

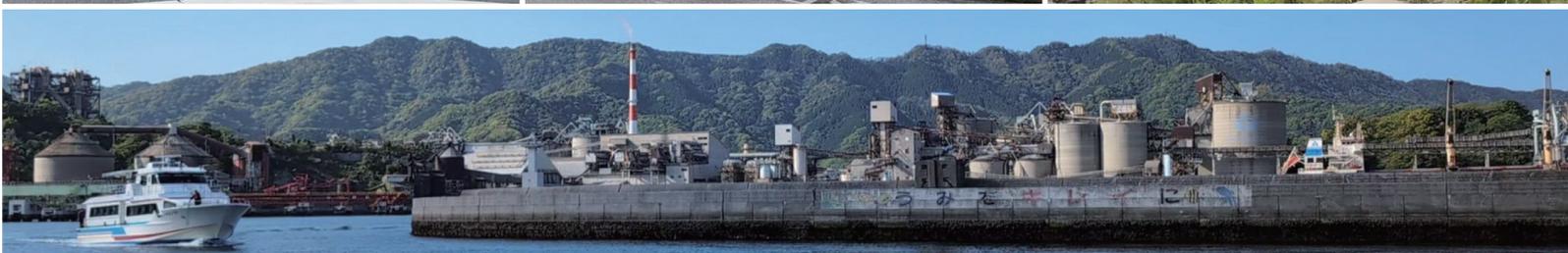
# 津久見市地域公共交通計画

T S U K U M I C I T Y

令和6年6月



津久見市



# 目次

第1章	はじめに .....	1
1-1.	計画策定の背景・目的 .....	1
1-2.	計画の期間 .....	1
1-3.	計画の対象区域 .....	1
1-4.	本計画の位置づけ .....	2
第2章	津久見市及び地域公共交通の現状 .....	3
2-1.	津久見市の人口・社会動態 .....	3
2-1-1	人口推移 .....	3
2-1-2	人口分布 .....	5
2-2.	まちづくり・観光等の動向 .....	8
2-2-1	生活利便施設の立地状況 .....	8
2-2-2	中心部のまちづくりの方向性 .....	9
2-2-3	市内に分散する観光資源 .....	10
2-3.	上位・関連計画における公共交通施策の方針 .....	11
2-4.	公共交通の現況 .....	21
2-4-1	公共交通の運行状況・利用状況 .....	21
2-4-2	公共交通の財政負担額 .....	29
2-4-3	交通事業者の運転者不足（船員不足）と高齢化 .....	30
第3章	移動に関する地域の現状・課題 .....	31
3-1.	移動に関する地域の現状 .....	31
3-1-1	市民の移動実態 .....	31
3-1-2	高校生の移動実態 .....	51
3-1-3	路線バス等利用実態 .....	63
3-1-4	離島航路利用実態 .....	68
3-1-5	鉄道駅乗降カウント調査 .....	75
3-1-6	交通事業者ヒアリング .....	80
3-2.	津久見市の地域公共交通の抱える課題 .....	82
3-2-1	公共交通利用者数の減少 .....	82
3-2-2	市の財政負担額の増加 .....	82
3-2-3	運転者（船員）不足、運転者（船員）の高齢化 .....	83
3-2-4	離島航路の維持確保 .....	83
3-2-5	人口減少・高齢化 .....	84
3-2-6	高い自家用車依存率 .....	85
3-2-7	移動ニーズの縮小化・個別化 .....	85
第4章	基本的な方針と津久見市公共交通の将来像 .....	86
4-1.	公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方 .....	88
4-2.	地域別方針 .....	90
4-3.	地域公共交通確保維持事業の必要性 .....	91

<u>第 5 章</u>	<u>実施事業</u>	<u>93</u>
5-1.	持続的な公共交通の実現	94
5-2.	利用ニーズに応じた公共交通の運行	95
5-3.	地域公共交通サービスの最適化	97
5-4.	まちづくり・観光振興と連携した公共交通	98
<u>第 6 章</u>	<u>計画の達成状況の評価</u>	<u>99</u>
6-1.	計画の達成状況を評価する数値指標	99
6-2.	数値目標の設定根拠	101
6-3.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	106
6-4.	計画の推進体制	107

## 第1章 はじめに

### 1-1. 計画策定の背景・目的

---

津久見市の公共交通網は、鉄道（JR日豊本線）、民間路線バス、タクシー、乗合タクシー、離島航路が主な公共交通手段となっていますが、近年は、公共交通利用者の減少により費用対効果が低下してきています。公共交通網を維持するための対策を検討していくとともに、将来において持続的な公共交通網を構築するためには、より効率的に再編を行うことが喫緊の課題となっていることから、市の総合計画や関連の計画との整合性をはかりつつ、市内全域を包括する「津久見市地域公共交通計画」を策定することとしました。

本計画では、人口減少や少子高齢化の更なる進行、公共交通に対する財政負担の増加など、現在や将来予想される問題点について、調査・分析を行い、市の課題を整理したうえで、市の将来の形を見据えた、実態に沿った持続可能な公共交通のありかたを示し、必要な対策・施策を記載します。

### 1-2. 計画の期間

---

本計画は、令和6（2024）年7月から令和11（2029）年9月までを計画期間とします。

### 1-3. 計画の対象区域

---

本計画は、津久見市の全域を対象区域とします。

## 1-4. 本計画の位置づけ

本計画は、「第5次津久見市総合計画」を上位計画とした計画であるとともに、「津久見市都市計画マスタープラン」、「津久見市立地適正化計画」など関連計画との整合を図り、国が定める公共交通の基本方針などに則しながら策定します。

なお、策定に際しては、市内の公共交通手段であるバスの利用実態調査を実施・分析するとともに、住民アンケート調査や離島航路利用実態調査を始めとした諸調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握し、これら基礎調査の結果を踏まえて計画を策定しています。



## 第2章 津久見市及び地域公共交通の現状

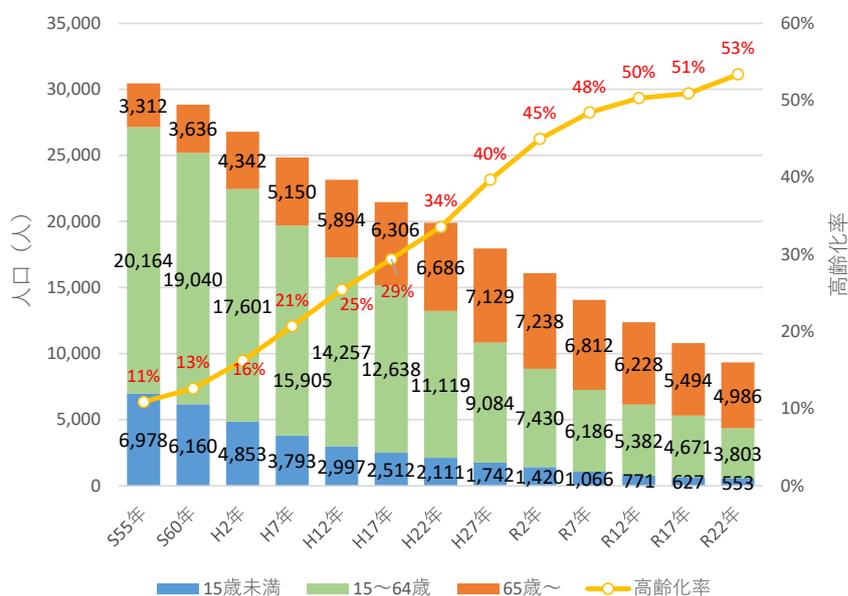
### 2-1. 津久見市の人口・社会動態

#### 2-1-1 人口推移

津久見市では、人口減少及び高齢化が進行しており、令和2年時点で高齢化率は45%であり、将来推計人口では高齢化率が50%以上に増加することが予測されています。また、離島においても人口減少が進んでいます。

社会増減をみると、15～24歳で多く減少しており、大学進学や就職時期に大きく転出しています。

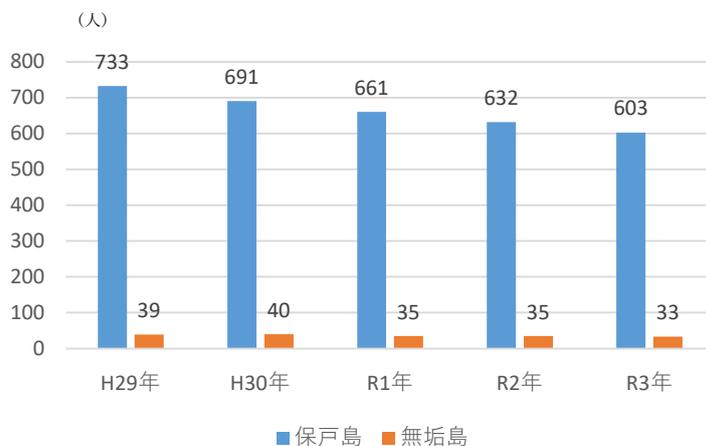
人口ピラミッドをみると、65歳以上の高齢者人口が多く、特に女性の高齢者人口が多くなっています。



出典：～令和2年は国勢調査、令和7年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

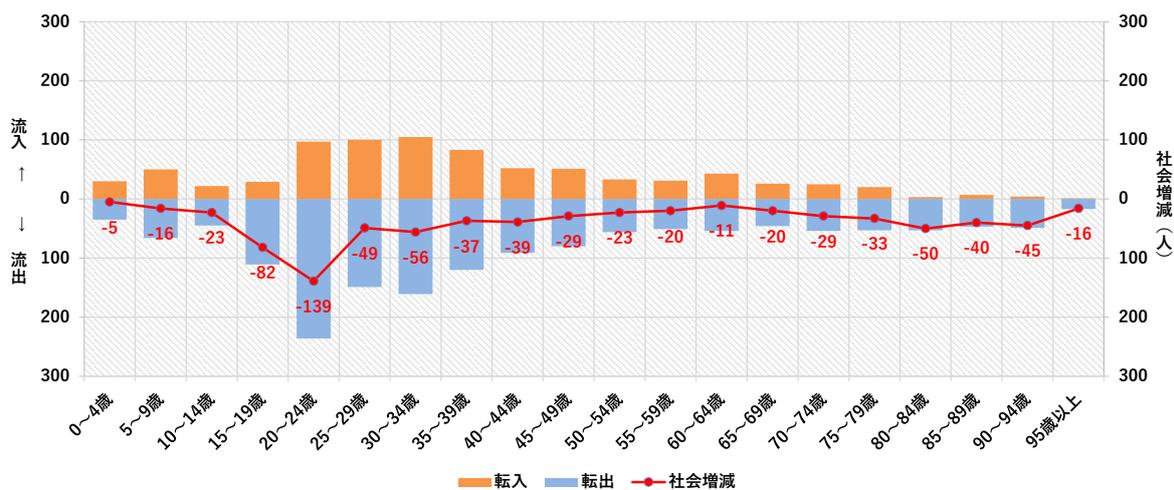
図 2-1 人口推移

※年齢不詳の人口は除いている



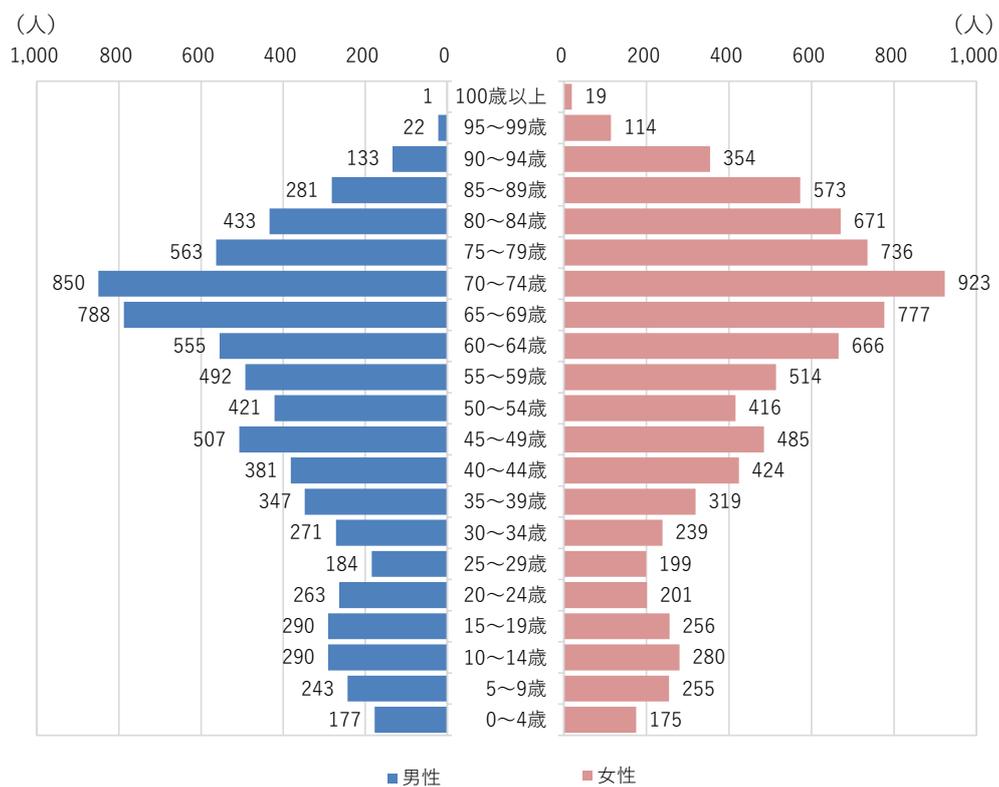
出典：住民基本台帳

図 2-2 離島の人口推移



出典：国勢調査（令和2年）

図 2-3 社会増減（令和2年）



出典：国勢調査（令和2年）

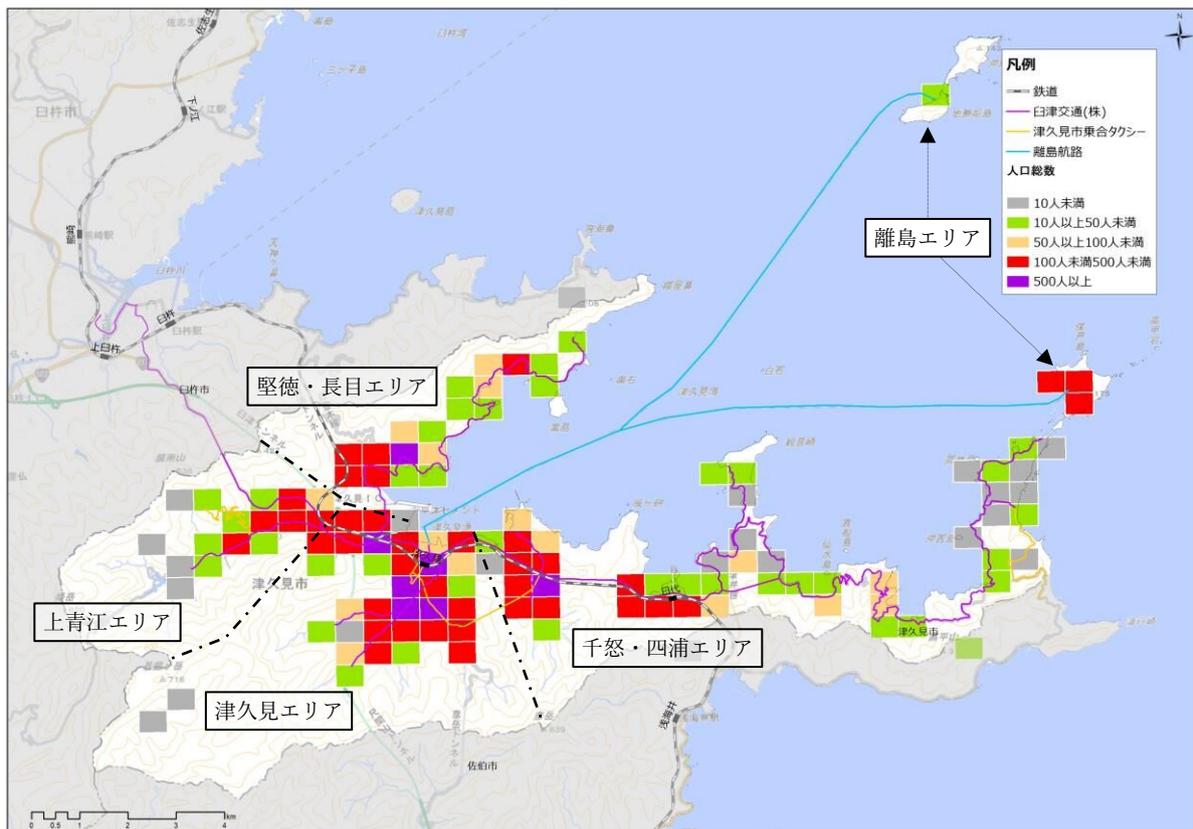
図 2-4 人口ピラミッド（令和2年）

## 2-1-2 人口分布

### (1) 全人口の分布状況

人口は津久見市中心部に集中しており、特に徳浦・堅浦地区、JR津久見駅周辺、彦の内地区、千怒地区にかけて人口が分布しています。

一方、半島先端部や山間部では人口密度が低く、集落が点在しています。



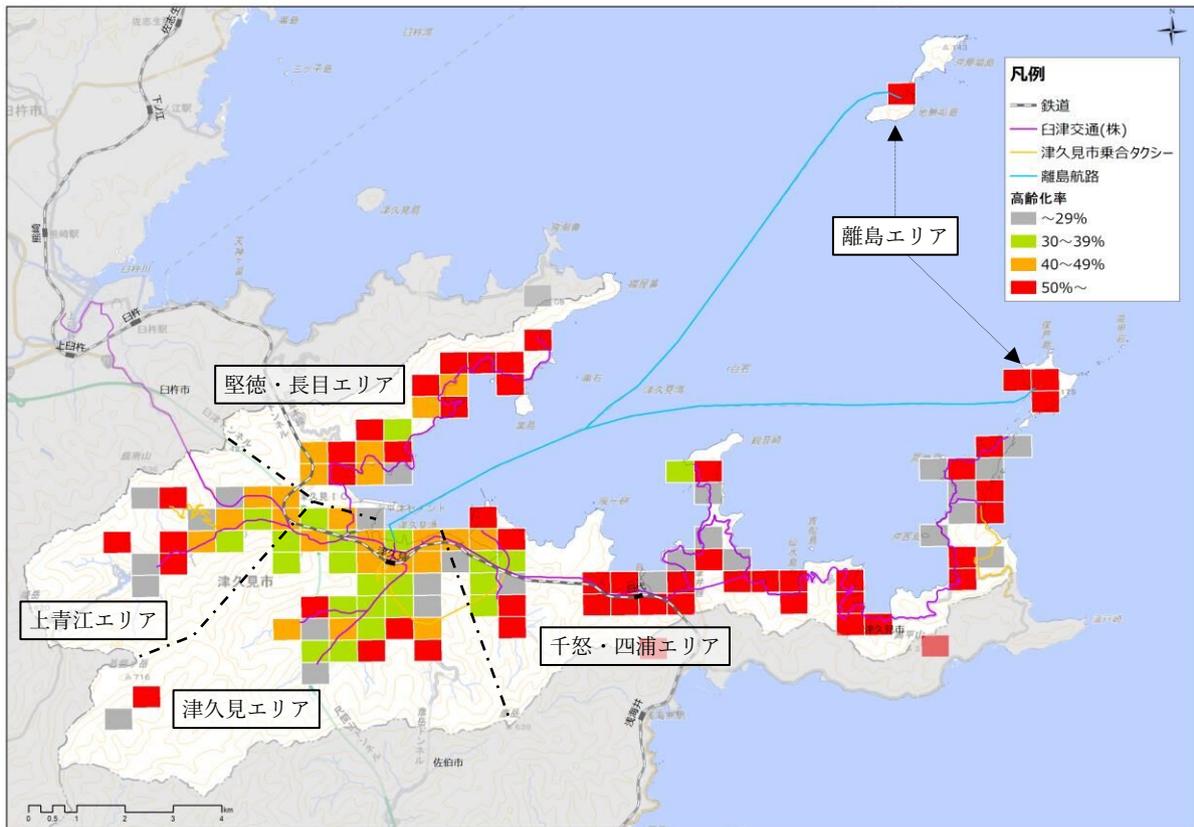
出典：国勢調査（令和2年）

図 2-5 人口分布（500m×500m 範囲）

## (2) 高齢者人口の分布

高齢化率は周辺部で特に高く、四浦半島・長目半島において高齢化率の高い地域が点在しています。

また、山間部でも高齢化率が50%を超える地域が点在しています。



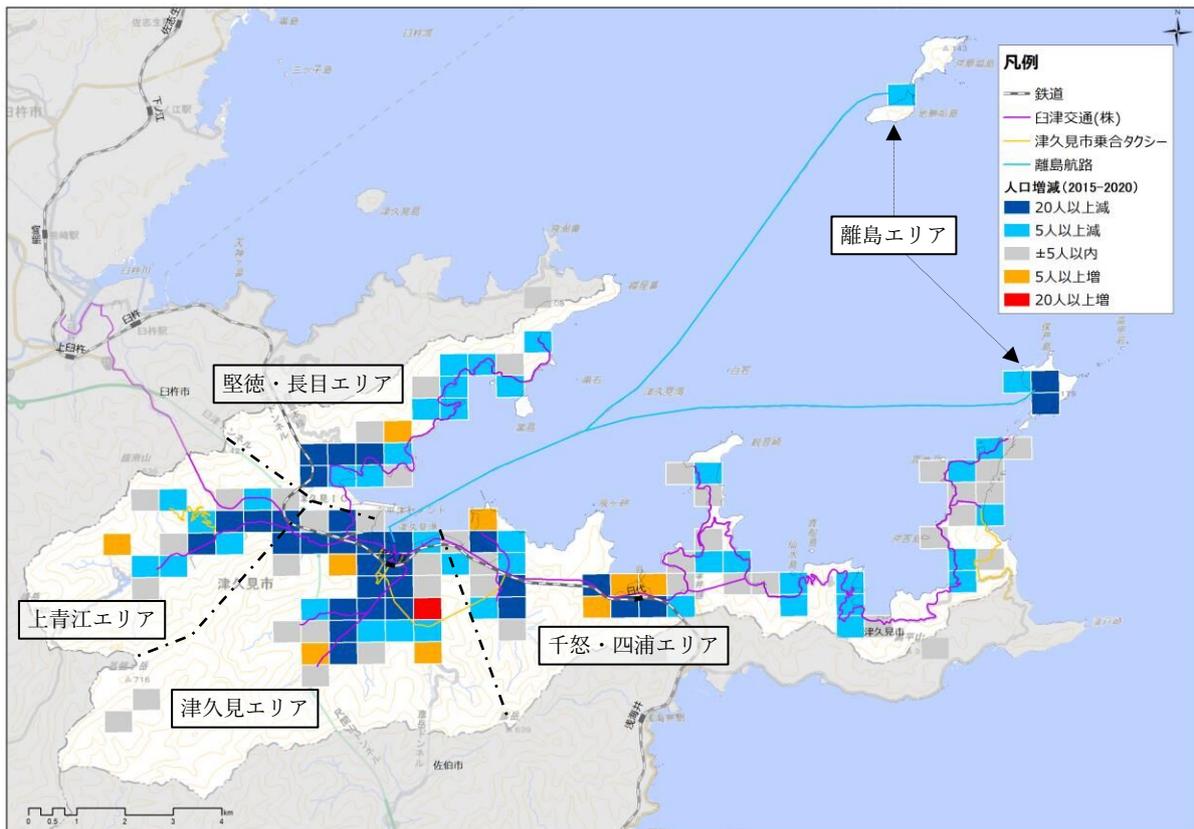
出典：国勢調査（令和2年）

図 2-6 高齢化率（500m×500m 範囲）

### (3) 人口増減の分布

平成 27 年～令和 2 年の人口増減をみると、中心部等で一部人口増加地域が見られますが、ほとんどの地域で人口減少となっています。

また、JR 津久見駅周辺から下青江地域、上青江地域にかけて大幅な人口減少が見られます。



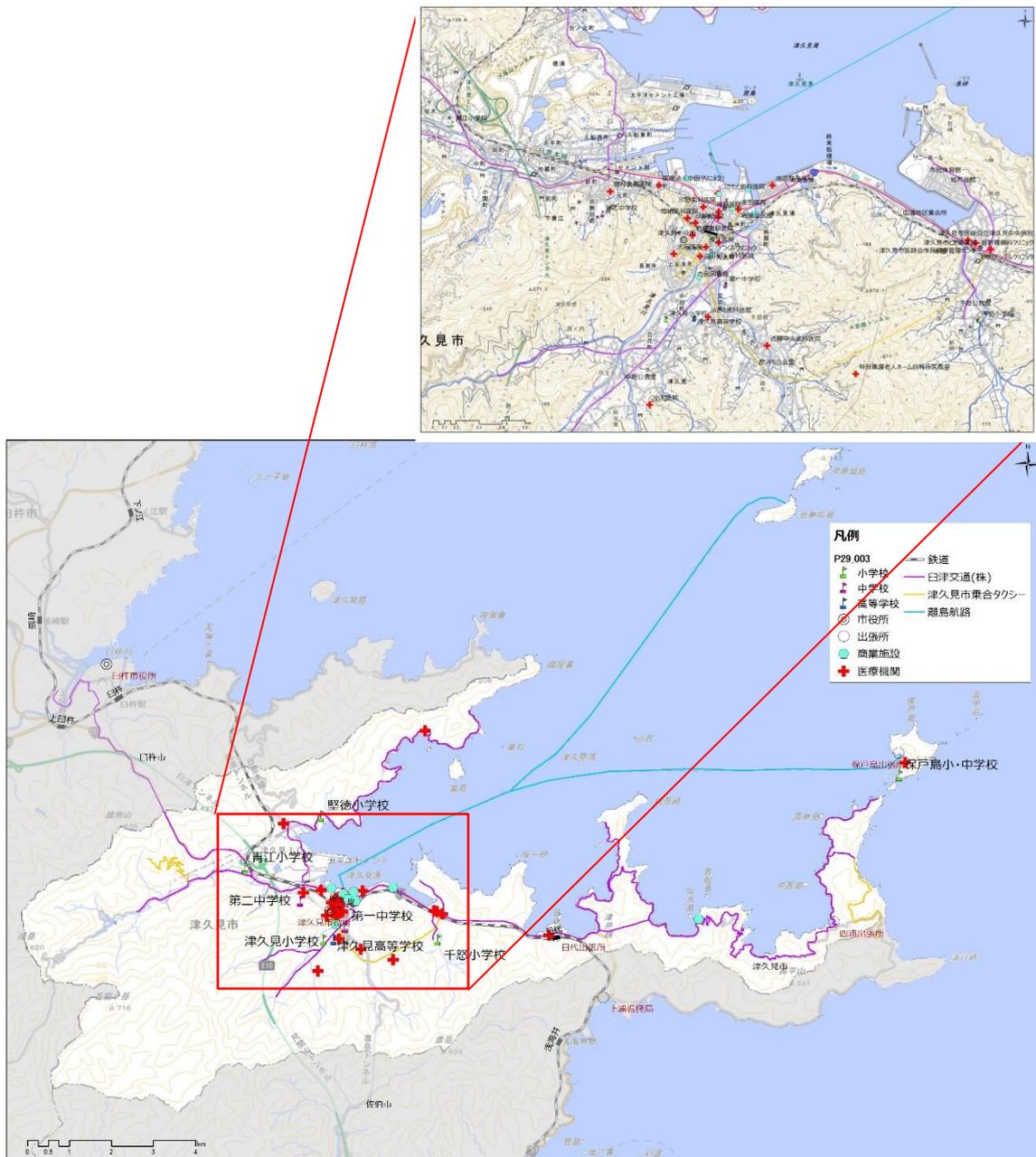
出典：国勢調査（令和 2 年）

図 2-7 人口増減（平成 27 年～令和 2 年）

## 2-2. まちづくり・観光等の動向

### 2-2-1 生活利便施設の立地状況

津久見市の生活利便施設の立地状況をみると、商業施設は津久見市中心部に集中しており、医療機関は国道217号沿線及び市役所、JR津久見駅周辺に多く立地しています。市内の高校は津久見市中心部にある大分県立津久見高等学校1校のみとなっています。



出典：国土数値情報等

図 2-8 施設の立地状況

## 2-2-2 中心部のまちづくりの方向性

津久見市都市計画マスタープランでは、JR津久見駅から概ね半径1km以内のエリアを本市の都市づくりの拠点となる市中心部（中心市街地）と位置づけました。このエリアには主要な公共施設・文教施設や交通の要である JR 津久見駅が位置し、住宅地、商業地(中央町・高洲町・セメント町の商店街等)、行政施設や金融機関等も集積しています。また「津久見港」がある津久見港埋立地において、市内外からの来訪者が多い「つくみん公園」のそばに賑わいづくりの拠点等も計画されており、周辺の遊休地の利活用にも期待がかかります。これらを踏まえ、「津久見駅」の重要性、「駅前通り」の活性化、津久見港埋立地を市民と観光客が共に賑わう拠点とするなどの方向性が再確認されました。さらに市中心部の円滑な移動を目的とし、市道岩屋線の拡幅や岩屋三差路へのラウンドアバウト導入といった交差点の改良にも取り組んでいきます。

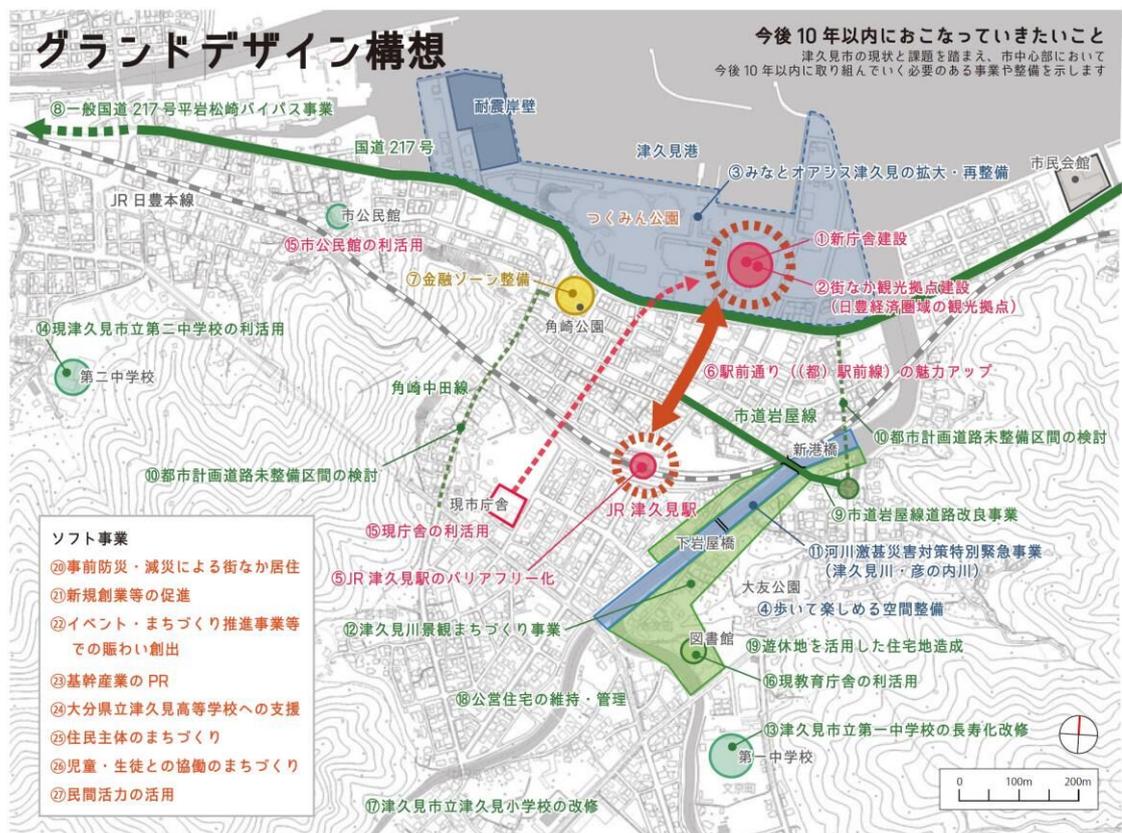


図 2-9 グランドデザイン構想

## 2-2-3 市内に分散する観光資源

津久見市には、つくみん公園やうみたま体験パーク「つくみイルカ島」などの観光施設、大友宗麟公墓や赤八幡社楼門などの史跡及び石灰石産地としての産業遺産、また津久見のみかんやモイカ（アオリイカ）などを活かした「食」の観光事業、津久見扇子踊り大会やつくみ港まつり花火大会などのイベント・行事、保戸島の離島観光などの観光資源が市内各地に分散しています。



図 2-10 津久見市の観光資源（津久見市観光戦略）

## 2-3. 上位・関連計画における公共交通施策の方針

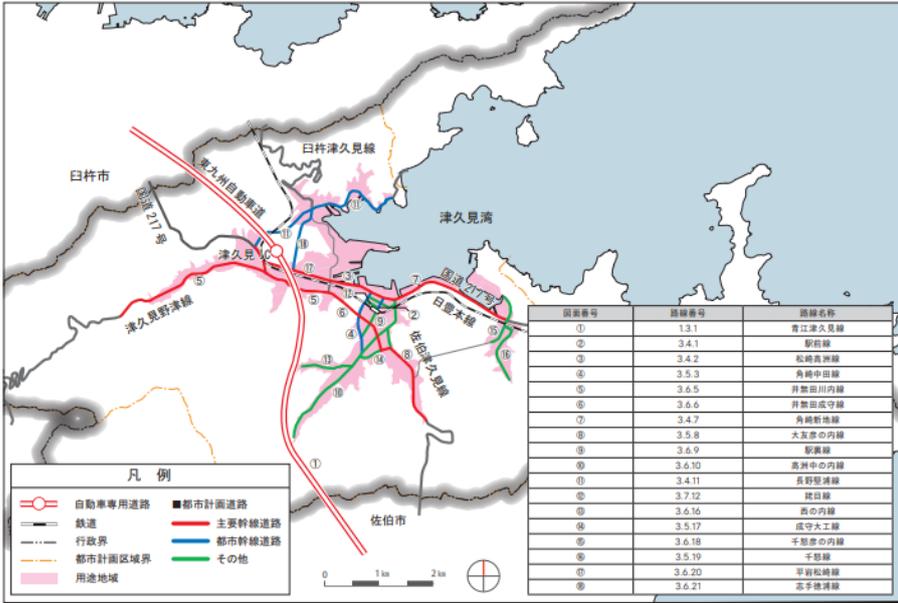
上位・関連計画として「第5次津久見市総合計画」、「まち・ひと・しごと創生第2期津久見市総合戦略」「津久見市都市計画マスタープラン」「津久見市グランドデザイン構想」「津久見市立地適正化計画」「第2期津久見市観光戦略」「大分県南部圏地域公共交通計画」が該当し、市内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要があります。

各計画における記載内容を以下に抜粋して記載します。

計画	内容								
<p><b>第5次 津久見市総合計画 2021年改訂版 (令和3年3月)</b></p>	<p>第3部 後期基本計画 第4章 多様な都市活動を支える快適で潤いのあるまち&lt;都市基盤・生活基盤整備分野&gt; ①交通ネットワークの整備 (1) 利用しやすい道路ネットワークの形成 (2) 安全・安心な道づくり (3) 公共交通の維持・サービス向上</p> <p><u>施策が目指す姿</u>  <b>■</b>市内外を円滑につなぐ道路ネットワークの形成や生活道路の改良・整備が進み、市民や市外から訪れる人々の交通便利性が向上しています。  <b>■</b>公共交通の利用促進が図られ、半島部の路線バスや乗合タクシー、離島航路の維持が図られています。</p> <p><u>計画内容及び主要な施策</u> (3) 公共交通の維持・サービスの向上 既存バス路線の維持・確保に努めるとともに、公共交通間の連携強化を図り、高齢者や子どもが利用しやすい公共交通ネットワークを構築します。さらに、各事業者と協力のもと利便性の向上に努めます。また、本市と佐伯市が対象地域となる「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」が策定されており、本計画を基に公共交通の利用促進を図ります。</p> <p><b>【主要な施策】</b> 公共交通の利用促進と利便性向上</p> <table border="1" data-bbox="448 1480 1386 1686"> <thead> <tr> <th data-bbox="448 1480 627 1563">指標銘</th> <th data-bbox="627 1480 1043 1563">指標の説明</th> <th data-bbox="1043 1480 1216 1563">令和元年度 現状値</th> <th data-bbox="1216 1480 1386 1563">令和7年度 目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 1563 627 1686">乗合タクシー利用者数</td> <td data-bbox="627 1563 1043 1686">乗合タクシー3路線の利用者数 (中央病院～津久見駅線、落の浦～大浜線、畑～津久見駅線)</td> <td data-bbox="1043 1563 1216 1686">2,519人</td> <td data-bbox="1216 1563 1386 1686">2,600人</td> </tr> </tbody> </table>	指標銘	指標の説明	令和元年度 現状値	令和7年度 目標値	乗合タクシー利用者数	乗合タクシー3路線の利用者数 (中央病院～津久見駅線、落の浦～大浜線、畑～津久見駅線)	2,519人	2,600人
指標銘	指標の説明	令和元年度 現状値	令和7年度 目標値						
乗合タクシー利用者数	乗合タクシー3路線の利用者数 (中央病院～津久見駅線、落の浦～大浜線、畑～津久見駅線)	2,519人	2,600人						

計画	内容		
<p>まち・ひと・しごと創生 第2期津久見市総合戦略（令和3年2月）</p>	<p>第2 重点目標及び基本目標</p> <div style="text-align: center; border: 2px solid orange; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p><b>重点目標： 若い世代が未来を託せるまちづくり</b></p> </div>  <p>基本目標1 住みたい、住み続けたい、魅力あるまちへ</p> <p>基本目標2 子育て世代に選ばれる、産み、育てやすい環境づくり</p> <p>基本目標3 安定した雇用と労働力の確保、新たな就労環境の整備</p> <p>基本目標4 津久見との「ゆかり」を大切に新しい人の流れをつくる</p> <p>横断的な目標1 多様な人材の活躍を推進する</p> <p>横断的な目標2 新しい時代の流れを力にする</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">TSUKUMI</p> <p>基本目標1. 住みたい、住み続けたい、魅力あるまちへ</p> <p>(2) 数値目標</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">《数値目標》 住みたい、住み続けたい、魅力あるまちへ</td> </tr> <tr> <td>総合的な暮らしやすさの満足度（「満足」「やや満足」） ⇒令和7年度目標 50.0%以上（令和2年3月アンケート 35.1%）</td> </tr> </table> <p>(3) 具体的施策と重要業績評価指標（KPI）</p> <p>①安心して暮らせるまち、暮らしにやさしい活気あふれるまちづくり</p> <p>(ア) 生活環境整備</p> <p>○公共交通の日常生活における利便性と重要性の再認識に向けた広報・啓発活動と利用促進につながる施策の展開</p>	《数値目標》 住みたい、住み続けたい、魅力あるまちへ	総合的な暮らしやすさの満足度（「満足」「やや満足」） ⇒令和7年度目標 50.0%以上（令和2年3月アンケート 35.1%）
《数値目標》 住みたい、住み続けたい、魅力あるまちへ			
総合的な暮らしやすさの満足度（「満足」「やや満足」） ⇒令和7年度目標 50.0%以上（令和2年3月アンケート 35.1%）			

計画	内容
<p>津久見市都市計画 マスタープラン (改訂) ① (令和4年3月)</p>	<p>都市の将来像と都市づくりの基本目標 (※概要版より)</p> <p>(1) 都市の将来像と都市づくりの理念</p> <div data-bbox="555 309 1220 436"> <p><b>将来像</b> <b>誇りと自信に満ちたまち「津久見」</b> ～笑顔と活力あふれる定住拠点～</p> <p>～市中心部を拠点とした新しい都市の創造と魅力ある地域資源に囲まれた環境を生かし、市民一人ひとりの安心・安全とゆとりある暮らしを魅せる～</p> </div> <p>(3) 都市づくりの基本目標</p> <div data-bbox="529 497 1305 869"> <p>① 都市づくりの拠点としての 市中心部の整備 ～津久見市ランドデザイン構想による 市中心部のまちづくり～</p> <p>② 交通ネットワークと 都市基盤整備 ～特色ある周辺地域と市中心部を結ぶ ネットワークと都市基盤整備～</p> <p>③ 都市防災 ～事前防災、減災による 安心・安全な生活～</p> <p>④ 遊休地(市有地・民有地) 施設等の利活用 ～遊休地・施設等を活用した企業誘致・立地 による雇用の場の創出～</p> <p>⑤ 空き地・空き家(店舗) の利活用 ～空き地・空き家(店舗)等を活用した定住促進 チャレンジショップ等の新規創業～</p> <p>⑥ 自然・産業景観の活用 ～津久見ならではの豊かな自然景観、 産業景観の活用～</p> <p>⑦ 住民主体のまちづくり ～住民主体で融和な 地域コミュニティの形成～</p> <p><b>都市基盤の整備</b> 都市づくりの拠点 市中心部 (中心市街地)</p> <p>都市機能の誘導 街なか居住</p> <p>周辺地域との ネットワーク構築</p> </div> <p>(4) 将来フレーム</p> <div data-bbox="582 918 1204 996"> <p>目標年次：西暦 2040 年 (令和 22 年) 計画目標人口：10,000 人</p> </div> <p>将来の都市構造</p> <div data-bbox="558 1048 1292 1512"> <p>交通ネットワーク連携軸イメージ図</p> </div> <div data-bbox="550 1534 1324 1937"> <ul style="list-style-type: none"> <li>●定住・ふれあいエリア 本市の市街地のなかで、主に住宅地が形成されている地域、 商工業と住宅が混在するエリア。</li> <li>●にぎわい・活力エリア 「つくみん公園」周辺の埋立地を含めた本市の中心市街地 エリア。</li> <li>●自然・観光交流エリア リアス海岸の伸びる半島部や島しょ部の豊かな自然環境と 人々の暮らしが共存するエリア。</li> <li>●鉱工業エリア 本市の基幹産業である石灰石採掘、セメント製造を中心 とする鉱工業が集積するエリア。</li> <li>●里山エリア 緑豊かな山地が連なる森林地域、そして本市を代表する 特産品の柑橘類の農地を含むエリア。</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 広域連携軸 東九州の大動脈としての機能を有する東九州自動車道を活 用し、日豊経済圏域(大分県南から宮崎県北をエリアとし る東九州地域)をはじめとした九州各地からの物流、広域 周遊観光、対岸の四国愛媛県との交流促進等により、県境 を越えた広域間の連携強化を図る。</li> <li>② 都市連携軸 隣接する臼杵市、佐伯市に連絡する国道 217 号、県道佐伯 津久見線及び JR 日豊本線を利用した都市間の移動利便性を 図る。特に、一般国道 217 号平岩松崎バイパスの早期全線 開通が重要。</li> <li>③ 地域内連携軸 都市まちづくりの拠点である市中心部(津久見・下青江地 域の一部)と、千怒・日代・四浦地域、上青江地域、堅徳・ 長目地域、離島地域を結ぶ交通ネットワークを強化。</li> </ul> </div>

計画	内容																																																									
<p>津久見市都市計画 マスタープラン (改訂) ② (令和4年3月)</p>	<p>都市整備方針</p> <p>② 交通ネットワークと都市基盤整備 ～特色ある周辺地域と市中心部を結ぶネットワークと都市基盤整備～</p> <p>特色ある周辺地域と市中心部を結ぶ幹線道路を整備し、市内のどの地域に居住しても移動利便性が高く快適な生活環境が維持できるように努めることで地域内連携軸を強化していきます。</p> <p>交通体系整備方針図(都市計画区域)</p>  <table border="1" data-bbox="992 757 1364 1057"> <thead> <tr> <th>路線番号</th> <th>路線番号</th> <th>路線名称</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>①</td><td>1.3.1</td><td>香江津久見線</td></tr> <tr><td>②</td><td>3.4.1</td><td>野路線</td></tr> <tr><td>③</td><td>3.4.2</td><td>松崎鹿野線</td></tr> <tr><td>④</td><td>3.5.3</td><td>角崎中田線</td></tr> <tr><td>⑤</td><td>3.6.5</td><td>井原田川内線</td></tr> <tr><td>⑥</td><td>3.6.6</td><td>井原田成守線</td></tr> <tr><td>⑦</td><td>3.4.7</td><td>角崎新地線</td></tr> <tr><td>⑧</td><td>3.5.8</td><td>大友彦の内線</td></tr> <tr><td>⑨</td><td>3.6.9</td><td>野原線</td></tr> <tr><td>⑩</td><td>3.6.10</td><td>高洲中の内線</td></tr> <tr><td>⑪</td><td>3.4.11</td><td>長野野道線</td></tr> <tr><td>⑫</td><td>3.7.12</td><td>箕田線</td></tr> <tr><td>⑬</td><td>3.6.16</td><td>西の内線</td></tr> <tr><td>⑭</td><td>3.5.17</td><td>成守大工線</td></tr> <tr><td>⑮</td><td>3.6.18</td><td>千原彦の内線</td></tr> <tr><td>⑯</td><td>3.5.19</td><td>千原線</td></tr> <tr><td>⑰</td><td>3.6.20</td><td>早野松崎線</td></tr> <tr><td>⑱</td><td>3.6.21</td><td>志手野道線</td></tr> </tbody> </table>	路線番号	路線番号	路線名称	①	1.3.1	香江津久見線	②	3.4.1	野路線	③	3.4.2	松崎鹿野線	④	3.5.3	角崎中田線	⑤	3.6.5	井原田川内線	⑥	3.6.6	井原田成守線	⑦	3.4.7	角崎新地線	⑧	3.5.8	大友彦の内線	⑨	3.6.9	野原線	⑩	3.6.10	高洲中の内線	⑪	3.4.11	長野野道線	⑫	3.7.12	箕田線	⑬	3.6.16	西の内線	⑭	3.5.17	成守大工線	⑮	3.6.18	千原彦の内線	⑯	3.5.19	千原線	⑰	3.6.20	早野松崎線	⑱	3.6.21	志手野道線
路線番号	路線番号	路線名称																																																								
①	1.3.1	香江津久見線																																																								
②	3.4.1	野路線																																																								
③	3.4.2	松崎鹿野線																																																								
④	3.5.3	角崎中田線																																																								
⑤	3.6.5	井原田川内線																																																								
⑥	3.6.6	井原田成守線																																																								
⑦	3.4.7	角崎新地線																																																								
⑧	3.5.8	大友彦の内線																																																								
⑨	3.6.9	野原線																																																								
⑩	3.6.10	高洲中の内線																																																								
⑪	3.4.11	長野野道線																																																								
⑫	3.7.12	箕田線																																																								
⑬	3.6.16	西の内線																																																								
⑭	3.5.17	成守大工線																																																								
⑮	3.6.18	千原彦の内線																																																								
⑯	3.5.19	千原線																																																								
⑰	3.6.20	早野松崎線																																																								
⑱	3.6.21	志手野道線																																																								

計画	内容
<p>津久見市グランドデザイン構想</p> <p>①</p> <p>(令和4年3月)</p>	<p>グランドデザイン構想</p>  <p>今後10年以内におこなってきたいこと 津久見市の現状と課題を踏まえ、市中心部において今後10年以内に取り組みたい必要のある事業や整備を示します</p> <p><b>ソフト事業</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①事前防災・減災による街なか居住</li> <li>②新規創業等の促進</li> <li>③イベント・まちづくり推進事業等での賑わい創出</li> <li>④基幹産業のPR</li> <li>⑤大分県立津久見高等学校への支援</li> <li>⑥住民主体のまちづくり</li> <li>⑦児童・生徒との協働のまちづくり</li> <li>⑧民間活力の活用</li> </ul> <p><b>ハード事業</b></p> <p>①新庁舎建設 現庁舎は築63年を経過し早期の建替えが必要です。津久見港埋立地において、津波避難ビル機能や防災拠点としての機能も兼ね備えた新庁舎を整備します。令和2年度に基本計画策定、令和3年度から設計業務に入り、令和7年度中の供用開始を目指しています。また外観については、本市のシンボル・ランドマークとなる津久見らしい特徴的・魅力的なデザインの採用を検討します。</p> <p>②街なか観光拠点建設（日豊経済圏域の観光拠点） 令和元年度に施設整備に向けた基本構想、令和3年度に基本計画を策定しました。日豊経済圏域（大分県南から宮崎県北をエリアとする東九州地域）における周遊観光の拠点となることを目指すとともに、新庁舎との一体的整備を検討しています。</p> <p>③みなとオアシス津久見の拡大・再整備 新庁舎と街なか観光拠点の一体的整備に伴い、みなとオアシス津久見のエリアを国道217号の以北の津久見港埋立地全域、耐震岸壁まで拡大し、つくみん公園の魅力アップ、つくみん公園から新庁舎・街なか観光拠点への歩行者動線の整備、エリア内の回遊性向上に向けた道路整備、緑地の活用、新たな公共交通結節点整備、遊休地や耐震岸壁の活用等を検討します。</p> <p>④歩いて楽しめる空間整備 このエリアを、「滞在快適性等向上区域」（まちなかウォークアブル区域）と位置づけ、地域消費の拡大や観光客の増加、健康寿命の増進を目的に、人々が憩い、歩いて楽しめる空間整備を促進します。</p> <p>⑤JR津久見駅のバリアフリー化 自由通路により駅を挟んで南北への行き来は可能ですが、階段を利用しなければならぬ状況です。駅利用のバリアフリー化、利便性向上のためにもエレベーターの設置を協議していきます。また、あわせて駅前広場の整備や駅前駐車場の活用等も検討します。</p> <p>⑥駅前通り（(都)駅前線）の魅力アップ JR津久見駅から津久見港埋立地への動線でもあり、拡幅する市道岩屋線と接続することから、歩道や街灯整備等による駅前通り（(都)駅前線）の魅力アップを検討します。</p> <p>⑦金融ゾーン整備 銀行が集積する予定のエリアです。このエリアを金融ゾーンと位置づけ、周辺の市道改良工事や金融機関の移転、角崎公園の整備等により、魅力あるエリアとして、中心商店街への人の誘導を促進していきます。</p> <p>⑧一般国道217号平岩松崎バイパス事業 令和2年度末に一部が供用開始し、今後津久見ICまで延伸する予定です。津久見ICから市中心部までが直結することで、更なる利便性向上を目指します。</p>  <p>新庁舎外観イメージ（令和4年2月時点）</p>

計画	内容
<p>津久見市グランドデザイン構想 ② (令和4年3月)</p>	<p>ハード・ソフト事業</p> <p>④市道岩屋線道路改良事業 JR踏切により中心部が南北に分断され、行き来するには狭い道路と危険踏切を 通らなければならず、利便性・安全性が悪い状況です。激特事業に伴う新港橋の架 替えに合わせ、道路幅5.3mから両側歩道付きの12mに拡幅し、岩屋三差路はラウ ンドアバウトを導入するなど安心・安全な通学路として整備します。</p> <p>⑤都市計画道路未整備区間の検討 市中心部の現状および将来的なニーズの変化を踏まえ、必要性、実現性の観点から 未整備区間についての整備・見直しの方向性を検討します。その中でも(都)角崎 中田線は、国道217号と県道佐伯津久見線のアクセスや市中心部の移動利便性向 上のために整備が望まれています。</p> <p>⑥河川激甚災害対策特別緊急事業(津久見川・彦の内川) 平成29年、台風第18号による津久見川氾濫で甚大な被害を受けたことで、同年12 月に事業採択しました。津久見川・彦の内川の改修工事や新港橋等の橋の架け替え 工事を実施し、令和4年度完了を目指しています。</p> <p>⑦津久見川景観まちづくり事業 激特事業に合わせ、津久見川・彦の内川周辺環境の魅力アップによる定住促進、市 中心部の周遊性向上を目的とした、都市再生整備計画事業(令和2年～6年度)に より、津久見川沿いのポケットパーク、図書館周辺、下岩屋橋周辺、新港橋の高質化、 角崎公園、大友公園(高台)への新たな津波避難ルート・展望台広場等の整備を進 めしていきます。</p> <p>ハード事業</p> <p>⑧公営住宅の維持・管理 公営住宅(県営・市営住宅)については、長寿命化計画に基づき適切な維持管理に 努めるとともに、子育てニーズに合わせたリノベーション等も検討します。</p> <p>⑨遊休地を活用した住宅地造成 比較的災害リスクの少ないエリアにある、ある程度の面積を有し長期間利用され ていない遊休地を活用した住宅地造成を検討します。</p> <p>ソフト事業</p> <p>⑩事前防災・減災による街なか居住 街なか居住を推進するため、津波避難ビルを兼ねた民間賃貸住宅の整備誘導、住 宅や店舗建築の際の県上り支援、新たな避難ルートや避難誘導サインの整備等を はじめとした、事前防災や減災の取組を検討します。</p> <p>⑪新規創業等の促進 市外からの企業誘致・立地、空き地・空き店舗等の利活用による、商業地域内 での飲食・サービス業や若者によるチャレンジショップ等の新規創業促進を目的 とした補助金(企業立地促進助成金、創業支援事業補助金)や経営指導等の支援を行 い商店数の維持を目指します。</p> <p>⑫イベント・まちづくり推進事業等での賑わい創出 市中心部においては、以前から数多くのイベントやまちづくり推進事業等が実施 されています。今後は、新型コロナウイルス感染症対策を講じながらイベント等 を実施し、食観光も絡め賑わい創出と周遊性向上を目指します。</p> <p>⑬津久見市立第一中学校の長寿命化改修 第一中学校の校地を活用して中学校の発展的統合を予定しており、令和6年4月 の新設中学校開校を目指しています。老朽化した校舎等の長寿命化改修工事等 を実施する中で、シビックプライド(郷土への愛着心)を醸成させるような魅力的 な環境整備など、全国に誇れる新しい教育環境の創設を目指します。</p> <p>⑭現津久見市立第二中学校の利活用 新設中学校開校後の第二中学校については、公民館機能の移設や生涯スポーツでの 活用、防災機能の設置等、幅広い視点で校地の有効活用を検討していきます。</p> <p>⑮現庁舎・市公民館の利活用 老朽化が著しい現庁舎や市公民館については、住民ニーズ等を的確に把握する 中で事業所や住宅等としての活用可能性を検討していきます。</p> <p>⑯現教育庁舎の利活用 新庁舎供用開始後の現教育庁舎の利活用について、民間活力の活用も視野に入れ 市民図書館も含めた一体的な管理手法等を検討します。</p> <p>⑰津久見市立津久見小学校の改修 老朽化が課題となっている津久見小学校校舎について、長寿命化改修工事を検討 します。</p> <p>⑱基幹産業のPR 全国で2つしかない「セメント町」、国道217号の頭上を通る石灰石運搬用のパ イプラインや胡府橋を望む風景、つくみん公園からの港湾・工場などの魅力的 な景観等、全国に誇れる産業観光の取組を進め基幹産業のPRに努めます。</p> <p>⑳大分県立津久見高等学校への支援 1市1校である津久見高等学校について、市内中学校からの進学率の向上、市内 事業所への就職促進、硬式野球部を中心としたスポーツや力向上につながる支 援を行います。</p> <p>㉑住民主体のまちづくり つくみん公園のコンテナ293号、中心商店街内のCafe1/2の整備を実施した「津 久見観光用遊休地創出事業」や市中心部のまちづくりにて数多くのワークショップ 等を開催してきた実績があります。これらの基礎を生かし、地域住民、経済団体、 まちづくり団体等と連携した住民主体のまちづくりを進め、住民の意向を事業に 反映させていきます。</p> <p>㉒児童・生徒との協働のまちづくり 本エリアには、大分県立津久見高等学校、令和6年4月開校の新設中学校、津久 見市立津久見小学校が立地しています。他の地域の小中学校と連携し、児童・生 徒がまちづくりに関わる機会を増やすとともに、まちづくりを通じ小・中・高の 連携を深めていきます。</p> <p>㉓民間活力の活用 本市の財政状況を鑑みると、すべての施策を同時に取り組むことは困難です。国・ 県等の補助金制度や有利な地方債の活用はもとより、地方の自由度の拡大による 弾力的・重点的な運用等について強く要望してまいります。また、公共施設整備・ 管理については、PPP/PFI方式等の導入検討や指定管理者制度の活用等、民間活 力の活用を強力に促進します。</p>

計画	内容
津久見市立地適正化計画① (令和4年11月)	<p>第2章 現況分析・地域住民の意向</p> <p>2-3. 公共交通</p> <p>(1) 公共交通の分布</p> <p>(2) 公共交通の便数</p> <p>(3) 公共交通の利用状況</p> <p>2-8. 地域住民の意向</p> <p>(3) 連携(公共交通)への意向</p> <p>第3章 課題・方向性及び基本方針・将来都市構造</p> <p>3-1. 本計画における主な課題・方向性</p> <p>■連携・地域の課題・方向性</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px;">連携・地域における都市計画上の課題</p> <p>◇課題1. 都市機能・居住と連携した公共交通網への再編</p> <p>鉄道、フェリー、臼津交通バス、乗合タクシー等、多くの公共交通が市内を網羅しています。しかし片道の日便数が5本以下の区間が多く、またJR津久見駅南側の市街地一帯は、人口が集積しているものの公共交通の利便性が低くなっています。</p> <p>また、県の南部圏地域公共交通網形成計画では、「路線バス・コミュニティバス、デマンド交通は、拠点都市や地域拠点から周辺部の居住地や生活利便施設・観光地等を連絡するもの」としています。</p> <p>今後は、都市機能や居住の配置と併せた公共交通の選択・集中・補完により、効率的で利便性を維持した新しい公共交通網への再編が必要です。</p> <p>◇課題2. 地域の魅力・利便性向上に向けた拠点性の強化</p> <p>市民アンケートより、今後の自治会のあり方として「他の自治会と合併するなどして、組織を再編し機能の補強を図る」との意見が最も多くなっています。さらに、地方創生施策・人口減少対策として「他地域からの移住定住」、「子育て・教育環境整備」、「観光・交流の推進」との意見が多くなっています。</p> <p>また、県の区域マスタープランでは、「みなとオアシス津久見、つくみん公園、青江ダム、つくみルカ島、保戸島、無垢島、四浦地区を観光・交流拠点とし、施設整備や景観整備に努める」としています。</p> <p>現在の自治会単位では地域を維持できないと考えている方が多いことなどを受けて、地域の拠点を形成し、地域の魅力・利便性を向上することが必要です。</p> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;"> <p>方向性1. 各拠点を結ぶ公共交通の検討      方向性2. 観光・都市機能を考慮した地域の拠点づくり</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="border: 2px solid #00a0e3; border-radius: 15px; padding: 10px; width: 30%; text-align: center;"> <p style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px; margin: -10px -10px 10px -10px;">施策1</p> <p>公共交通体系の再編</p> </div> <div style="border: 2px solid #00a0e3; border-radius: 15px; padding: 10px; width: 30%; text-align: center;"> <p style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px; margin: -10px -10px 10px -10px;">施策2</p> <p>立地適正化計画の各拠点と連携した公共交通の強化</p> </div> <div style="border: 2px solid #00a0e3; border-radius: 15px; padding: 10px; width: 30%; text-align: center;"> <p style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px; margin: -10px -10px 10px -10px;">施策3</p> <p>地域のまちづくりやコミュニティを支える人材・体制・産業の充実</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin: 10px 0;"> <div style="border: 2px solid #00a0e3; border-radius: 15px; padding: 10px; width: 45%; text-align: center;"> <p style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px; margin: -10px -10px 10px -10px;">施策4</p> <p>地域の産業を担う観光の促進</p> </div> <div style="border: 2px solid #00a0e3; border-radius: 15px; padding: 10px; width: 45%; text-align: center;"> <p style="background-color: #00a0e3; color: white; padding: 5px; margin: -10px -10px 10px -10px;">施策5</p> <p>農林水産業・景観における地域資源の活用</p> </div> </div>

計画	内容
<p><b>津久見市立地適正化計画②</b> (令和4年11月)</p>	<p>第4章 誘導区域・誘導施設</p> <p>4-5. 課題を踏まえた連携・地域の方向性</p> <p>市中心部のほか、半島部や離島部など多様な生活圏を有する本市では、各生活圏（エリア）に全ての都市機能を網羅していくことは不可能です。一方で、地域住民等の多くから、商業や飲食店といったにぎわいを求める意見が上がっています。またJR津久見駅南側の市街地では、多くの方が居住している一方、路線バスがない等、公共交通が不足しています。都市計画区域外の地域においては、魅力ある観光資源や都市施設（出張所、高齢者施設、旧廃校中の小中学校、地区の公民館・集会所等）を活用し、観光客や移住者の受入れ、地域住民の憩いの場づくり、防災性の向上などにつながる地域の拠点づくりが必要です。</p> <div data-bbox="459 683 1359 1433" style="border: 1px solid #e91e63; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center; color: #e91e63;"><b>連携・地域の方向性</b></p> <p>◇各拠点を結ぶ公共交通の検討 今後、公共交通網の再編に取り組むこととし、以下の方向性で各拠点を結びます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 60%;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ JR津久見駅から千怒地区、県道36号（佐伯津久見線）、津久見ICといった都市機能が集積している区間は、循環交通等を検討</li> <li>➢ 居住と併せた公共交通の再編を実施し、自家用車なしでも快適に暮らせる居住環境を整備</li> <li>➢ 都市機能と各拠点を公共交通で密接に繋ぎ、利便性を享受できるよう検討</li> </ul> </div> <div style="width: 35%; text-align: center;">  <p>4つの都市機能誘導区域と回遊軸</p> </div> </div> <p>◇都市施設・観光資源を考慮した地域の拠点づくり 各地域の拠点的な都市施設や観光資源等を中心として、地域拠点を配置します。</p> <p>具体的には、四浦半島のJR日代駅周辺、落の浦地区、イルカ島周辺、長目半島の養護老人ホームしおさい周辺、保戸島中心部、無垢島中心部を対象に、検討を進めます。</p> <div style="text-align: center;">  <p>都市施設が集積する落の浦地区</p> </div> </div>

計画	内容
<p><b>第2期津久見市観光戦略</b> (令和4年3月)</p>	<div data-bbox="555 241 1273 295" style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>2026年に達成を目指す目標</b>    <b>市民が潤い、誇りが持てる観光の基盤をつくる</b> </div> <div data-bbox="555 313 989 347" style="background-color: #00a651; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>基本方針1 市民が誇れる津久見の発見と発信</b> </div> <p data-bbox="555 353 1077 376">シビックプライドの醸成を図ると共に、本市の認知度とイメージの向上を図る。</p> <div data-bbox="555 392 587 519" style="background-color: #0056b3; color: white; writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; padding: 5px;"> <b>重点戦略</b> </div> <div data-bbox="598 385 1189 519"> <p><b>1-1. 津久見の魅力の再発見</b> 本市の魅力が市民が再認識し、保全・継承につなげることを目的とする。</p> <p><b>1-2. 津久見の知名度と地域イメージの向上</b> 観光を通じて本市の暮らしを支える産業や、市民の宝である資源を含めて連携・活用し、本市の知名度とイメージを向上することを目的とする。</p> <p><b>1-3. 津久見市民主体による観光地域づくり活動の推進</b> 市民が主役となり、市内団体、企業、関係人口も関わりながら、観光まちづくり活動を推進することを目的とする。</p> </div> <div data-bbox="555 542 989 575" style="background-color: #00a651; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>基本方針2 市民が津久見で稼ぐ仕組みづくり</b> </div> <p data-bbox="555 582 1109 604">市民が観光を通じて稼ぎ、観光消費を地域に取り込むための仕組みづくりを推進する。</p> <div data-bbox="555 620 587 748" style="background-color: #0056b3; color: white; writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; padding: 5px;"> <b>重点戦略</b> </div> <div data-bbox="598 613 1061 748"> <p><b>2-1. 新型コロナウイルス禍からの津久見の経済の復興</b> 新型コロナウイルスの感染拡大による影響の緩和、復興・復旧を図ることを目的とする。</p> <p><b>2-2. 津久見における観光ビジネスの担い手の拡大</b> 観光ビジネスの担い手を拡大することを目的とする。</p> <p><b>2-3. 観光を通じて稼ぐ機会づくり</b> 観光を通じて稼ぐ機会を拡大することを目的とする。</p> </div> <div data-bbox="555 761 1093 795" style="background-color: #00a651; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>基本方針3 津久見の振興と活力を生み続ける土台づくり</b> </div> <p data-bbox="555 801 989 824">観光まちづくりに持続的に取り組むための土台づくりを推進する。</p> <div data-bbox="555 840 587 967" style="background-color: #0056b3; color: white; writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; padding: 5px;"> <b>重点戦略</b> </div> <div data-bbox="598 833 1141 967"> <p><b>3-1. 広域観光も視野にいたれた津久見の観光拠点の魅力強化・拡充</b> 観光を通じて稼ぐ基盤となる拠点の整備と魅力づくりを図ることを目的とする。</p> <p><b>3-2. 市内外における周遊利便性の向上を通じた津久見への誘客強化</b> 市内及び広域圏における誘客と周遊促進を図ることを目的とする。</p> <p><b>3-3. 地域連携による観光推進体制の確立と機能強化</b> 本市の観光を推進する体制として「津久見版」観光DMO・DMCの体制強化を図ることを目的とする。</p> </div> <div data-bbox="710 958 1117 996" style="text-align: center;"> <h3>観光商品づくりのコンセプト</h3> </div> <p data-bbox="630 1008 1197 1086">本市が有する、独自性が強い地域資源を総称して、つくみの「地球体験観光」と定め、これらを活用する観光を「地球体験観光」と呼び、「地球体験観光」を磨き上げ、「地球体験観光」を実現するための受入体制・環境の整備等を進めていく。</p> <div data-bbox="574 1108 1252 1590" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="555 1612 1077 1982" style="border: 1px solid #0056b3; padding: 10px;"> <div data-bbox="566 1624 821 1646" style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>獲得を目指すターゲット</b> </div> <div data-bbox="566 1668 1061 1971"> <p><b>県内の中高年・小グループ</b> ・新型コロナ感染拡大で激減した大分県内の中高年や小グループの旅行の回復</p> <p><b>県内の子育てファミリー</b> ・暮らしの維持と人口減少に歯止めをかけるための子育てファミリーの移住・定住促進 ・つくみイルカ島やつくみ公園といった、既に評価を得ている資源と新たな魅力の開発</p> <p><b>新たな顧客（教育旅行、SIT、県外居住者）</b> ・観光を産業としていくために、教育旅行や、産業観光のようなSIT、県外居住者の来訪の拡大 (※SIT=Special Interest Tourの頭文字の略で特別な目的に絞った旅行のこと)</p> <p>・津久見市単独ではなく、大分県や日豊経済圏などの広域連携による情報発信や観光周遊コースの開発</p> </div> </div> <div data-bbox="1093 1612 1276 1982" style="border: 1px solid #0056b3; padding: 10px;"> <div data-bbox="1109 1624 1204 1646" style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <b>将来像</b> </div> <div data-bbox="1109 1680 1268 1971"> <p style="text-align: center;"><b>企業の誘致を通じて、持続可能なまちづくりへ</b></p> <p>働き場所と雇用の拡大に向けて、観光を通じて津久見の知名度向上・イメージアップと共に、企業誘致にもつなげる</p> </div> </div>

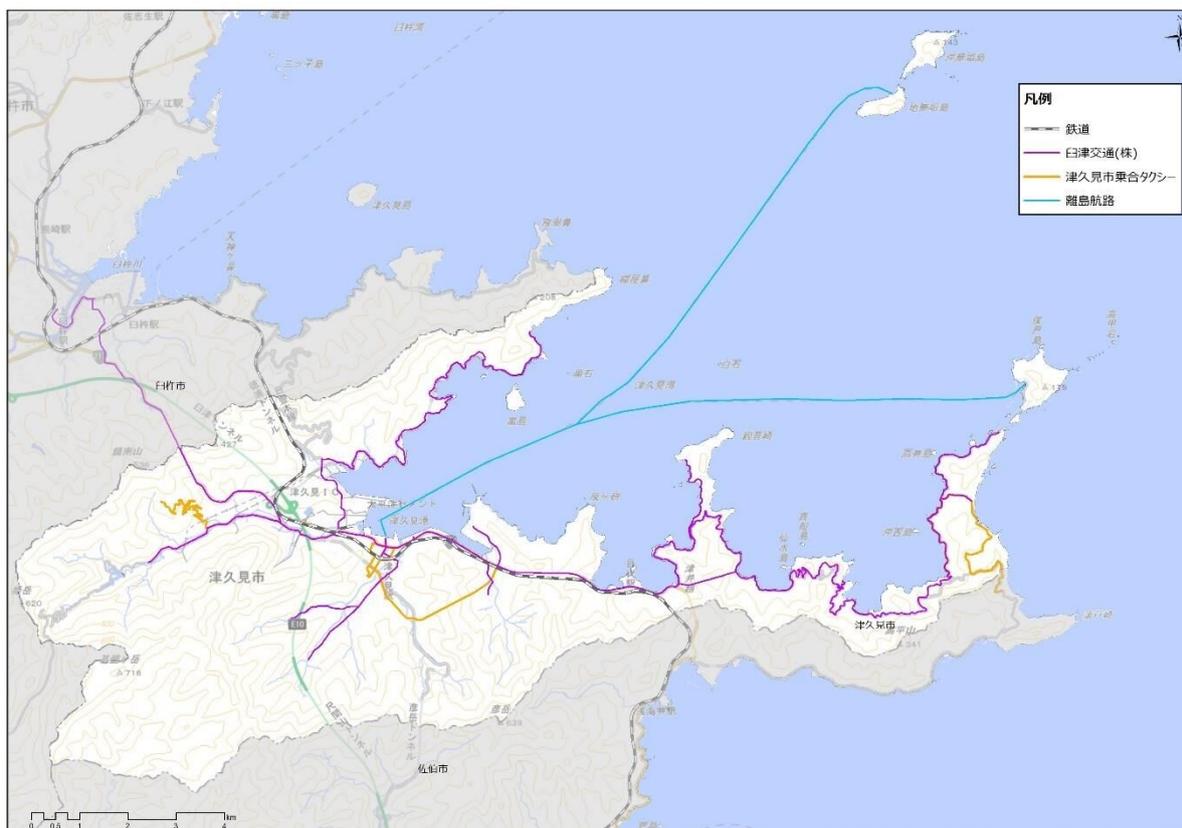
計画	内容
<p><b>大分県南部圏地域公共交通計画</b> (大分県・佐伯市・津久見市/令和3年9月)</p>	<p>(計画部のみ抜粋) 第2編 大分県南部圏地域公共交通計画 5 計画の基本的な方針、目標 第1編に記載した課題に対応し、「安心」「活力」「発展」の大分県を実現していくため、基本的な方針を以下の通り定める。また、基本的な方針に基づいた大分県南部圏における公共交通の課題解決のため、3つの計画目標を定める。</p> <div style="text-align: center;"> </div>

## 2-4. 公共交通の現況

### 2-4-1 公共交通の運行状況・利用状況

#### (1) 公共交通の路線網

津久見市の公共交通としては、鉄道（JR日豊本線）、臼津交通(株)が運行する路線バス、タクシー会社2社によるタクシー、津久見市が運行する乗合タクシー、津久見市が運航する2つの離島への離島航路があります。



出典：国土数値情報

図 2-11 公共交通路線網

## (2) 鉄道

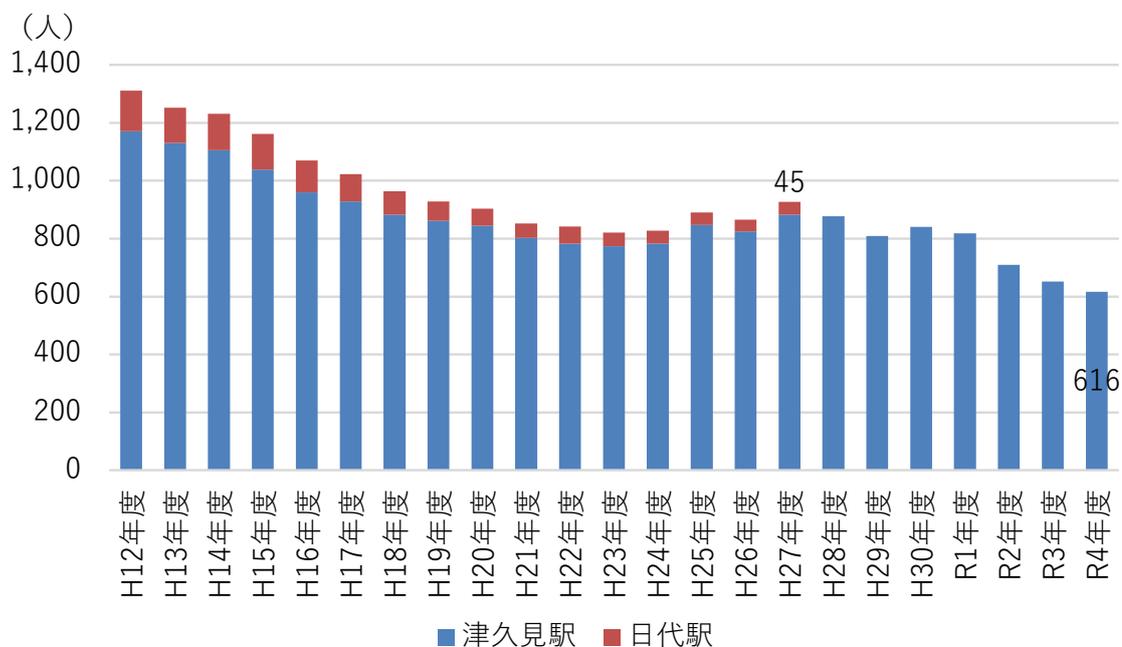
鉄道については、JR 日豊本線の特急列車と普通列車が停車する津久見駅、及び普通列車のみ停車する日代駅があり、特急列車は上下線とも毎日 10 便、普通列車は毎日上り線 16 便、下り線 15 便が運行されています。

表 2-1 鉄道の概要

令和 6 年 3 月現在

運行事業者	路線名	駅	種別	方面	便数
九州旅客鉄道(株)	日豊本線	津久見駅	特急列車	上り (大分・別府・行橋・小倉・門司港方面)	10 便
				下り (佐伯方面)	10 便
			普通列車	上り (大分・別府・行橋・小倉・門司港方面)	16 便
				下り (佐伯方面)	15 便
		日代駅	普通列車	上り (大分・別府・行橋・小倉・門司港方面)	16 便
				下り (佐伯方面)	15 便

津久見市内の駅別 1 日平均乗車人数を確認すると、津久見駅が 616 人（令和 4 年度）、日代駅が 45 人（平成 27 年度）となっており、減少傾向にあります。



資料：九州旅客鉄道(株)

図 2-12 JR 津久見駅及び日代駅の 1 日当たりの乗車人数の推移 (平成 12～令和 4 年度)

※日代駅は平成 28 年度からの年度乗車人員は非公表

### (3) 路線バス

白津交通(株)が運行する路線バスは、5路線運行しており、多い路線で平日15便/日、少ない路線で2便/日運行しています。

表 2-2 路線バス運行状況

令和6年6月現在

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	路線名称	運行系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行の様態	補助事業の活用	運行便数		
									平日	土曜	日祝
白津交通(株)	堅浦線	津久見駅～桶屋	津久見駅		桶屋	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	2	3	2
白津交通(株)		津久見駅(つくみん公園)桶屋	津久見駅	つくみん公園	桶屋	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	3	-	-
白津交通(株)		運動公園(つくみん公園)桶屋	運動公園	つくみん公園	桶屋	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	2	1	-
白津交通(株)		津久見駅～久保浦団地	津久見駅		久保浦団地	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	5	2	3
白津交通(株)		運動公園～桶屋	運動公園		桶屋	4条乗合	路線定期		1	-	-
白津交通(株)		津久見駅(つくみん公園)久保浦団地	津久見駅	つくみん公園	久保浦団地	4条乗合	路線定期		1	-	-
白津交通(株)		運動公園～久保浦団地	運動公園		久保浦団地	4条乗合	路線定期		-	2	1
白津交通(株)		運動公園(つくみん公園)久保浦団地	運動公園	つくみん公園	久保浦団地	4条乗合	路線定期		1	-	-
合計									15	8	6
白津交通(株)	四浦線	津久見駅(運動公園・赤崎)間元	津久見駅	運動公園・赤崎	間元	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	2	-
白津交通(株)		津久見駅(運動公園・荒代トンネル)間元	津久見駅	運動公園・荒代トンネル	間元	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	1	-
白津交通(株)		津久見駅(つくみん公園・運動公園・荒代トンネル)間元	津久見駅	つくみん公園・運動公園・荒代トンネル	間元	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	-	-
白津交通(株)		津久見駅(荒代トンネル)間元	津久見駅	荒代トンネル	間元	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	2	1	-
白津交通(株)		津久見駅～赤崎	津久見駅		赤崎	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	-	-
白津交通(株)		津久見駅～運動公園	津久見駅		運動公園	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	2	3	3
白津交通(株)		津久見駅(つくみん公園・運動公園・赤崎)間元	津久見駅	つくみん公園・運動公園・赤崎	間元	4条乗合	路線定期		1	-	-
白津交通(株)		津久見駅(つくみん公園・荒代トンネル)間元	津久見駅	つくみん公園・荒代トンネル	間元	4条乗合	路線定期		1	-	-
白津交通(株)		津久見駅(つくみん公園・運動公園)赤崎	津久見駅	つくみん公園・運動公園	赤崎	4条乗合	路線定期		1	-	-
白津交通(株)		津久見駅(つくみん公園)運動公園	津久見駅	つくみん公園	運動公園	4条乗合	路線定期		1	-	-
白津交通(株)		津久見駅(千怒)運動公園	津久見駅	千怒	運動公園	4条乗合	路線定期		2	-	-
白津交通(株)		津久見駅(運動公園)つくみんカ島	津久見駅	運動公園	つくみんカ島	4条乗合	路線定期		-	-	6
合計									14	7	9
白津交通(株)	川内線	津久見駅～川内	津久見駅		川内	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	-	-
白津交通(株)		運動公園～川内	運動公園		川内	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	1	-
白津交通(株)		運動公園(千怒)川内	運動公園	千怒	川内	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	2	-
白津交通(株)		運動公園(つくみん公園)川内	運動公園	つくみん公園	川内	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	3	-	-
白津交通(株)		運動公園(千怒・つくみん公園)川内	運動公園	千怒・つくみん公園	川内	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	1	-
合計									7	4	0
白津交通(株)	白津線	津久見駅～市浜	津久見駅		市浜	4条乗合	路線定期		3	1	-
白津交通(株)			市浜	津久見駅		津久見駅	4条乗合	路線定期		2	1
合計									5	2	0
白津交通(株)	中西循環線	津久見駅(尺間登山口)津久見駅	津久見駅	尺間登山口	津久見駅	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	2	-	-
白津交通(株)		尺間登山口(西の内)津久見駅	尺間登山口	西の内	津久見駅	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1	-	-
合計									3	0	0

バスの運転者数については、年々減少傾向となっており、令和5年度で20人となっています。また、運転者の高齢化も令和3年度までは進んでいる状況です。

表 2-3 津久見市内のバス事業者の運転者数・車両数・平均年齢

	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5
定員(必要人員)	25	25	25	26	26
運転者数	23	23	23	23	20
平均年齢	57.6	58.6	61.0	59.7	52.9
車両数	32	32	32	35	33

資料：白津交通(株) (車両数は、乗合・貸切、白杵市関連も含む)  
(平均年齢は各年度末(3/31)の年齢から算出し、令和5年度のみ2/27現在)

路線バスの利用者数の推移を見ると、利用の多い堅浦線、四浦線、川内線では減少傾向にあります。



出典：津久見市統計書（R4）

図 2-13 路線別利用者数（年間）の推移

表 2-4 路線バス利用状況

路線	発バス停	着バス停	利用者数	便数	利用者数/便
堅浦線	楠屋	→ 津久見駅	19	8	2.4
	津久見駅	→ 楠屋	14	7	2.0
四浦線	津久見駅	→ 間元	21	7	3.0
	間元	→ 津久見駅	22	6	3.7
川内線	川内	→ 運動公園	18	4	4.5
	運動公園	→ 川内	14	3	4.7
白津線	津久見駅	→ 市浜	2	3	0.7
	市浜	→ 津久見駅	1	2	0.5
中西循環線	津久見駅→尺間登山口→西の内→津久見駅		4	2	2.0

出典：路線バス等利用実態調査（R4）

※四浦線の「間元→津久見駅」のうち1便（9:52 運動公園発）は未調査

1便あたりの平均利用者数では、川内線（4.5人/便、4.7人/便）が最も多く、次いで四浦線の間元→津久見駅方面（約3.7人/便）、津久見駅→間元方面（3.0人/便）が多い結果となりました。

白津線については1便あたりの平均利用者数が1人/便未満と、少数になっています。

#### (4) タクシー

タクシーの輸送人員は、特に令和元年度から令和2年度にかけてコロナ禍の影響により大きく落ち込みましたが、令和2年度から令和3年度では利用は回復傾向にあります。

タクシーの運転者数については、年々減少傾向となっており、令和4年度で22人となっています。また、運転者の高齢化も進んでいます。

表 2-5 津久見市内のタクシー事業者の運転者数・平均年齢

	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
運転者数	30	29	26	26	22
平均年齢	65.6	67.0	68.5	69.2	68.4

出典：九州運輸局 九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表ほか

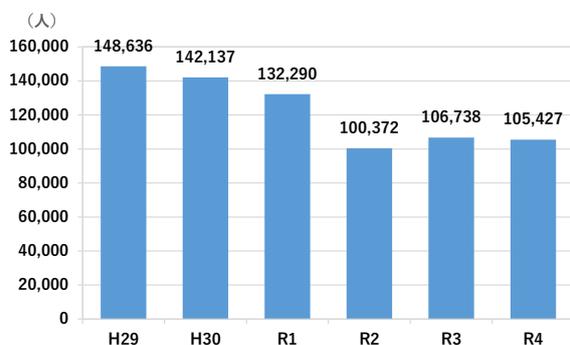


図 2-14 年間輸送人員

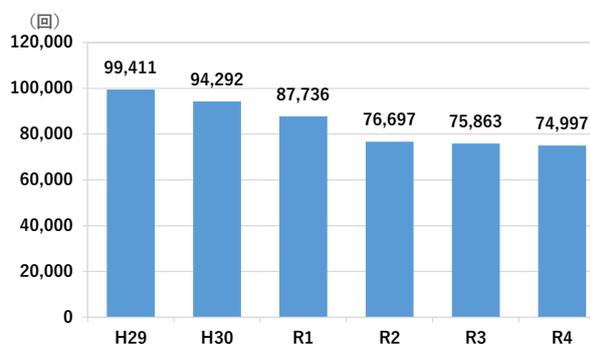


図 2-15 年間輸送回数

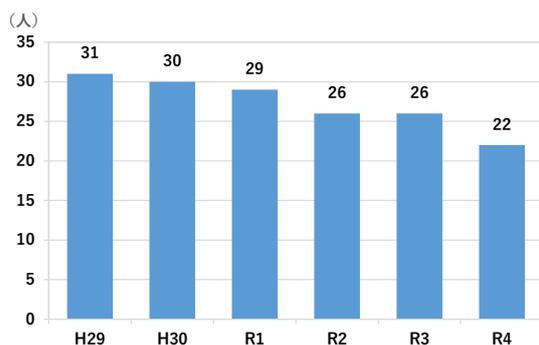


図 2-16 期末運転者数

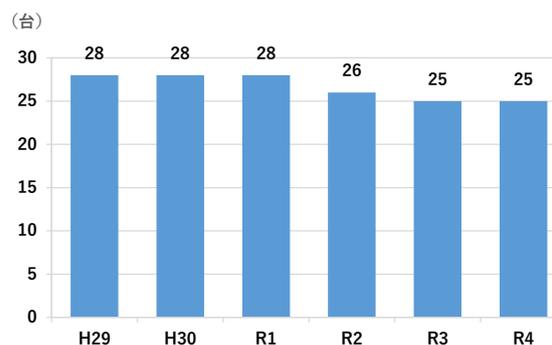


図 2-17 期末車両数

出典：九州運輸局 九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表

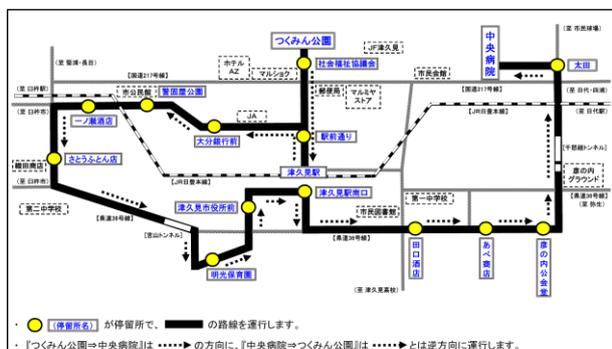
## (5) 乗合タクシー

乗合タクシーは、通称「つくみん号」として中央病院～津久見駅線は週5日の平日運行、また落の浦～大浜線は月曜日のみ運行がされています。さらに、予約型乗合タクシーとして、畑～津久見駅線が金曜日のみ運行されています。

表 2-6 乗合タクシー運行状況

令和6年6月現在

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行の態様	補助事業の活用	運行便数 平日
津久見市 (運行は交通事業者に委託)	中央病院～津久見駅線	つくみん公園	JR津久見駅	中央病院	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	2 (木曜1)
	落の浦～大浜線	落の浦	高浜	大浜入口	4条乗合	路線定期	フィーダー補助	1 (月曜のみ)
	畑～津久見駅線	松川	畑	社会福祉協議会	4条乗合	路線不定期	フィーダー補助	2 (金曜のみ)



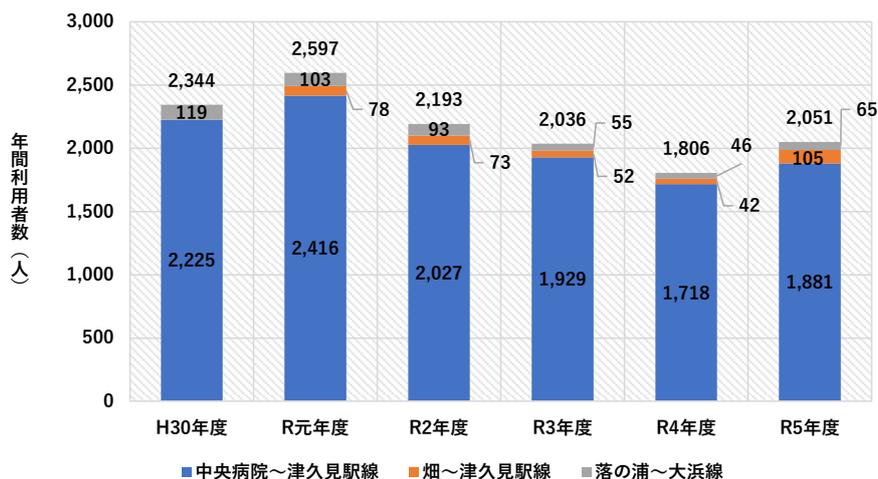
出典：津久見市 HP



出典：津久見市 HP

図 2-18 中央病院～津久見駅線路線図

図 2-19 落の浦～大浜線路線図



資料：津久見市

図 2-20 路線別利用者数（年間）の推移

## (6) 離島航路

離島航路は、津久見港と保戸島港を結ぶ保戸島航路と、津久見港と無垢島港を結ぶ無垢島航路の2航路が運航されています。保戸島航路については、これまでの運営事業者であった(有)やま丸が、令和4年9月末をもって航路事業から撤退したことに伴い、令和4年10月以降は津久見市が新規航路事業者となり、運航を継続しています。(運航形態は、令和6年9月末まで(有)やま丸と用船契約及び運航委託契約を締結しています。)

表 2-7 離島航路運航状況

令和6年3月現在

航路名称	運航主体	船名	方面	運航便数
保戸島航路	津久見市	マリンスター ニューやま2号	津久見港→保戸島港 保戸島港→津久見港	5便(平日・土曜) 4便(日曜・祝日)
無垢島航路	津久見市	カメライスター	無垢島港→津久見港 津久見港→無垢島港	2便(火曜・木曜・日曜・祝日) 1便(月曜・金曜・土曜) ※水曜は運休

保戸島航路の利用状況は減少傾向にあり、平成30年度は平成18年度に対して4割以上減少(平成30年度実績:68,007人)しました。

平成24年3月に航路改善計画を策定し、改善事業を実施したものの、利用者数は減少傾向を続けています。今後の人口減少傾向とともに、利用者数も減少傾向を辿る可能性が非常に高いと予想されます。令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、大きく減少しています。

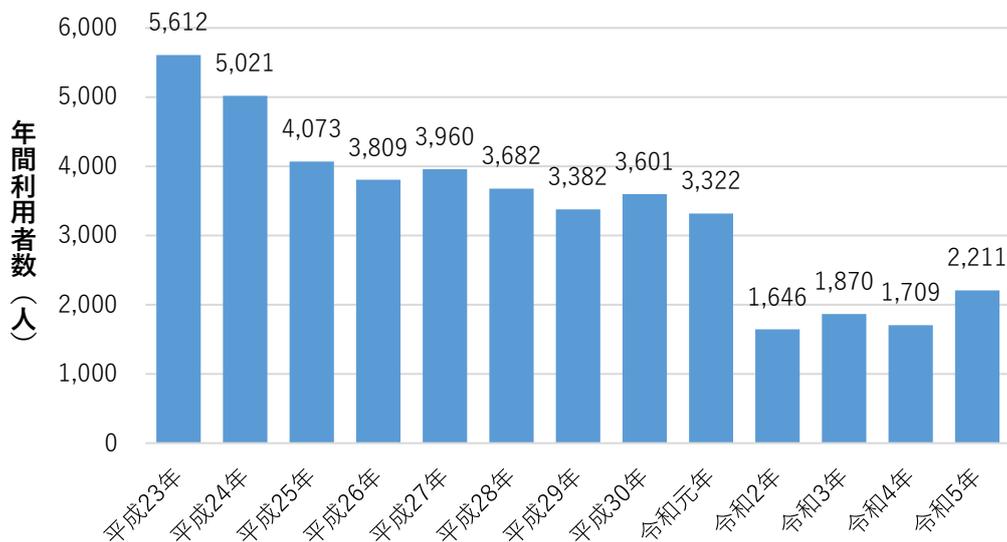


資料:津久見市

図 2-21 保戸島航路の利用状況の推移

一方、無垢島航路の利用状況は、全体として横ばい傾向の期間が多く見られます。平成25年度から令和元年度の期間では年間利用者数は維持されていましたが、令和2年度の新型コロナウイルス感染症の影響により前年度利用者数から大幅の減少となり、令和元年度の3,322人/年から1,646人/年と約50%減少しています。

また、船員の高齢化も進んでいます。



資料：津久見市

図 2-22 無垢島航路の利用状況の推移

表 2-8 津久見市内の離島航路事業者の船員数・平均年齢

	R 元年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	R5 年度
船員人員	14 人	13 人	13 人	13 人	13 人
平均年齢	65.5	65.5	66.7	67.7	68.7

出典：津久見市

## (7) その他の輸送資源

### ① 病院・福祉送迎

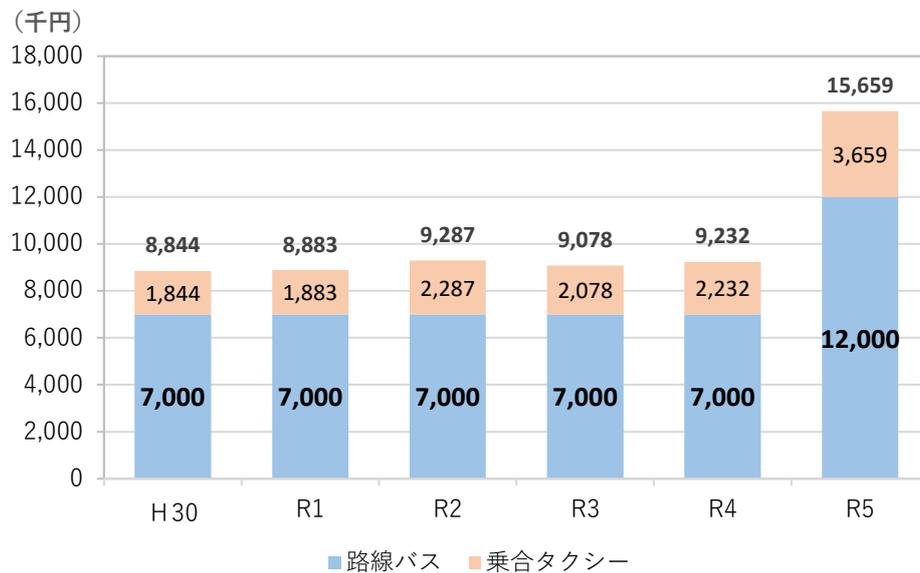
市内の病院や福祉施設において、病院送迎・福祉送迎が行われています。

### ② コープおおいたによるお買い物サポートカー（社会貢献事業）

コープおおいたは社会貢献事業として、お買い物サポートカーによる交通弱者の方の買い物支援を行っています。

## 2-4-2 公共交通の財政負担額

市では路線バスと乗合タクシーを維持するために令和4年度は約9,232千円の財源補助を行っています。市の財政負担額は令和4年度まではほぼ横ばいですが、令和5年度には路線バスの補助額が増加し、財政負担額は大きく上昇しています。



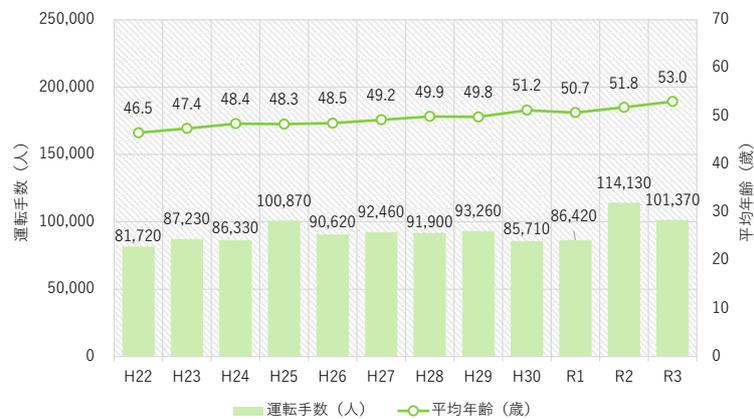
資料：津久見市

図 2-23 公共交通の年間財政負担額

## 2-4-3 交通事業者の運転者不足（船員不足）と高齢化

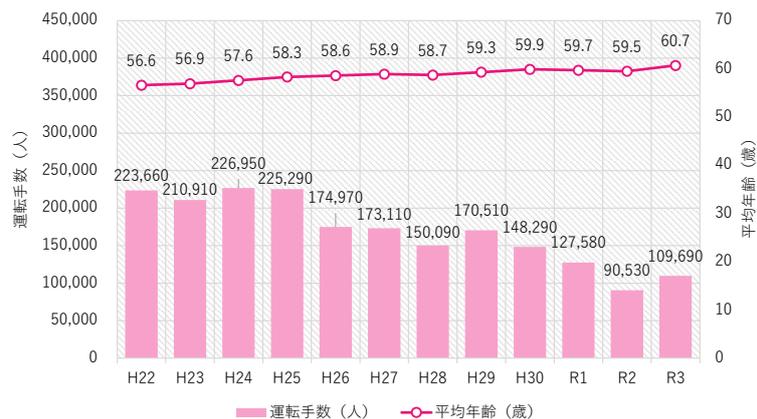
全国バスとタクシー運転者数は近年減少傾向にあり、特にタクシー運転者数の減少は顕著で、平成22年には約22万人いた運転者は令和3年には約11万人と半減しています。運転者の高齢化も進行しており、令和3年の運転者の平均年齢をみると、バス運転者は約53歳、タクシー運転者は約61歳となっています。

津久見市においても同様に運転者不足と高齢化は進行しており、特にバス会社では厳しい状況にあります。タクシー会社では、コロナ禍からの利用回復に合わせて運転者も回復傾向にはありますが、今後の高齢化や人口減少により、さらに厳しさが増す可能性があります。また、離島航路でも船員不足と高齢化が深刻化しています。令和4年の平均年齢をみると、バス運転者は約60歳、タクシー運転者は約68歳、船員は約68歳となっています。



出典：賃金構造基本統計調査

図 2-24 営業用バス運転者の人数と平均年齢（全国）



出典：賃金構造基本統計調査

図 2-25 タクシー運転者の人数と平均年齢（全国）

## 第3章 移動に関する地域の現状・課題

### 3-1. 移動に関する地域の現状

#### 3-1-1 市民の移動実態

##### (1) 調査概要

津久見市内の1,630世帯にアンケート調査票を郵送配布（Web回答も可能）し、日常生活の移動状況や公共交通に関するニーズ・要望等を把握するアンケート調査を実施しました。

表 3-1 住民アンケート調査の概要

調査日	令和5年7月19日（水）～8月11日（金・祝日）
調査方法	1,630世帯を無作為抽出、アンケート調査票を郵送配布、郵送回収またはWeb回答による集計
設問	(1)回答者属性 (2)外出頻度 (3)公共交通の利用状況 (4)日常的な外出行動 (5)送迎の状況 (6)公共交通に対する不満点 (7)公共交通の利用意向
回答状況	<p>回答数：616票 回答率：37.8%</p> <p>※エリア区分については、立地適正化計画でのエリア区分に基づいている。</p> <p style="text-align: center;"><b>【各地区の回答状況】</b></p>

## (2) 回答者の属性

回答者の年齢は「70～74歳」が17.2%と最も高く、次いで「80歳以上」が16.2%、「75～79歳」が16.1%と続き、高齢者が多い状況となっています。

回答者の性別については、「女性」が「男性」よりやや多くなっています。

家族構成は「夫婦のみ」が39.0%と最も高く、次いで「二世世代（親と子）」が33.0%、「一人暮らし」13.0%と多くなっています。

また、運転免許は「持っている」が76.9%となり、8割近くが運転免許を保有しています。

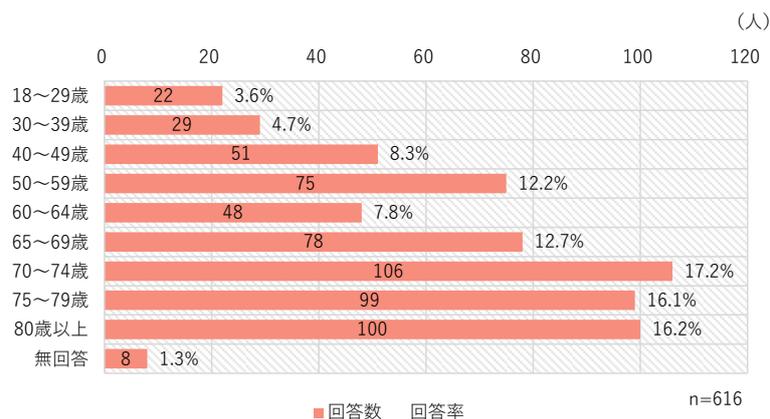


図 3-1 年齢

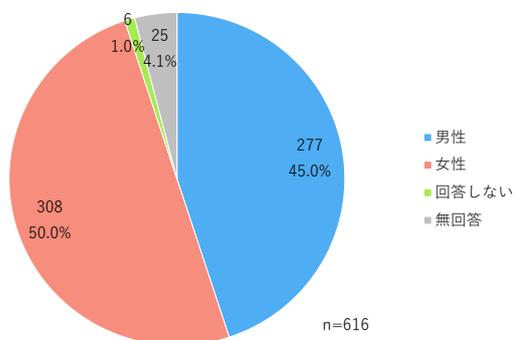


図 3-2 性別

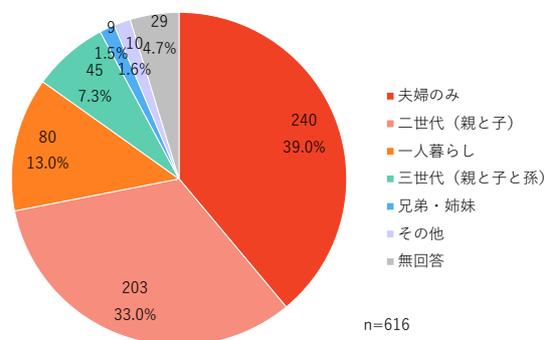


図 3-3 家族構成

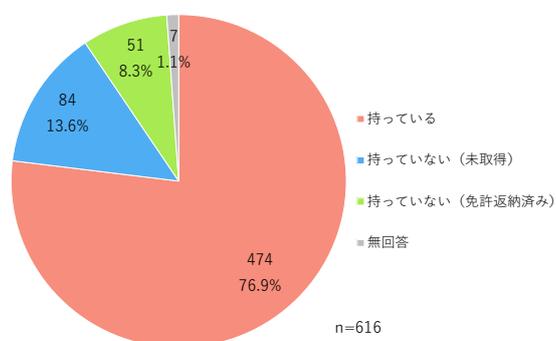


図 3-4 運転免許の保有状況

### (3) 回答者の外出頻度

「ほぼ毎日」外出する人が 52.9%と最も高く、次いで「週に 3、4 日」が 19.8%、「週に 1、2 日」が 16.4%となりました。

また、コロナ禍の影響について、外出頻度が「やや減少」した人が 44.6%、「大きく減少」した人が 28.2%となりましたが、「変化なし」も 26.1%の回答がありました。

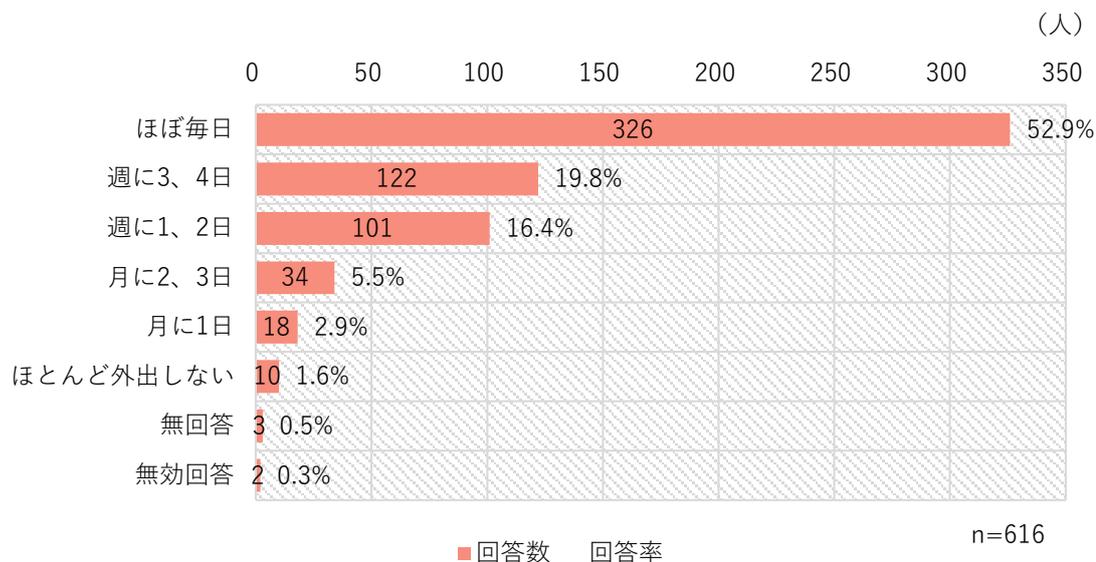


図 3-5 日常の外出頻度

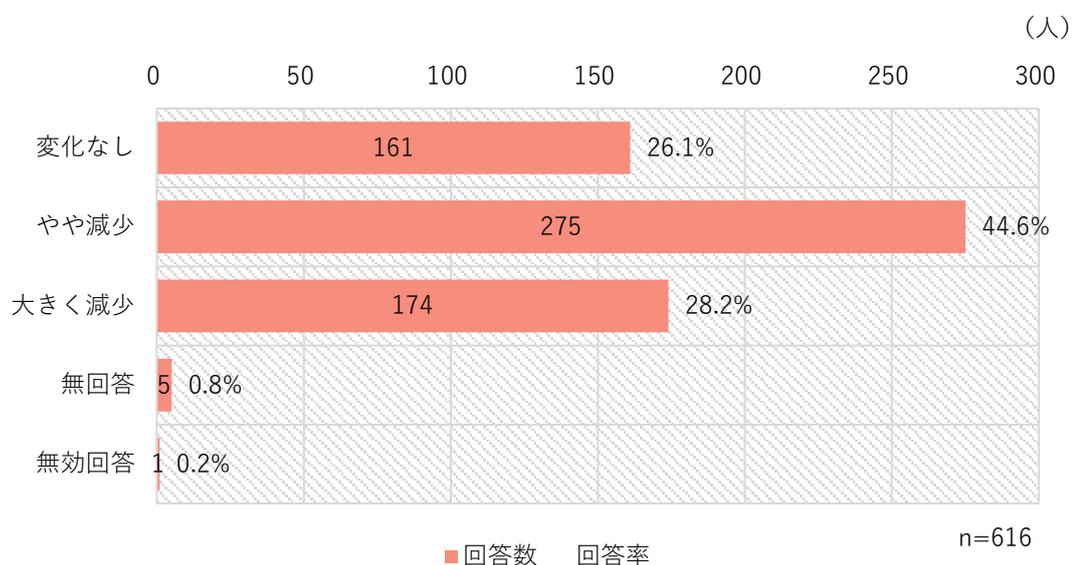


図 3-6 外出頻度におけるコロナ禍の影響

居住地別では、「ほぼ毎日」外出する人が「津久見」で 59.6%とやや高くなっています。「千怒・日代・四浦」「上青江」「堅徳・長目」では50%前後となっていますが、離島では11.1%と低くなっています。

年齢別では、「ほぼ毎日」外出する人が「18～39歳」で90.2%、「40～64歳」で81.6%と高いですが、「65～74歳」で46.2%、「75歳以上」で24.6%と低くなっています。

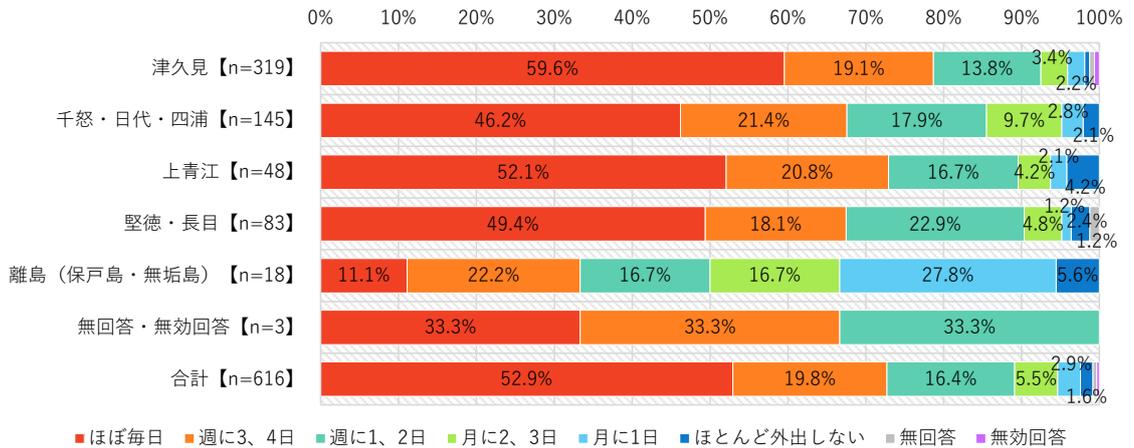


図 3-7 日常の外出頻度（居住地別）

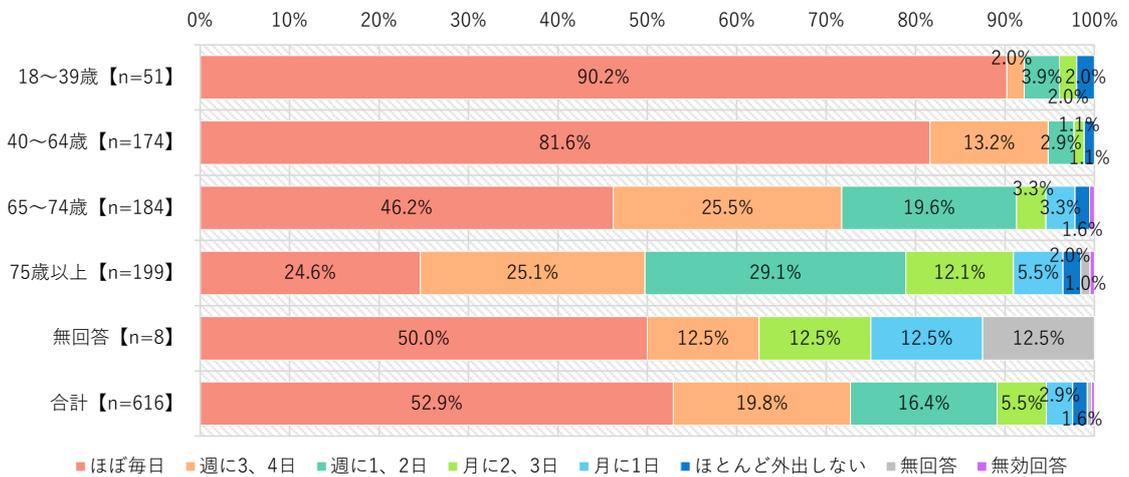


図 3-8 日常の外出頻度（年齢別）

#### (4) 公共交通の利用状況

公共交通を月に1日以上利用していると回答した人は、「タクシー」で約15%、「鉄道」で約10%、「路線バス」で約8%に留まります。

コロナ禍での利用頻度は「変化なし」が61.0%と最も高くなっています。

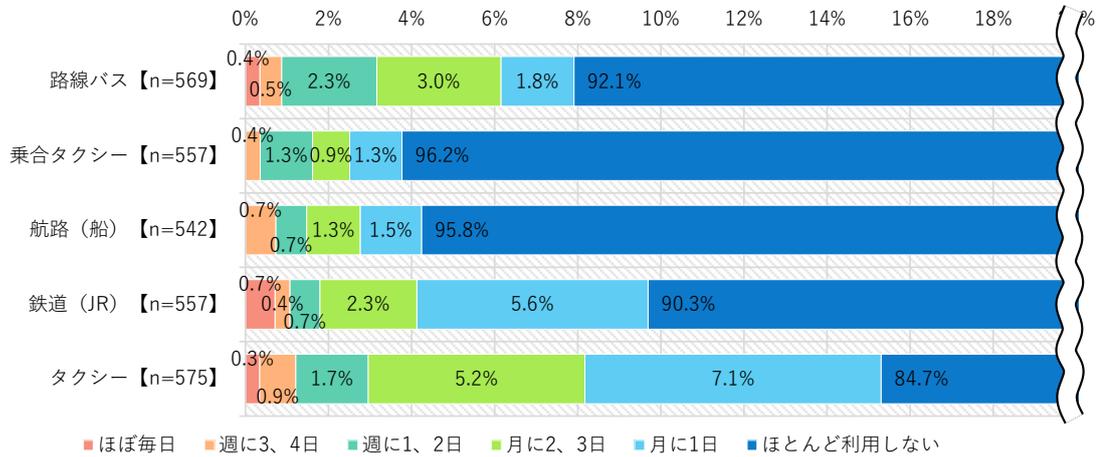


図 3-9 公共交通の利用状況

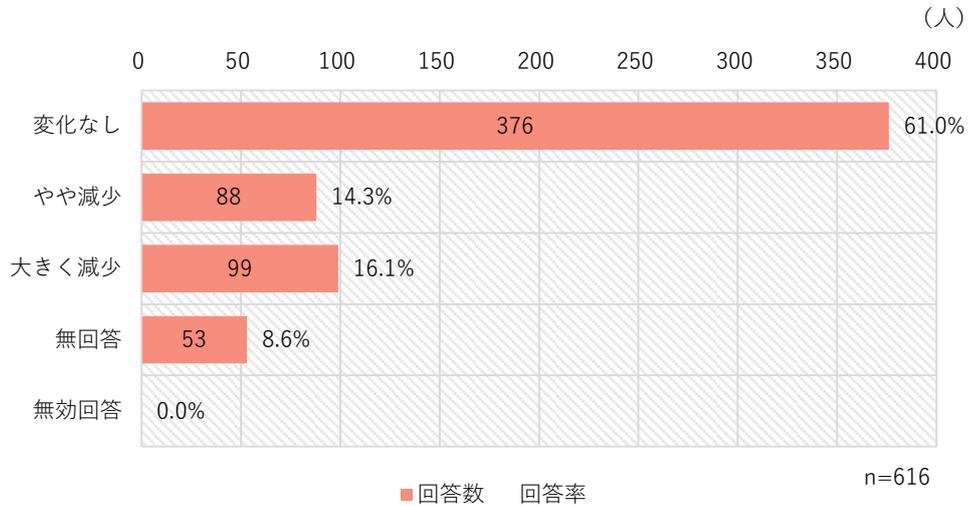


図 3-10 公共交通の利用頻度におけるコロナ禍の影響

利用状況を居住地別に見ると、津久見で「タクシー」、上青江で「鉄道」、堅徳・長目で「路線バス」の利用割合がやや高くなっています。全体的には、「月に1日」以上の利用が、全ての地域・交通手段で20%未満となっており、公共交通が利用しにくい状況にあると考えられます。

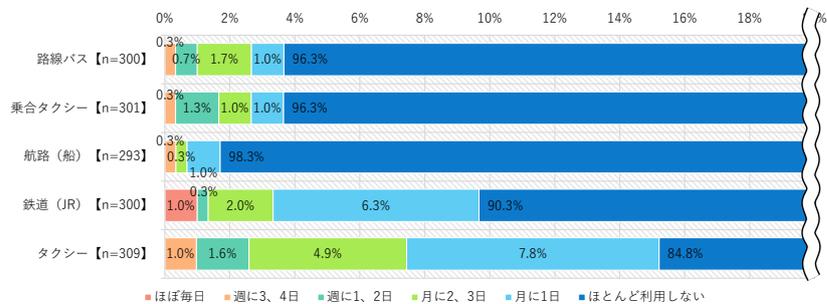


図 3-11 居住地別公共交通の利用状況【津久見】

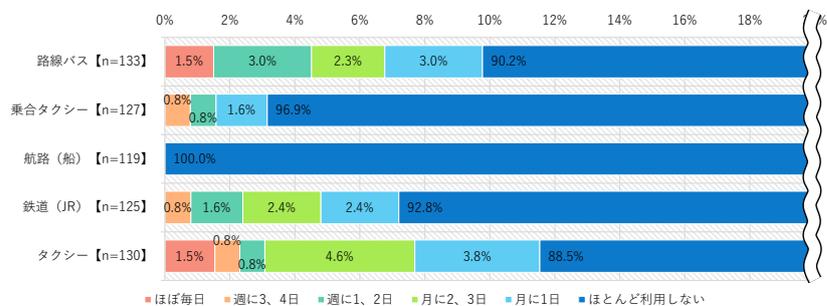


図 3-12 居住地別公共交通の利用状況【千怒・日代・四浦】

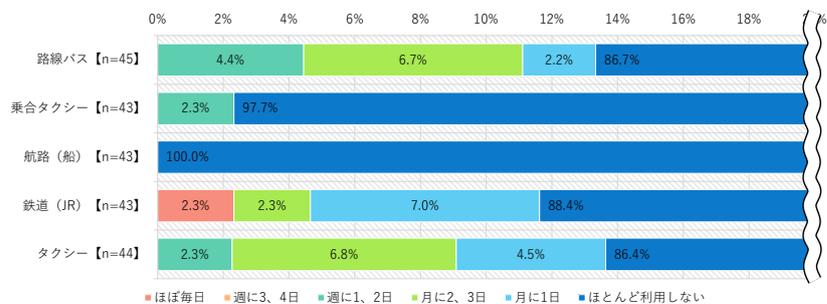


図 3-13 居住地別公共交通の利用状況【上青江】

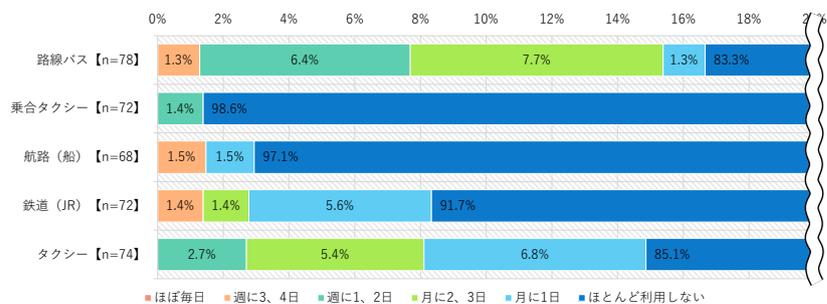


図 3-14 居住地別公共交通の利用状況【堅徳・長目】

利用状況を移動手段別・年齢別に見ると、路線バス・乗合タクシー・タクシーでは「75歳以上」の利用が多くなっています。また、鉄道では「18～39歳」の利用が他の世代より高くなっています。合計で見ると、タクシーの利用が若干他の移動手段よりも利用が多い状況となっています。

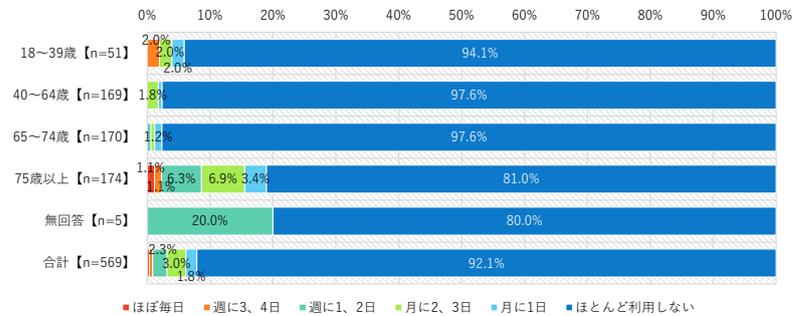


図 3-15 年齢別公共交通の利用状況【路線バス】

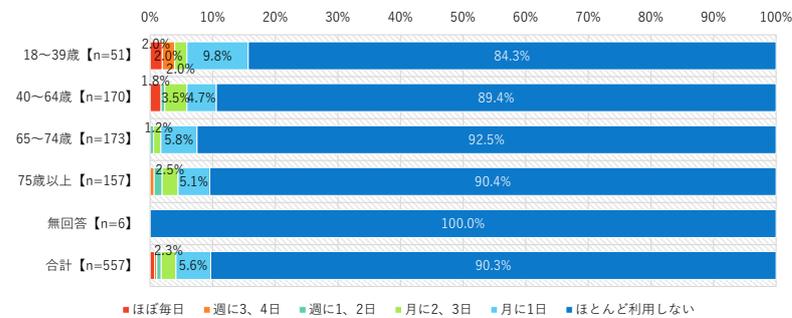


図 3-16 年齢別公共交通の利用状況【鉄道】

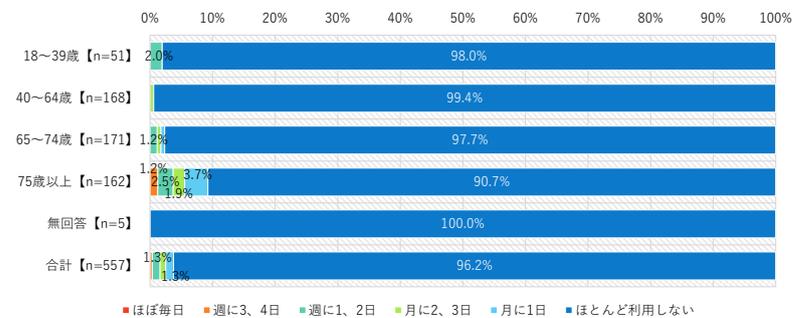


図 3-17 年齢別公共交通の利用状況【乗合タクシー】

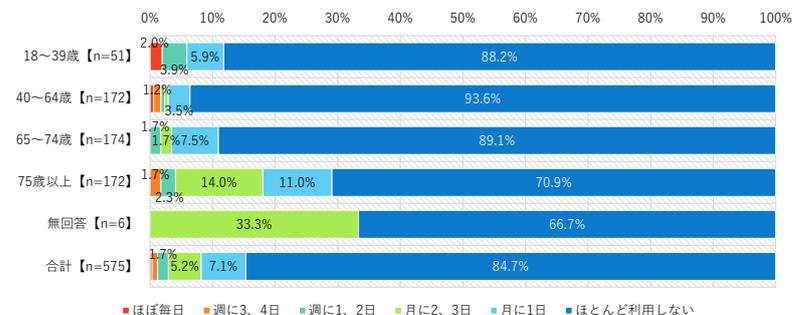


図 3-18 年齢別公共交通の利用状況【タクシー】

## (5) 日常的な外出行動

1番目に多い外出行動について、外出目的は「買い物」が最も多く、次いで「通勤」となっています。外出頻度は「ほぼ毎日」が最も多く、次いで「週に3、4日」となっています。外出先は「津久見市」の回答が最も高く約75%となっています。移動手段は「自動車（自ら運転）」が最も多く、次いで「自動車（家族等の送迎）」となっています。

概ね、用事を津久見市内で済ませており、その際の移動手段は自家用車が多数となっている状況です。

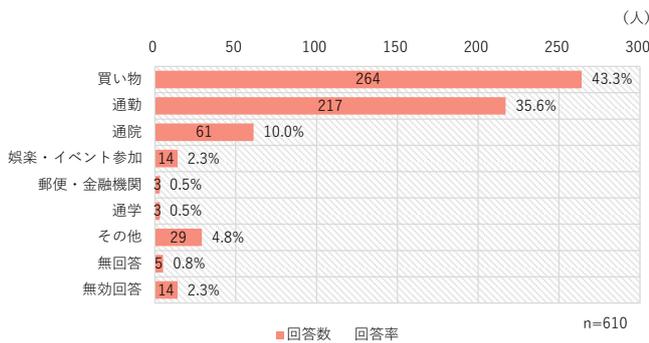


図 3-19 日常的な外出目的(1番目)

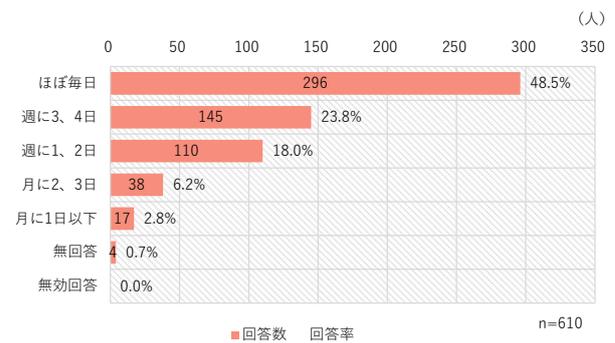


図 3-20 日常的な外出頻度(1番目)

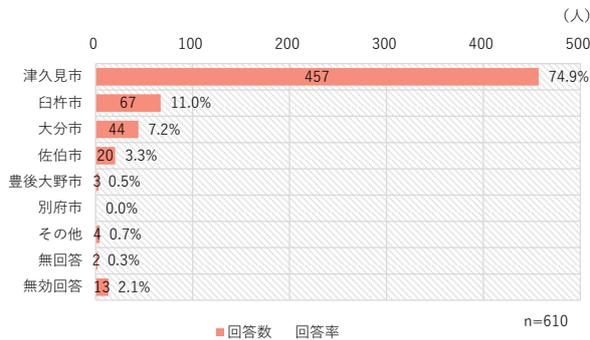


図 3-21 日常的な外出先(1番目)

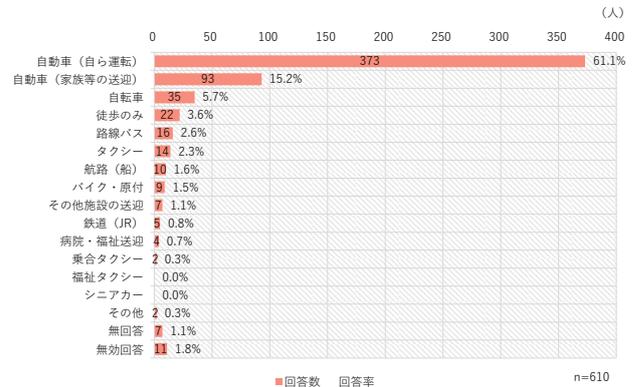


図 3-22 日常的な外出時の移動手段(1番目)

2 番目に多い外出行動について、外出目的は、「買い物」が一番多く、次いで「通院」となっています。外出頻度は「週に 1、2 日」が一番多く、次いで「月に 2、3 日」となっています。また、外出先は「津久見市」が多く、次いで「大分市」「臼杵市」となっており、その移動手段は、「自動車（自ら運転）」が最も多く、次いで「自動車（家族等の送迎）」となっています。

2 番目に多い外出行動では、外出頻度が低くなっているほか、大分市や臼杵市など行先が遠距離となっています。

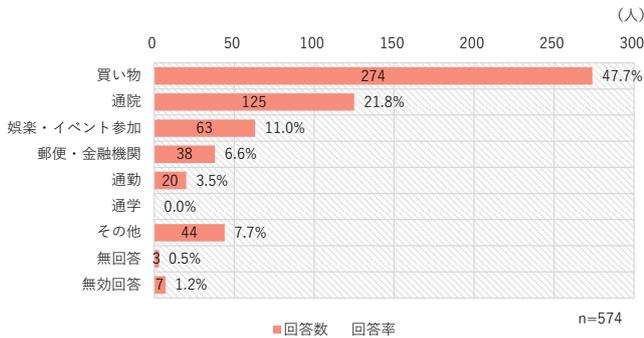


図 3-23 日常的な外出目的(2 番目)

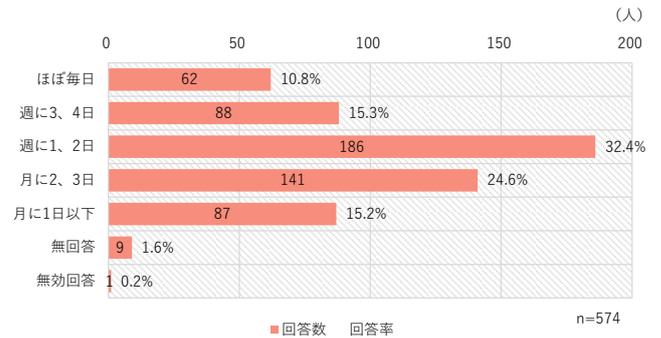


図 3-24 日常的な外出頻度(2 番目)

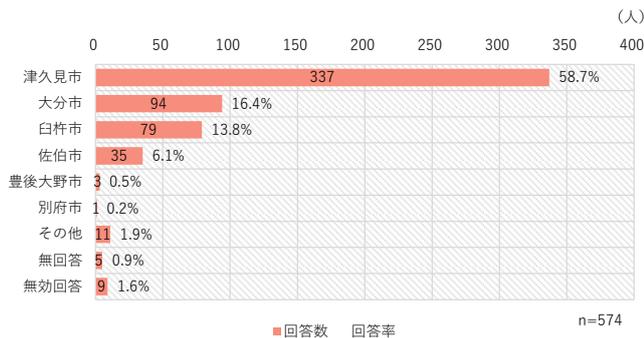


図 3-25 日常的な外出先(2 番目)

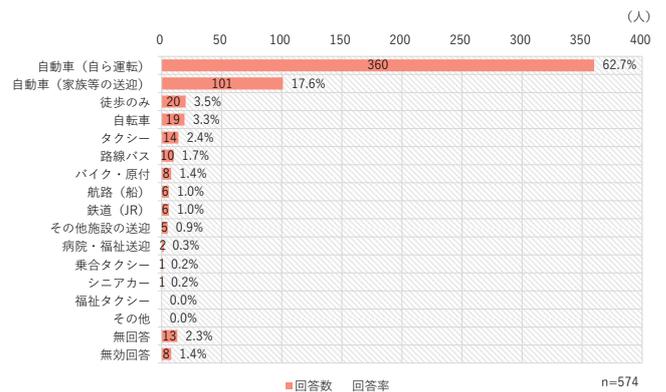


図 3-26 日常的な外出時の移動手段(2 番目)

居住地別では、外出先は離島を除いてどの地域でも「津久見市」が7割以上を占めています。離島では「大分市」の割合が他地域に比べて高くなっています。

移動手段は、離島を除いてどの地域でも「自動車（自ら運転）」が6割前後を占めています。また、離島では「航路」の割合が高く、堅徳・長目、上青江では「路線バス」の割合が他地域に比べて高くなっています。

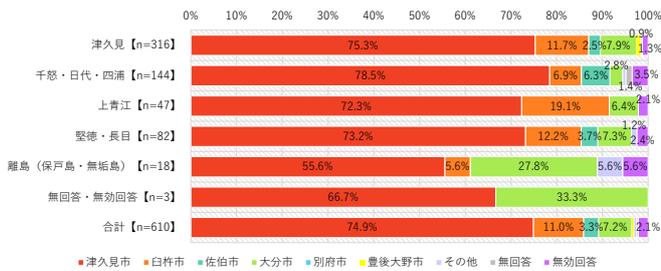


図 3-27 居住地別日常的な外出先（1番目）

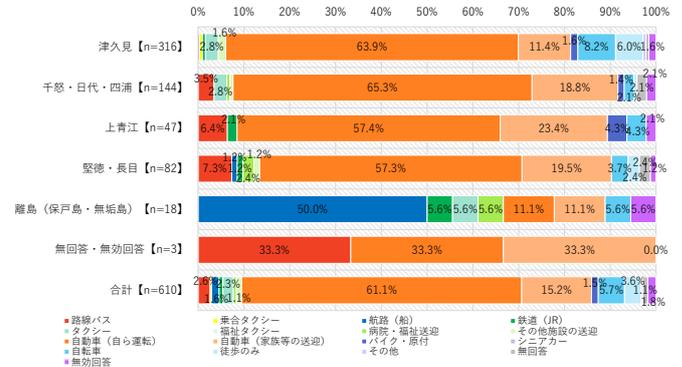


図 3-28 居住地別日常的な移動手段（1番目）

年齢別では、外出目的は年齢が上がるにつれ「買い物」と「通院」の割合が増加しています。外出先は、年齢が上がるにつれ「津久見市」の割合が増加しています。

外出頻度は、年齢が上がるにつれ低下し、移動手段は年齢が上がるにつれ「自動車（自ら運転）」が低下し、「自動車（家族等の送迎）」や「路線バス」が増加しています。

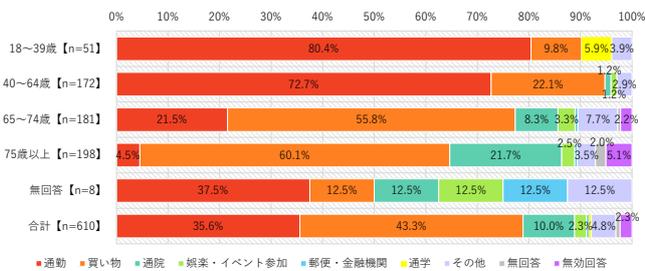


図 3-29 年齢別日常的な外出目的（1番目）

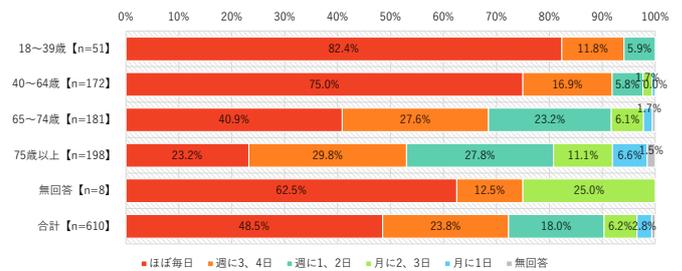


図 3-30 年齢別日常的な外出頻度（1番目）



図 3-31 年齢別日常的な外出先（1番目）

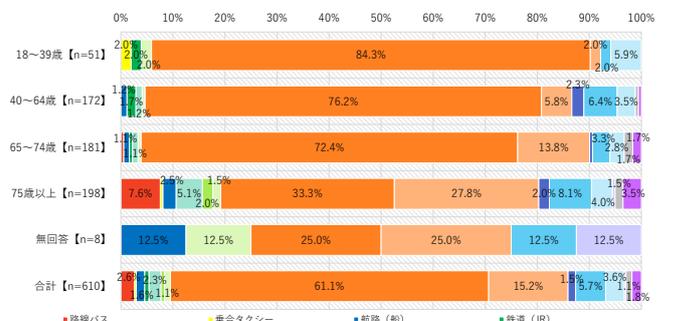


図 3-32 年齢別日常的な移動手段（1番目）

## (6) 送迎の状況

送迎の状況については、「(人)を送迎している」が20.3%、「(人から)送迎してもらっている」が18.8%となっています。送迎頻度は「週に1、2日」が最も多く、次いで「月に2、3日」となっています。

送迎の問題点は、「用事等で送迎できないことがある」が最も多く、公共交通への転換条件としては、「送迎できない時にすぐに対応」が37.3%、「自宅から乗ることができる」が27.8%となっています。

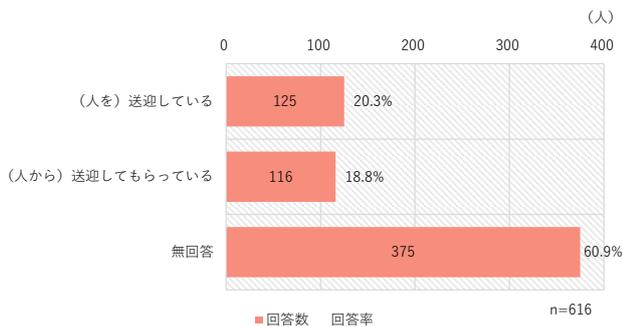


図 3-33 送迎の状況

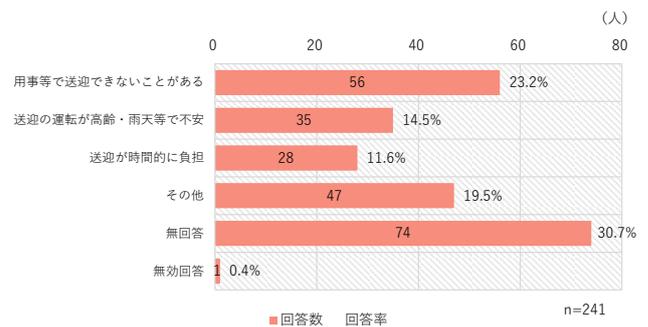


図 3-34 送迎の問題点

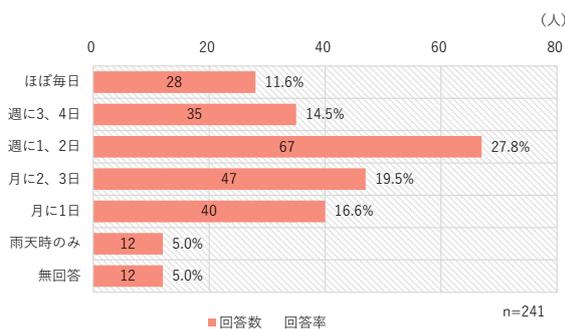


図 3-35 送迎の頻度

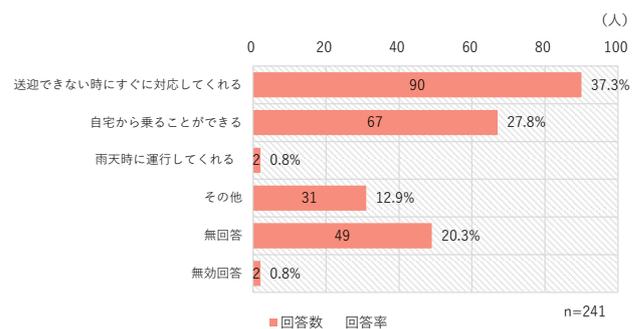


図 3-36 送迎から公共交通への転換条件

離島を除く居住地別では、「千怒・日代・四浦」で「人から送迎してもらっている」の割合が少し高くなっています。年齢別では、40～64歳をピークに年齢が上がるにつれ「人を送迎している」の割合が低下していますが、65～74歳でも、「人を送迎している」方は55.0%となっています。

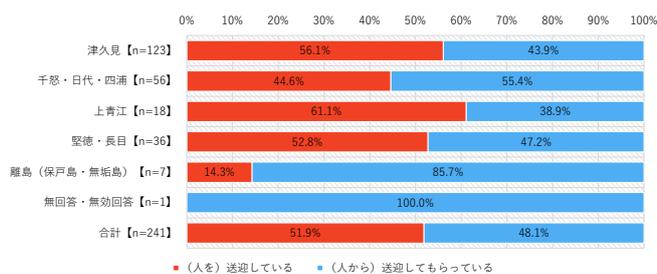


図 3-37 居住地別送迎の状況

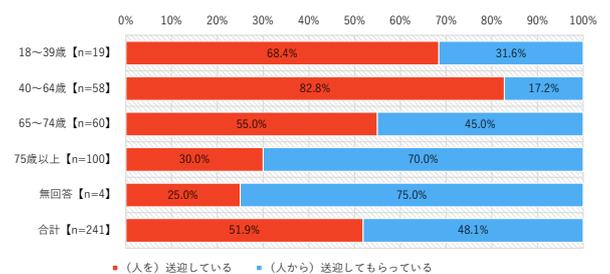


図 3-38 年齢別送迎の状況

## (7) 公共交通を利用しない理由・不満点

公共交通を利用しない理由として、「マイカーを運転して移動できる」が68.2%で最も高く、次いで「乗りたい時間にバスの運行がない」と「運行本数が少ない」がそれぞれ22.4%、「送迎してもらっている」が14.6%と続いています。

その他公共交通に関わる問題として「行きたい方向に路線がない」「バス停が遠い」「運賃が高い」という回答も多く見られました。

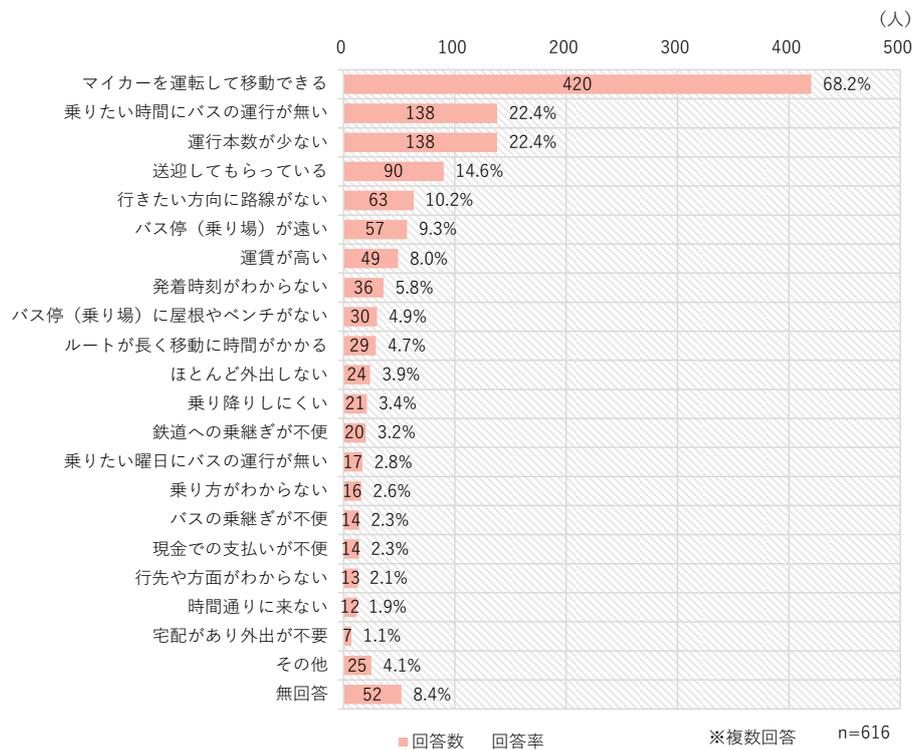


図 3-39 公共交通を利用しない理由・不満点

居住地別では、上青江で「乗りたい時間にバスの運行が無い」の割合が少し高い結果となりました。また、年齢別では、74歳までは「マイカーを運転して移動できる」が多くなっていますが、75歳以上ではその割合が23.6%と低くなっています。75歳代以上では「送迎してもらっている」が13.9%とやや高く、18~39歳で「運賃が高い」が10.7%とやや高くなっています。

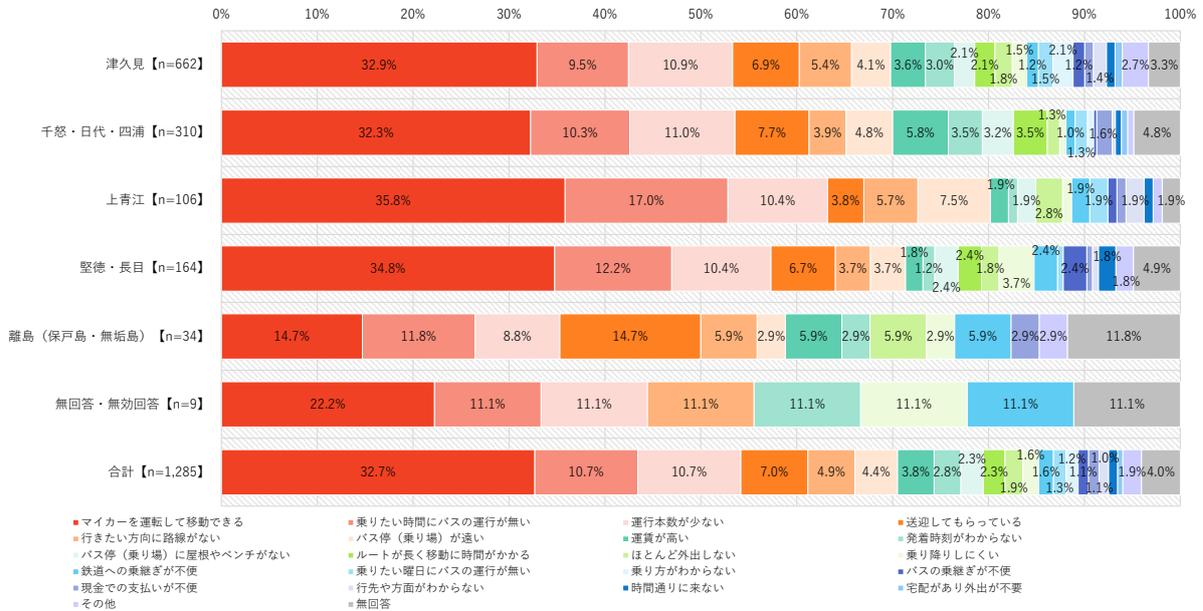


図 3-40 居住地別公共交通を利用しない理由・不満点

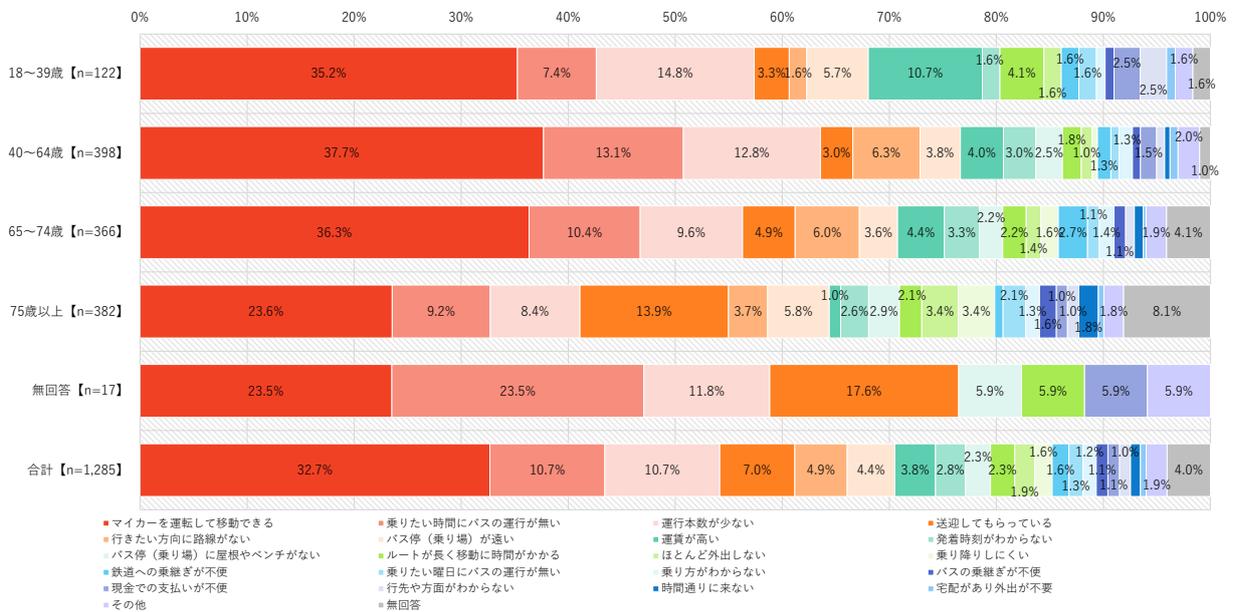


図 3-41 年齢別公共交通を利用しない理由・不満点

## (8) 公共交通の利用意向

公共交通の利用意向については、「路線バス等の運賃軽減」「路線バス・乗合タクシーやタクシーを組合わせて往復で割引が受けられるサービス」「路線バスよりも小型の車両で、自宅近くで乗降出来る予約制乗合タクシーの導入」で、「使ってみたい」と「やや使ってみたい」の合計の割合が5割前後となりました。

また、マイカー利用から公共交通の転換についても、上記3つが「転換する」の割合が高くなっています。

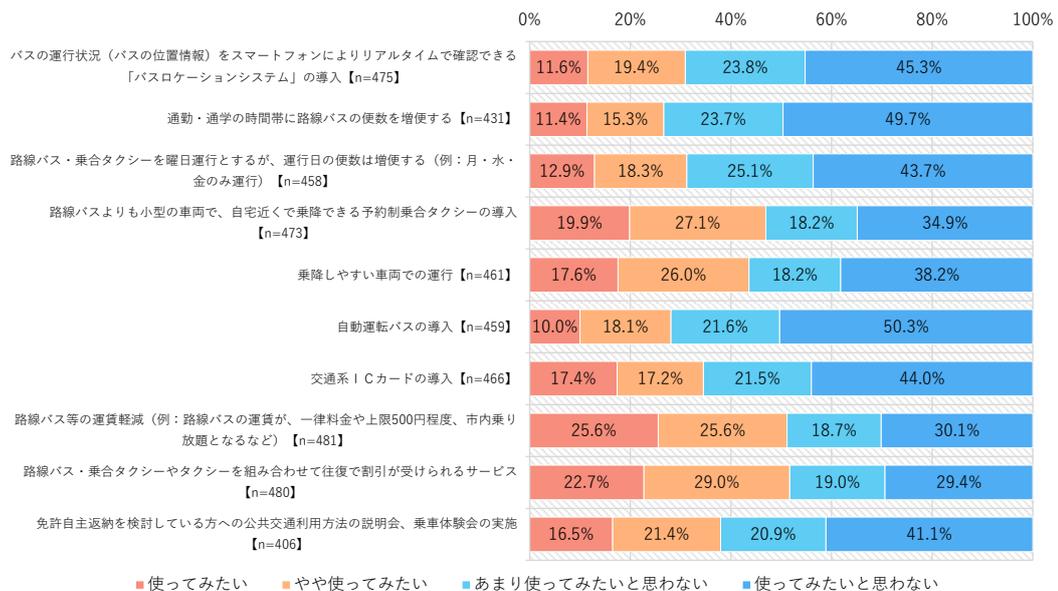


図 3-42 条件別公共交通の利用意向

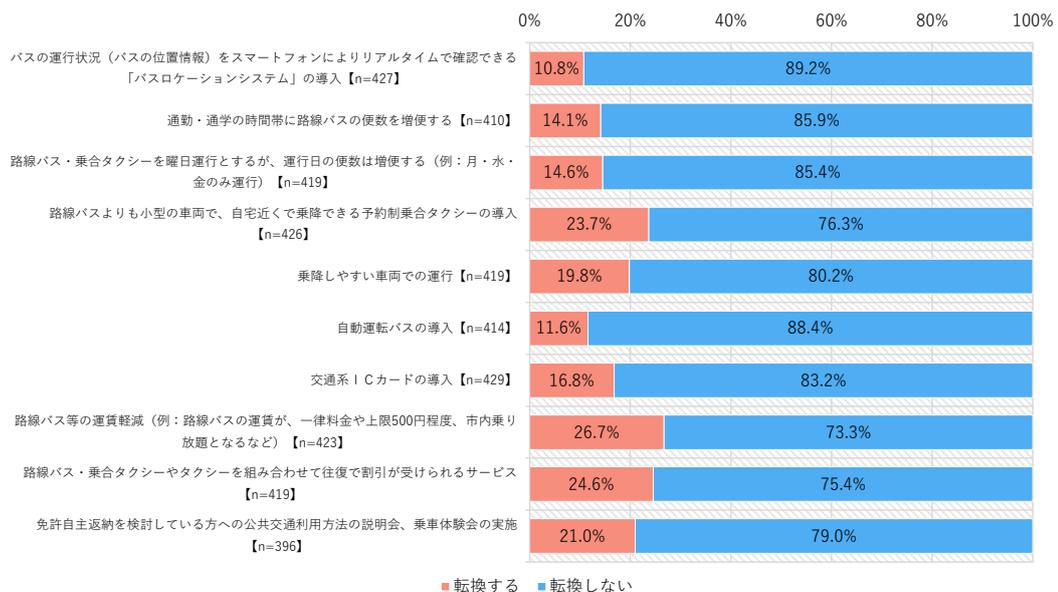


図 3-43 条件別マイカー利用から公共交通への転換

居住地別では、「バスロケーションシステムの導入」「通勤通学時間帯の増便」「曜日運行・運行日の増便」は、離島を除き「上青江」で利用意向が高い傾向が見られました。また、予約型乗合タクシーは、どの地区でも利用意向が他の条件より高くなっています。

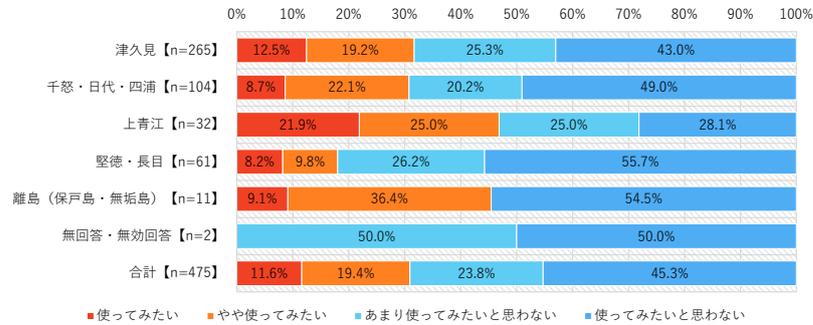


図 3-44 居住地別公共交通の利用意向【バスロケーションシステムの導入】

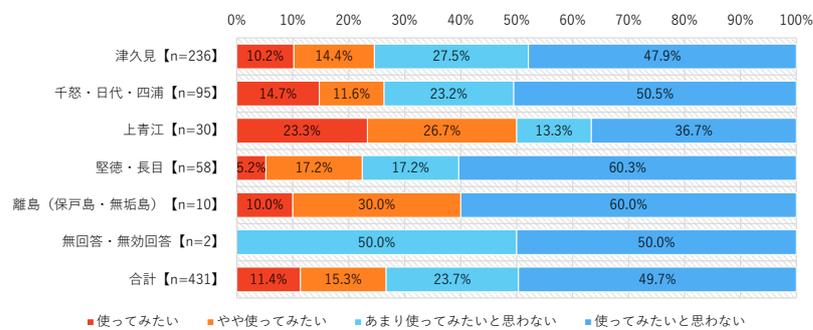


図 3-45 居住地別公共交通の利用意向【通勤通学時間帯の増便】

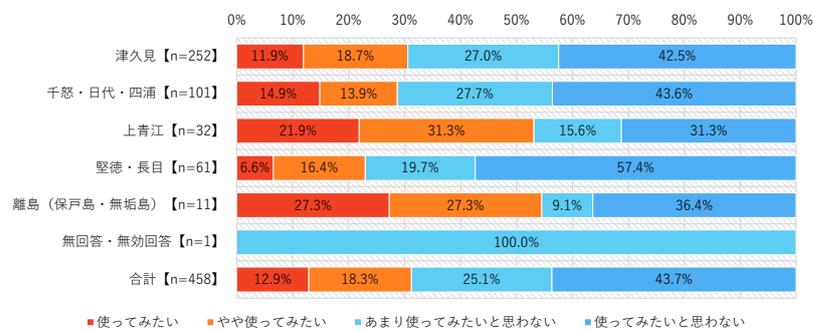


図 3-46 居住地別公共交通の利用意向【曜日運行・運行日の増便】

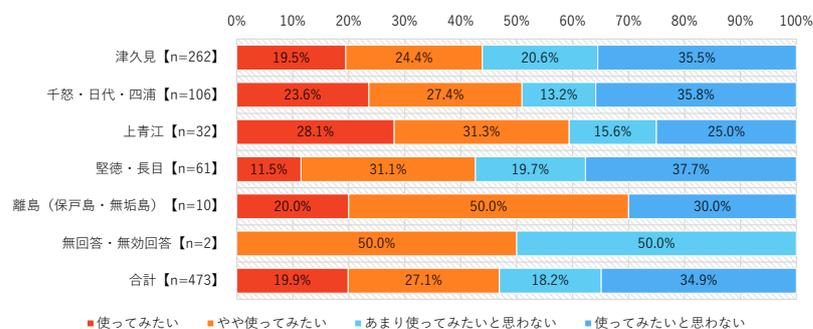


図 3-47 居住地別公共交通の利用意向【自宅近くの予約型乗合タクシー】

「乗降しやすい車両の導入」「自動運転バスの導入」「交通系 IC カードの導入」は、離島を除き「上青江」で利用意向がやや高くなっています。また、「路線バス等の運賃軽減」は、どの地区でも利用意向が他の条件より高くなっています。

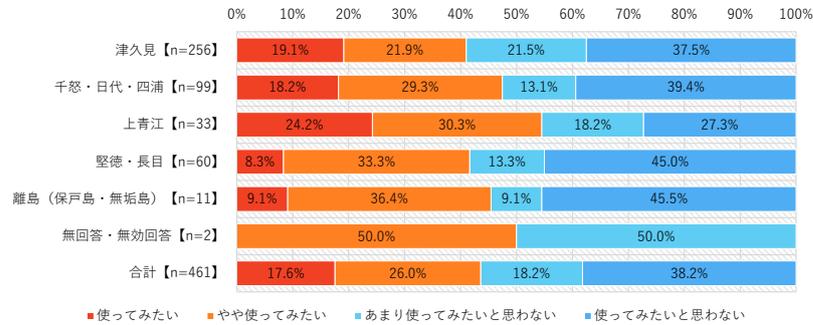


図 3-48 居住地別公共交通の利用意向【乗降しやすい車両の導入】

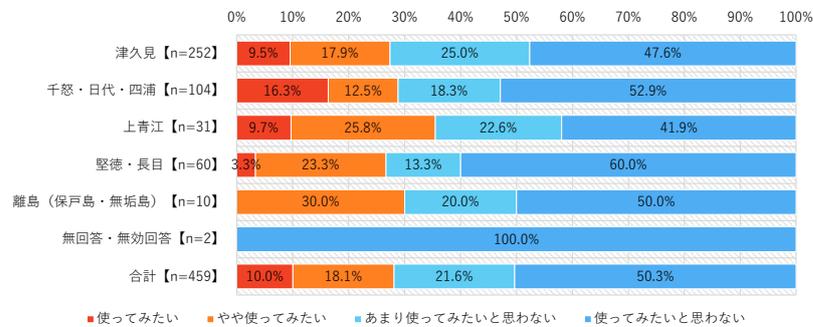


図 3-49 居住地別公共交通の利用意向【自動運転バスの導入】

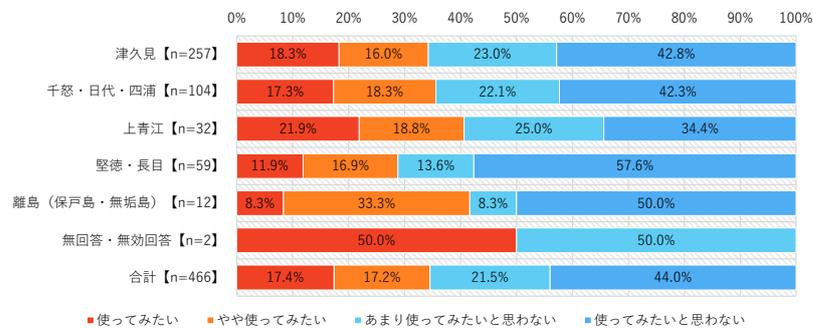


図 3-50 居住地別公共交通の利用意向【交通系 IC カードの導入】

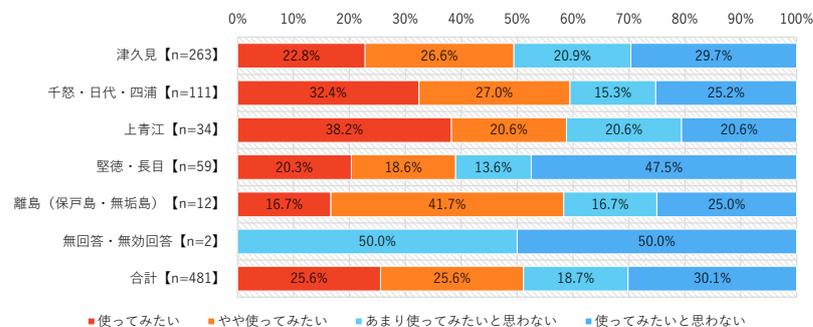


図 3-51 居住地別公共交通の利用意向【路線バス等の運賃軽減】

「免許返納検討者への説明会・乗車体験会」は、離島を除き「上青江」で利用意向が高く、「路線バス・タクシー等の組合せ・割引サービス」は、どの地区でも利用意向が他の条件より高くなっています。

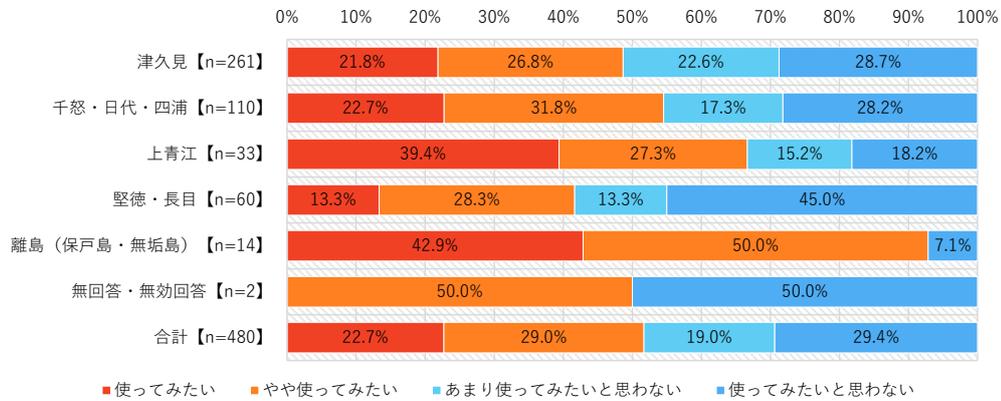


図 3-52 居住地別公共交通の利用意向【路線バス・タクシー等の組合せ・割引サービス】

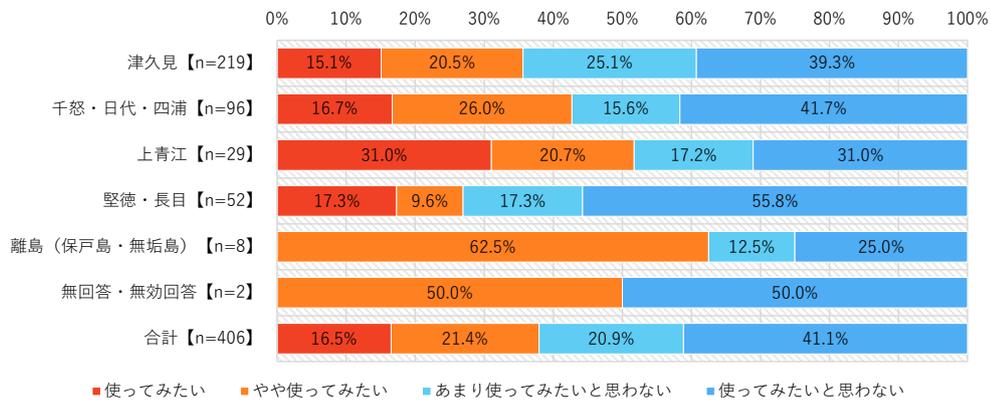


図 3-53 居住地別公共交通の利用意向【免許返納検討者への説明会・乗車体験会】

年齢別では、「バスロケーションシステムの導入」「通勤通学時間帯の増便」は、「18～39歳」で利用意向が高い傾向が見られました。また、「曜日運行・運行日の増便」「予約型乗合タクシー」は「75歳以上」で利用意向が高くなっています。

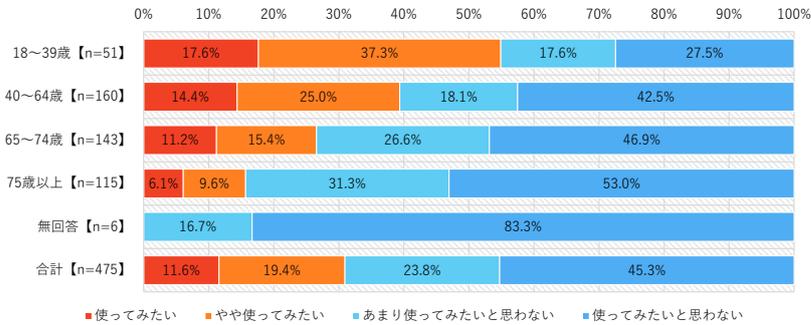


図 3-54 年齢別公共交通の利用意向【バスロケーションシステムの導入】

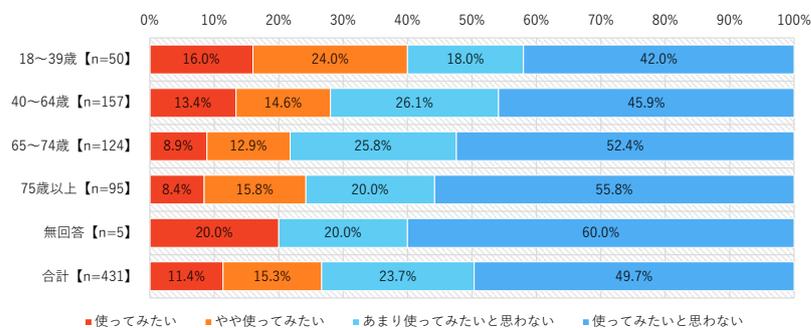


図 3-55 年齢別公共交通の利用意向【通勤通学時間帯の増便】

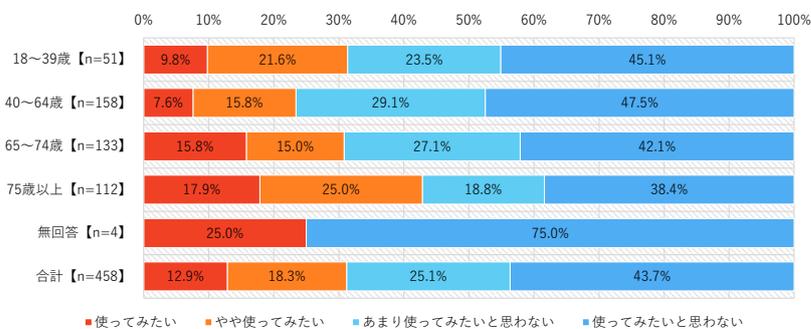


図 3-56 年齢別公共交通の利用意向【曜日運行・運行日の増便】

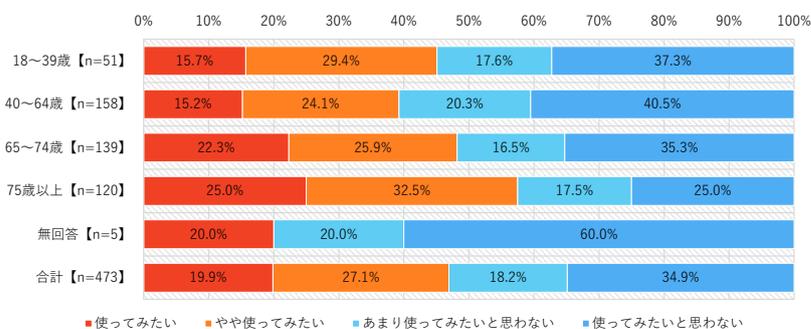


図 3-57 年齢別公共交通の利用意向【自宅近くの予約型乗合タクシー】

「自動運転バスの導入」「交通系 IC カードの導入」「路線バス等の運賃軽減」は、「18～39 歳」で利用意向が高い傾向が見られます。また、「乗降しやすい車両の導入」は、「75 歳以上」で利用意向が高くなっています。

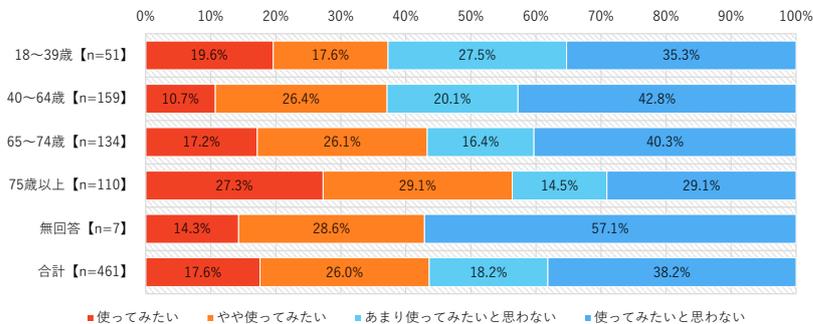


図 3-58 年齢別公共交通の利用意向【乗降しやすい車両の導入】

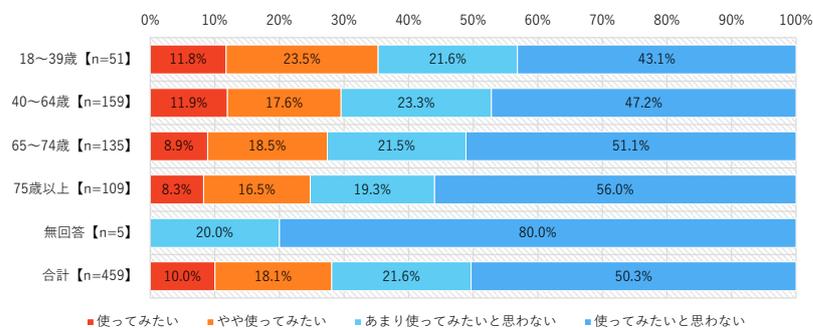


図 3-59 年齢別公共交通の利用意向【自動運転バスの導入】

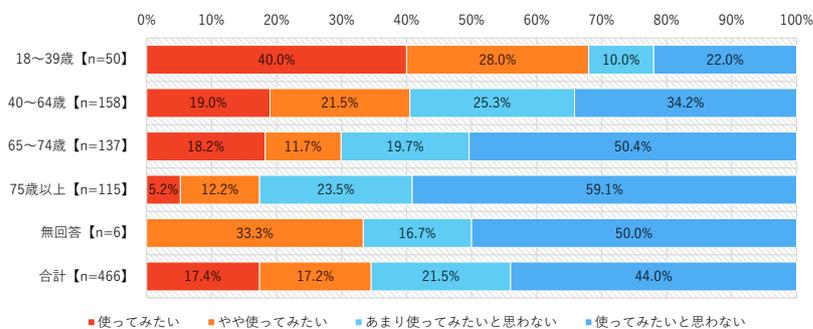


図 3-60 年齢別公共交通の利用意向【交通系 IC カードの導入】

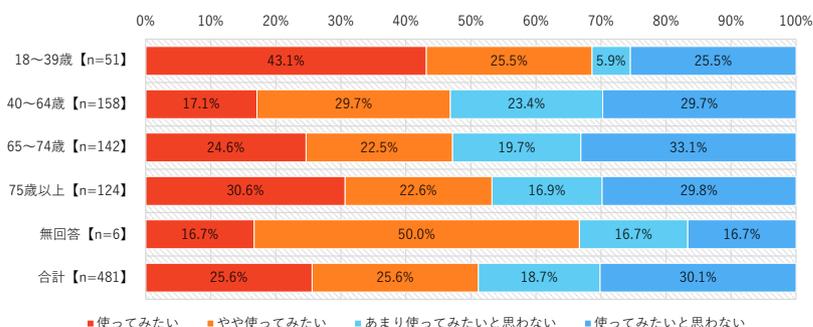


図 3-61 年齢別公共交通の利用意向【路線バス等の運賃軽減】

「免許返納検討者への説明会・乗車体験会」は、「18～39歳」で利用意向が高い傾向が見られます。また、「路線バス・タクシー等の組合せ・割引サービス」は、「18～39歳」「75歳以上」で利用意向が高くなっています。

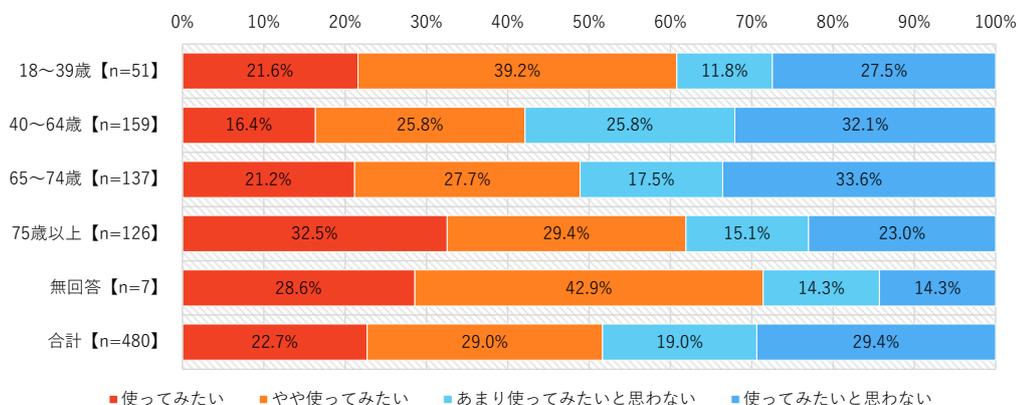


図 3-62 年齢別公共交通の利用意向【路線バス・タクシー等の組合せ・割引サービス】

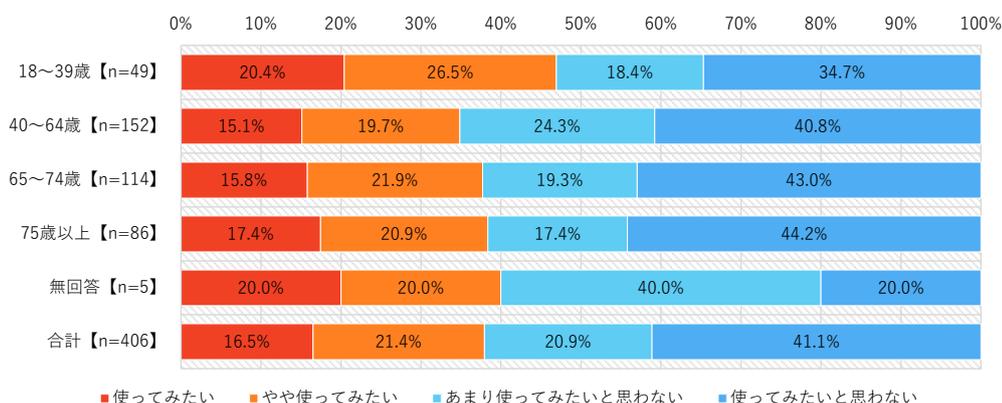


図 3-63 年齢別公共交通の利用意向【免許返納検討者への説明会・乗車体験会】

### 3-1-2 高校生の移動実態

津久見市内の公共交通の利用状況を調査するため、公共交通の主な利用者層である津久見市内在住の高校生 370 人を対象に、普段の移動についての Web アンケート調査を実施しました。回答期間は令和 5 年 7 月 24 日～8 月 11 日とし、計 128 票回収しました。

表 3-2 高校生アンケート調査の概要

調査方法	Web アンケート																			
調査期間	令和 5 年 7 月 24 日 (月) ～8 月 11 日 (金・祝日)																			
調査対象	津久見市在住の高校生 370 人																			
回答数	128 票 (回収率：34.6%)																			
各地区の回答状況																				
高校別回答状況	<table border="1" style="float: right; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>その他の回答内容</th> <th>回答数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>大分舞鶴高校</td><td>6</td></tr> <tr><td>楊志館高校</td><td>4</td></tr> <tr><td>芸術緑丘高校</td><td>3</td></tr> <tr><td>大分工業高等専門学校</td><td>3</td></tr> <tr><td>大分高校</td><td>3</td></tr> <tr><td>大分商業高校</td><td>3</td></tr> <tr><td>大分鶴崎高校</td><td>3</td></tr> <tr><td>大分東明高校</td><td>3</td></tr> </tbody> </table> <p>◆その他の主要高校</p>		その他の回答内容	回答数	大分舞鶴高校	6	楊志館高校	4	芸術緑丘高校	3	大分工業高等専門学校	3	大分高校	3	大分商業高校	3	大分鶴崎高校	3	大分東明高校	3
その他の回答内容	回答数																			
大分舞鶴高校	6																			
楊志館高校	4																			
芸術緑丘高校	3																			
大分工業高等専門学校	3																			
大分高校	3																			
大分商業高校	3																			
大分鶴崎高校	3																			
大分東明高校	3																			

## (1) 回答者の属性

アンケート回答者の学年について、「1年生」が41.4%と最も高く、次いで「2年生」31.3%、「3年生」27.3%となっています。

回答者の性別について、「女性」が「男性」よりやや多い結果となっています。

また、部活動の所属の有無については「所属している」が75.0%と高い割合となりました。

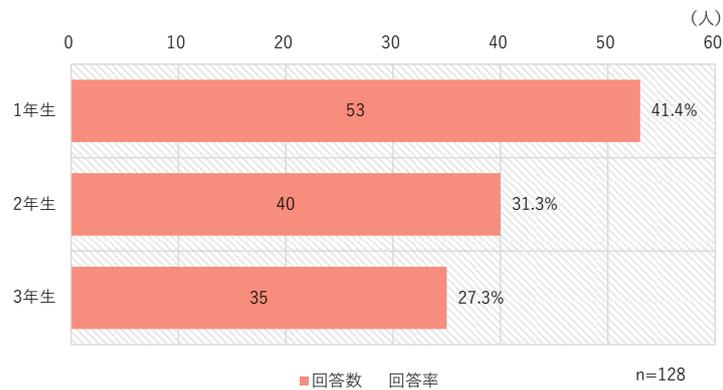


図 3-64 学年

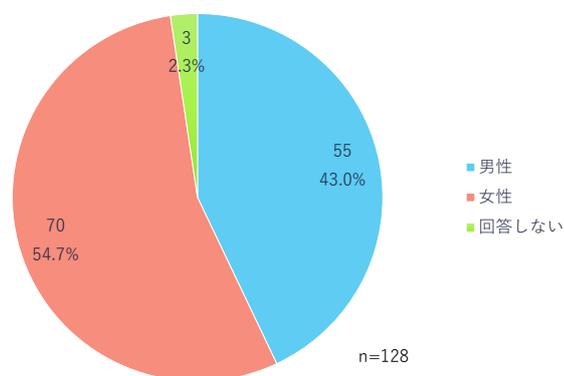


図 3-65 性別

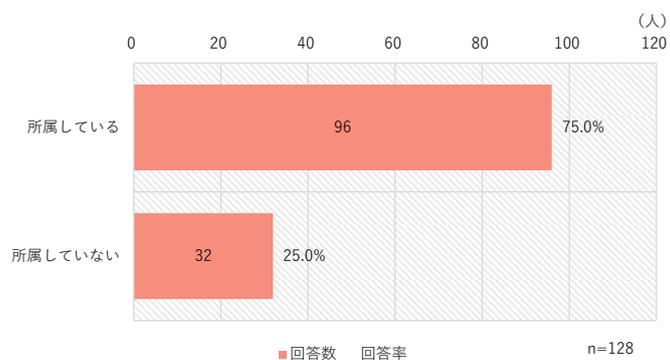


図 3-66 部活動の所属の有無

## (2) 通学手段

晴天時の通学手段では登下校ともに「JR」が6割を越えて最も多く、次いで「自転車」「家族の送迎」「徒歩」が上位を占めています。

一方雨天時の通学手段では、「自転車」の減少分が「家族の送迎」に代わり、「家族の送迎」が最も多くなり、以下「JR」「徒歩」「自転車」が続く結果となりました。

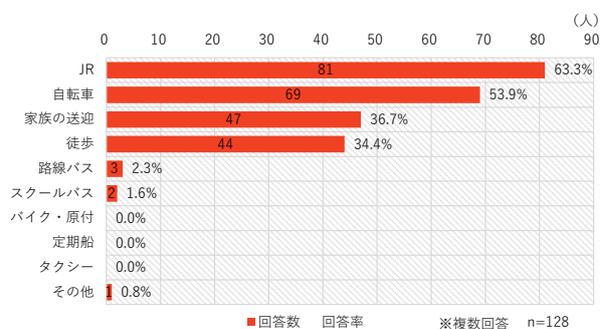


図 3-67 登校時の通学手段（晴天時）

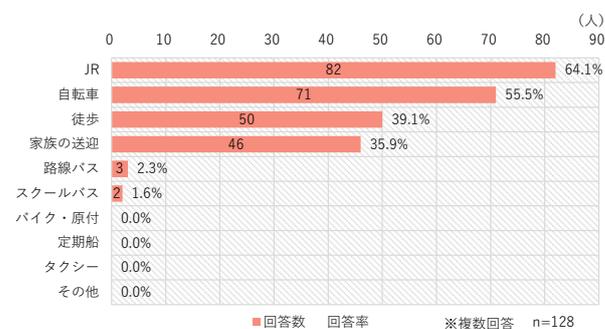


図 3-68 下校時の通学手段（晴天時）

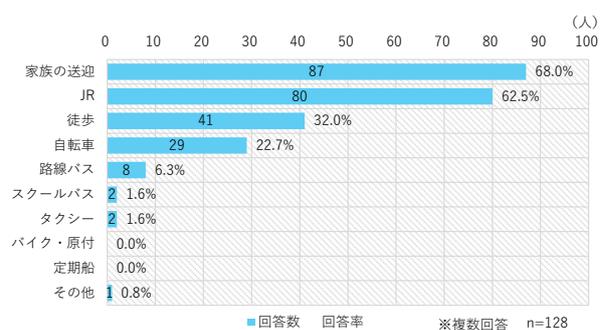


図 3-69 登校時の通学手段（雨天時）

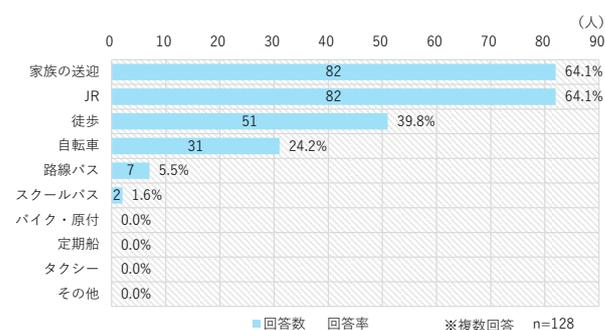


図 3-70 下校時の通学手段（雨天時）

### (3) 通学時間

雨天時に自転車から送迎に代わることから、雨天時では晴天時より「10分未満」「約10分」が増加（通学時間が短縮）し、30分前後が減少しています。

1時間以上の通学時間では、登校・下校、晴天・雨天では、概ね変化は見られません。

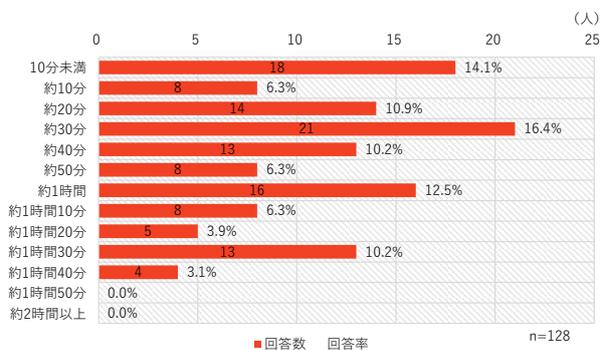


図 3-71 登校時の通学時間（晴天時）

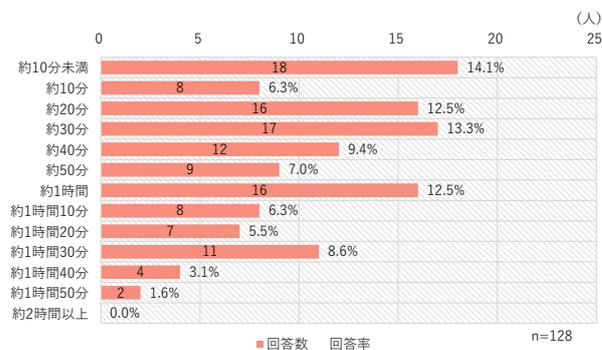


図 3-72 下校時の通学時間（晴天時）

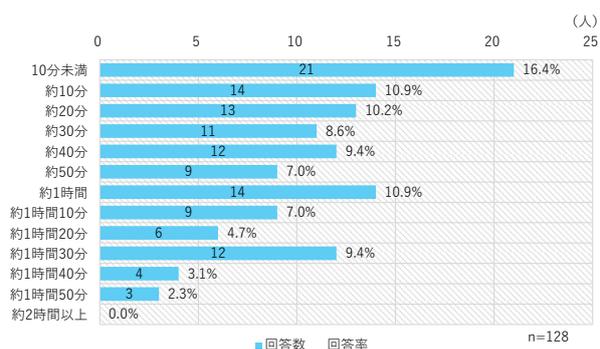


図 3-73 登校時の通学時間（雨天時）

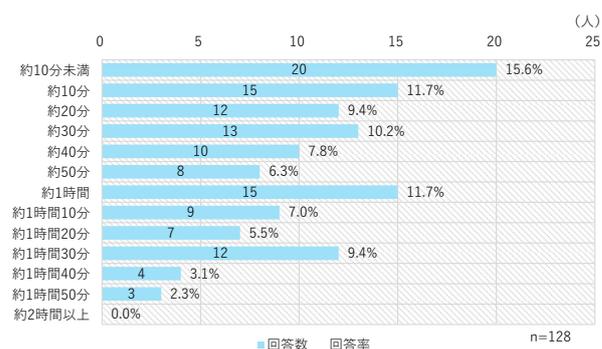


図 3-74 下校時の通学時間（雨天時）

#### (4) 送迎状況

通学時の送迎頻度について、「通学時は毎日」が25.8%、「雨の日のみ」「送迎してもらっていない」は24.2%となりました。

送迎できない場合の移動手段について、「自転車」で通学する人が49.5%とほぼ半数を占め、送迎の理由は「雨天だから」が61.9%で最も高くなっています。

送迎する際の問題点として、「仕事等で送迎できない」「時間的負担になっている」が約4割を占めています。

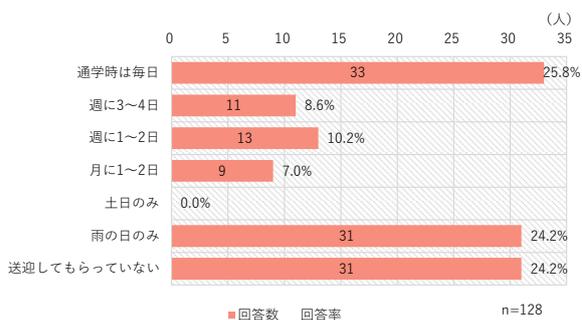


図 3-75 通学時の送迎頻度



図 3-76 送迎できない場合の移動手段

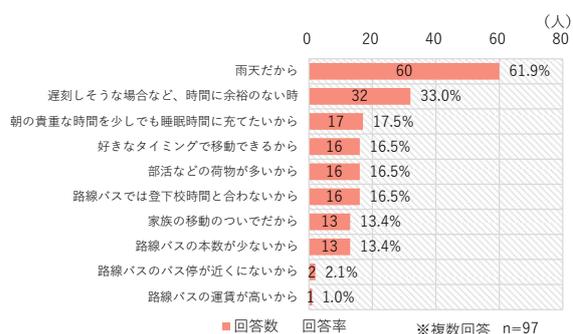


図 3-77 送迎の理由

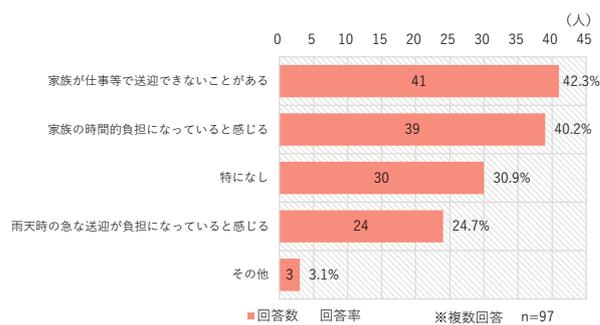


図 3-78 送迎時の問題点

## (5) 出発・帰宅時刻及び定期券等の利用の有無

登校時の自宅の出発時間は、「7 時台」が 57.0%で最も高く、次いで「5 時台」17.2%、「6 時台」16.4%となっています。

また、下校時の学校の出発時間の割合は、「19 時台」28.1%、「18 時台」27.3%、「16 時台」21.1%が高い結果となっています。

定期券等の利用の有無については、通学定期券は 84.5%が利用しており、利用していない人は 8.3%となりました。

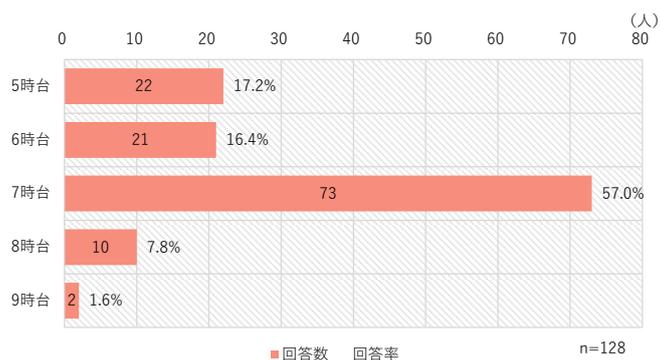


図 3-79 通学時の自宅出発時刻

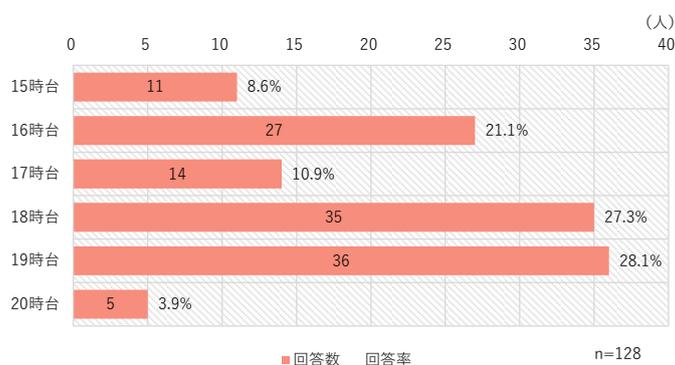


図 3-80 下校時の学校出発時刻

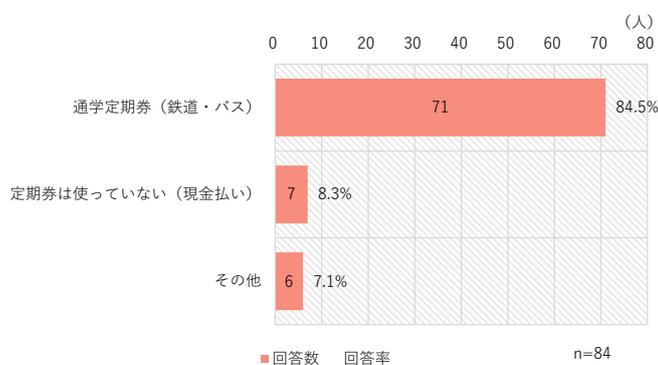


図 3-81 定期券等の利用の有無

## (6) 公共交通の改善点

「運行本数が少ない」が84.4%で最も高く、次いで「乗りたい時間に運行されていない」が53.1%となっています。

その他公共交通に関わる問題として「運賃が高い」「最終便が早い」が多い結果となりました。

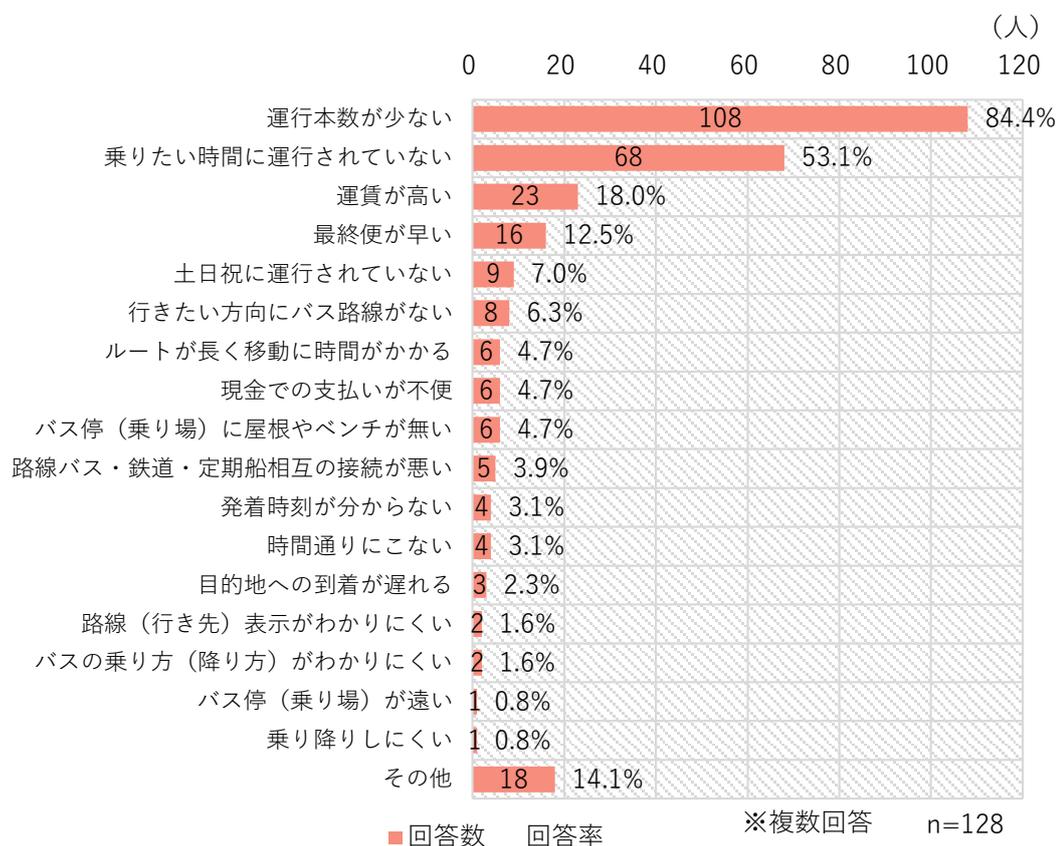


図 3-82 公共交通の改善点

## (7) 公共交通の利用条件・送迎からの転換条件

公共交通の利用条件では、C「運賃（定期券代）が現在よりも安くなる」が75.8%と使うようになる条件では最も高く、以下、F「路線バスや列車の車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える」、B「路線バス・鉄道のダイヤが登下校時間に合わせて運行」、E「通学定期券を提示すると、地元飲食店等でのサービスや割引が受けられる」が続く結果となりました。

送迎からの転換条件については、C・E・Bの順で「転換する」の回答率が高い結果となっています。

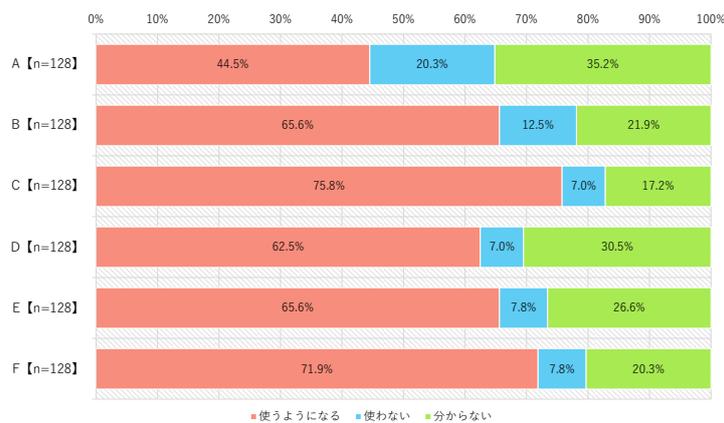


図 3-83 公共交通の利用条件

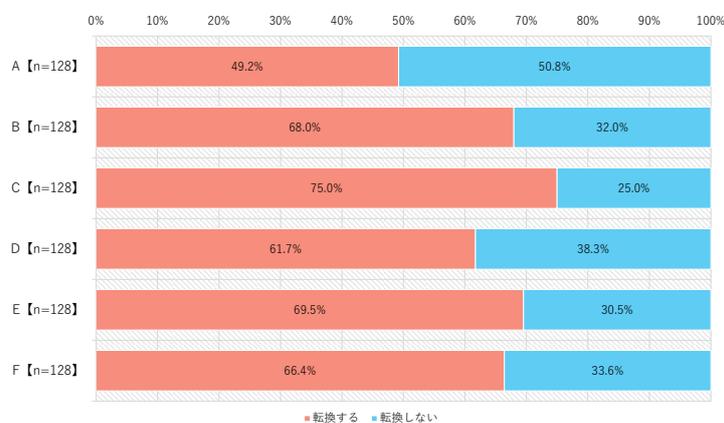


図 3-84 送迎からの転換条件

表 3-3 条件項目

A	路線バスのバス停が学校内（または学校のそば）まで乗り入れるようになる
B	路線バス・鉄道のダイヤが登下校時間に合わせて運行
C	運賃（定期券代）が現在よりも安くなる
D	通学定期券（鉄道・バス）を持っていると、土日祝日はある一定のエリアを自由に乗り降りできる
E	通学定期券（鉄道・バス）を提示すると、地元飲食店等でのサービスや割引が受けられる
F	路線バスや列車の車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える

## 【居住地別】

居住地別に見ると、B「路線バス・鉄道のダイヤが登下校時間に合わせて運行」及びC「運賃（定期券代）が現在より安くなる」は、「上青江」で利用意向が高い傾向が見られました。

また、C「運賃（定期券代）が現在より安くなる」は、「千怒・日代・四浦」でも利用意向が高くなっています。

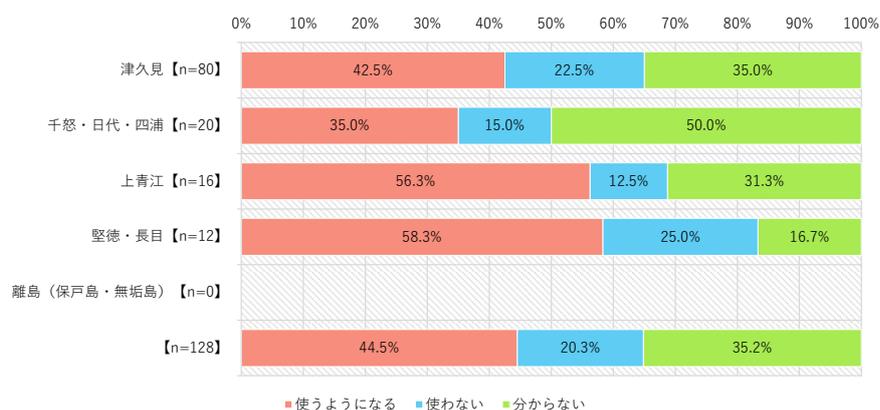


図 3-85 公共交通の利用条件【A（バスが学校内まで乗り入れ）】

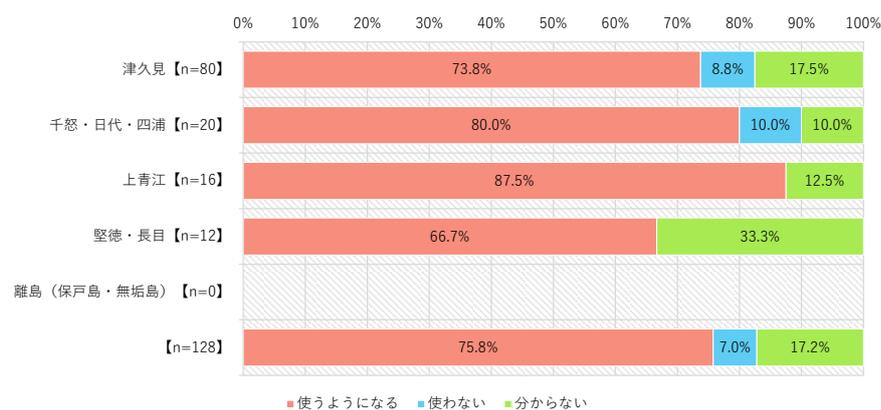


図 3-86 公共交通の利用条件【B（バス・鉄道が登下校時間に合わせて運行）】

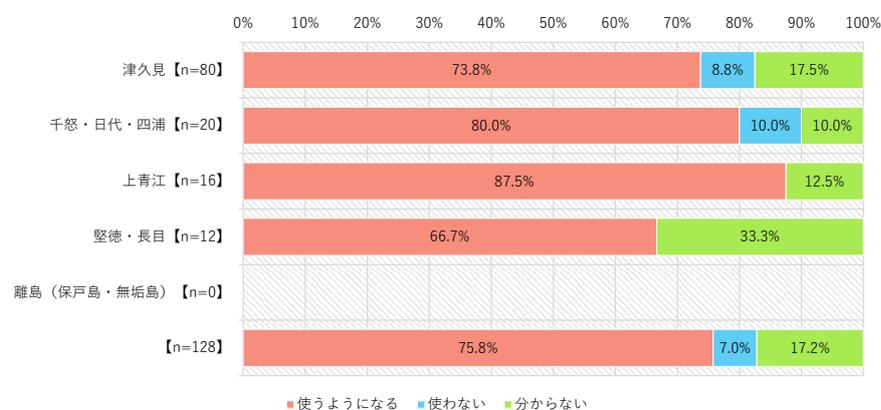


図 3-87 公共交通の利用条件【C（運賃が現在より安くなる）】

E「定期券を提示すると、地元飲食店等でのサービス・割引が受けられる」及び F「路線バスや列車の車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fi が使える」は、「千怒・日代・四浦」で利用意向が高い傾向が見られました。

上記2つの条件は、「上青江」でも利用意向が平均より高くなっています。

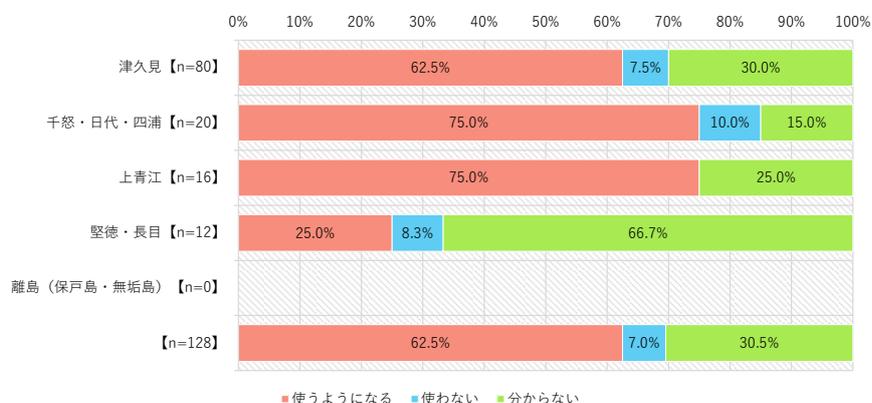


図 3-88 公共交通の利用条件【D（定期券を持っていると、土日祝日はある一定のエリアで自由に乗降できる）】

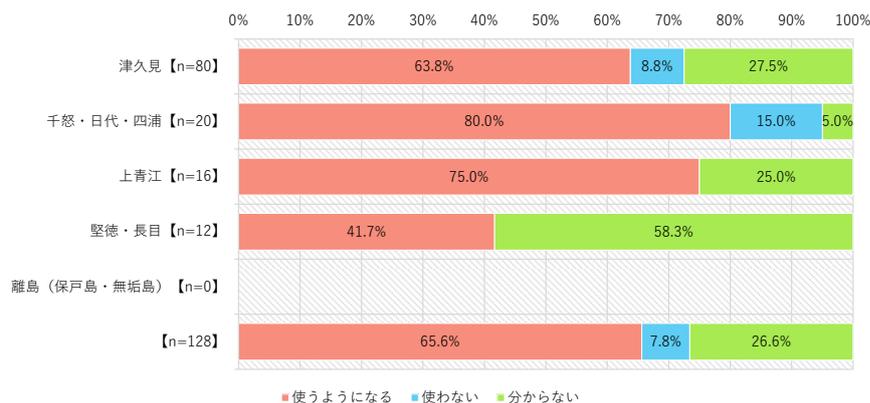


図 3-89 公共交通の利用条件【E（定期券を提示すると、地元飲食店等でのサービスや割引が受けられる）】

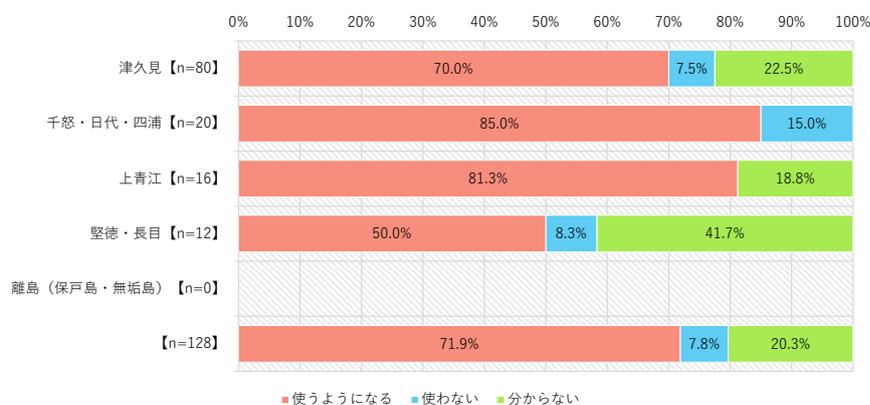


図 3-90 公共交通の利用条件【F（路線バスや列車の車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fi が使える）】

### 【移動手段別】

「家族の送迎」で利用意向が最も高い条件は、C「運賃（定期券代）が現在より安くなる」の 85.1%でした。次いで、E「定期券を提示すると、地元飲食店等でのサービスや割引が受けられる」の 76.6%、F「路線バスや列車の車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える」の 74.5%となっています。

また、「JR」で利用意向が最も高い条件も、C「運賃（定期券代）が現在より安くなる」で 91.4%でした。次いで、F「路線バスや列車の車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える」の 81.5%、B「路線バス・鉄道のダイヤが登下校時間に合わせて運行」の 80.2%という順になりました。

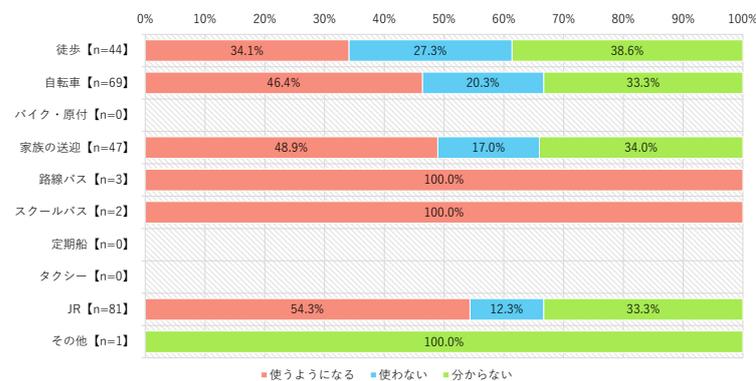


図 3-91 公共交通の利用条件【A（バスが学校内まで乗り入れ）】

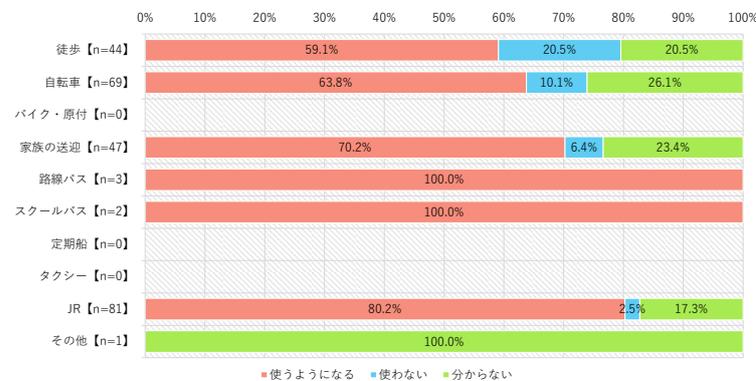


図 3-92 公共交通の利用条件【B（バス・鉄道が登下校時間に合わせて運行）】

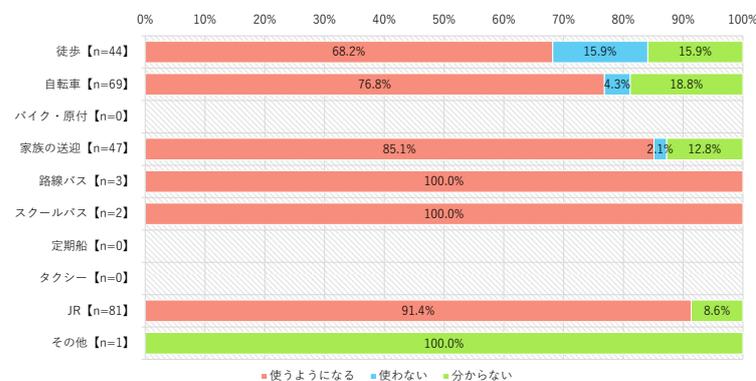


図 3-93 公共交通の利用条件【C（運賃が現在より安くなる）】

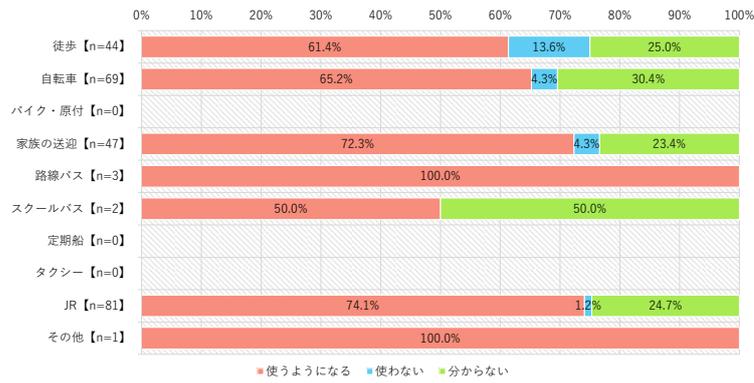


図 3-94 公共交通の利用条件【D（定期券を持っていると、土日祝日はある一定のエリアで自由に乗降できる）】

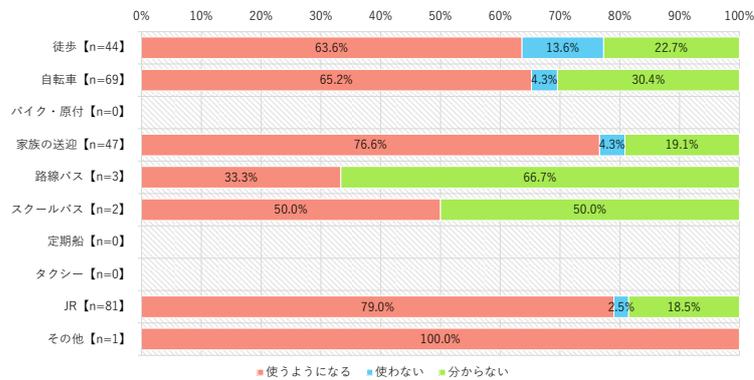


図 3-95 公共交通の利用条件【E（定期券を提示すると、地元飲食店等でのサービスや割引が受けられる）】

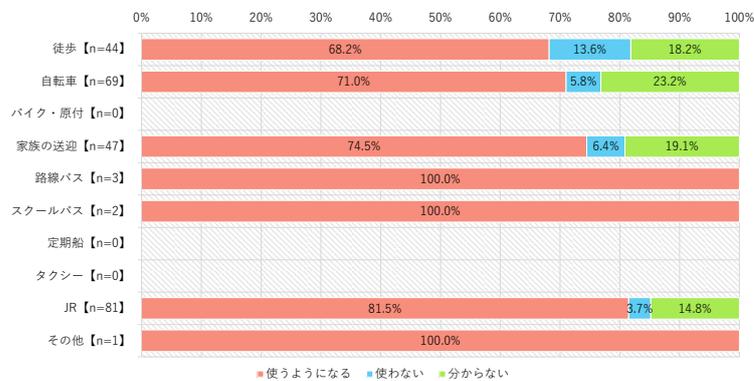


図 3-96 公共交通の利用条件【F（路線バスや列車の車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fi が使える）】

### 3-1-3 路線バス等利用実態

#### (1) 調査概要

津久見市内公共交通の利用状況を把握するため、市内を運行している路線バス等を対象に調査員が乗り込み、利用者に聞き取り調査を実施しました。

表 3-4 路線バス等利用実態調査の概要

調査日	令和4年7月13日(金)			
調査方法	調査員が対象便へ乗り込み、利用者への聞き取りによるアンケート調査を実施			
設問	<p><b>(1)利用区間</b> 乗車便、乗車バス停、降車バス停</p> <p><b>(2)利用状況</b> 利用目的、目的地の滞在時間、利用前後の移動手段等</p> <p><b>(3)利用者属性</b> 性別、年齢、運転免許の有無、スマートフォンの有無</p>			
調査対象	路線バス	堅浦線	楠屋 → 津久見駅	8便
			津久見駅 → 楠屋	7便
		四浦線	津久見駅 → 間元	7便
			間元 → 津久見駅	6便
		川内線	川内 → 運動公園	4便
			運動公園 → 川内	3便
	臼津線	津久見駅 → 市浜	2便	
		市浜 → 津久見駅	2便	
中西循環線	津久見駅→尺間登山口→西の内→津久見駅		2便	
乗合 タクシー	中央病院～ 津久見駅線	つくみん公園 → 中央病院	2便	
		中央病院 → つくみん公園	2便	

## (2) 路線別利用者数

1日の利用者数では、「四浦線」が43人と最も多く、次いで「堅浦線」「川内線」が30人超という結果になりました。

1便あたりの平均利用者数では、「川内線」（4.5人/便、4.7人/便）が最も多く、次いで「四浦線」の間元→津久見駅方面（約3.7人/便）、「中央病院～津久見駅線」の中央病院→つくみん公園方面便（3.5人/便）となっていますが、「白津線」については1便あたりの平均利用者数が1人/便未満と少数となりました。

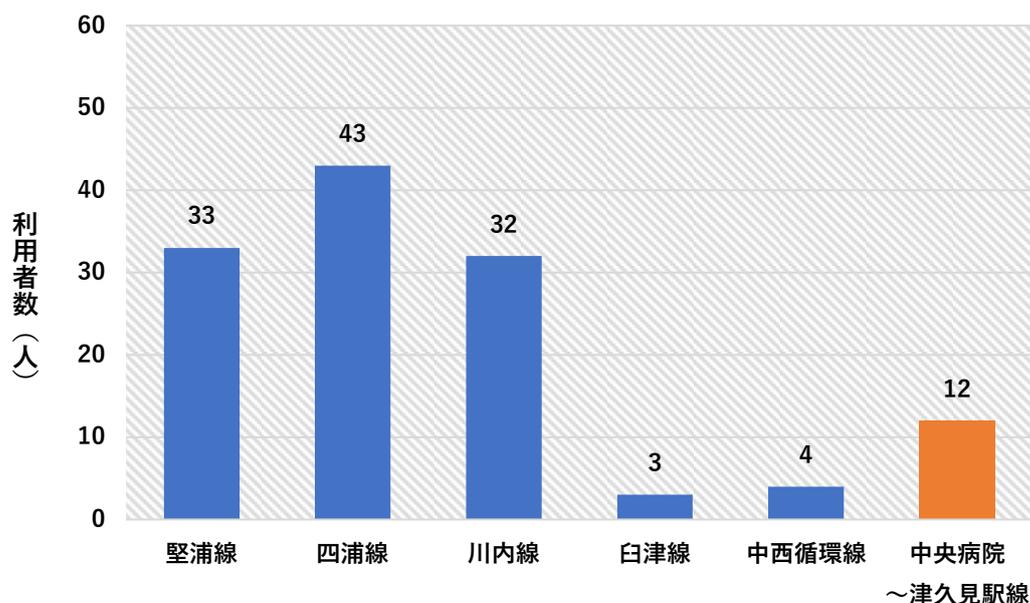


図 3-97 路線別の利用者数

表 3-5 便平均利用者数

路線	発バス停	着バス停	利用者数	便数	利用者数/便
堅浦線	楠屋	→ 津久見駅	19	8	2.4
	津久見駅	→ 楠屋	14	7	2.0
四浦線	津久見駅	→ 間元	21	7	3.0
	間元	→ 津久見駅	22	6	3.7
川内線	川内	→ 運動公園	18	4	4.5
	運動公園	→ 川内	14	3	4.7
白津線	津久見駅	→ 市浜	2	3	0.7
	市浜	→ 津久見駅	1	2	0.5
中西循環線	津久見駅→尺間登山口→西の内→津久見駅		4	2	2.0
中央病院 ～津久見駅線	つくみん公園	→ 中央病院	5	2	2.5
	中央病院	→ つくみん公園	7	2	3.5

### (3) 利用者の属性

利用者の性別について、「女性」の割合が高く、全体の約76%を占めています。

利用者の年齢別では、「75歳～」の利用者の割合が高く、全体の約64%を占めています。「70～74歳」は約18%、「65～69歳」は約5%を占めており、高齢者（65歳以上）の利用が約87%と大多数を占めています。一方、39歳以下の年齢層では利用がほとんど見られません。路線別で、いずれの路線も高齢者が利用の大多数を占めており、若年層の利用は「堅浦線」「四浦線」「川内線」でのみ見られます。

運転免許の保有状況について、全体では「免許なし」が約61%と最も高く、次いで「免許なし（自主返納済）」が約23%となっています。年齢別で見ると、「75歳～」で「免許なし（自主返納済）」の回答者数が大きく増加しています。

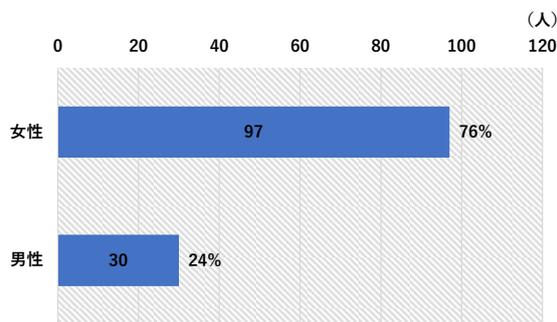


図 3-98 利用者の性別

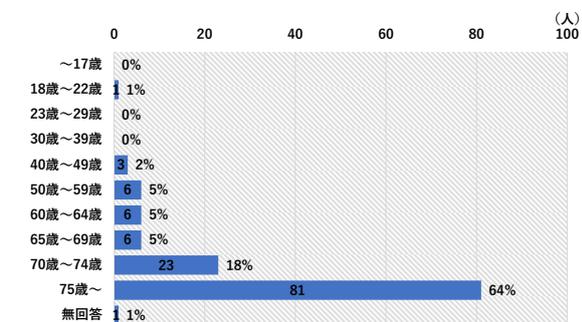


図 3-99 利用者の年齢

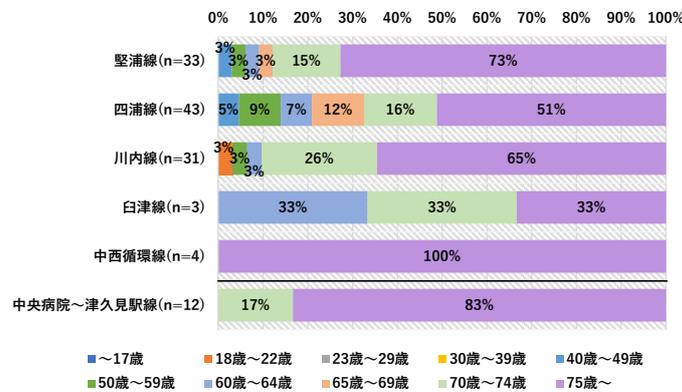


図 3-100 路線別の利用者の年齢

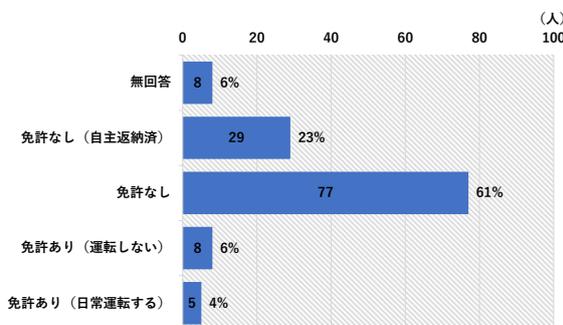


図 3-101 運転免許の保有状況

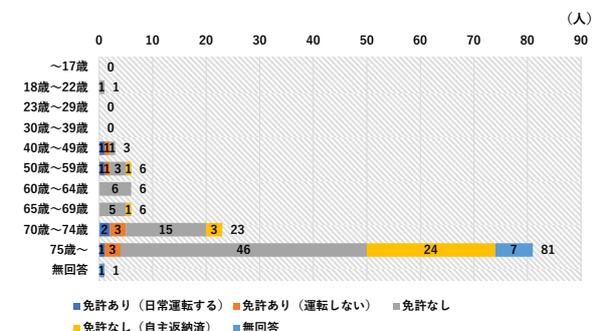


図 3-102 年齢別運転免許の保有状況

#### (4) 路線バスの利用目的

全体では、路線バスの利用目的が「買い物」の人が53人（約41%）、「通院」が45人（約35%）と特に多く、「通勤」についても12人（約9%）見られます。

路線別で見ると、いずれの路線でも、「買い物」「通院」が一定の割合を占めており、堅浦線、四浦線では「通勤」による利用が見られます。

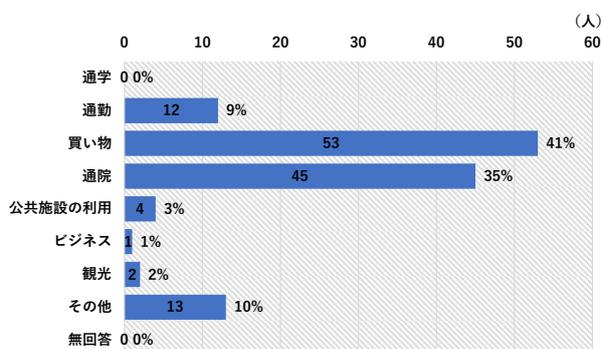


図 3-103 路線バスの利用目的

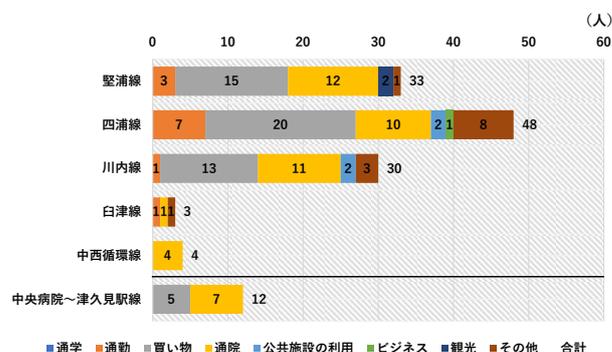


図 3-104 路線別路線バスの利用目的

#### (5) 運賃の支払い方法及びバスの利用頻度

運賃の支払い方法については、「現金」が最も多く70%以上を占めており、次いで「その他（回数券、フリーパス等）」が25%となっています。

路線バスの利用頻度については、利用目的の大部分を買い物や通院が占めるため、「週に1～2日」が最も多く全体の約44%を占めています。

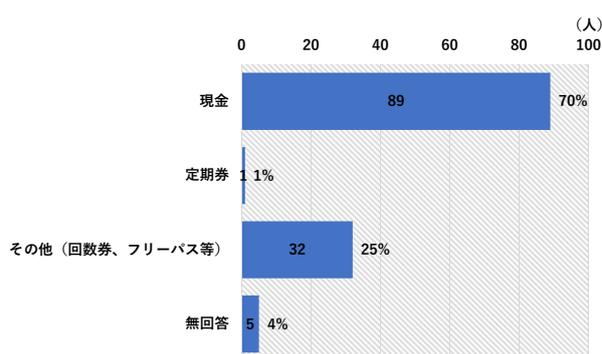


図 3-105 運賃の支払い方法

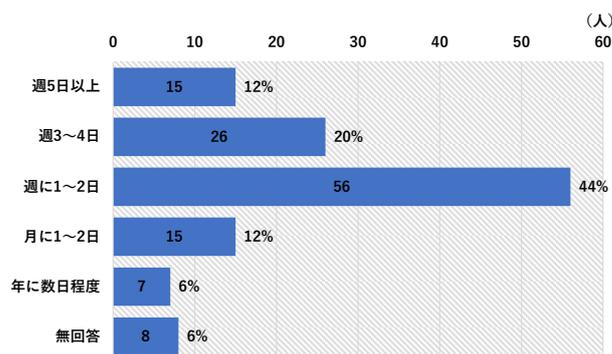


図 3-106 路線バスの利用頻度

## (6) 代替手段及び今後の運行についての要望

バスが無い場合の代替手段として、「タクシー」が約 49%を占めており、次いで「代替手段がない」という回答した人が約 25%と続きます。

また、今後の運行についての要望では、「バス停の新設」が 15 人と多くなっています。その他の意見の中では「ダイヤ（本数）」に関するものが 19 人から提示されました。

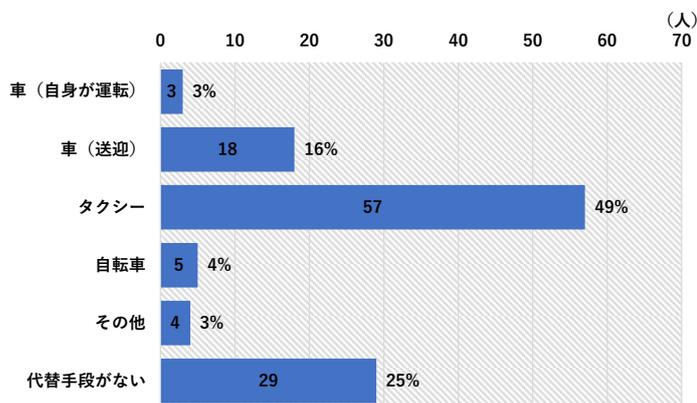


図 3-107 バスが無い場合の代替手段

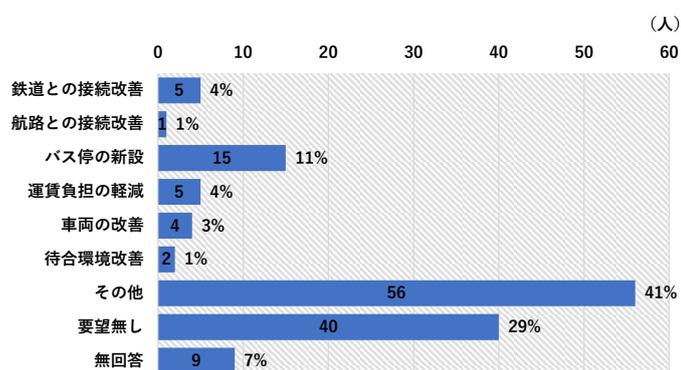


図 3-108 今後の運行についての要望

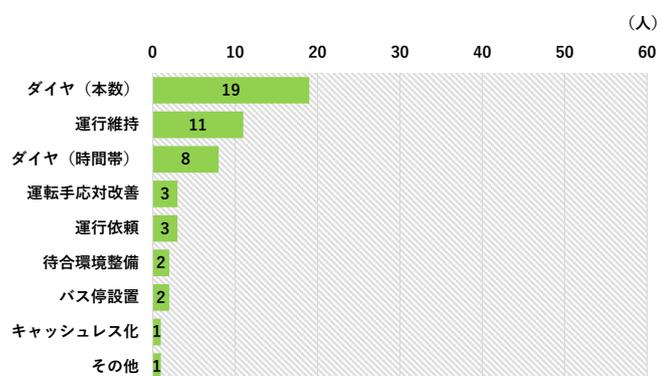


図 3-109 今後の運行についての要望（「その他」の内訳）

### 3-1-4 離島航路利用実態

#### (1) 調査概要

津久見市で運行する離島航路2航路（保戸島、無垢島）について、調査員の乗込みによる利用実態調査を実施し、「属性（性別、年齢等）」、「利用実態（OD、利用頻度、利用目的）」を把握しました。

令和5年7月13日（木）に実施し、合計54票（保戸島48票、無垢島6票）の回答が得られました。（乗船人員合計131人）

表 3-6 離島航路利用実態調査の概要

調査日	令和5年7月13日（木）																		
調査方法	調査員が対象便へ乗り込み、利用者への聞き取りによる利用実態調査を実施																		
調査方法																			
調査票	<p><b>津久見市離島航路 利用実態調査票</b></p> <p>津久見市の離島航路について、利用実態調査を行っております。 お急ぎの所定手数を申し記して申しませんが、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。 回答いただいた調査票は、下船時に調査員にお渡しください。</p> <p><b>質問1 ご利用の便をご回答ください</b></p> <table border="1"> <tr> <td>津久見 ⇒ 保戸島</td> <td>6:45</td> <td>8:50</td> <td>11:00</td> <td>14:20</td> <td>17:00</td> <td>無垢島 ⇒ 津久見</td> <td>7:30</td> <td>14:00</td> </tr> <tr> <td>保戸島 ⇒ 津久見</td> <td>7:20</td> <td>9:40</td> <td>13:20</td> <td>15:30</td> <td>17:30</td> <td>津久見 ⇒ 無垢島</td> <td>12:30</td> <td>15:00</td> </tr> </table> <p><b>質問2 あなたの居住地域をご回答ください</b></p> <p>1. 保戸島・無垢島 2. (保戸島・無垢島を除く) 津久見市内 ( ) 3. 佐伯市 4. 佐伯市内 ( ) 5. その他大分県内 ( ) 6. 大分県外 ( ) 7. 海外 ( )</p> <p><b>質問3 保戸島・無垢島の方は、津久見港からの行先をご回答ください</b></p> <p>1. 津久見市中部 2. 大分市 3. 佐伯市 4. その他大分県内 ( ) 5. 大分県外 ( ) 6. 海外 ( )</p> <p><b>質問4 移動の目的「どのような目的で航路を利用されましたか？」</b></p> <p>1. 通学 2. 通勤 3. 買い物 4. 通院 5. 公共交通の利用 6. ビジネス 7. 観光 8. シッター(契約等) 9. 帰省・帰郷 10. その他 ( )</p> <p><b>行先の施設名</b> [ ]</p> <p><b>質問5 航路の利用頻度「この船をどの程度利用されましたか？」</b></p> <p>1. 週5日以上 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月に1~2日 5. 年1回程度 6. ほとんど利用しない 7. 今初めて利用する</p> <p><b>質問6 乗船前後での、保戸島または無垢島内および津久見市での移動手段をご回答ください</b></p> <p>市内での移動手段 1. 徒歩 2. 自転車 3. 車(自家用車) 4. 車(送迎) 5. 屋外二輪車 津久見市での移動手段 1. 徒歩 2. 自転車 3. 車(自家用車) 4. 車(送迎) 5. レンタカー 6. 徒歩/バス/乗合タクシー 7. タクシー 8. 屋外二輪車 9. その他 ( )</p> <p><b>質問7 あなたの年齢についてご回答ください</b></p> <p>①年齢 1. 小学生未満 2. 小学生 3. 中学生 4. 高校生(15~18歳) 5. 大学生・専門学校生(19~22歳) 6. 23歳~29歳 7. 30歳~49歳 8. 50歳~64歳 9. 65歳~74歳 10. 75歳~</p> <p>②自動車運転免許の有無 1. 免許あり(運転する) 2. 免許あり(運転しない) 3. 免許なし 4. 免許なし(自主返納)</p> <p><b>質問8 市内の交通手段についてご意見、ご要望はありますか？</b></p> <p>1. 市内を巡回移動手段がない 2. カートのようなものを走らせてほしい 3. 徒歩で十分である 4. その他 ( ) 5. 特になし</p> <p><b>質問9 航路について不満な点はありませんか？(あてはまるもの最大3つに○)</b></p> <p>1. 乗船本数が少ない 2. 乗降が難しい 3. 船内が暗く、通気性が悪い(船内照明 時計) 4. 手荷物預けが難しい 5. 船内サービス(乗客への対応、清掃等) 6. その他 ( ) 7. 特になし</p> <p><b>質問10 今後、航路の利用者を増やすためには、どのような改善が必要と願いますか？(あてはまるもの最大3つに○)</b></p> <p>1. 定期の時刻表や乗休等の詳しい情報が入手できること 2. 船内のサービス(観光地アパックス、飲食等)が充実していること 3. 島の観光や釣りのシーズンに合わせた運行ができること 4. 最終便が今より遅く運行すること 5. 交通手段のみでなく観光セット券を販売すること 6. 公共交通の乗り継ぎがスムーズになること 7. 乗り場の周辺整備(駐車場、乗降、待合所の移動等) 8. その他 ( ) 9. 特になし</p> <p>ご意見をお寄せください。</p> <p>〒880-0001 津久見市 調査員 氏名 ( ) 月 ( ) 日 ( ) 時 ( ) 分 ( ) 秒</p>	津久見 ⇒ 保戸島	6:45	8:50	11:00	14:20	17:00	無垢島 ⇒ 津久見	7:30	14:00	保戸島 ⇒ 津久見	7:20	9:40	13:20	15:30	17:30	津久見 ⇒ 無垢島	12:30	15:00
津久見 ⇒ 保戸島	6:45	8:50	11:00	14:20	17:00	無垢島 ⇒ 津久見	7:30	14:00											
保戸島 ⇒ 津久見	7:20	9:40	13:20	15:30	17:30	津久見 ⇒ 無垢島	12:30	15:00											

## (2) 回答者の属性

保戸島航路の回答者は「65～74歳」が一番多く、次いで「75歳～」 「30～49歳」と続きます。

運転免許証の有無については、保戸島・無垢島ともに5割以上が運転免許を所持しています。

居住地について、保戸島で50%、無垢島で33%が島内在住者でした。

さらに津久見港からの行き先は、保戸島で「津久見市中心部（68%）」 「大分市（32%）」、無垢島で「津久見市中心部（100%）」となっています。

### 【保戸島航路】

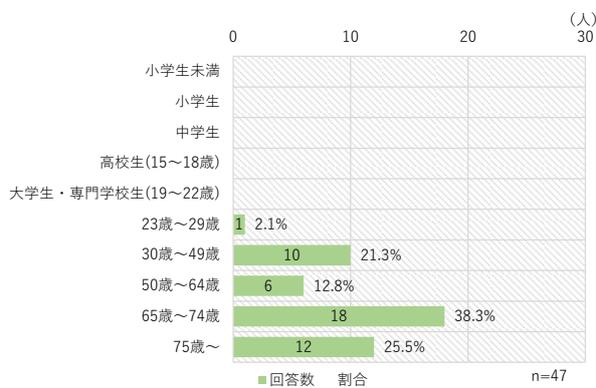


図 3-110 保戸島航路の回答者の年齢

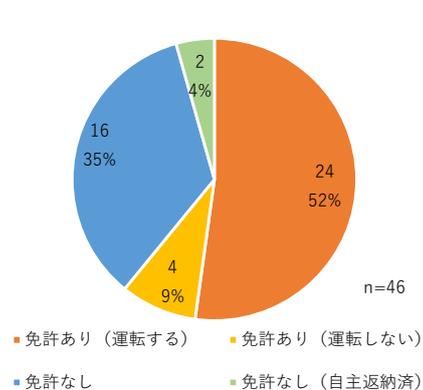


図 3-111 保戸島航路の回答者の運転免許証の有無

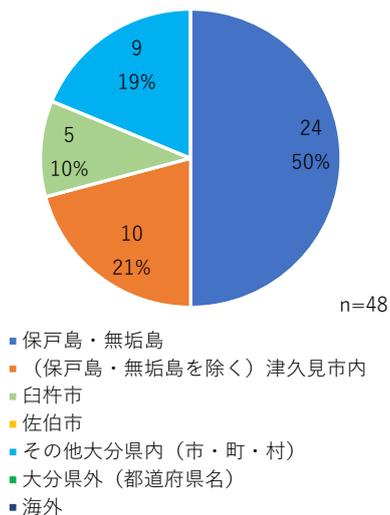


図 3-112 保戸島航路の回答者の居住地

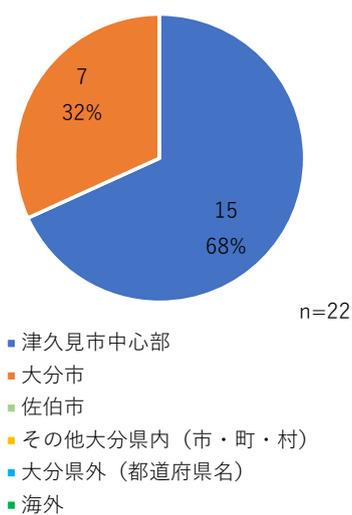


図 3-113 津久見港からの行き先  
(保戸島在住者のみ)

【無垢島航路】

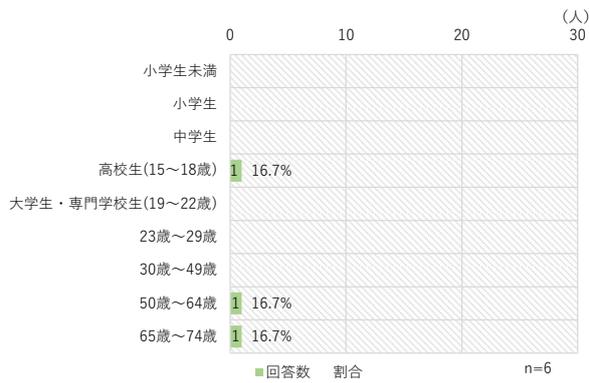


図 3-114 無垢島航路の回答者の年齢

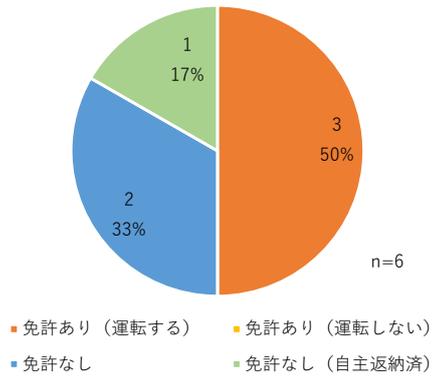


図 3-115 無垢島航路の回答者の運転免許証の有無

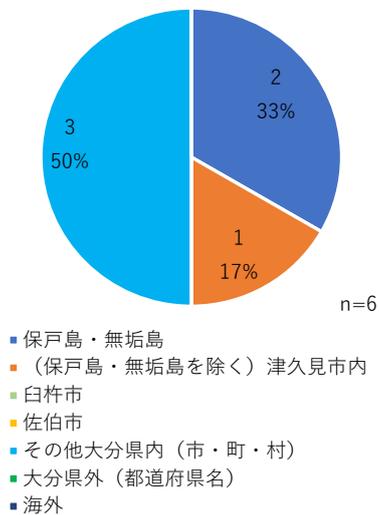


図 3-116 無垢島航路の回答者の居住地



図 3-117 津久見港からの行き先(無垢島在住者のみ)

### (3) 利用目的・利用頻度

離島航路の利用目的は、保戸島航路で「通院（25.4%）」「通勤（23.7%）」となっています。また、無垢島航路で「通院」と「レジャー」とともに33.3%となっています。

利用頻度については、保戸島航路で「月に1～2日（41%）」「週に1～2日（23%）」が多く、無垢島航路で「月に1～2日（50%）」となっています。

#### 【保戸島航路】

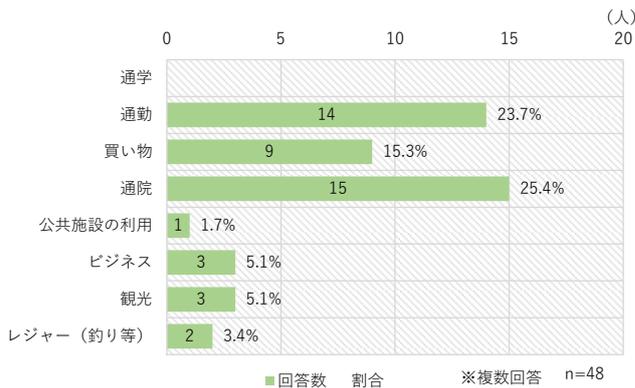


図 3-118 保戸島航路の利用目的

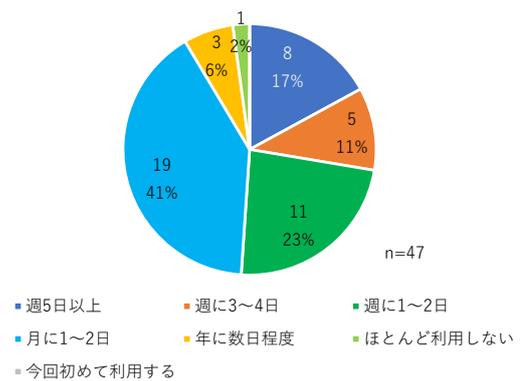


図 3-119 保戸島航路の利用頻度

#### 【無垢島航路】

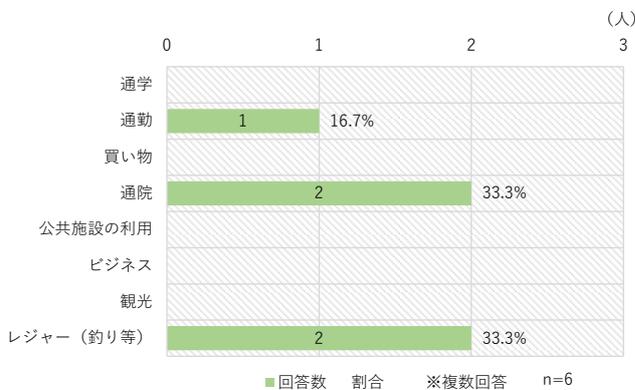


図 3-120 無垢島航路の利用目的

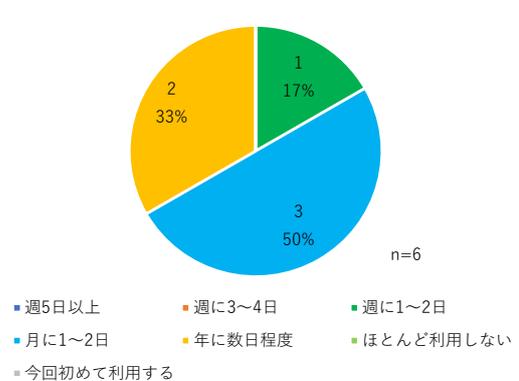


図 3-121 無垢島航路の利用頻度

#### (4) 島内外での移動手段

島内での移動手段は、保戸島・無垢島ともに「徒歩」が80%以上を占めています。一方島外での移動手段は、保戸島で「車（送迎）（43.4%）」「徒歩（28.3%）」となりました。無垢島では「車（自身が運転）」「車（送迎）」「路線バス・乗合タクシー」がそれぞれ33.3%となっています。

【保戸島航路】

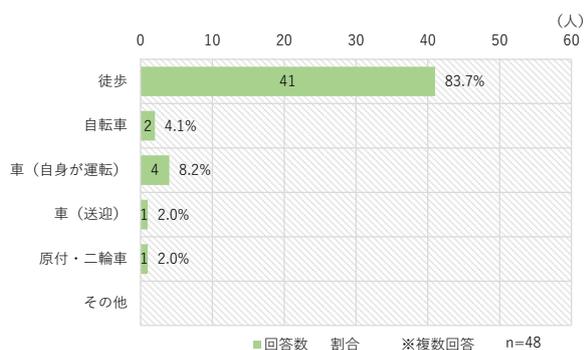


図 3-122 保戸島航路利用者の島内での移動手段

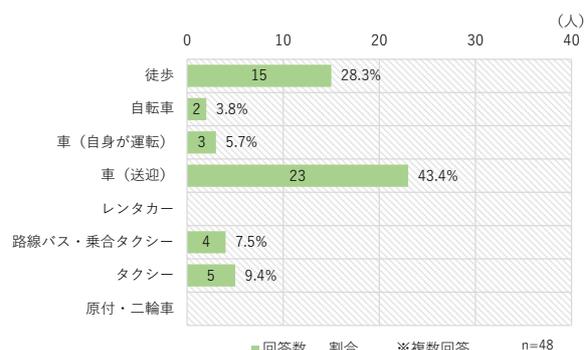


図 3-123 保戸島航路利用者の島外での移動手段

【無垢島航路】



図 3-124 無垢島航路利用者の島内での移動手段



図 3-125 無垢島航路利用者の島外での移動手段

## (5) 島内の移動手段についての意見・要望、航路への不満点

島内の移動手段についての意見では、保戸島・無垢島とも「徒歩で十分である」「特にない」の割合が高くなりました。更に保戸島では「カートのようなものを走らせてほしい（12.5%）」「島内を回る移動手段がない（10.4%）」という回答もありました。

航路の不満点については、両島とも「特にない」が最多ではありますが、次に多いのが保戸島で「運賃が高い（23.4%）」、無垢島では「乗りたい時間に運航されていない（16.7%）」となっています。

### 【保戸島航路】

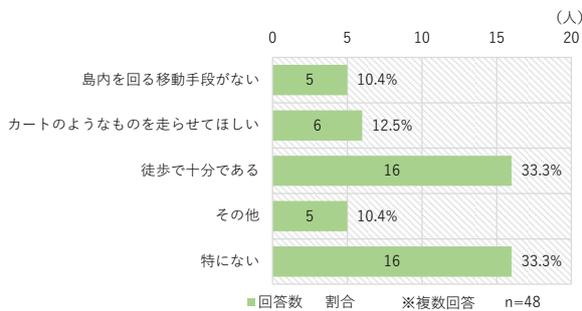


図 3-126 島内の移動手段についての意見・要望

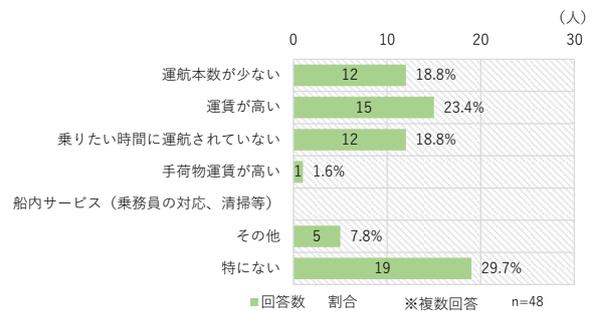


図 3-127 保戸島航路の不満点

### 【無垢島航路】

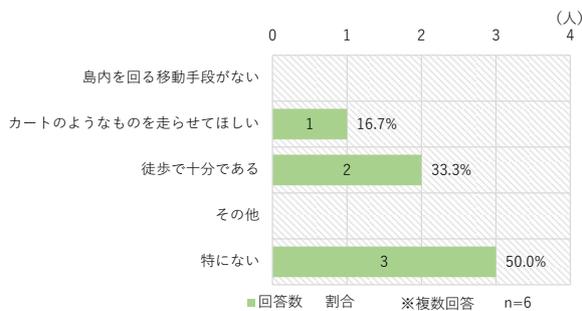


図 3-128 島内の移動手段についての意見・要望



図 3-129 無垢島航路の不満点

## (6) 今後の改善策

今後の改善策は両航路とも「特にない」が最多ではありますが、保戸島航路で「公共交通の乗り継ぎがスムーズに行くこと（20.0%）」「最終便を今より遅く運航すること（14.7%）」「島の観光や釣りのシーズンに合わせた運航ができること（12.0%）」が上位に挙げられており、無垢島航路では「島の観光や釣りのシーズンに合わせた運航ができること（25.0%）」も多い意見ととなっています。

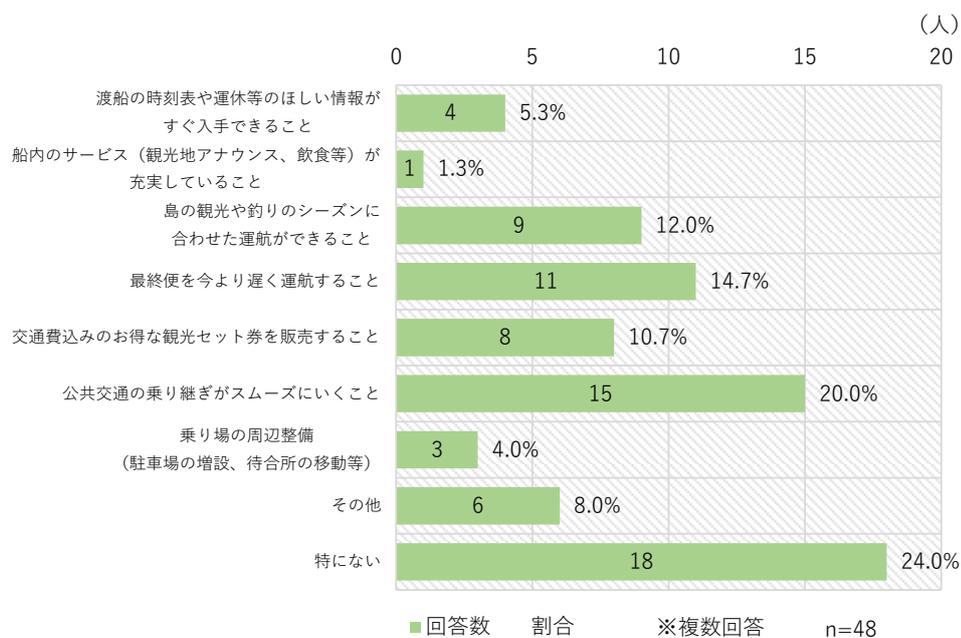


図 3-130 保戸島航路の今後の改善策

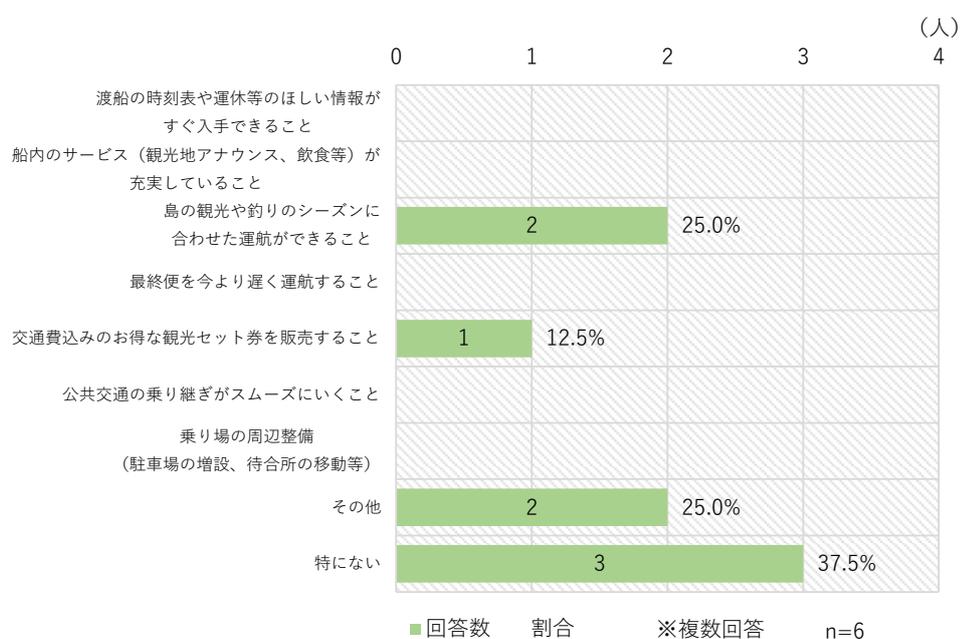


図 3-131 無垢島航路の今後の改善策

### 3-1-5 鉄道駅乗降カウント調査

津久見市内に位置する JR 津久見駅及び JR 日代駅の 2 駅を対象に、鉄道による移動実態を把握するため、調査員による目視での乗降カウント調査を実施しました。

表 3-7 鉄道駅乗降カウント調査の概要

調査方法	調査員の目視による乗降者カウント
調査期間	平日：令和 5 年 7 月 13 日（木） 休日：令和 5 年 7 月 9 日（日）
調査対象	JR 日豊本線津久見駅及び JR 日代駅の乗降者
路線図	
駅の様子	<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>JR 津久見駅</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>JR 日代駅</p> </div> </div>

(1) 津久見駅乗降カウント調査の結果

津久見駅では平日、乗車数 543 人、降車数 551 人の利用があり、乗降合計が 1,094 人となりました。

高校生の利用に着目すると、登校時では、市内から市外への登校が 155 人、津久見高校への登校が 180 人となり、下校時では、市外から市内への下校が 196 人、津久見高校からの下校が 201 人となりました。高校生の割合は、全体の約 67% (732 人 / 1,094 人) を占めています。

調査日：令和5年7月13日(木)

日豊本線・津久見駅												
時	時間帯別		合計51本 (うち特急20本)		便別		乗車		降車			
	乗車数	降車数	ダイヤ	行き先	上下	乗車数	降車数	一般	中・高校生	一般		中・高校生
6	102	2	11	大分	上り	55	0	12	43	0	0	155 市内から市外登校
			58	中山香	上り	47	2	22	25	2	0	
7	130	188	18	佐伯	下り	72	162	14	58	6	156	180 津久見高校登校
			19	博多	上り	5		5	0			
			30	亀川	上り	46	18	17	29	1	17	
			52	大分	上り	7	0	7	0	0	0	
8	32	23	52	宮崎空港	下り	8		8	5	3		
			11	大分	上り	25	23	25	0	19	4	
			11	佐伯	下り							
9	17	4	25	大分	上り	7	0	7	0	0	0	
			08	宮崎空港	下り	0	3	0	0	3	0	
10	16	4	26	大分	上り	4	0	4	0	0	0	
			49	日出	上り	13	1	12	1	1	0	
			14	佐伯	下り	6	4	5	1	3	1	
12	7	11	27	大分	上り	5	0	5	0	0	0	
			47	宮崎空港	下り	5	0	5	0	0	0	
13	133	10	03	日出	上り	4	2	4	0	2	0	
			31	佐伯	下り	2	5	2	0	5	0	
			47	宮崎空港	下り	1	4	1	0	4	0	
14	0	6	01	大分	上り	5	0	0	5	0	0	
			31	中山香	上り	128	10	0	128	8	2	
15	14	13	32	佐伯	下り							
			50	宮崎空港	下り	0	6	0	0	6	0	
16	26	56	02	大分	上り	2	0	2	0	0	0	
			33	大神	上り	12	13	4	8	13	0	
			33	佐伯	下り							
			24	佐伯	下り	23	51	2	21	27	24	
17	18	30	59	宮崎空港	下り	3	5	2	1	5	0	
			59	大分	上り							
			25	佐伯	下り	18	20	10	8	5	15	
18	28	84	26	亀川	上り		10			0	10	
			50	宮崎空港	下り							
19	14	59	23	中山香	上り	24	62	3	21	8	54	
			23	佐伯	下り							
			46	佐伯	下り	2	17	2	0	8	9	
			59	博多	上り		0	1	1	0	0	
20	5	39	59	南宮崎	下り	2	5	0	0	5	0	
			19	大分	上り	4	12	0	4	0	12	
			19	佐伯	下り		26	4	3	9	17	
21	0	15	49	佐伯	下り	0	7	0	0	6	1	
			50	大分	上り		14	2	1	2	12	
22	1	7	09	小倉	上り							
			40	大分	上り	5	39	5	0	2	37	
23	0	0	40	佐伯	下り							
			05	南宮崎	下り	0	6	0	0	6	0	
22	1	7	44	日出	上り	0	2	0	0	1	1	
			45	佐伯	下り	0	7	0	0	5	2	
23	0	0	18	中山香	上り	1	1	1	0	1	0	
			46	佐伯	下り	0	6	0	0	6	0	
合計	543	551				543	551	358	377			

図 3-132 平日の津久見駅における乗降者数

津久見駅では休日、乗車数 186 人、降車数 219 人の利用があり、乗降合計が 405 人となりました。

平日と比較して、約 37%の利用状況（405 人/1,094 人）となっています。

調査日：令和5年7月9日(日)

日豊本線・津久見駅											
時	時間帯別		合計51本 (うち特急20本)		便別			乗車		降車	
	乗車数	降車数	ダイヤ	行き先	上下	乗車数	降車数	一般	中・高校生	一般	中・高校生
6	17	2	11	大分	上り	10	0	2	8	0	0
			58	中山香	上り	7	2	5	2	2	0
7	21	24	18	佐伯	下り	12	22	4	8	3	19
			19	博多	上り						
			30	亀川	上り	8	0	2	6	0	0
			52	大分	上り		1	1	0	1	0
			52	宮崎空港	下り	1	1	1	0	1	0
8	16	6	11	大分	上り	16	6	14	2	6	0
			25	大分	上り	0	0	0	0	0	0
9	23	6	08	宮崎空港	下り	2	2	2	0	2	0
			26	大分	上り	6	0	6	0	0	0
10	13	23	49	日出	上り	15	4	11	4	4	0
			14	佐伯	下り	5	14	3	2	10	4
			27	大分	上り	7	5	6	1	5	0
12	20	15	47	宮崎空港	下り	1	4	1	0	4	0
			03	日出	上り	11	10	8	3	4	6
			31	佐伯	下り	9	4	9	0	2	2
13	18	11	47	宮崎空港	下り	0	1	0	0	1	0
			01	大分	上り	1	1	1	0	1	0
			31	中山香	上り	17	10	17	0	7	3
14	0	6	32	佐伯	下り						
			50	宮崎空港	下り	0	6	0	0	6	0
15	10	17	02	大分	上り	2	0	2	0	0	0
			33	大神	上り	8	17	8	0	13	4
			33	佐伯	下り						
16	16	13	24	佐伯	下り	11	8	11	0	8	0
			25	亀川	上り	5	5	5	0	5	0
			59	宮崎空港	下り						
17	18	15	59	大分	上り	5	5	5	0	5	0
			25	佐伯	下り	18	12	5	13	7	5
			26	亀川	上り	2	2	1	1	1	1
18	7	28	50	宮崎空港	下り	0	1	0	0	1	0
			23	中山香	上り	6	16	5	1	10	6
			23	佐伯	下り						
			46	佐伯	下り	0	8	0	0	8	0
			59	博多	上り	1	3	1	0	3	0
19	6	16	59	南宮崎	下り	1	1	1	0	1	0
			19	大分	上り	6	6	6	0	3	3
			19	佐伯	下り						
			49	佐伯	下り	0	10	0	0	9	1
20	0	12	50	大分	上り	0	10	0	0	10	0
			09	小倉	上り	0	2	0	0	2	0
			40	大分	上り	0	10	0	0	10	0
			40	佐伯	下り						
21	1	11	05	南宮崎	下り	0	5	0	0	5	0
			44	日出	上り	1	1	1	0	0	1
			45	佐伯	下り	1	5	1	0	4	1
22	0	7	18	中山香	上り	0	0	0	0	0	0
			46	佐伯	下り	0	7	0	0	7	0
23	0	7	15	佐伯	下り	0	7	0	0	5	2
合計	186	219				186	219	50		58	

図 3-133 休日の津久見駅における乗降者数

## (2) 日代駅乗降カウント調査の結果

日代駅では平日、乗車数 39 人、降車数 31 人の利用があり、乗降合計が 70 人となりました。

高校生の利用に着目すると、登校時では、佐伯方面への登校が 15 人、大分方面への登校が 9 人、下校時では、佐伯方面からの下校が 13 人、大分方面からの下校が 6 人見られました。

高校生の割合は、全体の約 61% (43 人/70 人) を占めています。

調査日: 令和5年7月13日(木)

日豊本線・日代駅												
時	時間帯別		合計31本		便別		乗車		降車			
	乗車数	降車数	ダイヤ	行き先	上下	乗車数	降車数	一般	中・高校生	一般		中・高校生
6	4	0	05	大分	上り	3	0	0	3	0	0	
			50	中山香	上り	1	0	0	1	0	0	0
7	23	0	24	佐伯	下り	16	0	1	15	0	0	24
			24	亀川	上り	7	0	3	4	0	0	佐伯方面通学: 15人 大分方面通学: 9人
8	2	1	05	大分	上り	2	0	1	1	0	0	
			18	佐伯	下り	0	1	0	0	1	0	
9	1	0	43	日出	上り	1	0	1	0	0	0	
10	2	2	22	佐伯	下り	2	2	2	0	2	0	
11	2	1	57	日出	上り	2	1	2	0	1	0	
12	0	0	36	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	
13	3	2	25	中山香	上り	2	1	2	0	1	0	
			38	佐伯	下り	1	1	1	0	0	1	
15	0	2	27	大神	上り	0	1	0	0	1	0	
			39	佐伯	下り	0	1	0	0	1	0	
16	1	1	18	亀川	上り	0	1	0	0	0	1	
			31	佐伯	下り	1	0	1	0	0	0	
17	0	4	20	亀川	上り	0	2	0	0	0	2	
			31	佐伯	下り	0	2	0	0	1	1	
18	0	9	18	中山香	上り	0	4	0	0	2	2	
			29	佐伯	下り	0	2	0	0	2	0	
			55	佐伯	下り	0	3	0	0	0	3	
19	1	6	14	大分	上り	1	4	1	0	0	4	19
			25	佐伯	下り	0	1	0	0	0	1	佐伯から下校: 13人 大分方面から下校: 6人
			43	大分	上り	0	1	0	0	0	1	
20	0	2	34	大分	上り	0	2	0	0	0	2	
			46	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	
21	0	0	33	日出	上り	0	0	0	0	0	0	
			53	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	
22	0	1	12	中山香	上り	0	0	0	0	0	0	
			52	佐伯	下り	0	1	0	0	0	1	
23	0	0	21	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	
合計	39	31				39	31	15	24	12	19	

図 3-134 平日の日代駅における乗降者数

日代駅では休日、乗車数 10 人、降車 8 人の利用があり、乗降合計が 18 人となりました。

また平日と比較すると、約 26%の利用状況（18 人/70 人）となりました。

調査日：令和5年7月9日（日）

日豊本線・日代駅												
時	時間帯別		合計31本		便別		乗車		降車			
	乗車数	降車数	ダイヤ	行き先	上下	乗車数	降車数	一般	中・高校生	一般	中・高校生	
6	0	0	05	大分	上り	0	0	0	0	0	0	
			50	中山香	上り	0	0	0	0	0	0	0
7	2	0	24	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	
			24	亀川	上り	2	0	1	1	0	0	
8	2	0	05	大分	上り	2	0	2	0	0	0	
			18	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	
9	1	0	43	日出	上り	1	0	0	1	0	0	
10	2	0	22	佐伯	下り	2	0	2	0	0	0	
11	0	0	57	日出	上り	0	0	0	0	0	0	
12	2	0	36	佐伯	下り	2	0	2	0	0	0	
13	0	2	25	中山香	上り	0	1	0	0	0	1	
			38	佐伯	下り	0	1	0	0	0	0	1
15	0	0	27	大神	上り	0	0	0	0	0	0	
			39	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	0
16	0	3	18	亀川	上り	0	0	0	0	0	0	
			31	佐伯	下り	0	3	0	0	0	2	1
17	1	0	20	亀川	上り	1	0	1	0	0	0	
			31	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	0
18	0	3	18	中山香	上り	0	3	0	0	2	1	
			29	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	0
			55	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	14	大分	上り	0	0	0	0	0	0	
			25	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	0
			43	大分	上り	0	0	0	0	0	0	0
20	0	0	34	大分	上り	0	0	0	0	0	0	
			46	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	33	日出	上り	0	0	0	0	0	0	
			53	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	12	中山香	上り	0	0	0	0	0	0	
			52	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	0
23	0	0	21	佐伯	下り	0	0	0	0	0	0	
合計	10	8				10	8	8	2	5	3	

図 3-135 休日の日代駅における乗降者数

### 3-1-6 交通事業者ヒアリング

津久見市内で運行する事業者に対し、持続的な公共交通サービスの提供に支障となる運転者不足や高齢化等の課題について、ヒアリングによる調査を実施しました。

表 3-8 交通事業者ヒアリングの調査概要

実施日	事業別	対象事業者
令和5年12月7日(木)	バス事業者	臼津交通株式会社
令和5年11月30日(木)	タクシー事業者	光タクシー株式会社 津久見タクシー株式会社

表 3-9 バス事業者ヒアリングの主な意見

事業者	現状・問題点	課題
バス	<p><b>【利用状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 全体的には利用は減少している。(便・路線等の廃止も検討)</li> <li>• 土曜は平日に近いぐらいの利用がある。</li> </ul> <p><b>【人員】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 運転者不足は厳しい状況であり、対応策の手立てもない状態である。</li> <li>• 自治体や企業等との協定で定年後の就職先として選んでもらうようにするなど、抜本的な対応策を考える必要がある。</li> </ul> <p><b>【運賃】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 運賃施策を実施することで、収入減になると思うが、その分は市からの負担をいただく必要がある。</li> <li>• 収支シミュレーションを実施しても、収入の要素は小さく、経費削減を優先して考えることが重要。</li> </ul> <p><b>【今後の再編等についての意向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 系統が沢山あるので整理を行いたい。</li> <li>• 事業者としては赤字負担できる状況にないので、100%全額補助していただきたいと考えている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 新たな人材の獲得</li> <li>✓ 事業者と行政が連携した運賃施策の検討</li> <li>✓ より効率的な利便性の高い交通ネットワークの構築に向けた検討が必要</li> </ul>

表 3-10 タクシー事業者ヒアリングの主な意見

事業者	現状・問題点	課題
タクシー	<p><b>【利用状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• コロナ禍前と比較して、需要は戻りつつあるが、運転者不足で夜間の予約が取りにくい場合もある。</li> <li>• 企業の懇親会（忘年会・新年会等）の減少も利用減少の要因と考えられる。</li> </ul> <p><b>【人員】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• タクシー会社で免許取得支援制度があることを知らない人が多いようである。</li> <li>• 運転者の高齢化も課題となっており、70歳を超える運転者も多く存在する。（夜間の運行が困難）</li> <li>• 多くの企業が定年後も再雇用をし、人材を手放さないため、タクシー業界まで人材が回ってこない。（タクシーへの転職マーケットが縮小）</li> <li>• 運転者の募集の仕方を検討する必要がある。（イメージアップ、時間が比較的自由など）</li> <li>• 時給制での雇用もあり、パート的な雇用も可能である。</li> </ul> <p><b>【タクシーの活用】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• コロナ予算で期間限定で実施していた高齢者向けのタクシーチケットは、買い物や通院等の外出促進に寄与していたと思う。</li> <li>• 今後、観光地（イルカ島や伊勢正三記念館など）や津久見グルメを回る周遊コースなどができればよい。</li> <li>• 弁当販売・病院予約・買い物代行など幅広くタクシー車両を利用できるような制度にしてもらいたい。</li> </ul> <p><b>【デマンドタクシーへの対応等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 特に問題はない。</li> <li>• 事業者維持の観点からは、借上げでの契約の方が望まれる。</li> <li>• バスからタクシーへの転換は、今後の方向性としては1つの流れであるが、一気に移行することは難しいと考える。段階的な対応が求められる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 新たな人材の獲得</li> <li>✓ デマンドタクシーへの段階的な移行</li> <li>✓ タクシー助成も含む幅広いタクシー活用の検討</li> </ul>

## 3-2. 津久見市の地域公共交通の抱える課題

### 3-2-1 公共交通利用者数の減少

公共交通の利用者数の推移を見ると、JR津久見駅、路線バス、タクシー、乗合タクシー、離島航路のどの移動手段でも減少傾向にあります。令和2年度・令和3年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響が大きかったと考えられますが、今後も利用の減少が進行することが懸念されます。

持続可能な公共交通運行に向け、運行（運航）効率性の向上が課題となっています。

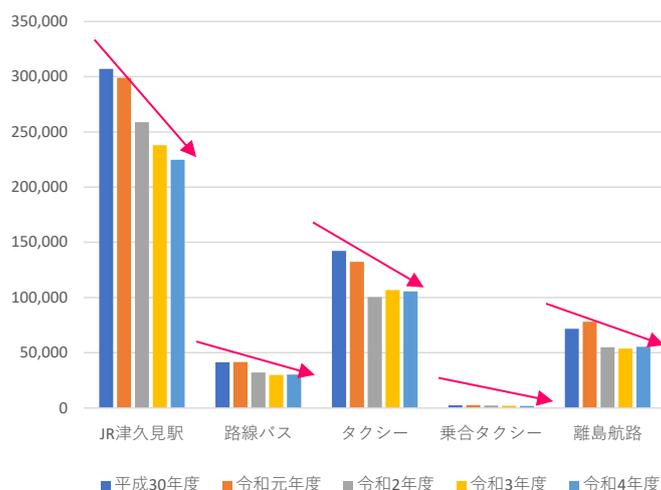


図 3-136 移動手段別利用者数（年間）の推移

### 3-2-2 市の財政負担額の増加

市の路線バス及び乗合タクシーの財政負担額は、令和4年度から令和5年度にかけて増加しており、今後も人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズが縮小していくことが見込まれるため、公共交通網の継続的な見直しが必要です。

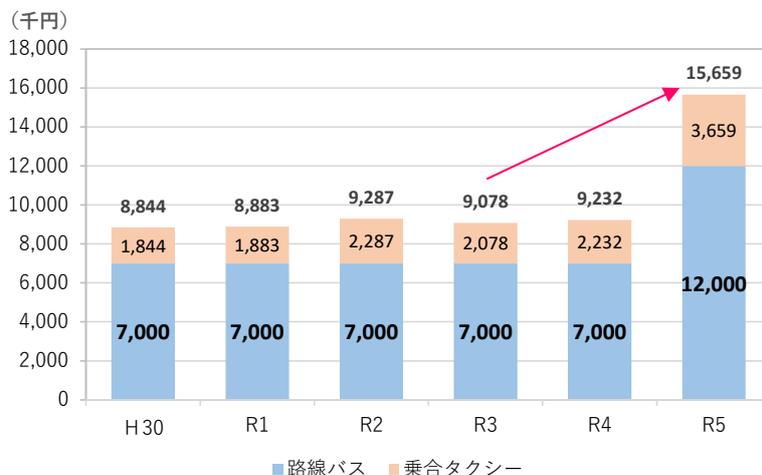


図 3-137 公共交通の年間財政負担額（再掲）

### 3-2-3 運転者（船員）不足、運転者（船員）の高齢化

市内の路線バスを運行する臼津交通(株)においては、バス運転者不足、バス運転者の高齢化が進行しています。タクシーについては、コロナ禍からの回復を受け、現段階では運転者は充足している状況ですが、今後の動向については懸念もあります。離島航路でも同様の問題を抱えており、こうした人材の不足・高齢化に対応した施策等を検討する必要があります。

表 3-11 運転者の不足状況

事業者 (R5)	必要運転者人数	不足している運転者人数	不足率
臼津交通(株)	26人	6人	23%

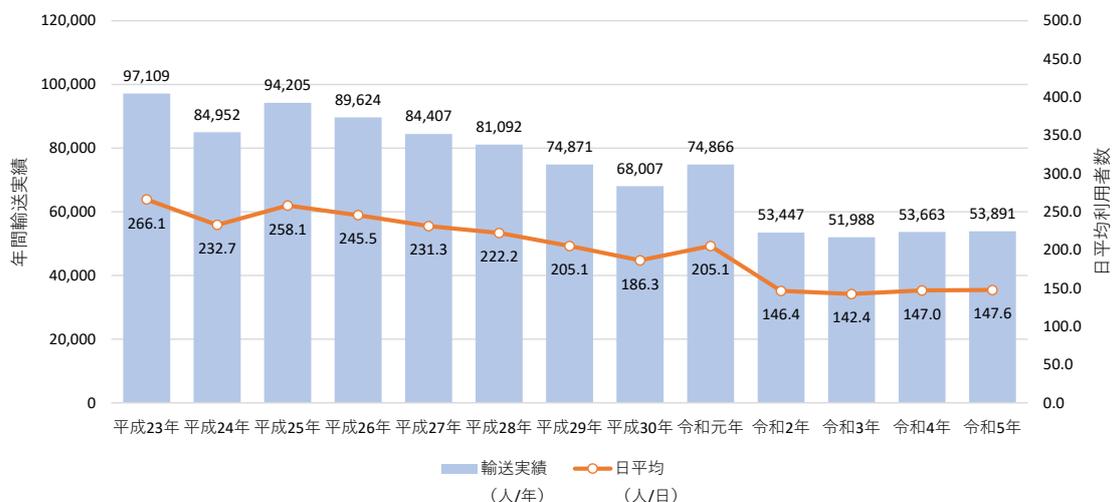
資料：臼津交通(株)

タクシー営業エリア (R4)	車両数	運転者数	1台当たり 運転者数
津久見市	25台	22人	0.88人
九州全域	21,400台	22,038人	1.03人

出典：九州運輸局 九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表

### 3-2-4 離島航路の維持確保

津久見市には保戸島航路、無垢島航路の2つの離島航路がありますが、利用者は年々減少しており、運航体制の維持が課題となっています。しかしながら、離島住民にとっては離島航路は唯一の生活のための移動手段であり、その維持確保を図る必要があります。

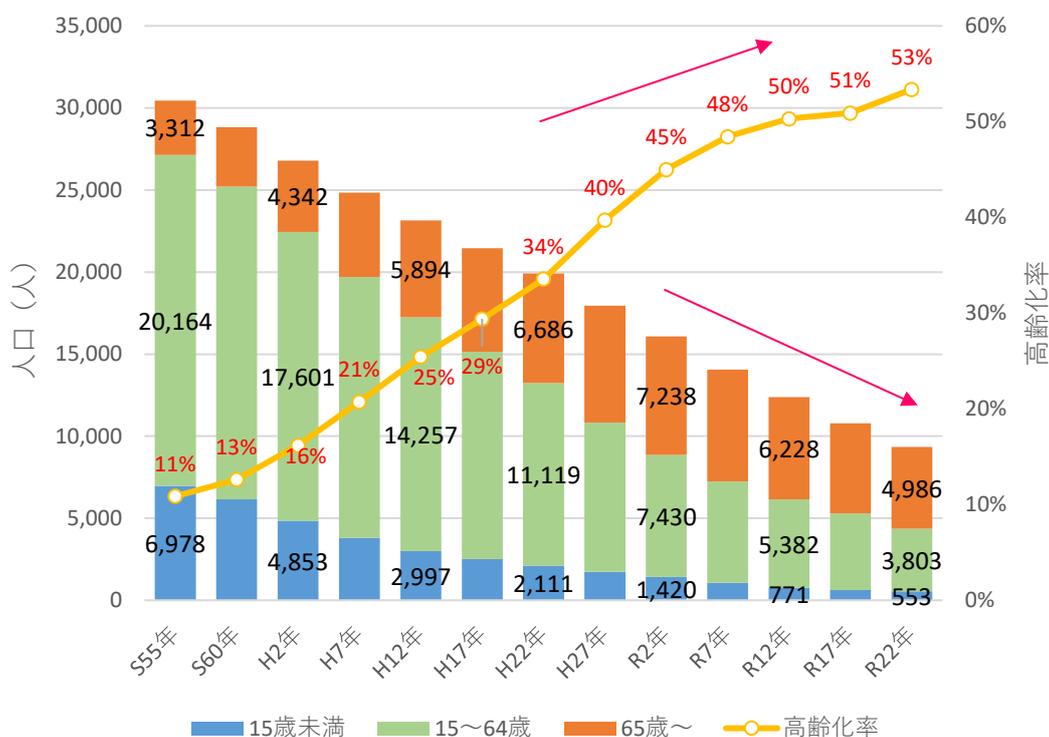


資料：津久見市

図 3-138 保戸島航路の利用状況の推移（再掲）

### 3-2-5 人口減少・高齢化

毎年人口は減少しており、特に15~65歳の生産年齢人口の減少が著しいことがわかります。今後も人口は減少することが予想されており、少子化に伴う生徒・児童の減少や、高齢化の進行による交通弱者の増加と移動ニーズの縮小化が課題となります。

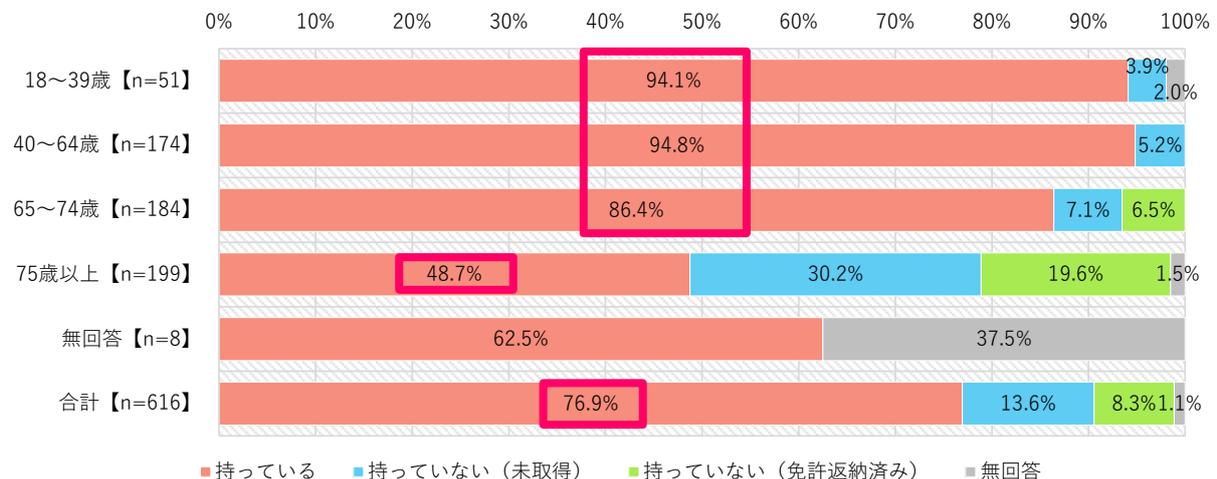


出典：～令和2年は国勢調査、令和7年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 3-139 人口推移（再掲）

### 3-2-6 高い自家用車依存率

多くの市民は、移動は自家用車に依存しており、75歳以上の後期高齢者であっても5割近くは免許を保有し、自家用車への依存度は高くなっています。全国的に高齢者のアクセルとブレーキの踏み間違えなどの操作不適による交通事故が発生しており、過度に自動車に依存せずに移動ができる環境整備が求められます。

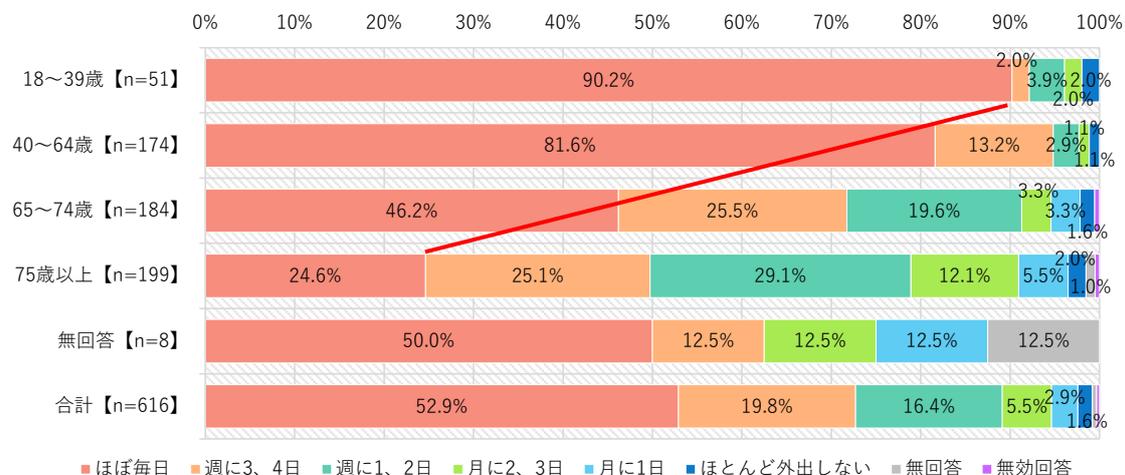


出典：住民アンケート調査

図 3-140 年齢別の免許保有状況

### 3-2-7 移動ニーズの縮小化・個別化

人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズは縮小化・個別化しています。高齢になると通勤等で毎日移動することもなくなり外出頻度が低下するとともに、行動範囲も縮小化して狭まってくる傾向にあります。また、自宅からバス停までの移動が困難な利用者も増加してきており、ドア to ドアの個別的なサービスの必要性が増しています。



出典：住民アンケート調査

図 3-141 年齢別の日常的な外出頻度（再掲）

## 第4章 基本的な方針と津久見市公共交通の将来像

津久見市の公共交通の現状・課題	公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 四浦半島・長目半島及び山間部と中心部を連絡する路線バスと、大分・佐伯方面への鉄道による公共交通網</li> <li>● 津久見中央病院へのアクセス、落の浦・畑における乗合タクシーが運行されているが、利用は少ない</li> <li>● 保戸島・無垢島との離島航路を運航</li> </ul>
	移動サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 病院・福祉送迎などの輸送資源も存在</li> <li>● コープおおいたによるお買い物サポートカーによる無料送迎（社会貢献事業）</li> </ul>
	問題点・課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通利用者数の減少</li> <li>● 公共交通に対する財政負担額の増加</li> <li>● 運転者不足・船員不足への対応</li> <li>● バス路線・バス停から離れた集落・世帯の存在</li> <li>● バスは距離制運賃のため、遠方からは運賃が高くなる</li> <li>● 離島航路の維持確保及び離島内での移動手段の確保</li> </ul>
地域の現状・課題	人口動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少・高齢化のさらなる進行</li> <li>● 半島部・山間部で高齢化率が高く、中心部で人口減が大</li> <li>● 少子化に伴う生徒・児童の減少</li> </ul>
	移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動手段の自家用車への高い依存度</li> <li>● 人口減少・高齢化により縮小化・個別化する移動ニーズ</li> <li>● 高齢者の移動については、乗降しやすい車両で自宅近くからの運行形態が望ましい</li> <li>● 高齢者は津久見市内で用事を済ます割合が高く、市内移動の充実が求められる</li> <li>● バスロケやICカード導入等は若年層のニーズが高い</li> </ul>
公共交通を取り巻く環境の変化	まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集約型都市構造への転換と、公共交通との連携による持続的なまちづくり</li> <li>● 市庁舎移転や新たな観光拠点の整備等を含めた交通結節点機能の再構築</li> <li>● 中心部におけるウォークアブルなまちづくりの推進</li> </ul>
	社会的なニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能な未来の形成（SDGs）</li> <li>● 輸送資源の総動員による持続可能な公共交通網の構築</li> <li>● 慢性的な運転手不足への対応</li> <li>● 公共交通分野全般的な収益性の悪化</li> <li>● 移動の縮小化・個別化</li> </ul>

多様な都市活動を支える快適で利便性の高い公共交通による、  
笑顔と活力あふれるまちの実現

津久見市の公共交通に求められる役割

①公共交通の持続的運行による  
移動弱者への対応

今後高齢化が進展し移動弱者が増加することが想定され、安心して津久見市に住み続けるために、持続的な公共交通の運行が求められます。人材、コスト、車両などの交通資源を効果的・効率的に運用し、持続性の向上を図ります。

②利用者にとって利用しやすい  
公共交通

公共交通の主要利用者である高齢者・高校生にとって、利用しやすい公共交通を目指していくことが必要です。より柔軟できめ細かな移動サービスの提供や、車両や運賃面等での利用可能性の高いサービスの推進を図ります。

③先進技術等を活用した公共交通  
サービス

技術的な観点から、支払いや情報提供等におけるデジタル技術の実装を推進し、若年層や観光客にとって利便性の高い公共交通サービスを行うことが求められます。また、様々な輸送資源を有効活用する際にも、デジタル化等の技術導入を図ります。

④活力あるまちづくりに寄与する  
公共交通

市庁舎の移転や観光拠点の整備等、市中心部の新たな賑わいが期待される中、市民や観光客にとっても居心地がよく快適な移動を可能とすることで、活力あるまちづくりを推進します。

津久見市の公共交通の目指す目標

①持続的な公共交通の実現

高齢者・障がい者をはじめ移動弱者が、安全・安心に移動できる持続的な公共交通の実現を図ります。

- バス・タクシーに関わる人材の不足率
- 共創に関する連携の取組み件数
- 公共交通の財政負担額
- 収支率（乗合タクシー）

②利用ニーズに応じた公共  
交通の運行

高齢者や高校生などの主要利用者が、気兼ねなく容易に、高頻度で利用できる公共交通の運行を図ります。

- 公共交通利用者数
- 満足度の向上（乗合タクシー）

③地域公共交通サービスの  
最適化

公共交通のDX対応を進め、輸送資源に応じた役割を明確にし、個々の公共交通サービスの最適化を図ります。

- 公共交通におけるDXに関する対応件数
- 通学時の公共交通利用分担率

④まちづくり・観光振興と  
連携した公共交通

市中心部等におけるまちづくりや観光振興と連携して、交通結節点機能や滞在性を強化し、快適な公共交通の推進を図ります。

- 「つくみいゆ島線」利用者数
- 公共交通利用の分担率

## 4-1. 公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方

本計画に基づき、津久見市において公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方を以下の通り設定します。

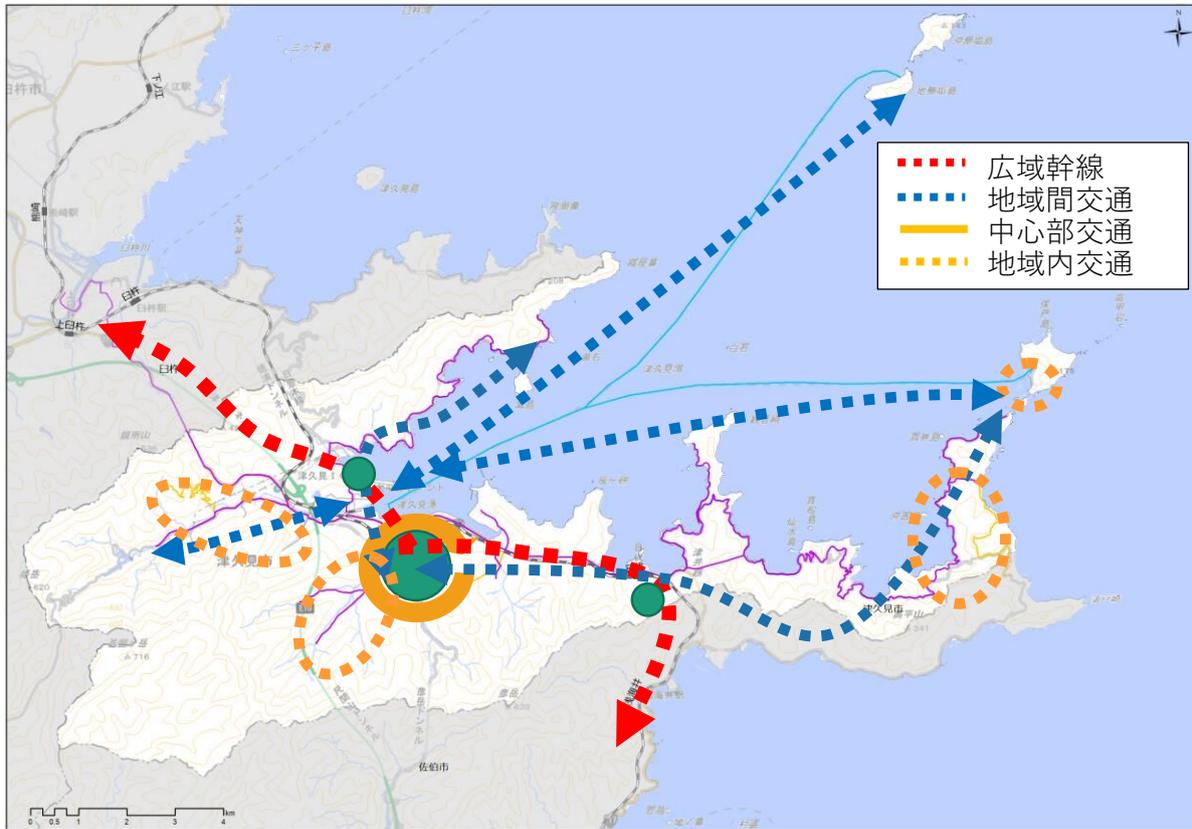


図 4-1 公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方

サービス	役割	移動の 質と量	確保・維持策
公共交通	広域幹線	大規模・多目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線的な鉄道（路線バス）を高頻度かつ幅広い時間帯で運行</li> </ul>
	地域間交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスや航路により、平日を中心として生活行動に必要な水準で運行</li> <li>● <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す</u></li> </ul>
	中心部交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地の生活利便施設や観光拠点等の周遊時の利便性を確保</li> <li>● タクシーや乗合タクシー、グリスロ等により、高頻度かつ柔軟なサービス水準で運行</li> <li>● <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す</u></li> </ul>
	地域内交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主に地域内の基礎的な生活行動を支える移動手段を確保</li> <li>● タクシーやデマンド型交通等による柔軟な移動サービスを必要十分な水準で運行</li> <li>● <u>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す</u></li> </ul>
その他の補完的サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学や通院・買い物等の特定の移動目的に対応した公共交通を補完する移動手段の確保</li> </ul>	小規模・限定的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る</li> </ul>

※フィーダーシステムの概要は、路線バスは23ページ、乗合タクシーは26ページを参照

※グリスロ：グリーンスローモビリティの略で、電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

## 4-2. 地域別方針

地域	地域の現況・課題	方針
共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少と高齢化が進行し、移動弱者が増加する一方、移動ニーズは縮小化</li> <li>● 公共交通の利用者は全般的に少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 予約型乗合タクシー（デマンド）への移行をはじめ、高齢者の利用しやすい環境構築</li> <li>● 運賃施策などの利便性向上策の検討</li> </ul>
津久見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地中心部に商業・医療・行政等の生活利便施設が集中し、交通結節点や観光交流施設の整備が進行</li> <li>● 地域内の移動が多く、特に高齢者は市内で用事を済ませる傾向が強い</li> <li>● 臼杵市・大分市等への移動も一定程度ある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心部での回遊性の向上を図るため、交通結節点の機能強化や、気軽に乗れる乗り物（グリスロ）などの検討</li> <li>● 高齢者に対応した、自宅近くから利用できる予約型乗合タクシー（デマンド）への転換を検討</li> <li>● 通学利用も踏まえ、鉄道の維持確保</li> </ul>
上青江	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内に商業・医療・行政等の生活利便施設がほぼなく、津久見市中心部への移動ニーズが存在</li> <li>● 川内線が運行されており、一定の利用はあるが、通院・買い物での利用</li> <li>● 運賃施策等へのニーズが高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心部への移動ニーズに対応した路線バス等の維持確保を図る</li> <li>● 通勤通学の利用はほとんどないため、運行頻度等は検討</li> <li>● バスとタクシーを組み合わせた割引等のサービスなど、運賃施策を検討</li> </ul>
堅徳・長目	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内に商業・医療・行政等の生活利便施設があまりなく、津久見市中心部への移動ニーズが存在</li> <li>● 堅浦線が運行されており、一定の利用はあり、一部通勤でも利用</li> <li>● 乗降しやすい車両等へのニーズが高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心部への移動ニーズに対応した路線バス等の維持確保を図る</li> <li>● 通勤の利用が一部あるため、運行頻度も一定程度確保</li> <li>● 乗降しやすいノンステップ車両等の導入について検討</li> </ul>
千怒・四浦	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内に商業・医療・行政等の生活利便施設があまりなく、津久見市中心部への移動ニーズが存在</li> <li>● 四浦線が運行されており、一定の利用はあり、一部通勤でも利用</li> <li>● 運賃施策等へのニーズが高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心部への移動ニーズに対応した路線バス等の維持確保を図る</li> <li>● 通勤の利用が一部あるため、運行頻度も一定程度確保</li> <li>● バスとタクシーを組み合わせた割引等のサービスなど、運賃施策を検討</li> <li>● 河津桜の時期に観光用グリスロの運行の検討</li> </ul>
離島	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内に商業・医療・行政等の生活利便施設があまりなく、津久見市中心部への移動ニーズが存在</li> <li>● 航路とともに鉄道や乗合タクシー、タクシーの利用割合が他地区と比べ高い</li> <li>● 運賃施策等へのニーズが高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 島民の生活に必要な離島航路の維持確保を図る</li> <li>● 中心部や大分市方面への移動ニーズに対応した鉄道や乗合タクシー等の維持確保とモード間の接続改善を図る</li> <li>● 航路についても利用状況を見ながら、効率化策や利用促進策を検討</li> <li>● バスとタクシーを組み合わせた割引等のサービスなど、運賃施策を検討</li> <li>● 離島内の移動手段の確保（グリスロ）</li> </ul>

### 4-3. 地域公共交通確保維持事業の必要性

津久見市は大分県南東部に位置しており、JR津久見駅を中心に発展してきましたが、高齢化率 46.2%の超高齢社会となっていることから、高齢者の買い物や医療機関への移動手段の確保のため、また学生の通学手段の確保や交通弱者のために、鉄道、路線バス、タクシー及び船舶といった地域公共交通はなくてはならない重要な交通手段であると位置付けられています。

しかし近年、目覚ましく進展し続けているモータリゼーションに加え、少子高齢化により地域公共交通の利用者が減少し、減便や路線撤退が相次ぐなど公共交通の衰退が著しい中、平成 21 年 10 月から地域公共交通総合連携計画に基づき、路線バスが運行していない地域において、コミュニティバス（乗合タクシー事業）による「中央病院～津久見駅線」「落の浦～大浜線」の 2 路線の運行を実施してきました。

また、平成 29 年に大分県南部圏地域公共交通網形成計画、平成 30 年に大分県南部圏地域公共交通再編実施計画が策定され、「落の浦～大浜線」と接続する路線のサービス水準の見直しに伴い、午後の運行便を大浜発から蒲戸発に延伸し、「落の浦～蒲戸線」として接続を維持しました。さらに、公共交通空白地域である畑地区において、高齢者等の日常の買い物・通院等の手段を確保するために、予約型乗合タクシーとして「畑～津久見駅線」について、令和元年 10 月から実証運行が行われ、令和 2 年 10 月より本格運行が開始されました。令和 3 年 9 月には大分県南部圏地域公共交通計画、大分県南部圏地域公共交通利便増進実施計画が策定される中で、令和 3 年 10 月に「落の浦～蒲戸線」に接続する「上浦線」の見直しに伴い、「落の浦～蒲戸線」の路線を短縮し「落の浦～大浜線」と統合しました。この路線は、四浦地区から佐伯市の医療機関や商店等の日常生活機能を担う場所へ向かう唯一の交通手段となっています。乗合タクシー 3 路線ともに住民の重要な交通手段となっていることから、地域公共交通確保維持事業により、生活に不可欠な路線として存続させていくことが必要となっています。

路線バスについては、どの路線においても市民の重要な交通手段となっていることから、現在の路線を維持していく必要があります。しかし現状では、赤字が続く路線の維持が厳しいため、津久見市が平成 25 年 10 月から新たに補助系統とした 8 系統をあわせ、令和 5 年度から全系統について補助を行っています。しかしながら、今般の運転手不足や燃料価格高騰等が影響したこともあり、運転事業者の申し出により、令和 6 年 4 月から土曜日・日曜日・祝日のダイヤ・区間・便数を改正しました。これにより、運転手の労働環境を守り安全性の確保に努めることで、路線の維持・確保につながりました。路線バスは地域の生活や人々の交流を支える重要な移動手段ということに変わりありません。引き続き今後の状況・利用ニーズ等を勘定し、ダイヤの改正や運行ルートの見直しを随時検討しながら、地域公共交通確保維持事業により、生活に不可欠な路線として存続させていくことが必要となっています。

表 4-1 補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

	運行系統名	各補助系統の機能や役割	
乗合タクシー	中央病院～津久見駅線	つくみん公園～中央病院区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	津久見駅を中心とした市内中心部を運行し、離島からの利用者や路線バスが運行していない地域住民の移動手段として、主に通院や買い物等で利用され、地域の移動手段として重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	落の浦～大浜線	落の浦～大浜区間を運行し、大浜入口停留所にて佐伯市コミュニティバスである上浦線と接続する。	四浦半島から佐伯市を結ぶ唯一の移動手段であり、主に通院や買い物で利用され、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	畑～津久見駅線	松川～社会福祉協議会区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	交通空白地域である畑地区と市内中心部を結ぶ路線である。山間部にある集落の住民にとってはなくてはならない移動手段となっている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
堅浦線	津久見駅～楠屋	津久見駅～楠屋区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	長目半島から市内中心部を結ぶ路線である。通勤、通院、買い物等で利用され、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	津久見駅（つくみん公園）楠屋	津久見駅～楠屋区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	運動公園（つくみん公園）楠屋	運動公園～つくみん公園～楠屋区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	津久見駅～久保浦団地	津久見駅～久保浦団地区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
四浦線	津久見駅（運動公園・赤崎）間元	津久見駅～運動公園・赤崎～間元区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	四浦半島から市内中心部を結ぶ路線である。通勤、通院、買い物等で利用され、また中には、もともと免許証を持っていない住民もいるため、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	津久見駅（運動公園・荒代トンネル）間元	津久見駅～運動公園・荒代トンネル～間元区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	津久見駅（つくみん公園・運動公園・荒代トンネル）間元	津久見駅～つくみん公園・運動公園・荒代トンネル～間元区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	津久見駅（荒代トンネル）間元	津久見駅～荒代トンネル～間元区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	津久見駅～赤崎	津久見駅～赤崎区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	津久見駅～運動公園	津久見駅～運動公園区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
川内線	津久見駅～川内	津久見駅～川内区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	山間部から市内中心部を結ぶ路線である。通勤、通院、買い物等で利用され、平均の利用者が多い路線であり、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	運動公園～川内	運動公園～川内区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	運動公園（千怒）川内	運動公園～千怒～川内区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	運動公園（つくみん公園）川内	運動公園～つくみん公園～川内区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
	運動公園（千怒・つくみん公園）川内	運動公園～千怒・つくみん公園～川内区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	
中西循環線	津久見駅（尺間登山口）津久見駅	津久見駅～尺間登山口～津久見駅区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	市南部から市内中心部を結ぶ循環路線である。通院、買い物等で利用され、地域の移動手段としての役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
	尺間登山口（西の内）津久見駅	尺間登山口～西の内～津久見駅区間を運行し、津久見駅で幹線軸となるJR日豊本線に接続する。	

## 第5章 実施事業

津久見市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した個別事業を以下に示します。

各事業は、記載する実施主体が事業を推進するものとしませんが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行います。

計画目標		利便増進 事業
実施事業	実施主体	
<b>持続的な公共交通の実現</b>		
運転者・船員等公共交通に関わる 人材育成・確保の推進	津久見市、交通事業者	
共創による他分野・事業者間の連 携に基づく公共交通	津久見市、交通事業者、商業・医療関係者	
事業者の状況に応じた公共交通の 維持と再編	津久見市、交通事業者	
<b>利用ニーズに応じた公共交通の運行</b>		
タクシーを活用した移動支援 ※予約型乗合タクシー（デマン ド）やタクシー助成等	津久見市、交通事業者	●
市内全域を対象とした新たな運賃 体系の設定	津久見市、交通事業者	●
グリーンスローモビリティや自家 用有償旅客運送等の新規移動サー ビス等の導入	津久見市、各地域	●
利用促進策ときめ細かなニーズ把 握の実施	津久見市、交通事業者、各地域	
<b>地域公共交通サービスの最適化</b>		
DXに対応した公共交通	津久見市、交通事業者	●
輸送資源を活用した学校等の移動 ニーズへの対応	津久見市、輸送資源保有者等	
<b>まちづくり・観光振興と連携した公共交通</b>		
交通結節点機能の強化	津久見市、交通事業者	●
ウォークラブルなまちづくりの実現 （津久見港～津久見駅）	津久見市、交通事業者	
観光拠点等における情報発信	津久見市、交通事業者、観光関係者	●

## 5-1. 持続的な公共交通の実現

<b>事業名</b>	<b>運転者・船員等公共交通に関わる人材育成・確保の推進</b>						
<b>事業概要</b>	公共交通の持続的な運行（運航）に向け、運転者・船員等の人材確保が重要である。公共交通に関する就労情報やイメージアップにつながる PR 等の情報提供支援、2 種免許取得に関する支援、定住支援と組み合わせた募集や待遇改善のための支援など、国の補助制度も活用しつつ人材確保の推進について検討し、段階的に実施していく。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和 6 年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市 交通事業者	検討	段階的に実施 実施効果を見ながら、適宜見直し等				

<b>事業名</b>	<b>共創による他分野・事業者間の連携に基づく公共交通</b>						
<b>事業概要</b>	交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」（連携・協働）によりその維持・活性化に取り組む事業に国の補助金を活用できる補助制度への応募を行い、公共交通の持続性に寄与させる。具体的には、交通事業者間連携、飲食店等との連携による夜間の移動サービスにおける予約システムの構築や、福祉分野と連携した高齢者・障がい者等の外出支援・移動支援の取組みなどが考えられる。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和 6 年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市 交通事業者 商業・医療関係者	検討・応募	応募内容に基づき随時実施 実施効果を見ながら、適宜見直し等				

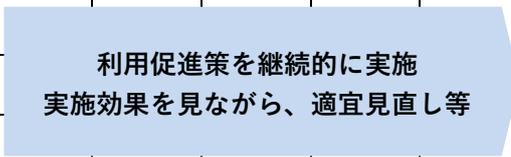
<b>事業名</b>	<b>事業者の状況に応じた公共交通の維持と再編</b>						
<b>事業概要</b>	交通事業者においては、人材不足等により現在運行（運航）している路線・航路の維持が困難になっている状況があり、運行（運航）の維持・確保も図りながら、その対応のための再編等を行う。具体的には、利用状況等も勘案しながら、利用の少ない路線、便、区間の廃止等を検討し、再編を進める。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和 6 年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市 交通事業者	準備・再編	継続的に再編（利用状況等により適宜見直し）				

## 5-2. 利用ニーズに応じた公共交通の運行

<b>事業名</b>	タクシーを活用した移動支援						
<b>事業概要</b>	地域内路線については、主に高齢者の利用を想定した予約型乗合タクシー（デマンド交通）を導入する。合わせて、タクシー運賃助成や地域コミュニティとの連携による新たな移動サービスの導入等、交通事業者の対応状況も踏まえながら、縮小化・個別化する移動ニーズへの対応を図る。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和6年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市	準備	乗合タクシーの導入（利用状況・対応状況等により随時見直し）				
交通事業者							

<b>事業名</b>	市内全域を対象とした新たな運賃体系の設定						
<b>事業概要</b>	路線バスや乗合タクシー、タクシー（一般乗用）等の市内を運行する地域公共交通サービスについて、路線バスの1日乗車券やゾーン制（上制限・均一制）運賃への移行、バスとタクシーの割引セット等の新たな運賃体系の検討を行い、利用者の運賃負担の軽減による公共交通利用の促進を図る。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和6年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市	準備	新たな運賃体系導入	利用状況、収支状況等を見ながら適宜見直し等			
交通事業者							

<b>事業名</b>	グリーンスローモビリティや自家用有償旅客運送等の新規移動サービス等の導入						
<b>事業概要</b>	保戸島内の移動手段については、徒歩が困難な高齢者等をはじめ、一定の移動サービスに対するニーズがあることから、カート等のグリーンスローモビリティ（電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ）の導入について実証運行等を検討する（津久見市中心部含む）。また、交通不便地等への対応について、自家用有償旅客運送等の新規移動サービスの導入検討を行う。さらに、ノンステップ車両の導入等も検討する。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和6年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市	準備	グリスロ実証運行	サービス導入等を継続的に検討			
各地域							

<b>事業名</b>	<b>利用促進策ときめ細かなニーズ把握の実施</b>											
<b>事業概要</b>	公共交通の利用促進を図るため、高齢者向けのお出かけ乗車体験会や小中高生向けの乗り方教室、高齢者や学生等に対するモビリティマネジメントなどの利用促進策を実施する。実施にあたっては、地域の方々や高齢者、障がいのある方が集う場所に出向き、公共交通に関する説明を行うとともに、地域の方々の声を聞いてきめ細かなニーズを把握する。そしてそのニーズに応じた利用促進策を交通事業者・各地域と連携・協力を図りながら、効果的・継続的に実施を進めていく。											
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					令和6年度	R7	R8	R9	R10	R11
		津久見市	 									
	交通事業者											
	各地域											

### 5-3. 地域公共交通サービスの最適化

事業名	DX に対応した公共交通						
事業概要	若年層等でニーズの高い、バスロケーションシステムの導入や運賃決済のキャッシュレス化などのうち、高齢者にも利用しやすい実現可能なものについて検討を行う。また、予約型乗合タクシー（デマンド）の導入にあたっては、予約システム等の導入により利便性・効率性にも配慮する。さらに、九州 MaaS 等の動向を見据え、DX 化による観光客向け等の利便性の向上を図る。（デジタルチケットの発行等）その他、市ホームページでの公共交通に関する情報発信など、実現が容易で高齢者や障がい者にも利用しやすく効果の高い DX の取組みについて推進する。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6 年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市 交通事業者	検討	MaaS 等 DX 化への対応 DX 化の効果を見ながら適宜見直し等				

事業名	輸送資源を活用した学校等の移動ニーズへの対応						
事業概要	現在運行を行っている小中学生向けの児童・生徒輸送業務委託タクシーの状況も踏まえながら、中学校の統廃合に合わせた既存輸送資源の学校への通学活用や家族等の送迎負担軽減につながる自家用有償旅客運送（事業者協力型）、私的乗り合わせ等の検討など、輸送資源としての有効活用の検討等を行う。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6 年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市 輸送資源保有者等	検討・準備	輸送資源のスクールバス活用など 輸送資源の活用を継続検討				

## 5-4. まちづくり・観光振興と連携した公共交通

<b>事業名</b>	<b>交通結節点機能の強化</b>						
<b>事業概要</b>	今後整備予定の新市庁舎や津久見駅などをはじめ、交通結節点として適切な場所を検討・調整し、観光客を含めた利用者の利便性向上に資する機能の強化を目指して、バス停位置や待合環境の整備、バスルートの検討・確定、必要なダイヤ調整等を行う。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和6年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市 交通事業者	交通結節点の検討		交通結節点に合わせたルート・ダイヤ等の調整			

<b>事業名</b>	<b>ウォークアブルなまちづくりの実現（津久見港～津久見駅）</b>						
<b>事業概要</b>	津久見市都市計画マスタープランでは、JR 津久見駅から概ね半径 1 km 以内のエリアを本市の都市づくりの拠点となる市中心部と位置づけ、津久見の顔となるにぎわいと活力を創造するまちづくりを目指すとしたグランドデザイン構想を立案している。そこで、このエリアを歩いて楽しめるまちなかウォークアブル区域と位置付けるとともに、歩き疲れた方や歩行が困難な方などを対象とした、グリスロ等の観光・生活両面に資する新たな移動サービスの検討を行う。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和6年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市 交通事業者	中心部の移動手段の検討		中心部の移動手段の提供			

<b>事業名</b>	<b>観光拠点等における情報発信</b>						
<b>事業概要</b>	つくみイルカ島などをはじめ、市内の各観光拠点（観光イベント）等において、ホームページなどでの公共交通に関する情報発信を行う。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和6年度	R7	R8	R9	R10	R11
	津久見市 交通事業者 観光関係者	検討・準備		情報発信の実施			

## 第6章 計画の達成状況の評価

### 6-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

事業実施による計画の目標の達成状況の評価するため、以下の数値目標を設定します。

表 6-1 数値指標

計画目標			
数値指標 (評価のタイミングは年1回を予定)	現状値 (年度)	中間値 R8年度	目標値 R11年度
<b>持続的な公共交通の実現</b>			
①バス・タクシーに関わる人材の不足率 【考 え 方】公共交通の維持のために必要な人材の不足率から、人材確保等の対応を図る。 【取得方法】公共交通事業者データ 【時期と頻度】年1回、5月頃 【算出方法】バス・タクシー運転者の不足している人数÷本来必要な人数	バス 23% (R5) タクシー 24% (R4) ※R元年基準	19%   21%	15%   17%
②共創に関する連携の取組み件数 【考 え 方】公共交通における共創を進めるために、連携の取組み件数によりその状況を計る。 【取得方法】津久見市で集計 【時期と頻度】年1回、5月頃 【算出方法】連携の取組み件数を集計	0 (R5)	1	1
③市民一人当たりの公共交通の財政負担額 【考 え 方】財政負担を悪化させず公共交通の維持を図る。 【取得方法】公共交通事業者データ、市集計 【時期と頻度】年1回、5月頃 【算出方法】公共交通の財政負担額総額÷市内人口総数	1,023円 (R5) ※路線バス補助・乗合タクシー委託合計	1,000円	1,000円
④乗合タクシーの収支率 【考 え 方】収支率を向上させて公共交通の維持を図る。 【取得方法】公共交通事業者データ、市集計 【時期と頻度】年1回、5月頃 【算出方法】乗合タクシーの収入÷乗合タクシーの支出	7.7% (R4)	8.8%	10.0%
<b>利用ニーズに応じた公共交通の運行</b>			
①公共交通利用者数（路線バス、乗合タクシー、JR<津久見駅>、離島航路、タクシー） 【考 え 方】総合計画（P96）に準じる 【取得方法】公共交通事業者より取得、市集計 【時期と頻度】年1回、5月頃 【算出方法】各事業者等より取得した年間利用者数から1日当たりの数値を算出 ※日代駅データは不明のため除外	路線バス 81.9人/日 乗合タクシー 5.6人/日 JR津久見駅 652人/日 離島航路 147.6人/日 タクシー 292.4人/日 (計1,180) (人/日、R3)	路線バス 80人/日 乗合タクシー 10人/日 JR津久見駅 600人/日 離島航路 150人/日 タクシー 300人/日 (計1,140)	路線バス 80人/日 乗合タクシー 10人/日 JR津久見駅 600人/日 離島航路 150人/日 タクシー 300人/日 (計1,140)

<p>②乗合タクシーの満足度の向上</p> <p>【考 え 方】利用者満足度結果から利用ニーズの充足を計る</p> <p>【取 得 方 法】独自調査が必要</p> <p>【時 期 と 頻 度】年 1 回、5 月頃</p> <p>【算 出 方 法】5 段階評価のうち「満足」「やや満足」と回答した人数の割合を算出</p>	<p><u>60%</u></p> <p>(R4、落の浦線)</p>	<p><u>70%</u></p>	<p><u>80%</u></p>
<p><b>地域公共交通サービスの最適化</b></p>			
<p>①公共交通における DX に関する対応件数</p> <p>【考 え 方】公共交通における DX 対応の件数を計ることにより利便性・効率性の向上を図る</p> <p>【取 得 方 法】津久見市で集計</p> <p>【時 期 と 頻 度】年 1 回、5 月頃</p> <p>【算 出 方 法】予約システムや HP での情報発信などの DX 対応の案件を集計</p>	<p><u>0</u></p> <p>(R 5)</p>	<p><u>1</u></p>	<p><u>1</u></p>
<p>②通学時の公共交通利用分担率</p> <p>【考 え 方】通学における送迎等から公共交通への転換により、公共交通の利用増加を図る</p> <p>【取 得 方 法】高校生アンケート調査（次期計画策定時に実施予定）</p> <p>【時 期 と 頻 度】次期計画策定時</p> <p>【算 出 方 法】通学方法のうち「公共交通」で通学している学生の割合を算出</p>	<p><u>63.3%</u></p> <p>※R5 高校生アンケート調査（JR 利用の割合。路線バス 2.3% は JR も利用）</p>	<p>—</p>	<p><u>67%</u></p>
<p><b>まちづくり・観光振興と連携した公共交通</b></p>			
<p>①路線バス「つくみイルカ島線」の利用者数</p> <p>【考 え 方】観光施策との連携により（公共交通での）来訪者増を目指す</p> <p>【取 得 方 法】臼津交通より、日祝で運行している「つくみイルカ島線」の利用データを取得</p> <p>【時 期 と 頻 度】年 1 回、5 月頃</p> <p>【算 出 方 法】つくみイルカ島を訪問する観光客のうち「路線バス」を利用している人数を集計</p>	<p><u>0.6 人/日</u></p> <p>(R5 調査)</p>	<p><u>1.0 人/日</u></p>	<p><u>2.0 人/日</u></p>
<p>②公共交通利用の分担率</p> <p>【考 え 方】日常生活での移動手段として公共交通を利用する人の割合を増やすことを目指す</p> <p>【取 得 方 法】住民アンケート調査（次期計画策定時に実施予定）</p> <p>【時 期 と 頻 度】次期計画策定時</p> <p>【算 出 方 法】住民の日常生活における移動手段について、公共交通（路線バス、乗合タクシー）の利用割合（月 1 日以上利用）を算出</p>	<p>路線バス</p> <p><u>8.0%</u></p> <p>乗合タクシー</p> <p><u>3.9%</u></p> <p>※R5 住民アンケート調査</p>	<p>—</p>	<p>路線バス</p> <p><u>9.0%</u></p> <p>乗合タクシー</p> <p><u>4.5%</u></p>

## 6-2. 数値目標の設定根拠

### (1) 持続的な公共交通の実現

#### ① バス・タクシーに関わる人材の不足率

現在、全国的にバス・タクシーの運転士不足が深刻な問題となっており、津久見市においても、バスで 23% {令和 5 年度。(26-20) / 26}、タクシーで 24% {令和 4 年度。(29-22) / 29} の不足率であると考えられます。

今後、人材育成・確保策を講じていく予定ですが、他の産業等でも人材不足が叫ばれており、容易に確保できる状況にはなっていません。このことから、令和 8 年度では 1 人、令和 11 年度ではもう 1 人増員となる目標値を設定しています。

表 6-2 バス・タクシーにおける人材の不足率の数値目標

項目	年度						
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和8年度 目標値	令和11年度 目標値
バス運転者の定員（必要人数）	25	25	25	26	26	26	26
バス運転者の人員	23	23	23	23	20	21	22
バス運転者の不足率	8%	8%	8%	12%	23%	19%	15%
タクシー運転者の人員	29	26	26	22	—	23	24
タクシー運転者の不足率	基準年	10%	10%	24%	—	21%	17%

#### ② 共創に関する連携の取組み件数

公共交通を持続的なものにしていくには、事業者間、他分野間、官民等様々な連携による共創を進めていくことが必要不可欠となっています。

基本的には、年に 1 つの共創に関するプロジェクトを検討・実施していくことを目標値として設定しています。

### ③ 市民一人当たりの公共交通の財政負担額

津久見市の市民一人あたり財政負担額は、令和5年度1,023円/人であり、今後も運行費用増に伴う財政負担額の増加が想定されますが、利用者数を可能な限り維持させるとともに、路線再編に伴う財政負担額を可能な限り維持することで、人口減少の中でも一人あたり負担額を1,000円に維持するような数値目標とします。

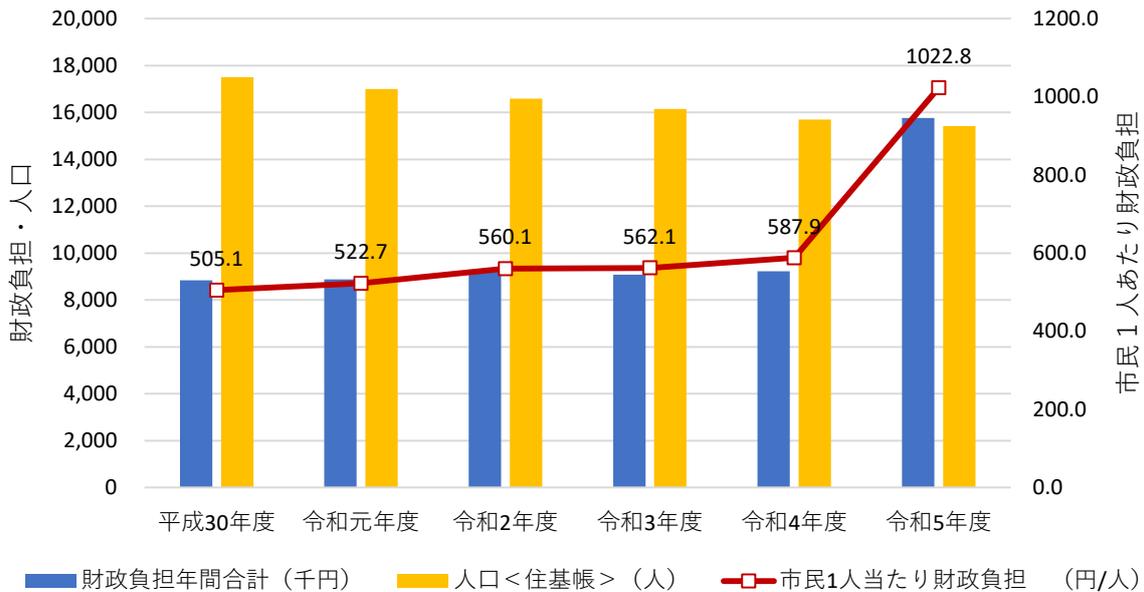


図 6-1 市民1人あたりの公共交通の財政負担額

### ④ 乗合タクシーの収支率

乗合タクシーの収支率は令和4年度において約7.7%であり、運行に係る費用は今後も増加することが想定されますが、利用者数を増やし収入を増加させるなどし、令和2年度を上回る収支率10.0%に向上させることを目標とします。

表 6-3 乗合タクシーの収支率の数値目標

	過去の推移			現状値	数値目標	
	H30年度	R2年度	R3年度	R4年度	R8年度	R11年度
乗合タクシー 収支率	11.2%	9.3%	8.7%	7.7%	8.8%	10.0%

## (2) 利用ニーズに応じた公共交通の運行

### ① 公共交通利用者数

公共交通の利用者数は1日当たり約1,180人（令和3年度）であり、今後人口減少等により利用者数の減少が想定されますが、利用促進策を実施し、令和4年度並の1日当たり1,140人/日を維持することを目標とします。

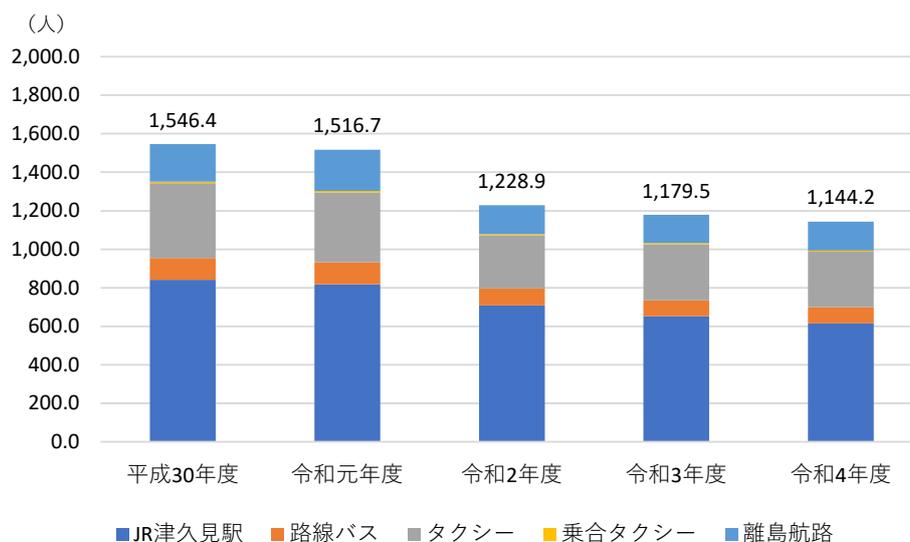


図 6-2 公共交通利用者数（1日当たり）

### ② 乗合タクシーの満足度の向上

乗合タクシー（落の浦線、令和4年度）の満足度は、60.0%（運行サービスについて「満足」「やや満足」「分からない」「やや不満足」「不満足」の5段階評価のうち、「満足」「やや満足」の割合）となっており、今後乗合タクシーのダイヤ調整や運行形態等の改善を行うことで、令和11年度には80.0%まで向上させる目標値として設定しています。

### (3) 地域公共交通サービスの最適化

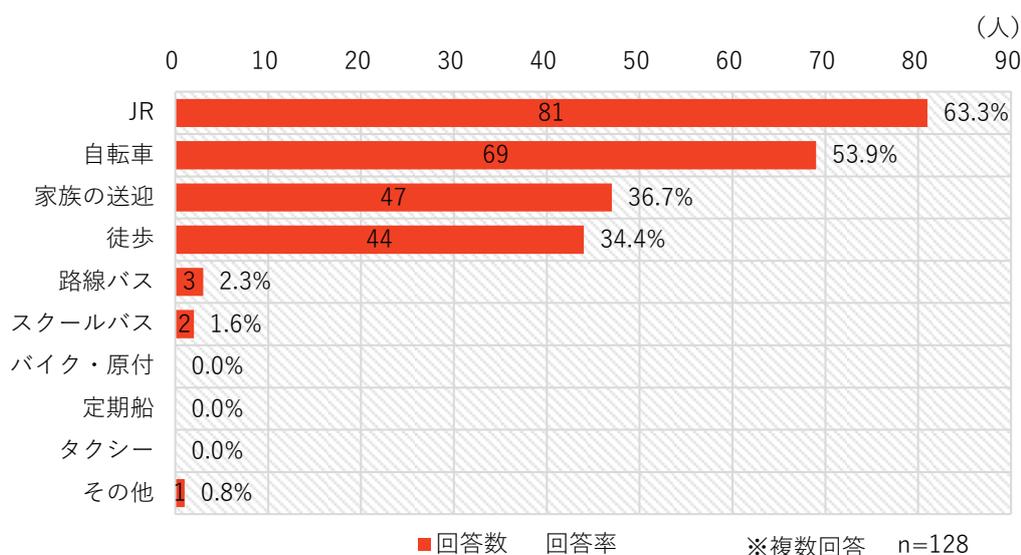
#### ① 公共交通における DX に関する対応件数

公共交通における利便性を向上させていくためには、DX 化を進めていくことが必要不可欠となっています。

基本的には、年に1つのDXに関する対応を検討・実施していくことを目標値として設定しています。

#### ② 通学時の公共交通利用分担率

令和5年に実施した高校生アンケートでは、晴天の登校時の通学手段における公共交通利用分担率は、63.3%（JR 利用者の割合。※路線バス利用者は JR 利用者と重複）となっており、今後、送迎から公共交通への転換を目指して、令和11年度には目標値67%（3人に2人が公共交通を利用）を設定しています。



出典：高校生アンケート調査

図 6-3 高校生の公共交通利用分担率（晴天・登校時）【再掲】

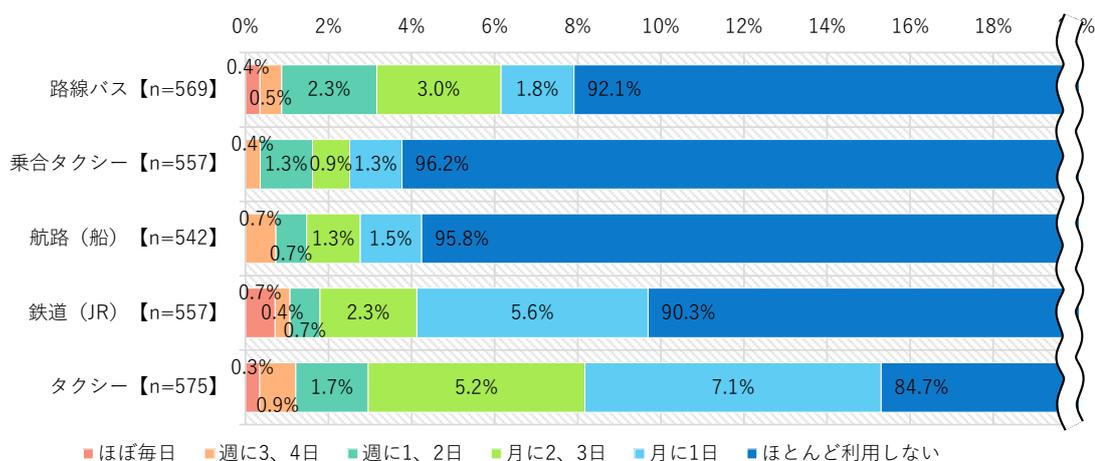
#### (4) まちづくり・観光振興と連携した公共交通

##### ① 路線バス「つくみイルカ島線」の利用者数

日祝日だけ「つくみイルカ島」まで3往復運行されている路線バス「つくみイルカ島線」については、令和5年度において1日当たり0.6人/日の利用となっています。今後、JRとの接続改善や運行本数の調整等を図り、令和11年度には2.0人/日まで増加させることを目指します。

##### ② 公共交通利用の分担率

令和5年に実施した住民アンケートでは、日常生活における公共交通利用分担率は、路線バスで約8.0%、乗合タクシーで約3.9%となっており、今後、公共交通に関する各種施策を通じて、令和11年度には目標値・路線バスで約9.0%、乗合タクシーで約4.5%まで増加させる数値を目標設定しています。



出典：住民アンケート調査

図 6-4 公共交通利用の分担率（モード別）【再掲】

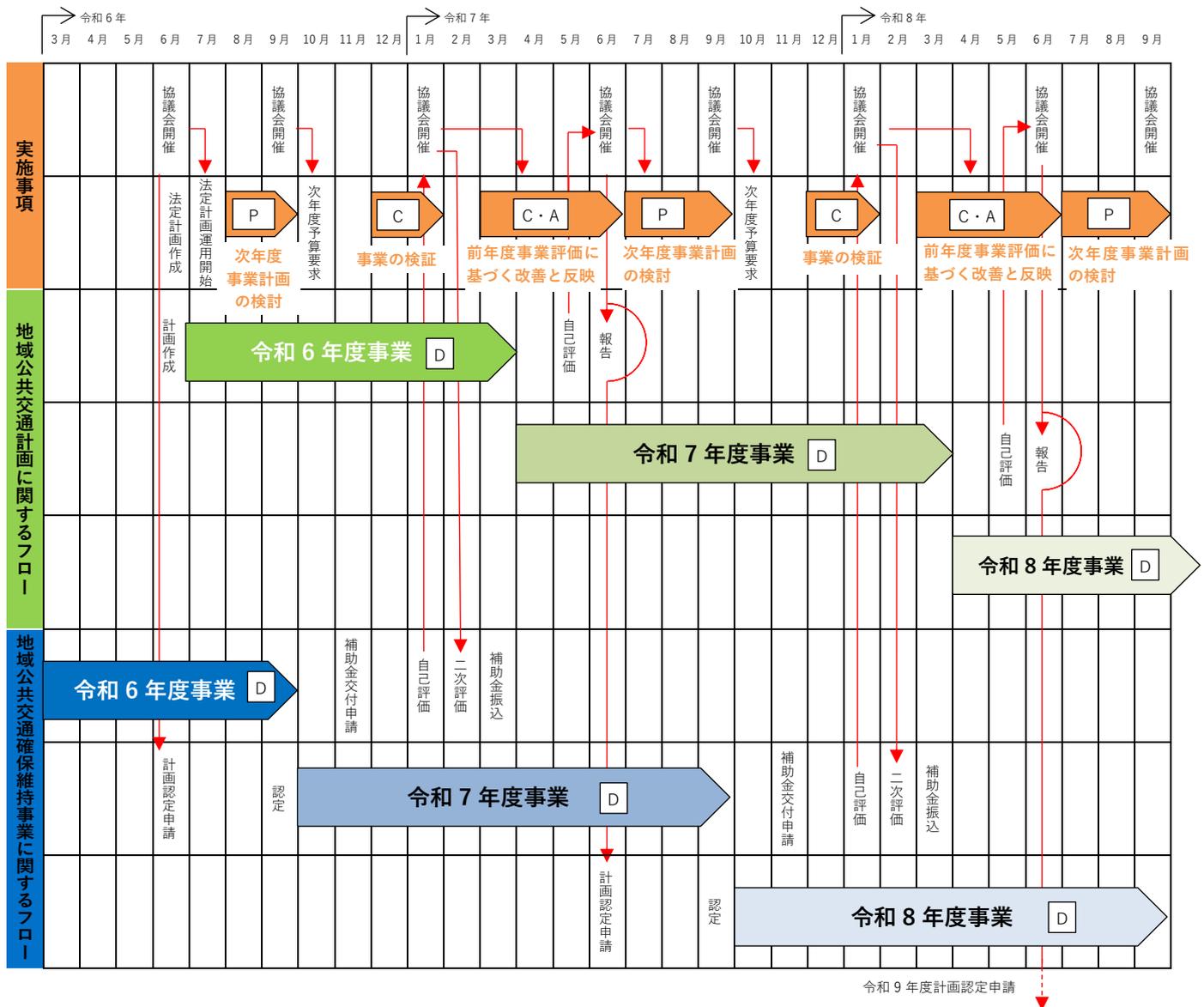
### 6-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。

そのために、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていきます。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組みます。

このサイクルを計画終了年度である 2029 年度まで継続的に実施することで、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができます。

表 6-4 PDCA の実施サイクル (R6～)



## 6-4. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本市を中心に、津久見市地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

表 6-5 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
津久見市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成





# 津久見市地域公共交通計画

---

発行年月 令和6年6月  
発行 津久見市  
〒879-2435 大分県津久見市宮本町20番15号  
TEL 0972-82-9510 FAX 0972-82-9520  
<https://www.city.tsukumi.oita.jp>



