

大分県北部圏地域公共交通計画

令和3年9月

大分県

中津市 豊後高田市 宇佐市

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	大分県北部圏の現状	3
1	大分県北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	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	27
2	社会的な情勢	32
2-1	公共交通の担い手の不足	32
2-2	感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少	33
2-3	高齢者の運転と事故	34
3	県の上位・関連計画	37
3-1	まちづくり政策	37
3-2	観光政策	38
3-3	教育政策	40
4	公共交通ネットワーク	41
4-1	各市町における公共交通政策	41
4-2	北部圏の公共交通ネットワークの状況	56
4-3	北部圏の公共交通事業環境の状況	57
5	移動に関する地域の現状	62
5-1	山間部を中心とした人口減少・高齢化	62
5-2	移動ニーズの縮小化	63
5-3	低密な居住地の広範囲への分布	64
5-4	通学需要の縮小と学校の統廃合	65
5-5	観光需要の動向	67
6	北部圏における公共交通の現状	68
6-1	利用の低迷するバス路線・便の存在	68
6-2	長大路線による運行効率の低下	69
6-3	幹線バス路線・フィーダー路線の収益悪化	70
6-4	バスと航路の相互連携	70
6-5	多様な公共交通サービスの混在	71
6-6	深刻な運転手不足	72
第2編	大分県北部圏地域公共交通計画	73
1	はじめに	73
1-1	計画策定の背景と目的	73
1-2	本計画の位置づけ	74
2	計画の対象区域	75
3	計画期間	75

4	北部圏の地域公共交通に求められる課題	76
4-1	「利便性」に関する課題.....	77
4-2	「効率性」に関する課題.....	80
4-3	「持続可能性」に関する課題.....	85
5	計画の基本的な方針、目標	89
5-1	基本的な方針と目標.....	89
5-2	地域の現状・問題点と計画の目標の関係.....	90
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.....	92
5-4	計画の目標.....	94
6	実施事業	98
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.....	99
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
	北部圏で目指す指標.....	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
	北部圏で目指す指標.....	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
	北部圏で目指す指標.....	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。

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「大分県北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

本計画では大分県北部圏（中津市、豊後高田市、宇佐市）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、対象地域の北部圏においては、国庫補助対象地域間幹線バス路線は 4 系統運行している。（中日線、中安線、国道中高線、伊美線）

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、対象地域内の各市では、地域公共交通計画や地域公共交通利便増進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・改善に向けた取り組みを行っている。

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。

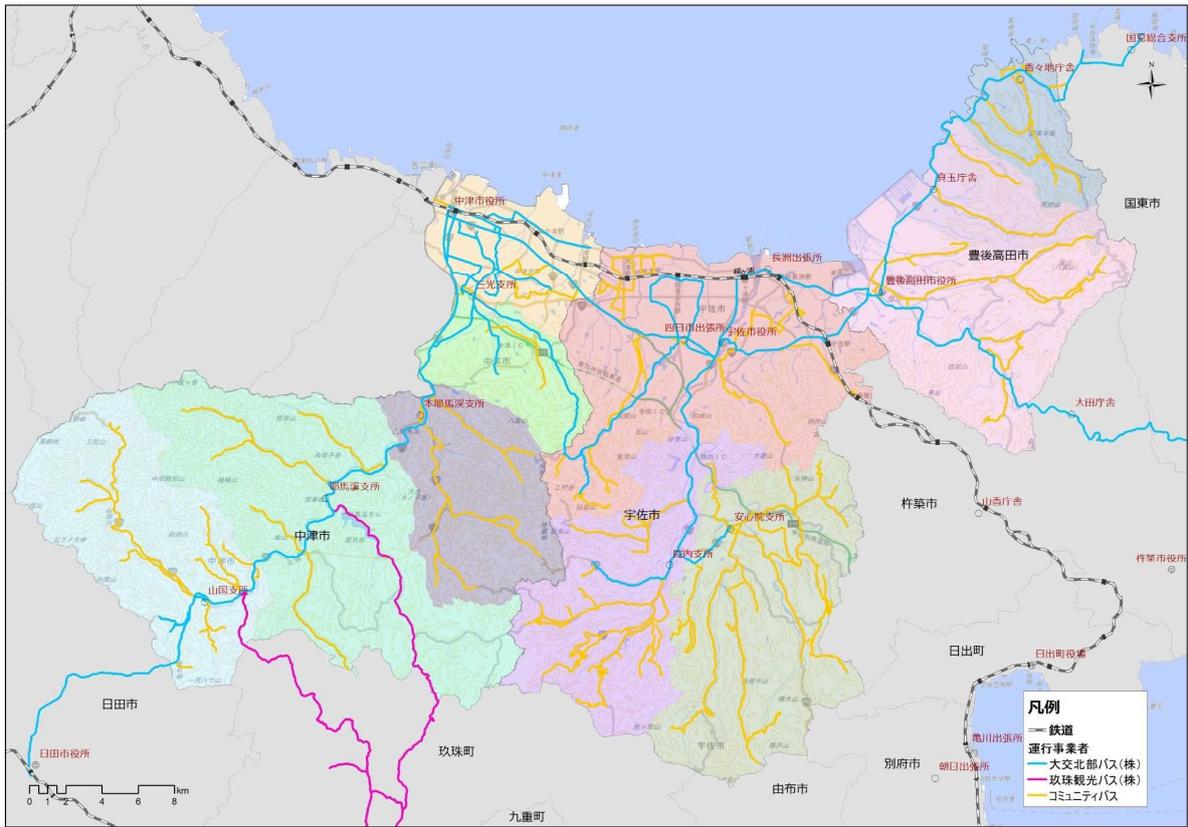


図 1 本計画の対象地域

1 大分県北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

北部圏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。

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。

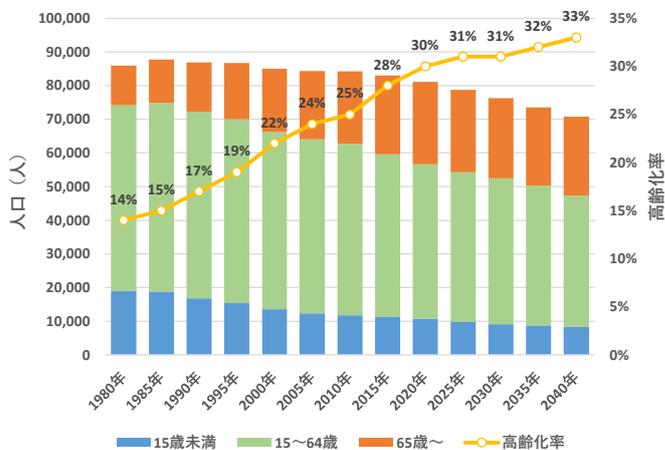


図2 中津市の人口・高齢化率推移

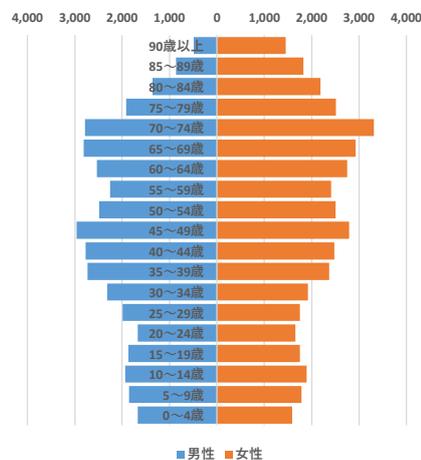


図3 中津市の人口ピラミッド

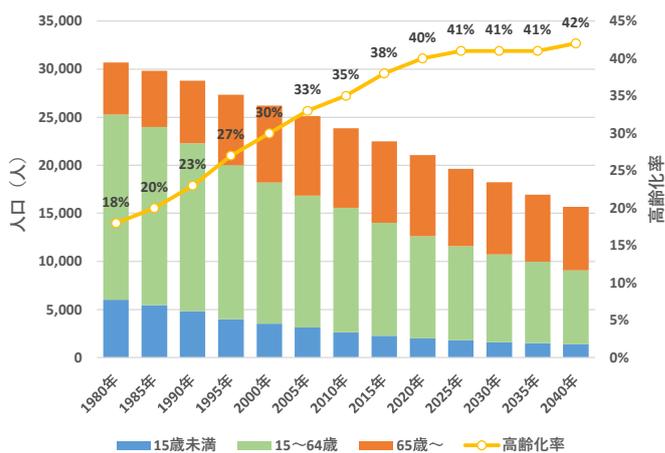


図4 豊後高田市の人口・高齢化率推移

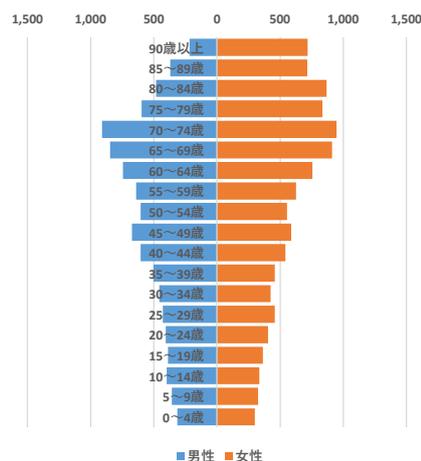


図5 豊後高田市の人口ピラミッド

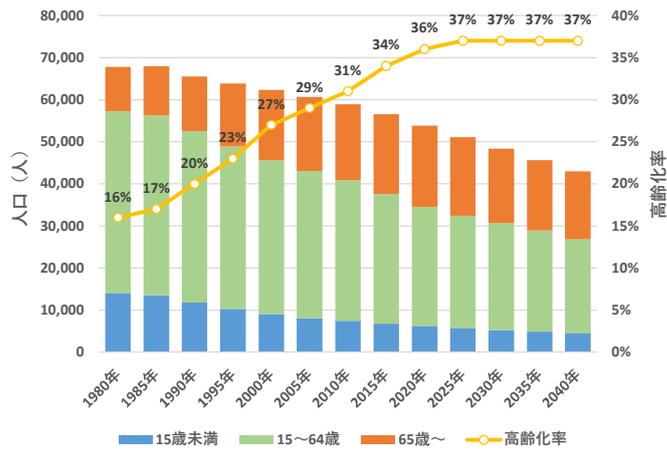


図 6 宇佐市の人口・高齢化率推移

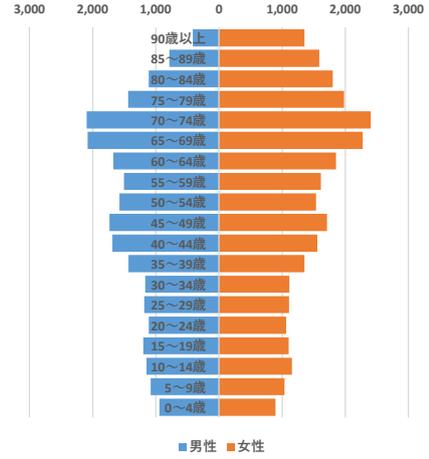


図 7 宇佐市の人口ピラミッド

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

中津市中心部に人口が集積しているほか、宇佐市および豊後高田市役所周辺や各市の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。

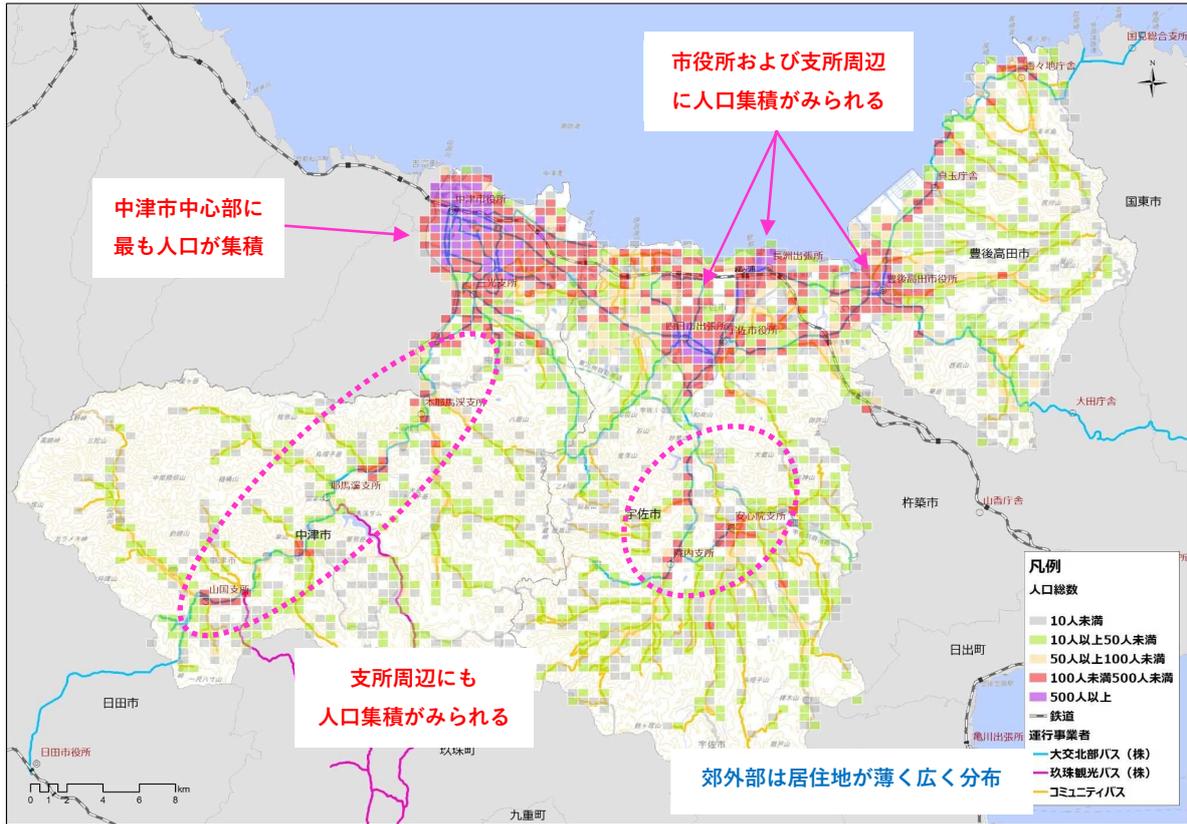


図 8 北部圏の人口分布

資料：平成 27 年国勢調査

(3) 人口増減

中津市、豊後高田市、宇佐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。

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。

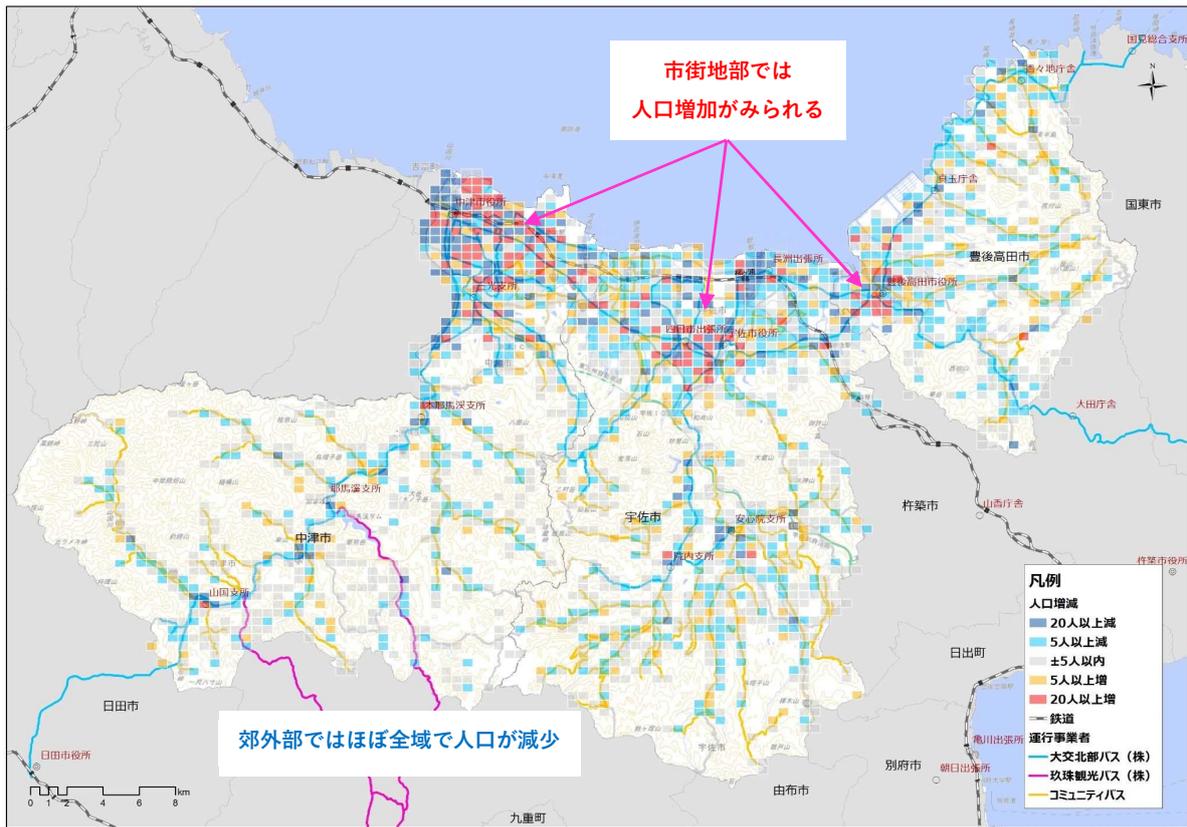


図 9 北部圏の人口増減

資料：平成 27 年国勢調査

(4) 高齢化の状況

人口集積のみられる中津市中心部や宇佐市中心部はやや高齢化率が低い傾向にある。豊後高田市全域および2市の郊外部・山間部は、高齢化率が50%以上となる地区が広く分布している。中津市では山国地区、宇佐市では安心院地区で高齢化率が高い。

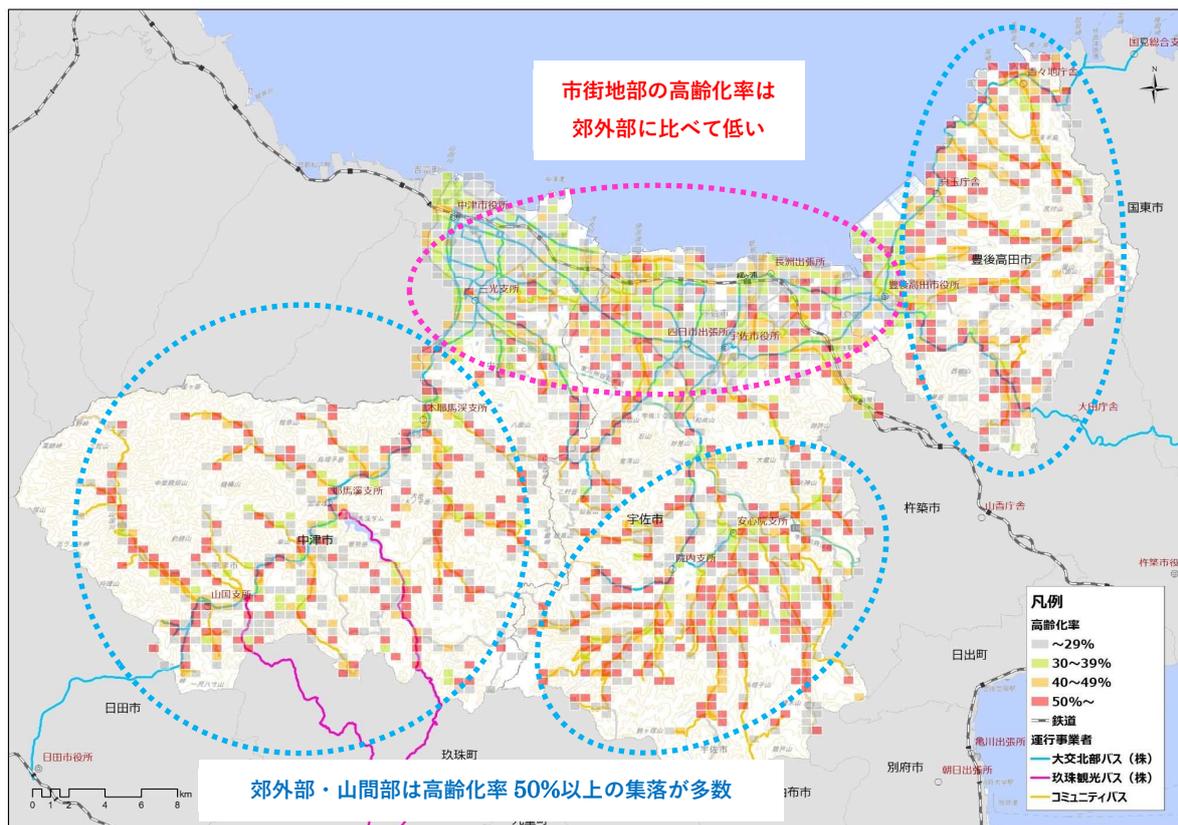


図 10 北部圏の高齢化率分布

資料：平成27年国勢調査

(5) 人口の転入・転出

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。宇佐市は他の2市とは異なり、35歳～54歳での人口転出が多い。



図 11 中津市における人口の社会増減

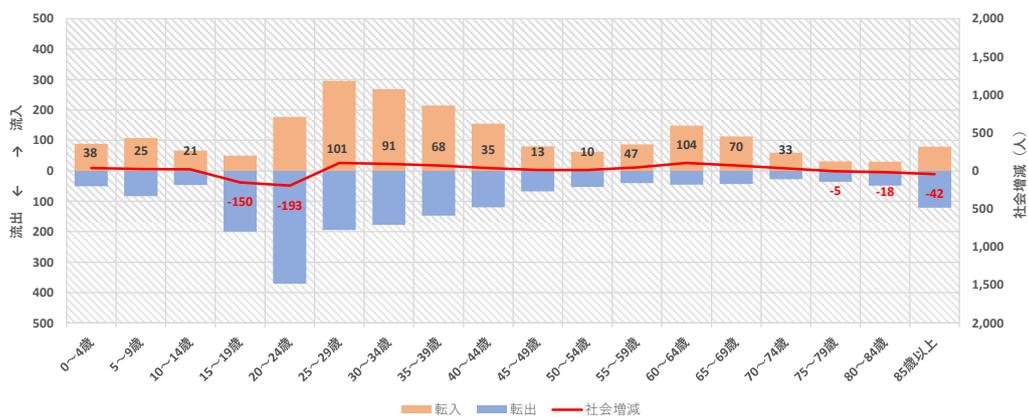


図 12 豊後高田市における人口の社会増減



図 13 宇佐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、北部圏の隣接市町間の流動に加え、圏域外・県外との往来も多い。

通学者は、就業者と同様に居住する市で通学する人の割合が高いが、圏域内では豊後高田市から宇佐市・中津市、宇佐市から中津市など西向きの流動が多い。

北部圏から大分市や北九州市など圏域・県をまたぐ移動だけでなく、福岡県の近隣市町村から中津市と宇佐市への通学も一定数存在している。

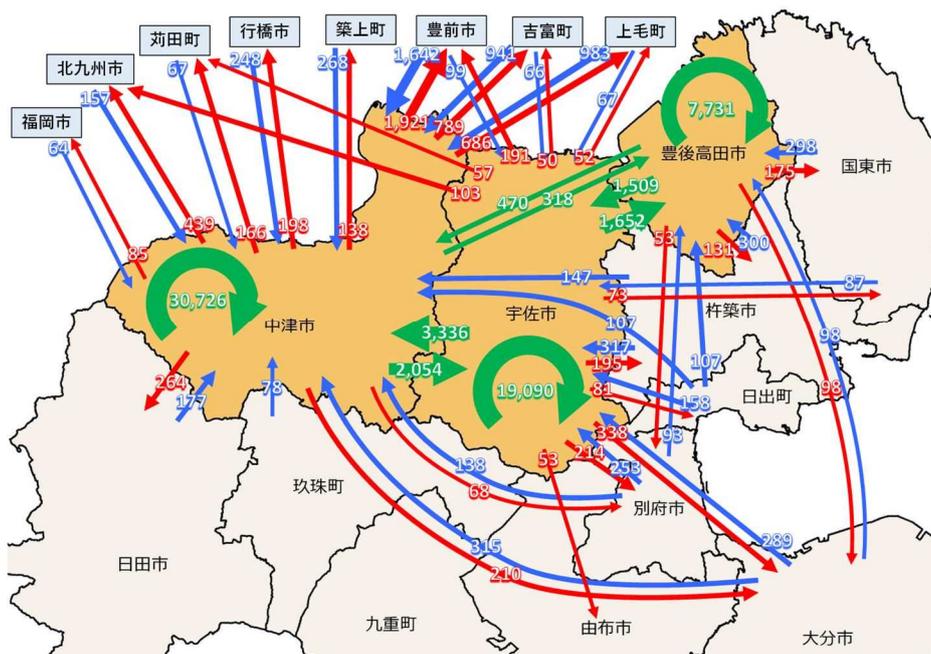


図 14 就業者の流動

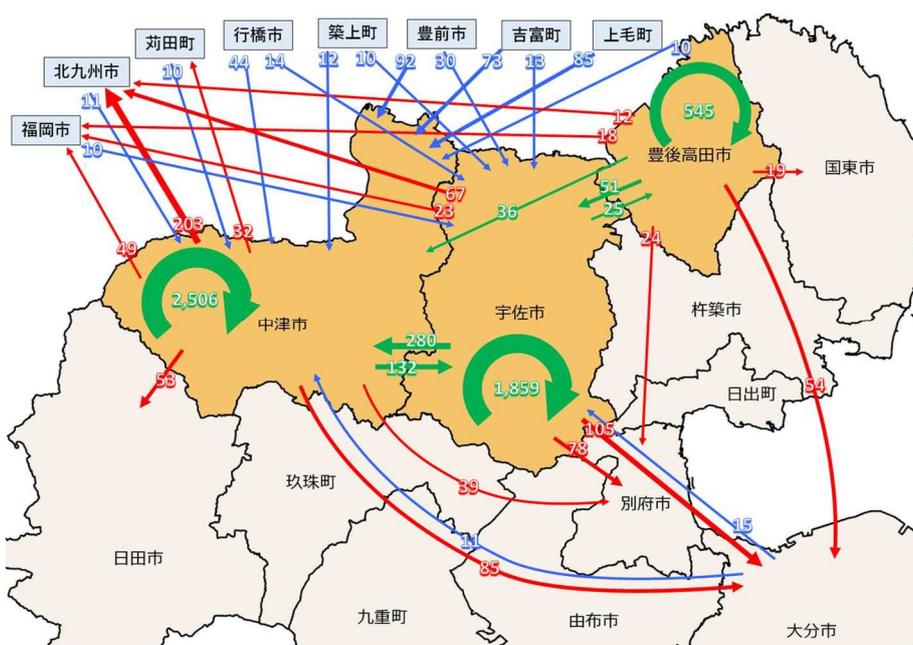


図 15 通学者（15歳以上）の流動

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、本耶馬溪・耶馬溪地区と院内地区を除く地区では、「一人暮らし」、「夫婦二人」世帯の割合が60～70%と高い割合を示しており、2地区においても50%を超えている。

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、60%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%を超えており、3人に1人程度は高齢独居世帯となっている。

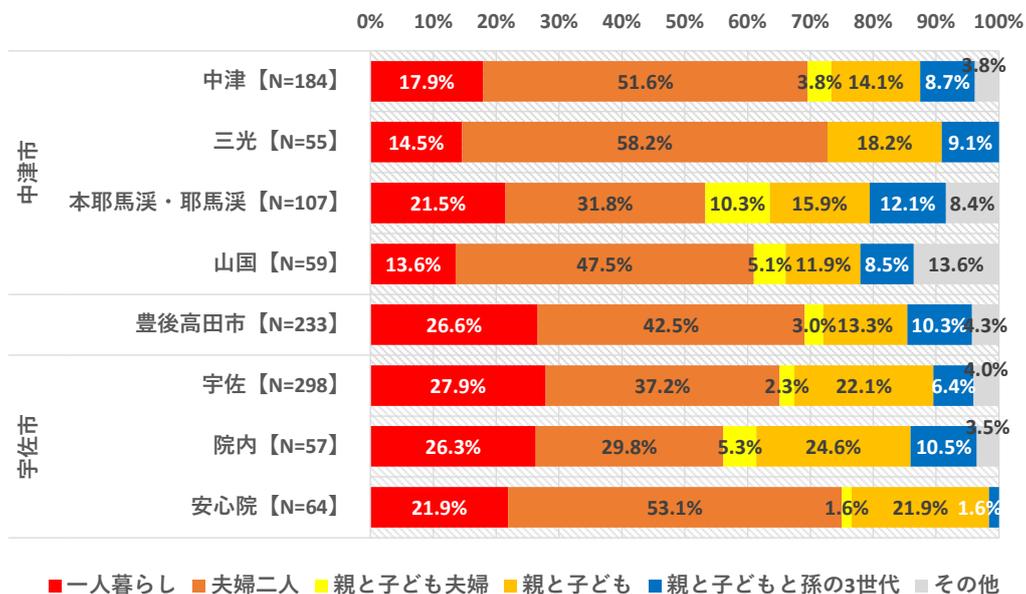


図 16 居住地別の家族構成

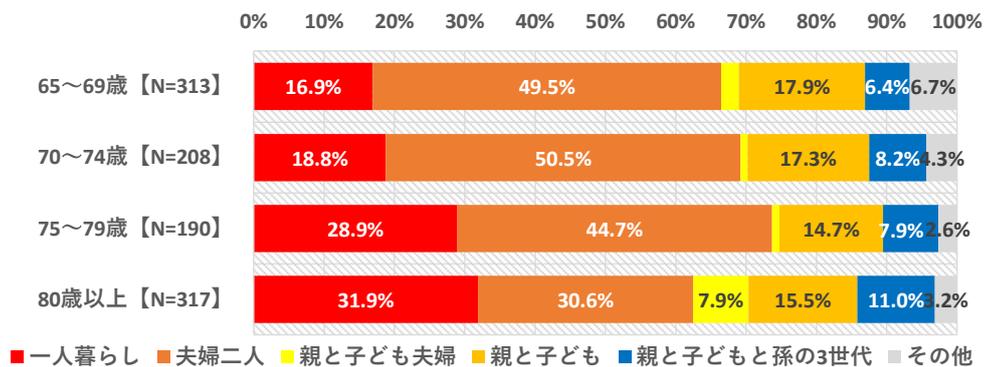


図 17 年齢別の家族構成

資料：北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70%程度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、山国地区や安心院地区においては運転免許の保有率が高く、いずれの地区でも70%以上の高齢者が免許を保有しており、豊後高田市の運転免許の保有率が最も低く、60%を下回る結果となった。

性年齢別では、男女ともに加齢により運転免許保有率は低下する傾向を示しているが、女性の運転免許保有率の減少が著しい。一方で、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。

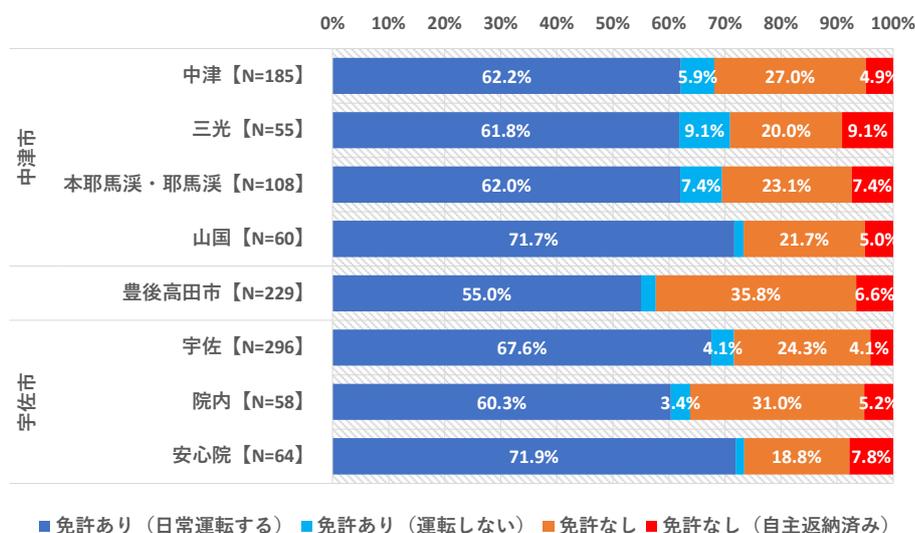


図 18 居住地別の運転保有状況

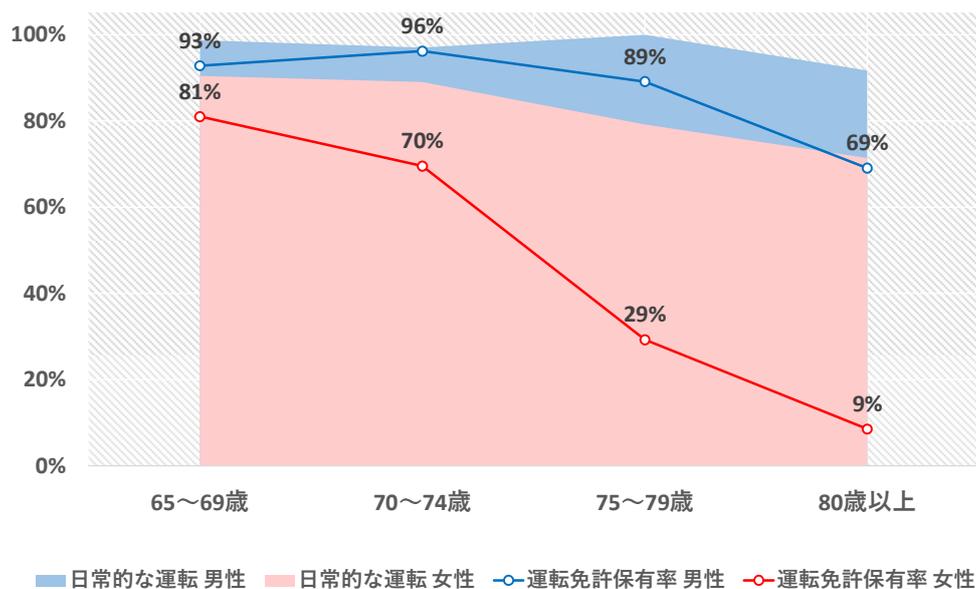


図 19 性年齢別の運転免許保有率・日常的な運転の有無

資料：北部圏住民アンケート

(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、80歳以上では男性で70%程度、女性は約50%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、80%以上と高い割合を示しており、最も低い数値を示した親と子ども夫婦世帯と比べると30%程度の差がみられる。

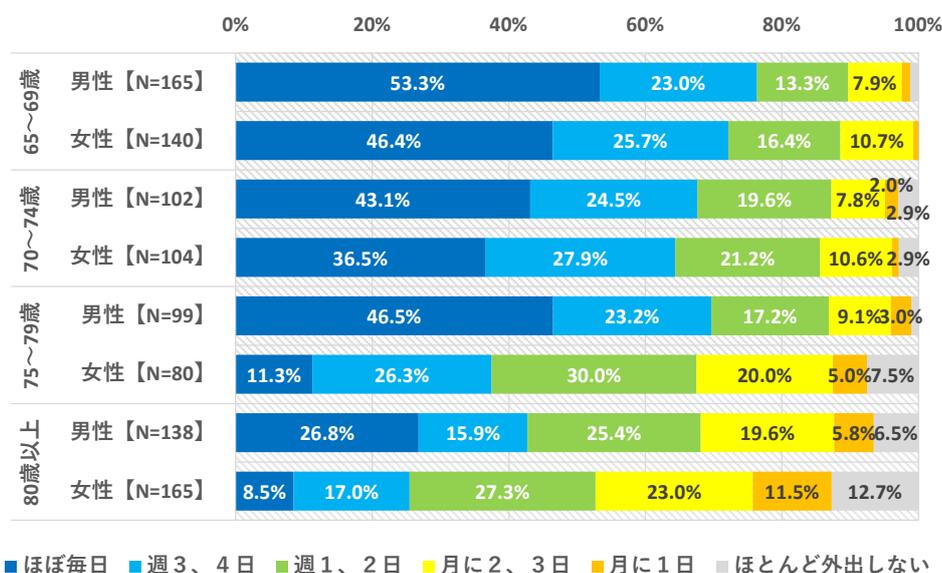


図 20 性年齢別の外出頻度

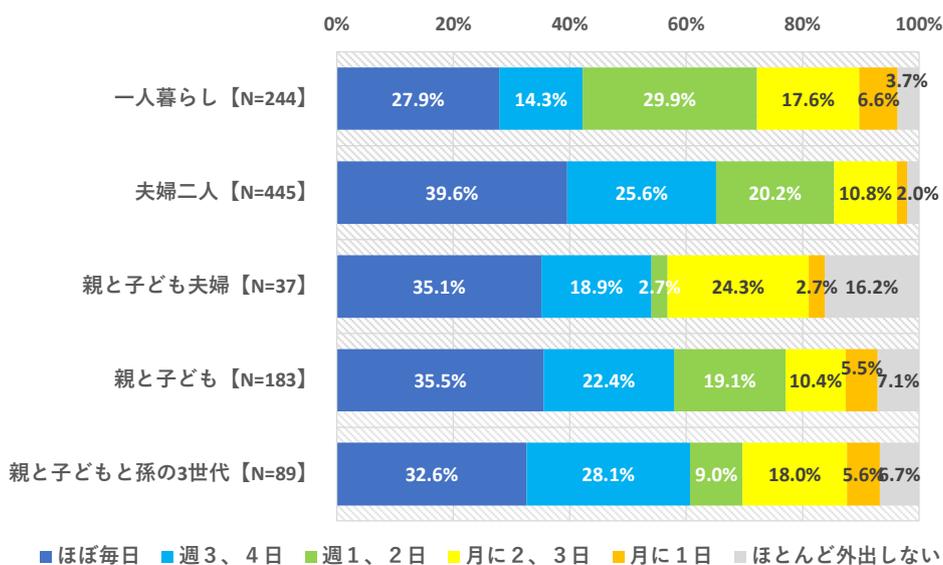


図 21 家族構成別の外出頻度

資料：北部圏住民アンケート

(4) 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%以上の差がみられる。

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。

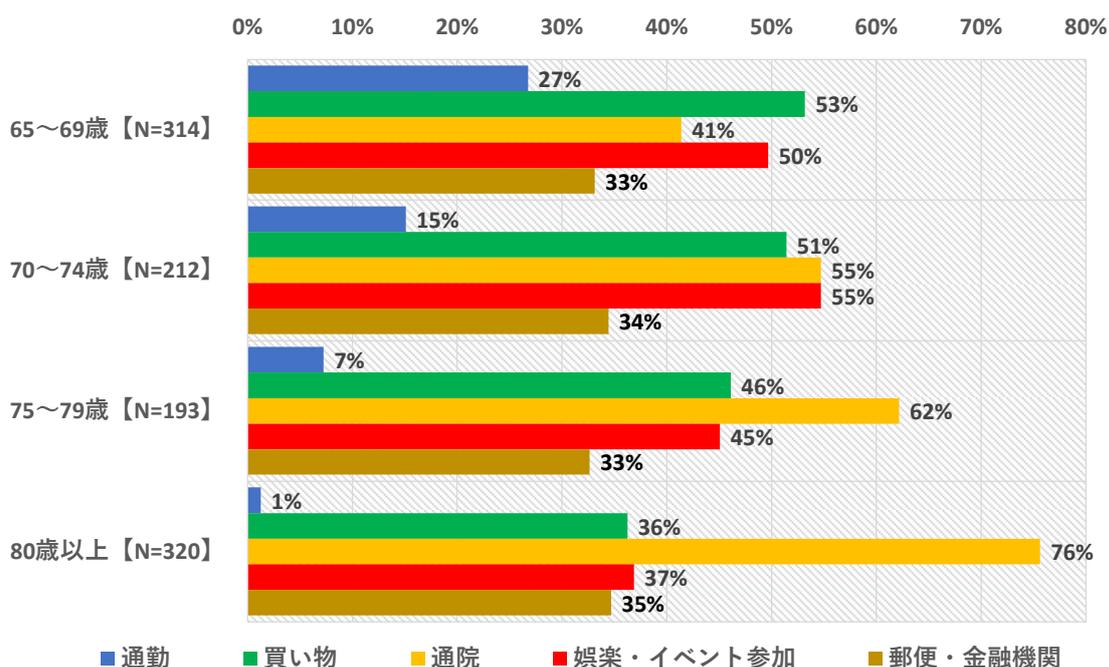


図 22 年齢別の外出目的

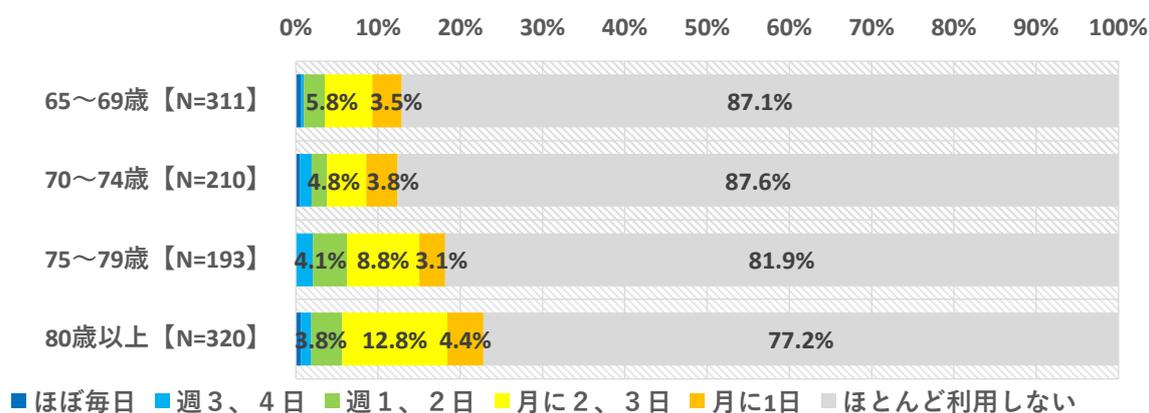


図 23 年齢別の公共交通利用頻度

資料：北部圏住民アンケート

(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、「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。

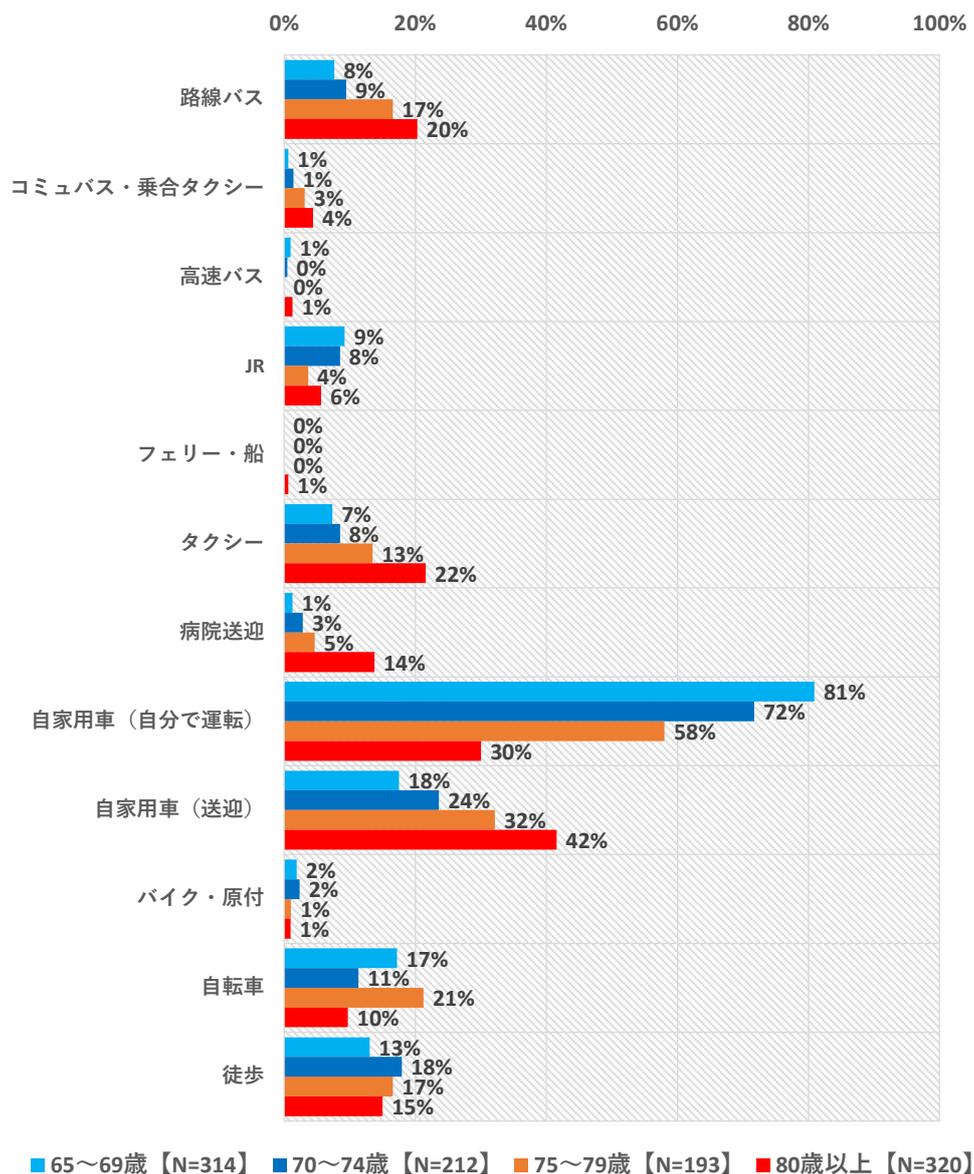


図 24 年齢別の移動手段

資料：北部圏住民アンケート

(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、7時台から増加をはじめ、10時をピークに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、本耶馬溪・耶馬溪地区や院内地区は他の地区に比べ早い時間帯に外出する傾向にある。

帰宅時刻の全体的な傾向として、ピークは12時と15~17時の2回に分かれており、ほとんどの地区で2つの時間帯に集約していることから、目的の内容や場所によって帰宅時間が大きく変化することが想定される。また、本耶馬溪・耶馬溪地区住民は15~17時に帰宅する人の割合が多く、宇佐地区住民は、12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。

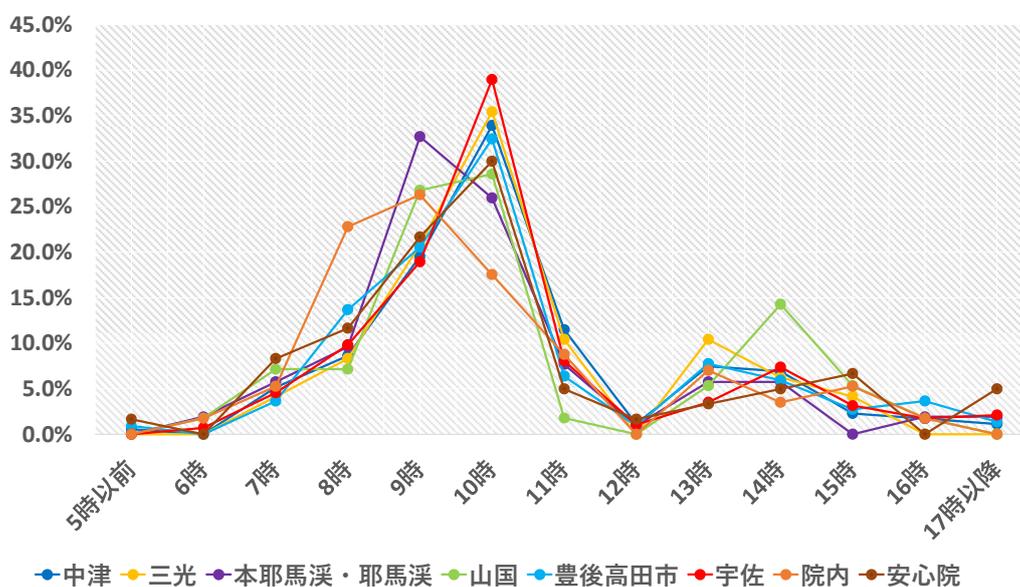


図 25 地区（市町）別の外出時刻

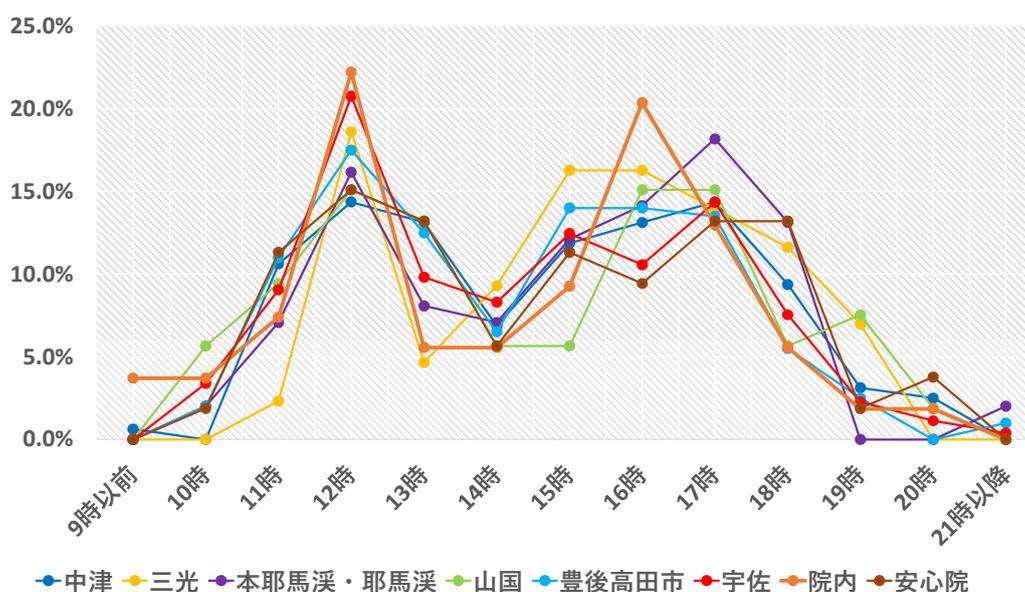


図 26 地区（市町）別の帰宅時刻

資料：北部圏住民アンケート

(7) 外出目的地

中津市では、山国地区を除く4地区に居住する高齢者が中心部である中津地区で用事を済ませる傾向にある。一方で、山国地区の50%以上が「その他（日田市方面）」を選択しており、日常生活における依存度は高いと想定される。

豊後高田市や宇佐市においても、居住する市中心部で用事を済ませる傾向にある。

安心院地区においては10%程度が大分市・別府市方面に移動する等、一部の地区においては圏域内の移動にとどまらず、圏域をまたぐ移動もみられる。

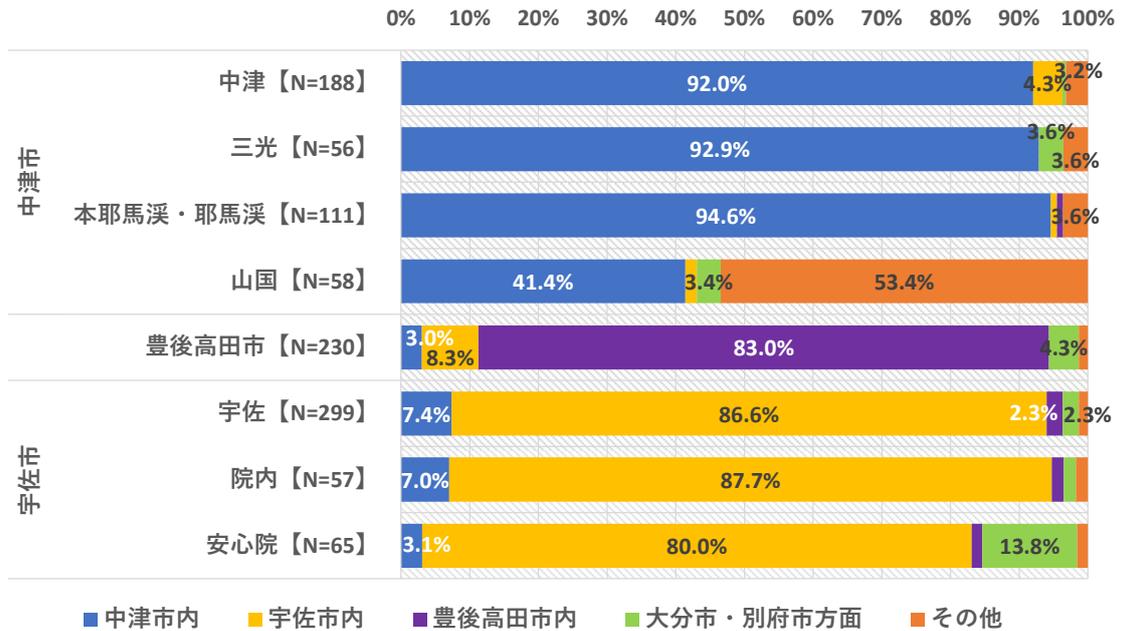


図 27 居住地別の目的地

資料：北部圏住民アンケート

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、特に大きな差はみられないが、65歳以上（高齢者）においても、回答者の90%以上が運転免許証を保有していることがわかる。

年齢別の自動車運転免許証の自主返納意向は、加齢とともに「現時点では自主返納するつもりは無いが、将来的に検討する」という回答が増加する傾向にある。

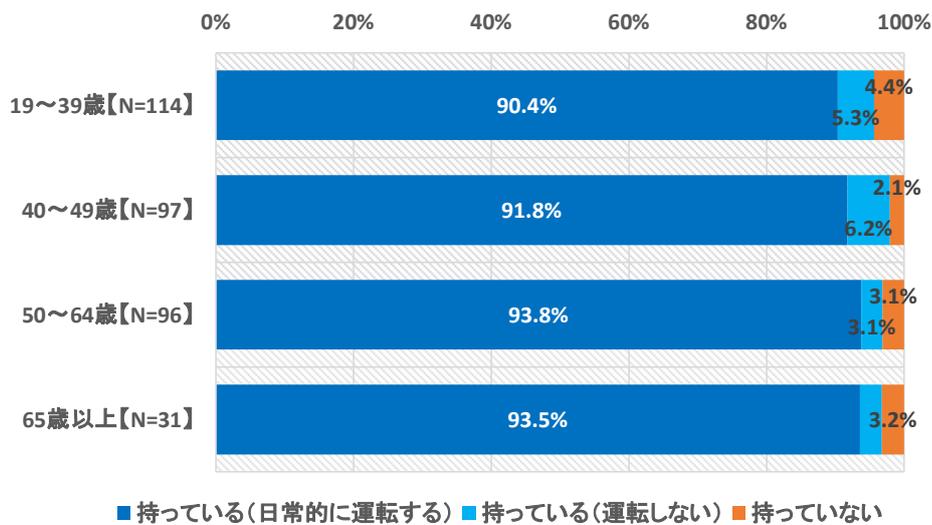


図 28 年齢別の自動車運転免許証の保有状況

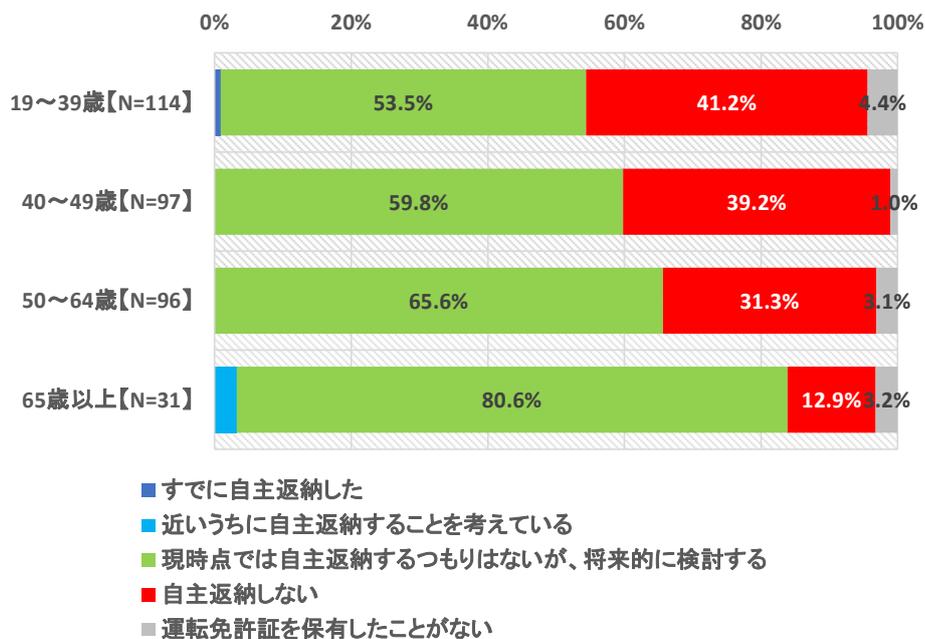


図 29 年齢別の自動車運転免許証の自主返納意向

資料：大分県住民 Web アンケート

(2) 外出頻度

加齢とともに外出頻度は減少する傾向にあり、19～39歳の若年層は約90%がほぼ毎日外出しているが、65歳以上の高齢者では毎日外出する人の割合は、約50%まで低下するため、年齢による外出頻度の差がみられた。

公共交通の利用有無別の外出頻度は、両者の間に大きな変化はみられない。

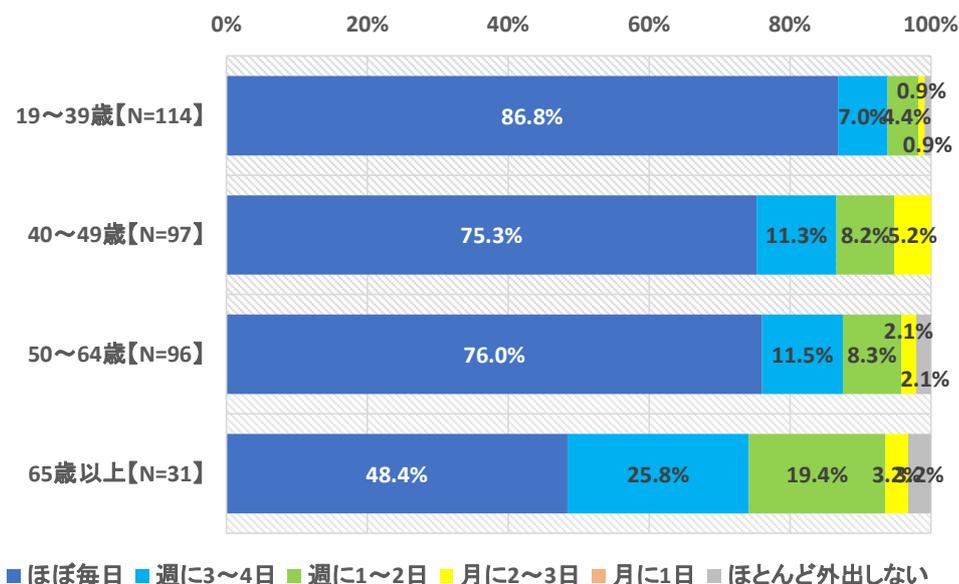


図 30 年齢別の外出頻度

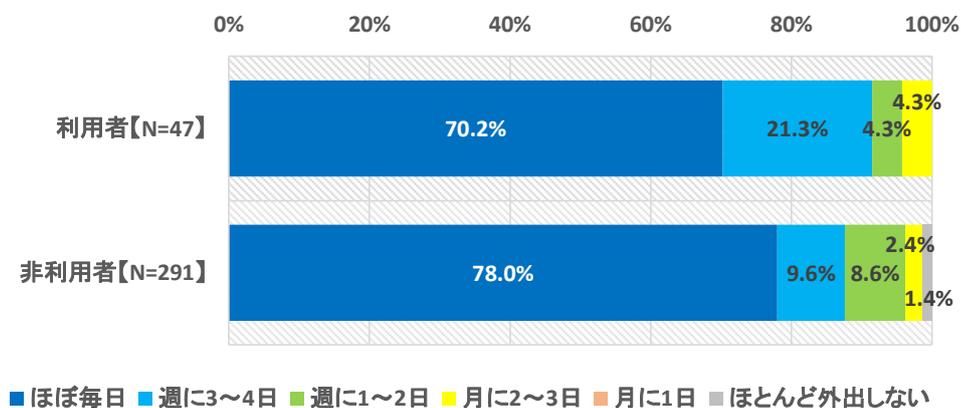


図 31 公共交通利用有無別の外出頻度

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「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。

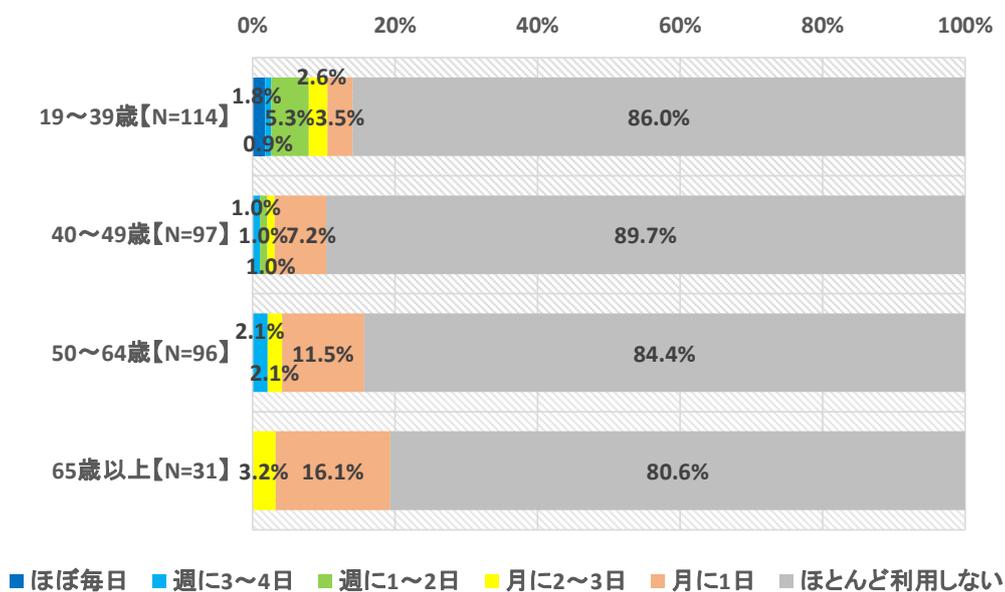


図 32 年齢別の公共交通の利用頻度

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、全体の半数以上を占め、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、「通院」や「娯楽・イベント」目的の外出が多い傾向にある。

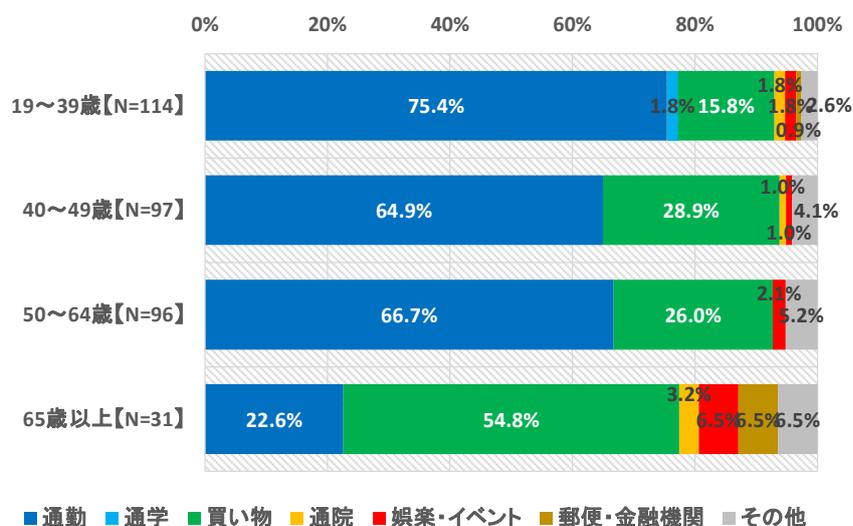


図 33 年齢別の最も多い外出目的

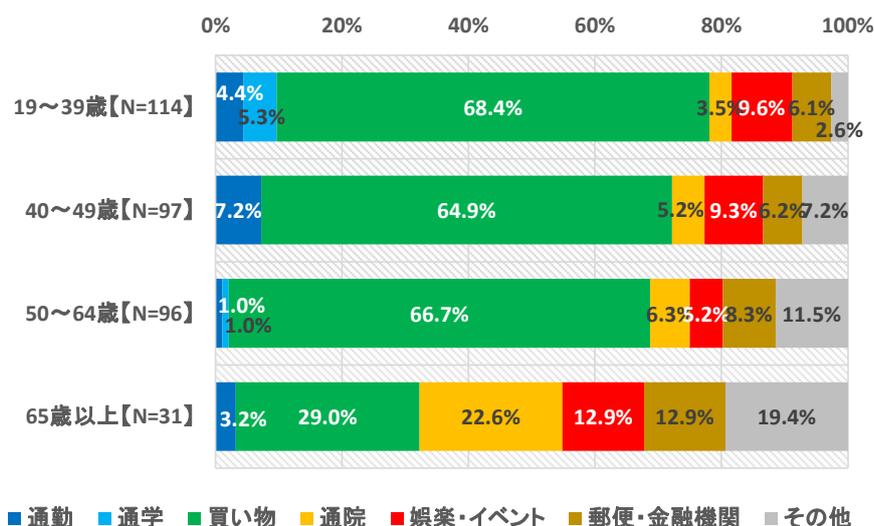


図 34 年齢別の2番目に多い外出目的

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。

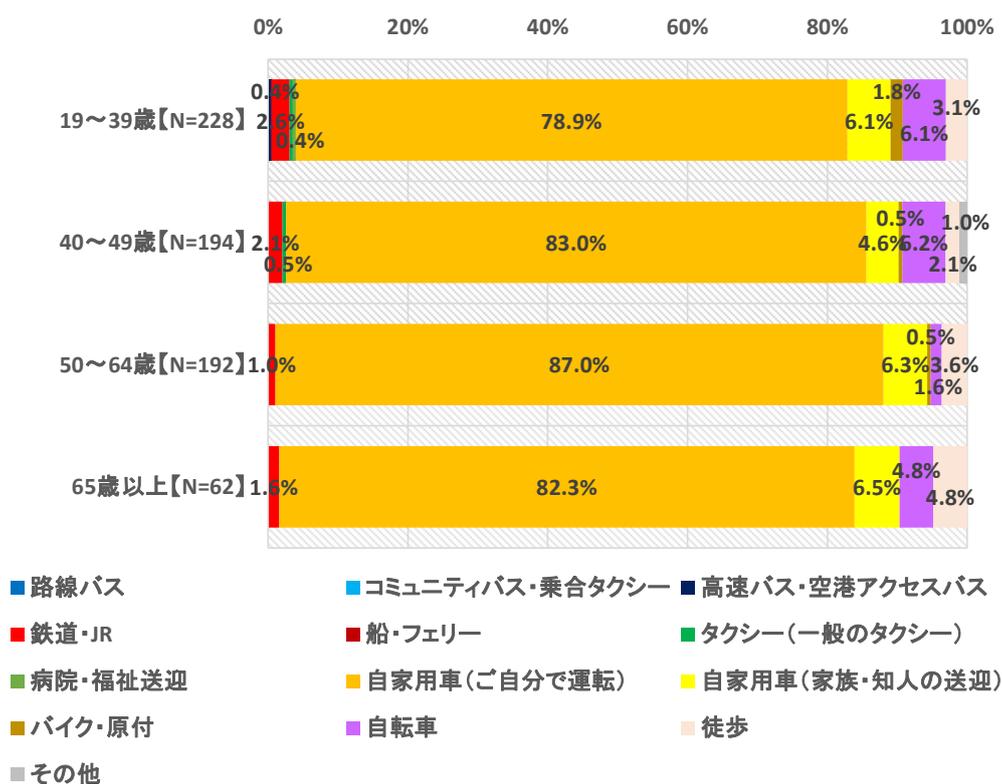


図 35 年齢別の移動手段

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、8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時が最も多いが、午後の時間帯にも一定数存在するため、外出目的地や追加の用事の有無等により、帰宅時間は分散している。

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10時、帰宅時刻は午後にも一定数存在するが、12時をピークに午前中までに帰宅する人の割合が多いため、早めに用事を済ませて帰宅する人の割合が多い。

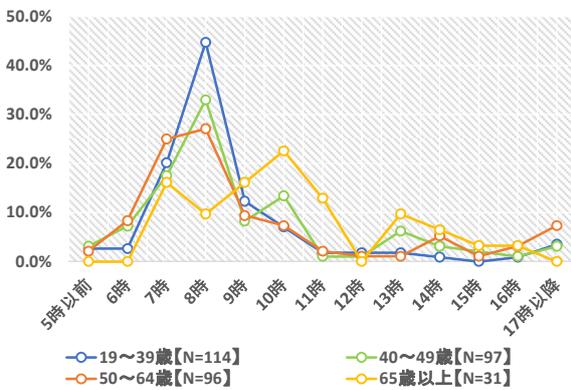


図 36 年齢別の最も多い外出時刻

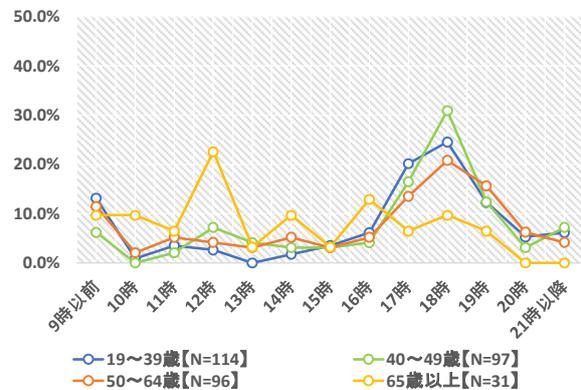


図 37 年齢別の最も多い帰宅時刻

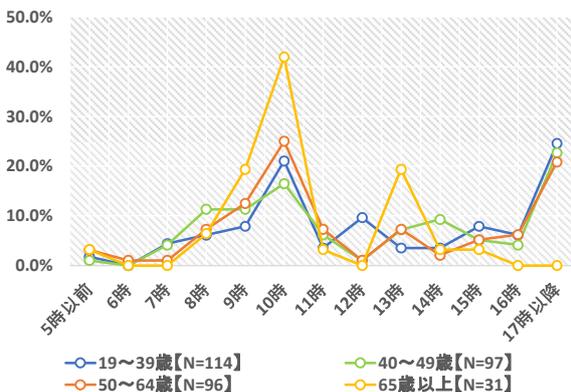


図 38 年齢別の2番目に多い外出時刻

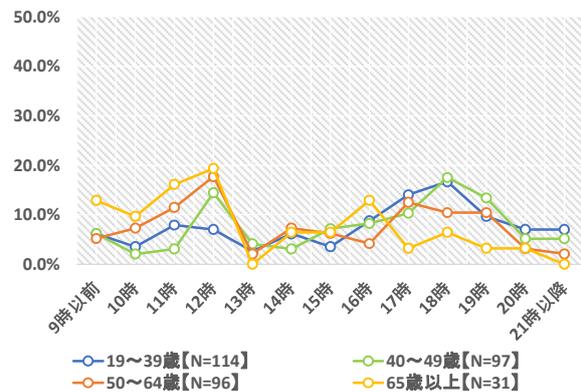


図 39 年齢別の2番目に多い帰宅時刻

資料：大分県住民 Web アンケート

(7) 外出目的地

居住する市別の外出目的地について、3市ともに居住する市が多い傾向にあるが、中津市は他の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%程度多い。

北部圏域内の移動は宇佐市から中津市、豊後高田市から中津市、宇佐市が10%程度存在しており、市域をまたぐ移動が一定数存在する。

最も多い外出目的地について、中津市は福岡県が10%程度、豊後高田市では大分市、別府市、福岡県がそれぞれ10%未満存在するため、圏域・県をまたぐ日常的な移動がみられる。

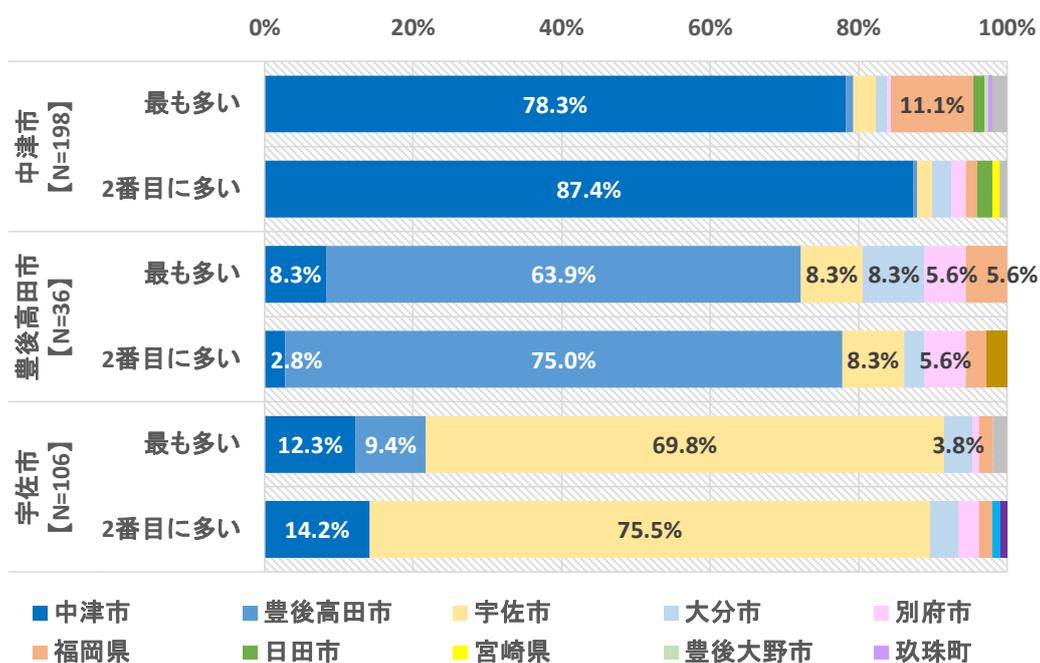


図 40 居住する市町別の外出目的地

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、居住する市に存在する高校へ進学する学生が多くを占めるが、圏域内の通学流動も一定数存在する。

北部圏は福岡県の北九州地区と隣接していることから、中津市の東九州龍谷高等学校（私立）をはじめ、中津市3校（中津北、中津東、中津南）や宇佐市の柳ヶ浦高等学校（私立）には、福岡県内からの通学者も一定数存在し、県をまたぐ通学もみられる。

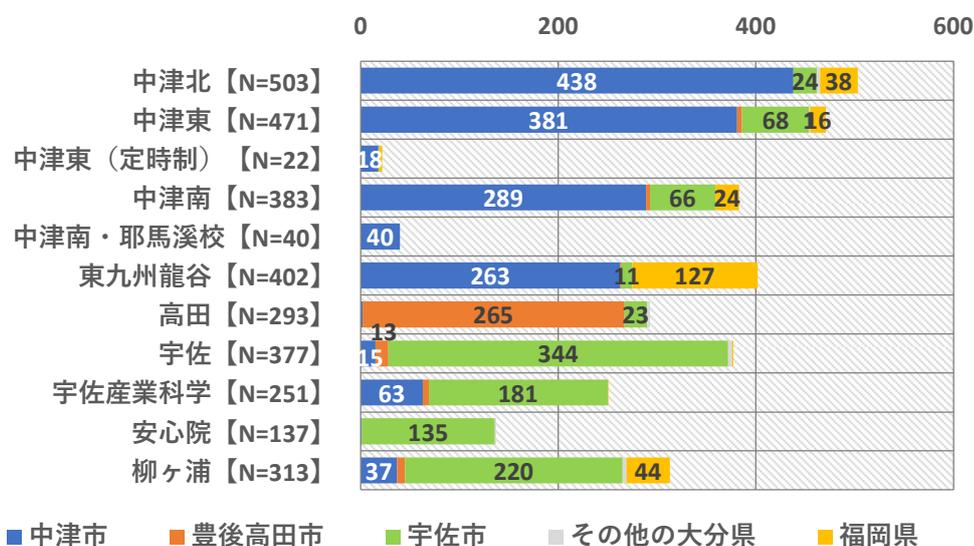


図 41 高校別の学生の居住地

資料：北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、中津南高等学校耶馬溪校や安心院高等学校、柳ヶ浦高等学校の3校を除き、自転車の利用が60～80%程度と高い割合を占めている。また、雨天時には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、中津東高等学校（定時制）と柳ヶ浦高等学校を除き、およそ半数以上が雨天時には自家用車の送迎を利用している。

公共交通利用は高校ごとに10%未満から30%程度と差がみられ、中津南高等学校耶馬溪校や高田高等学校、安心院高等学校等のJR沿線から離れた場所に位置する高校を除き、JR利用が多い。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。

路線バスの利用はほとんどの高校で低い割合を示すが、中津南高等学校耶馬溪校の路線バス利用は30%を超える等、通学手段として欠かすことのできないことがわかる。

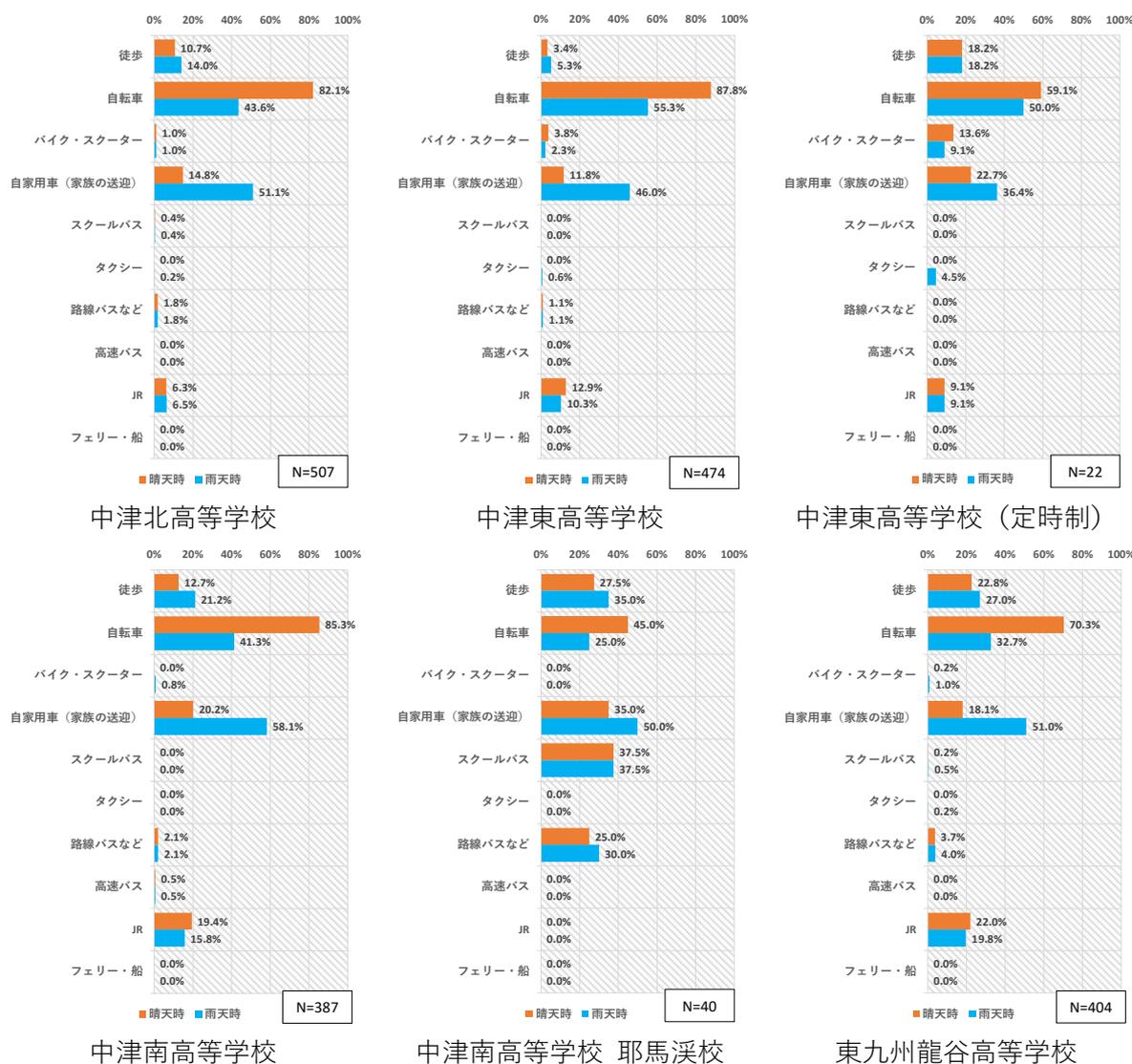
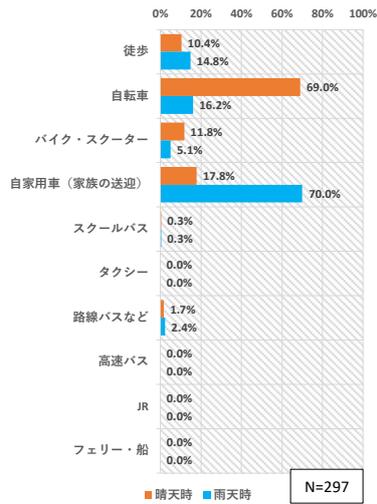
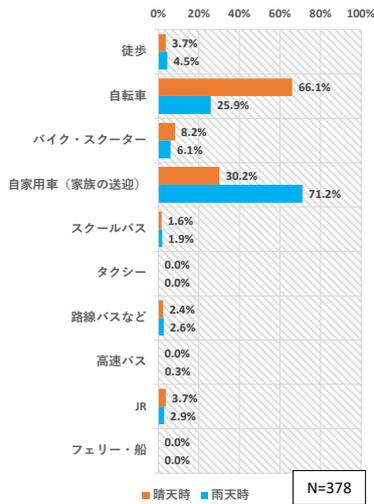


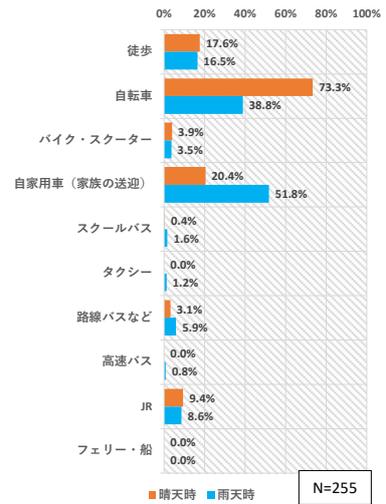
図 42 高校ごとの天候別の移動手段①



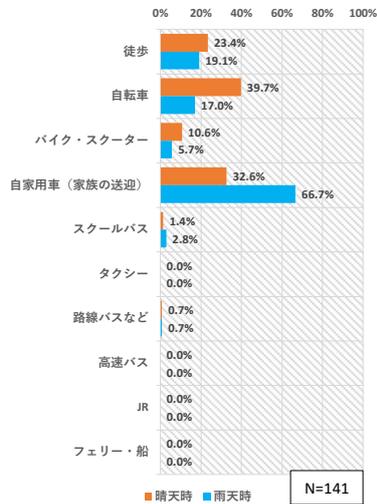
高田高等学校



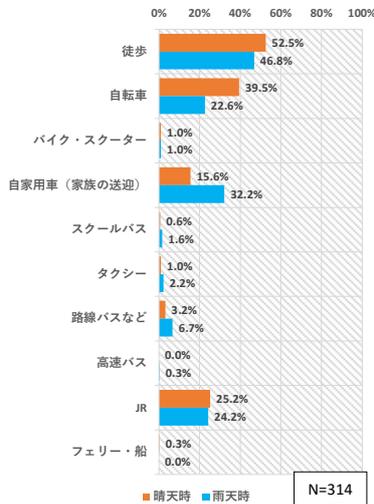
宇佐高等学校



宇佐産業科学高等学校



安心院高等学校



柳ヶ浦高等学校

図 43 高校ごとの天候別の移動手段②

資料：北部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（公共交通を利用する高齢者）

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」といった環境面の不満もみられる。

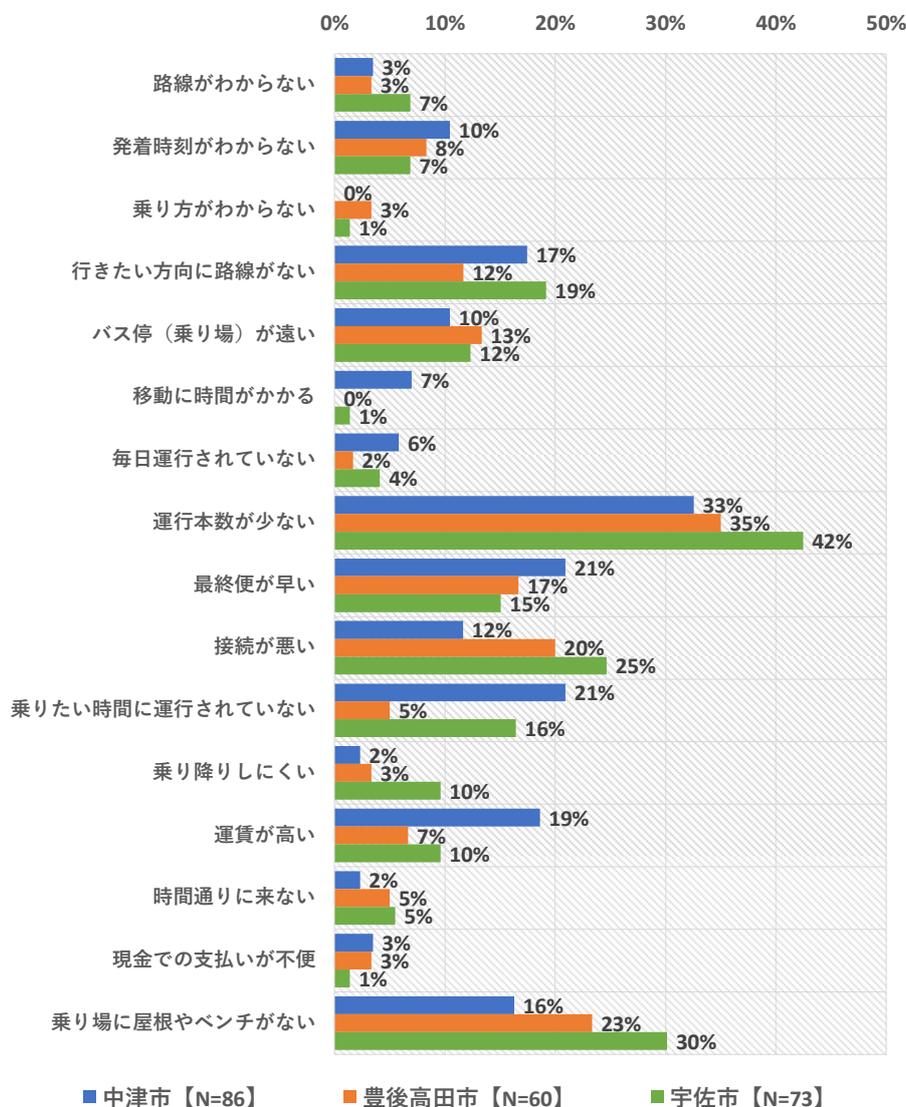


図 44 公共交通利用者の路線バスに対する不満点

資料：北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が、公共交通非利用者に比べ、公共交通利用者のほうが4倍近い割合を示すなど、公共交通の利用有無により割合は大きく異なる。

「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「運賃が高い」という運賃に対する不満がみられる。

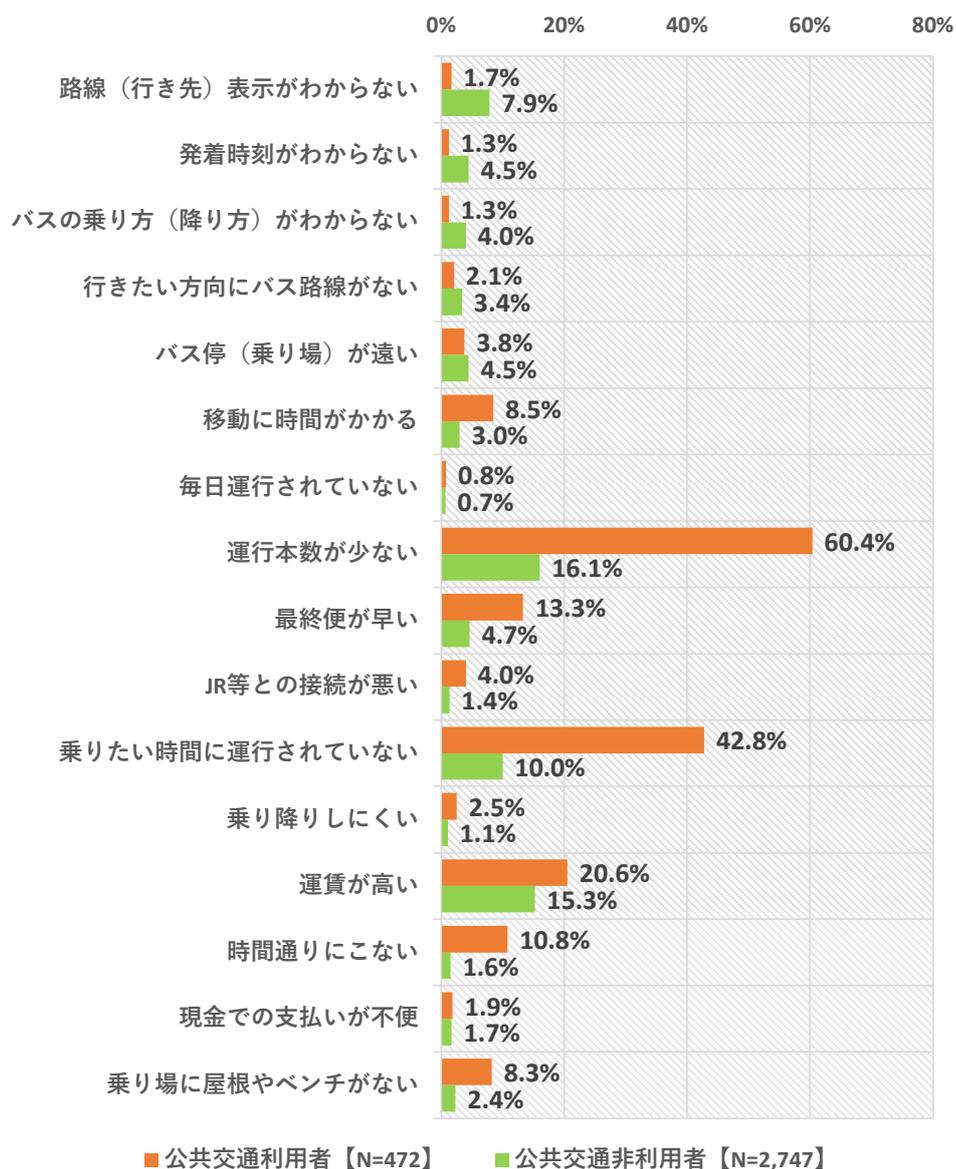


図 45 公共交通利用有無別の路線バスに対する不満（高校生）

資料：北部圏高校生アンケート

(3) 公共交通を利用しない理由（公共交通非利用の高齢者）

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%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」「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。

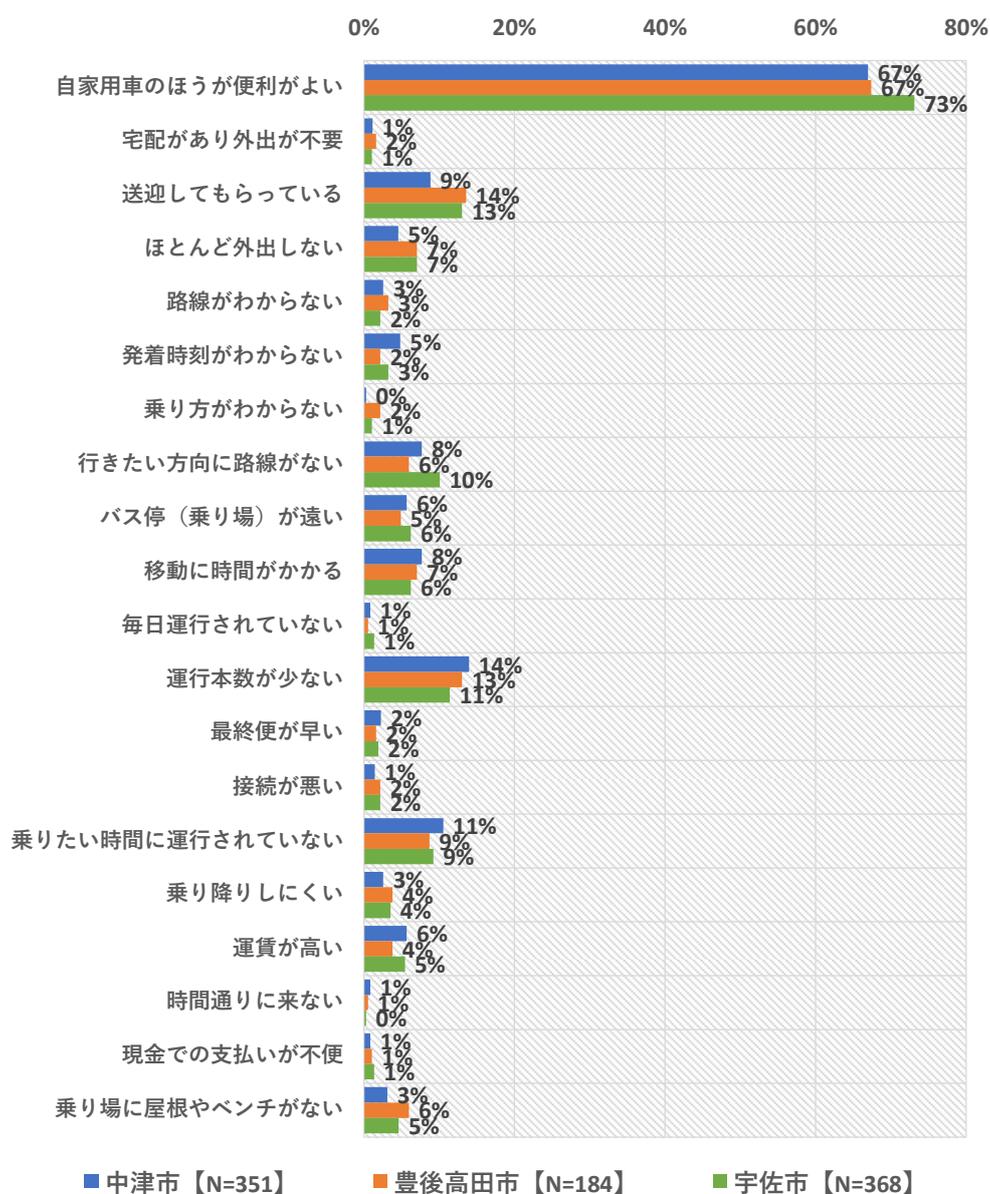


図 46 公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由

資料：北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（高齢者）

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、公共交通非利用者からは、「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。

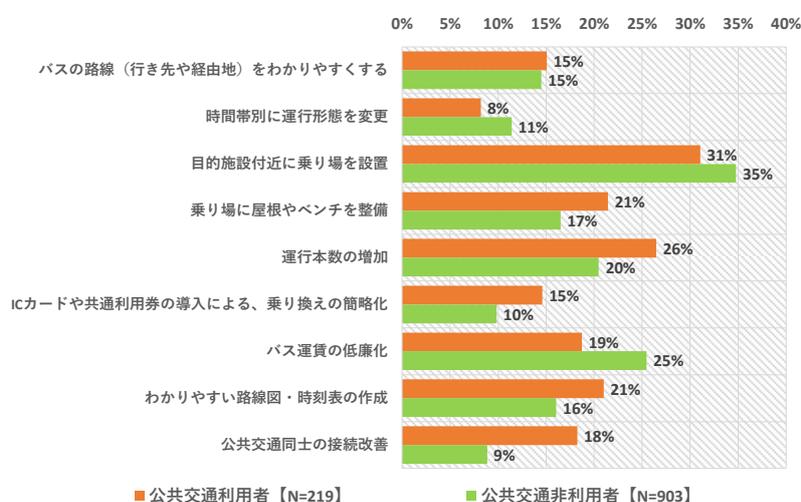


図 47 公共交通を見直す際に重視すること（公共交通の利用有無別）

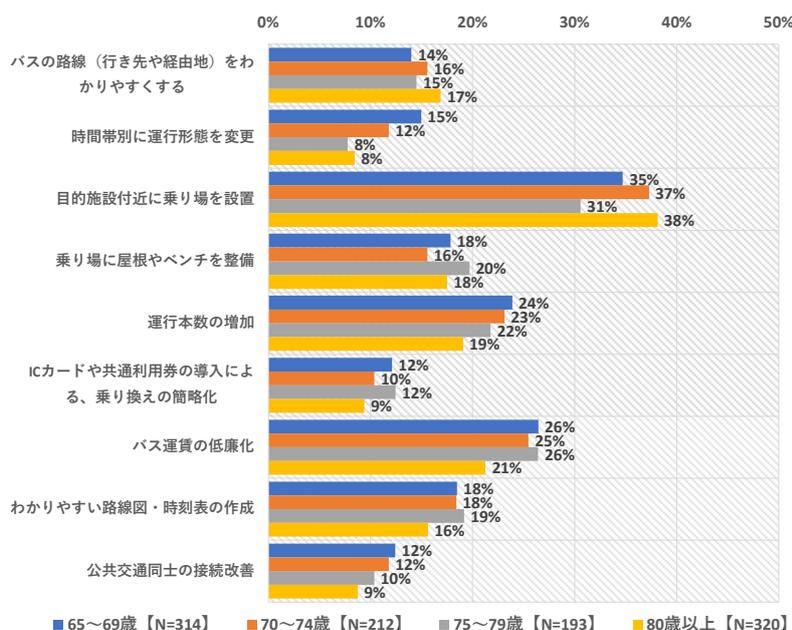


図 48 公共交通を見直す際に重視すること（年齢別）

資料：北部圏住民アンケート

(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、19～39 歳、40～49 歳のような比較的若い年齢層ほど「運行ダイヤや便数」を見直すべきという回答が多い傾向にあり、そのほかにも「自宅や目的地周辺までの公共交通の運行」や「運賃の均一化 (エリア定額等)」、「公共交通間の接続」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。

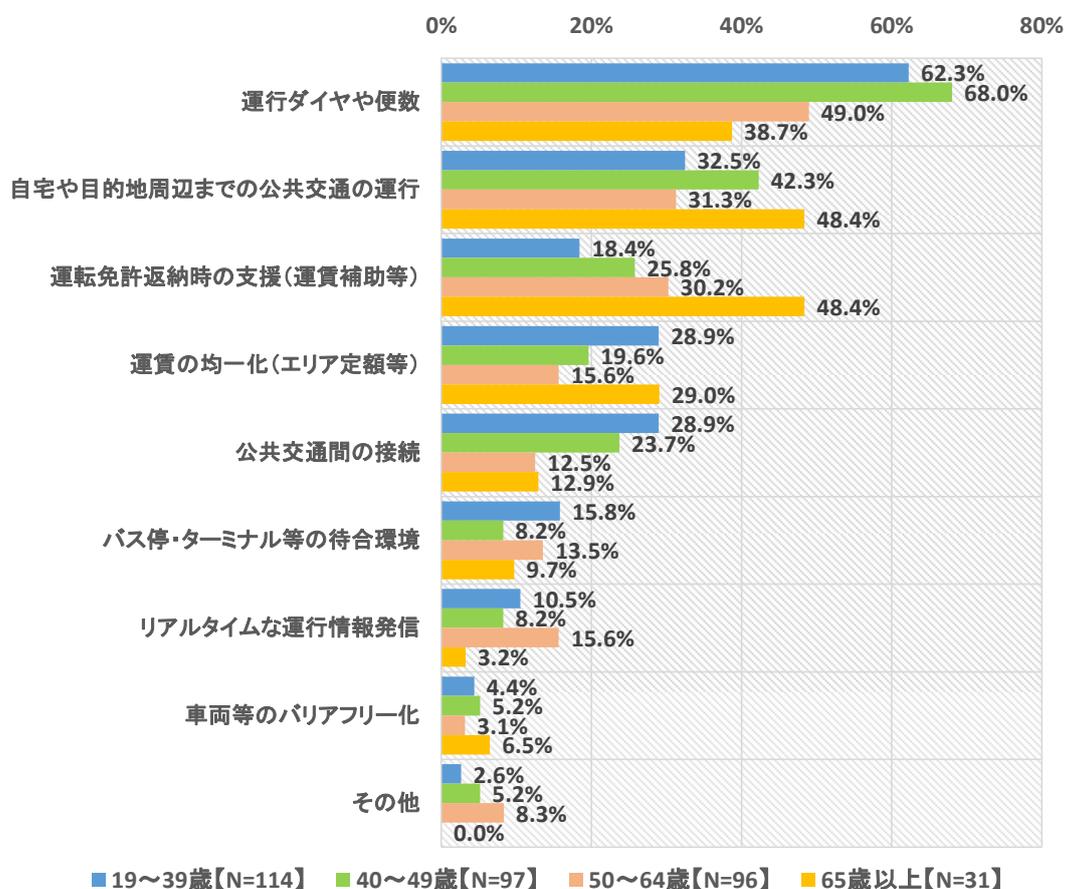


図 49 公共交通を見直す際に重視すること (年齢別)

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 50 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）

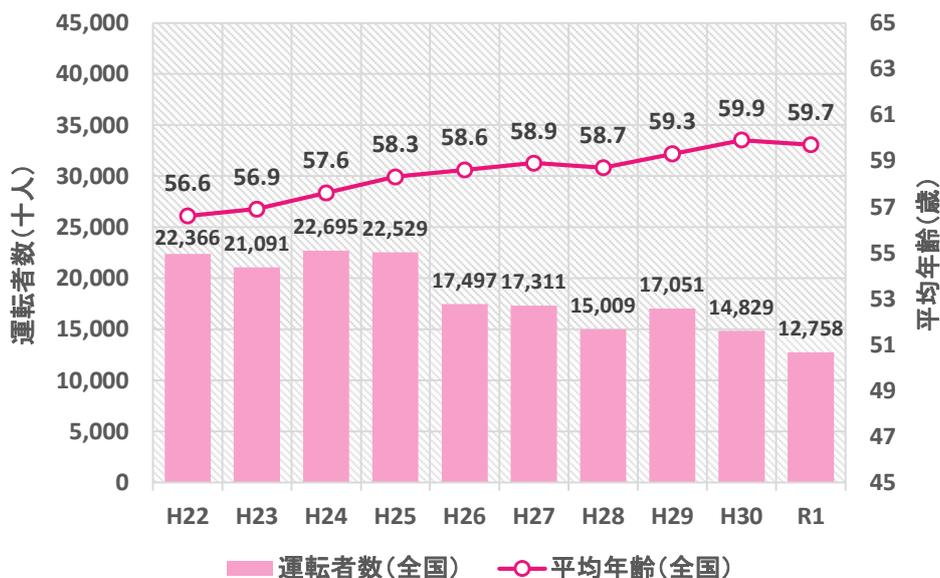


図 51 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）

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。

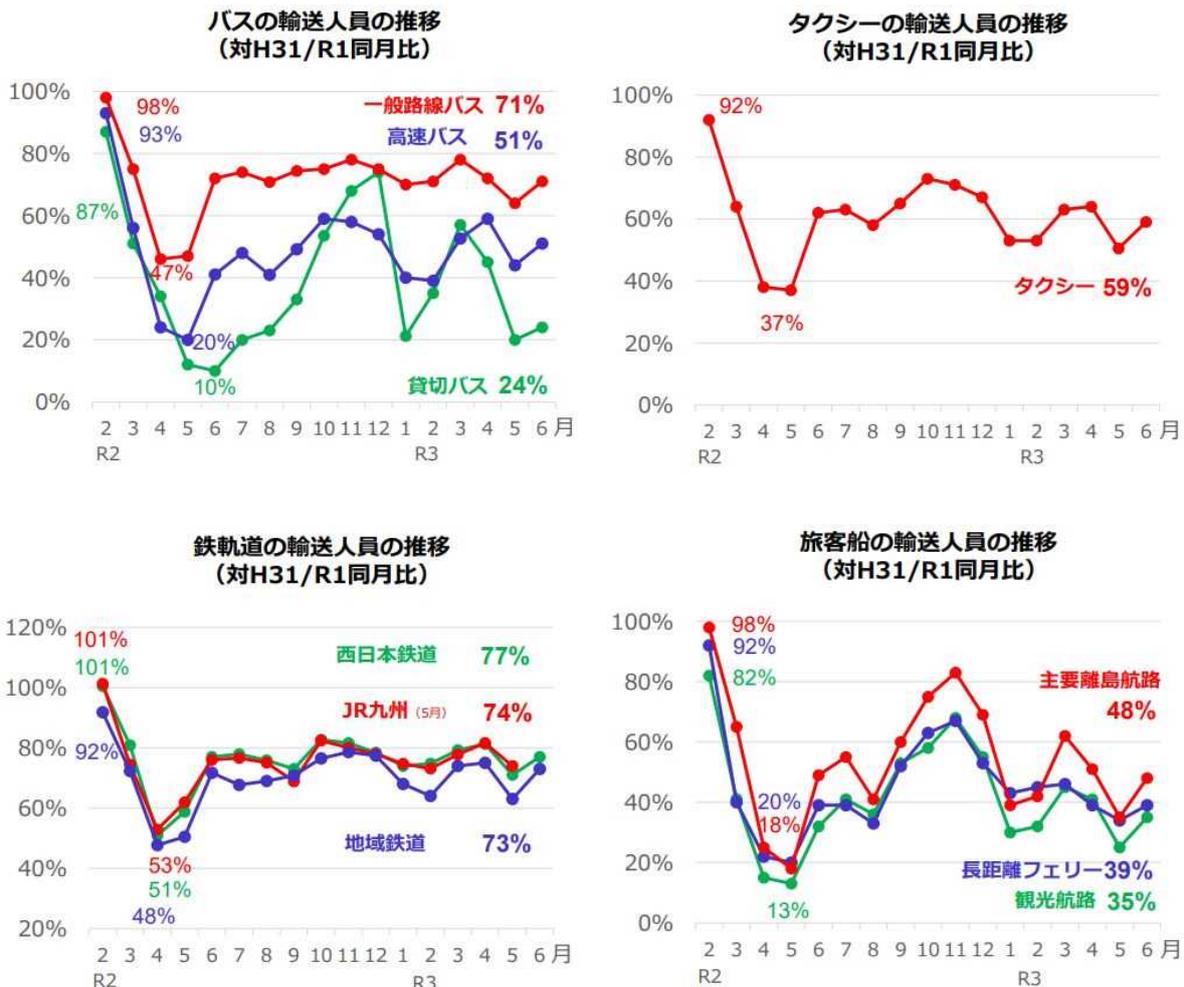


図 52 新型コロナウイルス感染症拡大下における九州内の公共交通機関の輸送人員の推移

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。

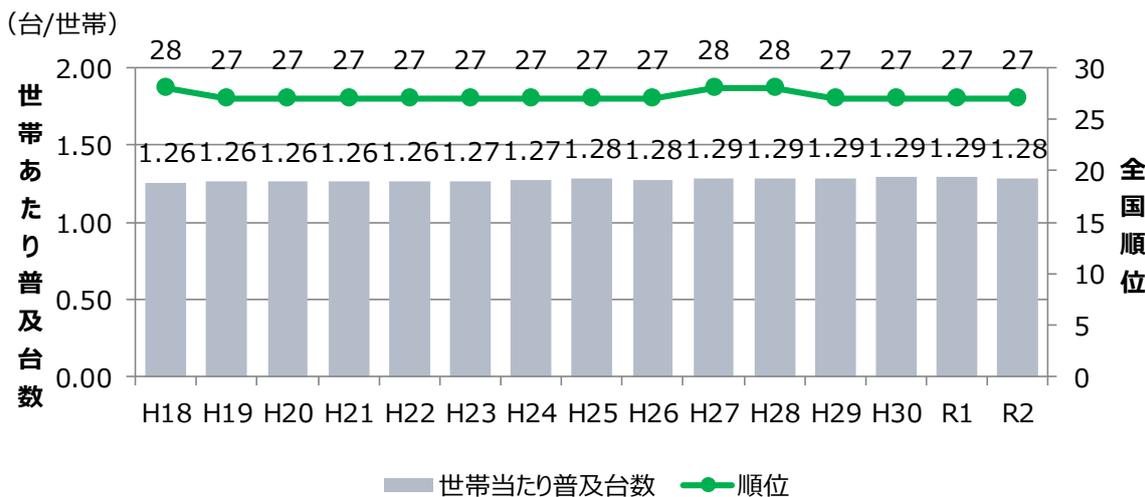


図 53 大分県の自家用車の世帯あたり普及台数

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）

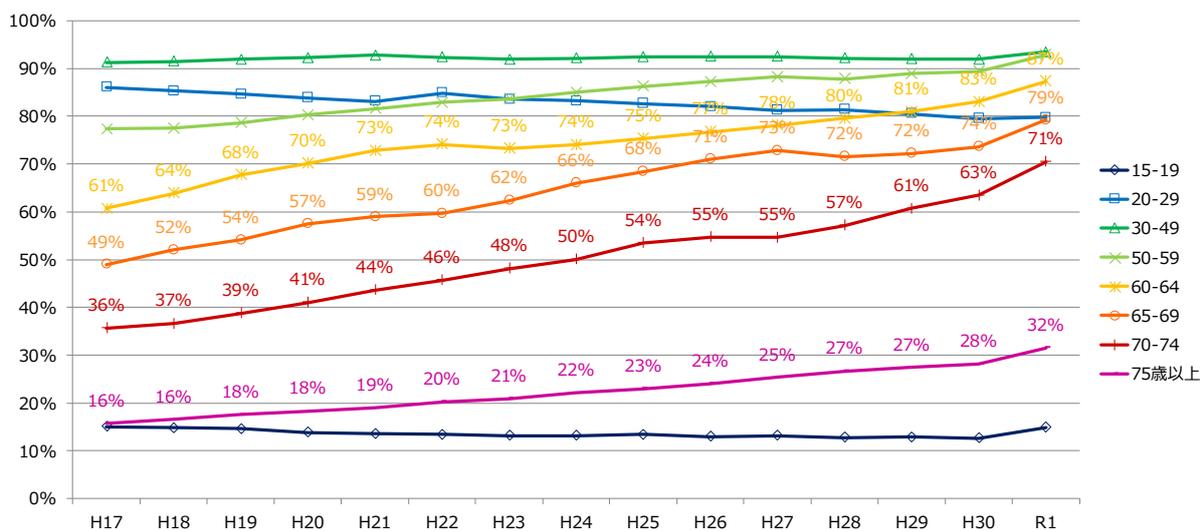


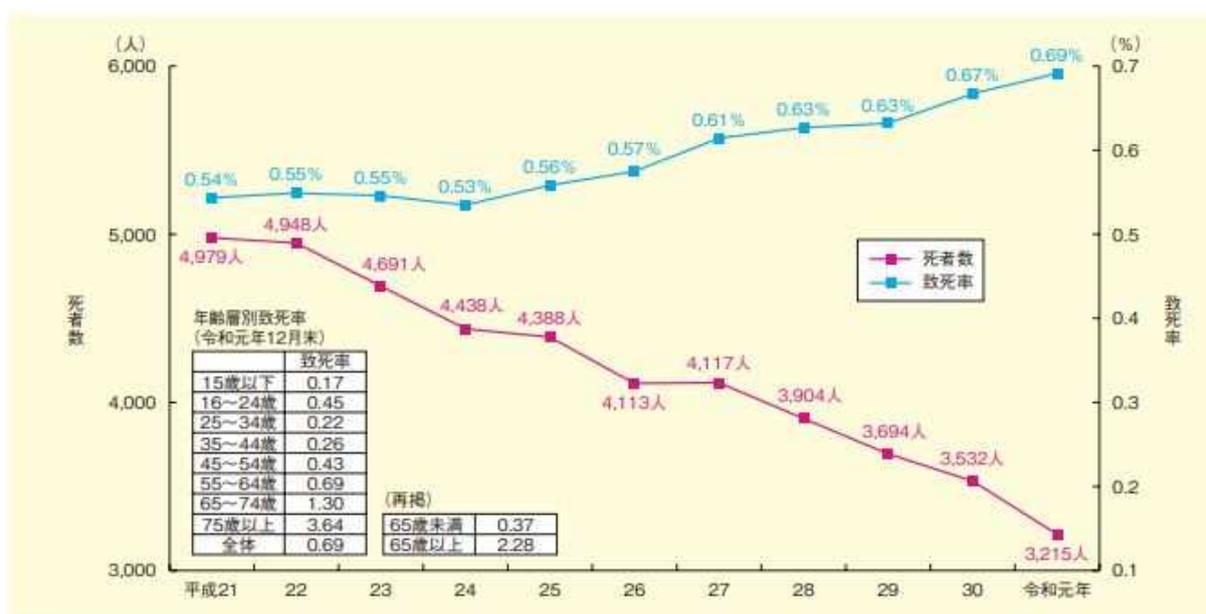
図 54 年齢別の自動車運転免許保有率

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。

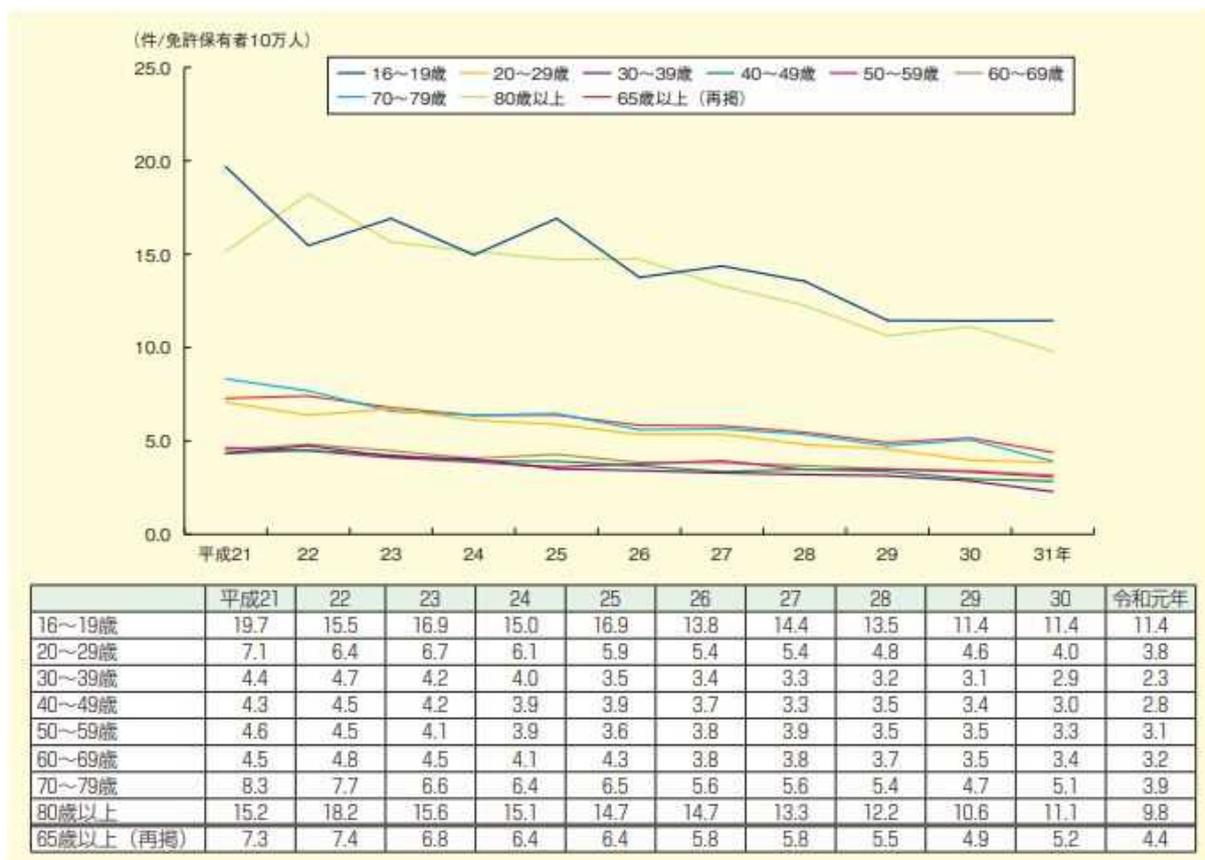
年齢層別の交通死亡事故の発生件数はほとんどの年齢層において減少傾向にあるが、令和元年度の65歳以上の高齢者が交通死亡事故を引き起こす可能性は20歳～50歳の約1.4～1.9倍と例年とほぼ変わらない割合である。また、80歳以上の後期高齢者による交通死亡事故発生件数は年々減少傾向にあるものの、依然として高い数値を示すため、安全対策が求められる。



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、北部圏は県北広域都市圏として区分されている。

北部圏では、中津市を地域拠点都市として3市が都市軸でつながっており、中津市～日田市・北九州方面、宇佐市～日出町、豊後高田市～姫島村が交流軸でつながっている。

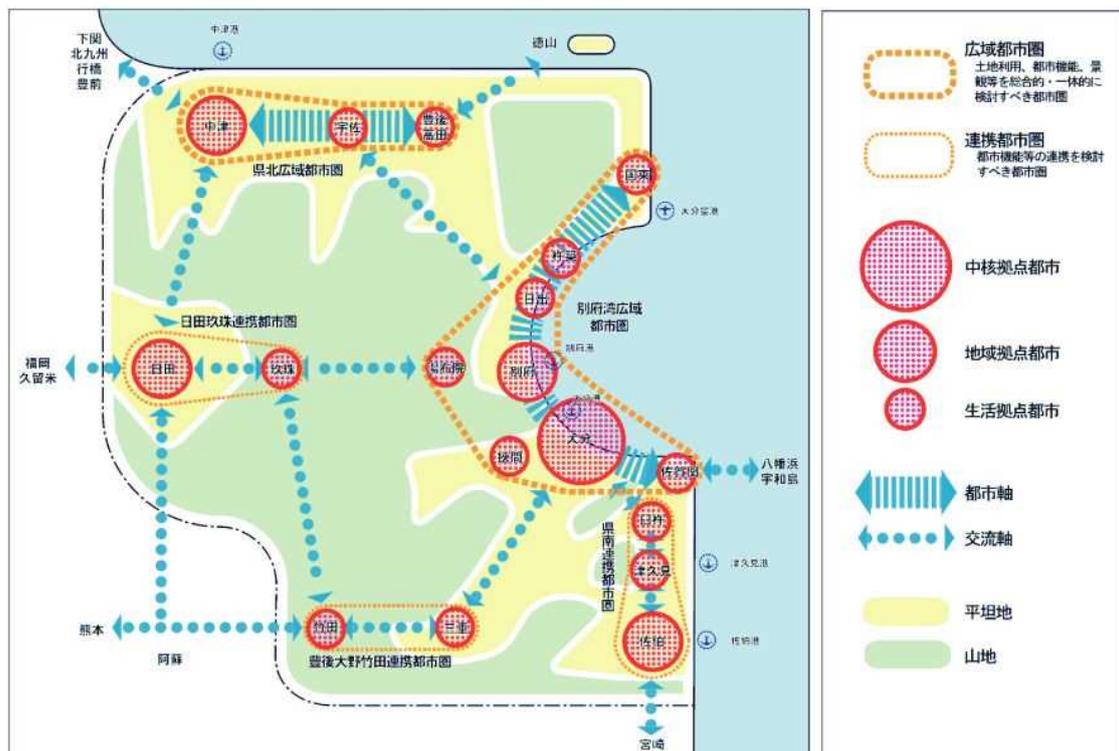


図 57 大分県の将来の都市構造

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客が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。

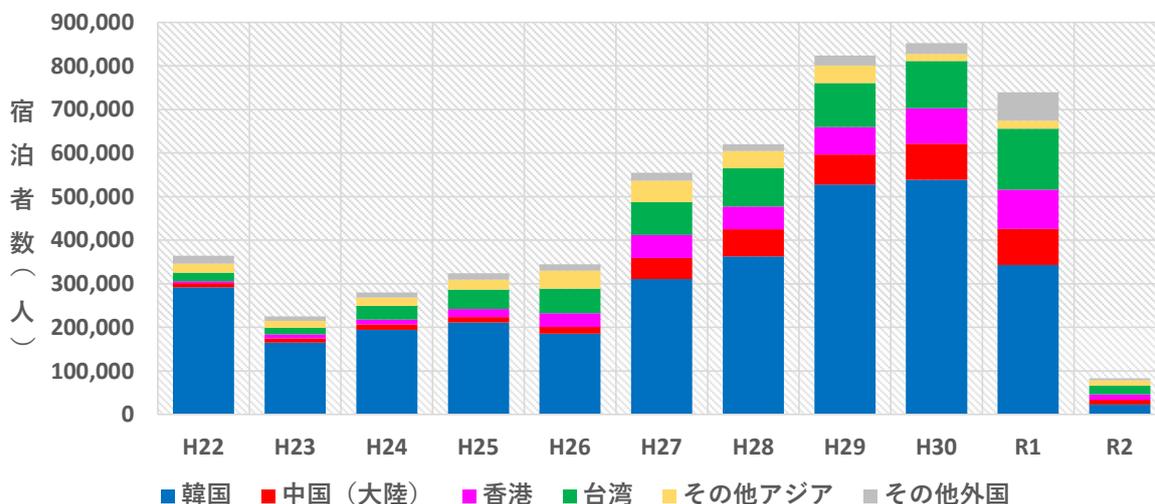


図 58 国籍別宿泊旅行者数の推移

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

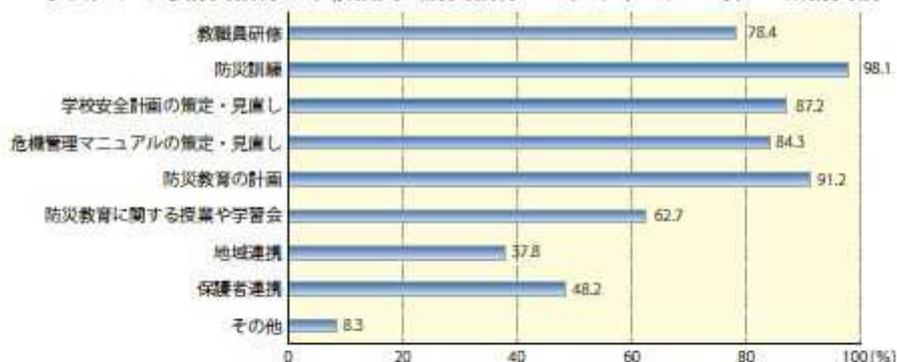
平成 28 年 3 月に策定された「教育県大分」創造プラン 2016（令和 2 年 3 月改訂版）では、通学に関しては通学路における安全確保に関する記載がなされている。

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) 中津市

中津市では、平成 27 年 3 月に「中津市地域公共交通網形成計画」が策定されており、地域拠点間連携軸、地域拠点連絡軸及び小さな拠点・集落ネットワーク軸によって拠点間を連絡する公共交通網のすがたを定めている。

また、実施する事業として、コミュニティバスのサービス見直しや、路線バスのサービス見直し、路線バスと JR、路線バス相互の乗継ぎ利便性の向上、公共交通不便地域への支線交通の運行等が計画されている。

8. 計画の目標

8-1 基本方針の実現に向けてクリアしなければならない問題・課題

8-1-1 地域公共交通のサービス改善

- JR・路線バス・コミュニティバス・民間タクシーがそれぞれ担う移動（役割）を明確化し、連携・ネットワーク化する必要があります。
- その中で、市内や市外への広域移動の中心となる路線バス（中日線）について、市民の外出状況等を踏まえた運行ルート等の見直しが望まれます。
- また、市民（特に交通弱者）の生活利便性の向上のため、市内移動・地域内移動を中心に展開する地域公共交通サービスは“さらなる地域密着型のサービス展開”に向けて、利用者の意向や利用実態等を踏まえた運行ルート・ダイヤ等の見直しが必要です。
- これらの地域公共交通のサービス改善は日常生活の利便性等を高め、コンパクトな市街地や集落ネットワークの形成や人口密度の維持、都市機能の誘導等に寄与するものと期待されます。

8-1-2 地域公共交通の乗り継ぎ円滑化

- 中津駅でのJRと路線バスの接続が芳しくない便も一定程度みられ、改善の余地があります。
- 行政と交通事業者、施設管理者等の連携のもと、公共交通の乗り継ぎ（JR⇄バス、バス⇄バス）を円滑にし、“地域公共交通網全体の利便性向上”が必要です。

8-1-3 地域公共交通の持続ある運行

- 中津市の人口減少・少子高齢化が進行し、地域公共交通の利用者減少が進んだ場合、市の財政負担が増大し、バス路線の廃止なども考えざるを得ない状況に陥ってしまうことが懸念されます。
- そのようなことを未然に防ぎ、地域公共交通を持続的に運行させるためには、利便性と経済性のバランス（調和）を図ることが求められます。

資料：中津市地域公共交通網形成計画より抜粋

8-2 計画の目標

○基本方針ならびに基本方針の実現に向けてクリアしなければならない問題・課題を踏まえ、計画の目標として、以下を設定します。

①生きがいくりに向けた様々なサービス・行事などを楽しむため、そして、各種拠点の機能を維持・強化するため、各地域の中心部や都市機能が集積した市内・市外などへの“おでかけ”の増加に資する効果的な地域公共交通ネットワークを構築する

数値目標

- 路線バス（中目線）^注の年間利用者数
目標値（H30） 95,000人 [現況値：94,217人（H25）]
- コミュニティバス年間利用者数（※総合計画より）
目標値（H30） 28,000人/年 [現況値：26,522人（H25）]

注）「路線バスの年間利用者数」について、中目線のみを対象としています。これは、「各地域の中心部や都市機能が集積した市内・市外などへの“おでかけ”の増加に資する効果的な地域公共交通ネットワーク」の中心的役割を担うのが、中目線であると考えているからです。また、他のバス路線については、路線の重複状況や利用者の特性などを考慮した上で、運行形態も含めた路線の再編等を検討するため、数値目標の設定は行っていません。

②人口減少下にあることを真摯に受け止め、限られた予算で最大の効果を上げる“経営感覚”を取り入れた効果主義のもと、地域公共交通の運行・経営に努める

数値目標

- 路線バス・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（H30） 路線バス 130円/人未満 [現況値：132円/人（H25）]
コミュニティバス 1,000円/人未満 [現況値：1,039円/人（H25）]

③地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る

数値目標

- 路線バス・コミュニティバス1便あたりの平均利用者数
目標値（H30） 各路線それぞれ1.5人/便
- 地域公共交通アドバイザー会議（仮）の開催数
目標値（H30） 2回/年以上

資料：中津市地域公共交通網形成計画より抜粋

＜中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた＞

○基本方針ならびに計画目標の達成に向けて、「中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた」は以下のとおりです。

		機能分類	該当路線
幹線バス	地域拠点間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 市境を跨いだ広域的な移動や、地域拠点間の連携・交流、特に中心核拠点である中津駅周辺や買い物拠点となるイオン三光など多様かつ高度な都市機能が集積する市街地部（中津・三光地域）への円滑なアクセスを確保することで、市民の生活を支える役割を担う公共交通 需要に応じて比較的可利便性の高いサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 中日線、中森線
支線バス	地域拠点連絡軸	<ul style="list-style-type: none"> 通院や買い物といった日常生活を送る上で一定の都市機能を有する地域拠点等までの移動手段、さらには、地域拠点間連携軸となる公共交通（中日線）に接続する移動手段として、地域で生活し続けられる環境を維持する役割を担う公共交通 路線バスやコミュニティバスにより、曜日限定運行など需要に応じた効率的なサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス 市内線 コミュニティバス 路線
	小さな拠点・集落ネットワーク軸	<ul style="list-style-type: none"> 通院や買い物、郵便・銀行といった日常生活を送る上で必要最低限の機能を有する小さな拠点・日常生活拠点施設等までの移動手段として、地域で生活し続けられる環境を維持する役割を担う公共交通 コミュニティバスによる曜日限定運行やデマンド型運行（事前予約制の運行）など需要に応じた効率的なサービスを提供 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス 路線ほか

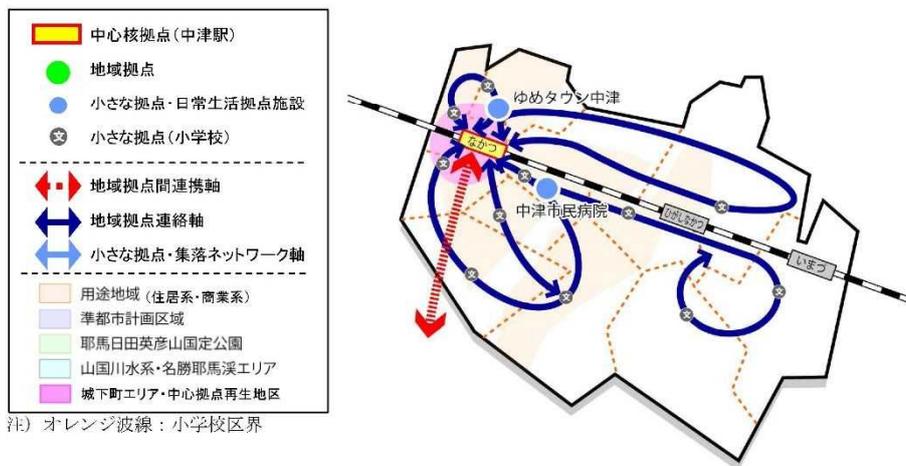


図 中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた（中津地域）

資料：中津市地域公共交通網形成計画より抜粋

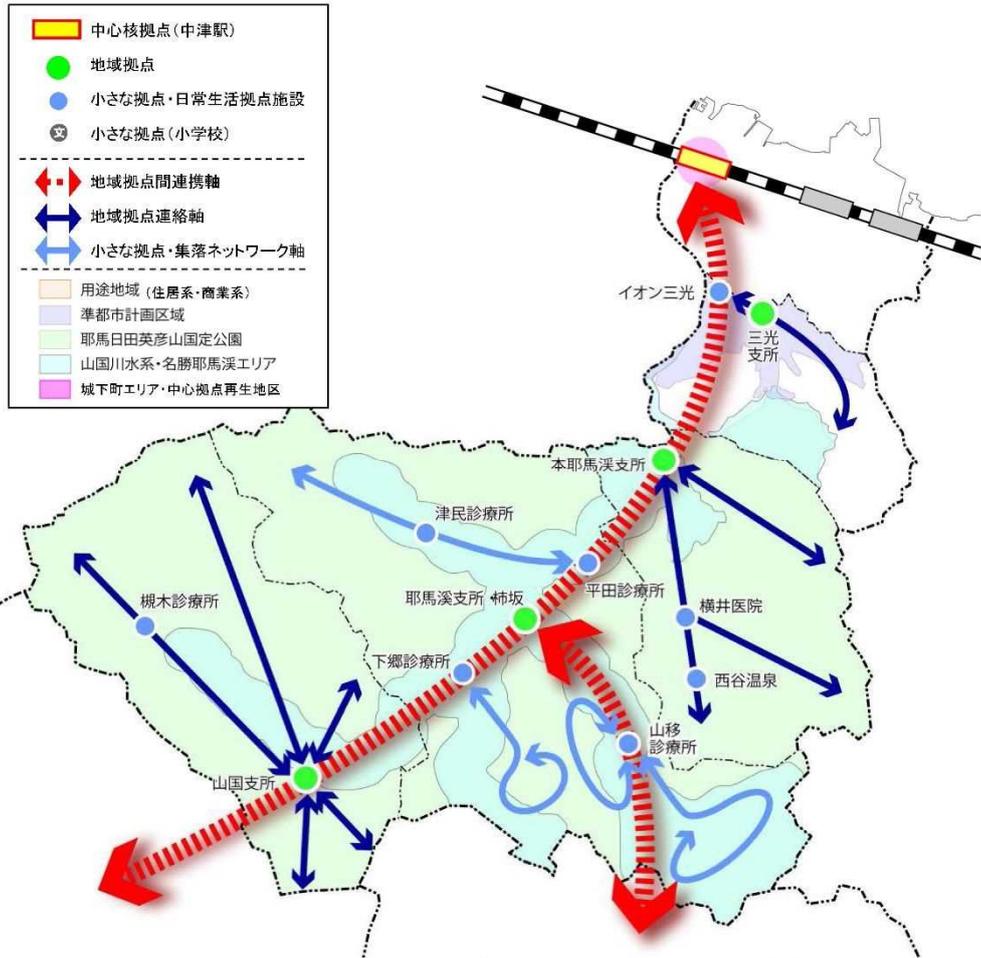


図 中津市が目指すべき地域公共交通網のすがた(旧下毛郡の4地域)

資料：中津市地域公共交通網形成計画より抜粋

9. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

9-1 事業の概要

地域公共交通をもっと使って、まちにお出かけしてもらうために、「今より使いやすく」した上で「多くの方に知ってもらい、使ってもらう」ことを考えました。その具体的な施策を以下に示します。

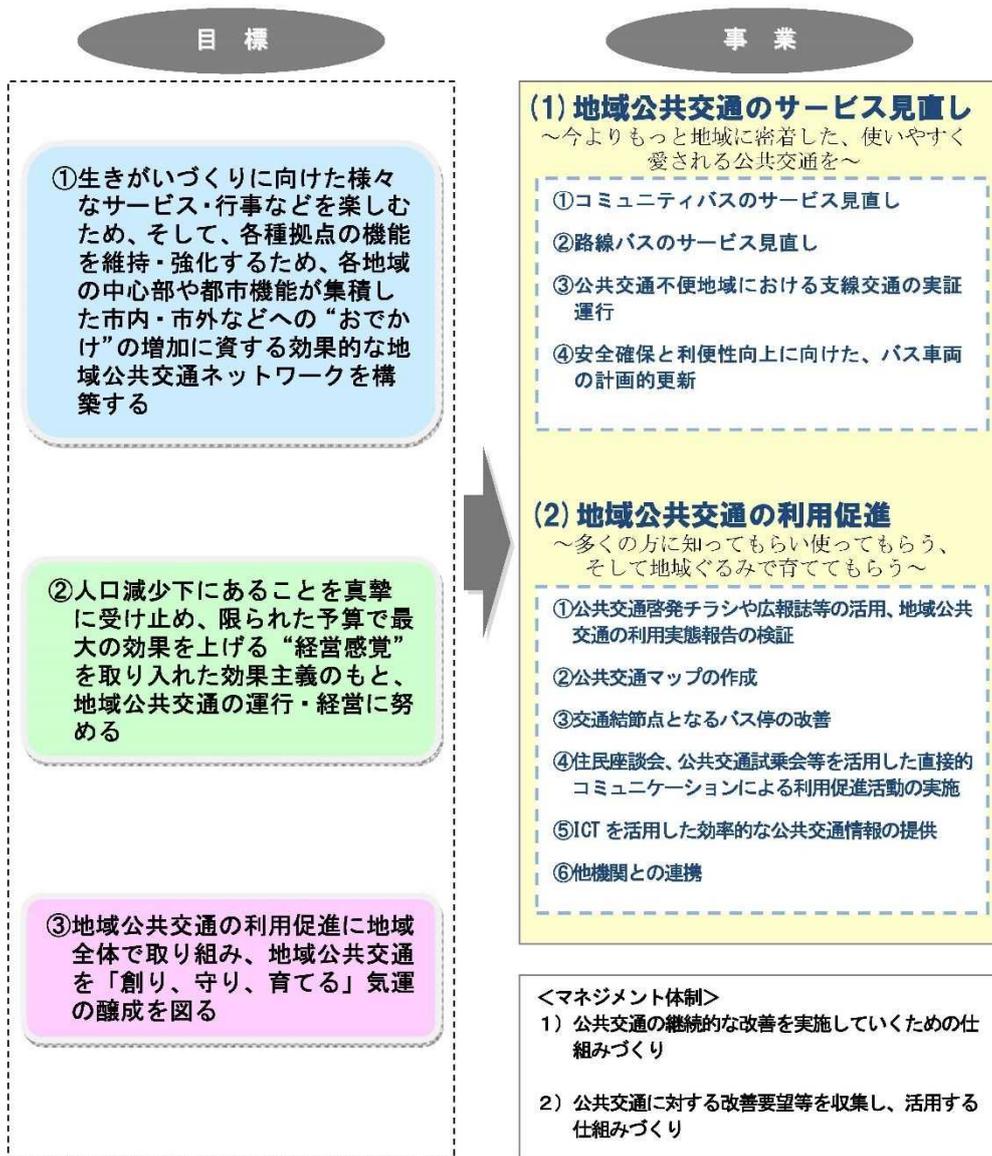


図 実施する事業など

資料：中津市地域公共交通網形成計画より抜粋

9-2 事業の実施時期及び実施主体

各事業の実施時期と事業主体は以下のとおりです。

表 事業の実施時期及び実施主体

事業	実施予定時期				事業の実施主体			
	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	中津市	地域公共交通会議	交通事業者	地域住民ほか
(1) 地域公共交通のサービス見直し	①コミュニティバスのサービス見直し	計画	実施		◎	○	◎	○
	②路線バスのサービス見直し	計画	実施		◎	○	◎	○
	③公共交通不便地域における支線交通の実証運行	実施			◎	○	◎	○
	④安全確保と利便性向上に向けた、バス車両の計画的更新	計画	実施		◎	○	◎	
(2) 地域公共交通の利用促進	①公共交通啓発チラシや広報誌等の活用、地域公共交通の利用実態報告の検証	実施	検証		◎	○	○	○
	②公共交通マップの作成		実施		◎	○	◎	○
	③交通結節点となるバス停の改善		実施		◎	○	◎	◎
	④住民座談会、公共交通試乗会等を活用した直接的コミュニケーションによる利用促進活動の実施		実施		◎	○	◎	○
	⑤ICTを活用した効率的な公共交通情報の提供	計画	実施		◎	○	◎	
	⑥他機関との連携		実施		◎	○	◎	◎

注) 実施主体：◎…中心的な立場で実施、○…協力的な立場で実施

事業の実施にあたっては、市民の需要（ニーズ）にあった利便性のある持続的な地域公共交通サービスの提供に向け、PDCAサイクルによるマネジメントにより、評価・見直しを行いながら実施します。

特に、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ります。

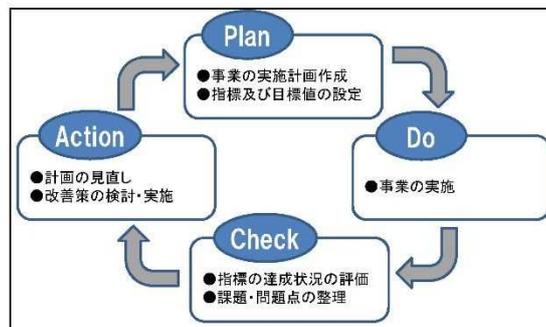


図 PDCAサイクル

資料：中津市地域公共交通網形成計画より抜粋

9-3 事業計画

(1) 地域公共交通のサービス見直し

～「今よりもっと地域に密着した、使いやすく愛される公共交通を」～

①コミュニティバスのサービス見直し

コミュニティバスは、路線によってその利用状況に差異がみられます。

そのため、各路線共通で運行ルートの見直しや路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるようなサービスの改善を行います。特定の路線については、後述の利用促進策を実施しつつも、持続的な移動手段の確保に向けて、試行的な取り組みも実施していくことを考えています。

具体的には、利用状況からサービス水準などの見直しを検討する“目安”を設定し、目安に該当する路線を対象として運行形態や運行頻度などのサービス水準の見直しを検討します。

※本計画における“目安”は数値目標に掲げている「1.5人/便」とします。

この「1.5人/便」は1往復（2便）のうち行き・帰りの最低どちらか1便が乗り合って利用する（つまり2人利用する）ことを期待している数字です。

<コミュニティバスの各路線共通の取り組み>

○民間タクシーとの役割を明確化すべく、利用者の皆さんには停留所まで少し歩いてもらうことを基本としますが、現状よりも自宅や目的地の近くで乗り降りできるように運行ルートを改善することで、より地域密着型の運行ルートの見直しを検討します。

○コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ利便性の向上等を図るため、ダイヤの変更を行います。

表 コミュニティバス各路線の見直しの方向性

具体路線	見直しの方向性
1便あたりの利用者数が5人/便以上 (H25年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> ・榎木線（10.2人/便） ・市平・奥谷線（6.6人/便） ・所小野線（6.1人/便） ・屋形線（5.9人/便） ・西谷線（5.5人/便）
1便あたりの利用者数が1.5人/便以上 (H25年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> ・東谷線（4.6人/便） ・豊前・中津線（4.1人/便） ・三保線（3.5人/便） ・大石峠・フケ原線（3.5人/便） ・両宮線（2.2人/便） ・毛谷村線（2.0人/便）
1便あたりの利用者数が1.5人/便未満 (H25年度実績)	<ul style="list-style-type: none"> ・西林線（1.1人/便） ・長尾野線（0.7人/便）

次頁にコミュニティバスにおけるサービスの見直しに向けた検討の流れを示します。

資料：中津市地域公共交通網形成計画より抜粋

②路線バスのサービス見直し

中津市を走る路線バスの中には、サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が見られ、公共交通の運行に対する財政負担増大の一因になっています。

持続可能な公共交通を実現していくためには、このような利用が低迷する路線の改善を図っていくことが重要になることから、路線の重複状況や利用者の特性などを考慮した上で、運行形態も含めた路線の再編や、需要に応じたサービス水準の見直し、新たな需要の掘り起しなどを進めています。

その一環として、路線バス事業者（大交北部バス）が主体となって、行政・施設管理者等と連携しつつ、中日線の一部便について「イオン三光」の施設内への乗り入れの検討を行います。

また、路線バスとJR、路線バス同士の乗り継ぎ利便性を高めるため、行政と交通事業者、施設管理者等の連携のもと、できる限りの運行ダイヤの調整を検討・実施します。

③公共交通不便地域における支線交通の実証運行

中津市はいつまでも安全・安心で快適に生活できるよう、市内の中山間地域や旧市内の周辺地区を中心として、生きがいつくりに向けた“ひとにやさしい”地域公共交通の実現を目指します。

まずは、コミュニティバスが唯一運行されていない耶馬溪地域や地域活性化のモデル地区である今津地区といった“周辺に商業施設や医療施設などがあまり立地していない地域・地区”に着目し、既存の公共交通ネットワークの見直しを行いつつ、必要最小限のサービス水準が確保された支線交通を運行します。



図 今津地区におけるワークショップの様子

④安全確保と利便性向上に向けた、バス車両の計画的更新

市内を運行する路線バス車両は経過年数（車齢）が20年以上のものが多く、ここ数年のうちにバス車両の整備費用の増大に伴う市の財政負担の増大が懸念されます。

そのため、安全確保と利便性向上に向け、“公有民営方式”（行政が車両を購入し、バス事業者がそれを運行・運営する方式）を念頭に置いた、バス車両の計画的な更新（代替）を行います。

バス車両については、バリアフリー対応車両の導入（購入）を優先的に検討します。

資料：中津市地域公共交通網形成計画より抜粋

(2) 豊後高田市

豊後高田市では、平成 26 年 3 月に「豊後高田市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成 26 年度から平成 30 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、9 つの事業が推進された。

4. 豊後高田市における地域公共交通の基本方針

本市における地域公共交通の問題・課題等を踏まえ、安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本方針を以下のように設定します。

- 豊後高田市が目指す“市民一人ひとりの夢のあるまちづくり”に向け、高齢者等の交通弱者の移動手手段の確保を前提に、市民の中で特に高齢者が“健幸（けんこう）でいきいきと暮らせる”生活利便性の向上に資する地域公共交通の創出を目指す

注) 本計画における「交通弱者」は、「1人で外出することはできるものの、車や運転免許がないなど車を自由に使えない方々」を指します。
注) 「健幸」（けんこう）は世界保健機関(WHO)が国際的に提示した「Wellness」（ウェルネス）の和訳であり、「個々人が健康かつ生きがいをもち、安心安全で豊かな生活を営むこと」の意味をもちます。
なお、本市は「健幸」をまちづくりの中核に位置付け、住民が健康で元気に幸せに暮らせる新しい都市モデル「Smart Wellness City（スマートウェルネスシティ）」の研究を行っています。

5. 計画対象区域

本計画の区域は、豊後高田市全域とします。

6. 計画期間

本計画の期間は、平成 26 年度から平成 30 年度までの 5 年間とします。

7. 計画の目標

【考え方】

基本方針の実現に向けては、公共交通全体が連携・ネットワーク化することを前提として、効率的で持続可能な公共交通サービスを提供していくことが求められます。
そのためには、生活利便性の向上に資する「地域公共交通の利便性を向上させること」のみならず、「地域公共交通を地域ぐるみで維持・改善すること」が必要不可欠です。

以上の考え方を踏まえ、基本方針を実現するための計画の目標として、以下を設定します。

①地域公共交通の利便性向上などによる利用者の増加を目指す

- ・本市における地域公共交通の確保・維持に向け、市民乗合タクシーなどのサービス見直しを行い、住民が使いやすく快適に移動できるようにすることで、利用者の増加を目指します。

②地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図る

- ・地域公共交通を維持し、より良いものに改善していくためには、地域住民をはじめとした関係者との協働が必要不可欠です。
- ・そのため、市民乗合タクシーなどの地域公共交通を利用する環境等の改善を契機として、これまで以上に市民の皆さんに地域公共交通を利用してもらうために、関係機関と協働し、地域ぐるみで地域公共交通の周知・PR や利用促進を積極的に行い、地域全体で地域公共交通を「創り、守り、育てる」気運の醸成を図ります。

資料：豊後高田市地域公共交通網形成計画より抜粋

【数値目標】

1) 地域公共交通サービスの見直しによる利用者数の増加

市民乗合タクシーや路線バスのサービス見直しなどにより、市民の皆さんの生活利便性が向上し、利用者数が増加することに関する目標値を設定します。

目標値（H30年）
<p>①市民乗合タクシー利用者数：21,000人/年以上（注1）</p> <p>*現況値：21,047人（H24年度実績値）</p> <p>*過去5か年の利用者数の推移をみると、現状のまま推移した場合、目標年次（H28）には利用者が16,000人くらいにまで落ち込む計算になります。そのため、現状維持を当面の目標にします。</p>
<p>②大交北部バス（伊美線）の利用者数：37,000人/年以上（注2）</p> <p>*現況値：37,207人（H24年度実績値）</p> <p>*過去5か年の利用者数の推移をみると、現状のまま推移した場合、目標年次（H28）には利用者が33,000人くらいにまで落ち込む計算になります。そのため、現状維持を当面の目標にします。</p>

注1. 運行事業者からの利用実績報告（日報、月報）などのデータを用いて算出します。

注2. 大交北部バスからの利用実績報告（年報）をもとにして算出します。

2) 地域公共交通を「守り、育てる」気運の醸成を図る

市民の皆さんと一緒にあって市民乗合タクシーを「守り、育てる」ための目標値を設定します。運行事業者が毎日毎便作成している日報データをもとに、市が利用状況を把握し、“利用が著しく少ない路線”については、沿線地域の皆さんや運転手さんなどの協力のもと、利用状況を利用者や沿線地区の皆さんに周知した後、その後も状況が改善しない場合は、サービスを見直します。

目標値（H30年）
<p>①市民乗合タクシー各路線の便あたり利用者数： 各路線それぞれで2人/便以上（注）</p> <p>*現況値：各路線それぞれで0.6～5.5人/便（H24年度実績値）</p> <p>*自宅と目的地等の玄関前までの輸送を基本とする民間タクシーと異なり、市民乗合タクシーは“<u>停留所で待ち合わせ、地域の住民同士がふれあい、コミュニケーションを取りながら相乗りして利用もらうこと</u>”を基本とする移動手段です。そのため、1便あたりに2人以上利用、つまり相乗りしてもらうことを（最低限の）目標値として設定します。</p>
<p>②利用者1人あたりの財政負担額：700円/人以下（注）</p> <p>*現況値：711円/人（H24年度実績値）</p> <p>*現状維持を当面の目標にします。</p>

注. 運行事業者からの利用実績報告（日報、月報）などのデータを用いて算出します。

注. 見直し後の乗降実態や財政支出状況などに応じて、目標値を時点修正する可能性があります。

資料：豊後高田市地域公共交通網形成計画より抜粋

8. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

8-1 事業の概要

地域公共交通をもっと使って、まちにお出かけしてもらうために、「今より使いやすく」した上で「多くの方に知ってもらい、使ってもらう」ことを考えました。その具体的な施策を以下に示します。

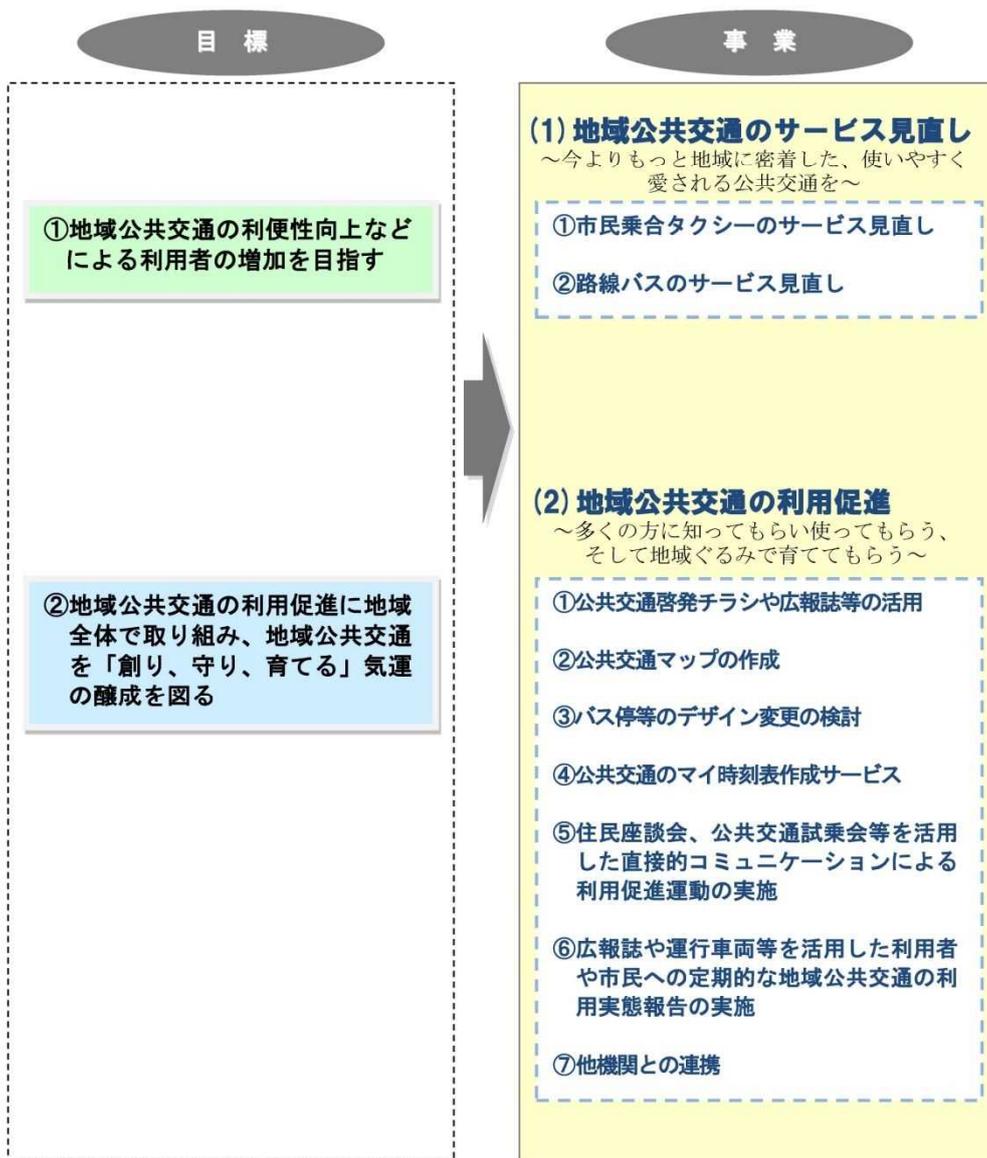


図 実施する事業

資料：豊後高田市地域公共交通網形成計画より抜粋

(3) 宇佐市

宇佐市では、平成 29 年 3 月に「宇佐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 年間で計画期間として、3 つの目標に基づき、7 つの施策が推進されている。

2. 計画

(1) 計画区域

本計画の区域は、宇佐市全域を対象とします。

(2) 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、計画の目標管理を行う中で適宜内容を見直します。

(3) 計画の基本的な方針

生活に欠かすことができない地域公共交通は、急激な少子高齢化や人口減少、マイカーの普及等によって利用者が減少し、存続が危機的な状況にあり、各地域においてその特性に応じた公共交通を確保・維持することが重要な課題となっています。

しかし、より良い交通環境を実現する場合、一般に事業の採算性・効率性を追求すると利用者の利便性は低下し、利用者の利便性を追求すれば事業コストがかかります。限られた財源の中で、利用者にとってメリットのある交通環境をつくるためには、地域住民、交通事業者、行政が共に採算性・効率性と利便性の両面を十分理解する必要があります。

このため、これまで整備された公共交通体系をどのように維持・発展させていくのかについて、地域住民、交通事業者、行政が住民にとっての採算性・効率性・利便性を含めて活発な議論や検討を継続的に重ね、より地域にふさわしい公共交通事業の推進を図ることが必要です。

以上をふまえ、本計画では宇佐市の公共交通体系を改めて見直し、「定住満足度日本一、交流満足度日本一のまち」に資するよう、既存の公共交通網の調整と、利便性向上、運行コストの削減を両立させた持続性の高い仕組みづくりを目指します。

(4) 計画の目標

◇全ての公共交通機関を使いやすくします。

- ・公共交通の情報を得やすくし、「誰でも」「簡単に」「公共交通機関で行けるかどうか」を確認できるようにします。

◇生活交通の見直しを図ります。

- ・民間路線バスのニーズに合わせた路線・時刻・運行数に変更します。
- ・コミュニティバスのニーズに合わせた路線・時刻・運行数に変更します。

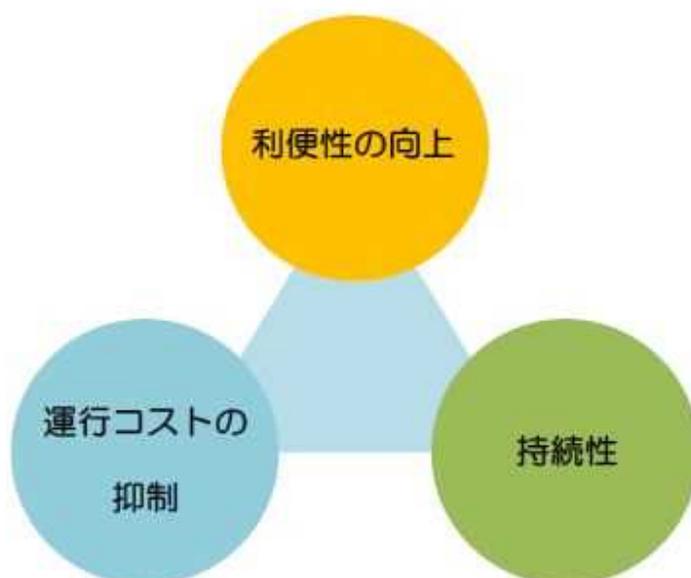
- ・宇佐市の玄関駅である柳ヶ浦駅や宇佐駅等の広域移動手段との接続の改善を行います。

◇観光交通の見直しを図ります。

- ・宇佐市の観光拠点である宇佐神宮や柳ヶ浦駅や宇佐駅をはじめ、平和資料館など様々な文化観光施設へのアクセスについて、観光客の視点に立った既存公共交通機関の改善を行います。

★コミュニティバス年間利用者数目標（総合計画）

平成 31 年目標 30,000 人/年 【平成 28 年実績 28,605 人/年】



資料：宇佐市地域公共交通網形成計画より抜粋

(5) 目標を達成するために実施する事業及びその実施主体

<p>1. 生活拠点施設への乗り入れを促進し、利便性向上を図ります。(宇佐市・大交北部バス)</p>
<p>病院や買い物などの施設について、「安全性」「風雨等からの保護」「頻度・利便性」等を考慮し、施設の協力を得て積極的な乗り入れを図ります。まずは既存の路線について、見直しを行うこととします。</p>
<p>2. 柳ヶ浦駅の交通拠点としての機能向上を図り、駅を起点とした人の流れを増やします。(宇佐市・JR九州)</p>
<p>駅のバリアフリー化による利便性の向上に加え、宇佐市総合計画・都市計画マスタープランに基づき、駅周辺整備等について検討を行い、柳ヶ浦駅や宇佐駅等のアクセス向上、ひいては2次交通としてのバス・タクシーの利用者を増やし、宇佐市全体の交流人口拡大を図ります。</p>
<p>3. 鉄道を起点とした、市内観光拠点を周遊する観光バス運行方法の検討します。(宇佐市・大交北部バス)</p>
<p>駅から市内の観光拠点を周遊し、平和資料館や安心院・院内など宇佐市観光地一円へのアクセス利便性を高めることを狙い、宇佐市外からの流入を増やし、新たな利用者を創出していきます。</p>
<p>4. 公共交通機関の運行路線の道路・停留所状況について調査し、整備を行います。(宇佐市・大交北部バス・宇佐市タクシー協会)</p>
<p>市内山間部のコミュニティバス運行経路において、樹木等接触の懸念があります。地元と協議を行い、運行の支障とならないように必要な剪定・整備等の措置について調査を行います。</p> <p>また利用数の多いバス停等について、ベンチ設置や雨よけの設置について検討を行います。</p>

資料：宇佐市地域公共交通網形成計画より抜粋

5. 既存路線に対して、改廃も視野に入れてニーズに基づいた変更・調整を図ります。(宇佐市・大交北部バス・宇佐市タクシー協会)

市内全域の既存の路線バス・コミュニティバスについて、利用者数をふまえ、ニーズに沿った運行数への調整を図るとともに、運行ルートやダイヤについて再検討を行います。

6. 道路幅員の問題でバス乗り入れが困難な地域について、タクシーの連携活用による新たな利用者の創出方法について調査・検討します。
(宇佐市・宇佐市タクシー協会)

ニーズ・必要性はあるものの、道路幅員の問題で路線バスの進入が困難な山間部地域等の区間について、タクシー車両を活用した形でのコミュニティバス運行方法について検討していきます。

7. 利用促進および公共交通の普及にかかる情報提供方法を整備し、実施します。(宇佐市・大交北部バス・宇佐市タクシー協会)

宇佐市内で公共交通を利用する際に、路線バスやコミュニティバスの運行ルート・時間や接続情報等を参照しやすくし、市内だけでなく市外から宇佐市へ訪れる人も利用しやすいような情報提供方法について検討します。
また、時刻表やパンフレット作成を行っていきます。

資料：宇佐市地域公共交通網形成計画より抜粋

4-3 北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31年度（令和元年度）は大分県南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、国庫補助金と協働、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。

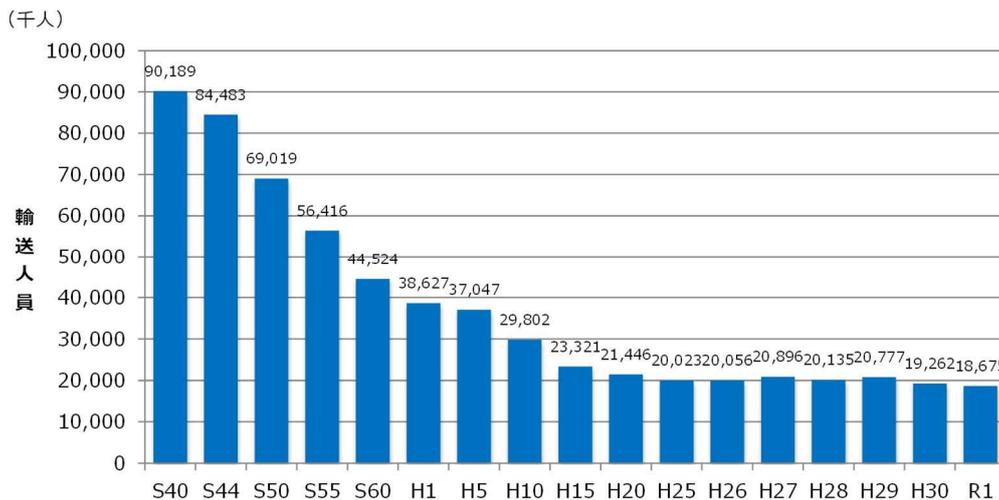


図 63 大分県内のバス利用者数の推移

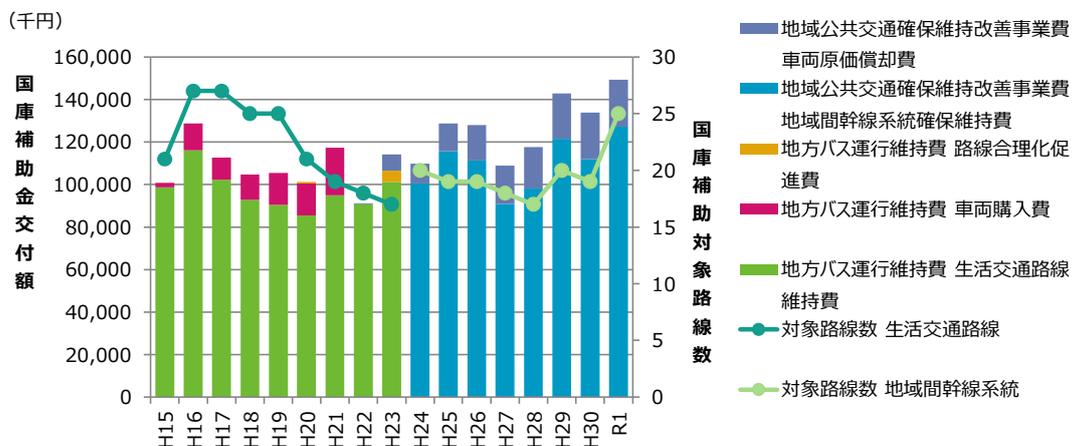


図 64 大分県内の幹線バスに係る国庫補助金の推移

資料：令和元年度年版 九州運輸要覧、大分県資料

県費) 地方バス路線維持対策費補助金

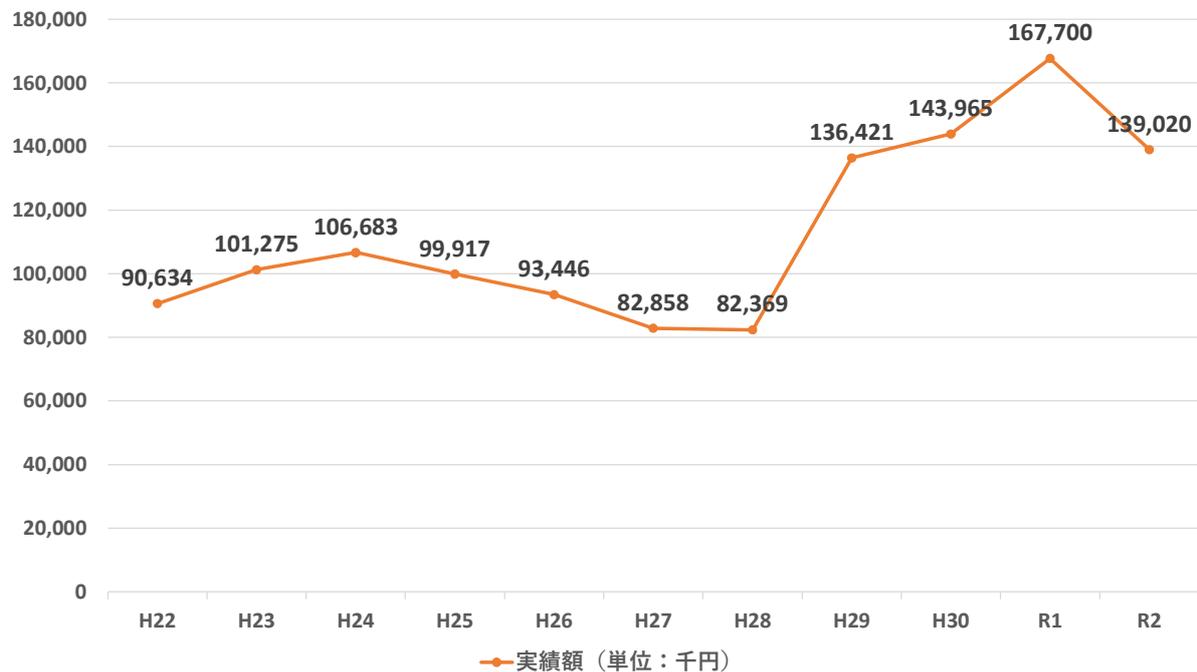


図 65 地方バス路線維持対策費補助金 (県費) の推移

県費) 生活交通路線確保支援事業費補助金

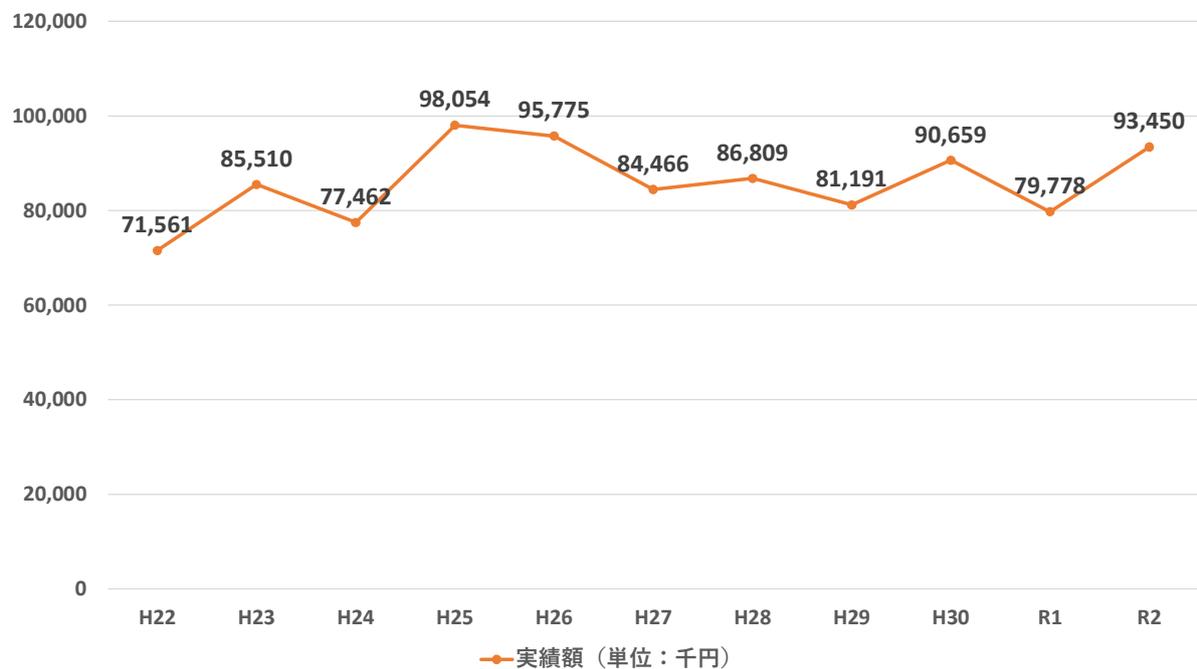


図 66 生活交通路線確保支援事業費補助金 (県費) の推移

資料: 大分県資料

B) 路線別の利用者数

路線別の利用者数については、中日線（中津～守実、中津～柿坂、柿坂～日田の3系統の合計）が最も多く、1日に264人輸送している。

1便あたりの利用者数については、中安線（中津～安心院）が最も多く、1便あたり11.1人輸送している。5路線中、2路線の1便あたりの利用者数は、5.0人にも満たない状況である。



図 67 路線別の1日あたりの利用者数

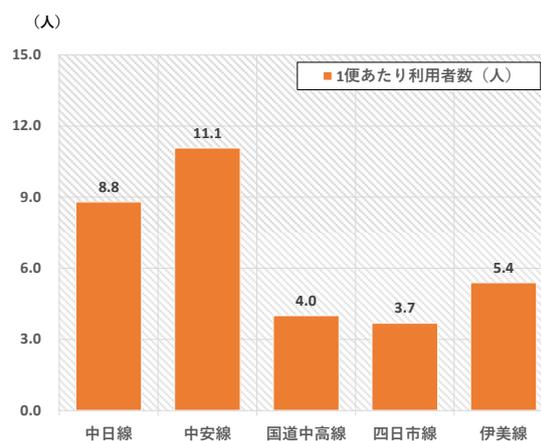


図 68 路線別の1便あたりの利用者数

資料：大交北部バス資料

(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。

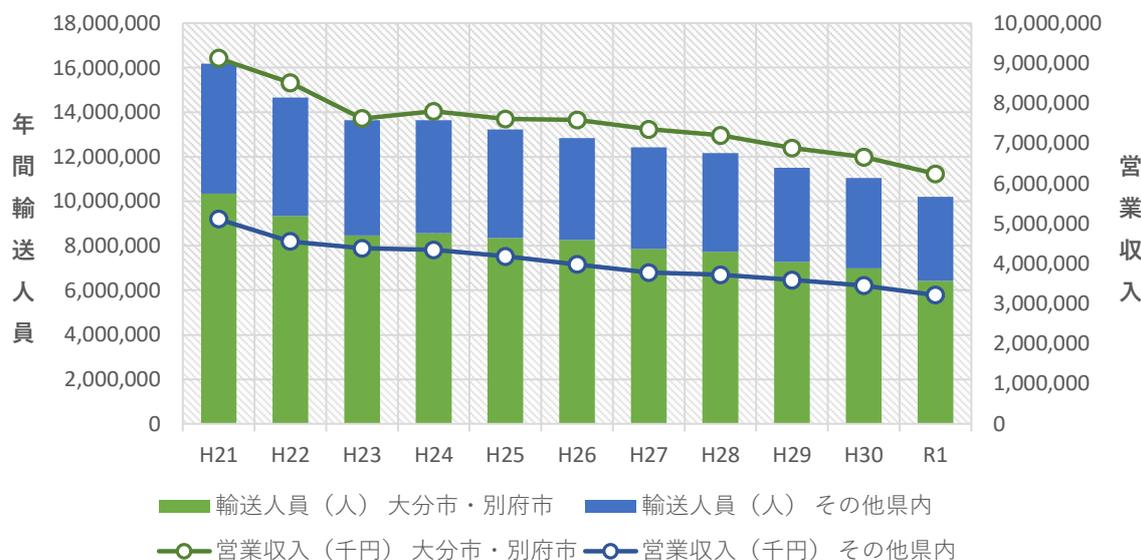


図 69 タクシー輸送人員・営業収入の推移

資料：令和 2 年度版 九州運輸要覧

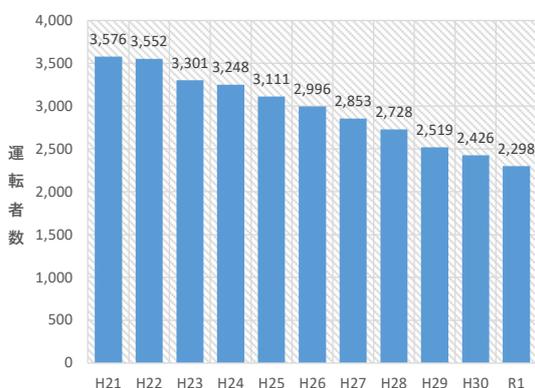


図 70 運転者数の推移

資料：令和 2 年度版 九州運輸要覧



図 71 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。

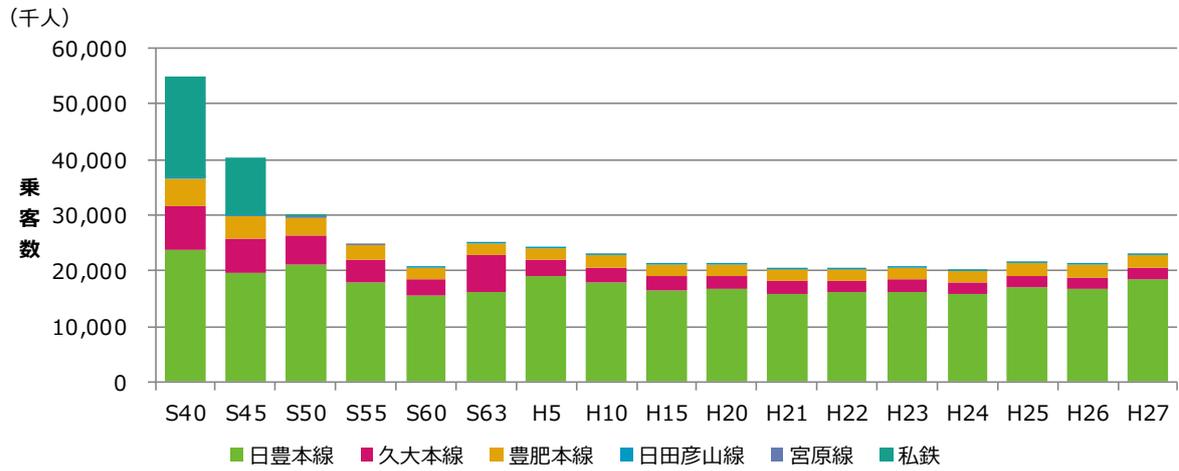


図 72 大分県内の鉄道乗客数の推移

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

中津市、豊後高田市、宇佐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。

人口集積のみられる中津市中心部や宇佐市中心部はやや高齢化率が低い傾向にある。

豊後高田市全域および2市の郊外部・山間部は、高齢化率が50%以上となる地区が広く分布している。中津市では山国地区、宇佐市では安心院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。

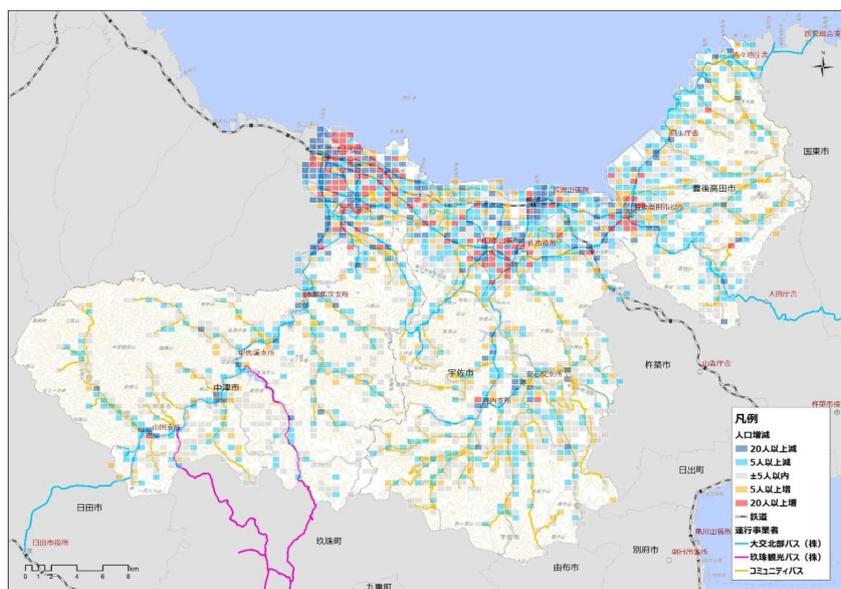


図 73 北部圏の人口増減（5年間）（再掲）

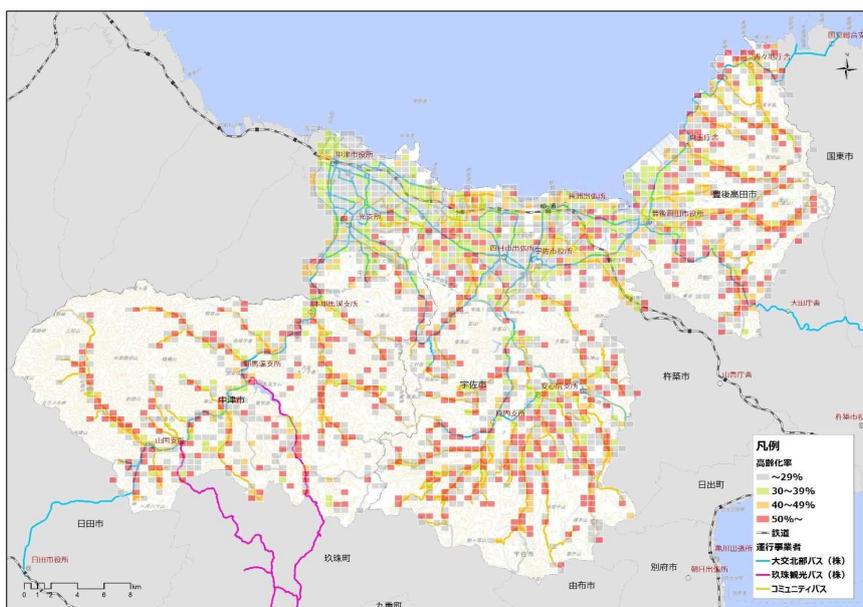


図 74 北部圏の高齢化率分布（再掲）

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

北部圏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、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。

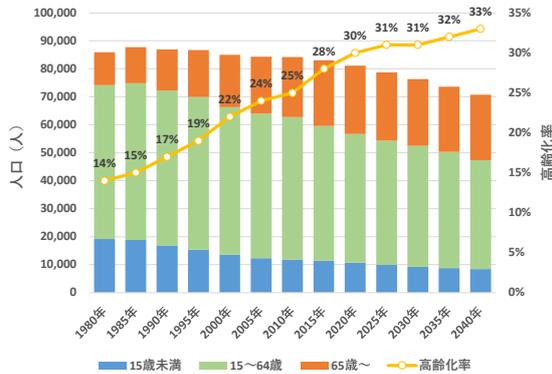


図 75 中津市の人口・高齢化率推移 (再掲)

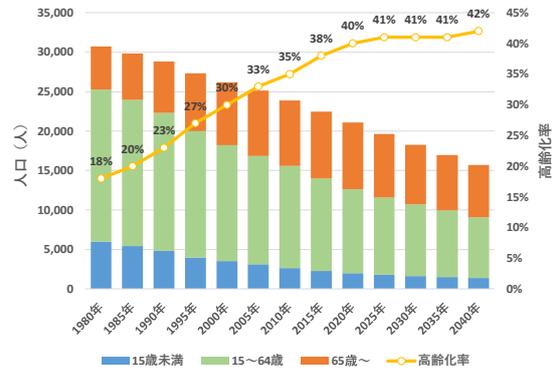


図 76 豊後高田市の人口・高齢化率推移 (再掲)



図 77 宇佐市の人口・高齢化率推移 (再掲)

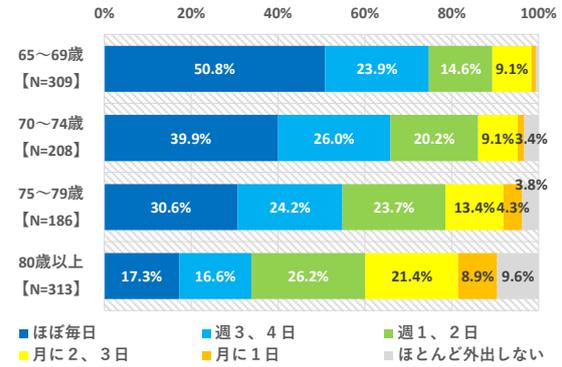


図 78 年齢別の外出頻度

資料：国勢調査、北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

中津市中心部に人口が集積しているほか、宇佐市および豊後高田市役所周辺や各市の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。

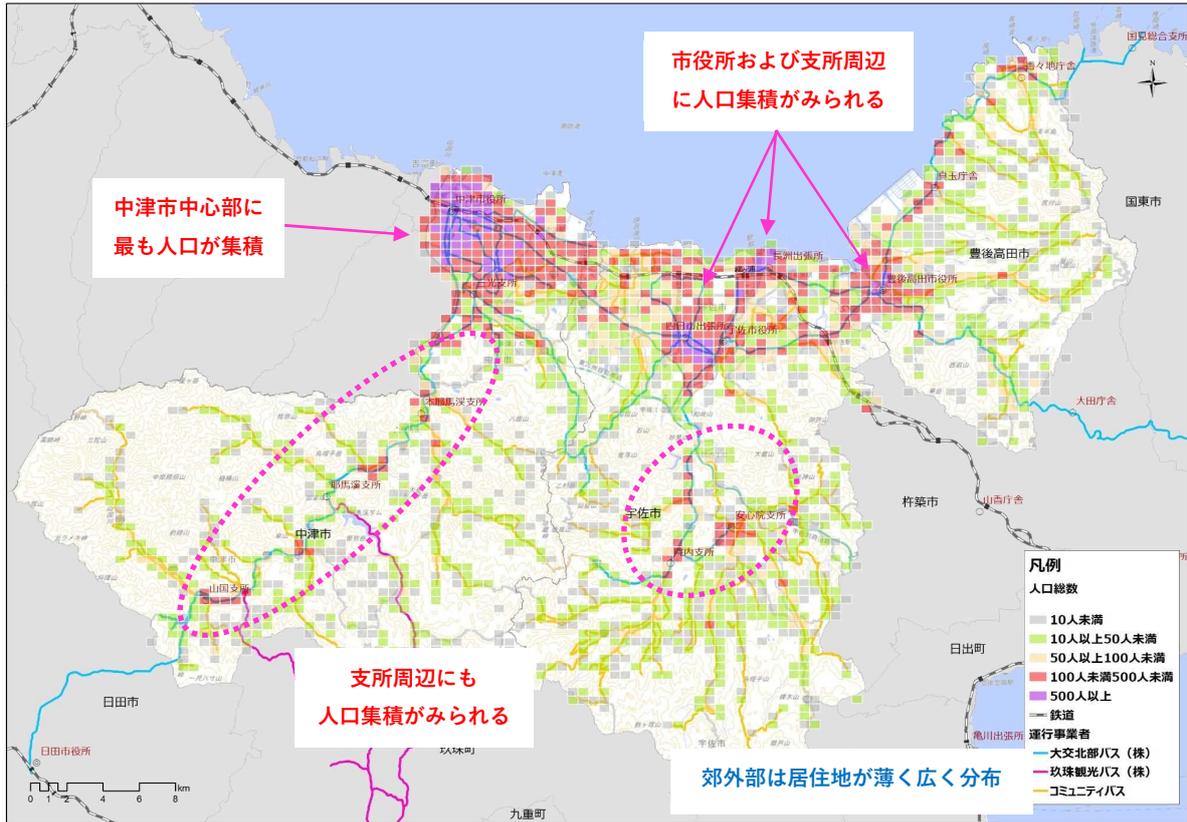


図 79 北部圏の人口分布（再掲）

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

北部圏では、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4～6割程度減少した。また、今後も年少人口の減少は続くと予想されている。

年少人口の減少を受けて、北部圏の各地では1990年以降から小中学校の統廃合が進んでいる。

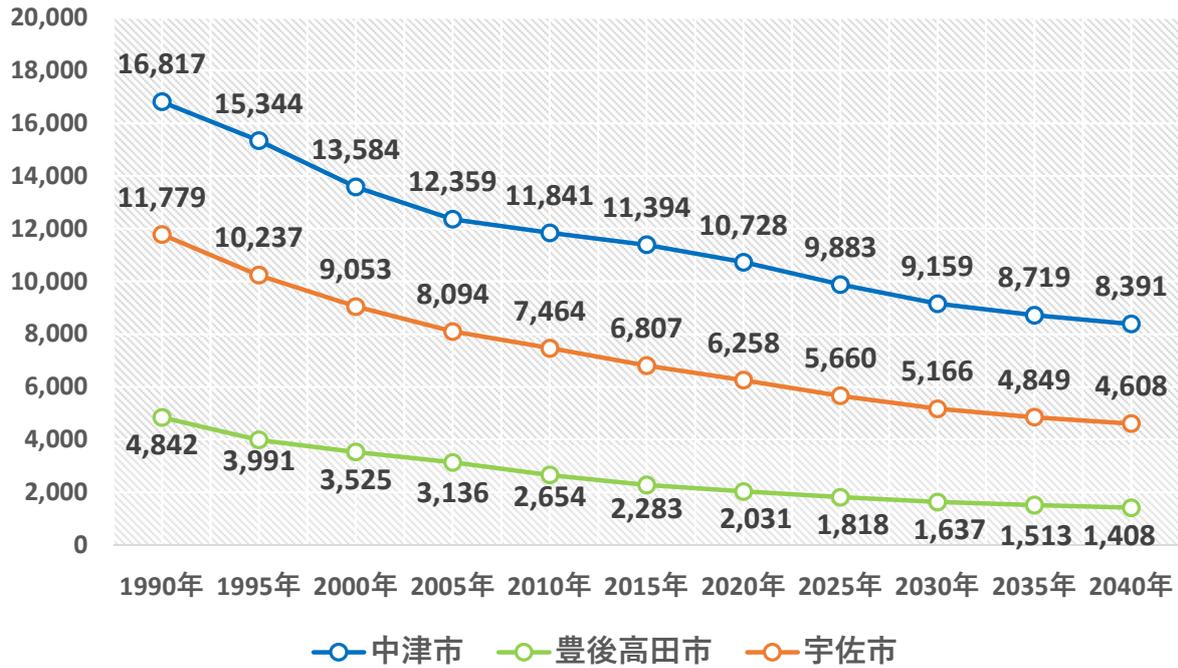


図 80 北部圏における年少人口の推移

資料：国勢調査

表 1 北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
1991年	中津市	耶馬溪町立下郷小学校奥畑分校	休校	
1994年	宇佐市	宇佐市立南院内小学校羽馬礼分校	休校	
1997年	中津市	耶馬溪町立下郷小学校奥畑分校	廃校	
	中津市	耶馬溪町立深耶馬溪小学校岩屋分校	廃校	
2000年	宇佐市	宇佐市立佐田小学校塔尾分校	休校	
2001年	豊後高田市	豊後高田市立田染小学校平野分校	廃校	
2003年	中津市	耶馬溪町立深耶馬溪小学校	廃校	
	中津市	本耶馬溪町立屋形小学校	統合	中津市立樋田小学校（当時は本耶馬溪町立）
	豊後高田市	真玉町立真玉小学校	統合	豊後高田市立真玉小学校（当時は真玉町立）
	豊後高田市	真玉町立上真玉小学校	統合	
2004年	中津市	本耶馬溪町立西谷小学校	統合	中津市立上津小学校（当時は本耶馬溪町立）
	中津市	本耶馬溪町立東谷小学校	統合	
	豊後高田市	豊後高田市立河内小学校小田原分校	廃校	
	宇佐市	宇佐市立麻生小学校	廃校	
2005年	中津市	中津市立溝部小学校	統合	中津市立三郷小学校
	中津市	中津市立槻木小学校	統合	
	中津市	中津市立三郷小学校中詰分校	廃校	
	中津市	中津市立槻木小学校毛谷村分校	廃校	
	豊後高田市	豊後高田市立田染小学校蔭分校	廃校	
2006年	豊後高田市	豊後高田市立桂陽小学校美和分校	廃校	
	宇佐市	宇佐市立津房小学校重龍分校	廃校	
2007年	宇佐市	宇佐市立上院内小学校	休校	
2008年	宇佐市	宇佐市立南院内小学校羽馬礼分校	再開	
2009年	中津市	中津市立柿坂小学校	廃校	
2010年	宇佐市	宇佐市立上院内小学校		宇佐市立院内中部小学校上院内分校
2012年	豊後高田市	豊後高田市立三重小学校	統合	豊後高田市立香々地小学校
	宇佐市	宇佐市立南院内小学校羽馬礼分校	再休校	
2014年	中津市	中津市立永岩小学校	廃校	
	宇佐市	宇佐市立佐田小学校塔尾分校	廃校	
2015年	宇佐市	宇佐市立深見小学校福貴野分校	休校	
2018年	中津市	中津市立山移小学校	廃校	

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。

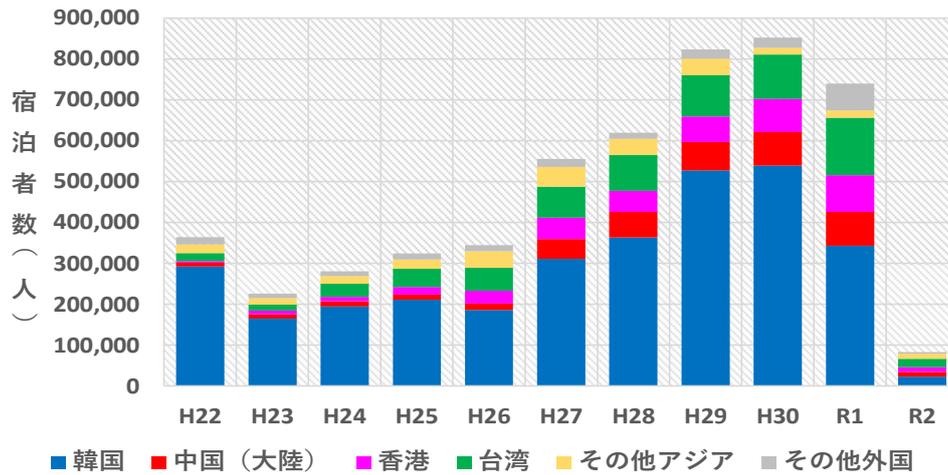


図 81 国籍別宿泊旅行者数の推移（再掲）

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 北部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

北部圏内や他圏域との間を運行する幹線バス 5 路線においても、利用者数が減少傾向にあるだけでなく、1 便あたりの利用者数も少ない傾向にある。また、国道中高線や伊美線の一部の路線では、1 時間に 1 本程度の運行のように高い運行水準を確保しているにもかかわらず、利用時間帯が一部の時間帯に集中するなど、運行効率性に問題のあるバス路線が存在する。



図 82 路線別の 1 日あたりの利用者数 (再掲)

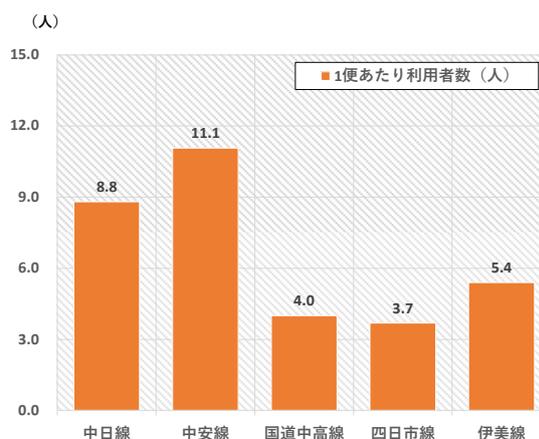


図 83 路線別の 1 便あたりの利用者数 (再掲)

資料：大交北部バス資料



図 84 時間帯別利用者数 (左：国道中高線、右：伊美線)

資料：大交北部バス資料

6-2 長大路線による運行効率の低下

幹線バス路線である中安線の利用状況については、「安心院～四日市」の区間と「四日市～中津駅」の区間で利用の分断がみられるだけでなく、上り（中津方面）と下り（安心院方面）で利用者数に差がみられることから、往復利用している層が少ないことが想定される。

中安線をはじめとする地域間・圏域をまたぐ路線は長距離を運行することから、運行時間が長くなる傾向にあり、利用される区間やバス停も限られていることから、運行効率が低下していることが懸念される。

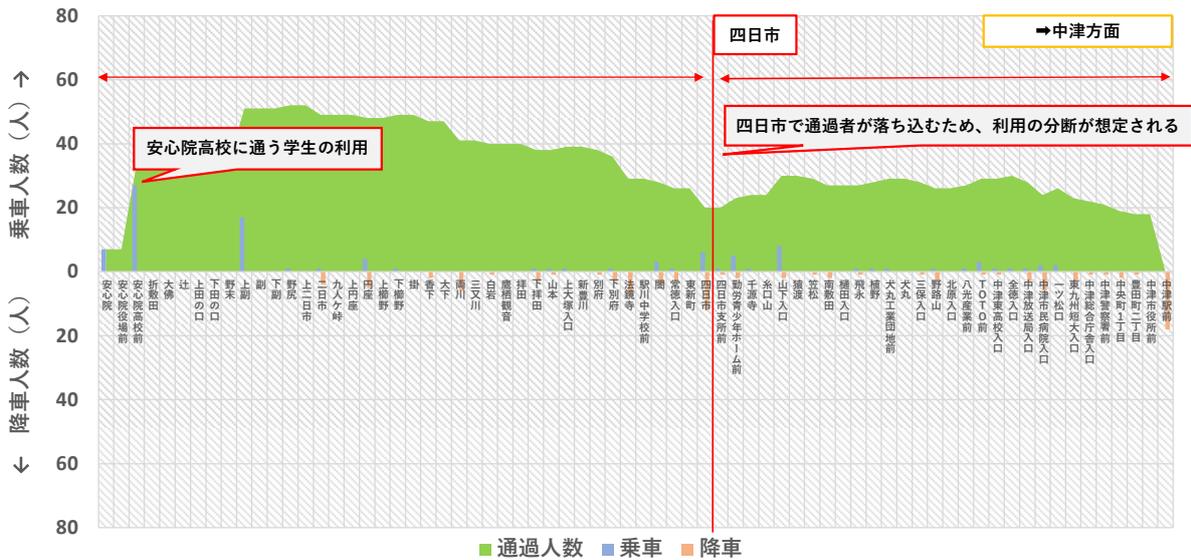


図 85 中安線（中津方面）の利用状況

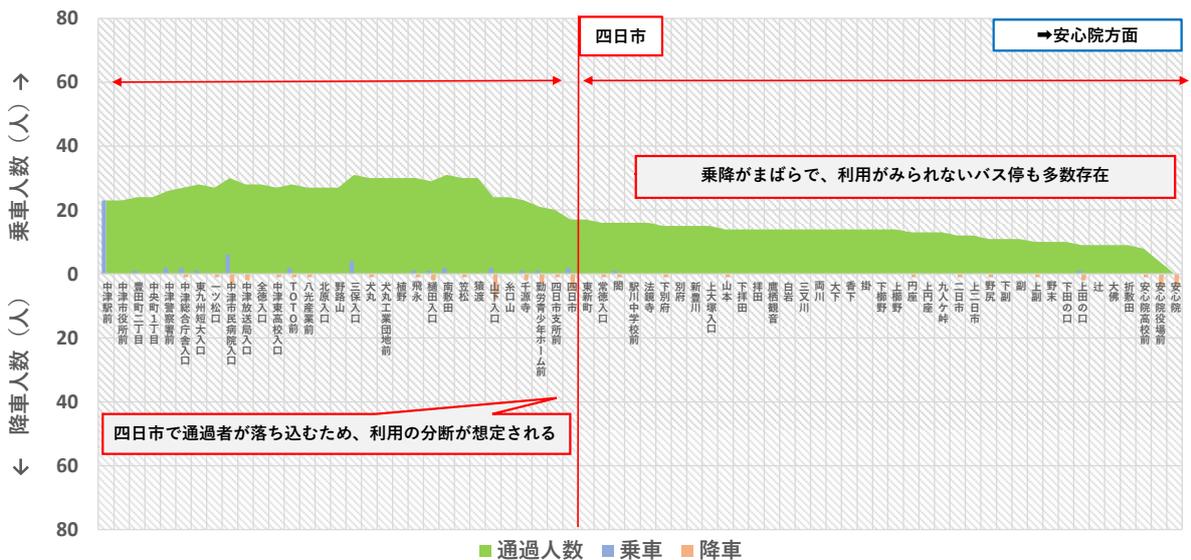


図 86 中安線（安心院方面）の利用状況

資料：大交北部バス資料

6-3 幹線バス路線・フィーダー路線の収益悪化

北部圏（中津市、豊後高田市、宇佐市）では、2016年10月～2019年9月の3年間を計画期間として、「大分県北部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、中日線、国道中高線、中安線等の再編を行い、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 バスと航路の相互連携

姫島村（姫島港）～国東市（伊美港）間を運航する姫島村営フェリーと宇佐市（宇佐駅前バス停）～国東市（伊美バス停）間を運行する伊美線は、伊美港にて接続しており、主に姫島村住民の北部圏方面への輸送や姫島村への観光客の輸送の役割を担っている。

姫島村営フェリーと伊美線は、伊美港で接続性が確保されており、接続時間についても、日中の便を除き考慮されているため、乗り継ぎ環境としては整備されている状況である。

表 2 姫島村営フェリーと伊美線（大交北部バス）の接続状況

便番号	姫島村営フェリー			伊美線（平日）			
	姫島港	方向	伊美港	宇佐方面（発）		伊美方面（着）	
1	5:50	→	6:10	6:32	0:22		
	6:40	←	6:20				
2	6:55	→	7:15	7:22	0:07		
	7:50	←	7:30				
3	8:00	→	8:20	8:27	0:07		
	9:00	←	8:40			8:08	0:32
4	9:15	→	9:35	9:42	0:07		
	10:10	←	9:50			9:33	0:17
5	10:25	→	10:45	11:02	0:17		
	11:20	←	11:00			10:48	0:12
6	11:35	→	11:55	12:42	0:47		
	12:30	←	12:10			12:11	-0:01
7	13:00	→	13:20				
	13:55	←	13:35			13:18	0:17
8	14:10	→	14:30	14:37	0:07		
	15:05	←	14:45			14:28	0:17
9	15:20	→	15:40	16:02	0:22		
	16:15	←	15:55			15:38	0:17
10	16:30	→	16:50	16:57	0:07		
	17:45	←	17:25			17:18	0:07
11	18:00	→	18:20				
	19:05	←	18:45			18:33	0:12
12	19:15	→	19:35				
	20:05	←	19:45				
12便：12月1日～翌年3月31日まで運休							

6-6 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 87 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

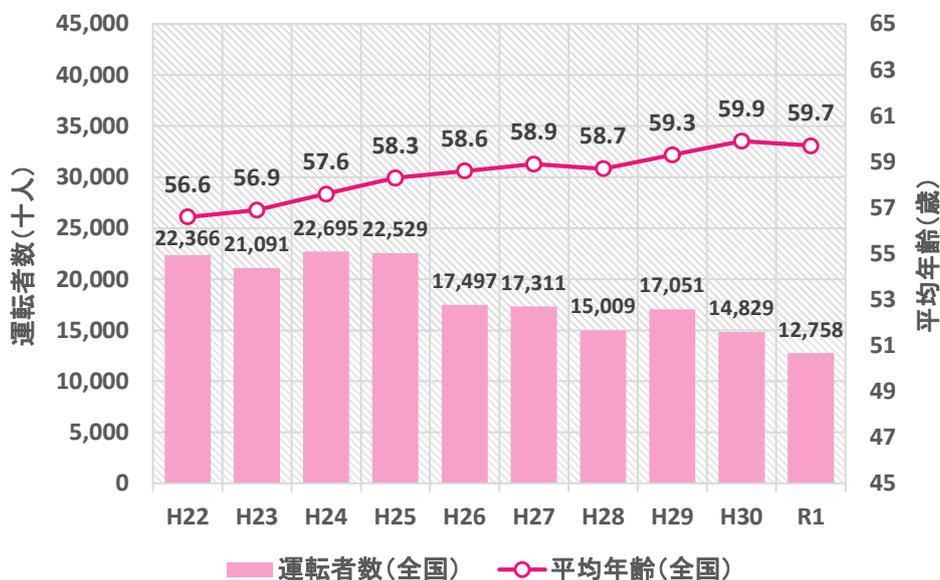


図 88 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）