

大分県南部圏地域公共交通計画

令和3年9月

大分県

佐伯市 津久見市

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	大分県南部圏の現状	3
1	大分県南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	9
1-3	住民の移動実態	16
1-4	高校生の移動実態	23
1-5	公共交通に対するニーズ	25
2	社会的な情勢	30
2-1	公共交通の担い手の不足	30
2-2	感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少	31
2-3	高齢者の運転と事故	32
3	県の上位・関連計画	35
3-1	まちづくり政策	35
3-2	観光政策	36
3-3	教育政策	38
4	公共交通ネットワーク	39
4-1	各市町における公共交通政策	39
4-2	南部圏の公共交通ネットワークの状況	51
4-3	南部圏の公共交通事業環境の状況	52
5	移動に関する地域の現状	57
5-1	山間部を中心とした人口減少・高齢化	57
5-2	移動ニーズの縮小化	58
5-3	低密な居住地の広範囲への分布	59
5-4	通学需要の縮小と学校の統廃合	60
5-5	観光需要の動向	62
6	南部圏における公共交通の現状	63
6-1	利用の低迷するバス路線・便の存在	63
6-2	長大路線による運行効率の低下	64
6-3	居住地区ごとに異なる運賃負担額	65
6-4	バスと航路の接続不良	66
6-5	離島航路の厳しい運営状況	67
6-6	多様な公共交通サービスの混在	68
6-7	深刻な運転手不足	69
第2編	大分県南部圏地域公共交通計画	70
1	はじめに	70
1-1	計画策定の背景と目的	70
1-2	本計画の位置づけ	71
2	計画の対象区域	72

3	計画期間	72
4	南部圏の地域公共交通に求められる課題	73
4-1	「利便性」に関する課題.....	74
4-2	「効率性」に関する課題.....	78
4-3	「持続可能性」に関する課題.....	83
5	計画の基本的な方針、目標	88
5-1	基本的な方針と目標.....	88
5-2	地域の現状・問題点と計画の目標の関係.....	89
5-3	地域公共交通確保維持事業費補助金交付要綱に基づく記載事項について.....	91
5-4	計画の目標.....	93
6	実施事業	97
6-1	目標①：広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上.....	98
6-2	目標②：変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化.....	99
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.....	101
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
	南部圏で目指す指標.....	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
	南部圏で目指す指標.....	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
	南部圏で目指す指標.....	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「大分県南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

本計画では大分県南部圏（佐伯市、津久見市）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、対象地域の南部圏においては、国庫補助対象地域間幹線バス路線は 3 系統運行している。（伯大線、青山経由蒲江線、畑野浦経由蒲江線）

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

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

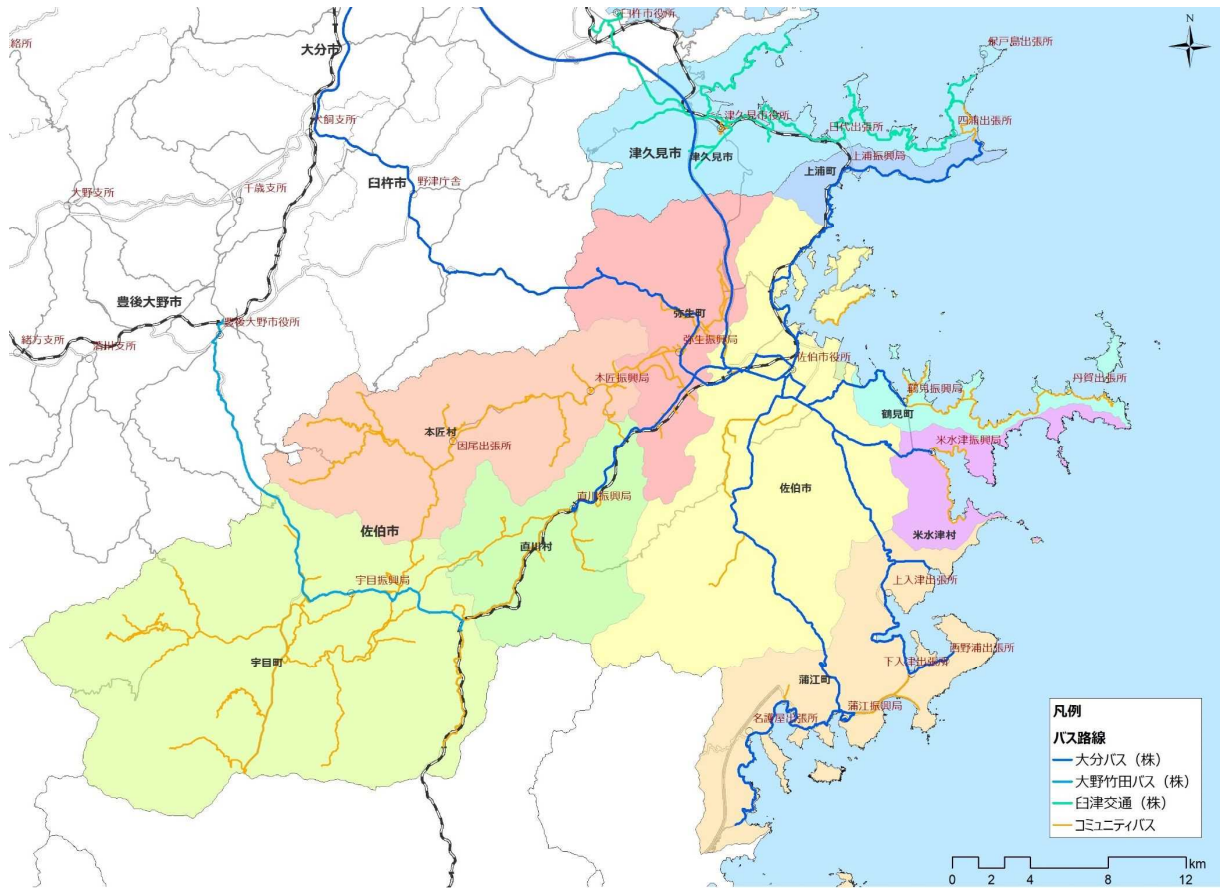


図 1 本計画の対象地域

1 大分県南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

南部圏 2 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、2040 年には現在よりも人口は 2～4 割程度減少し、高齢化率は 45% に達するものと推計されている。

70 歳前後の人口をピークにつば型の人口ピラミッドを形成しており、2 市とも 30～34 歳未満の人口が少ない傾向にある。

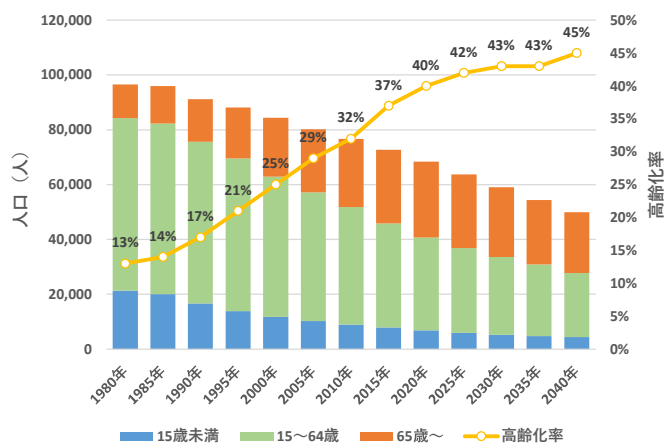


図 2 佐伯市の人口・高齢化率推移

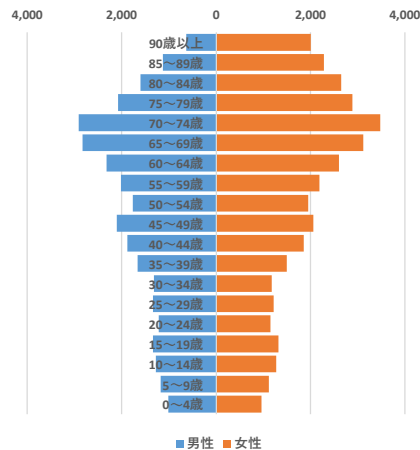


図 3 佐伯市の人口ピラミッド

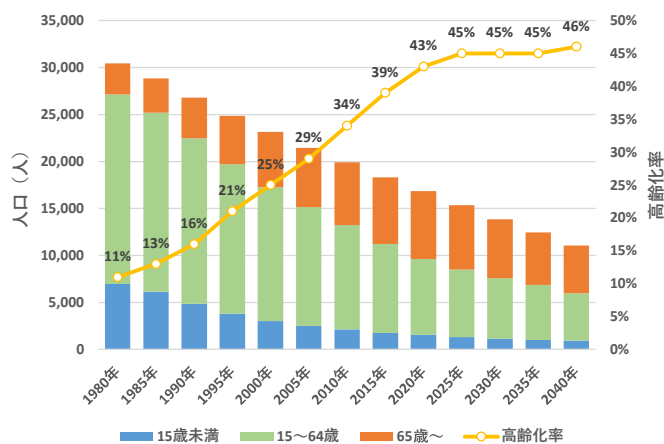


図 4 津久見市の人口・高齢化率推移

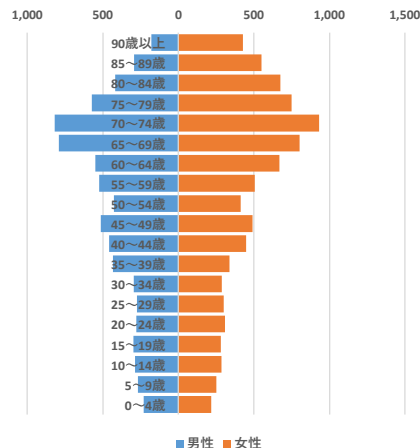


図 5 津久見市の人口ピラミッド

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

佐伯市中心部に人口が集積しているほか、津久見市役所周辺や佐伯市の各振興局周辺等にも人口が集積する地区が点在している。

また、幹線道路から離れた山間部では、低密度に人口が分布しており、中心部に比べ郊外部は居住地が薄く広く分布しており、広大な面積を有する佐伯市では西側で特徴が顕著に表れている。

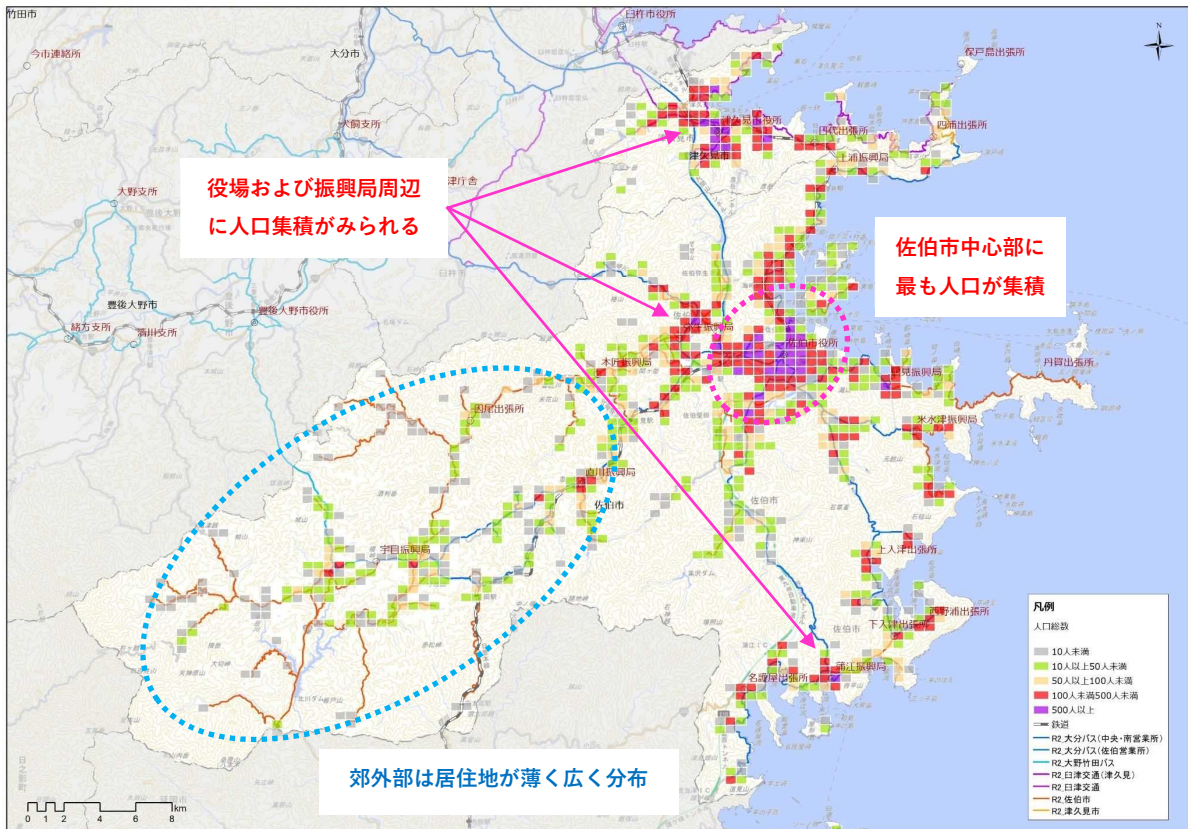


図 6 南部圏の人口分布

資料：平成 27 年国勢調査

(3) 人口増減

佐伯市、津久見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。

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

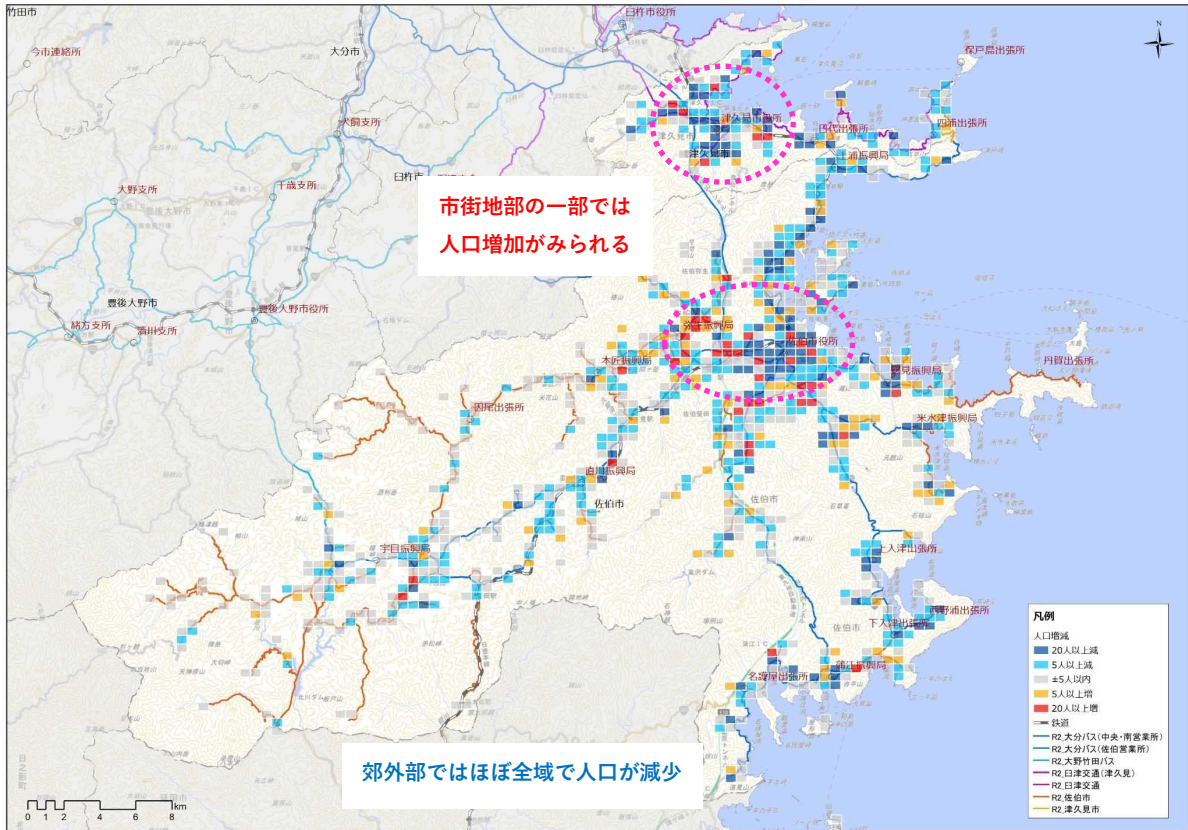


図 7 南部圏の人口増減

資料：平成 27 年国勢調査

(4) 高齢化の状況

人口集積の見られる市中心部はやや高齢化率が低い傾向にある。

郊外部・山間部では高齢化率が50%以上となる地区が広く分布している。特に、佐伯市の宇目地区や津久見市の四浦地区で高齢化率が高い。

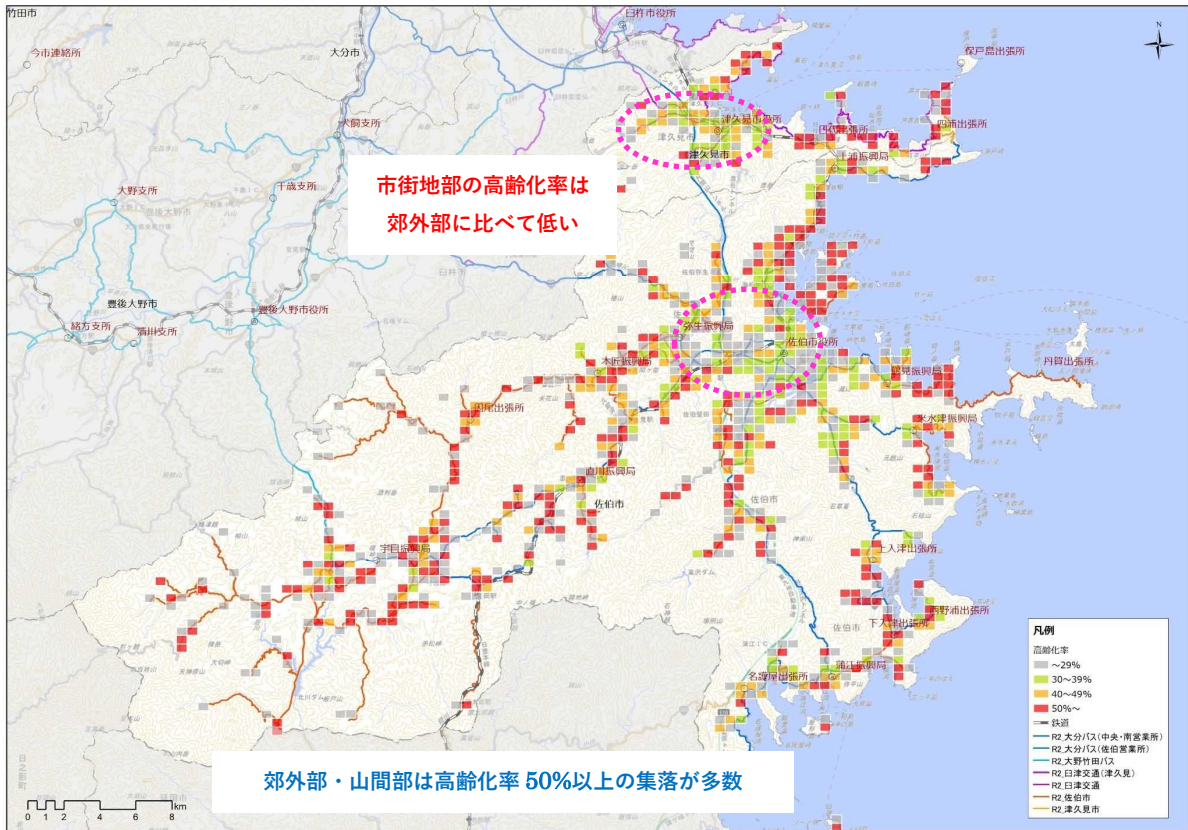


図 8 南部圏の高齢化率分布

資料：平成 27 年国勢調査

(5) 人口の転入・転出

2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歳以上の人口転出もみられる。

佐伯市は、40歳～54歳の人口転出が人口転入に比べ多い。

津久見市は、0～4歳は人口転入がわずかに多いが、その他の年齢においては、人口転出のほうが多いため、佐伯市に比べ、人口減少が顕著である。

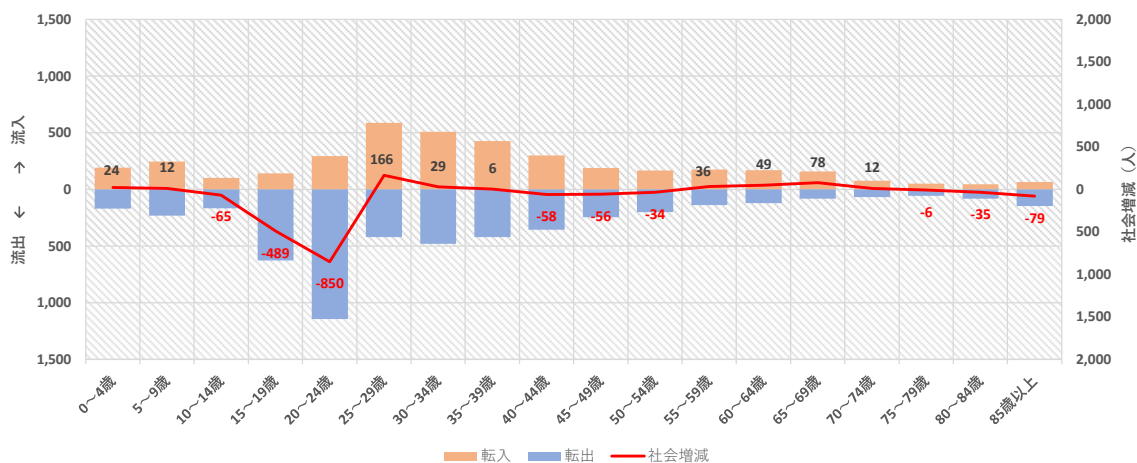


図 9 佐伯市における人口の社会増減

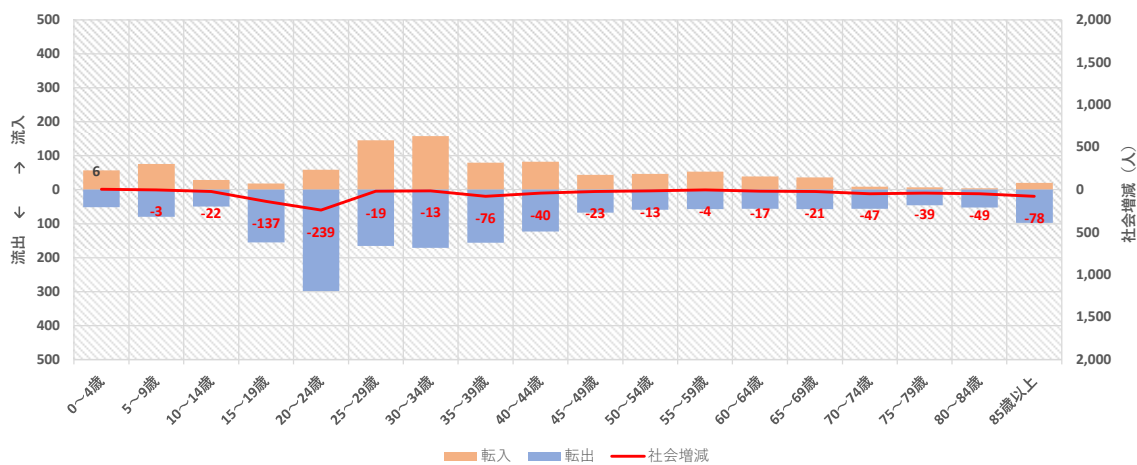


図 10 津久見市における人口の社会増減

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、南部圏の隣接市町間の流動に加え、圏域外である大分市との往来も多い。

通学者は、圏域内では津久見市から佐伯市への流動も一定数存在するが、2市から大分市への流動や津久見市と臼杵市の流動が多く、圏域をまたぐ移動が多くみられる。また、佐伯市から延岡市への県をまたぐ移動も少数だが存在する。

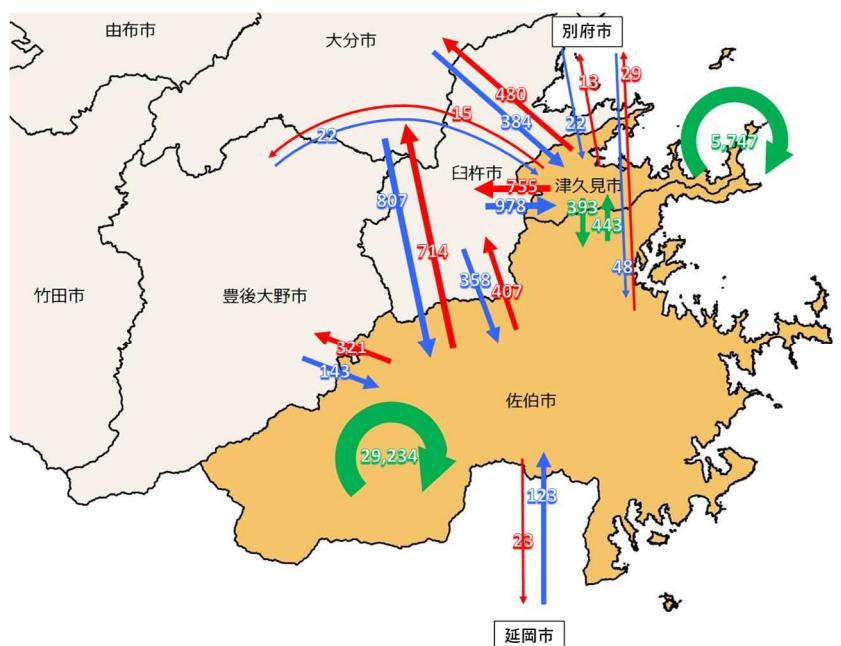


図 11 就業者の流動

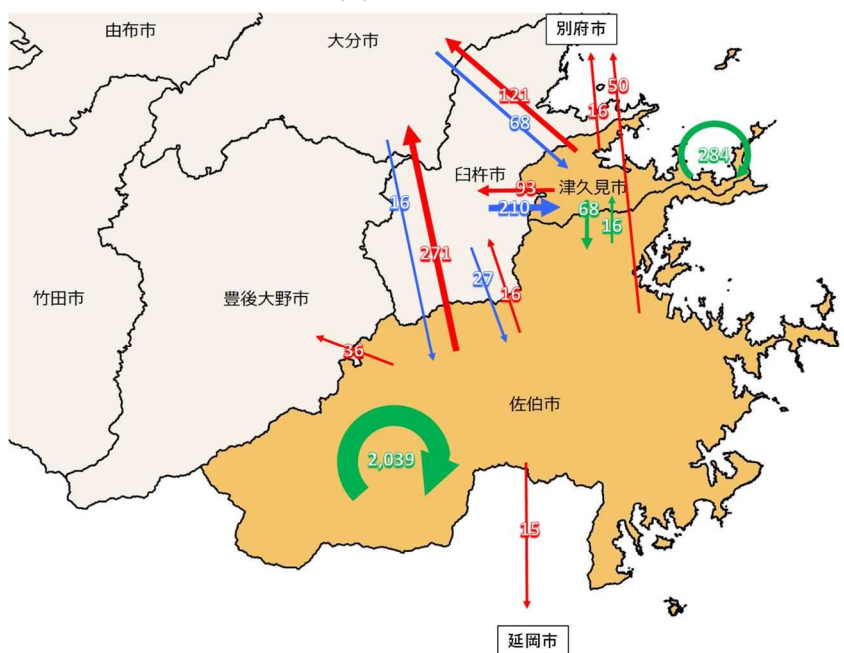


図 12 通学者（15歳以上）の流動

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

南部圏の多くの地区において、高齢者の家族構成は「一人暮らし」「夫婦二人」の割合が多く、6割を超えている。また、「親と子ども」の2世代世帯は2割程度であり、3世代世帯は1割程度と低い。

年齢が高いほど「一人暮らし」の割合が高くなり、80歳以上では5人に2人程度は高齢独居世帯となっている。

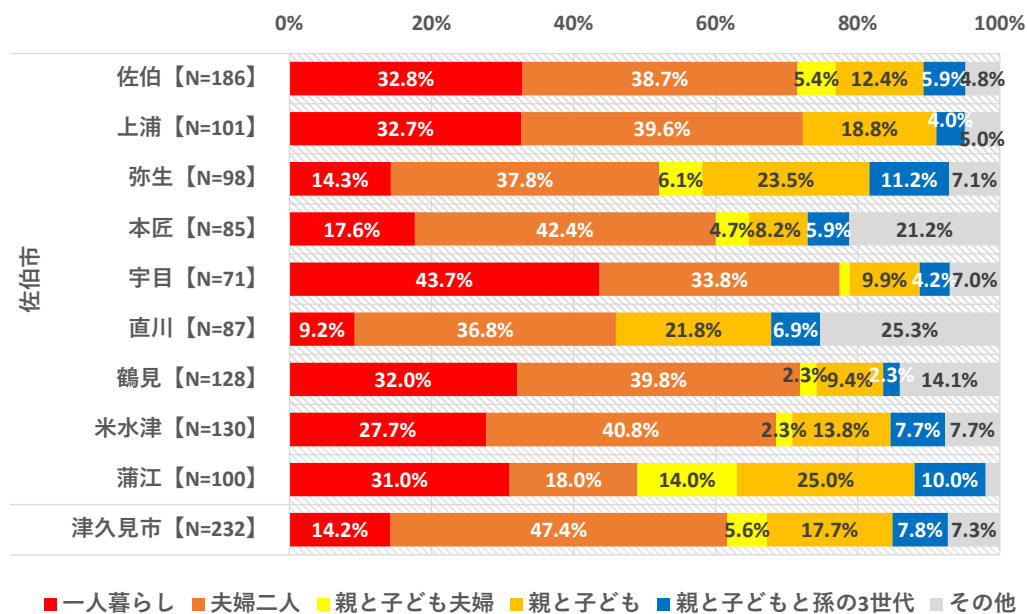


図 13 居住地別の家族構成

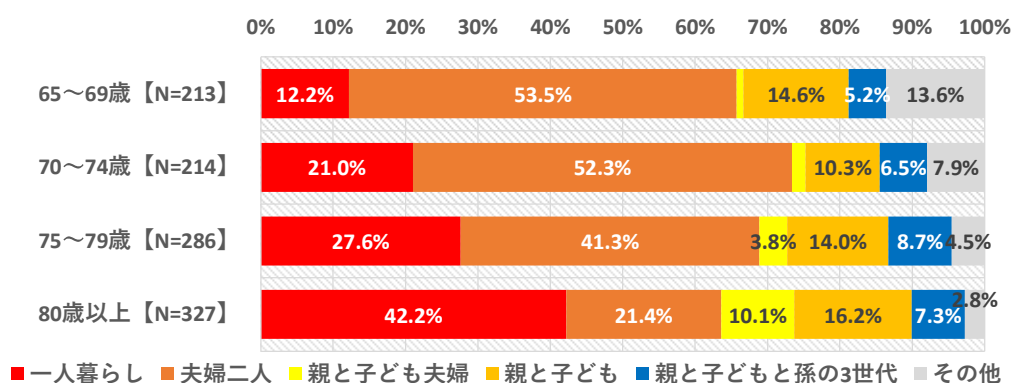


図 14 年齢別の家族構成

資料：南部圏住民アンケート

(2) 自動車運転免許の保有状況

高齢者の運転免許保有率は地域ごとに差が生じているが、半数の地区で 50%以上と高い運転免許保有率を示す。また、佐伯市では、弥生や本匠といった佐伯付近の地区や佐伯地区から離れた地区である直川地区で高い運転免許保有率を示している。

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、加齢による変化はみられない。

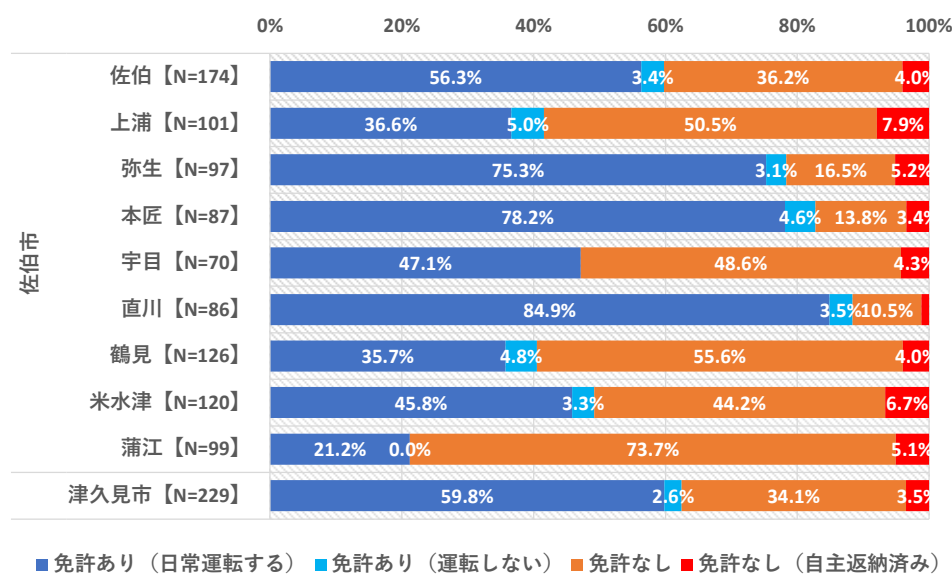


図 15 居住地別の運転保有状況

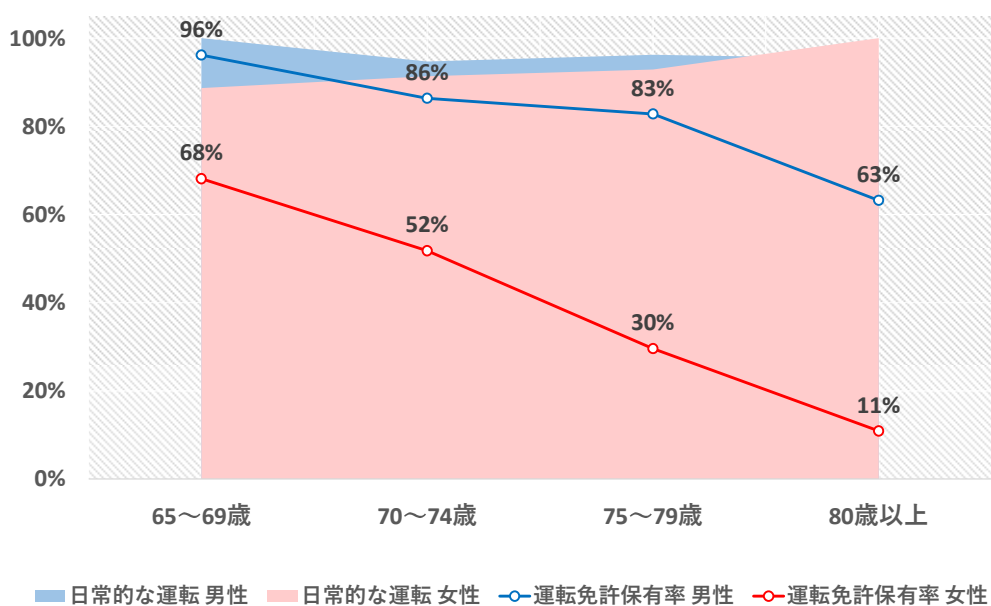


図 16 性年齢別の運転免許保有率・日常的な運転の有無

資料：南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80%存在したにもかかわらず、80歳以上には男性で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、夫婦二人・親と子ども世帯が多く、一人暮らしに比べて約20%の差がある。

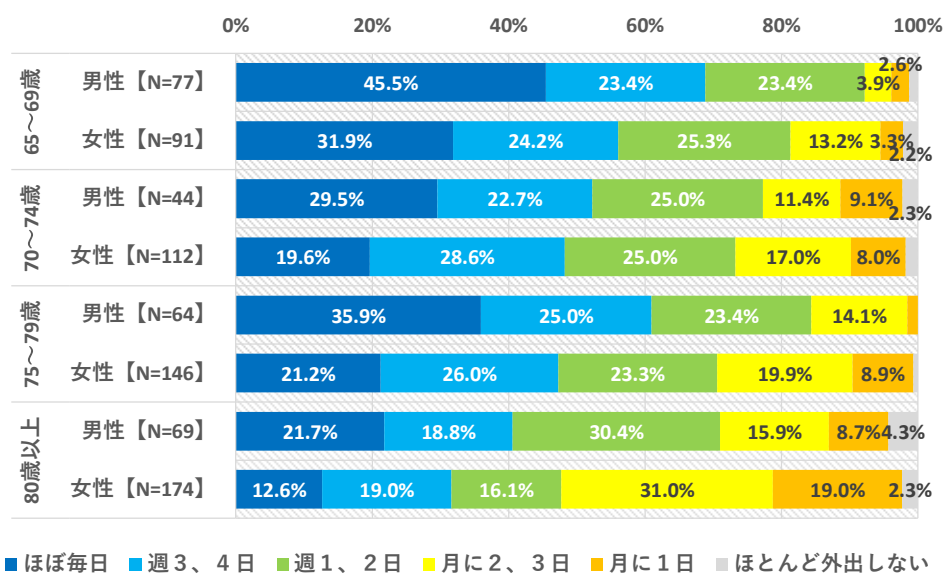


図 17 性年齢別の外出頻度

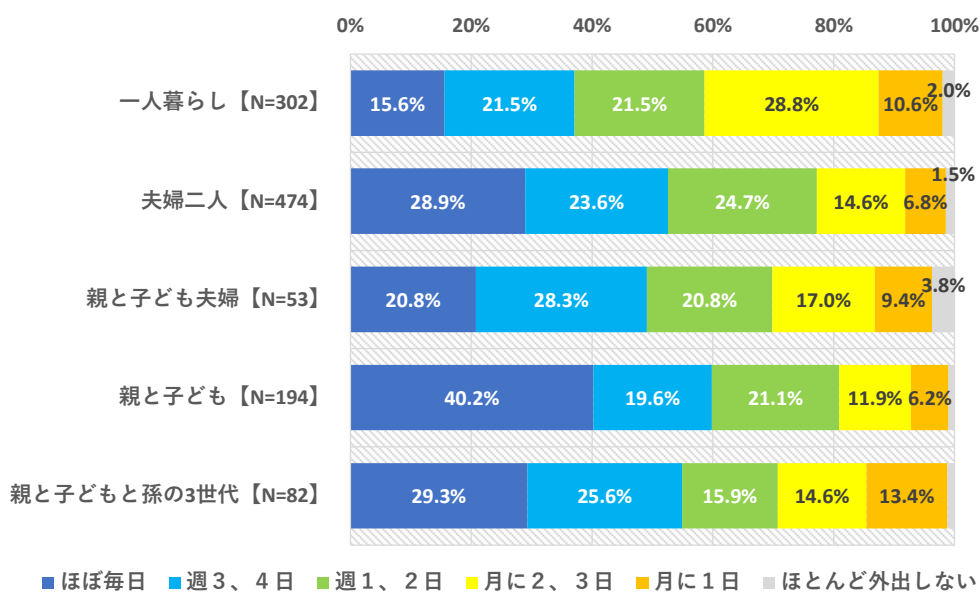


図 18 家族構成別の外出頻度

資料：南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」、「郵便・金融機関」を目的とした外出は加齢とともに減少傾向を示しており、「買い物」「通院」といった生活する上で必要不可欠な目的を理由とした外出は増加もしくは同様の傾向を示す。

加齢とともに公共交通の利用頻度は増加する傾向にあり、80歳以上の40%以上が、月に2、3回（隔週1回）程度、公共交通を利用している。

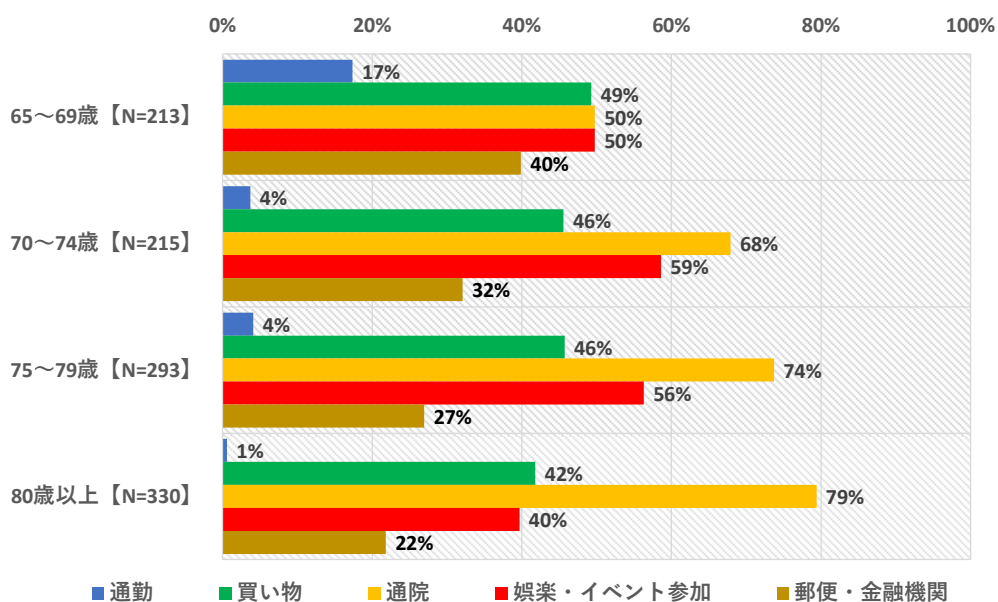


図 19 年齢別の外出目的

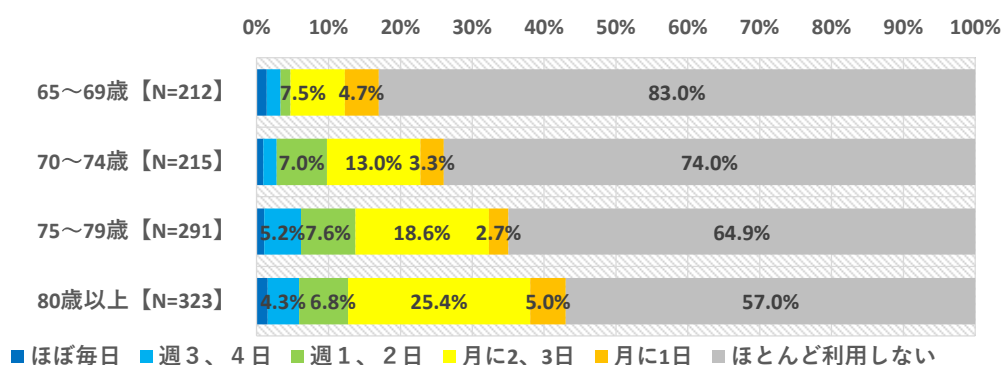


図 20 年齢別の公共交通利用頻度

資料：南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）」の利用は増加する傾向にある。一方で「自家用車（自分で運転）」は減少する傾向にある。

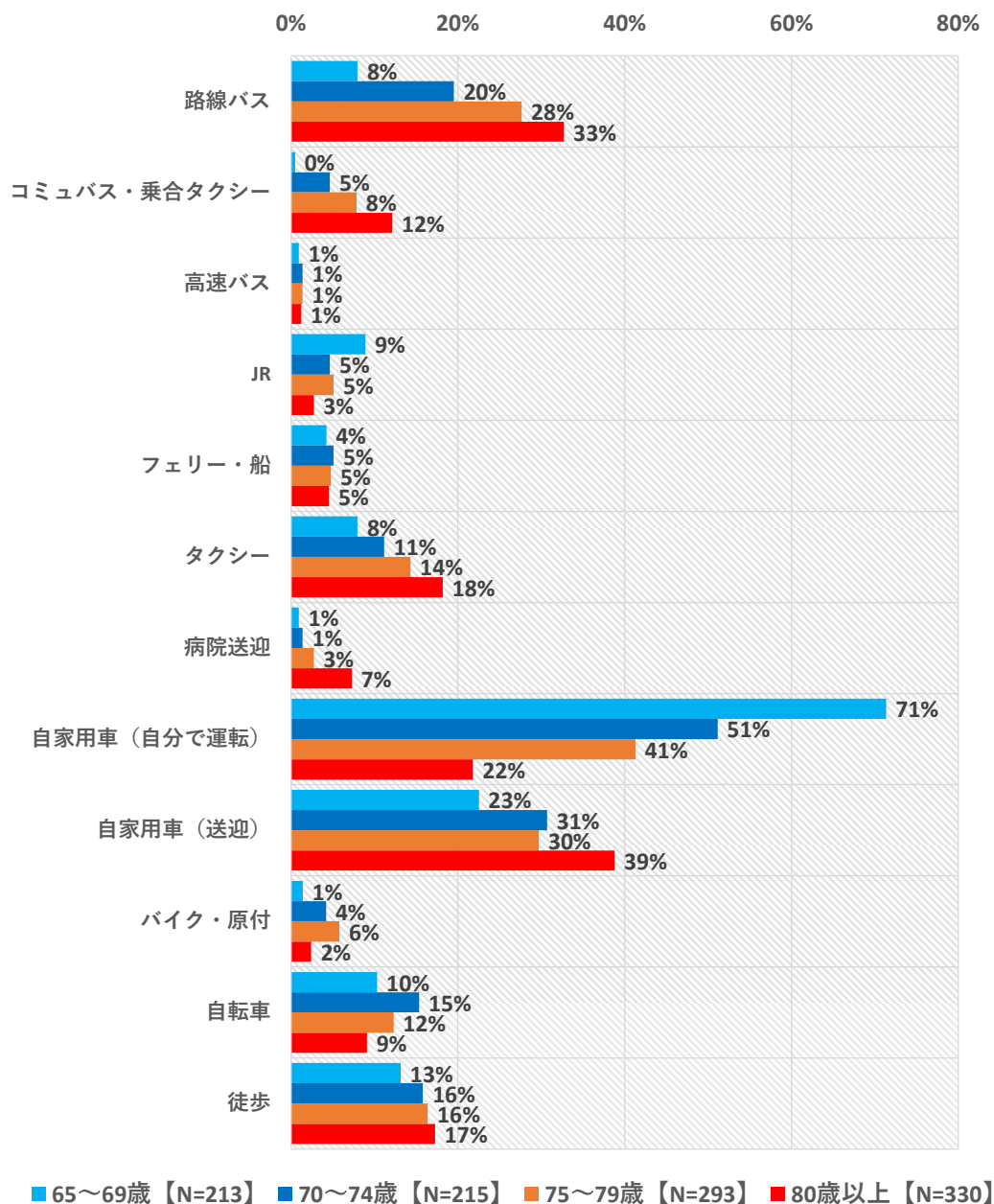


図 21 年齢別の移動手段

資料：南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はほとんどみられない。

帰宅時刻の全体的な傾向として、ピークは11~13時と15~17時の2回に分かれており、外出目的や目的地に応じて帰宅時刻が大きく異なることが想定される。上浦地区、蒲江地区、津久見市住民は12時に帰宅する人の割合が多いため、外出時間が短くなる傾向を示す。

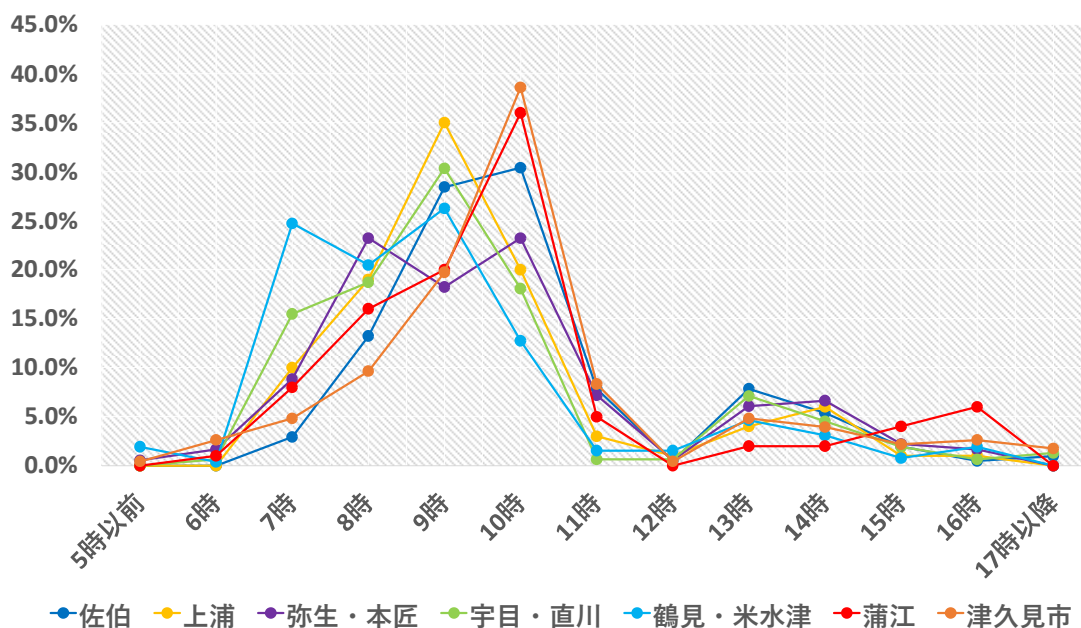


図 22 地区（市町）別の外出時刻

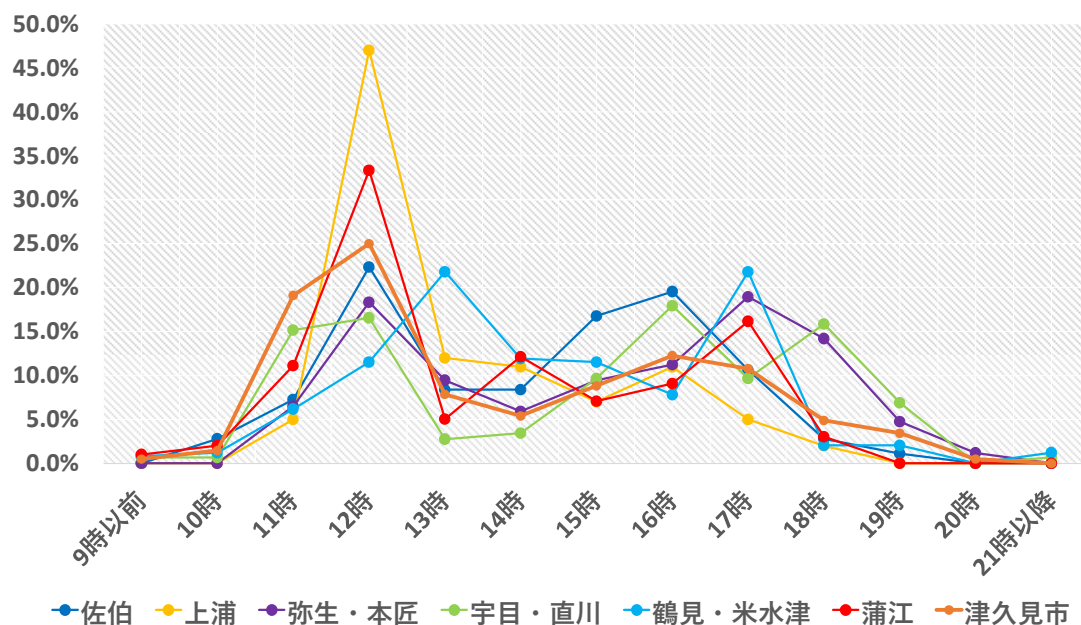


図 23 地区（市町）別の帰宅時刻

資料：南部圏住民アンケート

(7) 外出目的地

佐伯市では、中心部である佐伯地区から離れた場所に位置する宇目地区や蒲江地区に居住する高齢者は居住地区で用事を済ませる傾向にあるが、その他の地区は市の中心部である佐伯で用事を済ませる傾向にある。また、豊肥圏に属する豊後大野市と隣接する宇目地区では圏域をまたぐ移動も一定数存在する。

津久見市においては、近隣市町村への移動はほとんどみられず、津久見市で用事を済ませる傾向にある。

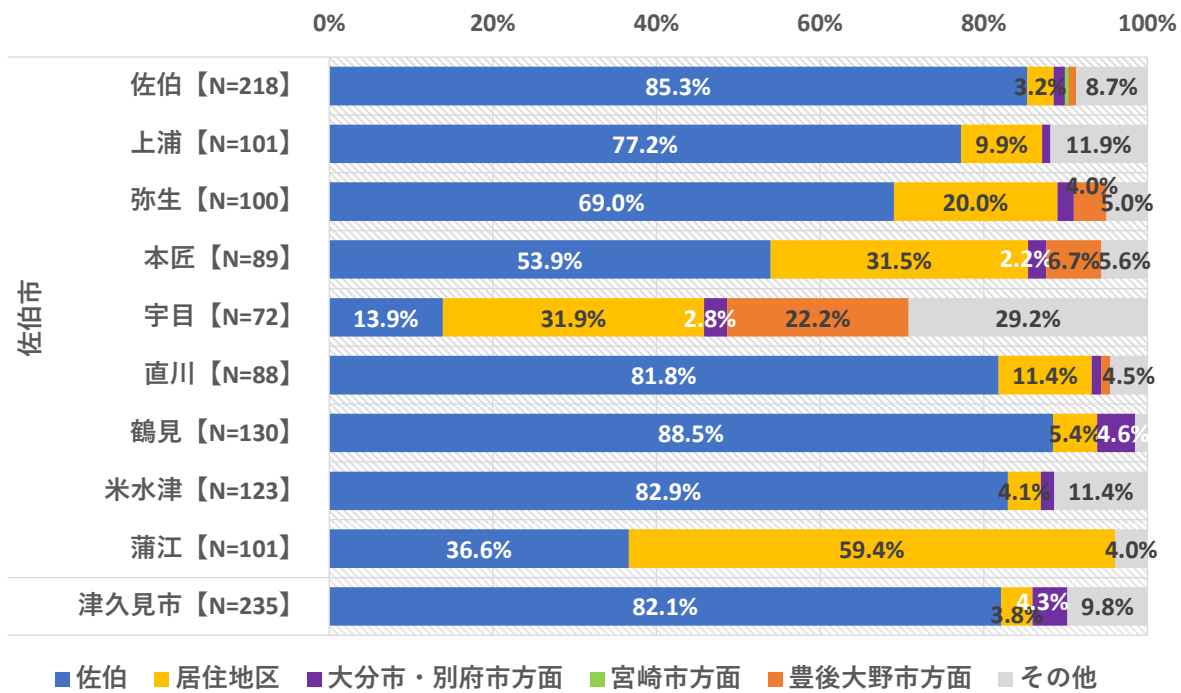


図 24 居住地別の目的地

資料：南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）においては回答者の全員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、年齢による差は特にみられないが、65歳以上においても同様の傾向がみられる。

以上より、日常的な移動について、自家用車の利用に依存していることがわかる。

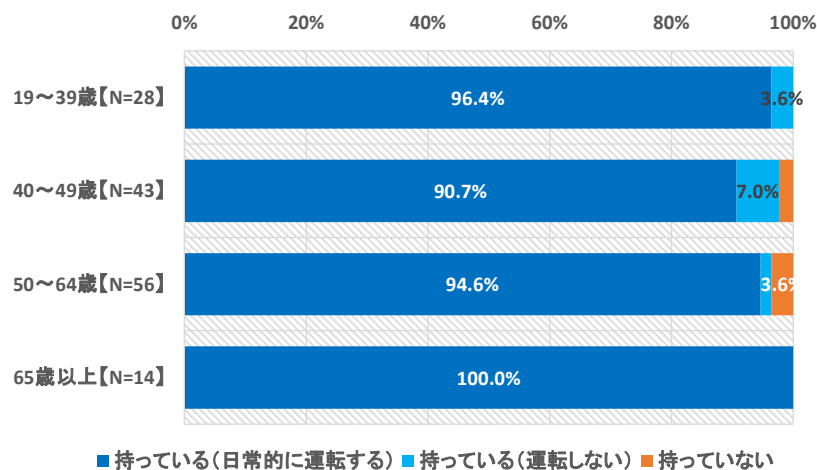


図 25 年齢別の自動車運転免許証の保有状況

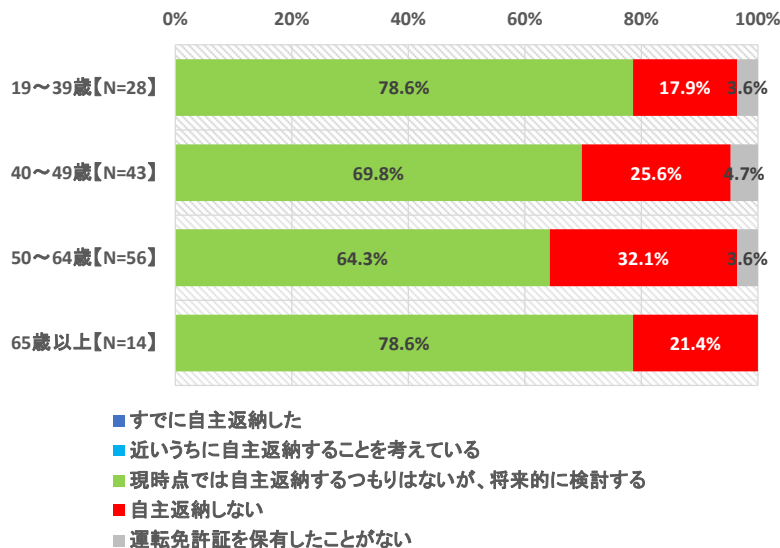


図 26 年齢別の自動車運転免許証の自主返納意向

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90%以上が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、50%未満まで低下するため、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。

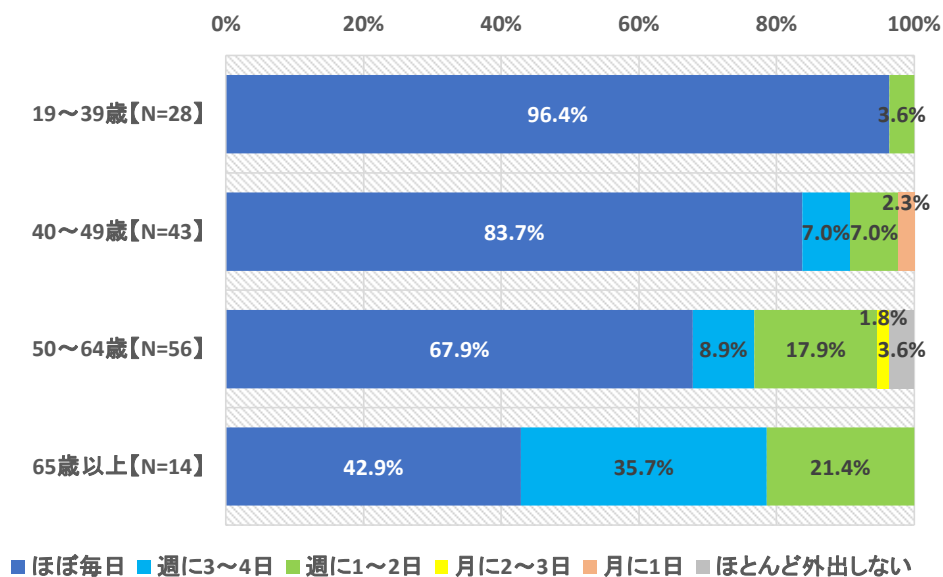


図 27 年齢別の外出頻度

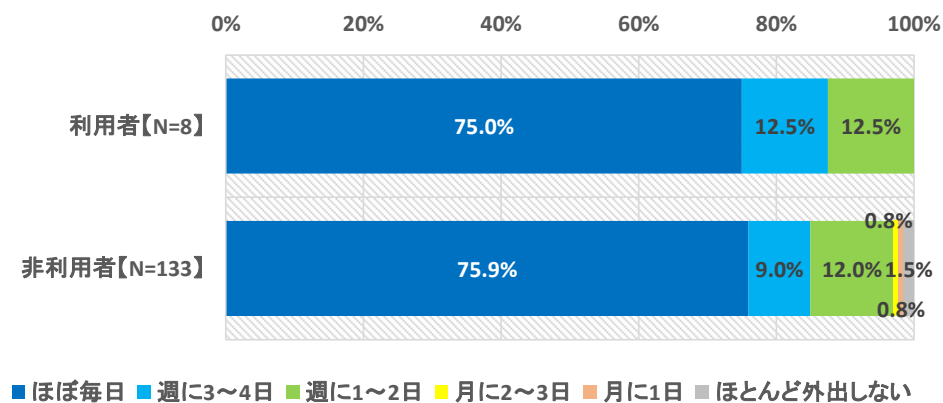


図 28 公共交通利用有無別の外出頻度

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は、特に大きな差はみられない。

利用頻度は「月に2～3日」と「月に1日」のみ確認されたため、通勤のような高頻度の外出目的ではなく、週末のみの利用や通院等の特定の用事のみ利用などが想定される。

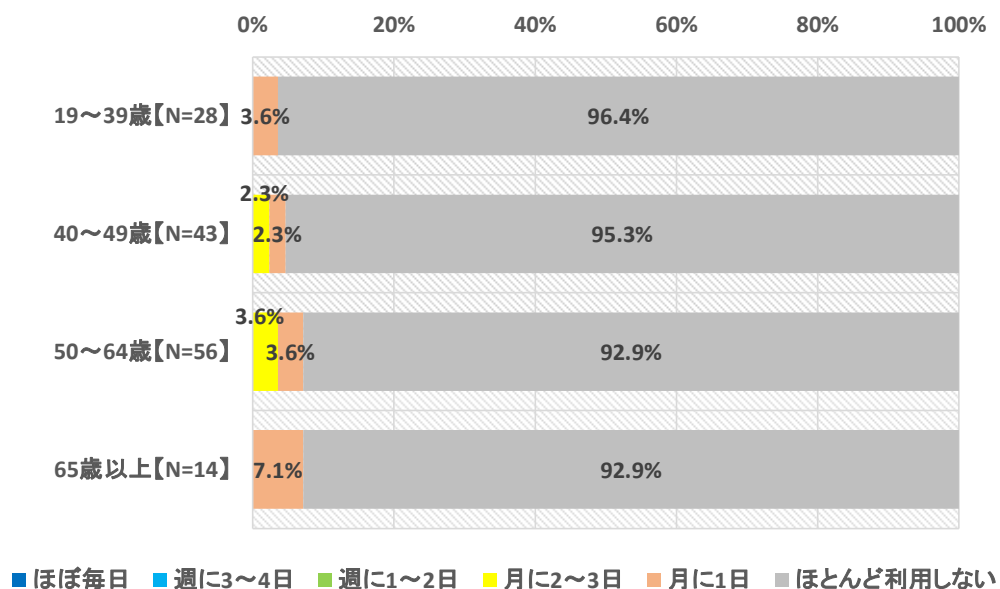


図 29 年齢別の公共交通の利用頻度

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」、「通院」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。

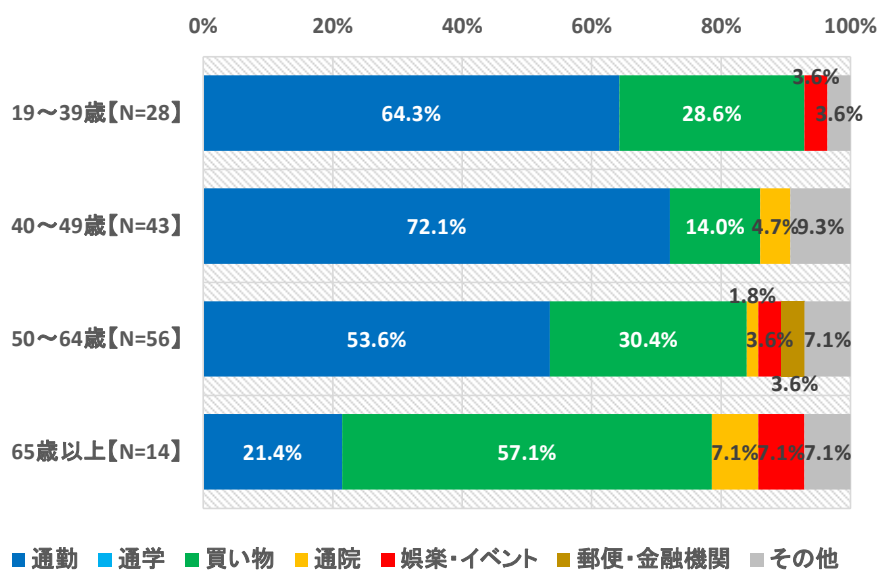


図 30 年齢別の最も多い外出目的

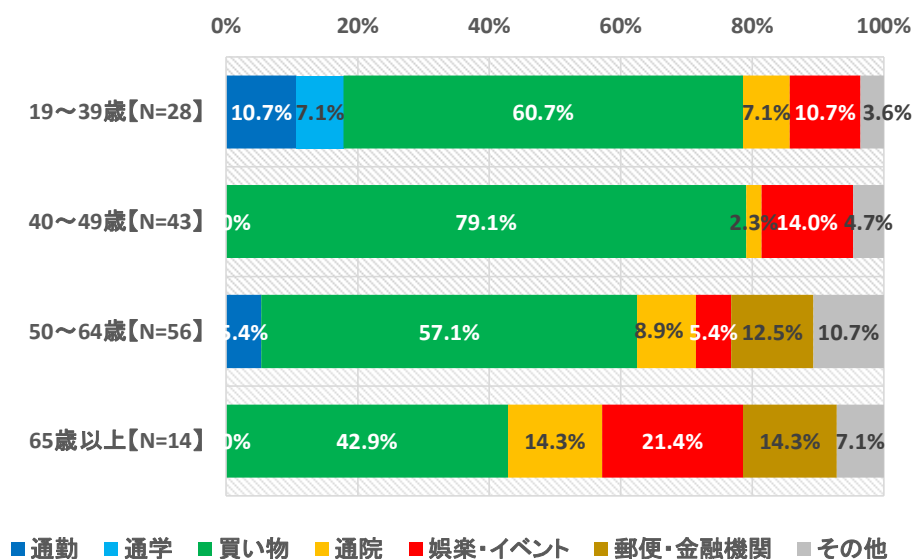


図 31 年齢別の2番目に多い外出目的

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32)のようにまとめた結果、どの年齢層においても「自家用車(ご自分で運転)」が最も多く、「路線バス」や「コミュニティバス・乗合タクシー」、「鉄道・JR」の利用はほとんどみられないため、自家用車に依存しており、加齢に伴い、その傾向は顕著である。

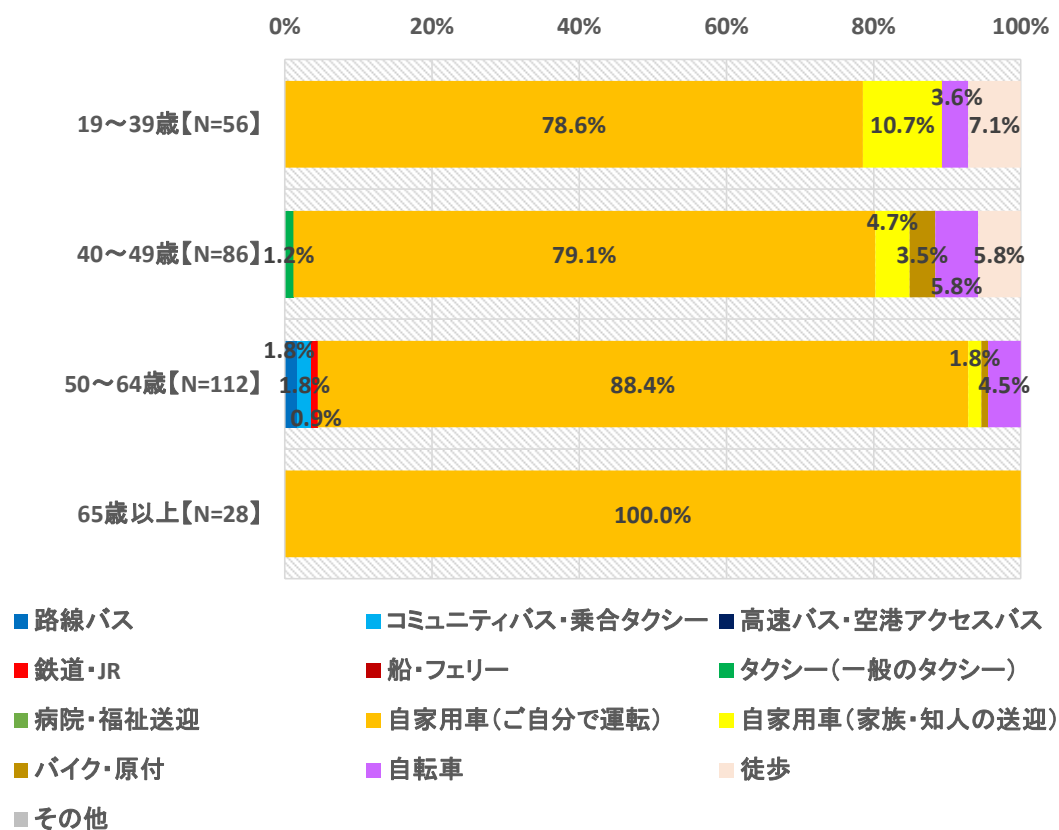


図 32 年齢別の移動手段

資料：大分県住民 Web アンケート

(6) 移動時間帯

年齢別の最も多い移動時間帯について、19～64歳（生産年齢人口）では、「通勤」を目的とする移動が最もが多いため、7時前後に外出時刻のピークを迎え、帰宅時刻は18時前後が多い傾向にある。65歳以上（高齢者）は「買い物」を目的とする移動が最も多く、10時が外出時刻のピークであり、帰宅は12時・15時・18時に分かれているため、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12時や15時など、最も多い移動時間帯と同様の傾向を示しており、早めに用事を済ませて帰宅する人の割合が多い。

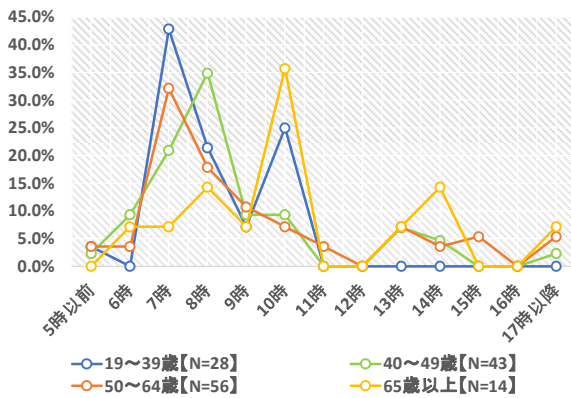


図 33 年齢別の最も多い外出時刻

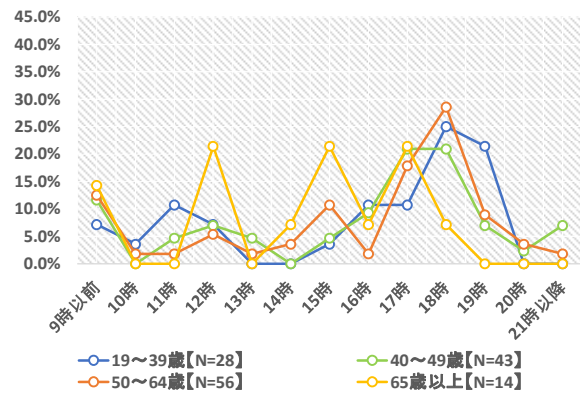


図 34 年齢別の最も多い帰宅時刻

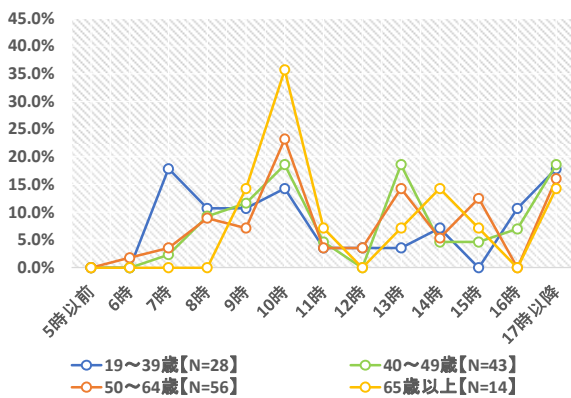


図 35 年齢別の2番目に多い外出時刻

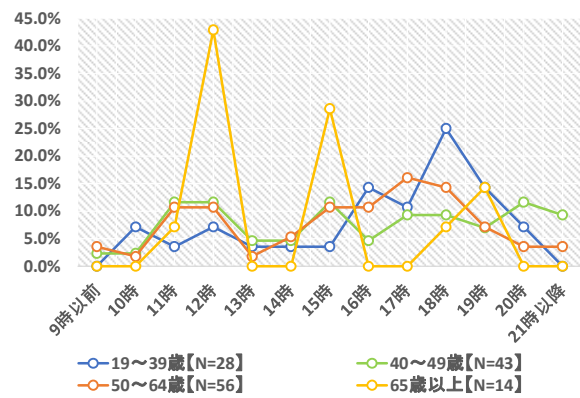


図 36 年齢別の2番目に多い帰宅時刻

資料：大分県住民 Web アンケート

(7) 外出目的地

居住する市町別の外出目的地について、佐伯市は、目的地の80%以上が同市内、10%前後を大分市が占めており、市域をまたぐ移動は少数であるだけでなく、最も多い外出と2番目に多い外出に目的地の違いはみられない。津久見市は、目的地の約半数が同市内であるが、豊肥圏の臼杵市や中部圏の大分市など、合計で40%前後存在しており、圏域をまたぐ移動がみられる。

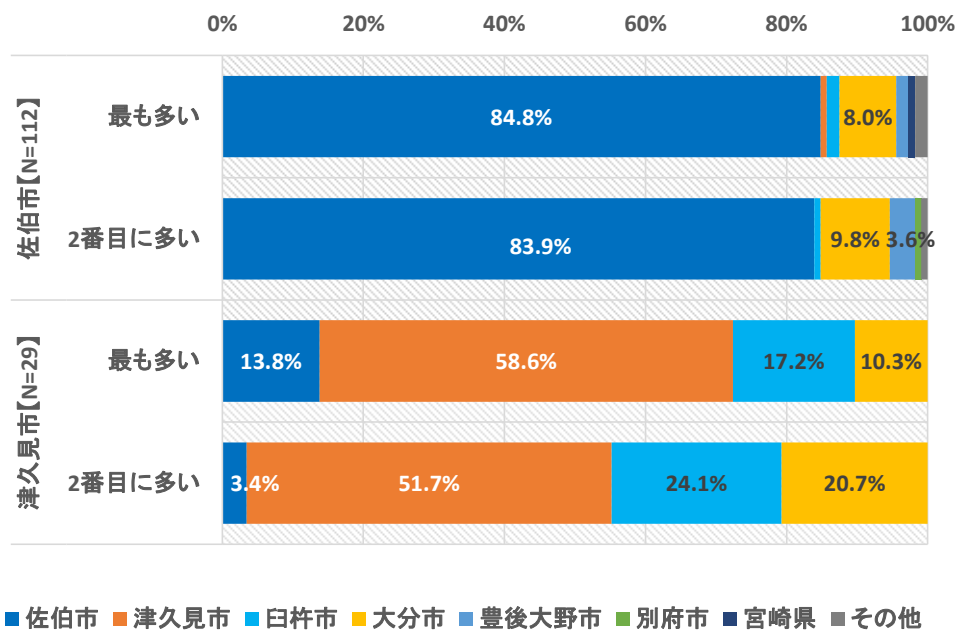


図 37 居住する市町別の外出目的地

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、佐伯市内の高校3校は佐伯市に居住する学生が多くを占める。

津久見高等学校では、津久見市に居住する学生だけでなく、臼杵市に居住する学生が半数程度を占め、大分市に居住する学生もみられるなど、圏域間の通学が一定数存在することがわかる。

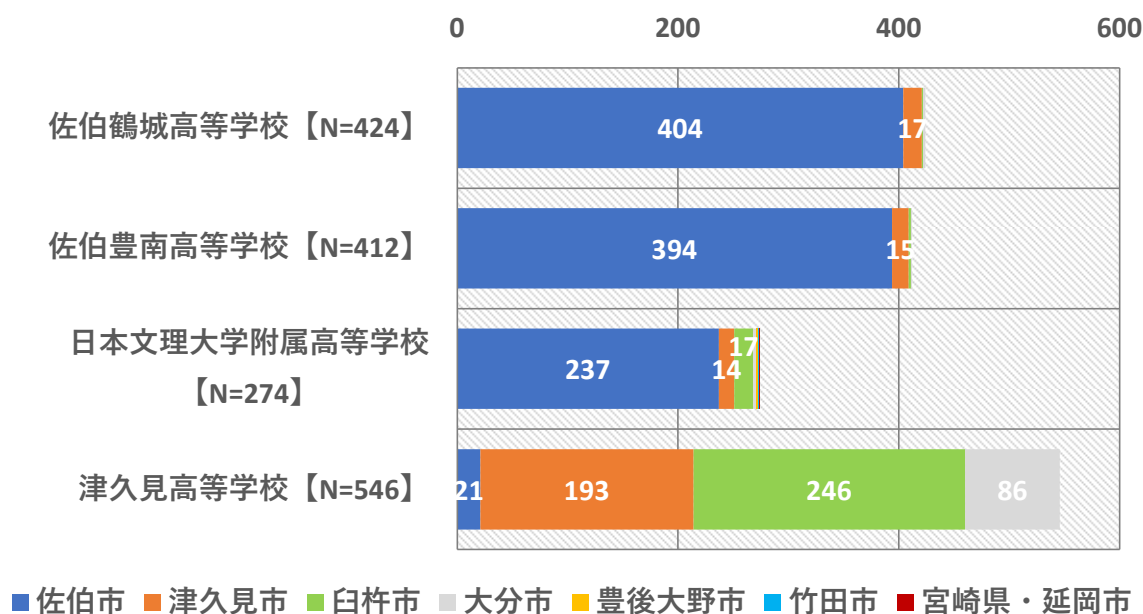


図 38 高校別の学生の居住地

資料：南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）による移動が多い傾向にある。また、雨天時には自転車による移動が大幅に減少し、自家用車（家族の送迎）が大幅に増加する傾向にあり、日本文理大学附属高等学校を除き、半数以上が雨天時には自家用車の送迎を利用している。

公共交通利用について、津久見高等学校に通う学生は約半数がJRを利用しており、その他の高等学校でも10%程度がJRを利用していることがわかる。一方で、路線バス利用はほとんどみられず、天候条件にかかわらず利用は10%未満にとどまる。

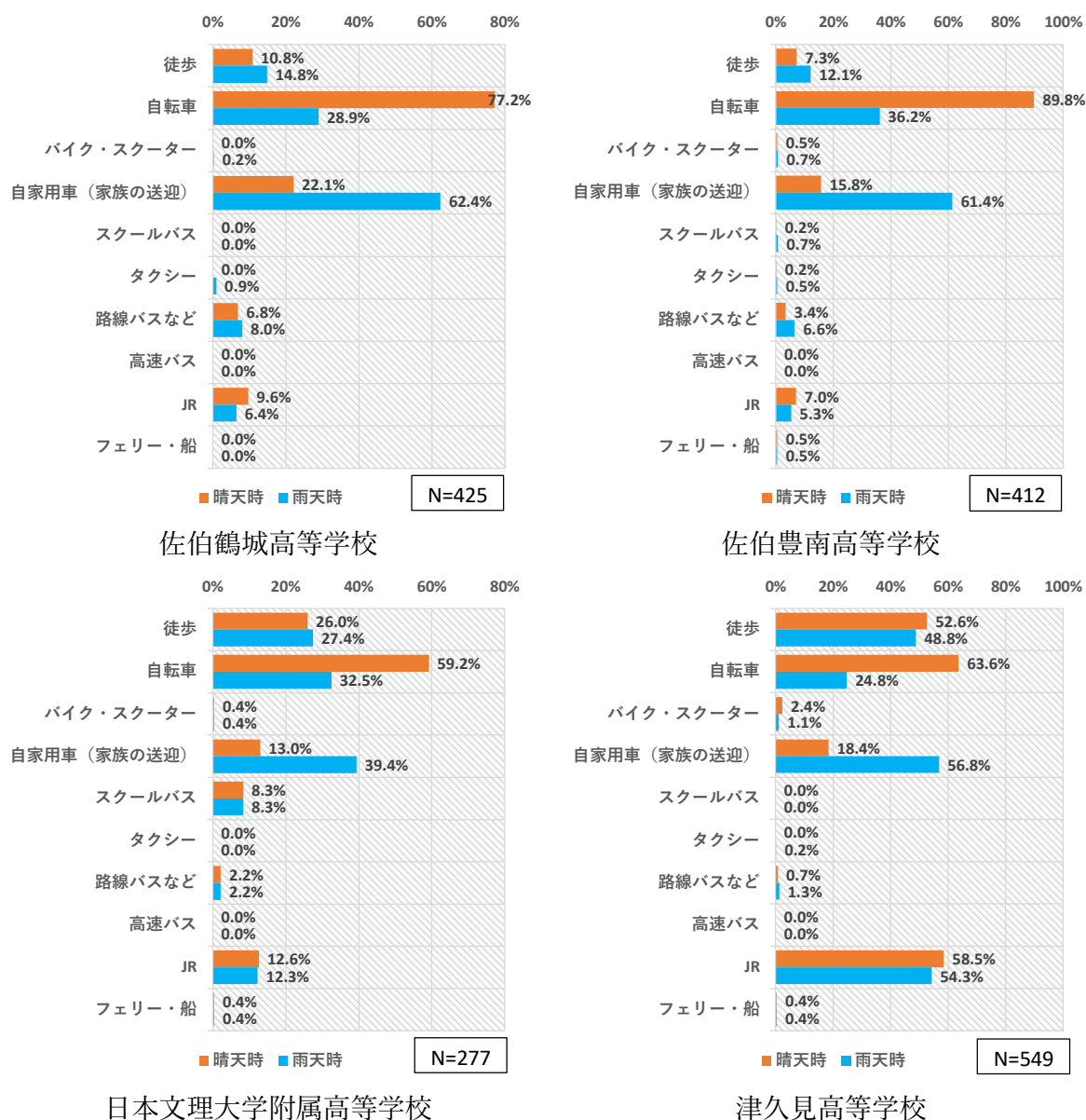


図 39 高校ごとの天候別の移動手段

資料：南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、2市町で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」「乗りたい時間に運行されていない」「運行本数が少ない」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。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。

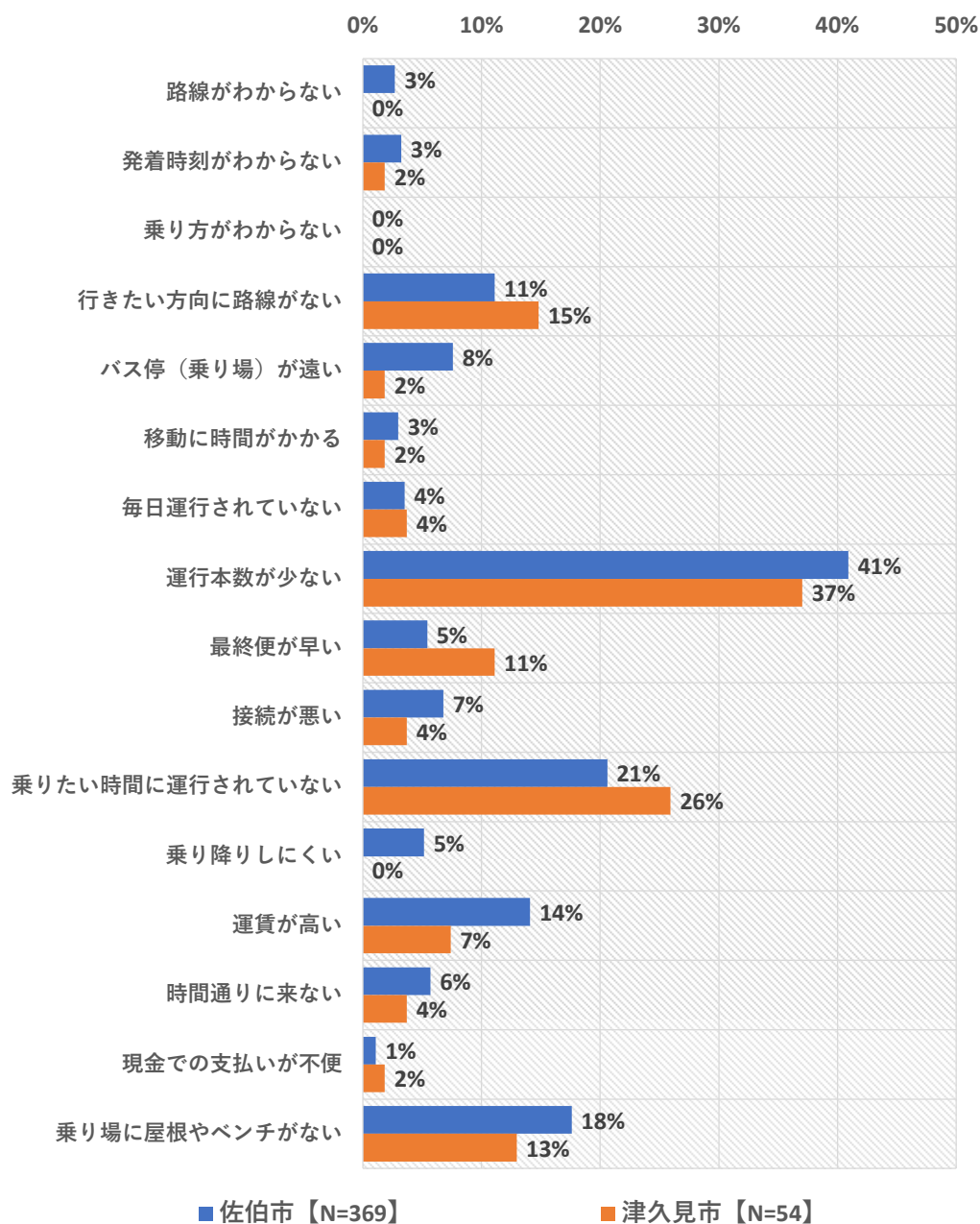


図 40 公共交通利用者の路線バスに対する不満点

資料：南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く、次いで「乗りたい時間に運行されていない」、「運賃が高い」といった回答が多くみられる。

公共交通非利用者からは、「路線（行き先）表示がわからない」や「発着時刻がわからない」などの情報提供に関する不満も少数だが存在する。

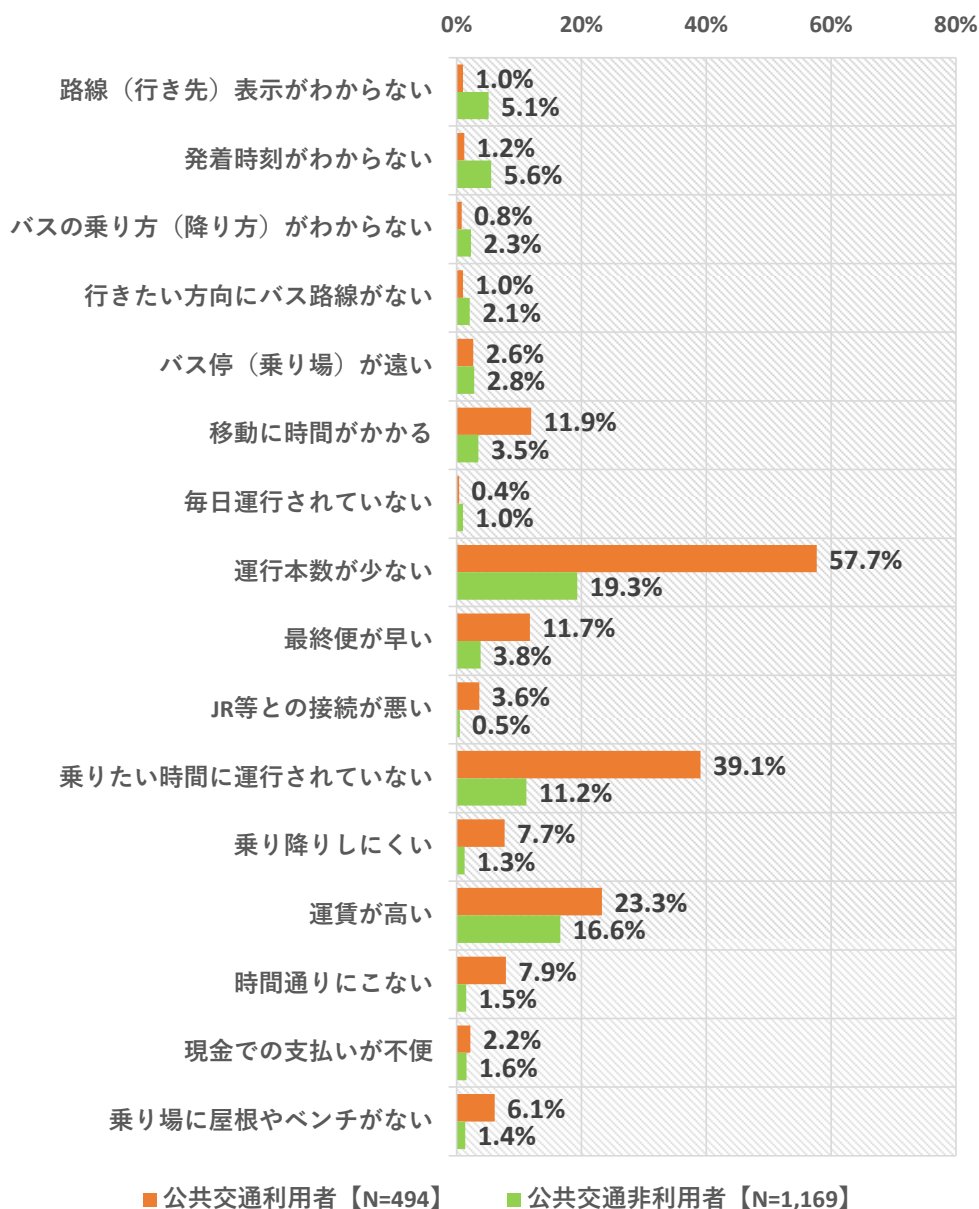


図 41 公共交通利用有無別の路線バスに対する不満（高校生）

資料：南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、2市とも「自家用車のほうが便利通い」という回答が最も多く70%前後を占める。また、「送迎してもらっている」も10%前後を占めており、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。

「運行本数が少ない」、「乗りたい時間に運行されていない」、「バス停（乗り場）が遠い」とった点が2市ともに10%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。

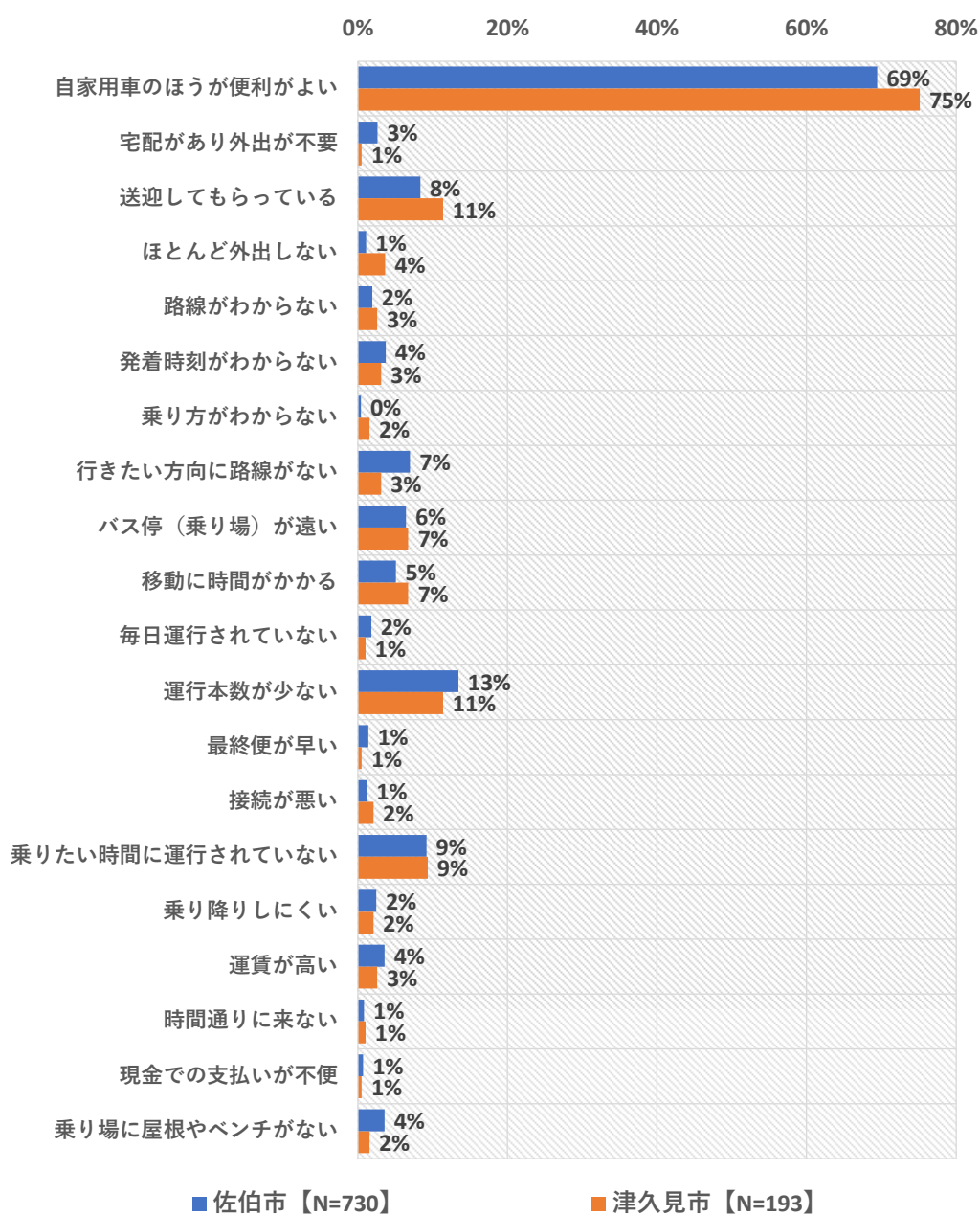


図 42 公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由

資料：南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、「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」、「乗り場に屋根やベンチを整備」という回答も多いことから、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、「運行本数の増加」を除き、「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。

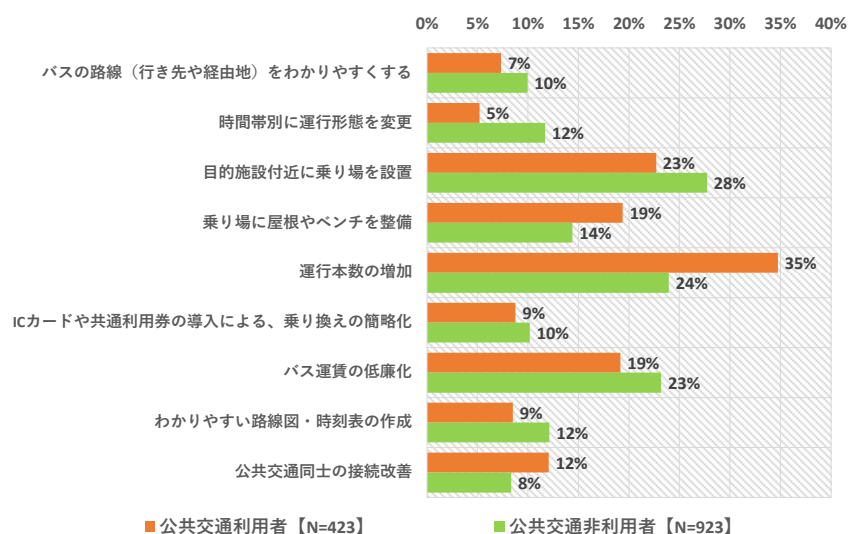


図 43 公共交通を見直す際に重視すること（公共交通の利用有無別）

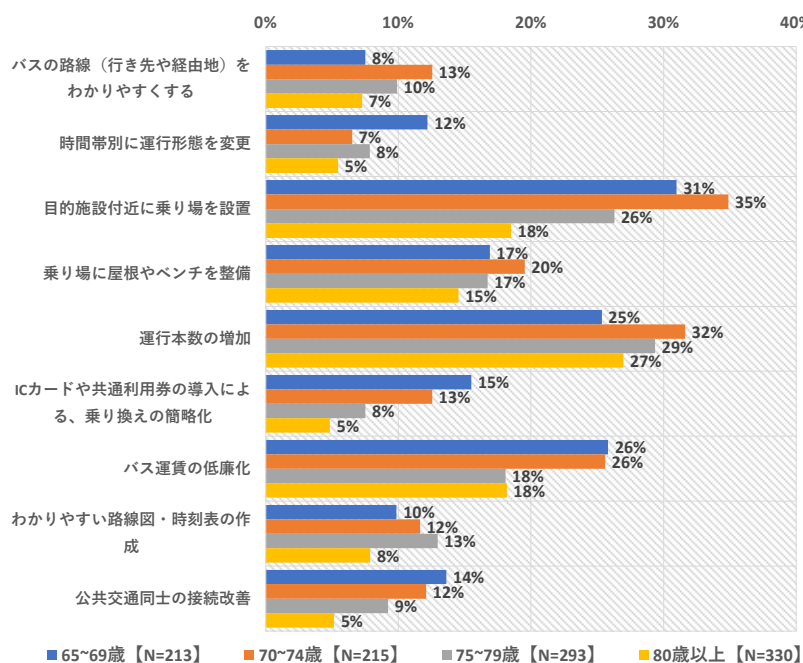


図 44 公共交通を見直す際に重視すること（年齢別）

資料：南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「公共交通間の接続」や「自宅や目的地周辺までの公共交通の運行」といった回答が多くみられる。

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

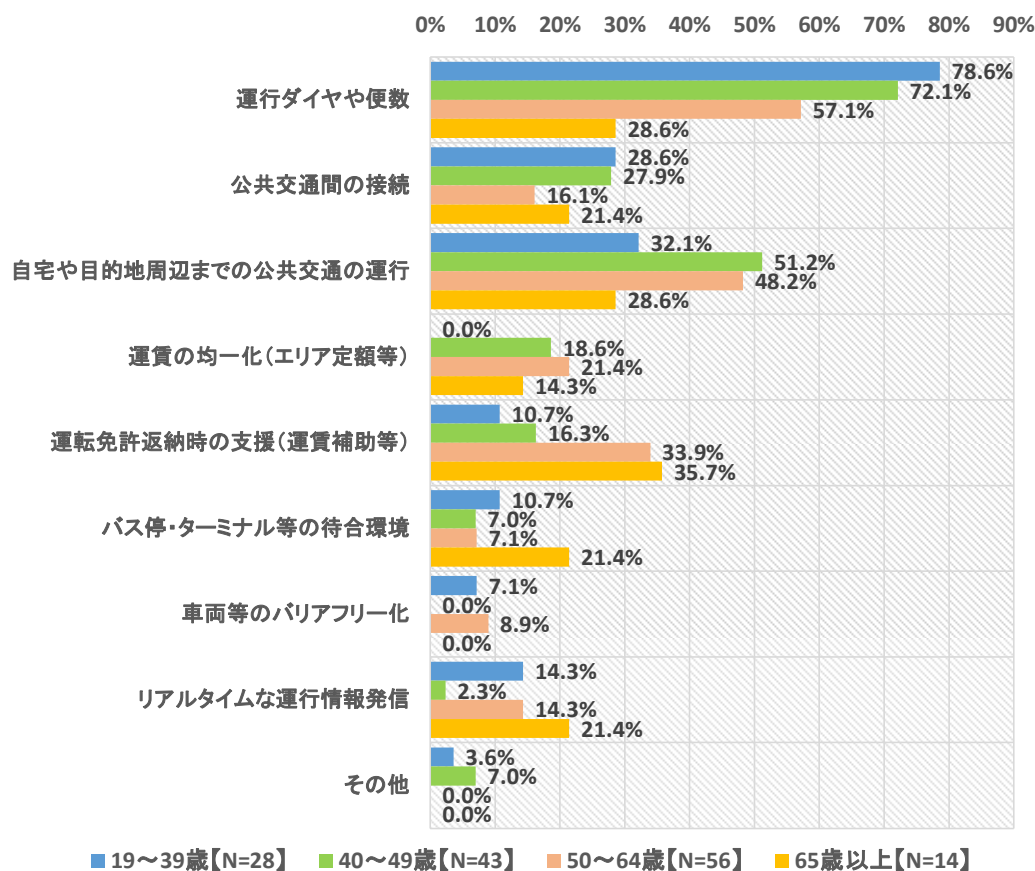


図 45 公共交通を見直す際に重視すること (年齢別)

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。

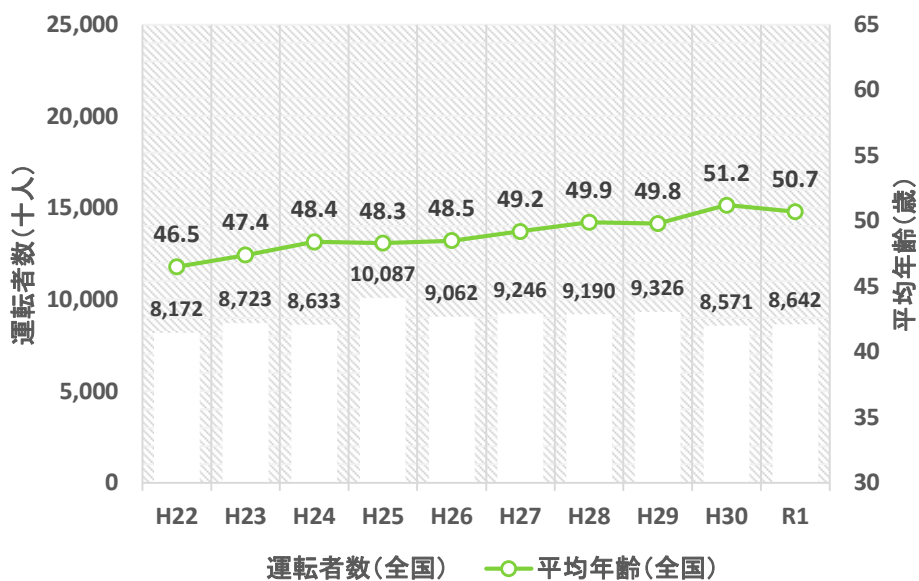


図 46 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）

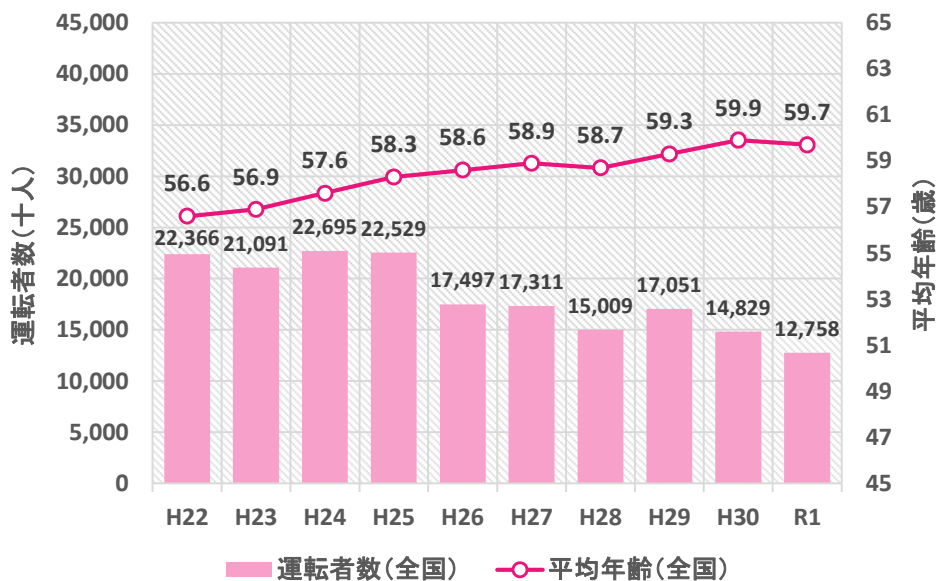


図 47 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

2-2 感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少

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

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

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

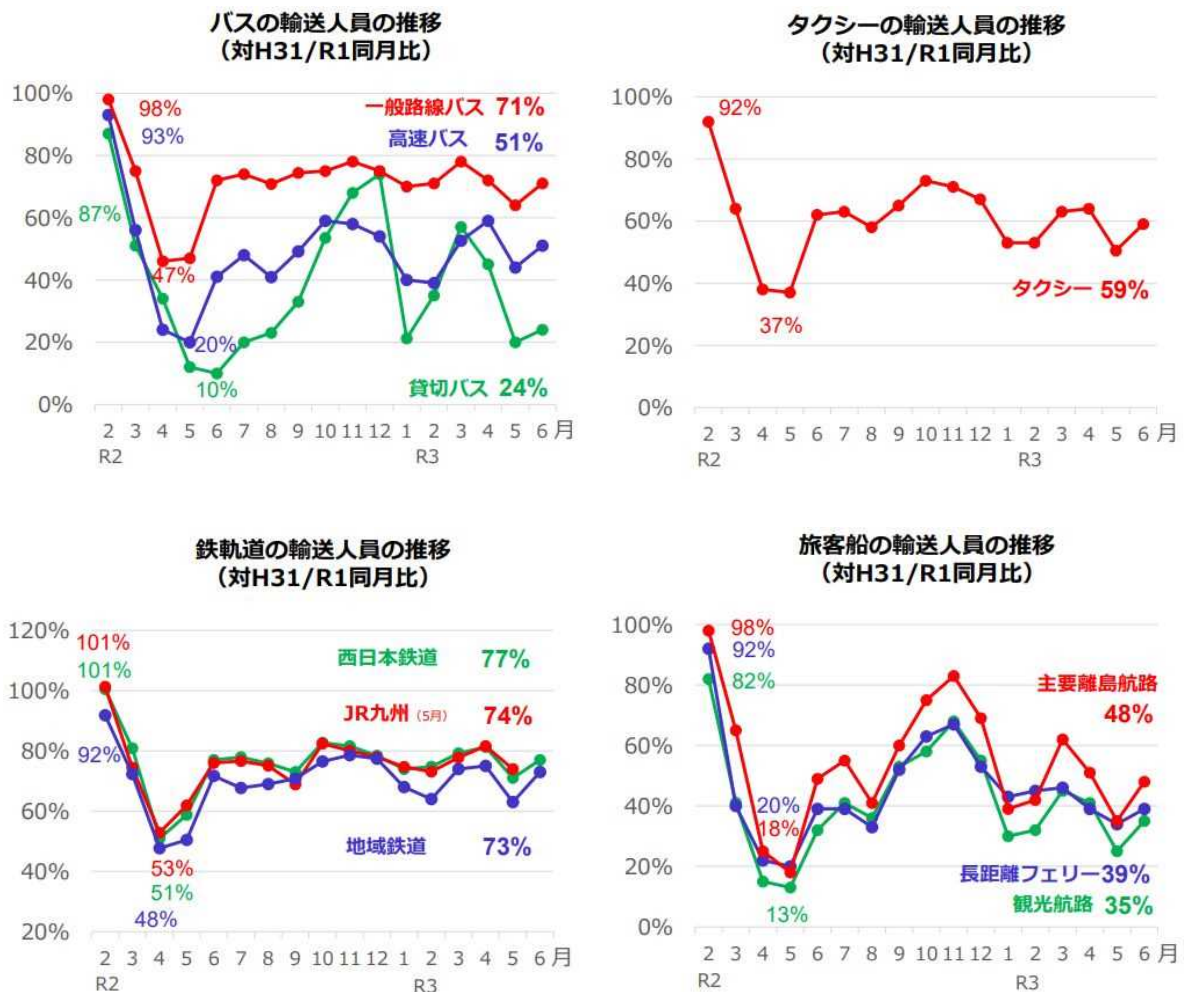


図 48 新型コロナウイルス感染症拡大下における九州内の公共交通機関の輸送人員の推移

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。

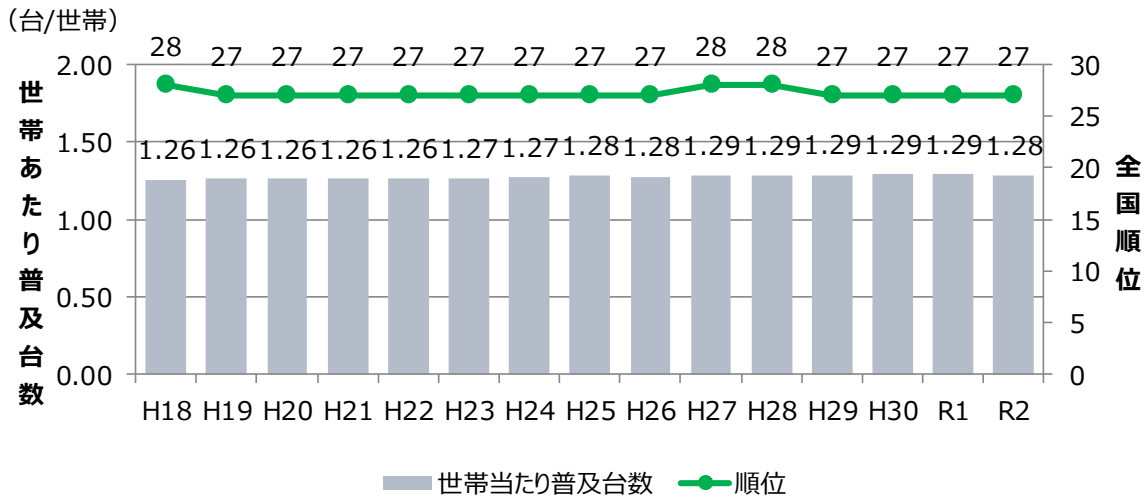


図 49 大分県の自家用車の世帯あたり普及台数

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）

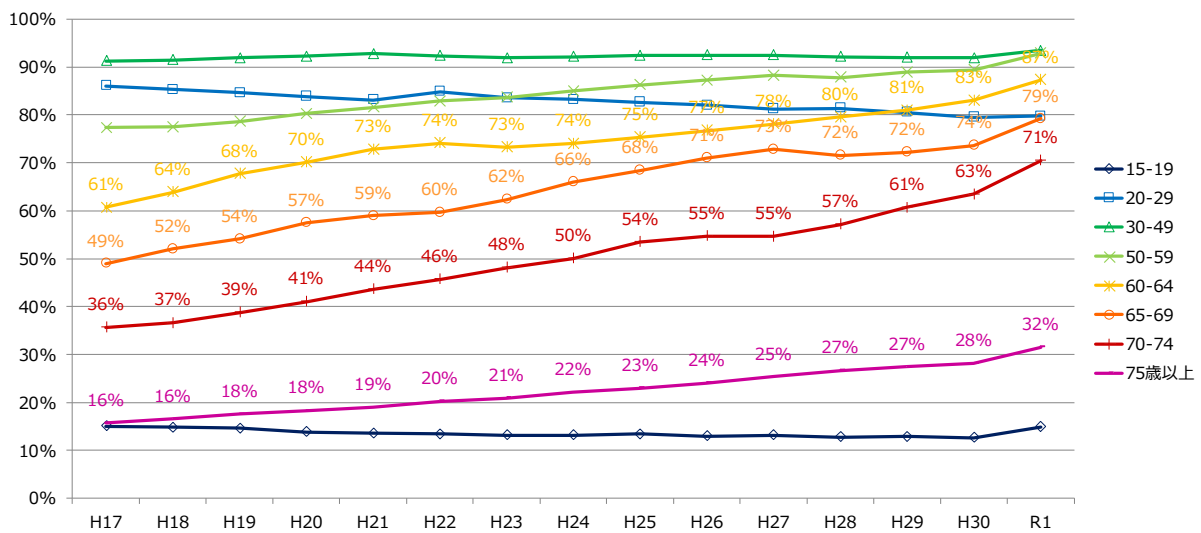


図 50 年齢別の自動車運転免許保有率

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 51 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 52 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

3-2 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。

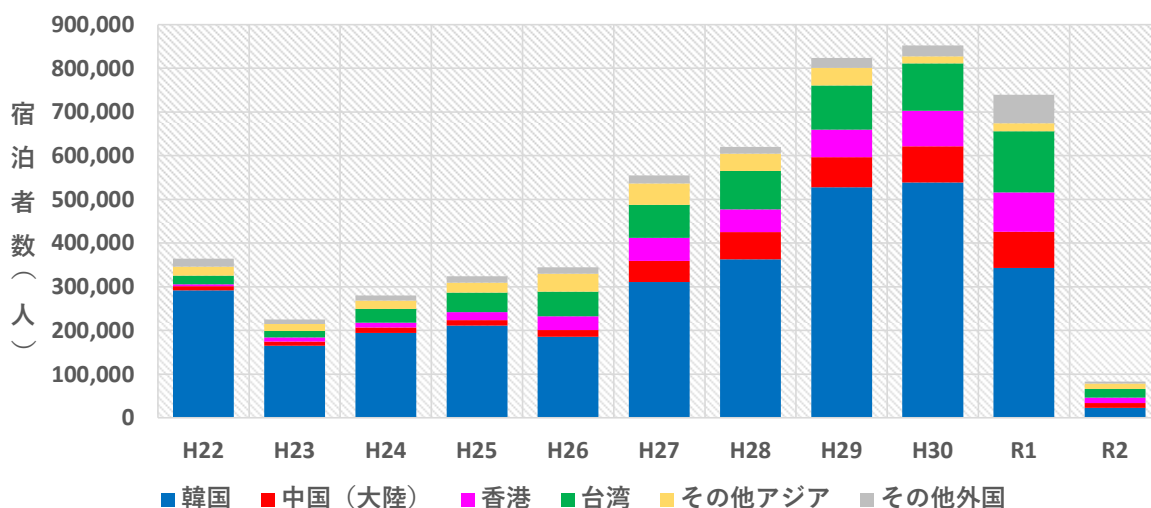


図 54 国籍別宿泊旅行者数の推移

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

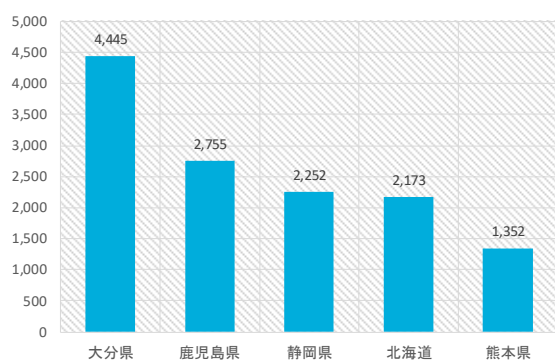


図 55 温泉源泉数

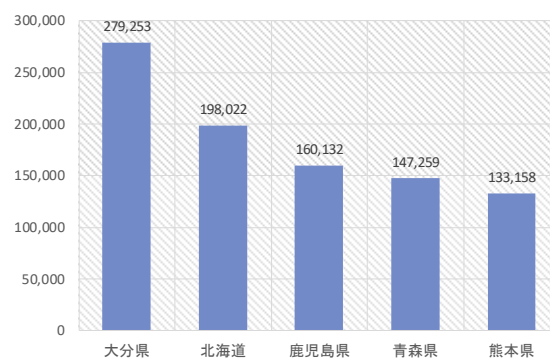


図 56 温泉湧出量

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 57 「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

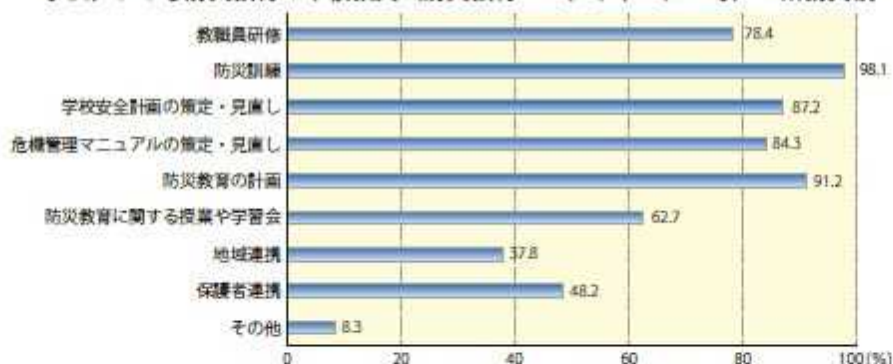
平成 28 年 3 月に策定された「教育県大分」創造プラン 2016（令和 2 年 3 月改訂版）では、通学に関しては通学路における安全確保に関する記載がなされている。

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。

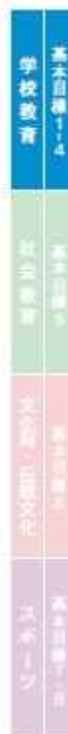
<学校における防災教育の中核教員（防災教育コーディネーター等）の業務実績>



【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	



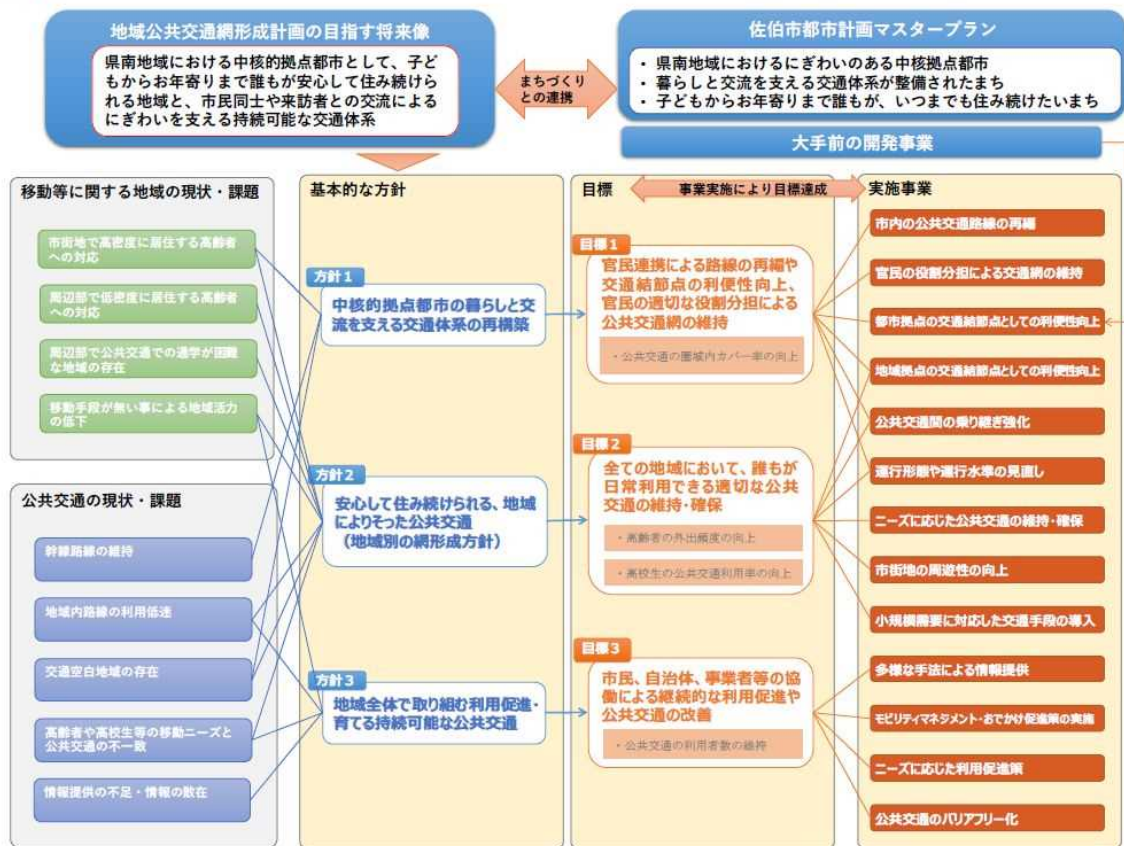
4 公共交通ネットワーク

4-1 各市町における公共交通政策

(1) 佐伯市

佐伯市では、平成 30 年 3 月に「佐伯市地域公共交通網形成計画」を策定している。平成 30 年度から平成 34 年度（令和 4 年度）までの 5 年間の計画期間として、3つの目標に基づき、16の事業が推進されている。

(2) 計画の全体像



資料：佐伯市地域公共交通網形成計画より抜粋

(2) 実施事業

3つの計画目標の達成に向け、実施主体が積極的に事業を実施するものとし、予定する実施時期を明記した。

計画の目標	事業名	事業概要	対象	実施主体	期間
官民連携による路線の再編や交通結節点の利便性向上、適切な役割分担による公共交通網の維持 ・公共交通の圏域内カバー率の向上	市内の公共交通路線の再編	中心部と周辺部のネットワーク、蒲江・宇目ほ地域内を拠点とした路線への再編	全域	佐伯市、交通事業者	短～中期
	官民の役割分担による交通網の維持	幹線と枝線の目的を明確にし、官民で役割分担しながら適材適所に交通資源を配分	全域	佐伯市、大分県、交通事業者	短～中期
	都市拠点の交通結節点としての利便性向上	大手前地区の再開発に合わせてバスターミナルの利便性向上、コスモタウンの乗換環境向上など	市街地	佐伯市、施設所有者	短～中期
	地域拠点の交通結節点としての利便性向上	道の駅かまえ、宇目、各振興局の乗換環境強化、地域の公民館の活用等	周辺部	佐伯市、施設所有者	短～中期
	公共交通間の乗り継ぎ強化	鉄道や特急バス、幹線的な路線バス、フェリーへの乗り継ぎを考慮したダイヤへの変更	全域	佐伯市、交通事業者	短～中期
	運行形態や運行水準の見直し	公共交通利用状況や地域のニーズを勘案し、運行形態や運行水準を変更	地域間路線	佐伯市、交通事業者	中～長期
全ての地域において、誰もが日常利用できる適切な公共交通の維持・確保 ・高齢者の外出頻度の向上 ・高校生の公共交通利用率の向上	ニーズに応じた公共交通の維持・確保	買い物・通院・文化活動等の外出行動、市内3校への通学を想定した路線・ダイヤへの変更	全域	佐伯市、交通事業者	短～中期
	市街地の周遊性の向上	循環バスの実証運行の結果を踏まえつつ、幹線路線の再編と合わせた市街地の周遊性の向上策を検討・実施	市街地	佐伯市、交通事業者	短～中期
	小規模需要に対応した交通手段の導入	地域拠点へのアクセスや交通空白地をカバーする公共交通の導入	周辺部	佐伯市、交通事業者	短～中期
	地域拠点の交通結節点としての利便性向上	道の駅かまえ、宇目、各振興局の乗換環境強化、地域の公民館の活用等	周辺部	佐伯市、施設所有者	中～長期
	運行形態や運行水準の見直し	公共交通利用状況や地域のニーズを勘案し、運行形態や運行水準を変更	地域内路線	佐伯市、交通事業者	中～長期
	公共交通間の乗り継ぎ強化	鉄道や特急バス、幹線的な路線バス、フェリーへの乗り継ぎを考慮したダイヤへの変更	全域	佐伯市、交通事業者	短～中期
市民、自治体、事業者等の協働による継続的な利用促進や公共交通の改善 ・公共交通の利用者数の維持	多様な手法による情報提供	公共交通マップ、時刻表の作成やバス停表示、インターネット検索への対応等	全域	佐伯市、交通事業者	短～中期
	モビリティマネジメント・おでかけ促進策の実施	高齢者等を対象に公共交通を利用した乗車体験会や日常的に開催されている集会等との連携	周辺部	佐伯市、高等学校等教育機関、福祉協議会、交通事業者	全期間
	ニーズに応じた利用促進策	通学補助金、コミバスによる費用負担軽減、高校における公共交通での通学に関する情報発信	全域	佐伯市、高等学校等教育機関、交通事業者	短～中期
	公共交通のバリアフリー化	バリアフリー対応車両の導入や、拠点施設におけるバス待ち環境の改善	全域	佐伯市、交通事業者	全期間

資料：佐伯市地域公共交通網形成計画より抜粋

(2) 津久見市

津久見市では、平成 26 年に「津久見市地域公共交通総合連携計画」を策定しており、この計画においては、「公共交通の実態調査」、「住民意識調査」及び「利用者ヒアリング調査」等から「津久見市地域公共交通の現況と課題」を整理し、その結果に基づいて「津久見市地域公共交通の基本方針」と「津久見市地域公共交通の具体的な取り組み」を定めていた。

以下より、「津久見市地域公共交通総合連携計画」の要旨を抜粋する。

6. 津久見市地域公共交通の基本方針

6.1. 公共交通の基本方針

各種調査の結果から得られた課題を解決し、住民が利用しやすい公共交通体系を構築するため、以下の基本方針に基づき公共交通確保維持改善を図る。

- | | |
|-----|---------------------------------|
| 方針1 | 利用ターゲットの設定とターゲットに応じたダイヤ・ルートの再編成 |
| 方針2 | 基幹路線と枝線による公共交通ネットワークの構築・再編 |
| 方針3 | 公共交通利用者の生活行動に合わせた運行ルート・ダイヤの設定 |
| 方針4 | バス車両の小型化による柔軟な運行（交通空白地の解消） |
| 方針5 | バス停の高質化および適切な場所への設置、分かりやすい名称検討 |
| 方針6 | 割引サービス等による利用促進策 |
| 方針7 | 路線図・時刻表の的確かつ分かりやすい情報提供による利用促進 |
| 方針8 | 公共交通体系の維持に向けた支援・協働体制の確立 |

6.2. 基本方針と具体的対応策

方針1 利用ターゲットの設定とターゲットに応じたダイヤ・ルートの再編成

現状では、路線バスは一定の利用があり、乗合タクシーは利用者が少ない状況にあるが、今後高齢化がさらに進展することを考慮し、高齢者や免許を持たない人（いわゆる交通弱者）を公共交通の主たる利用者に設定し、その生活行動やニーズに応じた運行ダイヤ（行きだけでなく帰りも）や運行ルート（できるだけ自宅近くまで乗り入れ）を設定する。

具体的には、路線バスについては、ダイヤの見直し等を利用者の生活時間帯に合わせ、乗合タクシーについては、延伸、バス停増設等、利便性を促進させ、既存公共交通ネットワークの再活性化を目指す。

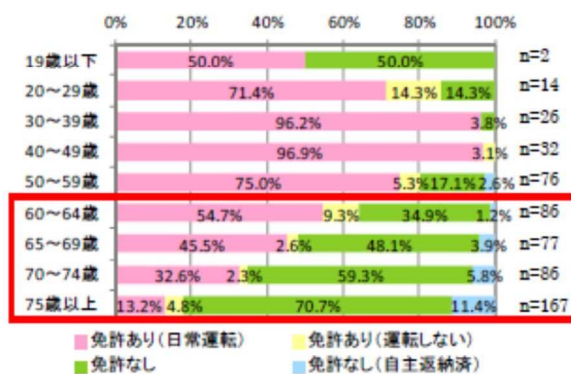


図 6.2.1 免許の保有状況(年齢別)(再掲)



写真 6.2.1 川内線では市中心部への午前便は多くの乗客

資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

方針3 公共交通利用者の生活行動に合わせた運行ルート・ダイヤの設定

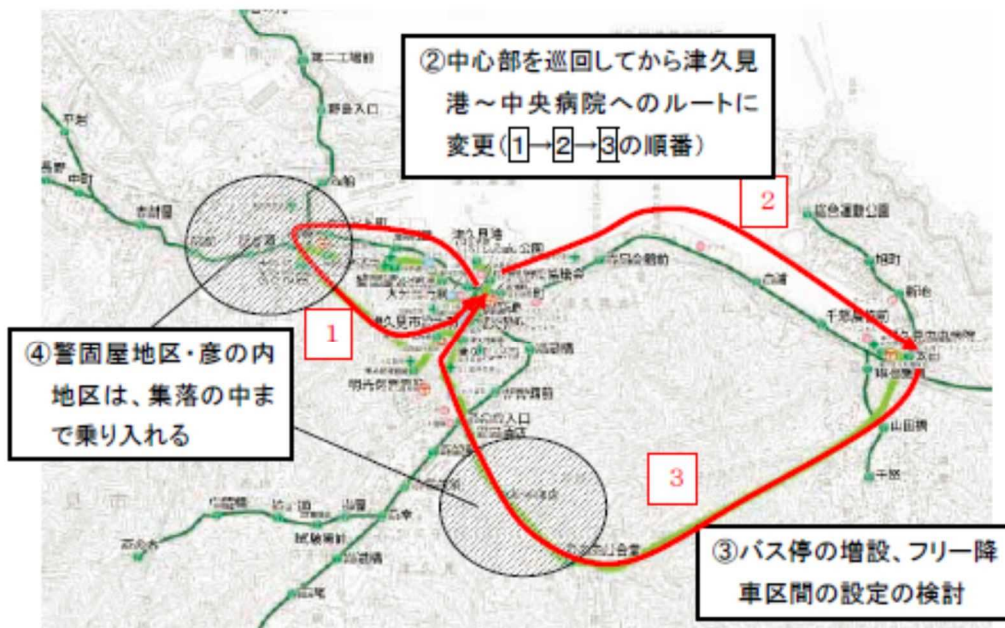
<乗合タクシー>

市が運行する乗合タクシーは、保戸島及び市内中心部の公共交通利用者の生活行動に合わせた運行ルート・ダイヤを設定し、市内の主要拠点（津久見駅、津久見港、津久見中央病院）及び既存の公共交通機関への乗り継ぎを円滑に行うことに主眼を置く。乗合タクシーの運行ルート・ダイヤ・水準の設定方針を以下に示す。

(1) 運行ルートの設定方針

- ①津久見駅・津久見港・津久見中央病院を巡回するルートとする。
- ②巡回の順番として、津久見駅～中心部～津久見港～津久見中央病院～津久見駅を回るルートを設定する。（ダイヤ上は逆回りも行う）※路線バスとの競合回避に配慮
- ③設置場所の分かりづらいバス停については設置場所の変更を検討するとともに、利用者の目的地に近い場所への変更についても検討を行う。また、ルート全体において、バス停の増設、フリー降車区間の設定などの対応を行う。
- ④市内中心部では、バス停までの距離が遠いという意見の上がっている警固屋や彦の内など、交通空白地地域を解消するため可能な限り住宅地近くまで延伸する。
- ⑤安全・安定運行条件の確保のため、狭隘な道路、路上駐車等支障があるルートの運行は行わない。

乗合タクシーのルート設定方針（案）



資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

(2) 運行ダイヤの設定方針

- ①高齢者を主たる利用者に設定し、移動要望が高い8時～16時の時間帯で編成する。
- ②利用ニーズに応じた運行本数（行き・帰りの便）を設定する。（運行コストも考慮して設定）
- ③乗り換え拠点を設定し、基幹路線である臼津交通や JR、離島航路との接続を考慮する。
- ④基幹路線の運行（運航）ダイヤが変更された場合は、乗り継ぎ状況を確認し、必要に応じたダイヤ改正を実施する。

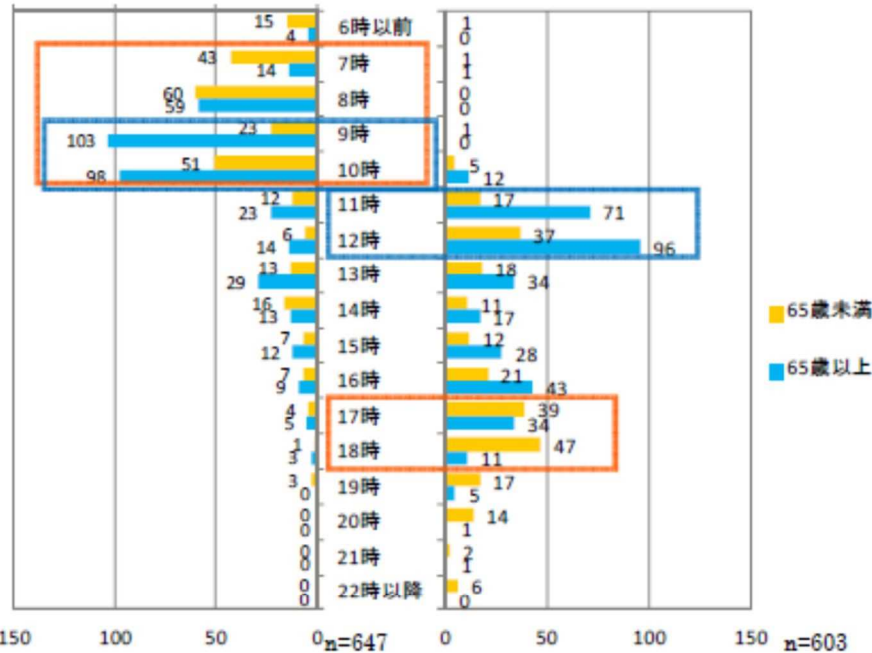


図 6.2.2 外出時間(65歳区分)(再掲)

図 6.2.3 帰宅時間(65歳区分)(再掲)

(3) 運行水準の設定方針

- ①運行する本数は利用状況に見合った水準に設定するが、今後の利用状況を踏まえ、適時変更していく。
- ②乗合タクシーの運行は「定時定路線」により行い、運行曜日は平日のみの運行とする。
(落の浦～大浜線については、日代駅または津久見駅での JR 乗継への移行、デマンドや福祉輸送等の運行方法について検討)
- ③今後の利用状況が伸びない場合、「定時定路線」運行（平日毎日）から曜日運行等へ運行水準を変更することも検討する。また、利用が極端に少ない期間が続く場合は、減便・廃止等の対応を地域との協議の上、調整していく「トリガー制度」の導入についても検討する。

資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

<路線バス>

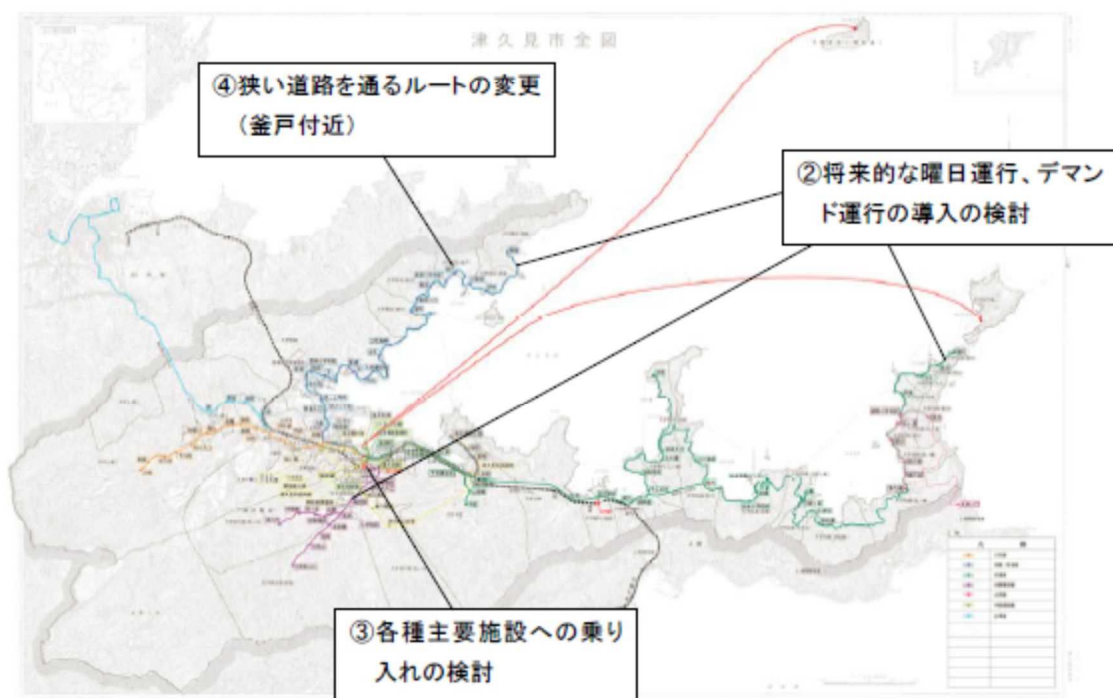
市内で4路線運行されている路線バスについては、半島部及び内陸部の公共交通利用者の生活行動に合わせた運行ルート・ダイヤを設定し、市内の主要拠点（津久見駅、津久見港、津久見中央病院、日代、落の浦、堅浦）及び他の公共交通機関への乗り継ぎを円滑に行うことに主眼を置く。

路線バスの運行ルート・ダイヤ・水準の設定方針を以下に示す。

(1) 運行ルートの設定方針

- ①原則、現在の4系統の路線を維持する。運行車両の有効活用という観点から、路線の組み合わせ及び使用車両の削減について、効率的な方法を検討する。
- ②今後の利用状況、仕業での調整、運行コストの効率化等の観点から、中西循環線の乗合タクシーへの移行、四浦線の先端部（日代または落の浦～間元）、楠屋・堅浦線の先端部（久保浦団地～楠屋）など、一部枝線の区間の曜日運行、デマンド運行への移行を検討する。
- ③他の公共交通への接続を行うほか、各地区の拠点、主要生活利便施設（医療・福祉施設、金融機関、商業施設等）への乗り入れについても検討する。
- ④安全・安定運行条件の確保のため、狭隘な道路（楠屋・堅浦線の釜戸付近など）、路上駐車等支障があるルートの運行は行わない。

路線バスのルート設定方針（案）



資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

(2) 運行ダイヤの設定方針

- ①通勤・通学、通院、買い物などといった利用目的別に利用者ニーズに合わせたダイヤ（利用時間を踏まえた行き・帰り便の設定）を、引き続き調整・編成する。
- ②特に、川内線などにおいて、帰りの便のダイヤ変更要望が強いため、ダイヤチャートでの調整の上、新ダイヤの編成を検討する。
- ③乗り換え拠点として市内中心部の商業施設等（社会福祉協議会前）を設定し、乗合タクシーや離島航路との接続の待ち時間対策を考慮する。
- ④他の公共交通機関の運行（運航）ダイヤが変更された場合は、乗り継ぎ状況を確認し、必要に応じたダイヤ改正を実施する。

図 6.2.4 白津交通のダイヤチャート(変更案)

(3) 運行水準の設定方針

- ①運行する本数は各路線ともに、原則現段階の水準を維持するが、一部夕方便など利用の少ない便の見直しも行い、今後の利用状況を踏まえ、適時変更していく。
- ②路線バスの利用者の減少に伴い、コミュニティバスへの移行の可能性についても検討し、利用ニーズと運行コストの両方の観点から運行水準を設定する。
- ③今後の利用状況が伸びない場合、「定時定路線」運行から曜日運行等へ運行水準を変更することも検討する。

資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

方針4 バス車両の小型化による柔軟な運行(交通空白地の解消)

路線バスの車両については、利用状況やバス運行の仕業も十分に踏まえた上で、小型化（マイクロバス等）について検討を行い、平均車速の向上、運行コストの低減化、集落や山間の狭隘な道路への運行が可能となるようにし、交通空白地の解消を図る。

運行形態としては、利用状況等も考慮しながら、デマンド運行の導入についても検討する。

また、主たる利用者となることが想定される高齢者への配慮のため、ノンステップ化や車いす対応などの、バリアフリー化を図る。

車両内には時刻、運賃、運行ルート、運行ダイヤ等を掲示する他、広告掲示やチラシ設置スペースを設け、利用者の利便性向上及び持続的運行のための運賃外収入を得る方策を検討する。



写真 6.2.2 現在の乗合タクシーの車両



写真 6.2.3 現在の路線バスの車両

デマンド運行（区域運行）について

利用したい時に、電話で予約して乗合で運行されるのがデマンド運行である。

各地域で導入が進んでいるが、豊後大野市では、高齢者の外出促進につながっている状況もあり、今後の動向が注目される。



写真 6.2.4 福岡県八女市でのデマンド運行車両

資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

方針5 バス停の高質化および適切な場所への設置、分かりやすい名称検討

社会福祉協議会・市役所等の公共施設や、市内中心部の大型商業施設などは良好な待合場所となるため、バス停として乗り入れおよび乗継拠点化（スムーズな乗継のできる環境整備、各種情報提供等）を検討する。商業施設や医療施設、金融機関等の民間施設についても乗り入れを依頼し、利用者の利便性向上を図る。（バス待合場所の提供を依頼する）。また、各集落の公民館などのバス停活用も検討する。利用の多いバス停については、高質化（屋根・ベンチの設置等）を検討する。

また、現状のバス停において、設置場所や名称が利用者に分かりづらいところもあるので、再検討する。



写真 6.2.5 大型商業施設等は乗継拠点として検討可能



写真 6.2.6 津久見駅のバス待合所



写真 6.2.7 田口酒店のバス停(乗合タクシー)



写真 6.2.8 明光保育園のバス停(乗合タクシー)

資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

方針6 割引サービス等による利用促進策

津久見市においては、鉄道、船、バスといった様々な交通モードがあるため、これらを一元的に利用できるような、共通利用券の発行を将来的には検討し、リピーターの確保に努める。

現状では、使いやすい回数券の発行などを検討する。

運賃割引サービス導入にあたっては、既存の公共交通機関への影響がないよう、関係機関との協議後、公共交通会議にて承認を経た後に決定する。また、社会経済情勢、運行収支の状況の変化に合わせ、適時見直しを図る。

方針7 路線図・時刻表的確かつ分かりやすい情報提供による利用促進

市内で運行する公共交通機関相互の運行情報が分かる路線図・時刻表を作成し、利用者の利便性向上を図る。また、これら情報提供は、主たる高齢者が見やすいデザインとなるよう、地区別・用途別に作成するなど、配慮する。

各路線において、運行状況に変化が生じた場合、路線図・運行ダイヤを修正し、その情報を市報やインターネット等を通じて連絡すると共に、定期的な時刻表・運行ダイヤを全戸に配布し、公共交通の利用促進を図る。



図 6.25 津久見市公共交通の
配布用時刻表・路線図(案)



資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

方針8 公共交通体系の維持に向けた支援・協働体制の確立

公共交通の維持には、多大の費用を要し、その効果は常に検証されることが必要である。(利用されない路線は運行水準を低減させ、利用が改善されない場合は、廃止される手続きを行う)

しかしながら、高齢化社会がますます進展することが予想される社会情勢下において、公共交通の運行は、運賃収入にのみ頼るのではなく、住民・事業者・行政が共にそれぞれの役割を担うという意識も重要となる。

そのため、住民は公共交通の利用の促進、バス停維持への協力等を行い、市内において事業活動を行う事業者は、バス運行への協力(車内や時刻表等への広告の掲載やバスの乗り入れへの協力等)を行うことで、持続的な運行を行うことが可能となる。

そのため、定期的な公共交通活性化協議会を開催し、行政・事業者・住民が連携しつつ、公共交通の持続的運行が図れる仕組み(支援・協働体制)を確立する。

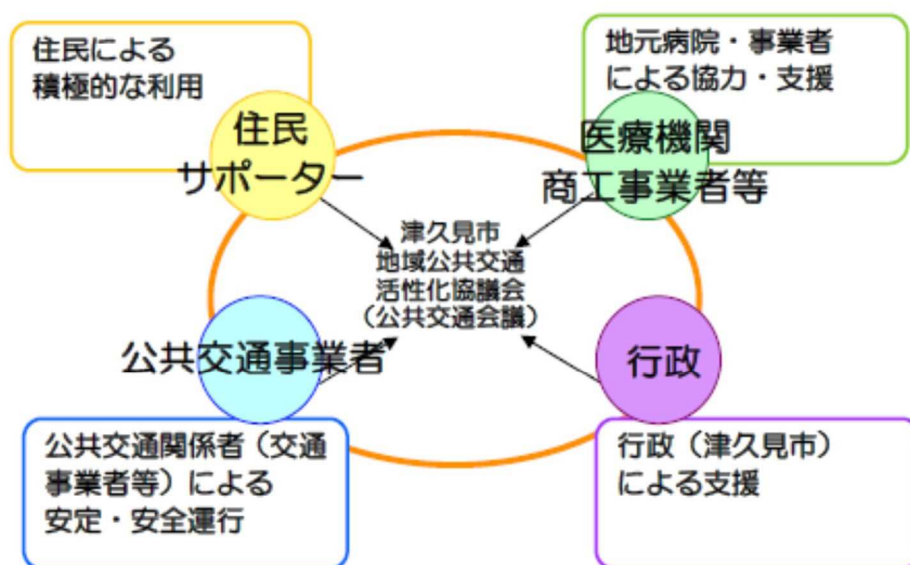


図 6.2.6 津久見市における協働体制(イメージ)

資料：津久見市地域公共交通総合連携計画より抜粋

4-2 南部圏の公共交通ネットワークの状況

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

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

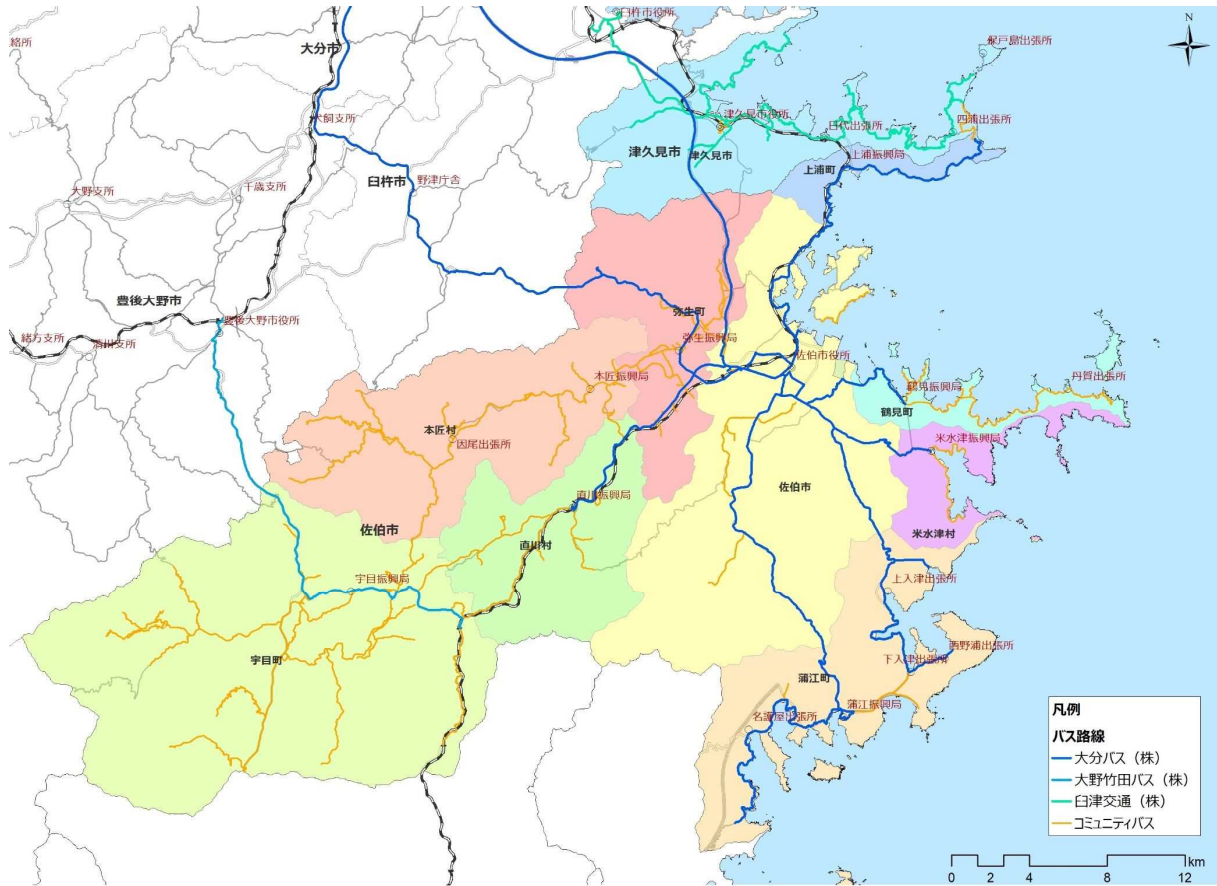


図 58 南部圏の公共交通ネットワーク

4-3 南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）は大分県中部圏再編実施計画の策定を受け、国庫補助金は1億5千万円程度まで増加している。また、平成23年度までは、国庫補助金と協調、平成24年度からは、県独自で支出している幹線バスの維持に係る県費補助金も令和元年度には1億6千万円超まで増加しているほか、地域内バスの維持に係る県費補助金も平成30年度には9千万円超を支出しており、乗合バスに係る事業環境は年々悪化している。

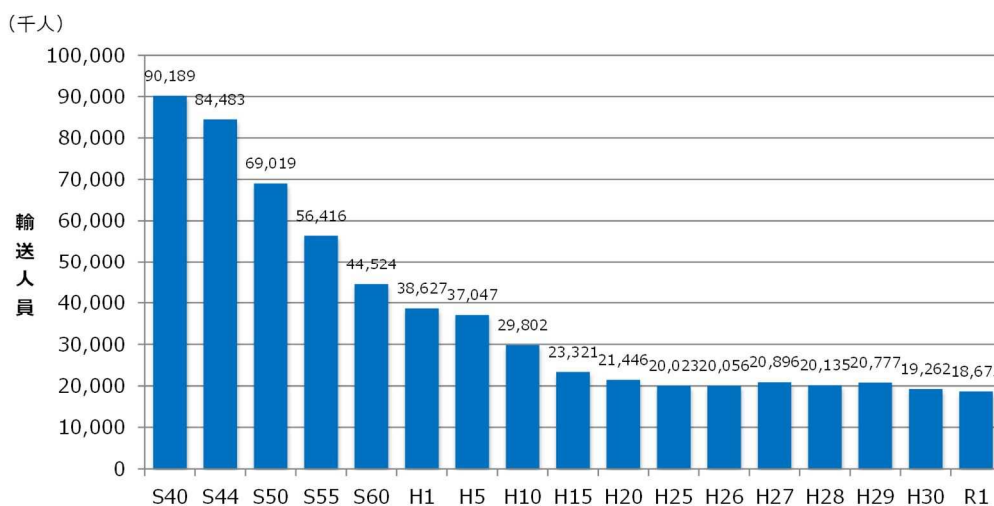


図 59 大分県内のバス利用者数の推移

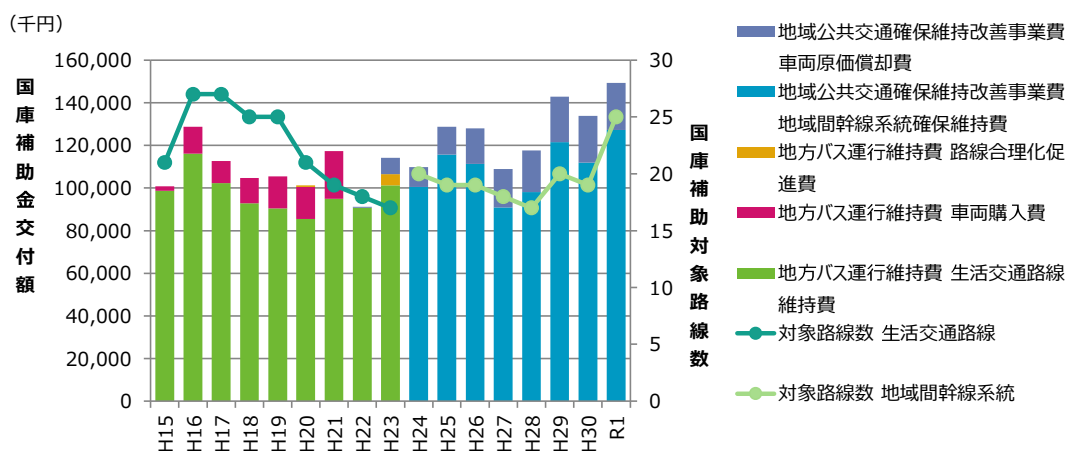


図 60 大分県内の幹線バスに係る国庫補助金の推移

資料：令和2年度年版 九州運輸要覧、大分県資料

県費) 地方バス路線維持対策費補助金

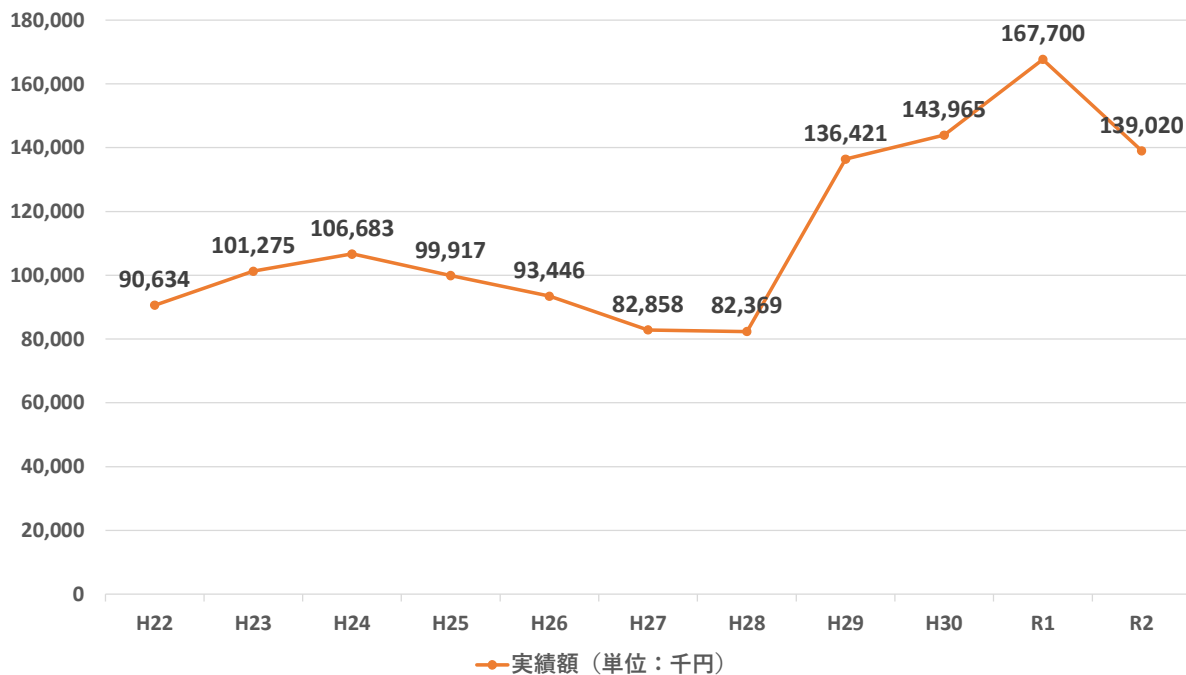


図 61 地方バス路線維持対策費補助金 (県費) の推移

県費) 生活交通路線確保支援事業費補助金

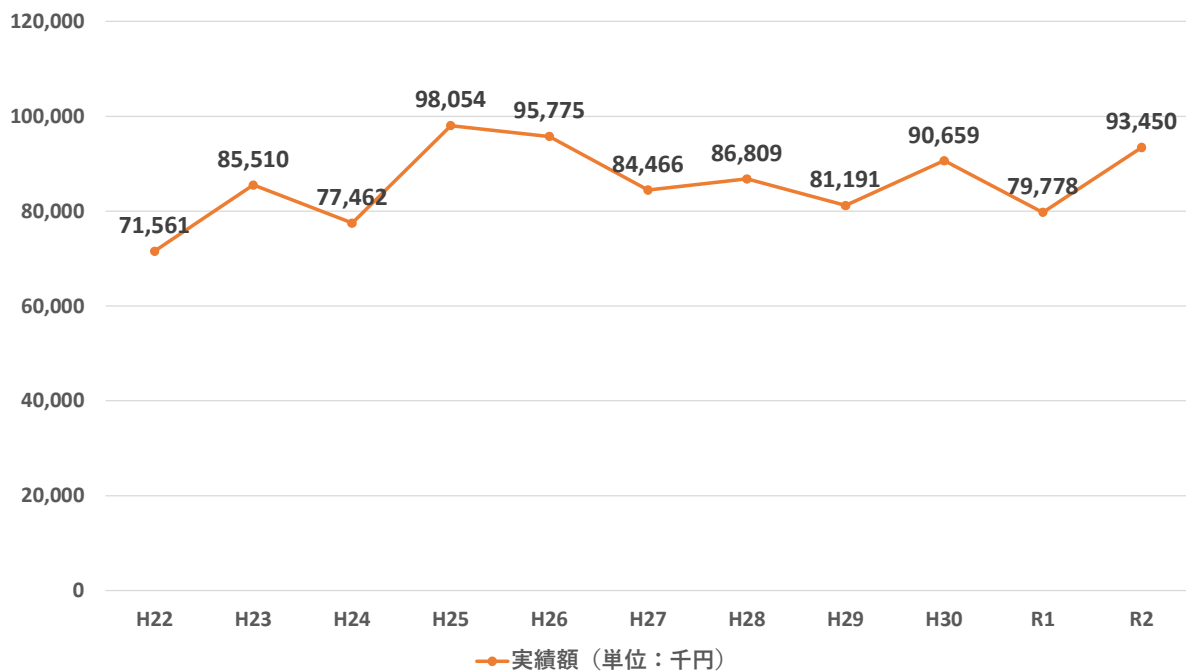


図 62 生活交通路線確保支援事業費補助金 (県費) の推移

資料: 大分県資料

B) 路線別の利用者数と利用者層

路線別の1日あたりの利用者数及び1便あたりの利用者数については、上浦線が最も多く、1日に128人、1便あたり8.0人輸送している。また、10路線中、5路線の1便あたりの利用者数は、5.0人にも満たない。

利用者層については、高齢者が多い傾向にある。上浦線は東雲小中学校や八幡小学校、直川・宇目線は緑豊小中学校に通学する小中学生の利用が多い路線や畑野浦経由蒲江線や青山経由蒲江線のように高校生の利用が多い路線が存在する。そのため、路線ごとに利用者層は異なるが、日常生活に欠かすことのできない移動手段である。

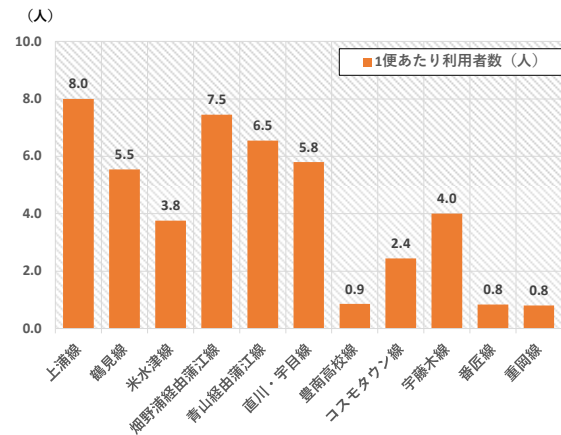
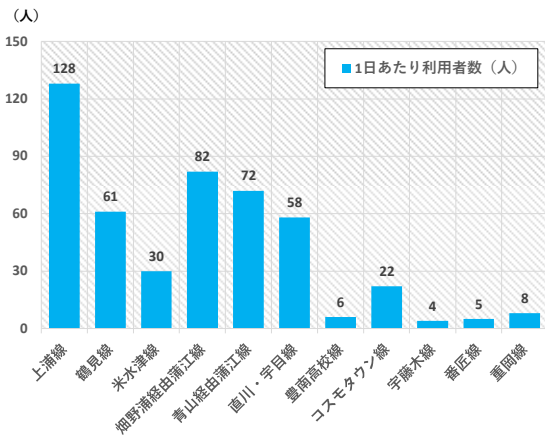


図 63 路線別の1日あたりの利用者数

図 64 路線別の1便あたりの利用者数

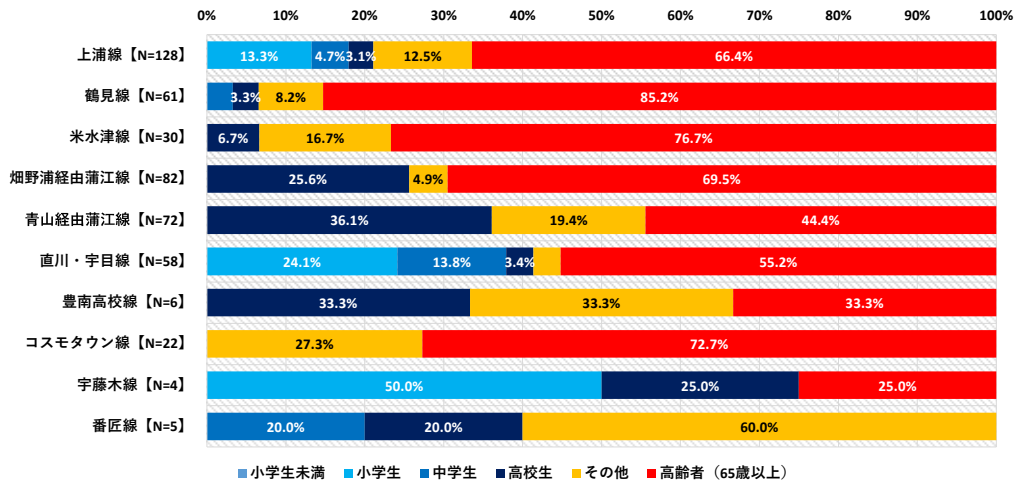


図 65 路線別の利用者層

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

※重岡線のデータについては、大野竹田バス資料（令和3年3月乗降実績データ）

(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。

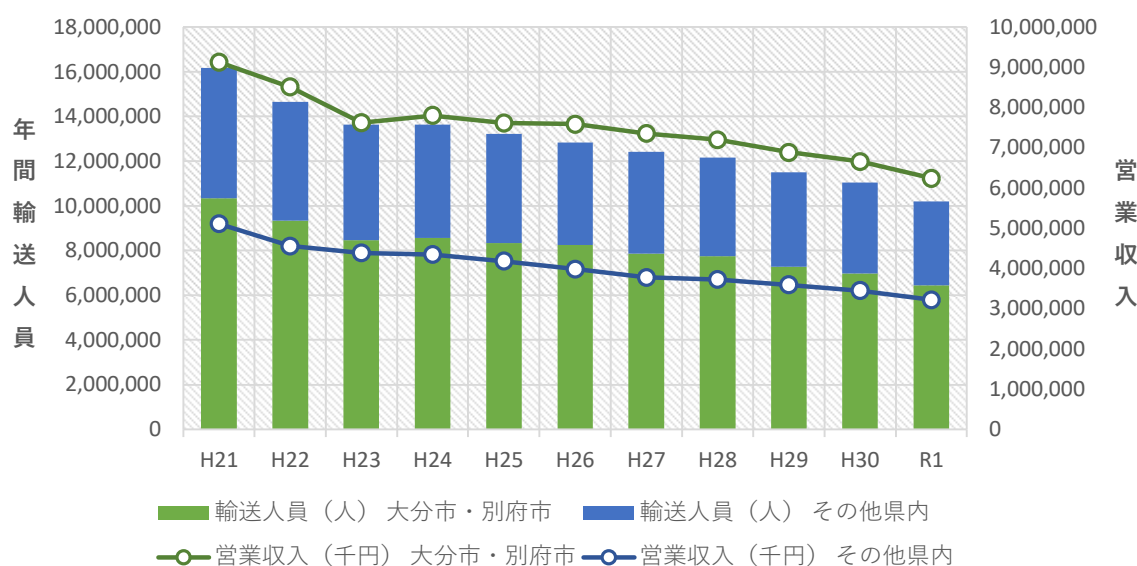


図 66 タクシー輸送人員・営業収入の推移

資料：令和 2 年度版 九州運輸要覧

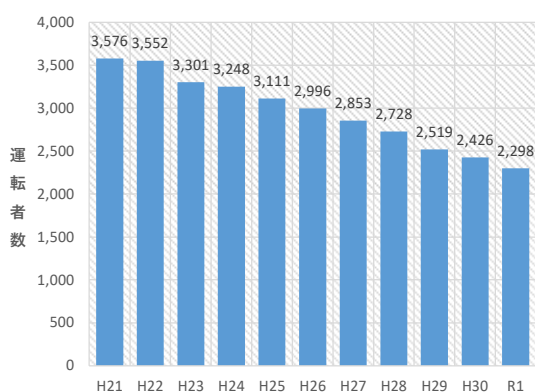


図 67 運転者数の推移

資料：令和 2 年度版 九州運輸要覧

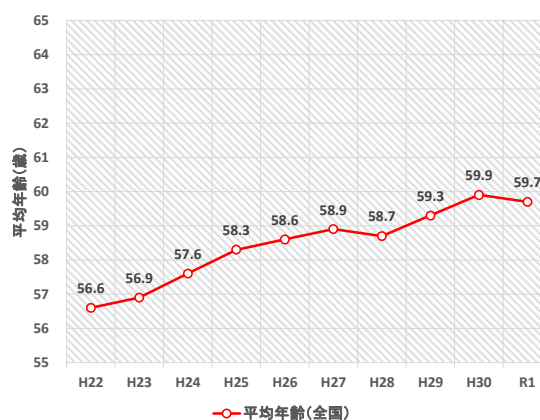


図 68 タクシー運転者の平均年齢推移 (全国)

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。

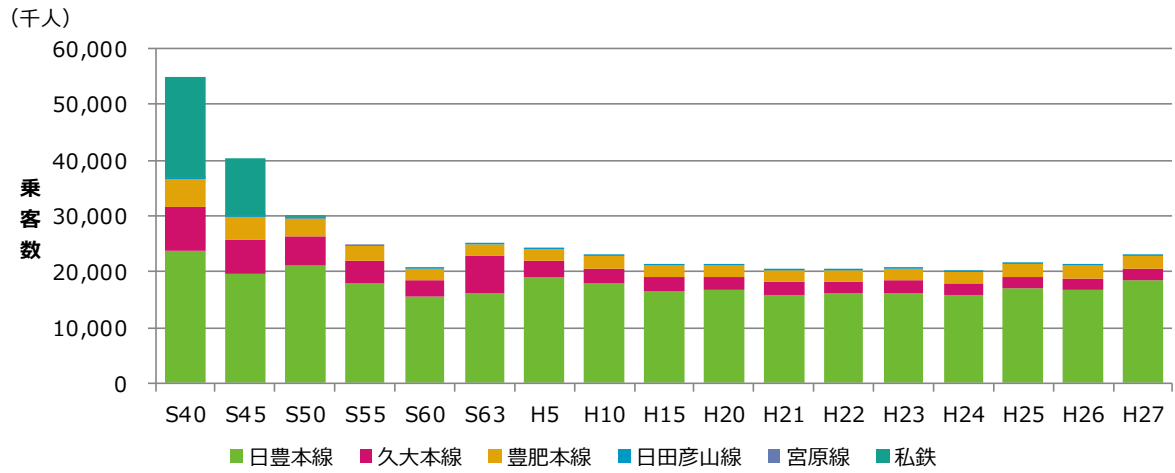


図 69 大分県内の鉄道乗客数の推移

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

佐伯市、津久見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。

人口集積の見られる市中心部はやや高齢化率が低い傾向にあるが、郊外部・山間部では高齢化率が50%以上となる地区が広く分布している。特に、佐伯市の宇目地区や津久見市の四浦地区で高齢化率が高い。

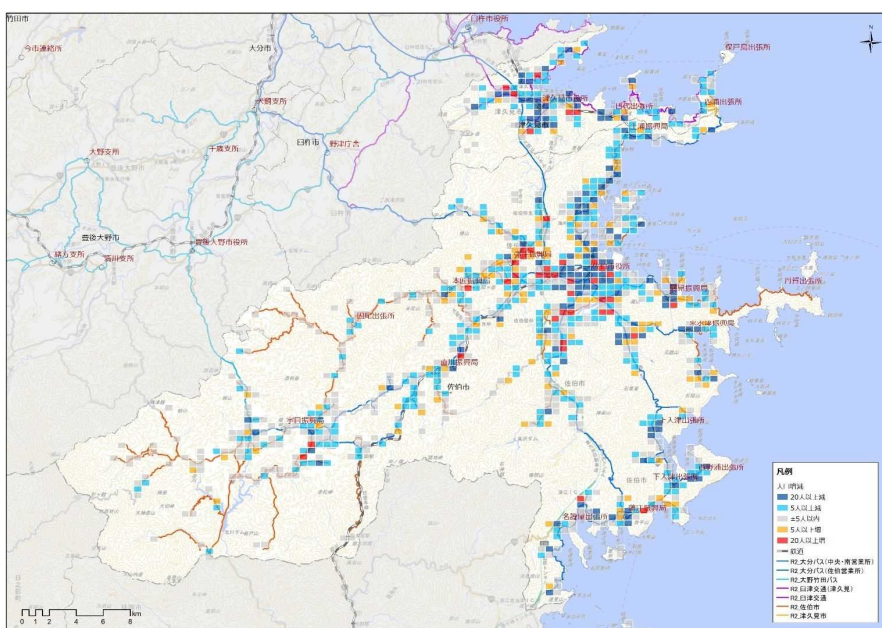


図 70 南部圏の人口増減（5年間）

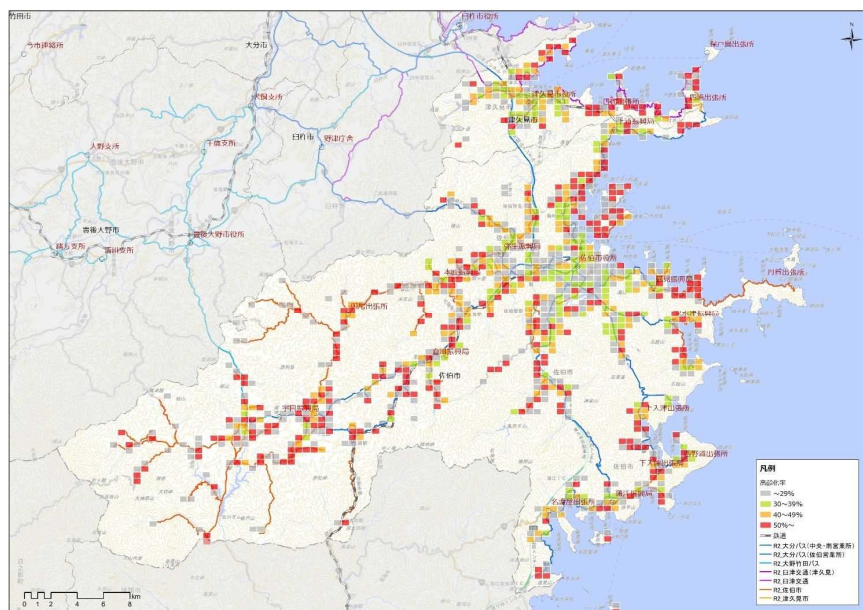


図 71 南部圏の高齢化率分布

資料：平成22年および27年国勢調査

5-2 移動ニーズの縮小化

佐伯市、津久見市ともには人口減少・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。

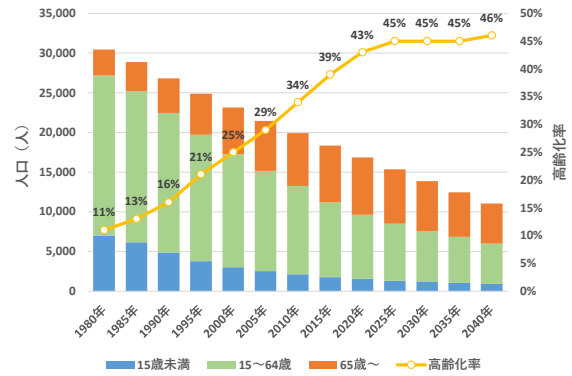
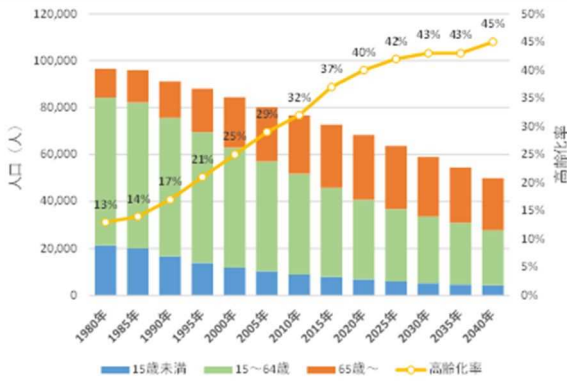


図 72 佐伯市の人口・高齢化率推移 (再掲) 図 73 津久見市の人口・高齢化率推移 (再掲)

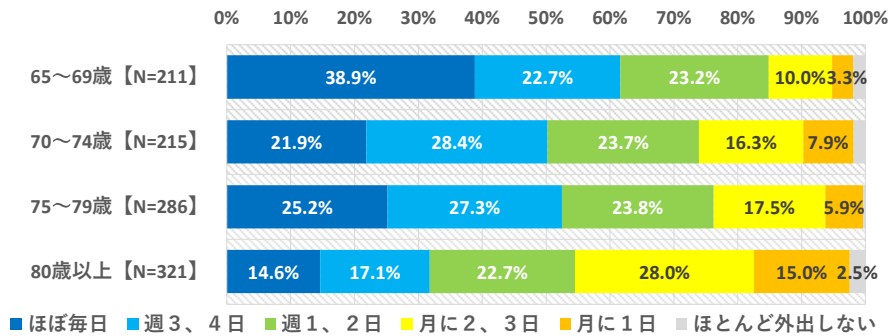


図 74 年齢別の外出頻度

資料：国勢調査、南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

佐伯市中心部に人口が集積しているほか、津久見市役場周辺や佐伯市の各振興局周辺等にも人口が集積する地区が点在している。

また、幹線道路から離れた山間部では、低密度に人口が分布しており、中心部に比べ郊外部は居住地が薄く広く分布しており、広大な面積を有する佐伯市では西側で特徴が顕著に表れている。

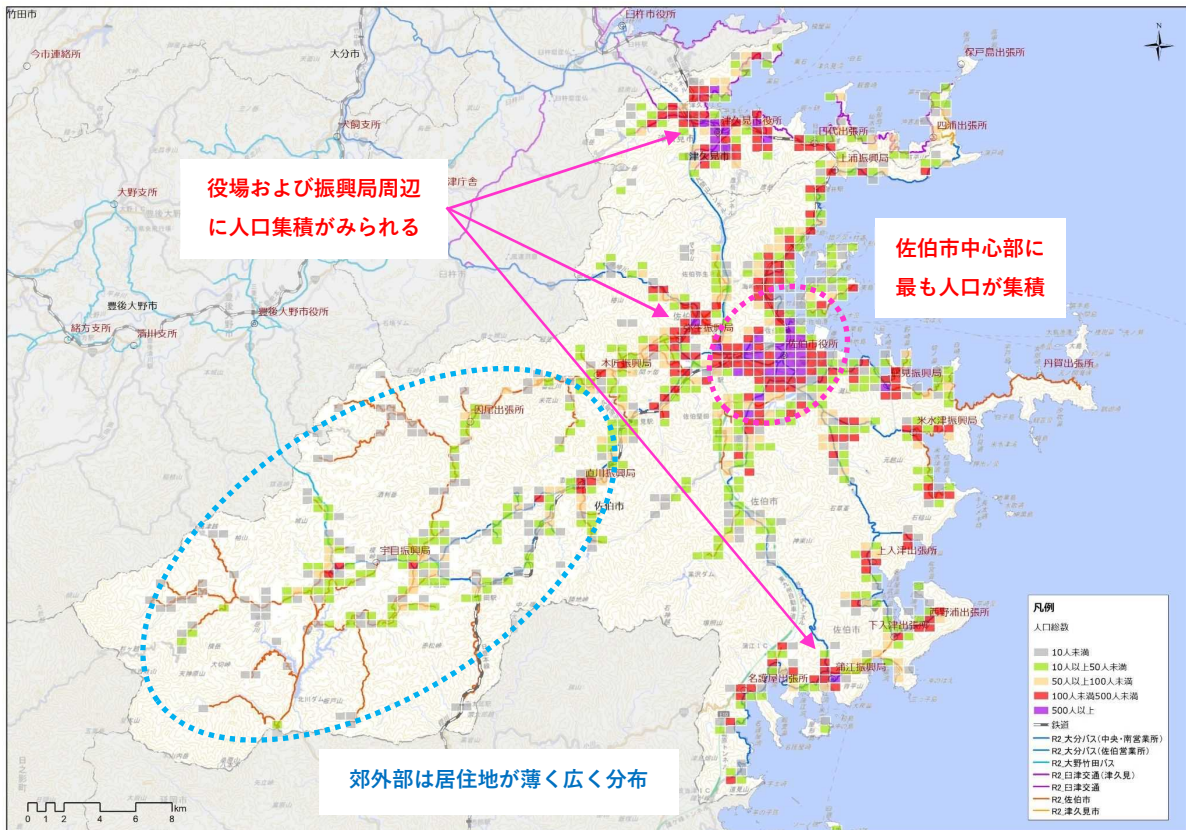


図 75 南部圏の人口分布

資料：平成 27 年国勢調査

5-4 通学需要の縮小と学校の統廃合

南部圏では、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3~4割程度と大幅に減少しており、今後も年少人口の減少は続く予想されている。

年少人口の減少を受けて、豊肥圏の各地では1990年以降から小中学校の統廃合が進んでおり、スクールバスの運行等により小中学生の通学実態が変化している。今後も年少人口の減少により小中学校の統廃合等の取り組みが進行すると想定される。

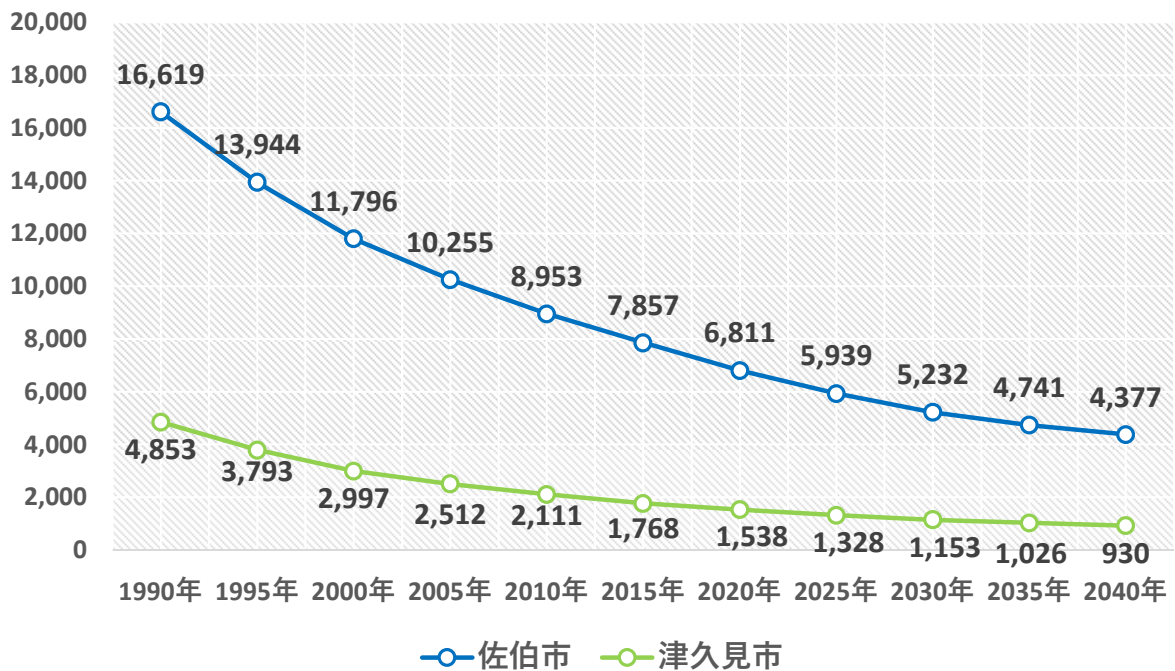


図 76 南部圏における年少人口の推移

資料：国勢調査

表 1 南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
1990年	津久見市	津久見市立仙水小学校	休校	
1992年	佐伯市	蒲江町立蒲江小学校屋形島分校	廃校	
1993年	津久見市	津久見市立四浦西中学校	統合	津久見市立四浦東中学校
1994年	佐伯市	蒲江町立名護屋小学校葛原分校	廃校	
1995年	佐伯市	佐伯市立深島中学校	休校	
1997年	佐伯市	佐伯市立大入島小学校	統合	佐伯市立大入島小学校
	佐伯市	佐伯市立大入島南小学校	統合	
	佐伯市	鶴見町立有明小学校	統合	佐伯市立松浦小学校
	佐伯市	上浦町立最勝海小学校	統合	佐伯市立東雲小学校
	佐伯市	宇目町立木浦小学校西山分校	廃校	
1997年	佐伯市	上浦町立最勝海中学校	統合	佐伯市立東雲中学校
1997年	津久見市	津久見市立津久見小学校八戸分校	廃校	
1998年	佐伯市	蒲江町立深島小学校	分校	蒲江町立深島小学校深島分校
2000年	佐伯市	米水津村立米水津北中学校	統合	佐伯市立米水津中学校
	佐伯市	米水津村立米水津南中学校	統合	
2001年	佐伯市	本匠村立立本東中学校	統合	佐伯市立本匠中学校
	佐伯市	本匠村立立本西中学校	統合	
	佐伯市	蒲江町立河内中学校	廃校	
	津久見市	津久見市立赤崎小学校	休校	
	津久見市	津久見市立無垢島中学校	休校	
2002年	佐伯市	鶴見町立東中浦小学校	休校	佐伯市立蒲江翔南中学校
	佐伯市	蒲江町立上入津中学校	統合	
	佐伯市	蒲江町立下入津中学校	統合	
	佐伯市	蒲江町立蒲江中学校	統合	
	佐伯市	蒲江町立名護屋中学校	統合	
2003年	佐伯市	佐伯市立木浦小学校	休校	佐伯市立宇目緑豊中学校
	佐伯市	宇目町立木浦中学校	統合	
	佐伯市	宇目町立小野市中学校	統合	
	佐伯市	宇目町立重岡中学校	統合	
2004年	佐伯市	蒲江町立深島小学校深島分校	休校	
	津久見市	津久見市立長目小学校	休校	
	佐伯市	佐伯市立中浦小学校	統合	佐伯市立松浦小学校
	佐伯市	佐伯市立向陽小学校間越分校	統合	
	佐伯市	佐伯市立本匠東小学校	統合	
2006年	佐伯市	佐伯市立本匠西小学校	統合	佐伯市立本匠小学校
	津久見市	津久見市立久保泊小学校	休校	
	2007年	津久見市	津久見市立日代中学校	休校
2008年	佐伯市	佐伯市立尾浦小学校	統合	佐伯市立上入津小学校
	津久見市	津久見市立日代小学校	休校	
2009年	津久見市	津久見市立久保泊小学校	廃校	
2010年	佐伯市	佐伯市立木浦小学校	統合	佐伯市立宇目緑豊小学校
	佐伯市	佐伯市立重岡小学校	統合	
	佐伯市	佐伯市立小野市小学校	統合	
	佐伯市	佐伯市立波当津小学校	統合	
2010年	佐伯市	佐伯市立灘小学校	統合	佐伯市立上堅田小学校
2011年	佐伯市	佐伯市立猪串小学校	統合	佐伯市立名護屋小学校
2012年	津久見市	津久見市立無垢島小学校	休校	
2013年	佐伯市	佐伯市立大島小学校	休校	
	津久見市	津久見市立無垢島中学校	休校	
2014年	津久見市	津久見市立越智小学校	休校	
2015年	佐伯市	佐伯市立吹小学校	統合	佐伯市立松浦小学校
	佐伯市	佐伯市立西上浦小学校	廃校	
	佐伯市	佐伯市立大入島小学校	休校	
2016年	佐伯市	佐伯市立向陽小学校	統合	佐伯市立米水津小学校
	佐伯市	佐伯市立色宮小学校	統合	
	佐伯市	佐伯市立大入島中学校	休校	
2017年	佐伯市	佐伯市立名護屋小学校	統合	佐伯市立蒲江翔南小学校
	佐伯市	佐伯市立名護屋小学校森崎分校	統合	
	佐伯市	佐伯市立蒲江小学校	統合	
	佐伯市	佐伯市立河内小学校	統合	
	佐伯市	佐伯市立西浦小学校	統合	
	佐伯市	佐伯市立楠本小学校	統合	

5-5 観光需要の動向

令和元年度は、日韓関係の悪化により、韓国からの旅行者は減少した。

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

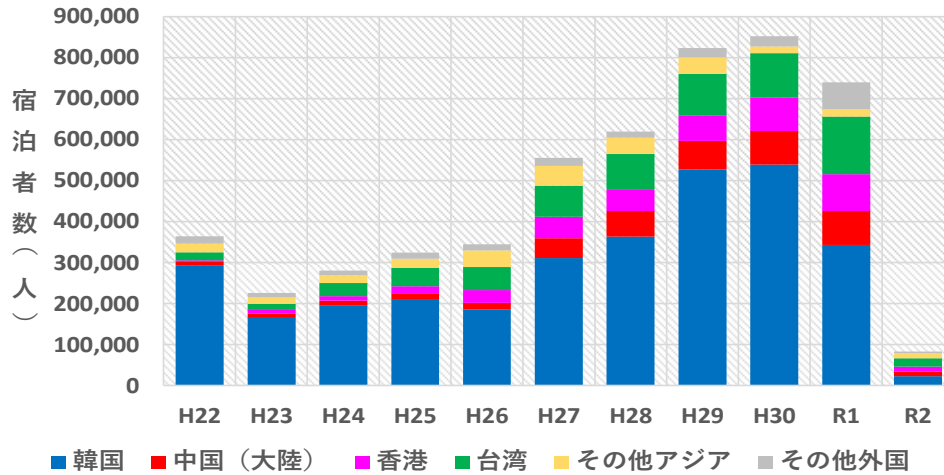


図 77 国籍別宿泊旅行者数の推移（再掲）

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 南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

上浦線や畑野浦経由蒲江線、青山経由蒲江線など幹線バス路線においても利用者数が減少傾向にあるだけでなく、その他の路線においても1便あたりの利用者数が少ない傾向にある。また、米水津線や畑野浦経由蒲江線などの一部の路線では、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。

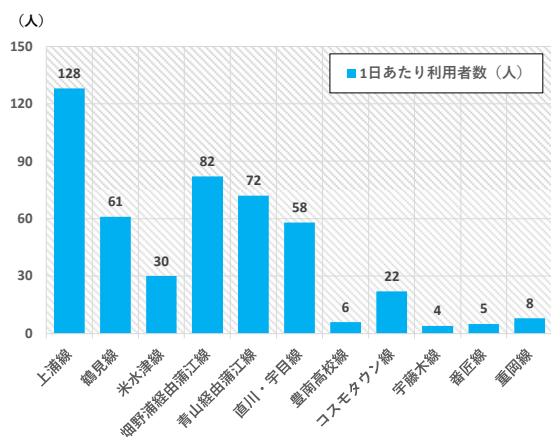


図 78 路線別の1日あたりの利用者数 (再掲)

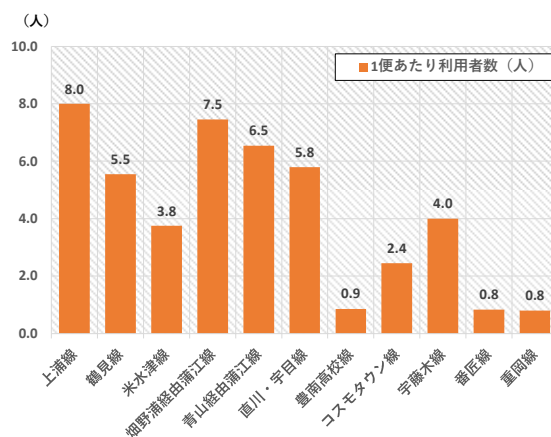


図 79 路線別の1便あたりの利用者数 (再掲)

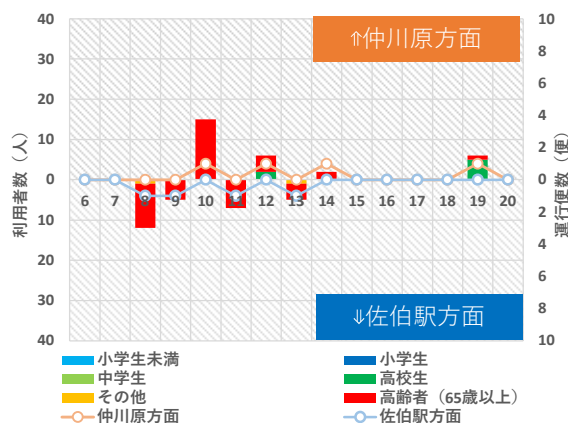
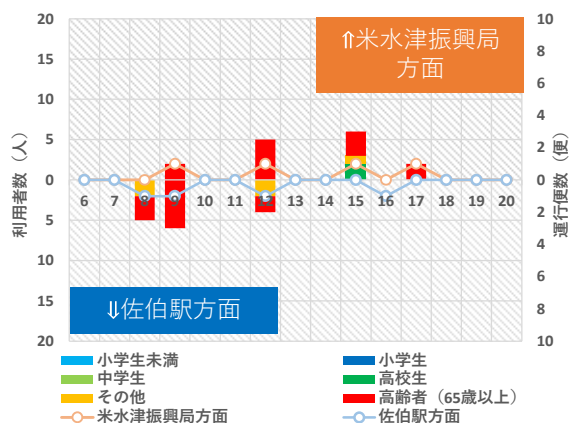


図 80 時間帯別利用者数 (左：米水津線、右：畑野浦経由蒲江線)

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

※重岡線のデータについては、大野竹田バス資料（令和3年3月乗降実績データ）

6-4 バスと航路の接続不良

大入島から佐伯市本土を結ぶ大入島観光フェリーと路線バス（@春日通りバス停）はそれぞれ交通結節性が保たれている。しかし、接続時間が平均 27 分程度存在しており、大入島観光フェリーに接続している便数も 15 便中 5 便程度と多いとは言えない状況である。また、屋形島・深島航路等の南部圏内で運行している航路についても同様に、一部の便において接続性が確保されていない。

表 2 時刻表（左：大入島観光フェリー、右：春日通りバス停）

石間発	→	佐伯着	行先	西田病院コスモタウン	直川振興局
7:00	→	7:07	経由	佐伯駅 大手前（普通）	佐伯駅 大手前 コスモタウン（普通）
7:30	→	7:37	備考	[大分バス]	[大分バス]
8:00	→	8:07	8	40	
8:30	→	8:37	9		
9:00	→	9:07	10		31
10:00	→	10:07	11		
11:00	→	11:07	12		
12:00	→	12:07	13		21
13:00	→	13:07	14		
14:00	→	14:07	15		41
15:00	→	15:07	16		
16:00	→	16:07	17		31
17:00	→	17:07			
17:30	→	17:37			
18:00	→	18:07			

表 3 時刻表（左：大入島観光フェリー、右：春日通りバス停）

行先	葛港	海の市場まる	佐伯発	→	石間着
経由	(普通)	(普通)	7:15	→	7:22
備考	[大分バス]	[大分バス]	7:45	→	7:52
7		40	8:15	→	8:22
8		33	8:45	→	8:52
9			9:15	→	9:22
10		30	10:15	→	10:22
11			11:15	→	11:22
12			12:15	→	12:22
13		50	13:15	→	13:22
14			14:15	→	14:22
15	19		15:15	→	15:22
16			16:15	→	16:22
17		8	17:15	→	17:22
			17:45	→	17:52
			18:15	→	18:22

6-5 離島航路の厳しい運営状況

南部圏の離島においては、人口減少と少子化、高齢化が特に顕著であり、人口は20年間で約6割減少し、高齢化率は64%（およそ3人に2人が高齢者）に達している。また、15歳未満の人口は50人に満たず、通学目的での航路の利用も大幅に減少しているものと想定される。

南部圏の国庫補助対象3航路（大島～佐伯航路、蒲江～深島航路、津久見～保戸島航路）の欠損額の増加に伴い、県が負担する補助金交付額も増加傾向にあり、令和3年度の補助金交付額は6億円を超えるなど、国庫補助航路においては厳しい運営状況である。

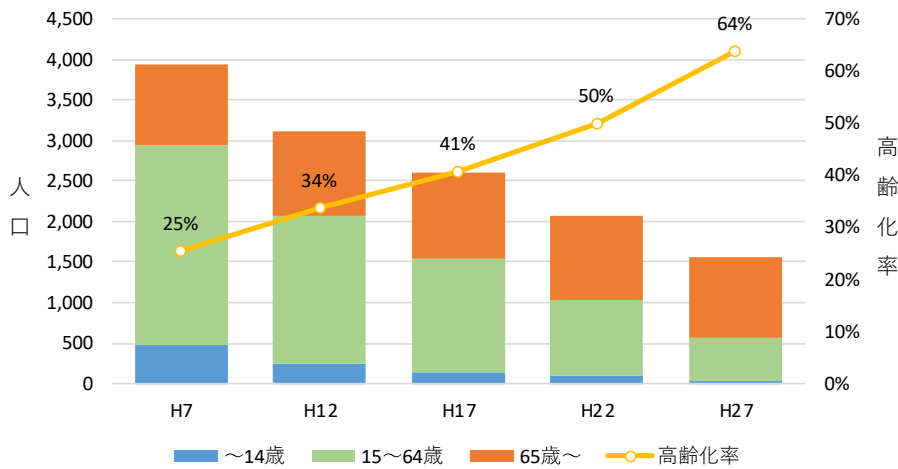


図 0-84 離島部の人口・高齢化率推移

資料：平成7年～27年国勢調査（但し、佐伯市大入島、大島、津久見市無垢島、保戸島4島の合計値）

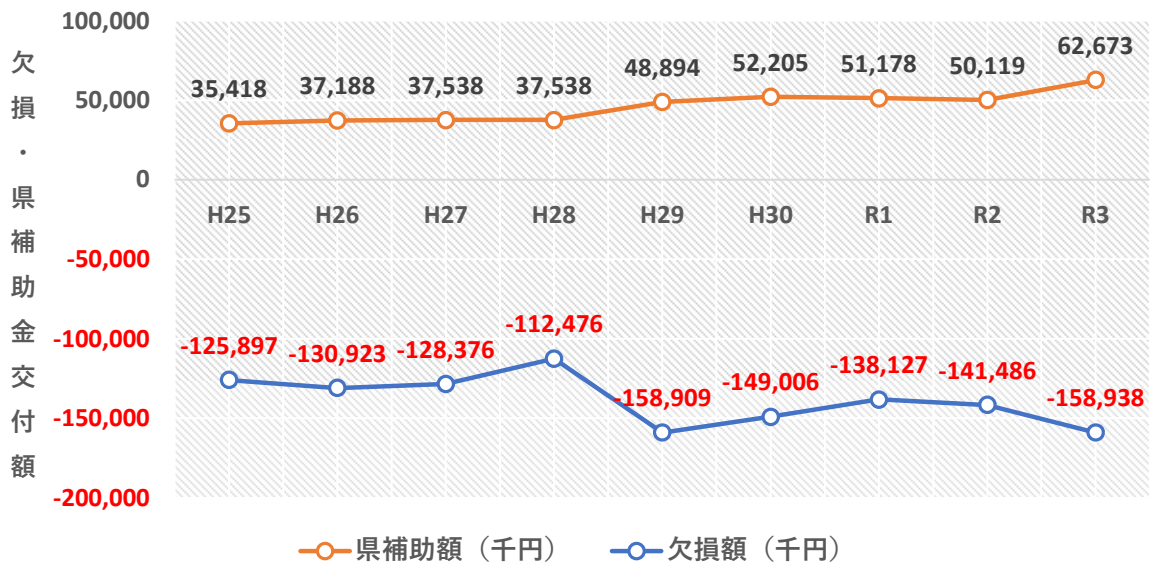


図 0-85 南部圏の国庫補助対象3航路の概況

資料：大分県資料

6-6 多様な公共交通サービスの混在

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

表 4 南部圏の輸送資源の状況

運行エリア		輸送資源
<div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; font-weight: bold;">広域</div>	圏域内外	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 日豊本線 ● 高速バス（佐白ライナー） ● 大分バス：伯大線 ● 大野竹田バス：重岡線
	圏域内（市間）	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバス（落の浦～大浜線）
	市内 佐伯市	<ul style="list-style-type: none"> ● 大分バス（佐伯市内各線） ● コミュニティバス（一部地域ではデマンド型運行） ● フェリー（大入島航路、大島航路、屋形島・深島航路） ● タクシー
	津久見市	<ul style="list-style-type: none"> ● 臼津交通（津久見市内各路線） ● コミュニティバス（乗合タクシー） ● フェリー（保戸島航路、無垢島航路） ● タクシー
公共交通 以外	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス、スクールタクシー ● 病院送迎 ● 福祉送迎 ● 宿泊施設送迎等 	

地域内

6-7 深刻な運転手不足

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

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

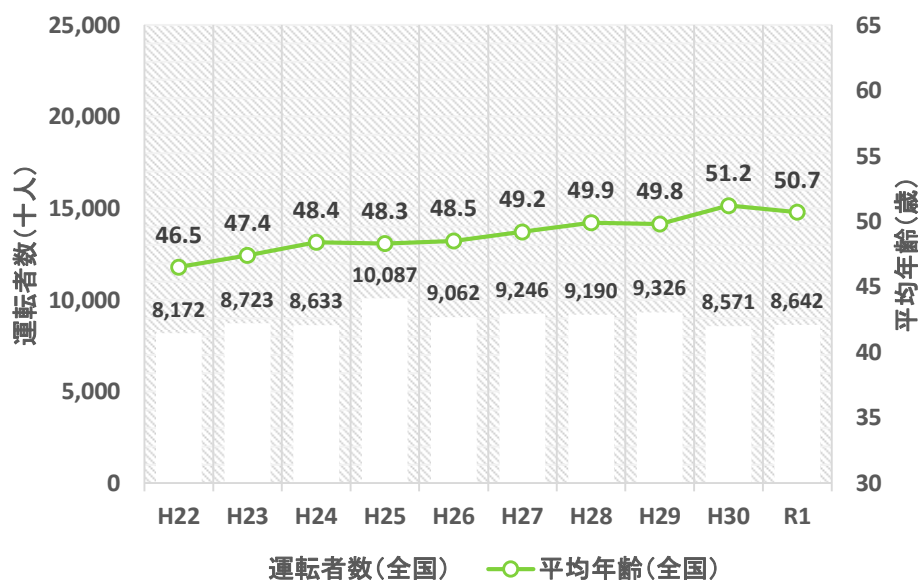


図 86 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

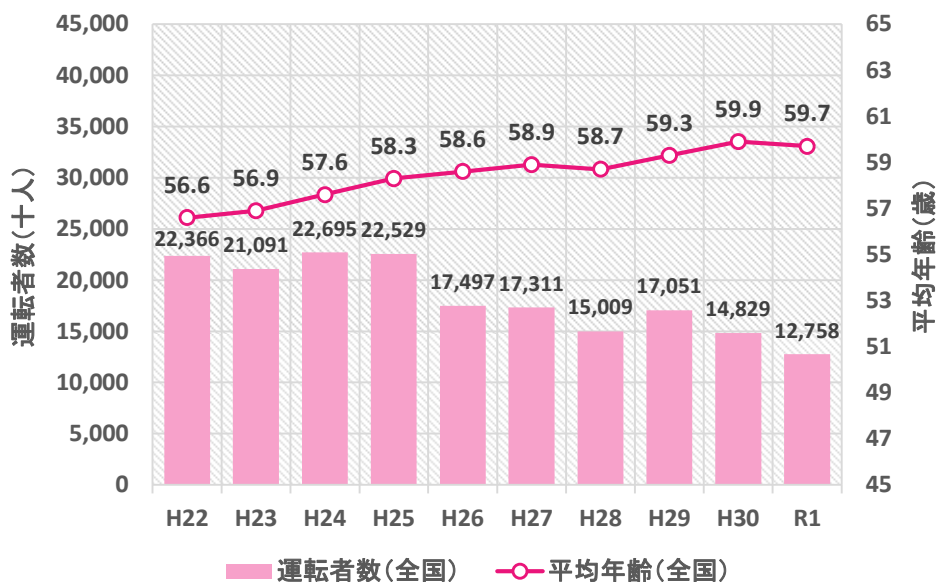


図 87 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）