

都城市地域公共交通総合連携計画

～市民に「利用される」地域公共交通サービスの構築～

平成26年3月

都 城 市

はじめに

平成18年に合併し、新都市が誕生してから8年が経過しました。この間、新市建設計画及び第1次都市総合計画に基づき「市民の願いがかなう 南九州のリーディングシティ」を都市目標像に掲げ、その実現に努めてまいりました。



市では、総合計画における基本理念のひとつである「活力あるまち」を実現するため、公共交通機関の利用促進を図るとともに、コミュニティバスの運行等により、市民の移動手段の確保に努めております。

しかしながら、近年は、自家用車の普及、人口の減少等により、公共交通の利用者は減少し、公共交通サービスが低下しており、さらなる、利用者離れを引き起こしております。

このことから、交通弱者に代表されるような公共交通に関する課題が顕在化し始めており、中山間地域や中心市街地等が元気であるためには、公共交通は欠かせない重要なインフラであると認識しております。

そのため、本市の公共交通の現状等を調査し、本市における公共交通の課題を解決できるよう「都城市地域公共交通総合連携計画」を策定いたしました。

今後とも、市民の皆様と交通事業者との協働のもと、全力で公共交通の確保・維持に取り組み、スマイルシティ都城を推進する所存でございますので、市民の皆様をはじめ関係各位の御理解と御協力を心よりお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、御協議を頂いた都城市地域公共交通会議の委員の皆様、アンケートやヒアリング調査等に御協力いただいた市民の皆様に心から厚くお礼申し上げます。

平成26年3月

都城市長 池田 宜永

目次

序章	1
序-1 都城市地域公共交通総合連携計画策定の背景	1
序-2 計画の位置づけ	2
序-3 計画の対象区域	2
序-4 計画策定の体制及び経緯	3
第1章 都城市の公共交通を取り巻く現状	5
1-1 都市構造及び人口構成等の実態	5
1-2 公共交通の現状	10
1-3 市民の移動実態	19
1-4 今後の公共交通のあり方に関する市民意向	21
1-5 路線バス利用者による今後のバス利用に向けた要望	30
1-6 地域住民による今後のバス利用に向けた意向、要望	31
第2章 都城市の公共交通を取り巻く課題整理	32
2-1 全市的な課題	32
2-2 “まちなか生活地域”の課題	32
2-3 “周辺生活地域”の課題	33
2-4 “中山間等生活地域”の課題	33
第3章 地域公共交通の方向性と目標	34
3-1 公共交通の位置づけ	34
3-2 基本理念	35
3-3 基本方針	35
3-4 計画の目標	36
3-5 計画の実施体制	37
第4章 実施事業とその進め方	38
4-1 事業スケジュール	38
4-2 個別事業の実施イメージ	39
第5章 計画の実現に向けて	48
5-1 PDCA サイクルに基づく進行管理体制	48
5-2 役割分担・責務及び一体的な取り組み	49

序章

序-1. 都城市地域公共交通総合連携計画策定の背景

本市は、国道5本をはじめ主要地方道路が整備され、鉄道は、JR日豊本線・吉都線の2本が走り、バスは、乗合タクシーも含め48路線運行している。また、高城地区（旧高城町）と高崎地区（旧高崎町）において、コミュニティバス、さらに、平成25年4月1日より、山之口地区（旧山之口町）において、デマンド型乗合タクシーを委託運行している。

公共交通は、市民の自立した日常生活、社会生活の確保等を実現するものであり、また、地域の発展を図るために欠くことのできないものである。しかしながら、公共交通利用者の減少を起因とした路線の減少や廃止等の公共交通サービスの低下は、さらなる利用者の減少を招いている。

このような状況により、公共交通空白地の存在、交通弱者・買物弱者の存在、中心市街地の空洞化等の問題が発生しているため、このような問題を解決するような交通体系の再構築が喫緊の課題となっている。

そこで、本市の公共交通の現状を調査・分析し、本市の地域性やニーズに対応した「都城市地域公共交通総合連携計画」の策定を行うものである。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）に基づき、地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会を実現するためのものである。また、平成25年6月に制定された「地域協働推進事業」等を踏まえつつ、計画を策定するものである。

序-2. 計画の位置づけ

本計画は、都城市総合計画（後期基本計画、平成25年3月策定）を上位計画とし、関連計画として都城市都市計画マスタープランを位置づけ、上位計画及び関連計画との整合を図り、調和のとれたものとする。

また、本計画には、地域公共交通確保維持改善事業*を盛り込むこととする。

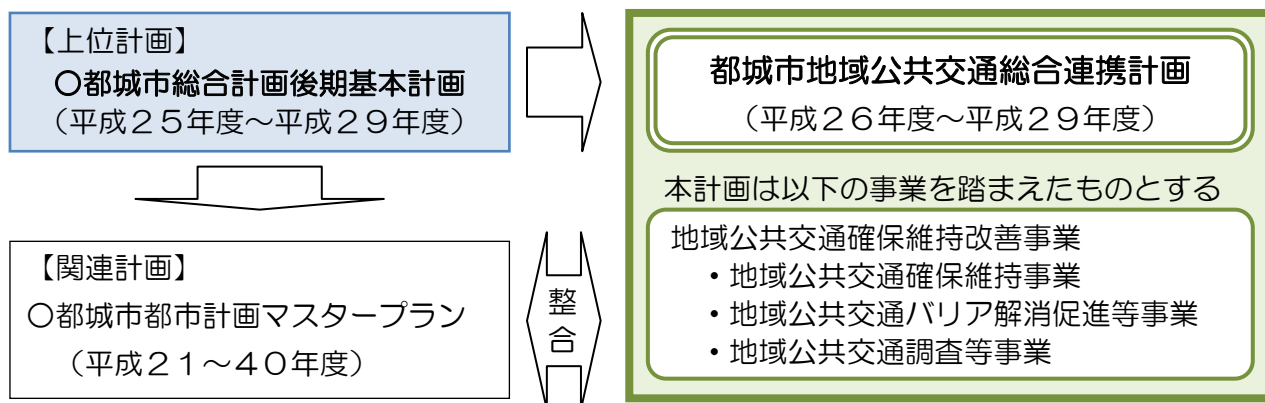


図1 計画の位置づけ

序-3. 計画の対象区域

計画の区域は、本市全域を対象とする。



図2 地域公共交通総合連携計画の区域

*地域公共交通確保維持改善計画：地域特性や実情に応じた地域最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間生活交通のネットワークと当該ネットワークのフィーダーとして高齢者等の生活を支える地域内の一定の生活交通のネットワークと当該ネットワークのフィーダーとして高齢者等の生活を支える地域内の一定の生活交通等の運行について一体的に支援する事業。(国土交通省HPより：<http://www.mlit.go.jp/common/001005778.pdf>)

序-4. 計画策定の体制及び経緯

1 計画策定の体制

「都城市地域公共交通会議」（以下、「交通会議」という。）において、現状分析、市民アンケート及び交通事業者や利用者ヒアリング等の調査を実施した。

また、より専門的な下部組織である「都城市地域公共交通会議分科会」（以下、「分科会」という。）で、具体的内容等を検討し、計画素案を策定した。そして、当該計画素案を踏まえ、市民からの意見募集等を経て、交通会議において、本計画を策定した。

(1) 都城市地域公共交通会議

本市全体の公共交通のあり方について考え、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、平成24年7月に発足した。

市民代表、交通事業者、行政等、計19名で構成する「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会であり、「道路運送法」及び「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」の規定による協議会の機能も兼ねたものである。

平成25年度は4回の会議を開催し、協議を行うとともに、下部組織である分科会へ課題の指示等を行った。また、分科会での議論を踏まえた計画素案について更なる検討を行うとともに、計画素案を作成した他、計画素案に対する市民の意見などを踏まえ、計画を作成した。

(2) 都城市地域公共交通会議分科会

都城市地域公共交通会議の下部組織として、学識経験者、バス事業者、行政（宮崎県、本市）で構成する。

3回の会議を開催し、都城市地域公共交通会議からの指示に基づき、専門的立場から、各種調査、具体的な内容の検討、計画素案の作成などを行った。

2 計画策定の経緯

(1) 都城市地域公共交通会議（平成 25 年度は 4 回実施）

開催日	協議事項
平成 25 年 7 月 10 日（水）	策定調査の進め方、現状整理、調査計画について
平成 25 年 9 月 25 日（水）	現状整理結果、アンケート調査結果、対応方針について
平成 26 年 1 月 16 日（木）	計画素案について
平成 26 年 3 月 20 日（木）	パブリックコメント結果、計画内容について

(2) 都城市地域公共交通会議分科会（平成 25 年度は 3 回実施）

開催日	協議事項
平成 25 年 10 月 31 日（水）	公共交通の課題整理、対応方針について
平成 25 年 11 月 27 日（水）	計画の基本理念、基本方針、個別事業について
平成 26 年 1 月 16 日（木）	計画素案について

(3) 市民意見募集（パブリック・コメント）の実施

実施期間	内容
平成 26 年 2 月 13 日（木） ～ 平成 26 年 3 月 14 日（金）	都城市地域公共交通総合連携計画（案）について 2 名から 3 件の意見提出

第1章 都城市の公共交通を取り巻く現状

1-1. 都市構造及び人口構成等の実態

1 都市及び拠点の構造

(1) 市勢・地勢

本市は、平成 18 年に旧都城市、山之口町、高城町、山田町、高崎町が合併して形成されており、宮崎県の南西部に位置し、宮崎市や鹿児島県霧島市・曾於市等と接している。

旧都城市中心部付近は比較的平坦な地形となっており、東に鰐塚山系、北西には高千穂峰を仰ぐ盆地となっている。



図 3 都城市の位置

(2) 交通ネットワーク

① 鉄道網

宮崎市方面や鹿児島方面へ向かう J R 日豊本線と山田町、高崎町方面へ向かう J R 吉都線の 2 本が運行している。

② 道路網

九州縦貫自動車道宮崎線や国道 10 号、221 号、222 号、269 号等の国道 5 本をはじめ主要地方道が整備されている。

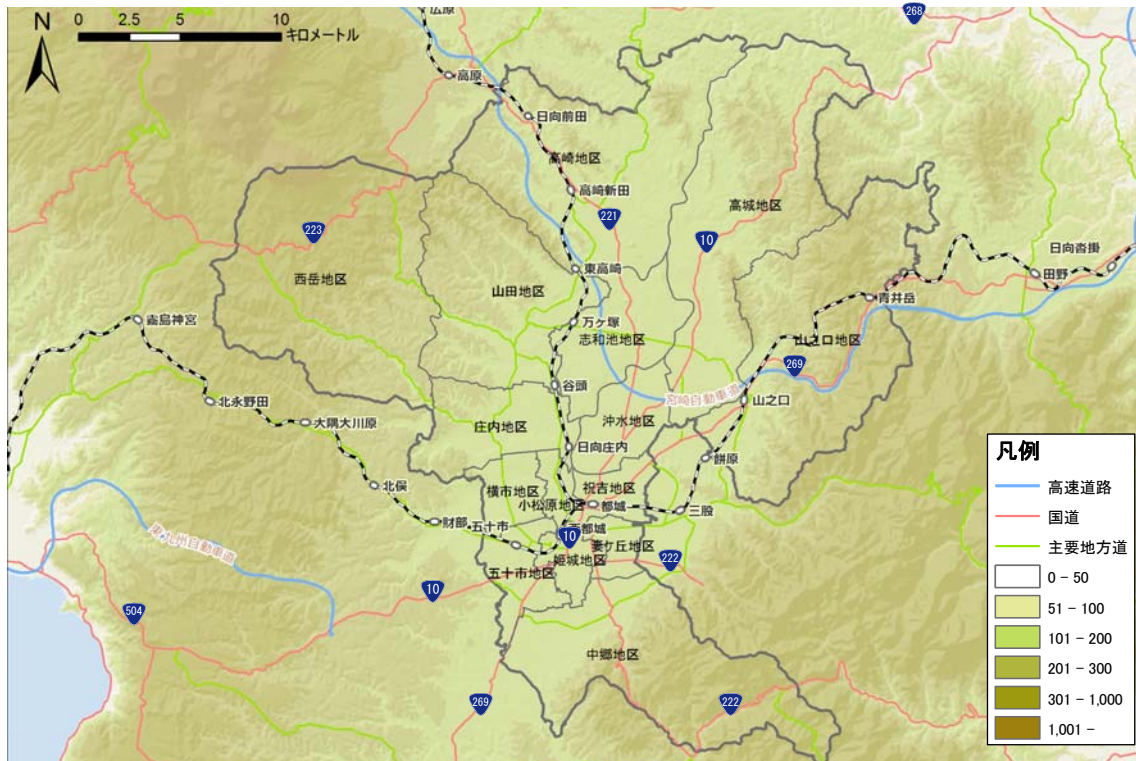


図 4 標高及び交通ネットワーク

(3) 地域の位置づけ

本市の市勢や地勢、交通ネットワーク等を踏まえ、市内 15 地区について、以下の 3 地域に分類する。

① まちなか生活地域

都城駅や西都城駅の周辺を中心に、姫城地区、妻ヶ丘地区、小松原地区、祝吉地区の 4 地区を対象とし、まちなか生活地域の中での移動などを中心に課題等を整理する。

② 周辺生活地域

まちなか生活地域の周辺に位置する五十市地区、横市地区、沖水地区の 3 地区を対象とし、まちなか生活地域への移動などを中心に課題等を整理する。

③ 中山間等生活地域

上記 2 地域以外の庄内地区、西岳地区、志和池地区、中郷地区、山之口地区、高城地区、山田地区、高崎地区の 8 地区を対象とし、中山間等生活地域からまちなか生活地域までの移動、中山間等生活地域の中での移動などを中心に課題等を整理する。

また、まちなか生活地域において公共交通網や施設等が集中する、西都城駅から都城駅にかけての区域については、本計画において“中心部”と位置付ける。

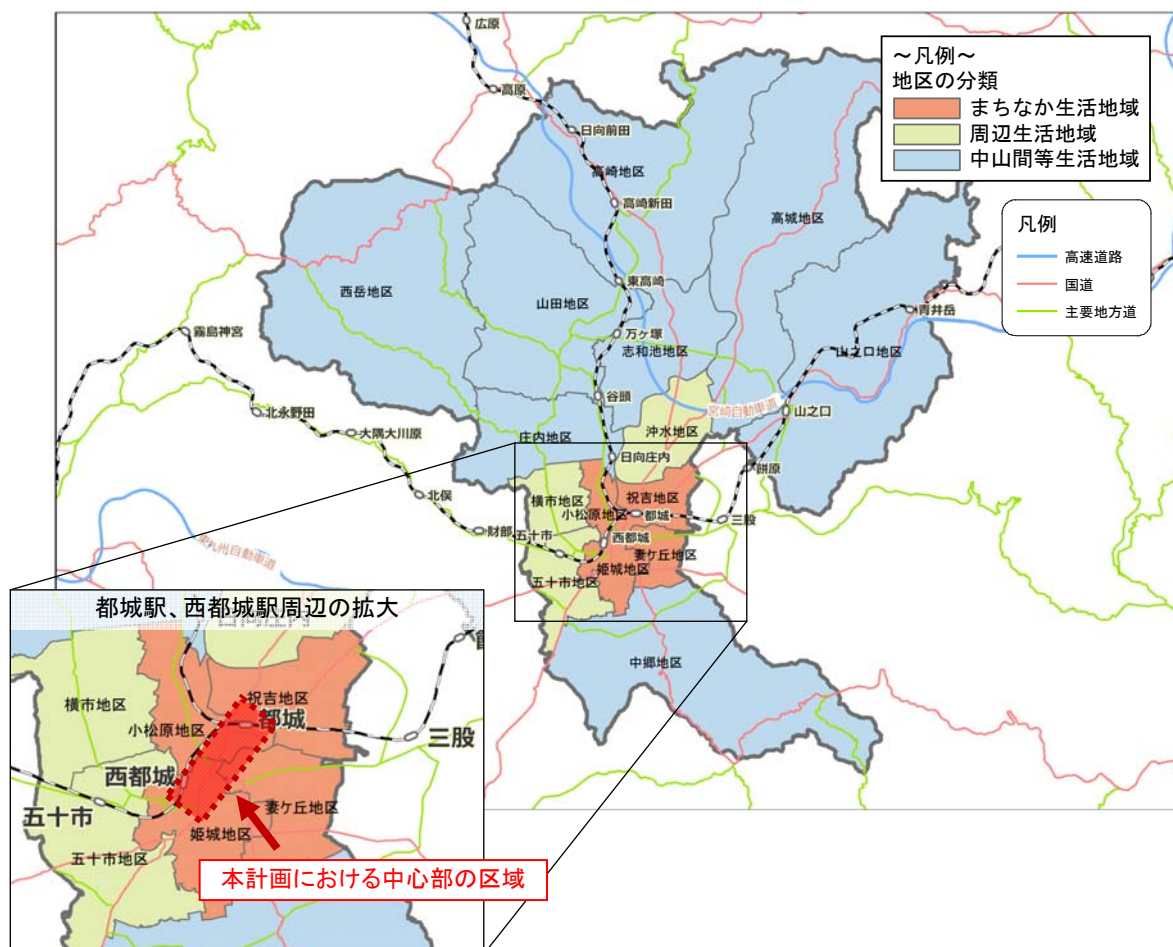


図 5 計画での生活地域および中心部の位置づけ

2 人口及び高齢化率の推移

本市の人口はまちなか生活地域及び周辺生活地域に集中している。その他の地域については、鉄道駅沿線、各総合支所の周辺等に一定の人口集中が見られるが、全市的には広く人口が分散している。また山間部では集落ごとに人口が分散している。

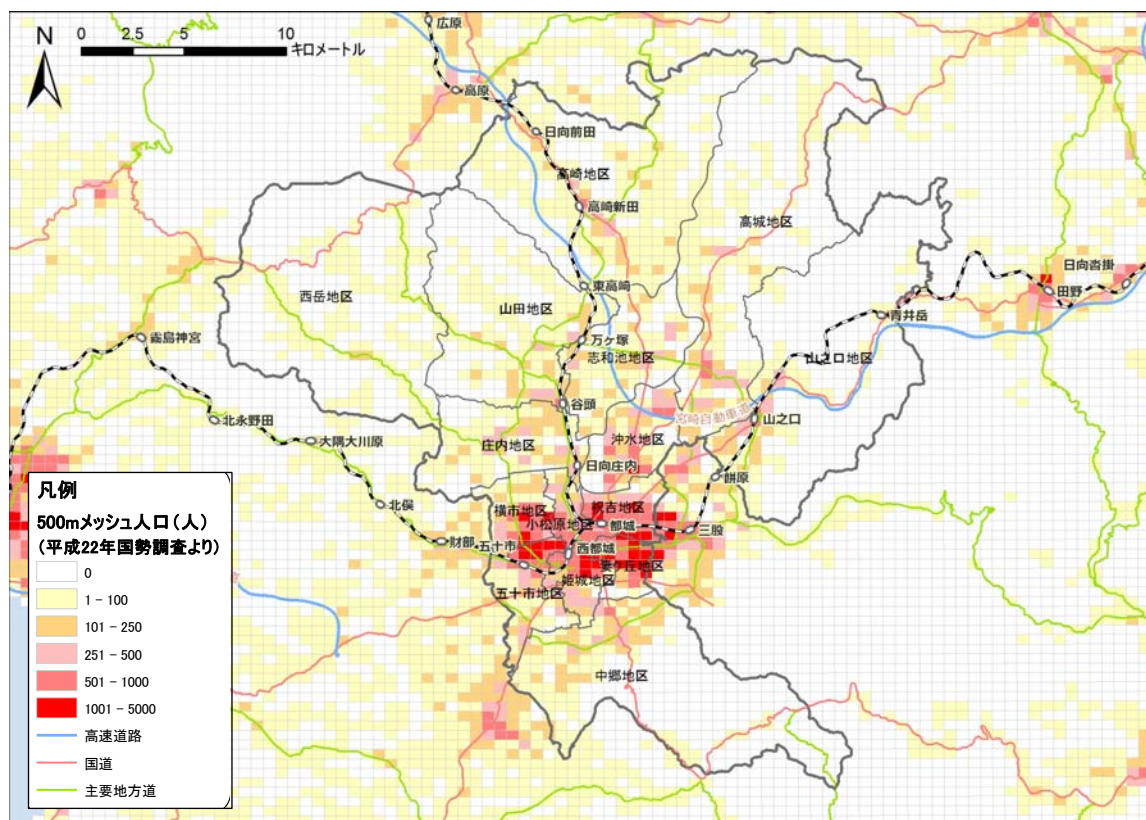


図6 500mメッシュ人口(出典:平成22年国勢調査)

人口の推移については、平成17年をピークとして減少傾向にある。一方で、世帯数は平成22年まで増加を続けている。

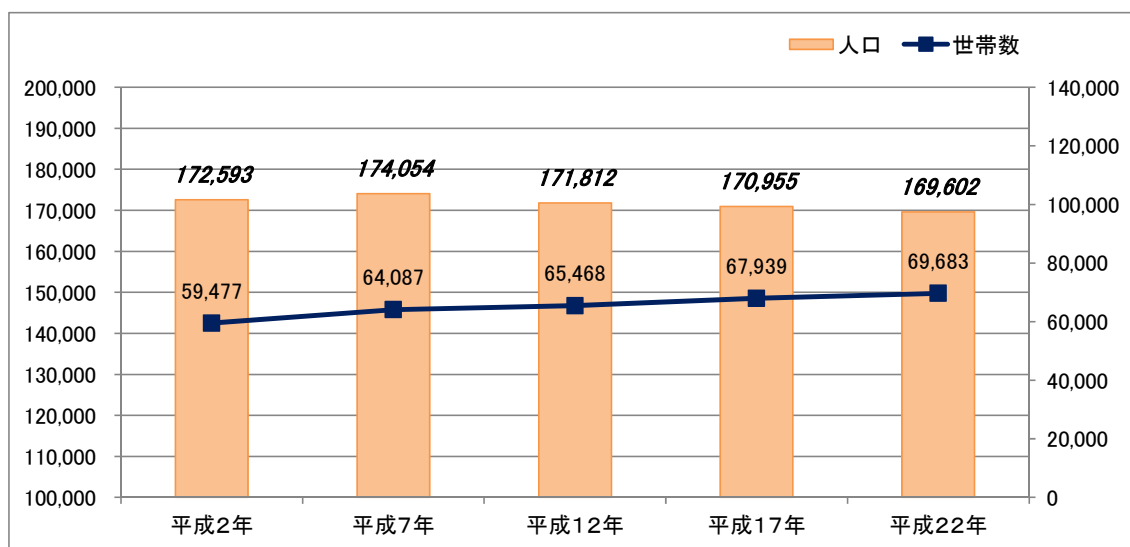


図7 人口及び世帯の推移(出典:国勢調査(平成2年~平成22年))

本市の高齢化率は、まちなか及び周辺生活地域と比較すると、各総合支所周辺等を除いた中山間等生活地域の高齢化率が高くなっている。

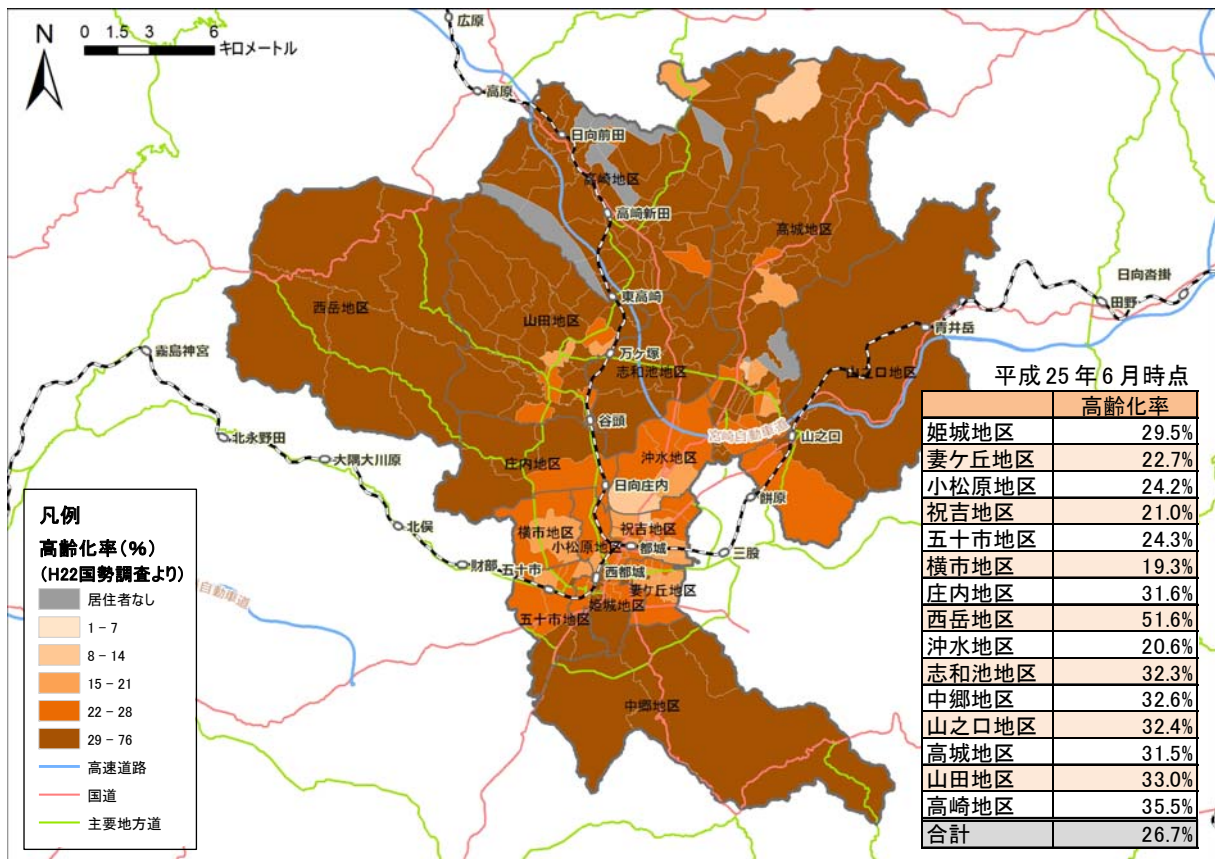


図 8 町丁目別高齢化率（出典：平成 22 年国勢調査）

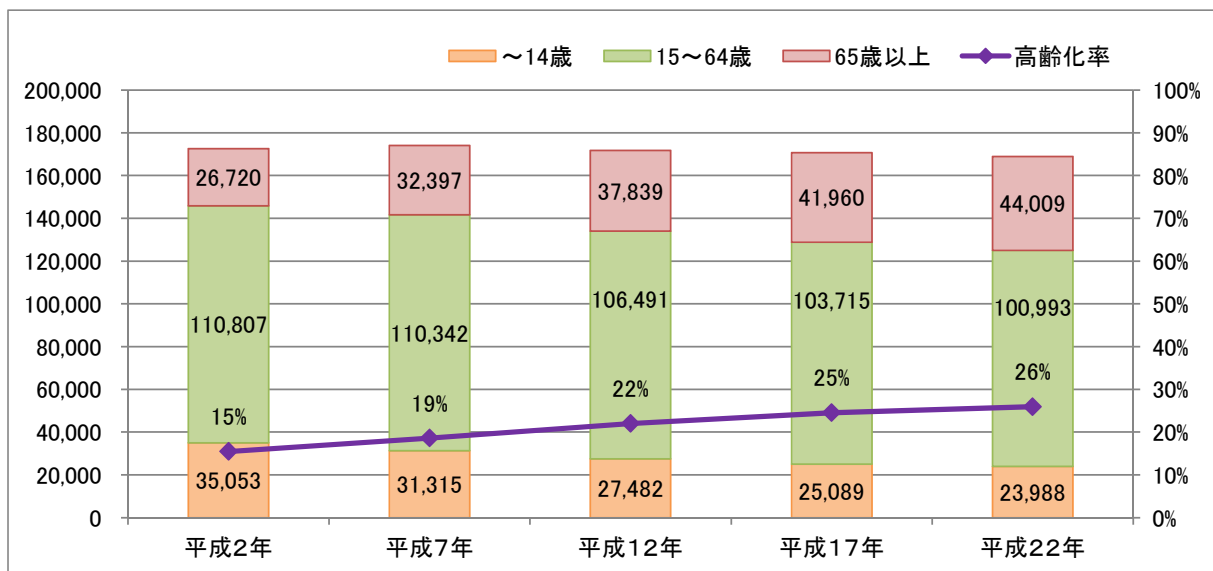


図 9 高齢化率の推移（出典：国勢調査（平成 2 年～平成 22 年））

3 人口の増減率及び将来人口推計

地区別の人口の推移では、妻ヶ丘、祝吉、横市、沖水地区においては、平成18年7月より人口が増加しているが、その他の地区では人口の減少が進んでおり、特に、西岳、山之口、高城、山田、高崎地区の減少幅が大きい。

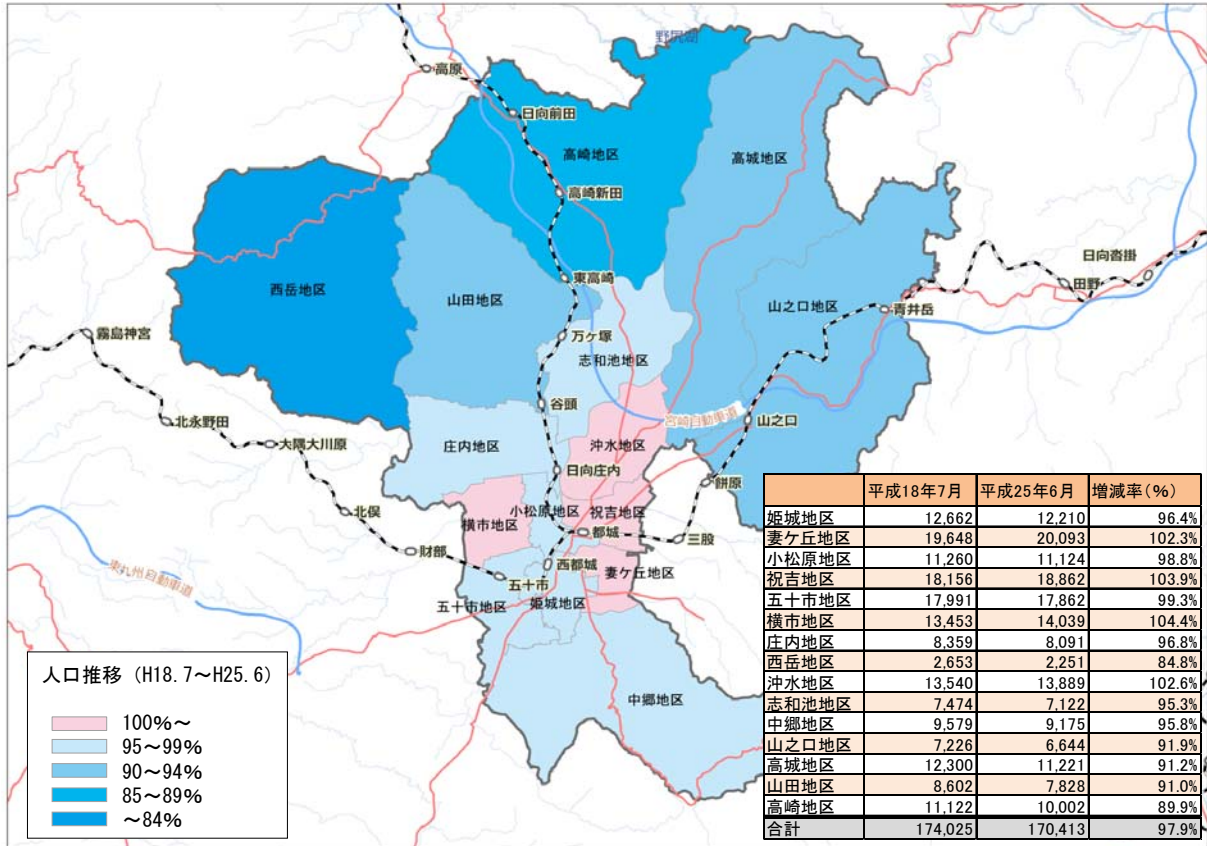


図10 地区別の人口増減率 (H18~H25)

本市の将来人口推計では、2010年（平成22年）以降も人口は減少傾向にあり、2020年（平成32年）には約3人に1人は高齢者となることが予測されている。

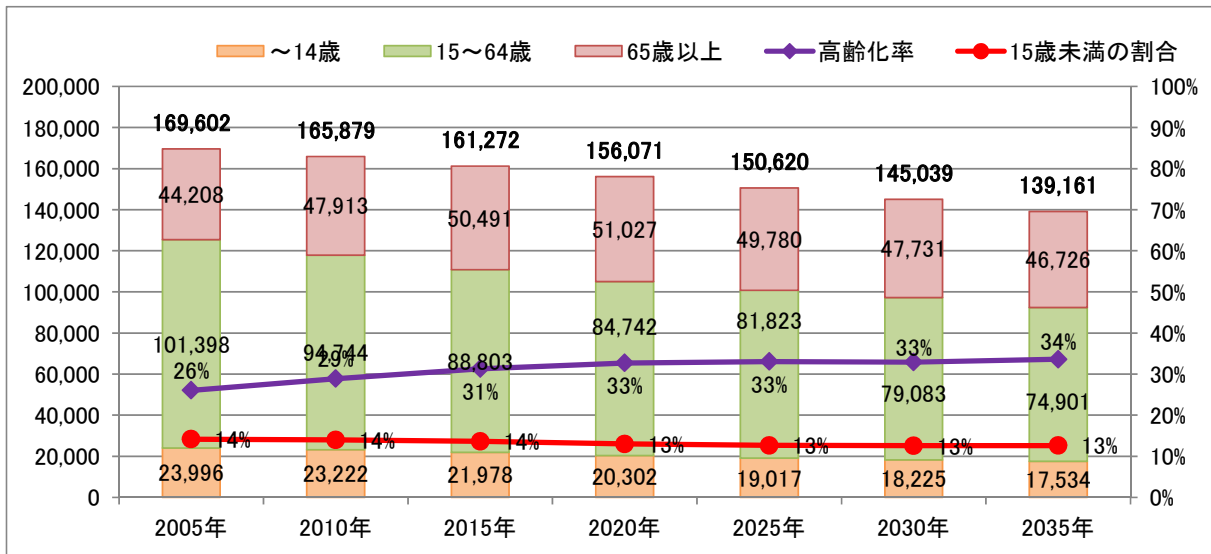


図11 将来人口推計（出典：国立社会保障・人口問題研究所資料）

1-2. 公共交通の現状

1 公共交通の概況

鉄道及び路線バスは中心部を核として、放射状に展開している。バス路線は市内の居住地を概ねカバーしており、特にまちなか生活地域の各地区ではカバー率が高くなっている。ただし、周辺生活地域や中山間等生活地域を中心にカバー率が低い地区が多くなっており、公共交通を利用できない公共交通空白地が存在している。

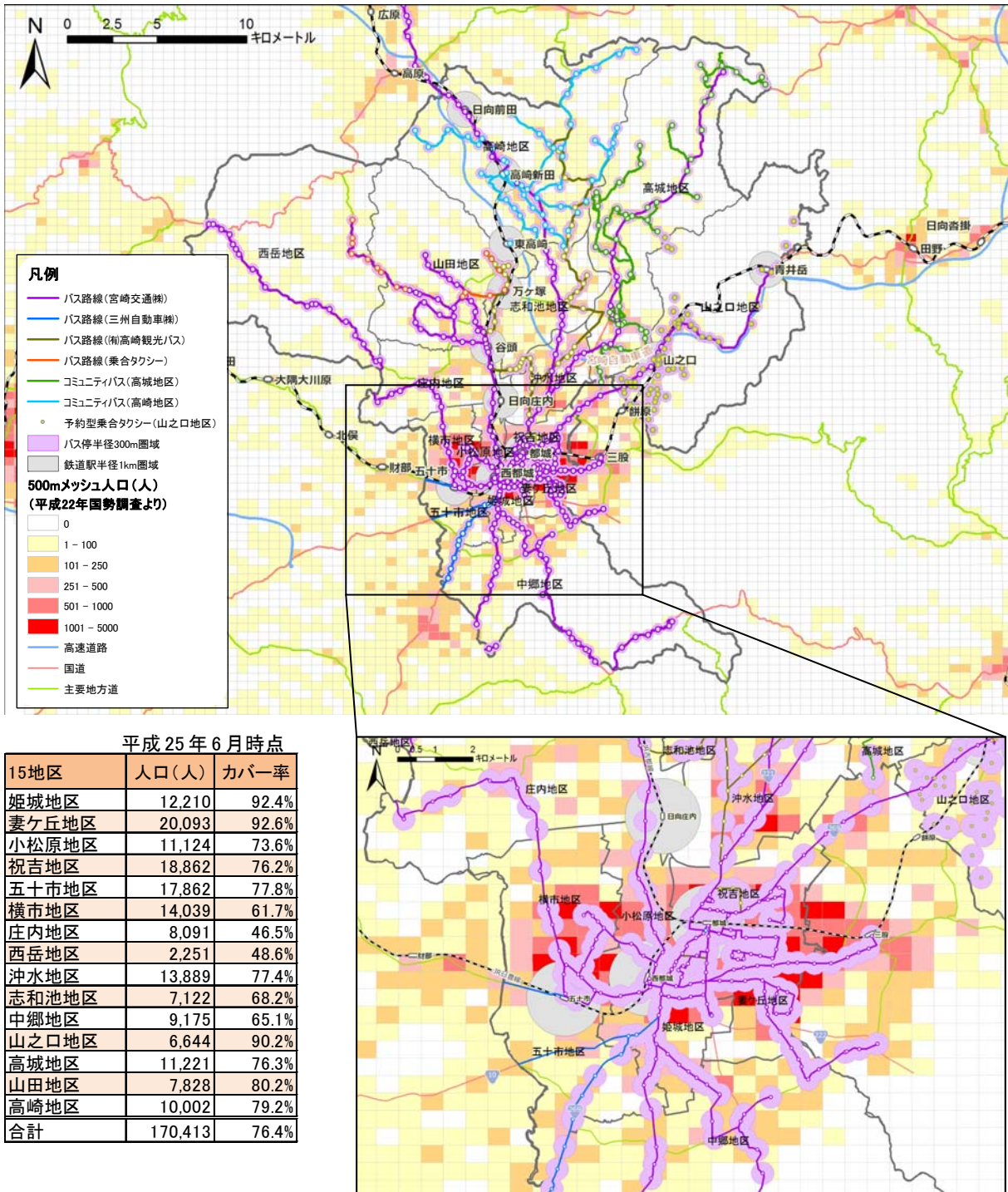


図 12 公共交通網、人口カバー状況及び人口カバー率

※人口カバー率の算出方法：市内の鉄道駅から半径 1km 以内の部分および路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー等のバス停から半径 300m 以内の部分公共交通の利用が可能なエリアと位置付け、500m メッシュでの人口分布から、公共交通の利用が可能なエリア内に含まれる人口の割合を算出している。

2 各公共交通手段の現状

本市の各公共交通手段について、それぞれ運行路線、運行本数等を示す。

(1) 鉄道

都城駅を中心として、日豊本線が東西に、吉都線が北部方面に運行している。

鉄道路線名	区間	市内の鉄道駅	運行本数
JR 日豊本線	小倉～鹿児島	都城、西都城、五十市、山之口、青井岳	鹿児島方面：34本/日 宮崎方面：30本/日
JR 吉都線	都城～吉松	都城、日向庄内、谷頭、万ヶ塚、東高崎、高崎新田、日向新田	吉松方面：11本/日 都城方面：11本/日

(2) 高速バス路線

西都城駅から、宮崎空港等宮崎方面へ運行している。また、高速道路上の都城北高速バス停から福岡方面、熊本方面、八代方面、長崎方面、鹿児島方面、宮崎方面へも運行する等充実している。

路線	概要
都城～宮崎線	運行事業者：宮崎交通(株) 運行本数：21.5往復/日(概ね30分に1本) 発着場所：西都城駅、デパート前、都城駅 など
福岡～宮崎線 「フェニックス号」	運行事業者：宮崎交通(株)、西日本鉄道(株)、JR九州バス(株)、九州産交バス(株) 運行本数：28往復/日(概ね30分に1本) 発着場所：都城北高速バス停
熊本～宮崎線 「なんぷう号」	運行事業者：宮崎交通(株)、九州産交バス(株) 運行本数：14往復/日(概ね1時間に1本) 発着場所：都城北高速バス停
新八代～宮崎線 「B&S みやざき」	運行事業者：宮崎交通(株)、JR九州バス(株)、産交バス(株) 運行本数：16往復/日(概ね1時間に1本) 発着場所：都城北高速バス停 ※JR新八代駅から新幹線と接続して博多方面へ利用可能
長崎～宮崎線 「ブルーロマン号」	運行事業者：宮崎交通(株)、長崎県営バス 運行本数：2往復/日(7時台および16時台に運行) 発着場所：都城北高速バス停
鹿児島～宮崎線 「はまゆう号」	運行事業者：宮崎交通(株)、南国交通(株) 運行本数：7往復/日(概ね2時間に1本) 発着場所：都城北高速バス停
福岡～宮崎線 「みと旅行社」	運行事業者：美登観光バス 運行本数：2往復/日(往路-8、9時台、復路-17、18時台) 発着場所：都城北高速バス停
福岡～宮崎線 「サンマリナー」	運行事業者：サンマリナー株式会社 運行本数：3往復/日(往路-7, 11, 16時台、復路-12, 19, 23時台) 発着場所：都城北高速バス停

(3) 路線バス

①宮崎交通(株)の運行路線

宮崎交通(株)では、中心部を核とする路線が多く、中心部から、山田、高城、高崎等の各方面に運行している。中心部を運行する路線の一部は、黒字路線となっているが、その他は、赤字路線となっている。

1日当たりの利用者数は、近年減少傾向にある。

- ・路線数：38 路線
- ・路線体系
 - 地域間幹線路線：8 路線
 - 廃止路線代替バス路線（以下、「代替バス路線」という。）：13 路線
 - 一般路線：17 路線
- ・赤字路線は全路線の約 8 割

※路線体系の 3 分類は 16 ページの注釈を参照

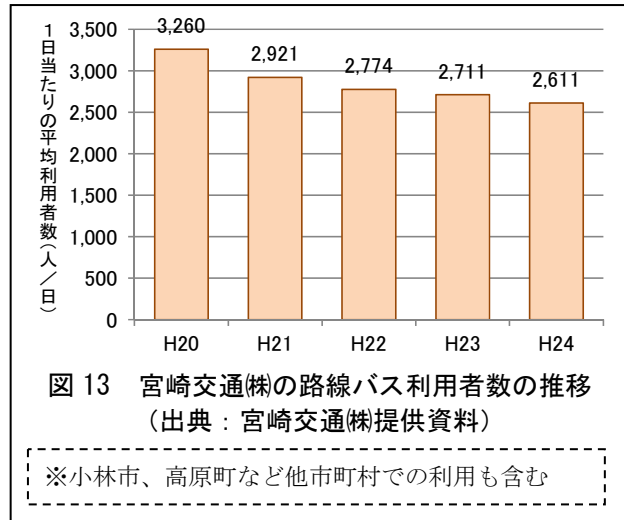


表 1 宮崎交通(株)の運行路線

方面	路線体系	路線名
都城市中心部	一般路線	イオンモール～都城駅
	一般路線	蓑原～都城駅～上郡元
	一般路線	西都城～イオン都城
	廃止路線代替バス	蓑原～早水公園～体育文化センター
	一般路線	(循環)イオンモール～一万城団地～都城駅～イオンモール
	一般路線	イオンモール～神柱公園～藤元総合病院～イオン都城店
	一般路線	イオンモール～年見～早水～あやめ原(循環)
	一般路線	イオンモール～自衛隊前～都原団地
	一般路線	都城駅～北原町・自衛隊前～都原団地
	一般路線	(循環)都城駅～一万城団地～都城駅
	一般路線	久保原～自衛隊前～西都城
	一般路線	上郡元～北原町～工業高校
	一般路線	都城駅～泉ヶ丘高校前～都城商業高校前
	一般路線	西都城～宮丸町～都原団地
山田・平山・萩の尾方面	地域間幹線系統	イオンモール～山田～熊野神社前
	廃止路線代替バス	都城駅～湯ぼつぼ・温泉交流センター～山田
	廃止路線代替バス	都城駅～湯ぼつぼ・温泉交流センター～平山
	廃止路線代替バス	都城駅～大古川・山田～平山
	廃止路線代替バス	都城駅～温泉交流センター～平山
	廃止路線代替バス	都城駅～温泉交流センター～山田
高崎・小林方面	地域間幹線系統	西都城～北原町～小林
高城・雀ヶ野方面	地域間幹線系統	西都城～栄町～雀ヶ野
	地域間幹線系統	宮崎～花見～雀ヶ野
高千穂牧場・霧島神社方面	地域間幹線系統	イオンモール～関之尾～高千穂牧場～霧島神宮
	一般路線	イオンモール～関之尾～西岳
山之口・青井岳方面	廃止路線代替バス	西都城～北原町・山之口学校下～上野上
	一般路線	七野～青井岳温泉
川原谷方面	地域間幹線系統	イオン都城～妻ヶ丘・イオンモール～都城駅～川原谷
安久温泉・上尾平野方面	廃止路線代替バス	イオンモール～中郷中・安久小～上尾平野
	廃止路線代替バス	イオンモール～安久温泉～上尾平野
	廃止路線代替バス	イオンモール～中郷中～安久温泉
	廃止路線代替バス	イオンモール～安久温泉
三股町方面	廃止路線代替バス	都城駅～広原～ふれあい中央広場(三股駅)
	廃止路線代替バス	都城駅～五文字～宮村学校下
宮崎空港・宮崎方面	地域間幹線系統	(特急)西都城～高速道・宮崎空港～宮崎駅
	地域間幹線系統	西都城～栄町～宮崎空港～宮崎駅
	一般路線	西都城～日向学院
	一般路線	(特急)西都城～生目台～宮崎駅

②三州自動車(株)の運行路線

三州自動車(株)が、本市から鹿児島県の志布志市、曾於市方面へ6路線運行している。

- ・路線数：6路線 ※路線体系の3分類は16ページの注釈を参照
- ・路線体系
 - 地域間幹線路線：2路線、代替バス路線：3路線、一般路線：1路線
- ・全路線が赤字路線

表2 三州自動車(株)の運行路線

方面	路線体系	路線名
志布志方面	地域間幹線系統	都城～岩川～松山駅～稚児松～志布志
鹿屋方面	地域間幹線系統	都城～岩川～野方～県民健康プラザ～鹿屋
	一般路線	都城～岩川～野方～鹿屋
曾於・財部・国分方面	廃止路線代替バス	都城～通山～牧之原ドライブイン
	廃止路線代替バス	都城～財部～吉ヶ谷公民館
	廃止路線代替バス	都城～財部～柴建

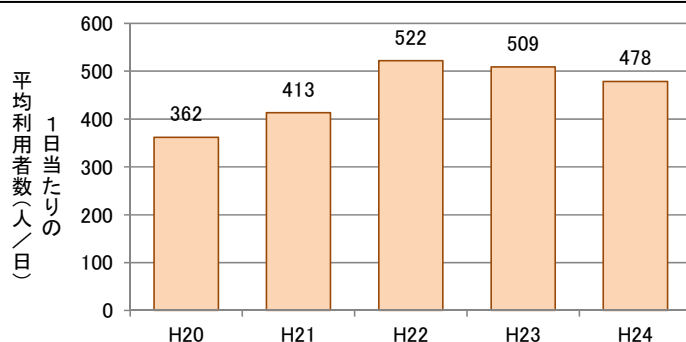


図14 三州自動車(株)運行路線の利用者数推移 (出典：三州自動車(株)提供資料)

※志布志市、鹿屋市など他市町村での利用も含む

③(有)高崎観光バスの運行路線

(有)高崎観光バスが、市役所から高崎、山田方面に2路線運行している。

表3 (有)高崎観光バスの運行路線

方面	路線体系	路線名
沖水・谷頭方面	一般路線	都城市役所～木之川内
沖水・志和池・炭床方面	一般路線	都城市役所～炭床

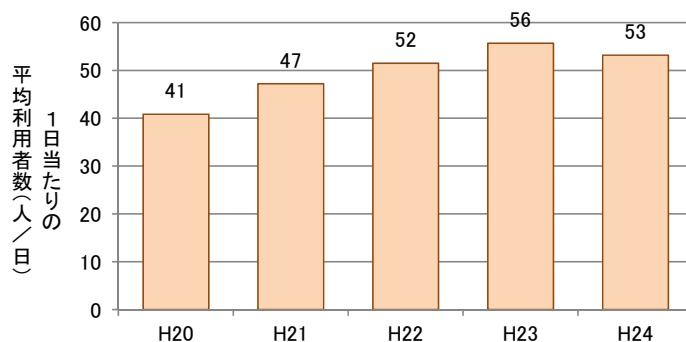


図15 (有)高崎観光バス運行路線の利用者数推移 (出典：(有)高崎観光バス提供資料)

④宮交タクシー(株)、(株)中央タクシーの運行路線

宮交タクシー(株)、(株)中央タクシーが、本市の依頼により代替バス路線として、各1路線運行しているが、元々バス車両で運行していた代替バス路線を、利用者の減少等により、路線を縮小するとともに、車両をタクシーに変更し、路線を維持している。

表4 宮交タクシー(株)、(株)中央タクシーの運行路線

方面	路線体系	路線名
山田方面	廃止路線代替バス	熊野神社～萩の尾(宮交タクシー)
山田方面	廃止路線代替バス	田中～万ヶ塚～山田支所(中央タクシー)

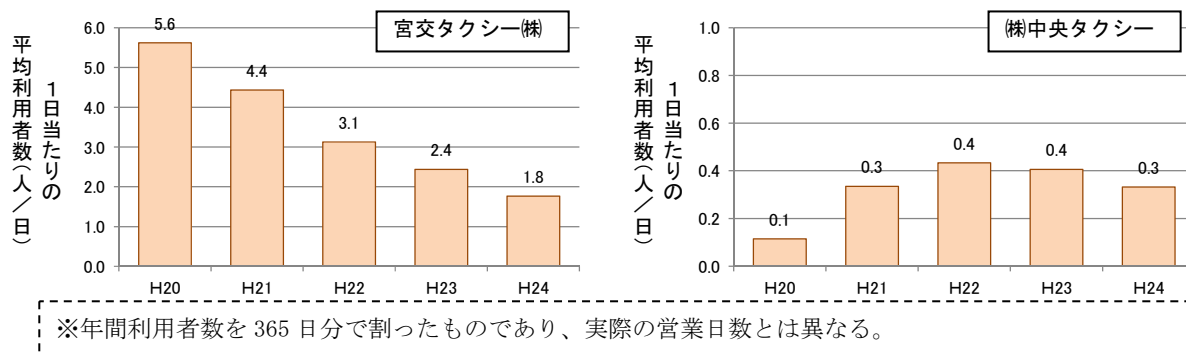


図16 宮交タクシー(株)、(株)中央タクシー運行路線の利用者数推移
(出典：宮交タクシー(株)、(株)中央タクシー提供資料)

(4) コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー

①コミュニティバス等(乗合タクシーを含む)

本市が、高城地区で5路線、高崎地区で6路線、委託により運行している。

表5 コミュニティバスの運行路線

方面	路線体系	路線名
高崎地域	コミュニティバス	乗合タクシーAコース(竹本～高崎支所～ラスパ高崎)
		乗合タクシーBコース(山神原～ラスパ高崎～高崎支所)
		乗合バスAコース(鶴戸～高崎支所～ラスパ高崎)
		乗合バスBコース(杉倉～高崎支所～ラスパ高崎)
		乗合バスCコース(三和～高崎支所～ラスパ高崎)
		乗合バスDコース(東～高崎支所～ラスパ高崎)
高城地域	コミュニティバス	Aコース(本八重～四家～旧高城商工会前)
		Bコース(田辺～雁寺・萩原～旧高城商工会前)
		Cコース(太郎～豊広～旧高城商工会前)
		Dコース(原中～高城原～健康増進センター)
		Eコース(シャトルバス)

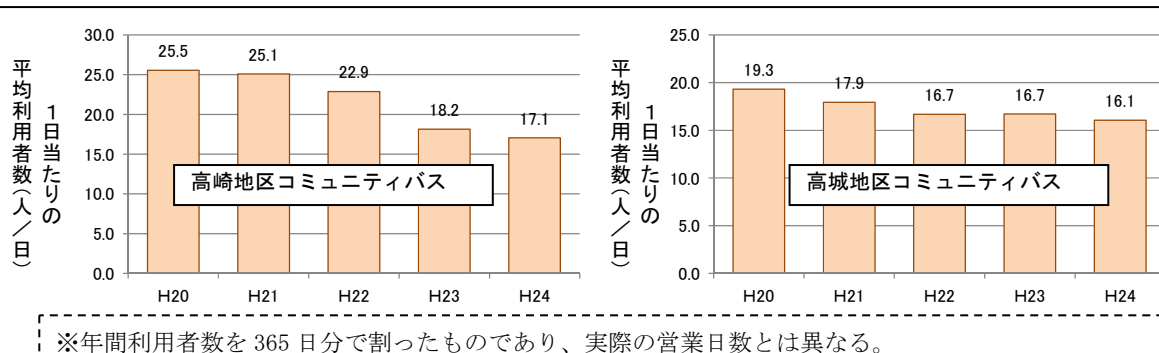


図17 高城地区、高崎地区のコミュニティバス運行路線の利用者数推移
(出典：(有)高崎観光バス提供資料)

②デマンド型乗合タクシー

本市が、山之口地区において、委託により運行している。

表 6 デマンド型乗合タクシーの運行路線

方面	路線体系	路線名
山之口地域	デマンド型乗合タクシー	東部地域(東部地域と山之口総合支所周辺との往来)
		北部地域(北部地域と山之口総合支所周辺との往来)
		南部地域(南部地域と山之口総合支所周辺との往来)

※山之口地区デマンド型乗合タクシーは平成25年4月から運行開始のため、利用実績はなし

都城市に関連する路線バスおよびコミュニティバスの1日当たりの利用者数の合計を以下に示す。

表 7 路線バスおよびコミュニティバスの1日当たりの利用者数推移

単位: 人/日(年間利用者数を1年(365日)で割った数値)

		H20	H21	H22	H23	H24
路線バス	宮崎交通(株)	3,260	2,921	2,774	2,711	2,611
	三州自動車(株)	362	413	522	509	478
	(有)高崎観光バス	41	47	52	56	53
	宮交タクシー(株)	5.6	4.4	3.1	2.4	1.8
	(株)中央タクシー	0.1	0.3	0.4	0.4	0.3
コミュニティバス	高崎地区コミュニティバス	19.3	17.9	16.7	16.7	16.1
	高城地区コミュニティバス	25.5	25.1	22.9	18.2	17.1
合計		3,713	3,429	3,390	3,313	3,178

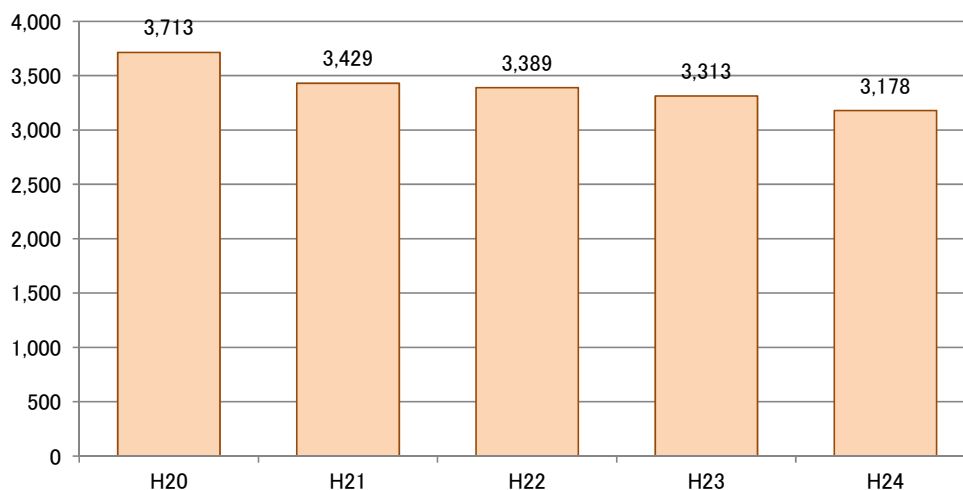


図 18 路線バスおよびコミュニティバスの1日当たりの利用者数推移

※年間利用者数を365日分で割ったものであり、実際の営業日数とは異なる。

3 路線バス、コミュニティバス等の現状、課題及び評価

現状、課題	評価
<p>①路線網（図 12 参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心部を核として、周辺生活地域等の各方面に放射状に展開している。 山之口、高城、高崎地区ではコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーが運行している。 	<p>⇒主な外出の行先において、周辺生活地域、中山間等生活地域から中心部への移動が見られる。一方で、買い物等、各地域内での移動も見られる（市民アンケート調査より）。この点において、現状のバス路線は、ある程度市民の移動ニーズに合致していると言える。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地が存在している。 特に、西岳地区や庄内地区等は、公共交通のカバー率が低くなっている 	<p>⇒公共交通空白地の改善が必要である。 ⇒カバー率の低い地域において、コミュニティバス等の導入の検討が必要である。</p>
<p>②中心部での運行状況（図 12 参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> 西都城駅、都城駅、イオンモールについては、市内のほとんどの路線が乗り入れており、バスサービスが充実しているが、時刻表や方向幕がわかりにくく、バスを利用しにくい状況である。 	<p>⇒中心部を運行しているバスが、都城駅や西都城駅、イオンモールなどの主要拠点のどこを経由するかわかりにくいため、行き先や時刻表等をわかりやすく、表示する必要がある。</p>
<p>③運行本数の状況（図 19 参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心部の運行本数は充実しているが、その他の地域の運行本数は少ない。 	<p>⇒地域の利用状況等に応じた公共交通サービスの検討が必要である。</p>
<p>④収支状況（図 20 参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内路線のほとんどが赤字路線である。 長距離路線については特に収支率が悪い。 	<p>⇒ネットワークの最適化、利用促進等の取組みが必要である。</p>
<p>⑤路線状況と施設立地状況（図 21 及び図 22 参照）</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共施設、医療施設等の集積する中心部に路線が集中しているが、医療施設等まで遠いバス停がある。 どのバス停で降りれば、医療施設等が近いかな等の情報が不足している。 	<p>⇒ニーズ等に応じた公共交通サービスが必要である。 ⇒バス停からアクセス可能な施設の表示など、利用者や市民への情報提供の改善が必要である。</p>
<p>⑥高速バスとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 宮崎方面への高速バスの利用者は多い。また、都城北高速バス停からの高速バスの利用も多い。 路線バスは都城北高速バス停周辺へ乗り入れているものの、案内等がされていない。 	<p>⇒高速バスを利用する際に、路線バスとの乗り継ぎ利用を促進するために、周知を図る必要がある。</p>

※バス路線の路線系統について

- 地域間幹線系統：複数市町村にまたがるバス路線の中で、バス事業者単独での路線の維持が困難な路線として、国・県・市による財政補助を受けながら運行を行う路線（市町村区分は平成 13 年 3 月 31 日以前）
- 廃止路線代替バス：単独市町村で運行しているバス路線の中で、バス事業者単独での路線の維持が困難な路線として、県・市の財政補助を受けながら運行を行う路線
- 一般路線：行政の補助を受けず、バス事業者が単独で運行している路線。

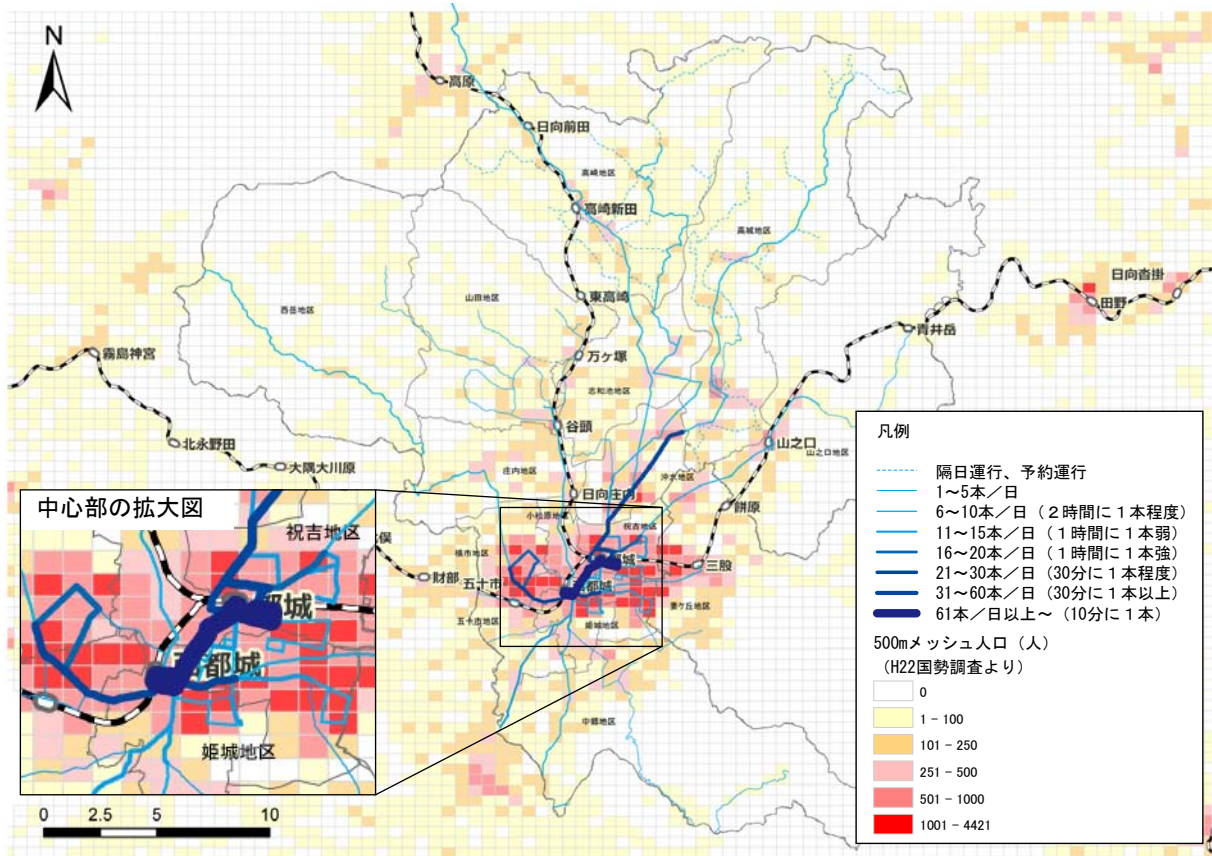


図 19 バス路線の区間別運行本数

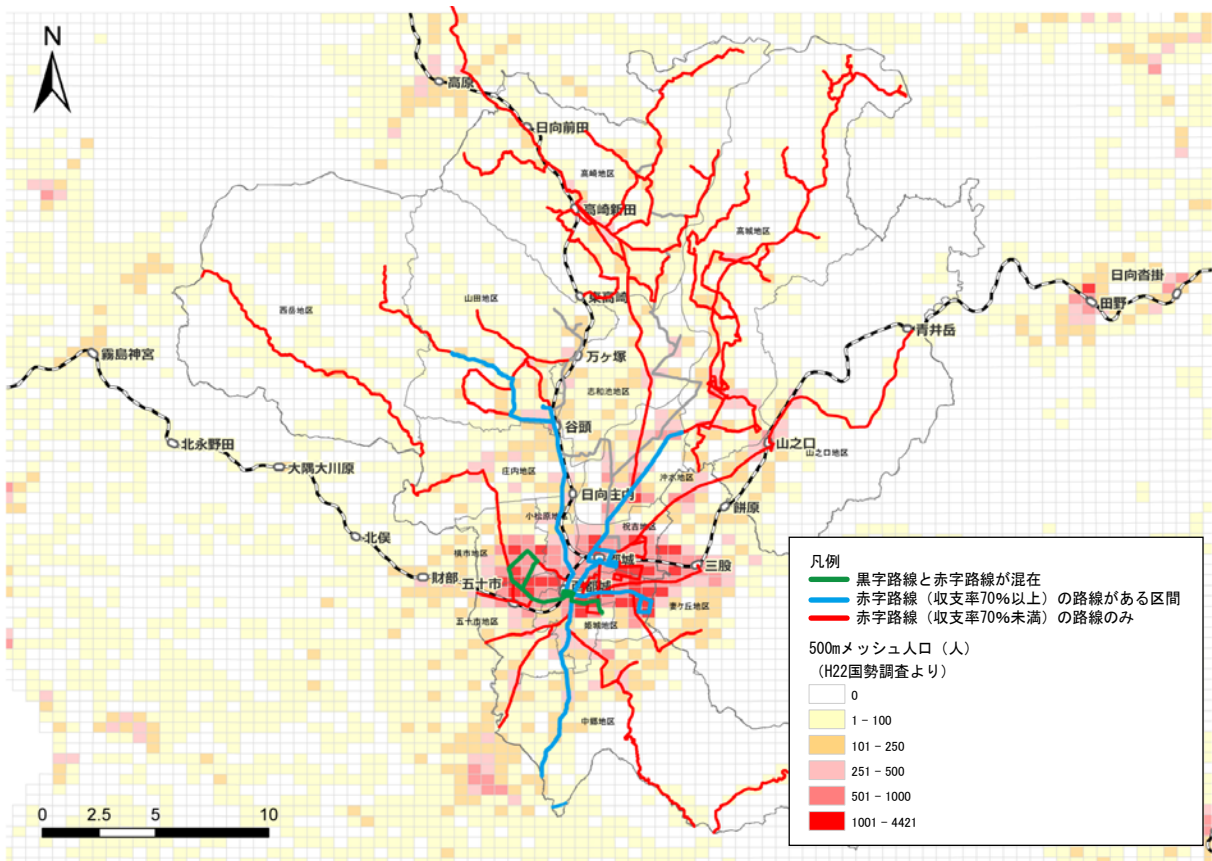


図 20 バス路線の路線別収支状況

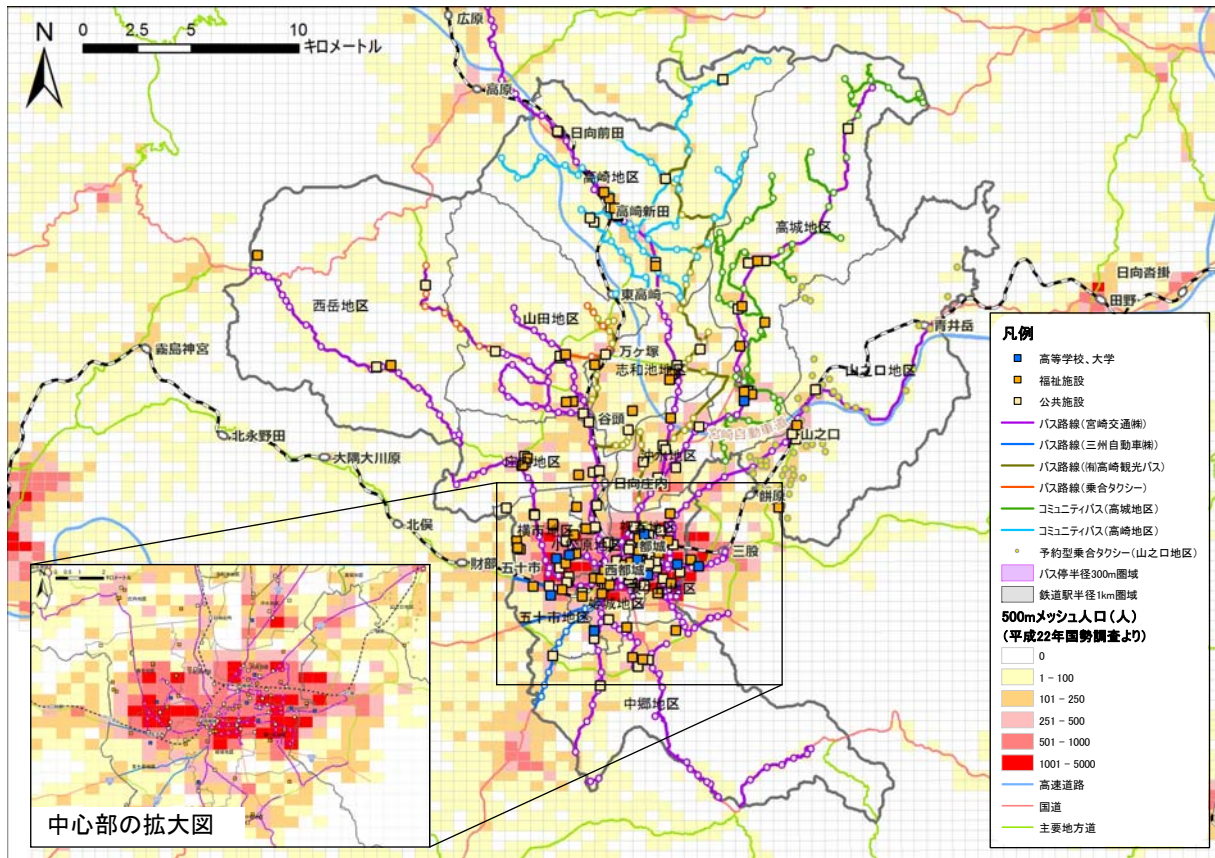


図 21 路線バスの運行路線及び施設立地状況（教育施設、福祉施設、公共施設）

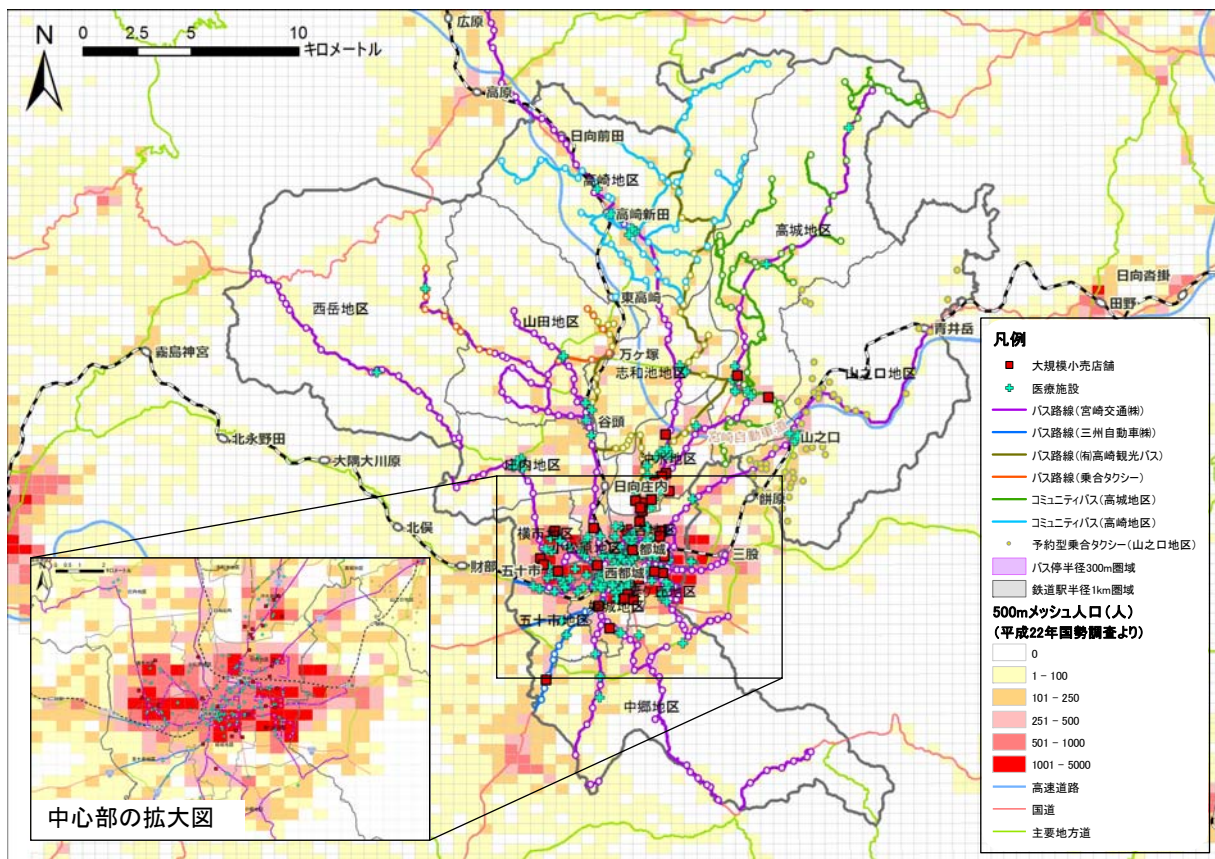


図 22 路線バスの運行路線及び施設立地状況（大規模小売店舗、医療施設）

1-3. 市民の移動実態

(1) 通勤の移動実態

本市の通勤は、旧都城市内での通勤が多くなっているとともに、合併区域である山之口地区、高城地区、山田地区、高崎地区から旧都城市区域への通勤が多くなっている。

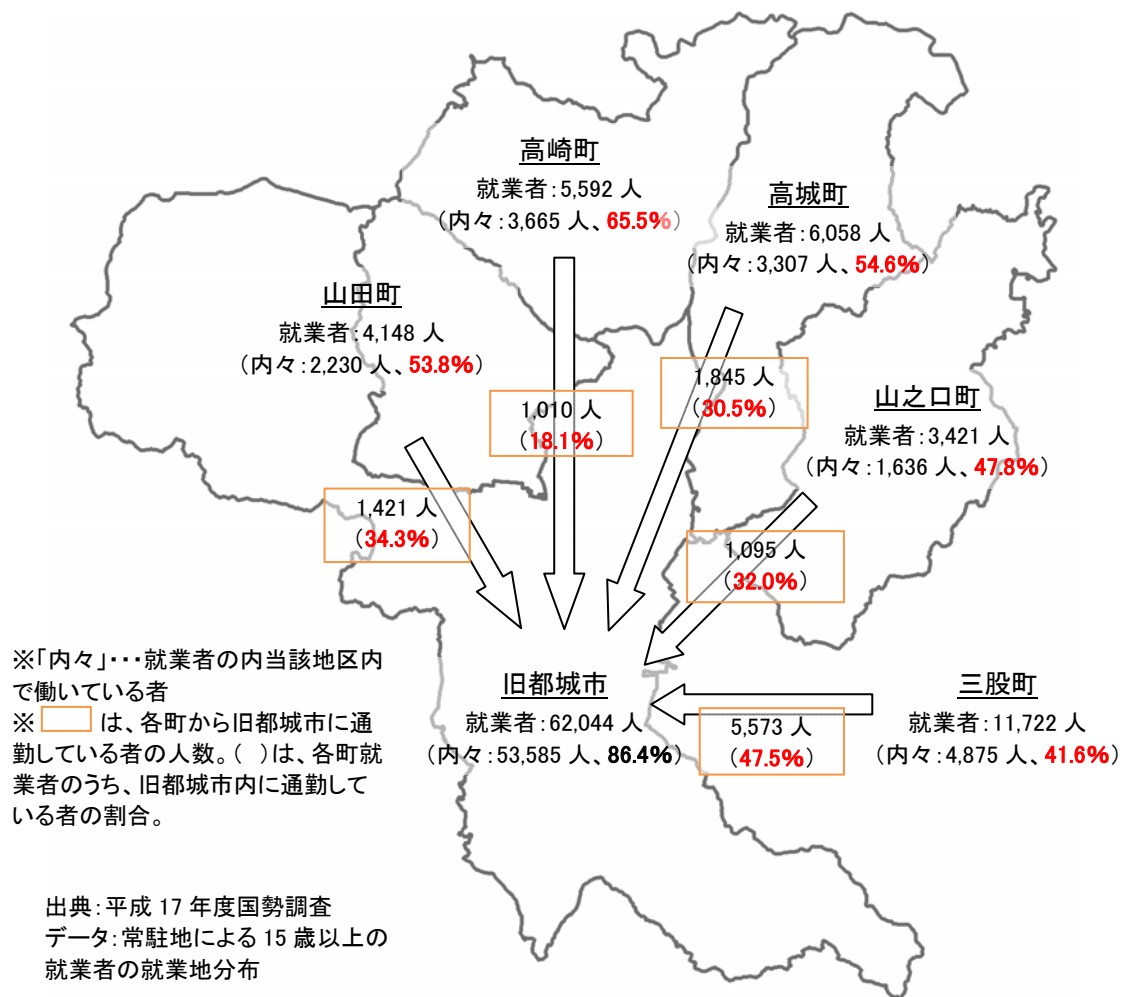


図 23 通勤の移動実態 (出典：平成 17 年国勢調査)

(2) 通学の移動実態

本市の通学は、旧都城市内での通学が多くなっているとともに、合併区域である山之口地区、高城地区、山田地区、高崎地区から旧都城市区域への通学が多くなっており、通勤と比較して合併区域から旧都城市内への通学割合が高い。

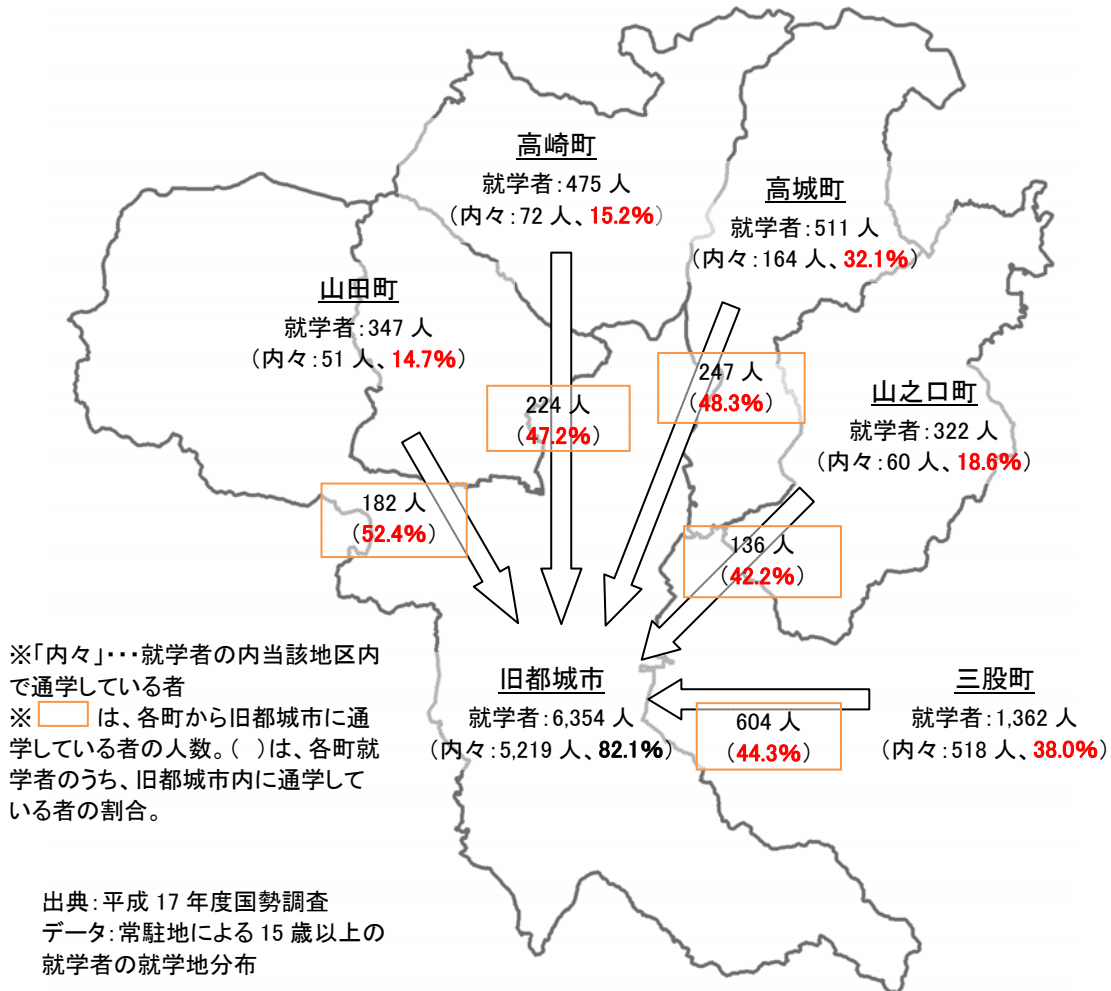


図 24 通学の移動実態 (出典：平成 17 年国勢調査)

(3) 通勤・通学での交通手段

本市の通勤・通学での交通手段は、自動車・タクシーが 77.9%、乗合バスの割合が 0.5% となっており、宮崎市、延岡市と比較して、自動車に依存した移動実態となっている。

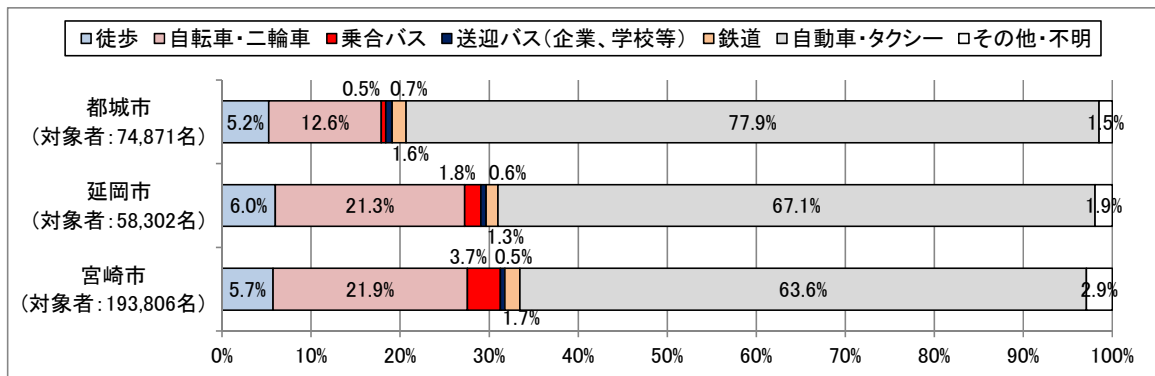


図 25 通勤・通学における交通手段の割合の比較 (出典：平成 22 年国勢調査)

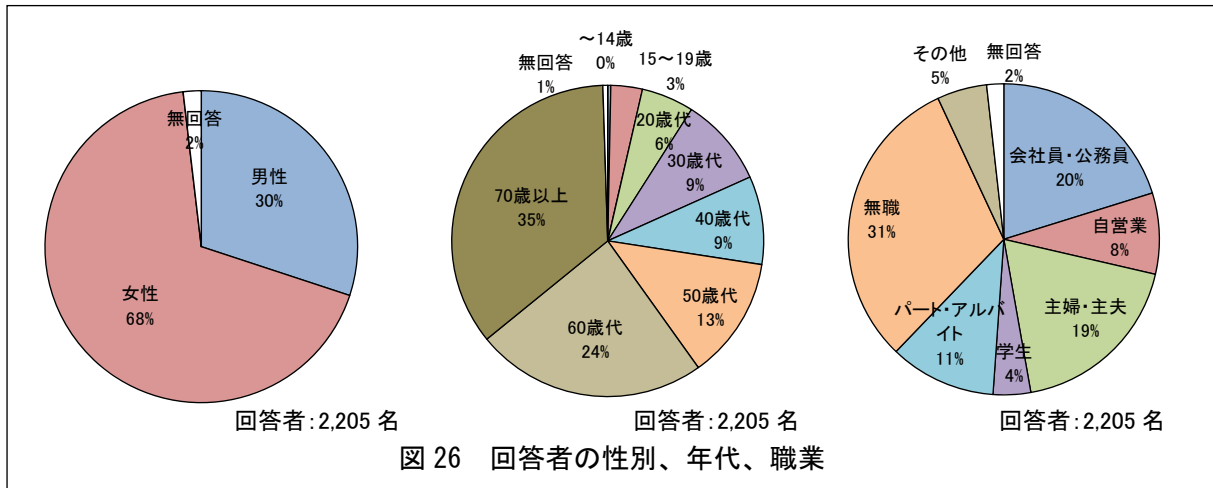
1-4. 今後の公共交通のあり方に関する市民意向（アンケート調査結果より）

1 調査概要

調査対象	6,750名を無作為抽出（1世帯に2票同封） また、バス車内や営業所などでバス利用者に直接配布
調査方法	郵送配布・郵送回収方式
実施時期	配布：2013年8月26日（発送日） 回収：2013年8月27日～9月13日（投函期限）
回収数	世帯回収数1,724票（世帯回収率25.5%） 1世帯2票配布を踏まえた合計回収数2,205票

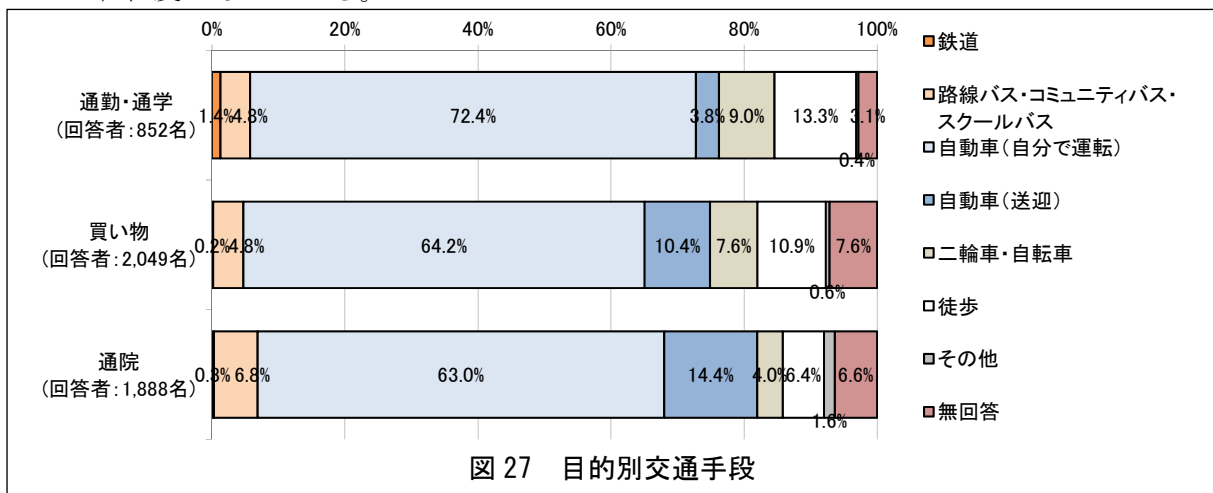
2 回答者の属性

回答者の割合は70歳代以上が最も多くを占めているが、30歳代～60歳代の方についても多くの回答を得ている。



3 日常の交通手段

日常の交通手段は、自動車（自分で運転、もしくは送迎）による移動がどの目的においても7割を超えている。路線バス・コミュニティバス・スクールバスによる移動は、全体の5%程度となっている。



4 主な外出の行先

通勤・通学では、まちなか生活地域を目的地とした外出の割合が高いが、周辺生活地域、西岳地区及び中郷地区を除く中山間等生活地域では域内での外出の割合が比較的高い傾向にある。西岳地区及び中郷地区についてはまちなか生活地域への移動が多くみられる。

また、宮崎市や三股町、曾於市等をはじめ、市外への移動も一定割合見られる。

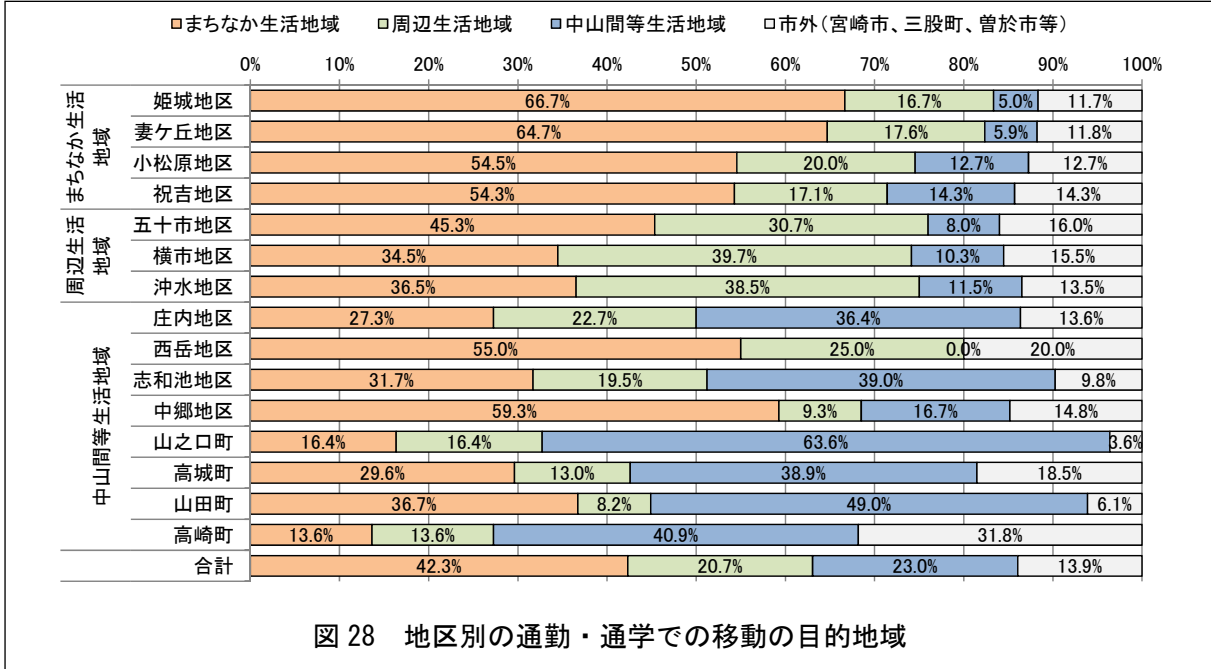


図 28 地区別の通勤・通学での移動の目的地域

買い物目的の外出では、まちなか生活地域、周辺生活地域、中郷地区以外の中山間等生活地域それぞれの地域内での外出の割合が高くなっている。中郷地区についてはまちなか生活地域への移動が多くみられる。

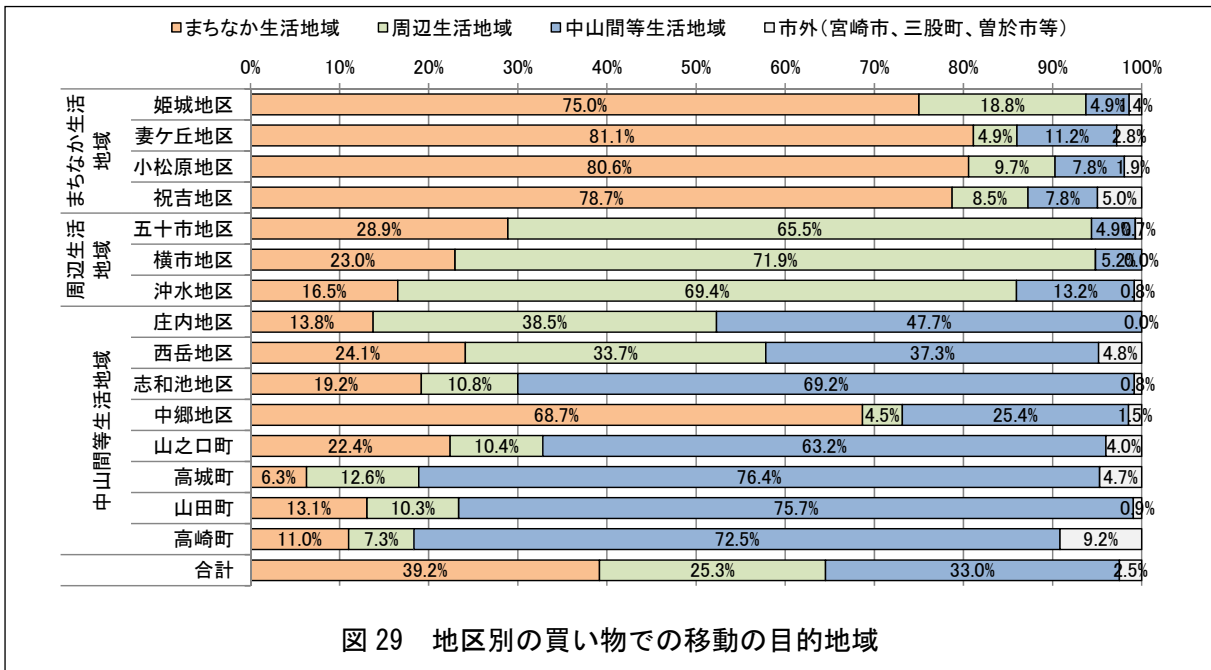


図 29 地区別の買い物での移動の目的地域

通院目的の外出では、いずれの地区においてもまちなか生活地域を目的とした移動が多くみられるが、中郷地区を除く中山間等生活地域では地域内での通院移動も多くみられる。中郷地区についてはまちなか生活地域への移動が多くみられる。

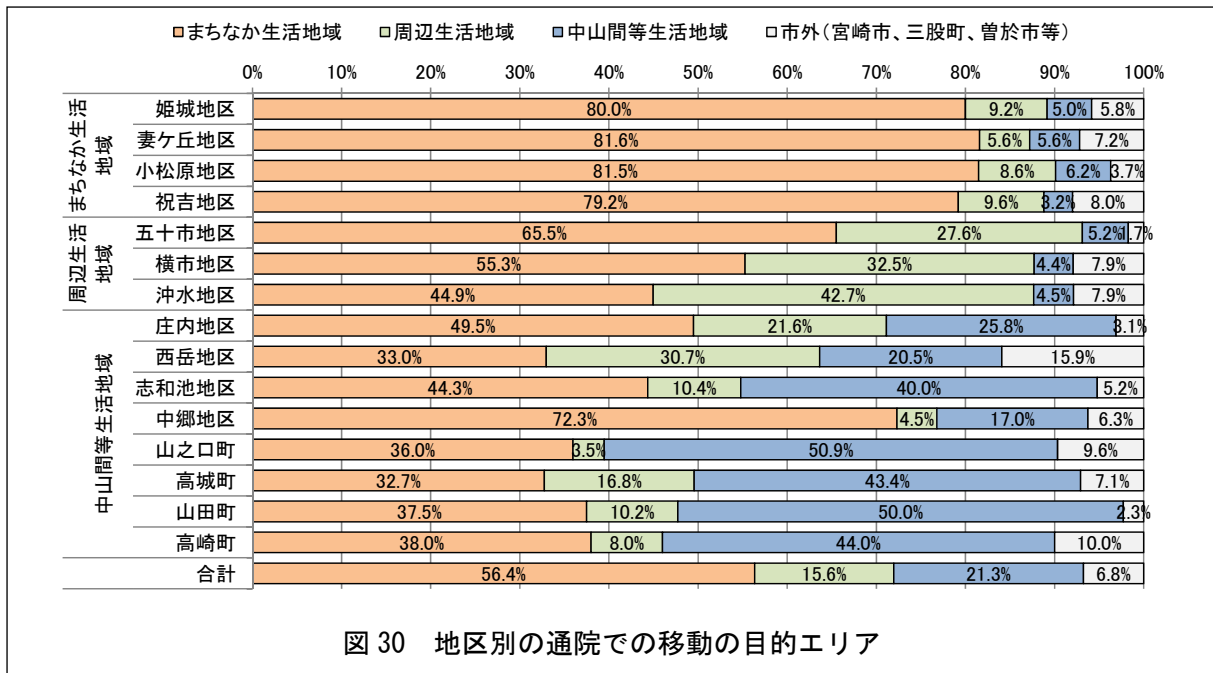


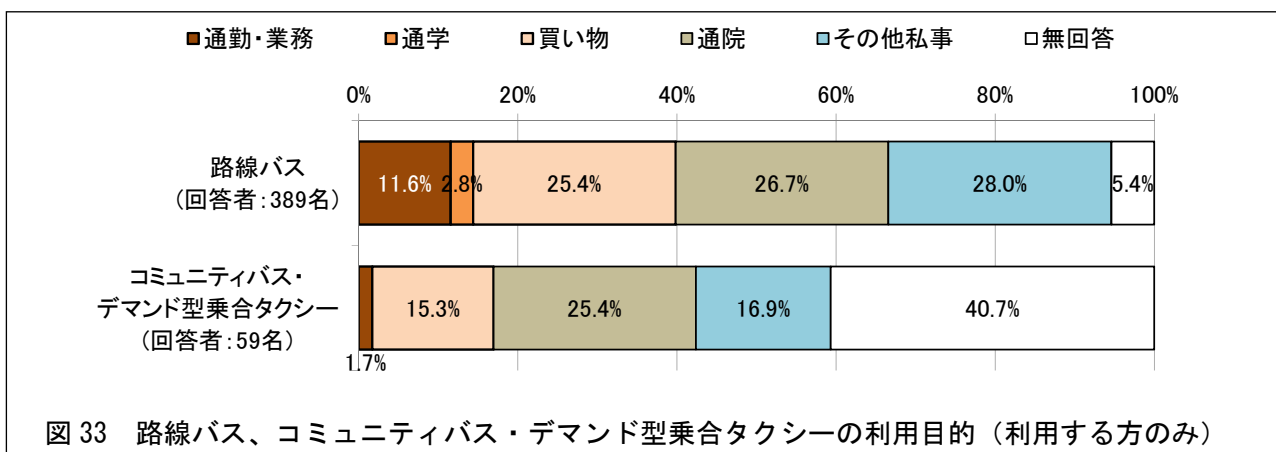
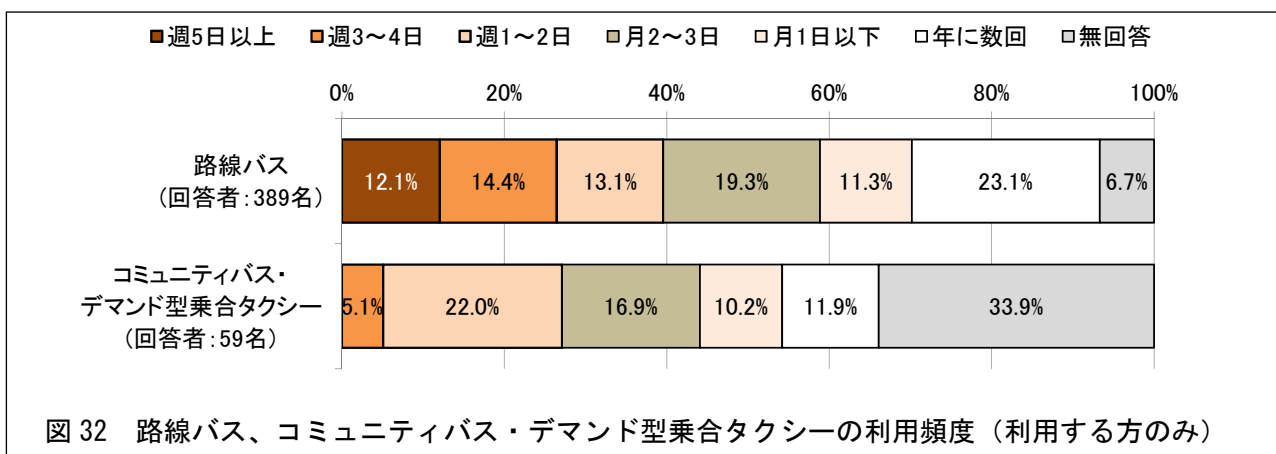
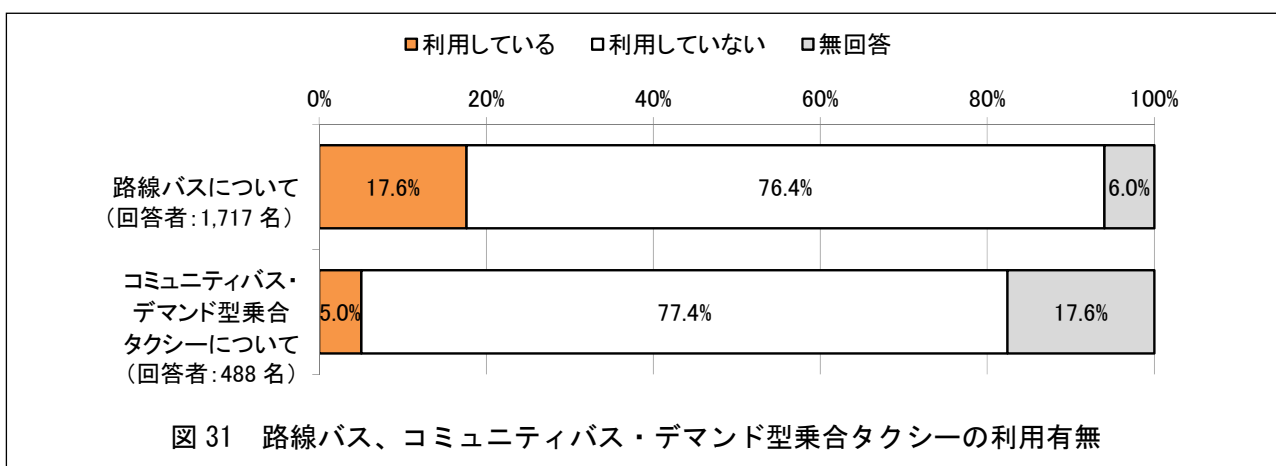
図 30 地区別の通院での移動の目的エリア

5 路線バスやコミュニティバス等の利用状況

バスの利用の有無については、路線バスにおいて目的に関わらず「利用している」と回答した割合は17.6%となっており、コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーについては5.0%と低くなっている。

利用頻度については、路線バスは週に3日以上が26.5%となっている。コミュニティバスや乗合タクシーについては5.1%が週に3日以上の利用となっている。

利用目的については、路線バス、コミュニティバス・デマンド型乗合タクシーともに買い物や通院、その他での利用が多くなっている。また、路線バス利用者の中で11.6%の方が通勤での利用を行っている。通学利用については路線バスで2.8%と低くなっている。



6 路線バス、コミュニティバス等を利用しない理由

(1) 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由については、全体の約半数が「他の交通手段を利用するため必要ない」としている。その他に、「運行本数が少ない」、「目的地が異なる」、「バス停が遠い」、「バスが通っていない」などの割合が高くなっている。

表8 路線バスを利用しない理由（複数回答あり）

路線バスを利用しない理由	回答数(複数回答あり)	割合
バスが通っていない	135	5.5%
バス停が遠い	194	8.0%
目的地が異なる	175	7.2%
運行本数が少ない	304	12.5%
始発の時間が遅い	21	0.9%
最終バスの時間が早い	69	2.8%
時間が不正確	29	1.2%
料金が高い	109	4.5%
利用方法が分からない	55	2.3%
他の交通機関への乗り継ぎが悪い	71	2.9%
他の交通手段を利用するため必要ない	1206	49.4%
その他	71	2.9%

(2) コミュニティバス等を利用しない理由

山之口地区でのデマンド型乗合タクシー、高崎地区および高城地区でのコミュニティバスを利用しない理由は、路線バスと同様に、「他の交通手段を利用するため必要ない」が最も多くなっている。次に、「利用方法がわからない」、「目的地が異なる」などの割合が高くなっている。

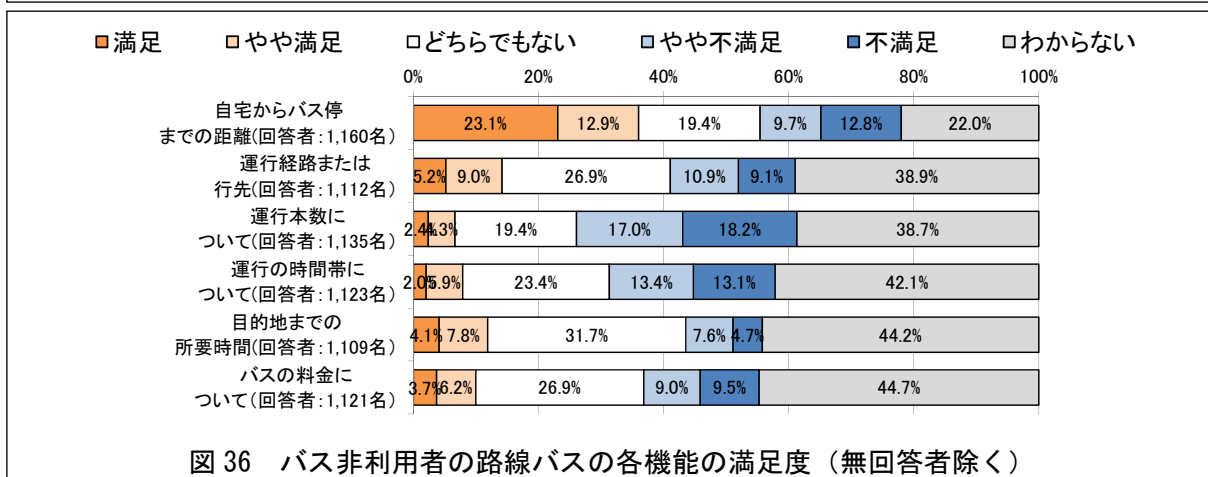
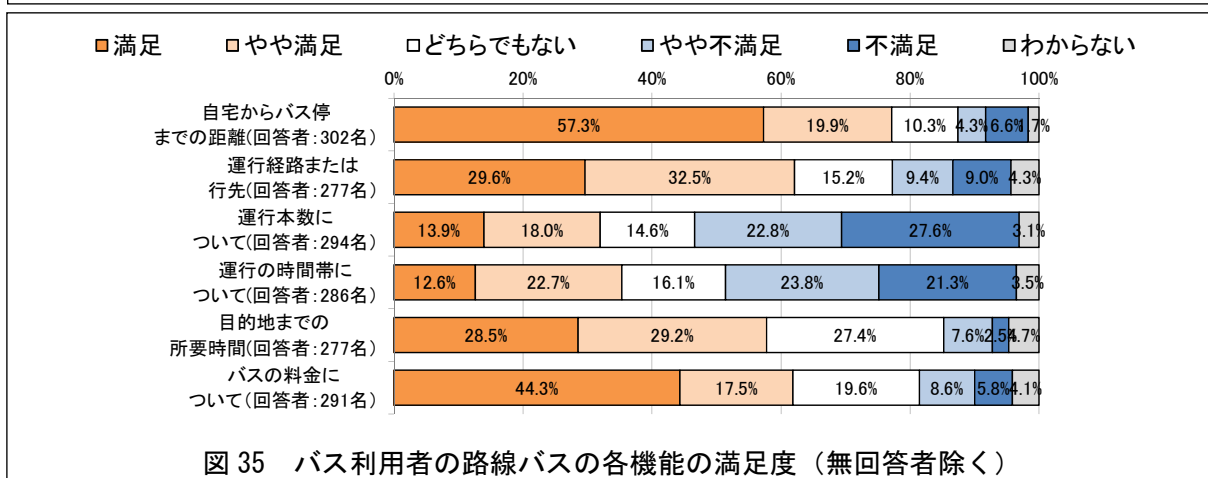
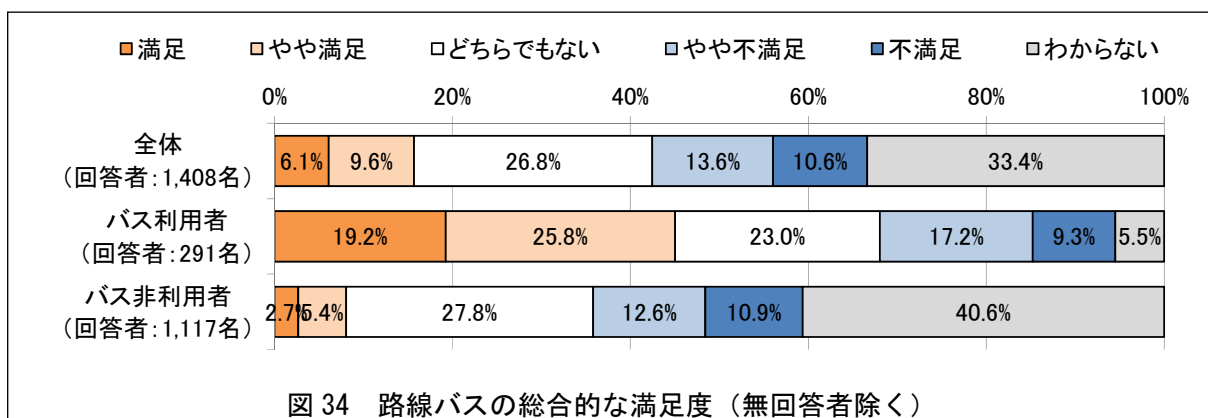
表9 コミュニティバス等を利用しない理由（複数回答あり）

路線バスを利用しない理由	回答数(複数回答あり)	割合
バスが通っていない	24	5.9%
バス停が遠い	18	4.4%
目的地が異なる	28	6.8%
運行本数が少ない	25	6.1%
始発の時間が遅い	3	0.7%
最終バスの時間が早い	9	2.2%
時間が不正確	7	1.7%
料金が高い	7	1.7%
利用方法が分からない	33	8.1%
他の交通機関への乗り継ぎが悪い	8	2.0%
他の交通手段を利用するため必要ない	232	56.7%
その他	15	3.7%

7 公共交通への満足度

路線バスの総合的な満足度としては、バス利用者では45.0%が「満足」「やや満足」となっており、「やや不満足」「不満足」とする割合が24.2%となっていることから、バス利用者の視点では、路線バスへの総合満足度は概ね高い状況にある。一方で、バス非利用者では、総合的な満足度は低くなっている他、満足度について「わからない」と回答した割合が40.6%となっており、バス非利用者では路線バスの認知度が低いことがわかる。

また、料金等個別事項については、バス利用者では「自宅からバス停までの距離」や「運行経路または行き先」「目的地までの所要時間」「バスの料金」については概ね満足度が高くなっているが、運行本数や運行の時間帯に関する満足度が低い状況となっている。バス非利用者では、「自宅からバス停までの距離」を除き、一般的に満足度が低くなっている。



路線バスの各項目の満足度について、利用有無別、地区別に満足度の平均値を示す。

満足度の平均値の算出方法・・・満足度を項目毎で点数化し、平均値を求める。
満足：5点、やや満足：4点、どちらでもない：3点、やや不満足：2点、不満足：1点
※「わからない」「無回答」は対象外

表 10 地区別のバス利用者に関する各満足度の平均値（わからない、無回答除く）

		1. 自宅からバス停までの距離について	2. 運行経由または行先について	3. 運行本数について	4. 運行時間帯について	5. 目的地までの所要時間について	6. バスの料金について	7. 路線バスの総合的な満足度について
まちなか生活地域	姫城地区	4.36	3.67	2.81	2.67	4.10	4.10	3.26
	妻ヶ丘地区	4.63	3.83	2.58	2.50	3.94	4.35	3.45
	小松原地区	4.41	3.40	2.52	2.55	3.45	2.90	2.70
周辺生活地域	祝吉地区	4.25	3.55	2.13	2.91	3.63	3.66	3.23
	五十市地区	4.62	3.64	2.48	2.63	3.80	3.92	2.75
	横市地区	3.79	3.40	2.56	2.67	3.65	4.00	3.38
中山間等生活地域	沖水地区	3.95	3.57	2.95	2.90	3.56	3.28	3.00
	庄内地区	3.92	3.25	2.36	2.08	3.36	3.15	2.50
	西岳地区	4.38	3.25	2.33	2.63	2.89	3.38	3.44
	志和池地区	4.17	3.88	3.24	3.29	3.63	4.28	3.81
	中郷地区	3.60	2.79	2.13	2.13	3.50	2.93	2.13
	山之口地区	3.57	3.09	2.64	2.45	2.64	3.08	2.58
	高城地区	3.80	2.82	1.69	2.31	3.18	3.18	2.62
	山田地区	4.00	4.50	3.00	3.00	3.80	4.36	3.55
高崎地区	4.00	3.67	3.11	2.96	3.48	4.04	3.70	
合計		4.12	3.52	2.59	2.71	3.60	3.74	3.12

表 11 地区別のバス非利用者に関する各満足度の平均値（わからない、無回答除く）

		1. 自宅からバス停までの距離について	2. 運行経由または行先について	3. 運行本数について	4. 運行時間帯について	5. 目的地までの所要時間について	6. バスの料金について	7. 路線バスの総合的な満足度について
まちなか生活地域	姫城地区	3.02	1.88	1.42	1.59	1.74	1.53	1.66
	妻ヶ丘地区	2.56	1.48	1.20	1.21	1.49	1.44	1.45
	小松原地区	2.27	1.66	1.47	1.38	1.54	1.39	1.44
周辺生活地域	祝吉地区	2.20	1.40	1.14	1.17	1.30	1.31	1.36
	五十市地区	2.32	1.63	1.25	1.26	1.73	1.59	1.48
	横市地区	2.14	1.49	1.26	1.35	1.53	1.43	1.41
中山間等生活地域	沖水地区	2.42	1.55	1.33	1.34	1.44	1.34	1.40
	庄内地区	2.69	2.47	1.91	2.17	2.45	2.05	2.05
	西岳地区	3.56	2.33	1.52	1.50	1.52	1.44	1.50
	志和池地区	2.79	1.90	1.62	1.53	1.66	1.66	1.51
	中郷地区	2.31	1.55	1.31	1.35	1.69	1.30	1.48
	山之口地区	2.33	1.63	1.33	1.33	1.51	1.39	1.33
	高城地区	2.70	1.73	1.43	1.45	1.76	1.56	1.74
	山田地区	2.95	1.83	1.32	1.55	1.83	1.45	1.48
高崎地区	2.66	1.56	1.38	1.38	1.62	1.56	1.59	
合計		2.56	1.70	1.37	1.41	1.63	1.48	1.51

○まちなか生活地域

姫城地区、妻ヶ丘地区などは、利用者の満足度は全体的に高くなっている。小松原地区については、まちなか生活地域の他地区と比較してバスの料金に対する満足度が低くなっており、祝吉地区については、運行本数についての満足度が低くなっている。

○周辺生活地域

まちなか生活地域と同様に、全体的に満足度が高くなっているが、横市地区や沖水地区については、自宅からバス停までの距離が市全体と比較して低くなっている。

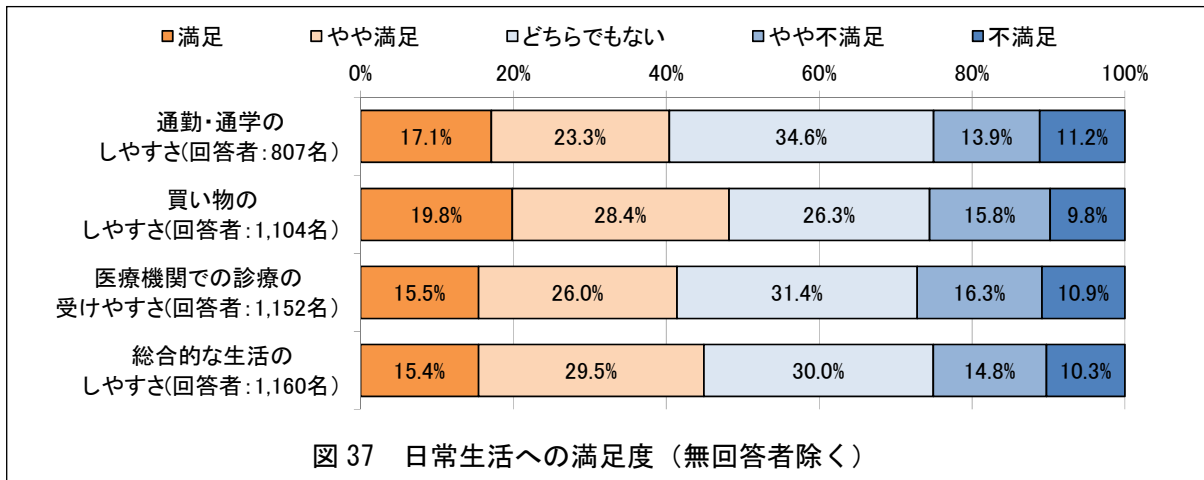
○中山間等生活地域

庄内、中郷、山之口、高城地区などは市全体と比較して総合的な満足度が低くなっており、特にバス停までの距離や運行本数、時間帯などの満足度が低くなっている。

西岳、志和池、高崎、山田地区などは、路線バスの満足度が高くなっているが、西岳地区については、運行本数に関する満足度が低くなっている。

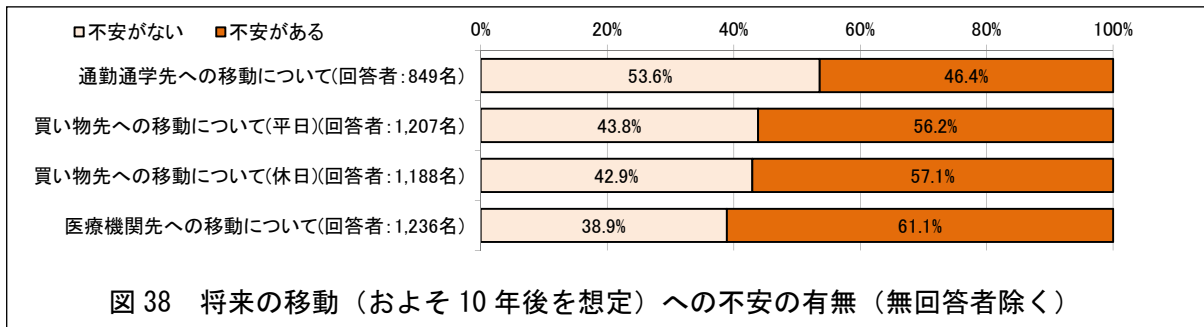
8 日常生活の満足度

日常生活の満足度について、44.9%の方が総合的な生活のしやすさに「満足」「やや満足」としているが、通院についてはやや低くなっている。



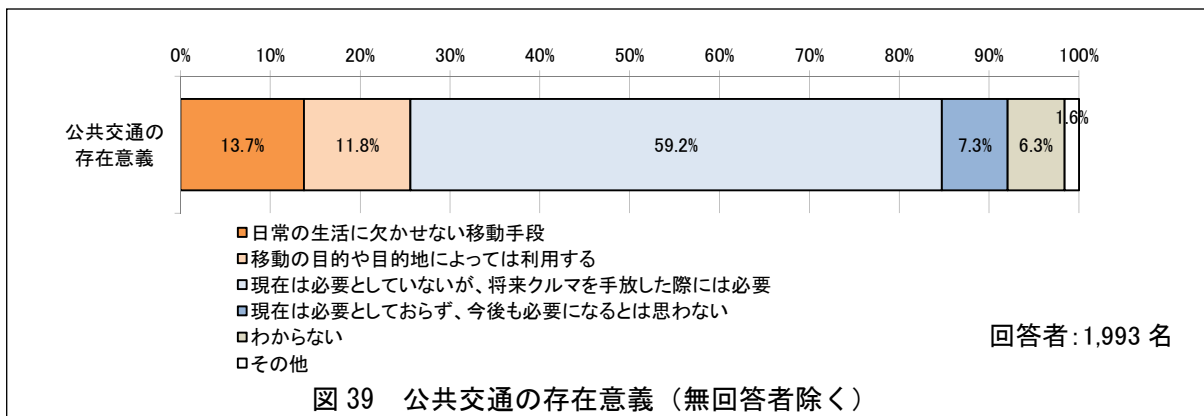
9 将来の外出への不安について

10年後の外出についての不安があるかについて、通勤・通学以外の目的では、10年後の移動に不安があるとする割合が半数を超えている。

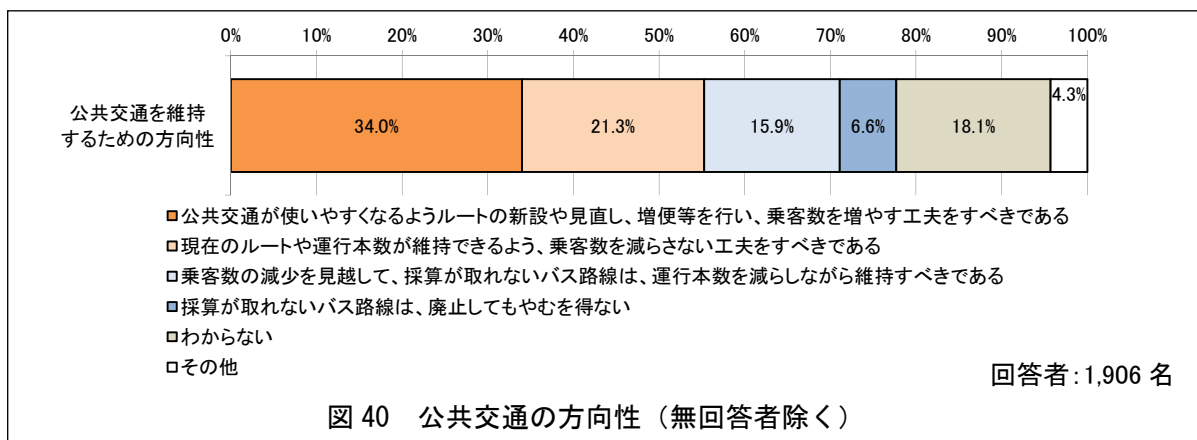


10 公共交通の今後のあり方について

公共交通の存在意義としては、「日常生活に欠かせない移動手段」とする割合が13.7%となっており、現時点で必要不可欠としている割合は低い。しかし、「現在は必要としないが、将来クルマを手放した際には必要」とする割合が50%以上となっていることから、公共交通に対する潜在ニーズが高いと推測される。



公共交通を維持するための方向性については、「サービス水準を向上し乗客数を増やしていく工夫をすべき」という意見の割合が最も多く、次に「現在のサービスを維持し乗客数を減らさない工夫をすべき」となっている。



1.1 公共交通の利用促進を行っていくために必要なこと

バス利用者及び非利用者ともに、「バスのルートや運行形態をわかりやすくする」「わかりやすい運行ルート図や時刻表を作る」等の利用促進策の必要性を感じている割合が高くなっており、バスがどこを運行しているか等のわかりやすきの向上が最も望まれている。

また、「地域でバスの利用を考えるような組織を作り、地域の交通に市民が積極的に関わる」についても利用者、非利用者ともに割合が高くなっていることから、地域住民が主体となって地域のバス交通を考える仕組みづくりが必要と考えられる。

その他に、利用者は「バスの運行本数を増やす」が意見として多く、非利用者は「移動のニーズに応じて新たなバスルートを設定する」が高くなっている。

表 12 利用促進策として必要だと思う対策（複数回答あり）

	バス利用者		バス非利用者	
	回答数	割合	回答数	割合
バスのルートや運行形態をわかりやすくする	120	16.0%	536	16.7%
移動のニーズに応じて新たなバスルートを設定する	95	12.6%	505	15.7%
バスの運行本数を増やす	122	16.2%	267	8.3%
バスの運行時間帯を広げたり、バスが遅れないような運行を行う	71	9.5%	134	4.2%
バス運転手の対応やサービスを向上する	31	4.1%	107	3.3%
わかりやすい運行ルート図や時刻表を作る	102	13.6%	601	18.7%
運賃を値下げする	48	6.4%	247	7.7%
運賃体系をわかりやすくする (距離制運賃ではなく、ゾーン制の運賃など)	35	4.7%	218	6.8%
地域でバスの利用を考えていくような組織を作り、地域の交通に市民が積極的ににかかわる	79	10.5%	378	11.8%
バスの利用やバスへの地域の補助など、地域で目標を作る	48	6.4%	220	6.8%
合計	751	100%	3213	100%

1-5. 路線バス利用者による今後のバス利用に向けた要望

(公共交通利用者へのヒアリング調査より)

1 調査概要

調査目的	市内の公共交通に関する利用実態、満足度、要望等について、市中心部への来訪者の意見を把握する
調査対象	市内中心部の主要施設への公共交通による来訪者を対象
調査方法	施設近隣のバス停付近にて路線バス利用者への直接聞き取りにより実施
実施時期	平成 25 年 9 月 9 日(月)、10 日(火)において、以下の 4 バス停で実施 9 月 9 日(月)：藤元総合病院、デパート前※ 9 月 10 日(火)：イオンモール、イオン都城店 ※宮田眼科病院、飯田病院などに通院される方を対象
回収数	藤元総合病院：22 票、デパート前：53 票 イオンモール：46 票、イオン都城店：13 票

2 調査結果

(1) バス路線全体への意見・要望

運行時間の改善	<ul style="list-style-type: none"> 最終便を遅くしてほしい。 買い物帰りに利用できる 17 時台など、買い物や通院のニーズに合った運行時間を設定してほしい。
時刻表の改善	<ul style="list-style-type: none"> 平日と休日で違いがわからないため、工夫してほしい。 路線別の時刻表を車内でも配布してほしい。
情報提供の改善	<ul style="list-style-type: none"> 施設の最寄りのバス停が分かりづらく、途中下車しづらい。バス内で施設へのアクセス案内を行ってほしい。 ルートがわかりづらく、途中の停車するバス停(経由地)がわからない。 今までバスに乗ったことがない利用者にとっては、バスの乗り方がわからない。

(2) 各バス停での要望

①イオンモールバス停

施設内での運行案内の掲載	<ul style="list-style-type: none"> バスの時刻を確認するためにはバス停まで向かう必要があるため、店舗の入り口等に、バスの運行案内(方面別の時刻表や方面別に電光掲示板等で次の便の時間を示すなど)があるとよい。
バス停の改善	<ul style="list-style-type: none"> 店舗入り口からバス停まで屋根を連続させてほしい。 バス停でも、雨や日よけのための壁が欲しい。

②イオン都城店バス停

直通路線、運行本数の増加	<ul style="list-style-type: none"> イオン都城店への直通路線が少ないため、直通路線の増加、もしくは乗り継ぎの利便性向上を行ってほしい。 路線間でのバス停の運行間隔が連携されておらず、運行間隔が短い時間帯、長い時間帯があるため、改善してほしい。
--------------	--

③藤元総合病院バス停

バス停、車両のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> バス停やバス車両での段差が要因でバスからタクシーに転換している方がいるため、バス停やバス車両のバリアフリー化を充実してほしい。
----------------	---

④デパート前バス停

待合環境の改善 買い物施設の充実	<ul style="list-style-type: none"> デパート前バス停は大丸が閉鎖したためベンチしか待合空間がない。寿屋の跡地では閉店後に入ったケーブルテレビが1階に待合空間を設置し、利用者が待つことができているが、大丸側には待合空間は設置されていない。 飯田クリニックや宮田眼科などの医療施設への来訪でバスを利用する方が多く、これらの方は以前大丸で買い物をしていたこともあり、買い物を行える施設の要望が多い。
---------------------	---

1-6. 地域住民による今後のバス利用に向けた意向、要望

(地域住民へのヒアリング調査より)

1 調査概要

調査目的	地区別や路線別の公共交通の課題について、地区ごとに詳細に把握
調査対象	地区住民
調査方法	都城市の 15 地区ごとに開催しているまちづくり協議会や公民館長会において、参加者への聞き取り調査を実施
実施時期	以下の 4 地区において実施 姫城地区：平成 25 年 10 月 10 日（まちづくり協議会） 妻ヶ丘地区：平成 25 年 10 月 10 日（公民館長会） 山田地区：平成 25 年 10 月 10 日（公民館長会） 中郷地区：平成 25 年 10 月 11 日（公民館長会）

2 調査結果

(1) 姫城地区

日常の移動について	<ul style="list-style-type: none"> ・姫城地区は、小さな商店が少なくなってきた。一万城団地には小さな商店が残っているが、その他の地区では大きなスーパーに行くしかない状況である。 ・地区内の高齢者の中で自動車を使えない方については、買い物や通院について公共交通に頼らざるを得ない。ただ、バス停から距離のある地域も多いため、タクシーに頼らざるを得ない状況となっている。高齢化が進んでいて、将来クルマが使えなくなった時の不安はある。
バス路線について	<ul style="list-style-type: none"> ・バスは普段ほとんど乗る機会がなく、そのため、バスのルートやバスへの乗り方等も知らない方が多い。 ・バスセンターを設置し、バスがどのように運行しているか、何時に利用できるか、すぐにわかるような場所（案内所など）があるとよい。 ・バスの本数の増便、値段の値下げ、フリー乗降できるようにしてほしい。

(2) 妻ヶ丘地区

バス路線について	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでバスを利用してきた方がほとんどいないため、バスを利用しようと考える機会がない。また、バスの本数が少なく、バスの時刻もわからないため、利用したい場合に利用できない。 ・バスの利用者数が少なくても大型バスを使用しているため、マイクロバスなど、ニーズに合った運行を行うべきである。 ・バスの体験乗車など、バスについて知る機会を設けるべきである。
----------	--

(3) 山田地区

バス路線について	<ul style="list-style-type: none"> ・平山以降のバス路線が運行していない地域がある他、バス停から距離のある集落も多いため、交通弱者の足を確保してほしい。 ・山田地区は高齢化率が 33% を超え、高齢化が進んでいることから、週に何日かでもよいので、地区を細かく運行できるバスがあるとよい。 ・バスが運行していない地域やバス停から距離のある集落では、運転には自信はないが、自動車を使って移動している状況である。
----------	---

(4) 中郷地区

バス路線について	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの利用者は少ないが、それでも高齢者が買い物や通院のための利用は見られる。幹線道路しか運行していないが、ワンボックスなどで、家の近くまで運行する路線があればもっと利用が増えるのではないかと。 ・鹿児島県曾於市の末吉地区では乗合タクシーを運行しており、大浦地区から鹿児島の方へ用事のある方が利用している。中郷地区でもあるとよい。 ・バス停まで距離のある家が多いため、フリー乗降ができるとよい。
----------	---

第2章 都城市の公共交通を取り巻く課題の整理

都城市地域公共交通総合連携計画の策定に係る各種調査の結果を踏まえ、公共交通を取り巻く課題を、以下のとおり整理した。

2-1. 全市的な課題

1 バス利用者の減少

バス利用者は、ほとんどが高齢者となっており、通勤・通学での乗合バスの利用割合は全体の0.5%（一方で自家用車は77.9%）となっている。（図25より）

また、アンケート結果からも、通勤・通学はもちろん買物や通院等の日常の交通手段としても、現時点ではバス路線を利用していない者が多数を占めている。（図27より）

さらに、将来的にさらなる少子高齢化が想定されていることから、今後、ますますの利用者の減少が懸念される。（図9より）

2 運行のわかりにくさ

アンケート結果によると、バスへの要望として、バスのルートがわかりにくく、分かりやすいバスマップの作成等を求める声が多く（表12より）、バスがどこに向かうのか、バスがどの拠点を経由するのか、などをわかりやすく示していく必要がある。

また、住民ヒアリング調査でも、停留所等での路線図、時刻表等の運行情報やバス停表記等のわかりにくさも指摘されており（表12より）、これらの改善も必要となる。

このことから、利用者数の維持・向上を図るためには、運行情報に関するわかりやすさを向上させる必要がある。

2-2. “まちなか生活地域”での課題

1 わかりにくさ

都城駅や西都城駅、デパート前など複数の路線が運行するバス停において、バスの行先や経由地等に関する案内が不十分であり、バスに乗車する際にどのバスに乗れば良いかがわかりにくい状況にある（住民ヒアリング調査より）。

また、どのバスが西都城駅や都城駅、イオンモール等主要バス停に乗り入れるのかわかりにくい状況となっている。

さらに、中心部には医療施設が集積しており、市内各地からの一定の通院ニーズがあるが、デパート前バス停以外についてはバス停から医療施設が離れているため、どのバス停で降りれば医療施設に近いかわかりにくい状況となっている。

2 公共交通不便地域の存在

まちなか生活地域内での人口が集中する地区においても、バス路線のサービス水準が低い地域が存在する（図19より）。買い物や通院等の移動の目的地は、まちなか生活地域の施設が多くなっている（図29より）ため、まちなか生活地域内での買い物や通院の移動が多い中で、地域内での公共交通による移動が不便な地区が存在している。

3 バス路線の認知不足

バス路線がどのルートを運行しているかについての認知度が低く、バスを長年にわたり利用していない方の割合が多い状況となっている（住民ヒアリング調査より）。

4 施設等でのバスに関する案内不足

イオンモールやイオン都城店など、バス路線が乗り入れを行っている施設において、店舗内にバスの運行情報や時刻表、路線図等の案内がないため、不便であるという声が多い（公共交通利用者ヒアリング調査より）。

2-3. “周辺生活地域”での課題

1 公共交通不便地域の存在

周辺生活地域において比較的人口の集中している地区では、バス路線が高頻度で運行しており、都原団地や郡元方面はバスの利用者数も多い状況となっている。一方で、居住地が分散している地区もあり、このような地区においては、バス路線から離れており、バスを利用しにくい状況となっている。（図 19 より）

2-4. “中山間等生活地域”での課題

1 コミュニティバス等とバス路線や鉄道との連携不足

山之口地区、高城地区、高崎地区においては、まちなか生活地域にある主要施設への移動は路線バス、地域内での移動はコミュニティバス等を利用しているが、路線バスや鉄道とコミュニティバスの接続等が不十分であり、コミュニティバスから路線バスや鉄道に乗り換えて、まちなか生活地域へ移動するという利用等がしにくい状況である。

2 バス路線とニーズとの不一致

居住地は分散しているが、バス路線は主要道路を運行していることから、バスを利用可能な方が限られている。（住民ヒアリング調査より）

また、山田地区などでは経路が複雑となり、利用者にとってわかりにくい状況である。

さらに、西岳地区等では交通空白地域が多く残っており、地域をきめ細やかにまわる新たなコミュニティバス等の検討が必要である。（住民ヒアリング調査より）

なお、バス路線の改善やコミュニティバス等の導入を検討するためには、地域での問題意識の向上が必要であり、地域住民自らがコミュニティバス等地域の交通を考える組織等も必要となる。（表 12 より）

第3章 地域公共交通の方向性と目標

3-1. 公共交通の位置づけ

1 公共交通の位置づけ

各種調査結果より、公共交通は、市民の移動可能性（モビリティ）を等しく守り、市民の生活を高める重要な社会インフラであるとの観点から、「生活に欠かせない高い公共性を有する公的機能」として位置付けるものとする。

～ 公共交通の位置づけ ～
生活に欠かせない高い公共性を有する公的機能

2 対象とする公共交通

公共交通の構成及び本計画で対象とする公共交通の範囲を下図に示す。

福祉有償運送といった交通手段もあるが、本計画の範囲は不特定多数が利用する身近な公共交通を対象とする。なお、鉄道及びタクシーは直接の対象とはしないが、本計画で対象とする交通手段との連携などを図る。

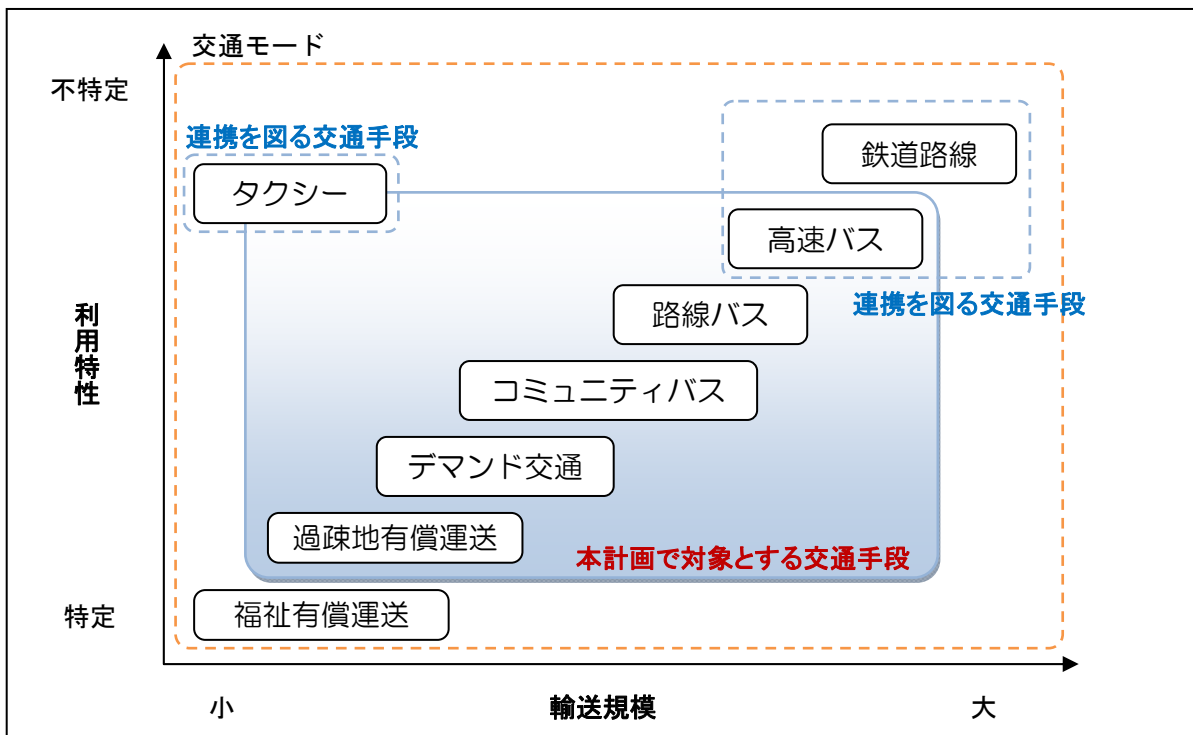


図41 対象とする交通手段

※公共交通：本計画における公共交通とは、上記の図で示す全ての交通手段を意味する。
※地域公共交通：本計画における地域公共交通は、本計画で対象とする交通手段を意味する。

3-2. 基本理念

公共交通は、市民の自立した日常生活、社会生活の確保等を実現するものであり、また、地域の発展を図るために欠くことのできないものである。

そのため、将来にわたって、その機能が十分に発揮され、市民の交通に対する需要が適切に充足されるよう、公共交通の存在感を高めるとともに、誰もが使いやすい地域公共交通サービスを構築する必要がある。

そこで、本市の公共交通を取り巻く現状や課題を踏まえ、本計画の目指すべき方向として、以下の基本理念を掲げる。

基本理念

市民に「利用される」地域公共交通サービスの構築

3-3. 基本方針

上記で掲げた基本理念を達成するため、以下の3つの基本方針を設定する。

方針1 公共交通の「わかりやすさ」を向上させる

行き先等の表示、バスマップ、時刻表等運行情報のわかりにくさが、公共交通の利用を妨げている一因になっている。そのため、インフォメーションセンターの設置や市内統一バスマップの作成等により「わかりやすさ」を向上させる。

方針2 公共交通を「市民とともに」育てる

公共交通を将来にわたって確保・維持・改善していくためには、市民、交通事業者、行政等が協働で、路線の見直しやコミュニティバスの導入等を検討する必要がある。そのため、市民が参画できるような仕組みをつくり、公共交通を「市民とともに」育てる。

方針3 公共交通の「より利用される仕掛け」をつくる

わかりやすさの向上や市民との協働による路線改善等とともに、公共交通の利用者を増加させるためには、比較的利用の多い高速バスと路線バスの乗継利用促進、エコ通勤の推進等様々な利用促進策を継続的に実施する必要がある。そのため、「より利用される仕掛け」をつくる。

3-4. 計画の目標

本計画の目標年次及び計画の数値目標を以下に示す。

1 目標年次

都城市総合計画後期基本計画と連携させ、2017年（平成29年度）を目標とする。計画期間は平成26年度～平成29年度（平成26年4月～平成30年3月）とし、進捗状況等に応じて事業内容の見直しを行いながら進めることとする。

2 計画の数値目標

●目標1 路線バスの満足度に関する「わからない」割合の減少

⇒現状より15%程度の減少を目標

路線バスのわかりやすさの向上度合いを把握するために、路線バスの総合的な満足度について、「わからない」と回答する割合を減少する。

H25 40.6% ⇒ H29 25.0%

平成25年時点の満足度は、アンケート調査結果から算出

●目標2 地域での交通課題を考えるための地域交通住民検討会の設置

⇒地域での交通課題を考えるための地域交通住民検討会の1箇所以上の設置

市民との協働による路線バスの維持、構築を行っていくために、地区ごとの地域交通住民検討会を設立し、地域住民を交えた交通問題の解決を図っていく。

H25 0地区 ⇒ H29 1地区以上

●目標3 路線バスの利用者数の向上

⇒現状維持もしくは増加を目標

短期的には減少傾向が続いているバス利用者数の維持を図る

中長期的には新たな利用者層の確保等を行いつつバス利用者増を図る

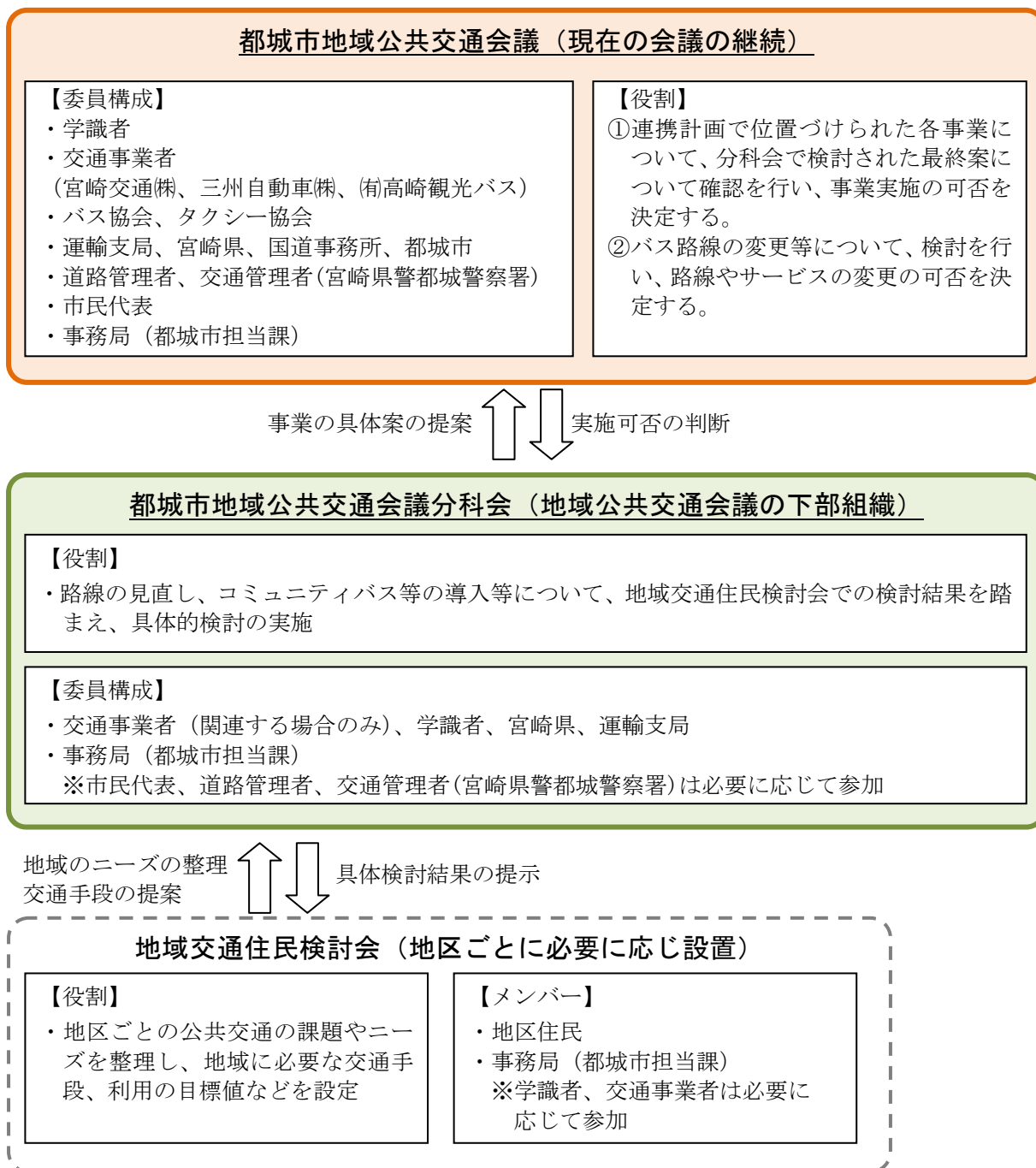
H24 3,178人/日 ⇒ H29 現状維持もしくは増加

※各事業者の1日平均の利用者数の合計より（図18）

3-5. 計画の実施体制

地域公共交通総合連携計画の実施については、以下の体制で進めていく。具体的事業を最終的に決定する都城市地域公共交通会議の下に、現在の分科会を継続させ、公共交通の見直し等に関する検討を行う。

また、公共交通に関する課題が大きい地区については、地域交通の維持や見直し等を検討する住民組織として当該地区に「地域交通住民検討会（仮称）」を組織し、地域ごとに検討を進めていく。



第4章 実施事業とその進め方

4-1. 事業スケジュール

具体的事業について、事業内容、実施スケジュール、実施主体、関係主体の役割分担を示す。

事業1 公共交通の「わかりやすさ」向上事業

事業名称	事業内容	実施スケジュール				役割分担		
		H26	H27	H28	H29	市民	事業者	行政
1-①行き先、経由地の分かりやすい見せ方の実現	<ul style="list-style-type: none"> 行き先等のわかりにくい路線バスの方向幕等を統一し、どの拠点を経由、目的地とするか示す バス停名称の表記揺れ等の解消を実施 	改善案検討	事業実施				● 検討へ参加 事業の実施	● 検討の実施 事業の補助
1-②市内で統一したバスマップ等の作成	<ul style="list-style-type: none"> 市民や事業者が参加するワークショップ(WS)の開催 市内で統一したマップ、時刻表等を作成 	WSの開催 マップ作成	印刷・配布			● WS参加	● WS参加 事業の実施	● WS開催 事業の実施
1-③案内所や近隣施設における情報案内の充実	<ul style="list-style-type: none"> インフォメーションセンター(総合案内所)の検討 公共交通に関する案内板の設置 		案内内容の検討	施設での順次実施				● 検討の実施 事業の実施

事業2 「市民等との協働」による公共交通構築事業

事業名称	事業内容	実施スケジュール				役割分担		
		H26	H27	H28	H29	市民	事業者	行政
2-①地域住民と一体となった公共交通維持の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民による組織(住民検討会など)の設置 地域でのバス路線の見直しの検討・実施 地域でのコミュニティバス等の見直し又は導入の検討 	設置検討	地域部会の設置を行った地区から順次実施			● 検討の実施 利用の向上	● 検討へ参加 事業の実施	● 検討の実施 事業の補助
2-②バスの認知度の向上	<ul style="list-style-type: none"> バス教室、出前講座の実施 地域でバスを活用したイベントの実施 		可能な活動から順次実施			● イベント への参加	● 事業の実施	● 事業の実施

事業3 公共交通の「利用促進」事業

事業名称	事業内容	実施スケジュール				役割分担		
		H26	H27	H28	H29	市民	事業者	行政
3-①路線バスと高速バスの接続強化に向けた取り組み	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスと高速バスの乗継案内の作成 一体的な利用のしやすさのPR(チラシ等) 乗り継ぎを考慮した路線バスのダイヤ見直しやタクシーとの連携検討 	乗継案内の作成 チラシ等の作成	案内の実施、必要に応じ路線バスのダイヤ見直し				● 検討へ参加 事業の実施	● 検討の実施 事業の補助
3-②相互利用可能なICバスカードの導入	<ul style="list-style-type: none"> 相互利用可能なICバスカードの導入 	導入準備	運用開始				● 導入検討 事業の実施	● 検討補助 事業の補助
3-③エコ通勤の実施	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用した通勤イベントなどを実施(ノーマイカーデーなど) 		エコ通勤登録企業の募集、事業の実施			● エコ通勤 への参加	● 事業の実施	● 事業の推進

4-2. 個別事業の実施イメージ

事業1 公共交通の「わかりやすさ」向上事業

事業1-① 行き先、経由地の分かりやすい見せ方の実現

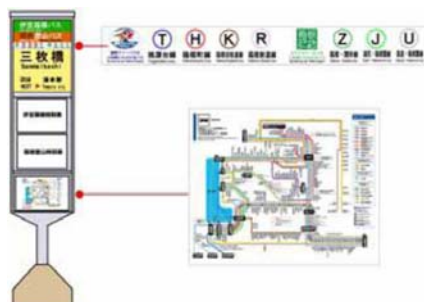
【行き先、経由地のわかりやすさ向上】

- 中心部における主要拠点である、都城駅、西都城駅、デパート前、イオンモール都城駅前店等、どのバスがどの拠点を經由するかわかりにくい路線を対象に、バスに掲示されている方向幕等を工夫し、わかりやすく示す。
- 路線番号、記号などを用いてどの方面に向かうバスであることをわかりやすく示す。

方向幕のイメージ (案)	方向幕 (前方)	方向幕 (側面)
<ul style="list-style-type: none"> • 経由する拠点を示し、バスの利用を促す。 • 記号などを用い、どの方面に向かうかを示す。 		

参考事例 箱根登山鉄道

バス路線の系統を記号化し、「バス車両のLED行き先表示」「バス停」「路線図」等に表示している。



参考事例 東京都日野市

路線名を記号化している他、市役所及び病院を經由する路線には施設のピクトグラムを表示している。

路線名	起終点	経由地	起終点
S 市内路線	高幡不動駅	万願寺駅・生活保健センター 日野市役所・日野市立病院	豊田駅北口
D 南平路線	高幡不動駅	鹿島台上・七生中学校 日野市役所・日野市立病院	豊田駅北口
W 三沢台路線	高幡不動駅	七生緑小学校・百草園住宅	聖蹟桜ヶ丘駅
A 旭が丘循環路線	豊田駅北口	首都大学東京前・旭が丘小学校 豊田住宅	豊田駅北口
O 落川路線	高幡不動駅	第八小学校西・金田公園・百草園駅北	聖蹟桜ヶ丘駅
H 平山循環路線	豊田駅北口	滝合小学校入口・ひらやま保育園 平山城址公園駅・都営平山四丁目アパート	豊田駅北口
K 川辺堀之内路線	高幡不動駅	日野市民プール・第二小学校入口	豊田駅北口
— 一般路線バス	—	—	—

【バス停表示の改善】

- バス停の表記揺れ（同じバス停でもバス事業者間で異なるバス停名となっていること）の箇所があるため、市民への案内の統一性の確保、バスマップとの整合等のため、表記揺れの改善を行う。

バス停の表記揺れの例	藤元総合病院での表記揺れ	西都城駅での表記揺れ
<p>• 複数の事業者が乗り入れるバス停の一部において、表記揺れが見られる。</p>		

事業1-② 市内で統一したバスマップ等の作成

【統一バスマップの作成】

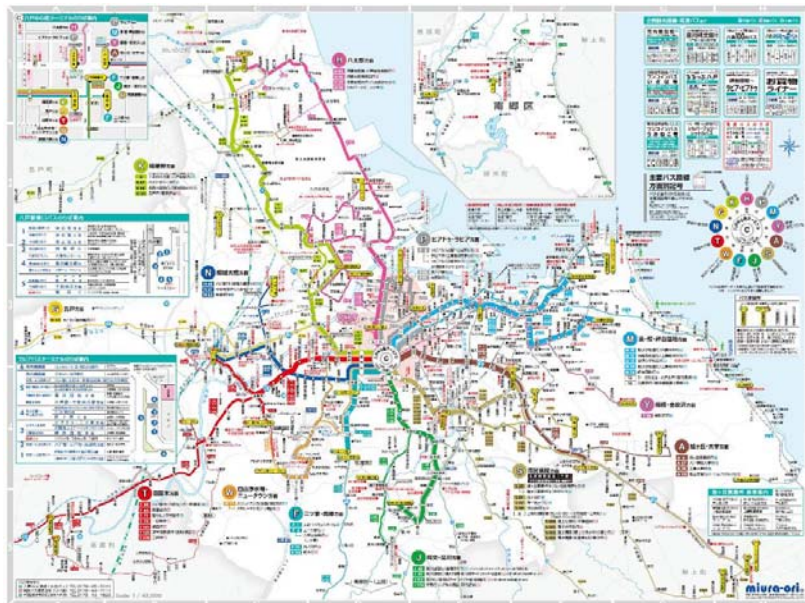
- バスがどのように運行しているか、どの方面に運行しているかについて、運行路線を市民及び来訪者に広く周知し、誤乗車等を防止するため、新たな路線マップを作成・配布する。また、各事業者の情報を統一した、時刻表などの作成も併せて行う。
- 宮崎交通(株)、(有)高崎観光バス、三州自動車(株)、コミュニティバス等市内を運行しているすべての路線を掲載し、方面ごとに記号を用いるなど、わかりやすさの向上を図る。

【ワークショップの実施】

- バスマップ等の作成にあたり、市民や事業者が参加するワークショップ等を実施し、市民にとってわかりやすいバスマップ等の機能などを把握しながら作成を進める。なお、本ワークショップは、わかりやすさを向上させる際に開催するだけでなく、利用促進策を検討のためとしても活用することを検討する。

参考事例 青森県八戸市

八戸市地域公共交通会議が作成した3事業者共通の路線図「バスマップはちのへ」。方面別記号をバスマップに表示するとともに、運行本数を路線の太さで表示するなど、わかりやすさの向上を図っている。



事業1-③ 案内所や近隣施設における情報案内の充実

【総合案内所の設置】

- デパート前バス停は、市内のバス路線のほとんどが集中する拠点であり、また、周辺の医療施設への通院のための高齢者のバス利用が多く、再開発事業により新たな利用者の増加が考えられることから、旧大丸跡地での再開発事業にあわせて、市内バスの情報を提供する総合案内所の設置を検討する。

【情報案内板の設置】

- 再開発事業にあわせて、バス路線に関する情報案内版等の設置を行う。

参考事例 青森県八戸市

中心市街地に整備された複合施設（八戸ポータルミュージアム）において、各方面のバスの発車時刻を電光掲示板で案内。

複合施設に設置された情報案内版



参考事例 青森県八戸市

中心市街地の空きテナントを活用し、市内バス事業者（3社）全ての路線について、時刻表やバスルート等の情報を得られる案内所を整備。

総合案内所（モビリティセンター）



バスマップの配布

時刻表の案内



事業2 「市民等との協働」による公共交通構築事業

事業2-① 地域住民と一体となった公共交通維持の取り組み

【バス路線の見直し、コミュニティバス等の導入の検討】

- 長距離路線を中心とした郊外路線の維持及び公共交通空白地の解消等を目的とし、公共交通に関する課題が深刻な地区において、地域交通住民検討会を設立し、当該地区において、バス路線の見直し、コミュニティバス等新たな交通手段の導入の検討を行う。

※「公共交通に関する課題が深刻な地区」は、公共交通のカバー率、利便性等総合的に判断する。

【地域交通住民検討会の設立】

- 公共交通に関する課題が深刻な地区において、まちづくり協議会等に対して、地域交通住民検討会などの設立に関する説明を経て、地域交通住民検討会の設立を行う。

【地域交通の見直し検討】

- 地域交通住民検討会を設立した地域において、バス路線の見直し（運行ダイヤや時間帯、路線の経由地等）やコミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等の導入に関する検討を行う。なお、その際には、分科会によるサポートを行う。

【取組みの進め方】

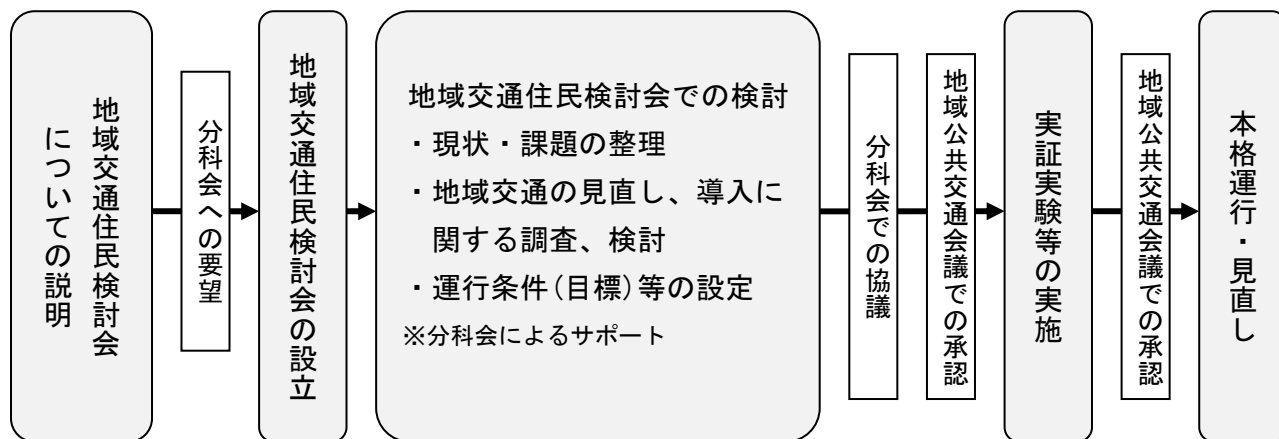


図 42 取組みの進め方

参考事例 神奈川県横浜市での取り組み（地域交通サポート事業）

- ・交通に関する要望が高い地域ごとに、住民が主体となった組織を形成し、市の補助を受けながら、新たな地域交通の導入に関する検討、実証実験、本格運行等を実施している。

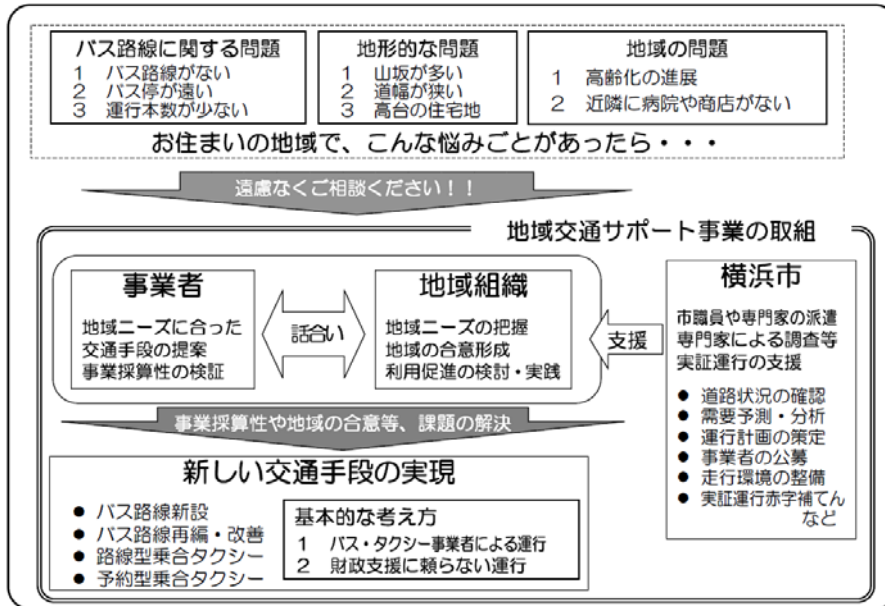


図 43 地域交通サポートの取り組みの流れ（横浜市道路局 HP より）

- ・横浜市内各地で検討を実施しており、路線バスや乗合タクシー等を導入している。

表 13 横浜市での地域交通サポート事業の取組地区



種別	内容・特性	取組地区	車両
バス路線の新設	バスの通行に十分な道路幅員と需要が見込める地域を対象として、バス事業者がバス路線を新設するもの ・ 定時定路線運行	(本格運行済み) ・ 金沢区六浦地区 ・ 港南区日野ヶ丘地区 (検討中) ・ 青葉区奈良北地区 ・ 金沢区片吹地区 ・ 金沢区釜利谷地区 ・ 緑区武蔵中山台地区	大型バス・小型バス 
既存バス路線の再編・改善	現在運行している路線バスを利用者のニーズに合ったサービスに変更するもの ・ バスの増便 ・ 路線の延伸 ・ 路線の経路変更、再編等	(本格運行済み) ・ 戸塚区上矢部地区 (検討中) ・ 青葉区玉川学園台地区 ・ 緑区青砥・北八朔地区 ・ 南区永田山王台地区 ・ 戸塚区深谷町・泉区下和泉地区 ・ 泉区緑園地区 ・ 磯子区磯子台団地区 ・ 泉区下和泉地区	
路線型乗合タクシー導入	道路幅員等、路線バスの運行できない地域や需要の少ない地域を対象として、ワゴン型車両で路線バスと同じように乗合運行するもの ・ 定時定路線運行 ・ 定員15人以下の車両	(本格運行済み) ・ 戸塚区小雀地区 ・ 旭区四季美台・今川町地区	ワゴン型車両 
予約型乗合タクシー導入	新たな路線型乗合タクシーの交通需要に満たない地域において、予約が発生した時のみ、セダン型車両を利用して乗合運行するもの ・ 不定期運行	(検討中) ・ 南区別所・中里地区 ・ 瀬谷区南瀬谷地区 ・ 港北区菊名・篠原地区	セダン型車両 
未定	相応しい交通手段について、需要、道路環境などから検討中のもの	(検討中) ・ 戸塚区柏尾富士見台地区	

出典：横浜市道路局 HP (<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/chiiki/>)

事業2-② バスの認知度の向上

【バス教室・出前講座等】

- バス事業者が主体となったバス教室や、本市が主体となった出前講座等を実施し、バスの利用方法を広く周知するとともに、バスに触れる機会を提供する。
- 地域の高齢者の外出を促進し、バスの利用方法を知る機会を創出するために、地区の老人クラブなどと連携し、バスを利用したイベントの実施を行う。

<p>参考事例 静岡県富士市</p> <p>・バス事業者が主体となり、バスの乗り方教室やバスの日でのイベント等を実施している。</p>	<p>「バスの乗り方教室」の実施 「バスの日」イベントの開催</p> 
<p>参考事例 静岡県富士市</p> <p>・小学生や幼児を対象に公共交通を利用したゲーム感覚の体験イベントを実施している。</p>	<p>親子ワンデイ・トリップ・チャレンジャー</p> 

事業3 公共交通の「利用促進」事業

事業3-① 路線バスと高速バスの接続強化に向けた取り組み

【情報提供の拡充】

- 都城北高速バス停から利用できる高速バスと乗り継ぎが可能である路線バスについて、ダイヤ等の詳細な情報を提供することにより、路線バスの利用促進を図る。
- 高速バスと路線バスとの乗り継ぎに関するチラシ等を作成し、高速バス停及び市内の主要拠点（西都城駅、デパート前、都城駅、都城市役所など）への掲載や配布を行う。

【市内路線ダイヤの見直し検討】

- 高速バスと路線バスとの乗り継ぎに関し、利便性が向上するよう、宮崎交通(株)の雀ヶ野線および(有)高崎観光バスのバス路線について、ダイヤの見直しを検討する。

【タクシーとの連携検討】

- 路線バスとの乗継が困難な時間帯もあることから、定額運賃等タクシーとの連携も検討する。

表 14 高速バスと路線バスで乗り継ぎが可能な部分の整理

■九州各方面からの移動での市内バスとの接続

高速バス路線の 都城北高速バス停への到着時刻			高速バス停で接続可能な路線		
路線	発時刻	着時刻	宮崎空港 方面線	雀ヶ野線	高崎観光 バス
			高速下、高速バス停前の発時刻		
			8:48	7:04	7:57
新八代～宮崎線	7:42	9:06			
福岡～宮崎線	5:27	9:07			
			9:13		
熊本～宮崎線	6:48	9:30			
			9:43		9:41
福岡～宮崎線	6:27	9:58		15分以内で接続	
			10:13		
新八代～宮崎線	8:50	10:17		10分以内で接続	
鹿児島～宮崎線	8:05	10:26			
熊本～宮崎線	7:38	10:27			
			10:43	10:32	10:41
福岡～宮崎線	7:17	10:57		20分以内で接続	
			11:13		
福岡～宮崎線	8:00	11:15			
福岡～宮崎線	7:47	11:18			
熊本～宮崎線	8:38	11:20			
新八代～宮崎線	10:03	11:27			
福岡～宮崎線	8:15	11:48		10分以内で接続	
			11:58		
鹿児島～宮崎線	9:35	11:56			
長崎～宮崎線	7:30	12:12			
新八代～宮崎線	10:53	12:20		20分以内で接続	
			12:38		
熊本～宮崎線	9:58	12:40			
鹿児島～宮崎線	10:35	12:56		20分以内で接続	
福岡～宮崎線	9:15	12:57			
			13:18	10分以内で接続	
新八代～宮崎線	12:01	13:25			
			13:48	13:32	13:41
福岡～宮崎線	10:15	13:48			
熊本～宮崎線	11:18	14:07			
新八代～宮崎線	13:00	14:24		20分以内で接続	

■九州各方面方面への移動での市内バスとの接続

高速バス停で接続可能な路線			高速バス路線の 都城北高速バス停からの発車時刻			
宮崎空港 方面線	雀ヶ野線	高崎観光 バス	高速下、高速バス停前の着時刻	発時刻	着時刻	路線
				5:49	9:18	宮崎～福岡線
				6:18	7:04	宮崎～新八代線
				6:19	9:57	宮崎～福岡線
6:25						20分程度で接続
				6:49	10:18	宮崎～福岡線
6:55						20分程度で接続
				7:10	9:27	鹿児島～宮崎線
				7:14	10:11	熊本～宮崎線
				7:19	10:48	宮崎～福岡線
				7:19	8:05	宮崎～新八代線
7:25	7:23					20分程度で接続
				7:40	11:00	福岡～宮崎線
				7:49	11:18	宮崎～福岡線
7:55		7:54				10分以内で接続
				8:04	11:33	宮崎～福岡線
				8:05	12:47	長崎～宮崎線
				8:13	11:03	熊本～宮崎線
				8:16	9:02	宮崎～新八代線
				8:19	11:57	宮崎～福岡線
				8:30	11:45	福岡～宮崎線
				8:34	12:03	宮崎～福岡線
8:30		8:44				10分以内で接続
				8:49	12:18	宮崎～福岡線
				9:04	12:33	宮崎～福岡線
				9:10	11:27	鹿児島～宮崎線
				9:14	12:11	熊本～宮崎線
				9:15	12:30	福岡～宮崎線
				9:19	12:48	宮崎～福岡線
				9:19	10:05	宮崎～新八代線
9:15	9:23	9:44				10分以内で接続
				9:49	13:18	宮崎～福岡線
9:55						10分以内で接続
				10:01	10:47	宮崎～新八代線

※時刻表は一部時間帯のみを示す。各路線の運行時刻は平成26年1月21日現在。

事業3-② 相互利用可能なICバスカードの導入

【相互利用可能なICカード導入】


- 宮崎交通(株)のバス路線で利用できるICカードについて、全国の主要な鉄道やバス等と相互利用を可能にすることで、利便性を高め、バスの利用促進を図る。

○異なる交通手段間で利用可能なICカード

参考事例 鹿児島県内	鹿児島県内では、ICカード「ラピカ」および「いわさきICカード」を導入しており、相互に利用が可能となっている。
・かごしま共通乗車カードとして、鹿児島県内の路線バス※、鹿児島市電、桜島フェリー、垂水フェリーで相互利用可能なICカードを導入。	いわさきICカード： いわさきコーポレーション(株) (販売窓口 鹿児島交通(株)、いわさきバスネットワーク(株)、三州自動車(株)、種子島・屋久島交通(株)、垂水フェリー(株)) で発行するICカード ラピカ： 鹿児島市交通局、南国交通(株)、JR九州バスの3社で発行するICカード。 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> ※路線バス事業者・・・鹿児島交通(株)、いわさきバスネットワーク(株)、三州自動車(株)、種子島・屋久島交通(株)、鹿児島市交通局、南国交通(株)、JR九州バス </div>



○全国共通で利用可能なICカード (Suica 等※) との相互利用

参考事例 西日本鉄道(株)	西日本鉄道(株)の鉄道や路線バスで利用可能なICカード「nimoca」について、Suica等のICカードとの相互利用を行い、Suica等のICカードでの西日本鉄道(株)管内の鉄道やバスの利用、nimocaでのSuica等が利用可能な全国の鉄道、バスでの利用を可能としている。
・西日本鉄道(株)の鉄道やバスのICカード「nimoca」について、Suica等との相互利用を実施。	

※相互利用を行っているICカードは、Suica (東日本旅客鉄道)、toica (東海旅客鉄道)、ICOCA (西日本旅客鉄道)、Kitaca (北海道旅客鉄道)、SUGOCA (九州旅客鉄道)、PASMO (株式会社パスモ)、manaca (名古屋市交通局)、はやかけん (福岡市交通局) となり、これらのICカードで西日本鉄道(株)管内の鉄道、路線バスが利用でき、nimocaでこれらのICカードの利用可能区間で利用できる。

事業3-③ エコ通勤の実施

【エコ通勤の推進】

- 市役所職員が率先してエコ通勤に取り組むとともに、企業、事業者等にもエコ通勤の取り組みの趣旨を周知し、エコ通勤の促進を図る。

参考事例 宮崎県

- 宮崎県下の各自治体において、企業ごとにエコ通勤割引を実施している。

エコ通勤割引を実施します!

公共交通機関の維持・充実、交通安全の推進、低炭素社会の実現に向けて、公共交通機関による通勤への転換を促すため、車又はバイクで通勤されている方が、水曜日のノーマイカーデーに、路線バスで通勤する場合の運賃を小人料金(大人料金の半額)に割引ます。割引には、「エコ通勤割引パス」が必要です。

「エコ通勤割引パス」の取得方法等

- 割引の対象者は、車又はバイクによる通勤者です。
- ①の証明を兼ねる「エコ通勤割引パス交付申請書」をみやざきエコ通勤割引利用推進協議会(事務局:宮崎県総合交通課)に提出してください。申請は個人単位でも行えますが、可能な限り、勤務先の所属等単位でまとめていただきますようお願いいたします。
- ②の申請書の提出を受けて、協議会が「エコ通勤割引パス」を発行します。
- 「エコ通勤割引パス」の保有者が、水曜日のノーマイカーデーに、次のバス事業者の路線バスで通勤する場合の運賃を小人料金(大人料金の半額)に割引きます。割引分はバス事業者が負担します。料金の支払い前に「エコ通勤割引パス」を乗務員に提示してください。
・宮崎交通株式会社
・三州自動車株式会社
・衛高崎観光バス
- 割引の実施日は、平成26年6月までの毎週水曜日です。

「エコ通勤」をしましょう。

あなたが、クルマの利用を少し工夫するだけで、地球温暖化の原因と言われているCO₂の排出を減らし、排気ガスや交通渋滞などの環境問題の解決に一つ近づくことができます。

それは、最初は「小さな一歩」かもしれません。また、とても面倒なことかもしれません。

しかし、その「小さな一歩」は、やがて地域の足を守る・地球を守る「大きな一歩」につながるのです。

みんなで「クルマの使い方」を、ちょっとだけでも考えてみませんか?

そして、「エコ通勤」をしてみませんか?

申請書配布場所等

- 宮崎交通株式会社の営業所又はホームページ
<http://www.miyakoh.co.jp/>
- 三州自動車株式会社の営業所
- 衛高崎観光バス
- 一般社団法人宮崎県バス協会の事務所又はホームページ
<http://www.disclo-koeki.org/06a/00845/index.html>
- 宮崎県総合交通課又はホームページ
<http://www.pref.miyazaki.lg.jp/soshiki/kenmin/sogokotsu.html>

お問い合わせ先

- 宮崎交通お客様バス案内センター……………0985-51-5153
- 三州自動車株式会社……………0994-65-2258
- 衛高崎観光バス……………0986-62-5630
- 一般社団法人宮崎県バス協会……………0985-51-0158
- 宮崎県総合交通課……………0985-26-7038

みやざきエコ通勤割引利用推進協議会構成団体

- 九州運輸局宮崎運輸支局
- 宮崎県
- 宮崎県交通安全対策推進本部
- 宮崎県市長会
- 宮崎県町村会
- 宮崎県地球温暖化防止活動推進センター
- 環境みやざき推進協議会
- 宮崎県商工会議所連合会
- 宮崎県商工会連合会
- 宮崎県中小企業団体中央会
- 一般社団法人宮崎県バス協会
- 宮崎交通株式会社
- 三州自動車道株式会社

図 44 宮崎県におけるエコ通勤割引の案内チラシ

第5章 計画の実現に向けて

5-1. PDCA サイクルに基づく進行管理体制

基本理念を達成するために、本計画を着実に実行するとともに、社会情勢や、市民・企業等の動向を注視し、状況によっては事業の見直し等を行うことで、その時点での最適となるよう取り組む必要がある。

そのためには、市民、交通事業者、行政が各々の立場から、事業の進捗報告や、情報交換、意見交換等を行い、共通の目標に向けた取り組み、事業の見直し等を行う体制・仕組みの構築が必要である。そこで、都城市地域公共交通会議、都城市地域公共交通会議分科会及び地域交通住民検討会において、進行管理を実施する。

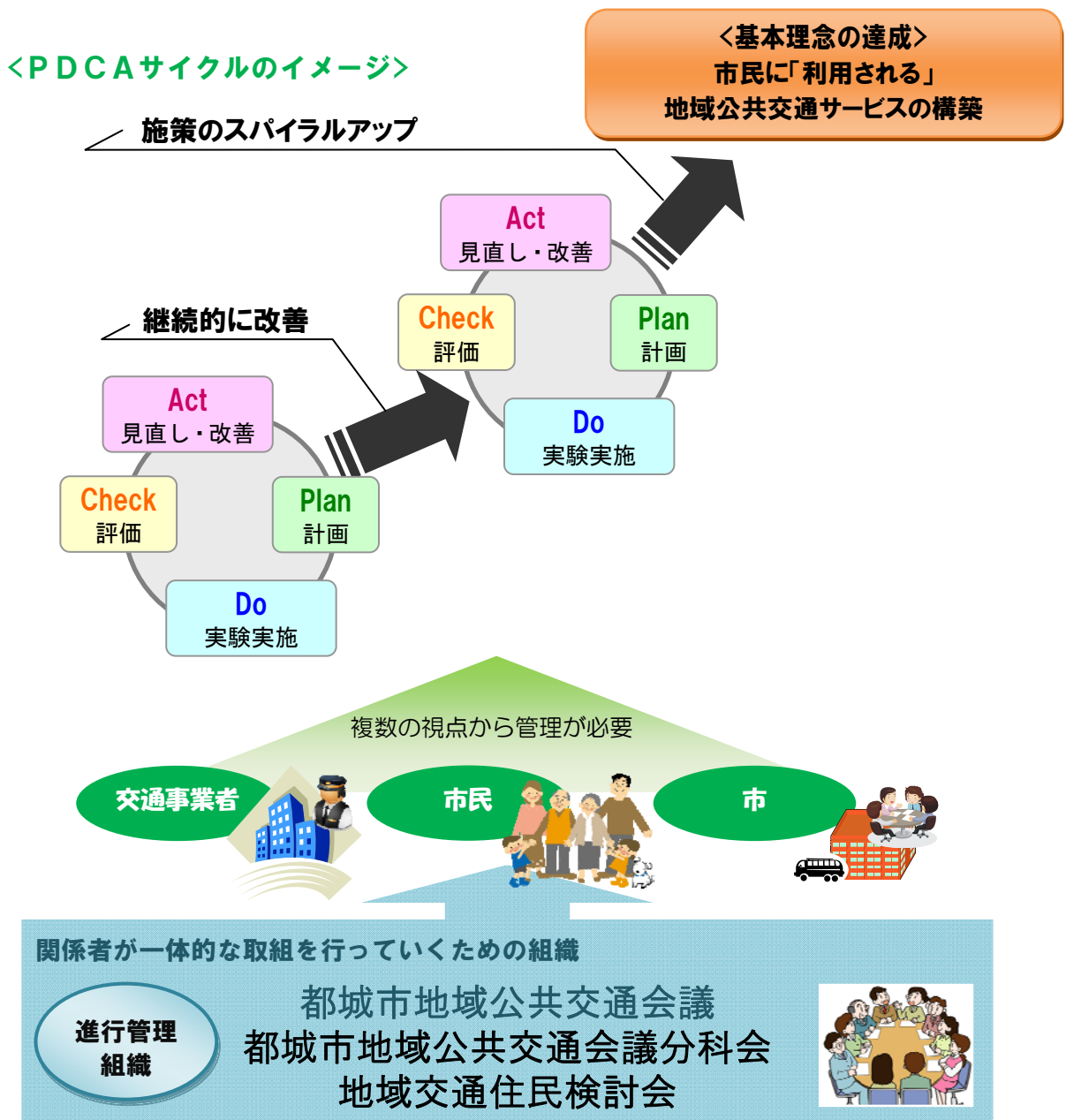


図 45 PDCA サイクルに基づく進行管理体制

5-2. 役割分担・責務及び一体的な取り組み

将来にわたって持続可能な公共交通システムを構築していくためには、市民、交通事業者、行政等が主体性をもって各々の責務を全うするための役割の明確化が重要となる。

また、計画を効率的かつ有効に実現していくには、「基本理念・基本方針」を共有し、その達成に向けて、市民、交通事業者、行政等がパートナーとして連携しながら、各々の役割を果たしていくとともに、計画の状況把握、あるいは適宜情報を交換する必要がある。



図 46 関係者との一体的な取り組みのイメージ

都城市地域公共交通総合連携計画

平成26年3月発行

発行 都城市

編集 都城市企画部経営戦略課

〒885-8555 都城市姫城町6街区21号

電話 0986-23-2111 (代表)