

5. 由布市地域公共交通網形成計画

5-1 由布市における地域公共交通の基本理念

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、安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本理念を以下のように設定します。

「地域自治を大切にしたい住み良さ日本一のまち」に向けた
“誰もが安心して暮らせる地域社会の創造” に資する
市民協働による持続可能な公共交通体系の実現

5-2 由布市における地域公共交通の基本方針

由布市における地域公共交通の基本理念を踏まえた基本方針は以下に示すとおりです。

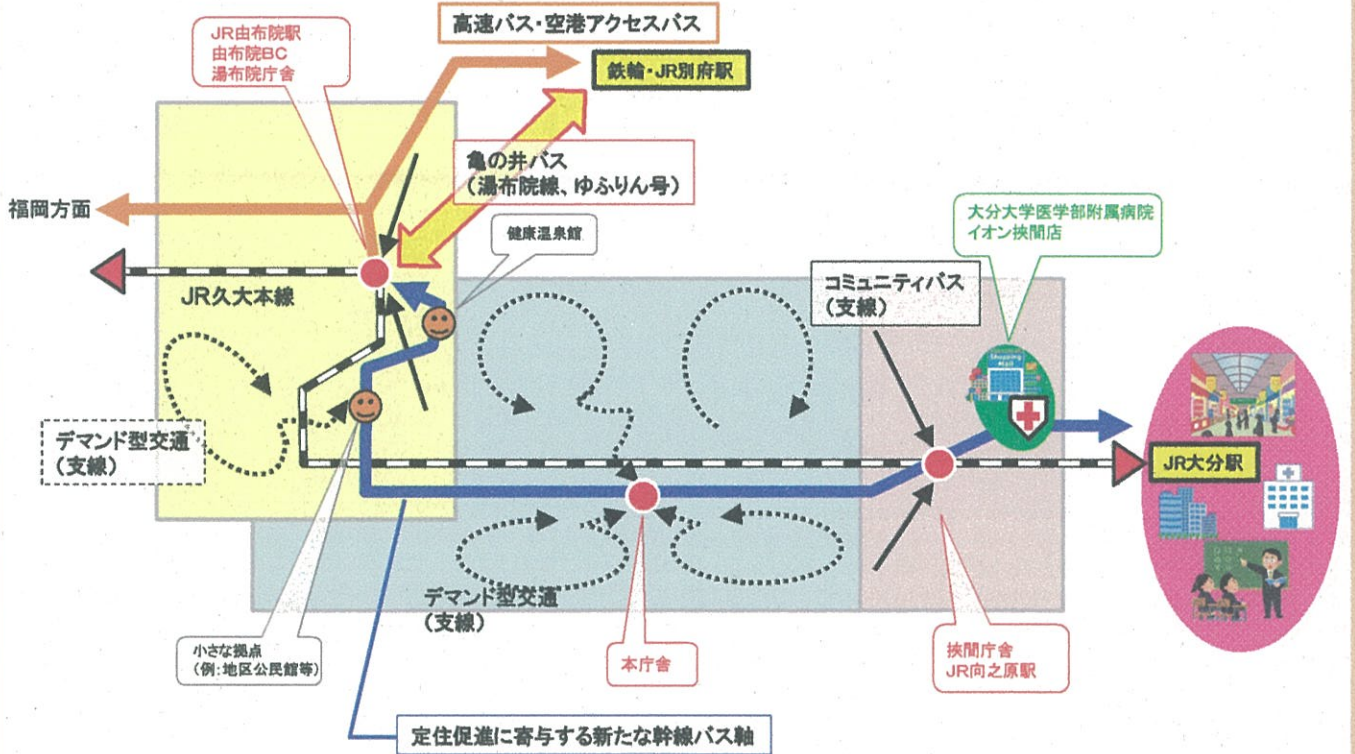


市のまちづくりにおける公共交通の役割と該当路線等については以下に示すとおりです。

表 由布市のまちづくりにおける公共交通の役割と該当路線等

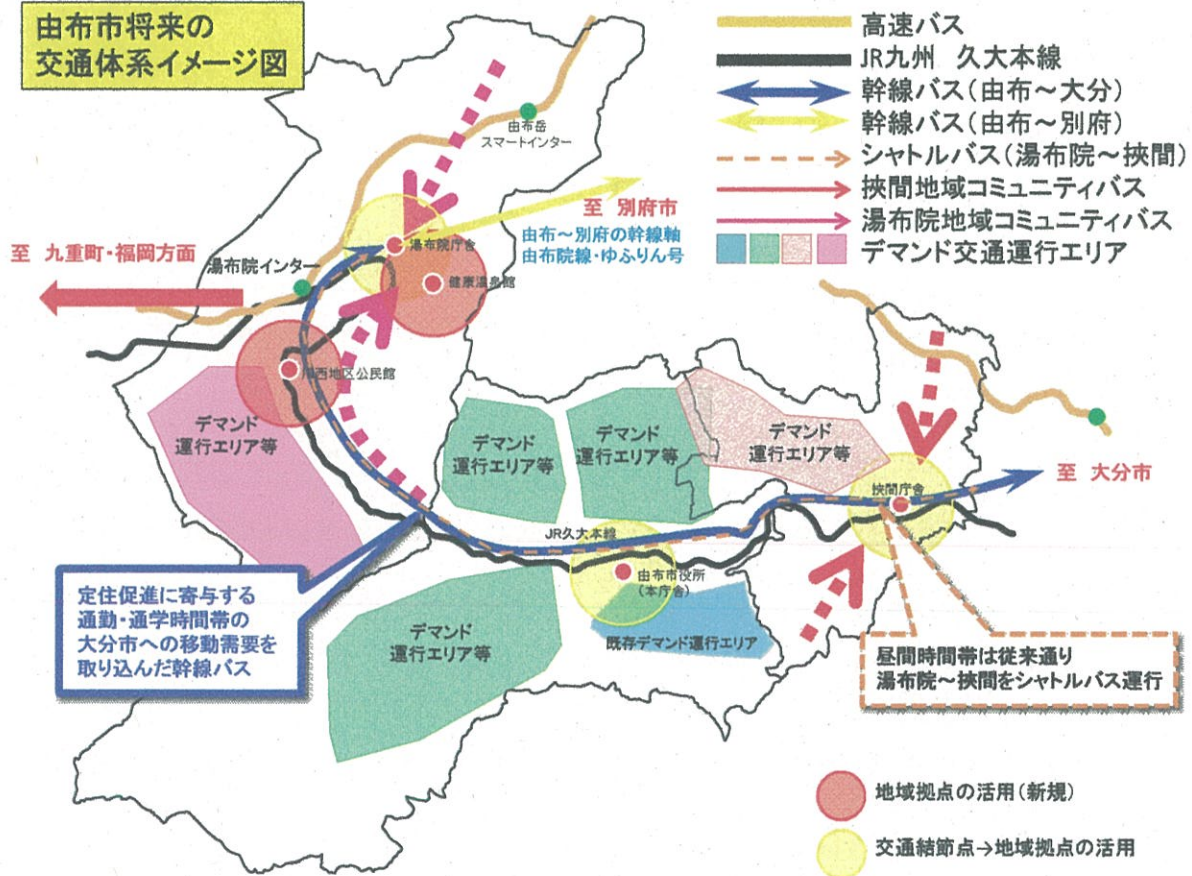
交通モード		役割	該当路線
地域間交通	鉄道	・ 県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	JR久大本線
	空港アクセスバス	・ 大分県の空の玄関口である大分空港等に連絡し、観光、ビジネス等の県をまたぐ広域的な移動を担う。	空港アクセスバス
	幹線バス	・ 圏域内外の拠点都市間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光やビジネス等の多様な目的での移動を担う。 ・ 端部の拠点都市や沿線の地域拠点では他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。	湯布院線 ゆふりん号 大分～大学病院線 大分～向之原線
	大分市への通勤・通学時間帯の移動需要を取り込んだ幹線バス軸導入の検討	・ 定住促進のため、由布市内から大分市内への通勤や通学時間帯の移動需要に対応できる幹線バス軸の導入の検討を行う。	大分市～由布市の幹線バス軸導入検討
地域内交通	サブ幹線	・ 市内の都市拠点と地区拠点を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活での移動を中心に担う。 ・ 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する。	ユーバス(シャトルバス)
	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う。 ・ 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する。	ユーバス (その他: デマンドコース含む)
	コミュニティタクシー	・ 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、地域の住民等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。 ・ まちづくり政策(生きがいづくり・健康増進・買い物支援等)とも連動し、効率的に対象者を目的地等に誘導する手段の1つ。	コミュニティタクシー
	タクシー	○ 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る。 ○ 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」を担う。 ○ 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(高齢者、障がい者、子育て家庭の方、来訪者など)への対応を行う。 ○ 365日のドアツードア輸送サービスを提供する。 ○ 駅や主要バス停を拠点とし、地域内外への複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。 ○ 由布市の魅力を伝えるガイド役として、顧客のニーズ等に合致したきめ細かい配慮や多様なサービス対応を行う。	みなとタクシー 久大タクシー 庄内タクシー 第一交通

由布市の将来の交通体系イメージ図（概念図）



具体的なイメージとして例えば・・・

由布市将来の交通体系イメージ図



定住促進に寄与する通勤・通学時間帯の大分市への移動需要を取り込んだ幹線バス

昼間時間帯は従来通り湯布院～挟間をシャトルバス運行

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

5-3 計画対象区域

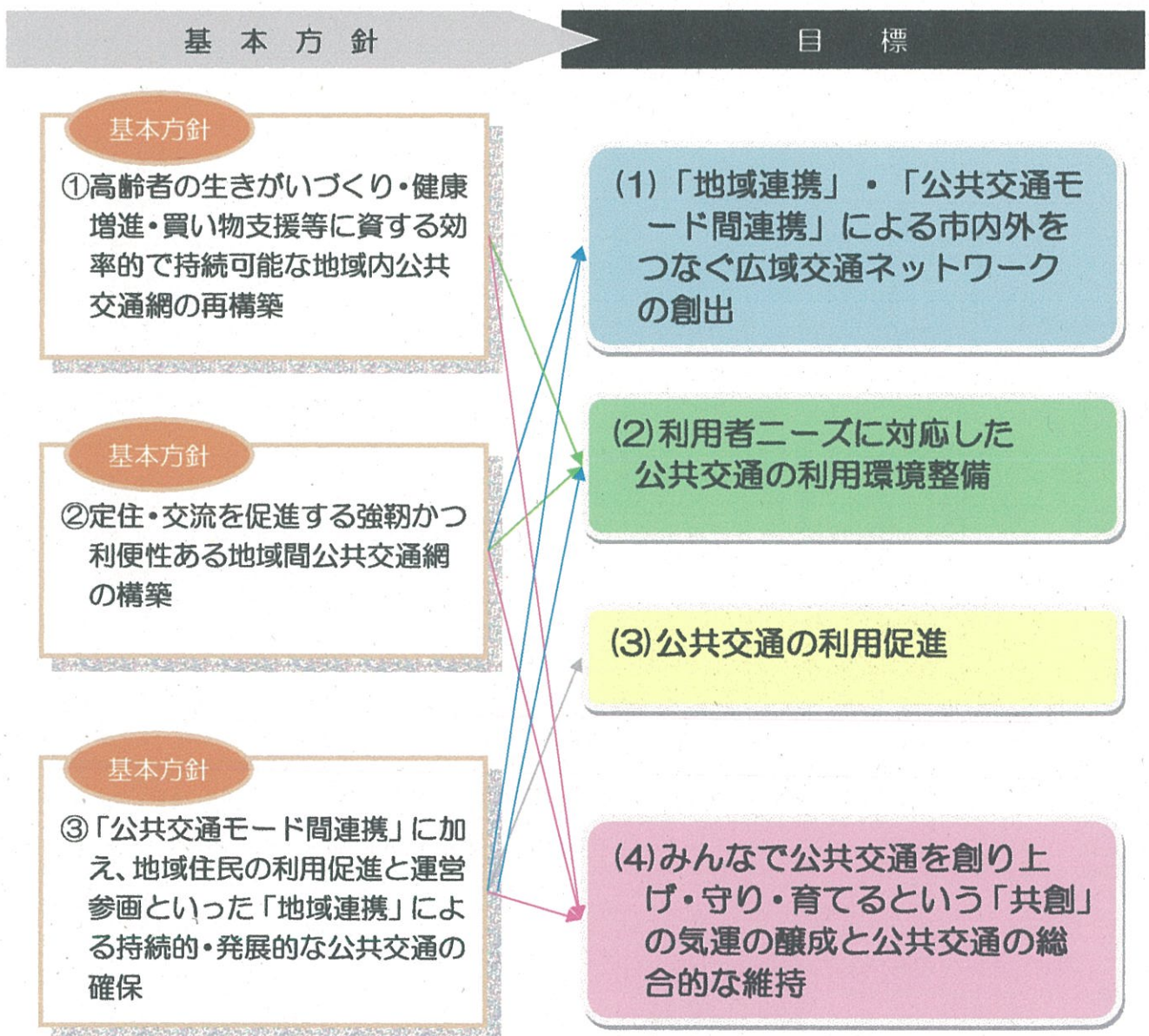
由布市全域（必要に応じて隣接市町を含みます）

5-4 計画期間

本計画の期間は、平成 30 年度から 34 年度までの 5 年間とします。

5-5 計画の目標

以下のとおり、4 つの計画目標を掲げます。



本市における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

目標	評価指標		現況値	目標値 (H34)	
(1) 「地域連携」・ 「公共交通モード間連携」による市内外をつなぐ広域交通ネットワークの創出	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		44,572 人/年 [H28]	51,700 人/年以上	
	各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,423,000 人以上	
		庄内駅	80,515 人/年 [H27]	66,000 人/年以上	
		向之原駅	467,498 人/年 [H27]	512,000 人/年以上	
(2) 利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備	由布市における公共交通の人口カバー率		98.7% [H27]	100%	
	「外出に利用できる公共交通のない」と評価する自治会長の割合		10% [H29]	10%未満	
	JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数		0 駅 [H29]	1 駅	
	タクシー利用者数		556,497 人/年 [H27] ※1	665,000 人/年以上	
	再掲	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		44,572 人/年 [H28]	51,700 人/年以上
		各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,283,000 人以上
			庄内駅	80,515 人/年 [H27]	65,000 人/年
	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,283,000 人以上		
(3) 公共交通の利用促進	ユーバスなど地域内公共交通と連携した市の各種ソフト事業の実施数		0 事業 [H29]	6 事業以上	
	再掲	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		44,572 人/年 [H28]	51,700 人/年以上
		ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		44,572 人/年 [H28]	51,700 人/年以上
	各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,283,000 人以上	
		庄内駅	80,515 人/年 [H27]	65,000 人/年	
	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,283,000 人以上		
(4) みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持	1日あたりの乗降客数が2人以上のバス停が全バス停数に占める割合		11.9% [H28]	50%以上	
	ユーバスなどの利用者1人あたり財政負担額		1,510 円/人 [H28]	1,510 円/人以下	
	再掲	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		44,572 人/年 [H28]	51,700 人/年以上
		タクシー利用者数		499,191 人/年 [H28]	620,000 人/年以上
	各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,283,000 人以上	
		庄内駅	80,515 人/年 [H27]	65,000 人/年	
	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,283,000 人以上		

※1：平成28年度のタクシー利用者数に熊本地震による影響が見受けられたため、平成27年度の値を現況値に設定。

◆評価指標の目標値算出根拠

目標	評価指標	目標値算出根拠	
(1)「地域連携」・「公共交通モード間連携」による市内外をつなぐ広域交通ネットワークの創出	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数	・由布市総合戦略における目標値(H31)以上になることを目指して設定。	
	各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	・平成 23 年度から 27 年度と同様の増加傾向(5年間で 1.521 倍)以上になることを目指して設定。
		庄内駅	・平成 23 年度から 27 年度と同様の減少傾向(5年間で 0.819 倍)に食い止めることを目指して設定。
		向之原駅	・平成 23 年度から 27 年度と同様の増加傾向(5年間で 1.095 倍)以上になることを目指して設定。
(2)利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備	由布市における公共交通の人口カバー率	・由布市の総人口を公共交通でカバーすることを目指して設定。	
	「外出に利用できる公共交通のない」と評価する自治会長の割合	・概ね現状未達を目指して設定	
	JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数	・計画期間中の JR 由布院駅の整備完了を目指して設定	
	タクシー利用者数	・平成 23 年度から 27 年度と同様の増加傾向(5年間で 1.194 倍)以上になることを目指して設定。	
(3)公共交通の利用促進	ユーバスなど地域内公共交通と連携した市の各種ソフト事業の実施数	・各地区あたり 2 事業以上(計 6 事業以上)となることを目指して設定。 *なお、総合戦略の目標値(H31)は 3 事業(各地区あたり 1 つに相当)	
(4)みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持	1日あたりの乗降客数が2人以上のバス停が全バス停数に占める割合	・1日あたり利用者1人が利用(乗降)することを“最低限の目標”として設定	
	ユーバスなどの利用者1人あたり財政負担額	・概ね現状以下となることを目指して目標に設定	

5-6 目標を達成するために行う事業及び実施主体

5-6-1 事業の概要

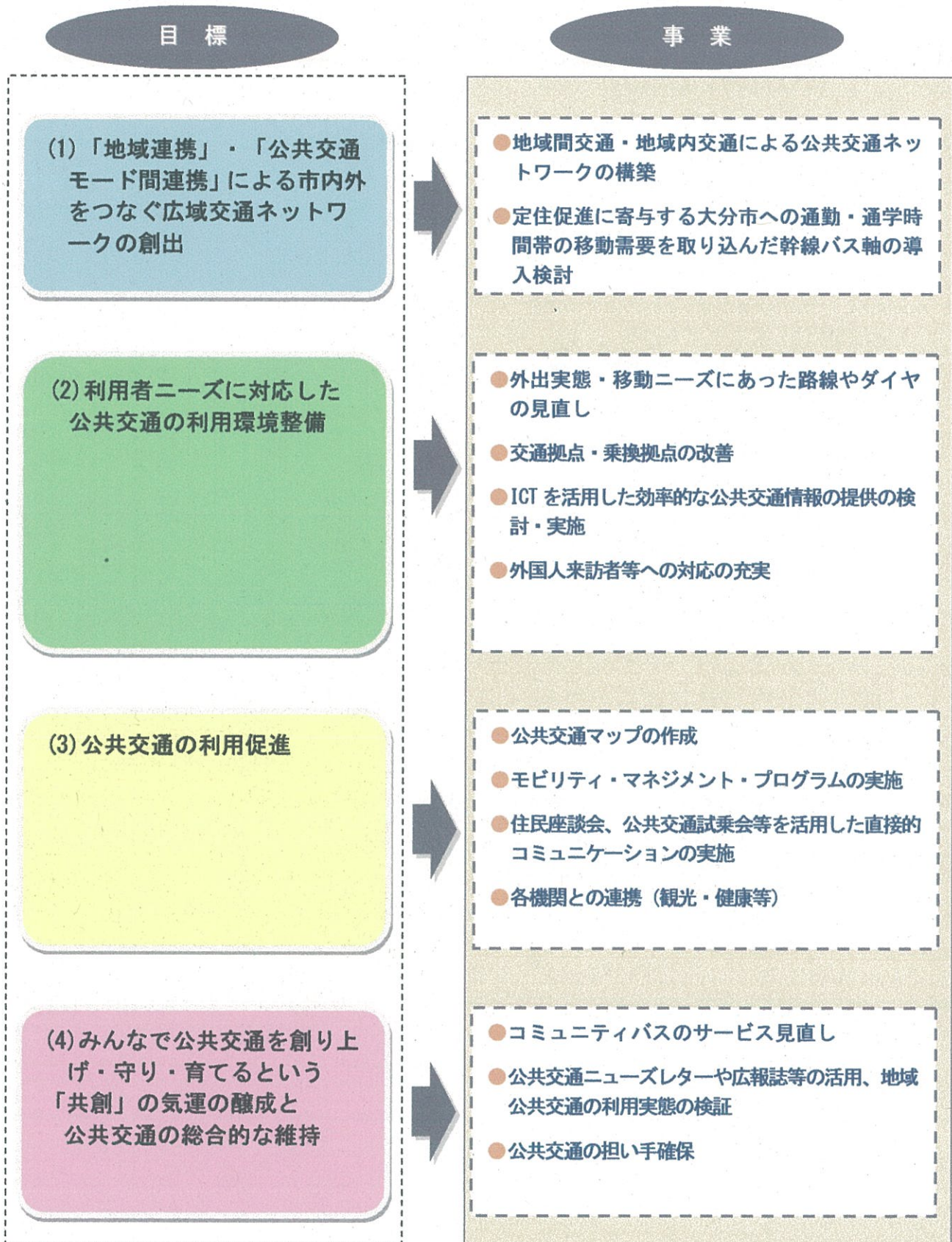


図 実施する事業等

5-6-2 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。

表 事業の実施時期及び実施主体

目標	事業	実施予定時期					事業の実施主体			
		平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	由布市	地域公共交通協議会	交通事業者	地域住民ほか
(1)「地域連携」・「公共交通モード間連携」による市内外をつなぐ広域交通ネットワークの創出	①地域間交通・地域内交通による公共交通ネットワークの構築	検討		実施			◎	○	◎	○
	②定住促進に寄与する大分市への通勤・通学時間帯の移動需要を取り込んだ幹線バス軸の導入検討	調査		検討			◎	○	◎	○
(2)利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備	①外出実態・移動ニーズにあった路線やダイヤの見直し	検討		実施			◎	○	◎	○
	②交通拠点・乗換拠点の改善			実施			◎	○	◎	◎
	③ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施	検討		実施			◎	○	◎	◎
	④外国人来訪者等への対応の充実	検討		実施			◎	○	◎	◎
(3)公共交通の利用促進	①公共交通マップの作成			実施			◎	○	◎	○
	②モビリティ・マネジメント・プログラムの実施			実施			◎	○	◎	○
	③住民座談会、公共交通試乗会等を活用した直接的コミュニケーションの実施			実施			◎	○	◎	○
	④各機関との連携（観光・健康等）	検討		実施			◎	○	◎	◎
(4)みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持	①コミュニティバスのサービス見直し	検討		実施			◎	○	◎	◎
	②公共交通ニューズレターや広報誌等の活用、地域公共交通の利用実態の検証			実施			◎	○	◎	◎
	③公共交通の担い手確保			実施			○		◎	

注) 実施主体：◎…中心的な立場で実施、○…協力的な立場で実施

事業の実施にあたっては、市民の需要（ニーズ）にあった利便性のある持続的な地域公共交通サービスの提供に向け、PDCAサイクルによるマネジメントにより、評価・見直しを行いながら実施します。

特に、事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて修正・追加等を行う場合があります。

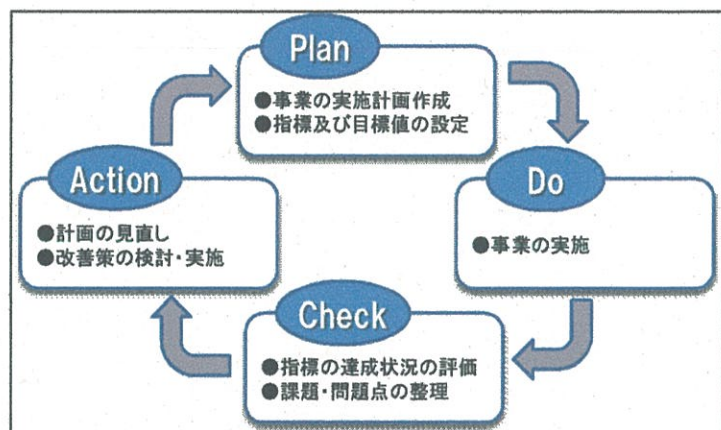


図 PDCAサイクル

(1) 「地域連携」・「公共交通モード間連携」による市内外をつなぐ広域交通ネットワークの創出

①地域間交通・地域内交通による公共交通ネットワークの構築

都市計画マスタープランにおける「軸」や「拠点」との整合を図りながら、県内外や拠点都市間、拠点都市と地域拠点を連絡して広域的な軸を形成する「幹線軸」と、拠点において公共交通間の結節を図った上で周囲の集落等に運行する「支線軸」に公共交通の役割を明確化した上で、幹線軸と支線軸による公共交通のネットワーク化を図ります。

前述の「公共交通の役割と該当路線等」のとおりであり、適正なサービス水準のもと、利用需要に合致した公共交通ネットワークの再編を行います。

バス路線の再編により新たな公共交通不便地域を発生させずに、地域の特性や実情に合った交通手段を確保・維持するため、国・県の補助事業等を積極的に活用しつつ、引き続き路線バスやコミュニティバス等の維持存続を図ります。

②定住促進に寄与する大分市への通勤・通学時間帯の移動需要を取り込んだ幹線バス軸の導入検討

定住促進をねらい、由布市内から大分市内への通勤・通学時間帯の移動需要に対応できる幹線バス軸の導入検討を行います。

(2) 利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備

①外出実態・移動ニーズにあった路線やダイヤの見直し

市民の地域内と地域外への外出の時間帯が異なっており、ユーバスのダイヤが外出実態に合致していない状況にある中で、公共交通利用者・非利用者の双方から「乗りたい時間帯にバスが運行していない」などの意見が挙がっています。

地域住民（特に公共交通利用者）と交通事業者と協働で外出実態・移動ニーズにあった路線やダイヤの見直しを行います。

また、ソフト施策として、公共交通事業者・利用者・地域住民は高齢者・障がい者・子育て家族・観光客などへの「心のバリアフリー」を心がけ、困っている人がいたら声掛けや手助けなど各々ができる範囲の対応をするように由布市・交通事業者は協力依頼・周知徹底を図ります。

さらには、荷物が重くバスに乗るのが困難な時のサポートや目的地の降車バス停を案内などを行うボランティア「乗降支援バスヘルパー」の導入を進め、「交通弱者おでかけサポート体制」の構築を図ります。

例：公共交通サービスの一環として、“特定のバス便のみ、荷物かわりに持ってくれるヘルパー（ポーター）が同乗する仕組み”をつくり、そのヘルパーに登録すると、“健康マイレージ”がもらえる。

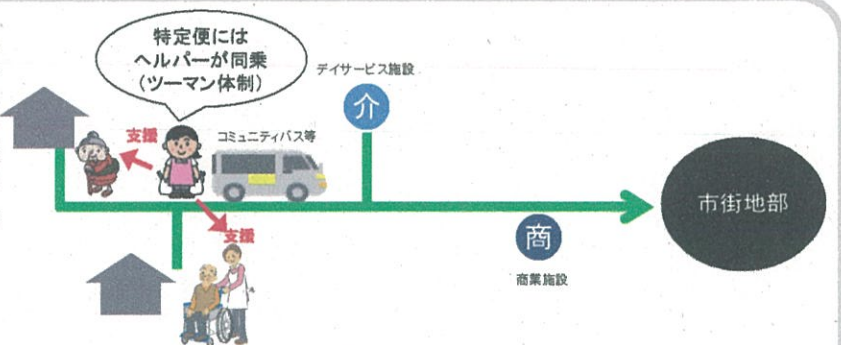


図 特定便にヘルパー(ボランティア)が同乗するツーマン体制の地域公共交通

②交通拠点・乗換拠点の改善

誰もが安心して移動できる、人に優しい交通環境を実現させることにより、各地区から地域拠点への移動や市外への移動を円滑にするため、JR由布院駅のバリアフリー化を行います。

また、公共交通同士の乗継が可能な主要バス停やバス路線再編によって新たに設定した乗り継ぎ拠点においては、分かりやすい案内標示や情報提供、円滑に乗り継ぎができる環境（バス停の上屋やベンチの設置、乗り継ぎしやすいダイヤ等）の官民連携での整備を推進します。



図 民地を活用したバス待ち環境整備(豊後大野市)

③ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供の検討・実施

来街者や外国人旅行者に対して、ICT※活用による公共交通に関する様々な情報発信を行います。

具体的には、スマートフォンやタブレットなどを利用して、バスのリアルタイム位置情報などを入手できるICTシステムを検討します。

また、駅の観光案内所などにおいて二次交通（バス、タクシー）の多言語案内等を行うデジタルサイネージ等を検討・導入します。



図 利用イメージ

※ICT (Information and Communication Technology : 情報通信技術)

行先	福岡空港・天神・博多		大分空港		牧の戸峠		熊本	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
0	30	6		6	6	6		
7	40	7		7	7	7		
8	30	8	40	8	34	8		
9	10	9		9	9	9	00	
10	20	10	50	10	10	10		
11	30	11		11	11	11		
12	40	12	15	12	12	12		
13	40	13		13	13	13		
14	20	14	00	14	05	14	50	
15	00	15	20	15	15	15		
16	40	16		16	16	16		
17	30	17	10	17	17	17		
		18		18	18	18		

Departure	Destination	Route	Seat	Remarks
14:20	Hakata	Fukuoka Airport-T enjin	×	
14:30	Opu Station West	Kijima Kogen Park	Nonreserved	
14:50	Kumamoto	Kurokawa onsen	※	
15:00	Hakata	Fukuoka Airport-T enjin	×	
15:15	Osita Airport		Nonreserved	
15:15	Opu Station West	Kijima Kogen Park	Nonreserved	

お知らせください。

図 由布院バスセンターにおける多言語案内状況

④外国人来訪者等への対応の充実

外国人来訪者等の受け入れ環境の更なる強化・充実を図るため、運賃表・ダイヤ・券売機等の多言語化やバス・タクシー乗務員の指差し会話集の常備などを行います。

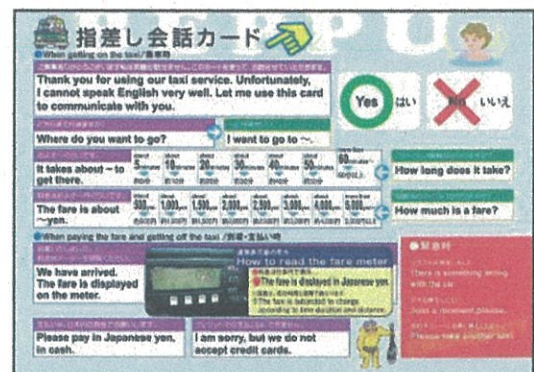


図 指差し会話集(別府市)

(3) 公共交通の利用促進

①公共交通マップの作成

路線バスのみならず、高速バスや大分空港アクセスバス、タクシーなどの乗り継ぎ等に関する情報のほか、「バス路線別時刻表」等の情報を掲載し、駅や官公庁、医療施設、商業施設など公共交通の利用により移動できる場所を中心に設置します。

また、主要交通拠点においては、情報ツールをだれでも手にとって利用してもらえよう、専用の情報提供置き場（簡易版情報ツールラック）に設置します。

②モビリティ・マネジメント・プログラムの実施

市民が公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を地域ぐるみで維持しようという機運の醸成につながります。

本計画では、上述の「公共交通マップ」や「公共交通ニュースレター」、「公共交通のマイ時刻表サービス」等の公共交通利用促進資料を活用して、自主免許返納を促したい高齢者や幼児・児童・生徒を含む地域住民等を対象としたモビリティ・マネジメント施策を推進し、公共交通の利用促進を図ります。



図 小平市「にじバス」における園児によるバス停案内放送

<例：体験型高齢者バスでおでかけ教室>

- ① 市役所の公共交通担当職員が地域の自治会長や住民を参集する
- ② 当日にバス車内の中で、バス会社の社員や市職員が地域のバス路線を説明する
- ③ ②の説明を聞いて、自治会長は自分の区の、住民は本人の“MY時刻表”を作成する
- ④ マイ時刻表が完成
- ⑤ 自治会長は市に依頼すると、各世帯配布用や公民館等の掲示用の出力物を、市から必要部数提供してもらえる
- ⑥ 自治会長は各世帯にマイ時刻表を配布したり、公民館等に拡大版を掲示したりする



③住民座談会、公共交通試乗会等を活用した直接的コミュニケーションの実施

住民座談会や公共交通試乗会、その他地域の集まりなどを利用して、地域住民と直接コミュニケーションをとり、路線バスやICカードの利用方法などの利用促進の取組を行う。

特に、公共交通試乗会では、子どもや高齢者などを対象に、市内の公共交通のルートや利用方法などを説明し、住民に実際に試乗してもらうことで、公共交通機関についての周知に努める。企業や学校などにも、公共交通マップ等を活用した公共交通の利用促進を行う。



図 路線バスの試乗会と当日に開催された交通まちづくりワークショップの様子

④各機関との連携（観光・健康等）

観光事業者、宿泊施設事業者、医療機関や商業施設等と協力し合って、公共交通利用者を増やすための取り組みとして、地域公共交通の利用促進を促す情報媒体（チラシ等）の留め置きや、地域公共交通の利便性を高めるための環境づくりの協力等、地域公共交通のサポーターになってもらう取り組みを行います。

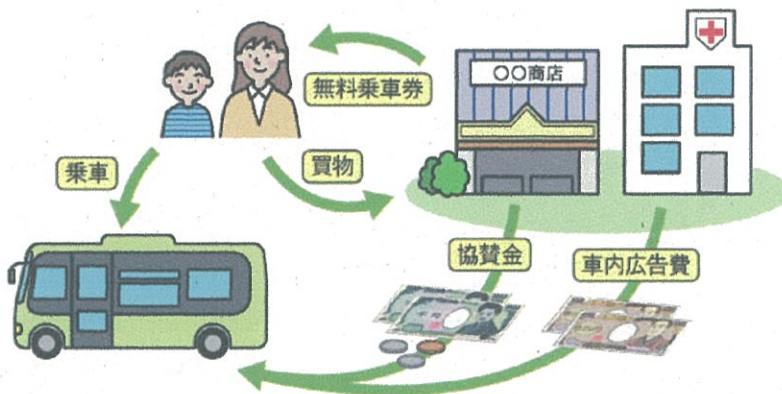


図 企業や商業施設との連携イメージ

出典：「地域公共交通の利用促進のためのハンドブック」（平成 25 年 5 月、国土交通省総合政策局）

■女性アテンダント (しずてつジャストライン)

「アイバス」には大型ノンステップバスを専用使用し専門の女性アテンダントが高齢者の乗降をサポートする



■バスヘルパー(山県市)



**高齢者などの乗降を手助け
バスヘルパー活動開始**

市は、ボランティアの協力を得て「ハイバス」と岐阜バス岐北線と大桑線、岐阜バス岐北線のバスに乗り、利用客の乗り降りや運賃の支払いなどをサポートする「バスヘルパー」活動を4月から始めました。

バスヘルパーは、毎週月曜日の午前を中心に、ハイバス伊自良線と大桑線、岐阜バス岐北線のバスに乗り、利用客の乗り降りや運賃の支払いなどを助けたり、車内での話し相手になったりします。

4月7日は、4月に新設された「平和堂高富店」バス停前から、オレンジ色のベストを着たバスヘルパー2人が、お年寄りの荷物を持ってバスの乗車を手伝いました。

(4) みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるという「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持

①コミュニティバスのサービス見直し

利用者が顕著に少ないバス路線について、路線の重複状況や利用者の特性などを考慮した上で、運行形態も含めた路線の再編や、需要に応じたサービス水準の見直し、新たな需要の掘り起しなどを行います。

なお、路線再編にあたっては、「路線等の見直し基準」等を定めます。

(基準の視点(例)：路線別・便別・バス停別にみた1日あたりの利用者数)

仮に、バスがサービス縮小・路線撤退した場合の代替手段としては、交通安全性の確保さらには交通資源の有効活用等の観点から、デマンド運行(事前予約制、非固定ルート)やタクシーを積極的に利活用します。

ちなみに、タクシーによる移動確保策の実施が困難な地域で、地域住民が移動手段の確保に積極的な場合は、住民主導型のコミュニティ交通(有償運送)の運行を市が支援します。

以下にコミュニティバスにおけるサービスの見直しに向けた検討の流れを示します。

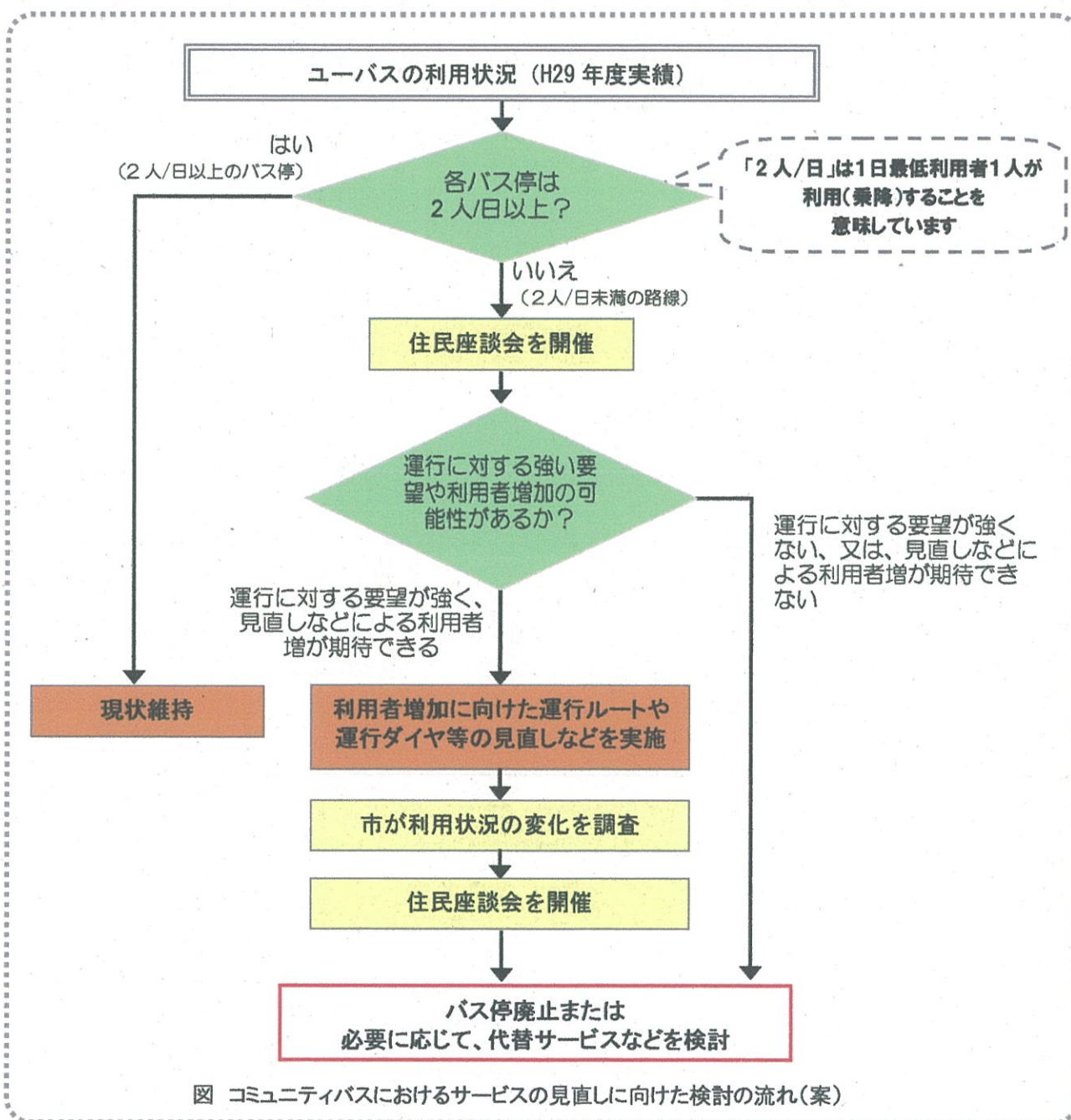


図 コミュニティバスにおけるサービスの見直しに向けた検討の流れ(案)

③公共交通ニュースレターや広報誌等の活用、地域公共交通の利用実態の検証

公共交通ニュースレターや市の広報等を活用し、地域公共交通の各種情報等を広く周知していくことで地域公共交通の利用促進を図ります。

特に、市民の皆さんと一緒に公共交通を「守り、育てる」ため、市が定期的に利用状況を把握し、自治会長や運転手等の協力のもと、広報誌やバス車両等で利用状況を利用者や沿線地区の皆さんに報告することで、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図りたいと思います。



図 ニュースレターの事例(霧島市)



図 広報誌の有効活用(霧島市)

④公共交通の担い手の確保

交通事業者は引き続き主体的に運転手確保の取組を行います。また、由布市は運転手確保に向けた取り組みを支援します。

また、さらなる運転手不足への対応に向け、由布市は交通事業者等と連携しつつ、自動運転技術などの新しい交通システム導入の必要性について検討・研究を行います。



図 観光振興とコミュニケーション促進ツールとなりうる
低速電動コミュニティビークル「e-com10」(イーコム・テン)

出典:株式会社シンクトウギャザーHP(<http://www.ttcom.jp/products/current/ecom-10/>)

5-7 目標達成に向けたマネジメント

5-7-1 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 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

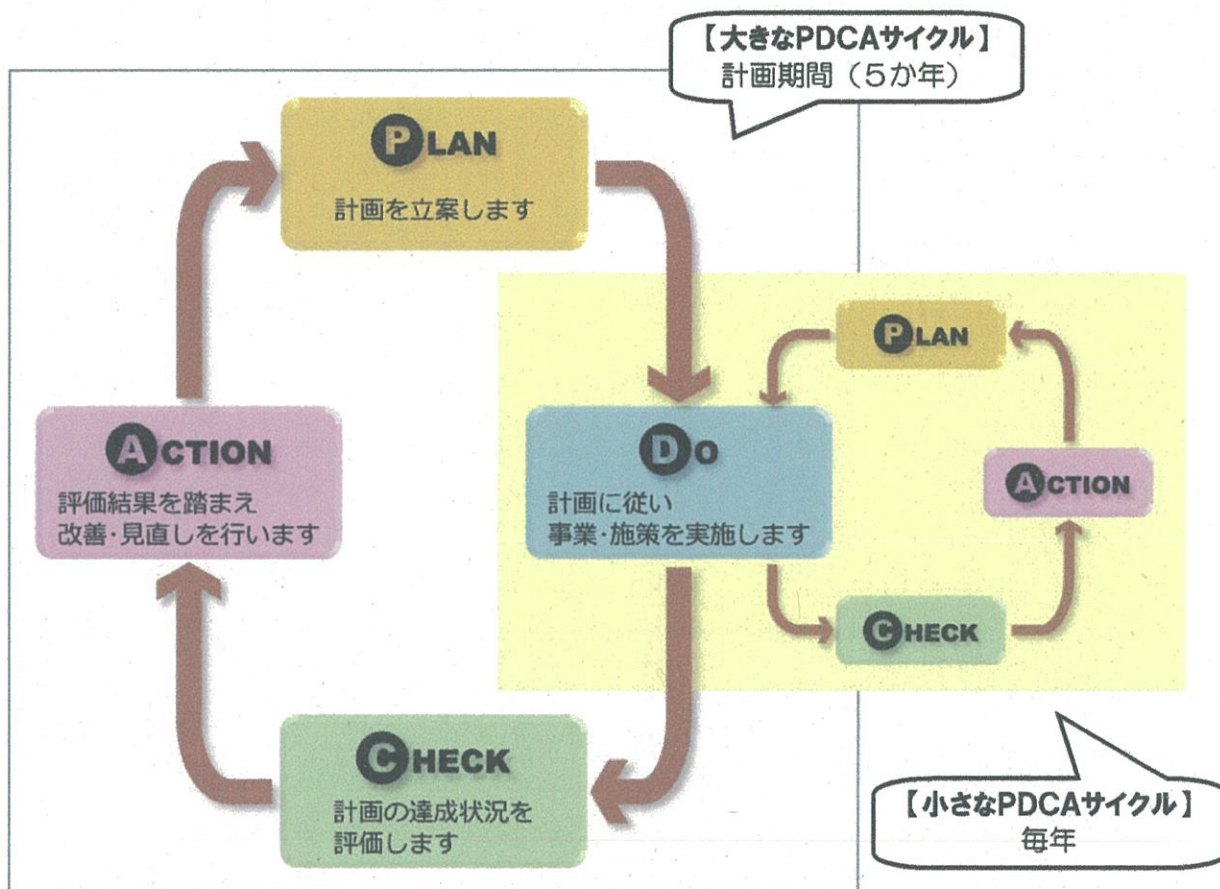


図 PDCAサイクルのイメージ

表 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P (計画)	・地域公共交通網形成計画の策定	・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)	・地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

目標	評価指標		モニタリング実施時期	
(1) 「地域連携」・「公共交通モード間連携」による市内外をつなぐ広域交通ネットワークの創出	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		● 毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる	
	各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	● 毎年実施 ※県・交通事業者が所有するデータによる	
		庄内駅		
向之原駅				
(2) 利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備	由布市における公共交通の人口カバー率		● 計画終了年度に実施 ※国勢調査（メッシュ人口）データ等を用いてGIS（地理情報システム）により算出	
	「外出に利用できる公共交通のない」と評価する自治会長の割合		● 計画終了年度に実施（中間評価も想定） ※自治会長アンケート結果による	
	JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数		● 計画終了年度に実施（中間評価も想定） ※市・交通事業者が所有するデータによる	
	タクシー利用者数		● 毎年実施 ※国土交通省が所有するデータによる	
	再掲	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		● 毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
		各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	● 毎年実施 ※県・交通事業者が所有するデータによる
庄内駅				
由布院駅				
(3) 公共交通の利用促進	ユーバスなど地域内公共交通と連携した市の各種ソフト事業の実施数		● 毎年実施 ※市が所有するデータによる	
	再掲	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		● 毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
		ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		● 毎年実施 ※国土交通省が所有するデータによる
		各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	● 毎年実施 ※県・交通事業者が所有するデータによる
庄内駅				
(4) みんなで公共交通を創り上げ・守り・育てるといふ「共創」の気運の醸成と公共交通の総合的な維持	1日あたりの乗降客数が2人以上のバス停が全バス停数に占める割合		● 毎年実施 ※市が所有するデータによる	
	ユーバスなどの利用者1人あたり財政負担額		● 毎年実施 ※市が所有するデータによる	
	再掲	ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数		● 毎年実施 ※市・交通事業者が所有するデータによる
		タクシー利用者数		● 毎年実施 ※国土交通省が所有するデータによる
		各地区の拠点 JR 駅の乗降客数	由布院駅	● 毎年実施 ※県・交通事業者が所有するデータによる
庄内駅				
		由布院駅		

注) 表中の※印は評価値の入手方法を記載

5-7-2 マネジメント推進体制

由布市における交通まちづくりをマネジメント（管理）する主体は、「由布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、行政と住民がとも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、目標達成に向けては、部署間連携（地域振興や高齢者福祉、教育、観光振興など）を行い、必要に応じて地域関係者等を巻き込みながら、まちづくりと連携し、積極的に事業を推進します。

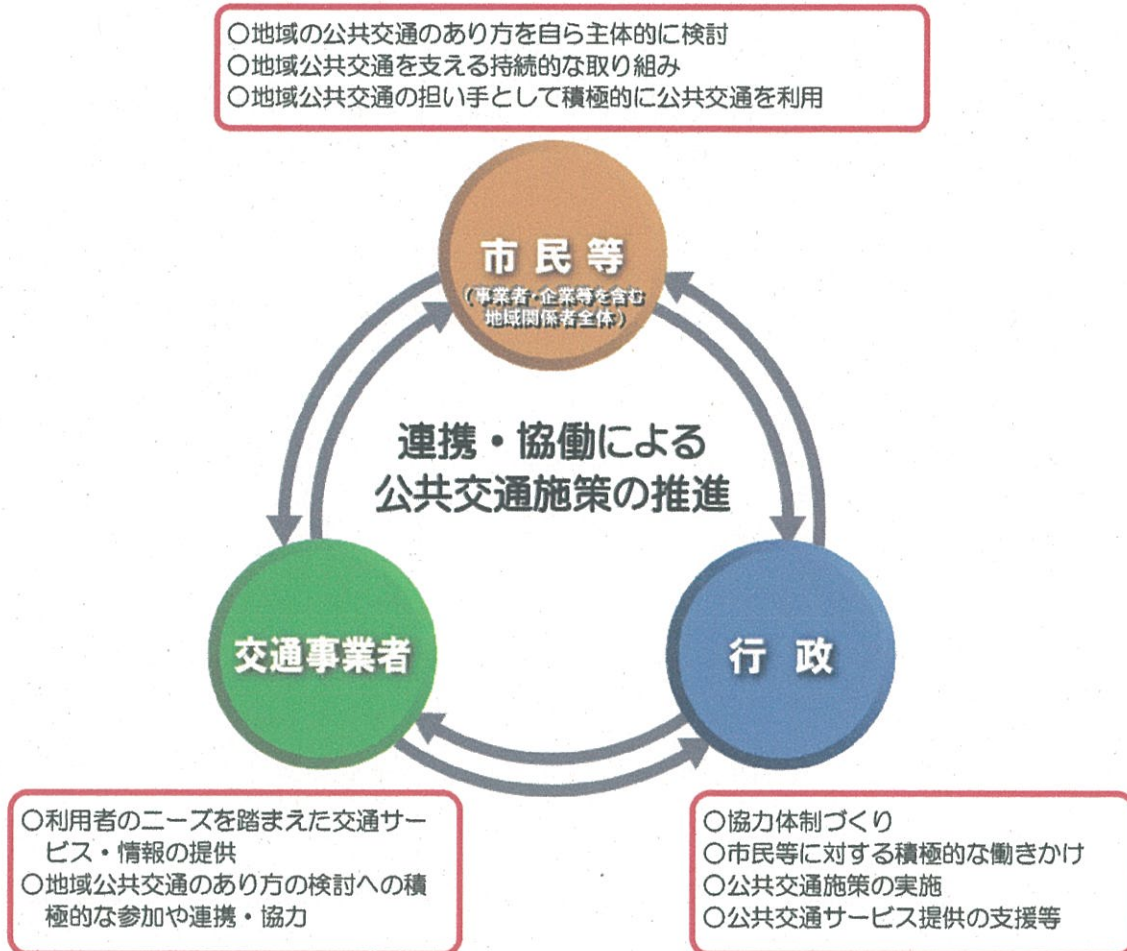


図 由布市における交通まちづくりの推進体制