

A scenic landscape featuring a large, green mountain in the background under a blue sky with light clouds. In the foreground, there are lush green rice fields. A red train is traveling along a track that curves through the fields. A semi-transparent oval with a white border is overlaid on the center of the image, containing the title text.

由布市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

[目 次]

1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 計画策定の背景.....	1
1-2 計画の目的・位置づけ	2
1-3 計画の構成.....	3
1-4 上位・関連計画における公共交通関連施策など	4
2. 由布市の概況.....	10
2-1 地域の現状.....	10
2-2 公共交通の現状.....	21
3. 由布市の地域公共交通に関する利用者ニーズ調査の概要	33
4. 由布市の将来のまちづくりにおける公共交通の問題点・課題	34
4-1 ネットワーク：市の戦略に合致した地域公共交通網の再構築が必要.....	34
4-2 サービス：利用者目線で効果的・効率的な公共交通サービスが必要.....	41
4-3 地域公共交通の運行持続性の向上	45
5. 由布市地域公共交通網形成計画	50
5-1 由布市における地域公共交通の基本理念.....	50
5-2 由布市における地域公共交通の基本方針.....	50
5-3 計画対象区域	53
5-4 計画期間	53
5-5 計画の目標.....	53
5-6 目標を達成するために行う事業及び実施主体.....	56
5-7 目標達成に向けたマネジメント	64

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 計画策定の背景

由布市は、大分県のほぼ中央に位置し、北は宇佐市と別府市、南は竹田市、東は大分市、西は玖珠郡（玖珠町と九重町）に接しています。

昭和 30 年に由布院町・湯平村が合併して湯布院町となり、平成 17 年に挾間町・庄内町・湯布院町が合併し、現在の由布市になりました。平成 27 年国勢調査によると、人口 34,262 人、高齢化率 32.3%となっており、現在 150 自治会があります。

東西 24.7km、南北 23.4km、面積 319.32km²の本市は、北部から南西部にかけては由布岳や黒岳など 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ています。

これらの山々を源とする河川が大分川を形成し東西に流れています。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。

また、道路網としては、湯布院地域を走る大分自動車道、挾間地域・庄内地域・湯布院地域をつなぐ国道 210 号等といった道路が整備されています。

本市の公共交通機関としては、鉄道は J R 久大本線があり、由布院駅をはじめ、市内に 8 つの駅を有するほか、バス交通としては、高速バス（空港リムジンバス含む）や路線バス（亀の井バス、大分バス）、九州産交バスが運行する定期観光バス（九州横断バス）等があります。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 32 路線（合併前の 3 地域で計 24 路線、スクールバス 5 路線、旧町間のシャトルバス 3 路線）あります。

このような状況の中、「由布市総合計画」では、由布市のまちづくりの目標として「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“安心して暮らせる地域社会の創造”などの実現を掲げています。

その実現に向けて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。

本計画では、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います。

由布市の位置



由布市の地形



※図中の番号は写真の番号



①雨乞牧場からの由布岳



②由布岳の北麓に広がる塚原高原



③原生林の広がる黒岳



④男池湧水群などから形成される河川



⑤棚田と由布川峡谷

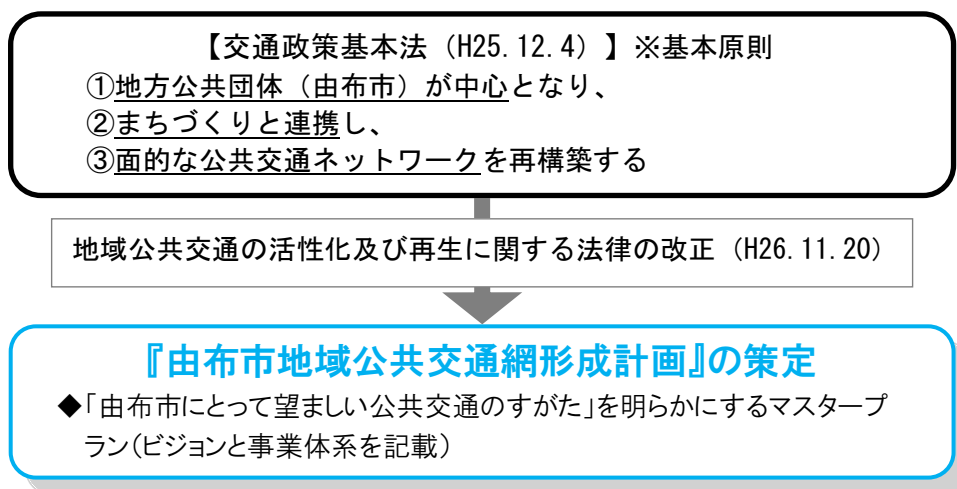


⑥60mの落差のある由布川峡谷

資料：由布市景観マスタープラン

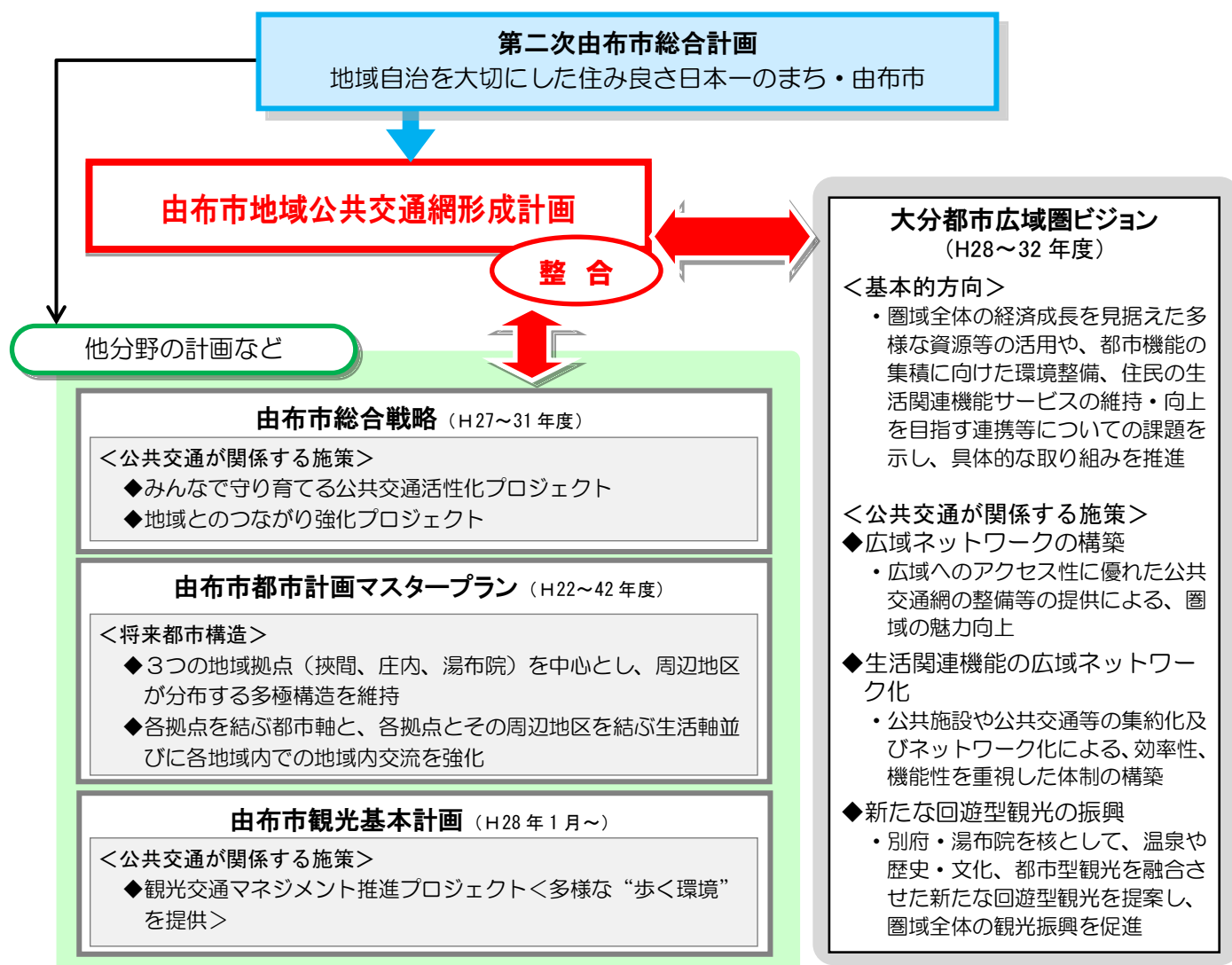
1-2 計画の目的・位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」及び「改正地域公共交通活性化再生法」に則り、由布市のまちづくりの将来像を示す「由布市総合計画」などの推進に向けた「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（マスタープラン）です。



「第二次由布市総合計画」を最上位計画としつつも、「由布市総合戦略」、「由布市都市計画マスタープラン」など関係計画等との一体性を確保し、整合を図っています。

また、本計画は「大分都市広域圏ビジョン」との整合がとられた計画となります。



1-3 計画の構成

由布市地域公共交通網形成計画は、次の項目で構成しています。

計画の目的と関連計画の整理

計画策定の背景や目的、計画の位置づけなどを整理しています。

由布市の概況

本市の人口特性や施設分布、通勤・通学流動、公共交通の現状などを整理しています。

由布市の地域公共交通に関する利用者ニーズ調査(概要)

計画策定に当たって実施した各種ニーズ調査の概要を整理しています。

【自治会長・民生児童委員アンケート】

自治会長・民生児童委員からみた地区の公共交通に関する問題やニーズ等を調査しています。

【交通不便地域住民ヒアリング】

交通不便地域に住む高齢者の移動時の困りごとや公共交通の利用意向等を調査しています。

【中学3年生保護者アンケート】

高校進学を想定した際の、高校までの移動手段や通学時の不安等を調査しています。

【生活・観光施設利用者ヒアリング】

市民がよく利用する施設での利用者の施設利用状況や公共交通に対するニーズ等を調査しています。

【ユーバス利用者ヒアリング】

市内で運行している大分バス及び亀の井バスが運行するユーバスの利用実態等を調査しています。

由布市の将来のまちづくりにおける公共交通の問題点・課題など

由布市の地域特性や公共交通の現状、調査で分かった利用者ニーズ等を踏まえて、本市の地域公共交通の課題などを整理しています。

由布市地域公共交通網形成計画(本編)

本計画には、国の「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」に基づき、本市における公共交通の基本方針、計画の区域、計画の目標並びに目標を達成するために行う事業及びその実施主体、計画の達成状況の評価に関する事項などを記載しています。

1-4 上位・関連計画における公共交通関連施策など

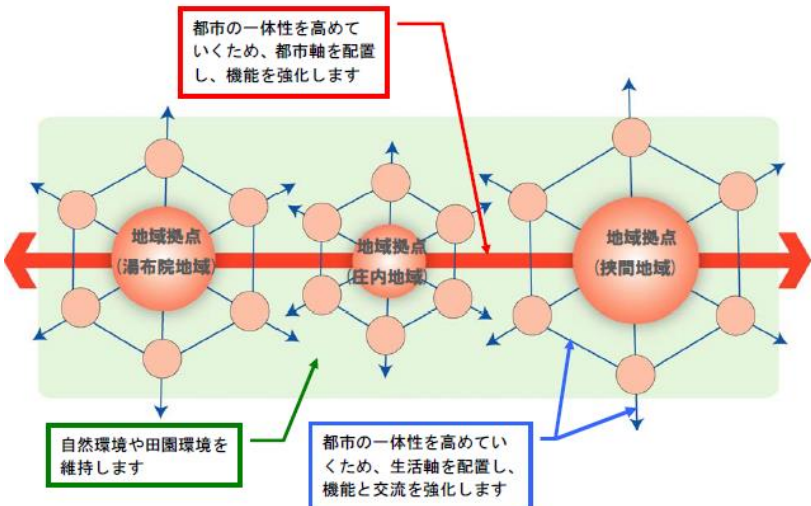
1-4-1 上位計画「由布市総合計画」

第二次由布市総合計画（平成28年3月）	
計画概要等	○計画期間 基本構想：平成28年度～平成37年度 重点戦略プラン：平成28年度～平成32年度 ○まちづくりの目標 地域自治を大切にしたい住み良さ日本一のまち・由布市 ○まちづくりのテーマ ・みんなで進める！接続可能なまちづくり ・市民とともに作る「まちの未来」 ・持続可能で質の高い行政サービス供給の基盤形成 ・安心して暮らせる地域社会の創造 ・一人ひとりの力を活かせるまちづくり ・誰もが輝ける福祉社会の実現 ・いきいきと健康づくりに取り組む地域社会の実現 ・安心して受けられる医療・保険の実現 ・人や文化を育むまちづくり ・生きがいに満ちた生涯学習社会の形成 ・生きる力を育む学校教育の推進 ・誇りを持てる地域文化の創造 ・人権を尊重する社会の形成 ・安心して笑顔で子育てできる地域社会の創造 ・経済の循環から地域が潤うまちづくり ・地域に根差した持続可能な農林畜産業 ・地域のにぎわいを生み出す商工・観光業 ・由布市で住み働くことの魅力向上 ・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 ・豊かな自然環境の実現 ・質の高い生活環境の実現 ・地域を知り、表現するまちづくり ・多様な交流と情報発信の促進
公共交通に関する記述内容	○計画期間：平成28年度～平成32年度 ○重点戦略プラン ・みんなで守り育てる公共交通活性化プロジェクト ○目標 ・まちづくりと一体化した、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。 ・「路線（経路・停留所位置）」、「ダイヤ」、「乗降施設」、「車両」の4つからなる「基本コンテンツ」の工夫を図る。 ・回数券・割引パスポート等の導入等によるお得感の向上を図る。 ・広域市町村圏協議会と連携する中で大分市中心部へのアクセス向上やJRへの乗り継ぎ可能な路線運行に努め、利便性を向上させる。 ・収支率が一定水準を下回る場合には廃止することについて地域と協定を結ぶなどして、公共交通維持のための住民意識の向上を図る。 ②コミ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。 ・地域の助け合い（無償運送もしくは自家用有償運送等の導入）による「地域の足の確保」。 ③まちづくりと一体となった公共交通の実現を目指す。 ・高齢者の生きがいづくり・健康増進事業あるいは買い物支援等ソフト事業と連携する中で、公共交通利用者増加に向けた取り組みを進める。 ・小さな拠点づくり等を組み合わせながら、公共交通利用者増加に向けた取り組みを進める。

1-4-2 主な関連計画「由布市総合戦略」

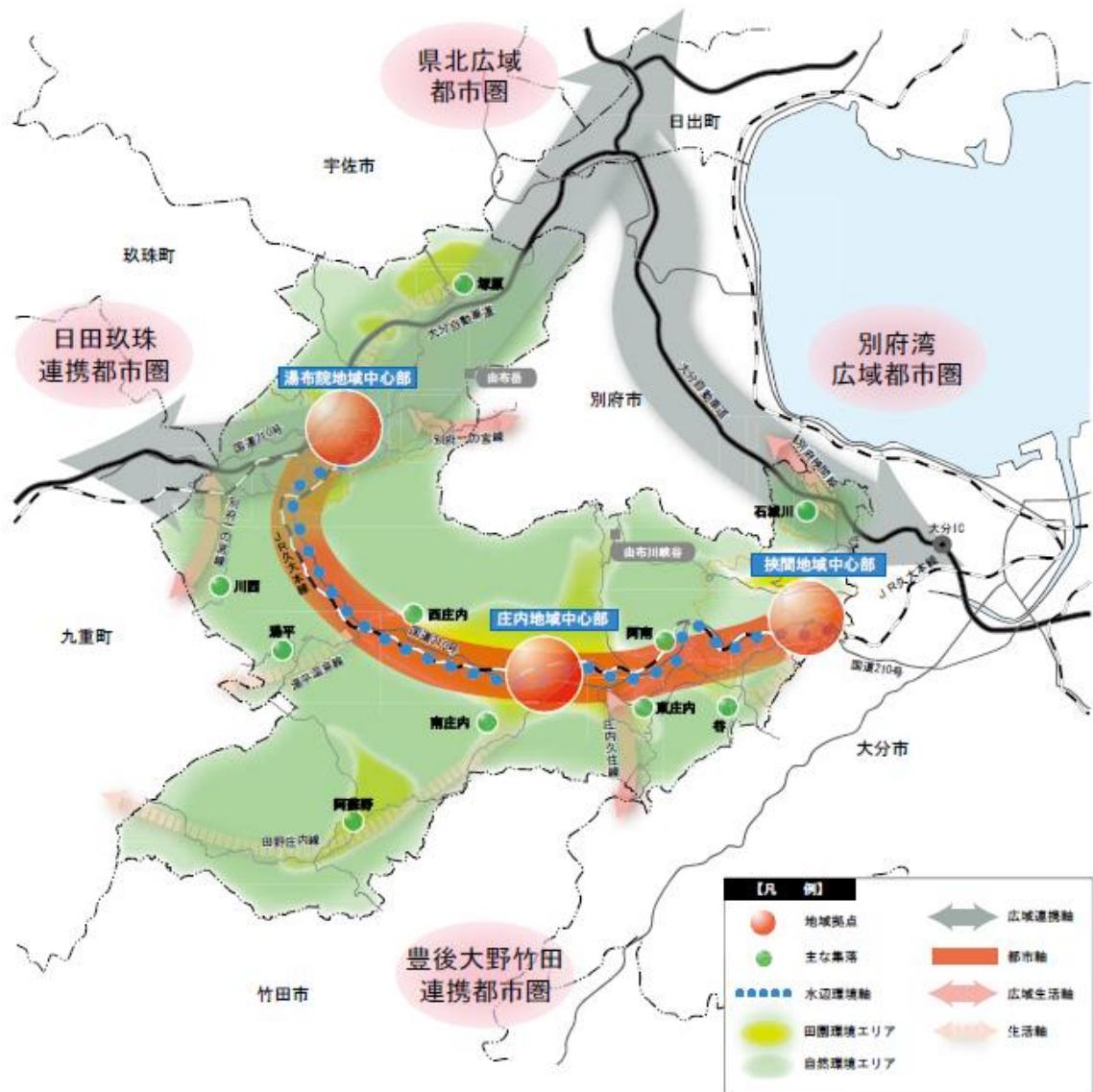
由布市総合戦略（平成27年10月）														
計画概要等	○計画期間：平成27年度～平成31年度 ○基本目標 Ⅰ 由布市における安定した雇用を創出する Ⅱ 由布市への新しい人の流れをつくる Ⅲ 由布市での若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる Ⅳ 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する													
公共交通に関する記述内容	<基本目標Ⅳ 施策2 みんなで守り育てる公共交通活性化プロジェクト> 適宜利用者のニーズに応じた路線、ダイヤ等の工夫を図り、高齢者の生きがいづくり事業等とタイアップすることによりコミュニティバスの利用者増加を目指します。また、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ます。 <table><tr><th>指標名</th><th>基準値（H26）</th><th>重要業績評価指標（KPI H31）</th></tr><tr><td>コミュニティバス利用者数</td><td>49,302人</td><td>51,700人</td></tr><tr><td>新たな公共交通創出数</td><td>—</td><td>2地域</td></tr><tr><td>コミュニティバスとの連携した事業の実施数</td><td>—</td><td>3事業</td></tr></table> ①コミュニティバス利便性向上・合理化事業 ○コミュニティバスの路線やダイヤ等の工夫を図ることにより、市民の公共交通への再認識と利便性の向上を目指します。また、同時に収支率の改善が見込めない路線の見直しを進めます。 ・交通対策会議の充実 ・回数券・割引パスポート導入事業の推進 ・大分都市広域圏協議会との連携 ②新たな交通モードによる持続可能な公共交通創出事業 ○地域実情に沿った新たな公共交通が求められてきています。この課題を解決するために、地域での助け合い交通など、新たな公共交通と同時に雇用の創出を目指します。 ・地域の助け合い無償運送事業の検討 ・自家用有償運送事業の検討 ③まちづくりと公共交通の一体化事業 ○市が取り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を目指します。 ・高齢者の生きがい事業との連携推進 ・健康事業等の連携推進 ・小さな拠点づくり事業の推進 <基本目標Ⅳ 施策5 地域とのつながり強化プロジェクト> ①大分都市広域圏推進事業 ・周遊観光交通バス運行事業の推進		指標名	基準値（H26）	重要業績評価指標（KPI H31）	コミュニティバス利用者数	49,302人	51,700人	新たな公共交通創出数	—	2地域	コミュニティバスとの連携した事業の実施数	—	3事業
指標名	基準値（H26）	重要業績評価指標（KPI H31）												
コミュニティバス利用者数	49,302人	51,700人												
新たな公共交通創出数	—	2地域												
コミュニティバスとの連携した事業の実施数	—	3事業												

1-4-3 主な関連計画「由布市都市計画マスタープラン」

由布市都市計画マスタープラン（平成25年2月）	
計画概要等	○計画期間：平成22年度～平成42年度 ○まちづくりの基本理念 ・地域ごとの個性を大切にし、自然・人・文化が交流するまち ゆふ ○まちづくりの基本方針 ・自然、人、文化が地域間で交流、連携するまちづくり ・地域ごとの個性にあわせた、快適に暮らすことができるまちづくり ・自然環境や田園環境を守り、育てるためのまちづくり ・環境の「質」を高めるまちづくり ・市民が主役のまちづくり ○将来都市構造 ・一極集中型の都市構造ではなく、3つの地域拠点（挾間、庄内、湯布院）を中心とし、周辺地区が分布する多極構造を維持していきます。 ・地域間連携と市全体の一体的なまちづくりを推進していくために、各拠点を結ぶ都市軸（国道210号、JR久大本線）と、各拠点とその周辺地区を結ぶ生活軸並びに各地域内での地域内交流を強化していきます。 ・拠点や地区の周囲に広がる山林等の自然環境および農地等の田園環境を維持していきます。 ■都市構造の概念図  The diagram illustrates the urban structure concept. It features three main regional nodes (湯布院地域, 庄内地域, 挾間地域) represented by orange circles. These nodes are interconnected by a central red horizontal arrow representing the urban axis. The entire structure is set against a light green background representing the natural and rural environment. Callout boxes provide additional context: a red box at the top states '都市の一体性を高めていくため、都市軸を配置し、機能を強化します' (To enhance urban integration, the urban axis is configured to strengthen functions); a green box at the bottom left states '自然環境や田園環境を維持します' (Maintain the natural and rural environment); and a blue box at the bottom right states '都市の一体性を高めていくため、生活軸を配置し、機能と交流を強化します' (To enhance urban integration, the life axis is configured to strengthen functions and exchange).
公共交通に関する記述内容	<第2章 3-（2）1）交通体系整備の基本的な考え方> ○交通体系整備の基本方針 ・誰もが安心して移動できる人に優しい交通環境を実現するため、交通弱者に対する公共交通サービスの維持・充実に努めます。 ・超高齢社会の到来に対応するため、道路施設や公共交通におけるバリアフリー化などを検討していきます。 <第2章 3-（2）2）交通体系の整備方針 ②公共交通の整備方針> ○鉄道 ・本市では、JR久大本線が3つの地域を縦断し8つの駅を有しており、通勤・通学や買い物、旅行時などの生活面や観光面で、地域内、市内外の交流に寄与しています。しかしながら、運行本数の少なさや駅での自家用車の駐車場の不足などの改善が求められる状況にあります。環境に優しく、自動車による混雑解消にも寄与する鉄道の利用促進に向け、運行サービスの向上を鉄道事業者に働きかけるとともに、駅毎の特性を踏まえながら駅前広場や乗り継ぎ用駐車場の設置、バリアフリー化を行うなど、鉄道を利用しやすい環境整備も検討していきます。

	○バス ・ 挾間地域および湯布院地域に残る路線バスについては、市域外とも連絡する幹線的な公共交通手段の一つとしてその維持に努めます。 ・ 廃止された路線バスの代替として導入されたコミュニティバス（ユーバス）については、利用者からは一定の評価を得ており、利用者のニーズを定期的に確認しながら、持続的な運行を目指します。また利用の促進を図るため、サービス向上や新たなサービス導入施策についても今後検討していきます。
地域別交通体系の方針	< 挾間地域 > < 第3章 1－（3）地域のまちづくりの方針[2]交通施設の整備方針 > ○公共交通の維持・機能向上 ・ 環境にやさしく、誰もが歩いて暮らせる地域づくりを進めるため、鉄道の利便性向上やユーバスなどの地域公共交通の充実を図るとともに、JR向之原駅については、駅前広場等、交通結節点機能の強化を図り、パークアンドライドの促進や車を利用できない人も公共交通機関の乗り換えにより安心して移動できるネットワークの整備を進めます。 ○地域拠点と集落を繋ぐ便利で安全な生活道路の整備 ・ 丘陵地等の集落地については、車の離合が困難な狭隘道路が多くみられるため、防災面や生活利便性を考慮し、市道などの生活道路の整備を進めます。 < 庄内地域 > < 第3章 2－（3）地域のまちづくりの方針[2]交通施設の整備方針 > ○交通施設の整備方針 ・ 鉄道は市域内外を結び誰もが利用できる公共交通機関として、その利便性の確保を図っていくとともに、駅及びその周辺のバリアフリー化を図り、より利用しやすい環境整備に努めていきます。 ・ 現在運行されているユーバスは利用者のニーズを定期的に確認しながら、ニーズに応じた利便性の向上を図っていきます。 < 湯布院地域 > < 第3章 3－（3）[2] 交通施設の整備方針 > ○総合的な交通体系の確立 ・ 誰もが使いやすく、人にやさしい交通体系を目指すために、徒歩、自転車、自動車、公共交通、駐車場といった個別手段毎での対応を考えるのではなく、平成14年の交通社会実験における思想を基本としながら、歩いて楽しい環境づくりを目標とした総合的な交通体系を目指します。これにより生活環境としての利便性・安全性と、観光地としての賑わいの両立を目指していきます。 ○誰もが使いやすい公共交通づくり ・ 鉄道駅は重要な交通結節点ならびに玄関口であり、各駅周辺に求められる役割を検証しながら、求められる機能の充実を進めていきます。 ・ 路線バスについては、市域外とも連絡する主要な公共交通手段の一つとして維持に努めます。現在運行されている“ユーバス”については、市民の需要を定期的かつ詳細に把握しながら、市民に愛される持続可能な交通手段としての育成を図ります。

■将来都市構造図



1-4-4 その他の関連計画

前述の計画以外でも、次の計画において、地域公共交通の位置づけや取組の方向性などが明記されています。

由布市観光基本計画（平成28年1月）	
計画概要等	○計画期間 計画期間：平成28年1月～必要に応じて適宜計画の見直し ○将来目標 ・人と暮らしが織りなす“懐かしき未来”の創造～“住んで良し、訪れて良し”、原点回帰のまちづくり～ ○基本理念 ・自然の恵みに感謝し、生業を^{なりわい}尊^{とうと}ぶ由布市観光 ・個性ある人、個性あるまちを育む由布市観光 ・内と外の“交流・出会い”を^{しづら}設^{しづら}える由布市観光 ・真心でもてなす由布市観光 ・古きを大切にし、新しき“風”を起こす由布市観光 ○重点的に推進すべき総合プロジェクト ・観光交通マネジメント推進プロジェクト＜多様な“歩く環境”を提供＞ ・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ます。そして、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ります。

2. 由布市の概況

2-1 地域の現状

2-1-1 人口特性

1) 総人口の推移

- 人口は約 34,262 人、高齢化率は 32.1%（いずれも H27 年国勢調査）であり、人口は、ほぼ横ばいとなっている一方、高齢化率は増加傾向にあります。
- 近年の地域別人口の増減状況をみると、挾間地域で増加傾向、庄内地域と由布院地域では減少傾向にあります。

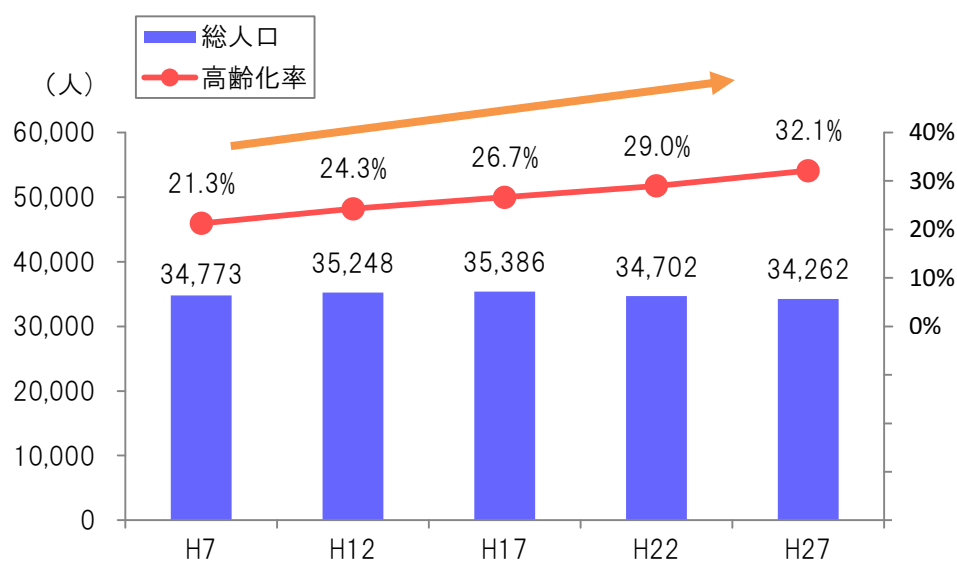


図 市の人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査

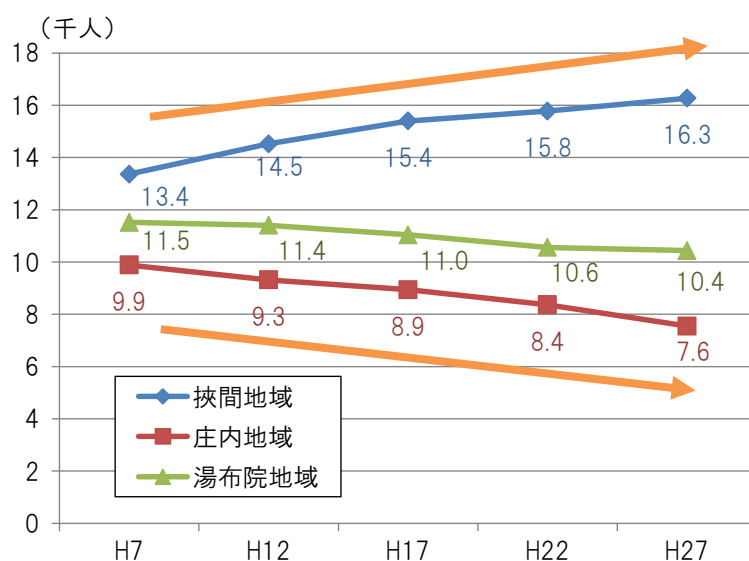


図 近年の地域別の人口増減状況

資料：国勢調査

2) 人口分布

- 総人口は、挾間地域中心部、湯布院地域中心部に集中しているほか、庄内地域の国道沿いにも多く分布しているエリアがあります。
- 一方で、国県道から奥まった市道沿線においても、人口集積がみられ、薄く広く人口が分散していることが分かります。

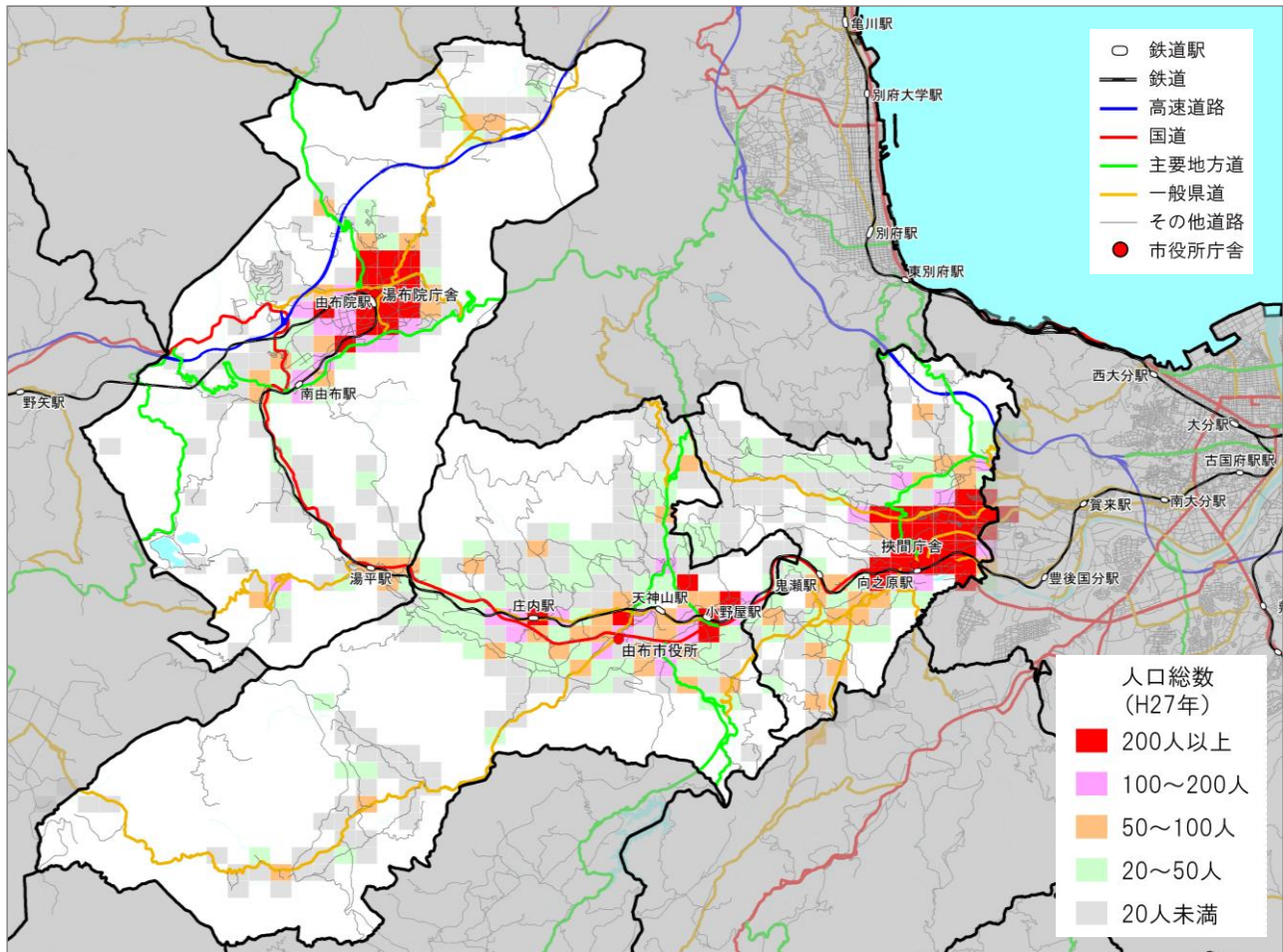


図 由布市の人口分布（平成 27 年）

資料：平成 27 年国勢調査

3) 人口増減率

●人口増減率は、挟間地域や湯布院地域を中心に高い増加率となっているエリアがみられるほか、挟間地域の郊外部及び庄内地域を中心に高い減少率となっているエリアがみられます。

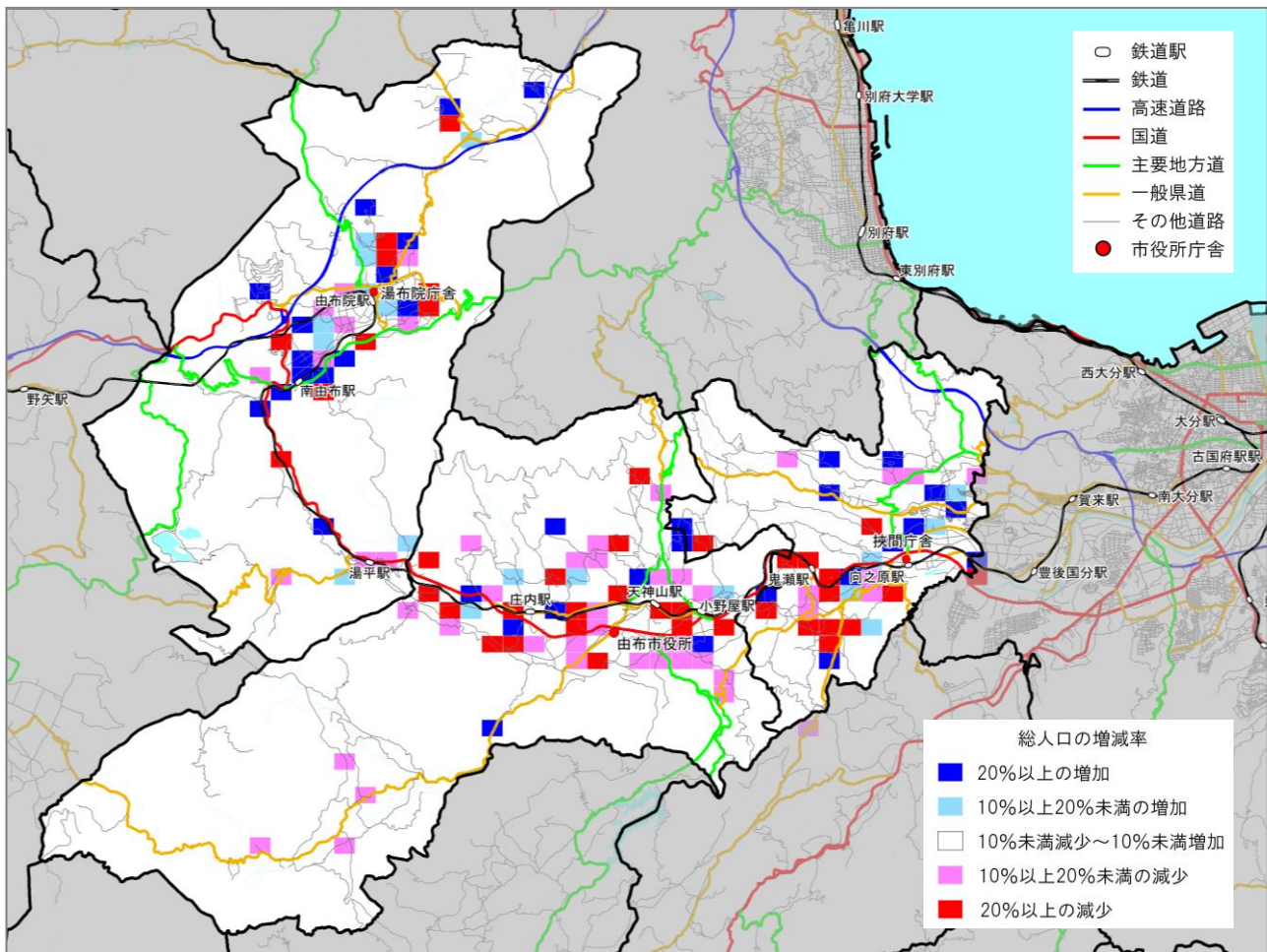


図 由布市の人口増減率分布（平成22年→平成27年の増減率）

資料：平成27年国勢調査

注）人口20人未満のメッシュは対象外とした

4) 高齢者分布

- 高齢者人口は、人口分布と同様に、挾間地域中心部、湯布院地域中心部に集中しているほか、庄内地域の国道沿いにも多く分布しているエリアがあります。
- 一方で、国県道から奥まった市道沿線においても、人口集積がみられ、薄く広く人口が分散していることが分かります。

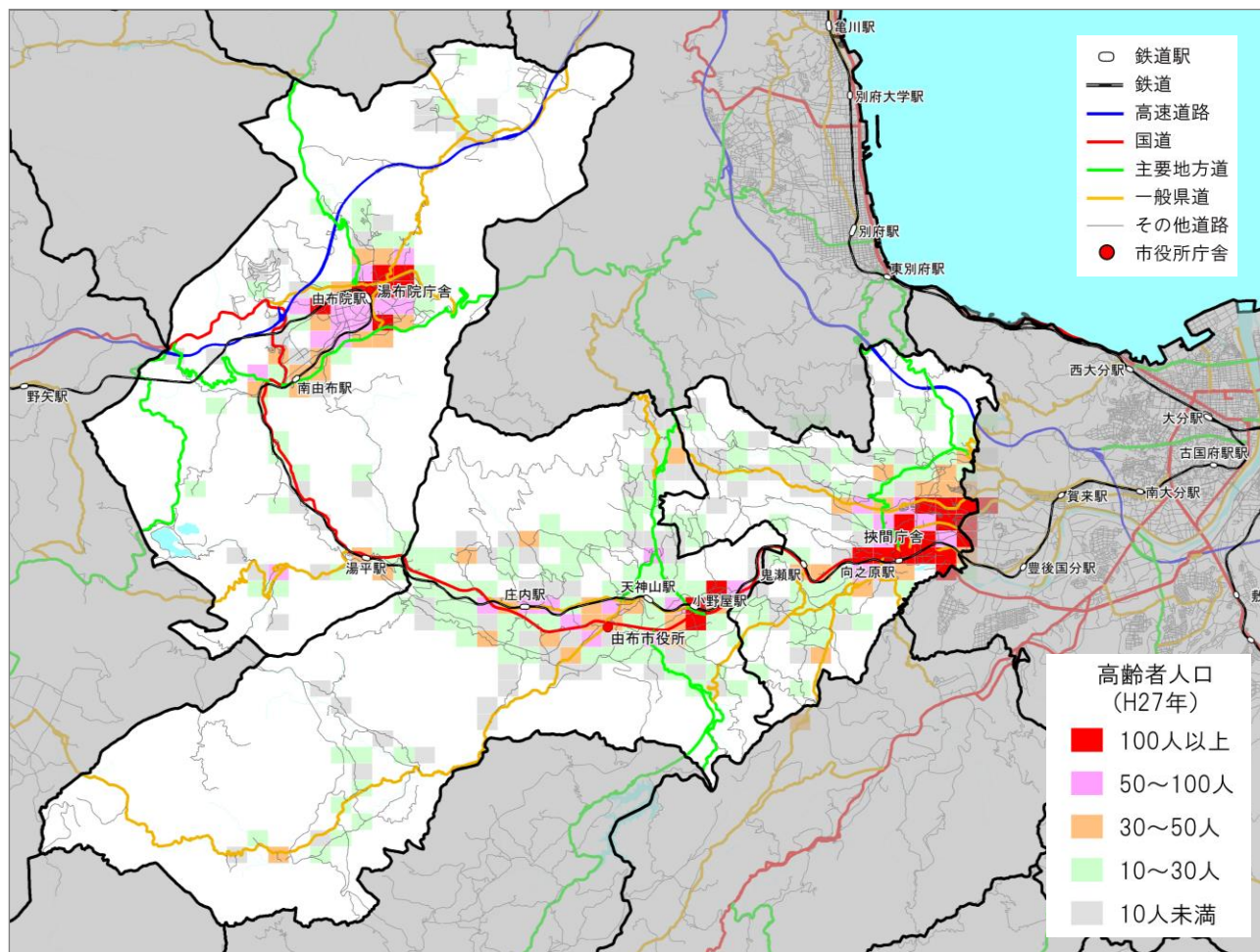


図 由布市の高齢者人口の分布（平成 27 年）

資料：平成 27 年国勢調査

5) 高齢化率分布

- 高齢化率の分布状況をみると、挾間地域の大分市寄り等において高齢化率が比較的低いエリアが一定程度集積しています。
- 由布市高齢化率より 10 ポイント以上高い高齢化率 45%以上のエリアが全域に分布しています。

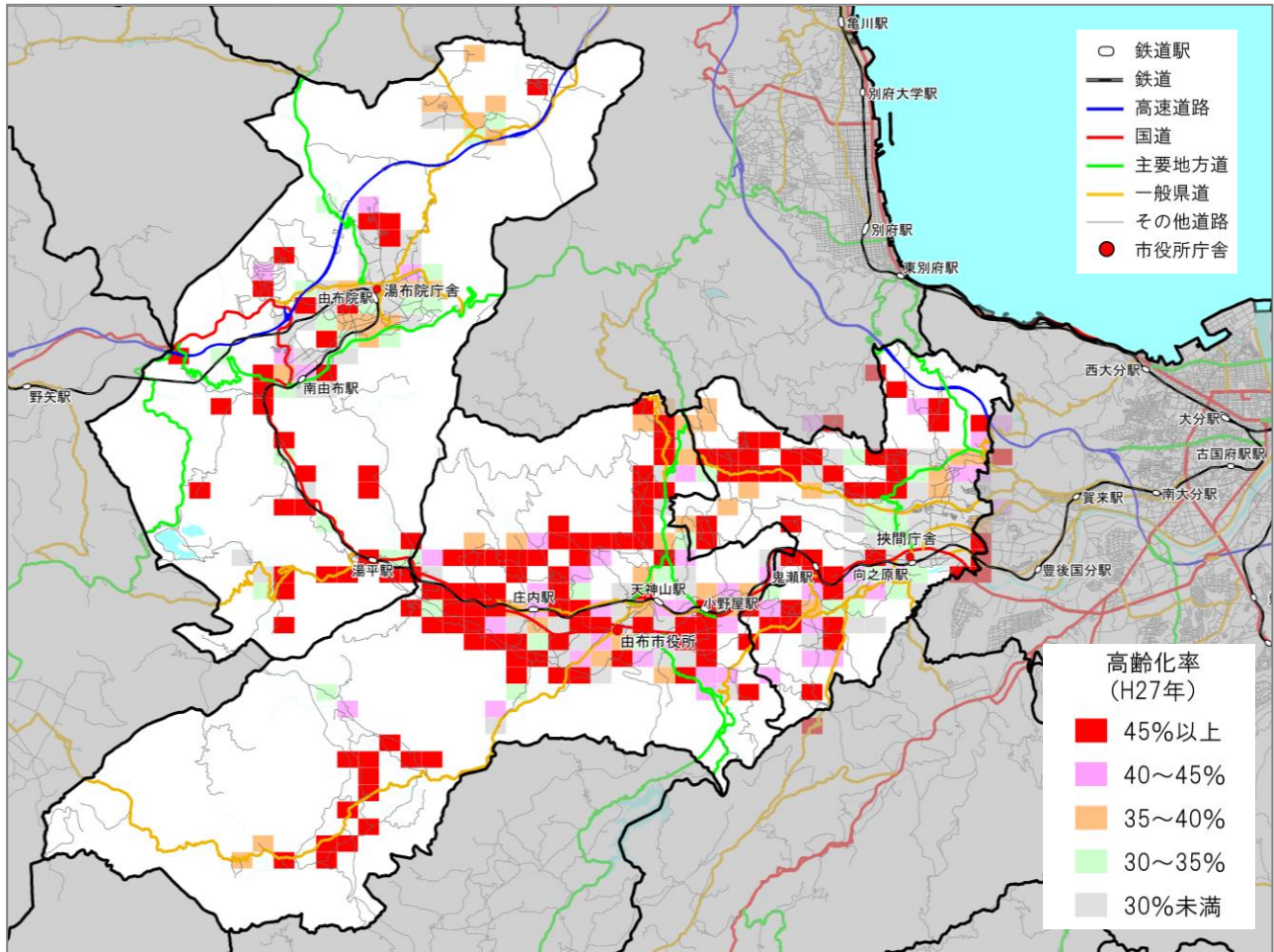


図 由布市の高齢化率の分布（平成 27 年）

資料：平成 27 年国勢調査

2-1-2 生活施設分布

- 公共施設は、国道沿いに多く分布しています。高校は庄内地域に由布高校があり、小野屋駅を最寄駅としています。大学は挾間地域に大分大学医学部があります。
- 医療施設及び商業施設は、各地域の主要鉄道駅（挾間地域は向之原駅、庄内地域は天神山駅と小野屋駅、湯布院地域は由布院駅）の1 km圏内及び国道沿いに多く分布しています。

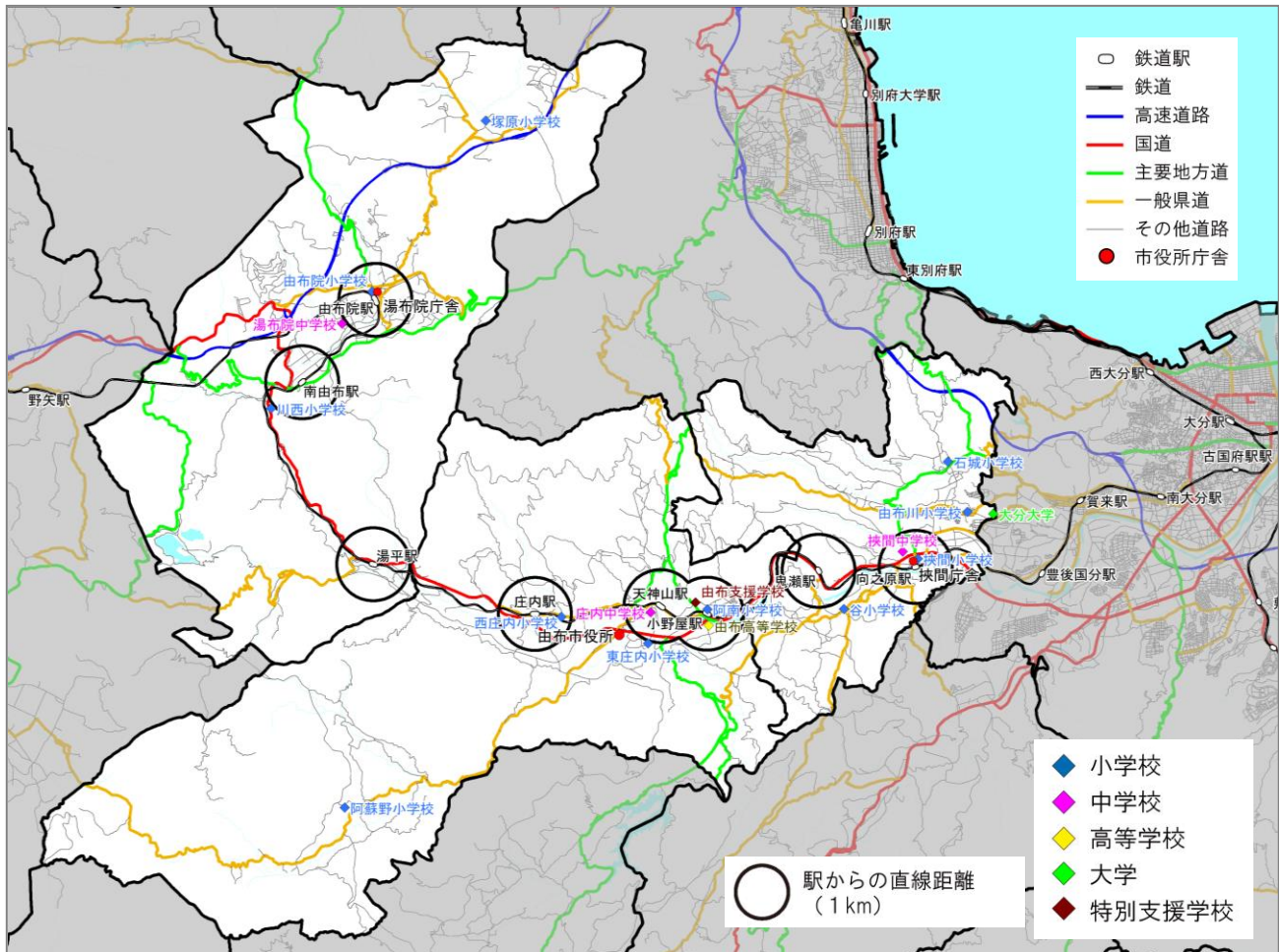


図 公共施設の分布状況（学校）

資料：由布市資料

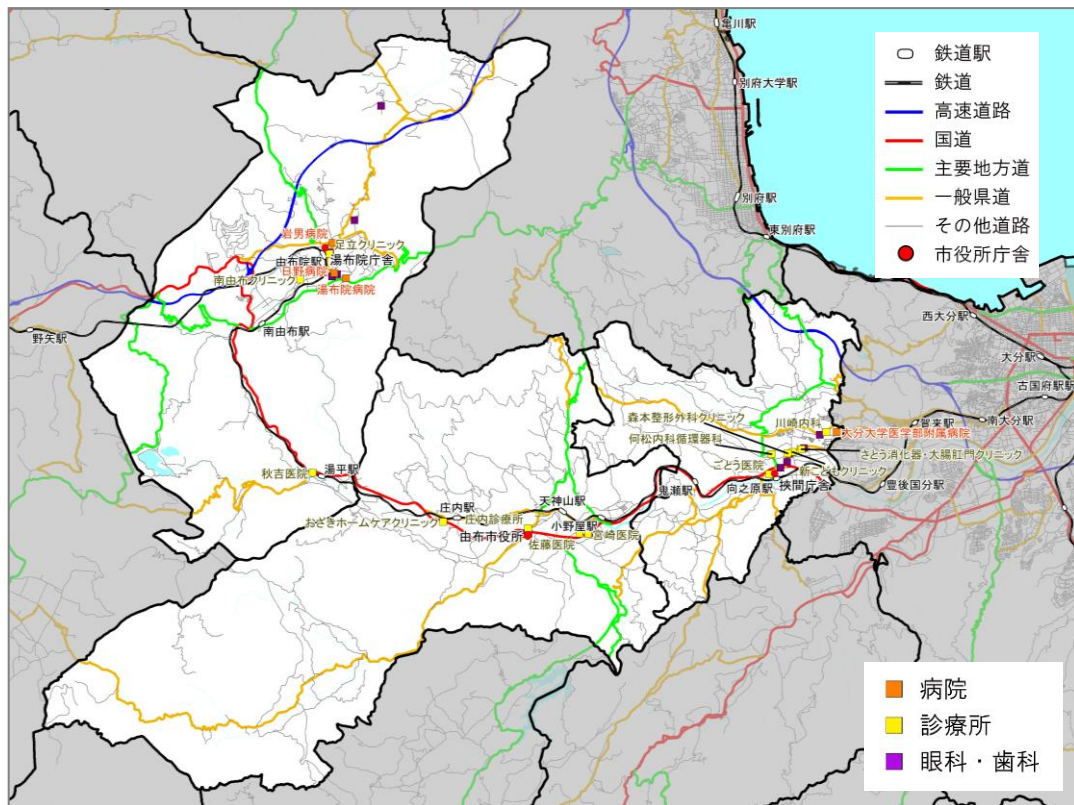


図 医療施設の分布状況

資料：由布市資料

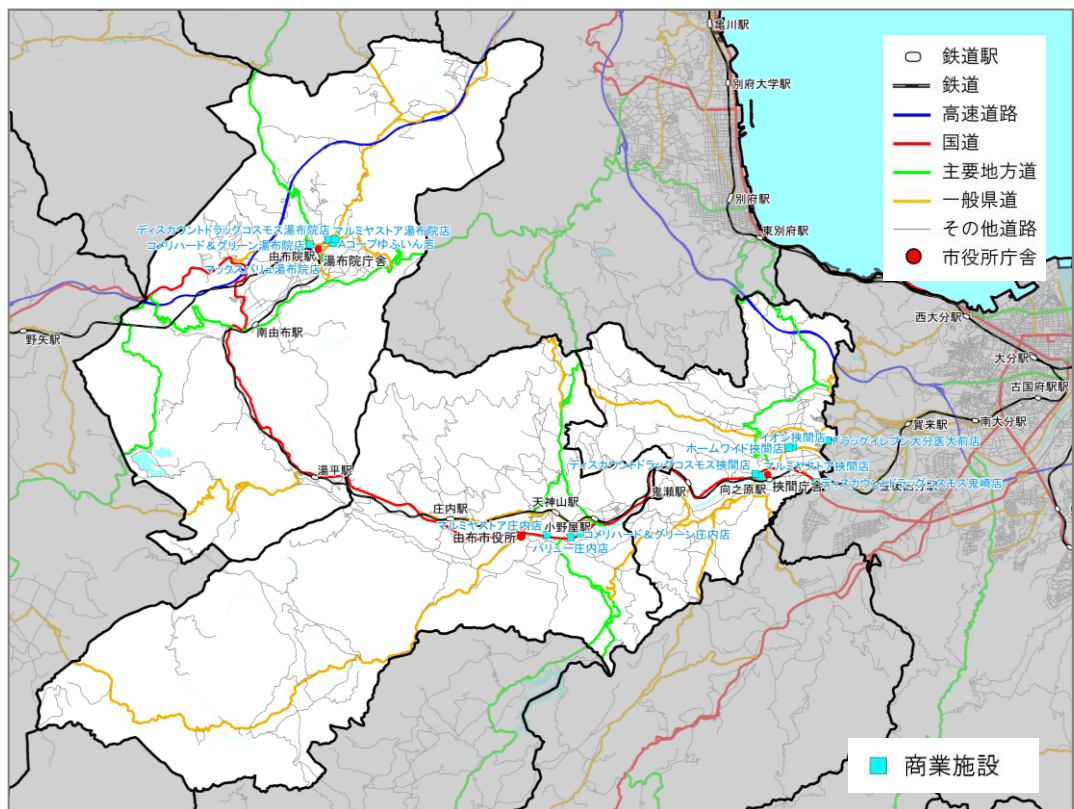


図 商業施設の分布状況

資料：iタウンページ

2-1-3 日常生活における市町村間の結びつき

- 由布市民の通勤流動をみると、市内に約 65%、大分市に 26%みられるほか、別府市への通勤もみられます。
- 通学流動では、市内に約 4 割、大分市へ約 4 割となっているほか、別府市への通学もみられます。
- 由布市民（高齢者）の買物流動をみると、市内に約 77%、大分市に約 2 割となっています。
- なお、本市が過年度実施したアンケート調査結果では、高齢者は、居住する自地域内での買い物を中心であり、庄内地域のみ挟間地域での買い物も一定程度見られました。
- また、通院流動をみると、居住する自地域内での通院が中心ですが、大分市に比較的近い挟間地域と庄内地域は、湯布院地域と異なり、大分市への通院流動も比較的多くみられます。

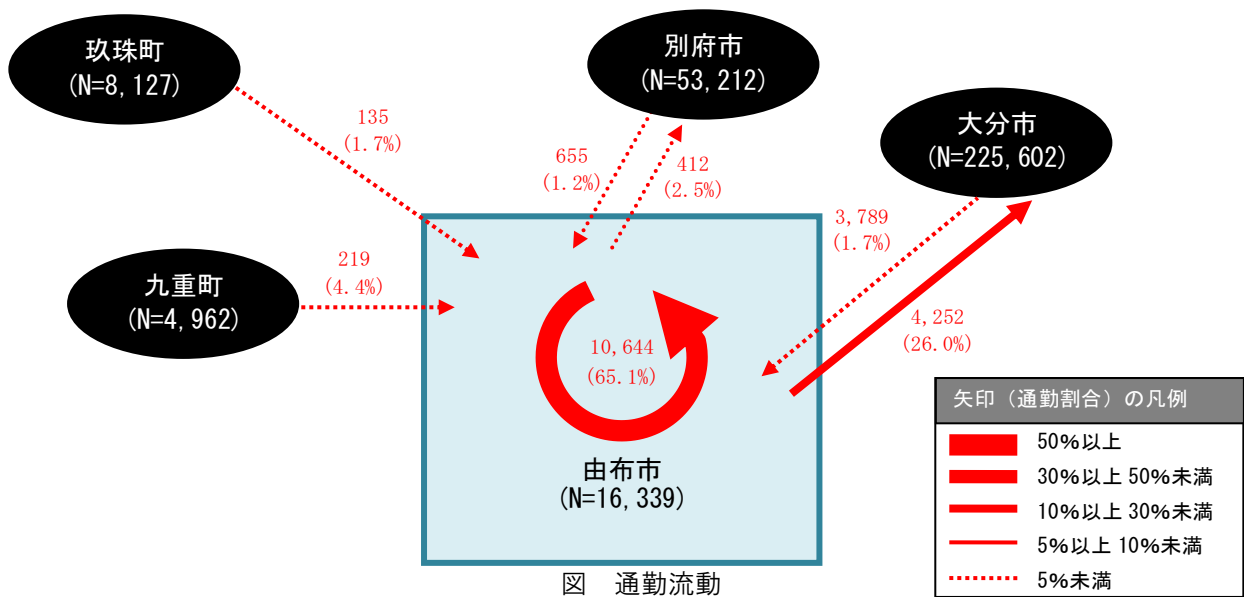


図 通勤流動

資料:平成 27 年 国勢調査

注) 1%以上の流動のみ図示している。由布市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。

上段の数値は人数、下段の数値は割合。

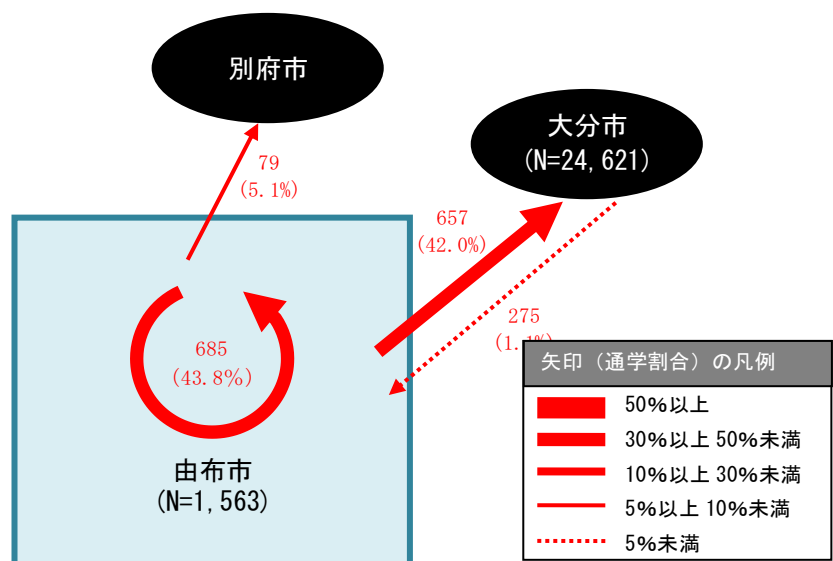


図 通学流動

資料: H27 国勢調査

注) 1%以上の流動のみ図示している。由布市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。

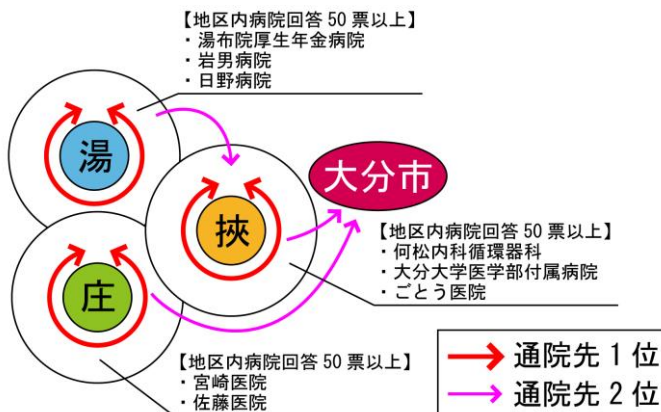
上段の数値は人数、下段の数値は割合。

表 大分県内における由布市関連の買物流動（最寄り品）

		標 本 数	買い物先(数値:%)																				
			大分市	別府市	中津市	日田市	佐伯市	臼杵市	津久見市	竹田市	豊後高田市	杵築市	宇佐市	豊後大野市	由布市	国東市	姫島村	玖珠町	日出町	九重町	その他	県外	
全体		4,437	22.9	10.6	2.0	7.6	5.2	4.7	4.5	3.4	5.1	2.9	5.3	3.4	4.4	4.0	1.4	5.5	2.4	1.2	2.7	0.7	
居住地別	大分市	731	93.2	3.1	—	—	—	0.4	—	0.3	—	—	—	—	1.2	—	—	—	—	—	1.6	0.1	
	別府市	421	5.7	93.1	0.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.2	—	0.7	—	
	中津市	70	1.4	—	78.6	8.6	—	—	—	—	—	—	2.9	—	—	—	—	1.4	—	—	5.7	1.4	
	日田市	348	0.3	—	—	88.5	—	—	—	0.3	—	—	—	—	—	—	—	2.0	—	—	5.5	3.4	
	佐伯市	226	3.1	—	—	—	91.2	—	0.9	—	—	—	—	0.9	—	—	—	—	—	—	4.0	—	
	臼杵市	154	9.7	—	—	—	0.6	77.3	—	—	—	—	—	9.7	—	—	—	—	—	—	2.6	—	
	津久見市	286	5.9	—	—	—	5.6	21.0	64.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.1	—	
	竹田市	156	10.3	0.6	—	—	—	—	—	80.1	—	—	—	1.9	1.9	—	—	—	—	—	3.8	1.3	
	豊後高田市	228	2.2	0.4	1.8	—	—	—	—	—	74.1	0.9	17.5	—	—	—	0.4	—	—	—	2.2	0.4	
	杵築市	116	2.6	5.2	1.7	—	—	—	—	—	—	82.8	—	—	—	—	1.7	—	—	6.0	—	—	
	宇佐市	211	2.4	0.9	5.2	—	—	—	—	—	5.7	—	82.5	—	—	—	—	—	—	—	1.9	1.4	
	豊後大野市	147	10.9	0.7	—	—	—	—	—	12.2	—	—	—	74.8	—	—	—	—	—	—	0.7	0.7	
	由布市	227	22.0	0.4	—	0.4	—	—	—	—	—	—	—	—	76.7	—	—	—	—	—	0.4	—	
	国東市	192	3.6	4.2	1.0	—	—	—	—	—	10.4	7.3	2.1	—	—	—	67.2	—	—	1.0	—	3.1	—
	姫島村	145	2.1	1.4	3.4	—	—	—	—	—	12.4	6.2	2.8	—	—	—	22.1	37.9	0.7	1.4	1.4	6.2	2.1
	玖珠町	140	2.9	1.4	—	3.6	—	—	—	—	—	—	—	—	2.9	—	—	80.7	—	—	0.7	5.7	2.1
	日出町	105	4.8	6.7	—	—	—	—	—	—	—	1.9	—	—	—	—	—	—	81.0	—	—	5.7	—
	九重町	156	4.5	1.3	—	3.8	—	—	—	—	—	—	—	—	1.3	—	—	57.7	—	—	28.8	2.6	—

資料：平成 25 年度大分県中心市街地等消費者動向調査

【普段利用する医療施設】



【普段利用する買い物施設】

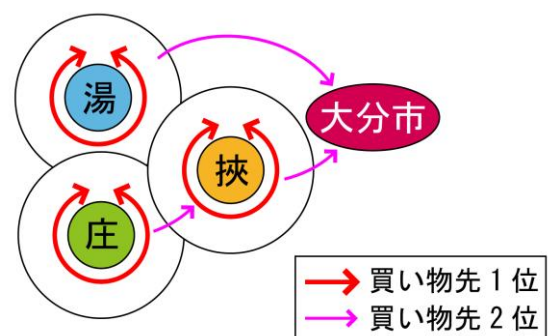


図 市民（高齢者）の通院・買物流動

資料：平成 25 年度高齢者アンケート結果

2-1-4 観光

- 由布市は、湯布院地域を中心に観光資源や宿泊施設が複数分布しており、毎年400万人前後の観光客が訪れ、熊本地震発生前の平成27年度には約411万人が来訪しています。
- 観光客の多くは日本人ですが、近年外国人宿泊客が増加傾向にあります。特に、平成28年度は観光入込客数自体は一時的に落ち込んだものの、外国人は23万人以上の来訪があり、ここ5年間で約2.4倍の増加となっています。
- 外国人観光客の国籍別内訳をみると、アジア諸国（主に韓国、中国、台湾、香港、タイ）に加え、欧米からの来訪も一定程度みられます。

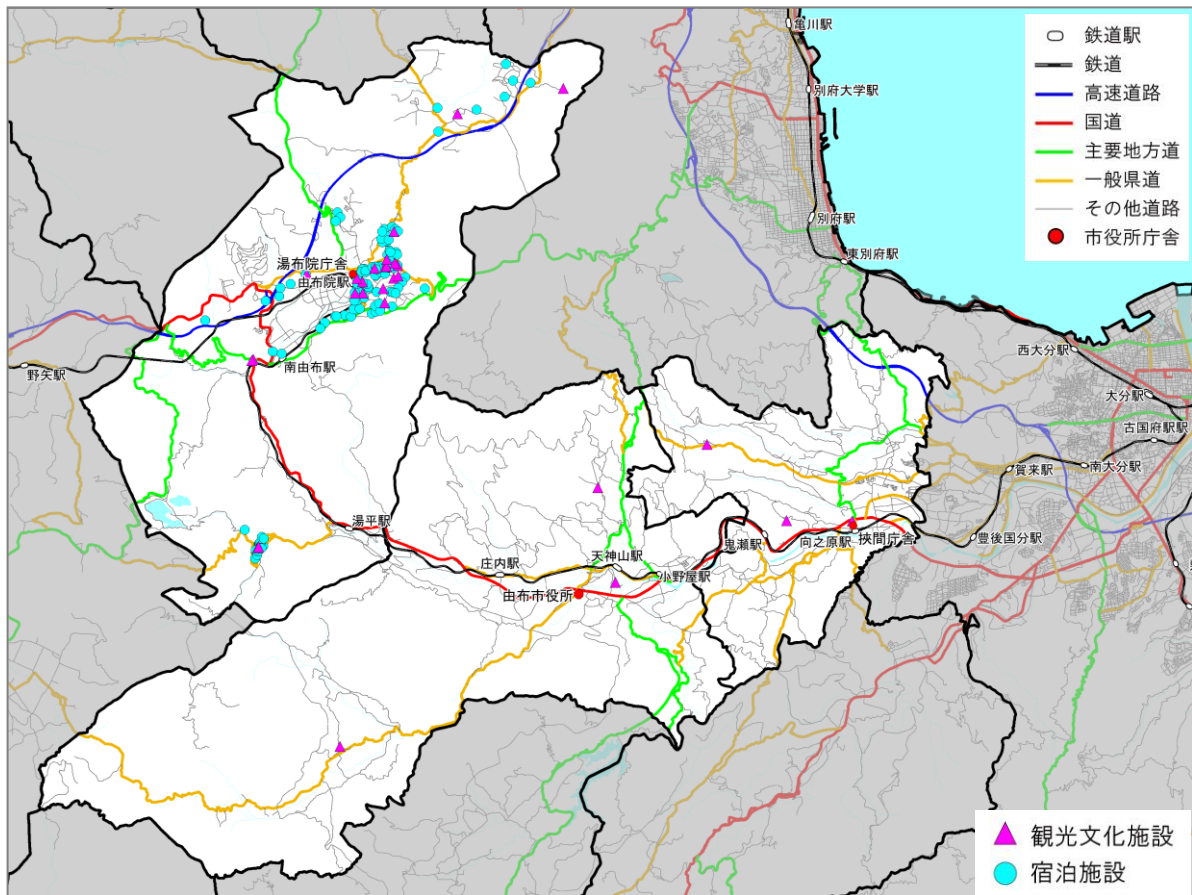


図 主要な観光資源の分布状況

資料：由布市資料

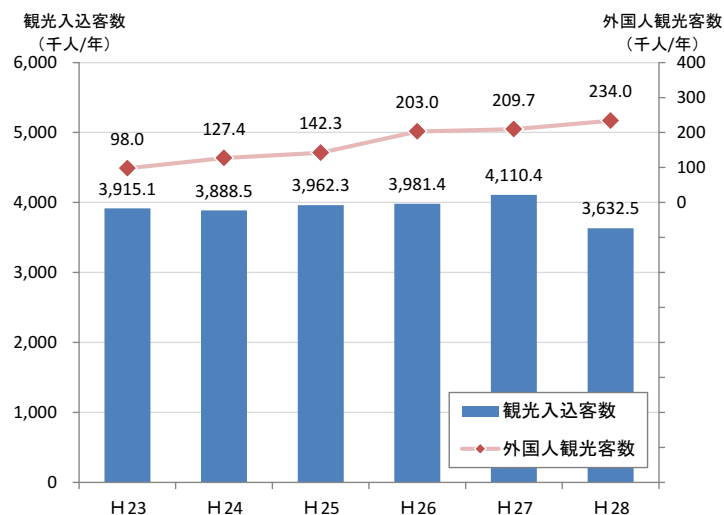


図 由布市の観光客数の推移

資料：由布市観光動態調査

表 外国人観光客国籍別内訳 (H27 年度)

(単位:人)				
地域	国名	日帰り客数	宿泊客数	合計
アジア	韓国	103,186	42,536	145,722
	中国	18,864	5,644	24,508
	台湾	10,359	4,460	14,819
	中国(香港)	8,899	5,271	14,170
	タイ	6,987	1,470	8,457
	その他	129	0	129
	インド	36	0	36
	フィリピン	25	0	25
	シンガポール	10	0	10
	インドネシア	0	2	2
北アメリカ	アメリカ	713	452	1,165
	カナダ	261	108	369
ヨーロッパ	イギリス	45	28	73
	イタリア	35	12	47
	フランス	34	17	51
	ドイツ	25	11	36
	スウェーデン	12	0	12
	スイス	10	2	12
その他	その他	0	2	2
	オーストラリア	16	0	16
	ブラジル	12	0	12
合計		149,658	60,015	209,673

資料：由布市観光動態調査

- 以下は地域経済分析システム（RESAS）を用いて、平成 27 年 8 月～平成 28 年 7 月における「外国人メッシュ」（1 時間以上滞在した外国人の分布）を図示したものです。
- これによると、由布市を訪れる観光客の多くは主として湯布院地域に滞在していることが分かります。

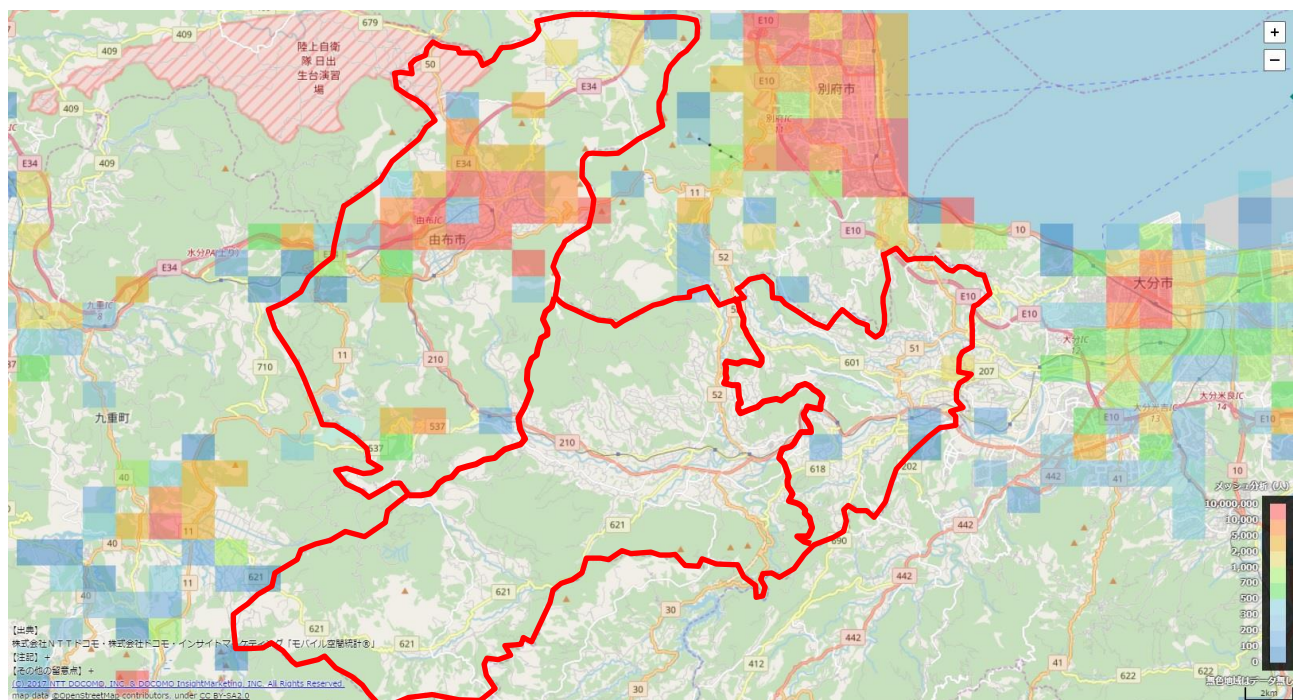


図 由布市に訪れた外国人の分布（※）

※2015 年 8 月～2016 年 7 月の期間中、1 時間以上滞在した人の分布

資料：まち・ひと・しごと創生本部事務局 地域経済分析システム（RESAS）

2-2 公共交通の現状

2-2-1 公共交通の運行状況

- 由布市の公共交通は、ＪＲ久大本線のほか、バス交通として、高速バス（空港リムジンバス含む）や路線バス（亀の井バス、大分バス）、九州産交バスが運行する定期観光バス（九州横断バス）があります。
- 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。
- 市が運行主体のコミュニティバスとして「ユーバス」が計３２路線（地域内を運行する２４路線※、スクールバス５路線、市内３地域をつなぐシャトルバス３路線）あります。
- また、竹田市が運行主体の「竹田市コミュニティバス」（１路線）が由布市庄内・挾間地域を経由して大分市まで運行されています。

※２４路線の中には庄内地域デマンドコース（区域運行）１地区が含まれています。

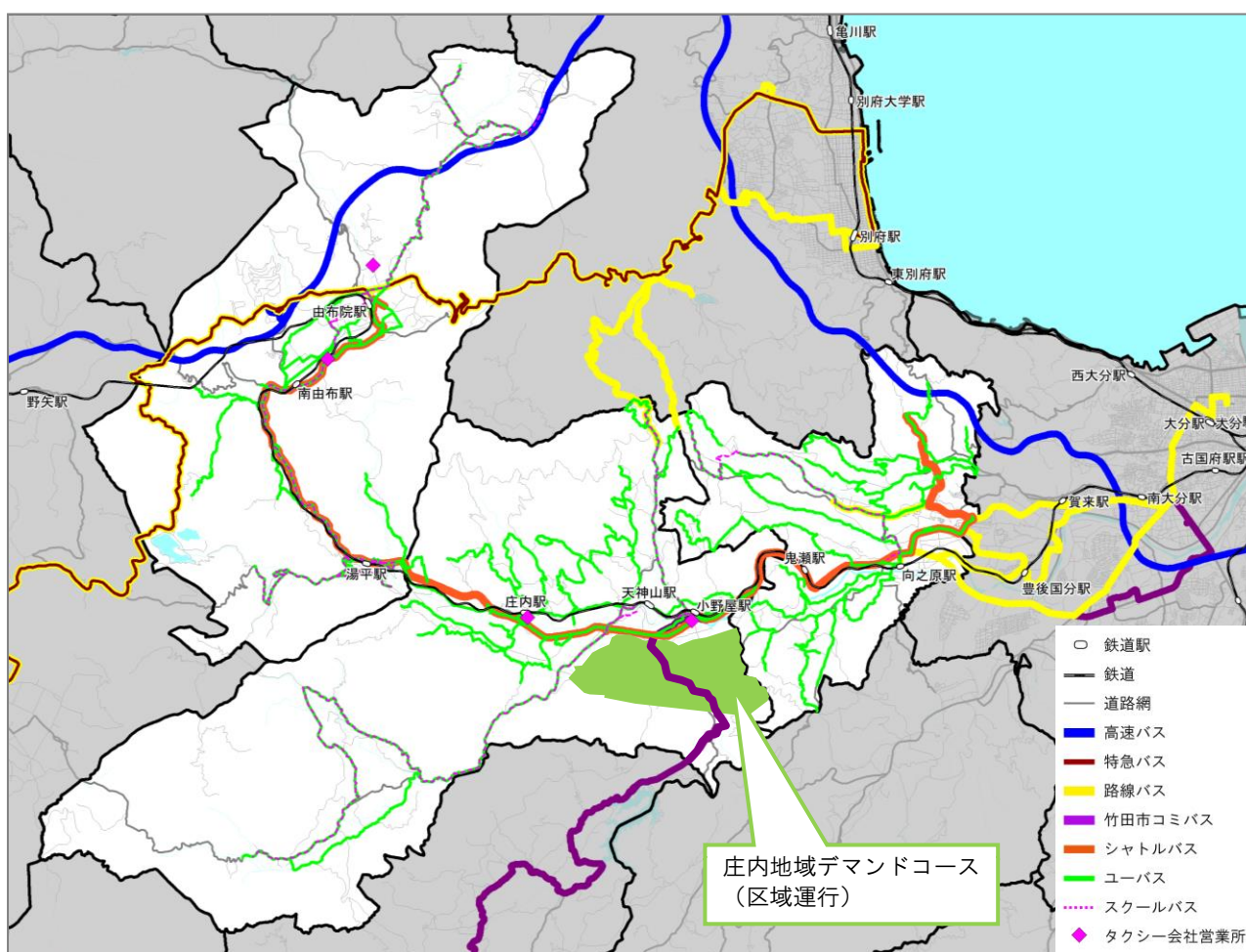


図 由布市の公共交通

資料：由布市資料

- JR久大本線を所属路線とする8か所の駅が設置されており、このうち、由布院駅、向之原駅の2駅が有人駅、残りの5駅（南由布駅、湯平駅、庄内駅※、天神山駅、小野屋駅※、鬼瀬駅）は無人駅となっています。
- 博多駅から久留米・日田を經由し別府駅までを結び、沿線地域を訪れる観光客等の移動手段（交通資源）としての利用のみならず、観光客等にとっては乗務員の温かなおもてなしや雄大な自然景観等を楽しめる交流資源の1つとなっている「特急ゆふいんの森」（全席指定席）は市内では由布院駅に停車します。
- また、「特急ゆふ」は由布院駅のほか、湯平駅、向之原駅にも停車しています。

※庄内地域の中心駅である庄内駅は無人駅化された昭和59年より市が委託した嘱託員を配置。

※小野屋駅は由布高校通学生等の定期券販売等に対応するため、無人駅化された平成28年より市が委託した嘱託員を配置。

※久大本線の光岡駅～日田駅間の橋梁の流出により、特急「ゆふいんの森」は小倉駅・大分駅経由で博多駅～由布院駅間を臨時運行中(平成29年12月末時点)。

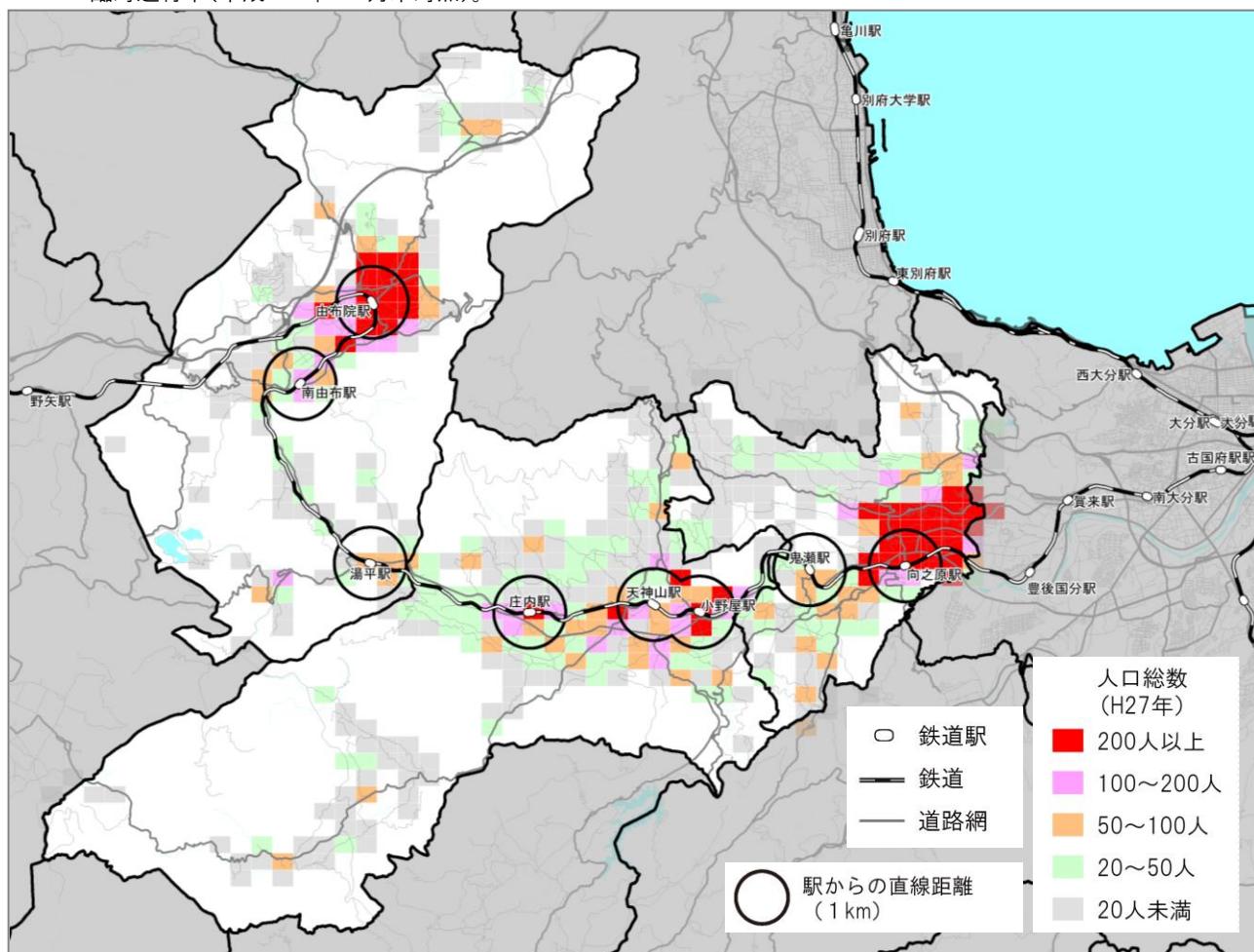


図 JRの運行状況と人口分布

資料:平成27年国勢調査



図 特急ゆふいんの森

出典:JR九州



図 特急ゆふいんの森での乗務員のおもてなし

出典:旅行予約サイト「たびらい大分」

- 平成 27 年度における駅の利用者数は、由布院駅（約 94 万人）が最も多く、次いで、向之原駅（約 47 万人）、小野屋駅（約 26 万人）の順となっています。これらは駅からの 1 k m 圏内に多くの人口集積がみられます。
- 市内では由布院駅と向之原駅で利用者の増加がみられます。

表 J R 各駅の利用者数の推移

(単位:人/年)

JR 駅名	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度
由布院駅	614,741	586,997	622,754	634,913	935,248
向之原駅	426,876	419,750	428,220	425,393	467,498
天神山駅	81,635	68,900	77,967	75,282	79,254
鬼瀬駅	13,764	14,195	10,630	12,327	13,141
湯平駅	28,872	29,173	30,997	27,843	27,414
小野屋駅	314,368	318,333	304,580	269,287	259,854
庄内駅	98,286	85,103	88,187	80,115	80,515
南由布駅	50,910	48,719	47,230	41,104	38,085
計	1,629,452	1,571,170	1,610,565	1,566,264	1,901,009

資料：大分県統計年鑑

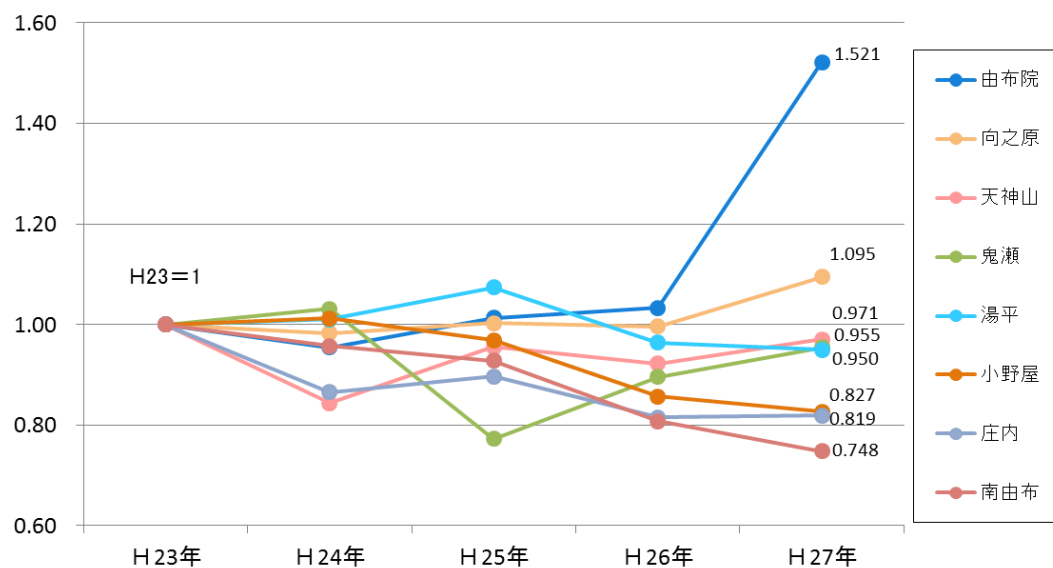


図 J R 各駅の利用者数の増減状況 (H23 を 1 とした場合の比率の推移)

資料：大分県統計年鑑

2-2-3 バス交通

- 市内などを運行するバス交通としては、福岡や長崎方面に加え、大分空港等への広域移動を担う高速バスが3路線運行されています。
- 由布市と隣接市を結ぶ路線バスとしては、大分バス（計26系統）が由布市挾間地区と大分市を、亀の井バス（4路線）が由布市湯布院地域と別府市をそれぞれ結んでいます。
- その他、九州産交バス（1路線）が別府市と熊本市を結び、由布市湯布院地域のほか、黒川や阿蘇といった周辺の著名な観光資源を経由する定期観光バス「九州横断バス」が運行されています。
- また、竹田市が運行主体の「竹田市コミュニティバス」（1路線）が由布市庄内・挾間地域を経由して大分市まで運行されています。

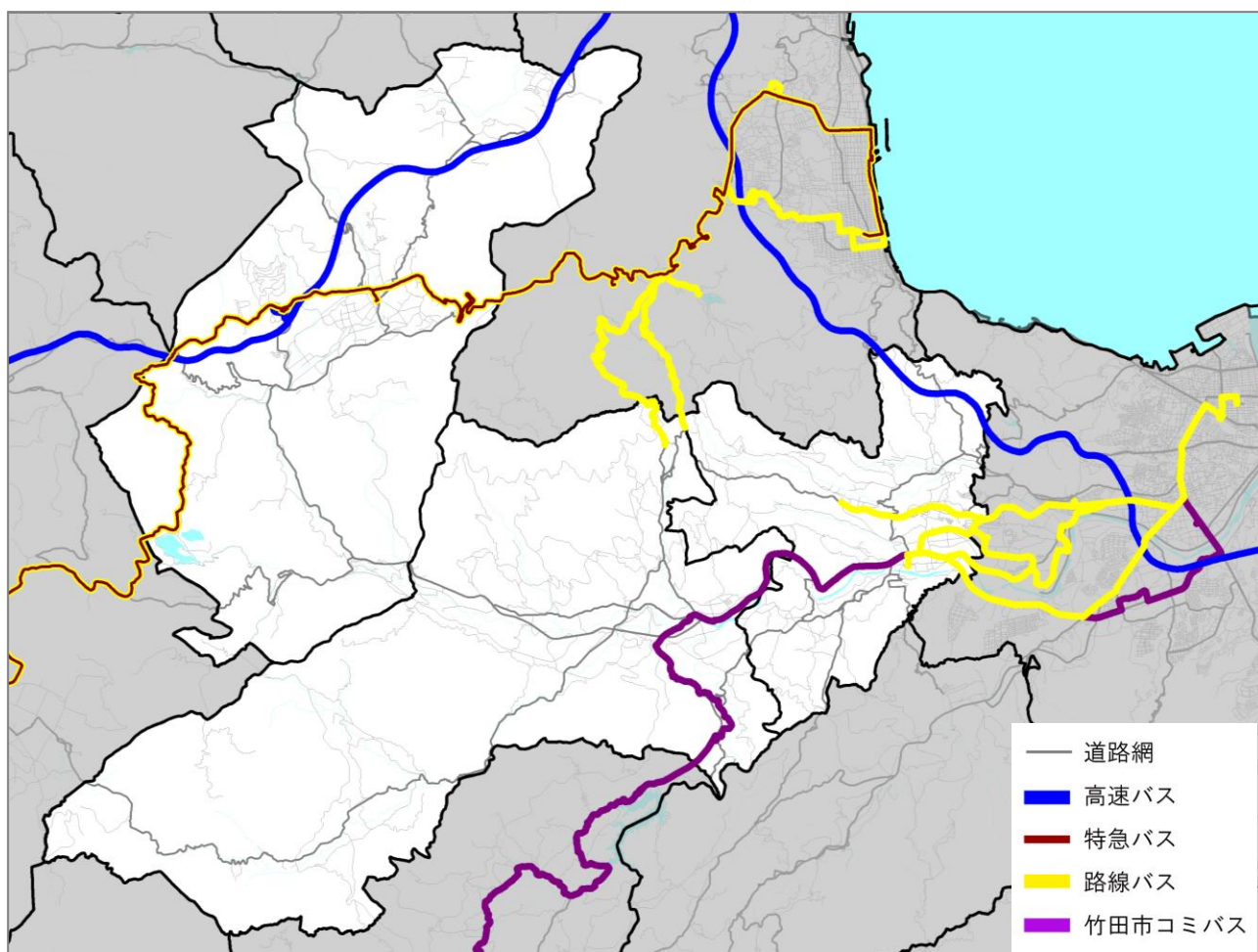


図 路線バスの運行状況

- 路線バスの中で比較的高頻度で運行されている大分バスは1日109便市内と大分市を運行しており、大学病院経由・向の原駅経由など計26系統あります。

※平均すると1系統あたり4.2便/日（概ね2往復/日程度）

- 特に大学病院を発着・経由する系統は1日104便、計22系統あります

※平均すると1系統あたり4.7便/日（概ね2.5往復/日程度）

- 大分バスへのヒアリングによると、このようになった背景として、「大学病院の敷地内に広いバスの待機スペースがなく、他の車の邪魔になるため、病院到着後すぐにバス車両を別の場所に移動せざるを得ない状況。それぞれの運転士の勤務シフト等を熟慮した結果、複数の枝分かれ系統ができてしまった。バス事業者としても実際のバス需要と合致しない系統と認識しており、今後の対応を模索している状況にある」とのことでした。

表 バス交通の運行概要

◆高速バス

路線	系統名	平日運行便数(便/)	運行事業者
湯布院福岡 (ゆふいん号)	(ノンストップ便)湯布院～基山～福岡空港・博多バスターミナル・天神高速バスターミナル	14	亀の井バス
	(各停便)湯布院～九重～玖珠～日田～基山～福岡空港・博多バスターミナル・天神高速バスターミナル	24	西鉄バス 日田バス
湯布院大分空港	湯布院～大分空港(ノンストップ)	18	亀の井バス 大分交通
大分長崎 (サンライト号)	大分～別府～湯布院～玖珠～日田～長崎	10	大分バス 大分交通 長崎県営バス 長崎バス

◆大分バス

分類	系統名	平日運行便数(便/日)
大分市街地から大学病院に行けるバス系統 (帰り便含む)	県庁正門～大学病院	36
	県庁正門～大学病院～放送大学	
	鶴崎支所～大学病院	
	県庁正門～大学病院～放送大学～国新～国分団地	
	県庁～大学病院～放送大学～国新～富士見GP北	
	県庁正門～大学病院～赤野	
	県庁正門～大学病院～由布川温泉前	32
	大学病院～コンパルホール入口	
	放送大学～大学病院～コンパルホール入口	
	大学病院～鶴崎支所	
	大学病院～鶴崎(裏)	
	富士見GP北～国新～放送大学～大学病院～コンパルホール入口	
	赤野～大学病院～コンパルホール入口	17
	由布川温泉前～大学病院～コンパルホール入口	
	県庁正門～大学病院～向の原駅	
	県庁正門～大学病院～向の原駅～すくすいきいき村	
	鶴崎支所～大学病院～向の原駅	19
	向の原駅～大学病院～コンパルホール入口	
	向の原駅～大学病院～コンパルコンパルホール入口～ホルトホール大分	
	すくすいきいき村～向の原駅～大学病院～コンパルホール入口	
	向の原駅～大学病院～鶴崎支所	
	すくすいきいき村～向の原駅～大学病院～鶴崎支所	
大分市街地から向の原駅に行けるバス系統 (大学病院経由を除く) (帰り便含む)	県庁正門～木の上～向の原駅	2
	向の原～松～宗方台中央～コンパルホール入口	3
	向の原駅～木の上～コンパルホール入口	
	向の原駅～国新～賀来新川～コンパルホール入口	

計109便/日

◆亀の井バス

路線	系統名	平日運行便数(便/日)
別府湯布院線	別府駅西口～別府ロープウェイ～城島高原パーク～湯布院	25
観光快速ゆふりん	観光港～鉄輪口～別府ロープウェイ～城島高原パーク～湯布院	15
くじゅう高原線	別府駅西口～別府ロープウェイ～城島高原パーク～湯布院～くじゅう高原 【土日祝のみ運行、12～2月は湯布院止め】	0 (土日祝4)
柚の木線	別府駅西口～鳥居～柚の木	2(※)
堺線	別府駅西口～鳥居～堺	4(※)

※平成29年10月1日～平成30年9月30日まで運休

◆九州産交バス

路線	系統名	平日運行便数(便/日)
九州横断バス	熊本～阿蘇・黒川～湯布院～別府 ※1往復は湯布院止め	2

◆竹田市コミュニティバス

路線	系統名	平日運行便数(便/日)	運行事業者
久住・長湯～小野屋～大分	久住(竹田市)～小野屋駅前～わさだタウン～大分駅前	4	大野竹田バス

2-2-4 ユーバス

- 以前は福祉バスとして運行が行われていましたが、一般バス路線の廃止を受け、平成19年12月よりユーバスとして運行されています。
- 現在、市内各地域で中心部に向けたコース（挾間地域9コース、庄内地域8コース、湯布院地域6コース）があるほか、地域同士を結ぶシャトルバス（挾間地域と庄内地域、庄内地域と湯布院地域の2コース）、小中学生と一般客が混乗できるスクールバス（挾間地域2コース、庄内地域2コース、湯布院地域2コース）があります。また、庄内地域の一部では、デマンド運行が行われています。
- なお、バス車両の間合い利用として、スクールバスが運行されない時間帯は、シャトルバスが運行されています。

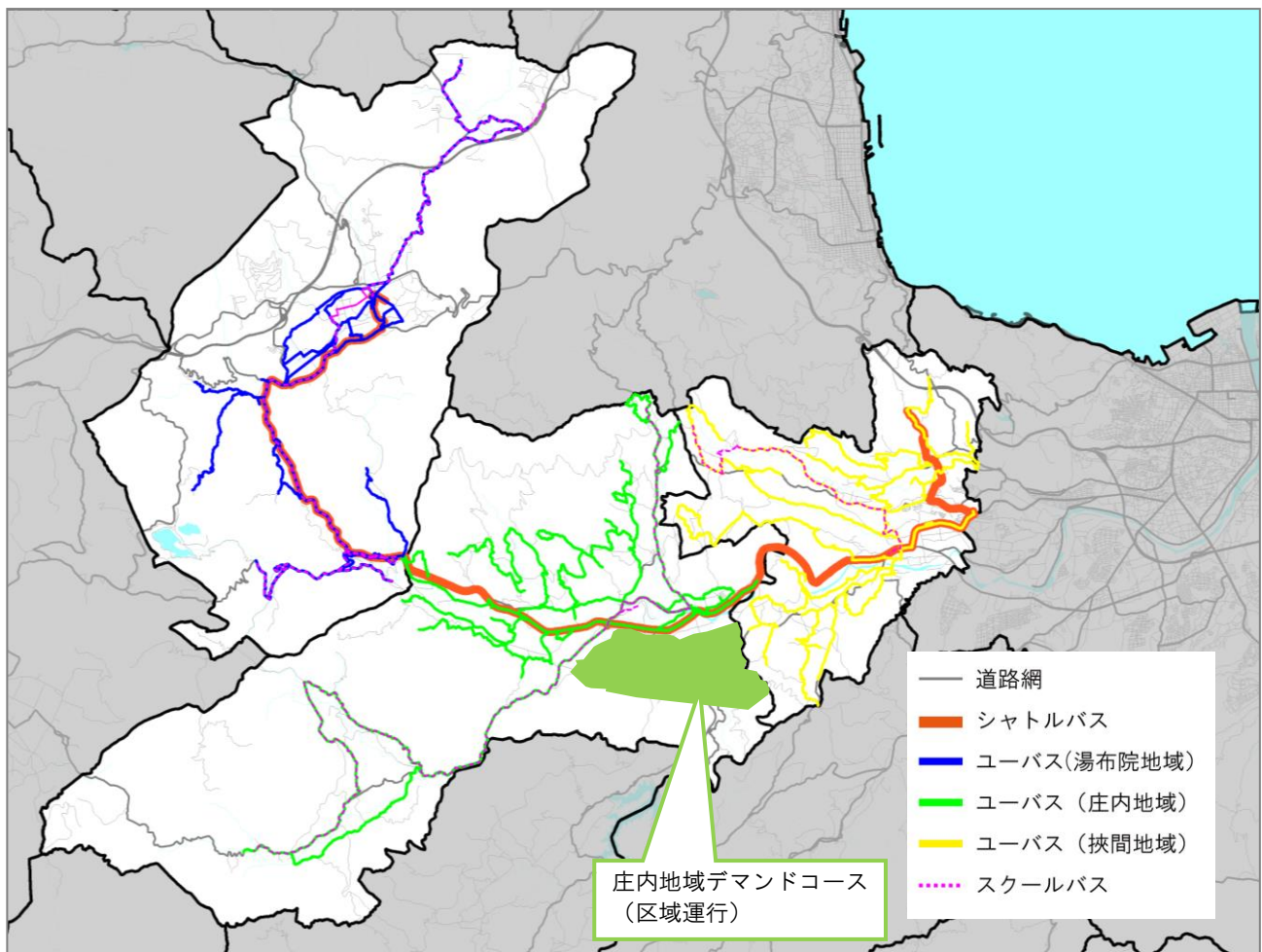


図 ユーバスの運行状況

- 平成 28 年度のユーバスの財政負担額は約 6,700 万円となっており、平成 25 年度（約 6,400 万円）に比べ、増加傾向にあります。
- 一方で、平成 28 年度のユーバスの利用者数は約 45,000 人となっており、平成 25 年度（約 50,000 人）に比べ、減少傾向にあります。
- 平成 28 年度のユーバスの利用者一人あたりの財政負担額は 1,510 円/人となっており、平成 25 年度（1,290 円/人）に比べ、約 1.2 倍増加しています。

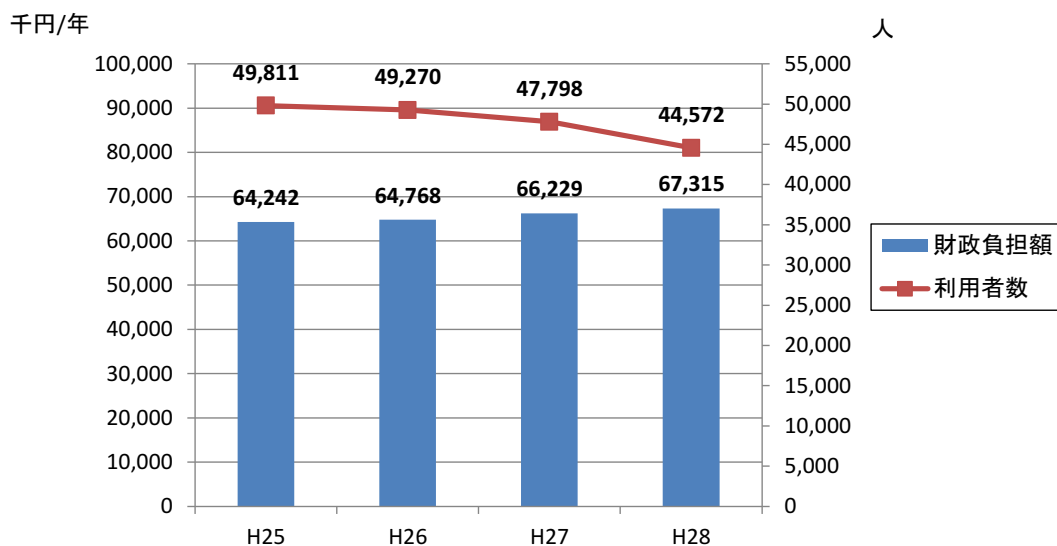


図 ユーバスの財政負担額・利用者数の推移

資料：由布市資料

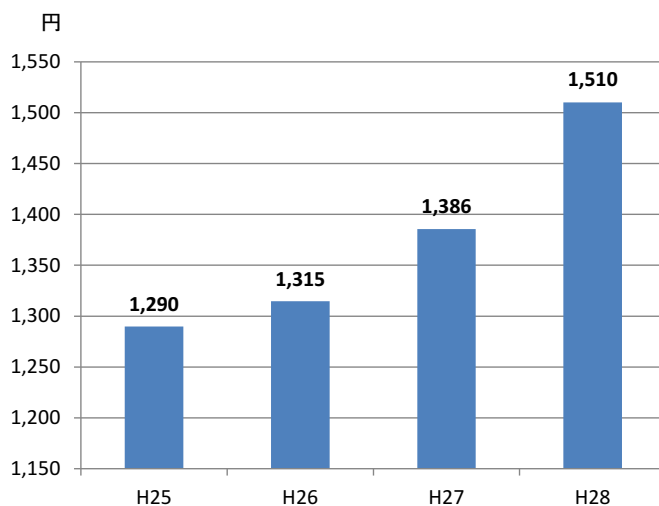


図 ユーバスの利用者一人あたり財政負担額の推移

資料：由布市資料

- 道路網
 シャトルバス
 スクールバス
 七蔵司コース
 北田代コース
 片野コース
 朴木コース
 筒口コース
 下詰コース
 時松コース
 南田代コース
 酒野コース

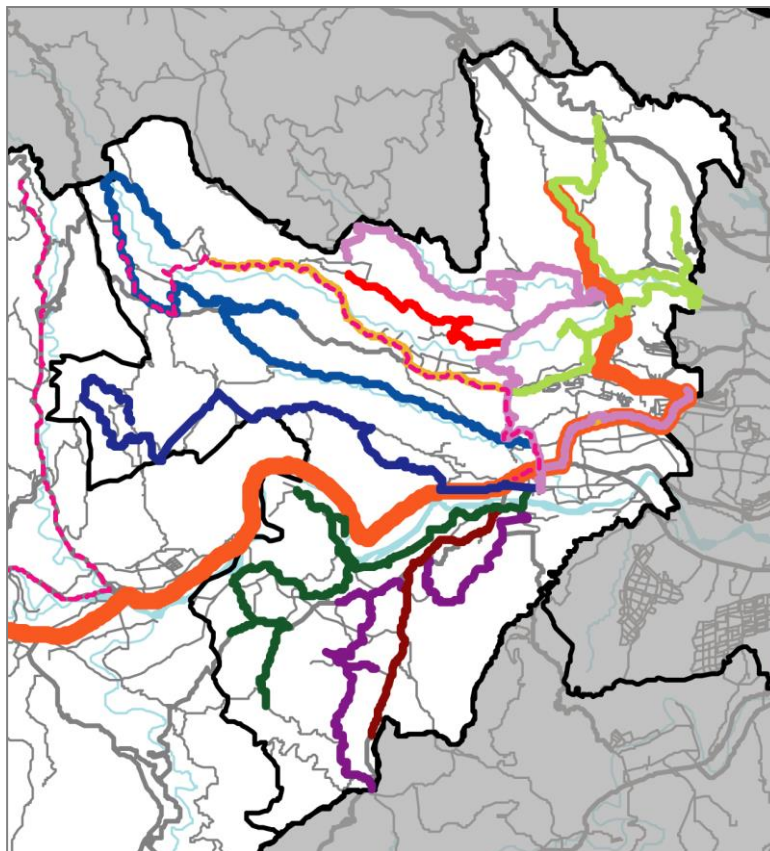


図 ユーバスの運行状況：挾間地域

表 ユーバスの運行概要：挾間地域

路線名	キロ程 (km)	運行日	運行便数 (便/日)	運行业者名
七蔵司コース	17.9	(月・水)	2.0	久大タクシー
北田代コース	14.6	(火)久大 (金)久大・野津原	2.0	久大タクシー 野津原タクシー
片野コース	15.4	(火・金)	2.0	野津原タクシー
朴木コース	16.6	(水)野津原 (金)久大	2.0	久大タクシー 野津原タクシー
筒口コース	13.7	(火・金)	2.0	久大タクシー
下詰コース	10.3	(月・水)	2.0	大分バス
時松コース	13.6	(月・木)	2.0	久大タクシー
南田代コース	9.9	(月・水)	2.0	久大タクシー
酒野コース	7.2	(月・木)	2.0	大分バス
スクール朴木コース	10.3	(毎平日)※祝日を除く	3.0	大分バス
スクール石城	17.4	(毎平日)※祝日を除く	3.0	大分バス
由布市シャトル(庄内⇄挾間)	13.0	(毎平日)※祝日を除く	5.0	大分バス

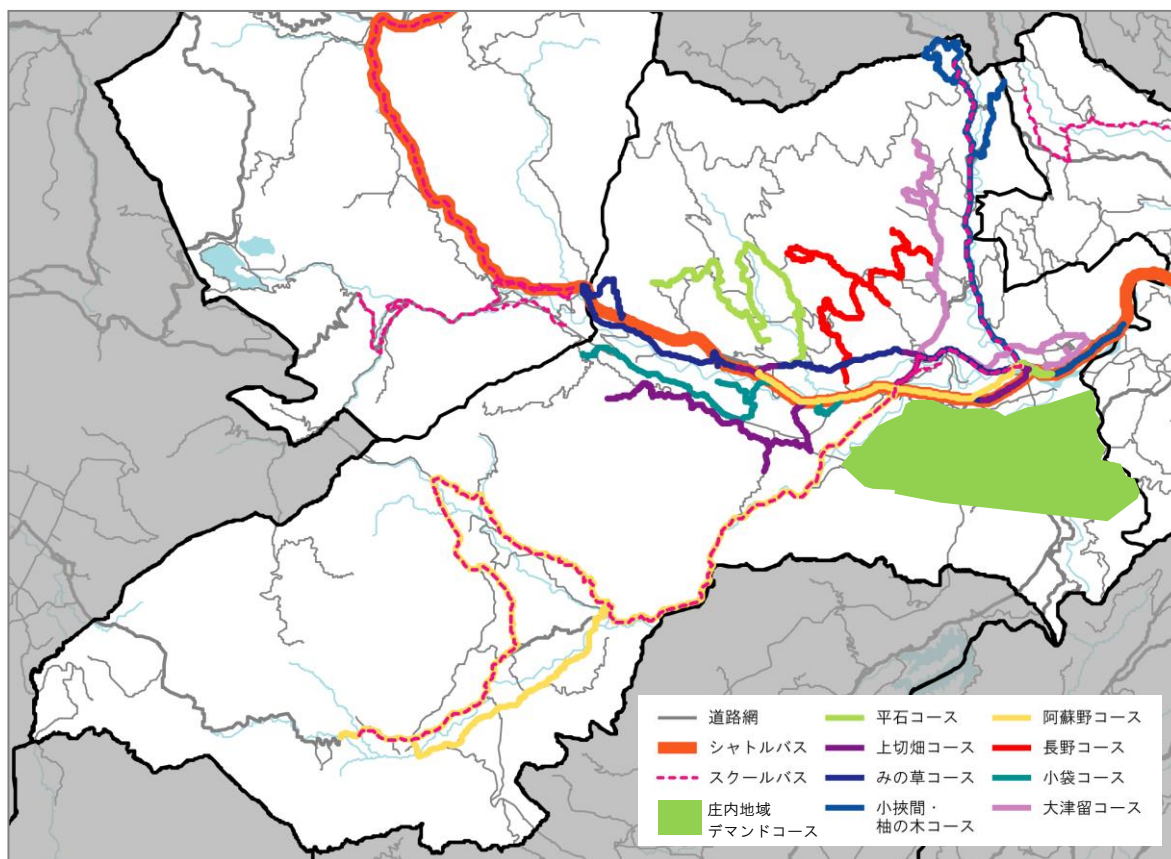


図 ユーバスの運行状況：庄内地域

表 ユーバスの運行概要：庄内地域

路線名	キロ程 (km)	運行日	運行便数 (便/日)	運行業者名
平石コース	21.1	(月)久大 (水)庄内	2.0	久大タクシー 庄内タクシー
上切畑コース	19.3	(月)久大 (木)庄内	2.0	久大タクシー 庄内タクシー
みの草コース	15.4	(火・木)	2.0	庄内タクシー
小挾間・柚の木コース	25.1	(火・金)	2.0	久大タクシー
阿蘇野コース(往)	35.7	(火・金)	1.0	大分バス
阿蘇野コース(復)	35.0	(火・金)	1.0	大分バス
長野コース	23.2	(水・金)	2.0	庄内タクシー
小袋コース	17.5	(火・金)	2.0	庄内タクシー
大津留コース	19.9	(火・木)	2.0	久大タクシー
庄内地域デマンドコース (龍原・五ヶ瀬・大龍の一部・柿原の一部⇄ 庄内町中心部)	-	(木)※予約制	1.0	庄内タクシー
スクール大津留コース	10.6	(毎平日)※祝日を除く	3.0	大分バス
スクール阿蘇野コース	25.5	(毎平日)※祝日を除く	4.0	大分バス
由布市シャトル(庄内⇄湯布院) ※午前往路	19.0	大野竹田バス(4月～9月) 大分バス(10月～3月)	1.0	大野竹田バス・ 大分バス
由布市シャトル(庄内⇄湯布院) ※午前復路、午後便	19.4	(毎平日)※祝日を除く	3.0	亀の井バス
由布市シャトル(庄内⇄挾間)	13.0	(毎平日)※祝日を除く	5.0	大分バス

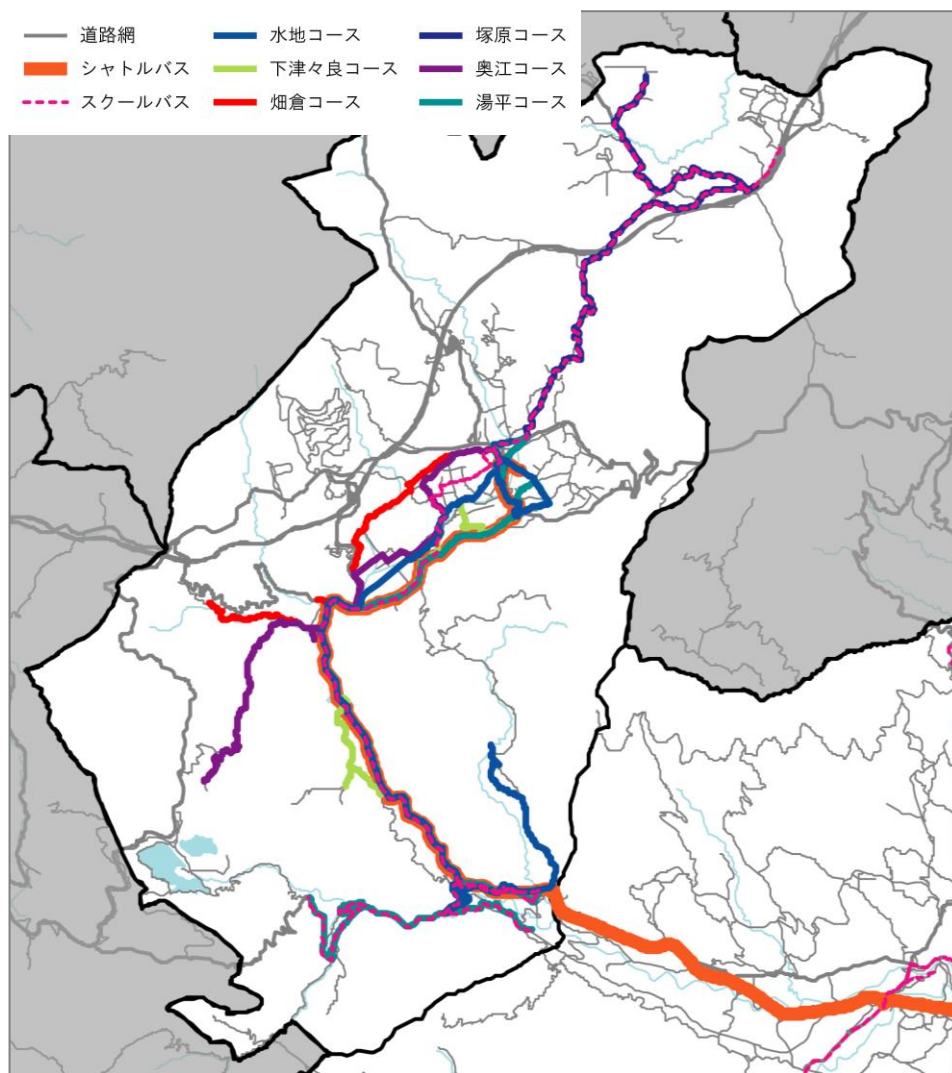


図 ユーバスの運行状況：湯布院地域

表 ユーバスの運行概要：湯布院地域

路線名	キロ程 (km)	運行日	運行便数 (便/日)	運行业者名
水地コース	19.9	(月・木)	2.0	みなとタクシー(4月～9月) 第一交通(10月～3月)
下津々良コース	13.5	(月・木)	2.0	みなとタクシー(4月～9月) 第一交通(10月～3月)
畑倉コース	12.8	(火・金)	2.0	みなとタクシー(4月～9月) 第一交通(10月～3月)
塚原コース	16.4	(火・金)	2.0	亀の井バス
奥江コース	14.8	(火・金)	2.0	みなとタクシー(4月～9月) 第一交通(10月～3月)
湯平コース	22.2	(月・木)	2.0	亀の井バス
スクール湯平コース	19.7	(毎平日)※祝日を除く	3.0	亀の井バス
スクール塚原コース	16.2	(毎平日)※祝日を除く	3.0	亀の井バス
由布市シャトル(庄内⇄湯布院) ※午前往路	19.0	大野竹田バス(4月～9月) 大分バス(10月～3月)	1.0	大野竹田バス・ 大分バス
由布市シャトル(庄内⇄湯布院) ※午前復路、午後便	19.4	(毎平日)※祝日を除く	3.0	亀の井バス

2-2-5 タクシー

- 市内のタクシー事業者は4社あり、タクシー車両は、ジャンボタクシー9台、大型1台、中型9台、小型75台ある。
- タクシーの輸送人員をみると、平成24年度から27年度にかけて増加傾向にあったが、平成28年度に一転して平成25年度の状況に戻っている。この傾向は、先述の由布市の宿泊観光客数の推移と類似しており、観光客の入込の多寡がタクシー利用に影響を与えている可能性がうかがえる。
- なお、事業者が感じている課題としては、4社全てが「運転手不足」と「運転手の高齢化」を挙げている。

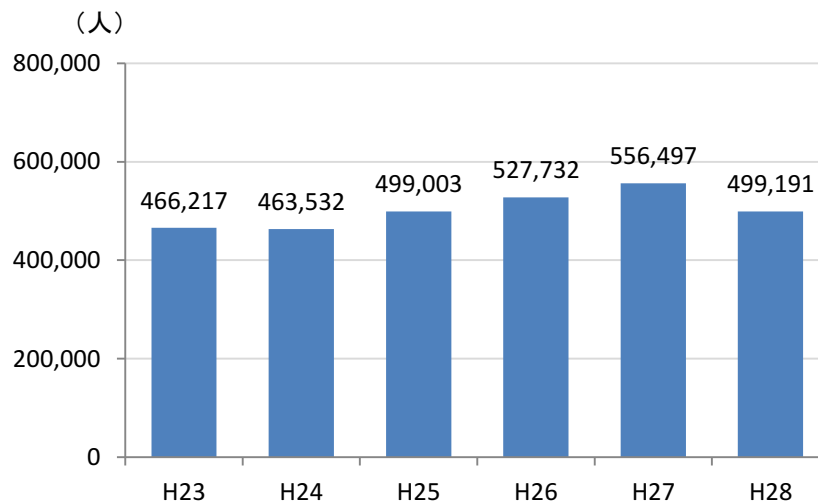


図 タクシーの輸送人員

表 タクシー事業者の所有車両と事業者が感じている課題（ヒアリング結果）

事業者名	所有車両（H29）	事業者が感じている課題等
みなとタクシー 湯布院営業所	・ジャンボタクシー3台 ・中型1台 ・小型26台 （うちプリウス17台）	・会社のほうで二種免許の取得費用を出し、未経験者には教育期間を設けているが人手不足。 ・年配者が多く、若い人たちは、給料は安くてもいいから安定した仕事と土日は休みたいなど価値観の違いから労働条件には合わない。 ・小型タクシーをプリウスにしたが、雪道等ではスタックする（動かなくなる）上、ハッチバックなので荷物があまり載らない。 ・シエンタを7人用から5人用に改造し、試験的に導入し、プリウスから切り替える検討をしようとしている。
久大タクシー 向原営業所	・ジャンボタクシー3台 ・小型25台	・運転手の確保。 ・運転手の年齢層は60代が多く、若い人はつきたがらない。 ・小型車両3台程度の減車を求められており、需要に対してどのように車両運用していくかが課題。
庄内タクシー	・ジャンボタクシー1台 ・小型6台（2台はスペア）	・家から近く年金を受給しながら運転手をしている人が多いが、若い人は収入面でも難しいため、運転手不足
第一交通 湯布院営業所	・ジャンボタクシー2台 ・大型1台 ・中型2台 ・小型タクシー18台	・運転手の確保は重要。 ・保有台数は大型クラウンが大分空港などの送迎が多い。 ・運転手の人数は16人。40代が1人、50代もいるが60代が多い。

3. 由布市の地域公共交通に関する利用者ニーズ調査の概要

利用者ニーズ調査の概要は下表のとおりです。

	自治会長・民生児童委員 アンケート	生活・観光施設利用者 ヒアリング	ユーバス利用者ヒアリング
調査目的	自治会単位の交通弱者の規模や外出実態などの把握	市民がよく利用する施設での利用者の施設利用状況や公共交通に対するニーズを把握	市内で運行している大分バス及び亀の井バスが運行するユーバスの利用実態を把握
調査対象	自治会長・民生児童委員全員（計 242 人） 【内訳】 ・自治会長：150 人 ・民生児童委員：92 人	・イオン挟間店 ・大分大学医学部附属病院 ・湯布院病院 ・市役所庄内庁舎 ・由布院駅 ・ほのぼの温泉館みことピア ・湯布院健康温泉館クアージュゆふいん	ユーバス（大分バス及び亀の井バス運行分）の全便
調査手法	自治会長：自宅への直接配布・郵送回収 民生児童委員：会議での手渡し配布・回収	調査員が利用者に直接聞き取り	調査員が利用者に直接聞き取り
調査日	平成 29 年 9 月	平成 29 年 10 月 31 日（火）	平成 29 年 10 月 16 日（月）～20 日（金）
把握内容	実際に外出できる公共交通の有無、交通弱者の実態、住民の意向	属性、外出特性、公共交通利用状況・利用意向等	属性、乗降バス停、外出特性、バスへの改善要望等
回収結果	回収 174 人（回収率 71.9%） 【内訳】 ・自治会長：100 人 ・民生児童委員：74 人	回答者数：479 人	回答者数：153 人

	中学 3 年生保護者アンケート	交通不便地域住民ヒアリング
調査目的	高校進学を想定した際の、高校までの移動手段や通学時の不安などの把握	交通不便地域に住む高齢者の移動時の困りごとや公共交通の利用意向等を把握する
調査対象	市内中学 3 年生（240 人）の保護者（挟間中学校：133 人、庄内中学校：53 人、湯布院中学校：54 人）	バス停から 300m 以上離れており、タクシーの 1 メーター料金で買い物・通院が困難と見込まれる地域に住む高齢者 ・挟間地域：高崎地区 ・庄内地域：高津原地区 ・湯布院地域：槐木地区、内徳野地区
調査手法	学校を通じた配布・回収	調査員が利用者に直接聞き取り
調査日	平成 29 年 11 月 17 日（金）～30 日（木）	平成 29 年 12 月 1 日（金）～11 日（月）
把握内容	高校に進学する場合の移動手段、通学に当たっての不安、PTA 主体の新たな通学支援の意向等	移動時の困りごと、自動車運転免許証の返納意向、公共交通に対する意見等
回収結果	回収 203 人（回収率 84.6%） 【内訳】 ・挟間中：122 人 ・庄内中：38 人 ・湯布院中：43 人	回答者数：22 人 【内訳】 ・挟間地域：12 人 ・庄内地域：8 人 ・湯布院地域：2 人

4. 由布市の将来のまちづくりにおける公共交通の問題点・課題

4-1 ネットワーク：市の戦略に合致した地域公共交通網の再構築が必要

- 市民の移動ニーズや外出実態への対応、定住促進に向けたバス不便地域の解消、及び観光振興、生きがいづくり、健康増進等のまちづくりとの連携に向け、バス・タクシー事業者との連携・協働体制のもと、地域公共交通網の再構築が必要です。

＜生活移動に資するネットワーク＞

- ◆ 挾間・庄内・湯布院といった各地域内の外出や、地域外への外出がみられるほか、大分市などの市外への外出もみられており、外出実態に応じた公共交通ネットワークの構築が求められます。

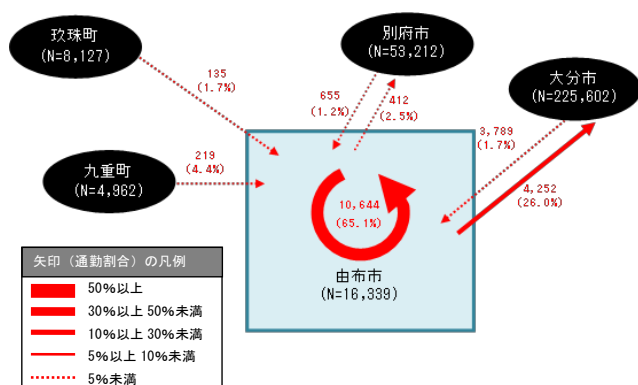


図 通勤流動

注）1%以上の流動のみ図示している。由布市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。
上段の数値は人数、下段の数値は割合。
資料：平成27年 国勢調査

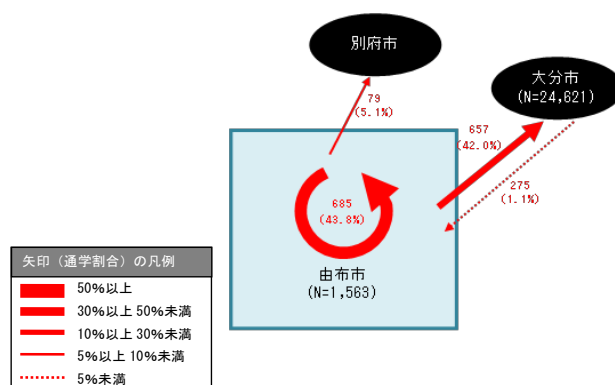
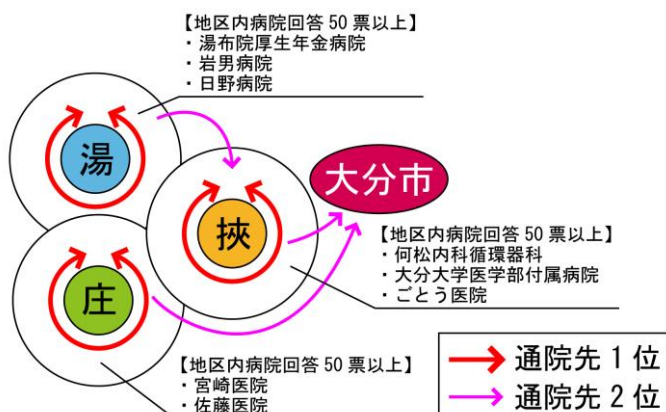


図 通学流動

注）1%以上の流動のみ図示している。由布市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。
上段の数値は人数、下段の数値は割合。
資料：H27 国勢調査

【普段利用する医療施設】



【普段利用する買い物施設】

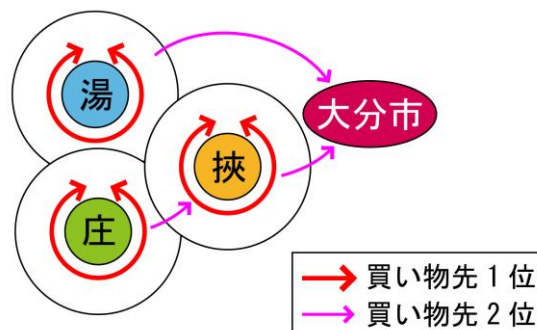


図 市民（高齢者）の通院・買物流動

資料：平成25年度高齢者アンケート結果

- ◆例えば、由布市外の通勤・通学目的地の第1位となる大分市と由布市をつなぐ JR 久大本線の移動サービス状況をみると、向之原駅以西では朝・夕ピーク時間帯を除き、概ね1時間あたり片道1便程度の運行となっています。
- ◆隣接する大分市や別府市と比べても、市域を横断する幹線バス系統がなく、唯一の大量輸送性をもつ JR 久大本線も決して“高頻度運行とはいえないサービスレベル”となっており、学生や高齢者、観光客を含む交通弱者の広域的な都市活動を支える、そして更なる定住・交流の促進等も期待できる新たな地域公共交通ネットワークの再構築が必要です。

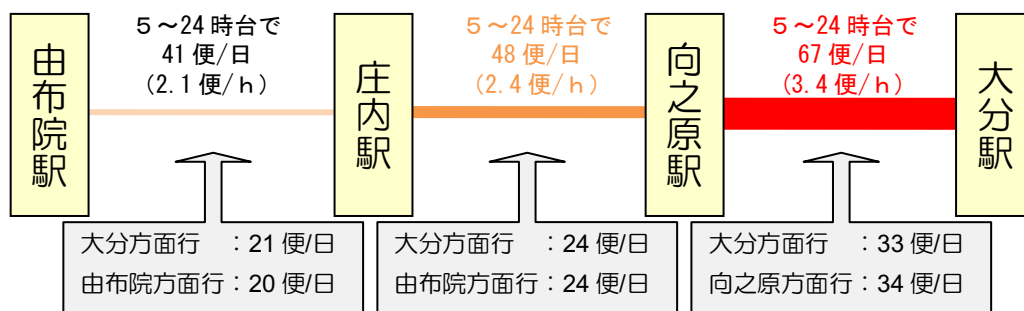


図 大分市と由布市をつなぐ JR 久大本線の移動サービス状況

資料: JR 九州ホームページ

<資料>市内の主要 JR 駅のダイヤ（平日）（普通列車のみ）

久大本線 大分方面(下り)

【JR】由布院駅発

時	分	1時間あたり 便数(便/h)
5	38	1
6	22 43	2
7	1 20 57	3
8	40	1
9	25	1
10	34	1
11	43	1
12	45	1
13	51	1
14	53	1
15		0
16	6 50	2
17	32	1
18	19	1
19	50	1
20	24	1
21	9	1
22	11	1
便数計		21

【JR】庄内駅発

時	分	1時間あたり 便数(便/h)
5	56	1
6	40	1
7	2 19 38	3
8	15	1
9	0 43	2
10	55	1
11		0
12	1	1
13	3	1
14	9	1
15	14 38	2
16	24	1
17	8 53	2
18	38	1
19	24	1
20	11 44	2
21	27 47	2
22	32	1
便数計		24

【JR】向之原駅発

時	分	1時間あたり 便数(便/h)
5		0
6	12 57	2
7	21 35 55	3
8	35	1
9	19 40	2
10	3	1
11	12 41	2
12	19	1
13	20	1
14	30	1
15	36 55	2
16	25 41	2
17	9 24	2
18	10 27 56	3
19	29 40	2
20	33 47	2
21	0 34 45	3
22	3 36 49	3
便数計		33

庄内駅起点

3

向之原駅起点

9

久大本線 由布院・豊後森・日田・久留米方面(上り)

【JR】由布院駅着

時	分	1時間あたり 便数(便/h)
6		0
7	29 46	2
8	35	1
9		0
10	12	1
11	15	1
12	23	1
13	23	1
14	0 53	2
15		0
16	15 43	2
17	41	1
18	15 28	2
19	15	1
20	17 51	2
21		0
22	20 50	2
23	35	1
0		0
便数計		20

【JR】庄内駅着

時	分	1時間あたり 便数(便/h)
6	58	1
7	19	1
8	15	1
9	38	1
10	52	1
11		0
12	0 50	2
13	38	1
14	29	1
15	14 53	2
16	22	1
17	22 53	2
18	8 55	2
19	14 58	2
20	31	1
21	18	1
22	1 31	2
23	16	1
0	27	1
便数計		24

【JR】向之原駅着

時	分	1時間あたり 便数(便/h)
6	36 57	2
7	49	1
8		0
9	19 35	2
10	27	1
11	10 41	2
12	32	1
13	18	1
14	10 53	2
15	35	1
16	5 19 51	3
17	4 34 50	3
18	22 37 56	3
19	20 40	2
20	12 33 57	3
21	27 44	2
22	14 31 59	3
23	39	1
0	5	1
便数計		34

由布院終点

17

庄内終点

4

向之原終点

9

- ◆ 由布市の場合、大分市内の高校に進学する割合は全体の7割を占めています。
- ◆ ちなみに、来春に大分市内への高校進学を志望する中学生の保護者から、自転車のみの通学や、徒歩・自転車と鉄道の組み合わせを想定している意見が多くみられます。
- ◆ そのような中、“高校へ通学させるにあたって不安なこと”として、5割以上の保護者が「夜道や雨天時における事故や事件の危険」を感じており、JR駅から自宅までの近さの如何を問わず、大分方面へのPTA主体のバス運行（大分方面の高校に通う子供を持つ保護者が、市、バス会社と共同出資して、高校通学者の移動支援）への意向が一定程度あることが分かりました。
- ◆ 今後、公共交通の利便性向上さらには定住促進等に向け、高校生の通学需要を取り込んだ公共交通ネットワークの構築が求められます。

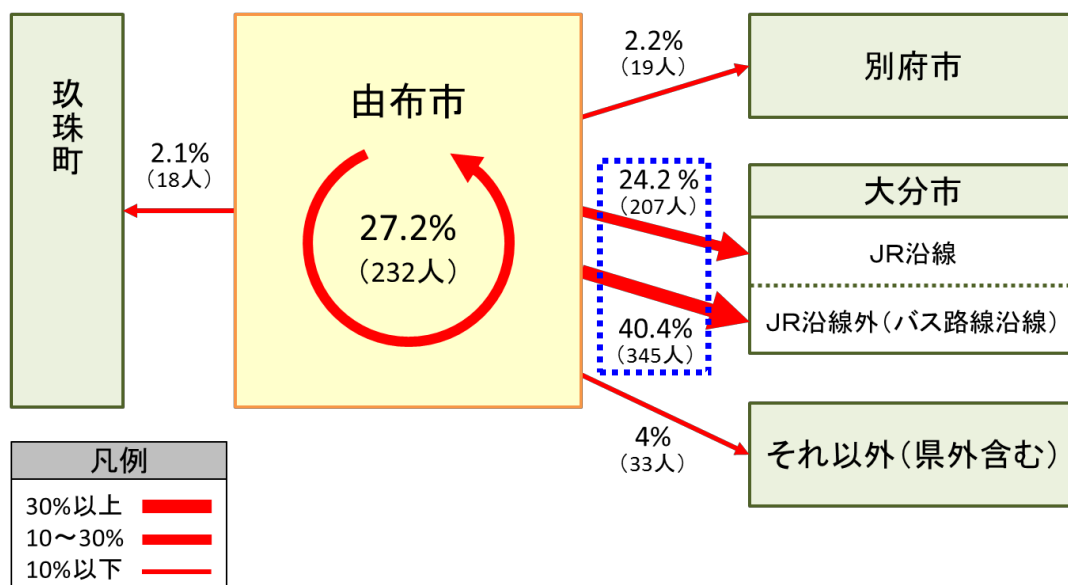


図 由布市内に居住する高校1～3年生の通学先（平成29年4月時点）

注）2%以上の流動のみ図示している。

資料：由布市資料

大分市内の高校への進学予定がある 中学3年生の保護者（152人）への アンケート調査結果

由布市内	由布市 →大分市	大分市内	人数	割合		由布市内	由布市 →大分市	大分市内	人数	割合		
徒歩	鉄道	徒歩	20	13.2%	徒歩・自転車 と鉄道の組み 合わせが多い	自家用車で 送迎	自家用車で 送迎	自家用車で 送迎	7	4.6%		
自転車		自転車	19	12.5%		自家用車で 送迎		自転車	1	0.7%		
自家用車で 送迎		徒歩	11	7.2%		バス	バス	バス	2	1.3%		
		バス	7	4.6%				自転車	1	0.7%		
		徒歩	17	11.2%				徒歩	1	0.7%		
徒歩		自転車	12	7.9%	自転車のみに 通学を考えて いる人が最も 多い			自転車	1	0.7%		
		バス	6	3.9%				徒歩	1	0.7%		
		自転車	7	4.6%				バス	1	0.7%		
バス	5	3.3%	自転車	1	0.7%							
自転車	自転車	自転車	32	21.1%				2	1.3%			
自家用車で 送迎			1	0.7%								

図 大分市内の高校への進学予定がある中学3年生の保護者が考えている
子ども（来年度高校1年生）の高校通学手段

資料：中学3年生保護者アンケート結果

注）表の見方は、例えば、由布市内の移動は徒歩、由布市から大分市への移動は鉄道、大分市内の移動が徒歩を想定している人は20人となっている。（複数回答を集約）

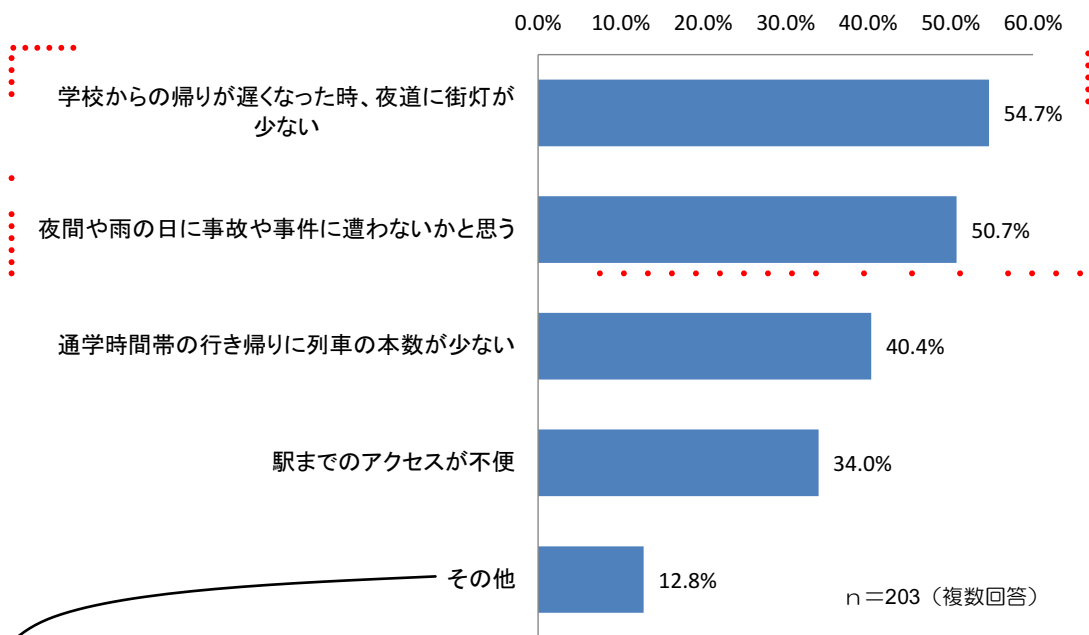


図 高校へ通学させるにあたって不安なこと
※中学3年生保護者アンケート結果

◆その他の主な回答

- ・部活をすると帰りの時間が遅くなる為あまり自転車通学させたくないが、交通手段がない為仕方ない。バスは間に合わない。その為母親の仕事の時間を子供に合わせなくてはならない。
- ・(狭間地域からの)バスの本数が少なく、バス通学ができない。
- ・兄が高校通学時不注意の車にはねられた事がある。高齢者の運転には不安がある。
- ・自転車が安全に通れる歩道が少ない。歩道がせまい。
- ・電車もバスもなく、自転車しか手段がない。

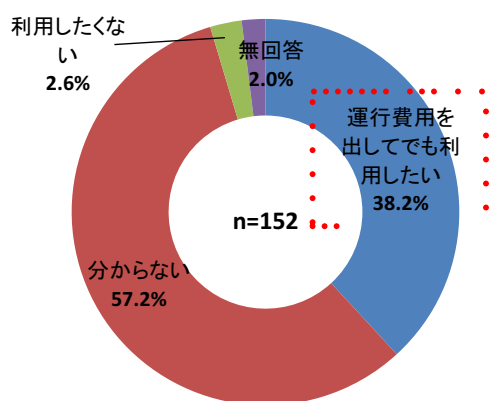


図 PTA 主体のバスの運行意向
(大分市内への高校を志望する人の集計)

資料：中学3年生保護者アンケート結果

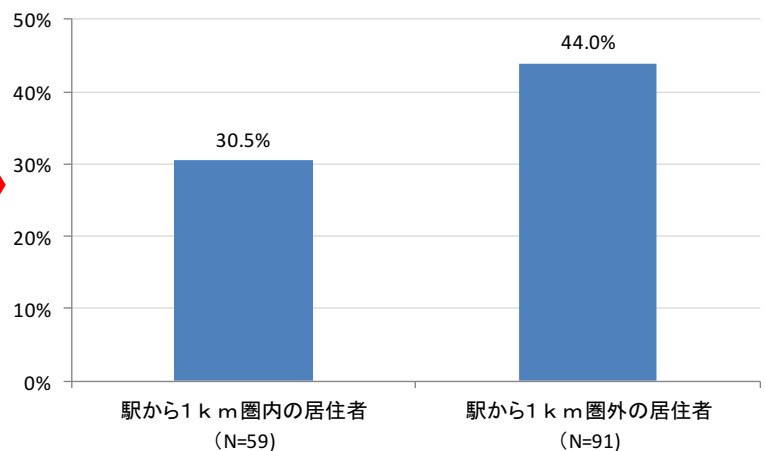


図 駅1km圏内外でのPTA主体のバスの運行意向
(大分市内への高校を志望する人の集計)

資料：中学3年生保護者アンケート結果

- ◆ 由布市の公共交通での人口カバー割合は市全体でみると 98.7%となっており、ほとんどが公共交通でカバーできている状況にあります。
- ◆ ユーバスの1日あたりの乗降客数をみると、400 以上あるバス停の中の8割が「1人/日未満」となっています。
- ◆ 「1人/日未満」という数字からは、“利用（乗降）が全くない日があり、また利用があったとしても乗車または降車しかない”、つまり“片道しか利用されていない”ことがうかがえます。
- ◆ このように市内の人口のほとんどを公共交通がカバーしつつも、利用状況が芳しくないバス停は市内の特定エリアにまとまっています。
- ◆ 今後はユーバスの利用実態や地域住民の外出実態等を踏まえながら、効率的かつ効果的な公共交通ネットワークの再構築が必要です。

表 由布市の人口カバー状況

カテゴリ	人口	カバー割合
駅1km・バス停500m圏内	18,413	52.0%
駅1km圏外・バス停500m圏内	16,134	45.6%
駅1km圏内・バス停500m圏外	393	1.1%
駅1km圏外・バス停500m圏外	456	1.3%
総計	35,396	100.0%

(単位:人)

資料：平成 27 年国勢調査

表 平成 28 年度におけるバス停別乗降客数

	バス停数	割合
0人/日	0	0.0%
1人/日未満	317	78.1%
1～2人/日未満	41	10.1%
2～4人/日未満	23	5.7%
4人/日以上	25	6.2%
計	406	100.0%

注) 平成 28 年度の1年間分のデータを集計

注) 運行1日あたりで集計

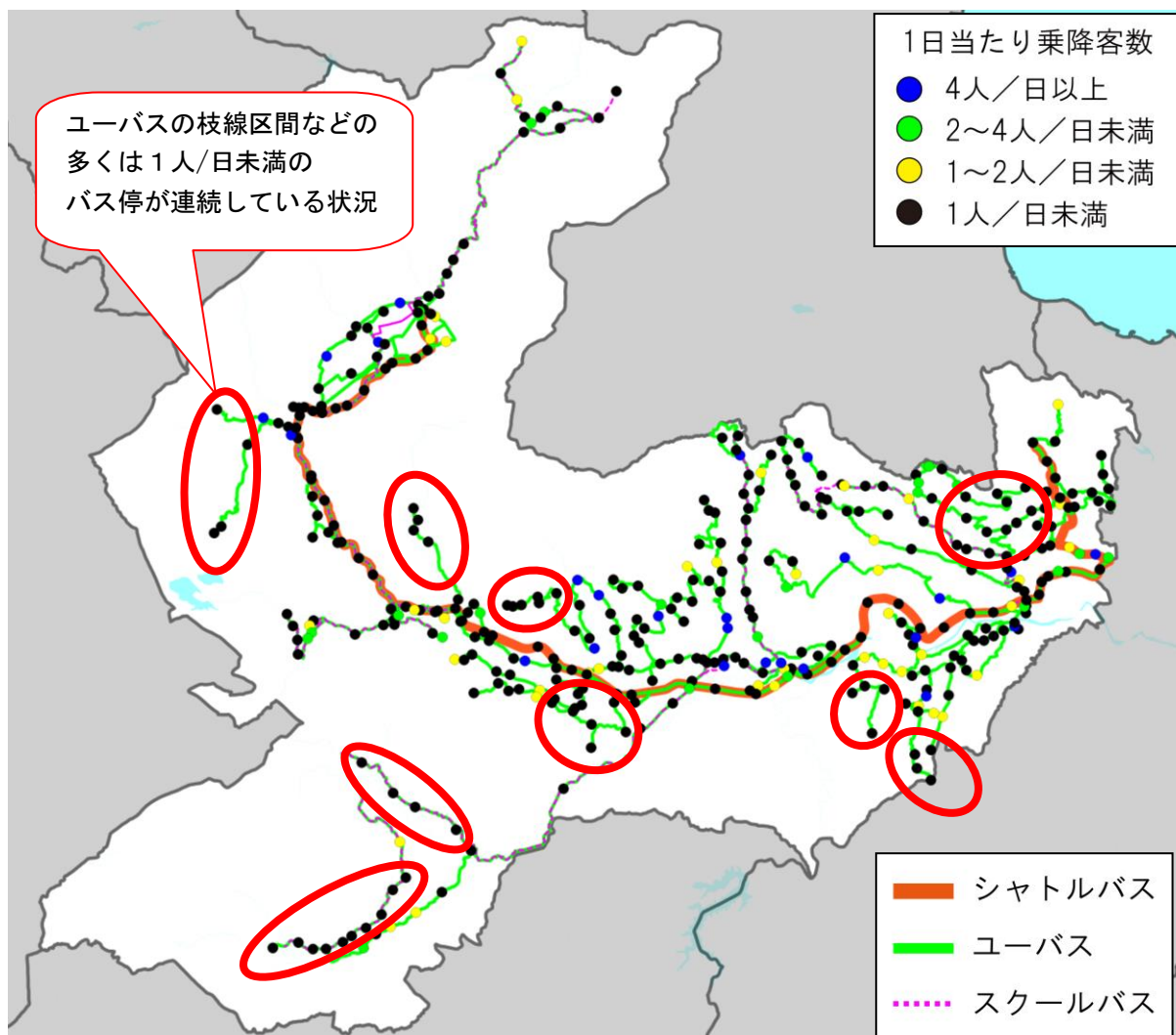


図 ユーバスのバス停別乗降者数 (H28 年度実績、運行1日あたり)

＜観光移動に資するネットワーク＞

- ◆ 由布市に訪れた観光客の公共交通の利用状況としては、県外との往来は「高速バス」や「JR」、「九州横断バス」が中心であり、別府～由布院間は亀の井バスの「湯布院線」と「ゆふりん号」が、大分～由布院間は「JR」が、市内の観光移動は「タクシー」がそれぞれ利用されています。
- ◆ また、これらの公共交通を利用する観光客の中には外国人旅行者が含まれており、また、由布市内のみならず、別府市や大分市、九重町、南小国町（黒川）などへの広域観光周遊をしている実態も見受けられます。
- ◆ 周辺都市との広域連携をしつつ、由布市を訪れる国内外からの観光客の市内観光周遊や広域観光周遊を促す、誰にでもやさしく便利な公共交通ネットワークが今後が必要です。

表 由布市(JR 由布院駅)を訪れた観光客(公共交通利用者)の移動手段

分類		回答数	割合	備考
JR	JR(大分～由布院)	9	14.3%	外国人(韓国)7人利用あり
	JR(福岡・久留米～由布院)	7	11.1%	外国人(韓国)4人利用あり
	JR(別府～由布院)	4	6.3%	外国人(韓国)4人利用あり
高速バス 特急バス	高速バス(福岡～湯布院)	25	39.7%	外国人(韓国)20人利用あり
	高速バス(大分空港～湯布院)	1	1.6%	
	九州横断バス(九重～湯布院)	4	6.3%	外国人(韓国)4人利用あり
	九州横断バス(黒川～湯布院)	2	3.2%	
路線バス	路線バス(別府～湯布院)	1	1.6%	
タクシー	タクシー(由布院駅～金鱗湖)	2	3.2%	
	タクシー(ホテル移動)	10	15.9%	外国人(韓国)10人利用あり
回答		63	100.0%	外国人35人利用あり

注)公共交通利用者に絞って分析

※生活・観光施設利用者ヒアリング結果(JR 由布院駅利用者のみ抽出)

表 別府市に訪れた由布市への観光客(公共交通利用者)のアクセス手段

分類		回答数	割合	備考
JR	JR(別府～由布院)	3	21.4%	
路線バス	別府～湯布院線	9	64.3%	外国人(韓国)3人利用あり
	ゆふりん号	4	28.6%	外国人(香港)1人利用あり
回答		14	100.0%	外国人4人利用あり

注)公共交通利用者に絞って分析

※別府市交通拠点ヒアリング結果(別府市よりデータ提供)

<交通拠点>

- 各地域においては、主要鉄道駅周辺に医療施設、商業施設が複数集積している中で、都市計画マスタープランでは、3つの地域拠点（挾間、庄内、湯布院）を中心とし、周辺地区が分布する多極構造を維持することを定めています。
- 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、公共交通におけるバリアフリー化の検討が必要です。

エレベーターが無い



車椅子用のスロープがホームの端にある



写真 由布院駅の様子

4-2 サービス：利用者目線で効果的・効率的な公共交通サービスが必要

●地域の活性化に向けたツールとして、公共交通サービスを活用することが必要です。

<利用環境の向上>

◆外出時間帯においては、地域内のみのお出かけと地域外へのお出かけの時間帯が異なっている現状がうかがえます。

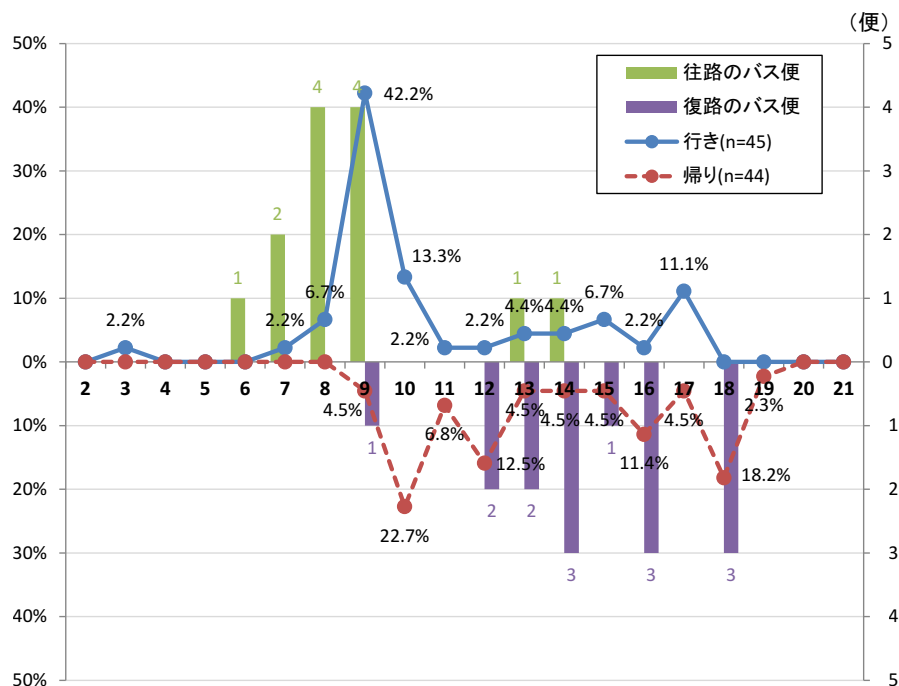


図 庄内地域内の外出時間帯とバスの運行時間帯別便数

注)外出時間帯は生活・観光施設利用者ヒアリング結果。無回答除いて集計。
バスの便数は生活・観光施設利用者ヒアリングを行った火曜日の時刻表で計測。

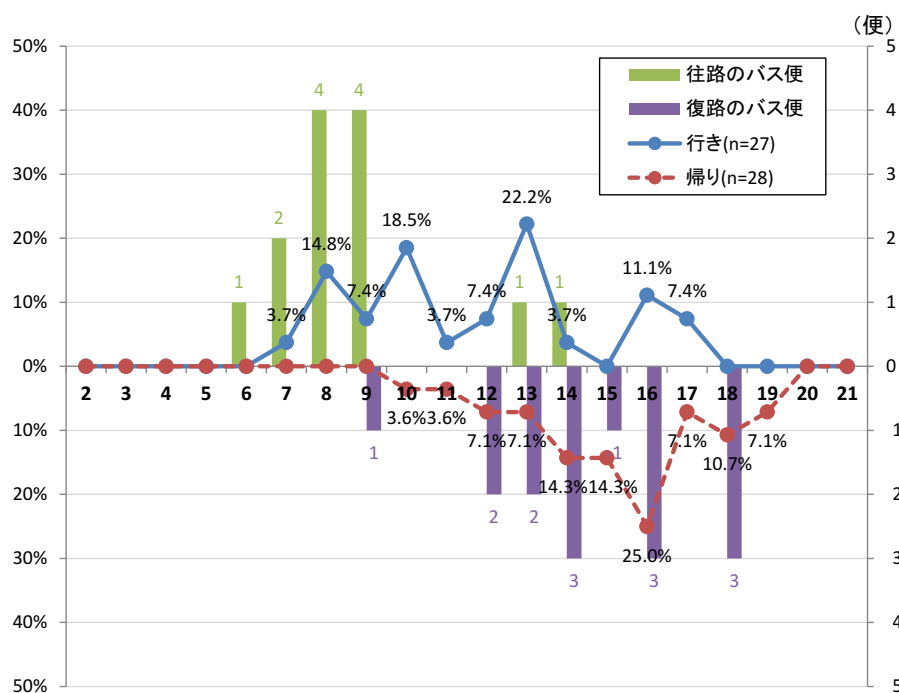


図 庄内地域外の外出時間帯とバスの運行時間帯別便数

注)外出時間帯は生活・観光施設利用者ヒアリング結果。無回答除いて集計。
バスの便数は生活・観光施設利用者ヒアリングを行った火曜日の時刻表で計測。

- ◆そのような中、公共交通を利用する上での困りごととして、公共交通利用者（特にユーバス利用者）は「便数が少ない」、「乗りたい時間帯にバスが無い」、公共交通非利用者は「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。
- ◆また、交通不便地域に住む後期高齢者からは、免許返納に関して「数年後には免許返納したい」との回答以外にも「問題なく運転できる」や「運転に不安はあるが、5年以内の免許返納は考えられない」への回答がみられ、“必ずしも交通空白地域における移動手段の確保が自主免許返納を後押しできる”とは言い難いことが分かりました。
- ◆今後は、地域特性等に配慮しつつ、真の必要性を見極め、免許返納後の適切な移動支援サービスを検討していく必要があります。

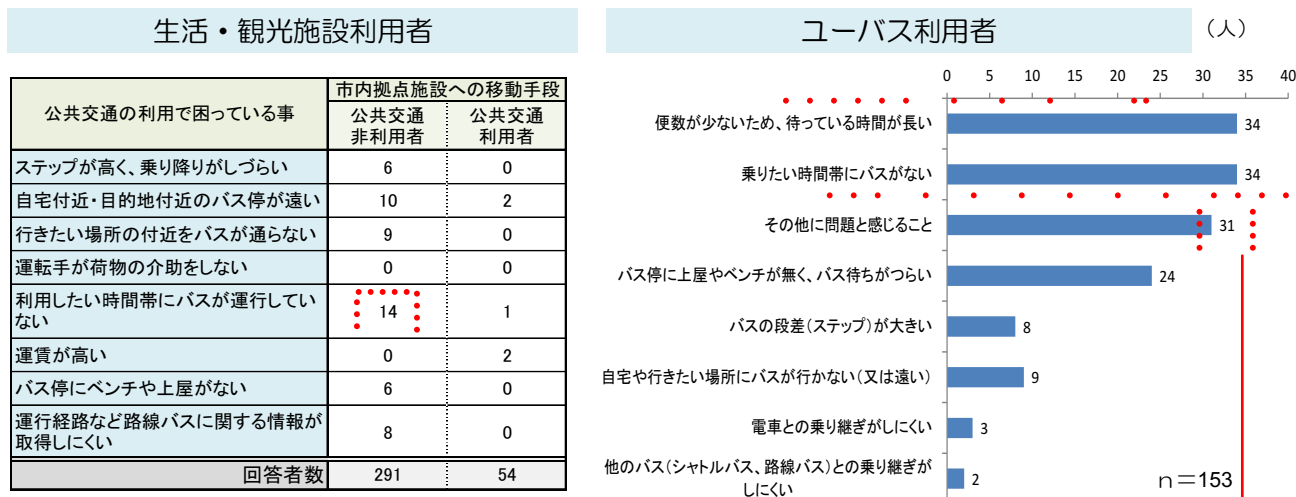


図 公共交通を利用する上での困りごと(公共交通利用者・非利用者)
(左:生活・観光施設利用者ヒアリング結果、右:ユーバス利用者ヒアリング結果)

◆ユーバス利用者の困っている事（その他の主な回答）

- ・渋滞になるとバスの到着時刻が変わってくるので乗り継ぎが困る。
- ・回送の帰りのバスに乗れたらいい。
- ・朝、高校生の乗る時間帯のバスの大きさは大きい方がよい。庄内庁舎に着いて、用事をすませてバスに乗ろうと思ったら行ってしまった場合が多い。もう少し間をあけて欲しい。
- ・湯平公民館の所にベンチが欲しい。帰りの11時台のバスがあったらいい。
- ・デイサービスに行く際、間違っ乗った。
- ・(シャトル便庄内→挾間)土日の便が欲しい。大分行き、もしくは、わさだタウン行きが欲しい。

※特定交通不便地域の高齢者等との座談会で出された意見(一例)

- ・バス停は非常に遠いが、移動手段がないので、行きはユーバスに乗って通院や買い物に行くが、帰りの便が合わないのでタクシーを使うことがある。
- ・公共交通が無くなると、今行っているサークルや病院へ行けなくなる。
- ・朝のユーバスに乗って通院するが、午前中に診察が終わり、夕方の便まで病院で待つことがある。家族は勤めに出ているので、迎えに来てもらうのは気を使う。



表 交通不便地域に住む高齢者の運転免許返納の意向

選択肢	回答者数
問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない	4
運転に不安はあるが、5年以内の免許返納は考えていない	3
免許返納の特典(1年間分のみ)があれば、今すぐ返納する	0
公共交通での移動ができれば、返納を検討したいと考えている	0
数年後(5年以内)には免許を返納したいと考えている	4
分からない(免許保有者がいない)、特に感じることはない	8
回答	19

※特定交通不便地域の高齢者等との座談会で出された意見を集計

<情報発信の強化>

- ◆ 公共交通を利用する上での困りごととして、「公共交通に関する情報の分かりにくさ」に一定程度の指摘がみられており、改善が必要です。
- ◆ 中学3年生の約9割以上が12月までに進路を決める傾向があり、また、公共交通機関に関する情報が十分であれば公共交通での通学を検討したい割合が約85%となっていることから、その時期に合わせた情報提供を行うことで、将来的な公共交通での通学需要を促すことが期待できます。

表 公共交通を利用する上での困りごと(公共交通利用者・非利用者)(再掲)

公共交通の利用で困っている事	市内拠点施設への移動手段	
	公共交通 非利用者	公共交通 利用者
ステップが高く、乗り降りがしづらい	6	0
自宅付近・目的地付近のバス停が遠い	10	2
行きたい場所の付近をバスが通らない	9	0
運転手が荷物の介助をしない	0	0
利用したい時間帯にバスが運行していない	14	1
運賃が高い	0	2
バス停にベンチや上屋がない	6	0
運行経路など路線バスに関する情報が取得しにくい	8	0
回答者数	291	54

資料:生活・観光施設利用者ヒアリング結果

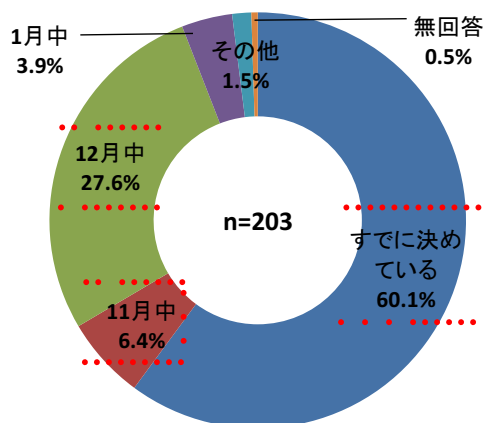


図 進路決定時期(11月時点)

資料:中学3年生保護者アンケート結果

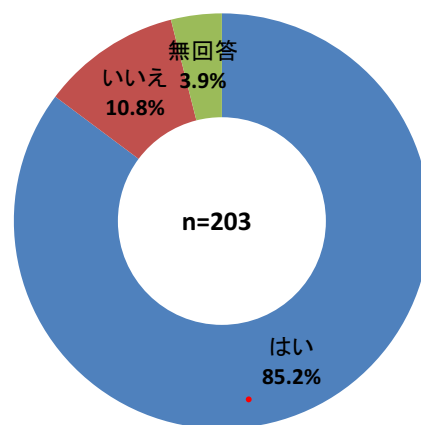


図 情報発信が十分であれば、公共交通での通学を検討したいか

資料:中学3年生保護者アンケート結果

- ◆ JR 由布院駅周辺には、JR、高速バス、特急バス、路線バス、タクシーを利用する外国人観光客が多数います。外国人観光客に対し、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受け入れ環境の更なる強化を推進する必要があります。

表 由布市(JR 由布院駅)を訪れた観光客(公共交通利用者)の移動手段

分類		回答数	割合	備考
JR	JR(大分～由布院)	9	14.3%	外国人(韓国)7人利用あり
	JR(福岡・久留米～由布院)	7	11.1%	外国人(韓国)4人利用あり
	JR(別府～由布院)	4	6.3%	外国人(韓国)4人利用あり
高速バス 特急バス	高速バス(福岡～湯布院)	25	39.7%	外国人(韓国)20人利用あり
	高速バス(大分空港～湯布院)	1	1.6%	
	九州横断バス(九重～湯布院)	4	6.3%	外国人(韓国)4人利用あり
	九州横断バス(黒川～湯布院)	2	3.2%	
路線バス	路線バス(別府～湯布院)	1	1.6%	
タクシー	タクシー(由布院駅～金鱗湖)	2	3.2%	
	タクシー(ホテル移動)	10	15.9%	外国人(韓国)10人利用あり
回答		63	100.0%	外国人35人利用あり

注)公共交通利用者に絞って分析

※生活・観光施設利用者ヒアリング結果(JR 由布院駅利用者のみ抽出)

表 別府市に訪れた由布市への観光客(公共交通利用者)のアクセス手段

分類		回答数	割合	備考
JR	JR(別府～由布院)	3	21.4%	
路線バス	別府～湯布院線	9	64.3%	外国人(韓国)3人利用あり
	ゆふりん号	4	28.6%	外国人(香港)1人利用あり
回答		14	100.0%	外国人4人利用あり

注)公共交通利用者に絞って分析

※別府市交通拠点ヒアリング結果(別府市よりデータ提供)

4-3 地域公共交通の運行持続性の向上

●市の財政負担額が増えており、運行効率性を高めるため、継続的なデータ収集とモニタリングが必要です。

＜市民と守り・育てる地域公共交通＞

- ◆ユーバス路線の中には、1便あたりの利用者数が2人未満の路線が5路線あり、利用者が乗り合って利用していない便がみられます。
- ◆また、1人当たり財政負担額は、33路線中27路線が1,000円/人以上、区域運行※のコミュニティ交通の九州管内平均値の約1,500円を超えている路線が20路線となっていることから、効率的な運行に向けた取組を検討する必要があります。

※区域運行：運行ルートを決めず、バス停等だけを決めておいて、予約があったバス停等を最短距離で運行するパターン（ミーティングポイント型）と、運行ルートもバス停等も決めず、指定エリア内で予約があったところを最短経路で結ぶ形でドア to ドアの運行を行うパターン（ドア to ドア型）がある。

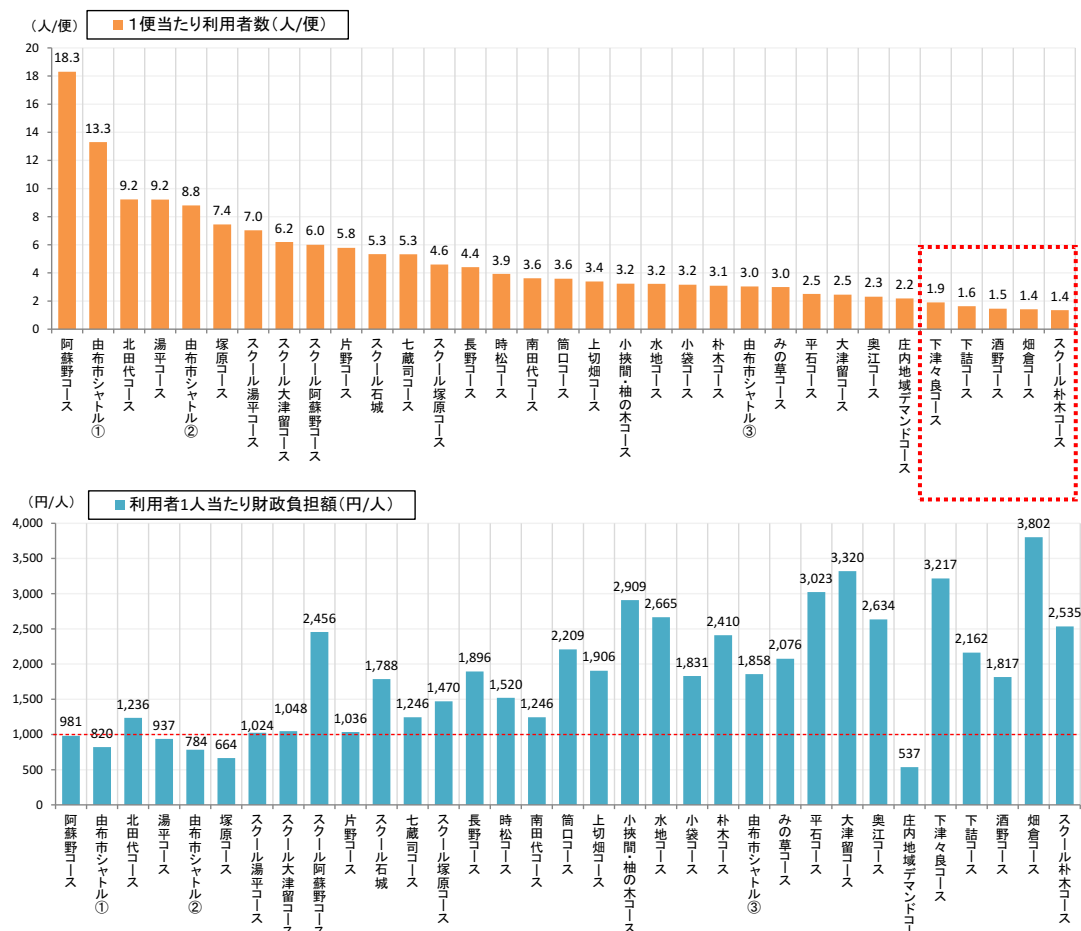


図 ユーバス路線の1便あたり利用者数と1人あたり財政負担額(平成28年度)

注) 由布市シャトル①＝由布市シャトル(庄内⇄湯布院)午前復路・午後便

由布市シャトル②＝由布市シャトル(庄内⇄挾間)

由布市シャトル③＝由布市シャトル(庄内⇄湯布院)午前往路

資料：由布市資料

※九州管内の運行形態別の財政負担比較

運行形態	1路線あたりの年間乗車人員(H22)	1路線あたりの財政負担額(平均)	1路線1人あたりの財政負担額
路線定期	9,832人	385万円	391円/人・年
路線不定期	3,407人	233万円	683円/人・年
区域運行	3,901人	586万円	1,502円/人・年

参考：「九州管内における公共交通基礎調査業務 報告書」(平成24年3月、国土交通省九州運輸局)

＜参考：兵庫県のコミュニティバス・アセスメント指針からみた一人あたり財政負担額の評価＞

- ・ユーバスを投資効果の面から評価するため、兵庫県のコミュニティバス・アセスメント指針を参考に、「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。
- ・利用者1人あたり財政負担額が最も高い「畑倉コース」は、ユーバスよりも一般タクシーの運賃の方が安い結果となりました。

表 利用者一人あたりの助成額の評価基準

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）

- ・ 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おれば、見直しが必要
- ・ タクシー運賃の5割＞助成額の場合…見直し不要

出典：「コミュニティバス・アセスメント指針」（兵庫県 H20 年3月）

表 ユーバス路線の利用者1人あたり財政負担額の評価結果

路線	市の 損失補填額 (H28) 〔千円〕	利用者数 (H28) 〔人/年〕	利用者一人あた りの助成額 (H28) 〔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	
			市の助成額	運行距離 (m)	タクシー運賃 (半額)	市の助成額		
			a	b	c=a/b	d		e=640+(d- 1500)/237*60
挾間地域	七蔵司コース	1,261	1,012	1,246	15,100	4,060	2,030	○
	北田代コース	2,280	1,845	1,236	14,400	3,880	1,940	○
	片野コース	1,181	1,140	1,036	15,200	4,060	2,030	○
	朴木コース	1,487	617	2,410	16,500	4,420	2,210	△
	筒口コース	1,584	717	2,209	13,600	3,700	1,850	△
	下詔コース	673	311	2,162	10,100	2,800	1,400	△
	時松コース	1,136	747	1,520	14,300	3,880	1,940	○
	南田代コース	856	687	1,246	10,900	2,980	1,490	○
酒野コース	494	272	1,817	7,500	2,140	1,070	△	
庄内地域	平石コース	1,439	476	3,023	17,800	4,720	2,360	△
	上切畑コース	1,214	637	1,906	16,700	4,480	2,240	○
	みの草コース	1,206	581	2,076	15,500	4,180	2,090	○
	小挾間・柚の木コース	1,885	648	2,909	18,800	4,960	2,480	△
	阿蘇野コース	1,803	1,837	981	31,100	8,080	4,040	○
	長野コース	1,672	882	1,896	23,300	6,100	3,050	○
	小袋コース	1,157	632	1,831	17,300	4,600	2,300	○
	大津留コース	1,580	476	3,320	20,000	5,320	2,660	△
庄内地域デマンドコース	56	105	537	6,500	1,900	950	○	
湯布院地域	水地コース	1,596	599	2,665	19,900	5,260	2,630	△
	下津々良コース	1,139	354	3,217	13,500	3,640	1,820	△
	畑倉コース	1,076	283	3,802	12,000	3,280	1,640	×
	塚原コース	980	1,475	664	16,400	4,360	2,180	○
	奥江コース	1,214	461	2,634	14,500	3,880	1,940	△
	湯平コース	1,571	1,677	937	22,200	5,860	2,930	○
スクール	スクール朴木コース	2,499	986	2,535	14,300	3,880	1,940	△
	スクール大津留コース	2,386	2,277	1,048	10,600	2,920	1,460	○
	スクール阿蘇野コース	5,386	2,193	2,456	24,800	6,520	3,260	○
	スクール湯平コース	5,225	5,102	1,024	19,900	5,260	2,630	○
	スクール塚原コース	4,888	3,324	1,470	17,200	4,600	2,300	○
	スクール石城	6,958	3,892	1,788	17,800	4,720	2,360	○
シャトル	由布市シャトル (庄⇄湯) 午前往路	4,943	2,661	1,858	19,000	5,020	2,510	○
	由布市シャトル (庄⇄湯) 午前復路 午後便	1,069	1,304	820	19,400	5,140	2,570	○
	由布市シャトル (庄⇄挾)	3,420	4,362	784	12,800	3,460	1,730	○

注. 大分県全域の小型車（距離制運賃）：初乗1,500mまで640円、以後237m毎に60円（タクシーサイト（<http://www.taxisite.com>）より）

- ◆ タクシー運転手は、5年前の平成23年よりも減少しています。
- ◆ バス運転手は、平成25年より減少傾向にあります。
- ◆ また、交通事業者ヒアリングによると、高齢化が進行しており、公共交通の持続的な運営にあたっては担い手の確保が必要です。

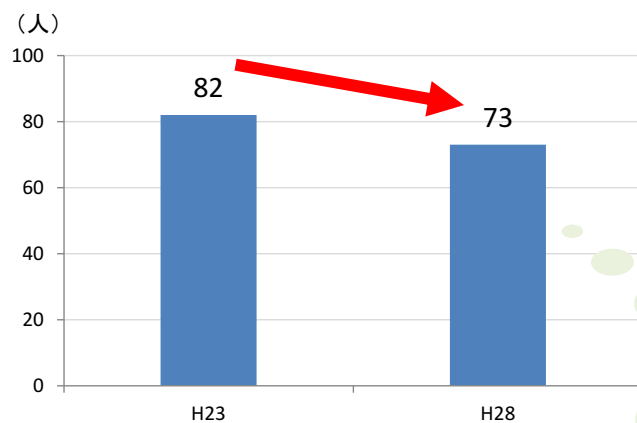


図 タクシー運転手の数の推移

資料：九州運輸局

交通事業者ヒアリング
によると運転手不足のみ
ならず、運転手の高齢化
を問題視していることが
分かりました

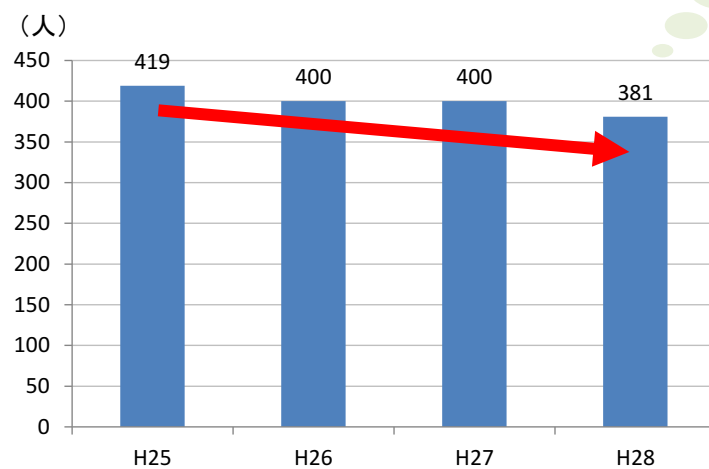


図 バス運転手の数の推移

資料：大分バス・亀の井バス

●地域公共交通の運行持続性の向上を図るため、地域住民等との直接的なコミュニケーションや、地域との協働により取り組む公共交通が求められます。

◆自治会長・民生児童委員アンケート結果によると、自治会長の約7割は「今も将来も公共交通は必要である」と回答しており、そのうち、公共交通の維持に向け必要と考える市民の取組として、約7割が「住民・行政・事業者が協働して、地域に合った公共交通の運行方法を検討する」ことを挙げています。

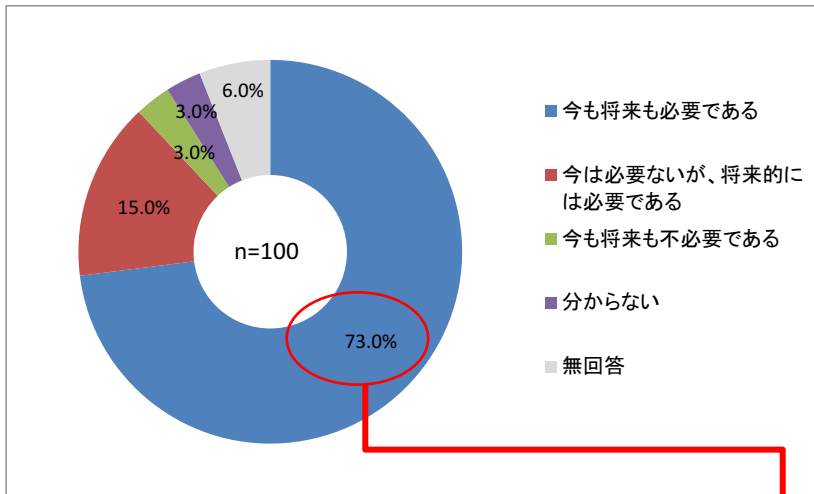


図 自治会長における公共交通の必要性

資料：自治会長・民生児童委員アンケート結果（自治会長のみを抽出）

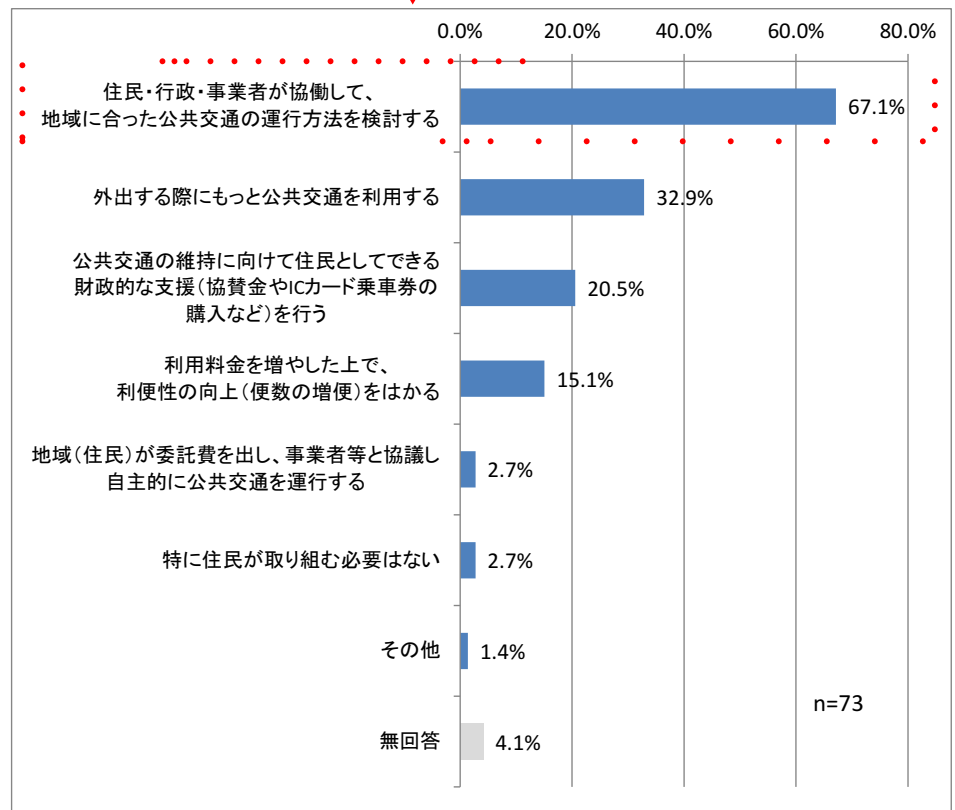
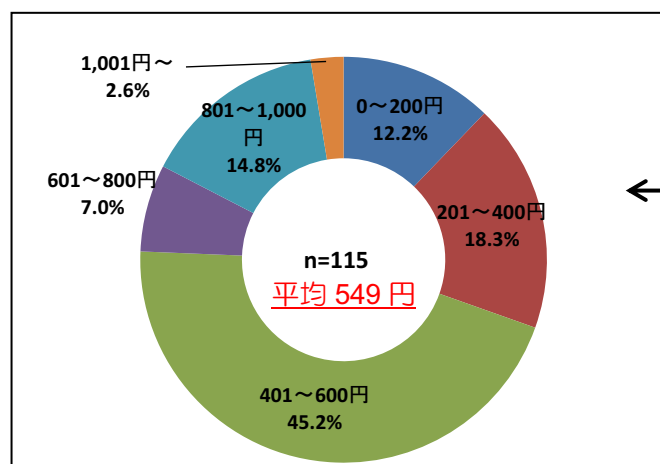
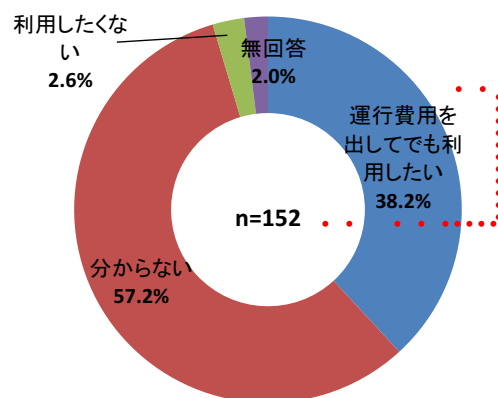


図 公共交通の維持に向け必要と考える市民の取組

資料：自治会長・民生児童委員アンケート結果（自治会長のみを抽出）

- ◆ 由布市総合戦略では、地域での助け合い交通などの検討を位置づける中、中学３年生保護者アンケート結果では、大分市内の高校を志望する人が、大分市方面へ行く新たな通学用バスを希望する割合が約４割となっています。
- ◆ 高校通学にあたって公共交通に対して支払うことができる額は、１日当たり平均 549 円となっています。これは、鉄道を使って向之原駅から大分駅を往復する金額に近い額となっています。
- ◆ 今後は、資金面も含めた地域との協働による新たな地域公共交通の創出について検討する必要があります。



参考：向之原一大分間の公共交通の運賃と便数

	運賃		行き帰りの便数(平日)	
	1往復	6か月高校通学定期	5～7時台の行き便	17～20時台の帰り便
JR	片道 290 円×2 =580 円	36,830 円	大分方面行き 5便/日	向之原方面行き 10 便/日
路線バス (大分バス)	片道 530 円×2 =1,060 円	92,360 円	大分方面行き 3便/日	向之原方面行き 4便/日

(平成 29 年 4 月 1 日現在)

5. 由布市地域公共交通網形成計画

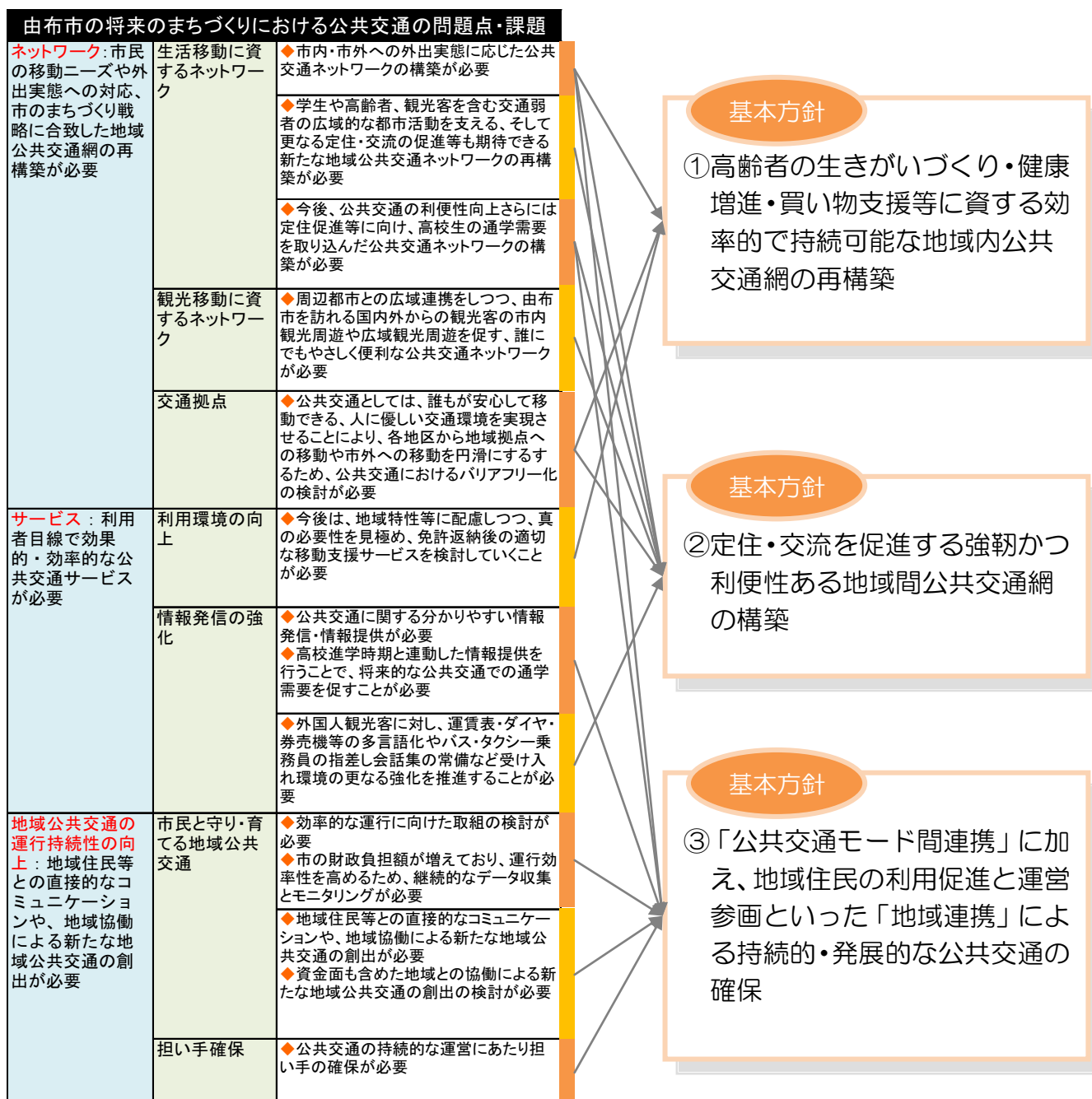
5-1 由布市における地域公共交通の基本理念

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。

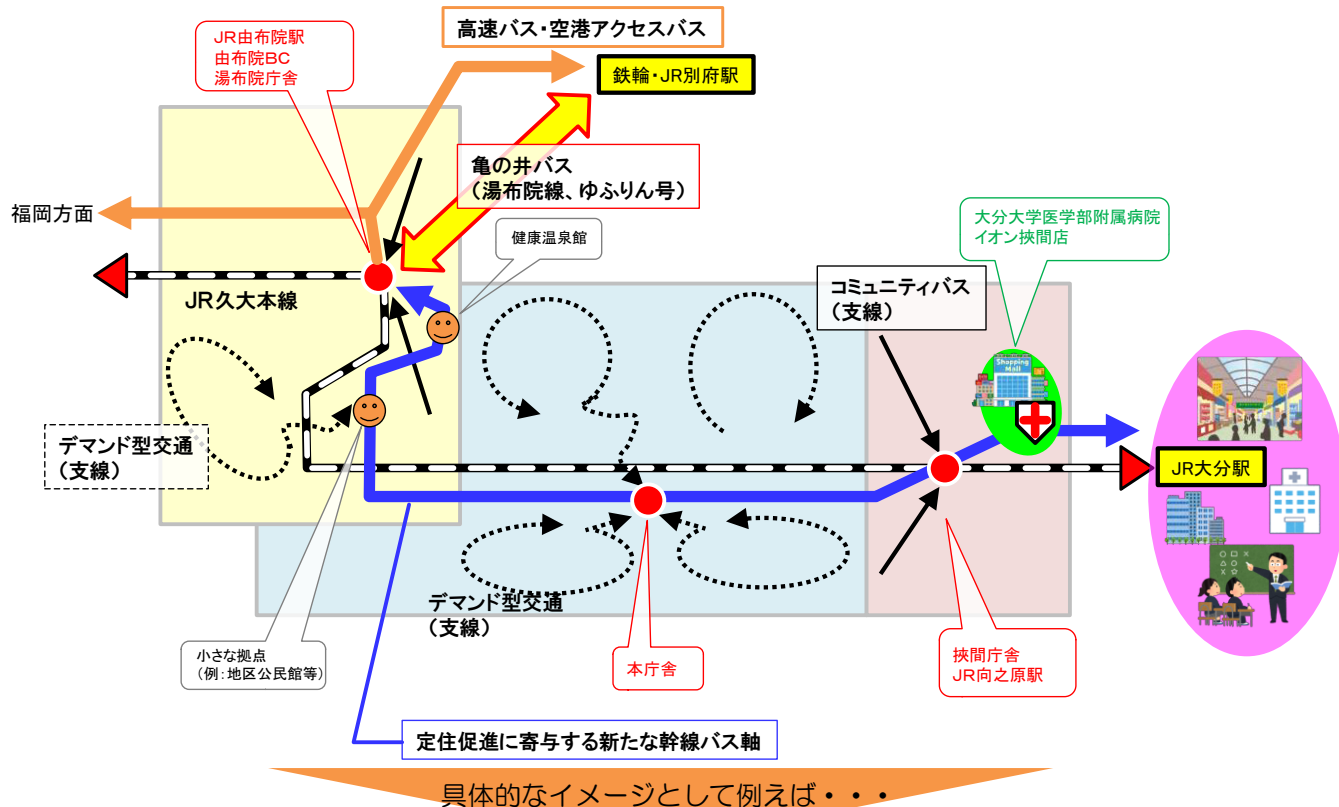


市のまちづくりにおける公共交通の役割と該当路線等については以下に示すとおりです。

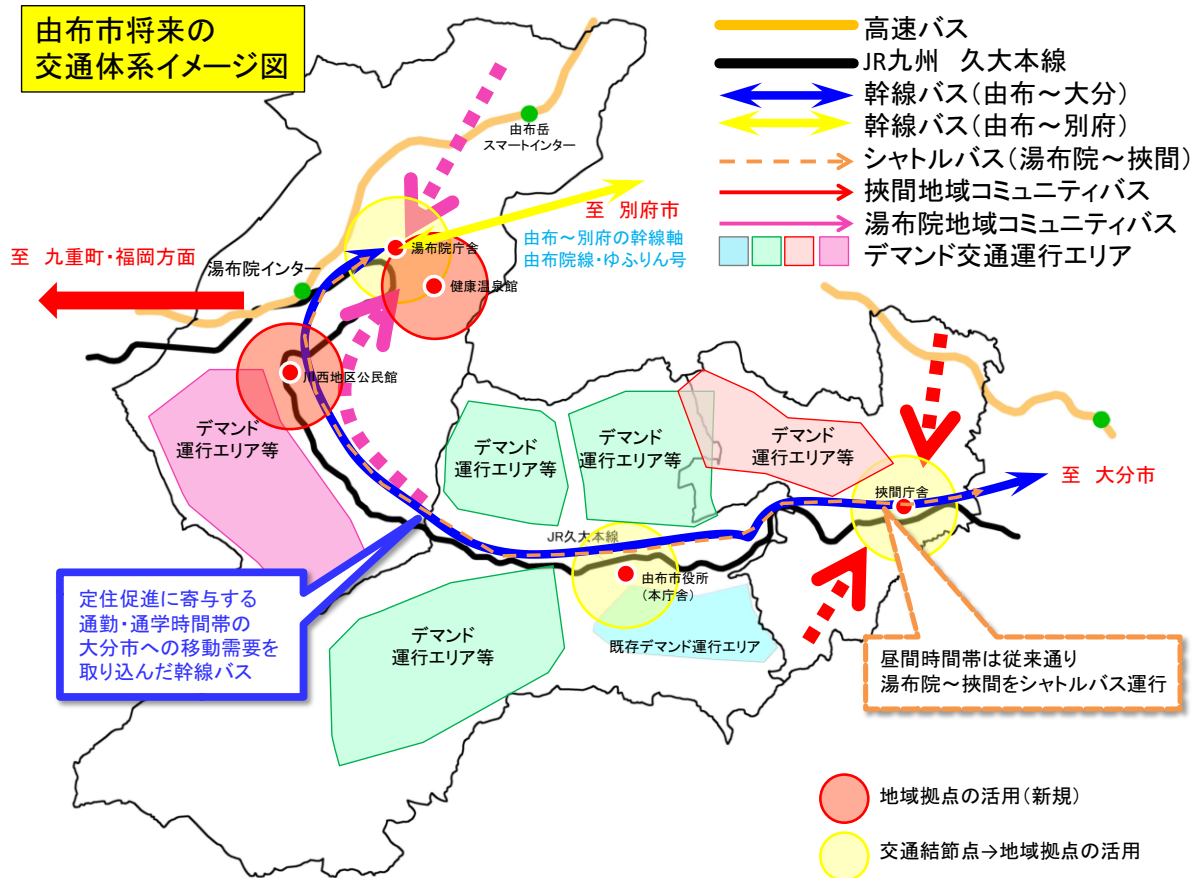
表 由布市のまちづくりにおける公共交通の役割と該当路線等

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。	J R 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）



由布市将来の
交通体系イメージ図



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

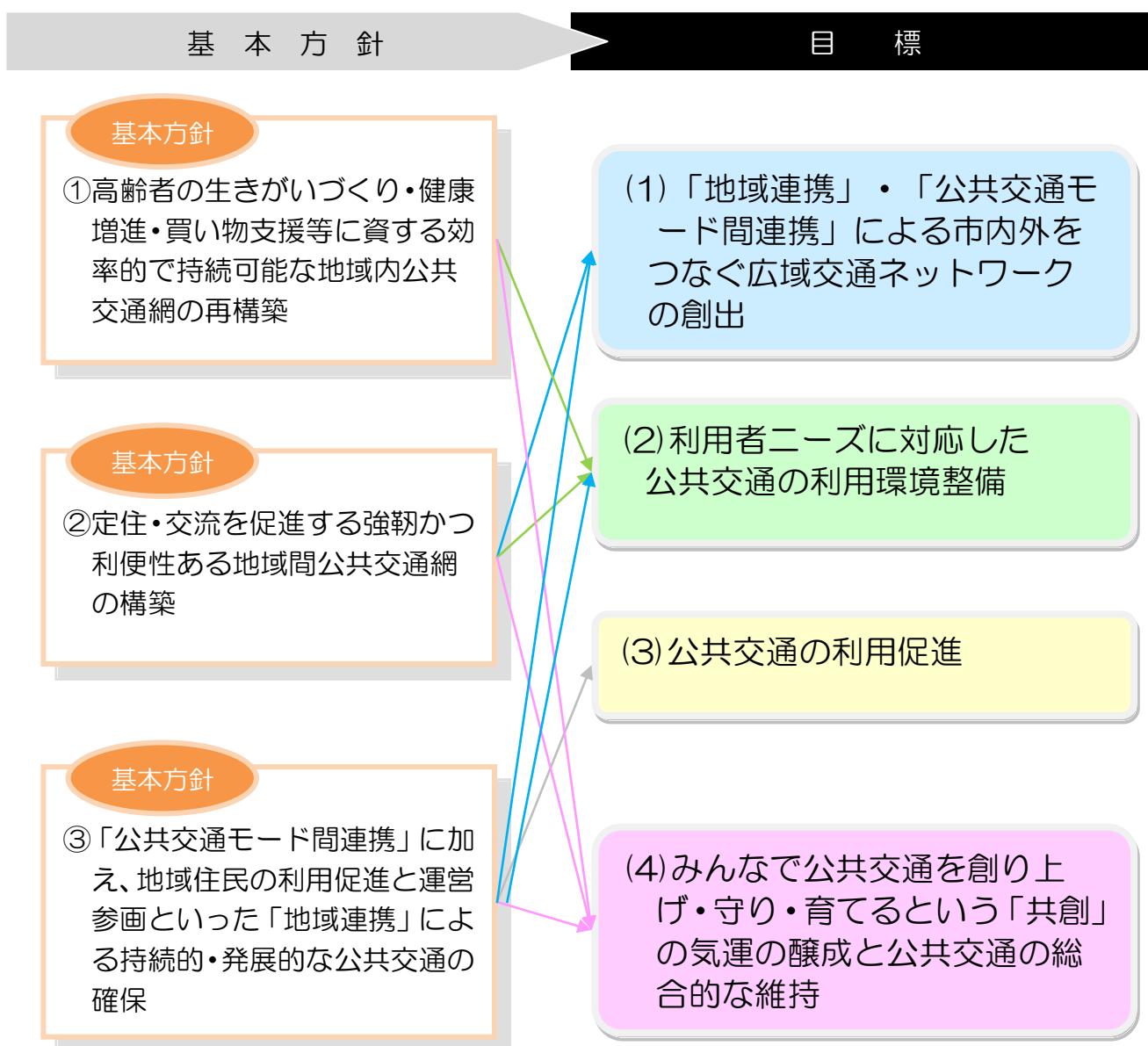
由布市全域（必要に応じて隣接市町を含みます）

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がない」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]	1,423,000 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		
(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	
		タクシー利用者数		556,497 人/年 [H27] ※ 1	665,000 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]	1,423,000 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
	(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		556,497 人/年 [H27] ※ 1	665,000 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]	1,423,000 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

※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がない」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

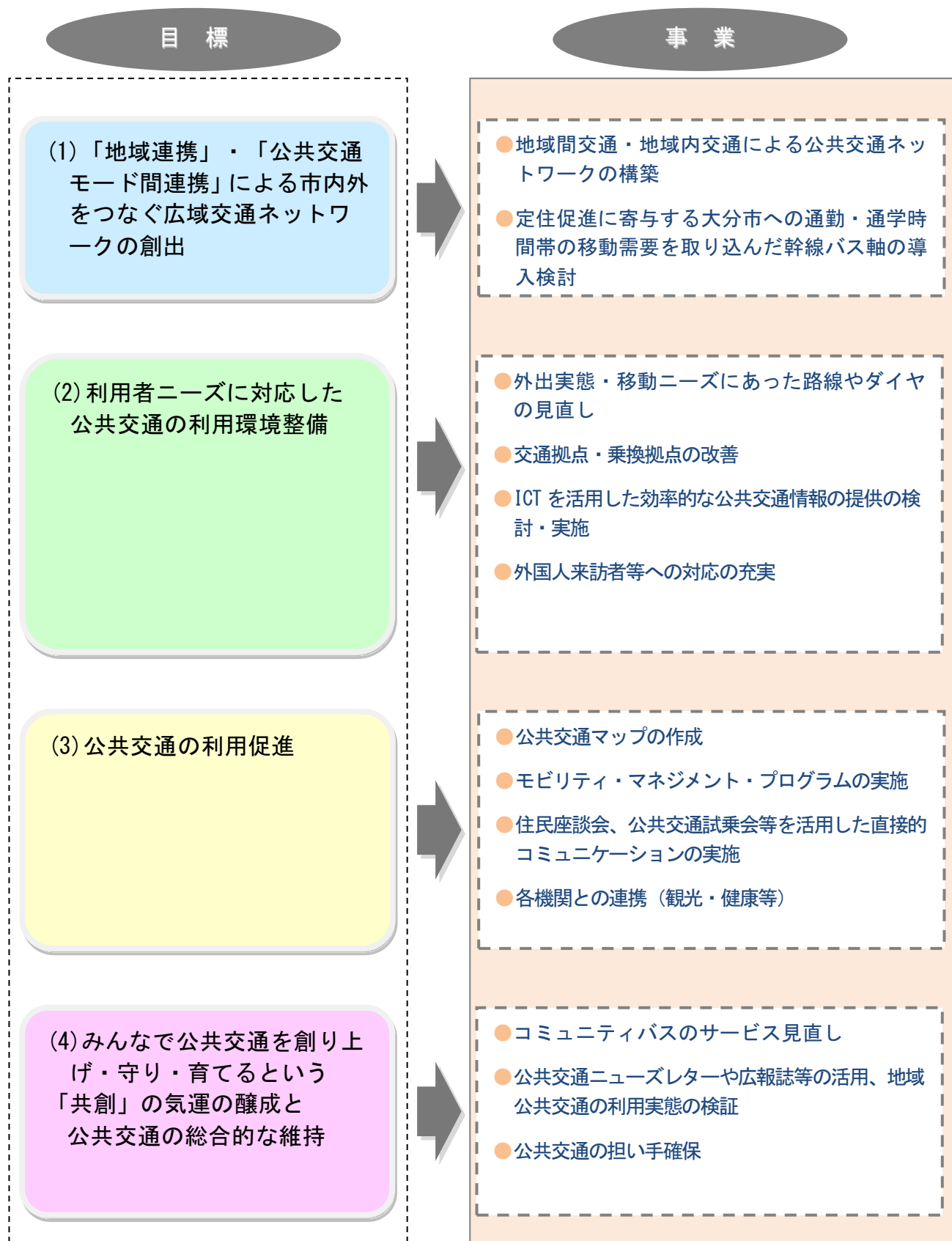


図 実施する事業等

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		検討	実施			◎	○	◎	○
(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。

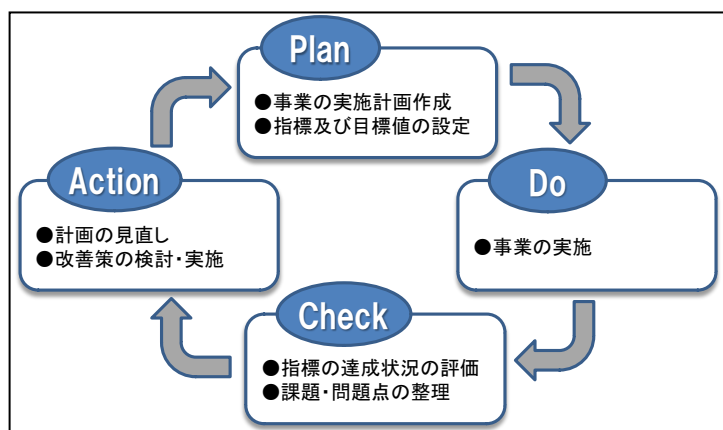


図 PDCAサイクル

(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り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 51 ページの「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」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。詳細な検討は、利用者の利便性や事業の持続性、他の公共交通への影響度合いなどに細心の注意を払うとともに、住民・交通事業者を含む関係者との協議・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

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、荷物を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。

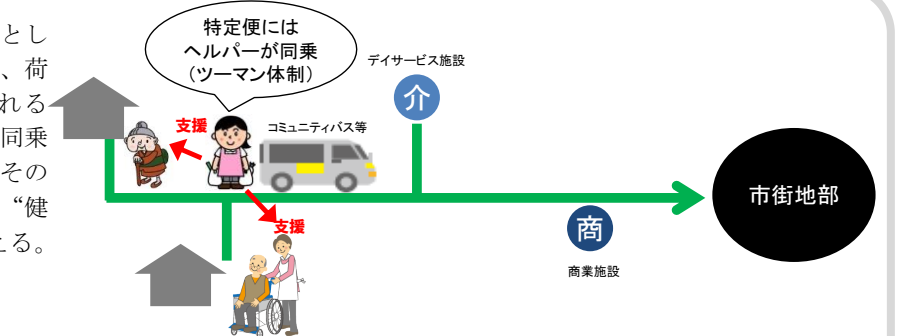


図 特定便にヘルパー（ボランティア）が同乗するツーマン体制の地域公共交通

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活用して、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)

[illegible]

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

印してください。

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。

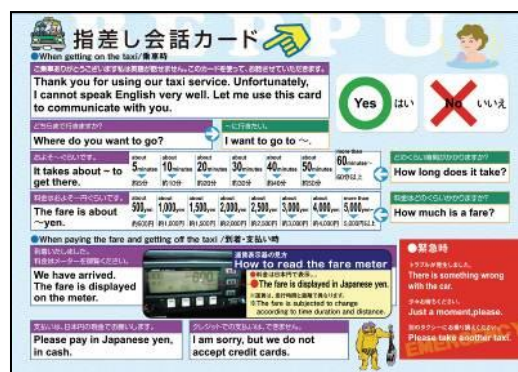


図 指差し会話集(別府市)

①公共交通マップの作成

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るよう、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活用して、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トーク(市民ワークショップ)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。

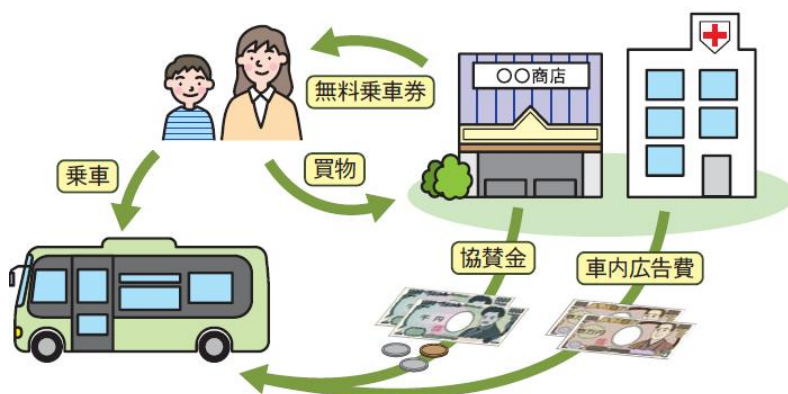


図 企業や商業施設との連携イメージ

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)



■ バスヘルパー(山県市)



(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。

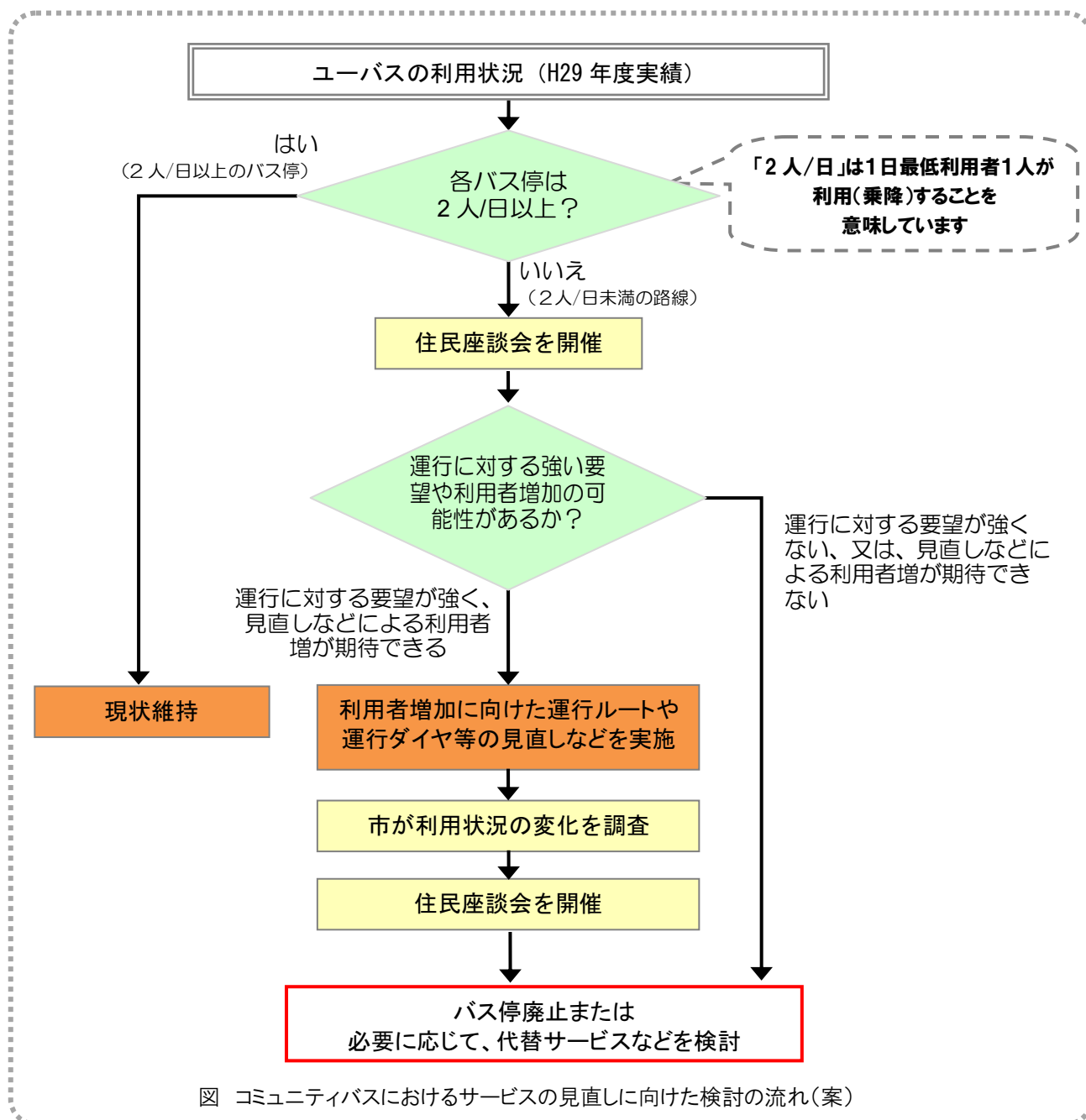
なお、路線再編にあたっては、「路線等の見直し基準」等を定めます。

（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。



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

公共交通ニューズ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)

③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

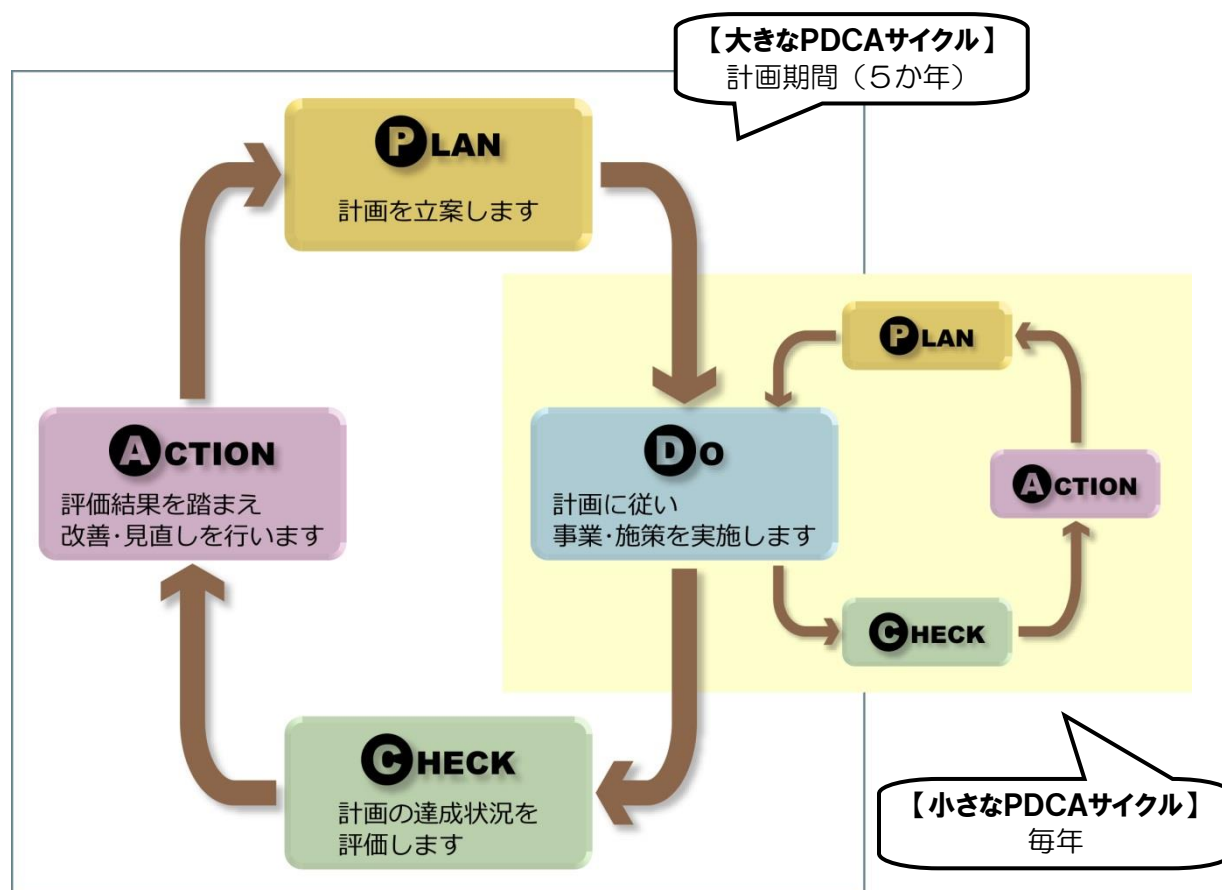


図 PDCAサイクルのイメージ

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がない」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		
		向之原駅			
(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	
		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		
	向之原駅				
(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			● 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		
		向之原駅			

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