

臼杵市地域公共交通計画

【概要版】

【令和4年4月1日～令和9年9月30日】

令和4年3月

臼杵市

1. 計画の目的と関連計画の整理[p1~p8]

■1-1 計画作成の目的(p2)

本市における地域特性や地域公共交通の現状・課題等を踏まえ、市が目指す将来都市像を実現する上で地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、「臼杵市地域公共交通計画」を策定します。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

■1-2 計画の位置づけ(p3)

本計画は、本市の「第2次臼杵市総合計画」を上位計画として位置付け、「日本の心が息づくまち臼杵〜「おだやかさ」と「たくましさ」を未来へつなぐ〜」の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づくものとします。

■1-3 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進(p3)

本計画においても、地域公共交通の本質的な意義を活かし、SDGsのゴールやターゲットを意識しながら取り組みを進めていきます。

■1-4 臼杵市のまちづくり戦略(p4)

「第2次臼杵市総合計画(後期基本計画)」及び「臼杵市都市計画マスタープラン」で定める目標、基本方針の実現に向けて地域公共交通ネットワークの構築を進めます。

■1-5 大分県豊肥圏地域公共交通計画(令和3年度~7年度)(p7)

本計画は本市のまちづくり戦略のみならず、大分県の交通にかかる計画等との整合を図っています。

■1-6 社会的潮流(「新型コロナウイルス感染症」及び「災害の激甚化・頻発化」という危機による変化)(p8)

社会的潮流をきちんと踏まえることは計画を策定する上で非常に重要なことですので、十分に意識しなくてはなりません。

(ポイント:既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、地域の多様な輸送資源を総動員し、暮らしを支える)

2. 臼杵市地域公共交通網形成計画(現計画)の評価 [p9~p12]

■2-1 臼杵市地域公共交通網形成計画に掲げた事業の実施状況(p10)

平成29年度から令和3年度まで実施してきた取り組み等については、設定した15事業のうち、「JR・フェリー・バス・タクシー等、的確な運行の見直し」や「地域コミュニティタクシーの運行」など含む7事業を実施してきました。

■2-2 KPIによる評価(p11)

計画目標	評価指標	現況値	目標値	評価値	結果
①住民・来訪者の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築 ②公共交通の維持に向けたネットワークの再構築及び運行水準の適正化	車を持っていない世帯の週1~2回以上の外出している割合	67.8% (H28)	80%以上 (R3)	75.4% (R3)	B評価 (目標未達成であるが現況値からは改善した)
	利用者1人あたりの市の財政負担額(路線別)	路線バス 379円/人(H27)	各路線 1,000円/人未満 (R3)	路線バスは全て1,000円/人未満 平均409円/人(R2)	B評価 (目標値達成はしているが、現況値からは悪化した)
	路線バス・コミバス(路線定期運行)の1便あたりの利用者数(乗車率)	3.4人 (H27)	3.5人/便 (R3)	2.2人 (R2)	C評価 (目標未達成であり現況値からも悪化した)
③市内外の交流促進に向けた公共交通相互の連携強化 ④国内外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備	臼杵駅での公共交通乗継利用者(観光目的)	35.5% (H28)	40%以上 (R3)	41.7% (R3)	A評価 (目標値達成しており現況値からも改善した)
	観光対応路線の休日利用者数	-	現況値より20%増加(R3)	-	県計画で評価をしていないため評価不可
⑤新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進	ノンステップ又はワンステップバス導入台数	0台 (H28)	2台以上 (R3)	ワンステップバス4台導入(R3)	A評価 (目標値達成しており現況値からも改善した)
	地域活動への移動手段で困っている事がある高齢者の割合(地区別)	平均20%、最大38%(H28)	各地区20%未満 (R3)	平均15.2% 最大50%、20%以上18地域中7地域(R3)	B評価 (目標未達成であるが平均は現況値から改善した)

■2-3 目標の達成状況と本計画に向けた成果の反映の考え方(p12)

各事業を実施しましたが、公共交通の利用者数は減少し、財政負担も増加するなど、状況は芳しくありません。課題解決に向けて、引き続き事業に取り組む必要があります。

3. 臼杵市の現状[p13~p34]

■3-1 地域の現状(p14)

令和2年国勢調査によると、臼杵市は人口36,158人、高齢化率は41.0%となっており、人口は減少傾向、高齢化率(令和2年)は増加傾向にあります。また、臼杵まち・ひと・しごと創生総合戦略によると、今後さらに人口減少・少子高齢化が進行するものと推計されています。

■3-2 公共交通の現状(p22)

市内にはJR日豊本線が敷設しており、JR臼杵駅など5つのJR駅があるほか、臼杵港と八幡浜港をつなぐ「フェリー」が運行しています。また、大分空港と臼杵市(臼杵ICバス停)・佐伯市等を結ぶリムジンバス「佐伯ライナー」や臼三線などの「民間バス(大分バス(株)・臼津交通(株))」、臼杵市が運行する市内循環線(ふぐバス)などの「コミュニティバス(9路線)」、そして「タクシー(2社)」にて公共交通ネットワークが形成されてます。



図 臼杵市の公共交通網

表 コミュニティバスの運行サービス概要

路線・経路	運行曜日					運行回数	
	月	火	水	木	金		
ジャンボタクシー 路線	市内循環線(ふぐバス)	●	●	●	●	●	8便/日
	南野津・東谷線(うすきち号)		●		●		6便/日
	東神野線	●		●			2便/日
	西神野線		●		●		2便/日
中型バス 路線	城崎線		●		●		4便/日
	佐志生線					●	3便/日
	上松線			●		●	4便/日
	白岩線		●		●		4便/日
デマンド交通	ふじがわち号	●			●		5便/日

■3-3 新型コロナウイルス感染症による公共交通事業者への影響(p31)

国土交通省九州運輸局が公表している資料の中で、一般乗合バスとタクシーの令和3年10月の運送収入をみると、一般乗合バスについては、九州全体ではコロナ前の76%まで戻りましたが、県内は57%止まりでした。また、タクシーについては、九州全体ではコロナ前の78%まで戻りましたが、県内は61%止まりとなっています。

交通を取り巻く状況は非常に厳しいということも十分念頭に置きながら、各種事業に取り組んでいかななくてはなりません。



図 大分県内の交通事業者の状況(運送収入:R1比)

資料：新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者への影響(令和3年10月分までの実績) (R3/12/8、国土交通省九州運輸局)

■3-4 白杵市の民間バス・コミュニティバスに対する定量的評価(p32)

民間バスの利用者数の推移をみると、割後場線は平成 29 年度に一旦増えましたが、それ以降減少傾向にあります。それ以外の3路線(中津浦線、泊ヶ内線、臼三線)は令和元年度以降に減少傾向となっています。

コミュニティバスの利用者数について、城崎線、上松線、西神野線、東神野線は平成 28 年度から5割以上減少しています。一方で、佐志生線、南野津・東谷線は利用者が増えている状況にあります。

表 民間バスの利用者数の推移

路線	区間延長 (km)	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
中津浦線	6.6	4,652	4,581	4,529	3,951	3,061
泊ヶ内線	15.6	6,981	7,264	5,931	5,860	4,145
割後場線	25.9	1,437	2,332	2,033	1,399	1,095
臼三線	36.0	42,386	41,043	45,495	36,842	28,601
全路線	84.1	55,456	55,220	57,988	48,052	36,902

表 コミュニティバスの利用者数の推移

路線	区間延長 (km)	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
中型バス路線		2,417	2,400	2,300	2,239	1,714
城崎線	16.7	957	950	853	722	423
白岩線	11.0	379	309	529	458	354
上松線	14.8	721	716	502	439	288
佐志生線	13.2	224	260	263	295	260
六ヶ追線 (R1.9終了)	-	136	165	153	78	-
デマンド (R1.10開始)	-	-	-	-	247	389
ジャンボタクシー路線		10,715	10,412	9,626	10,147	7,997
東神野線	19.7	518	294	121	155	42
うち一般利用者のみ	-	144	113	-	-	-
西神野線	14.3	399	331	296	187	142
市内循環線	14.4	8,489	8,530	8,023	8,413	6,570
南野津・東谷線	18.1	1,165	1,144	1,186	1,392	1,243
全路線		13,132	12,812	11,926	12,386	9,711

4.各種調査結果.住民移動の実態及びニーズの把握(p35~p46)

■4-1 各種調査の実施(p36) ■4-2 公共交通を取り巻く状況と問題点の整理(p37)

<p>1. 交通弱者や買い物弱者の「困っていること」 p37</p> <p>「近くで食料や日用品を買えない」、「近くに病院がない」、「タクシー代が高い」等に関する困りごとが多い。</p>
<p>2. 交通弱者や買い物弱者に必要な支援策 p38</p> <p>「現状の路線バスやコミュニティバスの維持」や「タクシー代の一部助成」、「移動販売サービスの実施・拡充」、「医療施設等が実施している無料送迎サービスの拡充」に対する要望が多く、「行政・民間保有バス車両の空き時間の活用」、「自治会の有志による無料送迎サービス」、「商業施設実施の荷物宅配サービス拡充」も支援策として求められている。</p>
<p>3. 自治会費を活用し、地域独自で移動手段を確保することへの意向 p39</p> <p>「地域住民同士が助け合って移動手段を確保することについて」、「実施する意向がある」、「興味はある・もう少し勉強してみたい」が45%以上ある等、地域独自の移動手段を助け合って確保する機運がみられる。</p>
<p>4. 高齢者世帯の概況 p40-41</p> <p>高齢者の外出頻度の変化をみると、前回調査(H28年度)と比較して増えている一方で、バスの定期的な利用割合は下がっている。車の保有状況をみると、「後期高齢者独居世帯」の5割が車を保有しているが、日中の外出時に送迎を頼める家族・知人がいる割合は3割程度と比較的低い傾向にある。</p>
<p>5. 地域活動参加者の移動手段に関する意識 p42</p> <p>地域活動への移動手段について、困っていることがある方は前回調査に比べて減少(20.0%⇒15.2%)。「地域活動に参加するのに都合の良い時間帯に路線バスやコミュニティバスがない」や「地域活動の場所に行ける路線バスやコミュニティバスがない」との回答は、前回調査から減少しているが、依然として困っていることが複数あることが分かる。</p>
<p>6. 市からの発信する情報提供について p43</p> <p>スマートフォンの使用状況をみると、全体では半数が使っているが、「後期高齢者のみの世帯」や「車を持っていない世帯」は3割程度しか使っていない。市から発信される情報の入手方法を見ると、全体では市報やスマートフォン、回覧板、ケーブルテレビの順に回答が多く、複数のメディアによる情報提供(メディアミックス)を継続して行っていく必要がある。</p>
<p>7. 公共交通の利用実態 p44-45</p> <p>コミュニティバスの利用で困っていることをみると、運行経路などの路線バスに関する情報が取得しにくいという意見があった。公共交通の乗継許容回数を見ると、「乗継なし(乗継回数0回)で目的地に行けることを望んでいる方が多い」。</p>
<p>8. 交通事業者の現状に対する意向 p46</p> <p>「公共交通利用者から循環線の増便や延伸」、「市と交通事業者間で会議する場面がほしい」等が要望として、運転手不足・高齢化問題への対応、公共交通の利用促進の継続的取組等が課題として挙げられている。</p>

5.白杵市における公共交通の課題 [p47~58]

課題 1: 各地域から市街地へのアクセス手段の適切な確保・維持 [p49-51]

- 公共交通が不便と回答した地区(自治会)が多く、移動手段を確保することが必要です。
- タクシーに乗車した場合で検証すると、タクシー運賃を上回る系統が2系統あり、アクセス手段としての維持について考えていく必要があります。
- 市民の買い物先は基本的に臼三線とふぐバスで対応できていますが、通院先は分散傾向にあるため、既存のバス・タクシーを有効活用した対応を引き続き考えていく必要があります。

課題 2: 市民協働による地域内交通の確保 [p52-53]

- 日中の外出時に送迎を頼める家族・知人がいる割合をみると、「後期高齢者独居世帯」と「高齢者独居世帯」は、3割程度と比較的低い傾向にあり、地域内交通のサポートが必要です。
- 外出環境の構築にあたり、市民協働によって地域内交通への取り組める機運があることが分かりました。

課題 3: 多様な交通手段による地域にあった移動サービスの確保(輸送資源の総動員) [p54]

- 「移動販売サービスの実施・拡充」や「医療施設等が実施している無料送迎サービスの拡充」、「タクシー代の一部助成」への要望が高く、今までと異なる輸送資源の活用や個別の移動手段を検討していく必要があります。

課題 4: 観光等の移動を踏まえた広域的ネットワークの維持・向上 [p55]

- 第3次白杵市観光振興戦略で、域内の周遊や大分県内の広域連携を促進していることに加え、市民の通学、通勤、買い物、病院などの近隣地域への移動手段としてネットワークの維持・向上が必要です。

課題 5: 市民及び来訪者等のそれぞれの移動に対応した「拠点」の設定 [p56]

- 大分県豊肥圏地域公共交通計画や臼杵市地域公共交通網形成計画で示している地域拠点や市街地核、乗り継ぎ拠点を活かし、移動に対応した拠点の役割を設定することに加え、地域にあるコミュニティセンター等を活用し、地域内交通と公共交通を繋ぐ交通拠点としていくことにより移動サービスを確保する必要があります。

課題 6: シームレスな(継ぎ目のない)公共交通ネットワーク [p57]

- 市内の移動については乗継なしで目的地に行けることを望んでいる方が多い結果となりました。
- 市内の全ての移動に対し、全く乗継なしで公共交通を利用した移動をすることは難しいものの、可能な限り、待ち時間を少なくすることや待合場所の整備を行うことで、公共交通の利用環境を良くしていく必要があります。

課題 7: 地域住民と考える地域公共交通サービスの向上 [p58]

- コミュニティバスの1便あたりの平均乗車人員は年々減少。高齢者の外出時の移動手段は、車に頼っている状況です。公共交通に関する情報が足りないという意見も多いため、多様なモビリティ・マネジメントの実施が必要です。
- 地域公共交通のサービス向上や利用促進を地域住民と考える必要があります。

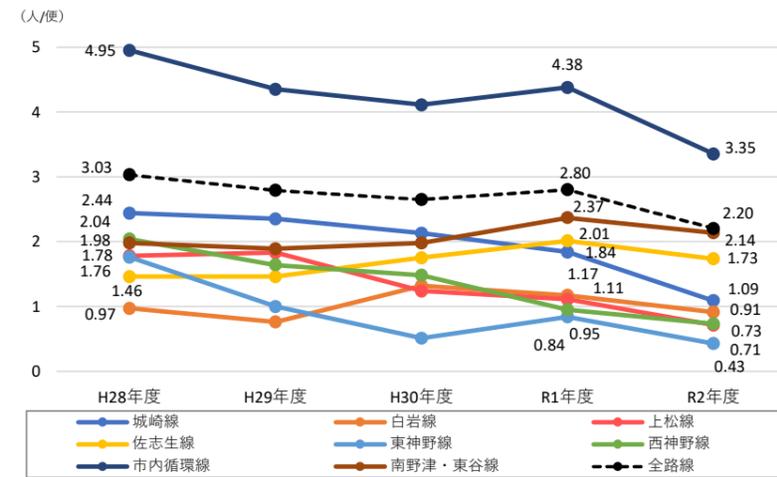


図 コミュニティバスの1便あたりの平均乗車人員の経年変化

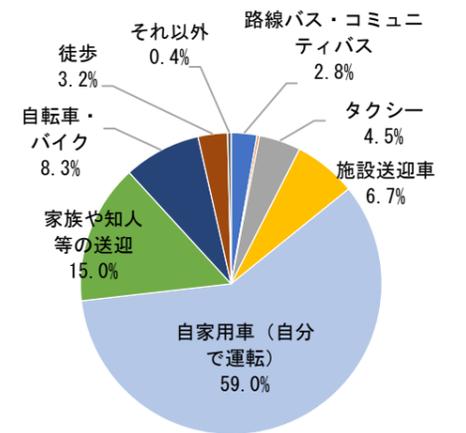


図 高齢者の通院時の外出手段



・JRと民間バスの臼杵駅での接続ダイヤの連携はとれていますが、JRとふぐバスの連携があまり取れていません。

・現状では接続ダイヤの問題もあって、コミュニティバスと民間バスの乗継は思ったほど見られません。ふぐバスと民間バスの乗継が良くなれば便利になると思います。

6. 臼杵市地域公共交通計画 [p59~p73]

基本理念・基本方針・実施事業等

【基本理念】

「住みごころ一番のまち」を目指し、
多様な移動サービスを活用して暮らしを支える
～チーム臼杵で持続可能な地域公共交通をはぐくむ～

【基本方針】

基本方針1. 変化する移動ニーズに対応した持続可能な公共交通サービスの提供

基本方針2. 定住・観光・防災等、まちづくりに必要な公共交通の強化

基本方針3. 住民・事業者・行政が連携した地域公共交通の利用促進と需要創出

【計画対象区域】

臼杵市全域(必要に応じて周辺市町を含む)

【計画期間】

令和4年4月1日から令和9年9月30日まで

実施事業	実施期間					実施主体									
	: 検討 : 実施 : 実証実験					臼杵市	地域公共交通協議会	大分県	地域			交通事業者			
	R4	R5	R6	R7	R8				市民等	地域団体	観光従事者	JR	フェリー	バス	タクシー
○現状を踏まえた民間バス・コミュニティバスの運行見直し						◎	○	○	○	○		○		◎	◎
○新規循環線の導入						◎	○		○					○	○
○他市との連携、交流に対応する広域的な移動手段の維持						◎	○	◎	○					◎	
○地域内交通の構築(地域振興協議会等との協働による不便地域での移動手段の確保)						◎	○		◎	◎				○	○
○移動販売サービス、無料送迎、宅配サービス等他分野との連携						◎	○		○	◎				◎	◎
○次世代モビリティの導入検討						◎	○	◎			○			◎	◎
○運転手の確保・育成に関する取り組み支援						◎	○	◎						◎	◎
○乗り継ぎ拠点の整備	・臼杵港の港湾施設の有効活用					◎	○	○					◎	○	○
	・JR 臼杵駅の機能強化に向けた取り組みの実施					◎	○					◎		○	○
	・乗り継ぎ拠点に人が集まるよう、機能や魅力を向上させる取り組みの実施					◎	○		○	○	◎	○	○	○	○
○高齢者等の外出を促す新たな移動支援案の導入検討						◎	○		○	○				◎	◎
○災害時の公共交通の役割について検討						◎	○	◎	○	○	○	○	○	○	○
○休日コミュニティバスの(土日)運行						◎	○				◎	○		◎	◎
○来訪者にわかりやすい交通情報を提供						◎	○				◎			◎	○
○タクシーの効果的で多様な利用に向けた検討						◎	○		○						◎
○メディアミックスによる多様なモビリティ・マネジメントの実施						◎	○		◎	◎		○	○	○	○
○コミュニティバスにおけるキャッシュレス決済の導入						◎	○							◎	◎
○コミュニティバスの共通定期券の導入						◎	○							◎	◎
○公共交通のオープンデータ化の推進						◎	○	◎				◎	◎	◎	◎

計画の目標 p62

評価指標	現況値	目標値(R8)	備考	目標設定の考え方
利用者数	JR 臼杵駅の利用者数(乗車数)	575 人/日(R2)	630 人/日以上	H30 676 人/日 R1 674 人/日
	民間補助路線利用者数(臼三線)	5.05 人/便(R2)	5.50 人/便	H30 7.46 人/便 R1 6.11 人/便
	民間補助路線利用者数(中津浦線、泊ヶ内線、割後場線)	8,301 人/年(R2)	9,000 人/年以上	H30 12,493 人/年 R1 11,210 人/年
	コミュニティバス利用者数	9,711 人/年(R2)	10,500 人/年以上	H30 11,926 人/年 R1 12,386 人/年
収支率	タクシー利用者数	200,241 人/年(R2)	220,000 人/年以上	H30 271,645 人/年 R1 246,431 人/年
	民間補助路線	31%(R2)	35%以上	H30 43% R1 41%
公共交通への公的資金投入額	民間補助路線に対する市の財政負担額(利用者1人あたり)	1路線平均 409 円/人(R2)	1路線平均 350 円/人未満	H30 115 円/人 R1 169 円/人
	コミュニティバスに対する市の財政負担額(利用者1人あたり)	1路線平均 1,682 円/人(R2)	1路線平均 1,500 円/人未満	H30 980 円/人 R1 1,136 円/人
地域コミュニティ活動への移動に困っている高齢者の割合が20%以上の地区	7地区(R3)	0地区		全地区の地域コミュニティ活動への移動に困っている高齢者の割合を20%未満とすることとする
モビリティ・マネジメントの実施回数	0回/年(R3)	2回/年以上		様々なプログラムの切れ目のない実施を目指す

目標達成に向けたマネジメント p72

■5か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

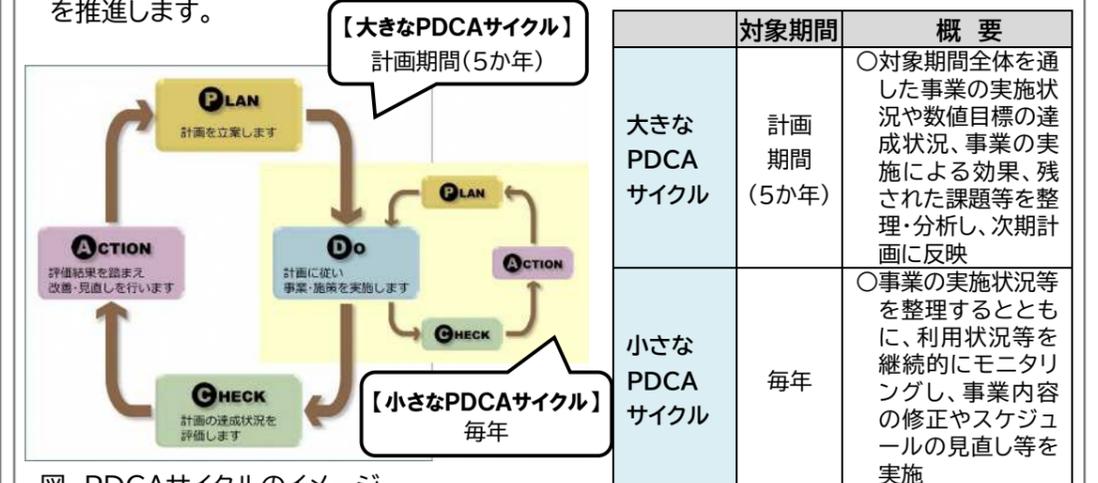


図 PDCAサイクルのイメージ

お問い合わせ先: 臼杵市 秘書・総合政策課
(TEL)0972-63-1111 内線2118 (FAX)0972-64-0136