



由布市地域公共交通計画

令和6年3月

由布市

由布市地域公共交通計画 目次

1. 計画の概要	1
(1) 計画の背景と目的	1
(2) 計画の対象区域と計画期間	3
(3) 関連計画の概要	4
2. 地域の現状・問題点	8
(1) 位置・地勢	8
(2) 人口・世帯数等	13
(3) 住民の移動特性	17
(4) 主要施設の立地状況	19
(5) 観光の動向	21
(6) 財政状況	23
(7) 公共交通の担い手	24
3. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	26
(1) 地域が目指す将来像	26
(2) 公共交通に求められる役割	27
(3) 地域公共交通確保維持事業の必要性	28
4. 基本方針等	29
(1) 基本方針	29
(2) 公共交通のあるべき姿	29
(3) 計画の目標	30
5. 目標達成のための具体施策	31
(1) 施策の概要・ロードマップ	31
(2) 施策の具体内容	32
6. 計画の推進・進捗管理	47
(1) 目標の達成状況を評価するための指標	47
(2) PDCA サイクルに基づく進捗管理	48
【資料編】	
7. 公共交通の現状・問題点	50
(1) 鉄道の概要	51
(2) 高速バスの概要	53
(3) 定期観光バスの概要	53
(4) 路線バスの概要	54
(5) タクシーの概要	55
(6) ユーバスの概要	56
(7) 地域の輸送資源	60
(8) 公共交通による人口カバー状況	61
8. 地域公共交通に関する利用実態調査	62
(1) ユーバス利用者アンケート調査	62
(2) 高校生・中学3年生保護者アンケート調査	67
9. 前回由布市地域公共交通網形成計画の評価	71
(1) 目標（評価指標）の達成状況	71
(2) 結果分析・今後の対応	73
10. 解決すべき課題	75

1. 計画の概要

(1) 計画の背景と目的

① 計画の背景

由布市では、大分自動車道や国道 210 号等が整備され、挾間地域・庄内地域・湯布院地域および他都市を結ぶ道路ネットワークが形成されています。

鉄道は由布院駅をはじめ、市内に 8 つの駅を有し、JR 久大本線が運行しています。バス交通としては、高速バスや路線バス、九州産交バスが運行する定期観光バス等があり、タクシーは大分県タクシー協会に加盟している事業者が 4 社あります。このほか、市が運行主体のコミュニティバス（ユーバス）が計 31 路線（地域内を運行するコミュニティバス 24 路線、スクールバス 4 路線、3 地域を結ぶシャトルバス 3 路線）あります。これら交通サービスにて、市内を概ね網羅する形で、放射状・面的に公共交通ネットワークが形成されています。

全国的な傾向と同様、由布市においても自家用車利用の拡大や人口の減少などを背景に、路線バスの利用者は減少傾向が続いており、また、令和 2 年 2 月ごろからの新型コロナウイルスの感染拡大によっても大きな打撃を受けています。

しかし一方で、急速に進行する高齢化や、コンパクトなまちづくりの推進の必要性などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられます。

由布市では、このような社会の情勢や環境の変化に対応していくため、由布市総合計画では「地域自治を大切にしたい、住み良き日本一のまち」に向けたまちづくりを進めていくこととし、その実現に向けて“安心して暮らせる地域社会の創造”などの施策目標を掲げています。このまちづくりを実現するために由布市の公共交通は、高齢者の生きがいづくり・健康増進・買い物支援等のまちづくりの課題解決のほか、定住・交流の促進等の役割を担っていく必要があります。まち全体の利益向上・持続性向上に繋がるような、由布市らしい“身の丈に合った持続的な地域公共交通網”を地域全体で創り上げ、守り・育てることを目指して、「由布市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにする地域公共交通の基本計画となる「由布市地域公共交通網形成計画」を策定（平成 30 年 1 月）し、地域住民の生活の基盤となる生活交通を確保するため、国の制度等を活用した地域公共交通の維持・改善に努めてきました。

今後、人口減少や高齢化がさらに進行し、これまでどおりに路線バスやユーバスを中心とした公共交通ネットワークを維持していくことは難しくなることが懸念されます。高齢者をはじめとする住民の日常生活に必要な移動を確保するとともに、観光・交流の促進などにより、まちの活力の維持・利便性向上を図っていくためには、需要や利用者の特性にあわせて交通体系を再構築することで効率性を高め、持続可能で住民等にとっても利用しやすい交通環境を形成していくことが必要不可欠です。

※「ユーバス」は、由布市が運行するコミュニティバスの愛称です。

本計画では、「ユーバス」を次の整理により、表記しています。

- ①「ユーバス」…②～④コミュニティバスの総称
- ②「コミュニティバス」…挾間・庄内・湯布院の地域内を運行するコミュニティバス
- ③「スクールバス」…主に学生等の通学時間に運行するコミュニティバス（一般客の混乗可）
- ④「シャトルバス」…挾間・庄内・湯布院の地域間を運行するコミュニティバス

②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。

③計画の検討フロー

本計画における検討フローは図1のとおりです。

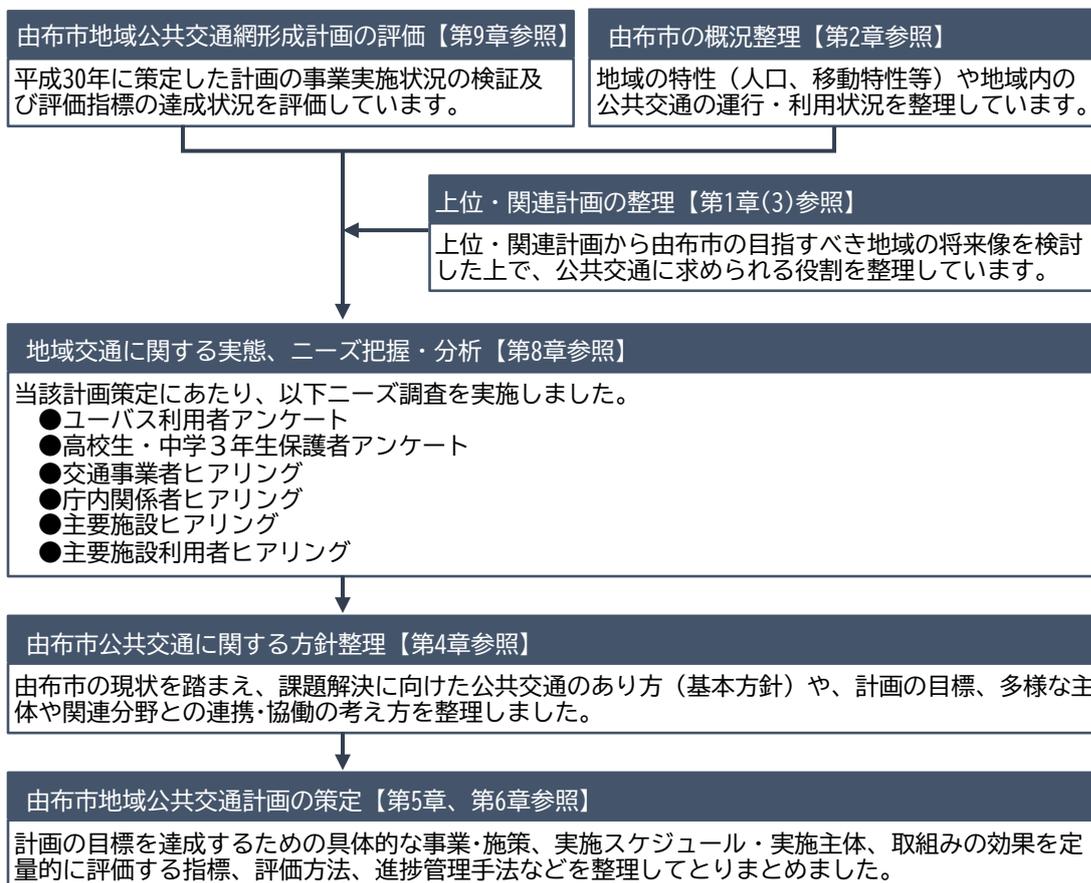


図1 計画の検討フロー

(2)計画の対象区域と計画期間

①計画の区域

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、計画の対象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。

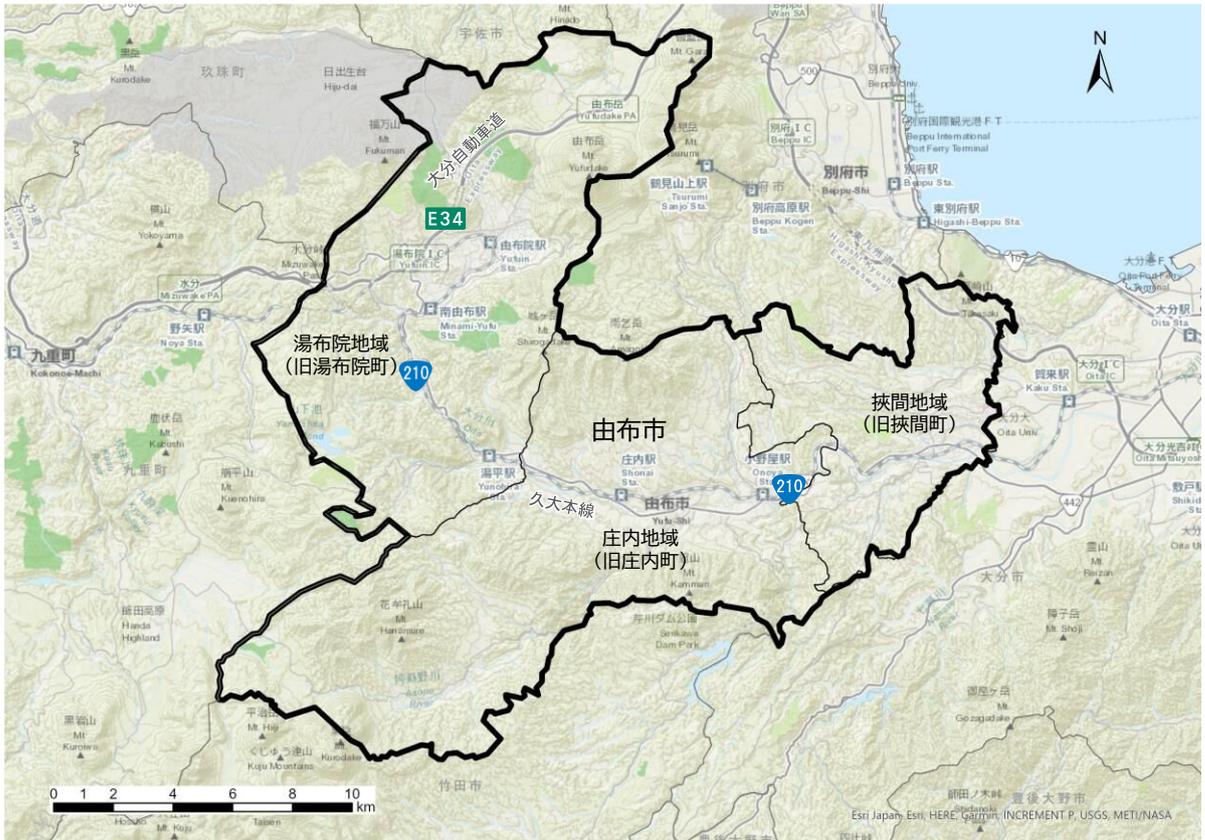


図2 由布市地域公共交通計画の対象区域

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

②計画期間

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。

(3) 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及び再生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。

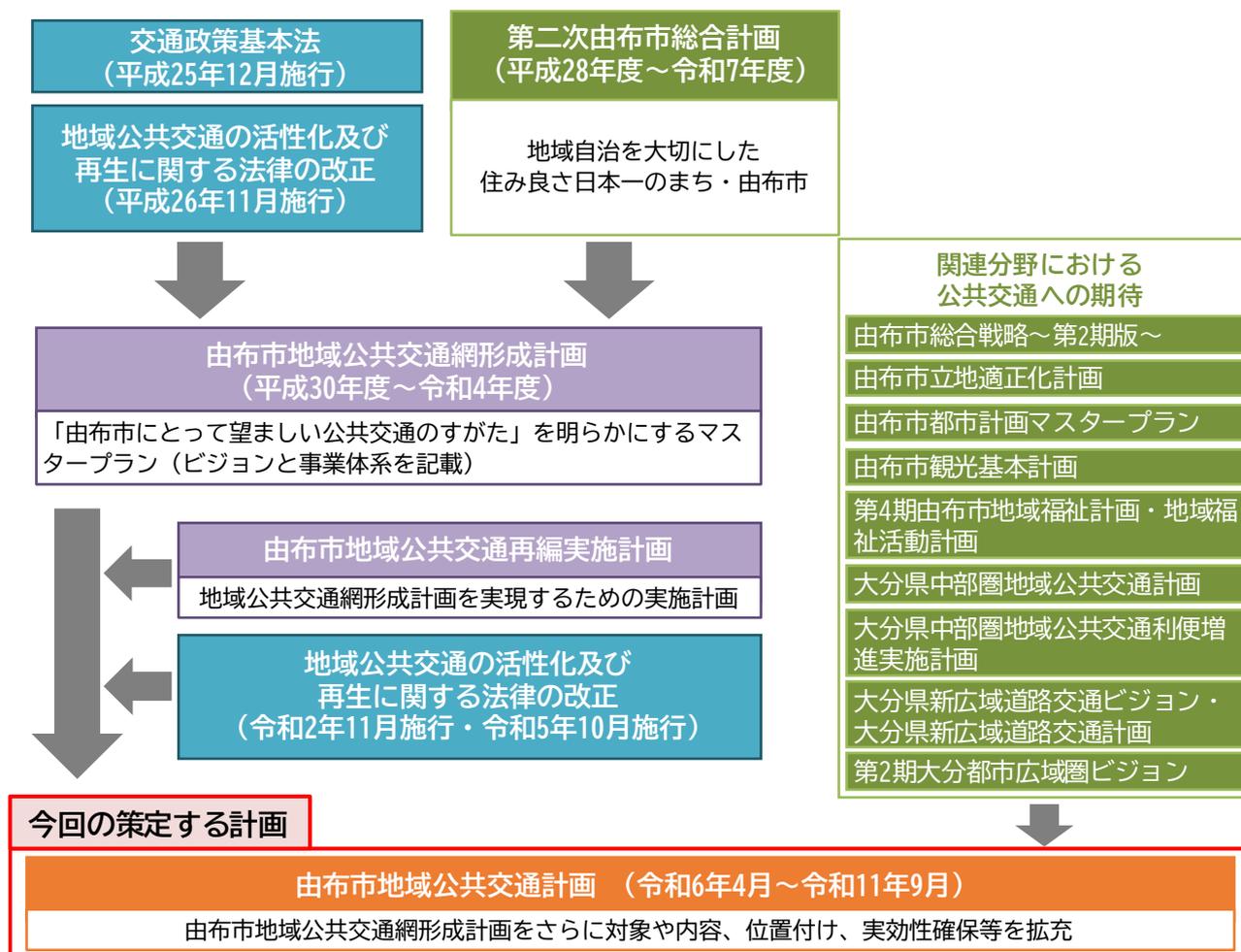


図 3 関連計画の概要図

由布市の公共交通と特に関連が高い分野について、各種計画から公共交通に関連する部分を抜粋することで、各分野における公共交通への期待と共創に向けた施策展開検討のため整理をしました。

① 第二次由布市総合計画（平成 28 年 3 月）

重点プラン2として「みんなで守り育てる公共交通活性化プロジェクト」と位置づけられ、公共交通利用に対する市民意識の向上や、新たな交通モードの導入、他分野と連携した移動支援等を実施することで、持続可能な公共交通体系を実現すると定められています。

- 公共交通利用促進に向けた各種施策の展開やイベントの実施によって、利用者の増加が期待されます。
- 庁内外の様々な分野と連携、補完しあうことで、公共交通だけでは満たせない市民ニーズに対応できるようになることが期待されます。

② 由布市総合戦略～第2期～（令和2年3月）

基本目標4の施策②として「みんなで守り育てる公共交通活性化プロジェクト」と位置づけられ、適宜利用者のニーズに応じた路線、ダイヤ等の工夫を図り、高齢者の生きがいづくり事業等とタイアップすることによりコミュニティバス（ユーバス）の利用者増加を目指し、収支率が改善しない路線は、新たな交通モードへの切り替えに向けた検討を進めると定められています。

- 地域の実情に沿った新たな公共交通の創出が期待されます。
- 市が取組む様々な事業との連携を行うことで、まちづくりと一体となった公共交通の実現が期待されます。

③ 由布市立地適正化計画（令和6年4月）

施策3として「公共交通ネットワークに係る施策」と位置づけられ、鉄道や路線バス等の連携による公共交通ネットワークの強化や複合的な交通施設の集約、交通結節機能の強化、ニーズに応じた公共交通の見直しを図ると定められています。

- 高齢者の生きがい事業や健康事業との連携推進により、まちづくりと一体となった公共交通の実現が期待されます。
- 乗換等の交通結節機能の強化が期待されます。
- 地域での助け合い交通など、地域の実情に沿った新たな公共交通の創出が期待されます。

④ 由布市都市計画マスタープラン（令和6年4月）

方針2として「交通体系の整備方針」と位置づけられ、挾間、庄内、湯布院による3つの地域拠点を中心とし、個性と活力にあふれたまちづくりを進めるため、都市間および各地域拠点間、さらに各地域における地域拠点と周辺地区間を連携する道路の機能強化と、身近な生活道路の改良を進めていくことに加え、自動車を利用出来ない方の貴重な移動手段でもあり、環境にも優しい公共交通について、サービス向上やバリアフリー化などにより利用促進を図り、その維持に努めていくと定められています。

- 超高齢社会への対応として、道路施設や公共交通のバリアフリー化が期待されます。
- 都市間、地域間交流を支える主要幹線道路、幹線道路での防災性、安全性、快適性にむけた整備が実施されることで、個性と活力にあふれたまちづくりの促進が期待されます。

⑤由布市観光基本計画（令和4年2月）

総合プロジェクト3として「観光交通マネジメント推進プロジェクト」と位置付けられ、由布市の魅力をより深く感じてもらうための“おもてなし”の一環として、「観光交通計画」を策定し、観光交通による渋滞緩和や通過交通排除、市内での観光客の分散と市内移動手段の確保等を行い、観光客・住民双方に対して、まち歩き・畦道や高原散策・山登りなど多様な“歩く楽しみ”を提供できる環境の整備等を図ると定められています。

- 生活交通と観光交通の両面を確保することで、地域内の交流促進に向けた移動を支える役割が期待されます。

⑥第4期由布市地域福祉計画・地域福祉活動計画（令和5年3月）

基本目標4として「安全・安心なまちづくり」として位置づけられ、高齢者や障がいのある人をはじめとして全ての市民が安心して快適に暮らせるよう、ユニバーサルデザインやバリアフリーの考え方に基づいた生活環境の計画的な整備に取り組むと定められています。

- 福祉バスの運行等による、高齢者や障がいのある人の移動支援が期待されます。
- ユニバーサルデザインやバリアフリーの考え方に基づいた道路や公共施設等の整備が期待されます。

⑦大分県中部圏地域公共交通計画（令和5年4月）

基本方針として「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」と位置付けられ、「広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上」「変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化」「利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上」の3つが計画の目標として定められています。

- 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が期待されます。
- 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・縮小が期待されます。
- 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が期待されます。

⑧大分県中部圏地域公共交通利便増進実施計画（令和5年4月）

利便増進を図る内容として「公共交通オープンデータの作成」と位置付けられ、乗合バスの運行情報をGTFIS-JPの形式でオープンデータとして公開し、県内路線バスの運行情報について地図アプリや経路検索サイト等の多様なサービスへの反映を図り、利用者の増加に繋げると定められています。

- 運行情報が公開されることで利便性が上がり、公共交通の利用者が増加することが期待されます。

⑨大分県新広域道路交通ビジョン・大分県新広域道路交通計画（令和3年6月）

新たな広域道路ネットワーク整備の考え方として「将来のモビリティ等への備えと道路ネットワークの付加価値向上」と位置付けられ、様々な交通モードとの連携を含め、MaaS 社会実現のためにも交通拠点と広域道路交通ネットワークとの連結について考慮する必要があると定められています。

- 大分空港の海上アクセスとしてのホーバークラフト導入事業を進めており、ホーバークラフトを軸として MaaS が展開していく可能性が期待されます。

⑩第2期大分都市広域圏ビジョン（令和3年3月）

圏域の目指す方向性3として「圏域全体の生活関連機能サービスの向上」と位置付けられ、社会基盤となるマイナンバーカードをはじめ、オープンデータの活用や AI、MaaS 等、新たな技術を活用し、オンライン化の推進や地域公共交通ネットワークの維持など、圏域住民や来訪者などの利便性の向上に努めると定められています。

- 地域住民に加え来訪者の利便性向上を図ることで、交流人口の増加による地域経済の活性化等が期待されます。

2. 地域の現状・問題点

(1)位置・地勢

①地形・地勢

由布市は、大分県のほぼ中央に位置し、大分市、別府市と隣接しています。温泉地として名高い由布院温泉を擁する観光地である一方、大分市のベッドタウンとしての役割も併せ持っており、直線距離 50km 以内で県内を移動可能となっています。

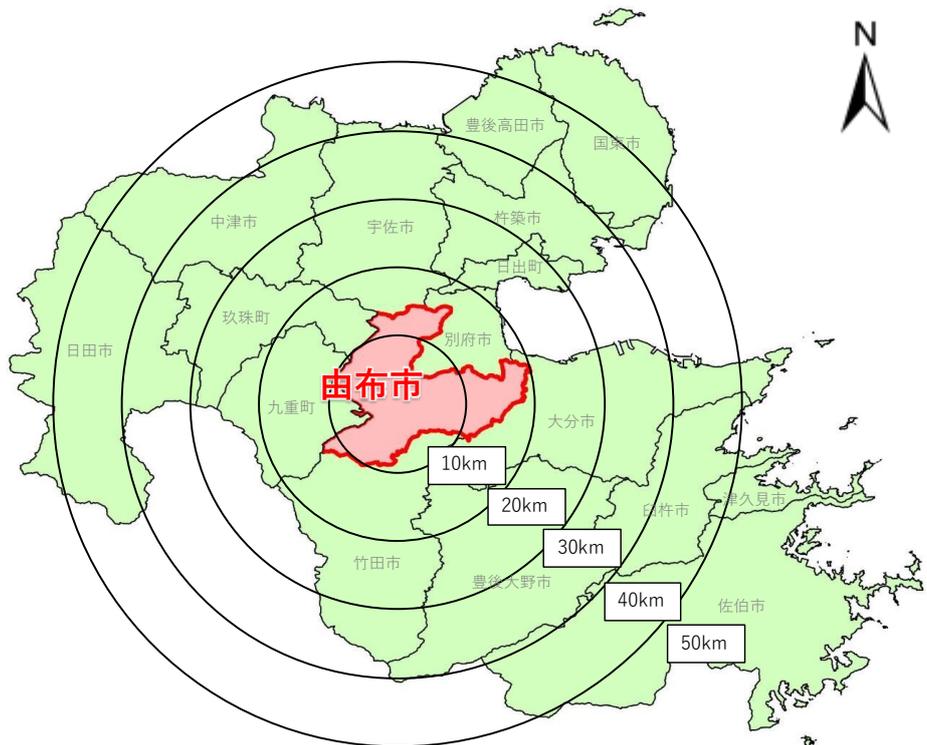


図 4 由布市の位置

資料：国土数値情報

総面積 319.16 km²のうち約 70%を森林面積が占めています。

北部から南西部にかけては由布岳や黒岳などの 1,000m級の山々が連なり、由布岳の麓には標高約 450mの由布院盆地が形成され、扇状地と平野が広がっています。中央部から東部にかけては、山麓地帯と大分川からの河岸段丘が広がっています。

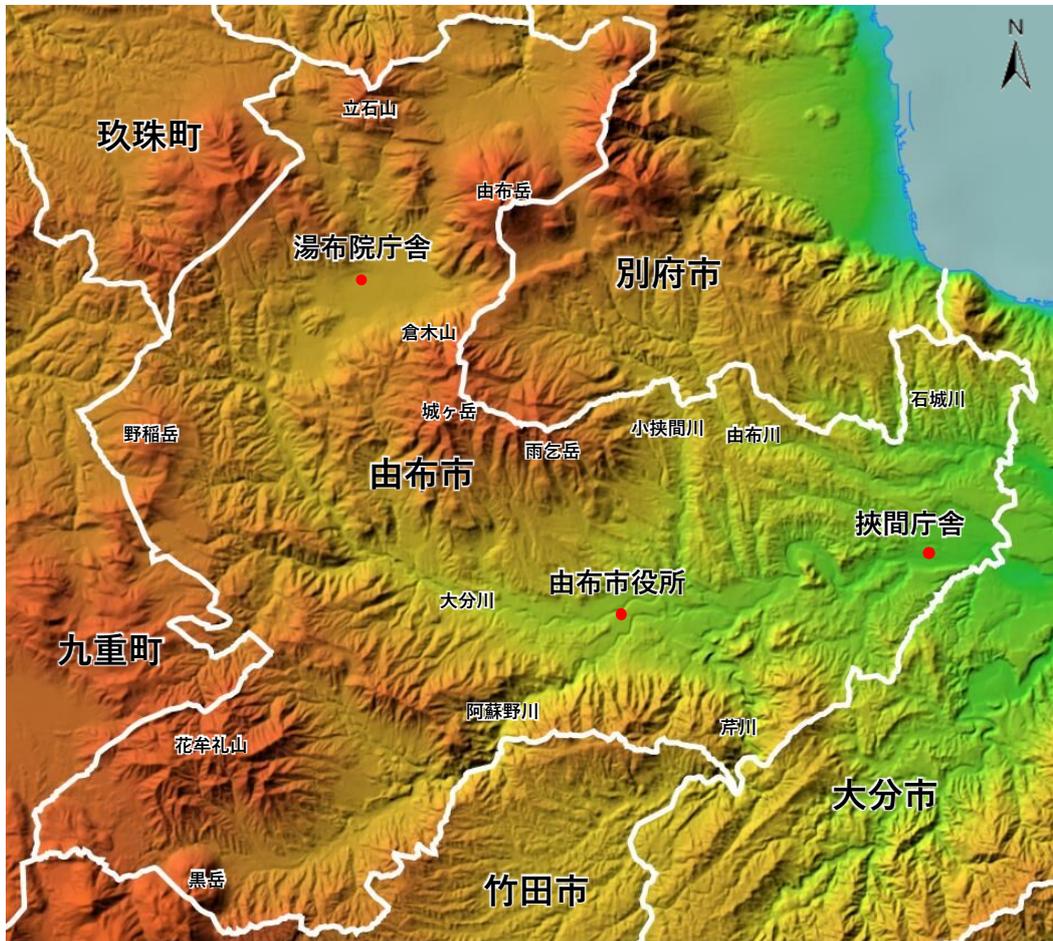


図 5 由布市の地勢

資料：地理院地図

②土地利用

田・森林として利用されている土地が大きな割合を占める一方で、各市役所庁舎の周辺には建物用地が集積しています。また、北部・南部には田・森林のみではなく、荒地が点在しています。

庄内地域には建物用地が少なく、湯布院地域には荒地やその他農用地が広がっている箇所があります。

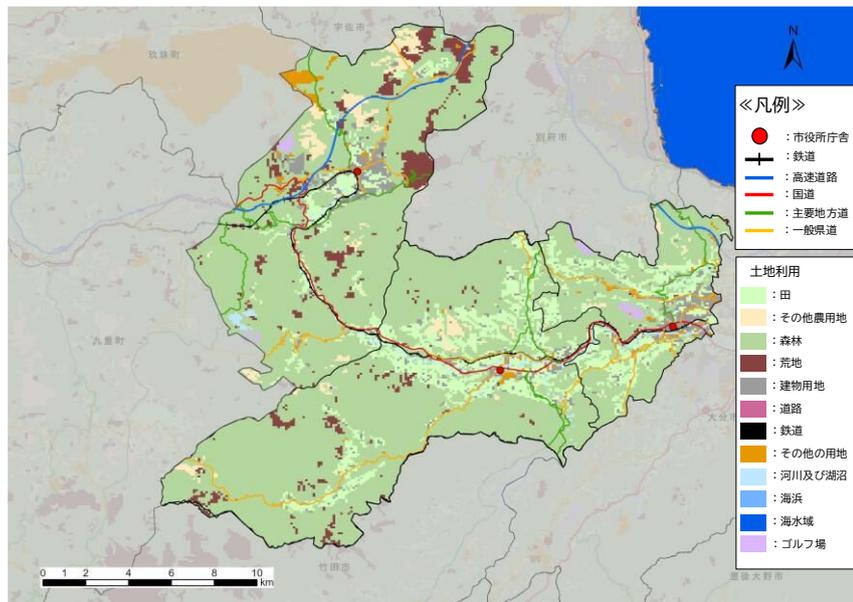


図 6 土地利用（令和 3 年）

資料：国土数値情報

③道路ネットワーク

由布市内では、市内を横断する国道 210 号が大分市や九重町、玖珠町を結んでいます。また南北には主要地方道が他市を結んでおり、高速道路での出入りも可能となっています。

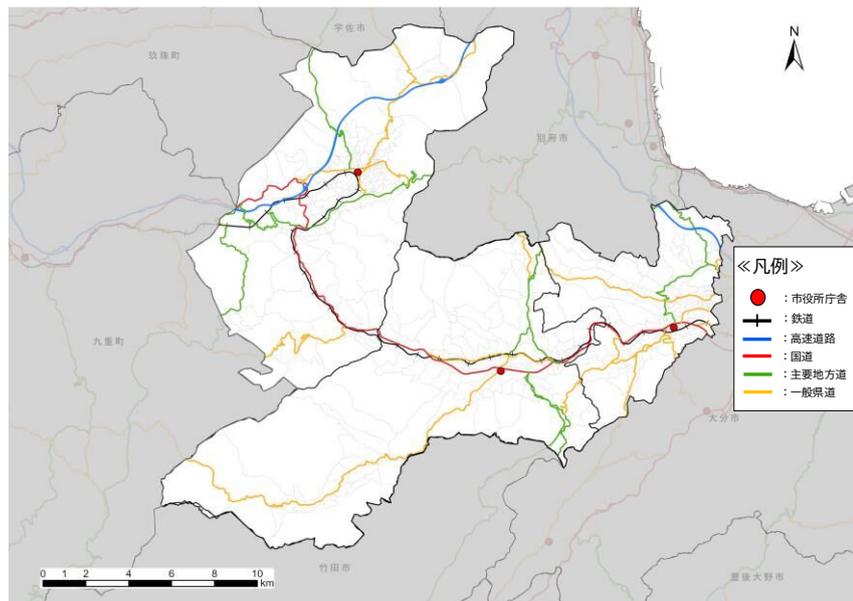


図 7 道路ネットワーク

資料：国土数値情報

④都市計画

現在由布市は挾間地域と湯布院地域、2つの都市計画区域を有しています。

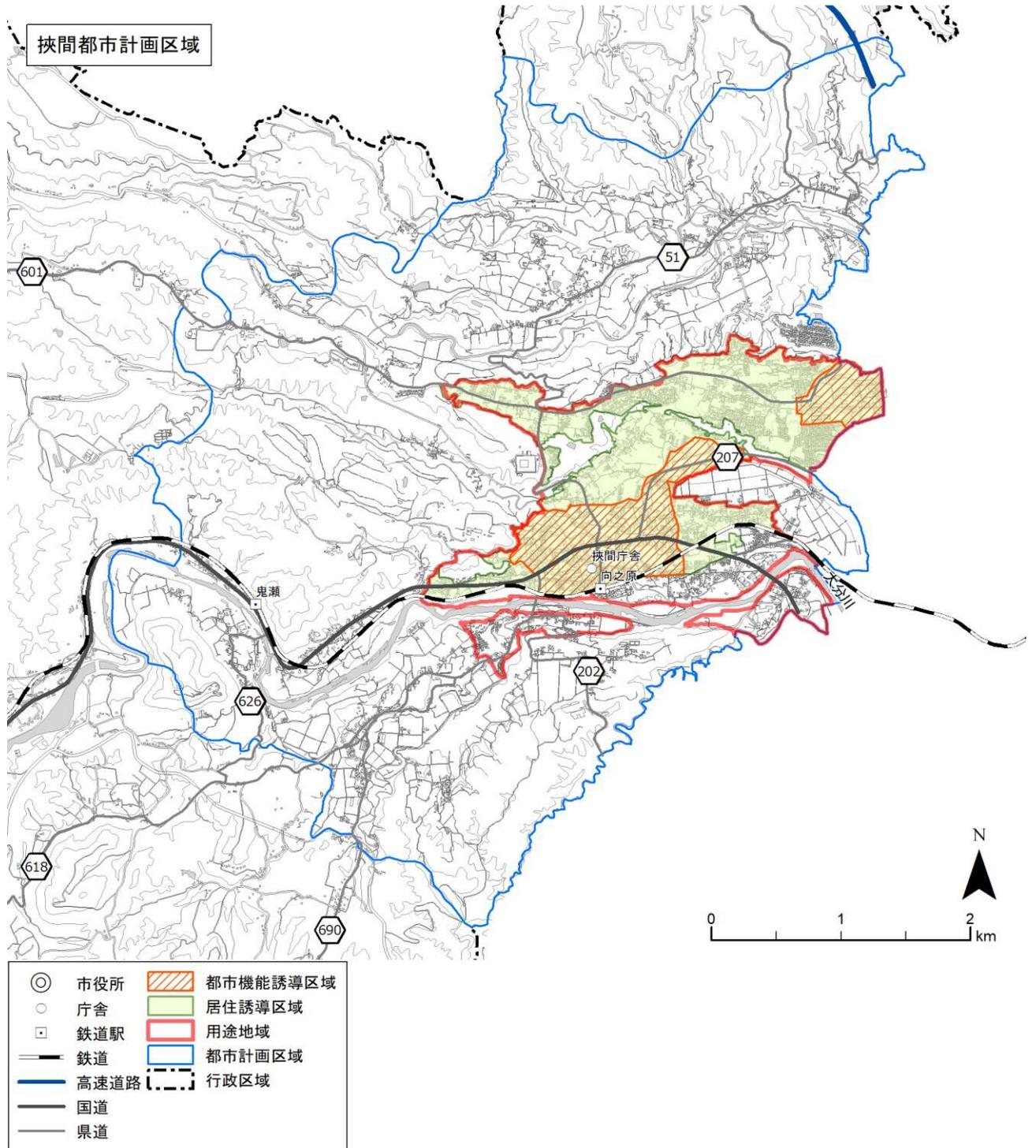


図 8 由布市都市計画区域図（挾間地域）

資料：由布市立地適正化計画

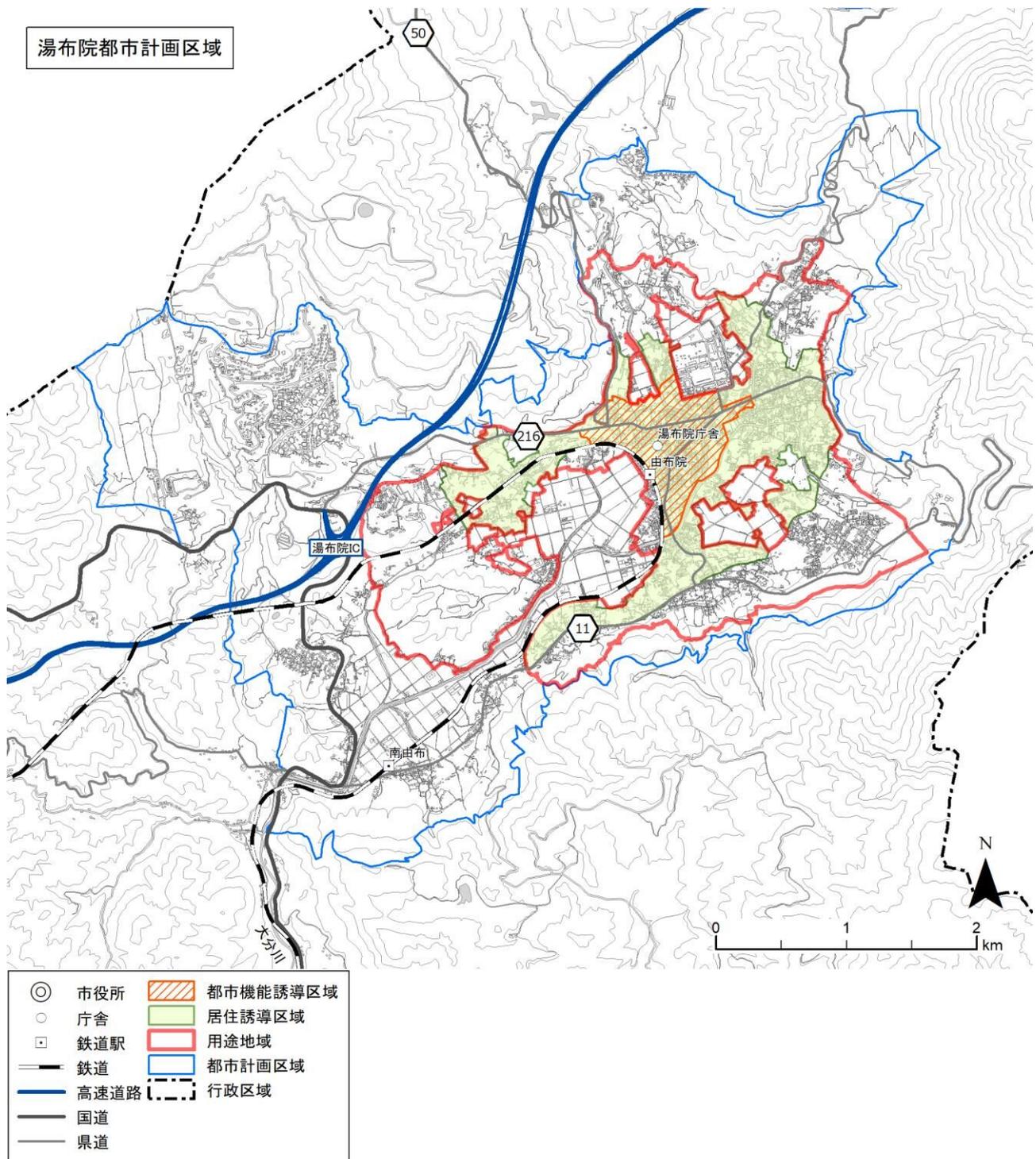


図 9 由布市都市計画区域図（湯布院地域）

資料：由布市立地適正化計画

(2)人口・世帯数等

①人口推移、将来予測

由布市の総人口はやや減少傾向にあります。人口がピークを迎えた昭和60年の人口は約3.6万人ですが、令和2年には約3.3万人まで減少しています。

高齢化もやや進んでおり、令和2年時点で65歳以上の人口は3割を超えています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後約20年間では高齢化率の増加は緩やかになる予測となっています。

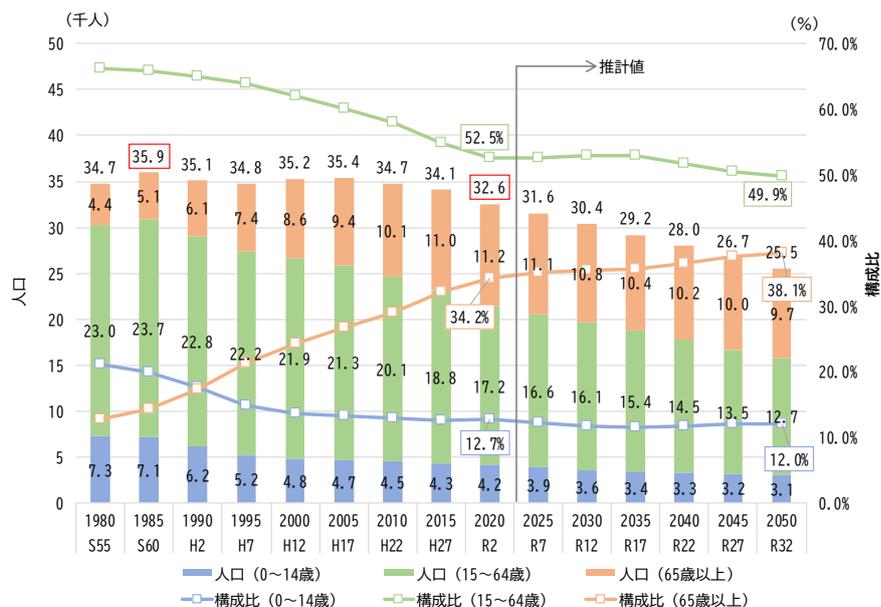


図 10 人口の推移と将来推計

資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口 令和5年推計

②地域別人口推移

由布市は挾間地域、庄内地域、湯布院地域の3地域に区分できます。その中で挾間地域については平成7年より人口が増加しています。一方庄内地域、湯布院地域においてはいずれも人口減少の傾向がみられます。

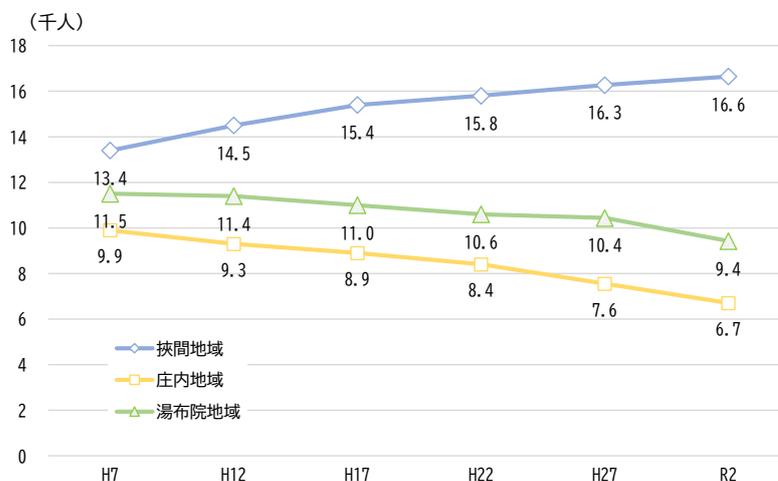


図 11 由布市地域の人口推移

資料：国勢調査

③人口分布（総人口、高齢者人口）

市内の人口分布をみると、市役所庁舎周辺や国道 210 号沿線への人口集積が目立ちます。山間地に人口密度の高い箇所は見受けられず、平地部に人口が集中しています。

湯布院地域や挾間地域では、市役所庁舎中心に人口が集中していますが、庄内地域では他の地域のような人口集中は見られません。

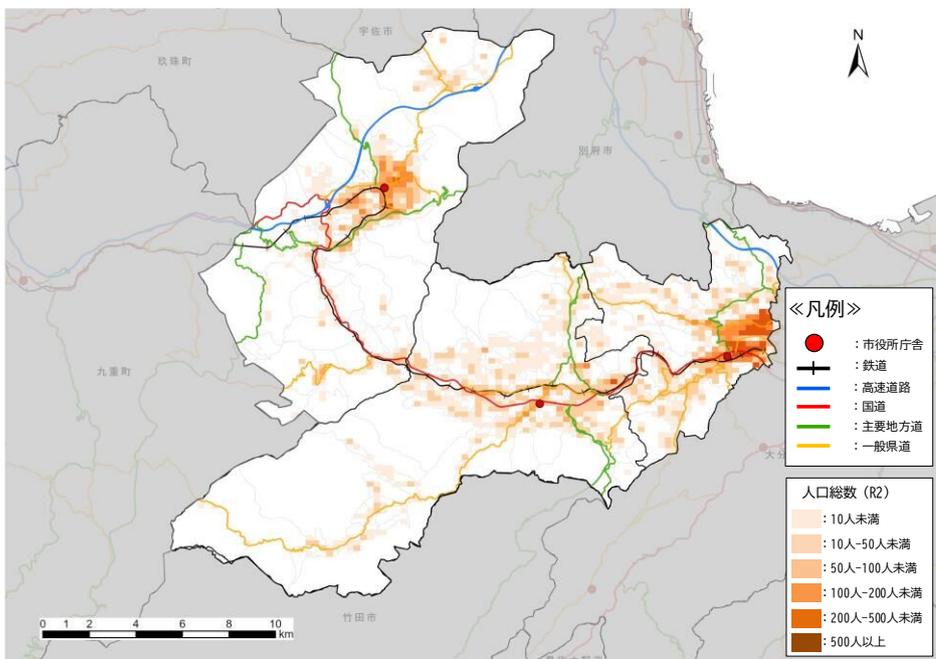


図 12 総人口の分布状況

資料：令和 2 年国勢調査

平成 27 年～令和 2 年の 5 年間の人口変化をみると、挾間庁舎周辺で 100 人以上増加している地域が多くみられますが、その他の地域では 10 人以下の増減が多くを占めています。庄内地域は 10 人未満の減少が多くみられます。

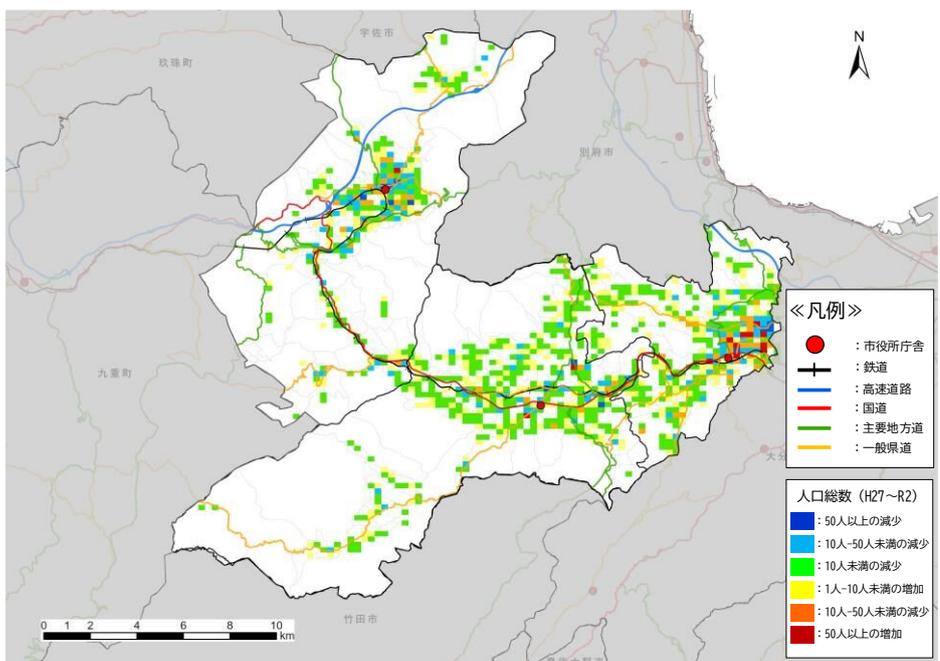


図 13 総人口の増減数（平成 27 年→令和 2 年）

資料：平成 27 年、令和 2 年国勢調査

④高齡化の状況

大分市との市境や湯布院庁舎、挾間庁舎周辺に高齢者が住んでいます。

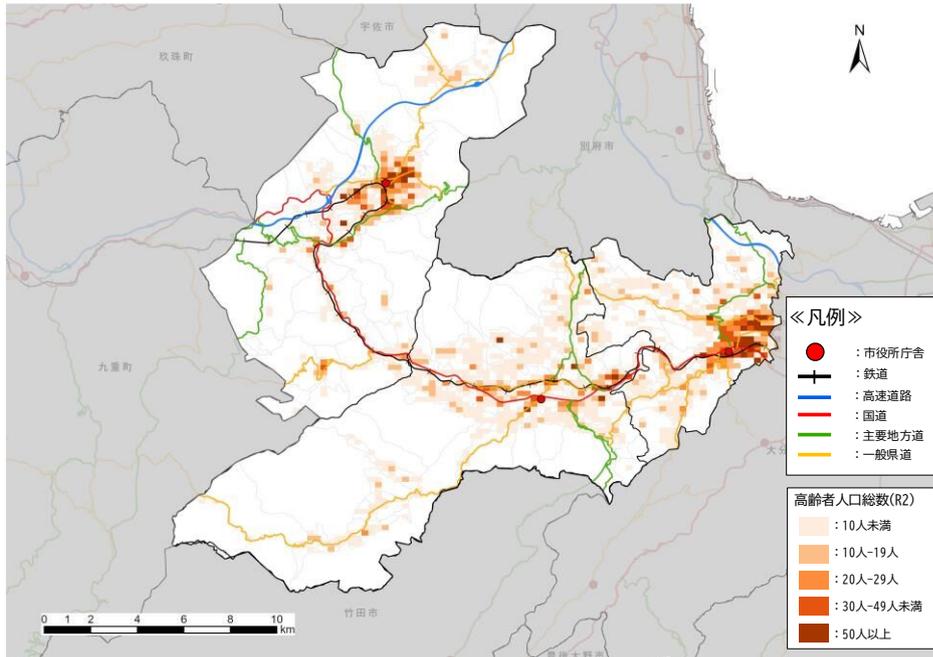


図 14 高齢者人口の分布状況

資料：令和 2 年国勢調査

挾間庁舎周辺の高齢者人口は増加傾向にあります。その他の地域では 10 人以下の増減が多くを占めています。

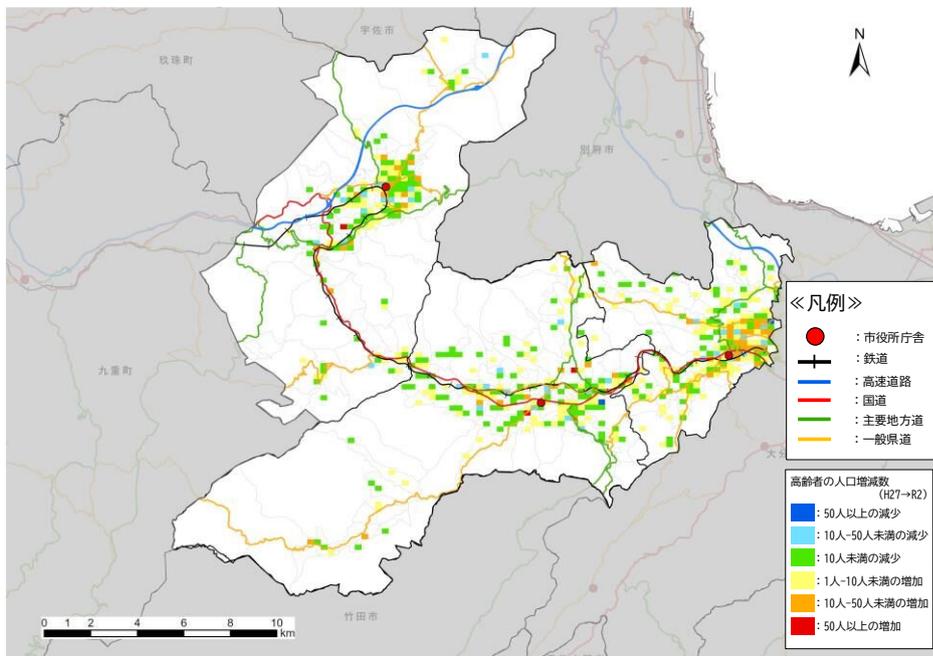


図 15 高齢者人口の増減数（平成 27 年→令和 2 年）

資料：平成 27 年、令和 2 年国勢調査

⑤高齡者世帯の推移

総世帯数の増加とともに65歳以上の高齢者のみで構成される世帯も増加傾向にあります。総世帯数に占める高齢者世帯数の割合も増加しており、市内での高齢化がみられます。

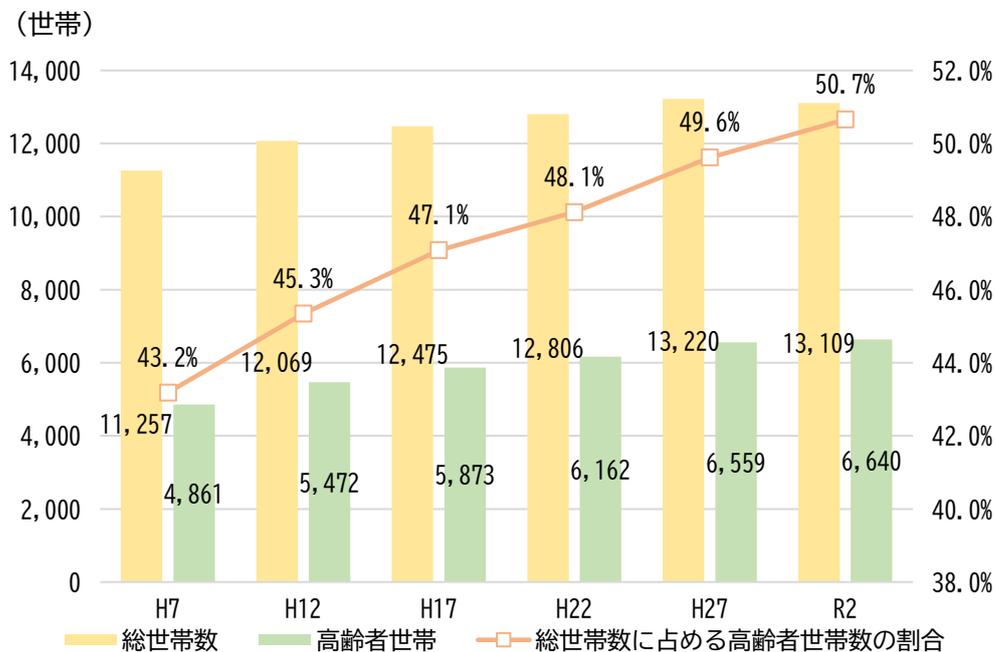


図 16 高齢者世帯の推移

資料：国勢調査

(3)住民の移動特性

①通勤・通学

1) 通勤流動

由布市内に常住する就業者（15歳以上）のうち、5,332人が市内から市外へ通勤しているのに対して、市外から市内への就業者は5,226人と、100人以上の流出超過となっています。

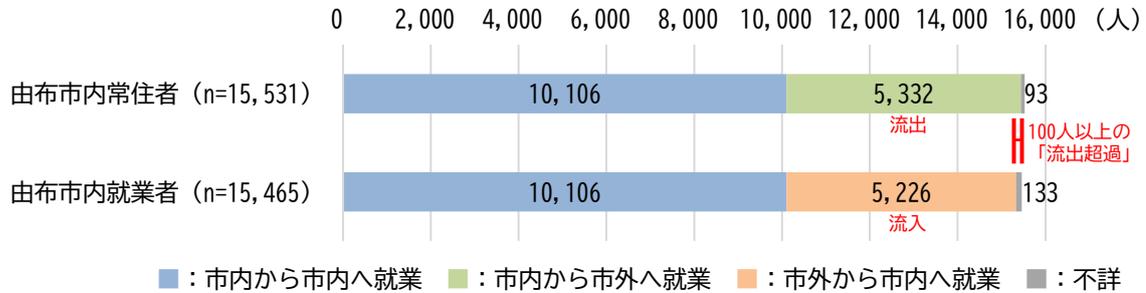


図 17 通勤による人口流動

資料：令和2年国勢調査

市内から市外への「流出先」は約8割、市外から市内への「流入元」は約7割を大分市が占めるほか、別府市への流出・流入もそれぞれ1割前後となっています。

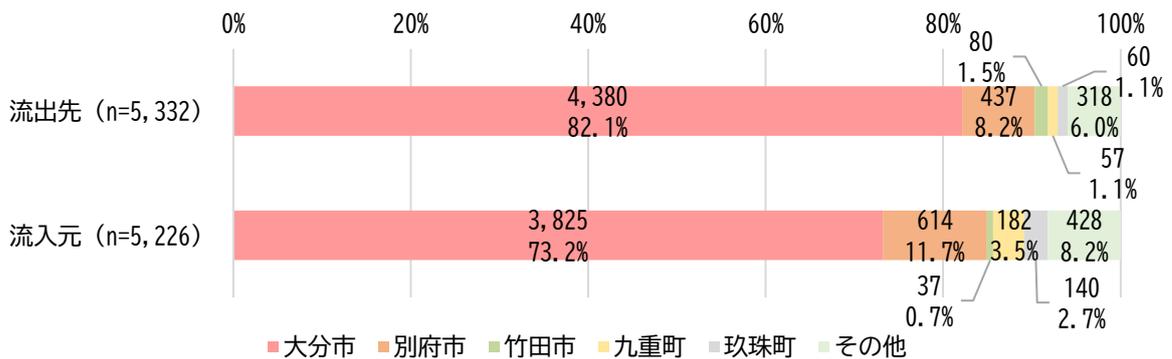


図 18 通勤による人口流動の内訳

資料：令和2年国勢調査

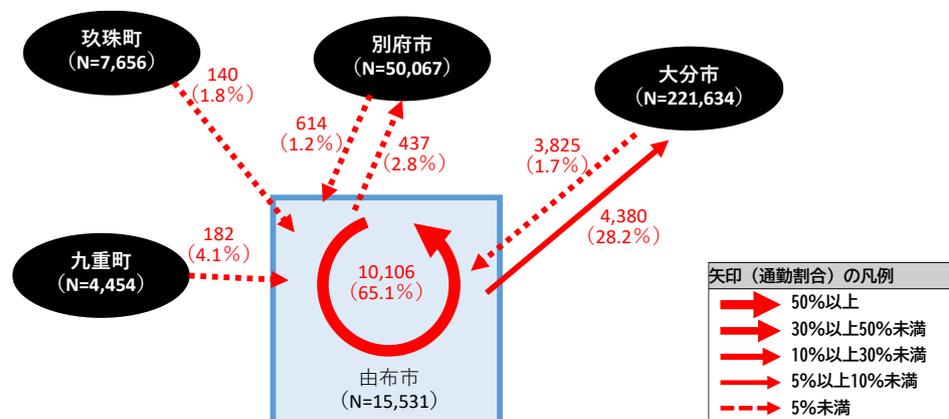


図 19 通勤による人口流動状況

資料：令和2年国勢調査

注) 1%以上の流動のみ図示しています。由布市への流動が1%未満の市町にはN値を示していません。上段の数値は人数、下段の数値は割合です。

2) 通学流動

由布市内に常住する通学者（15歳以上）のうち、723人が市内から市外へ通学しているのに対して、市外から市内への通学は271人と、450人以上の流出超過となっています。

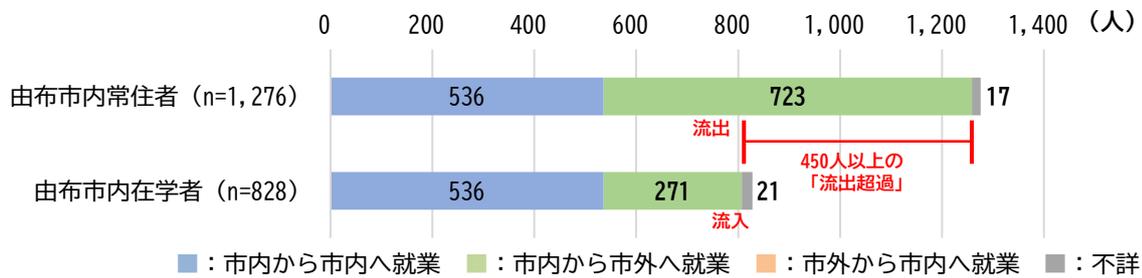


図 20 通学による人口流動

資料：令和2年国勢調査

流出先と流入元はともに大分市が8割以上を占めています。

なお、通学先として福岡県があがっていますが、電車での通学以外にも、寮・下宿などへ入居しているケースも含まれているものと考えられます。

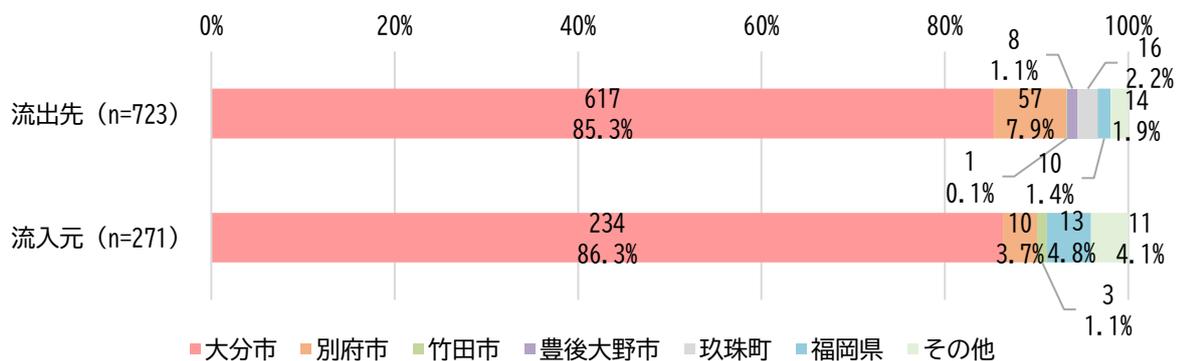


図 21 通学による人口流動の内訳

資料：令和2年国勢調査

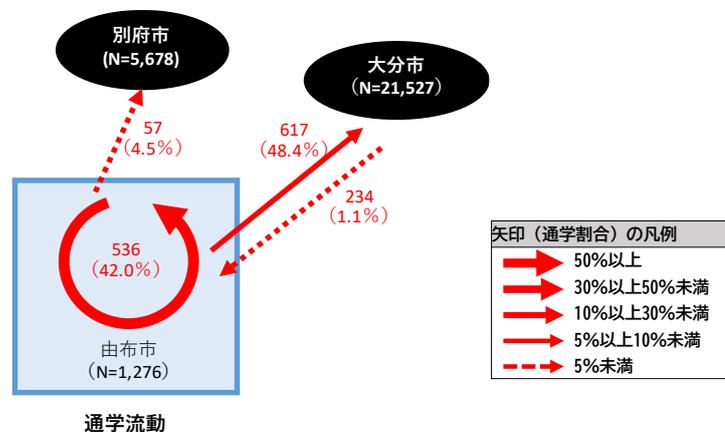


図 22 通学による人口流動状況

資料：令和2年国勢調査

注) 1%以上の流動のみ図示しています。由布市への流動が1%未満の市町にはN値を示していません。上段の数値は人数、下段の数値は割合です。

(4) 主要施設の立地状況

① 商業施設・医療施設

市役所庁舎周辺や国道 210 号沿線などに、スーパーマーケットやコンビニエンスストアをはじめとする商業施設が立地しており、特に各庁舎周辺には多くのコンビニエンスストアが立地しています。また医療施設においては、湯布院庁舎、挾間庁舎周辺に複数の「病院」が立地しており、国道 210 号沿線に「診療所」が立地しています。

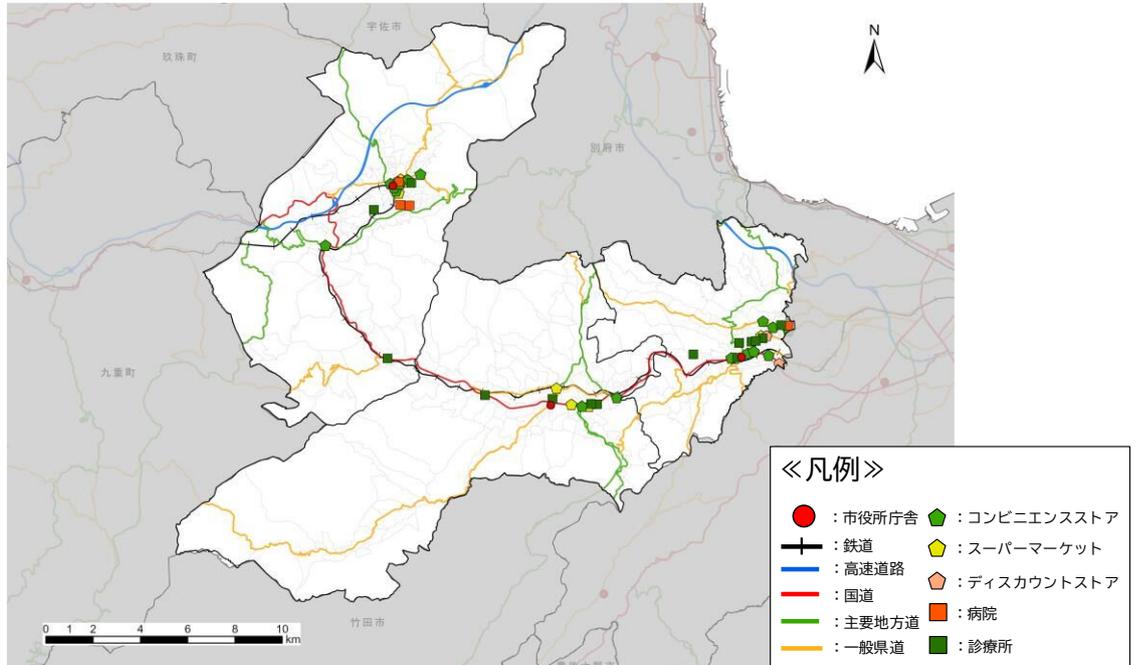


図 23 商業施設・医療施設の立地状況

資料：由布市資料

② 教育施設・文化施設

市内には「小学校」が 10 校、「中学校」が 3 校、「高校」が 1 校立地しています。

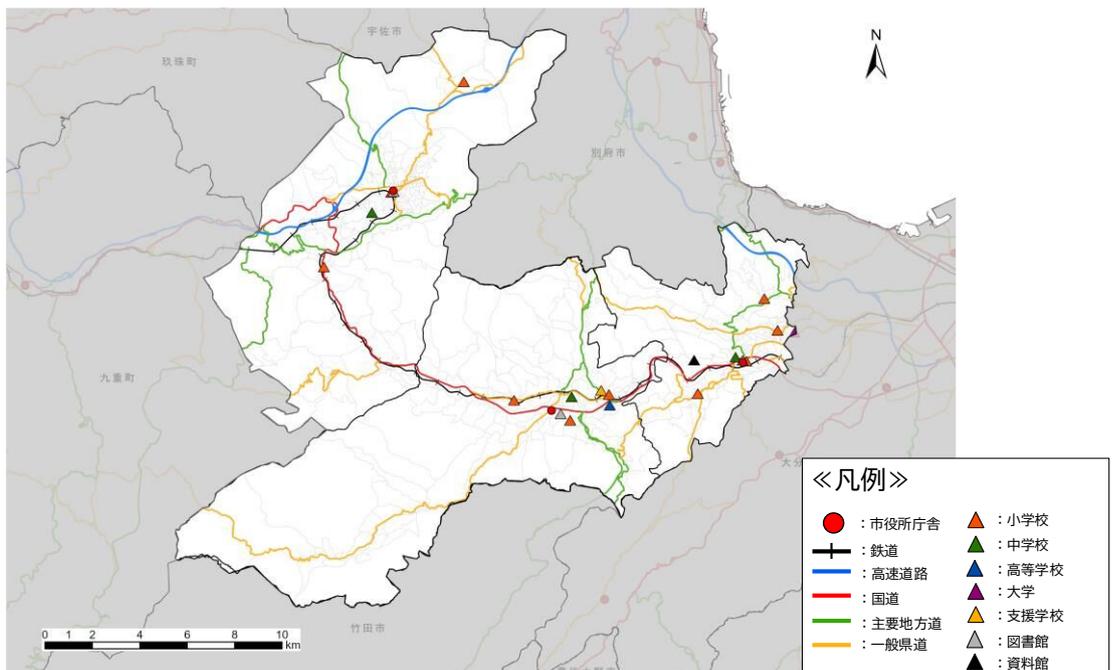


図 24 教育施設・文化施設の立地状況

資料：由布市資料

③ 子育て支援施設・福祉施設

「子育て支援施設」と「福祉施設」は共に各市役所庁舎周辺や国道 210 号沿線に立地しています。

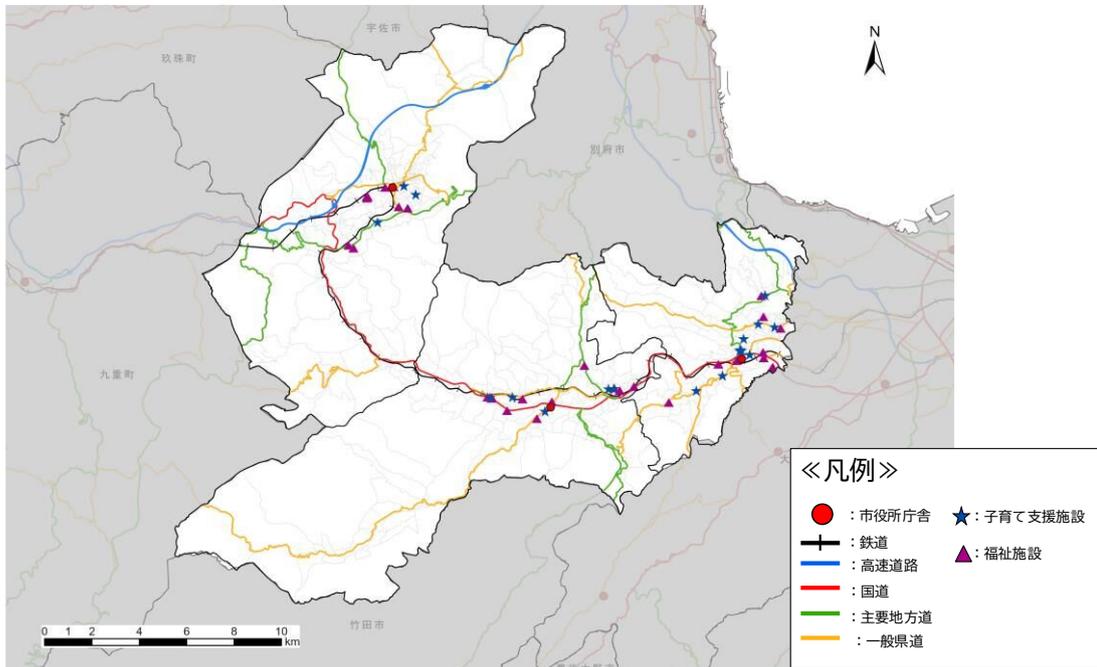


図 25 子育て支援施設・福祉施設の立地状況

資料：由布市資料

(5) 観光の動向

① 観光入込客数

由布市の観光客の9割以上は国内からの観光客です。平成30年までは外国人観光客も増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響もあり大幅に減少しています。また令和4年以降は回復の兆しがみえます。

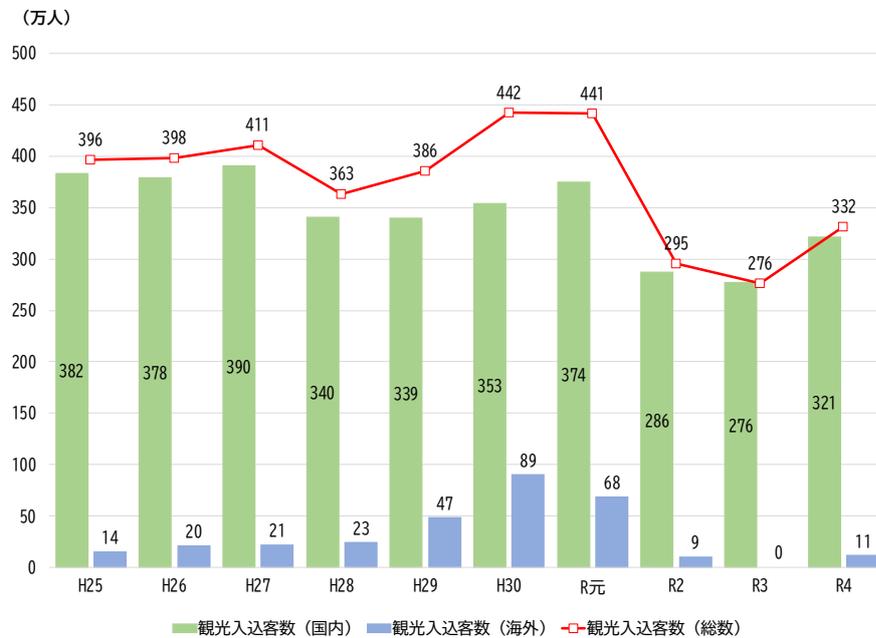


図 26 国内外別の観光入込客数（由布市）

資料：由布市観光動向調査

国内観光客のうち、約7割が県外からの観光客です。コロナ禍の影響もあり、令和2年以降の県外からの観光客は減少する一方で、県内からの観光客は横ばいとなっています。

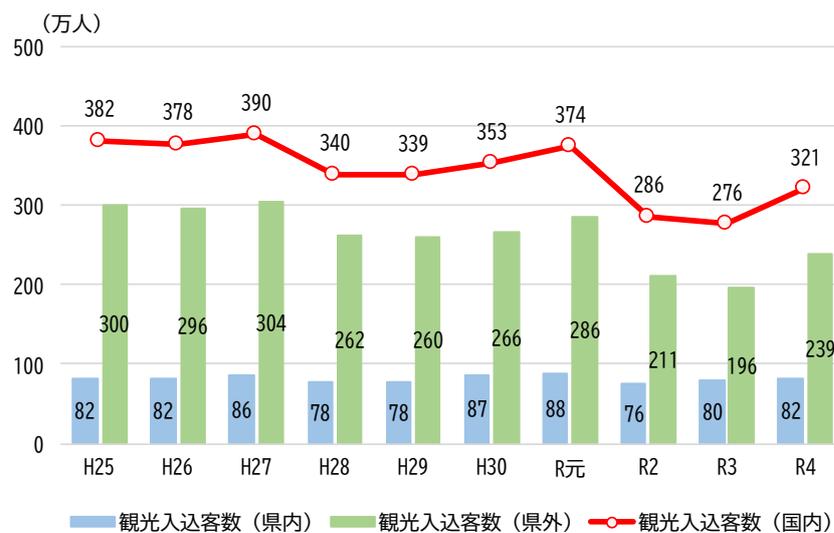


図 27 県内外別の観光入込客数（由布市）

資料：由布市観光動向調査

地域別観光客のうち、福岡県からの観光客が最も多く、大分県内、その他九州と続いています。

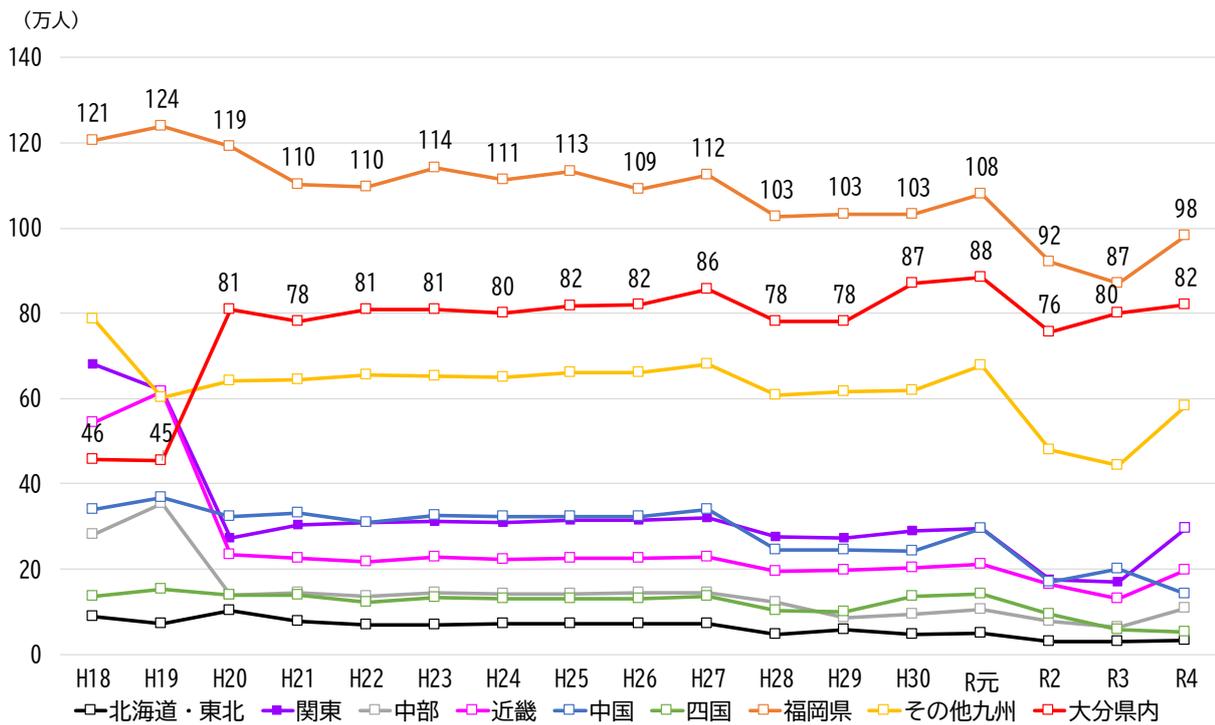


図 28 地域別の観光客数（由布市）

資料：由布市観光動向調査

(6) 財政状況

由布市の歳入・歳出は令和元年までは微増となっています。また令和2年の歳入は65億円、歳出は62億円と大幅な増加がみられ、新型コロナウイルス対策の事業によるものです。

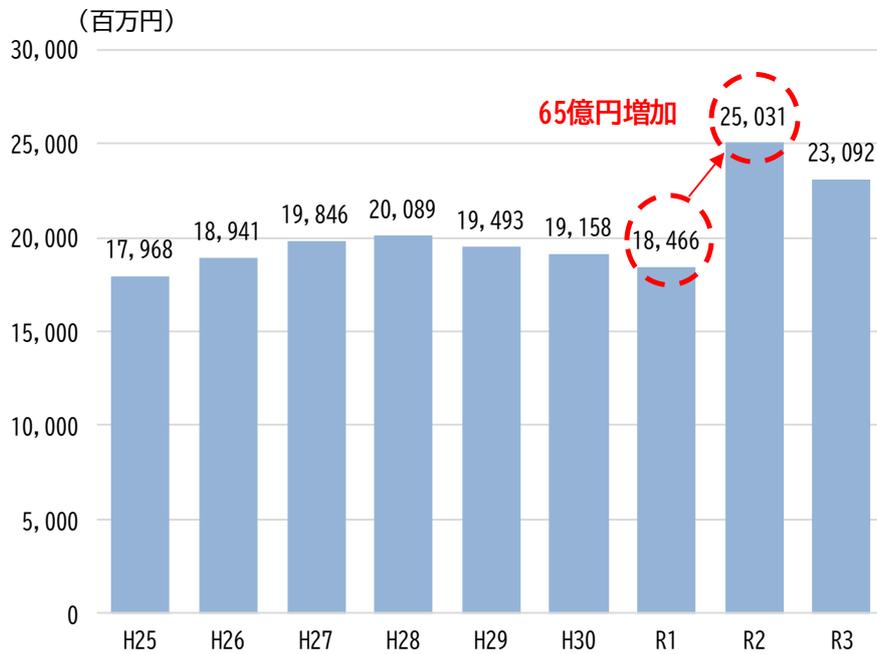


図 29 由布市歳入

資料：由布市 HP

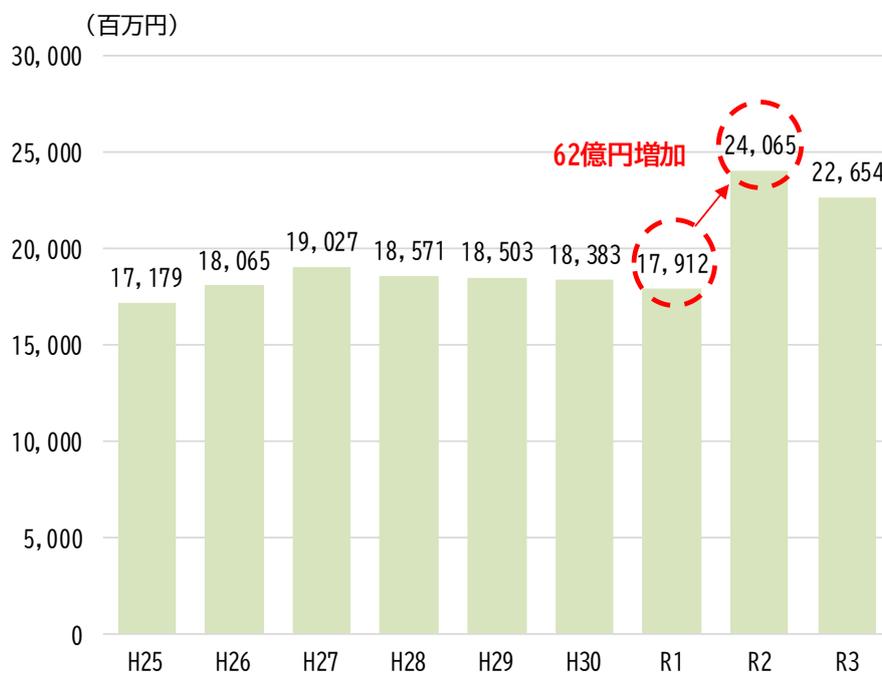


図 30 由布市歳出

資料：由布市 HP

(7)公共交通の担い手

①バス運転手

全国的に大型二種免許保有者数は年々減少傾向であり、バス運転手の担い手は減少傾向にあります。それに対して運転手の平均年齢は上昇傾向であり、人手不足、高齢化が深刻です。

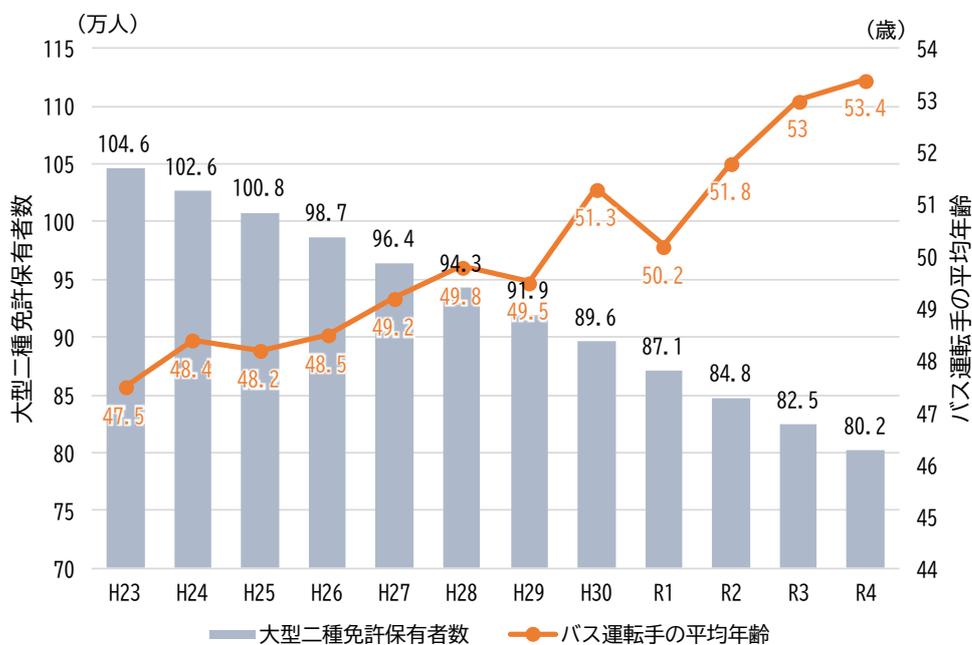


図 31 大型二種免許保有者数・バス運転手の平均年齢（全国）

資料：運転免許統計、賃金構造基本統計調査

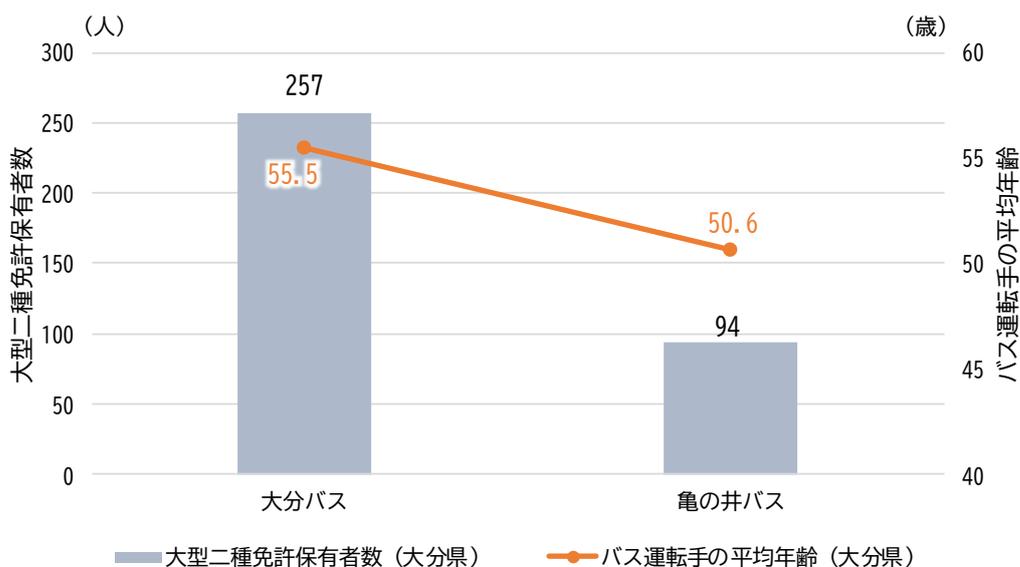


図 32 令和 4 年度大型二種免許保有者数・バス運転手の平均年齢（大分県）

資料：交通事業者提供データ

②タクシー運転手

バス運転手と同様に、全国的に普通・中型二種免許保有者数は年々減少傾向にあり、タクシー運転手の担い手は減少傾向にあります。それに対して運転手の平均年齢は上昇傾向にあり、人手不足、高齢化が深刻です。由布市における運転手の平均年齢は65歳を超えており、全国の平均年齢である58.3歳より高く推移している状況です。

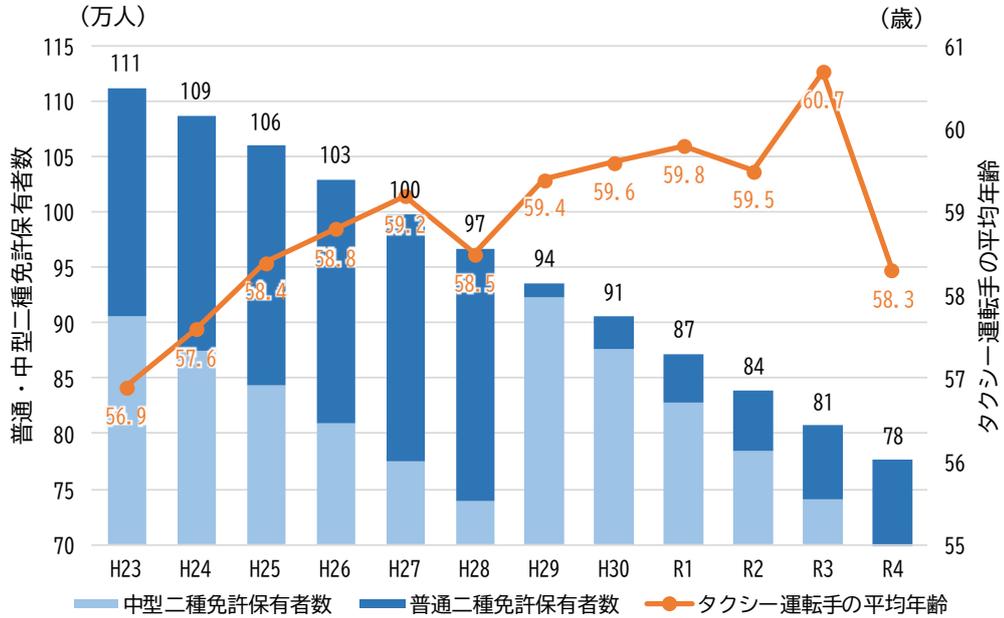


図 33 普通・中型二種免許保有者数・タクシー運転手の平均年齢（全国）

資料：運転免許統計、賃金構造基本統計調査

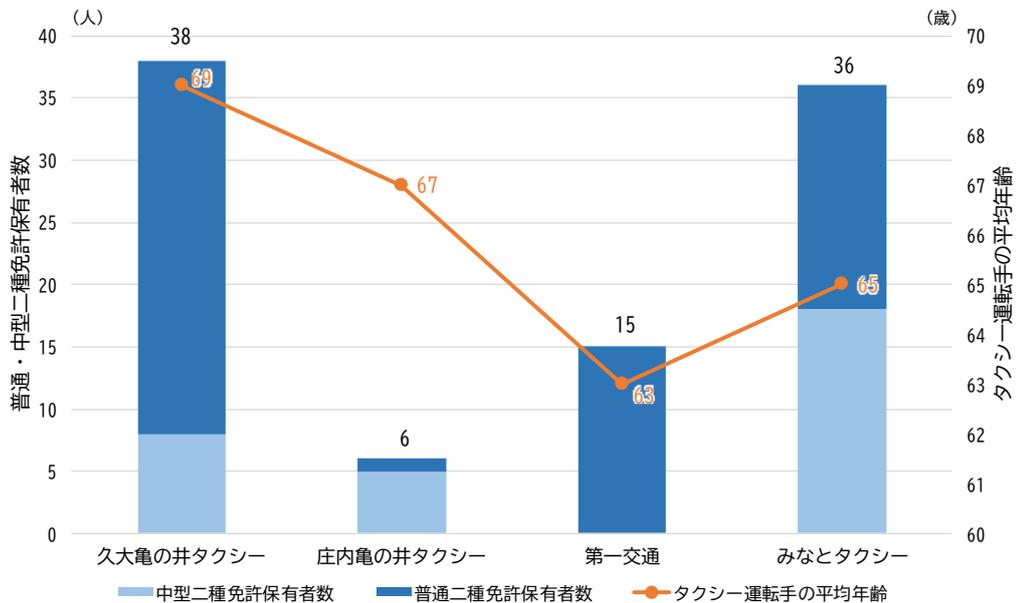


図 34 令和4年度普通・中型二種免許保有者数・タクシー運転手の平均年齢（由布市）

資料：交通事業者提供データ

3. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

(1) 地域が目指す将来像

由布市の行政運営の最上位計画である「第二次由布市総合計画（H.28）」においては、『「連携」と「協働』『「創造」と「循環』をまちづくりの基本理念に、「地域自治を大切にしたい住み良き日本一のまち・由布市」をまちづくりの目標として、その実現に向けて6つのまちづくりのテーマと、それぞれに対応する13の重点戦略プランが示されています。

このため、本計画においても、第二次由布市総合計画に示された目標の実現に向けて、公共交通に係る取組みを進めていくこととします。

行政の最上位計画である「第二次由布市総合計画」

■まちづくりの基本理念

- ・「連携」と「協働」
- ・「創造」と「循環」

■まちづくりの目標

地域自治を大切にしたい
住み良き日本一のまち・由布市

■まちづくりのテーマ

- ①みんなで進める！持続可能なまちづくり
地域自治や防災、コミュニティ、行財政に取り組む
- ②一人ひとりの力を活かせるまちづくり
福祉や医療、健康に取り組む
- ③人や文化を育むまちづくり
教育や文化、子育て、人権に取り組む
- ④経済の循環から地域が潤うまちづくり
産業振興や雇用創出に取り組む
- ⑤豊かな環境の中で快適な暮らしが実感できるまちづくり
自然環境や生活環境に取り組む
- ⑥地域を知り、表現するまちづくり
観光・交流推進や地域プロモーション、移住定住に取り組む

■重点戦略プラン

- ①地域防災力強化プロジェクト
- ②みんなで守り育てる公共交通活性化プロジェクト
- ③“市民が主体！！”コミュニティ活性化プロジェクト
- ④地域へ飛び出せ！健康マイレージプロジェクト
- ⑤子どもたちを包み込む支えあい・助けあいプロジェクト
- ⑥『由布の学び』創造プロジェクト
- ⑦食からはじめる健康づくり。食と農の再発見プロジェクト
- ⑧次世代につなげよう、持続可能な仕事づくりプロジェクト
- ⑨滞在型・循環型保養温泉地実現プロジェクト
- ⑩民官学の協働による豊かな水環境創出プロジェクト
- ⑪由布ならではの移住・定住プロジェクト
- ⑫地域プロモーション推進プロジェクト
- ⑬ゆふツーリズム推進プロジェクト

■ 目標

市民協働による持続可能な公共交通体系の実現

■ 基本方針

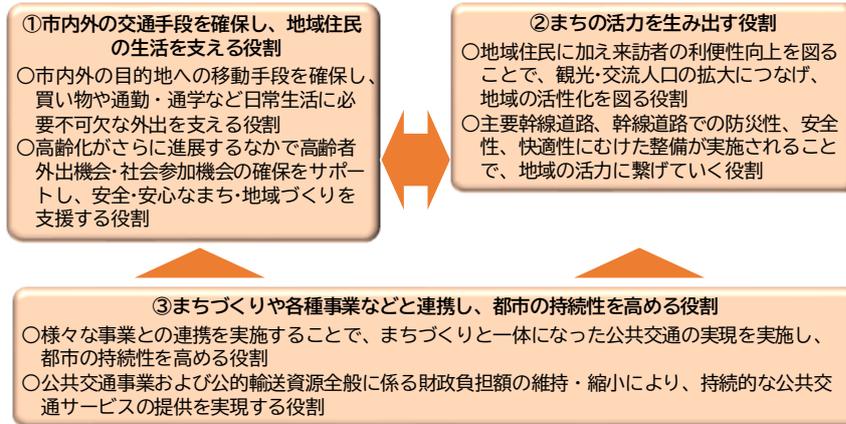
- ①コミュニティバス（ユーバス）の利便性向上及び合理化を通じて、利用者の拡大を目指す。
- ②コミュニティバス（ユーバス）の収支率が一定水準を下回る路線については、他の交通モードで代替することを目指す。
- ③まちづくりと一体となった公共交通の実現を目指す。

図 35 地域が目指す将来像

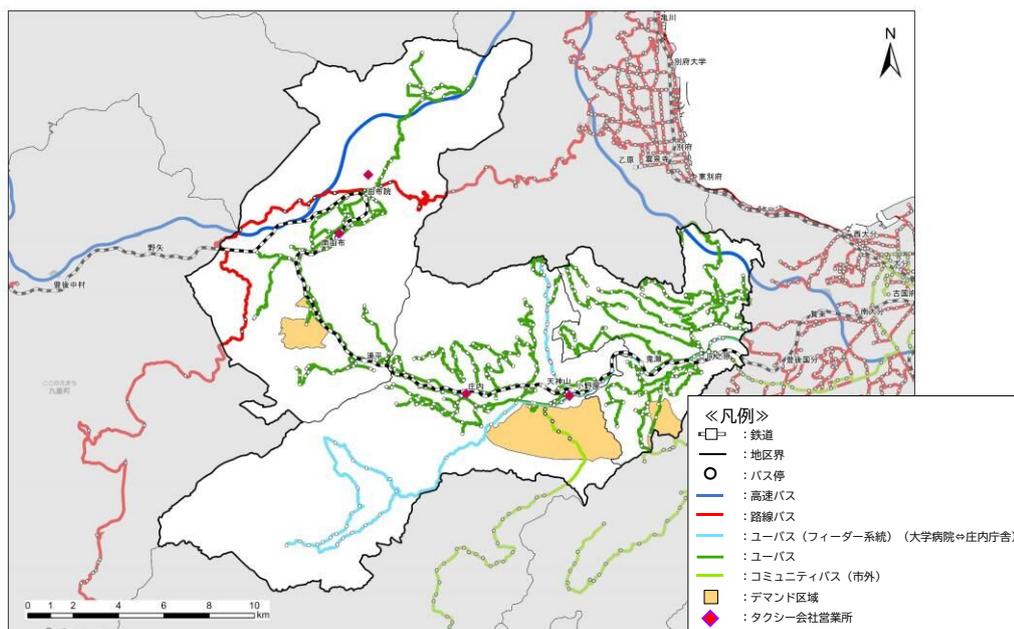
資料：第2次由布市総合計画

(2)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。



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	ユーバス	シャトルバス (フィーダー系統) コミュニティバス (フィーダー系統) スクールバス (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。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。 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。
		シャトルバス コミュニティバス 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 36 由布市の公共交通ネットワークの全体像

(3)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 1 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市役所本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市役所本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。

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:

買い物、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

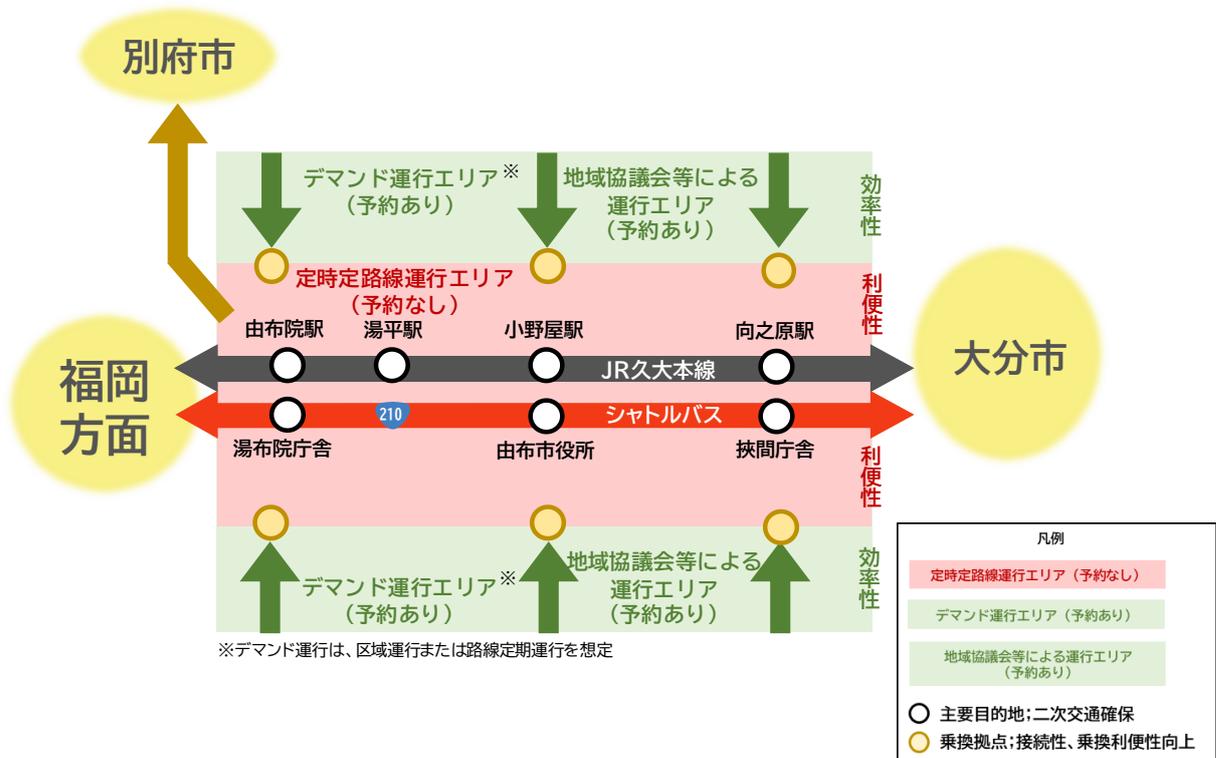


図 37 将来のイメージ図

(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.47（第6章(1)）に示します。

目標①

【住んでよし】

ユー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・ユーバスについては、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ます
- 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します

〔エリア別の目標（案）〕

【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
観光利便性向上及び交通拠点から目的地間の利便性向上による観光振興

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します
- 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します

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します
- 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ります

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ります

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 2 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】 ユー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)		
目標② 【訪れてよし】 路線バスの運行効率化やJ・R・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	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)		
	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)					
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)			

(2) 施策の具体内容

目標①：【住んでよし】ユー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

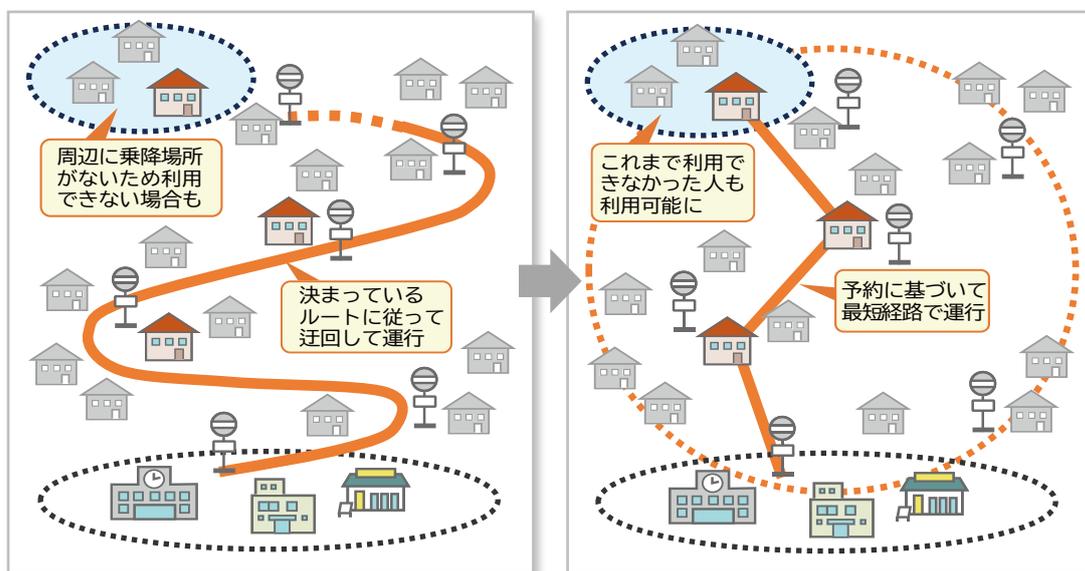
施策①：需要が低い路線を中心とした運行の見直し・効率化

● 事業の内容

市内を運行するユーバス（コミュニティバス、シャトルバス、スクールバス）の利用者が少なく需要が低い路線を中心に、運行の効率化を図るため、公共交通の車両タイプ、運行ルート、ダイヤ、便数、バス停位置、運賃等について見直しを行います。また、運行形態についても同様に、交通事業者と協議・調整のもと、定時定路線運行から事前予約による路線定期型や区域型のデマンド運行に取組みます。

移動サービスの効率化に取り組むとともに、持続的な運行を可能とするためには利用者増加が必要となります。利用者の利便性向上・利用促進に向けて、調査にて現状の運行に関する課題把握や住民の潜在的な利用ニーズを洗い出し、移動需要に応じた柔軟な対応を実現するための見直しを行います。

現在は、ユーバス各路線 1 回乗車につき一律 200 円の定額運賃制を採用していますが、ユーバスの持続性を確保するために、利用距離や需要に応じた運賃の従量制もあわせて検討します。そのほか、乗継割引や 1 日乗車券等の導入により利用促進を図ります。



▲コミュニティバス（定時定路線運行）からデマンド運行の切り替えイメージ

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	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 ・デマンド運行の取組み ・乗継割引制度等の導入				継続的に改善を実施	
交通事業者						

● 実施主体

由布市、交通事業者

施策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

● 事業の内容

現状は市内人口を概ねカバーする公共交通の運行を実施しており、加えてタクシー事業者や福祉・医療施設の送迎サービス等によって、高齢者など住民の地域生活が確保されています。一方で、居住地によっては公共交通の運行本数が少ない等、移動に不便を感じる住民も存在します。そのような地域において、少数であっても利用者が存在する場合は、公共交通を補完する移動サービスとして、地域協議会等と連携してボランティア輸送や自家用有償旅客運送等の活用可能性を検討します。

参考事例

スマホで配車しマイカーを使った「ささえ合い交通」を運行中（京都府京丹後市丹後町）

京都府京丹後市丹後町では、町内の移動手段（公共交通）が不便になり困っている声が高まったことを受け、自家用有償旅客運送にて、住民の自家用車を利用した、住民や観光客の自由な移動をサポートする『ささえ合い交通』の運行を実施しています。運行主体はNPO法人「気張る!ふるさと丹後町」であり、住民同士の「ささえ合い」を実現する取組みをおこなっています。



▲「ささえ合い交通」の利用範囲

参考事例

ボランティア輸送に対する行政の支援（大阪府枚方市）

大阪府枚方市では、自治会やNPOなどが実施する地域のボランティア輸送に対して、自動車保険加入費用や運転者講習受講費用、試験運行の経費などの一部を行政が補助する支援策を実施しています。



▲ボランティア輸送に対する支援策の概要

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	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			試行的導入 課題等の検証、継続的な取組み実施		
交通事業者						
地域協議会等						

● 実施主体

由布市、交通事業者、地域協議会等

施策③：次世代モビリティ導入検討

● 事業の内容

運転士不足が深刻化する一方で持続的な移動手段の確保が求められる中、住民向けの日常生活における移動手段を確保するため、交通事業者等と協力・調整を行い、次世代モビリティ（自動運転バス、グリーンスローモビリティ等）の試行的導入に取組み、本格導入を検討します。

交通事業者等の主体的導入にあたっては、国の実証実験事業や補助事業の活用を検討し、新規モビリティ導入に必要な施設等の整備に取組みます。

参考事例

自動運転バスの走行実験の実施（佐賀県佐賀市）

佐賀県および佐賀市では、令和6年に佐賀県で開催する国民スポーツ大会・全国障害者スポーツ大会及びその後の社会実装に向けて、自動運転バスの走行実証に取組みました。

走行実証では、JR 佐賀駅北口と SAGA サンライズパークを結ぶ“サンライズストリート”を部分運転自動化(自動運転レベル 2)の自動運転バスが走行し、事前予約により乗車体験を行っています。



▲自動運転バスによる走行実証

資料：サンライズストリート自動運転バス走行実証事業ホームページ

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	移動ニーズ把握	関係各所との協議・調整 導入方法、対象エリアの検討			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	
交通事業者						
地域協議会等						

● 実施主体

由布市、交通事業者、地域協議会等

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

施策④：主要交通拠点の機能強化・乗継利便性向上

● 事業の内容

乗降者数が多い鉄道駅（由布院駅、向之原駅、小野屋駅等）や由布院駅前バスセンターにおいて、更なる乗継利便性向上のためバリアフリー化（スロープ、トイレ等）やわかりやすい案内誘導を行います。また、デジタルサイネージ設置による路線バスや周辺観光情報等の情報発信を行います。市内での2次交通を確保することで主要交通拠点の接続を強化します。

参考事例 路線バス・高速バスへの分かりやすい案内誘導（博多バスターミナル）

福岡県福岡市の博多バスターミナルでは、建物入り口から路線バス・高速バス乗り場までの経路を色分けし、床面やエスカレーターに途切れなく表示することで、分かりやすく案内誘導を行っています。



▲ 案内誘導路面表示

参考事例 デジタルサイネージにより公共交通や観光に関する情報を提供（奈良県奈良市）

奈良県奈良市では、JR 奈良駅および近鉄奈良駅にデジタルサイネージを設置し、多言語表示による駅周辺のバス乗り場の案内やバスの発車時刻・位置情報、周辺の観光地の情報のほか、天気・ニュースなどの情報を提供しています。



▲JR 奈良駅に設置されたデジタルサイネージ

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	関係各所との協議・調整				継続的に改善を実施	
交通事業者	関係各所との協議・調整					
施設管理者	バリアフリー化、案内誘導等の実施					

● 実施主体

由布市、交通事業者、施設管理者

施策⑤：隣接自治体コミュニティバスとの接続向上

● 事業の内容

由布市民の利用実態を把握した上で、隣接自治体（大分市、別府市、竹田市）のコミュニティバスとの乗継利便性向上のため、ダイヤの見直し等を検討します。

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	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				継続的に改善を実施	
交通事業者						
隣接自治体						

● 実施主体

由布市、交通事業者、隣接自治体（大分市、別府市、竹田市）

施策⑥：来訪者向け移動サービスの維持・充実

● 事業の内容

由布市来訪者の利用が多い主要交通拠点（由布院駅、バスセンターなど）と目的地となる観光地や施設等とを結ぶ公共交通サービスの確保・維持を行います。加えて、公共交通に関する情報（バス停位置、時刻表、運賃、運行情報等）のオープンデータ化に取組み、利便性向上を図ります。

現在由布市が運営主体となり、来訪者を対象とした湯布院地域の周遊モビリティとして、グリーンスローモビリティを運行しています。定期的に運行内容の見直し・改善（滞在スポット、運行ルート）を行い、まちづくり観光局等と連携した広報を実施するなどの利用促進策に取組みます。

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	広報検討、関係各所との協議・調整		オープンデータ化の推進 継続的な改善、広報を実施			
交通事業者	関係各所との協議・調整					
まちづくり観光局等	広報の実施					

● 実施主体

由布市、交通事業者、まちづくり観光局等

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

施策⑦：多様な主体の連携による公共交通の維持

● 事業の内容

現在、公共交通の路線に加えて医療・福祉施設の送迎サービス等、複数の公共交通の補完的交通手段が存在するルートに関しては、空き時間における既存の輸送サービスについて、利用、対象を限定せずに移動手段を束ね、地域の輸送資源を有効活用した輸送サービス提供を試行的に実施し、本格導入を検討します。

将来的に地域の公共交通を維持していくためには、交通事業者や多様な主体（商業・医療・福祉・観光等）や関連分野を含む地域全体で公共交通を支える仕組みを構築する必要があります。公共交通のあり方や利用促進策に加えて、財源確保の取組み（協賛金確保、国庫補助活用、企業版ふるさと納税等）について、多様な主体とともに協議・調整を行っていきます。

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	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			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		
交通事業者						
関係団体						

● 実施主体

由布市、交通事業者、関係団体（商業・医療・福祉・観光等）

施策⑧：ドライバー確保のための支援

● 事業の内容

運転士確保のため交通事業者が実施する取組みと連携し、国や県と連携した免許取得の補助制度の導入や移住定住促進事業等との連携の検討を進めます。また交通事業者と協議のうえ、イベント開催による乗務体験の機会を創出する取組みを展開していきます。

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	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			継続的に改善を実施		
交通事業者	関係各所との協議・調整 イベントの実施					

● 実施主体

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

施策⑨：デジタル技術等を活用した情報提供の充実

● 事業の内容

高齢者を中心に公共交通を身近な存在に感じてもらい、利用ハードルを下げるため、運行ルート、ダイヤ、マップ等に関してわかりやすい情報発信を行います。また、頻繁に利用する公共交通の居住地から目的地までの時刻等が記載可能なマイ時刻表等を、広報誌を活用して配布します。

公共交通利用者の利便性向上や乗継円滑化を図るため、デジタルサイネージやアプリを活用したリアルタイムな路線バス・ユーバスの情報発信を行います。

参考事例 個人専用のバス時刻表（マイ時刻表）の活用（茨城県常陸太田市）

茨城県常陸太田市では、利用者各個人用にとって必要な情報のみを記載することができる時刻表を配布しています。各個人が、「自宅から最寄りの乗車バス停」、「目的地のバス停」、「バスの行先番号」、「行きと帰りの運行時刻」を記入します。

▲マイ時刻表記入用紙

参考事例 「バスロケーションシステム」によりバス接近・遅延情報などをリアルタイムで提供（佐賀県）

佐賀県では、県全体の取組みとしてバスロケーションシステムの導入を進めており、スマートフォンアプリでのルート検索や乗車しようとするバスの現在位置や接近・遅延状況などがリアルタイムで確認できる仕組みを構築しています。

運行情報については、交通拠点のデジタルサイネージでも情報提供を行っています。

▲佐賀駅バスターミナルでの運行情報表示



▲スマホアプリ画面

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	関係各所との協議・調整 マイ時刻表等の配布			継続的に改善を実施		
交通事業者	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			リアルタイムな情報発信の実施 継続的に改善を実施		

● 実施主体

由布市、交通事業者

施策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

● 事業の内容

住民が公共交通を利用するきっかけをつくるため、学校と連携して若年層（学生）に対して公共交通の乗り方教室や乗務体験イベントの開催、車内に移動を楽しむ工夫を施す等の地域活動と連携した取組みを企画します。また、運転免許返納者（高齢者）へは、警察と連携のうえ、免許返納後に公共交通利用を促進する広報を行い、住民の公共交通利用意識の醸成を図ります。

観光施設や地域イベントにおいて、公共交通を利用したアクセスが可能な場所・時間帯での開催を検討し、広報にて来訪者に公共交通でのアクセスを促すことで公共交通利用を促進します。

また、目的地となる観光・商業施設等とタイアップし、施設利用者に公共交通割引券を配布（運賃の一部を施設等が負担）する等の取組みを行うことで、地域全体として公共交通を支えています。

参考事例

イベントのチラシへの公共交通によるアクセス方法の掲載 (愛知県名古屋市)

愛知県名古屋市の東谷山フルーツパークでは、イベントチラシの裏面に、公共交通でのアクセス方法について、乗車するバスの「行き先」や乗降バス停なども含めて具体的に記載しています。

▼チラシ裏面に公共交通によるアクセス方法を具体的に掲載

- JR中央本線・愛知環状鉄道
「高蔵寺駅」下車、南口より南へ徒歩25分
- ゆとりーとライン(ガイドウェイバス)
「大曾根」発「高蔵寺」行き
「東谷橋(とうごくばし)」バス停下車徒歩15分
- 市バス 地下鉄 藤が丘駅「藤が丘」発
「東谷山フルーツパーク」行き 終点下車徒歩13分



▲イベント(シダレザクラまつり)チラシ

参考事例

対象店での購入金額に応じた公共交通運賃割引券の配布 (福井県福井市)

まちづくり福井株式会社(福井県福井市)では、福井市中心部の対象店で購入金額に応じてバスや電車の初乗り運賃分の割引券を配布する「ふくい公共交通共通乗車割引券」事業を実施しています。

割引券を使用することで、バスは210円、鉄道は160円の初乗り運賃の割引が受けられます。

事業に協力する店舗には、割引券を1枚50円、10枚1セットで販売することで、店舗が割引額の一部を負担する仕組みになっています。



▲ふくい公共交通共通乗車割引券の概要

● 実施スケジュール

実施主体	スケジュール					
	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)
由布市	関係各所との協議・調整 連携取組みの検討		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			
交通事業者						
関係団体						

● 実施主体

由布市、交通事業者、関係団体（イベント運営者・観光・商業施設等・教育関係機関・警察）

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います。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3 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	・ユーバス※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：P59参照〕
	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	・ユーバス※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%	・ユーバス※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：P59参照〕
	4 次世代モビリティの導入数	事例	—	1事例	1事例	—	・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の手段として、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	・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	・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 みんな	7 関係団体との連携した取組み数	件	—	3件	6件	—	・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	・ユーバス※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、現状の維持を目指します。
	9 情報発信で活用したデジタルデバイス数	—	11	13	16	—	・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。

※ユーバス：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

(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、p. 31（第5章(1)）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。

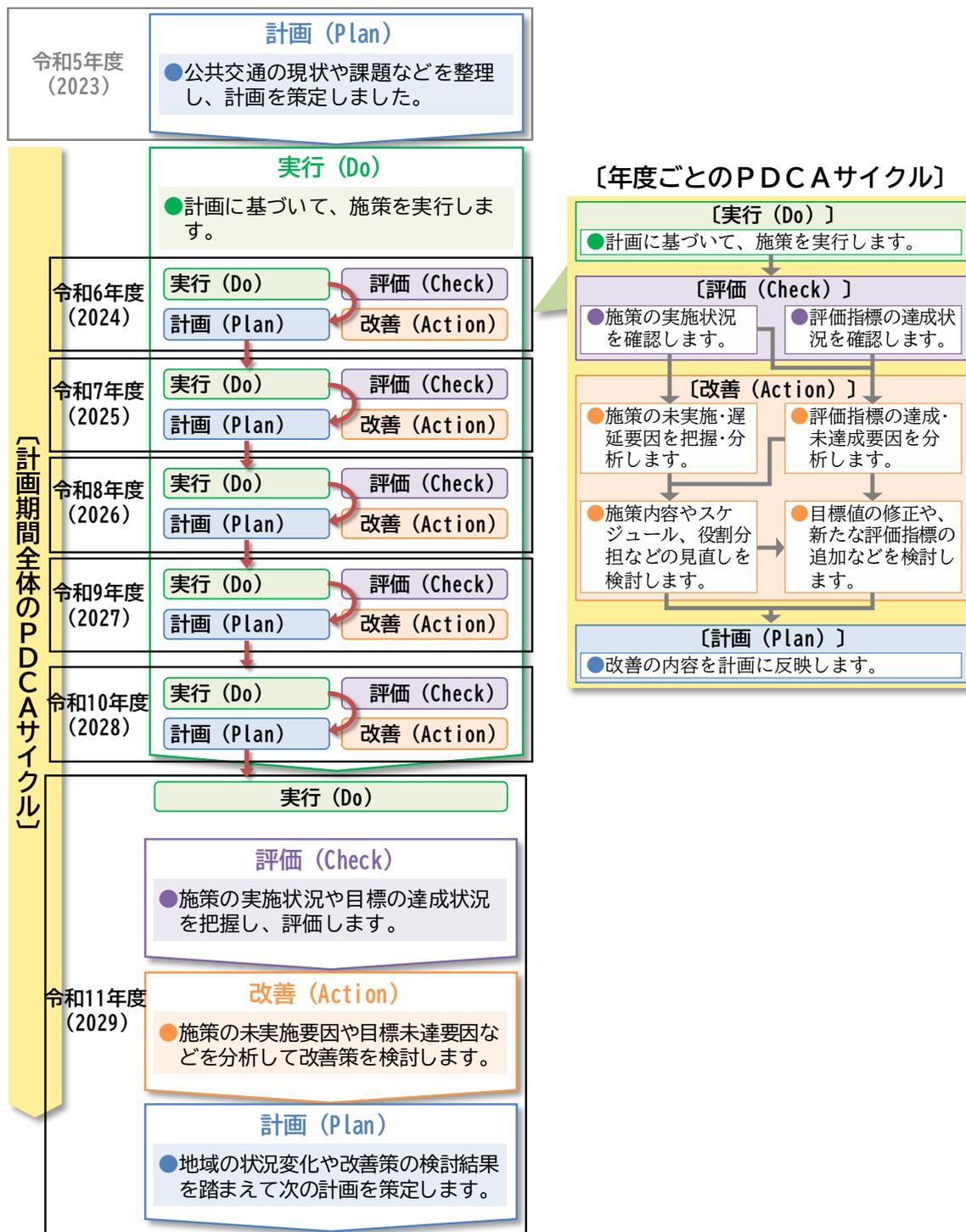
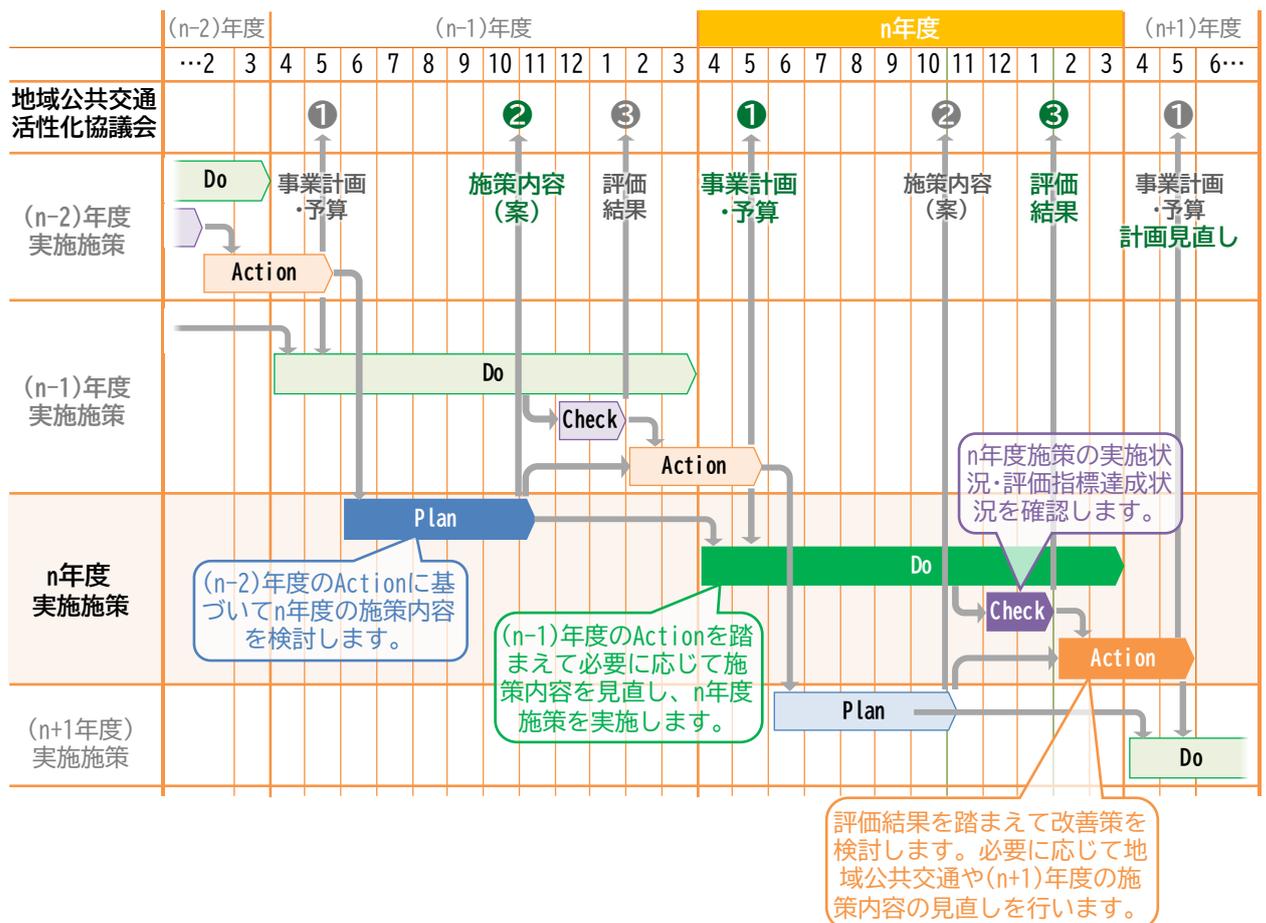


図 38 PDCA サイクルに基づく進捗管理

なお、年度単位の評価および進捗管理については、地域公共交通活性化協議会の開催予定時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

- Plan** [n年度] に実施する施策については、[n-2年度] の Action (改善) に基づいて [n-1年度] 前半に検討を行い、その結果を [n-1年度] の第2回地域公共交通活性化協議会で協議します。また、必要に応じて [n年度] の予算要望などを行います。
- Do** その後、[n-1年度] の Action (改善) を踏まえて必要に応じて施策内容を見直し、[n年度] の第1回地域公共交通活性化協議会で協議した上で、施策を実施します。
- Check** n年度施策の実施状況や、評価指標の達成状況（毎年度数値算出が可能なもの）を確認し、その結果を [n年度] の第3回地域公共交通活性化協議会で協議します。
- Action** Check (評価) の結果を踏まえて改善策の検討を行うとともに、必要に応じて地域公共交通計画や [n+1年度] の施策内容の見直しを検討し、[n+1年度] の第1回地域公共交通活性化協議会で協議します。

表 4 年度単位の評価・進捗管理スケジュールのイメージ



【資料編】

7. 公共交通の現状・問題点

由布市では市内各地域を JR 久大本線が結ぶ形で運行するほか、空港リムジンバスを含む高速バスや路線バス（亀の井バス株式会社・大分バス株式会社）や定期観光バス（九州産交バス）が運行しています。また計 31 路線のユーバス（地域内を運行するコミュニティバス 24 路線（うちデマンド運行 3 路線）・スクールバス 4 路線・シャトルバス 3 路線）が市内を幅広く網羅する形で運行しています。

上記の鉄道・バスに加え、タクシー（久大亀の井タクシー有限会社・有限会社庄内亀の井タクシー・第一交通株式会社・みなとタクシー株式会社）によって公共交通ネットワークが形成されています。

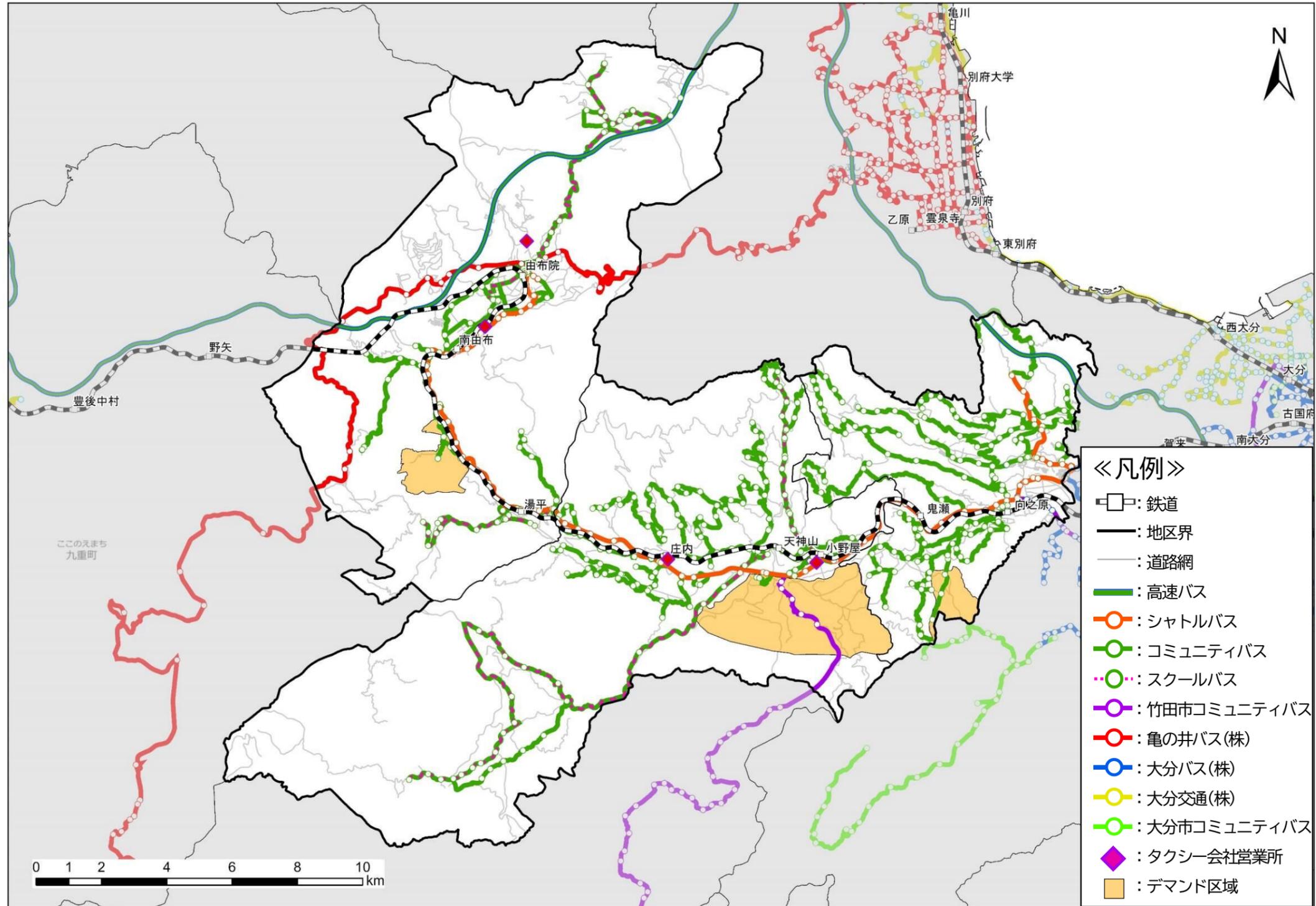


図 39 運行路線図（市全域）

(1) 鉄道の概要

① 運行概要

由布市には九州旅客鉄道が運行する久大本線があります。

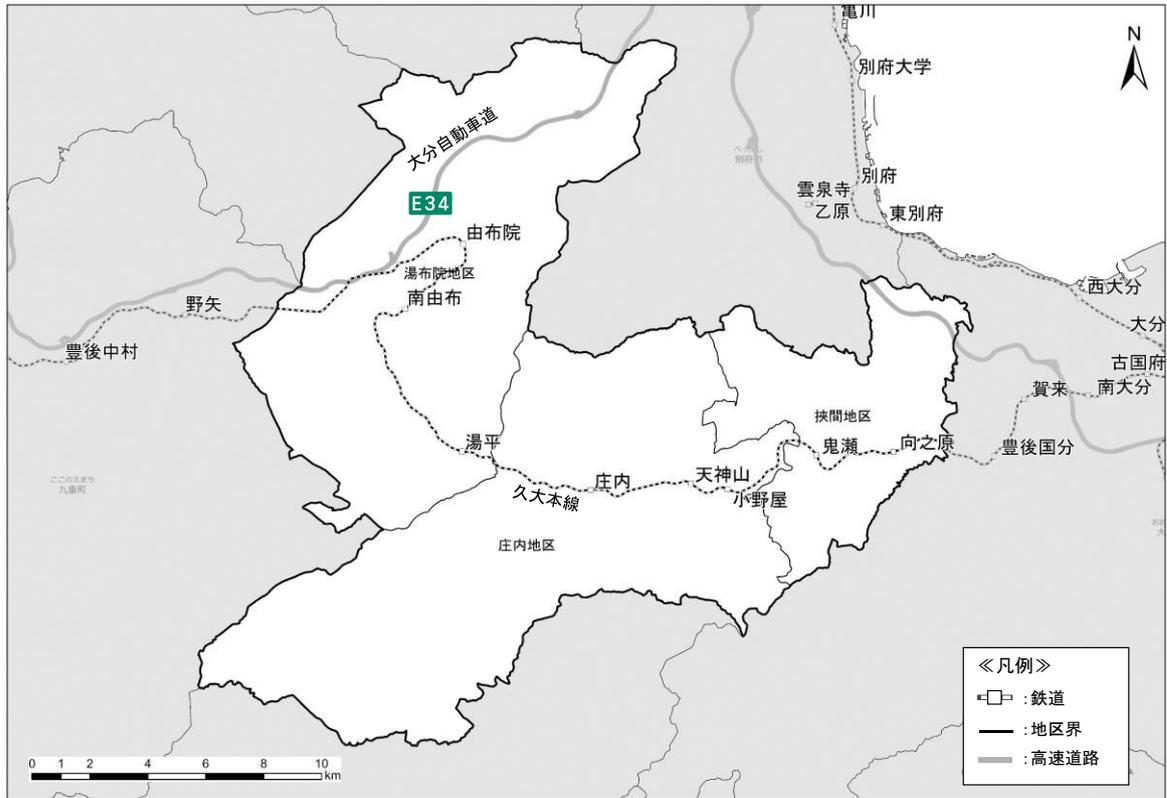


図 40 鉄道運行路線図

表 5 JR九州路線一覧

令和 5 年 6 月現在

路線	方面	停車駅
久大本線	由布院・豊後森・日田・久留米方面 (上り)	向之原、鬼瀬、小野屋、天神山、庄内、湯平、南由布、由布院
久大本線	大分方面 (下り)	由布院、南由布、湯平、庄内、天神山、小野屋、鬼瀬、向之原

資料：九州旅客鉄道 HP

②利用状況の概要

由布市の主要駅である由布院駅は観光客の利用者が多いため、令和 2 年以降は新型コロナウイルス感染症拡大や豪雨災害の影響により大幅に利用者が減少しましたが、令和 4 年には増加しており回復傾向にあります。向之原駅、小野屋駅でも、新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響を受けて利用者が減少しましたが、由布院駅と比較すると減少割合は小さく、令和 2 年以降の利用者数は横ばいです。

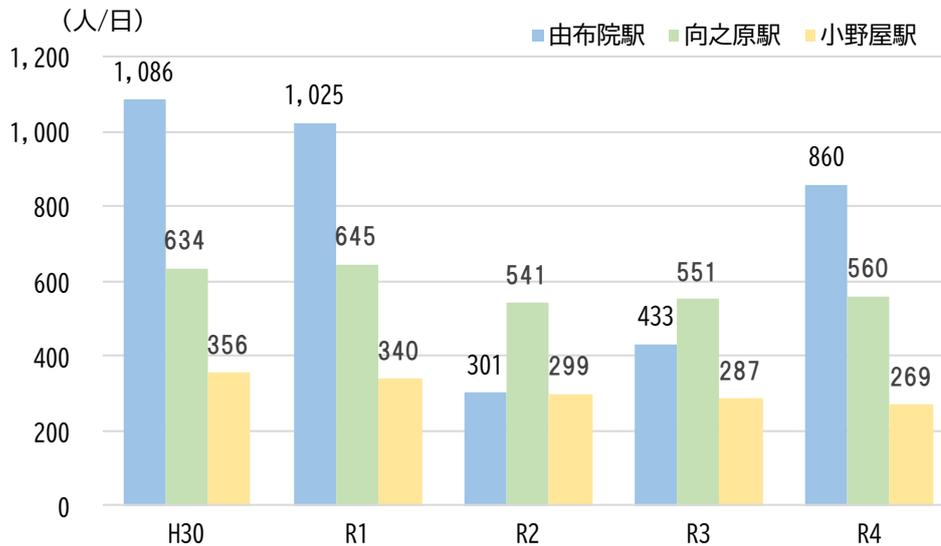


図 41 JR 駅別乗客数

資料：九州旅客鉄道「駅別乗車人員」（平成 30 年度～令和 4 年度）

(2) 高速バスの概要

由布市では、「サンライト号（長崎線）」「ゆふいん号（福岡線）」「ゆふいんライナー（空港線）」の計3便の高速バスが運行しています。

表 6 高速バス路線一覧

令和5年6月現在

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
長崎線	大分新川	湯布院インター	長崎駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
福岡線	西鉄天神高速バスターミナル	玖珠インター	由布院駅前	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
空港線	由布院駅前バスセンター	-	大分空港	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

(3) 定期観光バスの概要

由布市では定期観光バスである「九州横断バス（熊本線）」が運行しています。

表 7 定期観光バス路線一覧

令和5年6月現在

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
熊本線	熊本駅前	由布院駅前バスセンター	別府駅前本町	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
熊本線	熊本駅前	阿蘇駅前	由布院駅前バスセンター	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

(4) 路線バスの概要

① 運行概要

市内の路線バスは亀の井バス株式会社と大分バス株式会社の2社により運行されています。

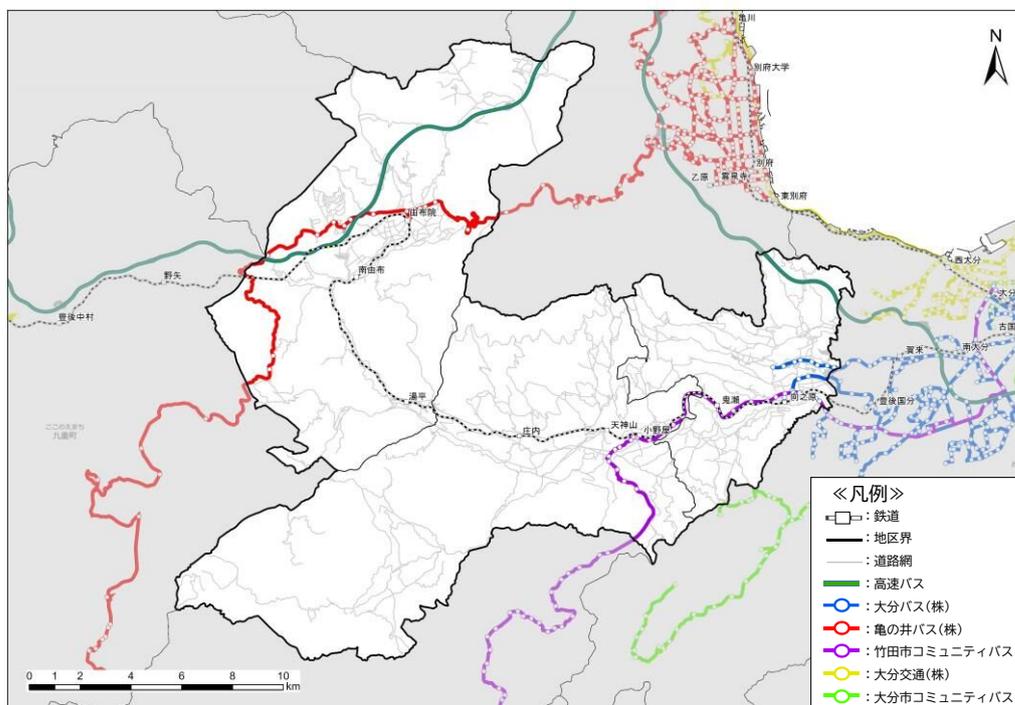


図 42 路線バス運行路線図（分類別）

表 8 バス路線・系統一覧

令和 5 年 6 月現在

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
K 42	向之原駅	宗方台中央	コンパルホール入口	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
K 70	県庁正門前	木の上	向之原駅	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
L 60	向之原駅	国分団地・賀来入口	コンパルホール入口	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
L 26	県庁正門前	賀来入口・大学病院	向之原駅	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
L 27	県庁正門前	大学病院・向之原駅	すくすくいいきいき村	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
L 20	県庁正門前	賀来入口	大学病院	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
L 24	県庁正門前	賀来入口・大学病院	野田入口	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
L 28	県庁正門前	大学病院・野田入口	国分団地	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
L 29	県庁正門前	大学病院・野田入口	グリーンプラザ北	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
L 22	県庁正門前	賀来入口・大学病院	赤野	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
湯布院線	別府駅西口	志高	由布院駅前バスセンター	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
牧ノ戸峠線	牧ノ戸峠	道の駅ゆふいん	由布院駅前バスセンター	4 条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし

資料：交通事業者提供データ

(5) タクシーの概要

① 運行概要

市内のタクシーは久大亀の井タクシー有限会社、第一交通株式会社、みなとタクシー株式会社、有限会社庄内亀の井タクシーの4社により運行されています。コロナ禍の影響により、令和2年、令和3年の利用者は大きく減少したものの、令和4年は増加傾向にあります。

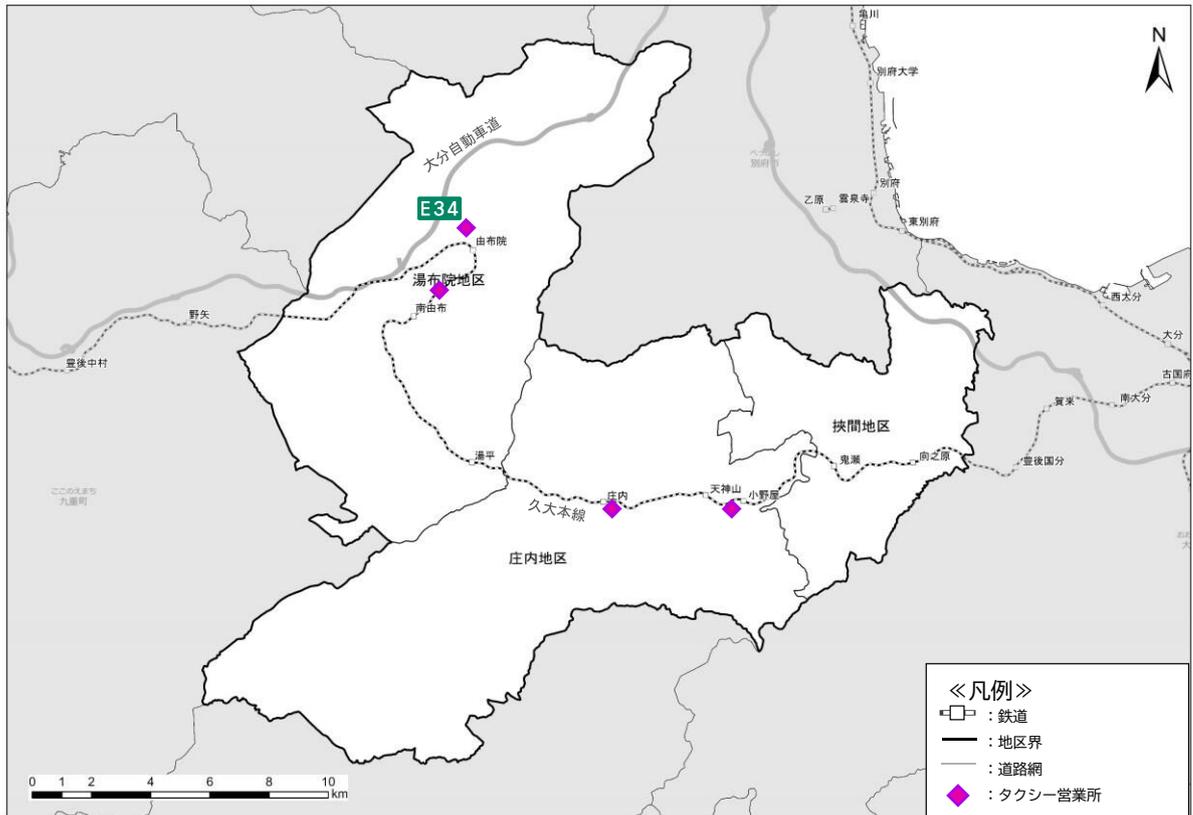


図 43 タクシー営業所の位置

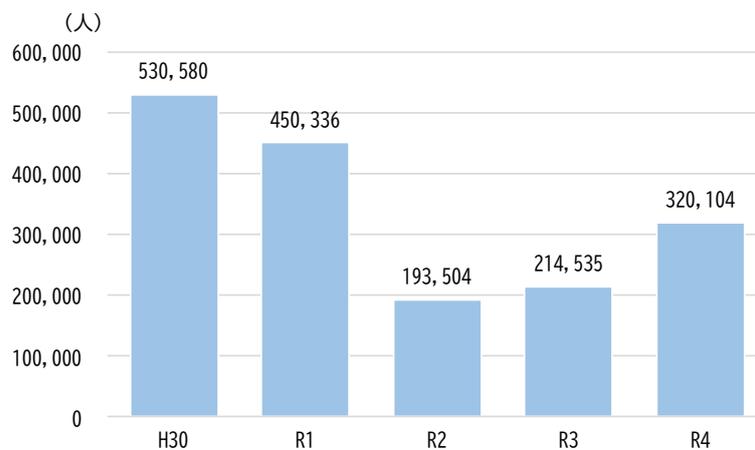


図 44 タクシー利用者数（由布市）

資料：国土交通省 九州運輸局「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」

(6)ユーバスの概要

①運行概要

以前は、市福祉バスの運行が行われていましたが、一般バス路線の廃止などを受け、平成19年12月より市が運行主体のコミュニティバス（ユーバス）として運行されています。

ユーバスは現在、次の路線・系統による運行が行われています。

① 挾間・庄内・湯布院それぞれの地域の周辺部と中心部を結ぶコミュニティバス

（挾間地域9系統、庄内地域9系統、湯布院地域6系統）

※各地域の一部では、区域（デマンド）運行が行われています。

※コミュニティバスについては、週2回指定曜日に1往復しています。

② 中学生・高校生など学生の通学時間に運行するスクールバス（一般客の混乗可）

（挾間地域1系統（シャトルバスと同一系統）、庄内地域2系統、湯布院地域2系統）

③ 挾間・庄内・湯布院の地域間を結ぶシャトルバス

（挾間地域1系統（スクールバスと同一系統）、庄内地域1系統、湯布院地域1系統）

ユーバスの運行系統（コース）及び利用状況、財政負担等は次ページのとおりです。特に庄内地域と湯布院地域で、収支率10%未満のコース、1便あたり利用者数2人以下のコースが多い状況です。

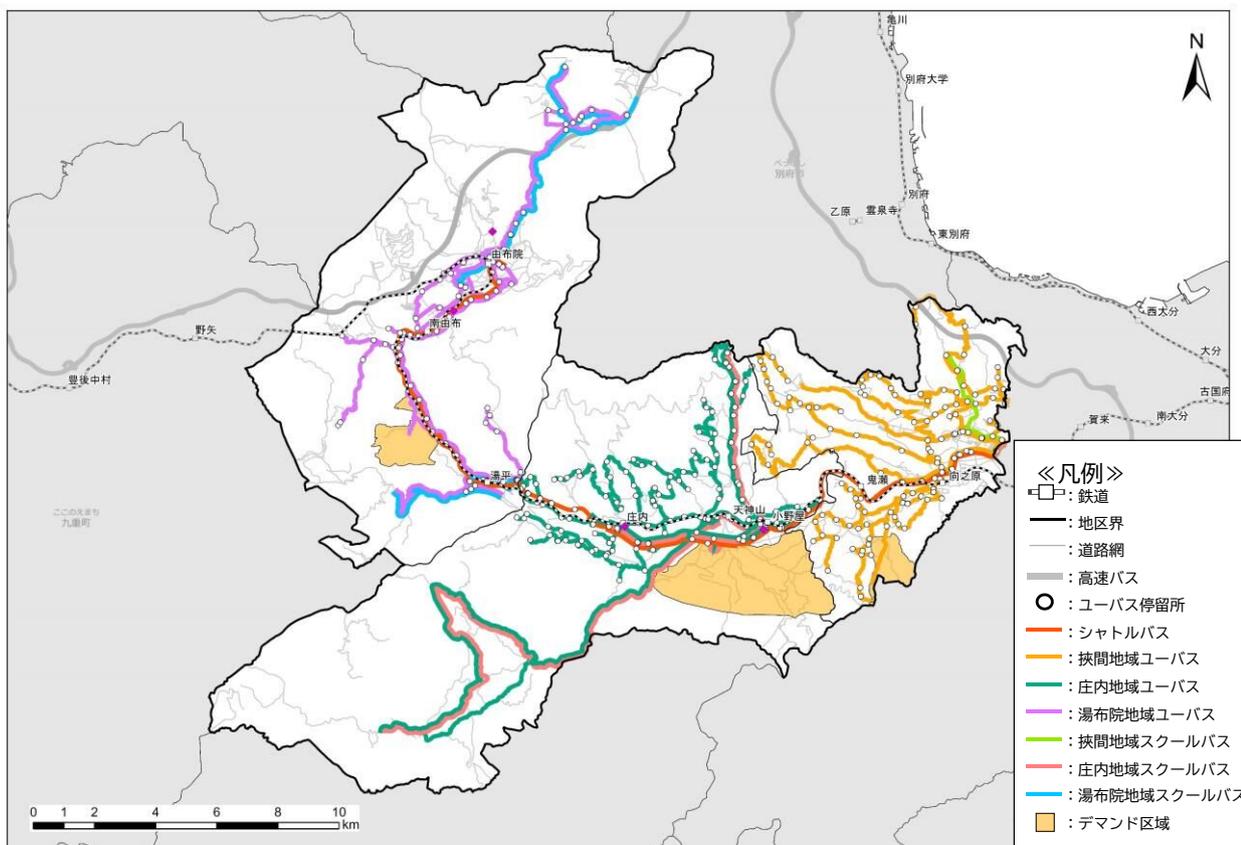


図 45 ユーバス運行路線図（地区別）

表 9 ユーバス運行状況一覧

令和 5 年 4 月現在

地域	系統名	運行曜日	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
挟間地域	七蔵司コース	月・水	中台公民館	赤野	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	北田代コース	火・金	旧西部小学校前	下来鉢	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	片野コース	火・金	片野	挟間庁舎	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	朴木コース	水・金	奥詰	栗の木	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	筒口コース	火・金	三国境	谷馬籠	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	下詰コース	月・水	そうず川	赤野	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	時松コース	月・木	時松公民館	挟間庁舎	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	南田代コース	月・水	田代公民館	下来鉢	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	酒野コース	月・木	桑鶴入口	向之原駅	大学病院	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
庄内地域	平石コース	月・水	立石三差路	瓜生田	パリュウ庄内店	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	上切畑コース	月・木	上切畑	瓜生田	パリュウ庄内店	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	みの草コース	火・木	みの草	庄内駅前	庄内庁舎	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	小挟間・柚の木コース	火・金	堺	小野屋駅	ほのぼの温泉	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	阿蘇野コース	火・金	岩下	鹿倉	小野屋駅前	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	長野コース	水・金	中尾四差路	瓜生田	パリュウ庄内店	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	小袋コース	火・金	小袋	庄内駅前	パリュウ庄内店	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	大津留コース	火・木	石原	みどり団地前	ほのぼの温泉	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	庄内デマンドコース	木	-	-	-	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	スクールバス大津留コース	月～金	北大津留	小野屋駅前	庄内庁舎	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	スクールバス阿蘇野コース	月～金	所小野	鹿倉	小野屋駅前	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	水地コース	月・木	水池上	渡司	岩男病院前	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
湯布院地域	下津々良コース	月・木	馬渡橋上	南由布駅前	岩男病院前	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	畑倉コース	火・金	小ヶ倉トンネル下	前徳野中	岩男病院前	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	塚原コース	火・金	竹内牧場	岩男病院前	由布院駅前バスセンター	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	奥江コース	火・金	奥江	温水園入口	岩男病院前	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	湯平コース	月・木	中山	湯平駅前	健康温泉館前	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	スクールバス湯平コース	月～金	中山	湯平駅前	由布院駅前バスセンター	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	スクールバス塚原コース	月～金	竹内牧場	岩男病院前	湯布院中学校	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
シャトルバス	シャトルコース（挟間⇄庄内）	月～金	大学病院	挟間中学校入口	庄内庁舎	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
	シャトルコース（庄内⇄湯布院）	月～金	庄内庁舎	馬渡	健康温泉館前	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし
	シャトルコーススクール石城系統	月～金	七蔵司	大学病院	庄内庁舎	4条乗合	路線定期運行	由布市（運行は交通事業者に委託）	なし

資料：由布市資料

ユーバスを投資効果の面から評価するため、「利用者一人あたりの助成額（年間助成総額÷年間利用者数）」に着目し、この指標より「同程度の距離をタクシー利用で走行した運賃より高いか」を検証しました。

表 10 利用者一人あたりの助成額の評価基準

<p>利用者一人あたりの助成額の基準（タクシー運賃との比較）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・助成額>タクシー運賃の場合…見直しが必要 ・タクシー運賃>助成額>タクシー運賃の5割…市町の財政力などから、助成額削減が大きな課題となっていれば、見直しが必要 ・タクシー運賃5割>助成額の場合…見直し不要
--

表 11 由布市の財政負担額の評価

番号	路線名	市の損失補填額 (円)	利用者数 (人)	利用者1人 あたりの助成額 (円/人)	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 であれば見直し必要 ×：見直し必要 ○： $e/2 > c$ △： $e/2 < c < e$ ×： $e \leq c$	1便 平均人数 (人)	収支率 (%)
					運行距離 (m)	タクシー運賃 (往復)	タクシー運賃 (片道)			
		a	b	c=a/b	d	$e=550+(d-1000)/160*50$	e/2			
1	七蔵司	2,149,900	954	2,254	26,500	8,500	4,250	○	4.9	7.4
2	北田代	1,705,480	1,084	1,573	15,500	5,050	2,525	○	4.5	10.0
3	片野	1,443,380	651	2,217	16,500	5,350	2,675	○	3.3	7.8
4	朴木	1,534,040	552	2,779	17,500	5,700	2,850	○	2.8	5.9
5	筒口	1,505,180	456	3,301	14,400	4,700	2,350	△	2.3	5.1
6	下詰	598,427	694	862	10,100	3,350	1,675	○	3.4	17.5
7	時松	1,464,720	353	4,149	15,600	5,100	2,550	△	1.8	4.2
8	南田代	966,300	436	2,216	10,900	3,600	1,800	△	2.3	7.1
9	酒野	542,102	175	3,098	8,020	2,700	1,350	×	1.1	5.9
10	平石	2,027,400	180	11,263	22,400	7,200	3,600	×	0.9	1.7
11	上切畑	1,812,520	328	5,526	20,600	6,650	3,325	△	1.7	3.3
12	みの草	1,706,180	96	17,773	17,000	5,550	2,775	×	0.5	1.1
13	小狭間・柚の木	2,344,500	362	6,477	26,700	8,550	4,275	△	1.8	2.5
14	阿蘇野	2,628,097	464	5,664	37,000	11,800	5,900	○	2.3	3.1
15	長野	2,166,340	676	3,205	24,500	7,850	3,925	○	3.5	5.8
16	小袋	1,717,080	256	6,707	18,600	6,050	3,025	×	1.3	2.7
17	大津留	1,944,780	287	6,776	21,400	6,900	3,450	△	1.4	2.8
18	庄内デマンド	200	1	200	800	500	250	○	1.0	33.3
19	水地	1,788,020	400	4,470	19,900	6,450	3,225	△	2.1	4.1
20	下津々良	1,332,920	270	4,937	13,500	4,450	2,225	×	1.4	3.7
21	畑倉	1,132,280	210	5,392	12,800	4,200	2,100	×	1.1	3.1
22	塚原	1,730,490	458	3,778	17,100	5,550	2,775	△	2.3	4.9
23	奥江	1,377,680	310	4,444	15,000	4,900	2,450	△	1.6	3.9
24	湯平	2,593,500	892	2,908	24,500	7,850	3,925	○	4.6	6.0
25	(ス)大津留	2,065,699	629	3,284	10,600	3,550	1,775	△	1.4	5.0
26	(ス)阿蘇野	6,298,473	1,163	5,416	24,900	8,000	4,000	△	1.7	3.4
27	(ス)湯平	8,075,100	2,586	3,123	22,100	7,100	3,550	○	3.5	5.1
28	(ス)塚原	6,830,400	3,480	1,963	17,100	5,550	2,775	○	4.8	6.4
29	(湯⇄庄)シャトル	7,968,050	2,400	3,320	19,200	6,200	3,100	△	2.3	4.8
30	(庄⇄狭)シャトル	4,059,325	2,708	1,499	12,800	4,200	2,100	○	2.5	9.4
31	(ス)石城	3,341,748	4,132	809	17,800	5,800	2,900	○	5.7	21.2

※大分県由布市の普通車：初乗1,000mまで550円、以後160m毎に50円（タクシーサイト（<http://www.taxisite.com>）より）

資料：由布市資料

②利用状況・財政負担等の概要

利用者数（輸送人員）はコロナ禍の影響により令和2年度以降、徐々に減少しています。

また、運送費用は横ばいであるものの、コロナ禍の影響による利用者減少のため、収支率は6%前後となっています。

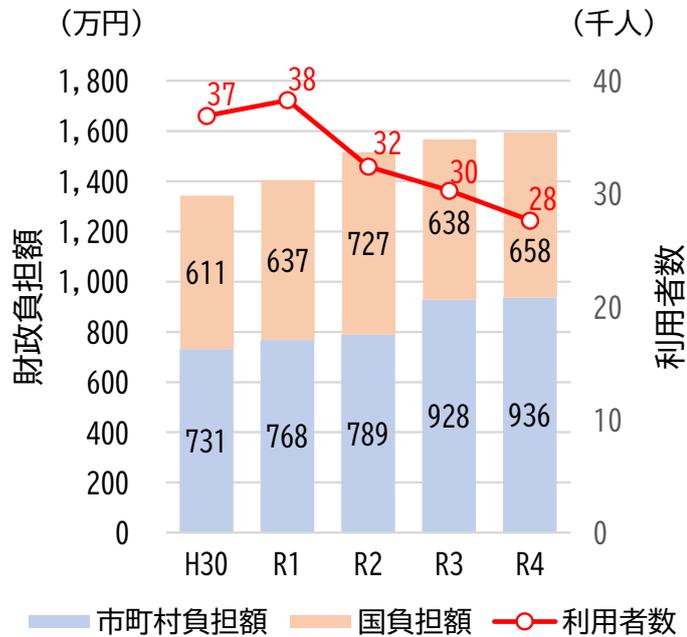


図 46 利用者数と財政負担額

資料：由布市コミュニティバス運行実績（平成30年～令和4年）

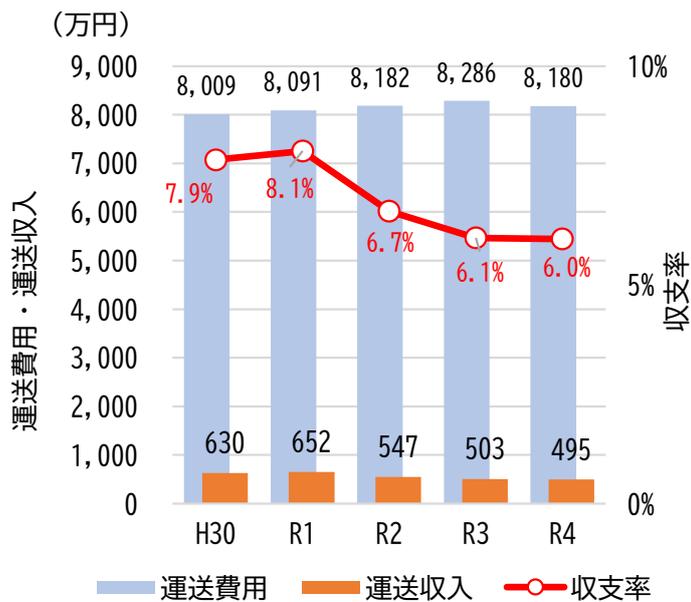


図 47 収支の状況

資料：由布市コミュニティバス運行実績（平成30年～令和4年）

③地区別利用状況等

挾間地域はコミュニティバスの利用が約5千人/年、庄内地域ではスクールバスよりもコミュニティバスの利用の方が多く、湯布院地域ではスクールバスが約6千人/年と多い状況となっています。

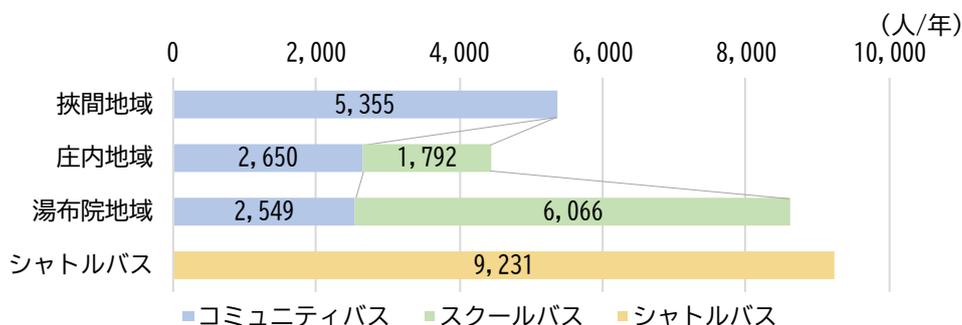


図 48 輸送人員(令和3年10月～令和4年9月)

資料：由布市コミュニティバス運行実績（令和4年）

表 12 地区別公共交通人口カバー率

地区名	人口区分	人口(人)	カバー人口(人)	割合
由布市	総人口	33,741	33,361	98.9%
	65歳以上人口	11,698	11,578	99.0%
挾間地域	総人口	17,646	17,643	100.0%
	65歳以上人口	5,109	5,109	100.0%
庄内地域	総人口	6,637	6,604	99.5%
	65歳以上人口	3,146	3,136	99.7%
湯布院地域	総人口	9,458	9,114	96.4%
	65歳以上人口	3,443	3,333	96.8%

※人口 500mメッシュ、鉄道駅 1km以内、バス停 500m以内

資料：[人口]令和2年 国勢調査、[鉄道]令和4年度 国土数値情報、
[バス停位置]由布市提供資料、令和4年度 国土数値情報

(7)地域の輸送資源

由布市には(1)～(6)に加えて、以下の輸送資源があります。

①スクールバス

廃校により遠距離通学・通園となった児童・園児を送迎するスクールバスを運行しています。

②介護保険・介護予防(通所系)サービス提供事業所による送迎

総合事業対象者や要支援・要介護認定者を対象に、自宅と通所系サービス提供事業所(デイサービスや通所リハビリテーション等)間の送迎サービスを提供しています。

③介護保険サービス(訪問介護事業所)の通院、外出支援

要介護認定を受けた方を対象に、通院等の移動支援を始めとしたサービスを提供しています。

③旅館の送迎

湯布院地域の旅館宿泊者を対象に、バス・JR等の拠点となる施設と旅館間の送迎サービスを提供しています。

④有償ボランティア

自立した生活の維持が困難な高齢者を対象に、生活支援を行う有償ボランティアサービスを提供しています。(移動支援のみの利用は不可)

(8) 公共交通による人口カバー状況

由布市の公共交通人口カバー率は 98.9%です。65 歳以上に限ると市全体人口の 99%が公共交通でカバーできており、地域によって大きなバラつきはないものの、挾間地域は 100%を公共交通でカバーできているのに対して、湯布院地域は 96%と市内の中ではやや低い傾向がみられます。

公共交通人口カバー率は、人口 500mメッシュ、鉄道駅 1km 以内、バス停 500m 以内の条件から算出しています。

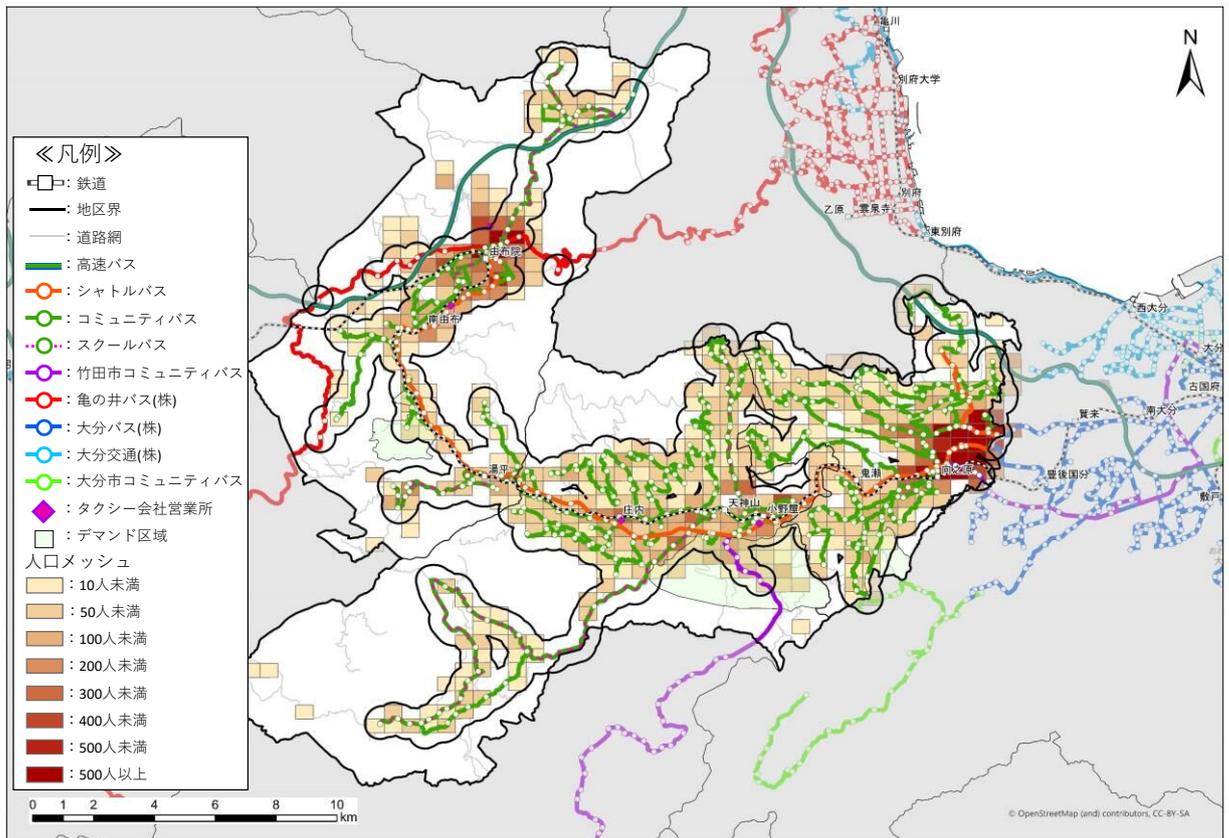


図 49 公共交通人口カバー率

表 13 地区別公共交通人口カバー率

地区名	人口区分	人口 (人)	カバー人口 (人)	人口カバー率
由布市	総人口	33,741	33,361	98.9%
	65 歳以上人口	11,698	11,578	99.0%
挾間地域	総人口	17,646	17,643	100.0%
	65 歳以上人口	5,109	5,109	100.0%
庄内地域	総人口	6,637	6,604	99.5%
	65 歳以上人口	3,146	3,136	99.7%
湯布院地域	総人口	9,458	9,114	96.4%
	65 歳以上人口	3,443	3,333	96.8%

資料：[人口]令和 2 年 国勢調査、[鉄道]令和 4 年度 国土数値情報、
[バス停位置]由布市提供資料、令和 4 年度 国土数値情報

8. 地域公共交通に関する利用実態調査

(1) ユーバス利用者アンケート調査

① 調査の概要

○由布市内を運行するユーバスのうち、1便平均が2.0人以下の11コースを対象に、調査員1名による乗り込み調査を実施し、合計37票を回収しました。(時松：10票、奥江：4票、みの草：4票、小挾間・柚の木：3票、大津留：7票、(ス)阿蘇野：8票、上切畑：1票)

○設問項目(概要)

- ・属性(年齢)
- ・利用実態(利用目的・運行実績・改善要望)

② 調査結果(全体)

利用者は65歳以上が約8割を占め、高齢者の需要が大半を占めています。少数ながら中高生の利用もみられ、スクールバスを週5日通学手段として利用していることがわかります。

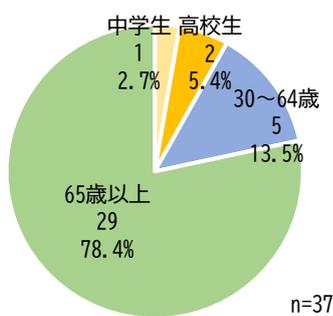


図 50 年齢

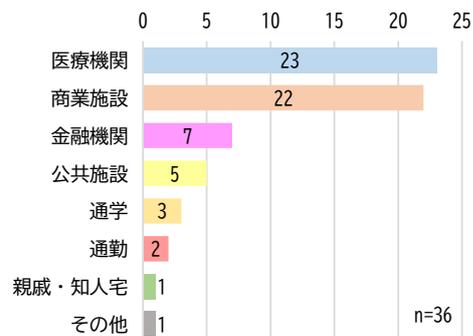


図 51 利用目的

ユーバスの改善点・要望として、特に65歳以上の高齢者から、運行の継続やバスの増便に対する要望があります。

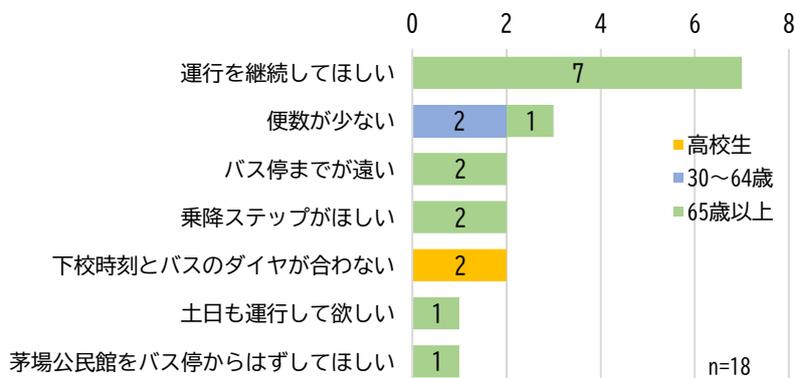


図 52 ユーバスの改善点・要望

③調査結果（挾間地域）

回答者は全員が65歳以上であり、買い物、通院を目的として利用されています。

利用者は少ないですが、イオン挾間店をはじめとして、買い物、通院など高齢者の生活の移動手段となっていることが想定されます。

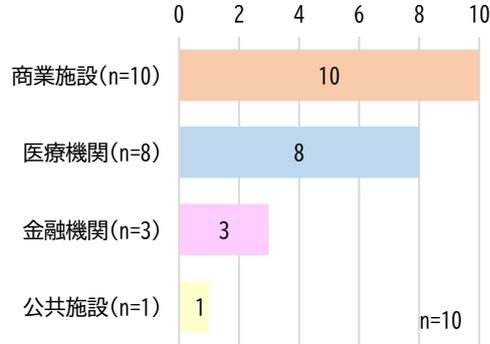


図 53 利用目的

大学病院の区間まで利用されることはなく、主に時松～イオン挾間店までの区間で利用されることが多くみられます。

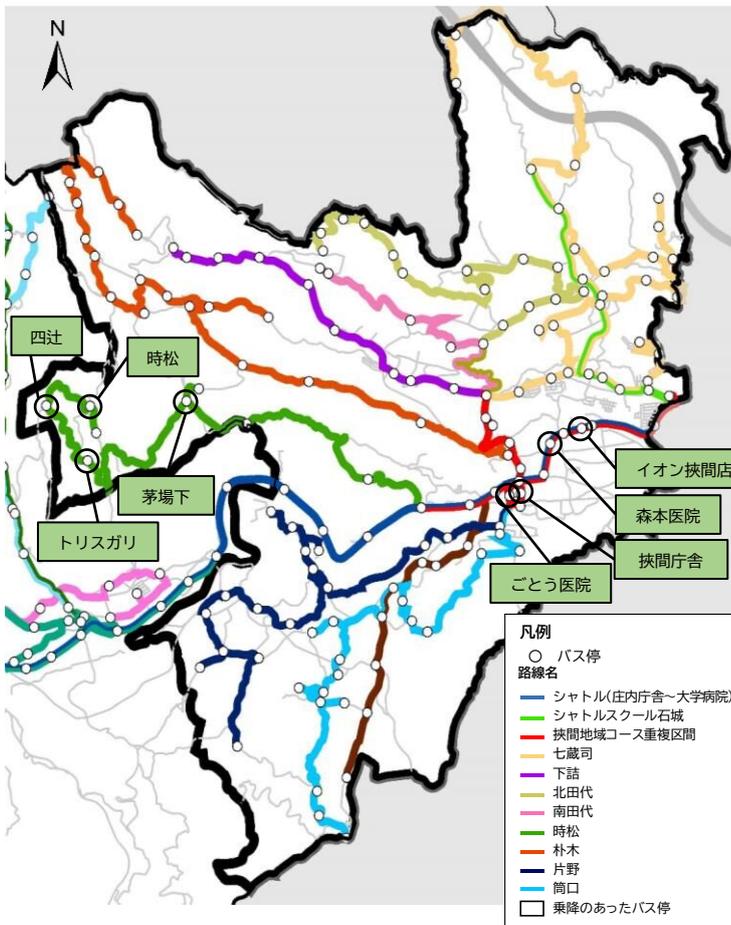


図 54 乗降バス停

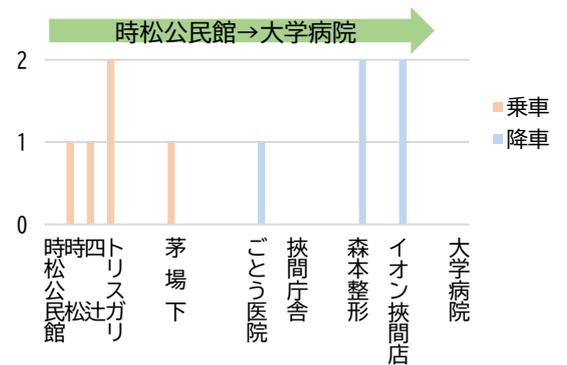


図 55 時松コース乗降バス停（往路）

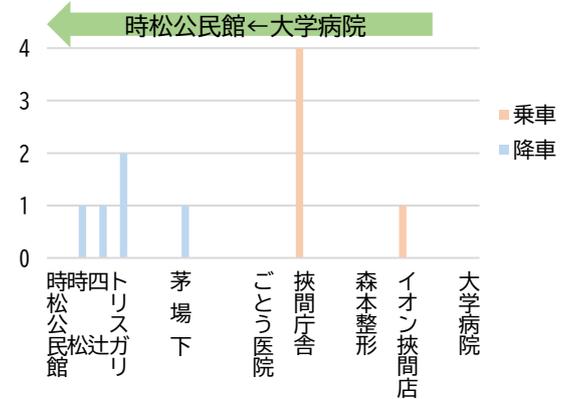


図 56 時松コース乗降バス停（復路）

④調査結果（庄内地域）

利用者は高齢者が多いものの、スクールバスを中心に若い利用者も確認できます。

病院・買い物を目的として利用されることが多いですが、大津留は通勤、（ス）阿蘇野は通学を目的として利用する利用者がみられ、生活の移動手段となっていることが想定されます。

本調査において、いずれのコースにも利用者の確認できない区間があります。

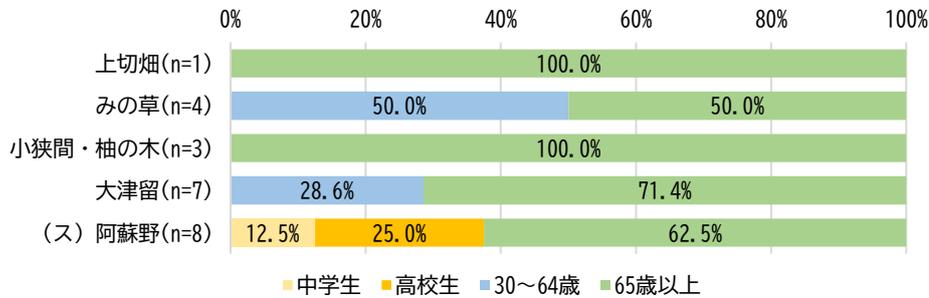


図 57 コース別利用者年齢

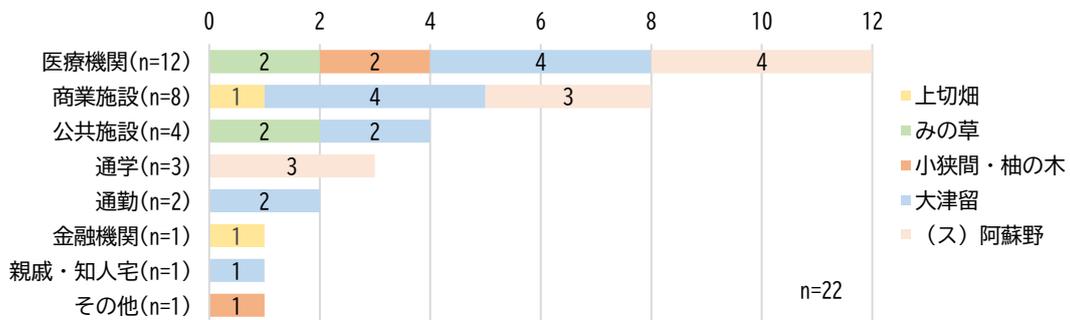


図 58 利用目的

いずれのコースにも利用されていない区間が存在しますが、上切畑コースや小狭間・柚の木コースの復路では利用者の確認ができなかった区間が比較的広いです。

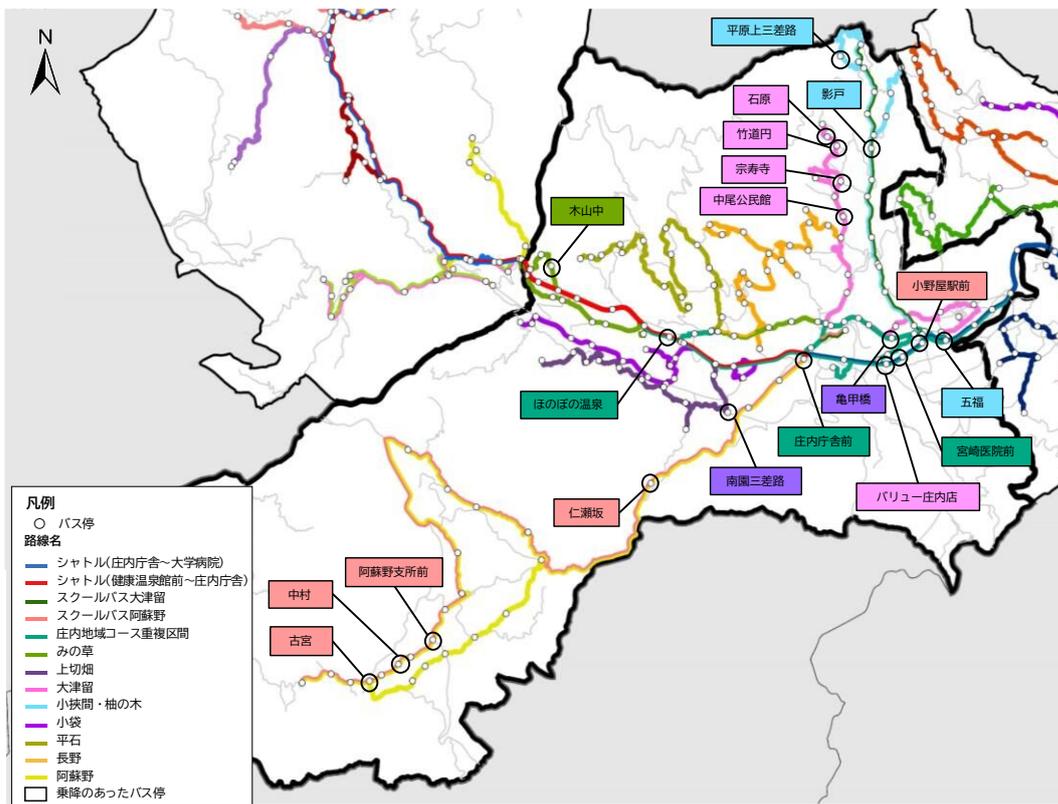


図 59 乗降バス停

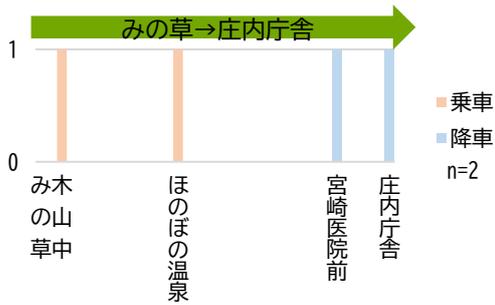


図 60 みの草コース乗降バス停 (往路)



図 61 みの草コース乗降バス停 (復路)

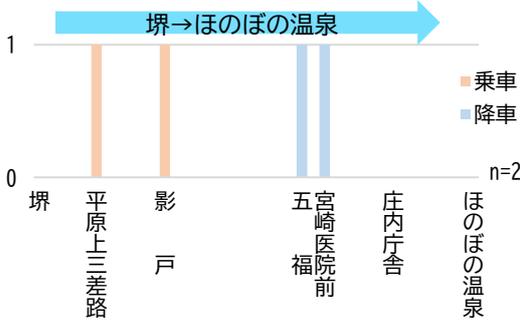


図 62 小挾間・柚の木コース乗降バス停 (往路)

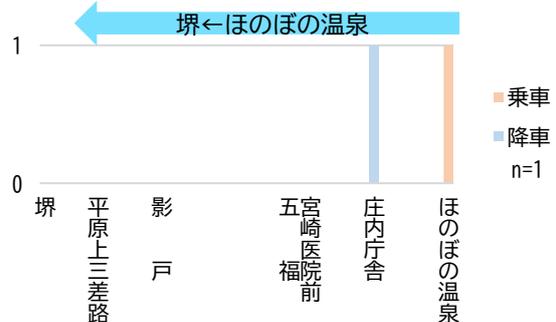


図 63 小挾間・柚の木コース乗降バス停 (復路)

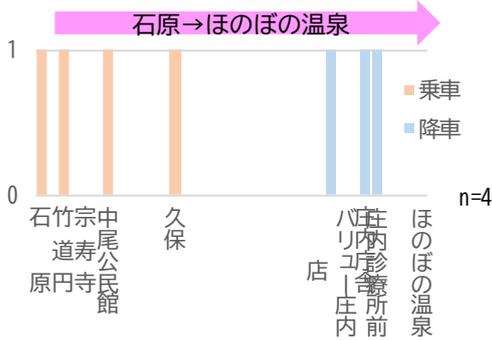


図 64 大津留コース乗降バス停 (往路)

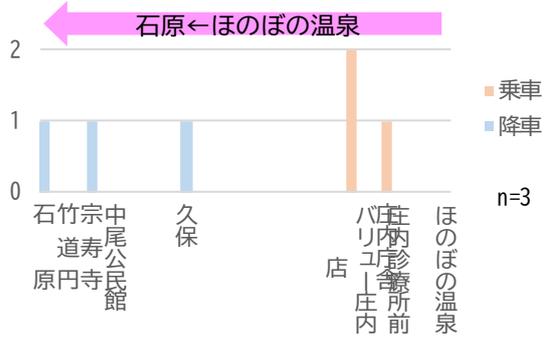


図 65 大津留コース乗降バス停 (復路)

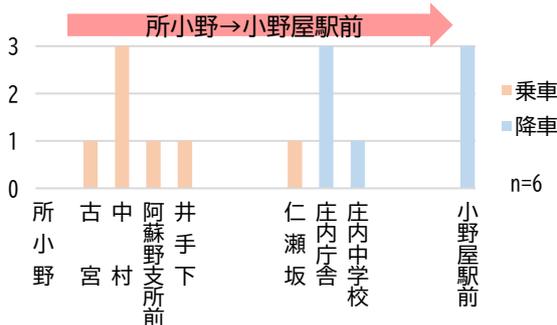


図 66 (ス) 阿蘇野コース乗降バス停 (復路) (往路)

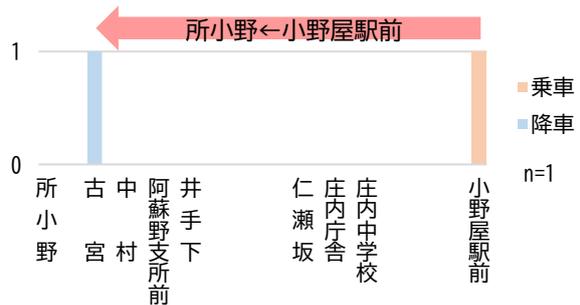


図 67 (ス) 阿蘇野コース乗降バス停 (復路)

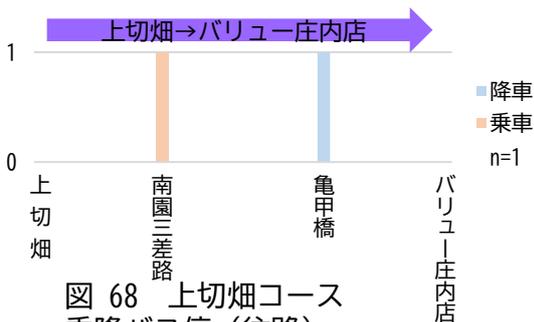


図 68 上切畑コース乗降バス停 (往路)

⑤調査結果（湯布院地域）

回答者は全員が65歳以上であり、主に買い物、通院を目的として利用されています。

利用者は少ないものの、当該路線を利用することを前提に外出の予定を組む利用者もあり、高齢者の重要な生活の移動手段となっています。

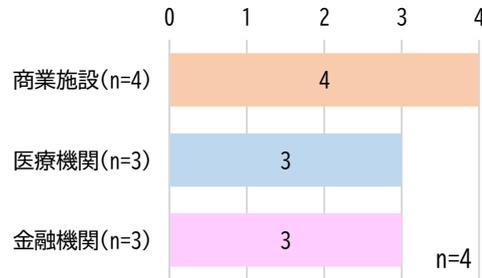


図 69 利用目的

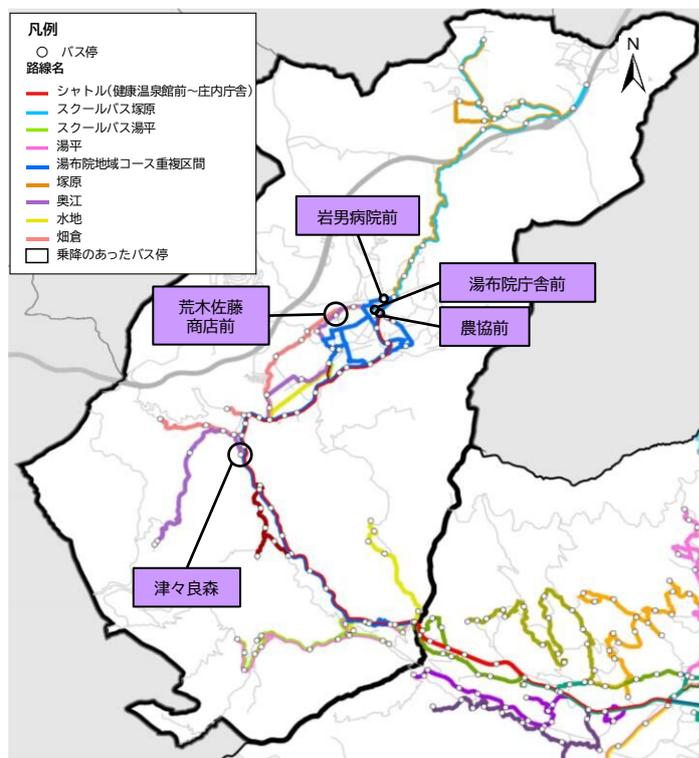


図 70 乗降バス停



図 71 奥江コース乗降バス停（往路）



図 72 奥江コース乗降バス停（復路）

(2) 高校生・中学3年生保護者アンケート調査

① 調査の概要

○由布高校の生徒及び由布市在住の中学生の保護者にアンケート調査を実施し、高校生：168票、中学生保護者：48票（うち3票は地域不明のため除く）を回収しました。

○設問項目（概要）

- ・通学の移動実態
- ・公共交通の利用有無、利用実態、改善要望 など

② 調査結果（高校生）

庄内地域は通学時に公共交通を利用する割合が非常に少なく、自転車や家族の送迎で移動していることがわかります。

雨天時も公共交通に通学手段を切り替えることなく、家族の送迎で通学しています。

湯布院地域は他2地域と比較し、通学手段としてJRを利用する生徒が多く見られます。

いずれの地域においても、晴天時は徒歩や自転車での通学が一定数確認できる一方で、雨天時には家族の送迎による通学が増加しています。

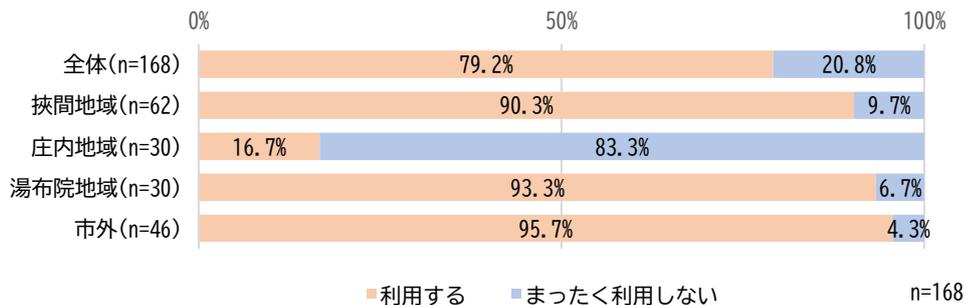


図 73 通学時の公共交通利用の有無

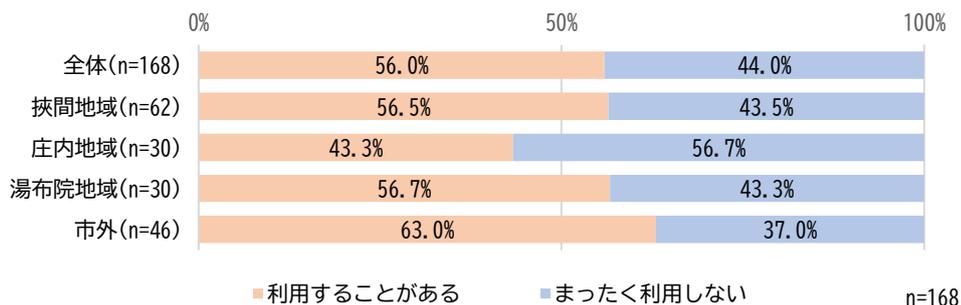


図 74 通学・部活以外の公共交通利用の有無

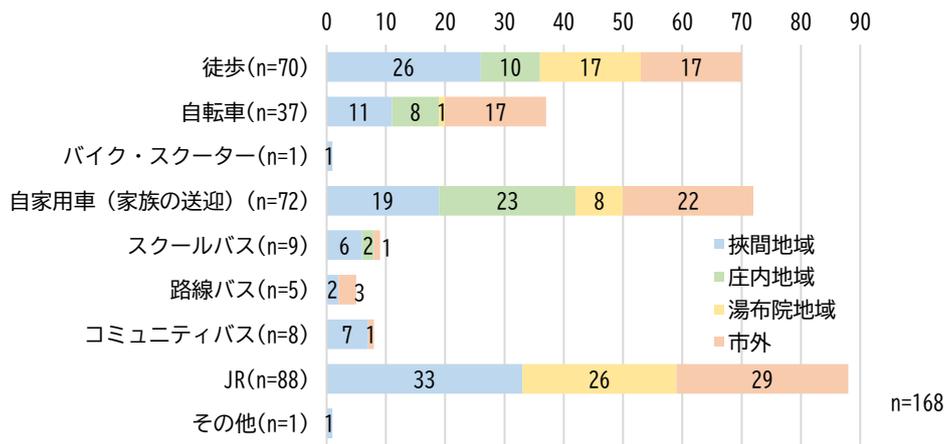


図 75 通学時の移動手段（晴天時）

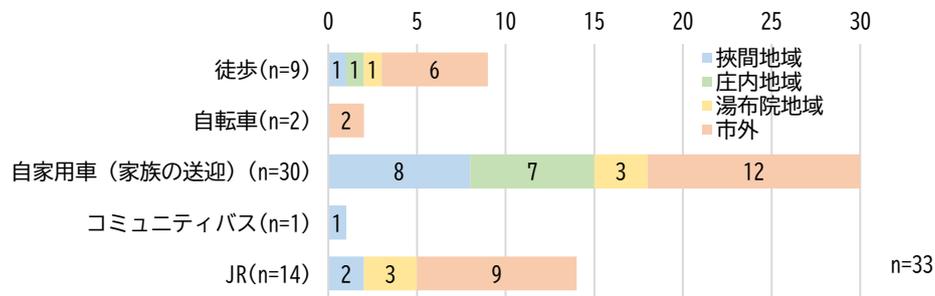


図 76 通学時の移動手段（雨天時）

公共交通を利用する生徒は、公共交通に対する不満としてバスや鉄道の便数が少ないと回答しています。

公共交通を利用しない生徒は利用しない理由として、徒歩や家族の送迎で移動が可能であるため公共交通を必要としていないと回答しています。

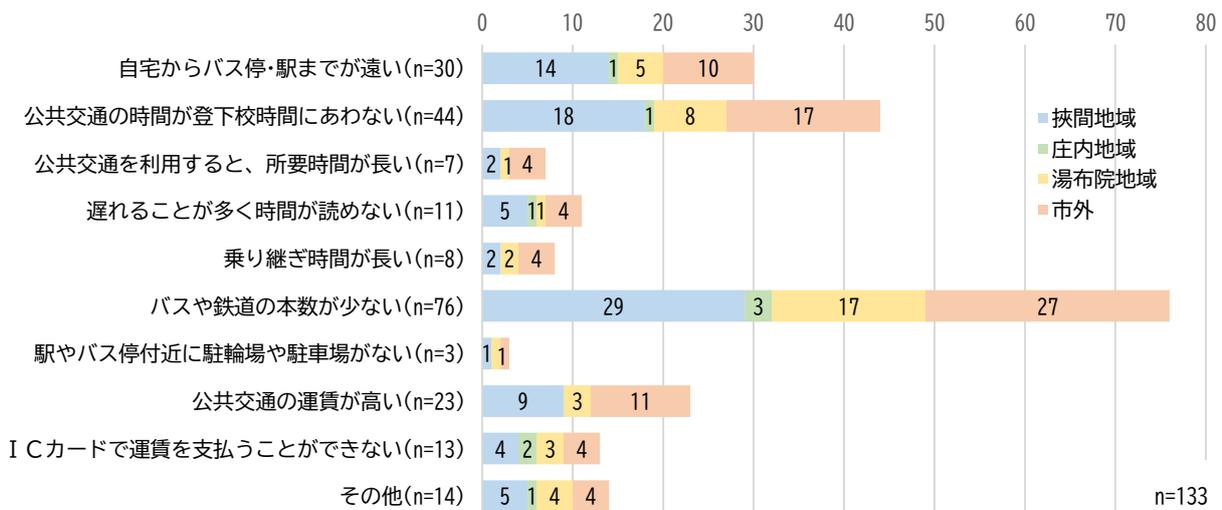


図 77 公共交通に対する不満（公共交通利用者）

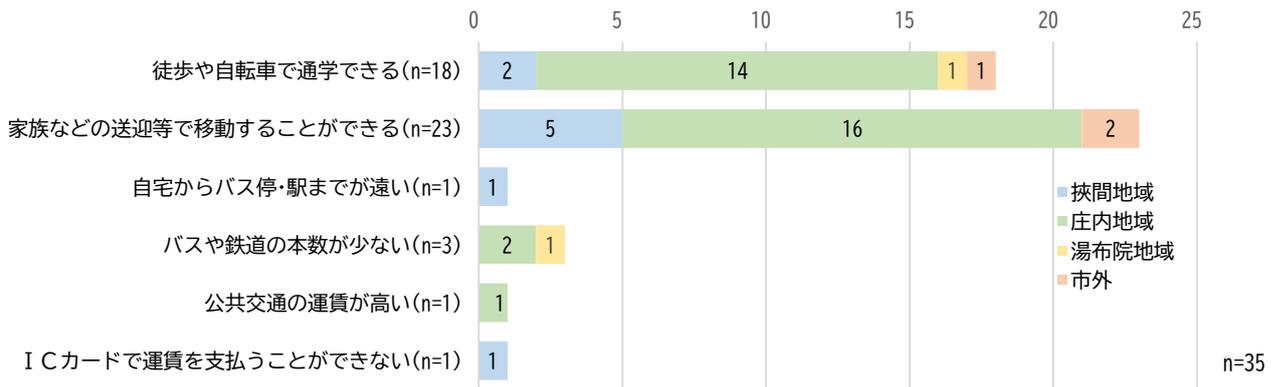


図 78 公共交通を利用しない理由（公共交通非利用者）

③調査結果（中学生保護者）

公共交通の利用は進学先の選択にも影響を与え、特に狭間地域では 8 割以上が公共交通（鉄道）で通学できることを前提として進学先を選ぶと回答しています。

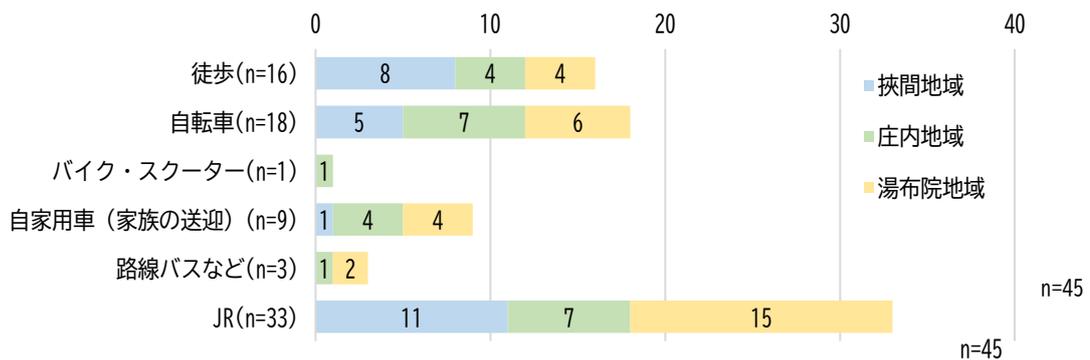


図 79 通学時の移動手段

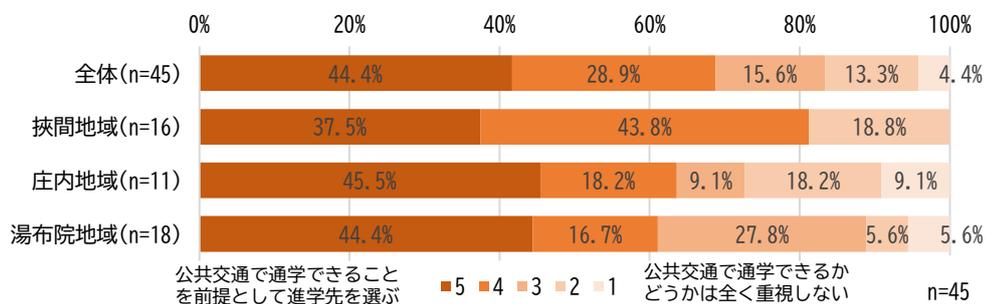


図 80 進学先の公共交通利用想定

公共交通を利用する生徒は、公共交通に対する不満としてバスや鉄道の便数が少ないと回答しています。

公共交通を利用しない生徒は利用しない理由として、徒歩や家族の送迎で移動が可能であるため公共交通を必要としていないと回答しています。

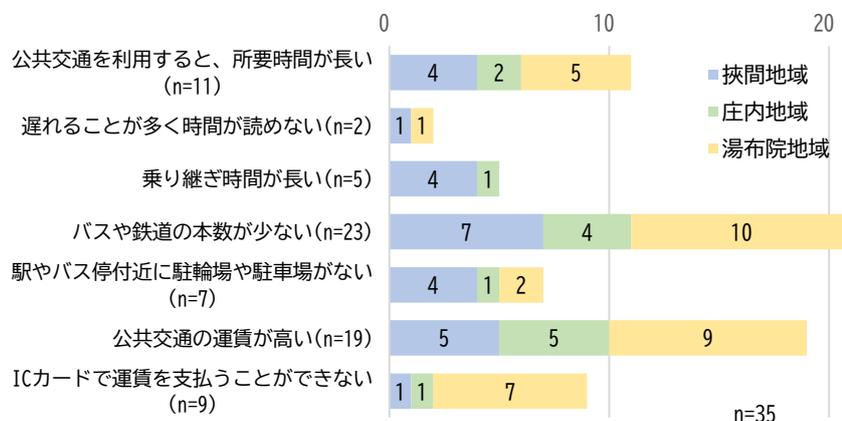


図 81 公共交通に対する不満（公共交通利用予定者）

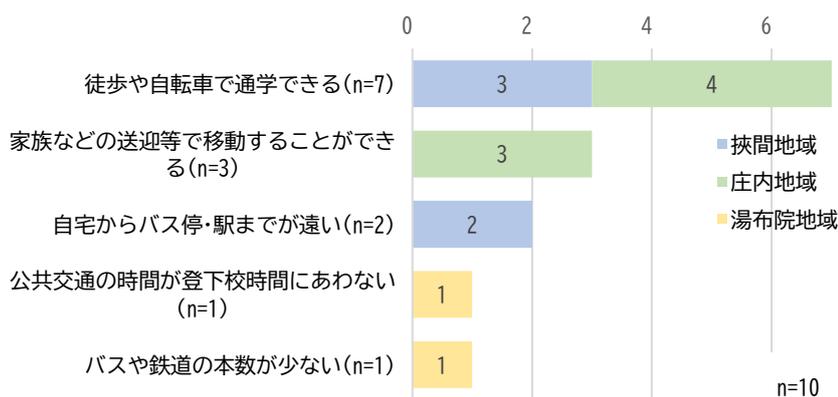


図 82 公共交通を利用しない理由（公共交通非利用予定者）

9. 前回由布市地域公共交通網形成計画の評価

(1) 目標（評価指標）の達成状況

前回の由布市地域公共交通網形成計画で位置付けられた目標（評価指標）の達成状況は以下のとおりとなり、目標達成は11指標中3指標で、改善はしているものの目標を達成していない指標は2指標、5指標については計画策定時よりも悪化しています。（1指標はデータ未公表）

表 14 前回由布市地域公共交通網形成計画の評価指標達成状況（1/2）

■：再掲

	指標	現況値 (従前値)	目標値 (H34)	参考値 (R1)	実績値	評価	評価コメント	次期計画への反映	次期計画の 関連評価指標	
(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	38,276 人/年 [R1]	27,643 人/年 [R4]	×	人口減少に加えて、新型コロナウイルスの影響による感染リスクを意識した外出控え、テレワークへの転換、自家用車の使用等の行動の変化があったのではないかと推察されます。	反映します	地域内公共交通ユーバスの年間利用者数	
	各地域の拠点JR 駅の乗降客数	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,423,000人/年以上	748,250 人/年 [R1] (1,025人/日)※1	627,800人/年 [R4] (860人/日) ※1	×	上記理由や新型コロナウイルス感染防止のため、広域な移動が減少したと推察されます。		
		庄内駅	80,515 人/年 [H27]	66,000 人/年以上	公表なし	公表なし	—		反映します ⇒庄内駅を同庄内地域の 小野屋駅に変更	各地域の拠点JR 駅 の乗車人数
		向之原駅	467,498 人/年 [H27]	512,000 人/年以上	470,850 人/年 [R1] (645人/日)※1	408,800人/年 [R4] (560人/日) ※1	×			
(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%	—	98.9% ※2	△	運行形態の見直し等によりカバー率は向上しているものの、目標の100%には到達していません。	反映しません ⇒湯布院地域の別荘地工 リアが空白エリアとなっ ていることが要因で今後 の改善が見込めないため	—	
	「外出に利用できる公共 交通がない」と評価する 自治会長の割合	10% [H29]	10%未満	—	6.5% [R5]	○	目標の10%未満を達成しました。	反映しません	—	
	JR 鉄道駅のバリアフ リー化整備箇所数	0駅 [H29]	1駅	—	1駅	○	目標の1駅を達成しました。	反映しません	—	
	タクシー利用者数	556,497 人/年 [H27] ※3	665,000 人/年以上	450,336 人/年 [R1]	320,104人/年 [R4]	×	人口減少や新型コロナウイルス感染拡大の影響、ドライバー不足によりすべての予約に対応できていない状況等から、減少したと推察されます。	反映します	タクシー利用者数	
	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	38,276 人/年 [R1]	27,643 人/年 [R4]	×				
	各地域の拠点JR 駅の乗降客数	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,423,000人/年以上	748,250 人/年 [R1] (1,025人/日)※1	627,800人/年 [R4] (860人/日) ※1	×			
		庄内駅	80,515 人/年 [H27]	66,000 人/年以上	公表なし	公表なし	—			
向之原駅		467,498 人/年 [H27]	512,000 人/年以上	470,850 人/年 [R1] (645人/日)※1	408,800人/年 [R4] (560人/日) ※1	×				

※1：1日あたりの駅別乗車人員数 平成28年より各駅の年間乗降車人数が非公表のため、駅別乗車人員数より算出
 ※2：[人口]令和2年 国勢調査 500mメッシュ、[鉄道]令和4年度 国土数値情報、[バス停留]由布市資料、令和4年度 国土数値情報 を使用して算出
 ※3：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：「○」目標達成、「△」目標未達成だが計画策定時より改善、「×」目標未達成で計画策定時より悪化

表 15 前回由布市地域公共交通網形成計画の評価指標達成状況 (2/2)

■：再掲

	指標	現況値 (従前値)	目標値 (H34)	参考値 (R1)	実績値	評価	評価コメント	次期計画 への反映	次期計画の 関連評価指標	
(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	—	6事業	○	目標の6事業を達成しました。	反映します	関係機関との連携した取組み数	
	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	38,276 人/年 [R1]	27,643 人/年 [R4]	×				
	タクシー利用者数	556,497 人/年 [H27] ※3	665,000 人/年以上	450,336 人/年 [R1]	320,104人/年 [R4]	×				
	各地域の拠点JR 駅の乗降客数	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,423,000人/年以上	748,250 人/年 [R1] (1,025人/日)※1	627,800人/年 [R4] (860人/日) ※1	×			
		庄内駅	80,515 人/年 [H27]	66,000 人/年以上	公表なし	公表なし	—			
		向之原駅	467,498 人/年 [H27]	512,000 人/年以上	470,850 人/年 [R1] (645人/日)※1	408,800人/年 [R4] (560人/日) ※1	×			
(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	22.7% [R1]	18.5% [R3]	△	目標には届かなかったものの、1割程度の改善が見られる。人口減少や新型コロナウイルスの影響による利用者減少が要因と推察されます。	反映します	便平均2人未満のユーバス路線数	
	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	1,944 円/人 [R1]	2,780円/人 [R4]	×	利用者の減少傾向により、一人当たりの財政負担額は悪化しています。	反映します	ユーバスの市民1人あたり財政負担額	
	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	38,276 人/年 [R1]	27,643 人/年 [R4]	×				
	タクシー利用者数	556,497 人/年 [H27] ※3	665,000 人/年以上	450,336 人/年 [R1]	320,104人/年 [R4]	×				
	各地域の拠点JR 駅の乗降客数	由布院駅	935,248 人/年 [H27]	1,423,000人/年以上	748,250 人/年 [R1] (1,025人/日)※1	627,800人/年 [R4] (860人/日) ※1	×			
		庄内駅	80,515 人/年 [H27]	66,000 人/年以上	公表なし	公表なし	—			
向之原駅		467,498 人/年 [H27]	512,000 人/年以上	470,850 人/年 [R1] (645人/日)※1	408,800人/年 [R4] (560人/日) ※1	×				

※1：1日あたりの駅別乗車人員数 平成28年より各駅の年間乗降車人数が非公表のため、駅別乗車人員数より算出
 ※2：[人口]令和2年 国勢調査 500m メッシュ、[鉄道]令和4年度 国土数値情報、[バス停位置]由布市資料、令和4年度 国土数値情報 を使用して算出
 ※3：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：「○」目標達成、「△」目標未達成だが計画策定時より改善、「×」目標未達成で計画策定時より悪化

(2)結果分析・今後の対応

(1) 目標(評価指標)の達成状況で整理した結果を受けて、以下のとおり要因分析及び今回計画策定時への対応を整理しました。

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

評価指標としては、「地域内の公共交通年間利用者数」及び「鉄道駅の乗降客数」を設定していました。由布市人口は年々減少しており、令和2年度からは新型コロナウイルス感染症の感染拡大から外出控えが確認されたことが大きく影響して、住民の行動に変化(テレワークへの転換、自家用車の使用等)があったことが推察されます。これにより、評価指標である地域内外の公共交通利用者数は減少し、目標達成に至りませんでした。

なお、平成28年より鉄道駅の利用実態データの公表方法に変更があり、各駅の年間乗降車人数が非公表のため、上位300駅の駅別乗車人員数よりデータを算出しております。庄内駅においては令和3年度データでは公表がされておられません。

今回計画策定時への評価指標に関しては、「ユーバスなど地域内公共交通の年間利用者数」は目標未達のため、継続的な目標達成のための取組みが必要と考えます。ただし、前回計画策定時の目標値が高水準であったことから実績値と大きな乖離が生じたため、今後、目標値を設定する際には、社会情勢を考慮した指標設定のうえ、現実的な目標値を設定することとします。「各地域の拠点JR駅の乗降客数」に関しては、評価指標として社会情勢変化等を十分考慮した上で、実現可能な数値となるよう目標値を設定し、公表データ(駅別乗車人員)を用いて評価していきます。庄内地域においては、庄内駅のデータが公表されていないため、小野屋駅で評価することとします。

② 利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備

評価指標としては、「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」の評価指標に加えて、「公共交通の人口カバー率」「自治会長の評価」「鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数」「タクシー利用者数」を設定していました。「公共交通の人口カバー率」は目標未達であるものの、湯布院地域の別荘地エリアが空白エリアとなっていることが要因です。当該エリアの移動需要は不定期であり、自家用車での移動を前提とした郊外エリアであるため、公共交通サービスの必要性が低い状況です。よって、今後の改善が見込めないため、目標値の100%に課題があった認識であり、概ね達成と判断いたします。

「自治会長の評価」「鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数」は目標を達成しており、今後も継続的に評価を低下させないよう、注視していきます。

「タクシー利用者数」は人口減少、新型コロナウイルス感染症の感染拡大から外出控えが大きく影響して、目標未達となりました。住民や観光客の行動変化が大きな要因と推察されます。前回計画策定時の目標値が高水準であったことから実績値と大きな乖離が生じたため、本計画においては、社会情勢変化等を十分考慮した上で、実現可能な数値となるよう目標値を設定します。

③ 公共交通の利用促進

評価指標としては、「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」、「②利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備」の評価指標に加えて、「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」を設定していました。

「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」は目標の6事業を実施しており、目標達成となりました。本計画でも評価指標に採用し、継続的に公共交通と関連する事業は連携しながら、公共交通の活性に注力していきます。

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

評価指標としては、「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」、「②利用者ニーズに対応した公共交通の利用環境整備」の評価指標に加えて、「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」、「ユーバスなどの利用者1人あたり財政負担額」を設定していました。

「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」は目標未達であるものの、1割程度の改善が見られました。人口減少や新型コロナウイルスの影響による利用者減少が要因と推察されます。

「ユーバスなどの利用者1人あたり財政負担額」は利用者の減少が影響し、目標未達となりました。利用者の減少により、1人当たりの財政負担額は悪化しており、今後も人口減少、利用者減少が継続する場合、1人当たりの財政負担額が増加することが懸念されます。

上記2つの評価指標については、前回計画策定時の目標値が高水準であったことから実績値と大きな乖離が生じたため、評価指標として設定する場合には、目標値設定において、社会情勢変化等を十分考慮した上で、実現可能な数値となるよう留意が必要です。また、「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」は、バス停別に評価するのではなく、便あたりで評価する「便平均2人未満のユーバス路線数」を指標とします。「ユーバスなどの利用者1人あたり財政負担額」は、利用者1人あたりではなく、由布市民1人あたりの財政負担額にて評価することとします。

10. 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

- ユーバスは主に高齢者が市の中心部へ、日用品等の買い物、通院等のための日常的な交通手段として利用されています。
- 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。

由布市地域公共交通計画
令和6年3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

