

# 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

概要版



大分県

## 地域交通ビジョン策定の趣旨

人々が日常生活を営む上では、通勤・通学、通院、買い物など様々な場面で「移動」が必要となる。とりわけ、自家用車による移動が困難な人々にとって、地域公共交通は生活を支える重要な移動手段であり、誰もが必要な場所へ自由に移動し、社会参加できる環境を確保するために欠かすことのできない社会的セーフティネットである。また、鉄道やバスなどの地域公共交通は、脱炭素社会の実現や交通渋滞の緩和にも大きく寄与するとともに、観光客の移動を支える重要な役割も担っており、観光振興や地域経済の活性化にも貢献している。

一方で、本県の地域公共交通の維持・確保は危機的な状況にある。自家用車の普及や人口減少により利用者数は減少傾向にあり、不採算路線では減便や廃止が進んでいる。

加えて、地域公共交通を支える運転手不足も深刻な課題となっており、このことが減便や路線廃止に拍車をかけている。とりわけ、路線バス等が廃止された地域では、自力での移動が難しい人々が公共交通を利用できなくなる「交通空白」が生じている。

このような社会情勢を踏まえ、本県が目指すべき地域交通の姿と施策の方向性を広く示すとともに、その実現に向け、行政機関のみならず、県民・利用者・交通事業者等あらゆる関係者が協働し、地域交通に関する諸施策を総合的かつ計画的に推進することを目的として、「おおいた地域交通ビジョン2026」を策定する。

本ビジョンの着実な推進を通じて、県民の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、誰もが安心して暮らし続けることのできる地域社会の実現を目指していく。

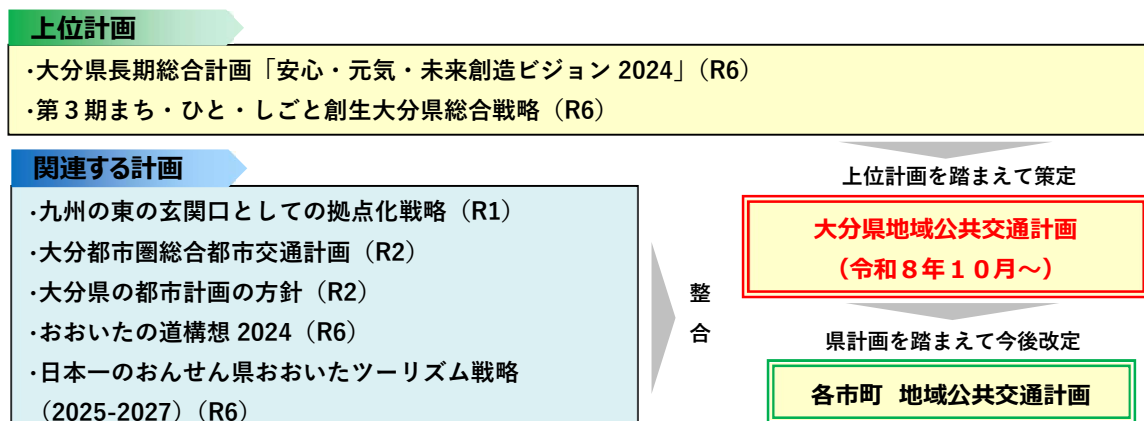
## 計画の対象区域と期間

本計画は、大分県全域を対象区域とする。

本計画の計画期間は、5年間（令和8年10月～令和13年9月）とする。

## 本計画の位置づけ

本計画は、「安心・元気・未来創造ビジョン2024」等の上位計画を踏まえ、県の関連計画との整合を図りながら、地域公共交通政策のマスタープランとして策定する。なお、本計画を踏まえ、今後各市町において地域公共交通計画の改定が進められる。



## 現状分析・課題整理

人流や路線バスの利用状況を分析するとともに、「利用者」「事業者」「自治体」の3つの目線から課題を整理した。

### 「利用者」目線の現状と課題

#### 現状と課題

- 「公共交通を使う」＝「自家用車からの転換」への障壁
  - ・ 運行便数が不十分、乗継ぎの手間が発生する等により、自家用車利用と比べて総移動時間が長い傾向にある
  - ・ 駅やバス停の待合環境の快適性・バリアフリー対応が不十分である
- 公共交通利用の際に不便を感じている
  - ・ ダイヤ・運賃・乗継ぎなどの運行情報が分散しており、スマートフォン等から一元的に確認できない
  - ・ バスの最終便の運行時間が早い、鉄道ダイヤと登下校時間のミスマッチ、鉄道・バスの接続連携不足など、利用したい時間帯に利用できない
- 免許返納後の受皿として地域公共交通が十分に機能していない
- 県民の過半数が、公共交通の利便性向上に対する行政負担を容認している

### 「事業者」目線の現状と課題

#### 現状と課題

- 公共交通の担い手確保が急務であるが、十分な採用数を確保できていない
- 「公共交通を支えるエッセンシャルワーカー」に対して好印象を抱く若年層が存在する一方で、勤務環境や資格・技能などが就職を検討する際のハードルになっていると見受けられる
- 運行経費への行政支援が十分とは言えない（市町村によって運行欠損補填の程度に差がある）
- 老朽車両の更新やEV化、UDタクシーへの切替、ICカード機器導入など、設備投資への余裕がない
- 慢性的な利用者の減少に対して、県民レベルでの運動や利用促進策が十分とは言えない

### 「自治体」目線の現状と課題

#### 現状と課題

- 運行管理や配車受付等を含むコミュニティ交通の担い手確保が急務
- 運行経費の増加（燃料費・人件費高騰）により財政負担が年々増大
- 簡易委託駅の管理・費用負担が大きい
- 少ない人員で交通政策を一手に担わなければならない状態が慢性化

## 目指すべき姿と施策の方向性

### マイカーに頼りすぎず、誰もが安心してスマートに移動できる大分県

自家用車が県民の主要な移動手段であり続けることを踏まえつつ、それだけに過度に依存することなく、高齢者、こども、障がい者、観光客など自家用車を利用しにくい人々が、必要な時に円滑に移動できるよう、多様な移動手段が確保された持続可能な地域交通体系の構築を目指す。

#### 基本方針1 住み慣れたまちの「交通空白」解消へ

交通事業者や各市町村がこれまで提供してきた地域交通サービス（鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ交通、離島航路等）の水準を今後も維持するとともに、地域特性や移動実態に合わせた最適化、地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等により交通空白の解消を図るほか、限りある財源をメリハリのある配分とすることで、県民の生活に必要な移動を確保する。さらに「選ばれる地域交通」を目指し、利便性向上・快適化に向けた設備投資を促進する。

- (施策1) 鉄道・バス・タクシー・離島航路の路線維持・存続
- (施策2) 移動実態や潜在的ニーズに即した公共交通ネットワークの見直し
- (施策3) 公共交通の利便性向上・快適化に向けた設備投資の促進

#### 基本方針2 未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ

交通事業者の生産性や利用者の利便性の向上により公共交通の持続可能性を高めていくため、地域交通分野のDX化を促進する。また、地域交通のGXの進展は低炭素社会の実現に向け果たす役割が大きいと見られ、積極的に取り組む。

- (施策4) DX化の促進による交通システムの改善
- (施策5) 先進技術による新たな移動サービスの導入
- (施策6) 地球環境にやさしい交通手段の選択

#### 基本方針3 カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ

地域交通を支える担い手がいきいきと働くことのできる環境を整え、地域交通及び業界の持つ魅力を向上させるとともに、事業者と自治体が連携し積極的に情報発信を行うことで、地域交通を利用する機運を醸成する。

- (施策7) 乗務員の確保・定着と就労環境の改善
- (施策8) 事業者間・自治体間で連携・協調した人材育成
- (施策9) 公共交通の利用に向けた業界全体の魅力発信及び県民を挙げての意識啓発

## 各施策における事業内容

基本方針1：住み慣れたまちの「交通空白」解消へ						
施策1	鉄道・バス・タクシー・離島航路の路線維持・存続					
事業内容	<p><b>【事業1】自治体による運行（運航）支援継続</b></p> <p>公共交通の既存路線の維持・存続に向け、まずは既存の運行支援を継続する。</p>					
施策2	移動実態や潜在的ニーズに即した公共交通ネットワークの見直し					
事業内容	<p><b>【事業2】自治体による支援制度の見直し検討</b></p> <p>地域間交通は県、地域内交通は市町村が主体となり、以下①～⑤を段階的に進める。</p> <p>①人口分布、バス運行経路などを集約・把握した「地域公共交通カルテ」(仮称)を作成する。</p> <p>②方面ごとに、各路線・系統の役割の明確化と利用状況の可視化を行い、輸送資源の状況を踏まえた適切な運行形態・運行水準を検討する。</p> <p>③交通事業者の輸送資源が不足する地域においては、教育施設、医療・福祉施設等と連携し、地域の輸送資源のフル活用策を検討する。</p> <p>④車両・運転手等の輸送資源を確保するために必要な公的支援について、既存の補助制度の見直しも含め検討する。</p> <p>⑤路線定期運行を行っている路線のうち、時間帯や運行区間によって利用が極端に少ない地域や路線定期運行が非効率な地域においては、積極的に区域運行化を検討する。</p> <p><b>【事業3】交通モード間の連携協定の進展・拡大</b></p> <p>スムーズな乗り換えの実現を目指し、複数自治体、複数モードに跨る場合の運行ダイヤや運賃等の利便性・効率性向上につながる取組について、関係者間の検討・協議、連携協定に係る支援を行う。</p>					
実施主体	大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
	◎		◎	◎		
施策3	公共交通の利便性向上・快適化に向けた設備投資の促進					
事業内容	<p><b>【事業4】交通施設・設備の計画的な更新・整備</b></p> <p>事業2で行う最適化の検討を踏まえ、行政と交通事業者との間で、将来の設備投資の見通しを共有する。その見通しに基づき、国の交付金や県の補助金等を活用し、公共施設を活用した交通結節点や営業所等の更新整備、低燃費車両等の導入を推進する。</p> <p><b>【事業5】キャッシュレス決済への対応</b></p> <p>ICカードやクレジットカードタッチ、二次元コード決済等の設備の更新、新規導入、機能向上による利便性向上を促進する。また、ICカード未対応のJR駅では、九州MaaS等において、お得なデジタル通学定期券の企画販売を検討する。</p> <p><b>【事業6】わかりやすい案内表示の整備・更新</b></p> <p>誰もが安心して公共交通を利用するため、路線・駅・バス停等の番号の付与、それらと連動した路線図・時刻表・車両の行先表示や車内案内の整備、更新を促進する。</p> <p><b>【事業7】ユニバーサルデザイン化の促進</b></p> <p>ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーなどの車両導入や、待合拠点、バス停等のユニバーサルデザイン化を促進する。</p>					
実施主体	大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
	◎	○	○	◎	○	

基本方針 2：未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ						
施策 4	DX 化の促進による交通システムの改善					
事業内容	<p><b>【事業 8】九州 MaaS との連携によるデジタル乗車券等の活用</b></p> <p>「九州 MaaS」において、移動先での目的と公共交通利用のメリットを結びつけることで、公共交通移動を推進する。異なる交通モードを統合したデジタル乗車券等を活用し、手軽に予約・決済できる仕組みを構築する。</p> <p><b>【事業 5（再掲）】キャッシュレス決済への対応</b></p> <p><b>【事業 6（再掲）】わかりやすい案内表示の整備・更新</b></p> <p><b>【事業 9】データ収集・活用・各種報告等のデジタル化</b></p> <p>各システムにより収集した輸送実績等に関するデータを、市町の交通会議等での分析資料として活用する。また、各種補助申請・実績報告の簡略化につながるシステムを整備、各種申請のオンライン化等について、国と協働して検討を行う。併せて、タクシーの配車システム等の導入によるバックオフィス業務の効率化を促進する。</p> <p><b>【事業 10】オープンデータの適切な管理</b></p> <p>前計画に基づき全県的に構築した GTFS-JP データを、ダイヤ改正に合わせて適切に更新し、オープンデータとして公開する。データが未整備のコミュニティ交通のうち、オープンデータ化が必要な路線については、県が中心となってデータ構築を進める。</p>					
実施主体	大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
	◎	○	◎	◎		
施策 5	先進技術による新たな移動サービスの導入					
事業内容	<p><b>【事業 11】AI オンデマンドシステムの活用</b></p> <p>事業 2 において区域運行化が利便性と効率性の向上につながると判断された地域では、利用者の属性、時刻表、ルート等にとらわれない予約・配車・決済・運行管理システムの導入を進める。特に、AI オンデマンドシステムについては、先進事例を幅広く収集、活用メリット等を示し、市町村が容易に路線定期運行と区域運行を比較検討できるようにする。また、AI オンデマンドシステムの維持に必要な費用の補助制度を検討する。</p> <p><b>【事業 12】自動運転（レベル 4）の社会実装に向けた検討</b></p> <p>自動運転技術による公共交通の利便性の向上と持続可能性の確保を目的として、自動運転バスなどの自動運転レベル 4 の社会実装を目指し、段階的に検討を進める。</p>					
実施主体	大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
	◎	○	◎	◎		
施策 6	地球環境にやさしい交通手段の選択					
事業内容	<p><b>【事業 13】低燃費車両・EV 車両等の導入促進</b></p> <p>事業 4 で策定した投資計画に基づき、国の交付金等も活用し、低燃費車両・EV 車両等の導入を推進する。補助対象外の路線においては、独自の補助制度の構築等を検討する。</p> <p><b>【事業 14】環境にやさしい公共交通の利用促進</b></p> <p>鉄道をはじめとする公共交通は、大量輸送を行うことで環境にやさしい交通手段となりえるため、環境関連施策と連携しながら日常の移動における公共交通利用を促進する。</p>					
実施主体	大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
	◎	○	◎	◎		

基本方針 3：カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ						
施策 7	乗務員の確保・定着と就労環境の改善					
事業内容	<p><b>【事業 1 5】 交通事業者が行う人材確保への支援</b>  地域公共交通の担い手を確保するため、大型二種等自動車免許取得、運転体験会の開催等の人材確保活動に対し支援を行う。</p> <p>運転士の減少が進む中、令和 7 年度時点の乗合バス運転士数 489 人及びタクシー運転手数 1,665 人を、令和 12 年度においても維持することを目標とする。</p> <p><b>【事業 1 6】 乗務員や整備士等の待遇改善への支援</b>  公共交通に従事する乗務員や整備士等の人材の確保・定着のため、待遇改善に向け公共交通への公的支援の強化を図る。交通事業者が実施する休憩室やトイレ改修等の職場環境改善への支援に加え、賃上げに積極的に取り組む事業者に対して補助上限額を引き上げる制度を設けるなど、処遇改善を後押しする。</p>					
実施主体	大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
	◎	○	◎	◎	◎	
施策 8	事業者間・自治体間で連携・協調した人材育成					
事業内容	<p><b>【事業 1 7】 行政の地域公共交通施策や業務の包括的サポート体制の構築</b>  県・国（運輸支局）・学識者の 3 者により、市町村担当者の地域交通関連業務を包括的にサポートする体制を構築し、地域交通ネットワークの再構築に向けた計画策定、予算や補助制度、新技術の導入など、各段階で実務的な支援・助言を行う。</p> <p><b>【事業 1 8】 行政と交通事業者の人材育成・連携ネットワークの構築</b>  行政と交通事業者が相互に業務内容を理解し、各施策を円滑かつ効果的に実施できるよう、行政と事業者の人材育成・連携ネットワークを構築する。</p>					
実施主体	大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
	◎	○	◎	◎		
施策 9	公共交通の利用に向けた業界全体の魅力発信及び県民を挙げての意識啓発					
事業内容	<p><b>【事業 1 9】 行政公式 SNS や広報紙等における定期的かつ幅広い発信による利用促進と意識啓発</b>  地域交通を利用するメリット、利用方法や運賃体系、地域交通の利用につながるイベント情報等を、SNS 等により積極的に発信する。</p> <p><b>【事業 2 0】 一般県民向けの業界 PR イベント、利用促進につながるイベント等の実施及び開催支援</b>  地域交通の良さを知り、利用のきっかけとなるイベント等を実施するとともに、開催の支援を行う。青年期に地域公共交通に触れる機会を持つことが将来の利用促進や担い手確保につながるため、学校での出前講座など若年層を対象とした取組も促進する。また県内で活躍する女性乗務員の PR 等により、幅広い対象に向けた業界 PR を行う。</p>					
実施主体	大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
	◎	○	◎	◎	◎	○

◎：特に積極的に実施する主体 ○：実施主体

## 成果指標（KPI）・目標値

本計画の目標の達成に向け、以下の成果指標を設定し、計画期間における施策・事業の進捗や達成状況を毎年評価する。

基本方針1 住み慣れたまちの「交通空白」解消へ			
【評価指標】	現状値	中間値	目標値
地域交通の維持の状況を評価	令和7年度	令和10年度末	令和12年度末
「交通空白」地区数			
「交通空白」地区数	33地区	13地区	0地区
路線バスの平均乗車密度			
乗合バス事業者が運行する路線（高速バス除く）の平均乗車密度	7.4人 (R6)	9.0人	10.0以上
県民一人当たりの公的輸送資源（陸上交通のみ）に係る財政負担額			
人口1人当たり公的輸送資源（陸上交通のみ）に係る財政負担額	1,298円/人 (R6)	1,685円/人 以内	1,943円/人 以内
基本方針2 未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ			
【評価指標】	現状値	中間値	目標値
地域交通の利便性の向上を評価 地域交通のGXの進展を評価	令和7年度	令和10年度末	令和12年度末
キャッシュレス決済（バス・タクシー）の普及割合			
キャッシュレス決済対応事業者数（路線バス）	5社	8社	10社
キャッシュレス決済対応車両の割合（タクシー）	89.3%	95.7%	100%
温室効果ガス排出量（運輸部門）			
温室効果ガス排出量（運輸部門）	2,168千t-CO2 (R5)	1,977千t-CO2 (R8)	1,866千t-CO2 (R10)
基本方針3 カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ			
【評価指標】	現状値	中間値	目標値
地域交通従事者の充足を評価 地域交通の積極的利用を評価	令和7年度	令和10年度末	令和12年度末
乗合バス運転士及びタクシー運転士の必要数の充足			
乗合バス運転士数	588人	588人	588人
タクシー運転手数	1,653人	1,653人	1,653人
県民一人当たりの乗合バス・コミュニティ交通の年間利用回数			
人口1人当たり年間利用回数（乗合バス+コミュニティ交通）	14.25回	15.79回	16.82回

## 活動指標・目標値

本計画の目標の達成に向け、以下の活動指標を設定し、計画期間における施策・事業の進捗や達成状況をモニタリングする。

事業	活動指標			
	設定根拠及び取得把握方法	現状値	中間値	目標値
<b>基本方針 1：住み慣れたまちの「交通空白」解消へ</b>				
自治体による支援制度の見直し検討	6 圏域を計画期間に全て見直し	—	R10 年度までに 6 圏域で見直し完了	
<b>基本方針 2：未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ</b>				
データ収集・活用・各種報告等のデジタル化	5 年間で全市町において完了 ※「公共交通に係る検討において、移動に関するビッグデータや GTFS-JP データを活用」した場合に実施済と判断	0	9	17
<b>基本方針 3：カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ</b>				
交通事業者が行う人材確保への支援	ドライバー確保に向けた人材確保活動の行政支援件数 ※就労環境改善や協会、交通事業者が実施する運転体験会、事業者が参加するドライバー就職イベント等への支援	129 件	現状値以上を維持	現状値以上を維持
一般県民向けの業界 PR イベント、利用促進につながるイベント等の実施及び開催支援	一般県民向けの業界 PR イベントの開催支援数	1 回 / 年	1 回 / 年	1 回 / 年

## 計画の達成状況の評価

### 具体的な PDCA スケジュール

地域公共交通計画の実行力を担保するためには、毎年度、計画的に事業を進めることが重要である。

そのために、年に最低 2 回、地域公共交通活性化協議会を開催し、継続的に取組を実施していく (Do) と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し (Check)、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し (Action)、新たな取組の計画を立案する (Plan) という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。なお、毎年度評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組む。

このサイクルを計画終了年度である令和 13 年度まで継続的に実施することで、取組状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。



大分県