅前	若葉クリニック
西部地区	西部線	21.6km	定時制	えびの駅	大溝原～京町温泉駅～南昌明寺～東川北	えびの駅
	東川北線	10.1km	定時制	狩山	牧の原～山内～栗下	えびの駅
	昌明寺線	17.3km	定時制	矢岳東上	南昌明寺～岡松～下浦～亀沢	老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

【運賃】東部地区は、1回の乗車につき300円（高校生以下100円、幼児1人目無料）  
西部地区は、1回の乗車につき200円（高校生以下100円、幼児1人目無料）

【運行日】東部線・西部線は月曜日～金曜日（土・日曜日、祝日及び年末年始は運休）  
郊外線は週1日  
大河平線・東川北線は、火曜日（祝日及び年末年始は運休）  
白鳥線・昌明寺線は、水曜日（祝日及び年末年始は運休）  
堀浦線・西内堅線は、木曜日（祝日及び年末年始は運休）

【便数】東部線は1日10便、西部線は1日6便  
東部地区郊外線は1日6便、西部地区郊外線は1日4便

(4) 実証実験運行の路線図





【コミュニティバス実証実験運行の結果】①

(1) 実証実験運行の利用状況

- ・実証実験運行では、コミュニティバスの利用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、利用率が低い状況となった。

■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便	246人	4.0人	0.4人
	大河平線 ※予約制	22.9km	週1日	13日	100%	29便	96人	7.4人	3.3人
	白鳥線 ※予約制	23.8km	週1日	9日	69%	16便	28人	3.1人	1.8人
	堀浦線 ※予約制	15.5km	週1日	4日	31%	8便	12人	3.0人	1.5人
西 部 地 区	西部線	21.6km	週5日	243日	100%	1458便	1423人	5.9人	1.0人
	東川北線	10.1km	週1日	48日	100%	192便	24人	0.5人	0.1人
	昌明寺線	17.3km	週1日	51日	100%	204便	562人	11.0人	2.8人
	西内堅線	12.8km	週1日	50日	100%	200便	312人	6.2人	1.6人

(2) コミュニティバス利用者アンケートの結果

- ・東部地区、西部地区の実証実験運行期間中に、コミュニティバスを利用した方にアンケートを実施した。(回答者：東部地区27人、西部地区34人)

質問項目	区分	東部地区	西部地区	利用者の主な意見
性別	男性	18.5%	11.8%	
	年齢層	20歳未満	33.3%	3.0%
30歳代		3.7%	0.0%	
40歳代		0.0%	3.0%	
50歳代		0.0%	6.0%	
60歳代		7.4%	27.0%	
70歳以上		55.6%	61.0%	
ルート等の満足度	満足	37.0%	65.0%	
	普通	40.7%	23.0%	
	不満足	22.2%	6.0%	
運行本数の満足度	満足	40.7%	46.0%	
	普通	48.1%	36.0%	
	不満足	7.4%	9.0%	
運行時間の満足度	満足	40.7%	50.0%	
	普通	44.4%	38.0%	
	不満足	11.1%	3.0%	

※無回答は記載していないので、合計は100%にならない。

【コミュニティバス実証実験運行の結果】②

(3) 利用が少なかった理由

- ・ 東部地区の運行での利用者が少なかったため、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った。
- ・ 130人からの回答を得たが、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、下記のような理由があがった。

①ほかに交通手段があった	61票（53.0%）
②乗りたい時間に合う便がない	52票（45.2%）
③予約方法がわからない・面倒	44票（38.3%）
④近くにバス停がない	38票（33.0%）
⑤時刻表の見方がわからない	19票（16.5%）
⑥利用したい施設に行けない	14票（12.2%）
⑦バス停の場所がわからない	14票（12.2%）
⑧コミュニティバスを知らなかった	9票（7.8%）
⑨運賃が高い	7票（6.1%）

※複数回答のため、回答率の合計は100%を超える

【コミュニティバス実証実験運行から浮かび上がった課題】

(1) コミュニティバスの需要が少ない

- ・ コミュニティバスの利用状況については、地区間でばらつきがあるものの、平均で1便あたりが1～2人で、少ない需要であり、少ない需要に応じた交通サービスの検討が必要である。

(2) 実際にコミュニティバスを利用した市民の少なさ

- ・ コミュニティバス利用者の実人員は約270人で、実際に利用した市民は少なかった。
- ・ 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、見直しが必要である。

■実際に実証実験運行中のコミュニティバスを利用した市民の状況

循環線 (東部線+西部線)	月10日以上	月5日以上	月1日以上	月1日未満	合計
	3人	3人	26人	181人	213人
郊外線 (大河平線他6線)	月3日以上	月2日以上	月1日以上	月1日未満	合計
	8人	3人	11人	37人	59人

(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、他手段（福祉タクシー券）の利用が挙げられており、サービス水準の高い福祉タクシーの需要が大きい。

(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

- ・ 東部地区郊外線で導入した予約制は、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。
- ・ 予約制を導入する場合には、できる限り予約の手間がかからない交通手段の整備が必要。

(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かったが、「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た。
- ・ 従って、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、移動に不便を感じている市民の日常生活を支える交通手段の検討が必要である。

## 第4章 公共交通の潜在的な需要に関する調査

### 【調査の目的・内容】

- ・コミュニティバスの潜在的な需要を把握するため、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、日常の外出手段やコミュニティバスの利用状況等の調査を実施した。
- ・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」の利用状況等も合わせて調査した。

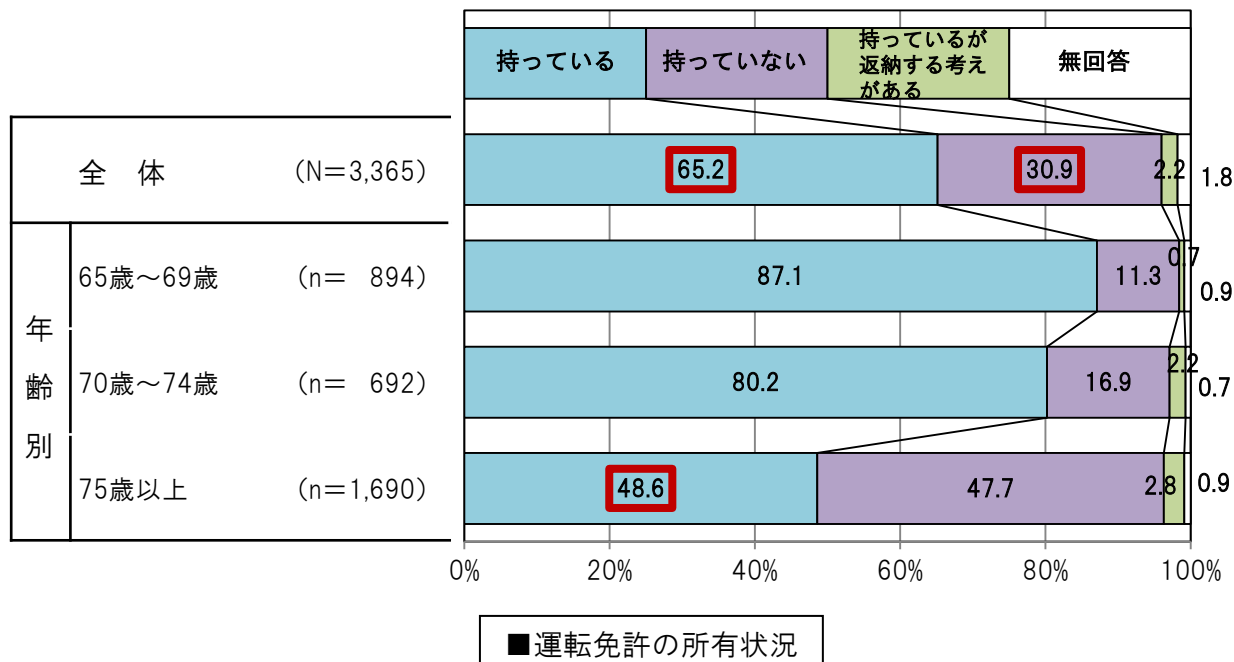
### 【調査の概要】

- 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
- 回収票数 2,501票 回収率46.2%  
※標本全数（回答人数）としては、3,365人（N=3,365と表記）  
※上記のうち、有効な回答を” n=\*\*\*” と表記

### 【調査の結果】①

(1) 運転免許（原付免許を含む）の所有状況について

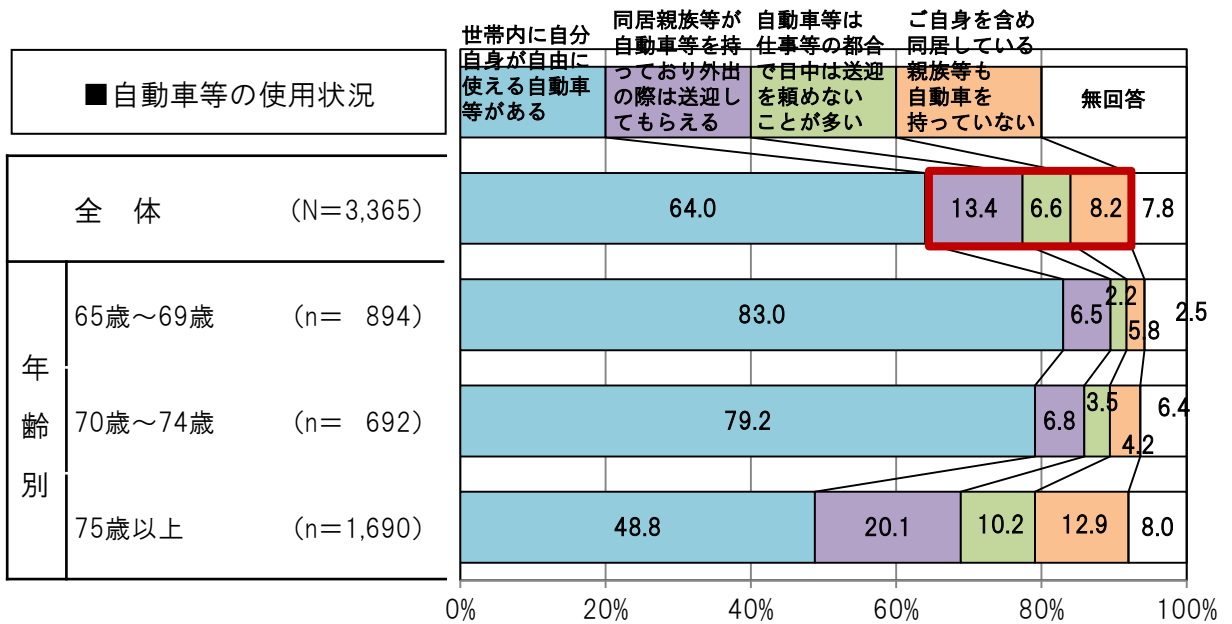
- ・全回答者のうち、「持っている」が65.2%、「持っていない」が30.9%。
- ・75歳以上の回答者のうち、**約半数（48.6%）は運転免許を持っていない状況。**



【調査の結果】②

(2) 自動車等の使用状況について

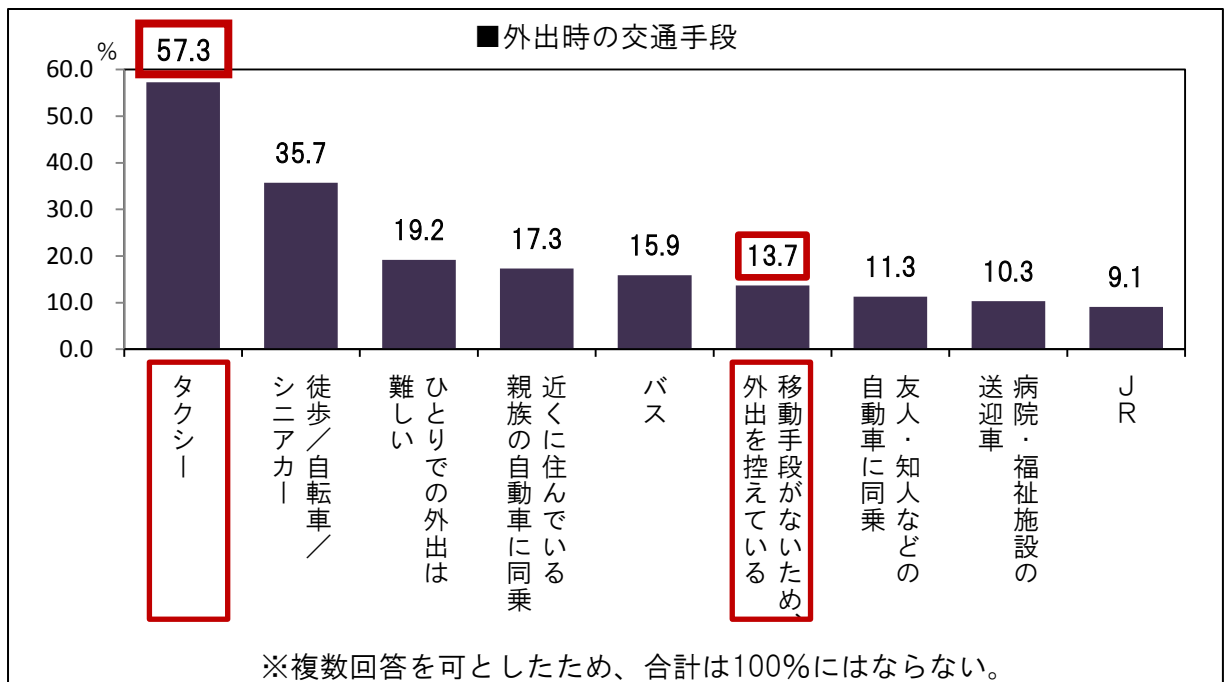
- ・全回答者の28.2%は、親族等の送迎に頼る、または外出を制限される状況。



(3) 外出時の交通手段について

- ・自動車等を持っていない、また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。
- ・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。

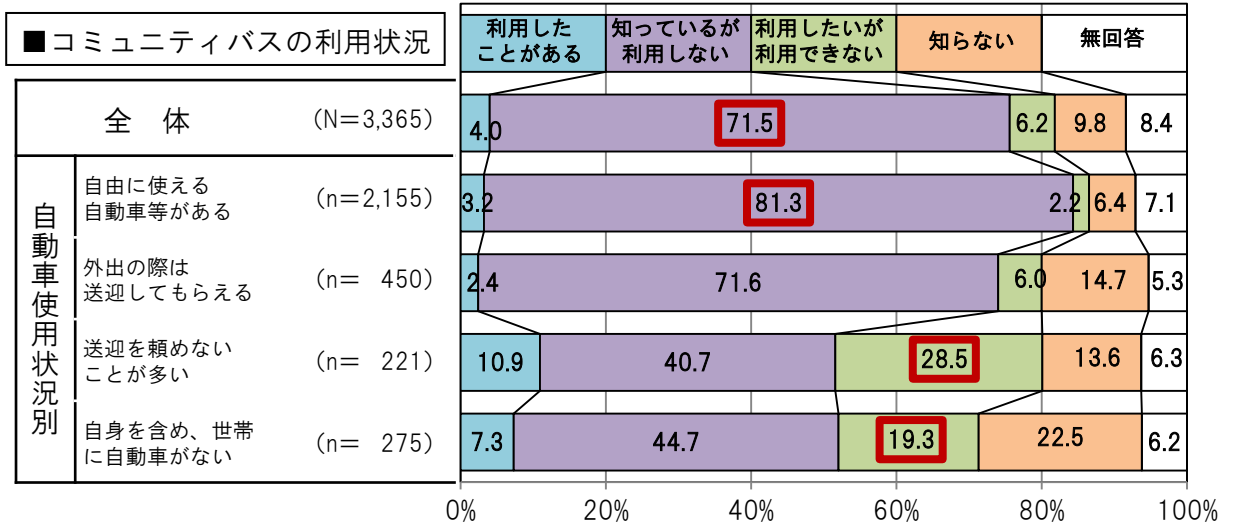
※外出時の交通手段については、(2)で、「日中は送迎を頼めないことが多い」、「ご自身を含め世帯内で自動車を持っていない」と回答した方のみ回答を求め、496人から回答を得た。



【調査の結果】③

(4) コミュニティバスの利用状況について

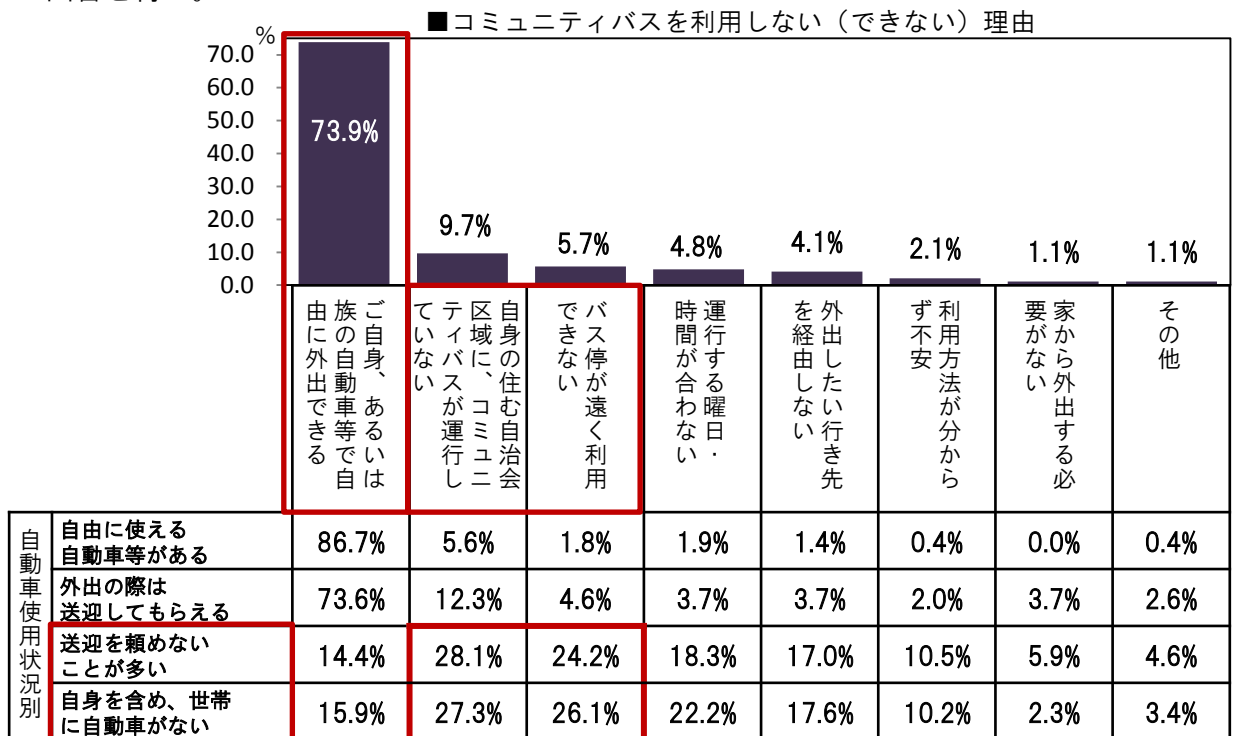
- ・全回答者のうち、**71.5%**は、「知っているが利用しない」と回答しており、そのほとんどは**自動車等で自由に外出できる方**。
- ・「送迎を頼めないことが多い」方の28.5%、「自身を含め、世帯に自動車がない」方の**19.3%**が、コミュニティバスを「**利用したいが、利用できない**」と回答。



(5) コミュニティバスを利用しない（できない）理由

- ・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**」。
- ・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、比較的割合が高い。

※コミュニティバスを利用しない（できない）理由については、（4）で、「知っているが利用しない」、「利用したいが、利用できない」と回答した方のみに回答を求め、2,615人から回答を得た。



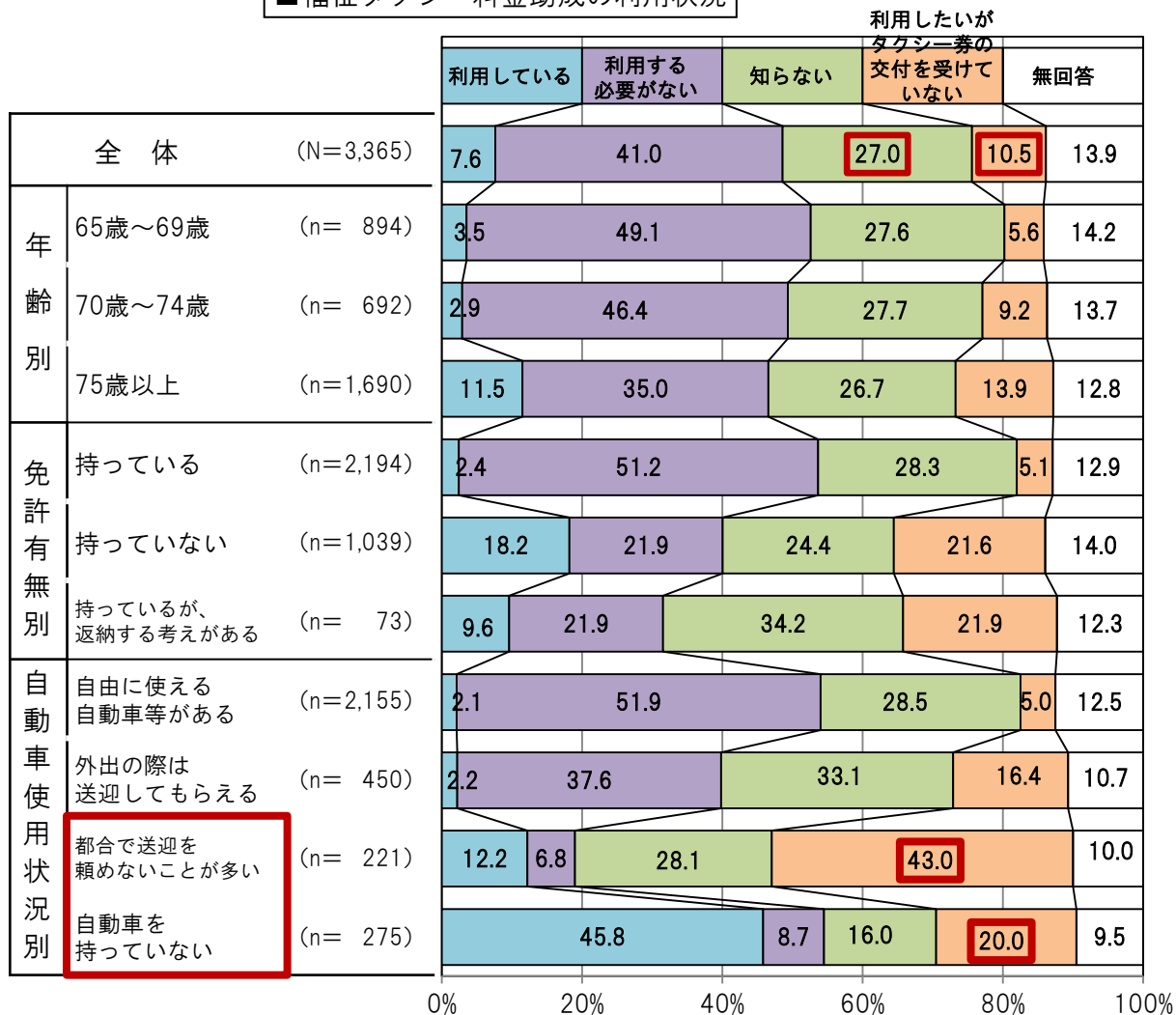
※複数回答を可としたため、合計は100%にはならない。

【調査の結果】④

(6) 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」及び「利用したいがタクシー券の交付を受けていない」と回答した方が、比較的高い割合（37.5%）となっている。
- ・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」回答割合が高い。

■福祉タクシー料金助成の利用状況



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。

※特定の条件について

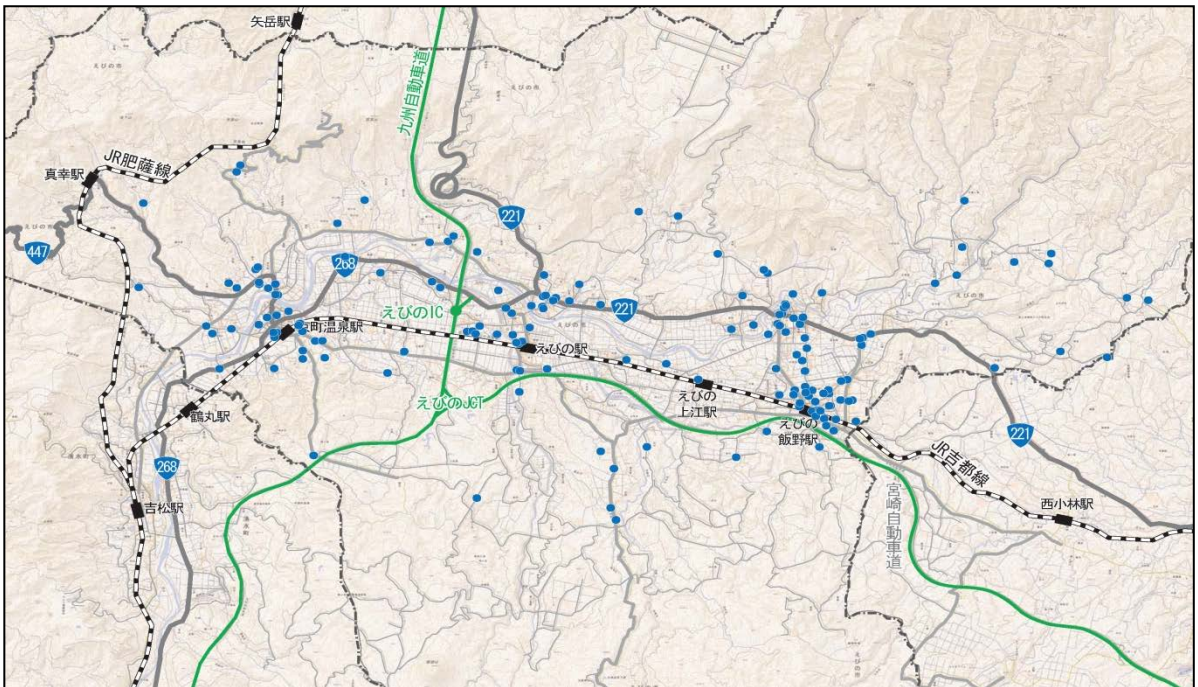
えびの市の住民基本台帳に登録されていて本市に居住し、車両を保有せず、自らも運行できない高齢者及び重度の障害者で次に掲げる者以外の者とする。

- (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
- (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
- (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
- (6) その他前項に準ずる者で、特に市長が必要と認める者

## 【公共交通の潜在的な需要に関する調査の結果から浮かび上がった課題】

### (1) 自動車等で自ら外出できない市民への対応が必要

- ・ 運転免許及び車両を持たず、同居している親族等にも送迎を頼めないことが多い、または、世帯に自動車等を保有していない方は、下図のように点在している。
- ・ 下図の方々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%）に頼っており、日常生活において支障なく外出できる環境を整えることが必要。



● は、「運転免許を持たない」かつ「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、世帯に自動車等を保有していない」に該当する方

### (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が必要

- ・ 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。
- ・ 自身または親族の自動車で自由に外出できることが、コミュニティバスを利用しない大きな要因となっている。
- ・ 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の検討が必要である。

### (3) 市民の外出機会が失われている現状の解決

- ・ 同居親族に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を保有していないと回答した方には、「移動手段がなく外出を控えている（13.7%）」と回答した方も存在している。
- ・ また、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た方も存在する。
- ・ これら、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。

【えびの市のまちづくり方針】①

- ・地域公共交通網を形成する上では、本市が推進するまちづくり方針を踏まえる必要がある。
- ・以下に、えびの市のまちづくりの施策方針としての、上位計画の内容を整理。

①第5次 えびの市総合計画（上位計画）

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
  - ②畜産の振興
  - ③林業の振興
  - ④商工業の振興
  - ⑤企業誘致施策の推進
  - 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
  - ②道路の整備
  - ③地域情報化の推進
  - 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
  - ②青少年の健全育成
  - ③生涯学習の促進
  - ④スポーツの振興
  - ⑤人権意識の高揚
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
  - ②市民参画による行政の推進
  - ③男女共同参画の推進
  - 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
  - ②防災対策の見直し・強化
  - ③社会保障の確保

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
  - ②景観形成の推進
  - ③河川汚濁処理対策の推進
  - 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（上位計画）

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。

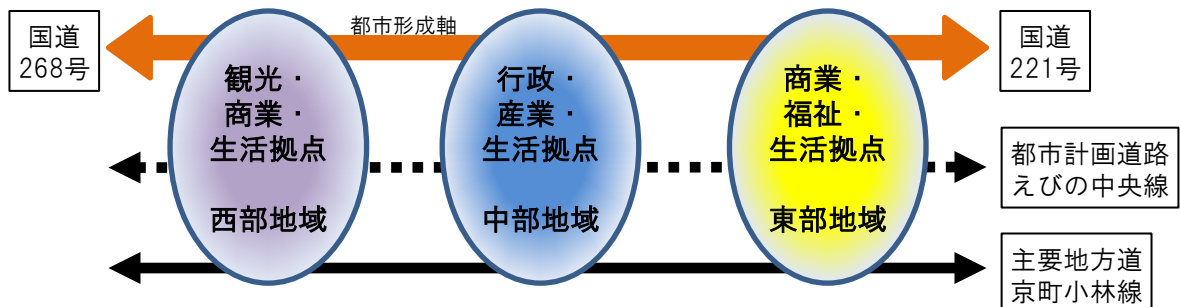
目標3 安心して暮らせる、快適なまちづくりを推進します

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・中部・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。
- ・ 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。



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」 |



えびの市のまちづくり、各公共交通の役割を踏まえ、【地域公共交通が果たすべき役割と形成計画の基本方針、目標、実施する事業】を以下に整理する。(計画の区域：えびの市全域)

### 当市のまちづくりを踏まえた基本方針

**えびの市のまちづくり方針（抜粋）**

<第5次 えびの市総合計画>

- えびのを象徴する自然や景観を残しながら、計画的な土地利用を推進
- 子どもから高齢者まで、安心して快適に暮らせ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配慮した地域交通体系を構築

<えびの市都市計画マスタープラン>

- 東部、中部、西部の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
- 商業、医療・福祉、行政、観光などの特性に応じた都市機能の集積を中心とした住環境を形成

▶地域公共交通が果たすべき役割

- 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
- 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
- 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

当市が目指すまちづくりの将来像において、公共交通の役割を果たすための基本方針を設定

- <5つの基本方針>
- 広域移動をサポートする基幹交通ネットワークの維持
  - 市内の交通空白地における移動手段の確保
  - 公共交通に関するわかりやすい情報の提供・利用促進
  - 公共交通の利用に対する意識啓発
  - 観光や福祉等のまちづくり方策と連携した移動支援

### 各基本方針の取組み目標（計画の目標）

- 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。広域移動をサポートする。
- 指標 1：鉄道、路線バスの年間利用者数
 

現況値(H26)：19.0万人	減少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
 

現況値(H26)：1.49万人	維持	目標値(H29)：1.49万人以上
-----------------	----	-------------------

※人口減少等により、さらなる利用者減少が予想されるため、減少拡大の抑制を目標に設定

- 目標：タクシー活用型事業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)：-	新規	目標値(H29)：5.28万人以上
------------	----	-------------------

- 目標：鉄道、路線バス、高速バス、タクシーの運行情報を知ってもらうとともに、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】※減少2%台の維持
 

現況値(H26)：19.0万人	減少2%台	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	維持	目標値(H29)：1.49万人以上
-----------------	----	-------------------

※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

- 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、公共交通への理解・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	新規	目標値(H29)：年2回以上
--------------	----	----------------

- 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%	満足度向上	目標値(H29)：25.0%
----------------	-------	----------------

※えびの市総合計画における指標と同一のもの。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。

### 目標を達成するために行う事業(3箇年)

- (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
  - (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
- (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
- (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
- (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）
- (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

## 第6章 計画の推進に向けて

### 【計画期間及びスケジュール】

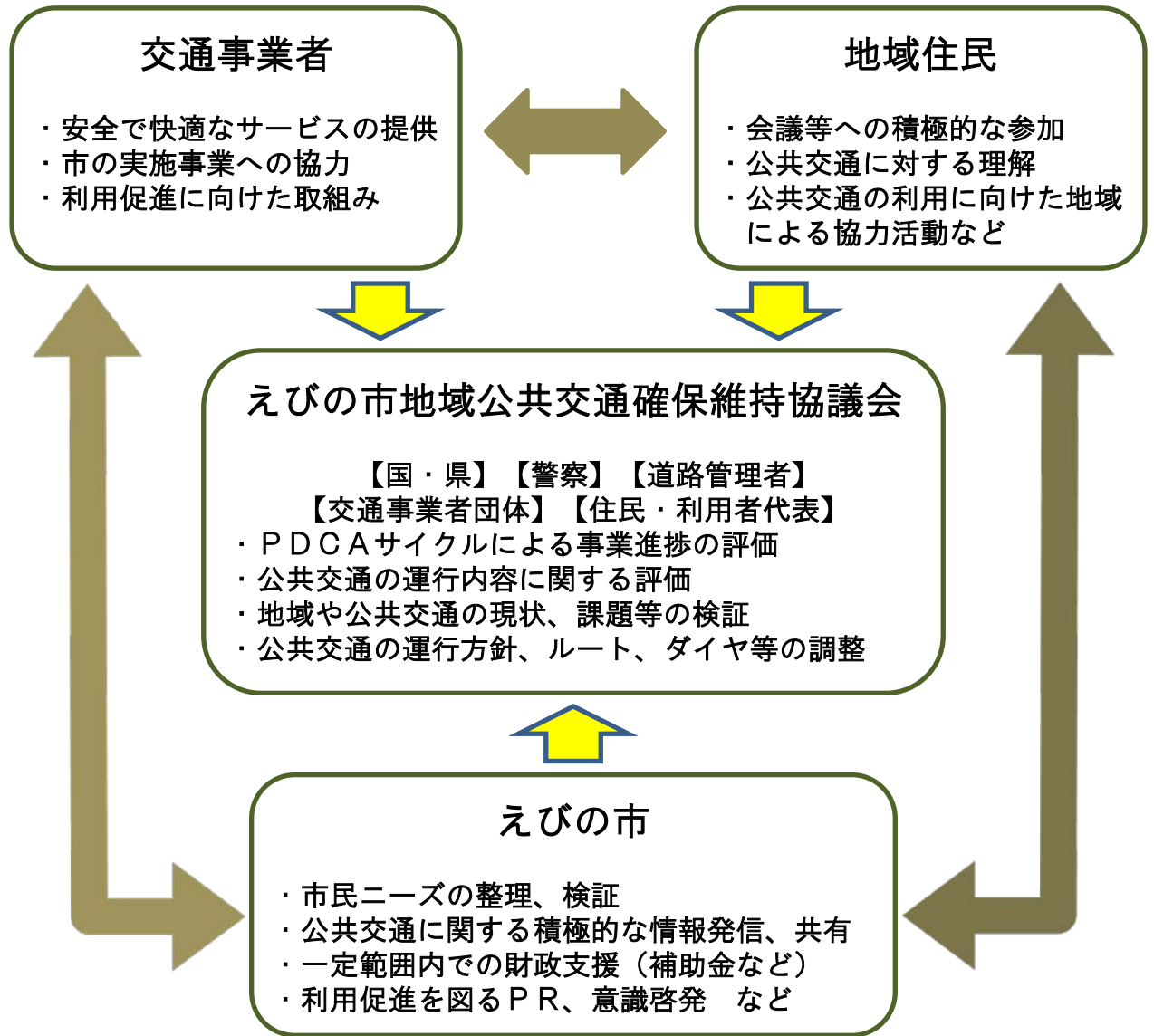
- ・計画期間は、平成27年度から平成29年度の3カ年。
- ・本計画は以下のスケジュールで取り組んでいく。

事業名	H27	H28	H29
<b>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</b>			
(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		
<b>基本方針2 市内の交通空白地における移手段の確保</b>			
(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	
<b>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</b>			
(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	
<b>基本方針4 公共交通の利用に対する意識啓発</b>			
(1) えびの市が持つ広報媒体による 情報の提供	実施		
<b>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</b>			
(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

### 【計画の実施体制】

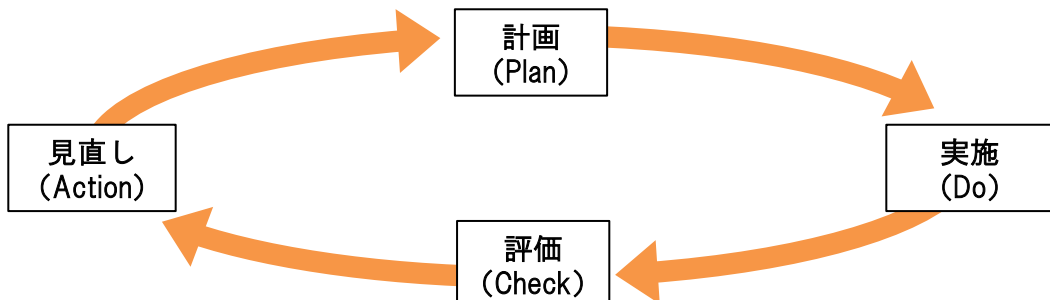
- ・本計画は、多くの関係機関との協力が不可欠のため、以下のような役割分担を行いながら、本計画の実施体制づくりを行っていく。



■住民・事業者を含む協働の体制

### 【達成状況の評価と見直し】

- ・実施事業は、定期的い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。（P D C Aサイクル）



【評価指標と評価方法】

- ・ P D C A 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年度に計画全体を総合的に評価する。

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・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・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、えびの市企画課（政策係）

〒889-4292 宮崎県えびの市大字栗下1292番地

TEL：(0984) 35-1111 FAX：(0984) 35-0401