

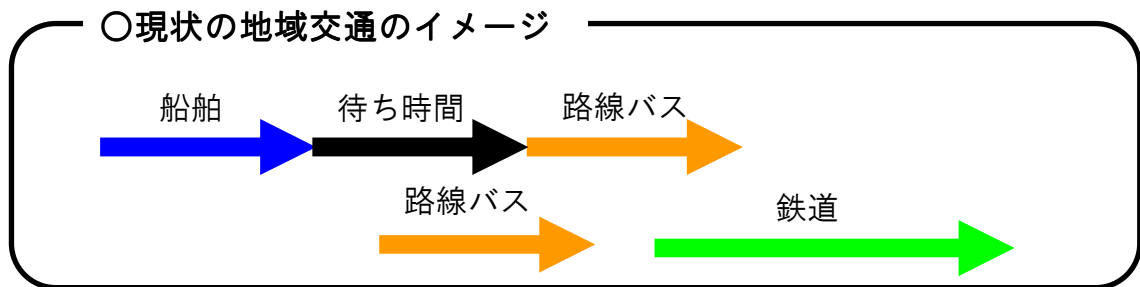
第5章 地域公共交通総合連携計画

(1) 計画の基本方針

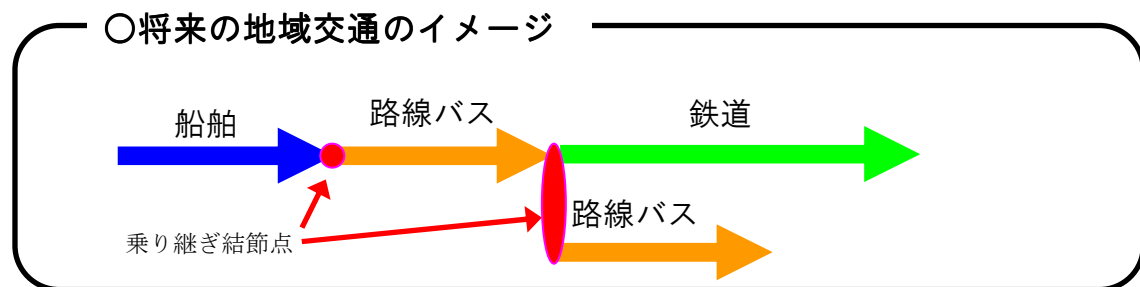
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下法)第5条2項1に規定)

① 地域公共交通機関の一元管理

地域内を運行(運航)している路線バス、鉄道、船舶が独自の運行(運航)時刻で営業しており、運行(運航)時刻が統一されておらずスムーズな乗り継ぎができず、また待ち時間も長時間、発生している状況です。



地域内の路線バス・鉄道・船舶の運行(運航)時刻の一元管理を行い、それぞれの接続乗り継ぎの強化することとします。



第5章 地域公共交通総合連携計画

②市民一丸となって守る地域公共交通

近年、100円ワンコインバスや一律運賃のコミュニティバス、乗合タクシーがあり、利用者にとって運賃の支払いが簡潔になり、利用促進の一面もありますが、本市としては地域公共交通は市民全員で守っていくものと考え、市民・利用者から一定の運賃を収受することを基本とし、運行経費の削減に努めます。

③持続可能な地域公共交通を旨として

本市としては地域公共交通の利用促進のため、運行サービスを定期的に見直すこととしていますが、本市の地域公共交通は市民の利用だけでは今後、将来に渡って持続的に運行していくことは困難であると考えています。そのため地域公共交通事業を補完する施策として、観光客誘致にも努めていきます。本市の地域公共交通が市民・利用者にとって利便性及び快適性の高いものとすると同時に、本市を訪れる観光客にも利用しやすい地域公共交通体系の構築・整備を行います。

(2) 計画の区域 (法第5条2項2に規定)

総合連携計画の区域は津久見市全域とします。

(3) 計画の期間 (法第5条2項5に規定)

総合連携計画の計画期間は平成21年度から平成23年度までの3年間とします。

第5章 地域公共交通総合連携計画

(4) 計画の目標 (法第5条2項3に規定)

本市の地域公共交通につきましては、住民の移動の利便性の維持・向上を実施し、そのために地域公共交通機関同士の乗り継ぎ円滑化、時刻表の一元管理を目ざします。またバスサポーター制度や地元学生による路線バス利用者の乗降のお手伝いを行うバスサポートアテンダントの導入を実施します。

1. 住民の移動の利便性維持・向上

→ 現行の補助金枠の有効・均衡活用

- ・ 新設トンネルを通過する新規ルートの新規策定
- ・ 交通空白不便地域の解消を図る

2. 地域公共交通機関同士の乗継円滑化

→ 鉄道の時刻を軸として地域ぐるみの連携した時刻の構築

- ・ バス、鉄道、船舶の運行時刻の一元管理
- ・ 商店、病院の開店、診察時間に合わせた地域交通の構築

3. 中心市街地活性化に寄与する地域交通の構築

→ アンケート結果より他の人の車に便乗している人を取り込む

- ・ バスサポーター制度の導入
- ・ 地元商店街との連携を図り、公共交通利用による買い物割引制度の導入
- ・ 中心市街地と各集落のアクセス向上

4. 地域住民のふれあいの場となる環境づくり

→ 高齢者と若者の交流となるバス

- ・ 地元学生による公共交通利用者へのバスサポートアテンダント

5. 地球環境対策として環境負荷の低減

→ 自家用車利用者を公共交通機関に利用転換促進

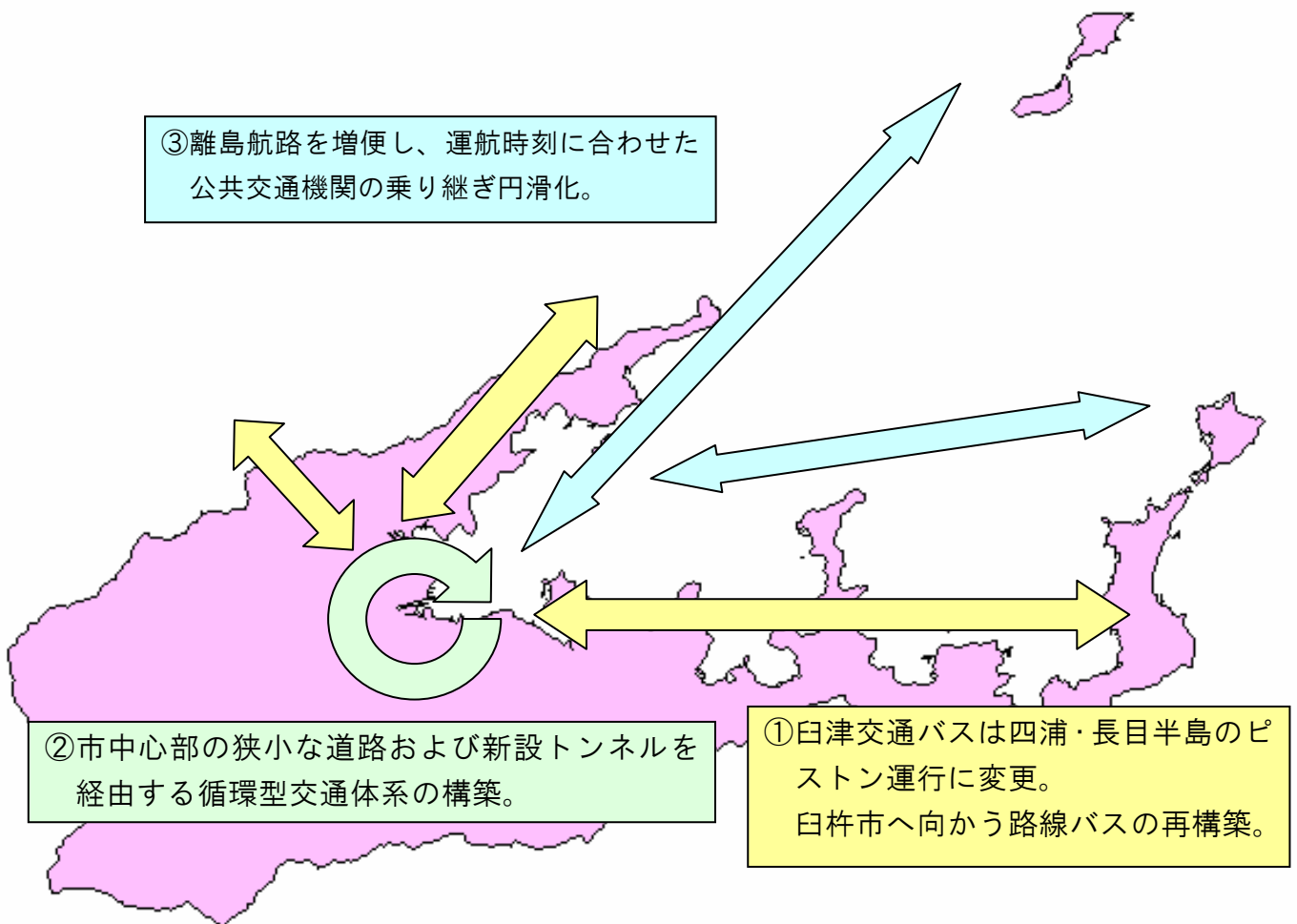
- ・ マイカーから公共交通機関への利用転換
- ・ 二酸化炭素排出量の少ない公共交通機関へ利用転換を行うことで、地球温暖化を抑止する。

(5) 新交通施策導入のあり方

①津久見市新交通体系の構築

新交通体系として市中心部と中央病院を循環する新規乗合運行及び長目、四浦半島と市中心部をピストン運行する路線バスを設定し、離島航路の増便を行い、鉄道も含めた、全ての公共交通機関の乗り継ぎ円滑化の構築・整備を行うものとします。

- 路線バス、鉄道、船舶の一元的な運行体系の構築
- 既存地域公共交通網の整備
- 住民の移動および乗り継ぎ円滑化の構築



第5章 地域公共交通総合連携計画

②一般的な運行経路の考え方

一般的な運行経路の考え方は大きく2通りあり、それぞれの特徴と留意点を下記の表に掲載します。

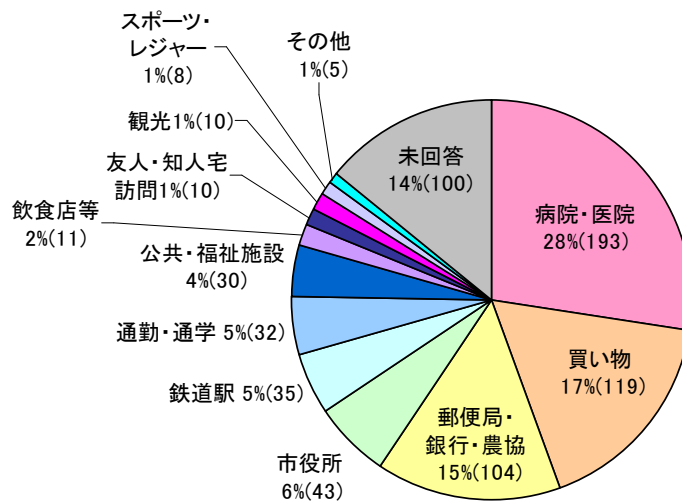
路線運行型	循環運行型	ピストン運行型
路線例		
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・必要とする運行台数が少ない ・ルート設定が適切であれば、効率的な運行が可能 ・運行時間が長くなり、目的地によっては長距離の迂回が発生し所要時間が長くなる可能性がある。 ・長時間、乗車するため均一運賃でなければ、利用者の経済的負担が重くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行経路が多くなり、必要な車両数も増える。 ・運行経路が短く、所要時間も短いため、利用者の身体的な負担は軽減できる。 ・特定の利用などに向いている。
留意点	<ul style="list-style-type: none"> ・1週の所要時間が1時間以上となる運行経路の設定では、利用者に身体的な負担がかかる。 ・両方向から運行を行うと経費がかかるおそれがある。利用の予測を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えが発生し、乗継場所や運行車両の時刻接続などを詳細に設定する必要がある。

第5章 地域公共交通総合連携計画

③運行経路について

新しい公共交通手段の利用目的でもっとも多かったのは「病院・医院」の28%。続いて、「買い物」17%、「郵便局・銀行・農協」15%の順でした。

新しい交通手段を使つての行き先として、病院と買い物で45%を占めており、新しい交通手段を利用して病院や買い物へ行くことを期待している方が多いことが伺えます。また既存の交通手段を利用して訪問する目的も「病院・医院」や「買い物」が大多数であることから、今後、新しい公共交通手段の運行経路を設定する場合、まずはこの2つの目的を果たすことができる運行経路を設定することとします。



買い物先	人数(人)	病院	人数(人)	鉄道駅	人数(人)	公共・福祉施設	人数(人)	その他利用目的
マルシヨクなどスーパー	47	中央病院	43	津久見	22	津久見館	2	全てに
マルミヤ	4	市民病院	6	臼杵	2	市民会館	1	美容院
生協	3	深江病院	3	日代	2	しおさい	1	教会へ参拝
トキハなどデパート	3	小手川クリニック	2	大分	1	老人ホーム	1	年に1回くらい大分へ行くとき
ホームワイド	1	小田外科	1	別府	1	デイサービス	1	今のところ利用する必要は無い
市内商店街	1	小田クリニック	1	合計	28	合計	6	
コンビニ	1	保養院(佐伯)	1					
臼杵サンリブ	1	薬師寺医院	1					
合計	61	金田医院	1					
		池辺整形外科	1					
		県立病院	1					
		姫野・秋岡歯科	1					
		小児科	1					
		合計	63					



津久見中央病院



マルシヨク



津久見郵便局

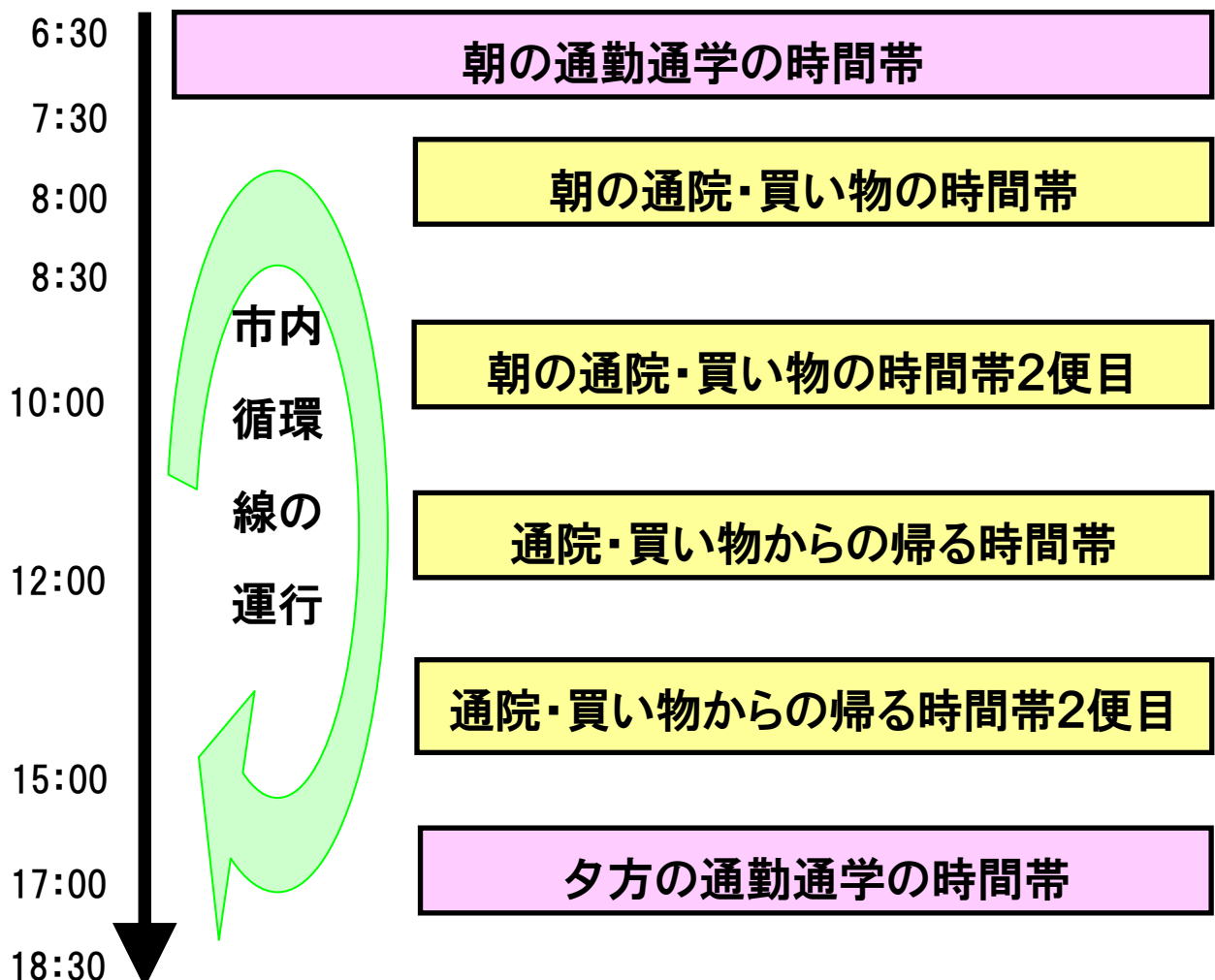


大分銀行

第5章 地域公共交通総合連携計画

④津久見市新交通体系運行ダイヤの検討

津久見市の新交通体系を担う路線バス、鉄道、船舶の運行時刻及び運行体系を一元的に管理することとします。そのために朝と夕方の通勤・通学を鉄道の運行時刻と合わせ、午前中は各集落より市中心部の商業施設や中央病院、津久見駅に向かう路線バスの運行を行います。また新規路線として、住民の日常生活上必要なことを賄うことが可能な各施設が整備されている市中心部と、中央病院を循環する地域交通の運行を行います。午後に入ると午前中に市中心部に来た住民を各集落へ送り届ける路線バスの運行を行います。最後に夕方の自宅へ戻る通勤・通学の路線バス運行及び市中心部の循環運行を行うこととします。

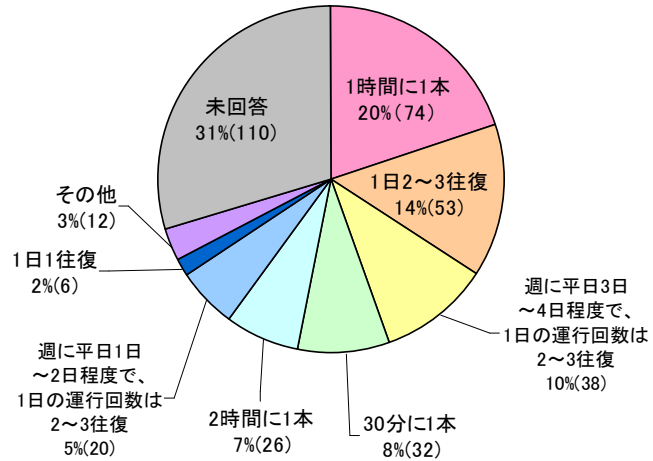


第5章 地域公共交通総合連携計画

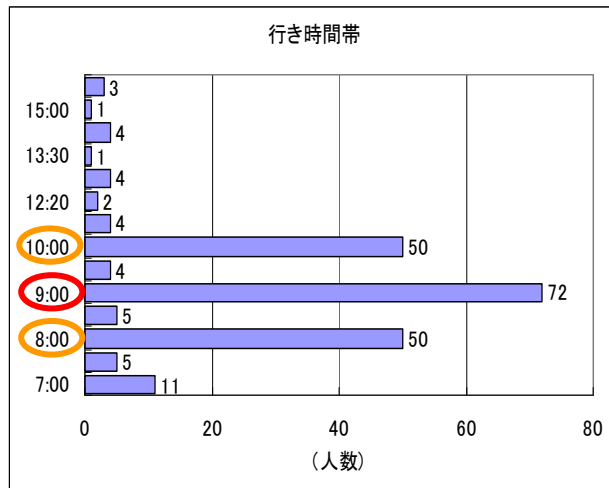
⑤運行時間について（市民アンケート結果より）

新しい交通手段の運行間隔について、もっとも希望が多かったのは「1時間に1本」20%でした。

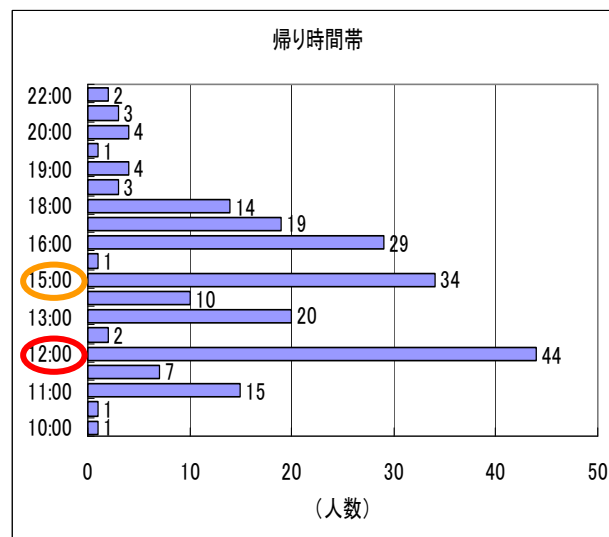
続いて「1日2～3往復」の14%、「週に平日3～4日程度で、1日の運行回数は2～3往復」の10%でした。



行き時間帯	人数(人)
7:00	11
7:30	5
8:00	50
8:30	5
9:00	72
9:30	4
10:00	50
11:00	4
12:20	2
13:00	4
13:30	1
14:00	4
15:00	1
17:00	3
平均	9:15



帰り時間帯	人数(人)
10:00	1
10:20	1
11:00	15
11:30	7
12:00	44
12:30	2
13:00	20
14:00	10
15:00	34
15:30	1
16:00	29
17:00	19
18:00	14
18:30	3
19:00	4
19:30	1
20:00	4
21:00	3
22:00	2
平均	14:34

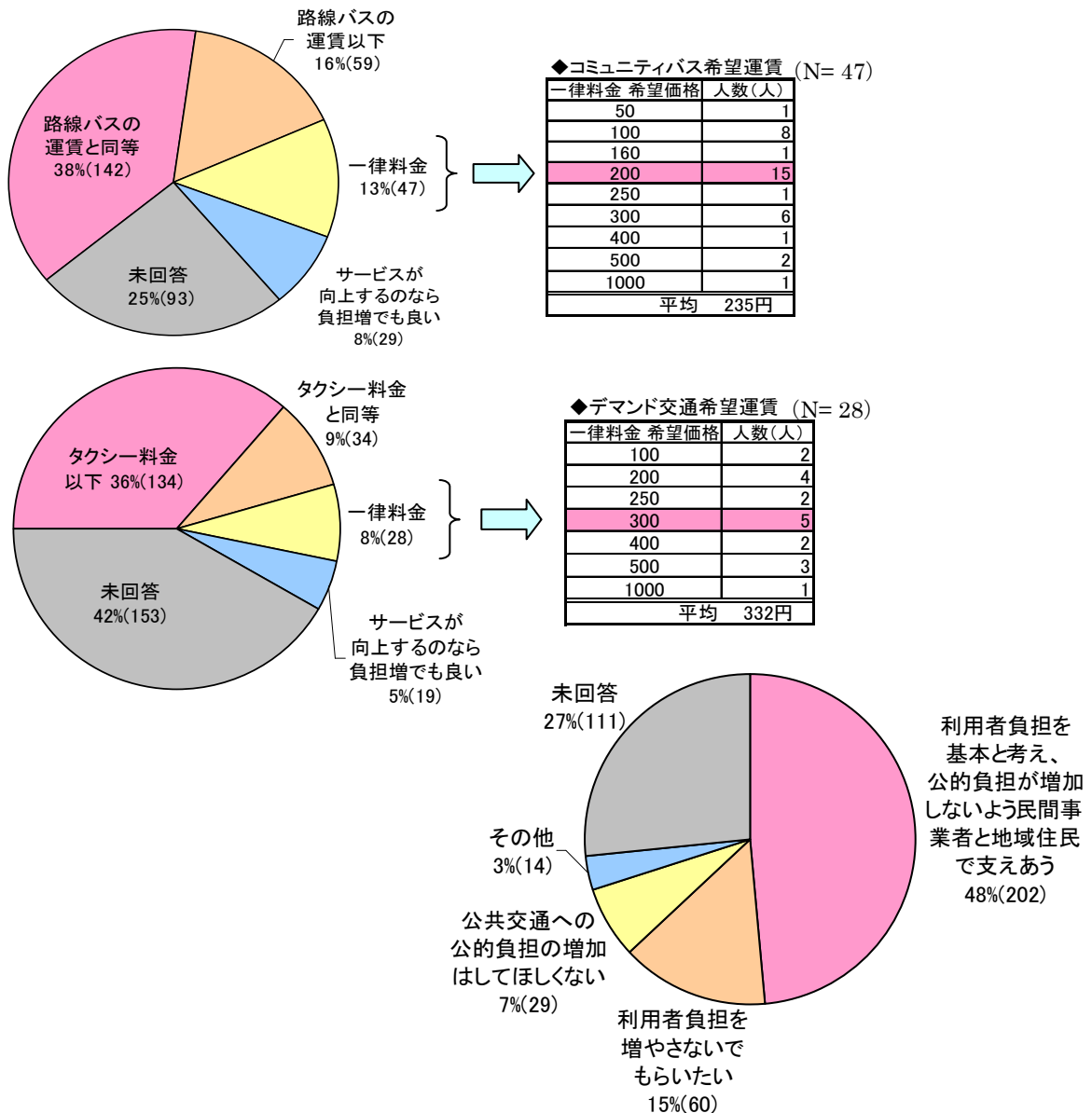


第5章 地域公共交通総合連携計画

⑥ 運賃について

市民アンケートより新規交通体系がコミュニティバスの場合の運賃は「路線バスの運賃と同等など」、デマンド交通の場合は「タクシー料金以下」がそれぞれ4割近くを占めています。また、将来的な公共交通機関への公的負担の考え方について、およそ半数が「利用者負担を基本と考え、観光振興など新たな顧客獲得への努力も行いながら、公的負担が増加しないよう民間事業者と地域住民で支えあう」と回答しています。

このことからコミュニティバス先進事例にあるワンコインのような運賃の收受方法ではなく、公共交通機関の維持・確保のために、市民・利用者から一定の運賃を収受するとともに、協議会としても運行経費の削減や運行サービスの向上に努めることとします。



第5章 地域公共交通総合連携計画

(7) 事業の概要及び事業の実施主体 (法第5条2項4に規定)

① 市中心部と主要施設及び津久見港を循環する乗合運行

市中心部にある商業施設や個人医院、津久見港、中央病院を新設トンネルを通過する市内循環型の乗合運行事業を行います。また津久見港にて利便性を向上させた離島航路との接続連携を行います。

項目	名称または内容
事業実施主体	津久見市並びに協議会に参画するバス事業者及びタクシー事業者
対象区域	宮本・岩屋・中田・彦の内・千怒
実施概要	市中心部(駅前商店街など)と離島航路が発着する津久見港、市役所、新設トンネルを通過し津久見中央病院を循環する乗合運行を実施します。
運行期間	平成21年度から平成23年度まで
運行日	基本的に月曜日から金曜日までの5日間
運行時間帯	概ね午前8時30分から午後6時30分まで
運行形態	基本的に右回り、左回りの運行
運賃	既存路線バスに習った運賃の收受

② 市半島部と市中心部をピストン運行する乗合バス

市中心部と長目、四浦半島の各集落をピストン運行する路線バス事業を行います。また当該路線バスは上記①の循環型乗合運行との乗り継ぎ連携を図ることとします。

項目	名称または内容
事業実施主体	津久見市並びに協議会に参画するバス事業者及びタクシー事業者
対象区域	長目半島及び四浦半島
実施概要	市半島部(長目及び四浦半島)と市中心部(津久見駅及び津久見中央病院)のピストン運行を実施します。また前述した市中心部循環型乗合運行との時刻の連携及び乗り継ぎ円滑化を実施します。
運行期間	平成21年度から平成23年度まで
運行日	基本的に月曜日から日曜日までの7日間
運行時間帯	概ね午前6時30分から午後5時30分まで
運行形態	長目・四浦半島と中心部を結ぶピストン運行
運賃	既存路線バスに習った運賃の收受

第5章 地域公共交通総合連携計画

③ 離島航路の増便及び乗合タクシー等との連携運行

離島航路を増便し、乗合タクシー等の運行時刻と乗り継ぎ連携を行い、島民の本土での移動を支援します。島民の生活の質的向上及び地域住民間や観光客との交流を深めることとします。

項目	名称または内容
事業実施主体	津久見市並びに協議会に参画する交通事業者
対象区域	無垢島
実施概要	離島航路の増便を行い、乗合タクシー等との連携により、島民の本土での移動を支援します。
運行期間	平成22年度から平成23年度まで
運行日	基本的に月曜日から日曜日までの7日間
運行形態	離島航路と乗合タクシー等の接続運行
運賃	航路は普通運賃、乗合タクシー等は既存路線バスに習った運賃の収受

④ 地域公共交通利用促進に資する実施事業

市民及び本市を訪れる観光客の地域公共交通利用促進に資する事業として、路線バス・鉄道・船舶などの連携した時刻表の作成を行い、地域公共交通のシステムによる管理も行います。同時に、市民にバスなどへの一定の助成・協賛を求めるバスサポーター制度やお年寄りのバスなどへの乗降を補助するバスサポートアテンダント事業の実施を行います。

項目	名称または内容
事業実施主体	津久見市地域公共交通活性化協議会
対象区域	津久見市全域
実施概要	・地域公共交通連携時刻表 路線バス・鉄道・船舶等の連携した時刻表の作成を行い、システムにて運行を管理します。
	・バスサポーター制度 市民が路線バス経費の一部を負担し、代わりに市商店街での買い物割引を行うサポーター制度です。
	・バスサポートアテンダント事業 地域公共交通機関を利用するお年寄りの乗降補助を地元児童・学生が行う事業です。
実施期間	平成21年度から平成23年度まで

(8) 持続可能な地域交通体系の構築

持続可能な交通体系を構築するには、地域公共交通機関の利用者増加施策を展開しなければなりません。今後は、住民の利便性及び快適性を高める公共交通機関の構築として、前述の住民移動の利便性、乗継円滑化だけではなく、商店街との連携を柱としたバスサポーター制度や、ふれあいの場としてのバスサポートアテンダント事業を津久見市の実情に合わせ導入していきませんが、少子高齢化が急速に進展している本市においては、もはや住民の利用だけでは公共交通機関の経営を賄っていくことは厳しい状況です。そのためには、津久見市外や大分県外からの観光客の誘致を行い、本市の公共交通機関を利用してもらうように整備を進めていく必要があります。

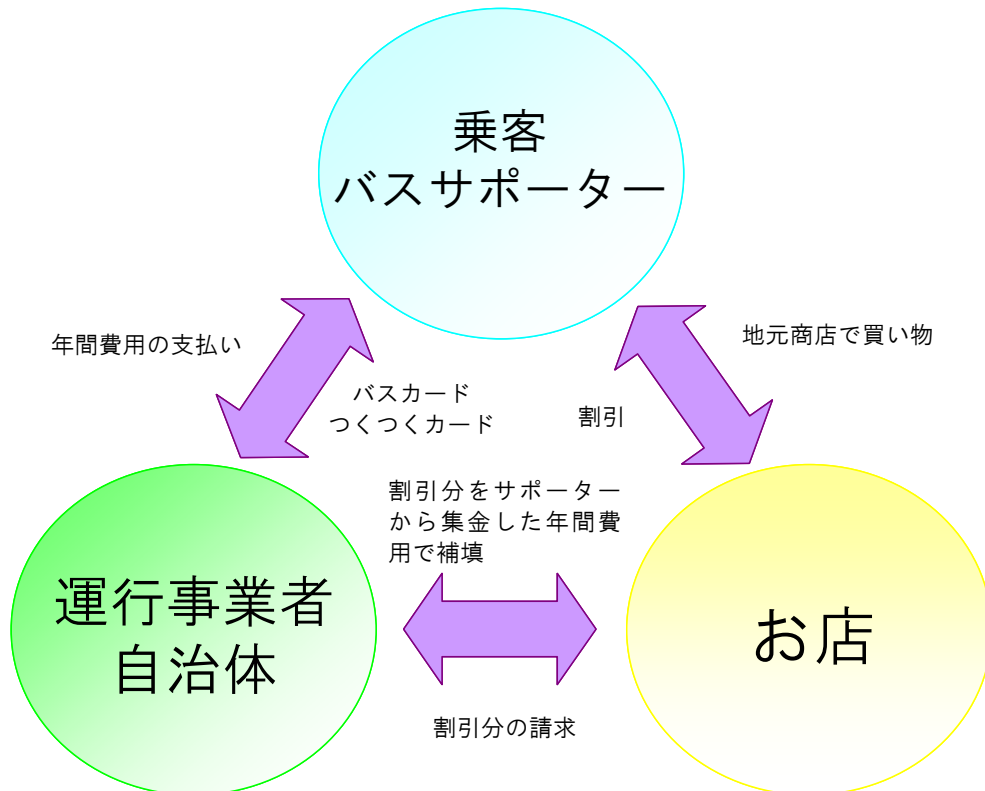
しかし、観光資源に乏しい本市においては、新しい観光スポットやイベントを既存の土地や自然、市特産品の中から生み出していかなければなりません。協議会をはじめとし商工会や観光協会、地元商店街、さらに地域住民の理解と協力が不可欠です。今後、関係するメンバーによる協議の場を設け、本市の地域交通および観光事業の活性化を目ざすこととします。

このような総合的な取り組みにより、公共交通事業者の経営安定と市民の理解が得られ、状況に合わせた柔軟な行政施策を展開していけば、持続可能な地域交通体系の構築は可能であると考えます。

- **バスサポーター制度の構築**
- **バスサポートアテンダントの導入**
- **観光客誘致につながるイベント企画**

バスサポーター制度

地域公共交通は行政、運行事業者を含む市民全員で守っていくものとし、市民より一定の負担金をお願いし、路線バスを利用して地元商店街で買い物をしてもらえる環境制度を構築・実施します。



【概要】

(乗客・市民)

年間一律定額の路線バス運行維持費用を協議会に支払う。

(事業者・協議会)

支払った市民にサポーターカードを配布する。

(乗客)

カードを携帯していれば路線バスに乗り放題（一年間）

(乗客)

地元の商店で買い物をすれば10%の割引の特典付き。

(協議会)

割引額を市民から頂いた金額で補填する。

※既存の「つくつくカード」を活用できるか検討が必要。

バスサポートアテンダント

■ 一般的なバスアテンダント

バスガイドやトラベルアテンダントと同様に、グループ団体客や家族旅行のための貸切バスに添乗し、車内でのアテンダント(世話)を行います。目的観光地の簡単な案内や運転手のサポート、車内清掃などを行います。

■ バスサポートアテンダントの事例

京都市に本社のあるMK株式会社(MKタクシー)が京都市循環路線バスに従業員をバスアテンダントとして添乗させています。主な業務内容は障がい者や高齢者の乗降補助、乗り継ぎタクシーの手配、定期券の販売、観光案内などです。

■ 津久見市におけるバスサポートアテンダント

少子高齢化が急速に進展し、また凶悪な犯罪が多発する現在に必要なのは、人と人との触れ合いではないかと考えます。また市民のバス離れや財政経営難により、新型のバス車両の導入は厳しい状況です。

この2つの課題の解決方法は、路線バス車内に地元の中学生・高校生を配置し、路線バス利用客の乗降のお手伝いを行うバスサポートアテンダント事業です。

路線バスの乗降口に段差があるため乗降が困難な利用者のお手伝いを行い、人を助けることの大切さを学んでいただければと思います。また利用客(住民)は子どもたちに目を配ることで地域ぐるみの防犯効果も期待できます。

◆バスサポートアテンダント割振り表(例)

学校名称		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
津久見市立第一中学校	1年生	→	→										
	2年生		→	→									
	3年生			→	→								
津久見市立第二中学校	1年生						→	→					
	2年生							→	→				
	3年生								→	→			
大分県立津久見高校	1年生									→	→		
	2年生										→	→	
	3年生											→	→

観光客誘致につながるイベント企画

地域住民の利用だけでは限りがあり、地域交通を交えた企画・イベントを積極的に実施することとします。企画・イベントは、観光協会などと連携を図り、協議会にて検証することとします。

新しい観光事業の例①・・・海を活かした観光ルートの開拓

津久見湾クルーズや保戸島散策、自然体験学習の一環としての無垢島の化石採掘などの観光ルートを開拓し、マグロ料理店とのタイアップも図りながら推進していく。

事業効果・・・離島航路事業者

新しい観光事業の例②・・・四浦半島ルートの観光開発

四浦半島ルートには、つく実や、仙水遊魚センター、ヒラメ養殖場などがあり、公共交通を活用した観光ルートを開発する。その際、JR利用と連携し、津久見駅から路線バス及びタクシーでの送迎を行う。また、市内のマグロ料理店ともタイアップしていく。

事業効果・・・JR、路線バス・タクシー事業者

新しい観光事業の例③・・・JRツアーとの連携

ウォーキングツアーなど、好評を博している既存ツアーの推進や彦岳山登りなど観光協会行事とタイアップし、新規ツアーを検討していく。

事業効果・・・JR、離島航路・タクシー事業者

新しい観光事業の例④・・・観光タクシー事業の推進

観光協会とタイアップし、津久見市内及び近隣市周遊の観光タクシー事業を推進する。

事業効果・・・タクシー事業者