

臼杵市地域公共交通計画

「住みごこち一番のまち」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～

【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

[目 次]

1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 計画作成の目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進.....	3
1-4 臼杵市のまちづくり戦略	4
1-5 大分県豊肥圏地域公共交通計画(令和3年度～7年度).....	7
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)	8
2. 臼杵市地域公共交通網形成計画(現計画)の評価	9
2-1 地域公共交通網形成計画に掲げた事業の実施状況	10
2-2 KPIによる評価	11
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	12
3. 臼杵市の現状	13
3-1 地域の現状	14
3-2 公共交通の現状.....	22
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	31
3-4 臼杵市の民間バス・コミュニティバスに対する定量的評価	32
4. 各種調査結果. 住民移動の実態及びニーズの把握	35
4-1 各種調査の実施	36
4-2 公共交通を取り巻く状況と問題点の整理.....	37
5. 臼杵市における公共交通の課題	47
6. 臼杵市地域公共交通計画	59
6-1 臼杵市における地域公共交通の基本理念と基本方針	60
6-2 計画対象区域.....	60
6-3 計画期間	60
6-4 計画の目標	62
6-5 市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性	63
6-6 目標を達成するために行う事業及び実施主体.....	67
6-7 目標達成に向けたマネジメント	72

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 計画作成の目的

本市は、大分県の東南部に位置する面積 291.20km² の地域で、東は豊後水道に面した臼杵湾に臨み、南西部は鎮南山・姫岳など比較的険しい山稜が津久見市、佐伯市と接しています。

臼杵港から四国とフェリーで連絡しており、四国や関西方面への交流拠点として東九州の玄関口の役割を果たしています。

本市は、平成 17 年1月1日、旧臼杵市と旧野津町の合併により誕生しましたが、令和 2 年国勢調査によると人口 36,158 人、高齢化率は 41.0%と、人口減少と高齢化が深刻化している状況にあります。



図 1-1 臼杵市の位置

こうした中、持続可能な公共交通体系を民間、地域、行政が一体となり構築していくための法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成19年10月に施行された以降、本市は平成 22 年3月に「臼杵市地域公共交通総合連携計画」(H22~24 年度)、平成26年3月に「臼杵市地域公共交通総合連携計画(改訂版)」(H26~28 年度)、さらに法改正を踏まえ平成29年3月に「臼杵市地域公共交通網形成計画」(以下「網形成計画」と表記:H29~R3 年度)を策定しました。

その後、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造がさらに難しくなってきた中で、地方公共団体が中心となり、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)の改正法が令和 2 年 11 月に施行されました。

この改正法では、交通事業者等の関係者が協議しながら公共交通改善・移動手手段確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するため、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民等の地域の関係者と協議しながら、「地域公共交通計画」を作成・実行することが「努力義務化」されました。

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。

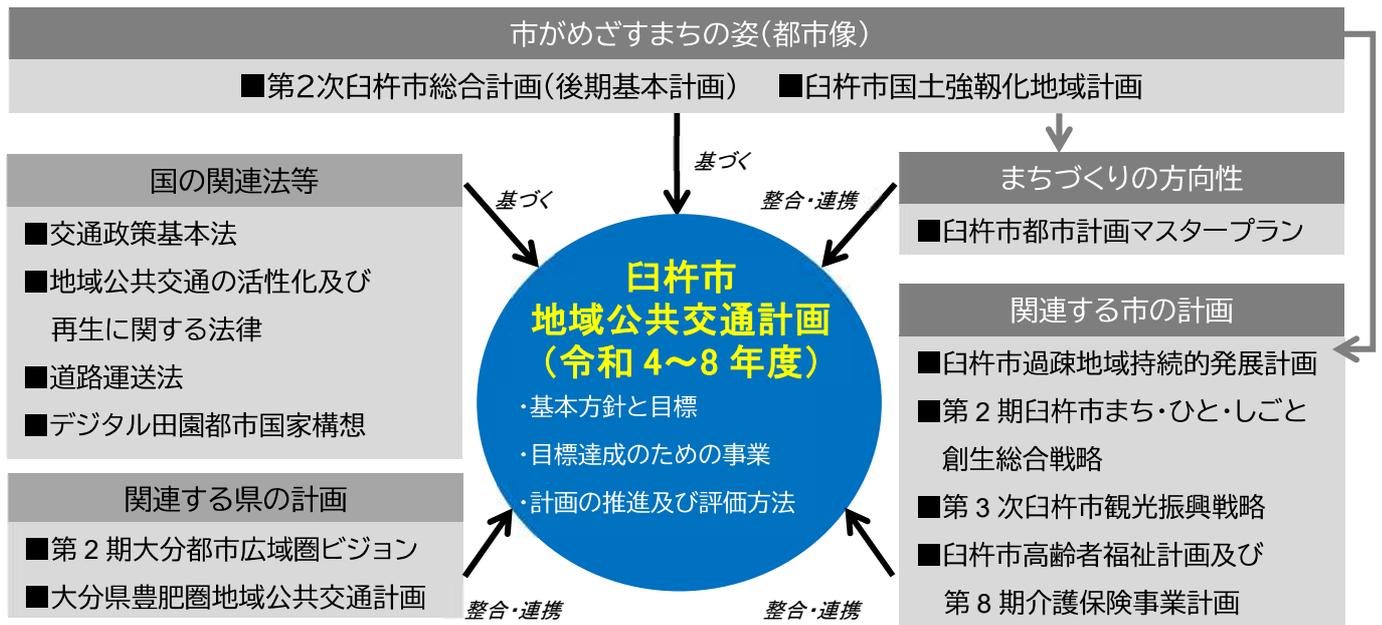
本計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図っていきます。

1-2 計画の位置づけ

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。

また、「大分都市広域圏ビジョン」や「大分県豊肥圏地域公共交通計画」といった県の計画や、都市計画や観光等、市の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取り組みとの連携を行いながら、相互に補完し合って、本市の将来都市像の実現に向けた取り組みを進めるものとします。

特に、「臼杵市都市計画マスタープラン」で定める「基本理念・都市づくりの基本方針」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。



1-3 持続可能な開発目標 (SDGs) の達成に向けた施策の推進

2015(平成 27)年9月に国連で、「我々の世界を変革する:持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が採択され、17 のゴール(目標)と 169 のターゲットからなる

「SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標)」が掲げられました。

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。

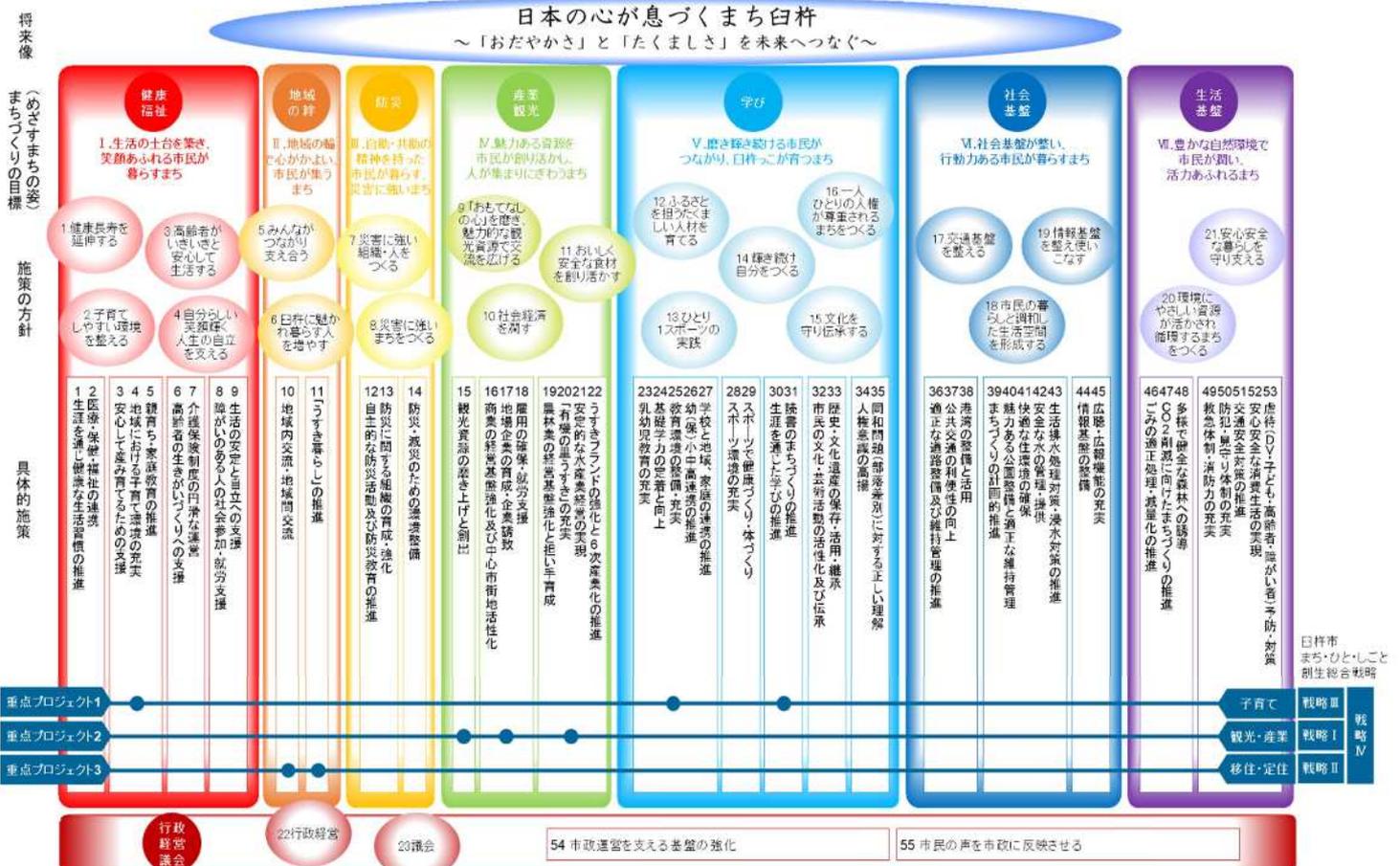
■SDGs が定める 17 のゴール



1-4 白杵市のまちづくり戦略

1-4-1 第2次白杵市総合計画（後期基本計画）

項目	内容
市の将来像	日本の心が息づくまち白杵 ～「おだやかさ」と「たくましさ」を未来へつなぐ～ ①自助 ②共助・公助 ③継承 ④郷土愛・誇り
まちづくりの目標	1.生活の土台を築き、笑顔あふれる市民が暮らすまち(健康福祉) 2.地域の輪で心がかよい、市民が集うまち(地域の絆) 3.自助・共助の精神を持った市民が暮らす、災害に強いまち(防災) 4.魅力ある資源を市民が創り活かし、人が集まりにぎわうまち(産業・観光) 5.磨き輝き続ける市民がつながり、白杵っこが育つまち(学び) 6.社会基盤が整い、行動力がある市民が暮らすまち(社会基盤) 7.豊かな自然環境で市民が潤い、活力あふれるまち(生活基盤)
交通関連施策	観光資源の磨き上げと創出、公共交通の利便性の向上、港湾の整備と活用



【戦略Ⅰ】地方はじきをつくり、安心して暮らせるようにする 【戦略Ⅱ】地方への新しいひとの流れをつくる 【戦略Ⅲ】若い世代の結婚・出産・子育ての希望がかなる 【戦略Ⅳ】時代に合った地域をつくり、安心くらしを守るとともに、地域と地域を連携する

1-4-2 臼杵市都市計画マスタープラン

項目	内容
基本理念	活力と魅力をみんなで育み、居心地の良さを実感できる都市づくり
都市づくりの基本方針	1.住みやすい・住みたいと感じ、幸せが実感できるまちづくり 2.防災・減災対策の充実したまちづくり 3.都市基盤が整った利便性が高いまちづくり 4.臼杵の魅力を生かし、地域の魅力を築くまちづくり 5.多様な主体が参画し、地域や地区をつくるまちづくり
将来都市構造	臼杵市街地と野津市街地を市街地核として、防災、商業、交通などの各種拠点づくりを進めると共に、広域間、都市間、地域間が連携する都市構造を目指す。
交通体系の整備方針	鉄道・バスについては、交通渋滞の緩和、地球規模の環境問題への対応という観点から、今後は公共交通機関の利用促進を図る。



1-4-3 「市民と協働のまちづくり」の取り組み事例

本市は令和3年11月にユネスコから「ユネスコ・クリエイティブシティーズネットワーク(ユネスコ創造都市ネットワーク)」への食文化分野での加盟を認定されました。

食文化分野でのネットワーク加盟は、日本では、山形県鶴岡市に次ぐ2都市目となり、世界に49都市あるユネスコ食文化創造都市の1都市となります。

これは、これまで長い間、大切に培ってきた、発酵・醸造文化や有機農業の推進などの取組が世界的にも評価いただけたものです。

今後はこれまで以上に醸造・発酵産業や質素儉約の郷土料理など本市の伝統的な食文化や、有機農業や水源涵養の森づくり、地産地消を推進するとともに、国際的な貢献、連携も図り、創造産業と都市の持続的な発展を目指していきます。



麹造りの湯気が出ている可児醤油
©Fumiaki Himawari, 2021



きらすめし
©usukiyaki, 2017



可児醤油の味噌づくり
©Kani shoyu, 2017



ラッピングバス

※ユネスコ創造都市ネットワークについて

- ・ユネスコの事業として2004年に創設。創造性を核とした都市間の国際的な連携によって、地域の創造産業の発展を図り、都市の持続可能な開発を目指すもの。各都市は同ネットワークを活用し、知識・経験の交流、人材育成、プログラム協力などを行う。
- ・原則2年に1回、ユネスコが公募する。都市(自治体)が直接ユネスコへ申請する際に、日本ユネスコ国内委員会の承認が必要。
- ・世界の加盟都市は90か国以上295都市で、7分野(文学、映画、音楽、クラフト&フォークアート、デザイン、メディアアート、食文化)のいずれかに分類されている。

1-5 大分県豊肥圏地域公共交通計画（令和3年度～7年度）

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。特に大分県が策定した「豊肥圏地域公共交通計画」に挙げられている「新技術の活用」や「輸送資源の総動員」、「公共交通の維持に向けた支援」等は新しい考え方として本計画にも取り入れるべきであると考えています。

<基本的な方針>

市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワークの構築

表 1-1 大分県豊肥圏地域公共交通計画の主な内容

目標	実施事業	事業名	継続 ／新規	役割 (県・臼杵市)
①広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上 ⇒潜在的な移動ニーズに対応できる公共交通ネットワークへの改善を図ることで、輸送人員の低下やバス利用頻度の減少を食い止め、公共交通の人口カバー率の向上を目指す。	地域間路線・地域内路線による持続的な公共交通ネットワーク構築	圏域内の全公共交通路線について、路線の果たすべき役割を再設定	継続	県・市：計画期間中の変化に応じ、随時、役割の見直しを実施
	新技術を活用した効率性と利便性の両立の推進	次世代モビリティサービスの導入促進	新規	県：実証実験の実施や実装に向けた技術的な助言 市：新技術の導入検討
②変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化 ⇒動員・最適化を行うことにより、乗合事業(路線バス事業)の収益性は一定の水準で食い止めながら、公共交通事業および公的輸送資源全般に係る財政負担額の維持・縮小を図る。	輸送資源の総動員と最適化	サービスの競合する路線における役割の整理	継続	県：利便増進実施計画の策定 市：計画に基づく運行の実施
		利用の低迷する路線における交通モードの転換	継続	
	移動ニーズにあった路線やダイヤの改善	移動ニーズを考慮した路線変更・新設、ダイヤ変更	継続	県：利便増進実施計画の策定 市：計画に基づく運行の実施
③利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上 ⇒輸送サービスの利便性向上や最適化等の施策と連携し、利用者・交通事業者・自治体の協働による様々な利用促進策を実施し、公共交通への理解の醸成および公共交通への転換の促進を図る。	新たな利用者の獲得に向けた情報提供の改善	公共交通のオープンデータ化の推進	新規	県・市：オープンデータ化を推進
	移動サービス相互の連携強化	幹線と枝線との運行ダイヤの連携	継続	県：利便増進実施計画の策定 市：計画に基づく運行の実施
	公共交通の維持に向けた支援	路線バス・タクシー運転手の確保	新規	県・市：関係者が協働し、定期的に関催
		路線の維持に対する沿線自治体の支援	新規	県・市：公共交通の維持のため、継続的な支援を実施

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）

社会の存続基盤として公共交通を持続していかなければならないということはこれまでもこれからも変わりませんが、それに加え、新型コロナウイルス感染症や災害に対する対応、生活や働き方、観光スタイル等様々なことの多様化、SDGsやデジタル技術による革新による成長など、これらの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。

社会の存続基盤の 持続可能性確保	災害リスクの増大や老朽化 インフラの増加への対応	多様化への対応	地球温暖化対策の推進	DXの推進等による 成長の実現
---------------------	-----------------------------	---------	------------	--------------------

持続可能で暮らしやすい社会の姿
(先端技術の活用等)



一人一人が望む生き方を実現できる社会
(近隣地域内での観光(マイクロツーリズム)の促進等)



出典：国土交通省

2. 白杵市地域公共交通網形成計画 (現計画)の評価

2-1 地域公共交通網形成計画に掲げた事業の実施状況

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下表に示すとおりです。

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。

表 2-1 地域公共交通網形成計画に掲げた事業の実施状況

事業	実施状況		
	○:実施済み △:着手したが、実施に至らず ×:未実施		
(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	①JR・フェリー・バス・タクシー等、的確な運行の見直し	○	・ダイヤ見直し (臼三線、市内循環線)
	②高校生の通学利便性を考慮したバス路線の運行	△	・乗降調査、大分県、事業者、豊後大野市との協議を実施したが、具体的な路線変更には至らなかった。
	③スクールバスの間合い利用	△	・教育委員会との協議を行ったが実現には至らなかった。
	④地域コミュニティタクシーの運行	○	・南津留、海辺地区で実施
(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	①バスの重複区間の整理	×	・未実施
	②地域の実情にあった利便性の向上と運行の効率化	○	・ダイヤの見直し (東神野線)
	③地域の移動実態に応じた運行ダイヤへの再編	○	・ダイヤの見直し (南野津・東谷線) ・デマンド交通の開始
(3)市内外の交流促進に向けた公共交通相互の連携強化	①乗り継ぎ利便性の向上	○	・循環線に、乗り継ぎ拠点としてサンリブ停留所を設置した。デマンド交通などの乗り継ぎ拠点となっている。
(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	①観光移動の利便性の向上	×	・未実施
	②観光情報誌やWEBサイト等での情報提供	△	・(一社)臼杵市観光協会と協議中 ・臼杵駅内に設置された観光案内所と連携し、時刻表などを配布している
	③来訪者に分かり易い路線図等の情報提供	×	・未実施
(5)新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進	①運行ダイヤ検索サイトを活用した情報提供	×	・未実施
	②高齢者の公共交通への転換推進	○	・免許返納者へのチケット交付を実施
	③高齢者が利用し易い低床及び環境対応車両の導入	○	・ステップ付車両を導入している (市内循環線、南野津・東谷線)
	④共通乗車(船)券や乗継割引の導入	×	未実施

2-2 KPI による評価

現計画の目標の達成状況は以下に示すとおりです。

- 計画目標「(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」と「(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」については、指標「車を持っていない世帯の週1～2回以上」は目標未達成ですが、現況値を上回っています。指標「利用者1人あたりの市の財政負担額」については、路線バスは目標を達成していますが、コミュニティバスは目標未達成です。指標「路線バス・コミュニティバスの1便あたりの利用者数(乗車率)」は目標値・現況値ともに下回っています。
- 計画目標「(3)市内外の交流促進に向けた公共交通相互の連携強化」と「(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」については、指標「観光客による臼杵駅での公共交通乗換利用者」は目標値を上回っています。引き続き、公共交通の利用環境の整備等を行っていくことが求められます。なお、指標「観光対応路線の休日利用者数」は県の前計画を踏襲した指標ですが、県が評価を行わなかったため評価できない状況です。
- 計画目標「(5)新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進」については、指標「ノンステップバス又はワンステップバスの導入台数」はワンステップバスを4台導入することができ、目標を達成しました。指標「地域活動への移動手段で困っていることがある高齢者の割合」は全体平均では目標値を達成したものの、最大値が現況値を超えている地区があり、全体として効果は出ているものの引き続き地区別での対応が求められます。

このような中、コロナ禍による外出抑制等に伴う人流減少、国際的往来抑制等に伴うインバウンド消失等が、評価にも大きな影響を与えました。

表 2-2 数値目標の達成状況

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)
		コミュニティバス 743円/人 (H27)		コミュニティバス 1,000円/人未満 の路線はなし 平均1,682円/人(R2)	C評価 (目標未達成であり現況値からも悪化した)
	路線バス・コミュニティバス(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

(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

→目標達成度：△

- ・市内循環線の路線、ダイヤの見直しを行ったことにより、利用者の増加にはつながらなかったものの、減少傾向を食い止めている状況にあります。
- ・臼三線のダイヤについては引き続き協議を行っており、路線の見直し等も行いましたが、臼三線の利用状況は芳しくない状況にあります。
- ・スクールバスの間合い利用については再三の協議を行っていますが、実現できておらず、引き続き課題解決に取り組む必要があります。
- ・地域コミュニティタクシーについては、市内2地区で実施しました。現在もイベント等の際には利用されています。

(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

→目標達成度：△

- ・地域と協議を重ね、地域の実情にあったダイヤの再編を行った南野津・東谷線については利用者が増加するなど効果が発現しました。
- ・利用者1人あたりの市の財政負担額は路線バス 409 円/人、コミュニティバス 1,682 円/人(R2年度コロナウイルスの影響あり)となっており、大きく増加しています。
- ・今後の人口減少等を見据え、引き続き、課題解決に取り組む必要があります。

(3) 市内外の交流促進に向けた公共交通相互の連携強化

→目標達成度：△

- ・デマンド交通や、民間路線との乗り継ぎ利用を想定し、市内循環線において、乗り継ぎ拠点としてサンリブ停留所を設置しました。
- ・現状では、乗り継ぎ利用者がほとんど皆無の状況にあります。

(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

→目標達成度：×

- ・計画に掲げた事業を実施していないため、積み残し課題といえます。

(5) 新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進

→目標達成度：△

- ・自動車運転免許返納者に対して公共交通のチケットを配布する事業の導入や、市報により免許返納について掲載するなどを行いましたが、芳しくない状況にあります。
- ・引き続き課題解決に取り組む必要があります。

3. 白杵市の現状

3-1 地域の現状

3-1-1 人口特性

1) 人口推移

- 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。
- 本市の高齢化率は、国と比較して13ポイント、大分県と比較しても約8ポイント高くなっており、国・県よりおよそ10~15年ほど早い水準で高齢化が進行しています。
- 臼杵市まち・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。

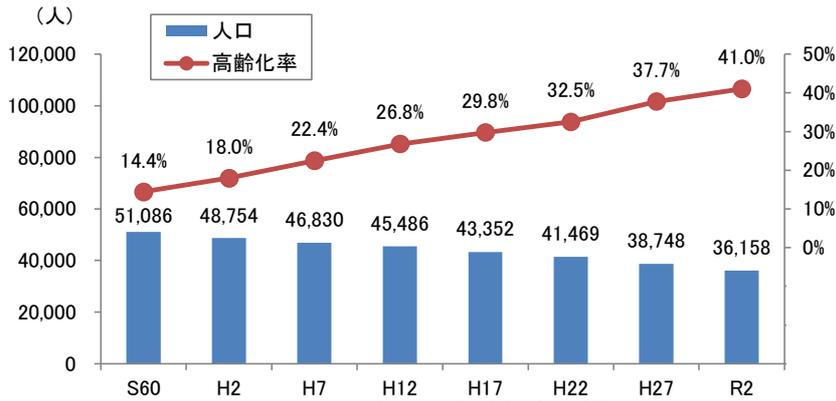


図 3-1 人口と高齢化率の推移

資料：令和2年国勢調査

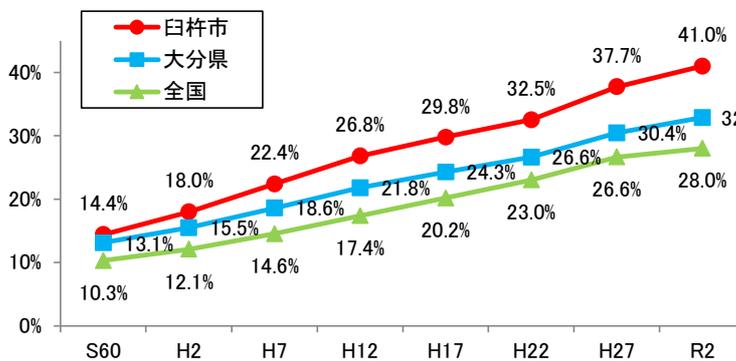


図 3-2 高齢化率の国・県との比較

臼杵市では10年前(H22年)に32.5%となっています。

臼杵市では15年前(H17年)に29.8%となっています。

資料：令和2年国勢調査



図 3-3 総人口と年齢構成の推計

出典：臼杵市まち・ひと・しごと創生総合戦略

2)人口分布

- 臼杵市の人口分布をみると、市街地部や地区の拠点周辺に一定程度の人口集積がみられるほか、郊外部にも薄く広く人口が分布しています。
- 道路網と人口分布の関係性に着目すると、国県道とJR日豊本線沿線に人口集積がみられます。
- それ以外に、国県道から奥まった市道にも100人未満の人口集積がみられます。

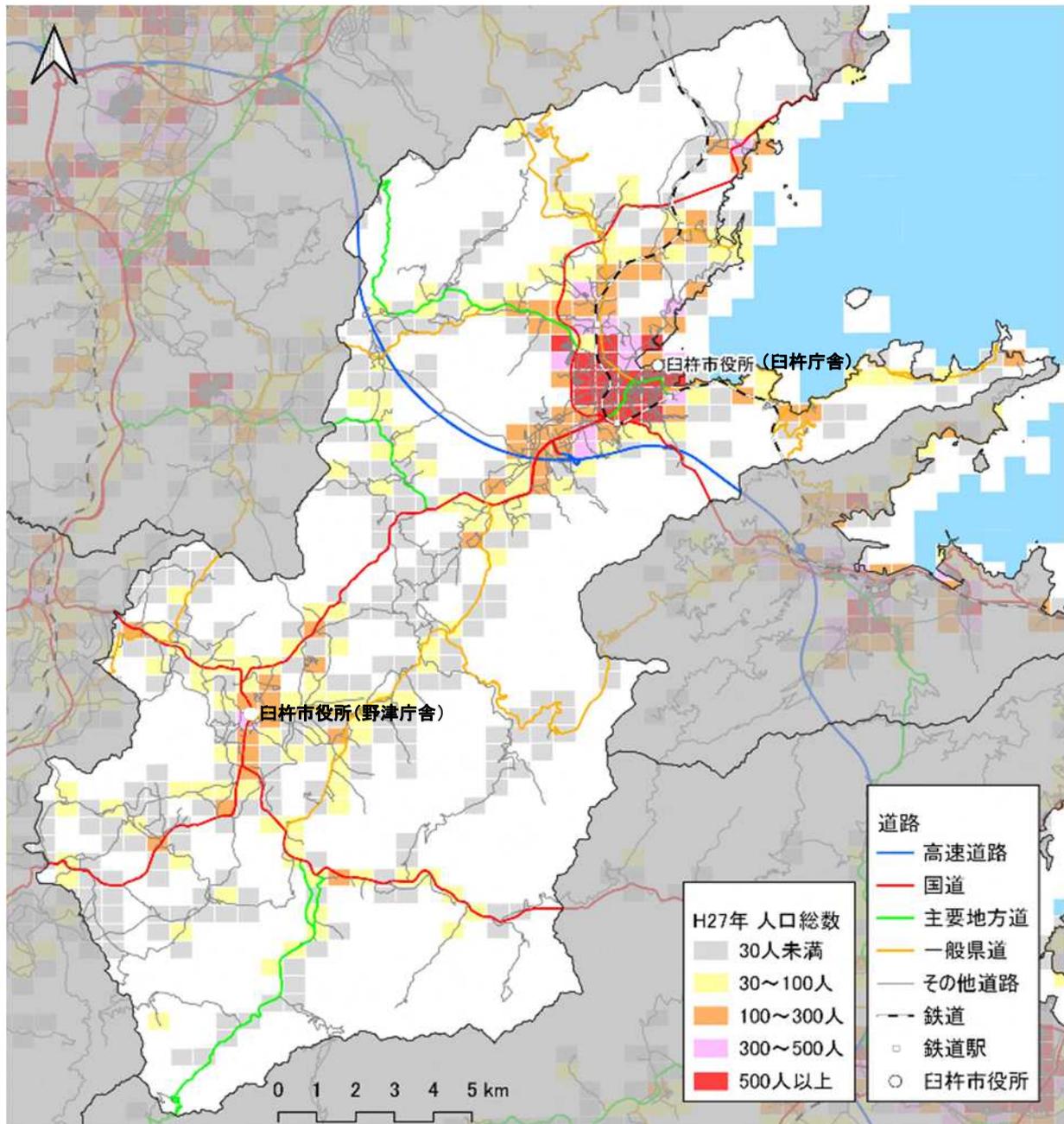


図 3-4 人口分布(500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

3) 高齢者人口の分布

- 高齢者は総人口と同様に、市街地部や地区の拠点周辺にみられ、郊外部にも薄く広く分布しています。
- 道路網と高齢者人口の分布の関係性に着目すると、総人口と同様に国県道とJR 日豊本線沿線に人口集積がみられます。
- それ以外に、国県道から奥まった市道にも 50 人未満の人口集積が点在して見られます。

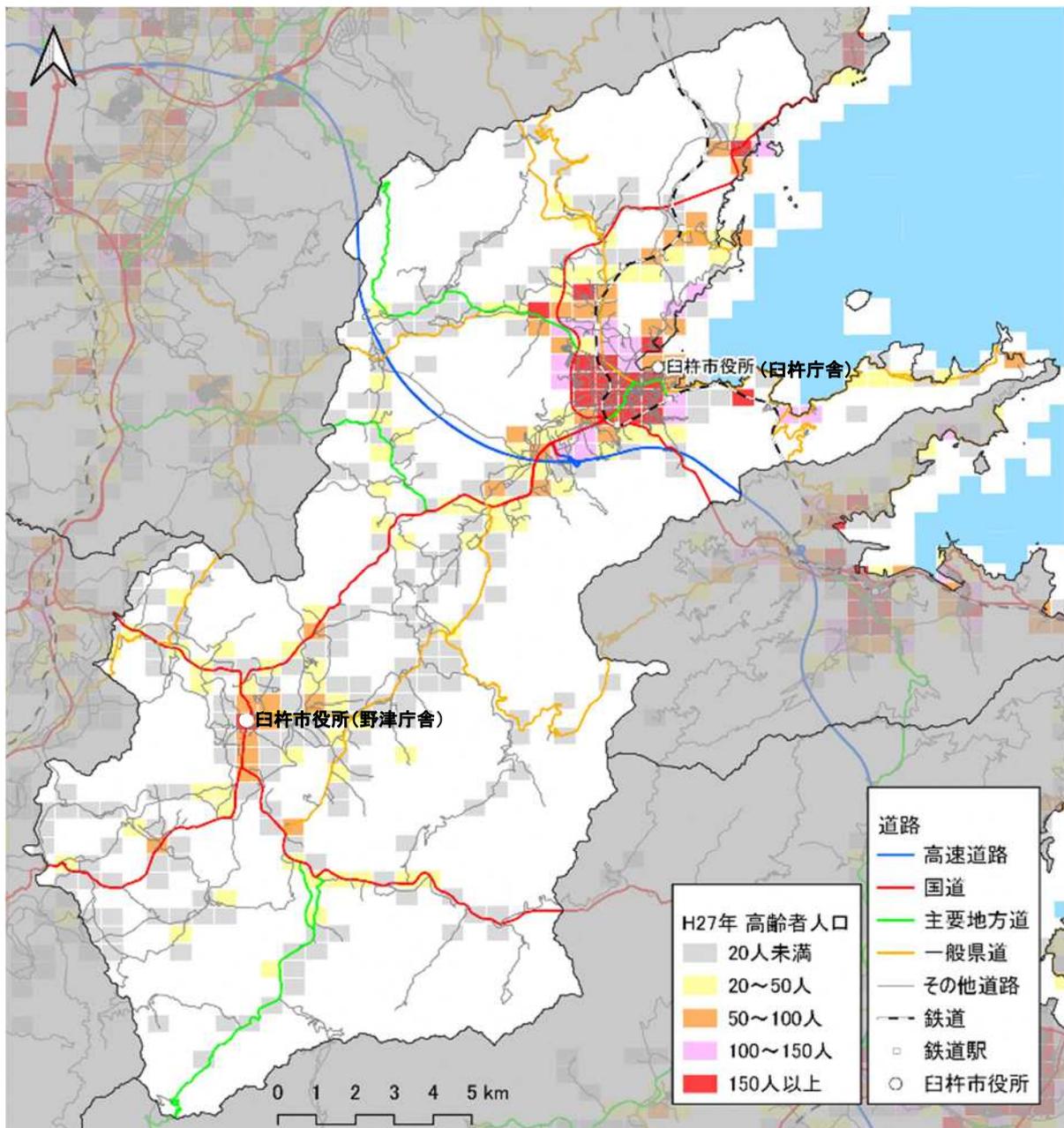


図 3-5 高齢者人口の分布状況(500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

4)高齡化率の分布

- 平成 27 年の本市の高齡化率は約 38%でしたが、市内のほとんどのエリアが高齡化率 30%以上となっており、上臼杵駅～熊崎駅周辺において 30%以下の地域がまとまってみられます。
- 道路網と高齡化率の分布の関係性に注目すると、高齡化率 30%未満は国県道から奥まった市道沿線に概ね集積しています。
- 本市においては、国県道や市道に関係なく、市全域の高齡化率が高くなっています。

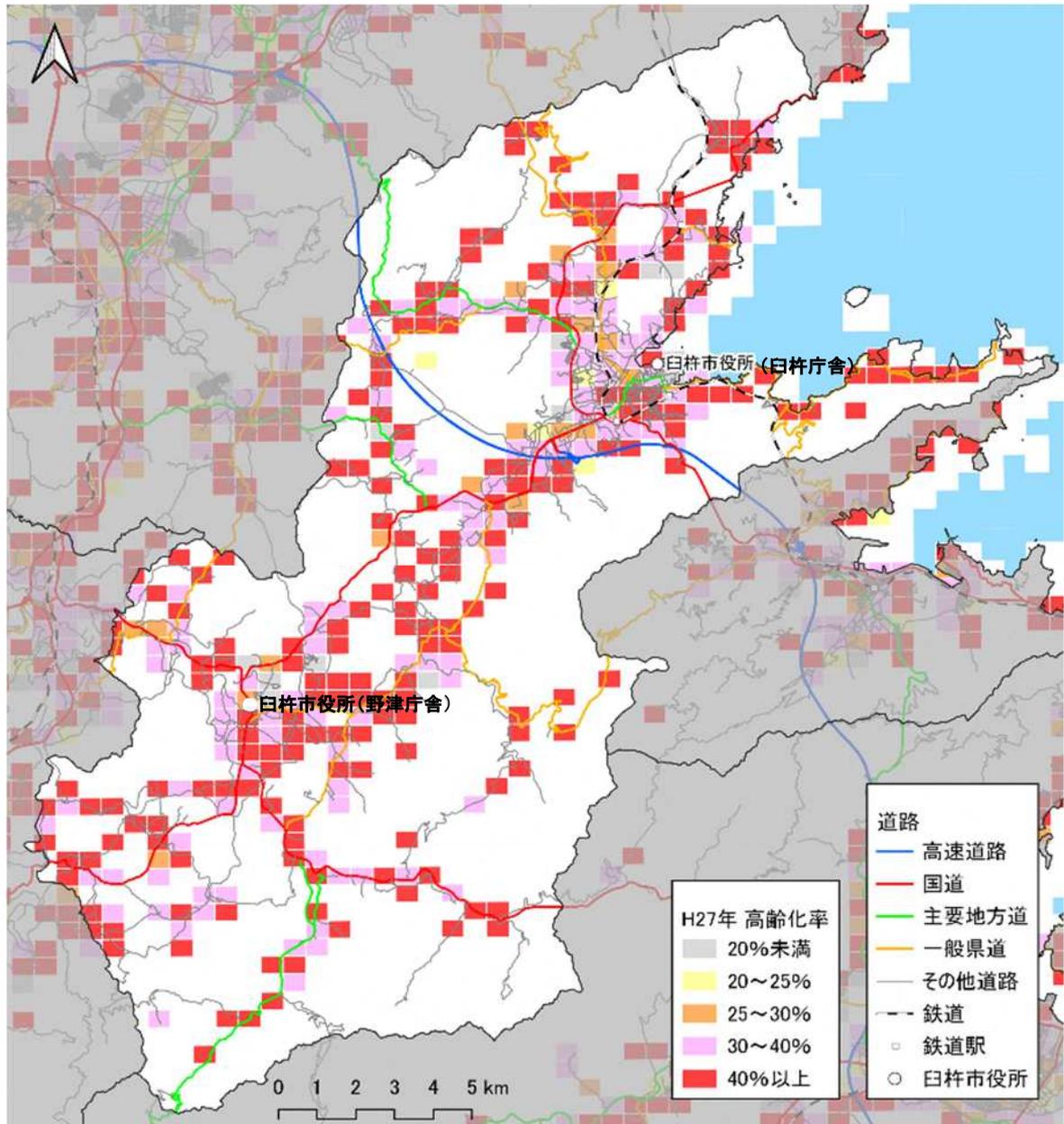
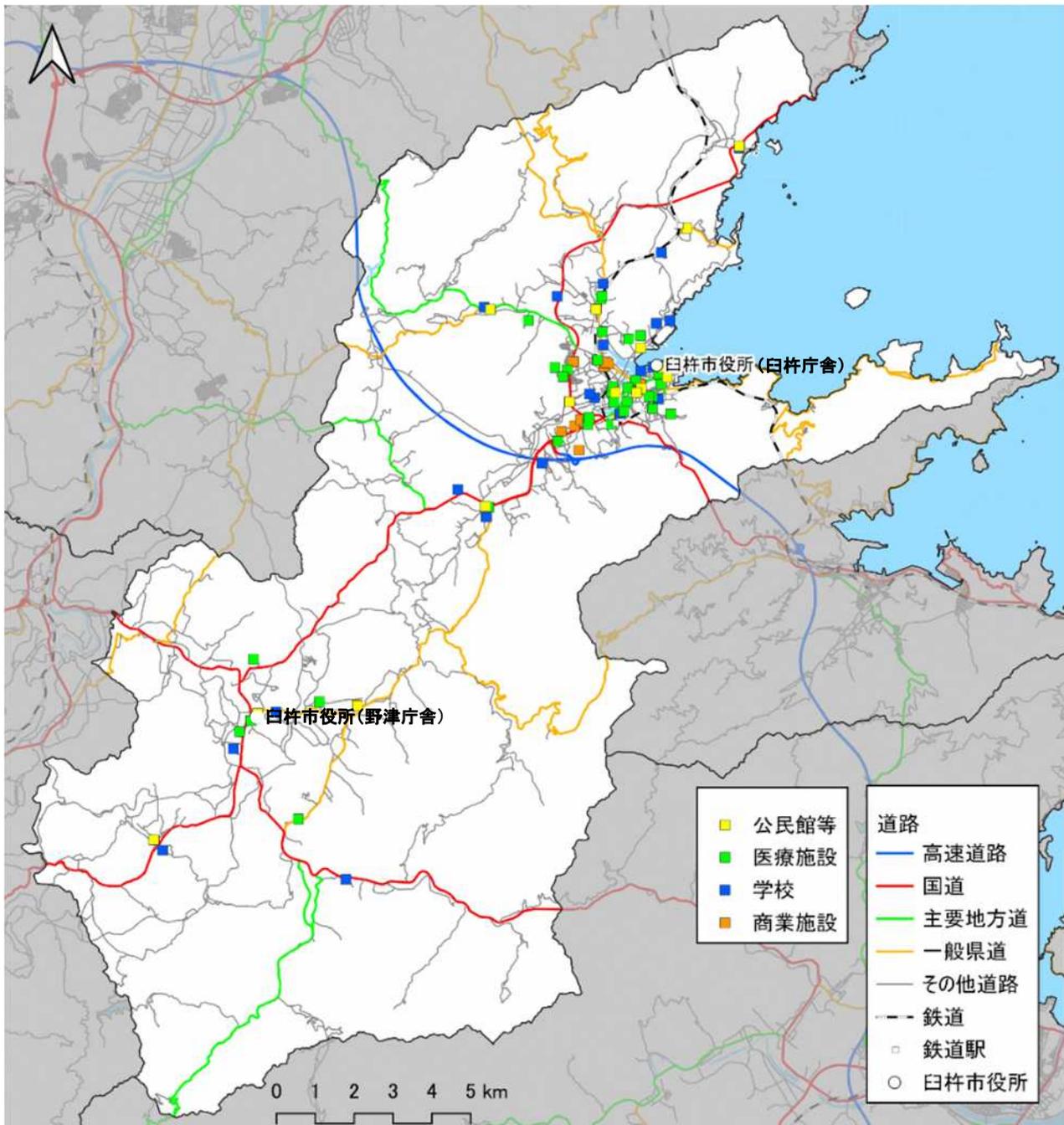


図 3-6 高齡化率分布状況(500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

3-1-2 施設立地状況

- 主要施設は市街地部に集中的に立地しているほか、地区の拠点周辺にも医療施設や学校などが立地している状況にあります。
- 道路網と施設立地状況の関係性に着目すると、国道とJR日豊本線沿線に施設の集積がみられます。



3-1-3 周辺都市との結びつきの状況

1) 通勤流動

●通勤流動をみると、臼杵市民の6割が市内に通勤しています。それ以外に大分市や津久見市、佐伯市、豊後大野市等への流動もみられます。流動の割合としては、大分市、津久見市が多くみられます。

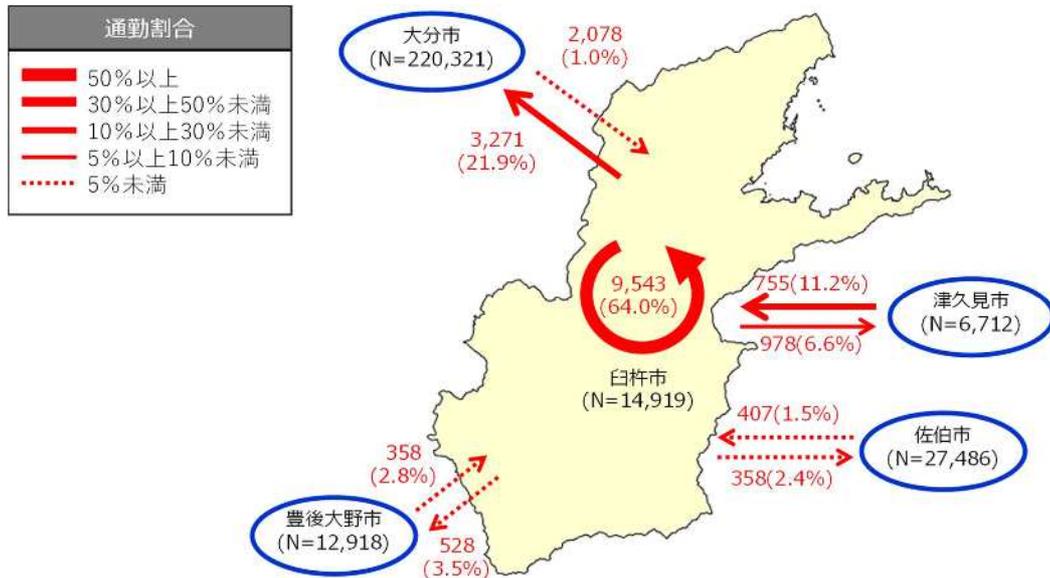


図 3-8 通勤流動

注) Nは各市の就業人口を指す

注) 数値は人数、()内の数値は割合を指す (1%以上の流動がある市のみ)

資料：平成27年国勢調査

2) 通学流動

●通学流動をみると、臼杵市民の5割が市内に通学しています。本市と周辺市の就学人口を比較すると、流入よりも流出の割合が高くなっています。

●具体的には、大分市や津久見市への流動が多く、豊後大野市や別府市、佐伯市への流動もみられます。

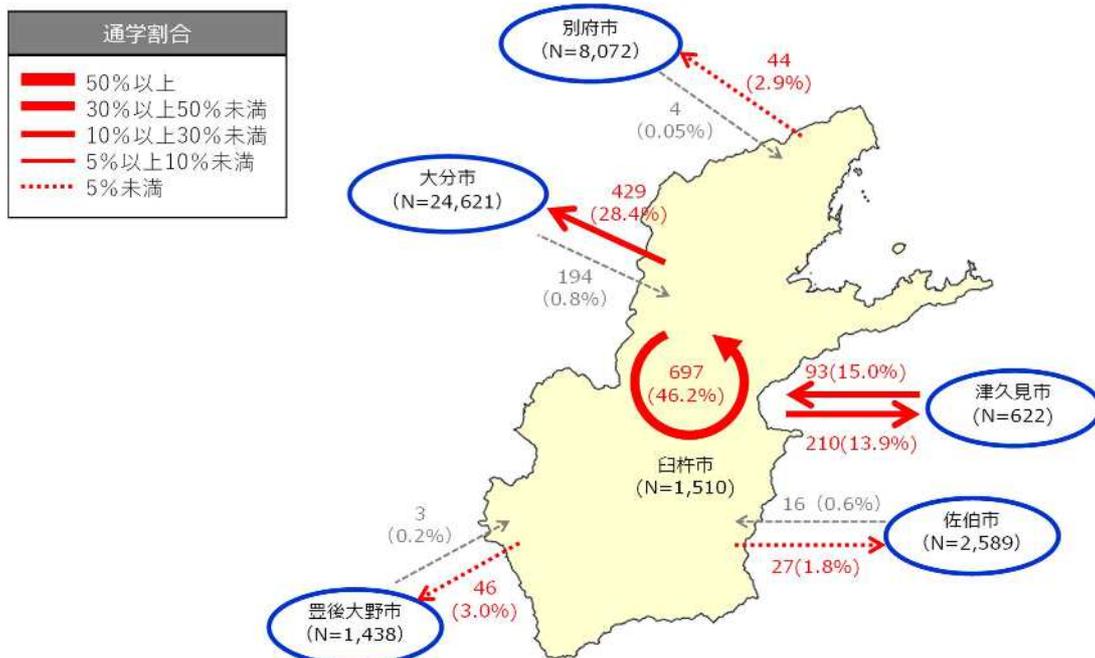


図 3-9 通学流動

注) Nは各市の就学人口を指す

注) 数値は人数、()内の数値は割合を指す (1%以上の流動がある市のみ)

資料：平成27年国勢調査

3) 買い物流動

- 買い物流動(最寄品)をみると臼杵市民(回答者)の臼杵市内での買い物は5割を占めており、大分市での買い物は約2割、豊後大野市での買い物は約1割みられます。
- また、他市から臼杵市への流動は津久見市から2割みられます。



図 3-10 買い物流動(最寄品)

注) N は調査回答者の標本数を指す

注) 数値は人数、() 内の数値は割合を指す (1%以上の流動がある市のみ)

資料：平成 29 年大分県中心市街地等消費者動向調査

4) 通院流動

- 通院流動をみると、臼杵市民(回答者)の臼杵市内での通院は7割を占めており、大分市への通院も2割みられます。それ以外に津久見市、由布市、豊後大野市への流動もみられます。
- 他市町村から臼杵市への流動はほとんどみられない状況となっています。



図 3-11 通院流動

注) 1%以上の流動のみ図示している

資料：平成 25 年大分都市圏パーソントリップ調査結果

3-1-4 観光の現状

- 臼杵市の観光資源の分布状況を見ると、臼杵石仏や二王座歴史の道・旧真光寺、風連鍾乳洞などの観光資源が臼杵市街地や野津地域などに複数分布しています。
- 道路網と観光資源の分布の関係性に着目すると、国県道を中心に分布しています。

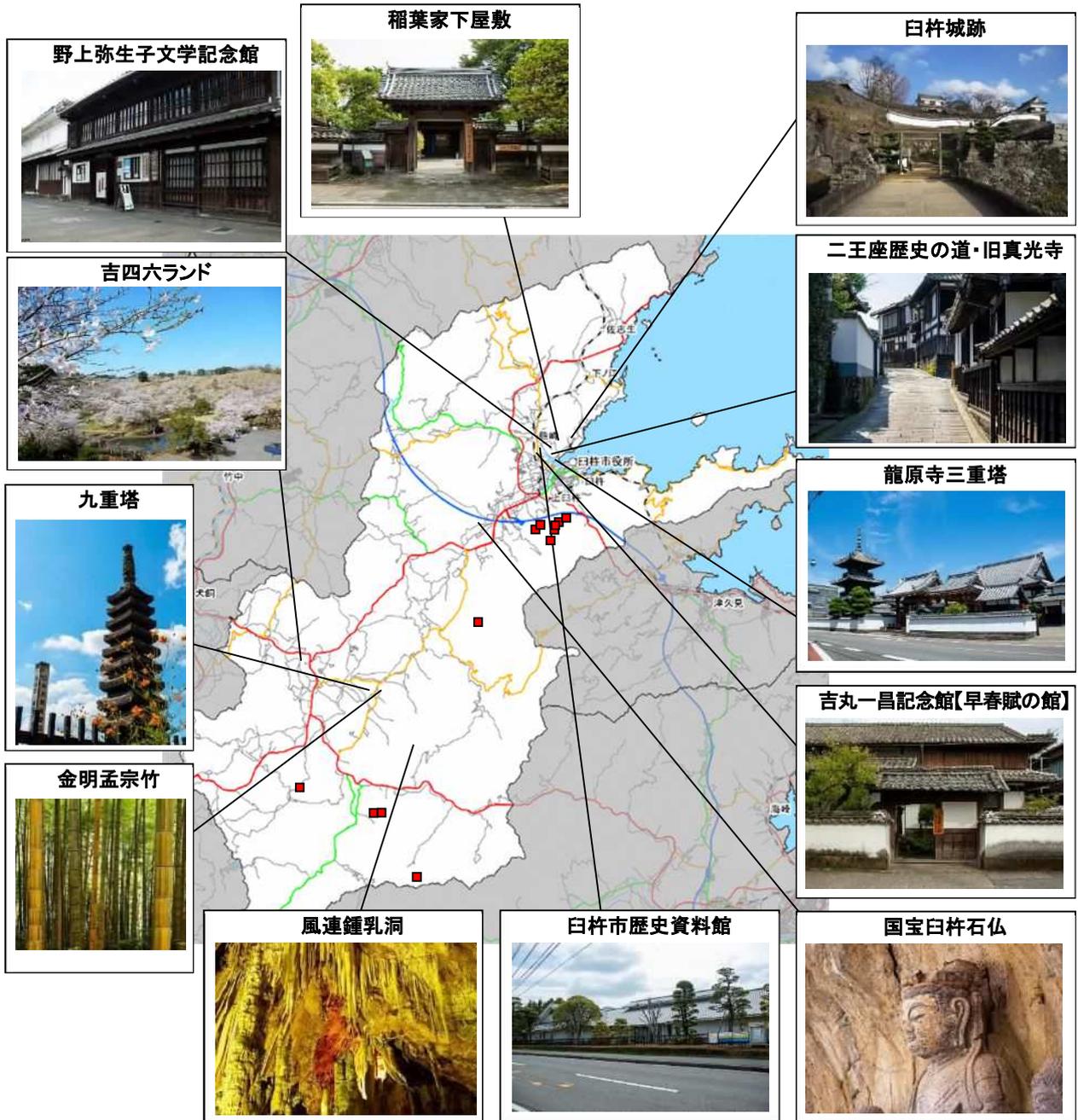


図 3-12 臼杵市の観光資源の分布状況

出典：臼杵市観光協会ホームページ

3-2 公共交通の現状

3-2-1 公共交通の現状

●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「臼杵～八幡浜航路」を宇和島運輸フェリーと九四オレンジフェリーが運行しています。

●民間バスは大分バス(株)と臼津交通(株)が営業しており、それ以外に大分空港と臼杵市(臼杵ICバス停)・佐伯市等を結ぶリムジンバス「佐臼ライナー」が運行しています。

※大分バスが運行する「臼大線」と「伯大線」は国庫補助対象地域間幹線系統となっており、国と県からの財政支出がなされています。「臼三線」は臼杵市と豊後大野市による欠損補助も行っています。

●臼杵市が運行主体となっているコミュニティバスが9路線あり、そのうち臼杵駅・地元商店街・生活利便施設等をつなぐ市内循環線は「ふぐバス」の愛称で知られています。

●その他、タクシーは2社が営業しています。

※計画の区域中(臼杵市全域)には、運行費の国庫補助を受けて、市外と往来を目的とする幹線とその幹線に接続し、市内における移動を目的とする支線(フィーダー)が存在します。

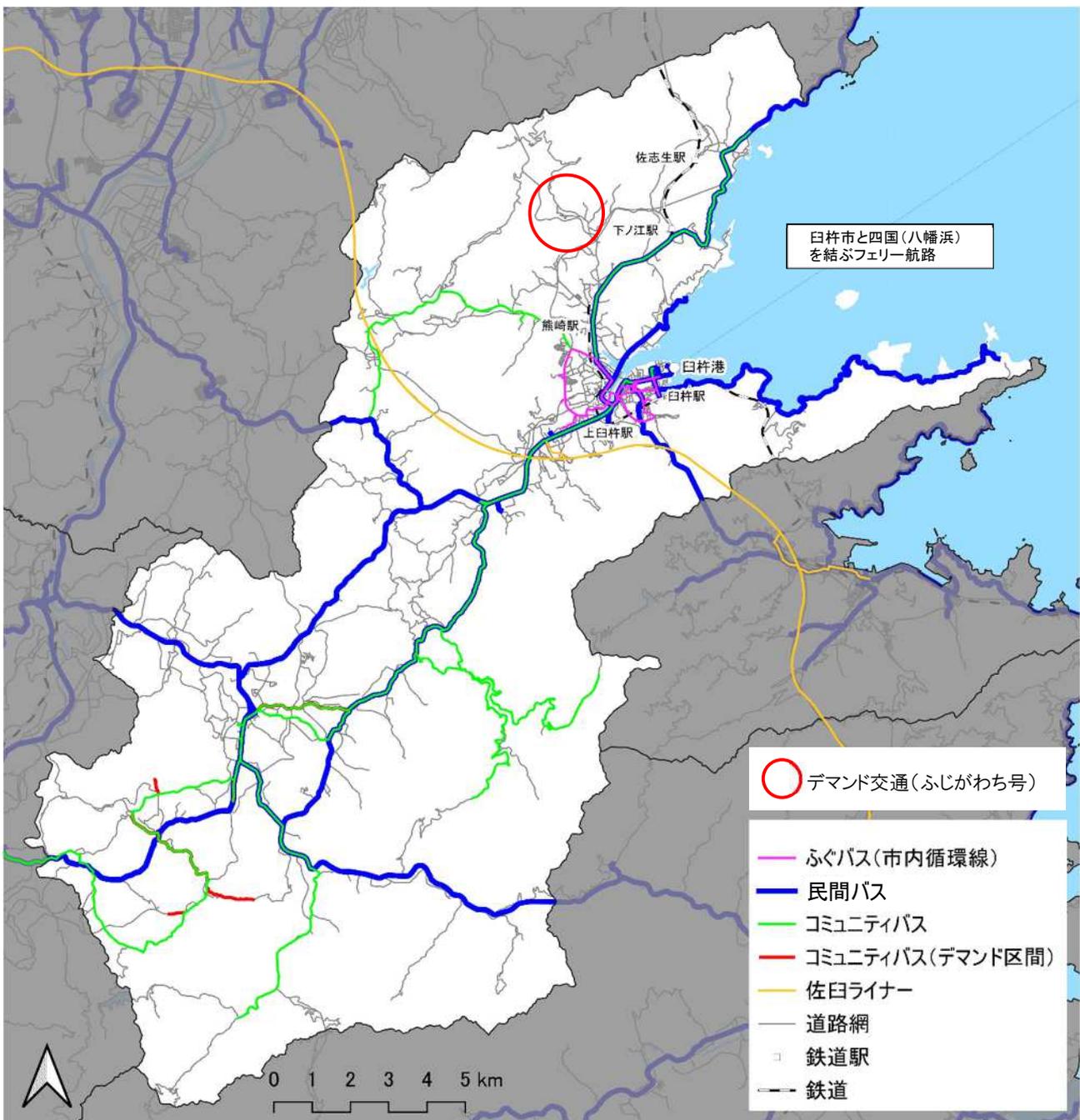


図 3-13 臼杵市の公共交通網

3-2-2 JR

- JR日豊本線は、市内外の通勤・通学はもとより、観光客等が幅広く利用する重要な役割を担っています。
- 市内には、佐志生駅、下ノ江駅、熊崎駅、上臼杵駅、臼杵駅が設置されています。1時間に1本程度運行している特急列車の市内停車駅は、臼杵駅のみです。
- 駅別の利用者数(乗車人員)をみると、熊崎駅は過去3年間で減少傾向にあり、臼杵駅と上臼杵駅は、平成30年度から令和元年度までは横ばいでしたが、令和2年度に大幅に減少しています。
- 線区(大分～佐伯)の平均通過人員をみると、年々減少しており、令和2年度は平成29年度と比較して4割以上減少している状況にあります。

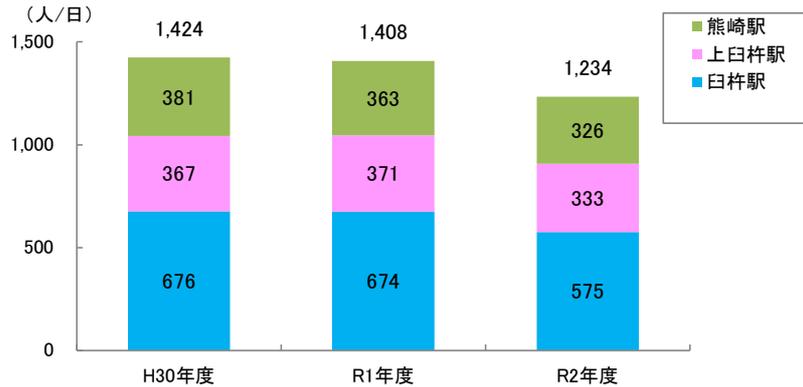


図 3-14 JR 利用者の推移(駅別) ※一部駅のデータは非公開

資料：JR 九州ホームページ

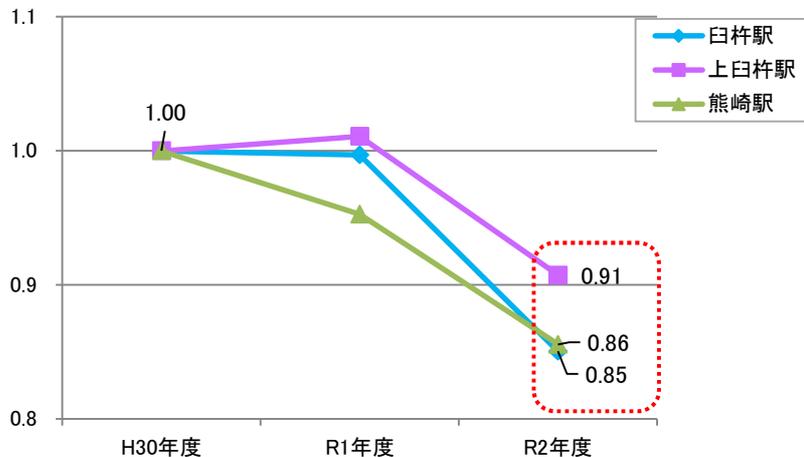


図 3-15 JR 利用者の変化(H30 年度を1とする) ※一部駅のデータは非公開

資料：JR 九州ホームページ

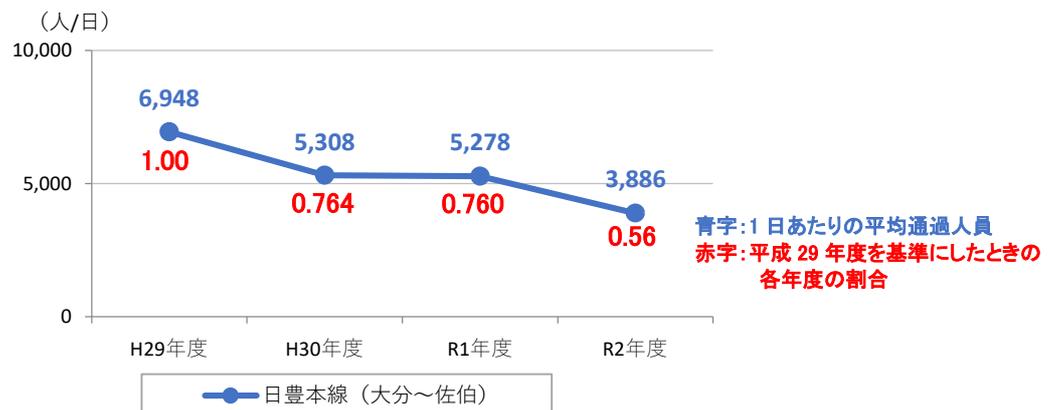


図 3-16 JR 線区(大分～佐伯)の平均通過人員の推移

資料：JR 九州ホームページ

3-2-3 フェリー

- 白杵～八幡浜を宇和島運輸フェリー(株)と九四オレンジフェリー(株)が1日に計 14往復しています。
- 白杵港の利用者数は、平成 28 年から令和元年にかけて増加傾向にありましたが、令和2年に減少に転じました。

表 3-1 フェリーの概要

九四オレンジフェリー(株)	<ul style="list-style-type: none"> ■航路名:八幡浜～白杵 ■就航船:カーフェリー 2 隻 ■航海数:7 航海(定期航路)
宇和島運輸(株)	<ul style="list-style-type: none"> ■航路名:八幡浜～白杵 ■就航船:カーフェリー 2 隻 ■航海数:7 航海(定期航路)



図 3-17 九四オレンジフェリー(株)

出典：九州旅客船協会連合会ホームページ



図 3-18 宇和島運輸(株)

出典：九州旅客船協会連合会ホームページ

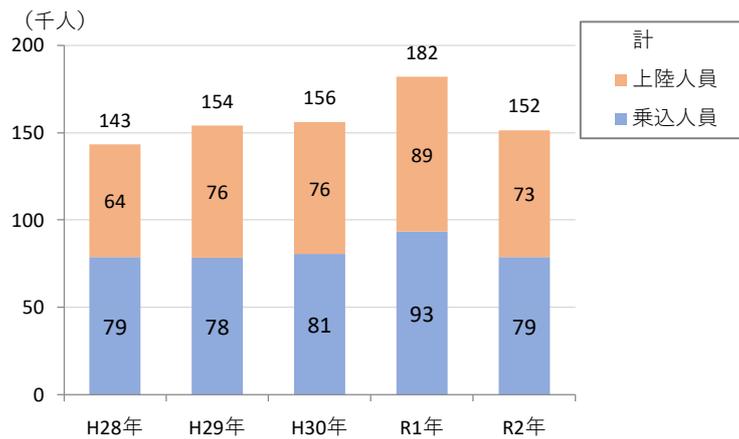


図 3-19 白杵港の利用者数(上陸人員+乗込人員)

資料：港湾調査 (国土交通省)

3-2-4 民間バス

- 民間バス路線(市内線)は3路線(泊ヶ内線・中津浦線・割後場線)あり、JR臼杵駅を起終点として、臼津交通(株)が運行しています。
- 臼杵市と周辺市を結ぶ路線、また臼杵市を經由する広域路線(市外線)は5路線あり、臼津交通(株)が2路線(臼関線・臼津線)、大分バス(株)が2路線(臼大線・伯大線)、臼津交通(株)と大野竹田バス(株)が共同で1路線(臼三線)を運行しています。
- 市外線には、臼杵市を起終点として、隣接する大分市、津久見市、旧佐賀関町(大分市)、旧三重町(豊後大野市)を連絡する路線と、佐伯市と大分市を連絡する路線があります。
- 臼杵市を起終点とする路線はJR臼杵駅や臼杵港を発着しており、佐伯市と大分市を結ぶ路線は、臼杵市街地は通過せず、国道10号線に沿って、野津市街地を通過しています。
- 運行便数は、臼大線、伯大線、臼三線が平日10便以上運行している一方で、それ以外の路線は平日10便未満と少ない状況にあります。

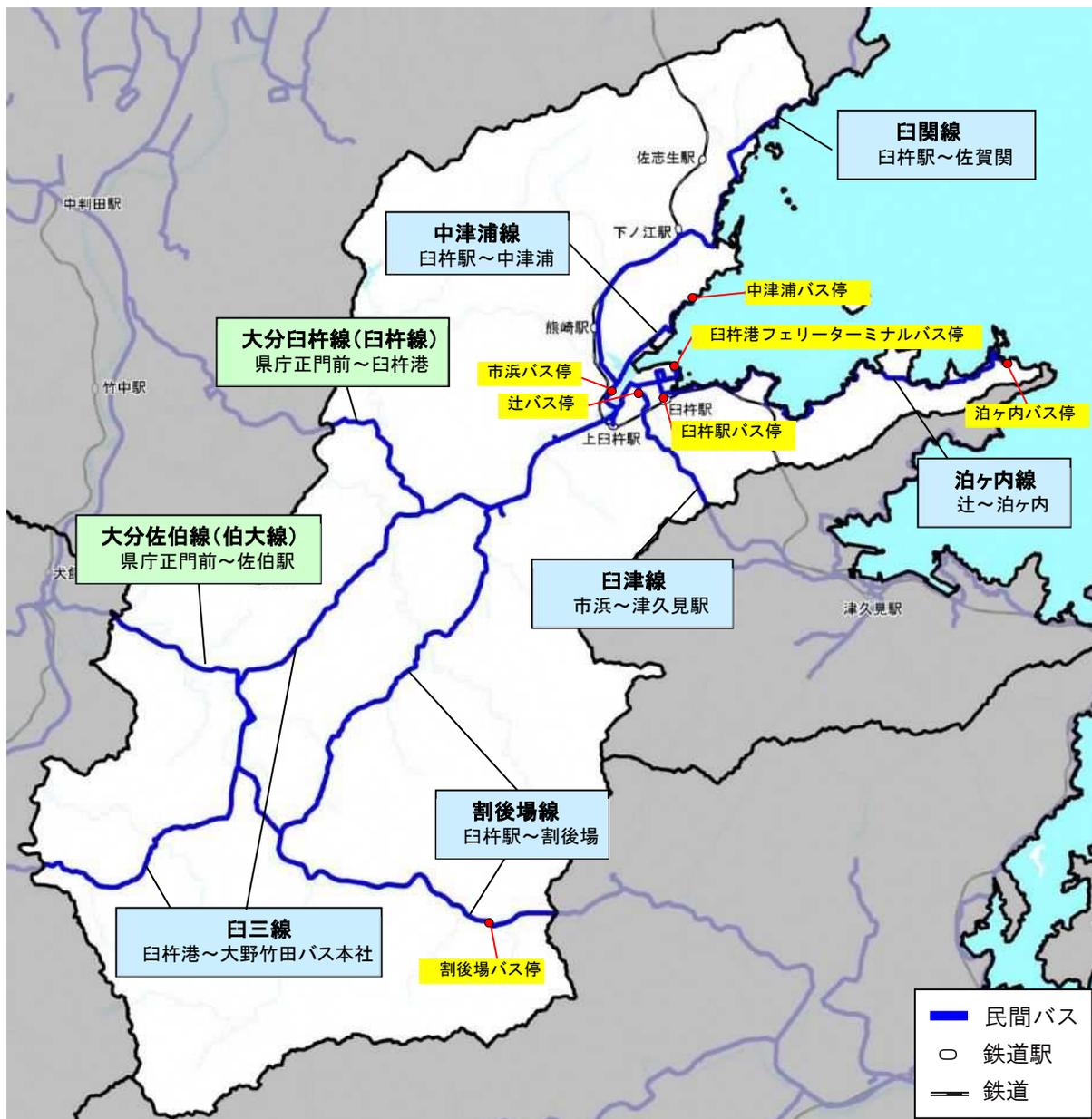


図 3-20 臼杵市の民間バス

注) 起終点となるバス停を記載。

3-2-5 コミュニティバス

- コミュニティバスは市内を運行していた民間バスの大幅な廃止・縮小を契機として、公共交通が不便な地域や運転免許を持たない市民などの移動手段を確保するために、臼杵市が主体となって運行しているバスです。
- コミュニティバス9路線のうち、4路線は“2ステップの中型バス”で運行されており、臼杵地域と野津地域を結ぶ城崎線以外は臼杵地域内または野津地域内を運行する路線となっております。その他の4路線(東神野線、西神野線、市内循環線、南野津・東谷線)は、ジャンボタクシーで運行されています。また、東神野線と西神野線は民間バスと重複する区間は乗降できない“クローズ区間”が設定されています。
- 市内循環線(ふぐバス)は木保佐循環線(臼津交通㈱が運行)の路線廃止を契機として、平成22年10月から運行を開始した路線です。平成28年10月にダイヤ改正し、増便・逆回りルートが新設されました。
- また、南野津・東谷線は、以前運行していた南野津線と東谷線を平成23年10月に統合した路線であり、地元住民からの予約があった場合のみ迂回運行する“路線不定期区間”(デマンド区間)を設定しています。

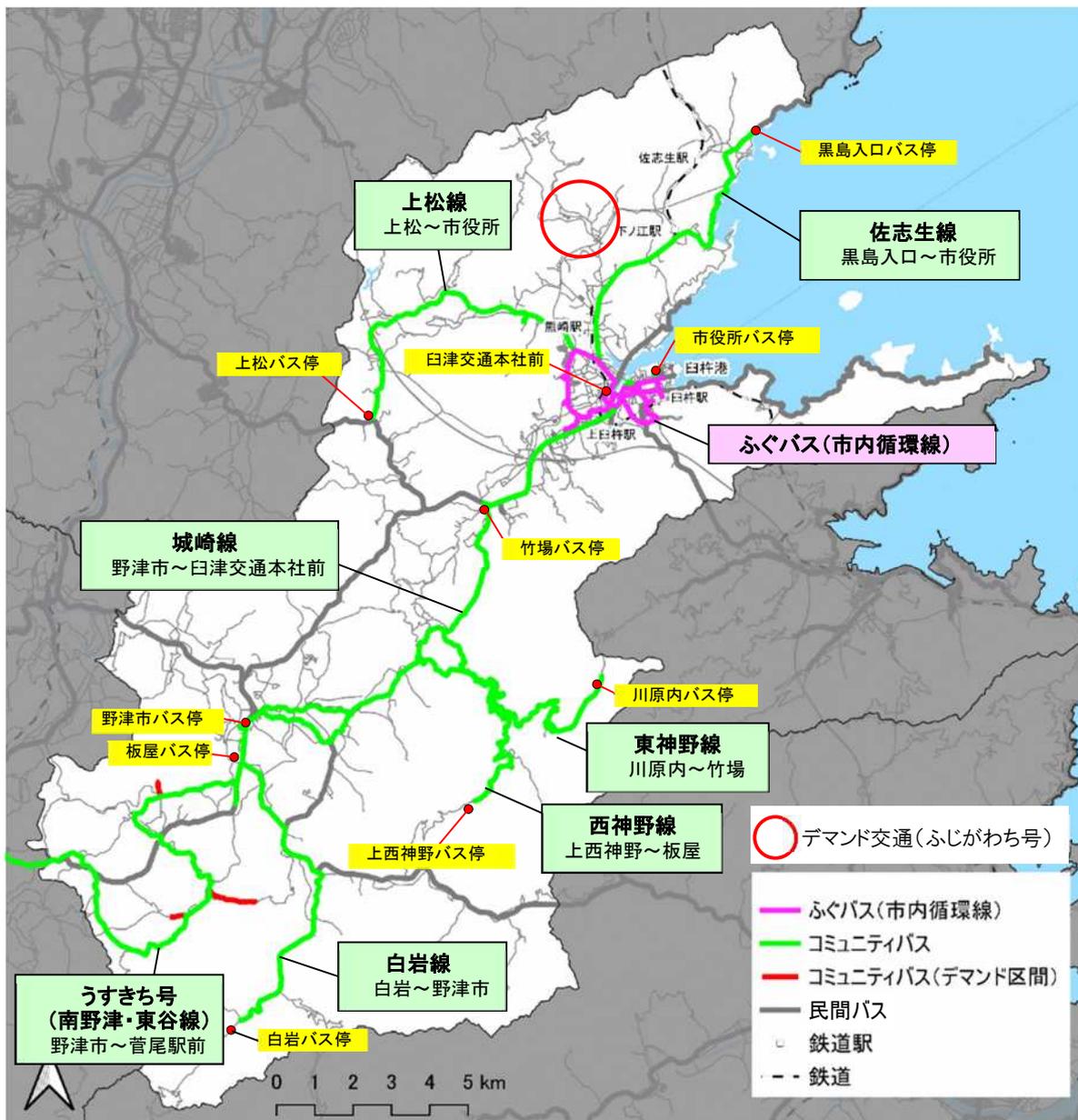


図 3-21 臼杵市のコミュニティバス

注) 起終点となるバス停を記載。

- 運賃体系に関して、中型バスで運行されている4路線は、民間バス会社が設定した運賃体系(基本的には、対キロ制)となっていますが、ジャンボタクシーで運行されている4路線については、片道200円(小学生100円)の均一料金となっています。
- 運行日について、利用者数の多い「市内循環線」を除く路線は、週1～2日、1日2往復程度の「曜日限定運行」となっています。

<コミュニティバスの運行概要>

○運賃

- ・ジャンボタクシー路線:大人(中学生以上)1回の乗車につき200円。小学生100円。
 - ・中型バス路線:バス会社の運賃体系に準ずる。
 - ・デマンド交通:大人(中学生以上)1回の乗車につき200円又は400円。小学生半額。
- ※目的地によって異なる

○運行路線

下表のとおり。

南野津・東谷線はデマンド式停留所あり。東神野線、西神野線は一部フリー乗降区間あり。

表 3-2 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	週あたり 総運行便数
		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	40便
	南野津・東谷線(うすきち号)		●		●		6便/日	12便
	東神野線	●		●			2便/日	4便
	西神野線		●		●		2便/日	4便
中型バス路線	城崎線		●		●		4便/日	8便
	佐志生線					●	3便/日	3便
	上松線			●		●	4便/日	8便
	白岩線		●		●		4便/日	8便
デマンド交通	ふじがわち号	●			●		5便/日	10便



写真 コミュニティバス (中型バス)



写真 ジャンボタクシー

3-2-6 タクシー

- 市内のタクシー事業者は2社あります。
- 市内のタクシー利用者数及び運賃収入は10年前から既に減少傾向にあり、厳しい経営状況を強いられています。

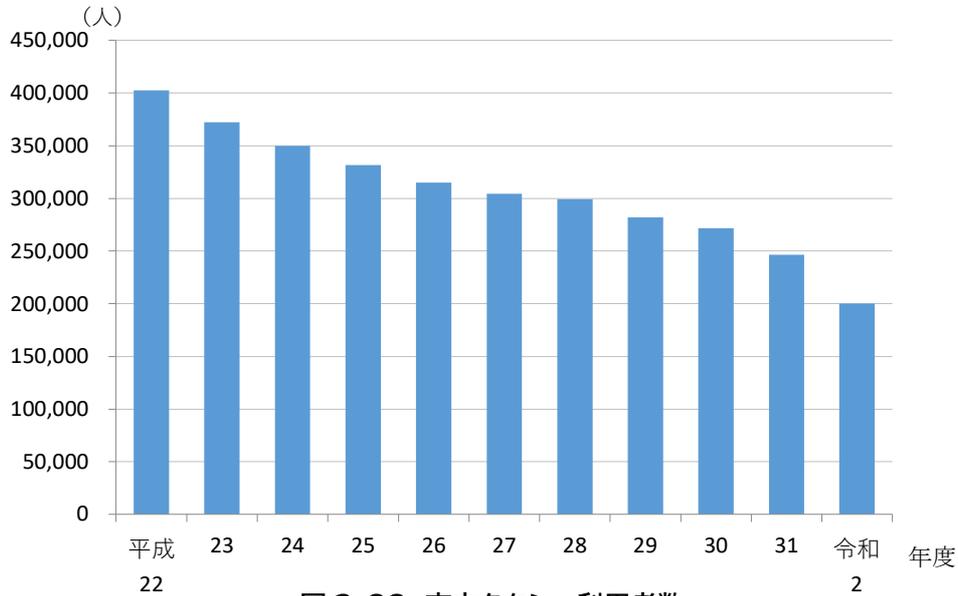


図 3-22 市内タクシー利用者数

資料：市内タクシー事業者データ提供にもとづく

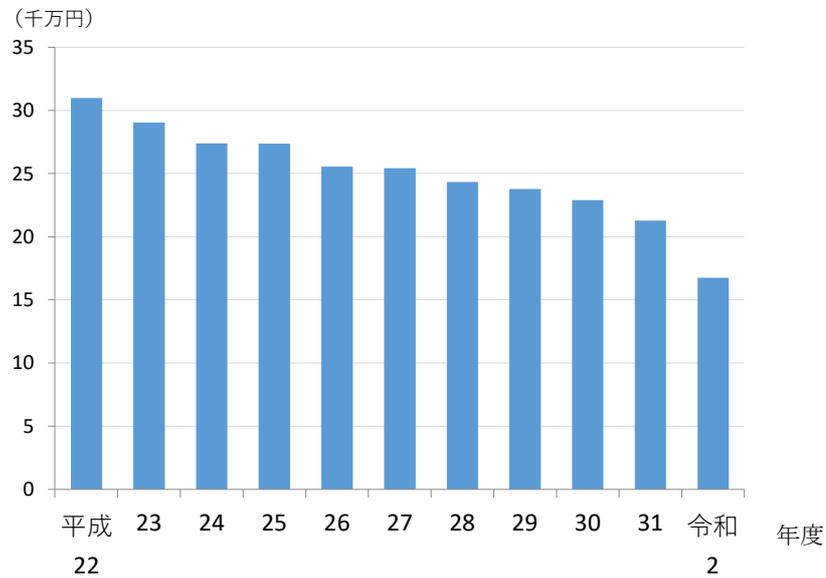


図 3-23 市内タクシー事業者の運賃収入

資料：市内タクシー事業者データ提供にもとづく

3-2-7 その他の移動支援

1) 行政等による支援

実施主体	輸送資源	利用対象や内容
臼杵市教育委員会	スクールバス運行	利用対象者：市立小中学校の統合等により、通学する小中学校が変更となる児童生徒の送迎 R3年度運行対象：6路線(上浦深江線、中臼杵線、都松線、戸上線、田野線、佐志生下ノ江線)
おもてなし観光課	観光タクシー	臼杵市内の観光施設をお得な料金で周遊できる。最大8,000円分のタクシー割引チケットが使えるプランあり。
高齢者支援課	配食サービス(週3回/人、お昼もしくは夕食時)	概ね60歳以上のひとり暮らしの虚弱な高齢者、又は身体障がい者のみの世帯もしくは高齢者のみの世帯で調理を行うことが困難な世帯
	地域コミュニティタクシー	地域振興協議会主催の健康増進行事時に、交通不便者を自宅付近で乗り合わせ、会場までの送迎を行う。
臼杵市社会福祉協議会	福祉バスの運行(マイクロバス2台)	社会福祉事業推進のための会議、研修会等への参加促進。(老人クラブ、地区福祉推進協議会、福祉団体等が利用)

※補助制度

秘書・総合政策課	民間路線運行補助	バス事業者に対し路線維持のため、バス運行の赤字を補填する。 (臼三線、中津浦線、泊ヶ内線、割後場線)
おもてなし観光課	貸切観光バスに対する助成	貸切バスで臼杵石仏ほか有料観光施設を観光する団体旅行に助成 20人以上20,000円助成、30人以上40,000円助成
介護保険事業	通所サービス利用者送迎	通所サービス利用者に対する送迎(介護保険事業)
介護予防活動支援事業	生活支援移動運営費補助	健康教室に通うための移動支援が必要な高齢者に対して移動手段の確保と移動に関するサポートの調整を実施する振興協議会等を対象に経費の補助を行う。
	福祉バス利用支援事業	地域介護予防活動を推進するため、福祉バスを利用した際の支援を行う。(委託料)

2) 民間による支援

サービス分類	実施主体	利用対象や内容
宅配事業	商工団体	注文・集荷・宅配・集金を代理で行う
移動販売	各民間事業所	事前に希望のあった移動ルートを訪問
無料送迎	各医療・高齢者施設	通院やリハビリ、デイサービスで利用
福祉タクシー	民間事業所	身体のご不自由な方の外出時のタクシー
利用者送迎	各障がい福祉サービス事業所(通所系事業所)	単独自力での移動が困難な利用者のための送迎サービス(主に平日運行)
入所者定期通院等の送迎	各障がい福祉サービス事業所(入所・居住系事業所)	自力での移動が困難な入所者の定期通院等に利用できるサービス(主に平日運行)
利用児童の送迎	各児童通所サービス事業所	学校から放課後等デイサービス事業所への送迎。事業所から利用者自宅までの送迎

3-2-8 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

表 3-4 臼杵市内における補助系統の概要

系統名	起点	終点	区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
臼三線	臼杵港	大野竹田 バス	4条乗合	路線定期	交通事業者	なし
臼大線	金池 T	臼杵港	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
伯大線	金池 T	佐伯駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
臼関線	臼杵駅	佐賀関	4条乗合	路線定期	交通事業者	なし
臼津線	市浜	津久見駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	なし
中津浦線	臼杵駅	中津浦	4条乗合	路線定期	交通事業者	フィーダー補助
泊ヶ内線	辻	泊ヶ内	4条乗合	路線定期	交通事業者	フィーダー補助
割後場線	割後場	臼杵駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	フィーダー補助
市内循環線	臼杵駅	臼杵駅	4条乗合	路線定期	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
上松線	臼杵市役所	上松	4条乗合	路線定期	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
佐志生線	臼杵市役所	黒島入口	4条乗合	路線定期	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
城崎線	野津市	臼津交通 本社前	4条乗合	路線定期	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
南野津・ 東谷線	野津市	菅尾駅前	4条乗合	路線定期	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
白岩線	野津市	白岩	4条乗合	路線定期	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
南津留線 (旧東神野線)	南津留地区 CC	観光交流 プラザ	4条乗合	路線定期	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
西神野線	上西神野	板屋	4条乗合	路線定期	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
デマンド交通	藤河内地区		4条乗合	区域運行	臼杵市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助

※補助系統の概要は令和5年4月1日時点のもの

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

- 九州管内の公共交通事業者の状況について、新型コロナウイルス感染症拡大による移動の自粛や飲食店の時短営業、運転手の減少等により、業績は急激に悪化しています。
- 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。
- 本市においても同様に、引き続き厳しい状況が続いており、公共交通事業者の事業存続が“いつ・どうなってもおかしくない状況”の中、各事業者は公共交通を担っているとの使命感のもと、日々奮闘しています。
- 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。

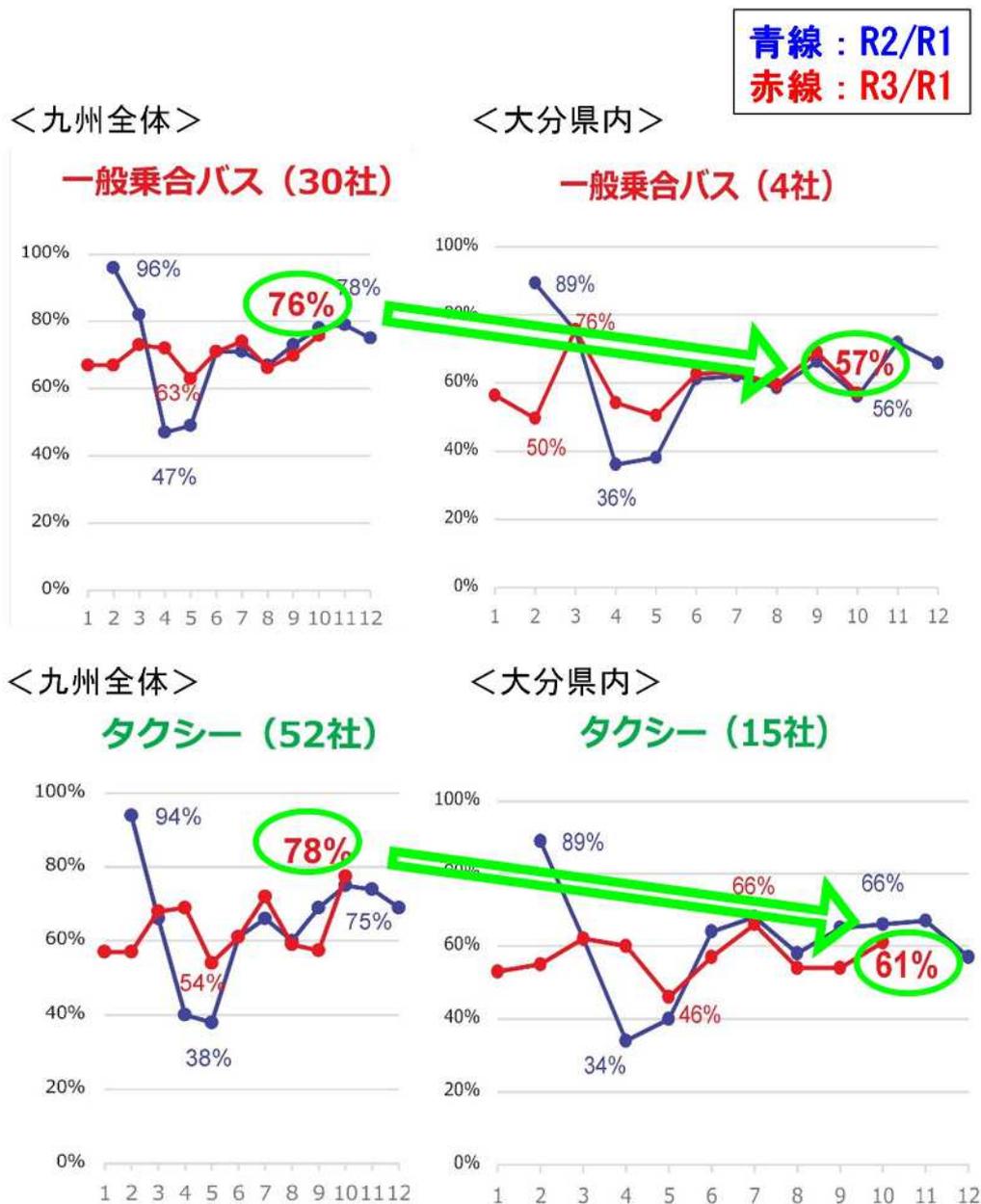


図 3-24 大分県内の交通事業者の状況(運送収入:R1 比)

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

- 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。1便当たりの平均乗車人員は全ての路線で減少しており、城崎線、白岩線、西神野線、東神野線については、1人/便未満の状況です。

表 3-4 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

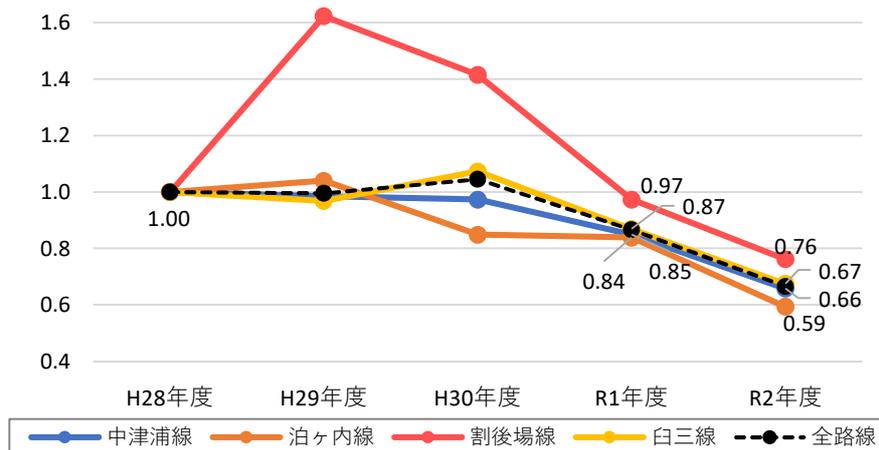


図 3-25 民間バスの利用者数の変化(H28を基準としたときの各年度との比較)

表 3-5 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

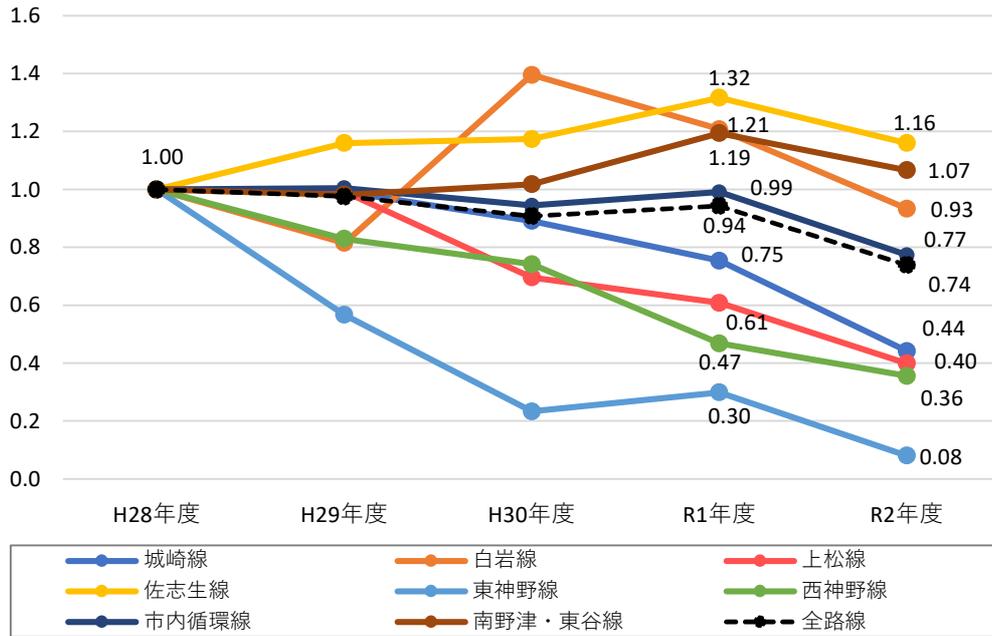


図 3-26 コミュニティバスの利用者数の変化(H28 を基準としたときの各年度との比較)

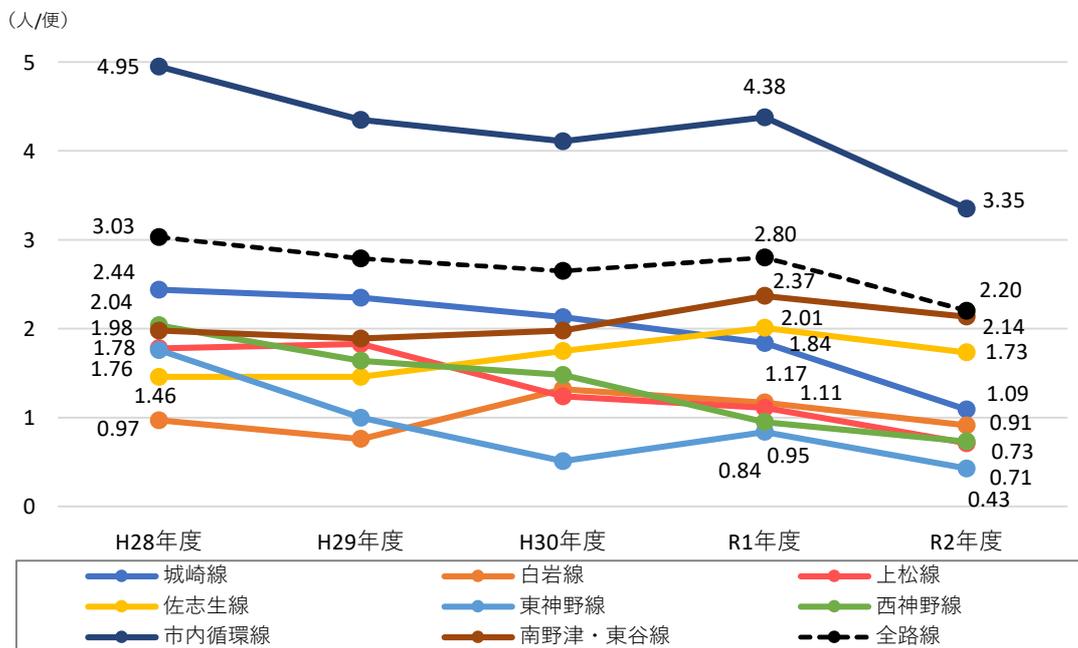


図 3-27 コミュニティバスの1便あたりの平均乗車人員の経年変化

●白杵市の民間バスについて、1人あたりの財政負担額(令和2年度)をみると、1,000円以上となっているのはコミュニティバス全路線です。平成29年度以降白杵市と地域コミュニティが連携して運行している「地域コミュニティタクシー」は896円/便となっており、コミュニティバスよりも低い財政負担となっています。

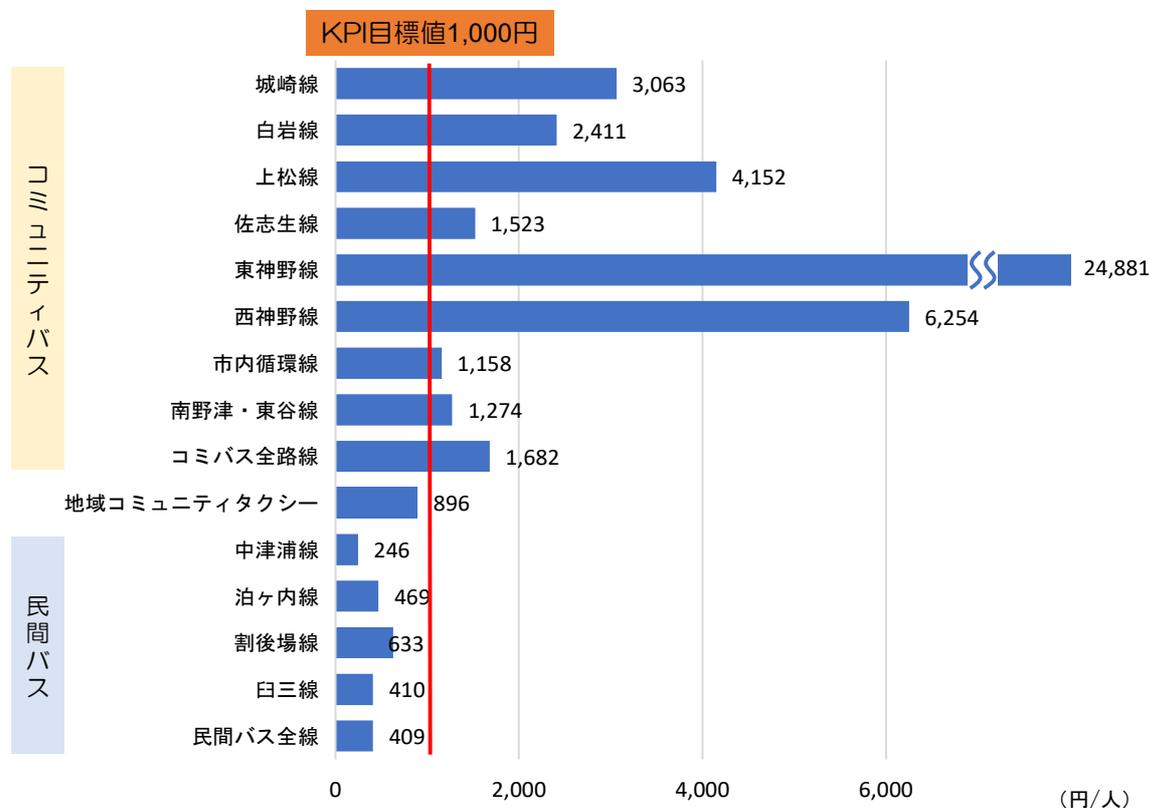


図 3-28 コミュニティバスと民間バスの1人あたりの負担額(R2 実績)

4. 各種調査結果.

住民移動の実態及びニーズの把握

4-1 各種調査の実施

計画の策定にあたり、地域住民の各種ニーズや公共交通の問題点や課題を把握するため、以下に示す各種調査を実施しました。

<公共交通利用者等ヒアリング調査>

- 現行の計画の目標値を計測するとともに、臼杵駅、野津市・野津南バス停、観光交流プラザ、サンリブ臼杵の利用者の公共交通の利用状況や、市の公共交通政策の評価、問題点等を把握するため、公共交通利用者を対象としたヒアリング調査を実施しました。

調査対象	臼杵駅、野津市・野津南バス停、観光交流プラザ、サンリブ臼杵の利用者
調査方法・回収状況	直接聞き取り方式。回収数：478 通
主な調査項目	○公共交通の利用状況 ○市の公共交通政策の評価・問題点

<自治会長・民生委員児童委員アンケート調査>

- 自治会において優先的に対応すべき移動弱者のターゲットの移動特性や、自助共助交通(助け合い交通)の実施意向と実現条件、自治会の会費を用いた地区内交通の運営の賛否等を把握するため、自治会長、民生委員児童委員を対象としたアンケート調査を実施しました。

調査対象	市内各地区の自治会長 306 名 民生委員児童委員 103 名
調査方法・回収状況	自治会長への配布・回収。配布数 306 通に対し、回収数 238 通 民生委員児童委員への配布・回収。配布数 103 通に対し、回収数 93 通
主な調査項目	○移動弱者のターゲット ○自助共助交通の実施意向・実現条件 ○自治会の会費を用いた地区内交通の運営の賛否 ※自治会長と民生委員を突合せ、概ね回答の類似性を検証

<高齢者アンケート調査>

- 現行計画の目標値の達成状況や、高齢者の日常的な外出状況を把握するため、市内高齢者を対象としたアンケート調査を実施しました。

調査対象	市内 65 歳以上の高齢者 2,000 名(無作為抽出)
調査方法・回収状況	郵送配布・郵送回収。配布数 2,000 通に対し、回収数 1,204 通
主な調査項目	○外出頻度・移動手手段 ○コミュニティバスの利用実態 ○今後の公共交通のあり方

<交通事業者ヒアリング調査>

- 令和 2 年度調査で把握した利用実態を補足するとともに、利用者からの評価・問題点・改善要望等を把握するため、市内で運行している交通事業者を対象としたヒアリング調査を実施しました。

調査対象	JR 臼杵駅、臼津交通(株)、富士タクシー(株)、臼杵タクシー(株)
調査方法・回収状況	直接聞き取り
調査項目	○利用者の特性 ○現計画取り組みの実施状況と効果・課題 ○臼杵市の公共交通の問題点や改善ポイント

<民間施設意向調査>

- 市内で移動販売や無料送迎サービスを実施している法人等に対し、まち全体の「輸送」の生産性向上に寄与する公共交通との連携意向等を把握するため、該当する法人を対象としたヒアリング調査を実施しました。

調査対象	民間施設(医療施設、商業施設)計 10 社
調査方法・回収状況	手渡し配布、郵送回収(補足的にヒアリング)
主な調査項目	○施設利用者の移動に関する問題点 ○公共交通との連携意向 ○顧客や品物の輸送サービス、移動販売サービス等の実施状況 等

4-2 公共交通を取り巻く状況と問題点の整理

前項までに整理した臼杵市の現状や調査結果を踏まえ、公共交通を取り巻く状況や問題点を整理しました。

4-2-1 交通弱者や買い物弱者の「困っていること」

(自治会長・民生委員児童委員アンケート調査)

- 交通弱者や買い物弱者の「困っていること」について、自治会長・民生委員児童委員のアンケート結果をみると、全体として「近くで食料や日用品を買えない」や「近くに病院がない」、「銀行・郵便局等が遠く、預貯金の出し入れが不便」、「公共交通(鉄道・バス・乗合タクシー)が不便」、「タクシー代が高い」、「ご自身や同居している家族だけでは、身のまわりのことを十分にできない」が多い状況です。
- 高齢者は、上記以外にも「足が不自由で買い物等が自由にできない」等の意見がありました。

表 4-1 交通弱者や買い物弱者の「困っていること」

	近くで食料や日用品を買えない	近くに病院がない	銀行・郵便局等が遠く、預貯金の出し入れが不便	公共交通(鉄道・バス・乗合タクシー)が不便	タクシー代が高い	タクシーを呼ぼうとして、断られた	ご自身や同居している家族だけでは、身のまわりのことを十分にできない	特に何も聞いていない	分からない	その他
全体(n=111)	69%	55%	49%	57%	56%	2%	32%	11%	3%	9%
臼杵地域(n=72)	71%	53%	47%	61%	63%	1%	33%	11%	3%	7%
野津地域(n=35)	69%	60%	51%	49%	40%	3%	31%	9%	3%	14%

: 交通弱者や買い物弱者の「困っていること」が 20%以上

表 4-2 交通弱者や買い物弱者の「困っていること」(その他意見)

公共交通有無	困っていること
公共交通無	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢のため、運転免許証を返納して自身の子供(娘、息子)が近所にいない方がいる。 ・歩くのが困難で独居老人がいる。 ・独居老人で自分での移動手段がない。
公共交通有	<ul style="list-style-type: none"> ・足が不自由で買い物等が自由にできない。 ・コミュニティバスを循環してもらいたい。 ・バスの便が少なく病院に行ってもタクシーを利用するようになる。 ・買物、病院に行くときは大分市、別府市より子供が帰っている。 ・とにかく僻地なので今現在の交通手段はバスしかない。でも利用者が少ないので減便をせざるをえない。 ・同居していない家族がサポートして、ようやく生活ができていると思われる。

4-2-2 あなたの自治会の交通弱者や買い物弱者に必要な支援策

(高齢者アンケート調査、自治会長・民生委員児童委員アンケート調査)

- 交通弱者や買い物弱者への必要な支援策について、高齢者アンケート結果をみると、全体として「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」が多い状況です。
- それ以外にも、「予約があった時だけ運行する乗合バス・乗合タクシーの拡充」や「行政や民間が保有している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」、「商業施設が実施している荷物の宅配サービスの拡充」も支援策として求められています。
- 自治会長と民生委員児童委員の回答結果及び指摘結果は概ね一致しています。

表 4-3 交通弱者や買い物弱者への必要な支援策(高齢者アンケート調査)

	現状の路線バスやコミュニティバスの維持	予約があった時だけ運行する乗合バス・乗合タクシーの拡充	行政や民間が保有しているバス車両(例:スクールバス等)の空き時間の活用	タクシーの相乗り利用(複数でタクシーを割り勘で利用)	タクシー代の一部助成	自治会の有志(ボランティア)による無料送迎サービス	自治会がバス・タクシーを貸切利用したおでかけサービス	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	商業施設が実施している荷物(購入した品物など)の宅配サービスの拡充	分からない・特になし	その他
全体(n=1204)	32%	13%	11%	5%	33%	9%	4%	32%	38%	15%	15%	3%
中央(n=155)	46%	7%	12%	5%	34%	5%	2%	23%	31%	21%	16%	3%
南部(福良)(n=73)	30%	10%	10%	0%	42%	4%	4%	29%	34%	16%	14%	8%
市浜(n=193)	38%	13%	6%	7%	36%	8%	2%	23%	37%	18%	13%	4%
下南(n=88)	20%	23%	8%	7%	32%	13%	5%	36%	36%	18%	11%	3%
上浦・深江(n=44)	25%	14%	14%	0%	27%	7%	7%	30%	34%	11%	18%	0%
海辺(n=79)	27%	6%	11%	4%	34%	10%	6%	37%	43%	16%	18%	4%
佐志生(n=44)	16%	14%	14%	18%	14%	18%	7%	36%	48%	9%	16%	2%
下ノ江(n=44)	18%	11%	9%	9%	43%	7%	5%	27%	43%	11%	16%	5%
下北(n=104)	20%	15%	12%	5%	44%	7%	6%	40%	45%	15%	10%	3%
上北(n=53)	26%	30%	4%	6%	32%	11%	4%	42%	47%	9%	11%	0%
中白杵・南津留(n=59)	31%	24%	10%	10%	34%	12%	7%	39%	37%	7%	10%	2%
野津(n=62)	39%	3%	13%	3%	26%	10%	2%	34%	34%	18%	26%	3%
都松(n=12)	33%	0%	17%	0%	8%	0%	17%	50%	42%	8%	17%	0%
田野(n=42)	33%	7%	26%	0%	31%	5%	5%	26%	31%	14%	19%	0%
西神野(n=15)	60%	0%	0%	0%	13%	20%	0%	20%	27%	0%	13%	0%
川登(n=43)	33%	12%	12%	7%	28%	14%	0%	37%	47%	14%	16%	5%
南野津(n=57)	39%	23%	12%	7%	26%	12%	7%	40%	37%	11%	5%	2%
戸上(n=17)	6%	12%	12%	0%	18%	12%	0%	35%	41%	24%	29%	0%

 : 交通弱者や買い物弱者への必要な支援策が20%以上

表 4-4 交通弱者や買い物弱者への必要な支援策(自治会長・民生委員児童委員アンケート調査)

	現状の路線バスやコミュニティバスの維持	予約があった時だけ運行する乗合バス・乗合タクシーの拡充	行政や民間が保有しているバス車両の空き時間の活用	タクシーの相乗り利用(複数でタクシーを割り勘で利用)	タクシー代の一部助成	自治会の有志(ボランティア)による無料送迎サービス	自治会がバス・タクシーを貸切利用したおでかけサービス	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	商業施設が実施している荷物(購入した品物など)の宅配サービスの拡充	分からない・特になし	その他
全体(n=238)	42%	21%	20%	7%	39%	9%	3%	43%	43%	20%	5%	3%
白杵地域(n=137)	42%	20%	17%	9%	40%	12%	2%	41%	40%	21%	6%	4%
野津地域(n=95)	43%	20%	24%	4%	38%	5%	3%	46%	46%	19%	3%	2%

 : 交通弱者や買い物弱者への必要な支援策が20%以上

4-2-3 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

(自治会長アンケート調査)

- 「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%以上あります。
- 「自治会費を活用し、地域独自で移動手段を確保する」ことについて、「実施する意向がある」、「興味はあり、もう少し勉強してみたい」が30%以上あり、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ます。
- 「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自治会は10自治会あり、そのうち4自治会は「自治会費を活用し、地域独自で移動手段を確保する」ことを考えていました。

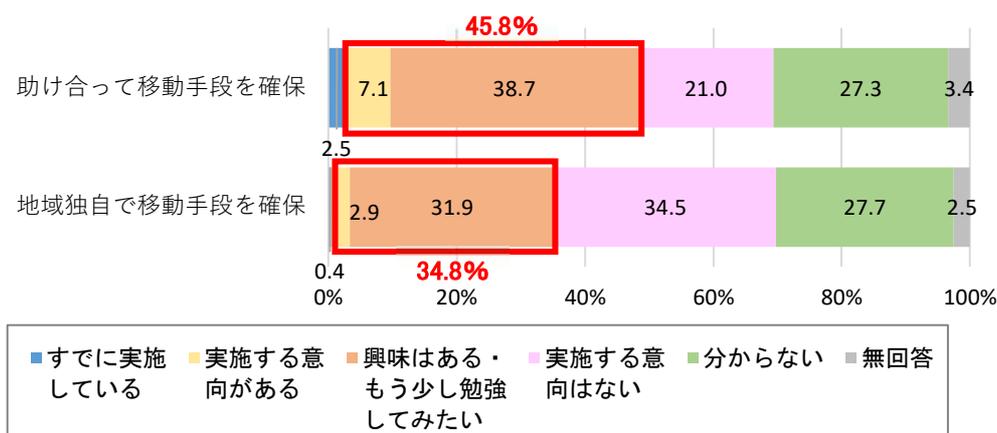
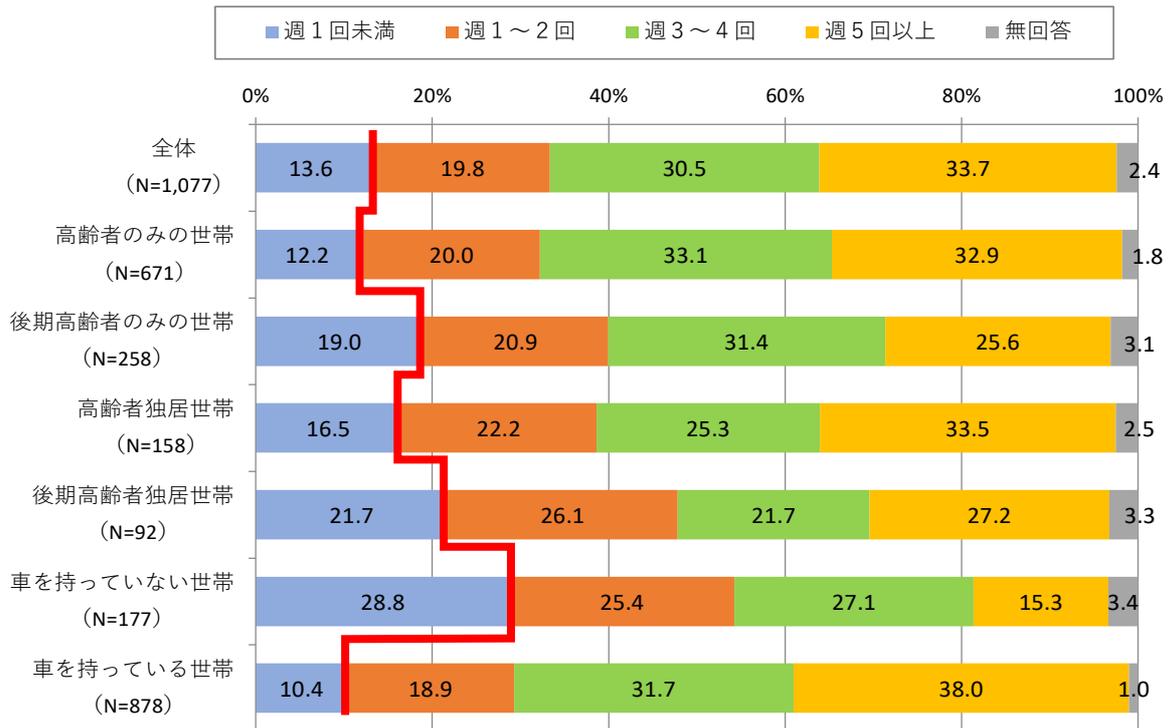


図 4-1 「地域住民同士が助け合って移動手段を確保する」ことや「自治会費を活用し、地域独自で移動手段を確保する」ことに対する自治会の意向

4-2-4 高齢者世帯の概況（高齢者アンケート調査）

- 高齢者の外出頻度の変化をみると、前回調査と比較して「週1回未満」が減少しており、外出頻度自体は増えている一方で、高齢者のバスの定期的な利用割合は、前回調査と比較して下がっています。前回調査では、後期高齢者独居世帯の民間バスとコミュニティバスの利用割合が高い傾向にありましたが、今回調査(R3年度)では、そのような傾向にありません。
- 一方で、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状況にあることが分かりました。しかし、日中の外出時に送迎を頼める家族・知人がいる割合は3割程度と比較的に低い傾向にあります。

<H28（前回計画時）>



<R3（今年度）>

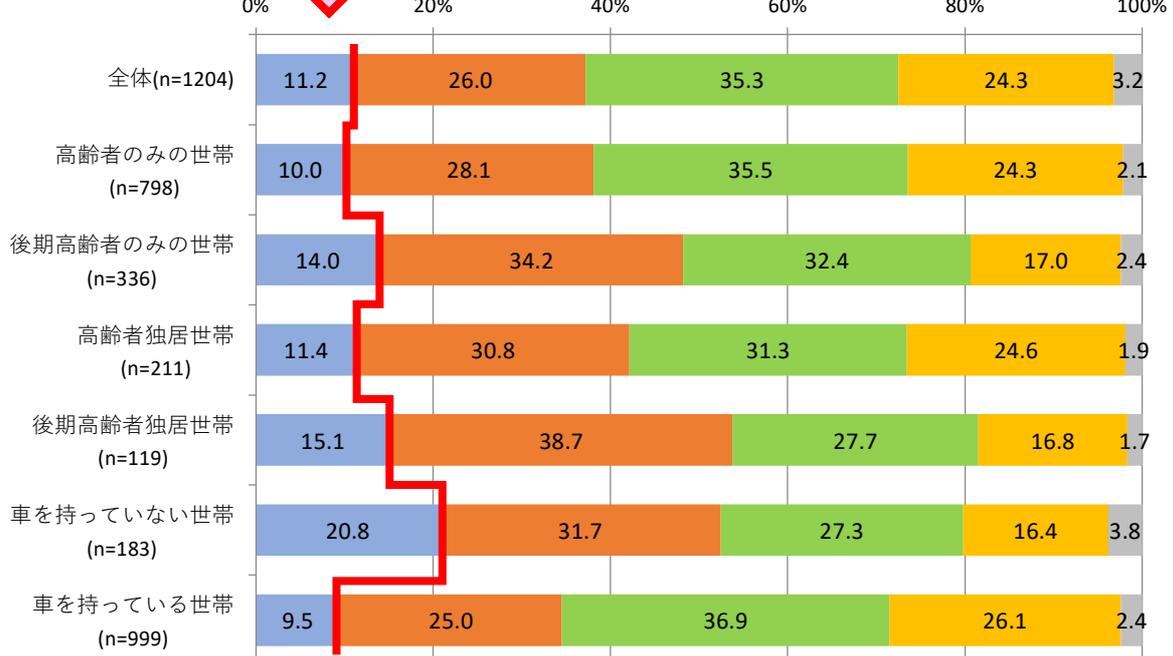


図 4-2 高齢者の外出頻度の変化(H28 と R3 の比較)

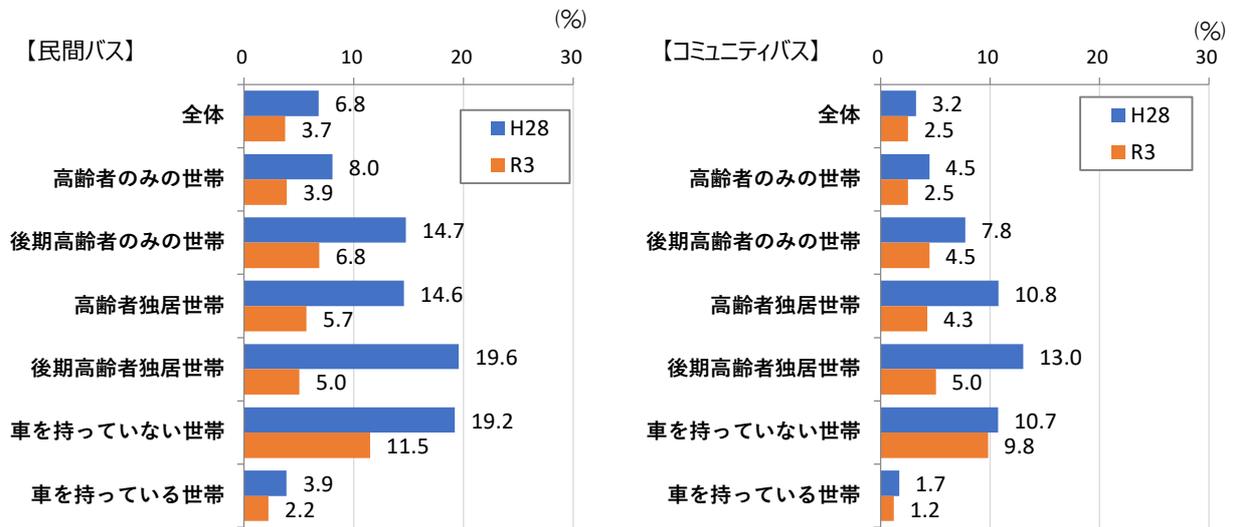


図 4-3 高齢者のバスの定期的な利用割合

注) ここでは、民間バスやコミュニティバスを「月に数日程度以上」利用している割合を示す

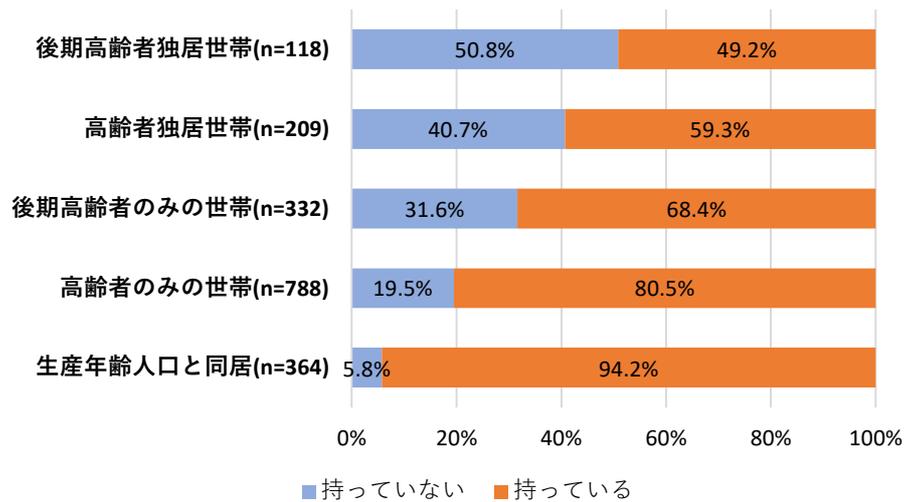


図 4-4 車を保有している割合

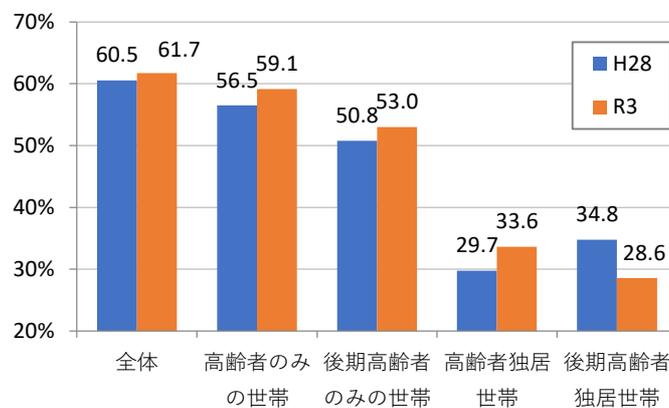


図 4-5 日中の外出時に送迎を頼める家族がいる割合

4-2-5 地域活動参加者の移動手段に関する意識（高齢者アンケート調査）

●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%)しています。困っている内容を見ると、「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ますが、依然として困っていることが複数あることがわかります。

●「地区活動への移動手段で困っていることがある」と回答した割合(20%以上)は、7地区あり、H28とR3のどちらとも20%以上の地区は3地区(佐志生、中白杵・南津留、川登)、平成28年度は20%未満でしたが令和3年度は20%以上となった地区は4地区(田野、南部、市浜、西神野)でした。

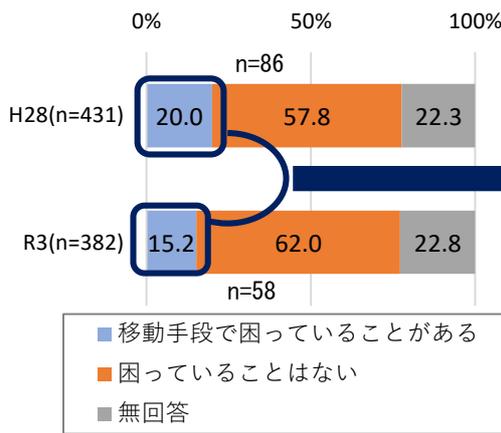


図 4-6 地域活動への移動手段で困っていることの有無

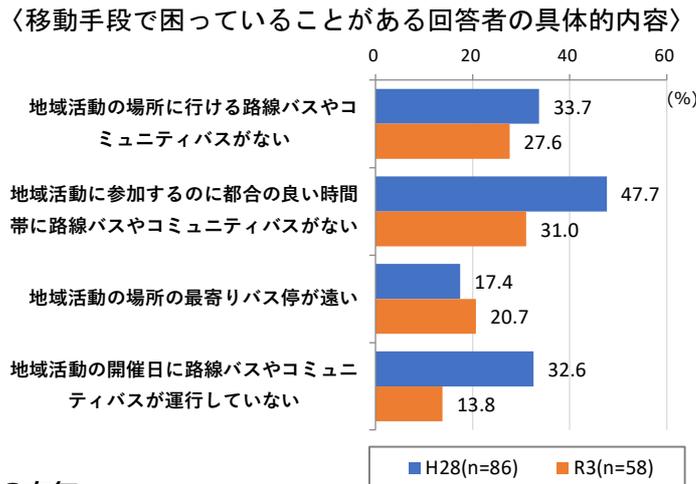
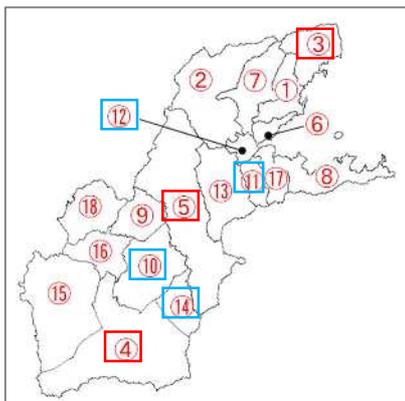


図 4-7 地域活動への移動手段で困っている内容



□ H28とR3のどちらとも20%以上の地区
 □ H28は20%未満であったがR3は20%以上となった地区

注) 左の図中の丸番号は下グラフの丸番号に対応している

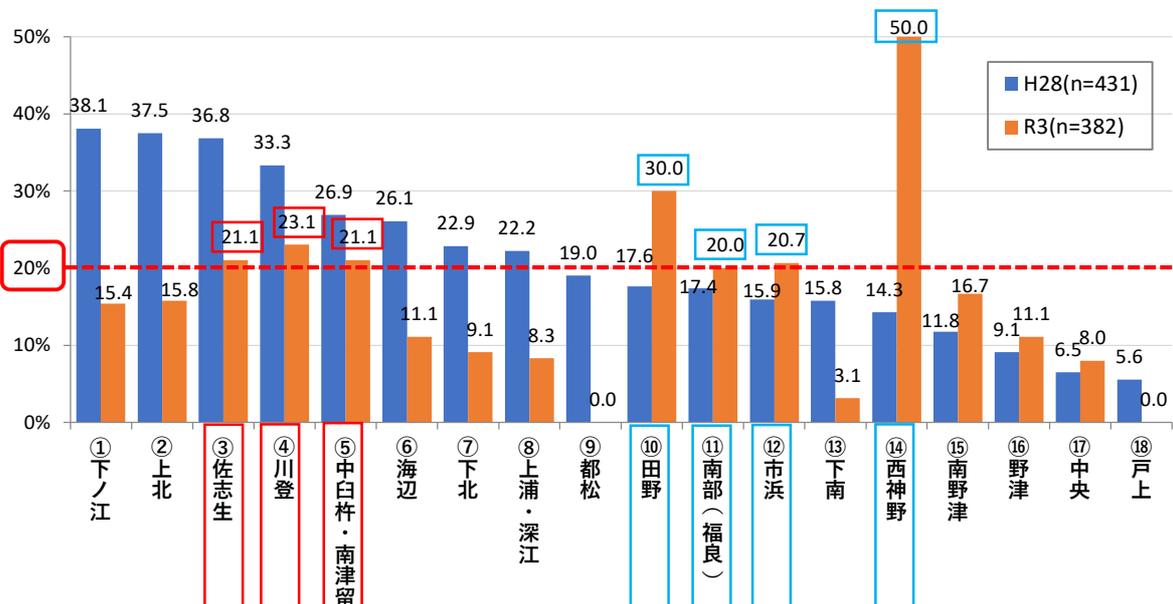


図 4-8 「地域活動への移動手段で困っていることがある」と回答した割合(地区別)

4-2-6 市から発信する情報提供について（高齢者アンケート調査）

- 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ますが、「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ません。
- 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」(29.8%)や「スマートフォン」(23.6%)、「回覧板」(14.6%)、「ケーブルテレビ」(12.7%)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ります。

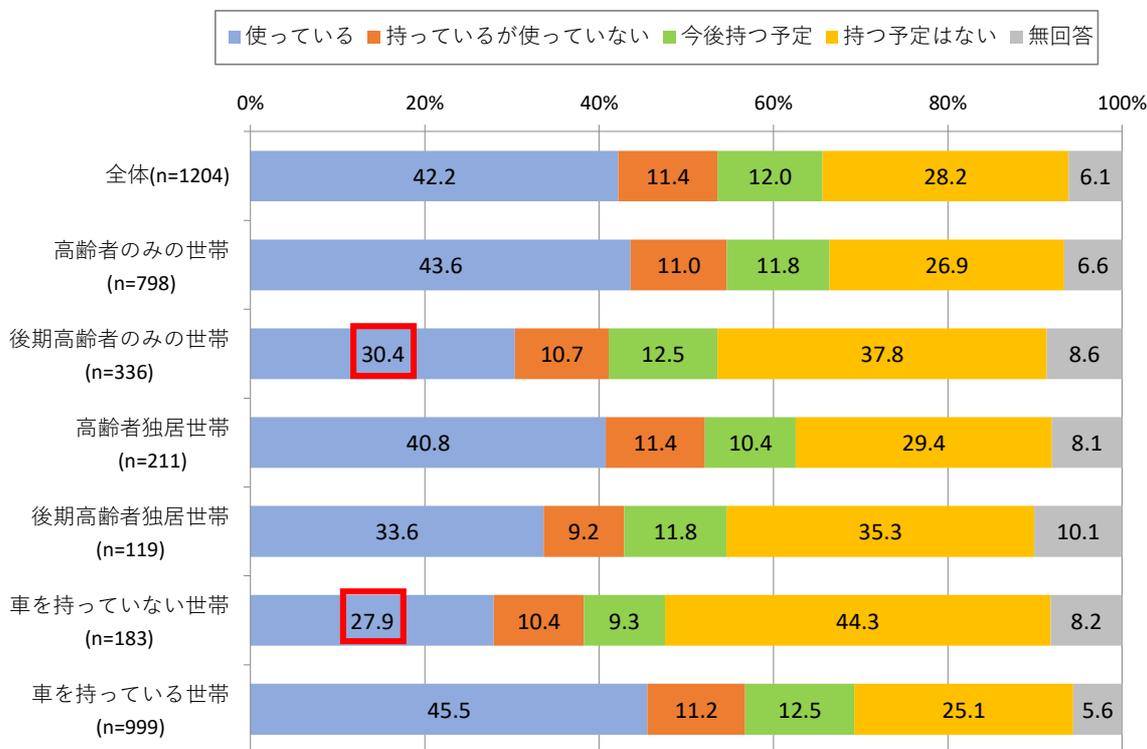


図 4-9 スマートフォンの使用状況

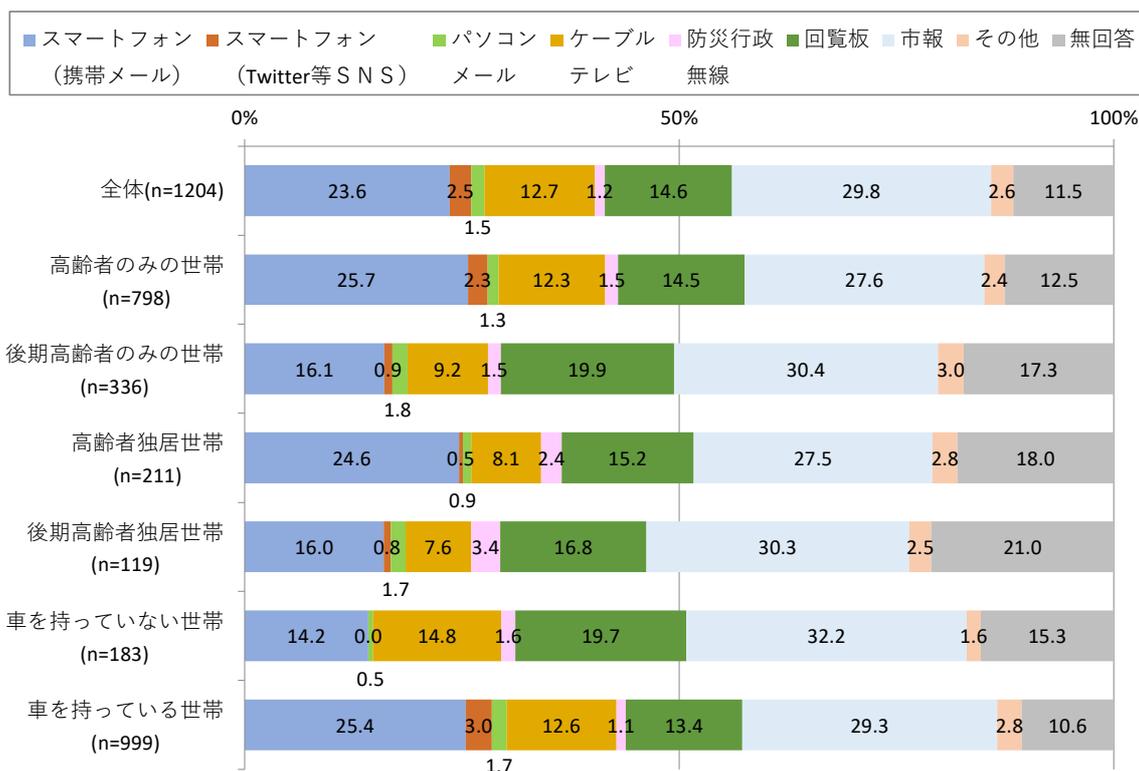


図 4-10 市から発信される情報の入手方法

4-2-7 公共交通の利用実態（公共交通利用者等ヒアリング調査）

- コミュニティバスの利用で困っていることをみると、「特になし」が多いですが、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もありました。
- 自由意見では「自宅近くを通っていない」や「バス代が高すぎる」等のご指摘がありました。

表 4-5 コミュニティバスの利用で困っていること

市内外	公共交通利用有無	選択肢	回答数	
市内 n=99	公共交通利用有 n=41	ステップが高く、乗り降りがしづらい	0	
		自宅付近・目的地付近のバス停が遠い	4	
		行きたい場所の付近をバスが通らない	5	
		運転手が荷物の介助をしない	0	
		利用したい時間帯にバスが運行していない	3	
		運賃が高い	1	
		バス停にベンチや上屋がない	2	
		運行経路など路線バスに関する情報が取得しにくい	10	
		特になし	18	
		公共交通利用無 n=58	ステップが高く、乗り降りがしづらい	0
	自宅付近・目的地付近のバス停が遠い		13	
	行きたい場所の付近をバスが通らない		5	
	運転手が荷物の介助をしない		0	
	利用したい時間帯にバスが運行していない		3	
	運賃が高い		0	
	バス停にベンチや上屋がない		0	
	運行経路など路線バスに関する情報が取得しにくい		13	
	特になし		30	
	市外 n=18		公共交通利用有 n=18	ステップが高く、乗り降りがしづらい
		自宅付近・目的地付近のバス停が遠い		4
行きたい場所の付近をバスが通らない		2		
運転手が荷物の介助をしない		0		
利用したい時間帯にバスが運行していない		1		
運賃が高い		0		
バス停にベンチや上屋がない		0		
運行経路など路線バスに関する情報が取得しにくい		6		
特になし		8		
公共交通利用無 n=0		ステップが高く、乗り降りがしづらい		0
		自宅付近・目的地付近のバス停が遠い	0	
		行きたい場所の付近をバスが通らない	0	
		運転手が荷物の介助をしない	0	
		利用したい時間帯にバスが運行していない	0	
		運賃が高い	0	
		バス停にベンチや上屋がない	0	
		運行経路など路線バスに関する情報が取得しにくい	0	
		特になし	0	

表 4-6 その他の自由意見

居住地	公共交通利用有無	自由意見
市内	利用有	大分バス8時 14 分発がなくなり困る。
		路線バスの 10 月の改正で 8 時台のバスがなくなり、病院に行く時とても不便。また元のようにしてほしい。老人はバスが頼り。足がないと困る。
	利用無	大分バスですが、ワンコインバスがあると利用しやすい。大分市のような取り組みを検討してほしい。
		自宅近くを通っていない。
市外	利用有	学校に子どもたちが通うのに通学時間帯にバスがないので検討してほしい。
		全く利用しないので困っていることも見つからない。
		バス代が高すぎる。免許を返納したので公共交通を使うしかないので補助を出すとか高齢者が生活しやすいようにしてほしい。
		路線バスの朝の時間帯にバスがないので、家族が送迎。不便です。

- 片道あたりの公共交通の乗継許容回数をみると、臼杵駅以外の調査地点では総じて「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状況にあります。
- 一方で、市外への玄関口である臼杵駅では、市民と市外からの来訪客の両方で乗換許容回数が2回以上を許容できる方が多い状況にあります。
- このような回答結果を踏まえると、乗継による待ち時間が少なくなるように移動できるシームレスな交通ネットワークを構築することが求められます。
- また、公共交通に支払える金額について、臼杵地域の方は「101～200円」まで、野津地域の方は「301～500円」まで、市外の方は「801～1,000円」までが多い状況にあります。

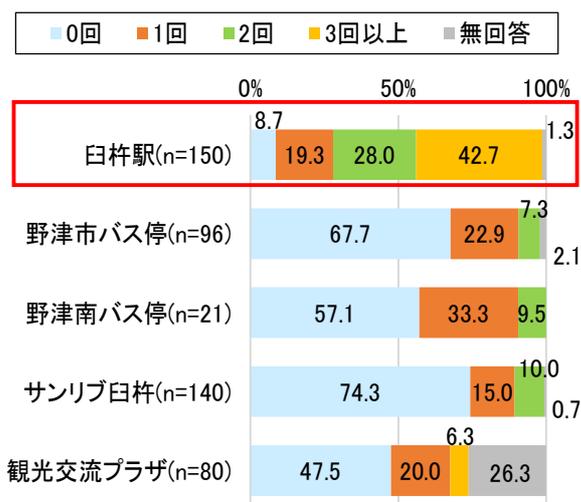


図 4-11 片道あたりの公共交通の乗継許容回数 (調査地点別)

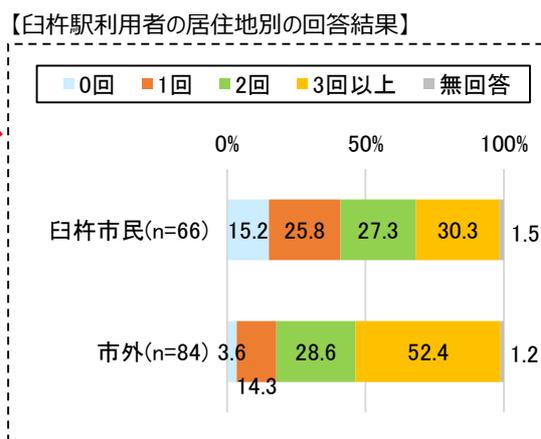


図 4-12 臼杵駅利用者の公共交通の乗継許容回数 (居住地別)

表 4-7 公共交通に支払える金額(片道)

	100円以下	101～200円	201～300円	301～500円	501～800円	801～1000円	1001～2000円	2001円以上	無回答	平均
全体 (n=487)	7%	21%	12%	18%	3%	14%	8%	7%	10%	855円
臼杵地域住民 (n=227)	11%	33%	13%	12%	4%	14%	7%	4%	3%	637円
野津地域住民 (n=98)	4%	14%	18%	39%	4%	8%	2%	1%	9%	513円
市外 (n=154)	3%	6%	6%	16%	2%	18%	13%	16%	21%	1,533円

4-2-8 交通事業者の現状に対する意向（交通事業者ヒアリング調査）

①利用者ニーズと利用特性

事業者	ヒアリング調査結果(要旨)
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症の影響と関係なく、通勤・通学の利用者が多い。 熊崎駅は学校(海洋科学高等学校)の最寄り駅のため、朝夕の利用者が多い。 熊崎駅は高齢者の通院等はあまりなく、通勤も少ない。佐志生駅は海が近く、夏場は一定の需要がある。臼杵駅のみ観光需要がある(特急停車のため)。ビジネス需要もある。 <u>観光客は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて全く見かけないようになった。</u> <u>輸送人員でみるとら割ほど減っている。</u>
バス	<ul style="list-style-type: none"> 利用者からは<u>市内循環線については便数を増やしてほしい</u>との意見はある。 市内循環線については<u>ルートの延伸</u>を望む声がある。 ノンステップ車両を求める声はあるが、全車ノンステップ車を導入するのは難しい。 <u>病院の無料送迎などがタクシーやコミュニティバスの利用者減少</u>につながっている。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <u>市内循環線の増便</u>を望む利用者も多い。利用者が望むところは増便すべきとは思いますが我々事業者の対応できるだけの余力も必要となる。 タクシー利用者はコミュニティバス同様に固定されている。利用者の多くを占める<u>高齢者は密を避けるような方</u>が最近は見られる。 新型コロナウイルス感染症の影響によりコミュニティバスを利用する・しないがはっきりしてきた。これまでは<u>利用していた方も密を避けて乗車しない状況</u>。

②運行を継続するための課題等

事業者	ヒアリング調査結果(要旨)
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> トイレのバリアフリー化に市の協力が欲しい。 民間バスの連携はできているが、ふぐバスは、あまり連携は取れていない。 <u>市と交通事業者と連携ができるような会議の場</u>を持ちたい。 ダイヤ調整など大分支社内で出来る範囲できることは協議したい。発車時間を調整することで、バスとの連携ができるのであれば、利用者にとって利便性が向上し、JRとバスの利用にもつながる。
バス	<ul style="list-style-type: none"> 現状ではダイヤ的な問題もあって、<u>コミュニティバスと民間バスの乗り継ぎは思ったほどない</u>。市内循環線と民間バスの乗り継ぎがよければ便利だが、需要があるかは不明。 新型コロナウイルス感染症の影響はあるが、コロナの影響がなくても厳しい経営状況。 タクシー事業者やJRと話をする必要があり、市も積極的に参加してほしい。 求人活動を行っているが、人材確保には苦慮している。事業を継続するのに、クリアしなければならない課題である。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 市内循環線はスタート時に比べてバス停が増え、<u>コースが増えて複雑化</u>している。特に城下町付近では遠回りになっている箇所がある。 全く利用のないバス停やルートの改善が必要。民間バスとも連携し、現実のニーズに即した<u>乗り継ぎが出来るようにダイヤやルートの変更</u>を考えるべき。 <u>利用促進のPRが足りていない</u>。 新型コロナウイルス感染症拡大後に始めた<u>宅配サービスは今後も続けてく予定</u>。タクシー宅配サービスは、新たにタクシーを使うきっかけにもなる。昔で言うところの御用聞きみたいな存在になり、安否確認など、より住民へのサービスにもつながる。

③運行の見直し予定（大幅な減便や路線廃止など）

事業者	ヒアリング調査結果(要旨)
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 前回のダイヤ改正は内容的に特急の減便などを行ったが普通電車については可能な限り残している。
バス	<ul style="list-style-type: none"> 現状の路線、ダイヤの維持に取り組みたい。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 今後デマンドが中心になると、コミュニティバスに乗ってもらえなくなるので、<u>コースの変更や短縮、バス停の調整</u>などが必要。

5. 白杵市における公共交通の課題

本市が目指す将来都市像及びまちづくりの方向性の実現に向けて、地域の現状、地域公共交通の現状、実態・ニーズ調査結果等を踏まえると、臼杵市地域公共交通計画では以下のような課題に対応した取り組みを進めていく必要があると考えられます。

【地域公共交通の課題】

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

課題 2： 市民協働による地域内交通の確保

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）

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

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

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

課題 7： 地域住民と考えて支える地域公共交通サービスの向上

課題Ⅰ：各地域から市街地へのアクセス手段の適切な確保・維持

- ・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。
- ・コミュニティバスについては、平均乗車人員が片道1人以下の系統が4系統あり、利用者1人あたりの財政負担額は、全ての路線で1,000円を上回っています。
- ・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。
- ・次ページ以降のとおり、市民の買い物先は基本的に白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。

表 5-1 交通弱者や買い物弱者の「困っていること」

	近くで食料や日用品を買えない	近くに病院がない	銀行・郵便局等が遠く、預貯金の出し入れが不便	公共交通(鉄道・バス・乗合タクシー)が不便	タクシー代が高い	タクシーを呼ぼうとして、断られた	ご自身や同居している家族だけでは、身のまわりのことを十分にできない	特に何も聞いていない	分からない	その他
全体(n=111)	69%	55%	49%	57%	56%	2%	32%	11%	3%	9%
臼杵地域(n=72)	71%	53%	47%	61%	63%	1%	33%	11%	3%	7%
野津地域(n=35)	69%	60%	51%	49%	40%	3%	31%	9%	3%	14%

資料：自治会長・民生委員児童委員アンケート調査結果

表 5-2 コミュニティバスの路線別の利用者1人あたりの財政負担額とタクシー運賃との比較検討結果

系統名	片道キロ数 運行距離	実績 運行本数 (本/年)	実績 走行キロ (km)	市の 財政負担額 (円)	乗車人員 (人/年)	1日あたり 利用者数 (人/便)	利用者1人あたり の財政負担額 (円)	タクシーに乗車した場合の運賃		見直し必要性の検証結果 ○:見直し不要 △:財政力削減が市町村の課題 であれば見直しが必要 ×:見直しが必要 ○:e/2>d △:e/2<d<e ×:e≤d
								タクシー運賃	タクシー 運賃(半額)	
	a			b	c		d=b/c	e=500+(a*1000-1000)/181*50	e/2	
城崎線	16.70	388	6,479.60	1,295,795	423	1.09	3,063	4,840	2,420	△
白岩線	11.00	388	4,268.00	853,518	354	0.91	2,411	3,260	1,630	△
上松線	14.80	404	5,979.20	1,195,725	288	0.71	4,152	4,310	2,155	△
佐志生線	13.20	150	1,980.00	395,962	260	1.73	1,523	3,870	1,935	○
東神野線	19.70	98	1,930.60	1,045,000	42	0.43	24,881	5,670	2,835	×
西神野線	14.30	194	2,774.20	888,000	142	0.73	6,254	4,170	2,085	×
市内循環線	14.40	1,960	28,224.00	7,606,000	6,570	3.35	1,158	4,200	2,100	○
南野津・東谷線	18.10	582	10,534.20	1,584,000	1,243	2.14	1,274	5,220	2,610	○

注) 大分地区の普通車：1000mまで500円、以降181mごとに50円

タクシーサイト (<https://www.taxisite.com/city/info/44/206.aspx> より)

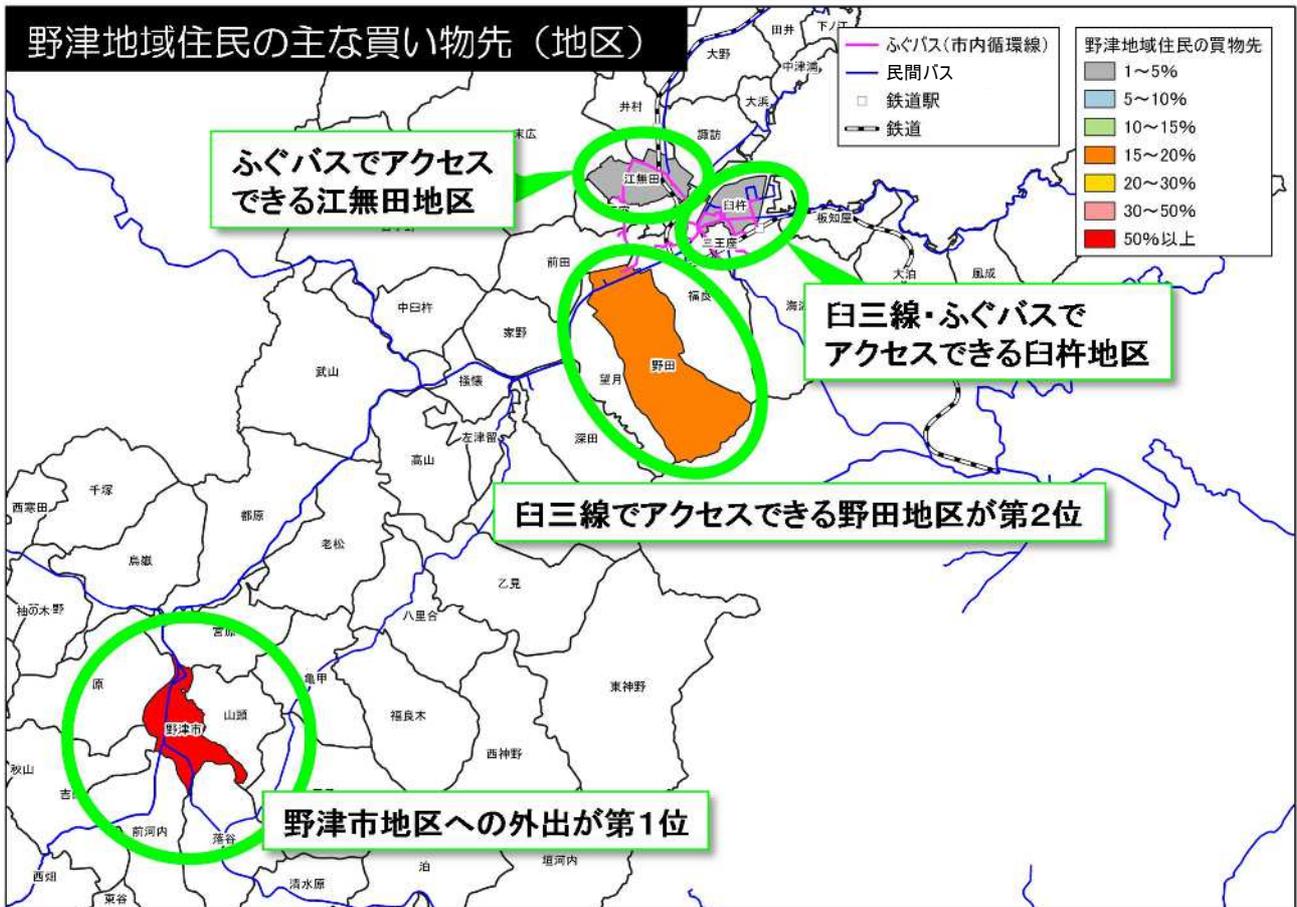
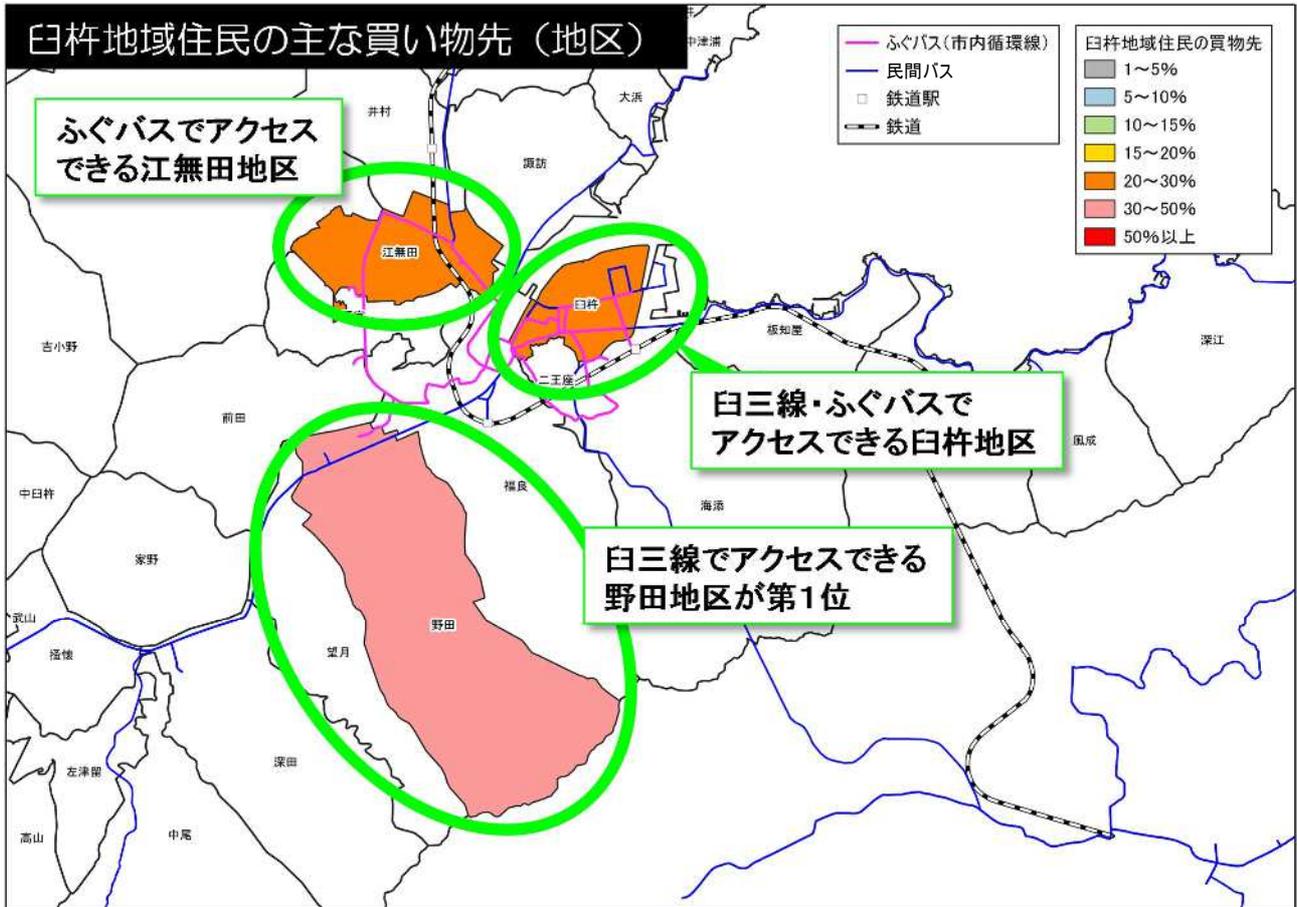


図 5-1 高齢者の主な買い物先(臼杵地域住民、野津地域住民)と主要バス網との関係性

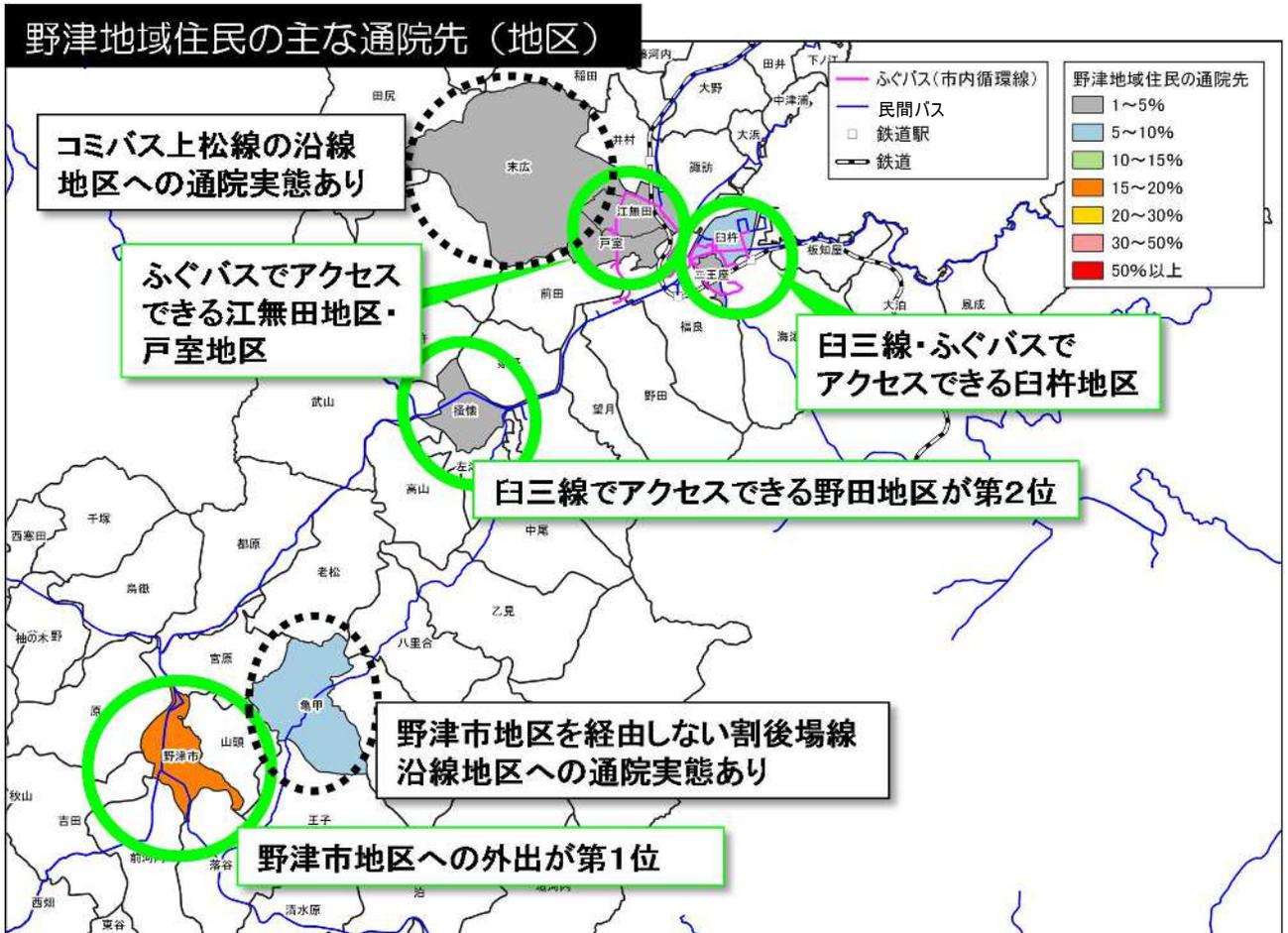
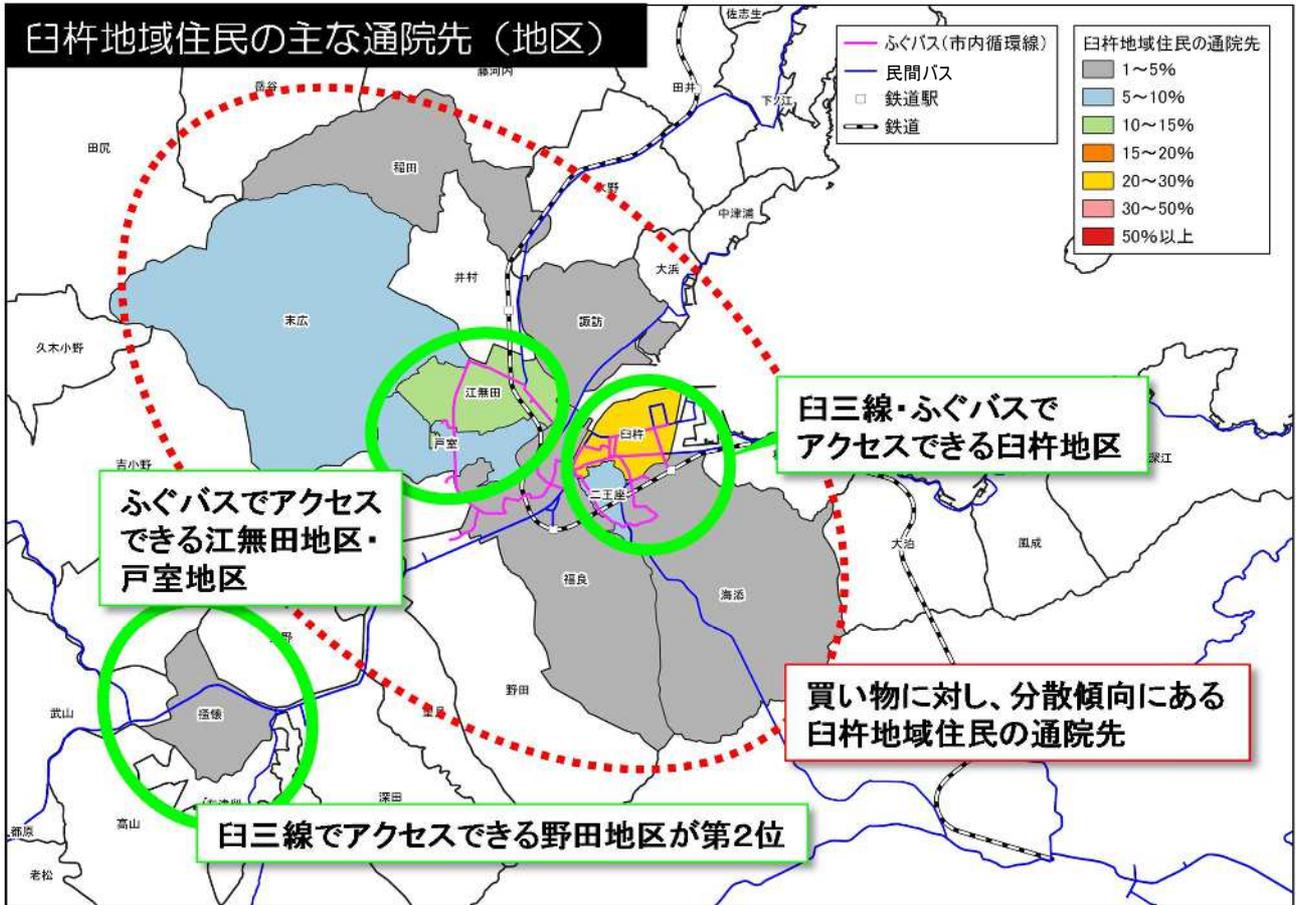


図 5-2 高齢者の主な通院先(臼杵地域住民、野津地域住民)と主要バス網との関係性

課題 2：市民協働による地域内交通の確保

- ・高齢者のバスの定期的な利用割合は、前回調査(H28 年度)と比較して減少しています。前回調査では、後期高齢者独居世帯の民間バスとコミュニティバスの利用割合が高い傾向にありましたが、今回調査(R3年度)では、そのような傾向にありません。
- ・一方で、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状況にあることが分かりました。

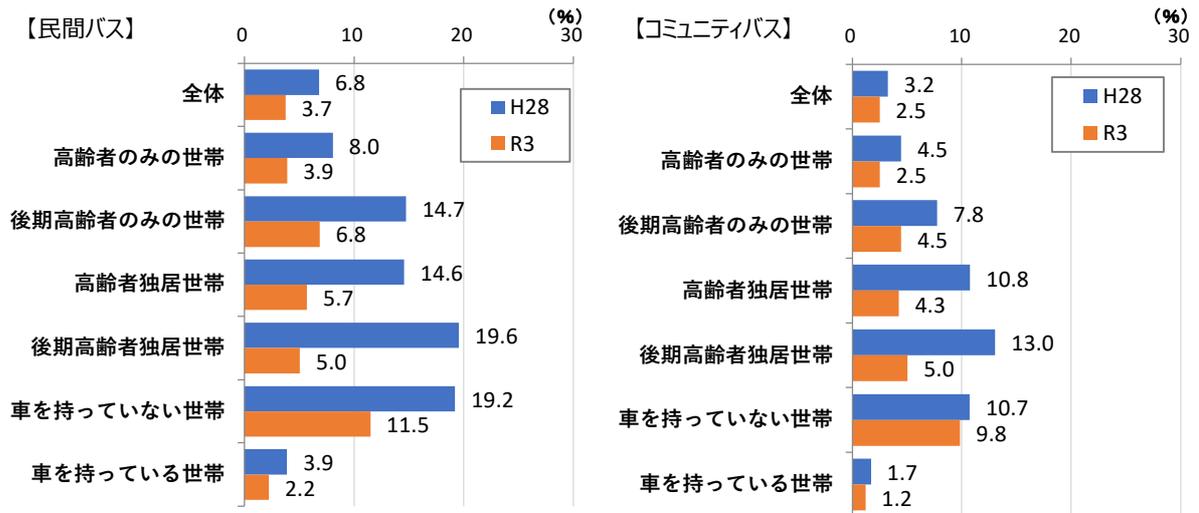


図 5-3 高齢者のバスの定期的な利用割合

資料：高齢者アンケート調査結果

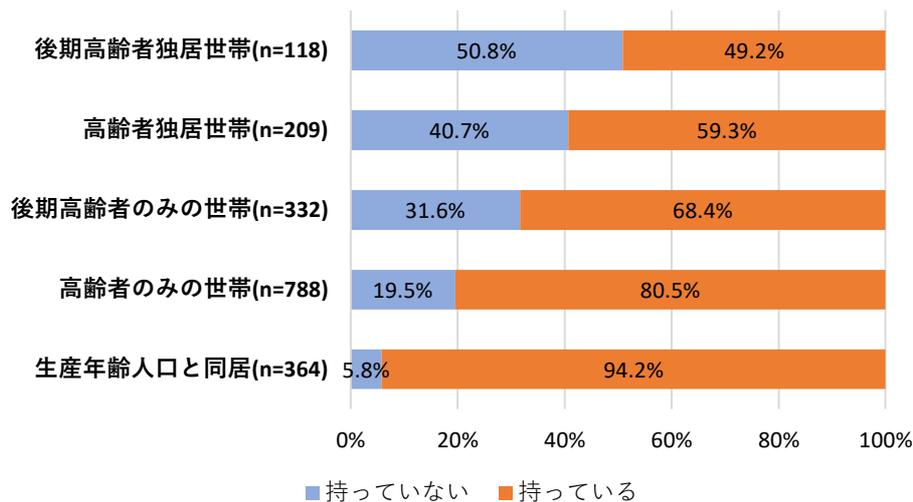


図 5-4 高齢者のバスの定期的な利用割合

資料：高齢者アンケート調査結果

- ・そのような中、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ます。
- ・つまり、民間バスやコミュニティバスを利用しておらず、車での外出が中心になっている世帯において、車をひとたび手放してしまうと、外出をサポートしてくれる方が身近にいないことが明らかになりました。

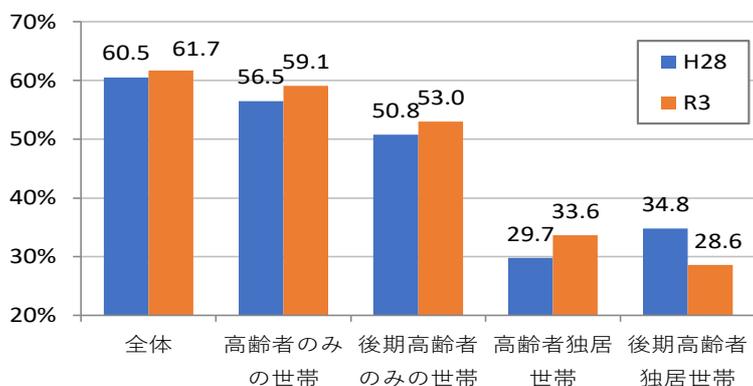


図 5-5 日中の外出時に送迎を頼める家族・知人がいる割合

資料：高齢者アンケート調査結果

- ・以上のことが分かった中で、自治会にアンケートをしたところ、「助け合って移動手段を確保」したり、「地域独自で移動手段を確保」したりすることに対して、興味や意向がある自治会がありました。
- ・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。

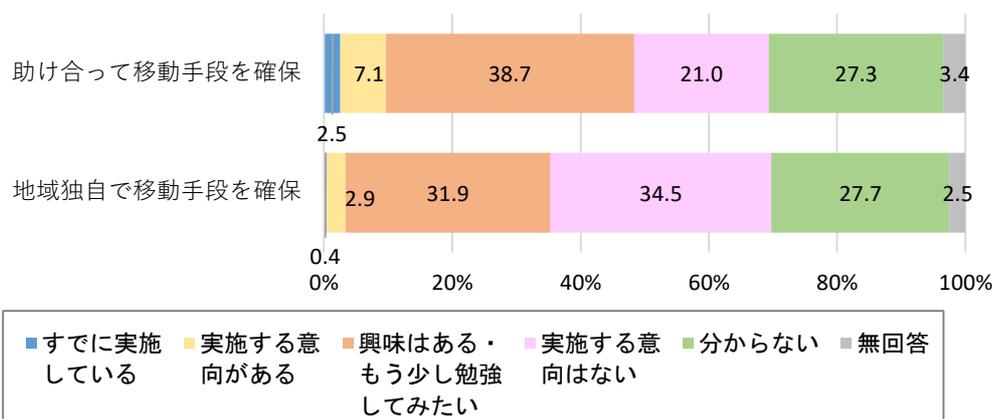


図 5-6 「地域住民同士が助け合って移動手段を確保すること」や

「自治会費を活用し、地域独自で移動手段を確保すること」に対する自治会の意向

資料：自治会長アンケート調査結果

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)

・交通弱者や買い物弱者への支援策についての高齢者の要望を調査したところ、「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。

表 5-3 交通弱者や買い物弱者への支援策

	現状の路線バスやコミュニティバスの維持	予約があった時だけ運行する乗合バス・乗合タクシーの拡充	行政や民間が保有しているバス車両（例：スクールバス等）の空き時間の活用	タクシーの相乗り利用（複数でタクシーを割り勘で利用）	タクシー代の一部助成	自治会の有志（ボランティア）による無料送迎サービス	自治会がバス・タクシーを貸切利用したおでかけサービス	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	商業施設が実施している荷物（購入した品物など）の宅配サービスの拡充	分からない・特になし	その他
全体(n=1204)	32%	13%	11%	5%	33%	9%	4%	32%	38%	15%	15%	3%
中央(n=155)	46%	7%	12%	5%	34%	5%	2%	23%	31%	21%	16%	3%
南部（福良）(n=73)	30%	10%	10%	0%	42%	4%	4%	29%	34%	16%	14%	8%
市浜(n=193)	38%	13%	6%	7%	36%	8%	2%	23%	37%	18%	13%	4%
下南(n=88)	20%	23%	8%	7%	32%	13%	5%	36%	36%	18%	11%	3%
上浦・深江(n=44)	25%	14%	14%	0%	27%	7%	7%	30%	34%	11%	18%	0%
海辺(n=79)	27%	6%	11%	4%	34%	10%	6%	37%	43%	16%	18%	4%
佐志生(n=44)	16%	14%	14%	18%	14%	18%	7%	36%	48%	9%	16%	2%
下ノ江(n=44)	18%	11%	9%	9%	43%	7%	5%	27%	43%	11%	16%	5%
下北(n=104)	20%	15%	12%	5%	44%	7%	6%	40%	45%	15%	10%	3%
上北(n=53)	26%	30%	4%	6%	32%	11%	4%	42%	47%	9%	11%	0%
中白杵・南津留(n=59)	31%	24%	10%	10%	34%	12%	7%	39%	37%	7%	10%	2%
野津(n=62)	39%	3%	13%	3%	26%	10%	2%	34%	34%	18%	26%	3%
都松(n=12)	33%	0%	17%	0%	8%	0%	17%	50%	42%	8%	17%	0%
田野(n=42)	33%	7%	26%	0%	31%	5%	5%	26%	31%	14%	19%	0%
西神野(n=15)	60%	0%	0%	0%	13%	20%	0%	20%	27%	0%	13%	0%
川登(n=43)	33%	12%	12%	7%	28%	14%	0%	37%	47%	14%	16%	5%
南野津(n=57)	39%	23%	12%	7%	26%	12%	7%	40%	37%	11%	5%	2%
戸上(n=17)	6%	12%	12%	0%	18%	12%	0%	35%	41%	24%	29%	0%

資料：高齢者アンケート調査結果

～交通事業者ヒアリング調査結果～

- ・新型コロナウイルス感染症拡大後に始めたタクシー宅配サービスは今後も続けていく予定です。新たにタクシーを使うきっかけになればと思います。
- ・昔で言うところの御用聞きみたいな存在でしょうか。安否確認なども兼ねることが出来るので市民へのサービス向上にもつながると考えています。



～民間施設意向調査結果(商業施設の回答結果)～

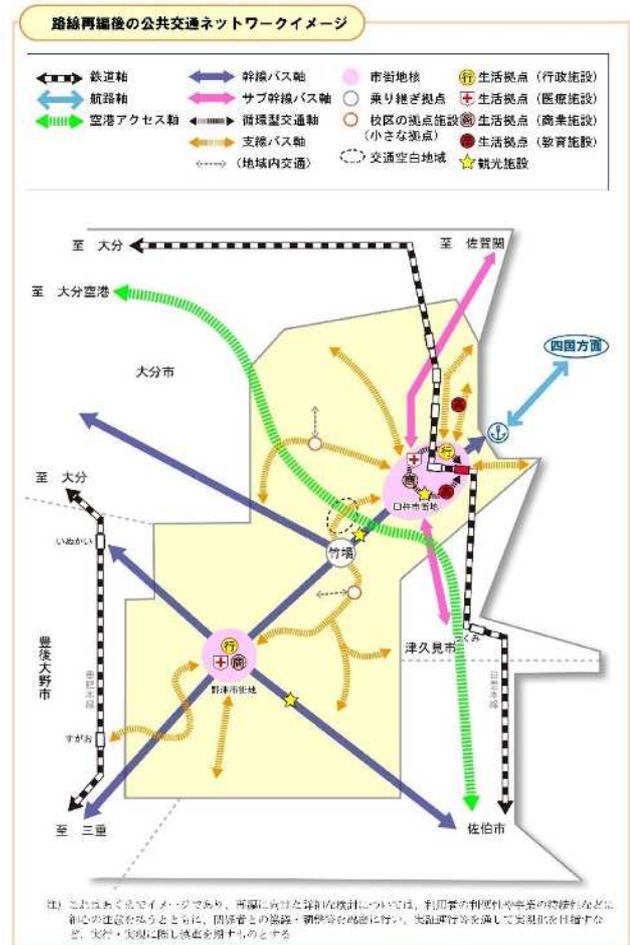
～市内スーパー～

- ・移動販売サービスは現在行っていませんが、販売協力員が見つければ可能だと思っています。
- ・宅配サービスも現在行っていませんが、物流が整えば可能だと思っています。



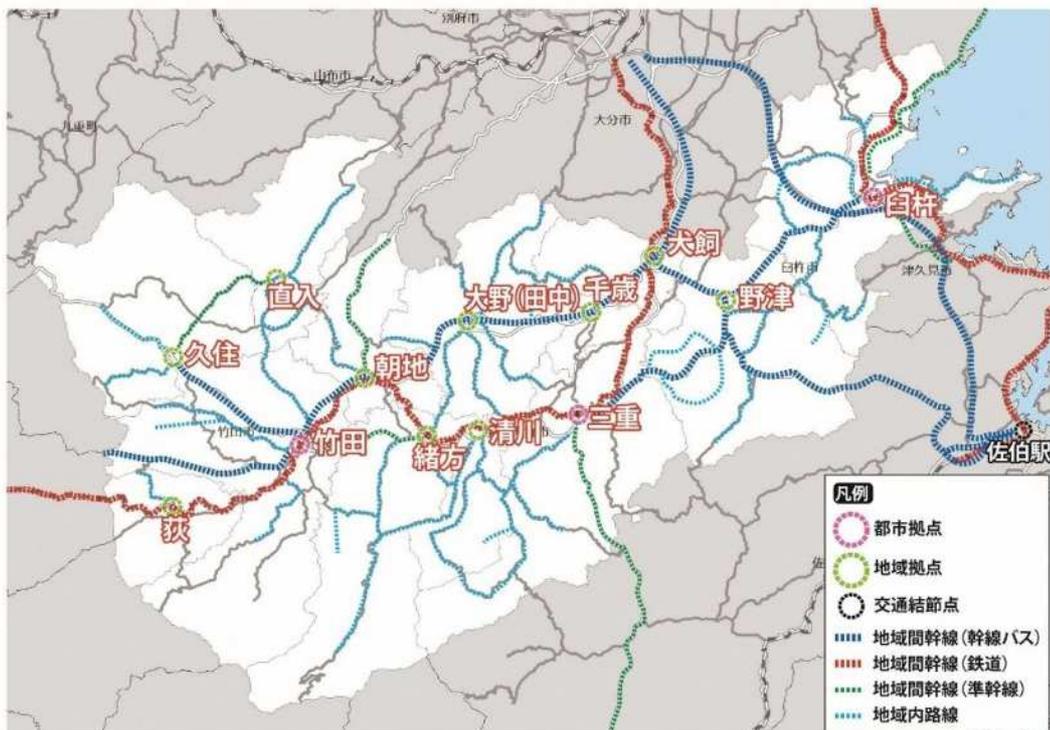
課題5. 市民及び来訪者等のそれぞれの移動に対応した「拠点」の設定

- ・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します。
- ・さらに、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。



出典：臼杵市地域公共交通網形成計画（H29年3月策定）

■豊肥圏における公共交通ネットワークの形成方針



出典：大分県豊肥圏地域公共交通計画（R3年9月策定）

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

- ・公共交通の乗継許容回数について調査したところ、市内の移動については乗継なし（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。
- ・市外との往來の玄関口である臼杵駅では、乗換許容回数が2回以上となっても、半数以上の方が許容しています。臼杵駅を経由した外出をする場合においても、乗継による待ち時間が少なくなるように移動できる“シームレスな交通ネットワーク”を構築することが求められます。
- ・なお、公共交通に支払える金額について調査したところ、臼杵地区の方は101～200円まで、野津地区の方は301～500円まで、市外の方は801～1,000円までそれぞれ多く、運賃の見直しする際の目安とします。

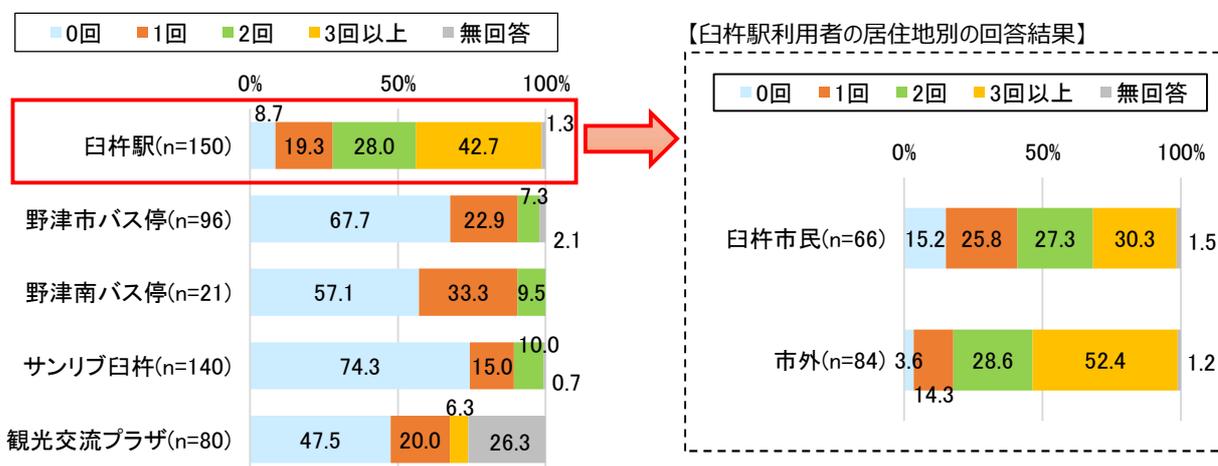


図 5-8 片道あたりの公共交通の乗継許容回数

資料：公共交通利用者等ヒアリング調査結果

表 5-4 公共交通に支払える金額(片道)

	100円以下	101～200円	201～300円	301～500円	501～800円	801～1000円	1001～2000円	2001円以上	無回答	平均
全体 (n=487)	7%	21%	12%	18%	3%	14%	8%	7%	10%	855円
臼杵地域住民 (n=227)	11%	33%	13%	12%	4%	14%	7%	4%	3%	637円
野津地域住民 (n=98)	4%	14%	18%	39%	4%	8%	2%	1%	9%	513円
市外 (n=154)	3%	6%	6%	16%	2%	18%	13%	16%	21%	1,533円

資料：公共交通利用者等ヒアリング調査結果

～交通事業者ヒアリング調査結果～

- ・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。



課題7：地域住民と考える支える地域公共交通サービスの向上

- ・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しています。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。
- ・「地域住民同士が助け合って移動手段を確保する」ことや、「自治会費を活用し、地域独自で移動手段を確保する」ことを考えている自治会があるので、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。

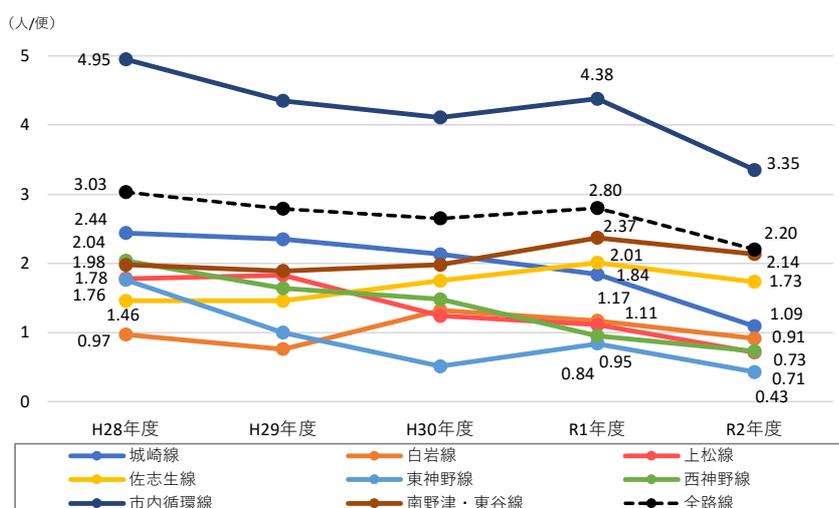


図 5-9 コミュニティバスの1便あたりの平均乗車人員の経年変化

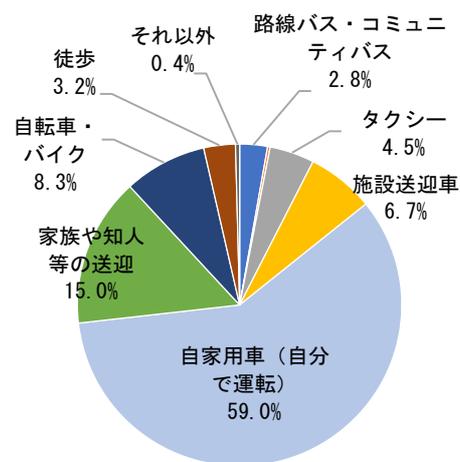


図 5-10 高齢者の通院時の外出手段

資料：高齢者アンケート調査結果

～交通事業者ヒアリング調査結果～

・今後はコミュニティバスの運行ルートの変更や短縮、バス停の調整等を行い、利便性を向上させ、かつ利用促進のためのPRを継続的に行っていくことが必要だと感じています。



※ モビリティ・マネジメントとは

過度に自動車に頼る生活から、公共交通や自転車、徒歩などの多様な移動手段を適切、適度に利用する生活へ自発的に転換していく取り組みのこと。

6. 白杵市地域公共交通計画

6-1 白杵市における地域公共交通の基本理念と基本方針

本市におけるまちづくりの方向性や地域公共交通の現状等を踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を以下のように設定します。

【基本理念】

「住みごこち一番のまち」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

～ チーム白杵で持続可能な地域公共交通をはぐくむ ～

【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

事業

- 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

【2】定住・観光・防災等、まちづくりに必要な公共交通の強化

事業

- 乗り継ぎ拠点の整備
- 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

【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

事業

- 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

6-2 計画対象区域

白杵市全域(必要に応じて周辺市を含む)を計画対象地域とします。

6-3 計画期間

本計画の期間は、令和4年4月1日から令和9年9月30日までとします。

【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

- 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

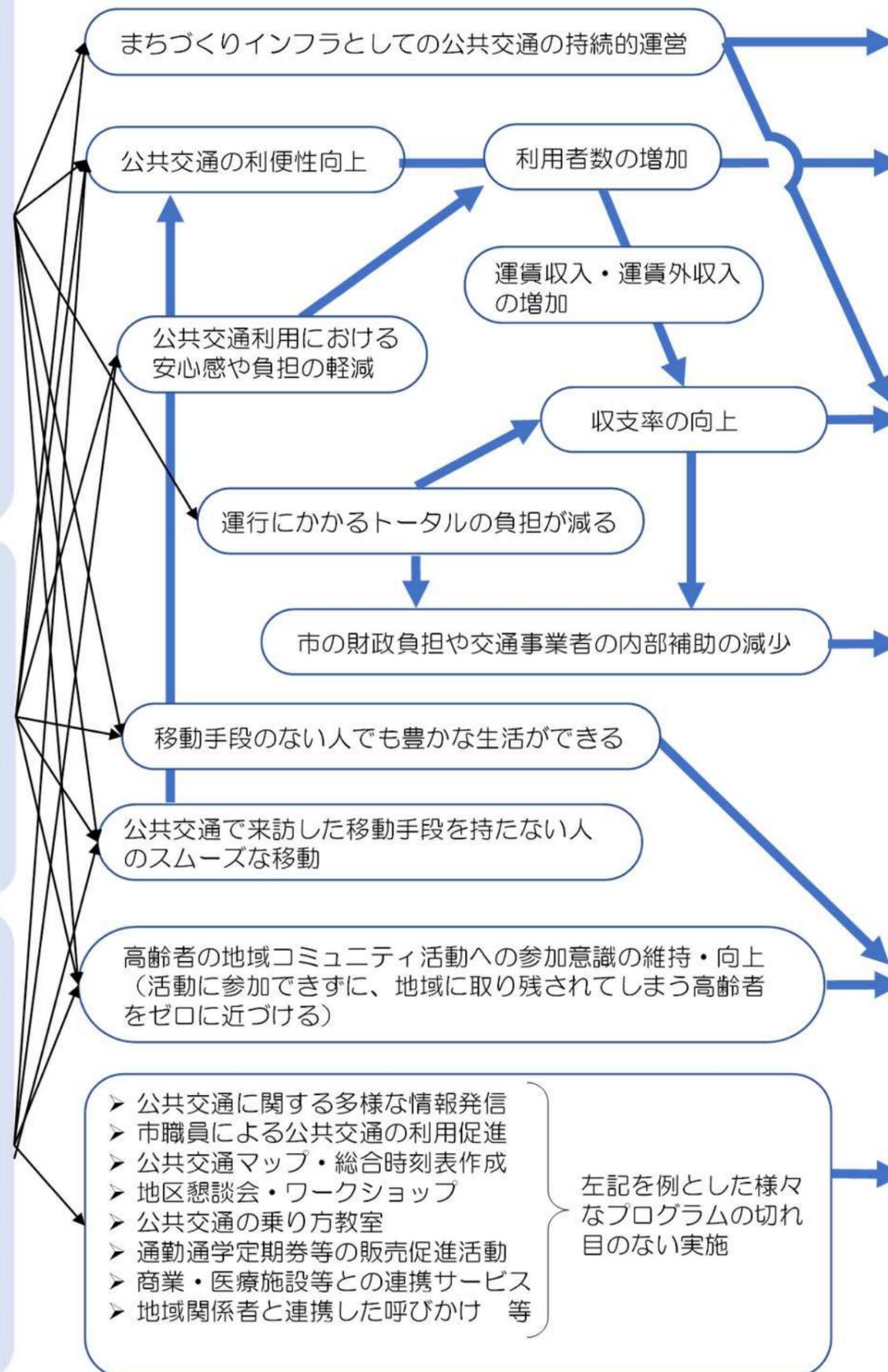
【基本方針2】 定住・観光・防災等、まちづくりに必要な公共交通の強化

- 乗り継ぎ拠点の整備
- 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

【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

- 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

何を期待するのか？



評価指標

利用者数

- JR白杵駅の利用者数（乗車数）
- 民間補助路線利用者数（白三線、中津浦線、泊ヶ内線、割後場線）
- コミュニティバス利用者数
- タクシー利用者数

国が指定している標準指標

収支率

- 民間補助路線
- コミュニティバス

国が指定している標準指標

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）
- 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）

国が指定している標準指標

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

モビリティ・マネジメントの実施回数

※アウトプット指標

- 公共交通に関する多様な情報発信
 - 市職員による公共交通の利用促進
 - 公共交通マップ・総合時刻表作成
 - 地区懇談会・ワークショップ
 - 公共交通の乗り方教室
 - 通勤通学定期券等の販売促進活動
 - 商業・医療施設等との連携サービス
 - 地域関係者と連携した呼びかけ 等
- 左記を例とした様々なプログラムの切れ目のない実施

6-4 計画の目標

それぞれの基本方針に対応した計画の目標は次のとおりとし、目標設定の考え方については、下記の2点を考慮します

- ①新型コロナウイルス感染症拡大の影響により落ち込んだ利用者数等の現況値から、「人口減少」や「自家用車への依存度の高まり」、「新しい生活様式の急速な普及」等を踏まえ、1割増やすことを目指します。
- ②新たな移動手段の確保等により、移動についての困りごとを減らします。

評価指標		現況値	目標値(R8)	データ取得方法	備考
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	JR 保有の乗降データにより毎年計測	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	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	総合計画等の目標値 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	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	総合計画等の目標値 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	臼杵市保有の乗降データにより毎年計測	総合計画等の目標値 H30 11,926 人/年 R1 12,386 人/年
	タクシー利用者数	200,241 人/年 (R2)	220,000 人/年 以上	タクシー事業者保有の乗降データにより毎年計測	H30 271,645 人/年 R1 246,431 人/年
収支率	民間補助路線	31% (R2)	35%以上	事業者報告書等の資料から毎年計測	H30 43% R1 41%
	コミュニティバス	9% (R2)	10%以上	市の会計決算より毎年計測	H30 13% R1 12%
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 未滿	バス事業者保有の乗降データ及び市の会計決算により毎年計測	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 未滿	臼杵市保有の乗降データ及び市の会計決算により毎年計測	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	計画策定時に実施する市民アンケートにより5年に1回計測	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%未滿とすることとする
モビリティ・マネジメントの実施回数		0回/年	2回/年以上	市の事業実績により毎年計測	様々なプログラムの切れ目のない実施を目指す

※運行費の国庫補助対象系統に関しては別紙に記載。

6-5 市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性

本市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性については以下に示すとおりです。

表 6-1 本市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性

交通モード	役割	該当路線
地域間交通	鉄道	・県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担います。 JR 日豊本線 JR 豊肥本線
	航路	・中国・四国地方と連絡し、九州の東の玄関口として広域観光における人の移動を担うとともに、物流上の重要な役割を担います。 臼杵～八幡浜航路
	空港アクセス	・大分県の空の玄関口である大分空港等に連絡し、観光、ビジネス等の県をまたぐ広域的な移動を担います。 佐臼ライナー
	幹線バス	・圏域内外の拠点都市間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担います。 ・端部の拠点都市や沿線の地域拠点では他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担います。 臼三線 臼大線 伯大線 ※地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
	サブ幹線	・主に圏域内の拠点都市と他市町の地域拠点を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活での移動を中心に担います。 ・他モードや幹線バス路線、地域内交通と連携し、拠点都市への連絡機能を有します。 臼関線 臼津線
地域内交通	循環型交通	・臼杵市街地に立地する交通拠点・行政拠点・医療施設・商業施設・商店街を連絡することで、利用者が様々な都市サービスを楽しむことができる役割を担います。 市内循環線 ※地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
	支線バス	・拠点都市や地域拠点から周辺部の居住地や生活利便施設・観光地等を連絡する近距離の路線で、地域の移動手段としての役割を担います。 ・拠点都市や地域拠点では地域間交通と接続することで広域への移動も可能とします。 中津浦線 泊ヶ内線 割後場線 上松線 佐志生線 城崎線 南野津・東谷線 白岩線 南津留線 西神野線 ※地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。

地域 コミュニティ タクシー (生活支援事業)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コミュニティ活動拠点までの高齢者の移動手段を担います。 ・市内の交通の不便な地域における住民の生活の利便性の向上を図るため、地域の住民が主体となりタクシー事業者に運行委託し、乗客定員が 14 人以下の車両を乗り合い利用するものです。 	各地域内
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支えます。 ・鉄道やバスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担います。 ・きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者(観光客、障がい者、子育て中の母親など)への対応を行います。 ・ドアツードア輸送サービスを提供します。 	市内一円

※該当路線は令和5年4月1日時点のもの

地域公共交通確保維持事業の必要性

【臼杵市の現状】

臼杵市は、平成 17 年の旧臼杵市と旧野津町との合併以降、活力ある地域づくりに取り組んできた。両地域を結ぶ道路網などが整備されるなど、車を運転する市民の利便性は向上してきたが、人口減少や自家用車の普及などに伴い、公共交通機関の利用者は減少しつづけており、路線バスの廃止や減便が進んでいる。

そのような中、本市では「住み心地一番のまち」を目指し、高齢者や運転免許証を持たない学生など誰もが安心して暮らせる移動交通手段の充実に取り組んでいる。平成 22 年度から、公共交通の利便性向上、効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供を目的とした地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により創設された地域公共交通活性化・再生総合事業の支援を受けて、コミュニティバス等の運行に取り組んできた。この運行については一定の成果及び評価を得ることができ、現在では地域公共交通確保維持事業の援助を受けながら運行を継続している。

【財政負担状況】

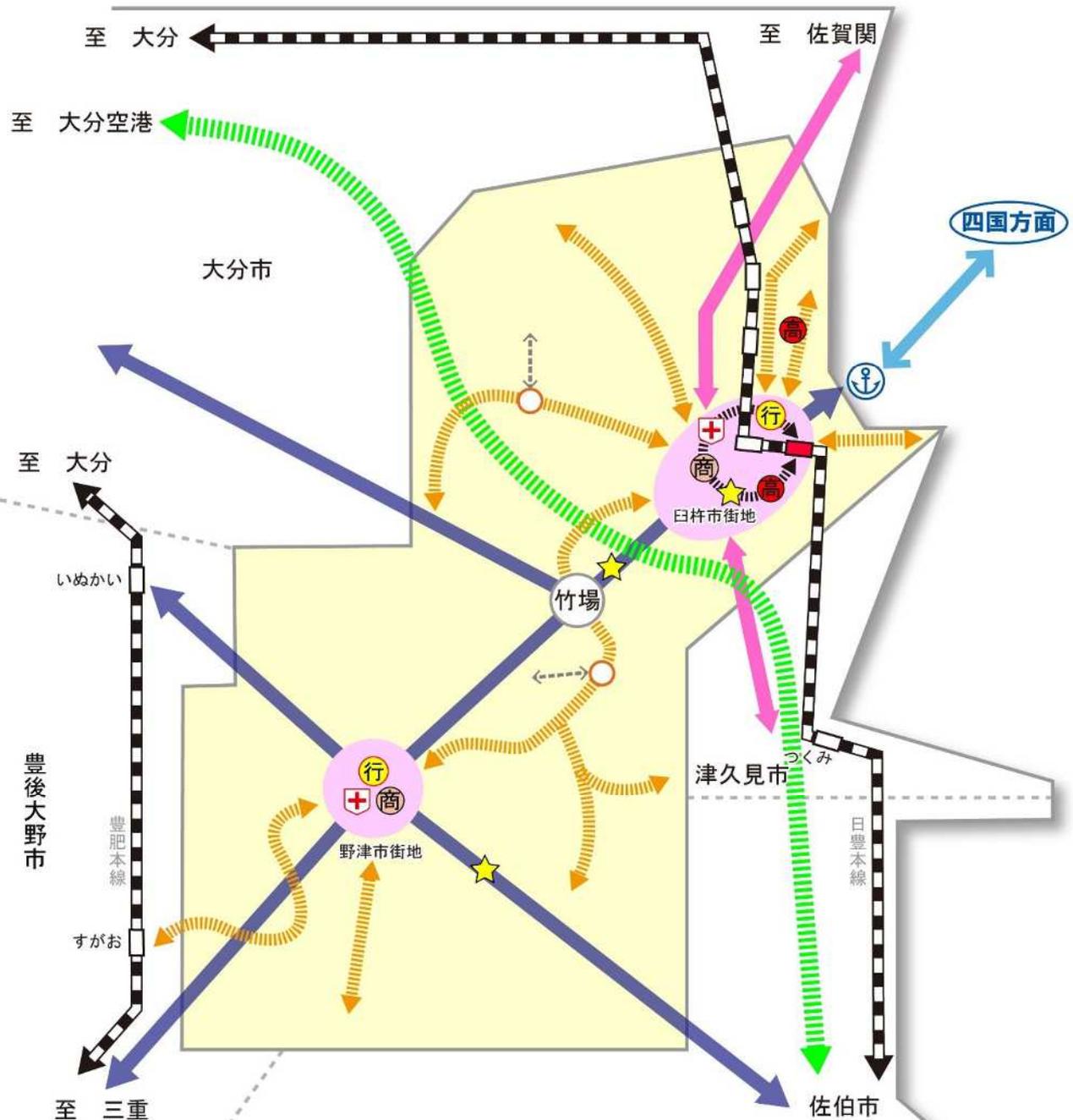
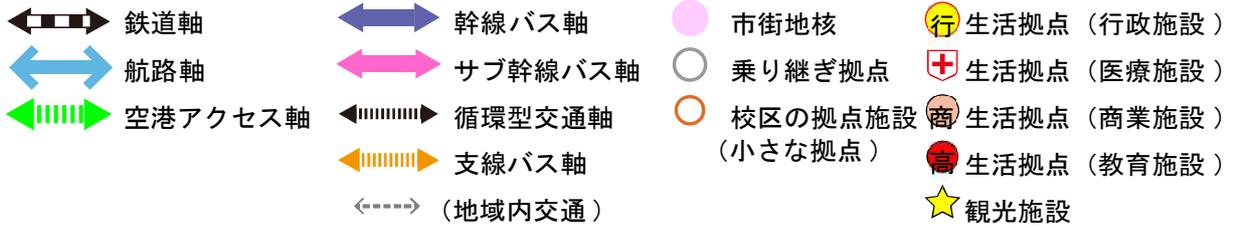
平成 19 年 4 月より路線バス廃止対象地域などに対してコミュニティバスの運行を実施してきたものの、利用者は減少しており、今後も現状のサービスを継続して提供していくにあたり、市の財政負担額の増加が懸念されている。新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少や補助金額の減少などにより、令和 2 年度から路線バスとコミュニティバスへの市の実質負担額は大幅に増加している。

【事業の必要性】

地域間交通における幹線バス及びサブ幹線については、通勤、通学、観光など広域的な移動需要に対応しており、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

また、地域内交通における循環型交通、支線バスについては、病院や買い物など生活実需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

路線再編後の公共交通ネットワークイメージ

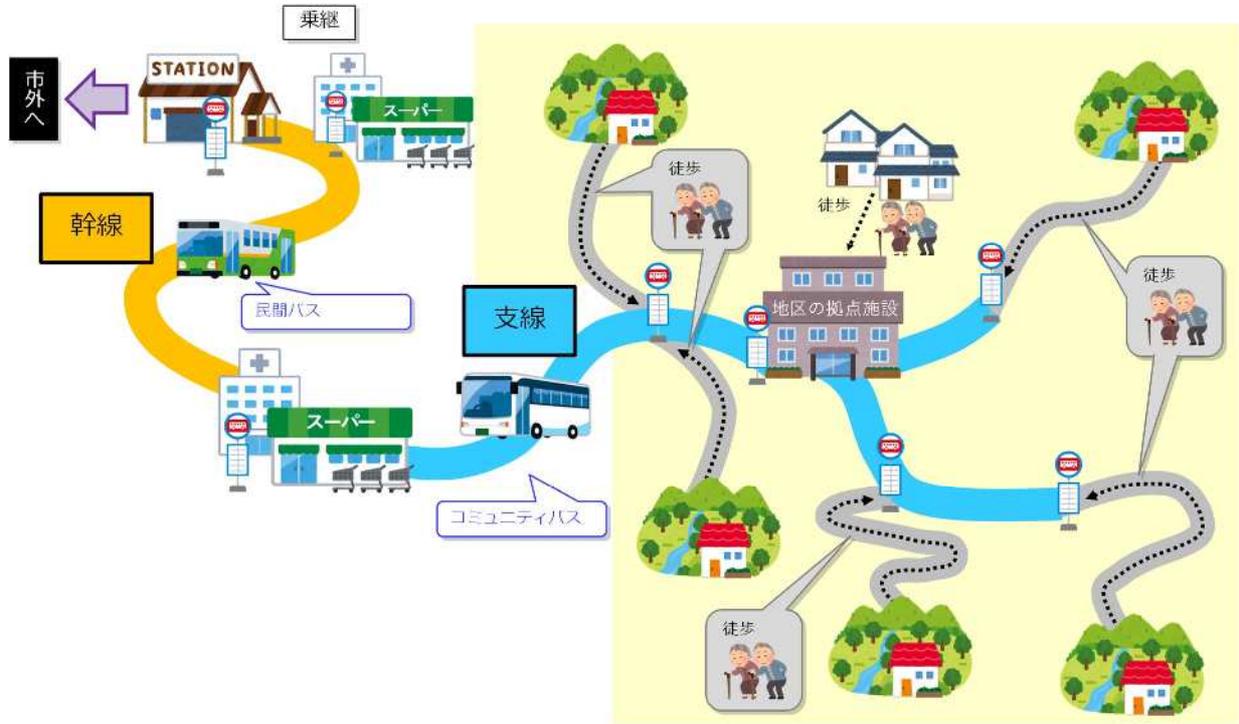


注) これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期すものとする

コミュニティバスの概念図 ～地域内交通とコミュニティバスのイメージ～

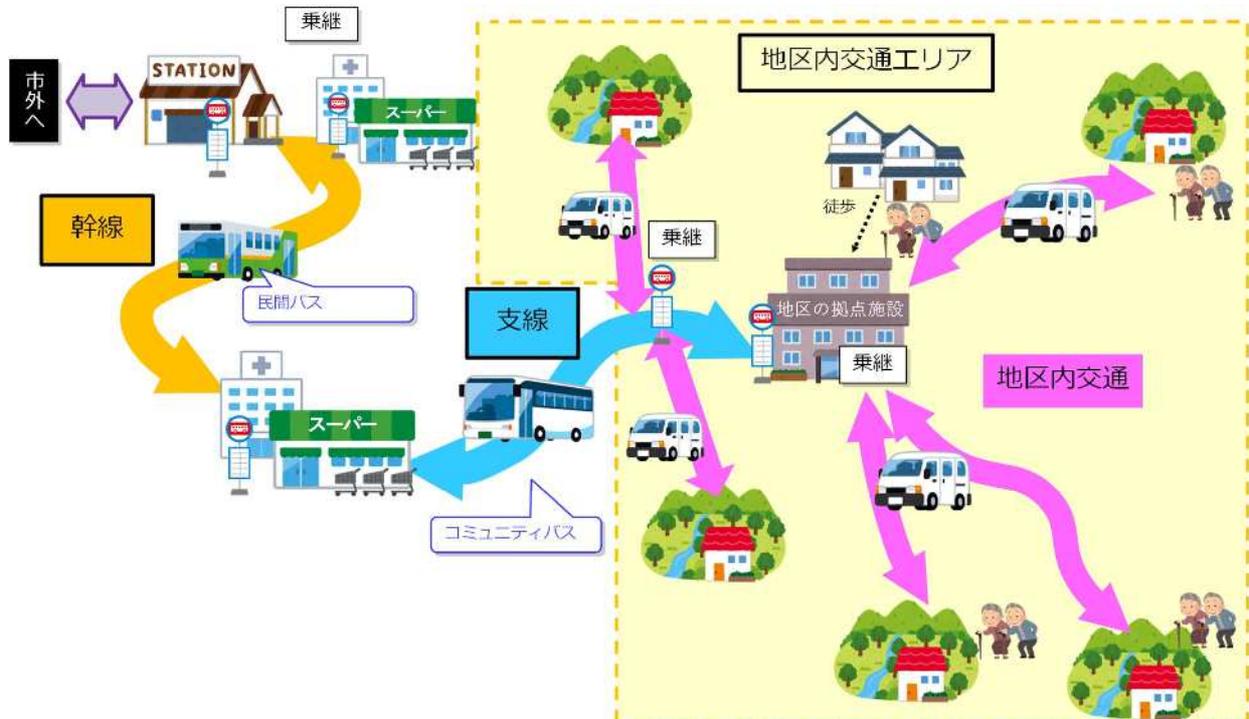
<現状>

- ・これまでは、公共交通(バス)を運行していても、「バス停まで遠い」、「乗継が良くない」、「外出とバス時刻が合っていない」等の問題がありました。



<これから>

- ・これからの臼杵市の移動サービスは、“既存のバス交通”と“新たな運行形態(地域内交通)”をつなぎ合わせて、市民の皆様等が自家用車に頼りすぎずに“各家から地域の拠点に集まり地域の拠点から公共交通で市街地へ”外出できることを目指します。



6-6 目標を達成するために行う事業及び実施主体

6-6-1 事業の実施時期及び実施主体

各事業の実施時期と事業主体は以下のとおりです。

検討 実施 実証実験

基本方針	事業	事業内容	実施期間					実施主体									
			R4	R5	R6	R7	R8	白杵市	地域公共交通協議会	大分県	地域			交通事業者			
											市民等	地域団体	観光従事者	JR	フェリー	バス	タクシー
【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	①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	・高齢者のニーズに沿った路線見直し(※東神野線の見直しは急務) ・中型バス路線車両の小型化(ジャンボタクシーのサイズに) ・車両変更に伴う運賃定額化(城崎線、白岩線、上松線、佐志生線を対象) ・車いす利用者も利用できる車両の導入を検討						◎	○	○	○	○			○	◎	◎
	②新規循環線の導入	・市内循環線を白杵市コミュニティバスにおける主要路線として位置づけ、その隣接地域の需要に対して市内循環線に接続する新規循環線の導入を検討						◎	○			○				○	○
	③他市との連携、交流に対応する広域的な移動手段の維持	・白三線、大分白杵線、伯大線、白関線、白津線、佐白ライナーの維持・向上						◎	○	◎	○					◎	
	④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)	・公共交通が各地拠点までの移動手段を担い、地域振興協議会等が地域内の移動手段を担う仕組みの構築 ・自家用車の空席利用(運転ボランティア研修)の研究 ・スクールバスの間合い利用(市のイベント時などの臨時的な利用)						◎	○		◎	◎				○	○
	⑤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	・民間の送迎サービスやスクールバスなどの将来的な輸送資源としての活用を検討 ・移動販売サービス、無料送迎、宅配サービスなどの活用を検討						◎	○		○	◎				◎	◎
	⑥次世代モビリティの導入検討	・グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転、MaaS等の活用導入に向けた研究・検討						◎	○	◎			○			◎	◎
	⑦運転手の確保・育成に関する取り組み支援	・交通事業者の意向を踏まえて、運転手の確保や育成に必要な支援策を検討 ・県と連携しながら運転手の人材確保に向けた広報・啓発(ホームページ掲載)						◎	○	◎						◎	◎
【2】 定住・観光・防災等、まちづくりに必要な公共交通の強化	①乗り継ぎ拠点の整備	・白杵港の港湾施設の有効活用						○	○	○					◎	○	○
		・JR白杵駅の機能強化(バリアフリー化、ICカードの導入、情報案内サービスの強化等)に向けた取り組みの実施						○	○					◎		○	○
		・乗り継ぎ拠点(交通結節点)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						◎	○		○	○	◎	○	○	○	○
	②高齢者等の外出を促す新たな移動支援案の導入検討	・生活に困らない移動手段の検討(公共交通担当部署だけではカバーしきれない移動要望に対する庁内(高齢者支援課、福祉課等)や地域振興協議会、社会福祉協議会等との連携)						◎	○		○	○				◎	◎
③災害時の公共交通の役割について検討	・地震や豪雨災害時を想定し、公共交通の役割について関係者間で検討						◎	○	◎	○	○	○	○	○	○	○	
④休日コミュニティバスの(土日)運行	・観光資源や子育て世帯向けの施設を巡る移動手段としてコミュニティバスの活用を検討(休日のスクールバス活用の検討)						◎	○				◎	○		◎	◎	
【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	①来訪者にわかりやすい交通情報を提供	・利用促進や認知向上のため観光協会と連携し、来訪者にわかりやすい交通情報を提供(HP等にて観光地に行くための公共交通の利用方法を掲載等)						◎	○				◎			◎	○
	②タクシーの効果的で多様な利用に向けた検討	・相乗りタクシーや高齢者の運賃割引、宅配タクシーの拡充などを検討						◎	○		○						◎
	③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	・バスの乗り方教室 ・バスの車内に掲示する子供作品展示(バスギャラリーなど) ・高校生とバスについて考える機会の創出(白杵高校、海洋科学高校) ・見やすい白杵市公共交通マップの作成 ・市報やケーブルテレビ等を活用したメディアミックスによる公共交通の情報発信						◎	○		◎	◎		○	○	○	○
	④コミュニティバスにおけるキャッシュレス決済の導入	・QRコードや交通系ICカードなどによる決済の検討・導入						◎	○							◎	◎
	⑤コミュニティバスの共通定期券の導入	・1・3・6ヶ月、1年等の期間設定						◎	○							◎	◎
	⑥公共交通のオープンデータ化の推進	・乗り換え検索アプリへのデータ提供(GTFS静的データの整理)						◎	○	◎				◎	◎	◎	◎

※運行費の国庫補助対象系統に関しては、別表に記載。

実施主体:◎…中心的な立場で実施 ○…協力的な立場で実施

6-6-2 事業内容

【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

①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

- ・これまでの調査結果で得られた高齢者のニーズ等を踏まえ、東神野線等コミュニティバスの路線見直しを進めていきます。
- ・また、現在使用されている中型バス車両について、効率化などの観点から小型化(ジャンボタクシー等)を進めていくとともに、車両変更と合わせて、城崎線、白岩線、上松線、佐志生線を対象に運賃定額化の導入を進めていきます。
- ・さらには、より利便性の高い公共交通の実現を目指し、運賃の定額化のほか、誰もが乗り降りしやすいバリアフリー車両・ユニバーサルデザイン車両の導入を検討していきます。

②新規循環線の導入

- ・市内循環線を臼杵市コミュニティバスにおける主要路線として位置づけ、その隣接地域の需要に対して市内循環線に接続する新規循環線の導入を検討していきます。

③他市との連携、交流に対応する広域的な移動手段の維持

- ・周辺市との連携、交流に寄与し、広域的な移動に対応している臼三線、大分臼杵線、伯大線、臼関線、臼津線、佐臼ライナーについては、引き続き路線の維持・向上を図っていきます。

④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)

- ・地域内交通の確保に向け、公共交通が各地拠点までの移動手段を担い、地域振興協議会等が地域内の移動手段を担う仕組みの構築を進めていきます。
- ・また、自家用車の空席利用(運転ボランティア研修)の導入に向けた研究や、スクールバスの間合い利用(市のイベント時などの臨時的な利用)についても、併せて進めていきます。

⑤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

- ・民間の送迎サービスやスクールバスについて、将来的に輸送資源として活用するための手法や連携方法等について検討していきます。
- ・また、移動販売サービス、無料送迎、宅配サービスなどの民間サービスについても、公共交通と連携して地域の日常生活をサポートするための連携の仕組みなど、活用に向けた検討を進めていきます。

⑥次世代モビリティの導入検討

- ・全国では、次世代モビリティとしてグリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転、MaaS等の様々なモビリティの導入が進められています。
- ・本市においても、地域公共交通の基本理念と基本方針の実現に向けた新たなモビリティの活用について研究・検討を進めていきます。

⑦運転手の確保・育成に関する取り組み支援

- ・ドライバーの高齢化が進んでいる中、交通事業者の意向を踏まえつつ、運転手の確保や育成に必要な支援策を検討していきます。
- ・また、県と連携しながら運転手の人材確保に向けた広報・啓発についても併せて推進していきます。

※地域公共交通網の再構築及び将来に渡っての維持の観点から、運行費の国庫補助(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金。以下同じ)を活用する必要があります。

【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

①乗り継ぎ拠点の整備

- ・乗り継ぎ拠点の形成に向けて、関係機関と連携しつつ、臼杵港の港湾施設の有効活用を行うほか、JR 臼杵駅の機能強化(エレベーター設置等によるバリアフリー化、ICカードの導入、情報案内サービスの強化等)に向けた取り組みを実施します。
- ・また、乗り継ぎ拠点(交通結節点)に人が集まるよう、機能や魅力を向上させる取り組みについて、公共交通の枠組みにとどまらず、観光やまちづくりなど総合的な視点で検討、実施していきます。



写真 野津市バス停(庁舎の建て替えに併せて設置されたバス待ち空間・滞留空間)

②高齢者等の外出を促す新たな移動支援案の導入検討

- ・公共交通だけではカバーしきれない移動要望に対し、市の福祉保健部門等や地域振興協議会、社会福祉協議会等と連携しつつ、生活に困らない移動手段の検討を進めていきます。

③災害時の公共交通の役割について検討

- ・近年、自然災害の多発化や激甚化が全国的に見受けられる中、臼杵市においても、地震や豪雨災害時を想定し、少しでも市民・来訪客が困らないように「公共交通として何ができるか？」を行政・事業者等で協議し、公共交通の役割について関係者間で検討していきます。

④休日コミュニティバスの(土日)運行

- ・観光資源や子育て世帯向けの施設を巡る移動手段を検討します。具体的には、市民からの市内循環線の土日運行の要望に加え、来訪客の観光周遊や子供と一緒に休日を過ごせる施設等を意識したルート設定を検討します。
- ・コミュニティバスの活用を検討するにあたり、市が所有するスクールバスの活用を同時に検討します。

【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

①来訪者にわかりやすい交通情報を提供

- ・観光客をはじめとした来訪者の公共交通利用促進や認知度向上のため、観光協会と連携し、来訪者にわかりやすい交通情報を提供していきます。(ホームページ等にて観光地に行くための公共交通の利用方法を掲載等)

②タクシーの効果的で多様な利用に向けた検討

- ・相乗りタクシーや高齢者の運賃割引、宅配タクシーの拡充など、タクシーの効果的で多様な利用方法の創出に向けた検討を進めていきます。

③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

- ・市報やケーブルテレビ等の様々なメディアをミックスし、地域の様々な年代に向けた公共交通の情報発信を進めていきます。
- ・バスの車内に掲示する子供作品展示(バスギャラリーなど)、高校生とバスについて考える機会の創出(臼杵高校、海洋科学高校)、見やすい臼杵市公共交通マップの作成等、モビリティ・マネジメントを進めていきます。

④コミュニティバスにおけるキャッシュレス決済の導入

- ・QRコードや交通系 IC カードなどによる決済の検討・導入を進めていきます。

⑤コミュニティバスの共通定期券の導入

- ・コミュニティバスについて、利用者や市民のニーズを見極めつつ、どの路線でも利用できる共通定期券(1・3・6ヶ月、1年等の期間設定)の導入を進めていきます。

⑥公共交通のオープンデータ化の推進

- ・乗り換え検索アプリへのデータ提供(GTFS 静的データの整理)など、公共交通のオープンデータ化を進めていきます。

6-7 目標達成に向けたマネジメント

6-7-1 マネジメントの進め方

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。

表 6-2 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間(5か年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

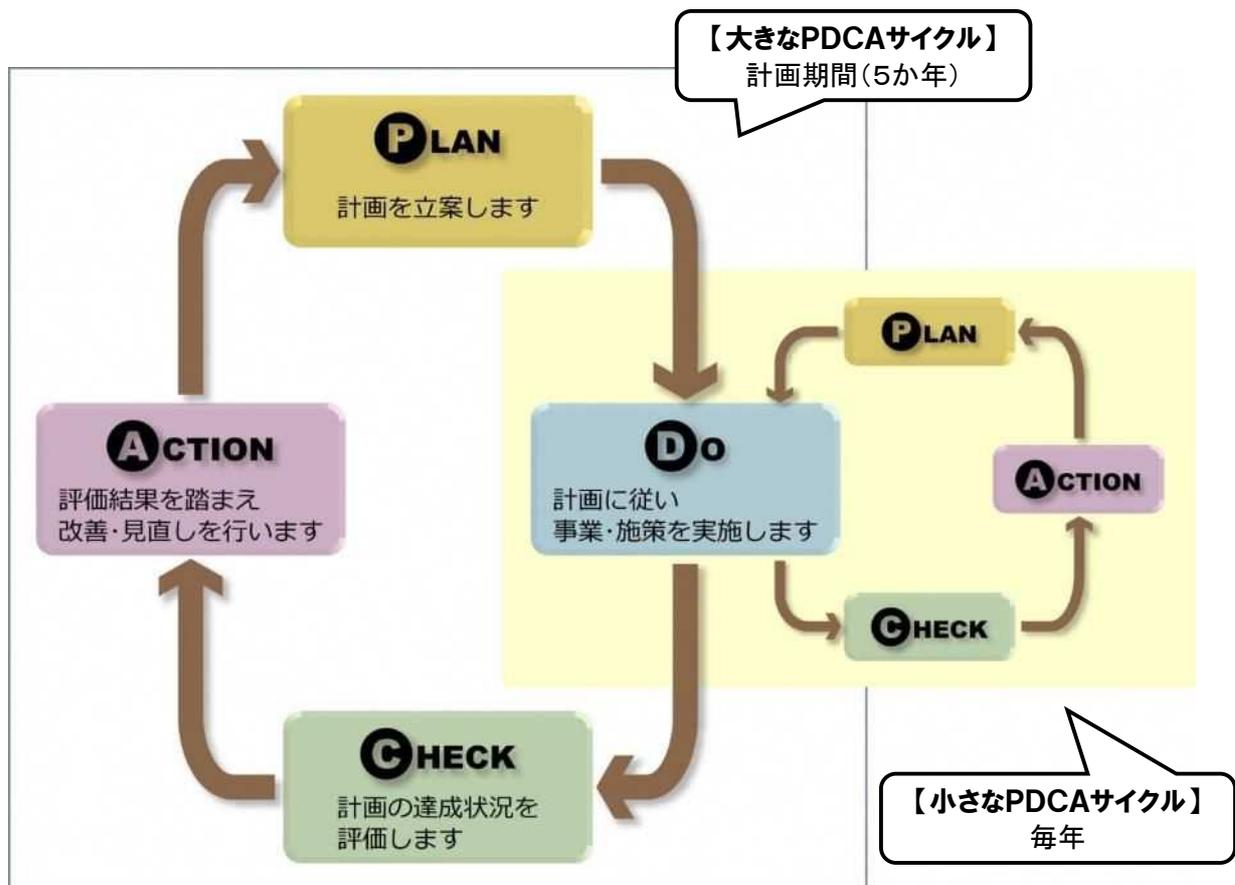


図 6-1 PDCAサイクルのイメージ

表 6-3 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P(計画)	・地域公共交通計画の策定	・各路線の運行計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D(実行)	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C(評価)	・各種施策の実行による、市民の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A(改善)	・地域公共交通計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

※運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載。

■小さなPDCAサイクルのスケジュール(イメージ)

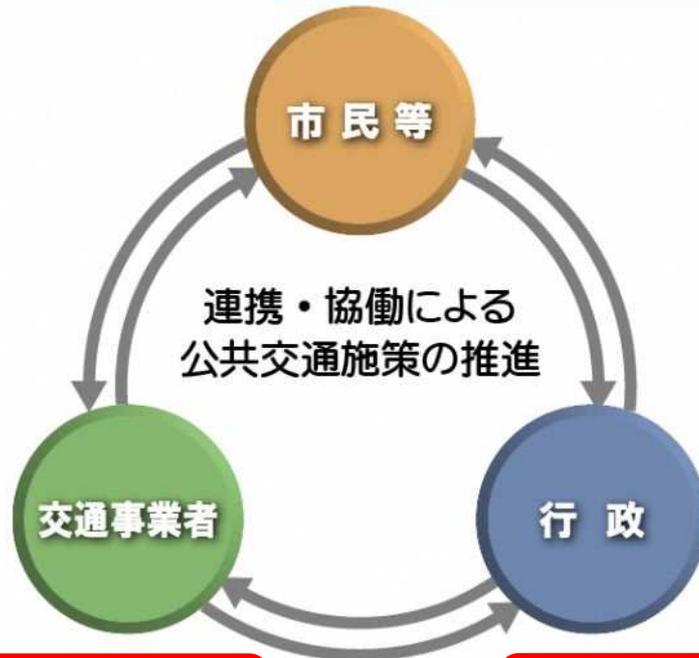
4月～	事業の実施(開始):Do
4～5月	前年度の事業の評価・改善:Check・Action
6月	臼杵市地域公共交通活性化協議会の開催
9～10月	次年度の取組の骨格(次年度の事業計画)を検討:Plan
11～12月	次年度の予算要求
翌年1月	臼杵市地域公共交通活性化協議会の開催
翌年3月	予算議決

6-7-2 マネジメント推進体制

本市における計画の進捗をマネジメント(管理)する主体は、「臼杵市地域公共交通活性化協議会」です。マネジメントにおいては、行政と交通事業者、市民等が共に公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、**より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働**のもと取り組むことを目的とします。

また、観光や高齢者支援、福祉などの分野とも情報共有・意見交換を行いつつ、官民が連携した公共交通の取り組みを推進します。

- 地域の公共交通のあり方を自ら主体的に検討
- 地域公共交通を支える持続的な取り組み
- 地域公共交通の担い手として積極的に公共交通を利用



- 利用者のニーズを踏まえた交通サービス・情報の提供
- 地域公共交通のあり方の検討への積極的な参加や連携・協力

- 協力体制づくり
- 市民等に対する積極的な働きかけ
- 公共交通施策の実施
- 公共交通サービス提供の支援等

図 6-2 臼杵市における計画の推進体制