

3. 臼杵市の現状

3-1 地域の現状

3-1-1 人口特性

1) 人口推移

- 平成 27 年国勢調査によると、臼杵市は人口 38,748 人、高齢化率は 37.7%となっており、人口は減少傾向にあり、高齢化率は増加傾向にあります。
- 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。
- 本市の高齢化率は、国と比較して約 11%、大分県と比較しても約7%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。

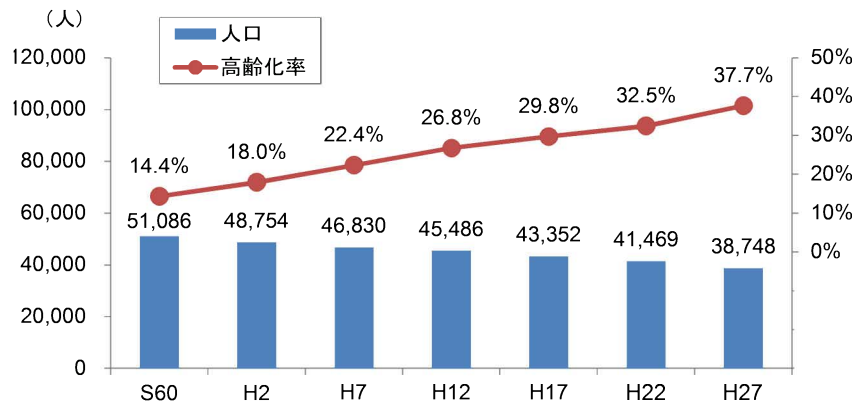


図 人口と高齢化率の推移

資料：平成 27 年国勢調査



図 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

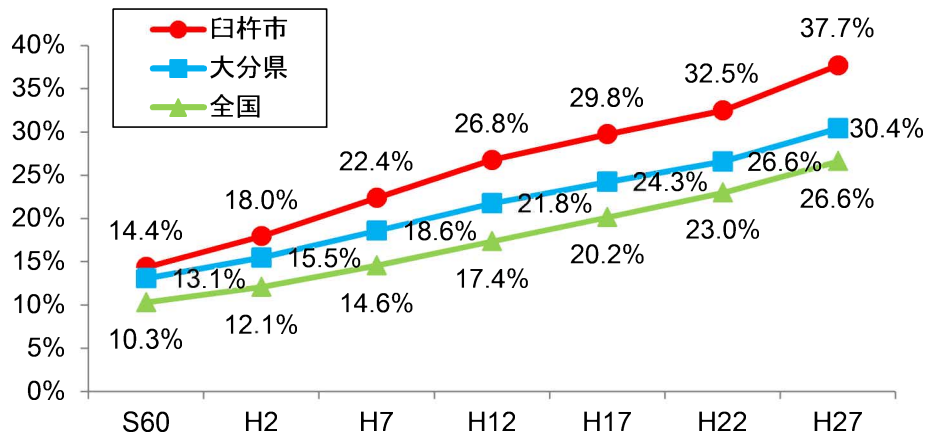


図 高齢化率の国・県との比較

資料：平成 27 年国勢調査

2) 人口分布

● Oita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。

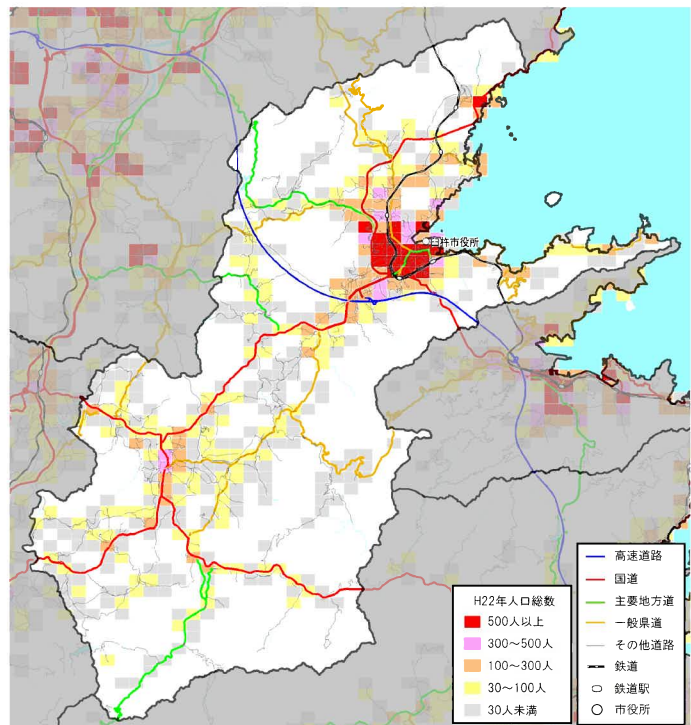


図 人口分布 (500mメッシュ)

資料：平成 22 年国勢調査

3) 総人口の変化 (H22 と H17 の増減量)

●人口が 20 人以上増加したエリアが集積しているのは市街地部や地区の拠点周辺となっています。

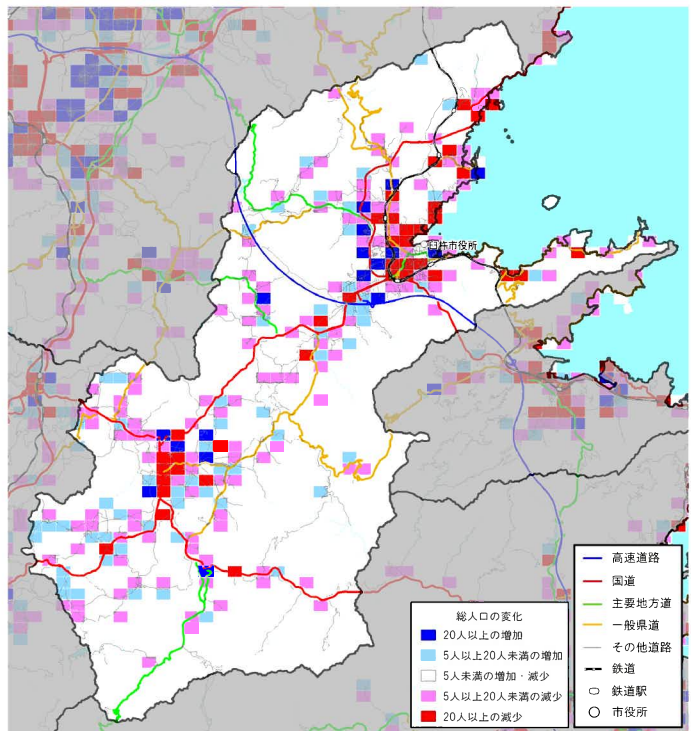


図 総人口の変化 (H22-H17) (500mメッシュ)

資料：平成 22 年国勢調査

4) 総人口の増減率 (H22 と H17 の増減率)

●人口が 20%以上増加している地域もありますが、野津地区を中心に人口が 20%以上減少したエリアが多くみられます。

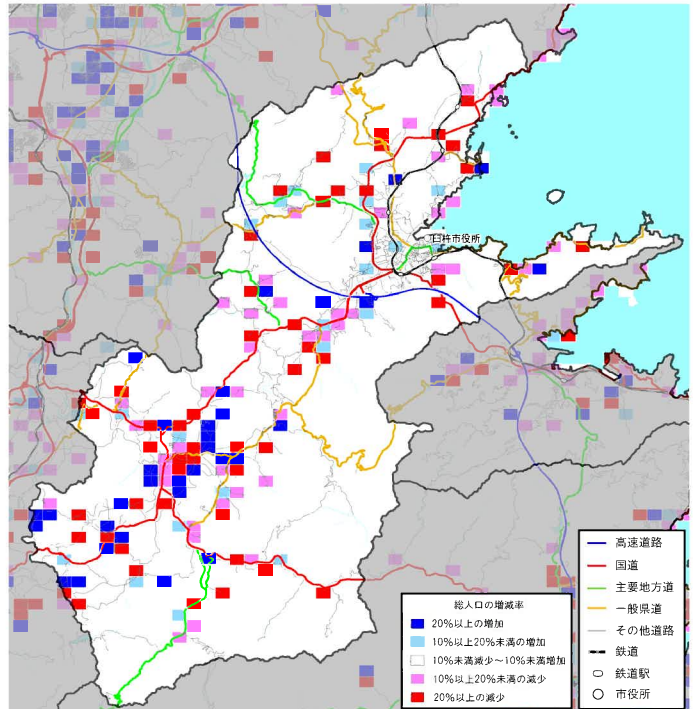


図 総人口の増減率 (H22/H17) (500mメッシュ)

資料：平成 22 年国勢調査

注) 総人口が 20 人未満のメッシュは人口増減率の対象外とした。

5) 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ますが、郊外部にも薄く広く人口が分布しています。

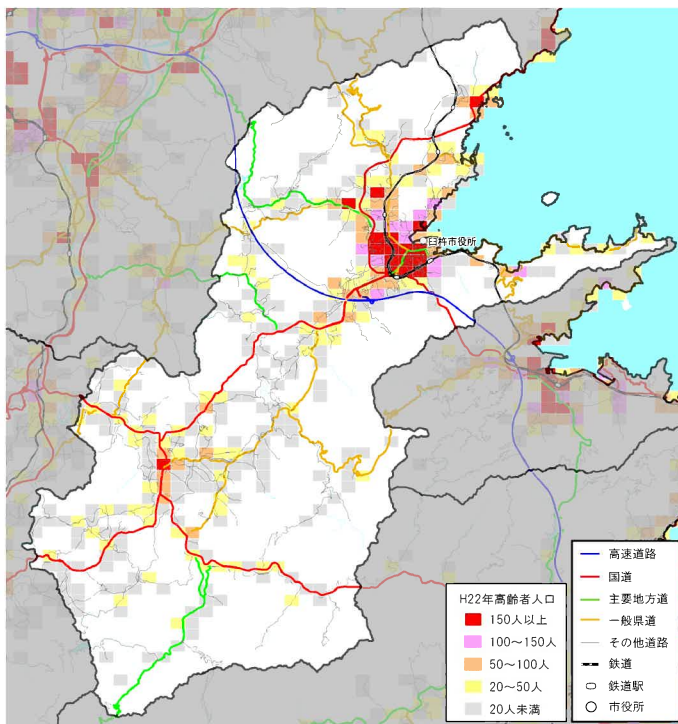


図 高齢者人口の分布状況（500mメッシュ）

資料：平成 22 年国勢調査

6) 高齢化率の分布

●平成 22 年の本市の高齢化率は約 33%でしたが、市内のほとんどのエリアが高齢化率 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います。

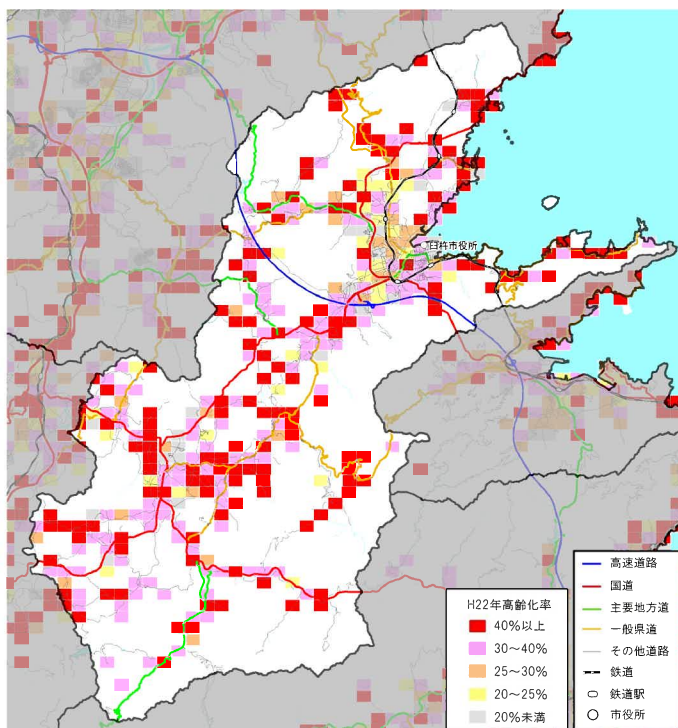


図 高齢化率分布状況（500mメッシュ）

資料：平成 22 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。

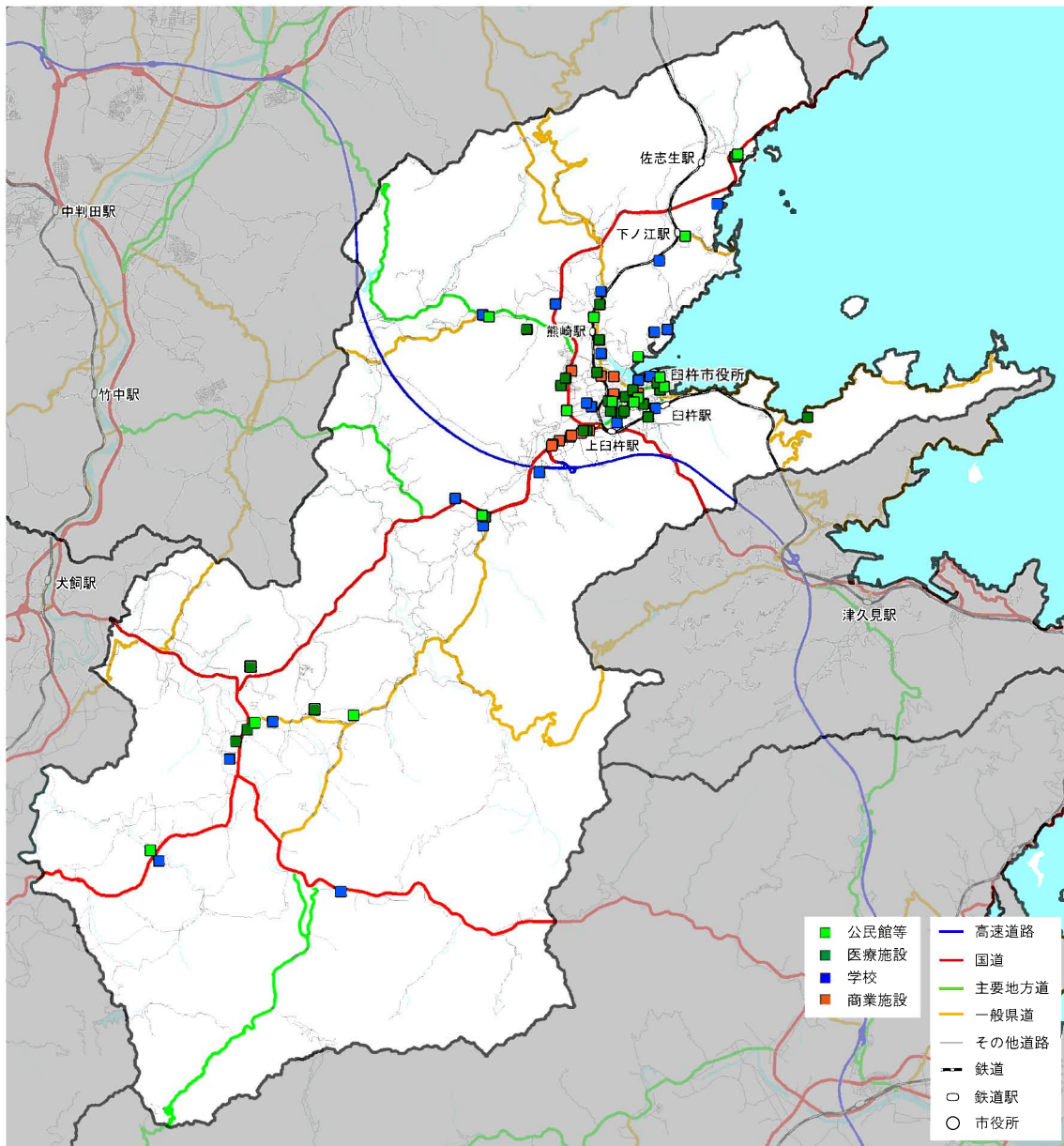


図 主要施設の立地状況

3-1-3 周辺都市との結びつきの状況

1) 通勤流動

- 通勤流動は、市内での流動が約70%を占めますが、大分市や津久見市等への流動もみられます。
- また、津久見市等からの流入もみられます。

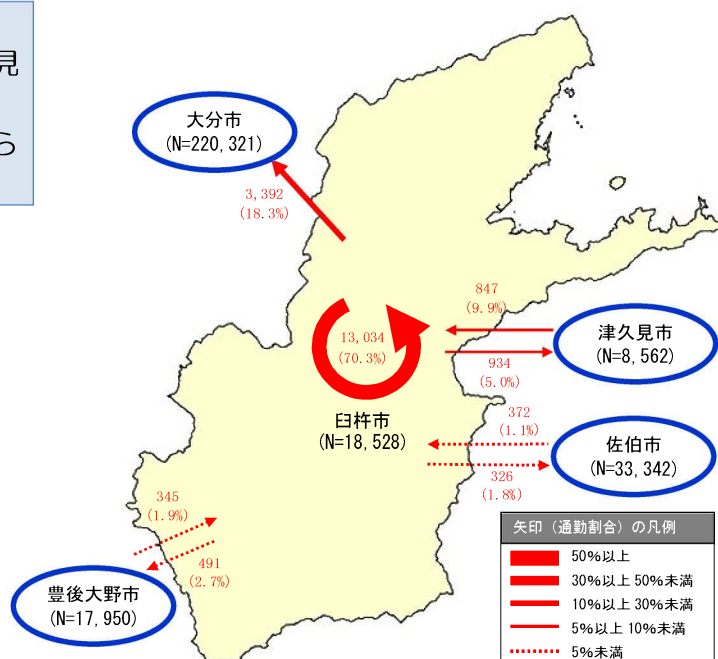


図 通勤流動

注) 1%以上の流動のみ図示している。
 臼杵市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。
 上段の数値は人数、下段の数値は割合。
 資料：平成22年国勢調査

2) 通学流動

- 通学流動は、市内での流動が約55%を占めますが、大分市や津久見市等への流動もみられます。
- また、津久見市等からの流入もみられます。

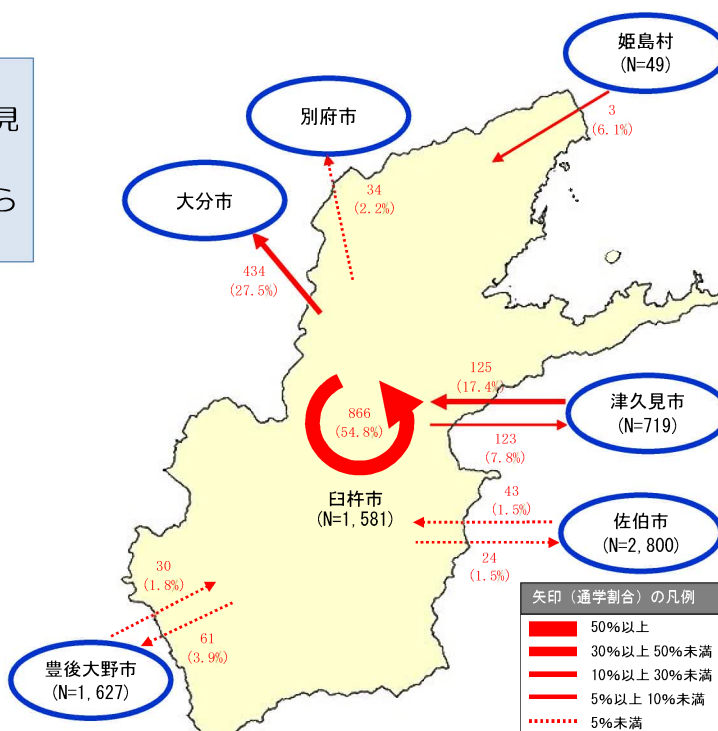


図 通学流動

注) 1%以上の流動のみ図示している。
 臼杵市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。
 上段の数値は人数、下段の数値は割合。
 資料：平成22年国勢調査

3) 買い物物流動

- 買い物物流動（最寄品）をみると、臼杵市内での買い物が8割を占めており、大分市と豊後大野市での買い物が1割ずつみられます。
- また、津久見市から臼杵市への買い物物流動が2割みられます。

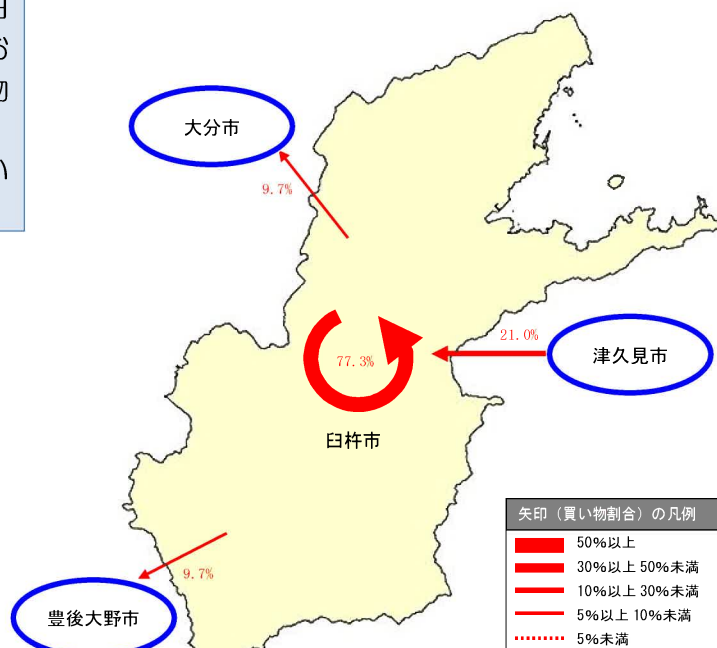


図 買い物物流動（最寄品）

資料：平成 25 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、臼杵市内での通院が7割を占めており、大分市への通院も2割みられます。
- 他市町村から臼杵市への通院流動はほとんどみられない状況となっています。

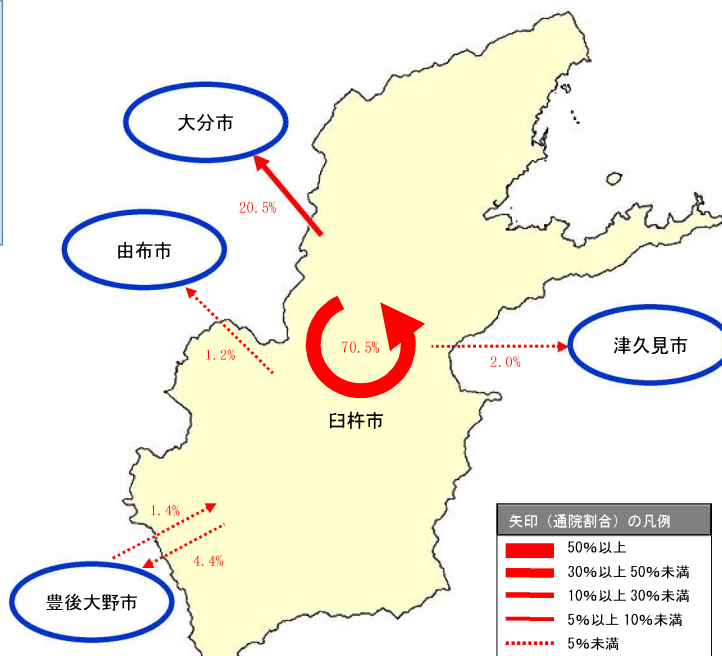


図 通院流動

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。
- また、近年野津地域において農家民泊（グリーンツーリズム）に取り組んでおり、国内外より年間 1700 名ほどの方々が農村民泊を体験しに市内に訪訪しています。

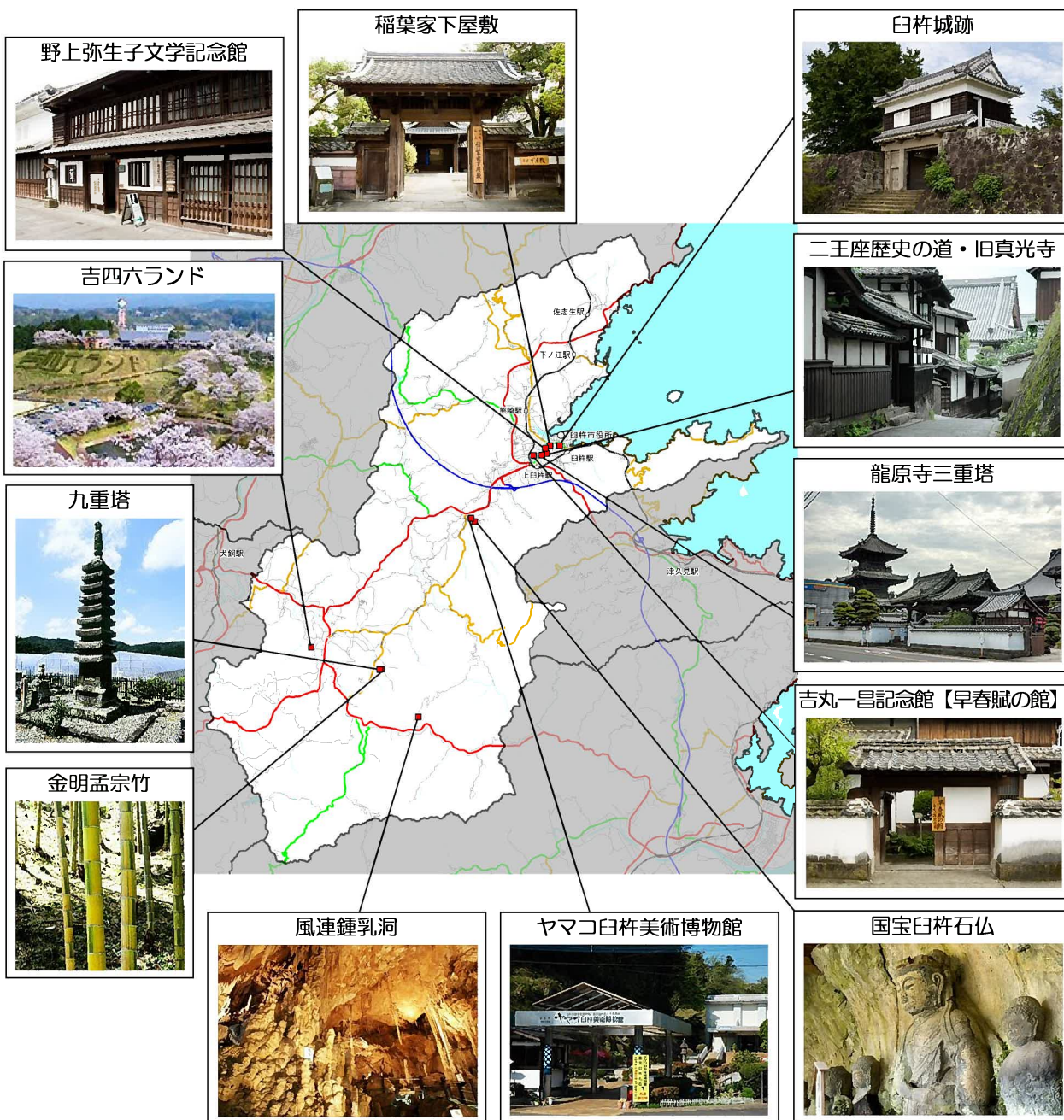


図 臼杵市の観光資源の分布状況

出典：臼杵市観光情報協会ホームページ

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。
- 路線バスは大分バスと臼津交通が営業しており、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「臼杵線」と「伯大線」、臼津交通が運行する「臼三線」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。なお、「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3社が営業しています。

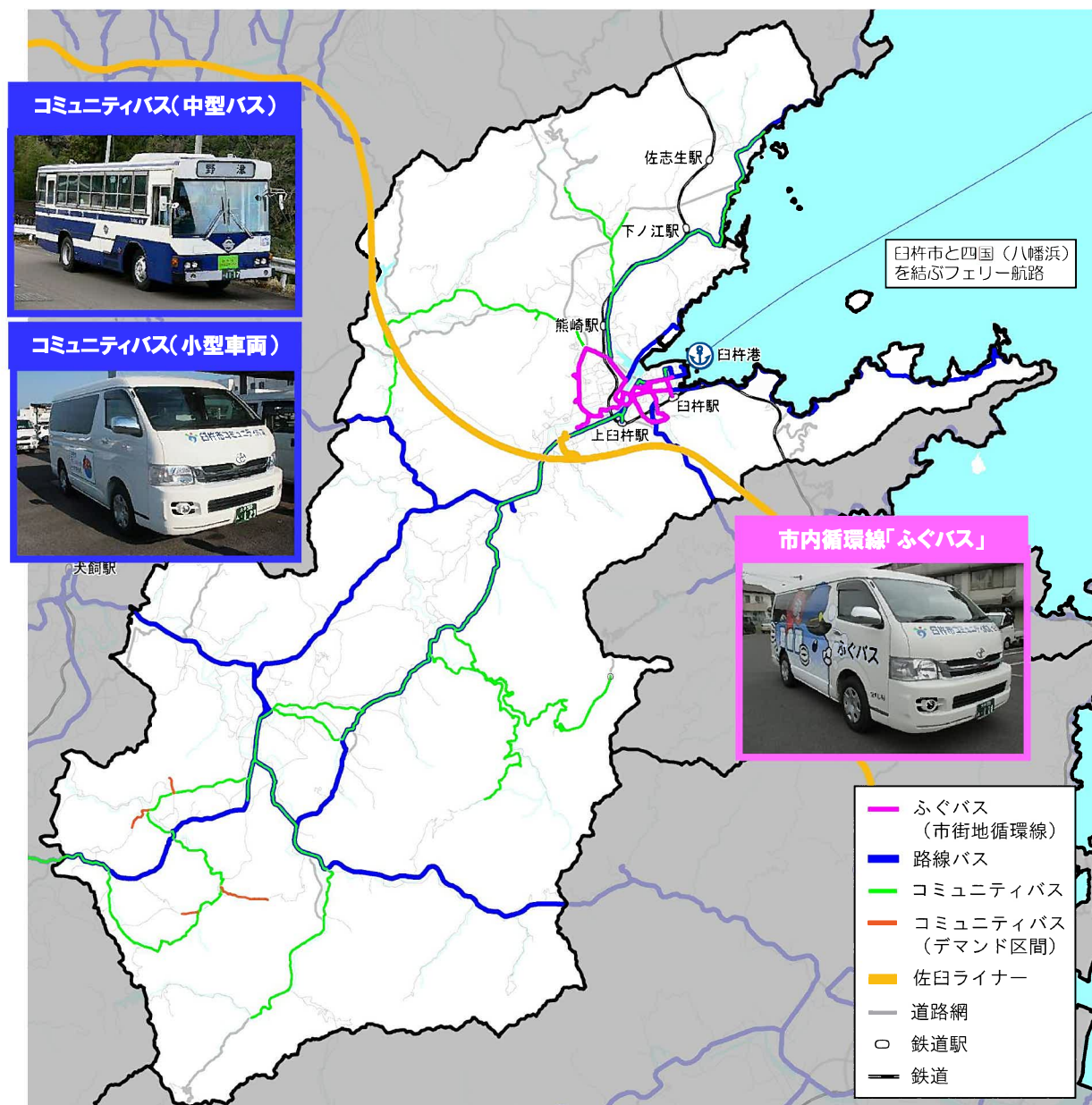


図 臼杵市の公共交通網

3-2-2 JR

- 臼杵市は、JR日豊本線が通過しており、鉄道は、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拠点としての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おり、1時間に1本程度運行している特急列車の停車駅は、臼杵駅のみです。
- 臼杵市のJRは年間100万人以上の利用があり、臼杵駅では毎年50万人以上の利用があります。
- 約115万人の利用があった平成20年以降、一旦利用者は微減傾向にありましたが、近年回復基調にあります。特に、熊崎駅は平成20年に比べて7%利用が増加している一方で、佐志生駅と下ノ江駅は3割減少している状況にあります。

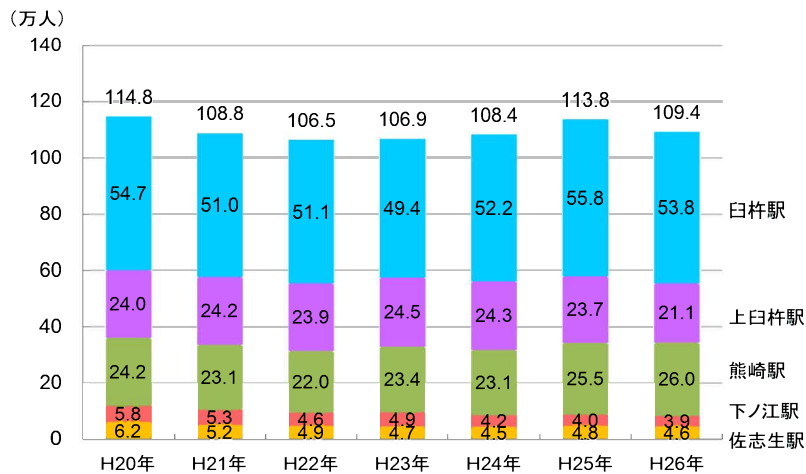


図 JR 利用者（年間乗降客数）の推移（駅別）

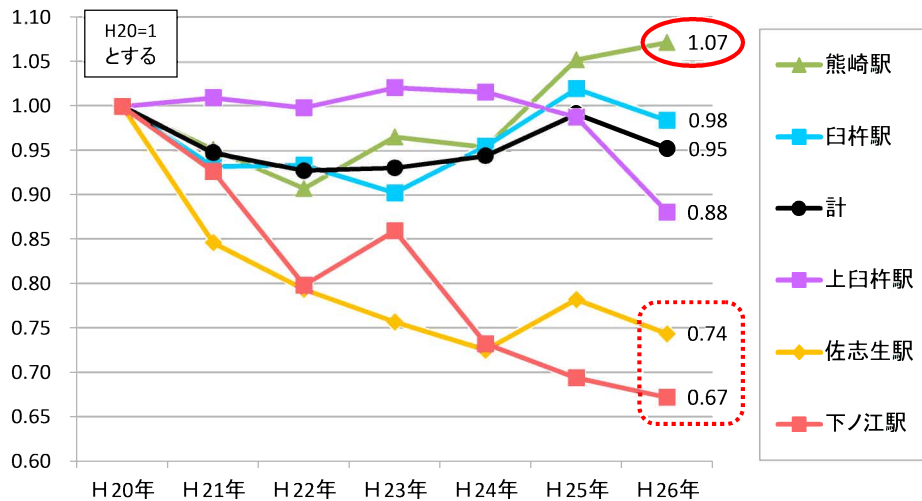


図 駅別 JR 利用者の年次変化（H20 年を 1 とする）

3-2-3 路線バス

- 臼杵市内を運行するバス路線（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㈱が運行している。
- 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㈱が2路線（臼関線・臼津線）、大分バス㈱が2路線（臼杵線・伯大線）、臼津交通㈱と大野竹田バス㈱が共同で1路線（臼三線）を運行している。
- 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る。
- 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、野津市街地を通過する。
- 運行便数は、臼杵線、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。

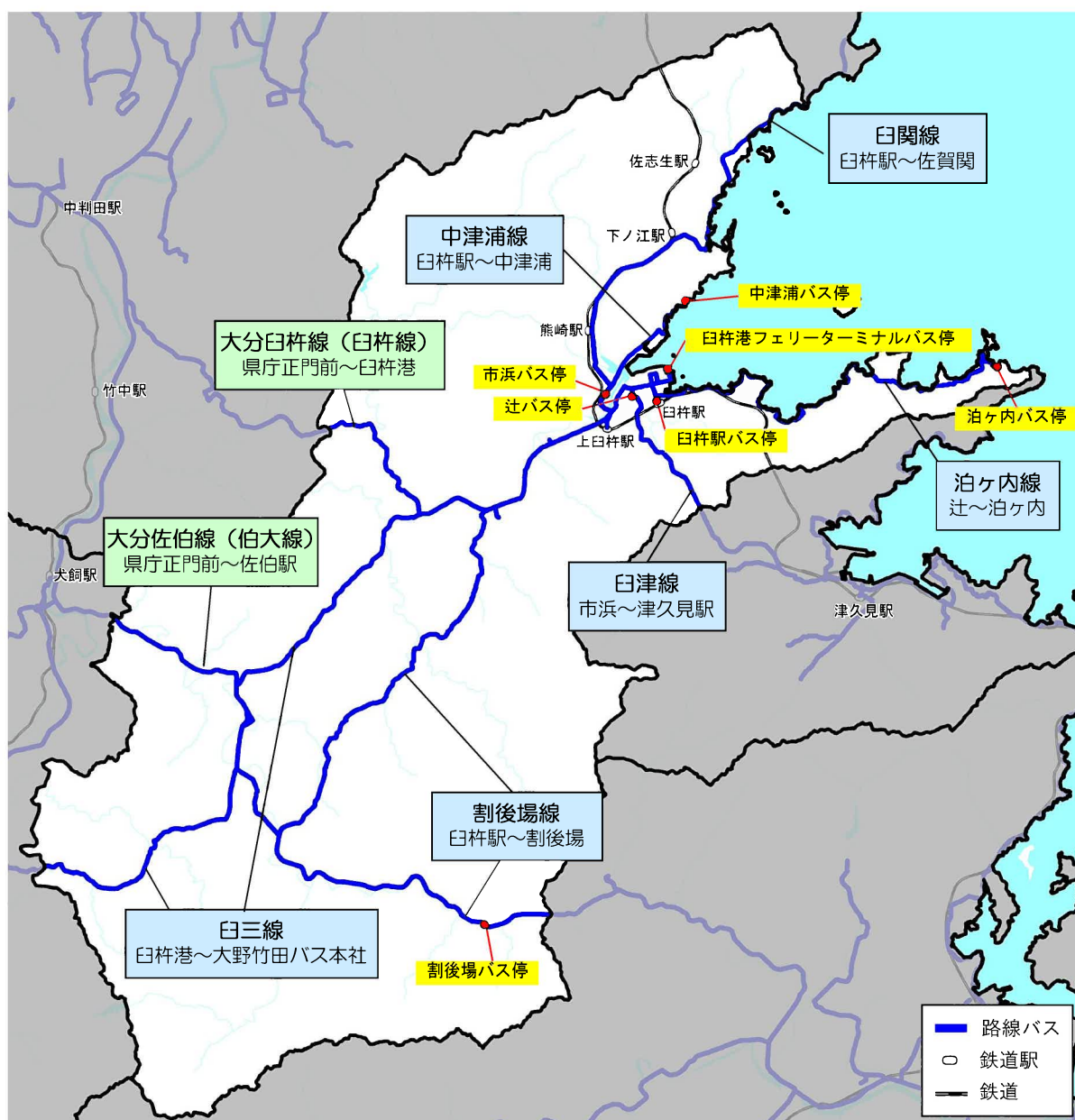


図 臼杵市の路線バス

注) 起終点となるバス停を旗揚げ。

- 臼杵市は平成 27 年度に約 1,350 万円の財政支出しています。
- 市が財政負担している路線バス（4 路線）の年間利用者は約 3.6 万人（H27 年度）おり、利用者 1 人あたりの市の財政支出額は 379 円/人となっています。
- 路線別にみると、泊ヶ内線は 500 円/人を超える状況にあります。

表 臼杵市内を走る路線バスの運行状況

運行主体	運行路線		運行便数（便/日）			臼杵市の 財政負担	路線の特徴
			平日	土曜	日祝		
臼津交通	市内線	泊ヶ内線	8	6	-	あり	・辻発着、臼杵駅、深江、破磯を 経由し、泊ヶ内に至る路線
		中津浦線	7	7	-	あり	・臼杵駅発着、大浜を經由し、中 津浦に至る路線
		割後場線	2	-	-	あり	・割後場発着、溜水、乙見、深田 を經由し、臼杵駅に至る路線
	市外線	臼関線	4	4	-	なし	・臼杵駅発着、熊崎駅前、下ノ江 駅前、黒島入口を經由し、佐賀 関に至る路線
		臼津線	5	4	4	なし	・津久見駅発着、海添を經由し、 市浜に至る路線
臼津交通 大野竹田バス （共同運行）	市外線	臼三線	19	12	12	あり	・臼杵駅（または臼杵港フェリー ターミナル）発着、竹場を經由 し、大野竹田バス本社（または 野津市）に至る路線（平清水発 の便もあり）
大分バス	市外線	臼杵線	16	16	12	なし	・臼杵駅（または臼杵港フェリー ターミナル）発着、辻口、戸次 を經由し、大分市中心部に至る 路線（辻発の便もあり）
		伯大線	24	18	18	なし	・大分市中心部から野津南を經由 し、佐伯駅に至る路線

表 平成 27 年度の路線別利用状況・財政負担状況

路線名		輸送人員 （人）	補助金額 （千円）	利用者 1 人あたり 財政負担額 （円/人）
市外線	臼三線	20,784	9,989	481
市内線	泊ヶ内線	5,313	2,723	512
	割後場線	3,046	105	34
	中津浦線	6,423	680	106
全体		35,566	13,497	379

3-2-4 臼杵市コミュニティバス

- 臼杵市コミュニティバスは市内を運行していた路線バスの大幅な廃止、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、臼杵市が運行主体となって運行しているバスです。
- 臼杵市内を運行するコミュニティバス9路線のうち、5路線は“2ステップの中型バス”が投入されており、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います。
- 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、ジャンボタクシーにより運行されています。特に、東神野線の往路はスクールバスとしても利用されています。また、東神野線と西神野線は路線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、地元住民からの要望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。

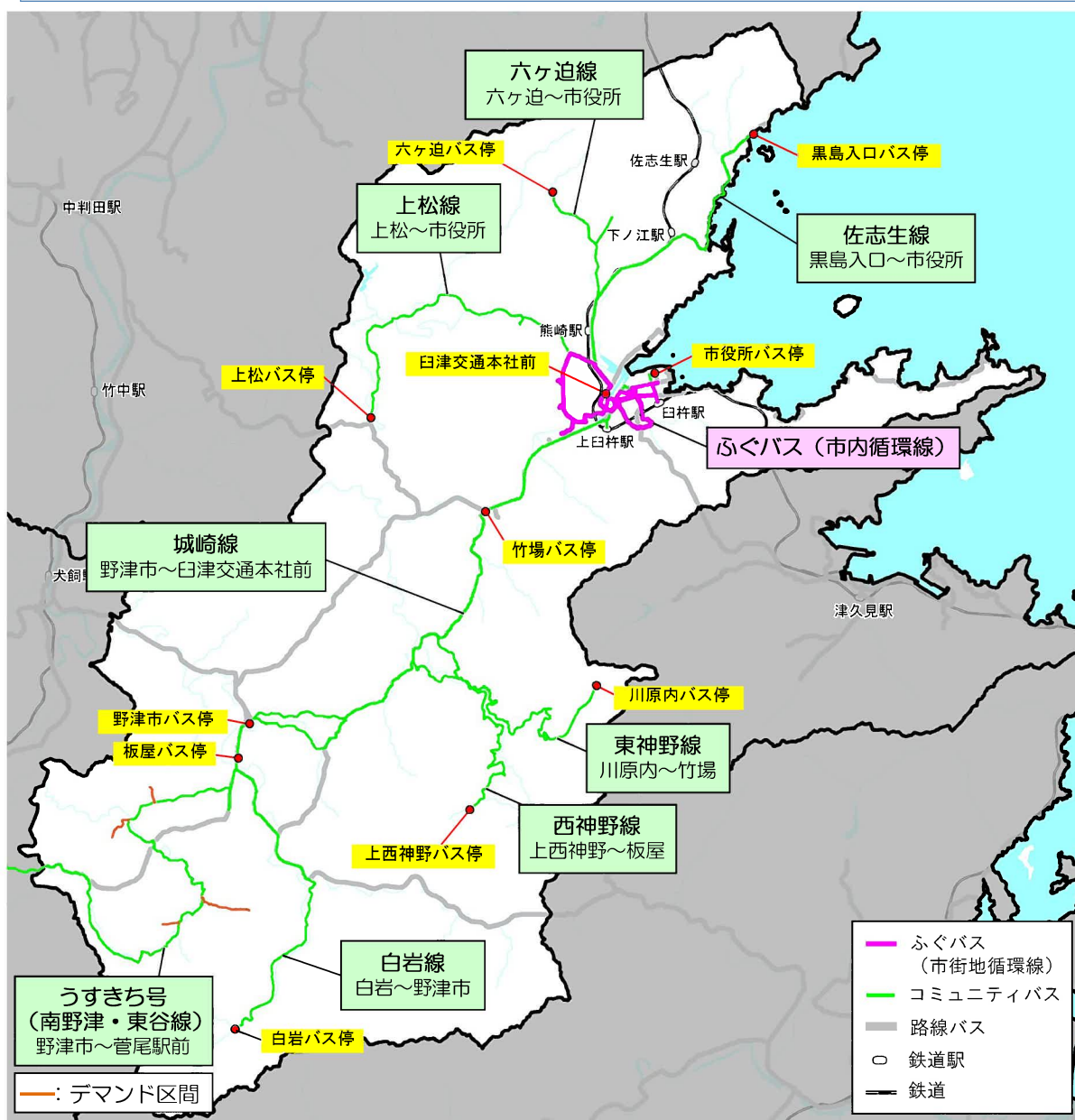


図 臼杵市のコミュニティバス

注) 起終点となるバス停を旗揚げ。

- 運賃体系に関して、中型バスにて運行されている5路線は、路線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、ジャンボタクシーにて運行されている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、スクールバスとしても利用される「東神野線」と利用者数の多い「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。

■臼杵市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。

○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。

路線・経路		運行曜日					運行回数	週あたり 総運行便数	備考	
		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	①
	南野津・東谷線（うすきち号）			●		●		6便/日	12便	②
	東神野線 （スクールバス兼用）	川原内→竹場	●	●	●	●	●	1便/日	5便	③
		竹場→川原内					●	1便/日	1便	④
	西神野線			●		●		2便/日	4便	⑤
中型バス 路線	城崎線			●		●		4便/日	8便	⑥
	佐志生線						●	3便/日	3便	⑦
	上松線				●		●	4便/日	8便	⑧
	六ヶ迫線				●			3便/日	3便	⑨
	白岩線			●		●		4便/日	8便	⑩



写真 コミュニティバス（中型バス）



写真 ジャンボタクシー

- コミュニティバスの年間利用者は約 1.3 万人（H27 年度）であり、ここ数年増加傾向にあります。
- 1 便あたり利用者数は 3 人/便程度となっており、九州運輸局がとりまとめた「九州の公共交通の実態調査～コミュニティバス・乗合タクシー等の実態調査報告書（H23 年 3 月）」によると、九州管内の定時定路線型コミュニティ交通の 1 路線の 1 便あたりの利用者数は 5.0 人/便となっているので、九州平均より低い利用状況と言えます。
- 1 便あたり利用者数を路線ごとに整理し、年次推移をみると、スクールバス兼用の東神野線の利用者が他路線に比べ比較的減少傾向が顕著な状況にあります。
- また、便あたり利用者数が 1 人/便未満の六ヶ迫線、白岩線、東神野線については運行効率化の検討が必要です。

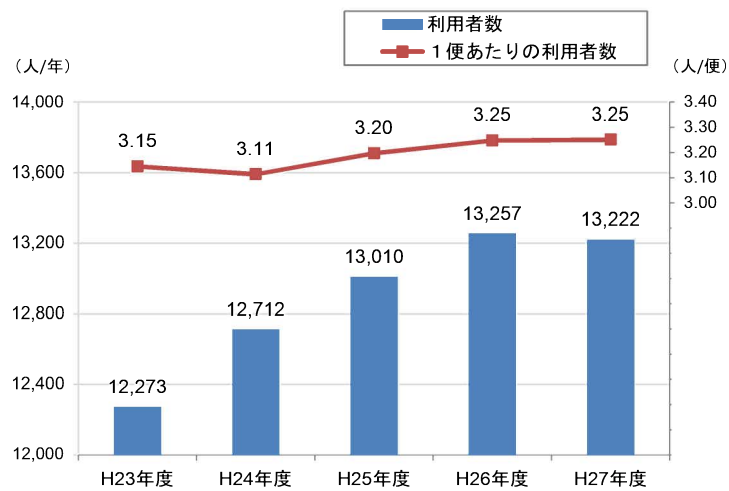


図 年間利用者と便あたり利用者数の推移

注) 全路線のうち東神野線の学童を除く（一般利用者のみ）

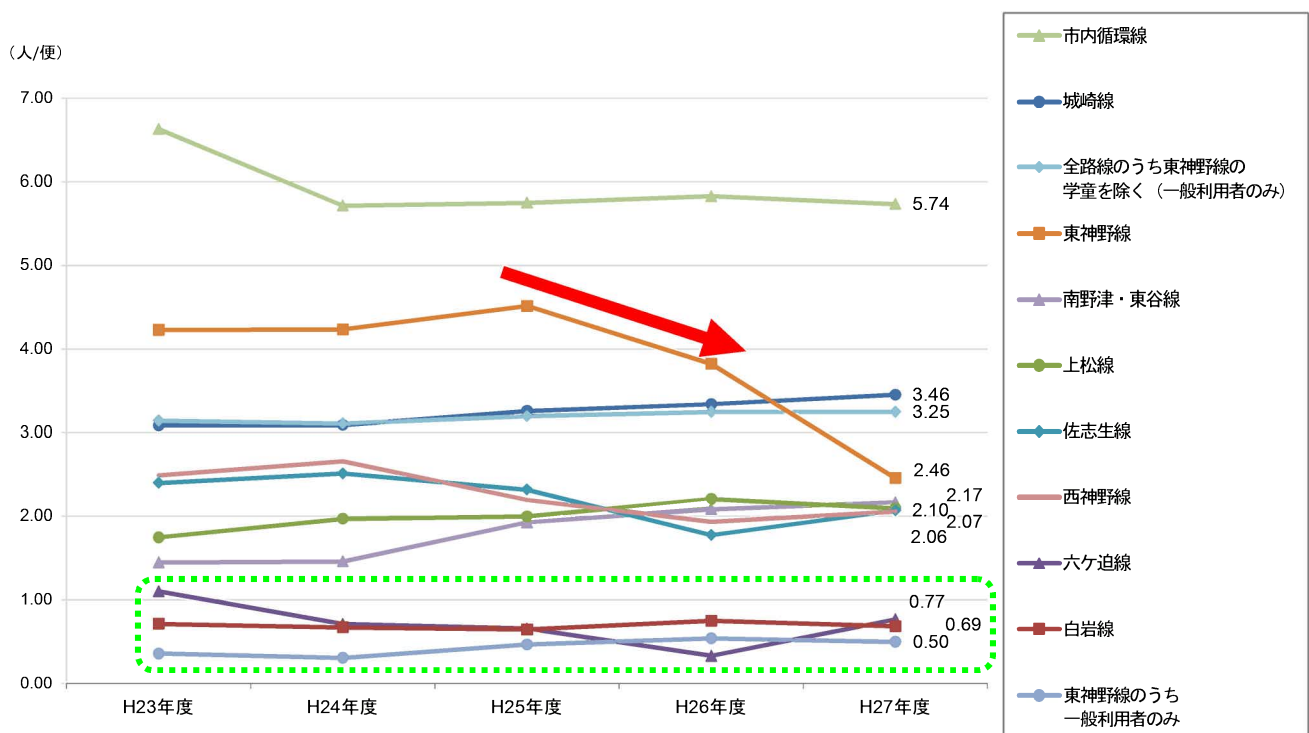


図 コミュニティバス 1 便あたり利用者数の推移（路線別）

注) 南野津・東谷線の平成 23 年度の数值は南野津線と東谷線を統合した平成 23 年 10 月からのデータ

- 市のコミュニティバスへの財政負担額は約 1,030 万円（H27 年度）です。
※路線バスへの財政負担額を合計すると年間 2,300 万円以上の財政支出をしています。
- 市の財政負担額を利用者 1 人あたりに換算すると約 743 円/人ですが、路線別では全 9 路線中 7 路線が 1,000 円/人以上となっています。
- 特に、便あたり利用者数が 1 人/便となっていた六ヶ迫線と白岩線は 2,000 円/人を超える状況にあります。
- さらなる人口減少等を考慮すると、このままの状況が推移していくと、更なる運行非効率が生じることが懸念されます。

表 平成 27 年度の路線別利用状況・財政負担状況

路線名	輸送人員 (人)	補助金額 (千円)	利用者 1 人あたり 財政負担額 (円/人)	備考
				利用者 1 人あたり 赤字額 (円/人)
城崎線	1,382	890	644	953
白岩線	275	666	2,423	3,699
上松線(回送含)	839	986	1,175	1,664
六ヶ迫線(回送含)	113	362	3,205	4,377
佐志生線(回送含)	317	446	1,406	1,792
東神野線(学童含)	728	934	1,283	1,830
西神野線	412	475	1,153	2,022
市内循環線	8,435	3,666	435	604
南野津・東谷線(回送含)	1,301	1,835	1,411	2,035
合計	13,802	10,259	743	1,065

備考) 白杵市の総人口 (H27) は 38,748 人であり、人口一人当たり財政負担額は 264.8 円/人

※【参考】コミュニティバスの運賃収入と欠損額 (H27 年度)

路線名	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	赤字額 (千円)	国からの 補助金額 (千円)	市の 補助金額 (千円)	収支率
	①	②	③=②-①	④	⑤=③-④	
城崎線	353	1,670	1,317	428	890	21.1%
白岩線	83	1,100	1,017	351	666	7.5%
上松線(回送含)	179	1,575	1,396	411	986	11.4%
六ヶ迫線(回送含)	25	519	495	133	362	4.8%
佐志生線(回送含)	90	658	568	123	446	13.7%
東神野線(学童含)	30	1,362	1,332	398	934	2.2%
西神野線	82	915	833	358	475	9.0%
市内循環線	1,684	6,776	5,092	1,426	3,666	24.9%
南野津・東谷線(回送含)	260	2,907	2,648	813	1,835	8.9%
合計	2,785	17,483	14,698	4,439	10,259	15.9%

注) 四捨五入のため合計値が合わない場合がある

備考) 白杵市の総人口 (H27) は 38,748 人であり、人口一人当たり赤字額は 379.3 円/人

3-2-5 タクシー

- 臼杵市内のタクシー事業者は3社あります。
- 市内のタクシー利用者数は年々減少傾向にあり、全国平均や大分県平均よりも減少傾向が顕著です。

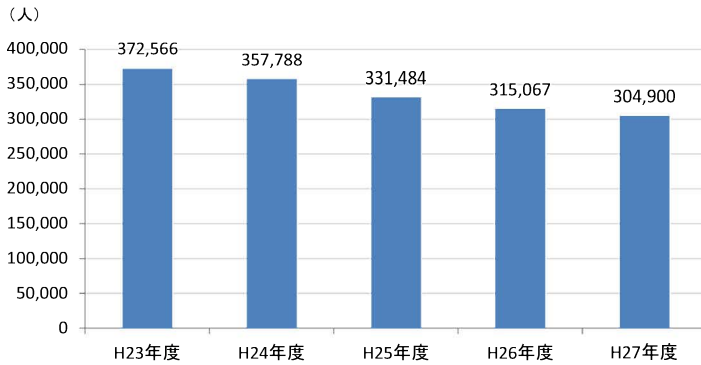


図 タクシー利用者数

資料：九州運輸局

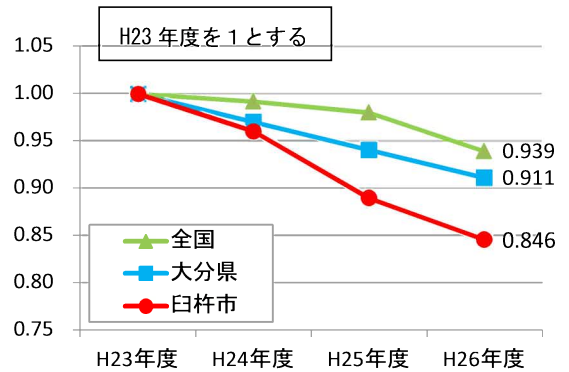
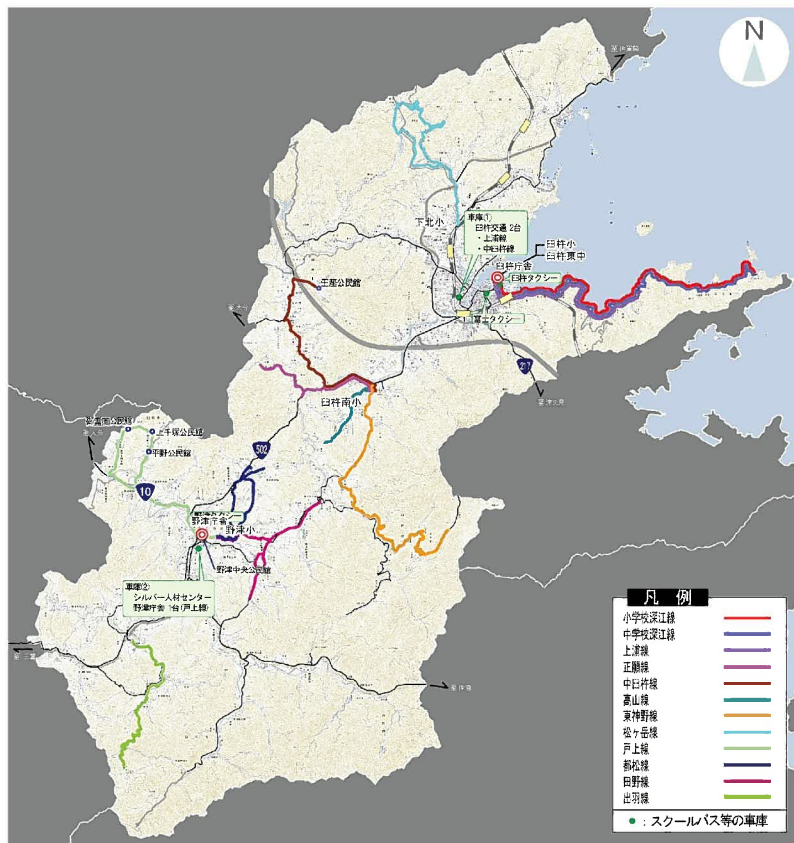


図 タクシー利用者数の変化
(全国平均・県平均との比較)

資料：九州運輸局

3-2-6 スクールバス

- スクールバス、スクールタクシーは小中学校の統廃合を受けて、統合された学校の児童・生徒を統合先の学校へ送迎するために、12路線が運行されています。往路は、学校の始業時刻に合わせ、8時前に小学校付近へ到着する運行ダイヤとなっており、復路は各学年の終業時間に合わせた変動的な運行となっています。



注) スクールバスが導入されている学校のみを図中に記載している。

図 スクールバス・スクールタクシーの運行ルート

3-3 交通事業者ヒアリング

3-3-1 調査の概要

- 調査の目的
 - ・交通事業者に対し、市の公共交通利用者の特徴や現状・将来に対する意向等を把握
- 調査対象
 - ・バス事業者（大分バス、臼津交通）、タクシー事業者（富士タクシー、臼杵タクシー）
- 調査実施日：平成28年9月26日（月）、28日（水）
- 調査手法：直接面談方式

3-3-2 調査結果

1) 交通事業者の車両保有状況

＜市内のバス＞

- ・乗合バス20台

＜市内のタクシー＞

- ・小型タクシー44台
- ・ジャンボタクシー10台
- ・ストレッチャー付2台
- ・車いす専用2台

2) 交通事業者の現状に対する意向

事業者	ヒアリング結果（要旨）
バス事業者	<ul style="list-style-type: none">・コミュニティバスは自社の中型バスを使用しているが需要に見合った車両で運行できるとよい。・臼三線以外については、現状使用している中型バスよりも小さいタイプのバスでよい。・佐賀関～臼杵の路線バスと、黒島～臼杵のコミュニティバスが、同じ路線上に存在するが、それぞれの役割を踏まえて、分割、再編の検討の余地があると考えている。・運行があっても利用者が少ない白岩線や六ヶ迫線がある一方で、運行自体がないため、利用したくてもできない人もいると思う。各地域を運行する路線のバランスをどうしていくかを検討する必要がある。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none">・土日祝日にも運行してほしいという意見がある。・利用者から新たに乗り入れてほしい地域としては、大浜、熊崎、末広、荒田方面がある。・利用者から新たに乗り入れてほしい施設としては、介護施設（南山園、緑の園）がある。・バス停から目的地まで距離がある場合もあり、路線上であれば、自由に降りることができるとよいという意見はある。弊社がタクシー事業者ということもあり、運転手としてもできるだけ利用者の意向に沿いたいという思いはある。・コミュニティバスのルートについては、なるべく路線バスと競合しないようしていることで、ルートが複雑になっていることが問題だと感じている。・下北地区では、コミュニティバスの利便性が浸透していないと思われる。

3) デマンド型交通に関する意向

事業者		ヒアリング結果（要旨）
タクシー事業者	A社	<ul style="list-style-type: none"> ・原則市内の既存事業者に委託することが重要だと思う。 ・人手不足で運転手の確保が難しい状況にあるため、予約がなく、運行しない場合でも、事務手数料を発生させたり、運行した場合には、実際の料金に加えて手数料をとることも必要ではないか。 ・デマンド交通についても、市内循環線のように市内の交通事業者が共同で運行する場合は、予約センターが必要になる。 ・デマンド交通を9人乗りの車両で運行する場合には、運転できる運転手が限られ、急な対応ができないが、小型車両での運行であれば、柔軟に対応することができる。 ・デマンド交通に反対はしないが、ルートや便数が増えるとそれだけ交通事業者の負担が増すため、必要以上にデマンド交通になっても対応ができなくなる。 ・臼杵市の交通事業者として、市民が移動しやすく、まちが元気になればよいと思って協力してきているつもり。 ・市民の移動の利便性向上に向けては、デマンド交通の導入等も含め、行政が市内の事業者をないがしろにせずに、行政と市内事業者で協働した取り組みができるとうい。
	B社	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの現行のルート、ダイヤは良い。今後、熊崎方面、大浜方面など、支線のルートをデマンドにしてダイヤを増やすと良い。 ・予算を確保し、高齢者等に条件つきでタクシー券（外出補助券）を検討してはどうか。 ・現行の幹線上に乗り継ぎ拠点を作り、そこへ繋がる支線を作っていくことが必要ではないかと考えている。支線については、定時定路線ではあまり利用が見込めないと思うので、決まった区間に関しては予約があればいつでも運行するなどして、支線から幹線へ出てもらえるような仕組みを検討する必要がある。乗継拠点のバス停として江無田が考えられる。 ・タクシー事業などの民業を圧迫しない中で、幹線までをつなぐ予約制の運行は考えられる。 ・利用者が少ない六ヶ迫線や白岩線などをデマンド交通に移行してもよいと思うが、いきなりデマンド交通に移行し、予約制になると、使い勝手も悪く、抵抗があると思うので、段階的進めていくなどの工夫が必要であると思う。 ・デマンド交通の委託料については、実際に運行を行った分を支払ってもらえるとよい。

4) 公共交通の利用促進に対する意向

事業者	ヒアリング結果（要旨）
バス事業者・タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性が高くなると、その恩恵を受けるのは、スーパーや病院などの施設であり、そのようなところにも協力を依頼し、サービスや情報の提供をお願いすることで、公共交通の利用者を増やすことができるとよい。 ・公共交通の利用促進に関しては、官民連携の利用促進プロジェクトチームを作り、いろんな視点で意見を出せば、今までと違った切り口の取り組みができるのではないかと。 ・免許返納には抵抗や不安も多いと思うので、返納者に対してはタクシーを1年間無料にするなどの大胆な政策を実施してもよいのではないかと。 ・市民の中にはコミュニティバスを一度も利用したことがない人も多く、そういった市民を対象に区単位でバスの体験試乗会を開催するなど、市民が身近に感じられるイベントを実施することも重要である。 ・高齢者の外出機会を増やすことが健康増進につながり、それによって介護や医療に関する費用を抑えることができるのであれば、医療・介護費用を抑えるという目的意識を持って、公共交通に予算を割り振ることも必要であると思う。 ・臼杵市では、生涯現役を目指したまちづくりを行っており、公共交通体系の見直しもその取り組みの一部であり、健康増進、介護、医療に関する施策と一体的に考えていく必要がある。 ・ケーブルテレビを使ってコミュニティバス特集を組むなど、住民への周知を図る必要はあるのではないかと。