



# 宇佐市地域公共交通計画(概要版)

## 1. はじめに

### 1-1 計画策定の背景

宇佐市では、JR柳ヶ浦駅をはじめとした交通拠点の充実を図るとともに、路線バス・コミュニティバスのニーズに応じた運行形態への見直しなどにより、効率的・効果的な交通体系の構築を図り、地方創生を推進するため「宇佐市地域公共交通網形成計画」を平成29年3月に策定しました。

しかし想定をうわまわる少子高齢化、人口減少、また新型コロナウイルスにより公共交通を取り巻く環境が大きく変化してきました。

そうした中、国が「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を令和2年11月に改正し、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進し、市町村においては地域公共交通計画の策定が努力義務となりました。

### 1-2 計画策定の目的

第二次宇佐市総合計画において定められたまちづくりの目標「定住満足度日本一、交流満足度日本一のまち」の実現に向けて、公共交通が果たす役割を再認識し、市民、交通事業者、行政の連携強化を通じて、持続的な公共交通体系を構築することを目的に「宇佐市地域公共交通計画」を策定します。

地域旅客運送サービスのイメージ

#### 地域旅客運送サービス

##### 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



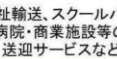
デマンド交通



乗用タクシー



自家有償  
旅客運送



福祉輸送、スクールバス、  
病院・商業施設等の  
送迎サービスなど

## 2. 宇佐市の地域公共交通の抱える課題

### 2-1 公共交通を取り巻く環境に関する課題

- 自家用車への過度な依存からの脱却の必要性
  - ・多くの市民の移動は自家用車に依存しており、75歳の後期高齢者となっても、過度な依存が伺える。
- 慢性的な運転者不足への対応
  - ・バス・タクシーの運転者数は、近年減少傾向にあり、公共交通の担い手不足は深刻な課題となっている。
- 各種輸送資源の旅客運送サービスへの活用
  - ・スクールバスや観光二次交通、医療機関や福祉施設等の送迎など公共交通以外の輸送資源についても、運転手問題などの課題が多く、移動サービスの維持が困難となってきている。

### 2-2 市内公共交通サービスに関する課題

- コンパクトなまちづくりへの対応
  - ・モータリゼーションの進展により、低密度な市街地が形成され、人口減少とともに、拡散した居住者の生活を支えるサービス提供が将来困難となりがねない状況である。
- 中心部における公共交通施策の必要性
  - ・近年は中心部においても人口減少が顕著となり、大型スーパーなどの撤退が生じ、買い物などに不便を来している高齢者も増加している。
- 来訪者等に目を向けた移動サービス充実の必要性
  - ・観光地における市外からの来訪者は、自家用車やレンタカー利用者が大半を占めるが、一部の来訪者は、公共交通に関する情報が得られずレンタカー等による移動を強いられている。

### 2-3 地域と移動ニーズに関する課題

- 公共交通利用者の減少への対応
  - ・路線バスの運行路線減少に伴い、代替的なコミュニティバス運行路線拡大を行うものの、人口減少及びコロナ禍の影響により利用者増にはつなげていない。
- 縮小化かつ多様化する移動需要への対応
  - ・人口減少・高齢化により移動ニーズが縮小化している一方で、核家族化や共働き世帯の増加により、子育て世帯の通学・習い事等に係る送迎ニーズが多様化している。
- 中山間部における住民協働による移動支援の必要性
  - ・安心院・院内地域を中心とした中山間部では、高齢化率が高く、集落の縮小化が進行している。そのため、新たな移動サービスを導入する場合であっても、その周知や利用方法などがしっかり住民に伝達できにくい状況である。

### 2-4 関連施設整備と先端技術に関する課題

- 主要な交通結節点における機能強化
  - ・駅など主要な交通結節点においては、駐輪場整備やユニバーサルデザイン化が求められるほか、バスターミナルなどにおいては上屋や風除け・ベンチ等の待合環境の整備が求められている。また、公共交通の的確な情報提供(使い方、時刻表、路線図等)の在り方についても検討が必要である。
- 公共交通施策におけるDX等の推進
  - ・運転手不足や、移動ニーズの多様化においてAIを活用したオンデマンド交通技術の導入が進んでおり、本市においても適用可能性がある案件については、調査研究を進める必要がある。
- 脱炭素社会の実現に向けたGXへの対応
  - ・自家用車から公共交通への転換推進をはじめ、電動車両の活用や、環境負荷の低い車両への転換の推進等の関連施策の検討を進める必要がある。
- 持続可能な未来の形成 (SDGs)
  - ・本計画においても、特に関連性の高い5つのゴールの達成に向け、未来につながる地域公共交通の実現を目指す必要がある。



# 宇佐市地域公共交通計画(概要版)

## 3. 宇佐市が目指す基本理念と目標

### 3-1 まちづくりの目標及び公共交通計画の基本理念

まちづくりの目標

「定住満足度日本一、交流満足度日本一のまち」



基本理念

誰もが使いやすい安全安心な公共交通体系の構築で実現する  
「定住満足度、交流満足度日本一のまち」



### 3-2 持続可能な地域公共交通の実現に向けた目標

#### ① 移動サービスの持続性向上

関係者の役割分担の明確化や連携・協働の取り組みを通じて、安全安心な地域公共交通体系の維持を図ります。

#### ② 快適に定住・交流ができる地域の実現

周辺部と中心部をつなぐコンパクト・プラスネットワークのまちづくりを推進するとともに観光二次交通の充実を図ります。

#### ③ 地域公共交通サービスの最適化

高齢者はもとより子育て世代や来訪者など様々な移動ニーズに対応できる公共交通体系を目指し、サービスの適正化を図ります。

#### ④ 地域公共交通体系の継続的な発展

公共交通に係る環境整備を着実に進めつつ、地域公共交通の未来を見据えた調査研究を進めます。

## 4. 将来公共交通ネットワーク体系

### 4-1 路線区分別の役割とネットワーク形成の方向性

#### ○ 広域交通（幹線）：定時定路線型

- ・市内外や地域間をまたぐ広域的な通勤通学・観光など多目的での移動手段を確保する。  
主な該当路線等：JR日豊本線、路線バス（中安線、国道中高線、中津空港線、高速バス etc）

#### ○ 拠点間交通：主に定時定路線型

- ・市内地域間等を連絡し、日常的な買い物・通院、観光拠点等の移動手段を確保する。  
主な該当路線等：路線バス（乙女線、豊州線、津房線、四日市線、宇佐参宮線 etc）、コミュニティバス

#### ○ 中心部交通：主にデマンド型

- ・中心市街地の生活利便性施設や観光拠点等の周遊時の利便性を確保する。  
主な該当路線等：路線バス（乙女線、豊州線、津房線、四日市線、宇佐参宮線 etc）、コミュニティバス

#### ○ 生活福祉交通：主にデマンド型

- ・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する。  
主な該当路線等：路線バス（乙女線、豊州線、津房線、四日市線、宇佐参宮線 etc）、コミュニティバス



#### ○ その他の補完的サービス

- ・通学や通院、福祉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を図る。必要に応じて相互の連携を図る。

### 4-2 宇佐市の公共交通ネットワーク体系イメージ

