

別府市地域公共交通計画

～地域公共交通の活性化・再生に向けた取組～

令和4年（2022年）6月

大分県別府市

- 目次 -

第1章 計画の概要	
1 計画策定の趣旨	1
2 対象区域	2
3 計画期間	2
4 計画の位置付け	2
5 関連する計画	3
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	
1 地域特性に関する課題	7
1-1 人口減少・超高齢社会への対応	
1-2 土地利用・機能集積に合わせた対応	
1-3 社会動態・開発状況に合わせた対応	
2 市民の特性・ニーズに関する課題	12
2-1 公共交通を使って暮らす習慣の促進	
2-2 他者に頼らざるを得ない交通弱者の存在	
2-3 居住地毎の生活行動に対応するサービスの改善	
2-4 市民が求める乗り継ぎ利便性の確保	
3 観光客等の特性・ニーズに関する課題	23
3-1 観光アクセスを支える提供サービスの持続	
3-2 観光客等に届くわかりやすい情報案内の充実	
4 サービス提供度に関する課題	28
4-1 公共交通サービスの利用減少	
4-2 利用が低迷するエリア・路線の解消	
4-3 公共交通の維持に向けた収支の改善	
4-4 提供サービス水準の適正化（非効率区間の解消）	
5 関係者の連携に関する課題	39
5-1 地域から求められる市民連携への対応	
5-2 関係者との連携の促進	
5-3 社会情勢や経営環境に配慮した取組の推進	
第3章 前計画に基づく取組の評価	
1 前計画の目標・施策の体系	43
2 目標の達成状況	44
3 継続的に取り組むべき課題	45
第4章 公共交通に関する基本的な方針	
1 まちが目指す将来像	47
2 公共交通が果たすべき役割	47
3 基本的な方針	49
第5章 計画の目標・目標達成のための事業	
1 計画の目標	51
2 実施事業の体系	52
3 事業内容及び実施主体	53
第6章 計画の推進	
1 事業スケジュール	73
2 計画の推進体制・マネジメント	74
3 計画の目標値・評価方法	75

第1章 計画の概要

1 計画策定の趣旨

1-1 計画の背景

(国内外の観光客や多様な文化を受け入れる広域的な拠点都市)

- 本市は、日本一の湧出量と源泉数を誇る、歴史と文化あふれる国際観光温泉文化都市であり、留学生が暮らす日本でも有数の多様な文化が共生する国際学術都市として成長を続けています。
- 公共交通については、鉄道やフェリー、高速バス、路線バス、タクシー等による公共交通サービス、施設等の送迎サービスなど、拠点都市として様々なサービスが提供されています。確保維持が困難な路線は国・県や市の財源などで賄われるとともに、中山間地域では自宅からバス乗り場等までの距離が離れた交通弱者に対応し、2016年に東山地区（市内初）、2019年には大所・小坂地区で新たな乗合タクシーを導入し、公共交通ネットワークの確保・維持に取り組んでいます。

(公共交通サービスの持続・確保の厳しさが増す地域)

- しかしながら、人口の減少（少子化による児童減少）や自家用車依存の定着等を要因として公共交通の利用が減少する地域が増加し、需要減少に伴うサービスの衰退、収支赤字の慢性化、運転士不足・車両老朽化の深刻化など、民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う構造が難しくなっています。さらに、新型コロナウイルス感染症による経営環境・業績の悪化で、更なる路線の廃止やサービス縮小に拍車をかける事態に陥っており、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで地域の暮らしと産業を支える移動手段の確保がますます重要となっています。
- その一方で、高齢化により自動車が運転できなくなる、免許返納の増加により返納後の移動手段確保の必要が生じるなど、公共交通に対するニーズの高まりが生じています。市の厳しい財政・社会保障費の増大等が予想される中で、現在のサービス水準のまま持続できない可能性が危惧され、将来に持続可能な公共交通サービスの最適化が求められています。

(公共交通の活性化・再生をめぐる動向)

- こうした状況の下、わが国では、令和2年11月27日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」の一部が改正され、地方公共団体が中心となって、コンパクトなまちづくりとの連携、地域輸送資源の総動員、地域全体を見通したネットワークの再構築、多様な関係者の連携・協働を進めるための「地域公共交通計画」を作成し、地域公共交通の活性化・再生が目指されています。本市はその前身である「別府市地域公共交通網形成計画」を平成27年度に策定していますが、令和3年度で計画期間満了を迎えることから、活性化再生法の改正趣旨を踏まえた別府市地域公共交通計画として更新し、将来に持続可能な公共交通サービスの実現を目指す必要があります。

1-2 計画の目的

- 令和3年度で計画期間満了となる別府市地域公共交通網形成計画（前計画）に基づく取組の見直しを図るとともに、本市の現状、公共交通利用者や市民等の行動パターン・ニーズを適切に把握・診断し、地域毎の実情に応じて適材適所に組み合わせた持続可能な公共交通網を検討します。
- 本市が目指すまちづくり方針と連動した拠点+公共交通ネットワークの形成を見据え、公共交通サービスの利便性や効率性の向上を検討し、本市にとって望ましい持続可能な公共交通ネットワークの全体像を提示する「別府市地域公共交通計画（マスタープラン）」の策定を目的とします。

2 対象区域

- 計画区域は、別府市内全域と定めます。
- 鉄道（JR日豊本線）や幹線バスなどの市町村をまたぐ公共交通は、大分県中部圏域の方針との整合を図って取組方針を示します。
- なお、計画区域内には、運行費の国庫補助を受ける「市外との往來を目的とする幹線系統」と「幹線に接続して市内での移動を目的とする支線系統（フィーダー）」が存在します。



図 計画区域

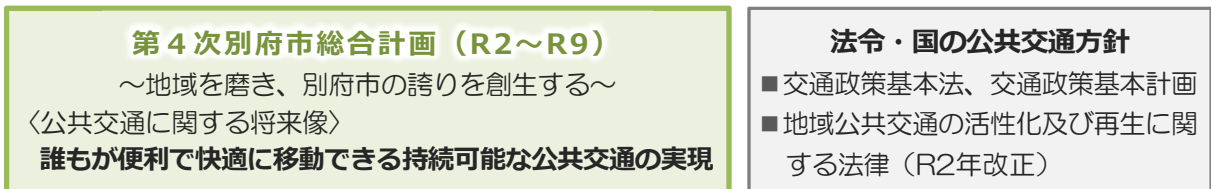
3 対象期間

- 計画の対象期間は、社会・経済状況の変化に応じた公共交通サービスの改善を図る期間を考慮し、令和4年6月（2022年6月）～令和9年9月（2027年9月）までとします。

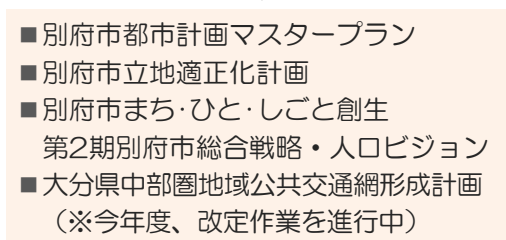
4 計画の位置付け

- 本計画は、本市の最上位計画である「第4次別府市総合計画」を上位計画とし、同計画の将来像『誰もが便利で快適に移動できる持続可能な公共交通』の実現を見据えた方針等を定めます。
- 将来の公共交通ネットワークの全体像を示すうえで、本市の都市計画方針である「別府市都市計画マスタープラン」「別府市立地適正化計画」との整合を図るとともに、広域的な方針を示す「大分県中部圏地域公共交通網形成計画」などの関連計画と整合を図りながら本計画を定めます。

〈上位計画〉



〈関連計画〉



〈基礎調査〉

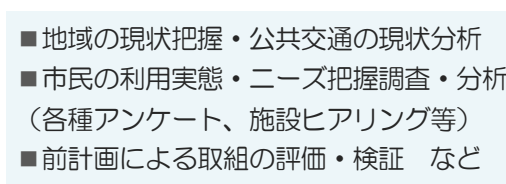


図 別府市地域公共交通計画の位置付け

5 関連する計画

- 関連する計画の上位計画である第4次別府市総合計画において取組が位置付けられています。
- 本市の都市計画マスタープラン・別府市立地適正化計画の都市計画方針を踏まえるとともに、広域的な公共交通の方針を示す大分県中部圏地域公共交通網形成計画と整合を図ります。
- これからの豊かな生活環境に向けた様々な分野（観光、商業、福祉など）と連携した取組を目指します。

5-1 第4次別府市総合計画

～地域を磨き、別府の誇りを創生する～

「ひと」が最も重要で貴重なかけがえのない「財産」であるとの認識のもと、地域の宝である温泉・歴史・伝統・文化・産業を徹底的に磨き上げ、最大限に活かすとともに、新しい価値を創造することにより、将来にわたり「市民の幸福」が持続可能なまちの実現を目指します。

1. 観光・産業

○観光資源の磨き上げ、観光客の満足度・消費の向上 / 生産性向上、持続可能な経営の確保 等

観光の政策

〈観光に関する方針〉

施策1 観光資源のさらなる磨き上げと市民生活の調和

- ・観光資源のさらなる磨き上げによる観光客の満足度及び消費の向上
- ・あらゆる観光客を受け入れる態勢の整備
- ・観光と市民生活の調和の確保及び市民福祉への還元

2. 健康・福祉

○各世代における主体的な健康づくり支援 / 多種多様な機関の協働による包括的で持続可能な支援体制の構築 等

3. 子育て・教育

○全ての子どもが希望を持ち、健やかに成長できる環境づくり / 未来を生き抜く豊かな心と健やかな体の育成 / 人生100年時代を支える生涯学習の推進 等

4. 都市基盤

○便利で安全・快適に暮らせるコンパクトなまちの実現に向けた都市基盤の整備、快適に移動できる持続可能な公共交通の実現に向けた交通インフラの整備 等

都市基盤の政策

〈まちづくりに関する方針〉

施策1 日常生活が便利で安全・快適に暮らせるコンパクトなまちの実現

- ・特色ある景観の維持及び保全
- ・公園や海岸等の整備及び利用の促進
- ・安心して利用できる道路等の整備
- ・安全快適な住環境の整備
- ・まちの魅力向上による移住・定住の促進

〈公共交通に関する方針〉

施策2 誰もが便利で快適に移動できる持続可能な公共交通の実現

- ・地域の実情に応じた交通インフラの整備
- ・ICT等を活用した新しいモビリティの導入
- ・MaaS（移動のサービス化）の調査研究と推進

5. 環境・暮らし

○自然環境との共生の推進 / 地震津波等に対応するハード整備、地域防災力・防犯力の強化 など

6. 協働・コミュニティ

○持続可能な地域づくりの推進 / 人権教育・啓発活動の推進 など

7. 行財政運営

○デジタルファーストの推進等による市民サービスの向上や行政運営の効率化 など

5-2 別府市都市計画マスタープラン・立地適正化計画

1. 別府市都市計画マスタープラン

〈都市づくりの理念〉 住んでよし、訪れてよしの「国際観光温泉（ONSEN）文化都市づくり」

- 〈都市づくりの目標〉
- 1 アジアをむすぶ、交流や観光が育まれる賑わいと活力のあるまち
 - 2 日常生活が便利で、安全・快適に暮らせるコンパクトなまち
 - 3 湯けむりなどの豊かな自然環境と歴史を守り育てるまち

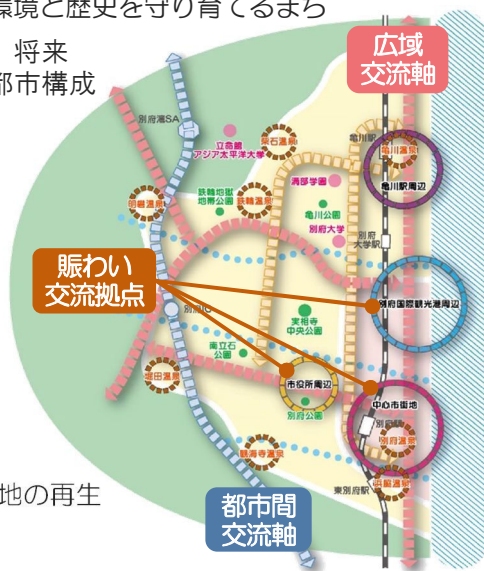
〈目指すべき将来の都市の構成〉

ゾーン 自然環境と都市が共生するようにコンパクトな市街地を維持します。

都市軸 快適な都市生活や別府らしい景観を高めるため、市街地内外の骨格的な道路、水、緑の連続性を高めます。

拠点 日常的な生活圏のまとまりや都市サービスに必要な機能に応じて、周辺環境に留意し、魅力ある拠点を育成します。

将来
都市構成



〈土地利用の方針〉

- (1) 観光・温泉交流、生活交流の活性化に向けた市街地の再生

公共交通に関する取組

- (2) 駅や国際観光港の交通拠点の整備・改善

取組：別府駅・亀川駅におけるバリアフリー化の促進、駐車場の立地誘導、駐輪場の改善、別府国際観光港の整備促進

- (3) 利用しやすい公共交通の充実

取組：公共交通の利便性向上（駅へのアクセス改善や駅周辺のバリアフリー化など）

2. 別府市立地適正化計画

〈都市空間づくりの目標〉

世界の「国際観光温泉文化都市」として育まれた特色ある拠点と、まとまりのある都市構造を守り育てながら、さらなる都市の持続性を高める

〈公共交通に関連する課題〉

市民生活と観光需要に対応する公共交通等による都市ネットワークの維持・形成

〈基本方針〉

- 方針1 特色ある拠点の形成
 方針2 各拠点を中心に都市機能・居住を誘導
 方針3 各拠点を結ぶネットワークの形成
 （公共交通との連携）

施策3-1 中心拠点へアクセスする公共交通の維持

- 中心拠点へアクセスする公共交通ネットワークの維持
- 交通結節点の機能改善や乗り継ぎ環境の向上

施策3-3 歩いて暮らせるまちづくりの推進

- 居住誘導区域内の公共交通の利便性向上、自家用車から公共交通への転換等による利用促進

〈将来の都市構造〉



5-3 大分県中部圏地域公共交通網形成計画

計画目標1 モード間や公共交通事業者間の連携により圏内外を有機的につなぐ
広域交通ネットワークの創出

○広域的な軸を形成する地域間路線と、拠点間を連絡する準地域間路線、公共交通間の結節を回り周囲の住宅地や集落等に運行する地域内路線に公共交通の役割を明確化し、公共交通のネットワーク化を図る。

事業
内容

■地域間路線・地域内路線による公共交通ネットワーク構築、モード間の乗り継ぎ利便性の向上、地域間交通相互の乗り継ぎ利便性の向上

計画目標2 国内外からの多様な観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備

○広域的な交通拠点へのバス路線の延伸等によりモード間での物理的・時間的な乗継利便性を向上させ、広域観光を支える公共交通ネットワークを構築し、観光来訪者の来訪以前での情報提供や来訪時の情報提供、共通乗車券の導入等、多方面での利便性向上策を実施する。

事業
内容

■広域観光を支える公共交通ネットワークの構築、隣接する圏域と連携した移動環境の確保、利用者・来訪者に分かりやすい情報提供

計画目標3 潜在的な公共交通ニーズへの細やかな対応による公共交通の利用促進

○自家用車・送迎から公共交通への転換や、来訪者の公共交通利用を推進し、すべての人に利便性を向上させるための情報提供や、低床・環境対応車両の導入、路線バスの利便性の向上等を実施する。

事業
内容

■移動ニーズにあった路線やダイヤの改善、利用者・来訪者に分かりやすい情報提供、すべての人が移動しやすい環境の整備、まちづくり・道路施策と連携した路線バスの利便性向上

計画目標4 将来を見据えた地域公共交通の総合的な維持

○各市のまちづくりと連携した拠点の設定、需要規模を考慮した交通モードの選択、サービスの重複する区間の整理等、限られた資源を有効活用した利便性の維持・向上と収益性の向上の両立を図る。

事業
内容

■県の拠点化戦略や観光政策、市のまちづくり政策と連携した拠点の設定と拠点を連絡する公共交通ネットワークの構築、需要規模に応じた適切な交通モードの選択、サービスの重複する区間の解消、公共交通の担い手確保



図 中部圏における公共交通ネットワークの形成方針

5-4 その他計画から求められる役割

- 本市の様々な分野のまちづくり方針（総合戦略、交通安全、福祉など）では、人の集まるにぎわい拠点や公共交通に求める取組を位置付けており、他分野と一体となって取組の実現を目指します。

表 地域公共交通に関係する方針（拠点・交通等）

計画	拠点形成・地域公共交通に係る内容	
まち・ひと・しごと創生第2期 別府市総合戦略 ・人口ビジョン	交通	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通の利便性向上として、日常生活や観光における移動手段の確保のために交通事業者との連携を通じて、バスやタクシーの更なる活用の促進策に取り組む ・交通事業者との連携を通じた持続可能なサービスの維持・向上 ・交通不便地域の解消に向けた取組 ・高齢者、障がい者などに対する日常生活に必要な移動の支援 ・先進的な技術やICTを活用した効率的な公共交通の実現 ・「バスどこ大分」などの既存の取組の情報発信
	拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○子育て・教育環境の向上、雇用の量・質（安定した経済基盤）の確保に向け、住環境・生活環境・交通利便性の一体的な向上 ○多層な人々が多様な形で集まりやすい動機や環境をつくり、周辺関連施設と連携した文化拠点となる公共空間づくり（表の最下参照）
第10次別府市 交通安全計画	交通	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通機関等における一層の安全の確保として、事業者が社内一丸となった安全管理体制の構築・改善 ○多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要 ○運転に不安を感じている高齢者が運転をしなくても生活に困ることのないよう、自家用車の代替となる公共交通の確保・充実が重要（高齢運転者の「代替交通手段」確保の推進）
別府市地域福祉計画 ・ その他福祉部門 の取組	拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○交流活動拠点の確保・利用促進として、身近な地区公民館、別府市公会堂、別府市社会福祉会館、別府市総合教育センター、別府市人権啓発センター、別府市まちなか交流館、別府市コミュニティセンター、B-Con Plaza、別府市男女共同参画センターあす・べっぴん、野口ふれあい交流センターなどの施設を有効活用し、市民同士の安全安心な交流できる場の確保（居場所づくり）
	支援	<ul style="list-style-type: none"> （下記は令和3年度時点における方針） ○高齢者の買物、病院など日常生活における移動を支援することを目的に、満70歳以上を対象として市内を運行する路線バスの回数券の購入経費の一部を助成 ○心身障がい者及び重度身体障がい者の社会活動への参加促進と福祉の増進のため、タクシー等を利用した場合に経費の一部を助成、従来のリフト付きタクシーに加えて一般タクシーや福祉タクシーも利用可能な併用券に拡充
別府市公共施設 マネジメント基本方針	拠点	<ul style="list-style-type: none"> （参考：公共サービス縮小の動向） ○人口減に伴う財政縮小を見据え、人口規模に見合う公共サービス（施設）の適正化、今後50年間で30%以上の縮小を目標とします。
別府市新図書館等 整備基本計画	拠点	<ul style="list-style-type: none"> ○市役所周辺において、「創造的な知の拠点」、「別府のシンボル景観拠点」、「別府の情報発信拠点」となる新図書館等の整備 ○新図書館等を「教育」「健康・福祉」「産業」「アート」「まちづくり」に貢献する地域の創造拠点として形成

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

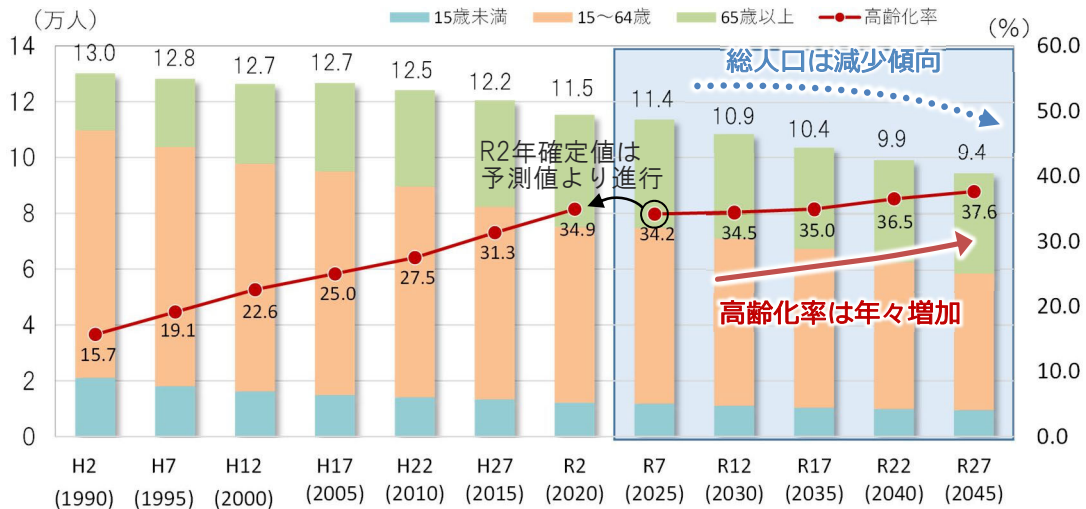
1 地域特性に関する課題

1-1 人口減少・超高齢社会への対応

(1) 人口減少・高齢化のさらなる進展

将来人口においては少子高齢化・人口減少の更なる進展が予測

- 本市の人口はS55年の13.6万人をピークに減少、将来人口の推計でも減少が予測されています。
- 10年後のR12年までに6千人減少、20年後には10万人を下回ると見込まれ、R2年をピークに高齢者数も減少に移行していきます（勤労世代1人が高齢者・子ども1人を支える社会に近づく）。



出典：国勢調査(S55～R2)、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計(H30.3)

図 総人口の推移・年齢構成

(2) 郊外部に確認される顕著な高齢化

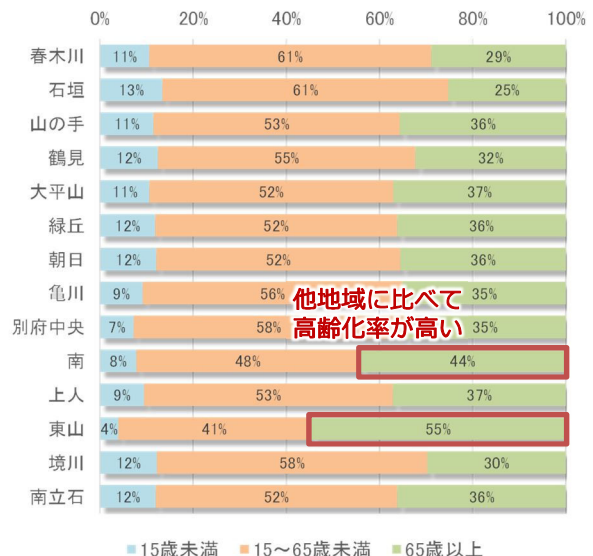
高齢化が進行した高齢社会においても暮らしやすい生活環境の整備が必要

- 特に中山間地は既に高い高齢化率となっており、市街地においても徐々に高齢化が進行しています。高齢者にも暮らしやすい生活環境の確保は重要な課題であり、超高齢社会の暮らしを支えていくための移手段として公共交通サービスの重要性が一層高まっています。



出典：住民基本台帳(R3.6)

図 小学校区別の人口総数



出典：住民基本台帳(R3.6)

図 小学校区別の年齢構成

(3) 人口減少が進む地域社会の変化

本市人口ビジョンでは人口の減少に応じて地域社会の様々な変化が懸念

- 人口ビジョン（本市人口の現状・将来影響等の分析）では、これまでの人口と各種指標の関係から、人口減少が地域の将来に与える様々な影響が示されています。変化する居住者数（将来人口規模）に応じて公共交通サービスの変化を念頭に置く必要があります。

表 人口減少が地域社会に与える影響（別府市人口ビジョン）

分類	人口減少による懸念事項	公共交通への影響
若者の流出	○大学生や短大生の就職時期に大分市や福岡県、東京都等への転出が多い（創業支援、市内の魅力ある多様な雇用機会の創出が必要）	○通勤通学の多頻度利用者の減少 ○交通事業者の就業への影響（運行の担い手確保など）
子育て世代の流出	○子育て世代の大分市への転出が多い ○住環境・生活環境、交通利便性等を含めた子育て・教育環境の向上、雇用の量・質の確保による安定した経済基盤が必要	○児童・生徒による需要の減少 ○学校統廃合の可能性への懸念（需要の変化に応じた輸送確保）
産業・雇用の衰退	○商業、医療・福祉、宿泊業・飲食業等の従事者が多く、第3次産業は人口減少に伴う需要の減少、雇用や生活環境・出生等に影響 ○家計における総消費額の減少、小売店の減少、雇用の維持が困難となる懸念	○市民のライフスタイル、外出目的地・行動の変化への対応 ○集積施設数の低下に伴う需要減少 ○点在施設への広範な移動への対応
(観光)	○増加する観光客数の様々なニーズへの対応・受け入れが困難となる危機	○観光・ビジネス客の案内力低下 ○魅力低下による需要減少の危機
財政	○人口減少に伴い、税収の減少が懸念	○財政縮小、運行補助縮小の懸念（効率化や更なる利用促進等）

将来人口推計ではこれから市街地一円で居住者数の減少が予測

- R2年～R7年の将来人口推計では、市街地一円で居住者数の減少が予測され、石垣周辺は居住人口の維持が予測されています（郊外部は増減±10人以内、ただし元々の人口数が少ない）。

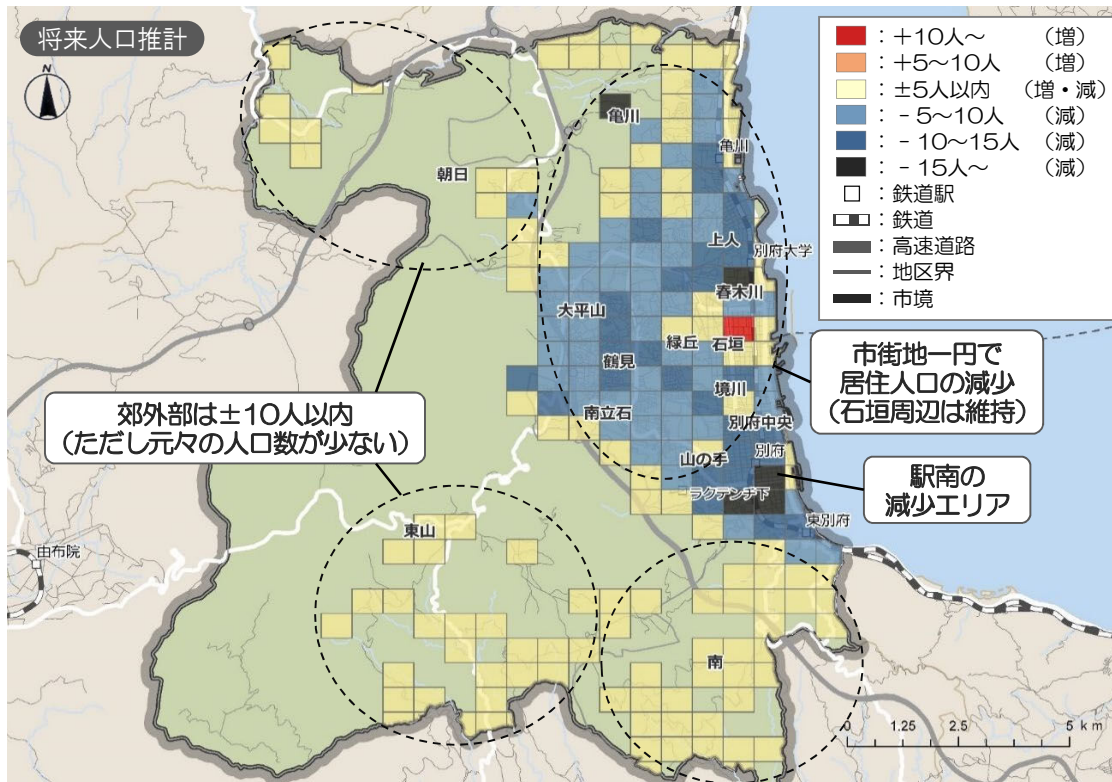


図 将来人口推計の増減人口（R2年→R7年）

出典：国土数値情報 将来人口500mメッシュデータ(社人研H27年ベース推計値)

1-2 土地利用・機能集積に合わせた対応

居住地・生活サービス施設は市中央部に集中（郊外は低密度な居住地が点在）

- 市民の居住地は市中央部・国道沿線に集中しており、郊外には低密度な居住地が広がっています。
- 人口規模に応じる形で生活サービス施設も市中央部に集積しており、居住者数や施設状況に合わせて多様な公共交通の組合せによる持続可能なネットワークを考えていく必要があります。

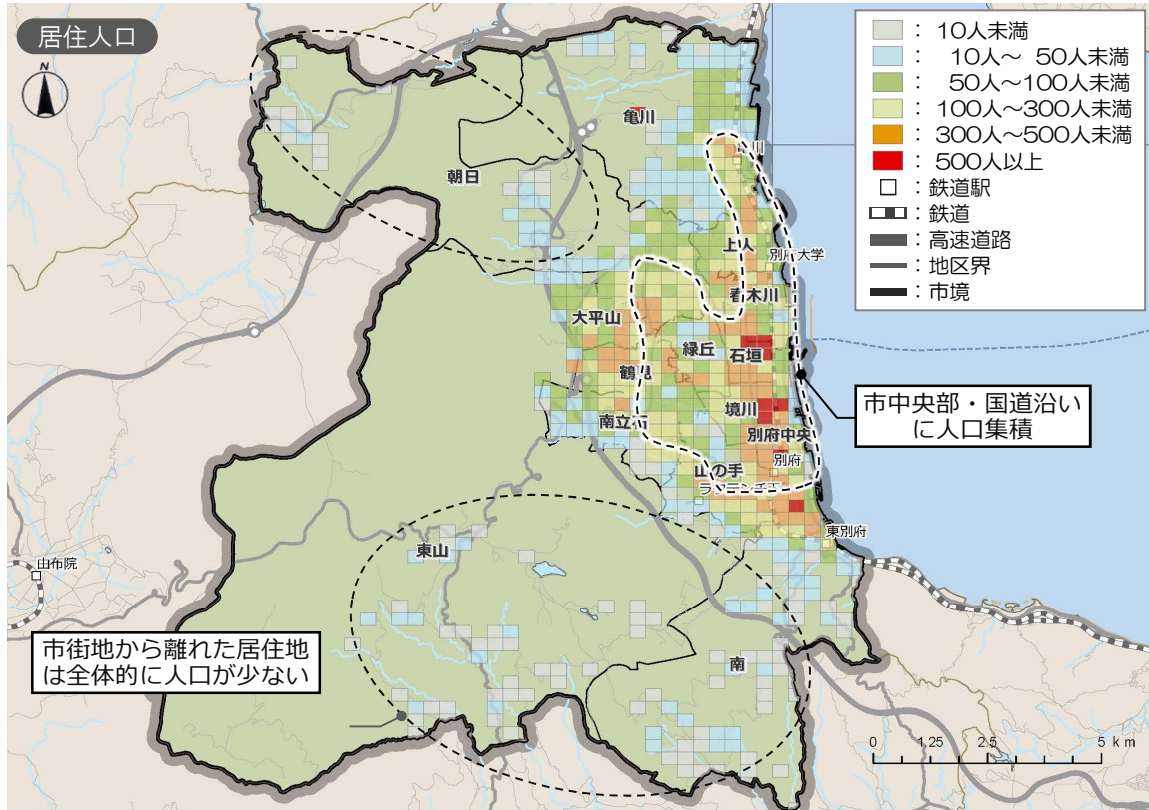


図 居住地の分布（H27年人口分布）

出典：H27国勢調査 500mメッシュデータより作成

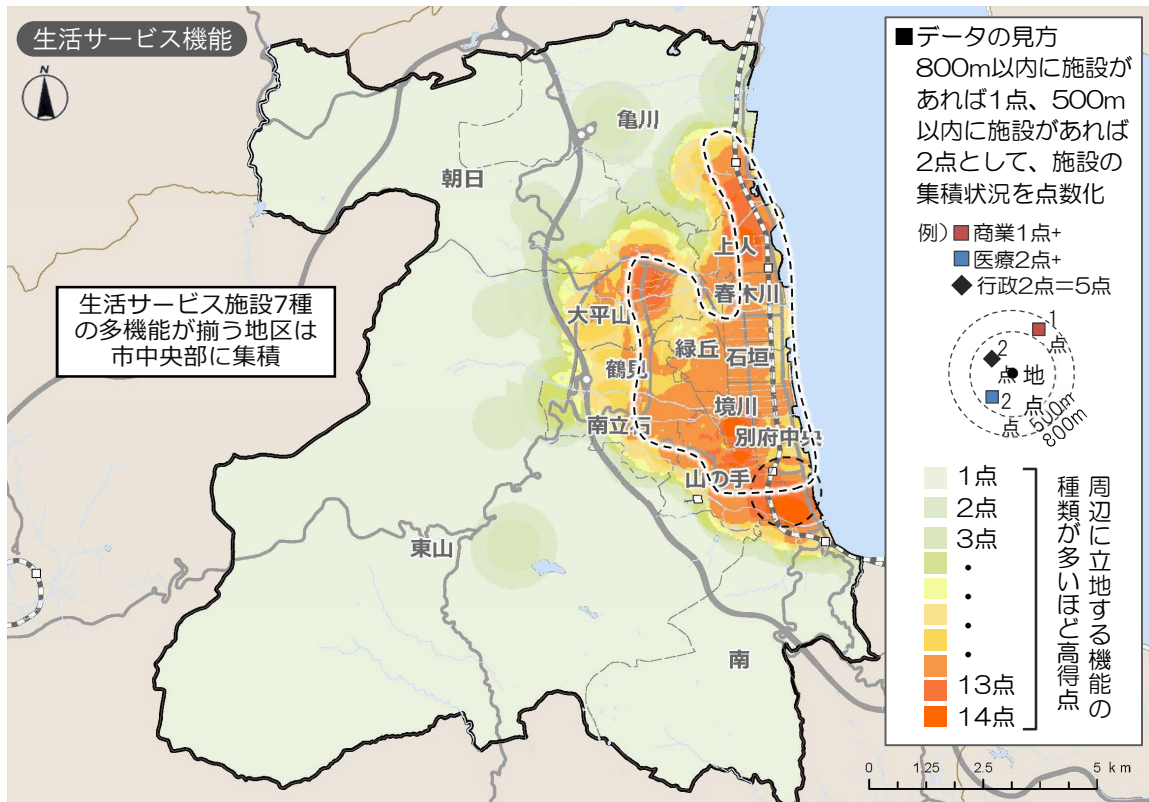


図 機能集積の度合い（商業・医療・金融・行政・教育・福祉・子育て支援）

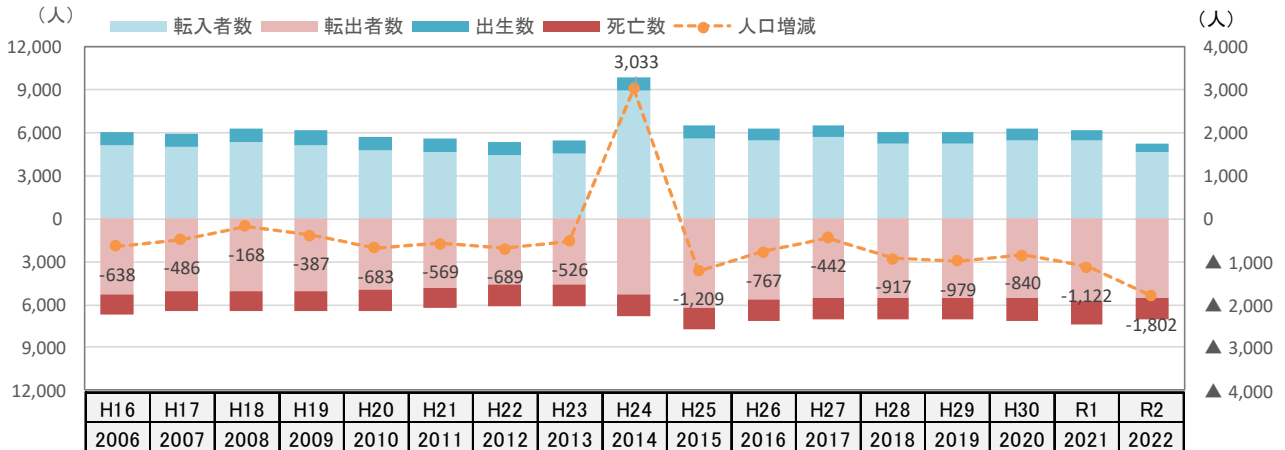
1-3 社会動態・開発状況に応じた変化

(1) 社会減抑制に向けた取組

社会減（転入・転出）の影響が大きく近年は居住者数の減少が継続

- 人口増減の要因となる4つの要素のうち、自然増減（出生、死亡）より社会増減（転入、転出）の影響力が大きく、H16年から減少が続いています（R2年は過去最も減少数が多い）。
- 社会減の要因では、大学等の入学を迎える15歳～19歳は転入が多い一方、就職や結婚を迎える20～30代の転出が多く、本市の第2期総合戦略で生活環境の向上等に向けた取組が進められています。

（別府市人口ビジョン・第2期別府市総合戦略より）



※平成24年7月の法改正により外国人住民が住民基本台帳に含まれるようになった。

図 人口増減の推移（社会増減・自然増減）

出典：各年の別府市統計書

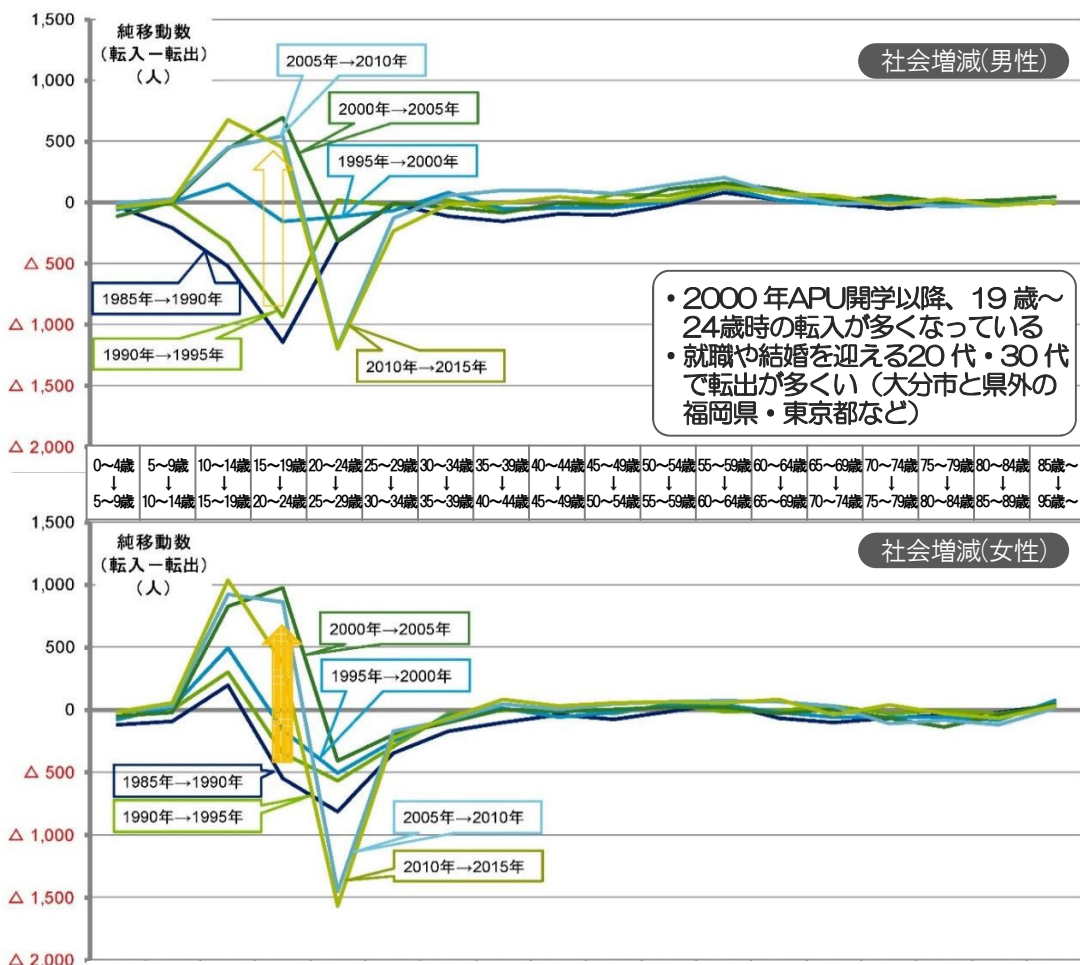


図 社会増減の長期的動向（年齢別）

出典：別府市人口ビジョン

(2) 新たな施設整備の動向

施設整備の動向では、本市総合計画において新図書館等の文化拠点の形成を目指しています

- 市役所西側の別府公園文化ゾーンを建設予定地とし、周辺施設にビーコンプラザ、しいきアルグリッチハウス、別府市美術館など文化施設が集積し、周辺施設との連携、相乗効果が大いに期待できる立地にあります。文化や教育の情報を受発信するエリアの拠点となっています。



別府公園とつながる新図書館



図書空間と連携機能が一体的につながり賑わいを生む



本の知識をもとに様々なトライアルやイベントが可能な連携機能



時間帯に応じて利用者や使い方が異なるフレキシブルな空間



図 新図書館の建設予定地と周辺環境

■新図書館の整備による拠点

〈創造的な知の拠点〉

- ・周辺文化施設や大学とネットワークを形成

〈別府のシンボル景観拠点〉

- ・別府のシンボリックな景観をともにつくる役割

〈別府の情報発信拠点〉

- ・国内外との交流やふれあいの拠点

■新図書館の整備によるネットワークの形成

〈地域のネットワーク〉

- ・地域の方々が主体的に活動できる場や幅広い年代が気軽に関わることのできる場を計画

〈緑のネットワーク〉

- ・緑のネットワークの中心に位置しているため、可能な限り既存の樹木と緑地を保全

〈歩行者ネットワーク〉

- ・バリアフリーにも配慮した歩行空間を加え、歩行者の回遊性と利便性を向上

出典：別府市新図書館等整備基本計画(R2年度)

2 市民の特性・ニーズに関する課題

2-1 公共交通を使って暮らす習慣の促進

(1) 自家用車での移動を中心とする市民と公共交通の利用割合

市民の59.1%が自家用車等を日常利用・公共交通の利用率は14.4%

- 市民の日常的な交通手段で最も多いのは自動車・バイク 59.1%となっており、20歳代～70歳代の各年齢層で日常利用されています。
- 一方で、市民の公共交通利用率は14.4%（JR日豊本線、路線バス、タクシー、乗合タクシー）で、路線バスを中心に鉄道やタクシーなどが利用されている現状です。

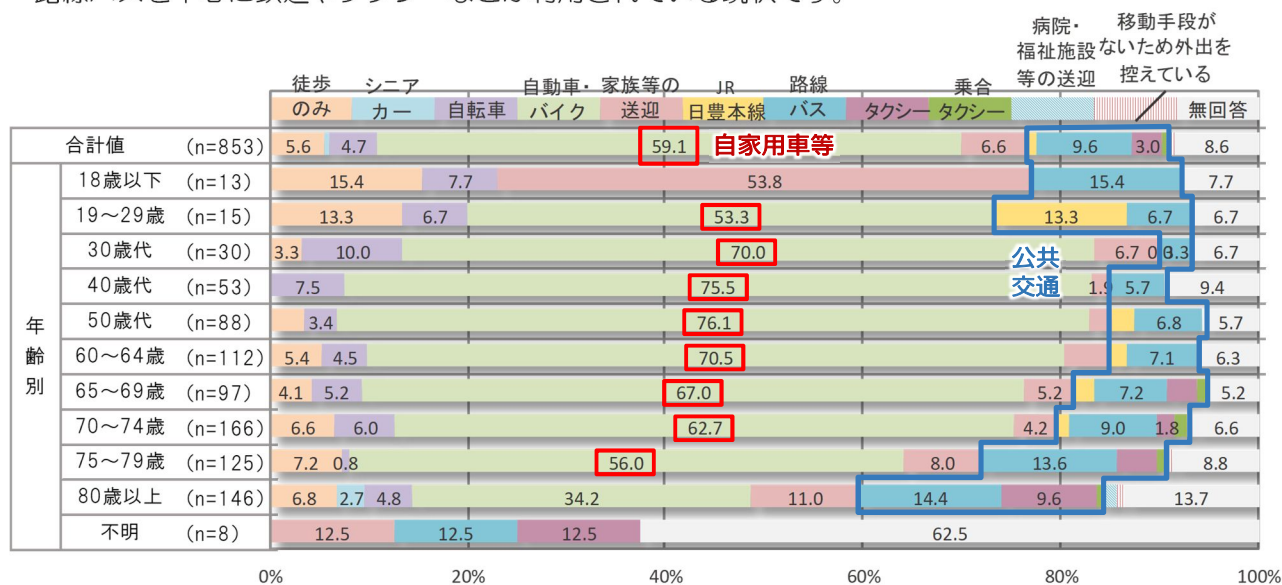


図 代表交通手段（日常的に利用回数が多いもの）

出典：市民アンケート結果(R3年実施)

(2) 生活のために免許を手放せない高齢者

自家用車の運転を続けている高齢ドライバーの存在

- 65歳以上の免許保有者のうち半数が「現在免許返納する意思がない」と回答しています。
- 免許返納しない理由として「特に運転に不安を感じていない」（65.3%）が最も多い一方で、「運転に不安はあるが、生活のために必要だから」と回答し、公共交通に生活移動を委ねられない実態が確認されています。

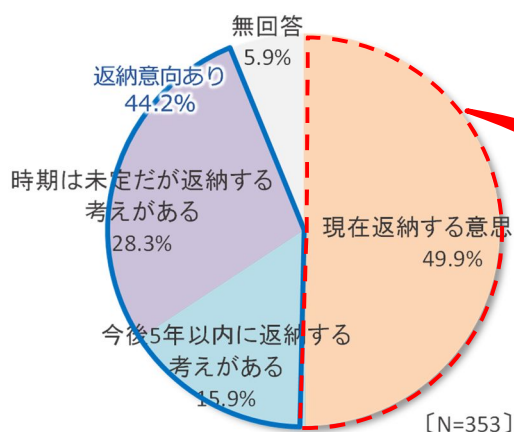


図 免許返納の考え
(65歳以上の免許保有者のみ)

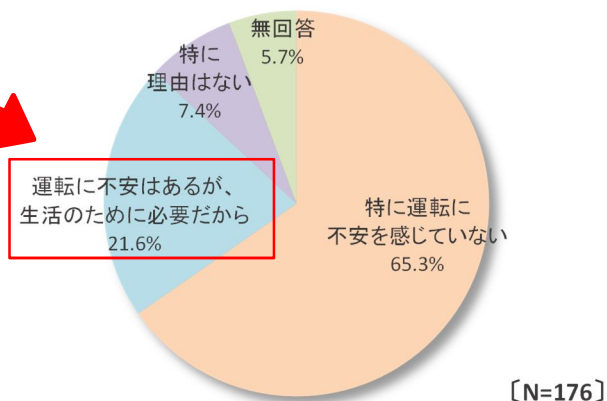


図 免許を返納しない理由
(免許返納意思のない人のみ)

出典：市民アンケート結果(R3年実施)

2-2 他者に頼らざるを得ない交通弱者の存在

(1) 自ら移動手段を持たない市民の存在 (子ども・高齢者等)

自家用車等を利用しない (できない) 公共交通を必要とする市民のサポート

- 家族等の送迎で移動 (11.3%)、送迎を頼めない (7.9%)、自動車等を保有していない (8.8%) といった自らの移動手段を持たない市民が存在しています (10歳代や60歳代以上に多く分布)。
- 60~80歳代の高齢層も60%以上が自家用車を利用 (自分で運転) し、高齢ドライバーの事故危険が懸念されます。

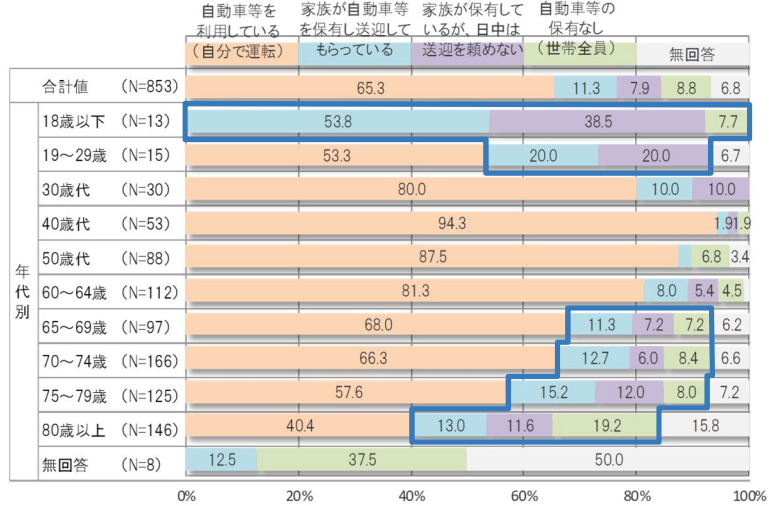
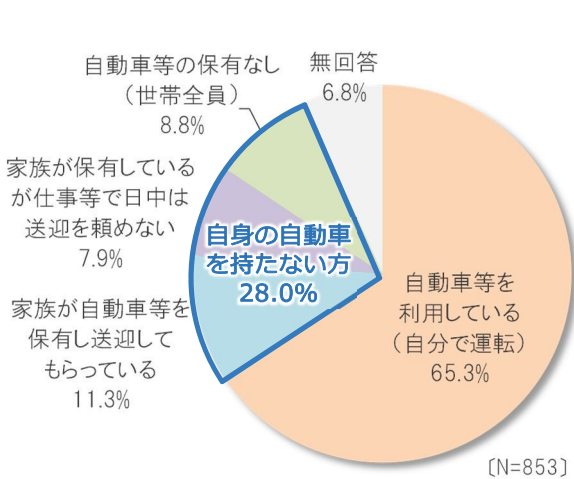


図 自動車等の利用状況 (右:全体 / 左:年齢別)

出典:市民アンケート結果(R3年実施)

(2) 市民がもつ公共交通事業継続の意向

公共交通事業の維持について市民の約半数が継続意向を示す

- 一部、市が財政負担している公共交通の維持について、市民がもつ事業継続の意向では継続すべきとの意見が多く、継続すべきでない意見は全体の3.2%に留まっています。
- 事業を継続すべきと考える市民の意向では、財政負担の軽減に向けた工夫が必要との意見が挙げられており、今後の事業継続では利用に応じた運行効率化を含めて取り組む必要があります。

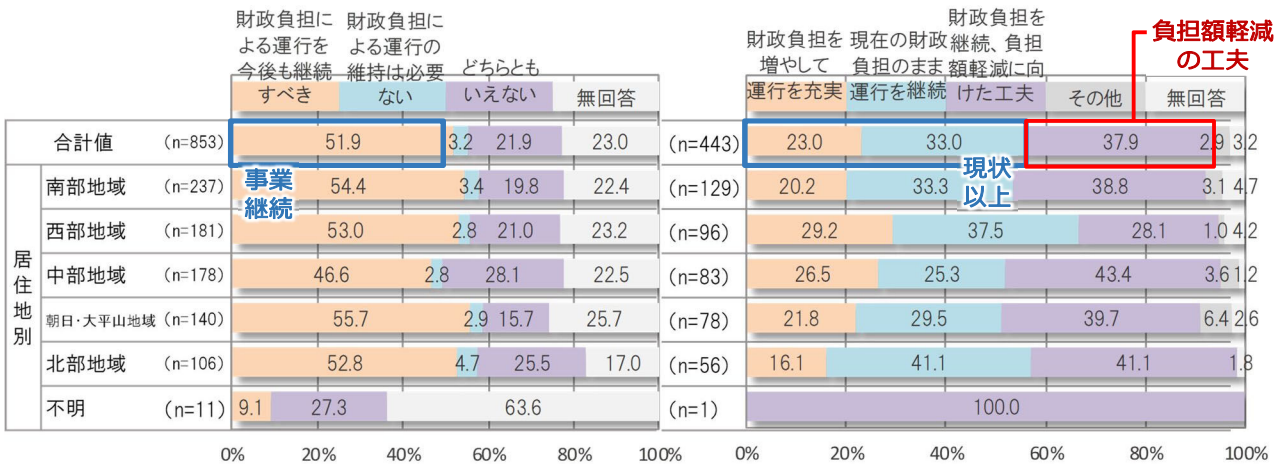


図 公共交通事業の継続意向 (全回答者)

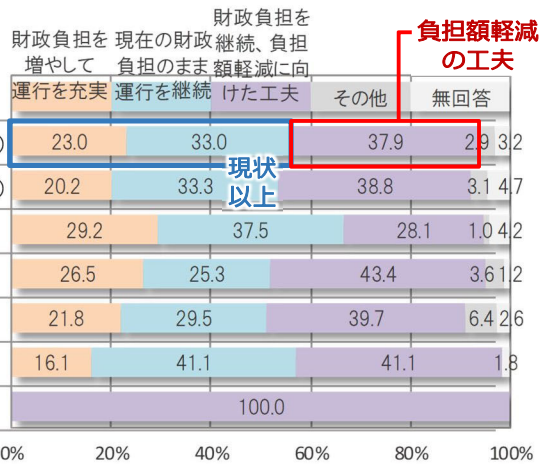


図 財政負担のあり方についての意向 (事業継続意向をもつ市民のみ)

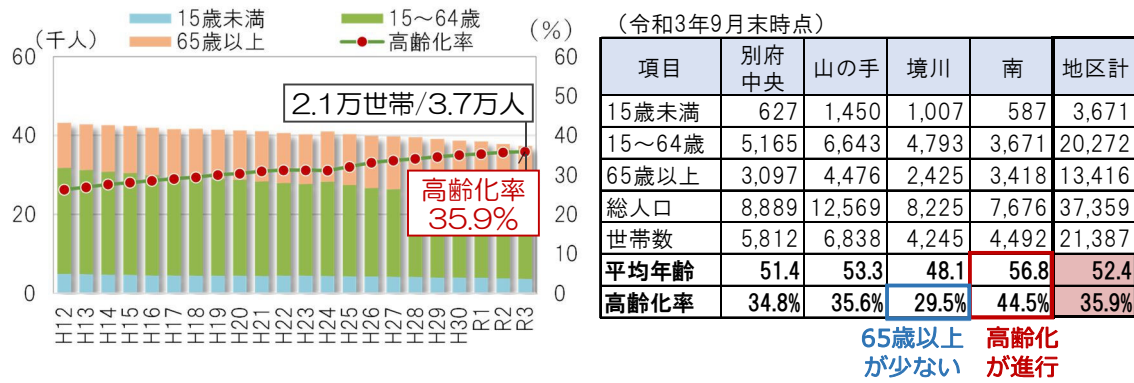
出典:市民アンケート結果(R3年実施)

2-3 居住地毎の生活行動に対応するサービスの改善

(1) 南部地域における市民の生活行動分析

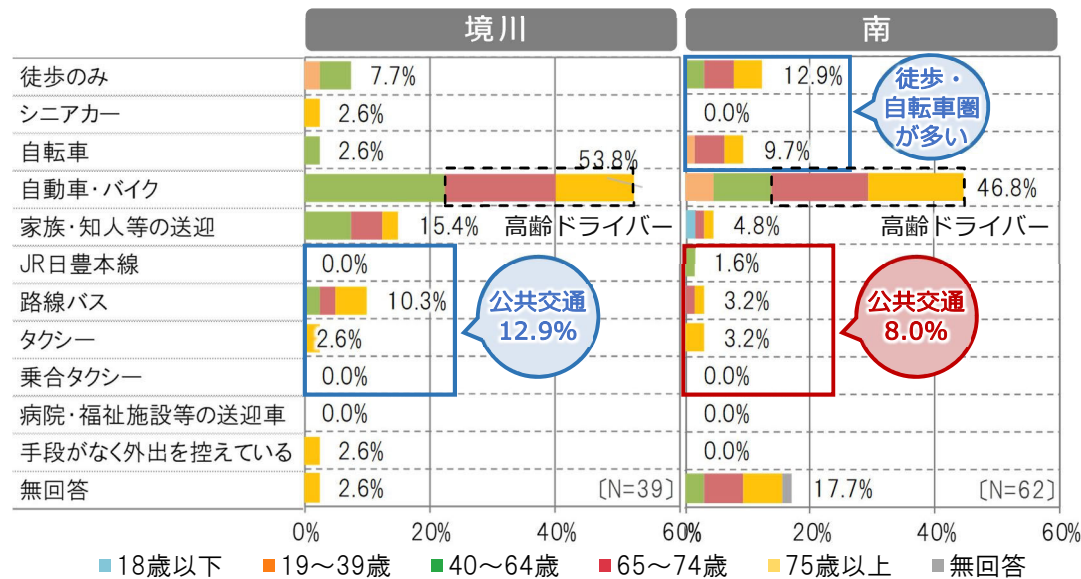
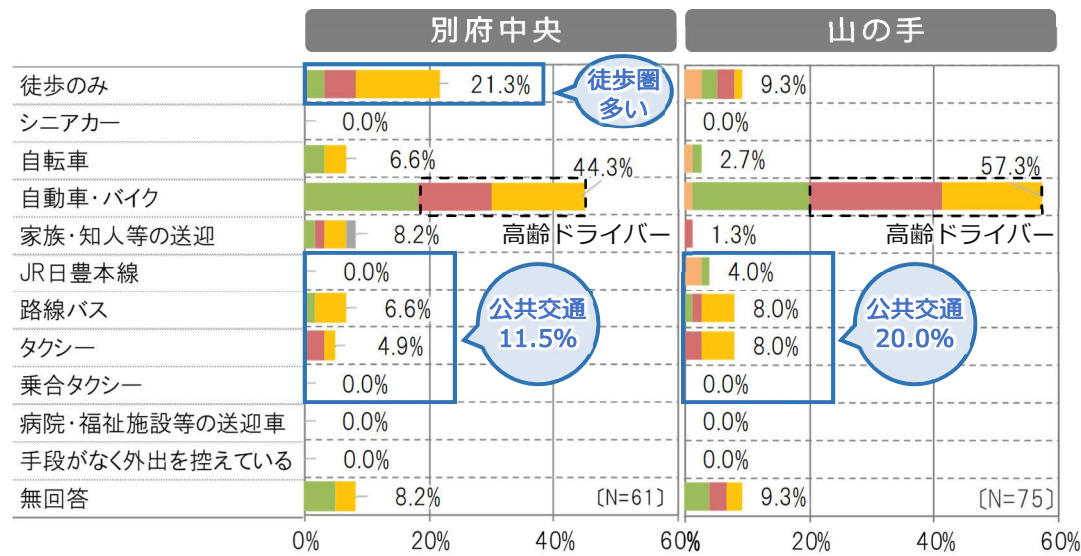
①地域の特性〈南部地域〉

●中心地を含む地区も高齢化が進行（南の高齢化が進行、境川は65歳以上が少ない）



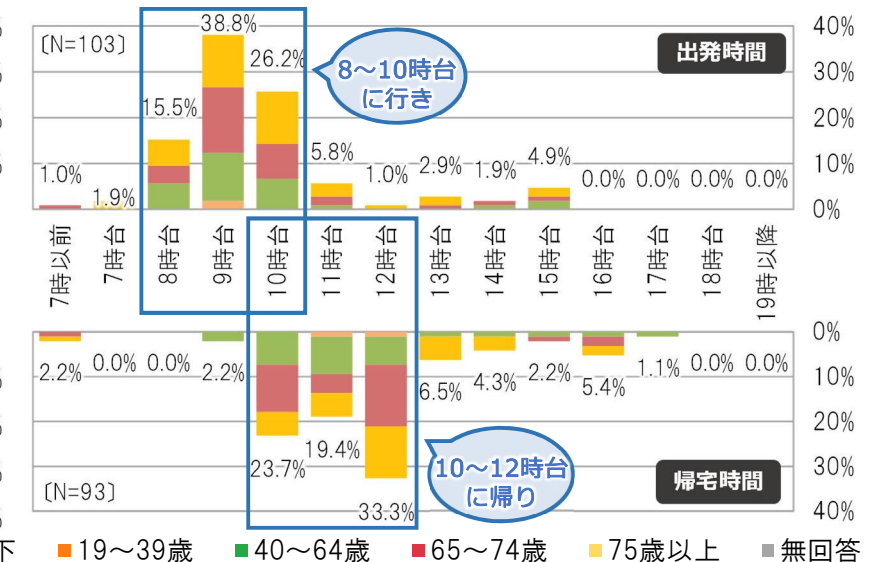
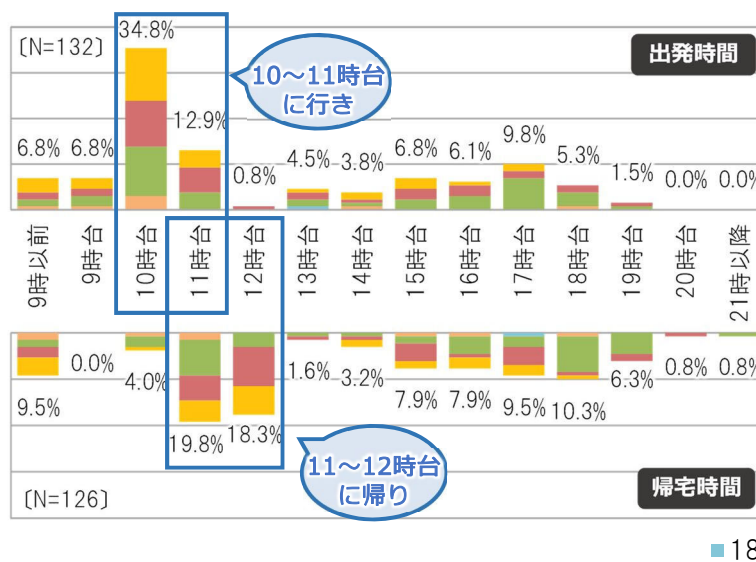
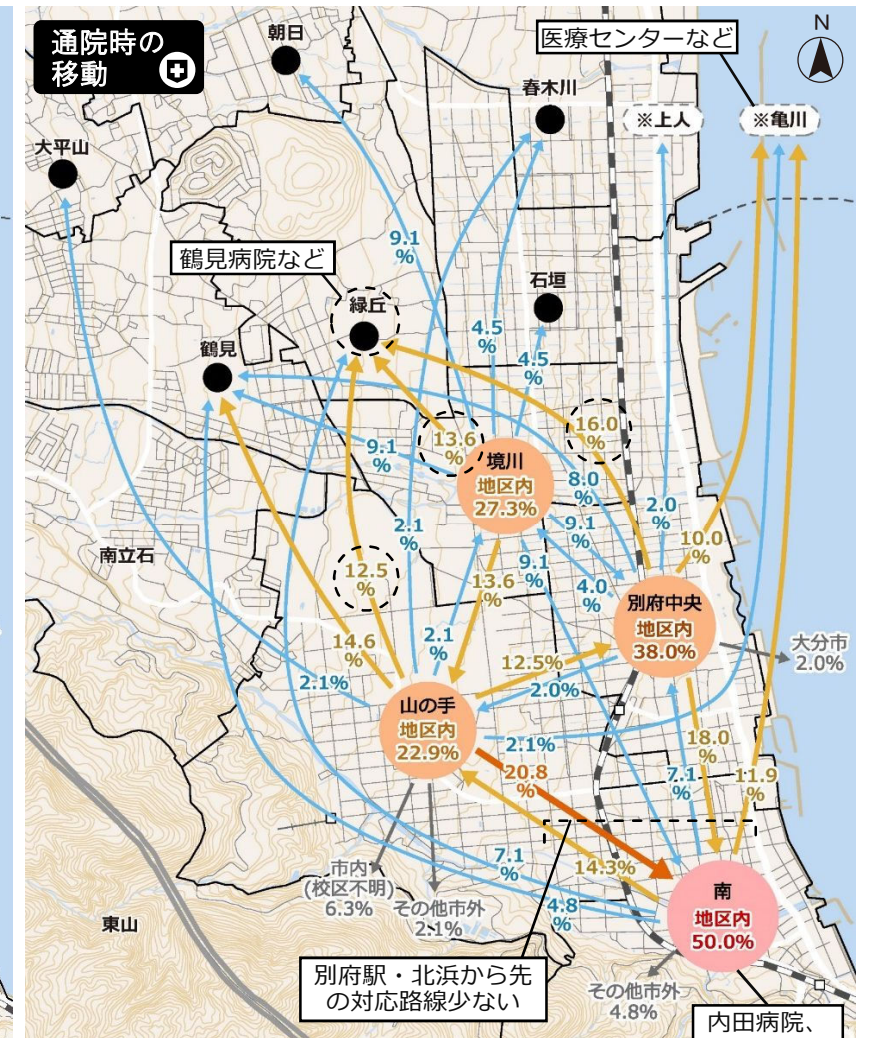
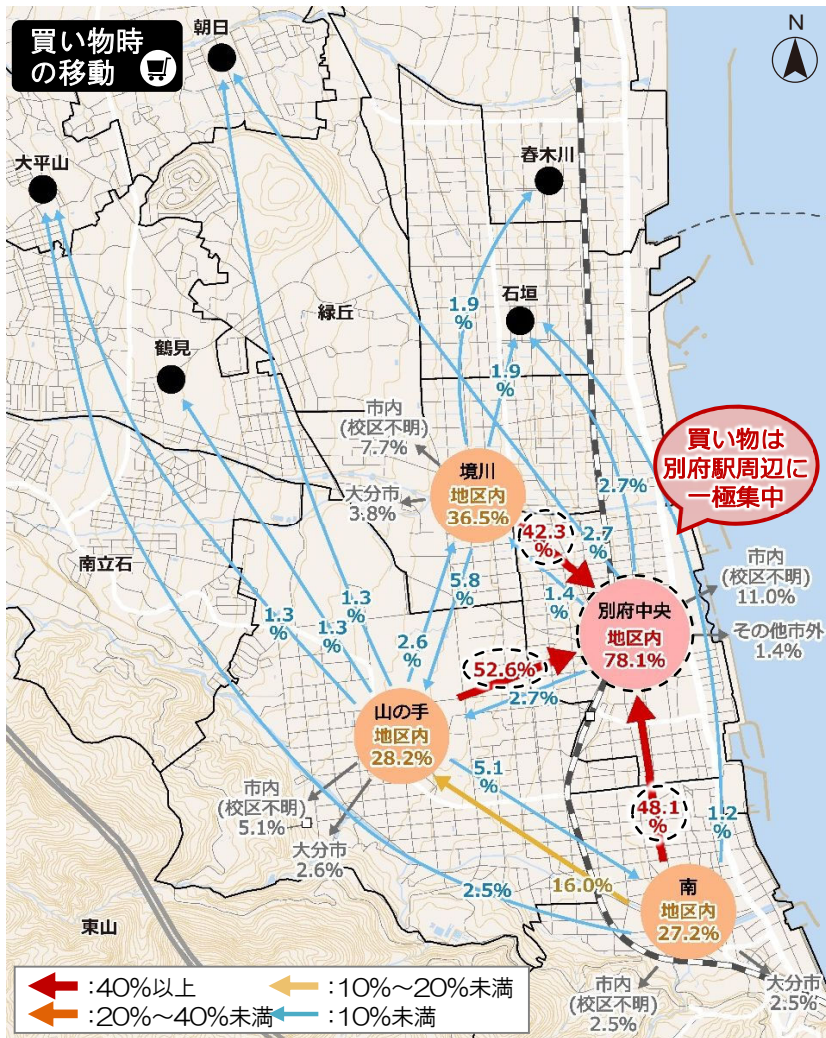
②交通手段の特性〈南部地域〉

- 各地区の公共交通の利用率は山の手が高いが一方で南の利用率が低い（8.0%）
- 施設が集積する別府中央は徒歩圏の移動が多く、南も徒歩・自転車圏の移動が多い。



③生活移動の実態〈南部地域〉

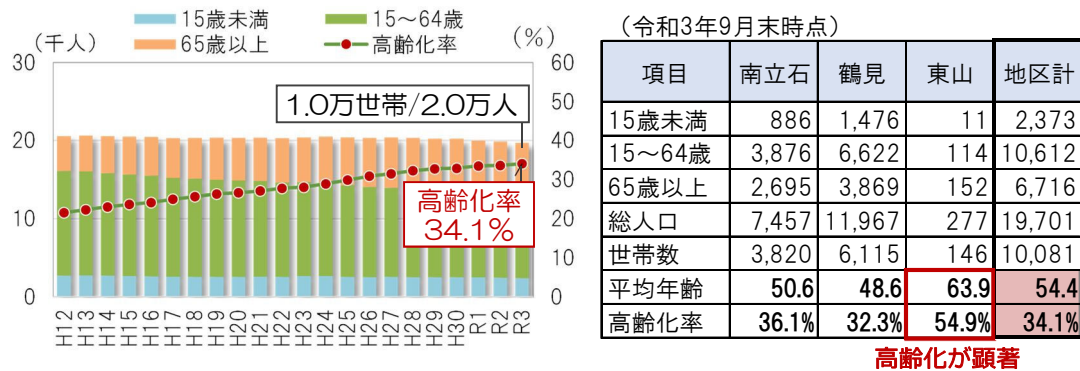
- 日常の買い物は各地区から別府中央に一極集中（別府中央は地区内が78.1%、他地区→別府中央40～50%前後）、そのほか地区内で近隣の買い物先を利用（山の手28.2%、境川36.5%、南27.2%）
- 通院は別府中央の地区内38.0%（南が50.0%）、買い物に比べて通院先はバラつき（通院先は緑丘や南が多く、ほか山の手など）



(2) 西部地域における市民の生活行動分析

①地域の特性〈西部地域〉

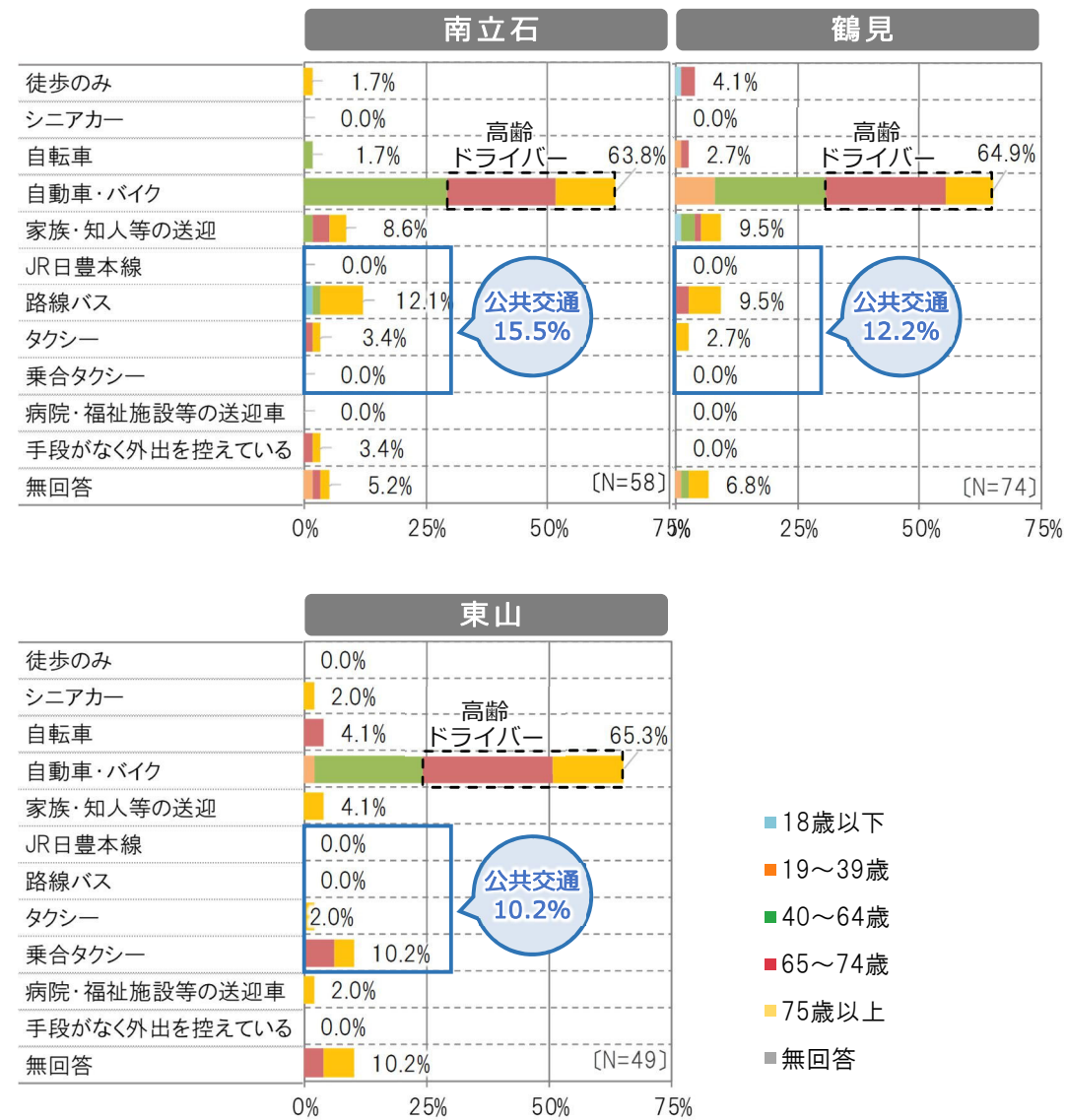
●西部地域全体で高齢化、**東山は高齢化が顕著**（高齢化率54.9%/平均年齢63.9歳）



②交通手段の特性〈西部地域〉

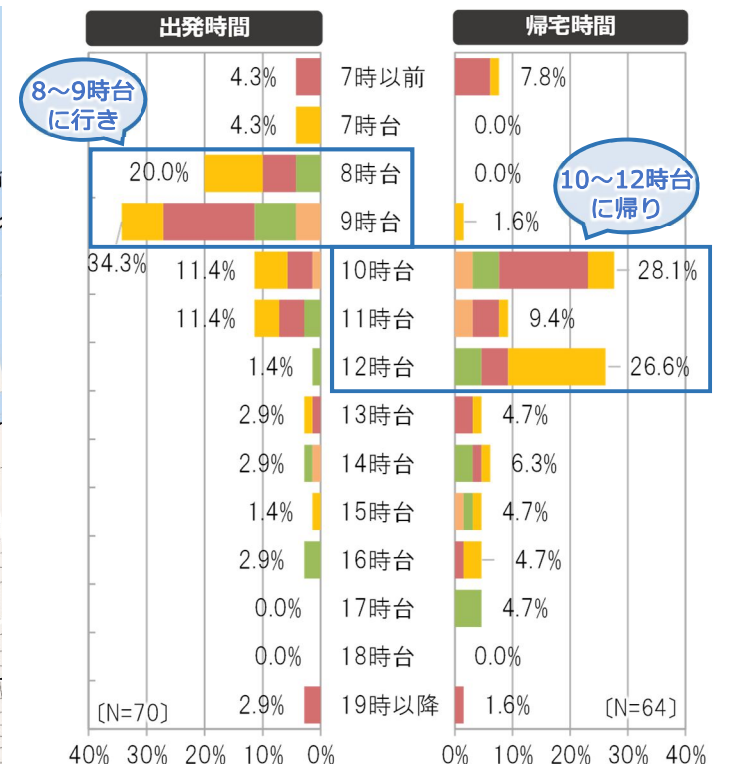
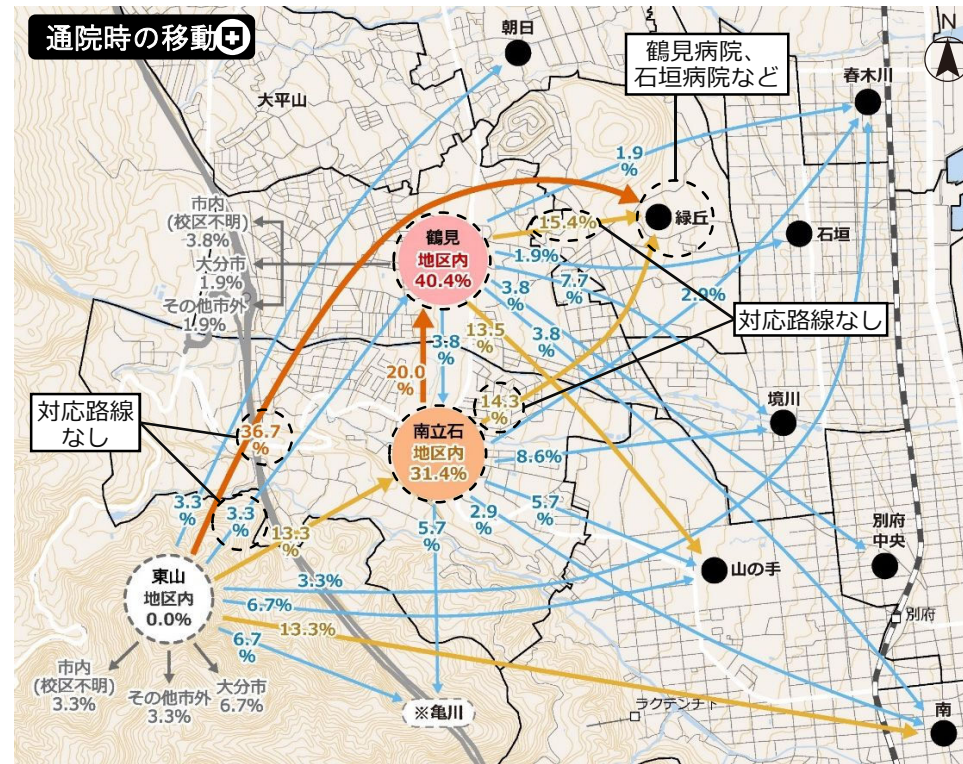
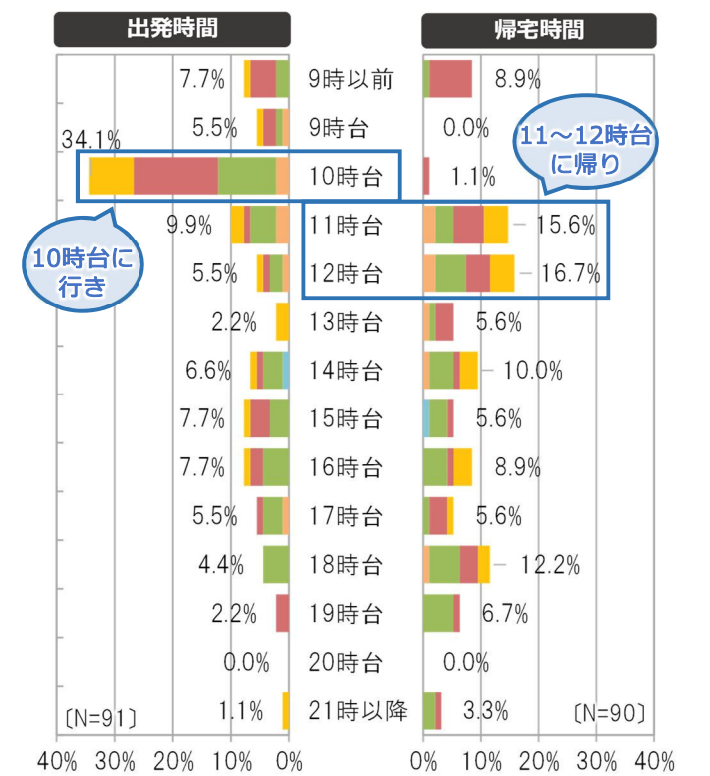
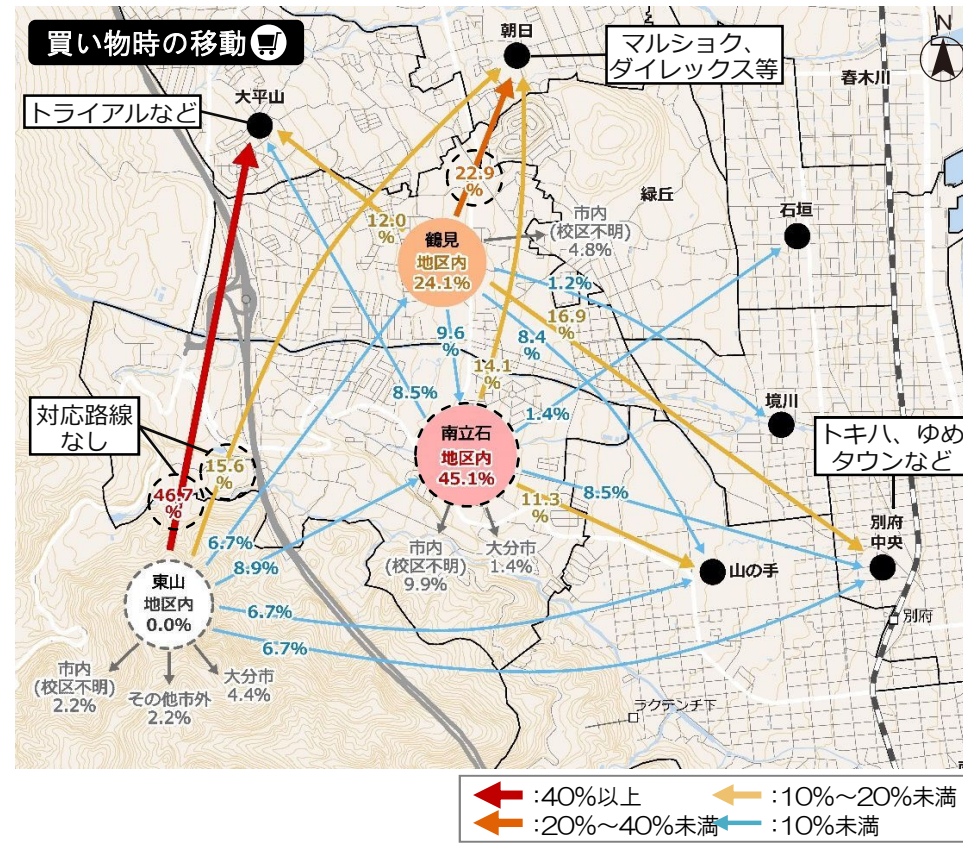
●公共交通の利用率10～15%（南立石・鶴見はバス/タクシー、東山は乗合タクシー）

●徒歩・自転車圏の移動は少なく、自家用車・家族等の送迎・公共交通等により移動



③生活移動の実態〈西部地域〉

●買い物は**南立石が地区内45.1%**（ほか朝日や山の手）、**鶴見は地区内24.1%**と朝日**22.9%**、**東山は大平山46.7%**（ほか朝日）
 ●買い物と比べて**通院先はバラつきが発生、地区内での通院も比較的多い**（南立石は地区内31.4%のほか鶴見20.0%・緑丘14.3%、鶴見は地区内40.4%のほか緑丘15.4%、東山は緑丘36.7%のほか南立石・南に各13.3%など）

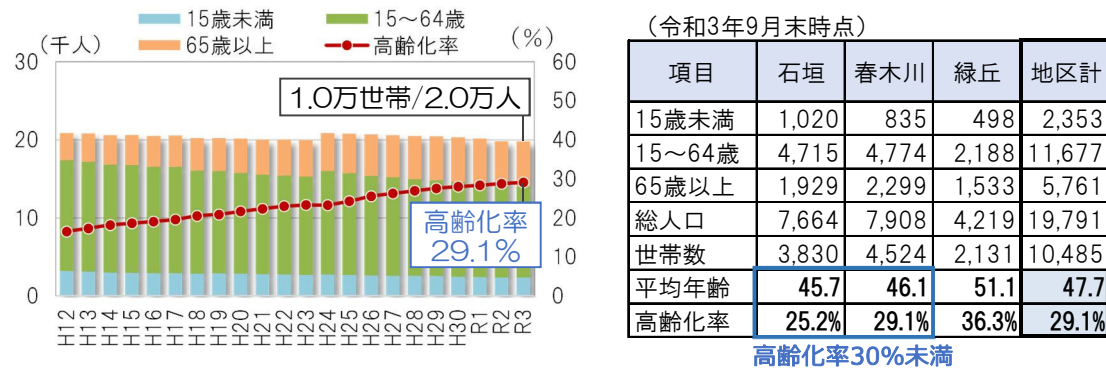


■18歳以下 ■19～39歳 ■40～64歳 ■65～74歳 ■75歳以上 ■無回答

(3) 中部地域における市民の生活行動分析

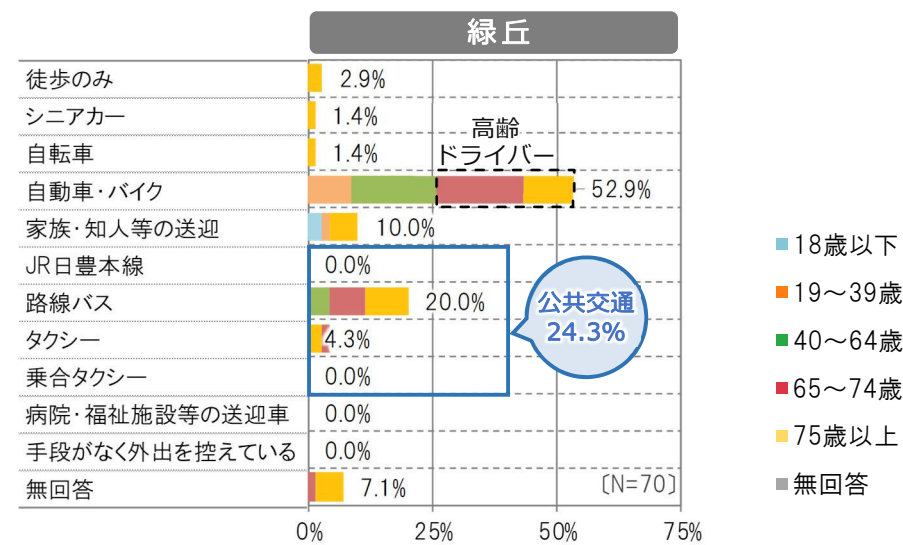
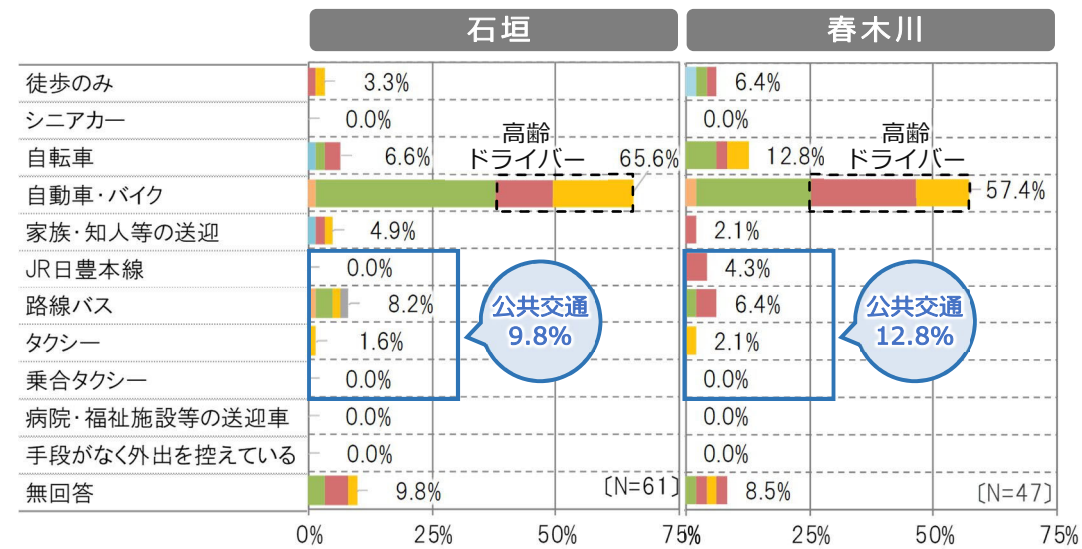
①地域の特性〈中部地域〉

●中部地域は高齢化が全体的に低い(石垣・春木川は平均年齢が低く、緑ヶ丘は高齢化)



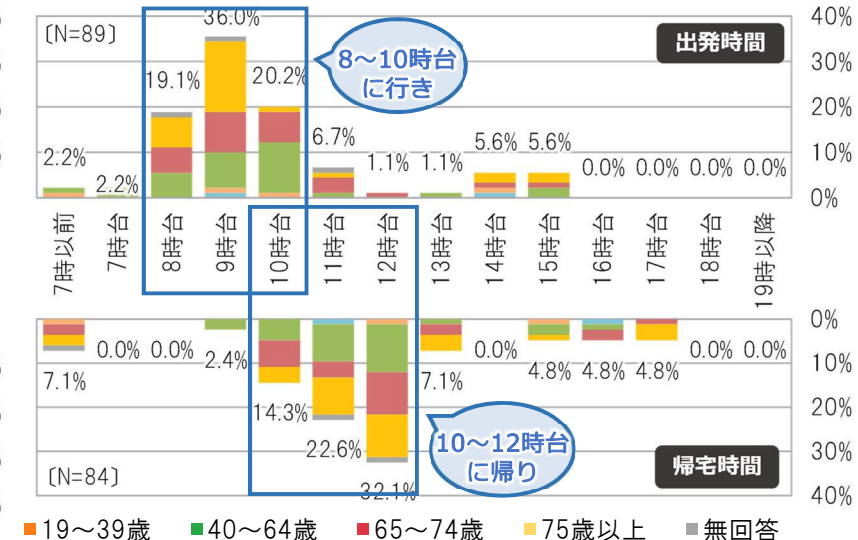
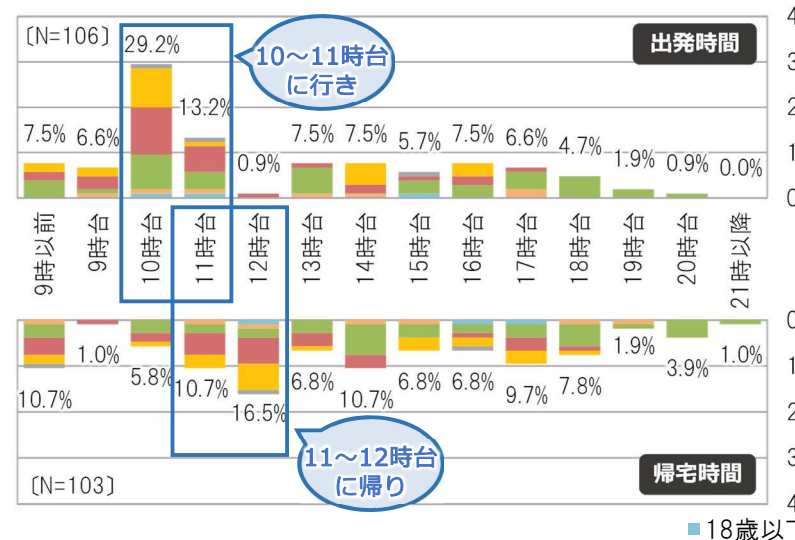
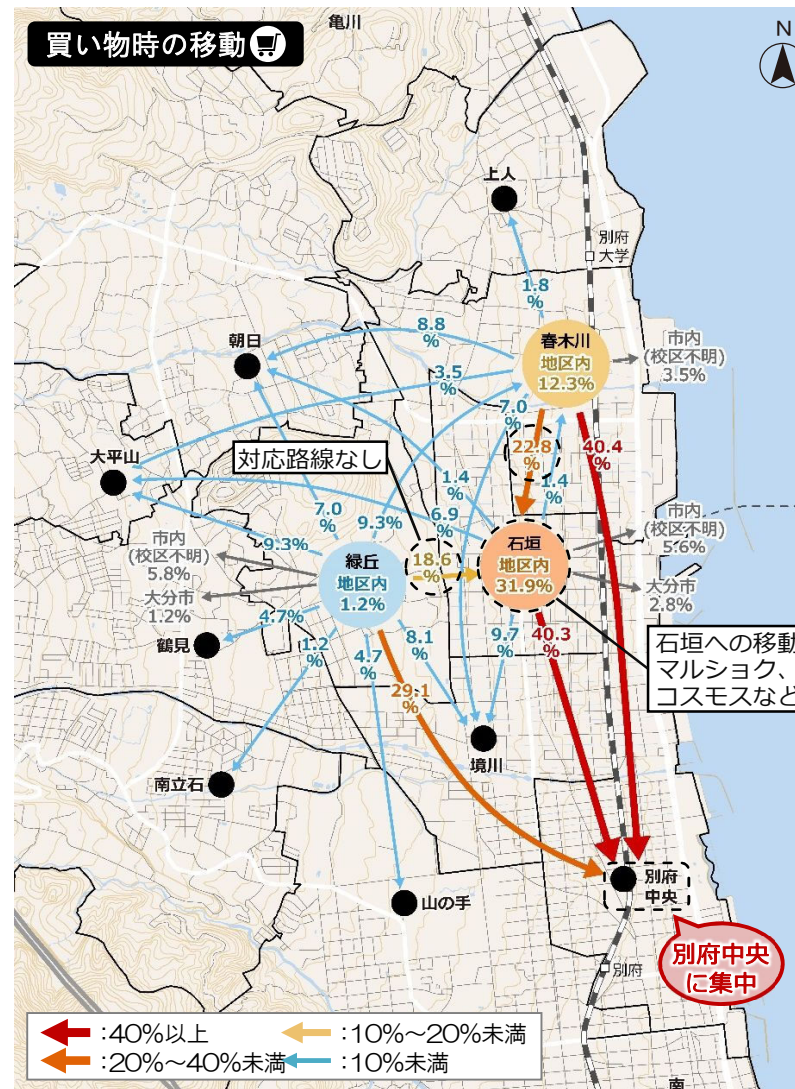
②交通手段の特性〈中部地域〉

●公共交通の利用率10～24% (緑丘はバス利用率が高い、春木川は鉄道も利用)
●公共交通のほか自家用車・家族等の送迎 (春木川は徒歩・自転車圏の移動が多い)



③生活移動の実態〈中部地域〉

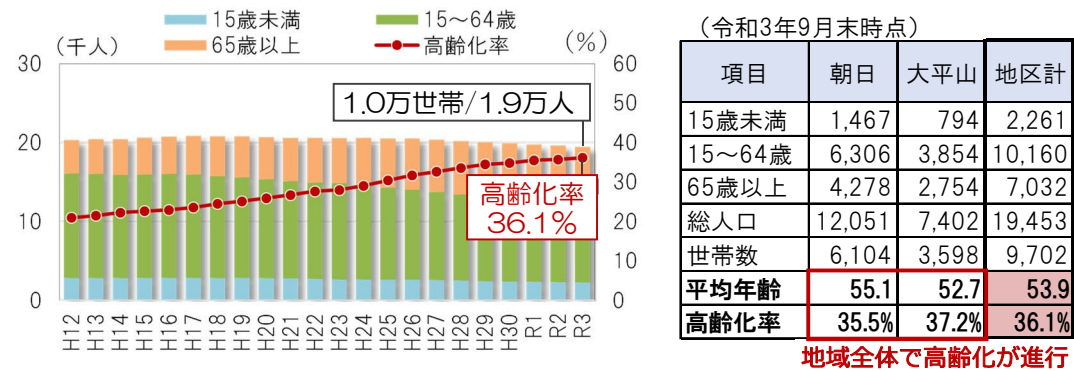
●南部地域と同様、買い物は別府中央に集中、石垣周辺にも買い物移動が集中(石垣内31.9%、春木川22.8%・緑丘18.6%)
●通院は石垣・春木川の地区内が少なく、各地区から緑丘に集中(石垣は緑丘に27.1%のほか境川・亀川に各10.4%、春木川は緑丘に21.7%のほか山の手・石垣に各13.0%、緑丘は地区内46.2%のほか鶴見に11.5%)



(4) 朝日・大平山地域における市民の生活行動分析

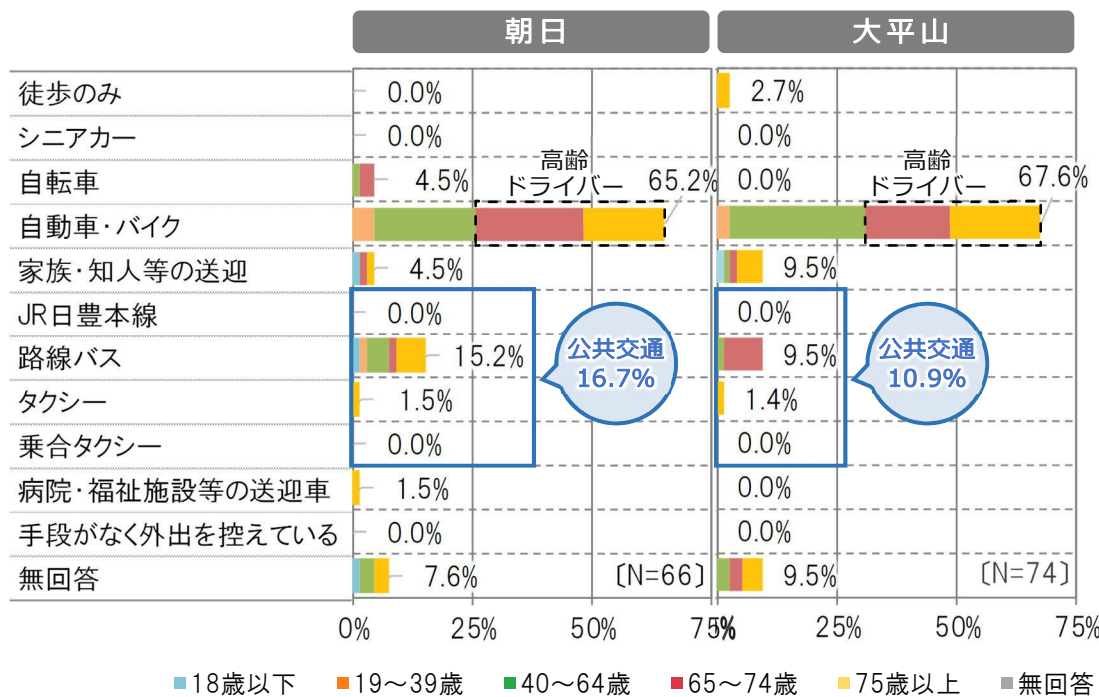
①地域の特性〈朝日・大平山地域〉

●朝日・大平山地域は**全体的に高齢化が進行**（高齢化率36.1%/平均年齢53.9歳）



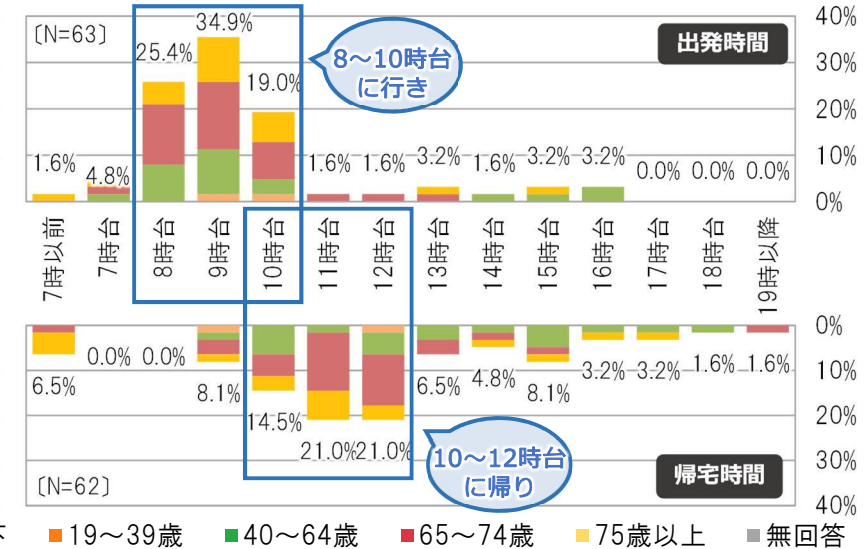
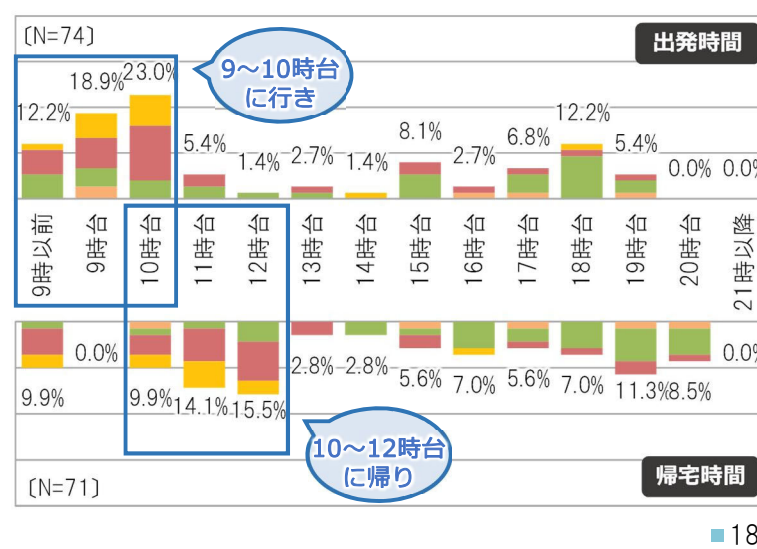
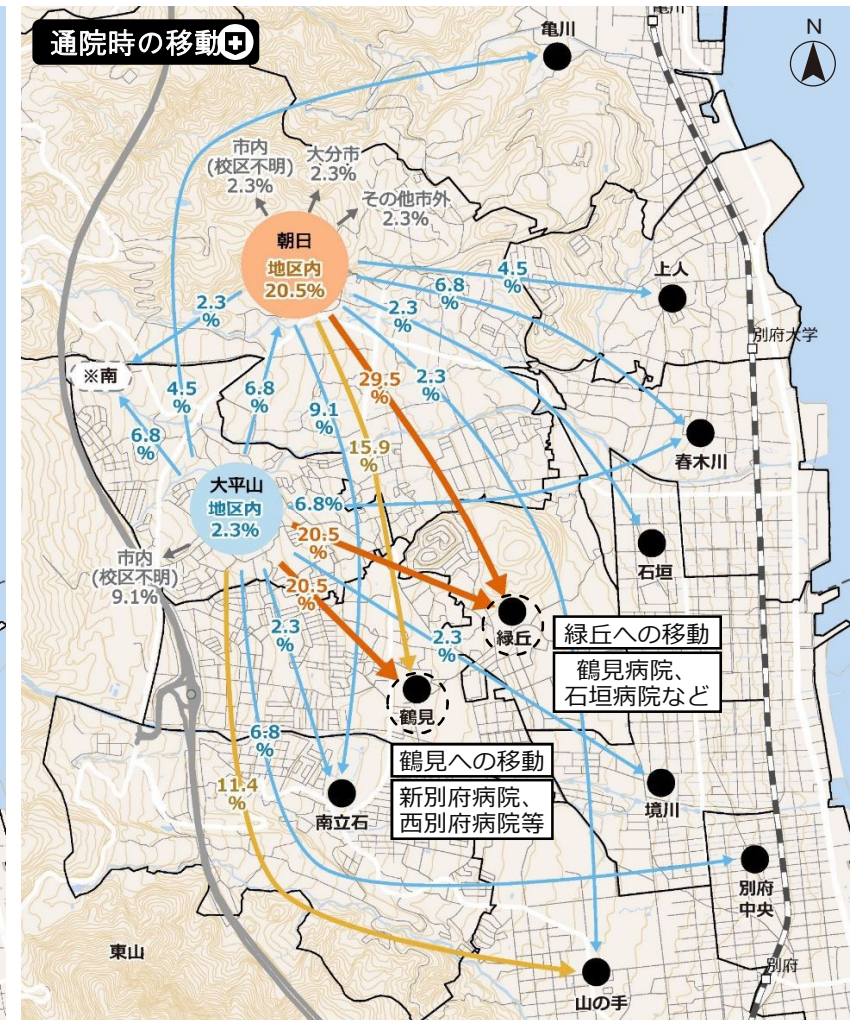
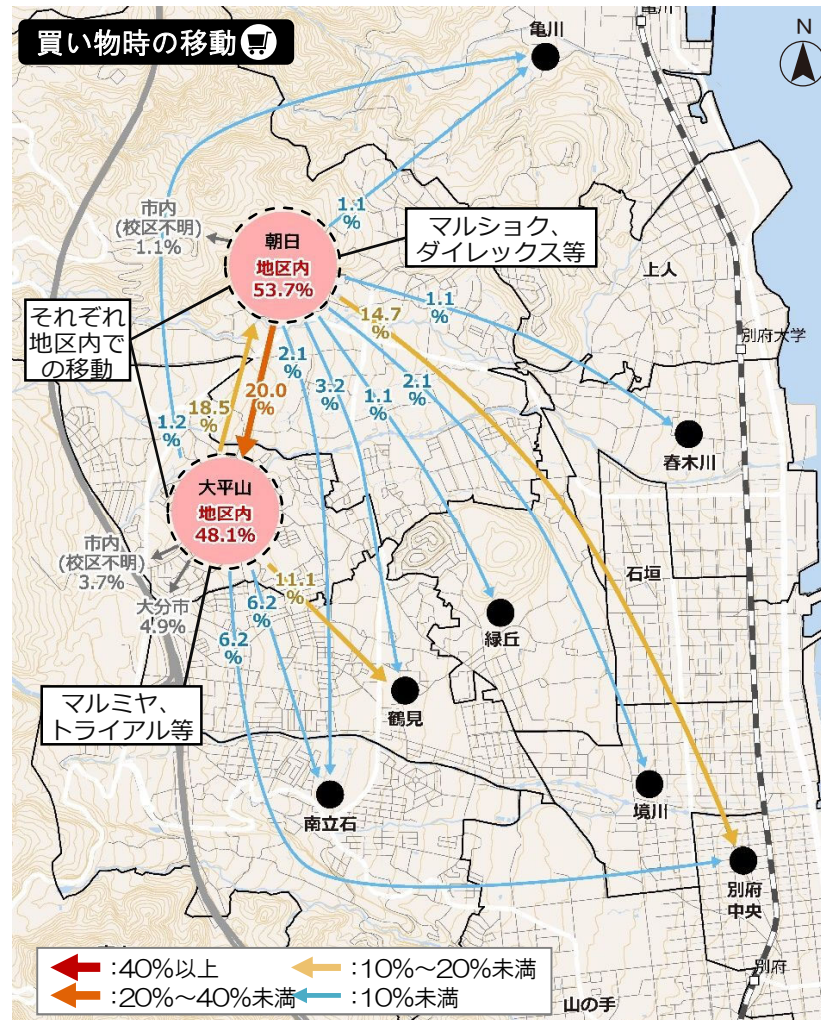
②交通手段の特性〈朝日・大平山地域〉

●公共交通の利用率は11～17%で主に路線バスを利用（そのほか、自家用車・家族等の送迎により移動、**徒歩・自転車圏の移動は少ない**）



③生活移動の実態〈朝日・大平山地域〉

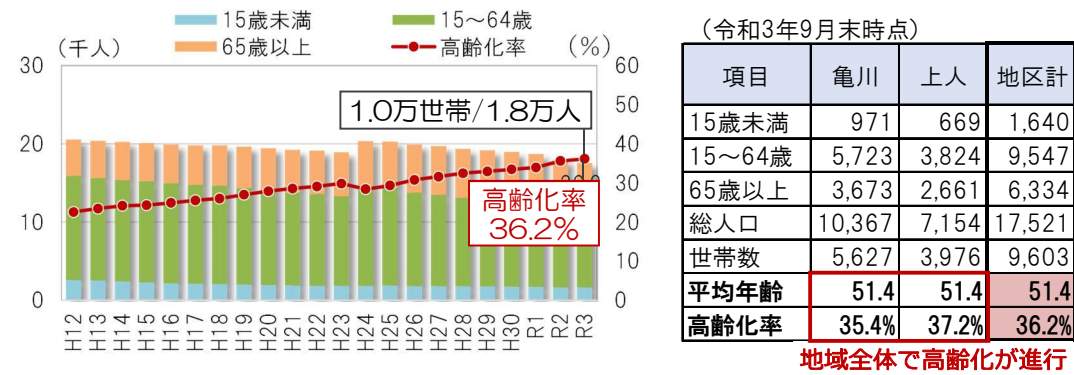
●買い物は**朝日・大平山ともに50%前後が地区内で買い物**（朝日⇄大平山間の往来20%前後のほか、別府中央・鶴見への移動）
●通院は、**朝日は地区内が20.5%ある一方で、大平山は地区内が少ない（2.3%）**（そのほか、朝日は緑丘29.5%・鶴見15.9%、大平山は緑丘・鶴見に各20.5%のほか山の手11.4%）



(5) 北部地域における市民の生活行動分析

①地域の特性〈北部地域〉

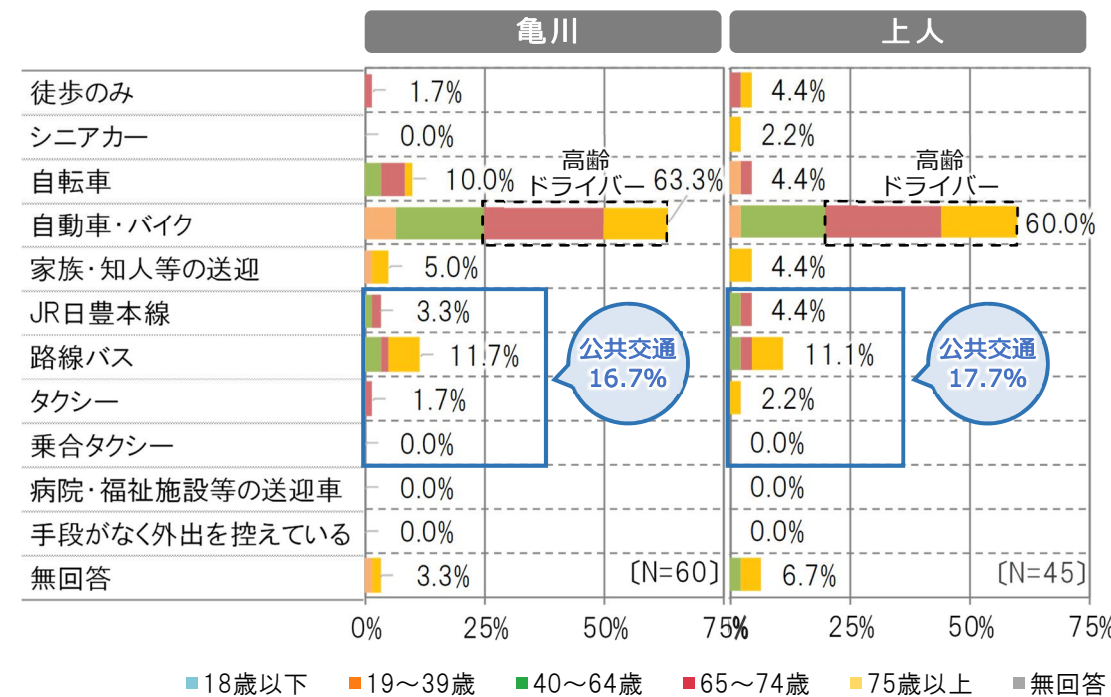
●北部地域は全体的に高齢化が進行（高齢化率36.2%/平均年齢51.4歳）



②交通手段の特性〈北部地域〉

●公共交通の利用率17～18%（バス・タクシーの利用と合わせて鉄道も利用）

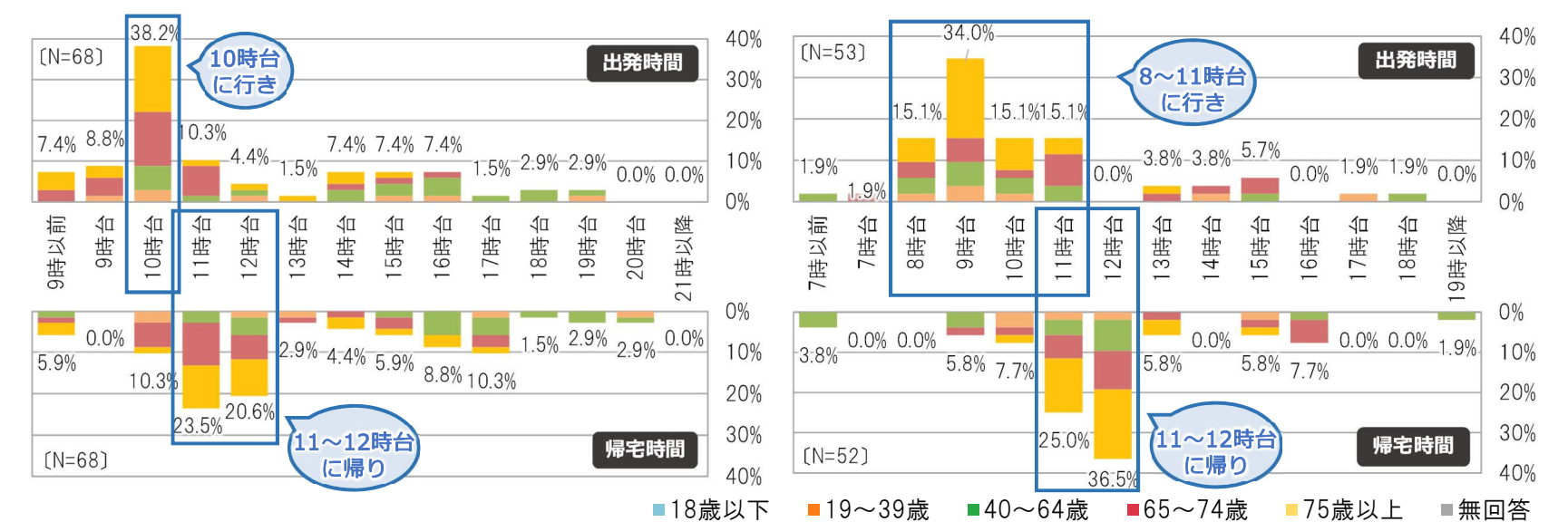
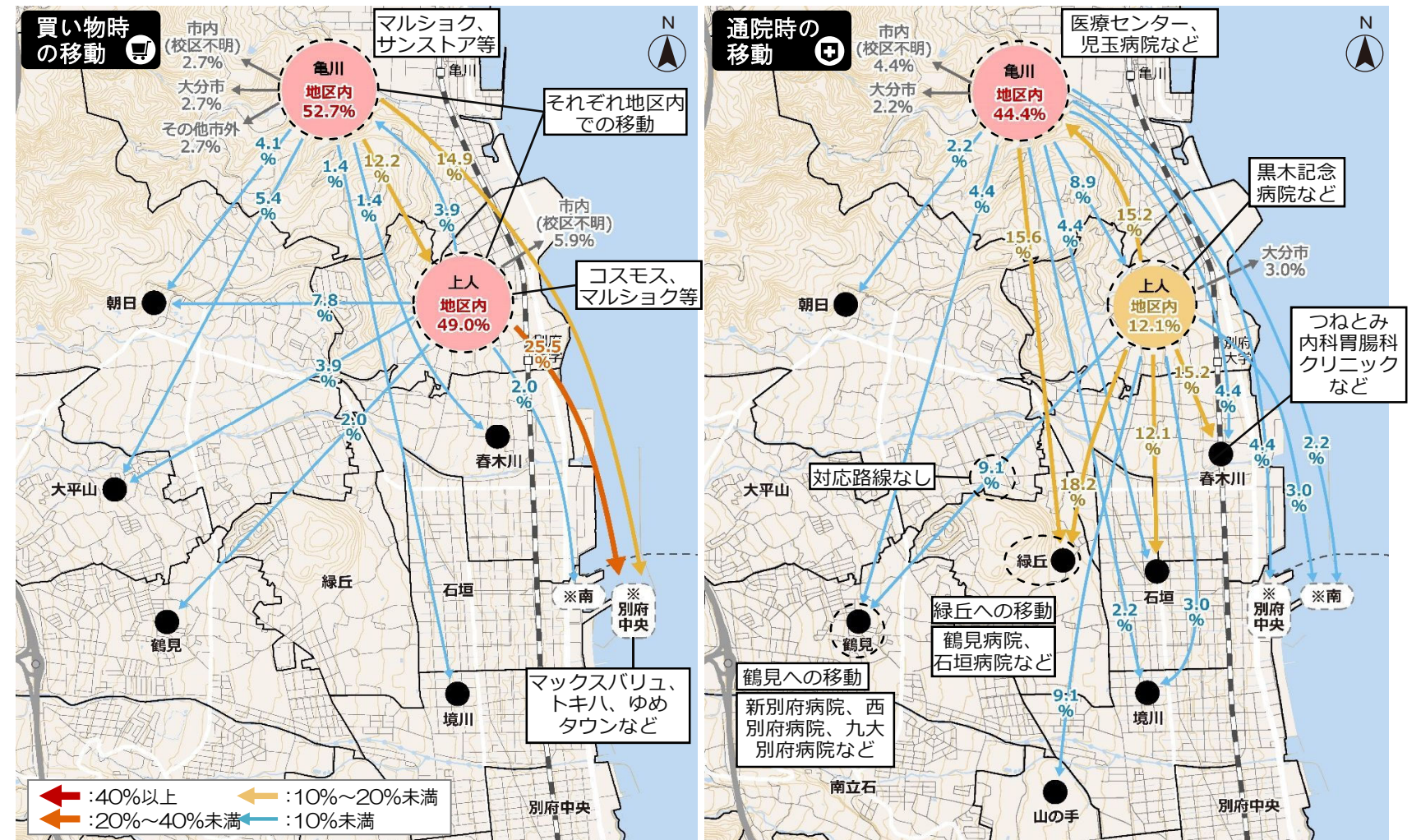
●公共交通のほか自家用車・家族等の送迎（徒歩・自転車圏の移動もある）



③生活移動の実態〈北部地域〉

●日常の買い物は地区内の割合が高い（亀川は地区内52.7%のほか別府中央・上人、上人は地区内49.0%のほか別府中央）

●通院では、亀川は地区内の通院が多いが、上人は通院先にバラつき（亀川は地区内44.4%のほか緑丘15.6%、上人は地区内12.1%のほか緑丘18.2%、亀川・春木川に各15.2%など複数）

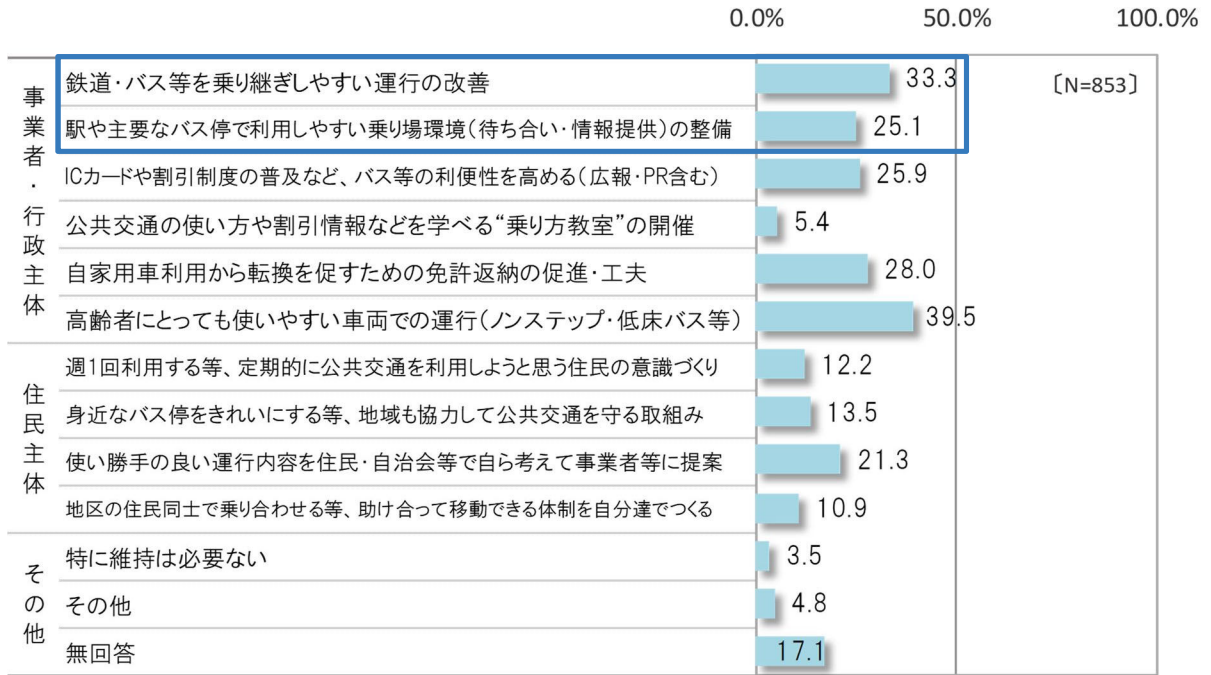


2-4 市民が求める乗り継ぎ利便性の確保（観光客共通）

(1) 交通結節点（中心駅・JR別府駅）の乗り継ぎ利便性

市民・観光客から最も求められている鉄道・バス等の乗り継ぎ利便性

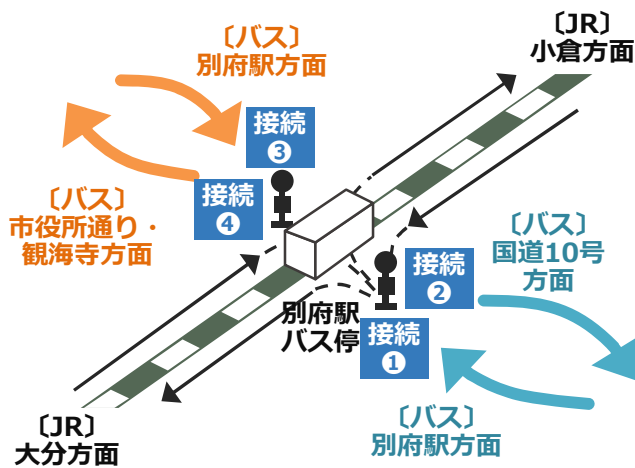
●市民ニーズのうち、公共交通の維持に向けて必要な取組として「鉄道・バス等を乗り継ぎしやすい運行の改善（33.3%）」や「駅・主要バス停で利用しやすい待ち合い環境・情報提供（25.1%）」が多くの人から挙げられています。



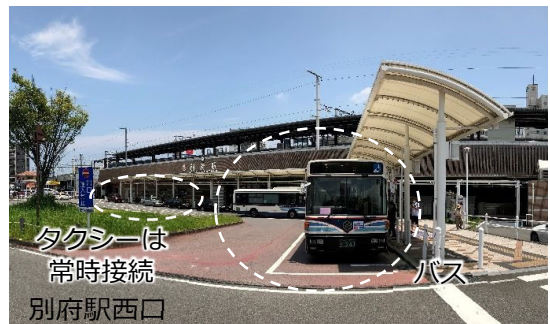
出典：市民アンケート結果(R3年実施)

図 公共交通の維持・利用向上のために必要・有効だと思う取組

(鉄道駅における接続状況)



■東口・西口それぞれのバス接続状況について利用者の「行き・帰り」に合わせて接続①～④を検証（大分方面/小倉方面）



(2) 東口・別府駅バス停の接続状況 (接続①②)

バス接続は高い水準でサービスを提供 (平均10分以内にバスが来るが一部待ち長い便)

- バスを使って大分方面の列車で外出する場合、別府駅東口・別府駅バス停は概ね6分～15分の待ち時間で接続でき、高い水準で乗り継ぎしやすい便が運行されています。
- ただし、列車・バスの乗継利用 (鉄道⇄路線バス) で、6時台や8時台、20時台などの一部待ち時間が長い部分は改善の余地があります (利用者が少なくなる早朝・深夜は除く)。
- 合わせて、乗り継ぎしやすいダイヤを利用者に見える形で情報提供することが重要です。

■列車に乗り換えて〈大分・佐伯方面〉に行く場合

平日の場合

〈行き〉 路線バス→鉄道		〈帰り〉 鉄道→路線バス		〈行き〉 路線バス→鉄道		〈帰り〉 鉄道→路線バス					
時刻	待ち時間	JR日豊本線		時刻	待ち時間	JR日豊本線		時刻	待ち時間		
時刻	待ち時間	大分・佐伯方面 (駅発)	便名	行橋・小倉方面 (駅着)	時刻	待ち時間	大分・佐伯方面 (駅発)	便名	行橋・小倉方面 (駅着)	時刻	待ち時間
-	-	5:55 (普)	1便 (特)	5:27	-	-	16:00 (05分)	(普)	42便 (普)	15:39	15:45 (06分)
-	-	6:43 (普)	2便 (普)	5:46	-	-	16:18 (09分)	(特)	43便 (特)	15:44	15:50 (06分)
6:55 (08分)	→	7:03 (普)	3便 (特)	6:04	-	-	16:27 (05分)	(普)	44便 (普)	16:03	16:10 (07分)
7:14 (07分)	→	7:21 (普)	4便 (普)	6:26	-	-	16:32 (06分)	(特)	45便 (特)	16:18	16:25 (07分)
7:23 (06分)	→	7:29 (普)	5便 (特)	6:48	7:15 (27分)	→	16:44 (07分)	(普)	46便 (普)	16:25	16:30 (05分)
7:34 (05分)	→	7:39 (特)	6便 (普)	6:58	7:15 (17分)	→	16:50 (07分)	(特)	47便 (特)	16:25	16:30 (05分)
7:38 (06分)	→	7:44 (普)	7便 (普)	7:14	7:20 (06分)	→	17:19 (07分)	(普)	48便 (普)	16:42	16:55 (13分)
7:42 (09分)	→	7:51 (特)	8便 (特)	7:22	7:30 (08分)	→	17:26 (06分)	(特)	49便 (特)	16:53	17:05 (12分)
7:49 (07分)	→	7:56 (普)	9便 (普)	7:28	7:35 (07分)	→	17:32 (05分)	(普)	50便 (普)	17:02	17:10 (08分)
7:54 (10分)	→	8:04 (特)	10便 (普)	7:43	7:49 (06分)	→	17:49 (08分)	(特)	51便 (特)	17:18	17:30 (12分)
8:02 (08分)	→	8:10 (普)	11便 (特)	7:55	8:00 (05分)	→	17:57 (12分)	(普)	52便 (普)	17:26	17:32 (06分)
8:18 (09分)	→	8:27 (普)	12便 (普)	8:00	8:05 (05分)	→	18:11 (05分)	(特)	53便 (特)	17:53	18:05 (12分)
8:25 (08分)	→	8:33 (特)	13便 (特)	8:19	8:25 (06分)	→	18:20 (07分)	(普)	54便 (普)	17:56	18:05 (09分)
8:29 (23分)	→	8:52 (普)	14便 (普)	8:21	8:30 (09分)	→	18:24 (09分)	(特)	55便 (特)	18:07	18:15 (08分)
8:59 (09分)	→	9:08 (普)	15便 (普)	8:31	8:40 (09分)	→	18:47 (05分)	(普)	56便 (普)	18:14	18:30 (16分)
9:12 (10分)	→	9:22 (特)	16便 (特)	8:51	9:10 (19分)	→	18:47 (10分)	(特)	57便 (特)	18:20	18:30 (10分)
9:19 (05分)	→	9:24 (普)	17便 (普)	8:57	9:10 (13分)	→	19:00 (08分)	(普)	58便 (普)	18:20	18:45 (11分)
9:44 (08分)	→	9:52 (特)	18便 (特)	9:19	9:25 (06分)	→	19:18 (07分)	(特)	59便 (特)	18:52	19:00 (08分)
9:48 (08分)	→	9:56 (普)	19便 (普)	9:27	9:35 (08分)	→	19:18 (14分)	(普)	60便 (普)	18:55	19:00 (05分)
10:01 (13分)	→	10:14 (特)	20便 (特)	9:47	9:55 (08分)	→	19:34 (10分)	(特)	61便 (特)	19:01	19:10 (09分)
10:27 (07分)	→	10:34 (普)	21便 (普)	10:09	10:15 (06分)	→	19:47 (06分)	(普)	62便 (普)	19:19	19:30 (11分)
10:31 (06分)	→	10:37 (特)	22便 (特)	10:20	10:25 (05分)	→	20:02 (08分)	(特)	63便 (特)	19:35	19:40 (05分)
11:08 (07分)	→	11:15 (普)	23便 (普)	10:47	10:55 (08分)	→	20:17 (07分)	(普)	64便 (普)	19:51	20:00 (09分)
11:14 (14分)	→	11:28 (特)	24便 (特)	10:53	11:00 (07分)	→	20:24 (08分)	(特)	65便 (特)	19:54	20:00 (06分)
11:26 (05分)	→	11:31 (普)	25便 (普)	11:04	11:10 (06分)	→	20:32 (06分)	(普)	66便 (普)	20:14	20:32 (18分)
11:57 (06分)	→	12:03 (特)	26便 (特)	11:19	11:25 (06分)	→	20:38 (14分)	(特)	67便 (特)	20:20	20:32 (12分)
12:18 (07分)	→	12:25 (普)	27便 (普)	11:22	11:32 (10分)	→	20:52 (14分)	(普)	68便 (普)	20:20	20:40 (07分)
12:31 (05分)	→	12:36 (特)	28便 (特)	12:05	12:10 (05分)	→	21:12 (16分)	(特)	69便 (特)	21:04	21:15 (11分)
12:57 (08分)	→	13:05 (普)	29便 (普)	12:18	12:25 (07分)	→	21:29 (07分)	(普)	70便 (普)	21:06	21:15 (09分)
13:08 (06分)	→	13:14 (特)	30便 (特)	12:28	12:40 (12分)	→	21:38 (14分)	(特)	71便 (特)	21:23	21:45 (22分)
13:22 (05分)	→	13:27 (普)	31便 (普)	12:32	12:40 (08分)	→	21:38 (27分)	(普)	72便 (普)	21:43	-
13:22 (07分)	→	13:29 (特)	32便 (特)	12:44	12:55 (11分)	→	21:38 (32分)	(特)	73便 (特)	21:51	-
14:00 (10分)	→	14:10 (普)	33便 (普)	13:20	13:25 (05分)	→	21:38 (50分)	(普)	74便 (普)	22:25	-
14:18 (10分)	→	14:28 (特)	34便 (特)	13:33	13:45 (08分)	→	22:24 (32分)	(特)	75便 (特)	23:05	-
14:27 (06分)	→	14:33 (普)	35便 (普)	13:37	13:45 (07分)	→	23:04 (11分)	(普)	76便 (普)	23:08	-
14:31 (10分)	→	14:41 (特)	36便 (特)	14:02	14:10 (08分)	→	23:04 (39分)	(特)	77便 (特)	23:43	-
15:00 (06分)	→	15:06 (普)	37便 (普)	14:20	14:25 (05分)	→	-	(普)	-	-	-
15:00 (12分)	→	15:12 (特)	38便 (特)	14:27	14:32 (05分)	→	-	-	-	-	-
15:15 (10分)	→	15:25 (普)	39便 (普)	14:47	14:55 (08分)	→	-	-	-	-	-
15:27 (06分)	→	15:33 (特)	40便 (特)	15:20	15:25 (05分)	→	-	-	-	-	-
15:42 (08分)	→	15:50 (普)	41便 (普)	15:23	15:32 (09分)	→	-	-	-	-	-

□ : 乗り継ぎ時間が15分以上のダイヤ

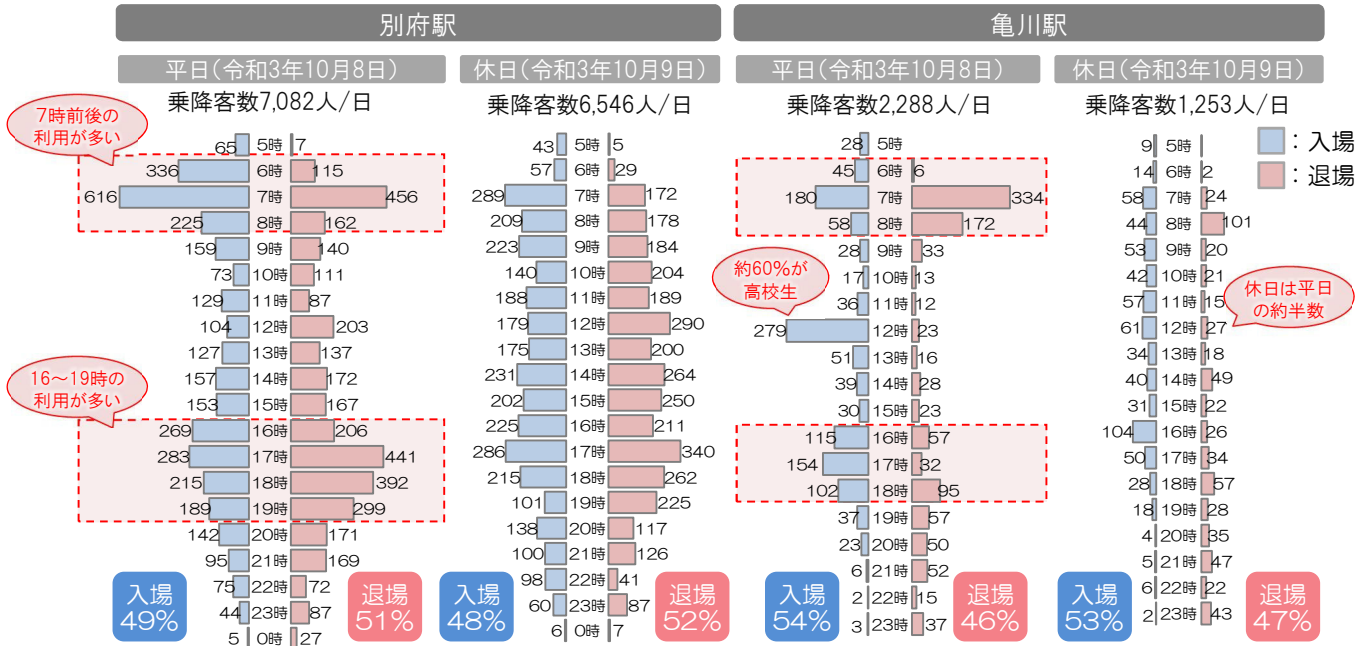
※東口・別府駅バス停を例に示すが西口も類似した検証結果

■鉄道駅の利用特性・利用者ニーズ

(時間帯別の需要)

朝夕ピーク(6~8時/16~19時)の乗り継ぎ確保、昼間時間帯の利用促進が必要

- 別府駅では本市の中心部や観光地、大分方面に利用する市民など多様な利用があり、亀川駅は本市中心部⇄亀川駅間で利用されている状況です(各駅とも平日7時台は集中的な利用が確認でき、夕方は16時~19時頃までバラつきがあります)。
- 亀川駅の休日は平日の半数程度であり、現在は通勤通学の目的以外で利用が少ない状態です。



出典：駅乗降客数カウント調査(R3年実施)

(利用者の特性・ニーズ)

中心駅である別府駅と市内他駅の利用者層(ターゲット)の違い

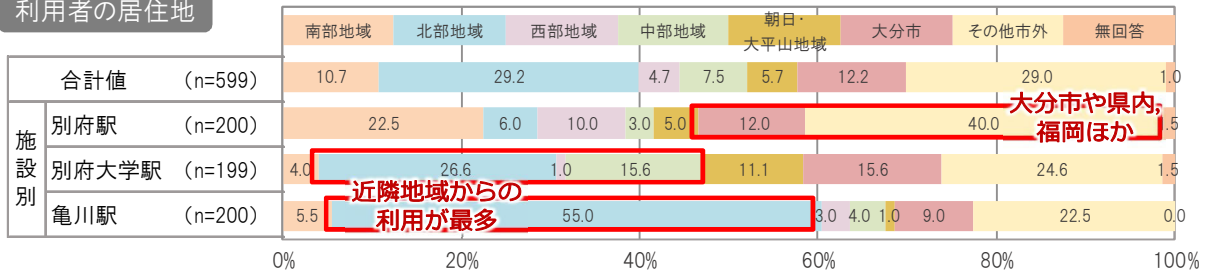
- 本市の中心駅を担う別府駅は多世代・多目的の利用を確認できます。一方、別府大学駅や亀川駅は通勤・通学の利用に偏りがあり、近隣住民の買い物や通院等の利用が少数に留まっています。

〈別府駅〉	〈別府大学駅〉	〈亀川駅〉
○別府駅は市外からの利用者が過半数と市の玄関口として機能	○周辺地域住民の割合が高い	○周辺地域住民の割合が高い
○会社員や大学生の利用が多いが、その他職種を含め多世代が利用	○大学生や会社員・公務員の利用者が半数以上を占める	○大学生や会社員・公務員の利用者が半数以上を占める
○駅に接続するバス路線の多さから、路線バスの利用が多い	○路線バスの利用は少なく、徒歩や自転車、家族の送迎が多い	○駅に接続するバス路線があることで路線バスの利用が多い
○通勤・通学や買い物、通院、観光・温泉などの多目的で利用	○通勤・通学での利用が特に多く、駅最寄りの大学・会社への移動	○通勤・通学での利用が特に多く、駅最寄りの大学・会社への移動

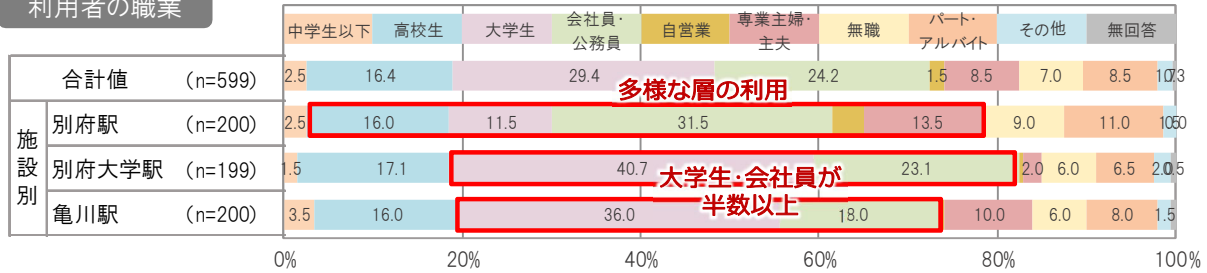
参考ページ

(前ページの続き)

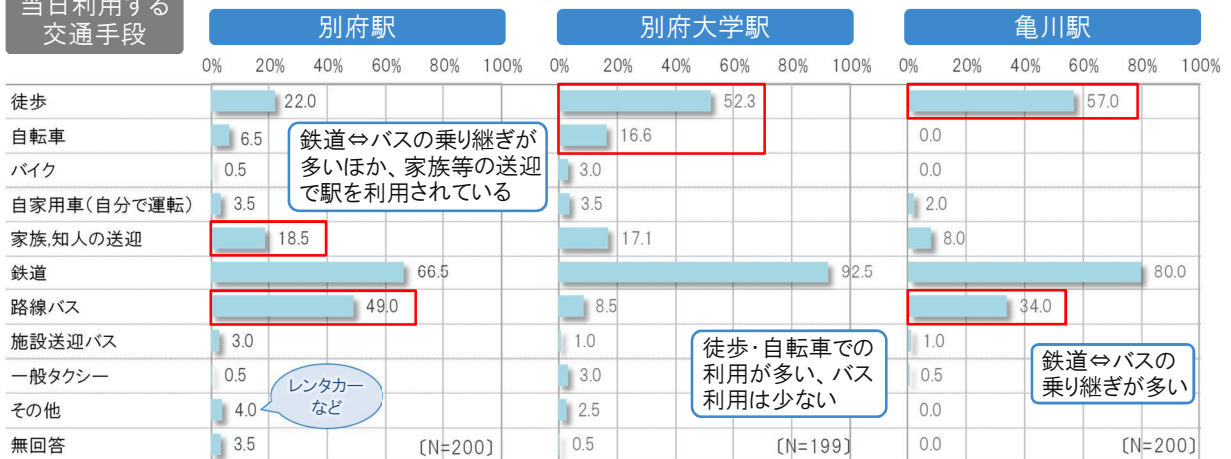
利用者の居住地



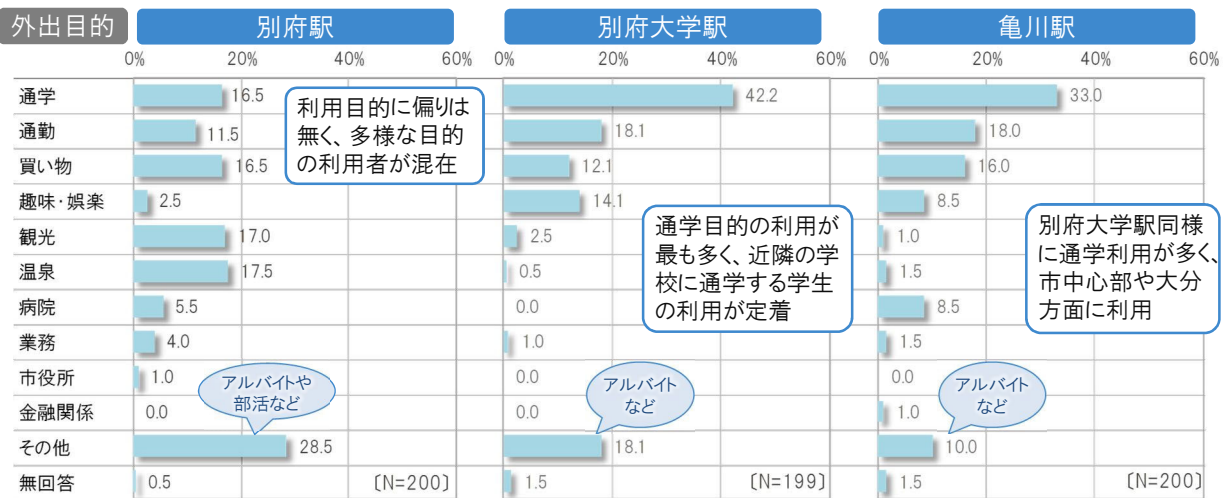
利用者の職業



当日利用する交通手段



外出目的



項目	駅	利用者からの要望
(参考)利用者ニーズ	別府駅	①本数が少ないと感じる。②テナントを増やしてほしい。
	別府大学駅	①待合室を整備してほしい。②ベンチが欲しい。③土曜日の運行便数を増加してほしい。
	亀川駅	①本数が少ないと感じる。②朝の便が2両編成で満車状態になっている時がある。

出典：駅利用者ヒアリング結果(R3年実施)

3 観光客等の特性・ニーズに関する課題

3-1 観光アクセスを支える提供サービスの持続

(1) 観光客の入込数・特性

H30(2018)年には観光客数が年間904万人に到達・R2年は前年比53%に急減

- 観光客はH30年に年間900万人に到達しましたが、R2年は外出自粛要請や外国人の入国制限などで年間443万人(前年比53%)に急減し、観光業の回復を目指す必要があります。
- 訪日外国人は、韓国や台湾、中国・香港などを中心にH23年頃から増加を続け、R1年には7%のシェアを占めています(外国人観光客の消費額は日本人観光客の1.8倍で重要な需要)。

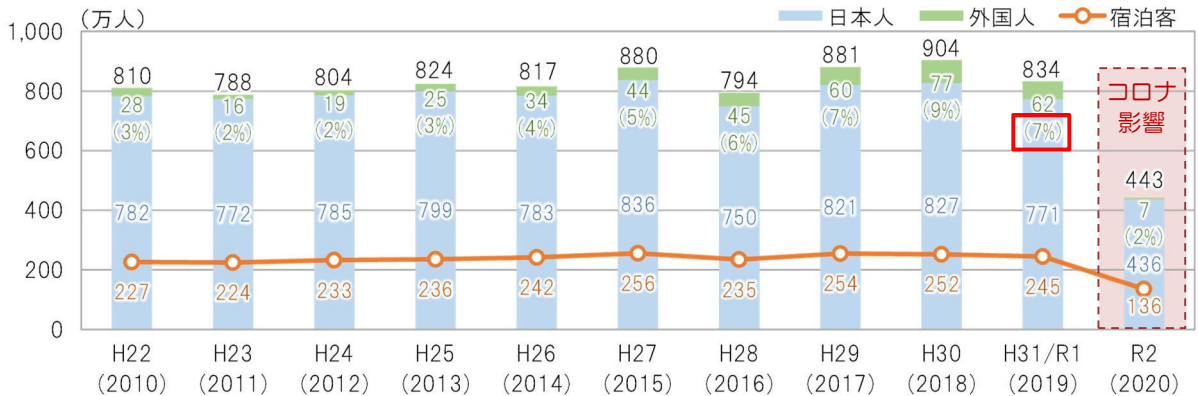
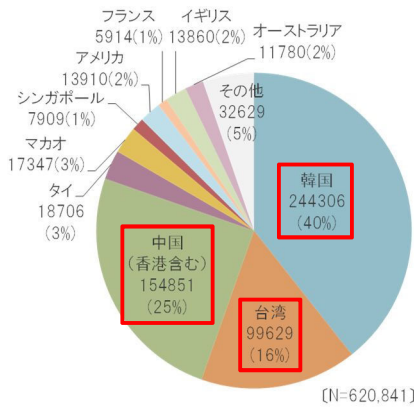


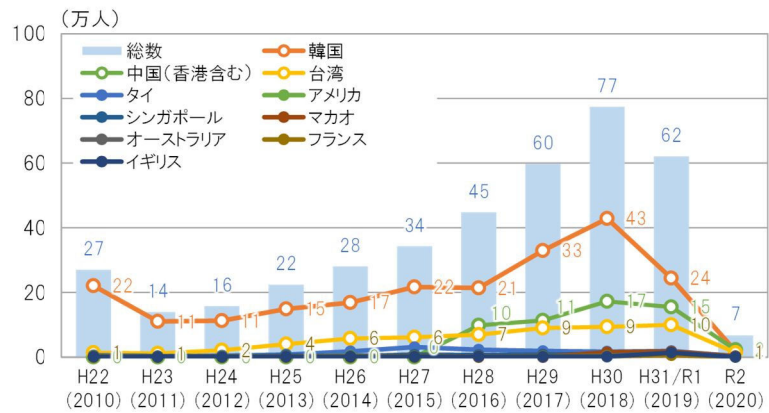
図 観光客数(日本人/外国人)及び宿泊客数の推移

出典:別府市観光動態要覧



出典:別府市観光動態要覧

図 国籍別の割合(R1年)



出典:別府市観光動態要覧

図 外国人観光客数および上位10カ国の推移

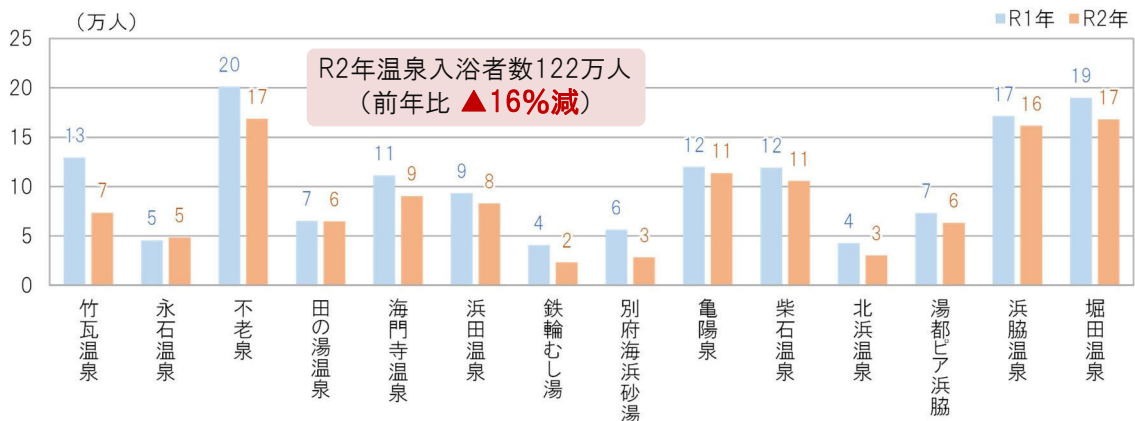


図 市有市営温泉入浴者数(R1年・R2年)

出典:別府市観光動態要覧

(2) 自家用車・レンタカーを中心とする観光客の移動

ほとんどは自家用車・レンタカーで移動（公共交通利用の定着が必要）

- 大分県に訪れる観光客の約81%が自家用車等を利用しており、各年代ともに高い割合を示していますが、若年層（20歳未満）は他の年代よりも公共交通の利用割合が高くなっています。
- 近畿・中部・関東・北海道・東北地方からの来訪者はレンタカー利用が多い一方で、鉄道や路線バスなどの公共交通利用が多くなっており、公共交通ニーズが高いことが伺えます。
- 海外からの来訪者も鉄道・路線バス・タクシーの利用が多く、観光時の公共交通ニーズが高いことが伺えます。ただし、レンタカーと観光バス・貸切バスで6割を占め、路線バスやタクシーの利用は10%未満と、路線バス・タクシーの利用定着を図る必要があります。

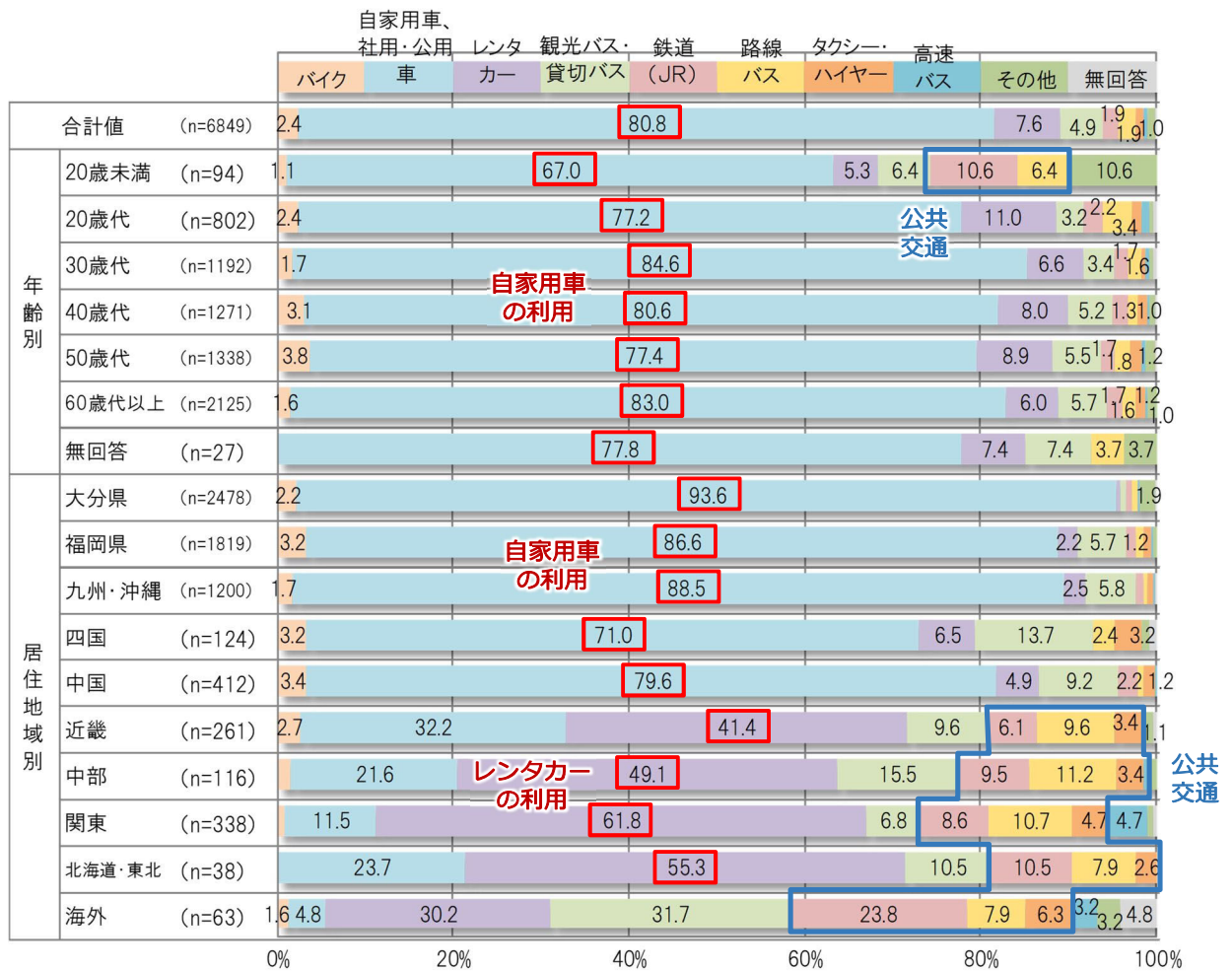


図 大分県に訪れる観光客の県内移動手段

出典：R1年度大分県観光実態調査

(参考) 主要観光地への路線バス状況

観光客に利用されているバス路線は各観光地にサービス提供

- 各観光地に運行する市内バス系統は以下に示す通り、1日10往復～160往復などのサービスが提供されています。観光地によっては運行が平日のみ、土日祝の便数が少ないなど、利用客数に応じて提供サービスには差が生じています。

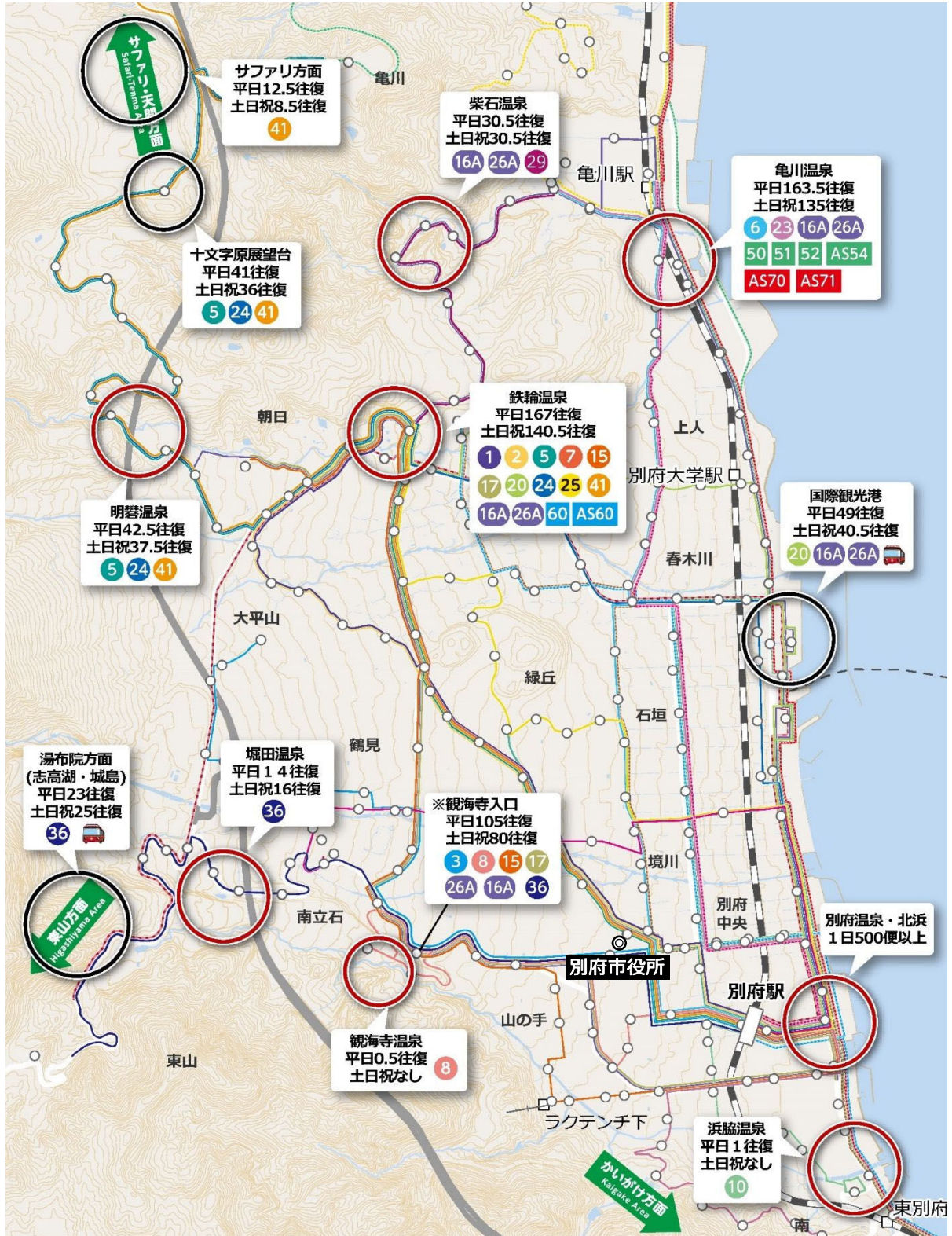


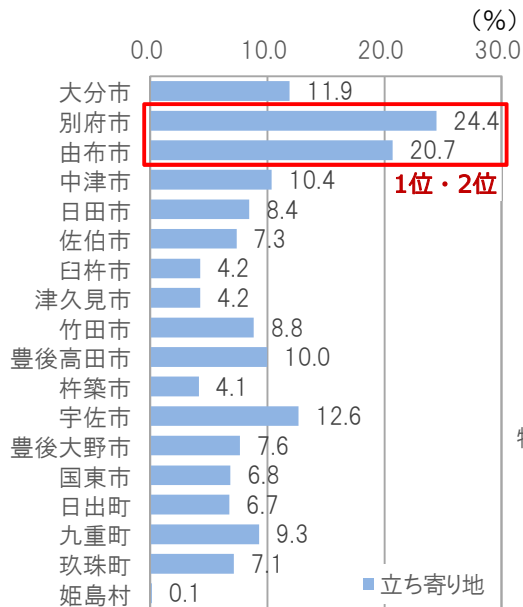
図 各観光地の運行系統・便数 (R3年10月時点)

※片道1便を0.5往復としてカウント

(2) 観光客の広域的な観光行動

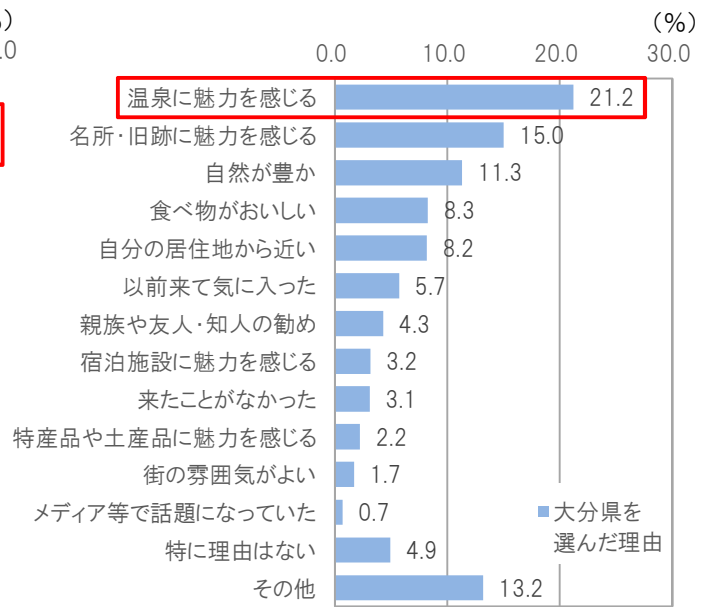
温泉をはじめとする県内の広域的な観光行動

- 県内観光客の立ち寄り地は別府市・由布市が1・2位、大分県を選ぶきっかけには「温泉」が最大の理由として挙げられ、別府市・由布市・大分市などの広域的な観光行動が定着しています。
- 観光客の多くが自家用車やレンタカーで移動している要因の一つに広域的な周遊行動があり、公共交通サービスの改善にあたっては、交通結節点（別府駅、鉄輪口、北浜など）と宿泊地・温泉等の観光地を結ぶ公共交通サービス・情報案内の改善が重要な要素になります。



出典:R1年度大分県観光実態調査

図 大分県来訪者の立ち寄り地



出典:R1年度大分県観光実態調査

図 大分県来訪者が大分県を選んだ理由



図 主要な交通結節点（別府駅・鉄輪口・北浜）

3-2 観光客等に届くわかりやすい情報案内の充実

既存情報媒体の活用・交通拠点の案内改善

- 外国人観光客が旅行中に必要とする情報では交通機関の情報が最も多く挙げられています。
- “行きたい場所に移動できる公共交通の情報が分からない”ことは利用を妨げるハードルの一つであり、利用を誘引していくために誰にでもわかる情報案内を充実していく必要があります。

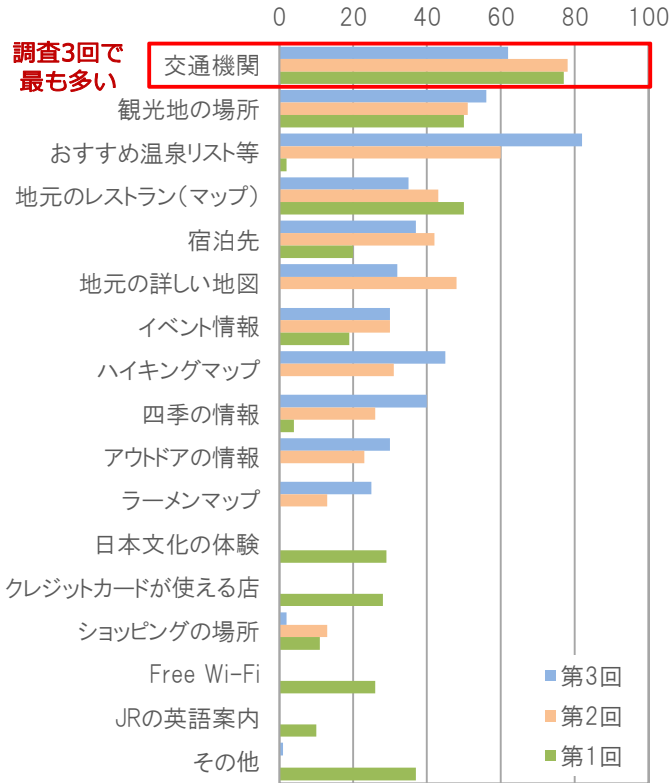


図 別府を訪れた時に必要な情報（外国人旅行者）
出典：欧米豪からの訪日外国人旅行者誘客に向けたアンケート調査（2018年・2019年の第1回～第3回調査結果）



図 東口・西口に散らばる乗り場案内（個々に運行内容を案内）

外国人観光客に便利とされている観光案内所には観光バス・観光タクシーの案内はあるが、観光地まで移動できる公共交通の案内は少なく、インターネット情報や紙面マップなどの既存情報媒体を活用しながら、バス・タクシー利用に誘導する利用者目線での案内改善は必要

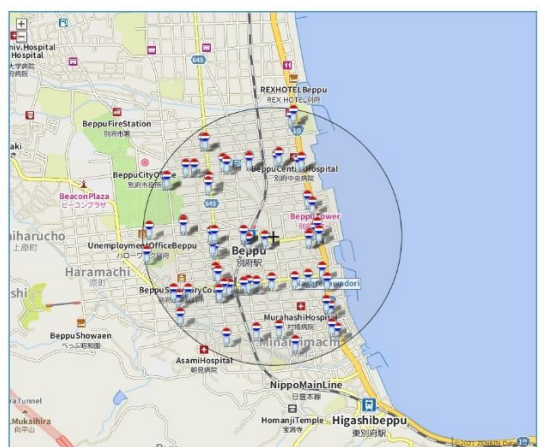


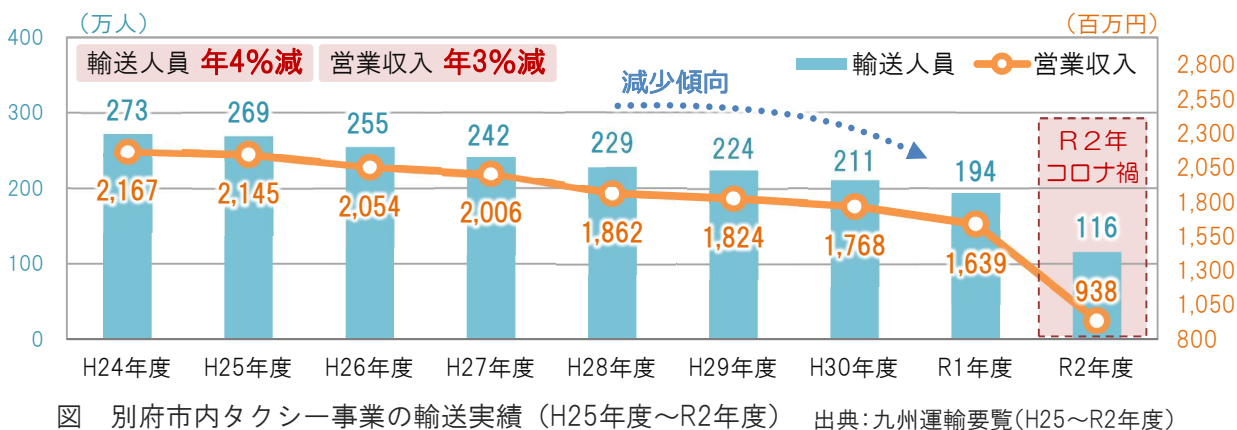
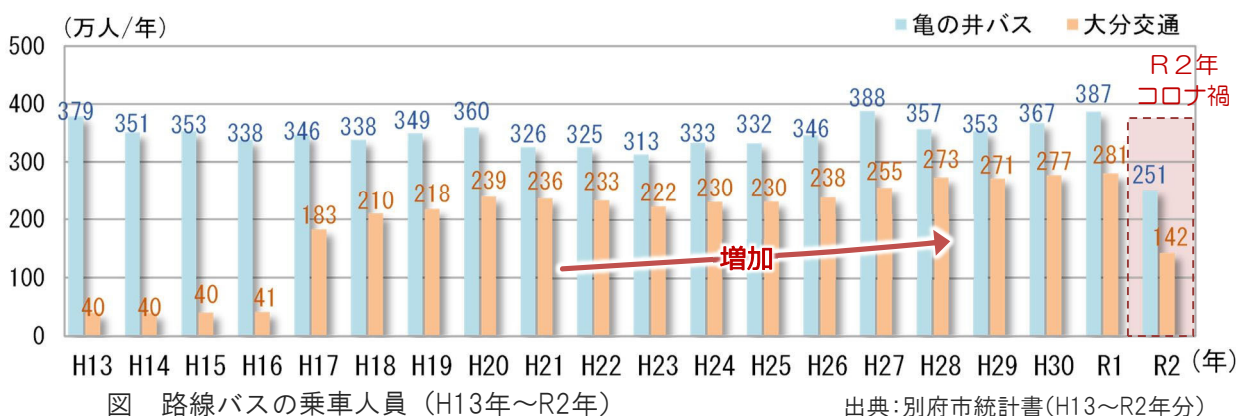
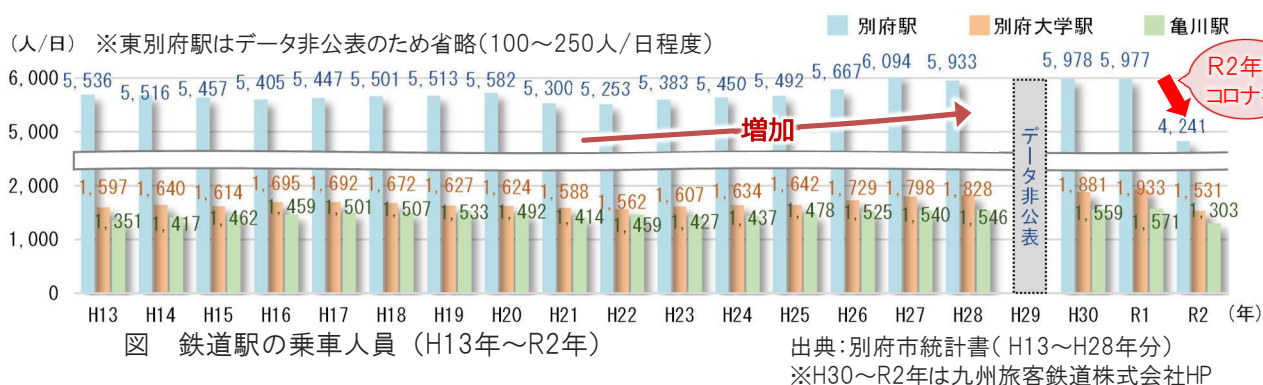
図 既存情報媒体 参考：バスどこ大分（英語・中国語・韓国語の3カ国語対応）

4 サービス提供度に関する課題

4-1 公共交通サービスの利用減少

鉄道・バスは増加傾向にあったもののコロナ禍で利用急減・タクシーは経年的に減少

- 鉄道・路線バスは概ね増加傾向にあり、R1年は駅乗降客数は対H21年比で10%以上増加、バス利用者は過去19年で最高水準です（インバウンドの増加影響）。しかし、コロナ禍でR2年は利用者数の急減に見舞われ、感染症流行前（増加傾向の状態）に回復を目指す必要があります。
- 一方、タクシーは直近8年は輸送人員・収入の減少が続いており、R2年コロナ禍により減少に拍車をかける状況にあります（減少の要因は、年5%程度で進む運転者数減少によるものと推察）。



4-2 利用が低迷するエリア・路線の解消

(1) 路線バスのサービス提供度分析

市内各方面の生活拠点・観光地にネットワークを形成（居住規模等に応じて）

- 市内各方面に運行するバス路線（2社）では、国道10号（別府駅・北浜～亀川区間）が最もサービス水準の充実した区間となっています（各方面から別府駅に乗り入れる路線が集中する区間）。
- また、郊外部には居住規模を踏まえたバス路線（市補助対象）や乗合タクシーなどにより、市民等の日常的な移動手段が確保されている状況です。

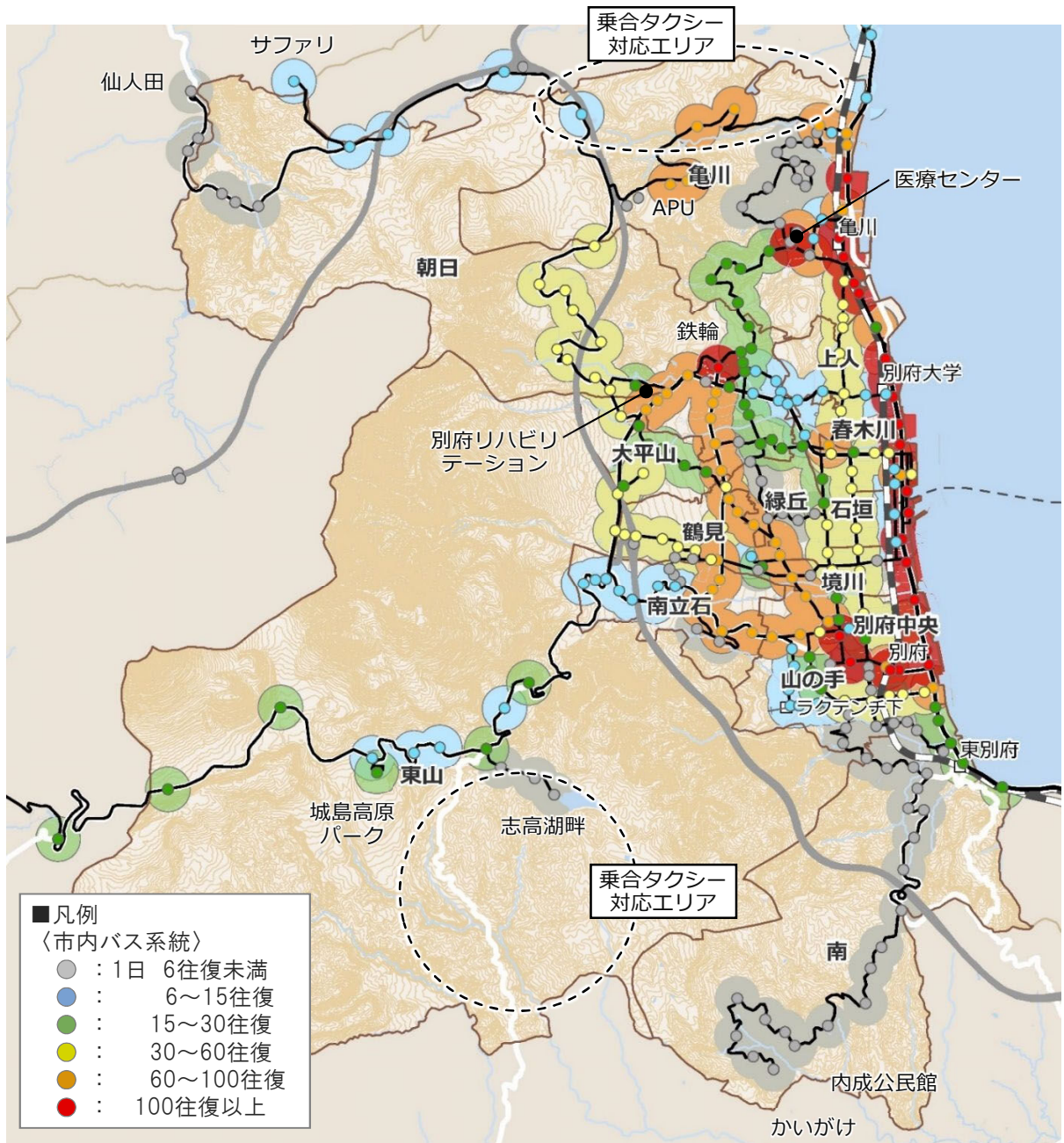


図 バス停毎のサービス水準（1日平均運行回数）

出典：バス事業者各社のダイヤ（R3年10月現在）

市街地部は比較的高い水準のサービスが提供される一方で対応しづらいエリアが点在

- 市役所～鉄輪・別府リハビリ間（市役所通り）、市役所～西別府病院間などもサービス水準が高く、市街地部は全体的に高い水準のサービスが民間事業者により維持されています。
- 一方、利用者が少ない・バスが入りこめない等の要因により対応が難しいエリアが点在しています

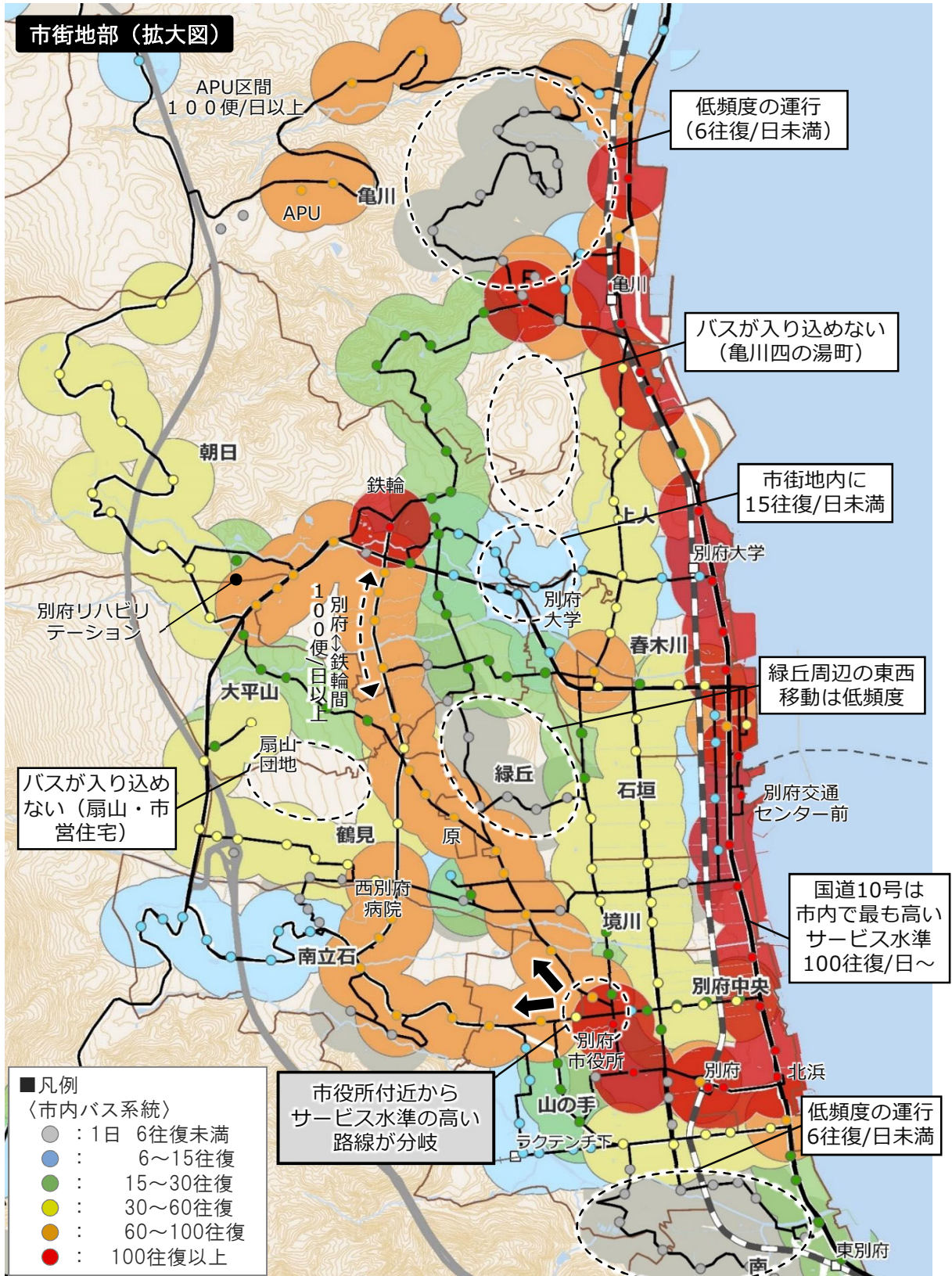


図 バス停毎のサービス水準（1日平均運行回数）

出典：バス事業者各社のダイヤ（R3年10月現在）

(2) 路線バスの地点毎の利用状況 (1日平均 | Cカード乗降客数)

市内一円で多くの人に利用されている一方で需給バランスが崩れている状態が一部発生

●各地点の利用人数 (ICカード利用履歴) では、別府駅を中心に別府北浜・鉄輪・APU・亀川駅・餅ヶ浜などの主要拠点で利用人数が多い一方、明礬温泉方面や扇山方面、緑丘周辺、上人周辺などは提供サービス水準に対して利用が少ない区間が生じ、需給バランスが崩れている状態となっています。特に内成棚田線や仙人田線は利用されていないバス停や低頻度の利用 (10日に1回や5日に1回) が区間全体に確認される状況です。

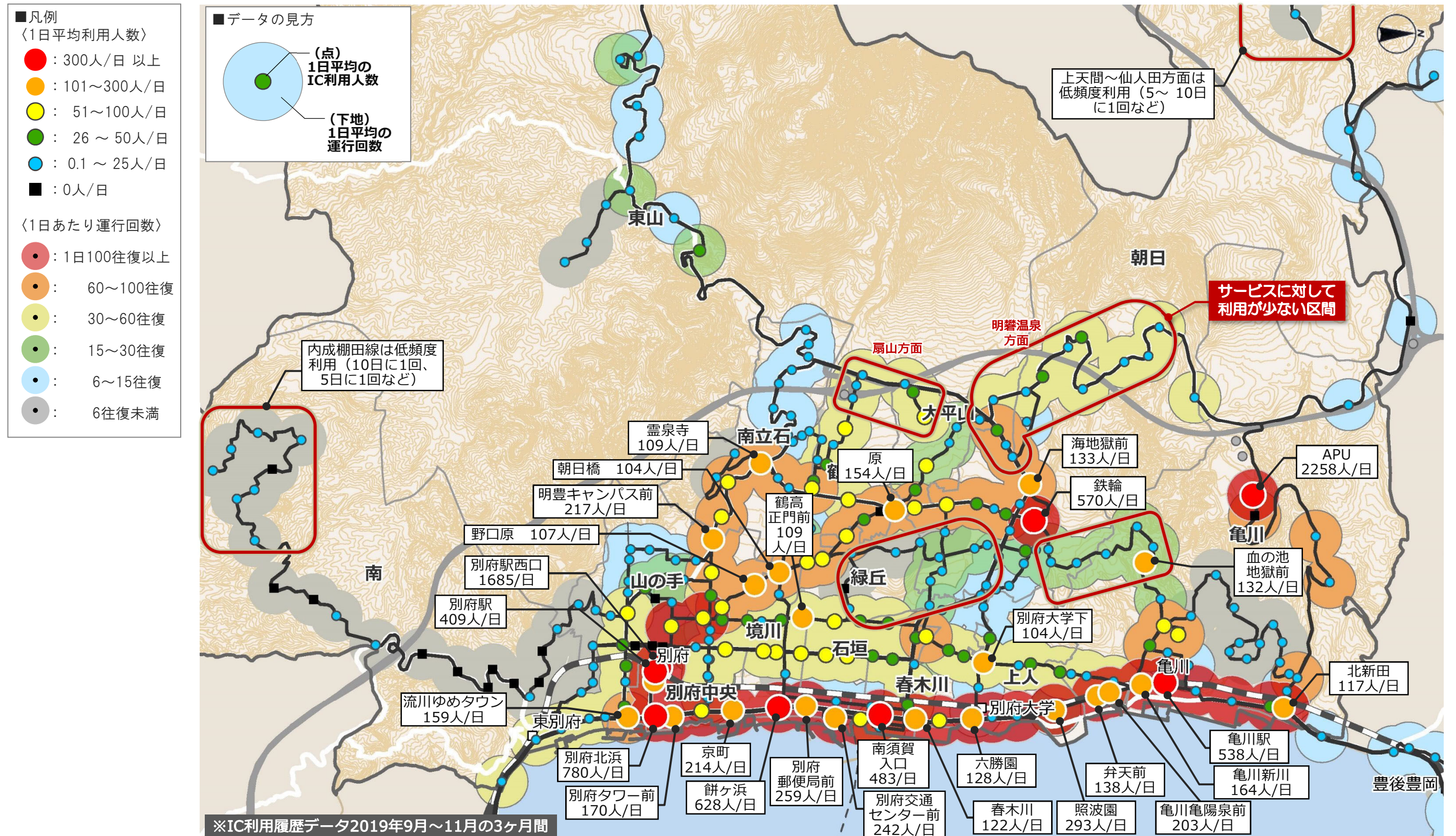


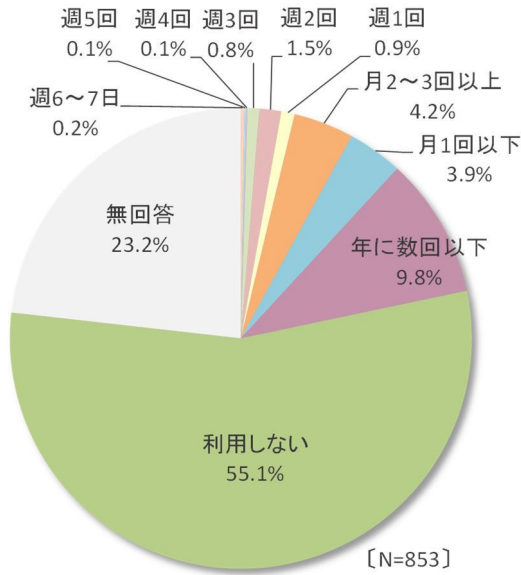
図 バス停毎のIC利用人数・サービス水準 (1日平均値)

出典:バス事業者各社のダイヤ・ICカード利用履歴データ(3ヶ月平均値)

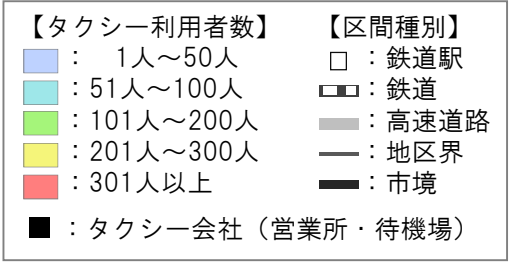
(3) 市内タクシー利用の需要推定 (規模)

市民は特に他交通を利用できない場面などでタクシーを利用

- 市民のタクシー利用率・利用頻度（市民アンケート結果）と各地区の居住人口をもとに、月間のタクシー利用者数の規模を推定すると月間延べ9.5万人程度が想定されます。
- なお、限られたアンケートサンプル数による推定のため、あくまで参考の規模として示します。



タクシー利用者 (推定)
月間延べ**94,872人**



出典: 市民アンケート結果(R3年実施)

図 タクシー利用率 (利用頻度)

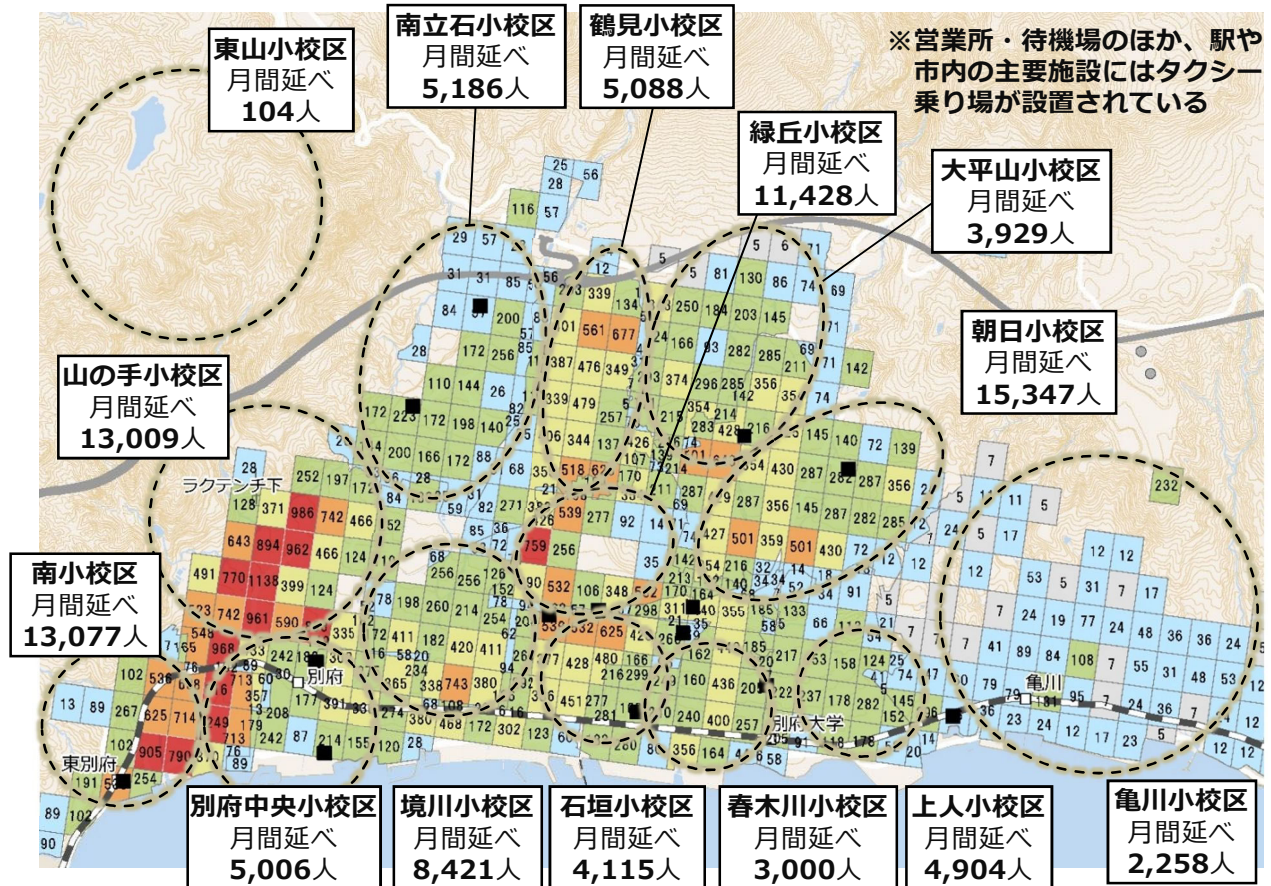


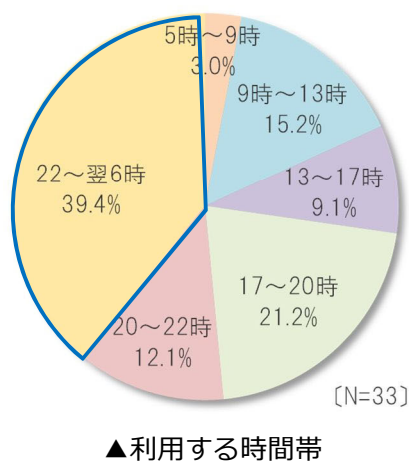
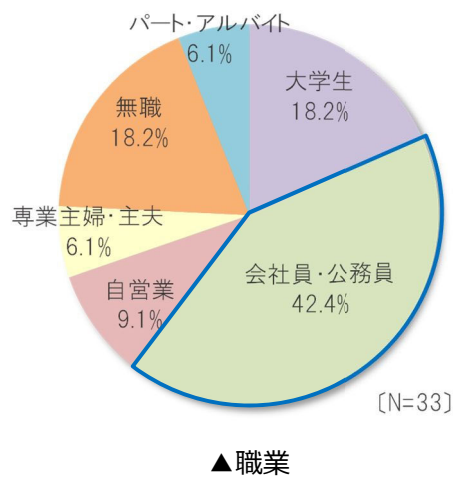
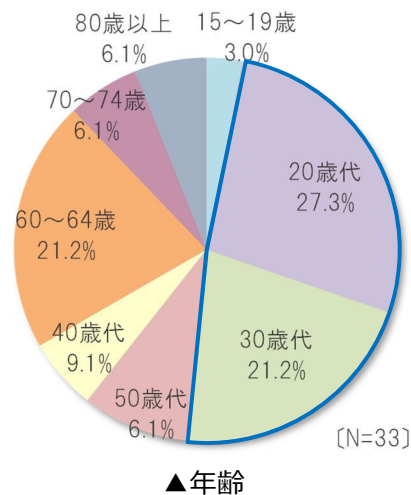
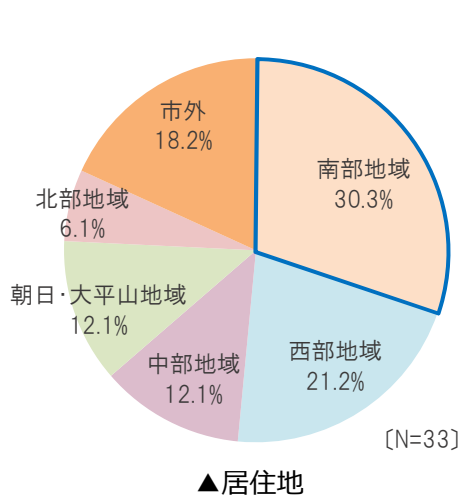
図 小学校区毎の月間延べ利用人数 (利用頻度・居住人口をもとに推計)

参考ページ

■タクシーの利用特性・利用者ニーズ（別府駅乗り場）

会社員や高齢者・大学生などの利用（時間帯では22時以降の深夜時間に多い）

- 別府駅タクシー乗り場の利用者は南部地域（30.3%）が多いが、西部や中部などの市内他地区（51.5%）、市外居住者（18.2%）の利用もある。
- 年齢は「20歳代・30歳代（48.5%）」、職業は「会社員・公務員（42.4%）」の利用が多い。
- 利用時間帯は「22時～翌6時（39.4%）」の深夜帯が最も多く、別府駅周辺までの移動、駅から周辺目的地までの移動などで利用されている。



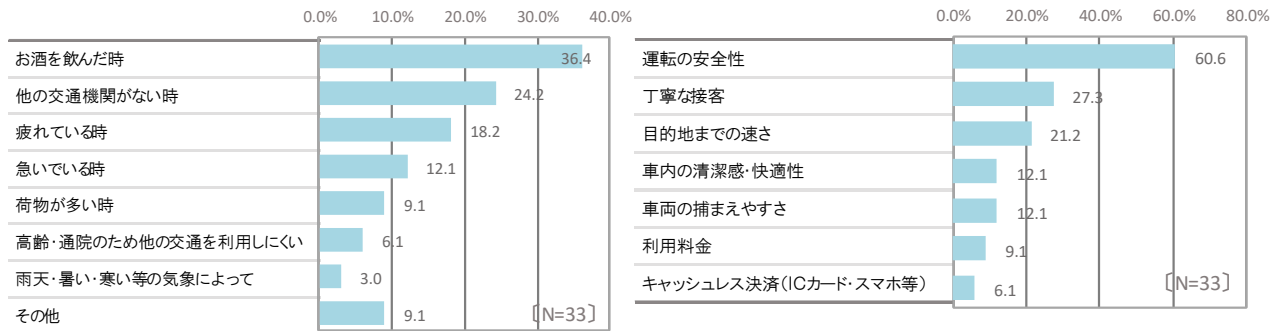
▼具体的な目的地（行き先）

本日の目的地（行き先）			
別府駅	別府駅周辺	ひょうたん温泉	マルミヤ
アマネリゾートガハマテラス	大分市内	福岡	ゆめタウン別府
アリアン海門寺公園前	北浜	豊後高田市内	ラヒーネ別府店
石垣	杉乃井ホテル	別府市内	笑い堂駅前本町
イタリアントマト	トヨタ駅前店	トキハ別府店	
臼杵市	パチンコ	星野リゾートホテル	

■利用する場面・利用の際に重視する点

鉄道・バスが運行していない時間帯などに利用が多い特性

- 利用する場面では「お酒を飲んだ時（36.4%）」が最も多く、次いで「他の交通機関がない時（24.2%）」と、特に鉄道・バスなどが運行していない地区・時間帯をカバーできるタクシーの特性が有効に機能している。
- 利用者がタクシーを利用する際に最も重視されている点は「運転の安全性（60.6%）」や「丁寧な接客（27.3%）」などが多く、タクシー運転手が行う運転や接客の方法が重要となる。



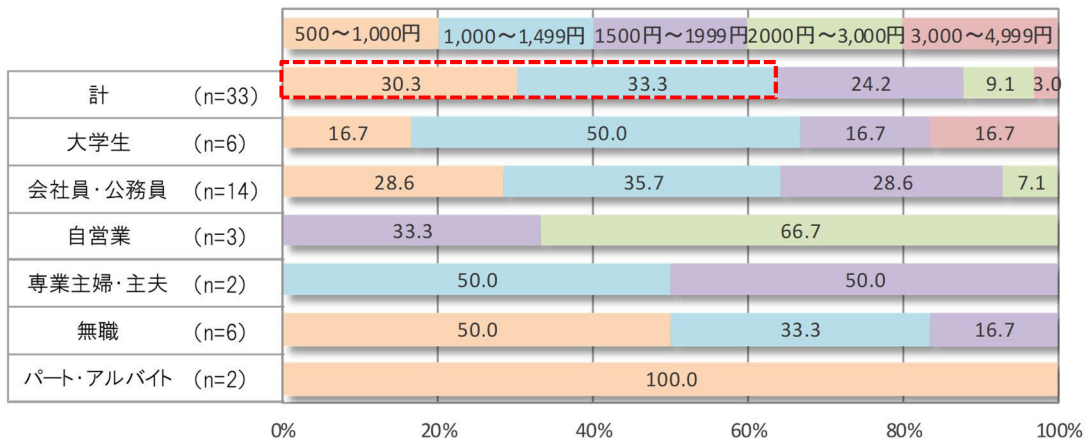
▲利用場面

▲利用の際に重視する点

■1回当たりの利用料金

よく利用される1回の利用料金帯は1,000円前後の短区間利用

- 1回の利用金額は「1,000～1,499円（33.3%）」や「500～1,000円（30.3%）」が多く、平均の支払い金額は1,100円～1,700円程度となっている。（1,000円以上の支払い割合は、大学生や会社員・公務員、自営業、専業主婦・主夫など）。



▲1回当たりの利用料金

項目	分類	利用者からの要望	年代・性別
(参考)利用者ニーズ	車内環境	・タバコ臭がするので改善してほしい	60代 女性
		・感染症対策を完璧にしてほしい	20代 男性
	運転手の対応	・近い場所のオーダーに嫌な顔をしないでほしい	60代 男性
		・丁寧に優しく対応してほしい	50代 女性
	利用料金	・駅～APUまでで乗ると運賃が3500円程度になるので、学割等があったらもう少し利用する	20代 女性
		・安い料金設定にしてほしい。基本料金500円は高すぎる	70代 男性
	その他	・アプリで呼べるようにしてほしい	30代 男性
		・女性ドライバーを増やしてほしい	60代 女性

2-3 公共交通の維持に向けた収支の改善

コロナ禍によるバス事業者の厳しい経営環境・市内バスシステムの改善の必要性

- R2年輸送実績では、各社のバス事業は大きな収支赤字を抱え、厳しい経営環境が続いています。
- ICカード利用者の状況では、市内バス系統45系統のうち13系統（28.9%）が1便平均利用者数5.0人未満の状態に陥り、コロナ禍収束後の利用実態を確認しながら改善の検討が必要です。

表 市内バス会社の輸送実績（R2年実績値）

事業者	延べ利用者数	経常損益	減便等の状況（前年度比）
亀の井バス株式会社	2,274千人	▲329百万円	路線バス便数増減なし / 高速バス便数▲46%
大分交通株式会社	1,701千人	▲204百万円	路線バス便数 ▲23% / 高速バスなし

※上記は各社の路線バス・高速バスを含む実績値（大分交通株式会社は別府市発着の高速バスがないため含まれない）
 ※実績値はR1年10月～R2年9月までのバス補助年度で計上（他市町村の区域を跨ぐ系統は、別府市外の実績も含む）
 ※R2年時の減便のほか、緊急事態宣言に伴う学校の休校に対応して臨時的な運休は発生

表 R2年の市内バスシステムの便数・ICカード利用者数（高速バス・快速バスの系統は除く）

方面	系統D	路線・経由地など	運行会社	分類	キロ程	便数			便平均ICカード利用者数
						平日	土曜	日祝	
国東・亀川	4260/4261	国大線（大分駅前～田深～国東）	大分交通	国県補助	68.9	16	12	12	19.2
	130/131	別大線（大分駅前～関の江車庫）	大分交通	県補助	20.4	23	23	23	28.2
	3181	別大線（関の江車庫～第三埠頭～大分駅前）	大分交通	県補助	20.5	1	1	1	25.1
	3401	別大線（関の江車庫～付属～大分駅前）	大分交通	県補助	21.3	1	0	0	16.1
	3160/3161	辻間日出団地線（別府駅前～日出団地）	大分交通	自主運行	6.7	2	0	0	3.7
	3641	辻間日出団地線（別府医療センター～日出団地）	大分交通	自主運行	7.6	1	0	0	1.2
A P U	3670/3671	辻間日出団地線（関の江車庫～日出団地～会下）	大分交通	自主運行	11.9	10	7	7	4.9
	4660/4661	A P U線（別府駅前～交通C～A P U）	大分交通	自主運行	13.5	108	90	90	6.7
	4710/4711	A P U線（別府駅前～吉弘経由～A P U）	大分交通	自主運行	15.0	23	22	22	7.5
	4680/4681	A P U線（大分駅前～交通C～A P U）	大分交通	自主運行	25.5	※利用履歴データなし			
	4760/4761	A P U線（交通C～A P U）	大分交通	自主運行	10.4	※利用履歴データなし			
	4670	A P U線（亀川駅～A P U）	大分交通	自主運行	6.7	6	0	0	2.3
	51/52	APU線 野口原経由【5】APU→別府駅西口	亀の井バス	自主運行	13.7	35	36	36	8.6
サファリ・仙人田	53	射撃場入口線【5】射撃場入口→別府駅西口	亀の井バス	自主運行	10.7	3	3	3	15.4
	241/242	APU線 新港町・鉄輪経由【24】APU→別府駅	亀の井バス	自主運行	15.1	22	19	19	6.0
	411/412	サファリ線【41】サファリ→別府駅西口	亀の井バス	県補助	21.2	12	12	12	7.8
	431/432	仙人田線【41】仙人田→別府駅西口	亀の井バス	県補助	26.8	6	4	4	8.1
	1432	仙人田線【41】上天間→仙人田	亀の井バス	県・市補助	2.8	1	0	0	0.0
	2432	仙人田線【41】別府駅西口→鉄輪→仙人田（サファリ不寄り）	亀の井バス	自主運行	24.3	1	0	0	8.0
鉄輪	400/401	鉄輪線（大分駅前～吉弘経由～鉄輪温泉）	大分交通	県補助	19.8	12	29	29	20.7
	410/411	鉄輪線（別府駅前～吉弘経由～鉄輪温泉）	大分交通	自主運行	6.6	28	12	12	7.5
	3240/3241	鶴見丘線（大分駅前～鶴高経由～鉄輪温泉）	大分交通	県補助	20.2	5	0	0	21.8
	4390/4391	鶴見丘線（別府駅前～鶴高経由～鉄輪温泉）	大分交通	自主運行	7.0	18	11	11	6.0
	21/22	鉄輪線【2】鉄輪→竹の内→別府駅西口	亀の井バス	自主運行	7.7	28	10	48	4.7
	1021/1022	鉄輪線【1】鉄輪→竹の内→別府駅西口（九大不より）	亀の井バス	自主運行	7.4	25	38	0	7.8
	151/152	鉄輪線【15】鉄輪→ラクテンチ→別府駅	亀の井バス	自主運行	8.8	27	20	20	5.6
	174	鉄輪線【17】別府駅→鉄輪・山の手経由	亀の井バス	自主運行	9.6	1	0	0	5.0
	201/202	鉄輪線【20】鉄輪→別府大学下→別府駅	亀の井バス	自主運行	7.8	26	21	21	5.5
	251/252	鉄輪線【25】鉄輪→餅ヶ浜→別府駅・鶴見病院経由	亀の井バス	自主運行	7.8	4	0	0	3.1
石垣・亀川	971/972	鉄輪線【7】鉄輪→野口原→別府駅西口	亀の井バス	自主運行	6.5	21	13	13	5.4
	61/62	石垣線【6】別府医療センター→鶴高→別府駅西口	亀の井バス	自主運行	8.3	47	39	39	7.2
	231/232	石垣線【23】別府医療センター→別府駅	亀の井バス	自主運行	9.6	52	33	33	6.1
循環	161	16A外回り循環線	亀の井バス	自主運行	20.4	27	26	26	9.9
	261	26A外回り循環線	亀の井バス	自主運行	20.7	27	26	26	9.5
亀川	3830/3831	関の江団地線（亀川駅～亀川駅）	大分交通	国県市補助	7.8	10	4	4	4.5
	291/292	別府医療C線【29】（医療センター→鉄輪）	亀の井バス	自主運行	3.6	7	9	0	2.8
	31/32	扇山線【3】扇山団地→霊泉寺→別府駅西口	亀の井バス	自主運行	6.8	99	56	54	5.0
扇山・南原等	12	南原線【4】別府駅西口→九大別府病院→南原	亀の井バス	自主運行	3.9	1	0	0	10.0
	281/282	西別府団地線【28】西別府団地→餅ヶ浜→別府駅	亀の井バス	自主運行	5.9	3	0	0	2.9
	1082	観海寺線【8】別府駅西口→スギノイパレス	亀の井バス	自主運行	4.3	1	0	0	11.0
観海寺・湯布院	361/362	湯布院線【36】湯布院→別府駅西口	亀の井バス	県補助	24.6	22	25	25	6.7
	2361/2362	湯布院線【36】湯布院→別府駅西口（ロープ不より）	亀の井バス	県補助	24.6	3	3	3	6.0
	4361/4362	湯布院線【36】湯布院→志高→別府駅西口	亀の井バス	県補助	27.1	4	3	3	6.3
	6362	湯布院線【36】別府駅西口→志高→湯布院（ロープ不寄り）	亀の井バス	県補助	27.0	1	1	1	7.0
浜脇・かいがけ	101/102	浜脇線【10】湯都ピア浜脇→別府駅西口	亀の井バス	自主運行	2.6	2	0	0	0.6
	191/192	内成棚田線【19】かいがけ→別府駅	亀の井バス	県市補助	14.1	8	4	4	1.2

コロナ禍収束後の利用実態を確認しながらサービスの持続に向けた改善の検討が必要

出典：各社ダイヤ資料、IC利用履歴データ2020年9月～11月（全日の平均値）

(参考) ICカード利用者に限定した各路線の相対比較

- 市内バス系統のうち収支が著しく低下している路線は改善が必要になります。特に本市では、補助対象である仙人田線や内成棚田線などは利用が低迷しており、地域側の需要確認などを行いながら、利用人数に見合ったサービス変更や運行方式の転換などが必要です(下記、参考イメージ)。

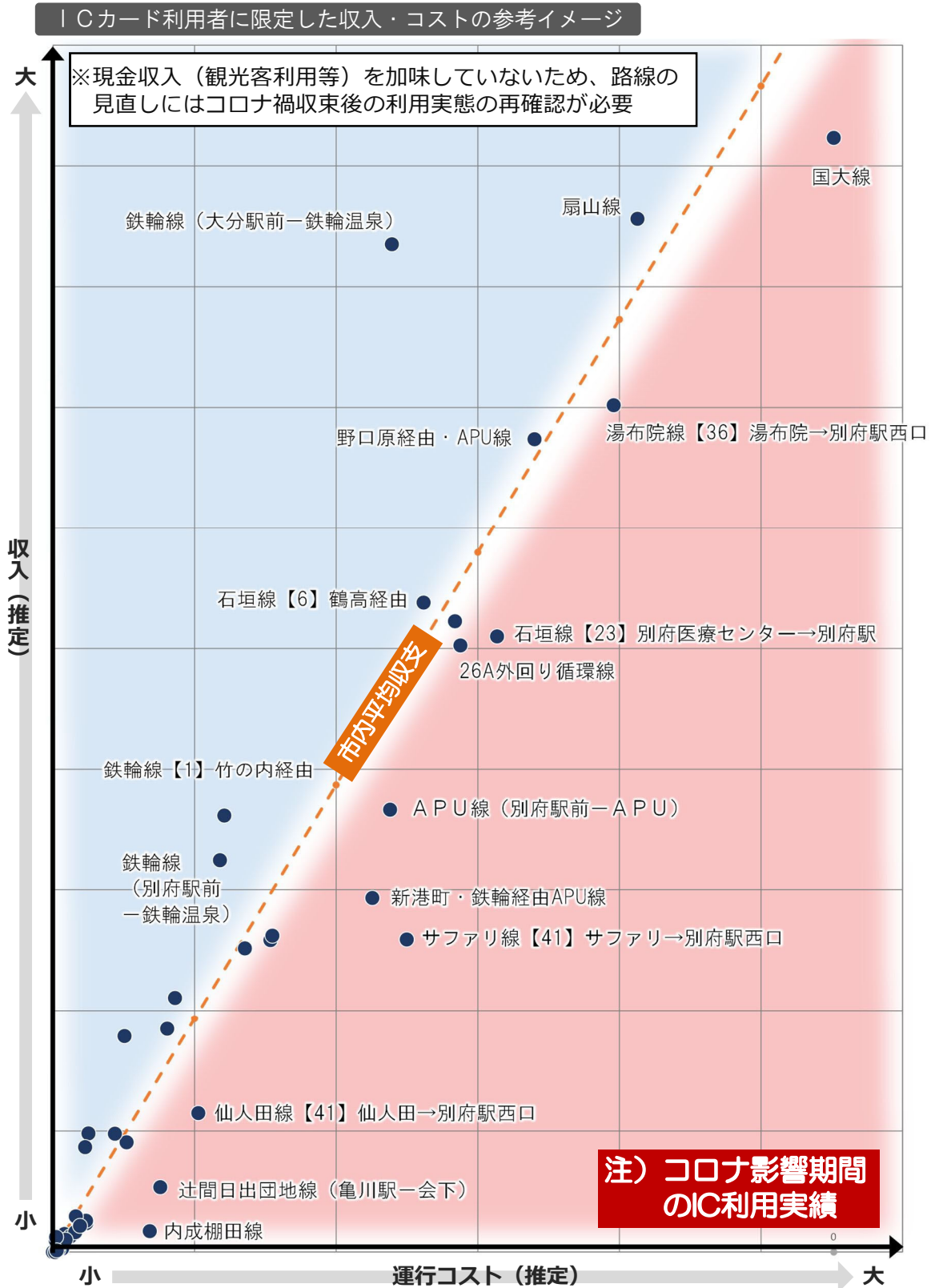


図 市内バス系統の収入・コストの相対比較

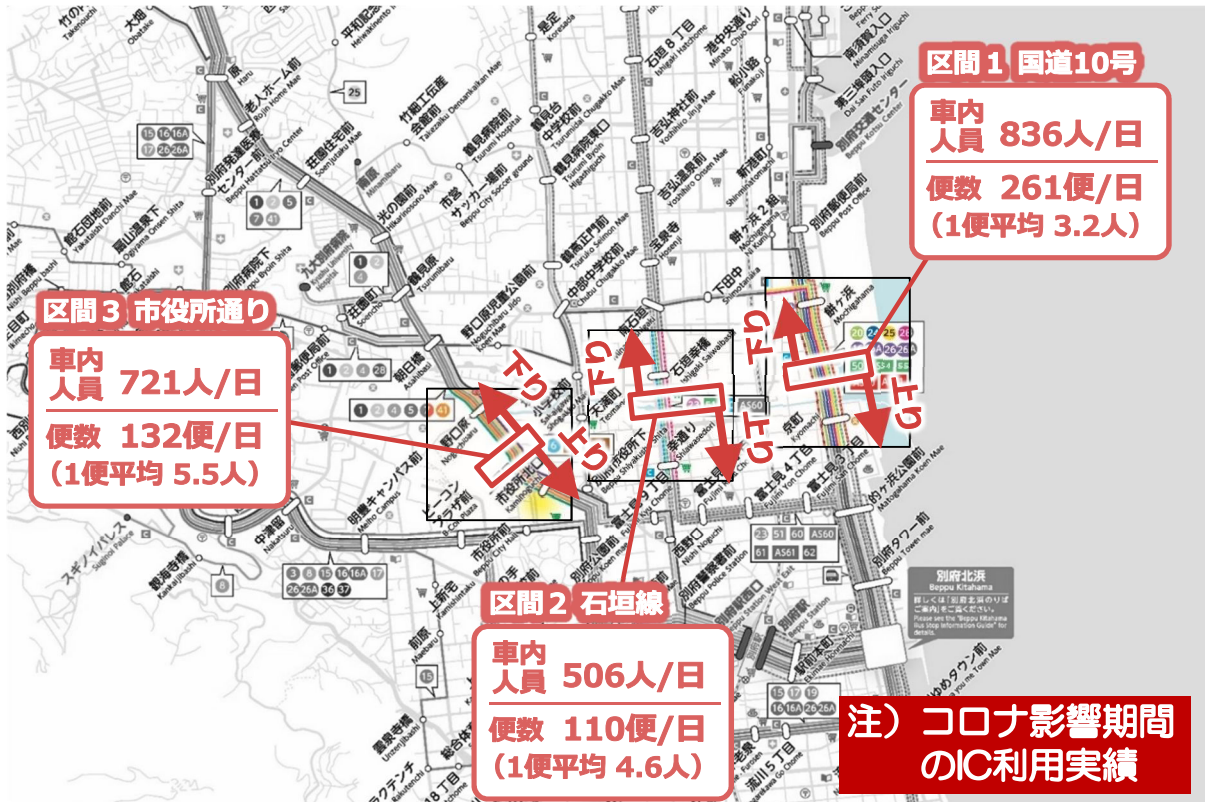
出典:IC利用履歴データ2020年9月~11月(平均値)

2-4 提供サービス水準の適正化（非効率区間の解消）

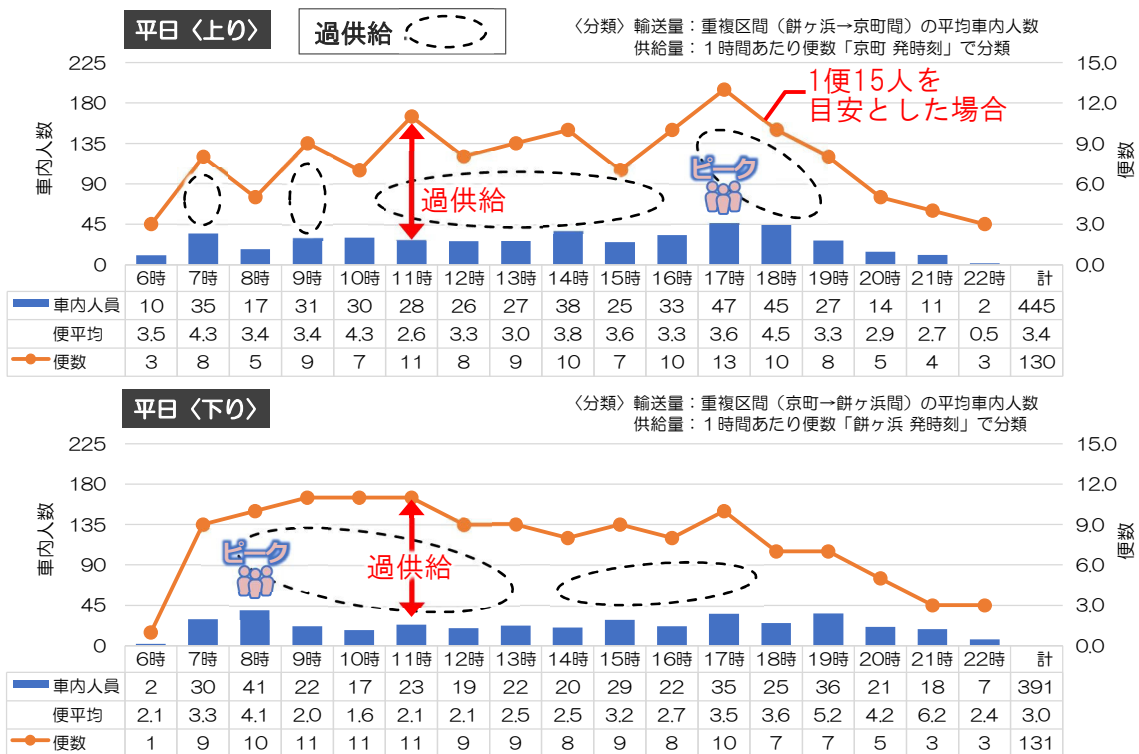
（1）重複区間の需給バランス

コロナ禍の影響等により複数バス系統の重複区間は需給バランスが崩れた状態

- 重複区間の需給バランスでは、全体として過供給が広がった状態となっており、運行本数に対して利用が得られていない状態にあります（利用者数に対して提供サービスが多い過供給状態）。



例) 国道10号の需給バランス（提供便数と輸送人員）



出典：IC利用履歴データ2020年9月～11月（平均値）

図 時間帯別の車内人員・便数（京町バス停）

(2) 通過時刻の重複

通過時刻の重複により待ちが長い時間や非効率なサービス（同発等）が一部発生

- 国道10号（京町バス停）通過時刻は「同発」を含め上り26.2%/下り22.5%が3分以内に重複しています。石垣線・市役所通りは、京町バス停に比べて重複は少ない状態が保たれています。
- 全3区間ともに前便との間隔が長い状態（30分などの待ちが長い時間）が一部に確認されます。（運行間隔60分や48分の便は利用者が少なくなった早朝・深夜の時間帯のため考慮しない）。

重複区間のダイヤ重複状況

〈国道10号・京町バス停〉

項目	始発通過時刻	終発通過時刻	平均運行間隔	最大運行間隔	近接ダイヤ（3分以内）	
平日 上り方向	6:38	21:27	7分	29分	33 / 127便	26.2%
平日 下り方向	6:51	22:30	7分	60分	29 / 130便	22.5%

〈石垣線・幸町通りのバス停〉

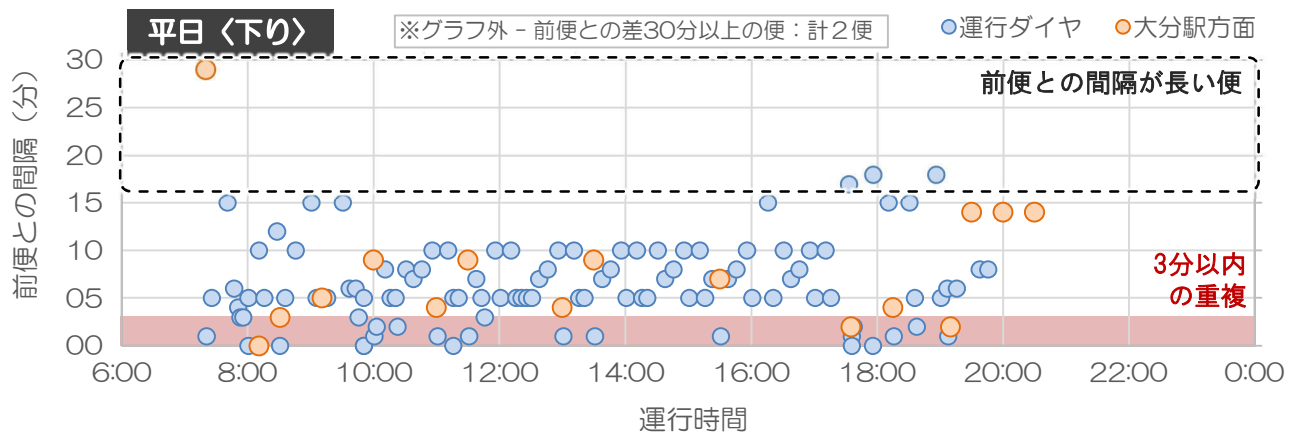
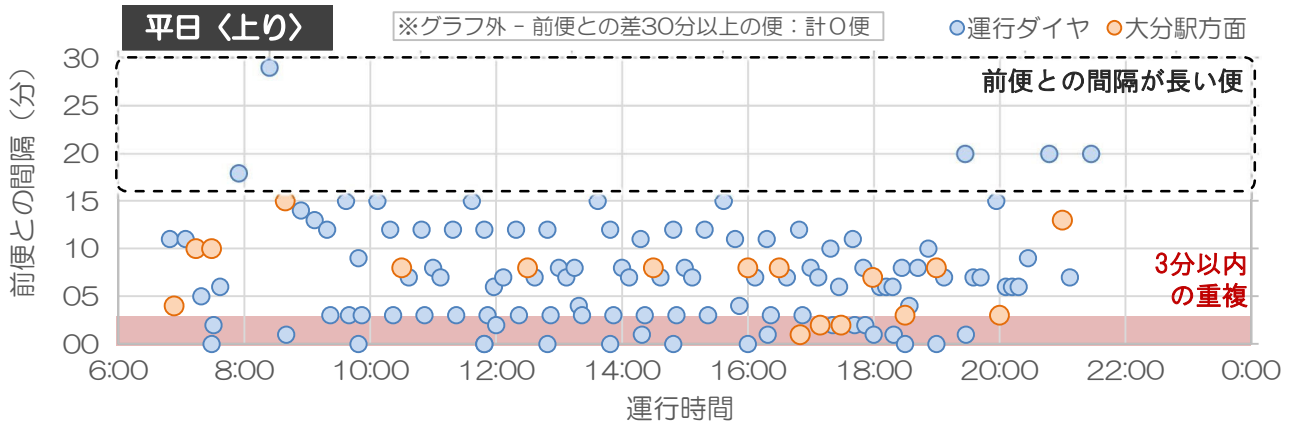
項目	始発通過時刻	終発通過時刻	平均運行間隔	最大運行間隔	近接ダイヤ（3分以内）	
平日 上り方向	6:43	22:56	17分	48分	6 / 56便	10.9%
平日 下り方向	7:23	21:53	17分	45分	2 / 50便	4.1%

〈市役所通り・上野口バス停〉

項目	始発通過時刻	終発通過時刻	平均運行間隔	最大運行間隔	近接ダイヤ（3分以内）	
平日 上り方向	6:48	22:58	15分	60分	4 / 64便	6.3%
平日 下り方向	7:11	23:23	14分	48分	0 / 68便	0.0%

例) 京町バス停の通過時刻（運行間隔）

注) コロナ影響期間



出典：バス事業者各社のダイヤ(R3年10月現在)

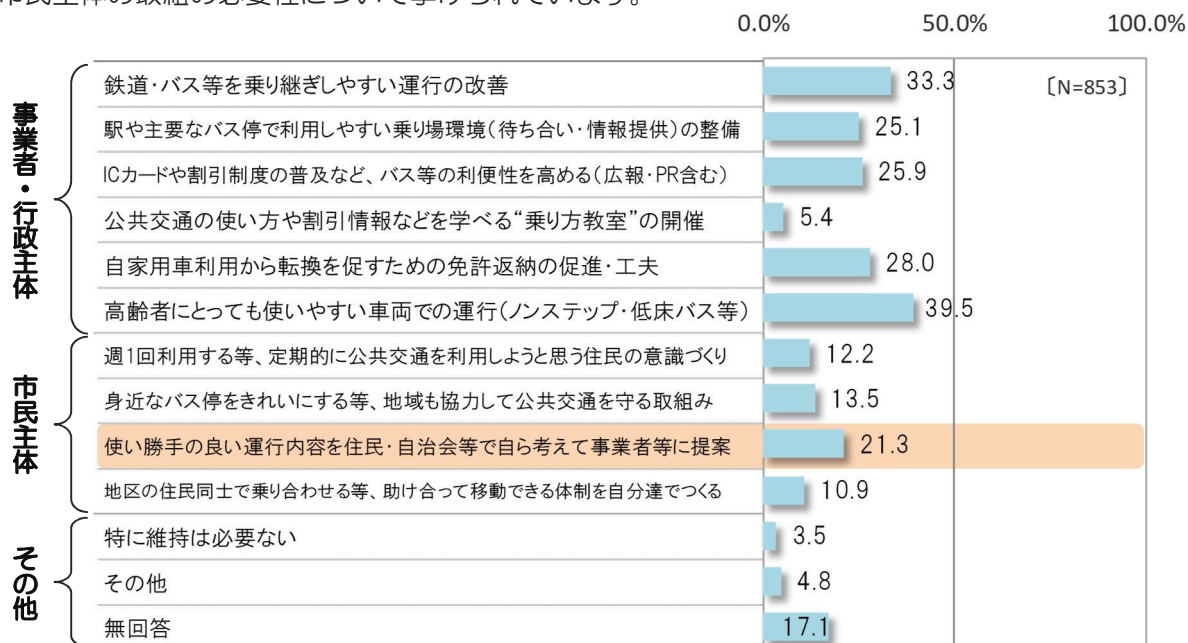
図 京町バス停の通過時刻（前便との時間差）

5 関係者の連携に関する課題

5-1 地域から求められる市民連携への対応

公共交通の維持・利用向上に向けて市民主体の取組が必要（有効）とのニーズ

●公共交通の維持に向けて必要な取組では、鉄道・バスの乗り継ぎ改善などの事業者・行政主体の取組が求められる一方で、「使い勝手が良い運行内容を住民等で考える（21.3%）」の割合が高く、市民主体の取組の必要性について挙げられています。



出典：市民アンケート結果(R3年実施)

図 公共交通の維持・利用向上のために必要・有効だと思う取組

5-2 関係者との連携の促進

公共交通サービス持続・利用促進に向けた関係者との連携・企画

●前計画の目標でもある交通事業者・関係者との連携事業は目標未達であり、本計画で継続的に取り組むべき課題となっています（P46に詳述）。また、関係者の意見では行政と交通事業者、公共交通と他分野の関係者など、連携強化を通じた公共交通の利用促進・利便性向上が求められています。

表 交通事業者・他分野関係者の意見内容（抜粋）

連携	関係者	内容
行政・交通事業者の連携	鉄道 フェリー 路線バス タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ○外国人観光客の受入強化に向けた駅・主要バス停などの多言語案内、公共交通の利用促進企画など、行政と協力・連携して取組が必要 ○行政や事業者相互で連携して利用促進・情報案内に取り組んでいる ○利用減少や収支赤字により路線を見直す際も、行政と連携しながらサービスの継続・利用促進などに取り組んでいくことが必要 ○公共交通の維持に繋げるには行政・交通事業者が連携して利用促進等を図ることが重要のため、今後も協力して取り組みたい ○観光客の回復や大規模イベント集客時の公共交通利用、運転手確保の連携など、関係者の連携で公共交通の利用促進を図る取組が必要
関係者との連携	大学関係	○わかりやすいバス路線図の配置、新入生向けパンフレット配布、授業時間に合わせた時刻の見直しなど、公共交通と連携した取組で利用促進
	観光分野	○宿泊者のニーズに応えられるようわかりやすい公共交通マップを配置 ○1時間で散策できるチョコッと観光など、観光客目線での案内の充実、観光地と公共交通が連動した案内の充実 など
	福祉・教育分野	○高齢者や障がい者等の外出支援に向けた福祉・公共交通の継続的な連携 ○学校と連携した子どもたちへの乗り方教室など（利用促進）

5-3 社会情勢や経営環境に配慮した取組の推進

(1) 乗務員不足等の深刻化

公共交通サービスの担い手である乗務員等の減少・高齢化の深刻化

- バス・タクシー事業は、乗務員等の人材不足が全国的に深刻な問題であり、本市でも運転者数の減少・高齢化が懸念されます。県内の大型二種免許保有者数は減少を続け、免許保有者の高齢化率も高まっている状況です。
- 別府市内のタクシー事業は、前述した輸送人員・収入の減少率（P28）より運転者数の減少率が大きく、運転者減少が要因となって輸送人員・収入の減少を引き起こしている状況が推察されます。（タクシーを利用したい人はいるものの、対応できるタクシー車両・運転者が不足など）

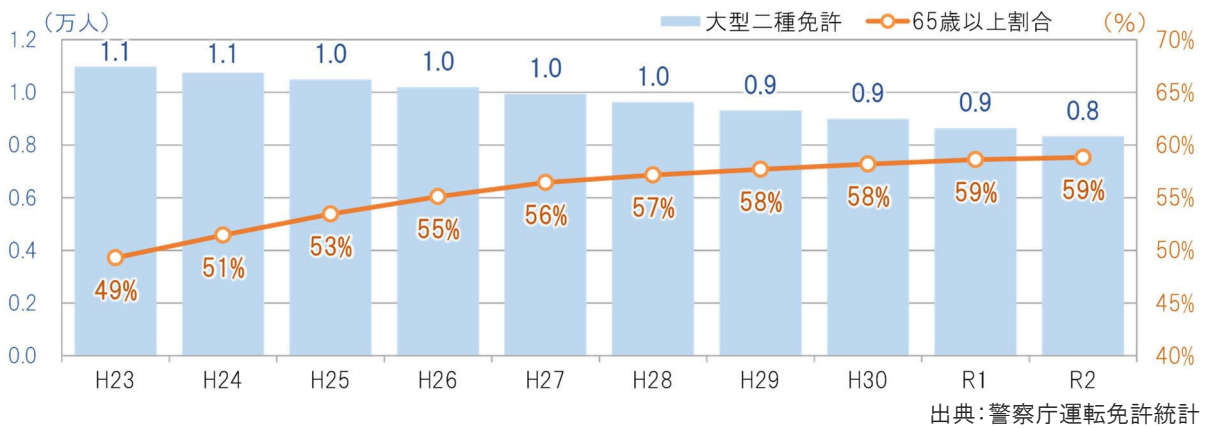


図 大分県内の大型二種免許の保有者数と高齢化率

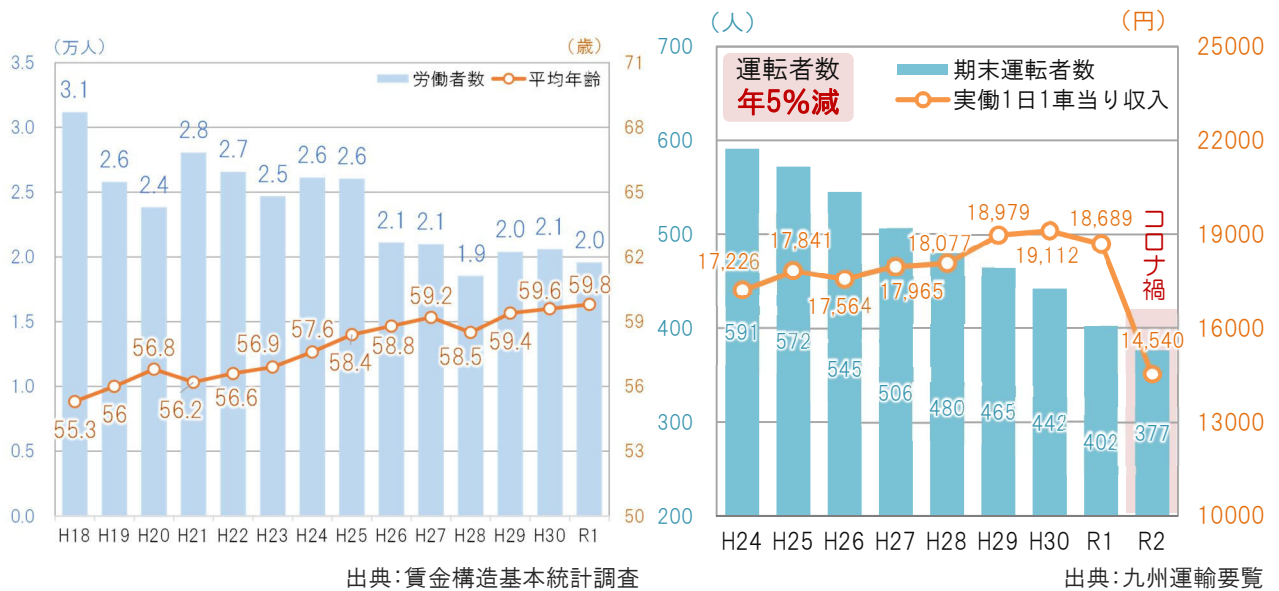


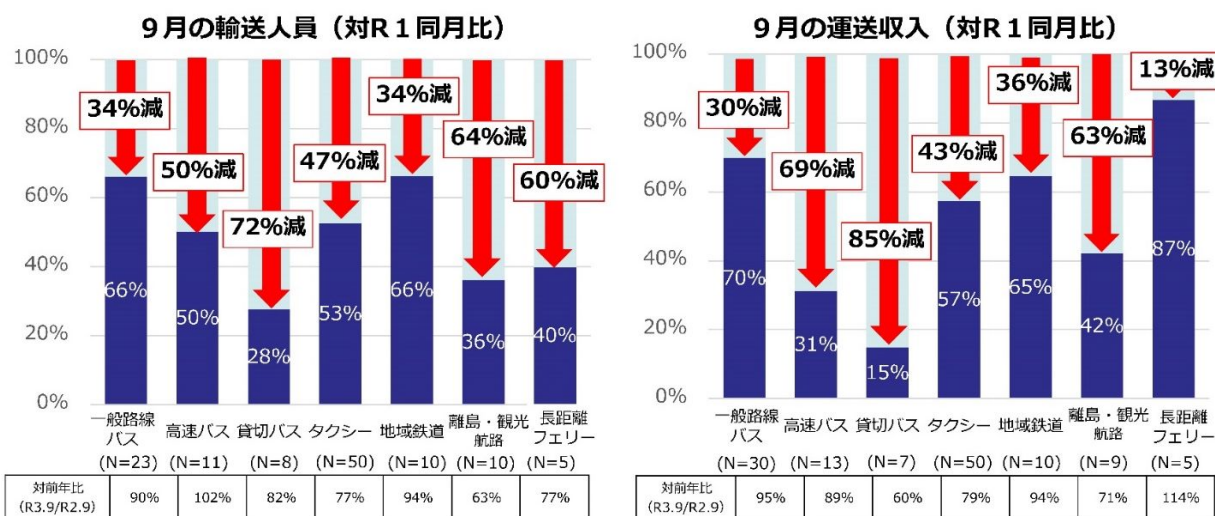
図 タクシー運転者数・平均年齢 (全国値)

図 タクシー運転者数・1日1車当たり収入 (別府市内タクシー事業)

(2) 長期化するコロナ禍の影響

R2年から長期化しているコロナ禍による影響の深刻化

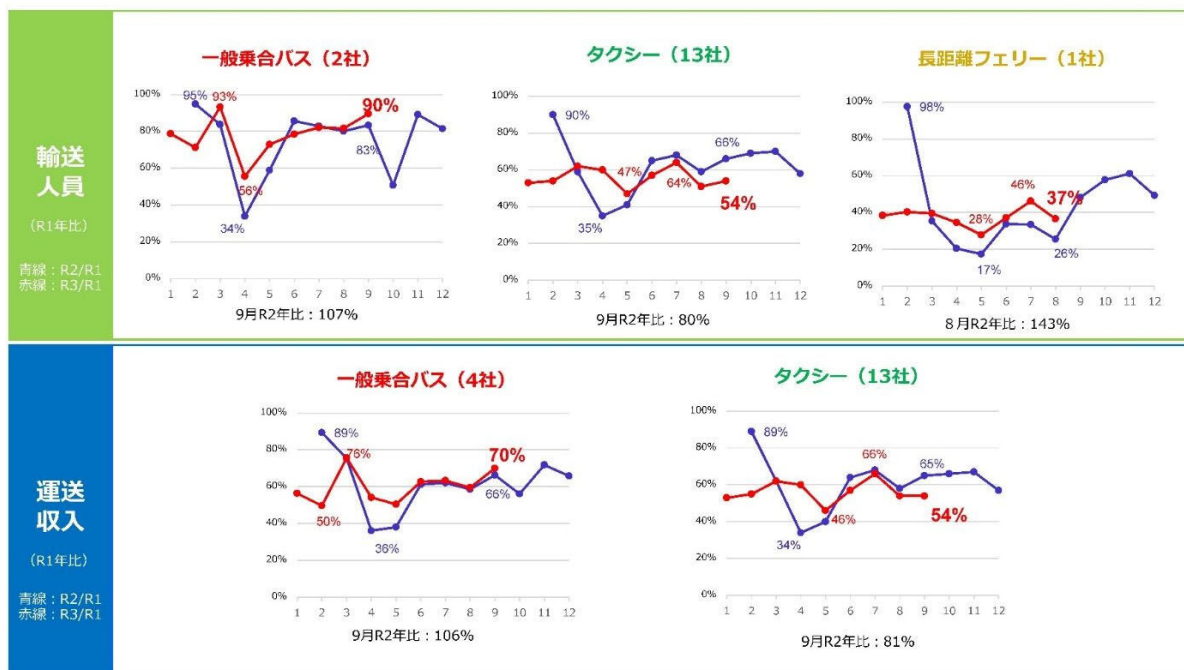
- サービスを提供する事業者側の運転士不足や車両の老朽化などに加え、R2年コロナ禍で受けた公共交通事業の経常赤字により、事業採算の取れない路線の維持は厳しさを増しています。
- コロナ禍前のR1年と比べ、R3年9月時点は未だ輸送人員・運送収入の減少が続いており、厳しい経営環境がさらに長期化した場合、減便やサービス縮小を余儀なくされる状況が懸念されます。
- 民間事業者の経営努力で支えられてきた本市のサービスは、事業者だけで支えきれない状況が懸念され、今後の見直しにあたって、地域の需要・必要性の確認や廃止・減便時の代替手段検討など、行政・関係者も協力しながら持続的なサービスの実現に取り組むことの重要性が高まっています。



※ 対象期間は、令和3年9月1日～9月30日（貸切バスの輸送人員のみ、同期間の実働率の対R1年比）。
 ※ 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。
 ※ 地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のこと（JR九州、西日本鉄道等は含まれない）。

出典：九州運輸局公表資料

図 九州管内の輸送人員・運送収入（対R1年比）



※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。
 ※ 長距離フェリーのデータは、「九州のうんゆ」からの引用のため、1か月遅れとなっており、運送収入はデータがないため、掲載していない。

出典：九州運輸局公表資料

図 大分県内の交通事業者の状況（青線：R2/R1、赤線R3/R1）

(3) コロナ禍収束後の移動需要の変化

全体の約2割はコロナ禍前と比べて外出回数が減少すると予想

- コロナ禍により外出回数が減少している人は73.3%（宣言中・宣言期間以外を含め）であり、主な要因は意識的な外出抑制66.6%、その他オンライン化の影響（10%前後）が挙げられています。
- ライフスタイルの変化により、コロナ禍前に比べて外出回数が減るとの予想が21.4%あり、コロナ禍収束後の行動に合わせた持続可能なサービスへの見直しがより一層重要となっています。

Q 感染症流行前と比べ、通勤・通学や買い物などの日常的に外出する回数は減っているか

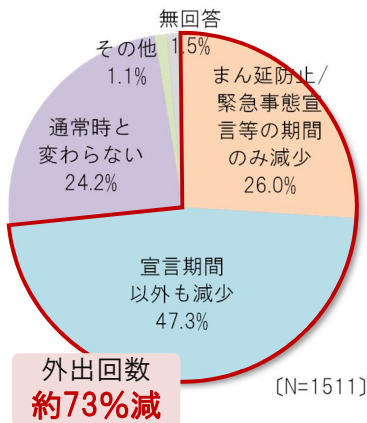


図 外出減少の状況 (全体)

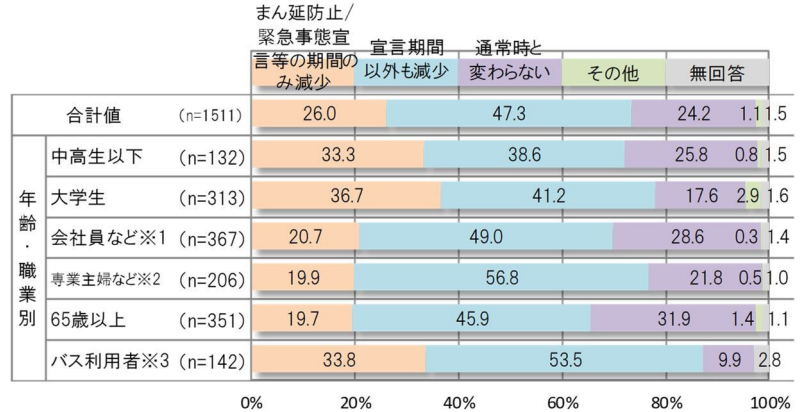


図 外出減少の状況 (年齢・職業別)

出典: 主要バス停の利用者ヒアリング結果(R3年実施)

※1 15~64歳のうち会社員・公務員・自営業の回答者
 ※2 15~64歳のうち専業主婦・主夫、無職、パート・アルバイト
 ※3 バス乗り込み調査の対象者

Q 通勤・通学、買い物などの外出回数が減っている理由

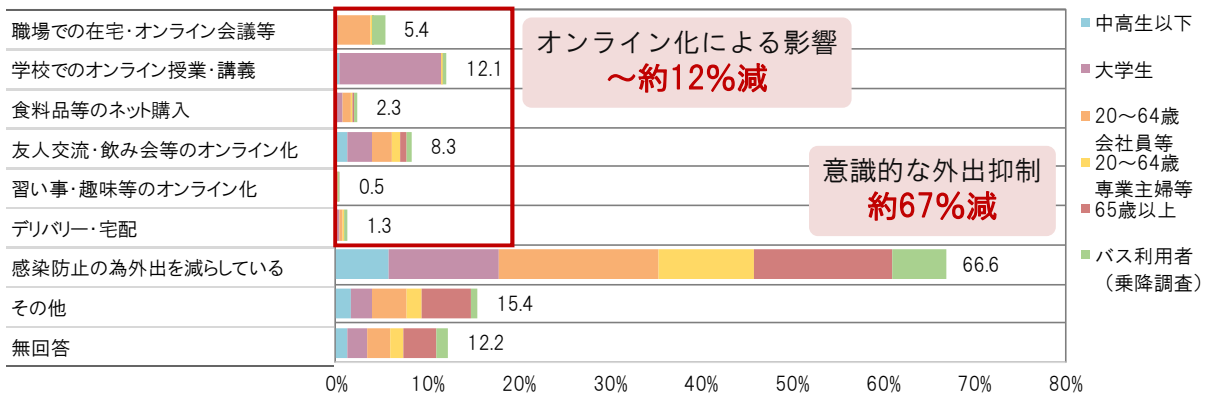


図 外出回数減少の要因 (年齢・職業別)

Q コロナ収束後（感染者が出なくなった状態）も、オンライン等の定着で外出は減ると思うか

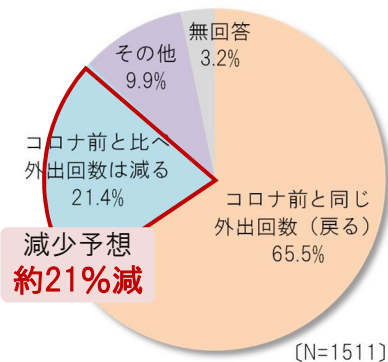


図 減少予想 (全体値)

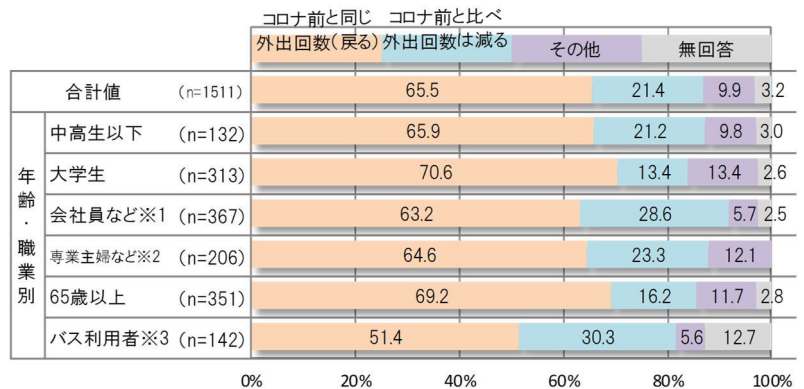


図 減少予想 (年齢・職業別)

第3章 前計画に基づく取組の評価

1 前計画の目標・施策の体系

●地域公共交通網形成計画の目標および目標達成状況を評価するための数値指標を以下に示します。

計画の目標及び数値目標

目標Ⅰ
ひととまちをまもり、地域と地域が連携するため、公共交通を利活用することで、「生活の質の向上」を図る。

- 指標1 総人口の社会増減
基準値 (H26) → 目標値 (R3)
-145人 +51人
- 指標2 公共交通の整備満足度
基準値 (H26) → 目標値 (R3)
38% 50%

目標Ⅱ
別府に新しいひとの流れをつくり受け入れるため公共交通を利活用することで「観光などによる市内へのひとの流れの更なる促進」を図る。

- 指標3 外国人観光客の消費額
基準値 (H26) → 目標値 (R3)
6,229百万円 8,393百万円
- 指標4 転入者数
基準値 (H26) → 目標値 (R3)
5,483人 5,619人
- 指標5 年間バス利用者数
基準値 (H25) → 目標値 (R3)
562.7万人 570万人

目標Ⅲ
公共交通の持続的な運行のため、利用促進と需要の創出に地域全体で取り組むことで、公共交通を「創り上げ、守り、育てる」気運の醸成を図る。

- 指標6 行政と交通事業者のパートナーシップ協定の実行件数
基準値 (H26) → 目標値 (R3)
なし 2件/年
- 指標7 B-biz LINKによる公共交通関連事業の実施件数
基準値 (H26) → 目標値 (R3)
なし 1件以上
- 指標8 バスの1便平均利用者数
基準値 (H26) → 目標値 (R3)
なし 5人/便以上

施策の体系（取組内容）

路線バス

- 幹線バス「国大線」「別府～湯布院線」の確保維持等
- 路線廃止等により交通弱者が生じてしまう支線バスの維持確保等
- 異なる事業者が運行する路線の在り方検討
- すべての人が移動しやすい環境整備
- 労働力不足の対応、労働環境の「カイゼン」

タクシー

- 高齢者等への移動支援におけるタクシーの積極的利活用の促進
- ICカードシステム導入促進の検討
- 外国人来訪者等への対応の充実
- すべての人が移動しやすい環境整備

拠点整備や交通結節機能の強化

- フェリー、JR、高速バス、路線バス、タクシーの連携による利便性向上
- 交通結節点の強化とそれを軸としたネットワークの形成

生活の質の向上に関する事業展開

- 生活利便性向上に向け交通政策の検討
- 地域が主体となった取組を促進していくための仕組みづくり

公共交通の利便性向上に向けた交通手段の整備の検討

- 公共交通啓発チラシや広報誌等の活用、地域公共交通の利用実態報告の検証
- 公共交通マップの作成・配布
- 住民座談会などを活用した利用促進活動の実施
- 外国人来訪者等への対応の充実
- ICTを活用した効率的な公共交通の情報提供
- 他機関との連携
- 行政と交通事業者のパートナーシップ協定の導入検討
- 公共交通に対するカイゼン要望等を積極的に収集し、活用する仕組みづくり
- モビリティ・マネジメントの検討の実施
- 次世代モビリティサービスの導入促進

2 目標の達成状況

○前計画で設定していた目標値及び基準値を整理したうえで、達成状況（現況値）を整理します。

評価指標	上段：指標の定義	単位	基準値	目標値 (R3)	現況値
	下段：目標数値設定の考え方				
総人口の 社会増減	本市の社会増減数（転入-転出）※1	人	-145 (H26)	+51	-238 (R1)
	市民の転出抑制のための生活環境の向上と連動した交通利便性の確保により人口減少に歯止めをかける				
公共交通の 整備満足度	「公共交通サービス」に満足意向を示す市民の割合（市民アンケート※2の満足・やや満足の割合）	%	38 (H26)	50 以上	34.2 (R3)
	生活環境向上（定住欲求）を支える要素の一つとして公共交通の利便性を高め、市民の満足度を向上				
外国人観光客の 消費額	本市に来訪した外国人観光客の市内消費額（観光動態調査）	百万円 /年	6,229 (R26)	8,393	11,948 (R1)
	外国人観光客に対応する受入環境を整備（公共交通含む）し、観光産業の振興を支える				
転入者数	本市への転入者数	人/年	5,468 (H26)	5,691	5,515 (R1)
	生活環境の向上と連動した市内生活拠点の交通利便性を確保し、新たな転入者数（定住欲求）を向上				
年間バス利用者数	年間バス利用者数※3	万人	562.7 (H25)	570	667.4 (R1)
	別府駅・二次交通の利便性向上を図るためにバスの利用向上を目的				
行政と交通事業者の パートナーシップ協定の 実行件数	本市と交通事業者との間に結ばれる協力関係（協定）の実行件数	件/年	-	2以上	0
	バスの走行環境カイゼンや利用促進の整備を行い、公共交通事業者はサービス向上等で連携する関係構築				
「B-biz LINK」による 公共交通関連事業の 実施件数	「B-biz LINK」※4による公共交通関連事業の実施件数	件	-	1以上	0
	産業連携・共同プラットフォームによる別府一丸となった活性化を行う				
路線バスの 1便当たり 利用者数※5	市内のバス路線ごとに1便あたりの平均利用者数を算出（5人/便以上）	人/便	-	5以上	43/46 路線が達成 (R1)
	路線バスの提供サービスの持続性を確認するための指標として設定				

補注

- ※1) 社会増減とは「転入数-転出数」
- ※2) 本計画の市民アンケート結果の「満足度」により現況値を算出
- ※3) 年間バス利用者数は、別府市統計書より亀の井バス・大分交通の利用者数を計上
- ※4) B-biz LINKとは、「別府の稼ぐ力向上」を目的とする組織である。市内外の事業者、金融機関、大学・行政など様々な機関との連携を図っている。
- ※5) バス路線毎の便平均利用者数は、ICカード利用履歴（R2年9月～11月）から算出した平均値を、本計画の路線バス乗降調査から確認した「ICカード利用率42.6%」で除して算出

3 継続的に取り組むべき課題

3-1 社会減抑制の取組（転入促進）

立地適正化等と連動したサービスの維持・改善

- 基準値のH26年以降、社会増減（転入-転出）の減少に歯止めはかかっていない状況にあります。
- 総合戦略が目指す生活環境の向上に向けた取組（大学新卒者や子育て世代の転出抑制のため）と連動し、市内生活拠点における交通利便性の確保に継続して取り組む必要があります。

表 社会増減の推移

統計年	転入	転出	増減値
H26	5,468	5,613	-145
H27	5,690	5,566	124
H28	5,284	5,560	-276
H29	5,230	5,512	-282
H30	5,456	5,493	-37
H31/R1	5,515	5,753	-238
R2	4,612	5,505	-893

出典：別府市統計書

3-2 公共交通サービスの満足度向上

利用者の満足度向上に向けたサービス改善

- 公共交通サービスの満足度では、フェリー・路線バスの満足割合が若干低くなっており、経営状況等を踏まえながら利便性向上に向けた取組が求められます（ルート・時刻等の案内、乗り継ぎ利便性の向上などのニーズが挙がっている）。

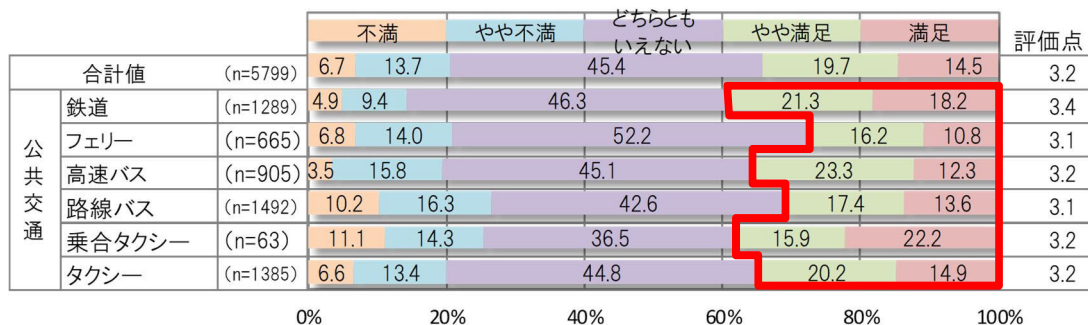


図 公共交通機関別の満足度 出典：市民アンケート結果

3-3 外国人観光客の消費額向上

コロナ禍で深刻な影響を受けた観光産業回復に向けた取組

- R2年コロナ禍では特に外国人観光客の入国制限が生じ、本市の観光産業は深刻な影響を受けています。今後、消費回復に向けた観光分野の取組を支える公共交通サービスの持続が重要となります。

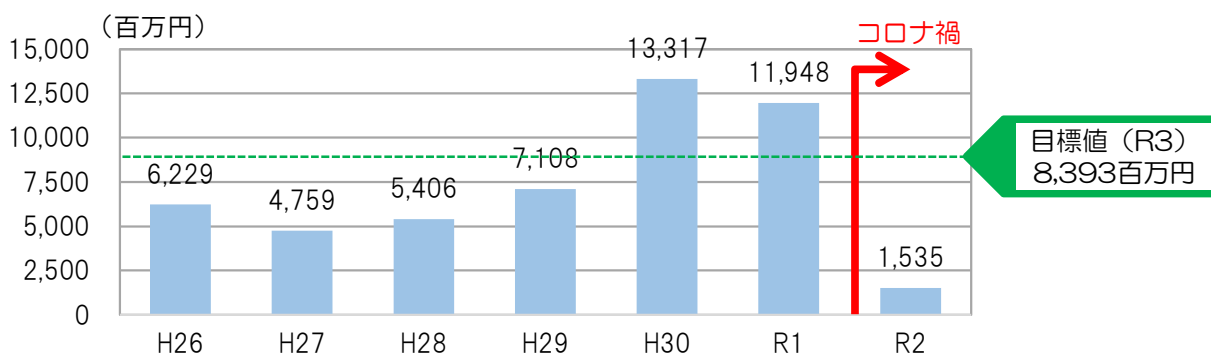
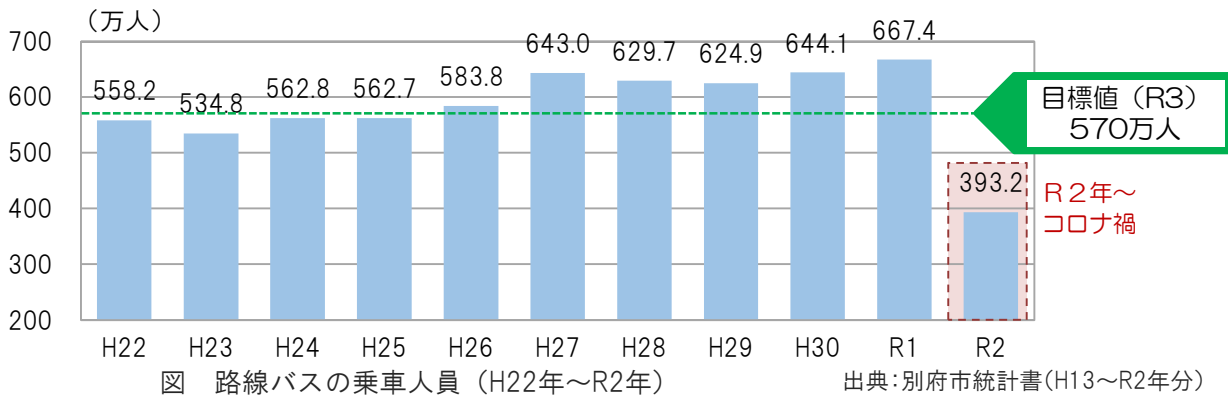


図 外国人観光客の消費額 (H26～R2) 出典：別府市観光動態調査

3-4 バス利用者数の回復

民間バス事業者が進めてきた利用向上の好循環への回復

- 民間バス事業者を中心に提供サービスの維持・改善が進められ、年間バス利用者数はR1年時点で670万人程度を維持しており、前計画の数値目標（R3）570万人を上回っています。ただし、R2年以降はコロナ禍で利用者数の急減に陥り、観光客や市民による利用の回復に向けた利用促進が必要な状況が生じています。



3-5 連携事業の取組拡大

交通事業者・地域関係者と行政が連携した取組の推進

(行政と交通事業者のパートナーシップ協定)

- 前計画の目標「行政と交通事業者のパートナーシップ協定の実行件数」は0件で未達となっています。ただし、別府市公共交通マップや主要乗り場の情報掲示、2社共通路線のバス停共同化の検討（コロナ禍で路線休止となり中断）、郊外部空白地における乗合タクシー事業など、行政と交通事業者と連携した取組をこれまで多数進行しています。
- 本計画では、コロナ禍を契機とした提供サービスの持続をめぐる課題に対応するため、行政と交通事業者の連携強化は図り、両者の協力体制の構築に向けて継続的に取り組む必要があります。

(B-biz LINKによる公共交通関連事業の実施件数)

- 前計画の目標「B-biz LINKによる公共交通関連事業の実施件数」は0件で未達となっています。
- 別府市公共交通活性化協議会との連携という形は実現していないものの（計画最終年度もコロナ禍影響で実施は難しい）、B-biz LINK主体による観光・交通の案内は多数取り組まれています。
- 観光客（外国人観光客含む）にとって使いやすい案内の充実の本計画で取り組むべき重要な課題の一つであり、B-biz LINK等の関係団体と連携しながら観光客目線による利用案内の改善（調査・検討）※を継続的に取り組みます。

※観光客目線による利用案内の改善の例を右に示す
(写真下段)



図 公共交通マップ等



図 自治会と協力した新規バス系統検討



図 外国人目線を通じた案内改善 (例)
出典:愛媛県における外国人目線による多言語対応現状調査事業

第4章 公共交通に関する基本的な方針

1 まちが目指す将来像

- 本市の最上位計画である「第4次別府市総合計画」において、公共交通分野の将来像に掲げている『誰もが便利で快適に移動できる持続可能な公共交通』の実現に向けた取組を目指します。
- 都市計画方針や広域的な方針と整合を図り、本市の公共交通が果たすべき役割を定めます。

まちが目指す将来像 第4次別府市総合計画

地域を磨き、別府の誇りを創生する（将来にわたり「市民の幸福」が持続可能なまちの実現）

公共交通の方針 **誰もが便利で快適に移動できる持続可能な公共交通の実現**
地域の実情に応じた交通インフラの整備、ICT等を活用した新たな移動手段の調査研究と推進

都市計画の方針：別府市都市計画マスタープラン、別府市立地適正化計画

都市づくりの目標

- アジアをむすぶ、交流や観光が育まれる賑わいと活力のあるまち
- 日常生活が便利で、安全・快適に暮らせるコンパクトなまち
- 湯けむりなどの豊かな自然環境と歴史を守り育てるまち

立地適正化の方針

- 特色ある拠点の形成
- 各拠点を中心に都市機能・居住を誘導
- 各拠点を結ぶネットワークの形成（公共交通との連携）

公共交通に関する取組

- 中心拠点へアクセスする公共交通の維持
- 交通結節点の機能改善等
- 歩いて暮らせるまちづくり推進
居住誘導区域内の利便性の向上、自家用車から公共交通への転換等

広域的な方針：大分県中部圏地域公共交通網形成計画

計画の目標

- モード間や公共交通事業者間の連携により圏内外を有機的につなぐ広域交通ネットワークの創出
- 国内外からの多様な観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備
- 潜在的な公共交通ニーズへの細やかな対応による公共交通の利用促進
- 将来を見据えた地域公共交通の総合的な維持

2 公共交通が果たすべき役割

- 上位・関連計画から公共交通に求められる内容を踏まえ、本市の将来都市像の実現に向けて「公共交通が果たすべき役割」を以下のように定めます。

〈公共交通が果たすべき役割〉

- 市内外の広域的な人の交流の促進を図る役割
- 居住・都市機能の集積を誘引する利便性の高いサービスの役割
- 多様な移動ニーズに対応して中心市街地の賑わいを支える役割
- 誰もが安心して快適に生活できる居住環境を支える役割
- 国内外の多様な来訪者ニーズに応じた円滑な移動を支える役割
- 自家用車利用を中心とする市民の意識・行動の転換を促す役割

公共交通を取り巻く課題
(次頁)

■ 公共交通を取り巻く現状と課題

まちづくり	<p>総合的なまちづくり方針（総合計画・総合戦略）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域の実情に応じた交通インフラの整備 ○先進技術やICTを活用した効率的な公共交通 ○住環境・生活環境・交通利便性の一体的な向上 ○交通事業者との連携を通じた持続性の向上 ○交通不便地域の解消、高齢者・障がい者などに対する日常生活に必要な移動の支援 <p>都市計画の方針（都市計画マスタープラン・立地適正化計画）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中心拠点へアクセスする公共交通の維持、歩いて暮らせるまちづくりの推進 ○各拠点を中心に都市機能・居住を誘導、各拠点を結ぶネットワークの形成 ○新たな図書館等の整備を通じた市役所周辺の文化拠点（にぎわい・交流）の形成 <p>広域的な方針（大分県中部圏地域公共交通網形成計画）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通モード間の乗継利便性の向上、交通事業者・行政連携による環境整備・利用促進 など
地域の特性	<p>1) 人口減少・超高齢社会への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市街地部における高齢化・人口減少の進展、中山間地域の生活利便性の低下 ○利用者数低下の要因となり得る高齢者総数の減少見込み ○身体能力の落ちる高齢者等の使いやすさに配慮したサービス利便性の確保 <p>2) 社会動態・開発動向に応じた変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○居住地・生活サービス施設が集積する市中央部の生活環境の整備・充実 <p>3) 社会動態・開発動向に応じた変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○社会減の抑制（本市への転入を促進する生活環境の充実）、新たな文化拠点の整備に応じた対応
市民の特性・ニーズ	<p>4) 公共交通を使って暮らす習慣の促進（自家用車への依存度が高い市民）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民の自家用車利用率の軽減、免許返納の支援、公共交通を使って暮らす習慣の定着 など <p>5) 他者に頼らざるを得ない交通弱者の存在</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自らの移動手段を持たない高齢者・子どもの移動環境の確保（公共交通が不便な地域の改善） <p>6) 居住地毎の生活行動に対応するサービスの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地へのアクセス確保、生活行動（目的地等）に応じた経由地や乗り入れ等の改善 <p>7) 市民が求める乗り継ぎ利便性の確保（観光客共通）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○二ーズの高い乗継利便性の向上（利用者に見える形での改善）、列車⇄バスのすれ違い解消など
観光の特性	<p>8) 観光アクセスを支える提供サービスの持続</p> <ul style="list-style-type: none"> ○コロナ禍の影響を受けている観光業の回復を支える観光アクセスの持続 ○国内外の観光客に利用しやすいサービス・情報案内の充実、広域的な観光行動への対応 <p>9) 観光客等に届くわかりやすい情報案内の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用を敬遠する原因や利用する際の不安などを払拭するための情報案内の充実
サービスの持続性	<p>10) 公共交通サービスの利用減少の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ○コロナ禍による利用減少の抑制・利用回復に向けた利用促進や利便性の向上 <p>11) 利用が低迷するエリア・路線の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用者が少ない・バスでの対応が難しいエリア、輸送人員が不十分な路線の解消（路線存続策） <p>12) 公共交通の維持に向けた収支の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ○慢性化する収支赤字の軽減（コロナ禍の減収回復）、提供サービスに見合う利用・収益の改善 <p>13) 提供サービス水準の適正化（非効率区間の解消）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○路線・ダイヤが重なるサービス非効率区間の改善（行政関与による重複区間の時分調整など）
関係者の連携等	<p>14) 地域から求められる市民連携への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民ニーズに挙げられる「市民連携」を実行していくための仕組みづくり <p>15) 関係者との連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民・関係部局・施設などとの連携を通じた利用促進の仕組みづくり（付加価値の創出） <p>16) 社会情勢や経営環境に配慮した取組の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○行政・事業者の連携強化、厳しい経営状況や人員不足等に配慮した事業・共通負担の軽減 など

3 基本的な方針

多様な関係者との連携強化を通じた持続可能な公共交通サービスの構築

人口減少社会の進展やライフスタイルの変化などにより市民・来訪者の移動ニーズが多様化するとともに、民間経営で支えられる本市の公共交通サービスは人員不足や車両の老朽化、近年の利用減少等の問題に直面して厳しい経営環境に見舞われています。本計画は、将来にわたって市民や来訪者に必要とされるサービスを確保・維持するため、別府市、交通事業者、国・県、関係市町、市民をはじめとする多様な地域関係者が関与し、まちづくりと調和した持続可能な公共交通サービスの実現を目指して取り組むことを基本的な方針とします。

■ 将来の公共交通ネットワーク

- | | | |
|--------|---------------------|-----------------------------------|
| 拠点形成 | ■ (赤) : 中心市街地 | 広域的な都市機能・交通結節機能が集積する中心的な拠点 |
| | ○ (緑) : 文化拠点 | 新図書館等の文化施設が集積する交流・にぎわいの拠点 |
| | ○ (青) : 地域生活拠点 | 日常生活サービス機能を持ち、乗継拠点機能をもつ拠点 |
| | ○ (黄) : 観光拠点 | 魅力ある温泉街を中心に機能を維持・充実する拠点 |
| ネットワーク | ■ (赤) : 幹線交通 (鉄道) | BS : 幹線交通 (長距離バス乗り場) |
| | ■ (赤) : 幹線交通 (フェリー) | ■ (青) : 市内バス路線 (拠点-中心市街地 / 拠点間など) |
| | ■ (青) : 幹線交通 (バス) | ■ (緑) : 地域コミュニティ交通 (需要に応じた交通手段) |



■公共交通相互の連携・役割分担

限られた輸送資源の中で将来にサービスを持続させていくため、各公共交通や移送サービスがそれぞれの役割を果たし、相互に支え合う効率的な公共交通ネットワークの実現に取り組みます。

類型	公共交通モード	確保・維持策	役割
公共交通	幹線交通	鉄道	小倉・大分方面など、県内外や県内他都市の移動を支える
		フェリー	関西・四国方面の長距離移動を支える
		長距離バス	福岡・北九州・長崎・関西等の長距離移動を支える
		幹線バス	地域公共交通確保維持事業（地域間幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す 大分・国東・湯布院などの都市間や拠点間の移動を支える
	市内交通	市内バス路線	各拠点から中心市街地、居住地から市内拠点までの移動を支える
	地域コミュニティ交通	乗合タクシー等	地域公共交通確保維持事業（ライダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
タクシー		-	ドア・ツー・ドアや運行時間外等の他交通で対応できない需要に対応
その他移送サービス	貸切バス・貸切タクシー	-	観光/研修/冠婚葬祭等の貸切需要に応じた移動を支える
	スクールバス	-	東山地区で遠距離通学となる児童・生徒の通学手段

■“地域全体”で支えるための多様な関係者との連携

市民をはじめ、沿線施設、観光・福祉等の関連団体、交通事業者、国・県、市といった多様な関係者が積極的に関与し、まちと公共交通が相互に発展していくための連携強化に取り組んでいきます。

■“まちづくり”と調和した公共交通ネットワークの確保

商業施設・病院・交流施設などが集まり歩いて過ごせる中心市街地や地域生活拠点・観光拠点の形成、多様な交通手段が集まる交通結節機能、市内各拠点に自由なアクセスできる環境の整備など、これからのまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの確保に取り組みます。

■多様な輸送資源の組合せ（リソースの確保）

公共交通を前提としつつ、地区毎の実情に応じた運行方式や共助の助け合いなどを含めた多様な交通手段を組み合わせ、人材不足等を抱える交通事業者の限られた資源に配慮した取組を進めます。

■運行費補助による路線の確保維持（国庫補助）

別府市においては、本市を縦断する国庫補助対象地域間幹線バス系統である国大線を幹線軸とし、幹線に接続する支線により市街地に広範にわたり交通拠点や生活拠点といった「まちの賑わい拠点」が形成されている。別府市北部の亀川地区には、別府医療センターがあり、市民だけでなく近隣市町からの利用も多い。また、障がい者が自立して就労するための施設「太陽の家」もあるため関の江団地線、乗合タクシーが幹線交通に通じる支線の役割を果たしており、車を運転できない高齢者や障がい者等を中心に、生活に必要な不可欠な交通として機能している。しかしながら、当該地区を運行する関の江団地線は、国大線と接続しているが、人口減少とモータリゼーションの進展に伴い、輸送人員が減少し、バス事業者の慢性的な赤字が続き、路線存続が極めて困難な状況に陥っている。関の江団地線の利用者の中には通学利用の小学生の占める割合も高く、仮に路線が廃止された場合の利用者への影響は大きい。さらに関の江団地線の運行区間と重複する路線がないことから、当該路線が廃止された場合、交通空白地域が生じてしまう。加えて、安心院亀川線の廃止に伴い交通空白地域となった大所・小坂地区の住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な移動手段である乗合タクシーを存続していくことが必要である。このため、地域公共交通確保維持事業により関の江団地線及び大所・小坂地区の乗合タクシーを確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

■運行費補助による路線の確保維持（県費）

複数の市町村にまたがる広域的・幹線的な路線、通勤や通学、通院や買い物などの日常生活を支える市内路線の確保維持を図るため、県費による運行費の補助（大分県地方バス路線維持対策費補助金・生活交通路線支援事業費補助金）を活用する必要がある。

第5章 計画の目標・目標達成のための事業

1 計画の目標

●本計画の取組を推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めます。

成果指標の設定はP76～に記載

目標1 利用しやすく持続可能な市内ネットワークの最適化

市民・来訪者の移動しやすい環境の実現に向けて、行政・交通事業者の連携強化に取り組むとともに、生活圏や観光圏の多様な移動ニーズに応じた市内ネットワークの最適化を図り、市内バス路線・地域コミュニティ交通（タクシー、乗合タクシー等）の利用者数の回復、持続性の向上を目指します。

▶ 指標1 市内バス路線の**輸送人員の回復**を図ります

▶ 指標2 タクシーの**輸送人員の回復**を図ります

▶ 指標3 地域コミュニティ交通の**持続性の向上**を目指します

目標2 市民・来訪者が利用しやすい利用環境の充実

市民や国内外から訪れる来訪者など、誰もが使いやすい公共交通環境の実現に向けて、待ち時間を過ごしやすい待合環境や情報案内・誘導、ユニバーサルデザイン車両等の充実を進め、使う人の視点から利用環境の充実を図る取組を目指します。

▶ 指標1 利用者に見える形での**交通結節機能の強化**を目指します

▶ 指標2 主要な拠点の**利用しやすい環境の充実**を目指します

目標3 多様な移動ニーズに対応した幹線交通の持続・活性化

通勤や通学、買い物、通院、観光・ビジネスといった多様な目的で利用され、地域間の移動・交流を促進する重要な機能を果たしている幹線交通は、公共交通モード間・広域自治体間の連携による取組を進め、コロナ禍で急減した利用者数の回復・持続性の向上を目指します。

▶ 指標1 鉄道駅・フェリーの**輸送人員の回復**を図ります

▶ 指標2 幹線バスの**輸送人員の回復**を図ります

目標4 多様な関係者との連携を通じた利用促進・情報提供の充実

市民をはじめ、商業・医療・観光等の沿線施設、他分野の関係団体・部署、各交通事業者、行政などの多様な関係者と連携し、移動やお出かけ先での楽しみを含めた利用促進・情報提供を多彩に進め、市民や来訪者が公共交通を使って自由に移動するまちの実現を目指します。

▶ 指標1 使う人の視点から**情報を入手しやすい環境の充実**を目指します

▶ 指標2 **公共交通利用率の向上・連携する関係者の拡大**を目指します

※運行費の国庫補助対象系統の目標は、別紙に記載

2 実施事業の体系

- 本計画に定めた目標を達成するために行う7の事業を定め、本市の持続可能な公共交通サービスの持続・活性化に向けて取組を進めていきます。

① 段階的な市内バス路線再編の推進

■ 市内バス路線等のモニタリング・分析

- コロナ禍の収束に向けたモニタリング、利用回復状況に関する継続的な分析

■ アフターコロナに合わせた市内バス路線網の再編

- アフターコロナの需要に応じた路線網の最適化、需要・ニーズに応じた補助路線の見直し など

■ 新モビリティ・ICT技術等の活用及び検証

- 便利で快適に移動できる公共交通の実現に向けた新技術活用の調査・研究の推進

■ 行政・交通事業者の連携強化

- 公共交通専門ワーキング等を通じた行政・交通事業者の連携強化（体制の整備）

② 地域コミュニティ交通の維持・充実

■ 多様なニーズに対応するタクシーの持続・利用促進

- 細やかなサービスに対応するタクシーの利用促進

■ 市民協働による地域コミュニティ交通の支援

- 乗合タクシーの利用促進・改善、市民協働による地域コミュニティ交通の取組の推進

■ 共生社会を支える移動しやすい環境の整備

- 高齢者や心身障がい者にとっても自由に移動しやすい環境への支援

■ 行政・交通事業者の連携強化

- 交通事業者との密接な連携による取組の推進

③ 幹線交通と接続する交通結節機能の強化

■ 交通結節点における待合環境・情報案内の充実

- 幹線交通と接続する交通結節点の待合環境、情報提供・誘導などの交通結節機能を強化

④ 主要な乗り場・車両等の環境整備

■ 主要拠点（モビリティハブ）の環境整備

- 市内の地域生活拠点や観光拠点の待合環境、情報案内・誘導の充実、乗継利便性の向上

■ 周辺施設・コンビニ等と連携した待合環境改善

- 沿線施設と連携したバス停環境の充実

■ ユニバーサルデザインの推進

- 誰もが利用しやすい乗り場・車両等の整備促進

⑤ 幹線交通の提供サービスの持続・利便性向上

■ 大分県中部圏で連携した一体的な路線維持

- 市大分県が主体となって圏域内3市・交通事業者が連携しながら幹線交通の取組を推進

■ 利用者ニーズに応じた待合環境の改善

- 一部ニーズのある交通結節点の機能向上

■ 公共交通モード間の乗継利便性の向上

- 異なる公共交通モード間の乗継利便性の向上

⑥ 利用者の目に触れる機会を増やす情報発信・PRの充実

■ 市民・来訪者への情報発信・PR

- 多様なコミュニケーションツールでの情報発信の充実、運転手の募集活動に関する発信

■ 利用者目線による情報提供の充実

- わかりやすいアプリ等の活用促進、宿泊先や学校等の情報を入手しやすい拠点の充実

⑦ 多様な関係者との連携の促進

■ 大規模イベント時の利用促進

- 市内イベントに合わせた誘導・パーク&ライドなど

■ 来訪者・市民の利用のキッカケをつくる利用促進

- 付加価値を付けた公共交通の市内散策プラン

■ 各ターゲット層への情報提供・利用促進

- 転入者・免許返納者などに向けた仕組みづくり

■ 関係部局・団体等と連携した調査・改善

- 観光・福祉団体等と連携したサービス改善調査

3 事業内容及び実施主体

● 計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体、取組み方針等を定めます。

- 目標1 利用しやすく持続可能な市内ネットワークの最適化 -

事業1 段階的な市内バス路線再編の推進

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 既存バス路線の慢性化する収支赤字の軽減、コロナ禍で減少した利用の回復 ○ 路線・ダイヤが重なるサービス非効率区間の改善（公共交通サービスの役割分担） ○ 輸送人員が不十分なバス路線の見直し（需給バランスに合わせた存続策など） ○ 中心市街地へのアクセス確保、市内観光地のアクセスを支えるサービスの持続 ○ 住環境・生活環境・交通利便性の一体的な向上（転入促進、居住の誘導など） ○ ICT等の先進技術を活用した新しいモビリティの導入、MaaS等の調査研究・推進
--------------	---

■ 取組の方向性

市内バス路線は、人口減少の本格化（高齢者総数の減少）、コロナ禍の大幅な利用減少で厳しい経営環境に見舞われ、事業者各社は大きな収支赤字を抱えています。事業者の努力で存続しているサービスの利用減少が長期化すると、事業者だけでは支えきれない状態となることが懸念されます。今後の提供サービスの持続にあたっては、行政・交通事業者・地域関係者が協力しながら、コロナ禍収束に向けた利用実態のモニタリングを行い、アフターコロナに合わせた段階的な市内バス路線の改善※を進めていきます。

段階的な改善 利用が低迷している現状に合わせて見直すと大幅な減便やサービス縮小を余儀なくされるため、アフターコロナの状態を確認しながら生活・観光に必要な機能を確保

■ 成果指標

成果指標の設定はP76～に記載

指標	単位	現状値	目標値
路線バスの年間輸送人員	万人/年	393	530
1便平均利用者数5人以上の路線数	路線	全46路線中 43路線で達成	すべての路線で達成

※運行費の国庫補助対象システムの目標は、別紙に記載

■ 実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
① 市内バス路線等のモニタリング・分析	別府市バス事業者	(定期検証)				
		乗降計測	モニタリング	(コロナ禍収束に向けて)		
② アフターコロナに合わせた市内バス路線網の再編	別府市バス・タクシー事業者	協議・検討	継続的に協議・検討			
		連携・実施				
③ 新モビリティ・ICT技術等の活用及び検証	別府市、鉄道・バス・タクシー事業者	調査・研究等				
他) 行政・交通事業者の連携強化	別府市、鉄道・バス・タクシー事業者	設置	(公共交通ワーキング・個別協議等)			
		協議・検討				

取組① 市内バス路線等のモニタリング・分析

緊急事態宣言・まん延防止等重点措置の影響で変動を繰り返すバス利用者数は、コロナ禍の収束後まで継続的に利用状況のモニタリング・分析を行います。

市民等のライフスタイルの変化により外出回数の減少も予見されることから、利用回復状況を確認しながらアフターコロナの実態に合わせたネットワークの維持方策について、行政・交通事業者が協力しながら協議・検討を行っていきます。

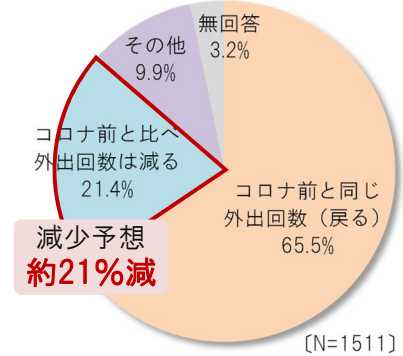


図 コロナ禍収束後の外出回数 (主要施設ヒアリング結果)

取組② アフターコロナに合わせた市内バス路線網の再編

「取組①市内バス路線等のモニタリング・分析」の結果を踏まえ、アフターコロナの需要に応じた市内バス路線網のあり方について、行政・交通事業者が協力しながら協議・検討を行っていきます。

アフターコロナの需要に応じたバス路線網の最適化 (将来に残していくための見直し)

コロナ禍で大きな減収影響が生じた市内バス路線は、利用状況や生活・観光行動などのモニタリング状況を踏まえた路線存続策を行政・交通事業者で検討し、順次見直しを進めていきます。

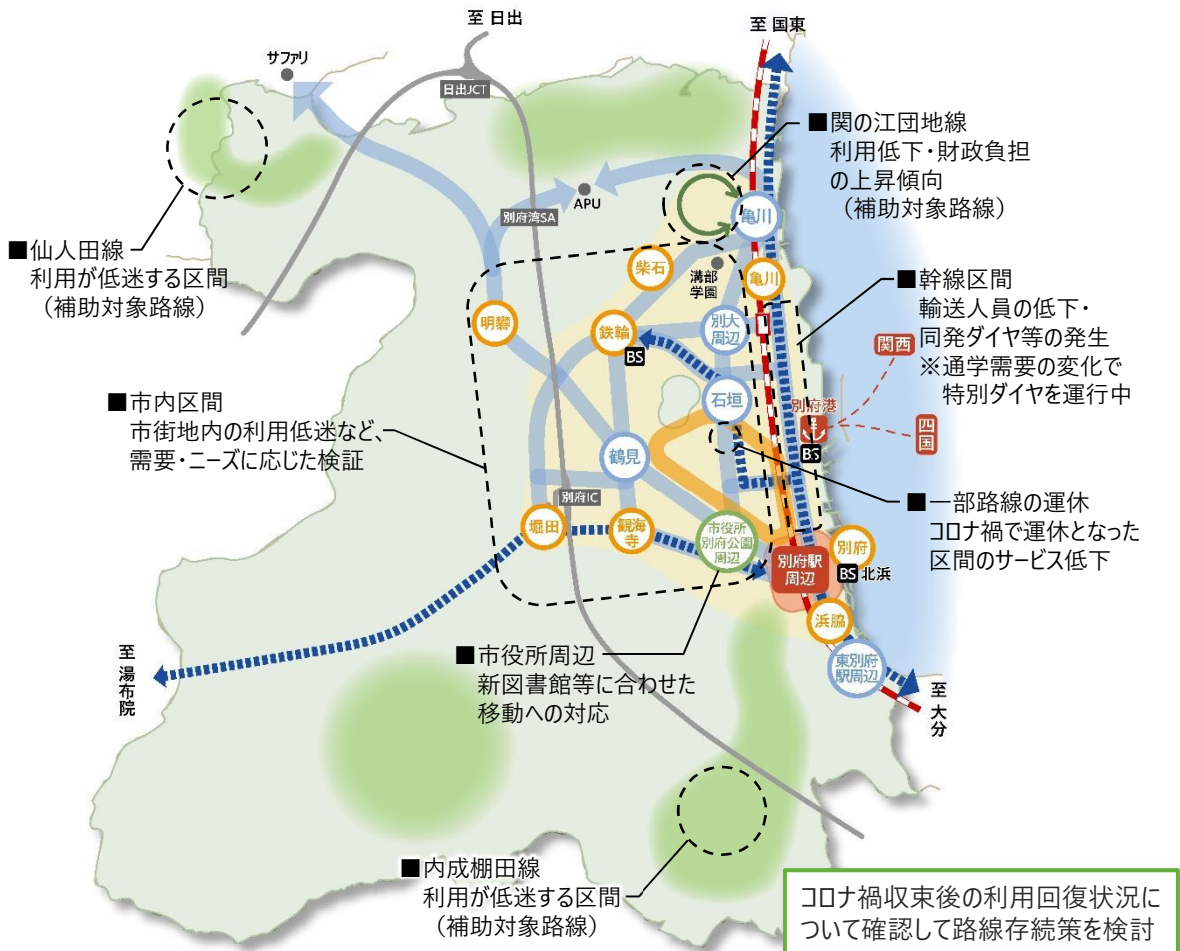


図 コロナ禍の影響が生じている市内バス路線の課題

地域の需要・ニーズに応じた市補助路線の見直し

民間での路線存続が難しくなったバス路線（内成棚田線、仙人田線、関の江団地線）は、市の運行補助（計約1700万円/年）により維持していますが、利用の少ない区間が路線全体に広がっています。

経年的な利用低下が確認される市補助路線は、計画1年目から地域団体（ひとまもり・まちまもり協議会※など）と直接的な意見交換を開始し、需要（必要性）・ニーズに応じた運行方式の改善を順次進めます。

ひとまもり・まちまもり協議会 従来の自治会に加えて多様な団体が連携・協力し、住民が中心となって、地域の課題に取組み、特性をいかした地域づくりを行う地域運営組織です。別府市内の中学校区単位を基本に7つの地域で設置されています。

内成棚田線 仙人田線 利用のないバス停や低頻度利用（5～10日に1回など）が路線全体に確認でき、沿線住民のニーズ・利用実態等に合わせた運行方式の見直しなどについて検討

関の江団地線 市民・交通事業者・行政の連携でニーズに沿った路線として導入された当初に比べ、利用の低下や財政負担額の上昇が確認され、生活圏のニーズに対応するサービス内容を再検証

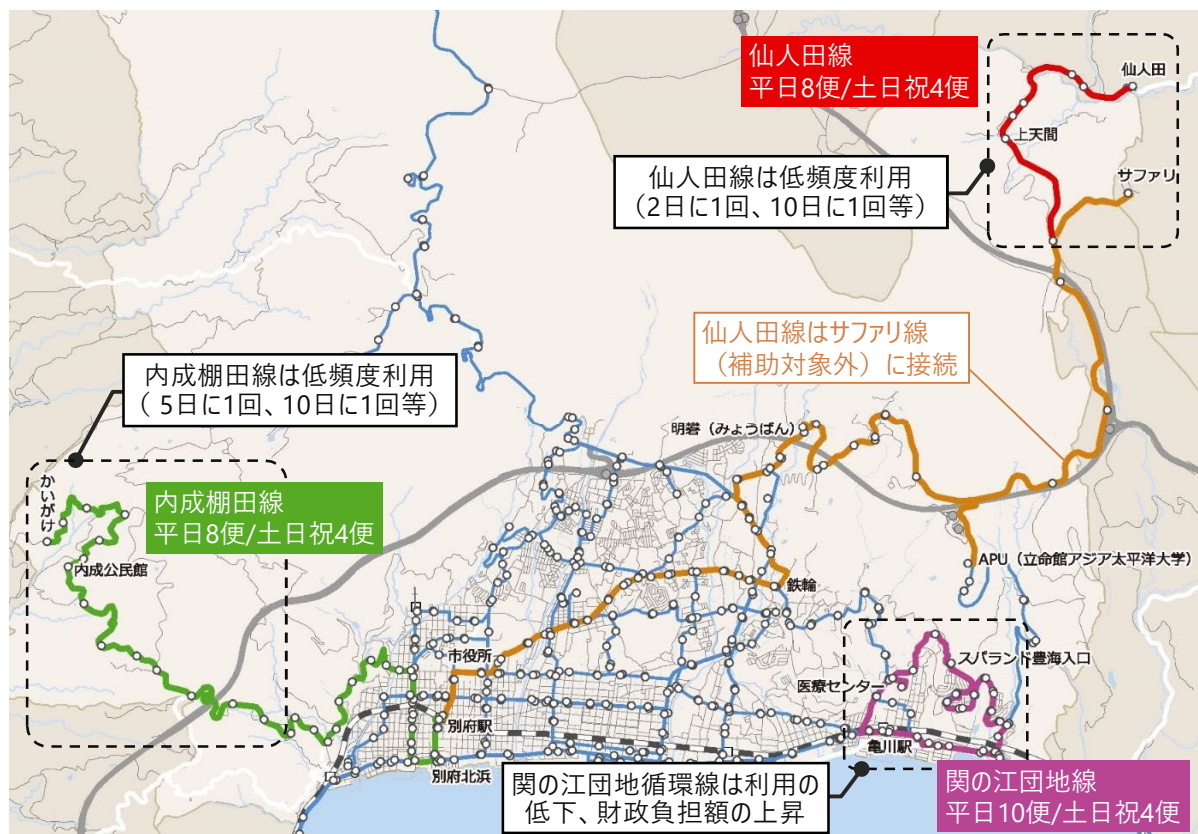
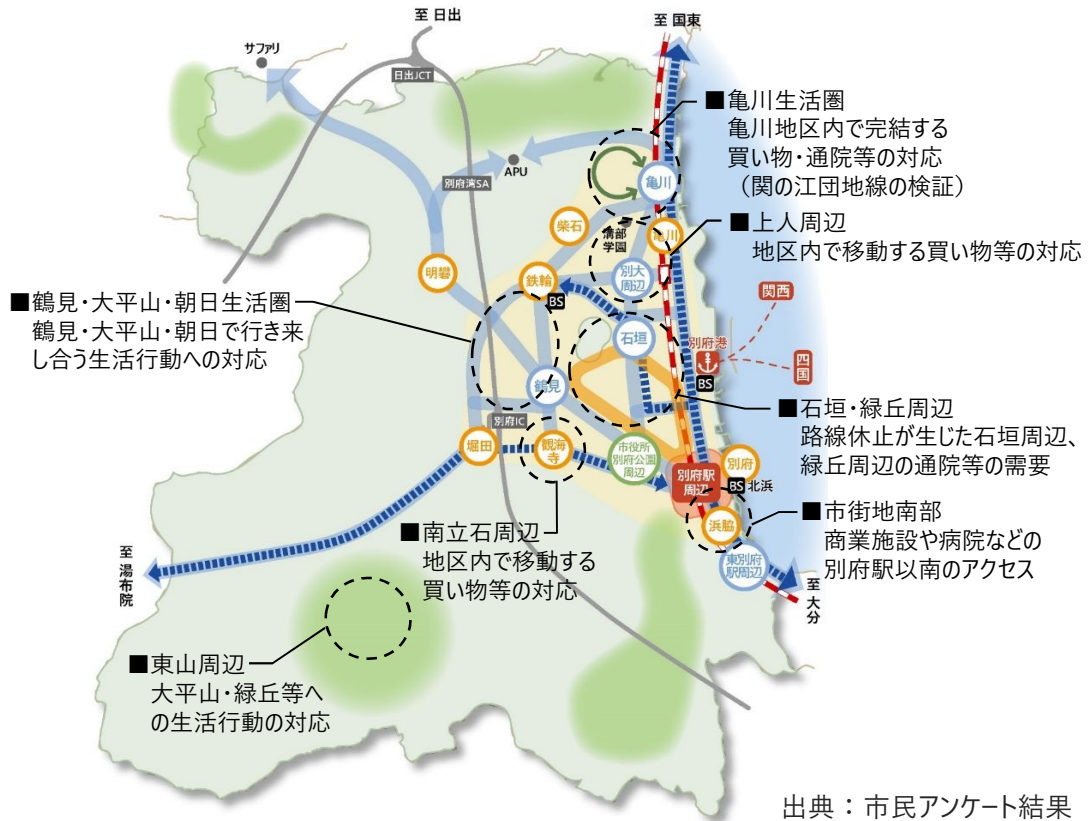


図 市内の補助対象バス路線

市民の生活圏に対応するサービス利便性の向上

市内バス路線は居住地から中心部（別府駅周辺）までの移動に対応する一方、中心部と異なる生活圏が市内に存在しています。これら居住地と病院・スーパー等を結ぶ路線の見直し、目的地に応じた経路地・乗り入れの改善、サービス改善を行った路線の社会実験など、行政及びバス・タクシー事業者と検討・協議を行ったうえで、生活環境・交通利便性の一体的な向上に向けた取組を進めます。

〈市民の生活行動・ニーズの特徴〉



出典：市民アンケート結果

図 日常的な生活圏の行動特性（日常的な買い物・通院）

観光・ビジネス客を誘引するプラン・サービスの充実

観光分野の消費回復に向けた取組を支えるため、観光地までの移動に便利なバス・タクシーの利用促進に取り組みます。

- バスフリー乗車券・観光タクシー等のPR強化
既存のフリー乗車券や観光タクシー等のPR強化
- お手軽お出かけプランの作成・サービス確保
既存ストック（バス・タクシー）を最大限に活かしながら、滞在地などから観光施設・公園などを散策できるお手軽お出かけプランの作成・必要なサービスの確保を行い、観光部局や旅館・ホテル等と協力して利用促進
- 新たな交通サービスの調査・研究（取組③）の活用
新たなサービス等の調査・研究に伴い、公共交通の利便性向上につながる取組は活用を検討（取組③）



図 お出かけプラン例（宮崎県延岡市）

■取組③ 新モビリティ・ICT技術等の活用及び検証

本市の総合計画・総合戦略では、まちの発展に資する施策の一つとして先進技術やICTを活用した新たなモビリティサービス・MaaS※の調査研究等を目指しています。便利で快適に移動できる公共交通サービスの実現に向けて、新技術や新制度の活用に向けた調査・研究や視察、活用価値を検証するための社会実験など、交通事業者との協議・検討を進めていきます。

MaaS Mobility as a Serviceの略、鉄道やバス、タクシーなどの個別に提供されている移動手段などの検索・予約・決済をシームレスにつなぐ統合型サービス

生活・観光・福祉での新たなモビリティサービスの活用促進

生活・観光・福祉などのまちづくりに寄与する新たなモビリティサービスの活用促進を図り、バス・タクシーの代替、心身障がい者や観光客の輸送など、便利で快適に移動できる公共交通サービスの実現に取り組みます。

AIオンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合 	<ul style="list-style-type: none"> 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待
			

▶▶▶ サービス効率・利便性の両立、運転士不足・労働環境の改善などの課題解消

図 新モビリティサービス例 出典：国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課

別府に訪れる来訪者のおもてなし強化（観光MaaS）

観光型MaaSを活用した公共交通やシェアリングサービス、商業・宿泊・宅配等の一体的なサービス提供の調査研究を進め、別府に訪れる来訪者が「スマホ1つで旅を楽しんでもらえる取組」について検討を進めます。



myroute by KINTO

あなただけの
お出かけ
コンシェルジュ

JR九州 九州の観光バス
ゆふいん1day レール&バスチケット

1日フリー

JR豊前線
由布院～大分～別府
Yufuin Oita Beppu

バスフリー区間
由布院駅前バスセンター～別府駅

最適なルート検索

らくらく移動予約

デジタルチケットを使う

図 MaaS取組例（myroute・湯布院観光型MaaS）
出典：my route（マイルート）利用画面



乗り放題!!

シャトルバス
越後湯沢駅～岩原～中里で
シャトルバスを運行
夜21時まで
運行!

定額タクシー
小回り移動に便利な
定額タクシー
岩原エリアに新規導入
※始頭でシャトルバスと替乗し
乗り継ぎができます。

紙乗車券
を活用

乗車区間	乗車回数	料金
2日券	乗車回数	500円
	乗車回数	1,000円
	乗車回数	3,000円
1か月券	乗車回数	3,000円
	乗車回数	8,000円

乗車区間	乗車回数	料金
1週間券 （岩原エリア）	乗車回数	3,000円
	乗車回数	1,000円
	乗車回数	8,000円
1か月券 （岩原エリア）	乗車回数	3,000円
	乗車回数	8,000円

シャトルバス（ハイブリッド・グリーンライン）
路線バス（湯原線、土橋線）

ゆふいんバス 025-784-2025
アサヒタクシー 025-784-3410

バスとタクシーで 湯沢がもっと便利になる
お得なMaaS乗車券登場!!
期間限定
湯沢モビリティバス ユーモ
Yuzawa MaaS 2021 TRIAL
7月16日（金）～9月12日（日）

図 サブスクリプション取組例（yuumo）
出典：湯沢モビリティバスyuumoホームページ

事業2 地域コミュニティ交通の維持・充実

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢化・人口減少が進む中心部・中山間地域の生活利便性の確保 ○移動手段を持たない高齢者や子ども、心身障がい者などの移動の支援（外出促進） ○既存公共交通（鉄道・バス・タクシー）での対応が難しい交通不便状況の解消
-------	--

■取組の方向性

鉄道やバス等のサービスが十分に行き届かない場면을補完する地域コミュニティ交通の維持・充実を図るため、市民・来訪者の多様なニーズに対応しているタクシー事業の維持・利用促進に取り組みます。また、バスやタクシーの利用が難しい市内の不便地域等において、市民協働を基本とした多様な交通手段の検討、高齢者や心身障がい者なども日常生活で自由に移動できる環境の確保に取り組みます。

■成果指標

成果指標の設定はP76～に記載

指標	単位	現状値	目標値
タクシーの年間輸送人員	万人/年	116	190
地域コミュニティ交通の利用者1人当たり行政負担額	円/人	4,660	3,000以下

■実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
①多様なニーズに対応する タクシーの持続・利用促進	別府市 タクシー事業者	連携・実施				
②市民協働を基本とした 地域コミュニティ交通の支援	別府市 地域住民 バス・タクシー事業者	(乗合タクシーの周知強化・改善)				
		計画・準備	実施			
		(市民主体の取組の支援)				
		計画・協議	地域の需要を確認しながら、順次取組			
		順次実施				
③共生社会を支える 移動しやすい環境の整備	別府市 バス・タクシー事業者	継続的に実施				
他) 行政・交通事業者 の連携強化	別府市、鉄道・バス・ タクシー事業者	(公共交通ワーキング・個別協議等) 協議・検討				

■取組① 多様なニーズに対応するタクシーの持続・利用促進

来訪者の多様なニーズに対応し、市民から他交通の対応できない場面などに頼りとされているタクシーの継続的な維持に取り組みます。各社対応サービスの見える化、主要乗り場の情報発信、鉄道・バス等と連携した利用促進、心身障がい者の外出支援などでの積極的活用に取り組みます。

- 鉄道駅・フェリー乗り場等における二次交通の確保
- 福祉分野におけるタクシー利活用の継続（取組③）
タクシー利用助成・車両支援、各社対応サービスの見える化
- 観光タクシー等のPR・情報発信
観光タクシーの各社サービスの見える化・主要乗り場での案内、早朝・深夜利用や予約電話番号の案内など
- 鉄道やバス等と連携した利用促進企画・企画乗車券
- ICT等の新技術を活用に関する調査研究・事例視察の支援
人材不足を抱えるタクシーの効率性・サービス向上
- バス等が運行できない不便地域等の移動支援（取組②）
料金が低い・待ち時間が長いなどの市民ニーズ対応



図 市内タクシーの提供サービス
出典：わが街辞典

■取組② 市民協働を基本とした地域コミュニティ交通の支援

バスやタクシーの利用が難しい状況にある不便地域（遠隔地など）は、市民も主体的に運行に関与してバスの利用促進や乗合タクシー等の多様な交通手段を検討するなど、市民協働を基本とした地域コミュニティ交通の取組を進めていきます。

乗合タクシー沿線への再周知・乗車体験企画

コロナ禍影響等で利用低下が確認される乗合タクシーは、サービス内容・利用方法の再周知（強化）、利用していない人の乗車体験企画などの利用促進を推進



図 みんなのタクシー（大所・小坂）
出典：市報べっぷ

使う人の意見を反映した乗合タクシーの改善

生活行動調査では対応エリア外への動きが確認され、地域との意見交換を通じて対応する運行方式を検証・改善

不便地域等における市民主体の取組の支援

バス・タクシー利用が難しい不便地域（遠隔地等）の対象範囲やサービス維持に必要な条件を整理したうえで、市民主体による多様な交通手段の取組を進め、需要・ニーズに応じた利用しやすい運行方式などを検討



図 沿線利用者との検討会（大分市）

表 乗合タクシーの概要

系統名	起点	終点	実施主体	区分	運行態様	備考
大所・小坂地区 乗合タクシー	大所・小坂 地区	別府医療 センター	別府市 (交通事業者に委託)	4条乗合	区域運行	フィーダー補助
東山地区 乗合タクシー	東山地区	別府駅西口	別府市 (交通事業者に委託)	4条乗合	区域運行	-

■取組③ 共生社会を支える移動しやすい環境の整備

身体機能が低下した高齢者や心身障がい者も日常生活で自由に移動しやすい環境の整備に向けて、社会参加の促進・福祉の増進に向けた支援などの取組を継続的に進めます。

福祉分野の外出支援の継続

高齢者の移動支援（バス回数乗車券）、障がい者の福祉タクシー料金助成などの社会参加の促進・福祉の増進に向けた制度を継続

安心して利用できる環境の整備

車両・スタッフの能力により異なる各社対応サービスの見える化や共通サービスの改善に取り組み、安心して利用できる環境を整備

- 目標2 市民・来訪者が利用しやすい利用環境の充実 -

事業3 幹線交通と接続する交通結節機能の強化

事業の課題	○市民・来訪者が求める交通結節点等の乗継利便性の向上（駅・ターミナル等） ○高齢利用者や子ども、外国人観光客にも使いやすい利用環境の整備
-------	---

■取組の方向性

公共交通ネットワークの中心を担うJR別府駅のほか、幹線交通と接続する拠点である別府港・長距離バス乗り場（北浜、鉄輪）において、待ち時間を過ごしやすい待合環境や情報案内・誘導の充実など、市内の公共交通を利用しやすい環境の実現に取り組んでいきます。

■成果指標

成果指標の設定はP76～に記載

指標	単位	現状値	目標値
列車との接続を確保したバスの便数の割合 （ネットワークの中心を担う別府駅）	%	別府駅前 82.5% 別府駅西口 72.9%	現在の水準を維持
交通結節点の機能を充実した箇所数	箇所	-	4

■実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
①交通結節点における 待合環境・情報案内の充実	別府市 鉄道・船舶・バス ・タクシー事業者	協議・検討	→			
他) 行政・交通事業者 の連携強化	別府市、鉄道・バ ス・タクシー事業者	(公共交通ワーキング等) 協議・検討	→			

■取組① 交通結節点における待合環境・情報案内の充実

交通結節点は列車・バスの接続ダイヤを維持し、待合スペース近くでの時刻案内・乗継情報の提供、乗り場への案内誘導の整備など、待ち時間を快適に過ごせる環境の充実に取り組みます。また、鉄道・船舶等とバス・タクシーとが円滑に接続できるよう、車両待機・発着機能を考慮した交通結節機能の確保を検討し、公共交通相互の乗り継ぎ機能の強化を図ります。



図 駅構内・バス車内等の時刻案内（再掲）



図 待合スペース近くのバス案内配置（再掲）

事業4 主要な乗り場・車両等の環境整備

事業の課題

- 人口減少下での地域生活拠点の利便性確保・観光拠点のアクセス向上
- 高齢利用者や子ども、外国人観光客にも使いやすい利用環境の整備

取組の方向性

地域生活拠点・観光拠点に位置付けられる主要拠点において、待合環境や情報提供機能、交通手段相互の接続などによる乗継機能の向上に取り組みます。また、ユニバーサルデザイン等の視点から乗車時間や待ち時間を快適に過ごせる利用環境の充実に取り組みます。

成果指標

成果指標の設定はP76～に記載

指標	単位	現状値	目標値
利用環境を充実した主要拠点数	箇所	-	12

実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
①主要拠点（モビリティハブ）の環境整備	別府市 交通事業者		計画準備	実施		
②周辺施設・コンビニ等と連携した待合環境の改善	別府市 施設関係者		計画準備	実施		
③ユニバーサルデザインの推進	別府市 交通事業者	実施	車両更新時など、継続的に順次実施			
他) 行政・交通事業者の連携強化	別府市、鉄道・バス・タクシー事業者	（公共交通ワーキング等） 協議・検討				

取組① 主要拠点（モビリティハブ）の環境整備

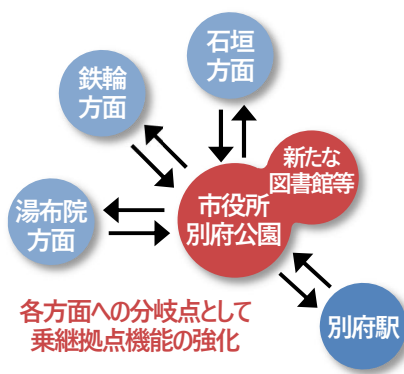
地域生活拠点・観光拠点に位置付けられる主要拠点は、ベンチ・上屋の確保、乗継情報の案内、交通手段相互の接続（サイクル&ライド、タクシー案内、沿線と協力したパーク&ライド等）など、拠点エリアの生活利便性の向上、ネットワーク改善の布石となるモビリティハブの充実に取り組みます。



図 乗り換え拠点例
出典：2040年道路の景色が変わる（国土交通省）

市役所周辺の乗継拠点化

新図書館整備と連携して乗継拠点機能の強化
（待ち時間を過ごしやすい環境や乗継情報の案内・誘導など）



別府市新図書館等整備基本計画（R2年3月） ※加筆



■取組② 周辺施設・コンビニ等と連携した待合環境の改善

周辺施設・コンビニ等の協力を通じて待合スペースやベンチ・屋根を確保して高齢者も待ち時間を快適に過ごせる乗り場をつくるなど、バス停等の乗り場環境の充実に向けて取り組みます。



猛暑日や雨天時に
利用しやすい待合環境

図 沿線施設と協力した乗り場環境
出典：公共交通の勘どころ（九州運輸局）



図 沿線施設・コンビニ等と協力した取組
出典：熊本市地域公共交通計画



特に、沿岸の平地部での活用、
バイクを含む二輪車駐輪場として検討

図 駐輪場バス停に付帯したサイクル&ライド駐輪場（久留米市善導寺）
出典：第2期 久留米市地域公共交通網形成計画

■取組③ ユニバーサルデザインの推進（前計画の継続課題）

前計画の事業では、高齢者や障がい者、子供連れの方等の誰もが安心して移動できる環境の整備、宿泊施設等のバリアフリー化を促進するためのハード整備に取り組んでいます。利用しやすい乗り場環境の整備、誰もが使いやすく・環境負荷の少ない車両（例：UDタクシー、EVタクシー、ノンステップバス等）の導入促進などは前計画から継続して取り組むべき課題であり、関係機関と連携しながら対応を進めます。



図 UDタクシー
出典：「TAXI TODAYinJapan2015」
（一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会）

- 目標3 多様な移動ニーズに対応した幹線交通の持続・活性化 -

事業5 幹線交通の提供サービスの持続・利便性向上

事業の課題	○コロナ禍による利用減少の抑制・利用回復に向けた利用促進 ○別府駅・ターミナル・長距離バス乗り場等の乗継利便性の向上
--------------	---

■取組の方向性

県内外や県内他都市への輸送サービスを提供する鉄道・フェリー・長距離バス・幹線バスは、大分県中部圏公共交通計画において地域間の移動・交流を支える維持を図るべき“地域間路線”として位置付け、県・市・交通事業者の連携による取組を進めています。本市の公共交通ネットワークの根幹を支えている幹線交通の継続的な路線維持や利用促進・利便性向上に取り組みます。

■成果指標

成果指標の設定はP76～に記載

指標	単位	現状値	目標値
市内の主要鉄道駅の乗車人員	人/日	7,075	8,500
フェリーの年間輸送人員	万人/年	17	38.5
幹線バスの年間輸送人員	万人/年	65	95

■実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
①大分県中部圏で連携した一体的な路線維持	大分県、鉄道・船舶・バス事業者 別府市・関係市町	(大分県中部圏公共交通計画)				
		計画策定	連携・実施			
②利用者ニーズに応じた待合環境の改善	別府市、鉄道・船舶・バス事業者	(事業者主体のサービス改善を継続)				
		協議・検討	連携・実施			
③公共交通モード間の乗継利便性の向上	別府市 鉄道・船舶・バス事業者	(事業3と連動)				
		協議・検討	連携・実施			

■取組① 大分県中部圏で連携した一体的な路線維持

地域間路線は交通事業者の自主運行を基本（欠損額の内部補助、一部路線に国・県等の支援）に維持されていますが、新型コロナウイルス感染症の長期化により利用者数の急減に見舞われています。こうした厳しい状況からの利用回復に向けて、大分県が主体となって大分市・別府市・由布市と各公共交通事業者が協調し、大分県中部圏での一体的な調査・計画※に継続して取り組むとともに、交通事業者・行政が連携して情報発信・利用促進に取り組んでいきます。

※大分県中部圏公共交通計画（策定予定）

〈大分県中部圏における取組内容（抜粋）〉

大分県が主体となって圏域内3市及び鉄道・船舶・バス・タクシー事業者が連携して調査・計画・協議を実施

対象とする地域間路線（別府市関係）

- 鉄道（JR日豊本線）
※特急列車はJR久大本線及びJR豊肥本線とも相互に関係
- 船舶（別府～八幡浜航路、別府～大阪航路）
- 路線バス（国大線、別大線、鉄輪線、鶴見ヶ丘線、辻間・日出団地線、別府湯布院線、サファリ・仙人田線 等）

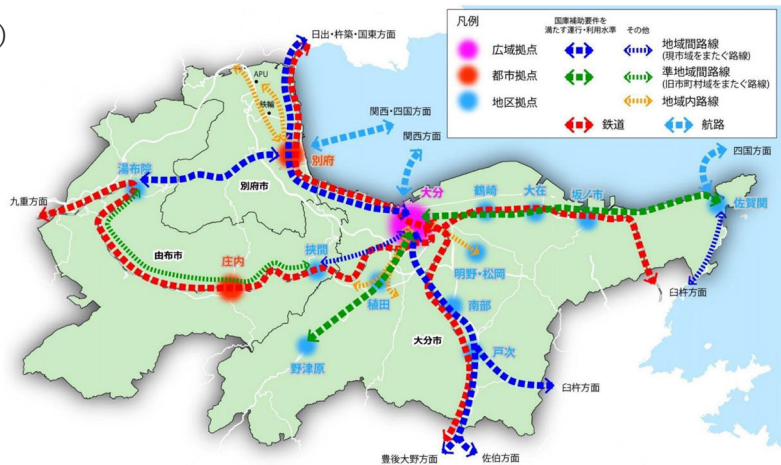


図 大分県中部圏「地域間路線」の位置付け

表 取組内容（抜粋）

計画の改定に向けて協議中

分類	取組内容	実施主体
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ○地域間路線の利用特性や乗り継ぎを考慮した基準ダイヤの設定 ○交通結節点の乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの調整 ○交通事業者・自治体連携による乗継環境改善 ○利用低迷路線の交通モードの転換、サービス競合路線の役割分担 	大分県、各市、バス・タクシー・鉄道・船舶事業者
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ○ICT技術を活用した情報提供、バスロケーションシステムの導入 ○交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化 ○総合的な路線図作成、バス停等の案内表示の改善 	大分県、各市（大分/別府/由布）、バス・鉄道・船舶事業者、施設所有者
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ○共通乗車券の導入、バス利用環境の改善 ○公共交通を活用した観光ルートの形成 	別府市交通事業者
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○P&R・P&BRの推進、バス・タクシー運転手の確保 など 	大分県、各市（大分/別府/由布）、バス・鉄道・船舶事業者

出典：大分県中部圏地域公共交通網形成計画を参考に記載

■取組② 利用者ニーズに応じた待合環境の改善

地域間路線の利用者ニーズでは、好感や満足の意見（早い・時間通り、きれいで使いやすい、アナウンスが良い等）が多い一方、一部の利用者は案内の分かりづらさ、乗継情報の案内、待合環境・wifi対応などを求める意向があります。交通結節点の利用環境について、交通事業者と行政で協力してニーズ調査や対応策の協議を行い、継続的な機能性の向上に取り組みます。



図 待合スペース周辺の利便性確保（延岡駅）

■取組③ 公共交通モード間の乗継利便性の向上

市民・来訪者ニーズで求められている乗継利便性の向上に向けて、鉄道駅などで異なる公共交通モードを相互に乗り継ぎしやすいダイヤの維持、利用者に見える形でのわかりやすい乗り継ぎ情報の案内に取り組みます。また、一部に生じている鉄道・バス等のすれ違い解消に向けて、各交通機関のダイヤ情報を整理したうえで関係者との協議・検討を進めます。

参考事例 利用者に見える形での列車・バス乗り継ぎ利便の向上

駅構内やバス車内のモニターによる相互の情報案内や接続するバスのダイヤ調整などを行い、利用者に見える形で乗継利便性の向上に取り組んでいる事例があります。

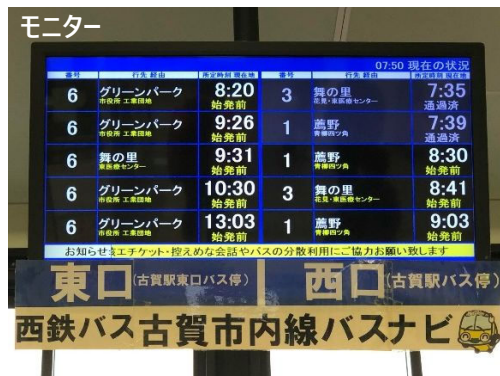


図 駅構内・バス車内の情報案内（下曽根駅）
出典：九州旅客鉄道株式会社決算説明会資料

図 駅改札付近のバス情報案内（古賀駅）

■福岡県北九州市 下曽根駅（JR日豊本線）の事例

列車発着時刻に合わせたバスダイヤの調整、駅構内・バス車内のモニターで相互に情報案内

■福岡県古賀市 古賀駅（JR鹿児島本線）の事例

駅改札付近（分岐）にモニターを設置して東口・西口それぞれのバス発車時刻を案内

- 目標4 多様な関係者との連携を通じた利用促進・情報提供の充実 -

事業6 利用者の目に触れる機会を増やす情報発信・PRの充実

事業の課題	○利用を敬遠する原因・利用の不安などを払拭するための情報環境の充実 ○ICT 技術等を活用したわかりやすい情報ツールの活用促進
--------------	--

■取組の方向性

日常生活や観光行動の中で公共交通を見る・知る機会を増やし、公共交通に興味・関心を持ってもらうため、既存公共交通マップの更新・配布、各種ツールを活用した公共交通の情報発信・PR、主要施設と協力したマップ・時刻表の提供など、情報を入手しやすい環境の整備に取り組みます。

■成果指標

成果指標の設定はP76～に記載

指標	単位	現状値	目標値
公共交通の情報提供を充実する取組	回/年	—	各年で定期的に実施

■実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール				
		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
①市民・来訪者への情報発信・PR	別府市交通事業者関係部署・団体	企画・実施	※企画したものから順次実施			
②利用者目線による情報提供の充実	別府市交通事業者関係施設等	企画・実施	※企画したものから順次実施			

■取組① 市民・来訪者への情報発信・PR

実際に利用する際に必要な“時刻”や“バス停位置”などが初めて利用する方にもわかりやすく・入手しやすい情報環境の整備に取り組みます。

公共交通マップ更新 / スマホ・紙面情報等の発信

別府市おでかけ公共交通マップの更新、市ホームページでの案内、SNS・スマホ情報の発信、総合時刻表等の紙面・掲示による情報提供など、様々なコミュニケーションツールを通じて、わかりやすい情報の提供に取り組みます。

運転手の募集活動に関する発信

サービス低下の要因となる交通事業者の人材不足の解消に向けて、運転手募集活動や仕事内容のPRなどに関する情報発信などに取り組み、公共交通サービスを支える担い手の確保を図ります。



図 取組例 (左：公共交通マップ 右：運転士募集)
出典：一般社団法人 北海道バス協会

■取組② 利用者目線による情報提供の充実

利用者にとって「目的地に行けるバス車両や時刻が簡単にわかること」が重要であり、わかりやすい乗換情報検索アプリや既存バスロケーションシステムなどの活用を促進していきます。また、駅やバスセンター・バス停のほか、利用機会の多い主要な施設と協力して公共交通マップ・時刻表などを配置し、公共交通の情報を入手できる場所の拡充を図ります。

バスロケーションシステム・アプリの活用促進

サービス提供されている乗換情報検索アプリ（経路案内・バス位置情報の提供）やタクシーの配車予約アプリなどの使い方を案内し、スマホで簡単に検索できるツールの活用を促進

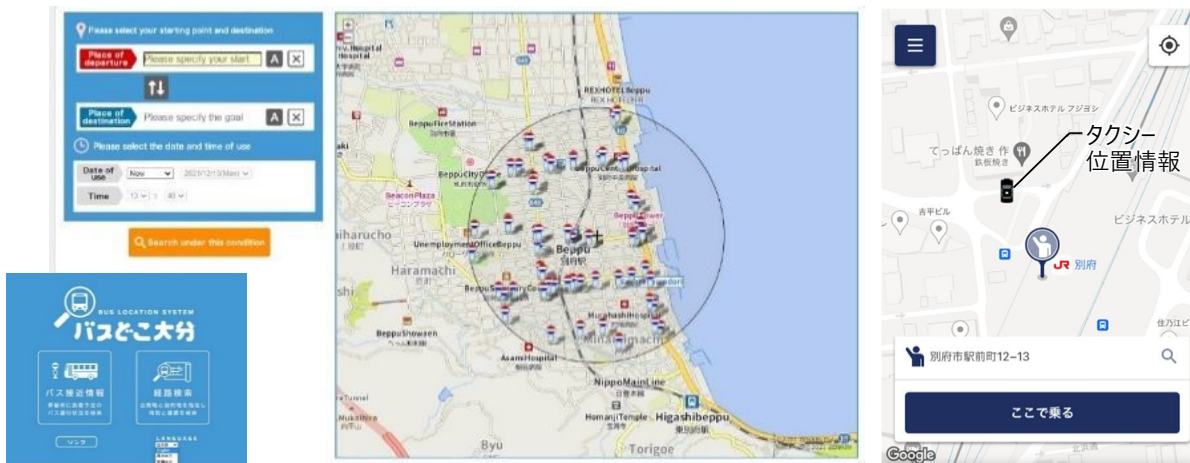


図 バスどこ大分
(経路案内・バス位置情報の提供)

図 JapanTaxiアプリ
(タクシー配車予約)

旅館・ホテル等での情報案内

観光・ビジネス客のバス・タクシー利用を誘因できるよう、利用機会が多い旅館・ホテル等の協力を得て、公共交通マップや時刻表等の情報を配置

大学・高校での学生向け情報案内

大学生・高校生等にとって利用しやすい情報を提供するため、学校側の協力を通じて公共交通マップ・時刻表等を配置

表 公共交通に関する意向（施設関係者等）

関係者	意見内容
旅館・ホテル等	<ul style="list-style-type: none"> バスなど分かりやすい地図がほしい 宿泊客に分かりやすい路線やダイヤの情報を提供してほしい 地元の人でも路線が分かりずらく、バス停の名前が最寄り施設と違う 観光客に寄り添った路線開発を希望
大学生・大学関係者	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りバス路線のダイヤ調整（別府大学、溝部学園短期大学） 市内バス路線などわかりやすい地図、スマホで調べやすいアプリ等の充実 新入生向けの公共交通パンフレット



図 学生向けの携帯用バスマップ

出典：沖縄県わった～バス党ホームページ

事業7

多様な関係者との連携の促進（利用促進・モビリティマネジメント等）

事業の課題

- 公共交通を利用しようとする市民の増進（自家用車依存の軽減）
- 高齢ドライバーの免許返納支援（公共交通を適度に使って暮らす習慣の定着）
- 市民・関係部局・施設などとの連携を通じた利用促進の仕組みづくり

■取組の方向性

公共交通を利用して暮らす習慣の定着を図るため、観光・福祉の関係部局・団体、外出目的地となる施設関係者など、多様な関係者との関係構築に取り組むとともに、施設・公共交通の双方に効果のある利用促進・モビリティマネジメントの取組を推進していきます。

楽しみや特典などを付与した乗車体験プログラム・丁寧な情報提供、公共交通の利便性向上に向けた関係団体との調査・検討など、さらなる利用を促す利用促進企画に取り組みます。

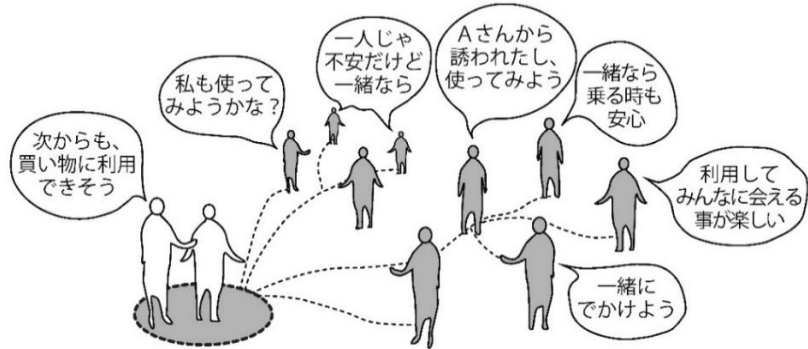


図 イベント参加者からつなげる公共交通の利用促進（イメージ）

■成果指標

成果指標の設定はP76～に記載

指標	単位	現状値	目標値
市民の公共交通利用率	%	14.4%	20%
利用促進企画への協力団体・施設数	団体	-	10

■実施主体・スケジュール

取組内容	実施主体	スケジュール					
		R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	
①大規模イベント時の公共交通利用の促進	別府市 交通事業者 関係部署・団体	企画・実施					※企画したのちから順次実施
②各ターゲット層への情報提供・利用促進	別府市 交通事業者 関係部署・団体	企画・実施					※企画したのちから順次実施
③来訪者・市民の利用のキッカケをつくる利用促進	別府市 交通事業者 関係部署・団体	企画・実施					※企画したのちから順次実施
④関係部局・団体等と連携した調査・改善	別府市 交通事業者 関係部署・団体	企画・実施					※企画したのちから順次実施

■取組① 大規模イベント時の公共交通利用の促進

市内の大規模イベントやMICE、地域行事など、観光等の関係部局・団体と協力し、参加者への公共交通利用を促す情報案内・誘導を強化します。公共交通利用を考慮した事前準備、市営駐車場等を活用したパーク&ライドなど、実行団体との事前協議・検討に取り組んでいきます。



図 市内大規模イベント（別府八湯温泉まつり、べっぴん火の海まつりなど）

出典：別府市観光協会ホームページ、大分県の観光情報公式サイト

■取組② 各ターゲット層への情報提供・利用促進

自ら公共交通を利用しようと思う市民の輪を広げるため、関係団体等と協力して各ターゲット層に合わせた“丁寧な情報提供・乗車体験”等の利用促進（モビリティマネジメント※）を進めます。

モビリティマネジメント 過度に自動車へ頼った暮らしから、公共交通などを適度に利用する暮らしへと行動の転換を促していく（呼びかけていく）取組

特定地区の住民に向けた利用促進・外出企画

利用低迷路線や乗合タクシーの沿線地区などで、外出の楽しみや特典などを付与した乗車体験プログラム・丁寧な情報提供を行い、バス・タクシーなどを日常的に使っていない人にも便利な使い方を知ってもらう・利用しやすさを体感してもらうための利用促進

エリア別公共交通マップの作成

情報量の多いマップ・時刻表は見る人にとっての負担につながることもあるため、市内の居住者に向けてエリア毎に利用できる路線が案内されたエリア別公共交通マップを作成



図 特典を付与した乗車体験（門川町乗合タクシー）



図 エリア別公共交通マップ（青森県八戸市バスさんぽ）

出典：八戸公共交通ポータルサイト

各ターゲット層に合わせた利用案内の仕組みづくり

子ども（学校）や老人クラブに向けた乗り方教室、行政職員に向けた利用促進プログラムを進めるとともに、転入者の手続き時における情報提供の仕組みづくり、免許センター・警察等と連携した高齢ドライバーへの情報案内の仕組みづくりなど、“丁寧な情報提供”を個別に行うための仕組みづくりに取り組みます。

- 子どもを対象とした乗り方教室（将来の利用につなげる）
- 老人クラブへの乗り方教室（外出促進企画）
- 転入者を対象とした情報案内（手続き時の利用案内）
- 高齢ドライバーへの公共交通情報や返納特典の案内（運転免許センターや警察等と連携）



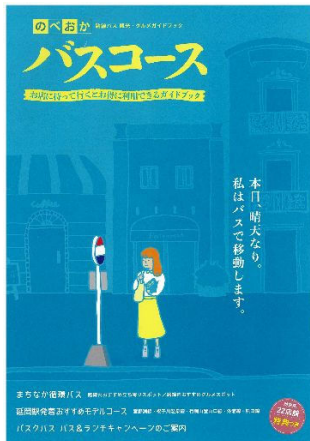
図 転入者向け利用促進（福岡市住宅都市局）
出典：日本モビリティマネジメント会議ホームページ

■取組③ 来訪者・市民の利用のキッカケをつくる利用促進

観光や福祉といった関係部局・団体、目的地となる商業施設・病院・観光施設など、多様な関係者との政策横断的な連携を通じて、公共交通の利用に付加価値を付けた利用促進・お出かけ企画（企画切符や割引など）を推進していきます。

おすすめ観光モデルコース・市内散策パック（観光部局・施設との連携）

バス旅などの公共交通を使って観光できるおすすめモデルコースの作成、関連施設や公共交通の特典付き市内散策パックなど、バス・タクシーなどを使った利用促進・お出かけ企画



バス旅のスケジュールを案内
施設連携でパック料金を提供

図 バス旅ガイドブック・路線バスおすすめモデルコース（宮崎県延岡市）



図 鉄道・路線バス・タクシーの組合せで移動できる連携企画（北海道十勝バス）

高齢者等の健康づくり企画（福祉部局・包括支援センター等との連携）

市民の健康づくり・お出かけ機会の創出の取組で、地域包括支援センター等と連携して路線バスを使った外出促進プログラムを作成し、他分野と公共交通の相乗効果につながる取組を実施



図 路線バスを使った健康づくりイベント（宮崎県延岡市）

■取組④ 関係部局・団体等と連携した調査・改善

観光客（外国人観光客含む）にとって使いやすい案内の充実は本計画で取り組むべき重要な課題の一つであり、B-biz LINKなどの関係団体と連携して利用者目線での環境改善に向けた調査・検討（情報案内・利用環境等の改善）に取り組んでいきます。

福祉関係団体との調査・検討

歩道上の待合空間、段差・傾斜の改善、見やすい・分かりやすい誘導案内、視覚障害者用誘導ブロック、障害者対応型トイレの案内など、連続的・面的なバリアフリー化の課題を調査

観光関係団体とのフィールド調査

外国人旅行者の不便や障害・不安等を解消して満足度を高めるため、交通結節点や観光地周辺案内の多言語対応など、観光施設までの移動について連続的・一体的にフィールド調査



図 外国人目線を通じた情報案内の調査・改善（例）

出典：愛媛県における外国人目線による多言語対応現状調査事業

その他取組 プロジェクトの推進を支える行政・交通事業者の連携強化（体制）

事業の課題

- 行政・交通事業者の連携強化による持続可能なサービスの維持・向上
- 厳しい経営環境や人員不足等に配慮した事業の推進（協力体制）

厳しい経営環境に見舞われている公共交通サービスの維持や取組の実行に向けて、行政・交通事業者が不断に連携しながら、本計画のプロジェクトを推進していきます。

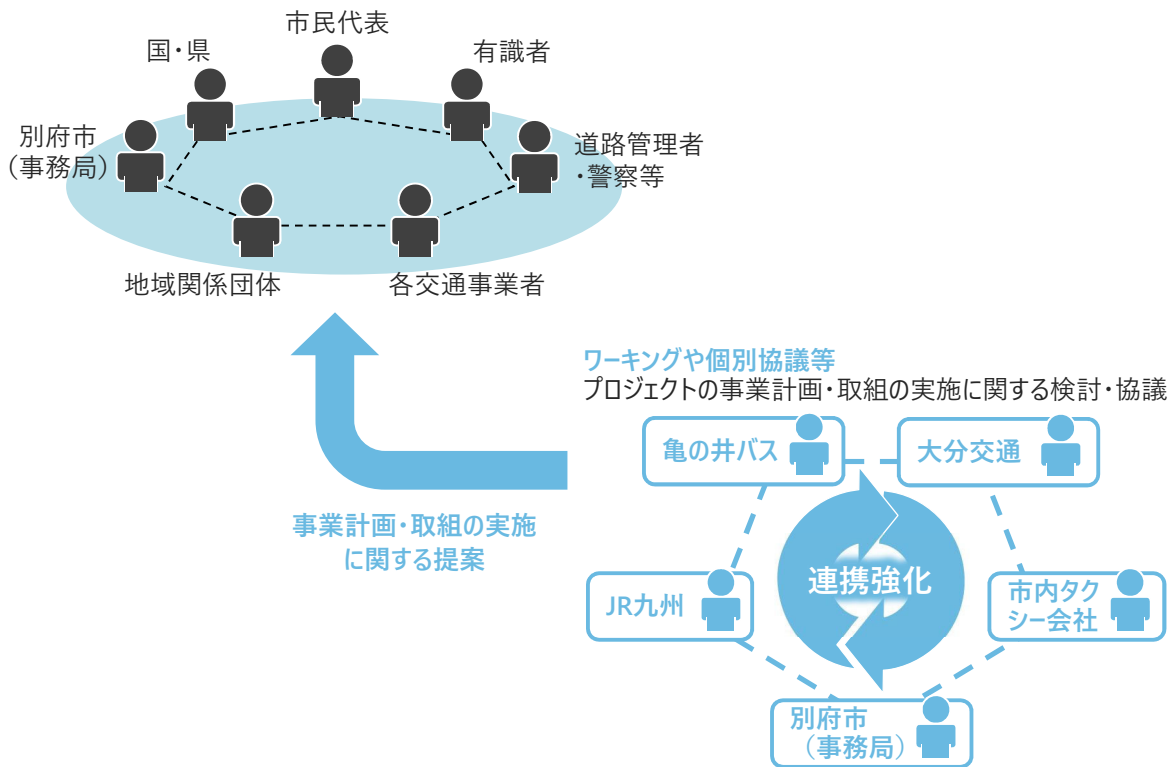
別府市公共交通活性化協議会による継続的な協議・取組を実施していくとともに、本計画のプロジェクト推進を支える公共交通専門ワーキング等の協議体制・関係を強化し、利用状況モニタリング・分析、公共交通相互の役割分担、公共交通ネットワークの見直し検討などについて協力しながら取組を進めていきます（具体的な事業計画に係る内容は個別協議※で対応）。

個別協議 独占禁止法カルテル規制の対象となる路線・ダイヤ・料金等の設定に係る場合は、市主体で各交通事業者との個別協議などにより対応

■プロジェクトの推進を支える体制（別府市公共交通活性化協議会・ワーキングなどを通じた連携）

別府市公共交通活性化協議会

別府市地域公共交通計画の策定および実施に関する検討・協議



第6章 計画の推進

1 事業スケジュール

●本計画の期間である令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026）年度にそれぞれの事業を進行していき、社会情勢等に応じた事業の見直し、実施状況に応じた事業内容の修正などを適宜行っていきます。

表 事業スケジュール

事業	スケジュール				
	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
<p>■事業1 段階的な市内バス路線再編の推進</p>	<p>(モニタリング・分析)</p> <p>(市内バス路線再編) 協議・検討</p>	<p>連携・実施</p>	<p>コロナ禍収束後まで継続 (その後毎年定期検証)</p>		
<p>■事業2 地域コミュニティ交通の維持・充実</p>	<p>(タクシーの持続・利用促進) 連携・実施</p> <p>(乗合タクシー改善・利用促進) 計画・準備</p> <p>(地域コミュニティ交通) 計画・協議</p>	<p>実施</p>	<p>地域の需要を確認して順次取組</p>		
<p>■事業3 幹線交通と接続する交通結節機能の強化</p>	<p>協議・検討</p>	<p>連携・実施</p>			
<p>■事業4 主要な乗り場・車両等の環境整備</p>	<p>(継続実施)</p>	<p>計画・準備</p>	<p>実施</p>		
<p>■事業5 幹線交通の提供サービスの持続・利便性向上</p>	<p>(大分県中部圏公共交通計画) 計画改定</p>	<p>連携・実施</p> <p>(乗継利便性の向上) 協議・検討</p>	<p>事業3と連動</p> <p>連携・実施</p>		
<p>■事業6 利用者の目に触れる機会を増やす情報発信・PRの充実</p>	<p>企画・実施</p>	<p>企画したもから順次実施</p>			
<p>■事業7 多様な関係者との連携の促進</p>	<p>企画・実施</p>	<p>企画したもから順次実施</p>			
<p>■その他取組 行政・交通事業者等の連携強化（体制）</p>	<p>(行政・交通事業者等の連携強化) ワーキング・個別協議などの実施</p>				

2 計画の推進体制・マネジメント

- 本計画の推進にあたっては、市民、交通事業者、別府市、施設関係者、他分野の関係部署・団体などが連携し合うことで取組を推進し、計画目標を達成していくことを目指します。
- 計画に定めた事業を着実に実行していくことが重要であり、中心的な役割として「別府市公共交通活性化協議会」で計画全体のコーディネートを行い、事業の実行計画や関係者との協議・調整などを公共交通専門部会（交通事業者・別府市）により適切にマネジメントしていきます。

表 関係する主体と役割（それぞれで取り組んでいくべきこと）

類型	主体	役割
活動主体	市民（居住者）	○利用者としてサービスを受け、積極的に生活での利用を考える ○自分たちにとって“使い勝手の良い”公共交通の形を考え、身近な公共交通の使い方や守り方を事業者・行政と考える（参画する）
	交通事業者	○安全快適な運送サービスを提供することを前提として、利用者のニーズを踏まえた運送や情報案内を提供する ○関係者と協力し、サービス向上や運行改善、利用促進などを行う
	別府市	○公共交通の維持に向けた取組みの支援、市民のニーズ把握 ○一定範囲内での財政支援、利用促進に係る情報発信、利用啓発など
連携主体	施設関係者	○“市民”以外での受益者となる地域関係者として、身近な公共交通の積極的な利用、施設運営等への活用方法を考える ○公共交通の関係者と協力し、施設・公共交通の相互連携による利用促進企画などに取り組む
	民間企業	
	他の関連部局	
	来訪者	○観光等で本市に来訪（関係）した際の移動時に積極的な公共交通の利用を考える

表 関係者の推進体制（協議会・ワーキング）

体制	構成	役割
別府市公共交通活性化協議会	○市民、利用者の代表 ○交通事業者 ○道路管理者/交通管理者 ○大分県 ○大分運輸支局 ○学識経験者 ○別府市関係各課 ○事務局（別府市担当課）	○別府市地域公共交通計画の策定および実施に関する検討・協議
公共交通専門ワーキング（実務専門部会）	○交通事業者 ○事務局（別府市担当課）	○別府市地域公共交通計画の事業について、実施方法や企画・準備など、技術的な内容を検討・協議

3-2 成果指標の設定

目標1 利用しやすく持続可能な市内ネットワークの最適化

指標1 市内バス路線の輸送人員の回復を図ります

(指標1-1 路線バスの年間輸送人員)

指標	単位	現状値	目標値
路線バスの年間輸送人員	万人/年	393	530

■ 将来目標値の設定

市民等の外出自粛やテレワーク・オンライン化、旅行需要の低迷により、未だ輸送人員が低迷している市内バス路線は、コロナ禍前のR1年輸送実績80%水準以上に回復を目指します（市民等が示すコロナ禍収束後の外出量の減少予想であるの約2割以上への回復を目標）

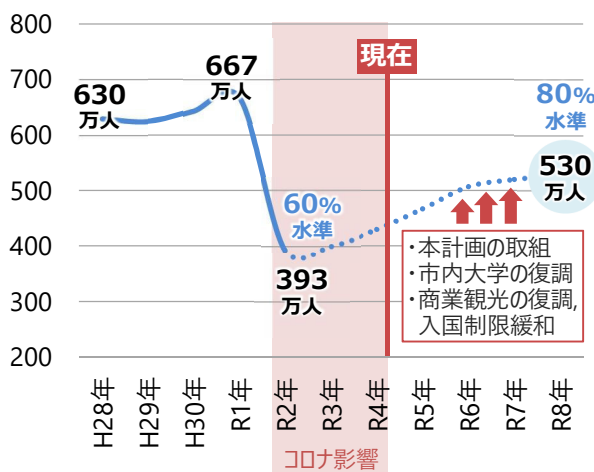
※本計画を進める過程で回復状況を確認しながら、90%水準・100%水準などの見直しについて検証

■ 指標の算定方法

別府市統計書より路線バス（一般路線）の年間輸送人員を確認

■ 評価時期

毎年度評価



- (実績・予想)
- ・R2年～R3年は緊急事態宣言等の解除期に限り、緩やかに回復するが、コロナ禍前の65～70%水準と未だ低迷
 - ・R3年度現在、未だ収束の見通しが立たず、足元の需要低迷が長引くものと想定
 - ・計画5年間の中で、市内大学の復調、商業消費の回復、国内外旅行需要の回復（観光目的の入国規制緩和）を見込み、これらに合わせた本計画の取組を実施することで利用者を誘引

※運行費の国庫補助対象系統の目標は、別紙に記載

参考 外出量減少を予想する人は約2割

テレワークの浸透やオンライン化などにより、市民等の約2割が外出回数の減少予想を示し、感染症流行前と比べてコロナ禍収束後の外出量（移動需要）が減少することが懸念されています。

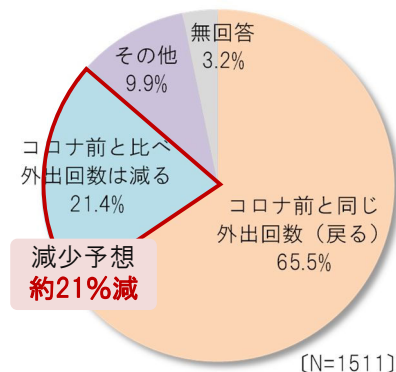


図 コロナ禍収束後の外出回数
出典：R3年度 施設利用者ヒアリング結果

(指標 1-2 1便平均利用者数5人以上の路線数)

指標	単位	現状値	目標値
1便平均利用者数5人以上の路線数	路線	全46路線中 43 路線で達成	すべての路線で達成

■ 将来目標値の設定

別府市に關係する各バス路線の持続性（対策の必要性）を確認するため、前計画からの継続的な指標として「1便平均利用者数5人以上（路線ごとに評価）」を目標とします

■ 指標の算定方法

年間輸送実績（人員・運行回数）より1便平均利用者数を算定

■ 評価時期

毎年度評価

図 各路線の評価結果（1便平均利用者数5人以上）

方面	番号	路線・経由地など	運行会社	キロ程	便数			評価	備考
					平日	土曜	日祝		
国東・亀川	1	国大線（大分駅前－田深－国東）	大分交通	68.9	16	12	12	○	地域間幹線補助
	2	別大線（大分駅前－関の江車庫）	大分交通	20.4	23	23	23	○	地域間幹線補助
	3	別大線（関の江車庫－第三埠頭－大分駅前）	大分交通	20.5	1	1	1	○	地域間幹線補助
	4	別大線（関の江車庫－付属－大分駅前）	大分交通	21.3	1	0	0	○	地域間幹線補助
	5	辻間日出団地線（別府駅前－日出団地）	大分交通	6.7	2	0	0	※	一部利用の少ない系統はあるが、広域（県・市町）で対策検討のため評価から除く
	6	辻間日出団地線（別府医療センター前－日出団地）	大分交通	7.6	1	0	0		
	7	辻間日出団地線（関の江車庫前－日出団地－会下）	大分交通	11.9	10	7	7		
A P U	8	A P U線（別府駅前－交通C－A P U）	大分交通	13.5	108	90	90	○	
	9	A P U線（別府駅前－吉弘経由－A P U）	大分交通	15.0	23	22	22	○	
	10	A P U線（大分駅前－交通C－A P U）	大分交通	25.5	18	0	0	○	
	11	A P U線（交通C－A P U）	大分交通	25.6	65	0	0	○	
	12	A P U線（亀川駅－A P U）	大分交通	6.7	6	0	0	○	
	13	APU線 野口原経由【5】APU→別府駅西口	亀の井バス	13.7	35	36	36	○	
	14	射撃場入口線【5】射撃場入口→別府駅西口	亀の井バス	10.7	3	3	3	○	
サファリ・仙人田	15	APU線 新港町・鉄輪経由【24】APU→別府駅	亀の井バス	15.1	22	19	19	○	
	16	サファリ線【41】サファリ→別府駅西口	亀の井バス	21.2	18	13	14	○	地域間幹線補助
	17	仙人田線【41】仙人田→別府駅西口	亀の井バス	26.8	6	4	4	○	
	18	仙人田線【41】上天間→仙人田	亀の井バス	2.8	1	0	0	▲	便平均5人未満
鉄輪	19	仙人田線【41】別府駅西口→鉄輪→仙人田（サファリ不寄り）	亀の井バス	24.3	1	0	0	○	
	20	鉄輪線（大分駅前－吉弘経由－鉄輪温泉）	大分交通	19.8	12	29	29	○	地域間幹線補助
	21	鉄輪線（別府駅前－吉弘経由－鉄輪温泉）	大分交通	6.6	28	12	12	○	
	22	鶴見丘線（大分駅－鶴高経由－鉄輪温泉）	大分交通	20.2	5	0	0	○	
	23	鶴見丘線（別府駅前－鶴高経由－鉄輪温泉）	大分交通	7.0	18	11	11	○	
	24	鉄輪線【2】鉄輪→竹の内→別府駅西口	亀の井バス	7.7	55	49	49	○	
	25	鉄輪線【1】鉄輪→竹の内→別府駅西口（九大不より）	亀の井バス	7.4	1	0	0	○	
	26	鉄輪線【15】鉄輪→ラクテンチ→別府駅	亀の井バス	8.8	27	20	20	○	
	27	鉄輪線【17】別府駅→鉄輪・山の手経由	亀の井バス	9.6	1	0	0	○	
	28	鉄輪線【20】鉄輪→別府大学下→別府駅	亀の井バス	7.8	26	21	21	○	
	29	鉄輪線【25】鉄輪→餅ヶ浜→別府駅・鶴見病院経由	亀の井バス	7.8	4	0	0	○	
石垣・亀川	30	鉄輪線【7】鉄輪→野口原→別府駅西口	亀の井バス	6.5	21	13	13	○	
	31	石垣線【6】別府医療センター→鶴高→別府駅西口	亀の井バス	8.3	47	39	39	○	
循環	32	石垣線【23】別府医療センター→別府駅	亀の井バス	9.6	52	33	33	○	
	33	16A外回り循環線	亀の井バス	20.4	27	26	26	○	
亀川	34	26A外回り循環線	亀の井バス	20.7	27	26	26	○	
	35	関の江団地線（亀川駅－亀川駅）	大分交通	7.8	10	4	4	○	ライダー補助
扇山・南原等	36	別府医療C線【29】（医療センター→鉄輪）	亀の井バス	3.6	7	9	0	○	
	37	扇山線【3】扇山団地→霊泉寺→別府駅西口	亀の井バス	6.8	99	56	54	○	
	38	南原線【4】別府駅西口→九大別府病院→南原	亀の井バス	3.9	1	0	0	○	
観海寺・湯布院	39	西別府団地線【28】西別府団地→餅ヶ浜→別府駅	亀の井バス	5.9	3	0	0	○	
	40	観海寺線【8】別府駅西口→スギノイバレス	亀の井バス	4.3	1	0	0	○	
	41	湯布院線【36】湯布院→別府駅西口	亀の井バス	24.6	22	24	24	○	
	42	湯布院線【36】湯布院→別府駅西口（ロープ不より）	亀の井バス	24.6	4	5	5	○	
	43	湯布院線【36】湯布院→志高→別府駅西口	亀の井バス	27.1	3	4	4	○	
	44	湯布院線【36】別府駅西口→志高→湯布院（ロープ不寄り）	亀の井バス	27.0	0	0	0	-	R2年以降に系統派生
浜脇・かいがけ	45	浜脇線【10】湯都ピア浜脇→別府駅西口	亀の井バス	2.6	2	0	0	▲	便平均5人未満
	46	内成棚田線【19】かいがけ→別府駅	亀の井バス	14.1	8	4	4	▲	便平均5人未満 ※R4.9に廃線

※上記の路線の運行区分は4条乗合、運行態様は路線定期

※R2年度輸送実績（R1年10月～R2年9月）をもとに、1便平均利用者数を路線ごとに算定

※データの補足が必要な路線はICカード利用履歴（R1年9月～11月）より算定した1便平均利用者数を、R3年度路線バス乗降調査から得た「ICカード利用率42.6%」で拡大処理

▶ 指標2 タクシーの輸送人員の回復を図ります

指標	単位	現状値	目標値
タクシーの年間輸送人員	万人/年	116	190

■ 将来目標値の設定

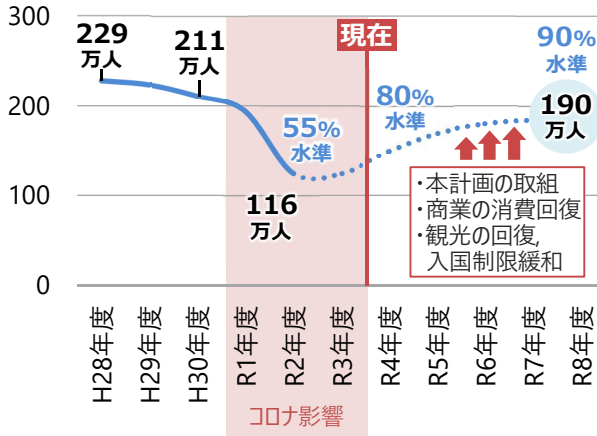
消費回復等の動向を見込み、コロナ禍前のタクシー輸送実績90%水準以上に利用の回復を目指します

■ 指標の算定方法

九州運輸局公表の別府都市圏のタクシー年間輸送人員を確認

■ 評価時期

毎年度評価



(実績・予想)

・緊急事態宣言等の解除期に限って、緩やかに回復しコロナ禍前80%水準近くまで回復しているが、足元の需要低迷が長引くものと想定

・本計画の取組
・商業の消費回復
・観光の回復
・入国制限緩和

・計画5年間で、商業や飲食の消費回復、国内外旅行需要の回復（観光目的の入国規制緩和）を見込み、これらに合わせた本計画の取組を実施することで利用者を誘引

▶ 指標3 地域コミュニティ交通の持続性の向上を目指します

指標	単位	現状値	目標値
地域コミュニティ交通の利用者1人当たり行政負担額	円/人	4,660	3,000

■ 将来目標値の設定

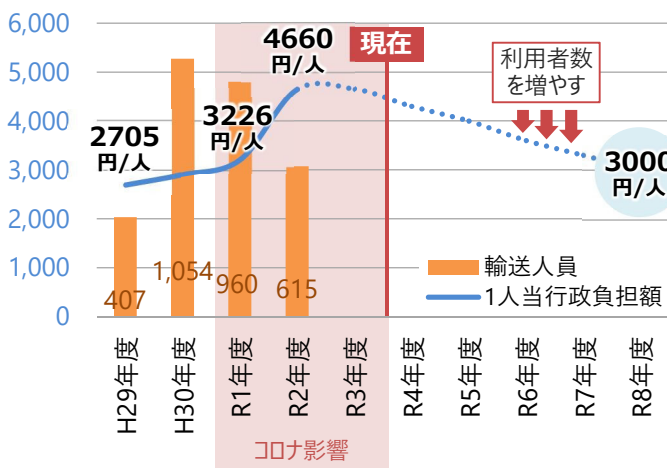
地域コミュニティ交通の利用者数の底上げに取り組み、結果として持続性を高めることを目指します

■ 指標の算定方法

各年輸送実績より、行政負担額÷輸送人員を確認

■ 評価時期

毎年度評価



(実績・予想)

・利用者が40%程度減少したことにより、R2年度の実績では利用者1人にかかっている運行委託料（行政負担額）が4660円/人まで上昇

・利用者数の底上げを図ることで、1人当たりにかかる行政負担額を軽減

目標2 市民・来訪者が利用しやすい利用環境の充実

▶ 指標1 利用者に見える形での交通結節機能の強化を目指します

(指標1-1 列車との接続を確保したバスの便数の割合)

指標	単位	現状値	目標値
列車との接続を確保したバスの便数の割合 (ネットワークの中心を担う別府駅)	%	別府駅前 82.5% 別府駅西口 72.9%	現在の水準を維持

■ 将来目標値の設定

市内ネットワークの中心を担う別府駅において、列車⇄バスを円滑に乗り継ぎできる便数の維持を目指します
(列車ダイヤを基準に、乗継時間5分～15分以内(目安)にバスの接続が確保された便数の割合)

■ 指標の算定方法

列車ダイヤ、バスダイヤ(別府駅前・別府駅)から乗継時間を算定

■ 評価時期

毎年度評価

(指標1-2 交通結節点の機能を充実した箇所数)

指標	単位	現状値	目標値
交通結節点の機能を充実した箇所数	箇所	-	4

■ 将来目標値の設定

幹線交通と接続する交通結節点は利用者に見える形で待合環境や情報案内・誘導の充実を目指します

①別府駅 ②別府港 ③北浜バス停(長距離バス) ④鉄輪バス停(長距離バス)

■ 指標の算定方法

既に整備されているものに加えて、待合環境の充実や情報案内・誘導などの充実を図った交通結節点の箇所数を確認

■ 評価時期

最終年度評価

▶ 指標2 主要な拠点の利用しやすい環境の充実を目指します

指標	単位	現状値	目標値
利用環境を充実した主要拠点数	箇所	-	12

■ 将来目標値の設定

地域生活拠点・観光拠点に位置付けられる拠点エリアの利便性向上を図るため、高齢者や障がい者などの使う人の目線から利用しやすい待合環境、情報案内・誘導などの乗継環境を充実することを目指します

①東別府駅 ②別府温泉・北浜 ③別府公園・市役所周辺 ④観海寺温泉周辺
⑤堀田温泉周辺 ⑥鶴見地区 ⑦石垣地区 ⑧別府大学周辺
⑨鉄輪温泉周辺 ⑩明礬温泉周辺 ⑪柴石温泉周辺 ⑫亀川駅・亀川温泉周辺

■ 指標の算定方法

待合環境や情報案内・誘導などの充実を図った主要拠点数を確認

■ 評価時期

最終年度評価

目標3 多様な移動ニーズに対応した幹線交通の持続・活性化

☒ 指標1 鉄道駅・フェリーの輸送人員の回復を図ります

(指標1-1 市内の主要鉄道駅の乗車人員)

指標	単位	現状値	目標値
市内の主要鉄道駅の乗車人員	人/日	7,075	8,500

■ 将来目標値の設定

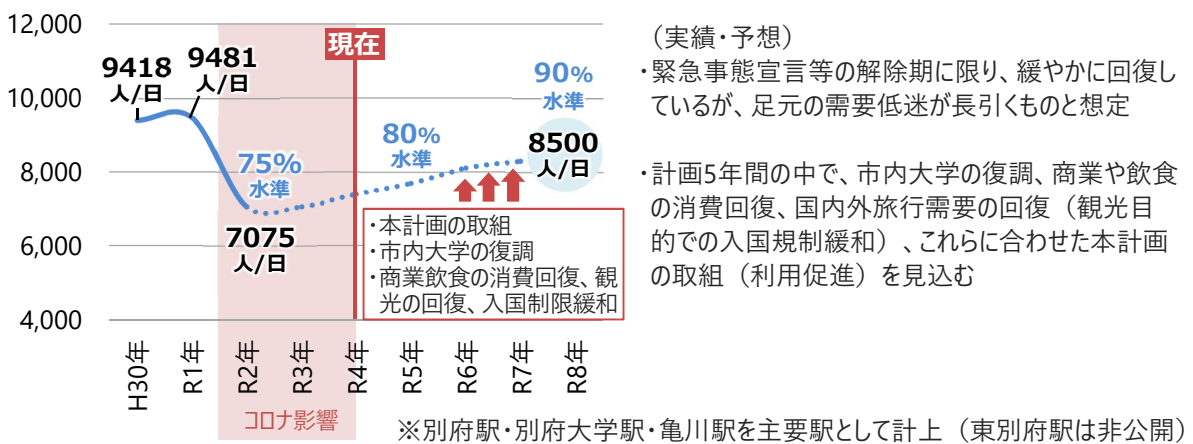
大学の復調や消費回復の動向を見込み、コロナ禍前のR1年輸送実績90%水準以上に回復を目指します

■ 指標の算定方法

九州旅客鉄道株式会社公表データより乗車人員を確認

■ 評価時期

毎年度評価



(指標1-2 フェリーの年間輸送人員)

指標	単位	現状値	目標値
フェリーの年間輸送人員	万人/年	17	38.5

■ 将来目標値の設定

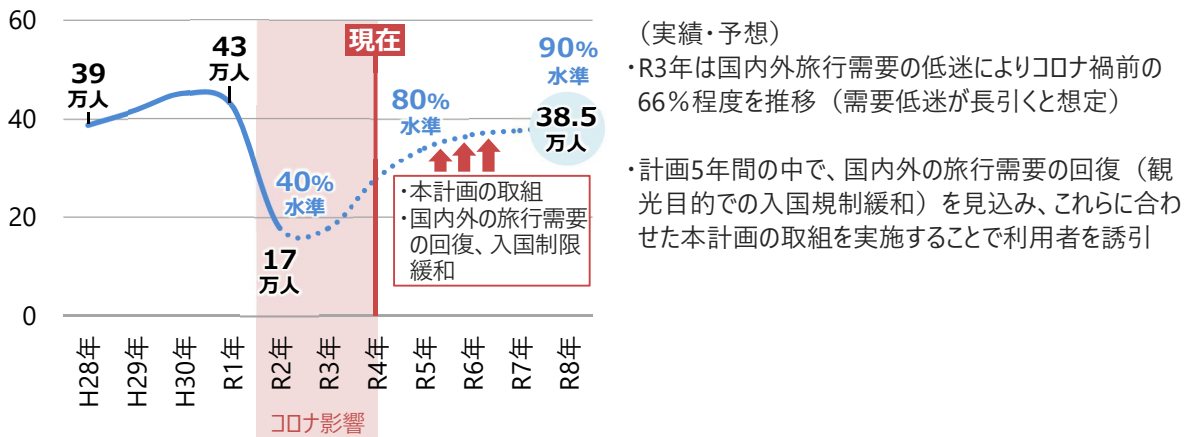
他交通と同様、コロナ禍前のR1年輸送実績90%水準以上に回復を目指します

■ 指標の算定方法

別府市統計書よりフェリーの年間輸送人員を確認

■ 評価時期

毎年度評価



目標2 幹線バスの輸送人員の回復を図ります

指標	単位	現状値	目標値
幹線バスの年間輸送実績	万人/年	65	95

■ 将来目標値の設定

地域間の移動・交流を支える幹線バスは、路線存続に向けた見直しを図りながら、コロナ禍前のR1年輸送実績80%水準以上に回復を目指します（市内バス路線と同水準）

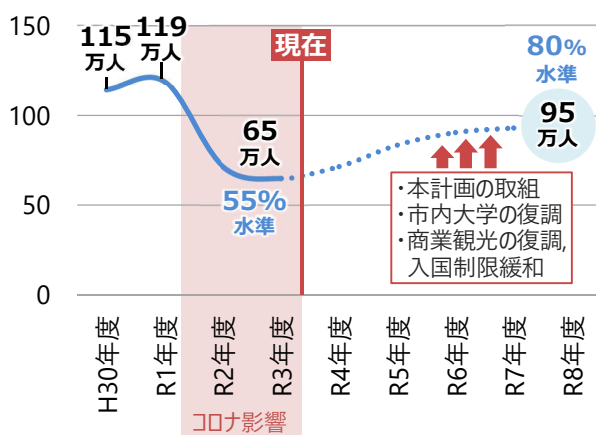
対象とする路線	国大線	鉄輪線（大分）	辻間・日出団地線	仙人田・サファリ線
	別大線	鶴見ヶ丘線（大分）	別府湯布院線	

■ 指標の算定方法

事業者提供の輸送実績より、大分県中部圏公共交通計画の“地域間路線”に位置付けられる計7路線の年間輸送人員を確認

■ 評価時期

毎年度評価



- (実績・予想)
- 緊急事態宣言等の解除期に限り、緩やかに回復しているが、足元の需要低迷が長引くものと想定
 - 計画5年間の中で、市内大学の復調、商業や飲食の消費回復、国内外旅行需要の回復（観光目的での入国規制緩和）、これらに合わせた本計画の取組（利用促進）を見込む

目標4 多様な関係者との連携を通じた利用促進・情報提供の充実

目標1 使う人の視点から情報を入手しやすい環境の充実を目指します

指標	単位	現状値	目標値
公共交通の情報提供を充実する取組	回/年	—	各年で定期的に実施

■ 将来目標値の設定

使う人の視点から入手しやすい・スマホで調べやすい情報提供・PRの充実を目指します

- 例)
- 別府市おでかけ公共交通マップの更新、配布
 - 市ホームページや広報誌などを通じた情報案内、PR
 - スマホから利用しやすい情報検索アプリの利用案内（バスどこ大分やJapanTaxiアプリなど）
 - 総合時刻表等の紙面や掲示による情報提供
 - 運転手の募集活動や仕事内容のPRなどに関する情報発信
 - 大学生や高校生等にとって利用しやすい情報の提供（学校を中心とした利用案内）
 - 旅館・ホテル等での情報案内（観光客ビジネス客の利用機会の多い場所での情報提供） など

■ 指標の算定方法

情報提供・PRに関わる取組の実施数を確認

■ 評価時期

毎年度評価

■ 指標2 公共交通利用率の向上・連携する関係者の拡大を目指します

(指標2-1 市民の公共交通利用率)

指標	単位	現状値	目標値
市民の公共交通利用率	%	14.4%	20%

■ 将来目標値の設定

利用促進を通じて市民の日常的な公共交通利用率の向上（自家用車利用率の軽減）を目指します
 目安) 公共交通利用率「5%アップ」について
 65歳～79歳の自家用車利用率を50%まで抑制し、公共交通に転換した場合の数値に相当
 (上記は目安であり、取組の対象者は他の年代を含む)

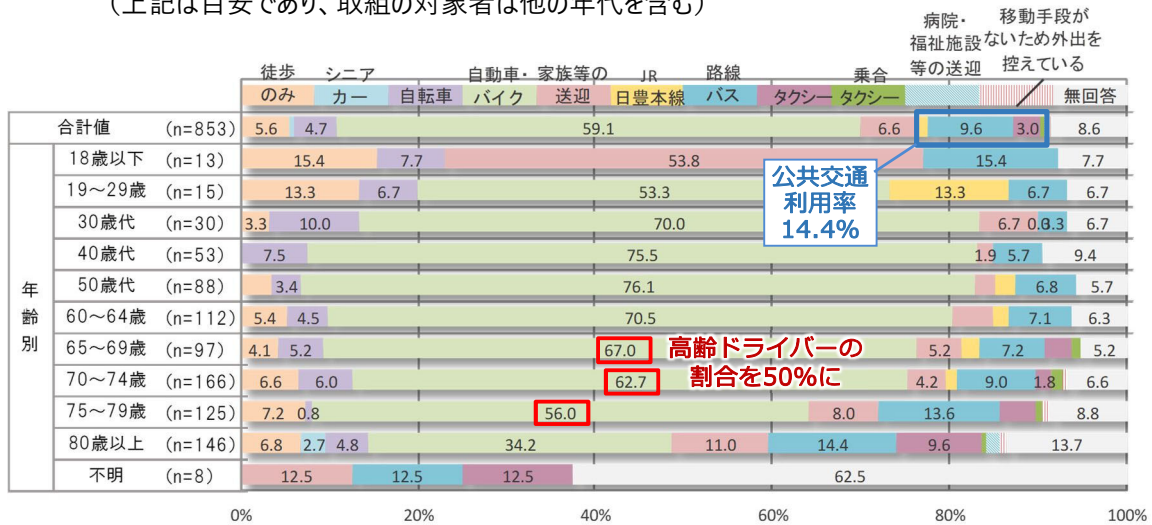


図 代表交通手段（日常的に利用回数が多いもの） 出典：市民アンケート結果(R3年実施)

■ 指標の算定方法

市民アンケート調査の主に利用する交通手段で、鉄道・バス・タクシー・乗合タクシーを回答した割合を確認

■ 評価時期

最終年度評価

(指標2-2 利用促進企画への協力団体・施設数)

指標	単位	現状値	目標値
利用促進企画への協力団体・施設数	団体	-	10

■ 将来目標値の設定

公共交通の利用促進企画に際して協力を得られた市内の関係者（団体・施設）を拡大することを目指します（1年あたり2団体以上を目標として設定）

- 例) 高齢者等の健康づくり企画…………… 地域包括支援センター、警察などとの連携
- 観光モデルコースや市内散策パック…………… 観光協会、温泉組合などとの連携
- 大学や高校と連携した利用促進…………… 学生向け情報提供に関する大学や高校との連携
- 障がい者目線での駅・バス停の環境整備…………… 身体障害者福祉団体協議会などとの連携
- 観光関係団体とのフィールド調査…………… B-bizLINK、観光協会などとの連携
- 利用低迷地区などの外出企画…………… イベント協力を得た店舗や病院など

■ 指標の算定方法

利用促進企画に関連して協力を得た団体・施設数を計上

■ 評価時期

最終年度評価