

おおいた 地域交通ビジョン

2026 素案

大分県地域公共交通計画

資料編



| | |
|-------------------------------------|------------|
| 第1編 大分県の現状 | 1 |
| 1. 大分県における地域の現状 | 1 |
| (1) 人口動向 | 1 |
| (2) 移動実態の現状（人流データ分析） | 26 |
| (3) 住民の移動実態（県民アンケート調査） | 32 |
| (4) 高校生の移動実態（高校生アンケート調査） | 40 |
| (5) 公共交通に対するニーズ（公共交通利用者アンケート） | 47 |
| 2. 社会的な情勢 | 56 |
| (1) 公共交通の担い手の不足 | 56 |
| (2) 高齢者の運転と事故 | 58 |
| 3. 上位・関連計画 | 62 |
| (1) 計画の位置づけ | 62 |
| (2) 上位・関連計画の整理 | 63 |
| 4. 地域公共交通の現状 | 68 |
| (1) 県内全体の公共交通ネットワークの概況 | 68 |
| (2) 各交通モードの現状 | 71 |
| (3) 交通事業者の現状と課題（交通事業者ヒアリング調査） | 94 |
| 5. 6つの圏域における現状・課題 | 97 |
| (1) 東部圏 | 97 |
| (2) 中部圏 | 102 |
| (3) 南部圏 | 107 |
| (4) 豊肥圏 | 110 |
| (5) 西部圏 | 115 |
| (6) 北部圏 | 120 |
| 6. 市町村による地域公共交通施策の現状 | 123 |
| (1) 各種運行形態の導入状況 | 123 |
| (2) 地域公共交通網形成計画の策定状況 | 124 |
| (3) 市町村における現状と課題（自治体アンケート調査） | 125 |

第1編 大分県の現状

1. 大分県における地域の現状

(1) 人口動向

① 将来推計人口・人口構造の変化

県都大分市を擁する中部圏の人口は微増傾向であったが、2015年には減少に転じており、推計人口によれば今後人口減少とともに高齢化が進行する予測である。

他の5圏域は人口減少が続いており、特に若年人口・生産年齢人口の減少が顕著である。高齢化率は全圏域で上昇しており、今後も緩やかに上昇することが見込まれる。

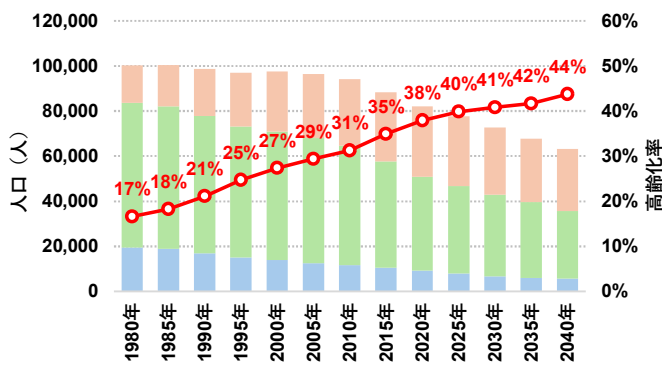


図1 東部圏の人口・高齢化率推移

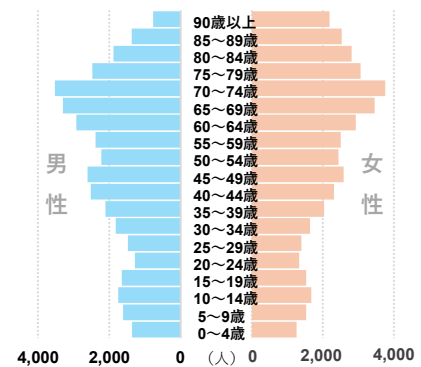


図2 東部圏の人口ピラミッド

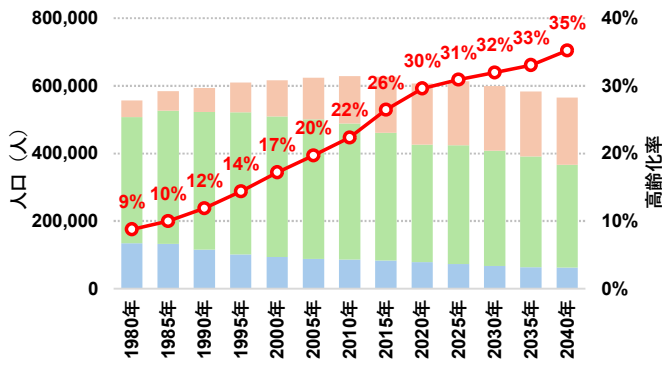


図3 中部圏の人口・高齢化率推移

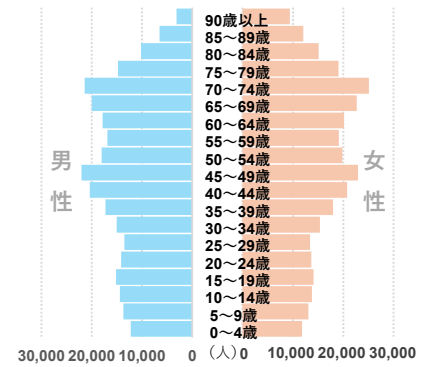


図4 中部圏の人口ピラミッド

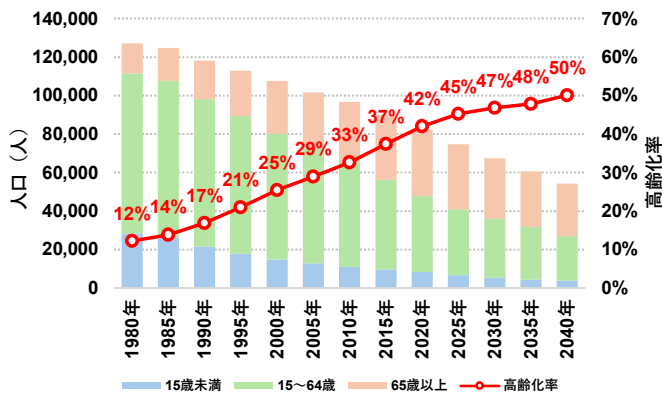


図5 南部圏の人口・高齢化率推移

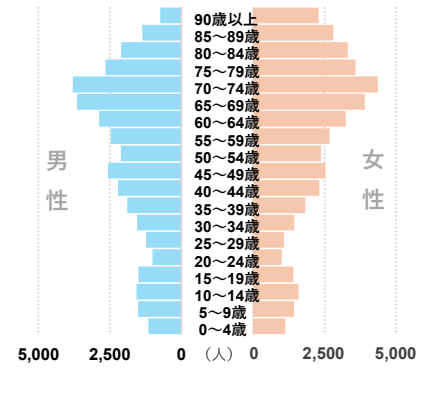


図6 南部圏の人口ピラミッド

資料：将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）、令和2年国勢調査

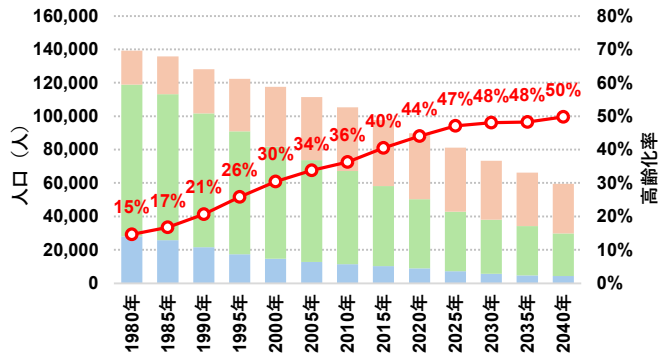


図 7 豊肥圏の人口・高齢化率推移

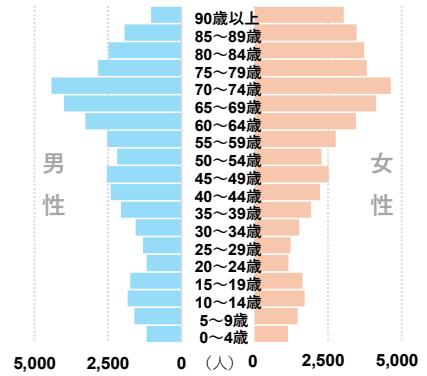


図 8 豊肥圏の人口ピラミッド

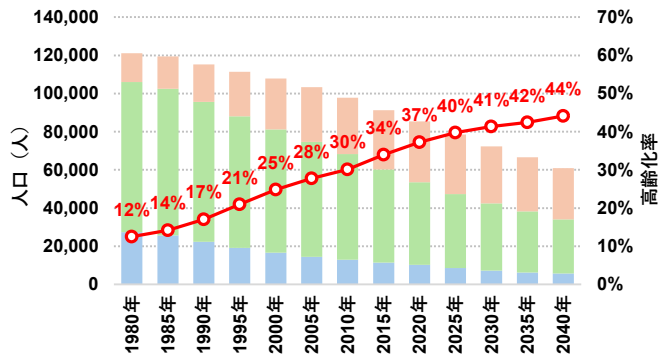


図 9 西部圏の人口・高齢化率推移

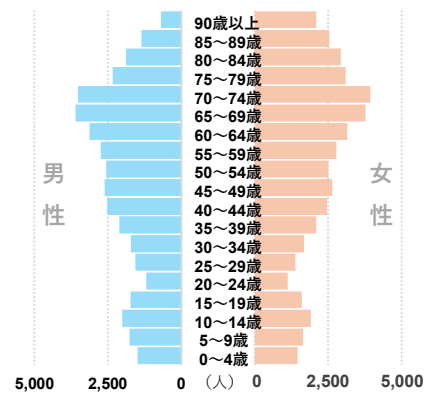


図 10 西部圏の人口ピラミッド

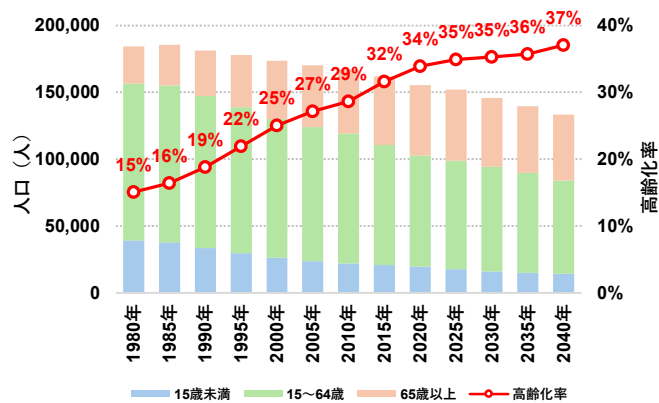


図 11 北部圏の人口・高齢化率推移

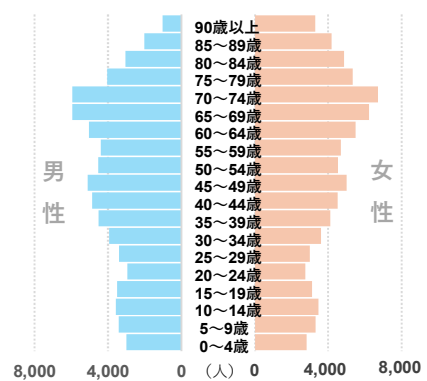


図 12 北部圏の人口ピラミッド

資料：将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）、令和2年国勢調査

② 人口分布

県全体として、大分市中心部、別府市中心部に人口が集中している。

圏域別でみると、東部圏では、沿岸部の各市町の市役所・役場が位置する地域に人口が集中している傾向にあり、それ以外の沿岸部や内陸部では低密度に人口が広がっている。

中部圏では、大分市中心部や別府市中心部に人口が集中している。また、由布市湯布院庁舎周辺にも若干の人口集積がみられる。

南部圏では、佐伯市中心部や津久見市中心部に人口が集中しており、沿岸部に連なるように人口が分布している傾向にある。佐伯市の内陸部では、鉄道沿線などに人口が枝状に分布している。

豊肥圏では、臼杵市中心部に人口が集中しているが、全域的には低密度に人口が分布している。

西部圏では、日田市中心部に人口が集中しているが、全域的には低密度に人口が分布している。

北部圏では、中津市中心部、宇佐市中心部に人口が集中しており、中津市、宇佐市南部の山間部では広域に人口が分散している。

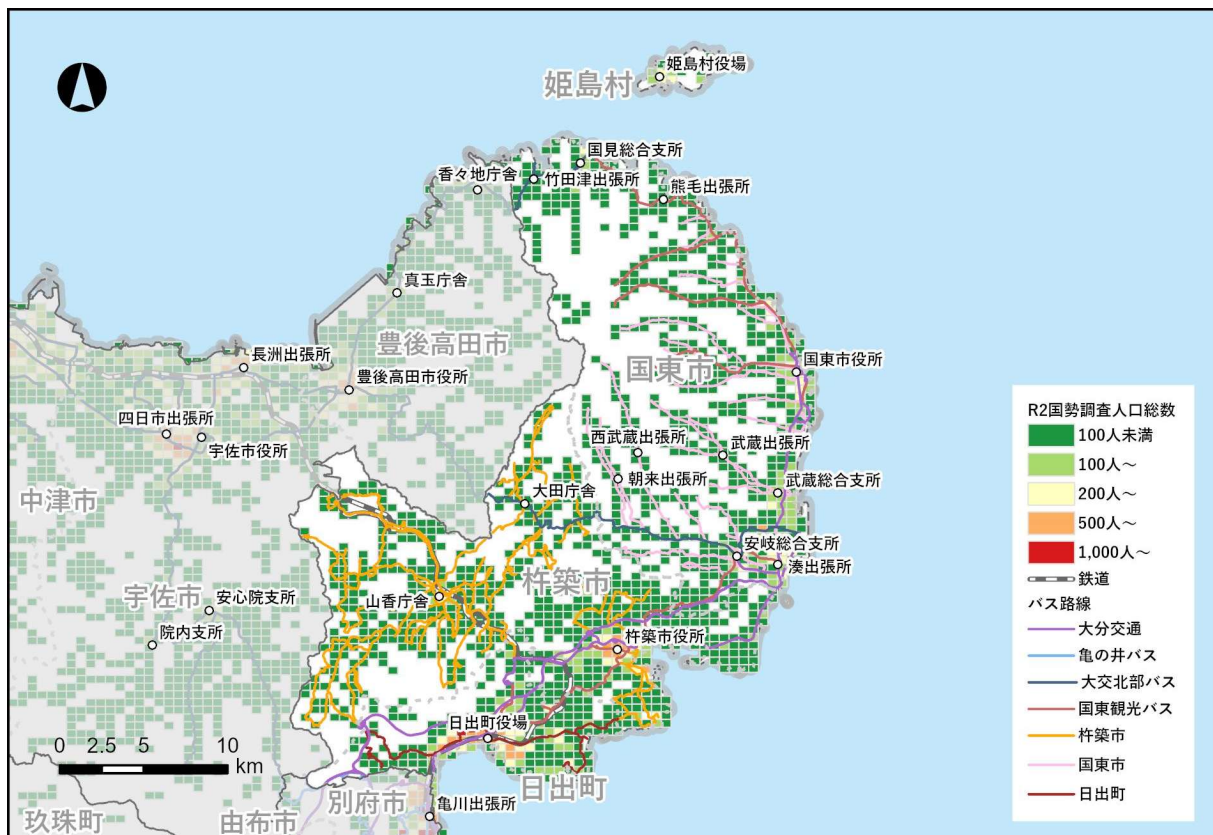


図 13 東部圏の人口分布

資料：令和2年国勢調査

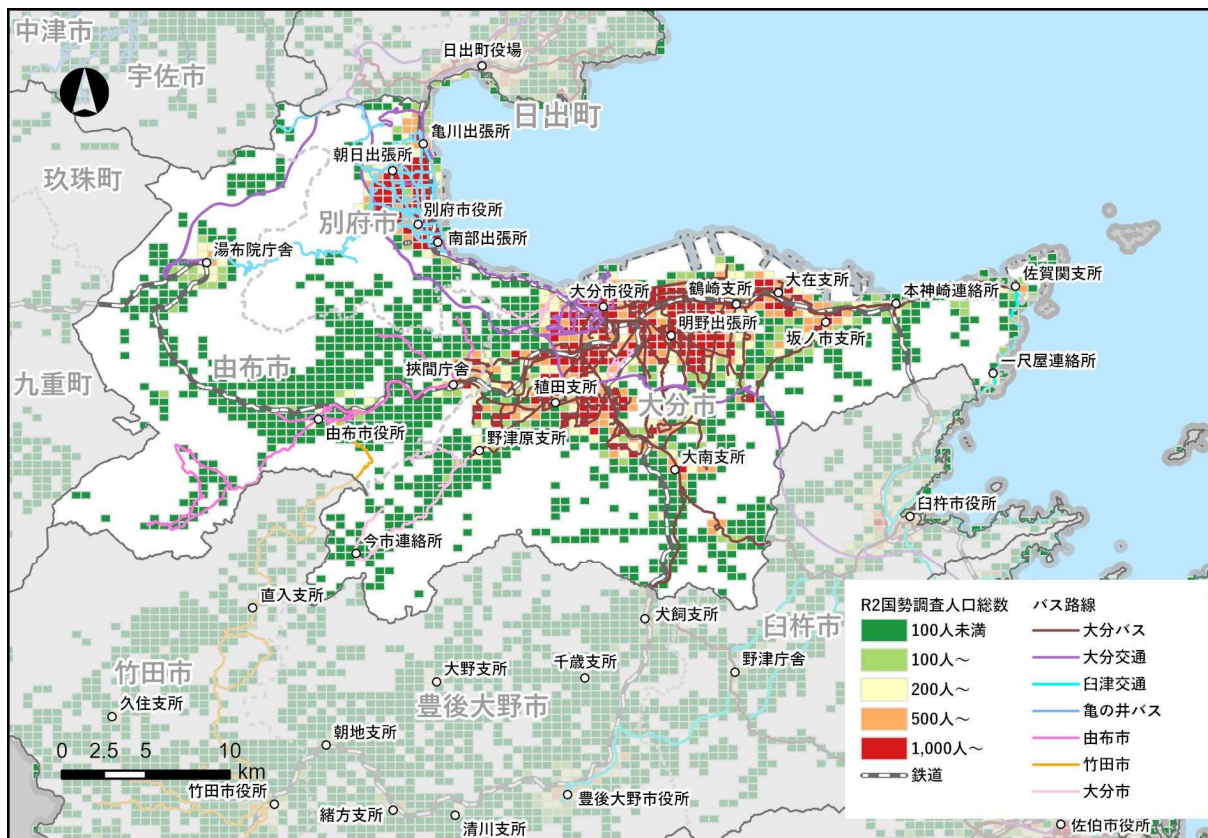


図 14 中部圏の人口分布

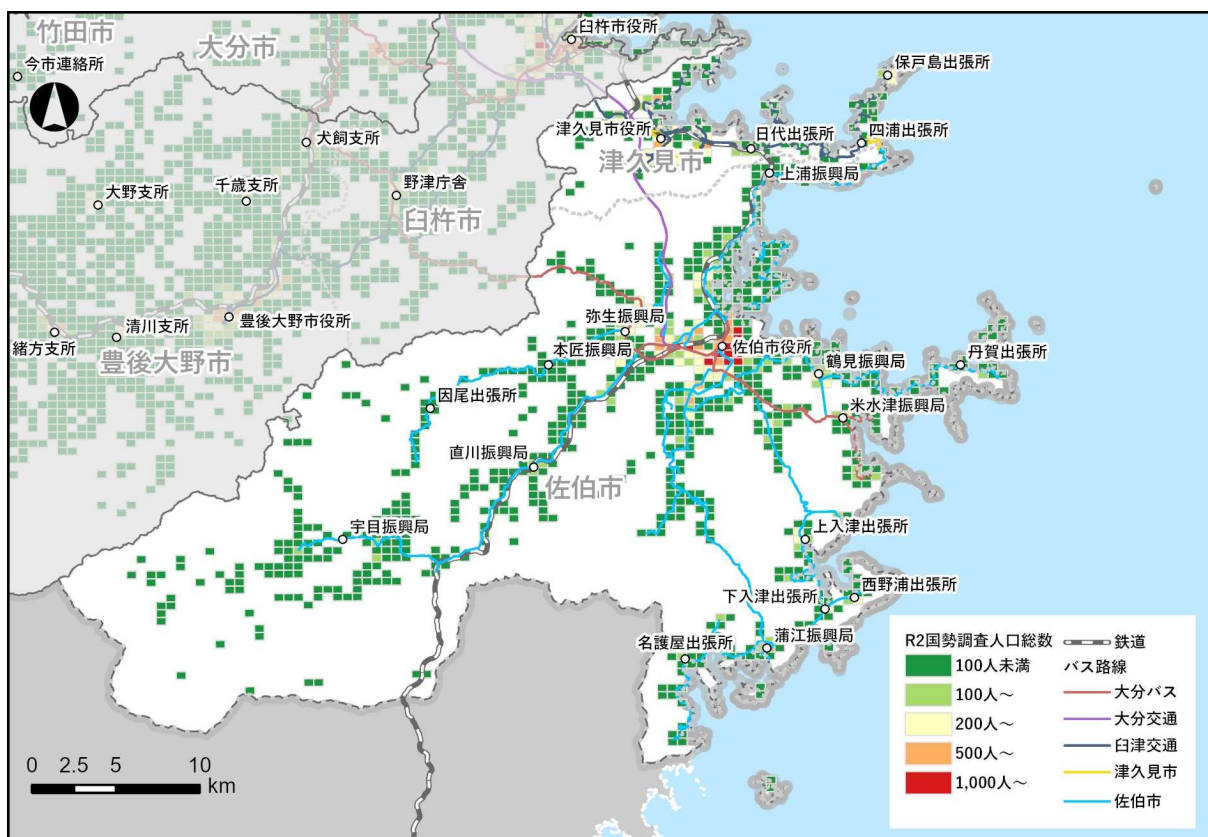


図 15 南部圏の人口分布

資料：令和 2 年国勢調査

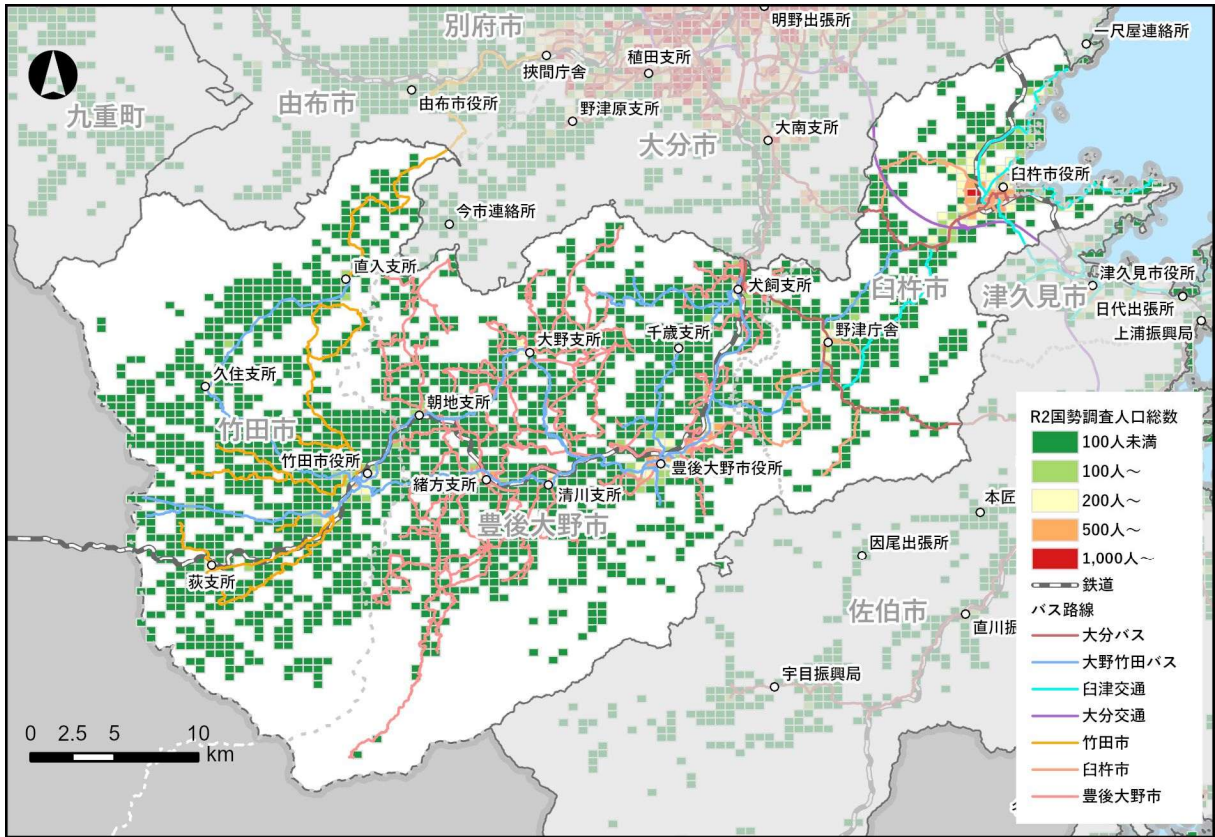


図 16 豊肥圏の人口分布

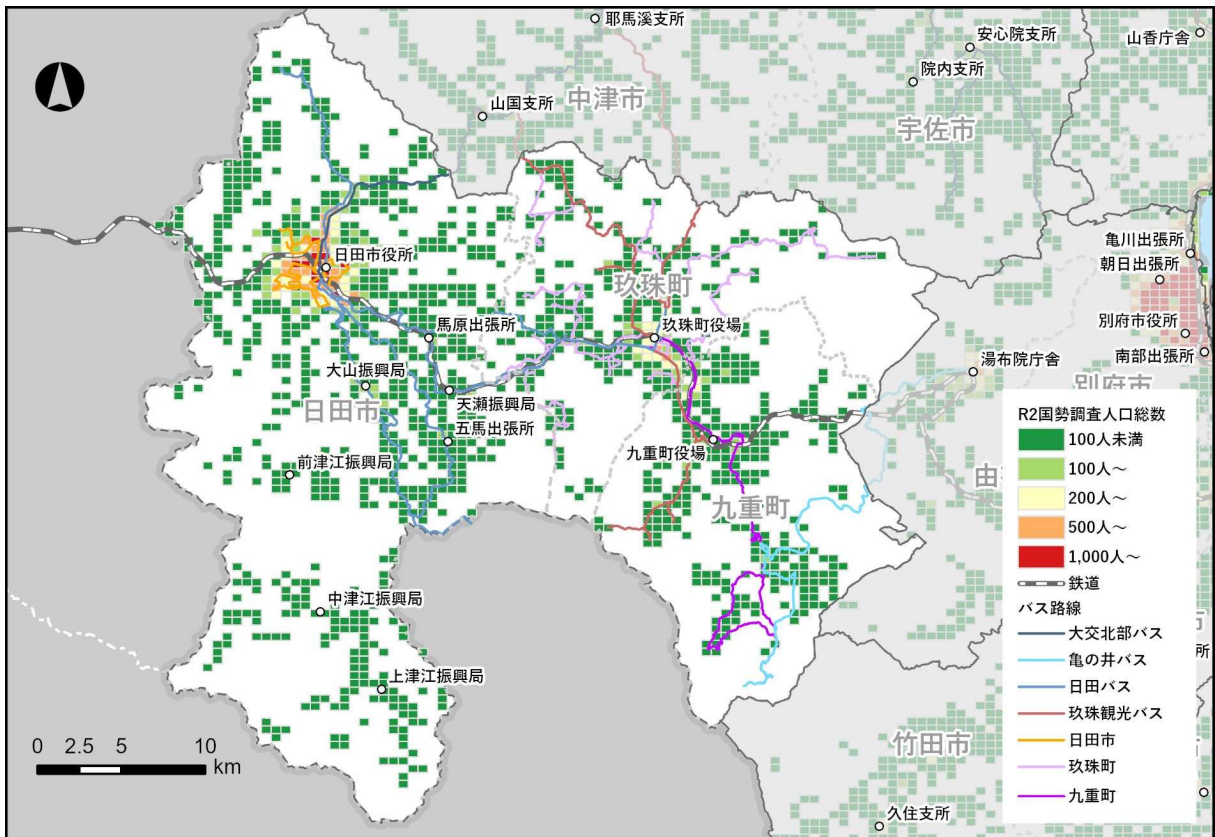


図 17 西部圏の人口分布

資料：令和 2 年国勢調査

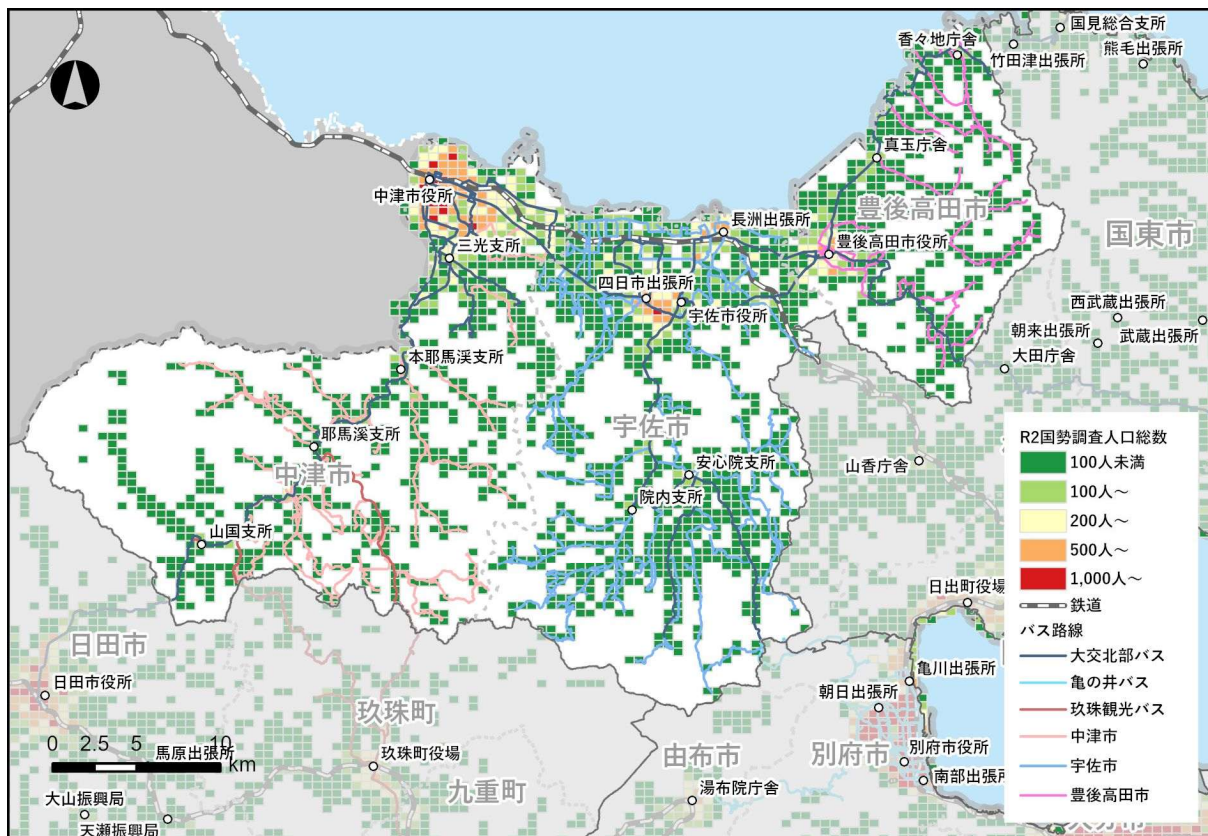


図 18 北部圏の人口分布

資料：令和2年国勢調査

③ 人口増減

県全体としては、人口が減少している地区が多く、人口が増加している地区は平野部や市役所・役場のある市街地に集中している。

圏域別にみると、東部圏では、沿岸部に増加地区が見られ、全体的に 20 人以上の大幅な減少地区は少ない。

中部圏では、別府市や由布市など人口の密集する市街地においても、減少が目立つ地区がみられる。大分市は、人口増加が目立つ地区が面的にみられるが、大分市役所の周辺においては減少が目立つ。

豊肥・南部・西部の各圏域では、県全体と同様の傾向がみられるが、増加地区は限定的であり、横ばいもしくはやや減少している地区が目立つ。

北部圏では、中津市や宇佐市、豊後高田市の中心部で増減幅の大きい地区が交錯している。

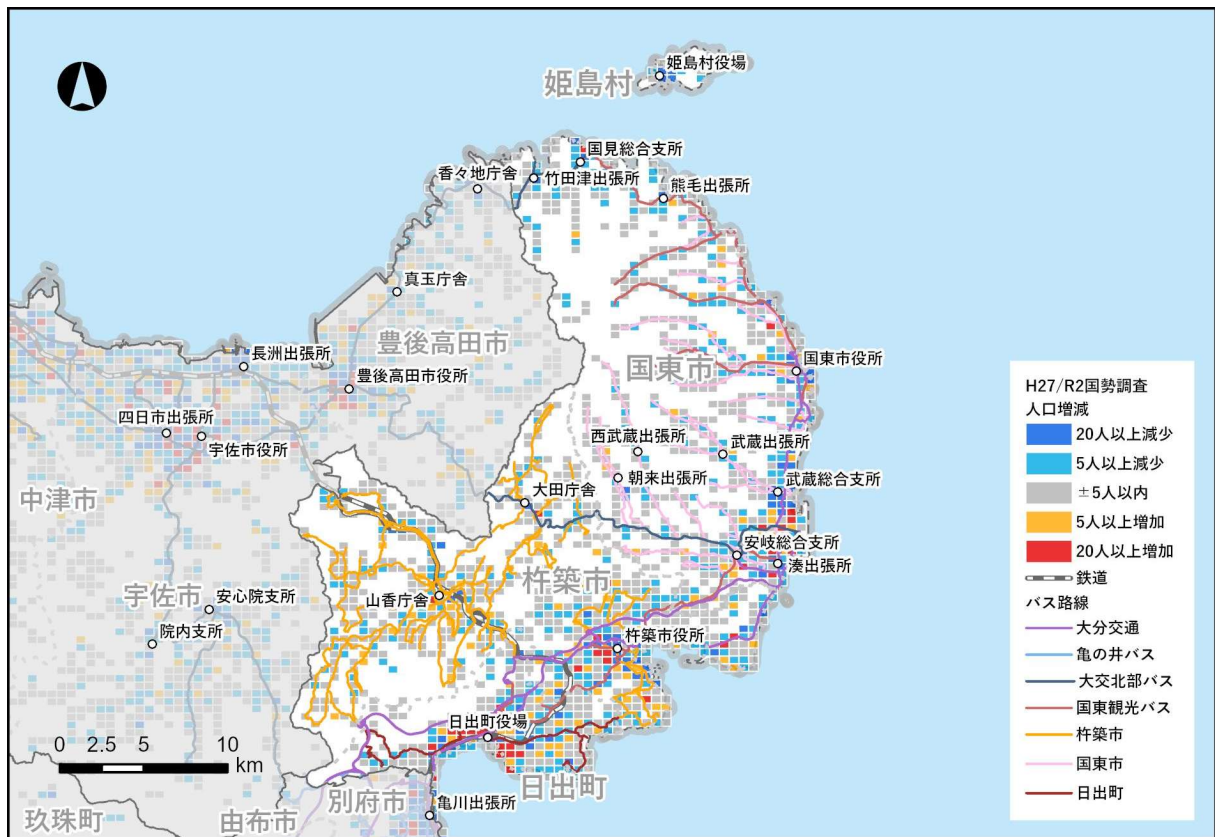


図 19 東部圏の人口増減

資料：平成 27 年及び令和 2 年国勢調査

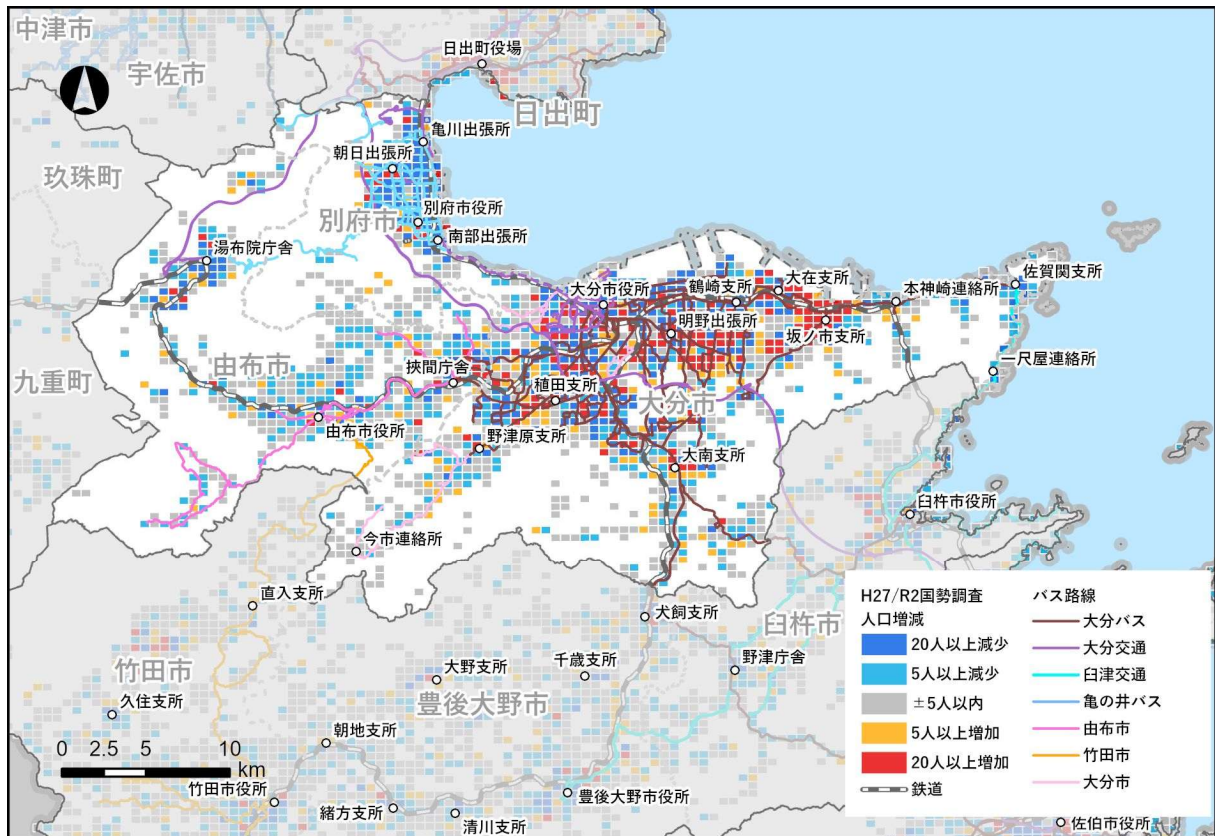


図 20 中部圏の人口増減

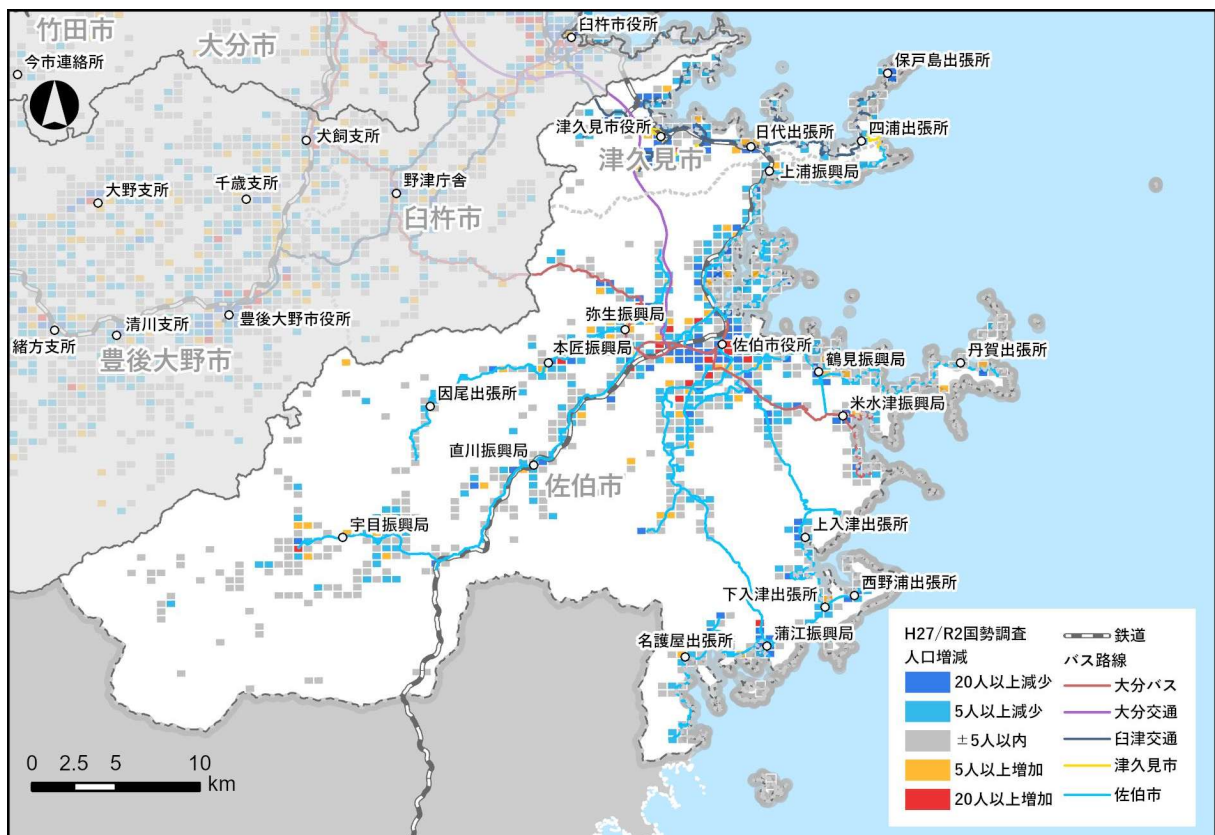


図 21 南部圏の人口増減

資料：平成 27 年及び令和 2 年国勢調査

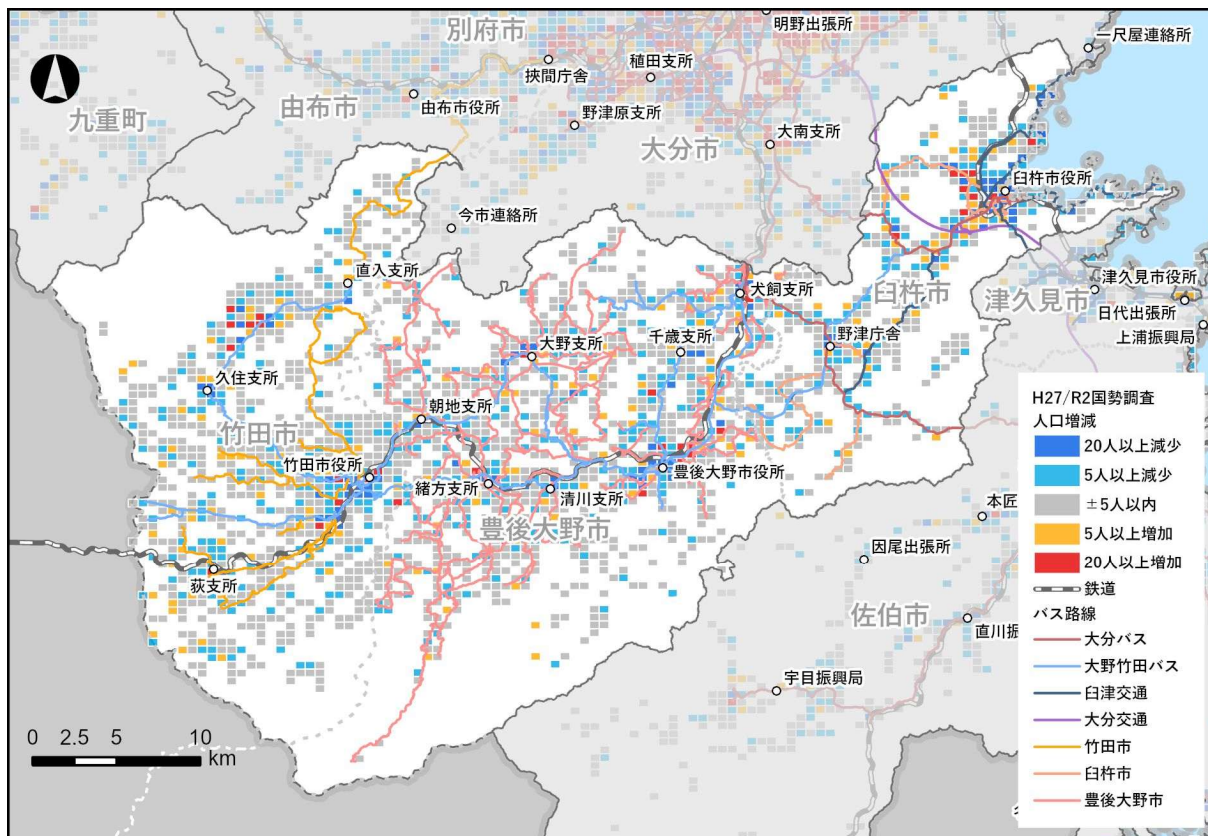


図 22 豊肥圏の人口増減

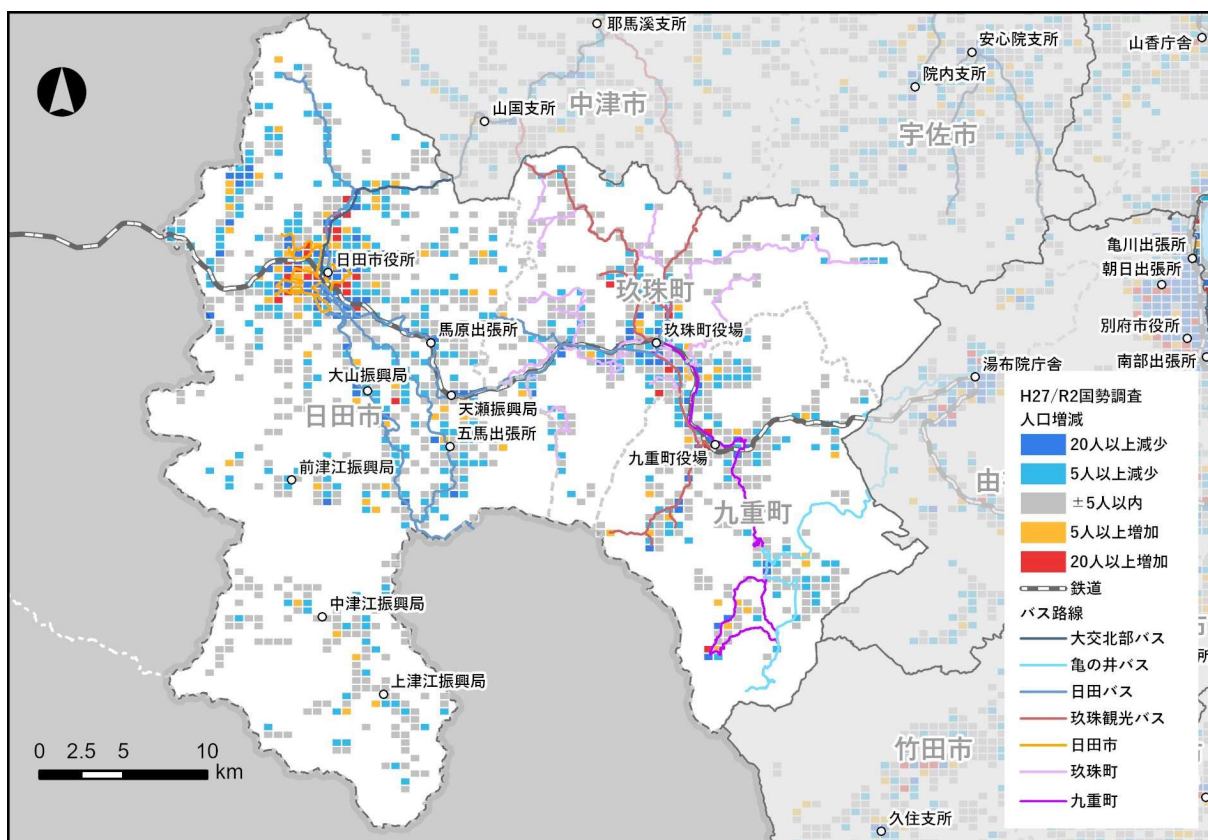


図 23 西部圏の人口増減

資料：平成 27 年及び令和 2 年国勢調査

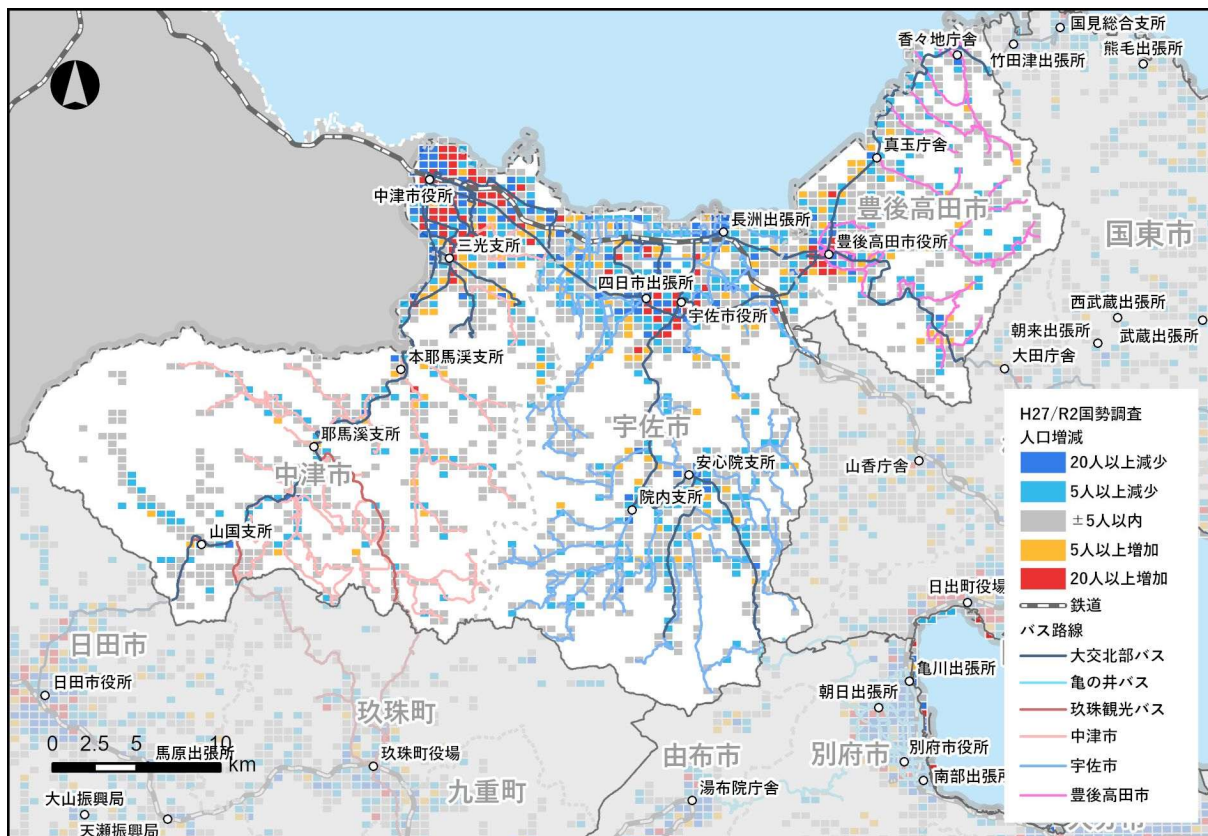


図 24 北部圏の人口増減

資料：平成 27 年及び令和 2 年国勢調査

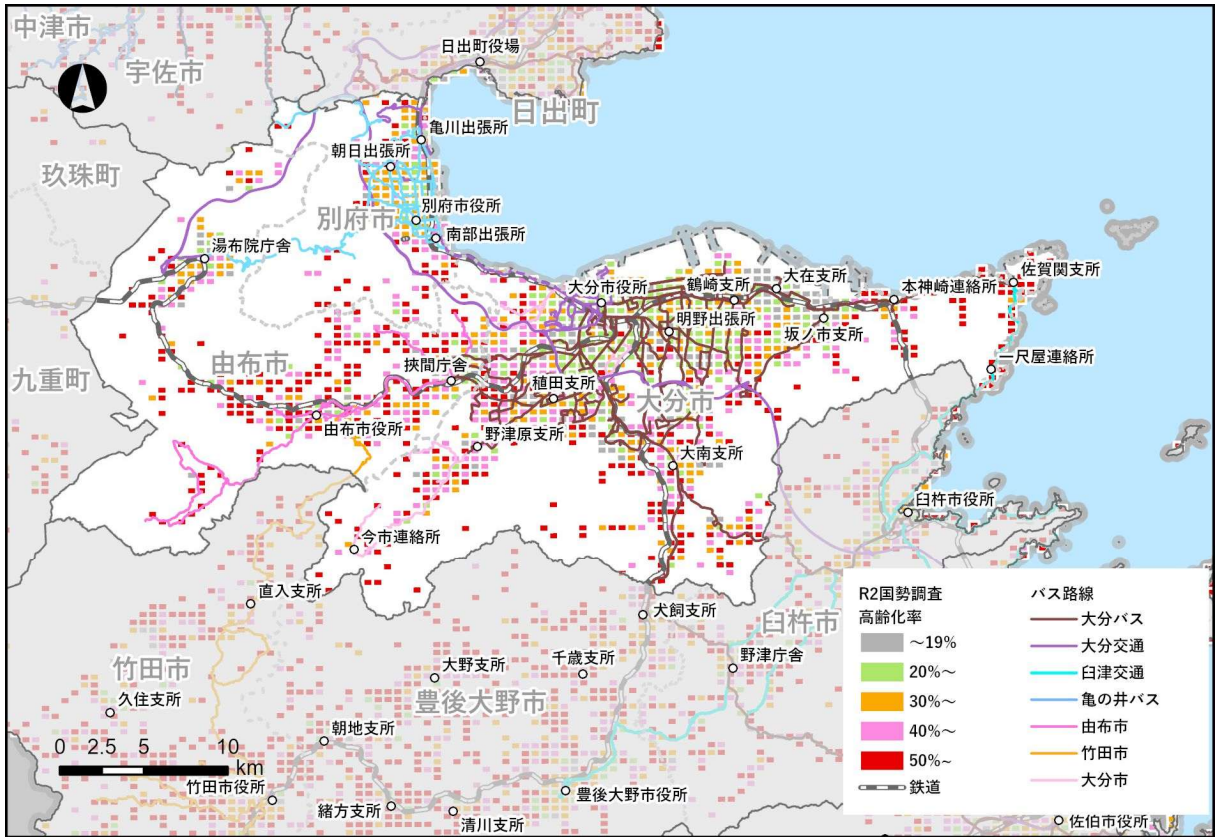


図 26 中部圏の高齢化率分布

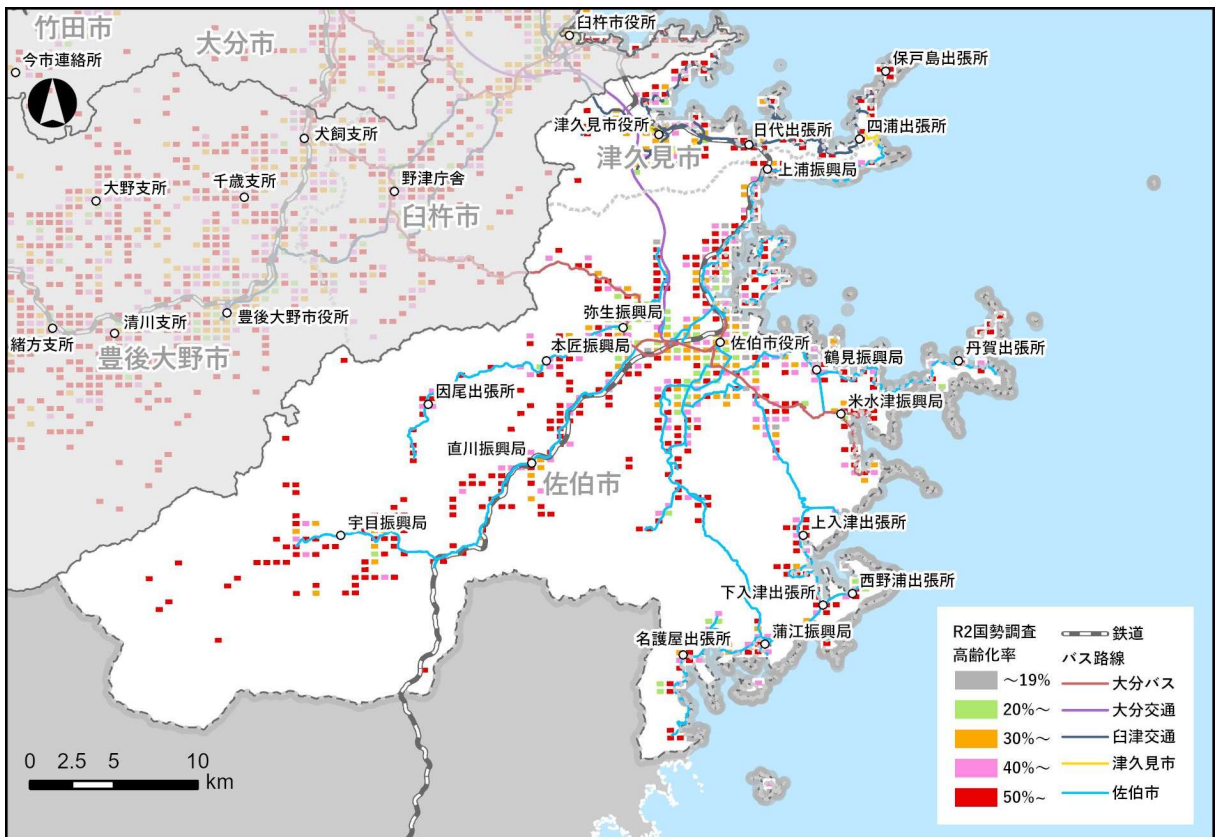


図 27 南部圏の高齢化率分布

資料：令和 2 年国勢調査

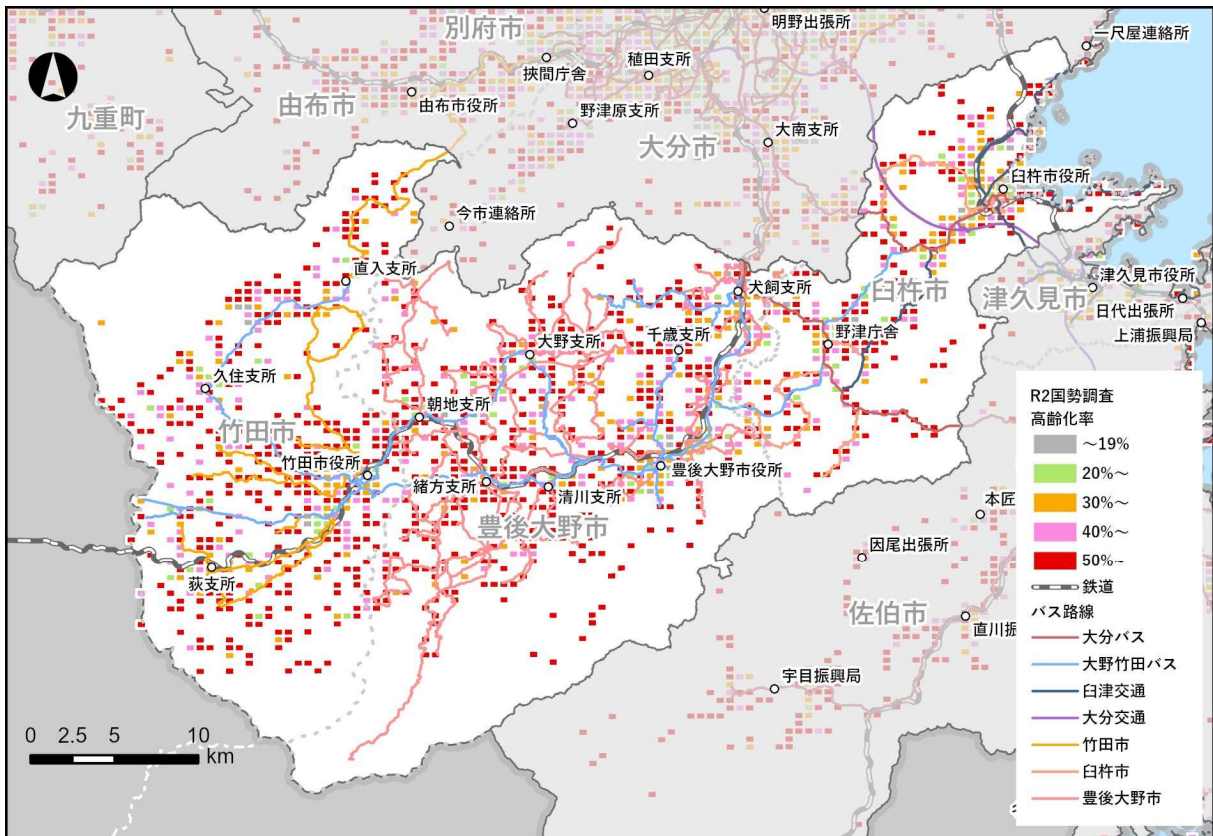


図 28 豊肥圏の高齢化率分布

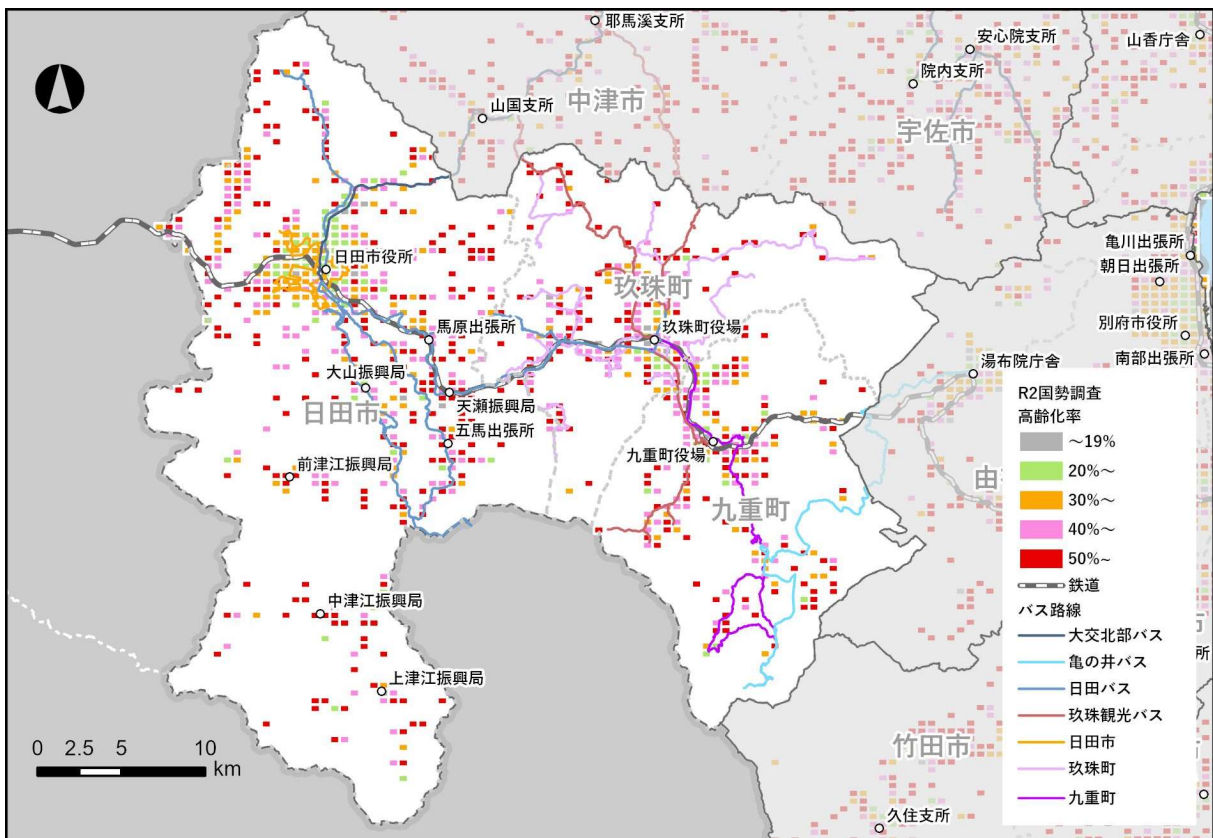


図 29 西部圏の高齢化率分布

資料：令和2年国勢調査

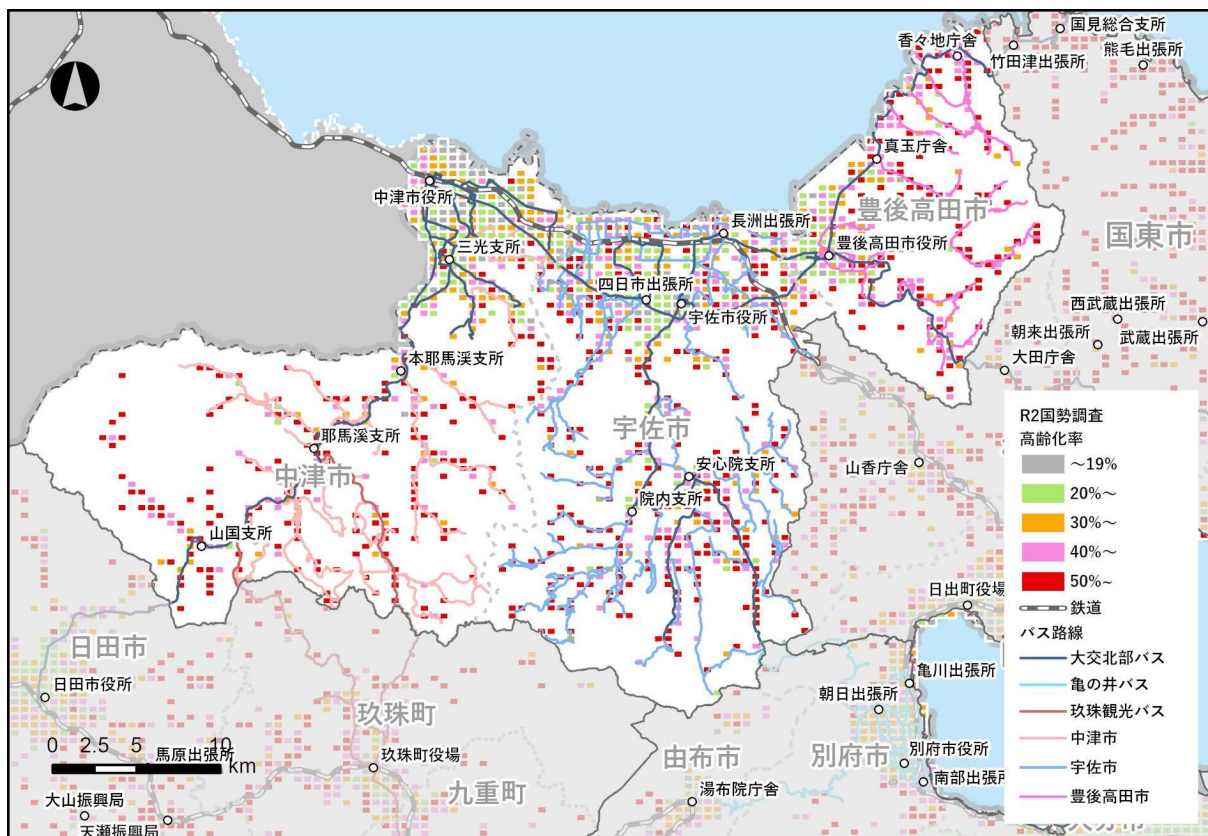


図 30 北部圏の高齢化率分布

資料：令和 2 年国勢調査

⑤ 人口の転入・転出

大分県全体では、20～24歳で特に転出超過となっており、それ以降の25歳～79歳の世代では転入超過となっている。

東部圏では、15～24歳で特に転出超過となっている。一方、25～29歳、60～64歳で転入超過となっている。

中部圏では、年少人口（0～14歳）及び25～29歳で転出超過となっており、それ以外の世代では転入超過となっている。特に15～24歳でその傾向が顕著にみられる。

南部圏では、ほぼすべての世代で転出超過となっており、特に15～24歳でその傾向が顕著にみられる。一方、大きく転入超過となる世代はない。

豊肥圏では、若年人口（15～29歳）で転出超過となっており、特に15～24歳でその傾向が顕著である。その他の世代では、75歳以上を除き転入超過となっており、0～9歳の年少人口や35～39歳の子育て世代で比較的転入が多い傾向にある。

西部圏では、年少～若年人口（0～24歳）で転出超過となっており、特に15～24歳でその傾向が顕著にみられる。一方、転入では25～29歳が突出して多くなっている。

北部圏では、年少～若年人口（5～24歳）で転出超過となっており、特に進学や就職の時期となる15～24歳で顕著である。一方、0～4歳、25～74歳では転入超過となっており、特に25～34歳の子育て世代や60～69歳でその傾向は顕著である。

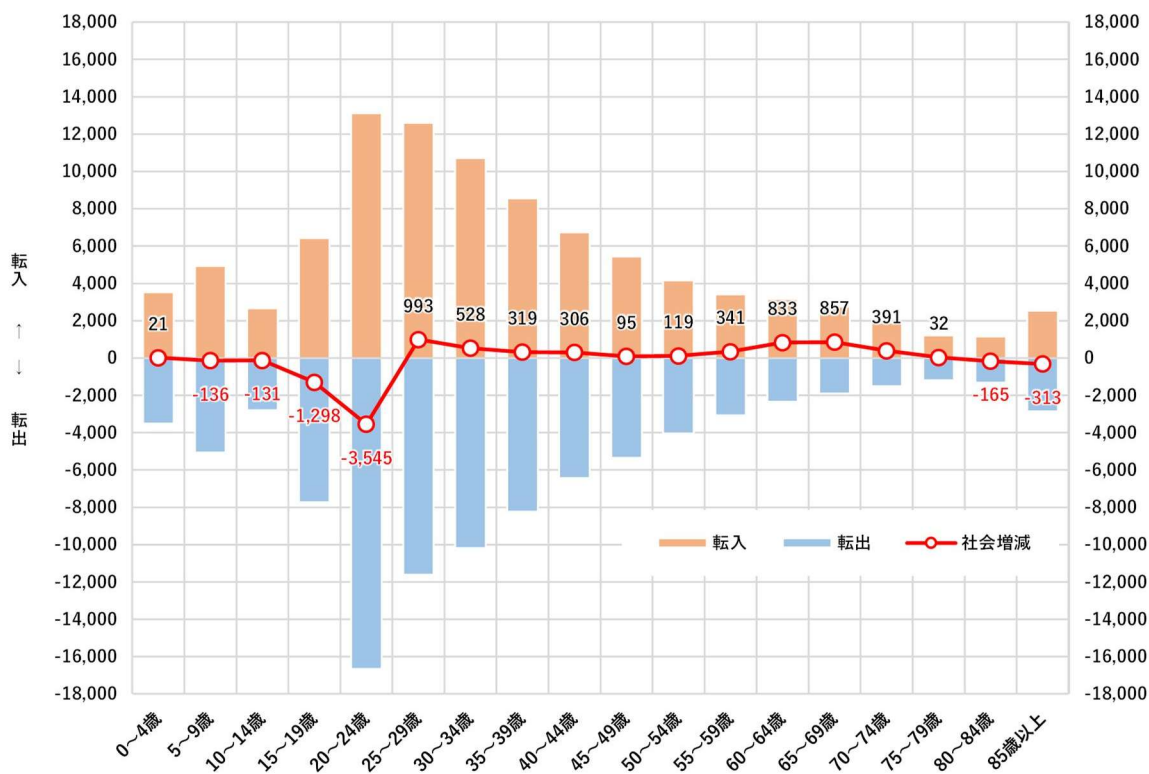


図 31 大分県の人口転入・転出

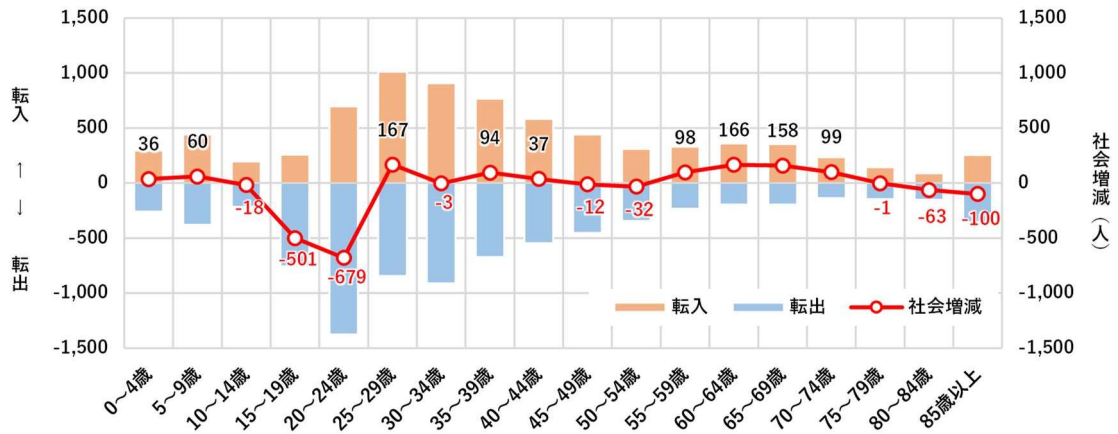


図 32 東部圏の人口転入・転出

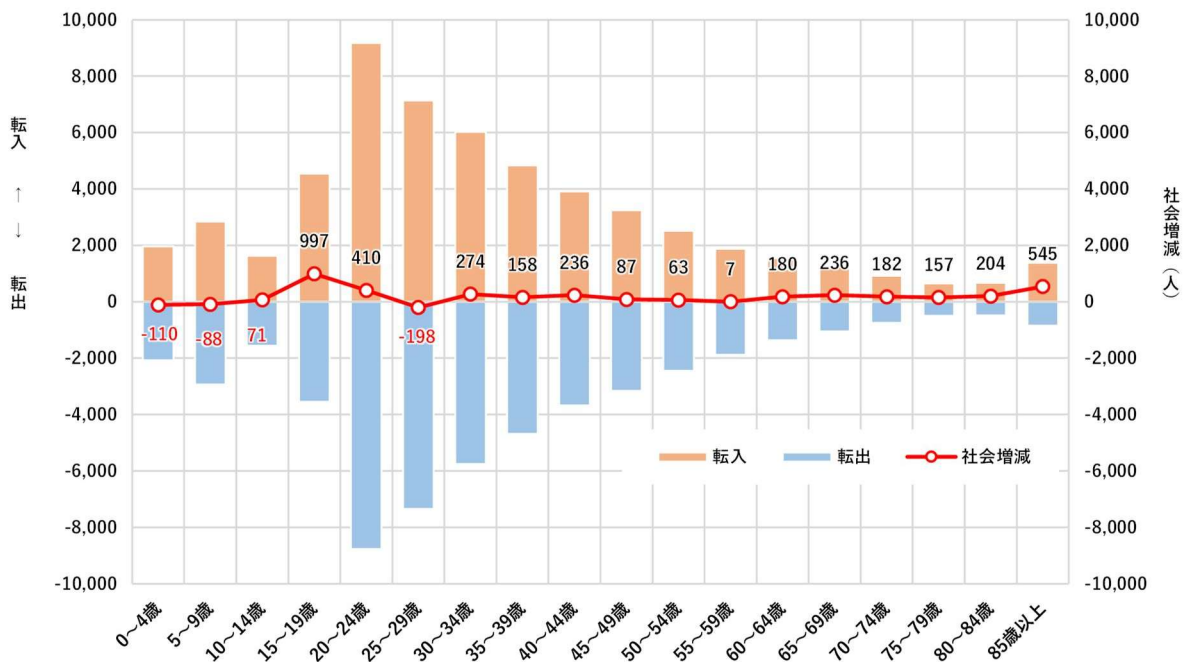


図 33 中部圏の人口転入・転出

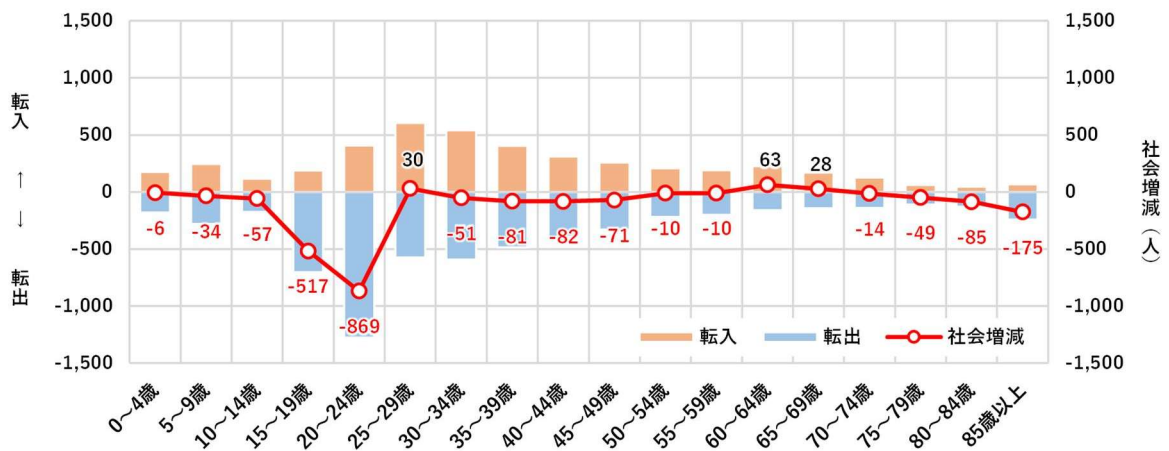


図 34 南部圏の人口転入・転出

資料：令和 2 年国勢調査

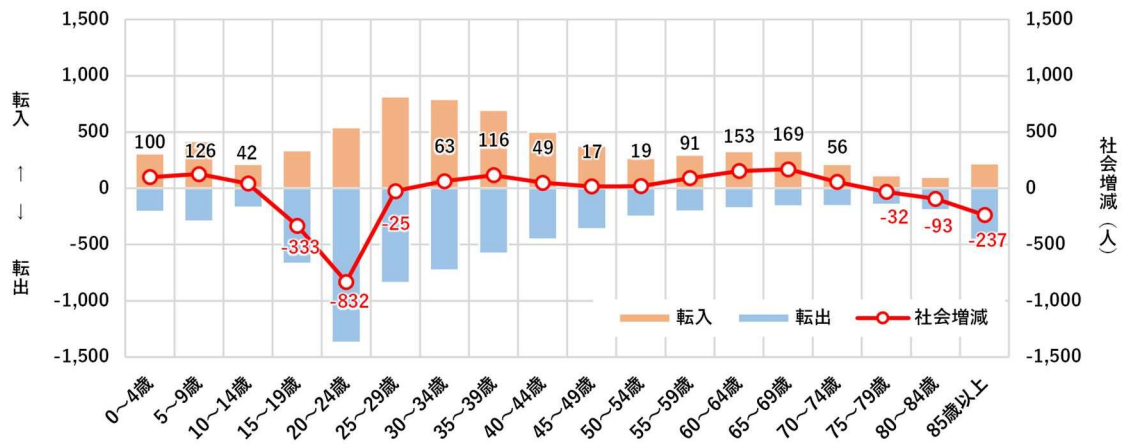


図 35 豊肥圏の人口転入・転出

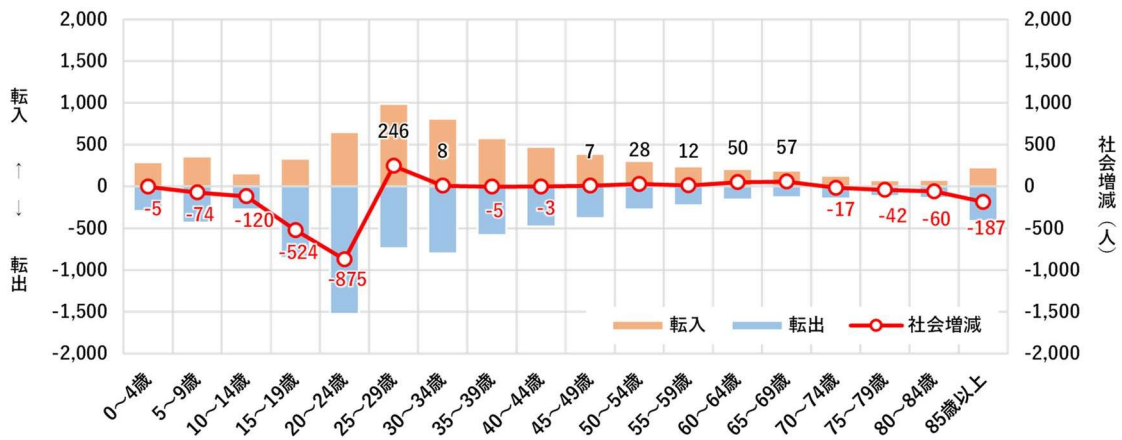


図 36 西部圏の人口転入・転出

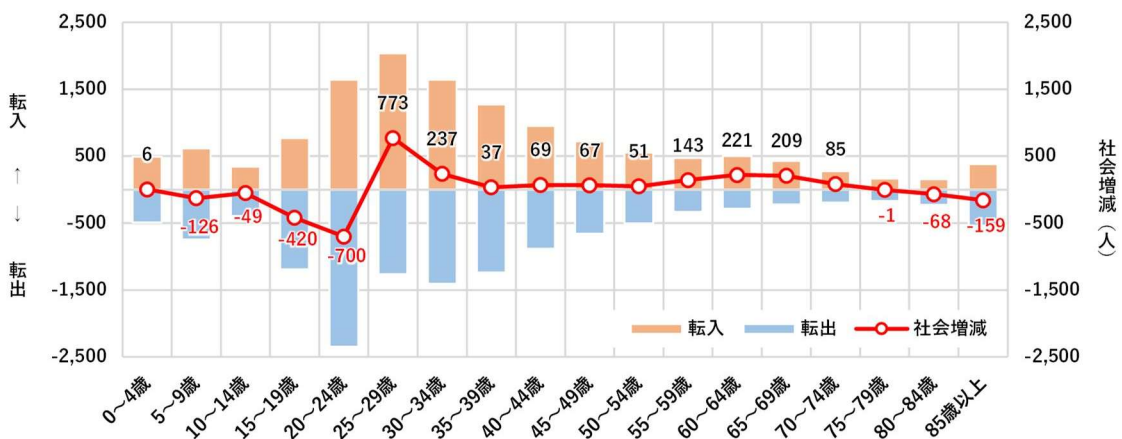


図 37 北部圏の人口転入・転出

資料：令和2年国勢調査

⑥ 就業者の動向

東部圏においては、国東市及び姫島村では約9割が居住地内で就業しているが、杵築市では約7割、日出町では約5割と、居住地内での就業率が低くなる。他市との移動では圏域内の移動が多いほか、杵築市では別府市や大分市との圏域を跨ぐ流出入がみられ、日出町では別府市や大分市への流出が比較的多くなっている。

中部圏においては、大分市では9割以上、別府市では約8割、由布市では約7割が居住地内で就業している。他市との移動では大分市と圏域内の他2市間の移動が多いほか、大分市への圏域を跨ぐ流入がみられ、特に臼杵市、日出町からの流入が流出を大幅に上回っている。

南部圏においては、佐伯市では9割以上、津久見市では約8割が居住地内で就業している。他市との移動では圏域内のほか、隣接する臼杵市や大分市との圏域を跨ぐ流出入が多くなっている。

豊肥圏においては、竹田市では9割以上、豊後大野市では約8割、臼杵市では約7割が居住地内で就業している。他市との移動では隣接する大分市との流出入がみられるほか、臼杵市では津久見市や佐伯市への流出が比較的多くなっている。

西部圏においては、日田市では9割以上、九重町及び玖珠町では約8割が居住地内で就業している。他地域との移動では圏域内の移動が多く、圏域を跨ぐ移動は他圏域と比べると少ない傾向にある。

北部圏においては、中津市では9割以上、宇佐市及び豊後高田市では約8割が居住地内で就業している。他市との移動では圏域内の移動が多く、圏域を跨ぐ移動では杵築市や別府市、大分市、国東市、日田市との流出入がみられる。

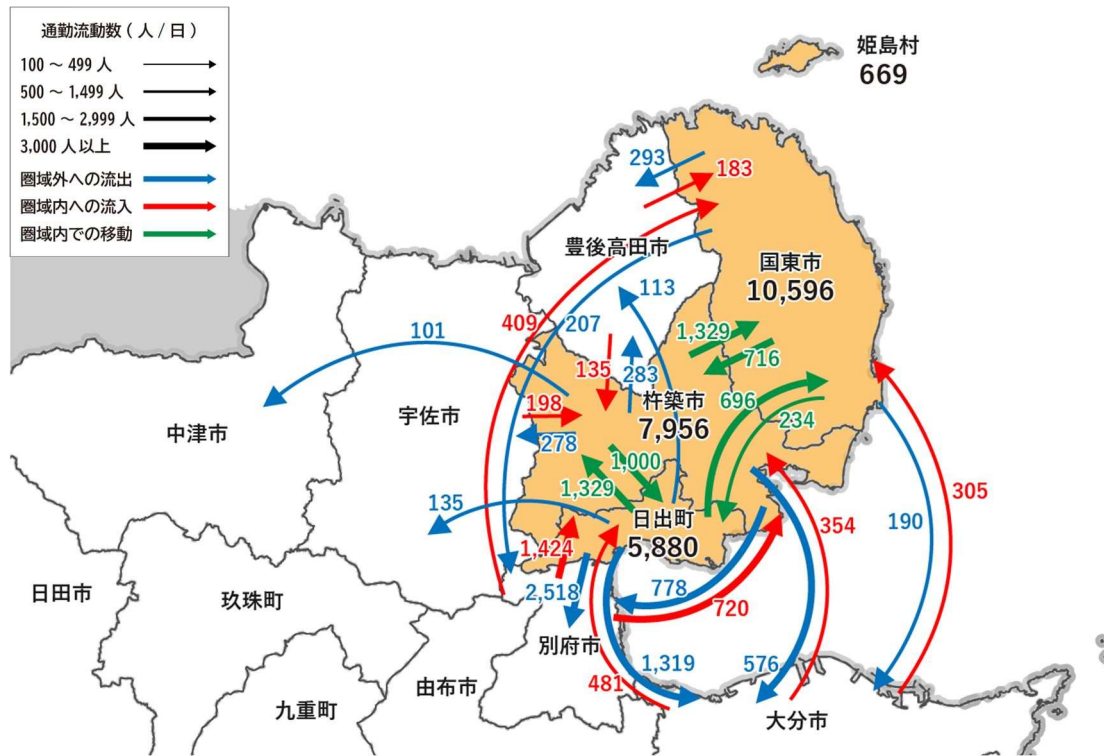


図 38 東部圏の通勤流動

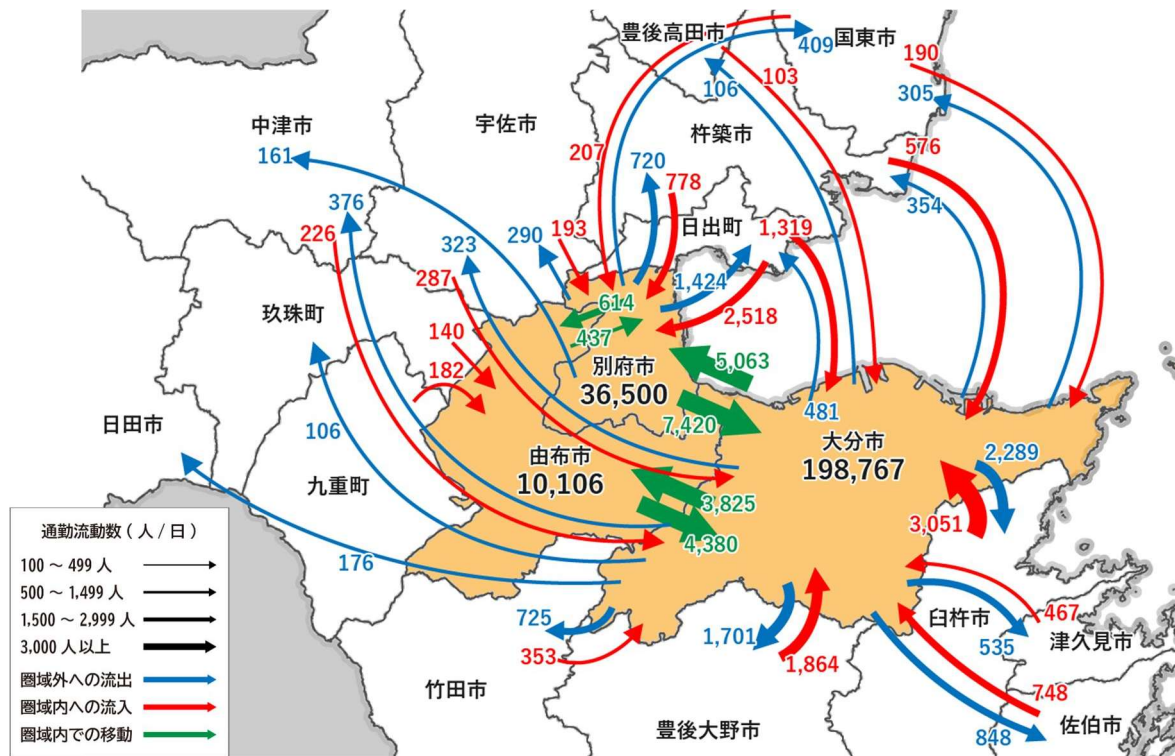


図 39 中部圏の通勤流動

※市町村名の下に数字は、当該市町村内の移動を示す
 ※100人以上の移動を記載
 資料：令和2年国勢調査

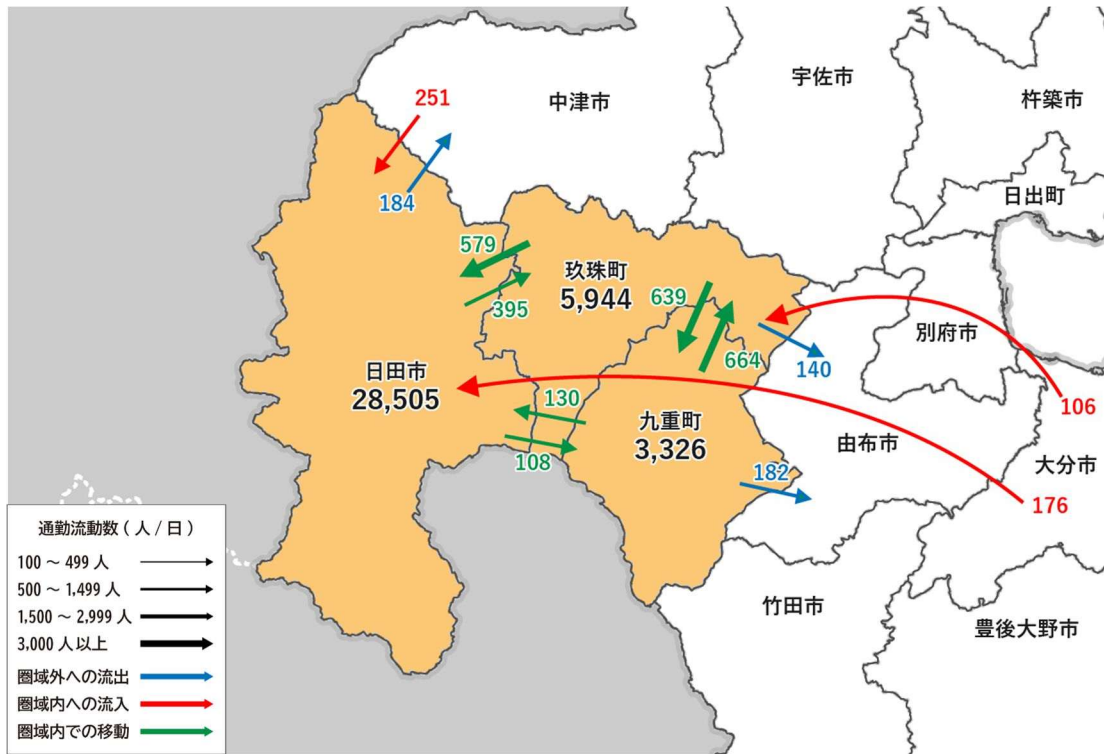


図 42 西部圏の通勤流動

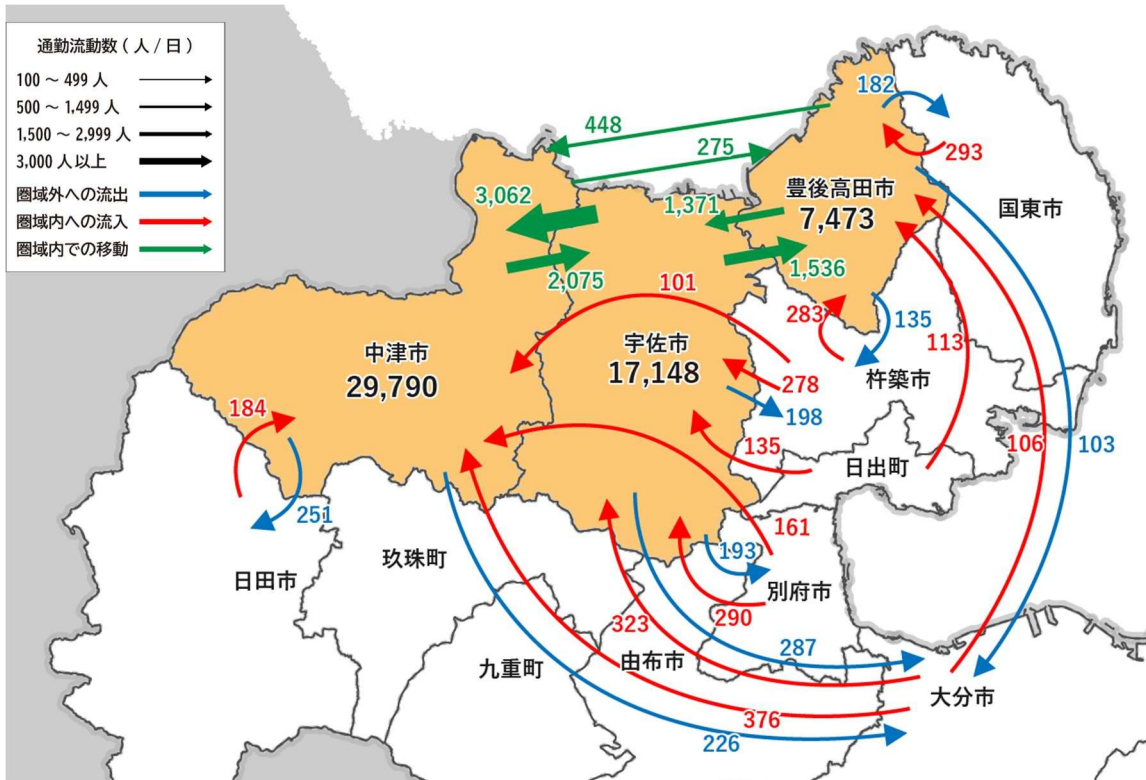


図 43 北部圏の通勤流動

※市町村名の下に数字は、当該市町村内の移動を示す
 ※100 人以上の移動を記載
 資料：令和 2 年国勢調査

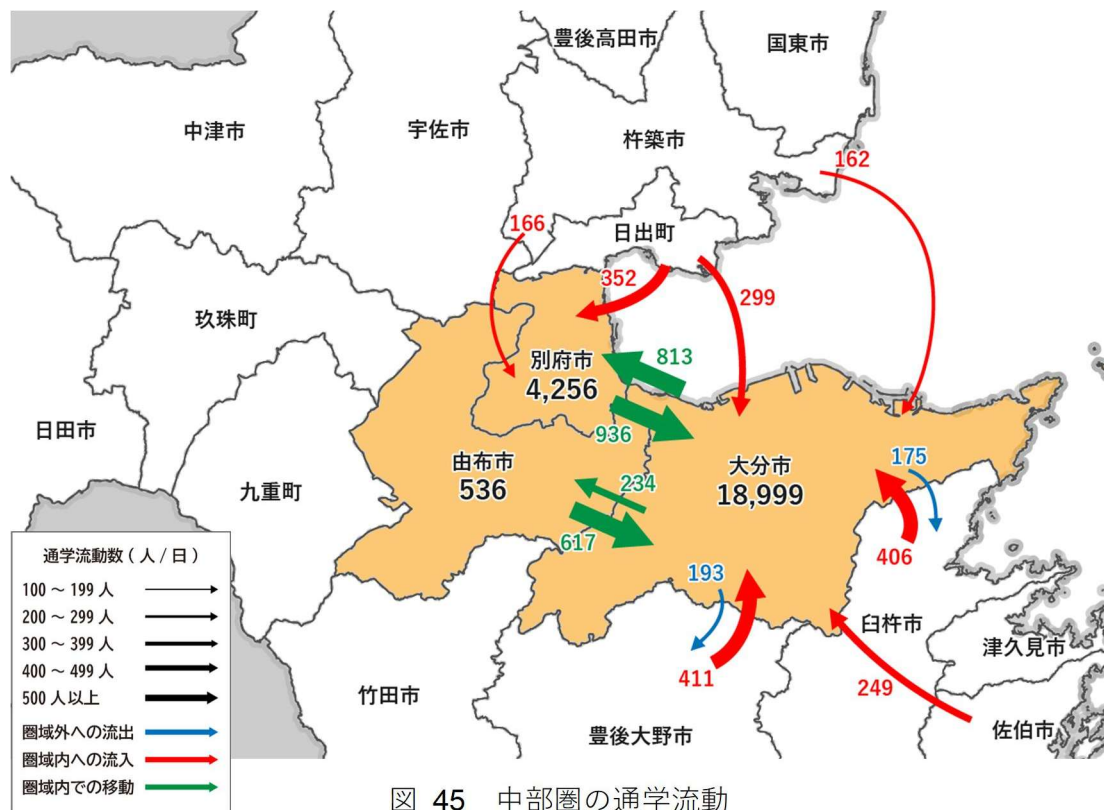


図 45 中部圏の通学流動

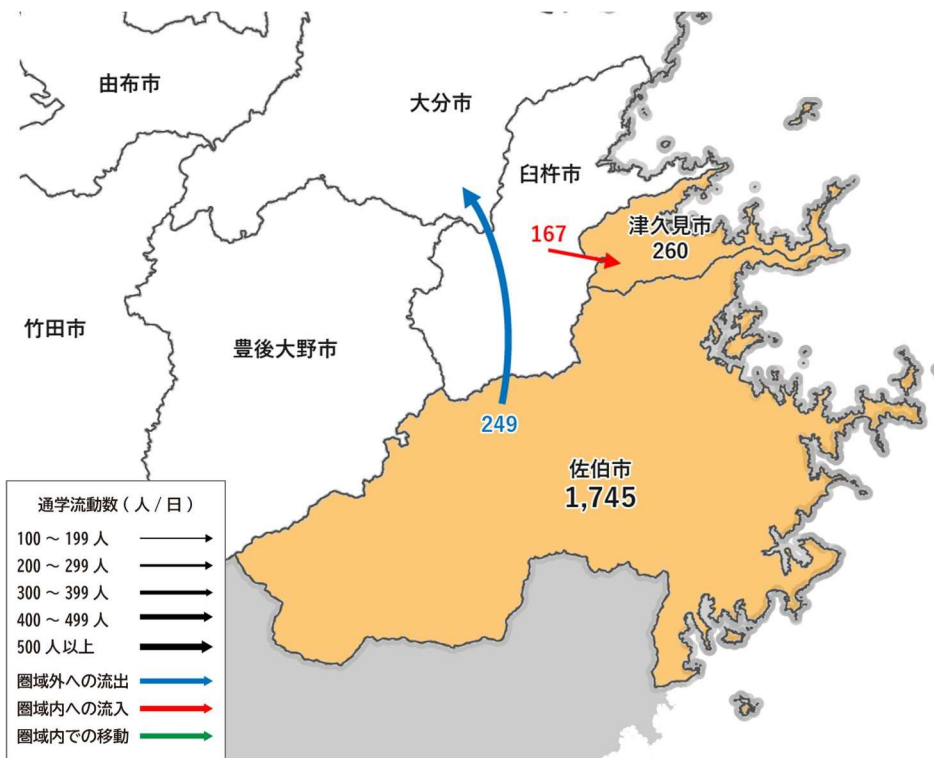


図 46 南部圏の通学流動

※市町村名の下に数字は、当該市町村内の移動を示す

※100 人以上の移動を記載

資料：令和 2 年国勢調査

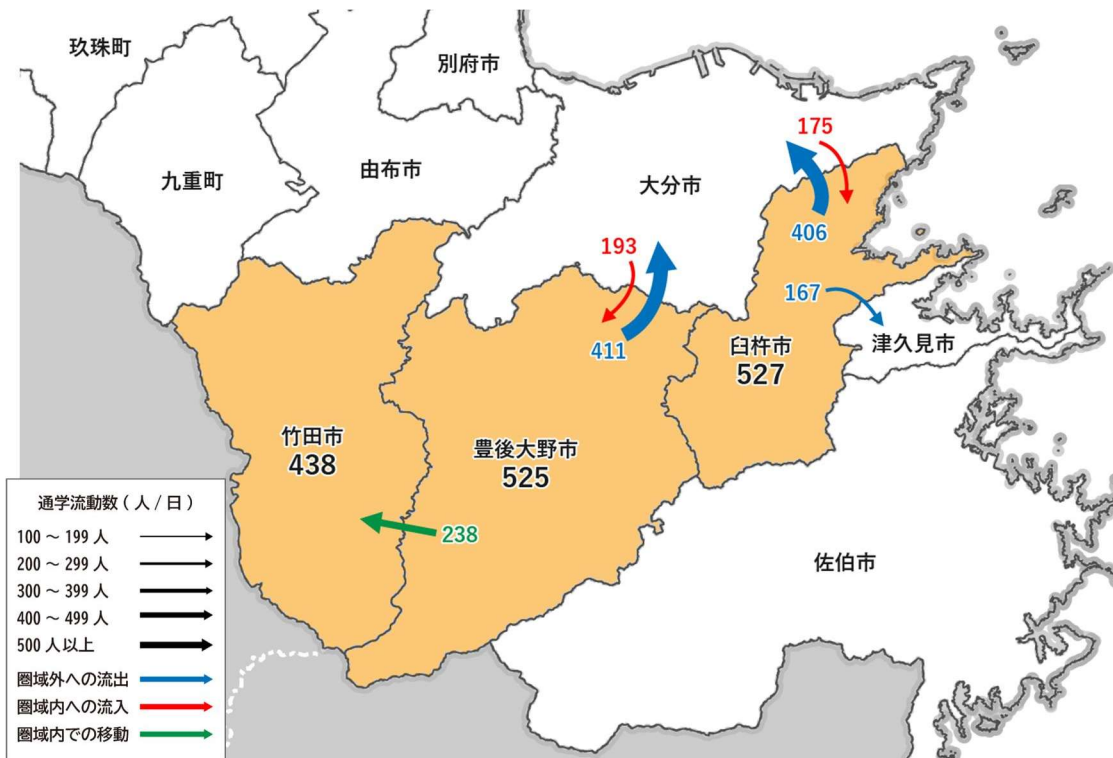


図 47 豊肥圏の通学流動

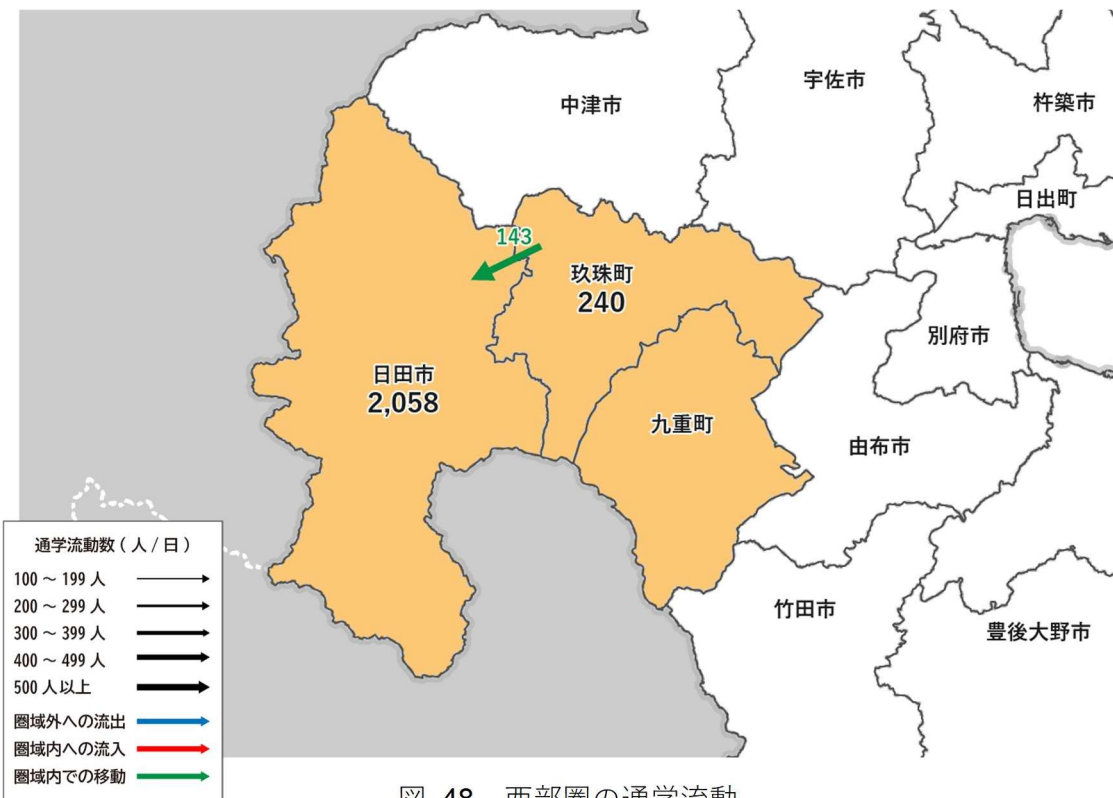


図 48 西部圏の通学流動

※市町村名の下に数字は、当該市町村内の移動を示す

※100人以上の移動を記載

資料：令和2年国勢調査

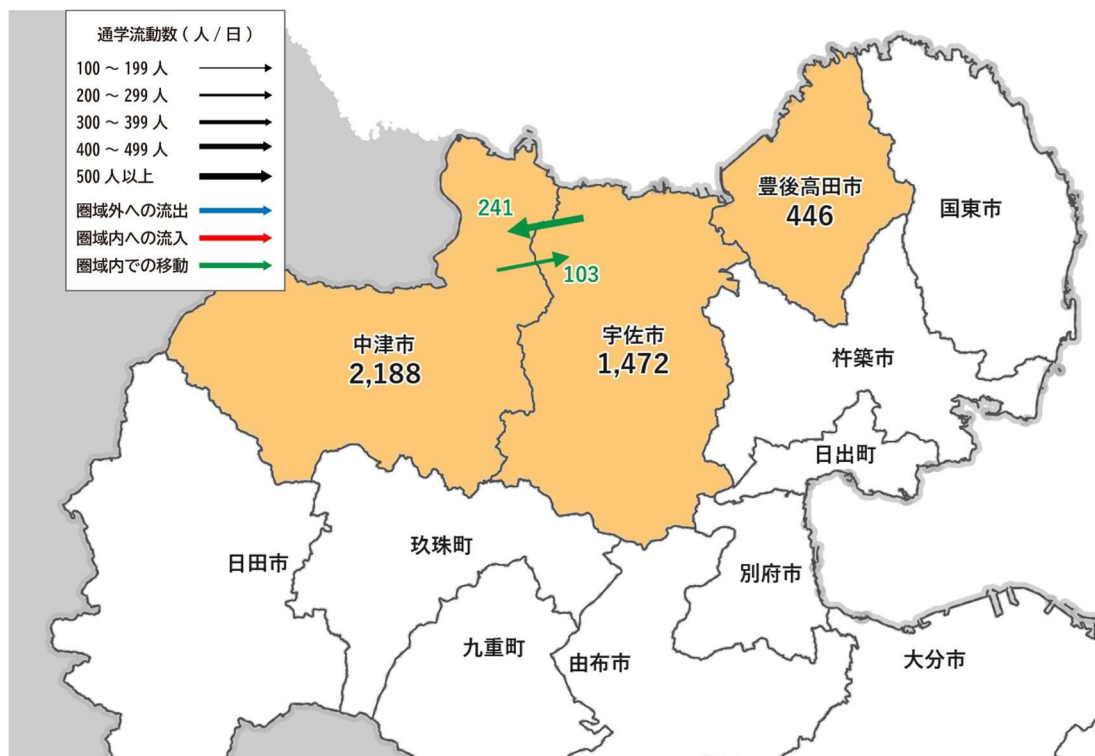


図 49 北部圏の通学流動

※市町村名の下に数字は、当該市町村内の移動を示す

※100 人以上の移動を記載

資料：令和 2 年国勢調査

(2) 移動実態の現状（人流データ分析）

携帯電話の人流データを可視化し、移動実態の現状を圏域別に分析した。

① 東部圏

東部圏を起点・終点とする移動は、大分空港周辺を発着地点とする移動が最も多い。

圏域を跨ぐ移動は、別府市への移動が多く、また、大分市、臼杵市、豊後高田市との間の移動も多い。そのほか、日出町と中津市間の移動も一定程度みられる。主な移動手段は自動車であり、「私事・その他」を目的とする移動が最も多く、次いで「短距離観光」、「出勤・退勤」を目的とする移動が多い。

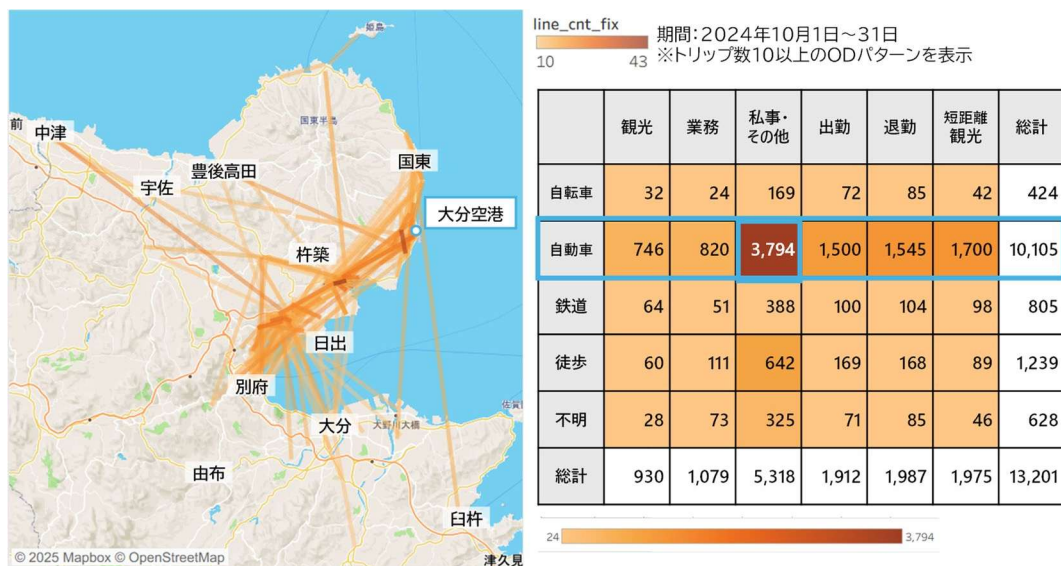


図 50 東部圏を起点・終点とする移動

圏域内の移動も、大分空港周辺を起点・終点とする移動が多く、特に杵築市中心部や豊後豊岡駅方面への移動が多い。杵築市からは複数方面への移動が確認でき、圏域内における移動拠点となっていると推察される。主な移動手段は自動車であり、「私事・その他」を目的とする移動が最も多く、次いで「出勤・退勤」を目的とする移動が多い。

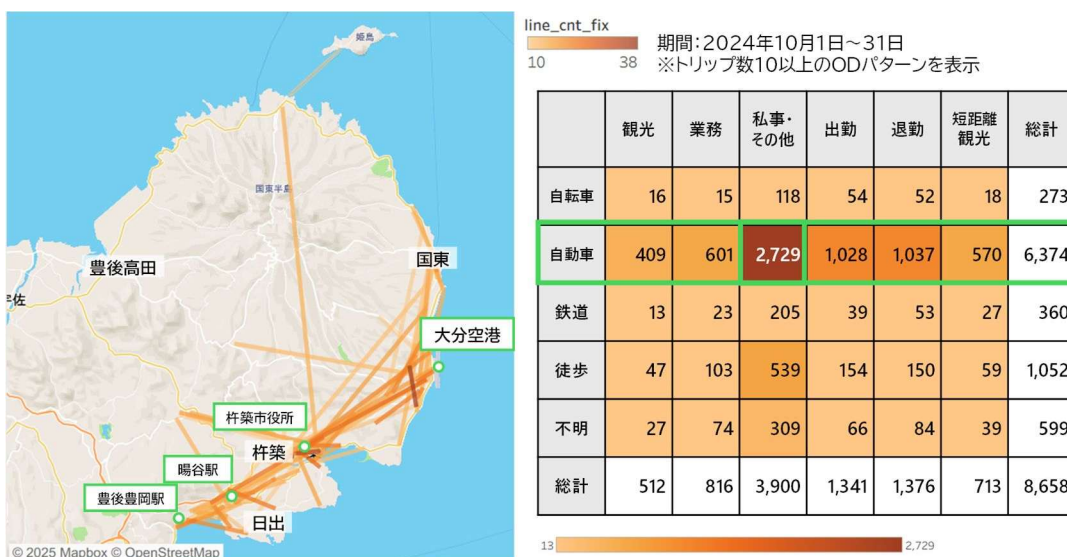


図 51 東部圏内の移動

② 中部圏

中部圏を起点・終点とする移動は、他圏域と比較してトリップ数が最も多く、大分駅、別府駅周辺を中心とした移動が多い。

圏域を跨ぐ移動は、大分市から大分空港周辺への移動が多く、また、豊後大野市、臼杵市、津久見市などの近隣の市のほか、日田市、佐伯市への移動も多く、大分市を中心に県内各地への放射状の移動がみられる。移動手段は自動車が大半を占め、「私事・その他」を目的とする移動が多く、次いで「出勤・退勤」を目的とする移動が多い。

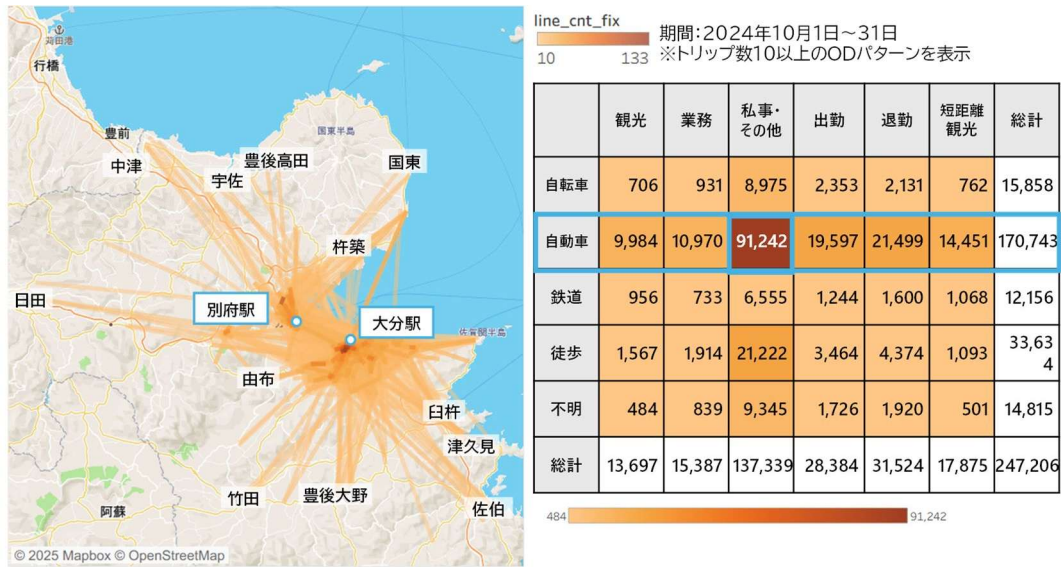


図 52 中部圏を起点・終点とする移動

圏域内の移動は、特に大分～別府間の移動や大分駅、西大分駅、別府駅周辺を起点・終点とする移動が多く、中心部や沿岸部に移動が集中している。由布院駅周辺から大分駅、別府駅周辺への移動も確認でき、観光目的の移動も多いと推測される。移動手段は自動車が大半を占め、「私事・その他」を目的とする移動が多く、次いで「出勤・退勤」を目的とする移動が多い。

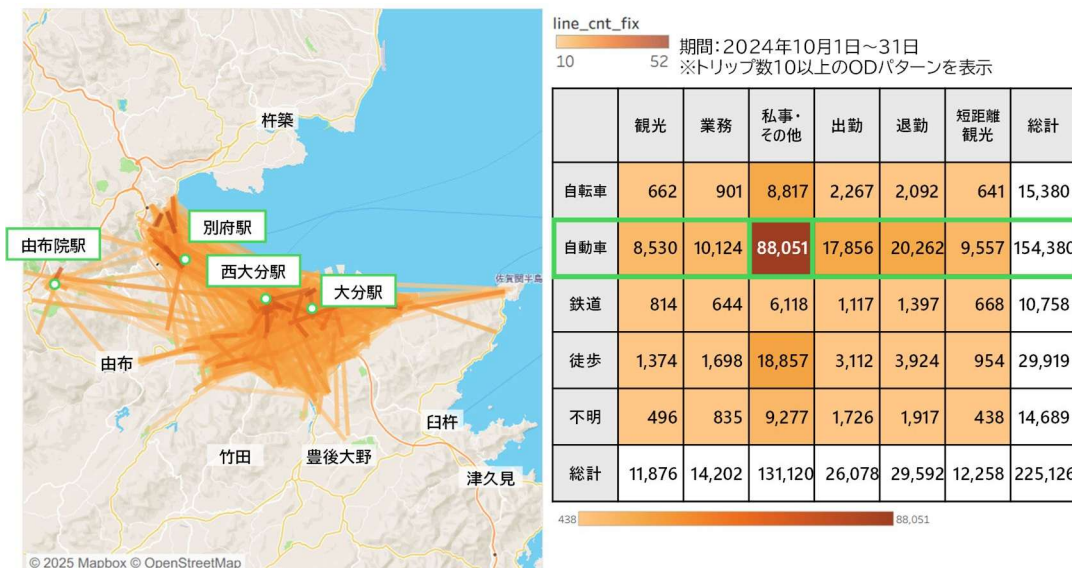


図 53 中部圏内の移動

③ 南部圏

南部圏を起点・終点とする移動は、主に佐伯市中心部を発着地点とする移動が最も多い。

圏域を跨ぐ移動は、津久見市中心部や佐伯市から大分市への移動が多く、佐伯市から豊後大野市や竹田市への移動もみられる。主な移動手段は、自動車であり、「私事・その他」を目的とする移動が多く、次いで「短距離観光」「出勤・退勤」を目的とする移動が多い。

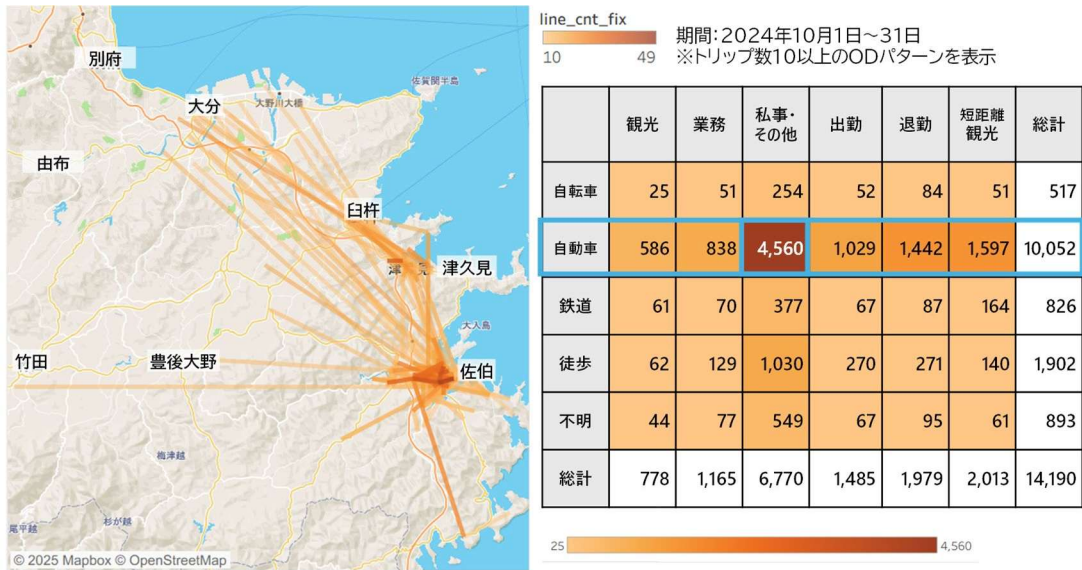


図 54 南部圏を起点・終点とする移動

圏域内の移動は、主に津久見市、佐伯市の中心部で発生しており、ともに市内の短距離移動が多い傾向が見られ、特に佐伯市中心部の移動が多い。主な移動手段は自動車であり、「私事・その他」を目的とする移動が多い。

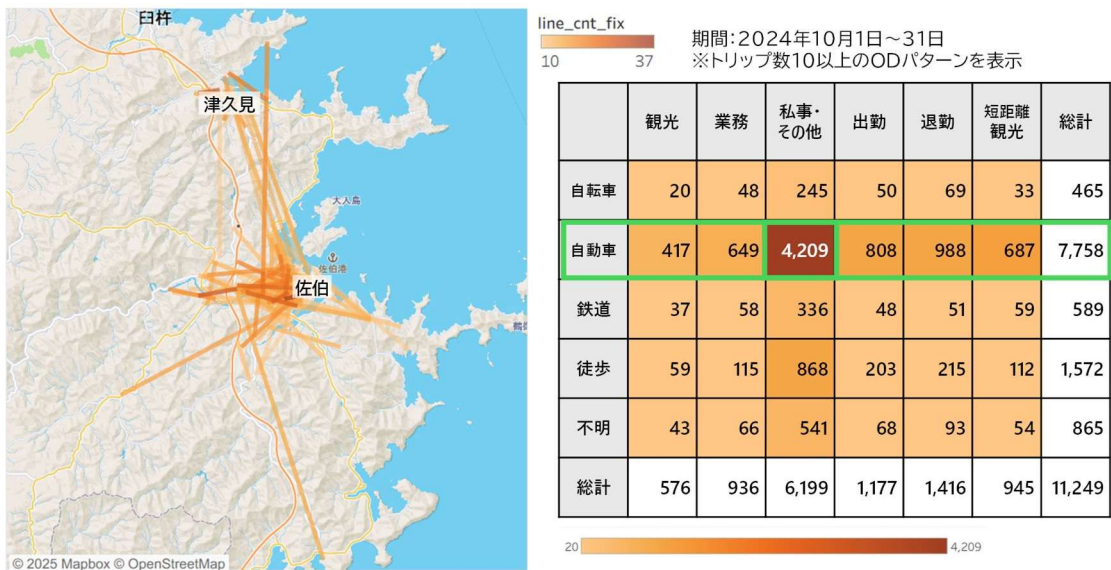


図 55 南部圏内の移動

④ 豊肥圏

豊肥圏を起点・終点とする移動は、臼杵市を発着地点とする移動が最も多い。

圏域を跨ぐ移動は、特に大分市の大分駅や沿岸部周辺への移動が多い。主な移動手段は自動車であり、「私事・その他」を目的とする移動が多く、次いで「短距離観光」を目的とする移動が多い。

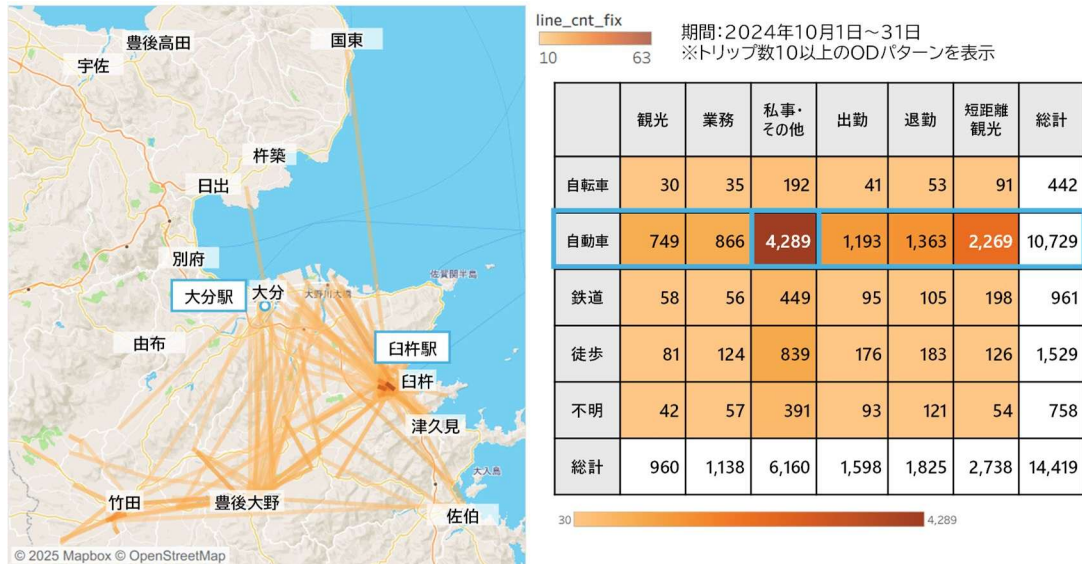


図 56 豊肥圏を起点・終点とする移動

圏域内の移動は、主に臼杵駅と三重町駅周辺を起点・終点とする移動が多い。主な移動手段は自動車であり、「私事・その他」を目的とする移動が最も多い。

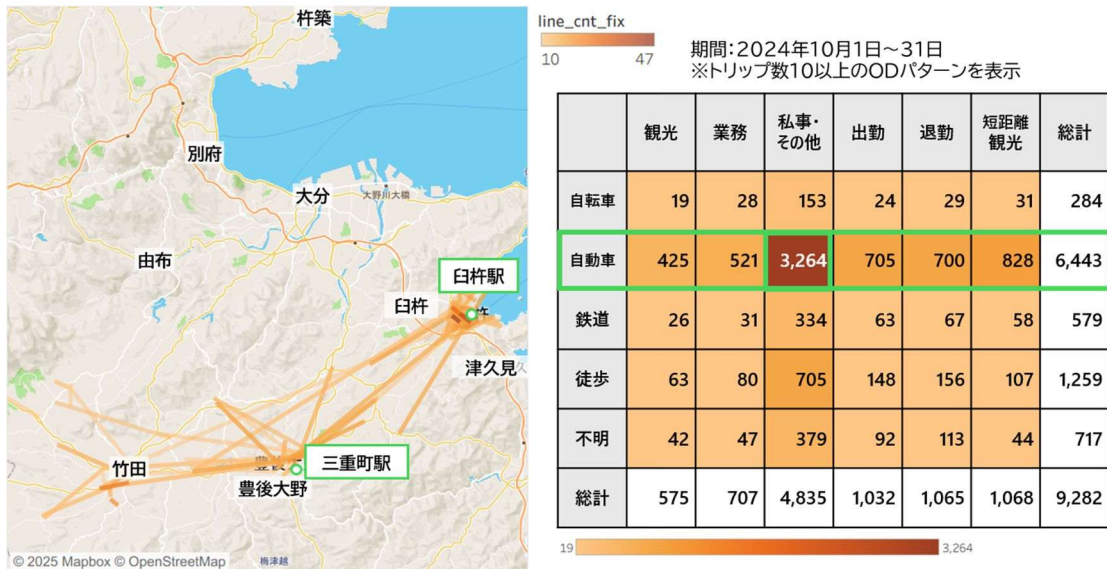


図 57 豊肥圏内の移動

⑤ 西部圏

西部圏を起点・終点とする移動は、主に日田市中心部で発生しており、特に玖珠町や九重町間の移動が多い。

圏域を跨ぐ移動は、大分市への移動のほか、宇佐市への移動が一定程度みられる。主な移動手段は自動車であり、「私事・その他」を目的とする移動が最も多く、次いで「短距離観光」を目的とする移動が多い。

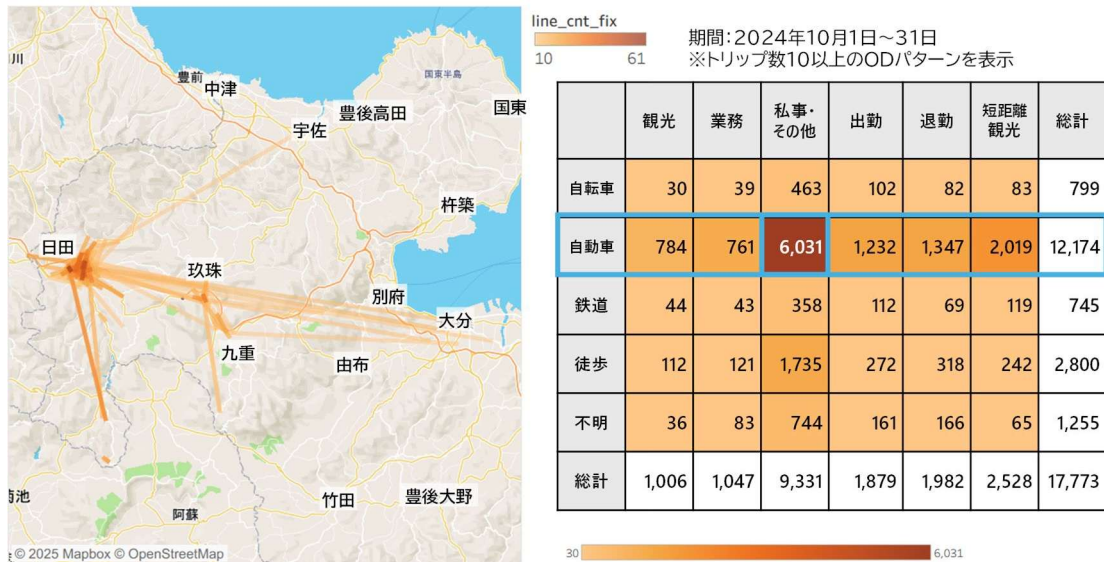


図 58 西部圏を起点・終点とする移動

圏域内の移動は、主に日田市内で発生しており、日田市と玖珠町間での移動も多い。主な移動手段は自動車であり、「私事・その他」を目的とする移動が最も多く、次いで「短距離観光」を目的とする移動が多い。

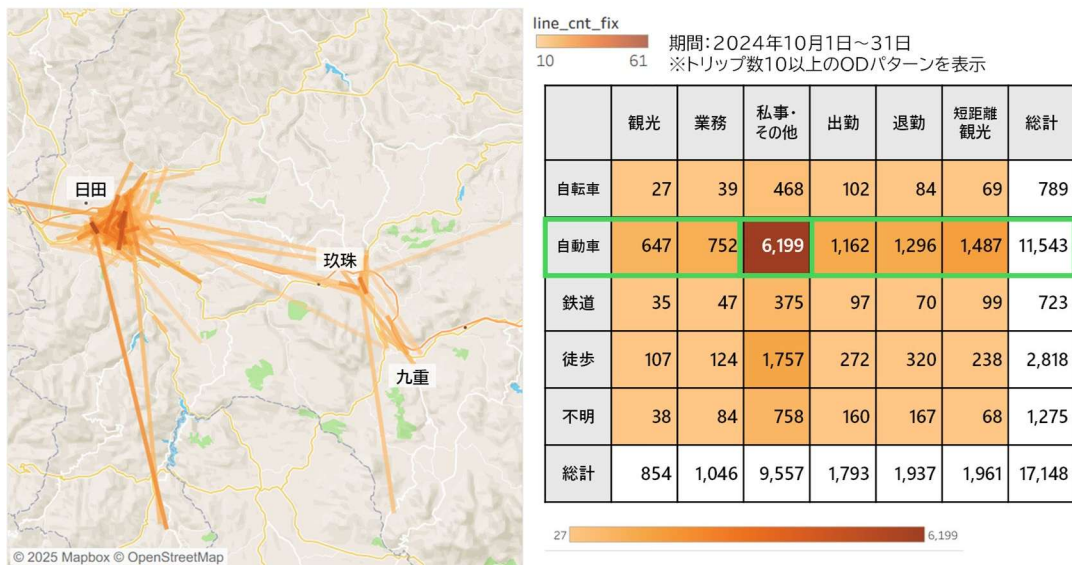


図 59 西部圏内の移動

⑥ 北部圏

北部圏を起点・終点とする移動は、中津駅、中津港周辺を発着地点とする移動が最も多い。

圏域を跨ぐ移動は、別府市、大分市、日田市、国東市との間の移動が多い。主な移動手段は自動車であり、他の圏域と比べて鉄道利用が少ない。また、「私事・その他」を目的とする移動が最も多い。

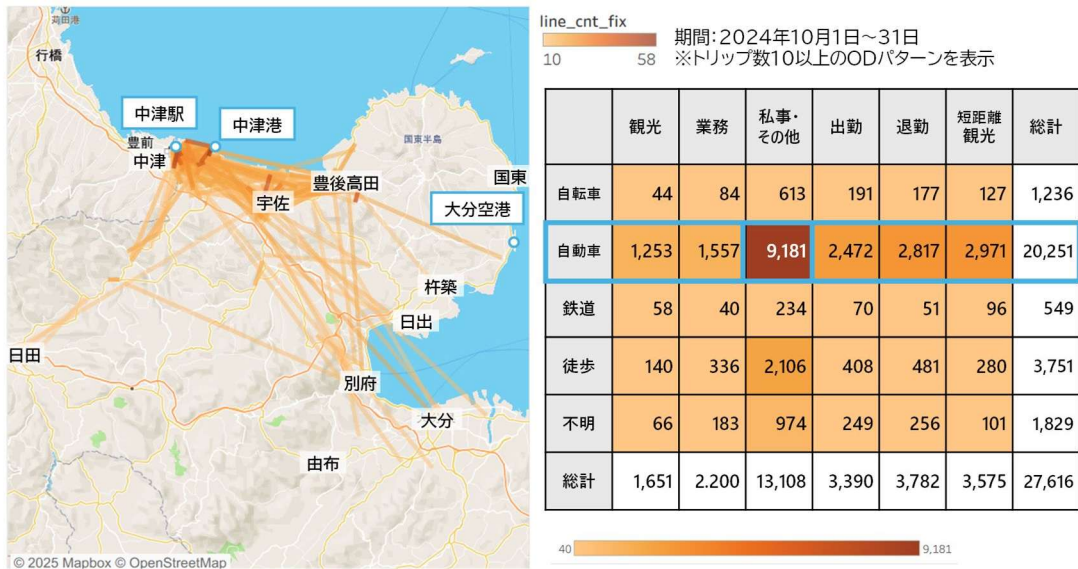


図 60 北部圏を起点・終点とする移動

圏域内の移動も、中津駅、中津港を発着する移動が多く、特に中津駅周辺を発着地点とする宇佐・豊後高田方面間の移動が多い。主な移動手段は自動車であり、また、「私事・その他」を目的とする移動が最も多く、次いで「出勤・退勤」を目的とする移動が多い。

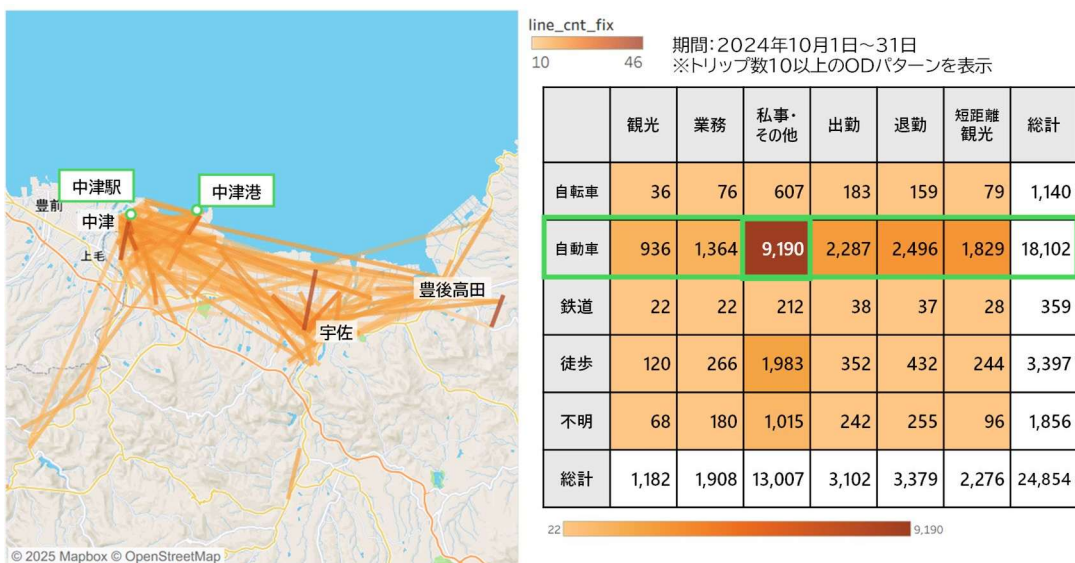


図 61 北部圏内の移動

(3) 住民の移動実態（県民アンケート調査）

県民の移動実態や公共交通に対するニーズを把握するため、Web アンケートを実施した。

Web アンケートは、アンケート調査会社のモニター会員に対し回答を依頼したほか、県公式 LINE アカウントにおいて周知し、1656 件の回答を得た。

① 回答者の属性

A) 性別・居住地

男性の回答率が 57% で、居住地は大分市が 57% を占める。

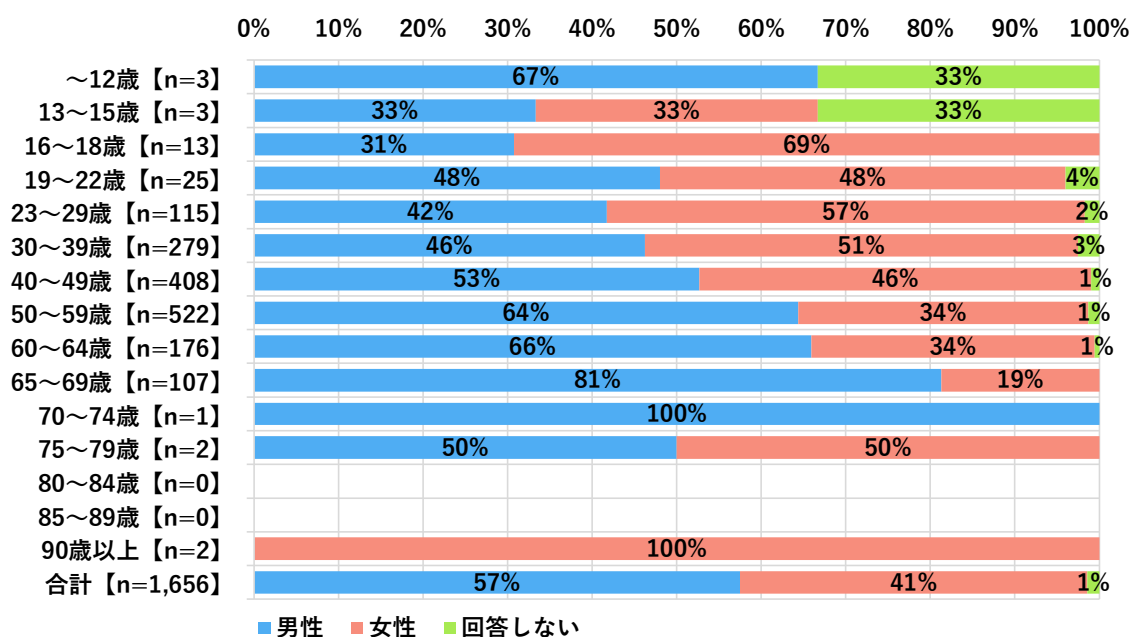


図 62 回答者の性別

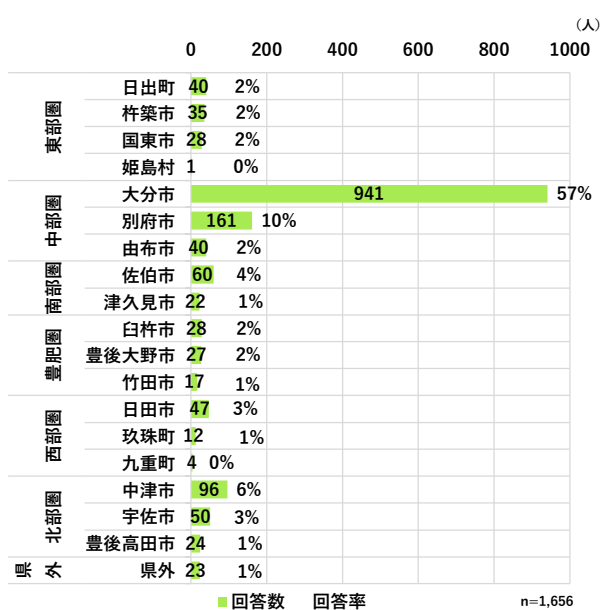


図 63 回答者の居住地

B) 自家用車の保有状況

23歳～79歳までの各年代で自家用車保有率が75%を超えている。

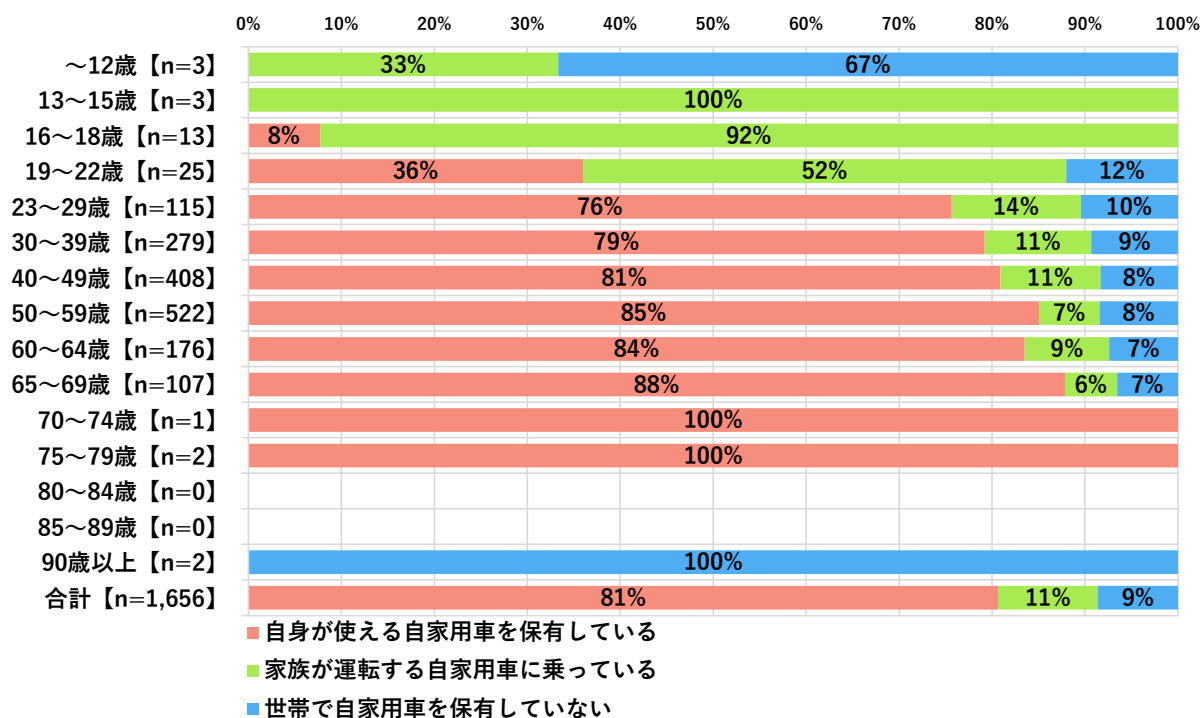


図 64 自家用車保有状況

② 移動実態等

A) 居住している市町村外に移動する頻度

【平日】

「平日は毎日」と答えた割合は、東部圏で44%と最も高く、次いで豊肥圏が高くなっている。

中部圏では、居住している市町村外への移動頻度が比較的低い。

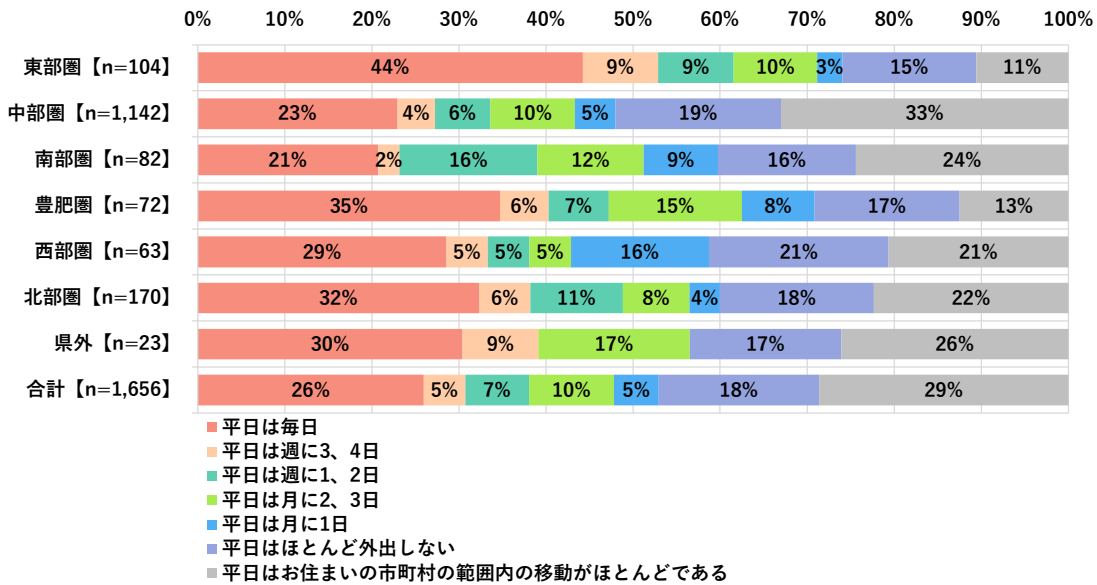


図 65 居住市町村外に移動する頻度【平日】

【土日祝日】

「土日祝は毎回」「土日祝のうち、半分程度」と答えた割合は、東部圏で半数以上となっているほか、北部圏、豊肥圏、西部圏で4割を超えている。

平日と同様に、中部圏では市町村外への移動頻度が比較的低い。

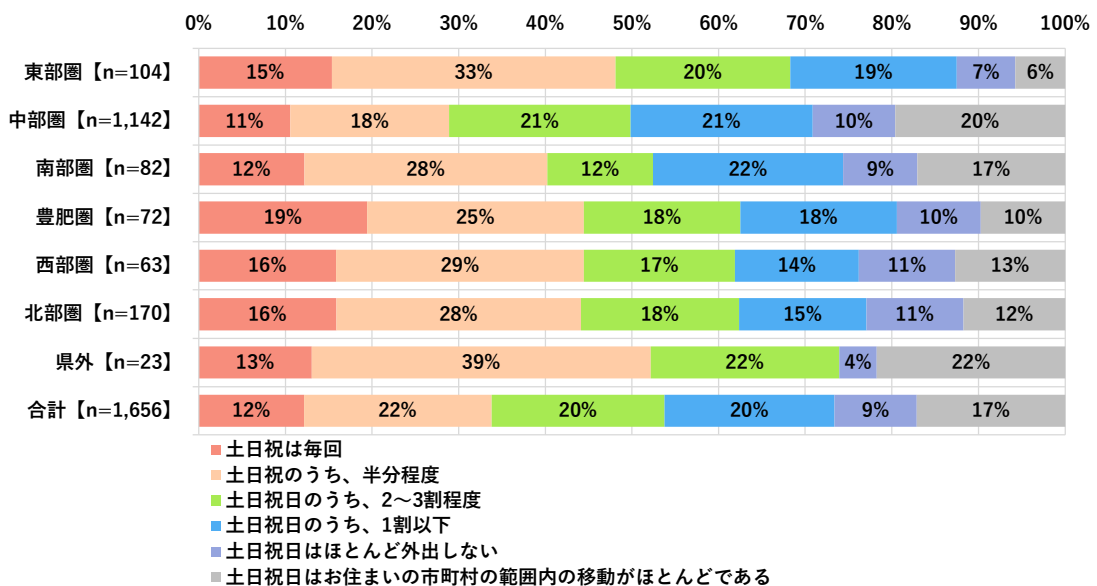


図 66 居住市町村外に移動する頻度【土日祝日】

B) 居住している市町村外に移動する際の手段等

【移動手段】

「自家用車（運転）」「自家用車（送迎）」「バイク・原付」と答えた割合は、西部圏で91%と最も高く、他圏域でも85%を超えている。

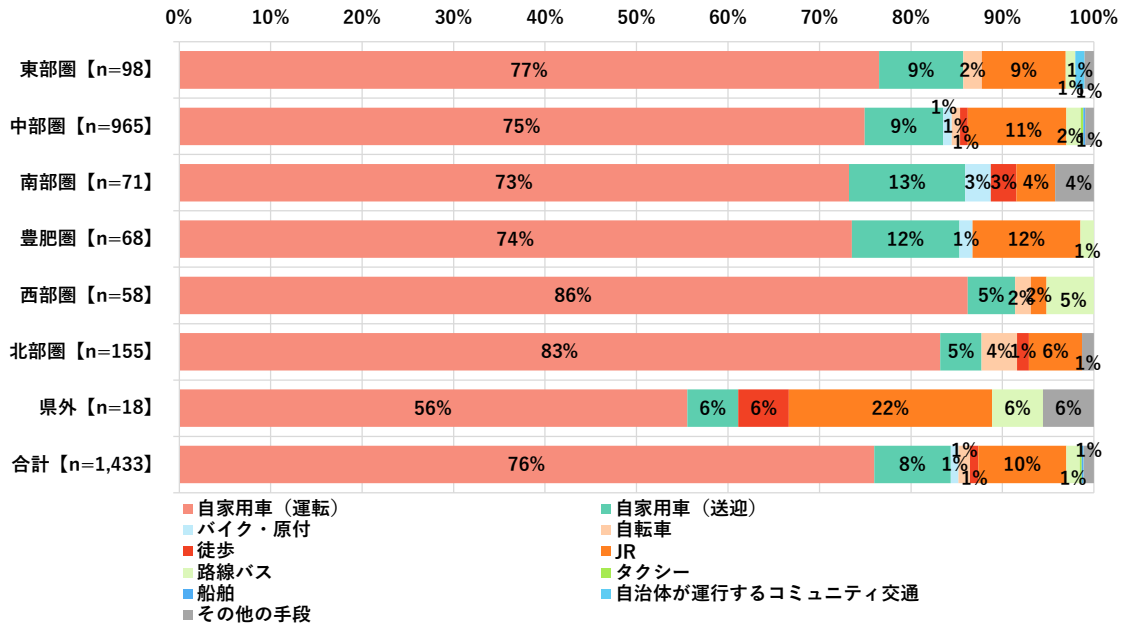


図 67 居住市町村外に移動する際の移動手段

【自家用車を利用する理由】

「公共交通と比較して早く着くため」と答えた割合は、全圏域で最も高く、30%を超えており、次いで「ちょうど良い時間の公共交通の便がないため」、「駅やバス停まで遠いため」と答えた割合が高い。

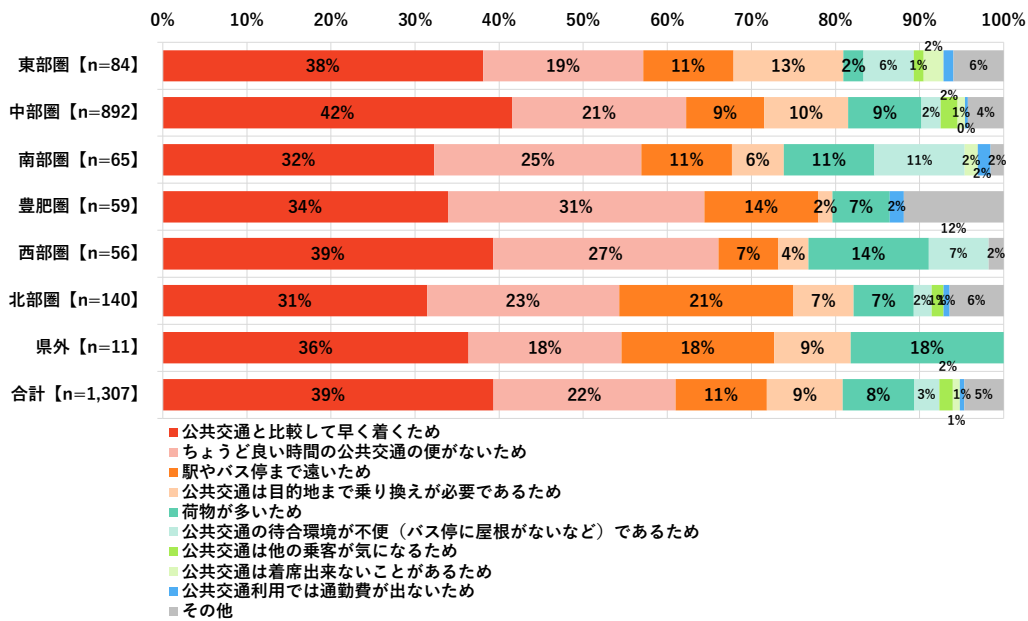


図 68 自家用車を利用する理由

③ 公共交通への転換に対する考え

A) 日常の外出移動で最も重視する点

「移動にかかる時間が短い」「移動にかかる費用が低い」と答えた割合が全圏域で上位となっており、日常の外出移動に対して、全体的に時短と低価格を重視する傾向がみられる。

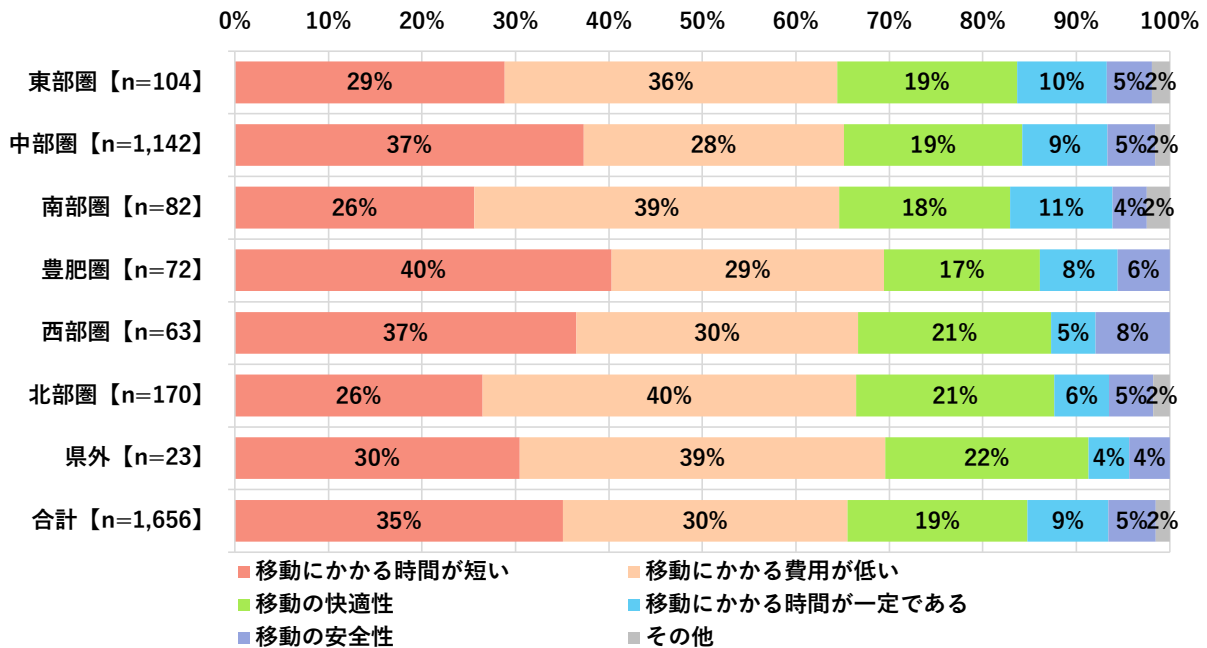


図 69 日常の外出移動で最も重視する点

B) 自家用車から公共交通への転換を考え始める運行頻度（市町村外への移動）

「30分に1本程度」「15分に1本程度」「10分に1本程度」と答えた割合が高くなっている一方、「運行頻度は関係ない」と答えた割合も高くなっている。

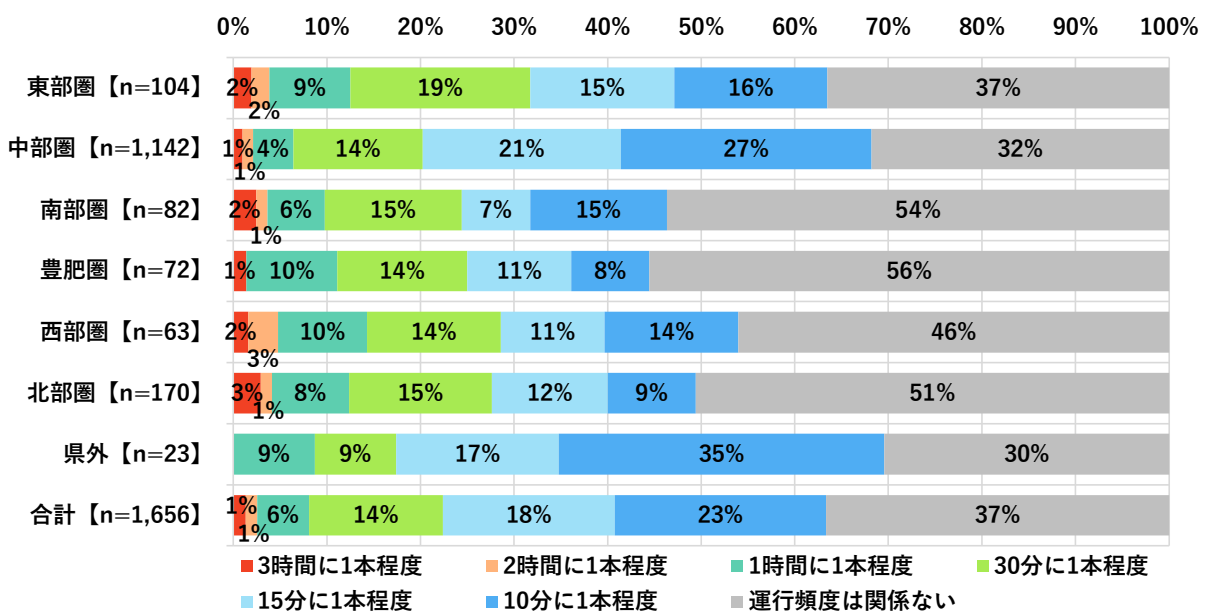


図 70 公共交通の転換を考え始める運行頻度

④ 公共交通に対する意見

A) 公共交通の行政負担に対する考え方

「(ア) 行政の負担を増やしてでも、利便性の高い公共交通サービスが必要」「(イ) 行政の負担を維持し、可能な範囲で公共交通サービスを行う」という考え方について、「そう思う」「ややそう思う」と答えた割合が高く、一定程度の行政負担により、公共交通サービスの維持を求める意見が多い傾向が見られた。

■ そう思う ■ ややそう思う ■ どちらともいえない ■ あまりそう思わない ■ そう思わない

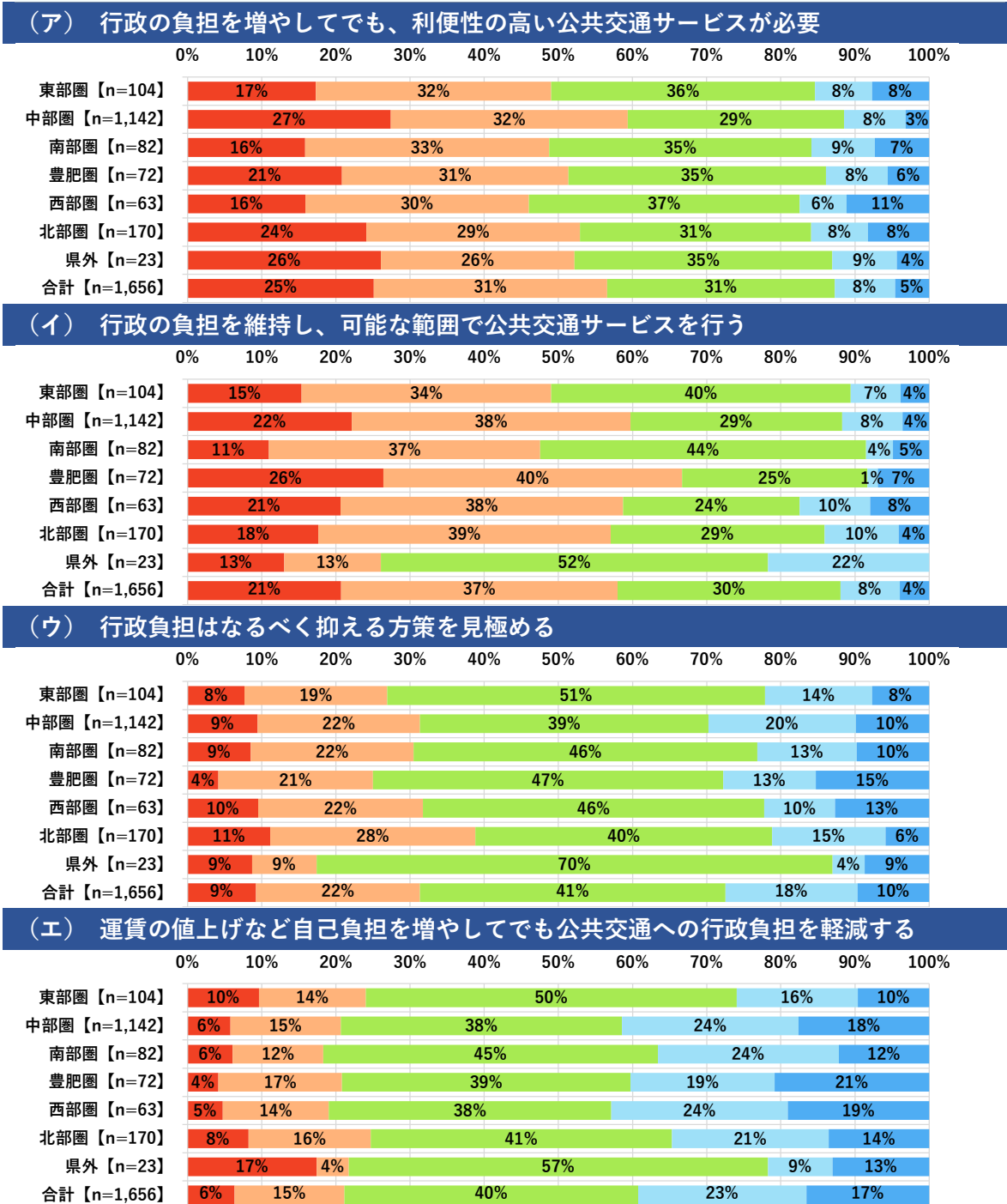


図 71 公共交通の行政負担に対する考え方

B) 県内の路線バスに対する満足度

「不満」「とても不満」と答えた割合が高く、特に中部圏と南部圏では5割を超えている。

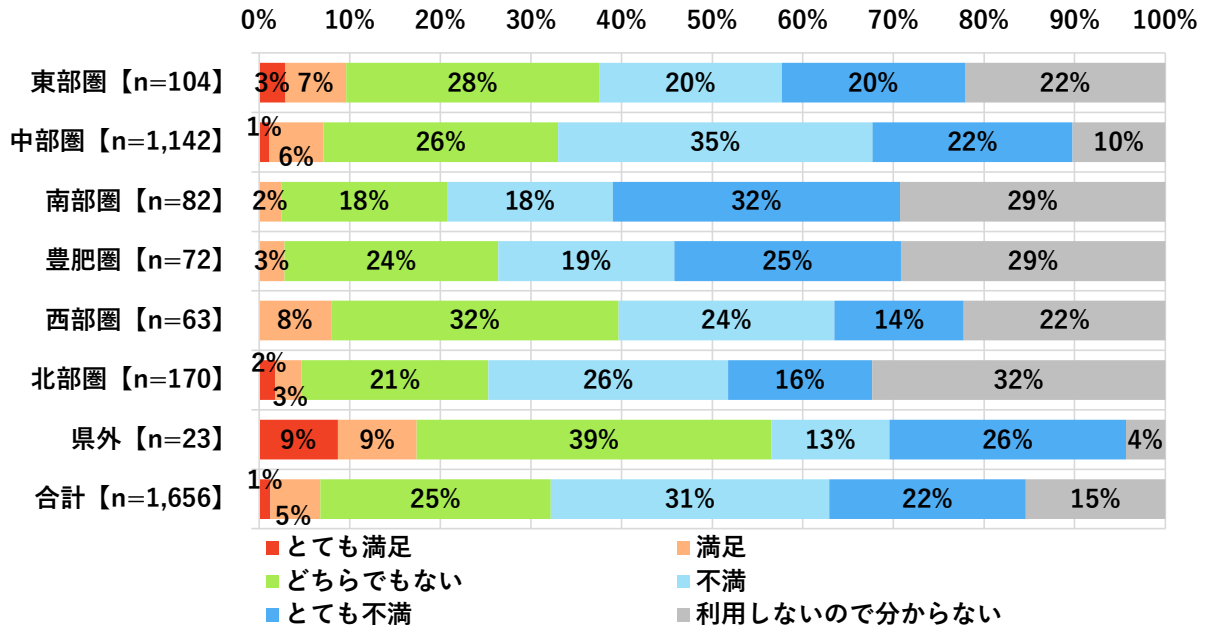


図 72 路線バスに対する満足度

C) 公共交通の改善点について

「乗継ぎが不便・不安」「駅やバス停等の待合環境が悪い」「目的地までの行先や時刻の調べ方が分かりにくい」と答えた割合が高くなっている。

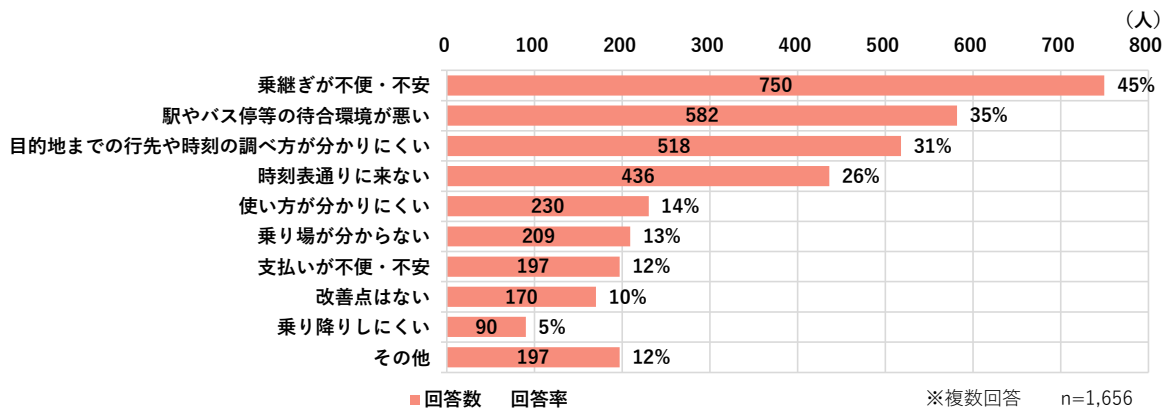


図 73 公共交通の改善点 (全圏域合計)

D) 公共交通を利用したいと思う状況について

「目的地に行く方法が公共交通しかない」「飲酒する予定、飲酒した」「目的地近くに駐車場がない」と答えた割合が高くなっており、自家用車を利用することができない場合に公共交通の利用意向が高まる傾向がみられた。

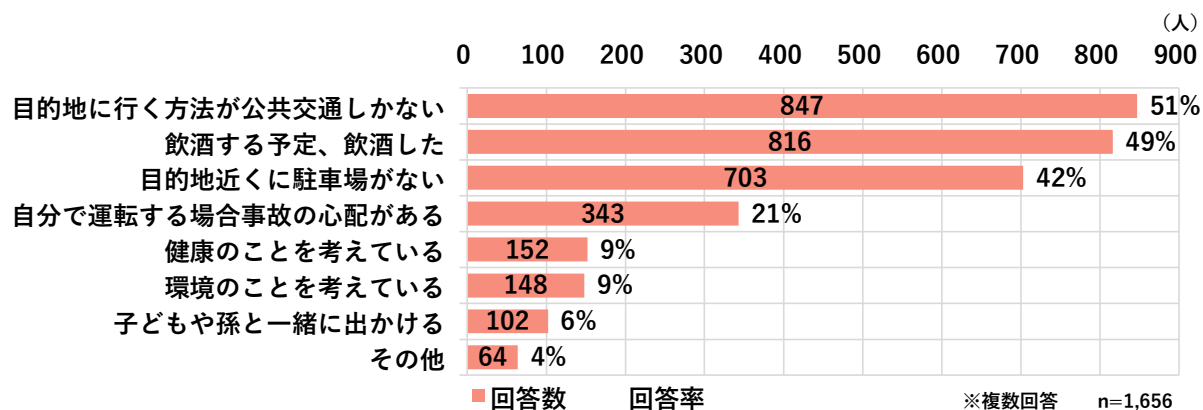


図 74 公共交通を利用したいと思う状況（全圏域合計）

(4) 高校生の移動実態（高校生アンケート調査）

高校生の通学実態や移動実態、公共交通へのニーズを把握するため、Web アンケートを実施した。

Web アンケートは、県内 55 校の高校の協力のもと、在校生に対し回答を依頼し、5 割以上にあたる 15,423 名から回答を得た。

① 回答者の属性

回答者は男女ほぼ同程度で、部活動に所属している生徒が 66%であった。

全ての圏域で、圏域内通学者の割合が最も高いが、中部圏の由布市と豊肥圏からは、中部圏の大分市への通学割合が比較的高かった。

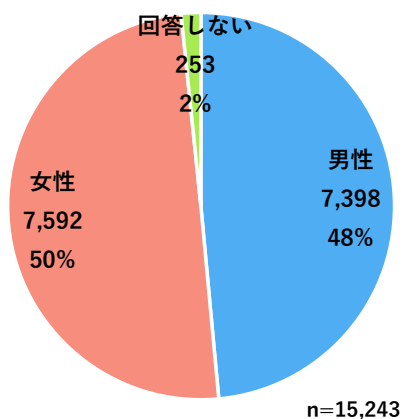


図 75 性別

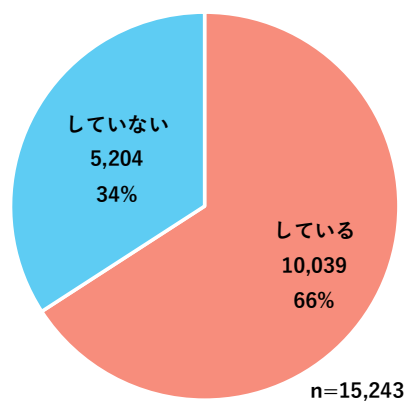


図 76 部活動所属の有無

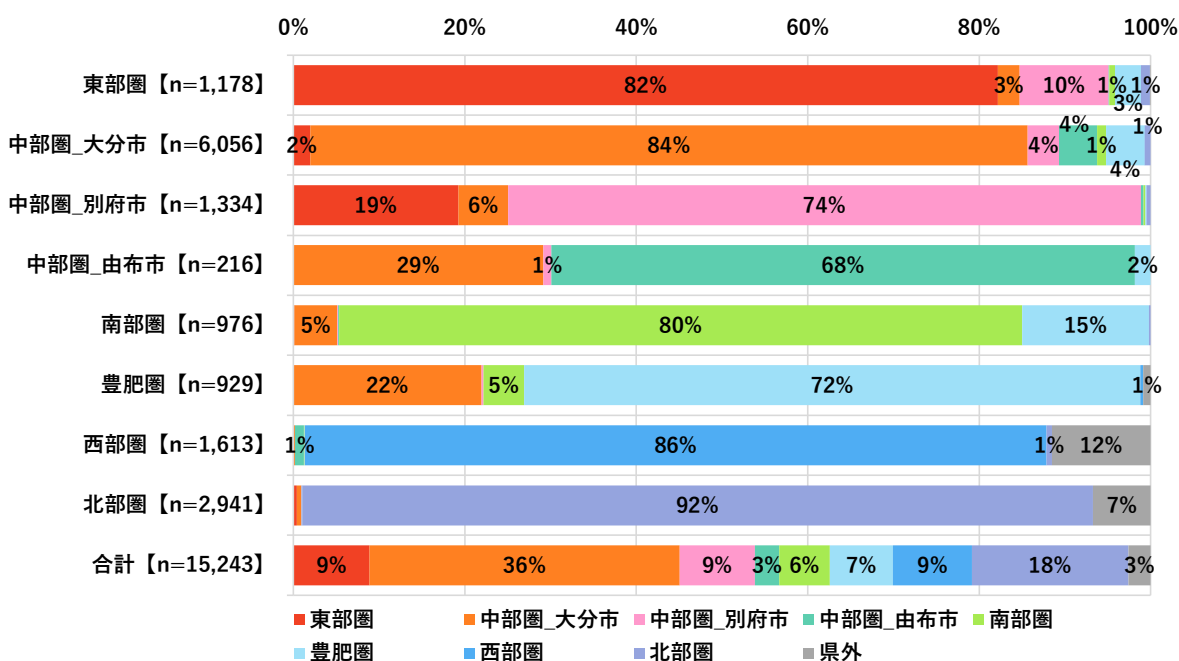


図 77 居住圏域別の通学先

② 通学時の移動特性

A) 主な移動手段

中部圏の大分市、南部圏、西部圏、北部圏では、自転車での通学が最も多く、中部圏の由布市、豊肥圏では、JRでの通学が最も多くなっている。

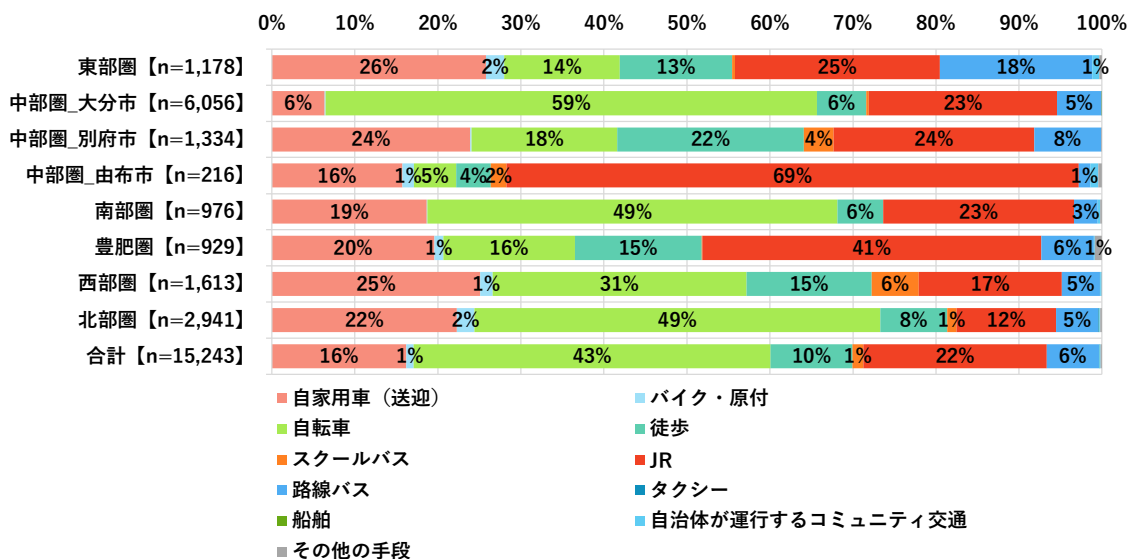


図 78 通学時の主な移動手段

B) 登下校時間

登校時に家を出発する時間は7時台が最も多く、下校時に学校を出発する時間は15時台～16時台と18時台～19時台が多く、部活動の所属有無によりばらつきがみられる。

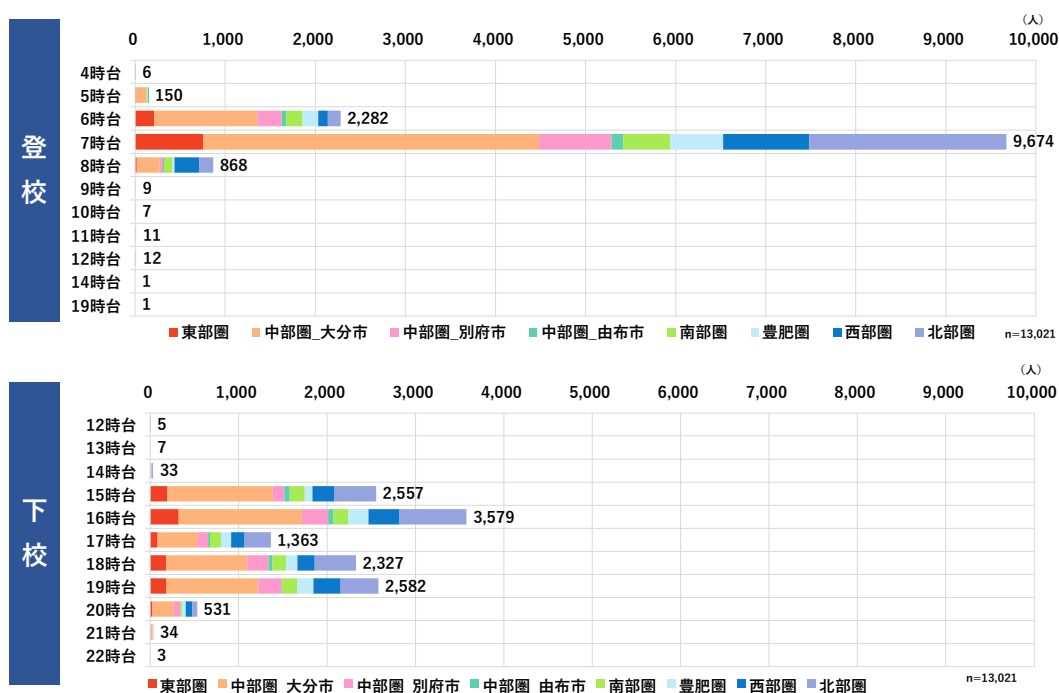


図 79 登校時間・下校時間

③ 公共交通の利用実態

A) 公共交通による通学に要する費用（1か月あたり）

「5,001～10,000円」と答えた割合が高く、通学にJRを利用する割合が高い中部圏の由布市、豊肥圏では5割を超えている。

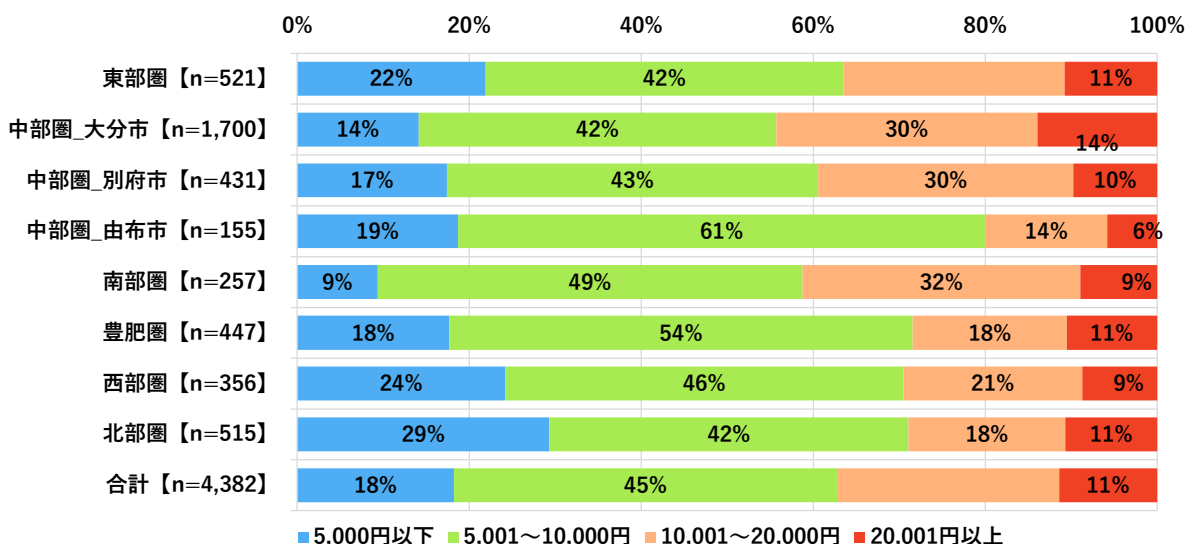


図 80 公共交通による通学に要する費用【月額】

B) 通学時に公共交通を利用しない理由

「公共交通と比較して早く着くため、送迎してもらっている」と答えた割合が、全圏域で最も高い。

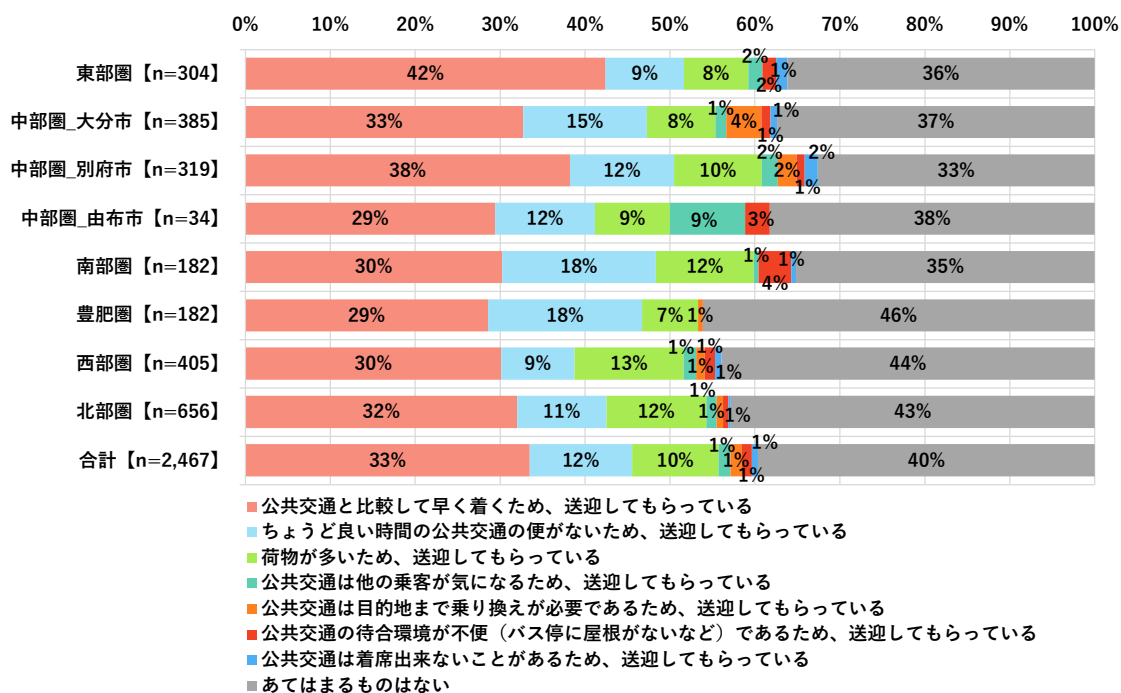


図 81 公共交通を利用しない理由

④ 公共交通への転換条件

いずれの条件についても、「公共交通以外のまま」の割合が最も高くなっている。

「公共交通に対する通学費支援が出るようになった場合」や「夏の暑さが今以上にひどくなった場合」では、公共交通に「転換する」「転換する可能性が高い」と答えた割合が他の条件と比較して若干高くなっている。

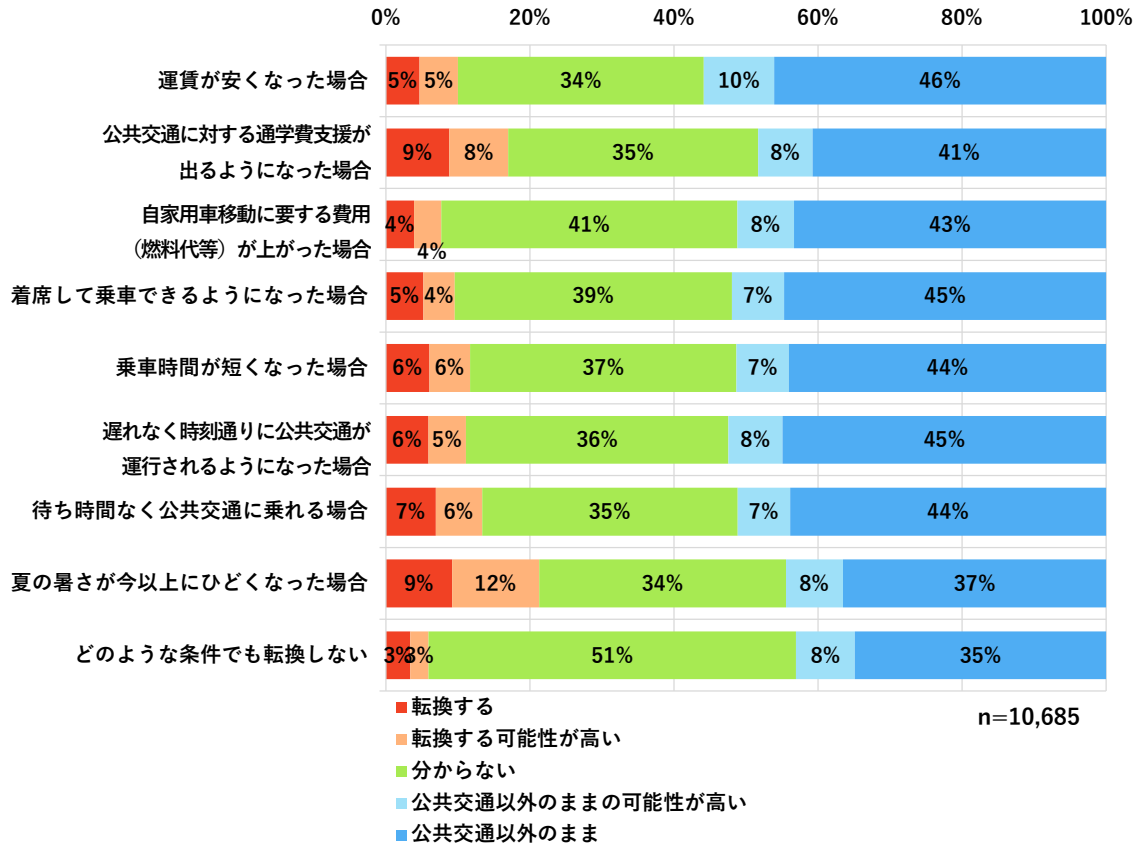


図 82 公共交通への転換条件

⑤ 現在の通学手段への満足度

「満足」「概ね満足」と答えた割合が半数以上を占めており、圏域間で大きな差異はみられない。

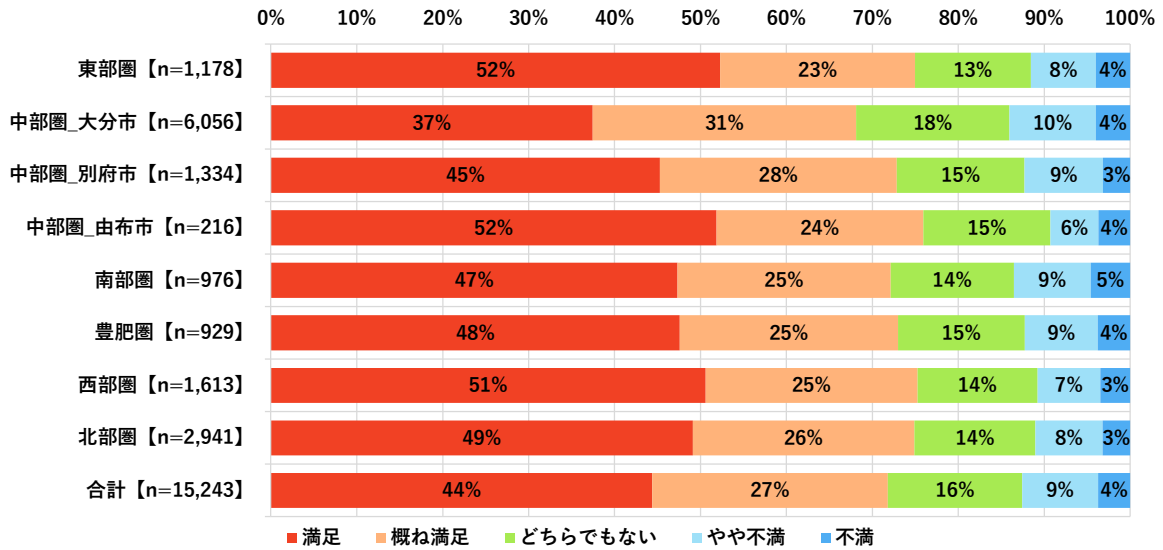
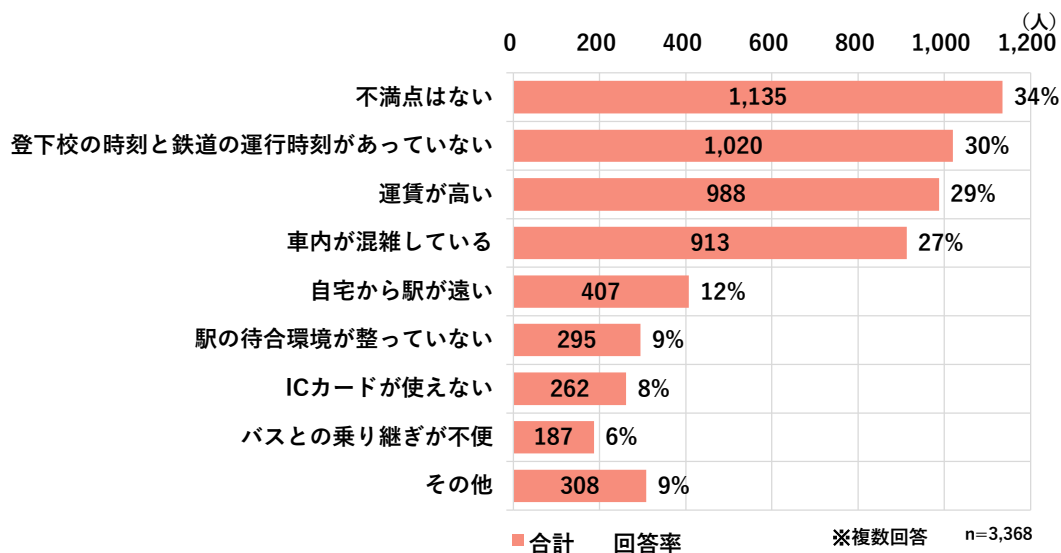


図 83 現在の通学手段への満足度

⑥ 公共交通の満足度

A) 鉄道（JR）の改善点

「不満点はない」という回答が最も多いが、「登下校の時刻と鉄道の運行時刻があっていない」「運賃が高い」「車内が混雑している」という回答も多くなっている。

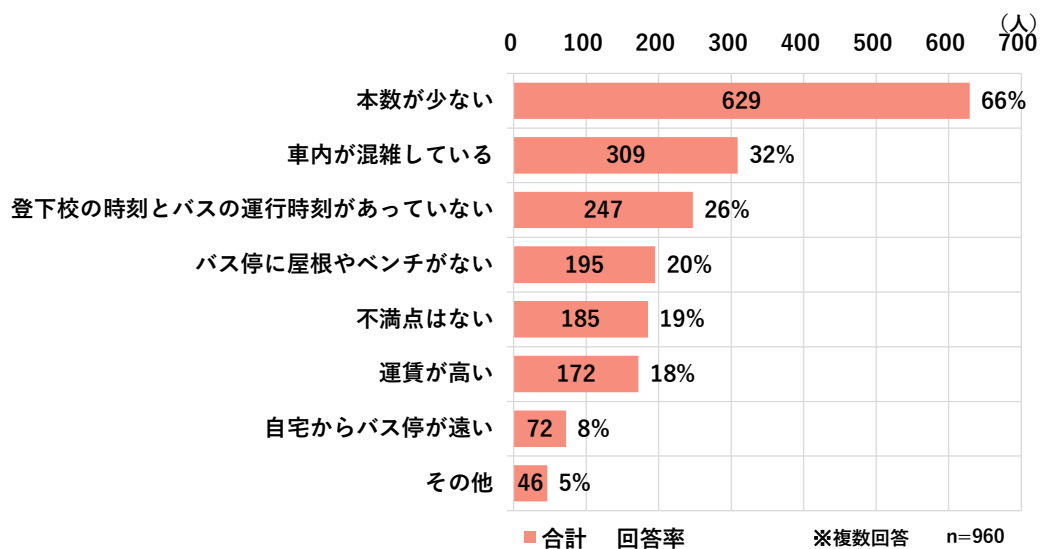


※通学に鉄道を利用する方のみ回答

図 84 鉄道（JR）に対する改善点

B) 路線バスの改善点

「本数が少ない」という回答が最も多く、次いで「車内が混雑している」「登下校の時刻とバスの運行時刻があっていない」という回答が多い。



※通学に路線バスを利用する方のみ回答

図 85 路線バスに対する改善点

⑦ 公共交通を支えるエッセンシャルワーカーに対するイメージ等

「交通の安全を守る責任の重い仕事」という回答が最も多く、次いで「専門的な知識や技術が必要な仕事」「地域の暮らしを支える大切な仕事」「体力が求められる仕事」という回答が多くなっている。

将来的な従事については、全圏域で「興味はないが、社会的に重要な仕事だと思う」「興味がなく、他の職業に就きたい」と答えた割合が高い一方、「強く関心があり、将来目指してみたい」「少し興味がある」と答えた割合も一定程度見られる。

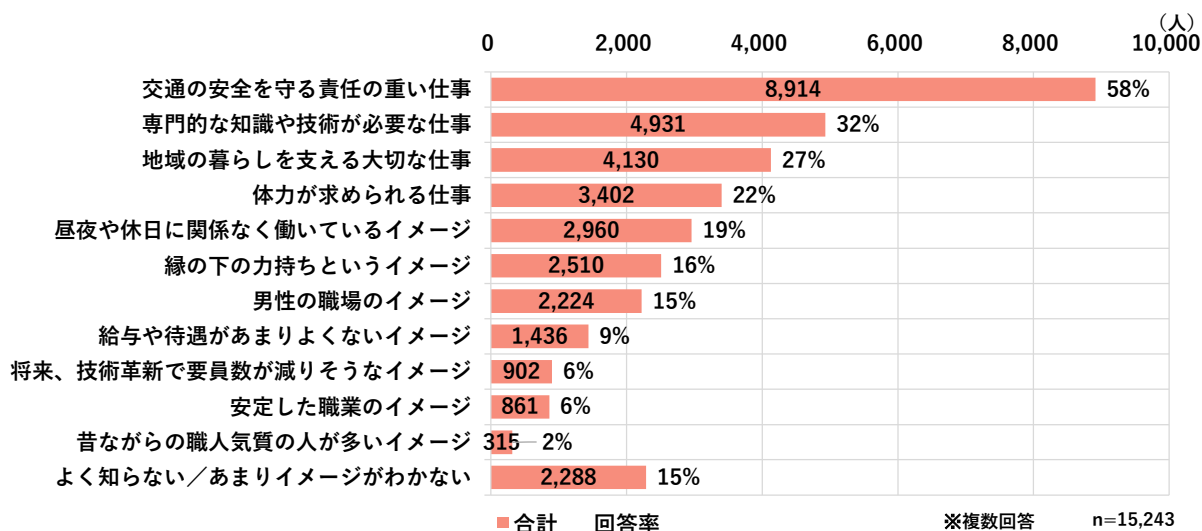


図 86 公共交通を支えるエッセンシャルワーカーに対するイメージ

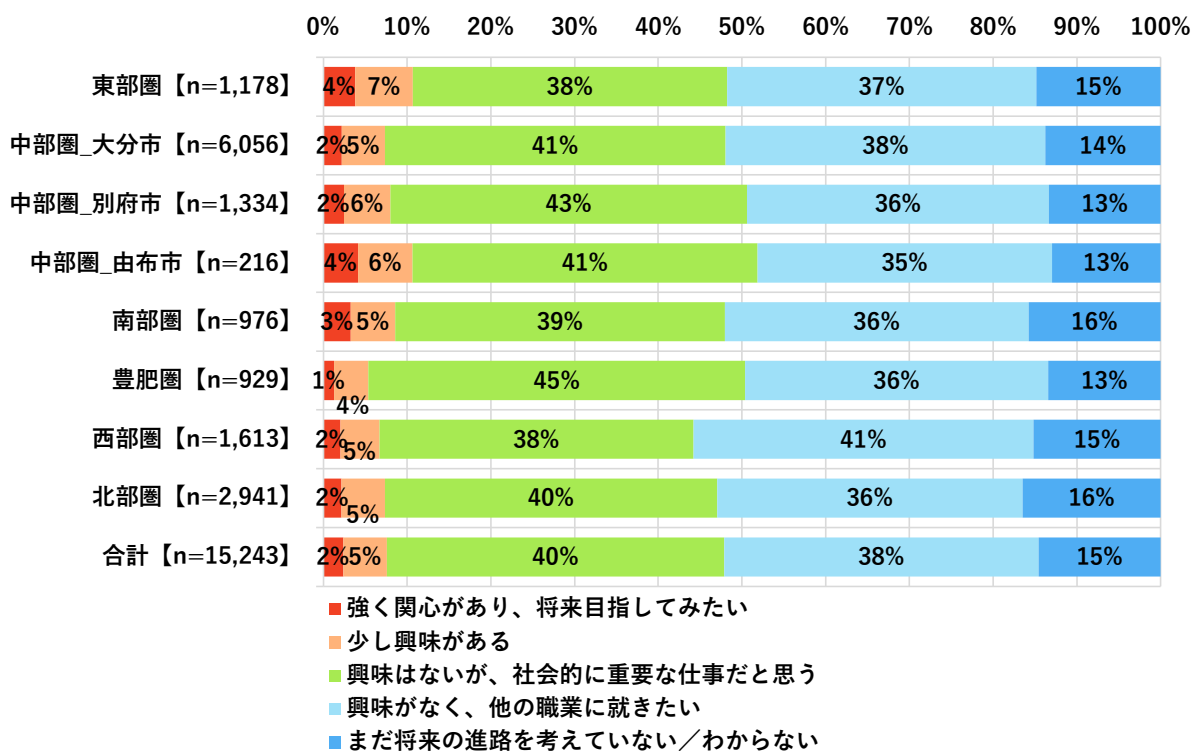


図 87 公共交通を支えるエッセンシャルワーカーへの将来的な従事

(5) 公共交通に対するニーズ（公共交通利用者アンケート）

県内の公共交通利用者の利用実態や移動ニーズを把握するため、公共交通利用者アンケートを実施した。

アンケートは、交通事業者の協力のもと、利用者へのチラシ配布やポスター掲示を行い、令和7年8月下旬～9月中旬までに67件の回答を得た。

① 回答者の属性

A) 回答者の居住地・性別・年齢

回答者の居住地は大分市が最も多く、次いで大分県外が多い。

年齢は40～49歳の回答者が最も多く、次いで50～59歳、30～39歳が多い。また男性の回答者が63%となっている。

表1 回答者の居住地

| 市町村名 | 回答数 |
|-------|-----|
| 大分市 | 19 |
| 別府市 | 13 |
| 佐伯市 | 8 |
| 由布市 | 4 |
| 中津市 | 1 |
| 日田市 | 1 |
| 臼杵市 | 1 |
| 津久見市 | 1 |
| 宇佐市 | 1 |
| 豊後大野市 | 1 |
| 日出町 | 1 |
| 九重町 | 1 |
| 大分県外 | 15 |
| 合計 | 67 |

表2 表1の大分県外の内訳

| | 回答数 |
|--------|-----|
| 東京都 | 3 |
| 福岡県 | 2 |
| 宮崎県 | 2 |
| 神奈川県 | 1 |
| 愛媛県 | 1 |
| 熊本県 | 1 |
| 静岡県 | 1 |
| 高知市 | 1 |
| 福岡市中央区 | 1 |
| 埼玉県 | 1 |
| 山口県 | 1 |
| 合計 | 15 |

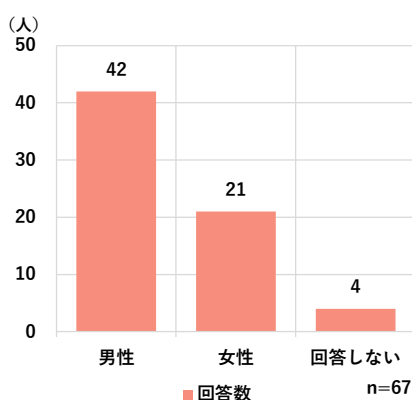


図 88 回答者の性別

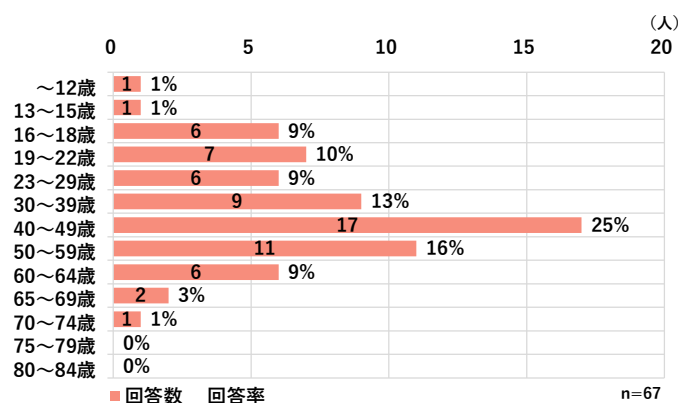


図 89 回答者の年齢

B) 運転免許・自家用車の保有状況

回答者の7割が普通自動車免許を保有しており、51%は自身が利用可能な自家用車を保有している。

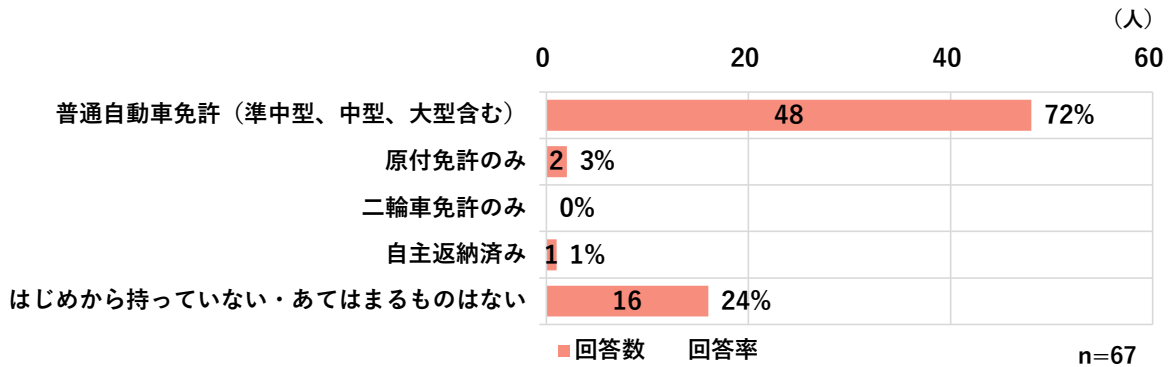


図 90 運転免許の保有状況

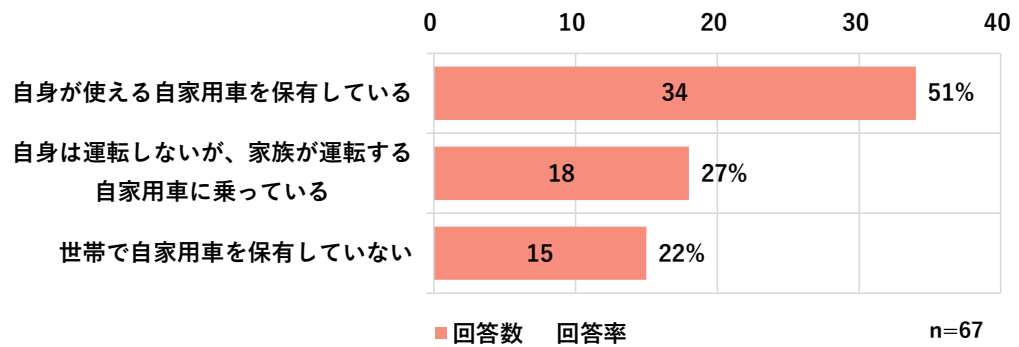


図 91 自家用車の保有状況

C) 最近利用した移動手段

鉄道が最も多く、次いで路線バスが多い。

鉄道を利用する回答者のうち、JR日豊本線を利用する回答者が最も多い。

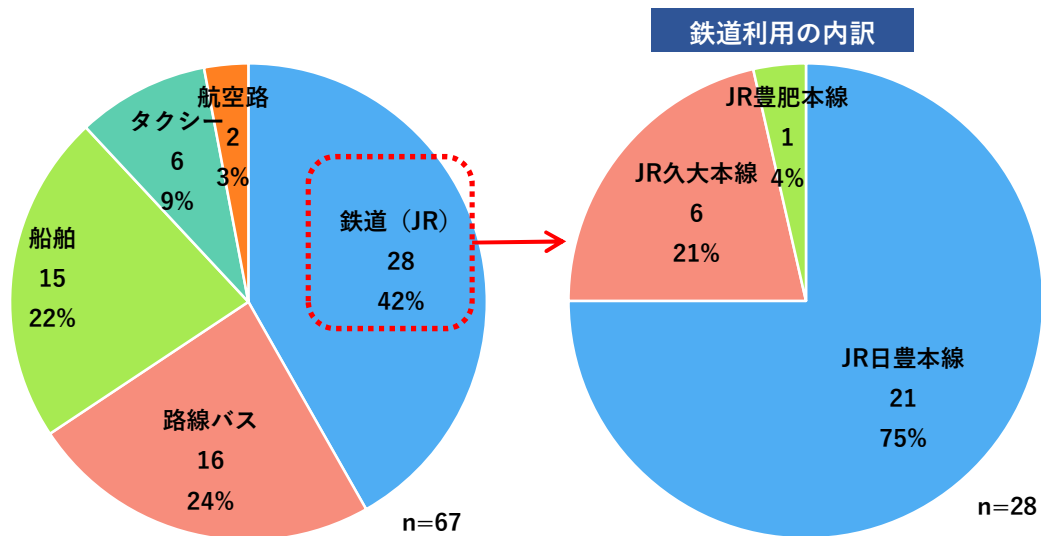


図 92 最近利用した移動手段

② 移動実態

A) 乗車する場所

路線バスは大分市・別府市の順に多く、大分市が半数を占める。
 タクシーは別府市・大分市の順に多く、別府市が半数を占める。

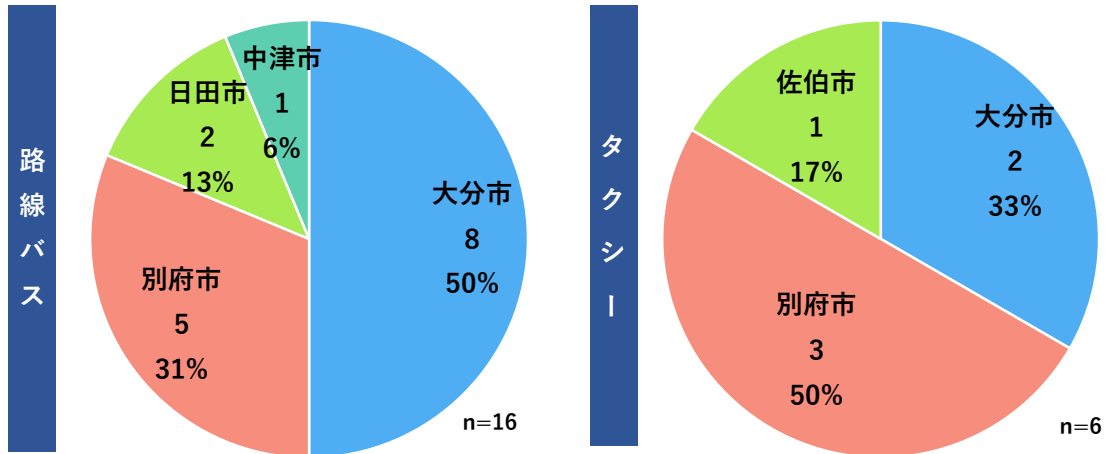


図 93 乗車場所

B) 下車する場所

路線バスは大分市・別府市の順に多く、大分市が半数を占める。
 タクシーは別府市・大分市の順に多く、別府市が半数を占める。

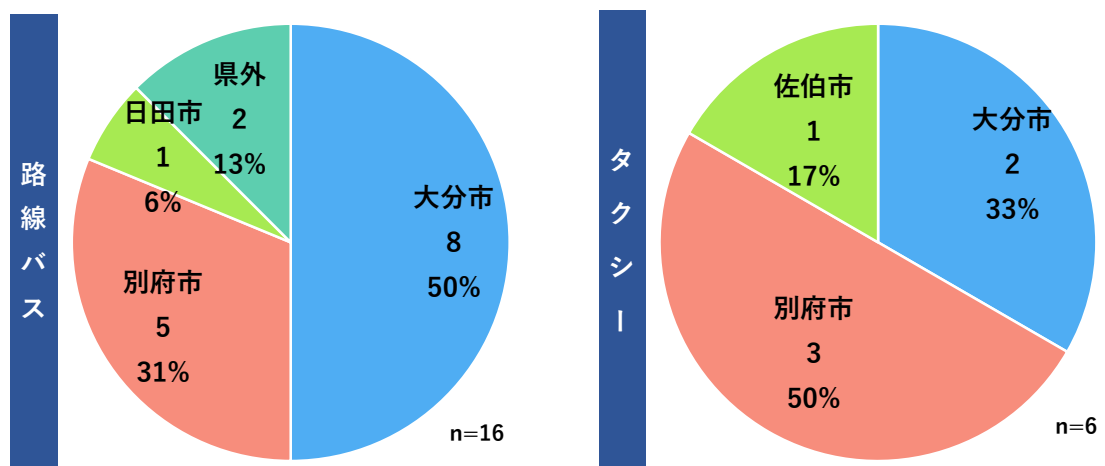


図 94 下車場所

C) 利用する航路・空路

船舶は別府市発着をはじめ、県外行きの便を利用した方が半数を超えた。
空路はすべての回答者が東京行きを利用している。

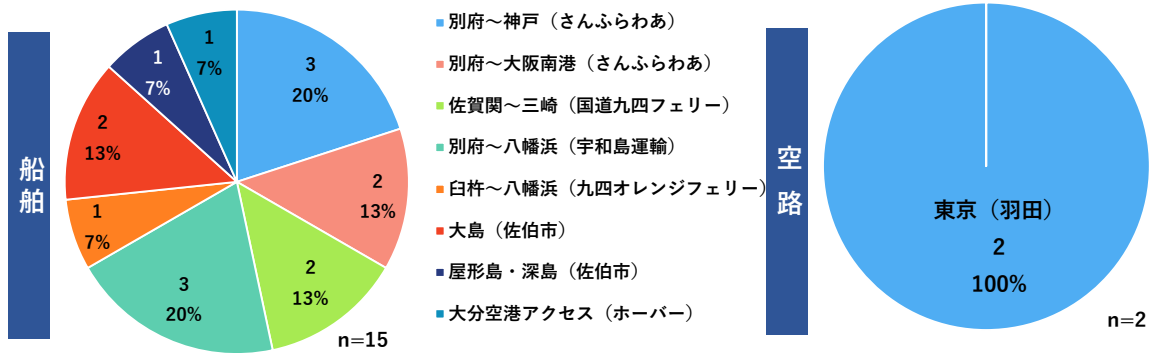


図 95 利用航路・空路

D) 移動目的

旅行・出張、通勤の順に多く、旅行・出張は 34%を占める。

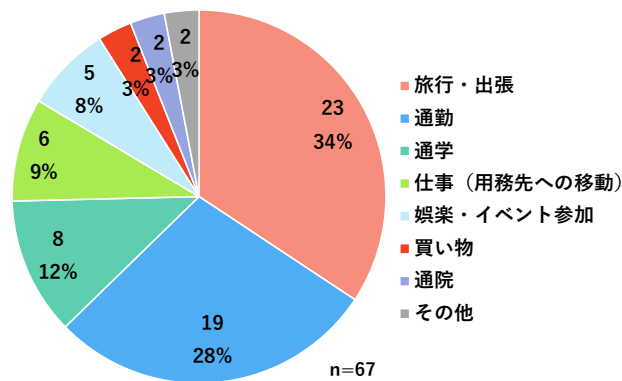


図 96 移動目的

E) 決済方法

決済方法は定期券が最も多く、次いで IC カードが多い。

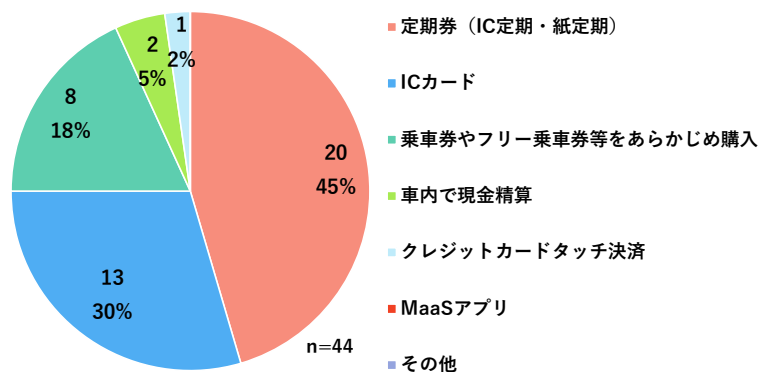


図 97 決済方法

F) 公共交通を利用する頻度

平日は毎日、土日祝日は年に数日利用しているという回答が最も多くなっている。

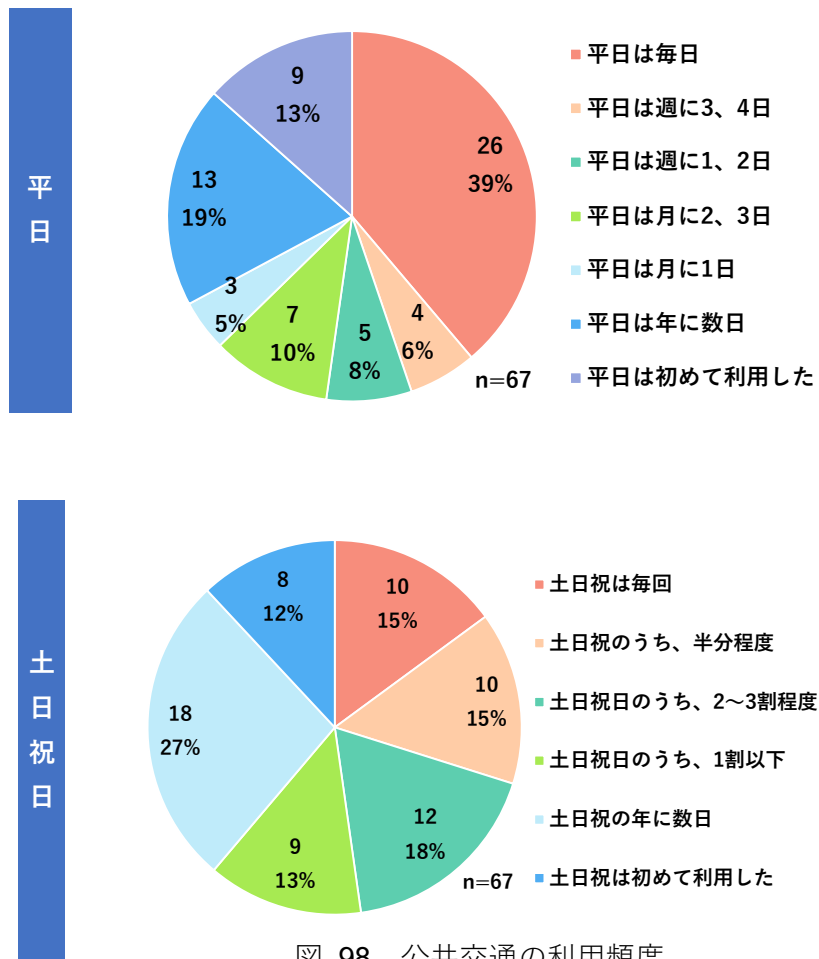
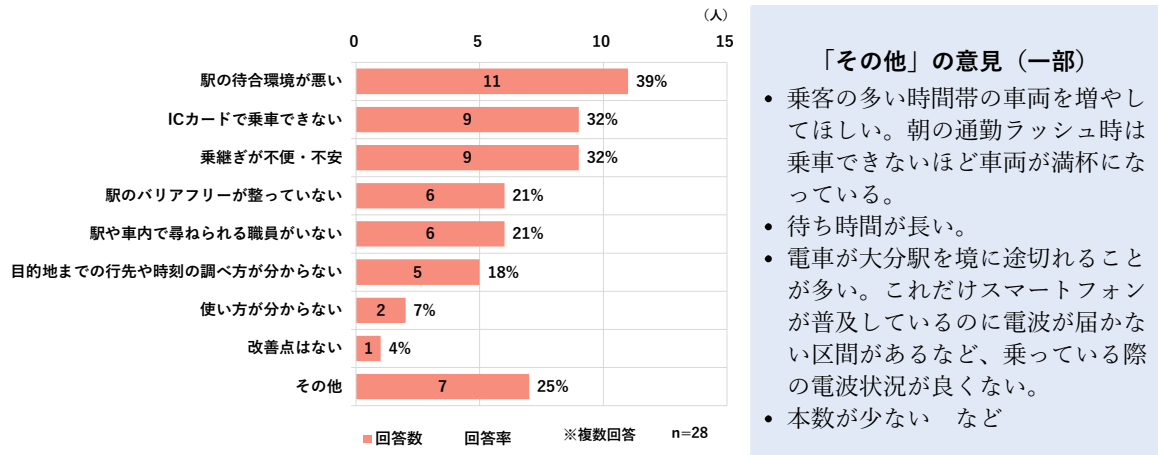


図 98 公共交通の利用頻度

③ 公共交通に対する意見

A) 鉄道（JR）の改善点

「駅の待合環境が悪い」という回答が最も多く、「ICカードで乗車できない」「乗継ぎが不便・不安」が続く。



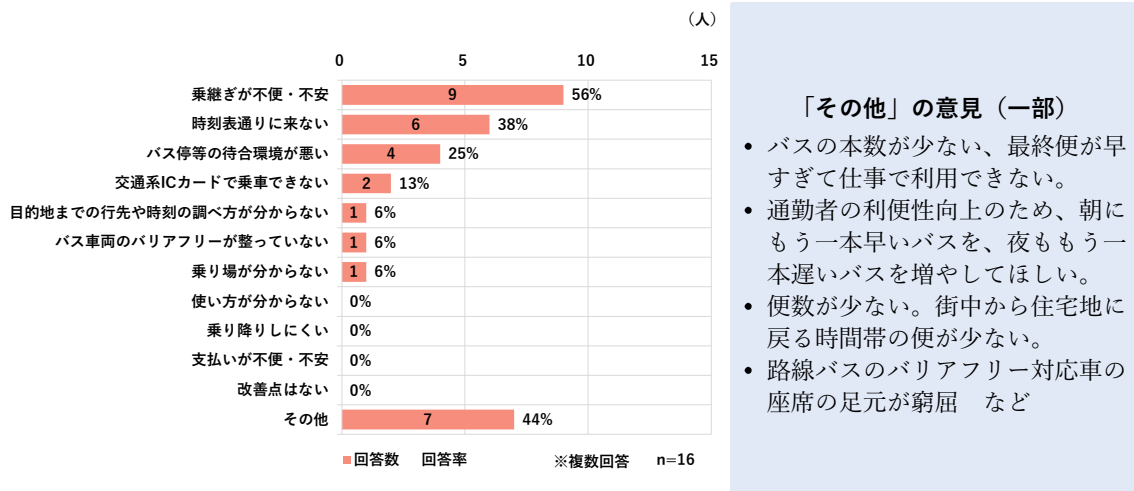
「その他」の意見（一部）

- 乗客の多い時間帯の車両を増やしてほしい。朝の通勤ラッシュ時は乗車できないほど車両が満杯になっている。
- 待ち時間が長い。
- 電車が分岐駅を境に途切れることが多い。これだけスマートフォンが普及しているのに電波が届かない区間があるなど、乗っている際の電波状況が良くない。
- 本数が少ない など

図 99 鉄道（JR）の改善点

B) 路線バスの改善点

「乗継ぎが不便・不安」という回答が最も多く、「時間表通りに来ない」が続く。



「その他」の意見（一部）

- バスの本数が少ない、最終便が早すぎて仕事で利用できない。
- 通勤者の利便性向上のため、朝にもう一本早いバスを、夜ももう一本遅いバスを増やしてほしい。
- 便数が少ない。街中から住宅地に戻る時間帯の便が少ない。
- 路線バスのバリアフリー対応車の座席の足元が窮屈 など

図 100 路線バスの改善点

C) 船舶の改善点

「港まで・港からのアクセスが不便」という回答が多く、「港の待合環境が悪い」「改善点はない」が続く。

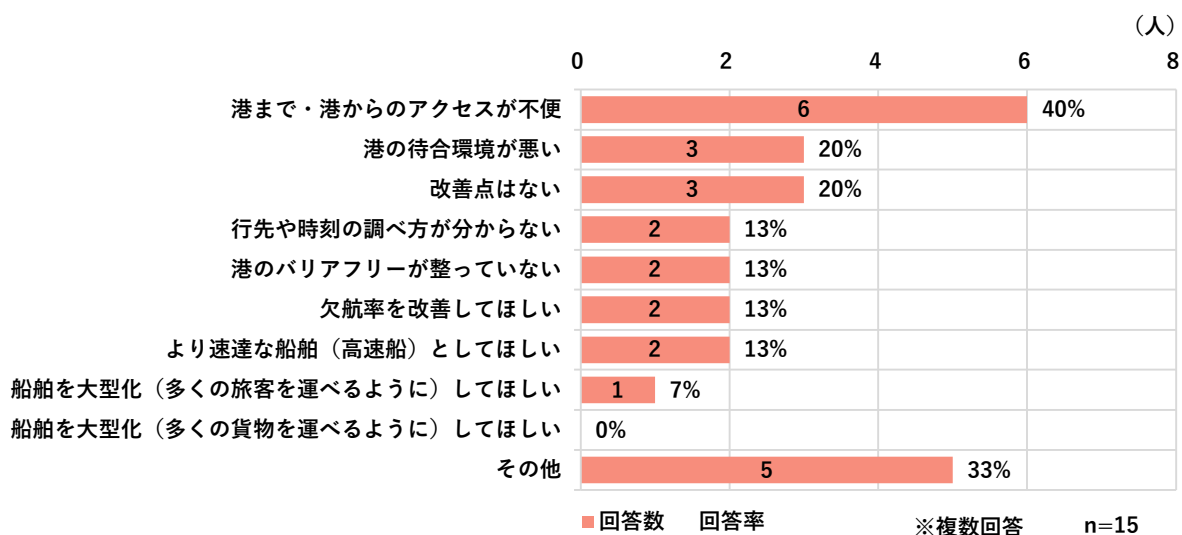


図 101 船舶の改善点

D) 航空の改善点

「行先や時刻の調べ方が分からない」「空港まで・空港からのアクセスが不便」という回答があった。

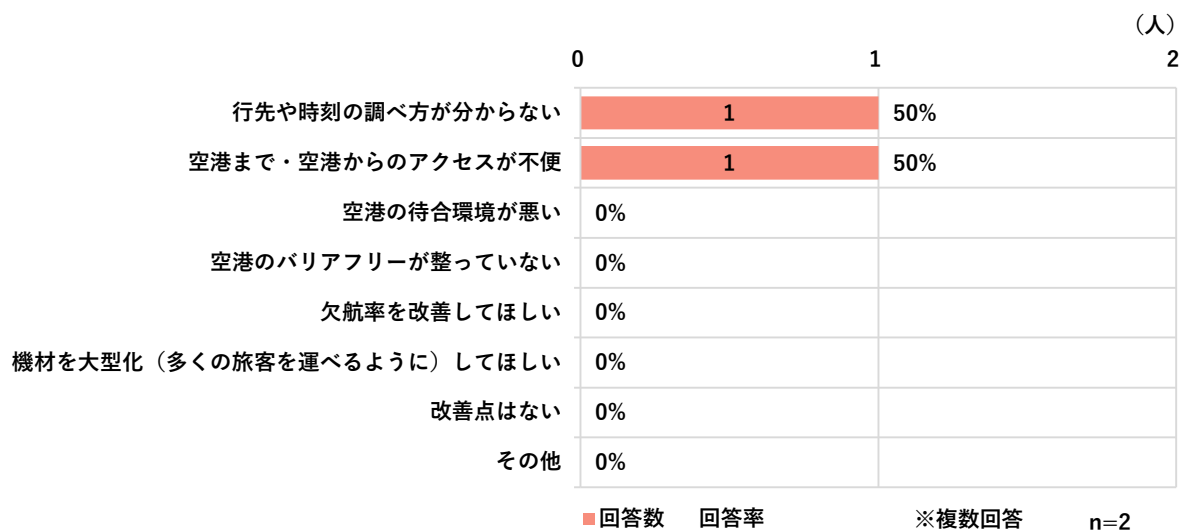


図 102 航空の改善点

E) 公共交通の行政負担に関する考え

「行政の負担を増やしてでも、利便性の高い公共交通サービスが必要」「行政負担を維持し、可能な範囲で公共交通サービスを行う」について、「そう思う」「ややそう思う」と答えた割合が高い。

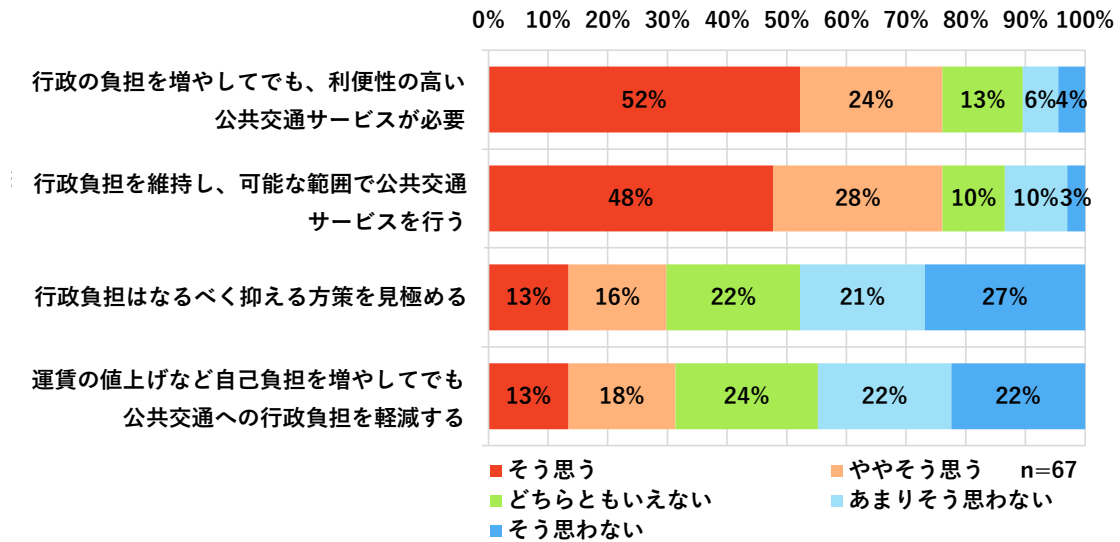


図 103 公共交通全般への行政負担に関する考え

F) 公共交通への転換条件

「自家用車の運転に自信がなくなった場合」「待ち時間なく公共交通に乗れる場合」「運行頻度が上がった場合」に「転換する」「転換する可能性が高い」と答えた割合が高い。

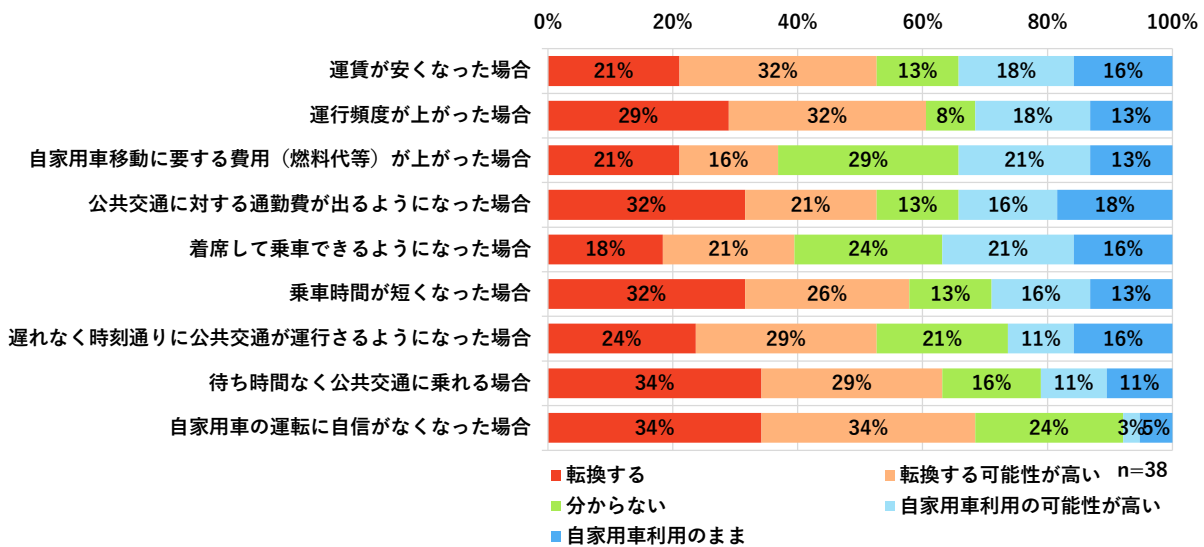


図 104 公共交通への転換条件

G) 公共交通を利用したい状況

「目的地に行く方法が公共交通しかない」という回答が最も多く、「飲酒する予定、飲酒した」という回答が続く。

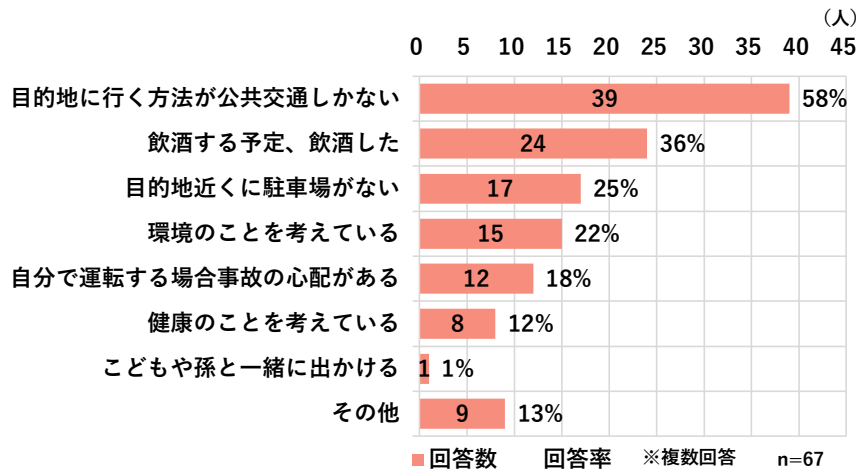


図 105 公共交通への転換条件

2. 社会的な情勢

(1) 公共交通の担い手の不足

公共交通の担い手である運転手不足が社会問題化しており、持続可能な交通運営に向けた重大な問題となっている。

全国的にバス及びタクシーの運転手数は減少傾向にあり、特にタクシー運転手の減少が顕著であり、高齢化も進行している状況である。

令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大により観光需要が急減し、貸切バスの利用低迷等により有効求人倍率は一時的に低下したが、終息とともに観光需要が回復し、求人も再び増加傾向に転じているものの、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けている。

大分県内においても、担い手の不足は路線バスの減便等の要因の1つであるため、限られた人員の中で効率的な運行が求められている。

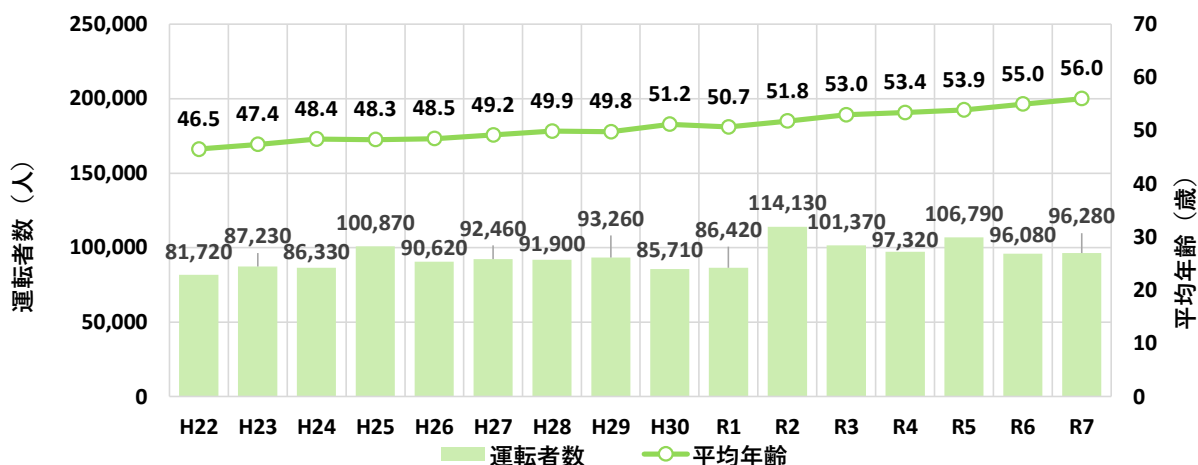


図 106 営業用バス運転者数 (全国) と平均年齢 (全国)

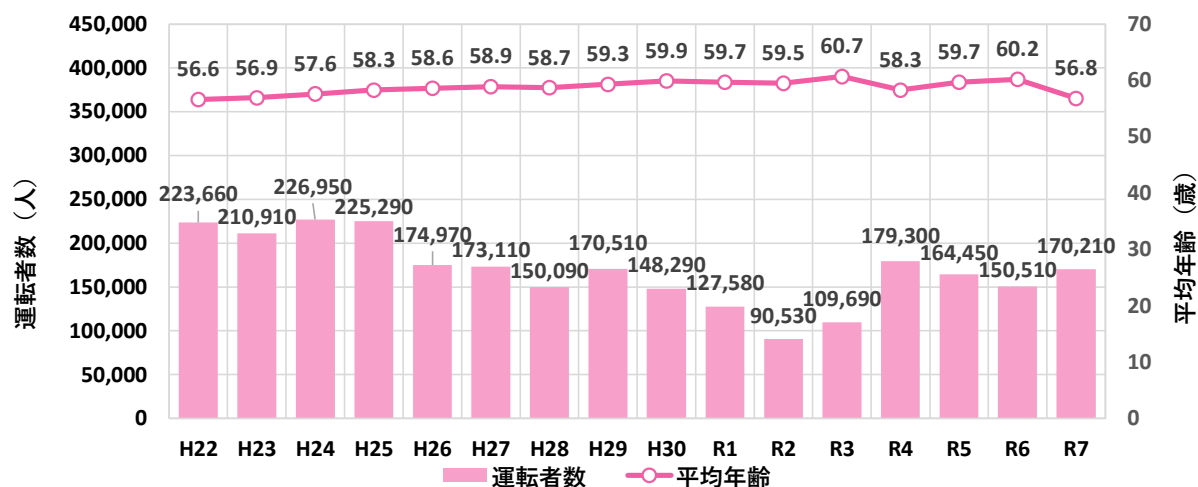


図 107 タクシー運転者数 (全国) と平均年齢 (全国)

資料：賃金構造基本統計調査 (厚生労働省)

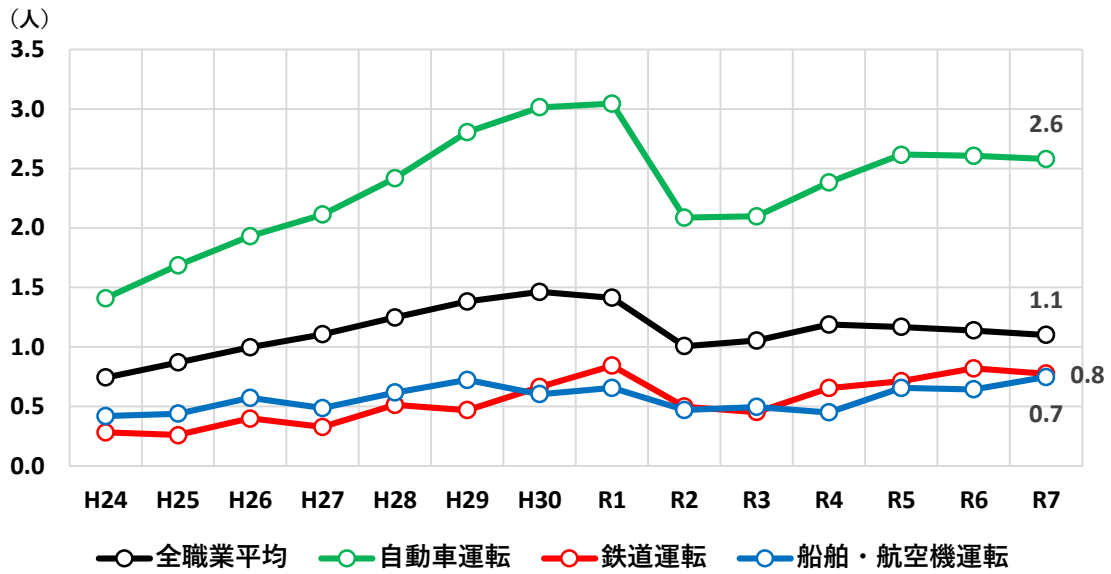


図 108 運転関連産業の有効求人倍率の推移 (全国)

資料：一般職業紹介状況 (厚生労働省)

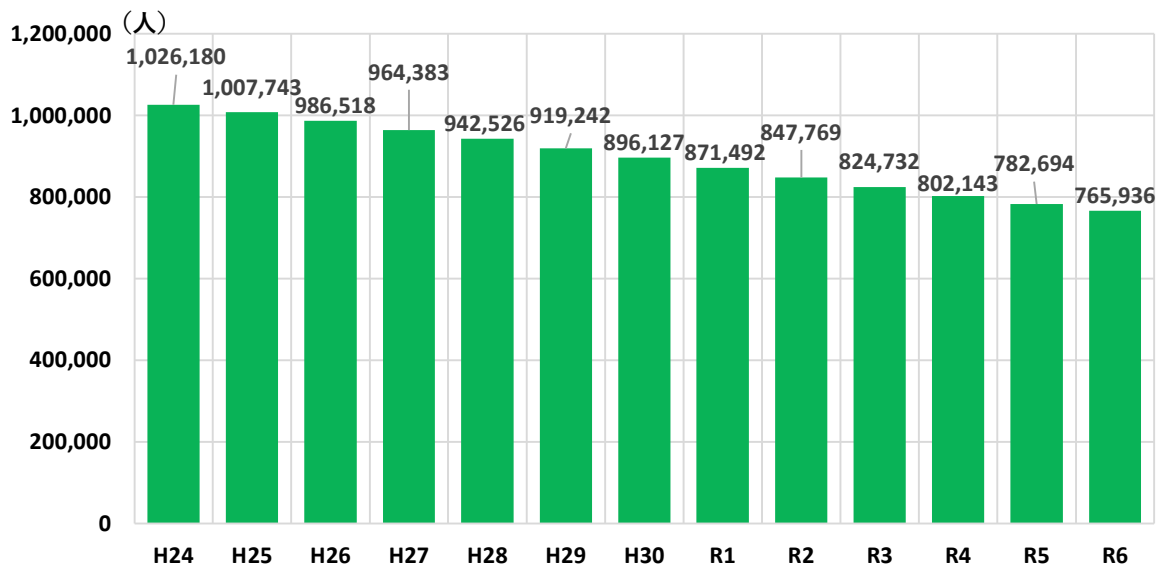


図 109 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移 (全国)

資料：運転免許統計 (警察庁)

(2) 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1.26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。人口千人当たりの自家用乗用車数は約630台であり、九州の他県と比較して、概ね高水準で推移している。

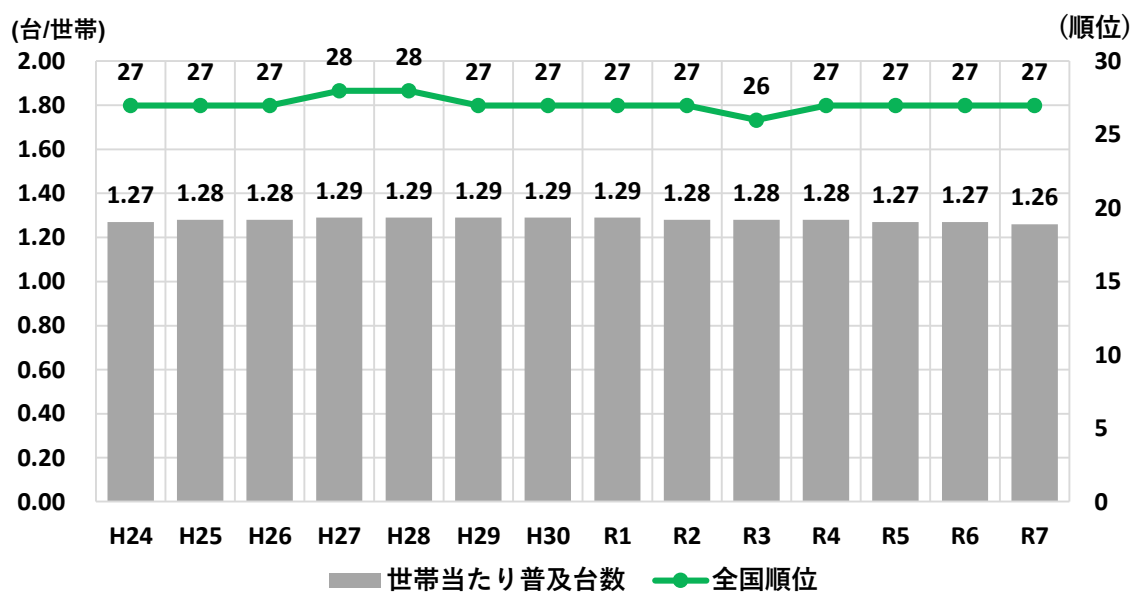


図 110 大分県の自家用車の世帯あたり普及台

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）

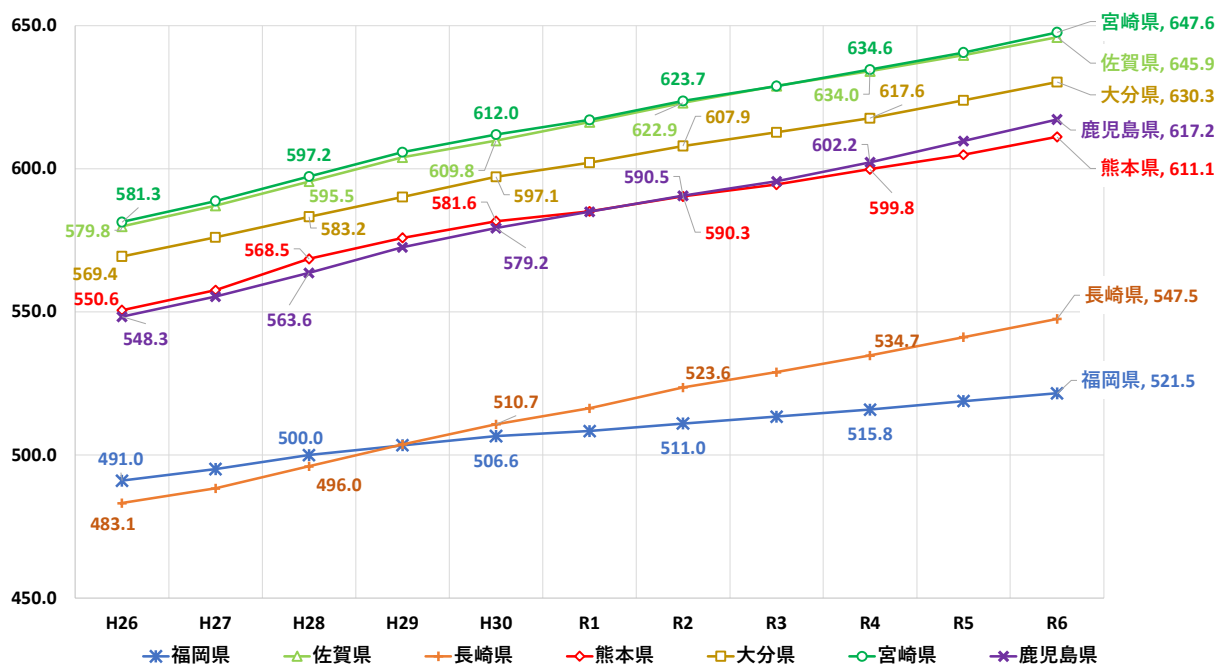


図 111 人口千人当たり自家用乗用車数

資料：自動車輸送統計年報（～H26年）、九州運輸要覧（H27年～R6年）

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微増傾向にある。

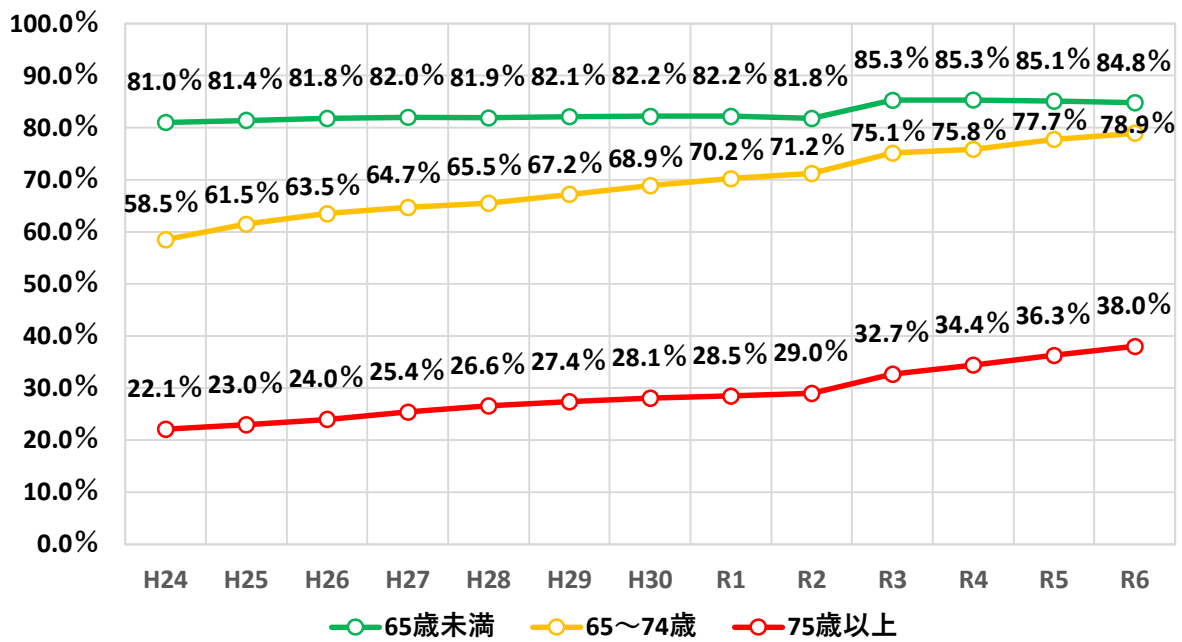


図 112 年齢層別の自動車運転免許保有率（全国）

資料：運転免許統計（警察庁）、国勢調査・人口推計

② 高齢運転者による重大交通事故割合の推移

65 歳以上の運転者による交通死亡事故件数は減少傾向にあるが、交通死亡事故件数の年齢層別の割合では、65 歳以上の運転者による死亡事故の割合が増加の傾向にあり、平成 25 年と令和 5 年を比較すると 7 ポイント以上増加している。特に 85 歳以上の運転者については、他の年齢層と比べて死亡事故件数の減少幅が小さく、依然として高い割合を占めている。

また、免許保有者 10 万人あたりの死亡事故件数では、全年齢平均が 2.87 件であるのに対し、85 歳以上では 9.75 件と、平均の約 3.4 倍に達している。これらの状況から、高齢運転者に対する交通安全対策の重要性が引き続き高いことがわかる。

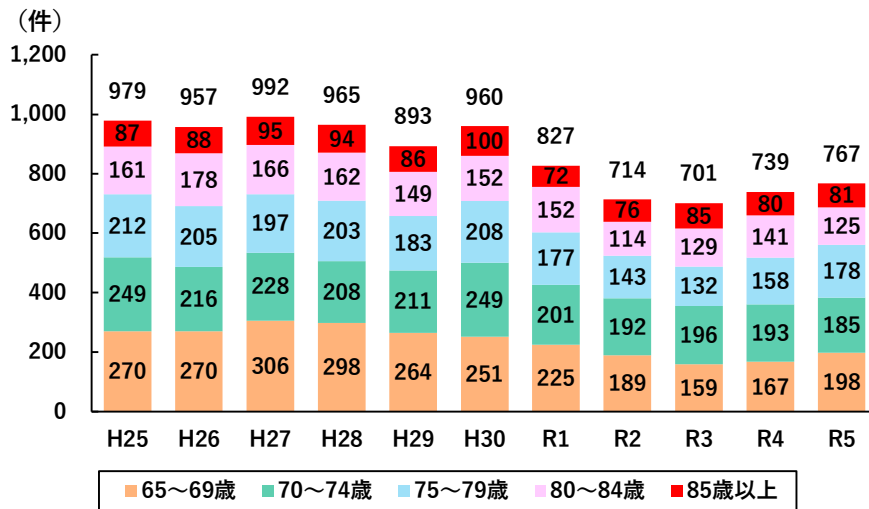


図 113 65 歳以上の運転者による年齢別交通死亡事故件数の推移（全国）

資料：交通安全白書

※第 1 当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

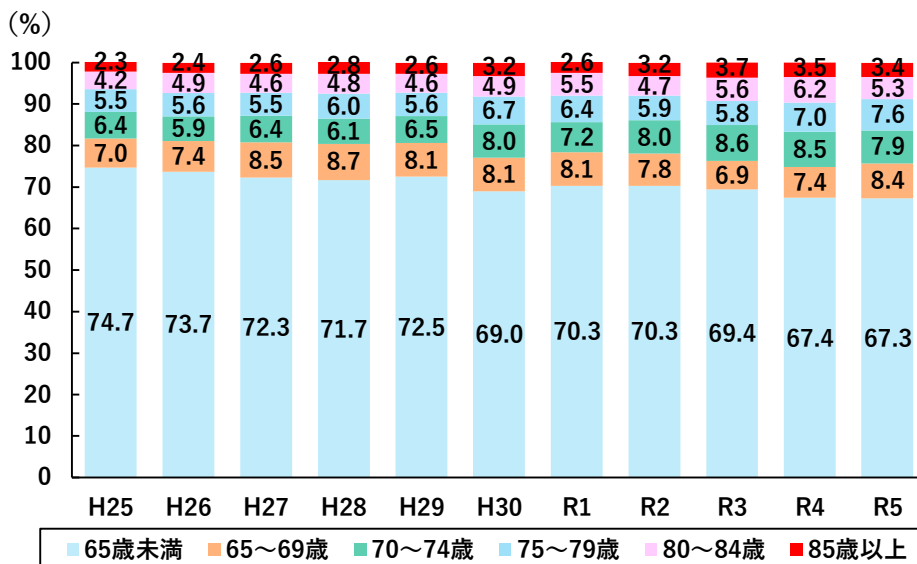


図 114 年齢層別交通死亡事故件数の割合の推移（全国）

資料：交通安全白書

※第 1 当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

※構成割合は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも 100 とならない。

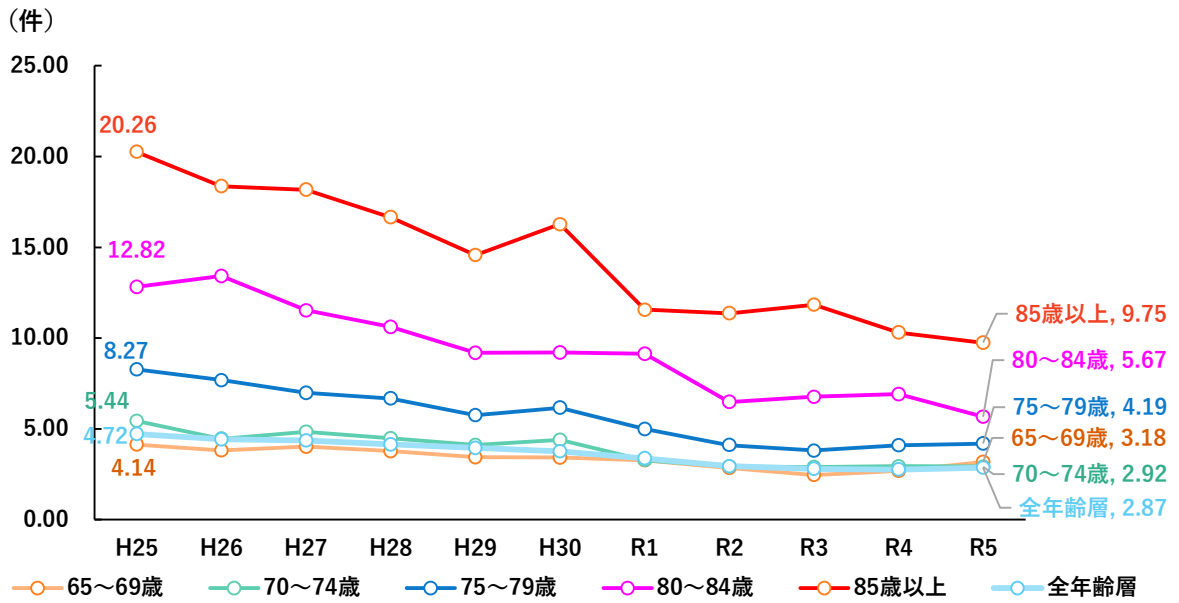


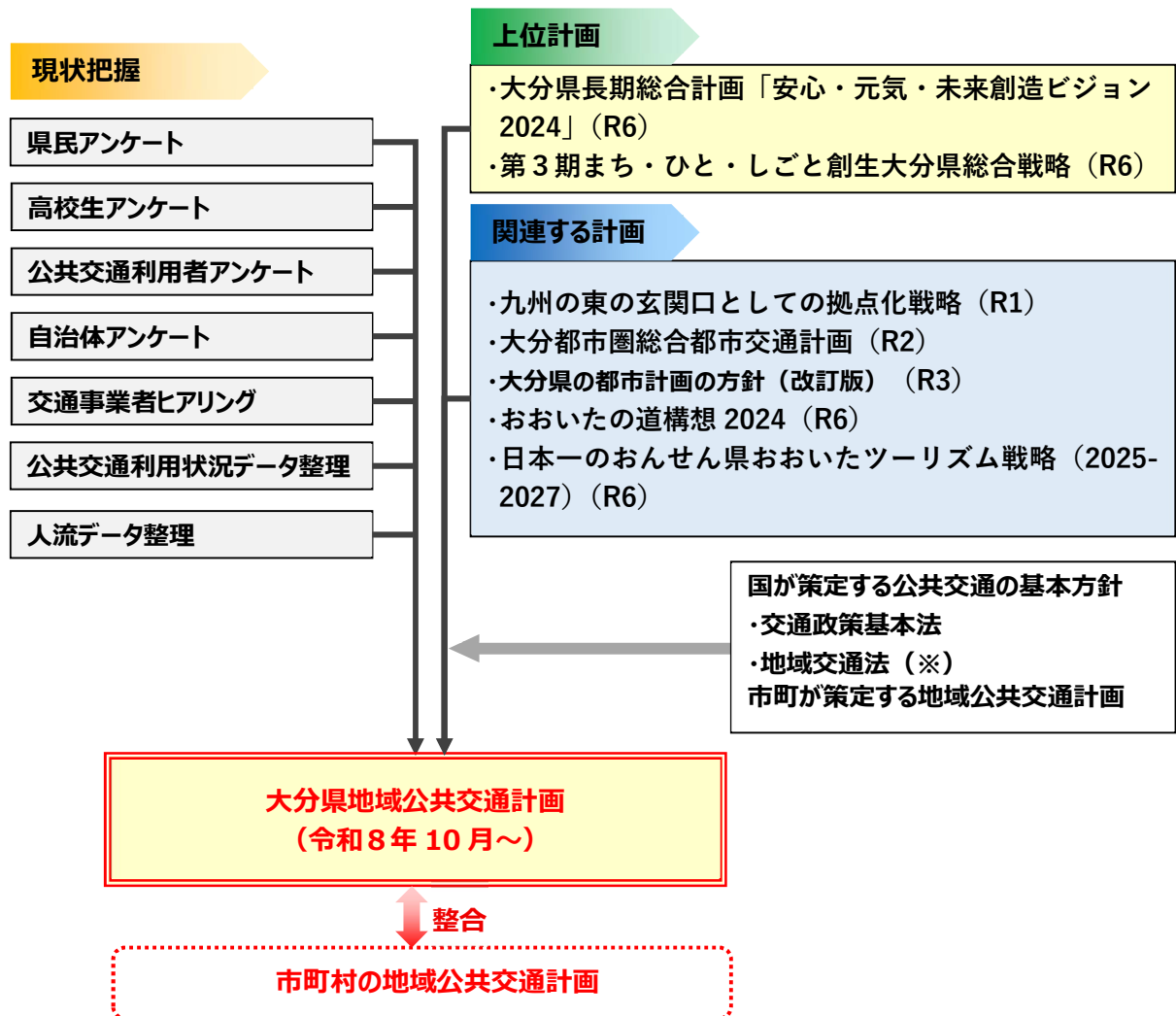
図 115 免許保有者 10 万人あたり 65 歳以上の運転者による
年齢層別交通死亡事故件数の推移（全国）

資料：令和 6 年版交通安全白書（内閣府）

3. 上位・関連計画

(1) 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である大分県長期総合計画「安心・元気・未来創造ビジョン 2024」や分野別計画を踏まえ、本県の地域公共交通政策のマスタープランとして策定する。策定にあたっては、県の関連計画との整合のほか、県内各市町の地域公共交通計画とも整合を図ることとする。なお、本計画を踏まえ、今後各市町で計画改定を進める。



(※) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）

(2) 上位・関連計画の整理

① 上位計画の整理

表 3 県の上位計画

| 計画名 | 内容（関連部分抜粋） |
|--|---|
| 大分県長期総合計画 「安心・元気・未来創造 ビジョン 2024」 (令和 6 年 9 月) | <p>2 施策の展開</p> <p>【安心 2】持続可能な環境づくりの推進</p> <p>(1) 地球温暖化の緩和と気候変動への対応</p> <p>主な取組①温室効果ガスの排出削減の推進</p> <p><運輸部門></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ノーマイカーウィーク等を通じた公共交通機関への転換の推進 ・ 公共交通の EV シフトや充電ステーションの拡充などによる電動車の普及促進 等 <p>【未来創造 1】未来へつなげる交通ネットワークの充実と企業立地・産業集積の促進</p> <p>(3) 地域を支える交通ネットワークの充実</p> <p>主な取組③公共交通サービスの維持・確保と利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通事業者が取り組む運転手の確保対策・労働環境改善への支援 ・ 環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和など、多面的な機能の周知・啓発による乗合バスの需要喚起 ・ 病院や介護施設・学校への送迎、地域住民の協力など、多様な主体と交通事業者の連携による交通弱者対策 ・ 先端技術を活用したサービスの効率化を図る優良事例の創出・横展開（自動運転バス・AI を活用したデマンドタクシー等） ・ 九州全域で取り組む九州 MaaS の推進によるシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現 ・ 公共交通への EV や ECV（燃料電池自動車）の導入、次世代空モビリティの実装に向けた技術・サービス開発等への支援 <p>【未来創造 2】地域の未来を担う人材の確保と魅力ある地域社会の形成</p> <p>(2) 持続可能なコミュニティづくりによる地域の未来への継承</p> <p>主な取組②地域を支える生活交通の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者に対する運転手の確保対策・労働環境改善支援 ・ 先端技術を活用したサービスの効率化を図る優良事例の創出・横展開（自動運転バス、AI を活用したデマンドタクシー等） 等 <p>【未来創造 4】デジタル社会の実現と先端技術への挑戦</p> <p>(2) 県民の暮らしをより便利で豊かにする DX の推進</p> <p>主な取組①暮らしを支える DX の推進</p> |

| | |
|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通サービスの効率化を図る優良事例の創出・横展開（自動運転バス、AI を活用したデマンドタクシー等） ・ 九州全県で取り組む九州 MaaS の推進によるシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現 等 |
| <p>第3期まち・ひと・しごと創生大分県総合戦略 (令和7年3月)</p> | <p>第3章 政策体系</p> <p>III【まち】暮らしの豊かさを実感でき、魅力的な地域であふれるおおい た</p> <p>2 魅力ある持続可能な地域づくりの推進</p> <p>(1) 持続可能なコミュニティづくりによる地域の未来への継承</p> <p>②地域を支える生活交通の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通事業者に対する運転手の確保対策・労働環境改善支援 ・ 先端技術を活用したサービスの効率化を図る優良事例の創出・横展開（自動運転バス、AI を活用したデマンドタクシー等）等 <p>(2) 地域を支える交通ネットワークの充実</p> <p>③公共交通サービスの維持・確保と利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通事業者が取り組む運転手の確保対策・労働環境改善への支援 ・ 環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和など、多面的な機能の周知・啓発による乗合バスの需要喚起 ・ 病院や介護施設、学校への送迎、地域住民の協力など、多様な主体と交通事業者の連携による交通弱者対策 ・ 先端技術を活用したサービスの効率化を図る優良事例の創出・横展開（自動運転バス、AI を活用したデマンドタクシー等） ・ 九州全県で取り組む九州 MaaS の推進によるシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現 ・ 公共交通へのEVやFCV（燃料電池自動車）の導入、次世代空モビリティの実装に向けた技術・サービス開発等への支援 ・ 駅などの交通拠点の乗継利便性の向上 ・ 地域交通等を担うドライバーの確保対策 |

② 関連計画の整理

A) まちづくり・交通政策

まちづくりに関連する計画について、以下のとおり整理した。

表 4 県の関連計画（まちづくり政策）

| 計画名 | 内容（関連部分抜粋） | | | | | | | | |
|--------------------------------|---|-----|---|-------|--|-----|--|-----|---|
| 大分県都市圏総合都市交通計画 （令和3年3月） | <p>第3章 大分都市圏の目指す交通体系</p> <p>1. 大分都市圏の将来の広域交通体系</p> <p>大分都市圏は、九州の東側に位置し、大分自動車道や東九州自動車道、九州各方面とつながる鉄道網とともに、瀬戸内海を挟んで関西・四国方面への交通ネットワークを有しています。これらの地域にある他都市圏との交流・連携の促進のため、広域道路網の整備や空港・フェリーターミナルなどの広域交通拠点へのアクセス強化、鉄道サービスの強化を図ります。</p> <table border="1" data-bbox="544 891 1388 1093"> <tr> <td data-bbox="544 891 679 1093">道路網</td> <td data-bbox="679 891 1388 1093"> <ul style="list-style-type: none"> ● 東九州自動車道の4車線化の促進と大分松岡PAのスマートインターチェンジ設置 ● 中九州横断道路の整備促進 ● 空港・フェリーターミナル・ホーバークラフト発着地等へのアクセスの強化 </td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="544 1093 1388 1339"> <tr> <td data-bbox="544 1093 679 1339">公共交通網</td> <td data-bbox="679 1093 1388 1339"> <ul style="list-style-type: none"> ● 東九州自動車道の開通を捉えた高速バスの利便性強化 ● 鉄道サービスの維持・向上 ● 大分駅等主要鉄道駅における交通結節機能の強化 ● 空港・フェリーターミナルとのバスによるアクセス改善 ● 空港へのホーバークラフトによる海上アクセス導入と二次交通の充実 </td> </tr> </table> <p>3. 大分市と他市町間の交通体系</p> <p>大分市と周辺各市町を結ぶ公共交通網の利便性向上に関する施策により、都市間の連携強化を図ります。</p> <table border="1" data-bbox="544 1563 1388 1641"> <tr> <td data-bbox="544 1563 679 1641">鉄道網</td> <td data-bbox="679 1563 1388 1641"> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道運行サービスの維持・向上 ● 鉄道駅における交通結節機能の強化 </td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="544 1641 1388 1720"> <tr> <td data-bbox="544 1641 679 1720">バス網</td> <td data-bbox="679 1641 1388 1720"> <ul style="list-style-type: none"> ● 運行サービスの維持 ● 鉄道との連絡強化 </td> </tr> </table> | 道路網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 東九州自動車道の4車線化の促進と大分松岡PAのスマートインターチェンジ設置 ● 中九州横断道路の整備促進 ● 空港・フェリーターミナル・ホーバークラフト発着地等へのアクセスの強化 | 公共交通網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 東九州自動車道の開通を捉えた高速バスの利便性強化 ● 鉄道サービスの維持・向上 ● 大分駅等主要鉄道駅における交通結節機能の強化 ● 空港・フェリーターミナルとのバスによるアクセス改善 ● 空港へのホーバークラフトによる海上アクセス導入と二次交通の充実 | 鉄道網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道運行サービスの維持・向上 ● 鉄道駅における交通結節機能の強化 | バス網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 運行サービスの維持 ● 鉄道との連絡強化 |
| 道路網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 東九州自動車道の4車線化の促進と大分松岡PAのスマートインターチェンジ設置 ● 中九州横断道路の整備促進 ● 空港・フェリーターミナル・ホーバークラフト発着地等へのアクセスの強化 | | | | | | | | |
| 公共交通網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 東九州自動車道の開通を捉えた高速バスの利便性強化 ● 鉄道サービスの維持・向上 ● 大分駅等主要鉄道駅における交通結節機能の強化 ● 空港・フェリーターミナルとのバスによるアクセス改善 ● 空港へのホーバークラフトによる海上アクセス導入と二次交通の充実 | | | | | | | | |
| 鉄道網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道運行サービスの維持・向上 ● 鉄道駅における交通結節機能の強化 | | | | | | | | |
| バス網 | <ul style="list-style-type: none"> ● 運行サービスの維持 ● 鉄道との連絡強化 | | | | | | | | |
| 大分県の都市計画の方針 （改訂版） （令和3年） | <p>IV.本県の都市計画の方針</p> <p>3. 都市施設の整備方針</p> <p>（1）交通施設の整備方針</p> <p>③公共交通の整備方針</p> <p>車社会の浸透や郊外部への大型店の立地などにより、バスをはじめとする公共交通離れが進んでいますが、高齢化社会や環境問題に対応して、公共交通の重要性を再認識し、効率的で持続可能な公共交通ネ</p> | | | | | | | | |

| | |
|-----------------------------------|---|
| | <p>ットワークを構築していくべきです。</p> <p>これには、主な公共交通であるバス交通を確保する必要があります。公共交通の利用促進のために、沿線の土地利用の促進や交通結節の整備充実のほか、バスレーンの指定、ノンステップバスの導入支援をはじめとするバリアフリー化の推進、パークアンドライドの促進、デマンド型交通やコミュニティバス等、地域住民のニーズを踏まえた新たな交通モードの導入など、地域の様々な団体との協働による取組を進めながら、公共交通の優位性を確保するハード、ソフト両面からの対応を行っていきます。</p> <p>また、中心市街地の空洞化の進行とともに、中心部への交通量が減少し、公共交通の利用減少に柏車をかけていることから、中心市街地の再生など交通需要を効率化させる都市構造を検討します。</p> <p>拠点間の連携については、施策効果の発現状況を見極めながら、短期・中期・長期と段階的に公共交通網の強化を図ります。短期では主要拠点間を結ぶ幹線交通網の強化と交通結節点の強化など、中期では幹線交通網と接続する地域内交通網の強化など、長期では幹線交通の速達性やサービスレベルの更なる強化について、主に取り組むものとします。</p> |
| <p>おおいたの道構想 2024 (令和7年3月)</p> | <p>第1部 主要施策の実施方針</p> <p>2. 元気で快適に暮らせる地域づくりを支える道路整備</p> <p>(1) 渋滞対策</p> <p>関係機関と連携しながら、時差出勤や公共交通の利用を促し交通交雑の緩和を図る「TDM 施策」などの取組や、信号現示や車線運用の変更の検討などを行います。</p> <p>3. おおいたの未来創造に向けた道路整備</p> <p>(1) 広域道路ネットワークの充実</p> <p>東九州自動車道や中九州横断道路、中津日田道路など、県内の高規格道路には未だ暫定2車線区間や未開通区間が残っている。人口減少下においても県勢を発展させるためには、地域やまちの魅力を高め、人や物の流れの活性化を支える広域道路ネットワークを充実させることが必要である。また、災害に強い道路ネットワークの機能確保のため、高規格道路の整備によるダブルネットワークの強化などは重要である。</p> <p>そのため、高規格道路の早期完成に向けた整備を推進するとともに、構想路線についても、長期的な視点に立った必要性などを検討する。</p> |

B) 観光政策

観光に関連する計画について、以下のとおり整理した。

表 5 県の関連計画（観光政策）

| 計画名 | 内容（関連部分抜粋） |
|---|---|
| <p>日本一のおんせん県おお いたツーリズム戦略 (2025—2027) (令和7年3月)</p> | <p>第4 第5期ツーリズム戦略の主な取組</p> <p>2 多様化する旅行ニーズに対応する受入環境の整備</p> <p>(1) 誰もが安心して旅行を楽しめるユニバーサルツーリズムの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 県内観光関連施設のバリアフリー対応と情報発信を支援し、誰もが安心して快適な旅行をするための環境整備を促進 <p>(2) 周遊に向けた交通環境の整備・周知</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 空港アクセスバスをはじめ、路線バスや観光周遊バス、タクシー、レンタカー、鉄道、レンタサイクル、さらにはホーバークラフトなどの交通手段の充実に加え、九州 MaaS が実現を目指す交通機関のシームレスな接続により、旅行者の利便性の向上を促進 ○ 旅行者の足の確保に向け、自動運転や空飛ぶクルマなど先端技術の観光分野における実現可能性の検討や県内のライドシェア、デマンド型交通等の普及を推進 ○ 陸・海・空そして宇宙につながる唯一無二の空港である「ドリームポートおおいた」を活用した観光分野における取組を推進 ○ 観光案内標識等の改修による、景観等に配慮した多言語表記やピクトグラム表示を推進 |

4. 地域公共交通の現状

(1) 県内全体の公共交通ネットワークの概況

県内を運行・運航する公共交通機関（令和8年6月現在）

<鉄道・軌道>

| 事業者名 | 路線・運転系統等 | 1日あたりの平均 運行本数(上下計) | 備考 |
|---------|--------------|-----------------------|-------|
| 九州旅客鉄道 | 日豊本線 | 128本 | 大分駅発着 |
| | 久大本線 | 66本 | 大分駅発着 |
| | 豊肥本線 | 77本 | 大分駅発着 |
| 別府ラクテンチ | 別府ラクテンチケーブル線 | 48本 | |

<高速バス・特急バス・快速バス・空港リムジンバス>

| 事業者名 | 路線・運転系統等 | 1日あたりの平均 運行本数(上下計) | 備考 |
|-------------------------------|-------------------------|-----------------------|----------|
| 大分バス・大分交通・ 西鉄バス | とよのくに号（大分～福岡） | 40本 | |
| 亀の井バス・ 西鉄バス | とよのくに号（別府～福岡） | 20本 | |
| 大分バス・ 九州産交バス | やまびこ号（大分～熊本） | 8本 | |
| 大分バス・大分交通・ 長崎県営バス・長崎 バス | サンライト号（大分～長崎） | 8本 | |
| 大分バス・近鉄バス | SORIN （大分～神戸・大阪・京都） | 2本 | |
| 大分交通 | エアライナー （大分・別府～大分空港） | 84本 | |
| | サウスライナー （佐伯・臼杵～大分空港） | 6本 | 大分バスは休止 |
| | ノースライナー （中津・宇佐～大分空港） | 8本 | |
| | 湯布院ライナー （湯布院～大分空港） | 10本 | 亀の井バスは休止 |
| 九州産交バス | 九州横断バス（別府～熊本） | 6本 | |
| 亀の井バス・西鉄バ ス・日田バス | ゆふいん号（湯布院～福岡） | 28本 | |
| 日田バス・西鉄バス | ひた号（日田～福岡） | 65本 | 土休日：61本 |
| 日清観光 | 日清号（大分・別府～福岡） | 2本 | |

<路線バス>

| 事業者名 | 運行エリア | 備考 |
|--------|---------------------------|-------------|
| 大分バス | 大分市、佐伯市、臼杵市、豊後大野市、由布市 | |
| 大分交通 | 大分市、別府市、杵築市、国東市、日出町 | |
| 亀の井バス | 別府市、宇佐市、由布市、日出町、九重町 | 九重町は季節運行便のみ |
| 臼津交通 | 大分市、臼杵市、津久見市、豊後大野市 | |
| 大野竹田バス | 臼杵市、竹田市、豊後大野市 | |
| 日田バス | 日田市、玖珠町、熊本県小国町 | |
| 大交北部バス | 中津市、日田市、豊後高田市、杵築市、宇佐市、国東市 | |
| 国東観光バス | 杵築市、国東市、日出町 | |
| 玖珠観光バス | 中津市、九重町、玖珠町 | |
| JR九州 | 日田市 | 日田彦山線 BRT |

<県外航路>

| 事業者名 | 航路 | 1日あたりの平均 運行本数(上下計) | 備考 |
|----------------|--------|-----------------------|------------------|
| 商船三井 さんふらわあ | 大分～別府 | 2本 | |
| | 大分～神戸 | 2本 | |
| 宇和島運輸 | 八幡浜～別府 | 12本 | |
| | 八幡浜～臼杵 | 14本 | |
| オレンジフェリー | 八幡浜～臼杵 | 14本 | |
| 国道九四フェリー | 三崎～佐賀関 | 32本 | |
| 周防灘フェリー | 徳山～竹田津 | 8本 | 燃料高騰により 2本運休中 |

<県内航路>

| 事業者名 | 航路 | 1日あたりの平均 運行本数(上下計) | 備考 |
|------------------|-----------|-----------------------|---------|
| 姫島村営フェリー | 姫島～伊美 | 24本 | 冬期は22本 |
| 津久見市 | 津久見～保戸島 | 10本 | |
| | 津久見～無垢島 | 4本 | 曜日により2本 |
| 豊海運 | 佐伯～片神 | 18本 | |
| 大入島フェリー | 佐伯～大入島 | 26本 | |
| 佐伯市 | 大島～佐伯 | 6本 | |
| | 蒲江～屋形島～深島 | 7本 | |
| 大分第一ホーバー ドライブ | 大分～大分空港 | 10本 | |

<航空>

| 事業者名 | 路線 | 1日あたりの平均 運行本数(上下計) | 備考 |
|----------------|------------|-----------------------|-------|
| 全日空 | 大分～東京(羽田) | 8本 | |
| | 大分～大阪(伊丹) | 8本 | |
| 日本航空 | 大分～東京(羽田) | 12本 | |
| | 大分～大阪(伊丹) | 6本 | |
| ソラシドエア・ 全日空 | 大分～東京(羽田) | 8本 | 共同運航便 |
| アイベックス・ 全日空 | 大分～名古屋(中部) | 4本 | 共同運航便 |
| ジェットスター | 大分～東京(成田) | 2本 | |
| チェジュ航空 | 大分～ソウル(仁川) | 3本 | |
| タイガーエア台湾 | 大分～台北(桃園) | 2本 | |

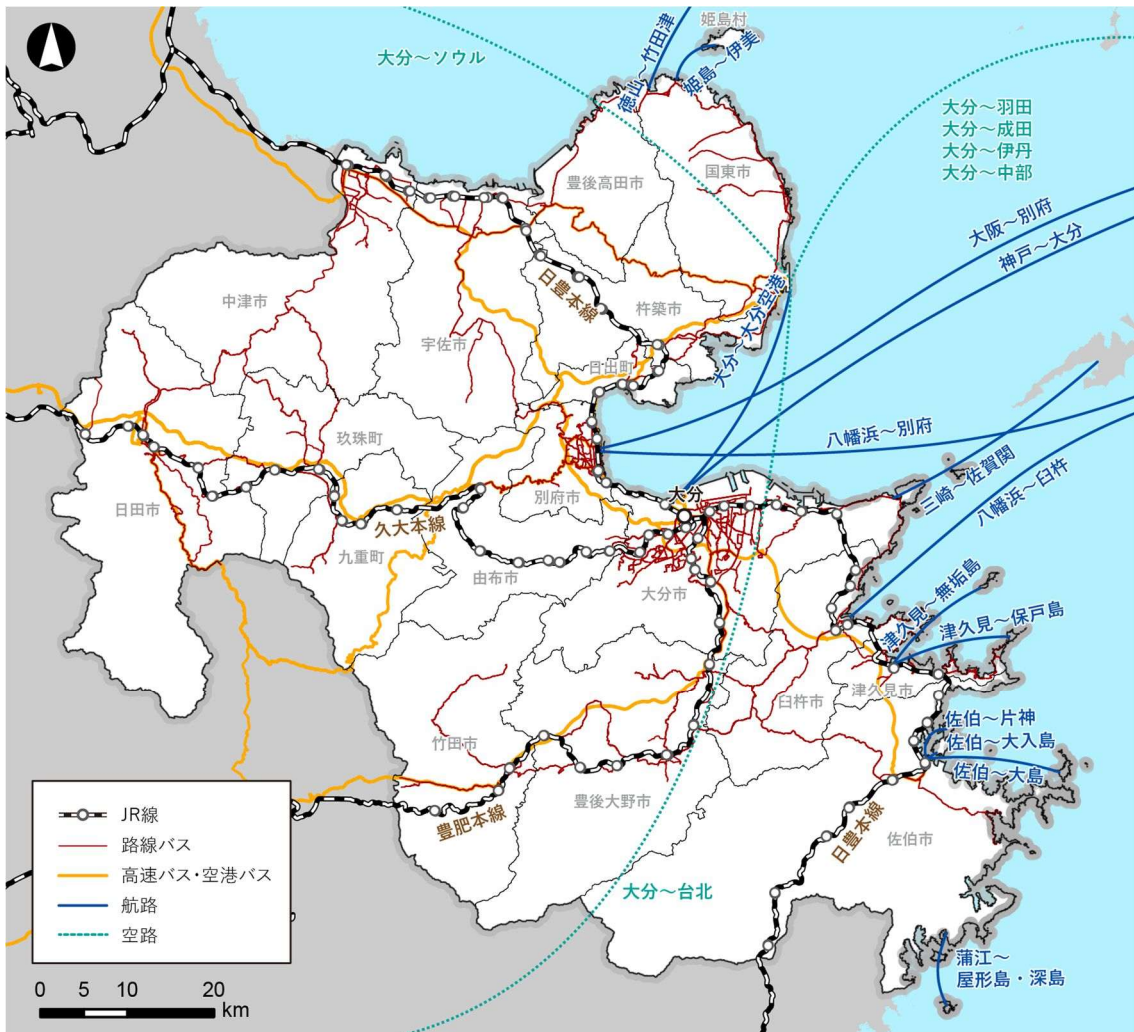


図 116 県内の公共交通網

(2) 各交通モードの現状

① 鉄道・軌道

A) 県内の鉄道・軌道網

県内にはJ R九州が大分駅を中心に、日豊本線、久大本線、豊肥本線の3路線が運行しているほか、別府ラクテンチが遊園地の入園者と地域住民が利用できるケーブルカーを運行している。

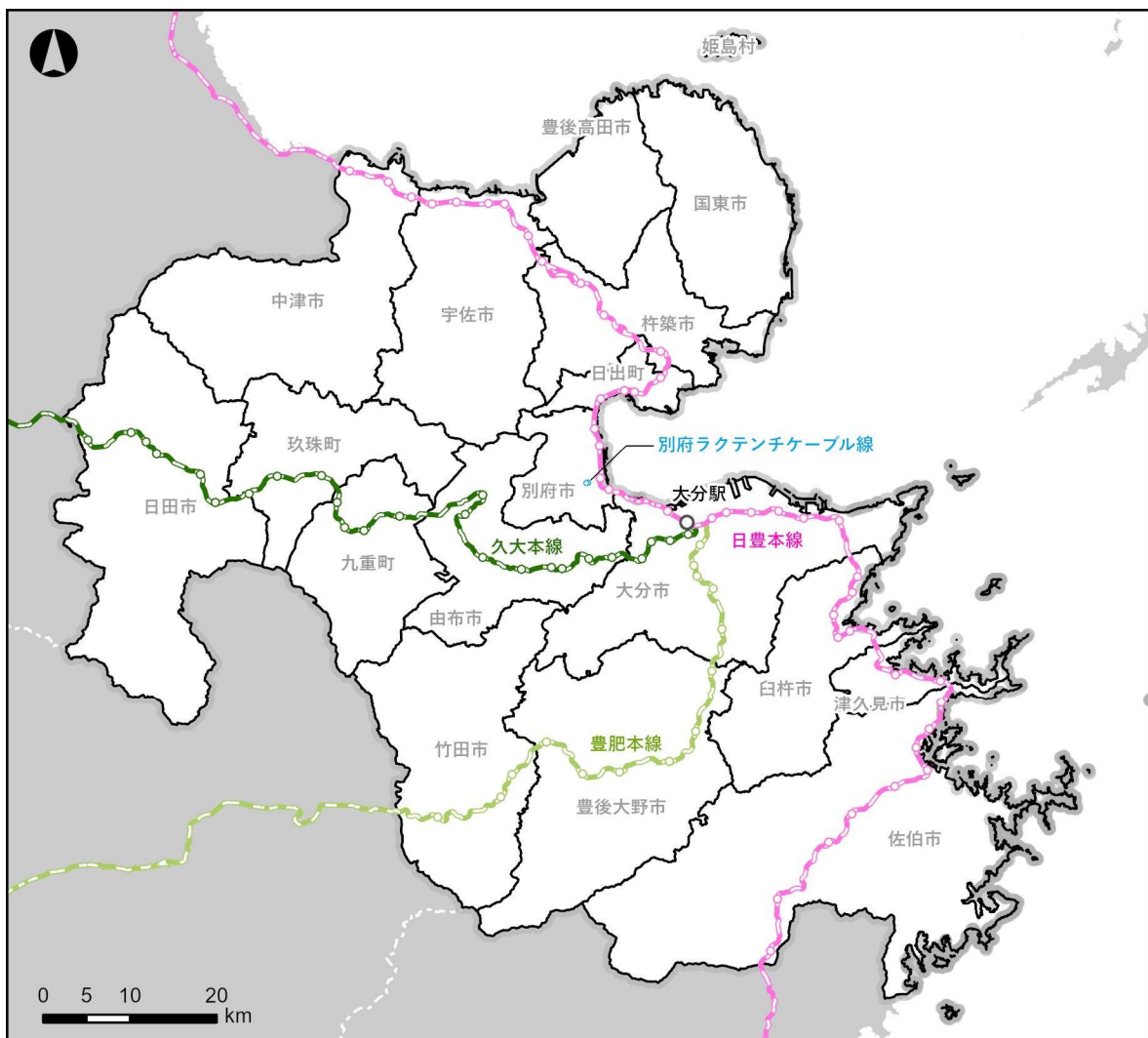


図 117 県内のバス路線網

B) 利用状況

在来線の利用状況は、日豊本線の小倉～中津では一日あたりの平均通過人員が2万人を超えており、日豊本線の中津～大分、豊肥本線の熊本～肥後大津では、1万人を超えている。一方で、日豊本線の佐伯～延岡、豊肥本線の宮地～三重町では1千人に満たない利用状況となっている。

表 6 線区別輸送人員の推移

| 線名 | 区間 | 平均通過人員(人/日) | | | | | | | |
|------|----------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 2017年度 平成29年度 | 2018年度 平成30年度 | 2019年度 令和元年度 | 2020年度 令和2年度 | 2021年度 令和3年度 | 2022年度 令和4年度 | 2023年度 令和5年度 | 2024年度 令和6年度 |
| 日豊本線 | 小倉～中津 | 29,266 | 28,424 | 27,572 | 16,940 | 18,655 | 21,899 | 24,411 | 25,163 |
| | 中津～大分 | 14,726 | 14,074 | 13,519 | 7,226 | 8,110 | 10,455 | 12,394 | 13,022 |
| | 大分～佐伯 | 6,948 | 5,308 | 5,278 | 3,886 | 3,988 | 4,395 | 5,022 | 5,269 |
| | 佐伯～延岡 | 793 | 889 | 858 | 353 | 431 | 604 | 907 | 941 |
| 久大本線 | 久留米～日田 | - | 3,437 | 3,475 | 1,677 | 2,066 | 2,982 | 3,931 | 4,084 |
| | 日田～由布院 | 1,340 | 1,756 | 1,756 | - | - | 1,401 | 2,314 | 2,467 |
| | 由布院～大分 | 2,483 | 2,294 | 2,162 | - | 1,590 | 1,793 | 2,008 | 2,204 |
| 豊肥本線 | 熊本～肥後大津 | 10,957 | 11,265 | 11,465 | 8,805 | 9,939 | 11,167 | 12,889 | 13,769 |
| | 肥後大津～宮地 | - | - | - | - | 644 | 768 | 935 | 1,131 |
| | 宮地～豊後竹田 | 99 | 101 | 96 | 109 | 129 | 171 | 193 | 218 |
| | 豊後竹田～三重町 | 947 | 951 | 917 | 853 | 786 | 806 | 863 | 904 |
| | 三重町～大分 | 3,943 | 3,877 | 3,771 | 3,021 | 2,989 | 3,194 | 3,383 | 3,574 |

※災害の影響で長期間運転見合わせ区間がある場合は非公表
出典：JR九州 線区別ご利用状況

C) バリアフリー整備状況

「移動円滑化の促進に関する基本方針」の達成目標に基づく、バリアフリー化対象駅のうち、段差を解消した駅の割合は、九州全体では 89.7%であるのに対し、大分県では 100%を達成している。また、トイレ設置駅における障がい者トイレ設置駅数についても 100%となっている。

さらに、視覚障害者誘導用ブロックは 88.9%、案内設備は 66.7%といずれも九州全体の設置割合を上回っている。

一方、車両については、公共交通移動など円滑化基準適合車両はなく、0%となっている。

表 7 鉄軌道駅のバリアフリー化施設整備状況（令和 6 年度末）

| 都道府県 | 平均的利用者数 3,000 人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人/日以上 3,000 人/日未満の施設数 | 段差の解消 | 視覚障害者誘導用ブロック | 案内設備 | トイレ設置駅数 | 障がい者用トイレの設置 |
|------------|--|----------------|----------------|----------------|----------|----------------|
| | | 上段：駅数 下段：割合 | 上段：駅数 下段：割合 | 上段：駅数 下段：割合 | | 上段：駅数 下段：割合 |
| 福岡県 | 155 | 145 | 117 | 89 | 151 | 119 |
| | | 93.5% | 75.5% | 57.4% | | 78.8% |
| 佐賀県 | 6 | 6 | 4 | 3 | 6 | 4 |
| | | 100.0% | 66.7% | 50.0% | | 66.7% |
| 長崎県 | 22 | 19 | 9 | 8 | 8 | 8 |
| | | 86.4% | 40.9% | 36.4% | | 100.0% |
| 熊本県 | 20 | 15 | 16 | 15 | 13 | 9 |
| | | 75.0% | 80.0% | 75.0% | | 69.2% |
| 大分県 | 9 | 9 | 8 | 6 | 8 | 8 |
| | | 100.0% | 88.9% | 66.7% | | 100.0% |
| 宮崎県 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | | 100.0% | 100.0% | 100.0% | | 100.0% |
| 鹿児島県 | 19 | 13 | 12 | 11 | 14 | 11 |
| | | 68.4% | 63.2% | 57.9% | | 78.6% |
| 九州 | 233 | 209 | 168 | 134 | 202 | 161 |
| | | 89.7% | 72.1% | 57.5% | | 79.7% |
| 全国 | 3,577 | 3,371 | 1,662 | 2,765 | 3,330 | 3,086 |
| | | 94.2% | 46.5% | 77.3% | | 92.7% |

出典：国土交通省九州運輸局 旅客施設・車両等のバリアフリー化進捗状況（令和 7 年 3 月 31 日現在）

表 8 鉄軌道車両のバリアフリー化状況（令和 6 年度末）

| 都道府県 | 車両総数 | 移動円滑化基準適合車両 | |
|------------|----------|-------------|-------------|
| | | 上段：車両数 | 下段：割合 |
| 福岡県 | 2,124 | 510 | 24.0% |
| 佐賀県 | 0 | 0 | — |
| 長崎県 | 109 | 29 | 26.6% |
| 熊本県 | 106 | 60 | 56.6% |
| 大分県 | 2 | 0 | 0.0% |
| 宮崎県 | 0 | 0 | — |
| 鹿児島県 | 55 | 0 | 0.0% |
| 九州 | 2,396 | 599 | 25.0% |
| 全国 | 51,722 | 32,430 | 62.7% |

出典：国土交通省九州運輸局 旅客施設・車両等のバリアフリー化進捗状況（令和 7 年 3 月 31 日現在）

② 路線バス

A) 県内のバス路線網

県内では、9社が路線バスを運行しているほか、J R九州が平成29年7月九州北部豪雨により被災した日田彦山線添田駅～夜明・日田駅間で、BRT（バス高速輸送システム）を運行している。

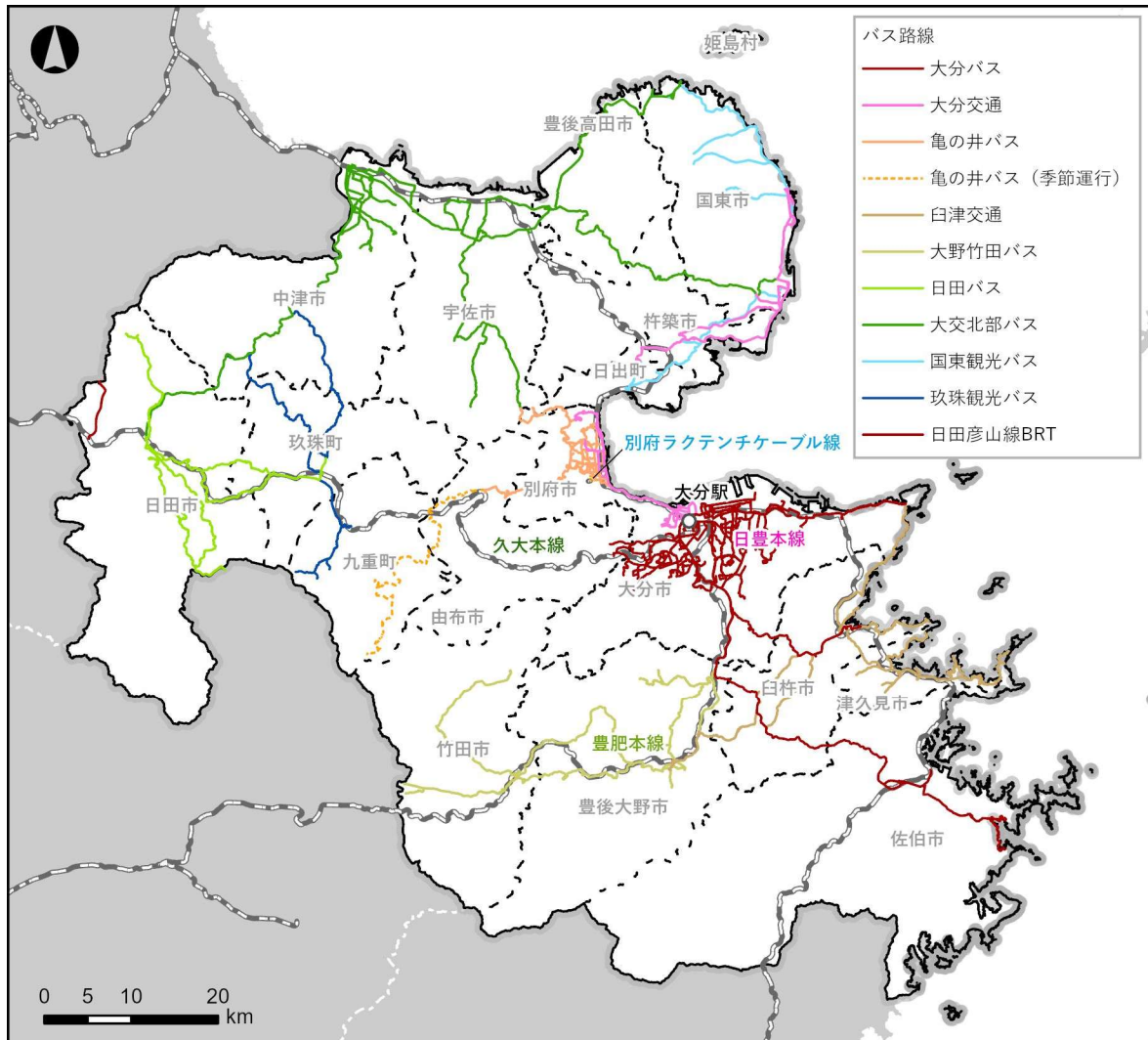


図 118 県内のバス路線網（令和7年11月時点）

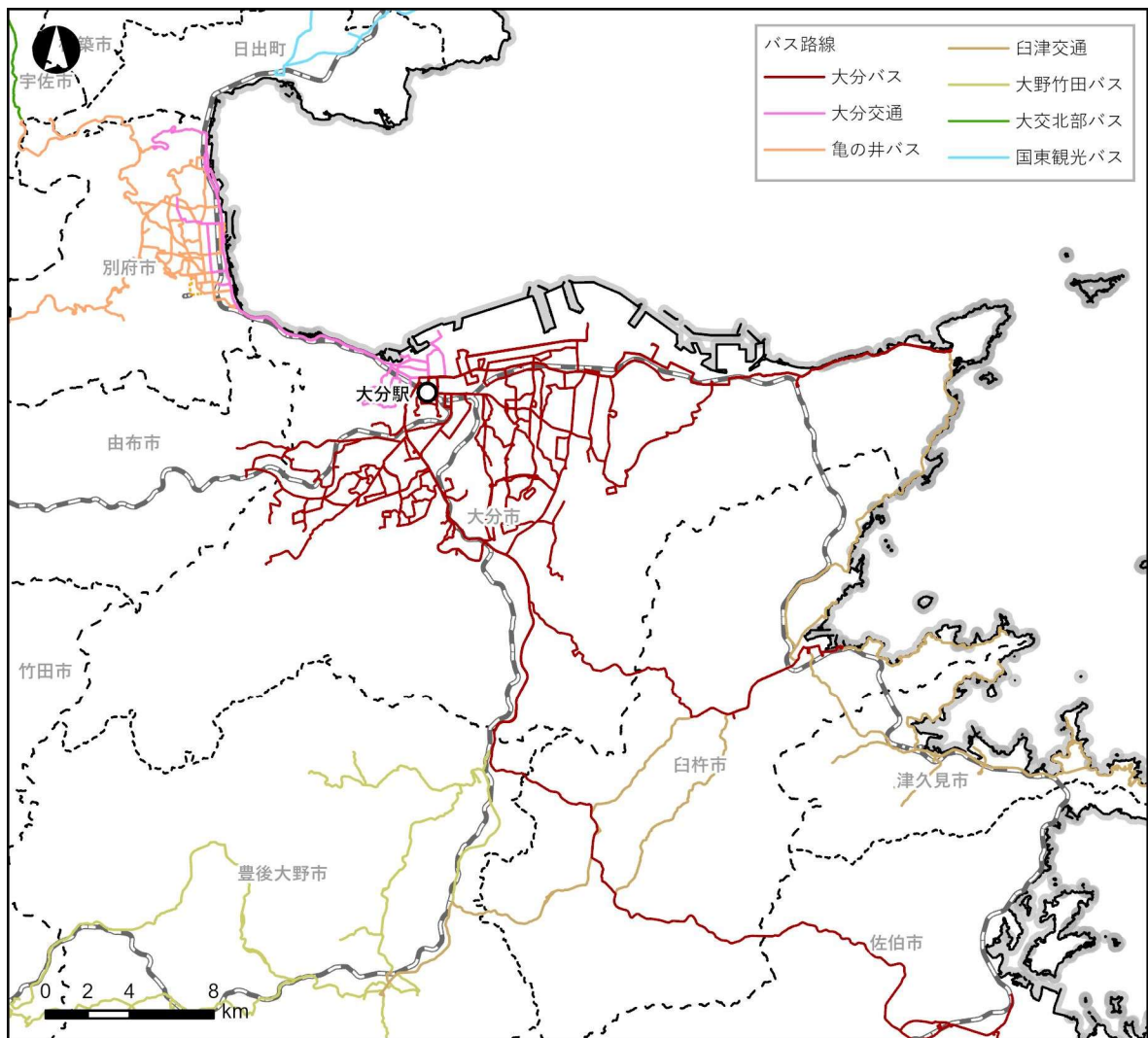
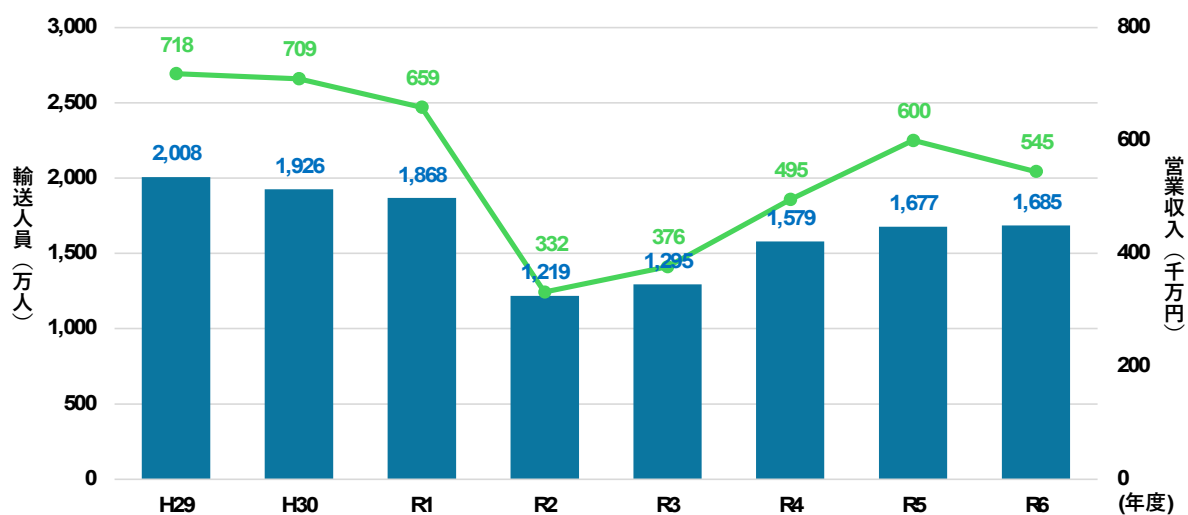


図 119 大分市周辺のバス路網（令和7年11月時点）

B) 利用状況

ア) 輸送人員

県内の路線バスの年間の輸送人員は、昭和50年度以降減少を続けている。令和6年度には1,685万人となっており、昭和50年度と比較すると、約4分の1の輸送数である。



出典：九州運輸要覧

図 120 輸送人員の推移

C) 需要と供給の現状

県内路線バス事業者 10 社の令和 6 年度輸送実績報告書により系統ごとにまとめられている輸送実績を方面別に分類し、足し合わせることで、「運行回数」や「輸送量」を算出した。

地域を跨ぐ通勤・通学需要が多い方面は、大量輸送を行えており生産性が高いことが確認できた。

また、観光地を含む方面においても、季節や曜日による変動は大きいものの、一定の輸送量が確認できた。

地域を跨ぐ運行回数が 1 日あたり 1 桁～10 回台である方面については、供給に対して需要が少ない状況が確認できた。

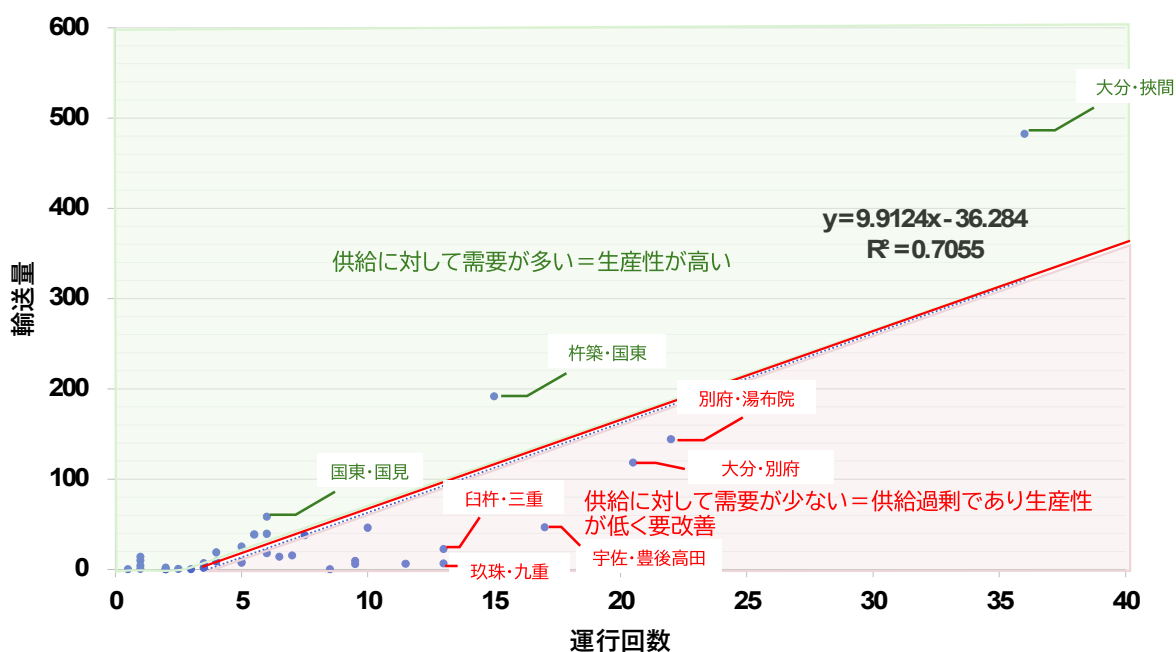


図 121 運行回数と輸送量の相関関係 (地域間・全圏域)

なお、圏域別の輸送量と運行回数は以下のとおり。

ア) 東部圏

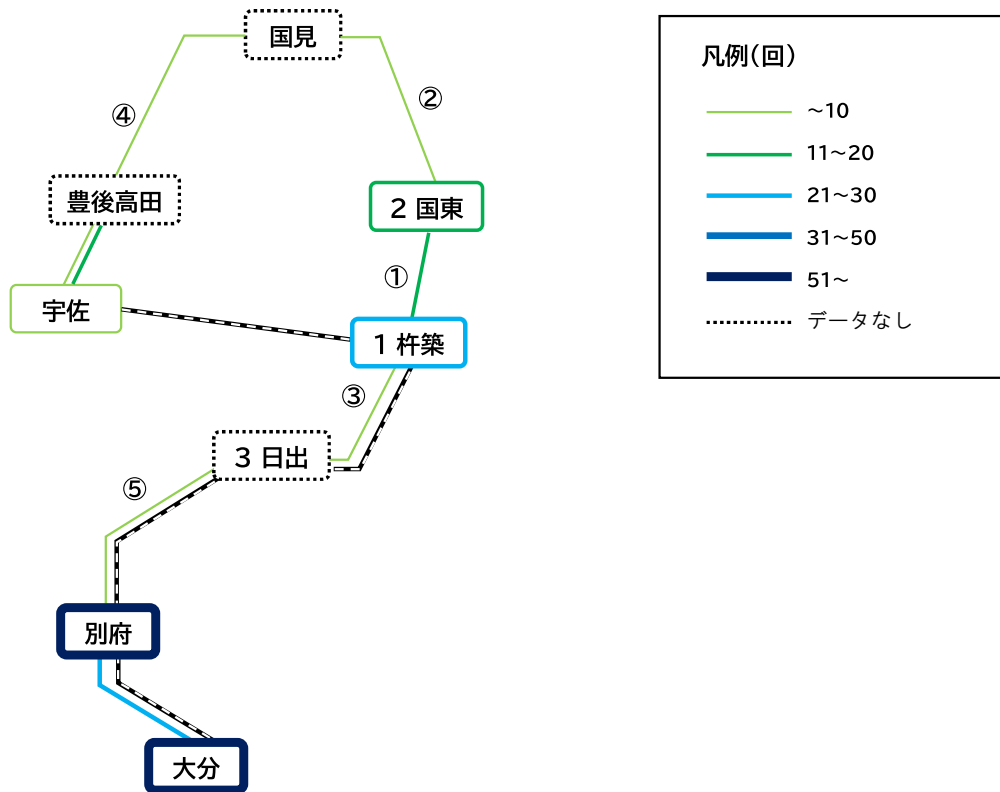


図 122 運行回数 (東部圏)

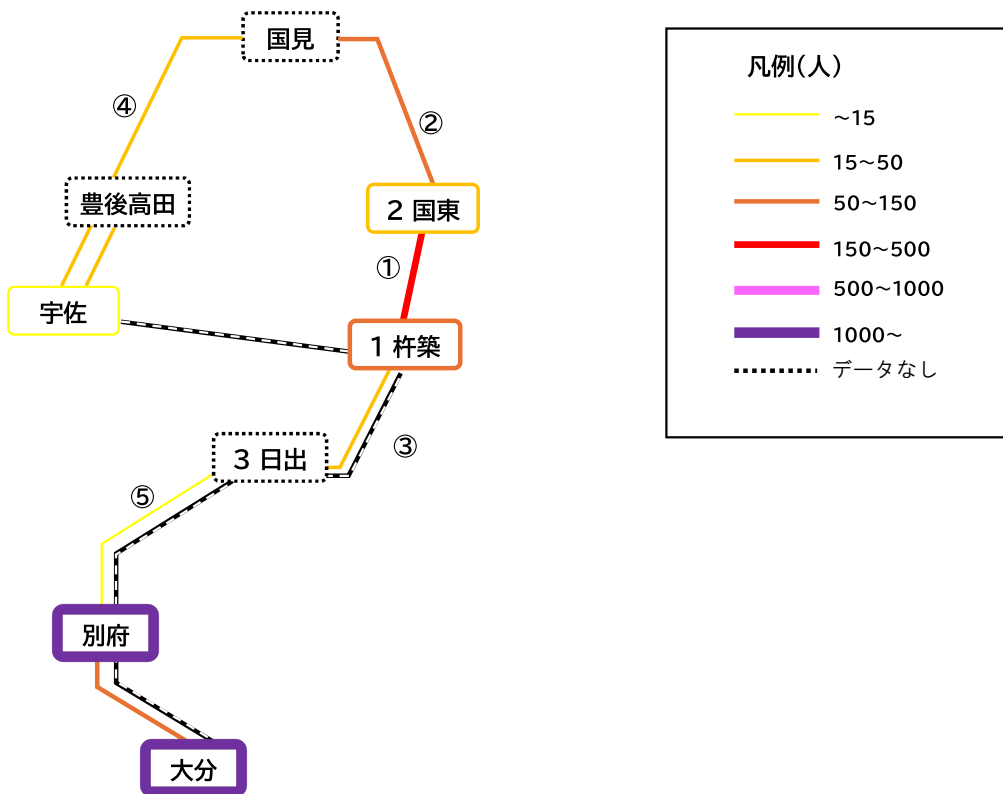


図 123 輸送量 (東部圏)

表 9 方面別運行回数・輸送量（東部圏・地域間幹線）

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|------------|-----|------|--------|-------|
| 地域間 | ① | 杵築・国東 | 8 | 15.0 | 13.7 | 206.1 |
| 地域間 | ② | 国東・国見 | 3 | 6.0 | 9.3 | 55.8 |
| 地域間 | ③ | 日出・杵築 | 4 | 9.5 | 4.5 | 43.0 |
| 地域間 | ④ | 宇佐・豊後高田・国見 | 3 | 7.0 | 2.4 | 17.1 |
| 地域間 | ⑤ | 別府・日出 | 2 | 3.5 | 2.1 | 7.3 |

表 10 方面別運行回数・輸送量（東部圏・地域内幹線）

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|----|-----|------|--------|------|
| 地域内 | 1 | 杵築 | 4 | 21.5 | 4.0 | 86.8 |
| 地域内 | 2 | 国東 | 13 | 11.5 | 2.6 | 29.6 |
| 地域内 | 3 | 日出 | 1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

イ) 中部圏

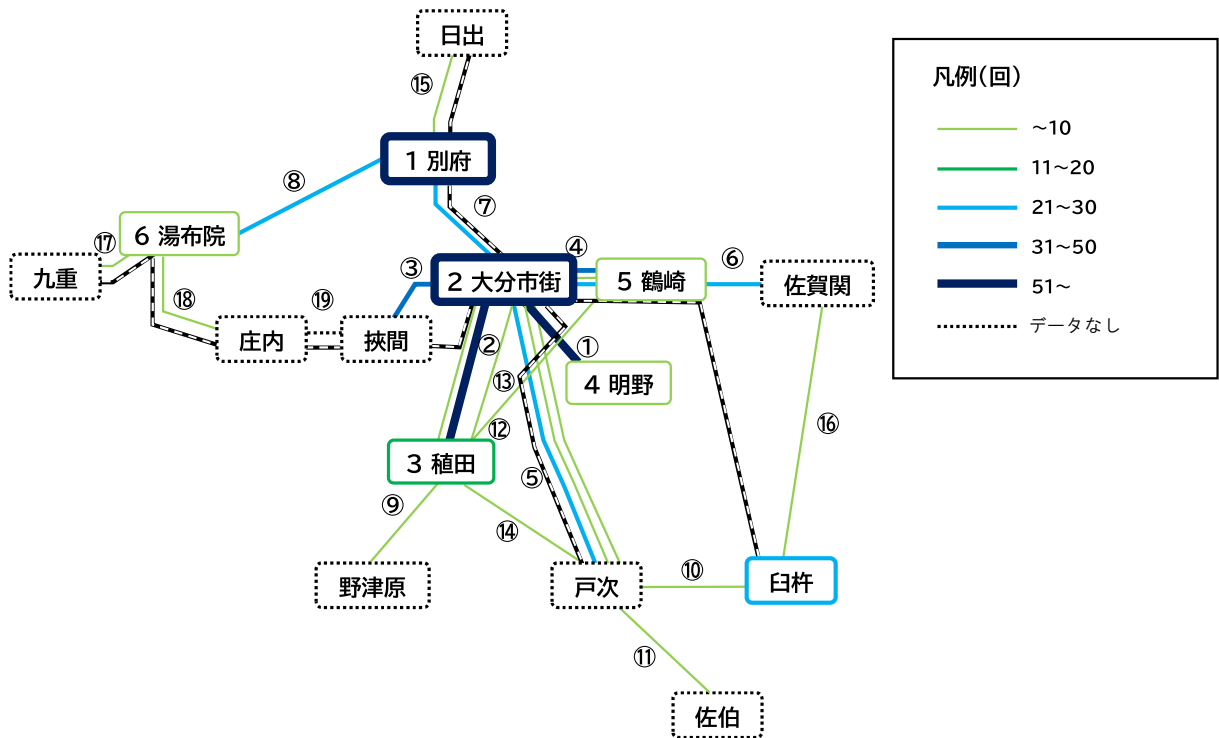


図 124 運行回数（中部圏）

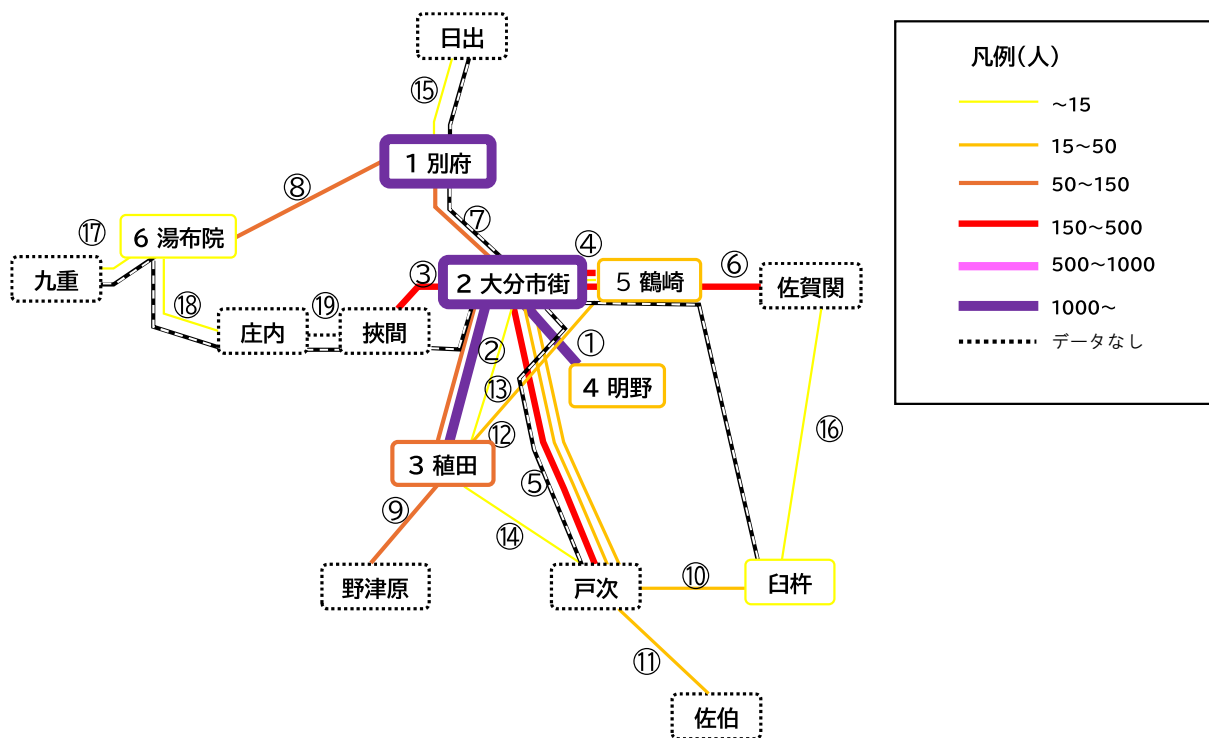


図 125 輸送量（中部圏）

表 11 方面別運行回数・輸送量（中部圏・地域間幹線）

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|-----------|-----|-------|--------|---------|
| 地域間 | ① | 大分・明野 | 35 | 122.5 | 10.2 | 1,253.8 |
| 地域間 | ② | 大分・植田 | 45 | 109.0 | 11.1 | 1,213.9 |
| 地域間 | ③ | 大分・挾間 | 9 | 36.0 | 13.0 | 466.2 |
| 地域間 | ④ | 大分・鶴崎 | 14 | 45.0 | 8.9 | 400.8 |
| 地域間 | ⑤ | 大分・戸次 | 15 | 25.5 | 13.2 | 336.9 |
| 地域間 | ⑥ | 大分・佐賀関 | 6 | 26.5 | 8.4 | 222.1 |
| 地域間 | ⑦ | 大分・別府 | 3 | 22.0 | 6.1 | 134.4 |
| 地域間 | ⑧ | 別府・湯布院 | 6 | 20.5 | 5.9 | 121.2 |
| 地域間 | ⑨ | 大分・植田・野津原 | 2 | 9.0 | 10.4 | 93.8 |
| 地域間 | ⑩ | 大分・臼杵 | 6 | 6.0 | 6.8 | 40.9 |
| 地域間 | ⑪ | 大分・佐伯 | 3 | 4.0 | 4.5 | 17.8 |
| 地域間 | ⑫ | 鶴崎・植田 | 2 | 6.0 | 2.9 | 17.2 |
| 地域間 | ⑬ | 鶴崎・大分・植田 | 3 | 2.0 | 7.2 | 14.3 |
| 地域間 | ⑭ | 植田・戸次 | 1 | 1.0 | 9.6 | 9.6 |
| 地域間 | ⑮ | 別府・臼出 | 2 | 3.5 | 2.1 | 7.3 |
| 地域間 | ⑯ | 臼杵・佐賀関 | 3 | 9.5 | 0.6 | 5.6 |
| 地域間 | ⑰ | 湯布院・九重 | 1 | 2.0 | 0.9 | 1.8 |
| 地域間 | ⑱ | 湯布院・庄内 | 1 | 1.0 | 0.7 | 0.7 |
| 地域間 | ⑲ | 挾間・庄内 | 1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

表 12 方面別運行回数・輸送量（中部圏・地域内幹線）

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|------|-----|-------|--------|---------|
| 地域内 | 1 | 別府 | 46 | 395.5 | 12.9 | 5,111.7 |
| 地域内 | 2 | 大分市街 | 44 | 172.5 | 7.5 | 1,287.0 |
| 地域内 | 3 | 植田 | 5 | 12.0 | 7.1 | 84.8 |
| 地域内 | 4 | 明野 | 1 | 2.5 | 13.4 | 33.5 |
| 地域内 | 5 | 鶴崎 | 2 | 2.0 | 9.7 | 19.5 |
| 地域内 | 6 | 湯布院 | 4 | 3.5 | 1.3 | 4.5 |

ウ) 南部・豊肥圏

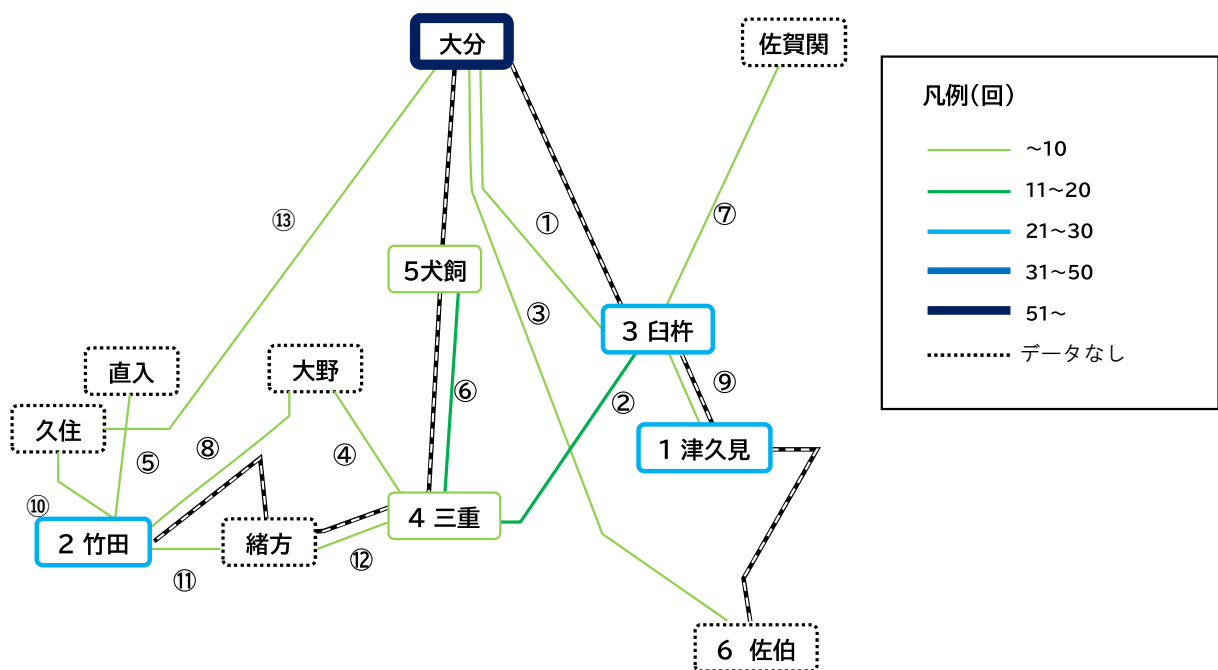


図 126 運行回数（南部・豊肥圏）

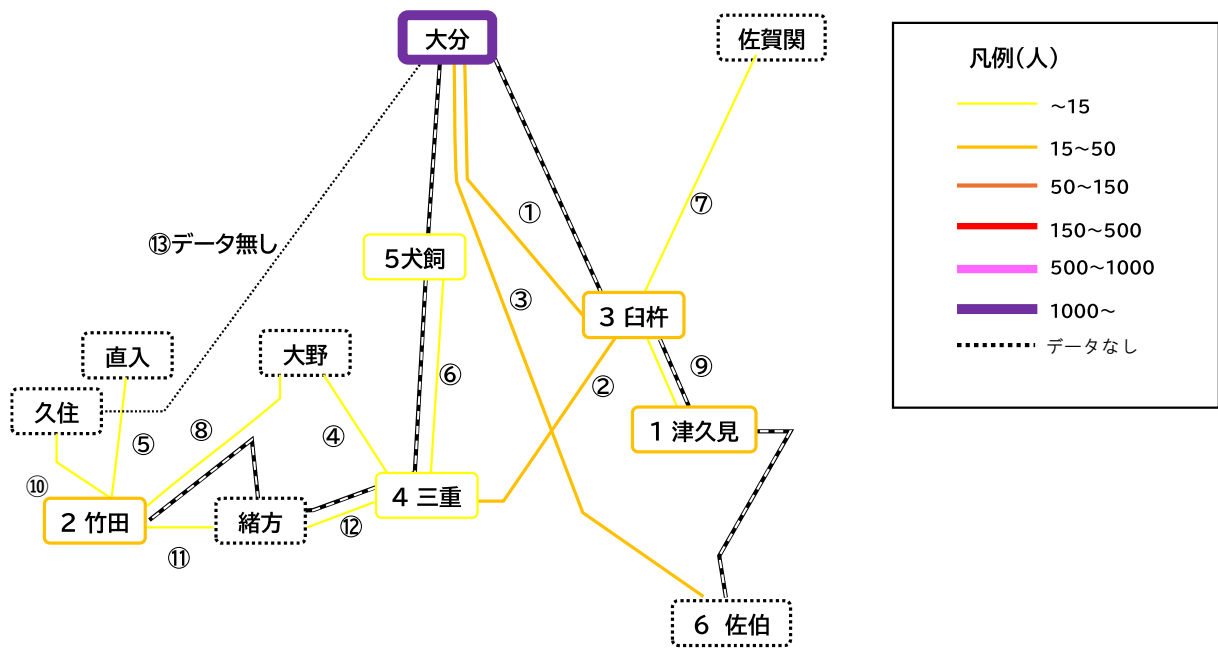


図 127 輸送量 (南部・豊肥圏)

表 13 方面別運行回数・輸送量 (南部・豊肥圏・地域間幹線)

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|--------|-----|------|--------|------|
| 地域間 | ① | 大分・臼杵 | 6 | 6.0 | 6.8 | 40.9 |
| 地域間 | ② | 臼杵・三重 | 16 | 13.0 | 2.0 | 25.5 |
| 地域間 | ③ | 大分・佐伯 | 3 | 4.0 | 4.5 | 17.8 |
| 地域間 | ④ | 三重・大野 | 2 | 6.5 | 1.8 | 11.9 |
| 地域間 | ⑤ | 竹田・直入 | 5 | 9.5 | 1.0 | 9.3 |
| 地域間 | ⑥ | 三重・犬飼 | 6 | 12.5 | 0.5 | 5.7 |
| 地域間 | ⑦ | 臼杵・佐賀関 | 3 | 9.5 | 0.6 | 5.6 |
| 地域間 | ⑧ | 竹田・大野 | 5 | 3.5 | 0.5 | 1.6 |
| 地域間 | ⑨ | 臼杵・津久見 | 1 | 2.5 | 0.2 | 0.5 |
| 地域間 | ⑩ | 竹田・久住 | 3 | 3.0 | 0.1 | 0.3 |
| 地域間 | ⑪ | 竹田・緒方 | 1 | 2.0 | 0.1 | 0.2 |
| 地域間 | ⑫ | 三重・緒方 | 1 | 2.0 | 0.1 | 0.1 |
| 地域間 | ⑬ | 久住・大分 | 1 | 2.0 | 0.0 | 0.0 |

表 14 方面別運行回数・輸送量 (南部・豊肥圏・地域内幹線)

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|-----|-----|------|--------|------|
| 地域内 | 1 | 津久見 | 27 | 23.5 | 1.0 | 23.9 |
| 地域内 | 2 | 竹田 | 19 | 22.0 | 0.9 | 18.9 |
| 地域内 | 3 | 臼杵 | 13 | 21.5 | 0.7 | 15.4 |
| 地域内 | 4 | 三重 | 4 | 4.5 | 0.6 | 2.8 |
| 地域内 | 5 | 犬飼 | 4 | 5.0 | 0.4 | 2.2 |
| 地域内 | 6 | 佐伯 | 1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

工) 西部圏

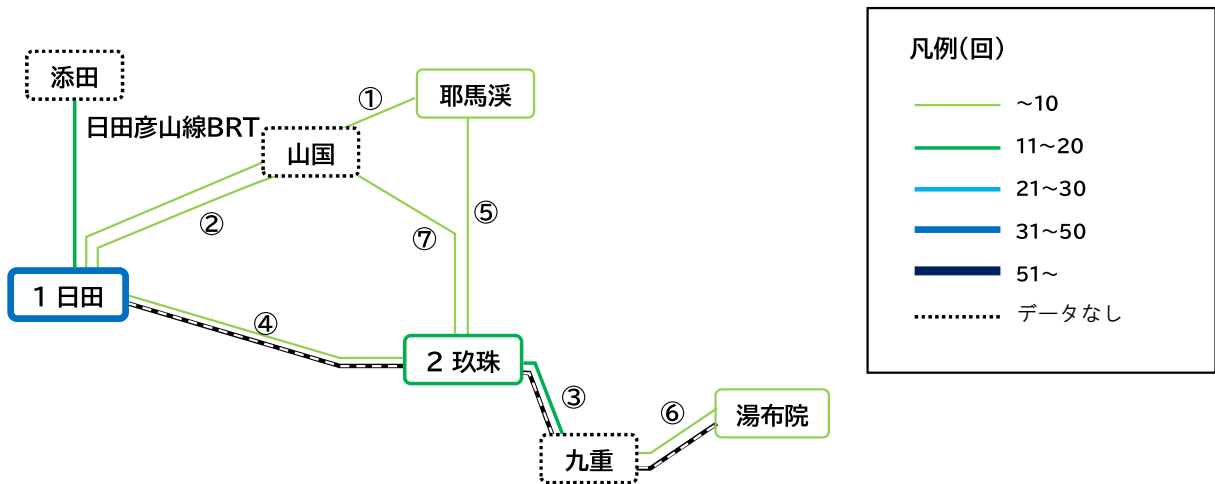


図 128 運行回数 (西部圏)

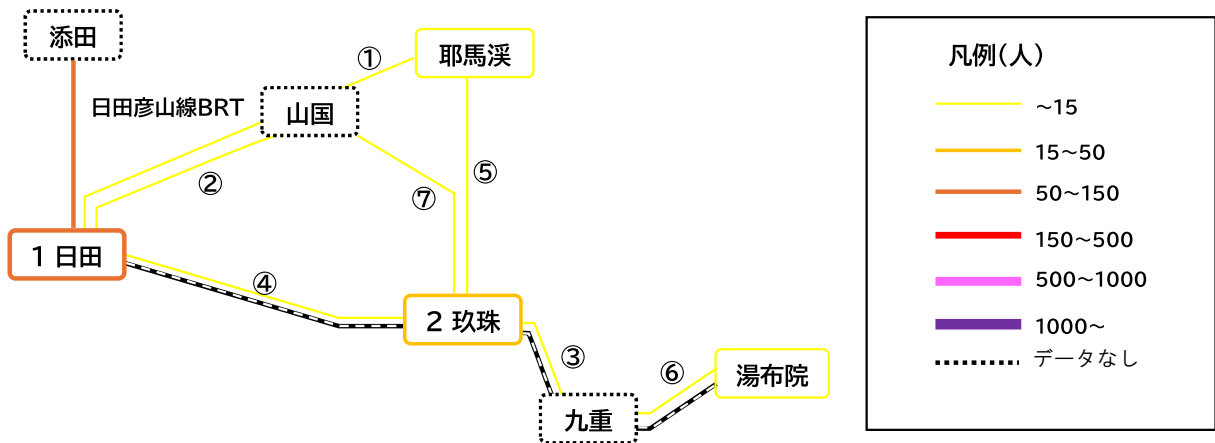


図 129 輸送量 (西部圏)

表 15 方面別運行回数 (西部圏・地域間幹線)

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|--------|-----|------|--------|------|
| 地域間 | ① | 耶馬溪・日田 | 1 | 1.0 | 14.1 | 14.1 |
| 地域間 | ② | 山国・日田 | 1 | 5.0 | 1.6 | 8.0 |
| 地域間 | ③ | 玖珠・九重 | 6 | 13.0 | 0.6 | 7.2 |
| 地域間 | ④ | 日田・玖珠 | 2 | 5.0 | 1.4 | 7.2 |
| 地域間 | ⑤ | 玖珠・耶馬溪 | 2 | 3.5 | 0.5 | 1.9 |
| 地域間 | ⑥ | 湯布院・九重 | 1 | 2.0 | 0.9 | 1.8 |
| 地域間 | ⑦ | 玖珠・山国 | 1 | 0.5 | 0.6 | 0.3 |

表 16 方面別運行回数・輸送量 (西部圏・地域内幹線)

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|----|-----|------|--------|-------|
| 地域内 | 1 | 日田 | 6 | 39.5 | 3.2 | 127.8 |
| 地域内 | 2 | 玖珠 | 9 | 12.5 | 1.4 | 17.0 |

オ) 北部圏

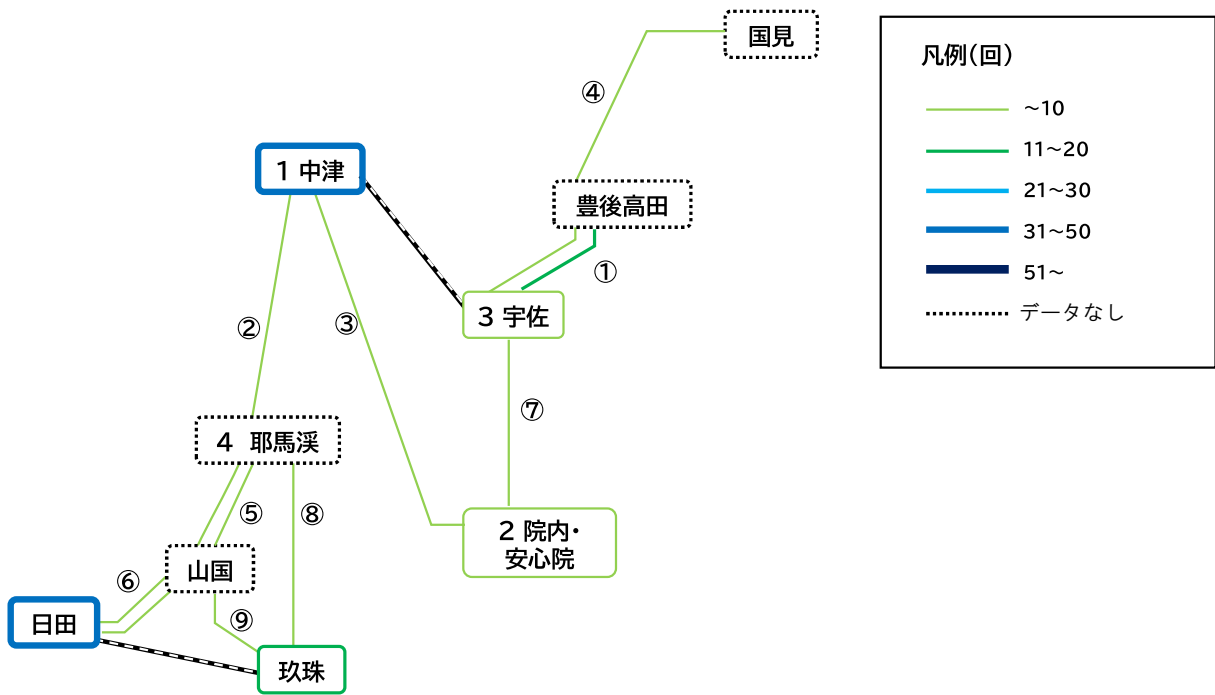


図 130 運行回数 (北部圏)

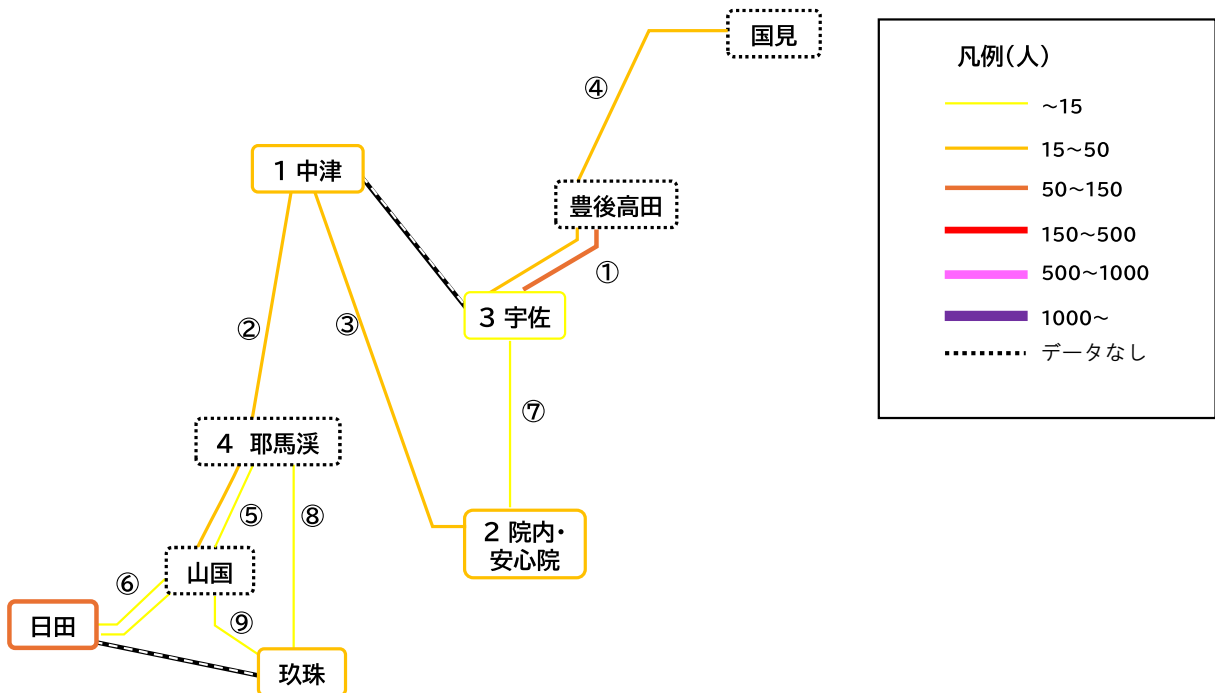


図 131 輸送量 (北部圏)

表 17 方面別運行回数・輸送量（北部圏・地域間幹線）

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|------------|-----|------|--------|------|
| 地域間 | ① | 宇佐・豊後高田 | 3 | 17.0 | 3.1 | 51.9 |
| 地域間 | ② | 中津・山国 | 1 | 10.0 | 4.6 | 46.1 |
| 地域間 | ③ | 中津・院内・安心院 | 2 | 7.5 | 4.7 | 35.4 |
| 地域間 | ④ | 宇佐・豊後高田・国見 | 3 | 7.0 | 2.4 | 17.1 |
| 地域間 | ⑤ | 耶馬溪・日田 | 1 | 1.0 | 14.1 | 14.1 |
| 地域間 | ⑥ | 山国・日田 | 1 | 5.0 | 1.6 | 8.0 |
| 地域間 | ⑦ | 宇佐・院内・安心院 | 1 | 1.0 | 4.2 | 4.2 |
| 地域間 | ⑧ | 玖珠・耶馬溪 | 2 | 3.5 | 0.5 | 1.9 |
| 地域間 | ⑨ | 玖珠・山国 | 1 | 0.5 | 0.6 | 0.3 |

表 18 方面別運行回数・輸送量（北部圏・地域内幹線）

| 地域内/間 | 番号 | 方面 | 系統数 | 運行回数 | 平均乗車密度 | 輸送量 |
|-------|----|--------|-----|------|--------|------|
| 地域内 | 1 | 中津 | 13 | 39.0 | 0.5 | 17.6 |
| 地域内 | 2 | 院内・安心院 | 2 | 8.0 | 2.0 | 16.2 |
| 地域内 | 3 | 宇佐 | 4 | 5.0 | 0.7 | 3.4 |
| 地域内 | 4 | 耶馬溪 | 2 | 1.0 | 0.0 | 0.0 |

D) バリアフリー整備状況

大分県内には、「移動円滑化の促進に関する基本方針」の達成目標に基づく、バリアフリー化対象となるバスターミナルはない。

バス車両は、基準適合対象車両※について、ノンステップバスを導入して移動等円滑化を図ることとされているが、基準適合対象となる車両 375 台に対して、ノンステップバス導入率が 34.9%にとどまっており、九州全体の数値を下回っている。

表 19 バスターミナルのバリアフリー化施設整備状況（令和 6 年度末）

| 都道府県 | 平均的利用者数 3,000 人/日以上及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人/日以上 3,000 人/日未満の施設数 | 段差の解消 | 視覚障害者誘導用ブロック | 案内設備 | トイレ設置施設数 | 障がい者用トイレの設置 |
|------|--|-----------------|-----------------|-----------------|----------|-----------------|
| | | 上段：施設数 下段：割合 | 上段：施設数 下段：割合 | 上段：施設数 下段：割合 | | 上段：施設数 下段：割合 |
| 福岡県 | 7 | 7 | 6 | 7 | 7 | 6 |
| | | 100.0% | 85.7% | 100.0% | | 85.7% |
| 佐賀県 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | — | — | — | | — |
| 長崎県 | 4 | 3 | 4 | 2 | 4 | 2 |
| | | 75.0% | 100.0% | 50.0% | | 50.0% |
| 熊本県 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | | 100.0% | 100.0% | 100.0% | | 100.0% |
| 大分県 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | — | — | — | | — |
| 宮崎県 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | — | — | — | | — |
| 鹿児島県 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | | 100.0% | 100.0% | 100.0% | | 100.0% |
| 九州 | 13 | 12 | 12 | 11 | 13 | 10 |
| | | 92.3% | 92.3% | 84.6% | | 76.9% |
| 全国 | 45 | 40 | 41 | 34 | 38 | 27 |
| | | 93.3% | 91.1% | 75.6% | | 71.1% |

出典：国土交通省九州運輸局 旅客施設・車両等のバリアフリー化進捗状況（令和 7 年 3 月 31 日現在）

表 20 バス車両のバリアフリー化状況（令和 6 年度末）

| 都道府県 | ノンステップバス | | リフト付きバス等 | | 車両総数 |
|------------|----------------|-----------------------------|---------------|-----------------------------|------------|
| | 基準適合対象 車両数* | ノンステップバス 上段：車両数 下段：割合 | 適用除外認定 車両数 | リフト付きバス等 上段：車両数 下段：割合 | |
| 福岡県 | 2,083 | 895 43.0% | 359 | 24 6.7% | 2,442 |
| 佐賀県 | 199 | 151 75.9% | 46 | 3 6.5% | 245 |
| 長崎県 | 1,069 | 428 40.0% | 247 | 16 6.5% | 1,316 |
| 熊本県 | 590 | 486 82.4% | 303 | 4 1.3% | 893 |
| 大分県 | 375 | 131 34.9% | 158 | 13 8.2% | 533 |
| 宮崎県 | 296 | 146 49.3% | 41 | 4 9.8% | 337 |
| 鹿児島県 | 776 | 232 29.9% | 261 | 10 3.8% | 1,037 |
| 九州 | 5,388 | 2,469 45.8% | 1,415 | 74 5.2% | 6,803 |
| 全国 | 44,735 | 32,237 72.1% | 9,788 | 602 6.2% | 54,523 |

出典：国土交通省九州運輸局 旅客施設・車両等のバリアフリー化進捗状況（令和 7 年 3 月 31 日現在）
 ※総車両数からバス車両の構造及び設備に関する移動等円滑化基準の適用除外認定車両を除いた車両

③ 高速・快速バス

高速・快速バスは、主に大分駅や別府北浜バスセンターを起点に、大分空港、福岡、長崎、熊本、関西方面へ運行している。

かつては宮崎方面への高速バスも運行していたが、利用者減少と新型コロナウイルス感染症の影響により令和3年3月末で運行が廃止されている。

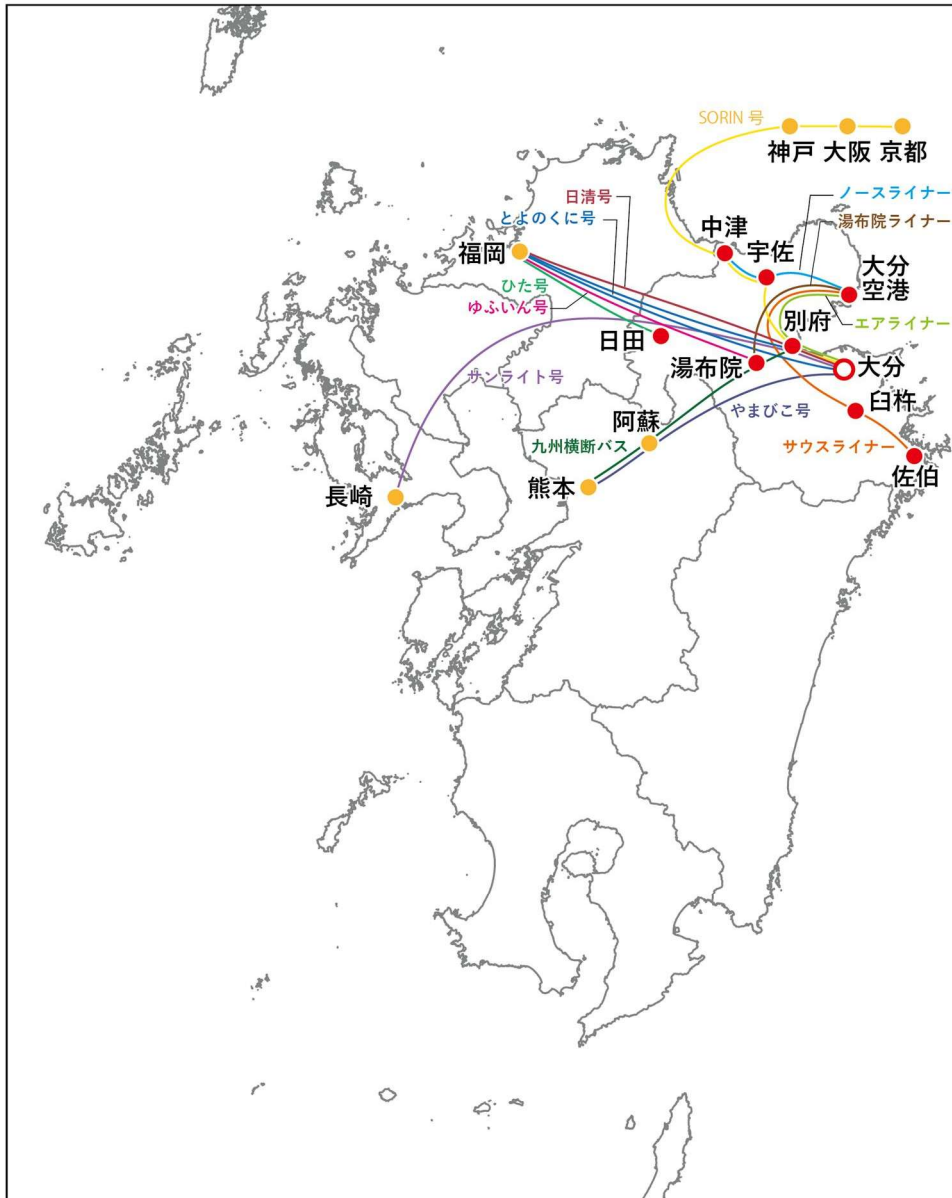
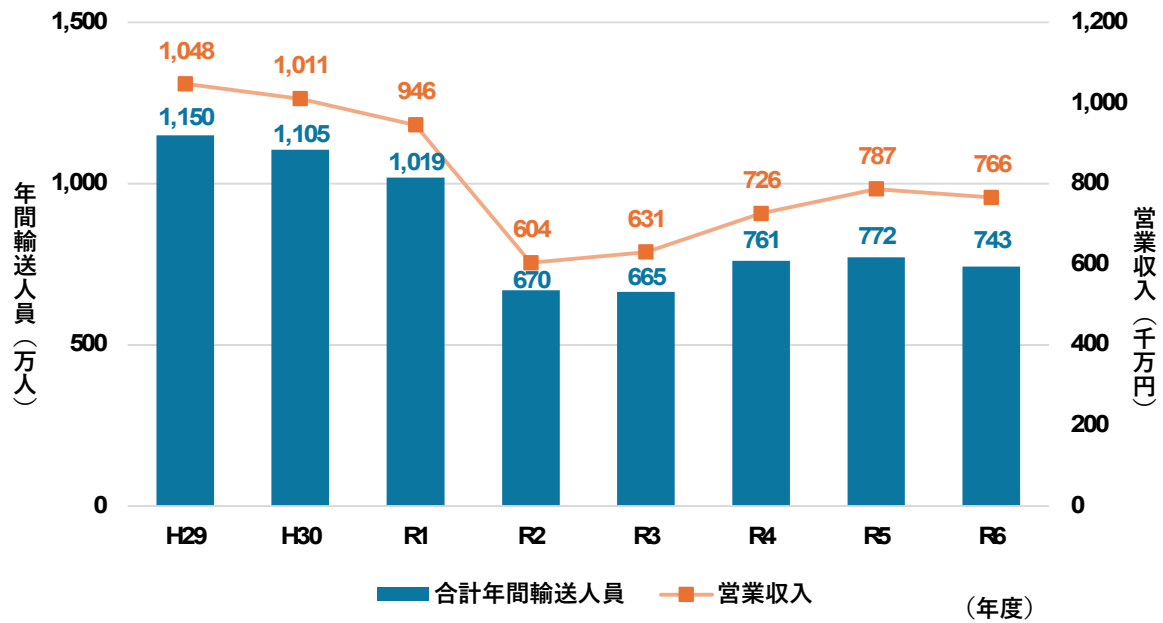


図 132 高速・快速バスネットワーク

④ タクシー

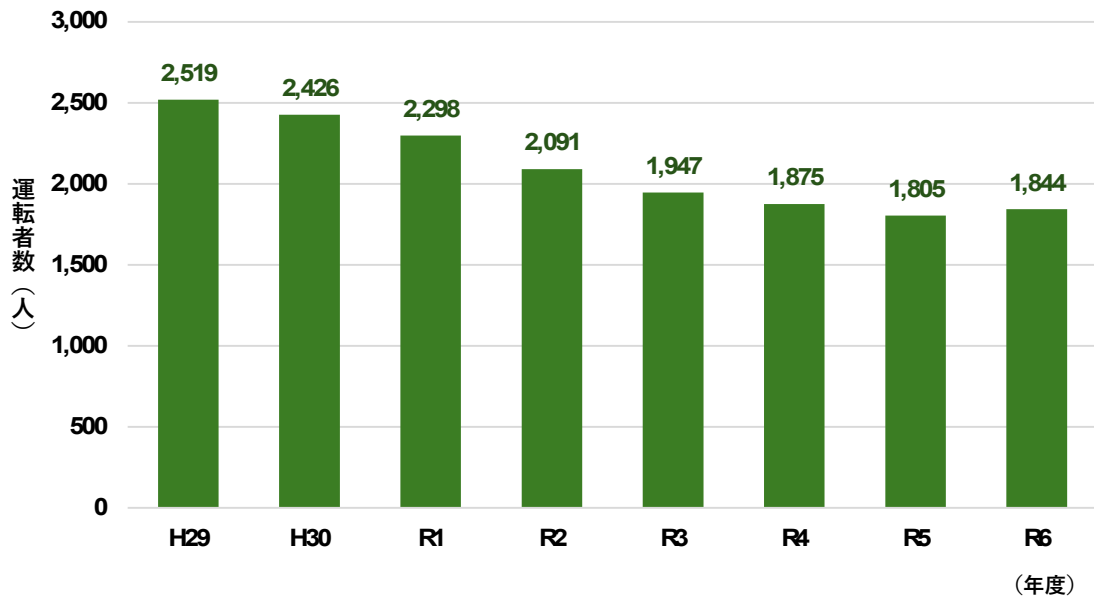
タクシーの利用者数は、平成 29 年度以降減少しており、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 年度以降、年間輸送人員が 800 万人を下回っている。また、営業収入も同様に減少傾向であり、令和 6 年度で 76.6 億円となっている。

さらに、タクシー運転者数も減少が続いている。



出典：九州運輸要覧

図 133 タクシーの輸送人員・営業収入の推移



出典：九州運輸要覧

図 134 運転者数の推移

⑤ 航路

県外航路は、関西、中国、四国を結ぶ7航路が運航している。

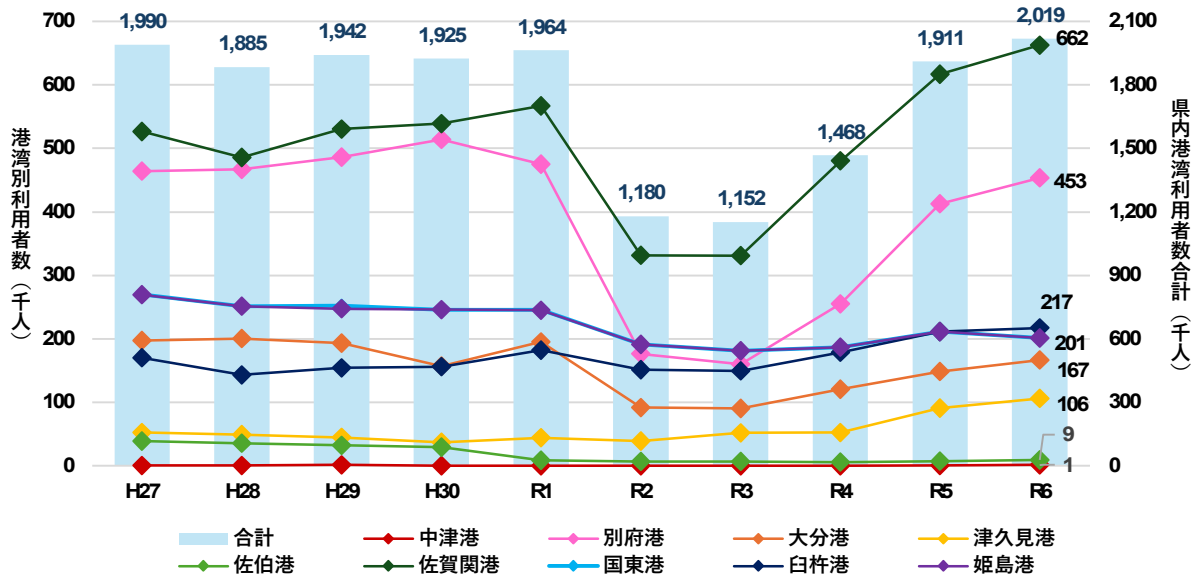
また、県内航路は、姫島村と国東市を結ぶ航路や、津久見市、佐伯市の離島を結ぶ航路が運航しているほか、大分空港へのアクセス航路も運航している。



図 135 航路ネットワーク

港湾の年間利用者数は、国道九四フェリーが就航する佐賀関港の利用が最も多く、令和元年の新ターミナル供用や、令和3年の新造船の就航を追い風に近年利用者が増加している。

また、津久見港及び臼杵港も利用者が増加傾向にある。



出典：国土交通省 港湾調査 港湾統計年報

図 136 港湾別年間利用者数推移

⑥ 空路

大分空港の年間利用者数は、令和7年度は197万人であり、ほぼコロナ禍以前の水準に回復している。

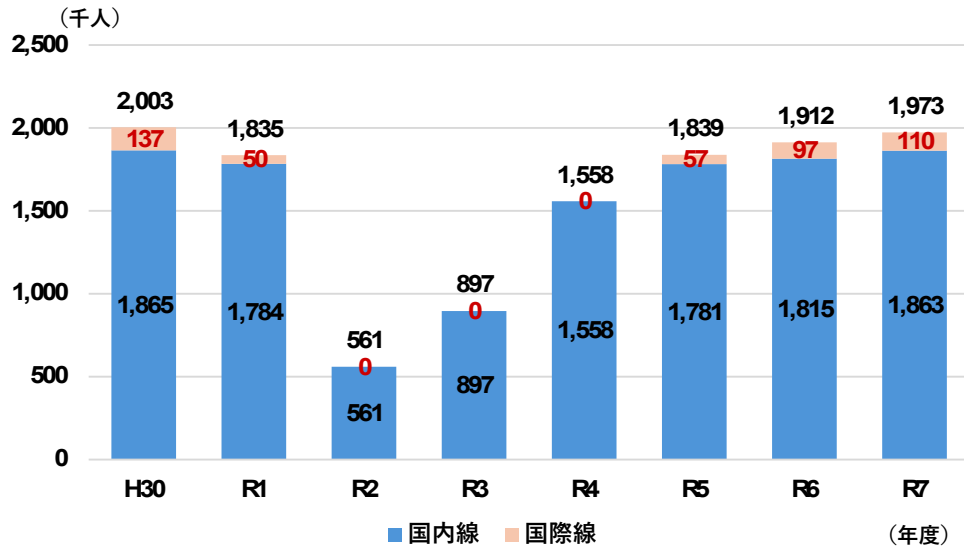


図 137 大分空港利用者数推移

(3) 交通事業者の現状と課題（交通事業者ヒアリング調査）

交通事業者に対して、事業運営における現状と問題点、特に利用状況や人材確保、今後の事業展開について把握するため、ヒアリング調査を実施した。

① 鉄道事業者

| 項目 | 内容 |
|--------------|---|
| 現状と問題点 | <p>【利用状況・収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 少子高齢化や自家用車の普及により利用者が減少し、鉄道事業経営が厳しい。 • 駅までのアクセスが困難になっていることも利用減の要因である。 • 経営効率化のため、鉄道設備のスリム化や自動運転の導入を検討している。 • 災害の激甚化が運営に影響し、安全性向上のための投資が必要である。 <p>【人材確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 採用難が深刻で、特に若年層は地元志向の傾向が強く、確保が困難。 • 他社からの中途採用例もあるが、元の事業者の人手不足を生じさせている状況である。 <p>【今後の事業展開】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 技術投資による効率的な事業運営を目指す。 • 観光需要増加に対応し、観光と連携した商品開発を推進。 |
| 交通事業者間連携について | <p>【行政連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運賃低減策や MaaS の推進には補助金が不可欠である。 • 駅舎改修や駅前広場整備で自治体と連携し、包括連携協定を締結する例もある。 <p>【交通事業者間等連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 駅構内営業協議会を開催しており、駅前広場を利用するタクシー・バス事業者とは密接に連携している。 |
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用者減による収益減と安全性・利便性低下の負のスパイラルからの脱却。 ✓ 他交通事業者との連携強化による二次交通接続の改善。 ✓ 地元志向の若年層採用拡大に向けた検討。 ✓ 行政連携の底上げによる、観光等の新たな移動需要の創出。 |

② 路線バス事業者

| 項目 | 内容 |
|----------------------------|--|
| <p>現状と問題点</p> | <p>【利用状況・収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 利用者の少ない生活路線は赤字基調で維持困難。 • 一部路線はデマンド交通やコミュニティバスへの転換を検討。 • 幹線系統の維持には自治体の協力が不可欠。 • 補助制度はあるが補助率が低く、事業者負担が大きい。 • 単年度ごとの見直しが多く、中長期的な投資計画が立てづらい。 • 複数年にわたる補助制度の安定化を要望。 <p>【人材確保・設備投資等】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運転士不足が深刻で、退職者数に対して採用が追いつかない。 • 平均年齢が高く、若年層の応募が少ない。 • 車両の老朽化が進み、更新が急務だが資金確保が困難である。 • ICカード設備更新への投資費用捻出が現状困難である。 |
| <p>交通事業者間連携について</p> | <p>【行政連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 市町村との協議の場を定期的に設けているが、自治体ごとに交通政策への積極性に差がある。 <p>【交通事業者間等連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 担当者の異動で継続的な協議が困難になる場合がある。 • 他社との連携は進めたいが、競合関係が障壁となることがある |
| <p>課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用者減による負のスパイラルからの脱却。 ✓ 若年層採用拡大と行政による採用支援の必要性。 ✓ 車両や営業所設備、ICカード等車両設備の投資に向けた行政支援。 ✓ 交通事業者間で連携して諸課題に取り組む枠組みの整備。 |

③ タクシー事業者

| 項目 | 内容 |
|----------------------------|---|
| <p>現状と問題点</p> | <p>【利用状況・収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 輸送人員・収入ともコロナ前の水準に戻っていない。 • バスの最終便の繰り上げで需要が増加するも、夜間対応人員が不足している。 • 外食機会減少などコロナ禍以後の生活様式の変化も根強く影響している。 <p>【人材確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 「儲からない」イメージから、事業継承が進まず、各地でタクシー事業者の廃業が相次いでいる。 • 業界平均賃金が低く、かつ各社ともに女性採用や定着率向上のための投資余力がない。 <p>【今後の事業展開】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 新しい予約方法の導入が進むが、高齢者層のスマホ利用率が低いことが障壁である。 • DX化や設備投資への資金確保が課題。 |
| <p>交通事業者間連携について</p> | <p>【行政連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> • MaaS事業は観光向けクーポンが中心で、タクシー利用増加には直結していない。 • ライドシェア等の新制度の活用ではなく、まずは既存公共交通である一般乗用タクシーの利用促進が優先されるべきである。 <p>【交通事業者間等連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 各社間の競合関係から、現時点で連携施策はない。 |
| <p>課題</p> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 交通事業者全体で協議し、役割分担を通じて公共交通維持に取り組む必要。 ✓ 行政や他事業者と連携し、公共交通利用の意識醸成。 ✓ 事業者間で互惠関係を構築し、連携を進める必要。 |

5. 6つの圏域における現状・課題

(1) 東部圏

東部圏における現状と課題は以下のとおり。

課題

- 人口減少と高齢化の進行に加え、若年層の流出による移動需要の縮小がみられる。
- 路線バス網の縮小が進行しており、杵築駅等における鉄道と路線バス等との連携の重要性が高まっている。
- 中山間地域等、交通不便地域の解消や既存交通の代替策であるデマンド交通の定着が課題である。
- 県民アンケートでは、自家用車の運転に自信がなくなった場合に公共交通に転換する可能性が向上する傾向が確認されており、免許返納後の移動手段の確保が求められている。

地域・社会情勢

人口

- 83,679人 ※R2年（人口増減率 R2/H12比 90%）

高齢化率

- 38% ※R2年（高齢化率 H12年 27%）

公共交通運行状況

鉄道

- JR日豊本線（立石駅、中山香駅、杵築駅、大神駅、日出駅、暘谷駅、豊後豊岡駅）

路線バス

- 大分交通、国東観光バス、大交北部バス

コミュニティバス

- 杵築市、国東市、日出町

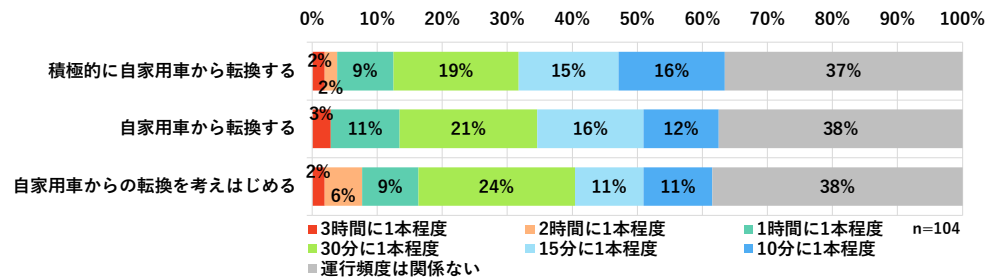
乗合タクシー

- 杵築市、国東市、日出町

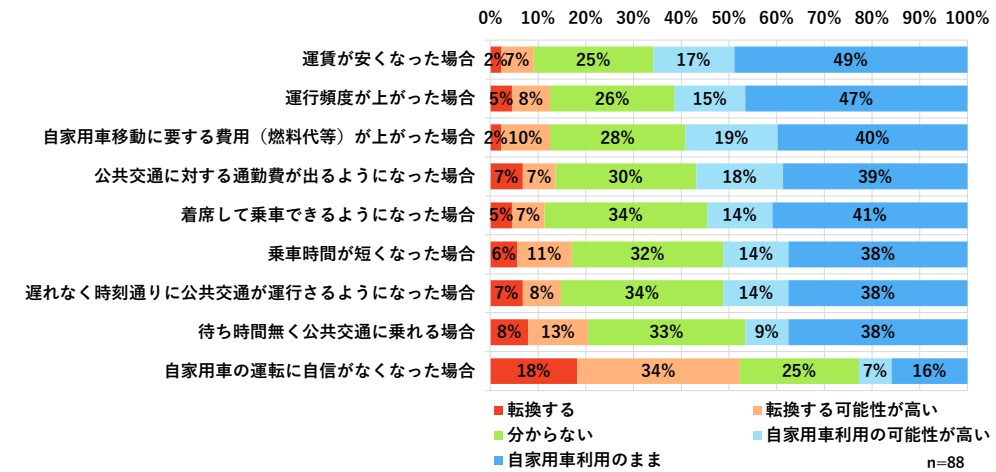
公共交通に対するニーズ、意向 ※アンケート調査結果より（東部圏のみ抜粋）

公共交通への転換の条件

- 「30分に1本程度」以上の頻度で運行した場合は転換を考え始めるといった回答が一定程度みられる。

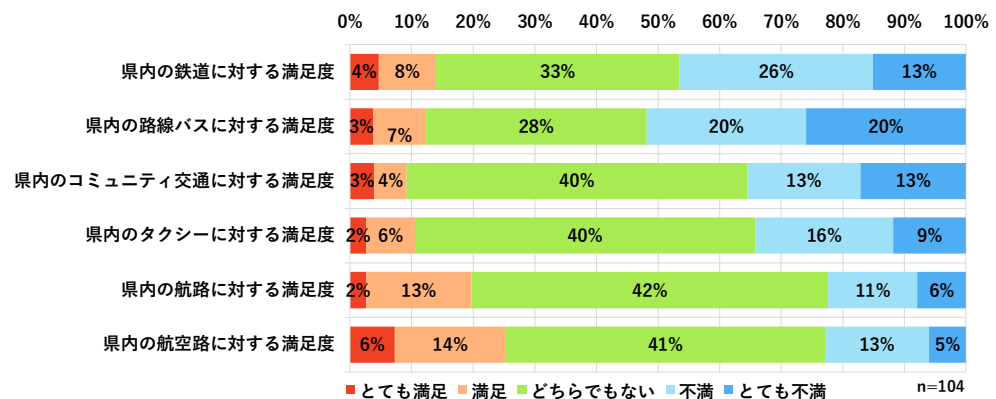


- 自家用車の運転に自信がなくなった場合に公共交通に転換する可能性が高いといった回答が多く、免許返納後の移動手段としてのニーズが高い。



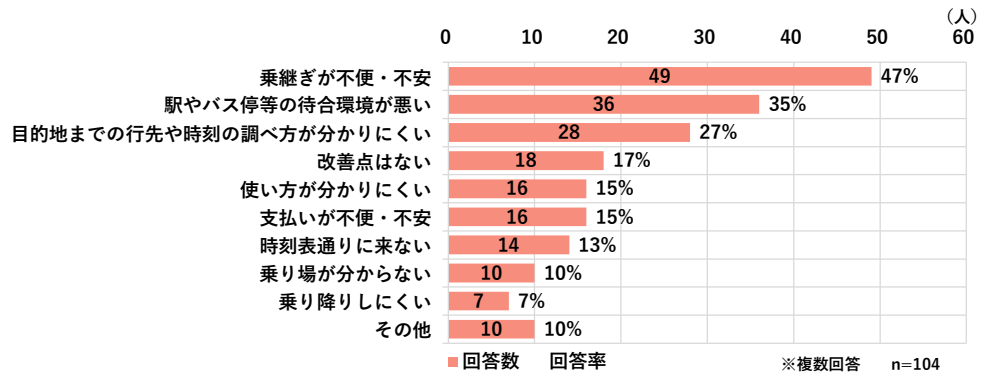
満足度

- 鉄道、路線バスについては、「不満」または「とても不満」の割合が4割前後を占めているが、航空路に対する満足度は比較的高い。



改善点

- 乗継の不便さや不安、待合環境の悪さ、行先や時刻の調べ方がわかりづらい点等が改善点として挙げられている。



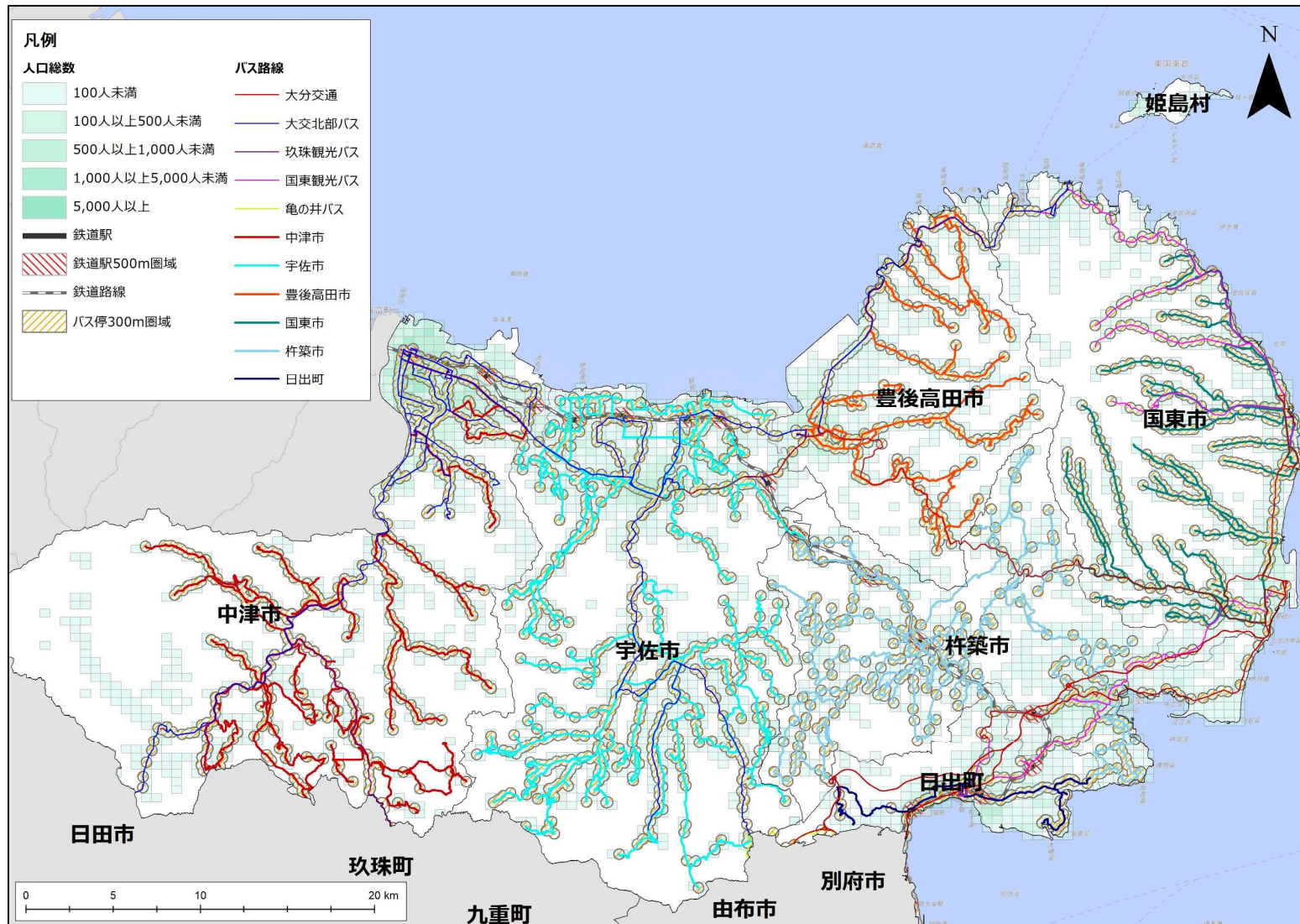


図 138 【東部圏・北部圏】公共交通（定時定路線バス・鉄道）カバー率（人口総数）

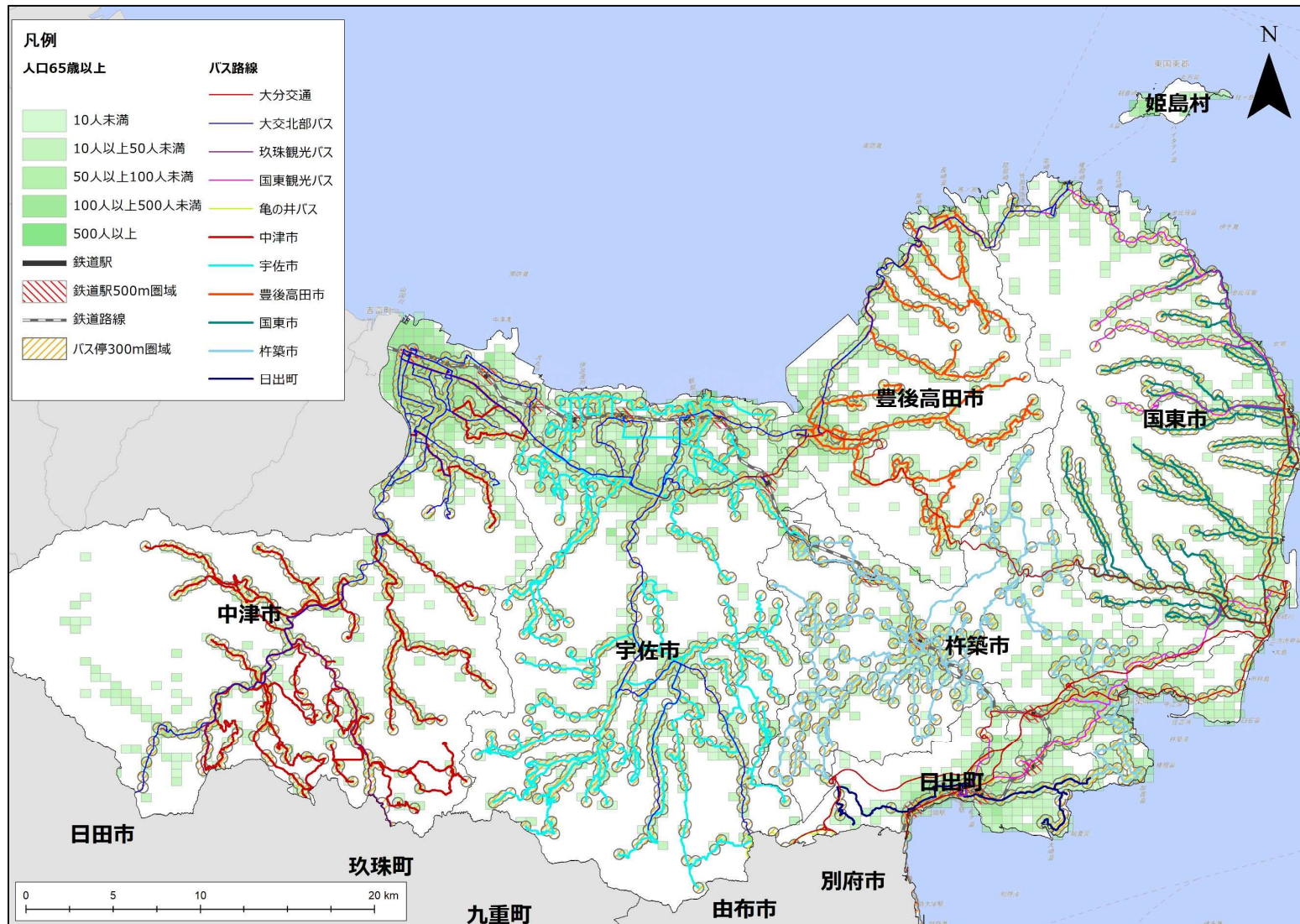


図 139 【東部圏・北部圏】公共交通（定時定路線バス・鉄道）カバー率（65歳以上人口）

(2) 中部圏

中部圏における現状と課題は以下のとおり。

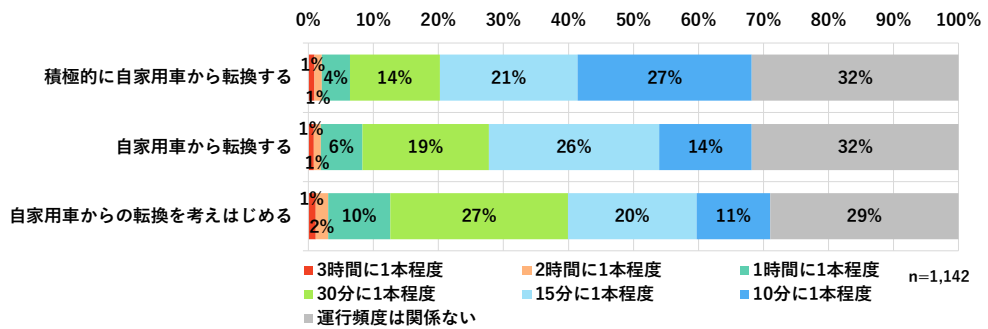
| | |
|----|--|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> 路線バス事業者の運転士不足が深刻化しており、最終便の繰り上げや減便による車内混雑が一部で生じているため、運転士不足の解消が強く求められる。 通勤・通学等の生活移動に加え、観光移動も活発であり、都市型の移動需要と観光需要が重なる中で、異なる交通モード間の連携強化を含めた交通体系の最適化が課題となっている。 行政の積極的な関与によるライドシェアの実証運行が行われており、持続可能性の検証が必要である。 鉄道や路線バスの運行状況は比較的充実している一方で、県民アンケートによると、利用者視点では「わかりにくく、使いにくい」等の認識が共通して持たれており、利便性の向上が課題とされている。 |
|----|--|

| 地域・社会情勢 | |
|----------|--|
| 人口 | • 623,707人 ※R2年（人口増減率 R2/H12 比 100%） |
| 高齢化率 | • 29% ※R2年（高齢化率 H12年 17%） |
| 公共交通運行状況 | |
| 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> JR日豊本線（亀川駅、別府大学駅、別府駅、東別府駅、西大分駅、大分駅、牧駅、高城駅、鶴崎駅、大在駅、坂ノ市駅、幸崎駅） JR久大本線（由布院駅、南由布駅、湯平駅、庄内駅、天神山駅、小野屋駅、鬼瀬駅、向之原駅、豊後国分駅、賀来駅、南大分駅、古国府駅） JR豊肥本線（竹中駅、中判田駅、大分大学前駅、敷戸駅、滝尾駅） |
| 路線バス | • 大分バス、大分交通、亀の井バス、臼津交通 |
| コミュニティバス | • 大分市、別府市、由布市 |
| 乗合タクシー | • 大分市、別府市、由布市 |

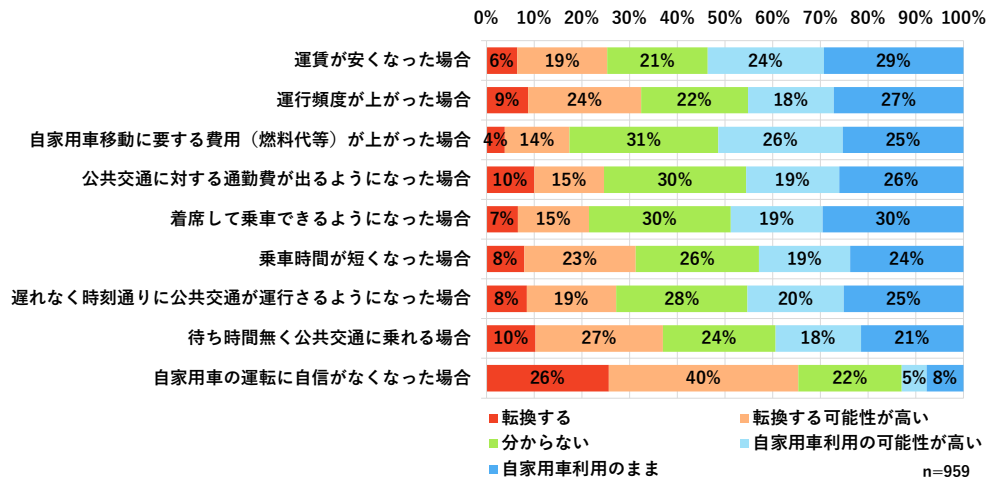
公共交通に対するニーズ、意向 ※アンケート調査結果より（中部圏のみ抜粋）

公共交通への転換の条件

- 公共交通が「15分もしくは30分に1本程度」の頻度で運行された場合に自家用車からの転換意向が高まる。

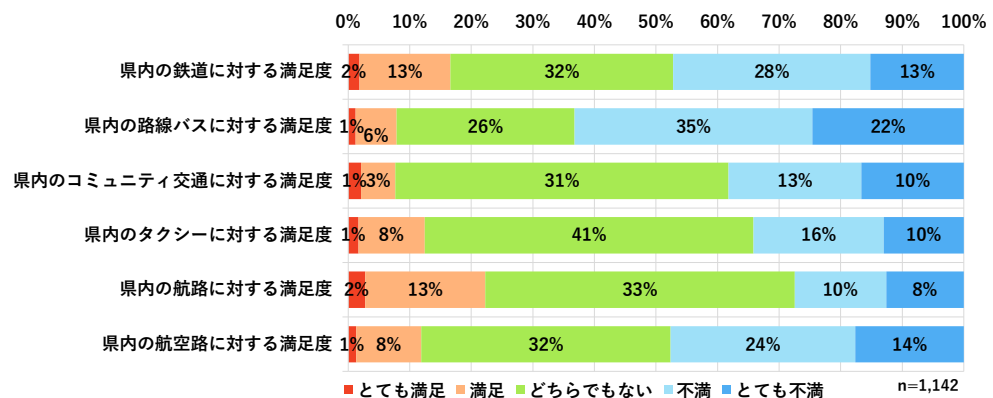


- 自家用車の運転に自信がなくなった場合や、待ち時間がなくなった場合等、安全性や定時制が転換意向を高める要素となっている。



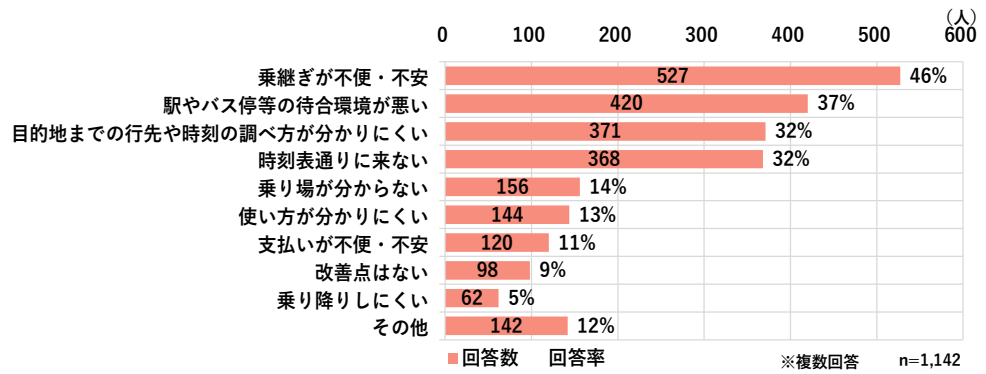
満足度

- 鉄道、路線バス、航空路に対して「不満」「とても不満」の割合が高く、満足度は低迷している。



改善点

- 乗継の不便さや不安、待合環境の悪さ、行先や時刻の調べ方が分かりにくい点が改善点として挙げられている。



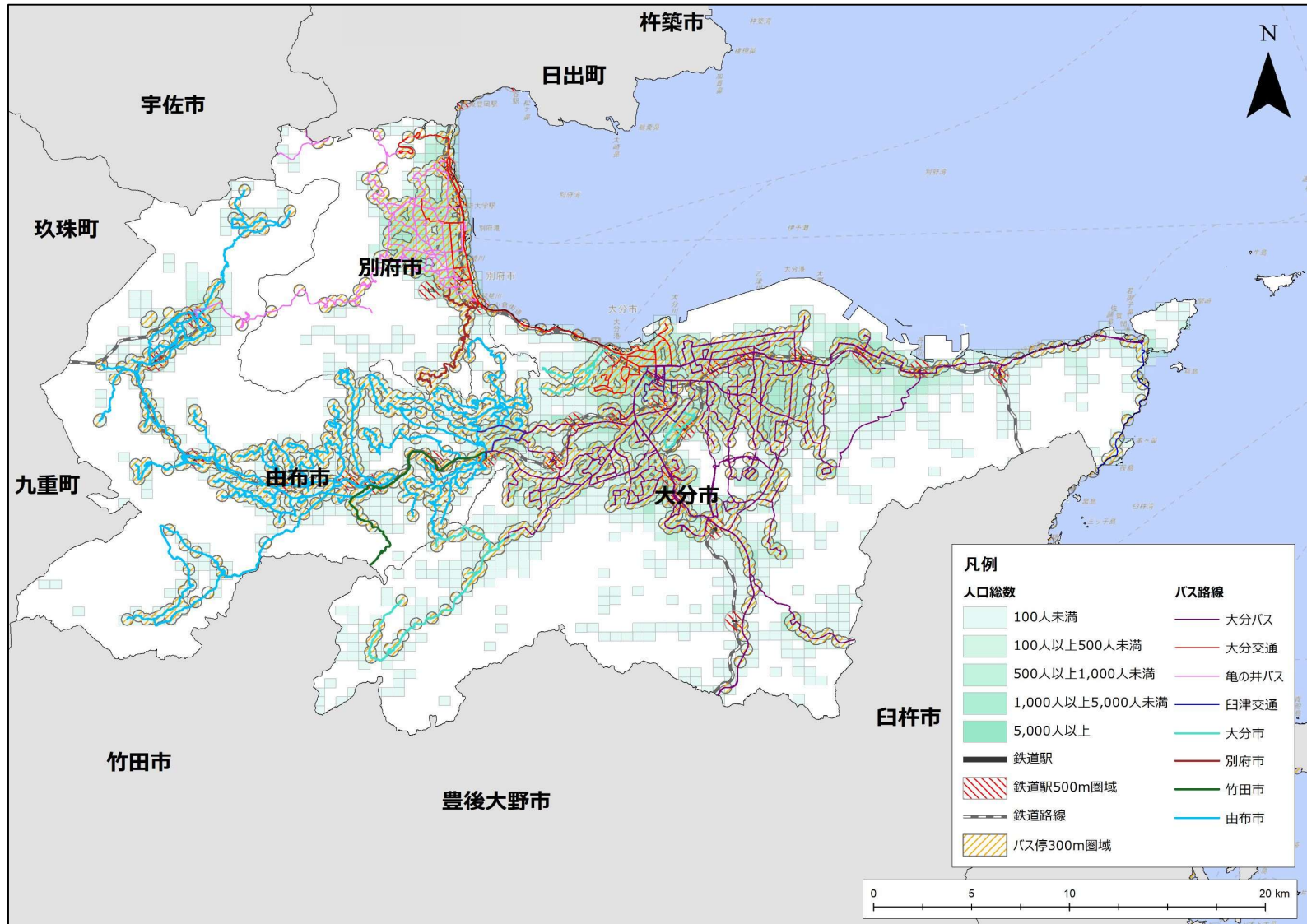


図 140 【中部圏】公共交通（定時定路線バス・鉄道）カバー率（人口総数）

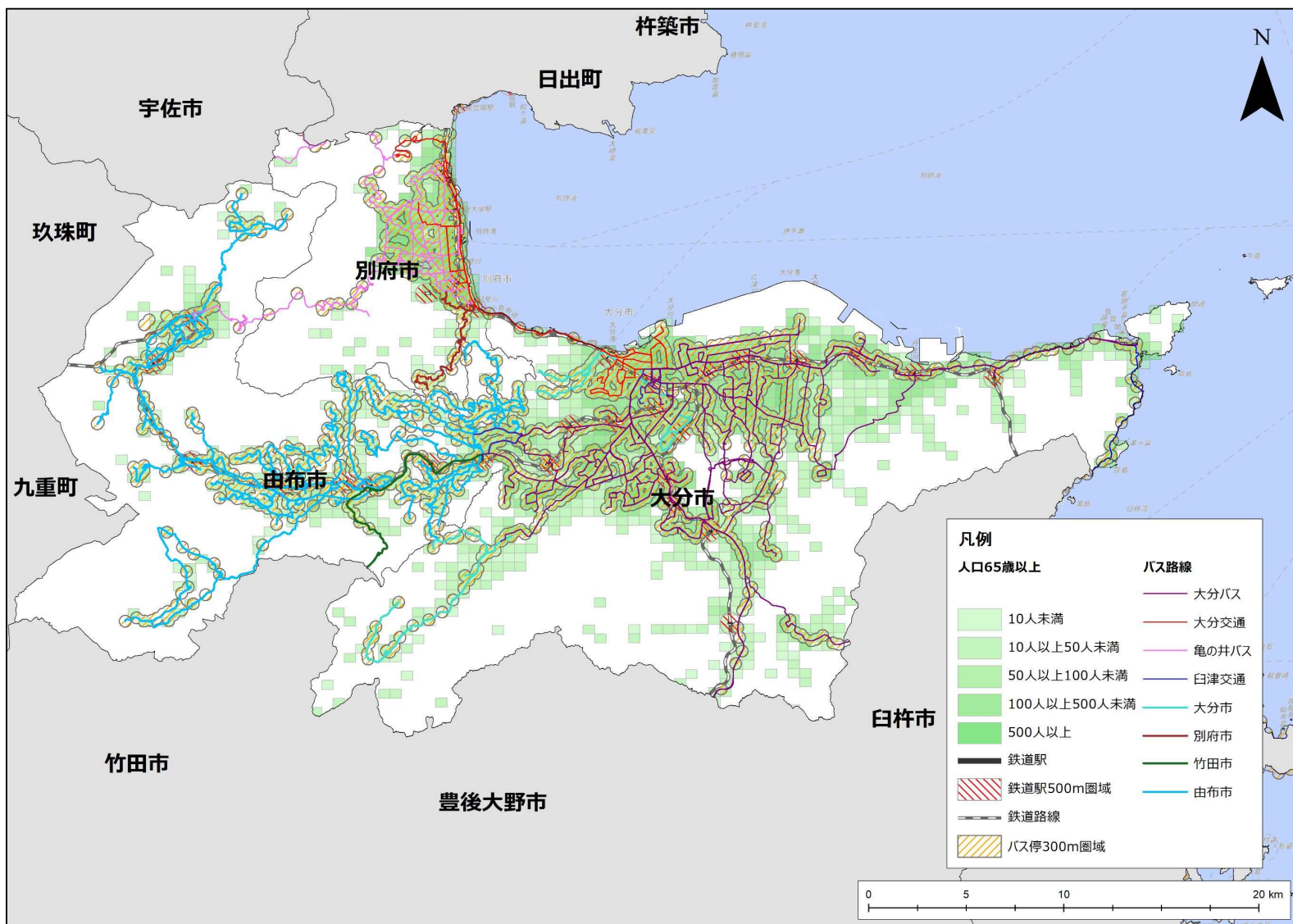


図 141 【中部圏】公共交通（定時定路線バス・鉄道）カバー率（65歳以上人口）

(3) 南部圏

南部圏における現状と課題は以下のとおり。

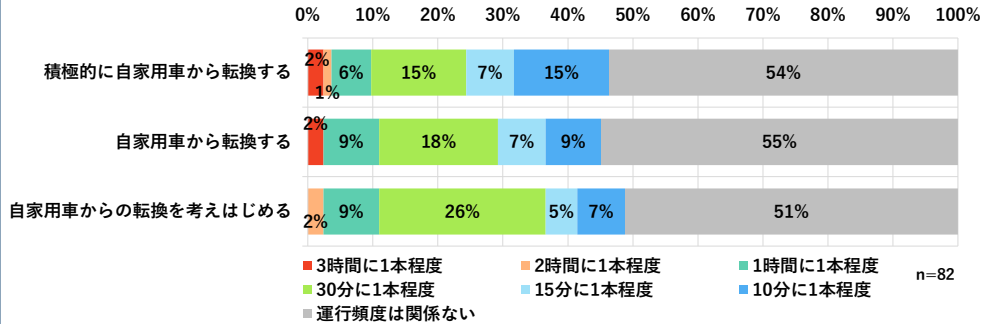
| | |
|----|--|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none">人口減少と高齢化が進行しており、特に沿岸部や中山間部において移動需要の減少が進んでいる。路線バスやタクシーのみならず、離島航路の担い手も不足しており、持続可能な運行(航)に向けた航路再編等が求められる。利用者減少により減便が相次ぎ、県民の公共交通に対する満足度は低迷しており、公共交通サービスを持続させることが大きな課題となっている。自家用車の運転に自信がなくなった場合の公共交通への転換意向が強く、免許返納後の高齢者等の移動需要に対応する公共交通の維持確保が課題とされている。 |
|----|--|

| 地域・社会情勢 | |
|----------|--|
| 人口 | 82,951人 ※R2年(人口増減率 R2/H12比 80%) |
| 高齢化率 | 42% ※R2年(高齢化率 H12年 25%) |
| 公共交通運行状況 | |
| 鉄道 | JR日豊本線(津久見駅、日代駅、浅海井駅、狩生駅、海崎駅、佐伯駅、上岡駅、直見駅、直川駅、重岡駅、宗太郎駅) |
| 路線バス | 大分バス、臼津交通 |
| コミュニティバス | 佐伯市、津久見市 |
| 乗合タクシー | 佐伯市、津久見市 |

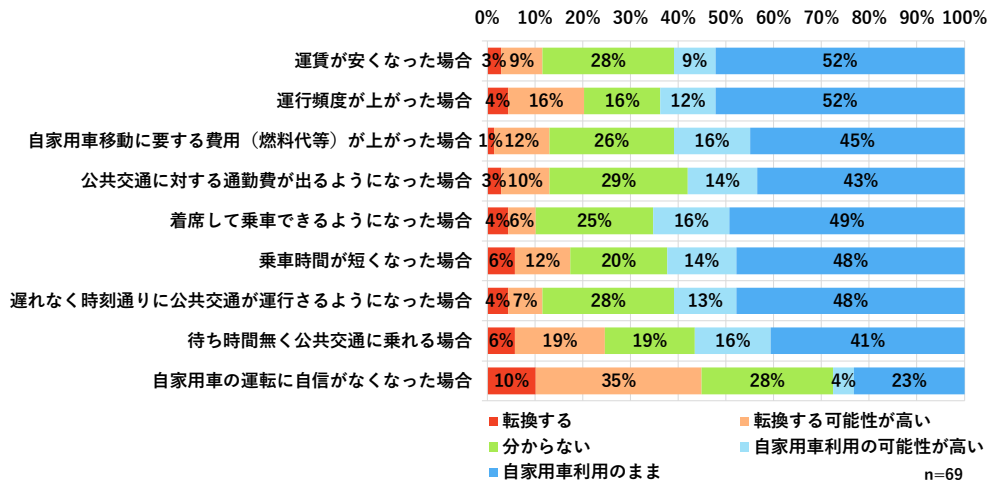
公共交通に対するニーズ、意向 ※アンケート調査結果より（南部圏のみ抜粋）

公共交通への転換の条件

- 公共交通への転換に運行頻度は関係ないという意見が半数以上を占めるが、「30分に1本程度」の頻度で運行した場合は転換を考え始めるといった回答が一定程度見られる。

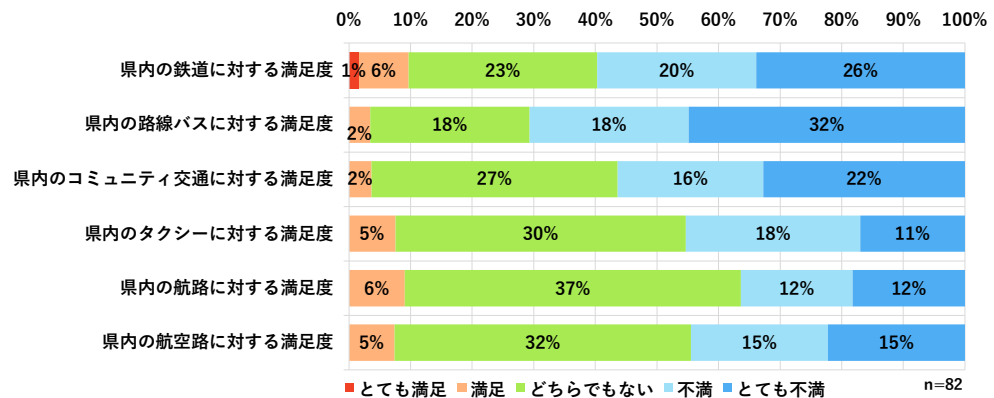


- 自家用車の運転に自信がなくなった場合や、待ち時間なく公共交通に乗れる場合に公共交通に転換する可能性が高くなる傾向がみられる。



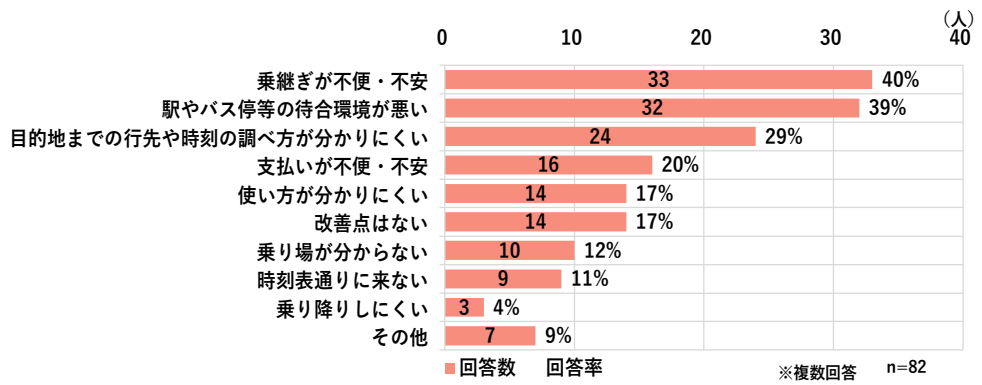
満足度

- 鉄道、路線バス、コミュニティ交通に対して、「不満」「とても不満」の割合が高く、全体的に満足度が低迷している。



改善点

- 乗継の不便さや不安、待合環境の悪さ、行先や時刻の調べ方がわかりづらい点等が改善点として挙げられている。



(4) 豊肥圏

豊肥圏における現状と課題は以下のとおり。

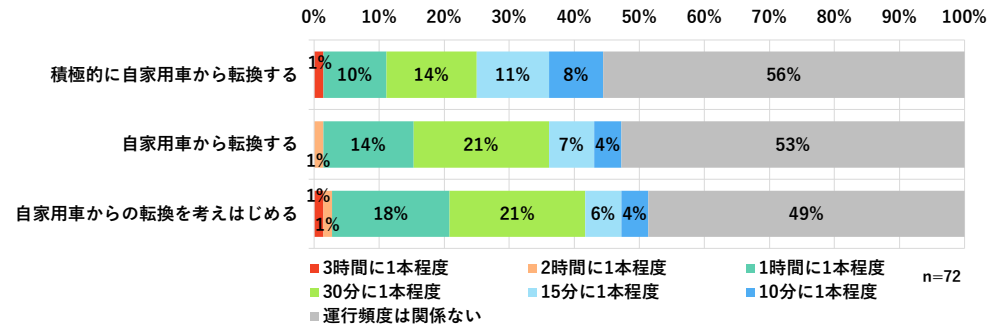
| | |
|----|---|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> 人口減少と高齢化が特に深刻であり、居住地の小規模化・分散化が進行している。広大で分散した圏域内から拠点へのアクセス確保が課題となっている。 圏域全体で、路線バスの運賃体系が対キロ区間制から地帯（ゾーン）制に変更されており、周知や利用促進につなげることが求められている。 路線バスやタクシーの運転手が減少、またタクシー事業者そのものの撤退が進んでおり、公共ライドシェア等で持続可能な運行へ移行することが求められる。 県民アンケートでは、乗継の不便さが公共交通の改善点として挙げられており、交通結節点の整備や二次交通の強化が課題である。 |
|----|---|

| 地域・社会情勢 | |
|----------|---|
| 人口 | 90,185 人 ※R2 年（人口増減率 R2/H12 比 80%） |
| 高齢化率 | 44% ※R2 年（高齢化率 H12 年 30%） |
| 公共交通運行状況 | |
| 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> JR 日豊本線（佐志生駅、下ノ江駅、熊崎駅、上臼杵駅、臼杵駅） JR 豊肥本線（豊後萩駅、玉来駅、豊後竹田駅、朝地駅、緒方駅、豊後清川駅、三重町駅、菅尾駅、犬飼駅） |
| 路線バス | 大分バス、大分竹田バス、臼津交通 |
| コミュニティバス | 臼杵市、竹田市、豊後大野市 |
| 乗合タクシー | 臼杵市、竹田市、豊後大野市 |

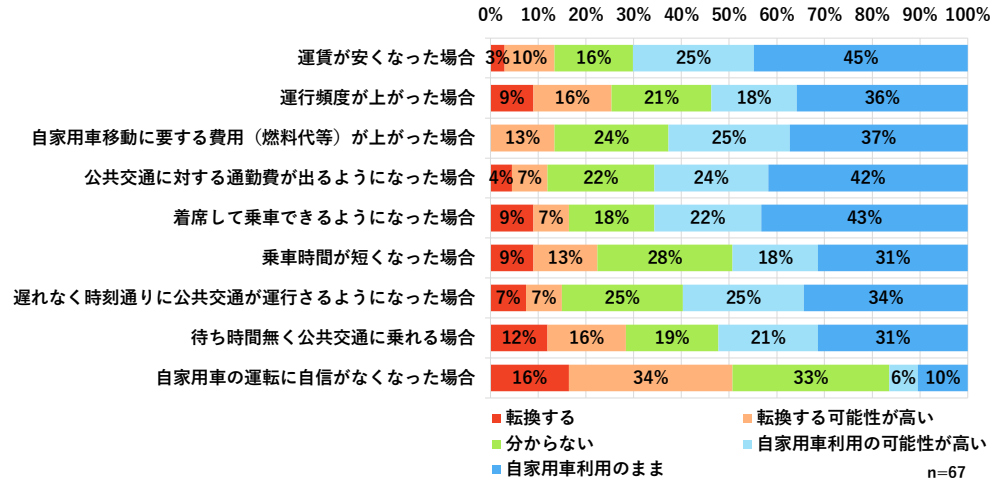
公共交通に対するニーズ、意向 ※アンケート調査結果より（豊肥圏のみ抜粋）

公共交通への転換の条件

- 公共交通への転換に運行頻度は関係ないという意見が半数程度を占めるが、「1時間に1本程度」以上の運行頻度で転換する可能性が高まる傾向があり、中心部と比較すると求められているサービス水準は高くない。

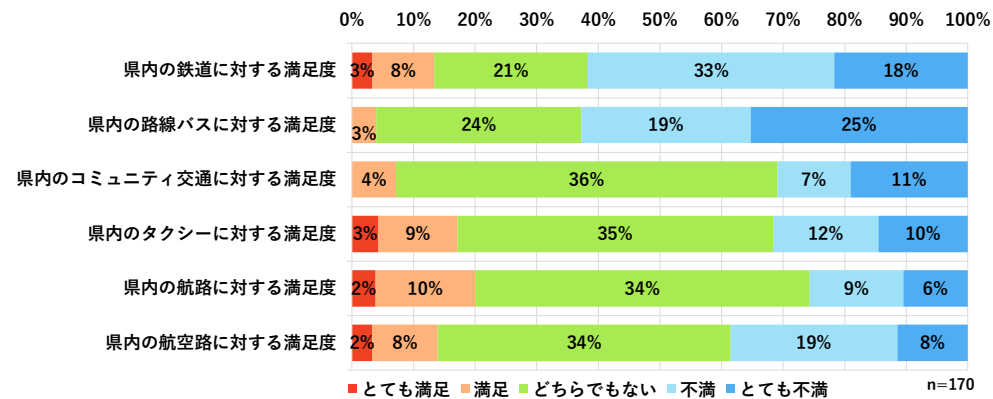


- 自家用車の運転に自信がなくなった場合や、待ち時間なく公共交通に乗れる場合に公共交通に転換する可能性が高くなる傾向がみられる。



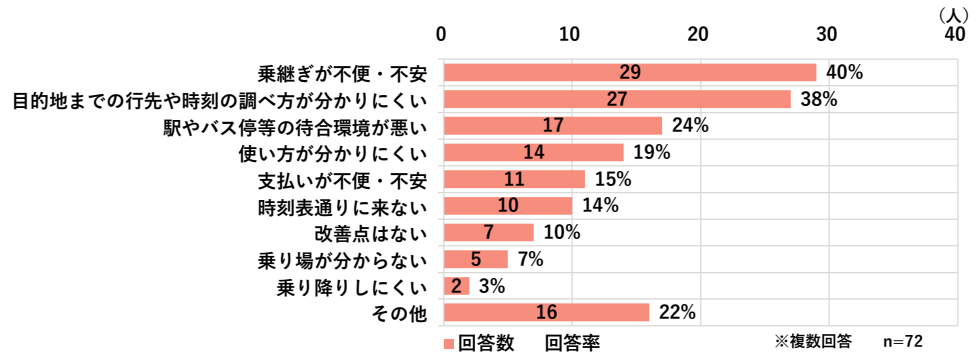
満足度

- 鉄道、路線バスに対して、「不満」「とても不満」の割合が高く、満足度は低迷している。



改善点

- 乗継の不便さや不安、行先や時刻の調べ方がわかりづらい点、待合環境の悪さ等が改善点として挙げられている。



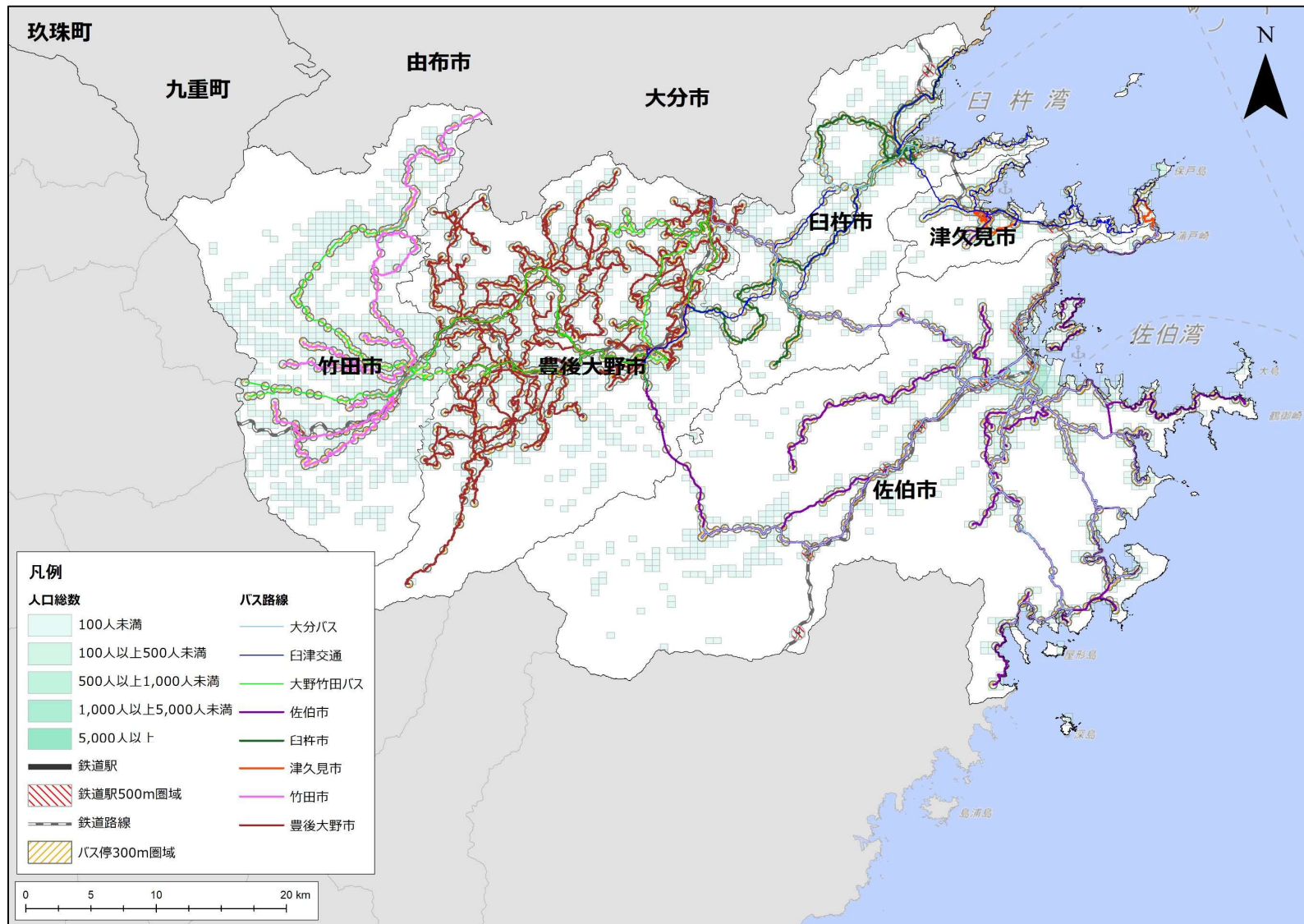


図 142 【南部・豊肥圏】公共交通（定時定路線バス・鉄道）カバー率（人口総数）

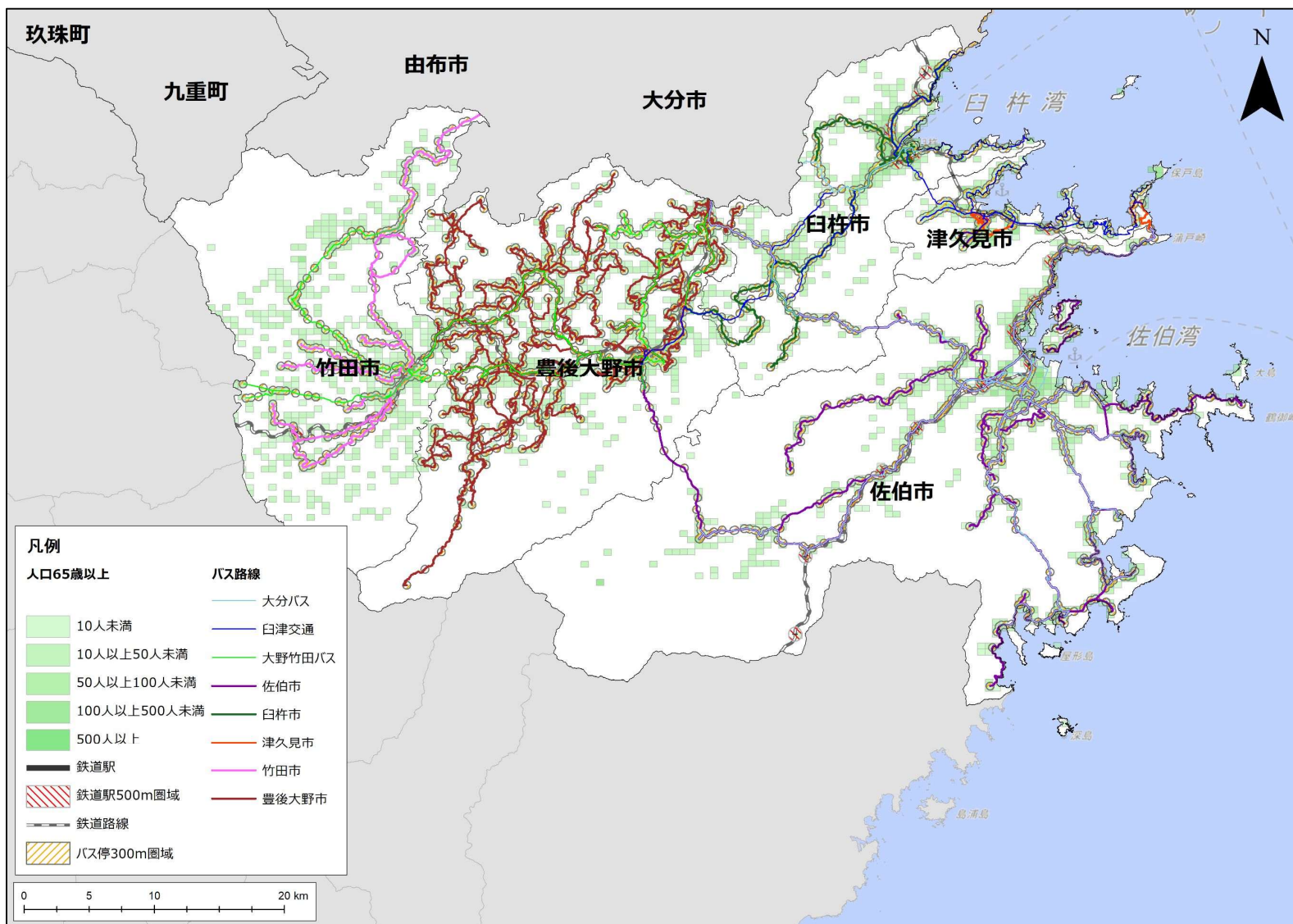


図 143 【南部・豊肥圏】公共交通（定時定路線バス・鉄道）カバー率（65歳以上人口）

(5) 西部圏

西部圏における現状と課題は以下のとおり。

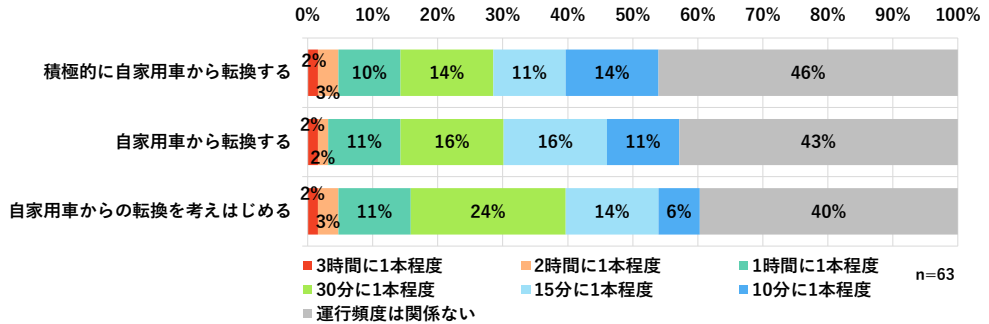
| | |
|----|---|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none">人口減少と高齢化が加速しており、高齢者の生活移動確保が課題となっている。自治体を跨いだ路線バス移動需要は減少しており、地域内のコミュニティ交通の充実が求められている。インバウンド観光客が増加しており、公共交通での観光地アクセスの利便性確保が課題である。西部圏は生活圏が広域であり、日田市を中心に広域移動が多い一方で、地域内交通と幹線交通の接続が課題となっている。県民アンケートにおいても乗継の不便さ・不安が主な改善点として挙げられており、改善が求められている。 |
|----|---|

| 地域・社会情勢 | |
|----------|--|
| 人口 | 85,584 人 ※R2 年（人口増減率 R2/H12 比 80%） |
| 高齢化率 | 37% ※R2 年（高齢化率 H12 年 25%） |
| 公共交通運行状況 | |
| 鉄道 | JR 久大本線（夜明駅、光岡駅、日田駅、豊後三芳駅、豊後中川駅、天ヶ瀬駅、杉河内駅、北山田駅、豊後森駅、恵良駅、引治駅、豊後中村駅、野矢駅） |
| 路線バス | 日田バス、玖珠観光バス、大交北部バス、JR 九州バス |
| コミュニティバス | 日田市、九重町、玖珠町 |
| 乗合タクシー | 日田市、九重町、玖珠町 |

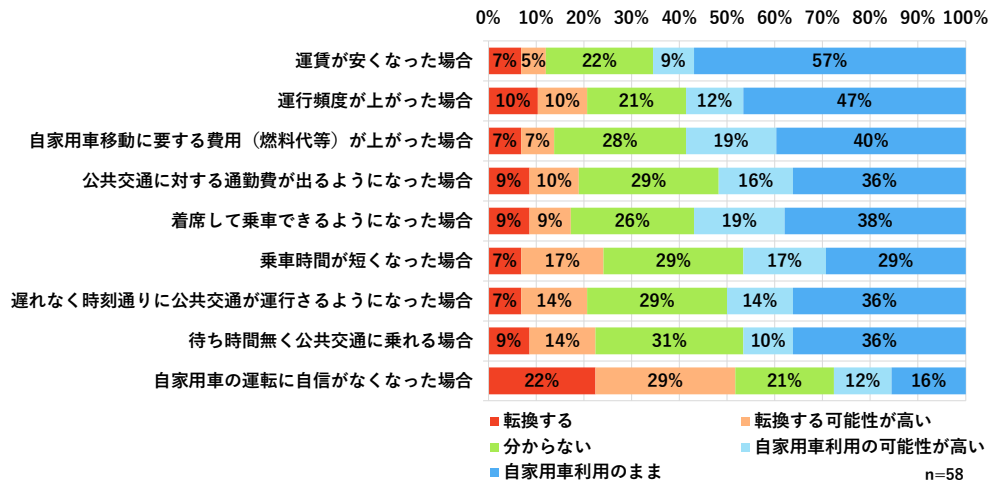
公共交通に対するニーズ、意向 ※アンケート調査結果より（西部圏のみ抜粋）

公共交通への転換の条件

- 「運行頻度は（公共交通への転換に）関係ない」とする回答が最も多い一方で、「30分に1本程度」の頻度で運行した場合は転換を考え始めるといった回答の割合が比較的高い。

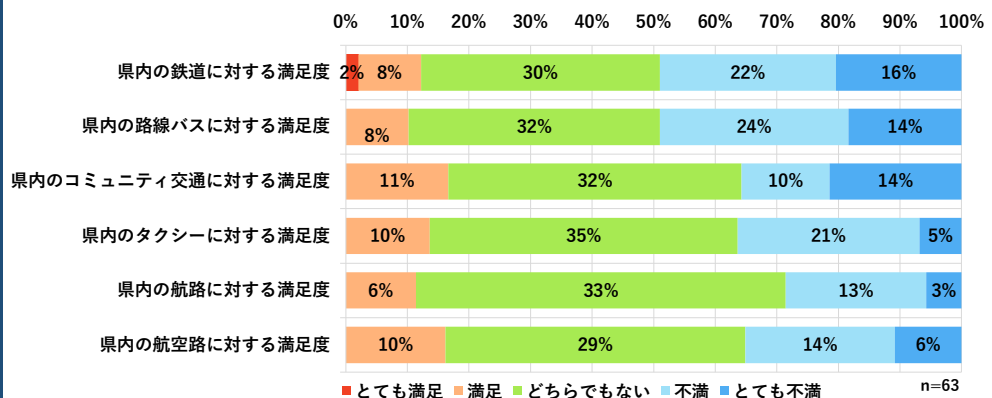


- 自家用車の運転に自信がなくなった場合、公共交通に転換する可能性が高いといった回答が最も多く、免許返納後の移動に対するニーズが高いと考えられる。



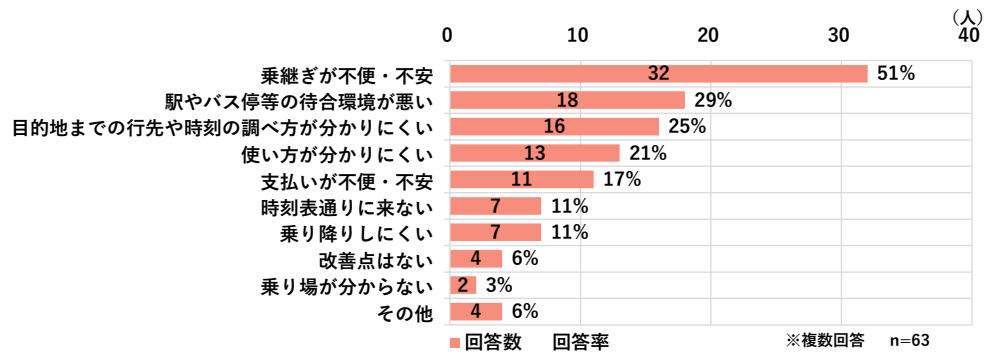
満足度

- 鉄道、路線バスに対して、「不満」「とても不満」の割合が高く、全体的に満足度が低迷している。



改善点

- 乗継の不便さや不安、待合環境の悪さ、行先や時刻の調べ方がわかりづらい点等が改善点として挙げられている。



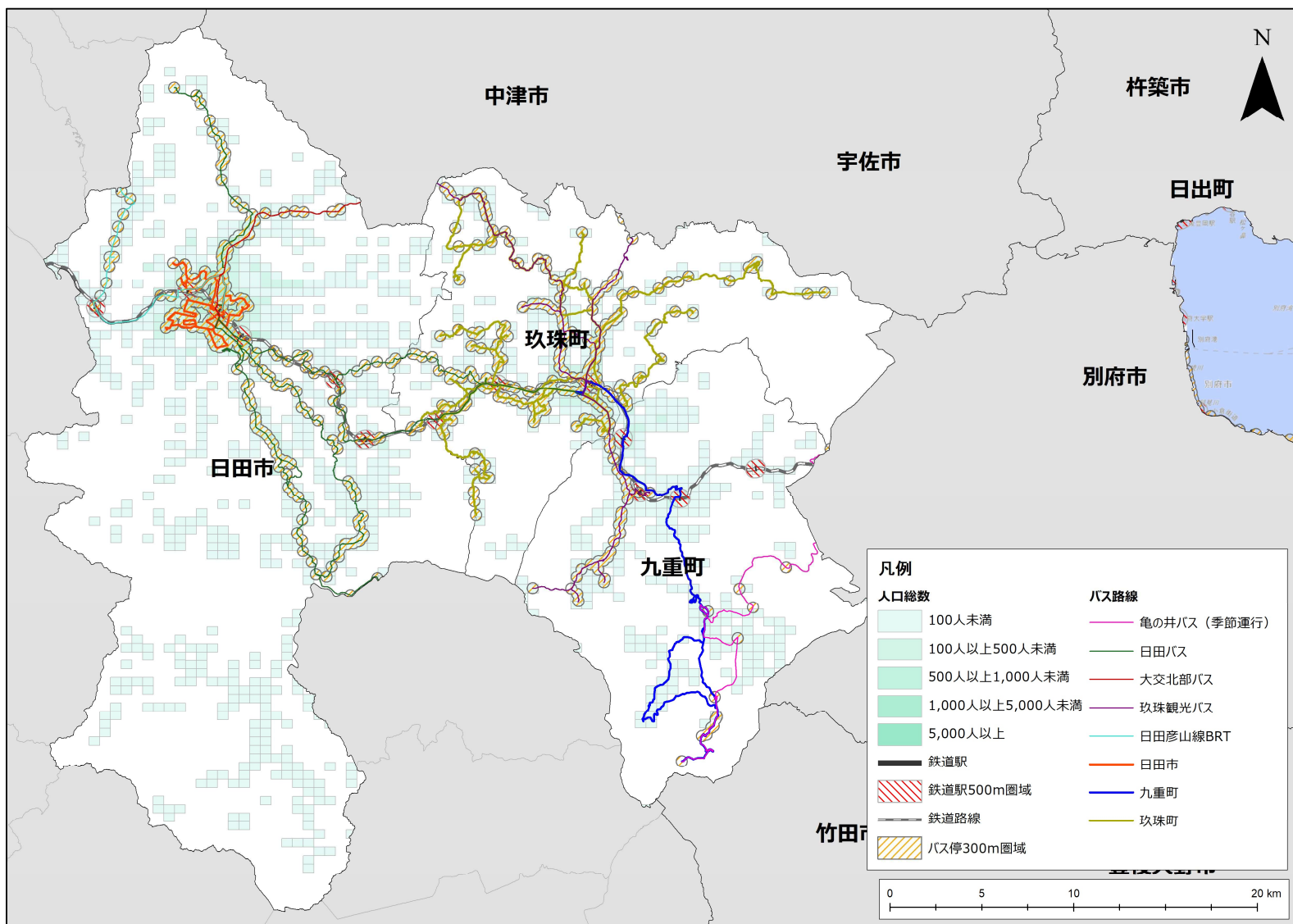


図 144 【西部圏】公共交通（定時定路線バス・鉄道）カバー率（人口総数）

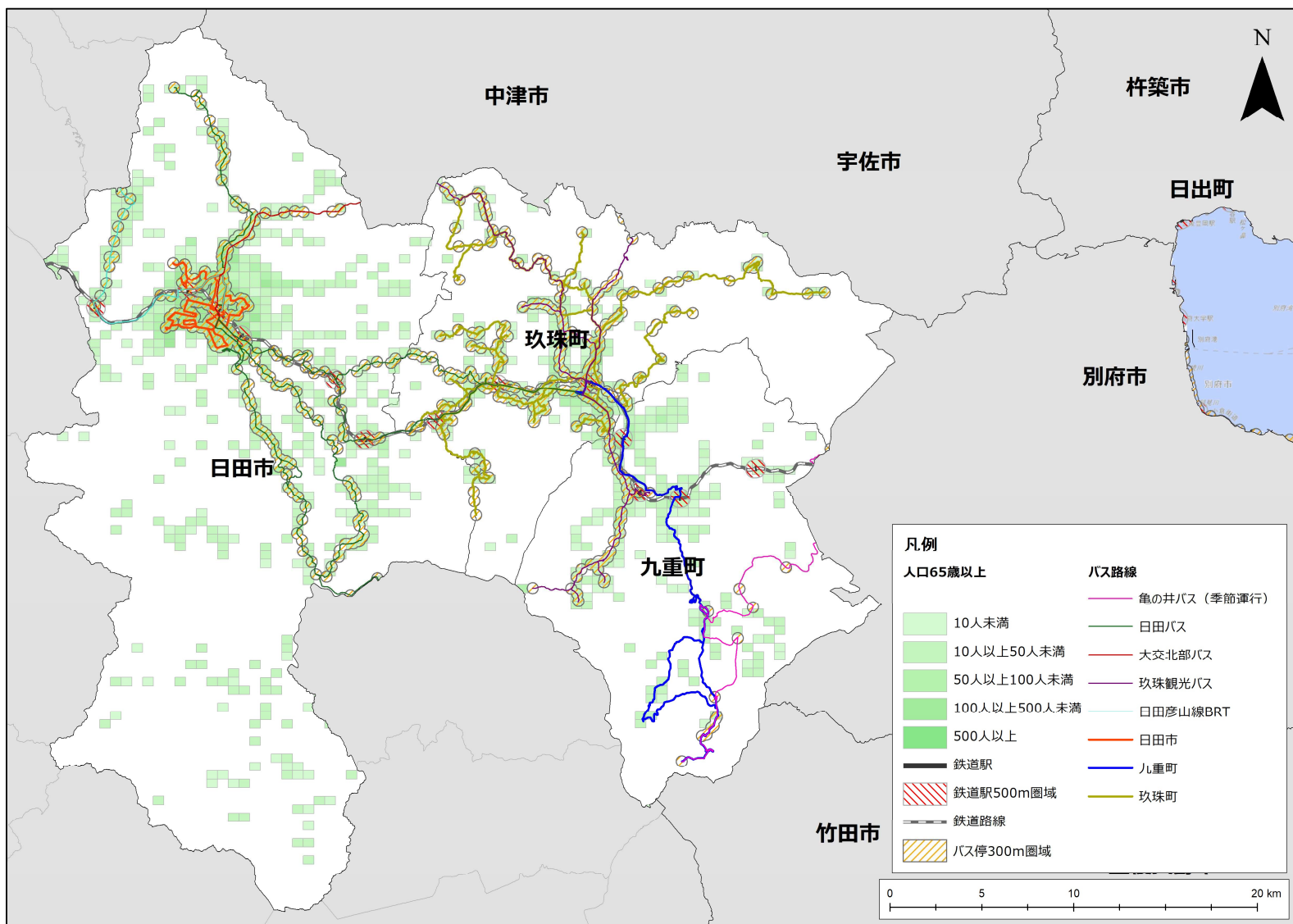


図 145 【西部圏】公共交通（定時定路線バス・鉄道）カバー率（65歳以上人口）

(6) 北部圏

北部圏における現状と課題は以下のとおり。

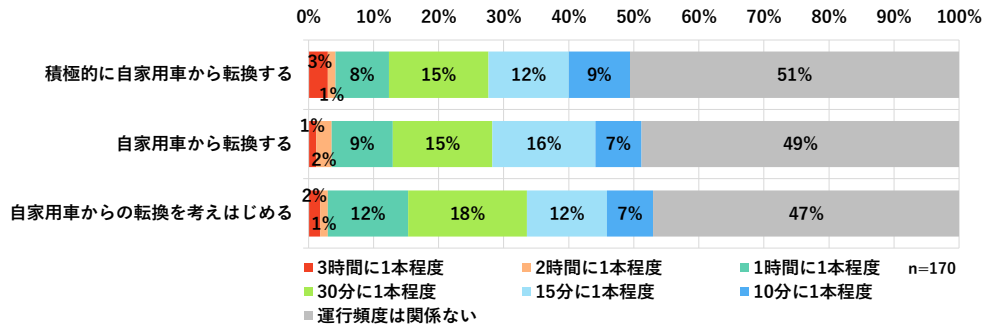
| | |
|----|---|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none">人口減少と高齢化の進行により、特に中山間部やその周辺において日常の移動手段の確保が課題となっている。圏域内や圏域跨ぎの長距離を運行する路線バスの持続可能な運行が課題となっている。駅（中津駅、柳ヶ浦駅、宇佐駅等）や主要なバスターミナル等交通結節点における機能向上が求められる。市中心部や住宅地において路線バス網・運行頻度が低下し、質的な交通空白地が発生しているため、その解消が求められる。県民へのアンケートでは、乗継の不便さ、待合環境や情報提供の改善が公共交通に対する改善点として指摘されている。 |
|----|---|

| 地域・社会情勢 | |
|----------|---|
| 人口 | 157,746人 ※R2年（人口増減率 R2/H12 比 90%） |
| 高齢化率 | 34% ※R2年（高齢化率 H12年 25%） |
| 公共交通運行状況 | |
| 鉄道 | JR日豊本線（中津駅、東中津駅、今津駅、天津駅、豊前善光寺駅、柳ヶ浦駅、豊前長州駅、宇佐駅、西屋敷駅） |
| 路線バス | 大分交通、大交北部バス、玖珠観光バス、亀の井バス |
| コミュニティバス | 中津市、豊後高田市、宇佐市 |
| 乗合タクシー | 中津市、豊後高田市、宇佐市 |

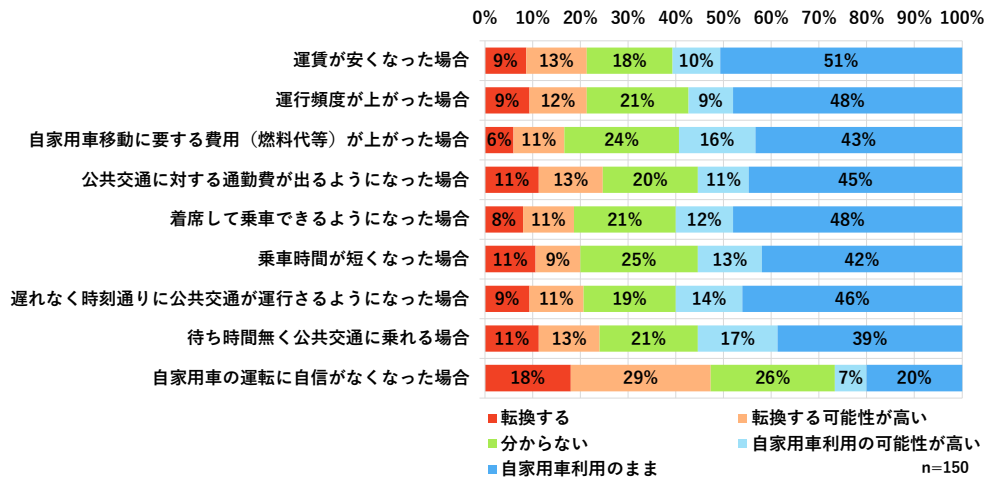
公共交通に対するニーズ、意向 ※アンケート調査結果より（北部圏のみ抜粋）

公共交通への転換の条件

- 公共交通への転換に運行頻度は関係ないという意見が半数程度を占めるが、「30分に1本程度」以上の頻度で運行した場合は転換を考え始めるといった回答が一定程度みられる。

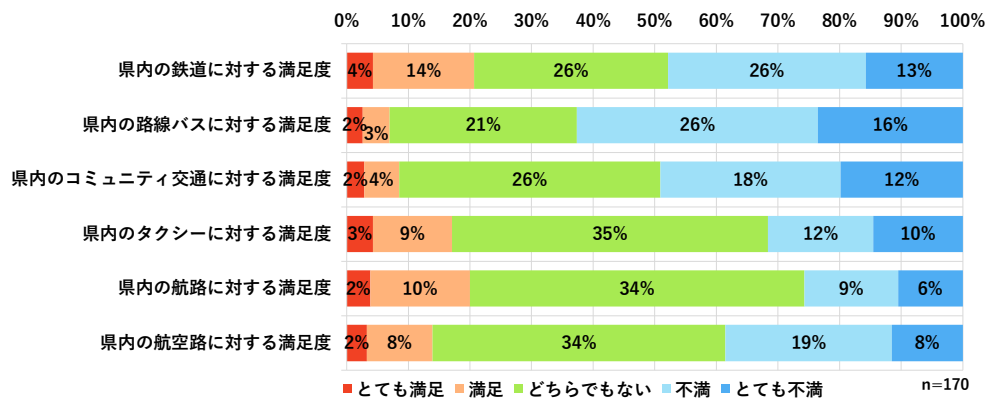


- 自家用車の運転に自信がなくなった場合や、待ち時間がなくなった場合、公共交通に対する通勤費が出るようになった場合等、安全性や定時性、費用面での条件が転換意向を高める要素となっている。



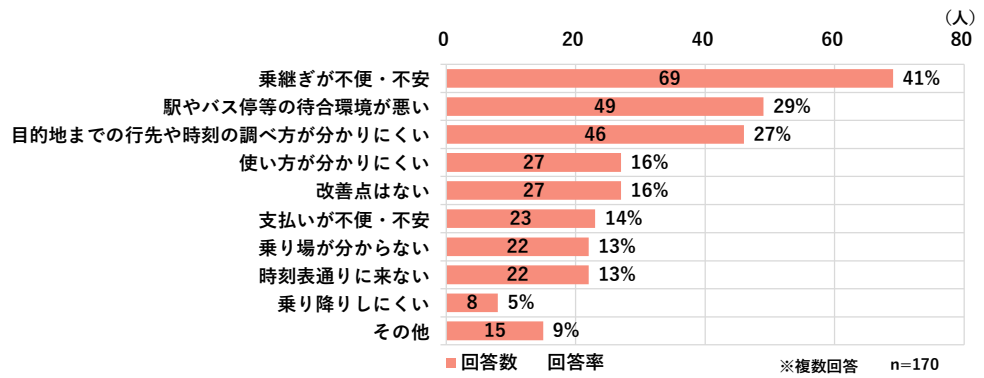
満足度

- 鉄道、路線バスともに「不満」「とても不満」の割合が比較的高く、満足度は総じて低迷している。



改善点

- 乗継の不便さや不安、待合環境の悪さ、行先や時刻の調べ方が分かりにくい点等が改善点として挙げられている。



6. 市町村による地域公共交通施策の現状

(1) 各種運行形態の導入状況

県内の市町村では、各交通モードの運行状況や住民の居住分布、拠点施設の位置など地域の実情に応じて、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行を組み合わせることで地域の足の確保を進めている。

- ・ 路線定期運行のみ：1町
- ・ 路線定期運行+路線不定期運行：2市
- ・ 路線定期運行+区域運行：11市町
- ・ 路線定期運行+路線不定期運行+区域運行：3市
- ・ その他（無償バス）：1村

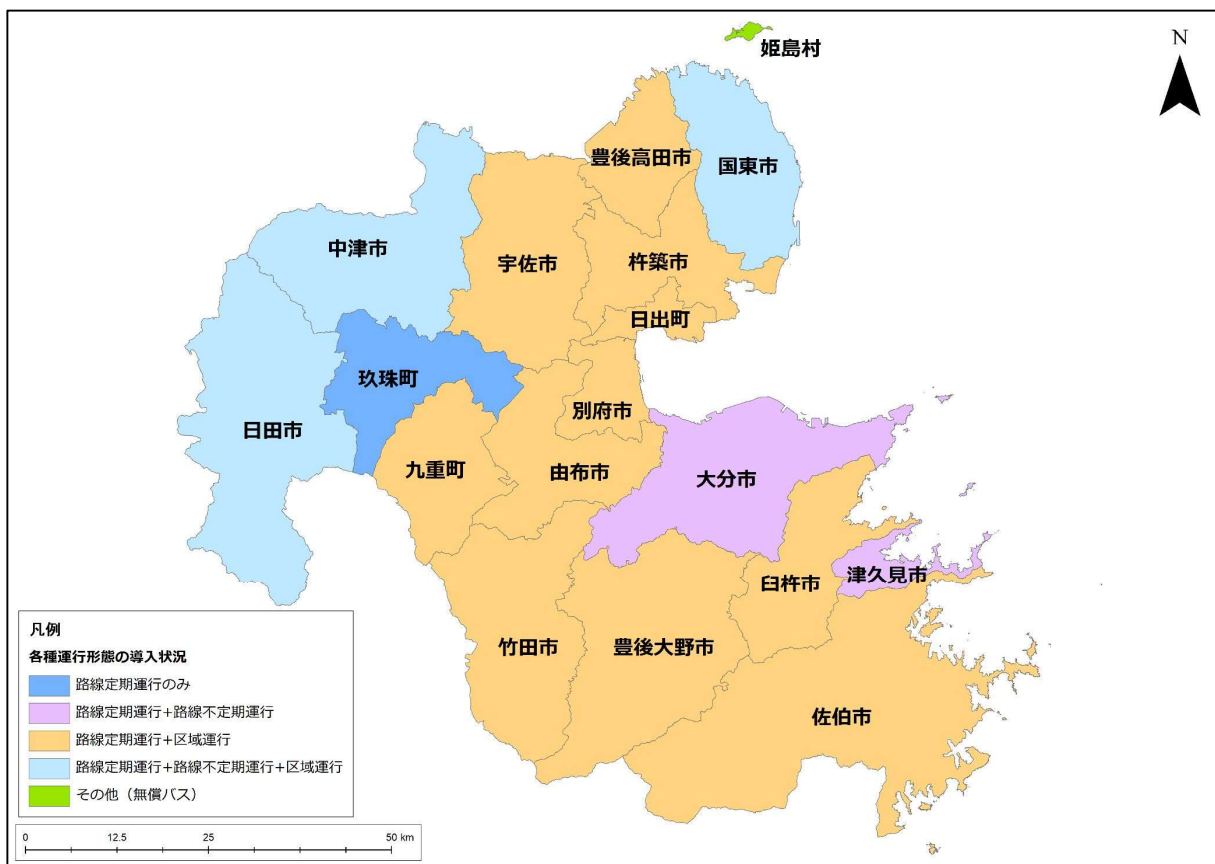


図 146 各種運行形態の導入状況

(2) 地域公共交通網形成計画の策定状況

大分県内では、17 市町において地域公共交通計画が策定されている。

表 21 県内で策定済みの地域公共交通計画

| 策定年度 | 月 | 計画名 |
|--------------|-------------|---------------|
| 2021（令和 3）年度 | 3 月 | 大分市地域公共交通計画 |
| | | 臼杵市地域公共交通計画 |
| | | 竹田市地域公共交通計画 |
| 2022（令和 4）年度 | 6 月 | 別府市地域公共交通計画 |
| | | 豊後大野市地域公共交通計画 |
| | 3 月 | 中津市地域公共交通計画 |
| | | 日田市地域公共交通計画 |
| 2023（令和 5）年度 | 10 月 | 佐伯市地域公共交通計画 |
| | | 国東市地域公共交通計画 |
| | 12 月 | 玖珠町地域公共交通計画 |
| | 1 月 | 豊後高田市地域公共交通計画 |
| | | 杵築市地域公共交通計画 |
| | | 宇佐市地域公共交通計画 |
| 3 月 | 由布市地域公共交通計画 | |
| | 九重町地域公共交通計画 | |
| 2024（令和 6）年度 | 6 月 | 津久見市地域公共交通計画 |
| | | 日出町地域公共交通計画 |

(3) 市町村における現状と課題（自治体アンケート調査）

市町村における公共交通の維持確保に関する技術的・人的・財政的な課題をはじめ、市町村を跨ぐ広域にわたる幹線公共交通ネットワークに関する市町村における維持確保の考え方と、改善に向けた協議検討体制のあり方等について、アンケートにより把握した。

① 組織体制・人員・予算

- 多くの市町村で公共交通以外の業務との兼務が一般的。
- 兼務も含めた公共交通担当者数（管理職以外）は5名以下が多く、市町村の人口規模と相関関係が強い。人員不足が慢性的課題である。
- 担当者の経験年数が短く、異動も多いため、専門性の継続的な蓄積が難しい。
- 公共交通に関する業務負担が大きく、特に新規事業や制度導入時に人手不足が顕著。
- 公共交通に関する予算額は市町村全体予算の0.1～0.8%程度であり、市町村の面積規模との相関がある。
- 物価高騰や運行経費増加で財政負担が拡大しているが、公共交通に関する予算額の増額は困難との声が多い。

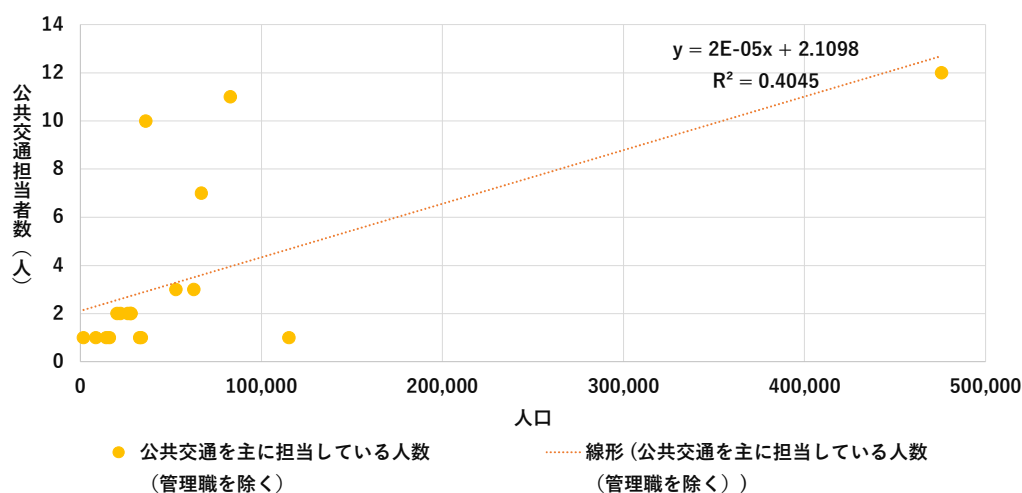


図 147 人口規模と公共交通担当者数

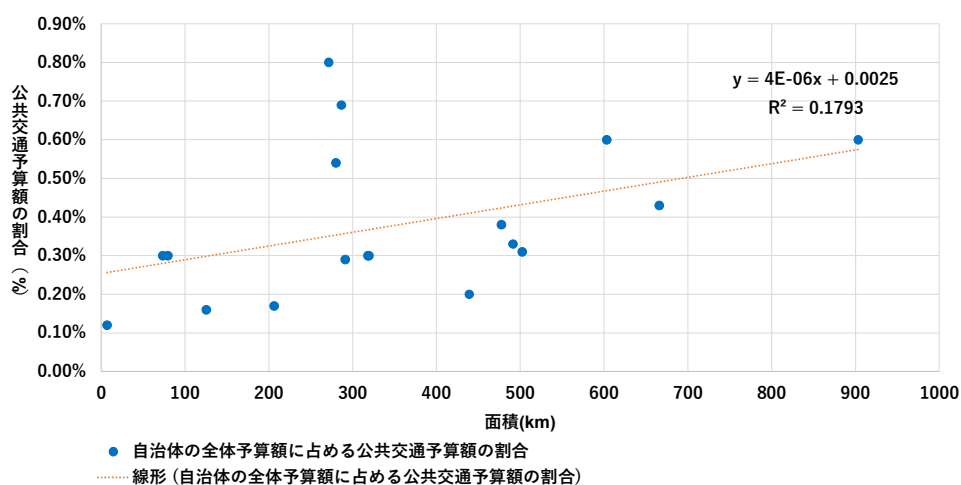


図 148 行政区域面積と公共交通予算額割合

② 協議会・会議体・情報収集

- 協議会・交通会議の開催回数は平均 4 回程度。多い市町村では 10 回以上開催しているが、市町村担当者の負担が大きい。
- 隣接市町村の会議への参加はなく、市町村間連携の必要性が指摘されている。
- 会議の議題は固定化・マンネリ化しやすく、実質的な議論や新規課題への対応が難しいとの声がある。
- 研修参加は県主催のものが多く、予算や日程調整の難しさから全国規模の研修参加は限定的である。
- 情報収集や制度解説に関して「何が分からないかが、分からない」「必要な情報が得られにくい」といった困りごとも多い。

③ コミュニティ交通・市町跨ぎ交通

- 市町を跨ぐコミュニティ交通のニーズは限定的で、既存の幹線交通との接続で対応する例が多い。
- 市町を跨ぐ運行は共同運行が一部で実施されており、財政負担の分担は距離按分で行われている。
- 運行の担い手の高齢化・不足が深刻。採用支援や一部自治体ではライドシェアによる副業ドライバーの活用も進むが、抜本的な解決策は見出せていない。
- 乗務員のみならず、事務を担う人材も不足している。
- 運行経費の増加（燃料費・人件費高騰）により、市町村負担が増大。補助金の上限や補助率低下も課題である。
- サービス水準・利便性向上への意欲は高いが、財源や人員の制約で実現が難しい。
- 利用者減少や高齢化、デジタル化への対応（スマホ予約等）も新たな課題。

④ 幹線交通（路線バス・鉄道等）

- 幹線交通は広域的な移動や生活基盤として市町から重要視されているが、利用者減少・赤字拡大・減便・廃止が進行している。
- 幹線交通の維持には国・県の補助制度活用が不可欠であり、市町村や事業者の努力だけでは限界がある。
- 幹線交通の検討体制は、県主導で関係市町・事業者が集まる場の設置が望まれている。
- サービス向上（増便・IC カード導入・多言語化等）への要望は多いが、費用や運行体制の課題が大きい。
- 幹線交通の維持・サービス向上には、関係市町村間の認識共有と連携強化が必要。

⑤ 新制度・新技術の活用

- 日本版ライドシェアや公共ライドシェアの導入は一部で進むが、利用実態把握や制度要件の複雑さが障壁となっている。
- AI オンデマンド交通や自動運転技術の実証実験も進むが、導入コストやランニングコスト、補助制度の継続性が課題である。
- データ収集・活用（乗降データ、ICカード情報等）は施策検討や路線最適化に不可欠だが、システム導入やデータ提供のハードルが高い。
- 高齢者のデジタル対応や、運転手のシステム習熟も課題。

⑥ 住民ニーズ・利用実態・今後の方向性

- 住民ニーズは多様化・個別化しており、特に高齢者・学生の移動手段確保が重要。
- マイカー利用が定着し、公共交通の必要性が埋もれやすい。真のニーズ把握が困難との指摘がある。
- 利用者の利便性向上や新たなサービス導入には、財源・人員・制度面での支援が不可欠。
- 地域住民・事業者・市町村の連携や、柔軟な運行体制の構築が今後のカギである。



大分県