

施策No.12 道路・公共交通体系の整備

施策の目的

対象	意図
①市民、交通弱者 ②市内の道路	①移動手段が確保される ②安全かつ便利に利用できる

現状

本市は、熊本県と宮崎県の県境に位置し、3本の国道（267号・268号・447号）が交差する交通の要衝となっており、宮崎県との橋渡しとなる国道447号については、宮崎県により大口青木・えびの間のトンネル工事に関する測量設計が進められています。また、国道267号については、木ノ氏バイパスが平成28年度開通予定となっています。

近隣の主要市や空港などの公共交通施設を結ぶ地域公共交通は、自家用車利用の影響による鉄道廃止やバス路線の一部廃止に伴う路線の減少等により、市民の利用に影響が出ています。このため、水俣－空港間の高速バス運行に係る費用負担や国等の補助制度に基づく運行補助を行っています。

また、市内を運行する公共交通機関については、合併前の旧市町ごとの異なったバス運行を見直すため、平成22年に伊佐市地域公共交通活性化協議会を設立し、翌年3月に「伊佐市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。また、新たに「予約制定時乗合タクシー（のりあいタクシー）」を運行するとともに、バス路線を再編し「市内運行バス」として運行しています。

市内の橋りょうは老朽化が進んでいるため、平成25年度に策定した長寿命化計画に基づき補修工事を実施していますが、全ての工事が完成するまでには長い期間が必要となっています。

市民意識調査によると、「日常生活の移動手段に不便を感じない（車を自分で運転する人を除く）」市民の割合は、50.8%となっています。日常生活の移動に自ら自動車を運転している市民の割合は約7割であり、残りの約3割の市民は、家族の自動車使用や公共交通等による移動手段をとっており、そのうち約7割は70歳以上の高齢者となっています。また、自動車を所有していない世帯の約半数が移動手段に不便を感じていると答えています。

「安全で快適に通行できている」と答えた市民の割合は6割を超えていますが、幅員が狭い、歩道が十分確保されていないなど、不安を感じている市民も3割ほどいる現状となっています。

今後の状況変化

- ・ 市民の高齢化が進み、交通弱者は今後も増加すると思われます。
- ・ 交通事業者は、厳しい経営状況が続く中で、今後も地方赤字路線からの撤退が進行していくと思われます。
- ・ 地域公共交通活性化再生法の一部改正により、国においては、従来の地域公共交通総合連携計画に、コンパクトシティ※¹の実現に向けたまちづくり及び地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築を追加した地域公共交通網形成計画の策定が進められます。
- ・ 道路整備に係る財源については、長期安定的な財源確保が求められます。

課題

- ・ 伊佐の特性に合った持続性・効率性の高い公共交通体系の充実を図る必要があります。
- ・ 自家用車を利用できない高齢者等交通弱者の移動手段を確保する必要があります。
- ・ 利便性が高く、安全で効率的な公共交通の運行と顧客サービスの提供を図る必要があります。
- ・ 近隣市町村への交通アクセスについて、費用対効果と関連事業を見極めながら、効果的な交通体制の整備について検討を行う必要があります。
- ・ 地域公共交通網形成計画の策定を検討する必要があります。
- ・ 長寿命化計画に基づき、橋りょうの補修工事を実施していく必要があります。
- ・ 計画的な道路整備を実施するために、必要な財源を確保する必要があります。
- ・ 安全安心な通行を確保するため、道路改良等を計画的に推進する必要があります。

～施策の方針～

過疎化や高齢化に伴う交通弱者の増加が予想されることから、関係機関と連携しながら市民の利便性を高めるための公共交通体系の構築を図ります。また、交通の快適性を高め安全性に配慮した道路整備を計画的に推進します。

目的の達成度をあらわす指標とその目標値

成果指標	平成21年度実績値	平成26年度現状値	平成32年度目標値 ()は成り行き値
	平成27年度目標値		
A 日常生活の移動手段に不便を感じない市民（車を自分で運転する人を除く）の割合【市民意識調査】	47.5%	50.8%	63.0% (49.3%)
	63.0%		
B 「安全で快適に通行できる」と答えた市民の割合【市民意識調査】	66.9%	67.0%	70.0% (67.0%)
	70.0%		
C 道路改良率（改良済道路の延長/全道路延長）	68.74%	68.90%	69.2% (69.2%)
	69.94%		

目標設定の考え方

- A：日常生活の移動手段に不便を感じない市民の割合は、高齢者の増加等により減少すると予想し、平成32年度における成り行き値は、49.3%を見込みます。目標値は、前期基本計画の目標が未達成であるため、引き続き63.0%をめざします。
- B：安全で快適に通行できると答えた市民の割合は、平成21年度と平成26年度のアンケート結果から、現状で推移すると予想し、67.0%を見込みます。目標値は、前期基本計画の目標が未達成であるため、引き続き70.0%をめざします。
- C：道路改良率については、交通事情に応じた適正な道路改良を実施することで、平成32年度における成り行き値、目標値ともに、69.2%をめざします。

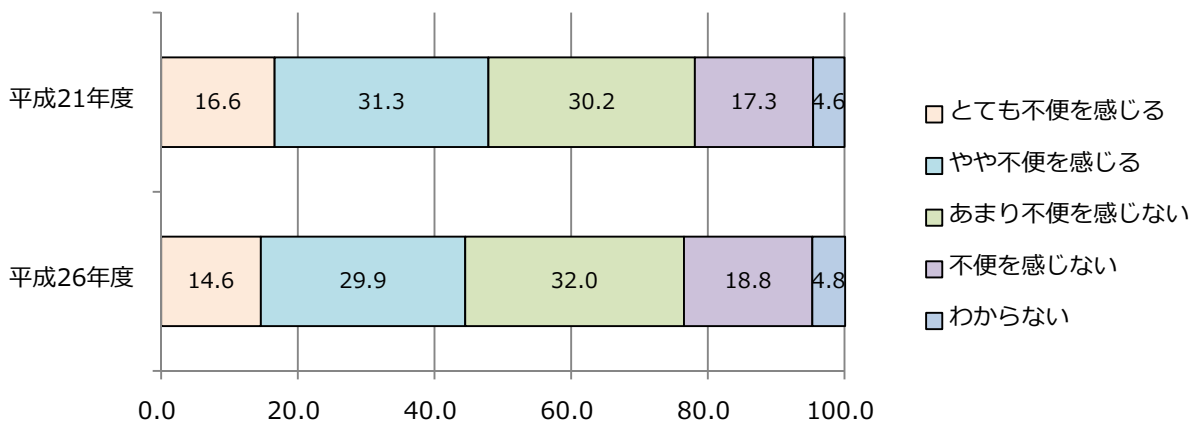
目標達成に向けた基本的な取組み

- ・ 利用者の利便性・効率性の高い公共交通体系の充実に向け、民間バス会社やタクシー事業者等と連携し、交通弱者対策と交通空白地帯※²の解消を図ります。
- ・ 近隣市町村との公共交通ネットワークの充実に向け、既存路線については、継続運行のために利用促進に努め、未開設路線については、費用対効果に見合う公共交通の運行に向けて検討を進めます。
- ・ 市内道路については、市民が快適に通行できるよう、関係機関と連携して適切な管理に努めます。
- ・ 子どもや高齢者の安全の確保に配慮して、優先度の高いものから効率的に幅員や歩道の確保、路面補修等、道路改良の実施に努めます。
- ・ 地域公共交通網形成計画の策定について検討を進めます。
- ・ 長寿命化計画に基づき、橋りょうの補修工事を進めます。

協働による市民と行政の役割分担

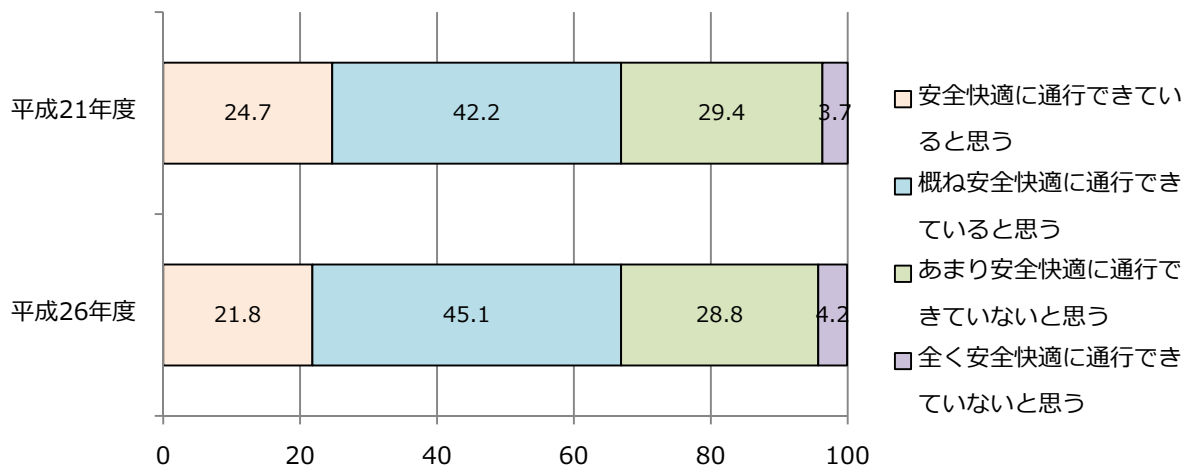
市民（住民、事業所、地域、団体等）の役割	行政の役割
<ul style="list-style-type: none"> 市民は、環境負荷等を考慮しながら、公共交通機関をできるだけ利用します。 バス・タクシー事業者は、利用者のニーズを的確に把握し、安全で利用しやすい公共交通の運行と顧客サービスの提供に努めます。 市民・事業所は、道路の清掃、美化活動に協力します。 土地所有者等は、道路改良に対し理解し、協力します。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民ニーズの把握に基づく公共交通機関の確保、利用促進に努めます。 関係機関と連携して道路の適正な管理に努めます。 市民のニーズに対応した道路を計画的かつ効率的に整備します。 子どもや高齢者などに配慮した道路整備を行います。

【日常生活の移動手段に不便を感じない市民の割合（％）】



資料：伊佐市（市民意識調査）

【安全で快適に通行できると答えた市民の割合（％）】



資料：伊佐市（市民意識調査）

¹コンパクトシティ：都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市のこと。

²交通空白地帯：バス停から700m以上離れている世帯がある地域のこと。