

中津市 地域公共交通計画



中津市
Nakatsu City

令和5年3月



[目 次]

1. 計画の目的と関係計画の整理	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画の位置づけと目的	1
1-3 計画期間と区域	1
1-4 本市の関連計画	2
2. 中津市の現状	8
2-1 地域の現状	8
2-2 地域公共交通の現状	17
2-3 その他輸送資源の状況	25
3. これまでの地域公共交通の取組の検証	26
3-1 平成 26 年度の調査で明らかになった中津市の地域公共交通の課題	26
3-2 中津市地域公共交通網形成計画の概要	27
3-3 事業の実施状況	28
3-4 目標達成状況の評価	29
4. 中津市の地域公共交通に関する利用需要・利用者ニーズ分析	32
4-1 市内のバス不便地域対策の対応方向分析（市民アンケート調査）	32
4-2 市内タクシー利用特性分析	38
4-3 路線バスの利用状況分析	40
4-4 民間事業者が実施しているサービスの特性分析	41
5. 中津市の地域公共交通に関する利用者・バス、タクシー事業者の声	47
5-1 市内 5 地域における利用者・非利用者の意向	47
5-2 バス・タクシー事業者の声	50
6. 中津市の地域公共交通に関する課題	51
7. 中津市地域公共交通計画が目指すもの	52
7-1 基本理念	52
7-2 基本方針	52
7-3 計画の目標	53
7-4 目標を達成するために行う事業及び実施主体	59
7-5 目標達成に向けたマネジメント	67
<資料>	70
■地域公共交通を取り巻く社会情勢（考慮すべき主な変化等）	70
■平成 27 年度以降の市の地域公共交通政策の経過	74
■平成 27 年度以降の KPI の推移	78

1. 計画の目的と関係計画の整理

1-1 計画策定の背景

中津市は、大分県の西北端に位置し、東経 131° 11′ 18″、北緯 33° 35′ 54″、総面積は 491.44km²で、東は宇佐市、南西は玖珠郡・日田市、北西は福岡県に接し、北東は周防灘に面しています。

平成 17 年 3 月 1 日に中津市と旧下毛郡^{*}の 4 町村（三光村、本耶馬溪町、耶馬溪町、山国町）が合併し、人口が 8 万人以上となった本市は県都大分市まで 82km、北九州市へは 52km の距離にあり、古くから交通の要衝として繁栄してきたまちです。

本市は、平成 29 年度に「第 5 次中津市総合計画」を策定しました。この計画では、目指す将来都市像を『暮らし満足 No.1 のまち「中津」』とし、「公共交通網の維持・整備」に向け、市内における移動手段の確保や鉄道による広域交通ネットワークの確保などを進めています。

※旧下毛郡の 4 町村を以下、旧下毛地域と記載する。

国土地理院承認 平 14 総複 第 149 号

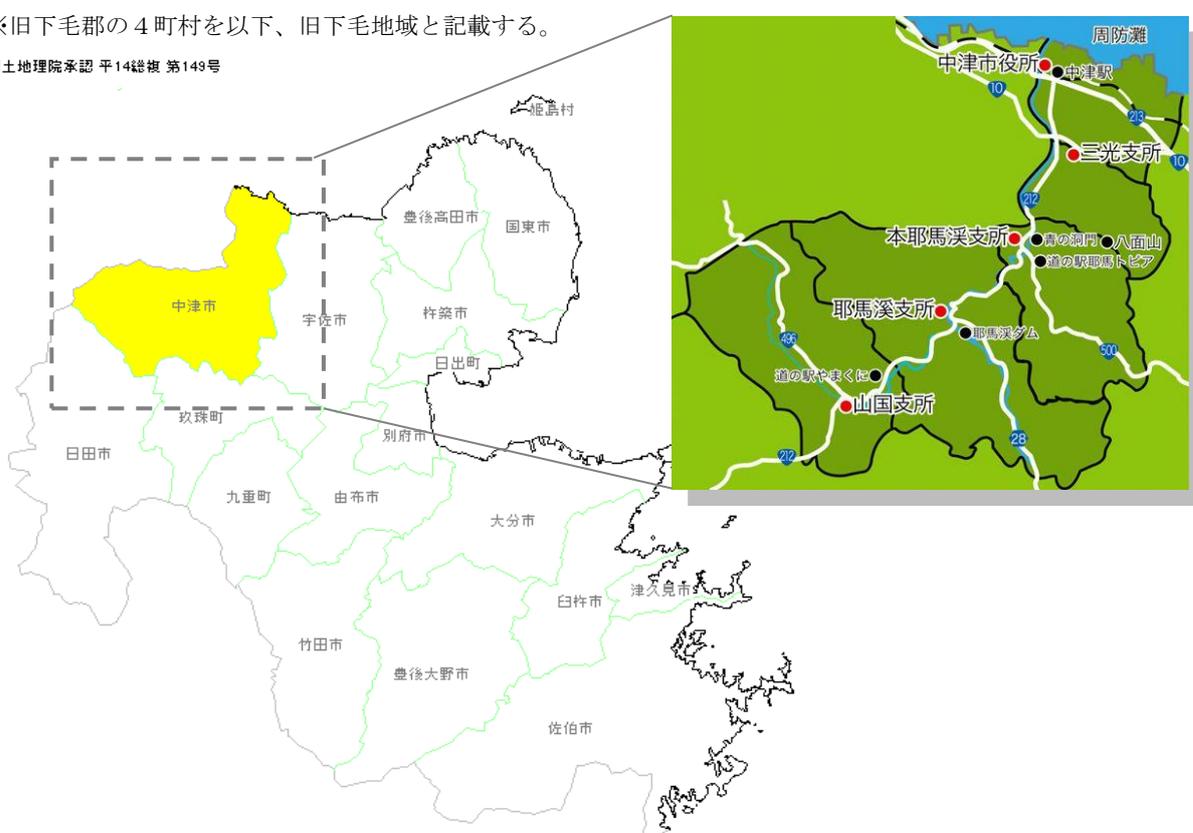


図 中津市の位置

1-2 計画の位置づけと目的

本計画は、「第 5 次中津市総合計画」を上位計画としており、総合計画に掲げる“目指す将来都市像”の実現に向け、立地適正化計画（都市計画）やその他関連計画などと連動した「中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた」を示すマスタープランです。

本計画は、行政のみならず、市民や交通事業者など地域関係者や関係機関等との連携のもと、様々な取り組みを計画的に進め、日常生活の確保や関係人口の拡大に資する持続可能な移動環境を共創することを目的として、策定しました。

1-3 計画期間と区域

本計画の区域は、中津市全域とします。

本計画の期間は、令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年間とします。

1-4 本市の関連計画

1-4-1 第5次中津市総合計画

<p>第5次中津市総合計画「なかつ安心・元気・未来プラン2017」</p>	<p>■計画期間：平成29年度～令和8年度</p> <p>■将来都市像 暮らし満足No.1のまち「中津」</p> <p>■基本目標</p> <p>①子どもの将来における可能性が最大限広がるまち ②若者が未来を描くために必要な社会環境が整っているまち ③高齢者がいつまでも健康で、生きがいをもって暮らせるまち ④男女や年齢の差、障がいの有無に関わらず、 互いに支えあいながらコミュニティの一員として元気に活躍できるまち ⑤ふるさとを愛し、ふるさとの価値を次世代へ繋ぐまち</p> <p>■交通関連施策</p> <p>○観光の振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受け入れ体制の構築 統一性、周遊性に配慮した見やすい誘導・案内看板の整備 <p>○公共交通網の維持・整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内における移動手手段の確保 路線バスの運行ルート再編による路線維持に努めるほか、利用者の利便性を考慮したコミュニティバス路線の新設・再編を行う ・鉄道による広域交通ネットワークの整備 日豊本線を利用した福岡、北九州、大分方面のさらなるアクセス向上について関係機関と連携して取り組む ・新たな交通手段導入の検討 デマンド方式による乗合タクシーの導入や先端技術を活用した新たな交通手段の調査、研究を行い、地域の実情に合った交通手段の確保を目指す <p>【成果指標】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">指標名</th> <th>年度</th> <th>基準値</th> <th>令和元年度 実績値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス年間利用者数</td> <td>H27</td> <td>237,444人</td> <td>255,895人</td> <td>240,000人 (※)</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバス年間利用者数</td> <td>H27</td> <td>27,586人</td> <td>32,167人</td> <td>30,000人 (※)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※今後の人口の動向や新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少傾向を踏まえて、利用者数を維持する目標とします。</p> <p>○利便性の高い都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通と連携した「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進 	指標名	年度	基準値	令和元年度 実績値	目標値	路線バス年間利用者数	H27	237,444人	255,895人	240,000人 (※)	コミュニティバス年間利用者数	H27	27,586人	32,167人	30,000人 (※)
指標名	年度		基準値	令和元年度 実績値	目標値											
	路線バス年間利用者数	H27	237,444人	255,895人	240,000人 (※)											
コミュニティバス年間利用者数	H27	27,586人	32,167人	30,000人 (※)												

<p>中津市都市計画 マスタープラン</p>	<p>■計画期間：平成 29 年度～</p> <p>■基本目標</p> <p>暮らし満足 No.1 のまち「中津」</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 社会経済情勢に対応した都市づくり 2. 合併後の広域的な都市づくり 3. 都市防災に配慮した都市づくり <p>■交通関連施策</p> <p>○道路の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の高いまちづくりを進めるため、自動車に過度に依存せず、公共交通や歩行者・自転車での移動も考慮した、すべての人にやさしい交通ネットワークの構築を目指す ・ 市民や観光客が、自動車に頼らず快適に中心市街地内の観光・商業拠点等を周遊できるように、高齢者や障がい者にも配慮した歩行者・自転車ネットワークを整備 ・ 主として中心市街地において、広い歩道の確保、段差の解消等、車椅子やベビーカー等の通行も考慮した歩行空間の確保を進める ・ 市内の歴史・文化スポットを連携させるための基盤とした道路を整備 <p>○交通体系の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車利用の抑制、誰にでもやさしい公共交通の実現、環境負荷の軽減、観光交通への対応等の観点から、バス・鉄道等の公共交通の充実を図る ・ 中津駅を交通の中心拠点、東中津駅及び今津駅、バス路線の多い大貞・万田・市民病院を連携拠点として位置づけ、公共交通網を形成 ・ 高齢者や児童等の交通弱者の移動手段の確保 ・ バス・鉄道・タクシー等における車椅子の乗降可能な車両の確保を進める ・ 駅等の交通結節点における広い歩道の確保や段差の解消等を進める
----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>中津市立地適正化計画</p>	<p>■計画期間：令和5年度～令和27年度</p> <p>■まちづくりの方針</p> <p>暮らし満足No.1に向けた、拠点と軸によるコンパクトな都市づくり</p> <p>■誘導施策</p> <p>方針1 都市機能の維持・拡充による拠点形成</p> <p>方針2 安全で暮らしやすい場所への居住誘導による人口密度・コミュニティ維持</p> <p>方針3 利便性の高い公共交通ネットワークの形成</p> <p>方針4 災害に強いまちづくりの推進</p> <p>■交通関連施策</p> <p>○方針1 都市機能の維持・拡充による拠点形成</p> <p>【施策1-3 交通結節点への生活利便施設の誘導・機能維持】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中津駅周辺の交通結節機能の強化に向けた取組の検討を進める (中津市地域公共交通計画との整合) <p>○方針2 安全で暮らしやすい場所への居住誘導による人口密度・コミュニティ維持</p> <p>【施策2-3 工業地域へアクセスが良い地域への誘導、土地利用の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中津駅周辺や東中津駅周辺の土地利用を見直し、交通結節機能の強化に向けた取組の検討を進める <p>○方針3 利便性の高い公共交通ネットワークの形成</p> <p>【施策3-1 拠点間をつなぐ公共交通軸の維持・形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域拠点、医療拠点、生活拠点を結ぶ公共交通の維持のため、路線の再編や運行に係る助成等既存路線バス運営のサポートに努める ・地域の実情に合った公共交通手段の検討を行い、交通手段の維持を図る <p>【施策3-2 公共交通軸沿線への居住誘導区域^注の設定による居住誘導】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「中津市地域公共交通計画」と整合を図り、駅周辺における案内機能の強化や住民の行動特性を踏まえた鉄道・バスの運行など、公共交通を利用しやすい環境づくりに取り組む ・公共交通空白地の解消に向け、既存バス路線の再編や新たな交通手段の導入も含め検討
--------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

注) 居住誘導区域：人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域。

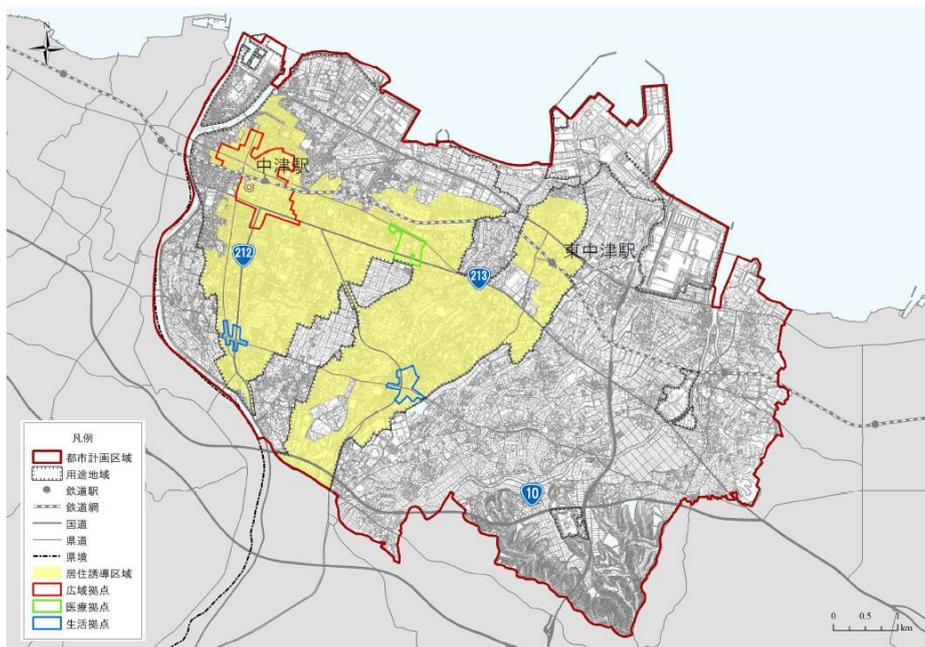


図 居住誘導区域

<p>第2期 中津市版 まち・ひと・しごと 創生総合戦略お よび人口ビジョン</p>	<p>■計画期間：令和2年度～令和6年度</p> <p>■基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 安心づくり～誰もが生き生きと安心して暮らせるまち～ 2. 元気づくり～モノや人が行き交う元気のあるまち～ 3. 未来づくり～新しい時代に子どもの未来を開くまち～ <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○商店街の活性化支援と城下町周遊促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ JR 中津駅や商店街と城下町の文教施設間の周遊に向けた連携支援 ○観光資源の魅力向上と情報発信 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の地域間連携、大分県や近隣自治体などとの連携による広域観光の推進 ・ 中津港利用促進振興協議会などと連携した中津港へのクルーズ船誘致の推進 ・ 他港へ寄港したクルーズ船へオプションツアーの提案 ○中津を核とした交通・物流ネットワークの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 中津日田道路の早期開通、東九州自動車道の4車線化など主要な交通網の整備促進 ・ 中津港へのフェリーまたはRORO船など定期運航船の誘致 ・ 東九州新幹線の整備実現に向けた関係団体と連携した取組の推進 ○地域の公共交通ネットワークの維持 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通ネットワークの再編・充実 ・ 新たな交通手段（次世代モビリティサービス）導入に向けた調査研究
---------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

大分県北部圏
地域公共交通計
画

■計画期間：令和3年10月～令和8年9月

■基本方針

市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワークの構築

■目標

1. 広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上
2. 変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化
3. 利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

■交通関連施策

○目標①広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上

- ・潜在的な移動ニーズに対応できる公共交通ネットワークへの改善を図ること
 ことで、輸送人員の低下やバス利用頻度の減少を食い止め、公共交通の人口カバー率の向上を目指す

■北部圏で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
公共交通利用者数の維持			
乗合バスの年間輸送人員	373千人 (令和2年度)	336千人 (令和7年度)	人口減少や感染症拡大の影響を考慮しつつも、1割減程度を維持する
交通不便地域の縮小			
公共交通人口カバー率	88% (令和2年度)	90% (令和7年度)	運行形態の見直しと連携し、交通不便地域の縮小を図る

○目標②変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化

- ・移動ニーズに対して適切な移動サービスを提供することと、輸送資源の総動員・最適化を行うことにより、乗合事業（路線バス事業）の収益性は一定の水準で食い止めながら、公共交通事業および公的輸送資源全般に係る財政負担額の維持・縮小を図る

■北部圏で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
公共交通事業の収益性の維持			
利用者1人あたり財政負担額	622円/人 (令和2年度)	620円/人 (令和7年度)	現在と同程度の水準を維持する
輸送資源全体の最適化の推進			
人口1人あたり公的輸送資源に係る財政負担額	1,646円/人 (令和2年度)	1,640円/人 (令和7年度)	輸送資源の総動員により、現在と同程度の水準を維持する

○目標③利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

- ・輸送サービスの利便性向上や最適化等の施策と連携し、利用者・交通事業者・自治体の協働による様々な利用促進策を実施し、公共交通への理解の醸成と公共交通への転換の促進を図る

■北部圏で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
居住者の公共交通利用率の向上			
居住者の公共交通利用率	13.9% (令和2年度)	15.0% (令和7年度)	利用率の向上を目指す

○実施事業

計画の目標		特定事業
事業のパッケージ		
実施事業	実施主体	
目標①：広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上		
地域間路線・地域内路線による持続的な公共交通ネットワーク構築		
圏域内の全公共交通路線について、路線の果たすべき役割を再設定	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、鉄道・バス・タクシー事業者	
新技術を活用した効率性と利便性の両立の推進		
次世代モビリティサービスの導入促進	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、バス・タクシー事業者	
目標②：変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化		
輸送資源の総動員と最適化		
サービスの競合する路線における役割の整理	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、バス・タクシー事業者	●
利用の低迷する路線における交通モードの転換	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、バス・タクシー事業者	●
移動ニーズにあった路線やダイヤの改善		
移動ニーズを考慮した路線変更・新設、ダイヤ変更	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、バス・鉄道事業者	●
目標③：利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上		
新たな利用者の獲得に向けた情報提供の改善		
公共交通のオープンデータ化の推進	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、バス・タクシー事業者	
移動サービス相互の連携強化		
幹線と枝線との運行ダイヤの連携	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、鉄道・バス・タクシー事業者	
公共交通の維持に向けた支援		
路線バス・タクシー運転手の確保	大分県バス協会、大分県タクシー協会、バス・タクシー事業者、県	
路線の維持に対する沿線自治体の支援	県、中津市、豊後高田市、宇佐市	

1-4-6 九州周防灘地域定住自立圏共生ビジョン

九州周防灘地域定住自立圏共生ビジョン

■計画期間：令和2年度～令和6年度

■基本目標

暮らしの元気があふれる地方圏域

- ・中津市、宇佐市、豊後高田市、豊前市、築上町、上毛町、吉富町の「一体的な発展」を目指す

■交通関連施策

○公共交通

- ・豊前市中心部と中津市民病院を結ぶコミュニティバスを中津市、豊前市及び吉富町の共同で運行
- ・既存の公共交通ネットワークとの連携を推進

○圏域内外の住民との交流

- ・圏内観光地をつなぐ相互の連携を図り、圏域の観光地の情報を発信することにより、広域観光ルート形成と合わせて交流人口の増加を目指す
- ・観光地までの案内をナビゲーションシステムで検索可能にすることにより、圏域内の観光地へのアクセス経路を分かりやすくする
- ・空港と圏域を直接結ぶ唯一の移動手段として情報発信を行うことで、大分空港から圏域内へ訪れる交流人口の拡大、圏域の観光振興を図るとともに、圏域内外の住民交流を促進

○広域道路網の整備

- ・圏域の生活機能を確保するためのアクセス向上のための道路整備や、広域的な道路ネットワークの整備促進

2. 中津市の現状

2-1 地域の現状

2-1-1 人口推移

- 令和2年国勢調査によると、中津市の人口は約8.3万人、高齢化率は約30%となっており、人口減少と高齢化率が進行している状況にあります。
- 近年の地域別人口の増減状況をみると、中津地域が5年間横ばいで推移しているのに対し、旧下毛地域（三光、本耶馬溪、耶馬溪、山国地域）は減少傾向にあり、特に本耶馬溪地域、耶馬溪地域、山国地域は5年間で2割人口が減少している状況にあります。

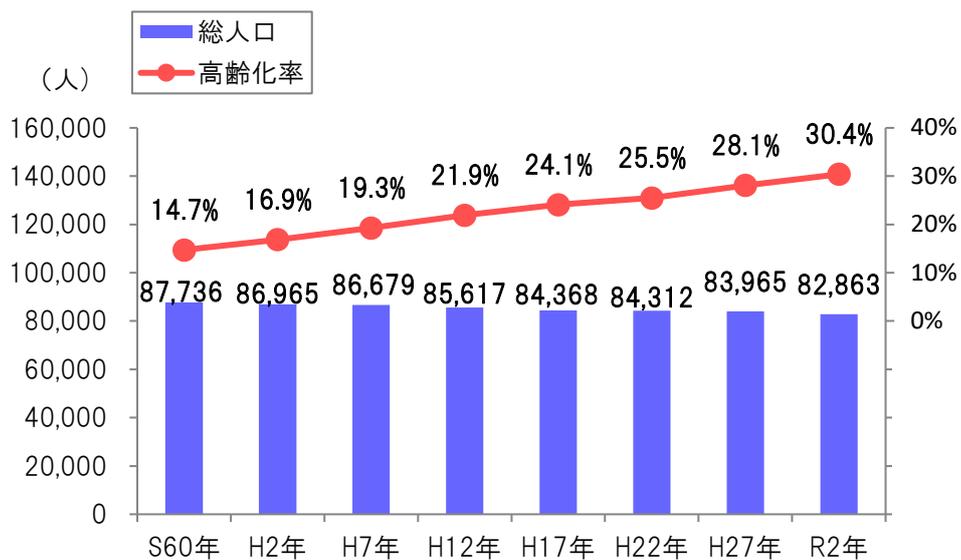


図 市の人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査

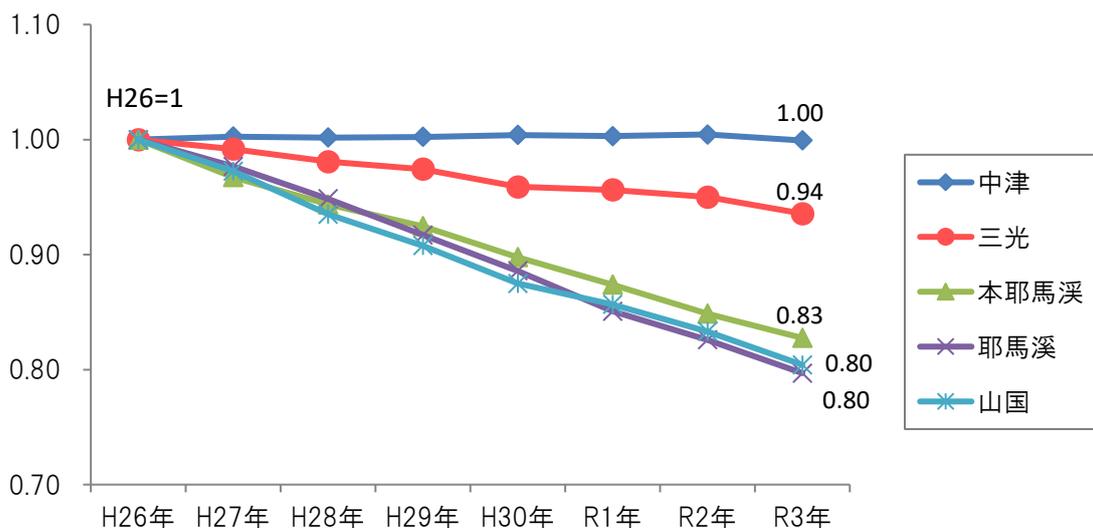


図 近年の地域別の人口増減状況（H26を1とした場合の比率の推移）

資料：中津市住民基本台帳

注) 各年12月末時点の人口

2-1-2 人口分布

- 人口の分布状況を見ると、中津地域と三光地域への人口集積が顕著です。
- 本耶馬溪地域、耶馬溪地域、山国地域については人口 100 人以上 300 人未満の箇所が国道沿線に数箇所みられ、中山間部にも人口が薄く広く分散している状況にあります。

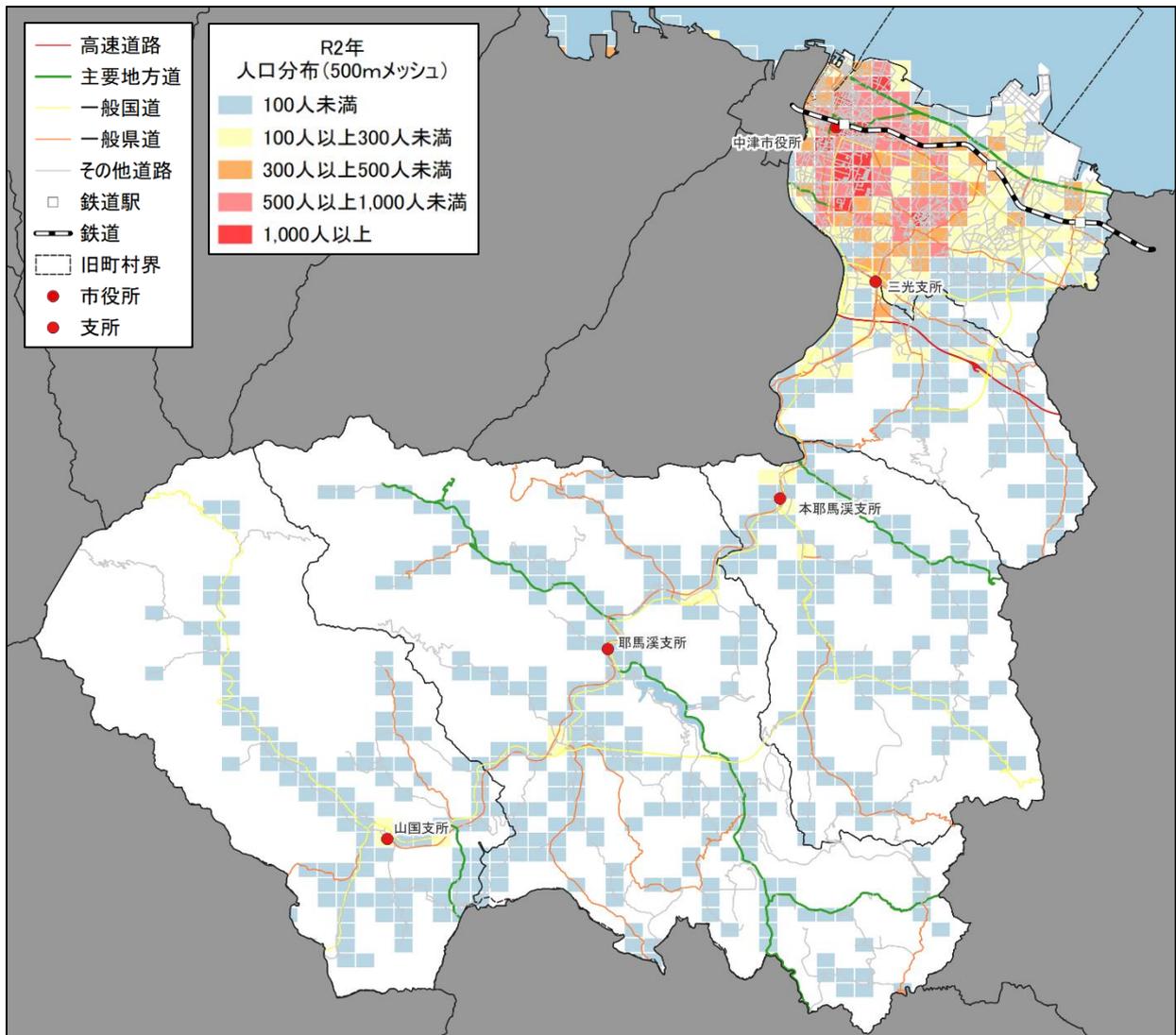


図 中津市の人口分布 (500m メッシュ)

資料：令和2年国勢調査

2-1-3 人口の変化（人口増減量）

- 人口の変化をみると、中津地域、三光地域、本耶馬溪地域では、人口減少の状況下において、人口が5年間で20人以上増加している箇所がみられます。
- 耶馬溪地域、山国地域においても、国道などの沿線を中心に人口が増加している箇所もあります。

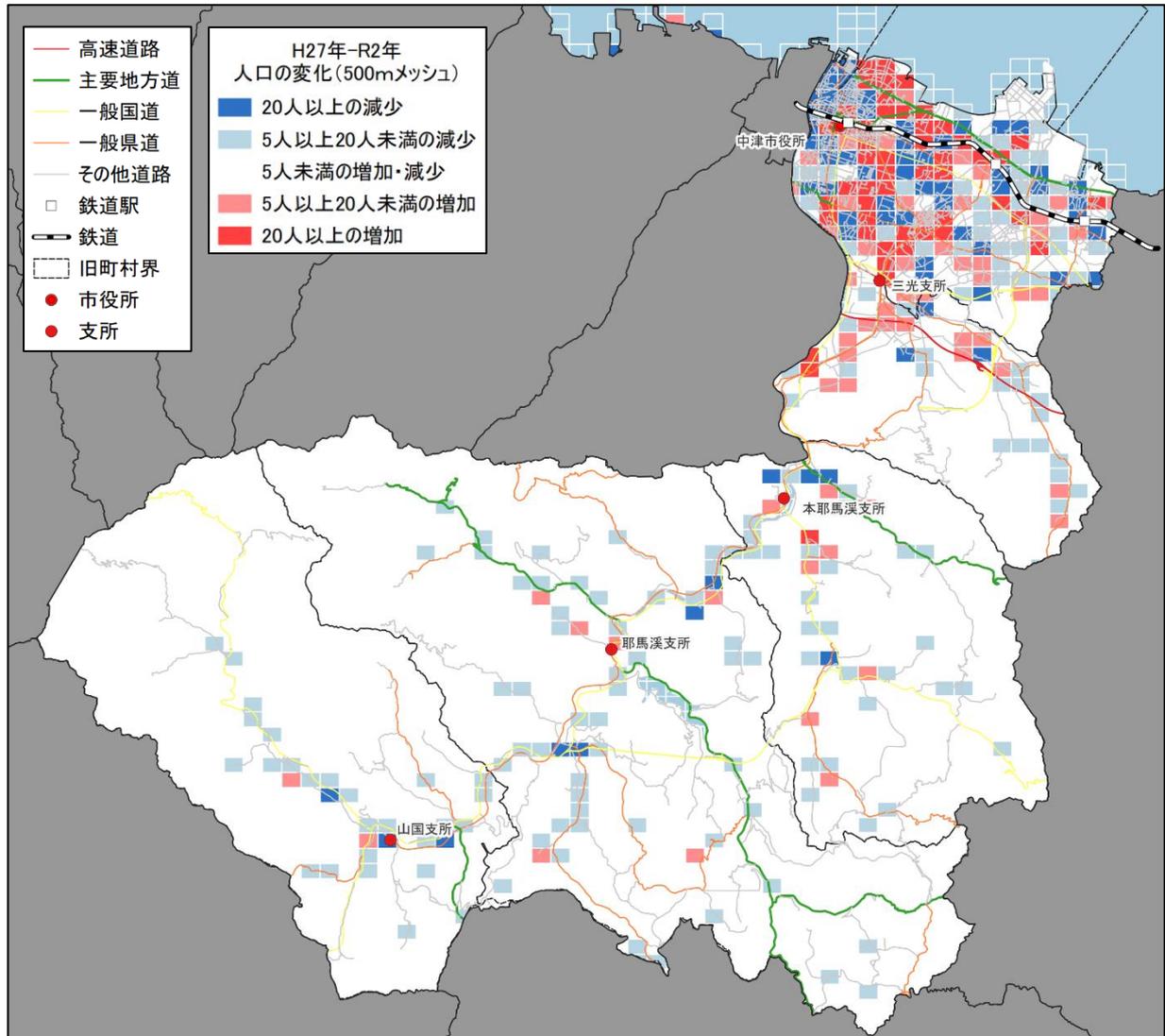


図 H27-R2年 中津市の人口の変化（500mメッシュ）

資料：令和2年国勢調査

2-1-4 高齢化率の分布

●高齢化率の分布状況を見ると、高齢化率 50%以上の箇所は市全域に数多く存在しており、特に三光地域、本耶馬溪地域、耶馬溪地域、山国地域への集積が顕著にみられます。

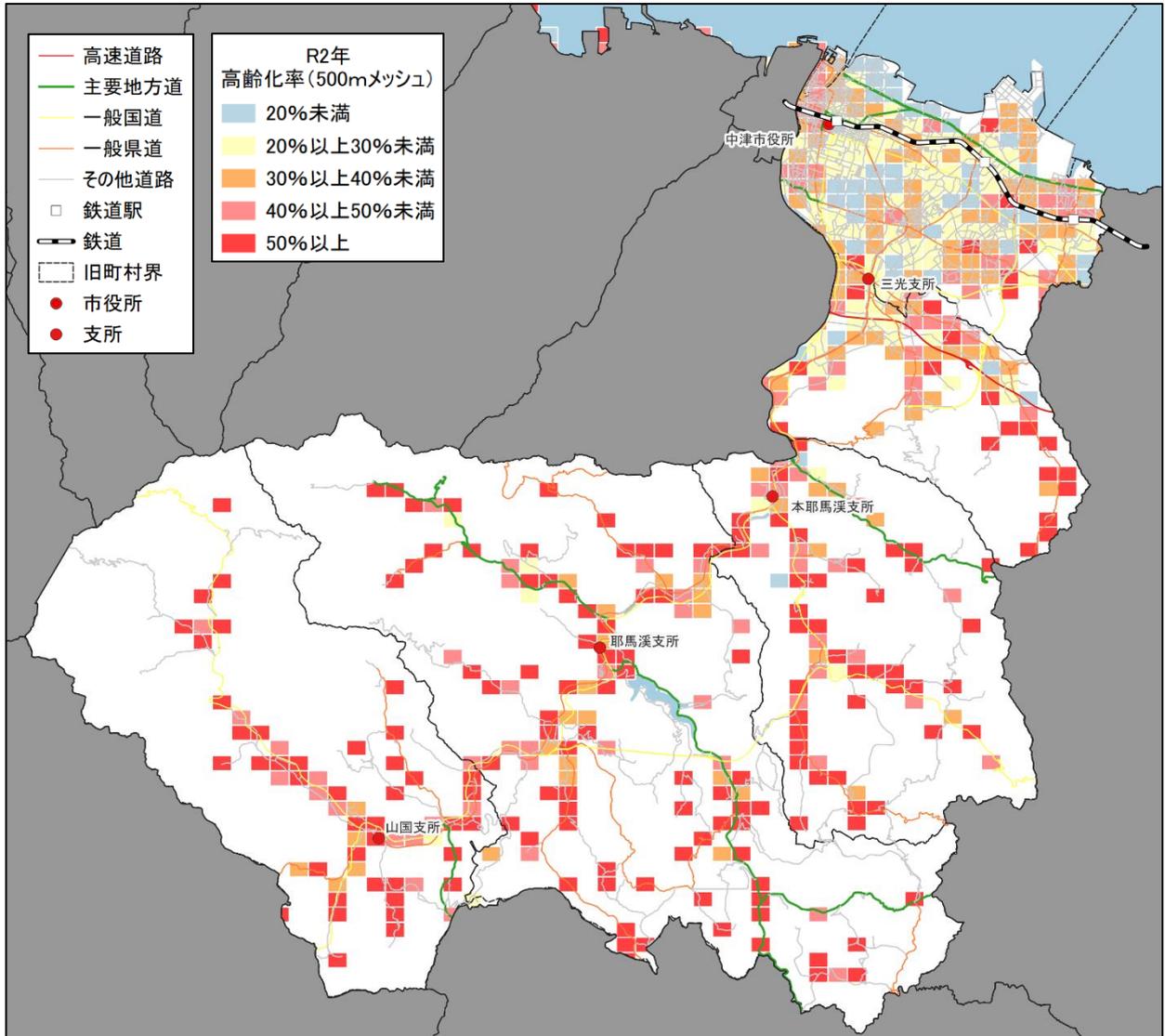


図 中津市の高齢化率の分布(500mメッシュ)

資料：令和2年国勢調査

2-1-5 目的地となりうる主要施設の分布特性等

- 主要施設の分布状況を見ると、中津地域に集中しているものの、旧下毛地域の地域についても国道などの沿線において立地がみられます。
- 一方で、山国地域においては、他地域と比べ、主要施設が少ない状況にあります。

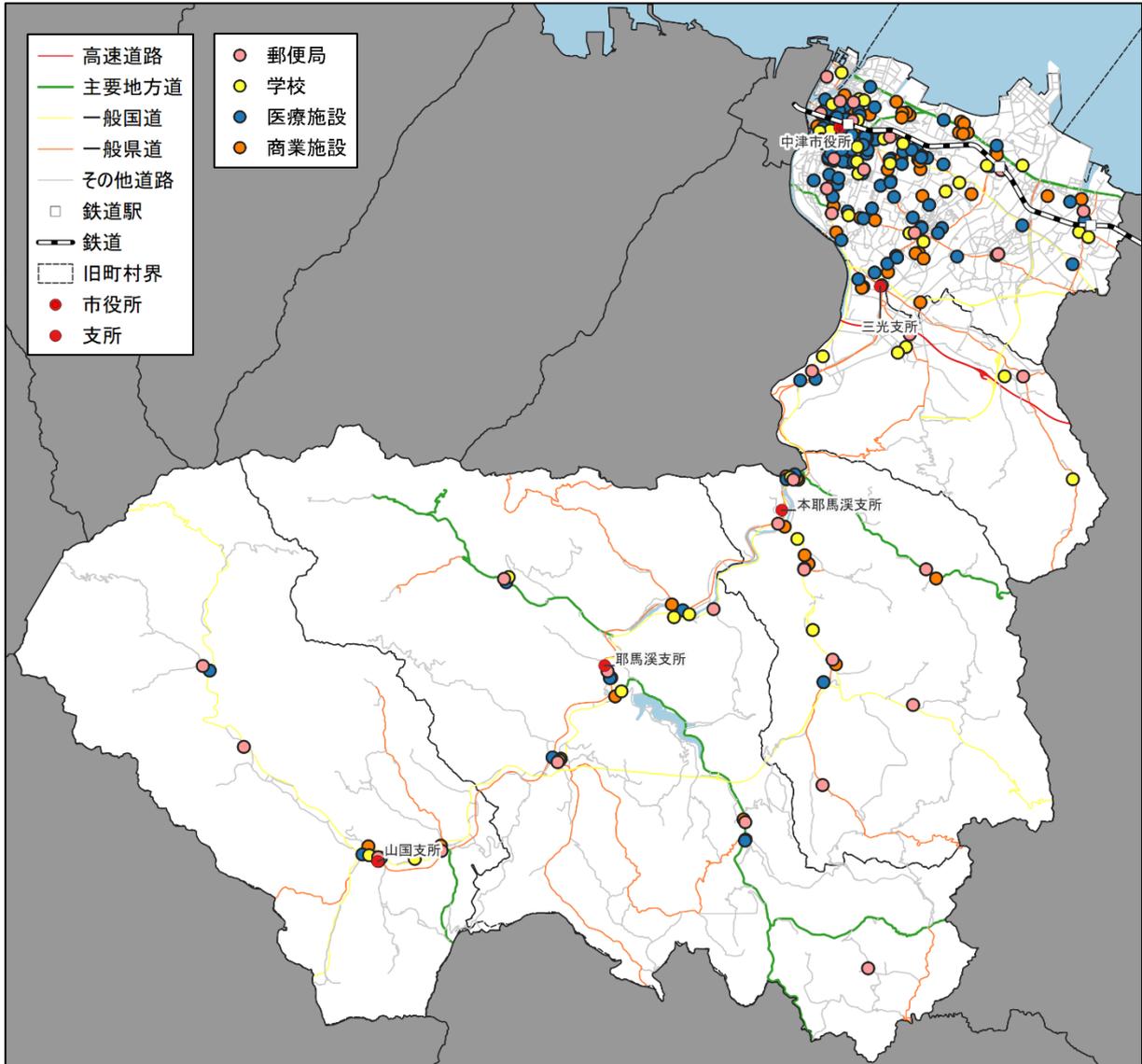


図 主要施設の分布状況

資料：郵便局・学校…国土数値情報

医療施設 …大分県医療政策課資料（R4.4時点）、中津市調べ

商業施設 …「全国大型小売店総覧2023」（株東洋経済新聞社）、中津市調べ

注）目的地となりうる施設を示す

2-1-6 周辺都市との結びつき

1) 通勤流動

- 中津市の通勤流動をみると、市内が約77%と最も多く、次いで宇佐市に6%、豊前市に約5%の流動がみられます。
- 他市町村からの通勤流動をみると、吉富町（約40%）や上毛町（約30%）から中津市への通勤もみられます。

矢印（通勤割合）の凡例

- 50%以上
- 30%以上50%未満
- 10%以上30%未満
- 5%以上10%未満
- 5%未満

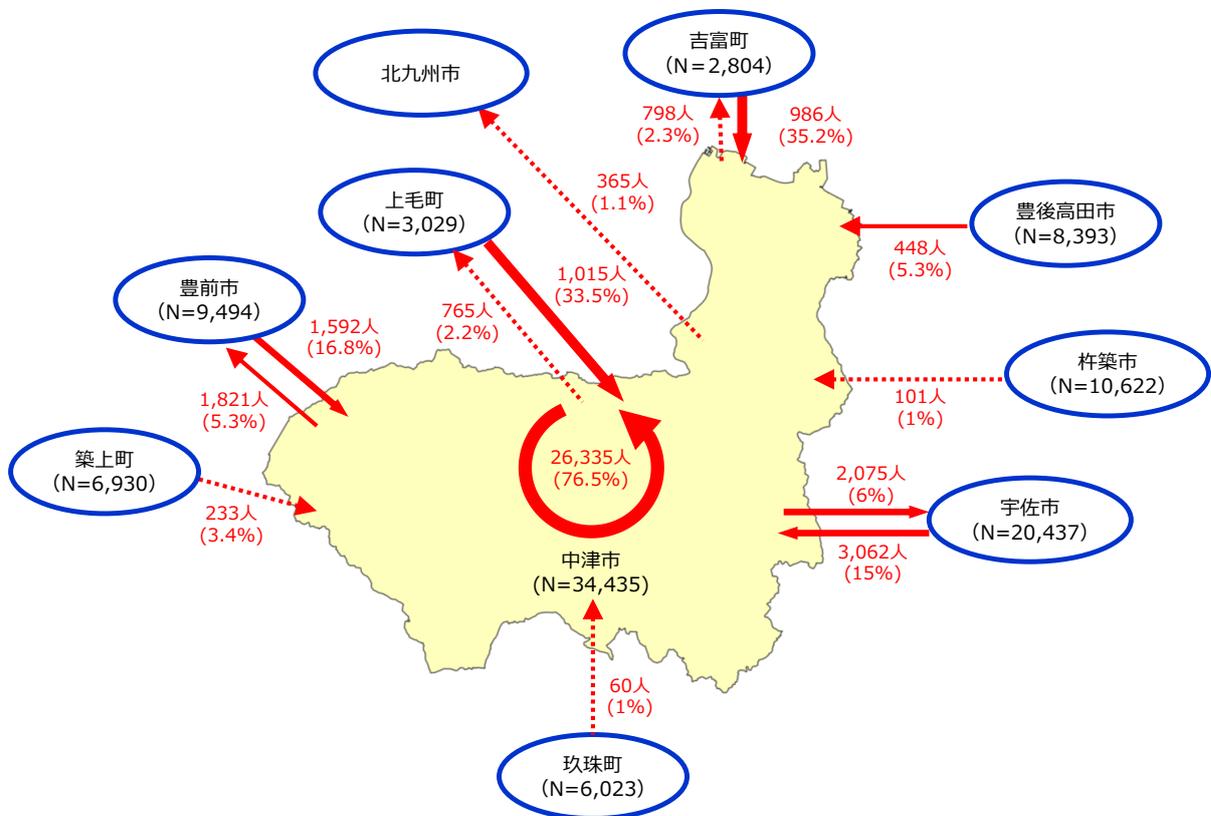


図 通勤流動

注) 10人以上かつ1%以上の流動のみ図示している。
 中津市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。
 上段の数値は人数、下段の数値は割合。
 資料：令和2年国勢調査

2) 通学流動

- 中津市の通学流動をみると、市内が約77%と最も多く、次いで宇佐市や北九州市小倉北区に約4%の流動がみられます。
- 他市町村からの通学流動をみると、吉富町（約30%）や上毛町（約30%）から中津市への通学もみられます。

矢印（通学割合）の凡例	
	50%以上
	30%以上50%未満
	10%以上30%未満
	5%以上10%未満
	5%未満

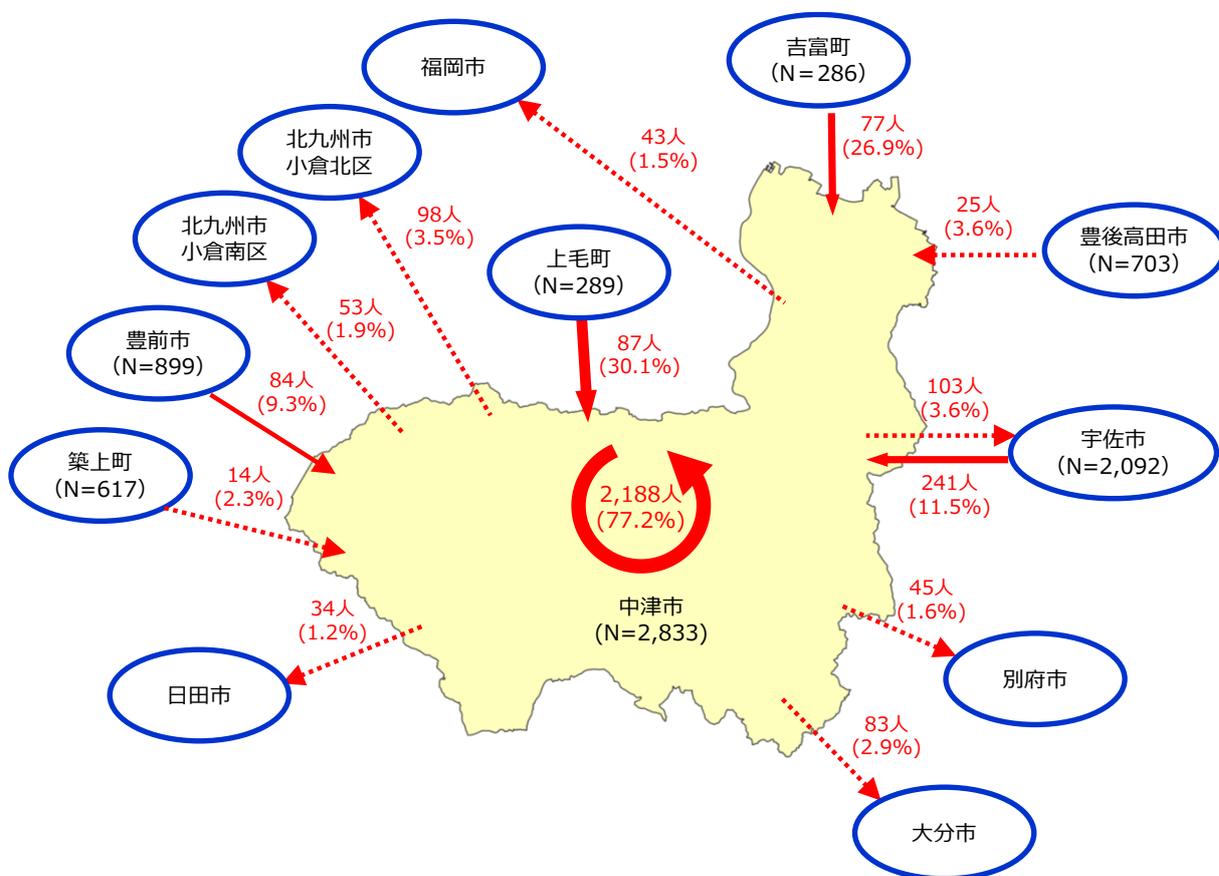


図 通学流動

注) 10人以上かつ1%以上の流動のみ図示している。
 中津市への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。
 上段の数値は人数、下段の数値は割合。
 資料：令和2年国勢調査

3) 買い物物流動

- 中津市の買い物物流動をみると、市内が約80%と最も多く、日田市、宇佐市、大分市にも約2%の流動がみられます。
- 他市町村からの買い物物流動をみると、宇佐市（約20%）や豊後高田市（約10%）から中津市への買い物もみられます。

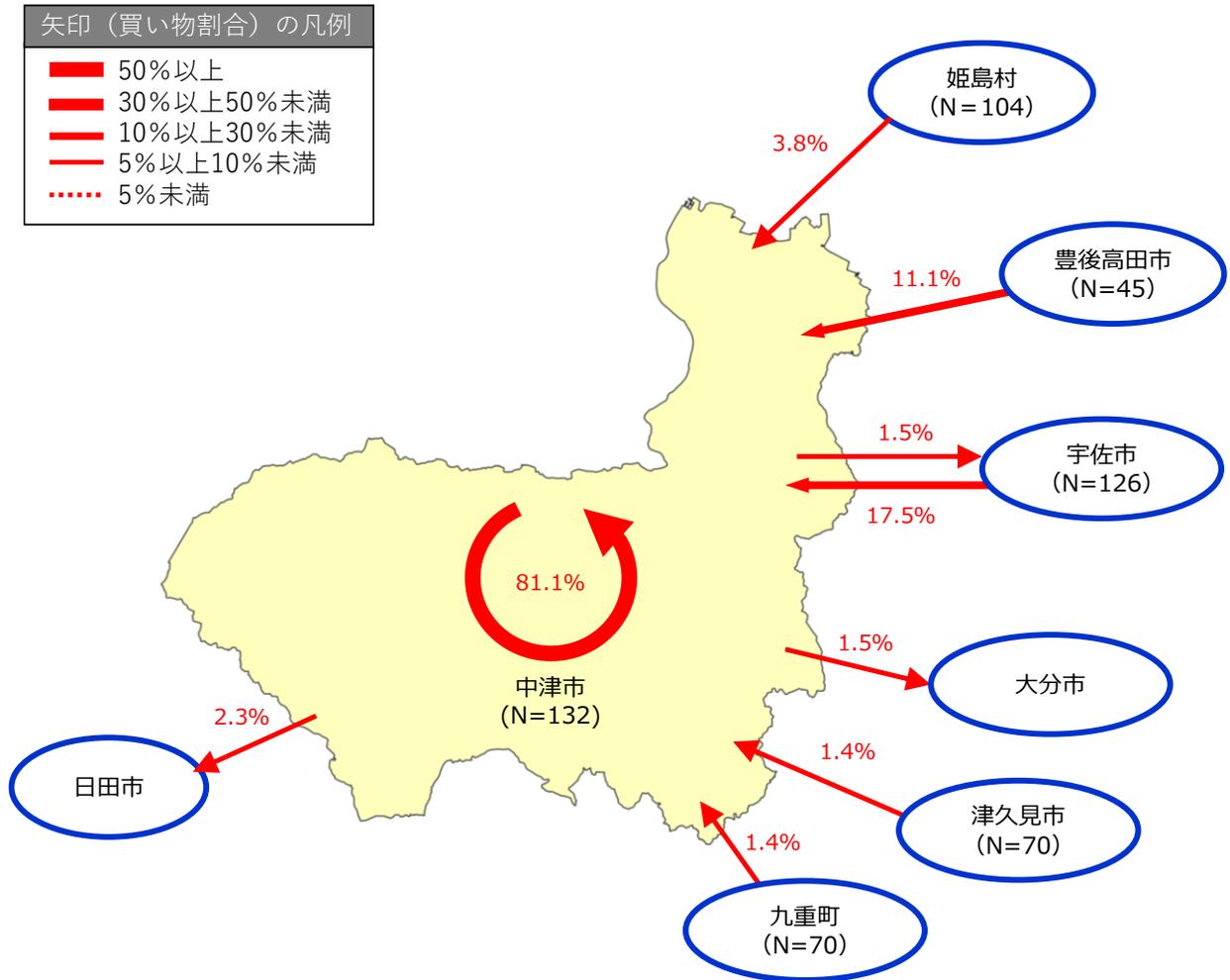


図 買い物物流動

注) 1%以上の流動のみ図示している。

資料：平成29年度大分県中心市街地等消費者動向調査

4) 平成 26 年市民アンケートで把握した「地域公共交通が“今”必要な市民」の地域別外出実態

①買い物の居住地域別外出実態

- 市民が最も買い物に行くのは「イオンモール三光」であることが分かりました。
- 中津地域・三光地域は自地域内での買い物が中心となっています。
- 本耶馬溪地域・耶馬溪地域は中津地域・三光地域への買い物が中心です。
- 山国地域は日田市への買い物が中心となっています。

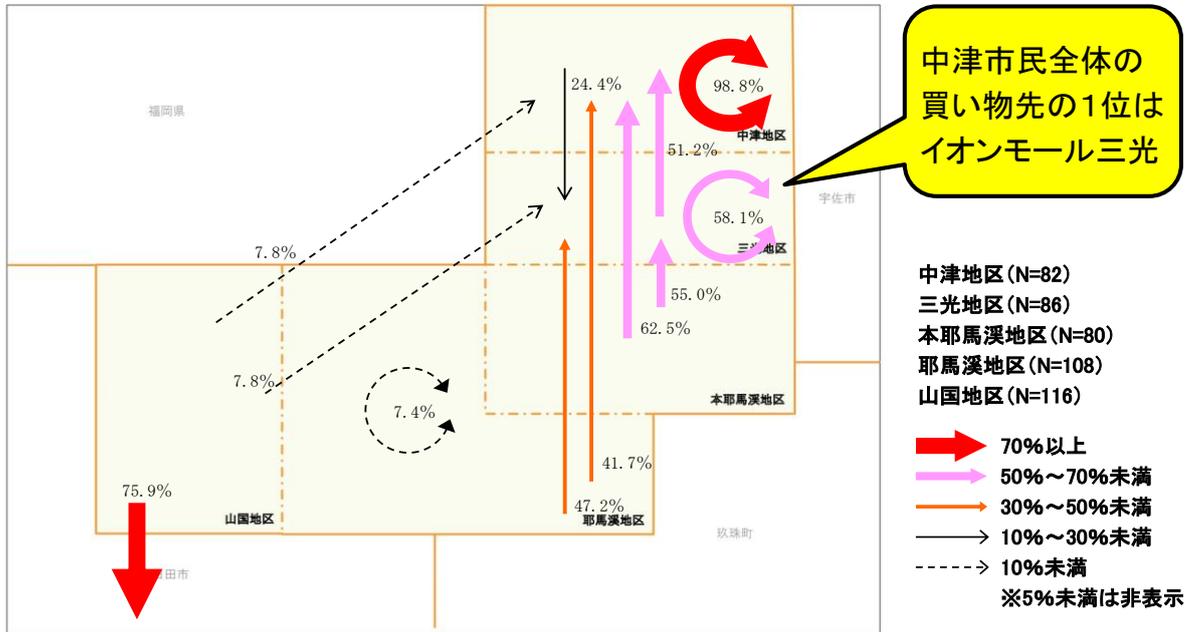


図 買い物の移動実態

②通院の居住地域別外出実態

- 中津地域は自地域内での通院が中心となっています。
- 三光地域・本耶馬溪地域・耶馬溪地域は中津地域への通院が中心です。
- 山国地域は自地域内と日田市への通院が中心となっています。

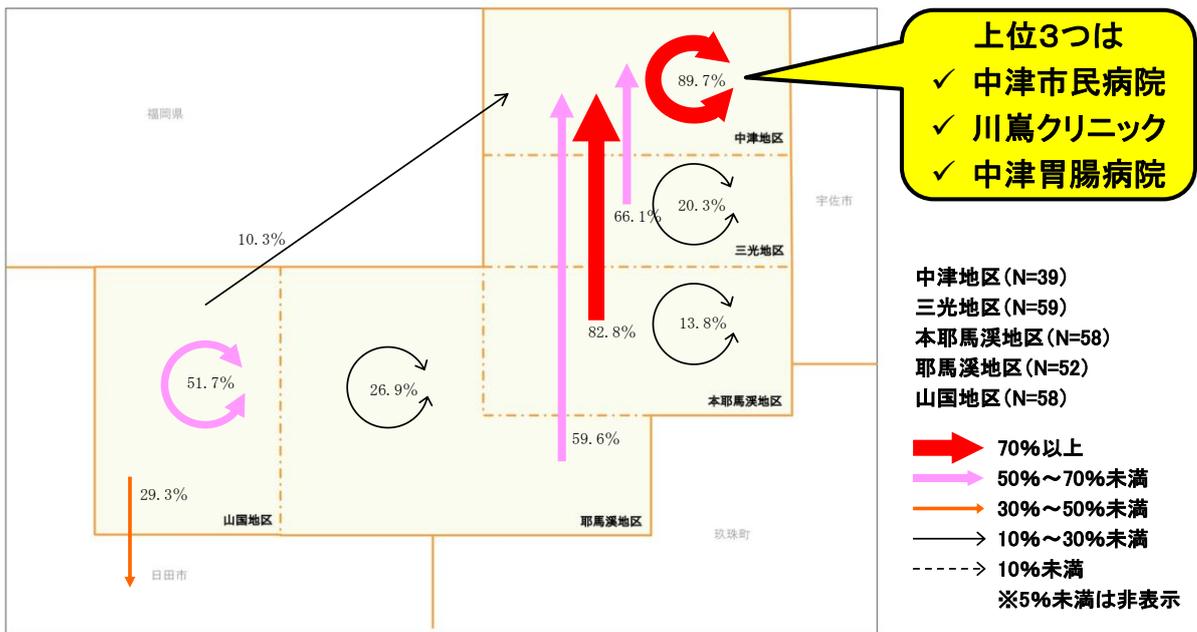


図 通院の移動実態

2-2 地域公共交通の現状

2-2-1 地域公共交通の運行状況

- JR日豊本線のほか、大分交通グループ（大交北部バス、玖珠観光バス）が運行する路線バス、路線バスを補完するため中津市が運行しているコミュニティバス・深水乗合タクシーがあります。
- 市内の医療施設や商業施設の多くは、JR駅の周辺のみならず、国道などの沿線を中心として中津地域に多く分布しているため、路線バスやコミュニティバス等の利用者が多く、JR日豊本線の利用者は、福岡方面や大分・別府方面への通勤・通学利用が主となっています。

※この他に、市内には中津市タクシー協会へ加盟しているタクシー事業者が5社あります。タクシー事業者（5社）への聞き取りによると、令和5年1月時点で、市内には普通車121台、特定大型車13台があります。

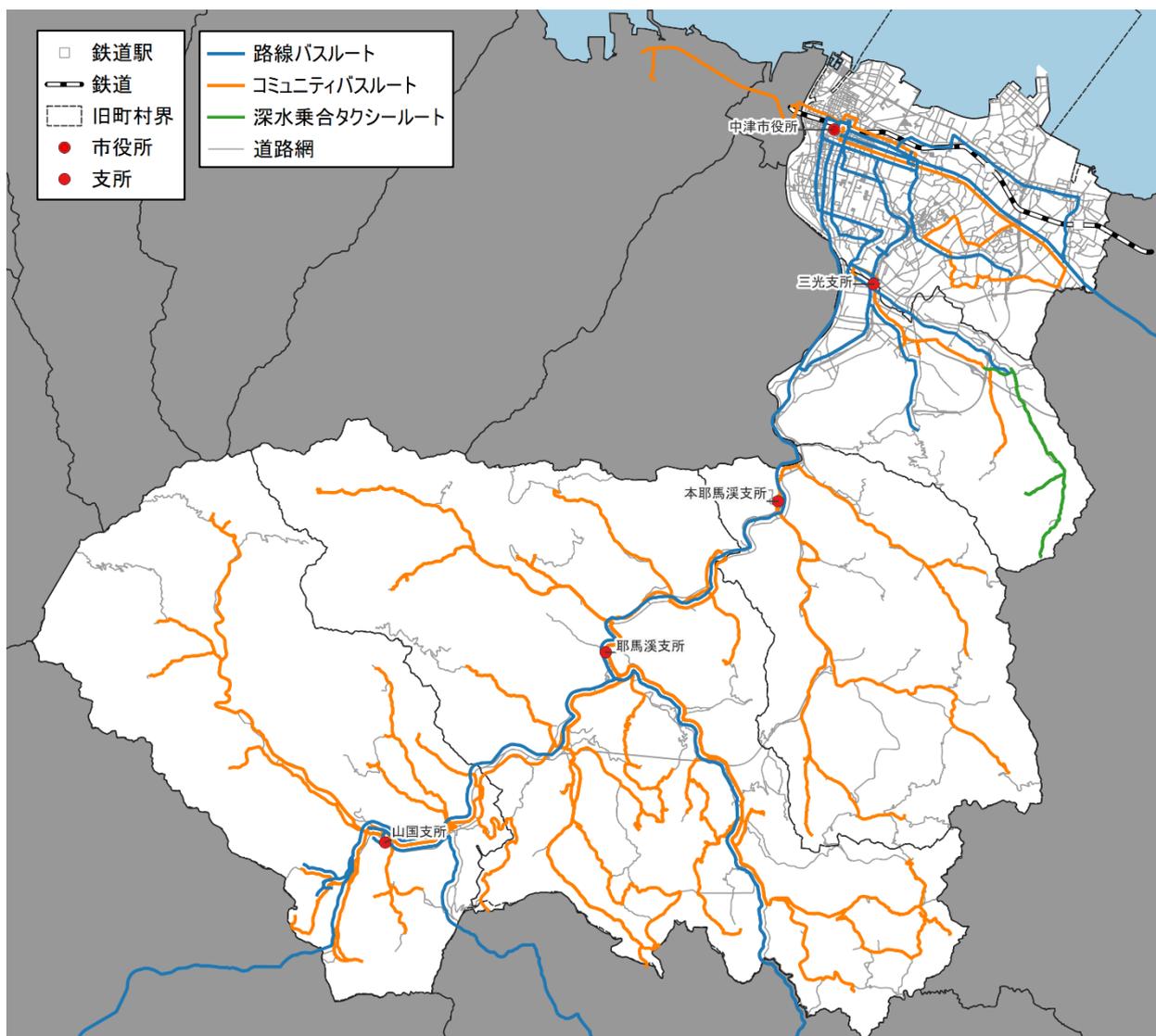


図 地域公共交通の運行状況

1) 鉄道（JR 日豊本線）

- 市内には鉄道（JR 日豊本線）が運行しており、特急停車駅である中津駅のほか、東中津駅、今津駅の3駅が設置されています。
- 令和3年度の駅別乗車人員は、JR 中津駅は2,114人/日となっており、JR九州営業管内の上位71位に該当します。東中津駅と今津駅は詳細なデータは非公開ですが、100人/日以上乗車人員があることが分かっています。
- 令和3年度の平均通過人員をみると、小倉～中津は18,655人/日、中津～大分は8,110人/日となっており、過去からのデータをみると、2線区ともに近年減少傾向となっています。特に、令和元年度から令和2年度にかけての減少が顕著であり、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けたと考えられます。

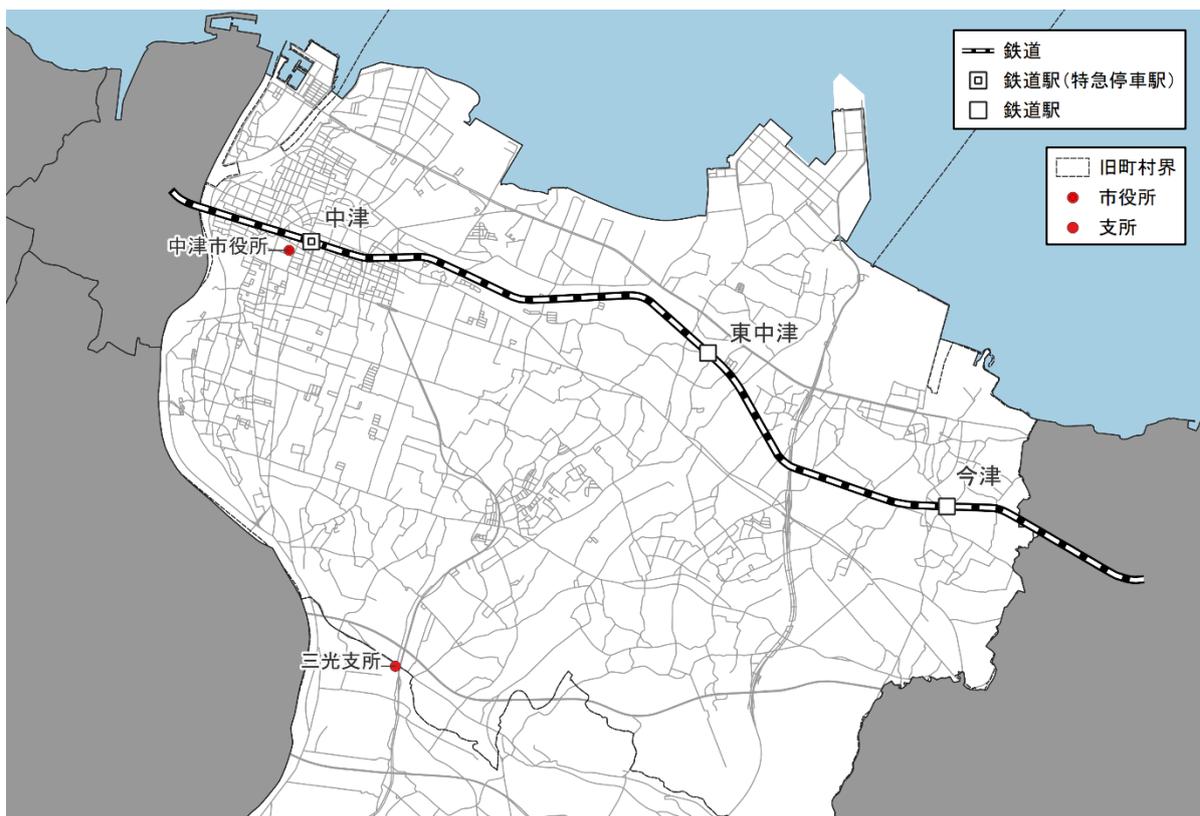


図 JR 日豊本線と駅の立地状況

表 JR 中津駅の乗車人員（人/日）

年度	乗車人員	JR 営業管内での順位
平成 30 年度	3,029	上位 61 位
令和 1 年度	2,960	上位 60 位
令和 2 年度	2,083	上位 67 位
令和 3 年度	2,114	上位 71 位

表 線区の平均通過人員（人/日）

年度	小倉～中津	中津～大分
平成 29 年度	29,266	14,726
平成 30 年度	28,424	14,074
令和 1 年度	27,572	13,519
令和 2 年度	16,940	7,226
令和 3 年度	18,655	8,110
参考) 昭和 62 年度	34,776	13,455

資料：九州旅客鉄道株式会社

2) 路線バス

- 路線バスは令和7年5月時点で、計14路線が設定されており、中津駅や柿坂、豊後森駅などが起終点となっています。
- 中日線（中津駅～守実温泉）、中安線（中津駅～安心院）は、国庫補助対象地域間幹線バス系統です。

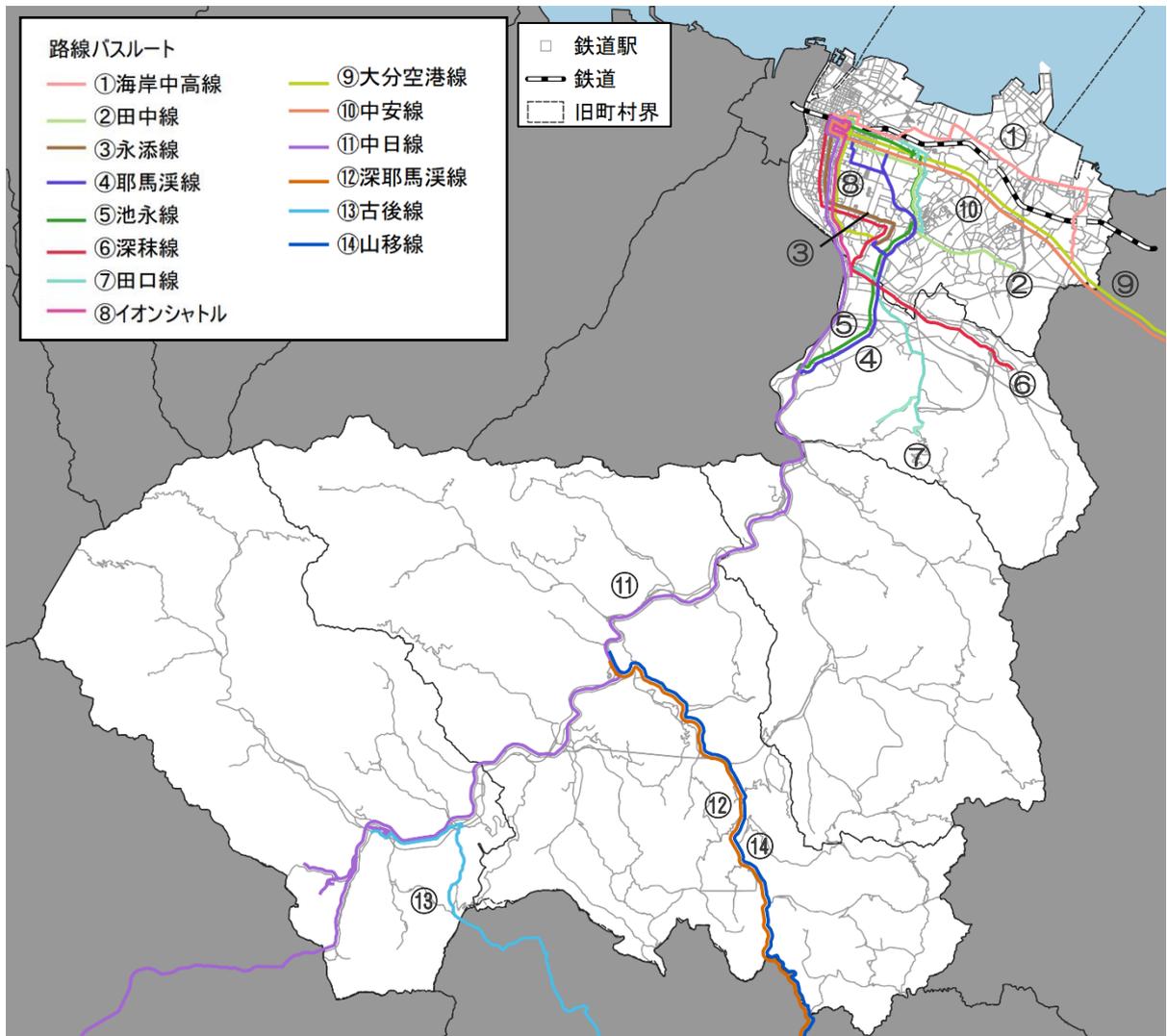


図 路線バスの運行状況

表 路線バスの運行概要（R7.5時点）

No.	路線名	起点～終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
1	海岸中高線	さ蔭前～鍋島～中津駅	4条乗合	路線定期運行	大交北部バス
2	田中線	中津駅～池永～田中			
3	永添線	中津駅～万田～大貞車庫			
4	耶馬溪線	中津駅～沖代～大貞車庫			
		中津駅～中津北高～大貞車庫			
		中津駅～沖代～野路			
5	池永線	中津駅～池永～大貞車庫			
		中津駅～池永～野路			
6	深秣線	中津駅～イオンモール三光～アメニティタウンかみまくさ			
7	田口線	中津駅～金色温泉～八面山荘			
8	イオンシャトル	中津駅～イオンモール三光			
9	大分空港線	大分空港～大貞車庫			
10	中安線	中津駅～安心院			

注) ■：国庫補助対象地域内フィーダー系統

■：国庫補助対象地域間幹線系統

No.	路線名	起点～終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
11	中日線	中津駅～旬菜館～守実温泉	4条乗合	路線定期運行	大交北部バス
		柿坂～医療センター～日田			
		守実温泉～医療センター～日田			
12	深耶馬溪線	柿坂～深耶馬溪温泉前	4条乗合	路線定期運行	玖珠観光バス
		柿坂～豊後森			
		柿坂～豊後森～下長野			
13	古後線	熊谷医院前～綾垣・豊後森～下長野	4条乗合	路線定期運行	玖珠観光バス
		熊谷医院前～森町～豊後森			
14	山移線	耶馬溪支所～持田			

3) コミュニティバス・乗合タクシー

- 医療や買い物などに係る生活の足を確保し、福祉の向上を図るため、コミュニティバスの運行を実施しています。令和7年5月時点では、計22路線が設定されています。
- コミュニティバスの運賃は100円（豊前・中津線を除く）で、曜日限定で運行しています。
- 大交北部バス深秣線が上秣バス停まで路線短縮されたことをうけ、大交北部バス深秣線・コミュニティバス西秣線へ接続するために、デマンド型乗合タクシー「中津市深水乗合タクシー」を運行しています。

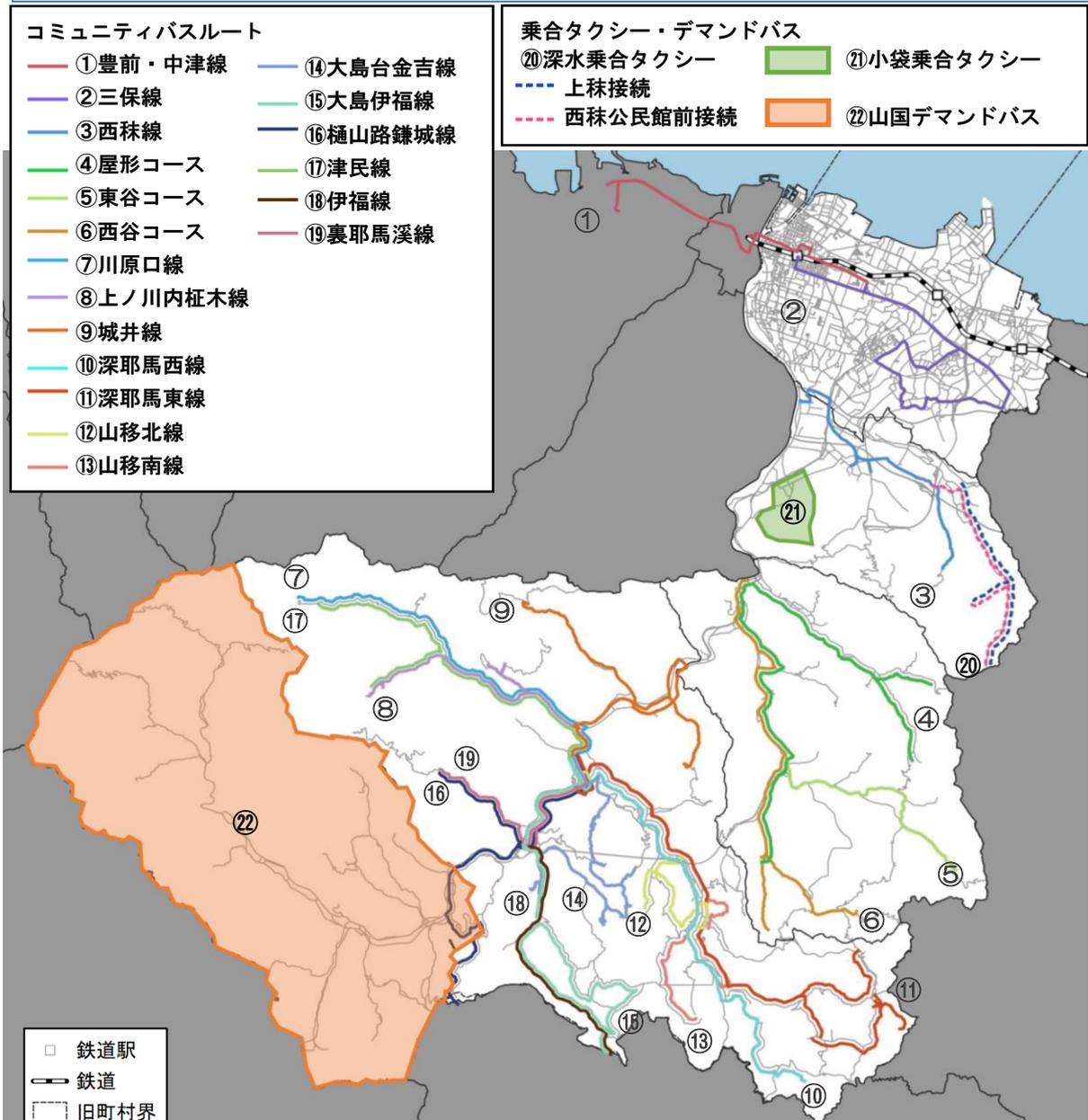


図 コミュニティバス・乗合タクシーの運行状況

●令和7年度のコミュニティバスの運行状況は、中津地域2系統、三光地域1系統、本耶馬溪地域3系統、耶馬溪地域13系統運行しています。また、三光地域、山国地域では乗合タクシー、デマンドバスも運行しています。

表 コミュニティバス・乗合タクシーの運行概要 (R7.5時点)

No.	種別	地域	路線名	起点～終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
1	コミュニティバス	中津	豊前・中津線	中津市民病院～図書館入口	4条乗合	路線定期運行	中津市（運行は交通事業者に委託）
2			三保線	中津駅前～山の中公民館前～中津駅前			
3		三光	西秣線	長谷寺前～イオンモール三光	4条乗合	路線定期運行	中津市（運行は交通事業者に委託）
4		本耶馬溪	屋形コース	兔洞～西谷温泉	4条乗合	路線定期運行	中津市（運行は交通事業者に委託）
5			東谷コース	岩屋奥～JA オアシス前			
6			西谷コース	要～JA オアシス前			
7		耶馬溪	川原口線	旬菜館～相の原	4条乗合	路線定期運行	中津市（運行は交通事業者に委託）
8			上ノ川内柵木線	旬菜館～津民診療所			
9			城井線	旬菜館～本中氏宅前～旬菜館			
				旬菜館～山の内植垣氏宅前～旬菜館			
10			深耶馬西線	耶馬溪支所前～家籠堂様前			
11			深耶馬東線	耶馬溪支所前～小柿山旧郵便局前			
12			山移北線	耶馬溪支所前～山移診療所			
13			山移南線	耶馬溪支所前～藤木公民館			
14			大島台金吉線	耶馬溪支所前～上の原堂様裏広場～柿坂バス停			
				柿坂バス停～下郷診療所～柿坂バス停			
15			大島伊福線	耶馬溪支所前～松田氏宅前～柿坂バス停			
16			樋山路鎌城線	耶馬溪支所前～樋桶山登山口～柿坂バス停			
				耶馬溪支所前～有馬氏宅前～柿坂バス停			
17	津民線	相の原～耶馬溪中学校前					
18	伊福線	下伊福～柿坂					
19	裏耶馬溪線	耶馬溪中学校前～黒法師入口					
		島～下伊福					
20	深水乗合タクシー	上秣～小川内	4条乗合	路線不定期運行、区域運行	中津市（運行は交通事業者に委託）		
		西秣公民館前～小川内					
21	小袋乗合タクシー	小袋地域	4条乗合	路線不定期運行、区域運行	中津市（運行は交通事業者に委託）		
22	山国デマンドバス	山国地域	79条 自家用 有償	区域運行	中津市（運転は交通事業者に委託）		

注) ■：国庫補助対象地域内フィーダー系統

4) タクシー

- 市内には中津市タクシー協会加盟のタクシー事業者が5社（6事業所）あります。
- 市内のタクシー車両保有台数は、令和5年1月時点で134台となっており、そのうち20台（全体の14.9%）がUDタクシー※となっています。
- 本市のタクシーの輸送人員や営業収入、期末運転手は10年間で4割減少している状況です。

※UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者など、誰もが利用しやすいタクシー車両のこと

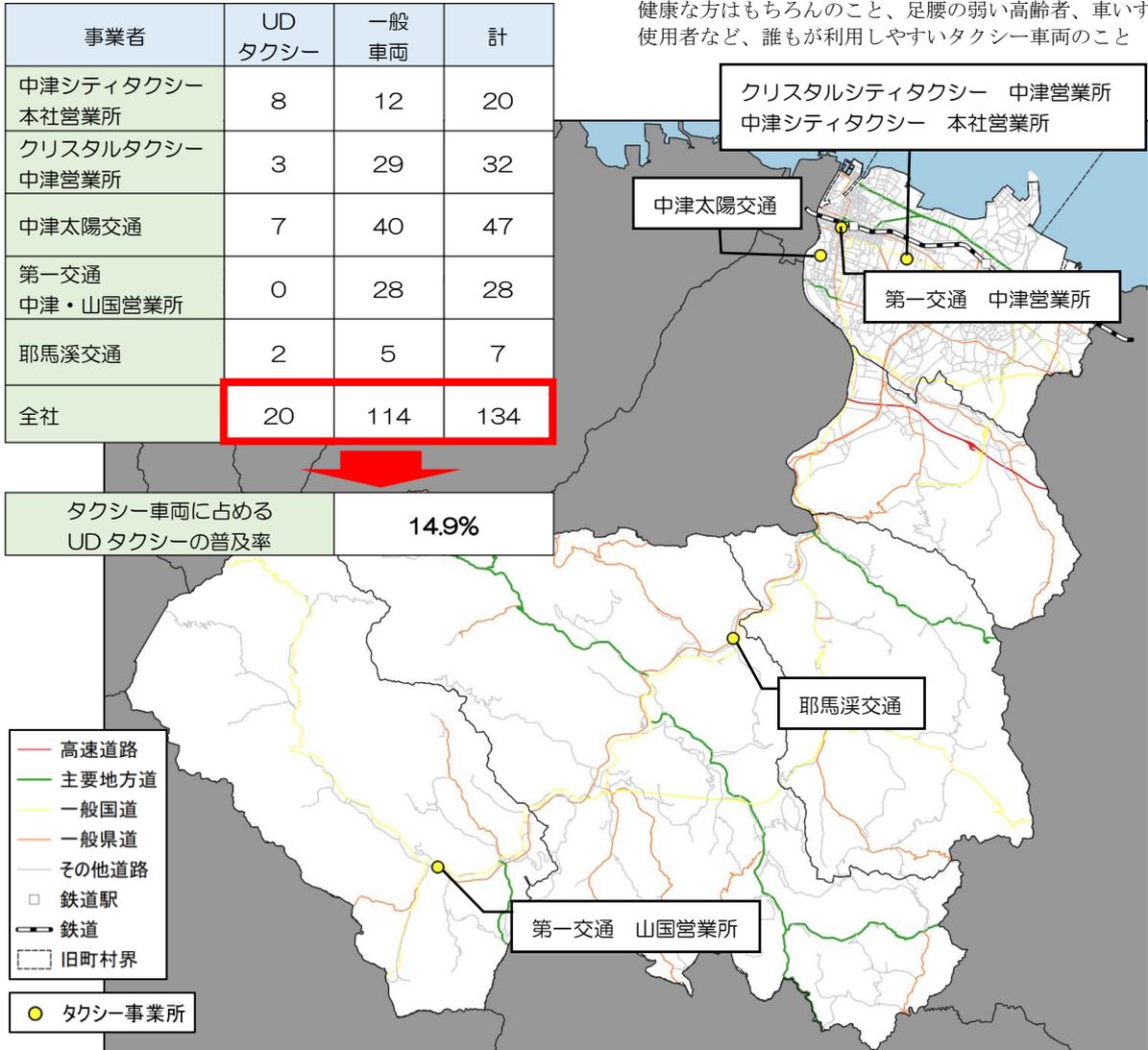


図 タクシー車両配置状況

資料：中津市タクシー協会資料（R5.1月時点）

表 中津市のタクシーの状況

	輸送人員 (人/年)	営業収入 (千円)	期末運転手数 (人)
平成23年度	873,386	743,292	193
平成24年度	841,032	710,679	197
平成25年度	825,081	699,131	187
平成26年度	792,804	677,548	175
平成27年度	752,122	636,465	165
平成28年度	756,241	622,175	159
平成29年度	746,576	623,260	155
平成30年度	734,163	624,214	162
令和1年度	706,268	596,767	157
令和2年度	512,802	424,766	129
令和3年度	531,322	441,865	120

資料：九州運輸局

2-2-2 地域公共交通（鉄道・バス）による人口カバー状況

- 市全域の地域公共交通の人口カバー率は人口（R2：82,863人）に対し、83.4%となっています。地域分類でみると、旧下毛地域は95.0%、中津地域は81.2%となっています。
- 市の立地適正化計画で設定している居住誘導区域の人口カバー状況（R2）は、区域人口（39,079人）に対して94.9%のカバー率となっています。

表 地域公共交通の人口カバー状況（R2）

地域分類	人口 (人)	カバー人口 (人)	未カバー人口 (人)	人口カバー率
市全体	82,863	69,069	13,794	83.4%
中津地域	70,051	56,903	13,148	81.2%
居住誘導区域 （中津市域の特定エリア）	39,079	37,103	1,976	94.9%
旧下毛地域 （三光・本耶馬溪・耶馬溪・山国）	12,812	12,166	646	95.0%

資料：令和2年国勢調査

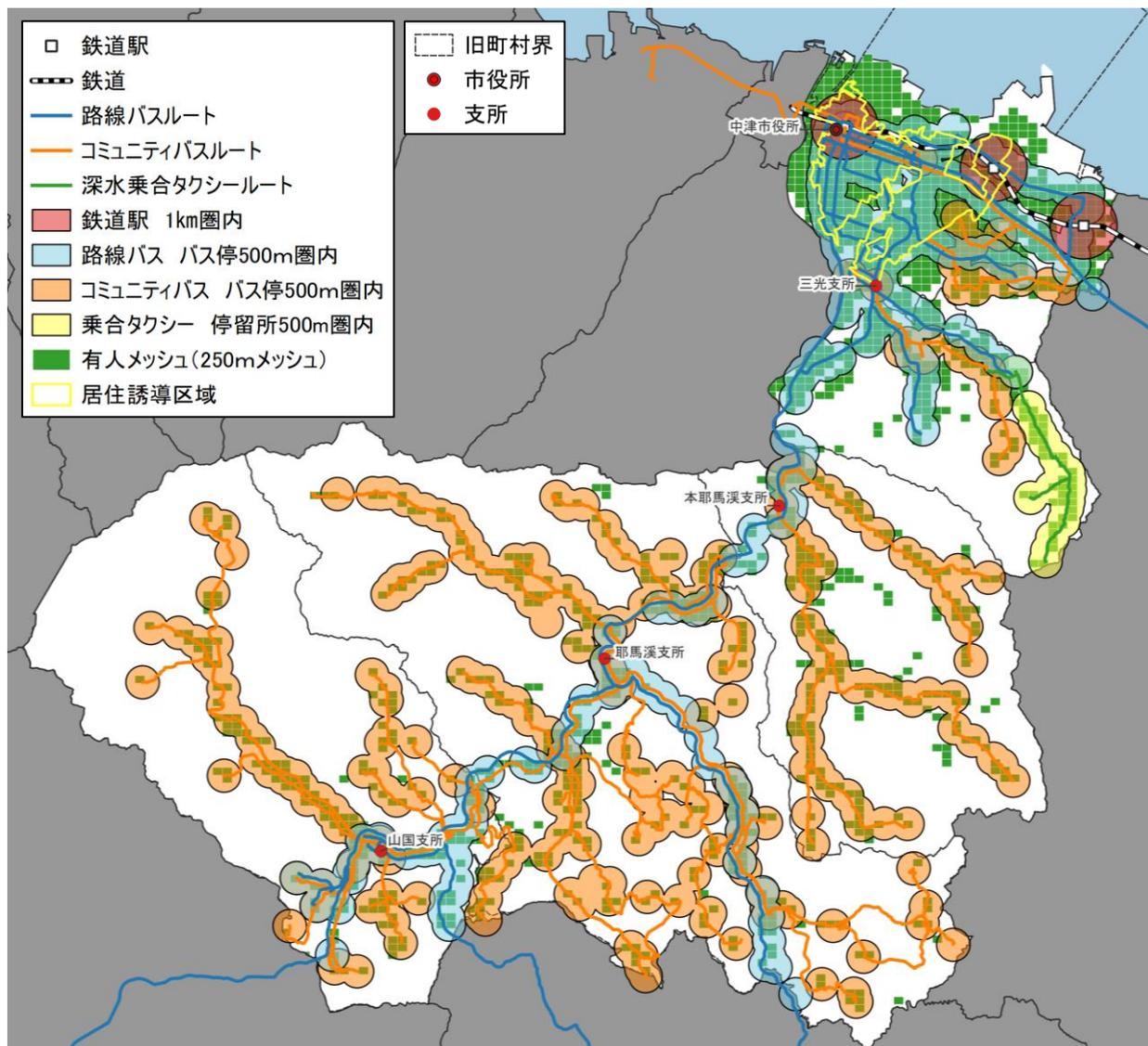


図 中津市の地域公共交通の運行状況と有人メッシュの関係性（250mメッシュ）

資料：令和2年国勢調査

2-2-3 地域公共交通の利用状況と財政負担状況

1) 利用者数の推移

- 中津市のバス利用者数は年々減少傾向にあります。
- 利用者の多くは路線バスであり、コミュニティバスの利用者は全体の1割程度です。

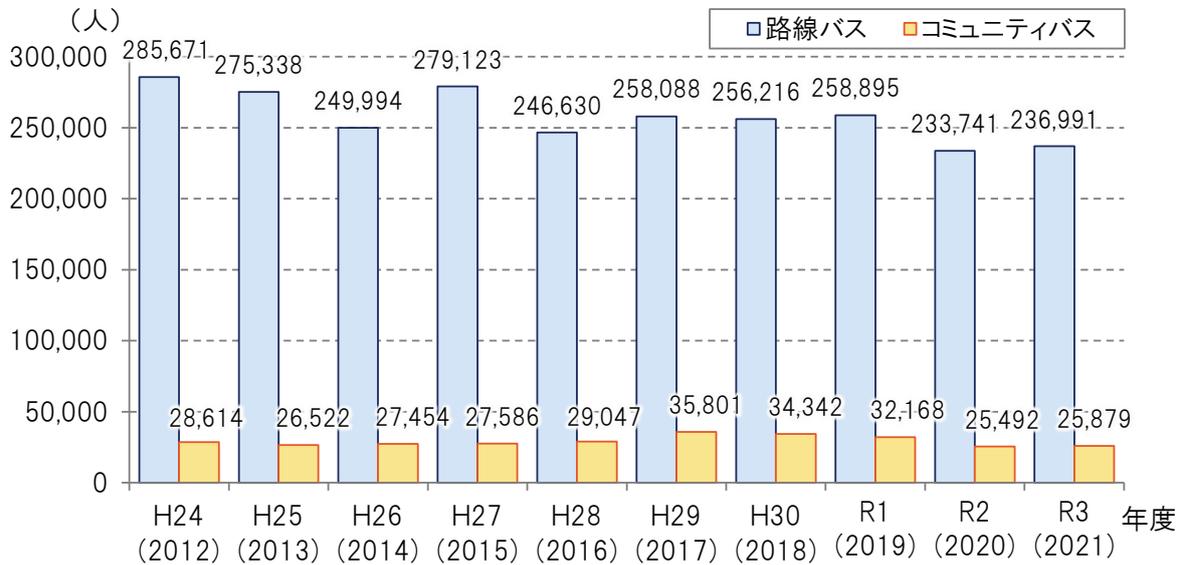


図 中津市のバス利用者数の推移

2) 財政負担額の推移

- 中津市の財政負担額は、令和2年度以降1億円以上となっています。
- 令和3年度の財政負担額を平成24年度と比べると、路線バスは約1.4倍、コミュニティバスは約1.9倍となっています。
- 令和3年度の財政負担額を利用者1人あたりに換算すると、路線バスは202円、コミュニティバスは2,043円となっており、平成24年度と比べると路線バスは約1.7倍、コミュニティバスは約2.1倍となっています。

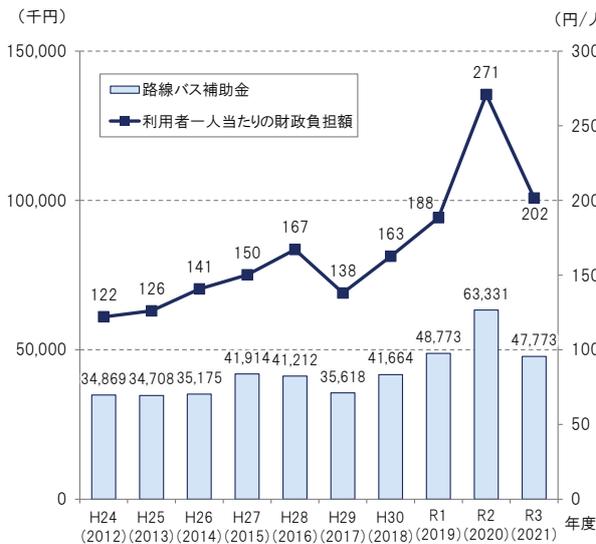


図 中津市の路線バスに対する財政負担額と利用者1人あたりに換算した財政負担額の推移

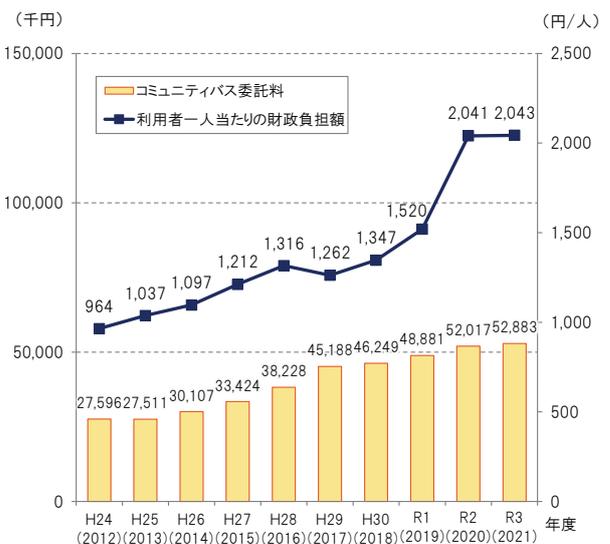


図 中津市のコミュニティバスに対する財政負担額と利用者1人あたりに換算した財政負担額の推移

2-3 その他輸送資源の状況

2-3-1 スクールバスの状況

- 中津市は本耶馬溪地域・耶馬溪地域・山国地域において、小中学校の統廃合などにより遠距離通学しなければならない地区等に対して、スクールバスを運行しています。
- スクールバスの運行エリアと市内のバス路線が重なっている状況にあります。

表 令和4年度のスクールバスの運行概要

地域	系統名 (路線名)	運行回数	車両形態	対象児童 (人)
本耶馬溪	屋形コース	登校：1便 / 下校：2便	ジャンボタクシー1台 (運転手を除く定員9人)	10
	東谷コース	登校：1便 / 下校：2便	マイクロバス2台 (①定員26人②定員28人)	21
	西谷コース	登校：1便 / 下校：1便		13
耶馬溪	柿坂線	登校：1便 / 下校：1便	マイクロバス1台 (定員29人)	8
山国	毛谷村線	登校：1便 / 下校：2便 ※夏休み登校日及び プール日は1往復	マイクロバス1台 (定員29人)	9
計				61

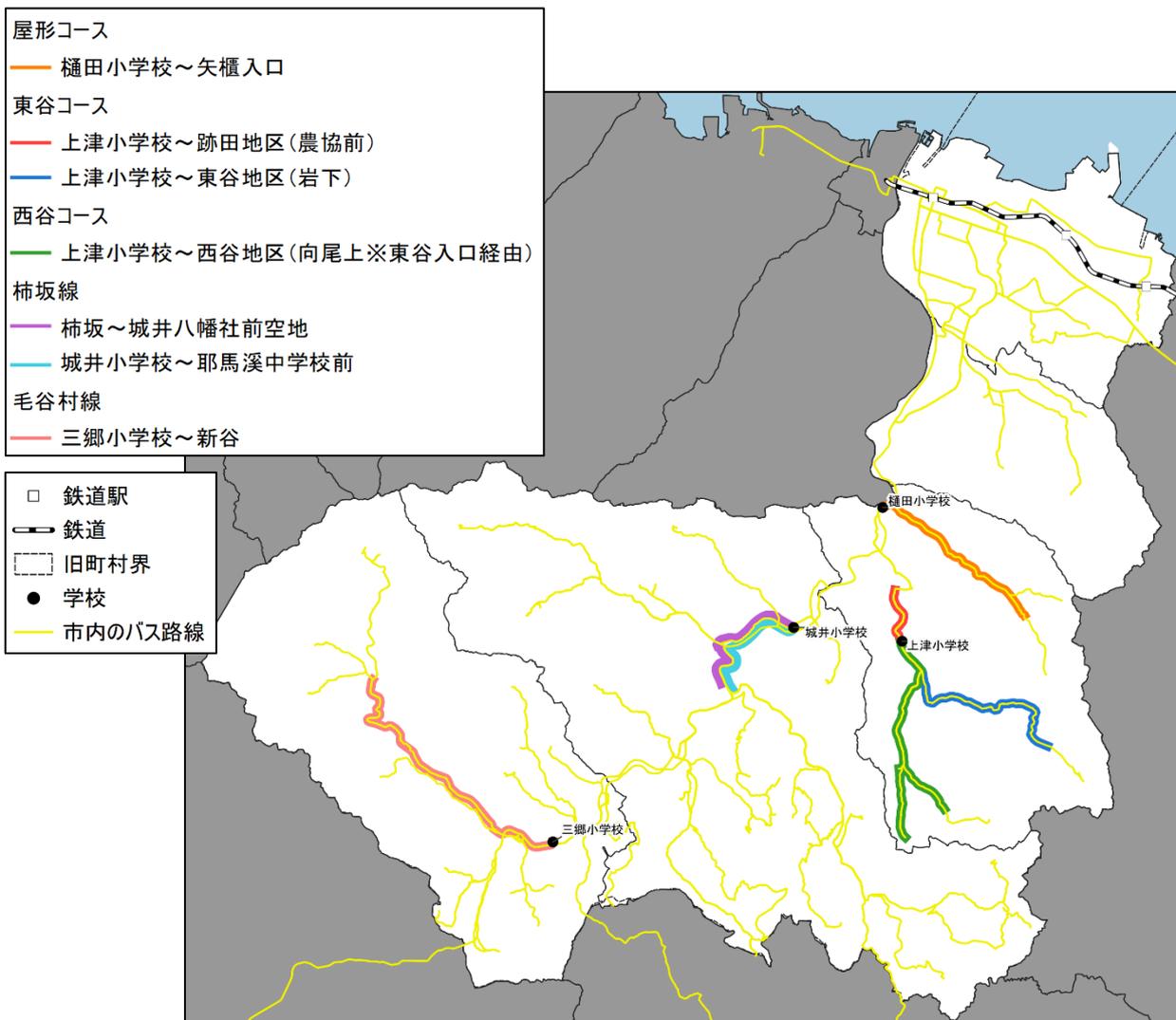


図 スクールバスの運行ルートと市内バス路線の重ね図

3. これまでの地域公共交通の取組の検証

3-1 平成26年度の調査で明らかになった中津市の地域公共交通の課題

3-1-1 地域公共交通のサービス改善

- JR・路線バス・コミュニティバス・民間タクシーがそれぞれ担う移動（役割）を明確化し、連携・ネットワーク化する必要があります。
- 市内や市外への広域移動の中心となる路線バス（中日線）について、市民の外出状況等を踏まえた運行ルート等の見直しが必要です。
- 市民（特に交通弱者）の生活利便性の向上のため、市内移動・地区内移動を中心に展開する地域公共交通サービスは“さらなる地域密着型のサービス展開”に向けて、利用者の意向や利用実態等を踏まえた運行ルート・ダイヤ等の見直しが必要です。

3-1-2 地域公共交通の乗り継ぎ円滑化

- 中津駅でのJRと路線バスの接続が芳しくない便も一定程度みられ、改善の余地があります。
- 行政と交通事業者、施設管理者等の連携のもと、地域公共交通の乗り継ぎ（JR⇔バス、バス⇔バス）を円滑にし、“地域公共交通網全体の利便性向上”が必要です。

3-1-3 地域公共交通の持続ある運行

- 地域公共交通の利用者減少が進んだ場合、市の財政負担が増大し、バス路線の廃止なども考えざるを得ない状況に陥ってしまうことが懸念されます。そのようなことを未然に防ぎ、地域公共交通を持続的に運行させるためには、利便性と経済性のバランス（調和）を図ることが求められます。

3-2 中津市地域公共交通網形成計画の概要

●前述の中津市の地域公共交通の課題の解決のために、以下の計画を掲げ、実行しました。

- 計画期間：平成 27 年度から平成 30 年度までの 4 年間
- 基本方針：安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、
中津市が目指す“いつまでも安全・安心で快適に生活でき、また、多くのひとが集い、常に発展をめざすふるさとづくり”に向け、高齢者や学生等の交通弱者^注の移動手段の確保を前提に、市内外から多くの人をまちに呼び込み、ふるさととの賑わいづくりと生きがいづくりに寄与する“ひとにやさしい”地域公共交通網の形成を目指す
注) 本計画における「交通弱者」は、「1人で外出することはできるものの、車や運転免許がないなど車を自由に使えない方々」を指します。

- 計画目標：下表のとおり

目標	指標の定義	現況値 (H25 年度)	目標値 (H30 年度)
①生きがいづくりに向けた様々なサービス・行事などを楽しむため、そして、各種拠点の機能を維持・強化するため、各地域の中心部や都市機能が集積した市内・市外などへの“おでかけ”の増加に資する効果的な地域公共交通ネットワークを構築する	路線バス（中日线）の年間利用者数	94,217 人	95,000 人
	コミュニティバス年間利用者数	26,522 人	28,000 人
②人口減少下にあることを真摯に受け止め、限られた予算で最大の効果を上げる“経営感覚”を取り入れた効果主義のもと、地域公共交通の運行・経営に努める	路線バスの利用者 1 人あたり財政負担額	132 円/人	130 円/人 未満
	コミュニティバスの利用者 1 人あたり財政負担額	1,039 円/人	1,000 円/人 未満
③地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る	路線バス・コミュニティバス 1 便あたりの平均利用者数	—	各路線 それぞれ 1.5 人/便
	地域公共交通アドバイザー会議（仮）の開催数	—	2 回/年 以上

- 施策体系

(1) 地域公共交通のサービス見直し	<ul style="list-style-type: none"> ①コミュニティバスのサービス見直し ②路線バスのサービス見直し ③公共交通不便地域における支線交通の実証運行 ④安全確保と利便性向上に向けた、バス車両の計画的更新
(2) 地域公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ①地域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 ②地域公共交通マップの作成 ③交通結節点となるバス停の改善 ④住民座談会、地域公共交通試乗会等を活用した直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施 ⑤ICT を活用した効率的な地域公共交通情報の提供 ⑥他機関との連携

3-3 事業の実施状況

●計画事業は全て着手・実施しています。

表 事業の実施状況（概要）

事業		実施状況
(1) 地域公共交通のサービス見直し	①コミュニティバスのサービス見直し	実施
	②路線バスのサービス見直し	実施
	③公共交通不便地域における支線交通の実証運行	一部実施 (中津地域は未着手)
	④安全確保と利便性向上に向けた、バス車両の計画的更新	実施
(2) 地域公共交通の利用促進	①地域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	実施
	②地域公共交通マップの作成	実施
	③交通結節点となるバス停の改善	実施
	④住民座談会、地域公共交通試乗会等を活用した直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施	実施
	⑤ICTを活用した効率的な地域公共交通情報の提供	実施
	⑥他機関との連携	実施

※実施した事業の具体的な内容は後述（p74～）のとおり

3-4 目標達成状況の評価

3-4-1 中津市地域公共交通網形成計画の評価

- 中津市地域公共交通網形成計画の数値目標は計画最終年度（H30）では3指標が目標達成している状況です。
- 路線バス・コミュニティバスについて「地域全体で地域公共交通の利用促進に取り組む」目標について、達成しているものの、1人あたり財政負担額は増加傾向にあり、運賃収入の増加等も今後考えていくことが必要です。
- 平成29年度をピークに利用減少傾向にあるコミュニティバスに対し、平成30年度以降増加傾向にある中日線は令和2年度には一旦目標達成しました。この要因として、平成30年度からの高校通学の定期券補助が年間定期化となり、通学定期券の販売促進による利用者の獲得に加え、令和2年10月からの中日線の再編により、中日線の利便性が向上したこと等が考えられます。しかし、令和3年度の中日線の年間利用者数が令和元年度実績を下回る結果となりました。これは、沿線の高校通学者の需要自体が減少したこと等が要因として推察されます。
- 令和2年度以降に目標値が未達成となっている3指標の年次推移をみると、コミュニティバスの年間利用者数はコロナウイルス感染症拡大等の影響があり、令和2年度以降目標未達成となっており、路線バスとコミュニティバスの利用者1人あたり財政負担額は従前より増加基調となっています。
- これらの評価結果と次節に示す県内の公共交通事業の状況等を踏まえつつ、本計画の目標設定等を検討します。

表 地域公共交通網計画で設定した数値目標の達成状況

目標	指標の定義	単位	H25 (計画現況値)	目標値 (H30)	各年度の評価値						
					H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
①生きがいづくりに向けた様々なサービス・行事などを楽しむため、そして、各種拠点の機能を維持・強化するため、各地域の中心部や都市機能が集積した市内・市外などへの“おでかけ”の増加に資する効果的な地域公共交通ネットワークを構築する	路線バス（中日線）の年間利用者数	人	94,217	95,000	91,427	84,448	92,035	81,663	89,153	97,609	88,295
	コミュニティバス年間利用者数	人	26,522	28,000	29,047	34,362	35,801	34,342	32,168	25,492	25,879
②人口減少下にあることを真摯に受け止め、限られた予算で最大の効果を上げる“経営感覚”を取り入れた効果主義のもと、地域公共交通の運行・経営に努める	路線バスの利用者1人あたり財政負担額	円/人	132	130未満	150	167	138	163	188	271	201
	コミュニティバスの利用者1人あたり財政負担額	円/人	1,039	1,000未満	1,151	1,113	1,262	1,347	1,520	2,041	2,043
③地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る	路線バス・コミュニティバス1便あたりの平均利用者数	人/便	-	各路線 1.5人/便	4.5	4.0	4.2	4.2	4.2	4.4	4.6
	地域公共交通アドバイザー会議（仮）の開催数	回/年	-	2以上	1	1	4	3	5	5	3

目標値と評価値の乖離（比率）

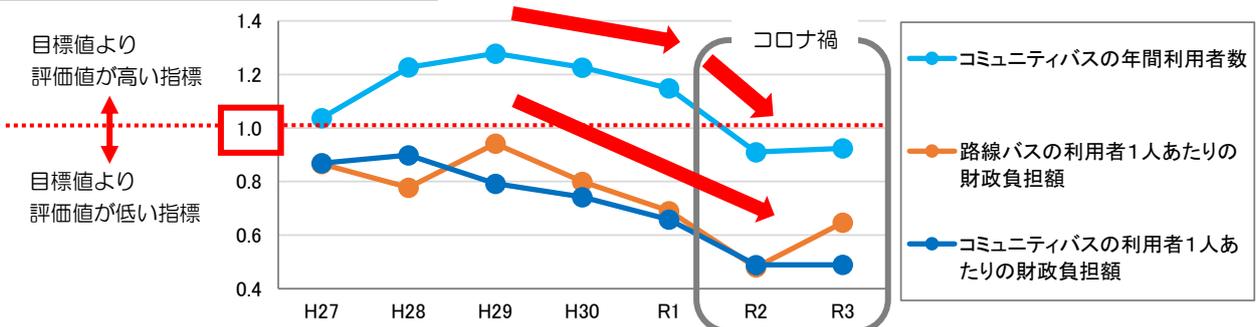
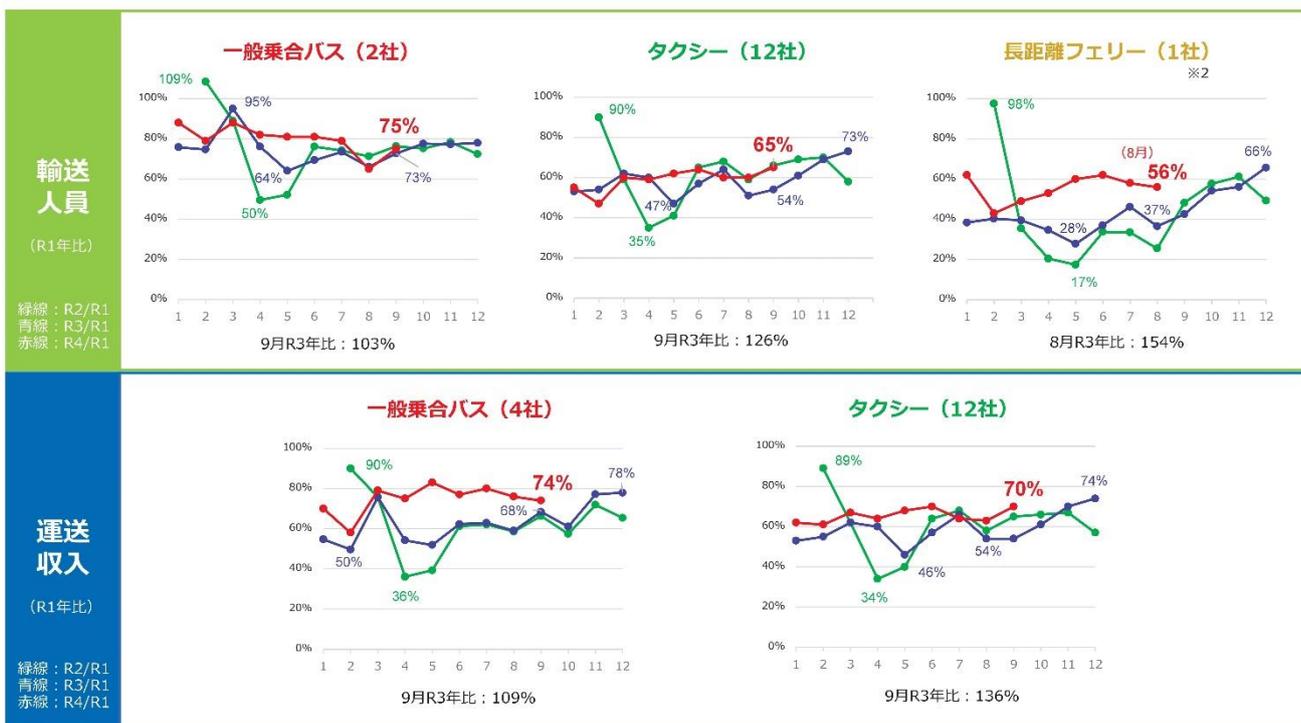


図 令和2年度以降に目標値が未達成となっている3指標の年次推移

(参考) 大分県内の交通事業者の状況

- コロナ前（R1）に対する令和4年9月の同月比をみると、乗合バスは75%の回復、タクシーは65%の回復となっています。
- 令和4年の1～8月の状況をみると、乗合バスは8割以上の回復がなされた月が複数確認できる一方で、タクシーは同様の回復は皆無の状況となっています。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少、収入の減少に加え、原油価格の高騰など様々な要因が重なり、地域公共交通の維持が非常に厳しい状況にあります。

大分県内の交通事業者の状況



※1 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。
 ※2 長距離フェリーのデータは「九州のうんゆ」からの引用。そのため、前月の実績が最新であり、また運送収入については「九州のうんゆ」で公開していないため、掲載していない。
 ※3 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

図 大分県内の交通事業者の状況

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和4年9月分までの実績）」
 （九州運輸局、R4年11月）

市内バス事業者の声：令和2年度はコロナ禍でバス事業者が厳しいということで、全路線に対する補助があったため大変助かりました。

市内タクシー事業者の声：コロナの影響はかなり大きい。一番悪かったときは昼を入れて50%減少、夜は80～90%減少した。今後も例年のようには利用者は戻らないのではないかと懸念している。

3-4-2 評価結果を踏まえたモニタリングしていくべきと考える指標

●目標達成状況に加え、前述の大分県内の新型コロナウイルス感染症の地域公共交通事業への影響等を踏まえ、中津市地域公共交通網形成計画に掲げた6つの評価指標は引き続き次期計画（本計画）にも反映します。

表 評価結果を踏まえたモニタリングしていくべきと考える指標

中津市地域公共交通網形成計画における評価指標	考察・提案	次期計画（本計画）への反映方針
路線バス（中日線）の年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 市の骨格を形成する幹線軸である。 今後の利用動向に注視する必要があるため、次期計画（本計画）でも設定することが肝要である。 	○ (反映させる)
コミュニティバス年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 近年減少傾向にあり、引き続き、今後の利用動向に注視する必要がある。 次期計画（本計画）でも設定することが肝要である。 	○ (反映させる)
路線バスの利用者1人あたり財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> 悪化している傾向（財政負担が増加している傾向）にある。 今後の地域公共交通政策の評価・改善につなげていく指標として、引き続き、次期計画（本計画）でも設定することが肝要である。 	○ (反映させる)
コミュニティバスの利用者1人あたり財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> 悪化している傾向（財政負担が増加している傾向）にある。 今後の地域公共交通政策の評価・改善につなげていく指標として、引き続き、次期計画（本計画）でも設定することが肝要である。 目標値（1,000円/人）については、地域によって、片道の運行距離（運行キロ）が大きく異なるため、同距離をタクシーで運行した場合に発生する運賃と比較するなどの、別の視点でのモニタリングができると、タクシー利活用等の代替措置の検討材料にも活用できると考える。 	○ (反映させる)
路線バス・コミュニティバス1便あたりの平均利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスが概ね横ばい傾向にある一方で、コミュニティバスは緩やかな減少傾向となっている。 今後の地域公共交通政策の評価・改善につなげていく指標として、引き続き、次期計画（本計画）でも設定することが肝要である。 目標値（1.5人/便）については、「片道だけでも乗り合う」という意味をもった最低限クリアすべき目標であるため、再考の余地がある。 	○ (反映させる)
地域公共交通アドバイザー会議（仮）の開催数	<ul style="list-style-type: none"> 地域の実情を知る運転手や交通事業者の声を踏まえた、実現性・持続性高い地域公共交通政策の実現にあたり機能していた評価指標である。 アドバイザー会議については、交通会議の中で事業者や乗務員を委員として様々な意見等を収集している状況であるため、引き続き、事業者との情報共有・意見交換のための場として設定することが肝要である。 	○ (反映させる)

4. 中津市の地域公共交通に関する利用需要・利用者ニーズ分析

4-1 市内のバス不便地域対策の対応方向分析（市民アンケート調査）

4-1-1 調査概要

調査の概要は下表のとおりです。

表 調査の概要

	特定地区全世帯への簡易アンケート調査	移動必要者全数へのアンケート調査
ねらい	○バス不便地域において、真に移動手段を必要とする住民（住民による手上げ）の居住地や年齢の特性さらには規模感を適切に把握し、「輸送資源の適材適所」を検討する基礎データを把握	○移動に困っており、移動手段を必要とする対象地区の住民の現状を把握 ○市の今後の地域公共交通空白地域の対応に資する検討に必要な基礎データを収集
調査対象	○対象地区 【中津地域】 小祝地区・如水地区・ 沖代地区 【三光地域】 小袋地区 【山国地域】 春田地区 ○配布世帯数：2,970 世帯 (人数：7,192 人)	○対象地区 【中津地域】 小祝地区・如水地区・ 沖代地区 【三光地域】 小袋地区 【山国地域】 春田地区 ○配布対象者数：279 人 ※真に移動手段を必要とする住民全員
調査手法	○配布：市報配布時に同封 ○回収：郵送、インターネット回答	○郵送による配布・回収
調査時期	○令和3年11月～令和3年12月	○令和4年1月～3月
回収結果	○手をあげた人数 (真に移動手段を必要とする住民：回答人数) 279 人 ※手上げ率(回答率) 3.9%	○124 票(回収率 44.4%) ・(小祝地区)：17 票(回収率 44.7%) ・(沖代地区)：44 票(回収率 47.8%) ・(如水地区)：42 票(回収率 35.9%) ・三光地域：17 票(回収率 60.7%) ・山国地域：4 票(回収率 57.1%)

※簡易アンケートの調査票

「移動」についてお悩みがある方のみ回答、提出ください。

回答方法：回答欄に記載いただき、別添の返信用封筒にてポストへ投函いただくか、QRコードよりインターネットでの回答をお願いします。

回答期限：令和3年11月26日までに回答をお願いします。



▲アンケート(ネット回答)

～回答欄～

氏名 ※未就学児の方は対象外となります	性別	年齢	住所 ※住所は一番上の欄のみ記載してください	マイカー以外の交通手段が必要となるのはいつですか？ (当てはまる番号に○を付けてください)	自由記載 (「移動」について不安に思っていることなどを記載してください)
	男・女	歳	〒 中津市	①今すぐ ②1～2年後 ③3～5年後 ④6～9年後 ⑤10年以上先 ⑥いつか	
	男・女	歳	同上	①今すぐ ②1～2年後 ③3～5年後 ④6～9年後 ⑤10年以上先 ⑥いつか	
	男・女	歳	同上	①今すぐ ②1～2年後 ③3～5年後 ④6～9年後 ⑤10年以上先 ⑥いつか	
	男・女	歳	同上	①今すぐ ②1～2年後 ③3～5年後 ④6～9年後 ⑤10年以上先 ⑥いつか	
	男・女	歳	同上	①今すぐ ②1～2年後 ③3～5年後 ④6～9年後 ⑤10年以上先 ⑥いつか	

本調査後、回答結果に応じて個別に詳細アンケートを送付させていただきます。
お手数ですが、ご協力をお願いします。

①

4-1-2 調査結果

1) 地域公共交通を真に必要とする地区住民（移動必要者）の存在

- マイカー以外の交通手段が「今すぐ必要」と回答したのは279人中68人であり、68人は市内15町に居住しています。
- 各町の数を見ると1地区（13人）を除き、1～8人程度であり、タクシー車両で対応できる規模の需要であることが分かりました。

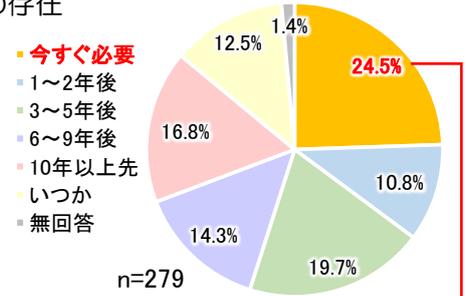
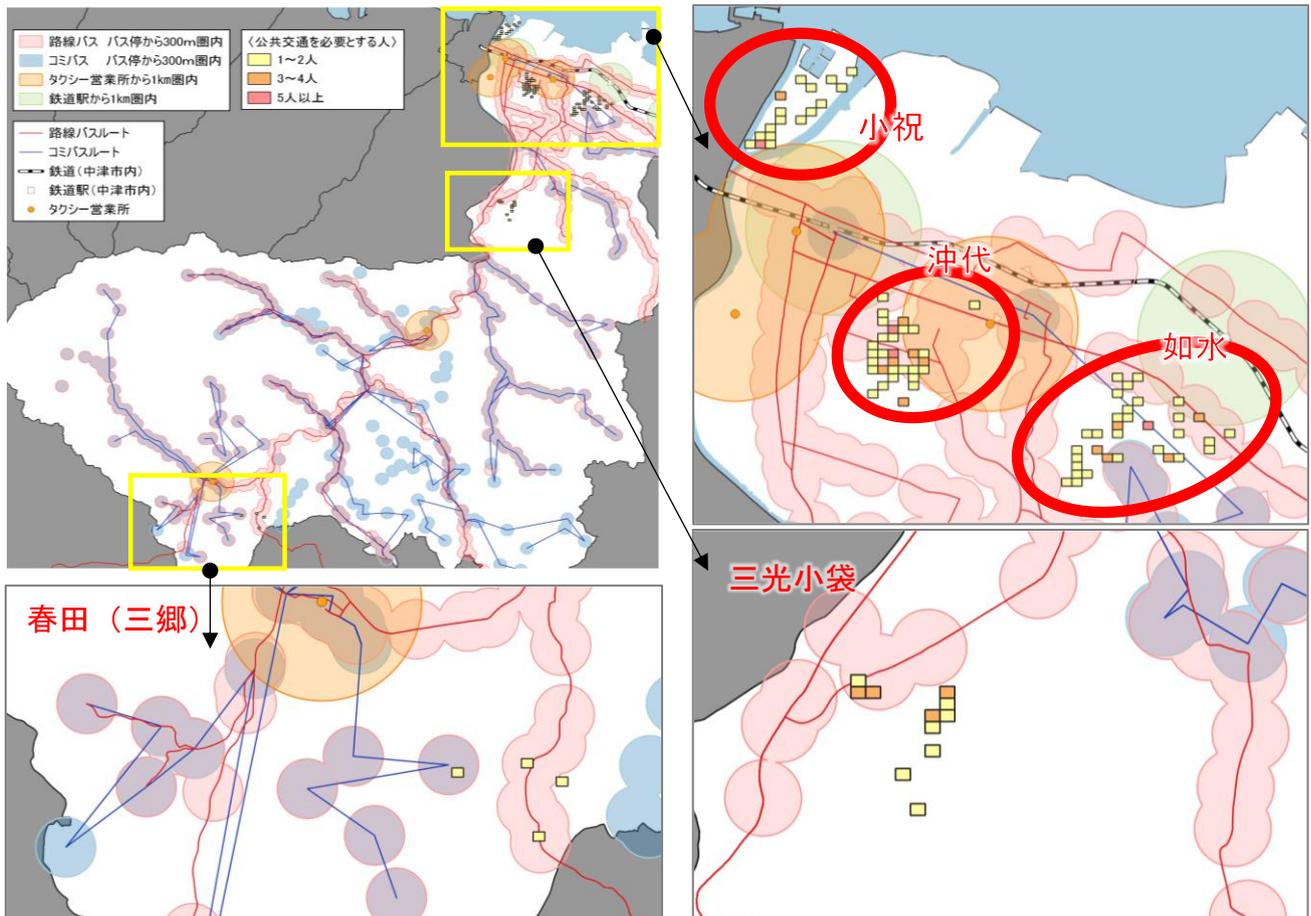


図 地域公共交通を求める時期



図 マイカー以外の交通手段が「今すぐ必要」と回答した方の人数



注) 図中にメッシュで示した「地域公共交通を必要とする人」は、9年以内の地域公共交通を必要とする人をカウントした

2) 移動必要者の居住地と地域公共交通サービスの運行状況の関係性

●バスやタクシーの勢力圏内に居住しつつも、「新たな移動サービスが今すぐ必要」と回答しているのは、主として「後期高齢者」であることが分かりました。

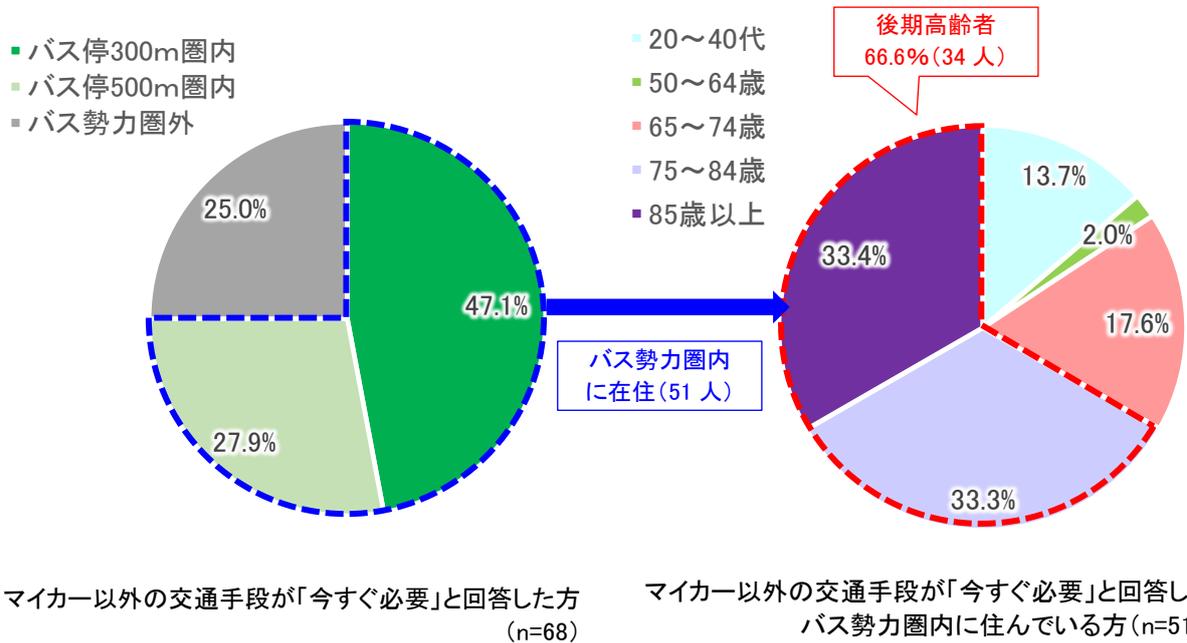


図 移動必要者の居住地

図 バス停勢力圏内居住移動必要者の年齢

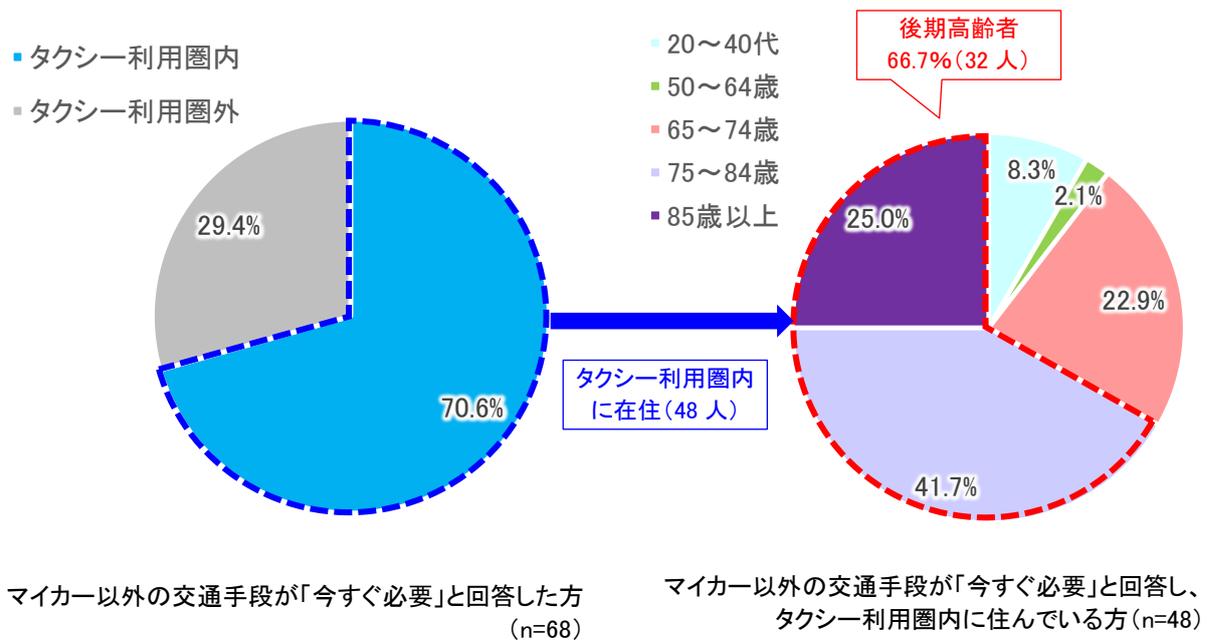


図 移動必要者の居住地

図 タクシー勢力圏内居住移動必要者の年齢

3) バス勢力圏や年齢層とタクシーの利用状況の関係性

●買い物や通院などで行き来したい時間帯は分散傾向にある中で、現状ではバス停勢力圏に
関係なく、タクシーは「高齢者層」を中心に利用されていることが分かりました。

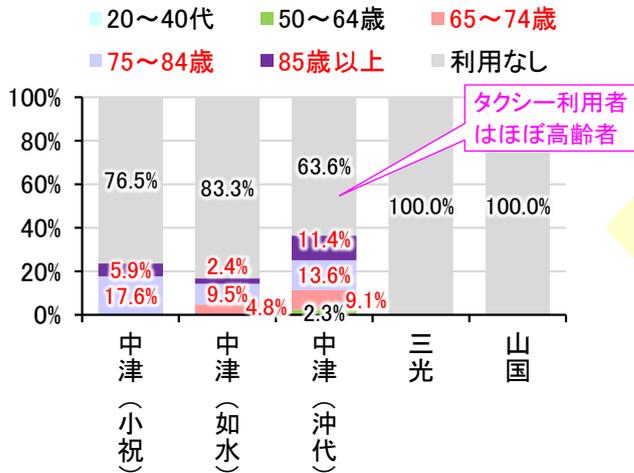


図 タクシー利用者の年齢構成（買物移動）

<バス停勢力圏との関係性>

■中津（小祝）

	タクシー利用者	
バス停300m圏内	0人	4人
バス停500m圏内	0人	
バス交通不便地域	4人	

■中津（如水）

	タクシー利用者	
バス停300m圏内	1人	7人
バス停500m圏内	2人	
バス交通不便地域	4人	

■中津（沖代）

	タクシー利用者	
バス停300m圏内	16人	16人
バス停500m圏内	0人	
バス交通不便地域	0人	

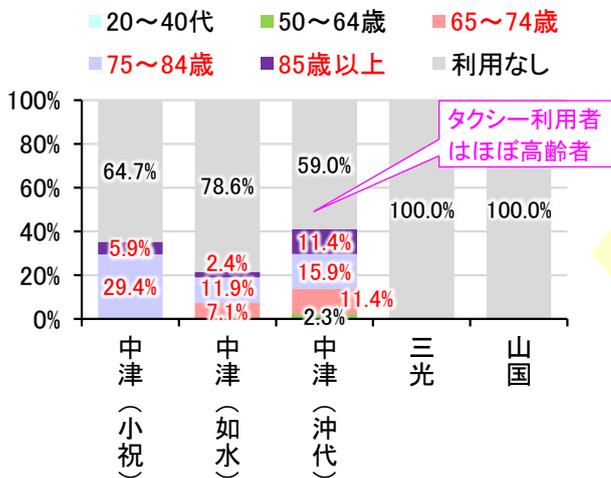


図 タクシー利用者の年齢構成（通院移動）

<バス停勢力圏との関係性>

■中津（小祝）

	タクシー利用者	
バス停300m圏内	0人	6人
バス停500m圏内	0人	
バス交通不便地域	6人	

■中津（如水）

	タクシー利用者	
バス停300m圏内	1人	9人
バス停500m圏内	4人	
バス交通不便地域	4人	

■中津（沖代）

	タクシー利用者	
バス停300m圏内	18人	18人
バス停500m圏内	0人	
バス交通不便地域	0人	

4) バスサービスとニーズのギャップ分析

①移動必要者が行きたい施設（商業施設、医療施設）とバスでのアクセス性

- 移動必要者の行きたい施設には、バス停まで行ければアクセス可能なものはあるものの、バスルート自体は多くの施設がカバーできておらず、バスの乗り継ぎが生じ、かつ移動が遠回りとなることが分かりました。
- タクシー営業拠点周辺に目的地が集積しているため、移動に「タクシー」の活用も考えられることが分かりました。

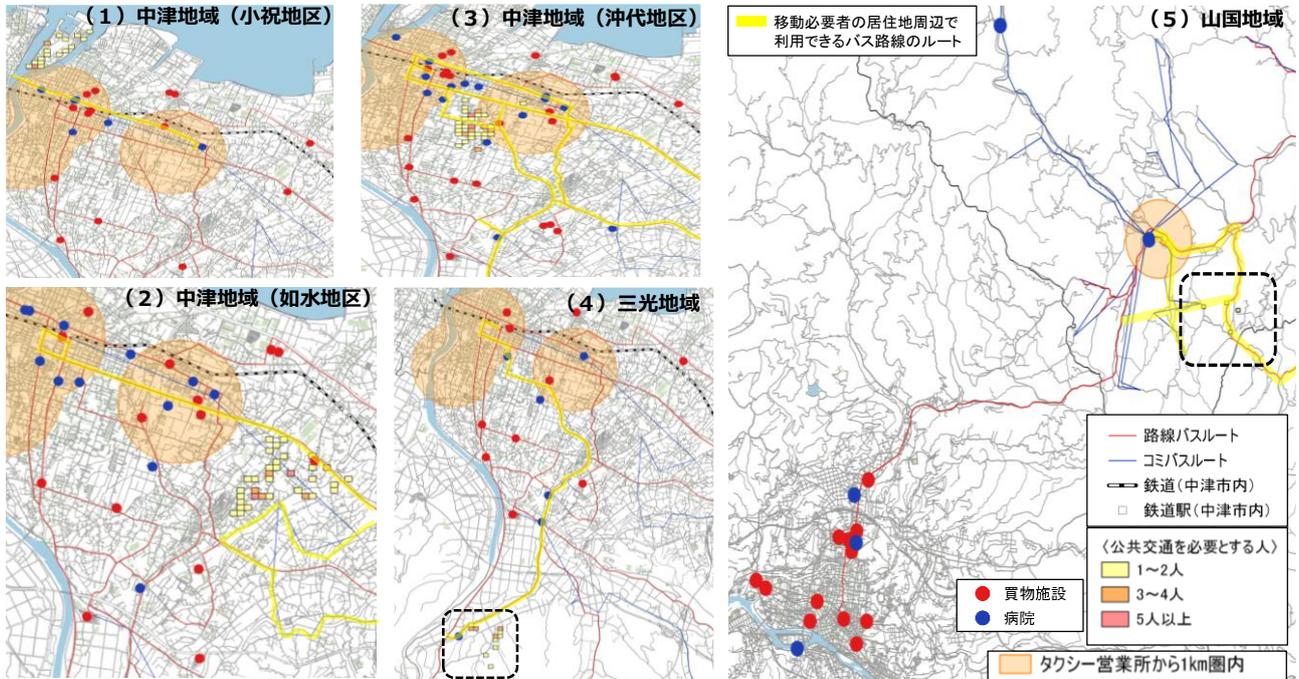


図 移動必要者の居住地周辺で利用できるバス路線のルートと行きたい施設との関係性

②移動必要者が外出したい時間帯に目的地に行けるバスの運行状況分析

- 移動必要者の居住地周辺で利用できるバス路線の行き・帰りのバス運行時間帯をみると、概ね合致していることが分かりました。

表 移動必要者が外出したい時間帯と居住地周辺のバスダイヤとの関係性

設問・選択肢	中津(小祝)		中津(如水)		中津(沖代)					三光				山国			
	バス交通不便地域 (タクシー2km圏内)			バス停 300m圏内		バス停300m圏内					バス停300m圏内				バス停300m圏内		
	6 5 5 7 4 歳	7 5 5 8 4 歳	8 5 歳 以上	6 5 5 7 4 歳	7 5 5 8 4 歳	2 0 5 4 0 代	5 0 5 6 4 歳	6 5 5 7 4 歳	7 5 5 8 4 歳	8 5 歳 以上	5 0 5 6 4 歳	6 5 5 7 4 歳	7 5 5 8 4 歳	8 5 歳 以上	6 5 5 7 4 歳	7 5 5 8 4 歳	8 5 歳 以上
回答者数	4	12	1	3	5	3	1	13	13	6	1	2	2	1	1	1	2
自宅を出発する時間帯	6時台																100%
	7時台																
	8時台																100%
	9時台		17%				100%	15%	8%	17%			50%				100%
	10時台	25%	25%		100%	40%		54%	31%	17%	100%	50%					
	11時台	25%						8%	8%	17%							
	12時台																
	13時台		8%			20%											
帰宅したい時間帯	14時台					33%			8%	17%							
	15時台												100%				
	午前中	50%	25%		67%	40%	33%	100%	54%	23%	33%	100%	50%	50%		100%	100%
	13時台～14時台	50%	17%		33%	40%			38%	23%	33%		50%	50%			
	15時台～16時台		8%			67%				31%	17%						100%
17時台～18時台								8%	8%				100%				
19時以降																	

 移動必要者の居住地周辺で利用できるバス路線の往きのバス運行時間帯
 移動必要者の居住地周辺で利用できるバス路線の帰りのバス運行時間帯

③移動必要者が求める「移動」の周遊意向

●移動必要者は概ね1回の外出で「3か所以上回遊したい」意向をもち、そのパターンは多様であることがわかりました。

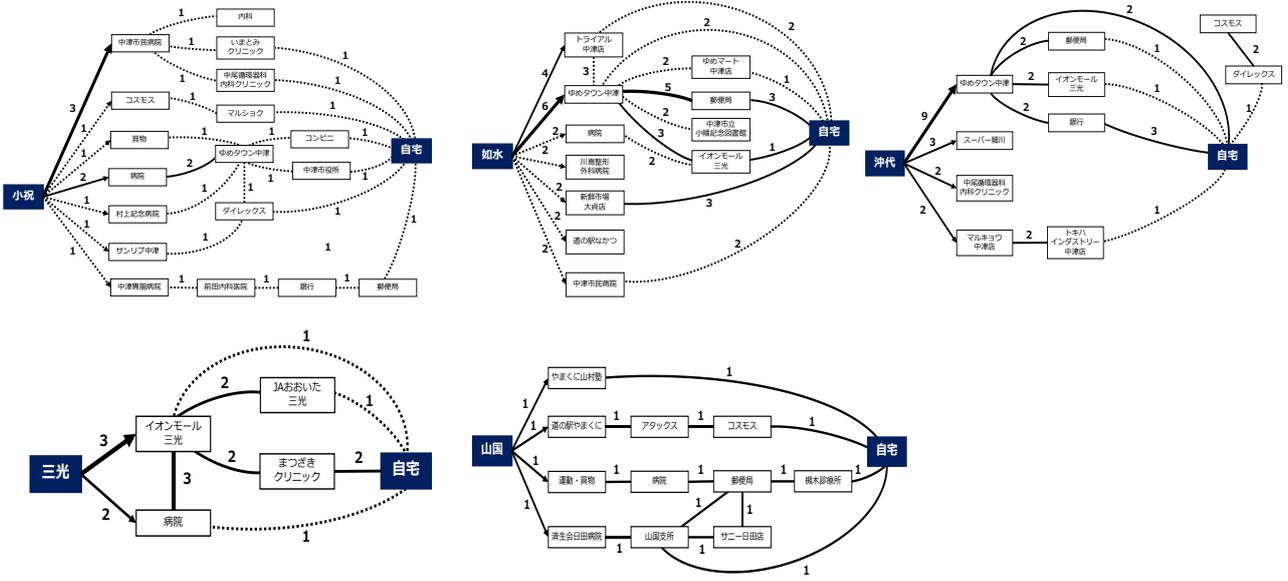


図 移動必要者の目的地回遊状況

④支払い意思額

●各地区1日あたり1000円程度ならば移動必要者（回答者）の6割以上が許容範囲であることがわかりました。なお、年間限度額は地区・回答者によって異なります。

表 移動必要者の支払い意思額

地域	まとめ	1日あたりの支払限度額	年間の支払限度額
中津地域 (小祝地区)	・1日1,000円程度 ・年間10,000円程度 ならば6割以上が許容範囲		
中津地域 (沖代地区)	・1日1,000円程度 ・年間30,000円程度 ならば6割以上が許容範囲		
中津地域 (如水地区)	・1日1,000円程度 ・年間50,000円程度 ならば6割以上が許容範囲		
三光地域	・1日1,000円程度 ・年間36,000円程度 ならば6割以上が許容範囲		
山国地域	・1日1,000円程度 ・年間12,000円程度 ならば6割以上が許容範囲		

4-2 市内タクシー利用特性分析

- 平日の時間帯別タクシー稼働台数をみると、「10時台」が105台と最も多く、50台前後が稼働するのは「8～16時台」となっています。
- タクシー利用者の属性をみると、「高齢者」と「一般（生産年齢人口）」が多い状況です。
- 利用者属性別の時間係数をみると、「高齢者」は8～16時台が比較的多い一方で、「一般」は8～20時台に広く利用が分散している傾向にあります。
- タクシーODをみると、中津地域の内々の移動が大多数であり、中津地域と市外、中津地域と三光地域の行き来も比較的多い一方で、本耶馬溪地域や耶馬溪地域と中津地域の往来も一定程度みられます。

注) 市内全タクシー事業者に調査協力を依頼し、2022年7/25(月)～7/29(金)の6～21時台に調査を実施

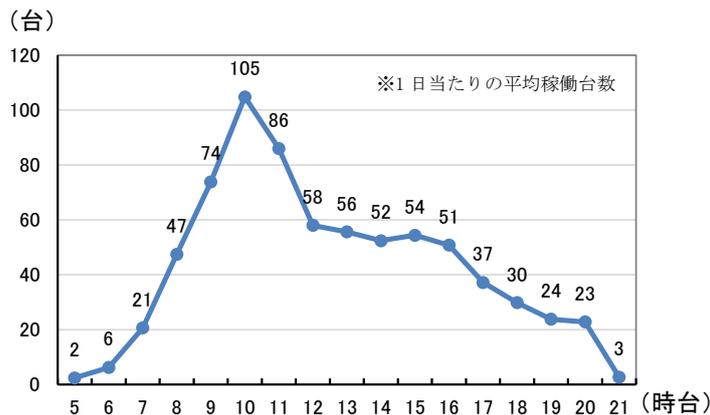


図 平日の時間帯別タクシー稼働台数

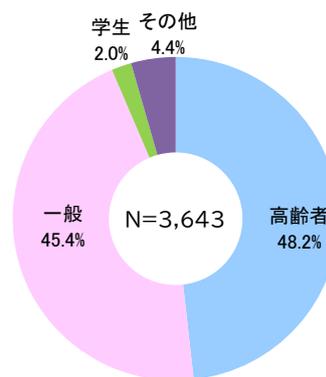


図 タクシー利用者の属性

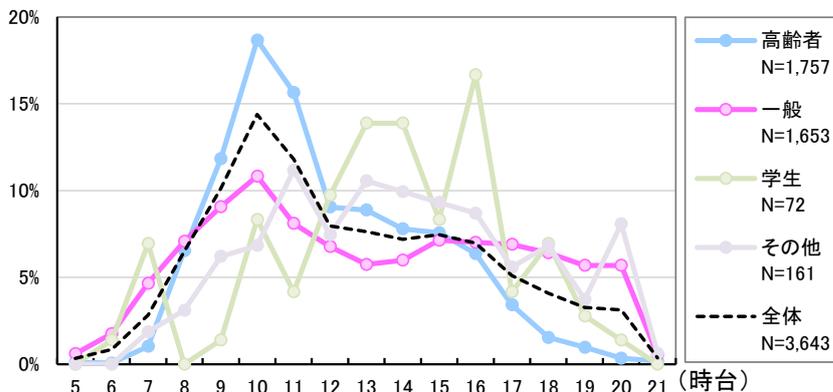


図 利用者属性別の時間係数

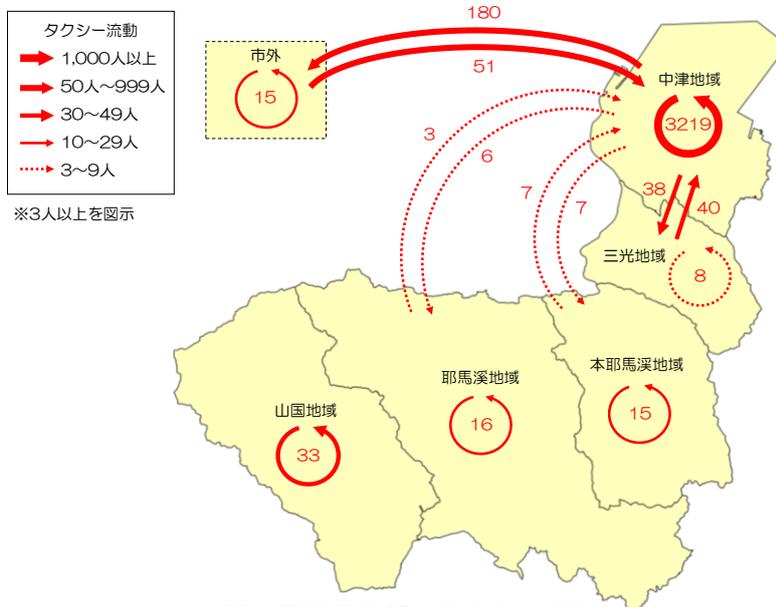


図 平日5日間のタクシーOD

- 3kmメッシュのタクシー利用者（乗降客）をみると、JR 中津駅の南側が最も多い状況にあります。期間中に 10 人以上（1 人/日程度の利用）の利用があるのは、中津・三光地域と中日線沿線、タクシー営業拠点から 2 km 圏域内の状況にあります。
- タクシー利用者の高齢化率をみると、旧下毛地域において、コミュニティバスのみ運行しているエリアや中日線から少し離れているエリア等で高齢化率 100%のエリアが多くみられます。

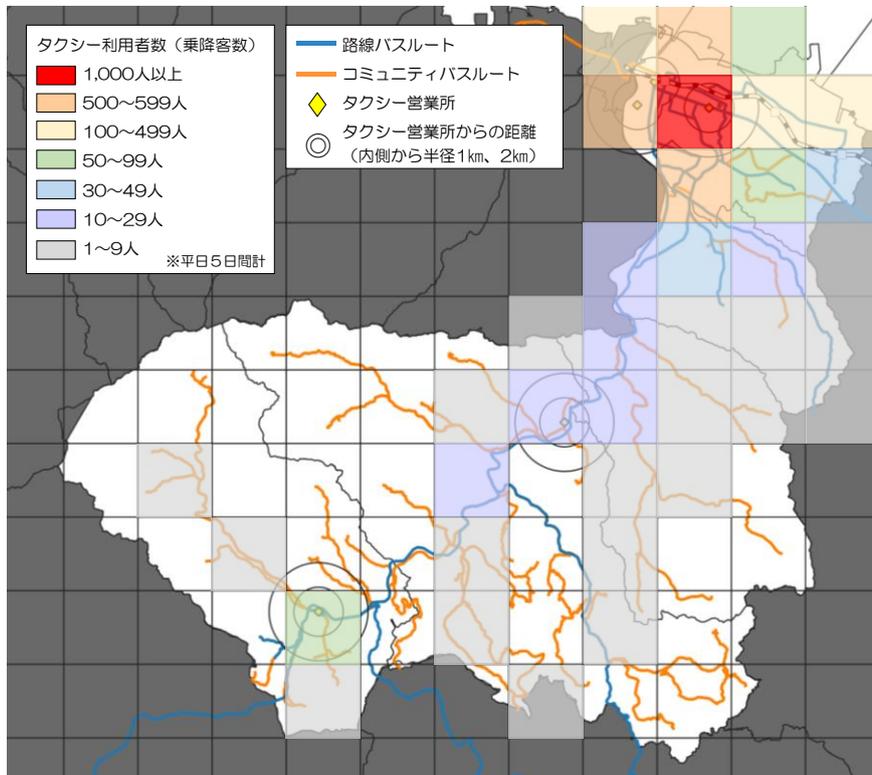


図 3kmメッシュのタクシー利用者（乗降客数）の多寡

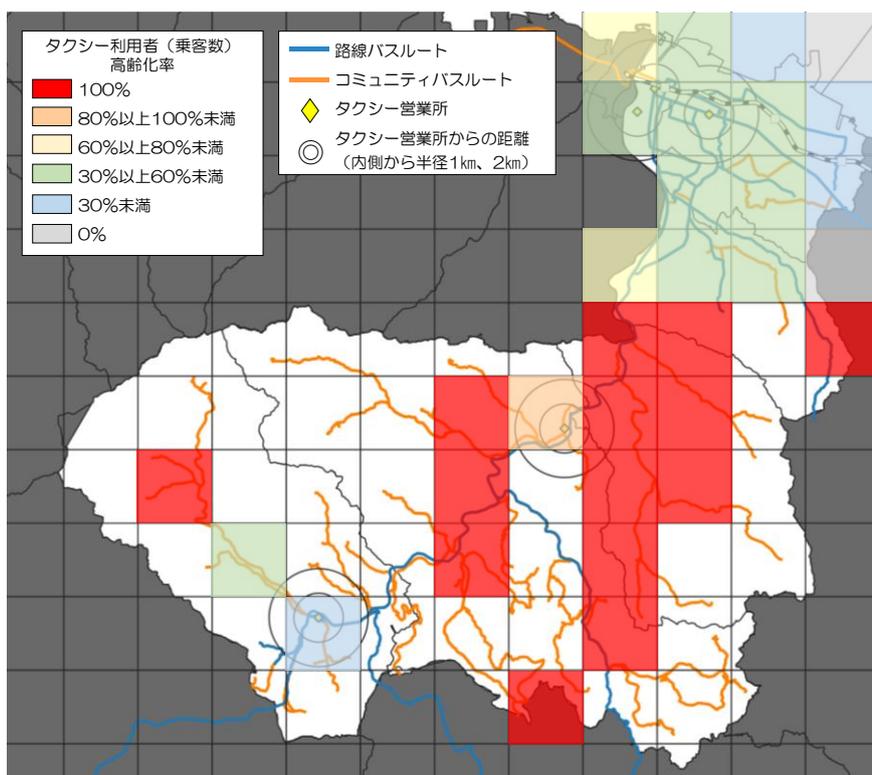


図 3kmメッシュのタクシー利用者（乗客）の高齢化率（乗客総数に占める高齢者の割合）

4-3 路線バスの利用状況分析

- 中日線と中津市内線のコロナ前後における営業状況や輸送人員の比較をみると、実車走行キロはどちらもコロナ前後で3割程度減少していますが、通勤定期券利用者は市内線が増加している一方で中日線は減少しています。
- 通学定期券利用者は、平成30年度より開始した「高校通学の定期券補助の年間定期化」に伴い、中日線も市内線も増加しています。
- 中日線沿線住民の通勤定期券利用者増加のためには、通勤時間帯に合致したバスサービスと実際の需要の顕在化がセットが必要です。
- 令和3年度中日線の便別利用状況（最大車内人員）の分析をみると、平日11往復（22便）の中で、定員11人以上のバス車両を投入する必要性の高い便は8便となります。
- 利用需要の増加が期待できない場合等のうち、買い物時間帯においては、これらの利用特性を踏まえつつ、ワンボックスカー等の小型バス車両の適切な運用により、商業施設等への乗り入れ等を検討することが必要です。

表 中日線と中津市内線のコロナ前後における営業状況や輸送人員の比較

		実車走行キロ (km)	通勤定期 (人)	通学定期 (人)	定期外 (人)	輸送人員合計 (人)
中日線	平成30年度 (H29.10~H30.9)	404,959.8	4,476.0	43,898.0	37,218.0	85,592.0
	令和3年度 (R2.10~R3.9)	289,659.9	3,677.0	61,291.0	21,383.0	86,351.0
	R3/H30	71.5%	82.1%	139.6%	57.5%	100.9%
市内線	平成30年度 (H29.10~H30.9)	298,492.1	769.0	655.0	64,424.0	65,848.0
	令和3年度 (R2.10~R3.9)	222,074.8	2,611.0	3,299.0	35,988.0	41,898.0
	R3/H30	74.4%	339.5%	503.7%	55.9%	63.6%

資料：大交北部バス

表 令和3年度中日線の便別利用状況（最大車内人員）の分析

【下り：山国・日田方面行】

	利用者数	最大車内人数
■ 柿坂～医療センター～日田 (7:00→7:57)	23	23
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (7:30→8:37)	14	13
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (8:55→9:57)	9	7
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (10:10→11:12)	4	3
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (11:50→12:52)	11	11
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (14:20→15:22)	7	5
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (15:30→16:32)	5	2
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (16:30→17:32)	19	15
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (17:20→18:22)	9	8
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (18:20→19:22)	6	6
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (19:10→20:12)	10	10

【上り：中津方面行】

	利用者数	最大車内人数
■ 柿坂～医療センター～日田 (19:22←18:25)	1	1
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (7:22←6:20)	20	20
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (7:47←6:45)	19	16
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (8:37←7:35)	13	8
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (10:02←9:00)	12	7
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (12:42←11:40)	6	4
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (14:02←13:00)	2	2
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (15:12←14:10)	10	10
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (16:12←15:10)	2	1
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (17:47←16:45)	2	1
■ 中津駅～万田・旬菜館～守実温泉 (18:32←17:30)	11	9

- 10人以上（バス）
- 9人以下（ジャンボタクシー）
- 4人以下（小型タクシー）

資料：大交北部バス

4-4 民間事業者が実施しているサービスの特性分析

4-4-1 調査概要

調査の概要は下表のとおりです。

表 調査の概要

日常生活施設運営事業者意向調査	
ねらい	○民間サービス事業者を対象に、サービス概要やサービス提供エリア、現状や今後の意向等を把握 ○現状でサービスを実施していない事業者に対して、新サービスの可能性（行政支援の必要性の有無を含む）を確認
調査対象	○市内の民間サービス事業者（358 施設） ・医療施設（71 施設） ・商業施設、コンビニ（93 施設） ・福祉関係事業所（170 施設） ・宿泊施設（24 施設）
調査手法	○郵送による配布・回収
調査時期	○令和4年7月～8月
回収結果	○188 票 ・医療施設（41 票） ・商業施設、コンビニ（27 票） ・福祉関係事業所（110 票） ・宿泊施設（10 票）

4-4-2 調査結果

1) 利用者送迎サービス（対象：宿泊施設・医療施設・商業施設・福祉関係事業所）

●本市においては、医療施設（2 箇所）、商業施設（2 箇所）、福祉関係事業所（64 箇所）の計 68 事業所において利用者送迎サービスを実施しています。

注）この他に、宿泊施設 4 箇所で行っていることが分かりました。

表 利用者送迎サービスを実施している事業者

ジャンル	事業所数
医療施設	2
商業施設	2
福祉関係事業所	64
計	68

①医療施設

- 医療施設が行っている利用者送迎サービスの提供エリアは耶馬溪地域の「樋山路・宮園・金吉・大島地区」となっています。
- 当該サービス未実施の医療施設からもサービスを新規実施する可能性（意向）が確認されましたが、現状のサービス提供事業者からは「人手不足」や「ドライバーの負担」について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として、耶馬溪地域の「樋山路・宮園・金吉地区」が挙げられています。

表 実施意向等が確認された事業者

事業者	具体的な意向
A社	行政の助成金があれば実施は可能

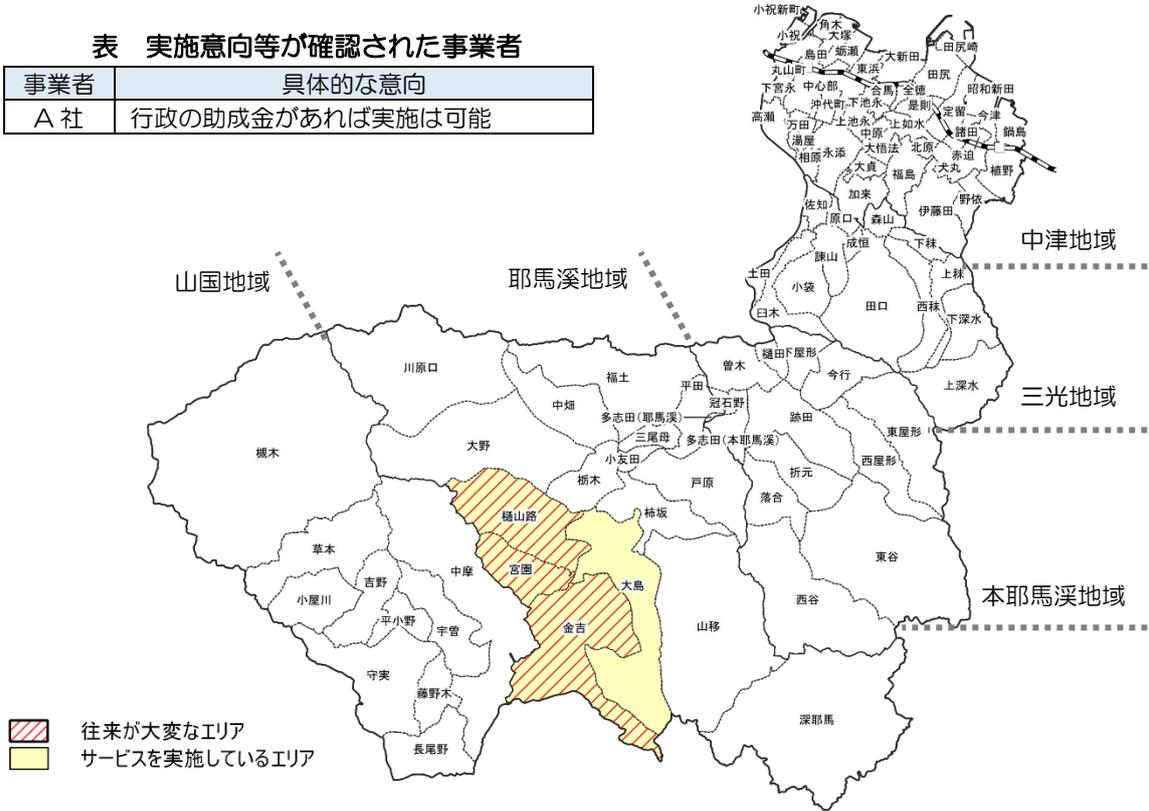


図 利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往来が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

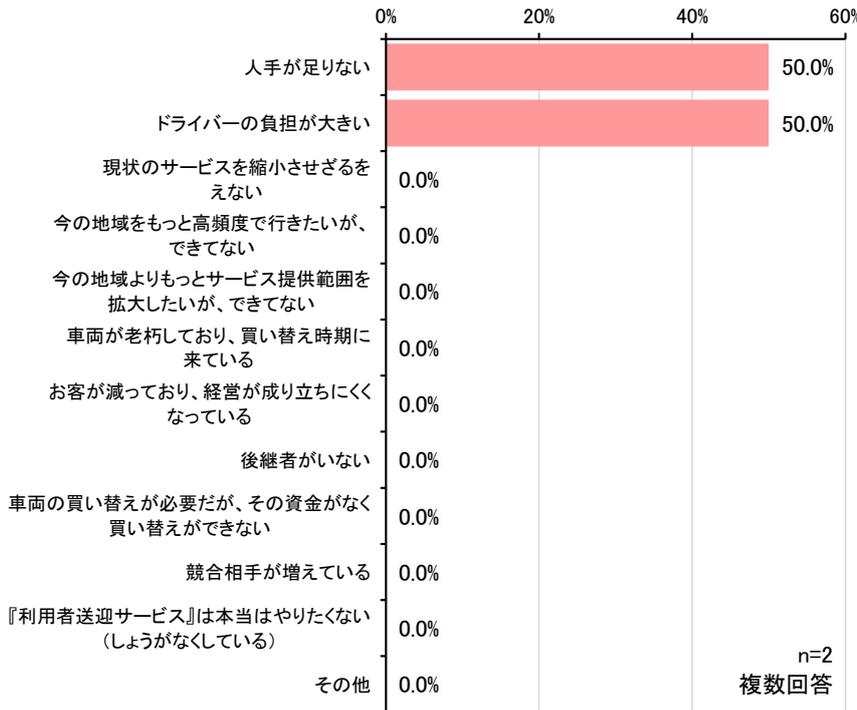


図 サービス実施上の問題の指摘割合

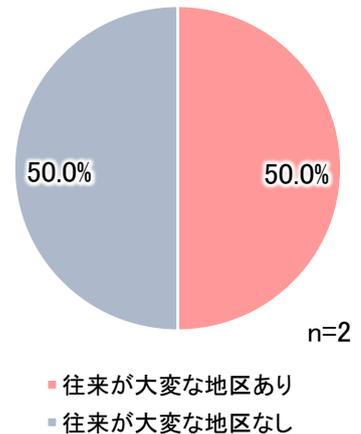


図 往来が大変な地区の指摘割合

②商業施設

- 商業施設が行っている利用者送迎サービスの提供エリアは中津地域の「中心部」「万田・湯屋・相原地区」、三光地域の「佐知地区」、「耶馬溪地域」となっています。
- 当該サービス未実施の商業施設からもサービスを新規実施する可能性（意向）が確認されましたが、現状のサービス提供事業者からは「人手不足」や「サービスの提供頻度・範囲」等について問題を抱えており、往來が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として、耶馬溪地域の「川原口・大野・中畑・福士地区」や「金吉・大島・山移・深耶馬地区」が挙げられています。

表 実施意向等が確認された事業者

事業者	具体的な意向
B社	行政の助成金があれば実施は可能

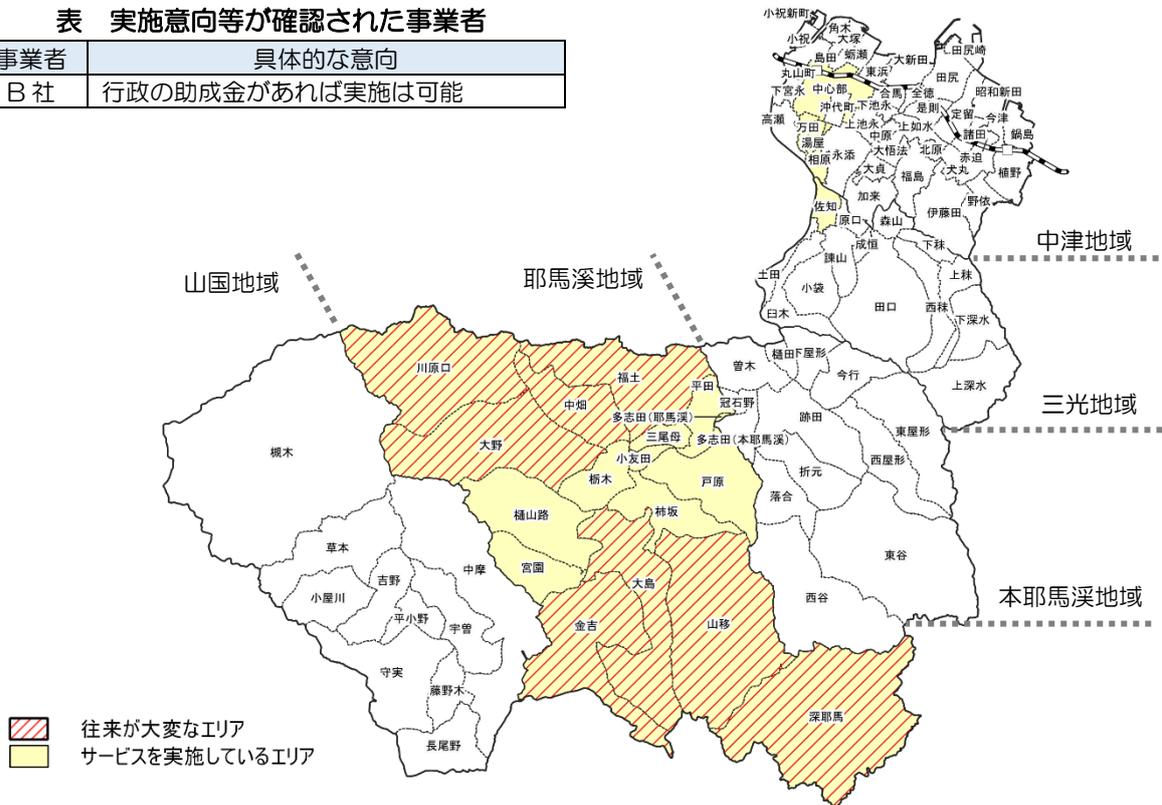


図 利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往來が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

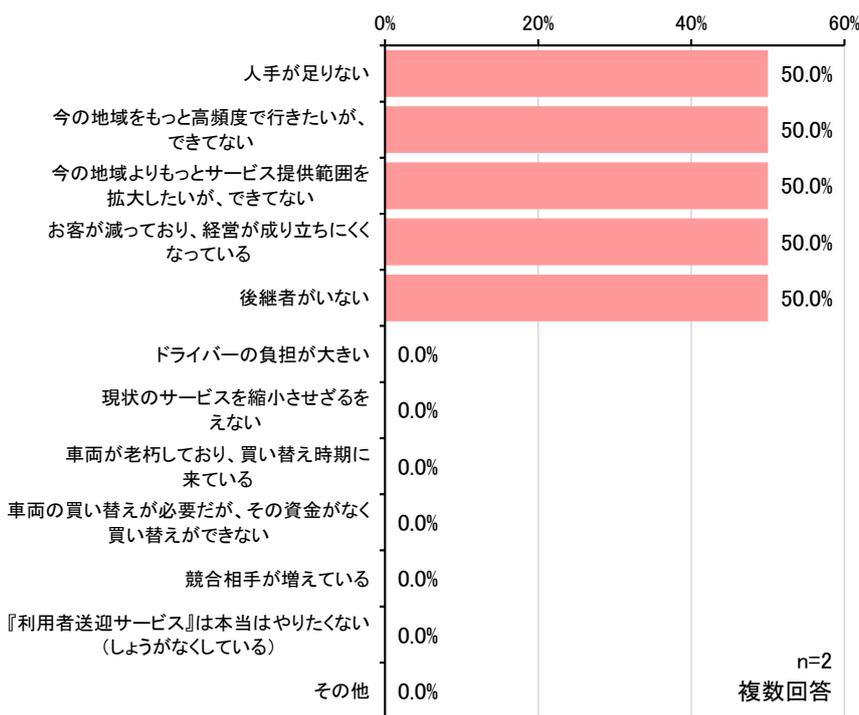


図 サービス実施上の問題の指摘割合

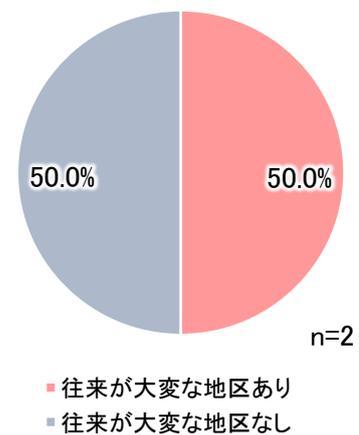


図 往來が大変な地区の指摘割合

③福祉関係事業所

- 福祉関係事業所が行っている利用者送迎サービスの提供エリアは「市内全域」となっています。
- 当該サービス未実施の福祉関係事業所からもサービスを新規実施する可能性（意向）が確認されましたが、現状のサービス提供事業者からは「人手不足」や「車両の老朽化」等について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として、「市内全域」が挙げられています。

表 実施意向等が確認された事業者

事業者	具体的な意向
C社	実施していないが、実施は可能
D社	実施していないが、実施は可能
E社	実施していないが、実施は可能

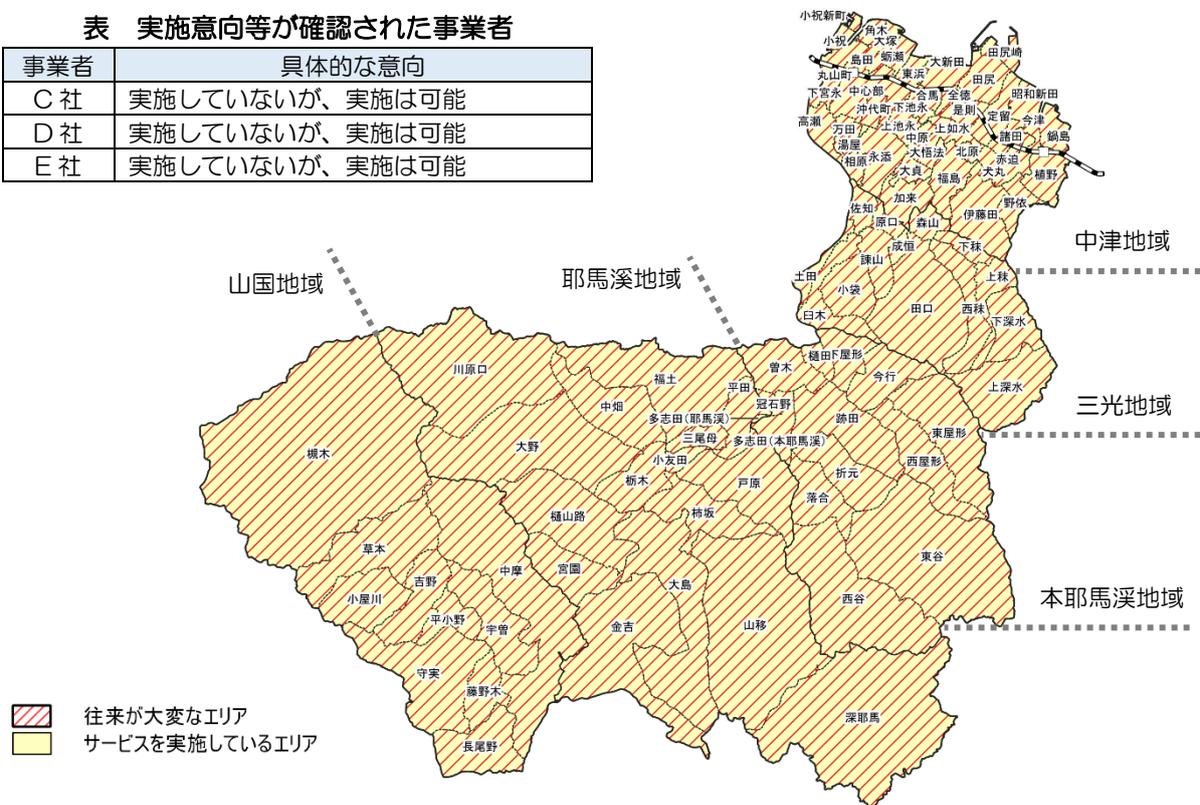


図 利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往來が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

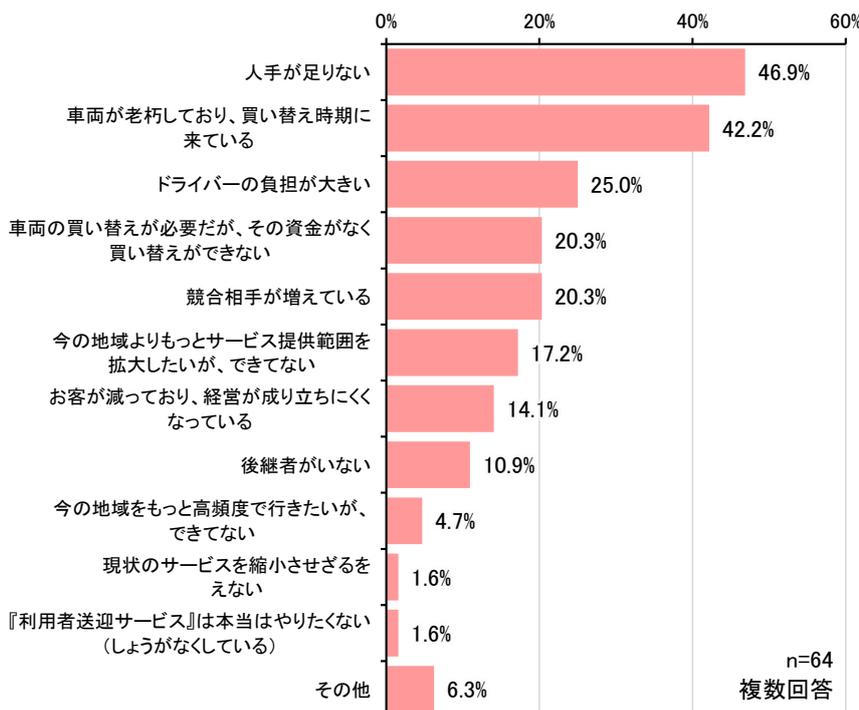


図 サービス実施上の問題の指摘割合

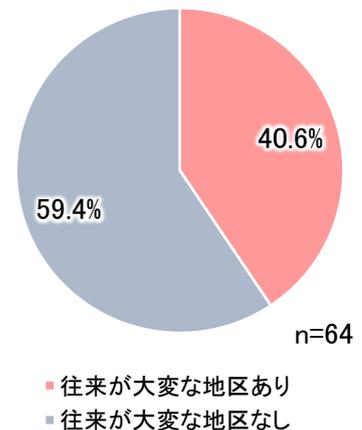


図 往來が大変な地区の指摘割合

2) 移動販売サービス（対象：商業施設）

- 本市においては、商業施設 1 か所において移動販売サービスを実施していることがわかりました。
- サービス提供事業者からは「利用者の減少」や「競合相手の存在」について問題を抱えていることがわかりました。
- 当該サービス未実施の商業施設 1 か所からもサービスを新規実施する可能性（意向）が確認されました。

表 実施している事業者

ジャンル	事業者	サービス実施上の問題指摘
商業施設	A 社	<ul style="list-style-type: none"> ・お客が減っており、経営が成り立ちにくくなっている ・競合相手がいる

表 実施意向等が確認された事業者

ジャンル	事業者	具体的な意向
商業施設	B 社	行政の助成金があれば実施は可能

3) 荷物の宅配サービス（対象：商業施設）

- 本市においては、商業施設 10 か所において荷物の宅配サービスを実施していることがわかりました。
- サービス提供事業者からは「利用者の減少」について問題を抱えていることがわかりました。
- 当該サービス未実施の商業施設 2 か所からもサービスを新規実施する可能性（意向）が確認されました。

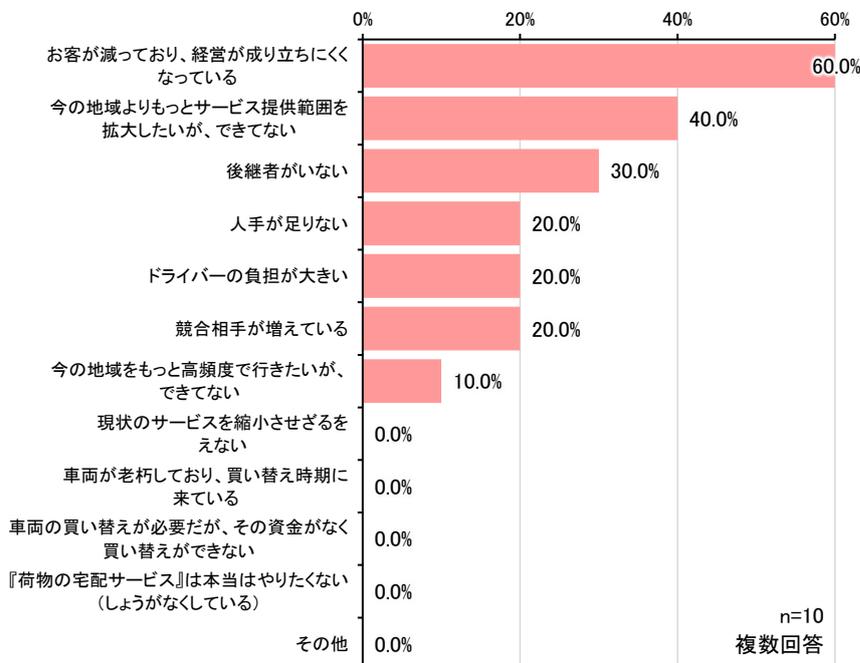


図 サービス実施上の問題の指摘割合

表 実施意向等が確認された事業者等

ジャンル	事業者	具体的な意向
商業施設	A 社	実施していないが、実施は可能
	B 社	行政の助成金があれば実施は可能

4) 訪問診療サービス（対象：医療施設）

- 本市においては、医療施設 12 か所において訪問診療サービスを実施していることが分かりました。サービス提供エリアは「市内全域」となっています。
- 当該サービス未実施の医療施設 2 か所からもサービスを新規実施する可能性（意向）が確認されましたが、現状のサービス提供事業者からは「人手不足」や「人材の高齢化」等について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として「本耶馬溪・耶馬溪・山国地域」が挙げられています。

表 実施意向等が確認された事業者

事業者	具体的な意向
A 社	実施していないが、実施は可能
B 社	実施していないが、実施は可能

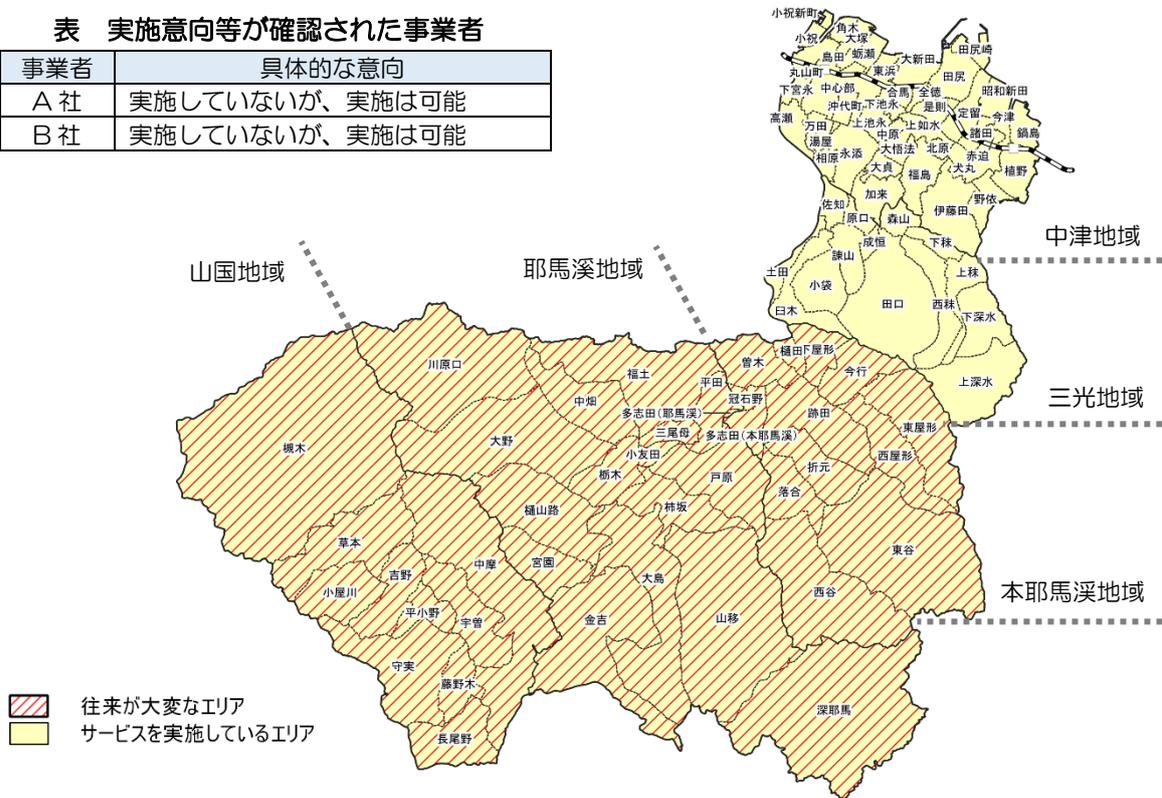


図 訪問診療サービスの実施エリアと事業者が往来が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

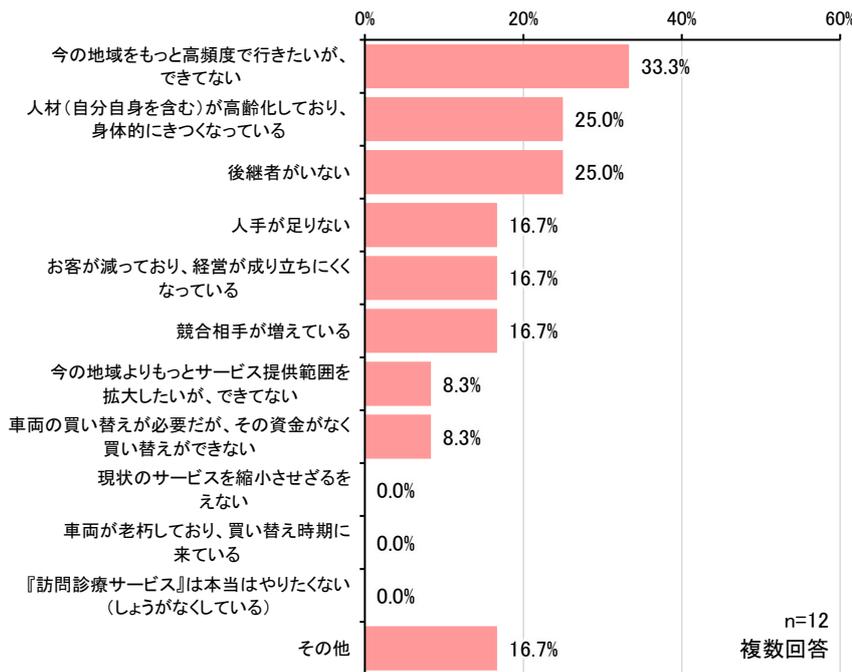


図 サービス実施上の問題の指摘割合

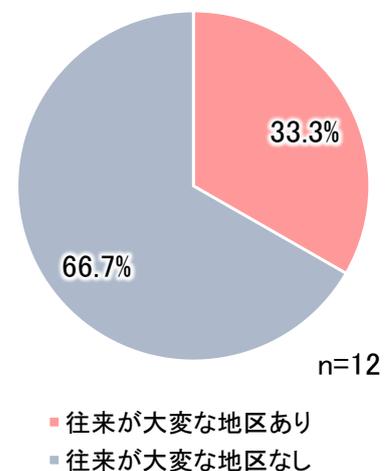


図 往来が大変な地区の指摘割合

5. 中津市の地域公共交通に関する利用者・バス、タクシー事業者の声

5-1 市内5地域における利用者・非利用者の意向

5-1-1 調査概要

調査の概要は下表のとおりです。

表 調査の概要

	施設利用者ヒアリング	バス乗り込み調査 (利用者ヒアリング)
調査対象	中津地域 : 中津駅、市民病院 三光地域 : イオンモール三光 本耶馬溪地域 : 守谷医院 耶馬溪地域 : 支所、旬菜館、津民診療所、 山移診療所 山国地域 : みんなのお店、熊谷医院	路線バス : 田口線、海岸中高線、田中 線、深秣線 コミュニティバス : 豊前中津線、各地 域コミュニティバス デマンド型乗合タクシー : 深水線
調査手法	市職員による直接聞き取り	市職員による直接聞き取り
主な 調査項目	○外出特性(本日の移動手段等) ○地域公共交通への改善ニーズ 等	○便別に利用者の乗車・降車バス停 ○地域公共交通への改善ニーズ 等
回収結果	58 票	149 票

【参考】平成 26 年度に実施した調査結果(中津市地域公共交通網形成計画より抜粋)

<電車やバスとの乗り継ぎがしにくい理由>

- 中津駅またはイオンモール三光で、公共交通の乗り継ぎをしている方に「電車やバスとの乗り継ぎがしにくい理由」を具体的に聞いたところ、バスとJRの乗り継ぎに対して、半数以上(14人中9人)が「接続が悪くて、乗り継ぎがしにくい」と回答しています。

表 電車やバスとの乗り継ぎがしにくい理由

注) 複数回答	乗り継ぎパターン		計
	バスとJR	バスとバス	
接続が悪くて、乗り継ぎがしにくい	9	3	12
便と便の接続状況が分かる情報がない	6	2	8
公共交通を乗り継ぐと運賃が高つく	1	0	1
回答者(乗り継ぎ利用者)	14	9	23

<利用者が路線バス・コミュニティバスに乗り入れして欲しい場所>

- 本耶馬溪地域の3施設(守谷医院、西谷温泉、横井医院)で公共交通利用者(路線バス・コミュニティバス)に聞き取りしたところ、路線バス・コミュニティバスに乗り入れして欲しい場所として、「イオンモール三光」へのバス乗り入れを希望する声が複数ありました。

表 公共交通利用者が路線バスやコミュニティバスに乗り入れたい場所利用者の意向

	コミュニティバス	路線バス
守谷医院	・イオンモール三光に行く便がほしい	・徒歩で行ける範囲内しか行けないが 本当はイオンモール三光に行きたい
西谷温泉	・イオンモール三光の中まで入ってほしい ・イオンモール三光行きがあったらよい	・イオンモール三光の中まで入ってほしい。 イオンモール三光の所にイスと屋根がほしい
横井医院	・イオンモール三光に行ってくれたらよい(1週間に1回です)	

5-1-2 調査結果

1) 地域公共交通利用者・非利用者の地域公共交通に対する意向（改善指摘内容等）

- 地域公共交通利用者・非利用者ともにバスに関する指摘が多く、その中でも、運行便数や運行ルート・バス停についての指摘が多くみられました。
- 本耶馬溪地域のコミュニティバス利用者からは「イオンモール三光へのコミュニティバスの乗り入れ」について要望がありました。

注) 施設利用者ヒアリング結果

表 バリアフリーに関する指摘

地域	分類	年代	公共交通に対する意向
中津	利用者	40～64歳	・バスのステップがあると乗降がしづらいため、ノンステップバスを走らせてほしい。
		65～74歳	・バス停の表記をわかりやすく改善してほしい。 (行き先をわかりやすく表記してほしい)
三光	非利用者	65～74歳	・どのバスに乗ればよいか分かりにくい。
本耶馬溪	利用者	75歳以上	・押し車をバスに乗せたい。バスの段が高い。

表 便数に関する指摘

地域	分類	年代	公共交通に対する意向
中津	利用者	65～74歳	・1時間に1本くらいの頻度でバスを走らせてほしい
		75歳以上	・バスの本数を増やしてほしい(4票) ・バスの本数が少ない ・沖代町1丁目の便が少ないため、行きは家の近くから乗れるが、帰りは少し歩かなければならない。 ・北高経由の便を増便してほしい ・病院の終了が早い時は、待ち時間が長くなることもある。 ・日中の時間調整をしてほしい。 ・足腰が悪い。近くに西林線があるが、毎日走っていない。
三光	利用者	40～64歳	・便数を改善してほしい。 ・用事はすぐ終わるので、待ち時間が長い。
	非利用者	65～74歳	・バスの数が少ない。バス停付近以外の施設に行きにくい。
本耶馬溪	利用者	75歳以上	・待ち時間が長い。旧市内までの乗り換えが大変
		無回答	・待ち時間が長い

表 土日運行に関する指摘

地域	分類	年代	公共交通に対する意向
中津	利用者	65～74歳	・バスの本数を増やしてほしい、土日の便を走らせてほしい
		75歳以上	・年末年始(12/29～1/3)にすべての便が運休となっている不便に感じた。土日があると良い。 ・土日祝日ダイヤがあると良い。

表 料金に関する指摘

地域	分類	年代	公共交通に対する意向
三光	利用者	40～64歳	・運賃を改善してほしい。
	非利用者	65～74歳	・運賃が高い。 ・料金を安くしてほしい。
山国	利用者	75歳以上	・タクシー代を安くしてほしい。

表 運行ルート・バス停に関する指摘

地域	分類	年代	公共交通に対する意向
中津	利用者	65～74歳	・空港バスの乗降場所が増えるとうれしい。
		75歳以上	・バス停までが遠い
本耶馬溪	利用者	75歳以上	・大通り沿い(212号線)でバスに乗れたらいい(3票) ・イオン三光まで行ってほしい
		無回答	・買い物施設からバス停までの距離が長いので、重たいものは買えない
耶馬溪	非利用者	75歳以上	・バス停で長いこと乗車がないところがある。(人がいない。集落が絶えた) そういう所はなくていいのではないかな。
山国	利用者	75歳以上	・バス停までが遠い。
	非利用者	75歳以上	・バスがどこでも乗れない。足が悪いので乗らない。 ・国道沿いでも停車してほしい。

表 移動手段の確保・維持に関する指摘

地域	分類	年代	公共交通に対する意向
中津	利用者	75歳以上	・バスを維持してほしい
三光	非利用者	75歳以上	・移動手段が少ない。
		無回答	・移動手段が少ない。

2) バス利用者の意向（改善指摘内容等）

- 本耶馬溪・耶馬溪・山国地域から「中日線との接続に難がある」との回答がありました。
- 中津地域・三光地域のバス利用者から「土日祝の運行」について意向がありました。
- 中津地域・三光地域・耶馬溪地域・山国地域から、施設の滞在時間が短い（用事はすぐに終わる）が、ちょうどよい帰りのバス便がないため「待ち時間が長い」との声が複数ありました。
- 耶馬溪地域のコミュニティバス利用者から「月曜は美容院が休みのため、月曜のみの週1日運行ではなく週2日運行にして欲しい」との声が複数ありました。

注) バス乗り込み調査結果

表 中日線の接続に関する指摘（抽出）

地域	年代	利用路線	公共交通に対する意向
本耶馬溪	75歳以上	屋形 上り 2 便	・地域バスが遅れて旧市内行きのバスに間に合わないことがある ・既存の時刻よりもっと早い時間に来てほしい
	40～64歳	川原口線 上り 1 便	・市内とのバス(中日線)の接続の時間が悪いので、改善してほしい。
耶馬溪	65～74歳	山移南線 上り 1 便	・中日線を接続して欲しい(→市内に買物に行きたい為)。 ・美容室に行きたい。
	65～74歳	槻木線 下り 1 便	・バスの接続が悪い。日田・中津。 ・もう一回増やしてほしい。
山国	75歳以上	槻木線 下り 1 便	・路線バスの接続が悪い。(2票) ・タクシーの乗り換え、バスの時間との接続が悪い。

表 土日運行に関する指摘（抽出）

地域	年代	利用路線	公共交通に対する意向
中津	20～39歳	海岸中高線 上り 3 便	・土日に動いてほしい。
	40～64歳	田中線 下り 3 便	・バスの本数が少ない。土日にない。 ・タクシーが切り上げるのが早い(山国では)。 ・土日、年末年始の運行。
	75歳以上	海岸中高線 下り 2 便	・便数が少ない。土日がない。 →ある便を上手く使えないと思っている。
		海岸中高線 下り 2 便	・バスの便、乗り継ぎ、土日が休み。 ・土日もあるとよい。
三光	75歳以上	西秣線 下り 1 便	・コミュニティバスの便数が少ない。 ・土日イオンで催しものに出不来。

表 便数に関する指摘（抽出）

地域	年代	利用路線	公共交通に対する意向
中津	65～74歳	深秣線 上り 2 便	・家からバス停が近いので市内移動は苦ではない。 ・帰りの時間帯(もう少し早い便があるとよい)。
		田口線 下り 3 便	・時間のかたよりによる待ち時間が苦である。
	75歳以上	海岸中高線 下り 2 便	・昼からの時間帯の調整(13:30くらいがあるとよい)。待ち時間が長い。
三光	75歳以上	デマンド 上り 2 便	・用事はすぐ終わるので、待ち時間が長い。 ・交通便が悪い。
山国	75歳以上	槻木線 下り 1 便	・少し時間に余裕がほしい。JAおおいたオアシス山国直売所に行きたい。
		槻木線 下り 1 便	・滞在時間が足りない。
		槻木線 下り 1 便	・帰りのバスの時間が用事をしていると短く感じる。
		槻木線 下り 1 便	・帰りのバスまでの時間が短い。

表 週2日の運行に関する指摘（抽出）

地域	年代	利用路線	公共交通に対する意向
耶馬溪	75歳以上	川原口線 下り 1 便	・月曜日は美容室がお休みなので、ぜひ週2回走っていただきたい。(2票)
		山移南線 上り 1 便	・曜日が悪い。

5-2 バス・タクシー事業者の声



• バスもタクシーも乗務員不足・高齢化が要因となって、事業継続に影響が出ている。

• バス乗務員には宇佐市や豊前市など近隣の市町村からの出勤者が多く、耶馬溪への出勤が厳しい。



• 回送距離が2kmを超えた場合は回送料金を徴収することになっている。
• 今後も利用者に対して回送料をもらうことへの周知拡大は必要。

バス・タクシー事業者

• バス乗務員の確保にあたっては「定住自立圏の取組の中でバス運転手の成り手と定住促進をマッチング」が必要。

• 交通系 IC カードでも QR コードでもいいので、キャッシュレス化を進めていきたい。
• 現状は事業者だけで新しく機械を購入するというのは難しいため、補助をしてほしい。



バス事業者

• タクシー運転手の AT 車による事故(信号待ちでブレーキが緩んだり)の増加を踏まえ、運転アシスト機能等を車両に搭載する補助制度の創設が必要。
• 予約・配車についてタクシー各社がバラバラではなく、共通のシステム・アプリケーションとすることで、有人による事務作業の負担を減らし、営業効率化を図りたい。



タクシー事業者

• 現状の乗務員の高齢化を踏まえると、紙や電話による伝達であれば、高齢者の利用実態を共有することができる。
• 病院が無料送迎をしており、タクシー利用者の減少の一因となっている。

6. 中津市の地域公共交通に関する課題

●これまでの市の地域公共交通政策の定量的な評価結果のほか、市の地域公共交通の利用需要・利用者意向、利用者・事業者の声を踏まえると、中津市地域公共交通網形成計画で掲げた以下の3つの市の地域公共交通の問題・課題は改善が図られたものの、引き続き改善に努める必要があります。

- 地域公共交通のサービス改善
- 地域公共交通の事業者間連携・協働
- 地域公共交通の持続ある運行

●この大きな3つの課題に対して、先述の各種調査結果で明らかになった”市内各地域の細かい課題”を再整理したものが下表となります。

表 中津市の地域公共交通に関する課題（3大分類と地域別の細分化）

分類	地域公共交通のサービス改善	地域公共交通の事業者間連携・協働	地域公共交通の持続ある運行
市全体	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通不便地域の解消 ● 地域公共交通の利便性向上と利用促進 		<ul style="list-style-type: none"> ● 既存のバス路線の維持 ● 地域公共交通全体の利用者の維持および新たな利用者確保のための利用促進施策 ● 運転手の確保 ● 地域内移動におけるアクセス改善と既存の地域公共交通との共存のバランス確保検討
地域別	中津	● ニーズに合った交通手段の確保	● 鉄道とバス等のダイヤ接続強化
	旧下毛地域（三光・本耶馬溪・耶馬溪・山国）	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域内移動におけるバス利便性の向上と利用促進 ● 中日線の利便性向上（イオンモール三光乗入れ） ● 地域外への移動頻度の増加に伴う中津方面の移動利便性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● イオンモール三光を拠点としたバス同士の接続強化 ● 中津方面・日田方面の移動利便性の確保および支線の接続強化

7. 中津市地域公共交通計画が目指すもの

7-1 基本理念

本市におけるまちづくりの方向性や地域公共交通の現状などを踏まえ、安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本理念を以下のように設定します。

- 中津市が目指す“暮らし満足No.1のまち「中津」”に向け、安心づくり・元気づくり・未来づくりに関係する各種政策を連動させ高齢者や学生等の交通弱者の移動手段の確保を前提に、市内外から多くの人をまちに呼び込み、ふるさとの賑わいづくりと生きがいづくりに寄与する“ひとにやさしい”移動環境網を共創する

注) 本計画における「交通弱者」は、「1人で外出することはできるものの、車や運転免許がないなど車を自由に使えない方々」を指します。

7-2 基本方針

7-2-1 地域公共交通サービスの利便性向上

- 市民の外出状況等を踏まえた運行ルートや運行便数等の見直し（改善）を行います。
- 行政と交通事業者、施設管理者等の連携のもと、地域公共交通の乗り継ぎ（JR⇄バス、バス⇄バス）を円滑にし、“地域公共交通網全体の利便性向上”を図ります。
- 分かりやすい情報提供を行うことで、公共交通を利用したお出かけの利便性の確保を図ります。
- 誰もが使いやすいバス・タクシー車両の導入により、利便性向上を図ります。

7-2-2 地域公共交通不便地域の解消

- 地域特性を踏まえて移動手段を検討し、地域公共交通不便地域の解消を図ります。これにより、日常生活の移動利便性等を高め、コンパクトな市街地や集落ネットワークの形成、人口密度の維持、都市機能の誘導等に寄与します。

7-2-3 現在運行中の地域公共交通の維持・確保

- 地域公共交通を持続的に運行させるためには、利便性と経済性のバランス（調和）をとる必要があります。
- 運行費等の国庫補助を最大限活用しつつ、既存の地域公共交通の維持・確保を図ります。
- 運転手不足への対応を図ります。

7-3 計画の目標

基本理念・基本方針の実現に向けてクリアしなければならない問題・課題を踏まえ、計画の目標として、以下を設定します。

7-3-1 地域公共交通サービスの利便性向上

数値目標

- 路線バス（中日線）の年間利用者数
目標値（R9） 92,000 人/年以上 [現況値：88,295 人/年（R3）]
- 路線バス年間利用者数（※総合計画より）
目標値（R9） 240,000 人/年以上 [現況値：256,216 人/年（R3）]
- コミュニティバス年間利用者数（※総合計画より）
目標値（R9） 30,000 人/年以上 [現況値：25,879 人/年（R3）]
- 全タクシー車両に占める UD タクシーの割合（移動等円滑化の促進に関する基本方針より）
目標値（R9） 25%以上 [現況値：14.9%（R4）]

7-3-2 地域公共交通不便地域の解消

数値目標

- 居住誘導区域における公共交通での人口カバー割合（立地適正化計画との連動）
目標値（R9） 100% [現況値：94.9%（R2）]
- 中津市全体における公共交通での人口カバー割合
目標値（R9） 100% [現況値：83.4%（R2）]

7-3-3 現在運行中の地域公共交通の維持・確保

数値目標

- 路線バス・コミュニティバス 1 便あたりの平均利用者数
目標値（R9） 各路線それぞれ 2 人/便
[現況値：路線バス 5.1 人/便（R3）]
[現況値：コミュニティバス 2.5 人/便（R3）]
- 路線バス・コミュニティバスの利用者 1 人あたり財政負担額
目標値（R9） 路線バス 200 円/人未満 [現況値：202 円/人（R3）]
コミュニティバス 2,000 円/人未満 [現況値：2,043 円/人（R3）]
- 路線バス・コミュニティバスの市民 1 人あたり財政負担額
目標値（R9） 全体 1,200 円/人未満 [現況値：1,211 円/人（R3）]
- 中津市公共交通会議の開催数
目標値（R9） 2 回/年以上 [現況値：2 回/年（R3）]
- バスの通勤定期券利用者
目標値（R9） 路線バス 8,500 人/年以上 [現況値：6,288 人/年（R3）]

表 評価指標の目標算出根拠

計画目標	評価指標	目標値算出根拠
目標1 地域公共交通サービスの 利便性向上	路線バス（中日線）の 年間利用者数	令和元年～令和3年の平均値を今後も維持していくことを目標に設定。
	路線バス年間利用者数	第5次中津市総合計画の目標設定を踏襲。
	コミュニティバス 年間利用者数	
	全タクシーに車両に占める UDタクシーの割合	令和2年11月、移動等円滑化の促進に関する基本方針に掲げる福祉・UDタクシー車両台数の導入目標を全国9万台に上方修正しただけでなく、UDタクシーを地方に普及させることを目的に各都道府県のタクシー総車両数の約25%をUDタクシーにするという目標を新たに設定。
目標2 地域公共交通不便地域の解消	居住誘導区域における 地域公共交通での人口カバー 割合	全市民が公共交通にアクセスしやすい環境整備を目指し設定。
	中津市全体における地域公共 交通での人口カバー割合	
目標3 現在運行中の 地域公共交通の 維持・確保	路線バス・コミュニティバス 1便あたりの平均利用者数	公共交通を片道1便につき乗合利用すること（2人/便）を最低限の目標として設定。 （地域内フィーダー系統確保維持改善事業補助金の交付要件を満たすように設定）
	路線バス・コミュニティバスの 利用者1人あたり財政負担額	現況値未満を目指し設定。
	路線バス・コミュニティバスの 市民1人あたり財政負担額	
	中津市公共交通会議の開催数	中津市地域公共交通網形成計画の目標値であり、本計画においても継続設定。 なお、道路交通法及び地域公共交通活性化再生法に基づく交通会議の開催回数のみカウントする。
	バスの通勤定期券利用者	バス通勤定期券利用者を1ヶ月あたり30人と換算し、6人以上（中津地域2人以上・旧下毛地域各1人以上）増加させることを目指し設定。

<中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた>

基本方針ならびに計画目標の達成に向けて、「中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた」は以下のとおりです。

		機能分類	該当路線
幹線バス	地域拠点間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 市境を跨いだ広域的な移動や、地域拠点間の連携・交流、特に中心核拠点である中津駅周辺や買い物拠点となるイオンモール三光など多様かつ高度な都市機能が集積する市街地部（中津・三光地域）への円滑なアクセスを確保することで、市民の生活を支える役割を担う地域公共交通 需要に応じて比較的利便性の高いサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス中日線 <p>※地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す</p>
支線バス	地域拠点連絡軸	<ul style="list-style-type: none"> 通院や買い物といった日常生活を送る上で一定の都市機能を有する地域拠点等までの移動手段、さらには、地域拠点間連携軸となる地域公共交通（中日線）に接続する移動手段として、地域で生活し続けられる環境を維持する役割を担う地域公共交通 路線バスやコミュニティバスにより、曜日限定運行など需要に応じた効率的なサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス市内線 コミュニティバス路線 <p>※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助や陸上交通：車両購入に係る補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す</p>
	小さな拠点・集落ネットワーク軸	<ul style="list-style-type: none"> 通院や買い物、郵便・銀行といった日常生活を送る上で必要最低限の機能を有する小さな拠点・日常生活拠点施設等までの移動手段として、地域で生活し続けられる環境を維持する役割を担う地域公共交通 コミュニティバスによる曜日限定運行やデマンド型運行（事前予約制の運行）など需要に応じた効率的なサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス路線ほか <p>※地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助や陸上交通：車両購入に係る補助）や利便増進特例等を活用し持続可能な運行を目指す</p>

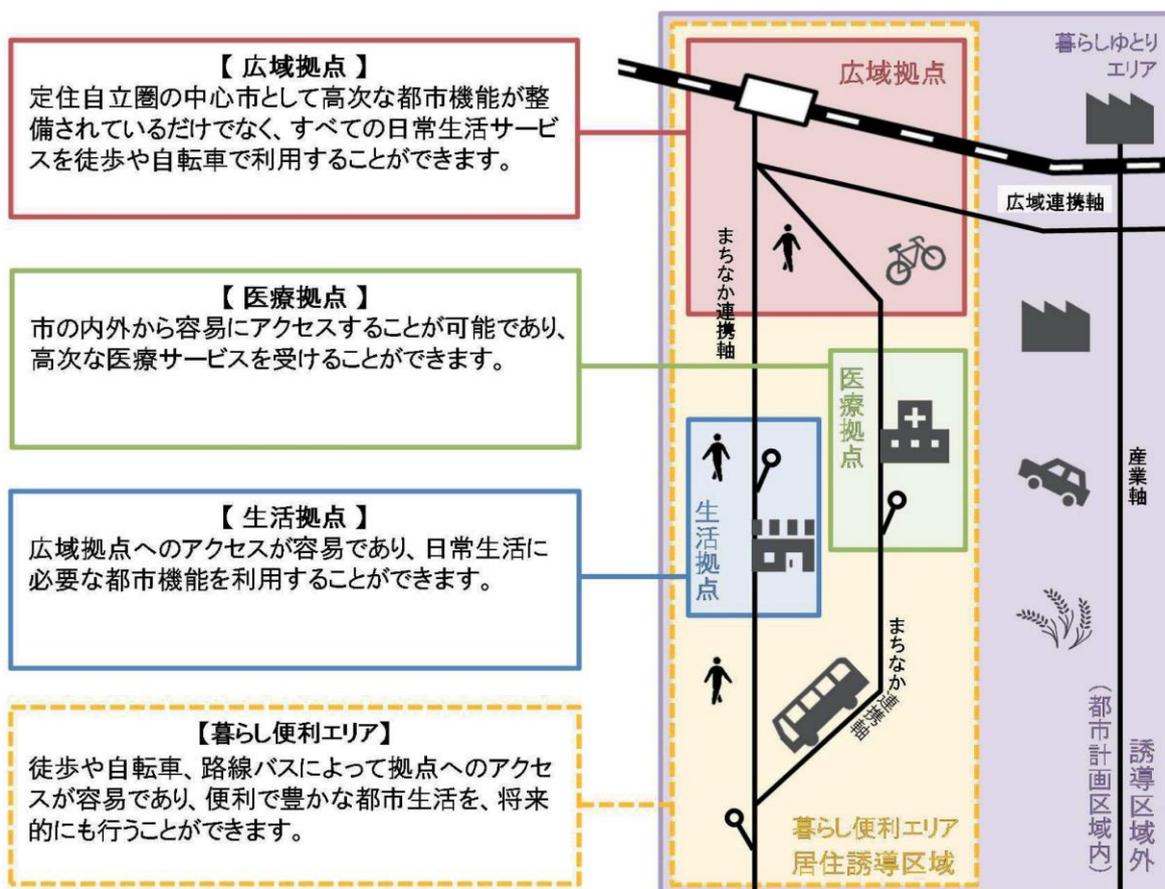


図 中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた（中津地域）

中津地域については、路線バスの補完としてコミュニティバスやデマンド交通の運行を行い、地域公共交通空白地域注の解消を目指します（特に居住誘導区域内におけるバス不便地域への移動手段の新設を行います）。

旧下毛地域については広域移動のために支線交通は中日線へ接続させ、山国地域は生活圏が日田市となるため、日田市向きの中日線との接続確保や日田市と連携したコミュニティバスの導入も視野に入れます。

注) 地域公共交通空白地域とは…
 地域公共交通を利用することが困難なエリアのこと。
 ここでは、バス停から半径 500m 及び鉄道から半径 1 km
 の範囲から外れるエリアのことを指す。

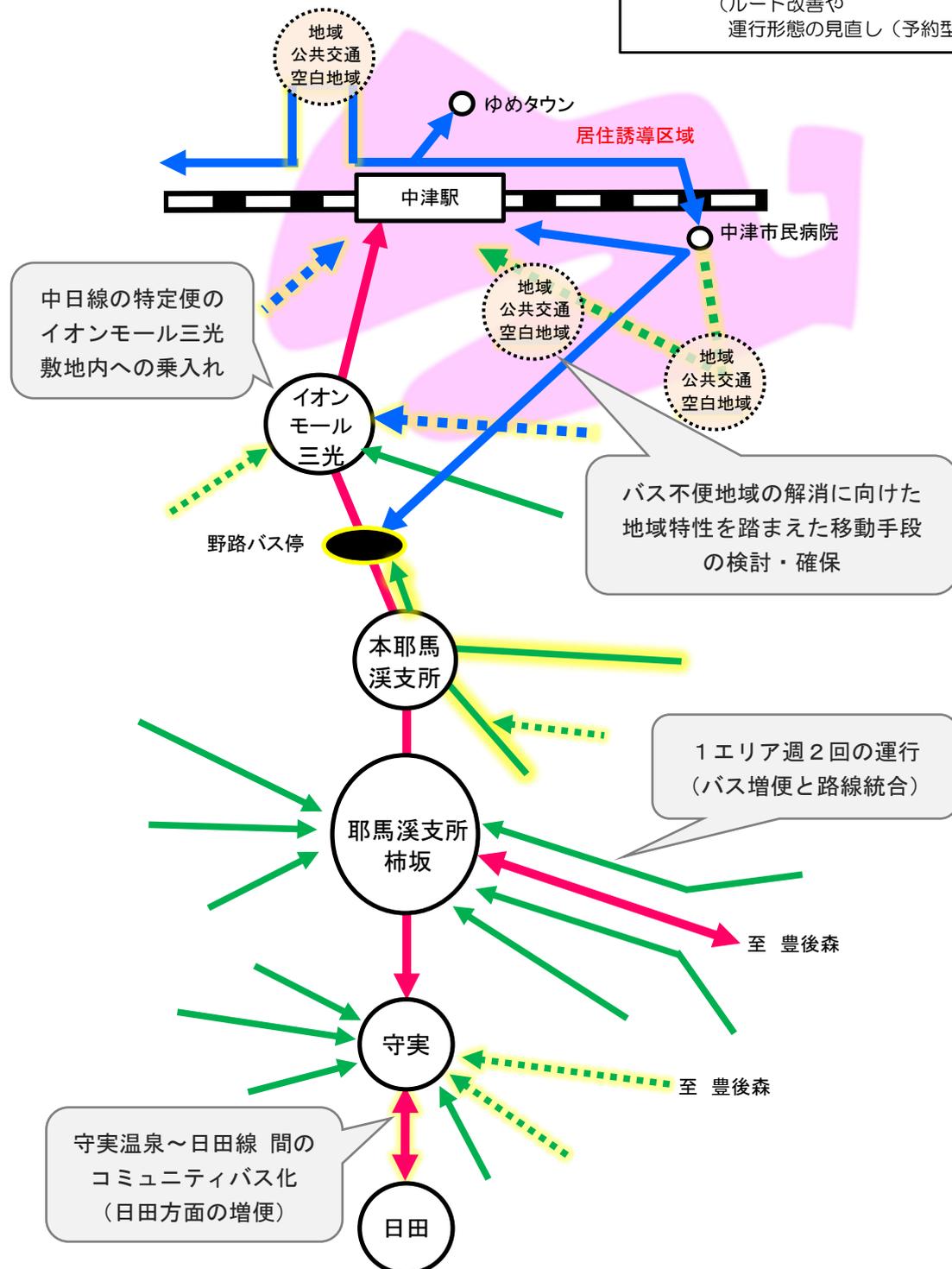
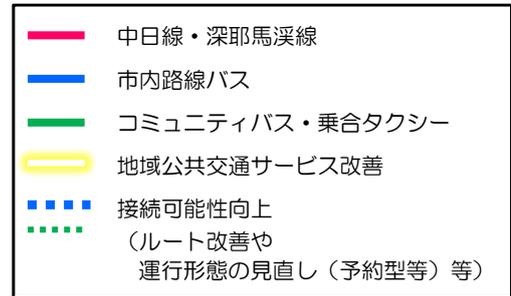


図 中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の活用

- ・中津市においては、中津駅から市内の広範な路線バス、コミュニティバスにより構成される公共交通網が広がっている。これらの公共交通については、中津市の総合病院・大規模な商店・学校等が市民の日常生活機能を担う中で、生活に必要な手段の一つとして、車を運転できない高齢者を中心に、生活に必要な不可欠な交通として機能している。
- ・近年では、高齢者による事故も多発しており、免許返納を行う動きも活発となってきている。しかしながら、少子高齢化と自家用車の普及により、当市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化によるバス事業者の慢性的な赤字をはじめ、運行に様々な問題が発生している。
- ・また、耶馬溪地域においては、大分県の再編実施計画にともない路線バス及び患者輸送バスを廃止し、コミュニティバスへの一本化が行われ、平成29年度より本格的に運行が開始した。耶馬溪地区のコミュニティバスの運行は、住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な当該路線である為、存続していくことが必要とされる。さらに、幹線系統の中日線と接続している。
- ・また、山国地域においては、定時定路線のコミュニティバスを廃止し、山国地域全域を運行するデマンドバスへと移行し、令和7年10月より本格的な運行が開始する。山国地域のデマンドバスの運行は、住民の通院・買い物を中心とした生活に不可欠な当該路線である為、存続していくことが必要とされる。さらに、幹線系統の中日線と接続している。
- ・このため、地域公共交通確保維持事業により、路線バス・コミュニティバスを確保・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。

1) 各路線における必要性

NO	路線	路線の特徴
1	・路線バス 【永添線】	<ul style="list-style-type: none"> ・中津駅を起点とする路線であり、住宅街を通り、病院や買い物施設を通るルート。 ・移動手段に制約のある高齢者等が、総合病院・大規模な商店・学校、娯楽施設にアクセスでき、日常生活に支障をきたさない生活水準を維持することができる。
2	・路線バス 【耶馬溪線】 中津駅～沖代～大貞車庫	<ul style="list-style-type: none"> ・中津駅を起点とする路線であり、東九州短大や病院、買い物施設を通るルート。 ・移動手段に制約のある高齢者等が、総合病院・大規模な商店・学校、娯楽施設にアクセスでき、日常生活に支障をきたさない生活水準を維持することができる。
3	・路線バス 【耶馬溪線】 中津駅～中津北高～大貞車庫	<ul style="list-style-type: none"> ・中津駅を起点とする路線であり、東九州短大や病院、買い物施設を通るルート。 ・移動手段に制約のある高齢者等が、総合病院・大規模な商店・学校、娯楽施設にアクセスでき、日常生活に支障をきたさない生活水準を維持することができる。
4	・路線バス 【耶馬溪線】 中津駅～沖代～野路	<ul style="list-style-type: none"> ・中津駅を起点とする路線であり、住宅が立ち並ぶ中央町を通り、病院・買い物施設を通るルート。 ・移動手段に制約のある高齢者等が、総合病院・大規模な商店・学校、娯楽施設にアクセスでき、日常生活に支障をきたさない生活水準を維持することができる。
5	・路線バス 【深秣線】	<ul style="list-style-type: none"> ・中津駅を起点とする路線であり、病院・買い物施設を經由し、市境の郊外まで運行するルート。 ・さらに、この路線には深水乗合タクシーを接続し、路線バス沿線からさらに奥地に居住する住民への交通手段の確保を行っている。 ・移動手段に制約のある高齢者等が、総合病院・大規模な商店・学校、娯楽施設にアクセスでき、日常生活に支障をきたさない生活水準を維持することができる。

NO	路線	路線の特徴
6	・路線バス 【海岸中高線】	<ul style="list-style-type: none"> ・中津駅を起点とする路線であり、地域公共交通不便地域であった植野地域への乗り入れ、買い物・病院への乗り入れを行うルート。 ・移動手段に制約のある高齢者等が、総合病院・大規模な商店・学校、娯楽施設にアクセスでき、日常生活に支障をきたさない生活水準を維持することができる。
7	・路線バス 【田口線】	<ul style="list-style-type: none"> ・中津駅を起点とする路線であり、温泉を経由、終点を宿泊施設まで乗り入れを行うルート。 ・移動手段に制約のある高齢者等が、総合病院・大規模な商店・学校、娯楽施設にアクセスでき、日常生活に支障をきたさない生活水準を維持することができる。
8	・コミュニティバス 【城井線】 旬菜館～本中氏宅前～旬菜館	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統である中日線平田バス停と接続されており、広範囲に移動することができる。 ・地元地域から要望の出ていた、病院・買い物・銀行など自分たちの行きたいところへ行けるコミュニティバスを導入するため、路線バス・患者輸送バスからコミュニティバスへ一本化する。 ・また、今まで公共交通を利用できていなかった地域へ路線を延長させることにより、地元要望が出ていた地域はもちろんのこと、今までよりも多くの集落の人を救うことができるようになり、交通結節点である旬菜館等、公共交通利用者が必要とする買い物、通院のための交通手段を確保できる。
9	・コミュニティバス 【城井線】 旬菜館～山の内植垣氏宅前～旬菜館	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統である中日線平田バス停と接続されており、広範囲に移動することができる。 ・幹線系統である中日線耶馬溪（旬菜館）バス停と接続されており、広範囲に移動することができる。 ・地元地域から要望の出ていた、病院・買い物・銀行など自分たちの行きたいところへ行けるコミュニティバスを導入するため、路線バス・患者輸送バスからコミュニティバスへ一本化する。 ・また、今まで公共交通を利用できていなかった地域へ路線を延長させることにより、地元要望が出ていた地域はもちろんのこと、今までよりも多くの集落の人を救うことができるようになり、交通結節点である旬菜館等、公共交通利用者が必要とする買い物、通院のための交通手段を確保できる。
10	・コミュニティバス 【川原口線】	<ul style="list-style-type: none"> ・地元地域から要望の出ていた、病院・買い物・銀行など自分たちの行きたいところへ行けるコミュニティバスを導入するため、路線バス・患者輸送バスからコミュニティバスへ一本化する。 ・また、今まで公共交通を利用できていなかった地域へ路線を延長させることにより、地元要望が出ていた地域はもちろんのこと、今までよりも多くの集落の人を救うことができるようになり、交通結節点である旬菜館等、公共交通利用者が必要とする買い物、通院のための交通手段を確保できる。
11	・コミュニティバス 【上ノ川内榎木線】	
12	・コミュニティバス 【大島台金吉線】	
13	・コミュニティバス 【大島伊福線】	
14	・コミュニティバス 【樋山路鎌城線】	
15	・山国デマンドバス	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線系統である中日線守実温泉バス停と接続されており、日田方面など広範囲に移動することができる。 ・コミュニティバスから山国地域全域を運行するデマンドバスへと移行することにより、今までよりも多くの集落の人を救うことができるようになり、公共交通利用者が必要とする買い物、通院のための交通手段を確保できる。

7-4 目標を達成するために行う事業及び実施主体

7-4-1 目標を達成するために行う事業の全体像

課題	基本方針・目標	事業
<p>地域公共交通のサービス改善</p>	<p>地域公共交通サービスの利便性向上 ※評価指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ●路線バス（中日線）の年間利用者数 ●路線バス年間利用者数 ●コミュニティバス年間利用者数 ●全タクシー車両に占めるUDタクシーの割合 	<ol style="list-style-type: none"> 1) 運行ルートの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ○中日線の特定便のイオンモール三光敷地内への車両の乗り入れ【三光地域】 ○エリアをまたいだコミュニティバス等の延伸【本耶馬溪地域】 2) 運行便数の確保 <ul style="list-style-type: none"> ○コミュニティバス等の機会均等化【耶馬溪地域】 ○中日線における守実温泉～日田線のコミュニティバス化【山国地域】 3) 円滑な移動の確保 <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通同士の間接強化 ○キャッシュレス等の導入検討 4) 分かりやすい情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ○来訪者にも分かりやすい交通情報の提供 ○情報技術の利活用 5) 誰もが使いやすい車両の導入 <ul style="list-style-type: none"> ○公有民営方式の車両運用の検討【本耶馬溪地域】 ○UDタクシーの導入
<p>地域公共交通の事業者間連携・協働</p>	<p>地域公共交通不便地域の解消 ※評価指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ●居住誘導区域における公共交通での人口カバー割合（立地適正化計画との連動） ●中津市全体における公共交通での人口カバー割合 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通不便地域の解消に向けた地域特性を踏まえた移動手段の検討・確保（デマンド交通等） ○買い物ツアーバスの運行
<p>地域公共交通の持続ある運行</p>	<p>現在運行中の地域公共交通の維持・確保 ※評価指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ●路線バス・コミュニティバス1便あたりの平均利用者数 ●路線バス・コミュニティバスの利用者1人あたり財政負担額 市民1人あたり財政負担額 ●中津市公共交通会議の開催数 ●バスの通勤定期券利用者 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用促進の取り組み ○既存路線の維持・確保 ○地域の実情に合わせた地域公共交通サービスの維持・確保 ○運転手不足への対応

7-4-2 事業の実施時期及び実施主体

各事業の実施時期と事業主体は以下のとおりです。

表 事業の実施時期及び実施主体

基本方針	事業 ※【地域名】の記載がないものは、 中津市全域を事業の対象とする	実施目標時期					事業の実施主体			
		令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	中津市	公共交通会議	交通事業者	地域住民ほか
		検討	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施
1. 地域公共交通サービスの利便性向上	1) 運行ルートの利便性向上									
	○中日線の特定便のイオンモール三光敷地内への車両の乗り入れ【三光地域】						◎	○	◎	○
	○エリアをまたいだコミュニティバス等の延伸【本耶馬溪地域】						◎	○	○	
	2) 運行便数の確保									
	○コミュニティバス等の機会均等化【耶馬溪地域】						◎	○	○	
	○中日線における守実温泉～日田線のコミュニティバス化【山国地域】						◎	○	◎	
	3) 円滑な移動の確保									
	○公共交通同士の接続強化						◎	○	◎	
	■鉄道・バス・タクシー事業者との連携による乗継拠点での接続強化【中津地域】						◎	○	◎	
	■イオンモール三光を拠点とした路線バス同士や路線バスとコミュニティバスの接続強化【三光地域】						◎	○	◎	
	■中日線とコミュニティバスの接続強化【本耶馬溪・耶馬溪・山国地域】						◎	○	◎	
	■ダイヤ改正時における交通事業者間の連絡会の開催						◎	○	◎	
	○キャッシュレス等の導入検討						◎	○	◎	
	4) 分かりやすい情報提供									
	○来訪者にも分かりやすい交通情報の提供						◎		○	
○情報技術の利活用						◎	○	◎		
5) 誰もが使いやすい車両の導入										
○公有民営方式の車両運用の検討【本耶馬溪地域】						◎	○	◎		
○UDタクシーの導入						○	○	◎		
2. 地域公共交通不便地域の解消	○地域公共交通不便地域の解消に向けた地域特性を踏まえた移動手段の検討・確保（デマンド交通等）						◎	○	◎	○
	■既存ルートの見直し・検討【山国地域】						◎	○	○	
	■地域公共交通空白地域解消に向けた新たな交通手段の確保（デマンド交通等）【中津地域】						◎	○	◎	○
○買い物ツアーバスの運行						◎	○	○	○	
3. 現在運行中の地域公共交通の維持・確保	○利用促進の取り組み						◎	○	◎	○
	■市職員及び市関係者への利用促進						◎	○	◎	○
	○既存路線の維持・確保						◎	○	◎	
	○地域の実情に合わせた地域公共交通サービスの維持・確保						◎	○	◎	
	■既存の輸送資源の効率的な活用						◎	○	○	○
■地域公共交通を必要とする住民のデータベース登録（地域公共交通×福祉DX）						◎	○	○	○	
○運転手不足への対応						○	○	◎		

注) 実施主体：◎・・・中心的な立場で実施、○・・・協力的な立場で実施

【基本方針1】地域公共交通サービスの利便性向上

1) 運行ルートの利便性向上

○中日線の特定便のイオンモール三光敷地内への車両の乗り入れ【三光地域】

路線バスの利用状況分析結果により、中日線においてバス車両が必要なのは8便であり、それ以外の便はジャンボタクシー車両でも賄える程度の需要であることが分かりました。

市民の外出実態と中日線の利用実態を引き続き観測しつつ、旧下毛地域のバス利用者の以前からの要望である特定便の中日線のイオンモール三光敷地内へのバス車両の乗り入れ実施に向けて検討します。

○エリアをまたいだコミュニティバス等の延伸【本耶馬溪地域】

本耶馬溪地域住民に対する中津・三光市街地への通院や買い物の移動利便性の向上と、中日線や市内バス路線の利用者増加を図るため、本耶馬溪地域のコミュニティバス路線が三光地域の特定バス停まで乗り入れを検討します。

2) 運行便数の確保

○コミュニティバス等の機会均等化【耶馬溪地域】

耶馬溪地域を運行するコミュニティバスの中には、特定の運行曜日に医療施設が休診となっているケースや、美容院等の定休日が多い月曜のみしか運行していないケースから、「他の曜日も運行して欲しい」等のニーズが顕在化しています。

地区によって、生活利便性が高い運行ができていないケースとそうでないケースが散見されるため、週2日間の運行を基本としたバスサービス頻度の地区均等化に努めます。

○中日線における守実温泉～日田線のコミュニティバス化【山国地域】

中日線における守実温泉～日田線は山国地域から日田方面への高校通学便として、朝（行き）と晩（帰り）の1往復が運行されています。

そのため、山国地域の住民の買い物等に対応できておらず、またバス事業者の運転手不足等が相まって、既存のバスサービスが限界となっています。

そのため、日田方面の増便による移動利便性の向上に向け、日田市や複数の交通事業者と連携したコミュニティバスの共同運行化を検討します。

3) 円滑な移動の確保

○公共交通同士の接続強化

■鉄道・バス・タクシー事業者との連携による乗継拠点での接続強化【中津地域】

JR 中津駅等において鉄道・バス・タクシー事業者との連携による地域公共交通同士の接続強化を図ります。

■イオンモール三光を拠点とした路線バス同士や路線バスとコミュニティバスの接続強化【三光地域】

三光地域においては、イオンモール三光を乗継拠点として路線バス同士や路線バスとコミュニティバスの接続強化を図ります。

■中日線とコミュニティバスの接続強化【本耶馬溪・耶馬溪・山国地域】

本耶馬溪・耶馬溪・山国地域においては、中津・三光市街地や日田市街地へのアクセス利便性と効率性の両面の確保の観点から中日線と各地域のコミュニティバスの接続強化を図ります。

■ダイヤ改正時における交通事業者間の連絡会の開催

新型コロナウイルス拡大の影響や運転手不足等が起因して、交通事業者で随時ダイヤ改正が必要となる可能性が高まります。

そのような状況の中でも、地域公共交通同士の乗継利便性を確保・向上を図るため、ダイヤ改正時における交通事業者間の連絡会（鉄道、路線バス、タクシー、市）の開催を検討・実施します。この連絡会の発起人は市・交通事業者を想定しており、日頃から密なコミュニケーションをとりつつ、市の地域公共交通の利便性・効率性を下支えするよう努めます。

○キャッシュレス等の導入検討

地域公共交通の利便性向上のため、今後の交通系 IC カードの展開等を研究します。また、システム経費の補助について検討します。

4) 分かりやすい情報提供

○来訪者にも分かりやすい交通情報の提供

観光客をはじめとした来訪者の地域公共交通の利用促進や認知度向上のため、観光部門と連携し、分かりやすい交通情報を提供します。

○情報技術の利活用

地域公共交通の運行情報（ダイヤ情報や走行記録等）や乗降日報のデジタル化、オープンデータ化の推進を図ります。

地域公共交通の運行情報（ダイヤ情報や走行記録等）や乗降日報のデジタル化については、バス車内にスマートフォンやタブレットを設置し、その GPS データ等を活用することで安価にシステム構築できる事例が増えてきています。

地域公共交通のオープンデータ化を推進することで、スマートフォンやインターネットの検索サービスでダイヤやルートを検索できるようにします。

また、交通以外の観光や、飲食等のサービスを組み合わせた MaaS 等の新たな交通サービスの活用策を検討し、新規の地域公共交通利用者の掘り起こしを図ります。

遅延や混雑 **バス状況 スマホで確認**

新庄 新庄市は、市営バスの運行状況をスマートフォンなどを使ってリアルタイムで確認できるバスロケーションシステムを導入した。降雪に伴う車両の遅延や、車内の混雑状況が地図上の表示で分かるサービスで、乗客の利便性向上につなげる。

対象は市内中心部を走るまちなか循環右回り、左回り両線と土内線、芦沢線の計4路線。バスの現在位置を把握するため衛星利用測位システム（GPS）を活用した。利用者はスマホ、タブレット端末

4路線 市がシステム導入

市総合政策課は「運行に遅れが出る」と利用者から問い合わせがあり、冬場は増える傾向にある」と説明。3月末までの試験運用とし、問題がなければ4月以降の本格運用を見据える。担当者は「2020年4月の運行経路、ダイヤの見直しで乗客数が伸びている。さらに利便性を高めたいとしている。（佐々木孝）

新庄市が始めた「バスロケーションシステム」。市営バスの運行状況がスマホを使って一目で分かる

パソコンを操作し路線名、乗車と降車それぞれの停留所を選んで検索すると出発、到着の時刻と遅延状況、座席の空き状況が分かる。QRコードを読み取ることで専用サイトにつながり、誰でも利用できる。

図 山形県新庄市におけるリアルタイムバス混雑情報・位置情報の提供

資料：山形新聞 2022年1月11日（山形新聞社使用許諾済）

5) 誰もが使いやすい車両の導入

○公有民営方式の車両運用の検討【本耶馬溪地域】

利便性向上に向け、“公有民営方式”（行政が車両を購入し、委託された交通事業者がそれを運行・運営する方式）を念頭に置いた、バス車両の計画的な更新（代替）を検討します。

○UDタクシーの導入

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標（2021(令和3)年度～2025(令和7)年度）では、『各都道府県における総車両数の約25%についてユニバーサルデザインタクシーとする』とされていることから、本市においても総車両数の25%以上をUDタクシーにすることを目指します。

【基本方針2】地域公共交通不便地域の解消

○地域公共交通不便地域の解消に向けた地域特性を踏まえた移動手段の検討・確保（デマンド交通等）

地域公共交通不便地域の解消に向け、地域特性や輸送資源の状況、タクシー等の民業圧迫に配慮し、既存の地域公共交通のルート見直しやコミュニティバスの新設、デマンド交通の導入、タクシーの利活用など適切な移動手段の検討・確保を図ります。

■既存ルートの見直し・検討【山国地域】

山国地域の特定地区がバス不便地域となっているため、既存のコミュニティバスのルート見直しによるバス不便地域の解消と利用者の増加を図ります。

まずは、地区住民等と直接コミュニケーションを図り、バス停を追加設置したにもかかわらず利用が極端に少ないということにならないよう努めます。

■地域公共交通空白地域解消に向けた新たな交通手段の確保（デマンド交通等）【中津地域】

中津地域における地域公共交通空白地域の解消に向け地域ニーズ等を踏まえつつ、既存バス路線の再編や新たな交通手段（コミュニティバスやデマンド交通等）を導入します。（例：小祝・如水・沖代地区）

○買い物ツアーバスの運行

買い物における外出に不便さを感じている地域等を対象に、買い物ツアーバスの運行を検討します。

高齢者に「大人の社会見学」を提案し、公共交通を使った“おでかけ”のきっかけを創る
／大分県豊後大野市

大分県豊後大野市では、市と大分大学が主体となり、婦人会や民生委員、保健師、病院等の協力のもと、高齢者と大学生と一緒に公共交通を使った外出（“大人の社会見学”とネーミング）を行い、公共交通を活用した“おでかけ”のきっかけづくりを行っています。



プログラム（例）

1. 実際に走行しているバスのダイヤにあわせて乗車会（乗車、下車、車内の案内は大学生がサポート）
2. 体験プログラム
 - ① 健康教室（講師：保健師）
 - ② 食事づくり教室&みんなでランチ！（講師：婦人会）
 - ③ バスを積極的に使っている地区の紹介
3. 自由時間：市街地で買い物（大学生が同行）
4. コミュニティバス停留所から自宅周辺の停留所へ
5. 学生によるヒアリング

資料：「豊後大野市の公共交通について」（H26.10.23、地域公共交通のあり方を考えるシンポジウム2014in九州）ほか

図 他地域事例：大人の社会見学（豊後大野市）

出典：「高齢化先進地『四国』から発信！中山間地域における高齢者の移動手段の確保に関する勘どころ・ヒント集」（四国運輸局、平成31年3月）

【基本方針3】現在運行中の地域公共交通の維持・確保

○利用促進の取り組み

市民が地域公共交通を利用してみようという意識を少しでも持つことが、地域公共交通を地域ぐるみで維持しようという気運の醸成につながります。

住民座談会や「バスのおでかけ講座」等を開催し、市民の皆さんと直接コミュニケーションをとり、路線バスやコミュニティバスの利用方法などの利用促進の取り組みを行います。

特に、「バスのおでかけ講座」では、子供やお年寄りなどを対象に、市内の地域公共交通のルートや利用方法などを説明し、沿線住民の皆さんに実際に試乗してもらうことで、路線バス・コミュニティバスの周知に努めます。

また、企業や学校などにも、地域公共交通マップ等を活用した地域公共交通の利用促進を行うほか、JR日豊本線の利用促進を図るため、沿線市町村や県、交通事業者と連携して各種利用促進策を実施します。

さらに、観光部門と連携し、観光資源と地域公共交通を上手く組み合わせながら、観光客のニーズに沿った企画切符等のサービスを検討し、利用促進に取り組みます。

■市職員及び市関係者への利用促進

市職員や市関係者の通勤時や仕事での移動、出張時等において地域公共交通（鉄道、バス、タクシー）の利用促進を行います。

特に、「公用車を用いたり、地域公共交通の通勤定期券よりも職員のマイカー利用が安いから」という理由付けで地域公共交通を利用しないのではなく、「SDGsの達成」や「ゼロカーボン」、「移動の低炭素化」といった社会的潮流を踏まえ、意識変革を行うものとしします。

○既存路線の維持・確保

過疎地域など利用者が少ない地域を運行する不採算路線については、バス事業者単独による維持が困難となっています。国庫補助金の活用および市の補助により、路線の維持を図ります。

なお、極端な財政支出の増加を是正すべく、補助対象路線の効果的な見直しを含めて、確保維持改善を図ります。

○地域の実情に合わせた地域公共交通サービスの維持・確保

既存データや職員等による実際の乗り込み調査データ等をもとに、利用者の動向を踏まえ、交通事業者や沿線住民と適宜コミュニケーションを図りながら、通勤・通学や買い物・通院等を考慮した運行ダイヤや運行本数の見直しを図ります。

現状の地域公共交通の維持が困難と見込まれる場合は、交通事業者や関係機関等と連携し「地域旅客サービス継続事業」の調査・検討を行い、切れ目のない、地域公共交通サービスの確保・維持を図ります。

【地域旅客運送サービス継続事業】

乗合バスや鉄道等の特定旅客運送事業の利用状況や収支状況など、経営状況を勘案し、特定旅客運送事業者からの申出を契機として、今後の事業の維持が困難と見込まれる場合は、地方公共団体が関係者と協議して、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定するもの。交通事業者がこれ以上のサービスの維持が困難だと相談するきっかけの場を用意するとともに、地方公共団体が中心となって、既存の交通事業者を含む関係者と連携し、代替サービスの維持・確保を図っていく。

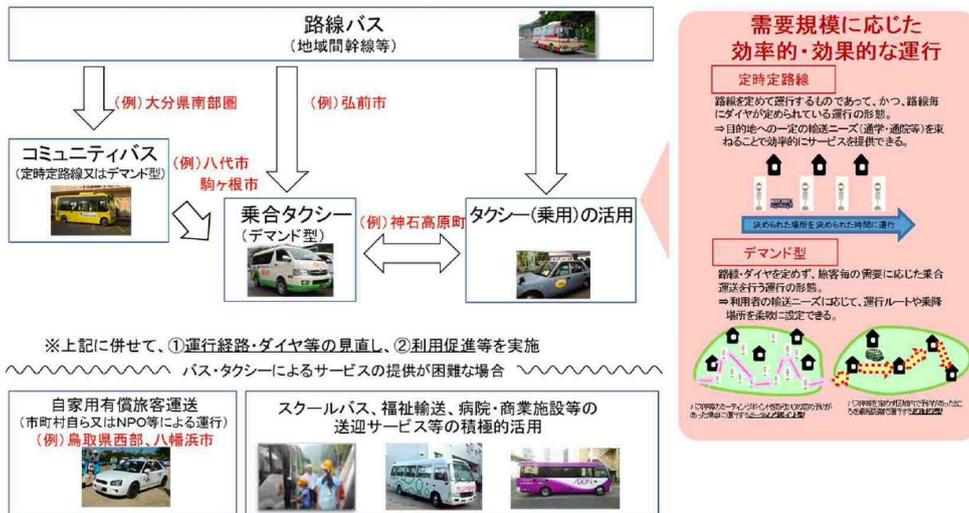


図 地域の实情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

■既存の輸送資源の効率的な活用

地域によってはスクールバスがバス路線と重複している実態があり、生徒の人数や学校の登下校時刻やスクールバス車両を活用した学校行事の有無、交通事業者の状況等で「現状維持が当面良い場合」と「スクールバスとコミュニティバスを統合させた方が効率的・効果的な場合」が分かれます。それ以外にも民間事業者が様々なサービス展開をしている実態・実情も地域によって異なります。

各地域の实情に配慮しつつ、既存の輸送資源を最大限活用する方法を検討していきます。

■地域公共交通を必要とする住民のデータベース登録（地域公共交通×福祉 DX）

地域公共交通の利用需要は各集落で刻一刻と変化することが予想されます。各地域で真に地域公共交通を必要とする住民のデータを市が構築するプラットフォーム上で登録できれば、需要に合致した移動サービスを官民連携で提供できる可能性が広がります。市の関係部署への提出資料や住民基本台帳等を地域公共交通の質・量の最適化に向けて有効活用し、地域公共交通と福祉が重なり合う部分のデジタル化（地域公共交通×福祉 DX：デジタルトランスフォーメーション）を研究します。

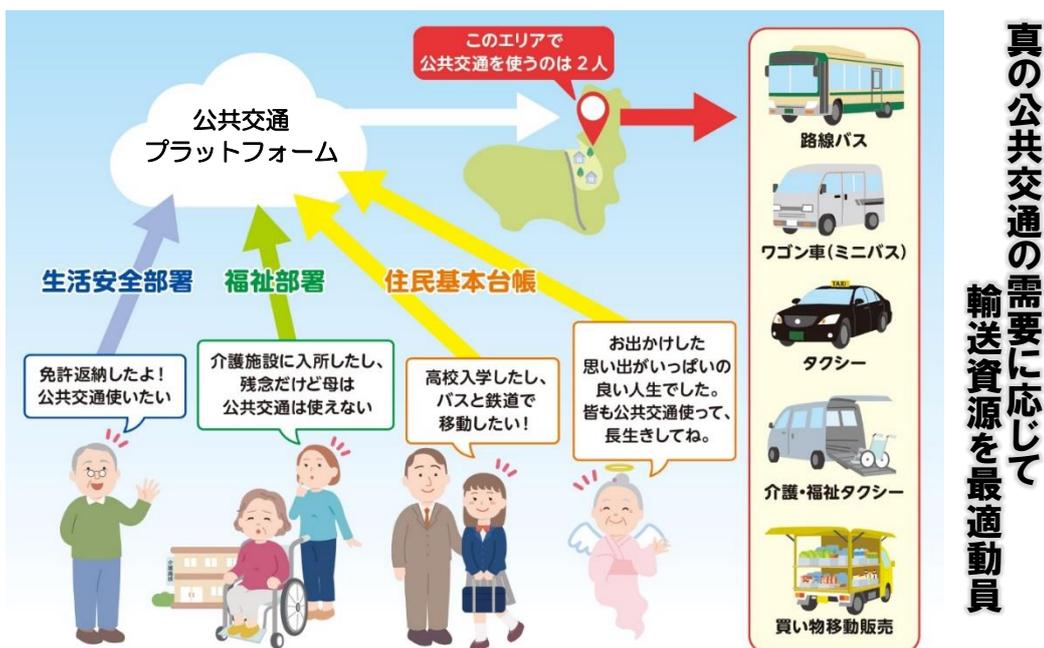


図 中津市における地域公共交通×福祉 DX のイメージ

○運転手不足への対応

交通事業者と連携し、運転手の確保に取り組めます。

市と商工会議所、ハローワーク中津が連携して展開している「中津市人材バンク」による雇用マッチング制度をはじめ、自衛隊や警察のバス会社の再雇用促進や地域公共交通事業の魅力発信等を行います。

併せて、運転手をサポートする自動車技術の展開や市が運転手を雇用する制度の研究を引き続き行います。



図 中津市人材バンク



図 大分交通の運転手サイト

7-5 市関係課との連携（縦割り行政からの脱却）

移動に関する施策について、関係課との連携を図り、実態に即した支援方策を検討・実施します。

連携する部署	内容
地域振興・広聴課	地域公共交通全般の実施・調整役、他分野との連携促進（移住・定住、高校通学）
まちづくり推進課	立地適正化計画
観光推進課	観光客の二次交通としての地域公共交通
建設政策課	道路の維持補修、市道の占用許可、バリアフリー化
福祉政策課	地域福祉計画
福祉支援課	中津市安心おでかけタクシー券
介護長寿課・包括支援センター	高齢者の外出支援、中津市安心おでかけタクシー券
地域医療対策課	住民のへき地診療所の往来における移動不便さの解消
教育総務課（支所地域振興課）	スクールバス関連
市民安全課	高齢者の免許証自主返納支援
総務課	自治会関係
各支所地域振興課	地域の実情を踏まえたコミュニティバス・地域公共交通全般

NAKATSU is one.
One for all, All for one.



7-6 目標達成に向けたマネジメント

7-6-1 マネジメント推進体制

本計画のマネジメント（進捗管理や成果の把握など）は、「中津市公共交通会議」※で行います。

7-6-2 マネジメントの進め方

本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行います。

このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

5カ年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進することとします。

表 PDCA サイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きな PDCA サイクル	計画期間（5カ年）	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さな PDCA サイクル	毎年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

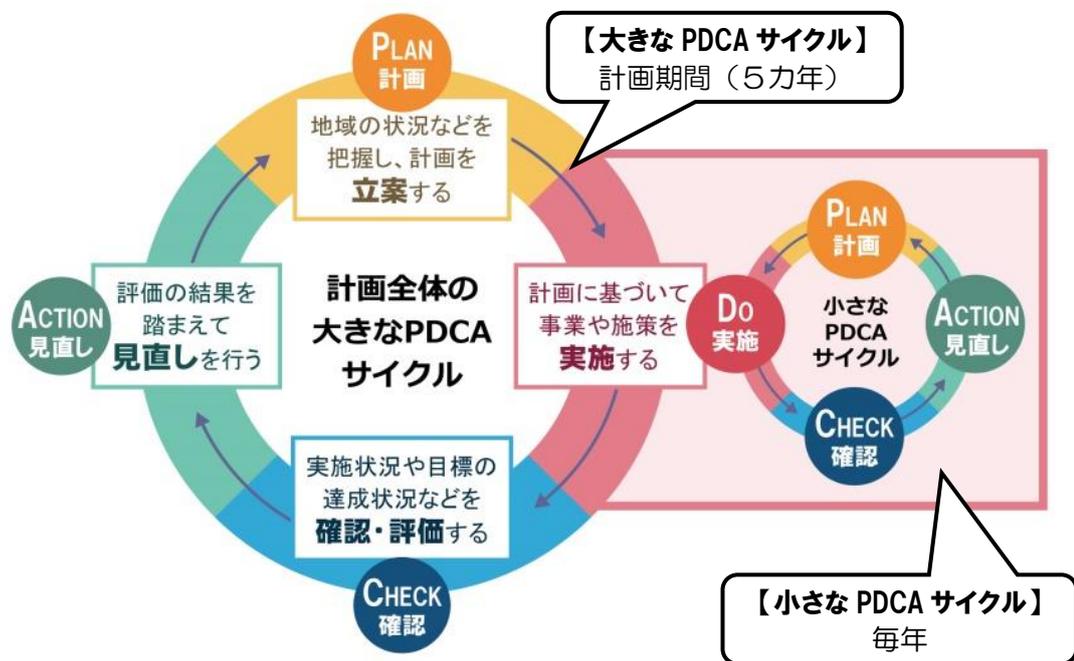


図 PDCA サイクルのイメージ

※「中津市公共交通会議」

中津市が組織し、交通事業者、道路管理者、港湾管理者、警察、地域公共交通の利用者、学識経験者等により構成され、住民の生活に必要なバスその他旅客輸送の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に関する協議や、地域公共交通計画の作成や実施に関して必要な協議を行うことを目的とする。

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

目標	評価指標	モニタリング実施時期
地域公共交通サービスの利便性向上	路線バス（中日線）の年間利用者数	毎年 （交通事業者データによる）
	路線バス年間利用者数	毎年 （交通事業者データによる）
	コミュニティバス年間利用者数	毎年 （市データによる）
	全タクシー車両に占めるUDタクシーの割合	毎年 （交通事業者データによる）
地域公共交通不便地域の解消	居住誘導区域における公共交通での人口カバー割合（立地適正化計画との連携）	毎年 （市データによる）
	中津市全体における地域公共交通での人口カバー割合	毎年 （市データによる）
現在運行中の地域公共交通の維持・確保	路線バス・コミュニティバス1便あたりの平均利用者数	毎年 （市・交通事業者データによる）
	路線バス・コミュニティバスの利用者1人・市民1人あたり財政負担額	毎年 （市データによる）
	中津市公共交通会議の開催数	毎年 （市データによる）
	バスの通勤定期券利用者数	毎年 （交通事業者データによる）

7-6-3 PDCAの年間スケジュール（予定）

計画策定後、2年目以降は、前年の取組事業の進捗状況及び評価指標の数値の整理を行い、中津市公共交通会議において、検証を行い、必要に応じて計画や事業の見直し等を行います。年間のスケジュール（予定）を以下に示します。

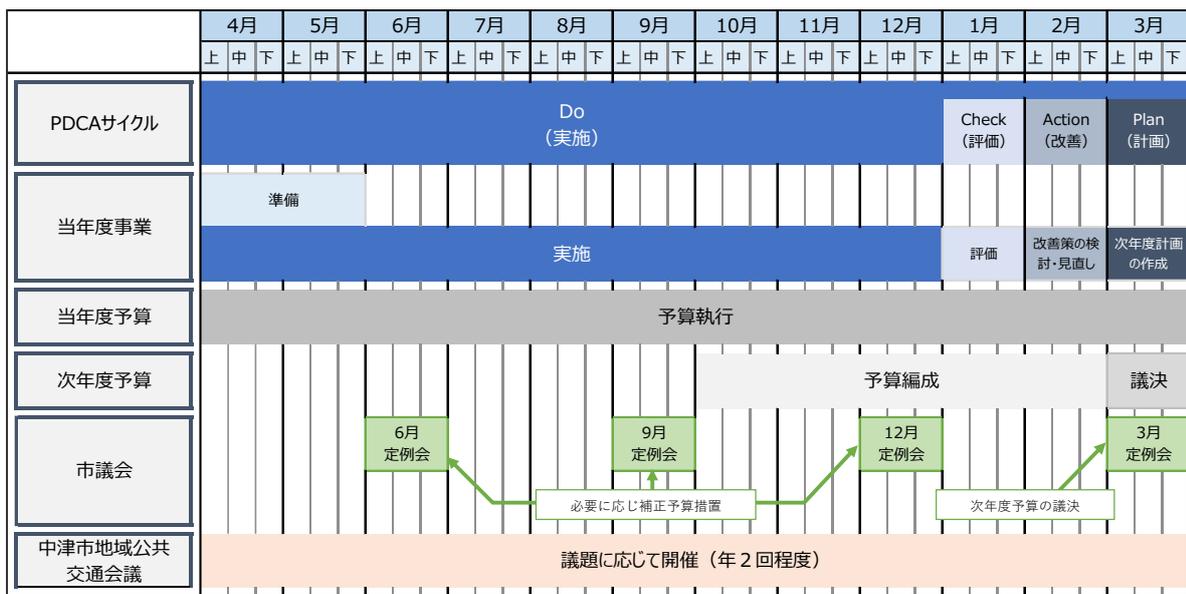


図 年間スケジュール（予定）

※運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載

<資料>

■地域公共交通を取り巻く社会情勢（考慮すべき主な変化等）

1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

- 高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、地域公共交通の維持が容易でなくなっています。
- 観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。
- このような状況を踏まえ、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年（2020年）11月27日に施行されました。
- 人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしています。

- ①地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する
- ②その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する
- ③上記①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく

上記の考え方を基本とし、法制度の改正により、以下のとおり、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の地域公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。

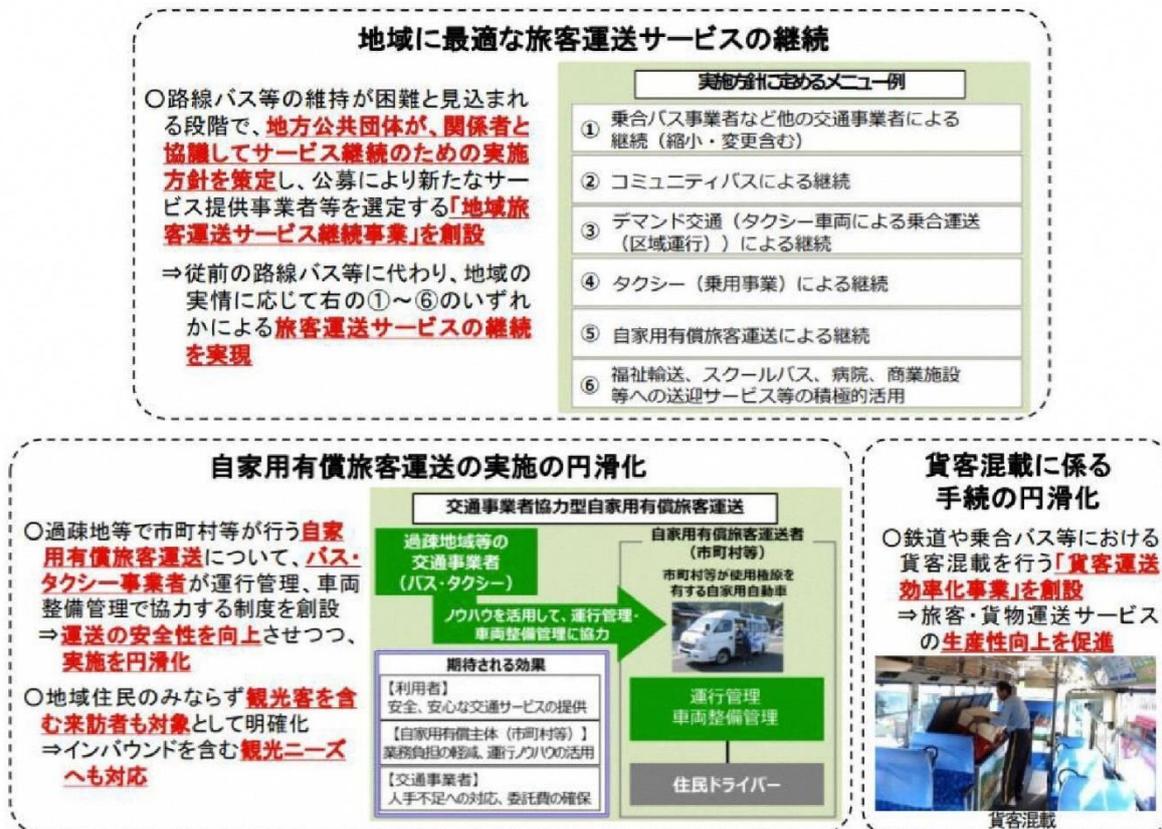


図 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の概要（国土交通省、令和2年（2020年）6月）

2) 可能な開発目標SDGs

- 持続可能な開発目標（SDGs）とは、平成28年から令和12年までの15年間で貧困や不平等・格差、気候変動、資源枯渇、自然破壊などの様々な世界的問題を根本的に解決し、持続可能で「誰一人取り残さない」社会の実現をめざすため、国連サミットで採択された世界共通の17の目標です。
- 中津市においても「SDGs」を積極的に掲げ、地方創生の原動力とします。

表 総合戦略とSDGsの関連性

1 貧困をなくそう	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる	10 人や国ごとの格差をなくす	各国内及び各国間の不平等を是正する
2 飢餓を終わらせ、食糧安全保障及び栄養改善を実施し、持続可能な農業を促進する		11 持続可能な都市及び人間居住を実現する	包摂的で安全かつ強靭で持続可能な都市及び人間居住を実現する
3 健康的な生活を確保し、福祉を促進する	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	12 持続可能な消費及び生産を実現する	持続可能な生産消費形態を確保する
4 質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する	全ての人に包括的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する	13 気候変動に具体的な対策を講じる	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
5 ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行う		14 持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する
6 安全な水と衛生の利用可能と持続可能な管理を確保する	全ての人々の水と衛生の利用可能と持続可能な管理を確保する	15 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処並びに土地の劣化の防止・回復及び生態多様性の損失を阻止する	陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処並びに土地の劣化の防止・回復及び生態多様性の損失を阻止する
7 持続可能なエネルギーへのアクセスを確保する	全ての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する	16 平和と公正な社会を促進し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する	持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、全ての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する
8 包摂的かつ持続可能な経済成長及び全ての人々の安全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用を促進する		17 パートナリシップを強化する	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化させる
9 強靭なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る		 2030年に向けて世界が合意した「持続可能な開発目標」です	

※令和2年3月策定の「第2期中津市版まち・ひと・しごと創生総合戦略および人口ビジョン」において、SDGsと第2期総合戦略政策の関係性が示されており、その整理において「交通・物流ネットワークなどの都市期間の整備」が関係するゴールを左図のとおりに、赤枠□で囲った

3) カーボンニュートラル

- 令和2年10月、政府は令和32年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。
- 「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。
- 将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。

※カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

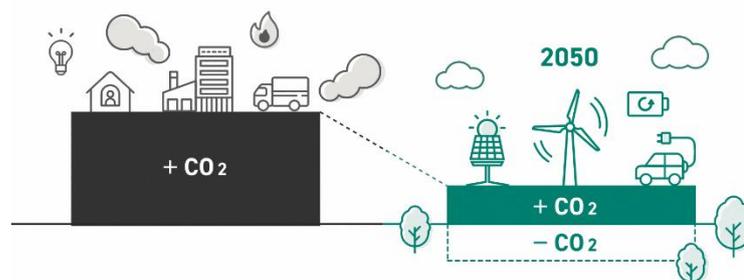


図 カーボンニュートラルの概念イメージ

出典：環境省 脱炭素ポータルサイト (https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/)

4) アフターコロナでの安心安全な移動環境の実現

- 令和2年(2020年)2月の新型コロナウイルス感染拡大以降、鉄道やバス等の地域公共交通機関の利用は低迷し、今後、地域公共交通機関のあり方の見直しが求められます。
- 地域公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が地域公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けています。
- 新型コロナウイルスの感染拡大により、移動に対する価値観は大きく変わり、密と接触を可能な限り避けて移動するニーズが高まっています。

5) MaaSによる総合的な移動サービスの展開

- 国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせた、日本版 MaaS の推進を行っています。
- 国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を平成31年(2019年)4月に開始しています。

※MaaSとは“ドア・ツー・ドア”の移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。



図 MaaSを含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

出典：日本版 MaaS の推進 (国土交通省 HP)

6) 国が描く「豊かな未来」の姿

- 「新型コロナウイルス感染症の感染拡大」や「災害の激甚化・頻発化」といった危機による変化と課題への対応方向として、国土交通省では「豊かな未来」の姿を示しています。
- 具体的には、①持続可能で暮らしやすい社会、②災害からいのちと暮らしが守られる社会、③一人一人が望む生き方を実現できる社会、④成長が持続しゆとりを得られる社会、⑤地球環境の保全に貢献する社会が示されています。
- 特に、①持続可能で暮らしやすい社会については、「多核連携型の国土」、「生活サービスが持続する社会」、「人の賑わいがある社会」、「いのちと暮らしが守られる社会」の4つの特徴を兼ね備えた社会とされています。また、③一人一人が望む生き方を実現できる社会については、「自由な働き方が可能な社会」、「多様なニーズを満たす社会」、「真の共生社会」、「対流・交流活発化社会」という4つの特徴を兼ね備えた社会とされています。
- このような社会的な潮流や先端技術の有効活用などを意識しつつ、中津市のまちづくりにも合致した豊かな未来を「移動の面」「公共交通の面」から考えていく必要があります。

	豊かな未来の姿（一部を抽出）	具体的な社会等	主なキーワード
社会的存続基盤の持続可能性確保	 <p>持続可能で暮らしやすい社会</p>	多核連携型の国土	<ul style="list-style-type: none"> コンパクト・プラス・ネットワークの推進 地域内・地域外がネットワーク化 テレワークや二地域居住など新しい働き方、住まい方 等
災害リスクの増大や老化インフラの増加への対応		生活サービスが持続する社会	<ul style="list-style-type: none"> 医療、福祉、買物、物流など生活に必要な機能・サービスがDX等より高度化 それらがコンパクトに配置され、アクセスのためのネットワーク整備 等
多様化への対応		人の賑わいがある社会	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏内において一定の人口規模が維持 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり 新たな旅のスタイルの普及 等
		いのちと暮らしが守られる社会	<ul style="list-style-type: none"> 多様な主体の総力でハード・ソフト両面による防災力維持
地球温暖化対策の推進	 <p>一人一人が望む生き方を実現できる社会</p>	自由な働き方が可能な社会	<ul style="list-style-type: none"> テレワーク拠点の整備 ワーケーション、プレジャーの普及 家事・育児・介護と仕事の両立した働き方、住みたい場所に住みつつリモートで仕事する働き方、仕事と旅行・レジャーを並行できる働き方 等
DXの推進等による成長の実現		多様なニーズを満たす社会	<ul style="list-style-type: none"> MaaSの普及により行きたい場所に簡単に移動 長期滞在型の観光コンテンツの造成 多様なニーズ、生活様式等に合致した商品・サービスの提供 等
地球温暖化対策の推進		真の共生社会	<ul style="list-style-type: none"> 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化 「心のバリアフリー」の強化 等
		対流・交流活発化社会	<ul style="list-style-type: none"> 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり 国内外・地域内外の人々の対流・交流活発化

出典：国土交通白書 2021

■平成 27 年度以降の市の地域公共交通政策の経過

1) コミュニティバスのサービスの見直し

●コミュニティバスの見直しについては、全体として随時ダイヤの改正やルート変更、バス停の追加などを行っています。

平成 27 年度

- 耶馬溪地域：深耶馬溪西・深耶馬溪東・山移北・山移南線の運行開始
- 山国地域：全線（一部区間）フリー乗降開始（H27.10.1～）
- 中津地域：豊前・中津線 ゆめタウン前バス停の設置及びルートの変更（H27.4.1～）

平成 28 年度

- 三光地域：西秣線（一部区間）フリー乗降開始（H28.8.1～）
 - ・実施区間：皿池バス停～長谷寺バス停（市道成恒西秣線、市道長谷線）
- 耶馬溪地域：バス路線の再編（実証実験：H28.10.1～、本運行：H29.4.1～）
 - ・城井、川原口、上ノ川内柁木、大島台金吉、大島伊福線の運行開始
 - ・裏耶馬溪線、津民線、伊福線の運行開始

平成 29 年度

- 山国地域：全線 福祉センター前バス停の新規設置（H30.1.15～）

平成 30 年度

- 中津地域：三保線（一部区間）フリー乗降開始（H30.10.1～）
 - ・実施区間：植野交差点入口～中津脳神経外科、ファミリーマート大貞店前～三保入口

平成 31 年(令和元年)度

- 三光地域：デマンド型乗合タクシーの導入（実証実験：R1.10.1～R4.3.31）
 - ・運行形態：路線バス深秣線の運行に合わせた事前予約方式の乗合タクシー
 - ・運賃：1 乗車あたり 200 円

令和2年度

- 中津地域：豊前・中津線 吉富町加入によるルート変更及びバス停追加（R2.4.1～）
- 三光地域：西秣線 運行計画見直し（R2.10.1～）

令和3年度

- 中津地域：三保線 乗降バス停の追加（R3.4.1～）
 - ・追加バス停：一ツ松口バス停、中央町 1 丁目バス停

令和4年度

- 三光地域：デマンド型乗合タクシーの本格運行（R4.4.1～）

2) 路線バスのサービス見直し

●路線バスについては、利用者の動向や事業者の運転手事情等を考慮しながら、随時ニーズに合った運行を事業者より提案いただき、市の意向を踏まえた上で変更を行っています。

平成 27 年度

- 海岸中高線：一部延伸（鍋島～さ蔭バス停間）（H27.4.1～）
- 田口線：一部延伸（八面山荘前）（H27.10.1～）

平成 28 年度

- 中日線：路線の再編（H28.10.1～）
- 中日線：イオンモール三光乗入れ検討⇒車両サイズが要因となり、実現に至らず

平成 30 年度～

- 平成 30 年度より高校通学の定期券補助が年間定期化へ。
 - ・従来は各学期での購入が原則となっており 1 ヶ月単位での分割購入も可能となっていたが、1 年間の通学定期化を図り、その購入助成を市が行うことに変更。
 - ・1 年間の通学定期券は高い割引率となり、保護者負担金の負担の軽減、長期休業期間も利用できるようになった。

平成 31 年(令和元年度)

- 深秣線：一部路線廃止（上秣～山口間）（R1.10.1～）

令和2年度

- 中日線：ダイヤ改正（R2.10～）

3) 地域公共交通不便地域における支線交通の実証運行

- 地域公共交通不便地域における支線交通の実証運行については、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、利用人数が伸び悩んだため半年の実証実験で終了しており、今後は本耶馬溪地域の路線全体的見直しを含めて検討していきます。

令和2年度

- 本耶馬溪地域：東谷・西谷線の実証実験（R2.10.1～R3.3.31）
 - ・運行形態：毎週水曜日、2便運行

4) 安全確保と利便性向上に向けた、バス車両の計画的更新⇒随時実施

- 安全確保と利便性向上に向けた、バス車両の計画的更新として、随時バリアフリー改造した車両（収納式ステップ付）や低床小型バスの導入を行っています。

平成 27 年度

- バリアフリー改造した車両（収納式ステップ付）の導入
 - ・耶馬溪…ワゴンタイプ 1 台配置（14 人乗り、収納式ステップ付）
 - ・山国 …ワゴンタイプ 1 台購入（14 人乗り、収納式ステップ付）
マイクロバス 1 台購入（25 人乗り、収納式ステップ付）

平成 28 年度

- 低床小型バスの導入
 - ・低床小型バス 3 台購入（ノンステップ、車椅子固定装置、スライド扉、33 人乗り）
購入物件：低床小型バス（日野ポンチョロング、1 ドア）
 - ・購入金額：58,644 千円（19,548 千円/1 台）
 - ・購入先：(有)東洋内燃自動車整備工場
 - ・補助金：11,250 千円（15,000 千円（補助上限額）×3 台×1/2（補助率）÷2 年）
地域公共交通確保維持改善事業（公有民営方式車両購入費国庫補助金）
- バリアフリー改造した車両（収納式ステップ付）の導入
 - ・耶馬溪…ワゴンタイプ 1 台購入（14 人乗り、収納式ステップ付）

平成 29 年度

- バリアフリー改造した車両（収納式ステップ付）の導入
 - ・山国 …ワゴンタイプ 1 台購入（14 人乗り、収納式ステップ付）
- ※「田舎困り事サポート事業」を開始

令和4年度

- バリアフリー改造した車両（収納式ステップ付）の導入
 - ・耶馬溪…ワゴンタイプ 1 台購入（14 人乗り、収納式ステップ付）

5) 地域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

●平成 27 年度以降、事業実施しています。

平成 27 年度～

○中津市公共交通会議内での利用実態報告

- ・毎年第 1 回の中津市公共交通会議内で路線バス・コミュニティバスの利用実態を報告し、路線の変更やルート変更等の協議の際の参考資料として提供。実態について把握いただくことで、議論に活発な意見交換ができています。

平成 29 年度

○地域公共交通啓発の市報記事作成（市報記事有）

- ・地域公共交通事業の現状やバスの種類・乗り方などを市報の特集記事として掲載。大交北部バス（株）にも協力を仰ぎ、運転手へのインタビューや市報の表紙などに出たいただき、市民へ広く周知を行った。

平成 31 年(令和元年)度

○バス旅なかつ（市報連載）の掲載（市報記事有）

- ・4 回にわたって、中津市の観光・レクリエーション施設への地域公共交通での行き方を紹介した記事を掲載。支所の職員にも協力してもらい、バスの便利さを PR。効果としては、記事を見て興味を持っていただいた市民から詳しい情報や別の時間の提案をを求める問い合わせがあった。

※4/15 版八面山、8/15 版本耶馬ソバ、12/15 版山国スケート、2/15 版サイクリング



6) 地域公共交通マップの作成⇒毎年更新

●平成 27 年度以降、中津市あるいは交通事業者が作成したマップや時刻表の全戸配布を検討、実施しています。

平成 27 年度～

○（市作成）エリアごとのバスマップ・時刻表の全戸配布

- ・路線バス・コミュニティバスの変更に伴い毎年更新（HP にも掲載中）

平成 29 年度～令和 3 年度

○（大交北部バス作成）バスマップ・時刻表の全戸配布

- ・令和 2 年度は新型コロナウイルス感染拡大に要る経営悪化のため中断したものの、翌 3 年度は、10 月 15 日の市報配布時に同封し、全戸配布

7) 交通結節点となるバス停の改善

- 大分県と連携し、耶馬溪地域において「旬菜館バス停」を新設し、バス網（中日線ならびにコミュニティバス網）の再編を講じました。

平成 28 年度

○旬菜館バス停乗入開始（H28.10.1～）

- ・県の再編実施計画に沿って、中日線（柿坂系統）に対して「旬菜館バス停」を設置し、当該バス停までの延伸と路線分割し、域内を運行するコミュニティバスを接続し、市内への広域移動へ対応できるように整備

8) 直接的コミュニケーションによる効率的な地域公共交通情報の提供

- 平成 29 年度以降、「バスのおでかけ講座」や「マイ時刻表作成サービス」等を実施しています。

平成 29 年度～令和元年度

○バスのおでかけ講座の開催（年 1～2 回開催）

- ・バスの利用者拡大のため、高齢者のサロン等を対象にバスのおでかけ講座を開催。座学と乗車体験の 2 部構成で行い、座学では大交北部バス（株）に協力していただきバスの乗り方講座をおこなってもらい、市からは利用しないとバスが維持できないということを訴える講座を行っている。その講座の後に、実際の路線バスに乗車していただき近隣の買い物施設へ行き、乗車体験を行ってリピーターになっていただく取り組みを行っている。
- ・※R2 年度は、新型コロナウイルス感染拡大の為実施できなかった。

平成 29 年度～

○マイ時刻表作成サービスの開始

- ・「バスの時刻表を読むのが苦手」、「目的地までどのバスに乗ったらいいかわからない」などでお困りの方に対して、希望者向けに個人の利用に合わせたオリジナルの時刻表を作成するサービスを行っている。

注) 「マイ時刻表」とは、最寄りのバス停から目的地付近のバス停までの時間や乗換などを記載したもの。

9) ICT を活用した効率的な地域公共交通情報の提供

- 国土交通省九州運輸局主催の新型モビリティサービスの研修や企業からの提案を受け、中津市で導入ができそうなものを研究しました。
- 結果として、GTFS 形式を利用したコミュニティバスのオープンデータの形成を行いました。

10) 福祉分野などの他分野・他機関の連携

- 平成 29 年度より、中津市（旧下毛地域限定）では独自のサービスとして「田舎困り事サポート事業」を開始しました。事業の目的としては、一人暮らし高齢者の見守りや住民票の宅配サービス、コミュニティバスルートの草刈などのサポートを市の再任用職員が行い、地域に住み続けられるようにサポートをしています。
- その事業の見守り等の中で高齢者より寄せられたご意見をもとに、コミュニティバスの見直しを行ってきたケースがあります。

■平成 27 年度以降の KPI の推移

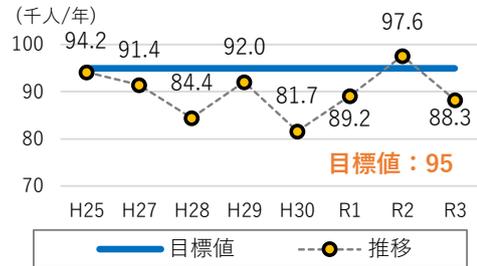
目標①

生きがいづくりに向けた様々なサービス・行事などを楽しむため、そして、各種拠点の機能を維持・強化するため、各地域の中心部や都市機能が集積した市内・市外などへの“おでかけ”の増加に資する効果的な地域公共交通ネットワークを構築する

指標1 路線バス（中目線）の年間利用者数

単位：千人/年

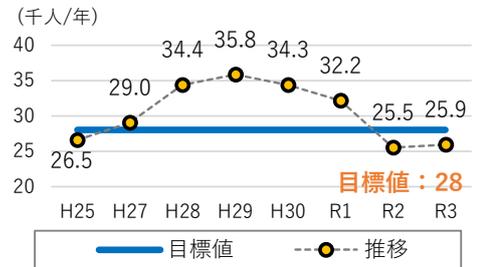
	現況値	目標値	推移
H25	94,217	95	94.2
H27	91,427	95	91.4
H28	84,448	95	84.4
H29	92,035	95	92.0
H30	81,663	95	81.7
R1	89,153	95	89.2
R2	97,609	95	97.6
R3	88,295	95	88.3



指標2 コミュニティバスの年間利用者数

単位：千人/年

	現況値	目標値	推移
H25	26,522	28	26.5
H27	29,047	28	29.0
H28	34,362	28	34.4
H29	35,801	28	35.8
H30	34,342	28	34.3
R1	32,168	28	32.2
R2	25,492	28	25.5
R3	25,879	28	25.9

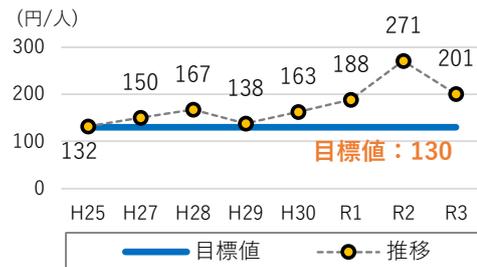


目標②

指標1 路線バスの利用者 1 人あたりの財政負担額

単位：円/人

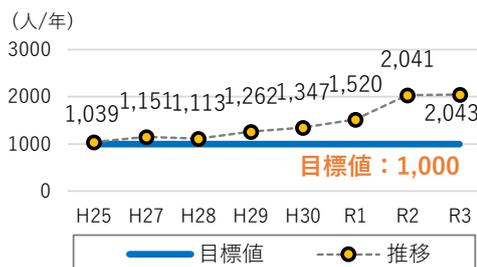
	現況値	目標値	推移
H25	132	130	132
H27	150	130	150
H28	167	130	167
H29	138	130	138
H30	163	130	163
R1	188	130	188
R2	271	130	271
R3	201	130	201



指標2 コミュニティバスの利用者 1 人あたりの財政負担額

単位：円/人

	現況値	目標値	推移
H25	1,039	1,000	1,039
H27	1,151	1,000	1,151
H28	1,113	1,000	1,113
H29	1,262	1,000	1,262
H30	1,347	1,000	1,347
R1	1,520	1,000	1,520
R2	2,041	1,000	2,041
R3	2,043	1,000	2,043



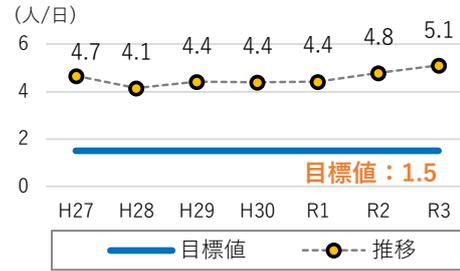
目標③

地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る

指標1-1 路線バス1便あたりの平均利用者数

単位：人/便

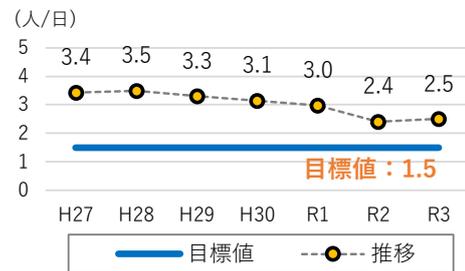
	現況値	目標値	推移
H25	-	1.5	-
H27	4.7	1.5	4.7
H28	4.1	1.5	4.1
H29	4.4	1.5	4.4
H30	4.4	1.5	4.4
R1	4.4	1.5	4.4
R2	4.8	1.5	4.8
R3	5.1	1.5	5.1



指標1-2 コミュニティバス1便あたりの平均利用者数

単位：人/便

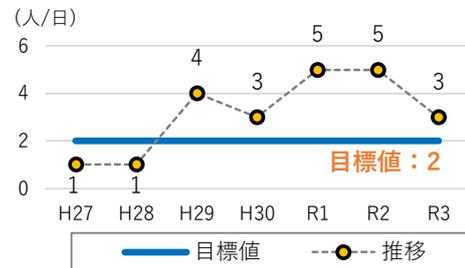
	現況値	目標値	推移
H25	-	1.5	-
H27	3.4	1.5	3.4
H28	3.5	1.5	3.5
H29	3.3	1.5	3.3
H30	3.1	1.5	3.1
R1	3.0	1.5	3.0
R2	2.4	1.5	2.4
R3	2.5	1.5	2.5



指標2 地域公共交通アドバイザー会議（仮）の開催数

単位：回/年

	現況値	目標値	推移
H25	-	2	-
H27	1	2	1
H28	1	2	1
H29	4	2	4
H30	3	2	3
R1	5	2	5
R2	5	2	5
R3	3	2	3





中津市 企画観光部 地域振興・広聴課

〒871-8501 大分県中津市豊田町14番地3
TEL:0979-62-9033 FAX:0979-24-7522
E-mail:tiikishinko@city.nakatsu.lg.jp
URL:<https://www.city-nakatsu.jp/>

令和5年 3月 作成