

第1回 別府市公共交通活性化協議会

説明資料

平成27年2月18日(水)

別府市の現況と特性

I 人口分布

平成22国調における人口は125,385人、人口集中地区人口は111,401人となっており、別府市人口の88.85%が人口集中地区に居住している。市街化区域の面積は28.17km²であるので、その人口密度は3,954.6人/km²となる。

※人口集中地区：国勢調査基本単位区を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域を人口集中地区という。

II 公共交通機関

路線バス事業者は亀の井バス(28系統、平日680本)及び大分交通(24系統、平日・APU登校日448本)の2社あり、その2社の系統によりバス網は市街化区域のほぼ全域をカバーしている。※系統数・本数はスクール線関係を除く

タクシー事業者は8社あり、平成26年2月4日現在の車両数は415台である。

鉄道駅は東別府駅、別府駅、別府大学駅、亀川駅の4駅あり、別府駅を発着する列車は上り84本、下り85本である。
(※1日あたり乗降客数は、別府駅約11,000人、別府大学駅約4,000人、亀川駅約3,500人、東別府駅約600人)

III 地理的・歴史的特徴

過疎地域がない自治体である。県内でも別府市のみである。

交通不便地域がない(半径1km以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存在しない集落)。

昭和31年以降合併や編入などが実施されていない(過疎地域を抱えた近隣町村との合併がこれまでない)。

県内の地域公共交通の状況

当時の規制緩和政策により、平成14年に道路運送法が改正され、路線廃止が許可制から6ヶ月前までの事前届出制となった。需給調整規制を廃し、市場競争を促進することにより乗合バス事業の活性化を図ろうとしたが、地方のバス需要の少ない地域においては路線廃止が急速に進む結果となった。

大分県内では、平成17年3月末時点で806系統の乗合バスが存在していたが、平成18年3月末時点では651系統と実に155系統が廃止された。折りしも当時、平成の大合併が別府市、津久見市、玖珠町、九重町、姫島村を除く自治体で実施されていた。

路線バス廃止に追い込まれた自治体はコミュニティバスや乗合タクシーを運行することとなり(市町村営有償運送)、平成18年10月1日に施行された改正道路運送法を活用するため地域公共交通会議が続々と立ち上がった。

自治体名	合併日	会議名	要綱制定日	コミバス・乗合タクシー運行開始・愛称等
竹田市	H17.04.01	竹田市地域公共交通会議	H18.12.22	H18.03.07 竹田市コミュニティバス
佐伯市	H17.03.03	佐伯市地域公共交通会議	H19.01.19	H18.10.01 佐伯市コミュニティバス
日田市	H17.03.22	日田市地域公共交通会議	H19.02.01	H22.04.01 ひたはしり号
国東市	H18.03.31	国東市地域公共交通会議	H19.02.07	H19.04.01 おでかけ号
杵築市	H17.10.01	杵築市地域公共交通会議	H19.02.14	H18.10.02 杵築市コミュニティバス
宇佐市	H17.03.31	宇佐市地域公共交通会議	H19.02.26	H18.07.03 ふれあい号
臼杵市	H17.01.01	臼杵市地域公共交通会議	H19.02.26	H19.04.01 コミュニティ〇〇線
中津市	H17.03.01	中津市公共交通会議	H19.03.23	H18.10.01 中津山国バス
豊後大野市	H17.03.31	豊後大野市地域公共交通会議	H19.03.27	H18.10.01 豊後大野市コミュニティバス
豊後高田市	H17.03.31	豊後高田市地域公共交通会議	H19.03.28	H18.10.01 市民乗合タクシー
津久見市	単独	津久見市地域公共交通活性化協議会	H20.03.25	H21.10.01 乗合タクシー
由布市	H17.10.01	由布市地域公共交通活性化協議会	H22.03.11	H19.12.03 ユーバス
大分市	H17.01.01	大分市地域公共交通協議会	H23.06.24	H24.04.01 ふれあい交通運行事業

別府市が補助金を交付しているバス路線

別府市生活バス路線維持費補助金交付要綱の定めによる生活バス路線

	系統名	運行事業者	運行回数		摘要
1. 内成方面	内成線	亀の井バス(株)	平日 4.0回	休日 2.0回	経由:別府北浜、流川12丁目、河内、鳥越峠、太郎丸
2. 東山方面	堺線	亀の井バス(株)	平日 2.0回	休日 0.0回	経由:鳥居、志高湖畔、東山、椿
3. 東山方面	柚の木線	亀の井バス(株)	平日 1.0回	休日 1.0回	経由:鳥居、城島、ねじ山、山の口
4. 天間方面	仙人田線	亀の井バス(株)	平日 2.5回	休日 2.0回	サファリバス停～天間バス停間のみ生活バス路線

平成26年度における経常損益と補助金の額

(平成25年10月1日～平成26年9月30日)

系統名	起点	終点	輸送人員	経常損益の計算			別府市 補助金交付額	平均乗車 密度
				経常収益 (A)	経常費用 (B)	(A)－(B)		
内成線	別府駅	かいがけ	15,308人	3,046,764円	8,602,988円	▲5,556,224円	4,103,000円	1.7
堺線	別府駅西口	堺	7,404人	2,049,691円	4,447,207円	▲2,397,516円	1,636,000円	2.2
柚の木線	別府駅西口	柚の木	8,212人	2,027,297円	3,390,992円	▲1,363,695円	871,000円	3.0
仙人田線	別府駅西口	仙人田	1,102人	91,841円	1,860,219円	▲1,768,378円	1,390,000円	0.3
計			32,026人	7,215,593円	18,283,695円	▲11,085,813円	8,000,000円	

運行系統及び運行本数の輻輳が目立つバス路線

国道10号線

亀の井バス	系統16・26	外回り循環線	20回 + 亀川 → 別府駅1本
	系統16A・26A	外回り循環線	6回 + 別府駅 → 亀川1本
大分交通	系統50	APU線	54回
	系統51	APU線	9回 + APU発5本
	系統52	APU線	25回 + APU発16本
	系統AS54	APU線(大分発)	6回 + 大分駅発3本
	系統AS70	国大線(大分発)	11回
	系統AS71・72・73	別大線(大分発)	15回 + 関の江発2本
	系統80	辻間日出団地線	3回 + 別府駅発2本
	系統81	辻間日出団地線	2回 + 別府駅発1本
			計 151回 + 31本



亀の井バスと重複する区間

別府駅前～亀川駅
 別府駅前～的ヶ浜公園前、春木川～亀川駅
 別府交通センター～亀川駅
 別府北浜～亀川駅
 別府北浜～亀川駅前
 別府北浜～亀川駅前
 別府駅前～亀川駅前
 別府駅前～亀川駅前

石垣中央通り(幸通り～石垣9丁目)

亀の井バス	系統9	APU行	10回 + APU発3本
	系統23	医療センター行	26回 + 別府駅発1本
大分交通	系統51	APU線	9回 + APU発5本
	系統60	鉄輪線	22回 + 鉄輪発1本
	系統AS60	鉄輪線(大分発)	6回 + 大分駅発2本
	系統62	亀川駅行	10回 + 亀川駅発3本
			計 83回 + 15本

旧国道(春木～中須賀～上人～亀川駅前)

亀の井バス	系統6	医療センター行	23回 + 別府駅西口発2本
	系統23	医療センター行	26回 + 別府駅発1本
大分交通	系統62	亀川駅行	10回 + 亀川駅発3本
			計 59回 + 6本

別府市公共交通活性化協議会の主旨

①地域公共交通網形成計画の策定

●「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（一部改正：平成26年11月20日施行）

第5条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあつては単独で又は共同して、都道府県にあつては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「**地域公共交通網形成計画**」という。）を作成することができる。

第6条 地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、**地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができる。**

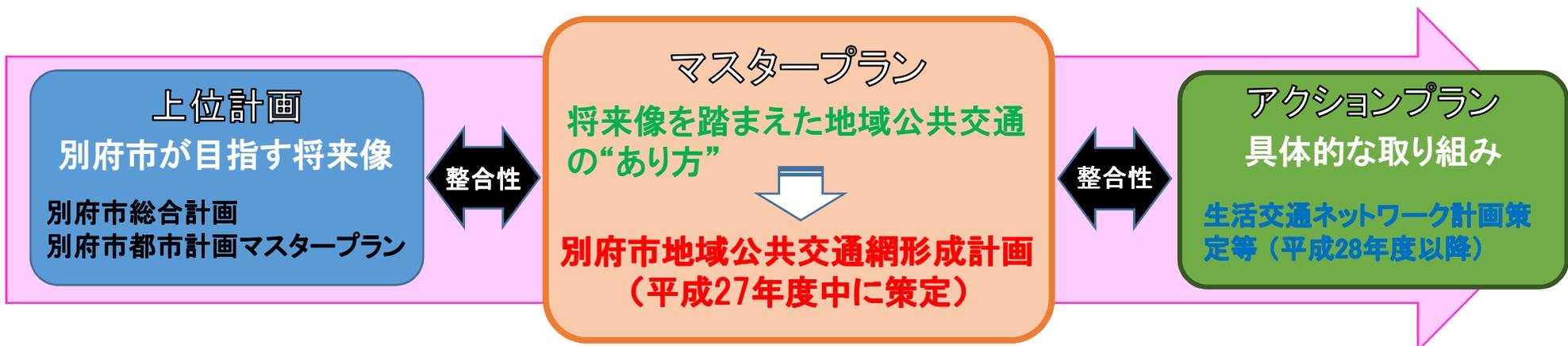
●「改正活性化再生法」の意義

○急速な少子高齢化・人口減少社会において、都市の再生や地域の活力の向上及び持続的発展を実現するためには、コンパクトなまちづくりとともに拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通網の充実が不可欠

○**民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却**し、地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、**持続可能な地域公共交通網を構想し、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図る**

●地方公共団体の責務（交通政策基本法第9条：平成25年12月4日公布・施行）

交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その**地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務**



②道路運送法に基づく地域公共交通会議としての協議

●道路運送法 第9条第4項 文中

地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該運送に係る運賃等について合意しているときは、…（→地域公共交通会議による合意）

●道路運送法施行規則 第9条の2

法第9条第4項の合意しているときとは、同項の届出に係る運賃等について地域公共交通会議（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために必要な一般乗合旅客自動車運送事業及び第49条第一号に規定する市町村運営有償運送に関する協議を行うために一又は複数の市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）又は都道府県知事が主宰する会議をいう。以下同じ。）又は協議会において協議が調っているときとする。

コミュニティバスや乗合タクシーの許可等に関する特例を受けることができる

→中長期的視点におけるコミュニティバスやデマンドタクシーの導入を想定して当初より明文化

③生活交通ネットワーク計画の策定

●地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 第1条

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする。

●同要綱 第2条第1項第2号

「地域公共交通確保維持改善事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実情に最適な交通手段を確保・維持するために生活交通ネットワーク計画に基づいて実施される事業をいう。