

大分県西部圏地域公共交通計画

令和3年3月

大分県

日田市 九重町 玖珠町

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	大分県西部圏の現状	3
1	大分県西部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	高校生の移動実態	19
1-4	観光客の移動実態	22
1-5	公共交通に対するニーズ	26
2	社会的な情勢	31
2-1	公共交通の担い手の不足	31
2-2	感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少	32
2-3	高齢者の運転と事故	33
3	県の上位・関連計画	36
3-1	まちづくり政策	36
3-2	観光政策	37
3-3	教育政策	39
4	公共交通ネットワーク	40
4-1	各市町における公共交通政策	40
4-2	西部圏の公共交通ネットワークの状況	48
4-3	西部圏の公共交通事業環境の状況	49
5	移動に関する地域の現状	57
5-1	山間部を中心とした人口減少・高齢化	57
5-2	移動ニーズの縮小化	58
5-3	低密な居住地の広範囲への分布	59
5-4	通学需要の縮小と学校の統廃合	60
5-5	観光需要の動向	62
6	西部圏における公共交通の現状	63
6-1	幹線公共交通網の被災	63
6-2	市町内移動が中心の路線バス	66
6-3	多様な公共交通サービスの混在	67
6-4	路線バスと他の移動サービスの競合	68
6-5	交通結節点の利便性	69
6-6	情報提供の不足	69
6-7	深刻な運転手不足	70
第2編	大分県西部圏地域公共交通計画	71
1	はじめに	71
1-1	計画策定の背景と目的	71
1-2	本計画の位置づけ	72
2	計画の対象区域	73

3	計画期間	73
4	西部圏の地域公共交通に求められる課題	74
4-1	「利便性」に関する課題.....	75
4-2	「効率性」に関する課題.....	78
4-3	「持続可能性」に関する課題.....	82
5	計画の基本的な方針、目標	88
5-1	基本的な方針と目標.....	88
5-2	地域の現状・問題点と計画の目標の関係.....	89
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.....	91
5-4	計画の目標.....	93
6	実施事業	97
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.....	98
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.....	100
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.....	102
7	計画の達成状況の評価	104
7-1	計画の推進体制.....	104
7-2	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	105
	【参考】目標指標の算出根拠	106
	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	106
	県全域で目指す指標.....	106
	西部圏で目指す指標.....	106
	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	107
	県全域で目指す指標.....	107
	西部圏で目指す指標.....	107
	目標3 利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上	108
	県全域で目指す指標.....	108
	西部圏で目指す指標.....	108

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。

これまでに北部、豊肥、南部、中部、東部の 5 圏域で策定を終えており、残る西部圏を対象とし、計画を策定する。

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「大分県西部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

本計画では大分県西部圏（日田市、九重町、玖珠町）を対象地域とする。

3 計画の目的

令和元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 6 社 25 系統あるが、対象地域の西部圏においては、国庫補助対象地域間幹線バス路線は無く、市町をまたぐ路線バス網は小規模な輸送に対応した運行となっている。

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。

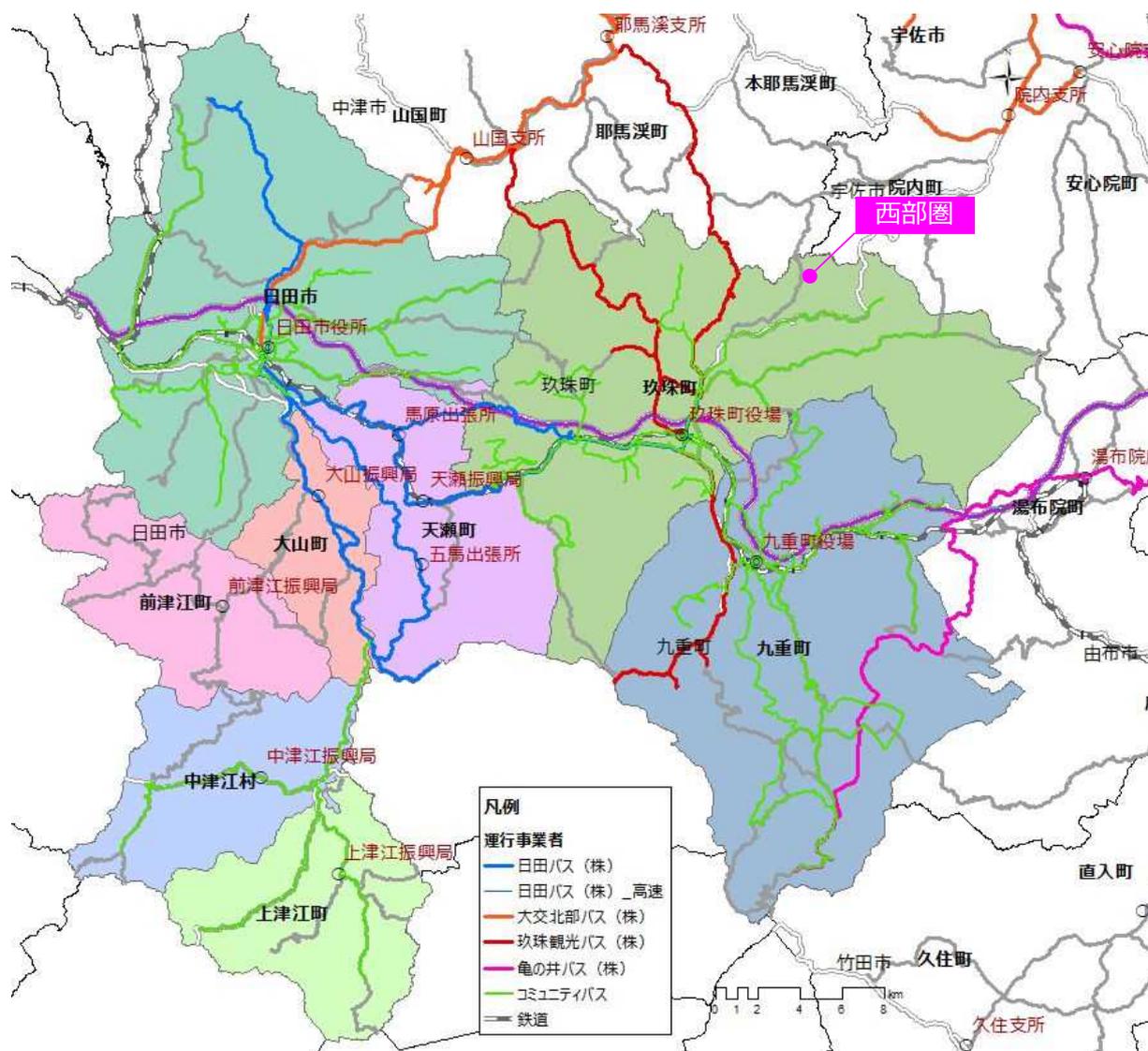


図 1 本計画の対象地域

1 大分県西部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

西部圏1市2町は人口減少・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。

70歳前後の人口をピークに逆三角形の人口ピラミッドを形成しており、1市2町とも特に、20歳代の人口が少ない。

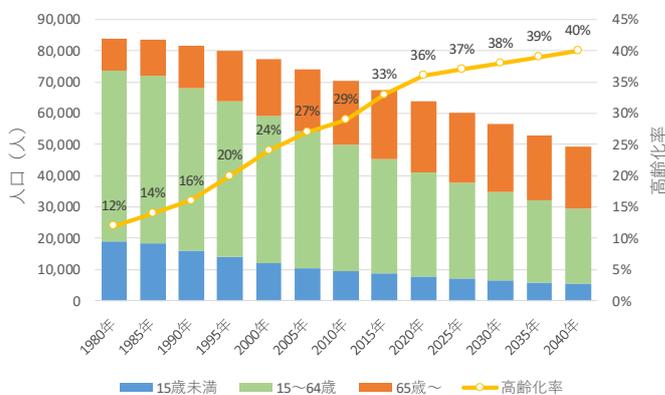


図2 日田市の人口・高齢化率推移

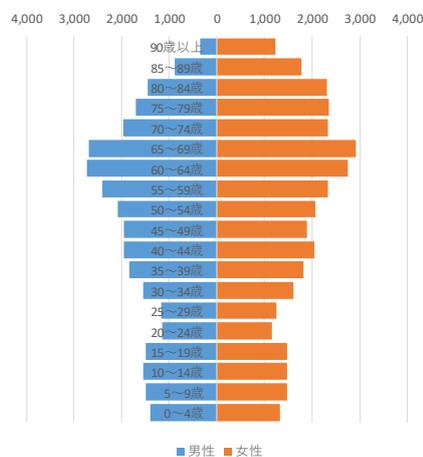


図3 日田市の人口ピラミッド

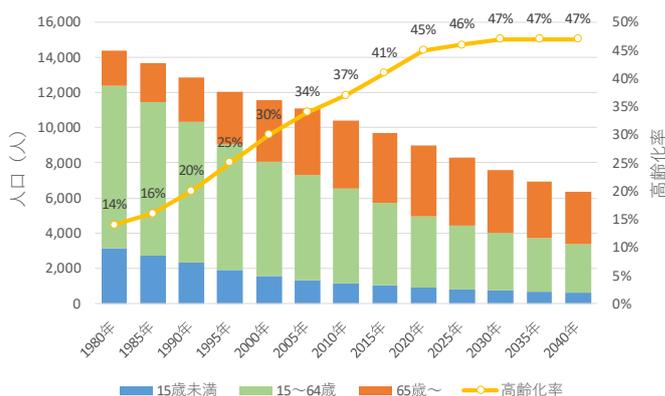


図4 九重町の人口・高齢化率推移

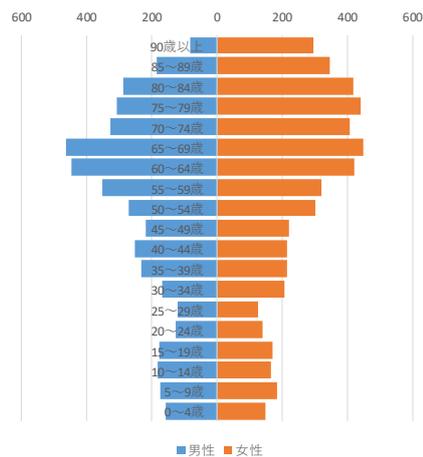


図5 九重町の人口ピラミッド

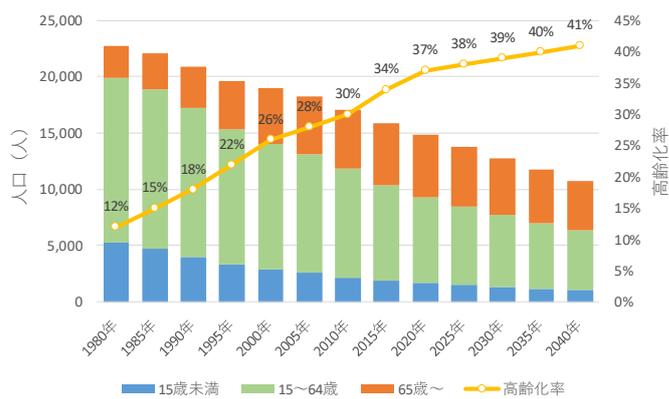


図 6 玖珠町の人口・高齢化率推移

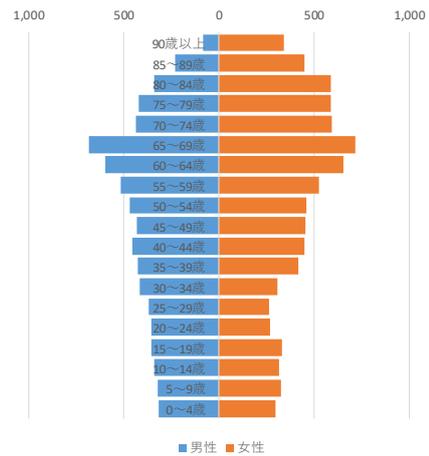


図 7 玖珠町の人口ピラミッド

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

日田市中心部および玖珠町中心部に人口が集積しているほか、九重町役場周辺や日田市の各振興局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。

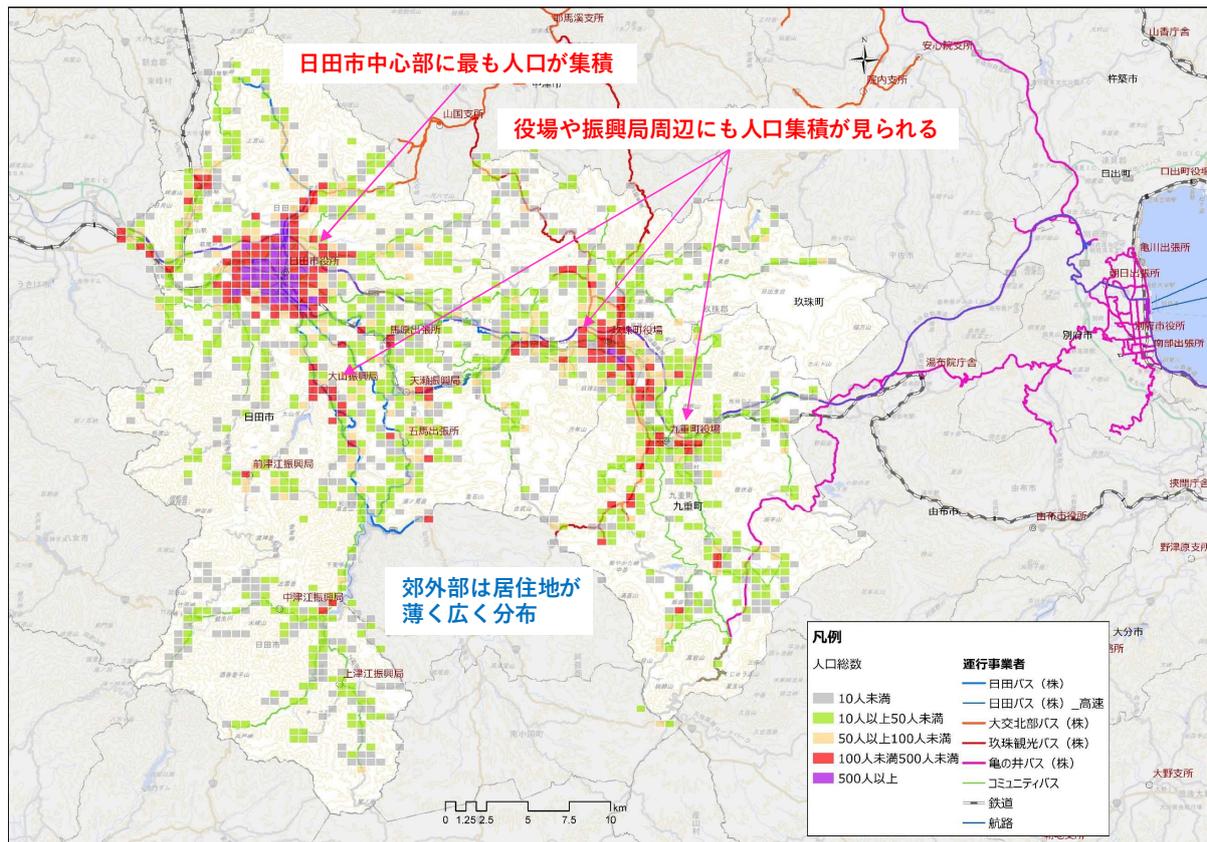


図 8 西部圏の人口分布

資料：平成 27 年国勢調査

(3) 人口増減

日田市、九重町、玖珠町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。

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。

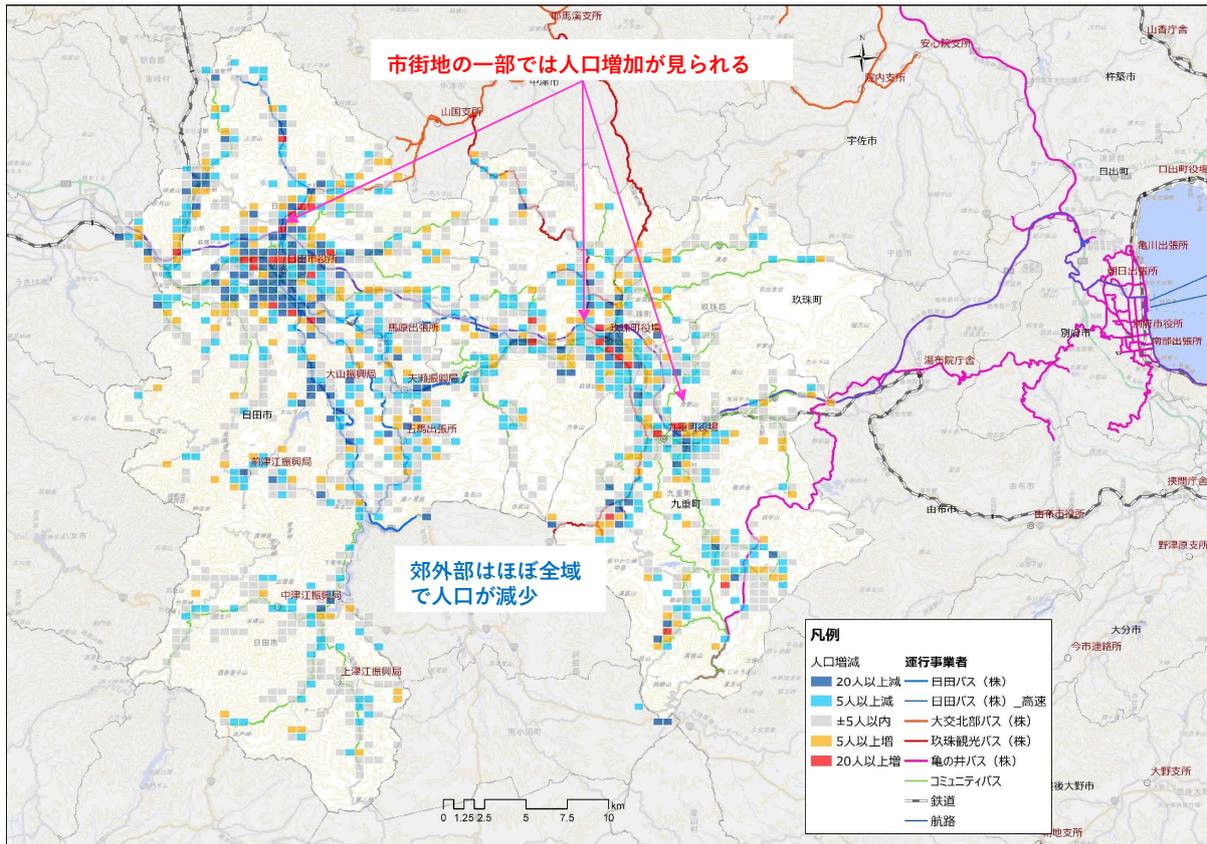


図 9 西部圏の人口増減

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日田市中心部や玖珠町中心部はやや高齢化率が低い傾向にある。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、日田市の津江地区、五馬地区や玖珠町の古後地区、九重町の飯田地区で高齢化率が高い。

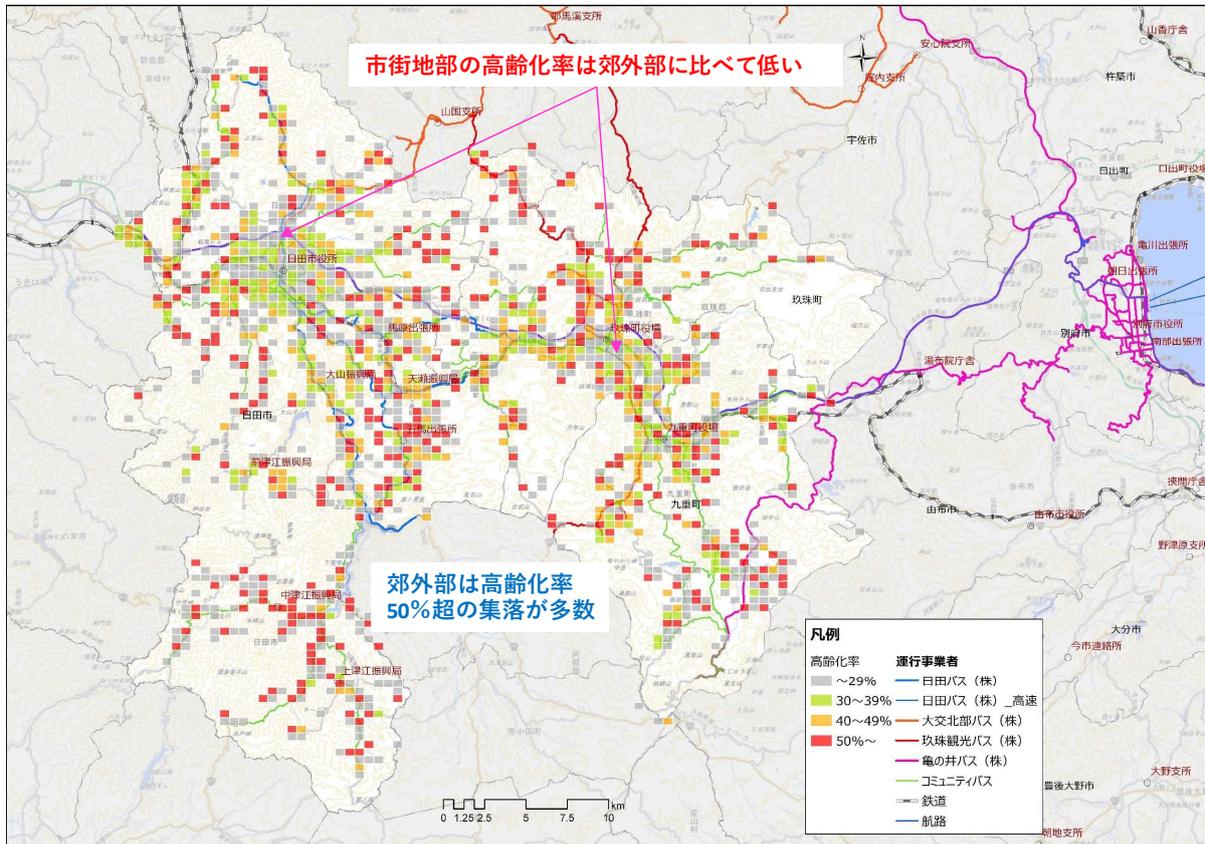


図 10 西部圏の高齢化率分布

資料：平成27年国勢調査

(5) 人口の転入・転出

1市2町とも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。

60歳前後で人口の転入が見られるが、玖珠町では高齢者層でも人口が転出している。

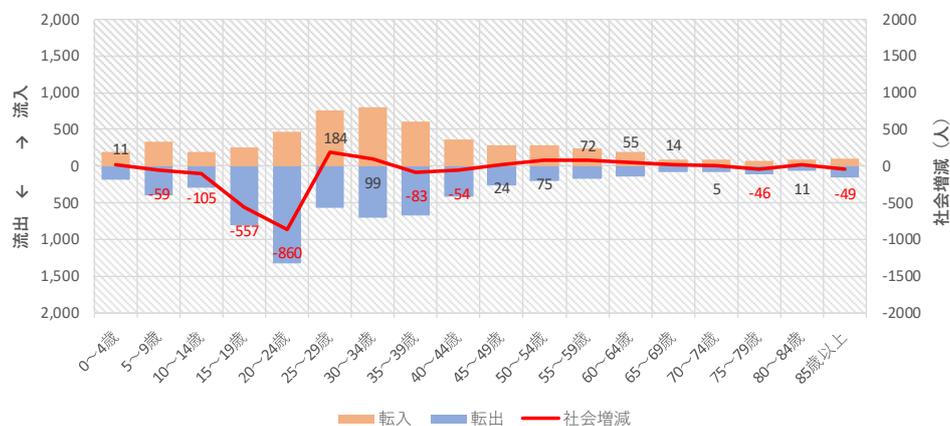


図 11 日田市における人口の社会増減

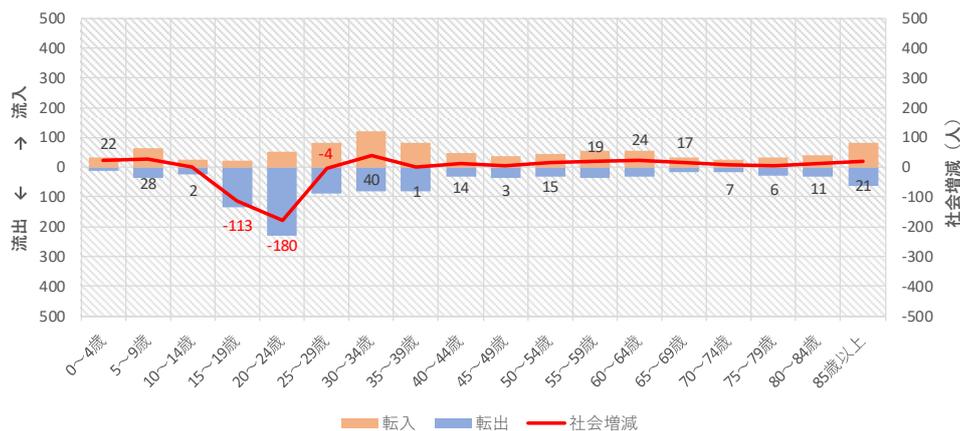


図 12 九重町における人口の社会増減

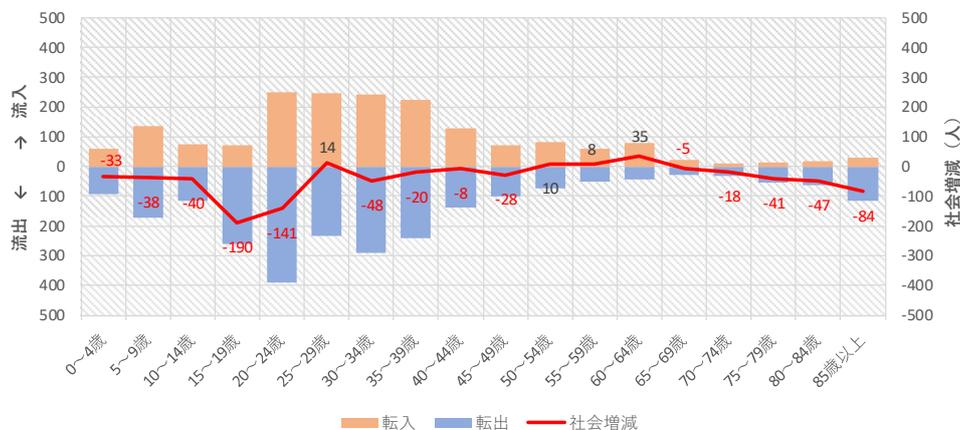


図 13 玖珠町における人口の社会増減

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

ほとんどの年齢層で、家族構成が「一人暮らし」、「夫婦二人」の高齢者のみの世帯が、6割以上を示している。中でも日田地区、津江・大山地区、天瀬地区は「一人暮らし」「夫婦二人」で6割を超えている。また、「親と子ども」の2世代世帯は2割程度であり、3世代世帯は1割程度と低い。

年齢が高いほど「一人暮らし」の割合が高くなり、85歳以上では5人に1人程度、90歳以上になると3人に1人程度は高齢独居世帯となっている。

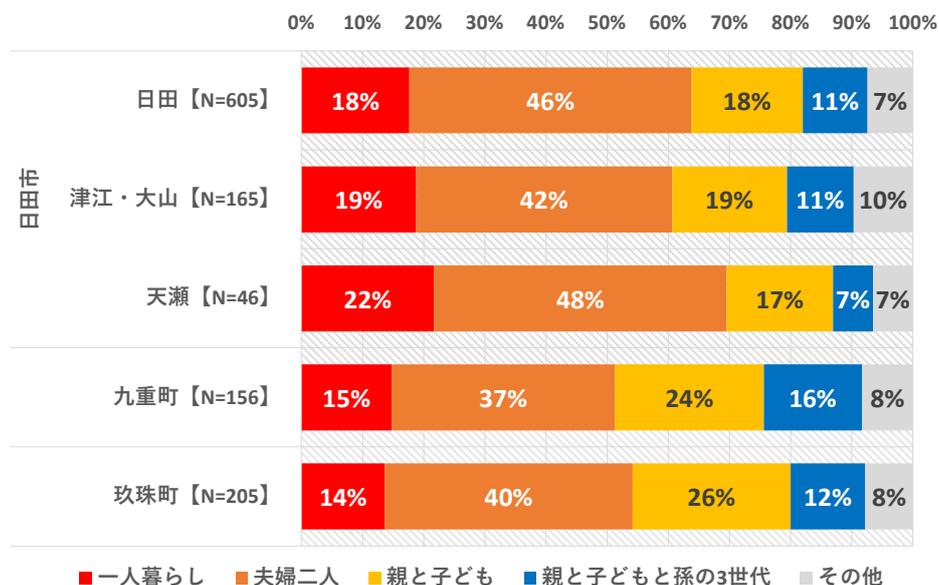


図 16 居住地別の家族構成

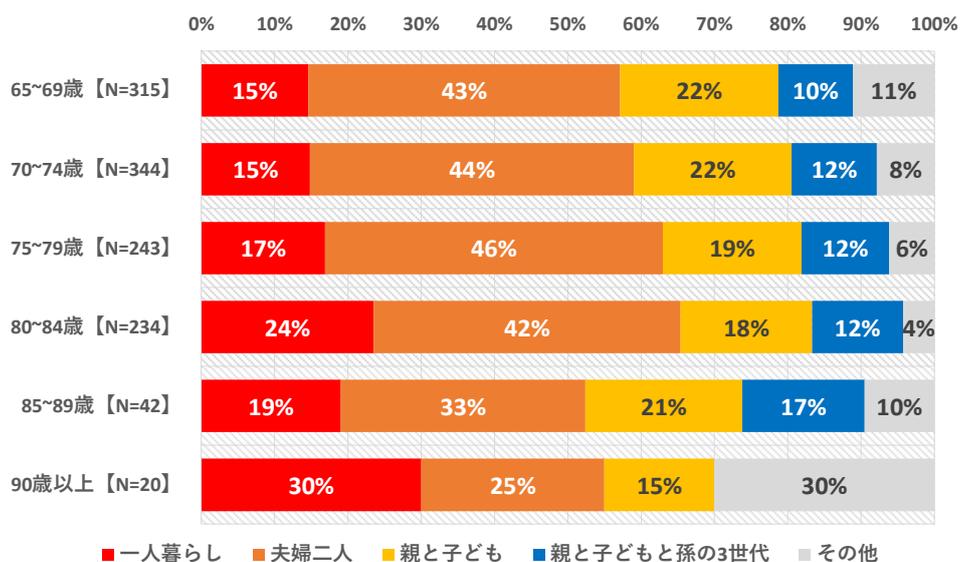


図 17 年齢別の家族構成

資料：西部圏住民アンケート

(2) 自動車運転免許の保有状況

高齢者の75%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、日田市においては運転免許の保有率が高く、いずれの地区でも75%以上の高齢者が免許を保有しており、九重町、玖珠町では、いずれも70%を下回る結果となった。

性年齢別では、80~84歳までは男女ともに90%以上が運転免許を保有しており、日常的な運転有無についても同様の傾向がみられる。85~90歳の年齢層では、女性の運転免許保有率、日常的な運転有無についても極端に低下しており、男性とは対照的な結果を示す。

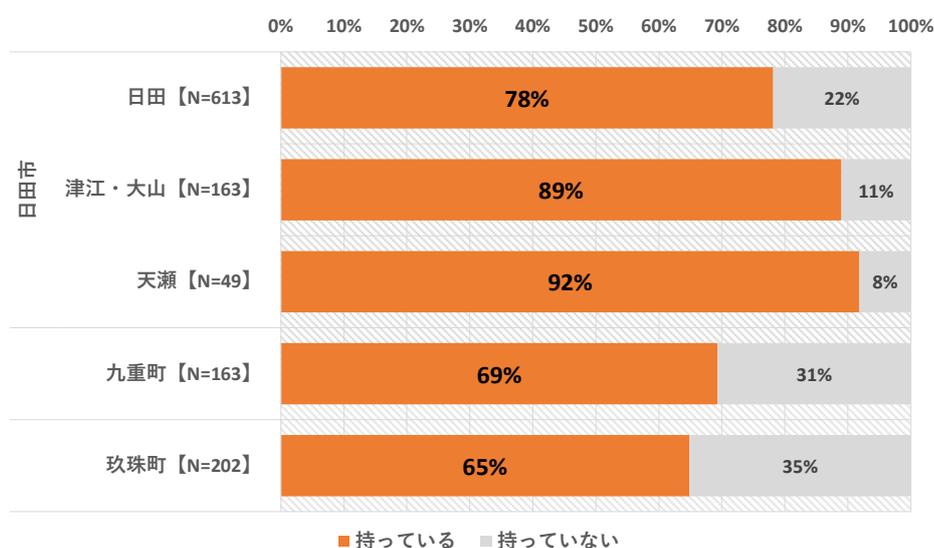


図 18 居住地別の運転保有状況

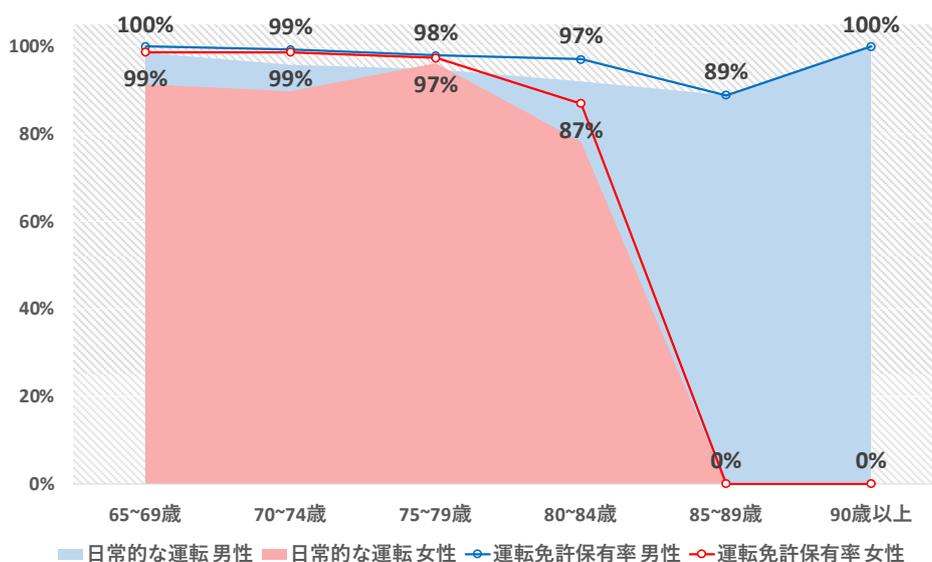


図 19 性年齢別の運転免許保有率・日常的な運転の有無

資料：西部圏住民アンケート

(3) 運転免許の自主返納状況

自主返納者はいずれの地区でも0~15%程度にとどまるが、「近いうちに自主返納することを考えている」「現時点で自主返納するつもりは無いが、将来的に検討する」と答えた人はいずれの地区でも合わせると70%前後を占めている。

年齢別では、年齢が高くなるに従って「すでに自主返納した」や自主返納を検討する割合が高くなり、90歳以上では全員が自主返納を検討、または既に自主返納をしている状態となっている。

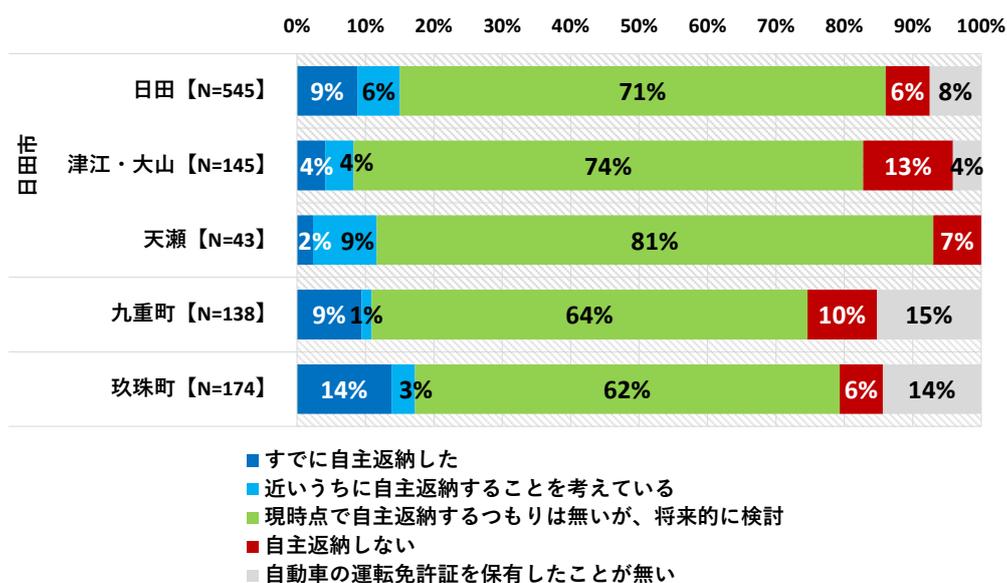


図 20 地区別の運転免許の自主返納状況

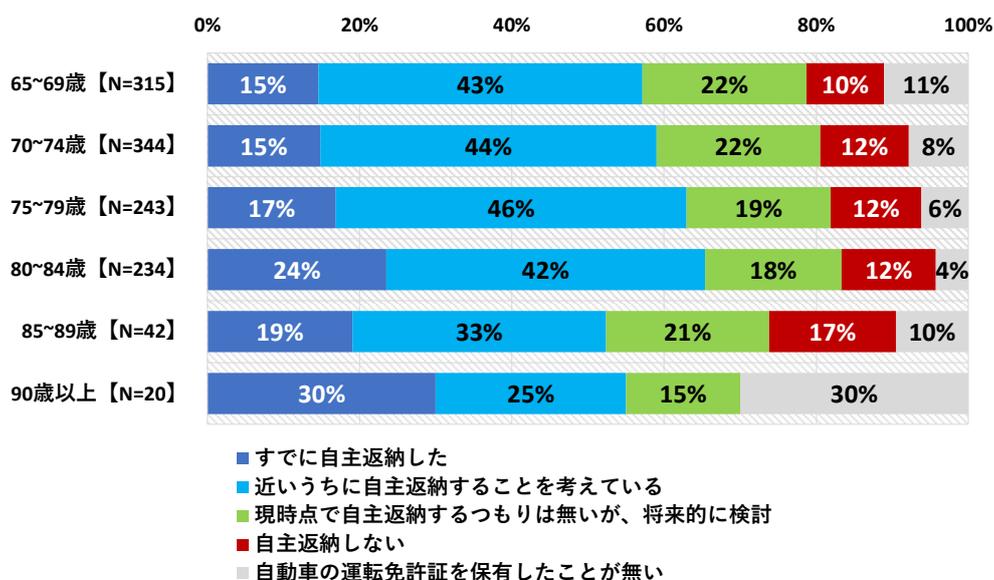


図 21 年齢別の運転免許の自主返納状況

資料：西部圏住民アンケート

(4) 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50%程度、女性は約30%まで低下する。

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。

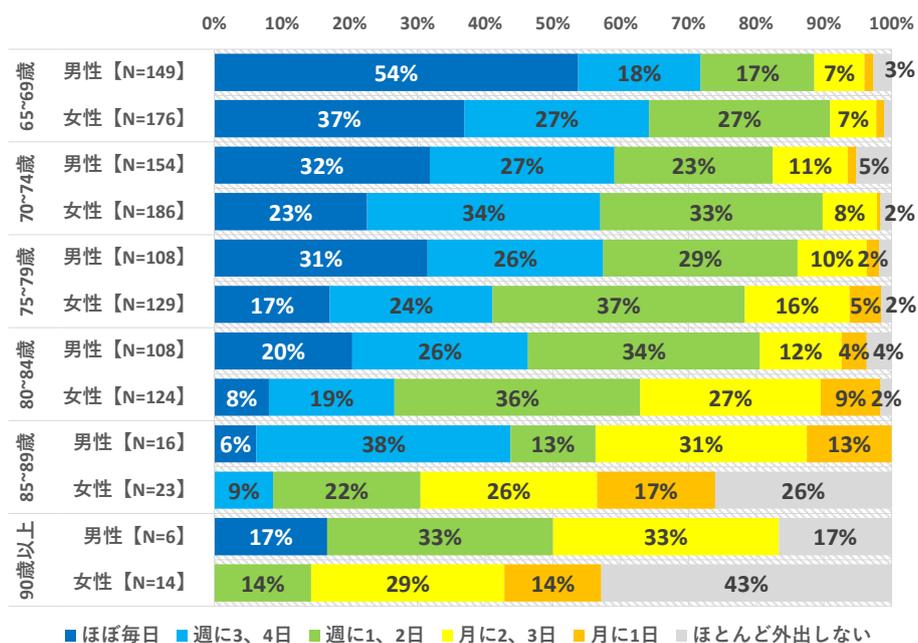


図 22 性年齢別の外出頻度

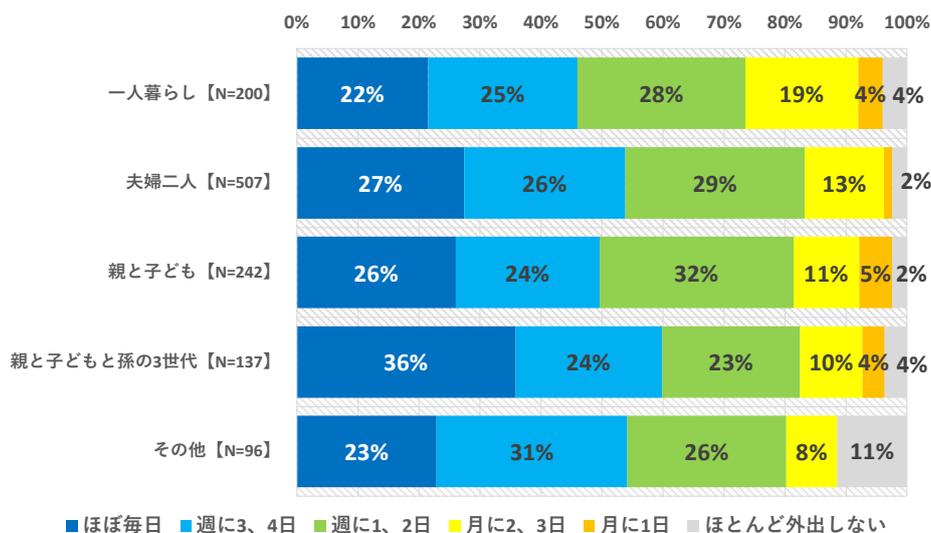


図 23 家族構成別の外出頻度

資料：西部圏住民アンケート

(5) 外出目的・公共交通利用頻度

「通勤」や「娯楽・イベント参加」を目的とした外出は加齢とともに減少傾向を示しており、「買い物」「通院」といった生活する上で必要不可欠な目的を理由とした外出が増加する傾向にある。

加齢とともに公共交通の利用頻度は増加する傾向にあり、85歳以上の約20%が、月に2、3回（隔週1回）程度、公共交通を利用している。

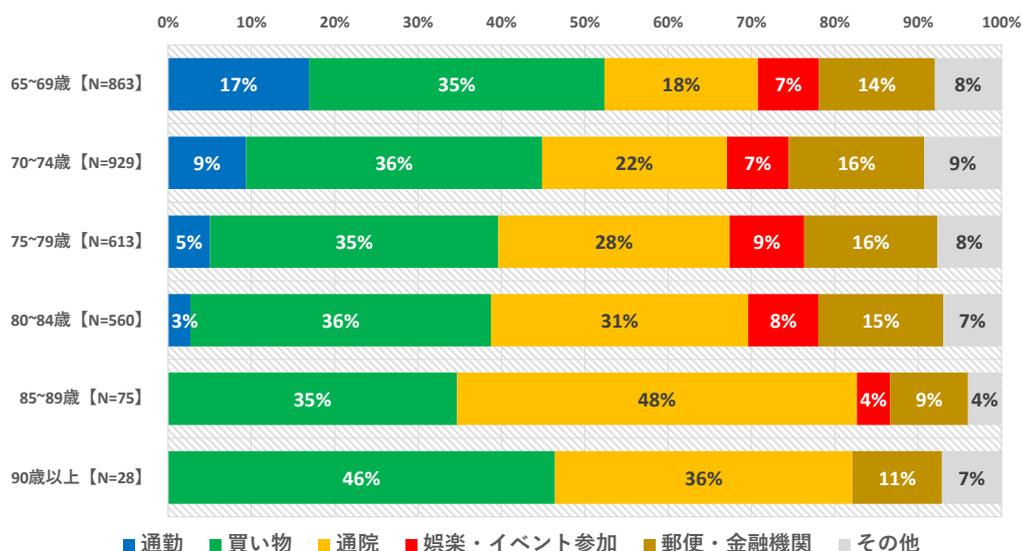


図 24 年齢別の外出目的

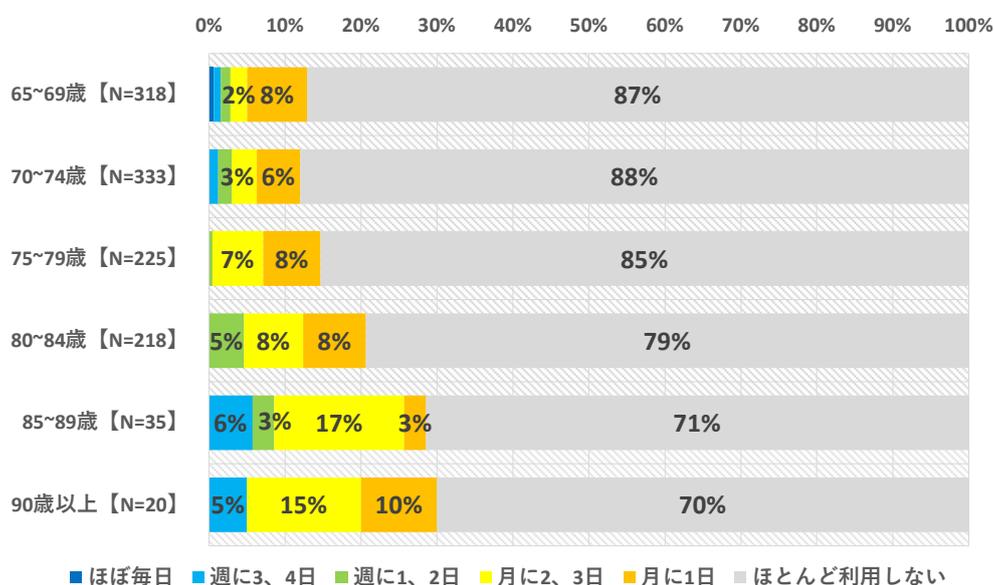


図 25 年齢別の公共交通利用頻度

資料：西部圏住民アンケート

(6) 外出目的と移動手段

高齢者の外出目的は、「買い物」が最も多く、次いで「通院」という結果である。外出頻度においても「買い物」が最も多いが、次点では「通勤」という結果となり、「通院」は外出目的となり得るが、外出頻度は「買い物」に比べ少ないことがわかる。

なお、すべての外出目的において、移動手段は「自家用車（ご自身で運転）」が最も多く、「自家用車（家族・知人の送迎）」も含めると、約80%を占めており、日常的な移動を自家用車に依存していることがわかる。

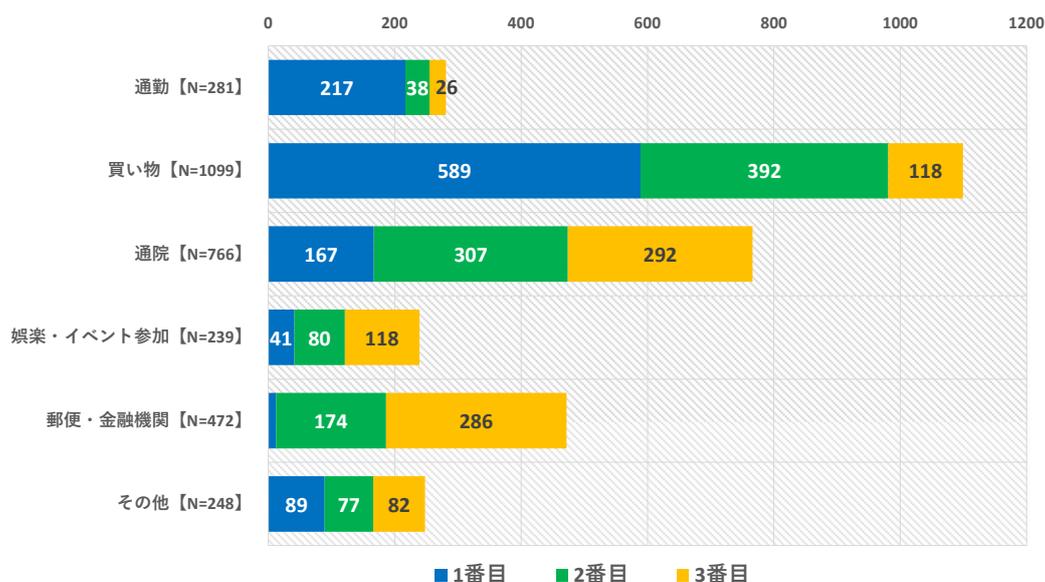


図 26 外出目的の順位

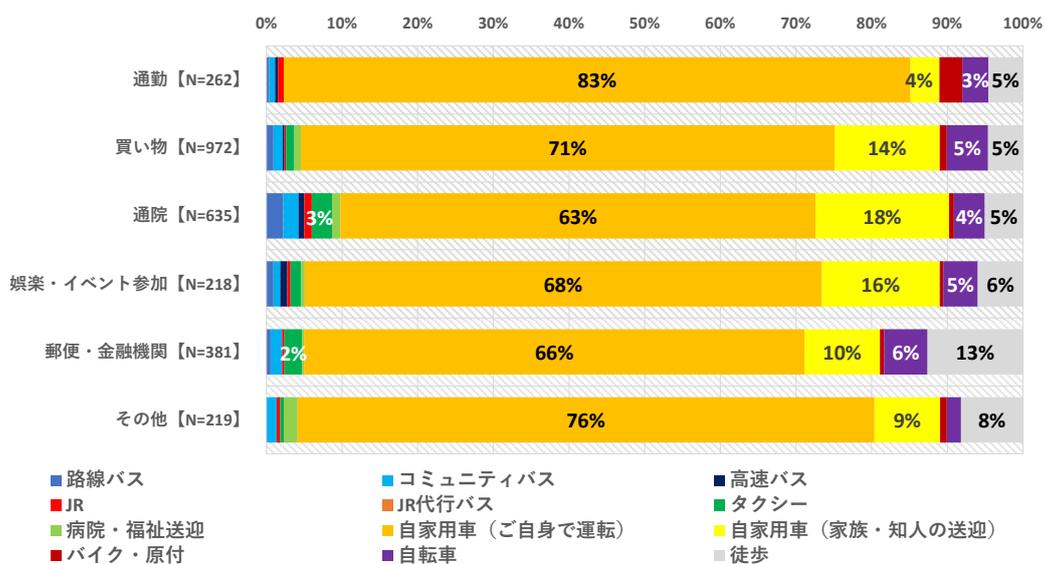


図 27 目的別の移動手段

資料：西部圏住民アンケート

(7) 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 8~10 時の午前中の時間帯と 13~15 時の午後の時間帯の 2 回に分かれており、午前中に外出する人の割合が多い。

天瀬地区住民は、9 時台に外出する人の割合が多く、約 35%におよぶ。また、津江・大山地区や九重町住民の出発時刻は、日田地区、玖珠町住民に比べ、早い傾向を示す。

帰宅時刻の全体的な傾向として、ピークは 11~13 時と 15~17 時の 2 回に分かれており、天瀬地区、津江・大山地区、九重町住民は 15~17 時に帰宅する人の割合が多く、日田地区、玖珠町住民は、11 時に帰宅する人の割合が多いことから、前者は外出時間が長く、後者は外出時間が短くなる傾向を示す。

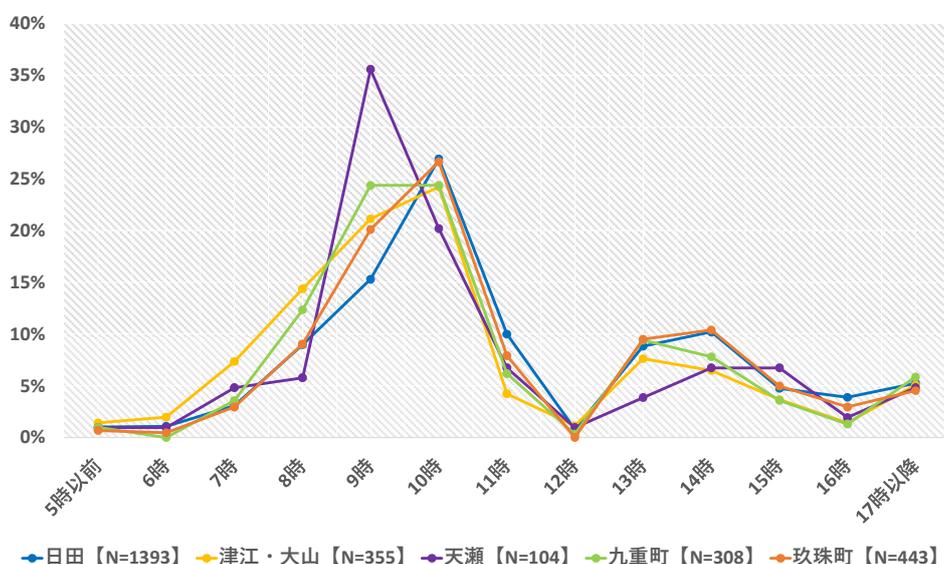


図 28 地区（市町）別の外出時刻

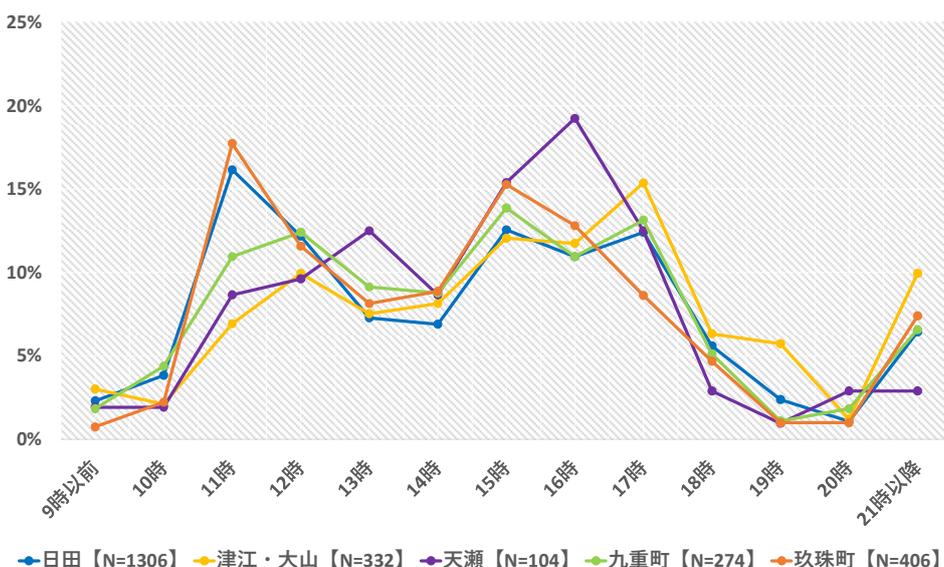


図 29 地区（市町）別の帰宅時刻

資料：西部圏住民アンケート

(8) 目的ごとの地区（市町）別の外出目的地

通勤先は、居住している市町と同様の場合が多い。少数であるが、九重町住民は約半数が玖珠町、由布市といった周辺市町に通勤している。

買い物は、日田地区、天瀬地区、玖珠町住民の約90%が居住している市町で済ませているが、津江・大山地区住民の20%以上が小国町で済ませており、県を跨ぐ移動が確認された。また、通院に関しても、同様の傾向を示しており、居住している市町で済ませる住民が多い。一方で、九重町住民は、玖珠町で買い物、通院といった日常的な用事を済ませる割合が多いことから、玖珠町への依存度は高い。

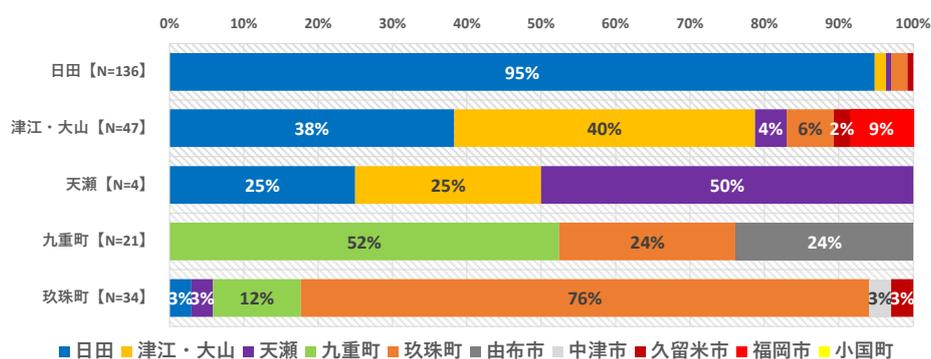


図 30 通勤時における居住地別の目的地

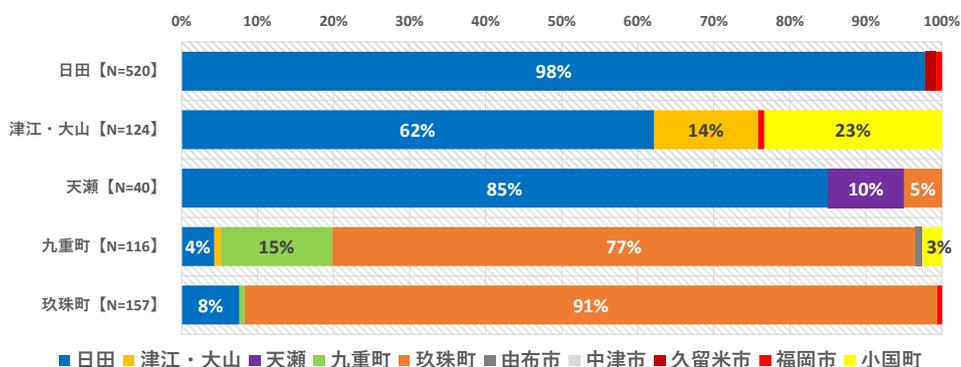


図 31 買い物時における居住地別の目的地

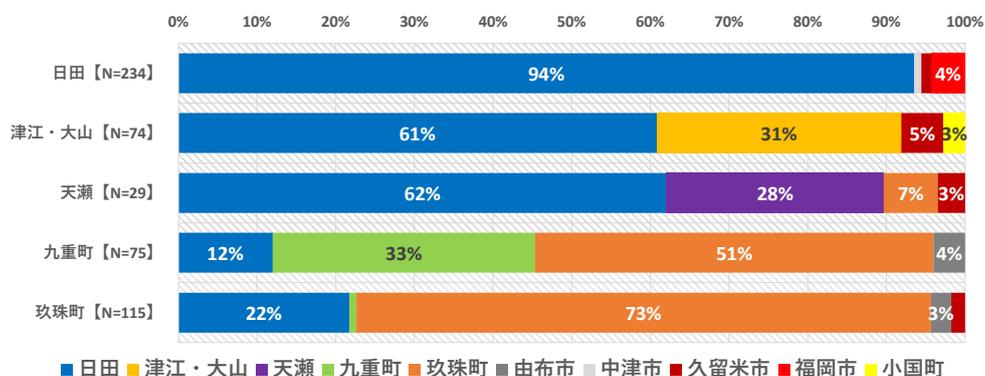


図 32 通院時における居住地別の目的地

資料：西部圏住民アンケート

(9) 新型コロナウイルス感染症拡大前後における外出頻度の変化

新型コロナウイルス感染症拡大前後における外出頻度の変化に関しては、加齢とともに「変化無し」を選択した人の割合が微増する傾向にある。

基本的には、加齢とともに外出頻度が減少する傾向にあり、買い物や通院等の日常生活を送る上で必要不可欠な外出の割合が増加するため、外出頻度を減らすにも減らせない状況にあることが理由として考えられる。

なお、アンケート調査は令和2年12月に実施したものであり、新型コロナウイルス感染症の流行の状況によって外出頻度は変化していくものと考えられる。

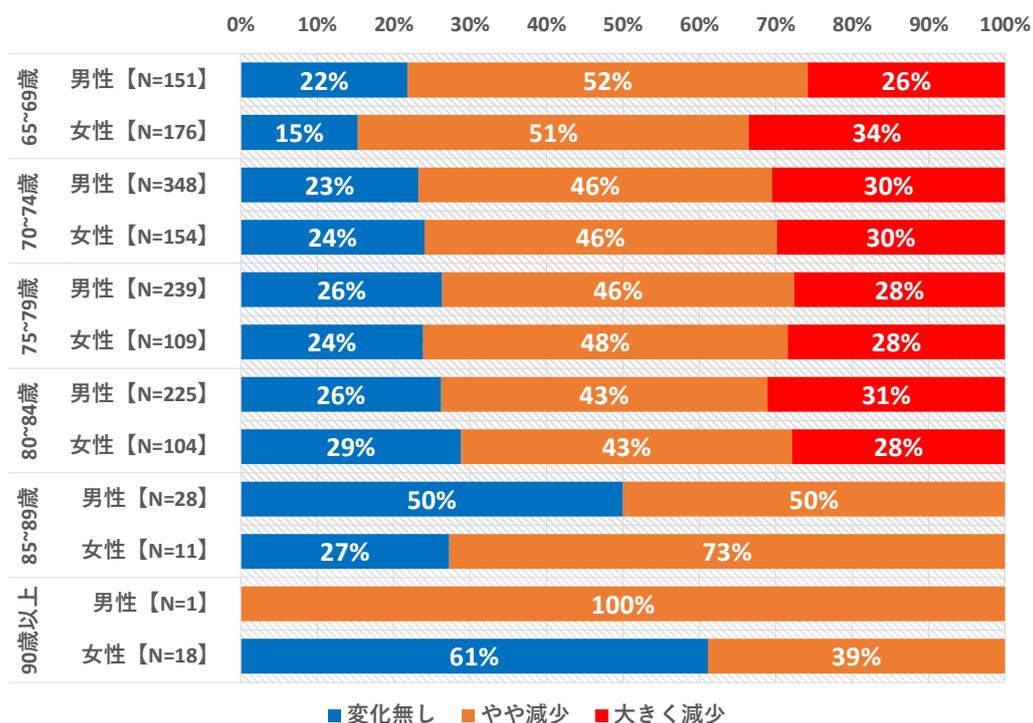


図 33 新型コロナウイルス感染症拡大前後における外出頻度の変化

資料：西部圏住民アンケート

1-3 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（1・2年生）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、高校のある日田市と玖珠町では、居住する市町の高校へ進学する学生が多くを占めるが、一方で、高校のない九重町の学生の半数以上が玖珠美山高等学校へ進学しており、西部圏外からの通学者も少数存在していることから、市町間、圏域間の通学が一定数存在することがわかる。

また、私立2校（昭和学園高等学校、藤蔭高等学校）は、他圏域・他県から通う学生が約40%を占める。（寮や下宿先から通う学生も一定数存在すると考えられる）

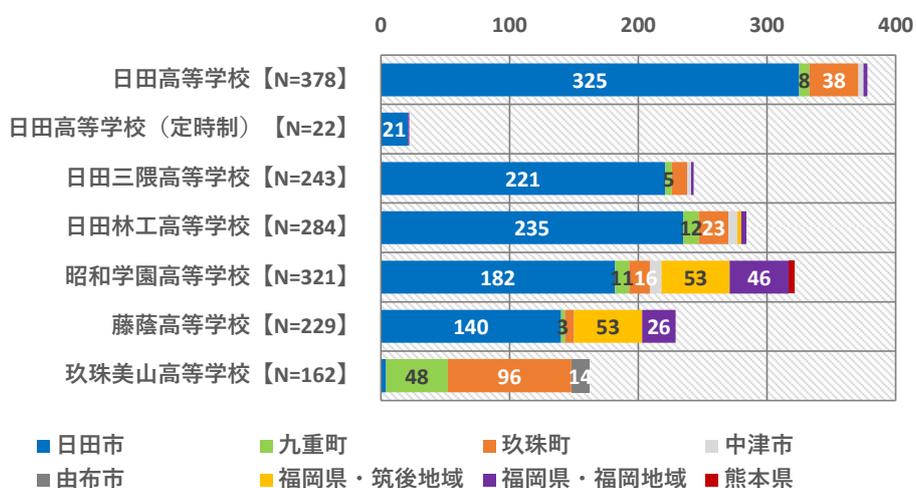


図 34 高校別の学生の居住地

資料：西部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、晴天時は徒歩、自転車、自家用車（家族の送迎）による移動が多く、70%以上を占めている。また、雨天時には徒歩が微減、自転車が大幅に減少し、自家用車（家族の送迎）が大幅に増加する傾向にあり、昭和学園高等学校、藤蔭高等学校を除き、約半数が雨天時には自家用車の送迎を利用している。

公共交通利用者は玖珠美山高等学校を除く高校で10%前後と少数であり、特に路線バス利用者はJR利用者に比べ、少ない傾向にある。また、公共交通利用者の特徴として、天候により移動手段を変更する学生の割合は少ない傾向にある。

玖珠美山高等学校に通う学生の傾向として、JR久大本線等の不通による影響により、JR代行バスに乗車する学生が多数存在しており、同線の復旧後はJRを利用するものと思われる。

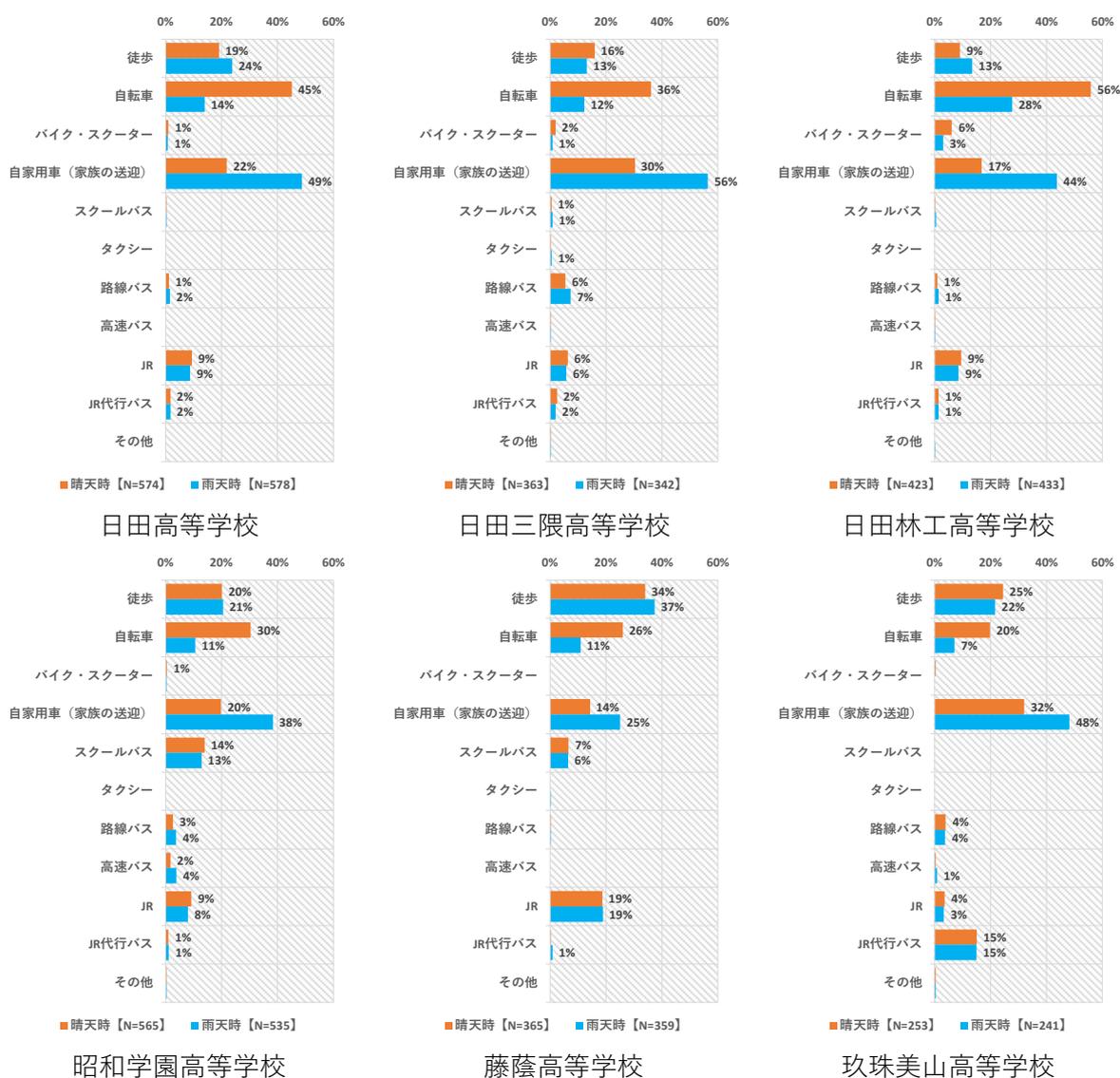


図 35 高校ごとの天候別の移動手段資料：西部圏高校生アンケート

(3) 新型コロナウイルス感染症拡大前後における通学時の移動手段の変化

移動手段について、新型コロナウイルス感染症が流行する前後で変化したと回答した学生の意見をみたところ、徒歩・自転車通学は、新型コロナウイルス感染症拡大前に比べると微減しているが、大きな変化はみられず、自家用車（家族の送迎）は、増加傾向にある。

公共交通に関して、JR利用者が大幅に減少し、路線バスやJR代行バス利用者が増加する結果となったが、JR久大本線（豊後森～庄内）やJR日田彦山線（添田～日田）の不通の影響による変化が主な理由と考えられる。

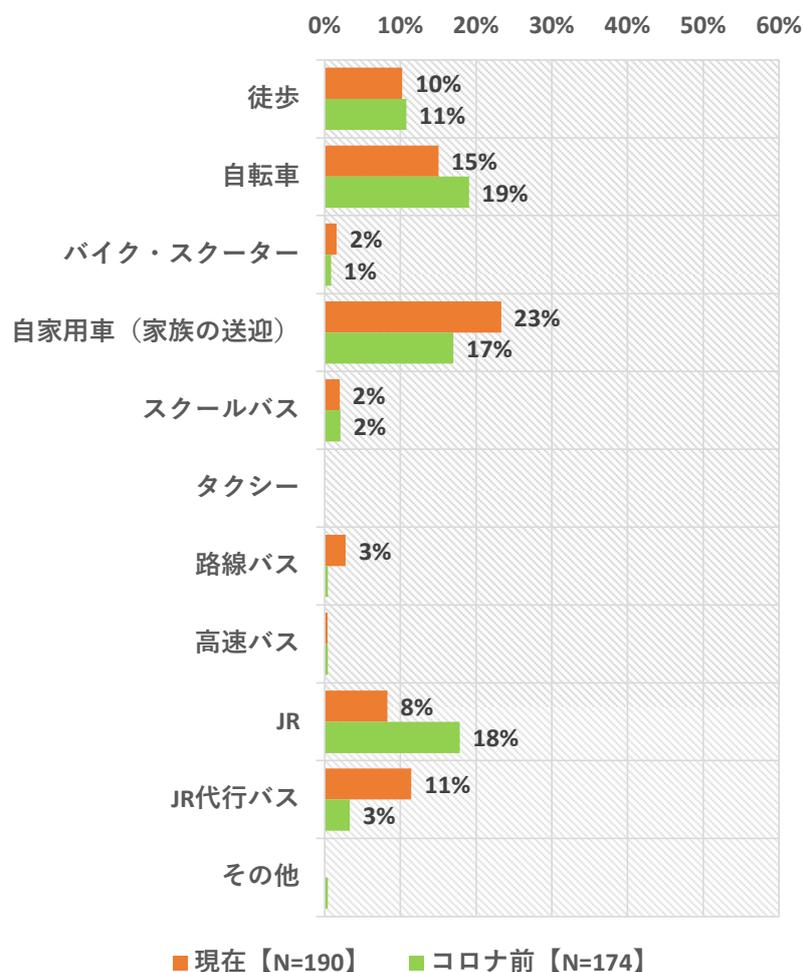


図 36 新型コロナウイルス感染症拡大前後における通学時の移動手段の変化

資料：西部圏高校生アンケート

1-4 観光客の移動実態

(1) 大分県への訪問経験

観光時の移動実態について大分県、福岡県、熊本県、佐賀県に居住する 1,101 名を対象に Web アンケート調査を実施し、過去 5 年以内に大分県内を観光目的で訪れた際の移動実態を把握した。

なお、アンケート回答者のうち約 6 割が 5 年以内に観光目的で大分県を訪れており、そのうち、2～3 割が西部圏（日田市、九重町、玖珠町）を訪れている。

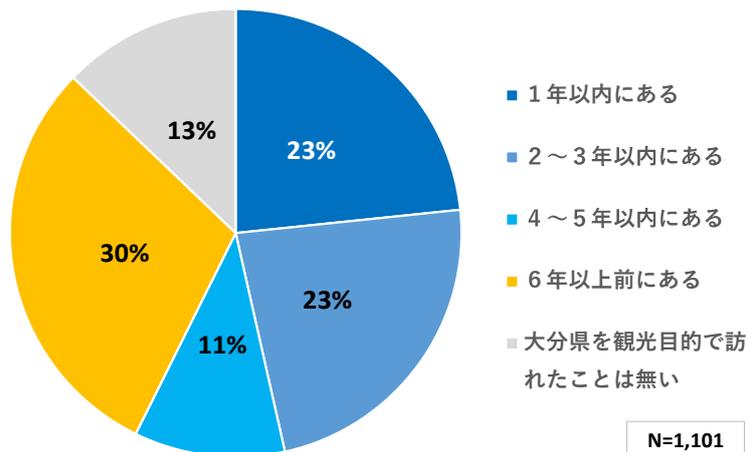


図 37 大分県への観光を目的とした訪問経験

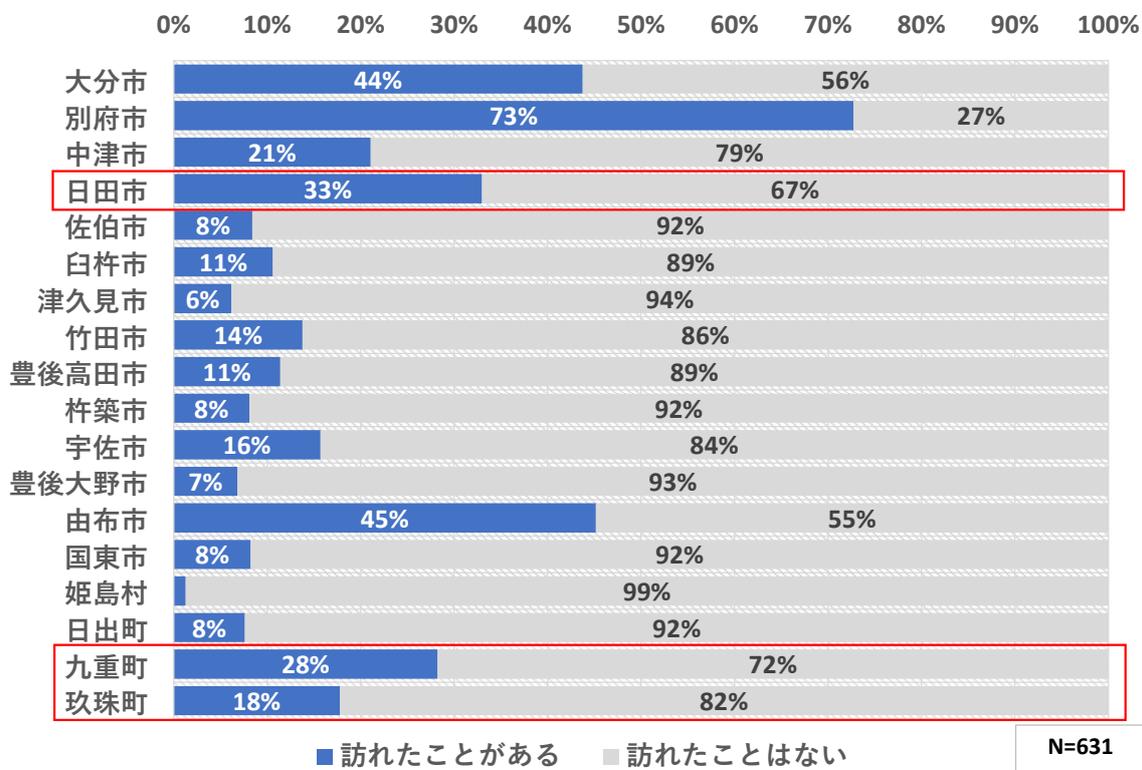


図 38 大分県内の市町への訪問経験

資料：大分県西部圏観光 Web アンケート

(2) 滞在日数と同行者

西部圏（日田市、九重町、玖珠町）を観光した際の直近の観光時の滞在日数については、日帰りでの観光が半数程度を占め、西部圏内で宿泊した人は約4割であった。

なお、同行者については、「夫婦・恋人」、「家族・親戚」の割合が約7割を占める。

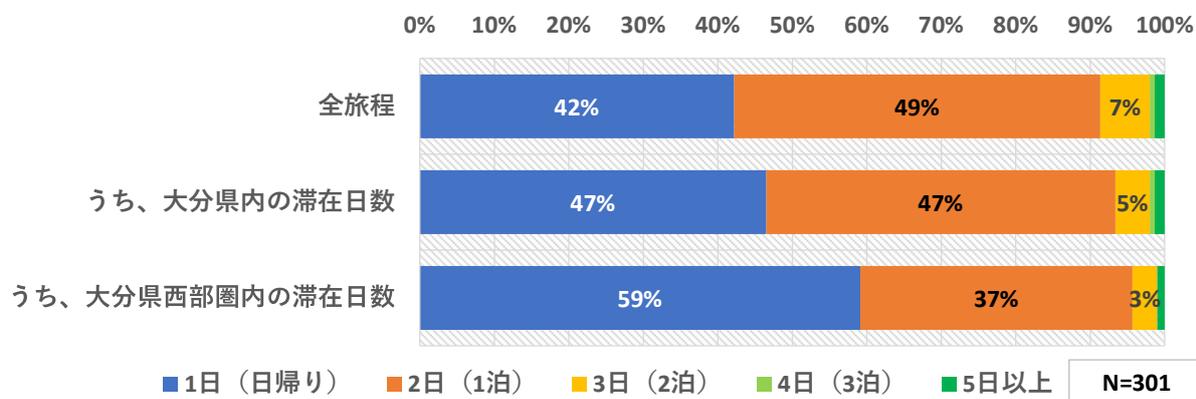


図 39 観光時の滞在日数

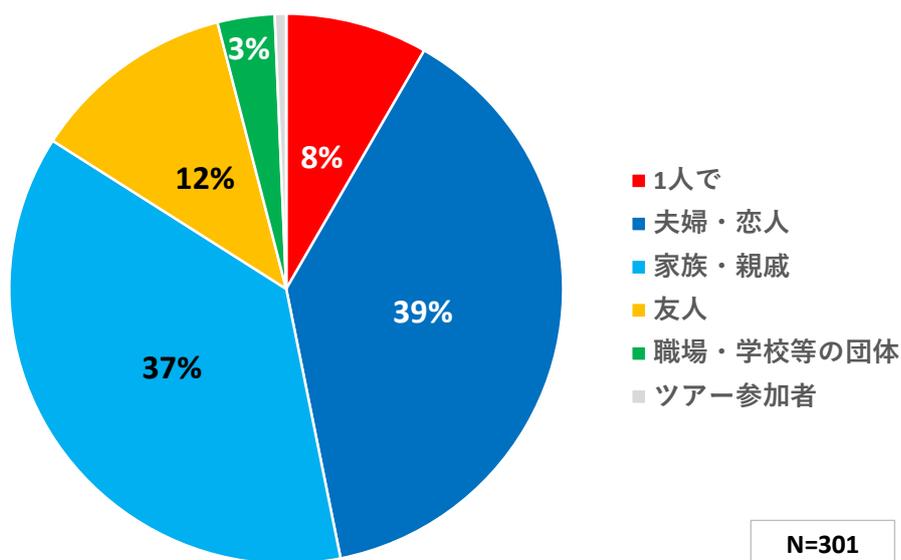


図 40 観光時の同行者

資料：大分県西部圏観光 Web アンケート

(3) 観光時の移動手段と選択理由

西部圏までの主な移動手段と西部圏内の移動手段については、西部圏まで、および西部圏内の双方で8割前後が「自家用車」を利用しており、JRや高速バス、路線バス等の公共交通利用は2割弱にとどまる。

「自家用車」を選択した人の理由については、「都合の良いときに移動できる（時間に左右されない）」や「途中に立ち寄りできる（移動の自由さ）」が7～8割を占め、移動の自由度が自家用車の選択理由となっている。

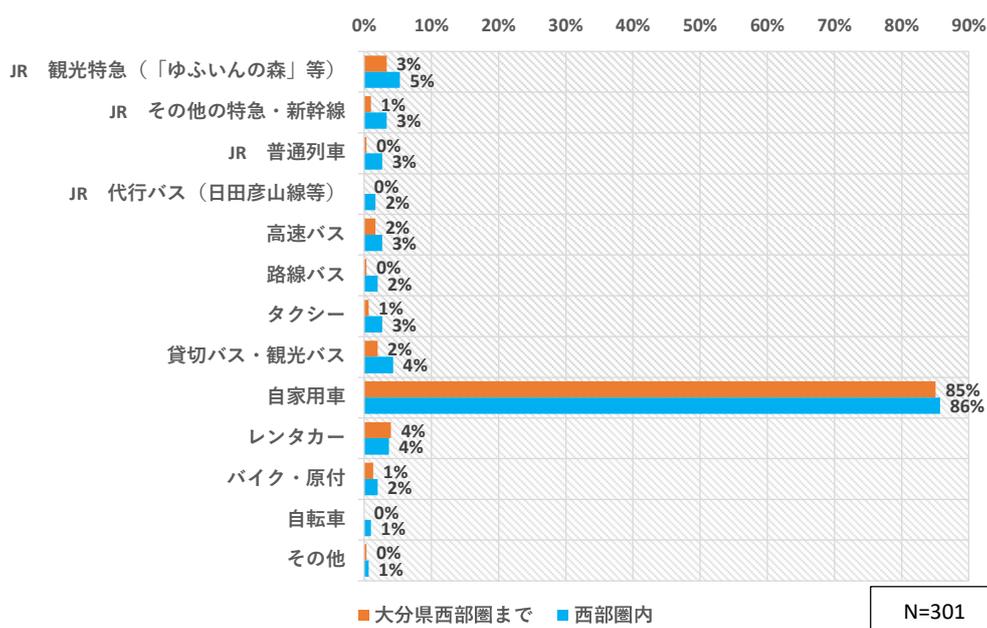


図 41 観光時の移動手段

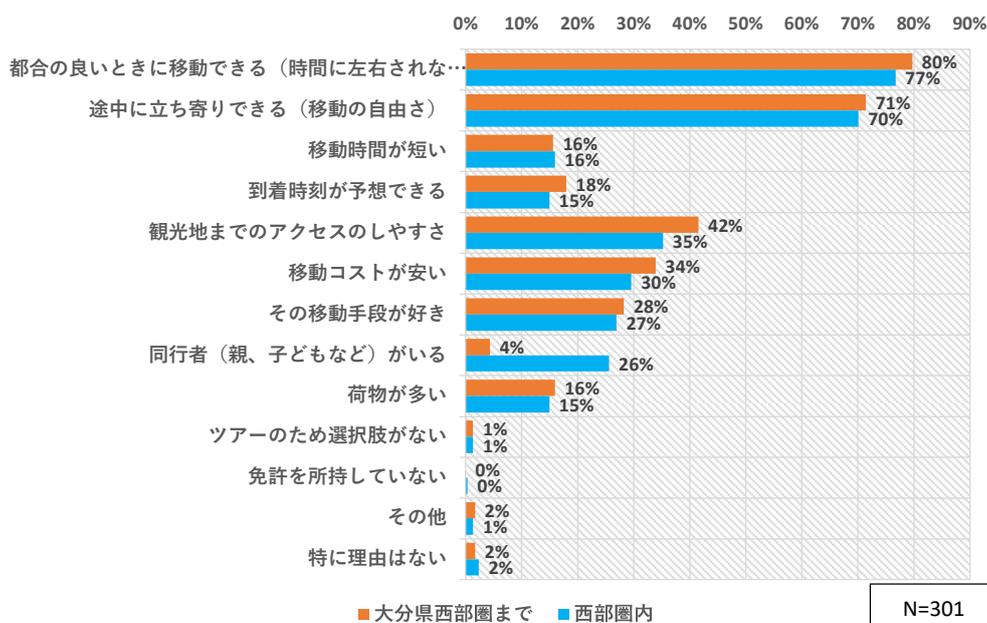


図 42 移動手段の選択理由（複数回答）

資料：大分県西部圏観光 Web アンケート

(4) 観光目的地

西部圏内の主要な観光地の訪問経験および認知度について、過去5年以内に観光目的で西部圏内を訪れた人の6割以上が、日田市「豆田町の町並み」、「天ヶ瀬温泉」や九重町「くじゅう連山」、「九重”夢”大吊橋」を訪れており、今後の訪問意向も加えると8割を超える。

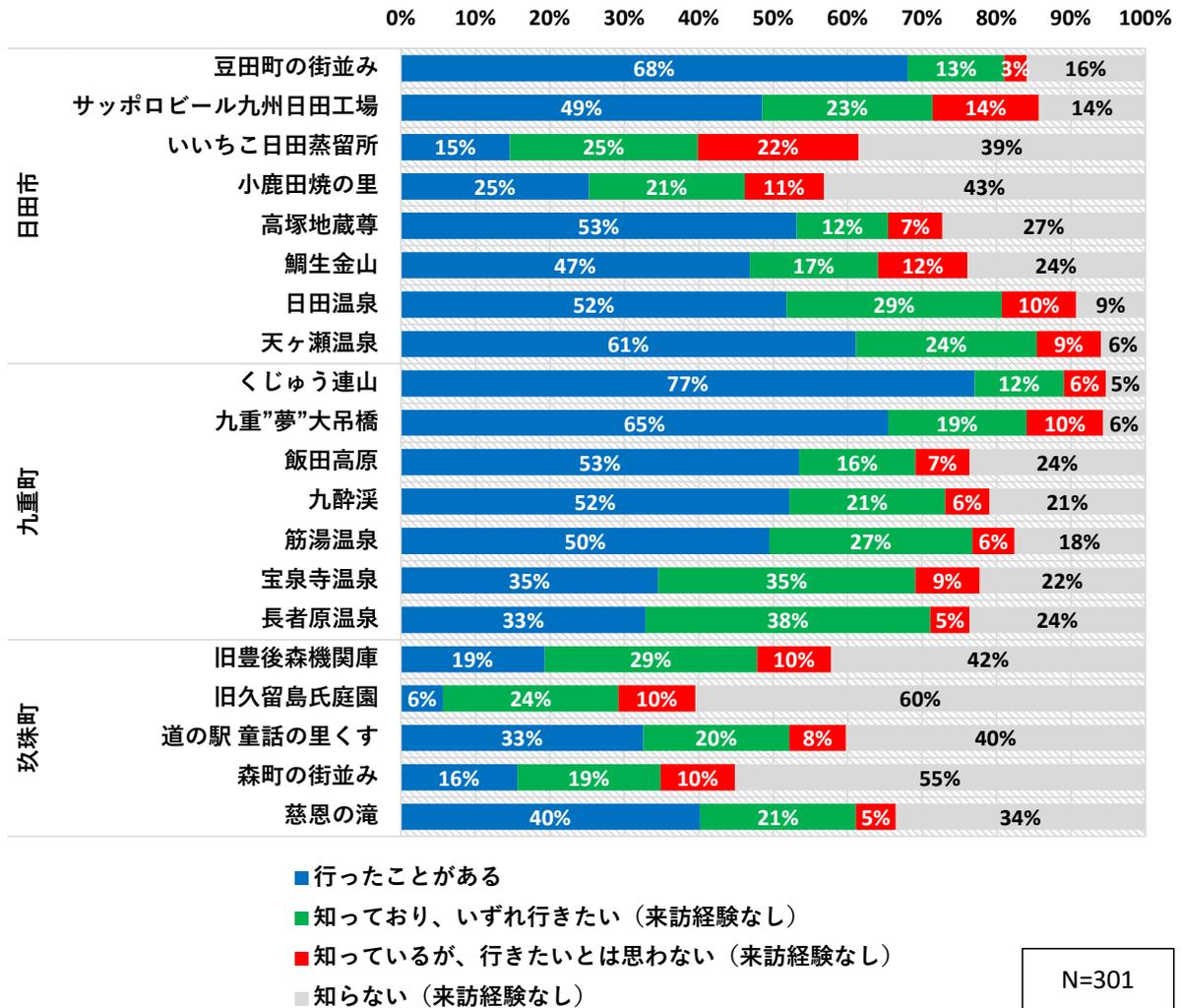


図 43 主要な観光地の訪問経験と認知度

資料：大分県西部圏観光 Web 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市町で異なる傾向がみられる。

いずれの市町でも「行きたい方向に路線がない」「バス停（乗り場）が遠い」「乗りたい時間にバスの運行が無い」「運行本数が少ない」といった不満が比較的多く見られ、日田市では2割以上が不満点としてあげている。

玖珠町では「乗り場に屋根やベンチがない」といった環境面の不満が他市町より高い割合で見られ、九重町では「乗りたい曜日にバスの運行が無い」「運行日が少ない」といった運行日設定の不満が他市町より多くみられる。

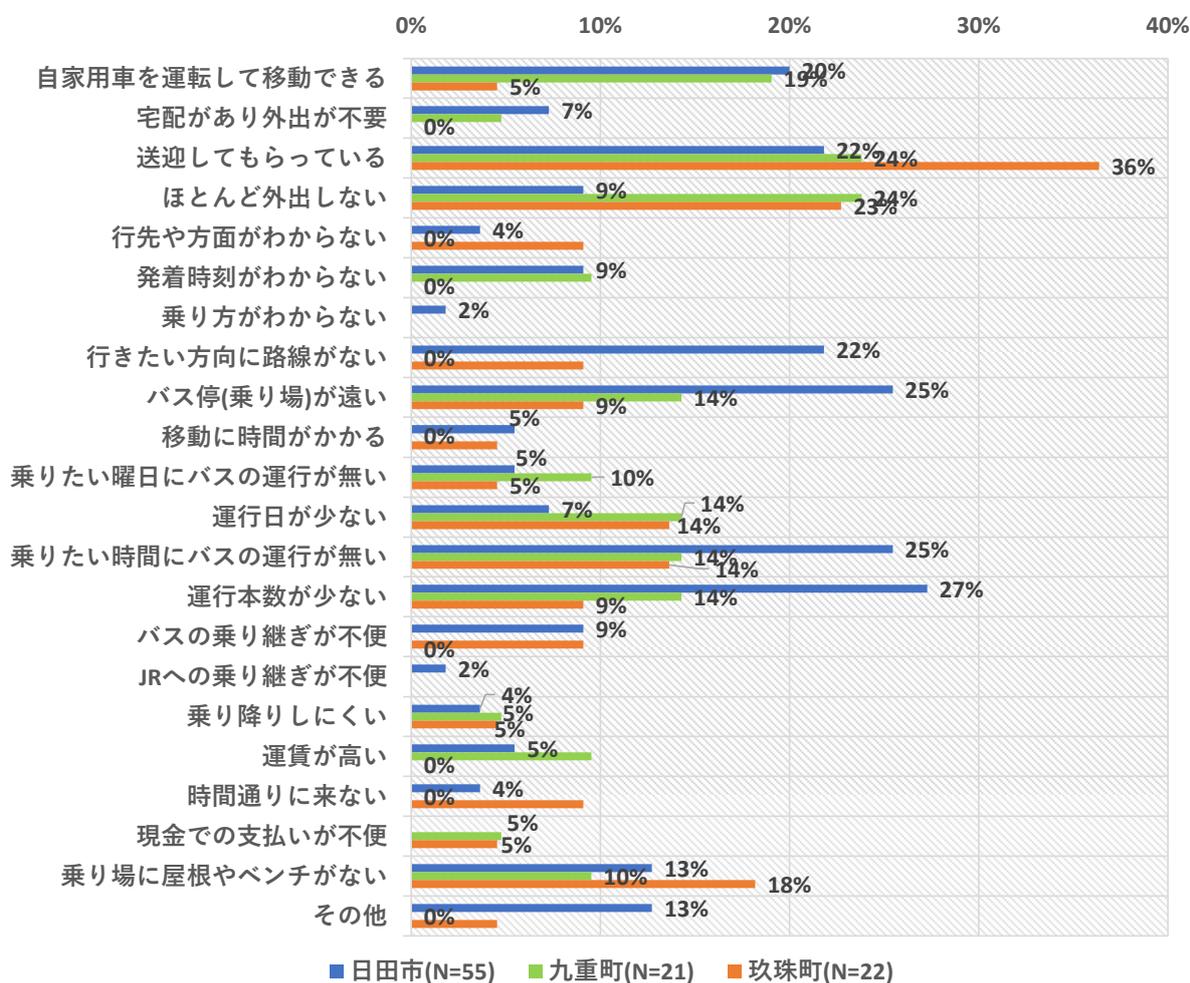


図 44 公共交通利用者の路線バスに対する不満点

資料：西部圏住民アンケート

(2) 路線バスに対する不満点（高校生）

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い。

「運行本数が少ない」という不満に次いで、公共交通利用者は「乗りたい時間に運行されていない」という運行水準に対する不満があり、公共交通非利用者では「乗りたい時間に運行されていない」と同率で「路線（行き先）表示がわからない」という不満があるなど、情報提供に対する不満が見られた。

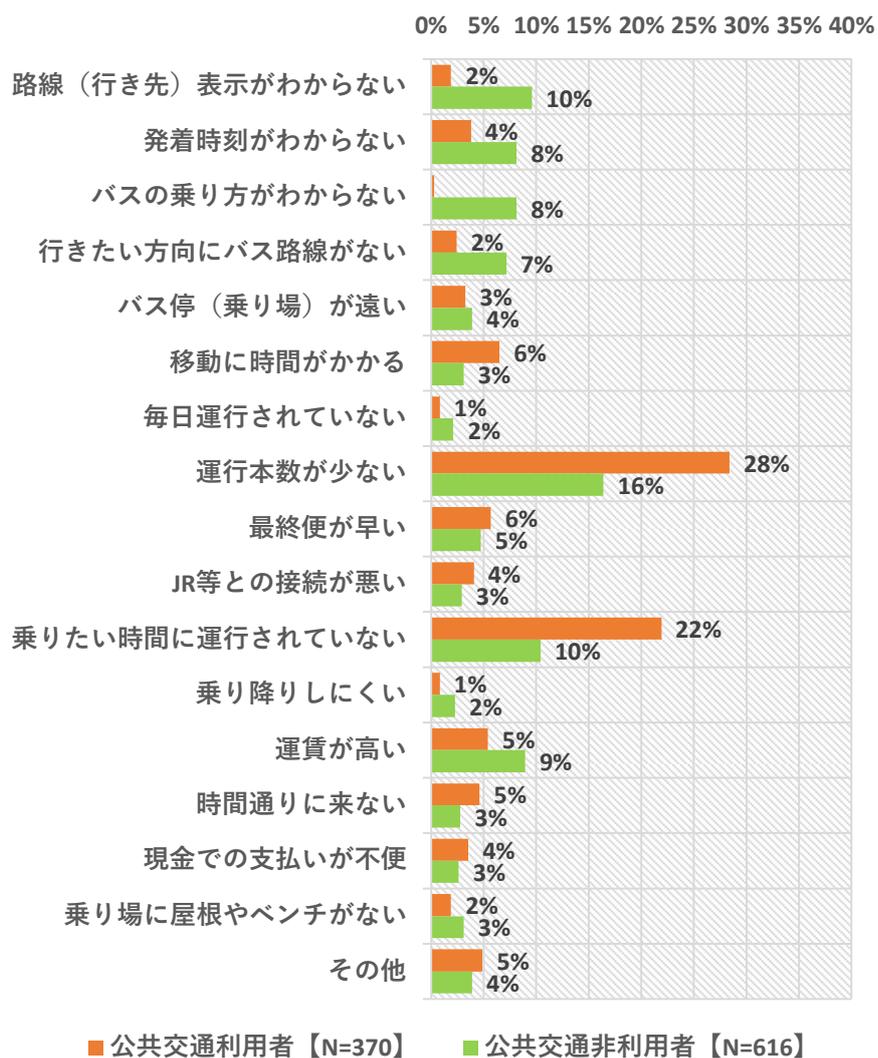


図 45 公共交通利用有無別の路線バスに対する不満（高校生）

資料：西部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市町とも「自家用車を運転して移動できる」が最も多く70%前後を占める。また、「送迎してもらっている」も10~20%を占めており、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。

次点では、「行きたい方向に路線がない」「バス停（乗り場）が遠い」「乗りたい時間にバスの運行が無い」「運行本数が少ない」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。

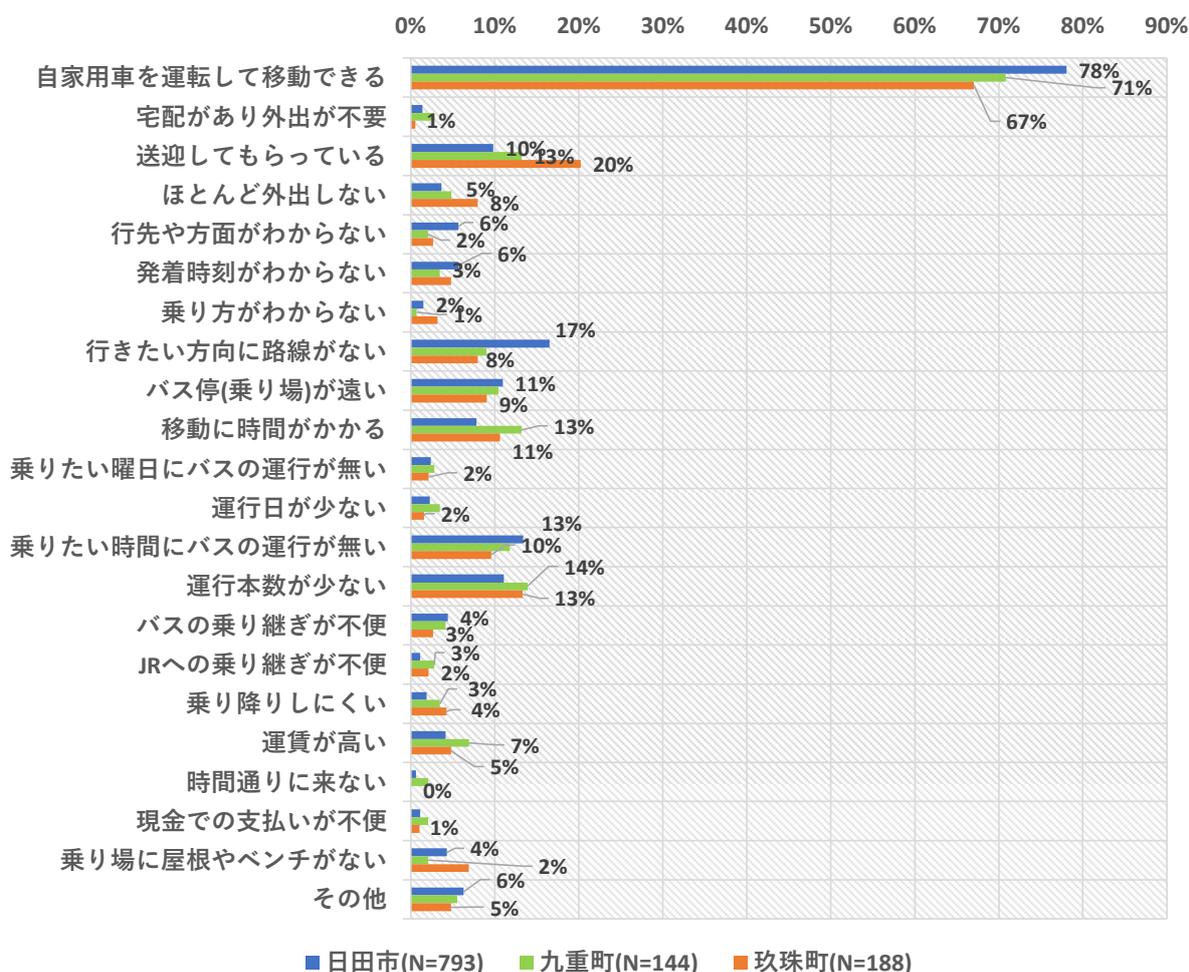


図 46 公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由

資料：西部圏住民アンケート

(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別の傾向として、公共交通利用者は、「目的地施設への乗入れ」や「自宅周辺までの公共交通の運行」の割合が高く、様々な移動ニーズへの対応が必要だと考えられる。公共交通非利用者は、「運転免許返納時の支援（運賃補助等）」の割合が最も多く、公共交通へ転換したいが、支援策が十分でないために転換できていない人が一定数存在していると考えられる。

年齢別の傾向としては、84歳までの年齢層において、「運転免許返納時の支援」の割合が最も高く、加齢とともに「バスの運行ダイヤや便数」、「買い物施設や病院への乗り入れ」の割合が増加する傾向にある。

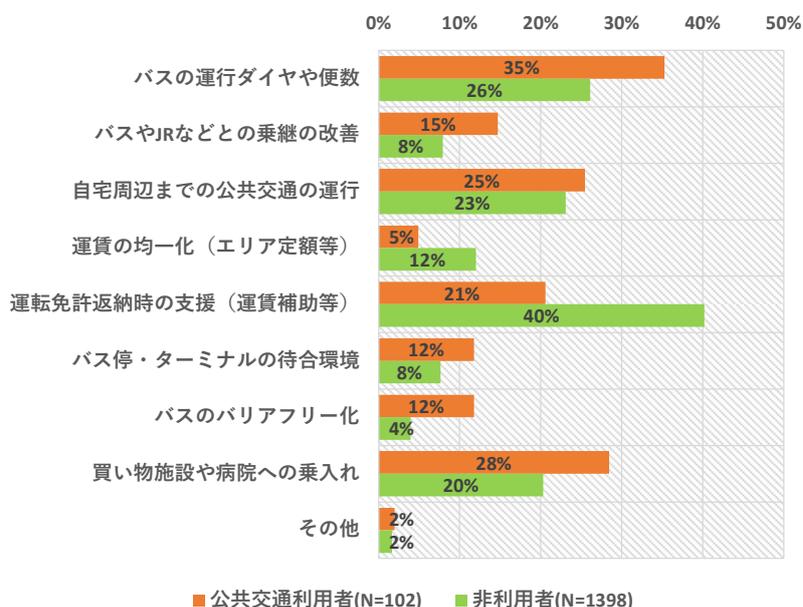


図 47 公共交通を見直す際に重視すること（公共交通の利用有無別）

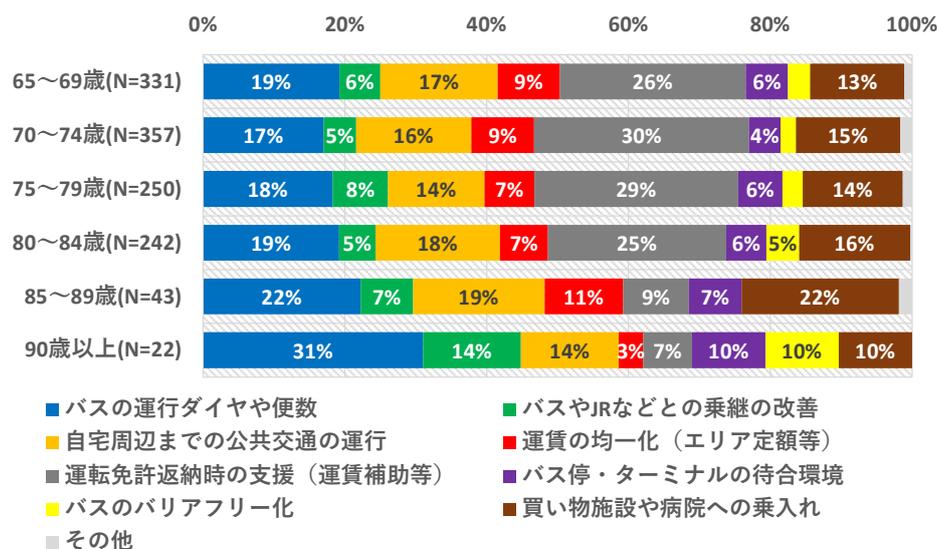


図 48 公共交通を見直す際に重視すること（年齢別）

資料：西部圏住民アンケート

(5) 公共交通を利用すると仮定した場合に重視すること（観光客）

西部圏（日田市、九重町、玖珠町）を観光した際、公共交通を利用しなかった人が、公共交通を利用すると仮定した場合に重視することとして、「運賃」を挙げた人が最も多く、40%以上を占める。また、「目的地まで訪問できる運行ルート」といったアクセス面に関する意見や「乗り継ぎ場所の利便性」や「公共交通間の接続時間」といった乗り継ぎ面の改善を望む意見が多くみられた。

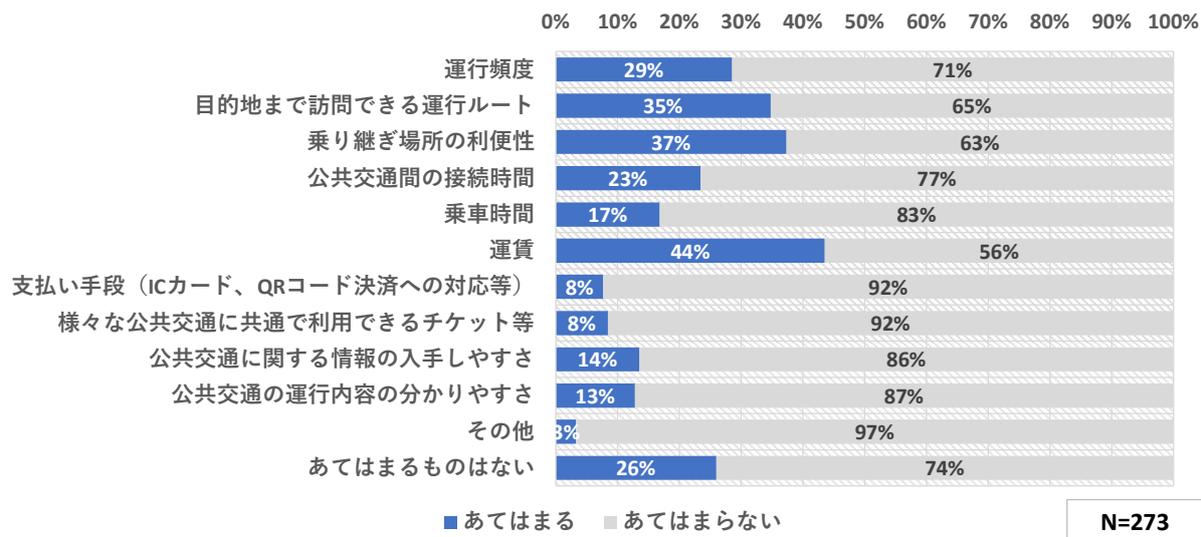


図 49 公共交通を利用すると仮定した場合に重視すること

資料：大分県西部圏観光 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 50 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）

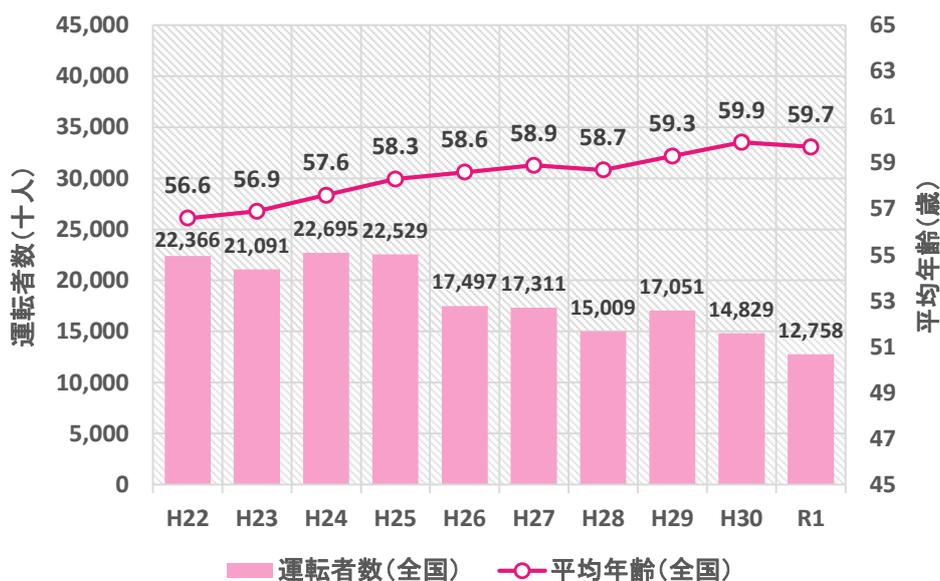


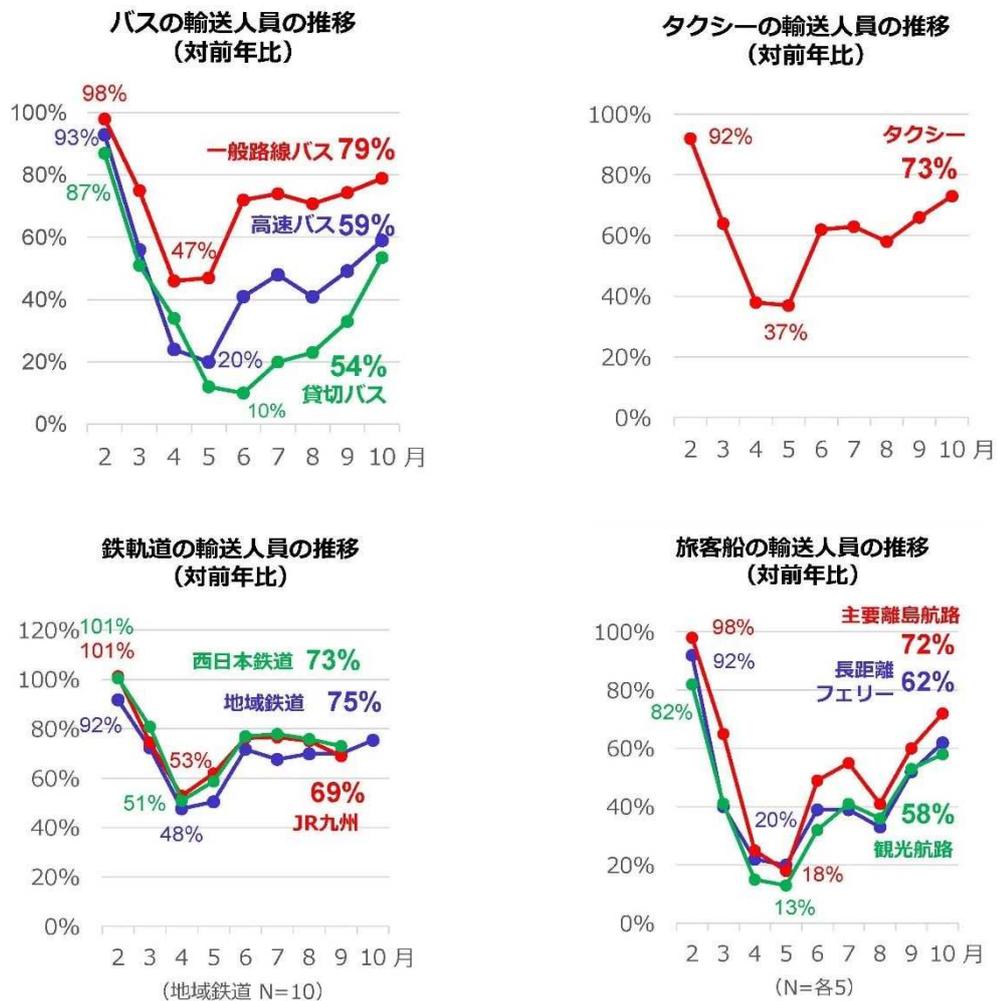
図 51 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）

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前年比で約半減、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。

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。



出典：九州運輸局資料

図 52 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

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。

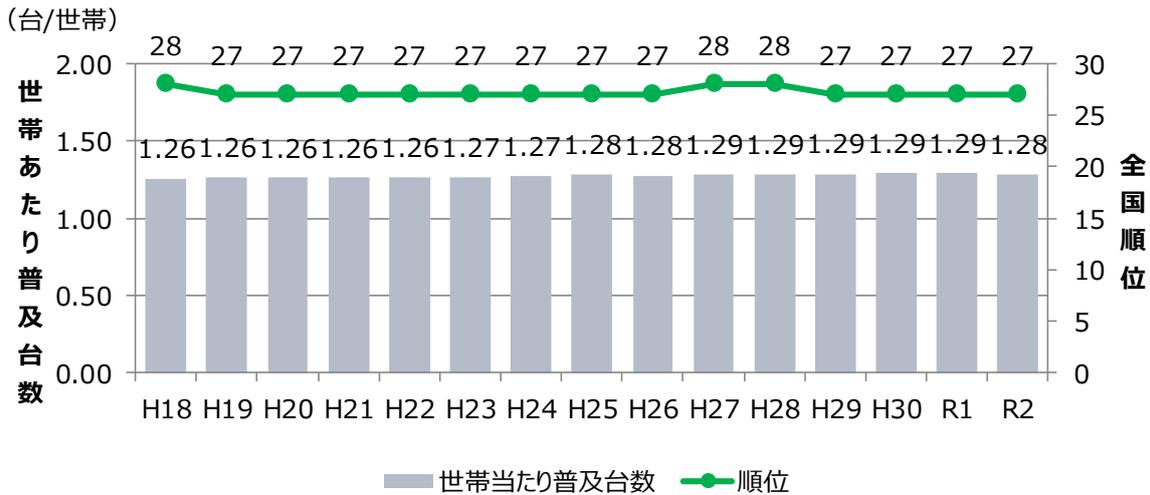


図 53 大分県の自家用車の世帯あたり普及台数

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）

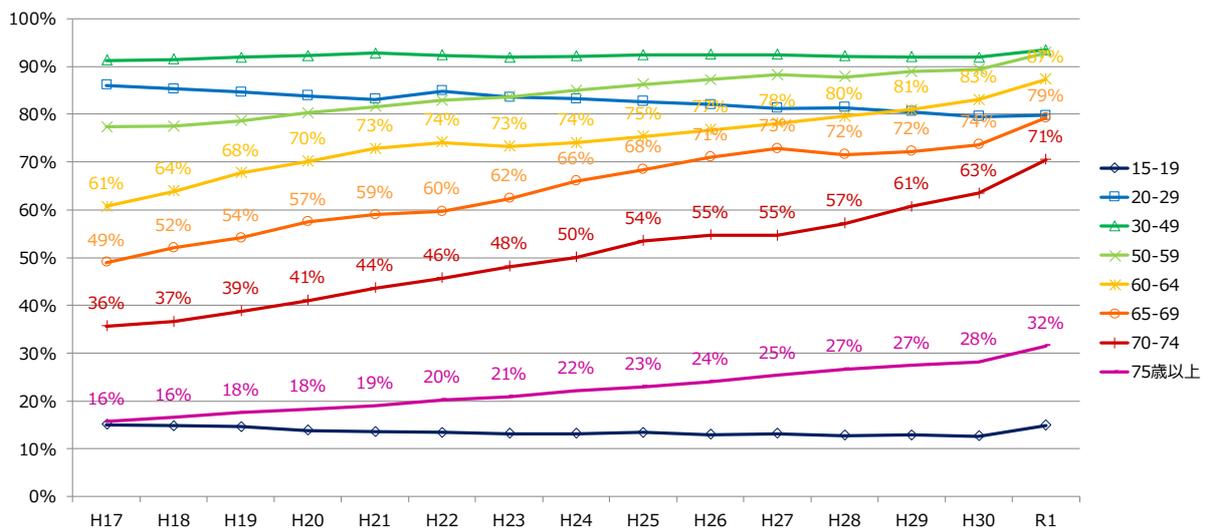


図 54 年齢別の自動車運転免許保有率

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 55 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 56 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、西部圏は日田玖珠連携都市圏として区分されている。

西部圏では、日田市を地域拠点都市、玖珠町を生活拠点都市とし、県内の他の都市圏や福岡県（久留米市）や熊本県といった隣接する他県との交流軸が設定されている。

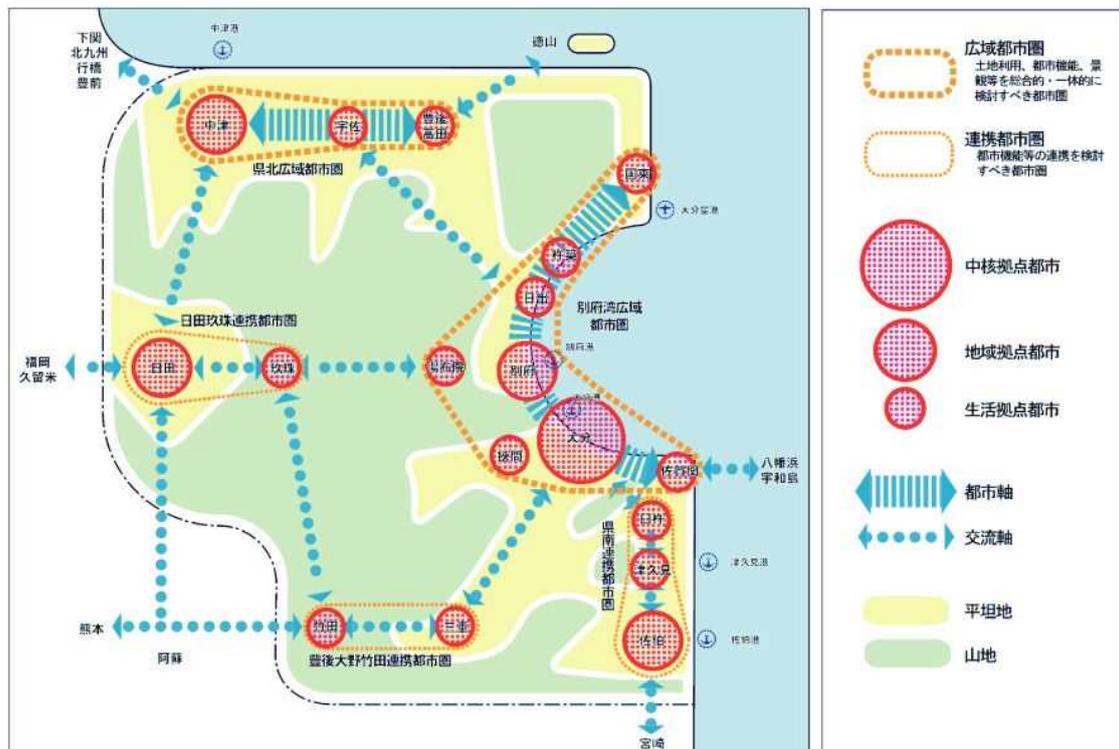


図 57 大分県の将来の都市構造

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。

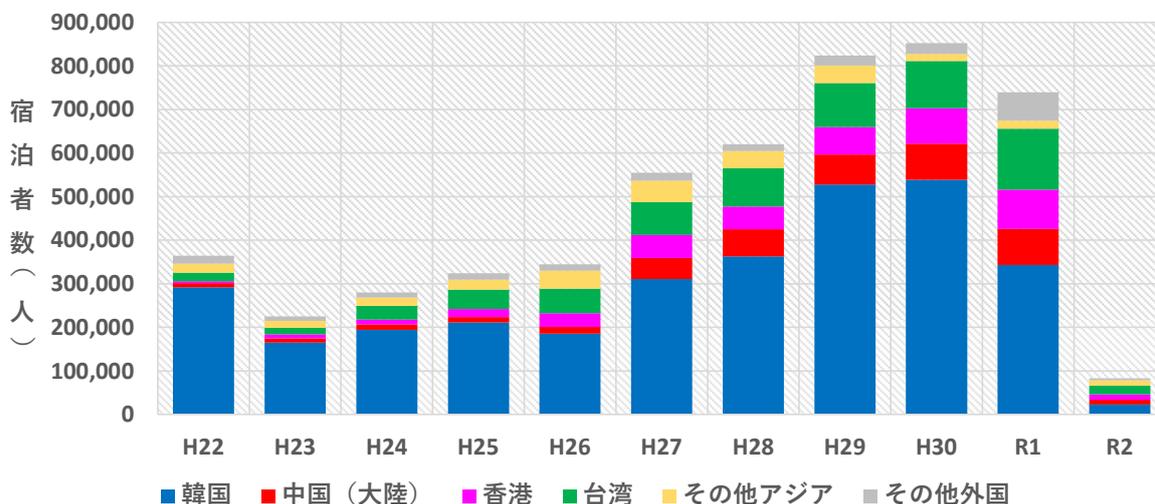


図 58 国籍別宿泊旅行者数の推移

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 59 温泉源泉数



図 60 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 61 「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

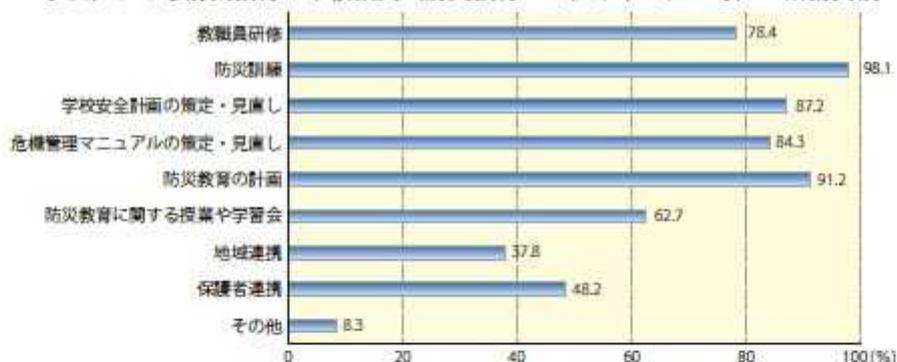
平成 28 年 3 月に策定された「教育県大分」創造プラン 2016（令和 2 年 3 月改訂版）では、通学に関しては通学路における安全確保に関する記載がなされている。

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

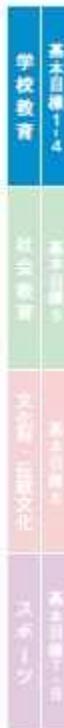
不審者、誘拐、傷害など日常生活で起きる事件・事故災害

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) 日田市

日田市では、平成 30 年 3 月に「日田市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成 30 年度から平成 34 年度（令和 4 年度）までの 5 年間で計画期間として、3つの目標に基づき、8つの施策と 16 の取り組みが推進されている。

5-2 計画の目標及び目標を達成するための施策・実施主体			
5-2-1 計画の目標及び目標を達成するための施策・実施主体の全体像			
基本方針	目標	施策	実施主体
私たちの暮らしを守る 地域公共交通づくり	目標 1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保 【数値目標】 ●評価指標（アウトカム指標）●活動指標（アウトプット指標）	1) 公共交通網の再編 2) 公共交通相互の乗継円滑化	日田市、交通事業者、市民、その他 日田市、交通事業者
	●バス利用者に占める通学目的利用割合 目標値（H34/2022） 2割以上を想定 [現況値：-] ●市内循環バスの利用者数 目標値（H34/2022） 95,000人/年以上 [現況値：92,668人（H29/2017）] ●バス利用者1人あたり財政負担額（歳出額） 目標値（H34/2022） 利用者1人あたり800円未満 [現況値：761円/人（H28/2016）] ●市内バス運転手数 目標値（H34/2022） 市内バス運転手数 10人以上 [現況値：14人（H29/2017）]		
	目標 2 公共交通の利便性の向上 【数値目標】 ●評価指標（アウトカム指標）●活動指標（アウトプット指標）	1) 車両の計画的更新 2) 高齢者や障がい者のおかけをサポート 3) わかりやすい公共交通サービスの情報提供	日田市、交通事業者 市民、日田市 日田市、交通事業者
●バス車両の適切な更新 目標値（H34/2022） 車両15年以上が全体の3割未満 [現況値：28.5%（H29/2017）] ●市街地を訪れた市民（バス・タクシー利用者）のサービス満足度 目標値（H34/2022） 5割以上 [現況値：-] ●ボランティアヘルパーの登録人数 目標値（H34/2022） 20人以上/5年 [現況値：-]			
地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	目標 3 【数値目標】 ●評価指標（アウトカム指標）●活動指標（アウトプット指標）	1) 市民協働体制の構築 2) 新しい取組の調査・研究	日田市、交通事業者、市民、その他 交通事業者、日田市
	●1往復あたりの利用者数 目標値（H34/2022） 2人以上 [現況値：1.6~17.0人/往復（2便）（H28/2016）] ●公共交通サポーターの登録人数 目標値（H34/2022） 20人以上/5年 [現況値：-] ●乗り方教室への参加者数 目標値（H34/2022） 乗り方教室：2回/年 [現況値：-] ●座談会への参加者数 目標値（H34/2022） 35自治会/年 [現況値：-]		

事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて修正・追加等を行う場合がある。

資料：日田市地域公共交通網形成計画より抜粋

◆評価指標の目標値算出根拠

計画目標	評価指標	目標値算出根拠
目標1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	バス利用者に占める通学目的利用割合	・JR利用者に占める通学目的利用割合(25.4% ^{注)})にバスが近づくことを目指し、目標に設定
	市内循環バスの利用者数	・概ね現状以上あることを目指し、目標に設定
	バス利用者1人あたり財政負担額(歳出額)	・概ね現状と同程度の利用があることを想定している一方で、今後の燃料費の高騰や、運転手不足等による人件費等の増加等を考慮し、目標を設定
	市内バス運転手数	・概ね現状と同程度であることを目指し、目標に設定
目標2 公共交通の利便性の向上	バス車両の適切な更新	・概ね現状と同程度であることを目指し、目標に設定
	市街地を訪れた市民(バス・タクシー利用者)のサービス満足度	・利用者の半数以上から「満足指摘」が挙がることを目指し、目標に設定
	ボランティアヘルパーの登録人数	・市内を運行するバス車両10台に対し、2人配置し、1日1台1人でローテーションを組める体制を目指し、目標に設定
目標3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	1往復あたりの利用者数	・1往復でみた場合に、往路便・復路便のどちらも空便を走らせないこと、あるいは片道で乗合利用(2人以上)がなされていることを目指し、目標に設定
	公共交通サポーターの登録人数	・地域に公共交通サポーターを1名配置。20地域(地区公民館単位)を目標に設定。
	乗り方教室への参加者数	・半年に1回乗り方教室を開催することを旨し、目標に設定
	座談会への参加者数	・計画期間中(5年間)に概ね全自治会で座談会を開催することを旨し、目標に設定

注) 45 ページ掲載の「図 公共交通利用者の利用目的」中にある「JR利用者の通学利用目的割合

資料：日田市地域公共交通網形成計画より抜粋

目標	施策	取組
目標1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	1)公共交通網の再編	①バス路線再編にかかる見直し基準の設定
		②バス路線再編に伴う代替手段の検討
		③効率的・効果的な交通網の充実
		④観光需要にも応じた運行ルートの再編
		⑤公共交通の運転手の確保
	2)公共交通相互の乗継円滑化	⑥乗継拠点における環境整備
		⑦運賃体系見直し、ICカード導入の検討
目標2 公共交通の利便性の向上	1)車両の計画的更新	⑧全ての人にやさしい車両への更新
	2)高齢者や障がい者のおでかけをサポート	⑨高齢者や障がい者をサポートする取組の推進
	3)わかりやすい公共交通サービスの情報提供	⑩わかりやすい時刻表やマップの作成と情報提供
目標3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	1) 市民協働体制の構築	⑪公共交通サポーターの配置
		⑫住民・交通事業者・市の協働体制づくり
		⑬公共交通の利用促進に向けた啓発活動
		⑭病院や商業施設などとの連携
	2) 新しい取組の調査・研究	⑮自動運転にかかる調査・研究
		⑯貨客混載の調査・研究

資料：日田市地域公共交通網形成計画より抜粋

実施主体：◎…中心的な立場で実施、○…協力的な立場で実施

取組の概要	実施予定時期					実施主体			
	H30 (2018) 年度	H31 (2019) 年度	H32 (2020) 年度	H33 (2021) 年度	H34 (2022) 年度	日田市	交通事業者	住民	その他(関係団体等)
取組① 公共交通網の再編に向け、バス路線等（市内全エリア）は、乗車率等で見直し基準を設ける。	→					◎	○		
取組② ①の基準に基づき、バス路線が縮小又は廃止となった場合は、乗合デマンドタクシーの導入や、自家用有償運送等を検討し、交通不便地域が発生しないよう努める。 また、随時、重複路線エリアの運行効率化などの見直しも行う。		→	→	→	→	◎	○	○	○
取組③ 市街地を運行するバスは、住居や公共施設等が集積したエリアなどに運行を限定し、効率的・効果的な移動環境を構築する。		→	→	→	→	◎	○		
取組④ 主に市街地の観光施設や宿泊施設と連携し、顧客のニーズを考慮した運行ルートを設定する。			→	→	→		◎		
取組⑤ 運転手確保に向けた取組を行う。		→	→	→	→	○	◎		
取組⑥ 乗継拠点（バス停など）において、わかりやすい案内表示や公共交通情報を発信し、円滑に乗り継ぎができる環境を整備する。			→	→	→	○	◎		
取組⑦ 乗継割引等の運賃見直しや、支払時の負担軽減のため、ICカード（全国利用）の導入を検討する。			→	→	→	○	◎		
取組⑧ 安全性の確保に向け、老朽化した車両を計画的に更新する。（民間バス、タクシー、スクールバス及び市営バス）なお、車両更新時にバリアフリー車両やワゴン車両（福祉用のノンステップや吊り棒付きバス）の導入を促進する。			→	→	→	◎	◎		
取組⑨ 乗降時に高齢者や障がい者などを介助できる「ボランティアヘルパー（仮称）」の配置を進める。		→	→	→	→	○		◎	
取組⑩ わかりやすく、使いやすい時刻表や交通マップを作成する。		→	→	→	→	◎	○		
取組⑪ 利用促進啓発チラシの配布や利用実態の把握のために、地域や施設に「公共交通サポーター（仮称）」の配置を進める。		→	→	→	→	○	○	◎	
取組⑫ 公共交通の利用者を参集した地域座談会を開催し、地域自らが主体となって移動手段の確保や公共交通利用環境の改善などを実施し、それを交通事業者と行政がサポートする体制をつくる。		→	→	→	→	◎	○	◎	○
取組⑬ 市民の意識が公共交通の積極的な利用につながるためのバスの乗り方教室などの啓発活動を行う。		→	→	→	→	◎	○	○	
取組⑭ 公共施設、医療施設、商業施設などと協力し、待合スペースの確保や利用促進チラシ、時刻表の配置などを行う。		→	→	→	→	◎	○		○
取組⑮ 自動運転技術など新たな交通システムの導入について検討する。			→	→	→	○	◎		
取組⑯ 宅配事業者と連携し、貨客混載の導入の必要性や実現性を検討する。	→		→	→	→	○	◎		

資料：日田市地域公共交通網形成計画より抜粋

(2) 九重町

九重町では、平成 29 年 3 月に「九重町地域公共交通網形成計画」を策定し、平成 29 年度から平成 34 年度（令和 4 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、10 の施策が推進されている。

6-3 計画の目標

○本計画の目標については、「高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段確保・改善による利用促進」を基本としながらも、「通学利用をはじめとした高齢者以外の町民の利用促進」、「観光客をはじめとした町外からの来訪者の利用促進」を念頭に、以下のように設定します。

①地域のニーズに合致した利便性の高い公共交通ネットワークの構築

数値目標

●コミュニティバスの年間利用者数
目標値 (H33) 14,000 人/年 [現況値: 13,848 人 (H27 年)]

<目標設定の考え方>

年々人口が減少している状況の中で、公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数の増加を期待し、現状程度の利用者を確保することを目標に設定

②高齢者をはじめとした多様な利用を支える公共交通ネットワークの構築

数値目標

●高齢者のコミュニティバス・路線バスを利用したことがある人の割合
目標値 (H33) 25% [現況値: 21% (H28 年)]

<目標設定の考え方>

高齢人口が増加していく状況の中で、公共交通の利便性向上や利用促進による利用機会の増加を期待し、年 1%程度の新規利用者を確保することを目標に設定

数値目標

●観光客のコミュニティバス・路線バスを利用した人の割合
目標値 (H33) 25% [現況値: 20% (H28 年)]

<目標設定の考え方>

多くの観光客が来訪している状況の中で、公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数の増加を期待し、年 1%程度の新規利用者を確保することを目標に設定

③効率性と利便性の両立した公共交通ネットワークの構築

数値目標

●コミュニティバスの利用者 1 人あたり財政負担額
目標値 (H33) 1,170 円/人未満 [現況値: 1,307 円/人 (H27 年)]

<目標設定の考え方>

現状の非効率な運行状況を改善しつつ、公共交通の利用者を現状程度確保することを踏まえ、5 年間で 1 割改善していく事を目標に設定

④公共交通に関する地域意識の向上や住民との協働

数値目標

●地域住民のコミュニティバス・路線バスを利用したことがある人の割合
目標値 (H33) 23% [現況値: 18% (H28 年)]

<目標設定の考え方>

公共交通の利便性向上や利用促進による利用機会の増加を期待し、年 1%程度の新規利用者を確保することを目標に設定

7-1 事業の概要

○地域公共交通の利用を促進し、「今より使いやすく」した上で「多くの方に知ってもらい、使ってもらおう」ことを念頭に、具体的な施策を以下に示します。

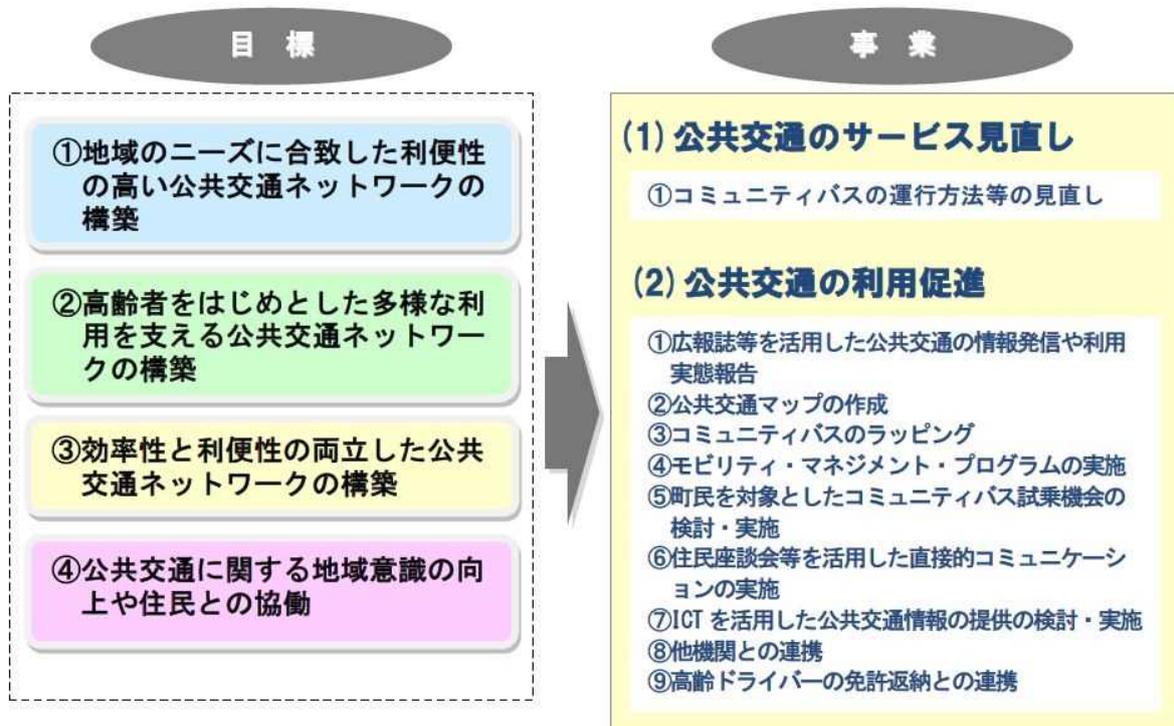
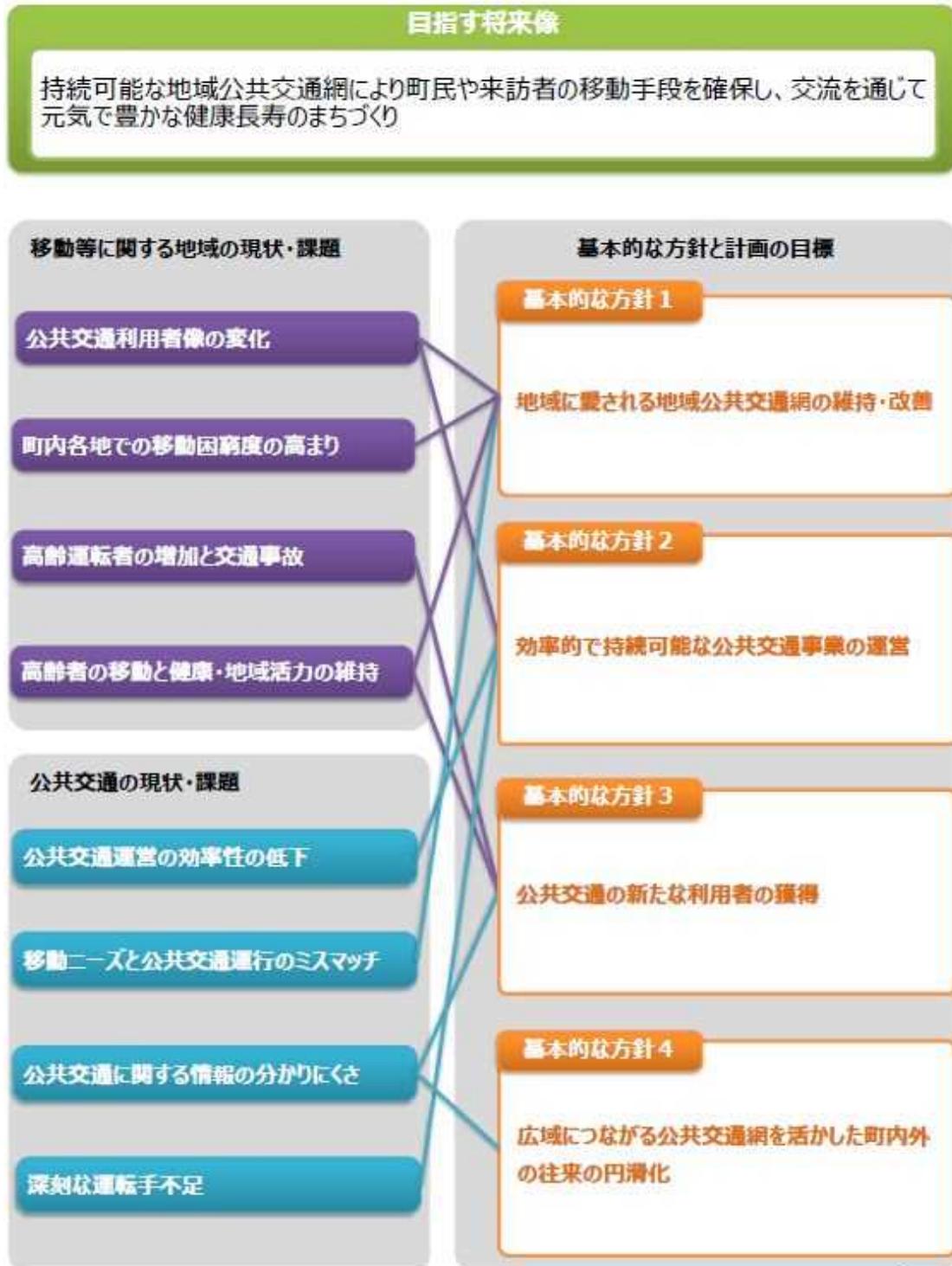


図 実施する事業等

資料：九重町地域公共交通網形成計画より抜粋

(3) 玖珠町

玖珠町では、平成 31 年 3 月に「玖珠町地域公共交通網形成計画」を策定し、平成 31 年度から平成 36 年度（令和 6 年度）までの 5 年間に計画期間として、4 つの目標に基づき、10 の施策が推進されている。



資料：玖珠町地域公共交通網形成計画より抜粋



資料：玖珠町地域公共交通網形成計画より抜粋

4-2 西部圏の公共交通ネットワークの状況

西部圏では、JR 久大本線や JR 日田彦山線のなか、日田バス（株）や大交北部バス（株）、玖珠観光バス（株）、亀の井バス（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。

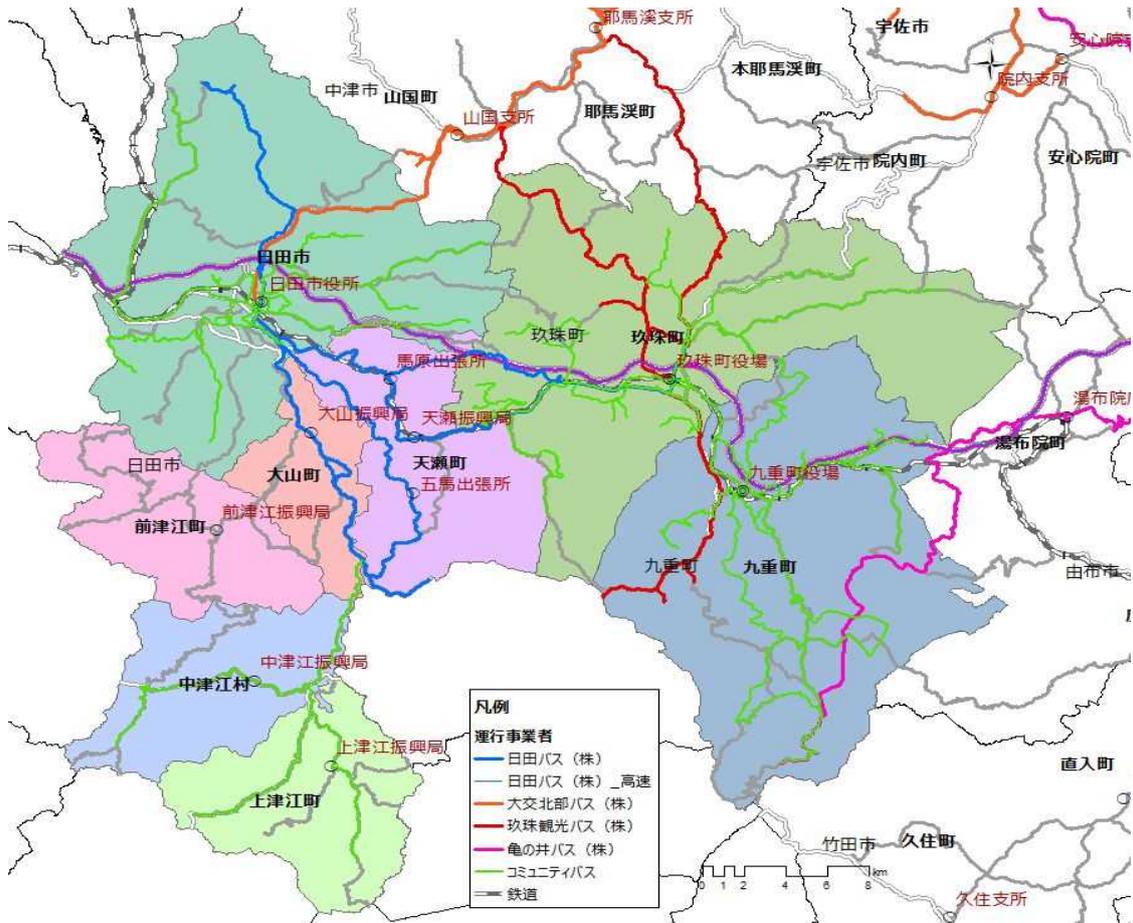


図 62 西部圏の公共交通ネットワーク

4-3 西部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30年度は大分県北部圏および豊肥圏再編実施計画の策定を受け、国庫補助金は1億3千万円超まで増加している。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平成30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。

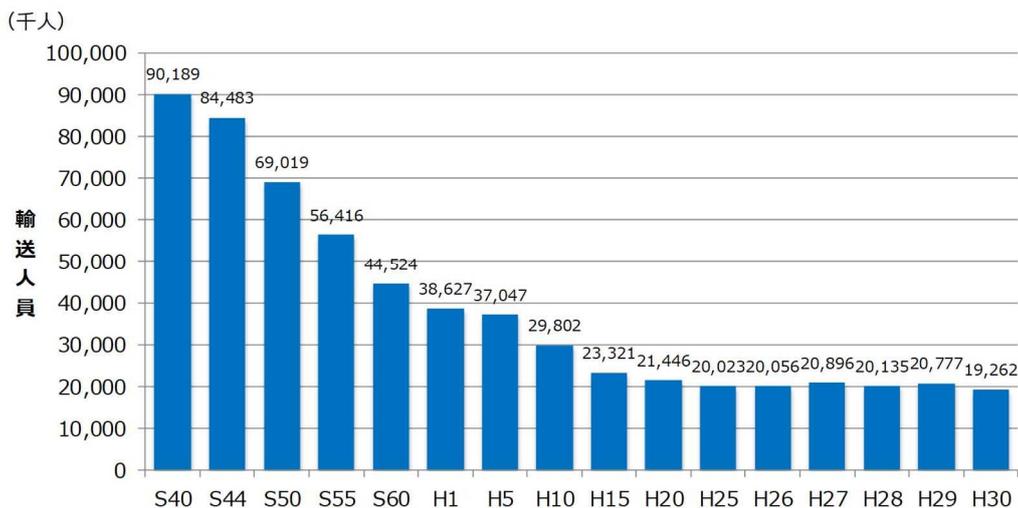


図 63 大分県内のバス利用者数の推移

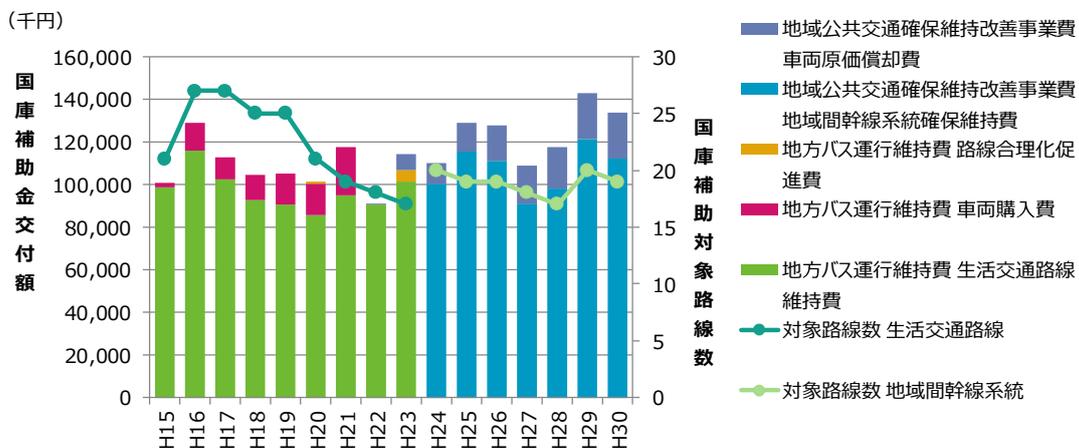


図 64 大分県内の幹線バスに係る国庫補助金の推移

資料：令和元年度年版 九州運輸要覧、大分県資料

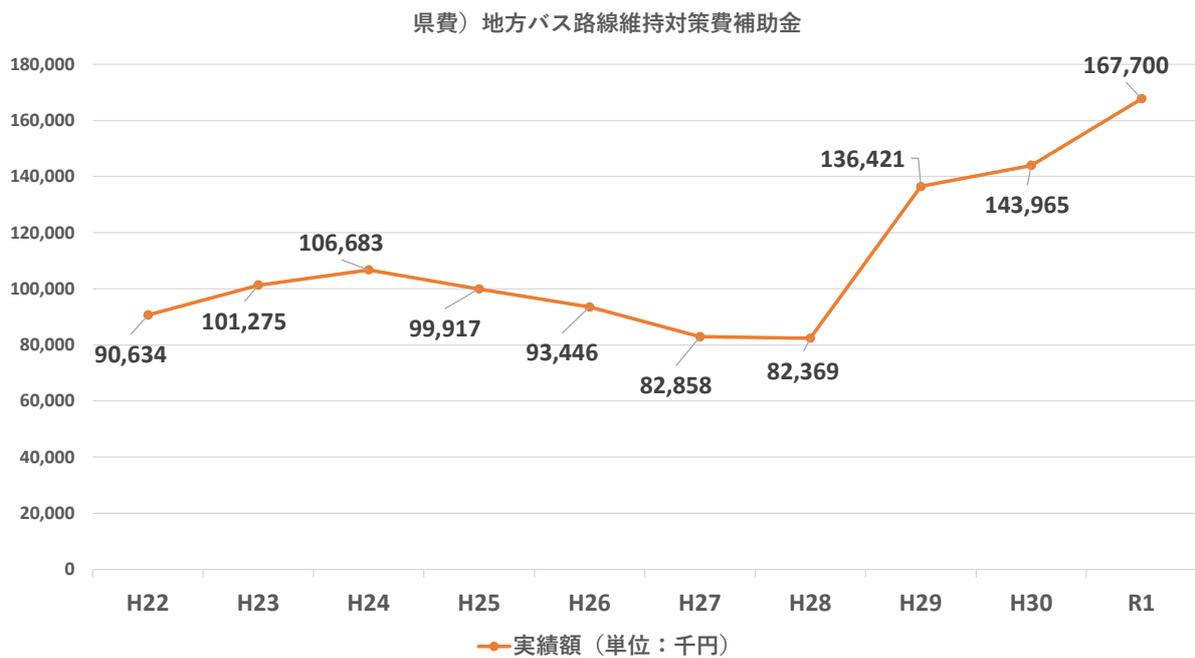


図 65 地方バス路線維持対策費補助金 (県費) の推移

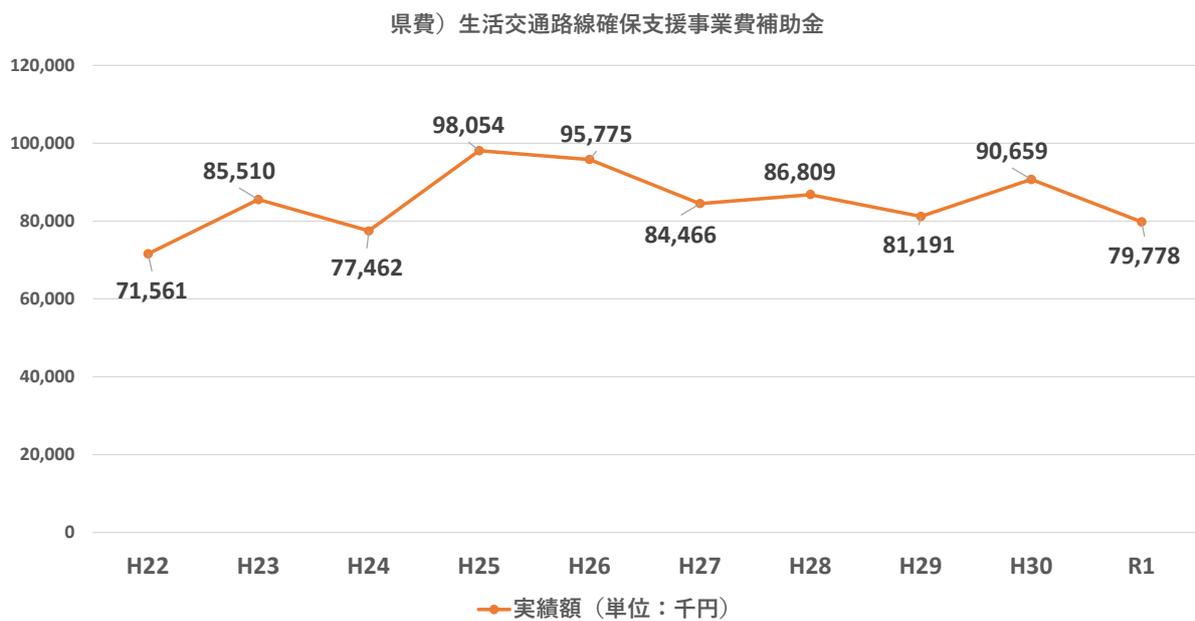


図 66 生活交通路線確保支援事業費補助金 (県費) の推移

資料: 大分県資料

B) 路線別の利用者数と利用者層

路線別の利用者数については、宝泉寺線（玖珠町～九重町）が最も多く、1日に83人輸送している。また、1便あたりの利用者数については、森町線（日田市～玖珠町）が最も多く、1便あたり7.3人輸送している。6路線中、4路線の1便あたりの利用者数は、5.0人にも満たない。

利用者層については、深耶馬溪線と中日線は、小学生から高校生までの未成年者の利用割合が70%以上、宝泉寺線と森町線は40%以上を占めている。また、古後線や杖立線は、利用者の約80%が65歳以上の高齢者が占めているため、6路線とも利用者層は異なるが、日常生活に欠かすことのできない移動手段である。

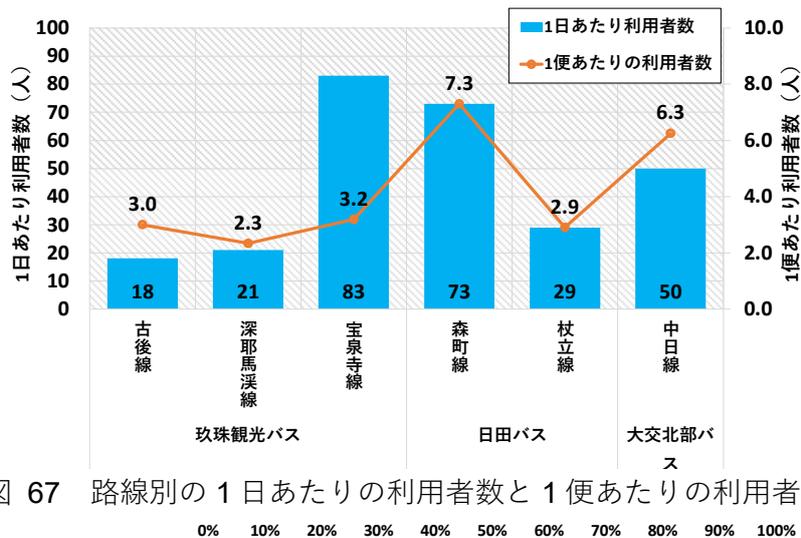


図 67 路線別の1日あたりの利用者数と1便あたりの利用者数

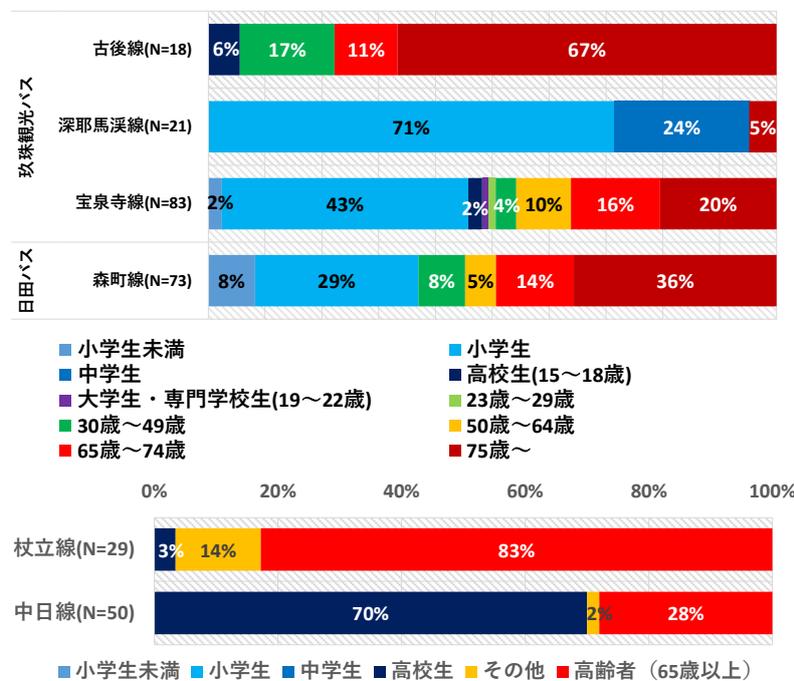


図 68 路線別の利用者層

資料：玖珠町地域公共交通網形成計画 古後線、深耶馬溪線、宝泉寺線、森町線

資料：令和2年度乗降調査時のデータ（新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、目視調査） 杖立線、中日線

C) 路線別の利用目的と利用頻度

路線別の利用目的の特徴として、深耶馬溪線、宝泉寺線、森町線の3路線は「通学」目的の利用が多く、深耶馬溪線では90%、宝泉寺線は約50%が該当する。また、古後線は、「通院」目的の利用が約50%、「買い物」目的の利用が約20%を占めており、高齢者の日常的な用事として利用されていることがわかる。

利用頻度について、「通学」や「通勤」といった目的に利用されている路線は、「週5日以上」「週に3~4日」のように高頻度で利用される割合が多く、主に小中学生の通学便として利用されている深耶馬溪線では、「週5日以上」と回答した人の割合が、90%以上である。

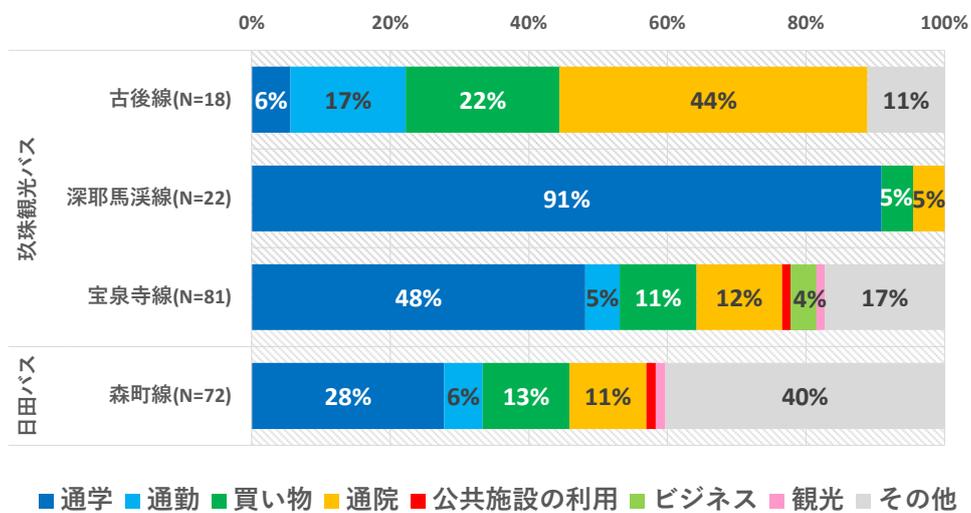


図 69 路線別の利用目的

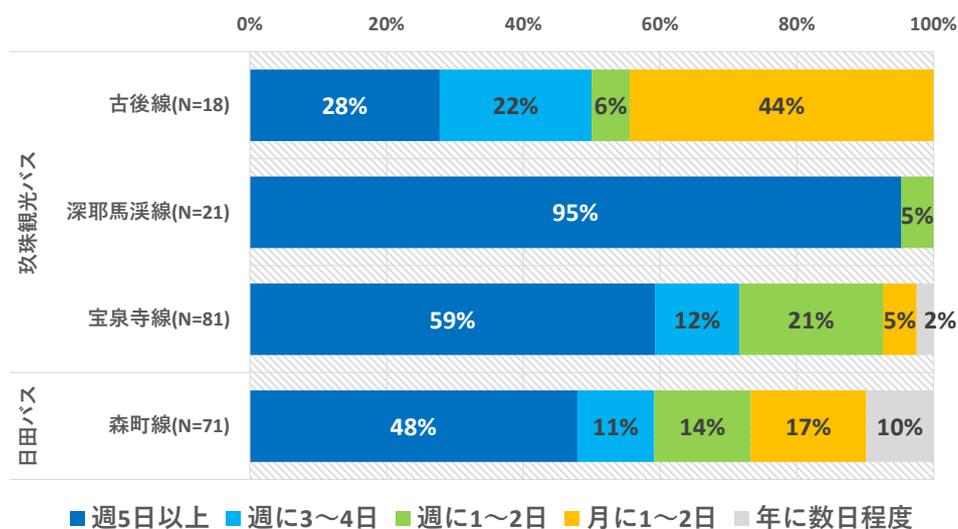


図 70 路線別の利用頻度

資料：玖珠町地域公共交通網形成計画

D) 路線別の乗車前後の移動手段

路線バス乗車前後の移動手段は、すべての路線において乗車前後ともに「徒歩」が90%前後を占めており、路線バスや鉄道といった公共交通との乗り継ぎは、ほとんど確認されなかった。

高齢者利用の割合に比例して、乗車前後の移動手段に「徒歩」以外を選択する人の割合が微増する傾向にある。

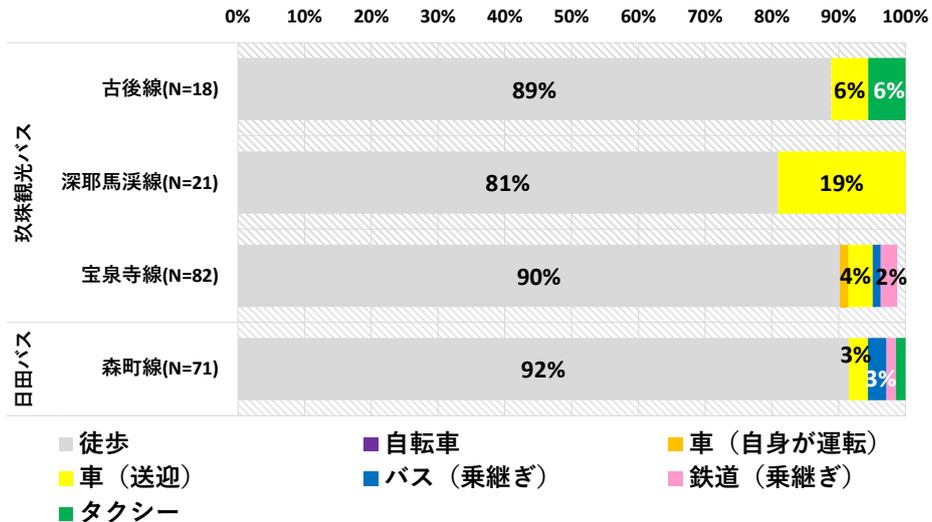


図 71 路線別のバス乗車前の移動手段

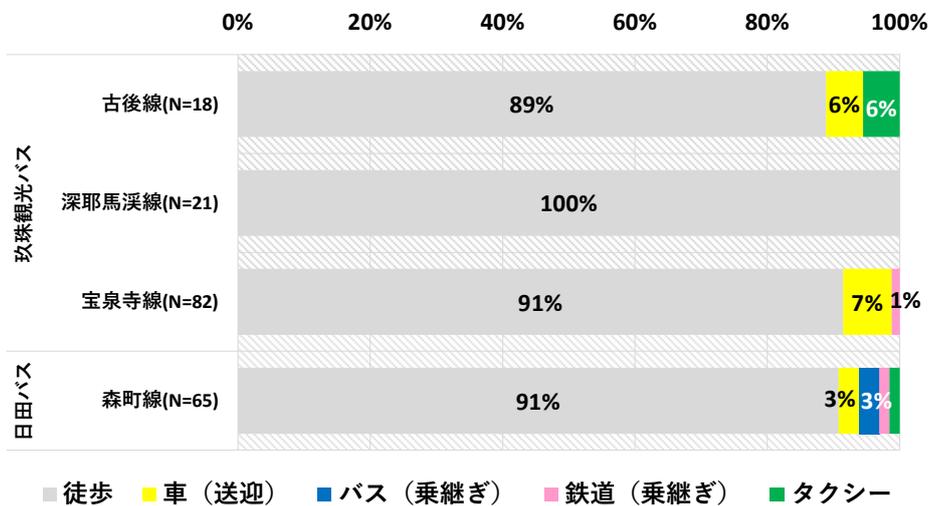


図 72 路線別のバス乗車後の移動手段

資料：玖珠町地域公共交通網形成計画

E) 運賃の支払い方法と運転免許の有無

運賃支払い方法について、「通学」目的の利用割合の増加に伴い、「定期券」の利用割合も増加する傾向にあり、深耶馬溪線では、95%が「定期券」を利用している。

運転免許の保有状況については、90%以上の利用者が運転免許を保有していないため、移動手段としてバスが不可欠である人の割合が多い傾向にある。

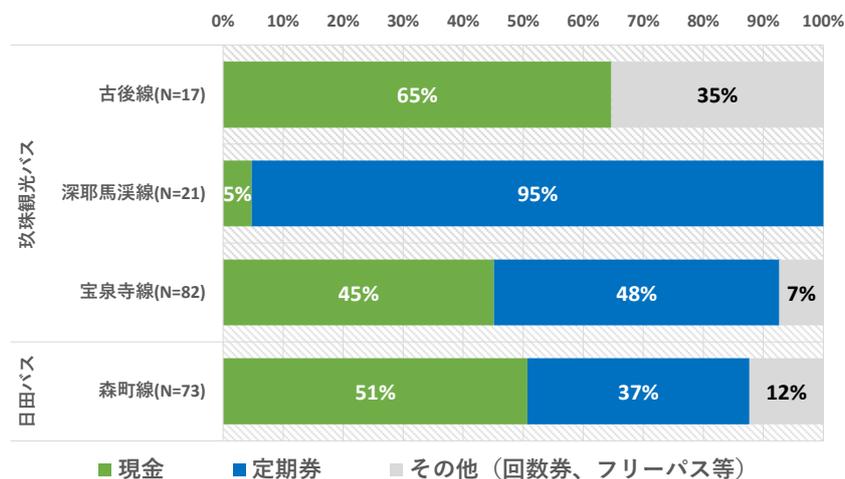


図 73 路線別の運賃支払い方法

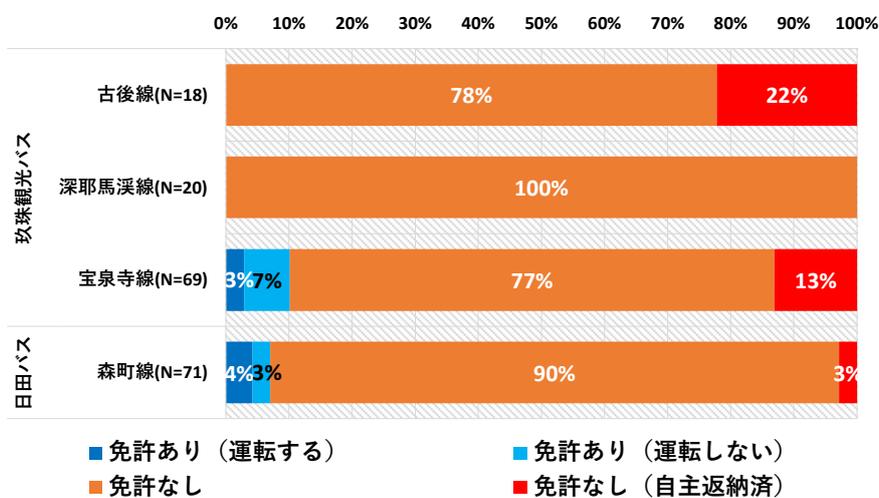


図 74 路線別の運転免許保有状況

資料：玖珠町地域公共交通網形成計画

なお、(B)～(E)の記述については、本計画策定にあたり新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、各系統の乗り込み調査が十分に実施できなかったため、玖珠観光バスの古後線・深耶馬溪線・宝泉寺線、大交北部バスの中日線については玖珠町地域公共交通網形成計画の策定時において平成30年に実施した乗り込み調査の結果を用いている。

また、日田バスの杖立線、大交北部バスの中日線については目視による簡易な乗り込み調査を実施し、その結果を用いている。

(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、平成 30 年度の大分県内の輸送人員は約 1,100 万人で、大分市・別府市の利用を除くと約 400 万人（約 36%）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 35 億円と、平成 21 年度と比較して約 7 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。

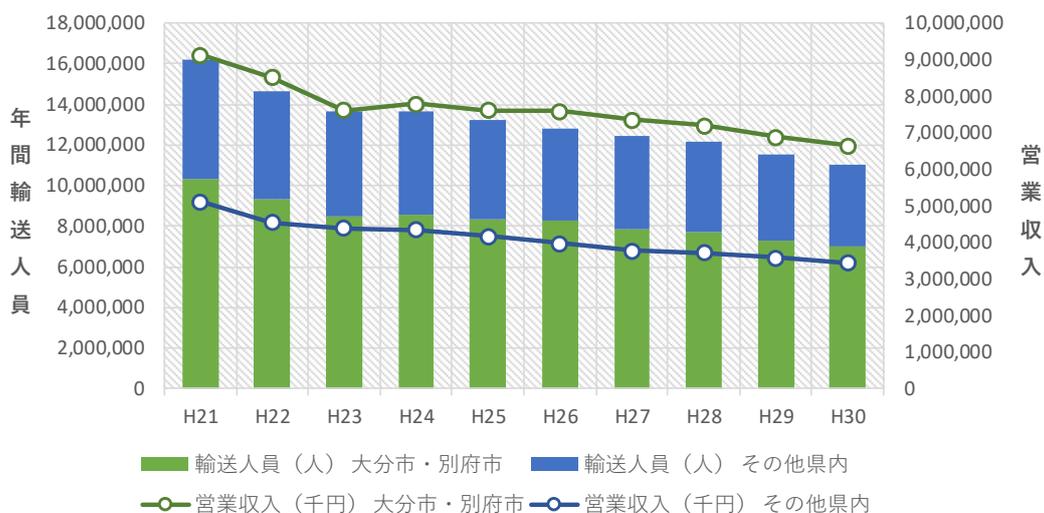


図 75 タクシー輸送人員・営業収入の推移

資料：平成 31 年度版 九州運輸要覧



図 76 運転者数の推移

資料：平成 31 年度版 九州運輸要覧

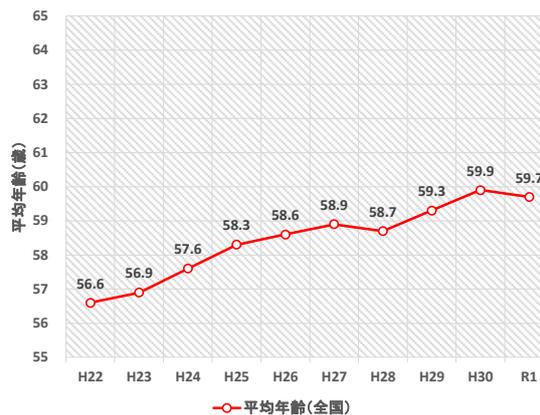


図 77 タクシー運転者の平均年齢推移 (全国)

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。

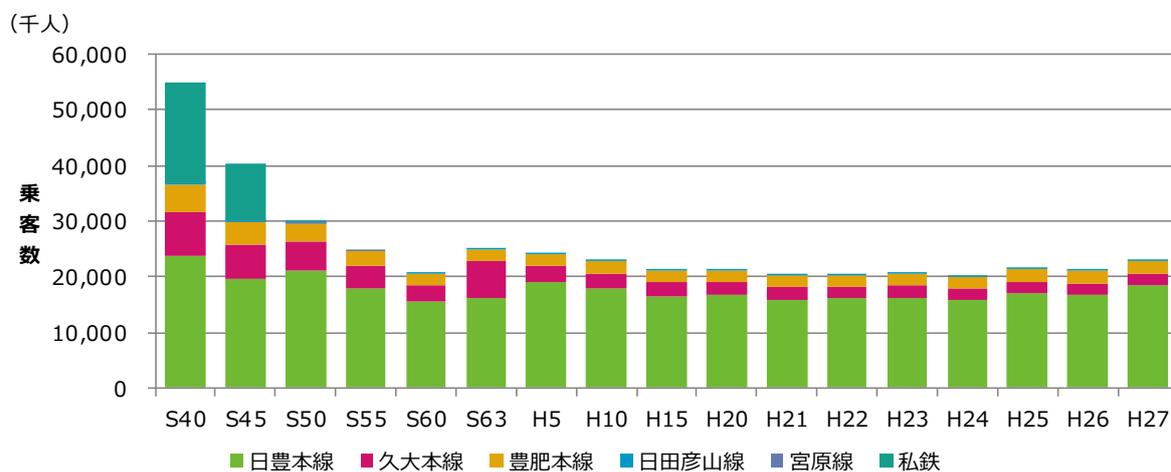


図 78 大分県内の鉄道乗客数の推移

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

日田市、九重町、玖珠町の中心部等に人口が増加する地区が一部存在するが、1市2町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日田市中心部や玖珠町中心部はやや高齢化率が低い傾向にあるが、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、日田市の津江地区、五馬地区や玖珠町の古後地区、九重町の飯田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。

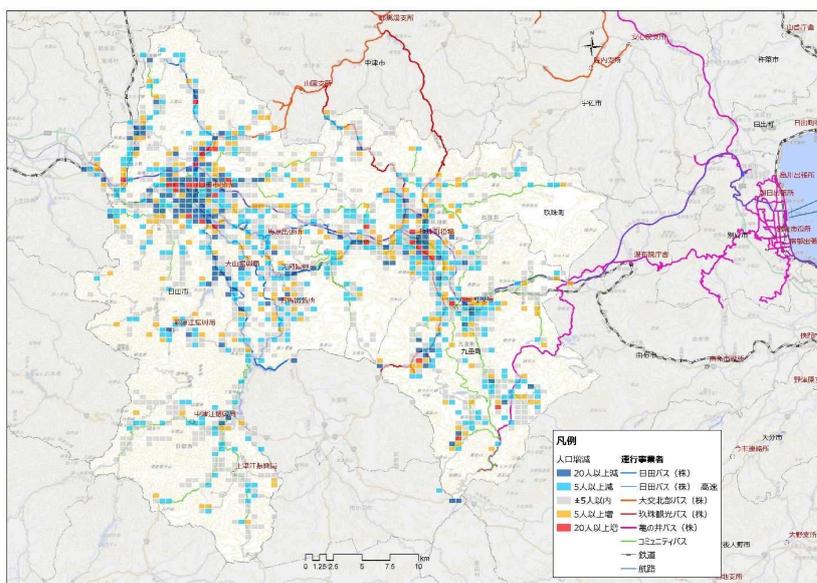


図 79 西部圏の人口増減(5年間)

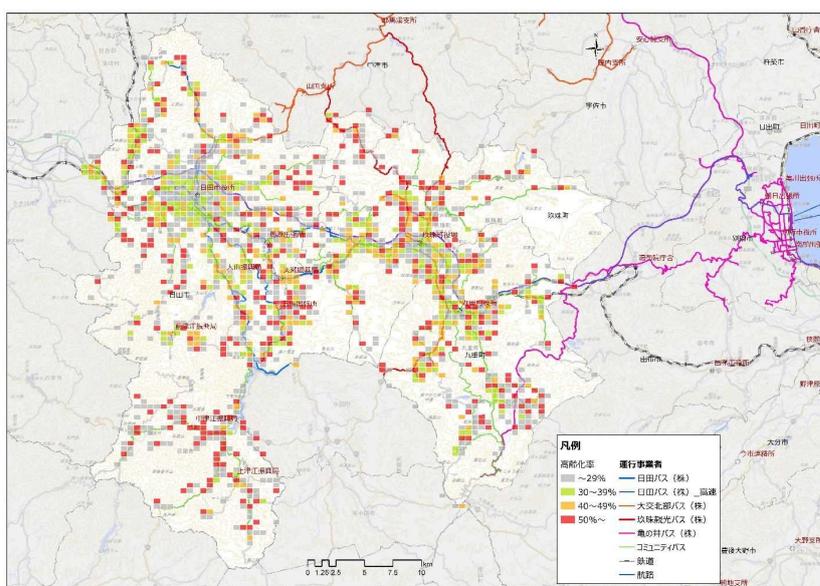


図 80 西部圏の高齢化率分布

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

西部圏1市2町は人口減少・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。

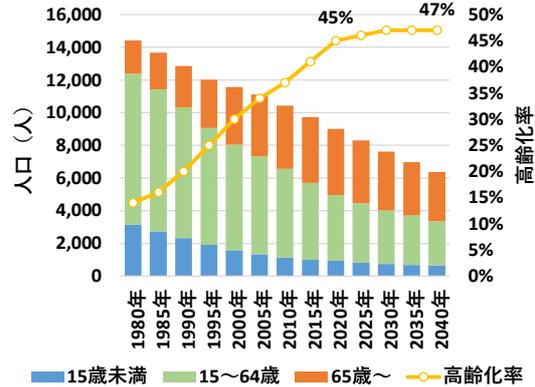
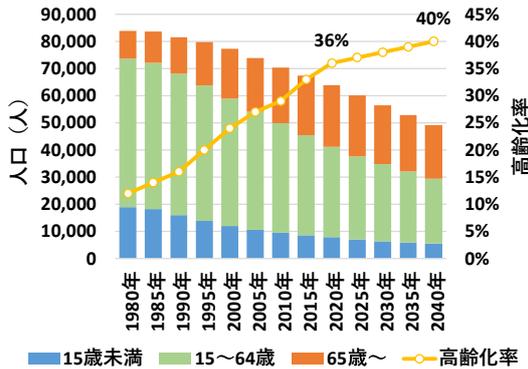


図 81 日田市の人口・高齢化率推移 (再掲)

図 82 九重町の人口・高齢化率推移 (再掲)

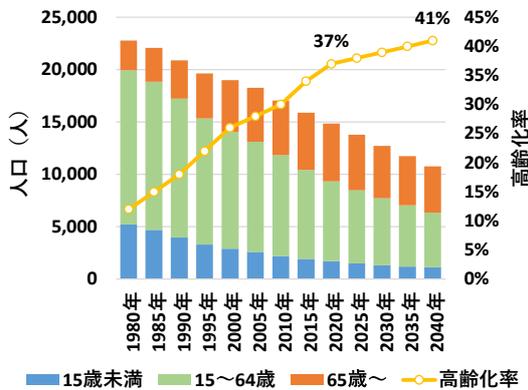


図 83 玖珠町の人口・高齢化率推移 (再掲)

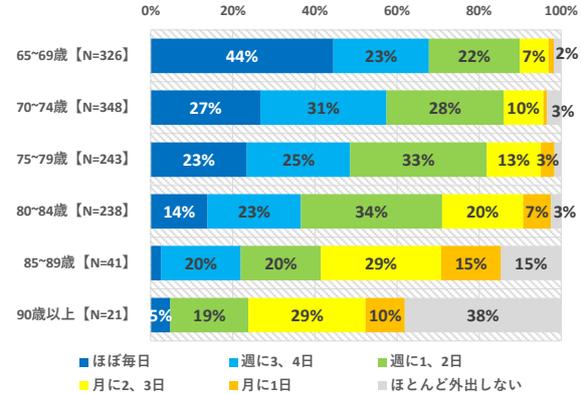


図 84 年齢別の外出頻度

資料：国勢調査、西部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

日田市中心部および玖珠町中心部に人口が集積しているほか、九重町役場周辺や日田市の各振興局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。

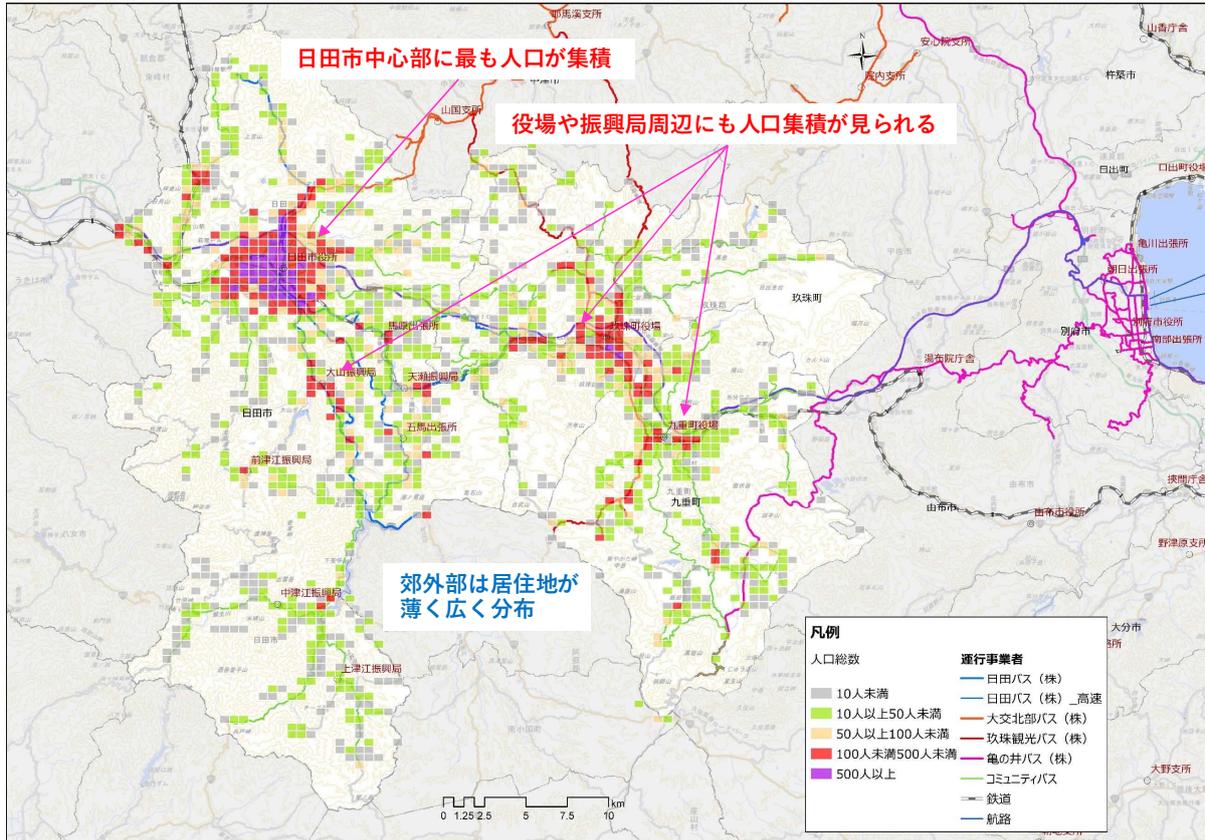


図 85 西部圏の人口分布

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

西部圏では、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割程度減少しており、1990年に比べると2020年の年少人口は約半数となった。また、今後も年少人口の減少は続くと言われている。

年少人口の減少を受けて、西部圏の各地では1990年以降から小中学校の統廃合が進んでいる。2010年以降は統廃合の動きが活発になり、2012年には上津江小学校と中津江小学校が、津江小学校になるなど、旧町域をまたいだ統合もみられた。また、2013年には九重町内のすべての中学校がこのえ緑陽中学校に統合、2019年には玖珠町内のすべての中学校がでくす星翔中学校に統合されるなどの動きもみられた。

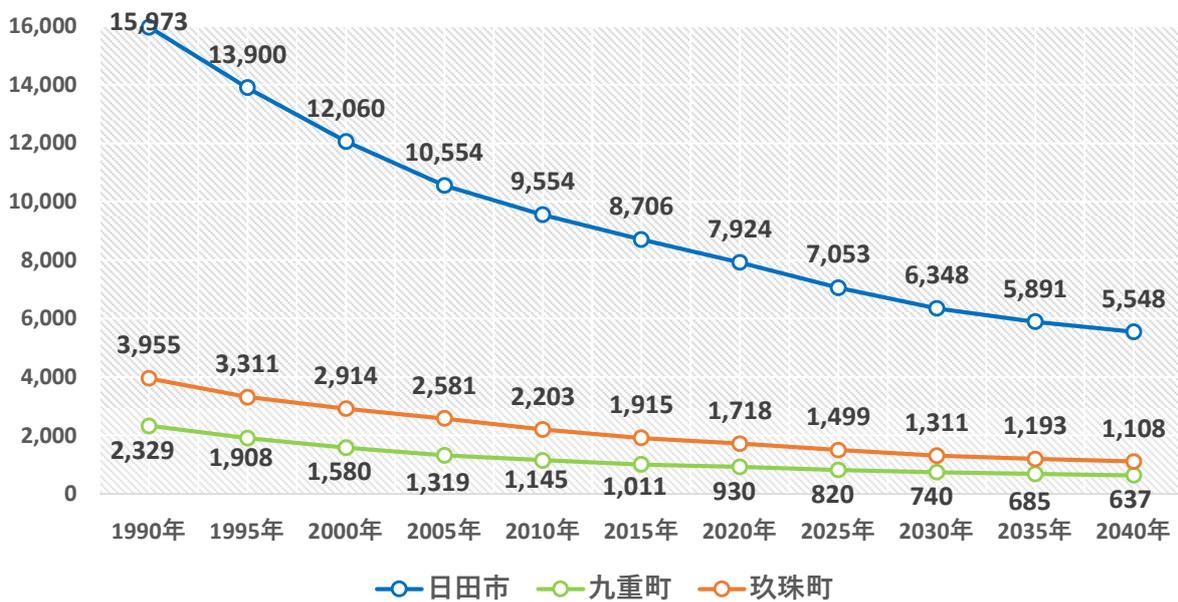


図 86 西部圏における年少人口の推移

資料：国勢調査

表 1 西部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
1993年	日田市	日田市立北小野小学校	統合	日田市立小野小学校
	日田市	日田市立南小野小学校	統合	
	日田市	上津江村立上津江中学校	統合	津江中学校
1998年	日田市	日田市立小山小学校	統合	日田市立石井小学校
1994年	日田市	上津江村立川原小学校	統合	上津江小学校
	日田市	上津江村立都留小学校	統合	
	日田市	上津江村立上野田小学校	統合	
	日田市	上津江村立雉谷小学校	統合	
1995年	日田市	中津江村立川辺小学校	統合	中津江小学校
	日田市	中津江村立丸蔵小学校	統合	
	日田市	中津江村立鯛生小学校	統合	
2001年	玖珠町	玖珠町立片草小学校	休校	玖珠町立森中央小学校へ編入
2003年	玖珠町	玖珠町立森中央小学校相之迫分校	休校	
2005年	九重町	九重町立准園小学校栗原分校	休校	
2006年	日田市	日田市立伏木小学校	廃校	
	日田市	日田市立堂尾小学校	統合	日田市立石井小学校
	日田市	日田市立月出山小学校	統合	日田市立年有田小学校
2007年	日田市	日田市立花月小学校	統合	日田市立三和小学校
	日田市	日田市立羽田小学校	統合	日田市立有田小学校
2011年	日田市	日田市立夜明小学校	統合	日田市立大明小学校
	日田市	日田市立静修小学校	統合	
	日田市	日田市立赤石小学校曾家分校	廃校	
2012年	日田市	日田市立上津江小学校	統合	日田市立津江小学校
	日田市	日田市立中津江小学校	統合	
	日田市	日田市立五馬市小学校	統合	
	日田市	日田市立出口小学校	統合	日田市立いつま小学校
	日田市	日田市立塚田小学校	統合	日田市立東溪小学校
	日田市	日田市立馬原小学校〈2代目〉	統合	
	日田市	日田市立丸山小学校	統合	
	日田市	日田市立台小学校	統合	
	日田市	日田市立桜竹小学校	統合	
	日田市	日田市立大野小学校	統合	日田市立前津江小学校
	日田市	日田市立赤石小学校	統合	
	日田市	日田市立出野小学校	統合	
	玖珠町	玖珠町立山浦中学校	休校	
2013年	日田市	日田市立大山小学校〈旧〉	統合	日田市立大山小学校〈新〉
	日田市	日田市立鎌手小学校	統合	
	日田市	日田市立都築小学校	統合	
	玖珠町	玖珠町立杉河内小学校	休校	九重町立このえ緑陽中学校
	九重町	九重町立東飯田中学校	統合	
	九重町	九重町立野上中学校	統合	
	九重町	九重町立飯田中学校	統合	
九重町	九重町立南山田中学校	統合		
2014年	九重町	九重町立准園小学校栗原分校	廃校	
2015年	玖珠町	玖珠町立春日小学校	休校	
2018年	玖珠町	玖珠町立山浦中学校	閉校	
2019年	玖珠町	玖珠町立山浦中学校	統合	玖珠町立くす星翔中学校
	玖珠町	玖珠町立森中学校	統合	
	玖珠町	玖珠町立日出生中学校	統合	
	玖珠町	玖珠町立玖珠中学校	統合	
	玖珠町	玖珠町立北山田中学校	統合	
	玖珠町	玖珠町立八幡中学校	統合	
玖珠町	玖珠町立古後中学校	統合		

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。

なお、観光アンケートによると、過去5年以内に西部圏を訪れたことがない人が西部圏を観光する際に使用したいと考えている移動手段は、JRの観光特急「ゆふいんの森」を筆頭にJRを中心とした公共交通の利用意向が約3割を占めており、公共交通の利用を一定程度見込むことができる。

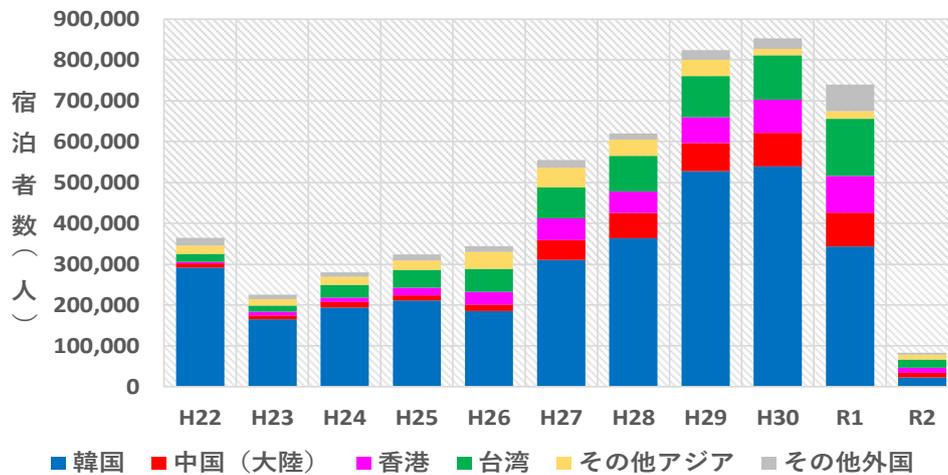


図 87 国籍別宿泊旅行者数の推移 (再掲)

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
0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

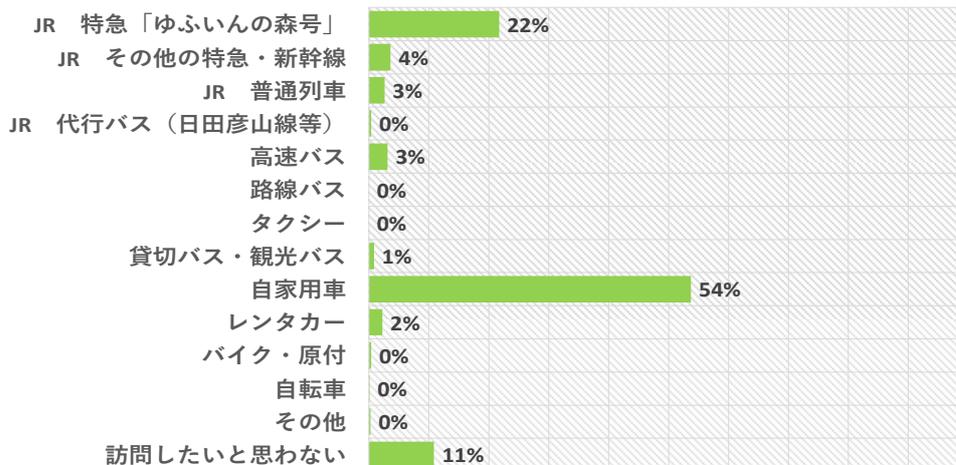


図 88 西部圏訪問時に利用予定の移動手段

資料：大分県西部圏観光 Web アンケート

6 西部圏における公共交通の現状

6-1 幹線公共交通網の被災

(1) 平成 29 年 7 月九州北部豪雨

平成 29 年 7 月九州北部豪雨の影響により、地域間幹線である JR 久大本線（久留米駅-大分駅間）、JR 日田彦山線（城野駅-夜明駅）をはじめとする、複数の鉄道路線が長期間にわたる不通を余儀なくされる状況となり、JR 久大本線は発災から約 1 年の期間を経て、全線復旧に至った。

表 2 JR 久大本線の復旧までの流れ（平成 29 年度 7 月九州北部豪雨）

年月日	主な出来事
平成 29 年 7 月 5 日	<ul style="list-style-type: none">● 光岡駅-日田駅間の花月川に架かる鉄橋が流失● 善導寺駅-日田駅間、由布院駅-向之原駅間が終日運転見合わせ
平成 29 年 7 月 6 日	<ul style="list-style-type: none">● 日田駅-由布院駅間が発災から運転見合わせとなったが、同日中に、日田駅-向之原駅間運転再開● 善導寺駅-うきは駅間運転再開
平成 29 年 7 月 10 日	<ul style="list-style-type: none">● 筑後吉井駅・うきは駅-日田駅間でバス代行輸送を開始
平成 29 年 7 月 18 日	<ul style="list-style-type: none">● うきは駅-光岡駅間で本数を減らし運転再開● 光岡駅-日田駅間はバス代行輸送を継続
平成 30 年 7 月 14 日	<ul style="list-style-type: none">● 花月川橋梁のかけ替えにより、全線復旧

(2) JR 日田彦山線における復旧に向けた協議

JR 日田彦山線は、現在も地域住民の輸送は JR 代行バスが担っており、添田駅-彦山駅、筑前岩屋駅-日田駅、添田駅-日田駅の 3 系統運行されている。日田彦山線復旧会議による協議の結果、令和 2 年 7 月（第 6 回会議）に、彦山駅-宝珠山駅間を BRT（バス高速輸送システム）で復旧することが決定し、今後は、BRT の運行や運営についての具体的な課題を協議する。

表 3 JR 日田彦山線の復旧に向けた協議の過程

年月日	会議名	内容
2017年7月		九州北部豪雨によりJR日田彦山線が被災
2017年7月		「大行司駅～日田駅」間の代行輸送開始
2017年8月		「添田駅～日田駅」間の代行輸送開始 往復便数/日（2019年3月16日～） 添田～日田 8便 添田～彦山 19便 岩屋～日田 9便
2018年4月	第1回 日田彦山線復旧会議	要綱に基づき、会議を設置 復旧方法及び災害復旧事業の考え方を説明 復旧に向けた課題，検討スケジュールを確認
2018年5月	第1回 日田彦山線復旧会議検討会	会長選出 鉄道で復旧するための方策を検討 復旧後の日田彦山線の継続的な運行の確保に関する検討 代行バスのご利用状況の分析を決定
2018年7月	第2回 日田彦山線復旧会議検討会	鉄道で復旧するための方策を検討 復旧後の日田彦山線の継続的な運行の確保に関する検討 代行バスの利用状況を説明
2018年10月	第2回 日田彦山線復旧会議	これまでの復旧会議検討会からの報告 鉄道軌道整備法の概要説明 2つの課題である「鉄道で復旧するための方策に関する検討」と「復旧後の日田彦山線の継続的な運行の確保に関する検討」について確認
2019年1月	第3回 日田彦山線復旧会議検討会	継続的な運行の確保を実現するための様々な知恵出し 代行バスアンケートについて
2019年1月	第4回 日田彦山線復旧会議検討会	継続的な運行の確保を実現するための様々な知恵出し 代行バスアンケートについての中間報告
2019年3月	第3回 日田彦山線復旧会議	これまでの復旧会議検討会からの報告 日田彦山線の復旧について各者の意見を提示
2019年4月	第4回 日田彦山線復旧会議	JR九州より継続的な運行確保のための復旧案の提示
2020年2月	第5回 日田彦山線復旧会議	復旧案に対する地元意見とJR九州が考える新たな復旧案を協議
2020年7月	第6回 日田彦山線復旧会議	日田彦山線の復旧について議論 彦山駅から宝珠山駅間を専用道とするBRT（バス高速輸送システム）で復旧することを決定

(3) 令和2年7月豪雨

令和2年7月豪雨の影響により、多くの鉄道路線が被害に見舞われ、長期間にわたる不通を余儀なくされた。JR 久大本線は、第二野上川橋梁の流失や南由布・湯平間の築堤崩壊等の被害を受けたことで、約8か月もの間、JR 代行バスが輸送を担っていた。

令和3年3月1日に豊後森駅-由布院駅間が運転再開したことで、全線復旧に至った。

表 4 JR 久大本線の復旧までの流れ（令和2年7月豪雨）

年月日	主な出来事
令和元年7月6日	● 久留米駅-由布院駅間が運転見合わせ
令和元年7月7日	● 由布院駅-庄内駅間が運転見合わせ ● 豊後中村駅-野矢駅間の第二野上川橋梁が流失
令和元年7月8日	● 庄内駅-大分駅間が運転見合わせ ● 久留米駅-日田駅間が運転再開
令和元年7月9日	● 向之原駅-大分駅間が運転再開
令和元年8月8日	● 日田駅-豊後森駅間が運転再開
令和元年8月29日	● 庄内駅-向之原駅間が運転再開
令和3年2月13日	● 由布院駅-庄内駅間が運転再開
令和3年3月1日	● 豊後森駅-由布院駅間が運転再開

久大本線 主な被災箇所と今後の運行計画 (R2.11.30時点)

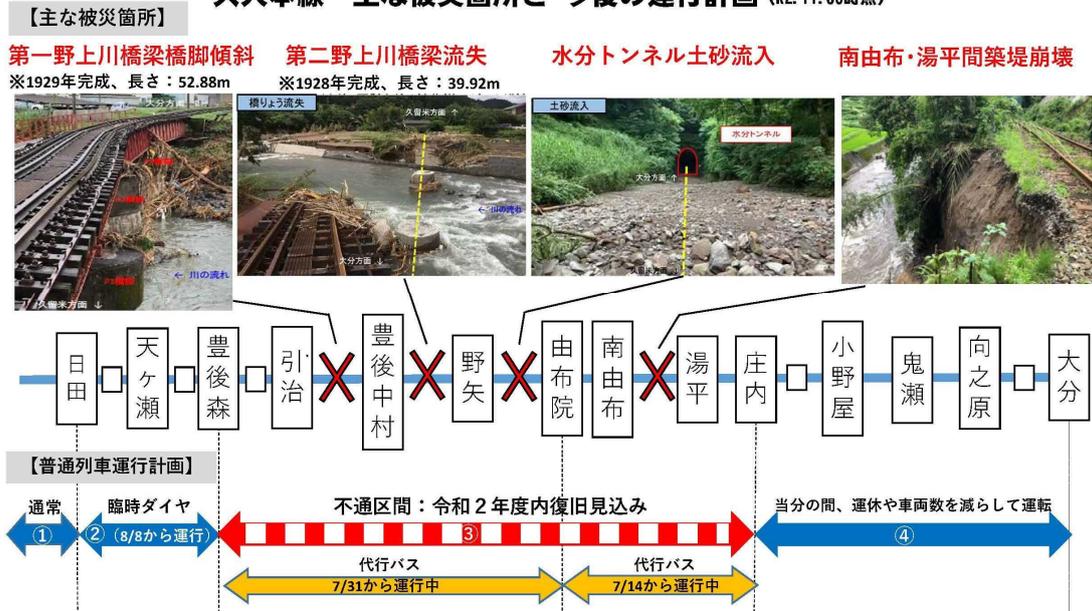


図 89 JR 久大本線 主な被災箇所と今後の運行計画 (R2.11.30 時点)

6-2 市町内移動が中心の路線バス

市町をまたぐ公共交通は主に小学校から高校生の通学需要を担ってきたが、学校統廃合や少子化により学生の利用は縮小している。

現状、幹線的なバス路線における高校生の利用は中日線を除き、少数にとどまっている。

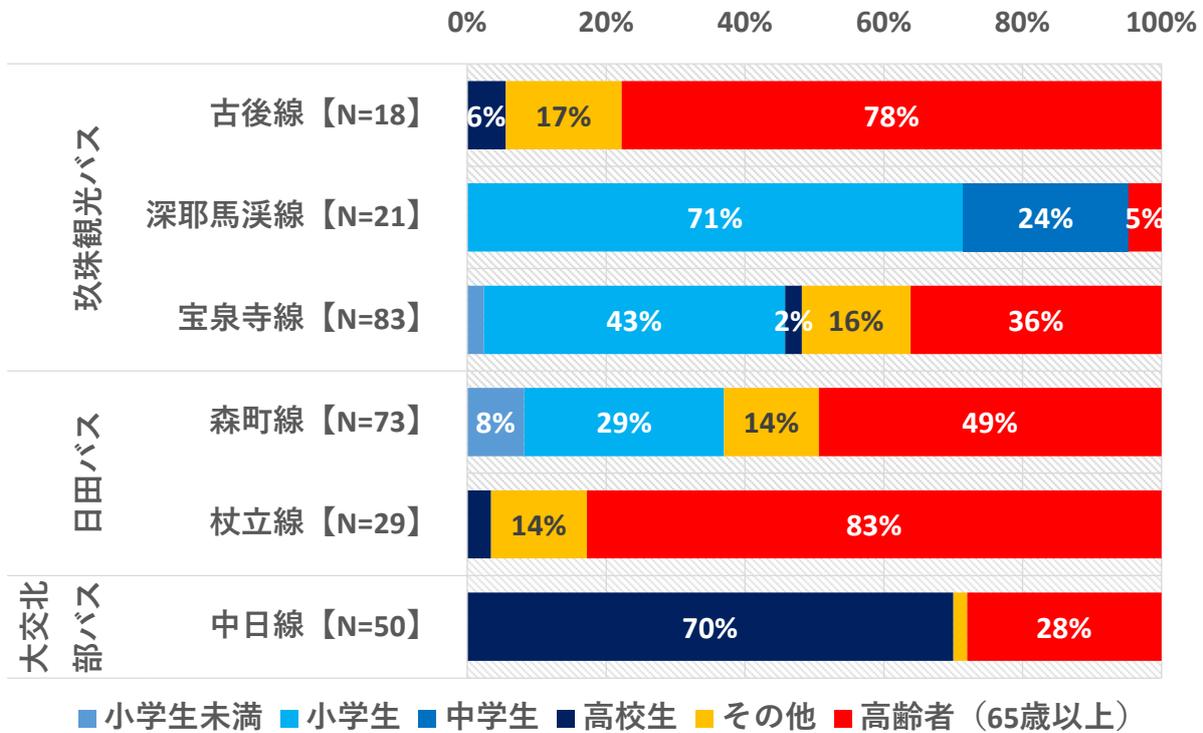


図 90 路線別の利用者層

資料：玖珠町地域公共交通網形成計画、令和2年度乗降調査時のデータ

6-4 路線バスと他の移動サービスの競合

日田市では一部の小中学校でスクールバス（日田地区の高瀬小学校、石井小学校、戸山中学校ではスクールタクシー）が運行されており、九重町、玖珠町ではそれぞれ中学校が1校に統合され、スクールバスが町内全域を運行しているため、一部路線ではバス路線（コミュニティバス路線）と競合している。

表 6 スクールバス・スクールタクシーを運行している小中学校一覧

市町	地区	学校名
日田市	日田	高瀬小学校
	日田	三和小学校
	日田	有田小学校
	日田	小野小学校
	日田	大明小学校
	日田	石井小学校
	前津江	前津江小学校
	中津江	津江小学校
	大山	大山小学校
	天瀬	東溪小学校
	天瀬	いつま小学校
	日田	戸山中学校
	日田	東有田中学校
	日田	大明中学校
	前津江	前津江中学校
	中津江	津江中学校
	大山	大山中学校
	天瀬	東溪中学校
	天瀬	五馬中学校
	九重町	九重
玖珠町	玖珠	くす星翔中学校

6-5 交通結節点の利便性

圏域内外の移動の拠点として、日田バスターミナルや JR 日田駅、JR 豊後森駅等が交通結節機能を有している。

JR 日田駅は駅前にタクシー乗り場が併設されている。また、バスの乗り継ぎは道路を挟んで向かい側にある日田バスターミナルまで徒歩による移動を要するが、動線上には雨よけの通路が設けられている。

JR 豊後森駅も同様にバスの進入が可能なロータリーが設置されているが、路線バスのみが使用し、ふれあい福祉バスや九重町コミュニティバスは使用していないため、乗り継ぎのために徒歩による移動を要する。

6-6 情報提供の不足

JR 日田駅や日田バスターミナル、JR 豊後森駅は、住民のみならず、観光客（訪日含む）も多く利用する交通結節点であり、外国語対応が進んでいる状況である。

しかし、その他の駅や主要なバス停、一部路線を除く車内において、外国語対応が十分に実施できていない。また、日田バスターミナルにおいても、乗り場案内やバスの利用方法に関する外国語対応がなされているものの、時刻表には対応していないなど、問題がみられる。

令和3年1月から日田バスターミナル外壁に大型ビジョンが設置されたほか、運行情報について、インターネットやアプリ等により提供が進んでいるが、交通結節点でのリアルタイムな情報提供は実施できていない状況である。



図 91 日田バスターミナルにおける情報提供の状況

6-7 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 92 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

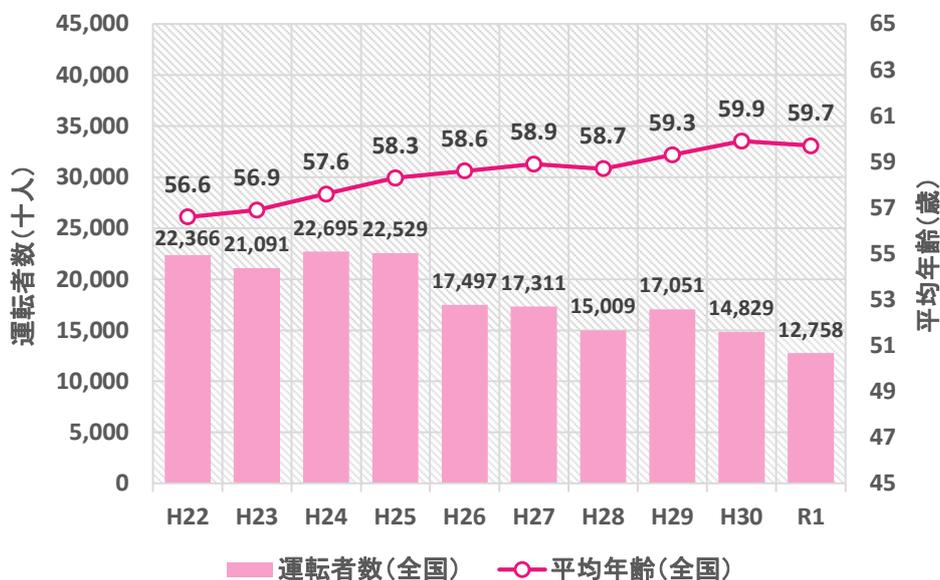


図 93 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）