

大分県豊肥圏地域公共交通計画

令和3年9月

大分県

臼杵市 竹田市 豊後大野市

| | | |
|-----|---------------------|----|
| 序論 | 本計画の目的と対象地域 | 1 |
| 1 | 計画策定の背景 | 1 |
| 2 | 対象地域 | 1 |
| 3 | 計画の目的 | 1 |
| 第1編 | 大分県豊肥圏の現状 | 3 |
| 1 | 大分県豊肥圏における地域の現状 | 3 |
| 1-1 | 人口動向 | 3 |
| 1-2 | 高齢者の移動実態 | 10 |
| 1-3 | 住民の移動実態 | 17 |
| 1-4 | 高校生の移動実態 | 24 |
| 1-5 | 公共交通に対するニーズ | 28 |
| 2 | 社会的な情勢 | 33 |
| 2-1 | 公共交通の担い手の不足 | 33 |
| 2-2 | 感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少 | 34 |
| 2-3 | 高齢者の運転と事故 | 35 |
| 3 | 県の上位・関連計画 | 38 |
| 3-1 | まちづくり政策 | 38 |
| 3-2 | 観光政策 | 39 |
| 3-3 | 教育政策 | 41 |
| 4 | 公共交通ネットワーク | 42 |
| 4-1 | 各市町における公共交通政策 | 42 |
| 4-2 | 豊肥圏の公共交通ネットワークの状況 | 63 |
| 4-3 | 豊肥圏の公共交通事業環境の状況 | 64 |
| 5 | 移動に関する地域の現状 | 69 |
| 5-1 | 山間部を中心とした人口減少・高齢化 | 69 |
| 5-2 | 移動ニーズの縮小化 | 70 |
| 5-3 | 低密な居住地の広範囲への分布 | 71 |
| 5-4 | 通学需要の縮小と学校の統廃合 | 72 |
| 5-5 | 観光需要の動向 | 74 |
| 6 | 豊肥圏における公共交通の現状 | 75 |
| 6-1 | 利用の低迷するバス路線・便の存在 | 75 |
| 6-2 | 長大路線による運行効率の低下 | 76 |
| 6-3 | 幹線バス路線・フィーダー路線の収益悪化 | 76 |
| 6-4 | 多様な公共交通サービスの混在 | 77 |
| 6-5 | 深刻な運転手不足 | 78 |
| 第2編 | 大分県豊肥圏地域公共交通計画 | 79 |
| 1 | はじめに | 79 |
| 1-1 | 計画策定の背景と目的 | 79 |
| 1-2 | 本計画の位置づけ | 80 |
| 2 | 計画の対象区域 | 81 |
| 3 | 計画期間 | 81 |
| 4 | 豊肥圏の地域公共交通に求められる課題 | 82 |

| | | |
|-------------|----------------------------------|------------|
| 4-1 | 「利便性」に関する課題 | 83 |
| 4-2 | 「効率性」に関する課題 | 86 |
| 4-3 | 「持続可能性」に関する課題 | 90 |
| 5 | 計画の基本的な方針、目標 | 94 |
| 5-1 | 基本的な方針と目標 | 94 |
| 5-2 | 地域の現状・問題点と計画の目標の関係 | 95 |
| 5-3 | 地域公共交通確保維持事業費補助金交付要綱に基づく記載事項について | 97 |
| 5-4 | 計画の目標 | 99 |
| 6 | 実施事業 | 103 |
| 6-1 | 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 | 104 |
| 6-2 | 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 | 105 |
| 6-3 | 目標③：利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上 | 107 |
| 7 | 計画の達成状況の評価 | 109 |
| 7-1 | 計画の推進体制 | 109 |
| 7-2 | PDCA サイクルによる計画の継続的な改善 | 110 |
| 【参考】 | 目標指標の算出根拠 | 111 |
| 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 | 111 |
| | 県全域で目指す指標 | 111 |
| | 豊肥圏で目指す指標 | 111 |
| 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 | 112 |
| | 県全域で目指す指標 | 112 |
| | 豊肥圏で目指す指標 | 112 |
| 目標 3 | 利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上 | 113 |
| | 県全域で目指す指標 | 113 |
| | 豊肥圏で目指す指標 | 113 |

1 計画策定の背景

本県内の公共交通利用者は年々減少し、幹線バス路線（複数の市町村をまたがって運行され、広域的な移動を担うバス路線）の利用者についても同様の傾向が続いており、その存続を危惧される路線もある。一方で、市町村単独では、域外を含めた幹線バス路線の全体像について広域的な検討を行うことが難しいため、これまで行政機関と交通事業者が協働した十分な対応が行われず、確保・維持が厳しい路線が生じている。

こうした状況を踏まえ、本県では平成 27 年度から、広域的な行政主体である県が中心となり、本県を 6 つの圏域に分け、当該地域の市町村、交通事業者、住民代表等とともに、地域公共交通網形成計画の策定を進めてきた。

なお、計画の策定にあたっては、令和 2 年 6 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正されたことを踏まえ、計画の名称を「大分県豊肥圏地域公共交通計画」とするとともに、①地域が自らデザインする「地域の交通」、②輸送資源の総動員による移動手段の確保、③効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現、の 3 点を基本の軸とし、地域の状況を踏まえながら検討を行った。

2 対象地域

本計画では大分県豊肥圏（臼杵市、竹田市、豊後大野市）を対象地域とする。

3 計画の目的

令和 3 年度における本県内の国庫補助対象地域間幹線バス路線は 3 社 10 系統あるが、対象地域の豊肥圏においては、国庫補助対象地域間幹線バス路線は 2 系統運行している。（臼杵線、伯大線）

対象地域のバス路線では、マイカーの普及や少子化・過疎化の進行等を背景に利用者の減少が続いており、対象地域内の各市町では、地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画を策定する等して、域内の地域公共交通の維持・確保・改善に向けた取組みを行っている。

しかしながら、幹線バス路線については、市町が路線全体の運行スケジュールやルートの見直しを検討することが困難であることから、市町による主体的な対応が難しく、交通事業者による取組みに委ねられている実情があるため、幹線バス路線の維持・確保・改善に向けた公共交通網の構築を目指す。

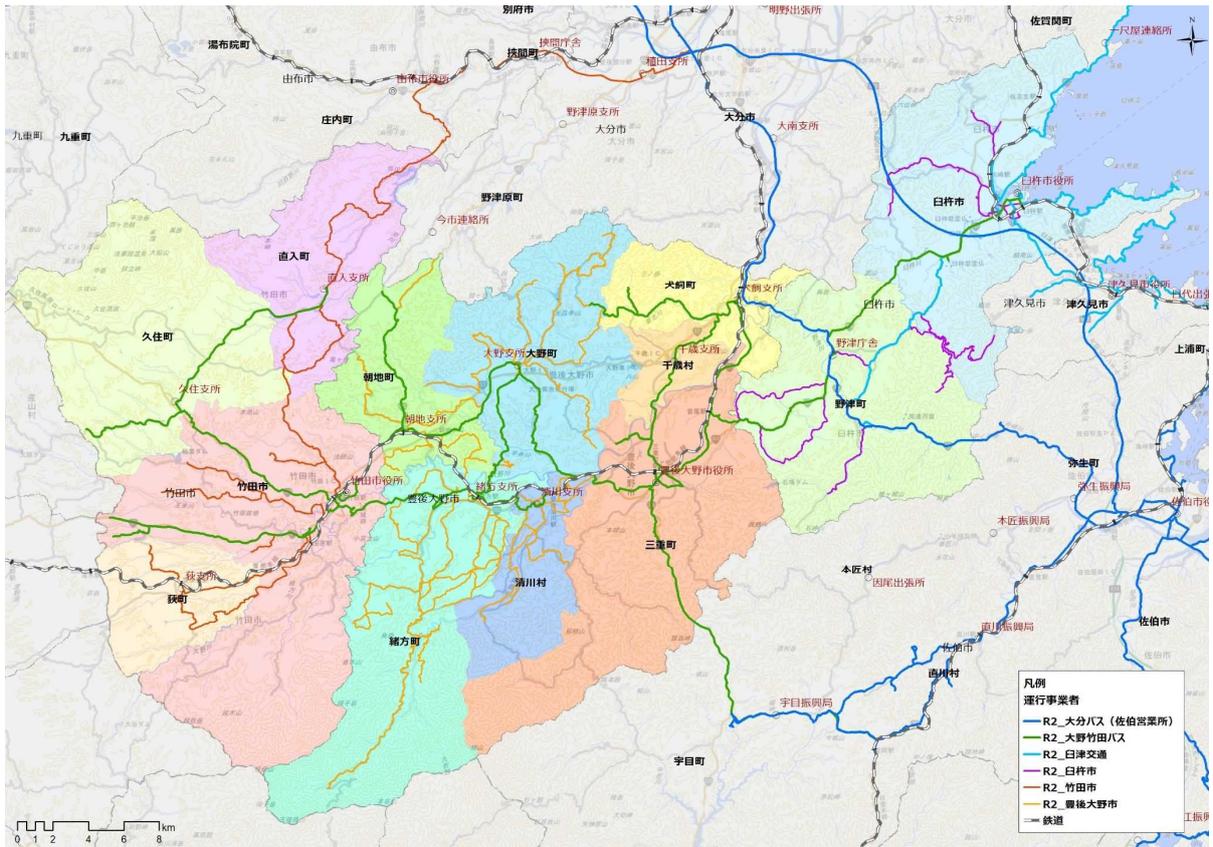


図 1 本計画の対象地域

1 大分県豊肥圏における地域の現状

1-1 人口動向

(1) 人口減少・人口構造の変化

豊肥圏3市は人口減少・高齢化が進行しており、今後は年少人口だけでなく高齢者人口も減少していくことが推計されている。2040年には高齢化率が40%を超え、特に竹田市では50%に達する見込みである。

70歳前後の人口をピークにつぼ型の人口ピラミッドを形成しており、3市とも30歳未満の人口が少ない傾向にある。

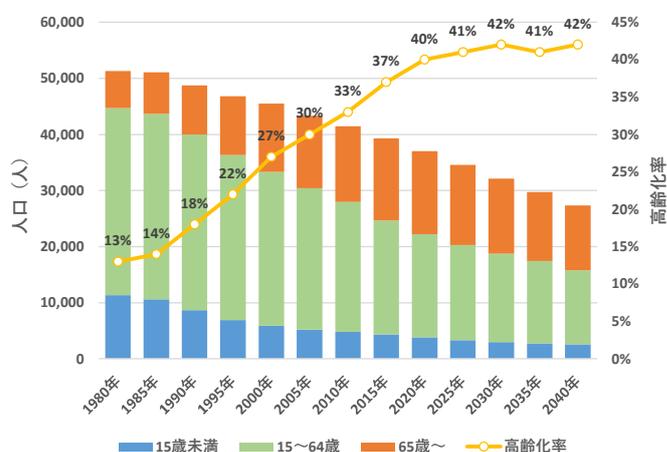


図2 白杵市の人口・高齢化率推移

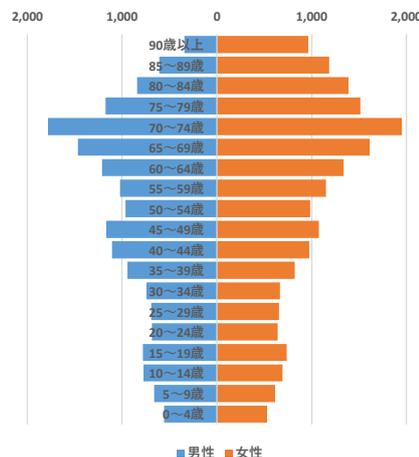


図3 白杵市の人口ピラミッド

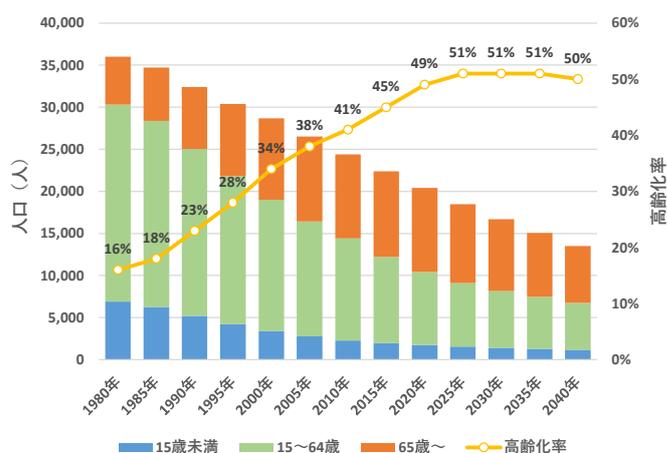


図4 竹田市の人口・高齢化率推移

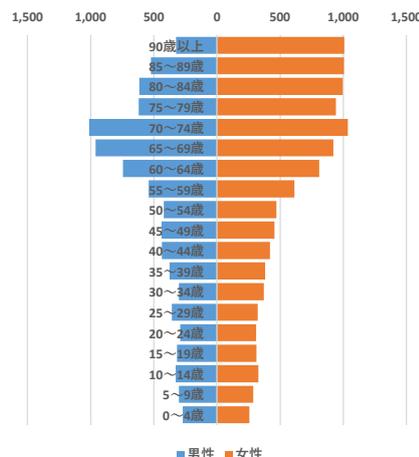


図5 竹田市の人口ピラミッド

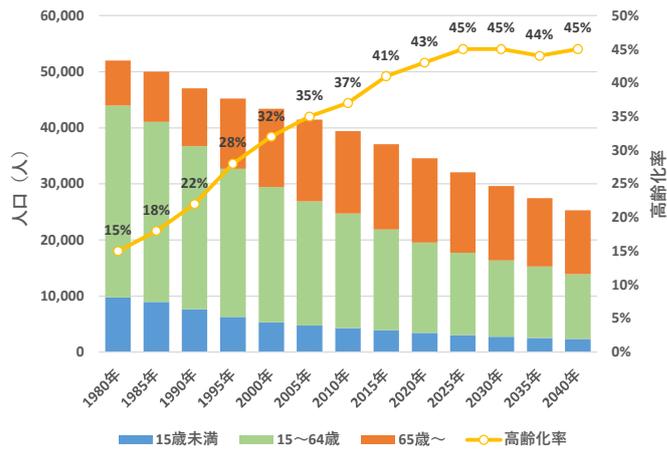


図 6 豊後大野市の人口・高齢化率推移

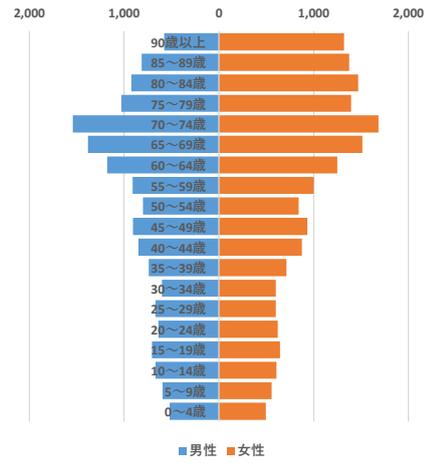


図 7 豊後大野市の人口ピラミッド

資料：国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 人口分布

3 市中心部（市役所周辺）に人口が集積しているほか、各市の支所周辺等にも人口が集積する地区が点在している。

また、幹線道路から離れた山間部では、低密度に人口が分布しており、中心部に比べ郊外部は居住地が薄く広く分布している。

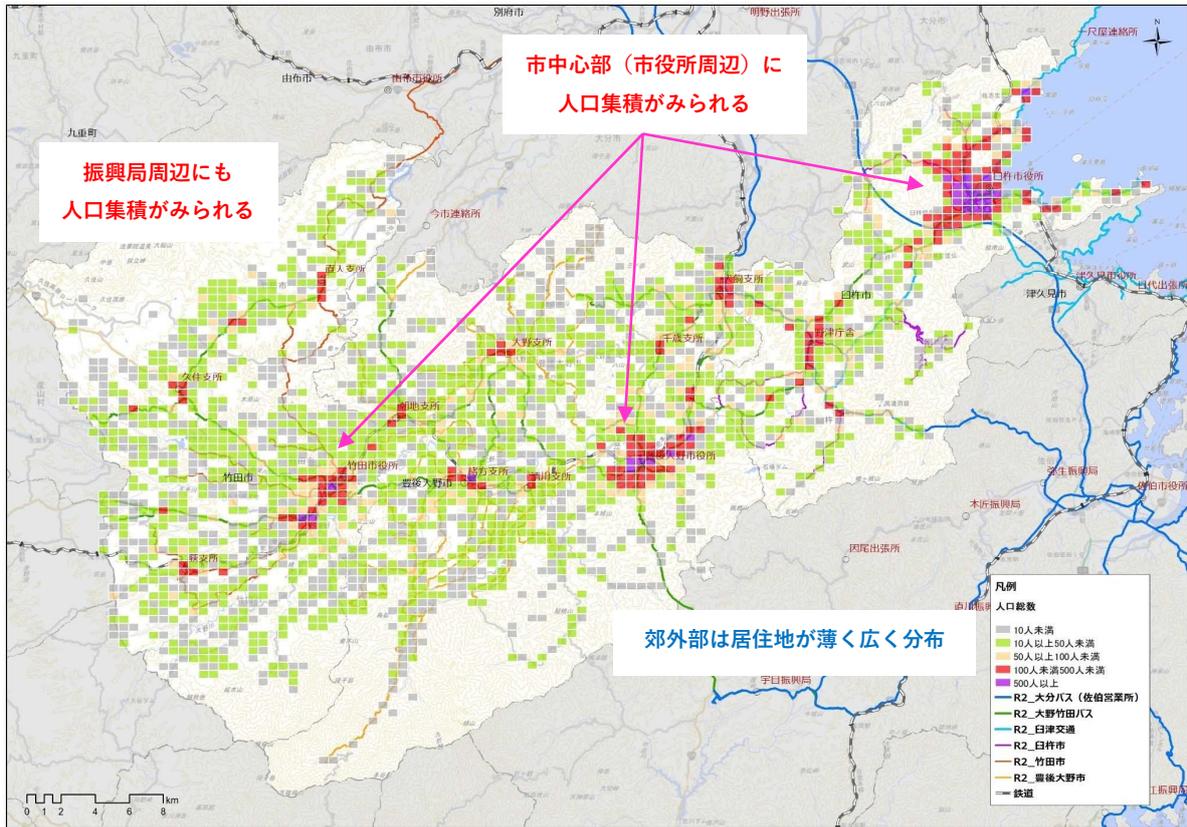


図 8 豊肥圏の人口分布

資料：平成 27 年国勢調査

(3) 人口増減

臼杵市、竹田市、豊後大野市ともに人口は減少傾向にあり、ほぼ全域で人口が減少している。郊外部に限らず、中心部でも人口の減少が多くみられる。

なお、それぞれの市町の中心部に一部人口が増加している地区が存在するが、同市町内及び圏域内からの移転も少なからず存在すると考えられる。

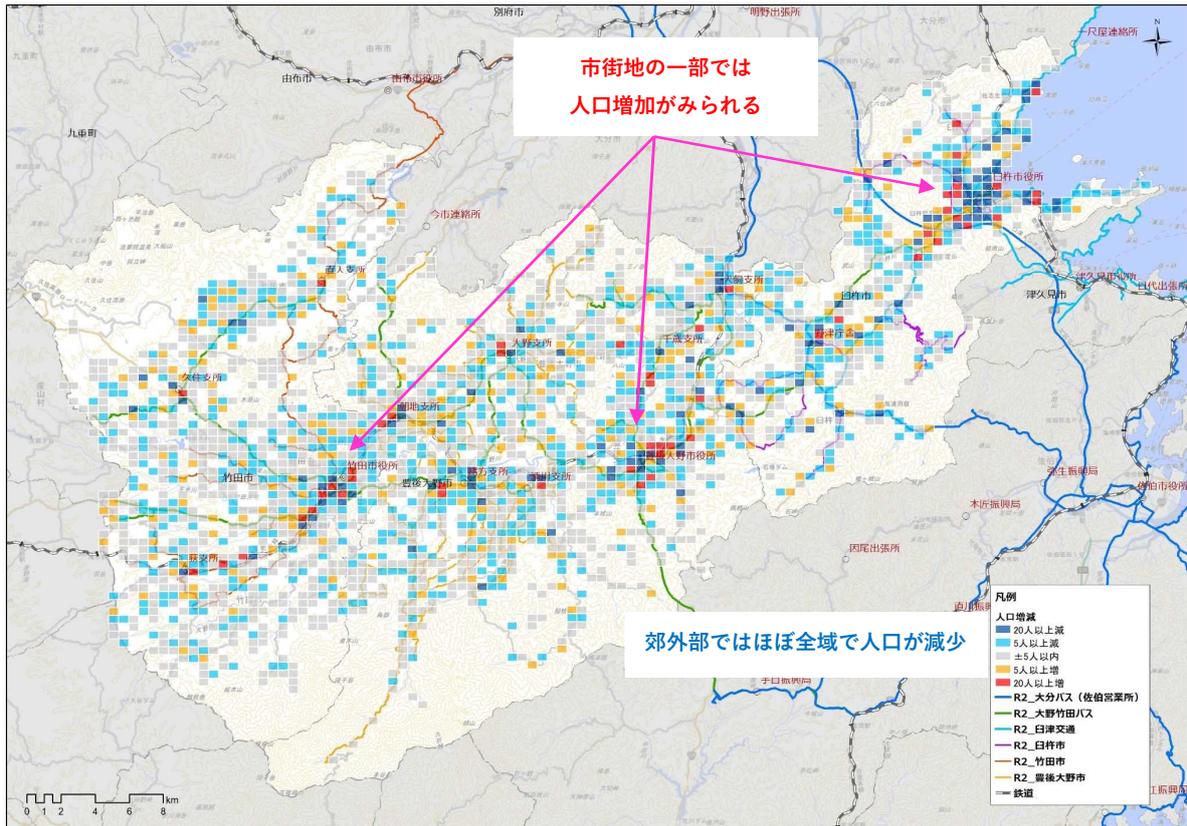


図 9 豊肥圏の人口増減

資料：平成 27 年国勢調査

(4) 高齢化の状況

人口集積の見られる臼杵市中心部や豊後大野市中心部はやや高齢化率が低い傾向にある。

竹田市全域および 2 市の郊外部・山間部では、高齢化率が 50%以上となる地区が広く分布している。豊後大野市では、西部に位置する朝地地区、緒方地区、清川地区で高齢化率が高い傾向にある。

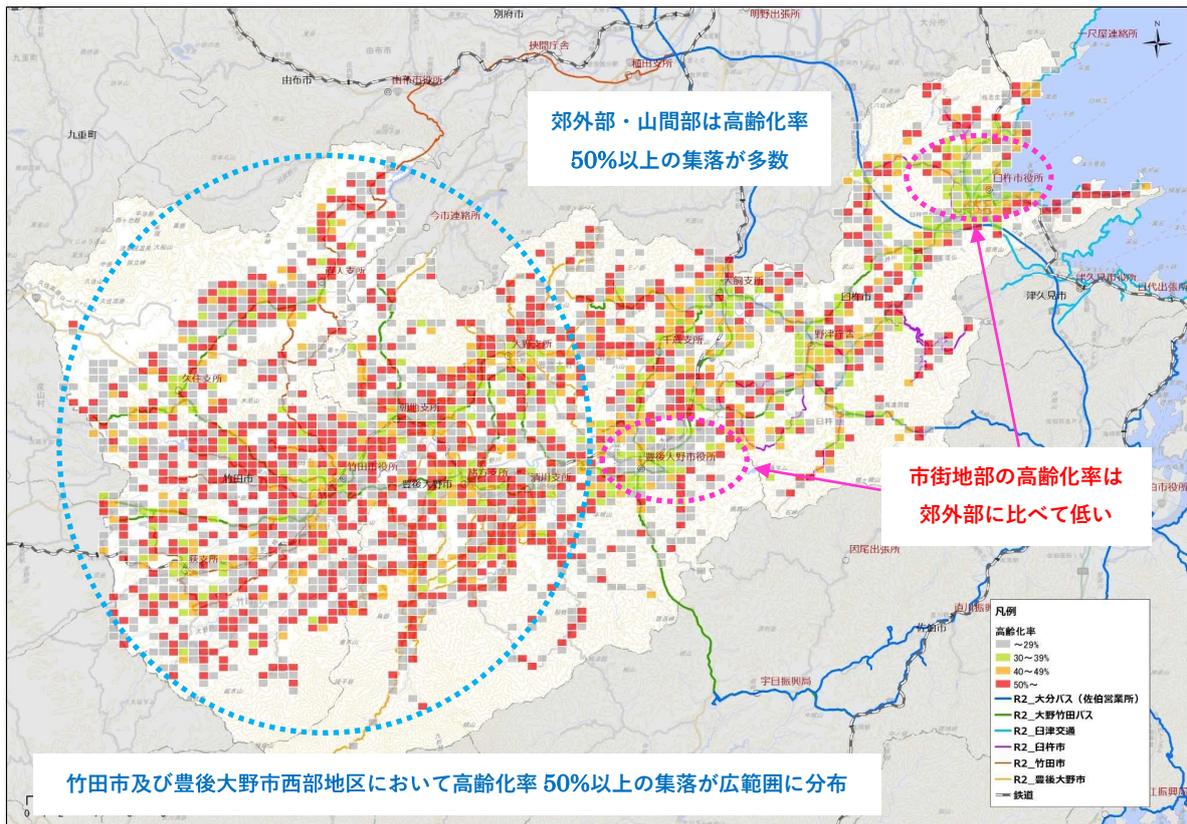


図 10 豊肥圏の高齢化率分布

資料：平成 27 年国勢調査

(5) 人口の転入・転出

3市とも15歳～24歳での人口転出が多く、進学・就職等によりそれぞれの市町を離れていると予想される。また、75歳以上の後期高齢者も人口転出がわずかに多い。



図 11 白杵市における人口の社会増減



図 12 竹田市における人口の社会増減



図 13 豊後大野市における人口の社会増減

資料：平成 27 年国勢調査

(6) 就業者・通学者の通勤・通学動向

就業者は、居住する市で就業する人の割合が高いが、豊肥圏の隣接市町間の流動に加え、大分市をはじめとする圏域外との往来も多く、竹田市と阿蘇市の県をまたぐ移動も少数だが存在する。

通学者は、圏域内では臼杵市から豊後大野市、豊後大野市から竹田市など西向きの流動が多いが、豊肥圏3市から大分市や臼杵市から津久見市等、圏域をまたぐ通学も多く存在する。

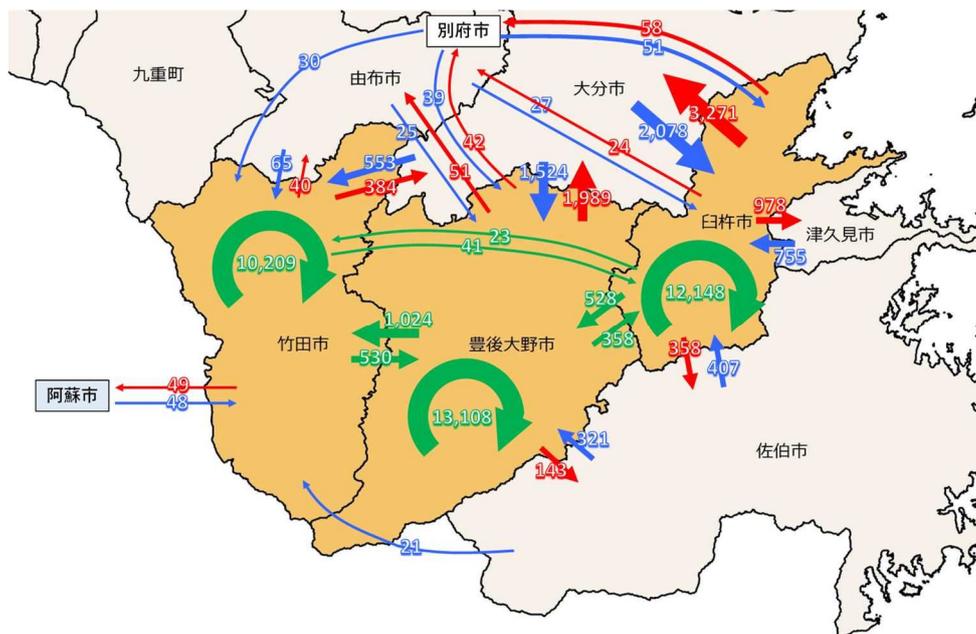


図 14 就業者の流動

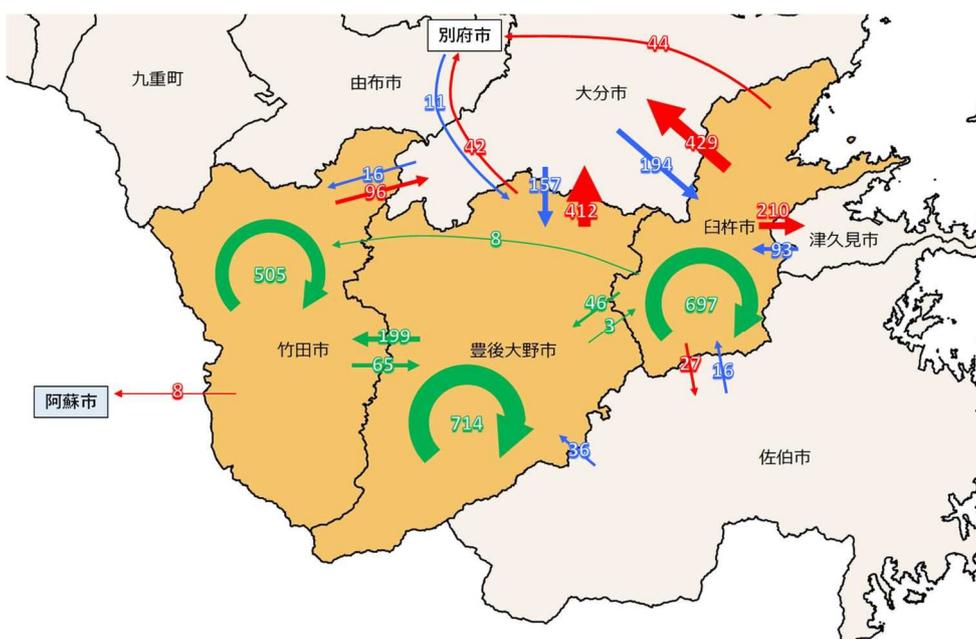


図 15 通学者（15歳以上）の流動

資料：平成27年国勢調査

1-2 高齢者の移動実態

(1) 家族構成

居住地別の家族構成について、すべての地区において、「一人暮らし」、「夫婦二人」世帯の割合が50%以上と高い割合を示しており、特に大野・清川や朝地・緒方、竹田・荻の3地区においては「一人暮らし」世帯が20%以上と5人に1人程度は高齢独居世帯となっている。

すべての年齢層で、家族構成が「一人暮らし」、「夫婦二人」の高齢者のみの世帯が、50%以上を示しており、「一人暮らし」世帯の割合は80歳以上の高齢者で30%程度であり、3人に1人程度は高齢独居世帯となっている。

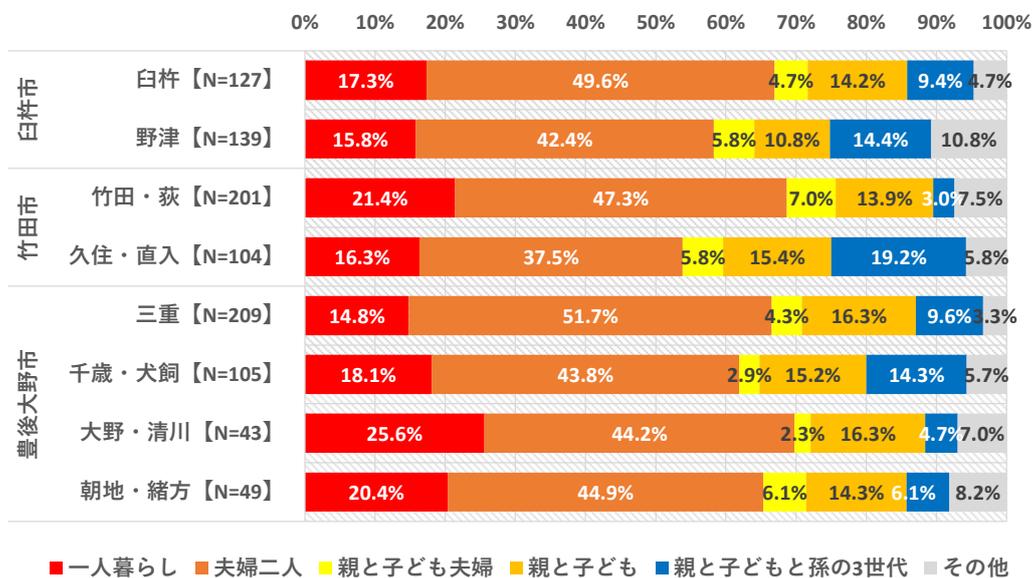


図 16 居住地別の家族構成

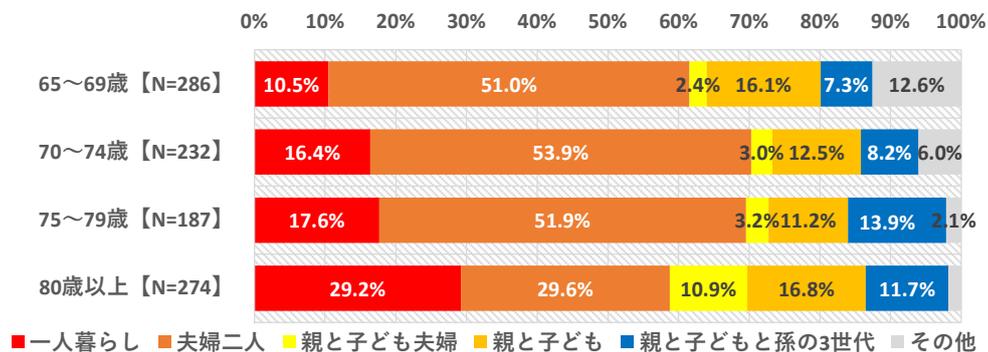


図 17 年齢別の家族構成

資料：豊肥圏住民アンケート

(2) 自動車運転免許の保有状況

高齢者の65%以上が運転免許を保有しており、高い運転免許保有率を示す。

居住地別では、いずれの地区でも60%以上の高齢者が運転免許を保有している。また、白杵市においては白杵地区では運転免許の保有率が60%程度であるが、野津地区では70%を超えるなど、市内でも運転免許の保有率に若干の差がみられる。

性年齢別では、男性は80歳以上でも80%程度が運転免許を保有しており、加齢による変化は少ない。一方で、女性は65～69歳では80%以上が運転免許を保有しているが、80歳以上では10%未満まで減少しており、加齢による変化が大きい。

日常的な運転有無は男女ともに高い値を示しており、加齢による変化は少ない。

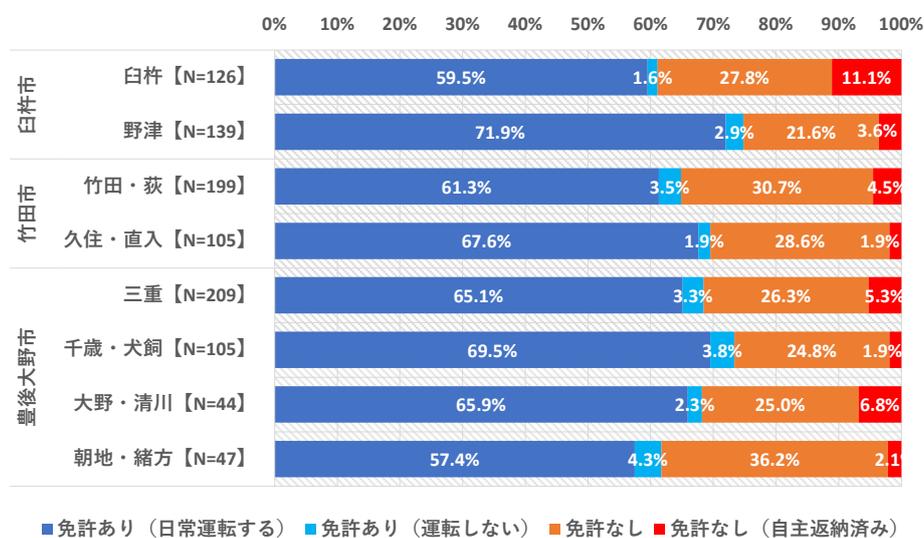


図 18 居住地別の運転保有状況

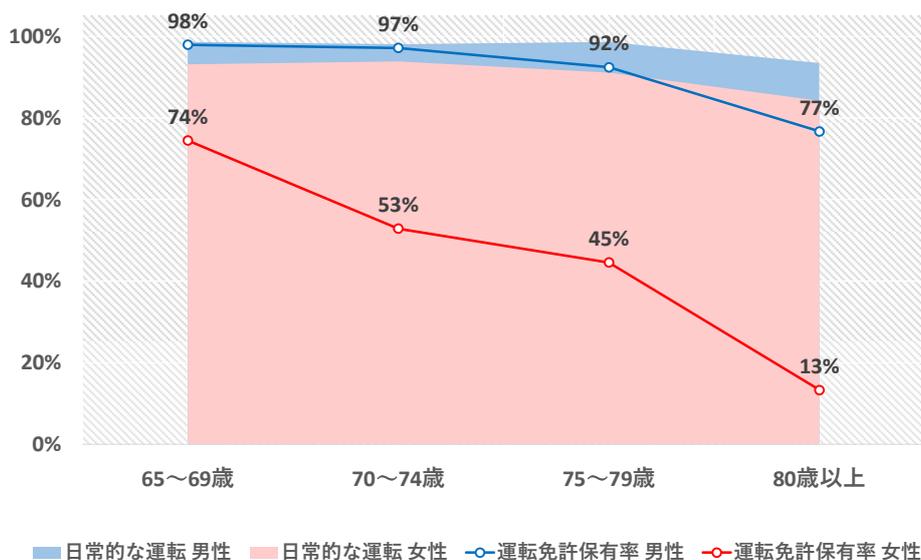


図 19 性年齢別の運転免許保有率・日常的な運転の有無

資料：豊肥圏住民アンケート

(3) 外出頻度

加齢とともに外出頻度は減少する傾向にあり、特に高齢女性の外出頻度の減少が顕著である。また、65~69歳では、男女ともに「週に1、2日」以上外出する人の割合が約90%存在したにもかかわらず、85~89歳には男性で70%程度、女性は約50%まで低下している。

家族構成別の外出頻度は、「週に1、2日」以上外出する人の割合は、夫婦二世帯が最も多く、一人暮らしに比べて約10%の差があるが、極端な傾向はみられない。

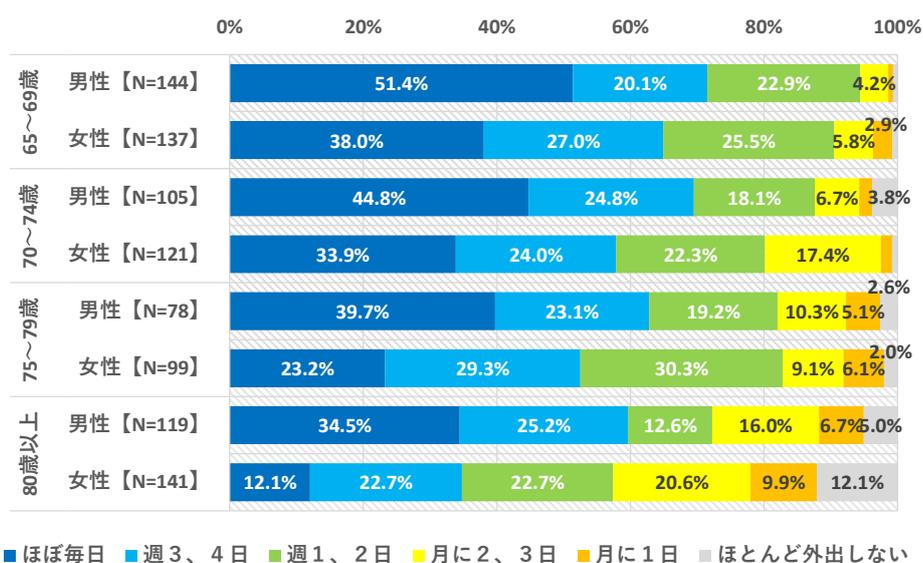


図 20 性年齢別の外出頻度

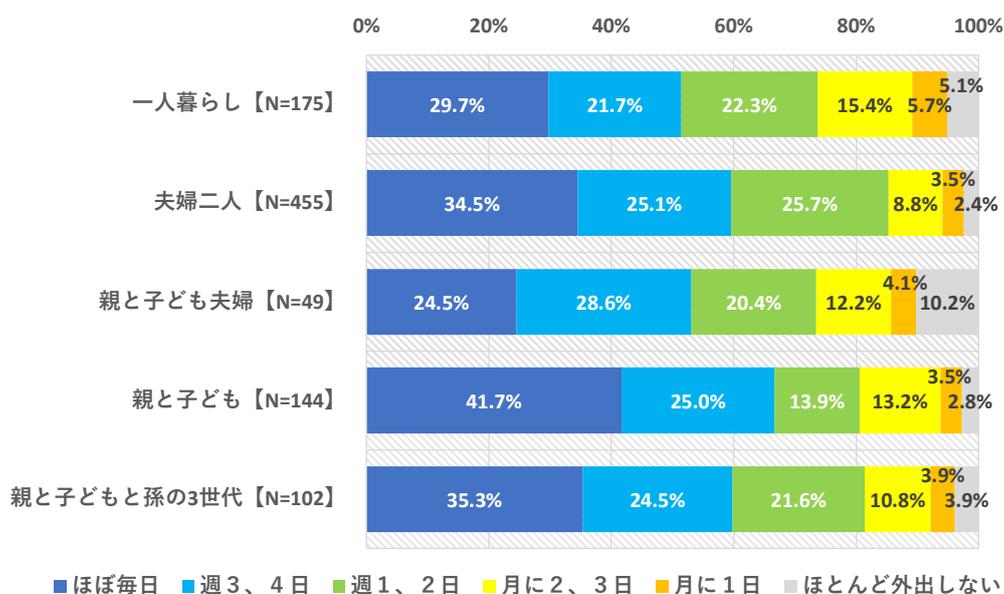


図 21 家族構成別の外出頻度

資料：豊肥圏住民アンケート

(4) 外出目的・公共交通利用頻度

「通勤」や「買い物」を目的とした外出は加齢とともに減少傾向にあり、「娯楽・イベント参加」や「郵便・金融機関」は同様の傾向を示しているが、「通院」を目的とした外出は増加する傾向にあり、65～69歳と80歳以上とでは30%程度の差がみられる。

加齢とともに公共交通を利用する割合は増加する傾向にあり、80歳以上の2人に1人程度が、公共交通を利用しているが、その大半は月に2、3回（隔週1回）～月1回程度であり、利用頻度は少ない傾向にある。

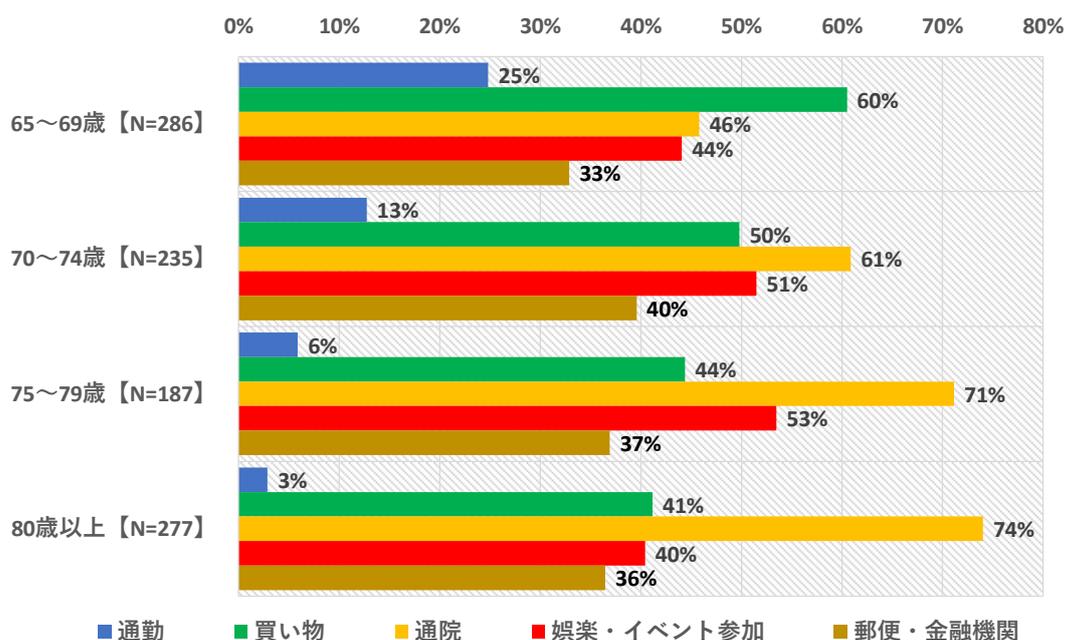


図 22 年齢別の外出目的

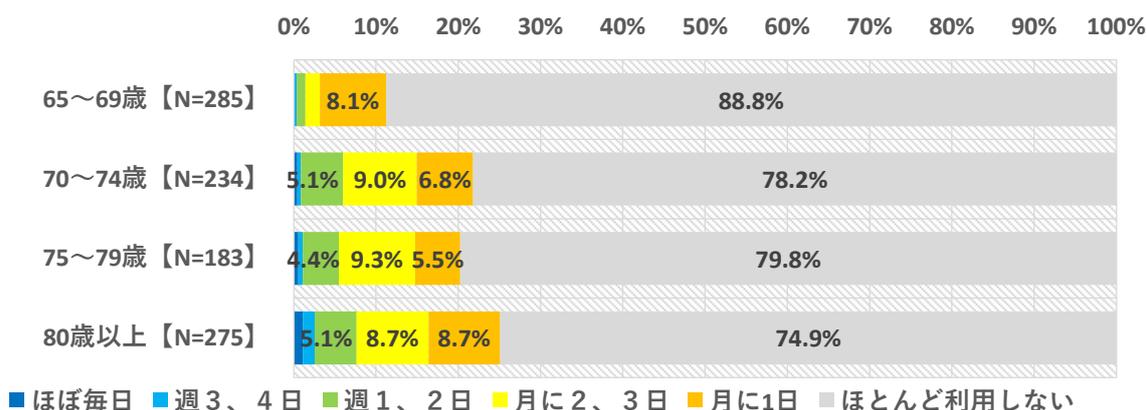


図 23 年齢別の公共交通利用頻度

資料：豊肥圏住民アンケート

(5) 移動手段

高齢者は加齢とともに「路線バス」や「コミュニティバス・乗合タクシー」、「タクシー」といった公共交通や「自家用車（送迎）」の利用が増加する傾向にあり、「タクシー」や「自家用車（送迎）」の増加が著しい。

一方で、「自家用車（自分で運転）」は減少する傾向にあり、65～69歳では80%程度と高い割合を占めるが、80歳以上では30%程度まで落ち込む。

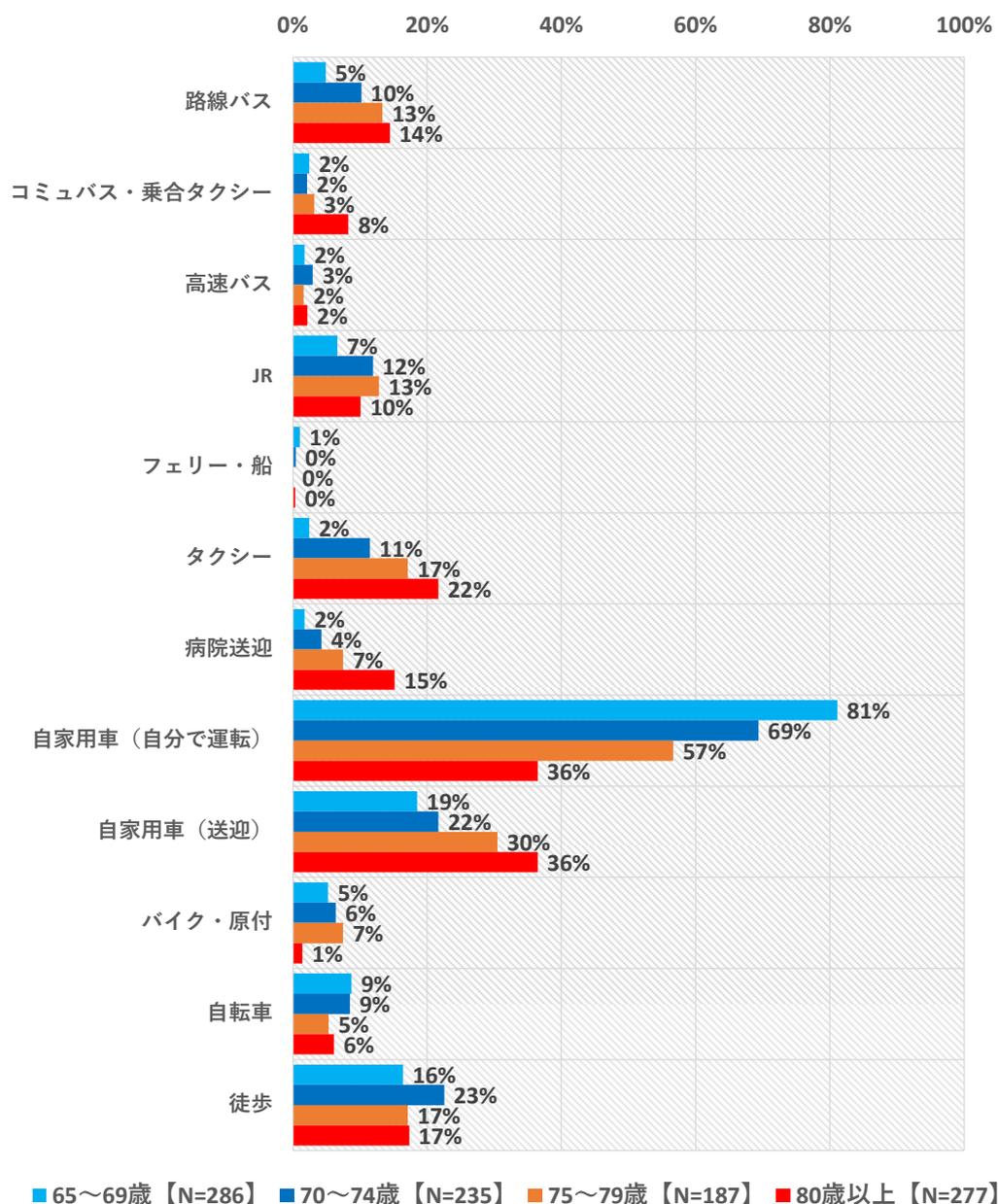


図 24 年齢別の移動手段

資料：豊肥圏住民アンケート

(6) 地区（市町）別の移動時間帯

出発時刻の全体的な傾向として、ピークは9~10時の短い時間に集中しており、午後の外出はほとんどみられない。地区による出発時刻の違いについて、白杵地区や三重地区、千歳・犬飼地区のように、各市の中心部やその周辺の地区が10時にピークをむかえており、他の地区に比べ出発時刻が若干遅くなる傾向にある。

帰宅時刻の全体的な傾向として、ピークは11~12時と16~17時の2回に分かれており、白杵地区や三重地区は11~12時に帰宅する人の割合が多く、野津地区や久住・直入地区は16時に帰宅する人の割合が多いことから、前者は外出時間が短く、後者は外出時間が長くなる傾向を示す。

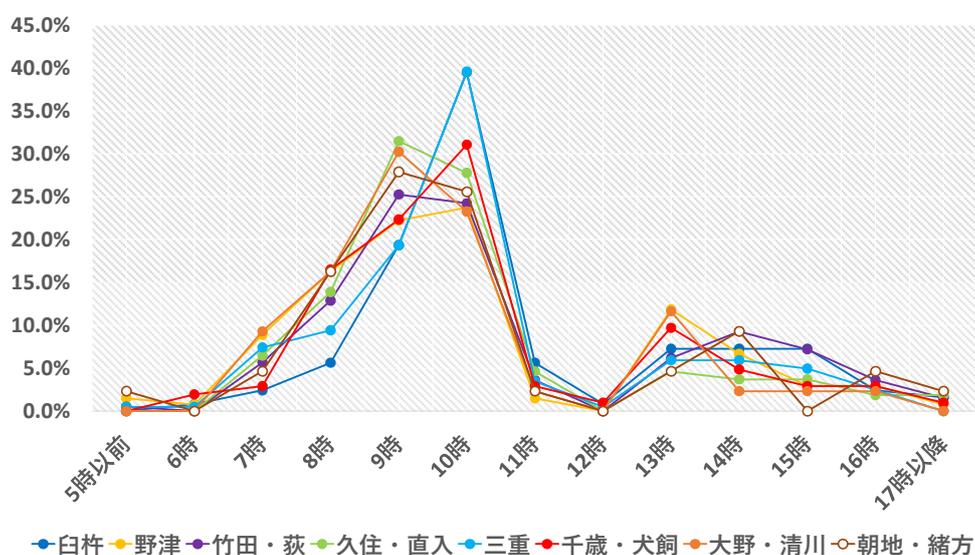


図 25 地区（市町）別の外出時刻

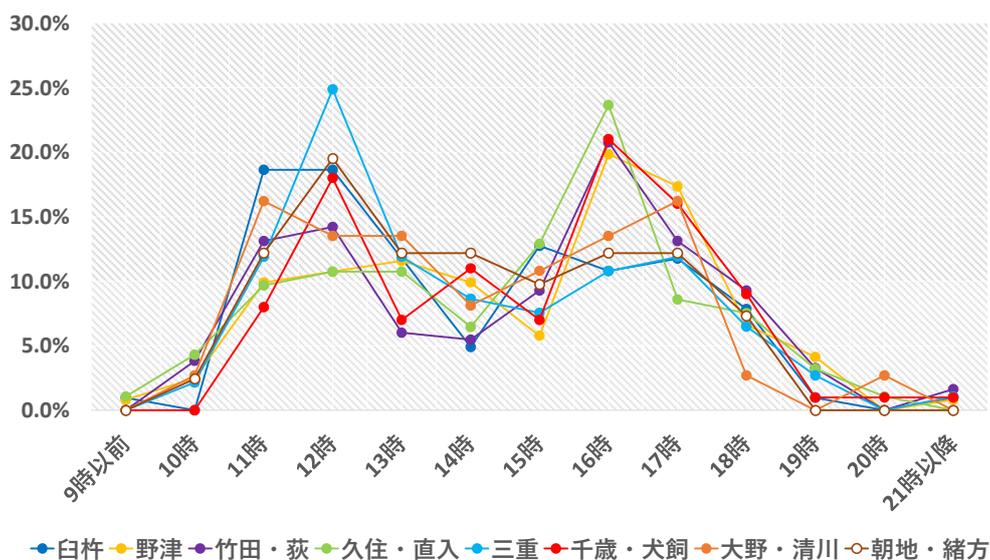


図 26 地区（市町）別の帰宅時刻

資料：豊肥圏住民アンケート

(7) 外出目的地

外出目的地は居住する地区が属している市となる傾向にあり、どの地区においても50%以上が該当する。

一方で、野津地区は30%程度が豊後大野市内、千歳・犬飼地区では25%程度が大分市内、朝地・緒方地区では40%弱が竹田市内、久住・直入地区は20%弱が大分市へ外出する等、地区の立地条件によって圏域内外の流動が一定数存在する。

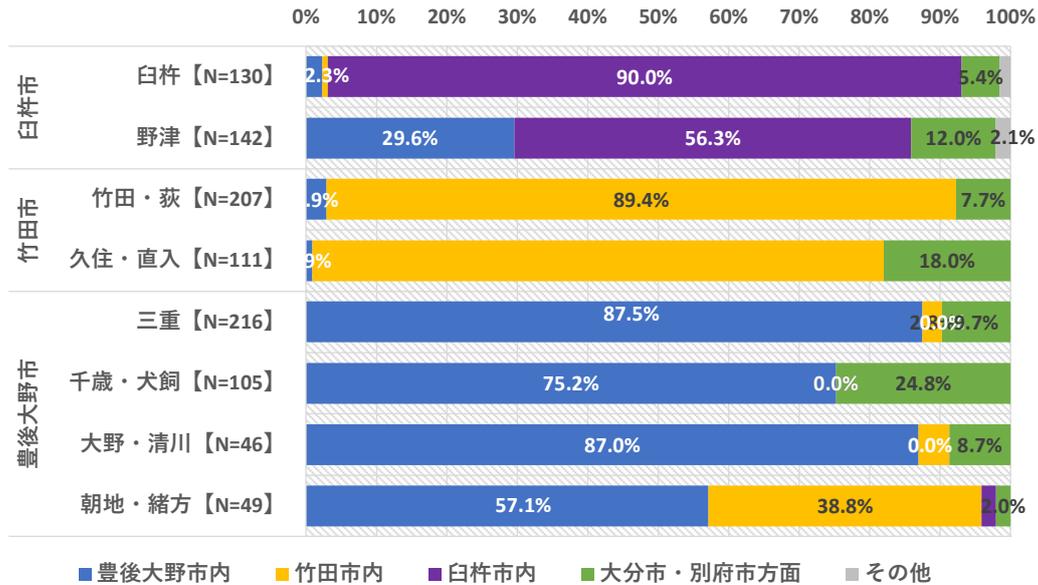


図 27 居住地別の目的地

資料：豊肥圏住民アンケート

1-3 住民の移動実態

(1) 自動車運転免許の保有状況・自主返納意向

年齢別の自動車運転免許の保有状況は、どの年齢層においても90%前後が所有している状況である。

年齢別の自動車運転免許証の自主返納意向は、50～64歳、65歳以上の高年齢層において、すでに自主返納した方が少数存在する一方、30%以上が「自主返納しない」と回答しており、将来的な自家用車の利用意向も高いことがわかる。

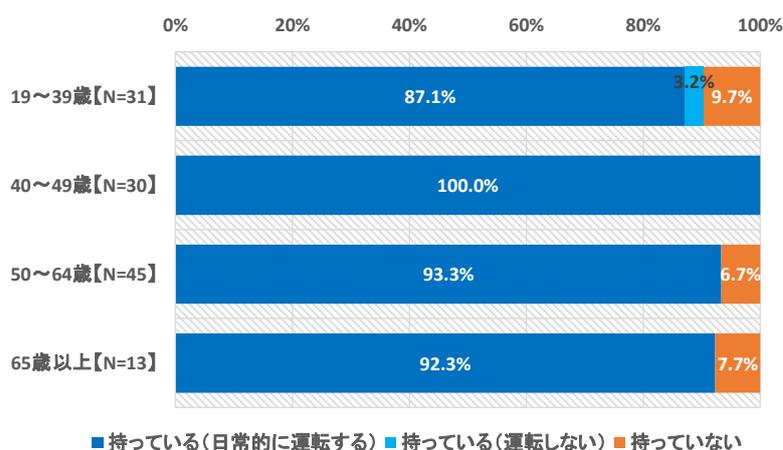


図 28 年齢別の自動車運転免許証の保有状況

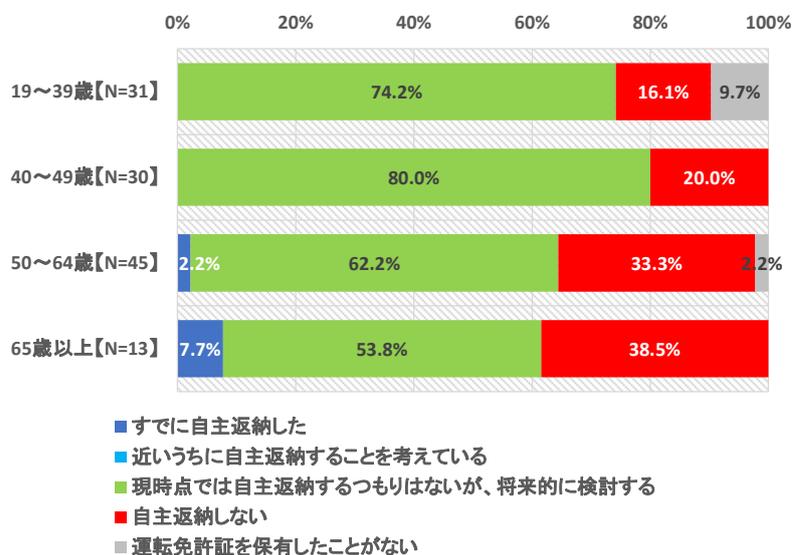


図 29 年齢別の自動車運転免許証の自主返納意向

資料：大分県住民 Web アンケート

(2) 外出頻度

基本的に加齢とともに外出頻度は減少する傾向にあるが、本アンケートの回答者にはその傾向はみられず、どの年齢層においても80%前後の人がほぼ毎日外出すると回答している。また、公共交通の利用有無別の外出頻度についても、両者の間に大きな変化はみられない。

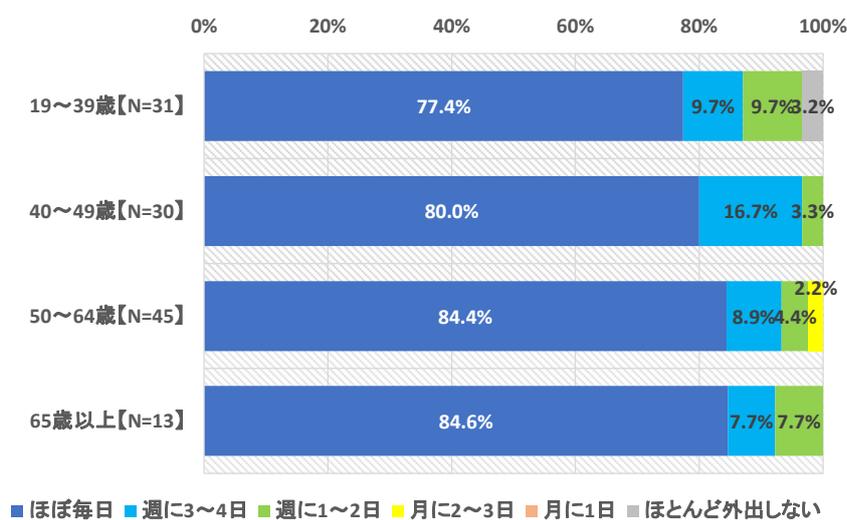


図 30 年齢別の外出頻度

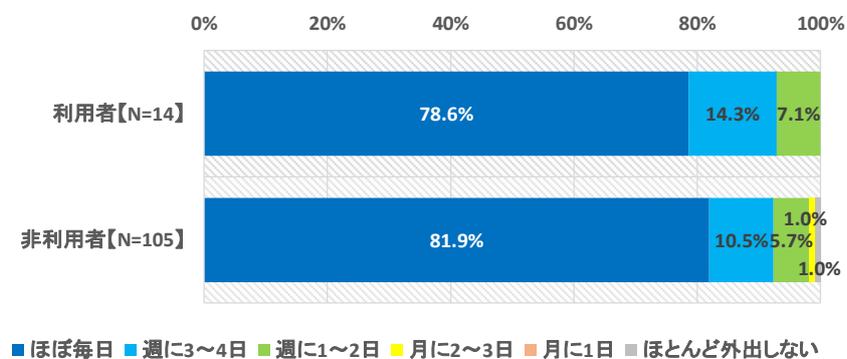


図 31 公共交通利用有無別の外出頻度

資料：大分県住民 Web アンケート

(3) 主な移動手段・公共交通の利用頻度

年齢別の公共交通の利用頻度について、少数であるが、若年層のほうで「ほぼ毎日」や「週に3～4日」のような高頻度で利用する傾向にある。また、加齢とともに「月に2～3日」や「月に1日」のような低頻度の利用が多くなる傾向にある。

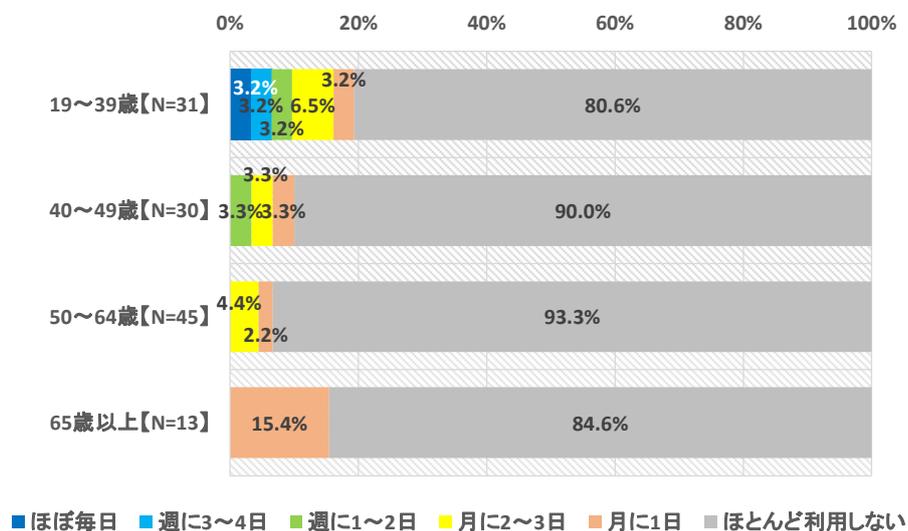


図 32 年齢別の公共交通の利用頻度

資料：大分県住民 Web アンケート

(4) 外出目的

年齢別の最も多い外出目的について、19～64歳（生産年齢人口）では、「通勤」が最も多く、70%前後を占めており、次点で「買い物」が多い。また、65歳以上（高齢者）では「買い物」が最も多いが、「通勤」も20%程度存在する。

2番目に多い外出目的は、19～64歳では、「買い物」が最も多く、次点で「娯楽・イベント」、「郵便・金融機関」が多い傾向にある。また、65歳以上では依然として「買い物」が占める割合が多いが、他の年齢層に比べ、「娯楽・イベント」目的の外出が多い傾向にある。

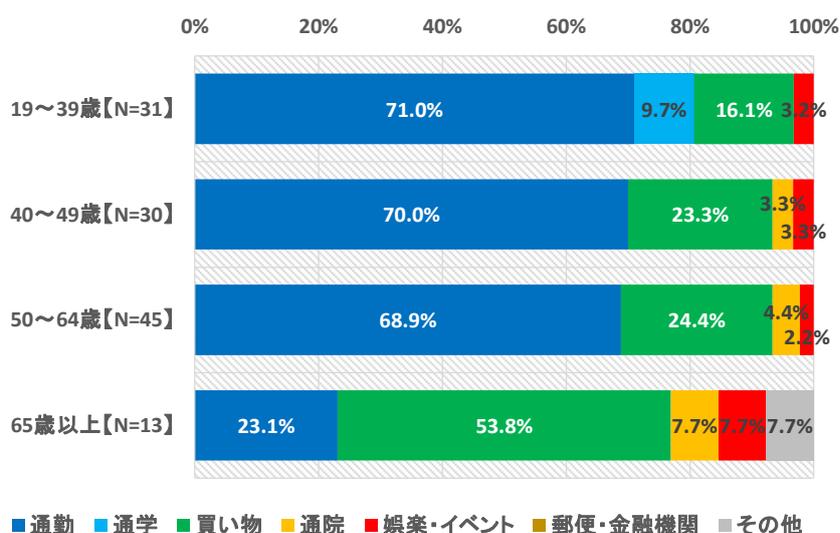


図 33 年齢別の最も多い外出目的

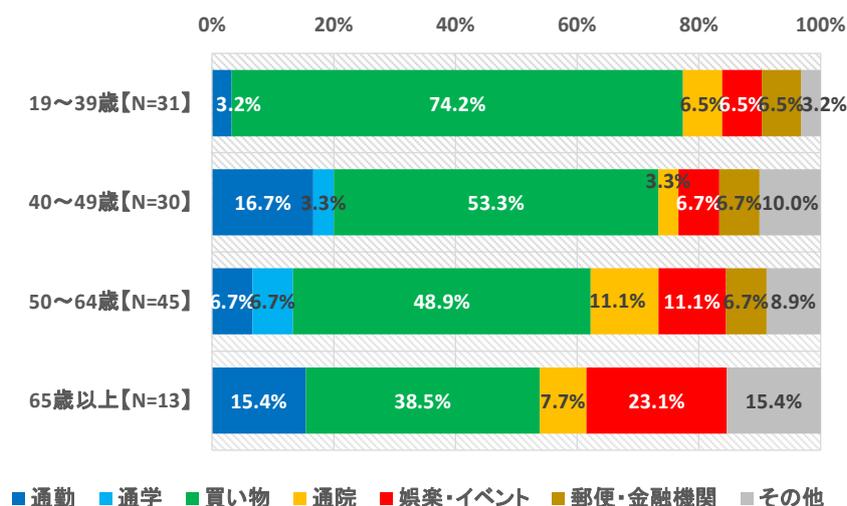


図 34 年齢別の2番目に多い外出目的

資料：大分県住民 Web アンケート

(5) 移動手段

年齢別の移動手段について、最も多い外出と2番目に多い外出との間に差がみられなかったため、以下の図(図35)のようにまとめた結果、どの年齢層においても「自家用車(自分で運転)」が最も多く、80%前後を占める。公共交通の利用については、今回の回答者からは、「路線バス」や「コミュニティバス・乗合タクシー」の利用は確認されず、「鉄道・JR」の利用が少数存在するのみである。そのため、日常的な移動手段については自家用車の利用に依存していることがわかる。

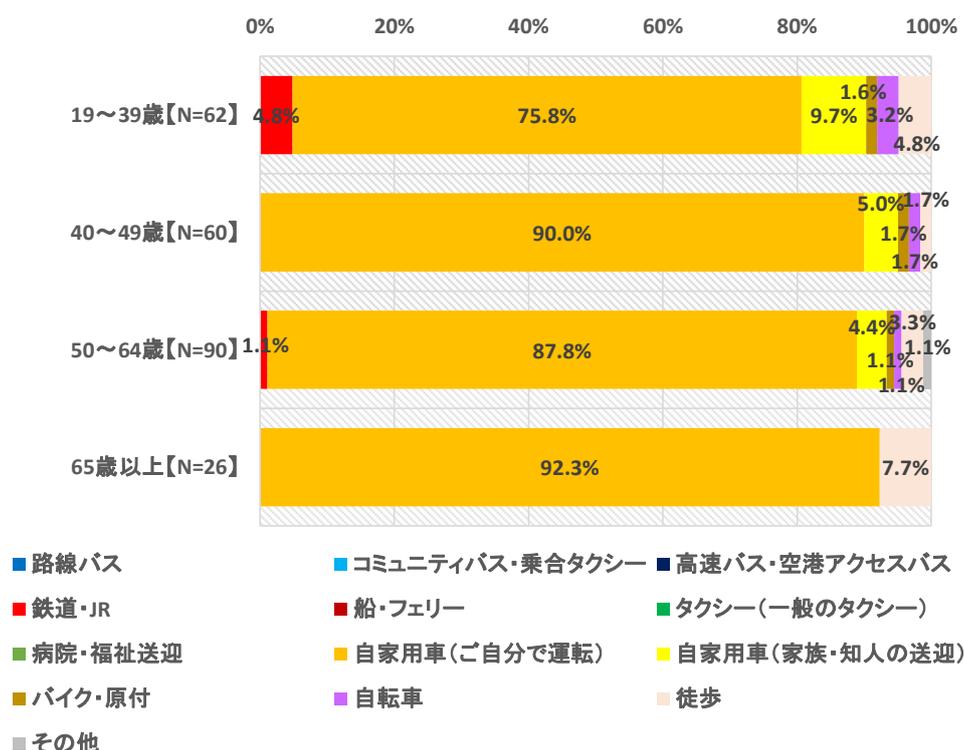


図 35 年齢別の移動手段

資料：大分県住民 Web アンケート

(6) 移動時間帯

年齢別の最も多い移動時間帯について、19～64歳（生産年齢人口）では、「通勤」を目的とする移動が最もが多いため、7時前後に外出時刻のピークを迎え、帰宅時刻は18時前後が多い傾向にある。65歳以上（高齢者）は「買い物」を目的とする移動が最も多く、10時が外出時刻のピークであり、帰宅は12時と17時で分散したことから、外出目的地や追加の用事の有無等により、大きく異なる。

年齢別の2番目に多い移動時間帯について、19～64歳では、「買い物」が最も多く、通勤後の1日の終わりや休日の日中など、生活スタイルによって全く異なるため、外出・帰宅時間ともに分散している。一方で、65歳以上は、外出目的が分散したものの、外出時刻は9～10時、帰宅時刻は午後も一定数存在するが、11時前後が多い傾向にあるため、早めに用事を済ませて帰宅する人の割合が多い。

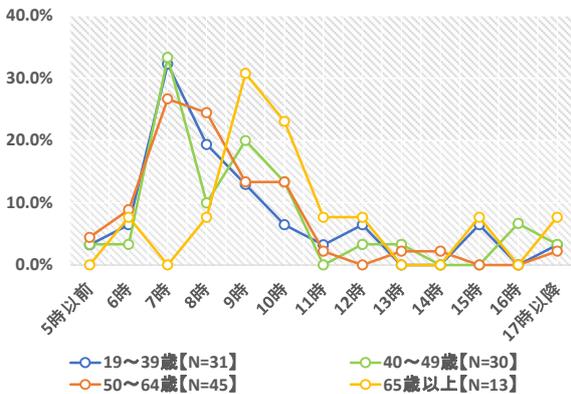


図 36 年齢別の最も多い外出時刻

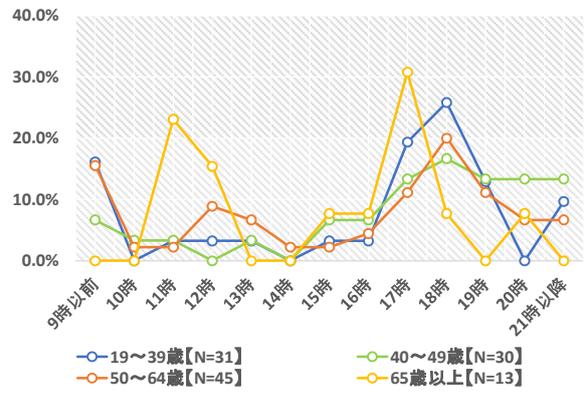


図 37 年齢別の最も多い帰宅時刻

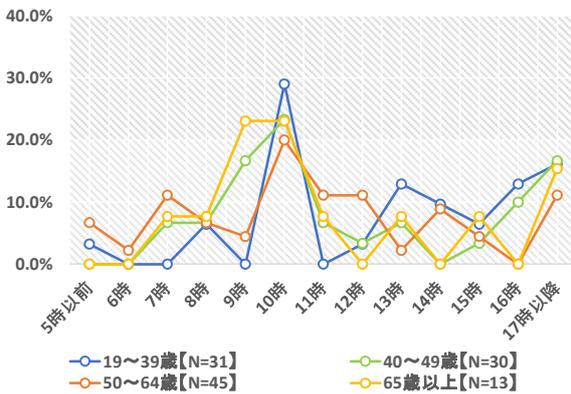


図 38 年齢別の2番目に多い外出時刻

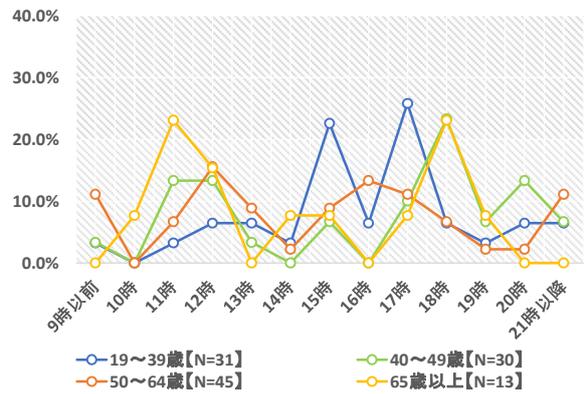


図 39 年齢別の2番目に多い帰宅時刻

資料：大分県住民 Web アンケート

(7) 外出目的地

居住する市町別の外出目的地について、3市とも居住する市が最も多いが、竹田市は他の2市に比べ、居住する市内で用事を済ませる回答者の割合が10～20%程度大池港を示す。

豊肥圏内の移動は一定数存在するが、3市ともに大分市への移動が10%以上存在しているため、圏域をまたぐ日常的な移動がみられる。

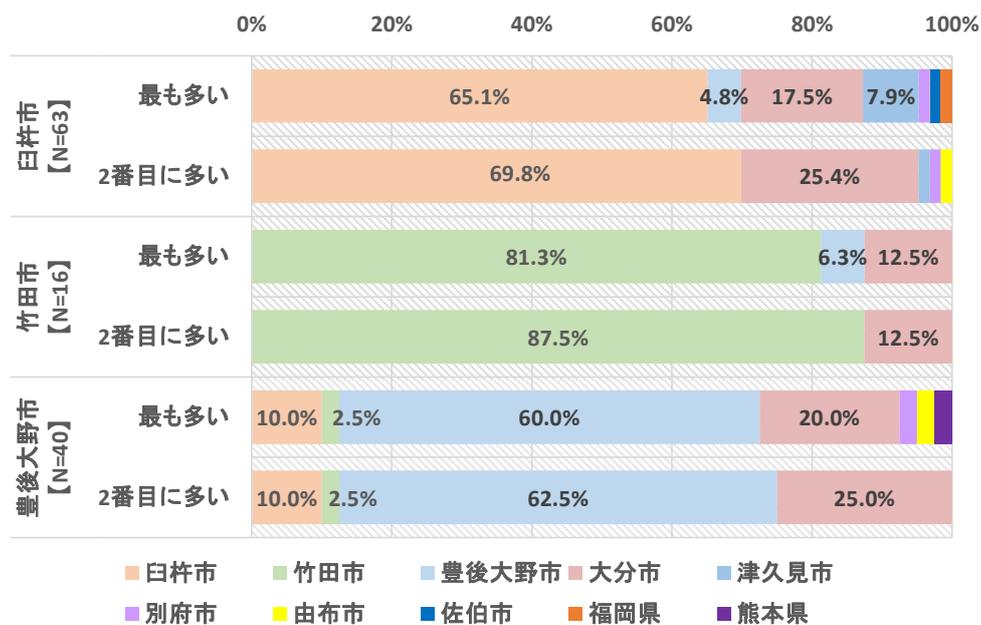


図 40 居住する市町別の外出目的地

資料：大分県住民 Web アンケート

1-4 高校生の移動実態

(1) 通学流動

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、居住する市町の高校へ進学する学生が多くを占める。竹田高等学校及び竹田南高等学校は豊後大野市、三重総合高校は大分市から通学する学生が多く存在しており、市域・圏域をまたぐ移動がみられる。

※竹田南高等学校、久住高原農業高等学校は寮生を除く学生の回答のみ

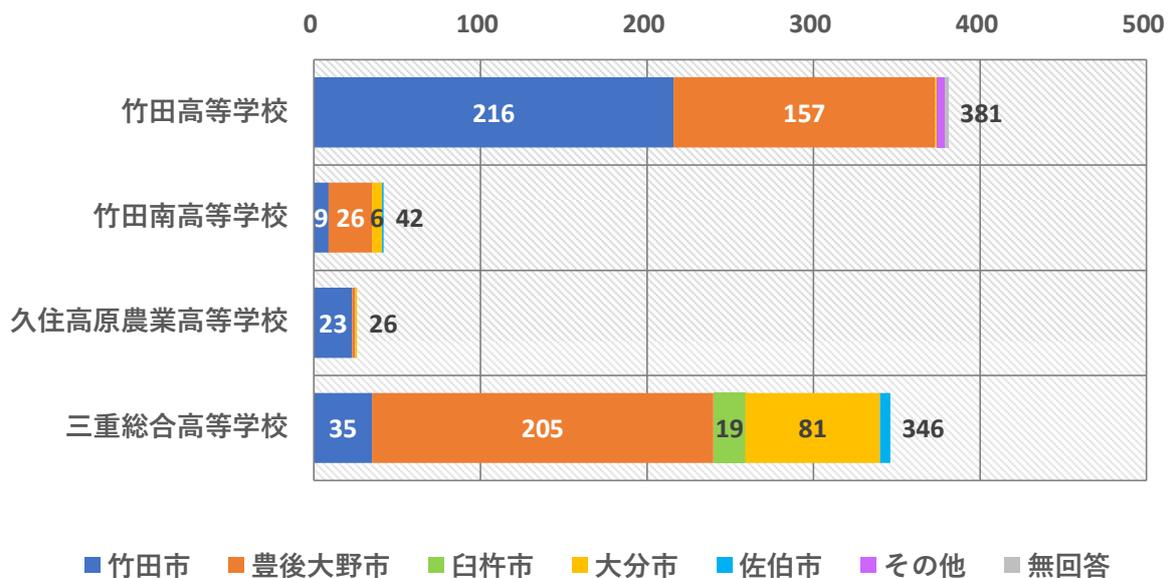


図 41 高校別の学生の居住地

資料：豊肥圏高校生アンケート

(2) 通学時の移動手段

全体的な傾向として、公共交通利用者の割合は公共交通非利用者の割合に比べて少ない傾向にある。晴天時は自家用車（家族の送迎）をはじめ、徒歩のみ、自転車、原付・バイク等による移動が多く、40%以上を占めている。公共交通利用も一定割合存在するが、バスの利用に比べJRの利用が多い傾向にある。

また、雨天時には徒歩のみ、自転車、原付・バイク等が減少し、自家用車（家族の送迎）が増加する傾向にある。公共交通利用者の移動手段は天候による変化はほとんどみられない。竹田南高等学校や久住高原農業高校はバス利用が一定割合存在するものの、竹田高等学校や三重総合高等学校におけるバス利用は5%未満とほとんどみられない。

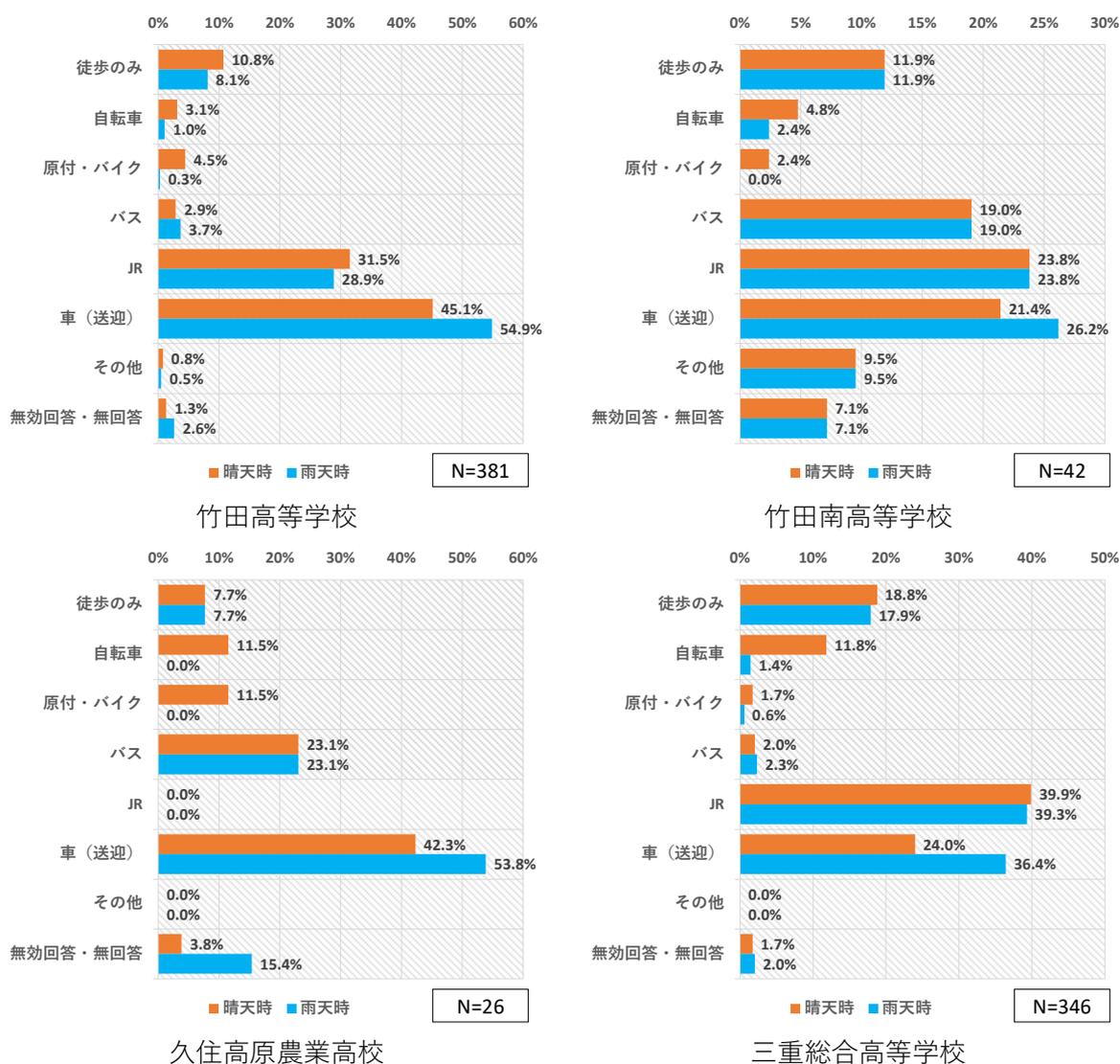


図 42 高校別の天候別の移動手段

資料：豊肥圏高校生アンケート

(3) 部活動への所属と下校時刻

各高等学校の学生の部活動への所属状況は、竹田南高等学校を除き、70%前後の学生が部活動へ所属している。

部活動の所属状況別の下校時刻は、部活動に所属していない学生は授業終了後の16時台をピークに減少する傾向にあり、放課後の活動によって時間が異なる傾向にある。また、部活動に所属している学生は、19時台にピークを迎えているため、部活動の所属状況によって下校時刻は大きく異なることがわかる。

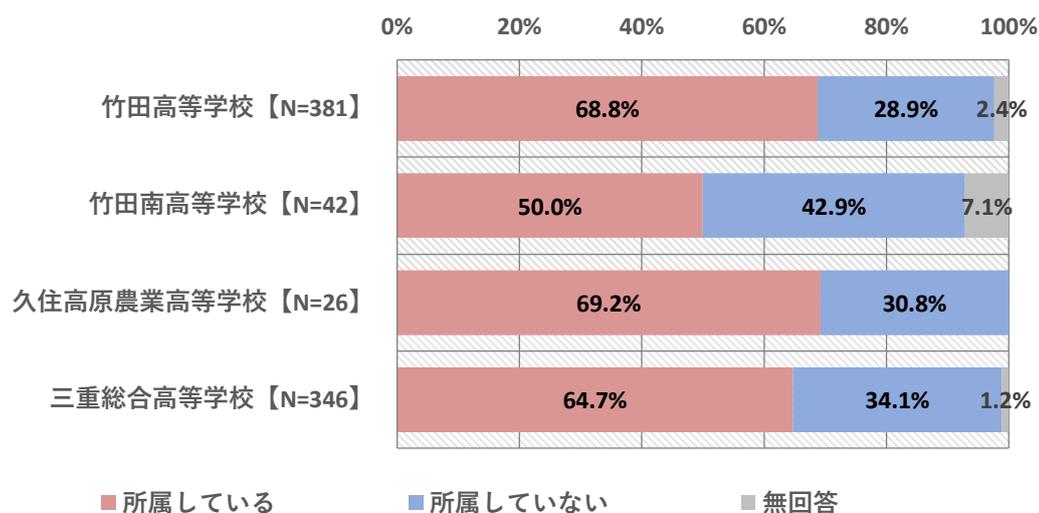


図 43 高校別の部活動への所属状況

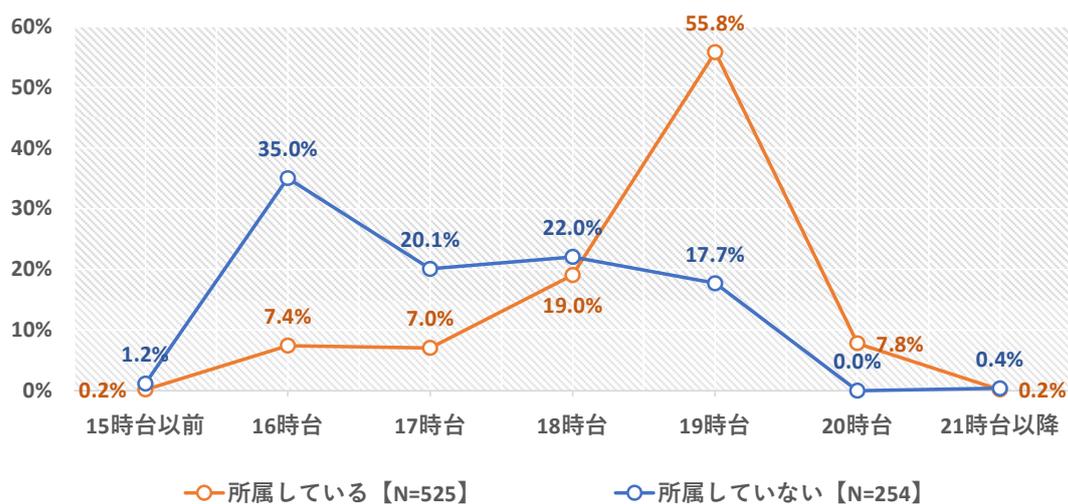


図 44 部活動への所属有無別の下校時刻

資料：豊肥圏高校生アンケート

(4) 放課後の活動

放課後の活動について、立ち寄る場所があると回答した学生の割合は高校ごとに大きく異なり、三重総合高等学校に通う学生は70%弱該当するが、竹田市3校は40%未満である。立ち寄る場所については、学校ごとに異なり、移動手段は徒歩や自転車が半数以上を占めることから、立ち寄る場所は通学する学校周辺の施設が多く、施設の立地状況に応じて選択していることがわかる。

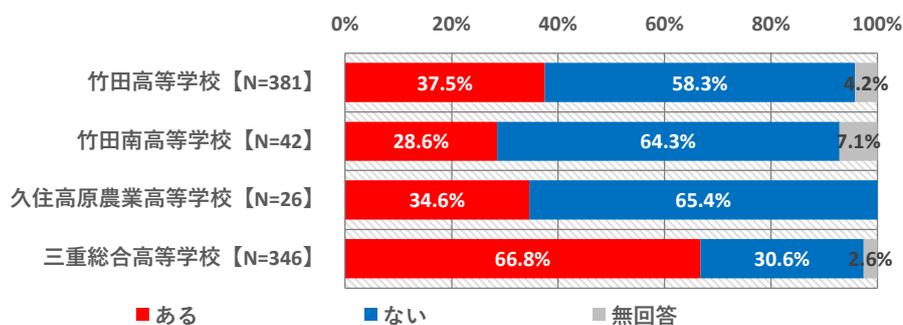


図 45 放課後に立ち寄る場所の有無

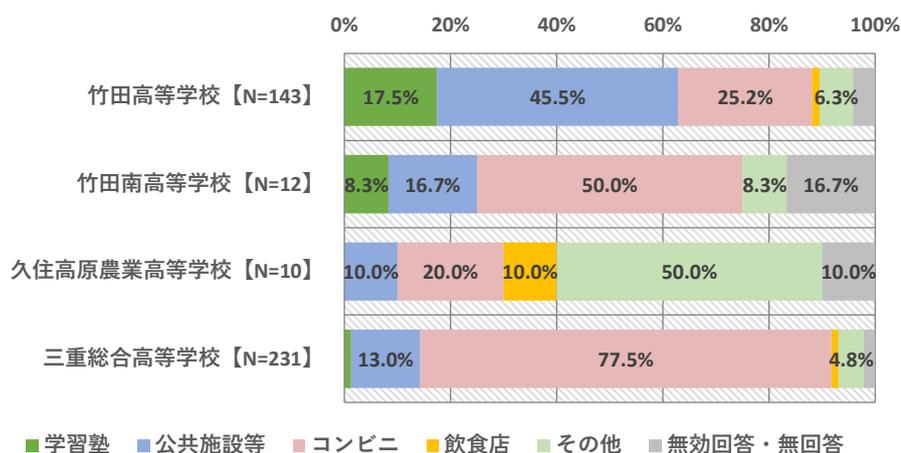


図 46 高校別の放課後に立ち寄る場所

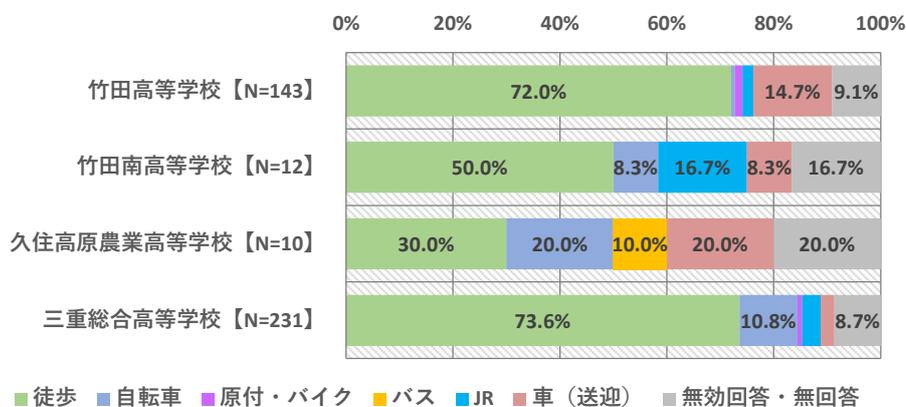


図 47 高校別の放課後立ち寄る場所までの移動手段

資料：豊肥圏高校生アンケート

1-5 公共交通に対するニーズ

(1) 路線バスの不満点（公共交通利用者）

公共交通に対する不満点は、3市でほぼ同様の傾向がみられる。

いずれの市町でも「行きたい方向に路線がない」「運行本数が少ない」「最終便が早い」といった路線バスの運行水準に関する不満が比較的多くみられるが、市によって割合は異なる傾向を示している。

一方で、「乗り場に屋根やベンチがない」、「バス停が遠い」といった環境面の不満もみられ、臼杵市に居住する高齢者からの不満が多い傾向にある。

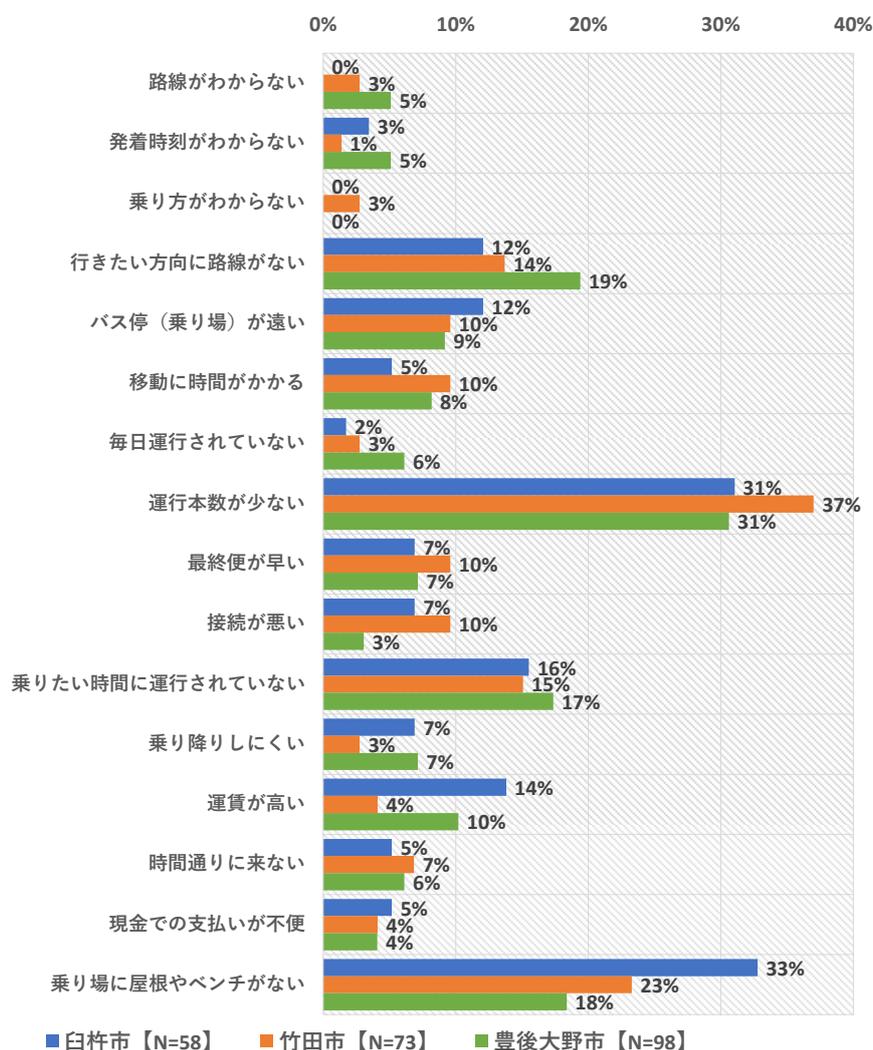


図 48 公共交通利用者の路線バスに対する不満点

資料：豊肥圏住民アンケート

(2) 改正された場合のバスの利用意向（高校生）

路線バスに関する路線やダイヤ、運賃等が改正された場合のバスの利用意向は、「運賃が現在よりも安くなる」、「居住地や学校乗る市内で何度でも乗り降りができる定期券の販売」を実施した場合、現在よりも多く使うようになると回答した学生の割合が25%前後と最も多いことから、放課後や部活動後、休日において公共交通を利用した際の運賃を気にせずに利用したい層が一定数存在することがわかる。

一方で、改正した場合においても「使わない」と回答した学生の割合は20~40%、「わからない」と回答した学生の割合は30%程度と多いことから、事業を実施する際は実施内容だけでなく、周知方法も留意する必要がある。

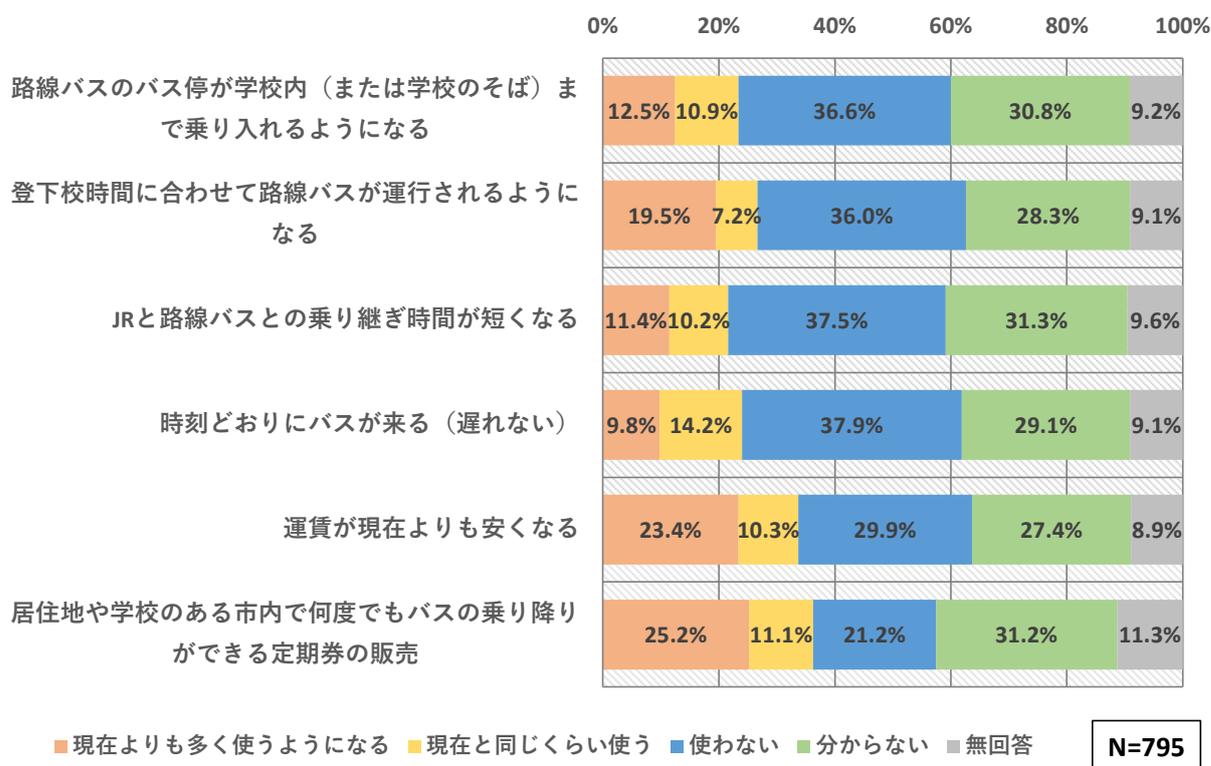


図 49 改正された場合のバスの利用意向

資料：豊肥圏高校生アンケート

(3) 公共交通を利用しない理由（公共交通非利用者）

公共交通を利用しない意見として、3市とも「自家用車を運転して移動できる」が最も多く70%程度を占める。また、「送迎してもらっている」も10%程度存在するため、自家用車による移動が住民に根付いていることがわかる。

「行きたい方向に路線がない」「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行されていない」とった点がいずれの市町でも1割程度を占めており、公共交通の運行水準に対する不満だけでなく、現行の公共交通が移動ニーズに合っていない可能性も考えられる。

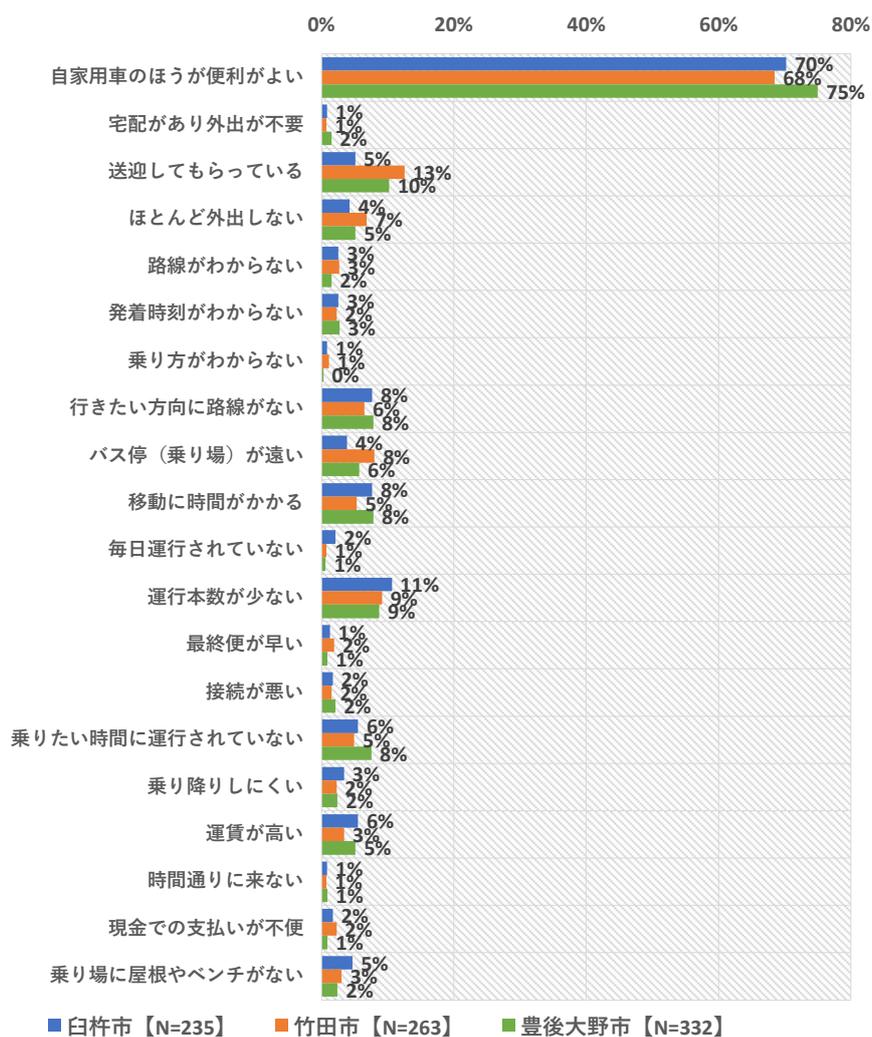


図 50 公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由

資料：豊肥圏住民アンケート

(4) 公共交通を見直す場合に重視すること

公共交通の利用有無にかかわらず、「目的地付近に乗り場を設置」という回答が最も多い割合を示している。「運行本数の増加」、「バス運賃の低廉化」といった回答割合が多い傾向にあるが、「目的地付近に乗り場を設置」に加え、「乗り場に屋根やベンチを整備」といった利便性の向上を望む意見もみられることから、様々な移動ニーズへの対応や待合環境の改善が必要だと考えられる。また、「バスの路線（行き先や経由地）をわかりやすくする」、「わかりやすい路線図・時刻表の作成」といった情報提供の改善を望む意見も一定数存在する。

どの年齢層においても、「目的地付近に乗り場を設置」という回答が多いことから、様々な移動ニーズが望まれていることがわかる。

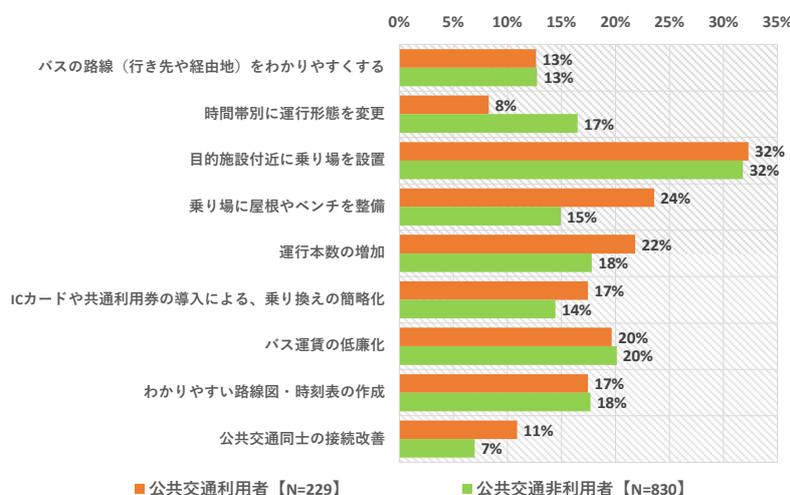


図 51 公共交通を見直す際に重視すること（公共交通の利用有無別）

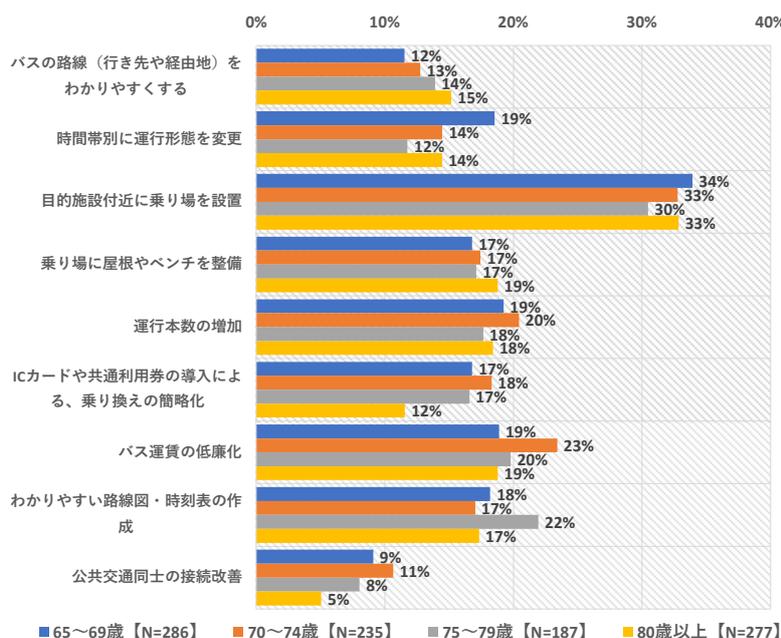


図 52 公共交通を見直す際に重視すること（年齢別）

資料：豊肥圏住民アンケート

(5) 公共交通を見直す場合に重視すること (Web アンケート回答者)

年齢別の公共交通を見直す際に重視することとして、どの年齢層においても「運行ダイヤや便数」を見直すべきという回答が最も多い。そのほかにも「公共交通間の接続」や「自宅や目的地周辺までの公共交通の運行」といった回答が多くみられる。

50～64 歳、65 歳以上のような年齢層では、上記の内容に加え、「運転免許返納時の支援 (運賃補助等)」が多い傾向にあるため、加齢とともに運転免許返納後の移動手段に対する関心が高くなることがわかる。

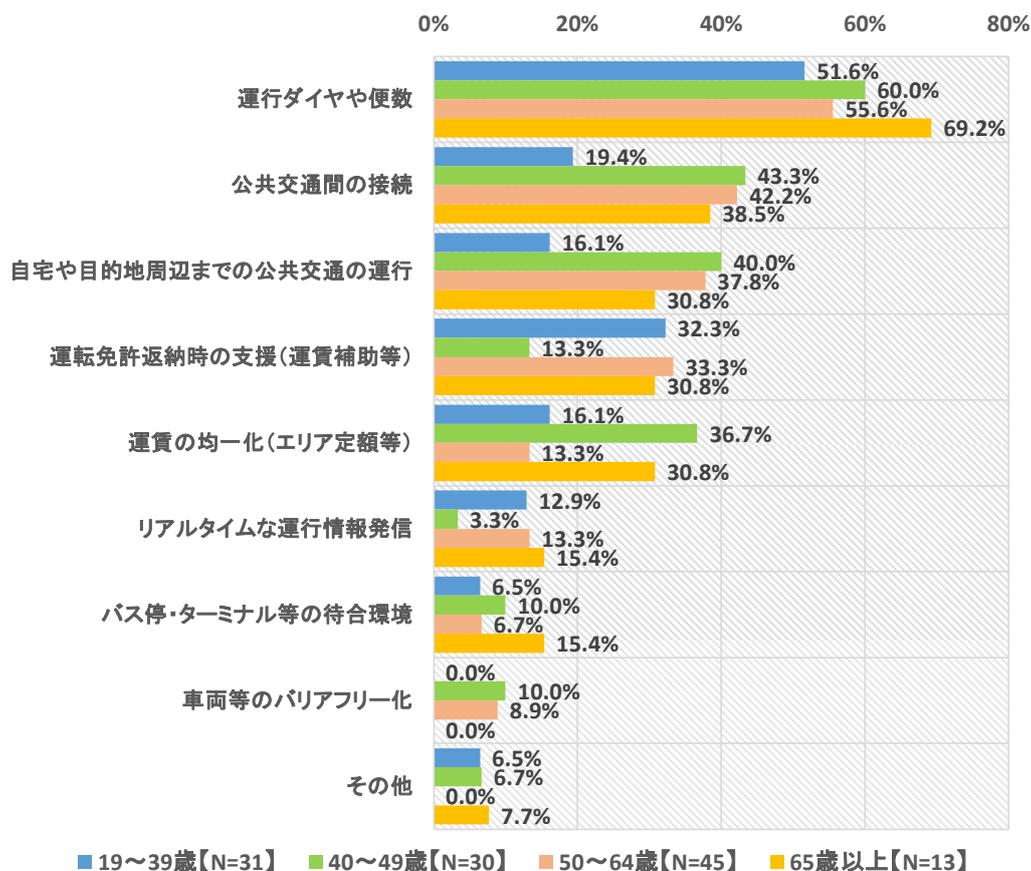


図 53 公共交通を見直す際に重視すること (年齢別)

資料：大分県住民 Web アンケート

2 社会的な情勢

2-1 公共交通の担い手の不足

バスおよびタクシーの運転者数は、近年減少傾向にある。特に、タクシーの運転者数は平成22年度から令和元年度までの間に全国で約10万人（43%）減少している。

令和元年度時点での全国の平均年齢は、バス運転者が50.7歳、タクシー運転者が59.7歳であり、高齢化が顕著である。



図 54 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）

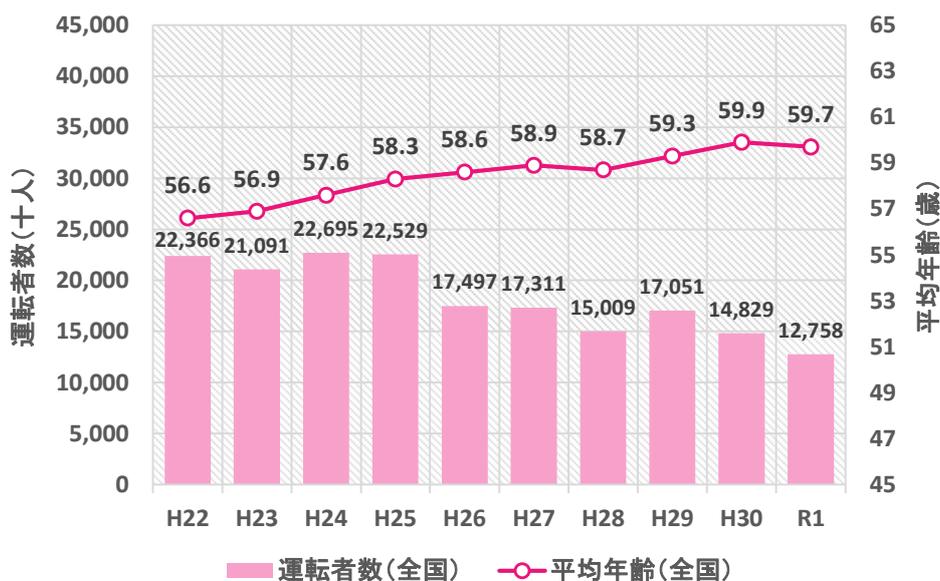


図 55 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

2-2 感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少

新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少している。

緊急事態宣言が発出された令和2年4月～5月の九州全体の輸送人員は、鉄道と一般路線バス事業では対H31/R1同月比で約半減、また県をまたぐ移動については特に強く自粛を要請されていたことから、高速バスや旅客船事業は九州全体で対前年比約2割の輸送人員に留まった。また、同宣言が発出された令和3年1月～3月の九州全体の輸送人員は、鉄道と一般路線バス事業では対H31/R1同月比で約7割、高速バスや旅客船事業は九州全体で3～4割の輸送人員に留まるなど、影響がみられた。

緊急事態宣言終了後は学校の授業や経済活動の再開等に伴い、公共交通機関の利用者数も多少回復したが、鉄道や路線バスでは九州全体で未だ対前年比7～8割程度と、新型コロナウイルス感染症の発生以前の水準を回復するまでには至っておらず、交通事業者にとっては非常に厳しい状況が続いている。

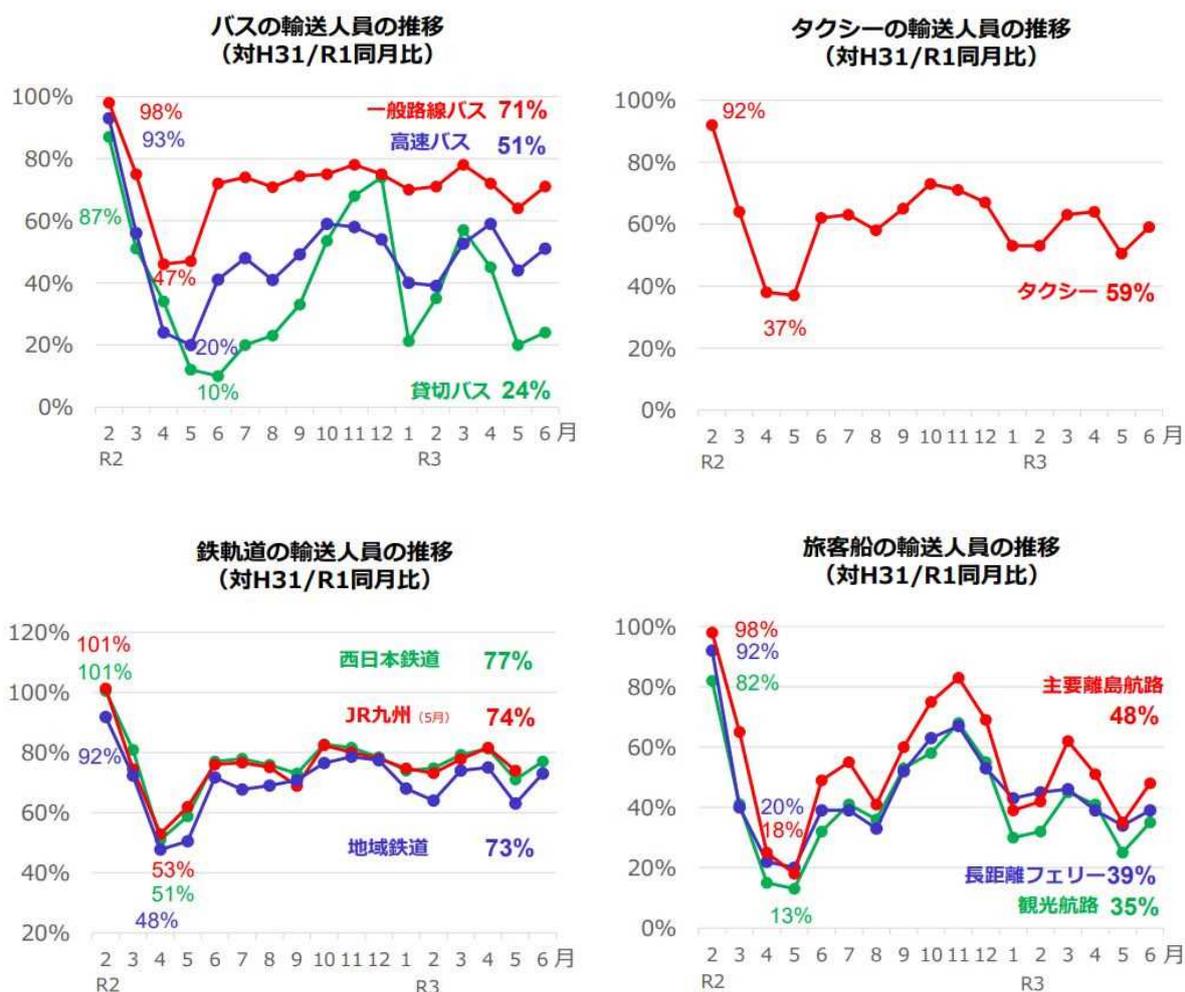


図 56 新型コロナウイルス感染症拡大下における九州内の公共交通機関の輸送人員の推移

出典：九州運輸局資料

2-3 高齢者の運転と事故

(1) 自家用車の普及と高齢運転者数の推移

大分県における自家用車の世帯あたり普及台数は1.28台/世帯であり、各世帯に1台以上の割合で自家用車が普及している。

また、運転免許保有者の増加とともに全国的に高齢化が進行し、65歳以上の高齢運転者は年々増加している。

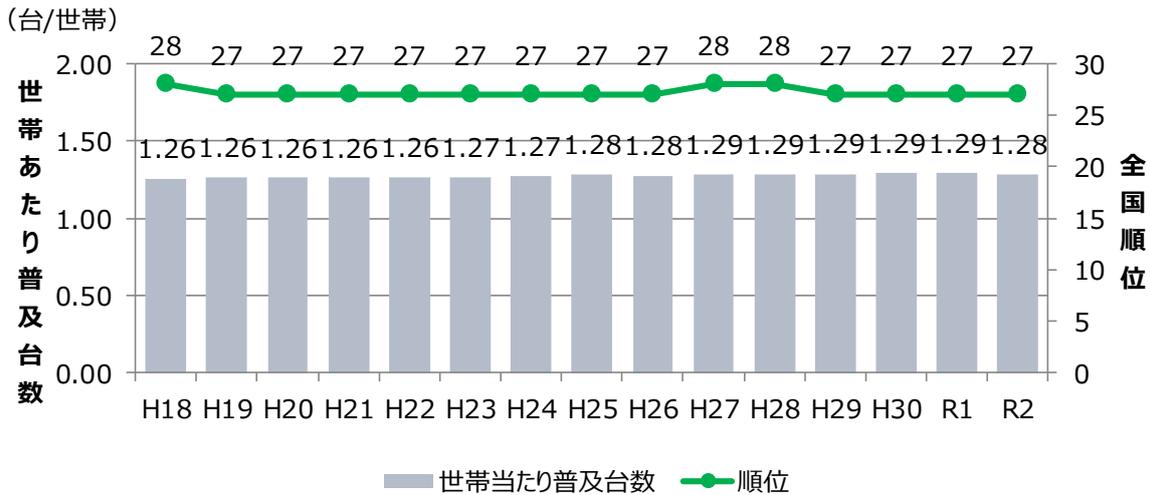


図 57 大分県の自家用車の世帯あたり普及台数

資料：自家用乗用車の世帯あたり普及台数（（一財）自動車検査登録情報協会）

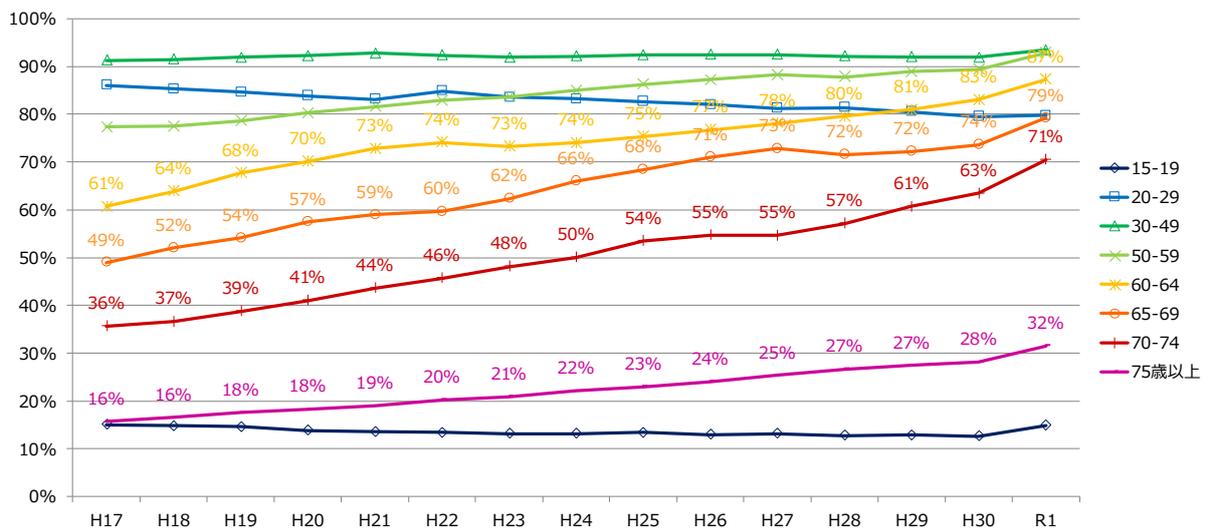


図 58 年齢別の自動車運転免許保有率

資料：運転免許統計（警察庁）、国勢調査・人口推計 ※全国値

(2) 高齢運転者による重大交通事故割合の推移

全国的に交通事故死者数は年々減少する中、交通事故による致死率は上昇傾向にある。年齢層別では65歳以上の高齢者の交通事故致死率は64歳未満の約6倍となっており、高齢者数の増加とともに致死率が上昇することが懸念される。

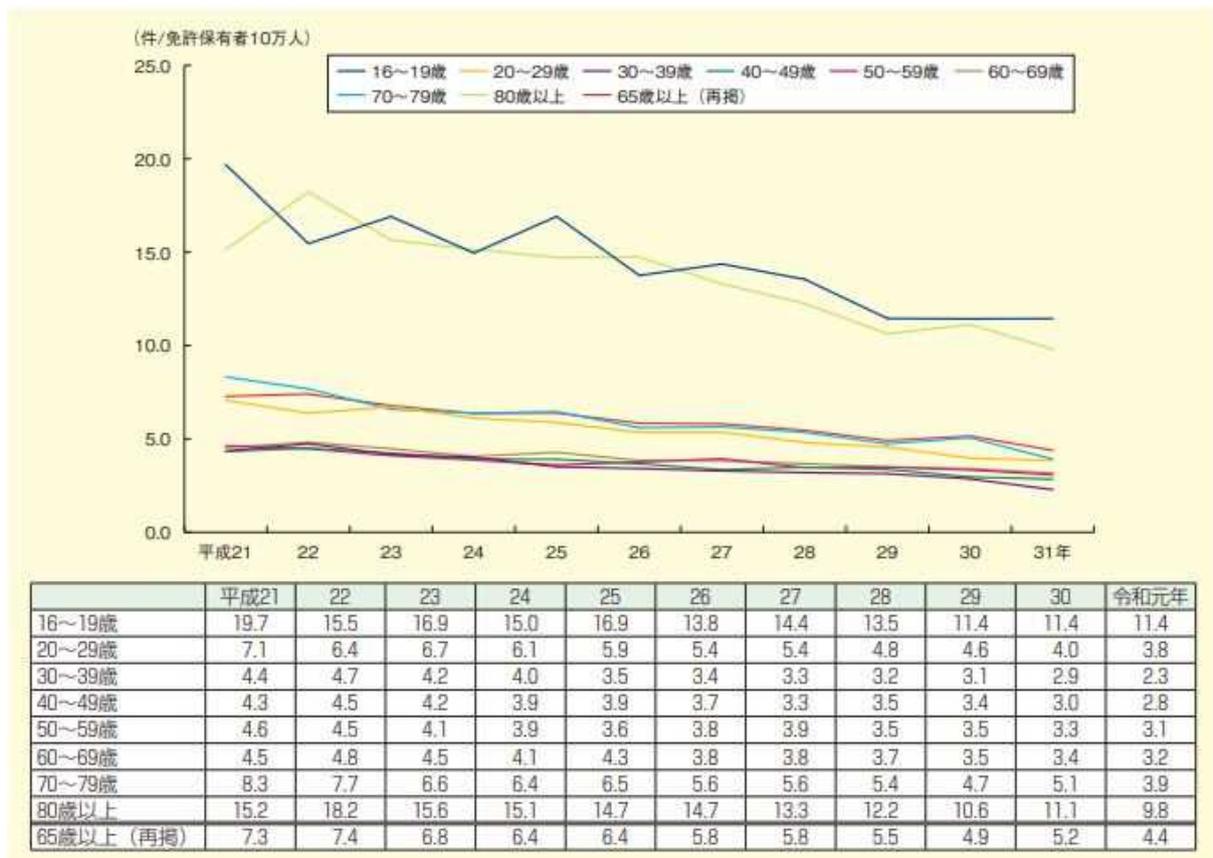
年齢層別の交通死亡事故の発生件数はほとんどの年齢層において減少傾向にあるが、令和元年度の65歳以上の高齢者が交通死亡事故を引き起こす可能性は20歳～50歳の約1.4～1.9倍と例年とほぼ変わらない割合である。また、80歳以上の後期高齢者による交通死亡事故発生件数は年々減少傾向にあるものの、依然として高い数値を示すため、安全対策が求められる。



注 1 警察庁資料による。
 2 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100

図 59 交通事故死者数および致死率の推移

資料：令和元年交通安全白書（警察庁） ※全国値



注：警察庁資料による。

図 60 年齢層別の交通死亡事故発生件数の推移

資料：令和元年交通安全白書（警察庁） ※全国値

3 県の上位・関連計画

3-1 まちづくり政策

(1) 県におけるまちづくり政策との整合性

大分県の都市計画の方針では、豊肥圏は豊後大野竹田連携都市圏及び県南連携都市圏として区分されている。

豊肥圏では、豊後大野市三重町と竹田市を生活拠点都市として両拠点間が交流軸でつながるほか、豊後大野市三重町と臼杵市は都市間交流軸で連絡している。また、竹田市～玖珠町・阿蘇方面、三重町・臼杵市～大分市も交流軸を形成している。

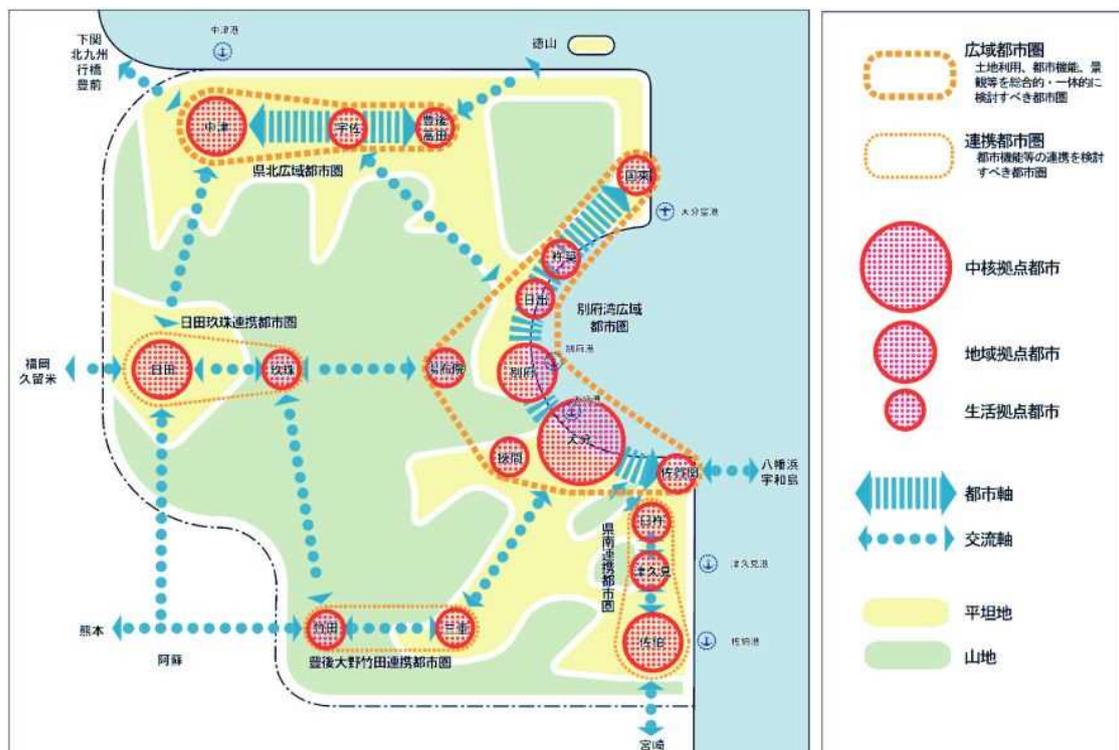


図 61 大分県の将来の都市構造

資料：大分県の都市計画 2016 (H28)

3-2 観光政策

(1) 日本一のおんせん県としての魅力づくりの推進

日本一の温泉源泉数と湧出量を誇る大分県では、全国的な訪日外国人観光客の増加とも連動して、大分県内の宿泊旅行者も近年増加傾向にあったが、令和元年度は日韓関係の悪化により韓国からの旅行者が20万人（36%）程度減少したことにより、平成23年度以来8年ぶりに訪日外国人観光客（宿泊旅行者）は減少に転じた。

その他の国からの外国人観光客は令和元年度までは微増傾向にあり、個人旅行での来訪の多い香港や台湾からの来訪が増加傾向にあり、個人旅行者による公共交通等を利用した広域移動のニーズが高まっているものと考えられる。しかしながら令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、訪日外国人観光客数は激減しているため、貸切バス事業者をはじめとする公共交通事業者にも大きな影響を与えている。

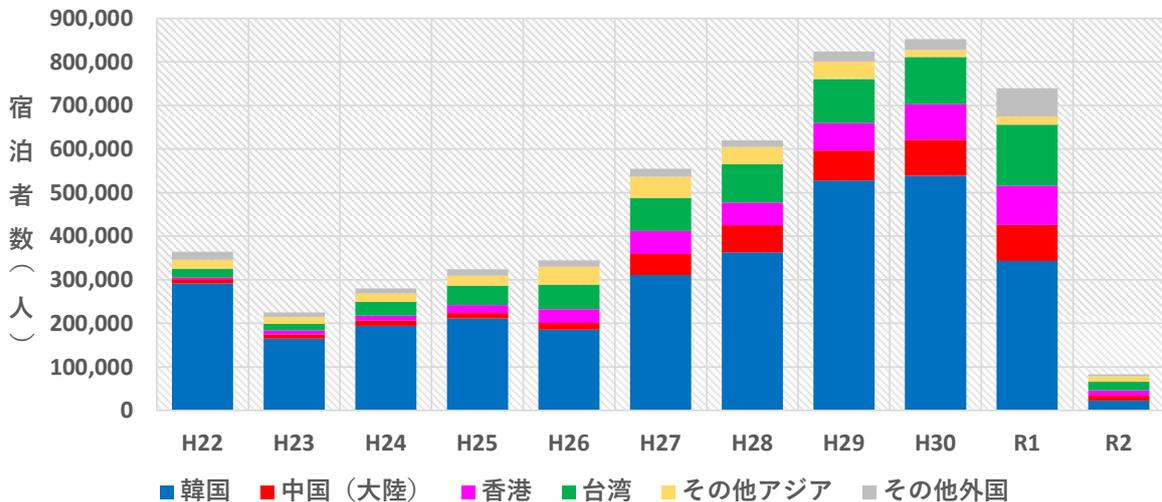


図 62 国籍別宿泊旅行者数の推移

資料：大分県観光統計（大分県）

※令和元年度：速報値、令和2年度：暫定値



図 63 温泉源泉数



図 64 温泉湧出量

資料：温泉利用状況（環境省）

(2) 広域的な観光ルートの形成

全国一の温泉源泉数と湧出量を誇る温泉、その温泉を育むダイナミックな自然、古くから海外との窓口だった歴史が育んだ豊かな食文化、世界文化遺産をはじめとする歴史・文化資源等、九州7県の多様な魅力を楽しむ「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート形成計画」が平成27年6月に認定され、韓国、台湾、中国、欧州の個人旅行者の拡大や福岡から西九州、東九州への呼び込みの推進が図られている。

大分県は複数のルートが交錯する拠点に位置し、広域的な交通ネットワークの形成の必要性は高い。

「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」形成計画概要

| 名称・コンセプト | 対象地域の地図 |
|--|---------|
| <ul style="list-style-type: none"> 温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート(Relax & Rejoice) Extensive sightseeing route of 'Onsen Island' Kyushu ~Relax & Rejoice~ 全国一の温泉源泉数と湧出量を誇る温泉、その温泉を育むダイナミックな自然、古くから海外との窓口だった歴史が育んだ豊かな食文化、世界文化遺産をはじめとする歴史・文化資源など、九州7県の多様な魅力を楽しむ広域観光周遊ルート。 個人旅行者(FIT)を主なターゲットと位置づけ、韓国、台湾、中国等のアジアからの旅行者に加え、今後増加が見込まれる欧州を対象市場とする。 | |
| 申請者(事業実施体制) | |
| <ul style="list-style-type: none"> 会長：一般社団法人九州観光推進機構 会長 石原 進 事務局：一般社団法人九州観光推進機構 海外誘致推進部 構成員：九州各県及び各政令市、交通事業者、九州経済連合会等 | |
| 目標設定・成果把握 | |
| <p>【目標①】九州7県の訪日外国人数(2018年:288.4万人) ※法務省「出入国管理統計」における九州空海港の入国外国人数の合計</p> <p>【目標②】九州の延べ宿泊者数に占める全国シェアの拡大(2018年:10%) ※観光庁「宿泊旅行統計」における外国人延べ宿泊者数を基に算出</p> | |
| 事業の概要 | |
| <p>(1) 事業計画策定・マーケティング</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州の多様性を活かし、「九州ブランド」及び「国別イメージ戦略」を策定し、各海外市場に対して九州一体で情報を発信 <p>(2) 受入環境整備・交通アクセスの円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> FIT向け広域二次交通の強化(公共交通機関、観光列車、レンタカー等) <p>(3) 潜在コンテンツの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 着地型商品の造成販売促進による新旅行マーケットの創出 <p>(4) 対象市場に向けた情報発信・プロモーション</p> <ul style="list-style-type: none"> 上海のMOU締結旅行社との連携事業や、新規市場として東南アジアにおけるプロモーションの強化 | |

図 65 「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」形成計画概要

資料：「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」発表資料（観光庁）

3-3 教育政策

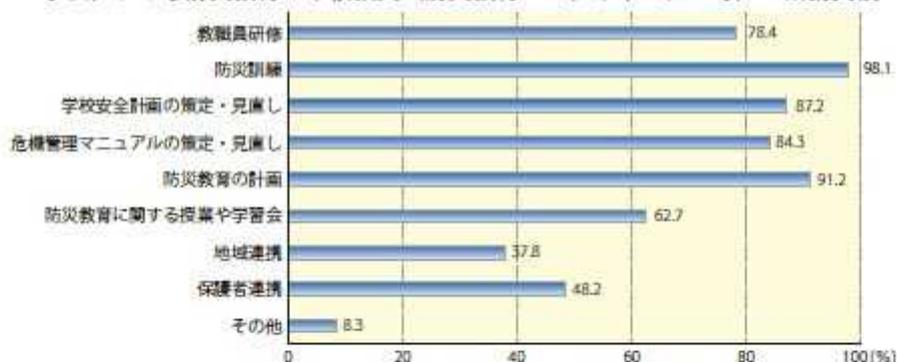
平成 28 年 3 月に策定された「教育県大分」創造プラン 2016（令和 2 年 3 月改訂版）では、通学に関しては通学路における安全確保に関する記載がなされている。

3 安全・安心な学校づくりの推進

■現状と課題

- 地域の実情に応じた防災教育・防災対策を推進するために、管理職のリーダーシップの下、学校安全の中核となる教職員を中心とした組織的な学校安全の取組が求められています。
- 学校は地域の災害避難所に指定されている場合が多いことから、地域住民や市町村防災担当部局と事前に協議するなどの連携強化が求められています。
- 学校安全の3領域（生活安全・交通安全・災害安全）において、児童生徒自身が将来に渡り、自ら危険を予測し回避できる能力や態度を身に付けることができるよう、カリキュラム・マネジメントによる学校教育活動全体を通じた系統的・体系的な安全教育の推進が求められています。
- 登下校中の犯罪、交通事故、自然災害等から児童生徒を守るために、警察や地域、行政等が連携した安全対策の充実が求められています。
- 学習指導要領の改訂等に対応した教育環境の整備とともに、改修・更新の時期を迎える学校施設の長寿命化等の対策が求められています。

<学校における防災教育の中核教員（防災教育コーディネーター等）の業務実績>



【出典】学校における安全に関する取組の調査（H30）

学校安全の三領域

生活安全

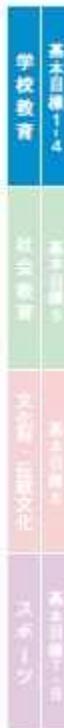
不審者、誘拐、傷害など日常生活で起きる事件・事故災害

交通安全

様々な交通場面における危険と安全

災害安全

地震、津波、火山活動、風水（雪）害等の自然災害や火災、原子力災害など



4 公共交通ネットワーク

4-1 各市町における公共交通政策

(1) 臼杵市

臼杵市では、平成 29 年 3 月に「臼杵市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成 29 年度から平成 33 年度（令和 3 年度）までの 5 年間を計画期間として、5 つの目標に基づき、15 の具体的な事業が推進されている。

6. 臼杵市地域公共交通網形成計画

6-1 臼杵市における地域公共交通の基本理念

本市におけるまちづくりの方向性や地域公共交通の現状等を踏まえ、安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本理念を以下のように設定します。

「住みごごち一番のまち」を目指して、
地域全体で持続可能な公共交通網を創り・守り・育てる

6-2 臼杵市における地域公共交通の基本方針

公共性

公共交通を地域の共有財産として捉え、より公共性が高く、多くの市民・来訪客が利用できる交通手段としていく

合理性

増大する財政負担の適正化を図るため、公共交通体系の見直しを行い、持続可能な仕組みを構築する

収益性

市民・来訪客の誰もが利便性が高く利用しやすい公共交通とし、採算性のある公共交通の実現を目指して市民の需要拡大を図る

柔軟性

多くの人との繋がりやふれあいの創出や健康増進等に寄与する“公共交通”の魅力を最大限発揮させるため、既存交通資源をフル活用した柔軟な移動サービスを地域全体で模索・検討・実施する

資料：臼杵市地域公共交通網形成計画より抜粋

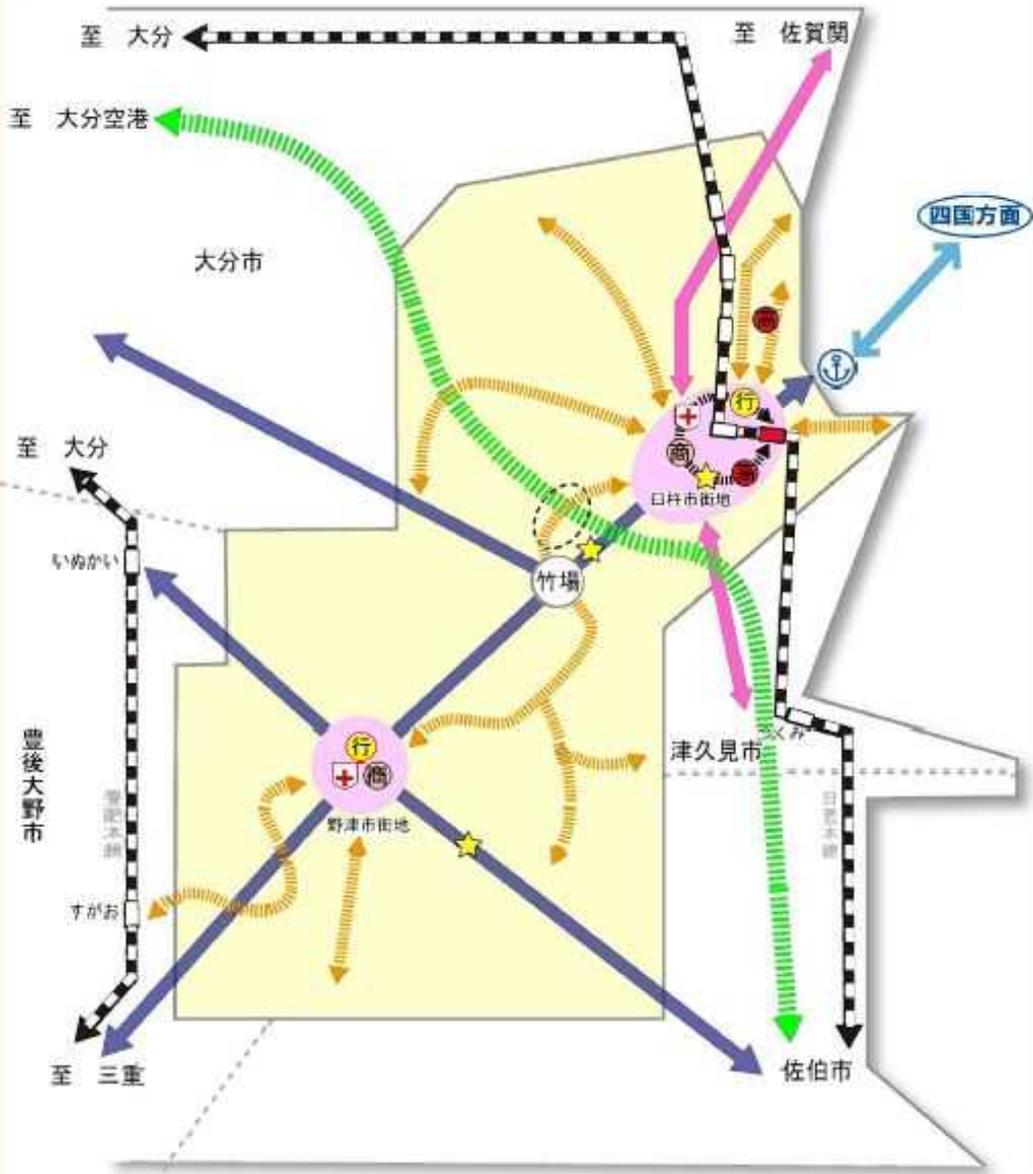
市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性については以下に示すとおりです。

表 臼杵市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性

| 交通モード | 役割 | 該当路線 | |
|-------|--------------|---|-----------------------------|
| 地域間交通 | 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> 県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。 | JR 日豊本線 JR 豊肥本線 |
| | 航路 | <ul style="list-style-type: none"> 中国・四国地方と連絡し、九州の東の玄関口として広域観光における人の移動を担うとともに、物流上の重要な役割を担う。 | 臼杵～八幡浜航路 |
| | 空港アクセス | <ul style="list-style-type: none"> 大分県の空の玄関口である大分空港等に連絡し、観光、ビジネス等の県をまたぐ広域的な移動を担う。 | 佐白ライナー |
| | 幹線バス | <ul style="list-style-type: none"> 圏域内外の拠点都市間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。 端部の拠点都市や沿線の地域拠点では他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。 | 臼杵線 伯大線 臼三線 |
| | サブ幹線 | <ul style="list-style-type: none"> 主に圏域内の拠点都市と他市町の地域拠点を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活での移動を中心に担う。 他モードや幹線バス路線、地域内交通と連携し、拠点都市への連絡機能を有する。 | 臼関線 臼津線 |
| 地域内交通 | 循環型交通 | <ul style="list-style-type: none"> 臼杵市街地に立地する交通拠点・行政拠点・医療施設・商業施設・商店街を連絡することで、利用者が様々な都市サービスを楽しむことができる役割を担う。 | 5くバス |
| | 支線バス | <ul style="list-style-type: none"> 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近距離の路線で、地域の移動手段としての役割を担う。 拠点都市や地域拠点では地域間交通と接続することで広域への移動も可能とする。 | 上記以外のバス路線及び市の運行するコミュニティバス路線 |
| | 地域コミュニティタクシー | <ul style="list-style-type: none"> 臼杵市では地域コミュニティ活動拠点までの住民の移動手段を担う。 市内の交通の不便な地域における住民の生活の利便性の向上を図るため、地域の住民が主体となりタクシー事業者に運行委託し、乗客定員が14人以下の車両を乗り合い利用するもの。 | 地域コミュニティタクシー |
| | タクシー | <ul style="list-style-type: none"> タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 鉄道やバスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。 きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（観光客、障がい者、子育て中の母親など）への対応を行う。 ドアツードア輸送サービスを提供する。 | 臼杵タクシー 富士タクシー 野津タクシー |

資料：臼杵市地域公共交通網形成計画より抜粋

路線再編後の公共交通ネットワークイメージ等



注) これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期すものとする。

資料：臼杵市地域公共交通網形成計画より抜粋

6-3 計画対象区域

臼杵市全域（必要に応じて周辺市町を含む）

6-4 計画期間

本計画の期間は、平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間とします。

6-5 計画の目標

①住民・来訪者の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築

②公共交通の維持に向けたネットワークの再構築及び運行水準の適正化

数値目標

- 車を持っていない世帯の週 1～2 回以上の外出している割合
目標値 (H33) 80%以上 [現況値：67.8% (H28)]
- 利用者 1 人あたりの市の財政負担額（路線別）
目標値 (H33) 各路線 1,000 円/人未満
[現況値：路線バス 379 円/人、コミュニティバス 743 円/人 (H27)]
- 路線バス・コミュニティバス（路線定期運行）の 1 便あたりの利用者数（乗車率）
目標値 (H33) 3.5 人/便 [現況値：3.4 人 (H27)]

③市内外の交流促進に向けた公共交通相互の連携強化

④国内外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備

数値目標

- 臼杵駅での公共交通乗り継ぎ利用者（観光目的）
目標値 (H33) 40%以上 [現況値：35.5% (H28)]
- 観光対応路線の休日利用者数
目標値 (H33) 現状の 20%増 [現況値： —]

⑤新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進

数値目標

- ノンステップバス又はワンステップバスの導入台数
目標値 (H33) 2 台以上 [現況値：0 台 (H28)]
- 地域活動への移動手段で困っていることがある高齢者の割合（地区別）
目標値 (H33) 各地区 20%未満 [現況値：平均 20%、最大 38% (H28)]

資料：臼杵市地域公共交通網形成計画より抜粋

6-6 目標を達成するために行う事業及び実施主体

6-6-1 事業の概要



図 実施する事業等

資料：臼杵市地域公共交通網形成計画より抜粋

(2) 竹田市

竹田市では、平成 29 年 3 月に「竹田市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成 29 年度から平成 33 年度（令和 3 年度）までの 5 年間の計画期間として、4 つの目標に基づき、14 の具体的な事業が推進されている。

1) 基本的な方針と計画の目標

竹田市の公共交通の抱える問題点および、移動に関する地域の問題点に対し、竹田市の地域公共交通網の形成を推進する上での基本的な方針と、本計画に基づく事業の実施により達成を目指す目標について以下に整理する。



資料：竹田市地域公共交通網形成計画より抜粋

本計画に基づく事業の実施により達成を目指す目標

計画目標1

生活実態に合わせた公共交通網の再構築

計画目標2

地域活力の維持に向けた、新たな公共交通体系への転換

計画目標3

交通資源に対する投資の適正化と持続的な公共交通の運営

計画目標4

市民・事業者・自治体等の連携による公共交通利用環境の改善

資料：竹田市地域公共交通網形成計画より抜粋

11.1. 竹田市の地域公共交通網形成に向けた基本的な方針・将来像

竹田市の地域公共交通網の形成や持続的な維持を図るため、まちづくりや福祉、教育、観光等の関連施策とも連携し、4つの基本的な方針を定める。

方針1

公共交通を使い、行きたいところに行ける移動環境の構築

交通空白地域の存在や高齢化に伴う移動弱者の増加、点在する生活拠点施設等の地域の抱える問題に対応し、安心して生活できる環境を整えるため、市民の移動ニーズ（量・質）に合った移動環境を構築する。

方針2

変化する移動ニーズに対応した公共交通体系への転換

高齢運転者の増加や高齢者を含む人口の減少など、住民の移動は今後も小規模化していくことが想定され、主に地域内の移動については大量輸送から小規模な輸送量でもきめ細やかな対応を推進する。

その一方で、外国人観光客等の観光ニーズは増大しており、好機を逸しないためにも来訪者から見て使いやすい公共交通体系の実現を目指す。

方針3

公共交通維持に向けた交通資源の効率的な活用・複合化

複数存在する交通資源の相互が競合する関係にあり、現在の公共交通事業が疲弊する一因となっている。それぞれの役割分担を明確にしながら、機能の統合や複合化を通じ、自治体や事業者も含めた地域の持続性の向上を図る。

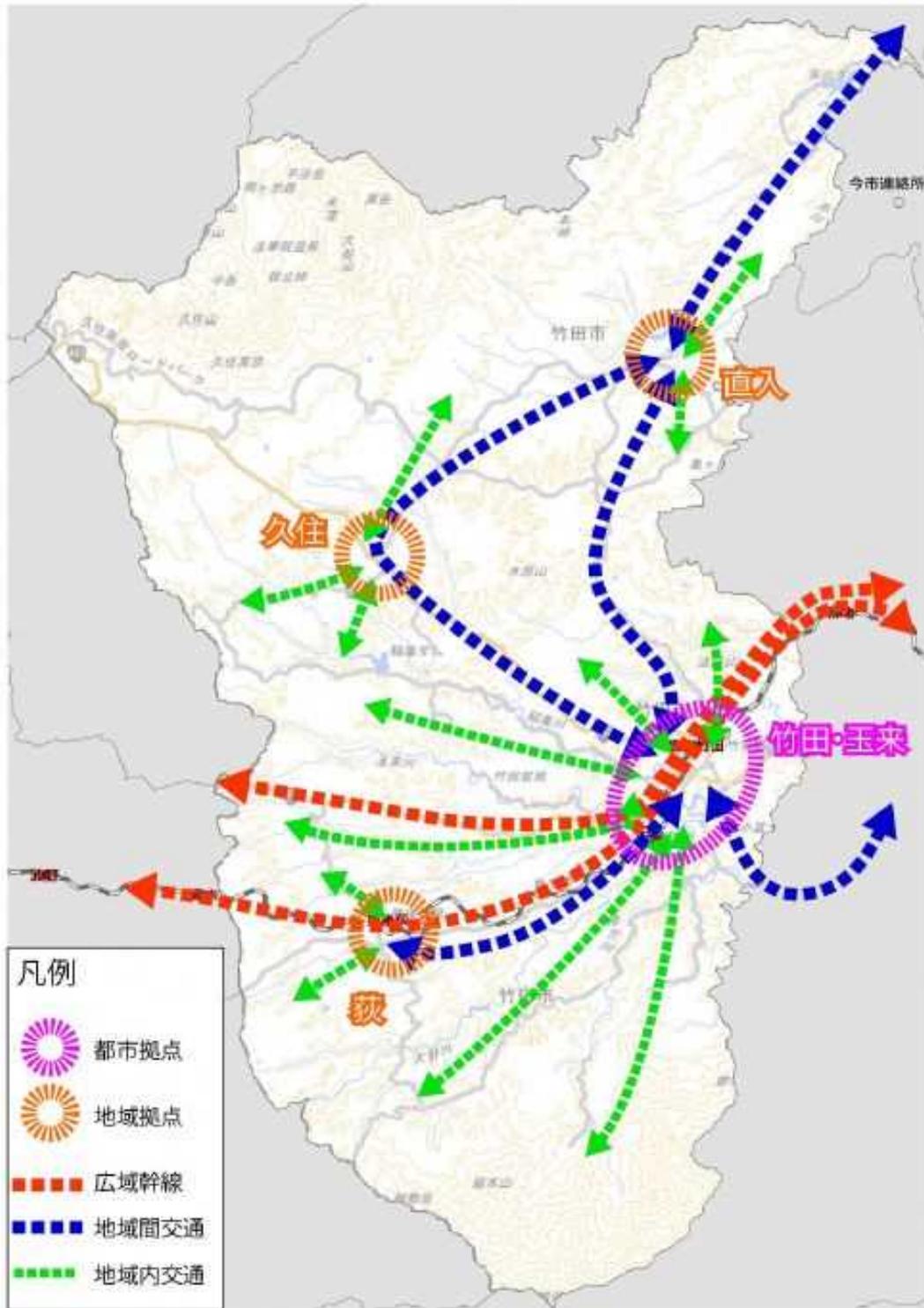
方針4

地域活力の維持に向けた移動の促進

高齢社会・人口減少社会においても地域の活力を維持していくためには、市民全員の社会参画が重要であり、これを支える移動手段の確保が不可欠である。市民の移動の足である公共交通網を維持していくため、自動車からの転換の推進や観光客等の新たな利用者の確保など、自治体・事業者・市民が一体となり公共交通の維持に向けた意識の醸成と利用促進を図る。

資料：竹田市地域公共交通網形成計画より抜粋

竹田市の地域公共交通網の将来像



資料：竹田市地域公共交通網形成計画より抜粋

11.2. 計画目標および目標を達成するために実施する事業

4つの基本的な方針に基づき、本計画において目指す4つの目標を定め、各目標の達成に向けて実施する具体的な事業について記載する。

計画目標 1

生活実態に合わせた公共交通網の再構築

生活拠点が竹田市中心部に集中している生活実態に合わせ、既存のバス路線の見直しを行う。拠点となる施設の立地に合わせたルートの変更や、外出行動を考慮した運行水準・ダイヤへの見直し、効率的な運行体系を目指す。

1-① 市内の公共交通路線の再編

竹田・玉来の2拠点を中心とした路線への再編

1-② 運行形態や運行水準の見直し

地域のニーズや公共交通利用状況を勘案し、運行形態や運行水準を変更

1-③ 外出に適したダイヤへの改善

通学・買い物・通院・文化活動等の外出行動を想定したダイヤへの変更

1-④ 公共交通間の乗り継ぎ強化

鉄道や特急バス、幹線的な路線バスへの乗り継ぎを考慮したダイヤへの変更

計画目標 2

地域活力の維持に向けた、新たな公共交通体系への転換

およそ2人に1人が高齢者となる高齢社会・人口減少社会においても、社会への参画を推進し、市民の健康と地域活力の維持を図るため、小規模需要に対応した公共交通の導入、点在した生活拠点をつなぐ循環路線の導入等を通じ、安全・安心して生活できる移動環境の創出を目指す。

2-① 小規模需要に対応した公共交通の導入

移動弱者の利用や厳しい道路環境に対応した公共交通や移動支援策の検討・導入

2-② 市内循環路線の運行

竹田市街地を循環する路線バスの運行

2-③ 広域観光を支える公共交通の検討

豊富な観光資源への公共交通アクセスを確保するための対応策の検討

資料：竹田市地域公共交通網形成計画より抜粋

計画目標 3

交通資源に対する投資の適正化と持続的な公共交通の運営

路線バス・コミュニティバスのほか、スクールバスや病院送迎、福祉関連の送迎サービスなど多様な実施主体によって運営される移動サービスについて、役割分担や統合を図り、投資の適正化を目指す。

3-①

スクールバスと路線バスの統合

スクールバスの一般混乗化や路線バスへの転換等の方策を検討

3-②

民間の移動サービスとの役割分担

移動サービスの統合を目指し、役割分担について庁内や民間事業者と協議

3-③

需要量に応じた交通資源の投入

幹線と枝線の目的を明確にし、適材適所に交通資源（運行形態や車両）を配分

計画目標 4

市民・事業者・自治体等の連携による公共交通利用環境の改善

子どもやお年寄りが安全かつ安心して外出できるよう、バリアフリーに対応した車両の導入や待合場所の改善を図るとともに、公共交通マップ・時刻表・バス停表示等の情報提供の充実、市民や商業・観光・医療施設等と連携した利用促進策を実施し、分かりやすく利用しやすい公共交通を目指す。

4-①

多様な手法による情報提供

公共交通マップ・時刻表の作成やバス停表示、インターネット検索への対応等

4-②

公共交通体験会の開催

高齢者等を対象に公共交通を利用した乗車体験会を開催

4-③

民間施設と連携した利用促進

民間施設とタイアップし、公共交通利用者に対するインセンティブ等を導入

4-④

バリアフリーへの対応推進

バリアフリー対応車両の導入や、拠点施設におけるバス待ち環境の改善

資料：竹田市地域公共交通網形成計画より抜粋

(3) 豊後大野市

豊後大野市では、平成 29 年 3 月に「豊後大野市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成 29 年度から平成 33 年度（令和 3 年度）までの 5 年間の計画期間として、4 つの目標に基づき、19 の具体的な事業が推進されている。

6. 基本方針・目標と実施事業

6.1. 基本方針

4 つの基本方針について、以下に説明する。

方針 1 交通資源を有効活用した効率的な交通体系の再構築

豊後大野市には、路線バス、コミュニティバス、あいのりタクシーをはじめ、スクールバスや病院送迎など多様な交通資源があり、これらの資源を有効活用して、効率的な交通体系を再構築することが求められている。

方針 2 幹線・枝線との連携と乗継拠点の整備による効果的な交通ネットワーク

広域的な移動を担う路線バスと市内を運行するコミュニティバスの連携を図るとともに、その乗継拠点の待合環境や情報提供等を整備することにより、効果的な交通ネットワークを形成することが求められている。

方針 3 持続的な公共交通の維持のための利用促進・利用転換

公共交通を持続的に運行させていくためには、利用者確保し、利用者数の維持・増加を図る必要があり、そのための利用促進策・利用転換策を推進することが求められている。

方針 4 エリア別のきめ細かな再編方針の設定

豊後大野市は 7 つの町村が合併した広大な自治体であり、地域によって移動状況や移動ニーズ等は異なるため、エリア別にきめ細かな再編方針を設定することが求められている。

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

6.2. 目標

4つの目標について、以下に説明する。

目標1 重複した交通資源の可能な限りの効率化等によるコスト削減・資源の有効活用

多様な交通資源が重複して運行されている現状を改善して、可能な限り効率的な公共交通の運行を実現することにより、コスト削減や資源の有効活用等を図ることを目指す。

目標2 乗継拠点・乗継環境・バス停環境の改良・改善による利便性の向上

路線バスとコミュニティバスの乗継拠点をはじめ、交通結節点となる乗継場所や利用の多いバス停環境を改良・改善することにより、利用者の利便性を向上させ、公共交通利用者の維持・増加を目指す。

目標3 公共交通利用者の維持・増加を目指した割引・イベント・情報提供・モニタリング等の検討・実施

公共交通に関する割引制度、体験乗車会等のイベント、様々な情報提供や乗降に関するモニタリング調査の実施等を通じて、公共交通利用者の維持・増加を目指す。

目標4 7つのエリア別の運行形態・ルート・ダイヤ・バス停等のきめ細かな見直し

三重・清川・緒方・朝地・大野・千歳・犬飼の7つのエリア別に、各地域のニーズや利用状況に応じた運行形態・ルート・ダイヤ・バス停位置の変更等のきめ細かな見直しを通じて、公共交通利用者の維持・増加を目指す。

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

6.3. 事業の一覧表

| 目標 | 実施事業 | | 実施主体 | 実施時期 |
|--|--|---|--------------------------|------|
| | 事業名称 | 事業内容 | | |
| (1) 重複した交通資源の可能な限りの効率化等によるコスト削減・資源の有効活用 | ①路線バスとコミュニティバスの重複区間の整理（大野、朝地等） | 大野の「安藤線」（路線バス）と「貫原線」（コミュニティバス）、朝地の「温見線」（路線バス）と「梨原線」（コミュニティバス）等、重複している路線の見直しを行う。 | 交通事業者 豊後大野市 | 中期 |
| | ②病院送迎を活用した新たな公共交通の試み（三重地域） | 三重地域の各病院で実施している病院送迎をまとめて、新たな公共交通として運行する可能性について、病院との協議を踏まえ検討を進める。 | 豊後大野市 医療機関 | 中長期 |
| | ③スクールバスの混雑化の一層の促進（清川地域） | 清川地域のスクールバスについて、一般の方の利用が見込める地域へのルートの変更等により、混雑化を促進させる。 | 豊後大野市 | 短中期 |
| | ④利用状況に応じたバス車両の小型化の実現 | 利用状況により、小型化が可能なバス車両について、計画的に小型化を推進し、よりきめ細かな運行が必要な地域への車両として活用する。 | 交通事業者 | 短中期 |
| (2) 乗継拠点・乗継環境・バス停環境の改良・改善による利便性の向上 | ⑤広域移動ニーズに対応した路線の維持（大野、朝地）、乗継ぎ促進（情報提供等） | 大野から大分方面、朝地から竹田市方面等、広域移動ニーズに対応した路線バスを、利用状況に応じて維持する。また、コミュニティバスからの乗継ぎ促進につながる情報提供等を行う。 | 交通事業者 豊後大野市 | 短中期 |
| | ⑥乗継拠点での情報提供（道の駅での公共交通に関する情報の発信） | 「道の駅おおの」や「道の駅あさじ」等の乗継拠点において、バスのダイヤや乗車バス停の位置情報、目的地の情報など、公共交通に関する情報発信を行う。 | 交通事業者 豊後大野市 道の駅運営者 | 短期 |
| | ⑦乗継拠点の待合環境の整備（道の駅あさじ） | 「道の駅あさじ」において、バス停の待合環境が路線バスでは屋根・ベンチがなく、コミュニティバスでも屋根がないため、屋根・ベンチの整備等の待合環境の整備を行う。 | 交通事業者 豊後大野市、道の駅運営者 | 中長期 |
| | ⑧バス停コンテストの継続的実施（地域主体のバス停維持・管理） | 利用の多いバス停や利用満足度の高いバス停への表彰制度「バス停コンテスト」を継続的に実施し、地域主体のバス停維持・管理に寄与させる。 | 豊後大野市 | 短期 |
| (3) 公共交通利用者の維持・増加を目指した割引・イベント・情報提供・モニタリング等の検討・実施 | ⑨免許返納を促進するための公共交通割引券等の検討 | 高齢者の交通事故問題の解消を目的として、免許返納を促進するための公共交通の割引制度等の検討を行う。 | 豊後大野市 | 短中期 |
| | ⑩体験乗車会の企画検討・実施（大人の社会見学の各地域での展開） | 学生主体による公共交通利用促進の社会実験イベント「大人の社会見学」を各地域で地域中心に実施する仕組みを検討し、公共交通の利用促進・利用維持につなげる。 | 豊後大野市 各地域の老人会、婦人会、学校等 | 短期 |
| | ⑪より分かりやすい情報提供や道の駅での時刻表の配布 | 公共交通に関するより分かりやすい情報提供や、道の駅での時刻表や路線図の配布等、積極的な情報発信による利用促進・利用維持を目指す。 | 豊後大野市、道の駅運営者 | 短期 |
| | ⑫モニタリングの継続実施による利用状況の把握と見直しへの反映 | コミュニティバス・路線バスの利用状況のモニタリングを継続的に実施し、利用の増加・減少を踏まえた路線の見直し（増便・減便、ルート変更、バス停位置変更、運行形態の見直し等）に反映させる。 | 豊後大野市 交通事業者 | 短中期 |

| 目標 | 実施事業 | | 実施主体 | 実施時期 |
|--|--|--|-------------------------------|------|
| | 事業名称 | 事業内容 | | |
| (4) アつのエリア別の運行形態・ルート・ダイヤ・バス停等のきめ細かな見直し | ⑬三重 小坂線のデマンド化、内田線の中心部巡回線への変更、病院送迎の活用 | 三重地域では、利用の少ない小坂線のあいのりタクシーへの変更、同じく利用の少ない内田線の三重中心部の巡回線への変更について検討する。また、数多い病院送迎という交通資源を有効活用した新たな公共交通の可能性についても検討する。 | 豊後大野市 医療機関 交通事業者 | 中長期 |
| | ⑭清川 あいのりタクシーの緒方（または三重）までの延伸、スクールバスの活用 | 清川地域では、あいのりタクシーの乗降場所が清川中心部に限定されているため、実際の目的地である緒方または三重の中心部まで乗り入れるように、運行エリアの変更を検討する。また、スクールバスを一般の方も利用できるように有効活用を図る。 | 豊後大野市、清川支所 交通事業者 | 短中期 |
| | ⑮緒方 南部東線、長谷川南部線の見直し、竹田市方面への路線バスの見直し | 緒方地域では、利用の少ない南部東線、長谷川南部線の見直しを行うとともに、竹田市方面の路線バスについては、利用状況を見ながら、ルートや減便等の見直しを検討する。 | 豊後大野市、緒方支所 交通事業者 | 短中期 |
| | ⑯朝地 島屋線、南部幹線、臼木線等の利用促進、竹田市方面へのアクセス確保 | 朝地地域では、利用の少ない島屋線、南部幹線、臼木線について、再編後まだ時間が経っていないこともあるため、利用の呼びかけや体験乗車会の実施など、利用促進策について検討する。また、竹田市方面（特に、長湯方面）への移動ニーズがあることから、この路線の復活や別の方法でのアクセス確保等を検討する。さらに「道の駅あさじ」の待合環境が良くないことから、情報提供を含め改善について検討する。 | 豊後大野市、朝地支所 交通事業者 道の駅運営者 | 短中期 |
| | ⑰大野 「道の駅おおの」の待合環境の整備、情報提供の充実 | 大野地域では、乗継拠点である「道の駅おおの」の待合環境の整備（または道の駅内でバス待ちできるような仕組み等）、情報提供の充実（時刻表の配布や乗車バス停と路線の方面情報の提供等）を図る。 | 豊後大野市、大野支所 道の駅運営者 | 短中期 |
| | ⑱千歳 利用増加を前提とした運行頻度の向上の可能性の検討 | 千歳地域では、今後の利用増加が見込めるという条件を元に、現在週に1回のコミュニティバスの運行について、週に複数回の運行への変更について検討を行う。 | 豊後大野市、千歳支所 交通事業者 | 短中期 |
| | ⑲大野 大分市方面へのアクセス確保 | 大野地域では、大分市方面への移動ニーズがあることから、路線バスやJR等の運行本数の確保を図る。 | 豊後大野市、大野支所 交通事業者 | 短中期 |

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

6.4. 事業の内容

6.3で整理した事業内容を以下に詳述する。

なお、実施時期については、短期（1年）、中期（2～3年）、長期（4～5年）と設定する。

| 【目標1】重複した交通資源の可能な限りの効率化等によるコスト削減・資源の有効活用 | | | |
|--|--|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業① 路線バスとコミュニティバスの重複区間の整理 | | |
| 実施の目的 | 重複する交通資源を整理し一本化することで、コスト削減等の効率性の向上に資する。 | | |
| 事業概要 | 大野の「安藤線」（路線バス）と「貫原線」（コミュニティバス）、朝地の「嵐見線」（路線バス）と「梨原線」（コミュニティバス）等、重複している路線の見直しを行う | | |
| 主な事業エリア | 大野地域、朝地地域等 | | |
| 実施主体 | 交通事業者、豊後大野市 | 実施時期 | 中期 |
| 施策・事業名 | 事業② 病院送迎を活用した新たな公共交通の試み | | |
| 実施の目的 | 多様な交通資源の中で、病院送迎について、重複運行の一本化や病院以外の目的地への運行等を検討し、有料の新たな公共交通として、交通資源の有効活用を図る。 | | |
| 事業概要 | 三重地域の各病院で実施している病院送迎をまとめて、新たな公共交通として運行する可能性について、病院との協議を踏まえ検討を進める。 | | |
| 主な事業エリア | 三重地域等 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、医療機関 | 実施時期 | 中長期 |
| 施策・事業名 | 事業③ スクールバスの混乗化の一層の促進 | | |
| 実施の目的 | スクールバスを一般の方も利用できるように、ルートの変更やバス停位置の変更等を行うことにより、交通資源の有効活用を図る。 | | |
| 事業概要 | 清川地域のスクールバスについて、一般の方の利用が見込める地域へのルートの変更等により、混乗化を促進させる。 | | |
| 主な事業エリア | 清川地域等 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市 | 実施時期 | 短中期 |

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

| | | | |
|---------|---|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業④ 利用状況に応じたバス車両の小型化によるきめ細かな運行の実現 | | |
| 実施の目的 | バス車両の小型化により、運行効率の向上と集落のきめ細かな場所への運行の実現を図る。 | | |
| 事業概要 | 利用状況により、小型化が可能なバス車両について、計画的に小型化を推進し、よりきめ細かな運行が必要な地域への車両として活用する。 | | |
| 主な事業エリア | 豊後大野市内全域 | | |
| 実施主体 | 交通事業者 | 実施時期 | 短中期 |

【目標2】乗継拠点・乗継環境・バス停環境の改良・改善による利便性の向上

| | | | |
|---------|--|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑤ 広域移動ニーズに対応した路線の維持、乗継ぎ促進 | | |
| 実施の目的 | コミュニティバスから路線バスへの乗継ぎ改善・路線維持により、広域移動ニーズに対応し、利用者の利便性向上に資する。 | | |
| 事業概要 | 大飼から大分方面、朝地から竹田市方面等、広域移動ニーズに対応した路線バスを、利用状況に応じて維持する。また、コミュニティバスからの乗継ぎ促進につながる情報提供等を行う。 | | |
| 主な事業エリア | 大飼地域、朝地地域等 | | |
| 実施主体 | 交通事業者、豊後大野市 | 実施時期 | 短中期 |

| | | | |
|---------|--|------|----|
| 施策・事業名 | 事業⑥ 乗継拠点での情報提供 | | |
| 実施の目的 | 乗継拠点での公共交通に関する分かりやすい情報発信を行うことで、乗継ぎ利用の促進と利用者の利便性向上に資する。 | | |
| 事業概要 | 「道の駅おおの」や「道の駅あさじ」等の乗継拠点において、バスのダイヤや乗車バス停の位置情報、目的地側の情報など、公共交通に関する情報発信を行う。 | | |
| 主な事業エリア | 大野地域、朝地地域等 | | |
| 実施主体 | 交通事業者、豊後大野市、道の駅運営者 | 実施時期 | 短期 |

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

| | | | |
|---------|--|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑦ 乗継拠点の待合環境の整備 | | |
| 実施の目的 | 乗継拠点において、屋根やベンチ等の待合環境の整備を行うことで、利用者の利便性の向上に資する。 | | |
| 事業概要 | 「道の駅あさじ」において、バス停の待合環境が路線バスでは屋根・ベンチがなく、コミュニティバスでも屋根がないため、屋根・ベンチの整備等の待合環境の整備を行う。 | | |
| 主な事業エリア | 朝地域域等 | | |
| 実施主体 | 交通事業者、豊後大野市、道の駅運営者 | 実施時期 | 中長期 |

| | | | |
|---------|---|------|----|
| 施策・事業名 | 事業⑧ バス停コンテストの継続的実施 | | |
| 実施の目的 | バス停コンテストの継続的実施により、バス停環境の向上と地域主体のバス停管理を促進させ、利用者の利便性向上に資する。 | | |
| 事業概要 | 利用の多いバス停や利用満足度の高いバス停への表彰制度「バス停コンテスト」を継続的に実施し、地域主体のバス停維持・管理に寄与させる。 | | |
| 主な事業エリア | 豊後大野市内全域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市 | 実施時期 | 短期 |

【目標3】公共交通利用者の維持・増加を目指した割引・イベント・情報提供・モニタリング等の検討・実施

| | | | |
|---------|---|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑨ 免許返納を促進するための公共交通割引券等の検討 | | |
| 実施の目的 | 高齢者の交通事故を減らすために、高齢者の免許返納を促進し、公共交通への利用転換を図る。 | | |
| 事業概要 | 高齢者の交通事故問題の解消を目的として、免許返納を促進するための公共交通の割引制度等の検討を行う。 | | |
| 主な事業エリア | 豊後大野市内全域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市 | 実施時期 | 短中期 |

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

| | | | |
|---------|---|------|----|
| 施策・事業名 | 事業⑩ 体験乗車会の企画検討・実施 | | |
| 実施の目的 | 好評を得ている「大人の社会見学」による体験乗車会のイベントを各地域で、地域主体で実施することで、公共交通の利用促進を図る。 | | |
| 事業概要 | 学生主体による公共交通利用促進の社会実験イベント「大人の社会見学」を各地域で地域中心に実施する仕組みを検討し、公共交通の利用促進・利用維持につなげる。 | | |
| 主な事業エリア | 豊後大野市内全域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、各地域の老人会、婦人会、学校等 | 実施時期 | 短期 |

| | | | |
|---------|--|------|----|
| 施策・事業名 | 事業⑪ より分かりやすい情報提供や道の駅での時刻表の配布 | | |
| 実施の目的 | 具体的な公共交通の利用方法や目的地の情報等を分かりやすい形で情報提供することにより、公共交通の利用促進を図る。 | | |
| 事業概要 | 公共交通に関するより分かりやすい情報提供や、道の駅での時刻表や路線図の配布等、積極的な情報発信による利用促進・利用維持を目指す。 | | |
| 主な事業エリア | 豊後大野市内全域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、道の駅運営者 | 実施時期 | 短期 |

| | | | |
|---------|---|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑫ モニタリングの継続実施による利用状況の把握と見直しへの反映 | | |
| 実施の目的 | コミュニティバス・路線バスの見直しを行うための基礎データを得るために、継続的なモニタリングを行う。 | | |
| 事業概要 | コミュニティバス・路線バスの利用状況のモニタリングを継続的に実施し、利用の増加・減少を踏まえた路線の見直し（増便・減便、ルート変更、バス停位置変更、運行形態の見直し等）に反映させる。 | | |
| 主な事業エリア | 豊後大野市内全域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、交通事業者 | 実施時期 | 短中期 |

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

【目標4】 7つのエリア別の運行形態・ルート・ダイヤ・バス停等のきめ細かな見直し

| | | | |
|---------|--|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑬ 小坂線のデマンド化、内田線の中心部巡回線への変更、病院送迎の活用 | | |
| 実施の目的 | 利用の少ない路線の運行形態・運行ルートの変更による効率化、病院送迎等の交通資源の有効活用を図る。 | | |
| 事業概要 | 三重地域では、利用の少ない小坂線のあいのりタクシーへの変更、同じく利用の少ない内田線の三重中心部の巡回線への変更について検討する。また、数多い病院送迎という交通資源を有効活用した新たな公共交通の可能性についても検討する。 | | |
| 主な事業エリア | | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、医療機関、交通事業者 | 実施時期 | 中長期 |

| | | | |
|---------|---|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑭ あいのりタクシーの緒方（または三重）までの延伸、スクールバスの活用 | | |
| 実施の目的 | 利用の少ないデマンドタクシーの運行ルートの変更による利便性向上、スクールバス等の交通資源の有効活用を図る。 | | |
| 事業概要 | 清川地域では、あいのりタクシーの乗降場所が清川中心部に限定されているため、実際の目的地である緒方または三重の中心部まで乗り入れるように、運行エリアの変更を検討する。また、スクールバスを一般の方も利用できるような有効活用を図る。 | | |
| 主な事業エリア | 清川地域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、清川支所、交通事業者 | 実施時期 | 短中期 |

| | | | |
|---------|---|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑮ 南部東線、長谷川南部線の見直し、竹田市方面への路線バスの見直し | | |
| 実施の目的 | 利用の少ない路線（コミュニティバス・路線バス）の見直しによる効率化・利便性向上を図る。 | | |
| 事業概要 | 緒方地域では、利用の少ない南部東線、長谷川南部線の見直しを行うとともに、竹田市方面の路線バスについては、利用状況を見ながら、ルートや減便等の見直しを検討する。 | | |
| 主な事業エリア | 緒方地域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、緒方支所、交通事業者 | 実施時期 | 短中期 |

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

| | | | |
|---------|--|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑩ 鳥屋線、南部幹線、臼木線等の利用促進、竹田市方面へのアクセス確保 「道の駅あさじ」の待合環境の整備、情報提供の充実 | | |
| 実施の目的 | 利用の少ない路線の利用促進策による利用増加、ニーズに応じた路線の検討、乗継拠点の改善による利便性の向上を図る。 | | |
| 事業概要 | 朝地地域では、利用の少ない鳥屋線、南部幹線、臼木線について、再編後まだ時間が経っていないこともあるため、利用の呼びかけや体験乗車会の実施など、利用促進策について検討する。また、竹田市方面（特に、長湯方面）への移動ニーズがあることから、この路線の復活や別の方法でのアクセス確保等を検討する。さらに「道の駅あさじ」の待合環境が良くないことから、情報提供を含め改善について検討する。 | | |
| 主な事業エリア | 朝地地域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、朝地支所、交通事業者、道の駅運営者 | 実施時期 | 短中期 |

| | | | |
|---------|---|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑪ 「道の駅おおの」の待合環境の整備、情報提供の充実 | | |
| 実施の目的 | 「道の駅おおの」の待合環境の整備、情報提供の充実による利便性の向上を図る。 | | |
| 事業概要 | 大野地域では、乗継拠点である「道の駅おおの」の待合環境の整備（または道の駅内でバス待ちができるような仕組み等）、情報提供の充実（時刻表の配布や乗車バス停と路線の方面情報の提供等）を図る。 | | |
| 主な事業エリア | 大野地域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、大野支所、道の駅運営者 | 実施時期 | 短中期 |

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

| | | | |
|---------|---|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑱ 利用増加を前提とした運行頻度の向上の可能性の検討 | | |
| 実施の目的 | 地域ニーズに応じて、利用増加を前提とした週複数回の試験的運行の実施による利用増加・利便性の向上を図る。 | | |
| 事業概要 | 千歳地域では、今後の利用増加が見込めるという条件を元に、現在週に1回のコミュニティバスの運行について、週に複数回の運行への変更について検討を行う。 | | |
| 主な事業エリア | 千歳地域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、千歳支所、交通事業者 | 実施時期 | 短中期 |

| | | | |
|---------|---|------|-----|
| 施策・事業名 | 事業⑲ 大分市方面へのアクセス確保 | | |
| 実施の目的 | 犬飼地域の住民の方の移動ニーズを充足する公共交通の確保を図ることで、利便性の維持・向上を図る。 | | |
| 事業概要 | 犬飼地域では、大分市方面への移動ニーズがあることから、路線バスやJR等の運行本数の確保を図る。 | | |
| 主な事業エリア | 犬飼地域 | | |
| 実施主体 | 豊後大野市、犬飼支所、交通事業者 | 実施時期 | 短中期 |

資料：豊後大野市地域公共交通網形成計画より抜粋

4-2 豊肥圏の公共交通ネットワークの状況

豊肥圏では、JR 豊肥本線や JR 日豊本線、大分バス（株）や大野竹田バス（株）、白津交通（株）の路線が広域に運行しており、幹線的な公共交通網を形成している。

地域内路線では、各市町のコミュニティバスにより、公共交通網が構築されている。

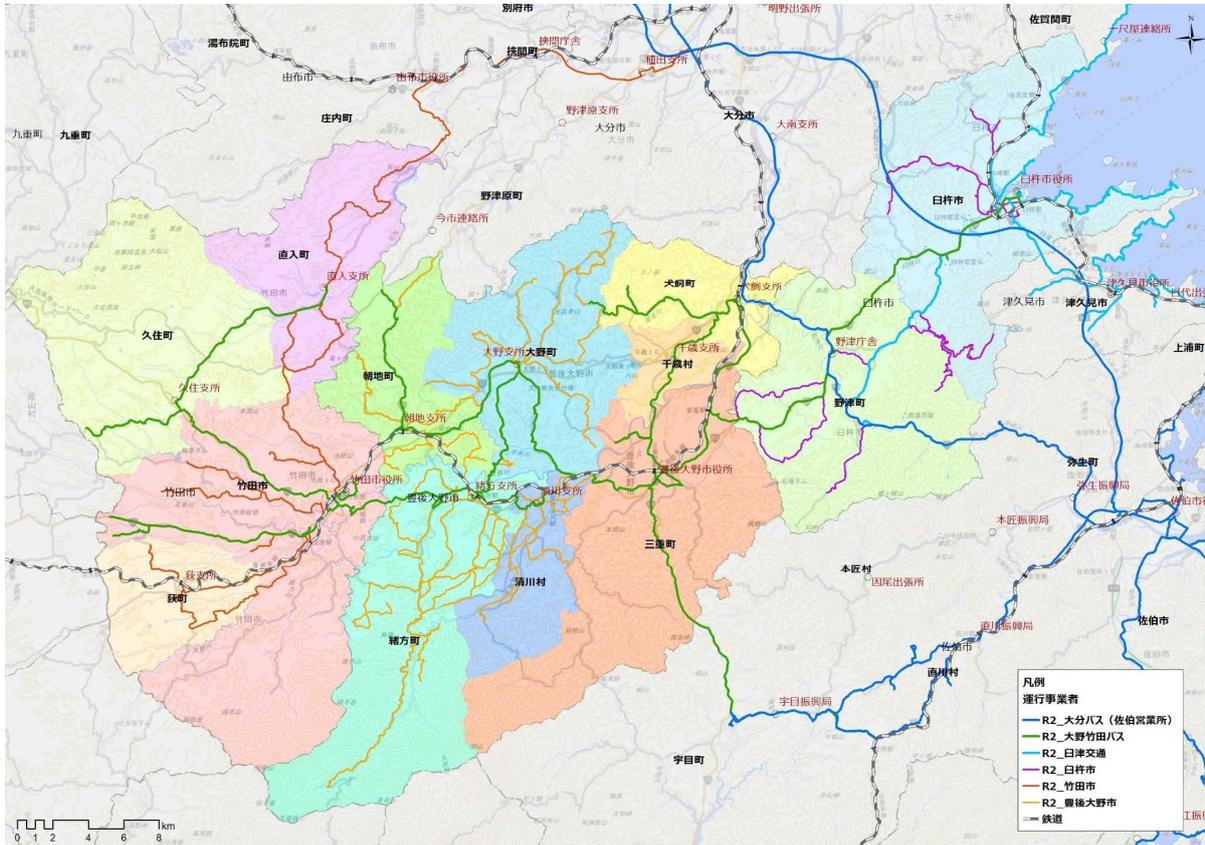


図 66 豊肥圏の公共交通ネットワーク

4-3 豊肥圏の公共交通事業環境の状況

(1) 乗合バス

A) 大分県内のバス利用者推移と幹線バスの国庫補助金及び県費補助金の推移

大分県内の乗合バス利用者は、昭和40年度以降減少の一途をたどり、平成29年度の利用者数はピーク時の4分の1以下まで減少し、平成30年度には20,000人を下回る結果となった。

一方で、幹線バスの維持に係る国庫補助金は年間1億円前後で推移していたものの、平成31年度（令和元年度）は大分県中部圏再編実施計画の策定を受け、国庫補助金は1億5千万円程度まで増加している。また、平成23年度までは、国庫補助金と協調、平成24年度からは、県独自で支出している幹線バスの維持に係る県費補助金も令和元年度には1億6千万円超まで増加しているほか、地域内バスの維持に係る県費補助金も平成30年度には9千万円超を支出しており、乗合バスに係る事業環境は年々悪化している。

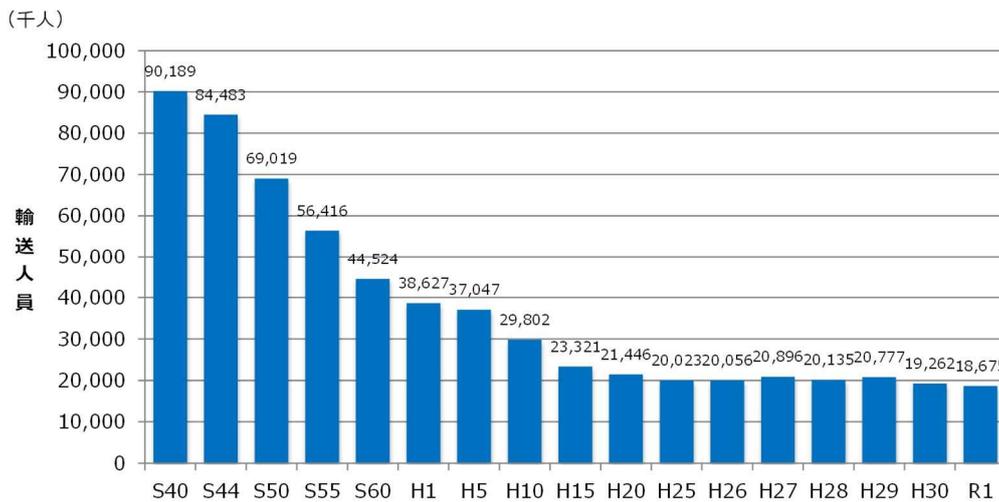


図 67 大分県内のバス利用者数の推移

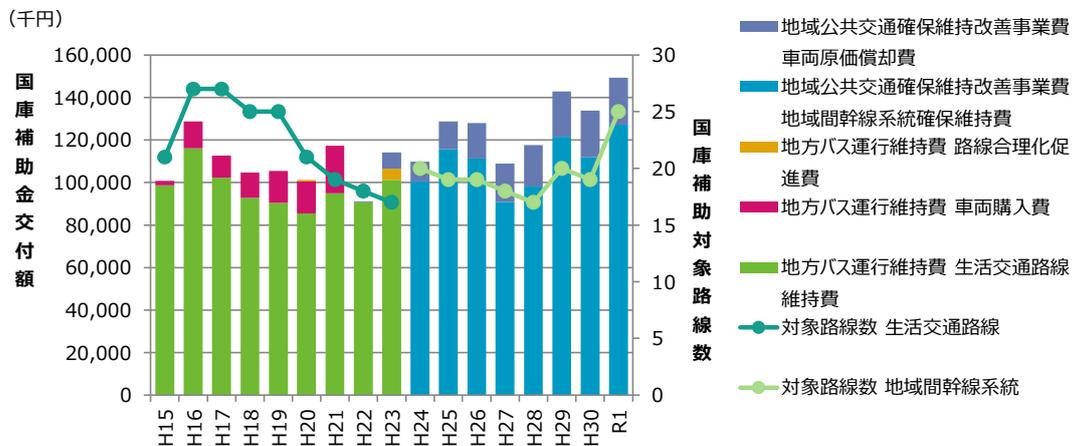


図 68 大分県内の幹線バスに係る国庫補助金の推移

資料：令和2年度年版 九州運輸要覧、大分県資料

県費) 地方バス路線維持対策費補助金

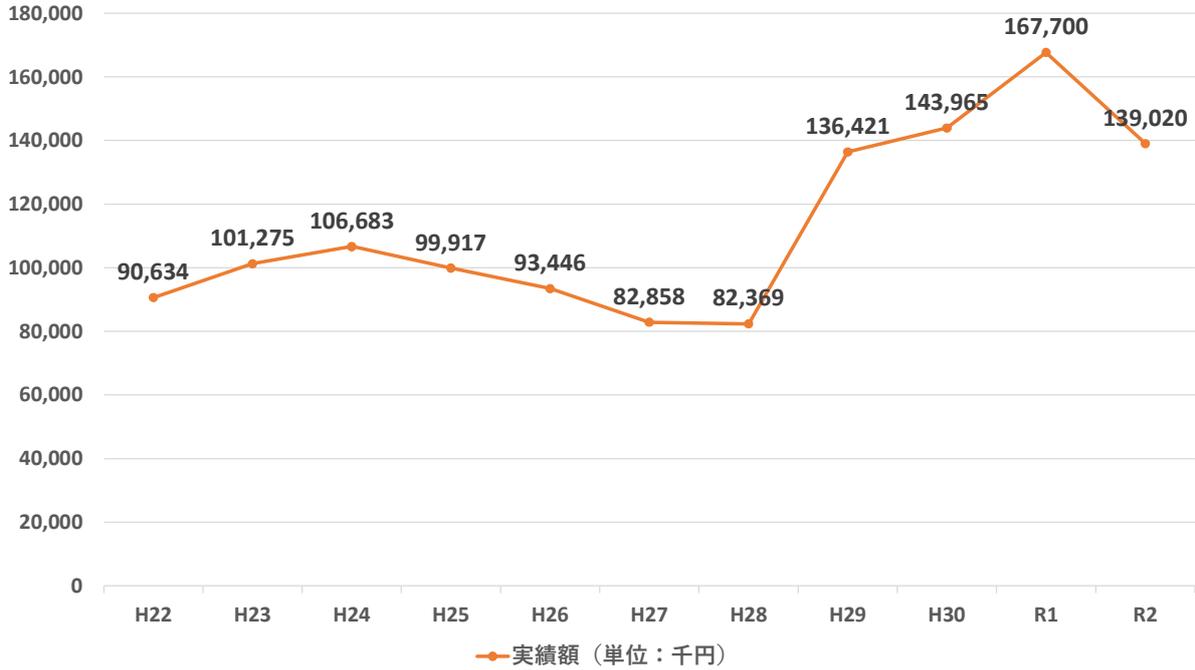


図 69 地方バス路線維持対策費補助金 (県費) の推移

県費) 生活交通路線確保支援事業費補助金

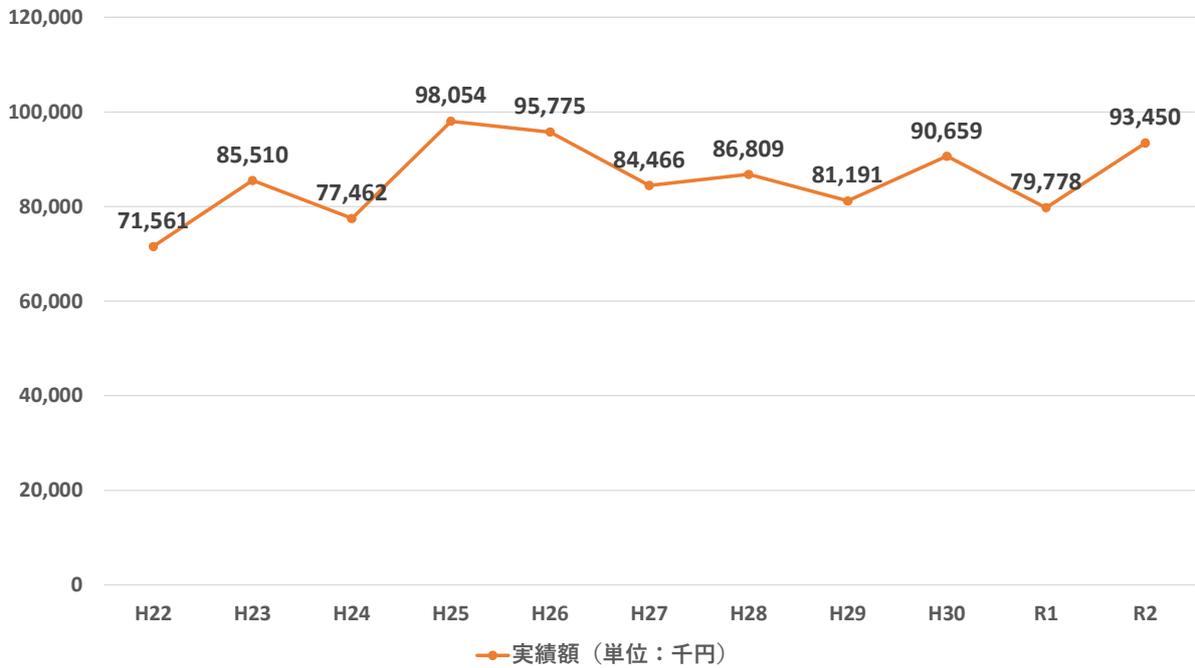


図 70 生活交通路線確保支援事業費補助金 (県費) の推移

資料: 大分県資料

B) 路線別の利用者数

路線別の利用者数については、白三線(白杵市～豊後大野市)が最も多く、1日に78.4人輸送している。また、1便あたりの利用者数についても、白三線が最も多く、1便あたり4.7人輸送している。

本計画で取り扱うすべての路線が、1便あたりの利用者数は、5.0人にも満たない。

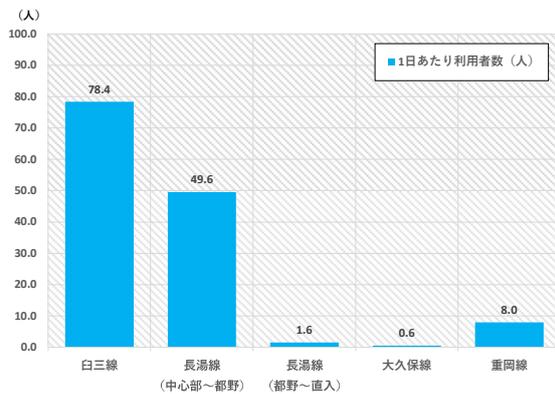


図 71 路線別の 1 日あたりの利用者数

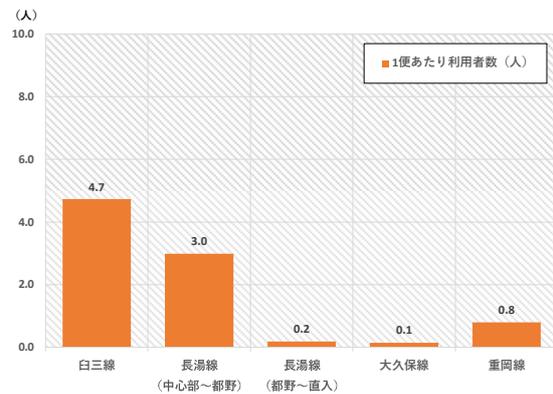


図 72 路線別の 1 便あたりの利用者数

資料：大野竹田バス提供資料

(2) タクシー

タクシーの輸送人員および営業収入も減少を続けており、令和元年度の大分県内の輸送人員は約 1,020 万人で、大分市・別府市の利用を除くと約 375 万人（約 37%）となっている。営業収入も同様に減少傾向にあり、大分市・別府市を除く地域での収入は、県内における収入のおよそ 1/3 を占める約 32 億円と、平成 21 年度と比較して約 6 割まで減少している。

また、運転者数の減少や運転者の高齢化等も相まって、比較的事業規模の大きくない地方部では特に事業の持続性の観点で課題を有している。

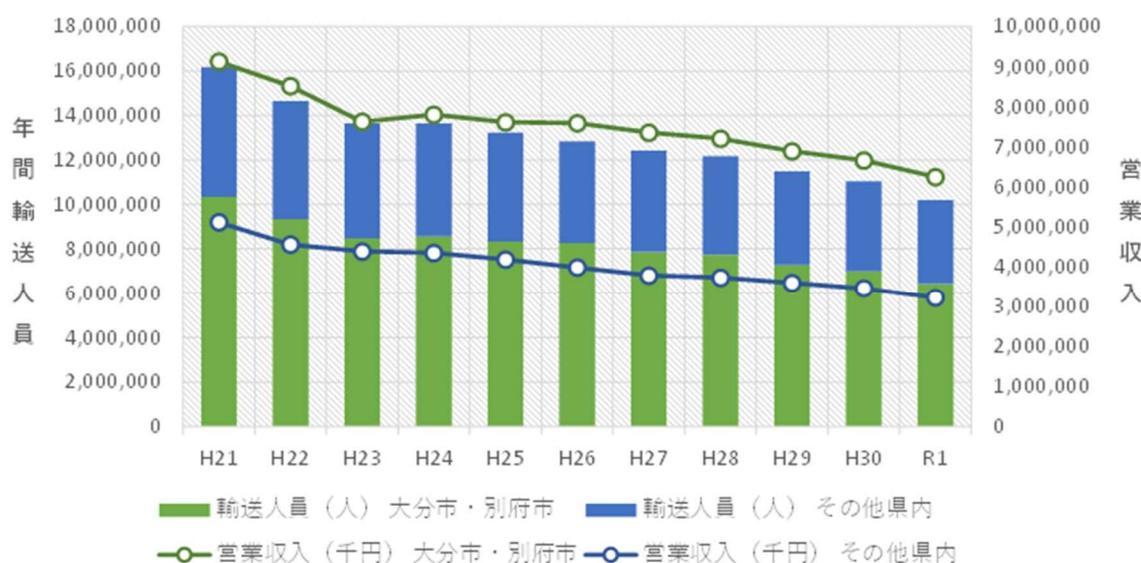


図 73 タクシー輸送人員・営業収入の推移

資料：令和 2 年度版 九州運輸要覧

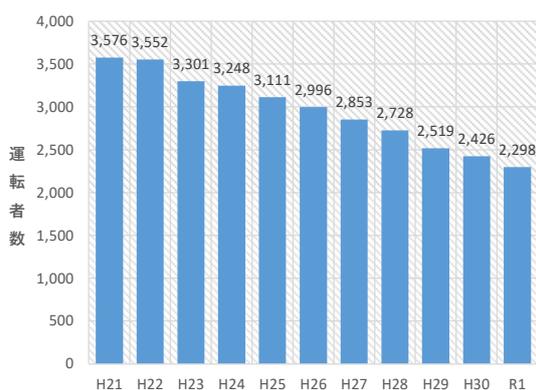


図 74 運転者数の推移

資料：令和 2 年度版 九州運輸要覧

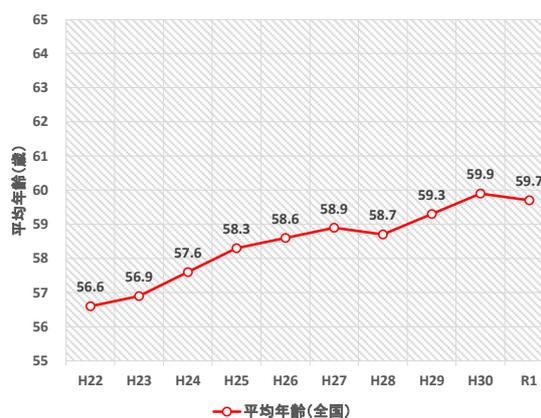


図 75 タクシー運転者の平均年齢推移 (全国)

資料：賃金構造基本統計調査 (厚生労働省)

(3) 鉄道（H27年でJR九州による公表が終了）

大分県内の鉄道利用者数は、昭和47年の大分交通別大線の廃止等もあり、昭和60年度までは大きく減少し続けてきた。その後は年間約2千万人の横ばいで推移してきたものの、平成24年度以降は、若干増加基調にある。

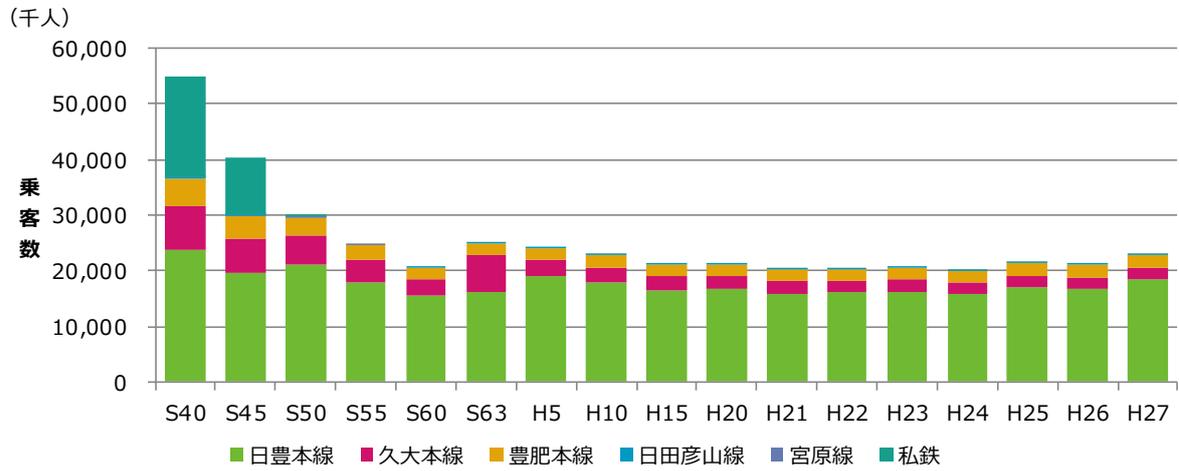


図 76 大分県内の鉄道乗客数の推移

資料：大分県統計年鑑

5 移動に関する地域の現状

5-1 山間部を中心とした人口減少・高齢化

臼杵市、竹田市、豊後大野市の中心部等に人口が増加する地区が一部存在するが、3市ともほぼ全域で人口が減少している。

人口集積の見られる市中心部や支所周辺はやや高齢化率が低い傾向にあるが、竹田市全域および2市の郊外部・山間部では高齢化率が50%以上となる地区が広く分布している。特に、豊後大野市西部の朝地地区、緒方地区、清川地区で高齢化率が高いことから、郊外部・山間部を中心に集落の小規模化と高齢化が深刻化している。

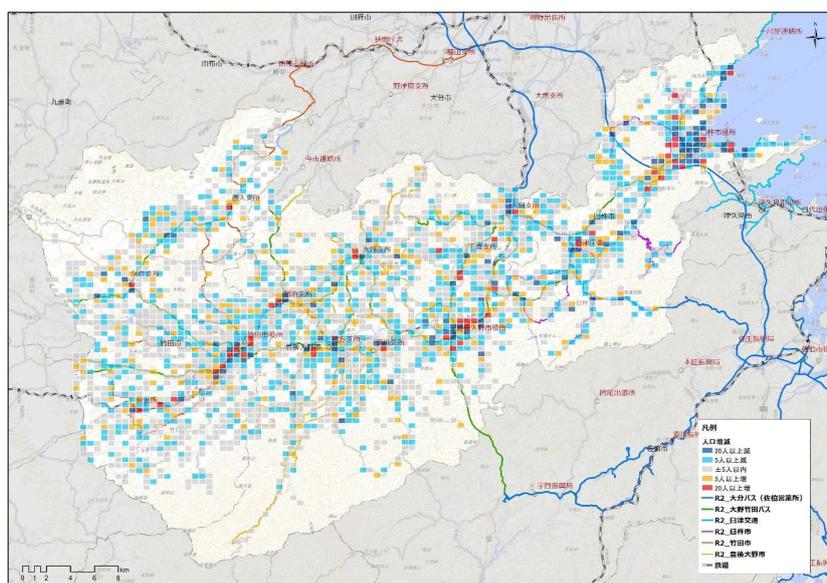


図 77 豊肥圏の人口増減（5年間）

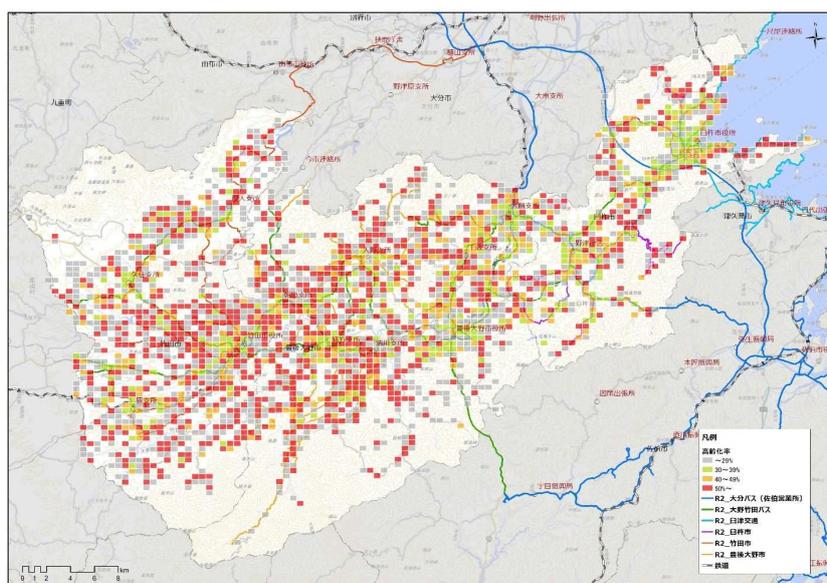


図 78 豊肥圏の高齢化率分布

資料：平成 22 年および 27 年国勢調査

5-2 移動ニーズの縮小化

豊肥圏3市は人口減少・高齢化が進行しており、今後は年少人口だけでなく高齢人口も減少していくことが推計されている。

さらに、新型コロナウイルス感染症の影響による外出頻度の変化に加えて、高齢者は加齢とともに外出頻度が低下する傾向にあることなどから、今後の移動ニーズは縮小化していく予測である。

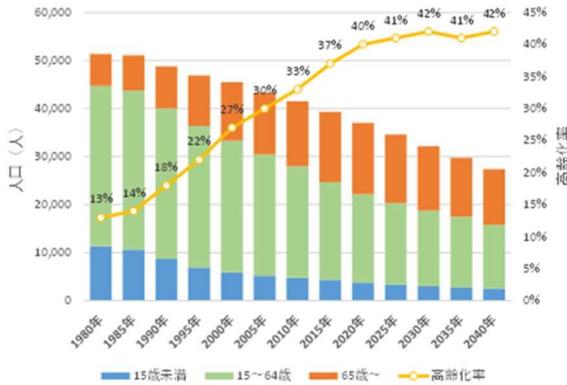


図 79 白杵市の人口・高齢化率推移(再掲)

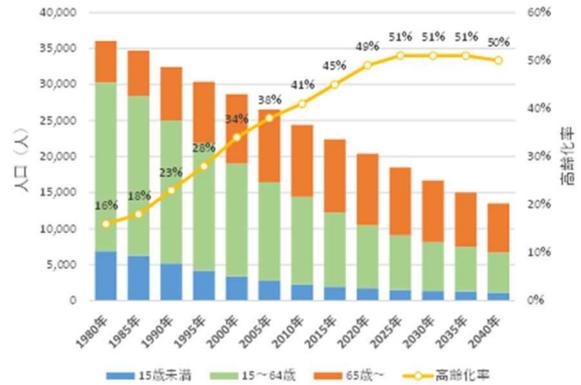


図 80 竹田市の人口・高齢化率推移(再掲)

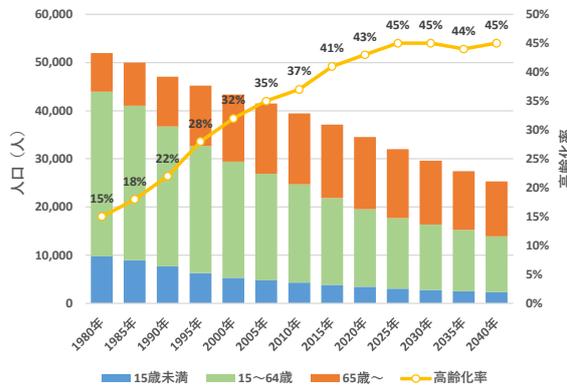


図 81 豊後大野市の人口・高齢化率推移(再掲)

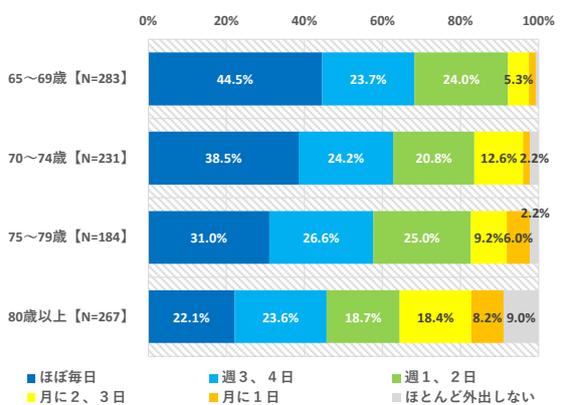


図 82 年齢別の外出頻度

資料：国勢調査、豊肥圏住民アンケート調査

5-3 低密な居住地の広範囲への分布

3 市中心部（市役所周辺）に人口が集積しているほか、各市の支所周辺等にも人口が集積する地区が点在している。

また、幹線道路から離れた山間部では、低密度に人口が分布しており、中心部に比べ郊外部は居住度が薄く広く分布している。

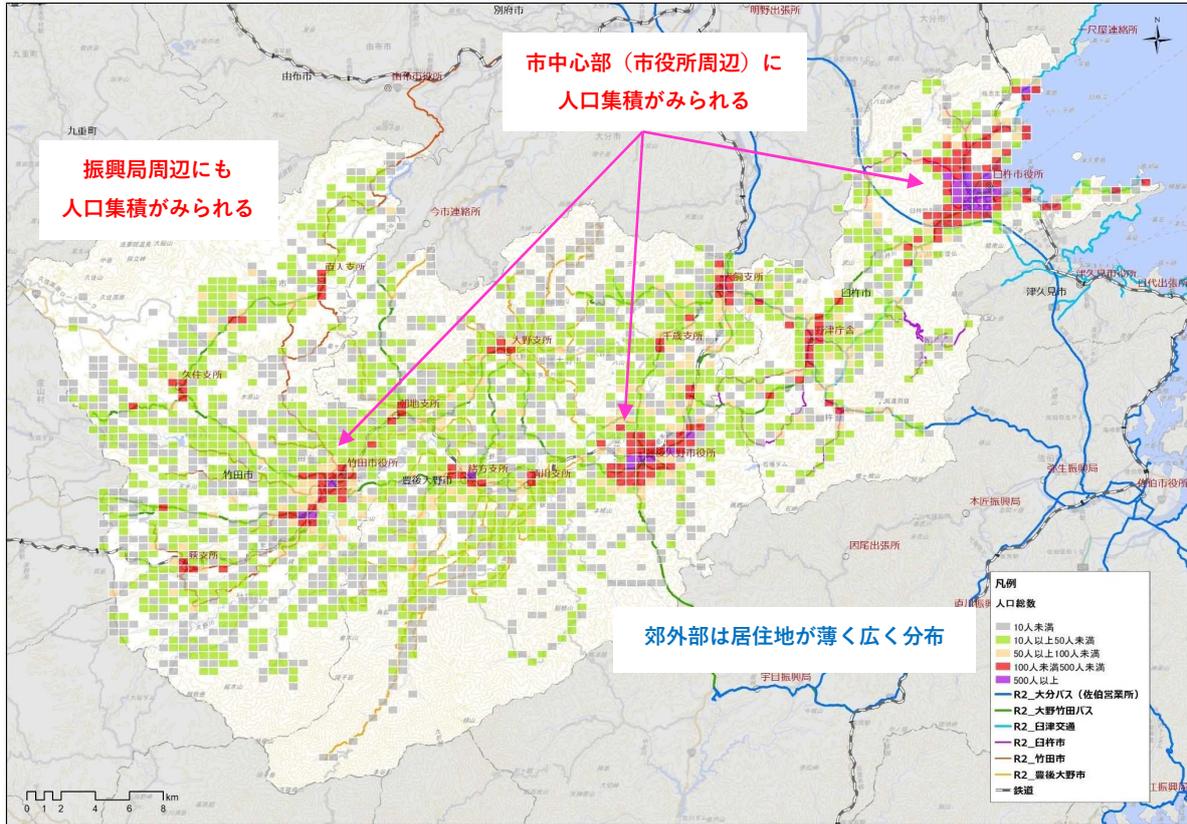


図 83 豊肥圏の人口分布

資料：平成 27 年国勢調査

5-4 通学需要の縮小と学校の統廃合

豊肥圏では、少子化の進行により15才以下の年少人口は、5年ごとに1～2割程度減少しており、1990年に比べると2020年の年少人口は4割程度と大幅に減少しており、今後も年少人口の減少は続くと予想されている。

1990年以降から小中学校の統廃合が進んでおり、スクールバスの運行等により小中学生の通学実態が変化している。

圏域内においては、竹田市が長期総合教育計画において小中学校の統合について検討しているなど、今後も年少人口の減少により小中学校の統廃合等の取り組みが進行すると考えられる。

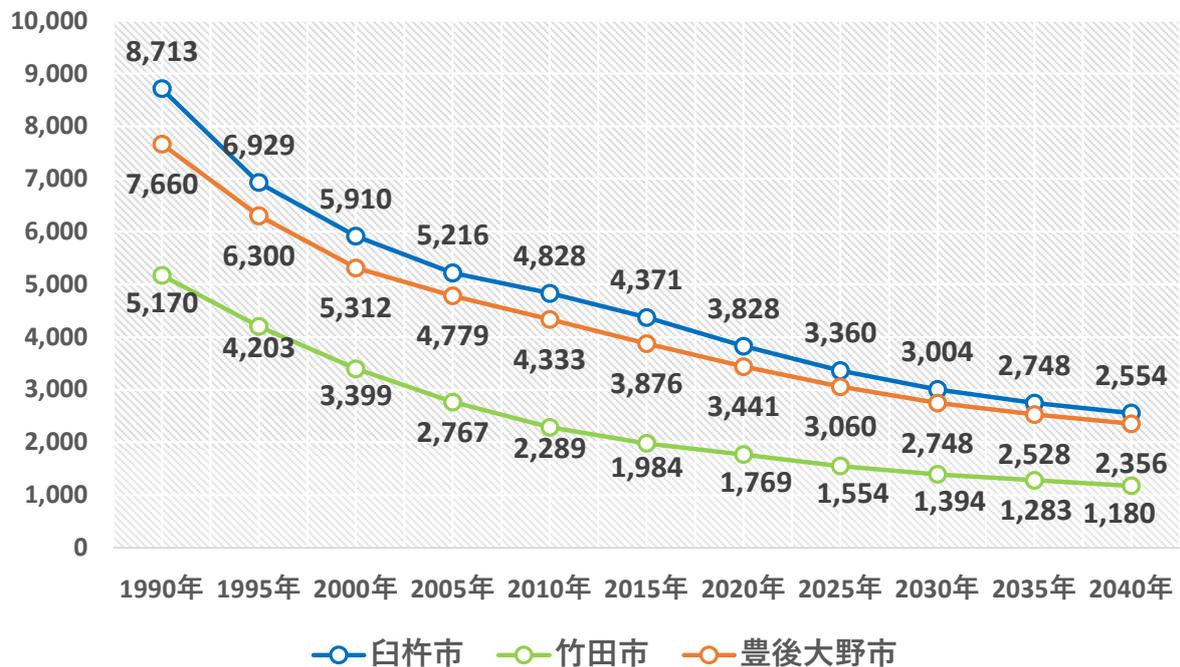


図 84 豊肥圏における年少人口の推移

資料：国勢調査

表 1 豊肥圏の小中学校における統廃合の動き

| 年 | 市町村 | 小中学校 | 対応 | 備考 |
|-------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| 1991年 | 豊後大野市 | 三重町立久部小学校 | 休校 | |
| 1995年 | 臼杵市 | 臼杵市立南野津小学校出羽分校 | 休校 | |
| 1997年 | 臼杵市 | 臼杵市上北小学校岳谷分校 | 廃校 | |
| | 臼杵市 | 臼杵市立宮本小学校 | 休校 | |
| | 臼杵市 | 臼杵市立宮本中学校 | 廃校 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立北部小学校 | 休校 | |
| 1999年 | 竹田市 | 竹田市立姫岳小学校 | 統合 | 竹田市立祖峰小学校 |
| | 竹田市 | 竹田市立入田小学校 | 統合 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立三重南小学校 | 休校 | |
| | 豊後大野市 | 三重町立久部小学校 | 廃校 | |
| 2000年 | 豊後大野市 | 緒方町立緒方中学校 | 統合 | 豊後大野市立緒方中学校 |
| 豊後大野市 | 緒方町立米山中学校 | 統合 | | |
| 2001年 | 豊後大野市 | 豊後大野市立長谷川小学校 | 休校 | |
| 2003年 | 臼杵市 | 臼杵市立西神野小学校 | 休校 | |
| | 竹田市 | 竹田市立宮砥小学校 | 統合 | 竹田市立祖峰小学校 |
| | 竹田市 | 竹田市立竹田中学校 | 統合 | 竹田市立竹田中学校 |
| | 竹田市 | 竹田市立双城中学校 | 統合 | |
| | 豊後大野市 | 朝地町立大恩寺小学校 | 統合 | 豊後大野市立朝地小学校 |
| | 豊後大野市 | 朝地町立綿田小学校 | 統合 | |
| | 豊後大野市 | 朝地町立温見小学校 | 統合 | |
| 2004年 | 豊後大野市 | 清川村立西小学校 | 統合 | 豊後大野市立清川小学校 |
| | 豊後大野市 | 清川村立東小学校 | 統合 | |
| | 豊後大野市 | 清川村立北小学校 | 統合 | |
| 2005年 | 竹田市 | 竹田市立祖峰中学校 | 統合 | 竹田市立竹田南部中学校 |
| | 竹田市 | 竹田市立南生中学校 | 統合 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立南部小学校 | 廃校 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立東部小学校 | 廃校 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立西部小学校 | 廃校 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立中部小学校 | 廃校 | |
| 2007年 | 臼杵市 | 臼杵市立南野津小学校出羽分校 | 廃校 | |
| | 臼杵市 | 臼杵市立宮本小学校 | 廃校 | |
| | 臼杵市 | 臼杵市立西神野小学校 | 廃校 | |
| | 臼杵市 | 臼杵市立深江小学校 | 統合 | 臼杵市立臼木小学校 |
| | 竹田市 | 竹田市立下竹田小学校 | 統合 | 竹田市立直入小学校 |
| | 竹田市 | 竹田市立長湯小学校 | 統合 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市三重南小学校 | 廃校 | |
| 2008年 | 臼杵市 | 臼杵市立上浦小学校 | 統合 | 臼杵市立臼木小学校 |
| 2009年 | 臼杵市 | 臼杵市南津留小学校 | 統合 | 臼杵市立臼木南小学校 |
| | 臼杵市 | 臼杵市立臼木小学校 | 統合 | |
| | 臼杵市 | 臼杵市立戸上小学校 | 統合 | 臼杵市立野津小学校 |
| | 竹田市 | 竹田市立竹田小学校 | 統合 | 竹田市立竹田小学校 |
| | 竹田市 | 竹田市立明治小学校 | 統合 | |
| 竹田市 | 竹田市立岡本小学校 | 統合 | | |
| 2010年 | 豊後大野市 | 豊後大野市立長谷川小学校 | 廃校 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立清川東小学校 | 廃校 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立清川西小学校 | 廃校 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立緒方小学校 | 統合 | 豊後大野市立緒方小学校 |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立上緒方小学校 | 統合 | |
| | 豊後大野市 | 豊後大野市立小富士小学校 | 統合 | |
| 豊後大野市 | 豊後大野市立長谷小学校 | 統合 | 豊後大野市立犬飼小学校 | |
| 2011年 | 臼杵市 | 臼杵市立都松小学校 | 統合 | 臼杵市野津小学校 |
| 2013年 | 臼杵市 | 臼杵市立田野小学校 | 統合 | 臼杵市野津小学校 |
| 2017年 | 臼杵市 | 臼杵市立豊洋中学校 | 統合 | 臼杵市立北中学校 |

5-5 観光需要の動向

令和元年度は、日韓関係の悪化により、韓国からの旅行者は減少した。

その他の国からの外国人観光客については、令和元年度までは微増傾向にあったが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、訪日外国人観光客数は激減（前年比約10%）しており、貸切バス事業者をはじめとする公共交通事業者にも大きな影響を与えている。

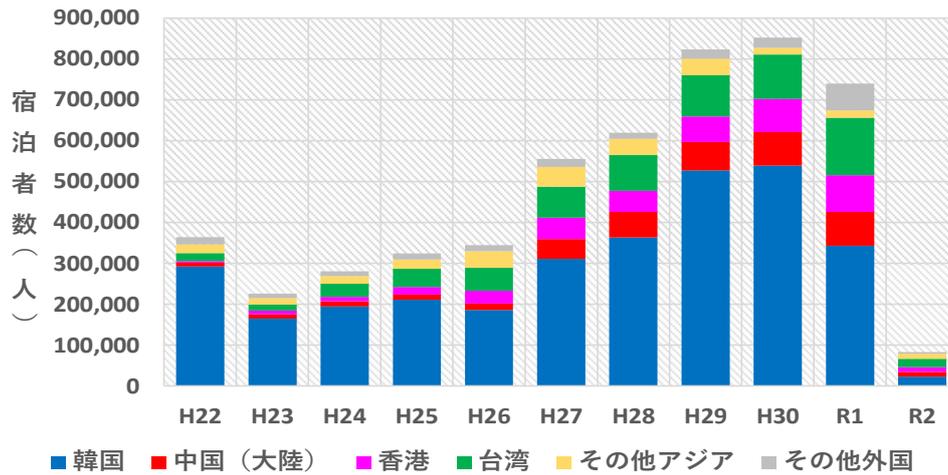


図 85 国籍別宿泊旅行者数の推移（再掲）

資料：大分県観光統計（大分県）※令和元年度：速報値、令和2年度：暫定値

6 豊肥圏における公共交通の現状

6-1 利用の低迷するバス路線・便の存在

白三線や長湯線などの幹線バス路線においても利用者数が減少傾向にあるだけでなく、その他の路線についても1日あたりの利用者数、1便あたりの利用者数ともに少ない傾向になる。また、白三線においては、運行便数は一定数確保されているものの利用が分散しており、重岡線については、朝のピーク時を除きほとんど利用がみられないなど、運行効率に問題のあるバス路線が存在する。

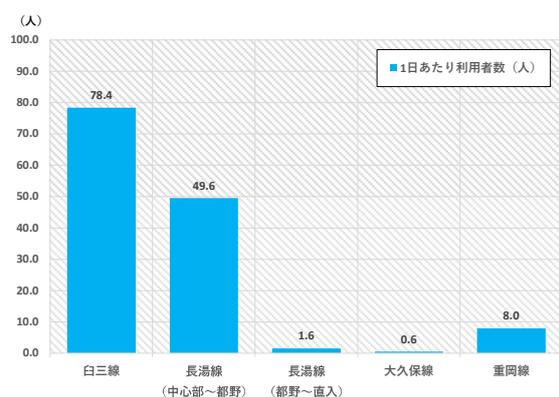


図 86 路線別の1日あたりの利用者数
(再掲)

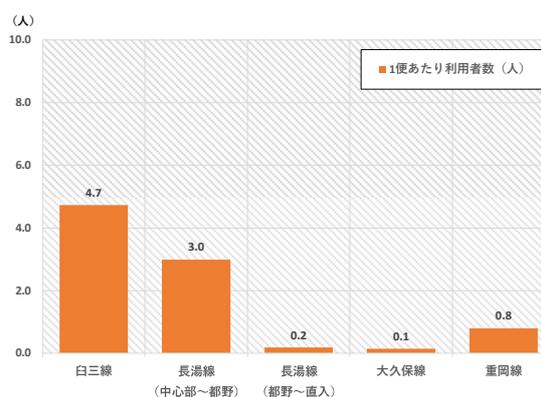


図 87 路線別の1便あたりの利用者数
(再掲)

資料：大野竹田バス提供資料

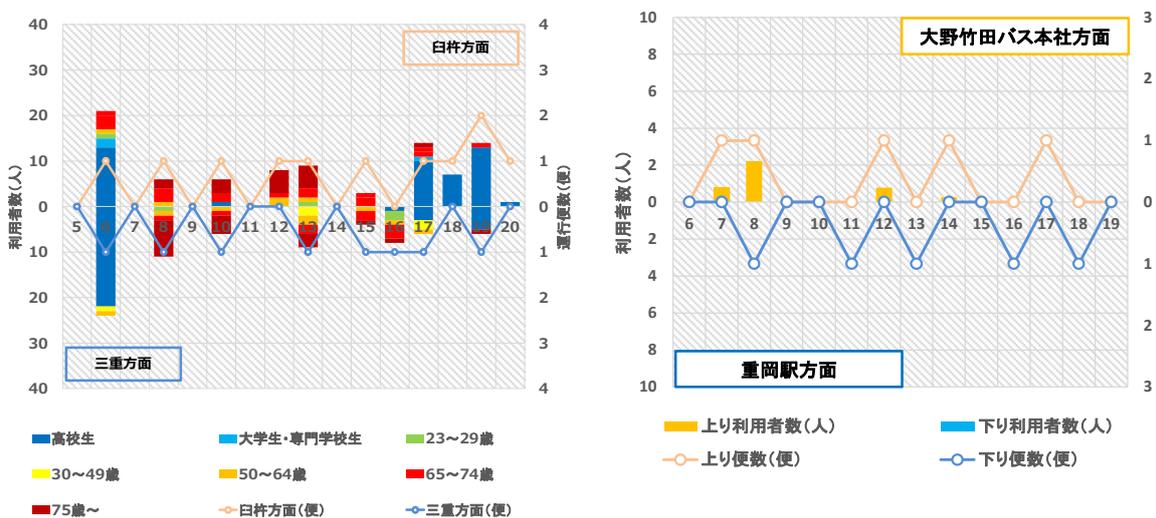


図 88 平日の時間帯別利用者数 (左：白三線、右：重岡線)

資料：乗降調査時のデータ (白三線)、大野竹田バス提供資料 (重岡線)

6-2 長大路線による運行効率の低下

白三線の利用者数は白杵市内方面が中心であり、市域をまたぐ利用は少数である。

朝夕は、野津市から三重総合高校への通学で市域をまたぐ利用が存在しているが、白杵市内の高校への通学利用は豊後大野市内からは存在せず、全数が白杵市内からの利用であるなど、運行効率の低下が懸念される。

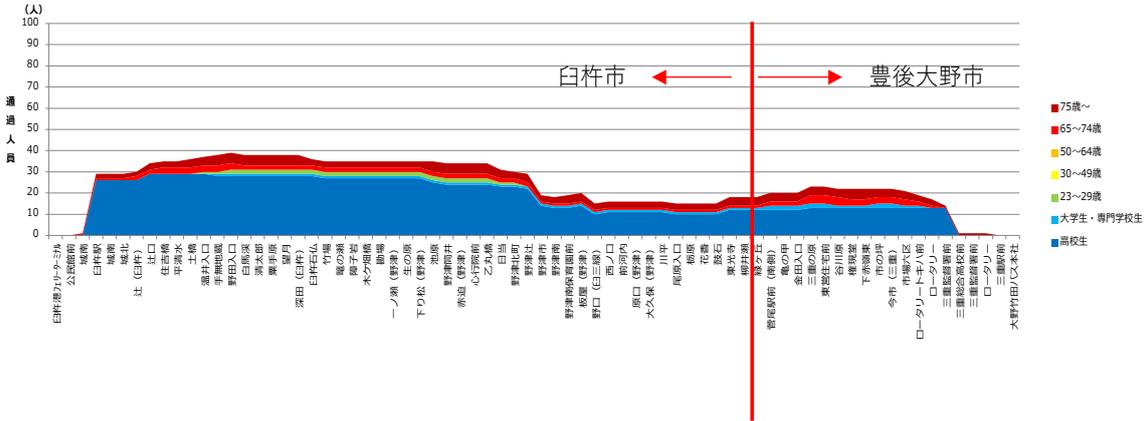


図 89 白三線（三重方面）乗降者数・通過人員推移

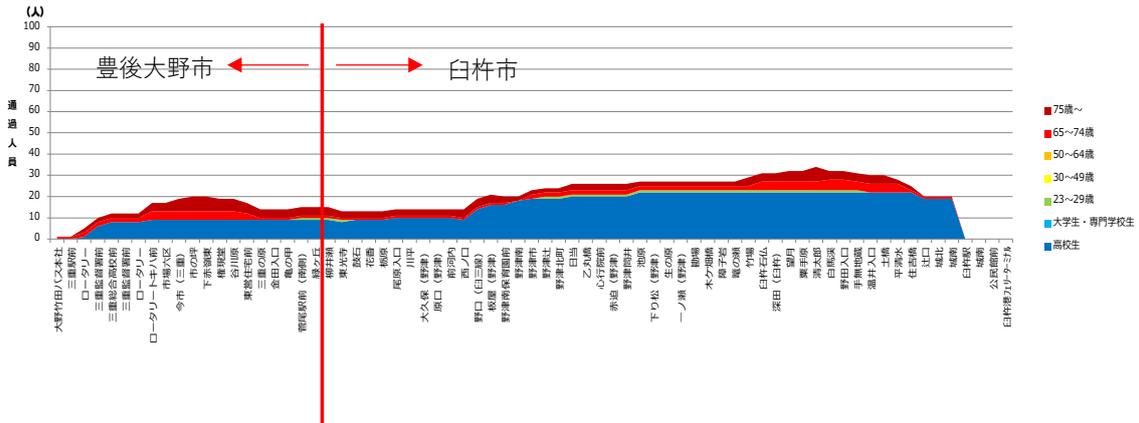


図 90 白三線（白杵方面）乗降者数・通過人員推移

6-3 幹線バス路線・フィーダー路線の収益悪化

豊肥圏（白杵市、竹田市、豊後大野市）では、2016年10月～2019年9月の3年間を計画期間として、「大分県豊肥圏地域公共交通再編実施計画」に基づき再編を実施しており、竹田線、白杵線、伯大線、長湯線、白三線等の再編を行い、国庫補助の地域間幹線系統として維持を図った。しかし、再編期間後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり、幹線路線の輸送量や収支が悪化しており、国庫補助路線としての維持が困難になりつつある。

また、フィーダー路線も同様に輸送量や収支は悪化しており、接続する幹線バス路線の維持と併せて検討する必要がある。

6-4 多様な公共交通サービスの混在

豊肥圏には、JR や路線バス等の公共交通だけでなく、公共交通以外にもスクールバスや病院送迎、福祉送迎等、多様な移動サービスが混在しており、一部の移動サービスでは競合区間も存在している。

表 2 豊肥圏の輸送資源の状況

| 運行エリア | | 輸送資源 | |
|---|---|--|--|
| <div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; background-color: #4a7ebb; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> 広域 </div> | 圏域内外 | <ul style="list-style-type: none"> ● JR 日豊本線、JR 豊肥本線 ● フェリー（臼杵～八幡航路） ● 高速バス（佐臼ライナー、やまびこ号） ● 大分バス：伯大線 ● 臼津交通：臼杵線、臼津線、臼関線 ● 大野竹田バス：重岡線、大分駅線（竹田市コミュニティバス） | |
| | 圏域内（市間） | <ul style="list-style-type: none"> ● 臼津交通・大野竹田バス：臼三線 ● 大野竹田バス：田中線、やすらぎ交差点線、大久保線 | |
| | 市内 | 臼杵市 | <ul style="list-style-type: none"> ● 臼津交通（臼杵市内各線） ● 臼杵市コミュニティバス ● タクシー |
| | | 竹田市 | <ul style="list-style-type: none"> ● 大野竹田バス（竹田市内各線） ● 竹田市コミュニティバス ● 乗合タクシー（カモシカ号） ● タクシー |
| | | 豊後大野市 | <ul style="list-style-type: none"> ● 大野竹田バス（豊後大野市内各線） ● 豊後大野市コミュニティバス ● 豊後大野市あいのりタクシー ● タクシー |
| 公共交通以外 | <ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス ● 病院送迎 ● 福祉送迎 ● 宿泊施設送迎等 | | |

地域内

6-5 深刻な運転手不足

全国のバスおよびタクシーの運転者数は、近年減少傾向にあり、特に、タクシーの運転者数は平成 22 年度から令和元年度までの間で約 10 万人（43%）減少している。

令和元年度時点での運転者の平均年齢は、バス運転者が 50.7 歳、タクシー運転者が 59.7 歳であり、近年高くなる傾向にあるため、運転者の高齢化が深刻である。

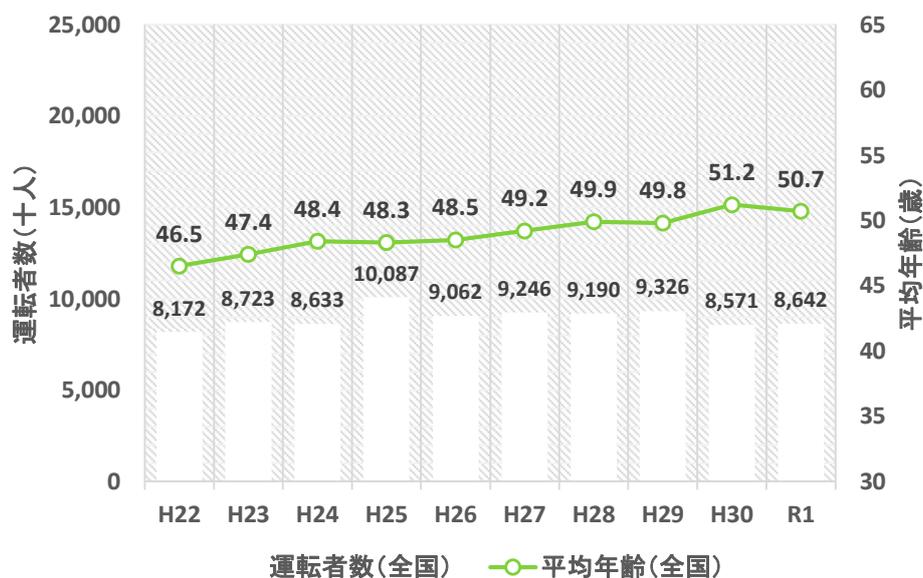


図 91 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

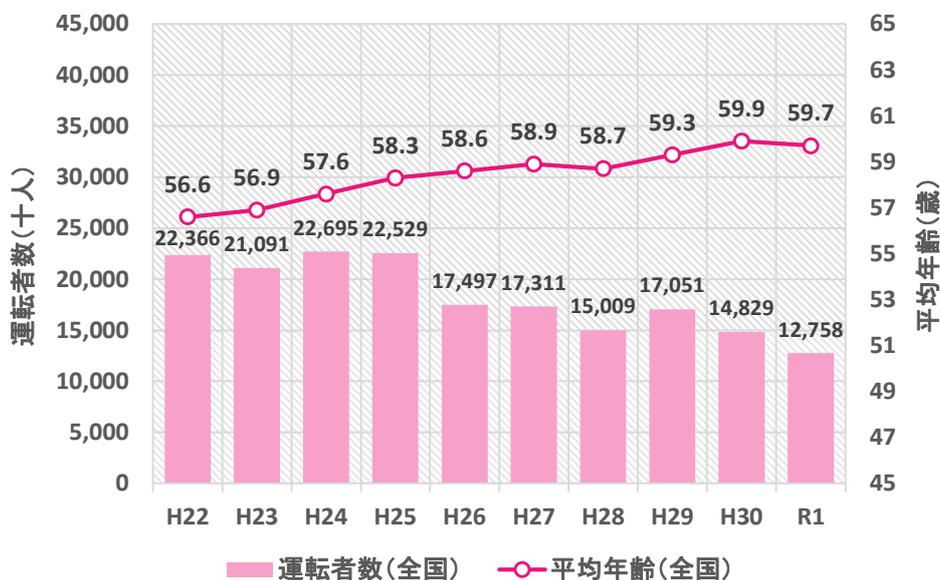


図 92 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）