



由布市地域公共交通計画【概要版】

令和6年〇月

由布市

由布市地域公共交通計画【概要版】 目次

1. 計画の概要	1
(1) 計画の目的	1
(2) 計画の対象区域	1
(3) 計画の期間	2
(4) 関連計画の概要	2
2. 公共交通に求められる役割	3
(1) 公共交通に求められる役割	3
(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性	4
3. 解決すべき課題	5
4. 基本方針等	6
(1) 基本方針	6
(2) 公共交通のあるべき姿	6
(3) 計画の目標	7
5. 目標達成のための具体施策	8
(1) 施策の概要・ロードマップ	8
6. 計画の推進・進捗管理	9
(1) 目標の達成状況を評価するための指標	9
(2) PDCA サイクルに基づく進捗管理	10

1. 計画の概要

(1) 計画の目的

「由布市地域公共交通計画」は、地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討し、将来にわたって住民の生活を支える“持続可能な公共交通体系”の構築に向けたマスタープランとなるものであり、本計画に基づき、行政・交通事業者や公共交通利用者はもとより、地域住民や地域活動団体、各種企業などが一丸となって、効果的・効率的な施策連携を推進し、共創による「地域がデザインする地域の交通」の構築を目的としています。

なお、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体が中心となって、まちづくりなどの関連分野とも連携しながら、面的な公共交通ネットワークの構築や、地域の実情に応じた持続可能な交通の実現に向けた指針として「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務となっています。

(2) 計画の対象区域

本計画は、由布市の行政区域全域を対象とします。

また由布市は平成17年に挾間町、庄内町、湯布院町が合併してできた市であり、現在由布市は大きく挾間地域、庄内地域、湯布院地域の3地域に分けられます。

なお、計画区域内には市内の移動に対応する役割を担う「地域内フィーダー系統（支線）」として国庫補助対象となっている系統が含まれており、鉄道や複数のバス路線より公共交通ネットワークが形成されています。

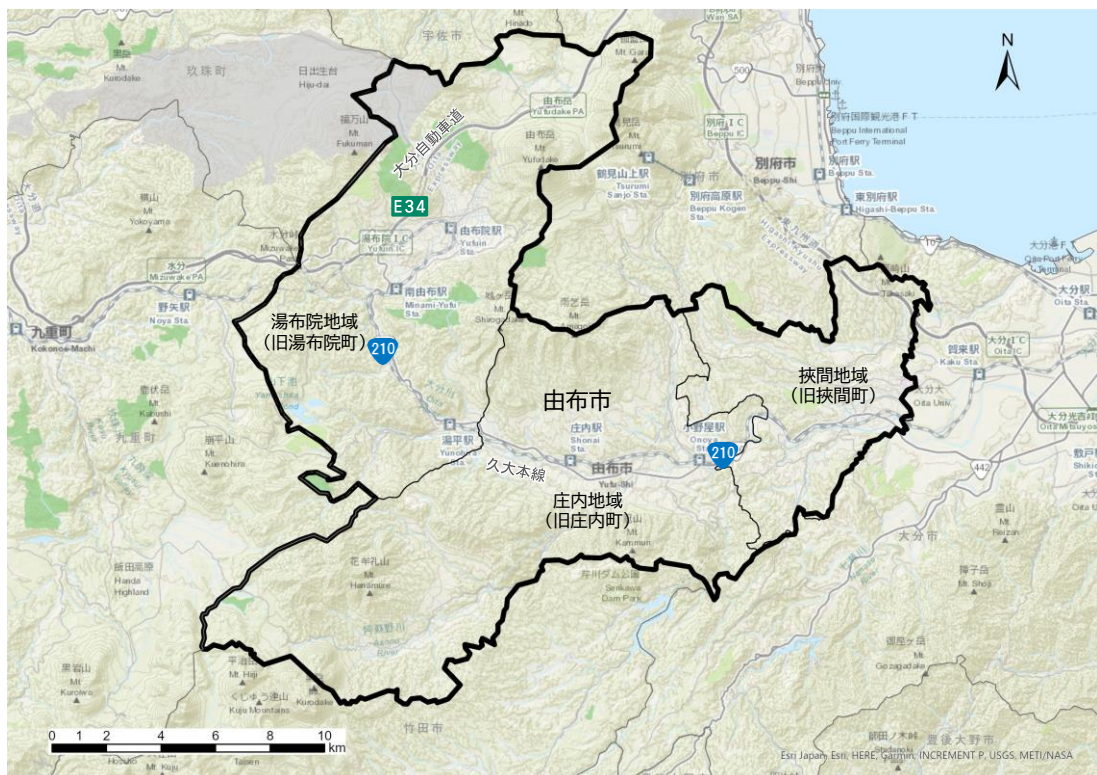


図1 由布市地域公共交通計画の対象区域

資料：(c)Esri Japan, Esri Japan, Esri, HERE, Garmin, INCREMENT P, USGS, NGA

(3) 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年4月から令和11年9月までとします。

なお、計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況などを継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。また、計画の最終年度となる令和10年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画の策定を行います。

(4) 関連計画の概要

本市では、国の基本方針に従い、平成30年1月に「由布市地域公共交通網形成計画」を策定しています。地域公共交通の活性化に関する法律の改正を受け、今回、令和6年4月から令和11年9月を計画期間とした「由布市地域公共交通計画」を策定します。

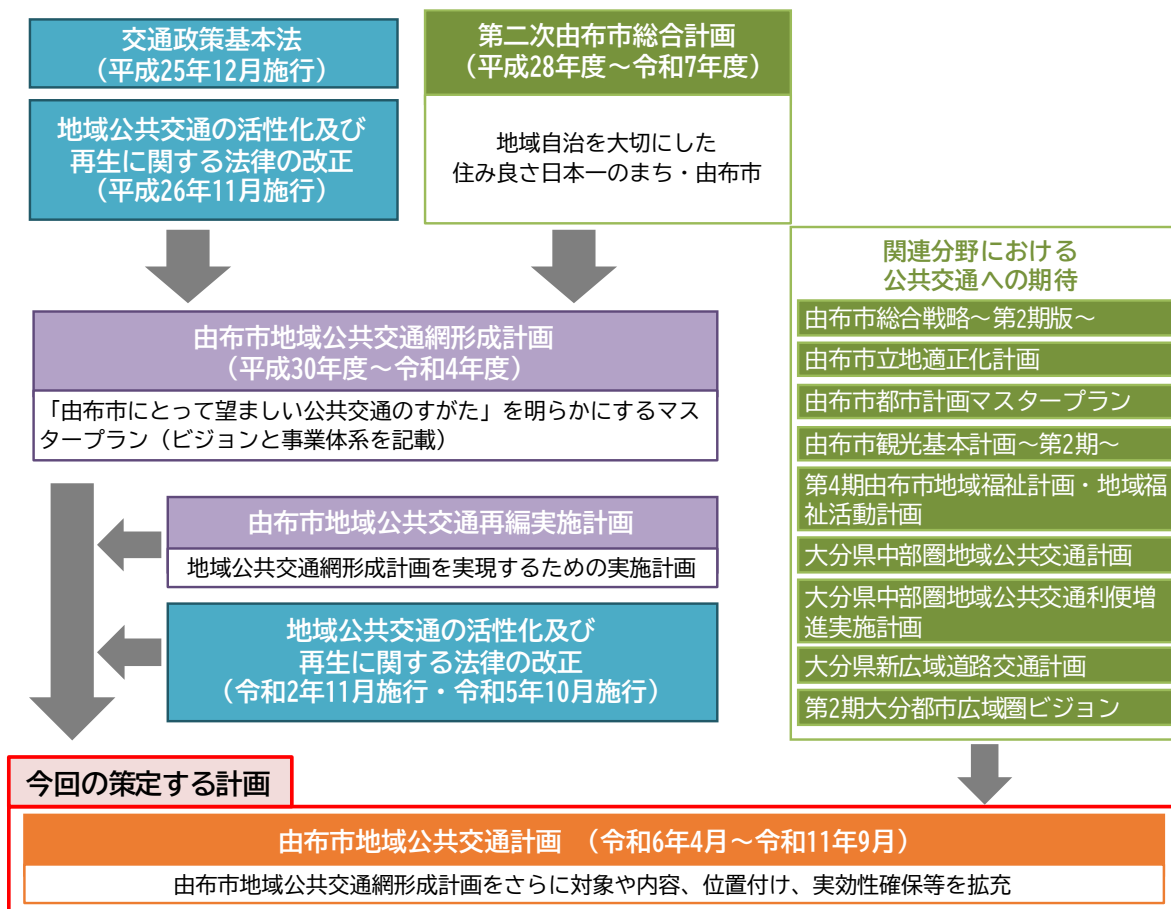


図 2 関連計画の概要図

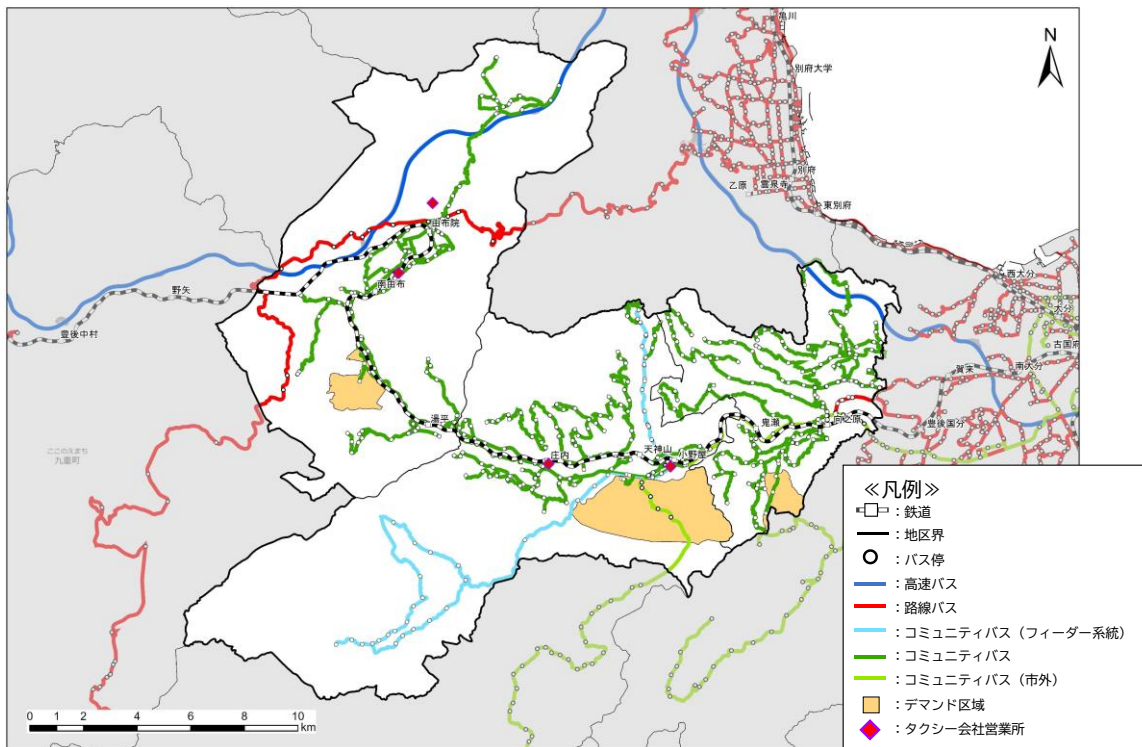
2. 公共交通に求められる役割

(1) 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等から、由布市の地域公共交通に求められる役割を以下のとおり整理しました。

表 1 由布市の公共交通に求められる役割

位置づけ	系統	分類	役割	確保・維持策
広域幹線	鉄道	—	市内の交通拠点等と市外との広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	高速バス	—		
地域内幹線	路線バス	—	市内及び隣接自治体の各拠点を連絡する役割を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
支線	コミュニティバス	シャトルバス (フィーダー系統)	市内3地域(挾間・庄内・湯布院)の各拠点を連絡する役割を担う。	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。
		ユーバス (フィーダー系統)		
	スクールバス (フィーダー系統)			
支線	コミュニティバス	シャトルバス ユーバス スクールバス デマンド区域	市内各地域運行し、地域間の移動に加え、軸となる地域内幹線や鉄道駅などに接続する役割を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	タクシー	スクールタクシー 福祉タクシー	上記では対応しにくいエリア・ニーズなどにおける移動を担う。	利用状況やニーズを踏まえて活用を図る。
その他	その他の補完的なサービス	デイスサービス送迎 旅館による送迎など	公共交通では対応しにくいエリア・ニーズなどにおける移動を補完的に担う。	利用状況やニーズを踏まえて活用を図る。



フィーダー系統の概要については、計画本文 p.57 に記載

図 3 由布市の公共交通ネットワークの全体像

(2)地域公共交通確保維持事業の必要性

由布市における各系統の必要性は以下のとおりです。

表 2 地域公共交通確保維持事業の必要性

系統		補助事業の必要性
フィーダー系統	阿蘇野コース	当該系統の利用対象エリアは、地元商店がなく高齢化率が約60%と、高齢化が進行している地域です。当該系統は、庄内地域中心部及び JR 久大本線の主要交通結節点である小野屋駅に結節する路線であり、住民にとって外出目的地や乗継拠点までの交通手段として、公共交通ネットワークを構築する上で地域の移動手段として重要な役割を担います。従って、地域公共交通確保維持事業 フィーダー系統による運行を確保・維持する必要があります。
	スクールバス 阿蘇野コース	当該系統の利用対象エリアは、過疎化及び高齢化が進行する地域です。当該系統は学生の通学手段に加えて、一般利用も可能な混乗制度を導入しており、山間部エリアから庄内地域中心部及び JR 久大本線の主要交通結節点である小野屋駅に結節する路線です。住民にとって通学先、外出目的地、乗継拠点までの交通手段として公共交通ネットワークを構築する上で地域の移動手段として重要な役割を担います。従って、地域公共交通確保維持事業 フィーダー系統による運行を確保・維持する必要があります。
	スクールバス 大津留コース	当該系統の利用対象エリアは、過疎化及び高齢化が進行する地域です。当該系統は学生の通学手段に加えて、一般利用も可能な混乗制度を導入しており、山間部エリアから JR 久大本線の主要交通結節点である小野屋駅を經由し、庄内地域中心部である庄内庁舎へ結節する路線です。住民にとって通学先、外出目的地、乗継拠点までの交通手段として公共交通ネットワークを構築する上で地域の移動手段として重要な役割を担います。従って、地域公共交通確保維持事業 フィーダー系統による運行を確保・維持する必要があります。
	シャトルコース (大学病院⇄庄内 庁舎)	当該路線は、庄内地域の拠点である庄内庁舎と大学病院を連絡し、住民の日常生活の移動手段として、公共交通ネットワークを構築する上で地域の移動手段として重要な役割を担います。従って、地域公共交通確保維持事業 フィーダー系統による運行を確保・維持する必要があります。

3. 解決すべき課題

由布市の地域特性や公共交通の現状、公共交通に求められる役割などを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下のとおり整理しました。

住民生活に必要となる支線（自宅～生活拠点等）の持続性確保・維持が課題

- コミュニティバスは主に高齢者が市の中心部、生活拠点へ買物、通院等へ行くための日常的な交通手段として利用されてます。
- 今後、高齢者の免許返納等も踏まえ、移動手段の確保は必須であり、収支率の改善が必要なコースの見直しも課題です。
- 現状、路線ルートや運行ダイヤを不便に感じる利用者が一定数存在するため、利用者のニーズを踏まえ、実態に即した運行ダイヤや運行ルートの見直しが必要です。
- 自宅からバス停が遠く、既存の交通サービスに対する不満もあるため、バス停位置等を見直す必要があります。
- 輸送人数を考慮して、ダウンサイジングなど、バスとタクシーの位置づけを明確化する必要があります。

市外・県外を結ぶ広域幹線・地域内幹線と支線との連携によるアクセス・利便性向上

- 通勤通学では大分市など隣接する市外とのアクセス向上（JR、路線バス等）、観光面では福岡市など県外とのアクセス向上（JR特急、高速バス等）のため、主要な交通拠点との接続性（運行ダイヤ）を強化することが課題です。
- 路線バスの効果的な活用や利用促進により持続性を確保し、公共交通ネットワーク全体としての持続性向上につなげていくことを考える必要があります。
- 高速バスは観光客の来訪手段として重要な役割を担っており、コロナ禍で落ち込んだ観光客の増加を見据えた対応が必要です。
- 主要な交通拠点は交通結節点としての乗換機能強化を図るなど、利便性向上が課題です。

➤ 公共交通の市民意識の醸成

- 第二次由布市総合計画「みんなで守り育てる公共交通活性化プロジェクト」を踏まえ、市民意識の醸成が課題です。
- 現状、日常の移動手段は自家用車が中心であり、高校生等の通学も家族の自家用車送迎が中心です。
- 市民が公共交通の維持確保に向けて、公共交通の利用促進に係る意識醸成が課題です。

➤ 多様性・地域特性を考慮した公共交通ネットワークの持続性を確保する仕組みづくりが課題

- 利用特性や公共交通に対するニーズ・不満が地域（挾間地域・庄内地域・湯布院地域）によって異なるため、需要を的確に把握し、それに応じた公共交通サービスが求められます。
- ドライバーの高齢化、人手不足が深刻で、2024年問題でドライバーの労働時間制限が厳しくなるなど、利用需要があるにも関わらず、移動サービスの“担い手”が十分に確保できなくなる可能性があります。

4. 基本方針等

(1)基本方針

解決すべき課題を踏まえて、由布市において実現すべき地域公共交通のあり方（基本方針）を以下のとおり定めます。

「住んでよし」「訪れてよし」

「みんなで守り・育てる」「持続可能な公共交通」

(2)公共交通のあるべき姿

住んでよし:

買物、通院等や通勤・通学の移動利便性向上のため、市民と一体となって、効率的な公共交通を実現します

訪れてよし:

JR等からの二次交通が確保され、利便性が高い公共交通を実現します

みんなで守り・育てる:

生活移動をはじめ、観光等の関連分野を含めた市内の移動に関するあり方をみんなで考える体制があり、公共交通の維持・利用促進、拡大を推進します

持続可能な公共交通:

情報提供の充実やデジタル技術等を活用した利便性の高い公共交通を展開します

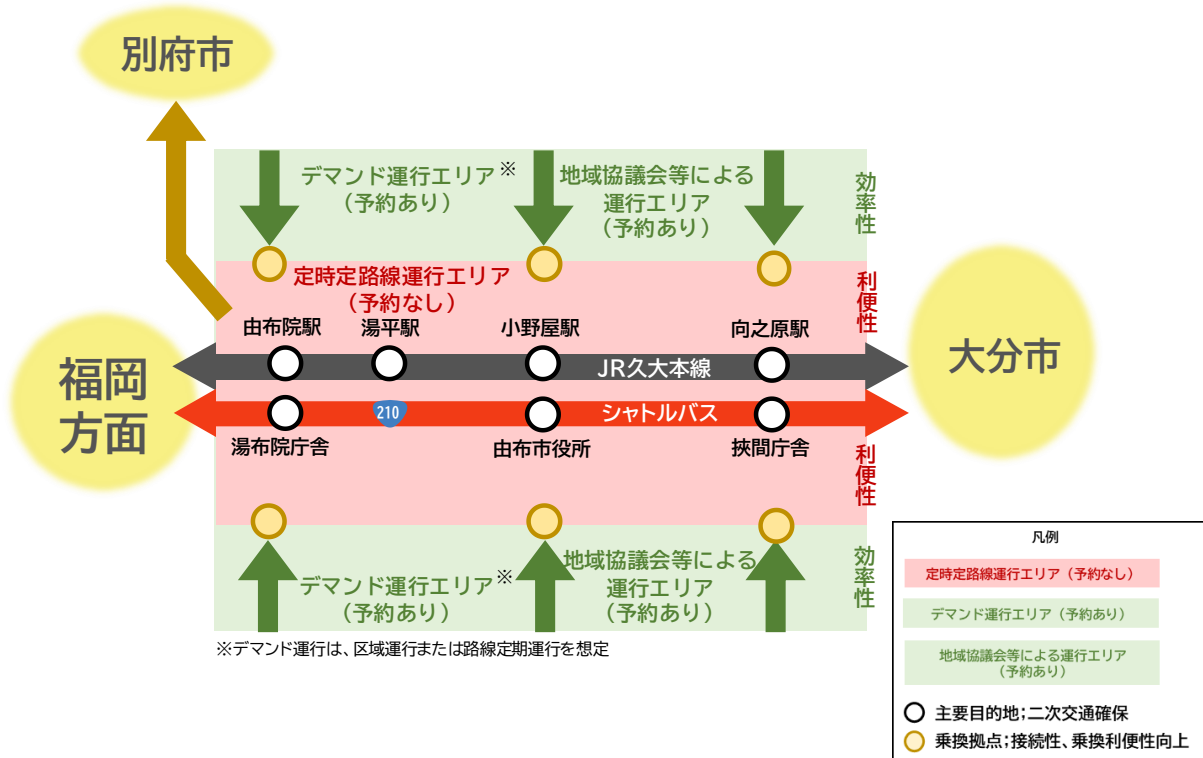


図 4 将来のイメージ図

(3)計画の目標

由布市における公共交通のあり方（基本方針）を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下のとおり定めます。

なお、目標の達成状況を評価する指標については、p.9に示します。

目標①

【住んでよし】

コミュニティバスの運行効率化や不定期で量的にも小さい需要への効率的な対応により公共交通の持続性を高める

- 路線バス・コミュニティバスについては、空間的にも時間的にもある程度まとまった需要への対応に重点を置いた運行効率化を図ることで持続性を高める
- 不定期で量的にも小さい需要については、庁内外の様々な分野と連携・補完し、利便性の確保・サービス圏域の拡大（網羅性の向上）を図りながら効率的に対応する

〔エリア別の目標（案）〕

【挾間】 通勤通学のバス路線維持及び新たなサービス導入による生活利便性の向上
高齢者等の生活利便性向上及び主要施設が利用しやすい環境の確保

【庄内】 高齢者等の生活利便性向上で地域でいきいきと生活できる環境を形成
高齢者の外出機会や社会参加機会の確保・拡大につながる移動サービスを提供することで、健康寿命を延伸

【湯布院】 高校等への通学手段維持及び将来的にも進学先の選択肢を確保

目標②

【訪れてよし】

路線バスの運行効率化やJR・バス等、交通拠点へのアクセス機能向上により公共交通の利便性向上を図る

- 大分市、別府市～由布市を結ぶ路線バスのサービス水準を維持していくとともに、市内の移動サービスとの連携を強化する
- 広域の移動利便性を維持することで、移住・定住促進、関係人口の拡大、企業誘致などを支援する

目標③

【みんなで守り・育てる】

多様な主体の連携のもと、公共交通のサービスの持続性を確保する

- 観光や福祉、教育、都市計画などの取り組みと連携しながら、公共交通サービスの維持・充実や、利用の促進を図っていくことにより、それぞれの分野で目指す目標の実現を支援する
- 交通事業者・行政と公共交通利用者の関係だけではなく、地域住民の目的地となる各種施設等（商業・医療・観光等）や地域協議会の参画を促し、多様な主体がそれぞれの特性を活かした色々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくる

目標④

【持続可能な公共交通】

情報提供やデジタル技術活用による効率的な公共交通サービスを展開する

- 交通事業者・行政と公共交通利用者の関係だけではなく、地域住民の目的地となる各種施設等（商業・医療・観光等）や地域協議会の参画を促し、多様な主体がそれぞれの特性を活かした色々な形で公共交通の運営を支える仕組みをつくる

5. 目標達成のための具体施策

(1) 施策の概要・ロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。
 なお、災害にともない道路が不通となった場合などの非常時には、これらの施策に限らず、柔軟に必要な対応を検討・実施することとします。

表 3 施策展開のロードマップ

目標	施策	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度～ (2029)～	
目標① 【住んでよし】 コミュニティバスの運行効率化や不定期で量的にも小さい需要への効率的な対応により公共交通の持続性を高める 【挟間】 通勤通学のバス路線維持及び新たなサービス導入による生活利便性の向上 高齢者等の生活利便性向上及び主要施設が利用しやすい環境の確保 【庄内】 高齢者等の生活利便性向上で地域でいきいきと生活できる環境を形成 高齢者の外出機会や社会参加機会の確保・拡大につながる移動サービスを提供することで、健康寿命を延伸 【湯布院】 高校等への通学手段維持及び将来的にも進学先の選択肢を確保	①需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化	関係各所との協議・調整の上、以下内容を実施 ・運行ルート等の見直し ・デマンド運行への切り替え ・乗継割引制度等の導入 (由布市・交通事業者)				継続的に改善を実施 (由布市・交通事業者)		
	②新たな主体が支える住民向け移動サービスの導入検討	関係各所との協議・調整 ボランティア輸送等の活用可能性検討 (由布市・交通事業者・地域協議会等)			試行的導入 課題等の検証、継続的な取組み実施 (由布市・交通事業者・地域協議会等)			
	③次世代モビリティの導入検討	移動ニーズ把握 (由布市)	関係各所との協議・調整 導入方法、対象エリアの検討 (由布市・交通事業者・地域協議会等)			実証実験等による試行的導入の実施・本格導入の検討 施設等の整備 課題等の検証、継続的な取組み実施 (由布市・交通事業者・地域協議会等)		
	④主要交通拠点の機能強化・乗継利便性向上	関係各所との協議・調整 (由布市)				継続的に改善を実施 (由布市・交通事業者・施設管理者)		
目標② 【訪れてよし】 路線バスの運行効率化やJR・バス等、交通拠点へのアクセス機能向上により公共交通の利便性向上を図る	⑤隣接自治体コミュニティバスとの接続向上	隣接自治体(大分市、別府市、竹田市)との協議・調整 ダイヤの見直し等の検討・実施 (由布市・交通事業者・隣接自治体)				継続的に改善を実施 (由布市・交通事業者・隣接自治体)		
	⑥来訪者向け移動サービスの維持・充実	広報検討、関係各所との協議・調整 (由布市)	オープンデータ化の推進 継続的な改善、広報を実施 (由布市・交通事業者)					
		関係各所との協議・調整 (交通事業者)				周遊モビリティの定期的な見直し・改善 広報の実施 (まちづくり観光局)		
目標③ 【みんなで守り・育てる】 多様な主体の連携のもと、公共交通のサービスの持続性を確保する	⑦多様な主体の連携による公共交通の維持	関係各所との協議・調整 地域の輸送資源を活用した輸送サービスの導入検討 利用促進策、財源確保の方法検討 (由布市・交通事業者・関係団体)			輸送サービスの試行的導入 課題等の検証、継続的な取組み実施 利用促進策、財源確保の取組み実施 (由布市・交通事業者・関係団体)			
	⑧ドライバー確保のための支援	補助制度の導入検討 関連事業との連携検討 関係各所との協議・調整 (由布市)			継続的に改善を実施 (由布市・交通事業者)			
目標④ 【持続可能な公共交通】 情報提供やデジタル技術活用による効率的な公共交通サービスを展開する	⑨デジタル技術等を活用した情報提供の充実	関係各所との協議・調整 マイ時刻表等の配布 (由布市)			継続的に改善を実施 (由布市)			
		関係各所との協議・調整 リアルタイムな情報発信導入検討 (交通事業者)			リアルタイムな情報発信の実施 継続的に改善を実施 (交通事業者)			
	⑩地域活動やイベント等との連携した公共交通利用促進	関係各所との協議・調整 連携取組みの検討 (由布市・交通事業者・関係団体)			関係者が協働し、適宜イベントの開催・広報の展開等の取組み実施 (由布市・交通事業者・関係団体)			

6. 計画の推進・進捗管理

(1) 目標の達成状況を評価するための指標

第5章で示した目標の達成状況を評価するための指標およびそれぞれの指標の目標値を以下のとおり設定します。目標値は、人口減少傾向を考慮しつつ、新型コロナウイルス感染症感染拡大以前の令和元年度の水準を参考に数値改善を目指して設定しております。ただし、計画策定時点では新型コロナウイルス感染症による影響の見通しが不透明なため、今後必要に応じて目標値の見直しを行うこととします。

表4 評価指標の設定

	評価指標	単位	現況値 (R4)	中間値 (R8)	目標値 (R11)	参考値 (R1)	指標の定義・算出方法	設定意図	目標値設定の考え方
住んでよし 目標①	1 地域内公共交通ユーバスの年間利用者数	人/年	27,643人/年	28,000人/年	28,000人/年	38,276人/年	<ul style="list-style-type: none"> ユーバス（※2由布市を運行するコミュニティバス、シャトルバス、スクールバス）の年間利用者数 交通事業者提供データより、由布市が毎年計測 	利用者ニーズに合わせた運行見直しによる利便性向上により、今後人口が減少傾向に転じる中でも、一定の公共交通利用者数確保が期待されます。	由布市人口は約3.4万人(R4年)に対し、R7年には約3.2万人と約6.6%の人口減少を見込みます。単純計算だと約26,000人/年の利用者数となりますが、利用増加の取組みを実施することで、現状の利用人数の維持・確保を図ります。【資料編：P58参照】
	2 便平均2人未満のユーバス路線数	路線	14路線	10路線	6路線	6路線	<ul style="list-style-type: none"> ユーバス※2の年間利用者数÷年間運行回数より、1便あたりの平均利用者数を算出し、便平均2人未満の路線数を抽出 交通事業者提供データより、由布市が毎年計測 	前回計画時の指標「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」を当該指標に変更しました。運行の見直し・効率化により、便平均利用者数2人未満の改善が期待されます。	人口の減少傾向はありますが、効率的な運行（年間運行回数の減少等）の実現による数値改善が可能と考え、新型コロナウイルス感染症の影響以前の水準（R1年）までの回復を目指します。
	3 地域内公共交通ユーバスの収支率	%	6.0%	8.0%	10.0%	8.1%	<ul style="list-style-type: none"> ユーバス※2の年間運行収入÷年間運行費用より、収支率を算出 交通事業者提供データより、由布市が毎年計測 	運行見直しによる経常費用の低減や新たな運行方法・サービス導入による利用促進による経常収入の維持により、収支率の改善が期待されます。	「九州管内における公共交通に関する基礎調査及び高収支率路線の要因調査業務報告書（H27年）」にて、由布市と同等の人口規模の自治体ではコミュニティバスの収支率1割未満が全体の約2割です。この基準からの脱却を目指します。【資料編：P58参照】
	4 次世代モビリティの導入数	事例	—	1事例	1事例	—	<ul style="list-style-type: none"> 市内における次世代モビリティ導入事例 由布市が取組みを毎年整理 	住民向けの新たな移動サービス的手段として、次世代モビリティに導入の実証実験または本格運行が期待されます。	現時点で導入検討を行っている取組みが1つあるため、実現を目指します。
訪れてよし 目標②	5 各地域の拠点JR駅の乗車人数	人/日	由布院駅 860人/日 向之原駅 560人/日 小野屋駅 269人/日	由布院駅 900人/日 向之原駅 560人/日 小野屋駅 270人/日	由布院駅 1,000人/日 向之原駅 560人/日 小野屋駅 270人/日	由布院駅 1,025人/日 向之原駅 645人/日 小野屋駅 340人/日	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が公表されているJR駅（由布院駅、向之原駅、小野屋駅）の1日あたり利用者数 交通事業者公表データより、由布市が毎年計測 	拠点整備や来訪者移動サービスの充実により相互の利用促進が図られ、今後人口が減少傾向に転じる中でも、主要JR駅一定の乗車人数の確保が期待されます。	由布院駅は観光客の利用者数が多く、コロナ禍で利用者が約7割減少した後、回復傾向にあるため、コロナ禍前（R1年）までの回復を目指します。向之原駅・小野屋駅はコロナ禍で約1割利用者が減少、その後維持している状況です。人口減少傾向を考慮し、利用者の維持・確保を目指します。【資料編：P52参照】
	6 タクシー利用者数	人/年	320,104人/年	320,000人/年	320,000人/年	450,336人/年	<ul style="list-style-type: none"> タクシーの年間輸送人員 国土交通省九州運輸局公表データより、由布市が毎年計測 	来訪者の主要交通拠点からの移動手段または住民の日常生活の移動手段として、一定の利用者確保が期待されます。	人口減少、コロナ禍の影響（観光客減少・住民の出行控え）により、利用者が約6割減少しました。観光客や住民の利用は増加が想定されますが、タクシー事業者の運転士不足が深刻化しており、現状でも需要へ対応できない状況なので、現況値の維持を目指します。【資料編：P55参照】
守り・育てる 目標③	7 関係団体との連携した取組み数	件	—	3件	6件	—	<ul style="list-style-type: none"> 施策⑦⑩の実施に係る関係団体（団体・施設等）の数 由布市が関係団体への取組み調査により毎年整理 	持続可能な公共交通を地域全体で支える取組みを、関係団体で実施することが期待されます。	3地域（挾間地域、庄内地域、湯布院地域）にて2件ずつの取組み実施を目指します。
持続可能な公共交通 目標④	8 ユーバスの市民1人あたり財政負担額	円/人	2,273円/人	2,200円/人	2,200円/人	2,147円/人	<ul style="list-style-type: none"> ユーバス※2の年間欠損額÷由布市人口より、ユーバスを維持するための市民1人あたりの財政負担額を算出 交通事業者提供データ・住民基本台帳より、由布市が毎年計測 	運行の効率化や利用促進による経常収益の維持を図ることにより、1人あたりの財政負担額の抑制・維持が期待されます。	効率化・利用促進によるユーバス年間欠損額の維持・改善を図るが、市内人口が減少傾向にあり、R7年には約1割の人口減少を見込むため、現状の維持をします。
	9 情報発信で活用したデジタルデバイス数	—	11	13	16	—	<ul style="list-style-type: none"> 由布市が交通事業者等の関係者への調査により毎年整理 	デジタル技術の活用が推進される潮流の中、来訪者・住民にとって利便性の高い公共交通の実現が期待されます。	現在各種交通事業者及び市HP、ゆふぽ、TICデジタルサイネージを活用しています。これに加えて、道の駅ゆふいんやJR駅でのデジタルサイネージ、各移動手段の情報を集約したアプリ等の活用を目指します。

(2) PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、前ページで示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

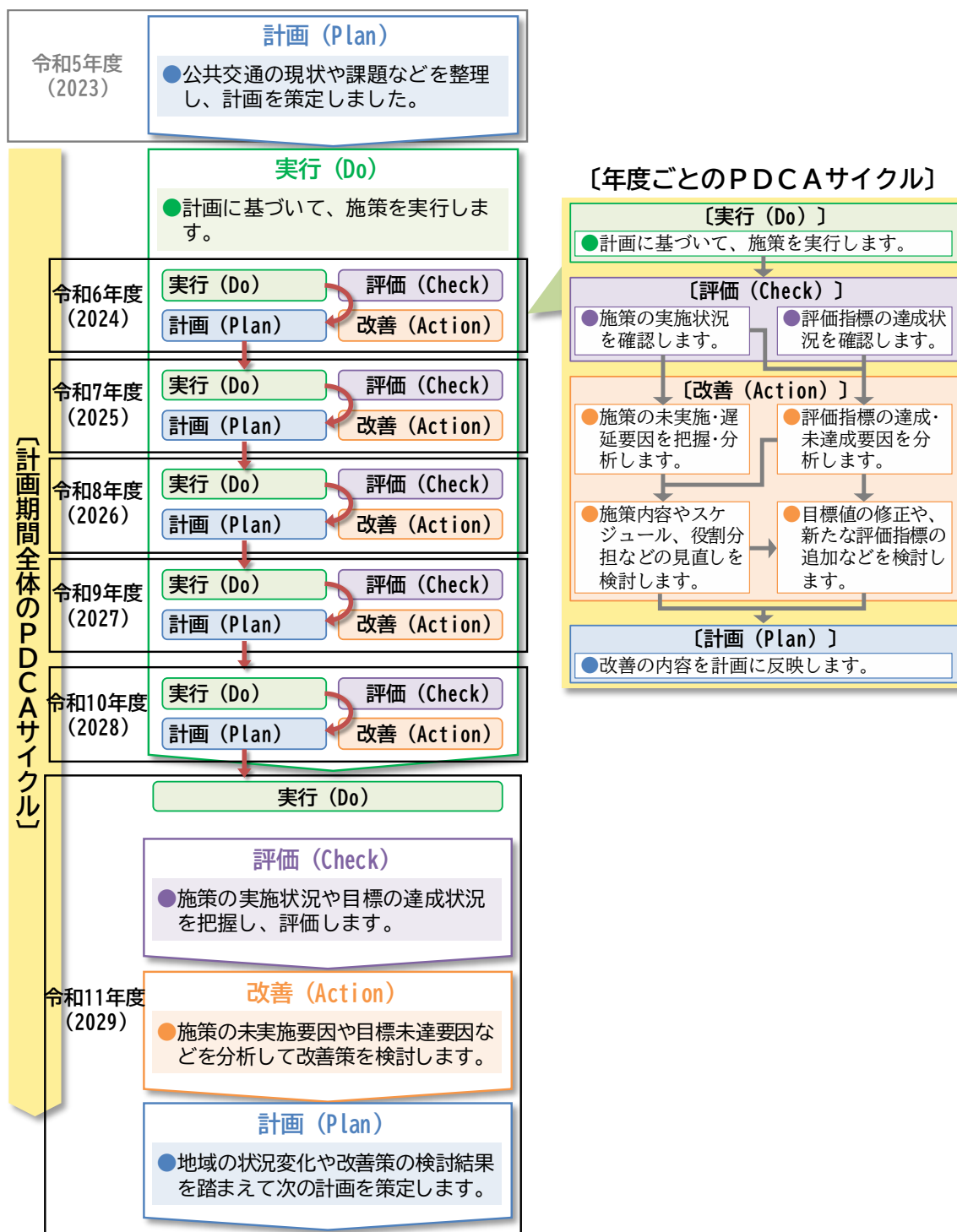


図 5 PDCA サイクルに基づく進捗管理

由布市地域公共交通計画
令和6年〇月

発行：由布市地域公共交通活性化協議会

(事務局：由布市 総合政策課)

〒879-5498 由布市庄内町柿原 302 番地

電話：097-582-1111 FAX：097-582-3971



由布市
地域公共交通計画

