

# 佐伯市地域公共交通計画

令和5年10月

佐伯市

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の背景・目的	1
1-2	計画の対象区域	1
1-3	計画の期間	1
1-4	上位・関連計画	2
第2章	佐伯市及び地域公共交通の現状	3
2-1	佐伯市の人口・社会動態	3
2-1-1	人口動態	3
2-1-2	周辺地域への流入・流出傾向	5
2-1-3	人口分布	6
2-1-4	運転免許証の返納状況	9
2-2	まちづくりの動向	10
2-2-1	生活利便施設の立地状況	10
2-2-2	近年のまちづくりに関する動向	11
2-3	上位・関連計画における公共交通施策の方針	14
2-4	公共交通の現況	19
2-4-1	公共交通の運行状況・利用状況	19
2-4-2	公共交通の財政負担額	37
2-4-3	公共交通以外の輸送資源	38
第3章	移動に関する地域の実態	40
3-1	市民の移動実態	40
3-1-1	回答者の属性	40
3-1-2	普段の外出行動	43
3-1-3	移動実態	44
3-1-4	公共交通についての不満点、利用しない理由	53
3-1-5	公共交通のサービス改善時の利用意向	56
3-2	高校生の通学実態	58
3-2-1	通学流動	58
3-2-2	通学時の移動手段	59
3-2-3	公共交通に対する不満点	60
第4章	公共交通の利用実態	61
4-1	調査概要	61
4-1-1	調査実施日	61
4-1-2	調査対象	61
4-2	調査結果	62
4-2-1	利用者数	62
4-2-2	移動目的	63
4-2-3	運賃の支払い方法	64
4-2-4	利用頻度	65
4-2-5	運賃について	67

4-2-6 乗車前の移動手段.....	68
4-2-7 免許の有無.....	69
4-2-8 通過人員.....	70
<b>第5章 佐伯市の地域公共交通の抱える課題.....</b>	<b>85</b>
5-1. 市内公共交通サービスに関する課題.....	85
5-1-1 公共交通利用者の減少・財政負担額の増加.....	85
5-1-2 交通不便地域の残存.....	88
5-2. 地域と移動ニーズに関する課題.....	89
5-2-1 自家用車への過度な依存.....	89
5-2-2 高校通学時の自家用車送迎への依存.....	90
5-2-3 縮小化かつ多様化する移動ニーズ.....	91
5-2-4 乗り継ぎ利便性の確保.....	92
5-3. 持続的な社会の形成に向けた課題.....	93
5-3-1 都市機能の誘導・集約によるコンパクトなまちづくりへの対応.....	93
5-3-2 安全安心な公共交通体系の維持.....	94
5-3-3 持続可能な未来の形成（SDGs）.....	95
<b>第6章 基本的な方針と佐伯市公共交通の将来像.....</b>	<b>96</b>
6-1. 佐伯市で目指す地域公共交通の将来像.....	97
6-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性.....	98
<b>第7章 実施事業.....</b>	<b>100</b>
7-1. 幹線枝線が連携したネットワークの形成.....	101
7-2. 都市部における交通利便性の向上.....	102
7-3. 公共交通移動を後押しする利用促進.....	103
7-4. 移動サービス相互の連携と持続性向上.....	105
<b>第8章 計画の達成状況の評価.....</b>	<b>106</b>
8-1. 計画の達成状況を評価する数値指標.....	106
8-2. 数値指標の設定根拠.....	109
8-2-1 幹線枝線が連携したネットワークの形成.....	109
8-2-2 都市部における交通利便性の向上.....	110
8-2-3 公共交通移動を後押しする利用促進.....	112
8-2-4 移動サービス相互の連携と持続性向上.....	113
8-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	114
8-4. 計画の推進体制.....	115

## 第1章 はじめに

### 1-1. 計画策定の背景・目的

本市は、大分県の南東端部、傾山系を中心とした山々と豊後水道に囲まれた多様で豊かな自然環境を有しており、平成17年3月に旧佐伯市及び旧南海部郡5町3村の合併により誕生した九州最大の市域を有する大分県南部圏域における中核拠点都市です。

本市は、市全域で少子高齢化が進んでおり、移動弱者の方々や、地域によって異なる移動ニーズへの対応等が求められています。また、自家用車利用の増加に加え、新型コロナウイルス感染症による新しい生活様式の定着などにより、公共交通利用者は低迷し、また交通手段の確保・維持のための財政負担は年々増加傾向にあります。

このような中、令和3年9月に「大分県南部圏地域公共交通計画」を策定し、地域公共交通の維持のためまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成を推進してきたところですが、令和2年度の活性化再生法の法改正を踏まえ、新たに佐伯市地域公共交通計画を策定し、今後の佐伯市の公共交通の在り方を整理・明示し、施策を展開していくことが必要となりました。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市の公共交通に係る現状と今後の課題を整理するとともに、市の実態に合った持続可能な地域公共交通のあり方を示した上で、今後5年間の公共交通のマスタープランとして位置付け、佐伯市地域の旅客運送サービスの持続可能性を高めるために策定します。

### 1-2. 計画の対象区域

本計画は、佐伯市の全域を対象区域とします。

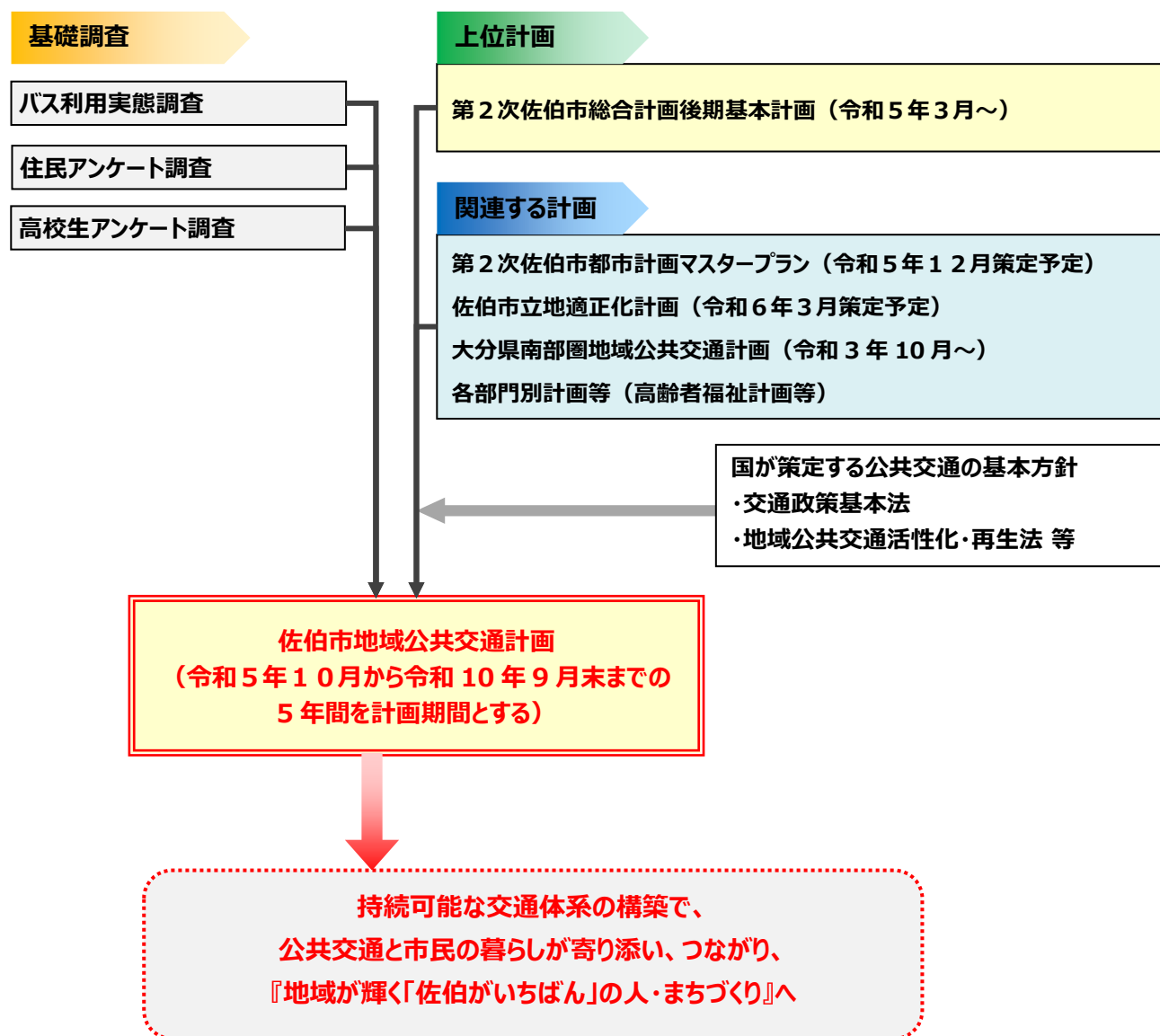
### 1-3. 計画の期間

本計画は、令和5年10月から令和10年9月末までの5年間の計画期間とします。

なお、計画期間内においても、事業・施策の進捗状況や効果を確認し、必要に応じ計画の見直し・修正を図ります。また、計画最終年においては評価を総括し次期計画への見直しを図ります。

## 1-4. 上位・関連計画

本計画は、「第2次佐伯市総合計画」を上位計画とし、「佐伯市都市計画マスタープラン」「佐伯市立地適正化計画（策定中）」など関連計画とも整合を図ります。また、バス利用実態調査等の基礎調査の結果を踏まえて計画を策定します。



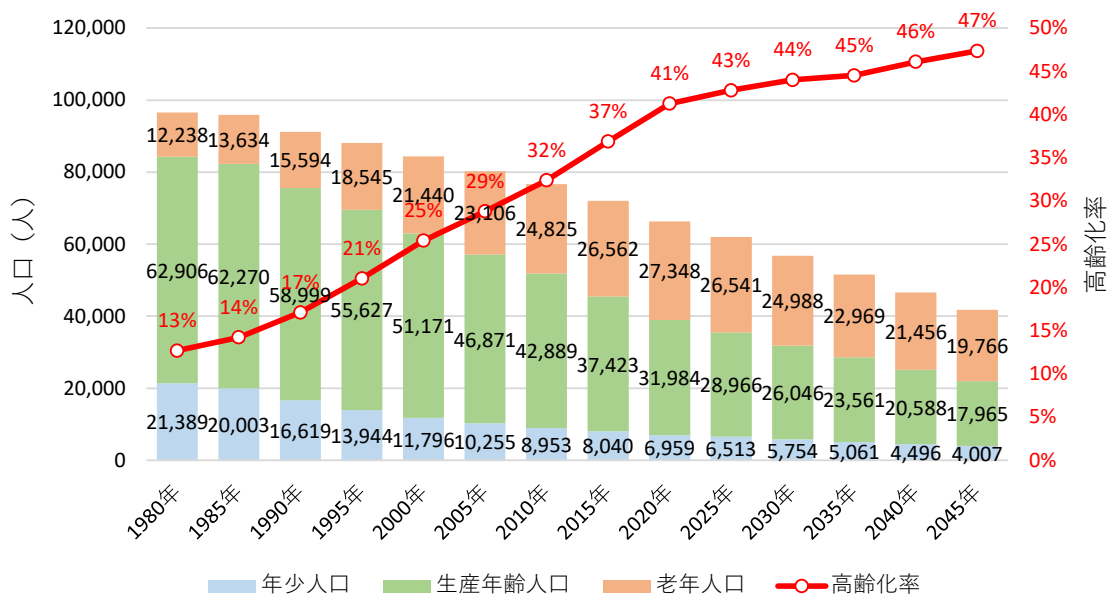
## 第2章 佐伯市及び地域公共交通の現状

### 2-1. 佐伯市の人口・社会動態

#### 2-1-1 人口動態

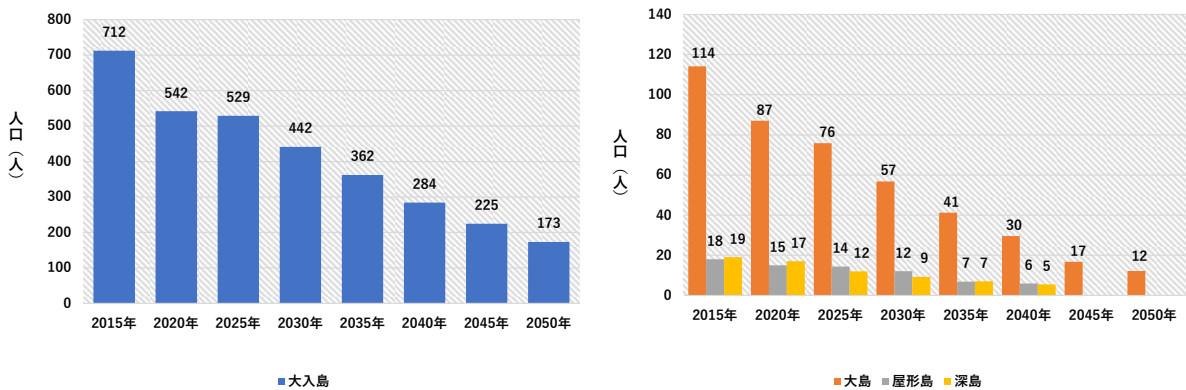
##### (1) 人口推移

佐伯市では、人口減少及び高齢化が進行している。令和2年時点で高齢化率は41%であり、将来推計人口では、令和7年以降、高齢化率が43%以上で推移することが予測されています。



資料：～2020年は国勢調査、2025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（令和2年）

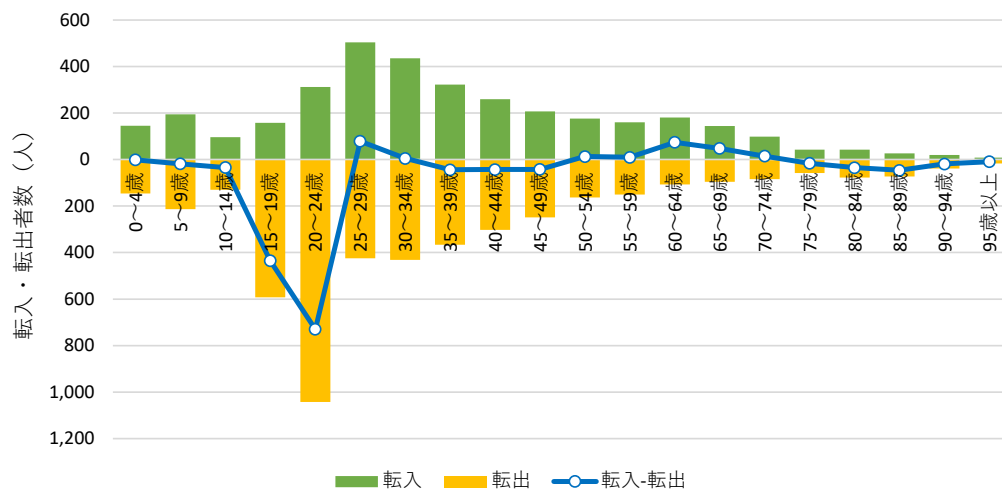


資料：～2020年は国勢調査、2025年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 2-2 離島の人口推移

## (2) 転出・転入状況

佐伯市では 15～24 歳の社会減が特に大きく、転出人口は転入人口の 3 倍超となっています。若年層の人口流出が顕著であることが伺えます。

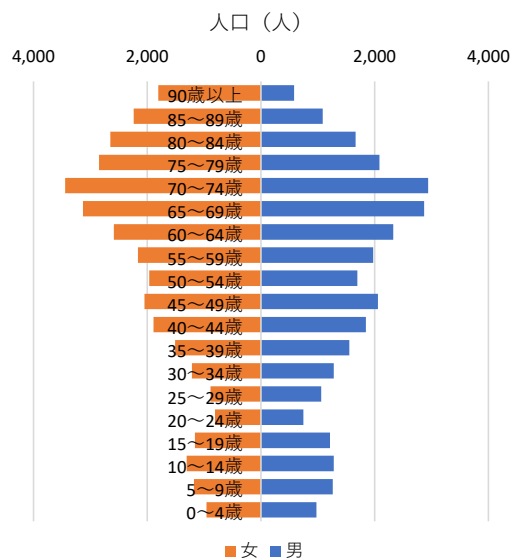


資料：令和 2 年国勢調査

図 2-3 社会増減 (令和 2 年)

## (3) 年齢構成

年代別人口では、20～24 歳の男性、女性がともに非常に少なく、1,000 人以下となっています。一方、70～74 歳の男性、女性が最も多く、約 2,900～約 3,400 人となっています。75 歳以上の後期高齢者が約 22%を占めており、高齢化が著しく進んでいます。

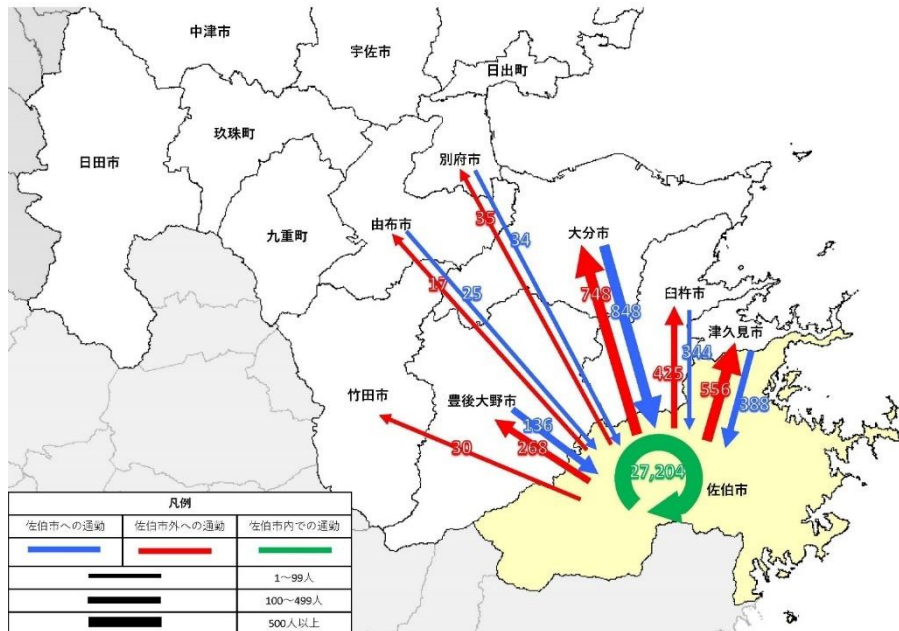


資料：令和 2 年国勢調査

図 2-4 人口ピラミッド (令和 2 年)

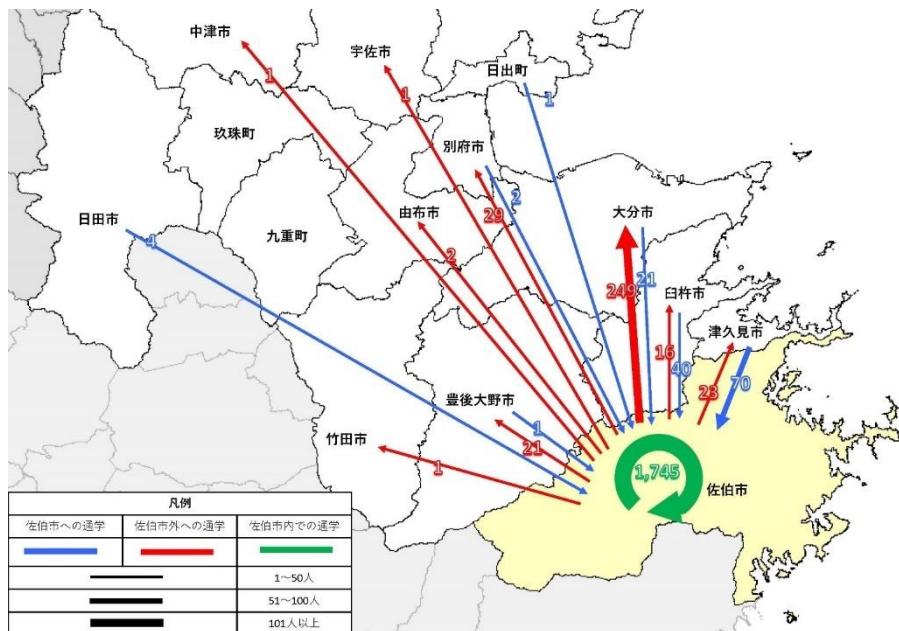
## 2-1-2 周辺地域への流入・流出傾向

佐伯市に居住する就業者、通学者のうち、28,000人以上が市内で移動を完結しています。市外との流動では、大分市をはじめ、通勤では特に津久見市や臼杵市、豊後大野市との流動が多い傾向にあります。流出流動が流入流動を上回っており、佐伯市から市外への通勤・通学が多くみられます。



資料：令和2年国勢調査

図 2-5 通勤流動（令和2年）



資料：令和2年国勢調査

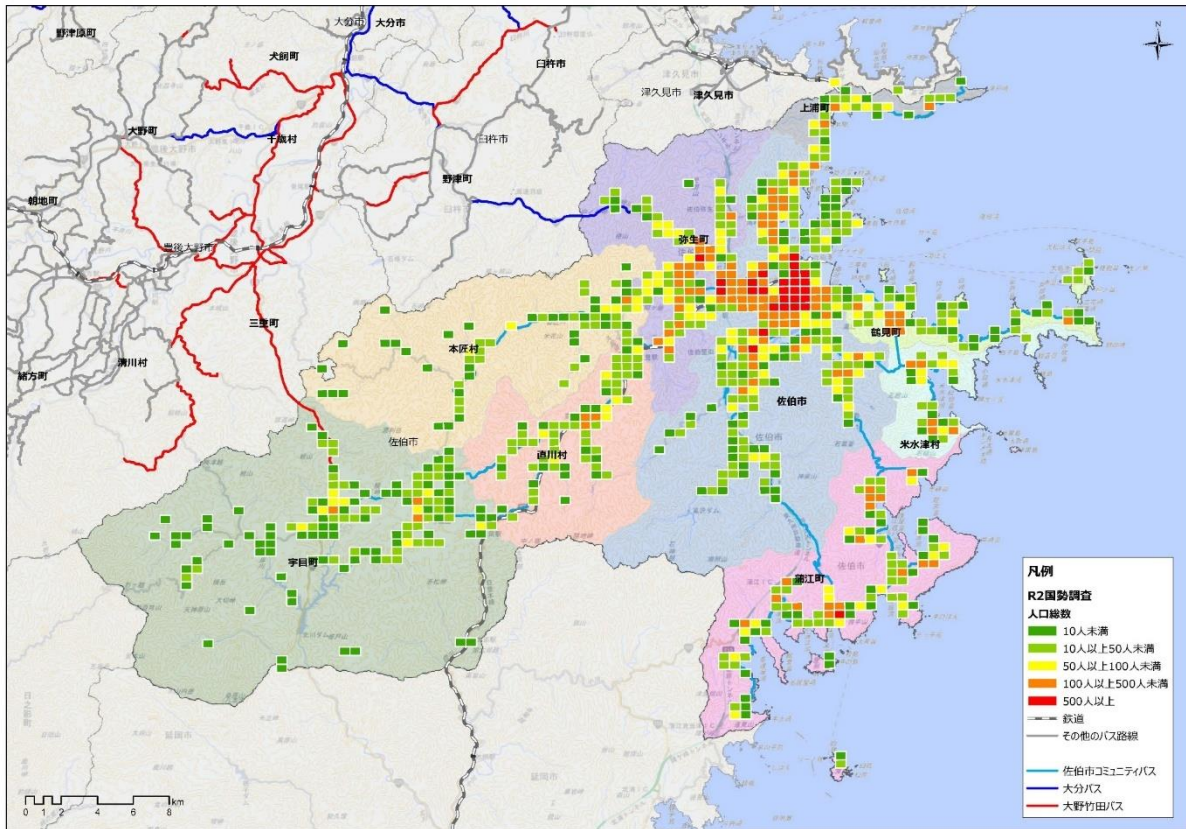
図 2-6 通学流動（令和2年）



## 2-1-3 人口分布

### (1) 全人口の分布状況

人口は、佐伯地域に集中しており、弥生地域や蒲江地域など旧町村の中心部において人口が集中しています。

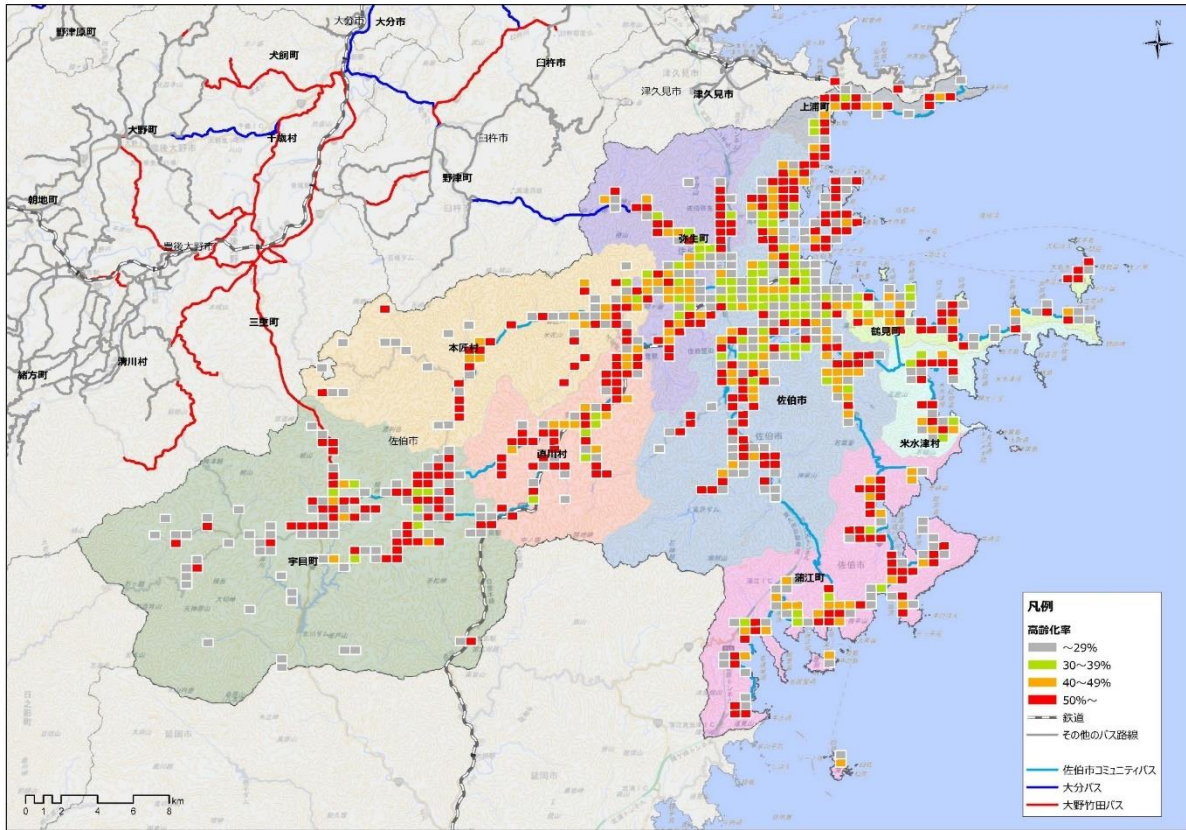


資料：令和2年国勢調査

図 2-7 人口分布 (500m×500m 範囲)

## (2) 高齢化の状況

市全域で軒並み高齢化が進行しています。高齢化率が 50%を超えている地域が非常に多く、市内全域において公共交通が求められている状況です。

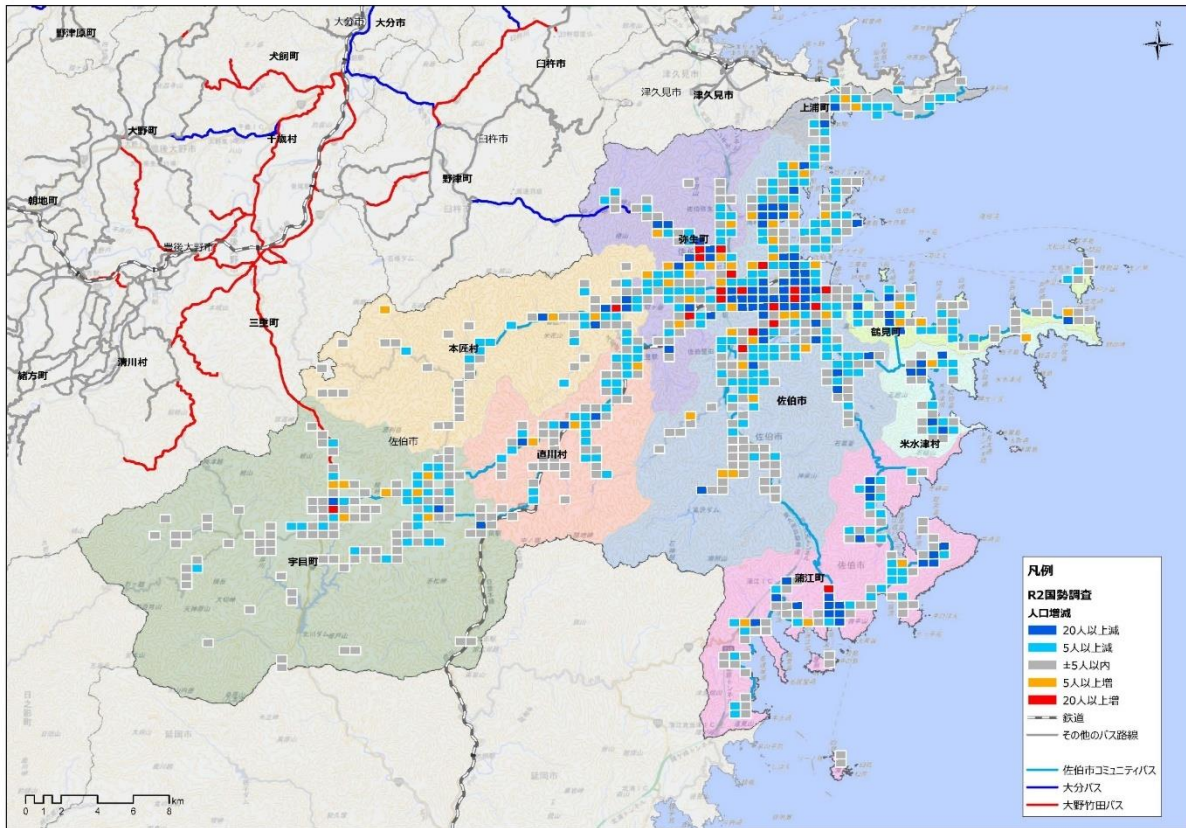


資料：令和 2 年国勢調査

図 2-8 高齢化率 (500m×500m 範囲)

### (3) 人口増減の分布

平成27～令和2年の人口増減をみると、佐伯地域の中心部において特に人口が減少している地域が存在します。上岡駅周辺や弥生地域中心部など、一部では人口が増加していますが、大半の地域で人口が減少しています。



資料：令和2年国勢調査

図 2-9 人口増減（平成27～令和2年）

## 2-1-4 運転免許証の返納状況

大分県では、平成 26 年から令和元年の 5 年間で運転免許返納者数が 3 倍程度に増加しており、令和元年度をピークに減少傾向が続いています。佐伯市も同様の傾向を示しています。

本市では、70 歳以上の運転免許証を自主返納した市民を対象に、運転経歴証明書発行人手数料の助成を行っており、運転免許証の返納を支援しています。

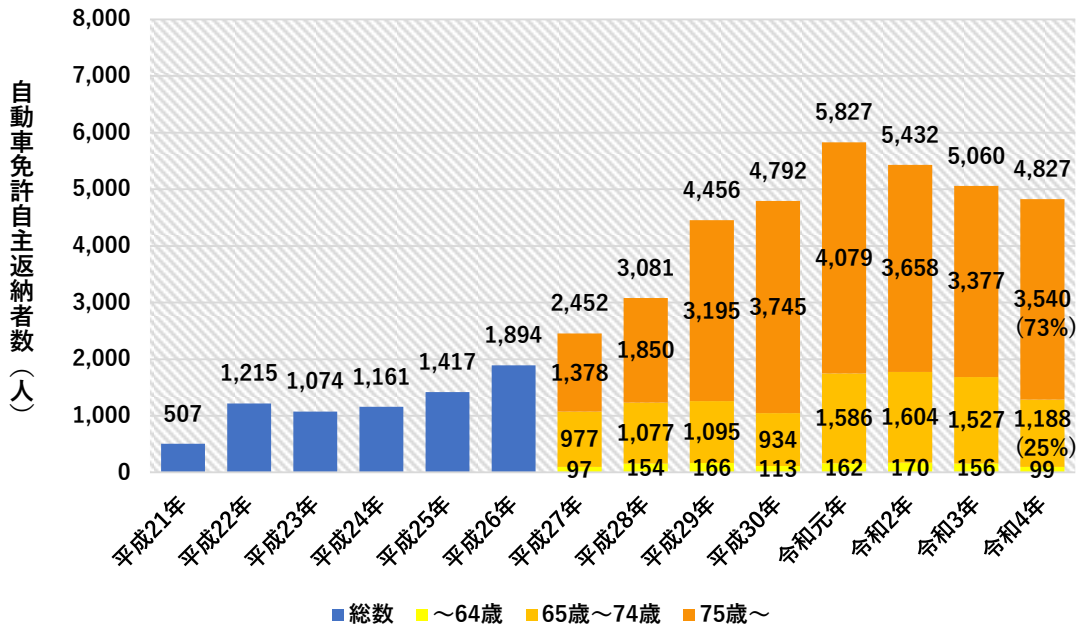


図 2-10 大分県内の運転免許返納状況

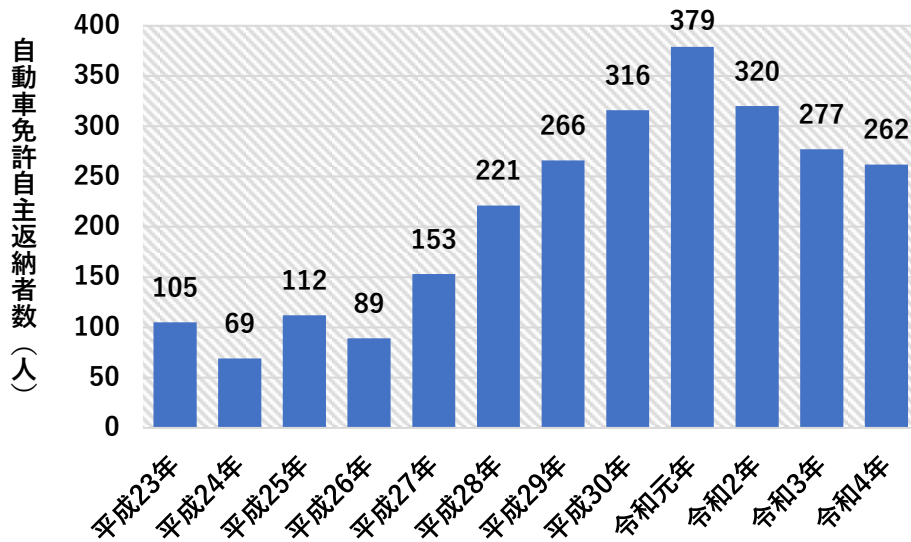


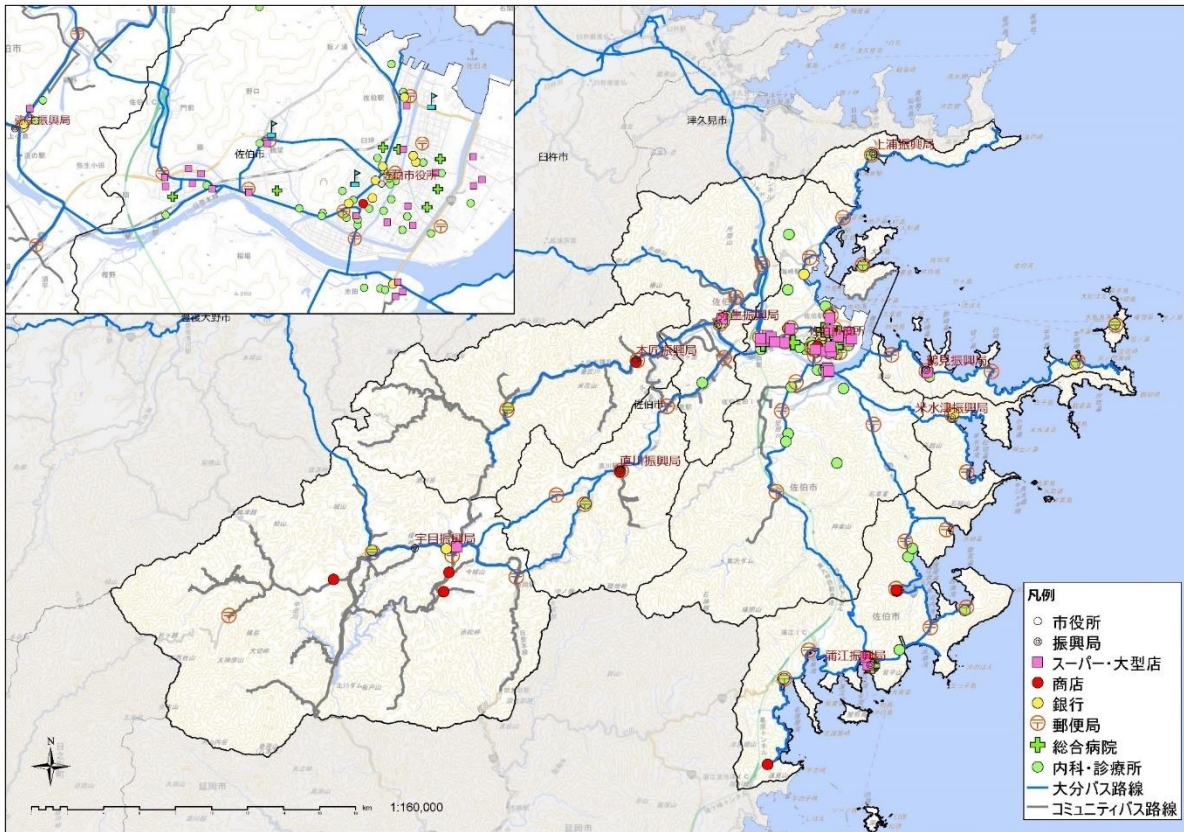
図 2-11 佐伯市内の運転免許返納状況

## 2-2. まちづくりの動向

### 2-2-1 生活利便施設の立地状況

佐伯地域を除くと、蒲江地域は買い物施設・病院が多いため拠点性が確保されており、弥生・宇目地域にも買い物施設・病院のどちらも存在します。

一方、上浦・鶴見・米水津・本匠・直川地域は、生活利便施設が少ないため、地域外への移動が必要です。



資料：国土数値情報、大型小売店総覧

図 2-12 施設の立地状況

## 2-2-2 近年のまちづくりに関する動向

### (1) 大手前開発事業

大手前開発事業により、平成 29 年度から令和 2 年度にかけて、城山や周辺まち並み、隣接エリアとの繋がりを考慮した複合文化交流施設および広場、バスロータリー等の一体的整備がなされました。

市民会議によって提案された「いつでも誰でも気楽に集まれる場所」等をコンセプトに、長らく空き地となっていた大手前地区の閑散とした風景を、日常的に「人がいる風景」へと再生させました。また当該地区の整備によって既存文化ホールやバス停留所の老朽化、人と大型車の動線の交錯といったまちの課題を解決し、さらに新たな動線をつくり出すことで地区内にある既存商店街への波及効果を促す工夫も施されました。

多くの市民の方が訪れる施設が整備されたことから、公共交通による移動環境の構築・結節が求められます。



図 2-13 大手前開発事業

## (2) 蒲江振興局の移転

---

旧蒲江振興局は昭和 33 年度に竣工し、築 58 年の鉄筋コンクリート造 3 階建ての庁舎でした。耐震性もなく、海拔 0 m に位置していたことから、南海トラフ地震等にそなえるため、平成 28 年 9 月、海拔 22m の高台で建築工事に取りかかり平成 30 年に新庁舎への移転及び業務開始が行われました。



図 2-14 蒲江振興局外観

### (3) 本匠振興局の移転

---

本匠振興局庁舎の新庁舎が、本匠小・中学校がある笠掛地区を流れる番匠川の対岸に完成しました。令和5年2月16日に開庁式が行われました。非常時の防災拠点や地域コミュニティの拠点として活用することを目的とされています。

公共交通と連携し、市民の憩いの場としての活用や非常時の防災拠点として広く利用されることが期待されます。



図 2-15 本匠振興局外観

### (4) 米水津診療所の廃止

---

米水津診療所は、令和5年3月17日をもって廃止しました。これに伴い、最寄りの診療所は鶴見診療所となっています。



図 2-16 廃止された米水津診療所



## 2-3. 上位・関連計画における公共交通施策の方針

上位計画として「第2次佐伯市総合計画」が該当し、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の表に抜粋して記載します。

表 2-1 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容

計画	内容
<b>第2次 佐伯市総合計画 後期基本計画</b> (令和5年3月) p.51	2. 暮らしと産業を支える生活基盤の創生 4 生活交通体系の構築 <b>【これからの基本方針】</b> ア 路線バスやコミュニティバスの役割分担、さらにはデマンド方式による乗合タクシー等、住民のニーズに応じた新たな交通手段の導入を検討し、住民が安心して暮らし続けることのできる、利用しやすい交通体系を整備します。 イ 広い本市において、将来の過疎地域における交通手段を考える中で、自家用有償旅客運送*の導入が不可欠と考えられることから、その在り方について調査・研究を行います。 ウ 鉄道・航路等の交通手段の確保及び施設等の確保に取り組みます。

計画	内容
<b>佐伯市自転車活用推進計画</b> (令和3年3月) p.12	第2章 現状と課題 2 自転車の利用環境の現状 (4) 公共交通機関 本市には JR や路線バス等の公共交通機関がありますが、市民の移動手段は自動車メインとなっているため、自転車利用を促進するため公共交通機関との連携を検討し、自転車を利用しやすい環境を整備する必要があります。

計画	内容
<b>第2期佐伯市まち・ひと・しごと創生総合戦略</b> (令和2年3月) p.28	基本目標4：街・浦・里が支え合い、高め合う 人口減少・少子高齢化・過疎化を踏まえ、住み慣れた地域で、安心して暮らし続けられるまちづくりに取り組みます（個別目標2）。 個別目標2：住み慣れた地域で、安心して暮らし続けられるまちをつくる ①生活交通体系の構築 ○民間路線バスとコミュニティバスを組み合わせた公共交通網の整備 ○過疎地域における交通手段の検討

計画	内容
<p><b>佐伯市 過疎地域持続的 発展計画</b> (令和3年9月) p.38</p>	<p>5 交通施設の整備、交通手段の確保 イ 公共交通の整備</p> <p>市民生活の交通手段を確保するため、既存の路線バスとコミュニティバスとの共存を図ってきましたが、人口減少・マイカー利用などによる利用者の低迷、更には新型コロナウイルス感染症感染拡大による移動制限などにより、路線バス事業者を取り巻く環境がより一層厳しい状況となっています。</p> <p>このようなことから、本市と路線バス事業者がコミュニティバスによる共同運行を行うことで、大型車両での運行が基本となる幹線としての役割を果たす各路線の確保維持を図るとともに、中型以下の車両での運行が可能な路線についてはタクシー事業者等との連携により、必要な路線を維持するための運行便数や経路の適正化・効率化を図る必要があります。</p> <p>また、地域の実情に応じた運行形態等により、持続可能な公共交通網を維持していくことが重要です。</p> <p>鉄道についても、路線バスと同様に利用者の減少が顕著ですが、地域住民の通勤・通学にとって重要な交通手段となっています。</p> <p>今後も、利便性の向上を図るための高速複線化や東九州新幹線の早期実現に向けての要望活動を行うとともに、利用促進と観光客の増加に繋がる取組を進めるためにも近隣市町村や関係機関と連携し、更なる取組を進める必要があります。</p> <p>離島航路については、本土への唯一の交通手段として大きな役割を果たしています。</p>

計画	内容
<p><b>第3期佐伯市地 域福祉計画</b> (平成31年3月) p.79</p>	<p>第5章 地域福祉計画・地域福祉活動計画の施策展開 基本目標4 安全・安心なまちづくり 2 誰にでもやさしいまちづくりの推進 公共交通網の確保及び生活交通体系の構築の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「大分県南部圏地域公共交通網形成計画」（平成29年7月）、「佐伯市地域公共交通網形成計画」（平成30年3月）に基づき整備したコミュニティバス等の公共交通網について、利用状況等の検証をしながら運営していきます。</li> <li>・市民のニーズに応じた新たな交通手段の導入を検討します。</li> </ul>

計画	内容
<p><b>大分県南部圏地域公共交通計画</b> (令和3年9月) p.90</p>	<p>5 計画の基本的な方針、目標 5-2 地域の現状・問題点と計画の目標の関係 目標①広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上 地域間路線・地域内路線による持続的な公共交通ネットワーク構築 新技術を活用した効率性と利便性の両立の推進 目標②変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化 輸送資源の総動員と最適化 移動ニーズにあった路線やダイヤの改善 目標③利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上 新たな利用者の獲得に向けた情報提供の改善 移動サービス相互の連携強化 公共交通の維持に向けた支援 運賃負担に対する公平性の確保</p>

計画	内容
<p><b>佐伯市都市計画 マスタープラン</b> (平成 25 年 12 月) p.2</p>	<p>第 6 まちづくりの方針 (全体構想)</p> <p>3. 都市施設の方針</p> <p>(1) 交通体系形成の方針</p> <p>エ. 公共交通機関の充実と交通結節機能の強化</p> <p>市民の利用ニーズに合った鉄道、航路、路線バス等の運行を促進し、維持継続を図るとともに、これら相互の円滑な連携による利便性の向上に向けた取組を推進します。また、佐伯駅前における鉄道とバスとのスムーズな連絡など、交通結節性の向上を図ります。</p> <p>周辺部地域のコミュニティバスは適切な運行を行い、利用を促進します。また、中心市街地及び周縁部などにおいて、中心市街地循環バスの実験運行を行います。</p> <p>第 7 地域別まちづくりの方針 (地域別構想)</p> <p>2. 市街地中心部～8. 宇目・直川地域</p> <p>(5) まちづくりのための整備方針</p> <p>ウ都市施設 (ア) 道路・公共交通において</p> <p>■2. 市街地中心部</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域間交流軸となる国道 217 号バイパスの整備を促進し、佐伯港～佐伯インターチェンジ、国道 10 号方面との連絡を強化します。また、本地域内の骨格を構成し、市街地内の交通を円滑化する幹線道路として、都市計画道路の整備を進めます。</li> <li>○その他の生活道路については、地元の協力を得ながら、必要性の高いところから計画的に整備を進めます。</li> <li>○中心市街地及びその周縁部の移動を支援するためコミュニティバスの実験運行を行います。</li> <li>○大入島と中心市街地との行き来がより便利になるよう、渡船の充実などについて検討します。</li> <li>○大入島で運行しているコミュニティバスの適切な運行を行います。</li> </ul> <p>■3. 鶴岡地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市街地内の円滑な交通の確保、インターチェンジへのアクセス性向上のため、本地域内の幹線道路として、都市計画道路藤原高畑線、蛇崎門前線の整備に努めます。</li> <li>○その他の生活道路については、地元の協力を得ながら、必要性の高いところから計画的に整備を進めます。</li> <li>○公共交通の利用促進を図り、路線バスや鉄道等の維持に努めるなど、生活交通手段の確保に取り組みます。</li> </ul> <p>■4. 堅田・青山・木立地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域内の主要幹線道路、幹線道路などに位置づけている国県道の整備の促進を図ります。</li> <li>○東九州自動車道佐伯南インターチェンジ (仮称) アクセス道路として、一般県道赤木吹原佐伯線や市道パークウェイ線の整備に努めます。また、国道 388 号～佐伯南 IC 間アクセス道路の新設整備を要望していきます。</li> <li>○その他の生活道路については、地元の協力を得ながら、必要性の高いところから計画的に整備を進めます。</li> <li>○路線バス等の維持に努めるとともに、コミュニティバス等の適切な運行を行い、生活交通手段の確保に取り組みます。</li> </ul>

#### ■5. 八幡・西上浦・上浦地域

- 国道 217 号を本地域内の軸となる広域幹線道路として、西上浦地区や上浦地域等との連絡性強化を目指し、戸穴バイパスの整備促進を図ります。
- 一般県道床木海崎停車場線については、東九州自動車道佐伯インターチェンジや弥生地域、国道 10 号へのアクセス性を高めるため、主要幹線道路として整備促進を図ります。
- 本地域内の東西軸となる一般県道四浦港津井浦線の整備促進を図ります。
- その他の生活道路については、地元の協力を得ながら、必要性の高いところから計画的に整備を進めます。
- 公共交通の利用促進を図り、路線バスや鉄道等の維持に努めるなど、生活交通手段の確保に取り組みます。

#### ■6. 鶴見・米水津・蒲江地域

- 地域内の主要幹線道路、幹線道路などに位置づけている国県道の整備の促進を図ります。
- 東九州自動車道蒲江インターチェンジ、蒲江波当津インターチェンジへのアクセス性の向上を図ります。
- その他の生活道路については、地元の協力を得ながら、必要性の高いところから計画的に整備を進めます。
- 公共交通の利用促進を図り、路線バスや航路等の維持に努めるなど、生活交通手段の確保に取り組みます。

#### ■7. 弥生・本匠地域

- 主要地方道三重弥生線の整備を促進するとともに、幹線道路の安全対策を進めます。
- その他の生活道路については、地元の協力を得ながら、必要性の高いところから計画的に整備を進めます。
- 路線バス等の維持に努めるとともに、コミュニティバス等の適切な運行を行い、生活交通手段の確保に取り組みます。

#### ■8. 宇目・直川地域

- 地域内の主要幹線道路、幹線道路などに位置づけている県道の整備促進を図ります。
- その他の生活道路については、地元の協力を得ながら、必要性の高いところから計画的に整備を進めます。
- 路線バスや鉄道等の維持に努めるとともに、コミュニティバス等の適切な運行を行い、生活交通手段の確保に取り組みます。

## 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) 鉄道

鉄道は、JR九州の運行する日豊本線が、本市海岸沿いを縦断しており、市内に9駅が設置されています。JR佐伯駅以南は、普通列車の運行便数が非常に少なくなっています。

線区の輸送の効率を表す「平均通過人員」は、佐伯～延岡間で昭和63年度に3,428人/日であったものが、令和4年度には604人/日（新型コロナウイルス感染症拡大に伴う特急列車旅客減少によるもの。令和元年度は858人/日）にまで落ち込んでいます。

表 2-2 運行状況（鉄道）

令和5年3月現在

駅名	種別	便数		乗車人員（人/日）			
		上り	下り	2010年	2015年	2020年	2023年
佐伯	特急	10便	9便	767	814	567	633
	普通	15便	3便				
浅海井	普通	16便	15便	79	72	—	—
狩生	普通	15便	15便	12	16	—	—
海崎				34	42	—	—
上岡	普通	3便	3便	13	13	—	—
直見				7	4	—	—
直川				23	15	—	—
重岡	普通	3便	1便	15	16	—	—
宗太郎	普通	2便	1便	81	144	—	—

資料：JR九州 線区別ご利用状況（ホームページより）

表 2-3 平均通過人員の推移

区間	平均通過人員（人/日）			
	昭和63年度	令和元年度	令和3年度	令和4年度
大分～佐伯	8,050	5,278	3,988	4,395
佐伯～延岡	3,428	858	431	604

資料：JR九州 線区別ご利用状況（ホームページより）

## (2) 路線バス

路線バスは、大分市方面や大分空港を結ぶ路線、及び隣接する豊後大野市を結んでいます。なお、佐伯市内のみを運行するバス路線は、佐伯市コミュニティバスとして運行しています。

大分バス（株）については、JR 佐伯駅周辺に営業所を構えており、路線バス、高速バス等の運行を行っています。大分バスの運転者平均年齢は 55 歳と高齢化が進行しており、また佐伯営業所の運転者数は年々減少しており、バスの運行の担い手が不足している状況です。

表 2-4 運行状況（大分バス(株)・大野竹田バス(株)）

令和 5 年 3 月現在

路線名	方面			運行回数		事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
	起点	経由	終点	平日	土日祝				
伯大線	佐伯駅	コスモタウン、 県病	大分県庁前	2	2.5	4 条乗合	路線定期運行	大分バス (株)	幹線補助
	佐伯駅	県病	大分県庁前	1.5	1	4 条乗合	路線定期運行	大分バス (株)	幹線補助
	佐伯駅		大分県庁前	1.5	1.5	4 条乗合	路線定期運行	大分バス (株)	幹線補助
佐白ライナー	佐伯駅	白杵インターチェ ンジ	大分空港	3	3	4 条乗合	路線定期運行	大分空港 利用促進 期成会 (交通事業者 へ運行委託)	市費 負担金
柿木線	柿木	宇目振興局、 三重町駅前	大野竹田 バス本社	3	0	4 条乗合	路線定期運行	大野竹田 バス(株)	市費補助

表 2-5 大分バス(株)佐伯営業所の運転者数及び車両数

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
運転者数	36	32	35	32	28	26
一般乗合車両数	34	30	27	25	21	21
高速車両数	3	3	4	4	4	4
貸切車両数	4	4	4	4	4	4

資料：大分バス(株)提供資料

### (3) コミュニティバス

佐伯市コミュニティバスは、近年では平成30年度と令和3年度に大規模な再編を伴う運行改善を実施しています。平成30年度にバス路線を約60km延伸したことで、令和元年度において利用者数が年間約2万人増となりました。令和3年度は、10月より伯大線を除く大分バス(株)の市内路線を全てコミュニティバスに移管したことに伴い、一部路線の再編を実施し、利用者数が増加しました。

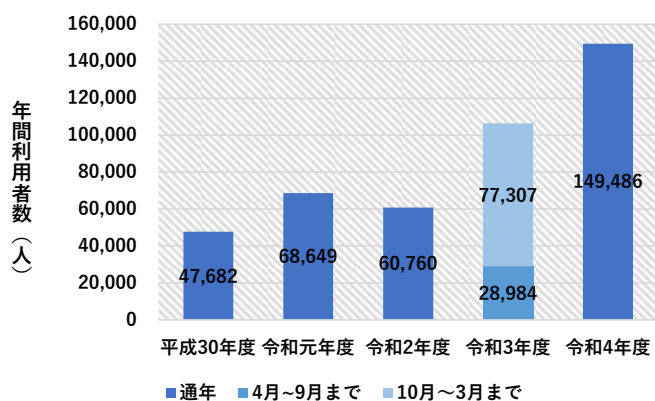
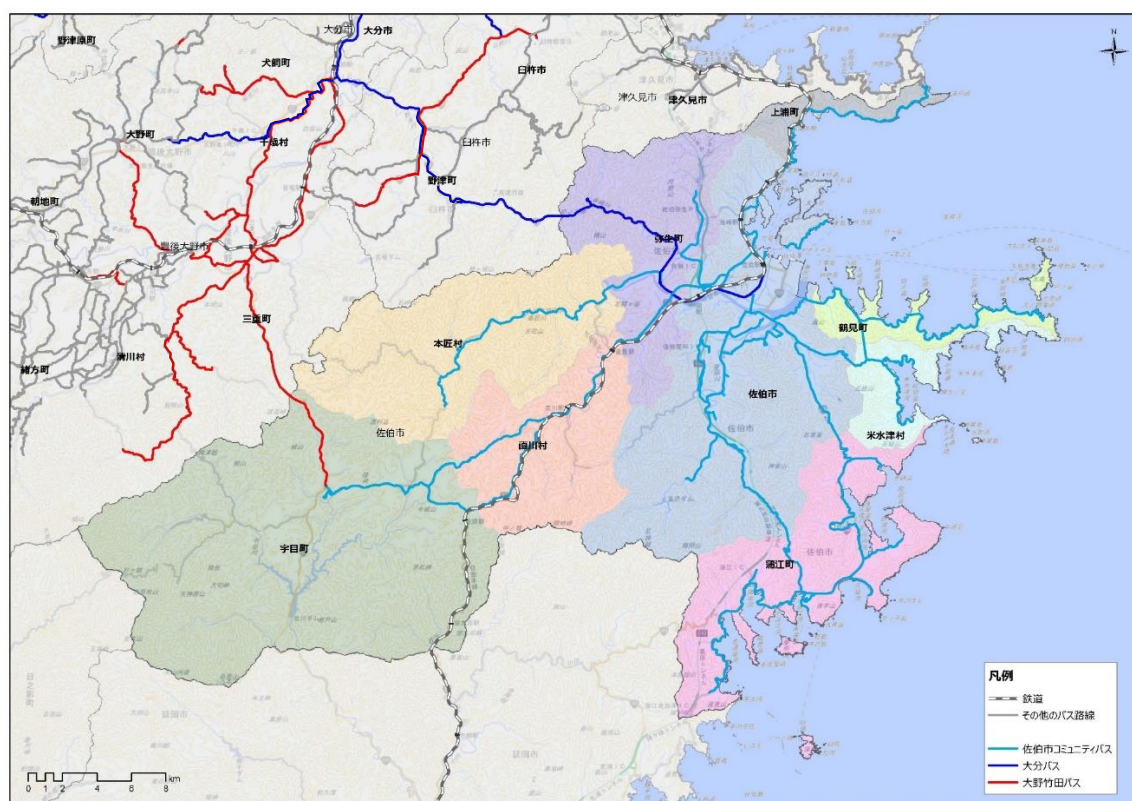


図 2-17 佐伯市コミュニティバスの年間利用者数推移



資料：国土数値情報

図 2-18 佐伯市公共交通路線図（広域図）





図 2-19 佐伯市公共交通路線図 (佐伯地域)

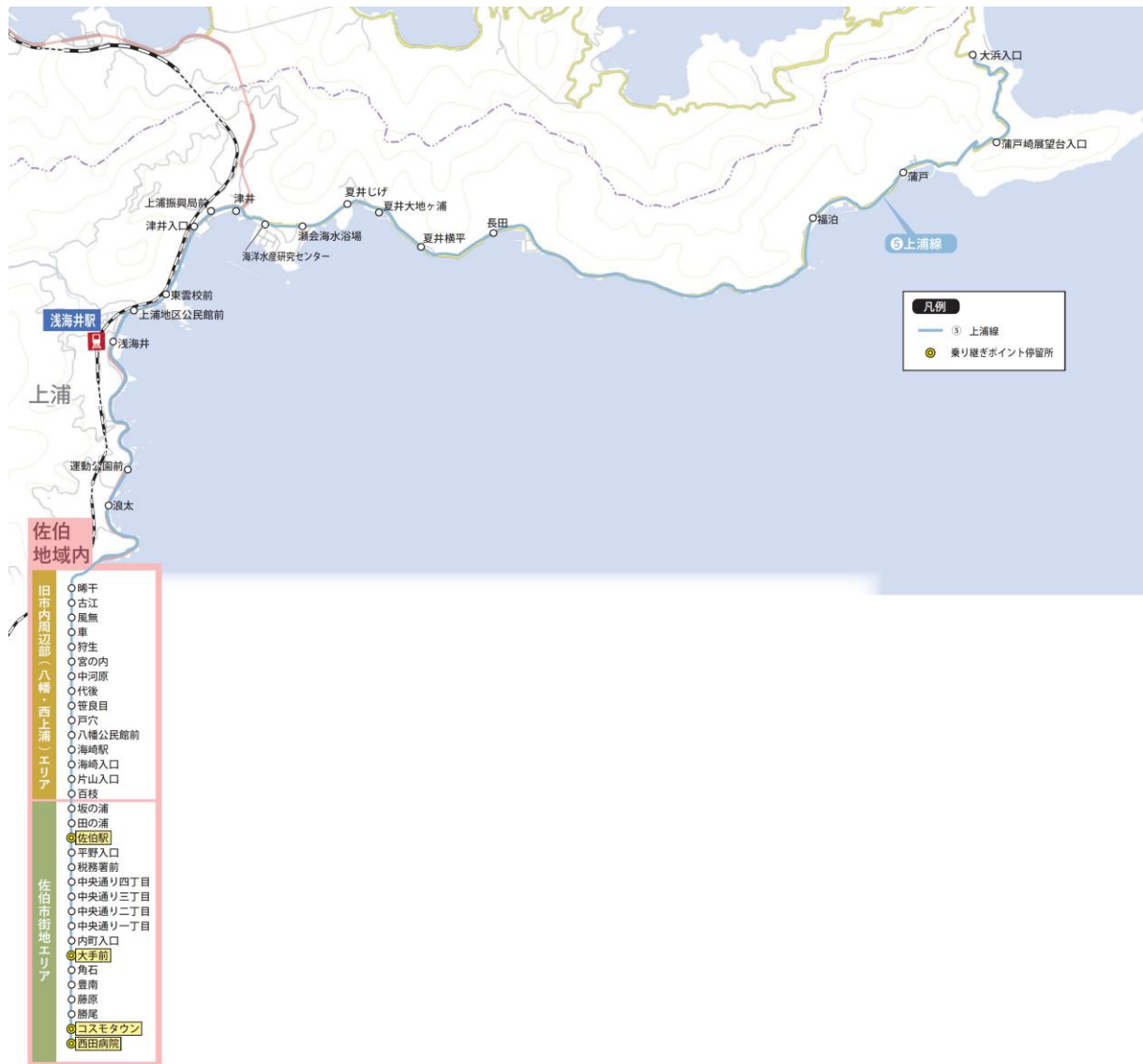


図 2-20 佐伯市公共交通路線図（上浦地域）

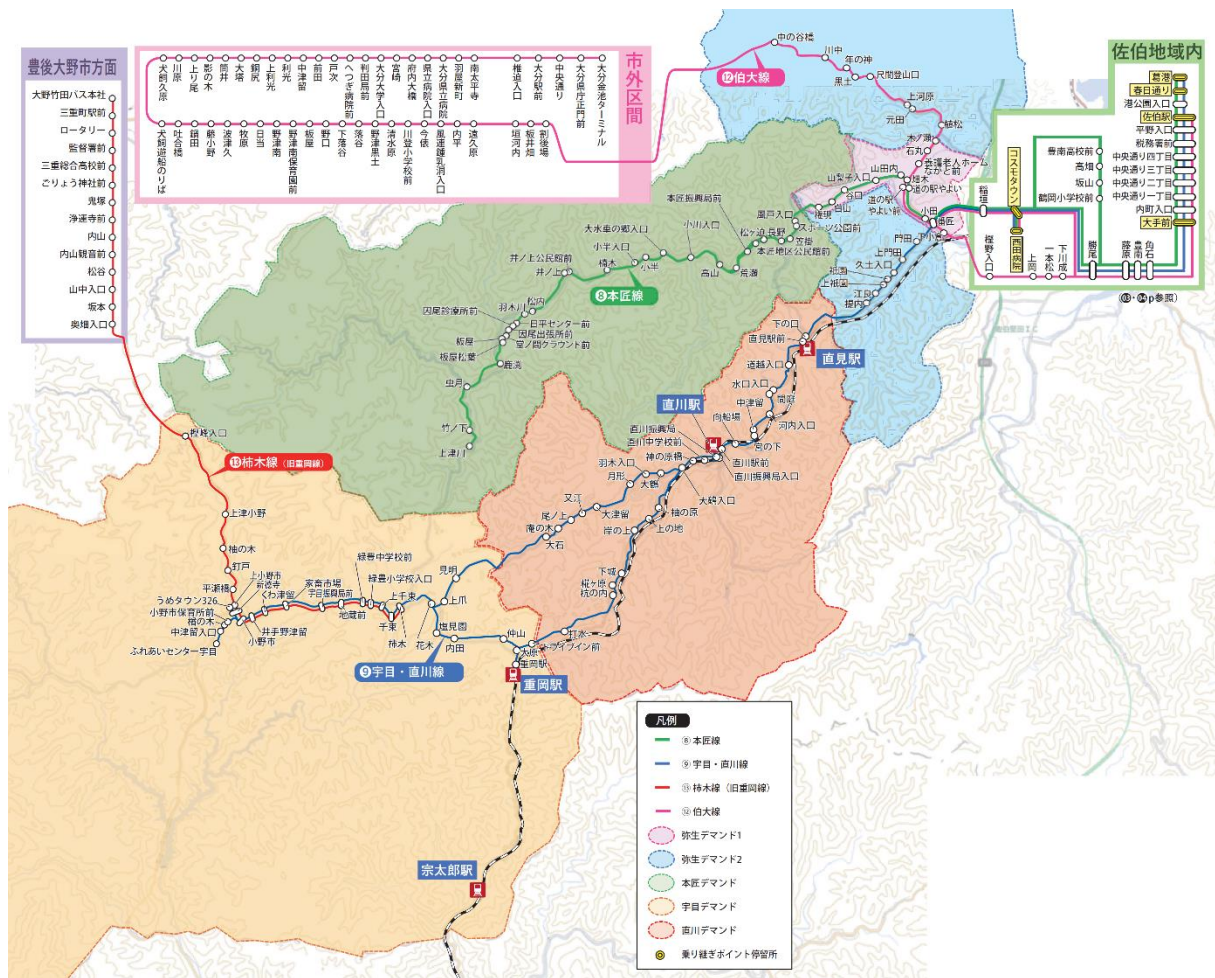


図 2-21 佐伯市公共交通路線図 (弥生・本匠・宇目・直川地域)





図 2-22 佐伯市公共交通路線図 (弥生・本匠・宇目・直川地域拡大)



図 2-23 佐伯市公共交通路線図（鶴見・米水津地域）



図 2-24 佐伯市公共交通路線図（蒲江地域）

表 2-6 運行状況（コミュニティバス：定時定路線）

令和5年3月現在

路線名	方面			運行回数			事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由	終点	平日	土曜	日祝				
黒沢・岸河内線	大手前		黒沢（船形）	2	0	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	フィーダー補助
下堅田・青山線	山口地下	トキハ インダストリー	大手前	2	0	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	フィーダー補助
大入島線	荒網代東 (地下)		石間	6.5	6.5	6.5	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	フィーダー補助
コスモタウン線	西田病院	大手前	葛港	1	1	0	4条乗合	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運行を委託)	県費補助
上浦線	西田病院		大浜入口	7.5	4.5	3	4条乗合	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運行を委託)	県費補助
青山經由蒲江線	丸市尾	道の駅かまえ、 中村入口	佐伯駅	5	3	1	4条乗合	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運行を委託)	県費補助
畑野浦經由蒲江線	仲川原	河内～尾浦、 大手前	佐伯駅	4.5	2.5	2	4条乗合	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運行を委託)	県費補助
本匠線	上津川	福祉センター前	コスモタウン	4	4	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	県費補助
宇目・直川線	ふれあいセンター 宇目		直川振興局	4.5	2	0	4条乗合	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運行を委託)	県費補助
鶴見線	佐伯駅		鶴見地区 公民館前	5	2.5	0	4条乗合	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運行を委託)	県費補助
米水津線	佐伯駅		米水津振興局	4.5	3	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	県費補助
梶寄線	下梶寄		鶴見地区 公民館前	5	2.5	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	県費補助
米水津・鶴見線	宮野浦	米水振興局、 小浦	鶴見診療所	3.5	2	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	フィーダー補助 県費補助
波当津・仲川原線	波当津集会所前	道の駅かまえ	仲川原	7.5	4	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	県費補助
宇藤木線	宇藤木	上岡	西田病院	1	0	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	県費補助
久保線	久保	切水入口、門前	西田病院	1	0	0	自家用有償	路線定期運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	県費補助

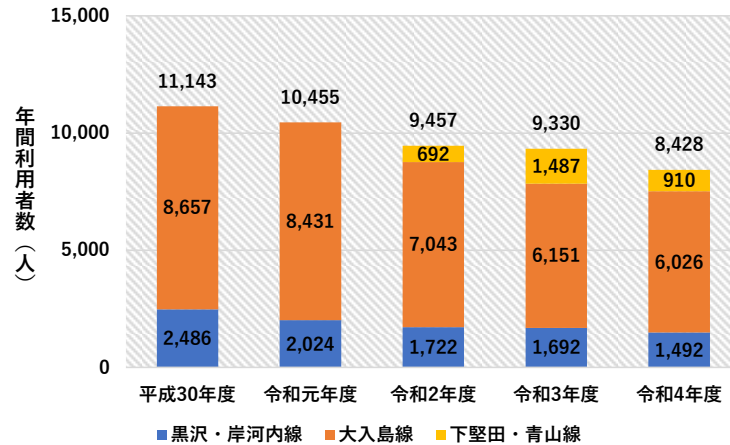
表 2-7 運行状況（コミュニティバス：デマンド）

令和5年3月現在

運行地域	デマンド運行乗降場所	運行日	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
弥生	弥生地域内の停留所	平日 (土・日・祝は連休)	自家用有償	区域運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	フィーダー補助
本匠	本匠地域内の停留所 +宇目地域の一部停留所		自家用有償	区域運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	フィーダー補助
宇目	宇目地域内の停留所		自家用有償	区域運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	フィーダー補助
直川	直川地域内の停留所		自家用有償	区域運行	佐伯市 (交通事業者へ運転業務を委託)	フィーダー補助

### ① 佐伯地域

大入島線、黒沢・岸河内線は利用者数の減少が続いています。一方、令和2年度に実証運行を開始した下堅田・青山線の利用者数は堅調に推移しています。黒沢・岸河内線と下堅田・青山線は、一部区間並走していることから、一部利用者が下堅田・青山線へ転移した可能性もあります。



※下堅田・青山線：実証運行(R2年4月～R3年9月)、本格運行(R3年10月～)

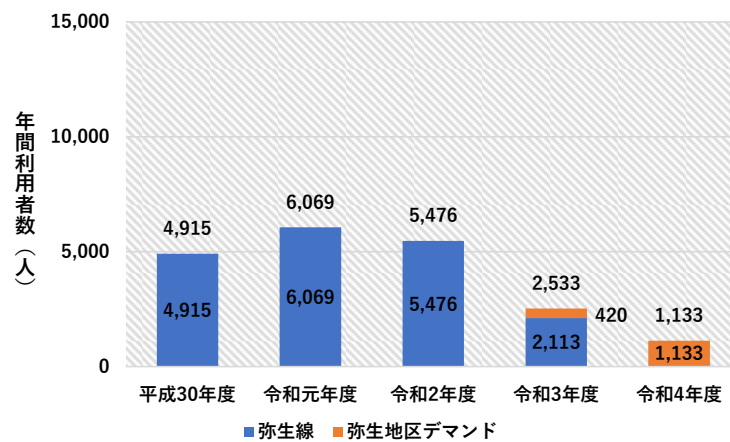
図 2-25 佐伯地域の路線別コミュニティバス利用者数推移

### ② 上浦地域

令和3年10月の路線再編時に運行内容の見直しを行い、上浦線は大分バス(株)運行からコミュニティバスへ切替え、令和4年度は30,059人の利用がありました。

### ③ 弥生地域

弥生地域のコミュニティバス利用者数は、平成30年度から令和元年度にかけて増加するなど、堅調に推移してきましたが、令和3年10月の路線再編時に運行内容の見直しを行い、定時定路線からデマンド型運行へ切替えました。



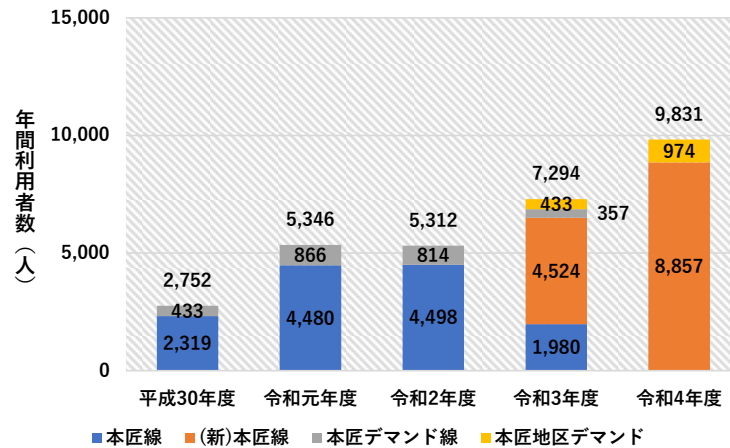
※弥生地区デマンド：R3年10月～運行

図 2-26 弥生地域の路線別コミュニティバス利用者数推移



#### ④ 本匠地域

本匠地域のコミュニティバス利用者数は、平成30年度から令和元年度にかけて約2倍に増加しました。令和3年10月に本匠線の佐伯市中心部側の起終点をコスモタウンから葛港へ延伸したことで、利用者数が更に増加しています。



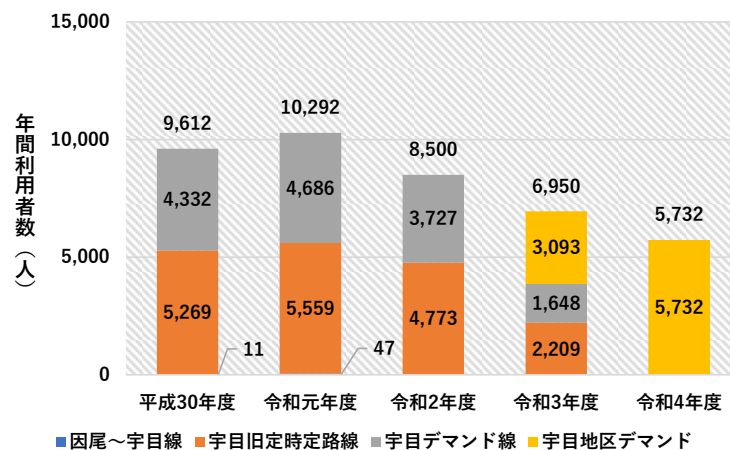
※本匠地区デマンド：R3年10月～運行

※因尾～宇目線：本匠線に合算（～R3年9月まで）

図 2-27 本匠地域の路線別コミュニティバス利用者数推移

#### ⑤ 宇目地域

宇目地域のコミュニティバス利用者数は、平成30年度から令和元年度にかけて増加するなど、堅調に推移してきましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、利用者は近年減少傾向です。

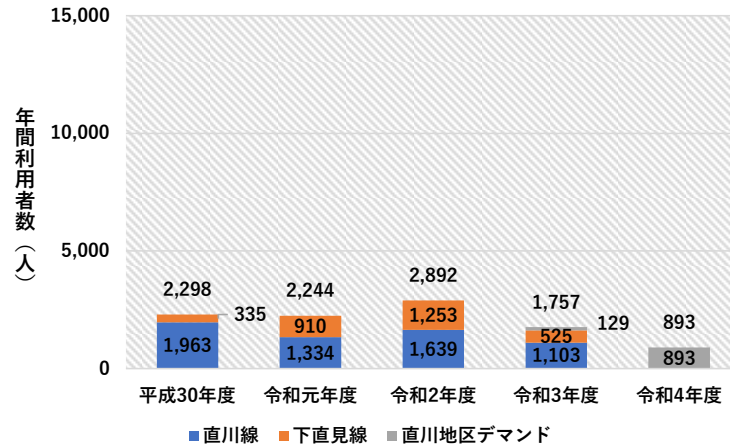


※宇目地区デマンド：R3年10月～運行

図 2-28 宇目地域の路線別コミュニティバス利用者数推移

## ⑥ 直川地域

直川地域のコミュニティバス利用者数は、令和元年度から令和2年度にかけて増加しましたが、令和3年10月に定時定路線からデマンド型運行へ切替えました。

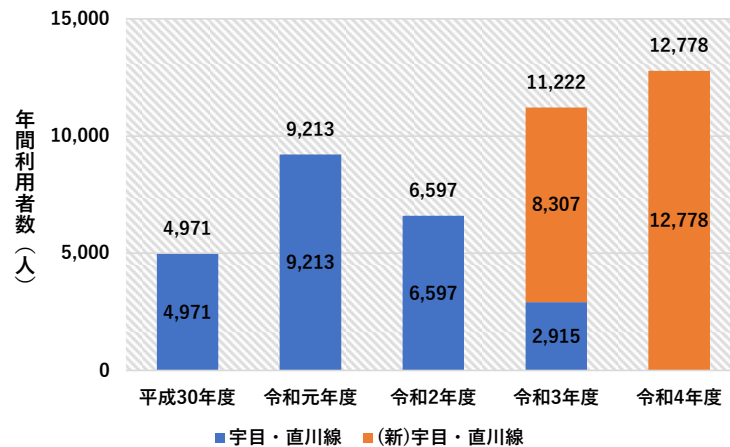


※直川地区デマンド：R3年10月～運行

図 2-29 直川地域の路線別コミュニティバス利用者数推移

## ⑦ 宇目・直川線

宇目・直川線の利用者数は、平成30年度から令和元年度にかけて約1.8倍に増加するなど、堅調に推移してきました。令和3年10月以降、起終点を直川振興局から佐伯市中心部（葛港）へ延伸したことで、利用者数が増加しています。



※(新)宇目・直川線：R3年10月～運行

図 2-30 宇目・直川線（新・旧）の路線別コミュニティバス利用者数推移

## ⑧ 鶴見地域

鶴見地域のコミュニティバス利用者数は、鶴見線の利用者数が平成 30 年度から令和元年度にかけて約 1.8 倍に増加するなど、堅調に推移してきました。一方野崎線は利用者が年間を通じて 1 名や 0 名が続いたため、令和 3 年 10 月以降運行を取りやめています。令和 2 年度以降は、鶴見線の利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け減少傾向です。



※梶寄線：R3 年 10 月に鶴見線から変更

図 2-31 鶴見地域の路線別コミュニティバス利用者数推移

## ⑨ 米水津地域

米水津地域のコミュニティバス利用者数は、平成 30 年度から令和元年度にかけて約 2.3 倍に増加するなど、堅調に推移してきましたが、令和 2 年度以降は、米水津診療所の鶴見診療所への統合の影響等を受け、路線を鶴見地域へ延伸したものの利用者数は減少傾向です。

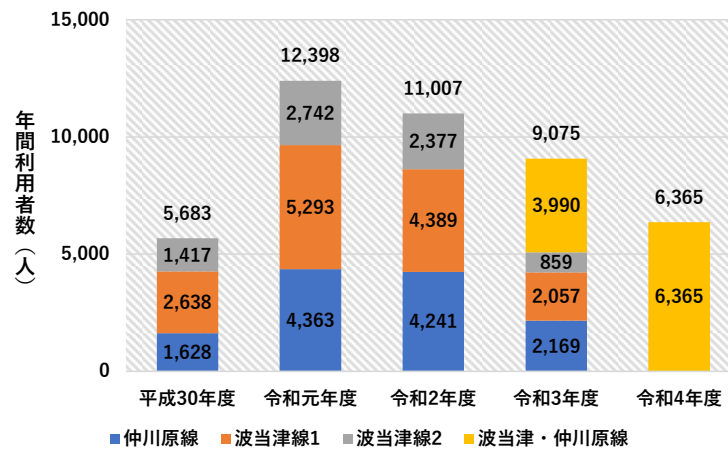


※米水津・鶴見線：R3 年 10 月に米水津線から変更

図 2-32 米水津地域の路線別コミュニティバス利用者数推移

⑩ 蒲江地域

蒲江地域のコミュニティバス利用者数は、平成 30 年度から令和元年度にかけて約 2.2 倍に増加するなど、堅調に推移してきましたが、令和 2 年度以降は、波当津・仲川原方面の利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け減少傾向です。



※波当津・仲川原線：R3 年 10 月に波当津線、仲川原線を統合・変更

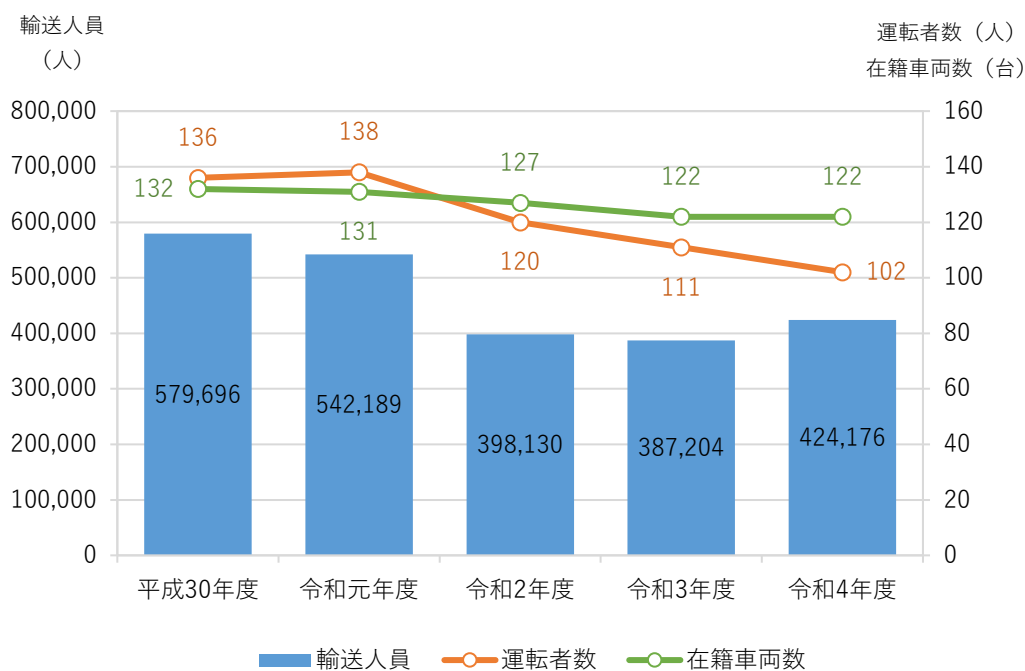
図 2-33 蒲江地域の路線別コミュニティバス利用者数推移

#### (4) タクシー

市内では、9社のタクシー事業者が営業を行っており、車両保有台数は令和4年度で122台、運転者数は102名です。新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、令和2年度以降運転者数が約30名以上減少（大分県内は約400名減少）しているものの、輸送人員は近年回復傾向にあります。また、佐伯市内のタクシー運転者の平均年齢は68歳で、高齢化が著しく進行しています。

表 2-8 佐伯市のタクシー事業者（令和4年度現在）

地域	事業者名	保有車両数（台）	運転者数（人）
佐伯	佐伯シティタクシー（株）	23	16
	第一交通（株）佐伯営業所	45	36
	佐伯タクシー（株）	28	27
	城南タクシー（有）	9	8
弥生	弥生タクシー（有）	5	4
宇目	（有）宇目タクシー	3	4
米水津	高宮タクシー（有）	3	2
蒲江	中央タクシー（有）	6	5
各社計		122	102



資料：タクシー協会調査

図 2-34 佐伯市のタクシーの輸送人員、在籍車両数、運転者数の推移

## (5) 航路

市内の離島を連絡する航路として3航路（大入島～佐伯航路、大島～佐伯航路、蒲江～深島航路）が運航しています。大入島～佐伯航路は、コロナ禍に伴う利用者数の減少がありました。令和4年度は回復に転じています。また、大島航路と深島航路は本市で運航しており、近年利用が減少傾向にあります。大島航路は、令和9年度に主機エンジン換装を予定しており、持続可能な運航を目指しています。一方、運航に必要な船員数が近年不足傾向です。

このほか、四国の宿毛市を連絡する佐伯～宿毛航路がありますが、利用者の減少や燃料高騰の影響により平成30年10月より運休となっています。

蒲江～深島航路については、令和4年10月に民間事業者の撤退に伴い佐伯市に移管されています。今後の持続可能な運航に向け、船舶更新や移動ニーズに応じた運航を行っていく予定です。

表 2-9 航路 運航状況（令和5年8月現在）

航路		運航事業者	便数	補助事業の活用
大入島 ～佐伯	石間港	大入島フェリー(株)	30便	—
	堀切港	豊海運(株)	24便	—
	循環	豊海運(株)	4便	—
大島～佐伯		佐伯市	6便	離島航路補助
蒲江～深島		佐伯市	8便	離島航路補助
佐伯～宿毛		(株)宿毛フェリー	運休中	—

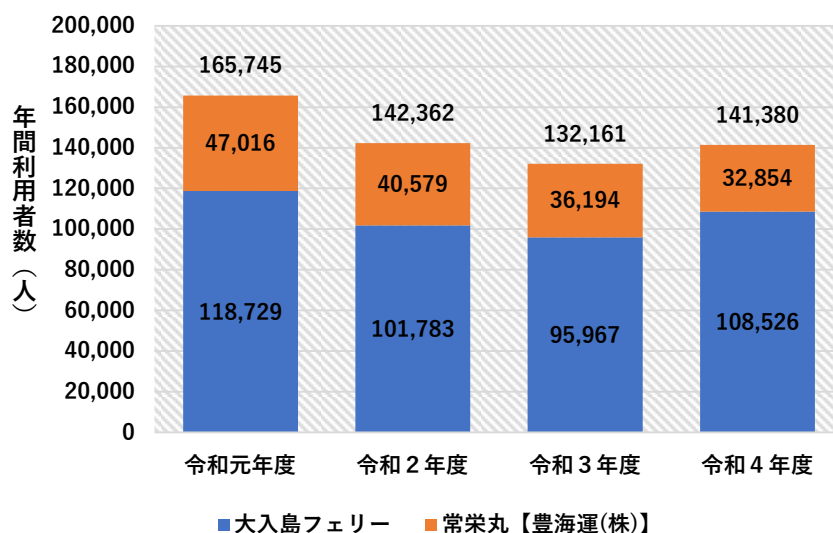


図 2-35 大入島～佐伯航路利用者数推移

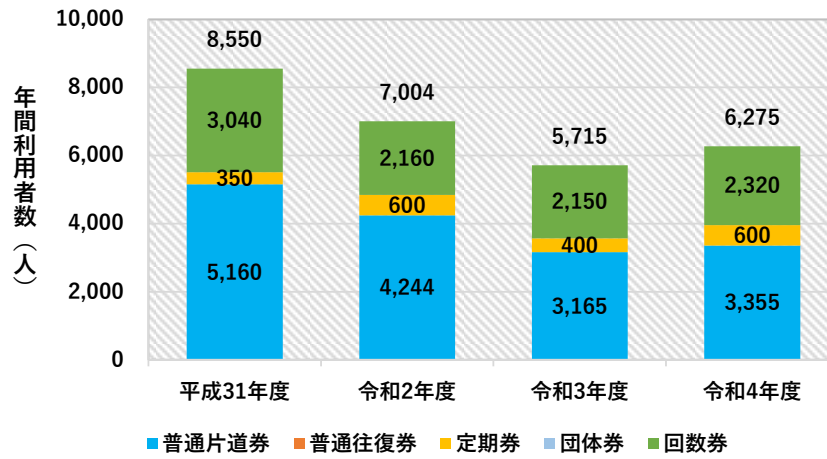


図 2-36 大島～佐伯航路利用者数推移

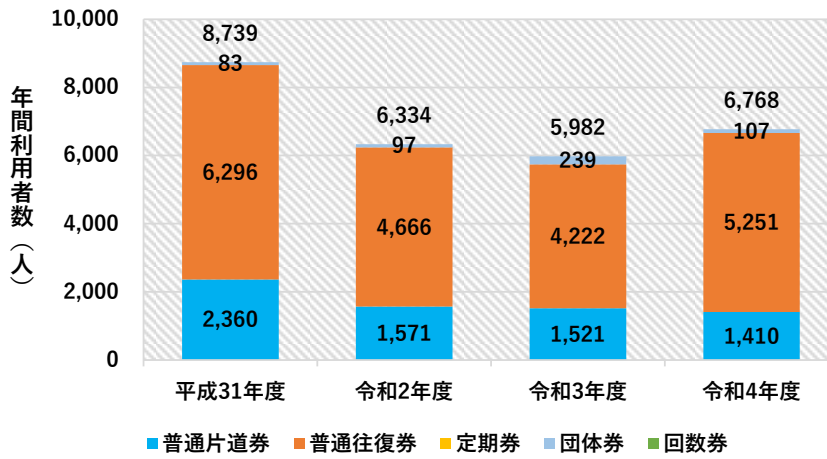


図 2-37 蒲江～深島航路利用者数推移

## 2-4-2 公共交通の財政負担額

公共交通の財政負担額は、平成30年度から令和元年度にかけて、コミュニティバスの運行を充実させたことに伴い、111,772千円から約35,000千円程度増加しました。更に、令和3年10月の再編（大分バス（株）の路線バスとして運行していた路線を全てコミュニティバスとして運行）に伴い、財政負担額が約70,000千円増加しています。なお、旧大分バス（株）運行の路線バスへの赤字補填を令和3年度まで実施していました。

市営航路に対する財政負担額は横ばい傾向であるものの、市の負担額は上昇傾向です。

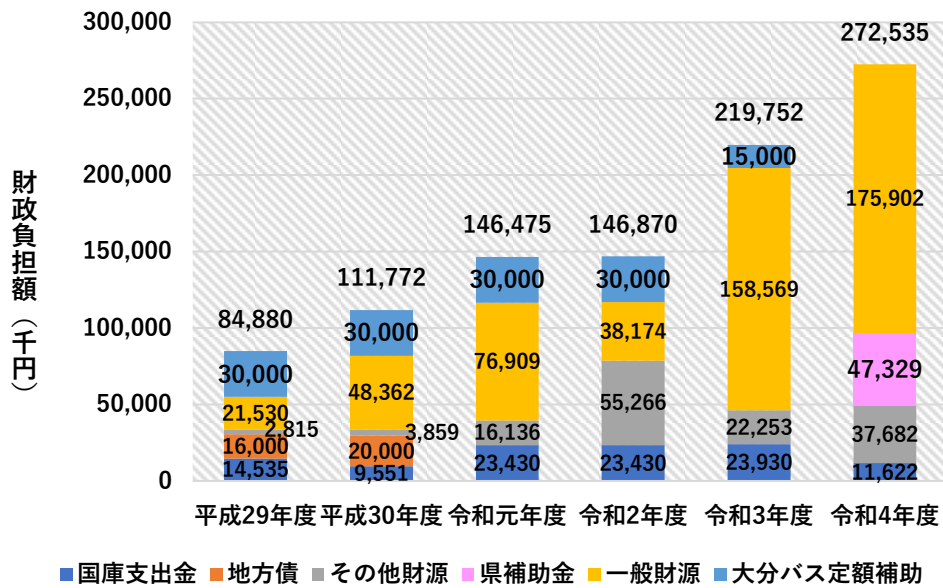


図 2-38 コミュニティバス（旧大分バス路線含む）の市財政負担額

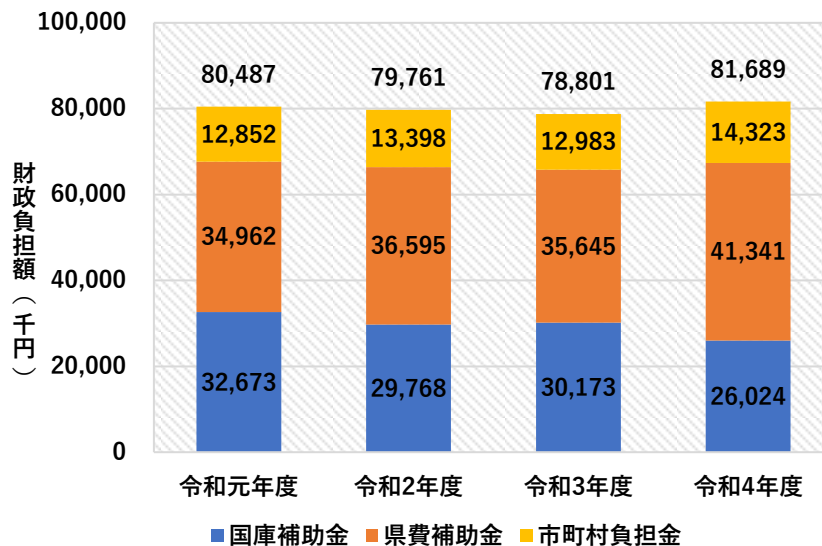


図 2-39 市営航路の市財政負担額（大島航路）



### 2-4-3 公共交通以外の輸送資源

公共交通以外の輸送資源について、スクールバスは学校の統廃合等により遠距離通学せざるを得ない児童、生徒の利便性を確保するもので、それぞれの学校において個別の事情があり、様々な運営方法がとられています。

概ね朝の運行を終えると、午後の下校時間まで、日中 6 時間程度車両の空き時間が発生しています。しかし、曜日等により下校時間が異なるため、公共交通として空き時間を活用する場合は、柔軟なダイヤ設定等が求められます。

そのほか、複数の病院・医院において、患者やデイケア利用者等の送迎を行っているほか、自動車学校のスクールバスや複数の宿泊施設にて送迎サービスが提供されています。

表 2-10 地域別スクールバス運行状況（令和3年度現在）

対象地域	対象校	線路 キロ	区間	運行回数 (1日)		運行方法	委託先	使用車両	定員	乗車 人数
				登校	下校					
佐伯	上堅田小 (幼稚園含む)	6.6	灘～	1	2	運行委託	大分バス(株)	市バス	29	18
		12.0	大越～	1	1	タクシー	佐伯タクシー(株)	小型 タクシー	-	4
	佐伯南中	11.9	青山～	1	2	運行委託	大分バス(株)	市コミバス	26	8
弥生	明治小	4.0	～尺間		2	タクシー	弥生タクシー(有)	ジャンボ タクシー		8
		5.0	～床木		2	タクシー	弥生タクシー(有)	ジャンボ タクシー		6
本匠	本匠小 本匠中	14.4	鹿淵～	1	3	運行委託	個人	市バス	26	12 (3)
		15.1	小川・小半～	1	2	運行委託	個人	市バス	14	7 (3)
宇目	宇目緑豊小	8.2	上津小野～	1	2	運行委託	大野竹田バス(株)	市バス	29	22
	宇目緑豊小 宇目緑豊中	16.3	柳瀬～	1	2	運行委託	(有)宇目タクシー	市バス	15	13 (3)
		15.3	木浦鉦山～					市バス	15	10 (2)
		8.8	河内～							1
		14.3								1
	宇目緑豊小	5.7	～大原バス停		1	タクシー (水曜のみ)	(有)宇目タクシー	小型 タクシー		1
	宇目緑豊小	5.5	～大原バス停		1	タクシー (平日)	(有)宇目タクシー	小型 タクシー		3
直川	直川小	5.4	庵の木～	1		タクシー	弥生タクシー(有)	小型 タクシー		4
		15.9	庵の木經由細川内 (赤木・仁田原)		1			ジャンボ タクシー		5
		6.2	下の口		2			ジャンボ タクシー		9
鶴見	松浦小 鶴見中	18.0	下梶寄～	1	(1)	運行委託	大分バス(株)	市バス	14	11 (7)
		4.0	吹～	1	2			市バス	29	11
	松浦小	7.5	～中越浦		1	タクシー (水曜以外)	高宮タクシー(有)	小型 タクシー		4
	鶴見中	17.3	～下梶寄		1	タクシー (水曜以外)	高宮タクシー(有)	ジャンボ タクシー		7
	松浦幼稚園		～下梶寄 ～吹		1	タクシー (降園時)		小型 タクシー		0
米水津	よのうづ幼稚園		宮野浦～	1	1	タクシー	高宮タクシー(有)	小型 タクシー		3
	米水津小	8.4	宮野浦～	1	2	運行委託	大分バス(株)	市バス	29	22
蒲江	蒲江翔南小 蒲江翔南中	13.8	高原・ 野々河内～	1	3	運行委託	大分バス(株)	市バス	45	35 (11)
								市バス	45	35 (10)
		14.8	尾浦・畑野浦～	1	3			市バス	45	27 (11)
								市バス	45	20 (10)
		5.2	西野浦～	1	2	市バス	29	15		
蒲江翔南小	17.0	波当津	1	1	タクシー	中央タクシー(有)	小型 タクシー		1	
予備								市バス	29	
								市バス	29	

## 第3章 移動に関する地域の実態

### 3-1. 市民の移動実態

佐伯市内に居住する15歳以上の方について、計2,000名を住民基本台帳から無作為に抽出し、郵送配布・郵送回収及びWEB回答によるアンケート調査を実施しました。

表 3-1 市民アンケート調査概要

調査方法	郵送配布・郵送回収（WEB 併用）
調査期間	令和5年1月末～2月17日
調査対象	15歳以上の市民から無作為に2,000名を抽出
回答数	921票（回収率46%）

#### 3-1-1 回答者の属性

##### (1) 回答者の性別

回答者の性別は、女性が55%、男性が42%と、やや女性の回答が多くなっています。

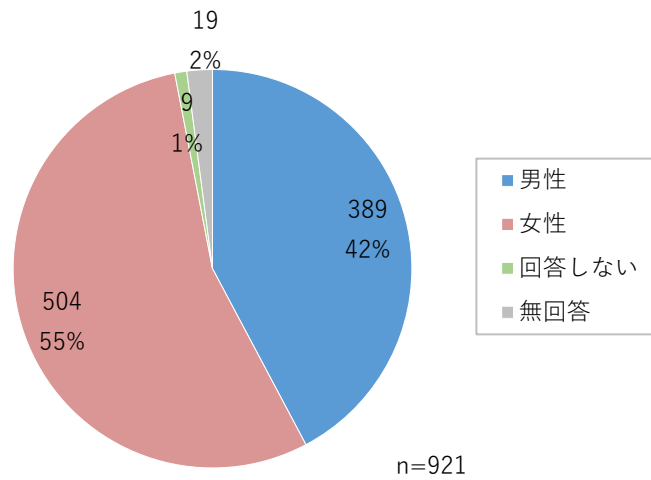


図 3-1 回答者属性（性別）

## (2) 年齢

どの地域も 65 歳以上の高齢者の回答が最も多く、回答の半数以上が高齢者となっています。

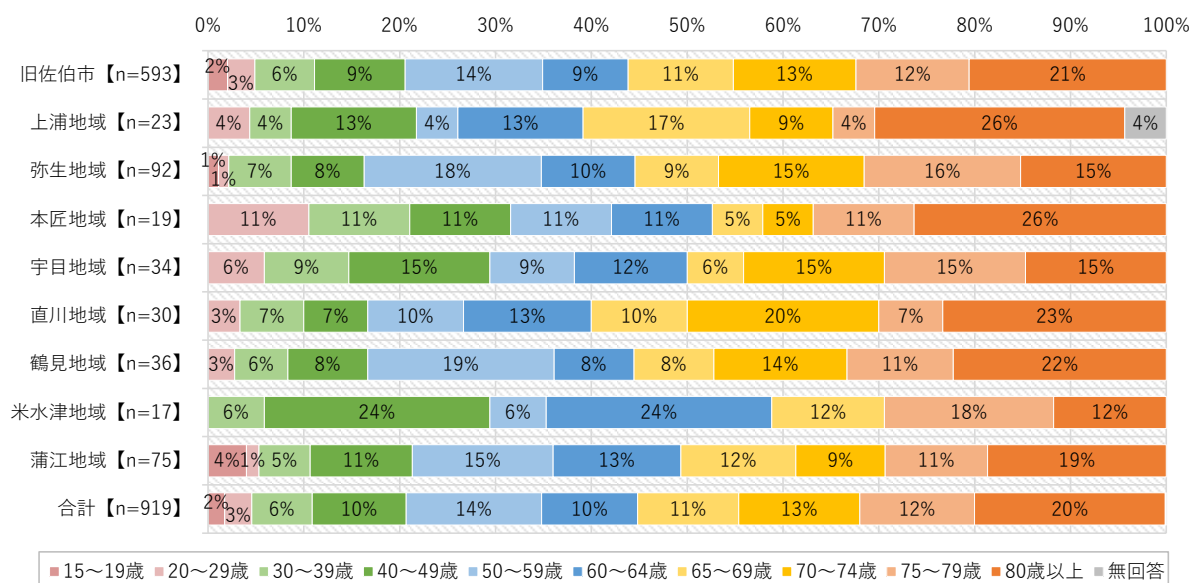


図 3-2 地域別の年齢

## (3) 家族構成

回答者の家族構成は「一人暮らし」、「夫婦のみ」が「上浦地域」、「宇目地域」等で多くなっています。

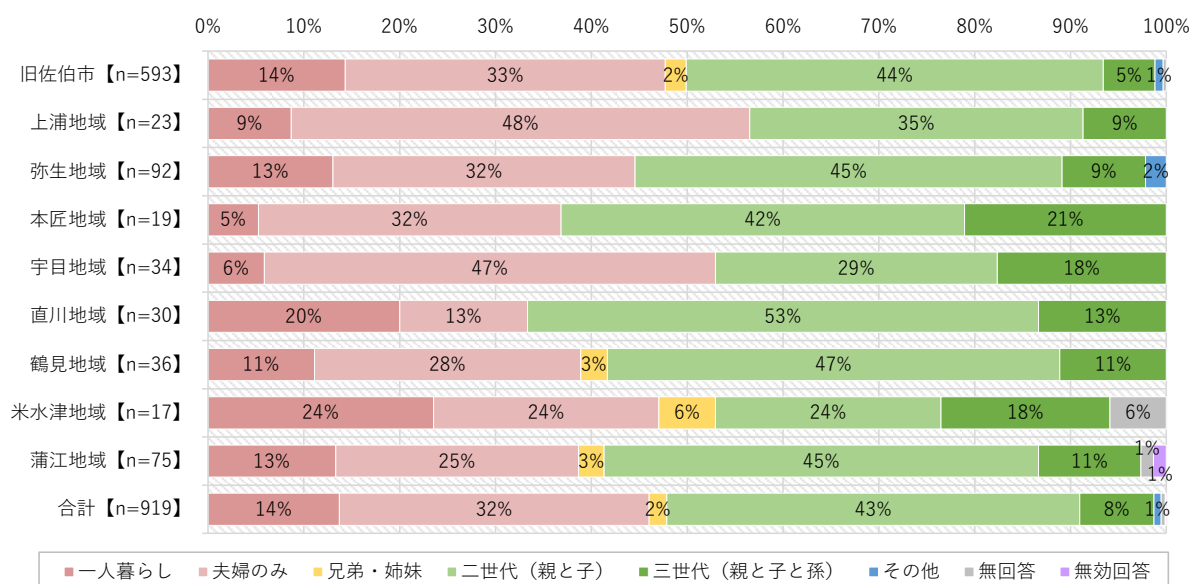


図 3-3 地域別の家族構成

#### (4) 運転免許の保有状況

「80歳以上」の高齢者は運転免許証を「持っていない」と回答した割合が62%と最も多いが、70歳代までの免許所持率は高くなっています。

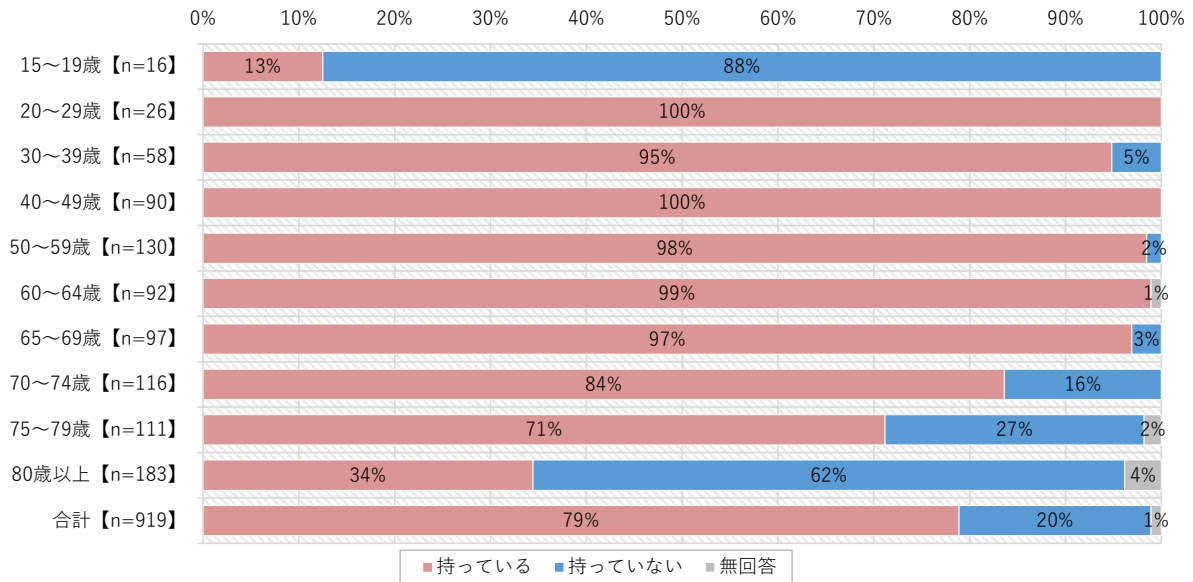


図 3-4 年齢別の運転免許証の有無

#### (5) 日常的な運転有無

免許保有者に限定すると、保有者の90%は日常的に運転しています。

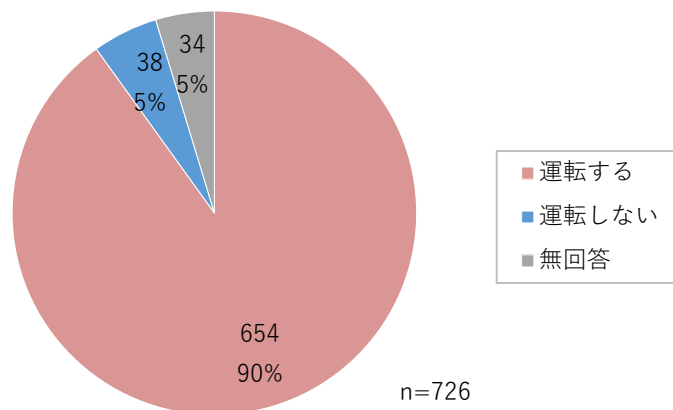


図 3-5 日常的に運転するか（免許所持者のみ対象）

### 3-1-2 普段の外出行動

#### (1) 外出の頻度

19～59歳は8割以上の方が「ほぼ毎日」外出していますが、高齢になるにつれて外出頻度は低下し、65歳以上は「ほぼ毎日」外出する方は5割以下に減少します。

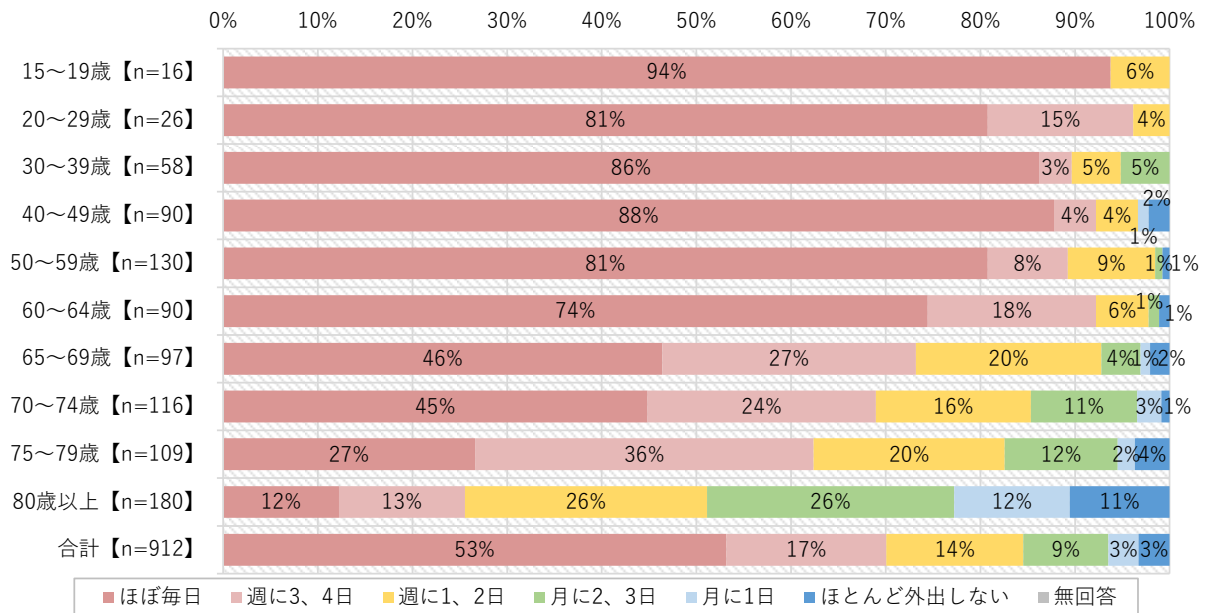


図 3-6 現在の外出頻度

#### (2) 外出時の移動手段

いずれの公共交通手段も「ほとんど利用しない」が約9割となっています。

「タクシー」の利用が特に多く、「路線バス・コミュニティバス」、「鉄道」、「航路」の利用が一定数見受けられます。

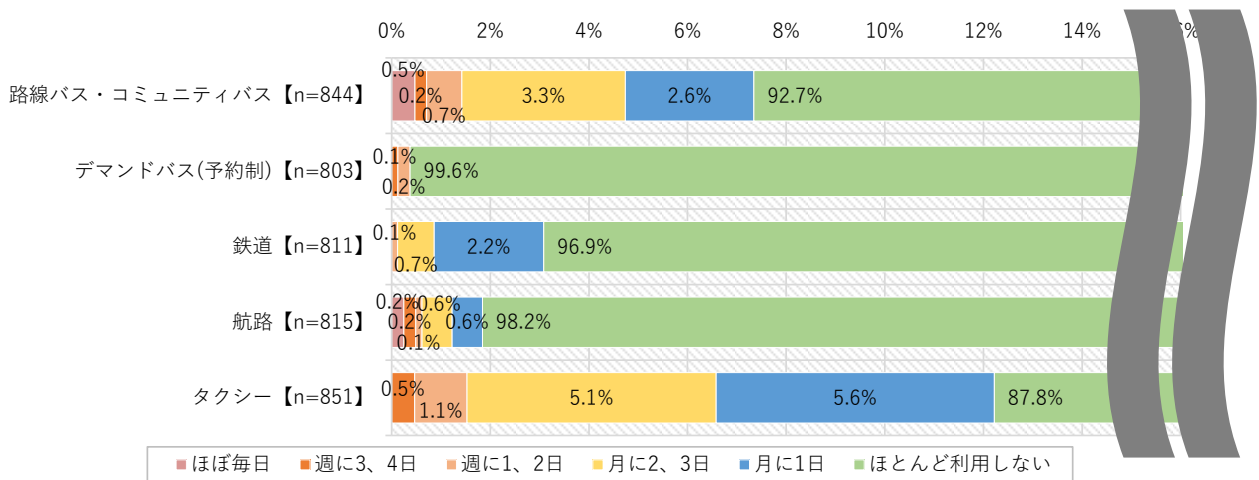


図 3-7 現在の公共交通の利用状況

### 3-1-3 移動実態

#### (1) 外出の目的

1 番目に多い外出目的としては、「通勤」が最も多く、次いで「買い物」が多くなっています。2 番目に多い外出目的としては、「買い物」が最も多く、次いで「通院」が多くなっています。

年齢別に見ると、勤労世代（20～64 歳）は「通勤」目的での移動が最も多く、高齢世代（65 歳～）は「買い物」が最も多く、各世代の半数以上を占めます。80 歳以上になると、「通院」を 1 番目の外出目的とする方の割合が 4 割程度まで増加します。

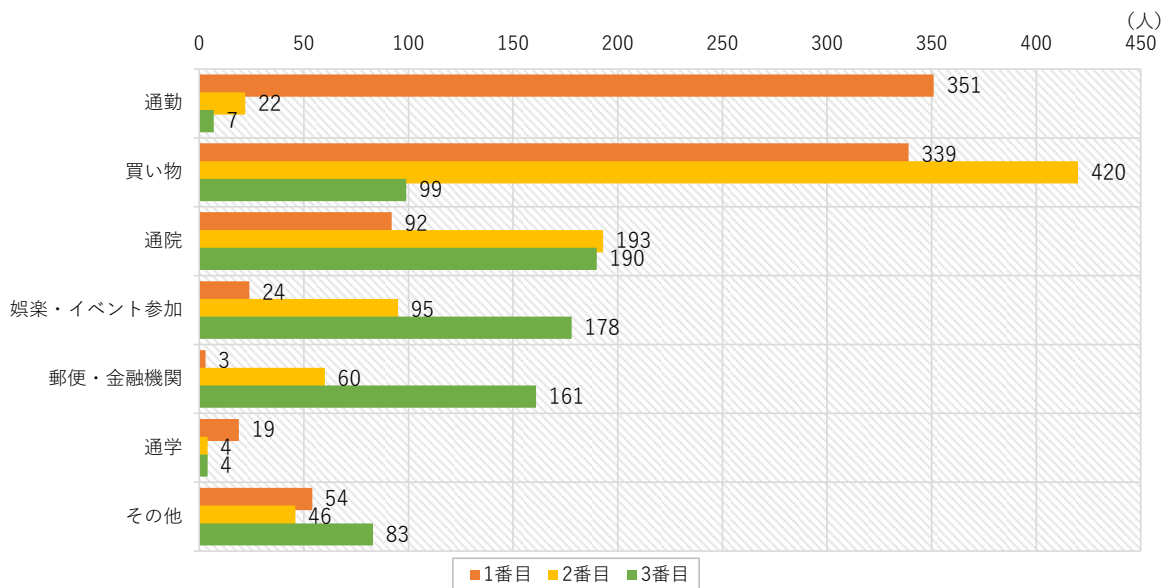


図 3-8 日常的な外出目的

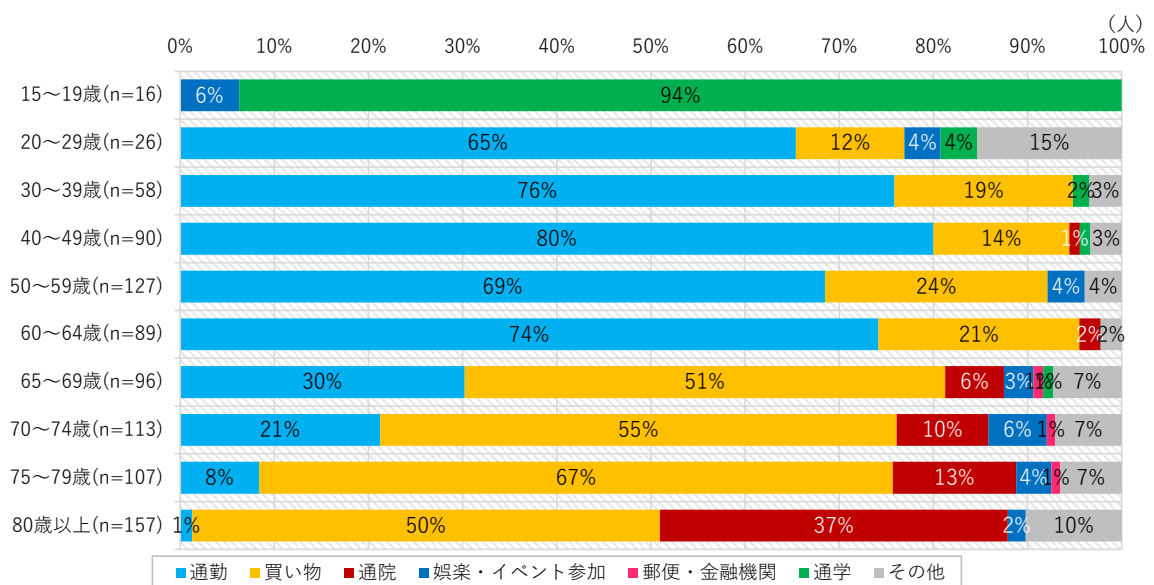


図 3-9 年齢別第 1 位の移動目的

## (2) 外出目的地

### ① 1～3位の外出目的地

外出目的の1番目から3番目までの全てで「佐伯地域」への移動が最も多くなっています。

佐伯市内ではその他、弥生地域、蒲江地域などの移動もありますが、比較的少数となっています。

2番目、3番目の移動では、「大分市」への移動が増え、広域移動時は大分市方面に向かっていることが分かります。

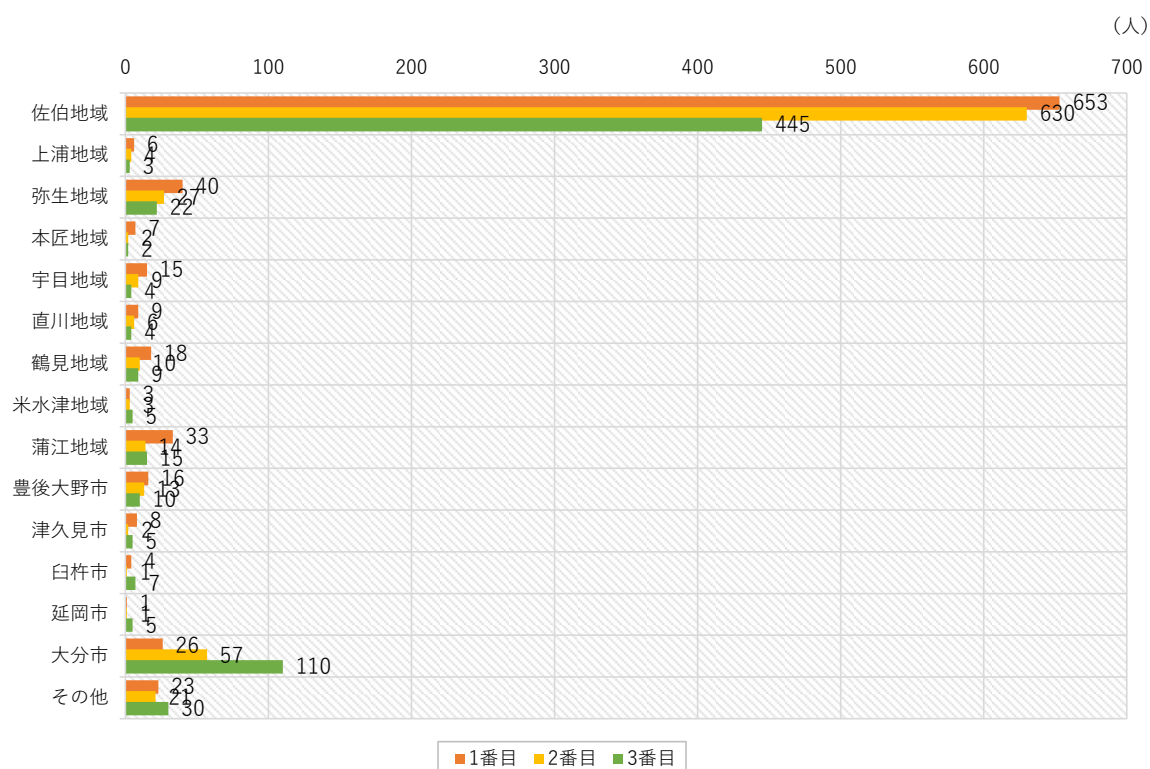


図 3-10 日常的な外出目的地



## ② 居住地別の外出目的地

居住地域別に第1位の外出における目的地を見ると、佐伯、上浦、直川、米水津地域は7割以上が佐伯地域を目的地としています。

旧南郡地域では弥生、宇目、鶴見、蒲江地域は地域内や周辺地域からの移動があります。

また、宇目地域は豊後大野市への移動が最も多く、生活圏が他市にまたがっていることが伺えます。

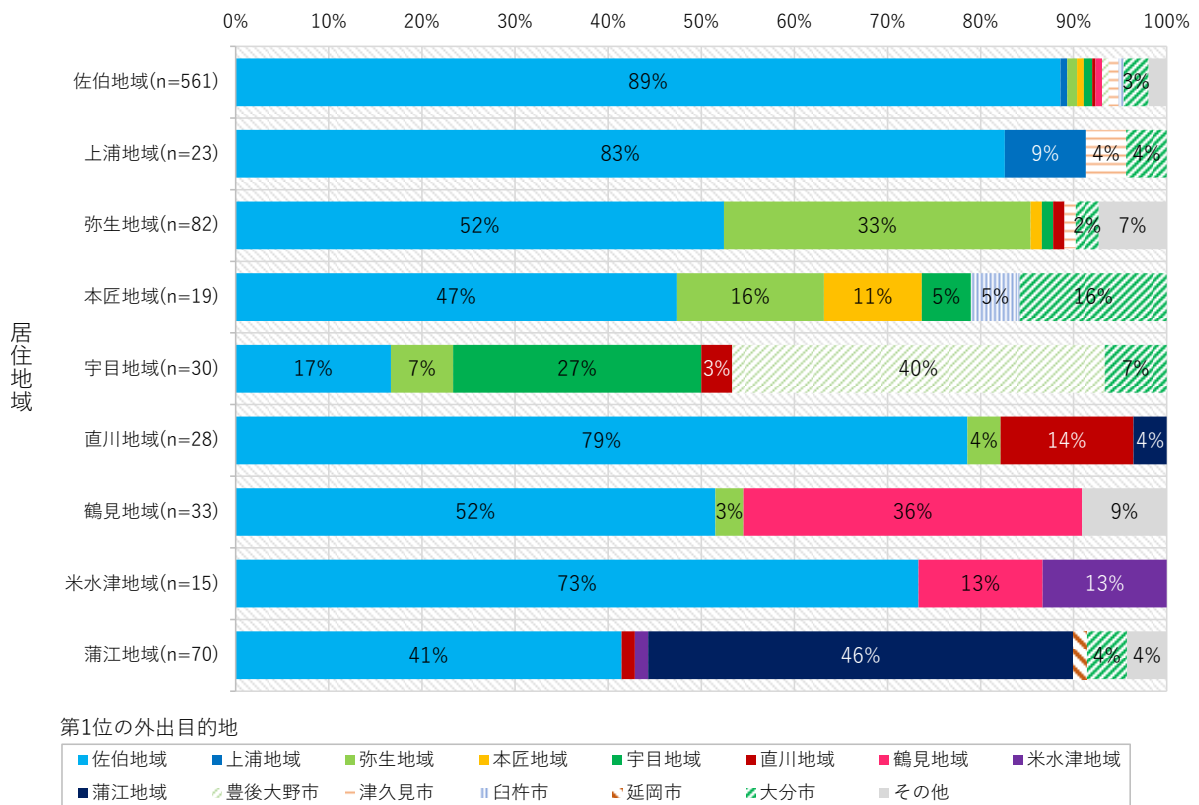


図 3-11 居住地別の外出目的地（第1位の外出目的）

### ③ 移動目的別の移動目的地

#### A) 買い物

買い物目的での外出は、佐伯地域を目的地とする割合が高く、宇目地域を除く各地域で半数以上が佐伯地域に移動しています。宇目地域では豊後大野市への移動が半数以上を占めています。佐伯地域以外では、自地域内の移動が1割以上存在するのは、弥生、宇目、鶴見、蒲江地域となっており、他の地域では買い物できる施設が十分になく、広域移動が必要となっていることが懸念されます。

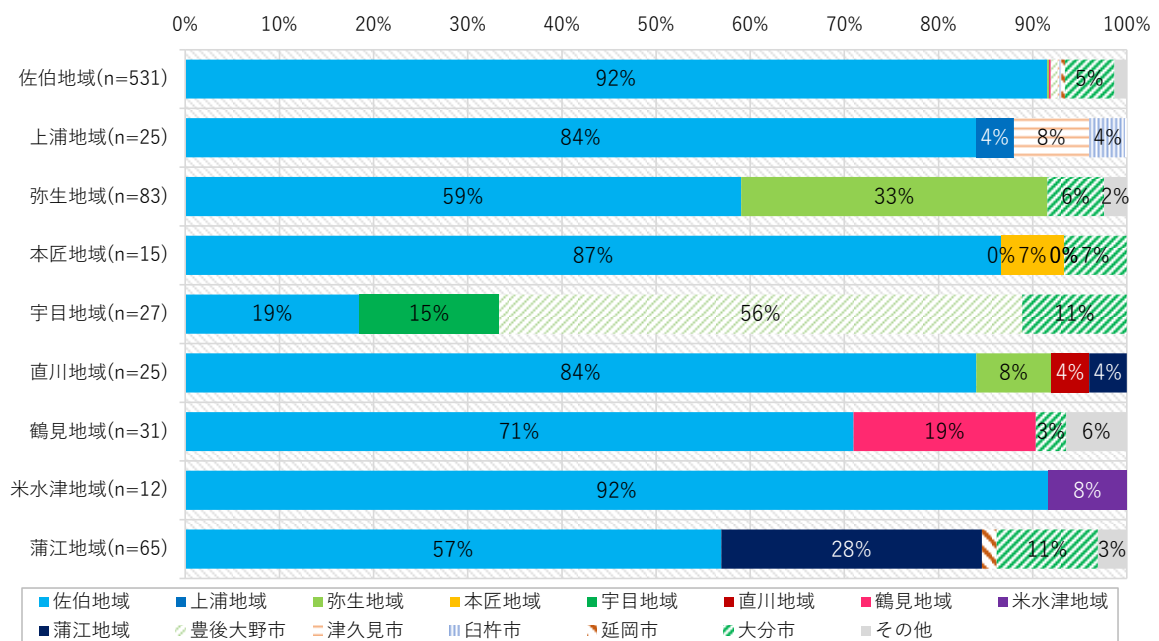


図 3-12 買い物目的での移動目的地（外出第1位～第3位合計）

B) 通院

通勤目的での外出は、佐伯地域を目的地とする割合が高く、宇目地域を除く各地域で半数以上が佐伯地域に移動しています。宇目地域では佐伯地域、宇目地域、豊後大野市、大分市など、目的地が分散しています。佐伯地域以外でも自地域内の移動がある程度存在していますが、上浦、本匠地域は地域内移動が少なくなっています。

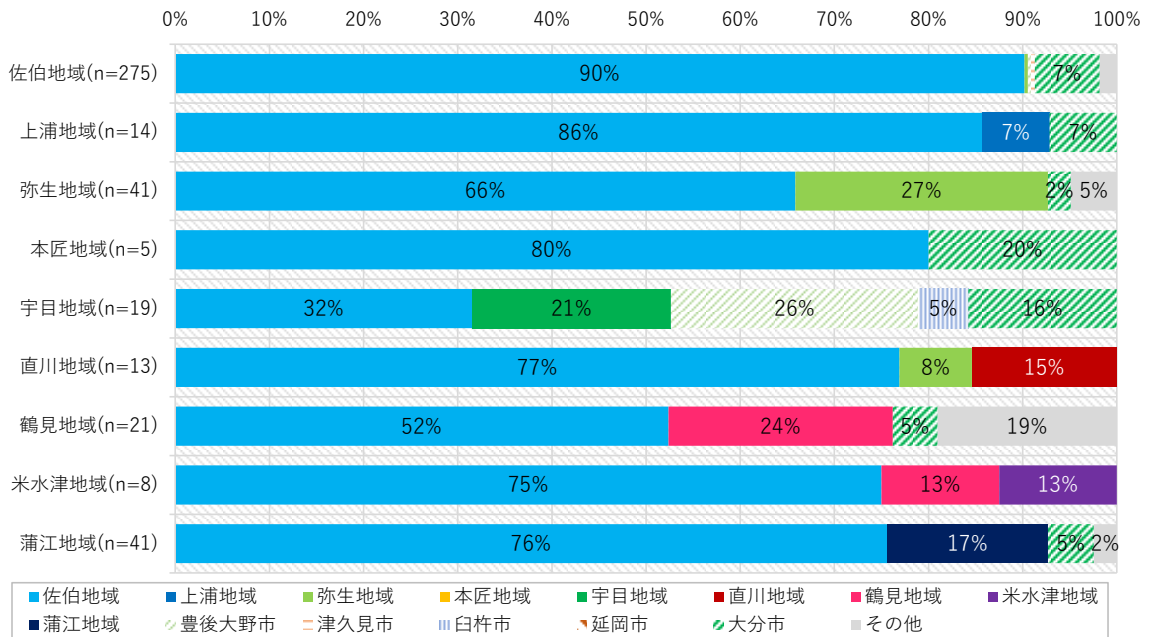


図 3-13 通院目的での移動目的地（外出第1位～第3位合計）

C) 娯楽・イベント参加

娯楽・イベント参加目的での移動は佐伯地域と大分市とする割合が高く、地域内の移動で完結している行動は少数に止まっています。

本匠、宇目地域では佐伯地域よりも大分市に向かう割合が高く、大分方面への動線確保も重要であることが分かります。

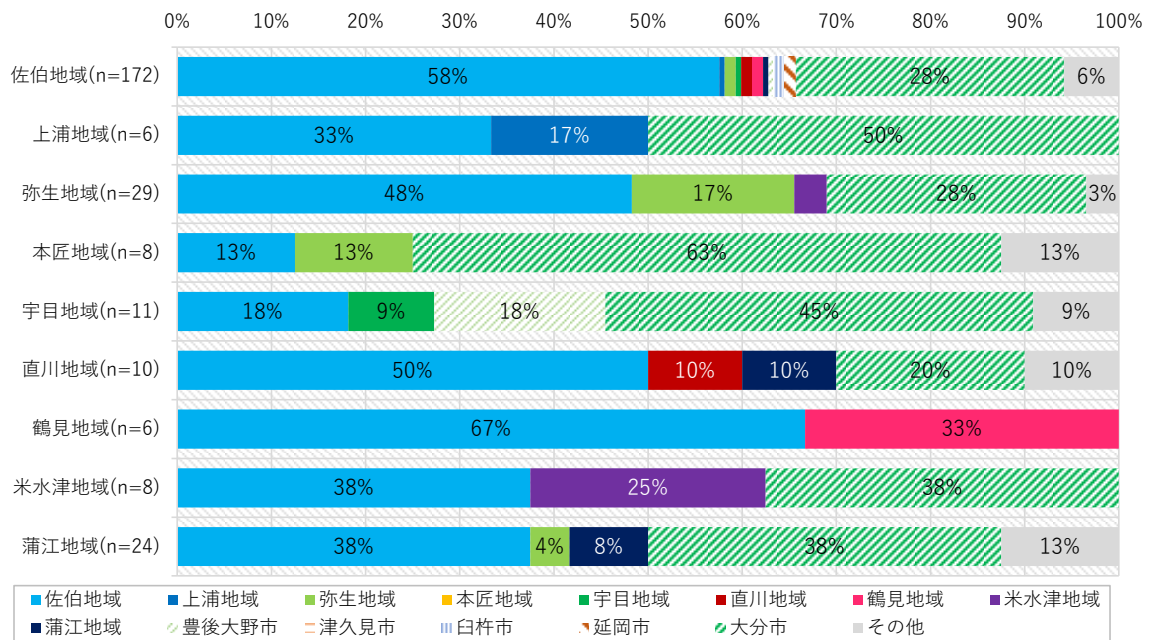


図 3-14 娯楽・イベント参加目的での移動目的地（外出第1位～第3位合計）

### (3) 外出頻度

#### ① 移動目的別の外出頻度

通勤、通学目的での外出頻度は非常に高く、買い物目的での外出も比較的高頻度となっています。通院や郵便・金融機関への外出は週 1 日に満たない頻度となっています。

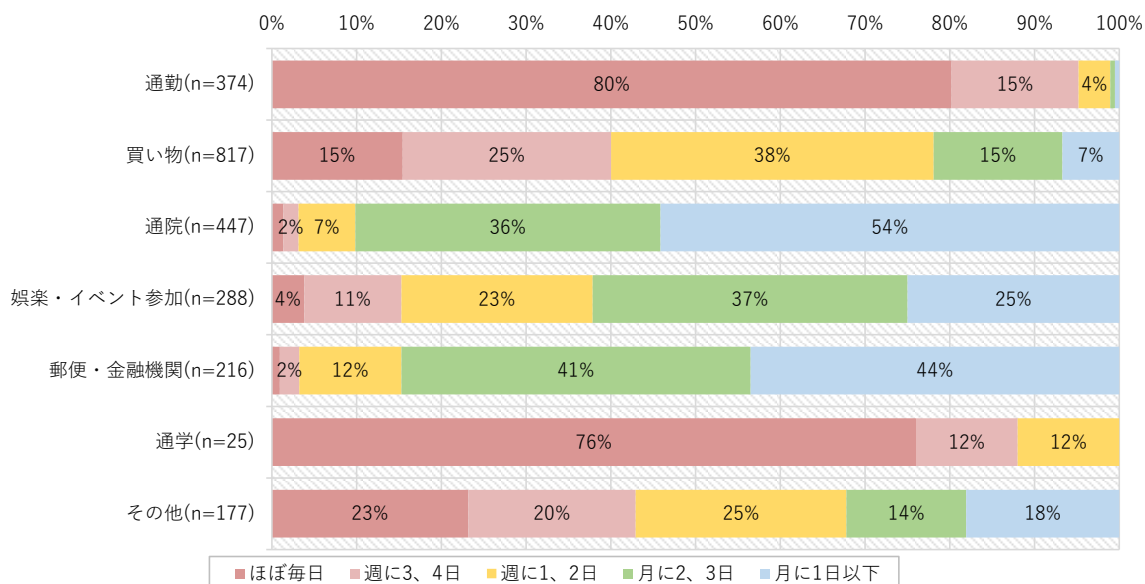


図 3-15 移動目的別の外出頻度

#### ② 地域別の外出頻度

佐伯市の中心部周辺の佐伯地域、弥生地域では外出頻度が高く、約 4 割の方が週の半分以上外出しています。中心部から離れるほど外出頻度が下がる傾向にあり、宇目地域では週の半分以上外出する方が約 2 割となっています。

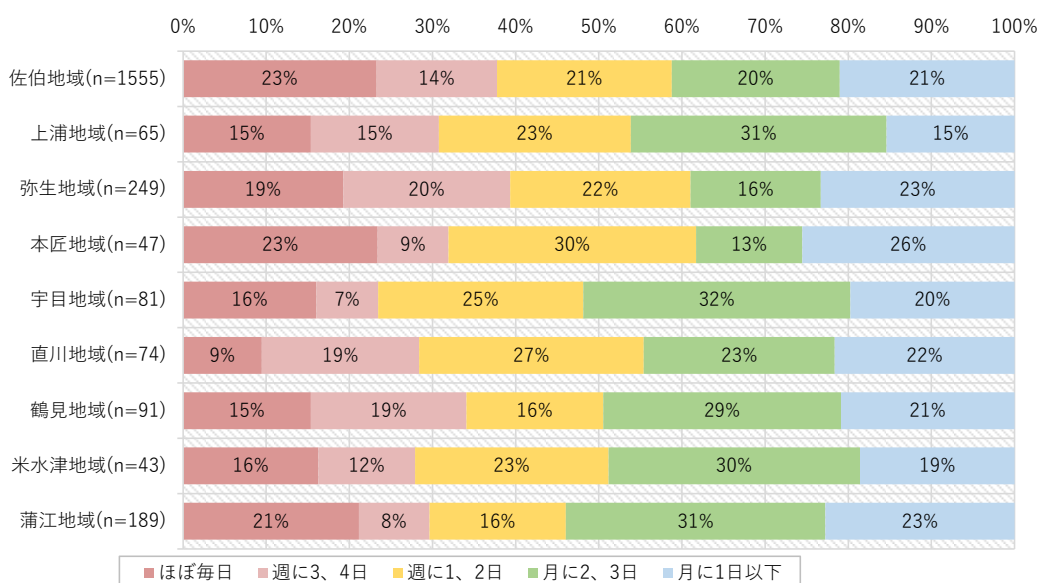


図 3-16 居住地域別の外出頻度

#### (4) 移動時間帯

##### ① 買い物

買い物目的での外出時、外出のピークは10時頃となっていますが、帰宅は12時前後および15～17時まで分散しています。また、13時頃からの外出もあります。

午前中の半日で用事を済ます方が多いものの、長時間外出される方と外出行動が分かれています。

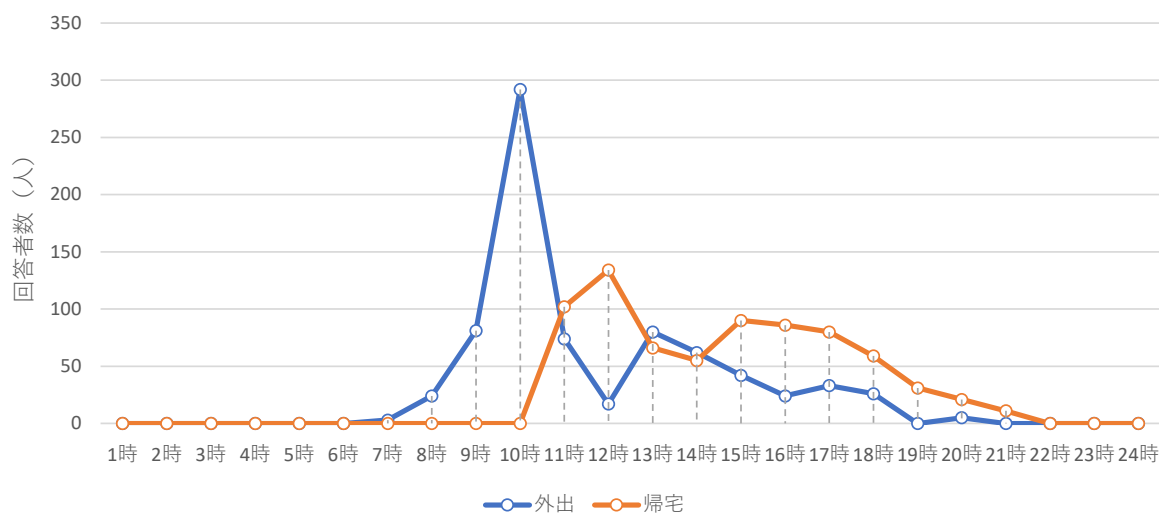


図 3-17 買い物目的での外出時の外出・帰宅時刻

##### ② 通院

通院目的での外出時、外出のピークは8～10時となっています。帰宅は12時前後に集中しており、午前中の半日で用事を済ます方が大半であることが分かります。

少数ながら、午後から外出して通院される方も存在しています。

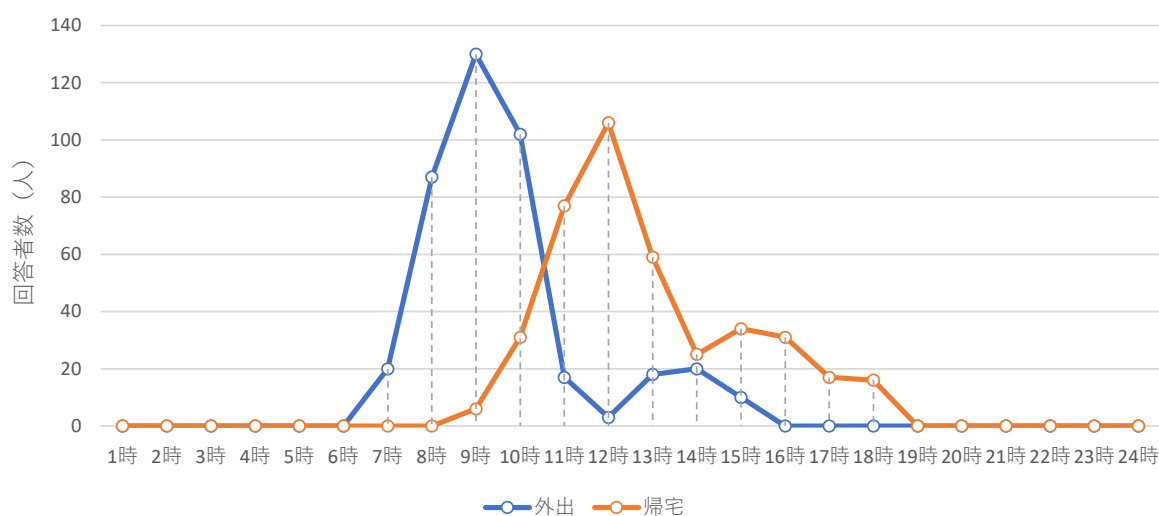


図 3-18 通院目的での外出時の外出・帰宅時刻

### ③ 娯楽・イベント参加

娯楽・イベント参加目的での外出時、外出のピークは10時、帰宅のピークは17時になっており、12時前後での外出・帰宅もありますが、日中長い時間帯で外出する行動が一般的となっています。

外出目的地も大分市など広域移動が多かったことから、長時間の外出になっているものを想定されます。

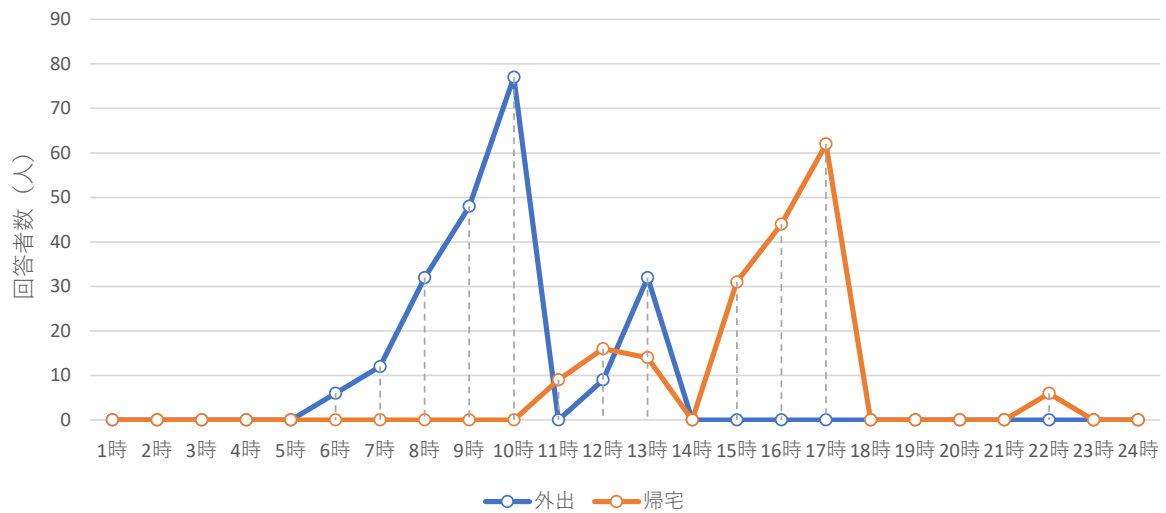


図 3-19 娯楽・イベント参加目的での外出時の外出・帰宅時刻

### 3-1-4 公共交通についての不満点、利用しない理由

公共交通利用者は、「乗りたい時間にバスの運行が無い」、「行きたい方向に路線がない」、「バス停（乗り場）が遠い」が不満点として挙げられています。きめ細やかな公共交通運行に対するニーズが見受けられます。

公共交通非利用者は、「マイカーを運転して移動できる」と回答した方が 78%と特に多く、次いで「乗りたい時間にバスの運行が無い」が 18%と多くなっています。

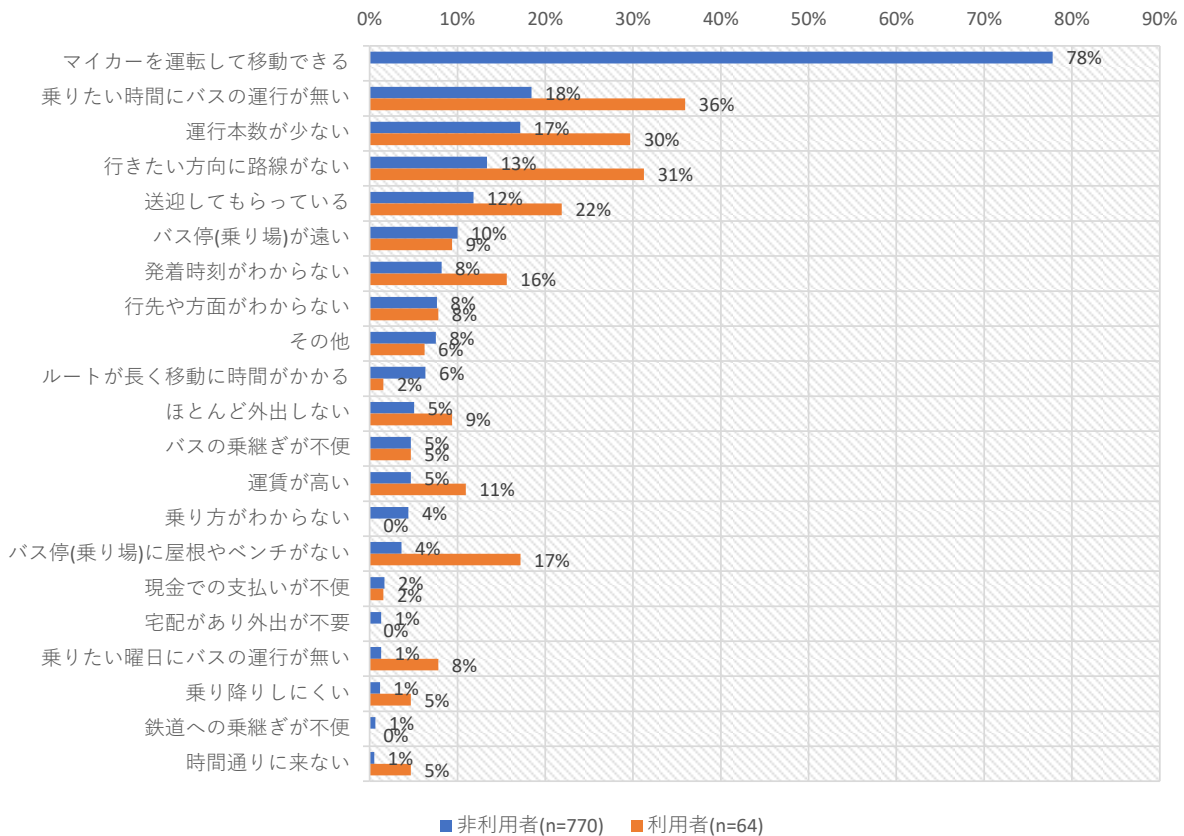


図 3-20 公共交通の不満点、利用しない理由

※「送迎してもらっている」と回答した方については、公共交通を全く利用しない方については「非利用者」に、低い頻度でも公共交通を利用する方については「利用者」として集計しています



### ① 地域別の公共交通についての不満点

居住地域別の公共交通についての不満点について、上浦地域において「運行本数が少ない」「乗りたい時間にバスの運行が無い」が他地域と比較して高くなっています。令和3年10月の路線再編によって区間短縮や減便を行っていることから、移動ニーズと合っていない運行になっていることが懸念されます。

米水津地域では「行きたい方向に路線がない」、直川地域では「ルートが長く移動に時間がかかる」、鶴見地域では「バス停に屋根やベンチがない」といった不満点が他地域と比較して高くなっています。

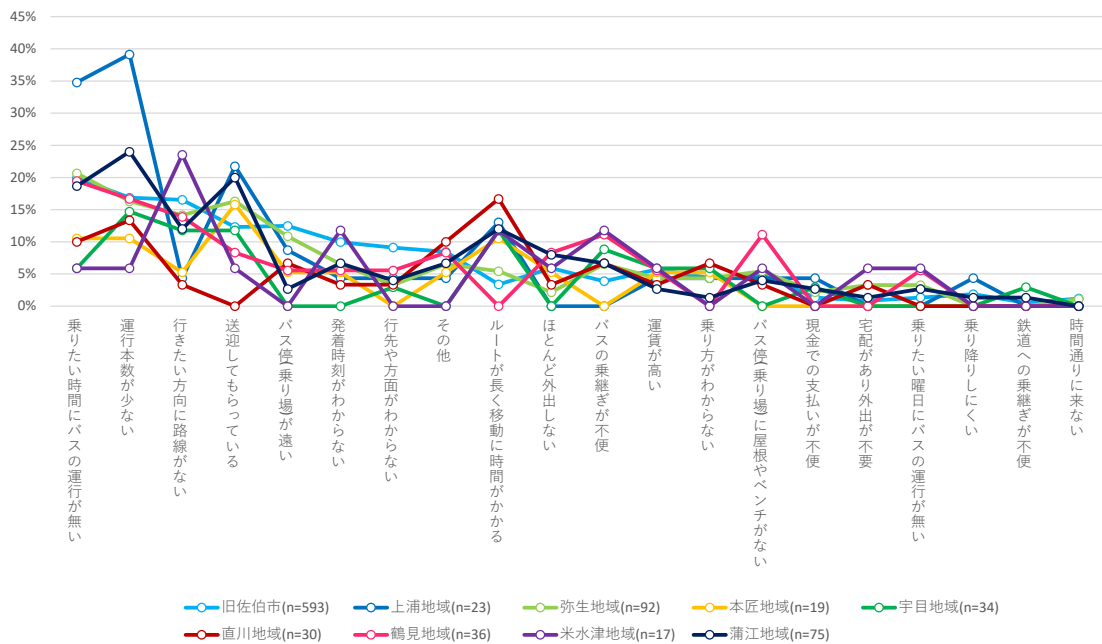


図 3-21 地域別の公共交通についての不満点

## ② 年齢別の公共交通についての不満点

年齢別の公共交通についての不満点について、若年層と高齢者層では回答の傾向に違いが見受けられます。

若年層では、「行先や方面が分からない」「運行本数が少ない」「運賃が高い」「現金での支払いが不便」といった、運行内容や運賃に関する不満が高い一方、高齢層では、「行きたい方向に路線がない」「発着時刻が分からない」「バス停に屋根やベンチがない」といった、運行サービスに関する不満や利用方法、利用環境に関する不満が他世代と比較して高くなっています。

ターゲットによって公共交通施策を使い分けることが重要と言えます。

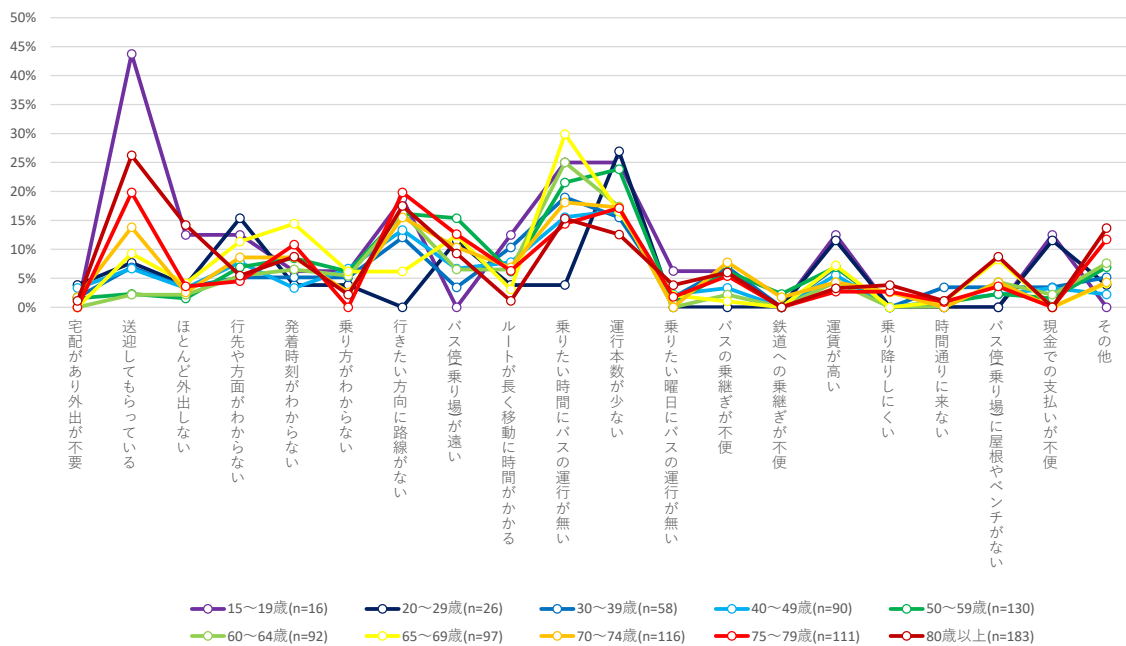


図 3-22 年齢別の公共交通についての不満点

### 3-1-5 公共交通のサービス改善時の利用意向

《使ってみたいと思うサービスの利用意向》

使ってみたいと思うサービスについて、「F) 免許返納者等に対する公共交通の利用助成制度」が「使ってみたい」「やや使ってみたい」と回答した方が64%と最も多く、次いで「B) の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー」、「A) 路線バスやタクシーを組合せて、往復で割引が受けられるサービス」の順に利用意向が高くなっています。

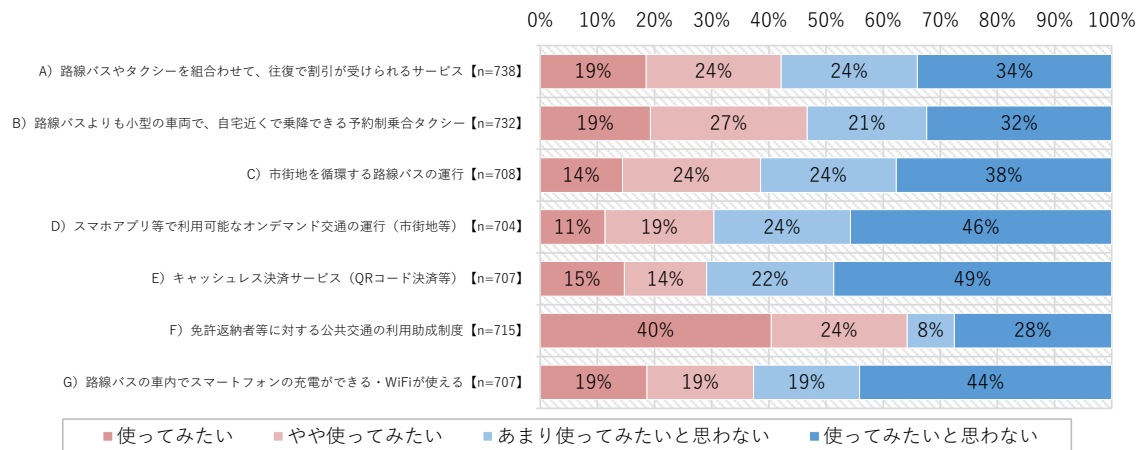


図 3-23 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向

《公共交通利用者の使ってみたいと思うサービスの利用意向》

公共交通利用者に絞って見た場合、使ってみたいと思うサービスについて、「F) 免許返納者等に対する公共交通の利用助成制度」が「使ってみたい」「やや使ってみたい」と回答した方が71%と最も多く、次いで「B) の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー」、「A) 路線バスやタクシーを組合せて、往復で割引が受けられるサービス」「C) 市街地を循環する路線バスの運行」の順に利用意向が高くなっており、これらは使ってみたいとの意向は50%以上となっています。

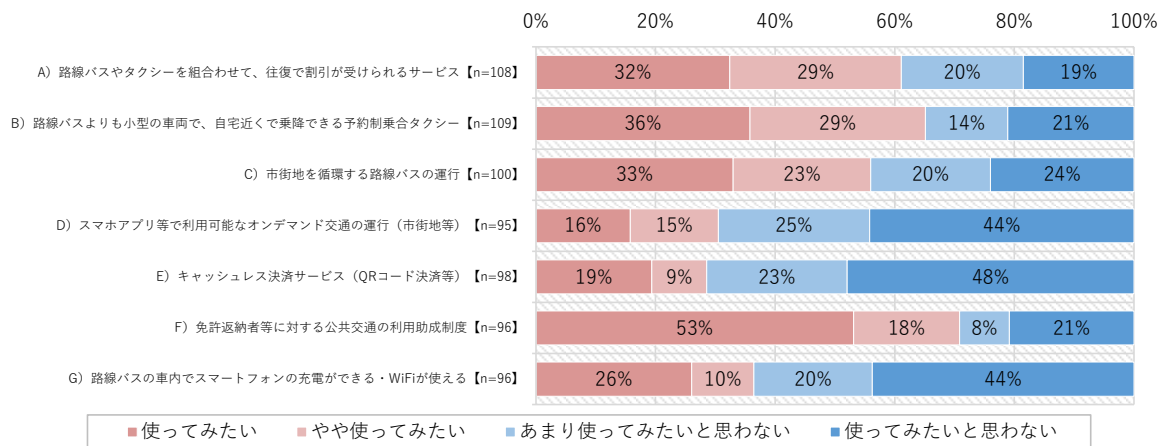


図 3-24 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向（公共交通利用者のみ）

《サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向》

「F) 免許返納者等に対する公共交通の利用助成制度」が、使ってみたいサービスが実現した際に公共交通へ「転換する」と回答した方が40%と最も多く、次いで、「B) の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー」が24%と多くなっています。

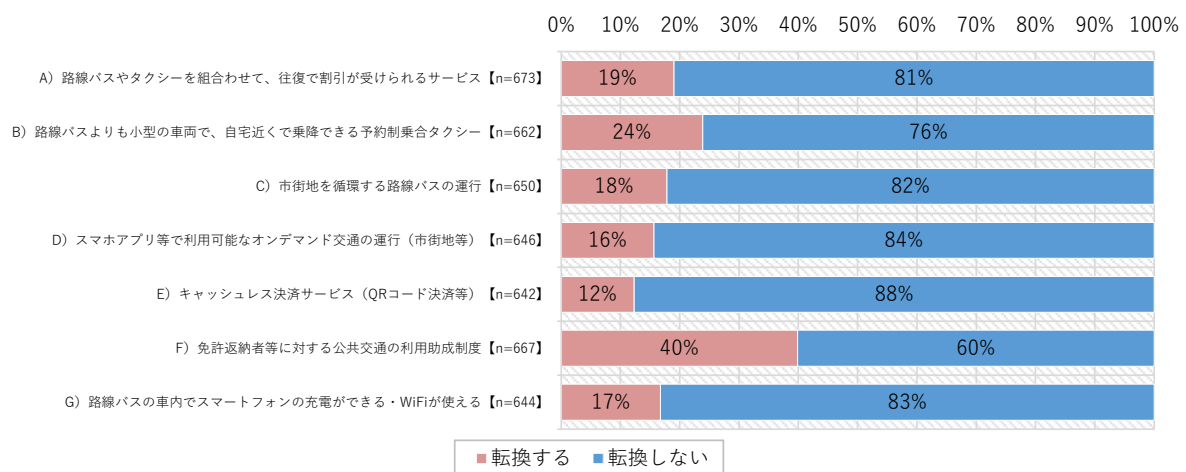
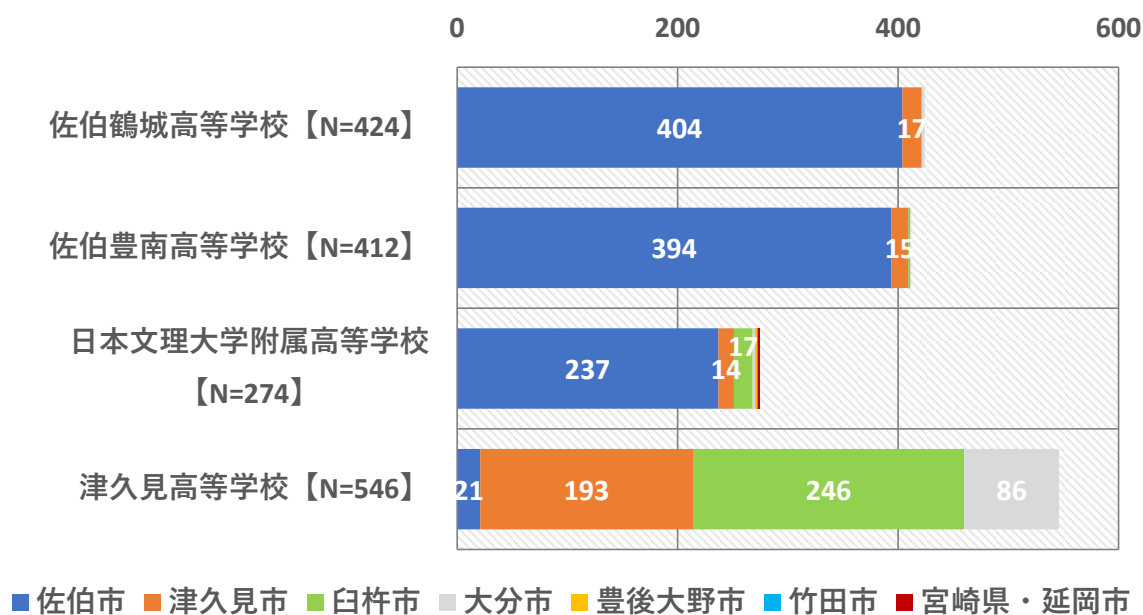


図 3-25 サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向

## 3-2. 高校生の通学実態

### 3-2-1 通学流動

佐伯市内や隣接する津久見市の各高等学校に通学する学生の通学流動について、高校別に学生の居住地をみたところ、佐伯市内の3校は、佐伯市に居住する学生が多くを占めていることが分かります。



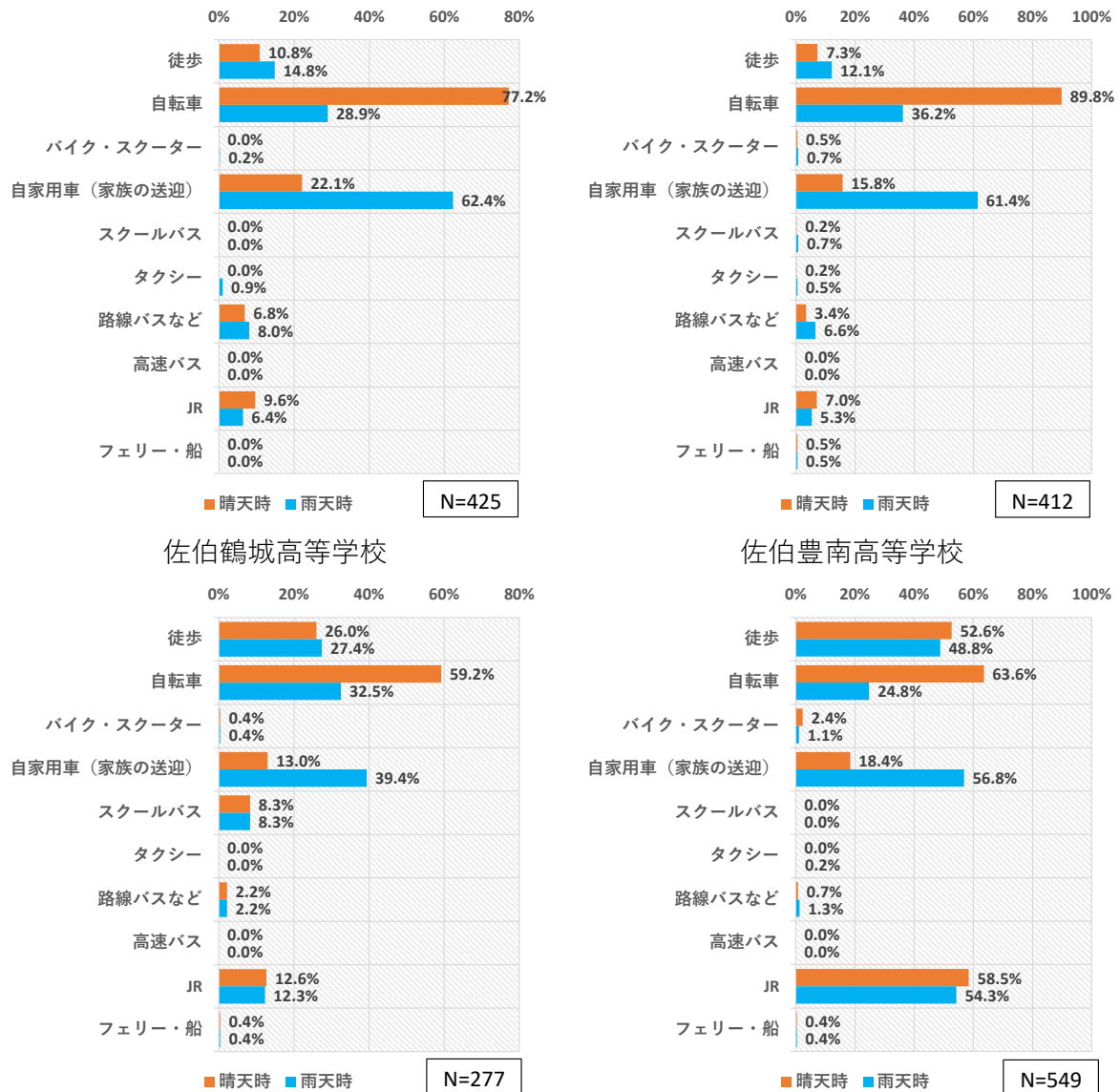
資料：大分県南部圏地域公共交通計画

図 3-26 高校別の学生の居住地

### 3-2-2 通学時の移動手段

晴天時は徒歩、自転車や徒歩、自家用車（家族の送迎）による移動が多い傾向にあります。雨天時には自家用車（家族の送迎）が大幅に増加しています。

公共交通利用について、路線バス利用はほとんどみられず、天候条件にかかわらず利用は10%未満に留まっています。



日本文理大学附属高等学校

津久見高等学校

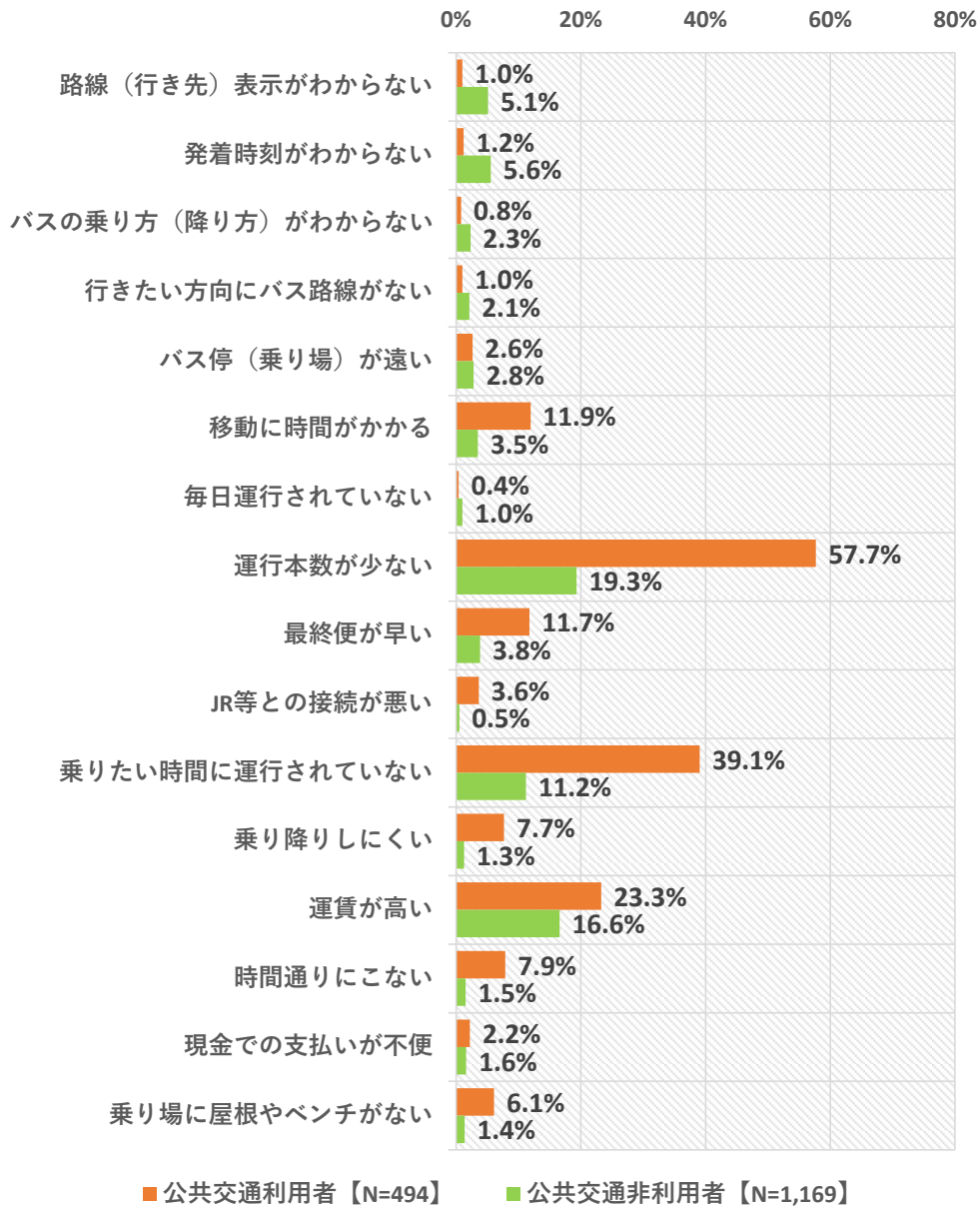
資料：大分県南部圏地域公共交通計画

図 3-27 高校ごとの天候別の移動手段

### 3-2-3 公共交通に対する不満点

公共交通に対する不満は、公共交通の利用有無に限らず、「運行本数が少ない」という回答が最も多く、次いで「乗りたい時間に運行されていない」、「運賃が高い」といった回答が多くみられます。

公共交通非利用者からは、「路線（行き先）表示がわからない」や「発着時刻がわからない」などの情報提供に関する不満も少数だが存在しています。



資料：南部圏高校生アンケート

図 3-28 公共交通利用有無別の路線バスに対する不満

## 第4章 公共交通の利用実態

### 4-1. 調査概要

佐伯市コミュニティバス路線（大分バス運行分）について、乗込みによる利用者アンケート調査を実施し、利用者の属性や利用実態等を把握しました。

#### 4-1-1 調査実施日

1回目：令和3年12月22日（水）

2回目：令和4年3月3日（木）

#### 4-1-2 調査対象

調査対象路線を以下に示します。

表 4-1 調査対象路線

路線名	区間	便数	
コスモタウン線	西田病院～葛港	葛港	2
上浦線	西田病院～佐伯駅～浪戸～大浜入口	上浦方面	6
		佐伯駅方面	9
本匠線	葛港～佐伯駅～西田病院～本匠振興局～上津川	本匠方面	4
		佐伯方面	4
宇目・直川線	葛港～佐伯駅～西田病院～直川振興局～ふれあいセンター宇目	宇目方面	5
		佐伯方面	5
鶴見線	佐伯駅～鶴見振興局～鶴見地区公民館前	鶴見方面	5
		佐伯方面	5
米水津線	佐伯駅～米水津振興局～小浦	米水津方面	3
		佐伯方面	3
青山経由蒲江線	西田病院～佐伯駅～道の駅かまえ～丸市尾	蒲江方面	6
		佐伯方面	4
畑野浦経由蒲江線	西田病院～佐伯駅～尾浦～仲川原	蒲江方面	5
		佐伯方面	4



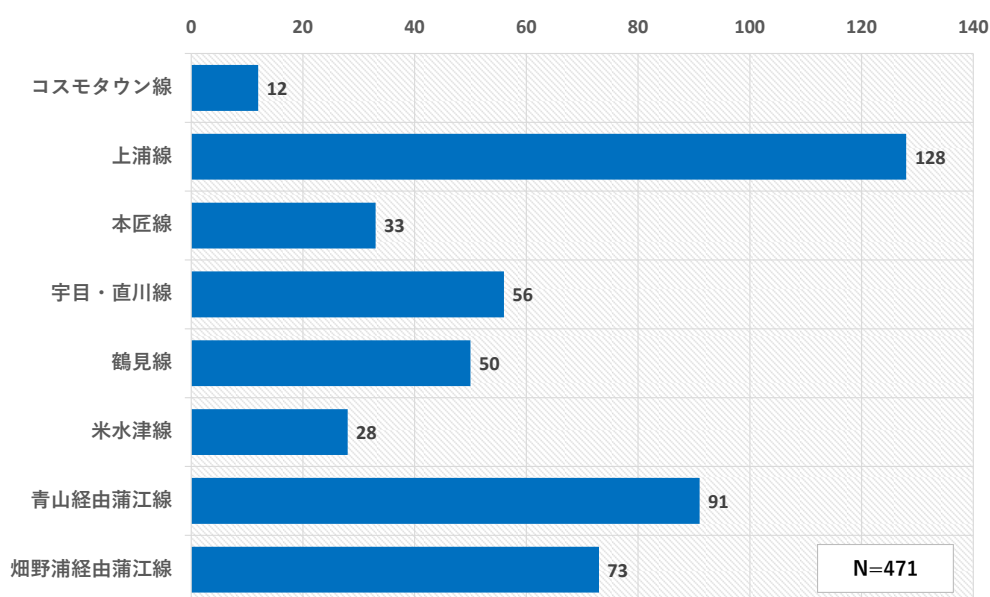
## 4-2. 調査結果

2回分の調査から得られた結果は次の通りです。

### 4-2-1 利用者数

2回とも上浦線の利用者数が最も多く、次いで青山経由蒲江線が多い状況です。宇目・直川線と鶴見線は50人以上の利用が見られています。

#### (i) 1回目



#### (ii) 2回目

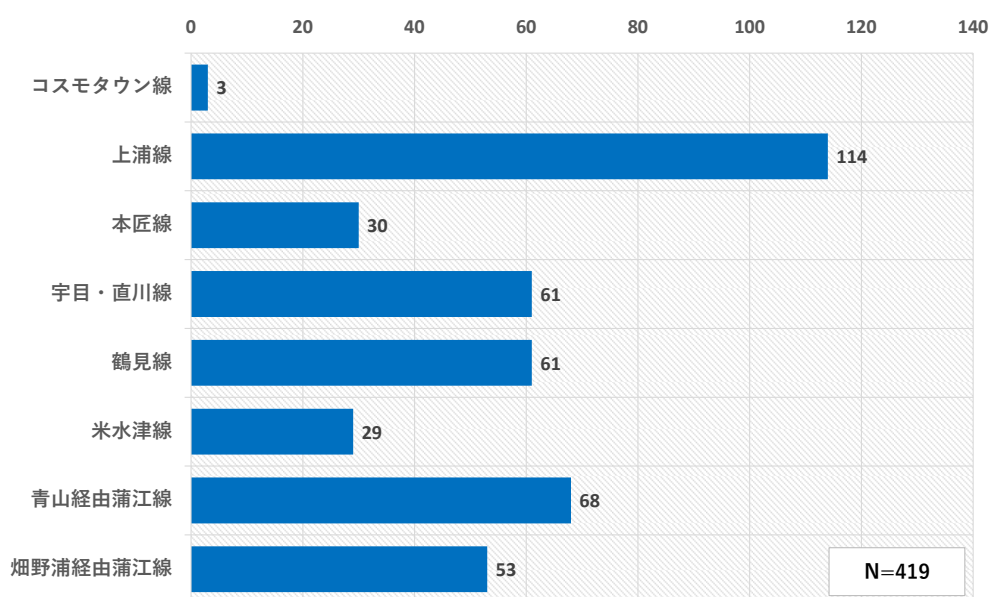
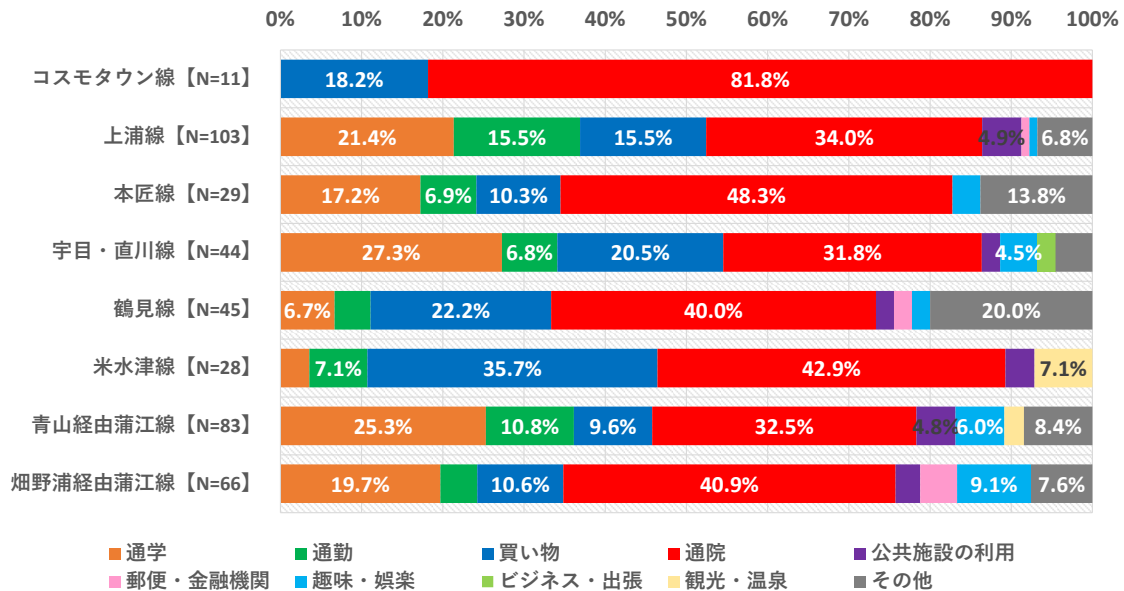


図 4-1 利用者数

## 4-2-2 移動目的

全体の傾向として「通学」「買い物」「通院」目的の利用が一定の割合で見られます。上浦線、宇目・直川線、青山経由蒲江線、畑野浦経由蒲江線では「通院」「通学」の割合が比較的高く、鶴見線、米水津線では「通院」「買い物」の割合が比較的高い結果となりました。

### (i) 1回目



### (ii) 2回目

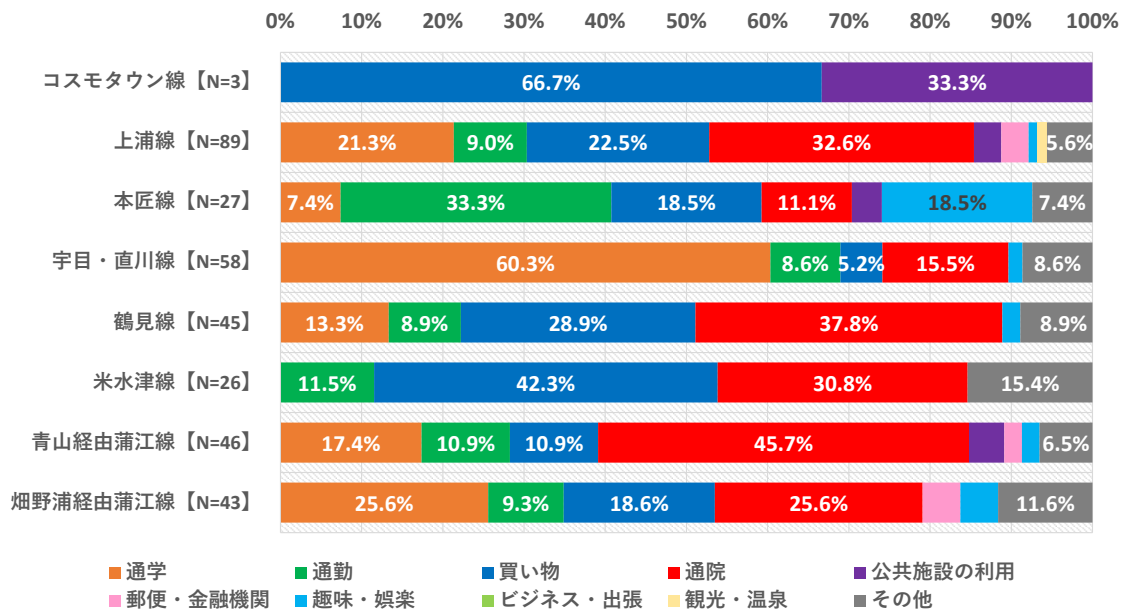
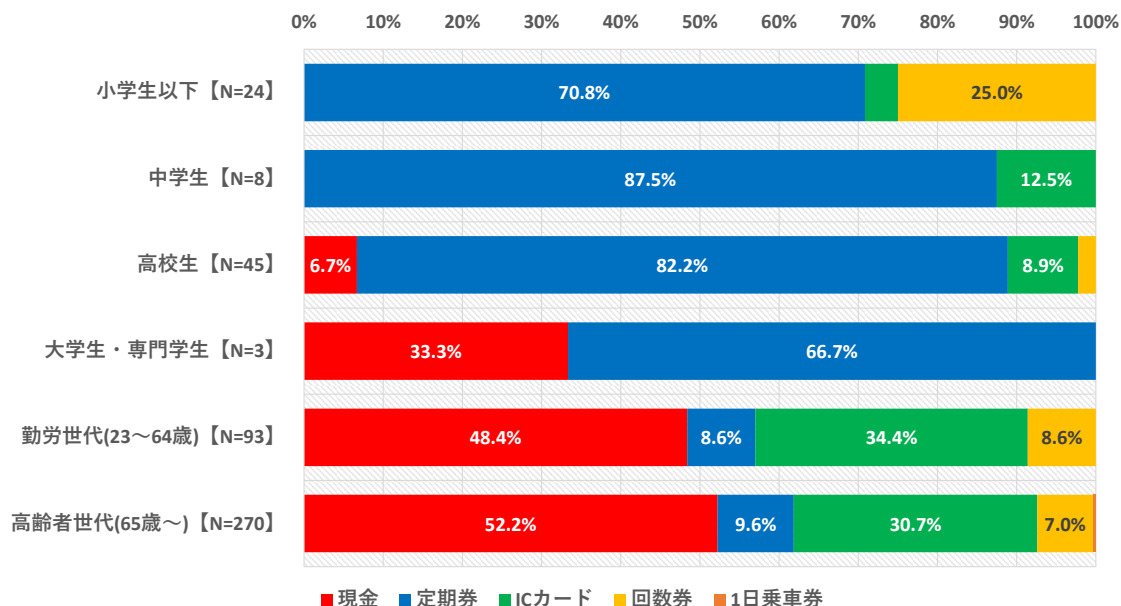


図 4-2 路線ごとの移動目的

### 4-2-3 運賃の支払い方法

高校生以下では「定期券」による支払いの割合が特に高く、勤労世代、高齢者世代になると「現金」による支払いの割合が50%前後と最も高く、次いで「ICカード」による支払いの割合が20~30%となっています。

#### (i) 1回目



#### (ii) 2回目

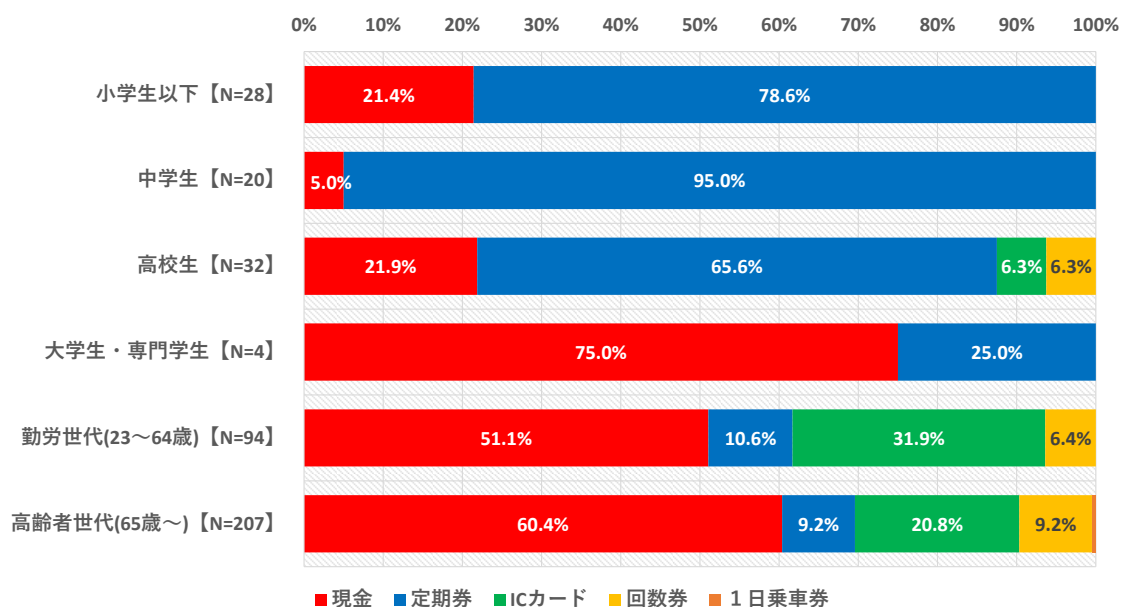


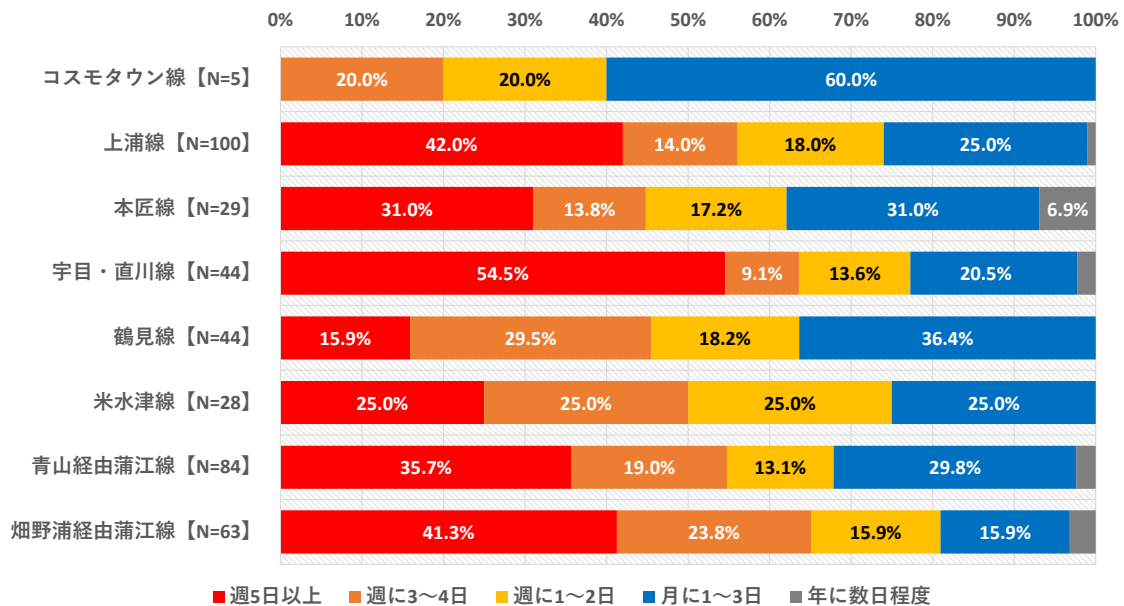
図 4-3 年齢ごとの運賃の支払い方法

## 4-2-4 利用頻度

### (1) 路線別

「週5日以上」の利用で見ると、宇目・直川線が最も高く（1回目で約55%、2回目は72%）、次いで畑野浦経由蒲江線が41%前後となっています。

#### (i) 1回目



#### (ii) 2回目

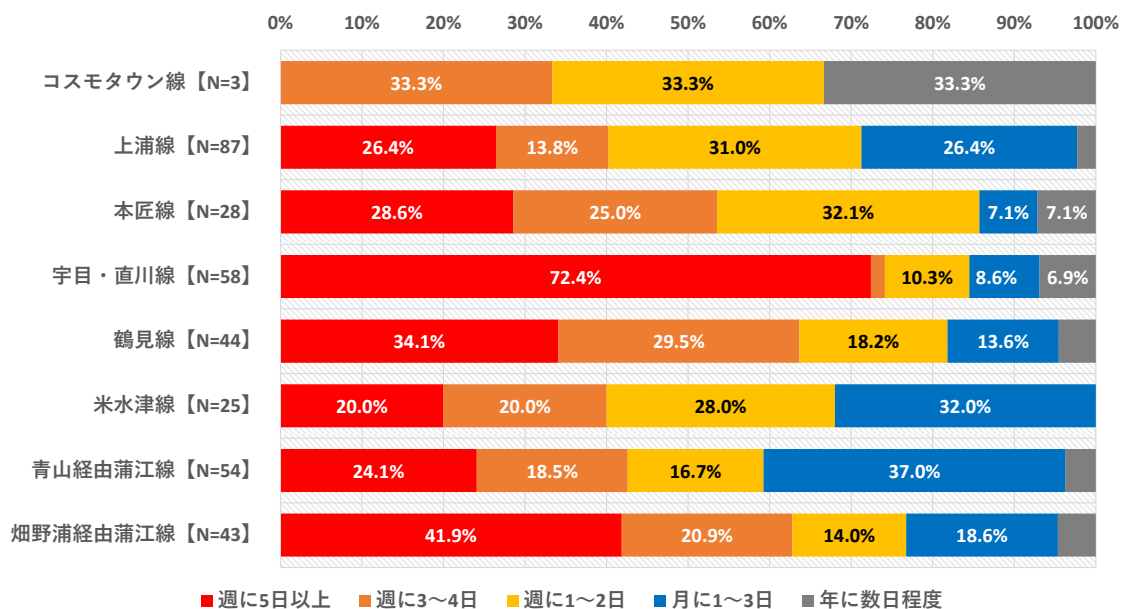
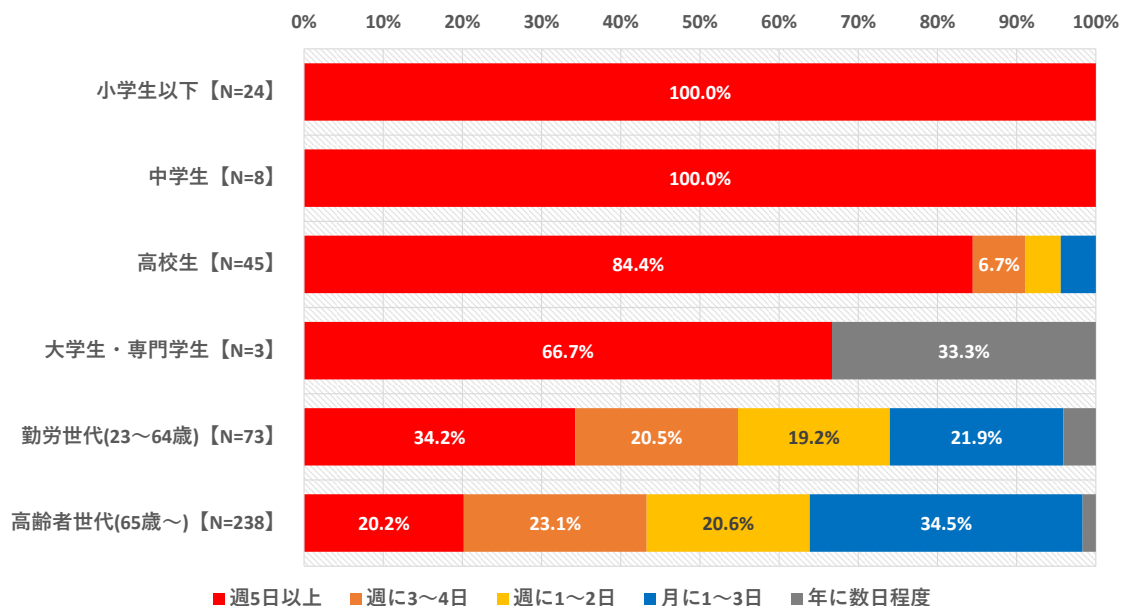


図 4-4 路線ごとの利用頻度

## (2) 年齢別

世代別の利用者数では高齢者世代、勤労世代の順に多いものの、利用頻度では大学生・専門学生以下が高い傾向が見られ、「小学生以下」「中学生」では80%以上が「週5日以上」となっており、「高齢者世代」では20%前後にとどまっています。

### (i) 1回目



### (ii) 2回目

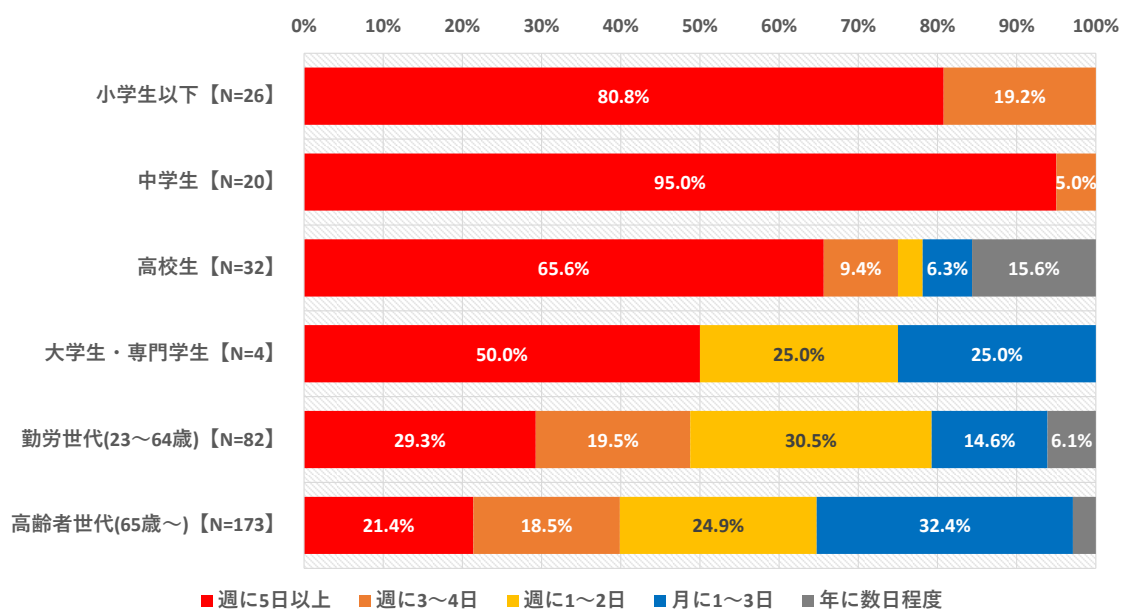


図 4-5 年齢ごとの利用頻度

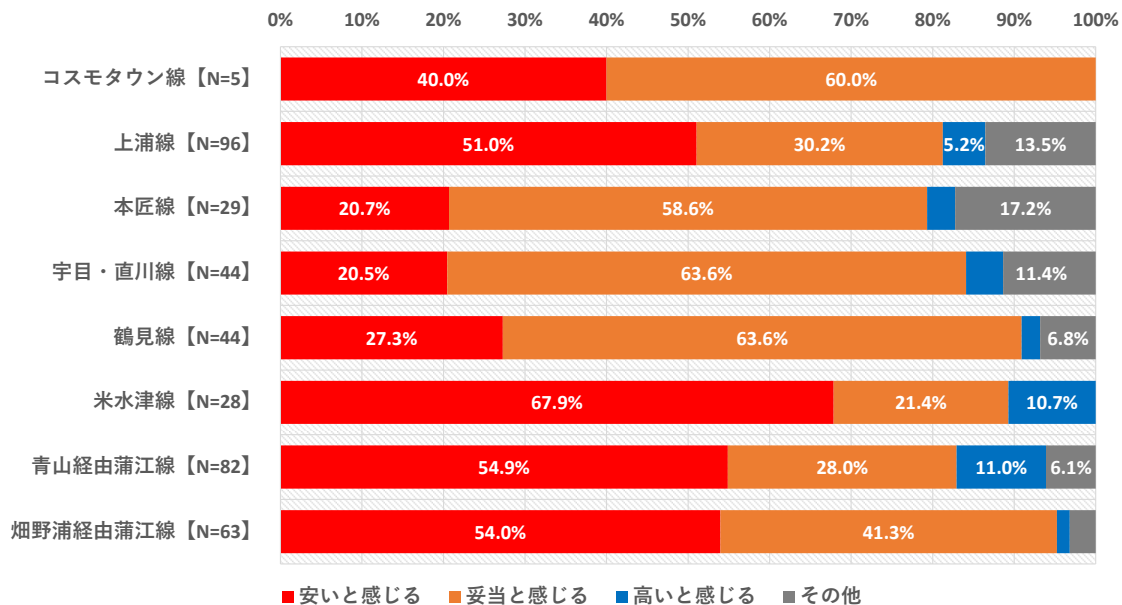
## 4-2-5 運賃について

佐伯市コミュニティバスでは、令和3年10月より、佐伯市内ゾーン制運賃を導入しました。

利用者の回答は、全体として「安いと感じる」「妥当と感じる」の割合が75%以上を占めています。

中でも米水津線、上浦線、青山経由蒲江線では「安いと感じる」の割合が50%と特に高い結果となっています。

### (i) 1回目



### (ii) 2回目

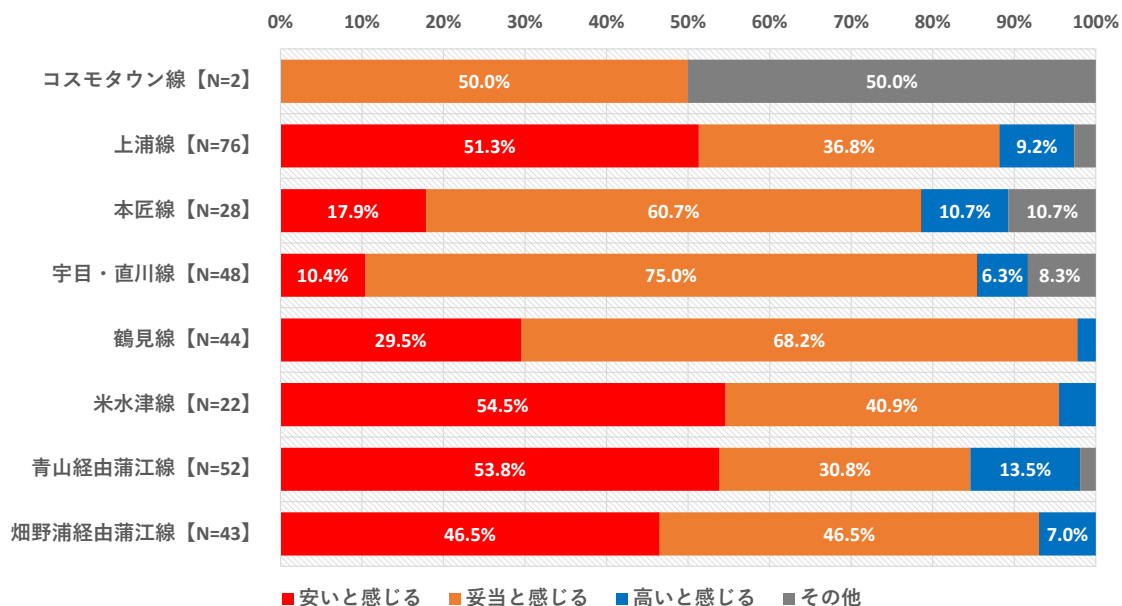
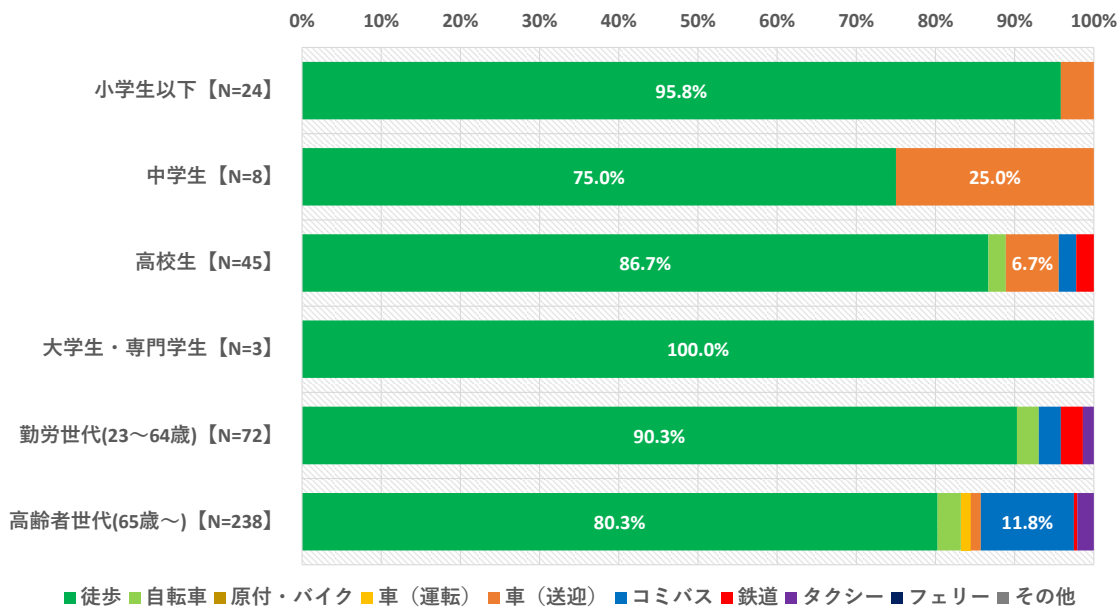


図 4-6 路線ごとの運賃についての感想

#### 4-2-6 乗車前の移動手段

いずれの年齢においても、乗車前の移動手段は徒歩が最も多く75%以上を占めています。年齢層ごとの特徴としては「高校生以下」の年齢層では「徒歩」に次いで「車（送迎）」の割合が高く、「高齢者世代」では「徒歩」に次いで「コミバス」の割合が高くなっていることから、地域内のコミュニティバスとの乗継利用が一定割合存在することが分かります。

##### (i) 1回目



##### (ii) 2回目

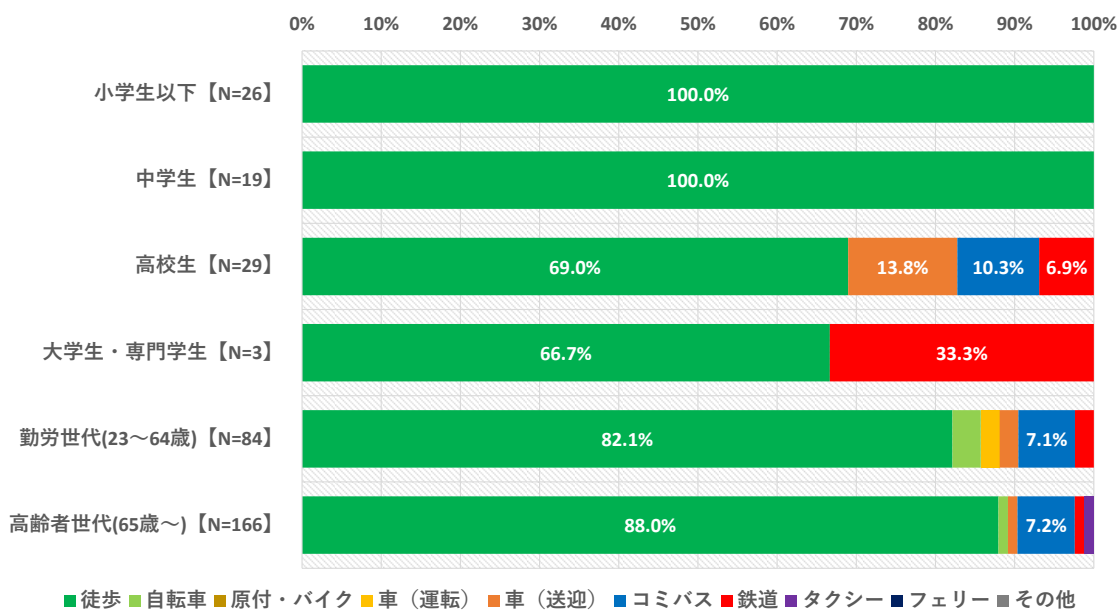
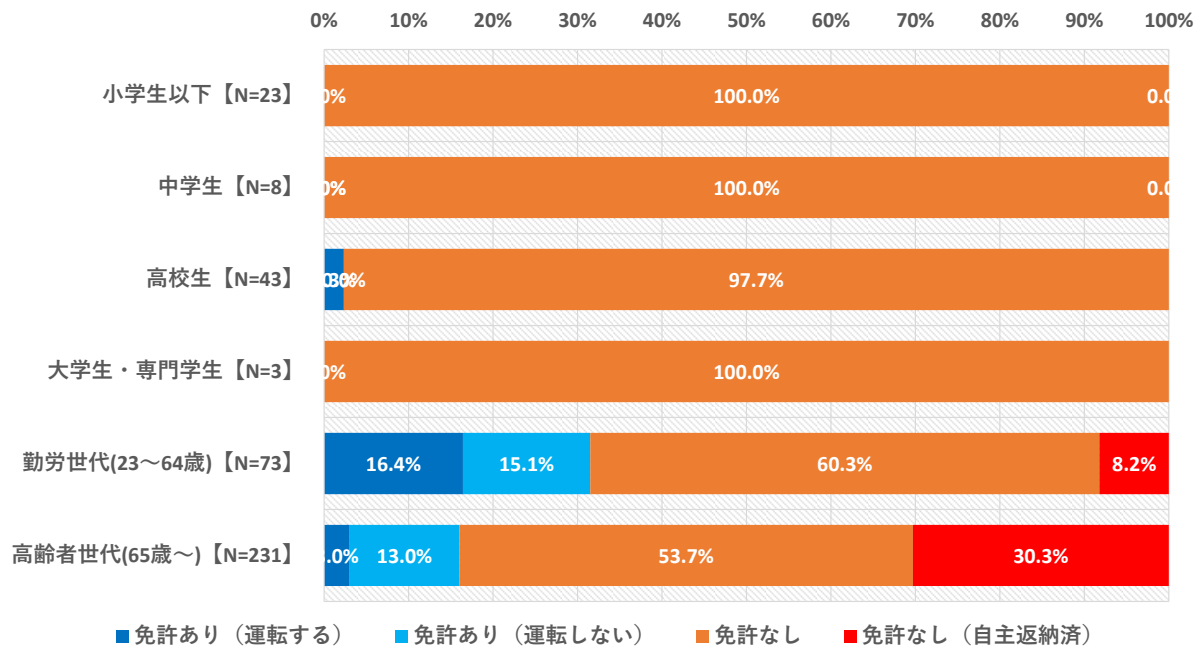


図 4-7 年齢ごとの乗車前の移動手段

#### 4-2-7 免許の有無

全体として「免許なし」の割合が高く、運転ができない方の移動手段となっていることが分かります。「高齢者世代」で「免許なし（自主返納済）」の割合は30%前後を占めており、自主返納後の移動手段となっていることも分かります。

##### (i) 1回目



##### (ii) 2回目

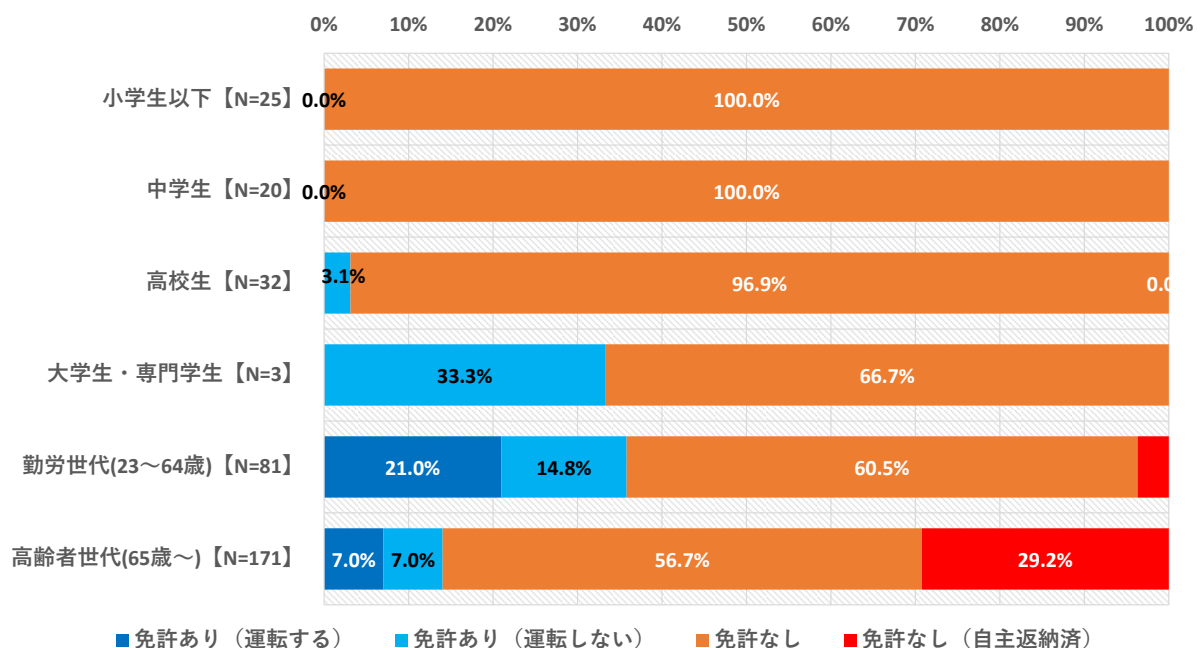


図 4-8 年齢ごとの運転免許保有状況



## 4-2-8 通過人員

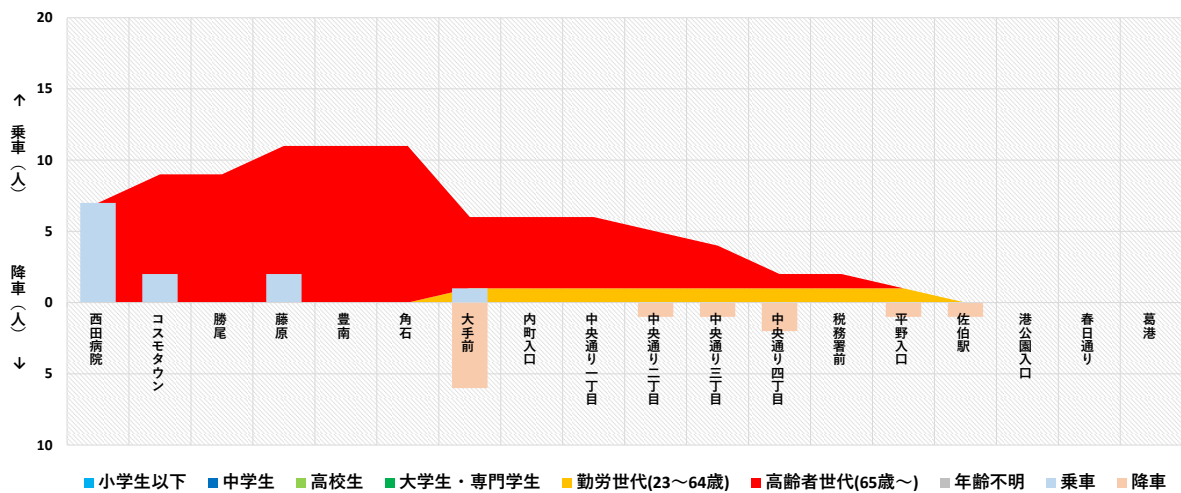
### (1) コスモタウン線

「高齢者世代」の利用が多く見られます。

1回目の調査では「西田病院」での乗車と、「大手前」での降車した利用者が多く見られ、利用区間としては「西田病院」から「佐伯駅」までとなっています。

2回目の調査では「コスモタウン」での乗車が比較的多く、利用区間としては「コスモタウン」から「春日通り」までとなっています。

#### (i) 1回目



#### (ii) 2回目

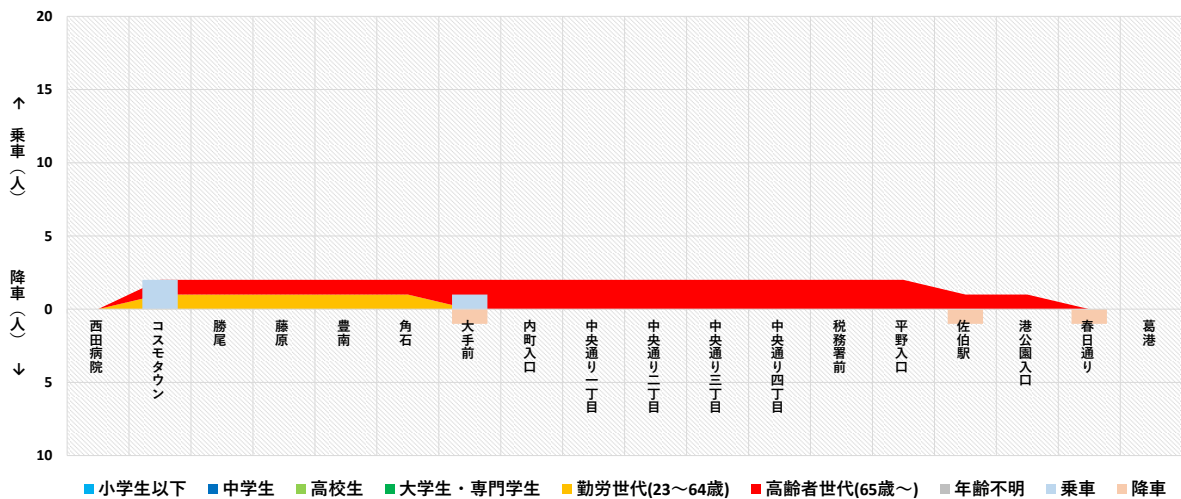


図 4-9 通過人員 (コスモタウン線)

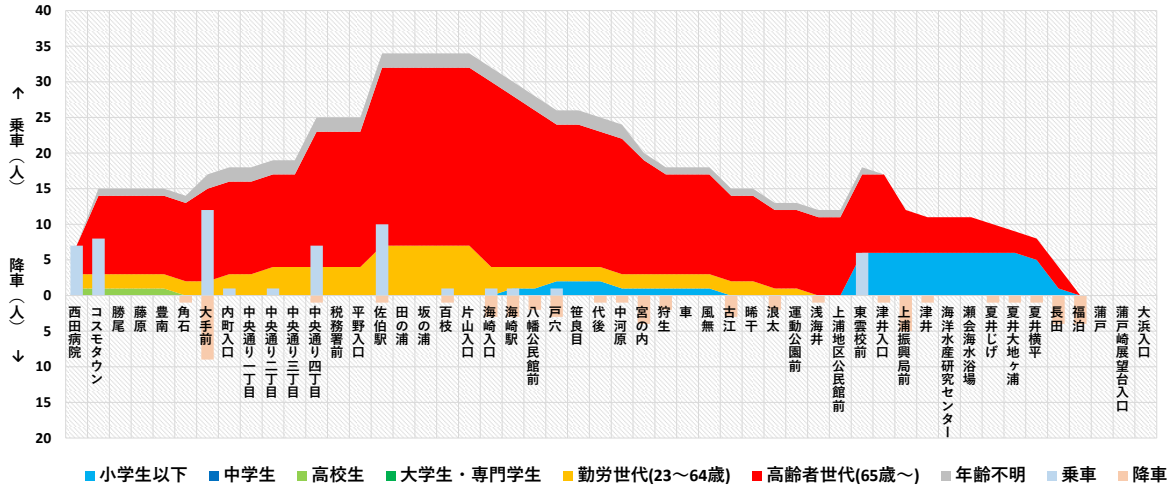
## (2) 上浦線

### A) 「大浜入口」行

利用者は「高齢者世代」「勤労世代」の順で多く見られます。

「西田病院」「コスモタウン」「大手前」「中央通り四丁目」「佐伯駅」での乗車が特に多く、「大手前」「海崎入口」「上浦振興局前」「福泊」での降車が特に多くなっています。

#### (i) 1回目



#### (ii) 2回目

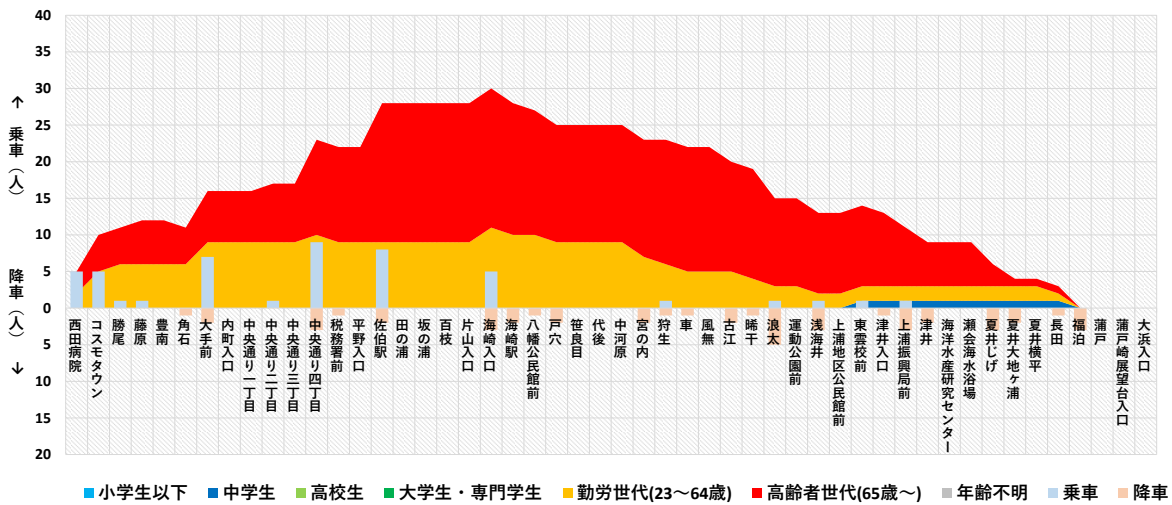


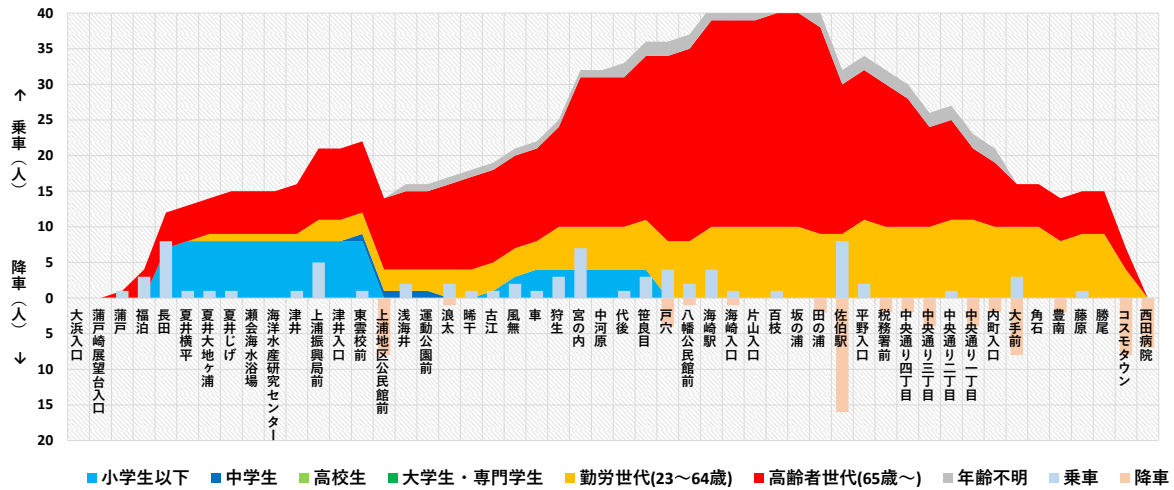
図 4-10 通過人員(上浦線 「大浜入口」行)

B) 「西田病院」行

年齢層で見ると、「高齢者世代」「勤労世代」が全区間に渡って利用が見られ、「福泊」から「上浦地区公民館前」間と、「晞干」から「戸穴」間では「小学生以下」の利用も見られます。

「長田」「佐伯駅」「大手前」からの乗車が特に多く、「上浦振興局」周辺、「佐伯駅」「大手前」「コスモタウン」周辺での降車が特に多い状況です。

(i) 1回目



(ii) 2回目

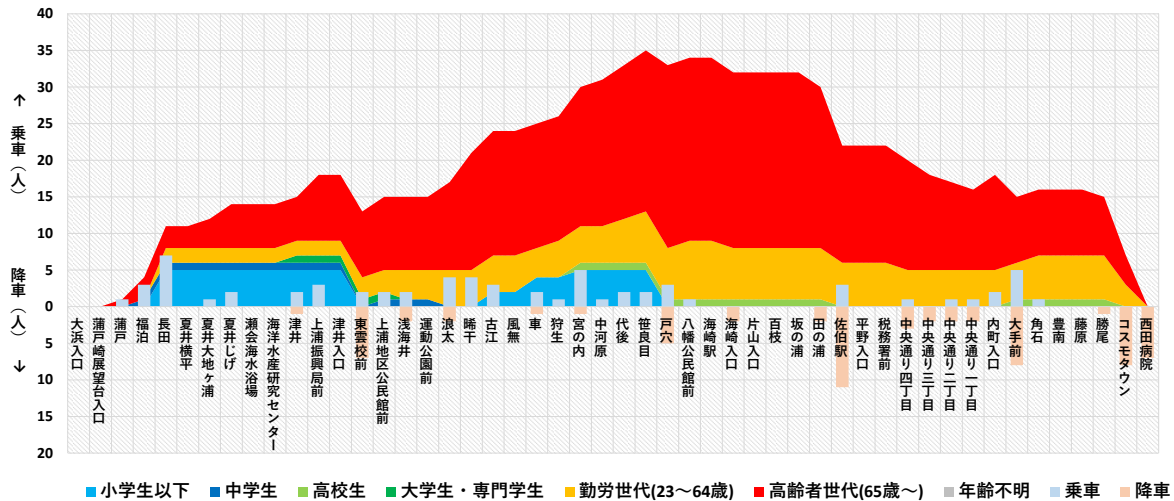


図 4-11 通過人員（上浦線 「西田病院」行）

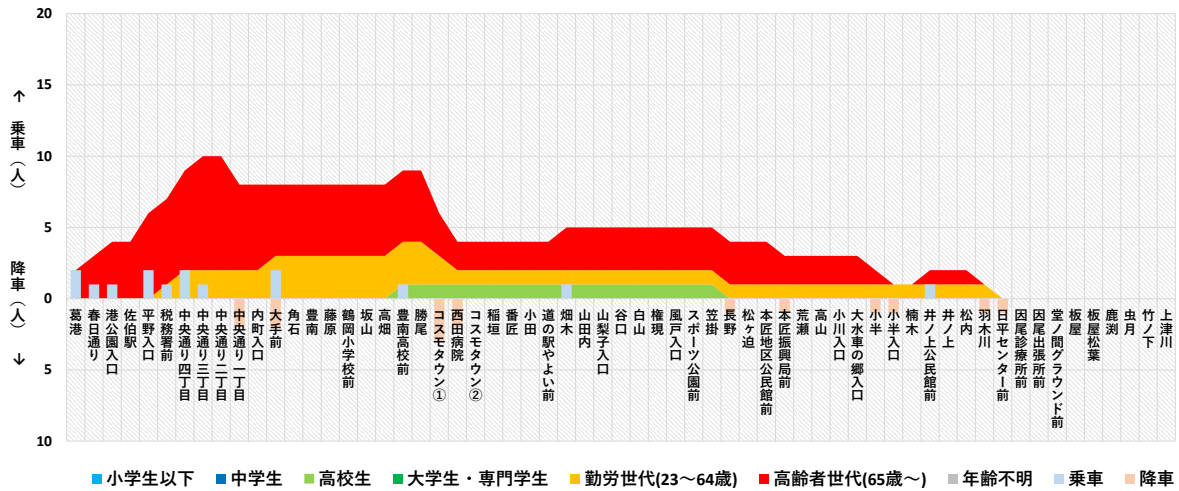
### (3) 本匠線

#### A) 「上津川」行

年齢層で見ると、1回目の調査では「葛港」から「羽木川」間で「高齢者世代」「勤労世代」の利用が多く見られ、2回目の調査では全区間において「勤労世代」の利用が見られます。

全体として少数の乗降があり、「佐伯駅」周辺からの乗車と、「コスモタウン」周辺での降車は比較的多い状況です。

#### (i) 1回目



#### (ii) 2回目

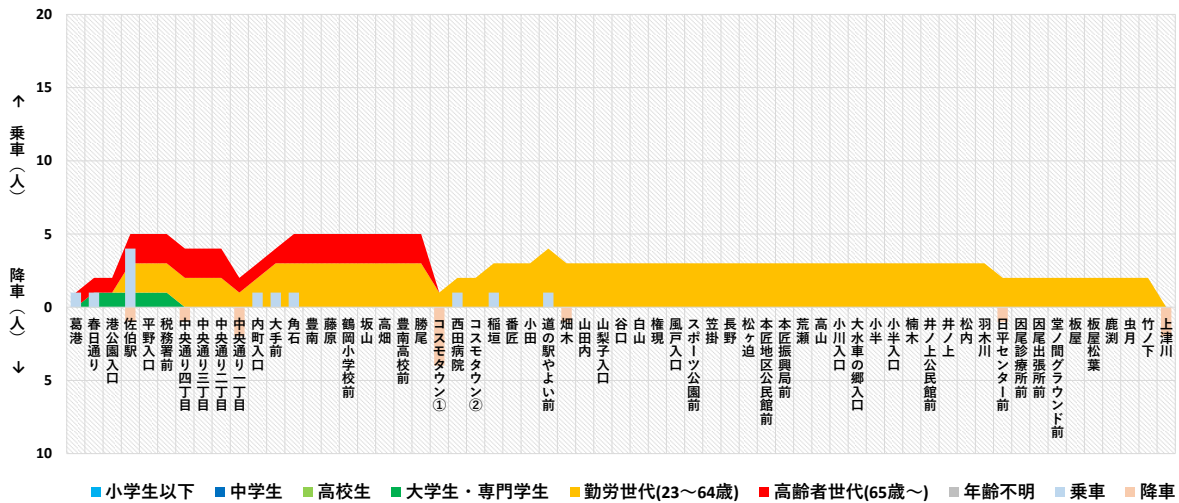


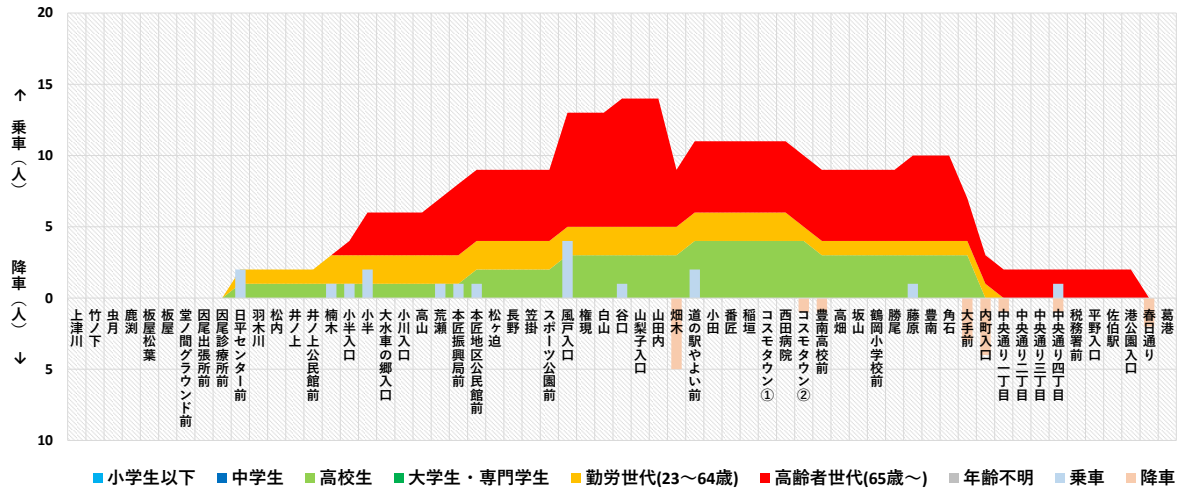
図 4-12 通過人員 (本匠線 「上津川」行)

B) 「葛港」行

年齢層で見ると、「高齢者世代」「勤労世代」の利用が主となっており、「因尾診療所」から「内町入口」間で「高校生」の利用が見られます。

全体として少数の乗降が見られ、「畑木」周辺、「コスモタウン」周辺、「大手前」周辺、「佐伯駅」周辺での利用が比較的多い状況です。

(i) 1回目



(ii) 2回目

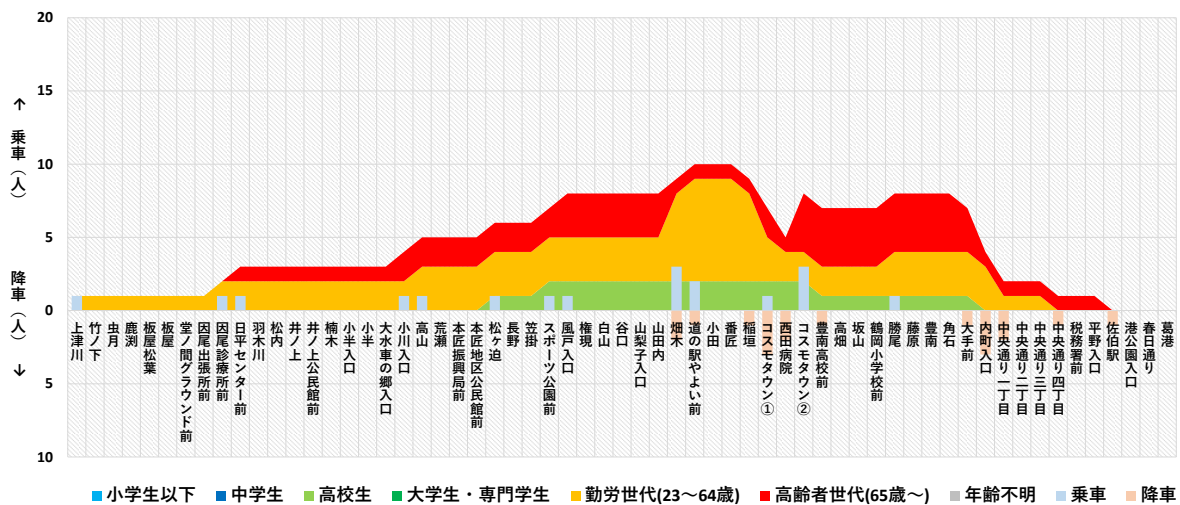


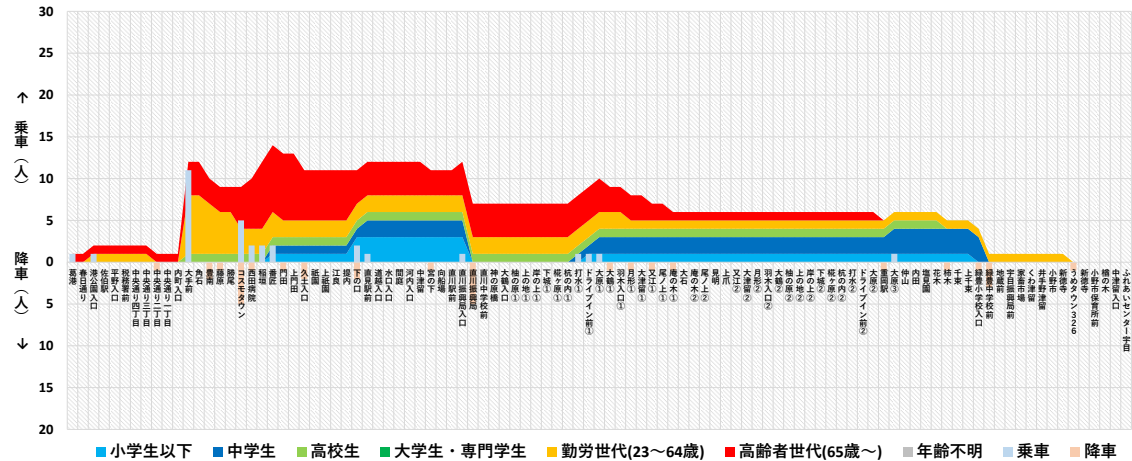
図 4-13 通過人員（本匠線 「葛港」行）

#### (4) 宇目・直川線

##### A) 「ふれあいセンター宇目」行

年齢層で見ると、広い区間で「高齢者」「勤労世代」「高校生」の利用が見られ、「番匠」から「直川振興局」間、「打水」から「緑豊中学校前」間では「小学生以下」「中学生」の利用が見られます。

##### (i) 1回目



##### (ii) 2回目

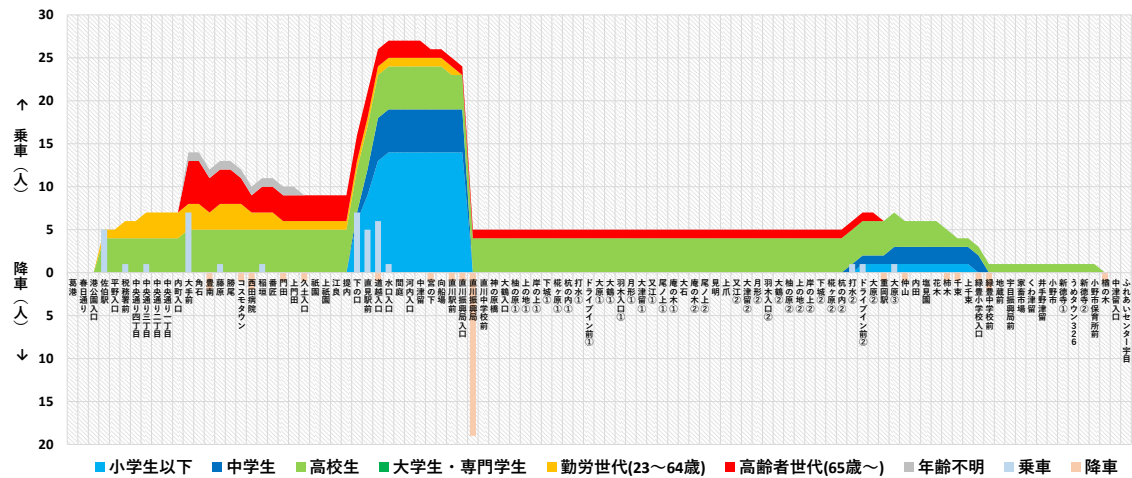


図 4-14 通過人員 (宇目・直川線 「ふれあいセンター宇目」行)

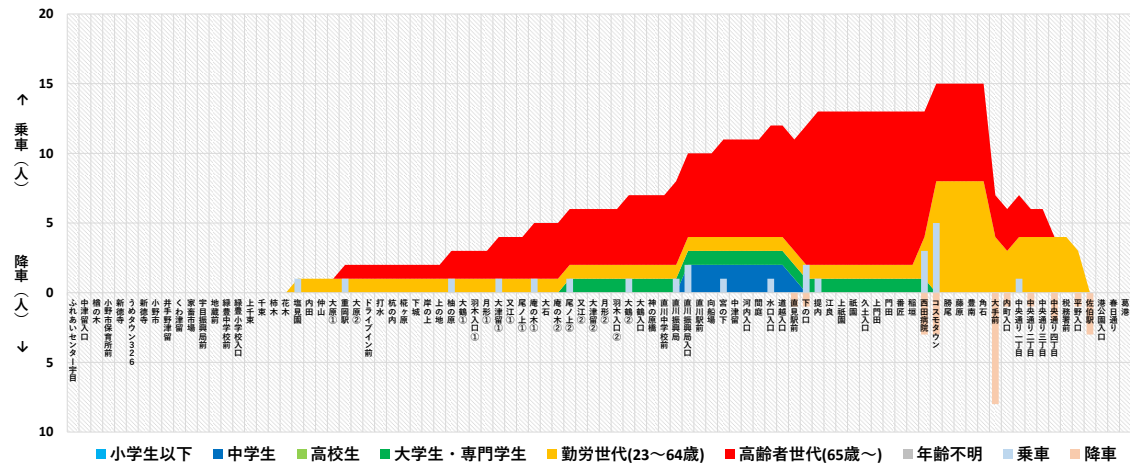
B) 「葛港」行

年齢層で見ると、利用区間においては「高齢者」「勤労世代」が多く見られ、「直川振興局」から「下の口」間において「中学生」の利用が見られます。

「直川振興局」、「西田病院」周辺での乗車と、「下の口」、「西田病院」周辺、「大手前」での降車が特に多くなっています。

主な利用区間としては「緑豊小学校入口」から「佐伯駅」となっています。

(i) 1回目



(ii) 2回目

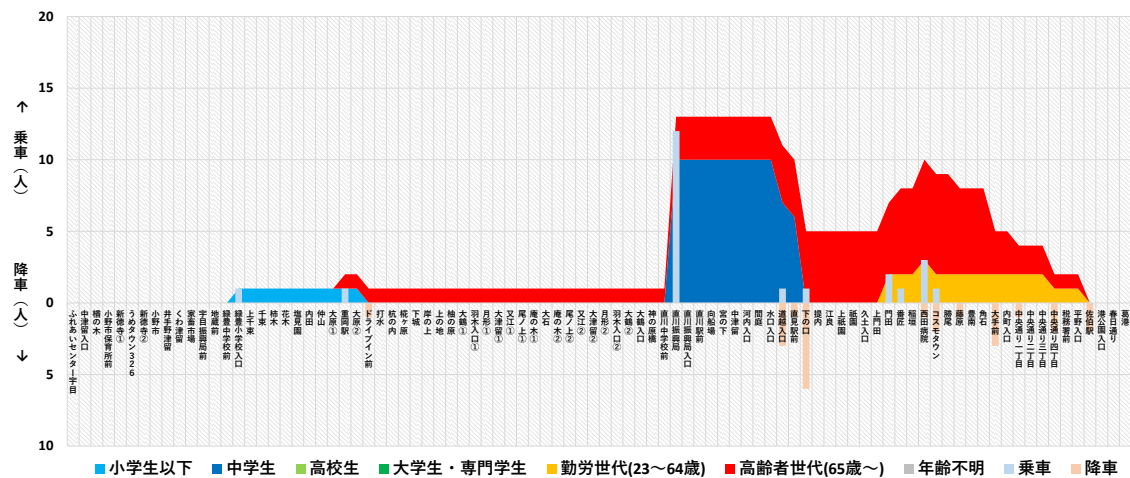


図 4-15 通過人員 (宇目・直川線 「葛港」行)

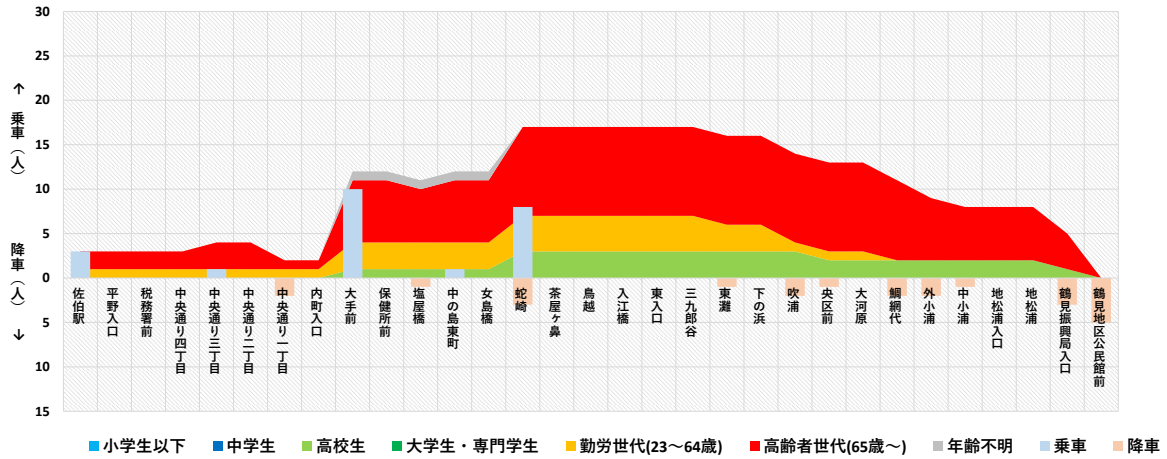
(5) 鶴見線

A) 「鶴見地区公民館前」行

年齢層で見ると、利用区間においては「高齢者」「勤労世代」が多く見られます。

「大手前」「蛇崎」での乗車と、「鶴見振興局入口」周辺での降車が比較的多くなっています。

(i) 1回目



(ii) 2回目

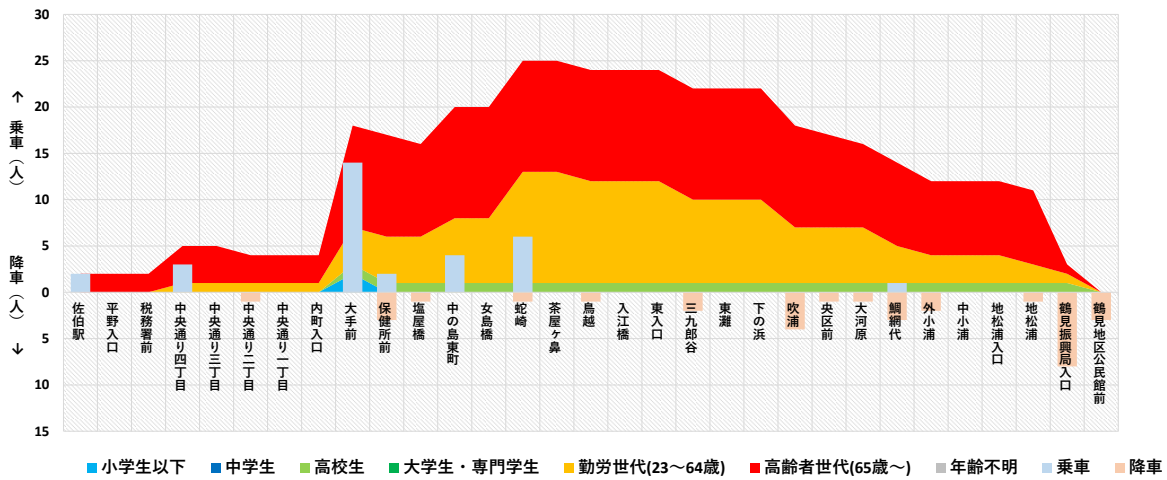


図 4-16 通過人員（鶴見線 「鶴見地区公民館前」行）

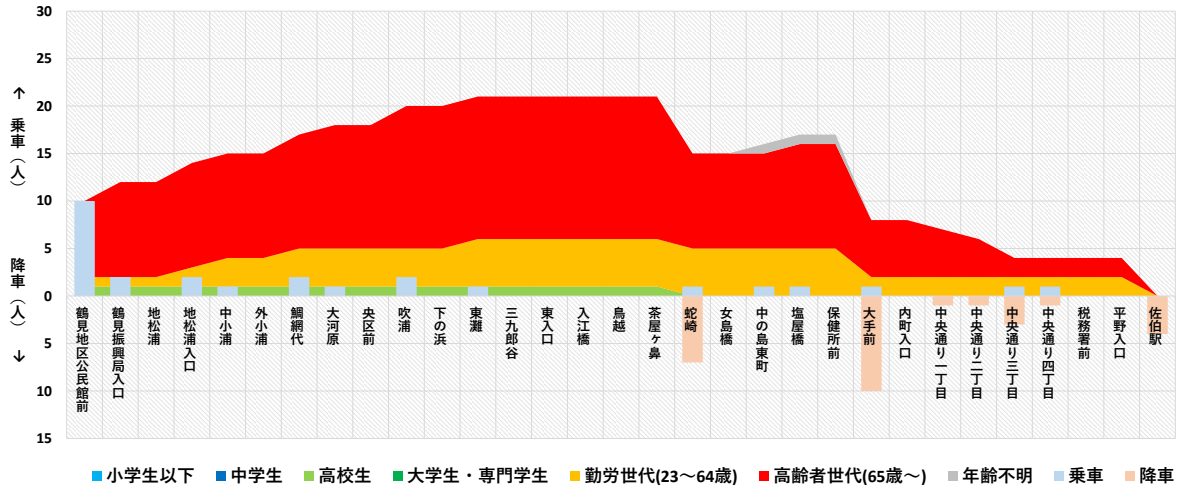


B) 「佐伯駅」行

年齢層で見ると、利用区間においては「高齢者」「勤労世代」が多く見られます。

「鶴見振興局入口」周辺での乗車と、「大手前」「蛇崎」での降車が比較的多く、「鶴見振興局入口」から「大手前」間では1日の通過人員が10人以上となっています。

(i) 1回目



(ii) 2回目

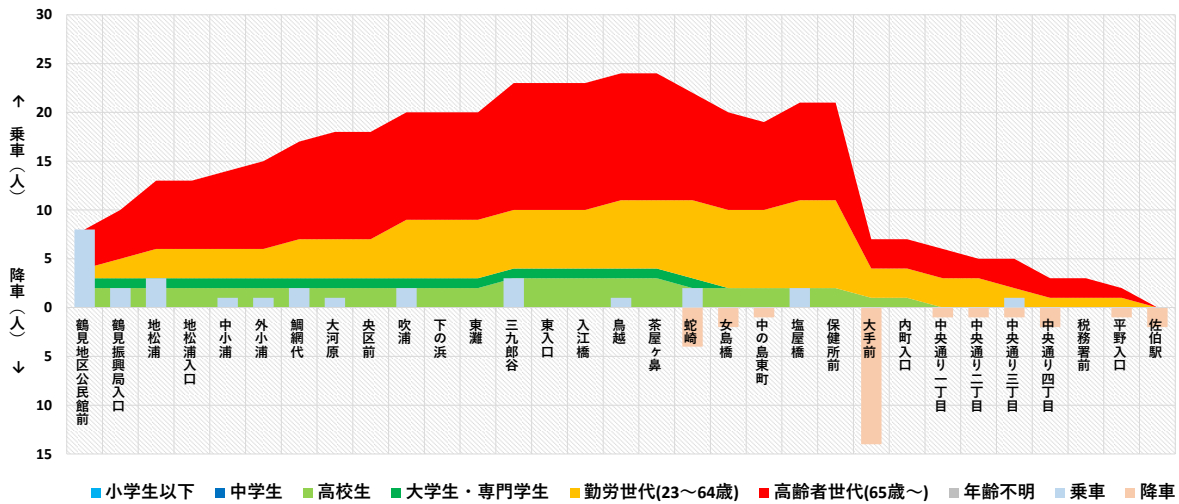


図 4-17 通過人員（鶴見線 「佐伯駅」行）

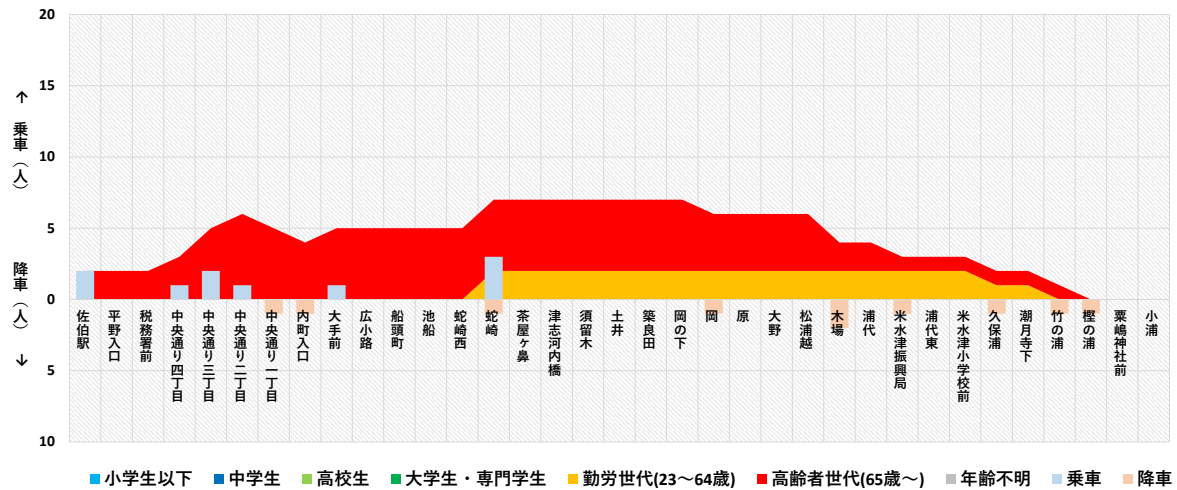
## (6) 米水津線

### A) 「小浦」行

年齢層で見ると、「高齢者」「勤労世代」が多く見られます。

バス停で見ると「佐伯駅」「蛇崎」での乗車が比較的多く、「岡」から「小浦」間で少数の降車が見られます。

#### (i) 1回目



#### (ii) 2回目

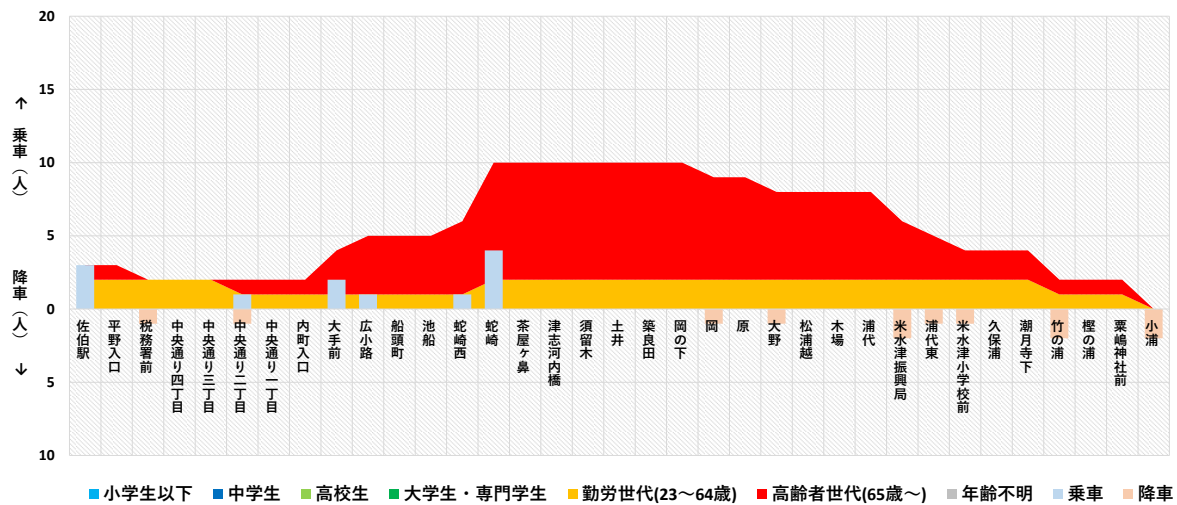


図 4-18 通過人員 (米水津線 「小浦」行)

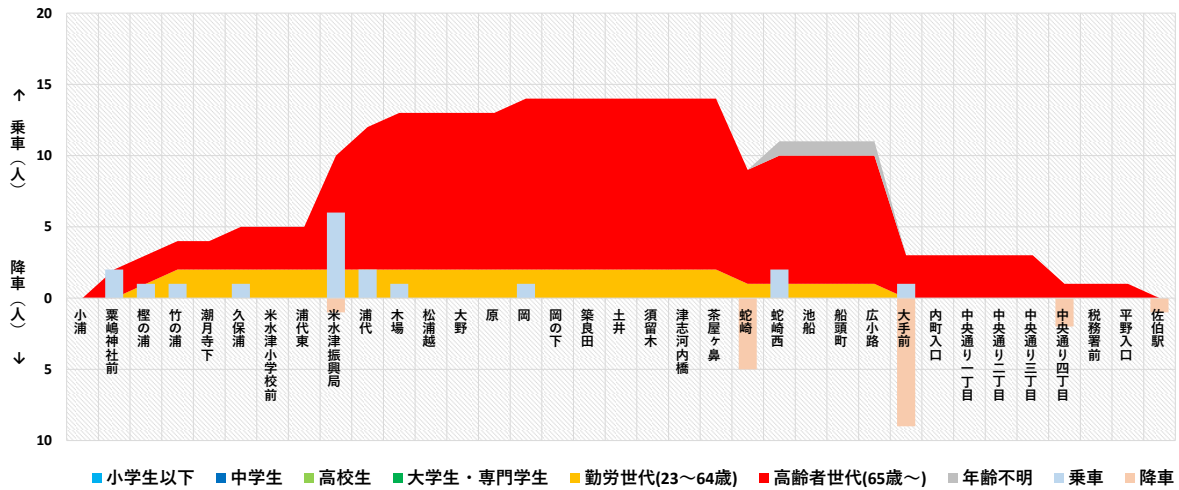
B) 「佐伯駅」行

年齢層で見ると、「高齢者」「勤労世代」が多く見られます。

バス停で見ると「小浦」から「米水津振興局」間での乗車が多く、「蛇崎」「大手前」での降車が比較的多くなっています。

通過人員で見ると、主に「米水津振興局」から「大手前」間での通過人員が大きく10人以上となっています。

(i) 1回目



(ii) 2回目

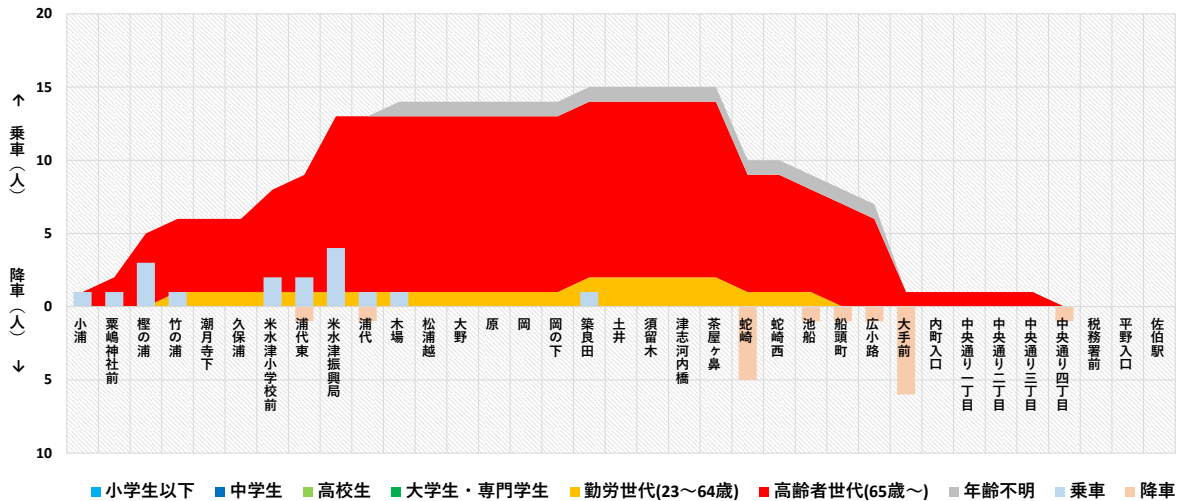


図 4-19 通過人員 (米水津線 「佐伯駅」行)

(7) 青山經由蒲江線

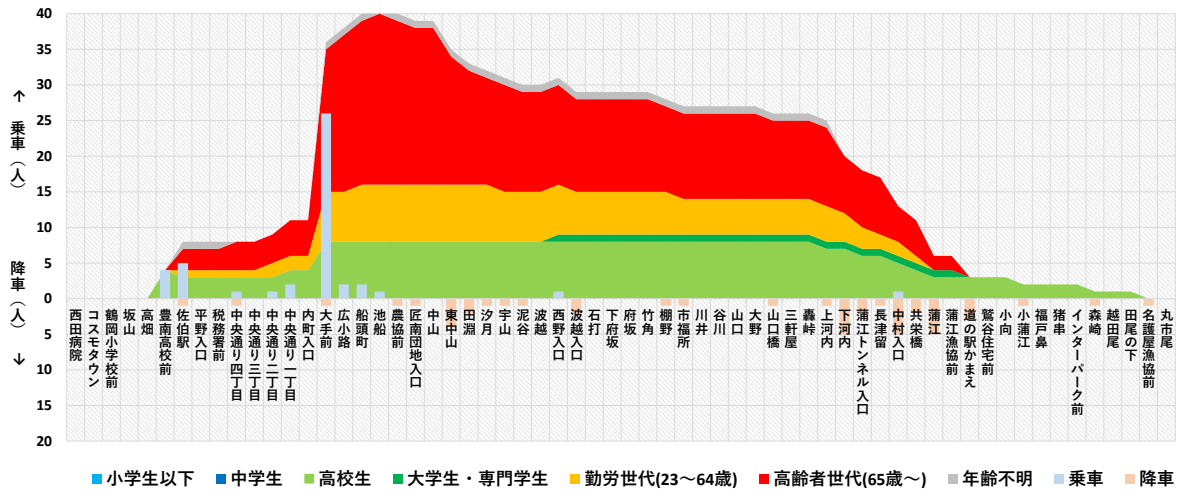
A) 「丸市尾」行

年齢層で見ると、「高齢者」「勤労世代」「高校生」が多く見られます。

バス停で見ると「佐伯駅」周辺、「大手前」での乗車が特に多く、「中村入口」周辺での降車が比較的多い状況です。

利用区間は「豊南高校前」から「丸市尾」間となっており、通過人員は「大手前」から「中村入口」間で特に多く見られます。

(i) 1回目



(ii) 2回目

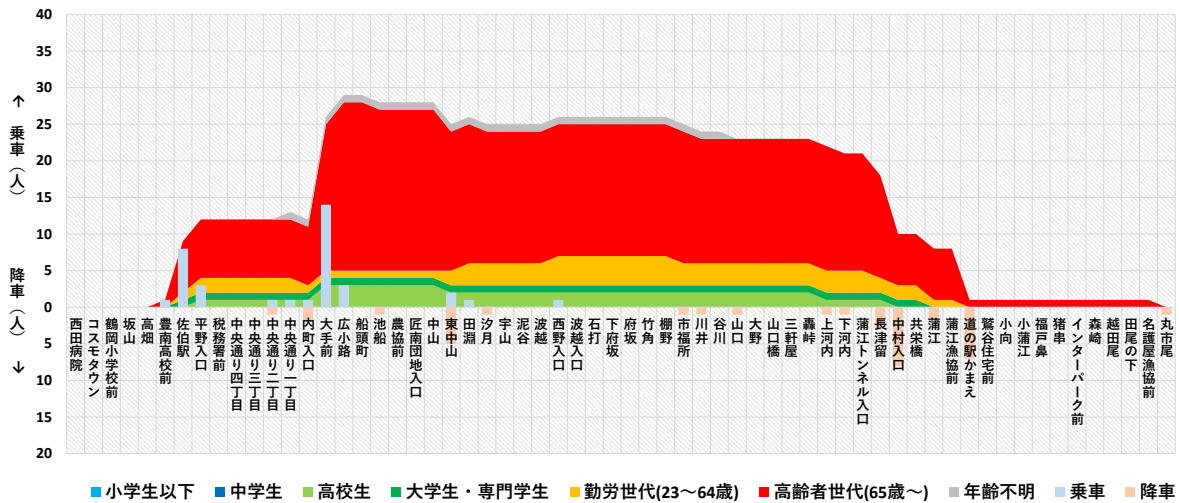


図 4-20 通過人員（青山經由蒲江線 「丸市尾」行）

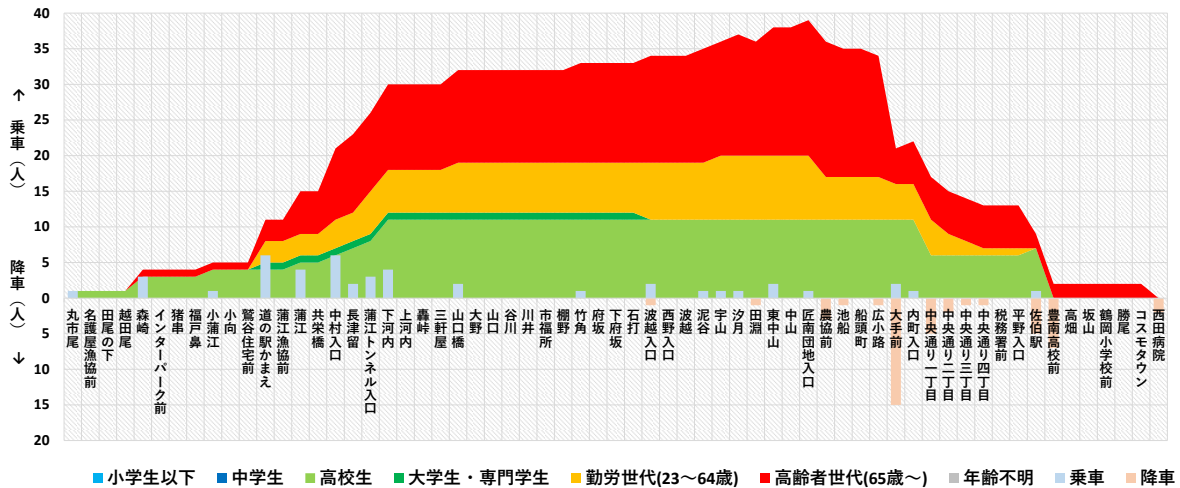
B) 「西田病院」行

年齢層で見ると、「高齢者」「勤労世代」「高校生」が多く見られます。

バス停で見ると「中村入口」「道の駅かまえ」での乗車と、「佐伯駅」周辺、「大手前」での降車が特に多い状況です。

全区間において利用が見られ、通過人員は「中村入口」から「大手前」間で特に多く見られます。

(i) 1回目



(ii) 2回目

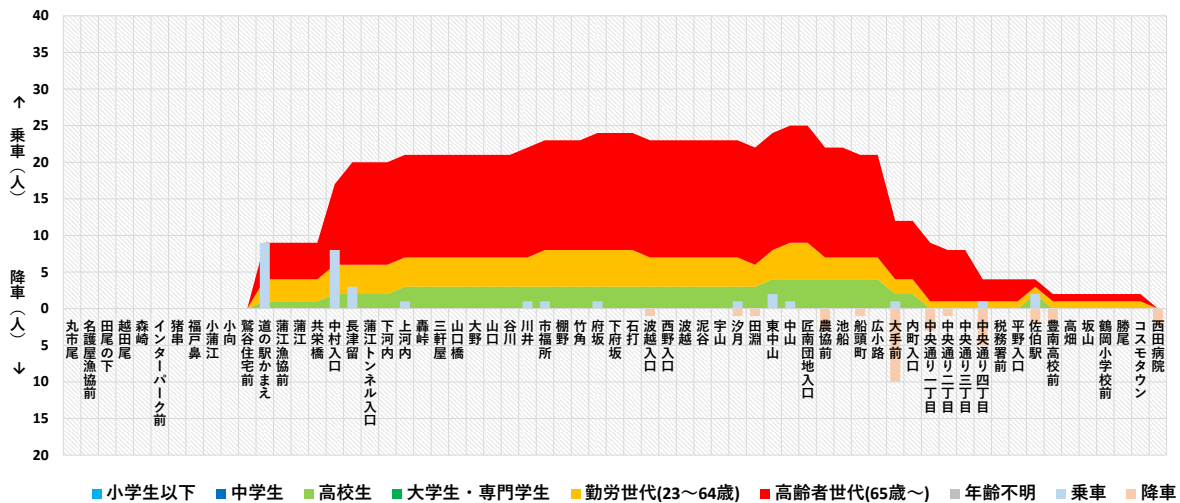


図 4-21 通過人員（青山経由蒲江線 「西田病院」行）

(8) 畑野浦經由蒲江線

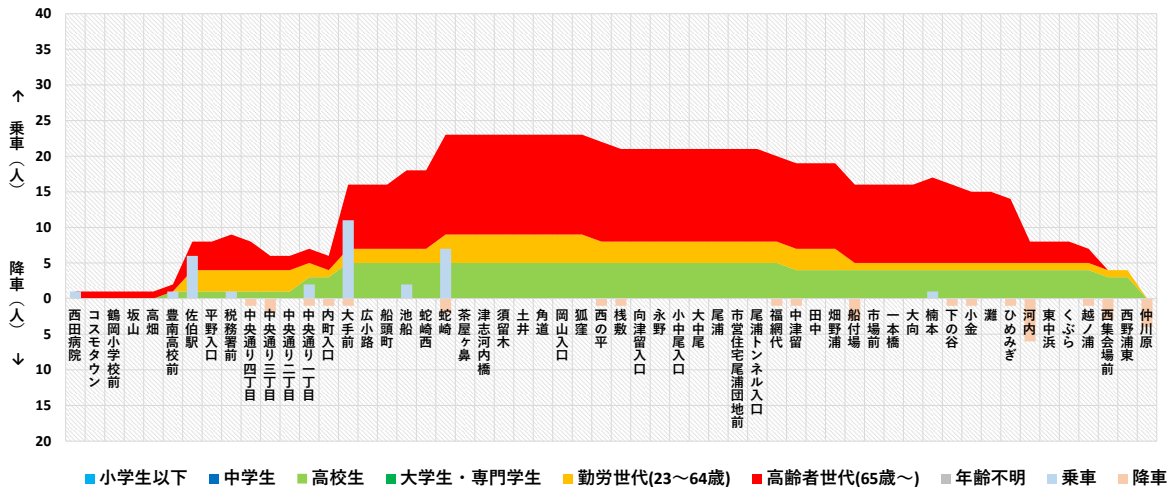
A) 「仲川原」行

年齢層で見ると、「高齢者」「高校生」が多く見られます。

バス停で見ると「佐伯駅」「大手前」「蛇崎」での乗車と、「河内」周辺、「仲川原」での降車が比較的多い状況です。

全区間において利用が見られ、通過人員は「大手前」から「河内」間で特に多くなっています。

(i) 1回目



(ii) 2回目

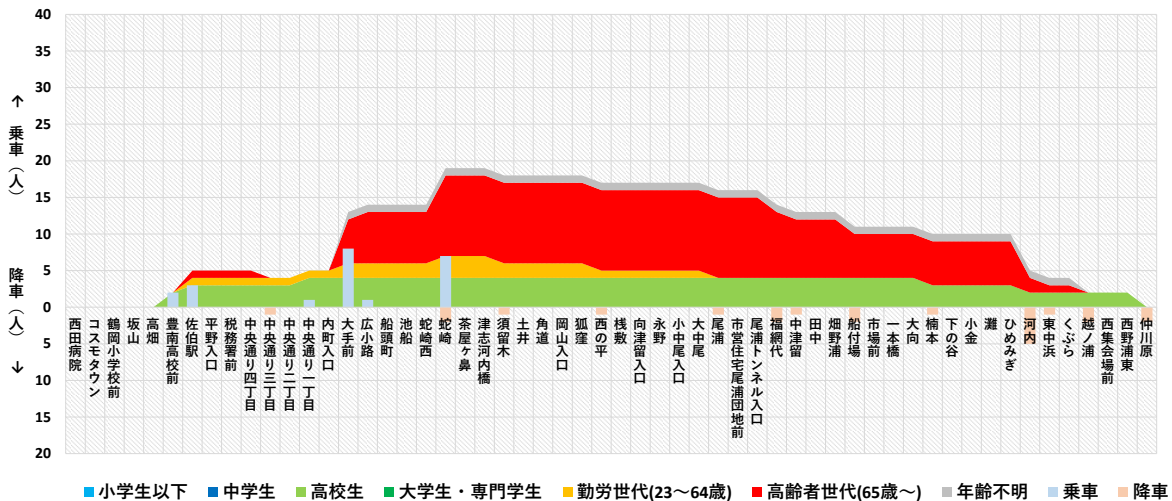


図 4-22 通過人員（畑野浦經由蒲江線 「仲川原」行）

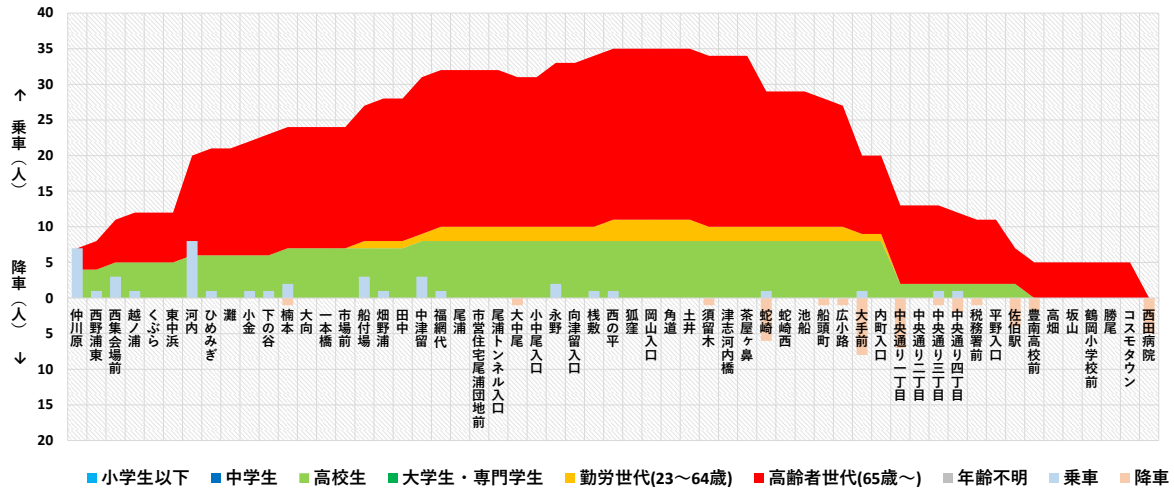
B) 「西田病院」行

年齢層で見ると、「高齢者」「高校生」が多く見られます。

バス停で見ると「仲川原」「河内」での乗車が特に多く、「蛇崎」周辺、「大手前」周辺、「佐伯駅」周辺、「西田病院」周辺での降車が比較的多くなっています。

全区間において利用が見られ、通過人員は「河内」から「大手前」間で特に多くなっています。

(i) 1回目



(ii) 2回目

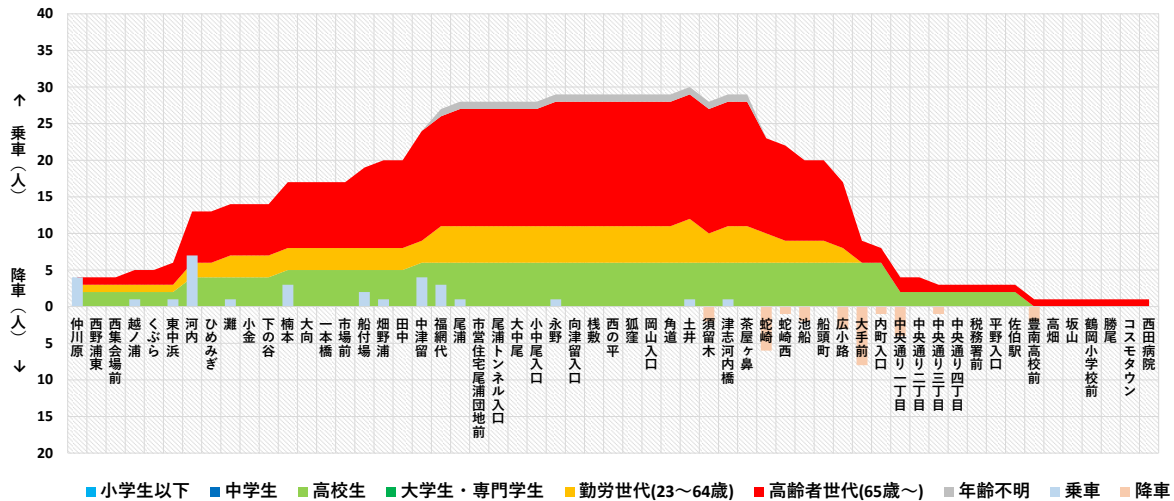


図 4-23 通過人員(畑野浦經由蒲江線 「西田病院」行)

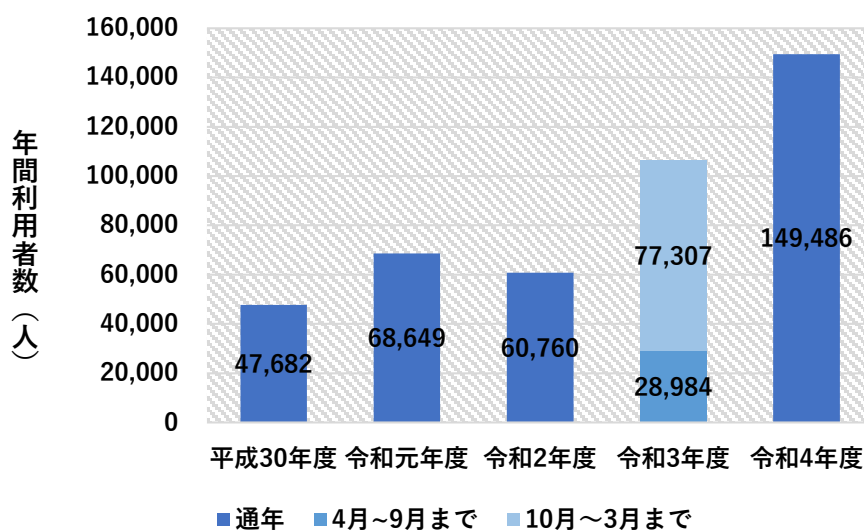
## 第5章 佐伯市の地域公共交通の抱える課題

### 5-1. 市内公共交通サービスに関する課題

#### 5-1-1 公共交通利用者の減少・財政負担額の増加

本市を運行するコミュニティバスの利用者数は、令和3年10月より大分バス（株）からの路線移管及び再編を行ったため、直接的な比較が難しい状況です。また、同時に距離に応じて運賃額が変化する「対キロ区間制運賃」から、利用者にとって分かりやすく負担軽減にもつながる「ゾーン制運賃」へ移行しました。利便性を向上させる施策を実施したものの、収入増につながるまでに利用増にはつながっておらず、財政負担額が増加しています。JR 佐伯駅の乗車人員や航路利用者、タクシーの輸送人員も減少傾向です。

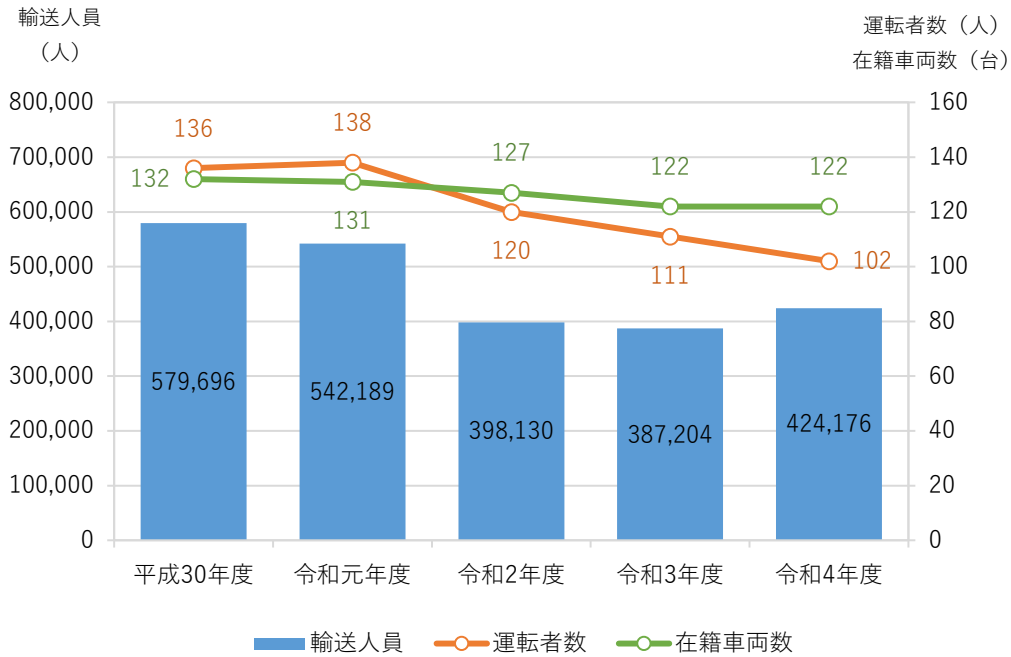
現状のままでは、公共交通網の維持が困難になるとともに、利用者に対する財政負担としても適切な水準を維持できなくなることが懸念されます。公共交通をより活用する視点で、公共交通利用頻度の増加や自家用車からの転換を目指した利用促進が必要です。



※令和3年9月まではコミュニティバスのみ、10月からは伯大線以外の大分バス（株）路線をコミュニティバスに移管した

図 5-1 佐伯市コミュニティバスの年間利用者数推移（再掲）





資料：タクシー協会調査

図 5-2 佐伯市のタクシーの輸送人員、在籍車両数、運転者数の推移（再掲）

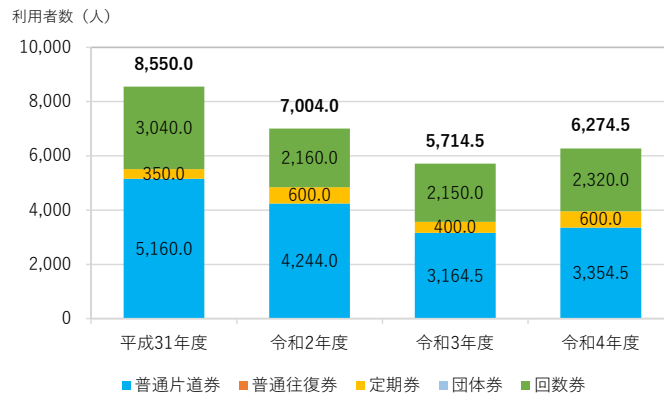


図 5-3 大島～佐伯航路利用者数推移（再掲）

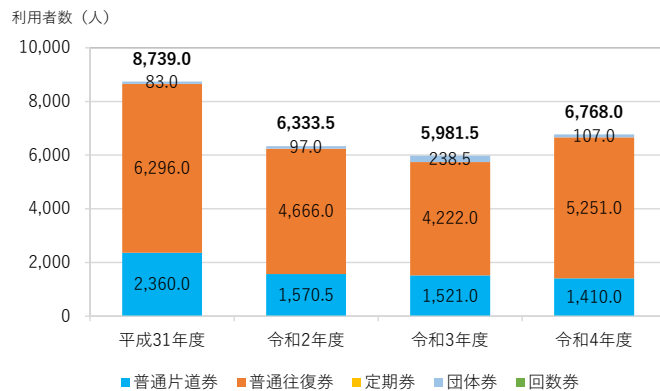


図 5-4 蒲江～深島航路利用者数推移（再掲）

表 5-1 佐伯駅乗車人員（再掲）

令和5年3月現在

駅名	種別	便数		乗車人員（人/日）			
		上り	下り	2010年	2015年	2020年	2023年
佐伯	特急	10便	9便	767	814	567	633
	普通	15便	3便				

資料：JR九州 線別ご利用状況（ホームページより）

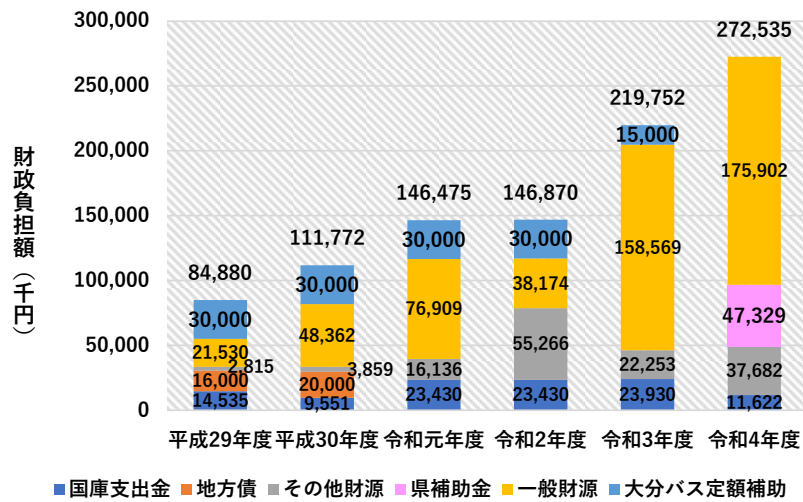


図 5-5 コミュニティバス（旧大分バス路線含む）の市財政負担額（再掲）

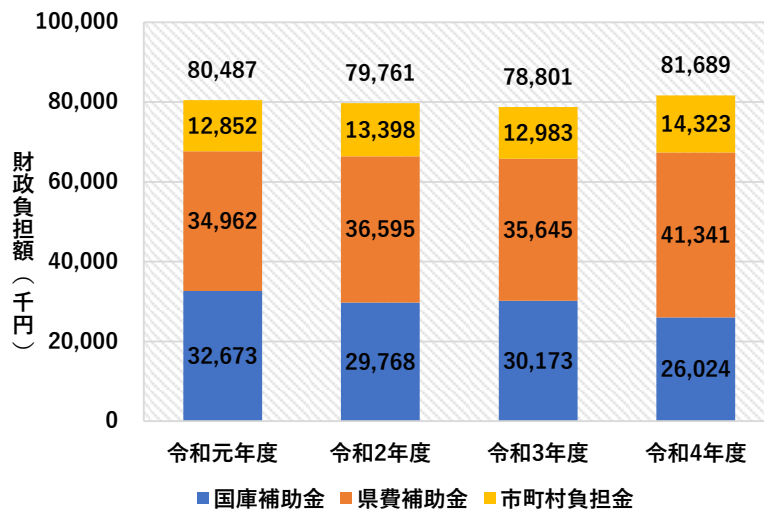


図 5-6 市営航路の市財政負担額（大島航路、再掲）

## 5-1-2 交通不便地域の残存

佐伯市内の公共交通網は、鉄道、路線バス、コミュニティバス網が張り巡らされており、概ね市内をカバーできている状況にあります。

しかし、海崎地区や木立地区など、幹線までの距離があるため、交通不便地域となっている地域もあります。また、佐伯市中心部であり、高齢者を含め多くの住民が居住している長島町、東町、新女島地区等はタクシー以外に公共交通網がなく、交通不便地域となっています。

佐伯地域中心部は、多様な都市機能が集積する拠点であり、今後より住みやすいまちづくりに向け、都市機能の強化を行う必要があります。自家用車に頼りすぎないまちづくりを行うエリアとして、「交通不便地域」の解消と、よりきめ細かく柔軟な運行を行う利便性の高い交通システムの導入が求められます。

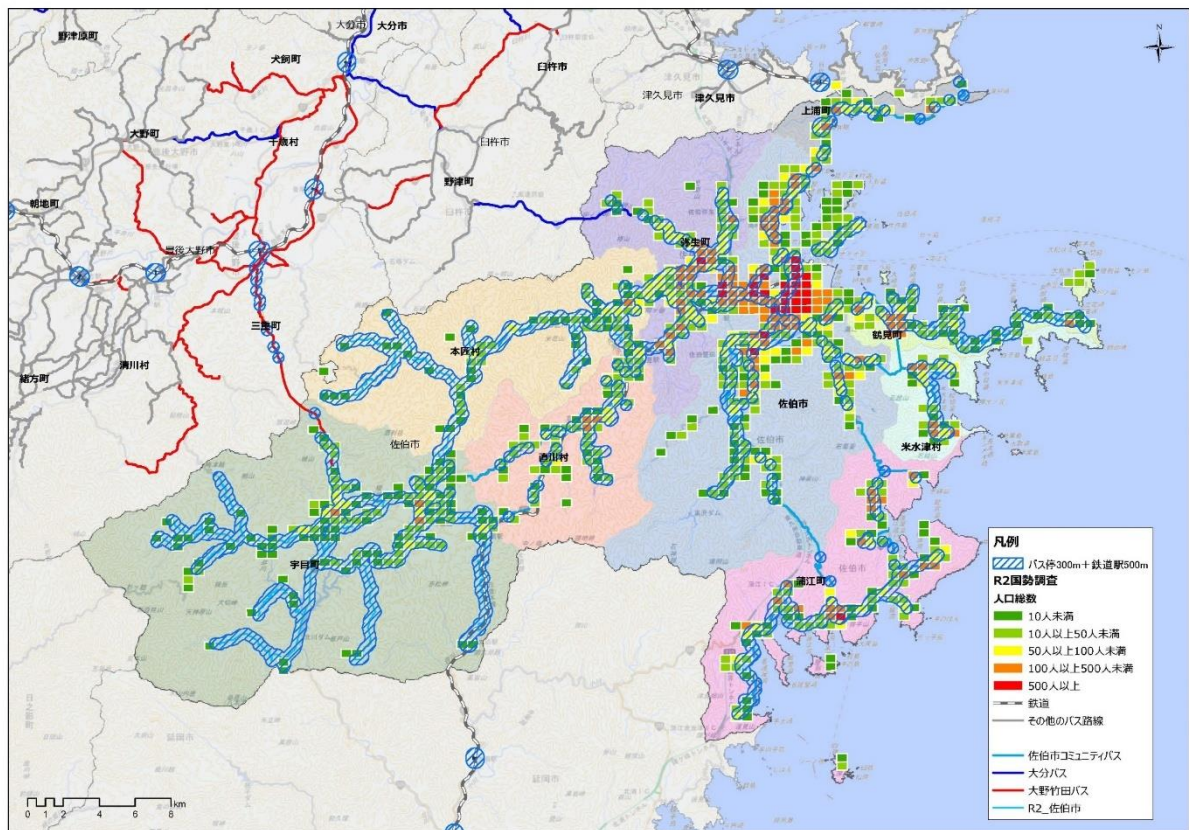


図 5-7 公共交通のカバーエリア（バス停 300m + 鉄道駅 500m 圏域）

## 5-2. 地域と移動ニーズに関する課題

### 5-2-1 自家用車への過度な依存

多くの市民の移動は自家用車に依存しており、75歳以上の後期高齢者となっても8割が自家用車による移動となっています。

80歳以上では自身で運転する割合が減少する代わりに、家族等による送迎の割合が増加します。また、路線バスやコミュニティバスの利用も75歳以上では増加しますが、80歳以上ではタクシーの利用割合が高く、柔軟な移動サービスを望んでいることが伺えます。

自家用車への過度な依存の軽減や家族の負担軽減の観点から、公共交通により最低限の移動利便性を確保し、公共交通への転換の推進を図る必要があります。

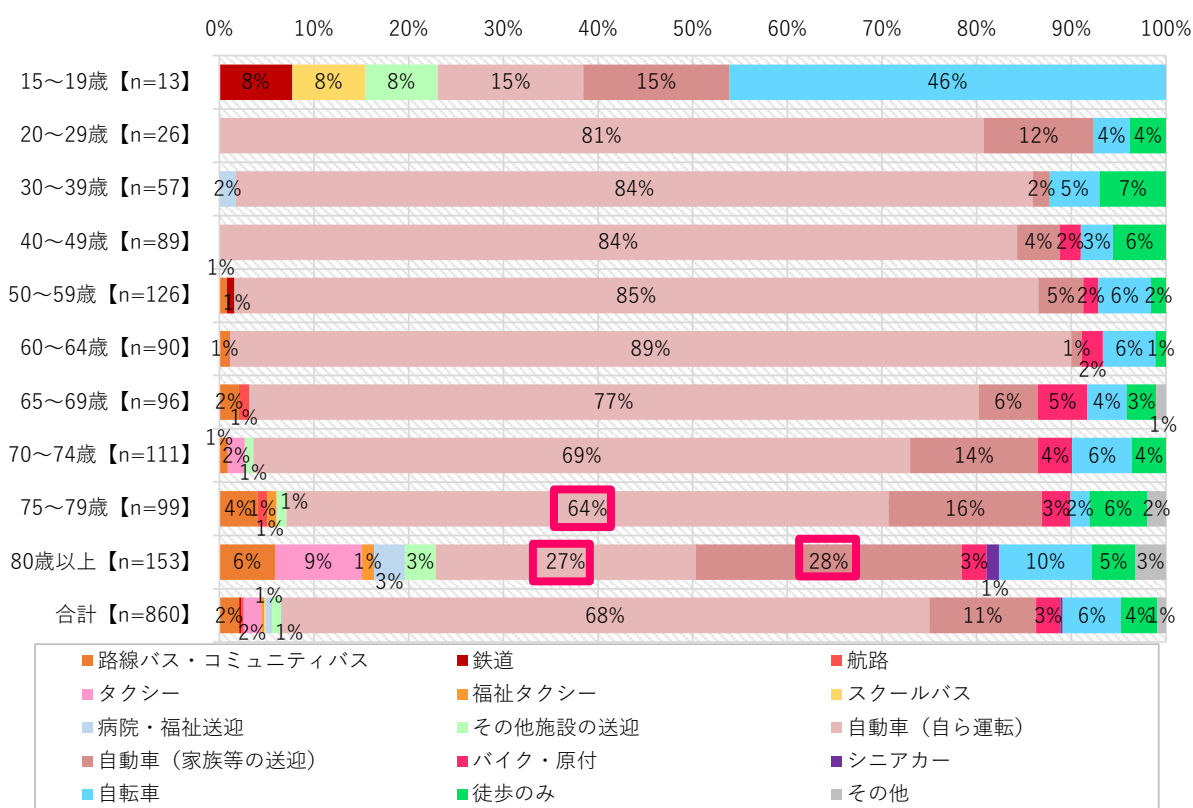
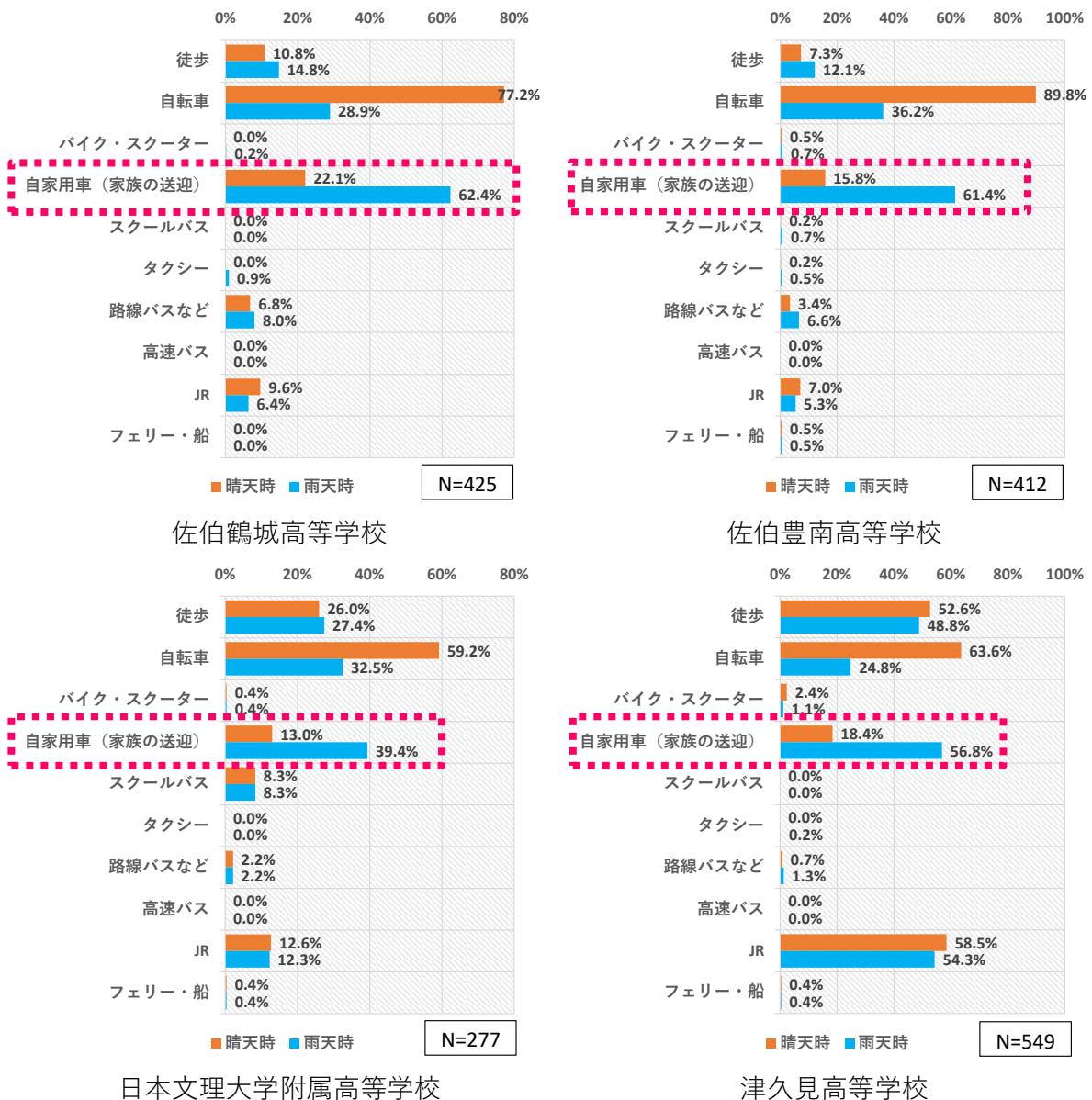


図 5-8 普段の外出行動における移動手段

## 5-2-2 高校通学時の自家用車送迎への依存

少子化の進行とともに通学時の公共交通利用は今後さらに減少することが見込まれます。本市では、定住促進と公共交通の維持を目的として遠距離通学に対する鉄道・バス定期券補助を実施しているものの、高校生の通学手段は家族の送迎による割合が高く、保護者の送迎負担が懸念されます。

令和3年10月の路線再編により佐伯豊南高校には蒲江、本匠方面からの直通運行を開始しましたが、これらの周知のほか、進学先を選ぶ段階で公共交通による通学方法や定期券補助制度の周知を行うなど、送迎からの転換を図ることが必要です。



資料：大分県南部圏地域公共交通計画

図 5-9 高校ごとの天候別の移動手段（令和3年度）

### 5-2-3 縮小化かつ多様化する移動ニーズ

人口減少・高齢化により移動ニーズが縮小化しています。高齢となるにつれ、移動頻度は減少するため、通勤・通学の様な毎日の移動ニーズは発生しない反面、自宅からバス停までの往復が困難になっている利用者が増加しています。ドア to ドアのサービスの必要性が増しています。

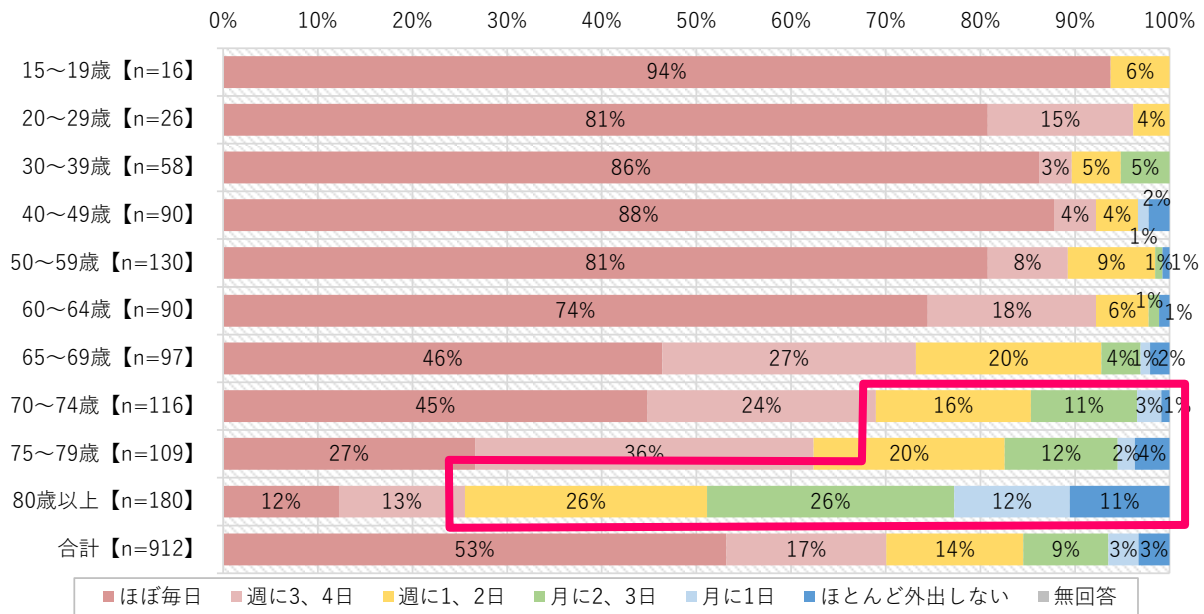


図 5-10 年齢別の日常的な外出頻度

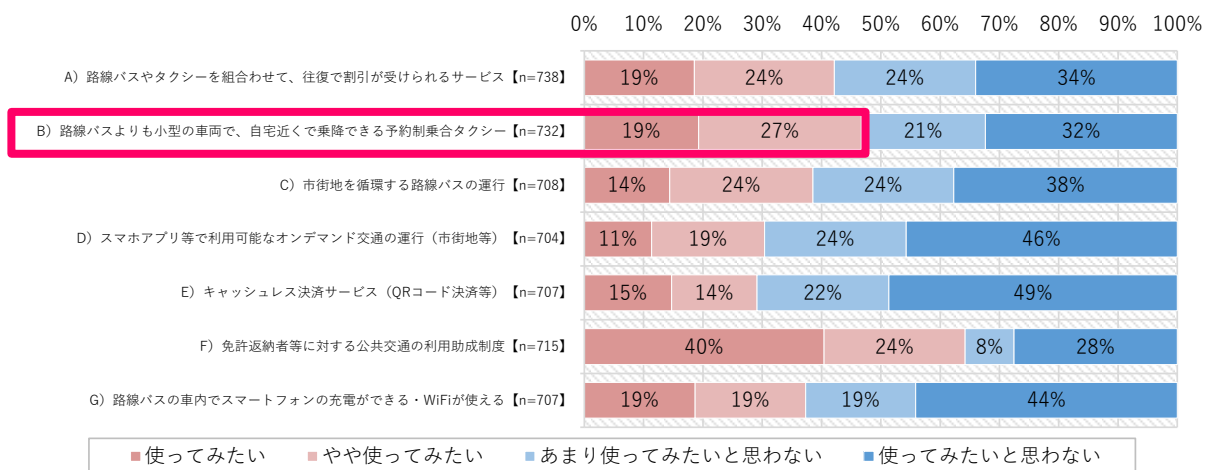


図 5-11 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向

## 5-2-4 乗り継ぎ利便性の確保

コミュニティバス（旧路線バス）の乗り込み調査結果から、高齢者世代において、地域内枝線のコミュニティバスとの乗り継ぎを行っている方が一定数存在しています。

本市では、乗り継ぎの方の便宜を図るため、乗継券を発行し、運賃の割引を実施していますが、都度運賃を支払う必要がある、ICカードは旧路線バス運行路線のみ使用可であるなど、利便性の面や運行データ収集の面で課題があります。

既存の1日乗車券や回数券などの割引施策の改善を含め、デジタル技術の活用で、複数の交通モード（路線バス、コミュニティバス、地域デマンド交通、タクシー等）横断の利用者視点の使いやすい運賃制を検討し、乗り継ぎ利便性を向上させる必要があります。

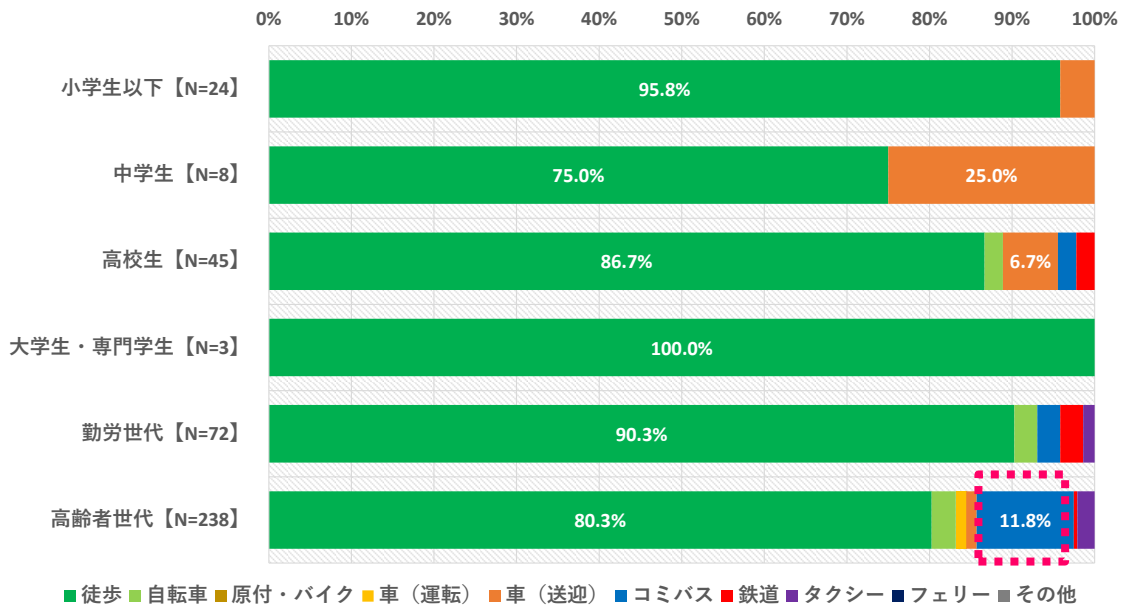


図 5-12 年齢ごとの乗車前の移動手段

## 5-3. 持続的な社会の形成に向けた課題

### 5-3-1 都市機能の誘導・集約によるコンパクトなまちづくりへの対応

本格的な人口減少社会が到来した状況下では、市街地内に居住や医療、福祉、商業等の都市機能を誘導・集積し、これらと連携した公共交通の再構築を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりが求められています。都市機能集積の維持・充実を図ることで、将来的にも市内で日常的に必要な生活サービスを提供できる環境を維持していきます。広域な交通ネットワークと共に、佐伯地域中心部と各地域を結ぶ交通ネットワーク、回遊を支える交通ネットワークを維持・充実させ、移動を円滑にするための施策が必要です。



資料：佐伯市都市計画マスタープラン

図 5-13 将来都市構造



### 5-3-2 安全安心な公共交通体系の維持

安全安心な公共交通体系を維持していくため、慢性的な運転者不足への対応が必要となっています。全国的にバスおよびタクシーの運転者数は、近年減少傾向にあります。佐伯市においても、バスやタクシーの運転者数は平成30年から令和4年にかけて2～3割減少しています。更に、バスの運転者の平均年齢は55歳、タクシーは68歳、市営航路は45歳と全産業の平均年齢（40.6歳、令和4年）と比較すると高い状況であり、地域公共交通の担い手不足は深刻です。佐伯市の公共交通全てにおいて、より効率化を図り、持続可能な公共交通運行体制の構築が求められています。

また、企業送迎や病院送迎など公共交通以外の輸送資源について、施設の運営方針を尊重しつつ、移動に関するステークホルダー間で検討し、旅客運送サービスの効率化が図れる場合は、連携を検討することが求められています。

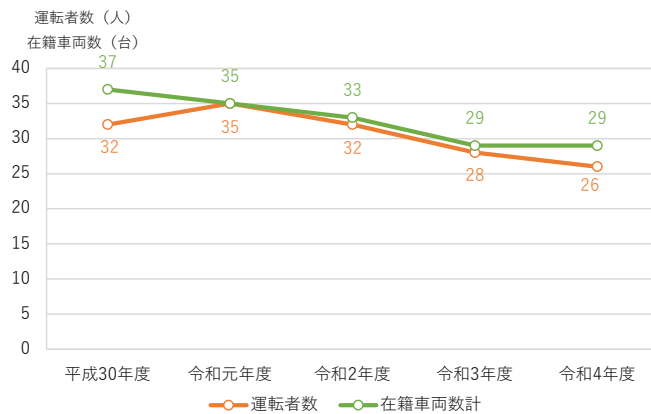
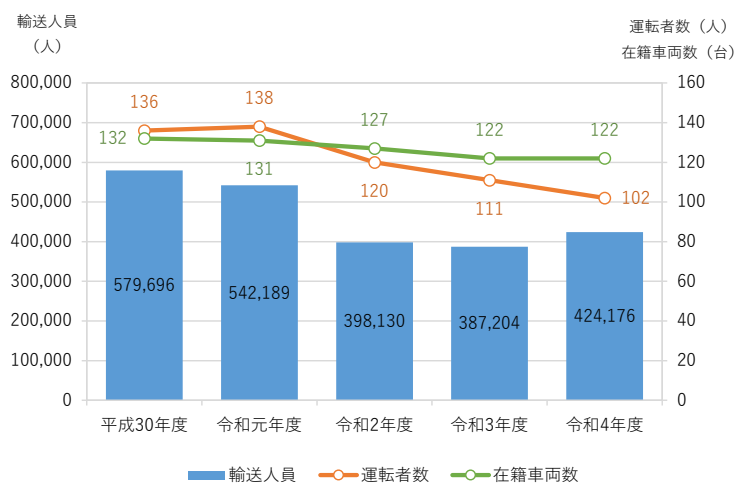


図 5-14 佐伯市のバスの運転者数、在籍車両数の推移



資料：タクシー協会調査

図 5-15 佐伯市のタクシーの輸送人員、在籍車両数、運転者数の推移（再掲）

### 5-3-3 持続可能な未来の形成 (SDGs)

持続可能な開発目標 (SDGs : Sustainable Development Goals) とは、2015 年 9 月の国連サミットで採択された 2030 年までの国際目標で、持続可能な世界を目指すための 17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。本計画においても、特に関連性の高い SDGs のゴールの達成に向け、未来につながる地域公共交通を実現します。

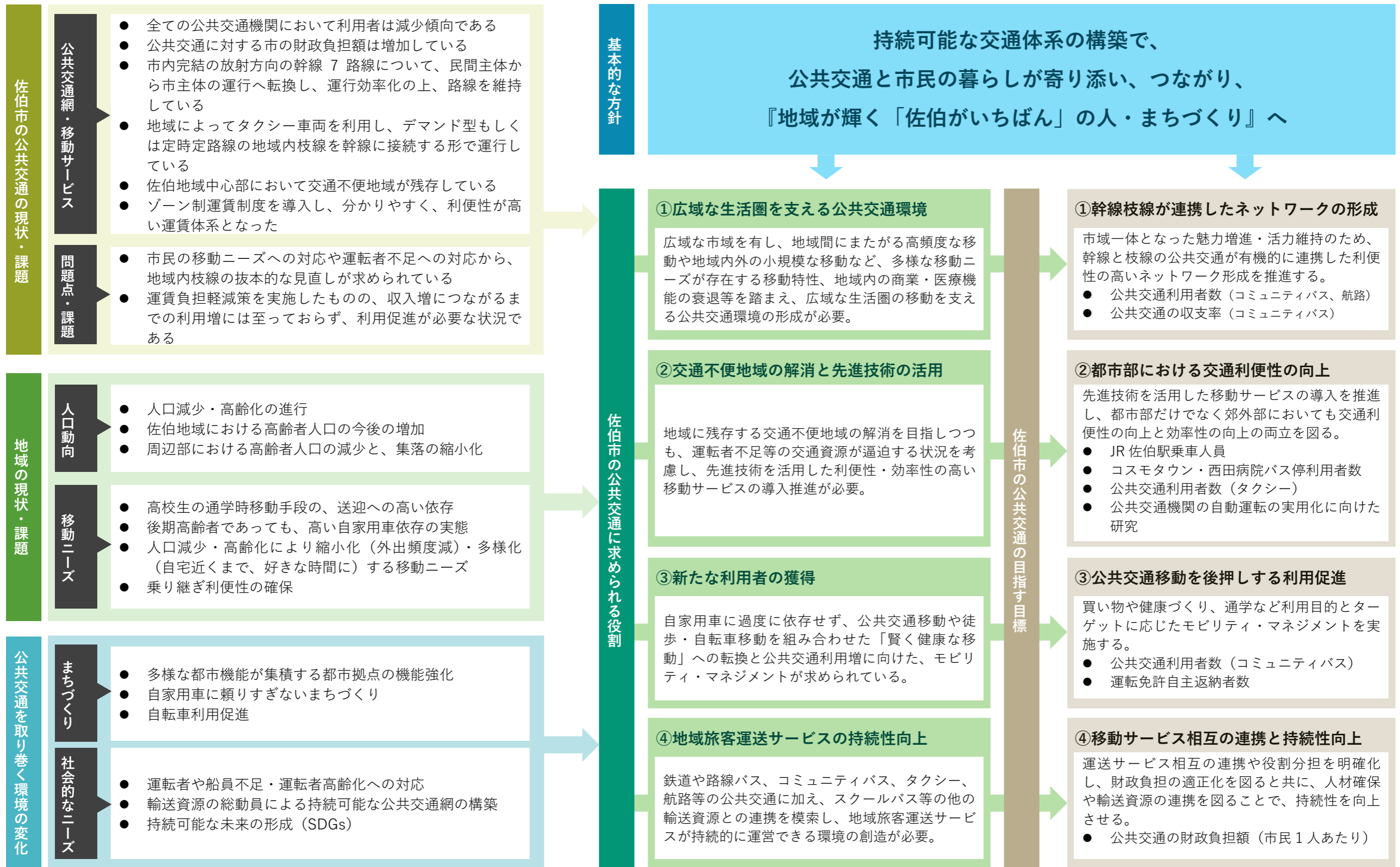


図 5-16 SDGs の 17 のゴール

<p><b>3</b> すべての人に健康と福祉を</p>	<p><b>3</b> すべての人に健康と福祉を</p> <p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p>	<p><b>9</b> 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p><b>9</b> 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> <p>強靱 (レジリエント) なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p>
<p><b>11</b> 住み続けられるまちづくりを</p>	<p><b>11</b> 住み続けられるまちづくりを</p> <p>包摂的で安全かつ強靱 (レジリエント) で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>	<p><b>13</b> 気候変動に具体的な対策を</p>	<p><b>3</b> 気候変動に具体的な対策を</p> <p>気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p>
<p><b>17</b> パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p><b>17</b> パートナーシップで目標を達成しよう</p> <p>持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>		

図 5-17 特に関連性の高いゴール

## 第6章 基本的な方針と佐伯市公共交通の将来像



## 6-1. 佐伯市で目指す地域公共交通の将来像

本計画に基づき、佐伯市において目指す公共交通網の将来像を以下の通り設定します。  
地域内交通については、鉄道・路線バス・コミュニティバス・航路や乗合タクシー等の組合せによる移手段の確保を図ります。

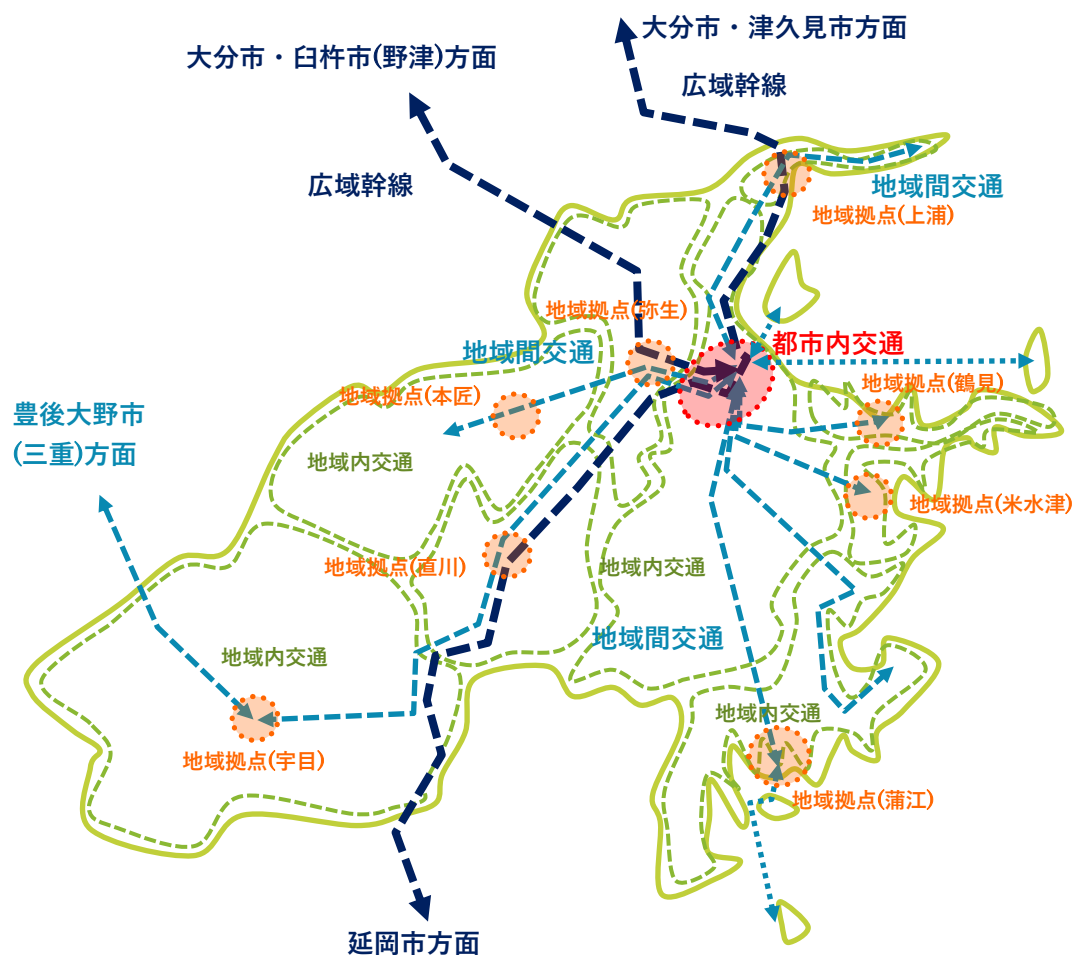


図 6-1 佐伯市において目指す公共交通網の将来像

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>● 鉄道、幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保</li> <li>● <b>地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す</b></li> </ul>
	地域間交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内地域間や市外周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段を確保</li> </ul>
	都市内交通		<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> </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> </ul>
その他の補完的サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学や通院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>● コミュニティバス、タクシー等により、高頻度かつ柔軟なサービスを確保</li> <li>● 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を確保</li> <li>● <b>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</b></li> <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>

## 6-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

佐伯市では、市外を結ぶ広域幹線（地域間幹線系統）や市内各地を結ぶ地域間交通（コミュニティバス）、交通結節点から運行されている地域内交通（フィーダー系統）が運行されており、学生や高齢者など、運転免許証を持たない市民等にとっては必要不可欠な公共交通機関である。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・維持する必要があります。

表 6-1 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用する路線ごとの役割・必要性

番号	路線名	役割・必要性
1	黒沢・岸河内線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の黒沢地区、岸河内地区からトキハインダストリー、大手前を結ぶルートで、地域住民の買い物、通院等日常生活での移動を担っています。</li> <li>・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・維持する必要があります。</li> </ul>
2	下堅田・青山線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の下堅田地区、青山地区からトキハインダストリー、大手前を結ぶルートで、地域住民の買い物、通院等日常生活での移動を担っています。</li> <li>・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・維持する必要があります。</li> </ul>
3	大入島線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の離島である大入島のうち、荒網代地区、石間地区からフェリー乗り場を結ぶルートで、地域住民の買い物、通院等日常生活での移動を担っています。</li> <li>・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・維持する必要があります。</li> </ul>
4	米水津・鶴見線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の米水津地区から鶴見地区へ結ぶルートで、買い物や診療所等日常生活での移動等を担っています。</li> <li>・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・維持する必要があります。</li> </ul>
5	弥生地区 デマンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>・弥生地域内を予約に応じて運行するデマンド交通です。</li> <li>・コミュニティバス本匠線、大分バス（株）の伯大線と接続し、地域内及び市街地移動を目的とした幹線に乗り換えるための移動を担っています。</li> <li>・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・維持する必要があります。</li> </ul>
6	本匠地区 デマンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本匠地域内を予約に応じて運行するデマンド交通です。</li> <li>・コミュニティバス本匠線、大分バス（株）の伯大線と接続し、地域内及び市街地移動を目的とした幹線に乗り換えるための移動を担っています。</li> <li>・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・維持する必要があります。</li> </ul>
7	宇目地区 デマンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宇目地域内を予約に応じて運行するデマンド交通です。</li> <li>・コミュニティバス宇目・直川線、大野竹田バス（株）柿木線、JR重岡駅で日豊本線と接続し、地域内及び市街地移動を目的とした幹線に乗り換えるための移動を担っています。</li> <li>・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・維持する必要があります。</li> </ul>
8	直川地区 デマンド	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直川地域内を予約に応じて運行するデマンド交通です。</li> <li>・コミュニティバス宇目・直川線、大分バス（株）のJR直川駅及び直見駅で日豊本線と接続し、地域内及び市街地移動を目的とした幹線に乗り換えるための移動を担っています。</li> <li>・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・維持する必要があります。</li> </ul>

## 第7章 実施事業

佐伯市における公共交通の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した実施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すが、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		利便増進実施 計画に位置付け る事業
実施事業	実施主体	
<b>幹線枝線が連携したネットワークの形成</b>		
広域幹線や航路の維持・改善	佐伯市地域振興課、交通事業者	
利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の再編	佐伯市地域振興課、交通事業者	○
<b>都市部における交通利便性の向上</b>		
ICTを活用したデマンド運行システムの導入と自動運転の実用化研究	佐伯市地域振興課、交通事業者	○
交通モード横断の運賃サービスの検討	佐伯市地域振興課、交通事業者	○
<b>公共交通移動を後押しする利用促進</b>		
健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進策の実施	佐伯市地域振興課、佐伯市関係各課、佐伯警察署	○
小中高生が公共交通をより身近に感じてもらう取り組みの推進	佐伯市地域振興課、佐伯市関係各課、交通事業者	○
商業施設と連携した利用促進策の実施	佐伯市地域振興課、市内商業施設	○
観光来訪者等へ向けた二次交通の充実と適切な情報発信	佐伯市地域振興課、佐伯市関係各課、交通事業者、観光関係者	
<b>移動サービス相互の連携と持続性向上</b>		
公共交通の持続的な運行（運航）に向けた人材確保支援	佐伯市地域振興課、佐伯市関係各課、交通事業者	
輸送資源の統合に向けた検討	佐伯市地域振興課、佐伯市関係各課、交通事業者	○

## 7-1. 幹線枝線が連携したネットワークの形成

事業名	広域幹線や航路の維持・改善						
事業概要	<p>市内外を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段である鉄道や路線バス、航路について、県計画（南部圏）との整合を図りつつ、運行水準の適正化、ダイヤ改正等を定期的実施することで、路線の維持・改善を図ります。</p> <p>国の生活交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、持続的な運行を図ります。</p>						
	実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
佐伯市地域振興課		路線・ダイヤなどの定期的な見直し					
交通事業者							

事業名	利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の再編						
事業概要	<p>コミュニティ交通について、限られた運行資源の中で、公共交通利用者の移動ニーズを考慮し、買い物の所要時間や通学の時間帯等を考慮した利便性の高い運行ダイヤに常に改善します。そのために必要なデータについて、継続的に取得します。</p> <p>また、定時定路線運行を行うコミュニティバスにより市内地域間の幹線的な移動を担いながら、地域内の枝線として地域デマンド交通を各地に展開し、縮小化・個別化する移動ニーズに寄り添い、きめ細やか移動サービスを展開します。</p> <p>なお、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図ります。</p>						
	実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
佐伯市地域振興課		再編検討	再編実施 (利用状況により適宜見直し)				
交通事業者							



## 7-2. 都市部における交通利便性の向上

<b>事業名</b>	<b>ICT を活用したデマンド運行システムの導入と自動運転の実用化研究</b>						
<b>事業概要</b>	<p>地域内の枝線として運行しているコミュニティバスや都市部の交通不便地域対策として新たに導入する交通について、乗りたいときに当日予約ができるような利便性の高く、かつ乗合率を高める効率的なシステムとして、ICT を活用したオンデマンド型の配車・運行システムの導入を検討します。また、喫緊の対応が必要な公共交通の運転者不足への対応や更なる利便性向上のため、自動運転による公共交通の運行実用化に向けた研究を行います。</p>						
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	スケジュール					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	佐伯市地域振興課		自動運転の運行実用化に向けた研究				
交通事業者		デマンド 検討→実証運行 →効果検証		デマンド 本格導入			

<b>事業名</b>	<b>交通モード横断の運賃サービスの検討</b>						
<b>事業概要</b>	<p>鉄道、路線バス、コミュニティバス（地域デマンド交通含む）、タクシー、航路等の市内を運行する地域公共交通サービスについて、特に乗継利用を円滑化することを意識し、公共交通を使ったおでかけの促進や受益者負担、交通事業者間の収益配分等に留意しながら、一日乗車券や月定額制等の新たな割引施策を検討します。また、将来的なゾーン制運賃の最適化も必要に応じて検討します。特に、自動車運転免許自主返納者に対しては、割引率を引き上げる等の優遇策も併せて検討します。</p> <p>新たな割引施策は、旧来型の紙によるものや、スマートフォンのデジタルチケット等の活用も検討します。なお、交通事業者各社の MaaS アプリの開発・普及状況も見据えて検討します。</p>						
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	スケジュール					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	佐伯市地域振興課		検討				
交通事業者		段階的に実施					

### 7-3. 公共交通移動を後押しする利用促進

<b>事業名</b>	<b>健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進の実施</b>						
<b>事業概要</b>	<p>自動車を運転してお出かけしている高齢者をターゲットに、「おおいた歩得（あるとっく）」アプリや、めじろん元気アップ体操等、健康づくり施策と連携した、自家用車から公共交通利用、自動車運転免許証自主返納への行動変容を促すモビリティ・マネジメントを実施します。</p> <p>また、70歳以上の運転免許証を自主返納した市民を対象に、運転経歴証明書発行手数料の助成を行っており、引き続き支援します。</p>						
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	佐伯市地域振興課		企画検討	実施			
	佐伯市関係各課						
佐伯警察署							

<b>事業名</b>	<b>小中高生が公共交通をより身近に感じてもらう取り組みの推進</b>						
<b>事業概要</b>	<p>高校生のマイカー送迎通学から公共交通利用への転換を目指し、高校進学を控えた中学3年生及び高校生への公共交通通学案内や遠距離通学費補助制度の周知を行う等、モビリティ・マネジメントを実施します。</p> <p>また、小中学生の頃から公共交通に親しみを持ってもらうための乗り方教室等の実施を検討します。</p>						
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	佐伯市地域振興課		企画検討	実施			
	佐伯市関係各課						
交通事業者							

<b>事業名</b>	<b>商業施設と連携した利用促進策の実施</b>					
<b>事業概要</b>	移動の目的地となる商業施設と連携し、スーパーマーケット等の売り出し情報や各種イベント情報等と併せて、公共交通利用のメリット等の利用を促す情報も同時に提供・配信し、公共交通利用促進につなげる。					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	佐伯市地域振興課	企画検討		実施		
	市内商業施設	企画検討		実施		

<b>事業名</b>	<b>観光来訪者等へ向けた二次交通の充実と適切な情報発信</b>					
<b>事業概要</b>	自転車をそのまま列車内に持ち込める「サイクルトレイン」等、自転車を活用した「サイクルツーリズム」を推進し、観光二次交通の充実を図ります。また、インバウンド旅行者を考慮した交通結節点（JR 佐伯駅、大手前、葛港）における多言語表記による情報提供など、公共交通を積極的に選択できる環境の構築に努めます。					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	佐伯市地域振興課	情報提供等の改善	観光二次交通の検討	実施		
	佐伯市関係各課			実施		
	観光関係者	情報提供等の改善		実施		
交通事業者	情報提供等の改善		実施			

## 7-4. 移動サービス相互の連携と持続性向上

<b>事業名</b>	公共交通の持続的な運行（運航）に向けた人材確保支援						
<b>事業概要</b>	公共交通の持続的な運行(運航)に向け、運転者や船員人材の確保が重要です。本市の移住支援制度を活用し、移住支援ポータルサイト「さいき暮らしな日」における公共交通運転者に関する就労情報のPRや、「大分県ふるさと求人マッチングサイト（移住支援金の支給制度）」の活用を交通事業者に促すなど、運転者及び船員人材確保支援を行います。						
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	スケジュール					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	佐伯市地域振興課		就労情報等の PR	支援策の 検討	実施		
	佐伯市関係各課						
交通事業者							

<b>事業名</b>	輸送資源の統合に向けた検討						
<b>事業概要</b>	公共交通の持続的な運行に向け、主に教育機関が運行するスクールバスについて、公共交通と輸送資源を統合出来ないか、関係者間の合意形成を図るため、全市的な運行の条件整理等を行いながら、具体的な実証について可能な範囲で検討します。						
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	スケジュール					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	佐伯市地域振興課		合意形成 ・条件整理	合意できた場合は 実証的に運行			
	佐伯市関係各課						
交通事業者							

## 第 8 章 計画の達成状況の評価

### 8-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

計画目標			
数値指標	現状値 令和 3 年度	中間値 令和 7 年度末	目標値 令和 9 年度末
<b>幹線枝線が連携したネットワークの形成</b>			
公共交通利用者数（コミュニティバス）	154,768 人 (再編後の令和 4 年補助年度の輸送人員)	154,768 人	154,768 人
<p>【設定の考え方】 今後人口の減少が想定される中、年間利用者数を令和 4 年補助年度並みに維持する。</p> <p>【データ取得方法】 佐伯市で集計</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
公共交通の収支率（コミュニティバス）	15.5%	15.5%	15.5%
<p>【設定の考え方】 運行に係る費用は今後も増加することが想定される中、利用者数を維持・運行内容を変更するなどし、令和 3 年度並みに収支率を維持する。</p> <p>【データ取得方法】 佐伯市決算額より取得</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
公共交通利用者数（市営航路）	13,042 人 (令和 4 年度)	12,622 人	12,483 人
<p>【設定の考え方】 航路改善計画に合わせた目標値とする。</p> <p>【データ取得方法】 佐伯市で集計</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			

計画目標			
数値指標	現状値 令和3年度	中間値 令和7年度末	目標値 令和9年度末
<b>都市部における交通利便性の向上</b>			
JR 佐伯駅乗車人員	576 人/日	677 人/日	728 人/日
<p>【設定の考え方】 主要駅である JR 佐伯駅の 1 日あたりの乗車人員をコロナ禍前の令和元年度並に戻す。</p> <p>【データ取得方法】 JR 九州発表資料</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
「コスモタウン」「西田病院」バス停の IC カード利用の乗降客数	21.8 人/日	21.8 人/日	21.8 人/日
<p>【設定の考え方】 商業施設と連携した施策の実施により、商業施設最寄りバス停の利用者数を令和3年度並みに維持する。</p> <p>【データ取得方法】 運行委託事業者より提供を受けた IC カードデータで集計</p> <p>【評価時期】 毎年（11 月の 1 ヶ月間の全 OD を基に 1 日あたりに集計）</p>			
公共交通利用者数（タクシー（佐伯市内））	424,176 人 (令和4年度)	424,176 人	424,176 人
<p>【設定の考え方】 タクシー運転者が減少傾向である中、公共交通人材を確保し、タクシーの年間輸送人員を令和4年度並みに維持する。</p> <p>【データ取得方法】 交通事業者より取得</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			
公共交通機関の自動運転の実用化に向けた研究	0 件	1 件	1 件
<p>【設定の考え方】 自動運転の実用化に向けた研究を行う。</p> <p>【データ取得方法】 佐伯市実施事業</p> <p>【評価時期】 毎年</p>			

計画目標			
数値指標	現状値 令和3年度	中間値 令和7年度末	目標値 令和9年度末
<b>公共交通移動を後押しする利用促進</b>			
公共交通利用者数（コミュニティバス）再掲	154,768人	154,768人	154,768人
運転免許証自主返納者数（佐伯警察署管内）	277人	277人	277人
<p>【設定の考え方】高齢者ターゲットのモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通への転換と免許返納を促す。令和3年度並の返納者数を維持する。</p> <p>【データ取得方法】佐伯警察署保有データ</p> <p>【評価時期】毎年</p>			
<b>移動サービス相互の連携と持続性向上</b>			
市民一人当たりの公共交通の財政負担額（コミュニティバス）	3,820円	4,070円	4,360円
<p>【設定の考え方】運行に係る費用は今後も増加することが想定される中、利用者数を維持・増加させ、財政負担額を維持するとし、人口減少に合わせた市民一人あたり負担額を数値目標とした。</p> <p>【データ取得方法】佐伯市決算額より取得</p> <p>【評価時期】毎年</p>			

## 8-2. 数値指標の設定根拠

### 8-2-1 幹線枝線が連携したネットワークの形成

#### (1) 公共交通利用者数（コミュニティバス）

コミュニティバスの利用者数は年間約 15.5 万人であり、今後人口減少により利用者数の減少が想定されますが、利用改善施策を実施し、令和 4 年補助年度並の乗車人員 154,768 人/年を維持することを目標とします。

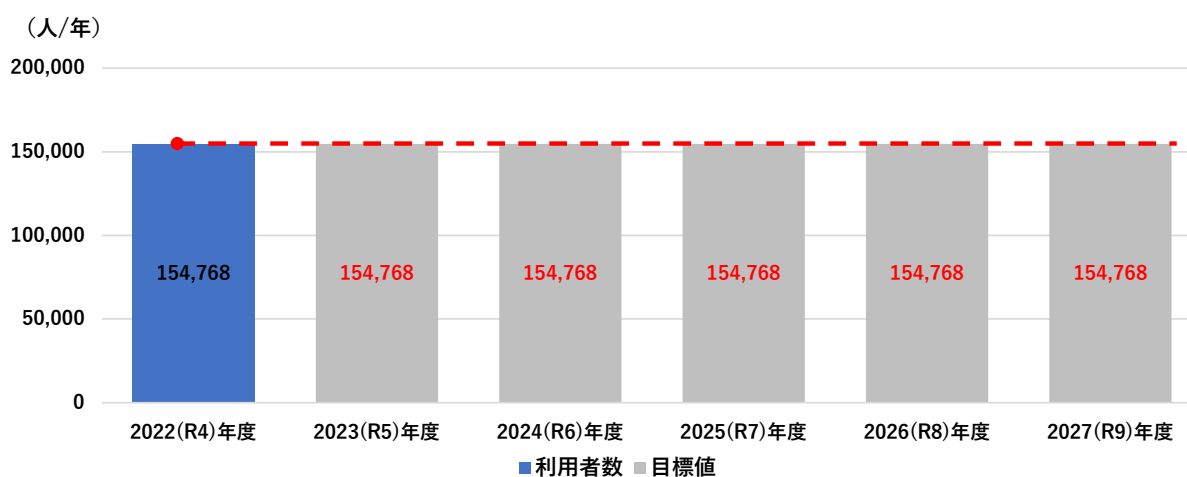


図 8-1 コミュニティバス利用者数

#### (2) 公共交通の収支率（コミュニティバス）

コミュニティバスの収支率は令和 3 年度において約 15.5%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、運行内容を変更するなどし、令和 3 年度並の収支率 15.5%を維持することを目標とします。

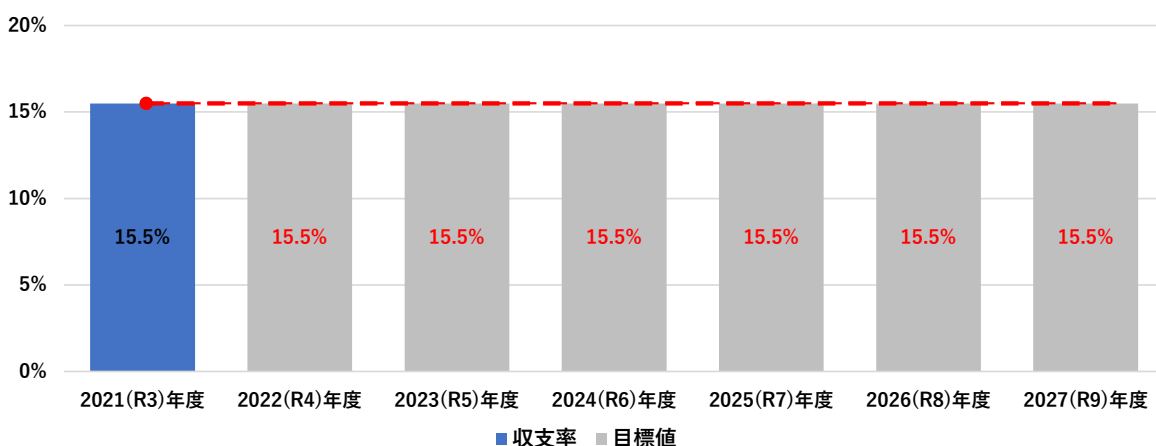


図 8-2 コミュニティバスの収支率



### (3) 公共交通利用者数（市営航路）

市営航路の利用者数は年間約 1.3 万人であり、今後人口減少により利用者数の減少が想定されますが、本計画や航路改善計画に基づき観光部署等と連携し広報等の改善を図ることで、1.2 万人台を維持することを目標とします。

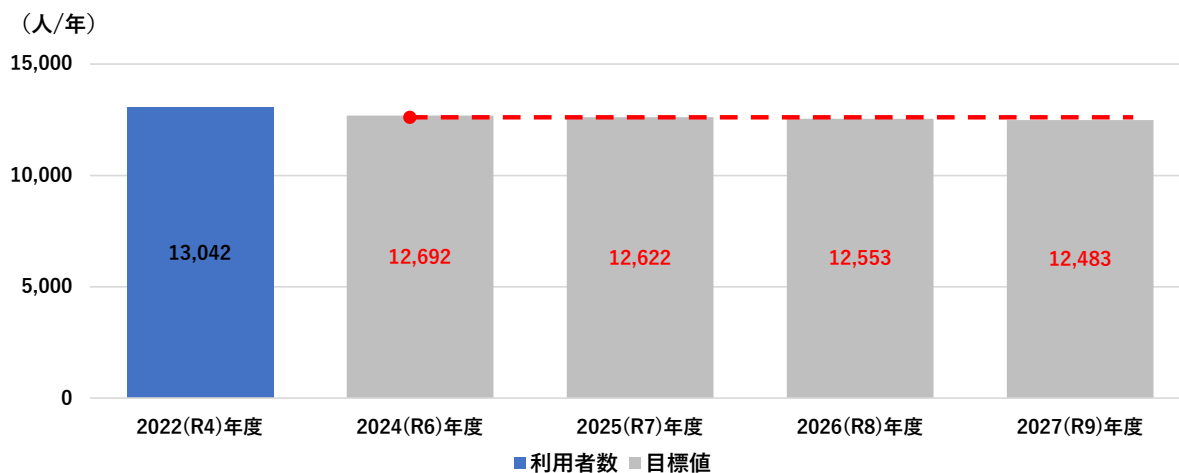


図 8-3 市営航路利用者数

## 8-2-2 都市部における交通利便性の向上

### (1) JR 佐伯駅乗車人員

JR 佐伯駅の 1 日あたりの乗車人員はコロナ禍により令和 2 年度に大きく減少しています。今後も人口減少により利用者数の減少が想定されますが、コロナ禍の収束に伴う利用の回復や情報発信等の利用促進策の実施を考慮し、令和元年度（コロナ禍前）並の乗車人員 728 人/日を令和 9 年度の目標値として設定します。

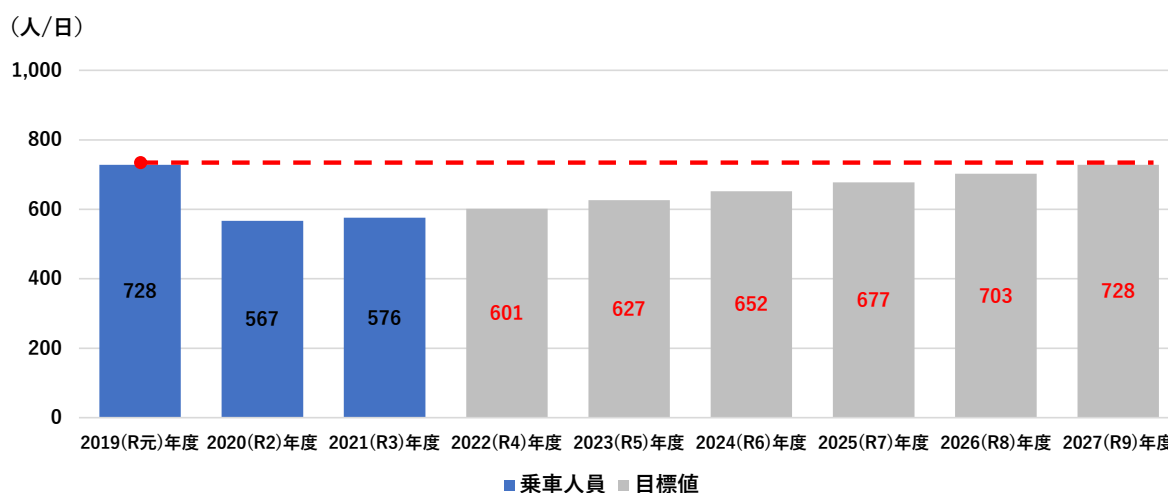


図 8-4 JR 佐伯駅 1 日あたり乗車人員

## (2) 「コスモタウン」「西田病院」バス停の IC カード利用の乗降客数

コスモタウン最寄りバス停である「コスモタウン」「西田病院」バス停の IC カード利用による乗降客数は 1 日あたり約 21.8 人/日であり、今後人口減少により乗降客数の減少が想定されますが、利用改善施策を実施し、令和 3 年度並の乗降客数 21.8 人/日を維持することを目標とします。

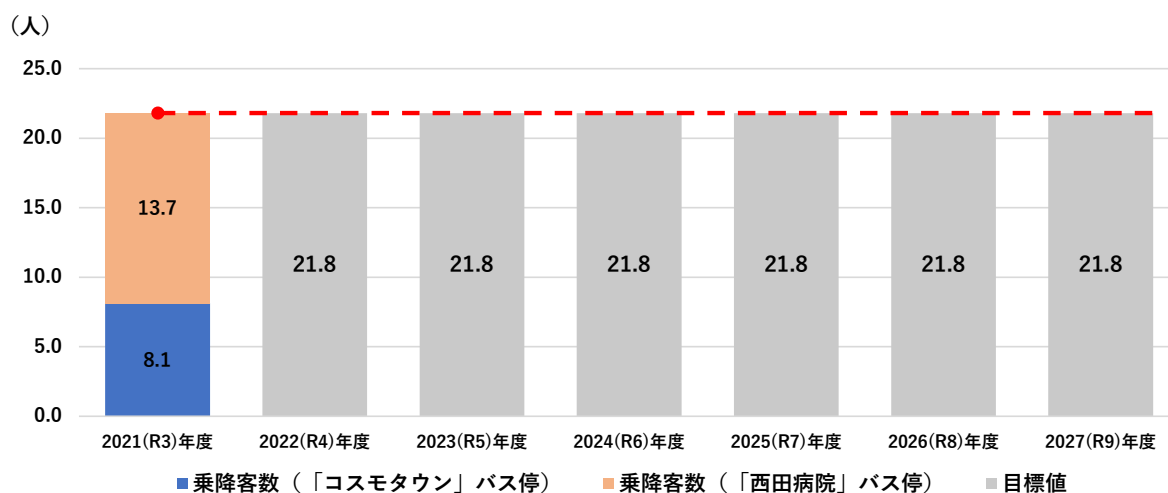


図 8-5 「コスモタウン」「西田病院」バス停の IC カード利用の乗降客数

## (3) 公共交通利用者数 (タクシー (佐伯市内))

佐伯市内のタクシー利用者数は年間約 42.4 万人/年であり、今後人口減少により利用者数の減少が想定されますが、利用改善施策を実施し、令和 4 年度並の利用者数 424,176 人/年を維持することを目標とします。

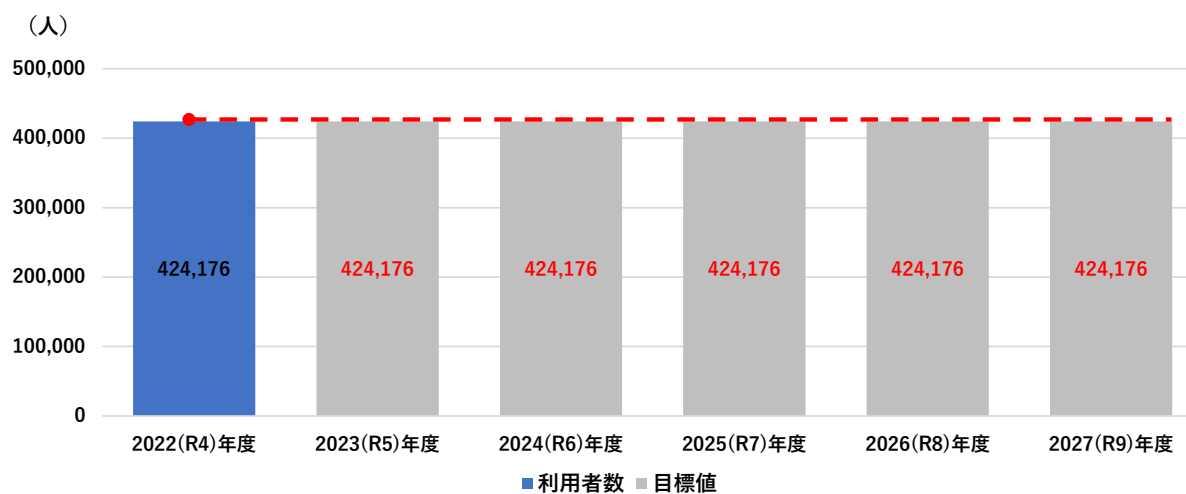


図 8-6 タクシー利用者数 (佐伯市内)

#### (4) 公共交通機関の自動運転の実用化に向けた研究

運転者不足への対応や公共交通の更なる利便性向上のため、自動運転による公共交通の運行実用化に向け、計画期間中は社会実装に向けた研究を1件開始し、その1件について計画期間中継続して研究している状況を目指します。

### 8-2-3 公共交通移動を後押しする利用促進

#### (1) 運転免許証自主返納者数（佐伯警察署管内）

高齢者ターゲットのモビリティ・マネジメントを実施し、公共交通への転換と免許返納を促します。令和3年度並の返納者数277人を維持します。

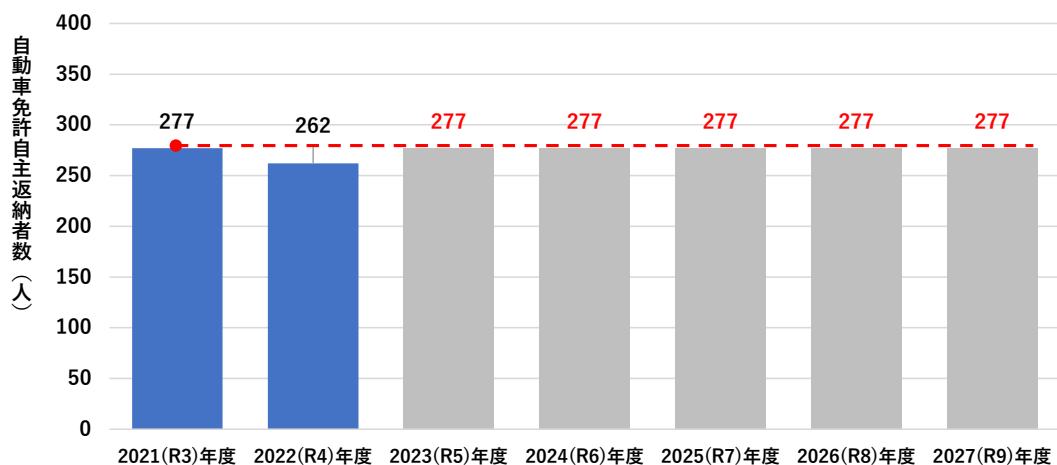


図 8-7 佐伯市内の運転免許自主返納状況

## 8-2-4 移動サービス相互の連携と持続性向上

### (1) 市民一人当たりの公共交通の財政負担額（コミュニティバス）

佐伯市コミュニティバスの市民一人あたり財政負担額は年間約 3,820 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、利用者数を維持・増加させ、財政負担額を維持するとし、人口減少に合わせた一人あたり負担額を数値目標とします。

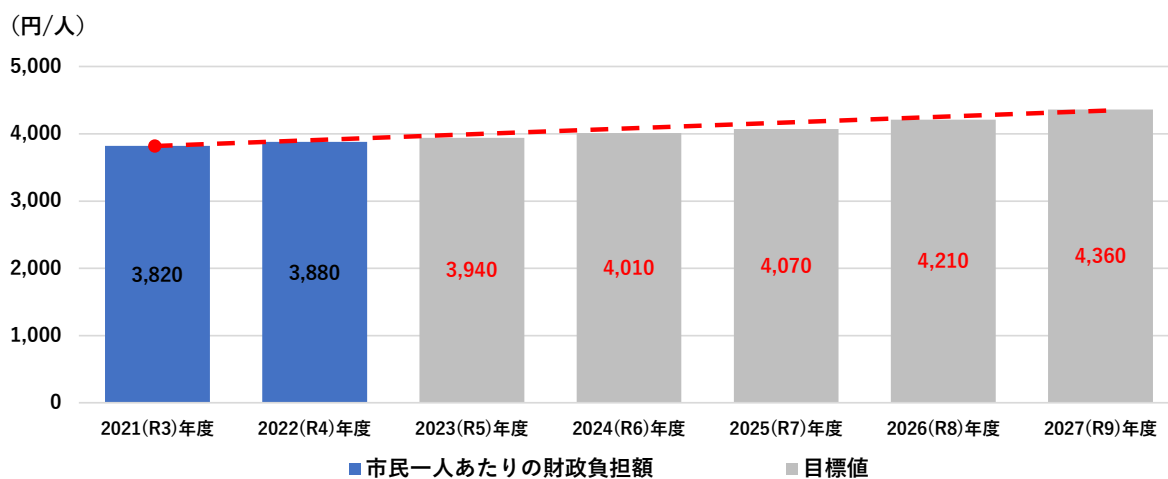


図 8-8 市民 1 人あたりの財政負担額（コミュニティバス）

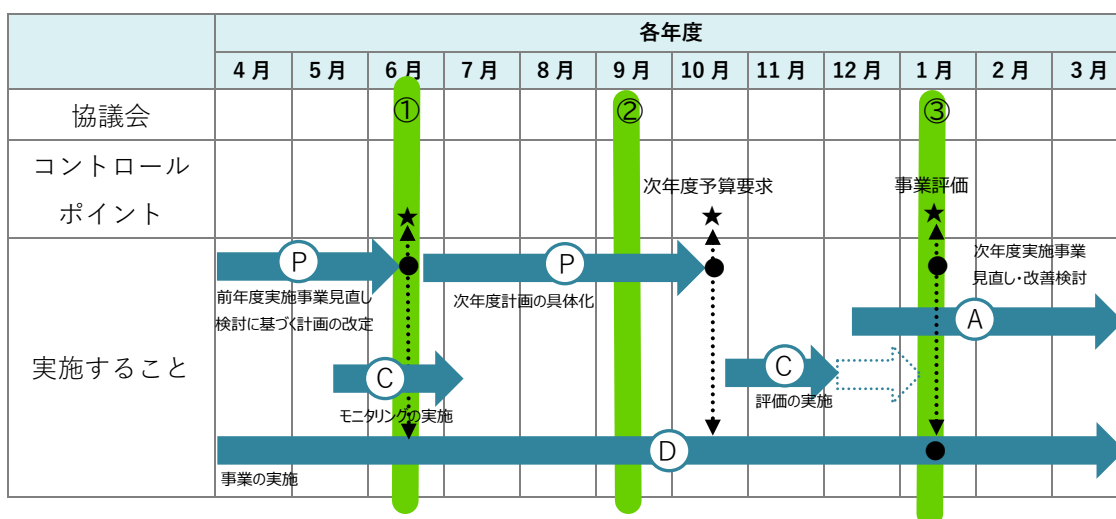
### 8-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

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令和 10 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 8-1 PDCA の実施サイクル



## 8-4. 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、佐伯市地域公共交通確保維持改善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 8-2 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
佐伯市	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