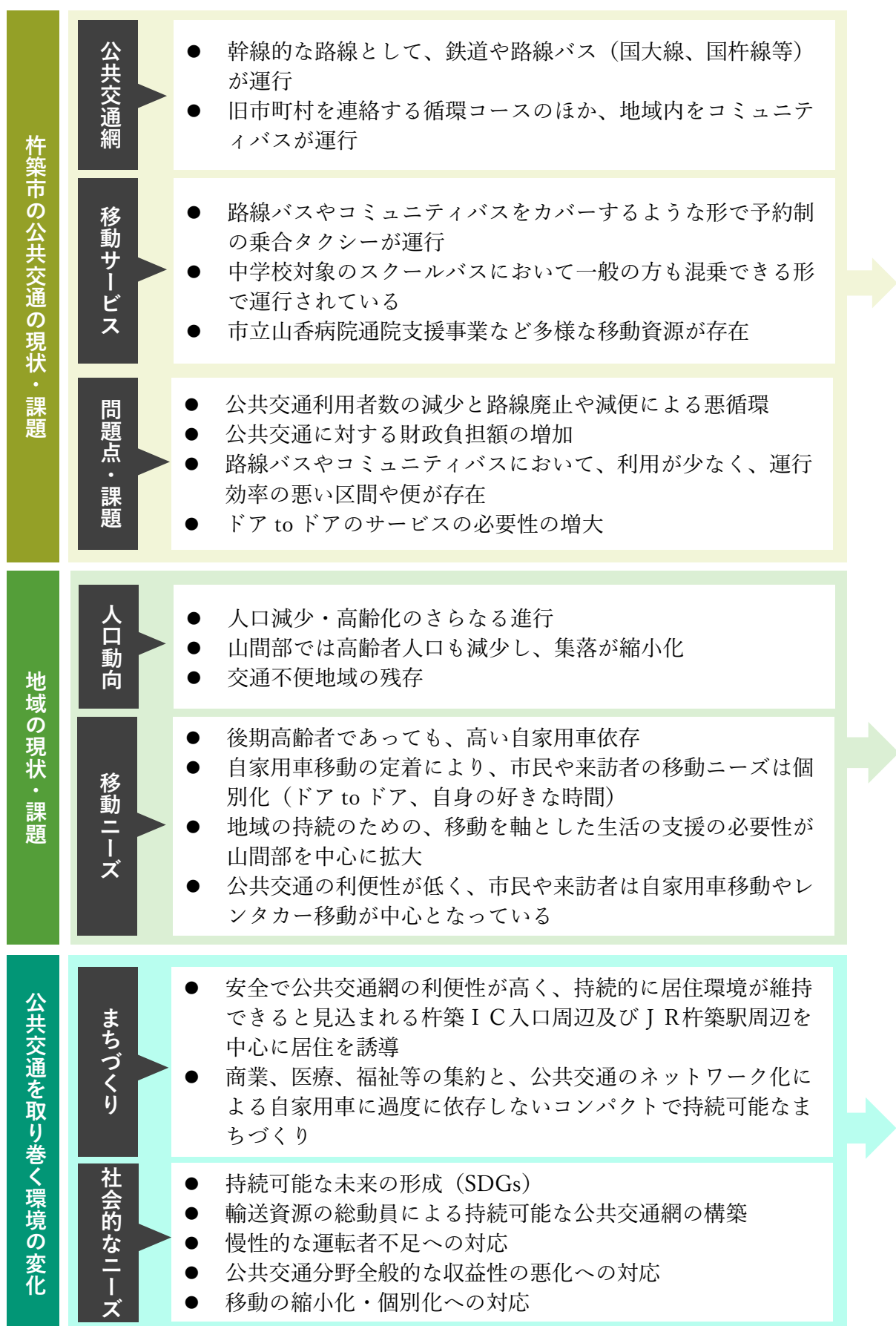


第5章 基本的な方針と杵築市公共交通の将来像



人・自然・文化が調和した安心・安全で活力あふれるまち
～自家用車に過度に依存せず、地域の活力を生む公共交通のまちづくり～

①自家用車依存からの転換と健康づくり

自家用車に過度に依存せず、歩行+公共交通移動を適度に組み合わせた賢い移動への転換を図り、ニーズに合った移動サービスを提供し、健康まちづくりを推進します。

②幹線公共交通網を活かしたにぎわい創出

幹線公共交通である鉄道や幹線路線バス、空港連絡バスを活用し、広域にまたがる生活圏の形成や観光周遊を支える移動環境の維持・改善を図ることで、にぎわいがあるまちの創出につなげます。

③持続的で便利な公共交通サービスへの転換

効率的・効果的に公共交通を運営し続けるため、公共交通を真に必要とする場所や人を見極め、路線網の見直しやオンデマンド型交通等の新技術の活用も見極めながら最適なサービスの導入を図ります。

④あらゆる輸送資源の連携・統合

路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の公共交通に加え、スクールバス、通院支援等の他の移動サービスとも連携し、地域旅客運送サービス全体が持続的に運営できる環境の創造を推進します。

①自家用車に過度に依存しない移動環境構築

利便性向上策や利用促進策を講じ、自家用車から安心して転換できる移動環境の構築を図ります。

- コミュニティバス市内循環コース1便あたりの平均乗車数
- 乗合タクシー1便あたりの平均乗車数
- 公共交通利用体験会開催数

②円滑な交通による活力ある地域の実現

生活利便施設や観光施設等と交通事業者の連携を強化し、広域交通の維持・改善を図ります。

- 公共交通利用者数（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー合計利用者/JR杵築駅利用者/タクシー利用者）
- 杵築城入口・酢屋の坂バス停利用者数

③公共交通網の最適化

公共交通全体だけでなく、役割や路線に応じた目標を明確にし、個々の公共交通の最適化を図ります。

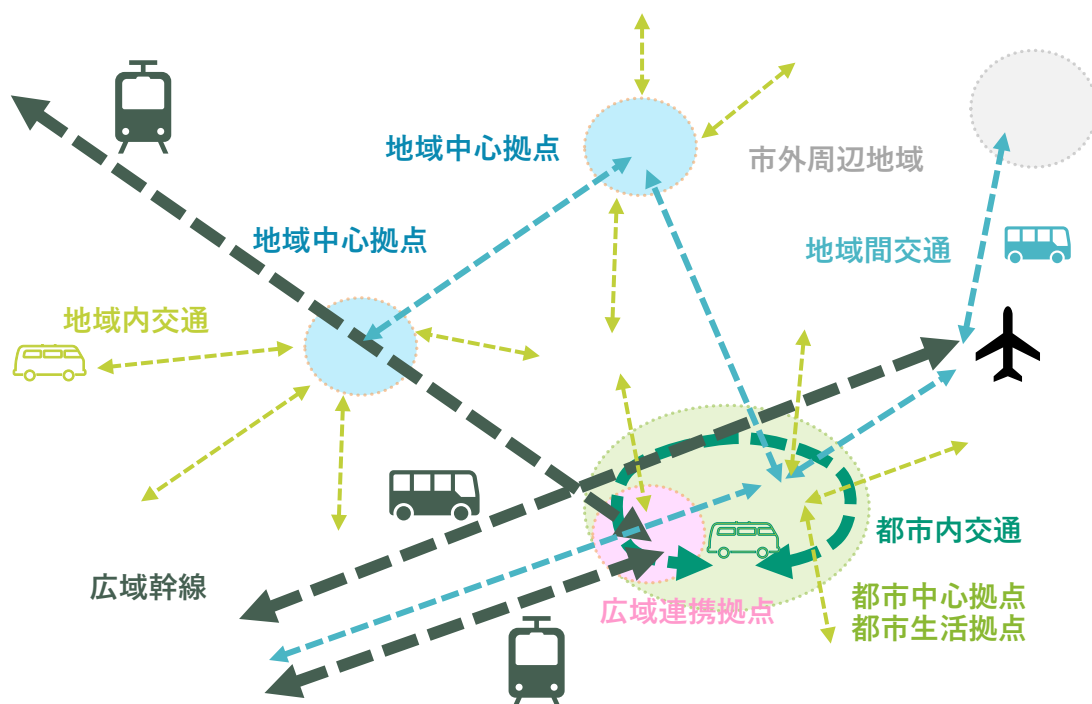
- 市民1人1か月あたりの公共交通財政負担額

④地域旅客運送サービスの持続性向上

運送サービス相互の連携や役割分担を推進するとともに、財政負担の適正化を図り、利便性と持続性の両立を推進します。

- コミュニティバス、乗合タクシーの収支率
- 市民1人1か月あたりの公共交通財政負担額

5-1. 公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方



サービス		役割	移動の 質と量	確保・維持策
公共交通	広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> 市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的での移動手段を確保 	大規模・多目的	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道や幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	地域間交通	<ul style="list-style-type: none"> 市内の各地域間や市外周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段を確保 		<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、コミュニティバスにより、平日を中心として生活行動に必要な水準を確保
	都市内交通	<ul style="list-style-type: none"> 都市内の中心拠点や生活拠点と広域連携拠点間を結び、生活利便施設や観光拠点等の周遊時の利便性を確保 		<ul style="list-style-type: none"> 路線バスやデマンド型交通、タクシー等により、高頻度かつ柔軟なサービスを確保
	地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> 主に地域内の基礎的な生活行動を支える移動手段を確保 	小規模・限定的	<ul style="list-style-type: none"> デマンド型交通、タクシー等による柔軟な移動サービスを必要十分な水準で確保 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
その他の補完的サービス		<ul style="list-style-type: none"> 通学や通院等の特定の移動目的に対応した公共交通を補完する移動手段の確保 		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る

5-2. 地域別方針

地域	地域の現況・課題	方針
共通	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少と高齢化が進行し、移動弱者が増加する一方、移動ニーズは縮小化 ● 3地域間の公共交通移動は存在するが、循環運行は需要の偏りに効率よく対応できていない ● 山間部へのコミュニティバスの利用は減少傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民・事業者・行政の協働型まちづくりにより地域コミュニティの連携を図る ● 市内循環コミュニティバス路線は、利用状況を踏まえ、循環運行や運行ダイヤの見直しを行い、より需要に一致した運行を検討する ● 山間部はデマンド型乗合タクシーや一般乗用タクシーを活用した外出支援への転換を検討する
杵築	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内の移動が多いほか、別府への通院需要等も存在する ● 広域移動の玄関口である杵築駅や杵築インターチェンジと杵築市中心部が離れており、観光移動における利便性が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバスの路線やダイヤ等の見直し検討を行ったうえで、広域連携拠点や杵築中心部の生活利便施設や観光拠点等の周遊時の利便性を確保するデマンド型を検討する ● 乗合タクシーは、利用状況を見ながら区域や便数の見直しを行う ● 利便性の高い路線バスの運行維持を図る
山香	<ul style="list-style-type: none"> ● 山香中心部に商業・医療・行政等の生活利便施設が立地している ● 杵築地域へ通院することもある ● 地域全体で高齢化・人口減少が進行し、移動弱者が広域に存在 ● 山間部を運行するコミュニティバスは、運行路線が複雑で利用のハードルが高い 	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバスの路線やダイヤ等の見直しを行い、中心部での周遊を検討する ● 山香中心部へのアクセスに便利なデマンド型乗合タクシー、もしくは一般乗用タクシーを活用した外出支援施策への転換を検討する
大田	<ul style="list-style-type: none"> ● 国東市安岐地域や杵築地域、豊後高田市方面への移動が存在 ● 大田地域を運行するコミュニティバスの第3便目のみ自宅近くまでのデマンド型運行である ● タクシーを呼ぶ場合大田地域外からの迎車となる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域コミュニティ組織と連携し、既存のコミュニティバスの利用促進策を検討する ● 乗り継ぎや目的地へのアクセスに便利なデマンド型乗合タクシーや、一般乗用タクシーを活用した外出支援施策への転換を検討する

5-3. 地域公共交通確保維持事業の必要性

杵築市においては、大分市、別府市、中津市に通じるＪＲ日豊本線を軸に、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっています。これらの公共交通については、車を運転できない高齢者・学生を中心に、買い物、通院、通学など生活に必要不可欠な交通として機能しています。

しかしながら、人口減少と自家用車の普及により、本市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担が増加しています。

このため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、コミュニティバス、乗合タクシーを運行することで、交通空白地域をカバーしながら、住み慣れた地域で安心して暮らせるように住民の生活交通手段を存続させていくことが必要です。

○各系統における補助事業の必要性

申請番号	運行系統名	必要性
1	乗合タクシー (八坂線)	<p>杵築地域を運行する乗合タクシーの各系統は、高齢者を中心に買い物、通院や幹線バスへの接続など生活に不可欠な交通として、路線バスやコミュニティバスの通らない地域から杵築バスターミナルなど中心部の停留所を結ぶ重要なものとなっています。</p> <p>一方で、自家用車の普及や人口減少で利用者は減少を続けており、市や交通事業者の努力だけでは事業の維持は難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p>
2	乗合タクシー (北杵築線)	
3	乗合タクシー (東線)	
4	乗合タクシー (大内線)	
5	コミュニティバス (大田コース第3便)	<p>大田地域を運行するコミュニティバス大田コースの第3便は区域運行としており、市役所大田庁舎で地域内幹線であるコミュニティバス市内循環コースと接続し、高齢者を中心に市内他地域に出かけた方の帰宅の手段として欠かせない路線です。</p> <p>一方で、過疎地域は特に人口減少などにより採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p>