

# 大分県中部圏地域公共交通計画

令和5年4月

大分県

大分市 別府市 由布市



<b>序論</b>	<b>本計画の目的と対象地域</b>	<b>1</b>
1	計画策定の背景	1
2	対象地域	1
3	計画の目的	1
<b>第1編</b>	<b>大分県中部圏の現状</b>	<b>3</b>
1	大分県中部圏における地域の現状	3
1-1	人口動向	3
1-2	住民（勤労世代・高齢者層）の移動実態	9
1-3	高校生の移動実態	18
1-4	公共交通に対するニーズ	24
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	32
2-3	公共交通分野全般の収益性悪化	33
2-4	高齢者の運転と事故	34
3	県の上位・関連計画	36
3-1	まちづくり政策	36
3-2	観光政策	42
3-3	教育政策	44
4	公共交通ネットワーク	45
4-1	各市町における公共交通政策	45
4-2	中部圏の公共交通ネットワークの状況	51
4-3	中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	郊外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	観光需要の低迷	62
6	中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	幹線バス路線・フィーダー路線の収益悪化	66
6-4	多様な公共交通サービスの混在	67
6-5	深刻な運転手不足	68
<b>第2編</b>	<b>大分県中部圏地域公共交通計画</b>	<b>69</b>
1	はじめに	69
1-1	計画策定の背景と目的	69
1-2	本計画の位置づけ	70
2	計画の対象区域	71
3	計画期間	71
4	中部圏の地域公共交通に求められる課題	72

4-1	「利便性」に関する課題	73
4-2	「効率性」に関する課題	76
4-3	「持続可能性」に関する課題	80
<b>5</b>	<b>計画の基本的な方針、目標</b>	<b>83</b>
5-1	基本的な方針と目標	83
5-2	地域の現状・問題点と計画の目標の関係	84
5-3	地域公共交通確保維持事業費補助金交付要綱（地域間幹線系統補助）に基づく記載事項について	86
5-4	計画の目標	88
<b>6</b>	<b>実施事業</b>	<b>92</b>
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	94
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	96
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	98
<b>7</b>	<b>計画の達成状況の評価</b>	<b>101</b>
7-1	計画の推進体制	101
7-2	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	102
<b>【参考】</b>	<b>目標指標の算出根拠</b>	<b>103</b>
<b>目標 1</b>	<b>広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上</b>	<b>103</b>
	県全域で目指す指標	103
	中部圏で目指す指標	103
<b>目標 2</b>	<b>変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化</b>	<b>104</b>
	県全域で目指す指標	104
	中部圏で目指す指標	104
<b>目標 3</b>	<b>利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上</b>	<b>105</b>
	県全域で目指す指標	105
	中部圏で目指す指標	105

# 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「大分県中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

---

本計画では大分県中部圏（大分市、別府市、由布市）を対象地域とする。

## 3 計画の目的

---

令和 4 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 4 社 11 系統あるが、対象地域の中部圏においては、国庫補助対象地域間幹線バス路線は 7 系統運行している。（臼杵線、伯大線、佐賀関線、国大線、別大線、鉄輪線、サファリ線）

対象地域のバス路線では、マイカーの普及や少子化・過疎化の進行等を背景に利用者の減少が続いており、対象地域内の各市では、地域公共交通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、各市で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、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、県が主体となって市町村と綿密な連携を図りつつ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。

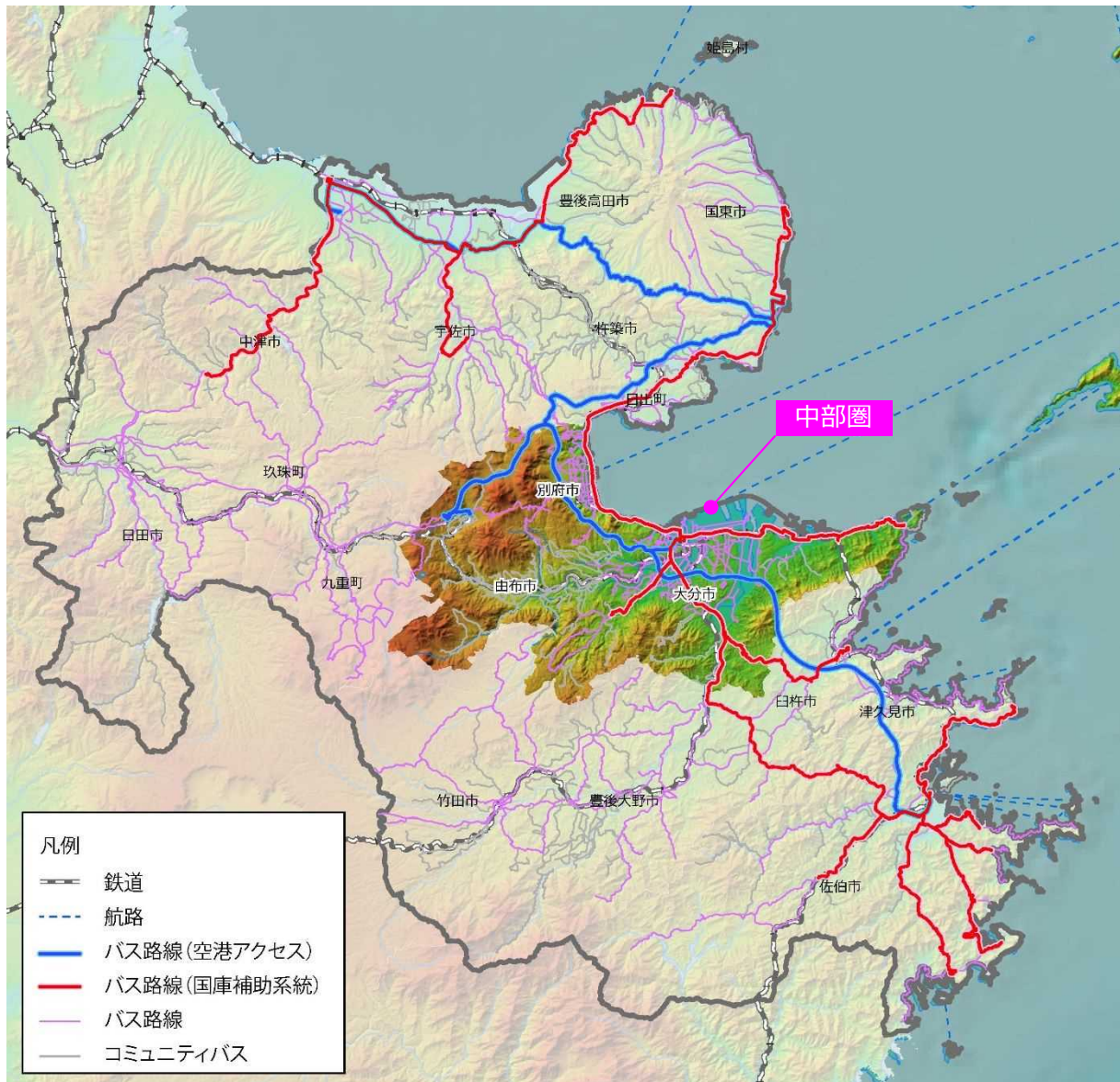


図 1 本計画の対象地域

# 1 大分県中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

県都である大分市の人口は微増傾向であったが、2020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。

別府市、由布市は人口がやや減少傾向にある。特に、若年人口・生産年齢人口の減少が顕著である。3市とも老年人口はほぼ頭打ちの状況にある。

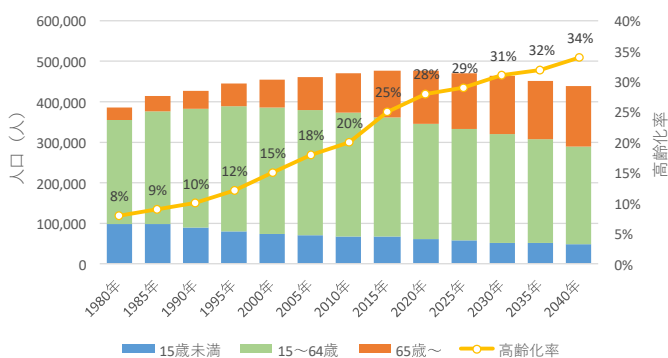


図2 大分市の人口・高齢化率推移

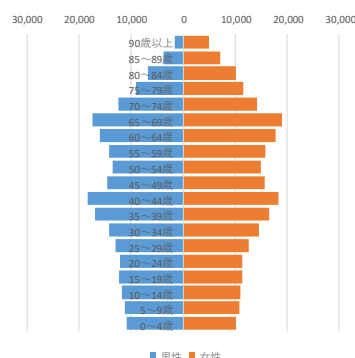


図3 大分市の人口ピラミッド

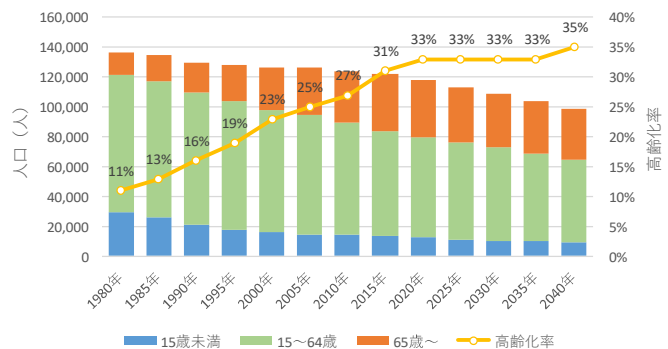


図4 別府市の人口・高齢化率推移

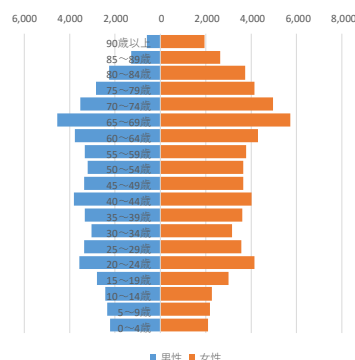


図5 別府市の人口ピラミッド

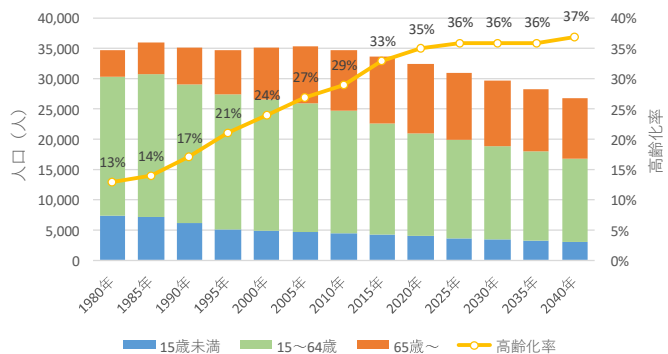


図6 由布市の人口・高齢化率推移

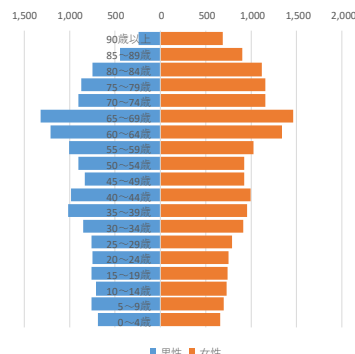


図7 由布市の人口ピラミッド

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

大分市の中心部や明野・鶴崎・大在・植田地区、別府市の大分道以東、由布市の挟間・湯布院地区等、幹線道路沿線や大規模住宅地に人口が集積している。

一方で、大分市・別府市の郊外部や由布市では広域に人口の密度の低い地区が広がっており、市内でも地区ごとに人口に開きがみられる。

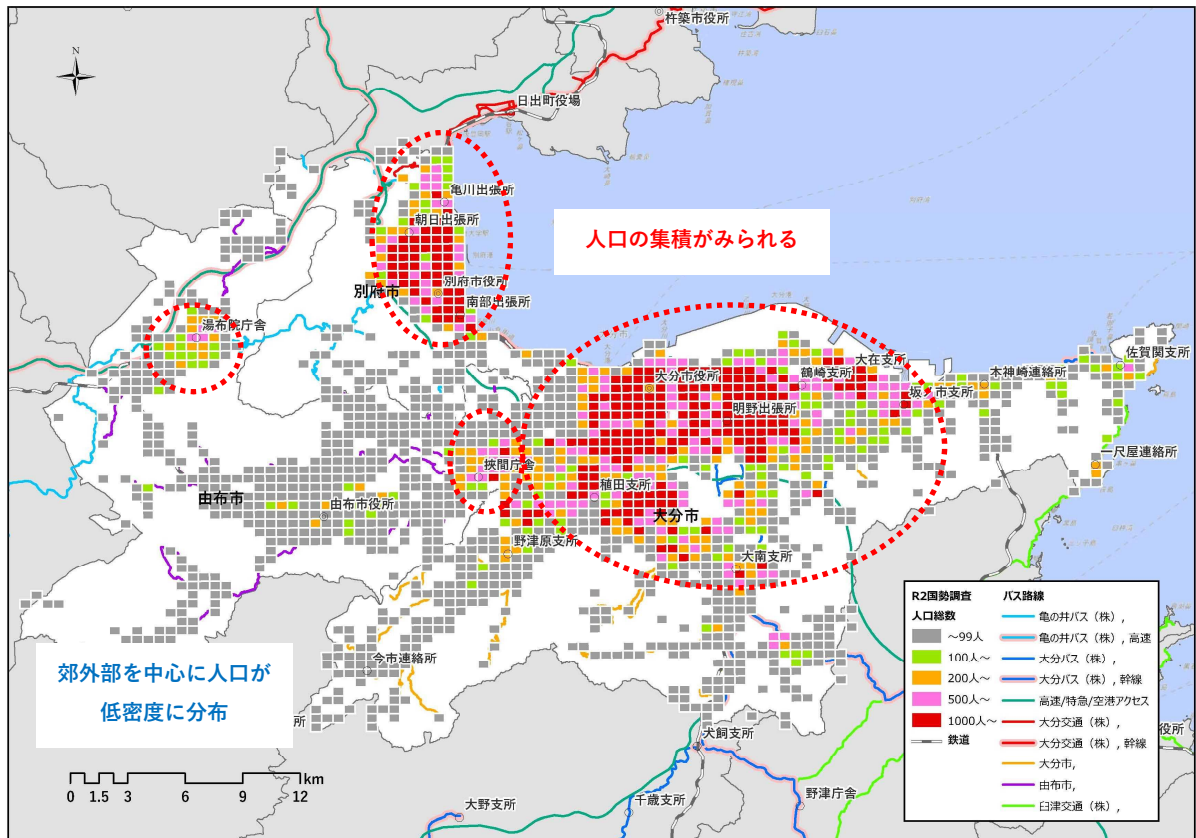


図 8 中部圏の人口分布

資料：令和2年国勢調査



### (3) 人口増減

人口が増加していた大分市においても人口減少に転じたことから、中部圏3市の人口は減少傾向にある。

なお、それぞれの大分市や別府市、由布市挟間地区等に一部人口が増加している地区が存在するが、同様に減少もみられることから、同市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。また、郊外部では人口減少が進行している。

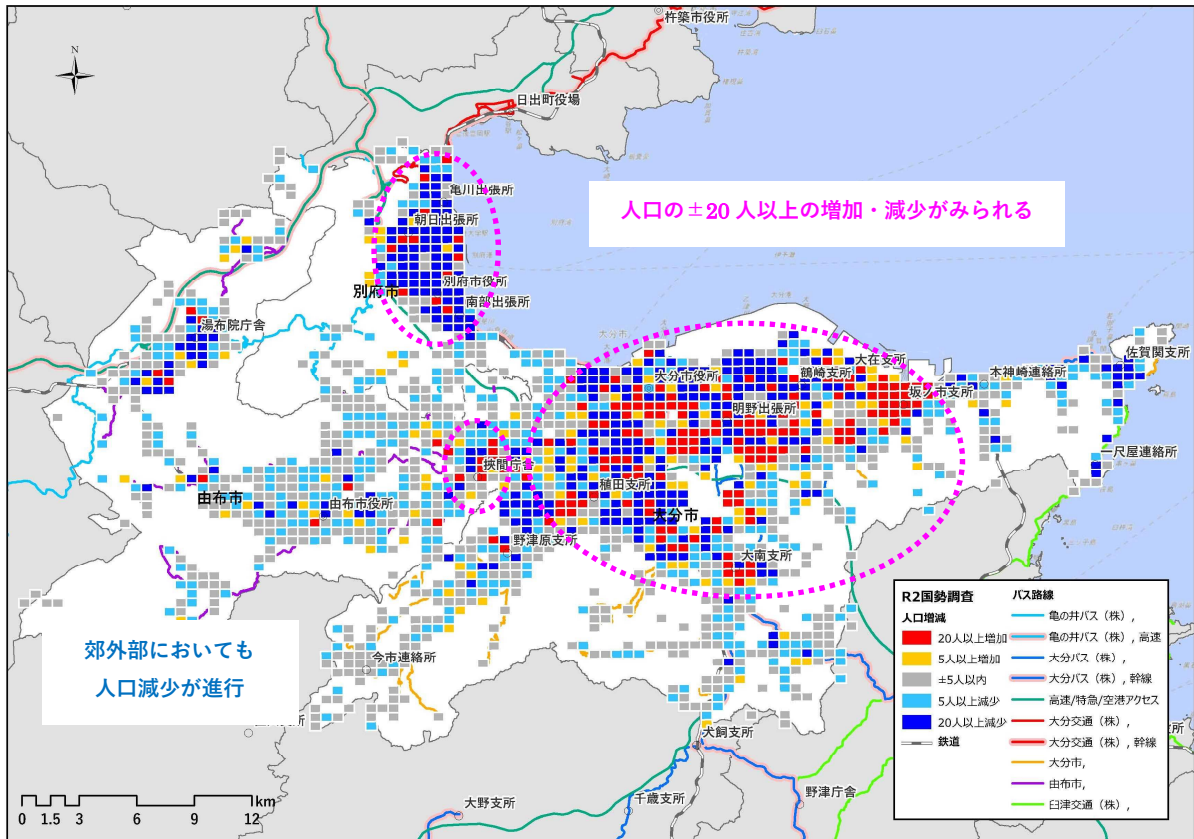


図 9 中部圏の人口増減

資料：平成 27 年および令和 2 年国勢調査

(4) 高齢化の状況

人口の集積する平地部を中心に高齢化率が低くなっているが、郊外部や人口集積のある住宅団地等でも高齢化率の高い地区がみられる。

郊外部では高齢化率が 50%を超える地区が広範囲に広がっており、中部圏の圏域内でも中心部と郊外部では異なる特性を有している。

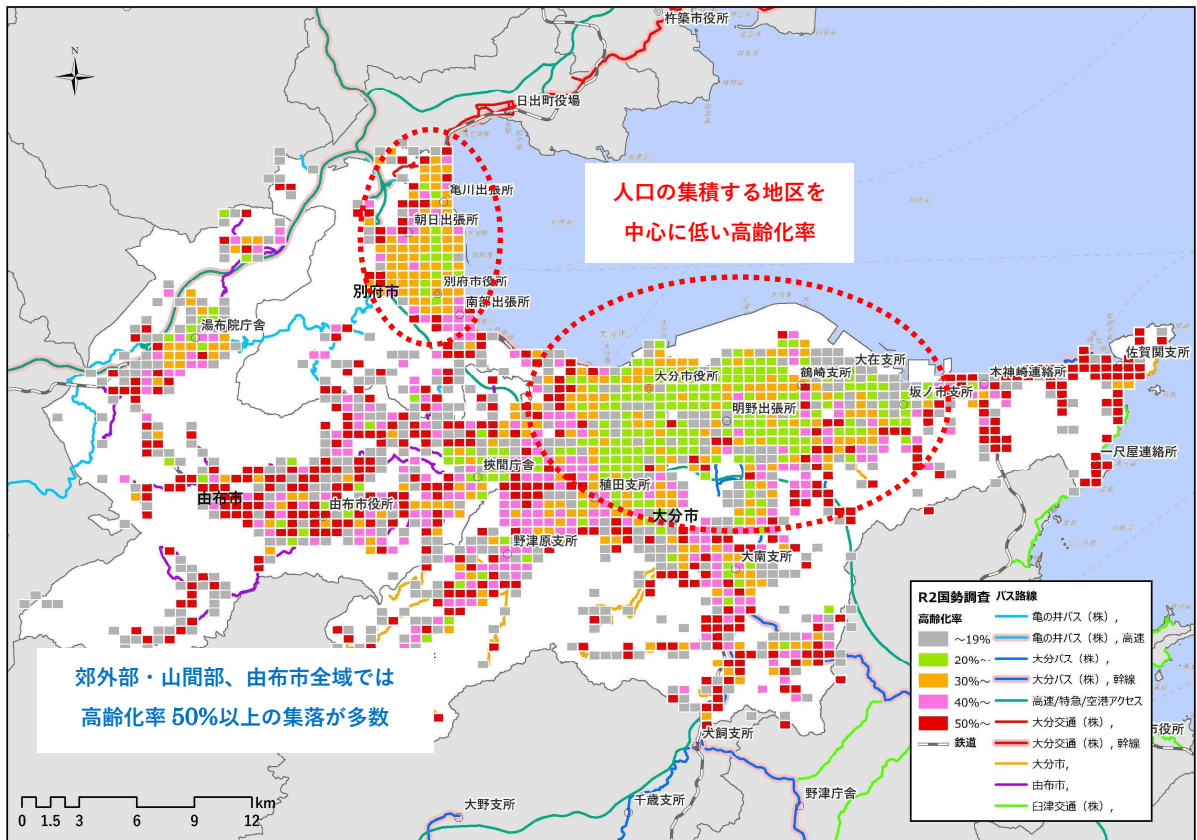


図 10 中部圏の高齢化率分布

資料：令和 2 年国勢調査

## (5) 人口の転入・転出

大分市では、幅広い世代で人口が転入しており、特に子育て世代（25～39歳）では約3,000人の転入過多の状況にあり、0～4歳を除く若年人口（5～19歳）についても、同様の傾向がみられる。

別府市では、20～24歳で転入過多が突出して多く、15～19歳も含めると約4,000人の転入過多となっており、APU通学者の国内外からの転入が影響しているものと想定される。また、由布市では、大学進学や就職時期において転入・転出者が多いが、大きく転入・転出過多となる世代は無い。

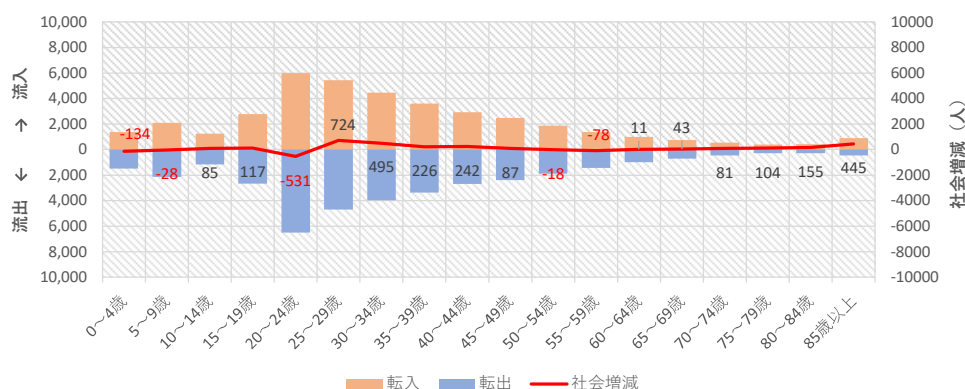


図 11 大分市における人口の社会増減

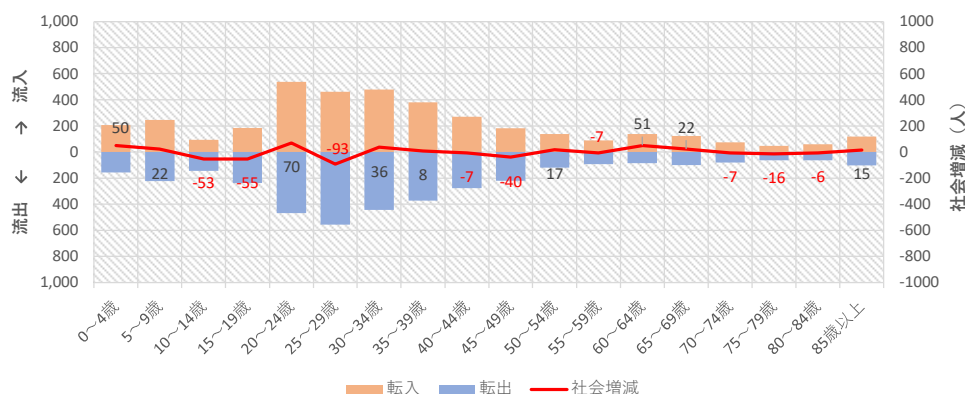


図 12 別府市における人口の社会増減

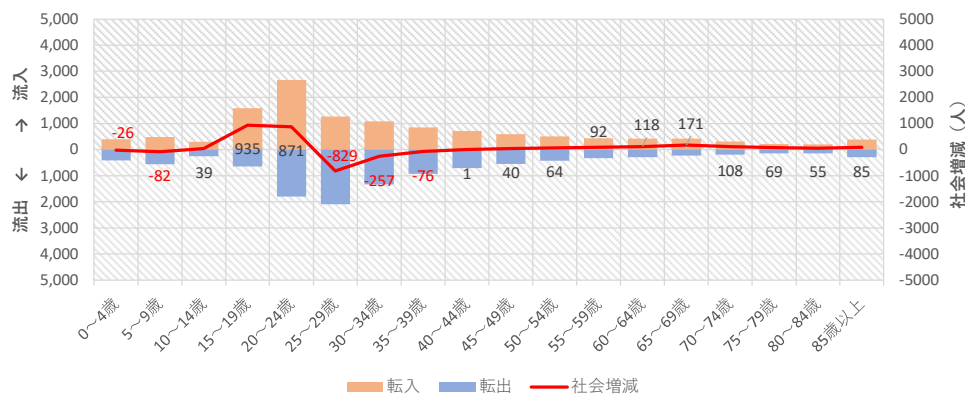


図 13 由布市における人口の社会増減

資料：令和2年国勢調査

(6) 就業者・通学者の通勤・通学動向

大分市に居住する就業者は、市内に通勤する人が9割以上を占め、市外で就業する人は少数であるが、中部圏内（別府市、由布市）の移動だけでなく、臼杵市や豊後大野市への移動も一定数みられ、他圏域からの就業者も多くみられる。また、就学者についても、同様の傾向がみられるが、他圏域への圏域をまたぐ移動は少数にとどまる。

別府市・由布市に居住する就業者は、市内に通勤する人が7割以上を占め、次点で大分市との往来が多い。また、別府市では日出町や杵築市との往来が多く、由布市では九重町や玖珠町からの就業者がみられる。就学者についても同様の傾向がみられるが、他圏域への移動は少数にとどまる。

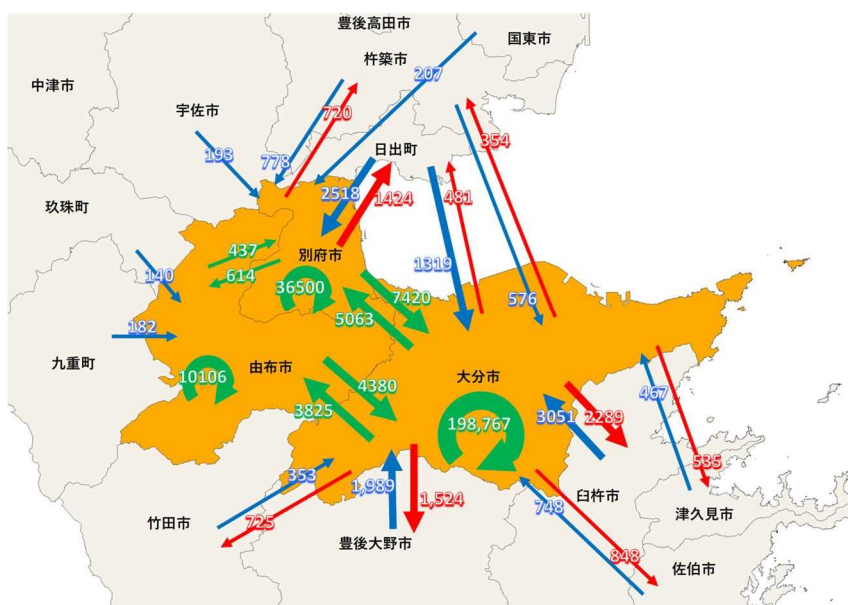


図 14 就業者の流動

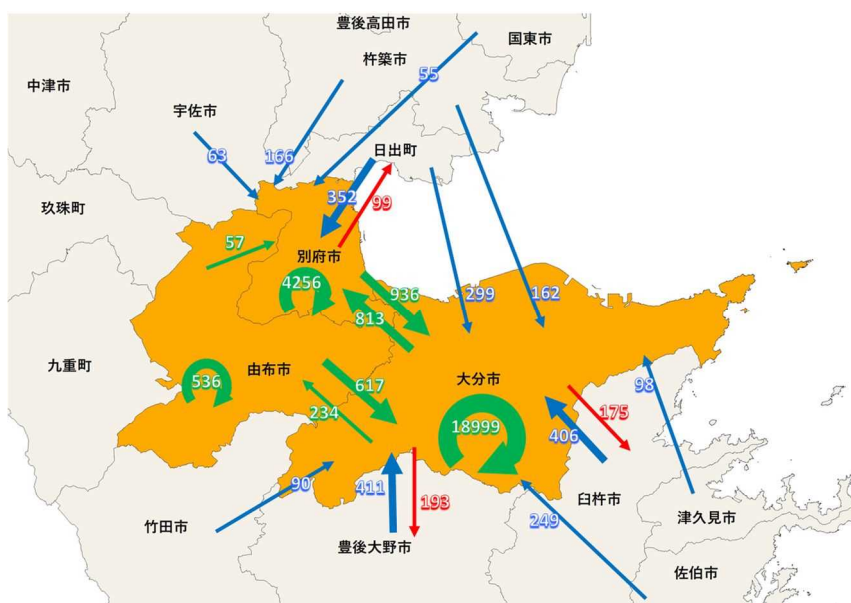


図 15 通学者（15歳以上）の流動

資料：令和2年国勢調査

## 1-2 住民（勤労世代・高齢者層）の移動実態

### (1) 家族構成

地区別では、極端な違いはみられない。また、別府市では、「1人暮らし」世帯が多い傾向にあるが、全体では「1人暮らし」世帯は少数にとどまる。

年齢別では、「2人暮らし」世帯が加齢とともに増加傾向にある。

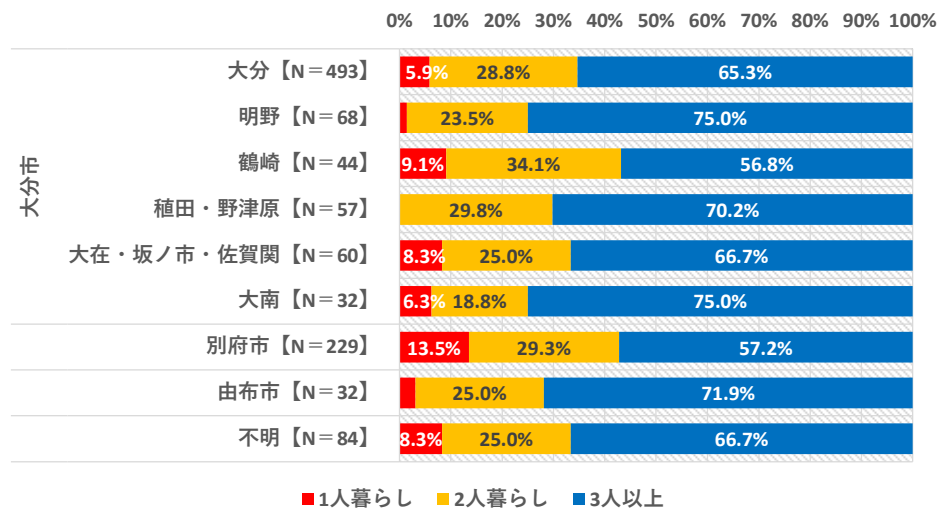


図 16 地区別の家族構成

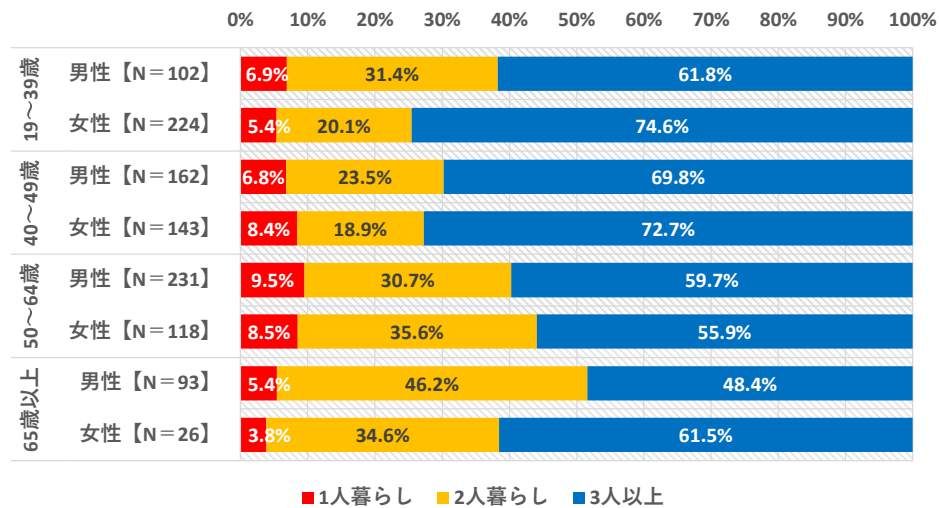


図 17 年齢別の家族構成

資料：大分県住民 Web アンケート

## (2) 自動車運転免許の保有状況

どの市・地区においても自動車運転免許を「所有している（日常的に運転）」が80%を超えており、自動車運転免許の保有率は高い。一方で、別府市では、「所有している（運転しない）」と「所有していない」の合計が約20%に該当する。

年齢別では、65歳以上の高齢女性の自動車運転免許の保有率が大幅に減少しており、「所有している（運転しない）」と合わせると40%を超える。

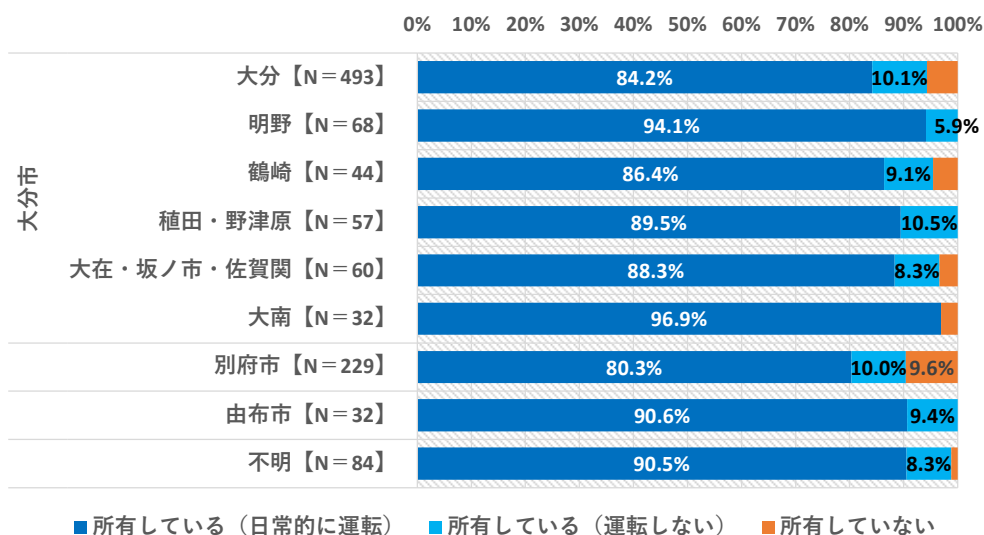


図 18 地区別の自動車運転免許の保有状況

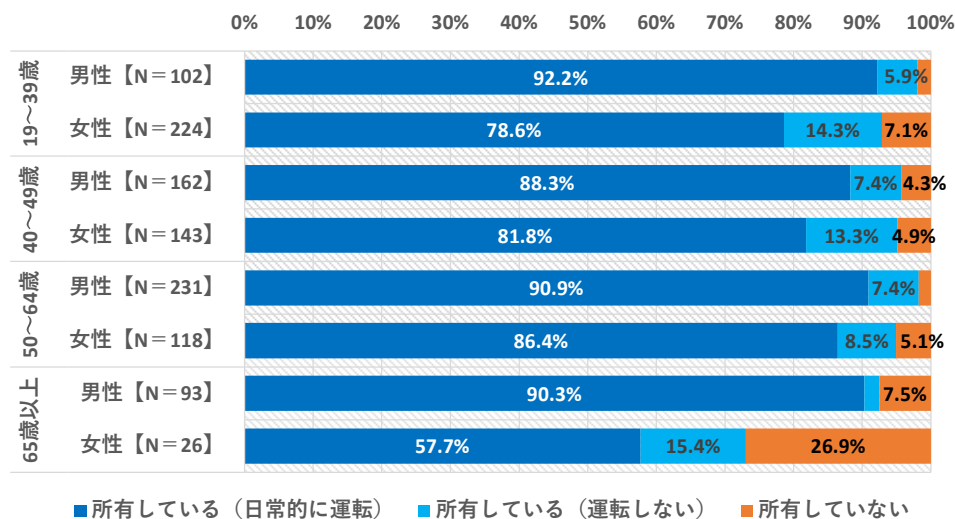


図 19 年齢別の自動車運転免許の保有状況

資料：大分県住民 Web アンケート

(3) 自動車運転免許の自主返納状況（65歳以上の高齢者）

全ての地区で、「現時点で自主返納するつもりはないが、将来的に検討する」という回答が多数を占めている。

地区別では、別府市において、「すでに自主返納した」という回答が10%を超えている。また、大分市と別府市では、約20%が「自主返納しない」と回答している。

性別では、男性に比べ女性のほうが、「すでに自主返納した」、「運転免許を保有したことがない」という回答がやや多い。

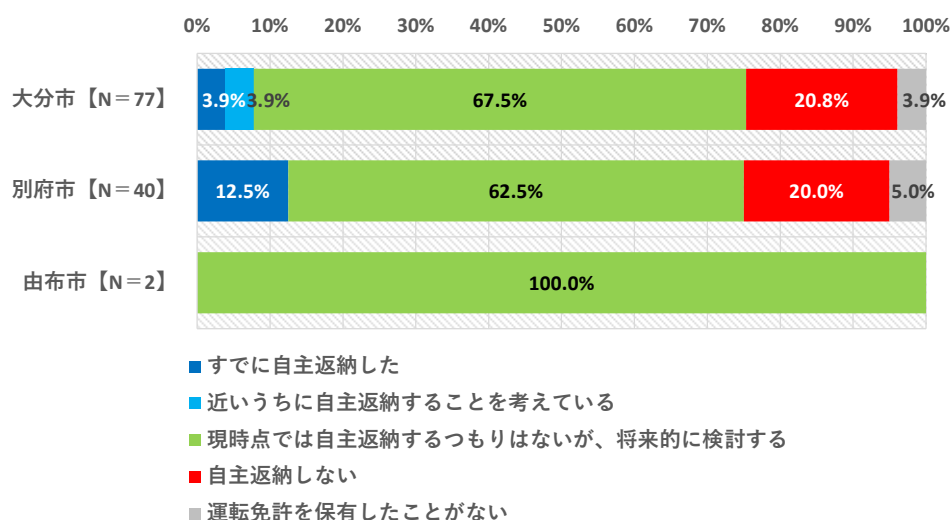


図 20 地区別の自動車運転免許の自主返納状況（高齢者層）

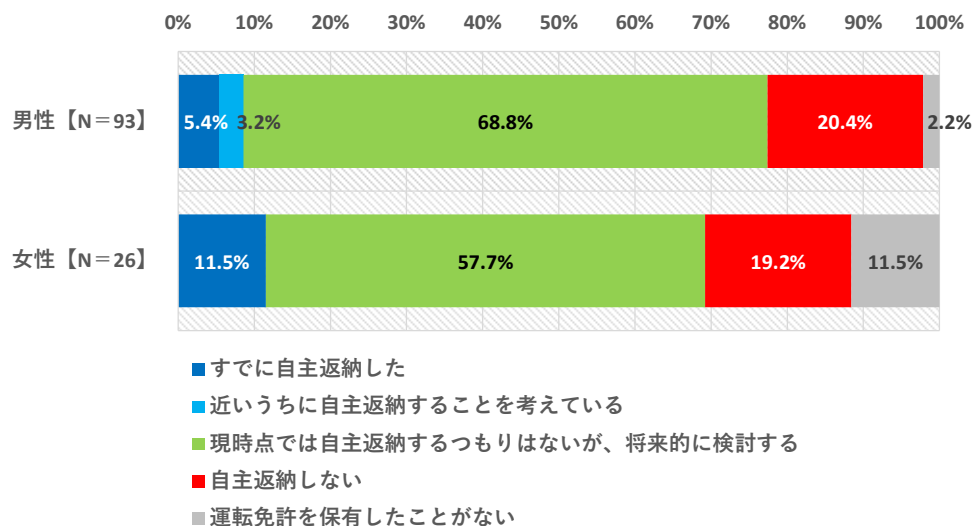


図 21 自動車運転免許の自主返納意向（高齢者層）

資料：大分県住民 Web アンケート

※少数の区分での回答結果の取り扱いに注意が必要

#### (4) 外出頻度

年齢別では、加齢とともに「ほぼ毎日」という高頻度の外出が減少し、「週に3～4日」、「週に1～2日」のような外出が増加しており、男性に比べ女性のほうが低頻度の外出になる傾向にある。

家族構成別（65歳以上の高齢者層）では、「2人・3人以上」世帯に比べ、「1人暮らし」世帯の外出頻度が低下する傾向にあり、「月に2～3日」のような週に1日未満の外出にとどまる世帯が約15%と多い。

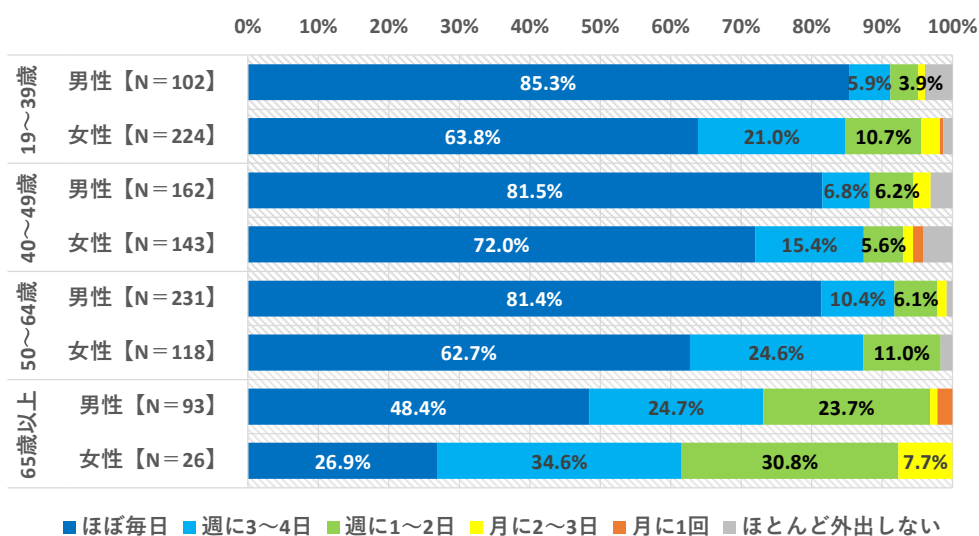


図 22 年齢別の外出頻度

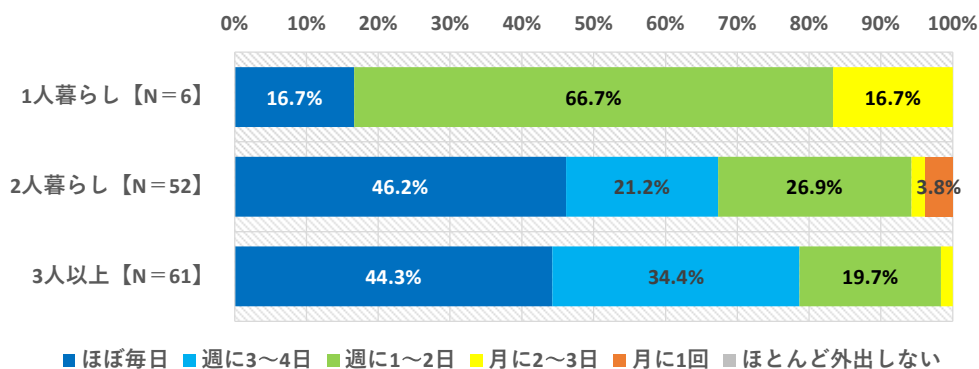


図 23 家族構成別の外出頻度（高齢者層）

資料：大分県住民 Web アンケート

※少数の区分での回答結果の取り扱いに注意が必要



(5) 公共交通の利用頻度

公共交通の利用者は加齢とともに増加する傾向にある。一方で、路線バスや鉄道・JRにおいて、「ほぼ毎日」や「週に3~4日」のような高頻度の利用は、19~64歳までの勤労世代では少数みられるが、65歳以上の高齢者層ではほとんどみられない。

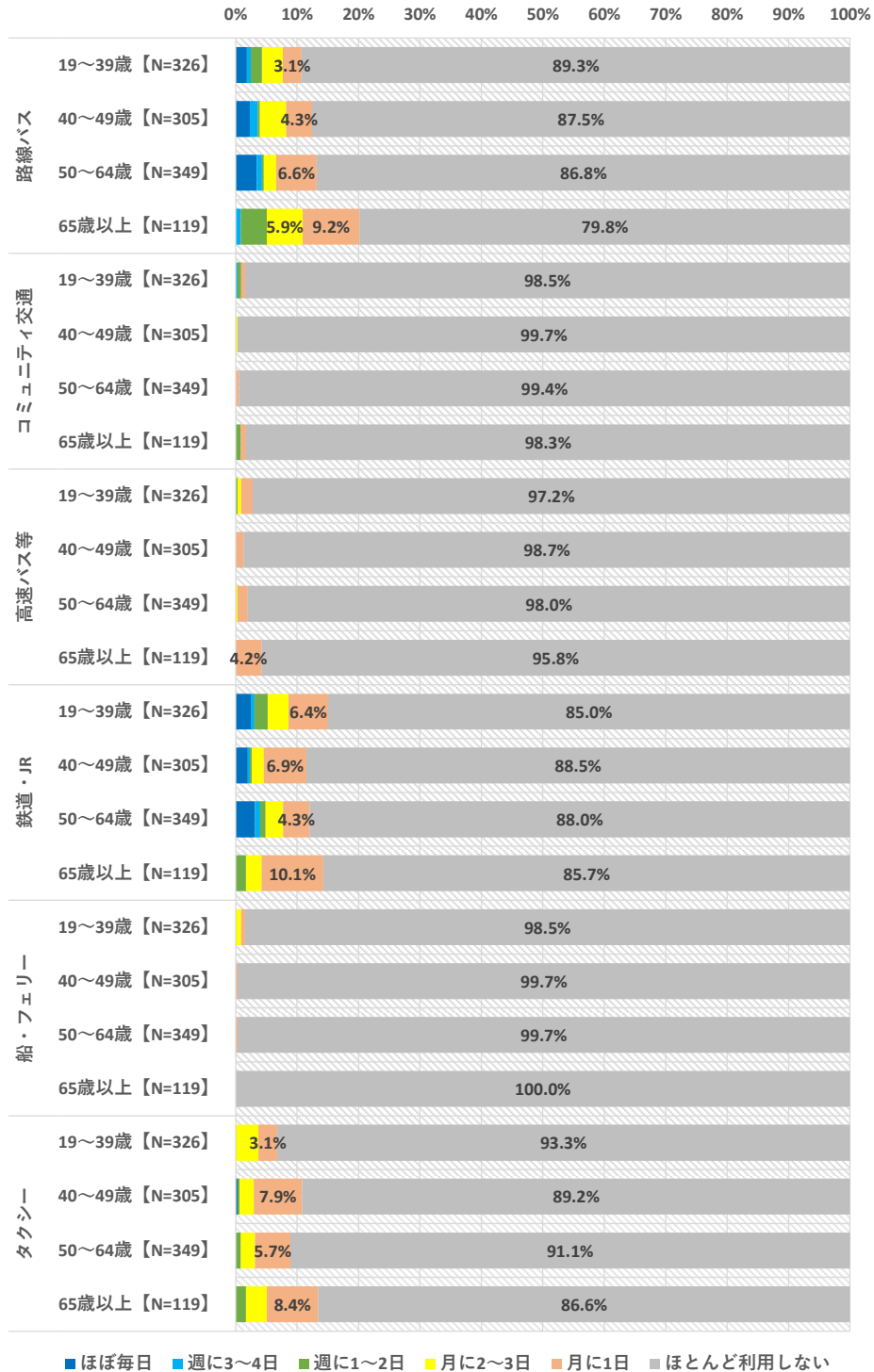


図 24 年齢別の公共交通利用頻度

資料：大分県住民 Web アンケート

(6) 勤労世代（19～64 歳）の移動実態

A) 外出目的と移動手段

外出目的について、1 番目の外出目的で最も多いのは「通勤」、2 番目の外出目的で最も多いのは「買い物」となっているが、外出目的の合計では「買い物」が最も多い。

目的別の移動手段について、どの目的でも「自家用車（自分で運転）」が最も多い。「通勤」や「通学」などの高頻度の外出目的において、「路線バス」や「鉄道・JR」などの公共交通を利用する傾向にあり、「通院」や「娯楽・イベント」などの目的でも少数利用されており、「通院」では「タクシー」利用も少数みられる。

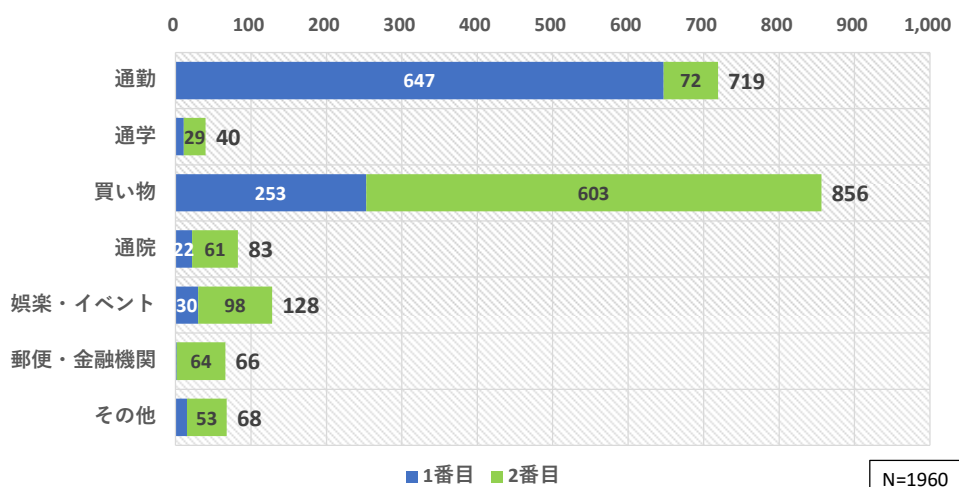


図 25 外出目的（勤労世代）

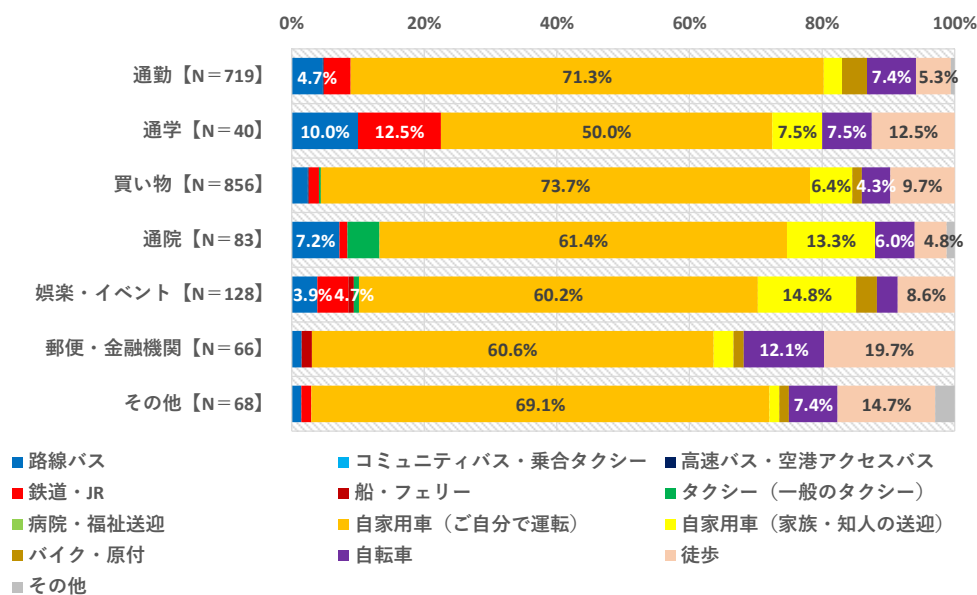


図 26 目的別の移動手段（勤労世代）

資料：大分県住民 Web アンケート

## B) 外出目的地と出発・帰宅時間

居住地別の外出目的地について、3市とも居住地と外出目的地の市が同様になる傾向にある。大分市では特にその傾向がみられ、どの居住地区でも90%前後が大分市を外出目的地としている。また、別府市では約20%、由布市では約40%が大分市を日常的な外出目的地としている。

外出目的別の出発時間は、「通勤」と「通学」は6～7時、「買い物」と「通院」は9～10時にピークを迎えている。また、帰宅時間は、「通勤」と「通学」が18～19時、「通院」は11～12時にピークを迎えており、「買い物」は9～17時に分散している。

そのため、外出目的別の外出時間は、「通勤」と「通学」が長く、「通院」は短くなる傾向にあり、「買い物」は分散する傾向にある。

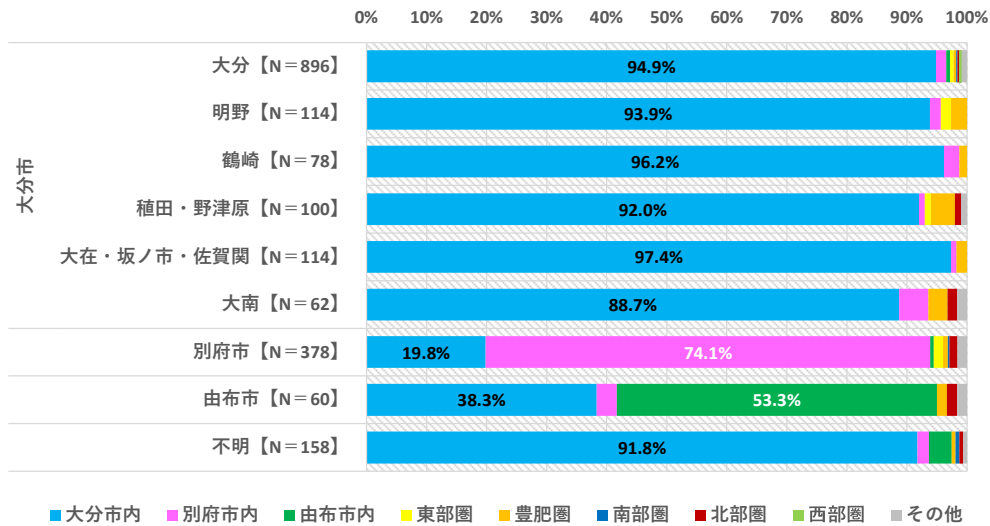


図 27 居住地別の外出目的地（勤労世代）

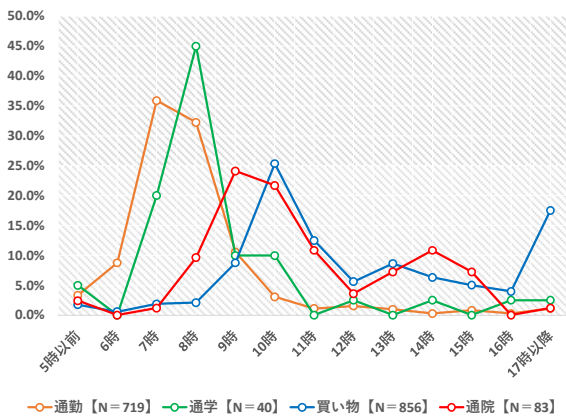


図 28 外出目的別の出発時間帯（勤労世代）

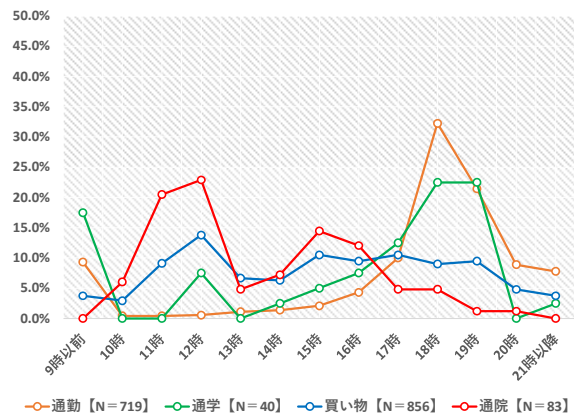


図 29 外出目的別の帰宅時間帯（勤労世代）

資料：大分県住民 Web アンケート

(7) 高齢者層（65歳以上）の移動実態

A) 外出目的と移動手段

外出目的について、1番目と2番目の外出目的で最も多いのは「買い物」となっており、他の外出目的に3倍以上の差をつけている。次点で「娯楽・イベント」が多い。

目的別の移動手段について、どの目的でも「自家用車（自分で運転）」が最も多い。ほとんどの外出目的で「路線バス」や「鉄道・JR」などの公共交通が少数利用されているが、「通院」目的の移動では用いられておらず、「自家用車（家族・知人の送迎）」が他の外出目的に比べ多い傾向にある。

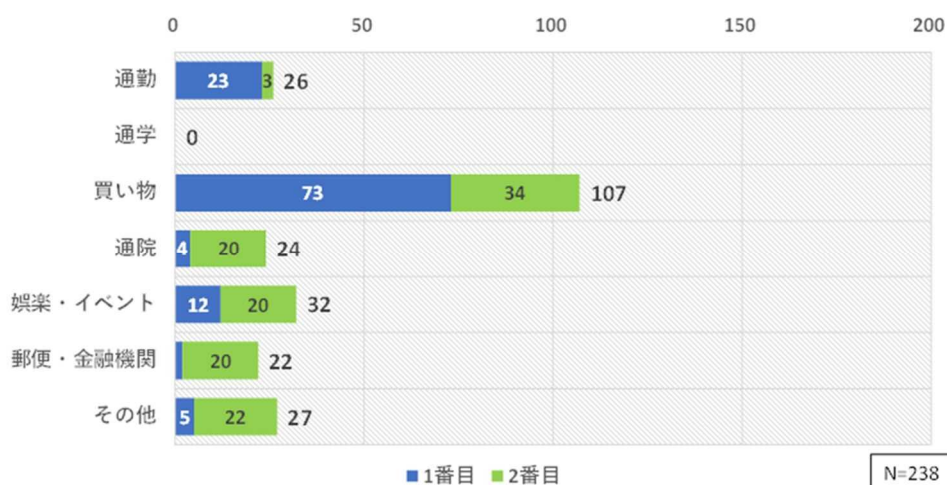


図 30 外出目的（高齢者層）

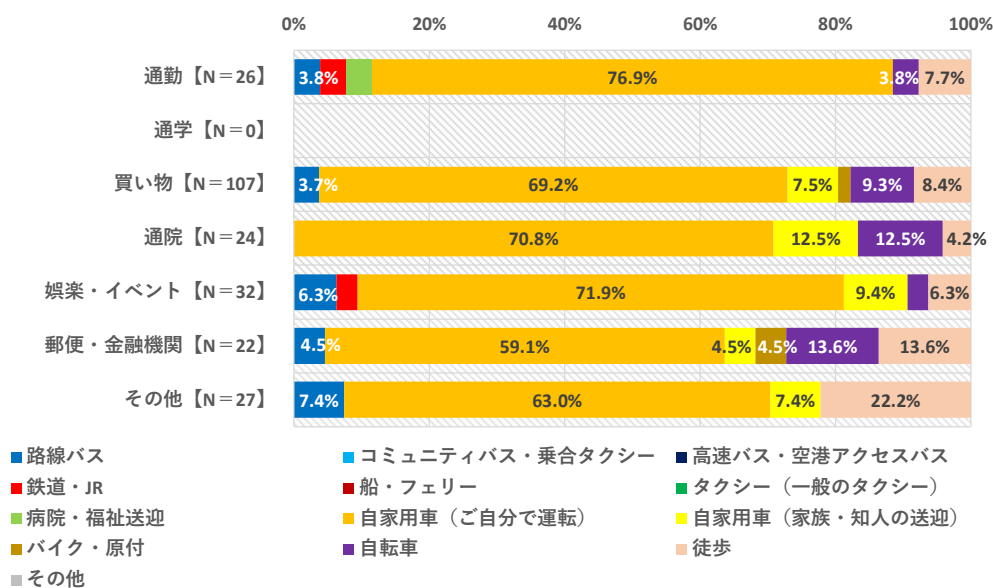


図 31 目的別の移動手段（高齢者層）

資料：大分県住民 Web アンケート

## B) 外出目的地と出発・帰宅時間

居住地別の外出目的地について、3市とも居住地と外出目的地の市が同じになる傾向にあり、勤労世代よりもその傾向が顕著である。また、大分市では特にその傾向がみられ、どの居住地区でも90%前後が大分市を外出目的地としている。

外出目的別の出発時間は、「通勤」は7時、「通院」は9時、「買い物」は10時と1時間程度ずれてピークを迎える傾向にあり、「娯楽・イベント」は分散している。また、帰宅時間は、「通勤」は18時前後、「買い物」と「通院」は11～12時にピークを迎えており、「娯楽・イベント」は9～17時に分散している。

そのため、外出目的別の外出時間は、「通勤」は長く、「買い物」と「通院」は短くなる傾向にあり、「娯楽・イベント」は分散する傾向にある。

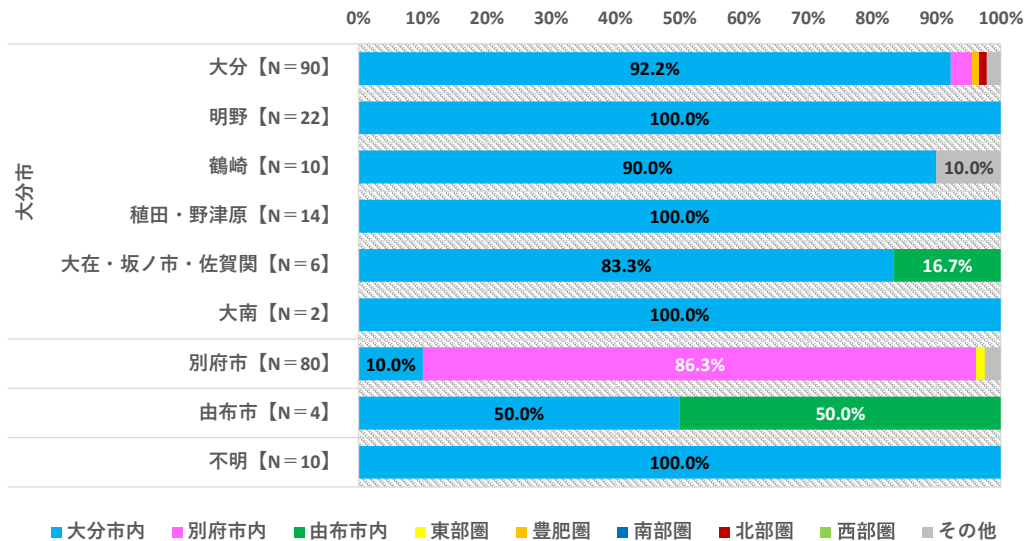


図 32 居住地別の外出目的地（高齢者層）

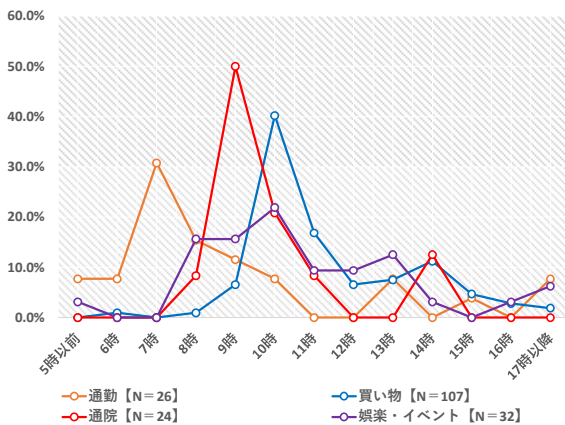


図 33 外出目的別の出発時間帯（高齢者層）

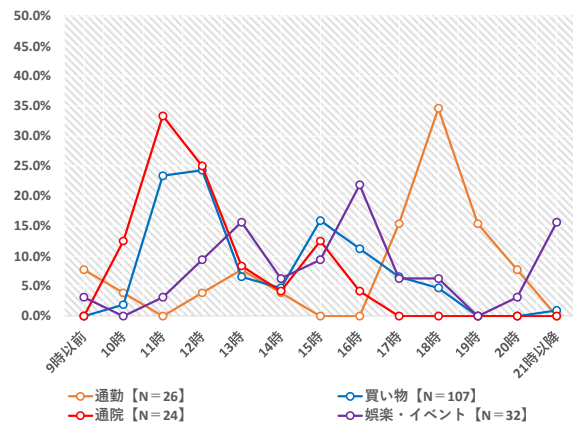


図 34 外出目的別の帰宅時間帯（高齢者層）

資料：大分県住民 Web アンケート

※少数の区分での回答結果の取り扱いに注意が必要

### 1-3 高校生の移動実態

#### (1) 通学流動

大分市の高校に通う学生の居住地は、大分市が最も多く、同じ中部圏の別府市、由布市をはじめ、他圏域も一定数存在する。その中でも、特に豊肥圏（臼杵市、豊後大野市など）が多い傾向にある。

別府市の高校に通う学生の居住地は、別府市が最も多く、次点で東部圏（日出町など）が多い。また、由布市の高校に通う学生の居住地は、由布市が最も多く、次点で大分市が多く、その他の市町村は少ない。

同じ圏域内でも、別府市と由布市との通学流動はほとんどみられない。

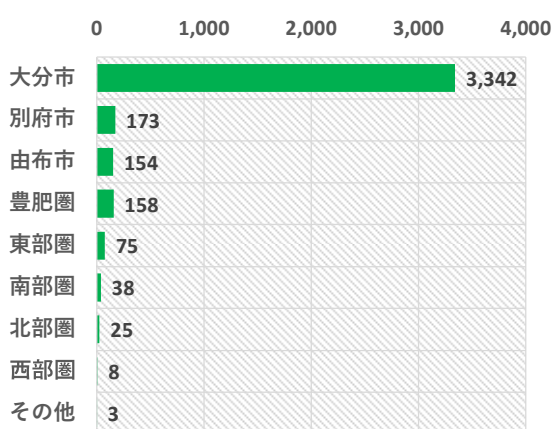


図 35 大分市の高校に通う学生の居住地

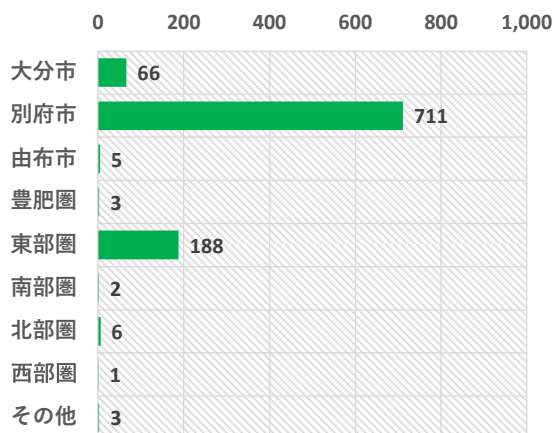


図 36 別府市の高校へ通う学生の居住地

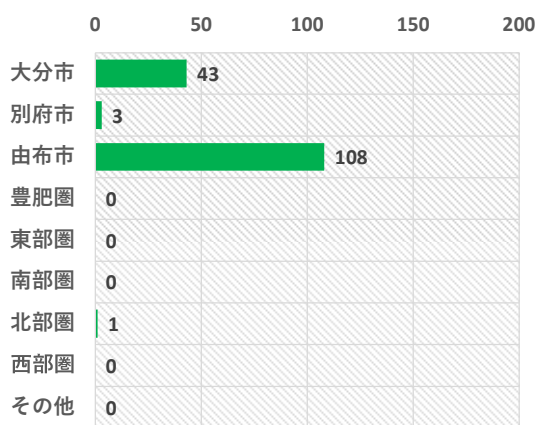


図 37 由布市の高校に通う学生の居住地

資料：中部圏高校生アンケート

## (2) 登校手段

大分市の高校への登校手段は、晴れの日には「自転車」利用が70%以上と最も多く、雨天時は「自家用車（送迎）」への転換が多く、約20%から50%まで増加する。また、晴れの日「路線バス」利用は10%未満だが、雨の日には10%を超える。また、「JR」利用が天候に関係なく20%以上みられる。

別府市の高校への登校手段は、晴れの日でも「自家用車（送迎）」利用が30%を超え、雨天時には主に「徒歩」からの転換の影響もあり、約50%まで増加する。また、天候に関係なく「路線バス」利用が10%を超えており、「JR」利用も20%以上みられる。

由布市の高校への登校手段は、晴れの日でも「自家用車（送迎）」利用が約40%存在し、雨天時には主に「自転車」からの転換の影響もあり、50%を超える。また、「路線バス」利用はほとんどみられないが、「JR」利用は天候に関係なく60%を超える。

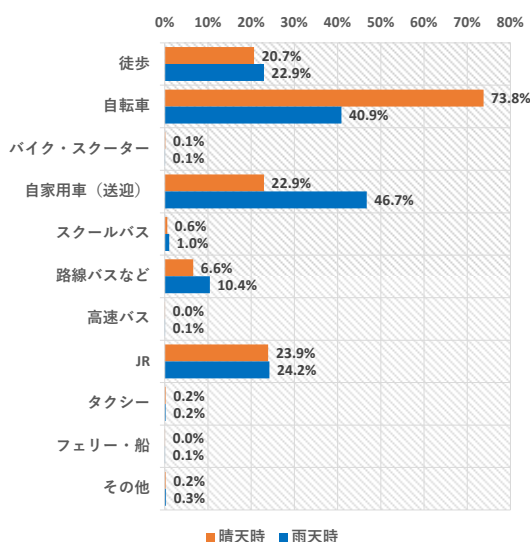


図 38 大分市の高校への登校手段

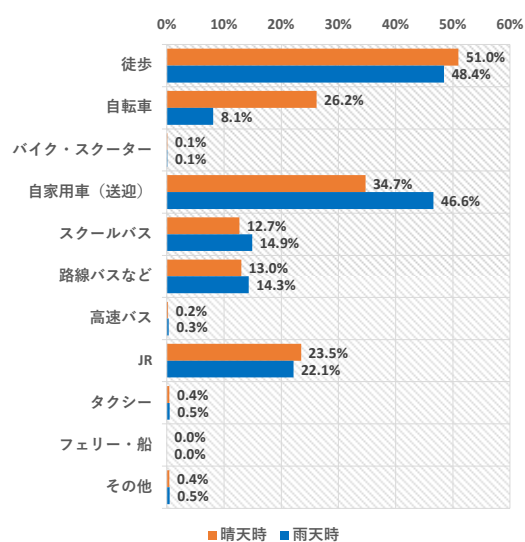


図 39 別府市の高校への登校手段

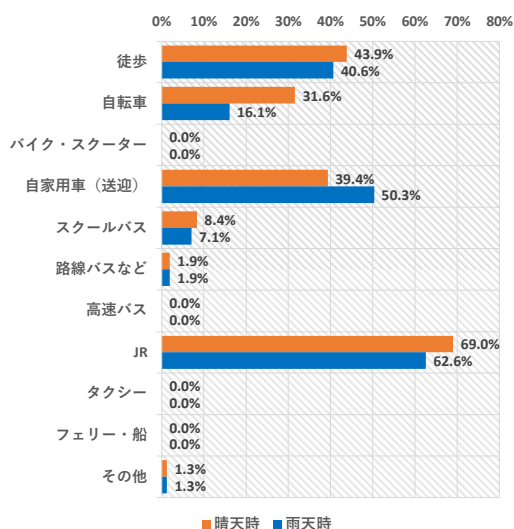


図 40 由布市の高校への登校手段

資料：中部圏高校生アンケート

### (3) 下校手段

3市とも、下校手段は登校手段と同様の手段を用いており、大きな変化はみられない。  
登校手段に比べ、下校手段は「路線バス」や「JR」などの公共交通利用が微増する傾向にある。一方で、「自家用車（送迎）」は微減する傾向にある。

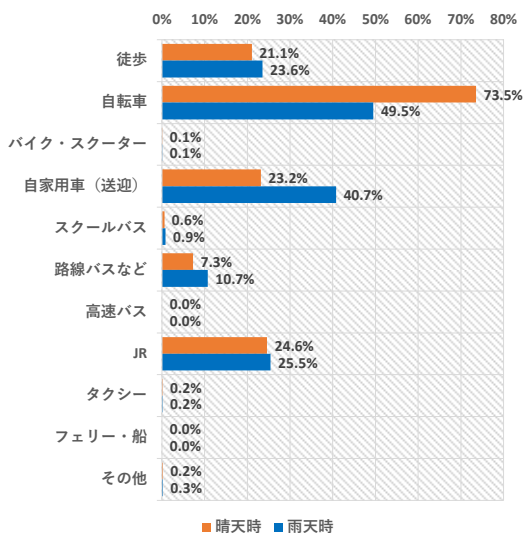


図 41 大分市の高校への下校手段

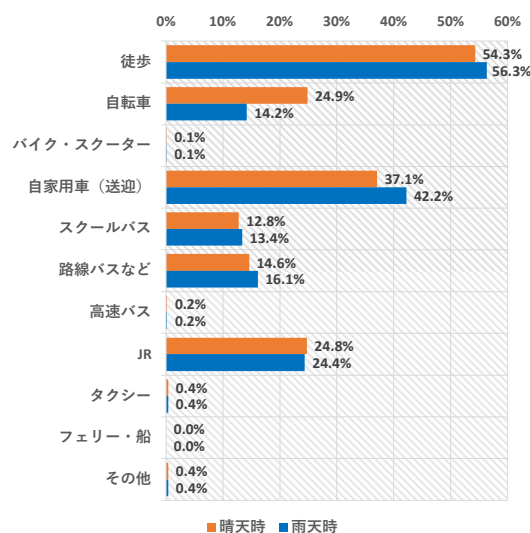


図 42 の別府市の高校への下校手段

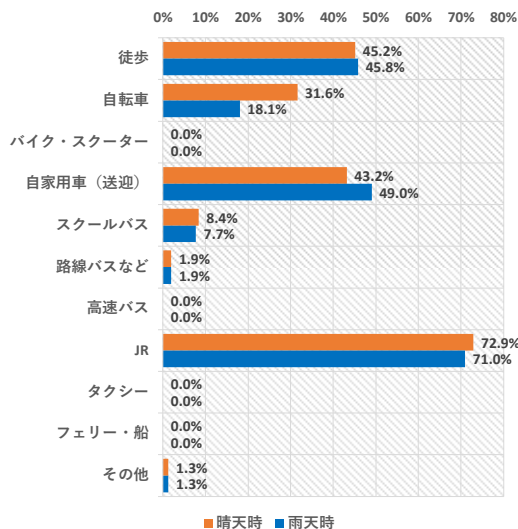


図 43 由布市の高校への下校手段

資料：中部圏高校生アンケート



(4) 登下校時の出発時刻

登校時の出発時刻は、通学先、部活動の所属有無による違いはほとんどみられない。また、3市とも、「7時台」に出発する学生が多く、70%前後が該当する。

下校時の出発時刻は、部活動の所属有無によって、大きく異なる。

部活動所属者の下校時刻は、「18時台」以降の合計が50%を超える。一方で、部活動非所属者の下校時刻は、「16時台」が最も多く、「15時台」以前と合わせると80%を超える。また、由布市に比べ、大分市と別府市のほうが遅い時間帯に下校する学生が多い。

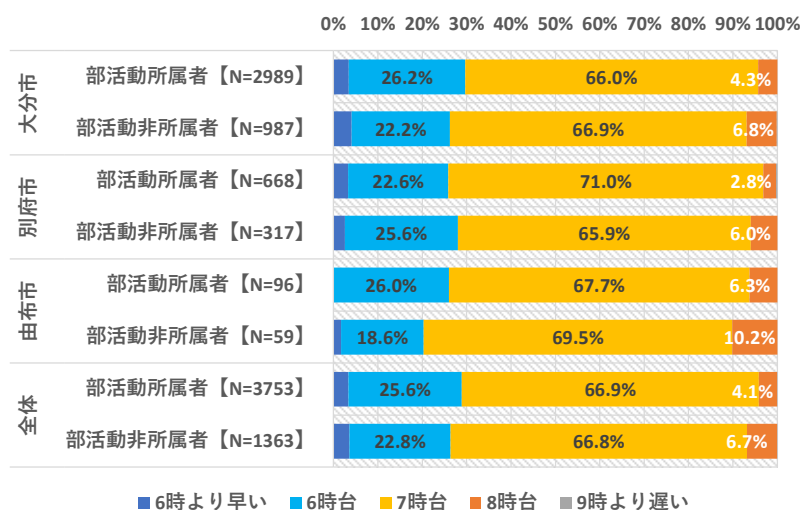


図 44 通学先・部活動所属有無別の登校時の出発時刻

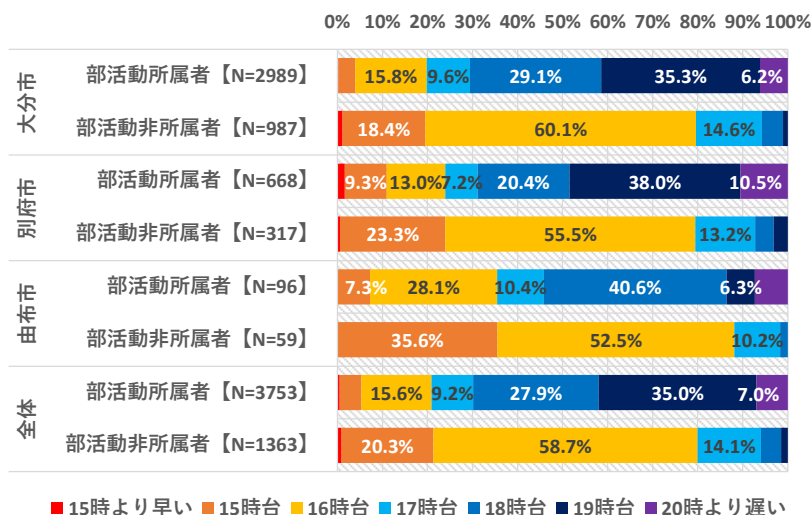


図 45 通学先・部活動所属有無別の下校時の出発時刻

資料：中部圏高校生アンケート

(5) 運賃の支払い方法

公共交通を利用して通学する学生のうち、「路線バスのみ」利用する学生は、「定期券（往復）」を利用する学生は30%前後であり、「ICカード（定期以外）」や「現金」を利用する学生が60%以上に達するため、毎日利用する学生は少数であり、雨天時など不定期に利用する学生が多い。

「JR」を利用して通学する学生は、「定期券（往復）」を利用する学生が80%以上と多い。また、大分市と別府市へ通学する学生に比べ由布市へ通学する学生のほうが、「定期券（往復）」を利用する傾向にあり、90%を超える。

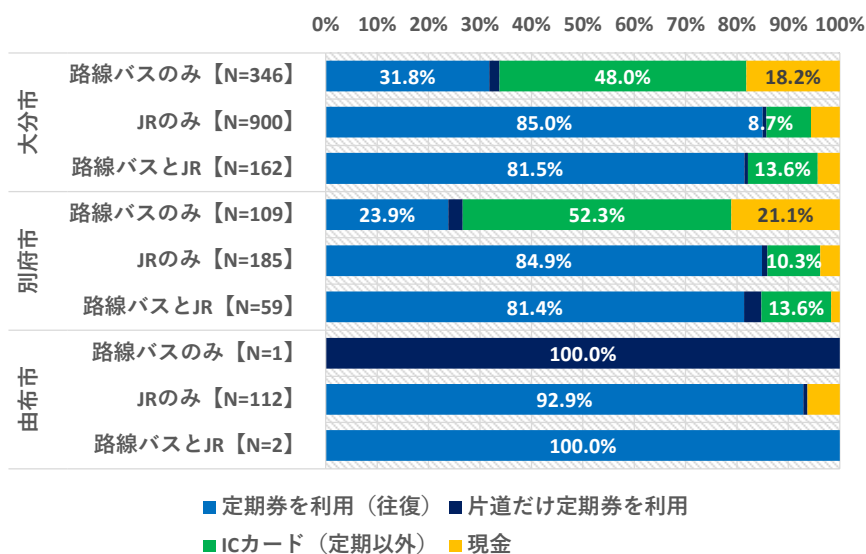


図 46 通学先・公共交通の種類別の運賃の支払い方法

資料：中部圏高校生アンケート

※少数の区分での回答結果の取り扱いに注意が必要

(6) 送迎頻度・非送迎時の移動手段

送迎頻度について、「通学時は毎日」と回答した学生が、大分市では30%未満であったのに対し、別府市と由布市では約50%と多く、通学手段を自家用車の送迎に依存している学生が多い傾向にある。一方で、「雨の日のみ」と回答した学生は、別府市と由布市では20%未満であったのに対し、大分市では約50%と多い。

送迎頻度にかかわらず、50%前後の学生が非送迎時の移動手段を「徒歩」や「自転車」と回答しているため、比較的、通学先の高校に近い場所に居住していることがわかる。また、「毎日送迎」の学生に比べ、「不定期に送迎」「雨の日のみ送迎」と回答した学生のほうが、「徒歩」・「自転車」で移動可能な学生が多い傾向にある。

非送迎時の移動手段として、大分市と別府市では「路線バス」が多く、「JR」も一定数みられるが、由布市では「JR」が多く、「路線バス」はほとんどみられない。

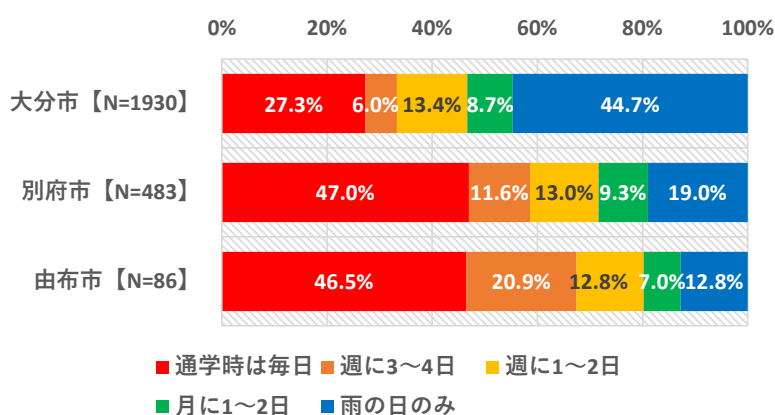


図 47 通学先別の送迎頻度

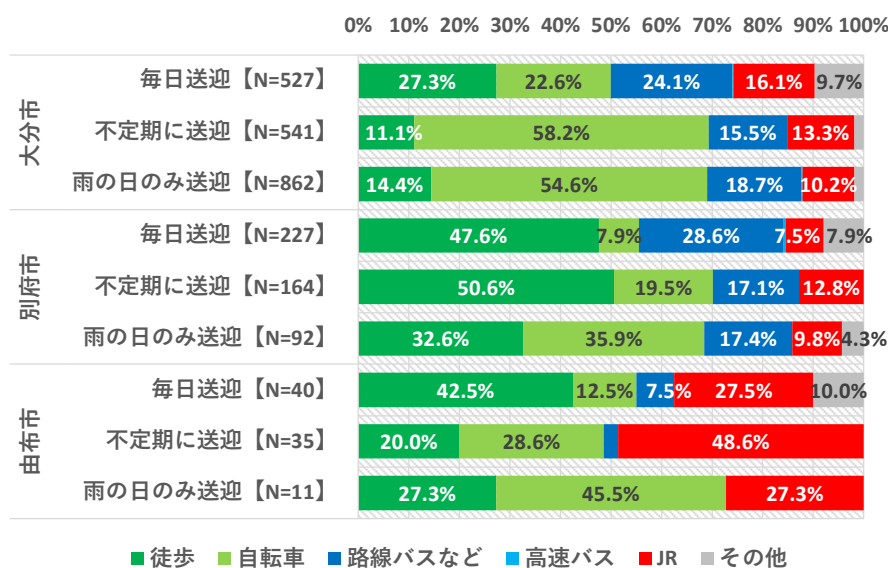


図 48 通学先・送迎頻度別の非送迎時の移動手段

資料：中部圏高校生アンケート

## 1-4 公共交通に対するニーズ

### (1) 公共交通に対する不満（公共交通を利用している住民）

いずれの年齢層においても「運行本数が少ない」という不満が最も多い。また、「移動に時間がかかる」、「運賃が高い」というような路線バスと自家用車利用の比較による不満もみられる。

高齢者層（65歳以上）からは、「乗り降りしにくい」といった不満も少数みられる。

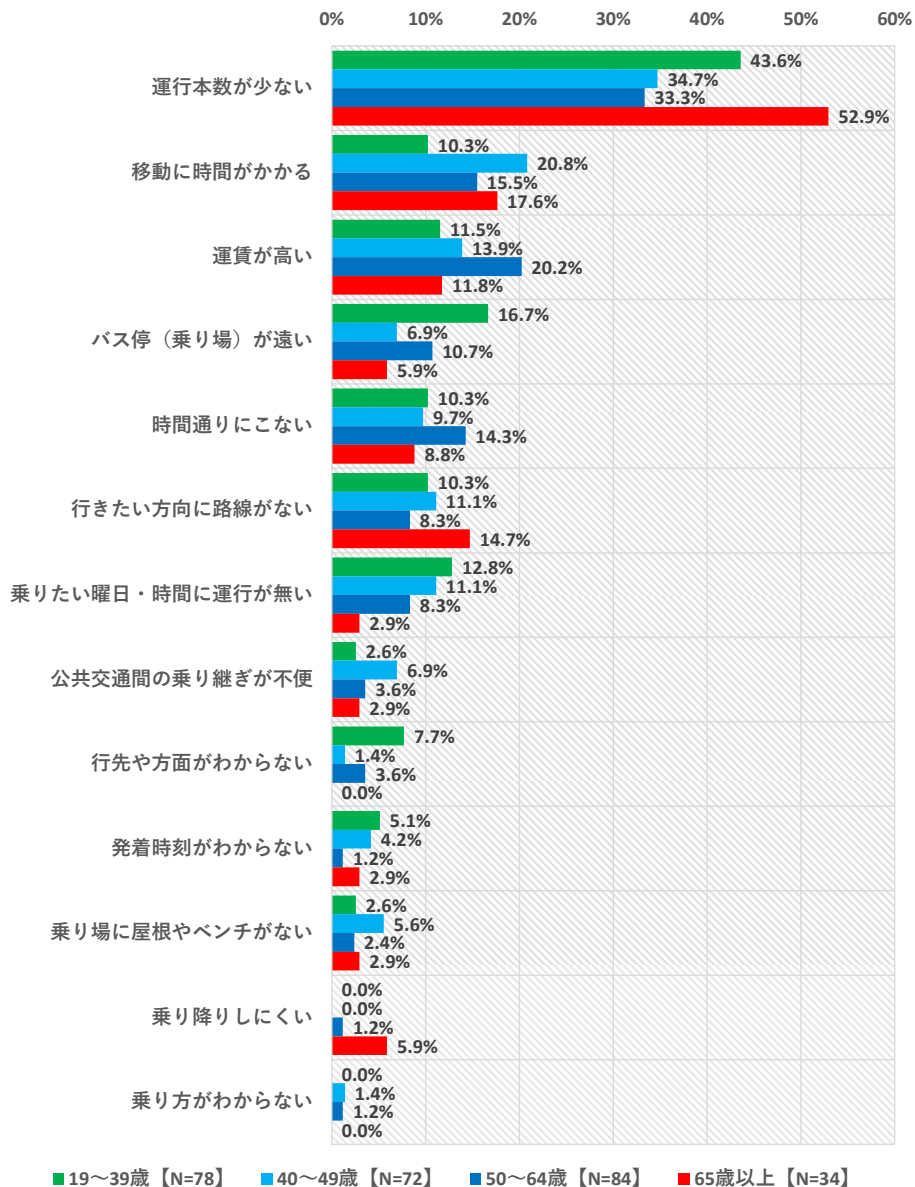


図 49 年齢別の公共交通に対する不満（公共交通利用者）

資料：大分県住民 Web アンケート

(2) 公共交通を利用しない理由（公共交通を利用していない住民）

公共交通を利用しない意見として、すべての年齢層において、「自家用車を運転して移動できるため使わない」という回答が最も多く70%以上を占めるため、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。

また、公共交通利用者の公共交通に対する不満と同様に、「運行本数が少ない」、「移動に時間がかかる」も多いことから、自家用車利用の増加によって引き起こされる交通渋滞が公共交通利用を遠ざける要因となり、悪循環を引き起こしていると想定される。

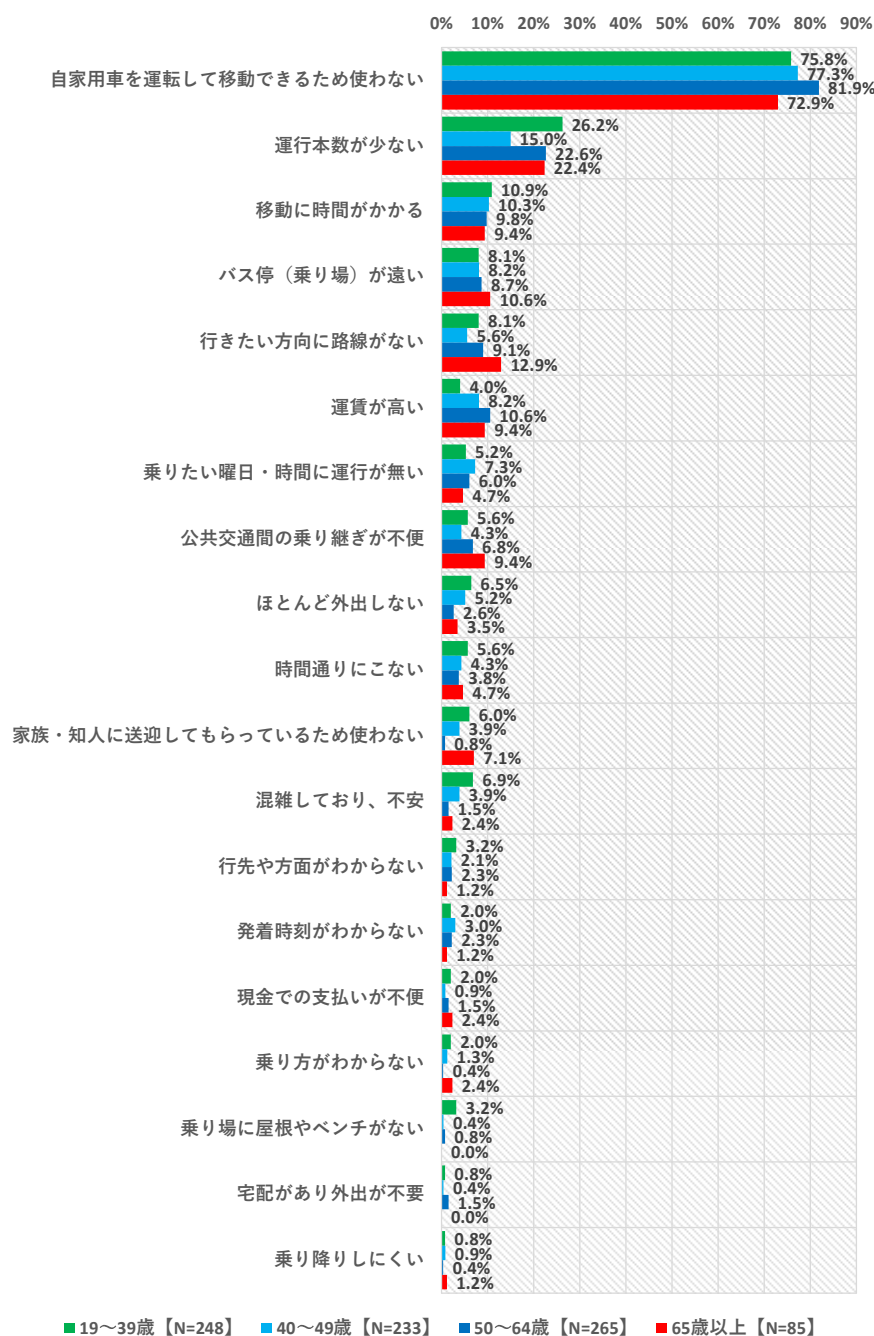


図 50 年齢別の公共交通を利用しない理由（公共交通非利用者）

資料：大分県住民 Web アンケート

(3) 公共交通に対する不満（公共交通を利用している高校生）

公共交通利用者の公共交通に対する不満で最も多いのは、「運行本数が少ない」という運行水準に対する不満である。

公共交通利用が路線バスと JR に分散する大分市と別府市の学生に比べ、JR 利用者が多い由布市の学生からは運行水準に対する不満は少ない傾向にあり、約 20%の差がみられる。また、「時間通りに来ない」、「運賃が高い」という不満も同様の傾向を示す。

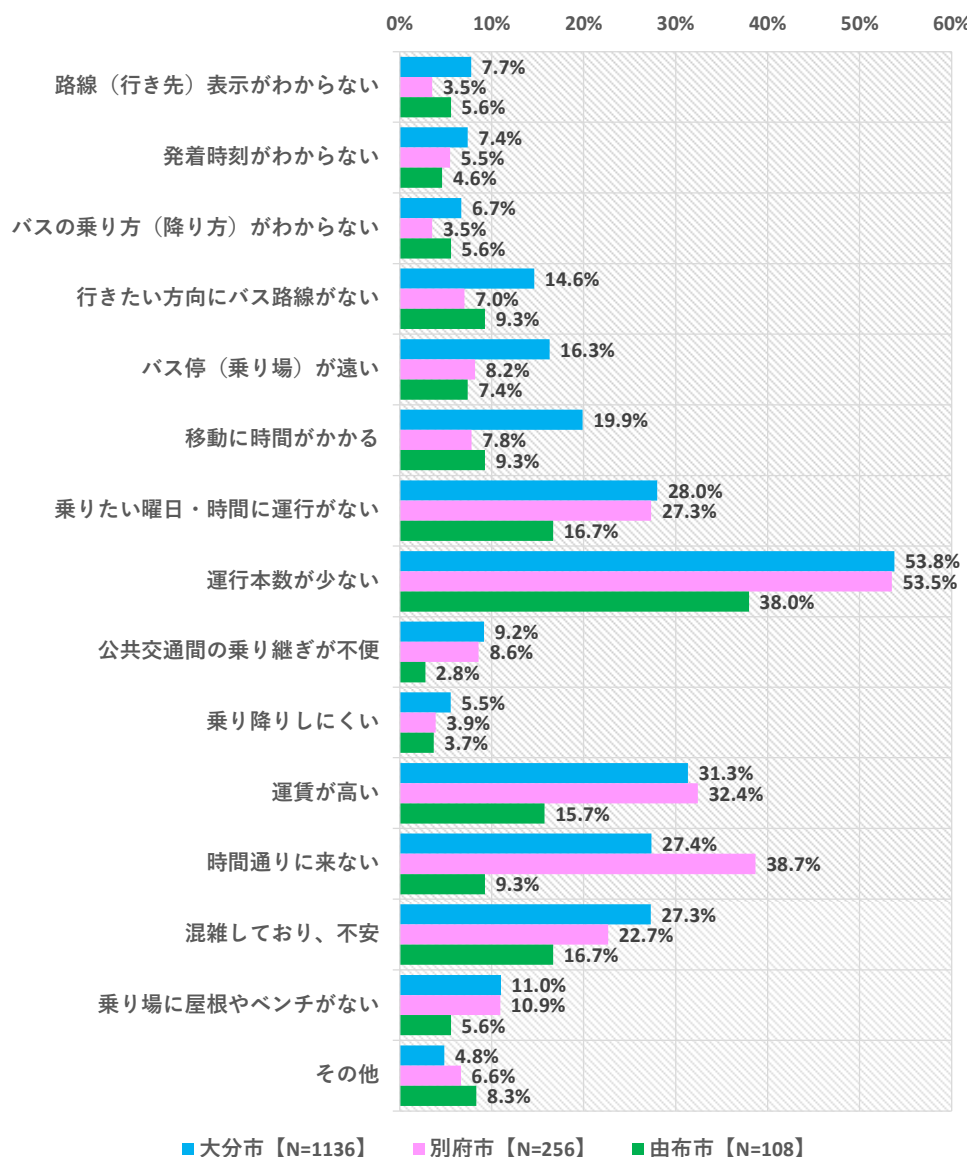


図 51 通学市別の公共交通に対する不満点（公共交通利用者）

資料：中部圏高校生アンケート

(4) 公共交通を利用しない理由（公共交通を利用していない高校生）

大分市と別府市に通学する学生の公共交通を利用しない理由で最も多いのは、「自身の力で移動が可能（徒歩、自転車等）」であり、60%を超える。

由布市に通学する学生の公共交通を利用しない理由で最も多いのは、「家族に送迎してもらっている」であり、50%を超える。

公共交通利用者の公共交通に対する不満と同様に、運行水準や運賃に対する意見も多い。

日常的な移動手段として公共交通を利用する必要がない、利用を想定していない学生が多い傾向にある。また、大分市と別府市に通学する学生に比べ、由布市に通学する学生のほうが自家用車への依存度は高いことがわかる。

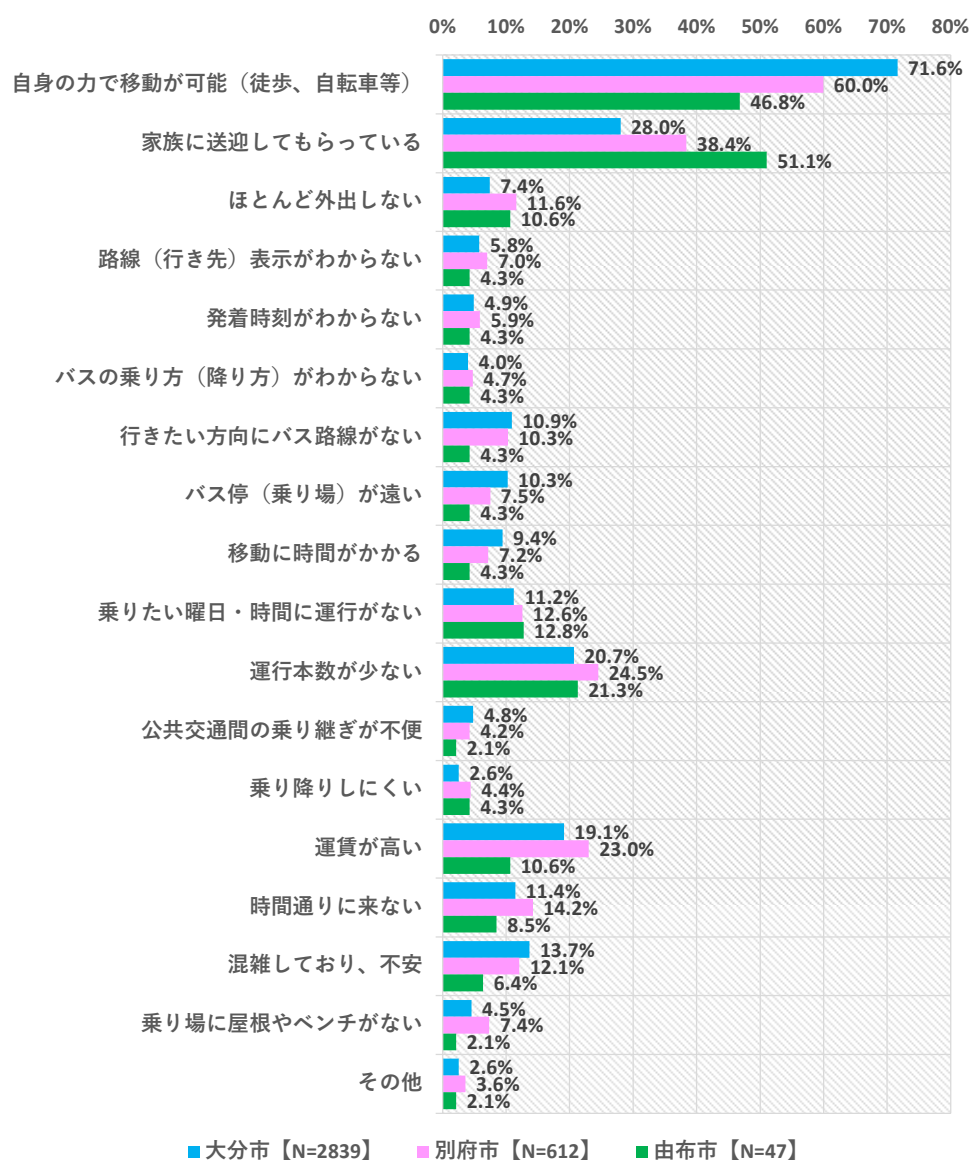


図 52 通学市別の公共交通を利用しない理由（公共交通非利用者）

資料：中部圏高校生アンケート

(5) 公共交通を見直す場合に重視すること（住民）

どの年齢層、公共交通の利用有無にかかわらず、公共交通を見直す場合に重視することとして、「運行ダイヤや便数」が最も多く、運行水準の改善を望む声が多い。

一方で、「自宅や目的地周辺までの公共交通の運行」、「運賃の均一化（エリア定額等）」のように、従来の定時定路線による運行や定期乗車券のような特定の区間のみ利用が可能な運賃システムでは対応が難しい意見が多くみられることから、多様化する移動ニーズへの柔軟な対応が求められていることがわかる。

高齢者層からは、「運転免許返納時の支援（運賃補助等）」という回答も多くみられることから、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。

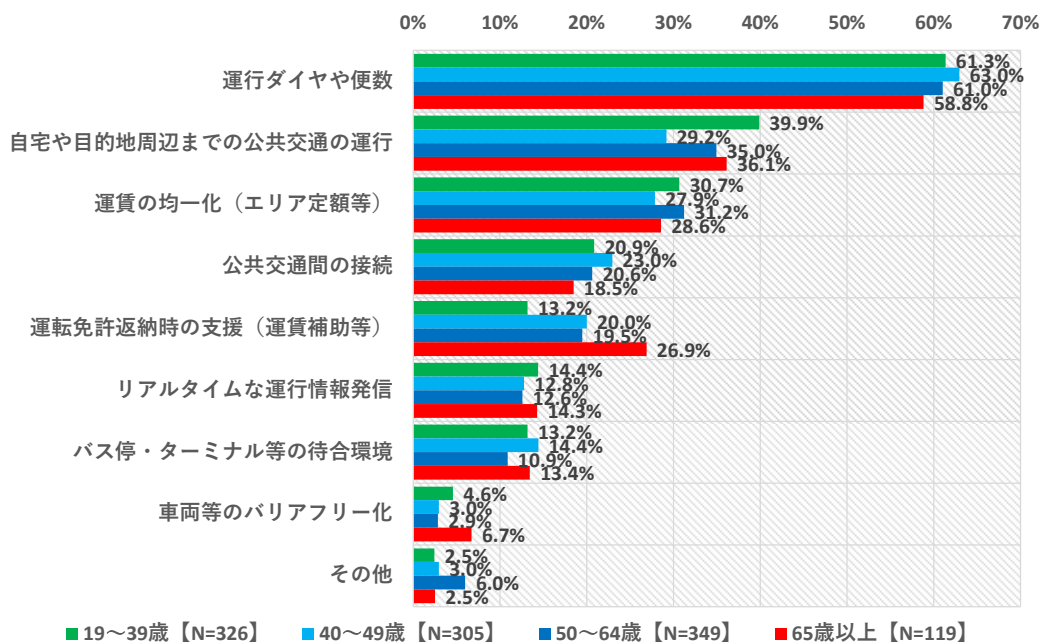


図 53 年齢別の公共交通を見直す際に重視すること

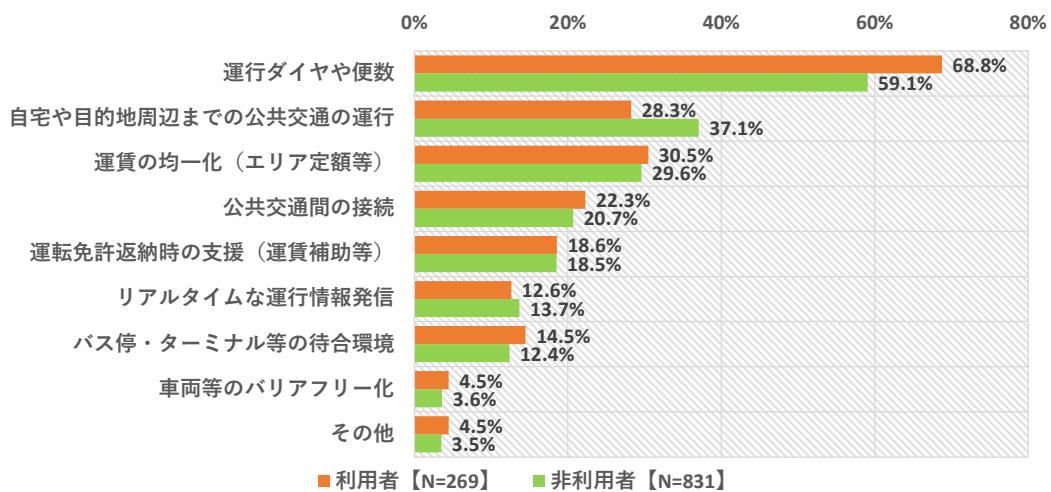


図 54 公共交通利用有無別の公共交通を見直す際に重視すること

資料：大分県住民 Web アンケート



(6) 交通施策による公共交通の利用意向（高校生）

公共交通非利用者に比べ、利用者のほうが、各施策による利用頻度の増加意向は高い。利用者は、「運賃が現在よりも安くなる。」や「同じ区間運行するバスや JR をどちらかの定期券があれば両方利用できるようになる。」といった、運賃の低廉化や共通定期券の導入といった施策に興味を示す傾向にある。

非利用者は、以下の交通施策を実施したとしても、「使わない」という回答が、すべての交通施策で 40% を超えるため、通学手段の転換意向は低い。運賃の低廉化やエリア定期券の導入などの交通施策に興味を示す学生が多い傾向にある。

表 1 交通施策の内容

条件	内容
①	路線バスのバス停が学校内（または学校のそば）まで乗り入れるようになる。
②	登下校時刻に合わせて路線バスが運行されるようになる。
③	JR と路線バスとの乗り継ぎ時間が短くなる。
④	時刻どおりにバスが来る（遅れない）。
⑤	運賃が現在よりも安くなる。
⑥	居住地や学校のある市内で何度でもバスの乗り降りができる定期券が販売される。
⑦	同じ区間運行するバスや JR をどちらかの定期券があれば両方利用できるようになる。

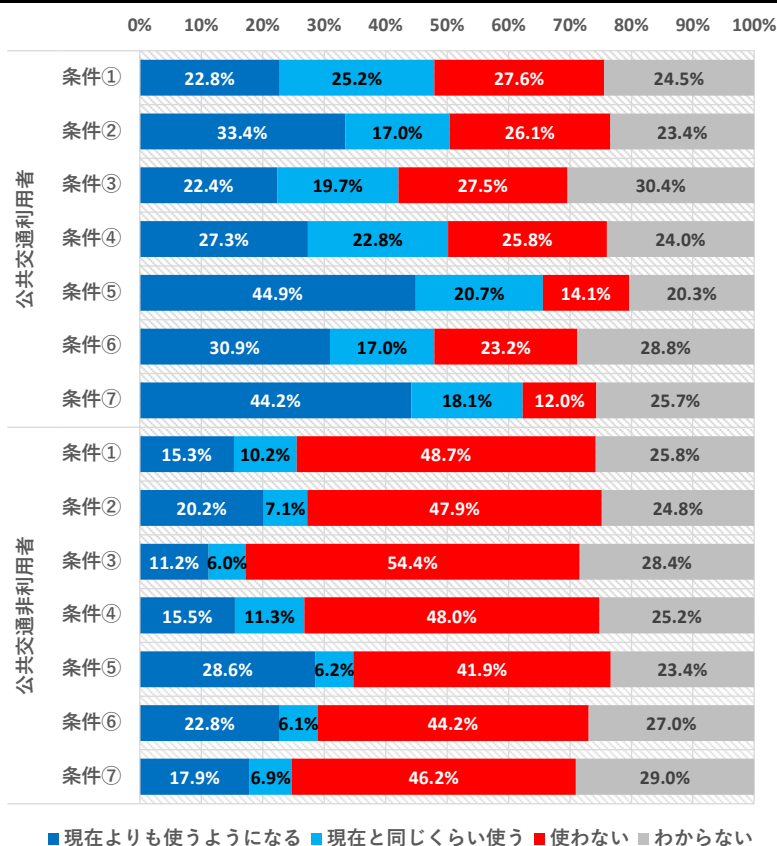


図 55 公共交通利用有無別の交通施策による公共交通の利用意向

資料：中部圏高校生アンケート

## 2 社会的な情勢

### 2-1 公共交通の担い手の不足

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。

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

また、令和2年は感染症拡大に伴う観光需要急減のため、貸切バス需要の低迷等によって有効求人倍率の一時的な低下が見られるが、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、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。

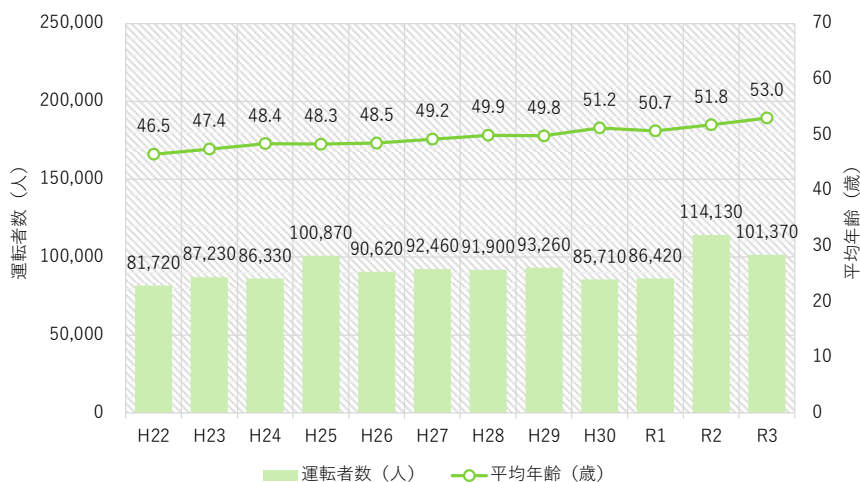


図 56 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）

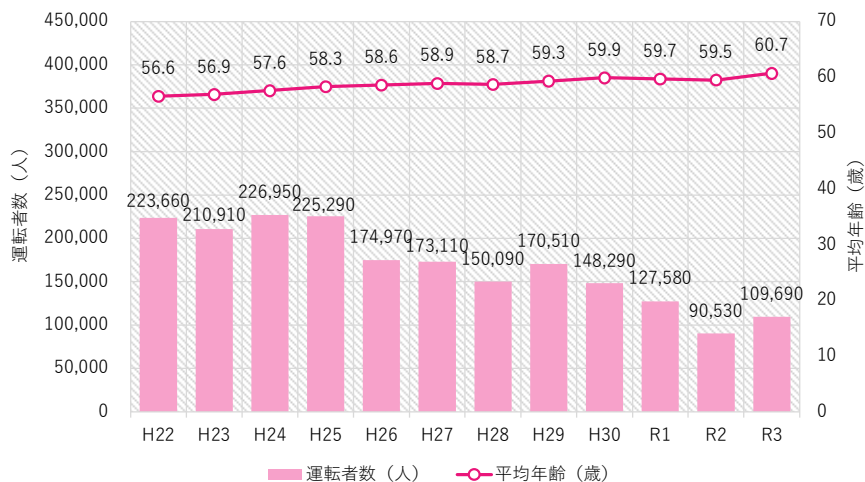


図 57 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

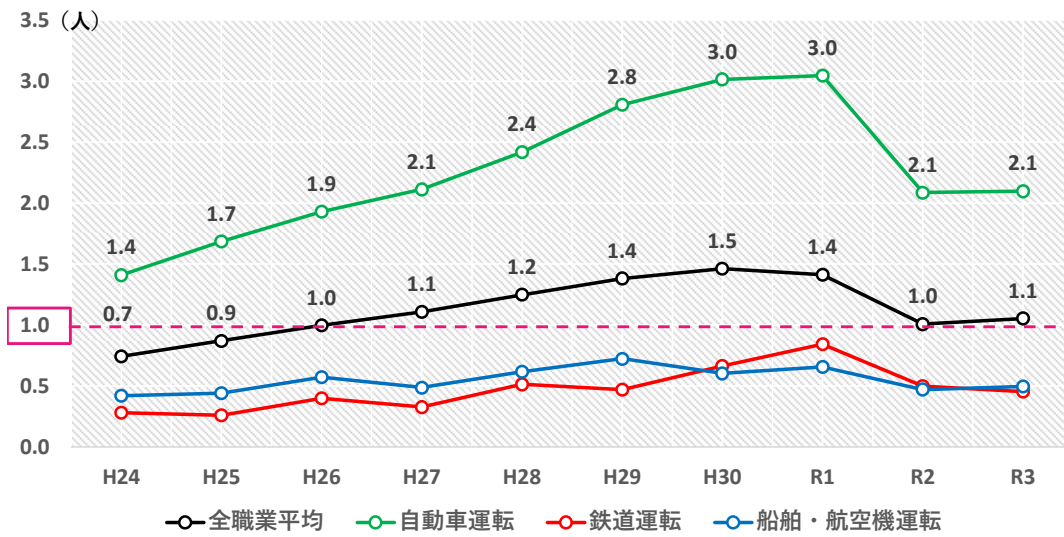


図 58 運転関連産業の有効求人倍率の推移（全国）

資料：一般職業紹介状況（厚生労働省）

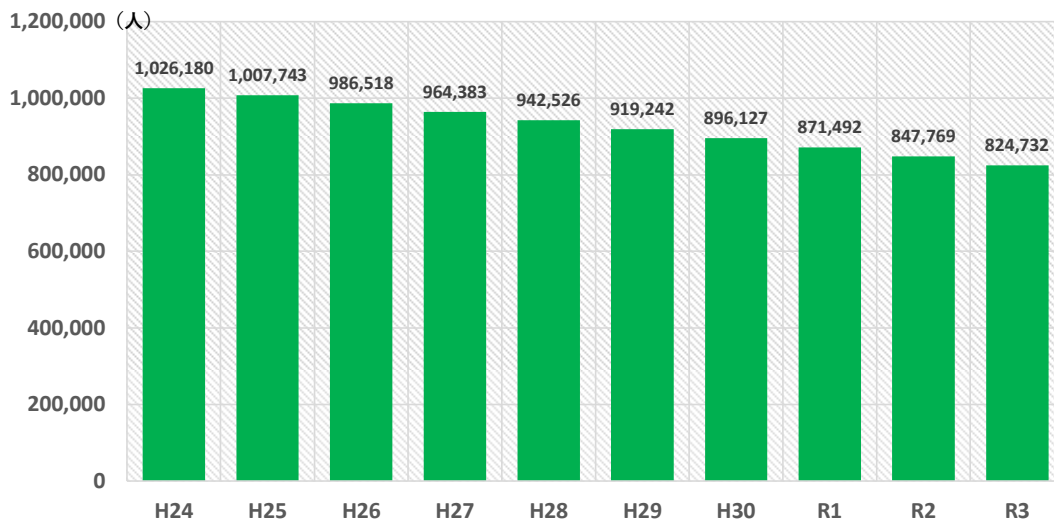


図 59 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移（全国）

資料：運転免許統計（警察庁）

## 2-2 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令和1年度比で約半減、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、高速バスや貸切バス、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令和元年度の同月比で約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。

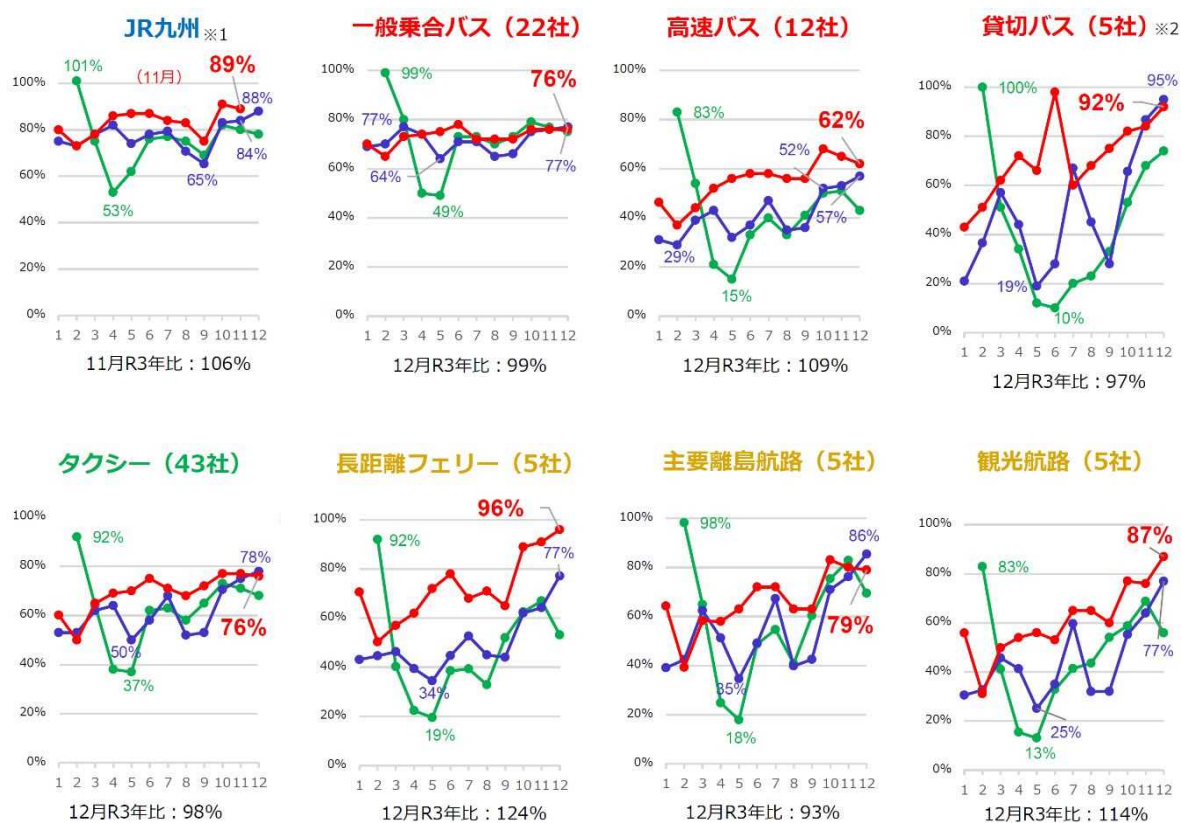


図 60 新型コロナウイルス感染症拡大下における九州内の公共交通機関の輸送人員の推移  
(緑線：R2/R1、青線：R3/R1、赤線：R4/R1 JR九州のみ令和4年11月の値)

出典：国土交通省九州運輸局資料

### 2-3 公共交通分野全般の収益性悪化

令和2年の新型コロナウイルス感染症の全国的な流行に伴う外出抑制や観光行動の急減によって公共交通を担う各交通事業の収益性が悪化している。

一般路線バスの場合、輸送収入は、ほとんどの月で令和元年度に比べ20～30%減少しており、また、輸送人員は前年比で概ね約77%にとどまっている。そのため、持続的な公共交通網構築に向けて、総力で取り組む必要性が増している状況にある。

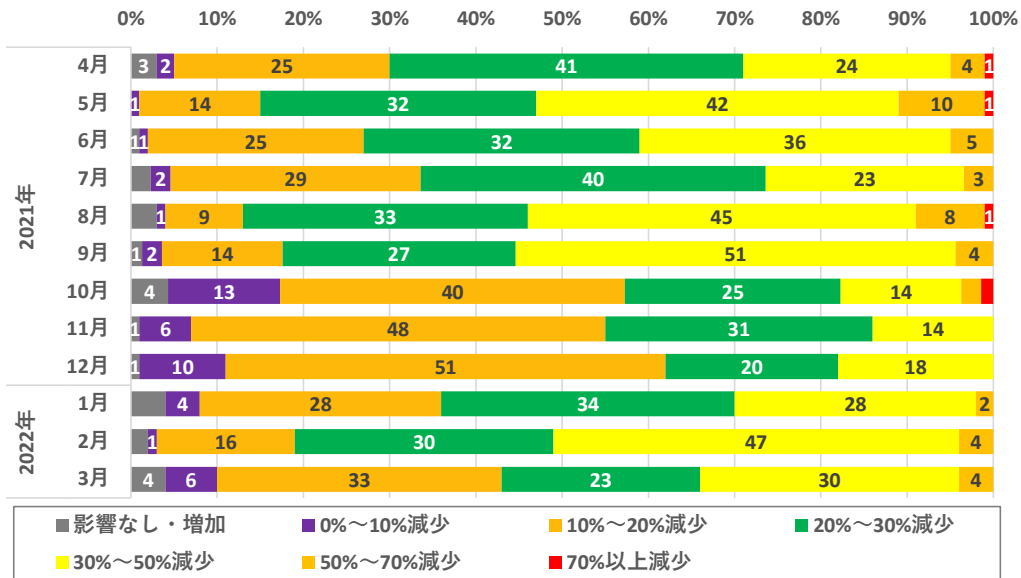


図 61 新型コロナウイルス感染症感染拡大による一般路線バス輸送収入への影響（全国）  
（乗合バス事業者 171 者に対する調査結果。2019 年度（4 月～翌年 3 月）同月との比較）

資料：交通政策白書（令和 4 年版）

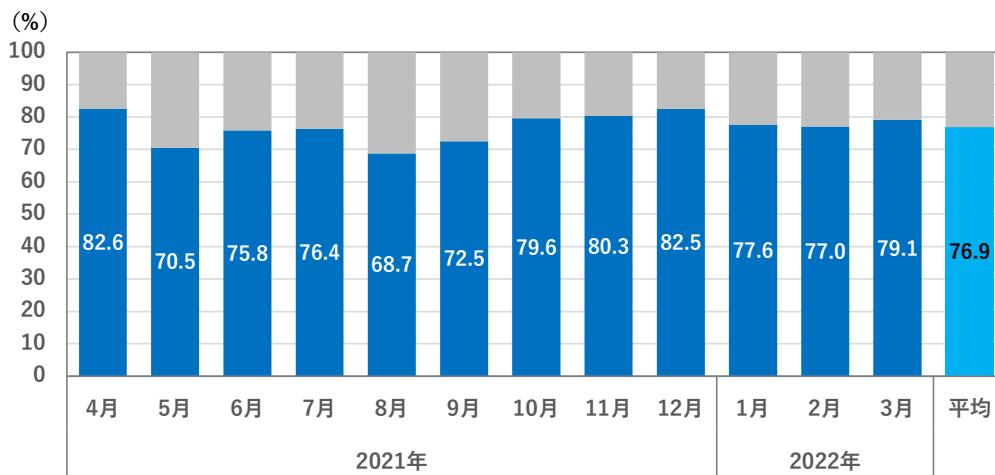


図 62 新型コロナウイルス感染症感染拡大による一般路線バス輸送人員の減少（全国）  
（乗合バス事業者 171 者に対する調査結果。2019 年度（4 月～翌年 3 月）同月との比較）

資料：交通政策白書（令和 4 年版）

## 2-4 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微増傾向にある。

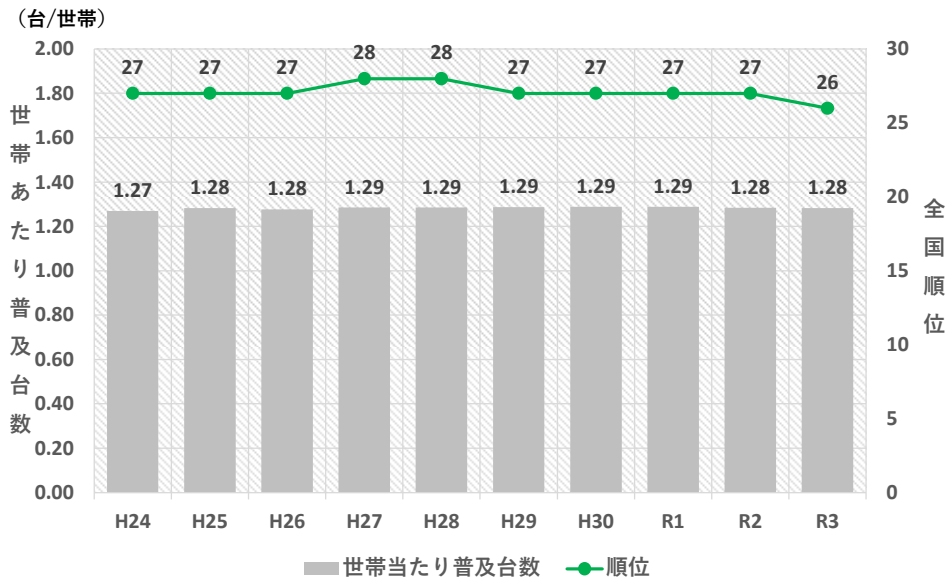


図 63 大分県の自家用車の世帯あたり普及台数

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）

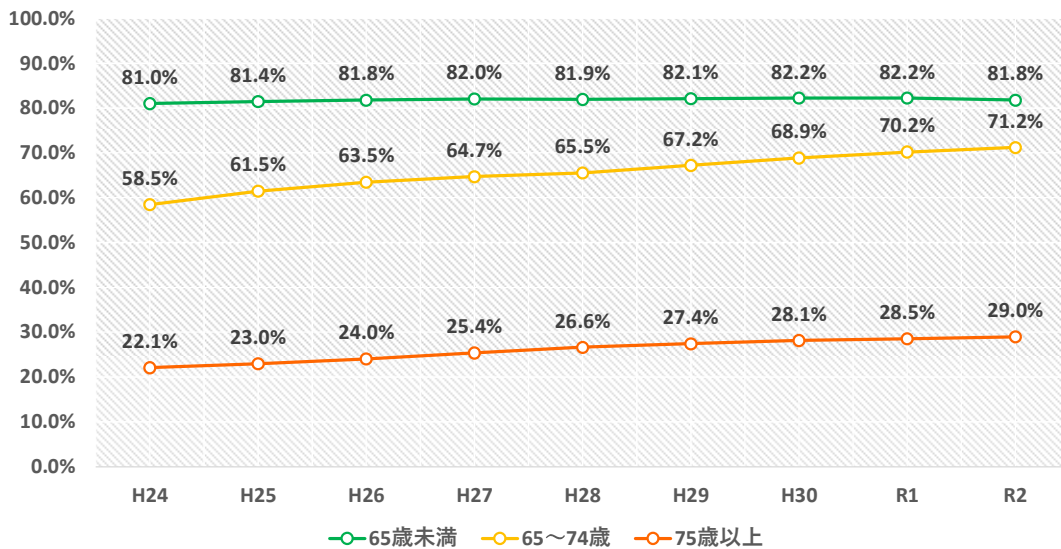


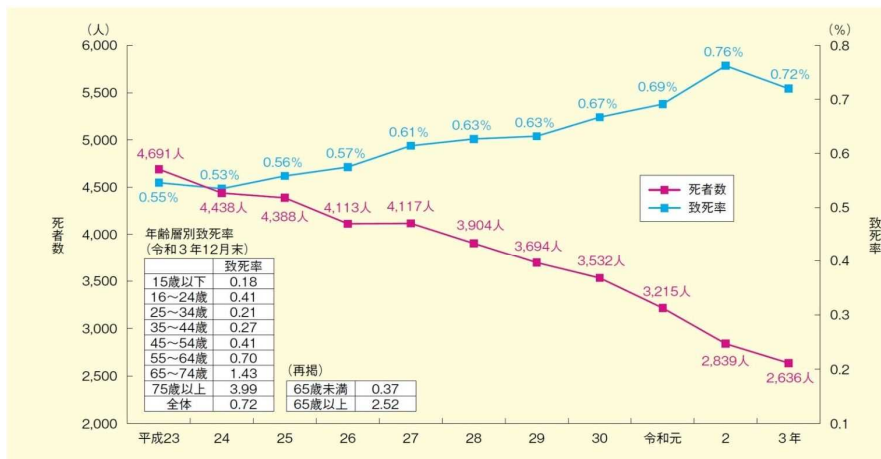
図 64 年齢層別の自動車運転免許保有率（全国）

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

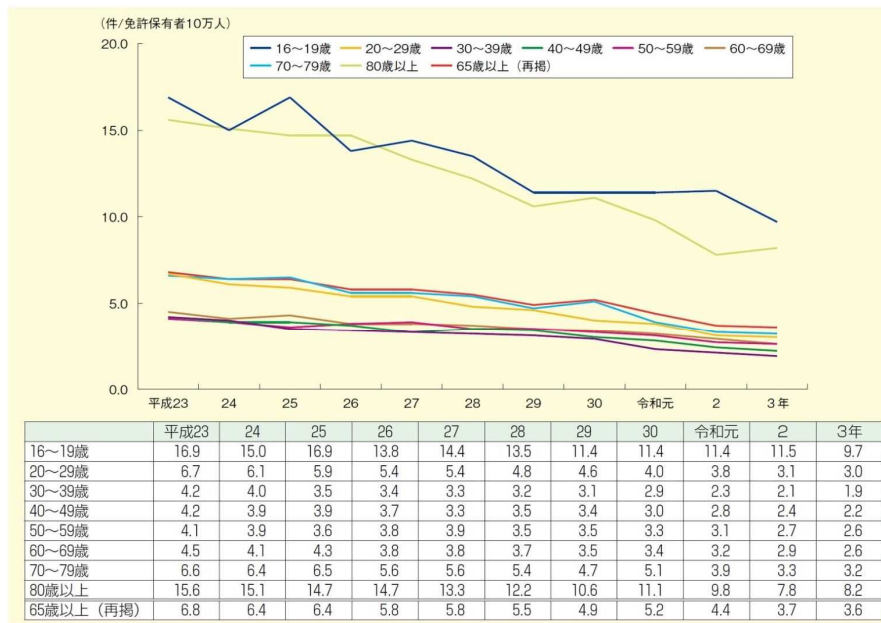
全国的に交通事故死者数は年々減少しているが、交通事故による致死率は令和2年度まで上昇傾向が続いていた。令和3年度では致死率は0.04%の減少となっている。年齢層別では65歳以上の高齢者の交通事故致死率は65歳未満の約7倍となっており、高齢者数の増加とともに致死率が上昇することが懸念される。

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3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1.2～1.9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 65 交通事故死者数および致死率の推移 (全国)



注 警察庁資料による。

図 66 年齢層別の交通死亡事故発生件数の推移

資料：令和4年版交通安全白書（内閣府）

### 3 県の上位・関連計画

#### 3-1 まちづくり政策

##### (1) 県におけるまちづくり政策との整合性

大分県の都市計画 2021 の方針では、中部圏は別府湾広域都市圏として区分されている。

中部圏では、大分市を中核拠点都市として同じ中部圏内の別府、佐賀関、東部圏に属する日出、杵築、国東と都市軸でつながっている。また、県北広域都市圏の宇佐、日出玖珠連携都市圏の玖珠、豊後大野竹田連携都市圏の三重、県南連携都市圏の臼杵、愛媛県の八幡浜、宇和島と交流軸でつながっている。

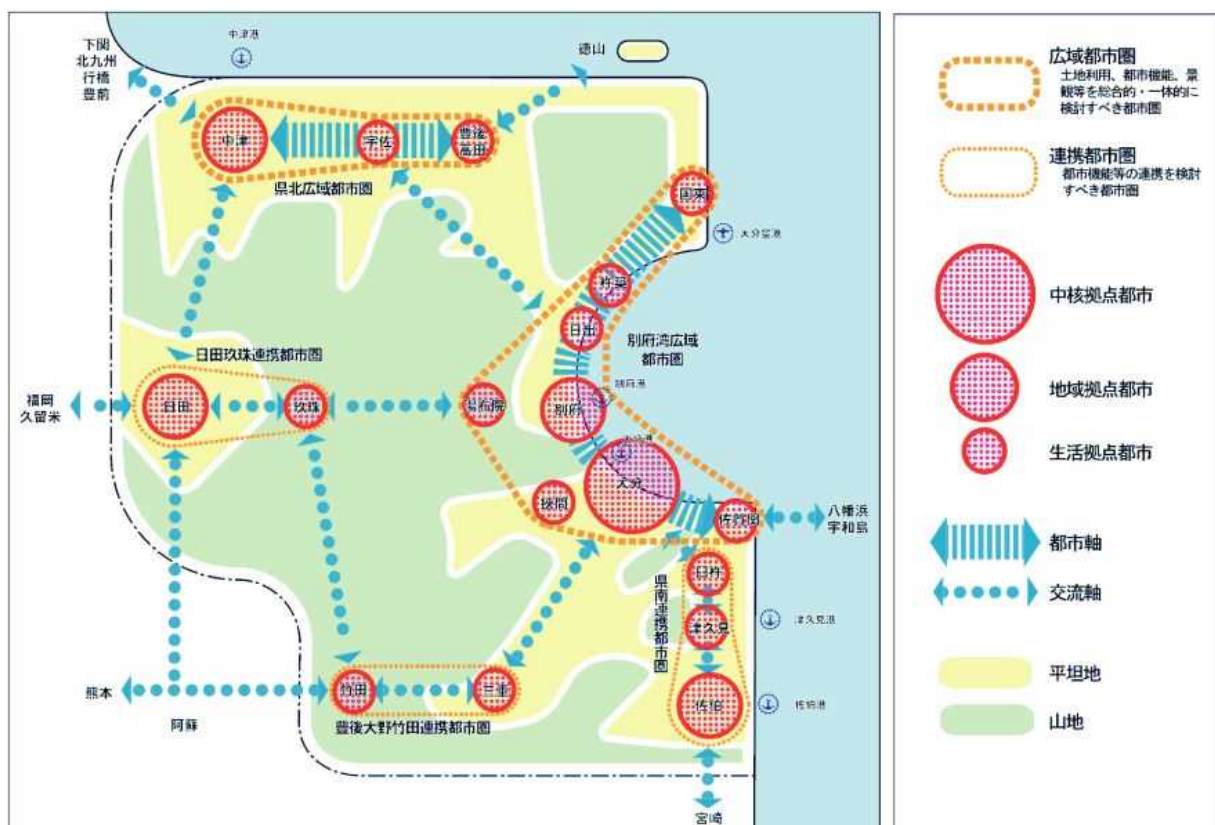


図 67 大分県の将来の都市構造

資料：大分県の都市計画 2021（大分県）



## (2) 九州の東の玄関口としての拠点化の推進

令和2年3月に改定された、九州の東の玄関口としての拠点化戦略では、本県へ公共交通機関を利用して行き来する人を増加させるために、利便性の向上（適切な情報提供、ICT化の推進、公共交通機関同士の接続改善など）に関する記載がなされている。

### VI 九州の東の玄関口としての拠点化に向けた取組

#### 1. 九州における人の流れの拠点化に向けた取組

##### (1) フェリー航路及びフェリーターミナルの機能強化

- 1 ハブの充実・強化－フェリーターミナルの整備及び機能強化－
- 2 スポークの充実・強化－フェリー航路の充実及び港アクセスの改善－

##### (2) 航空路線及び空港の機能強化

- 1 ハブの充実・強化－空港ターミナルの整備及び機能強化－
- 2 スポークの充実・強化－路線の充実及び利用促進－

##### (3) 長距離バス路線及びバスターミナルの機能強化

本県を発着する長距離バス路線の充実及び利用者の増加を図ることが求められている。また、九州内の各目的地への路線が一箇所から発着するバスターミナルを整備して、利用者の利便性向上を図る必要がある。

- 1 ハブの充実・強化－バスターミナルの整備－

[短期的取組]

- ① 大分市要町の交通結節機能施設の利便性を向上するため、案内表示の充実による乗り場の周知や路線バスの乗り入れ等を推進する

[中長期的取組]

- ① 平成31年3月に大分市が策定した「中心市街地公有地利活用基本構想」を踏まえ、交通結節機能施設をバスターミナルとし、屋根や椅子を備えた待合所、券売機、トイレ等を整備することを、土地所有者である大分市と連携して検討する

- 2 スポークの充実・強化－路線の充実及び利用促進－

[短期的取組]

- ① 交通結節機能施設における、長距離バスの乗り入れ路線の充実及び起終点化を図る
- ② 既存路線の維持・拡充の観点から、長距離バスの利用を促進するとともに、バス運転手の確保を図る

[中長期的取組]

- ① 四国への路線がないことを踏まえ、フェリーを活用した新規路線をバス事業者と連携して検討する【平成29年度大分－松山便実施済】

資料：九州の東の玄関口としての拠点化戦略（大分県）

#### (4) 鉄道路線及び鉄道駅の機能強化

日豊本線、豊肥本線及び久大本線の利用者の増加を図るほか、鉄道駅について、多くの利用者が他の交通機関に円滑に乗換える等、誰もが使いやすい施設となるよう機能強化が求められている。

##### -1 ハブの充実・強化－駅の機能強化－

[短期的取組]

- ① 国の基準の対象となる駅（1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上：高城駅、鶴崎駅、大在駅、別府大学駅）及び利用者数の多い駅（佐伯駅）におけるバリアフリー化を推進する【平成29年度鶴崎駅整備済】
- ② 交通系ICカードを利用できる駅の増加を図る
- ③ インバウンド観光の拠点となる駅において多言語表示化を図る

##### -2 スポークの充実・強化－鉄道の充実・利用促進－

[短期的取組]

- ① 鉄道ネットワークの強化の観点から、特急列車の増便・増結及び利用促進を図る

[中長期的取組]

- ① 日豊本線の複線化及び佐伯駅以南の高速化により、鉄道の輸送能力の増強を図る。

#### (5) 二次交通の充実

県内外の利用者が、各交通拠点を基点として、他の交通機関に円滑に乗り継ぎ、県内はもとより九州各地を周遊する環境を提供できるよう、二次交通の充実を図ることが求められている。

##### -1 ハブの充実・強化－交通拠点の乗継環境の改善－

[短期的取組]

- ① 各交通機関及び各交通拠点において、乗継ぎを円滑にするため、ICT等の活用も含め、情報提供や案内看板の充実等を推進する
- ② 観光客の多い交通拠点において、主要な目的地別の乗継ぎ手段及び所要時間の案内の表示を推進する
- ③ タクシー及びレンタカーの利用の多い交通拠点において、予約案内の充実等、利用環境の向上を図る
- ④ 乗継ぎの利便性向上のため、交通機関間のダイヤ調整を可能な限り行う
- ⑤ 複数の交通機関が近接して運行されている交通拠点については、二次交通を継続的に調整する場として、関係交通事業者による調整会議を設置する【平成29年度別府港及び臼杵港実施済、平成30年度大分港（西大分地区）実施済】

[中長期的取組]

- ① フェリー上屋等を改修する場合には、利用者が分かりやすいようバス及びタクシーの乗り場の集約整備を推進するほか、タクシー及びレンタカーの取次ぎや接続する他の公共交通機関の情報提供を一元的に行う窓口の設置を検討する
- ② 交通拠点の整備にあたっては、誰もが円滑な乗継ぎができるように、バリアフリー化を推進するとともに、乗継ぎ案内の充実や多言語表示化を推進する

資料：九州の東の玄関口としての拠点化戦略（大分県）

### (3) 大分都市圏の交通体系の強化

令和3年3月に改訂された大分都市圏総合都市交通計画では、大分都市圏内や県内市町村、他の都市圏との交流・連携を推進する交通体系の構築について、自動車交通の円滑化と公共交通の利便性向上に関する記載がなされている。

## 第3章 大分都市圏の目指す交通体系

### 1. 大分都市圏の将来の広域交通体系

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。



▲大分都市圏を取り巻く広域交通体系

資料：大分都市圏総合都市交通計画（大分県）

道路網	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 中九州横断道路の整備促進</li> <li>● 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</li> </ul>
公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東九州自動車道の開通を捉えた高速バスの利便性強化</li> <li>● 鉄道サービスの維持・向上</li> <li>● 大分駅等主要鉄道駅における交通結節機能の強化</li> <li>● 空港・フェリーターミナルとのバスによるアクセス改善</li> <li>● 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</li> </ul>

### 3. 大分市と他市町間の交通体系

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。



▲大分市と他市町を結ぶ交通網

鉄道網	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道運行サービスの維持・向上</li> <li>● 鉄道駅における交通結節機能の強化</li> </ul>
バス網	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運行サービスの維持</li> <li>● 鉄道との連絡強化</li> </ul>

資料：大分都市圏総合都市交通計画（大分県）

#### (4) 幹線道路網の整備の推進

令和3年3月に改訂された「おおいたの道構想2015」では、「九州の東の玄関口」として、人や物の流れを活性化させ、観光や産業を発展させるために、地域高規格道路（中九州横断道路、中津日田道路、大分空港道路、大分中央道路）の整備の推進に関する記載がなされている。

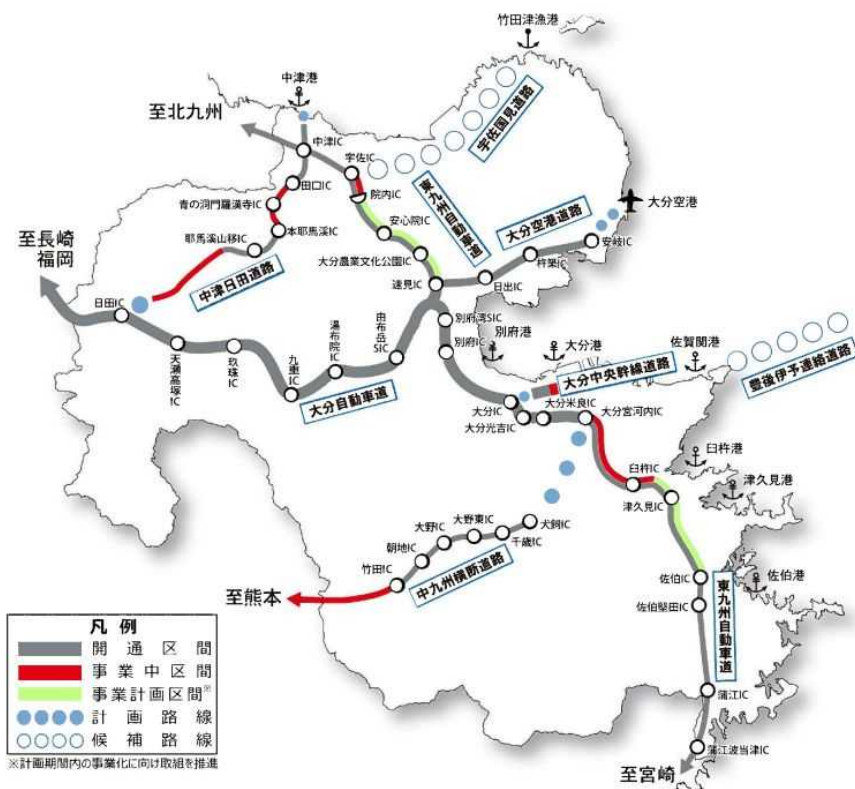
### 3 県土の発展を支える道路整備

#### (2) 広域ネットワークの整備

県内の高規格幹線道路は、横軸となる大分自動車道と縦軸となる東九州自動車道の2路線があり、現在、暫定2車線となっている東九州自動車道の4車線化が、NEXCO西日本により進められている。また、地域高規格道路は中九州横断道路、中津日田道路、大分空港道路、大分中央幹線の4路線が指定されているが、未だ整備途中であり、「九州の東の玄関口」として、人や物の流れを活性化させ、観光や産業を発展させるために、重点的な整備を行うことが必要である。

#### ② 中九州横断道路

大分と熊本の県都を結び、産業や地域経済の活性化、産業振興など様々なストック効果が期待されており、現在、大野竹田道路が平成31年に開通し、犬飼～竹田間が併用区間となっている。また、同年4月には竹田阿蘇道路が事業化されており、引き続き、事業区間の整備促進を推進するとともに、残る大分～犬飼間の早期事業化に向けた取り組みを進める。



大分県の高速度交通ネットワークの整備（令和3年4月時点）

資料：おおいたの道構想2015～改訂～（大分県）

### 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年度および令和3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。

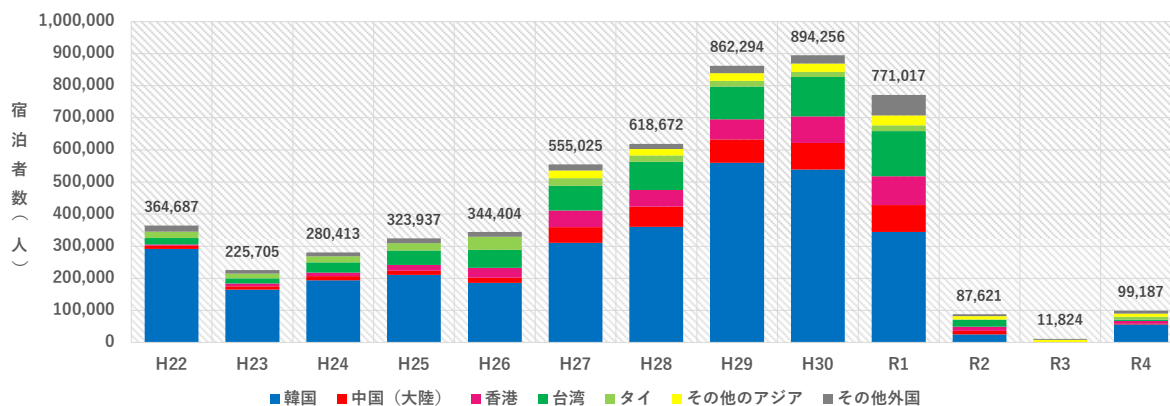


図 68 国籍別宿泊旅行者数の推移

資料：大分県観光統計（大分県）

※令和4年度：暫定値

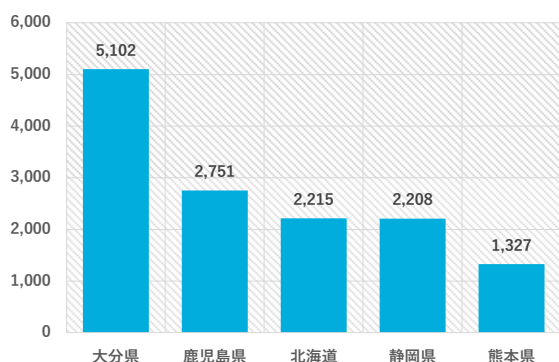


図 69 温泉源泉数



図 70 温泉湧出量

資料：令和2年度温泉利用状況（環境省）

## (2) 交通環境の整備の推進

令和元年に策定された、日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略 2019-2021 では、本県を訪れた観光客に県内各地に移動してもらうための仕組みづくりとして、交通環境の整備に関する記載がなされている。

### (2) 地域をつなぐ二次交通など交通環境の整備

本県を訪れた観光客に県内各地に足を伸ばしてもらうため、空港アクセスバスをはじめ、主要交通拠点（駅、港、空港）と観光地、宿泊地と観光地、観光地相互を結ぶ路線バスや観光周遊バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクルなどの利便性向上を図ります。

大分空港を利用する外国人観光客は、2014年にティーウェイ航空のソウル便が就航したことにより増加しています。今後も、台湾その他のアジア地域の航空会社や旅行会社の動向を注視しながら国際チャーター便の誘致、定期便就航の働きかけを行います。

本県を訪れる外国人観光客の相当数を占める福岡空港や博多港利用者のアクセスの整備も重要です。JRや高速バスの利便性向上のため、増便やダイヤ改正等の働きかけを行います。

- 観光客の円滑な周遊のため、路線バスやタクシー、レンタカーなどの利便性向上
- 国際チャーター便の誘致、定期便就航の働きかけ
- JR、高速バスの利便性向上のため、増便やダイヤ改正等の働きかけ

資料：日本一のおんせん県おおいたツーリズム戦略 2019-2021（大分県観光局）

### 3-3 教育政策

#### (1) 通学路における安全の確保

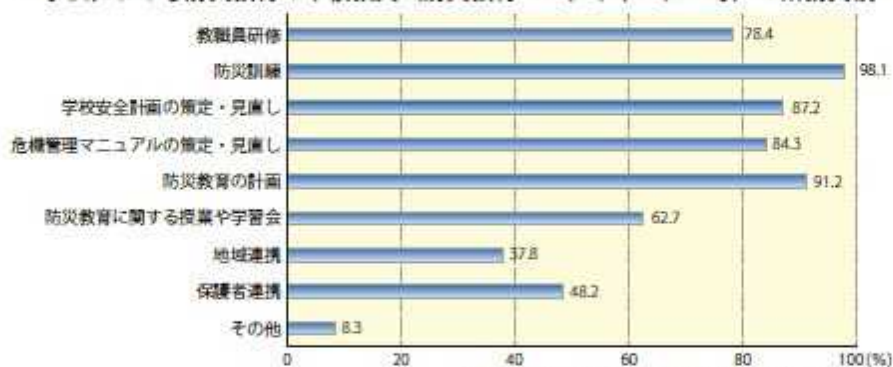
平成 28 年 3 月に策定された「教育県大分」創造プラン 2016（令和 2 年 3 月改訂版）では、通学に関しては通学路における安全確保に関する記載がなされている。

### 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	

資料：「教育県大分」創造プラン 2016（大分県）



## 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) 大分市

大分市では、令和4年3月に「大分市地域公共交通計画」を策定し、令和4年度から令和8年度までの5年間の計画期間として、4つの基本方針に基づき、路線バスやタクシー等の公共交通機関や拠点整備等について、計24の事業が推進されている。

#### 6-4 目標を達成するために行う取組の全体像

計画目標の達成に向け、地域の関係者と連携しつつ、大分市が主体となり以下の取組を実施します。



資料：大分市地域公共交通計画より抜粋

## 6-5 目標を達成するために行う取組の概要

各取組の実施時期と実施主体は次のとおりです。

表 取組の実施時期及び実施主体

取組の概要	実施予定時期			実施主体			
	前期	中期	後期	大分市	交通事業者	市民・利用者	
	概ね 1～2年 程度	概ね 3～4年 程度	概ね 5年 程度				
(1) すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化	生活交通の確保・維持（鉄道・バス路線）、地域公共交通ネットワークのあり方検討	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	乗合タクシー（ふれあい交通）の利用促進及び見直しの検討	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	地域内の移動手段の調査・検討	実施・調査・検討			◎	○	○
	路線バス代替交通の運行及び見直しの検討	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	新たなモビリティサービスの調査・検討（その他）	調査・検討			◎	○	
	公共交通以外の輸送資源の可能性検討	調査・検討			◎	○	
	長寿応援バス事業の実施・継続・見直し	実施			◎	◎	○
(2) 風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を活かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築	中心市街地循環バス「大分きゃんバス」の運行	実施・検討			◎	○	
	中心市街地公有地利活用の調査・検討	調査・検討			◎	◎	○
	新たなモビリティサービスの実施及び検討（グリーンスローモビリティ）	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	海上アクセスに関連する取組（MaaS等）	調査・検討・（実施）			◎	◎	◎
	パークアンドライドやサイクルアンドバスライド等の取組の促進	実施・調査・検討			◎	◎	
新駅設置の可能性・役割の検討	調査・検討			◎	◎	○	
(3) 利用者ニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築	移動需要に応じた運行の見直し（地域旅客サービス継続事業の検討）	調査・検討・（実施）			◎	◎	
	公共交通の連携可能性調査（地域公共交通利便増進事業の検討）	調査・検討・（実施）			◎	◎	
	県都大分市交通円滑化検討（BRTの検討）	調査・検討			◎	◎	○
	公共交通の利用促進に向けた取組（モビリティ・マネジメント）	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	広域圏の公共交通との連携強化	実施・調査・検討			◎	◎	
	新たなモビリティサービスの実施及び検討（自動運転）	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	バスロケ及びデジタルサイネージの運用	実施・調査・検討			◎	◎	
(4) 市民や来街者、だれもが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備	低床バス、UDタクシーの導入促進等	調査・検討・（実施）			◎	◎	
	公共交通の情報発信の取組強化	実施・調査・検討			◎	◎	○
	市民・来街者の受入環境整備（観光戦略プランとの整合）	検討・実施			◎	◎	
	バス停留所の利用環境整備	実施			◎	○	

注）実施主体： ◎…中心的な立場で実施、○…積極的な協力

資料：大分市地域公共交通計画より抜粋

## (2) 別府市

別府市では、令和4年6月に「別府市地域公共交通計画」を策定（更新）し、令和4年度から令和8年度までの5年間を計画期間として、3つの基本方針に基づき、路線バスやタクシー等の公共交通機関や拠点整備等について、計25の事業が推進されている。

### 3 基本的な方針

#### 多様な関係者との連携強化を通じた持続可能な公共交通サービスの構築

人口減少社会の進展やライフスタイルの変化などにより市民・来訪者の移動ニーズが多様化するともに、民間経営で支えられる本市の公共交通サービスは人員不足や車両の老朽化、近年の利用減少等の問題に直面して厳しい経営環境に見舞われています。本計画は、将来にわたって市民や来訪者に必要とされるサービスを確保・維持するため、別府市、交通事業者、国・県、関係市町、市民をはじめとする多様な地域関係者が関与し、まちづくりと調和した持続可能な公共交通サービスの実現を目指して取り組むことを基本的な方針とします。

## 第5章 計画の目標・目標達成のための事業

### 1 計画の目標

●本計画の取組を推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めます。

成果指標の設定はP76～に記載

#### 目標1 利用しやすく持続可能な市内ネットワークの最適化

市民・来訪者の移動しやすい環境の実現に向けて、行政・交通事業者の連携強化に取り組むとともに、生活圏や観光圏の多様な移動ニーズに応じた市内ネットワークの最適化を図り、市内バス路線・地域コミュニティ交通（タクシー、乗合タクシー等）の利用者数の回復、持続性の向上を目指します。

☒ 指標1 市内バス路線の**輸送人員の回復**を図ります

☒ 指標2 タクシーの**輸送人員の回復**を図ります

☒ 指標3 地域コミュニティ交通の**持続性の向上**を目指します

#### 目標2 市民・来訪者が利用しやすい利用環境の充実

市民や国内外から訪れる来訪者など、誰もが使いやすい公共交通環境の実現に向けて、待ち時間を過ごしやすい待合環境や情報案内・誘導、ユニバーサルデザイン車両等の充実を進め、使う人の視点から利用環境の充実を図る取組を目指します。

☒ 指標1 利用者に見える形での**交通結節機能の強化**を目指します

☒ 指標2 主要な拠点の**利用しやすい環境の充実**を目指します

#### 目標3 多様な移動ニーズに対応した幹線交通の持続・活性化

通勤や通学、買い物、通院、観光・ビジネスといった多様な目的で利用され、地域間の移動・交流を促進する重要な機能を果たしている幹線交通は、公共交通モード間・広域自治体間の連携による取組を進め、コロナ禍で急減した利用者数の回復・持続性の向上を目指します。

☒ 指標1 鉄道駅・フェリーの**輸送人員の回復**を図ります

☒ 指標2 幹線バスの**輸送人員の回復**を図ります

#### 目標4 多様な関係者との連携を通じた利用促進・情報提供の充実

市民をはじめ、商業・医療・観光等の沿線施設、他分野の関係団体・部署、各交通事業者、行政などの多様な関係者と連携し、移動やお出かけ先の楽しみを含めた利用促進・情報提供を多彩に進め、市民や来訪者が公共交通を使って自由に移動するまちの実現を目指します。

☒ 指標1 使う人の視点から**情報を入手しやすい環境の充実**を目指します

☒ 指標2 **公共交通利用率の向上・連携する関係者の拡大**を目指します

※運行費の国庫補助対象系統の目標は、別紙に記載

資料：別府市地域公共交通計画より抜粋

## 2 実施事業の体系

● 本計画に定めた目標を達成するために行う7の事業を定め、本市の持続可能な公共交通サービスの持続・活性化に向けて取組を進めていきます。



資料：別府市地域公共交通計画より抜粋

(3) 由布市

由布市では、平成 30 年 3 月に「由布市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成 30 年度から平成 34 年度（令和 4 年度）までの 5 年間で計画期間として、3 つの基本方針に基づき、地域間交通・地域内交通による公共交通ネットワークの構築等について、計 13 の事業が推進されている。

5-1 由布市における地域公共交通の基本理念

本市におけるまちづくりの方向性や地域公共交通の現状等を踏まえ、安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本理念を以下のように設定します。

「地域自治を大切にしたい住み良さ日本一のまち」に向けた  
 “誰もが安心して暮らせる地域社会の創造” に資する  
 市民協働による持続可能な公共交通体系の実現

5-2 由布市における地域公共交通の基本方針

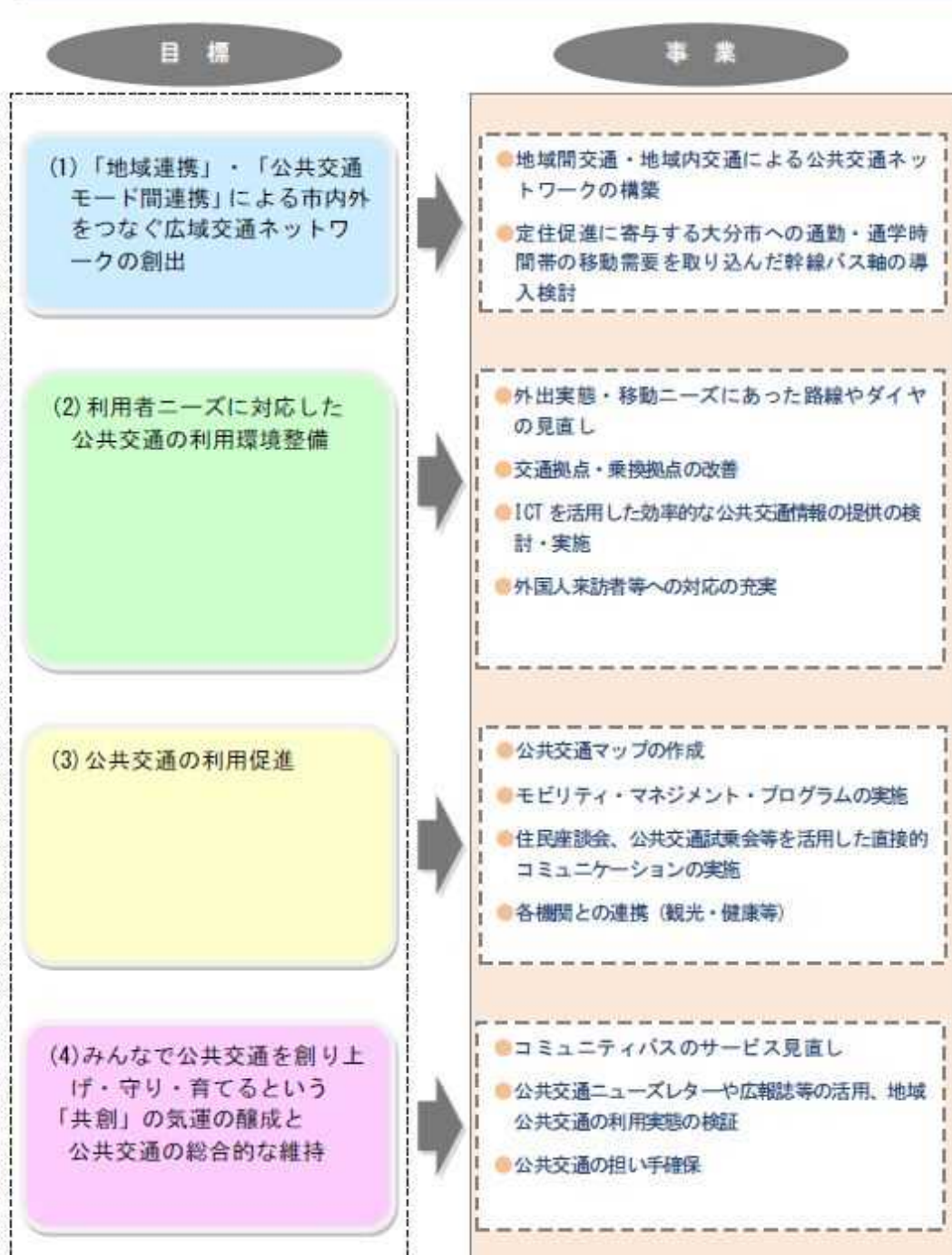
由布市における地域公共交通の基本理念を踏まえた基本方針は以下に示すとおりです。



資料：由布市地域公共交通網形成計画より抜粋

## 5-6 目標を達成するために行う事業及び実施主体

### 5-6-1 事業の概要



資料：由布市地域公共交通網形成計画より抜粋

## 4-2 中部圏の公共交通ネットワークの状況

中部圏では、圏域内外をつなぐ幹線的な公共交通として、航路、鉄道、都市間バス路線、路線バス等、多様な移動手段が存在する。

- ・ 航路：佐賀関～三崎航路、大分～神戸航路、別府～八幡浜航路、別府～大阪航路
- ・ 航路（ホーバークラフト）：大分空港～大分港
- ・ 鉄道：JR 日豊本線、JR 久大本線、JR 豊肥本線
- ・ 都市間バス路線等：高速バス（とよのくに号、やまびこ号、エアライナー等）
- ・ 路線バス：国大線、白杵線、伯大線、白関線

圏域内の路線は、大分バス(株)、大分交通(株)、亀の井バス(株)、臼津交通(株)、国東観光バス(株)、大分市、別府市、由布市により網羅的なバス路線網が構築されている。

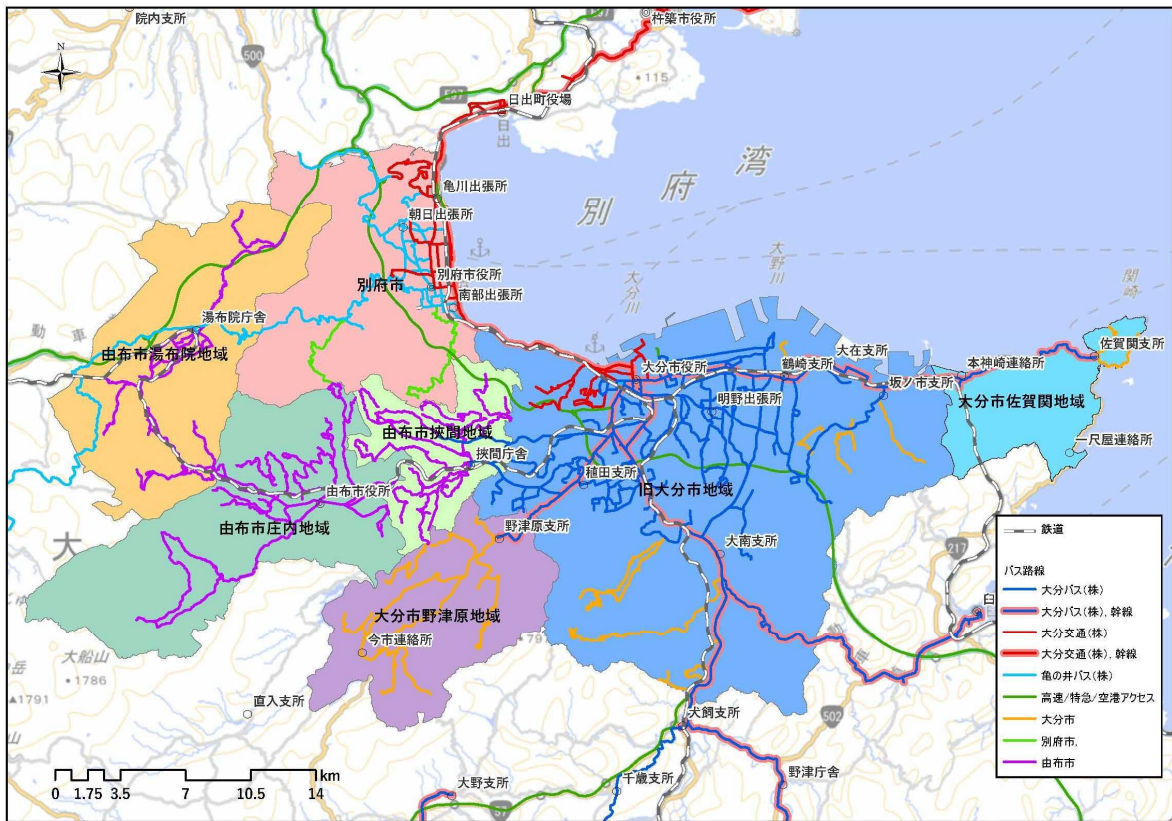


図 71 中部圏の公共交通ネットワーク

## 4-3 中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30年度には20,000人を下回り、令和元年度にはピーク時の約5分の1にまで減少した。

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。

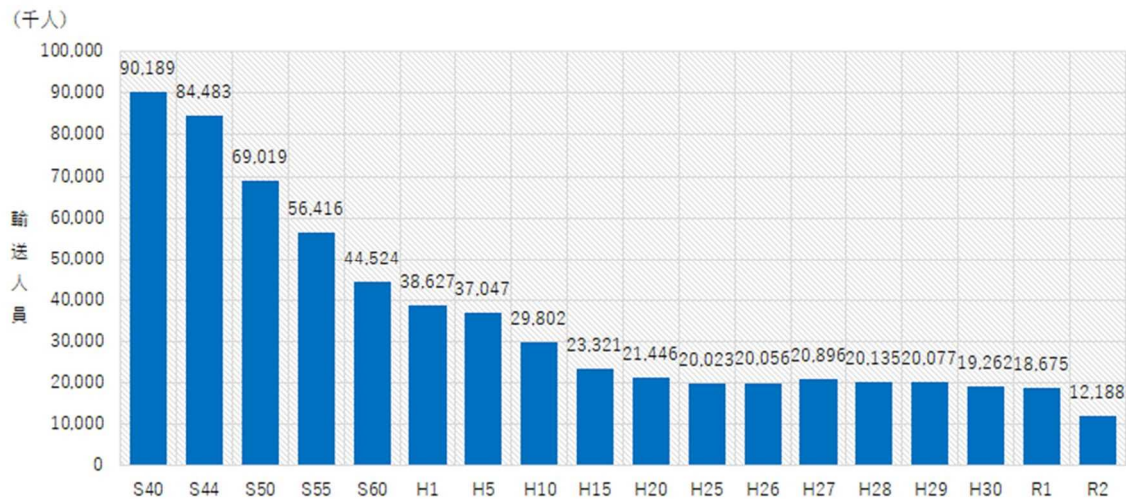


図 72 大分県内のバス利用者数の推移

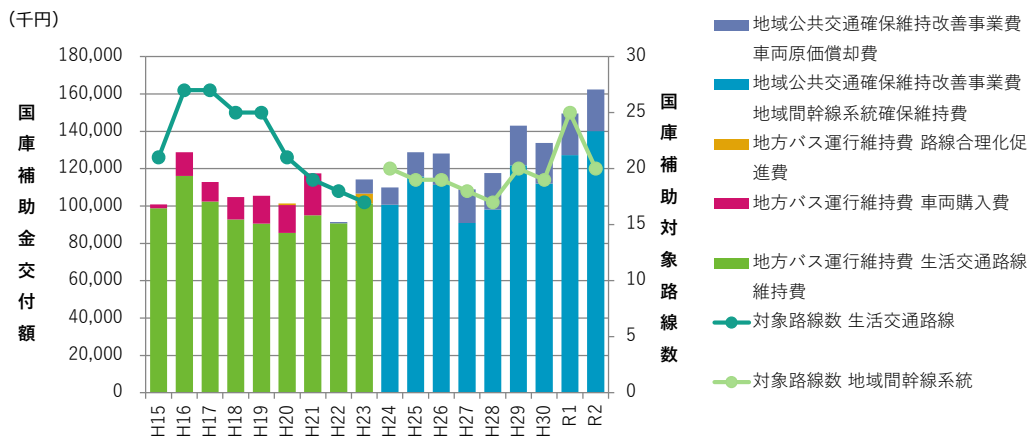


図 73 大分県内の幹線バスに係る国庫補助金の推移

資料：令和3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

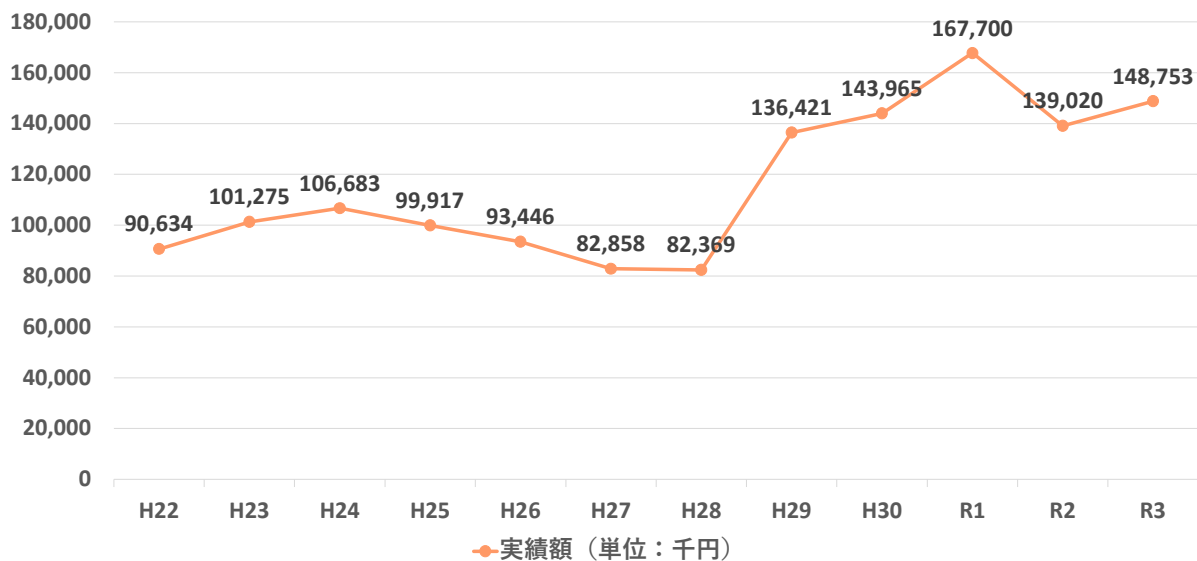


図 74 地方バス路線維持対策費補助金 (県費) の推移

(県費) 生活交通路線確保支援事業費補助金

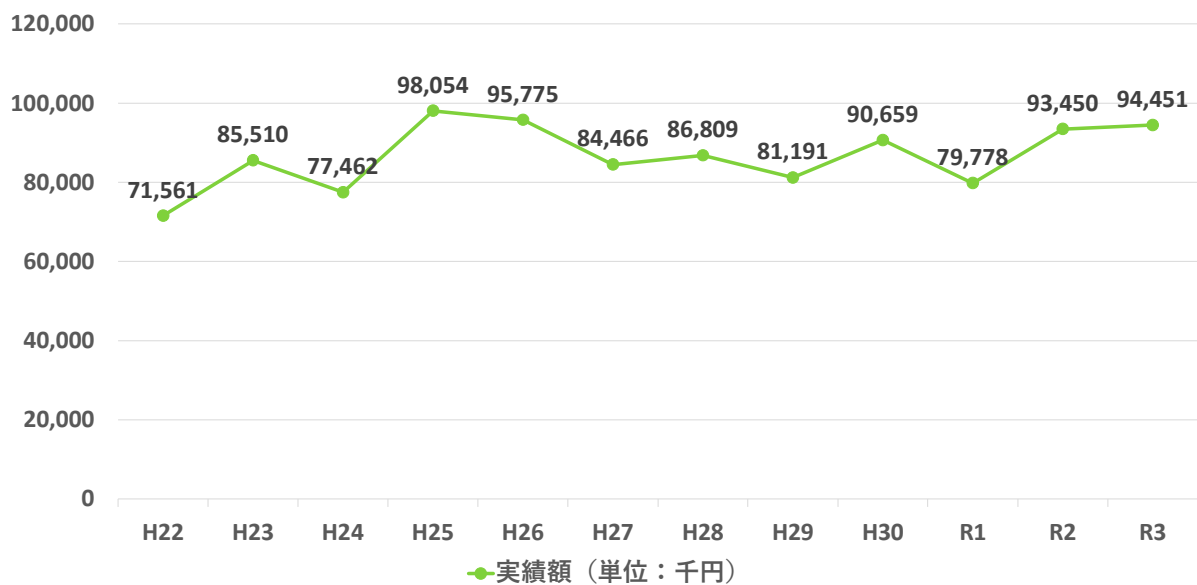


図 75 生活交通路線確保支援事業費補助金 (県費) の推移

資料：大分県資料

B) 路線別の利用者数と利用目的

路線別の1日あたりの利用者数は、国杵線が531人と最も多く、次いで別大線の495人が多い。路線別の1便あたりの利用者数は、国大線が28.3人と最も多く、次いで杵大線の20.3人が多い。1日あたり利用者数と1便あたり利用者数は、路線ごとに大きく異なる。

路線別の利用目的は、路線ごとに特徴が異なる。国大線関連（国杵線、杵大線）や南安岐線といった東部圏を運行する路線は、通学目的の利用が多い傾向にある。主に別府市を運行する別大線や鉄輪線、大学病院線は、通勤目的の利用が多く、買い物目的の利用も一定割合みられる。別府～湯布院線は、日常的な目的が分散し、観光・温泉や趣味・娯楽目的の利用が多い。

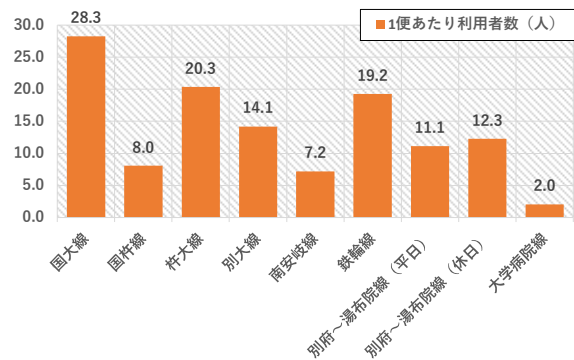
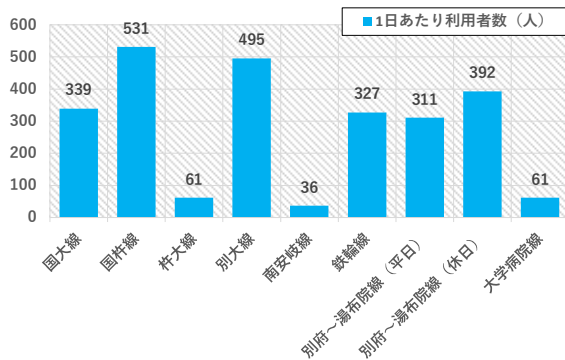


図 76 路線別の1日あたりの利用者数

図 77 路線別の1便あたりの利用者数

※大学病院線の調査区間は大学病院以遠（由布市区間）のみ

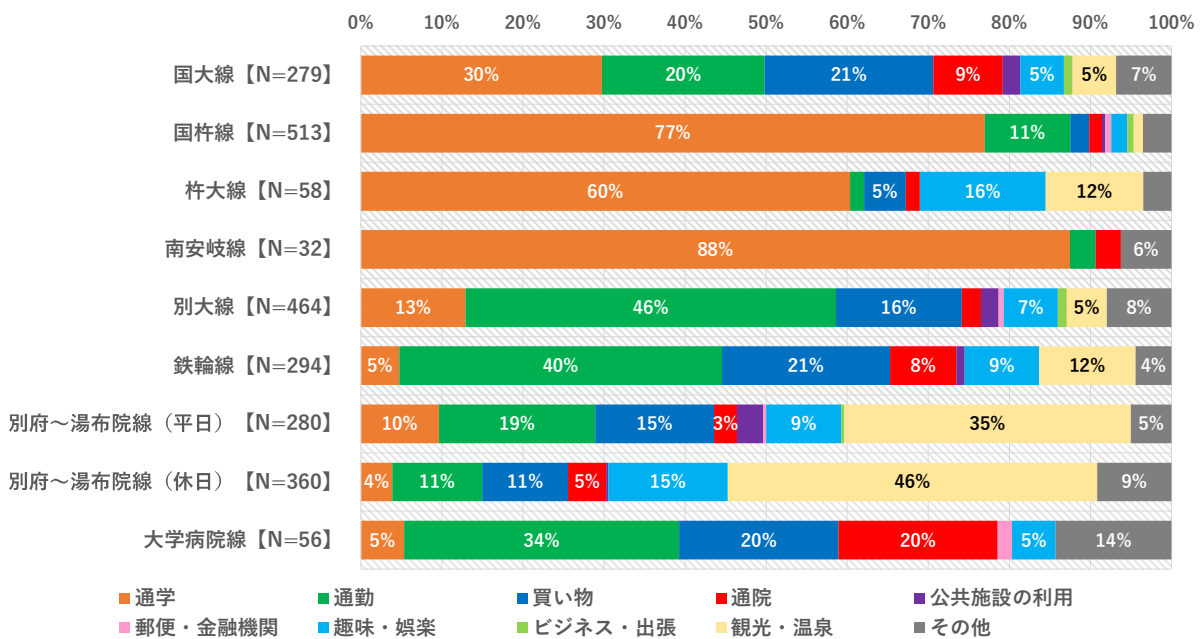


図 78 路線別の利用目的

資料：令和3年度中部圏路線バス利用実態調査

(2) タクシー

タクシーの輸送人員および営業収入は減少を続けており、令和2年度の大分県内の輸送人員は約670万人で、大分市・別府市の利用を除くと約263万人(約39%)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約38%を占める約23億円と、平成21年度と比較して約4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。

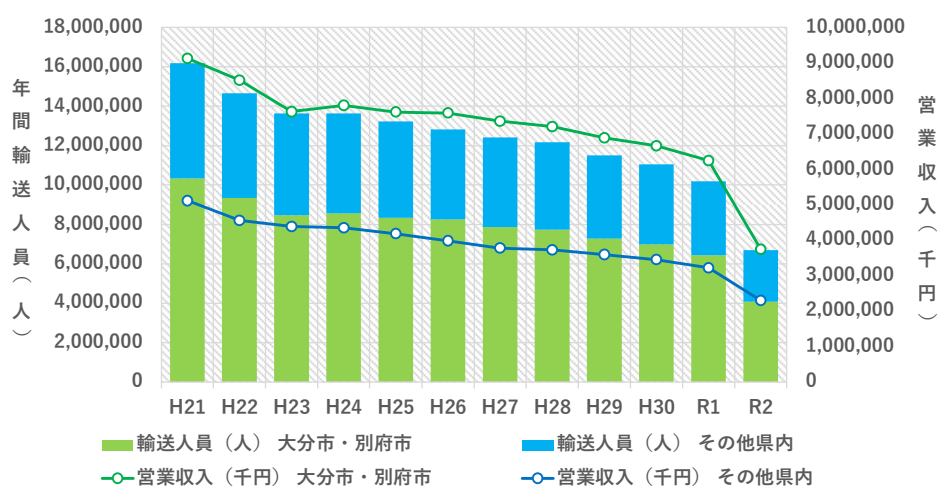


図 79 タクシー輸送人員・営業収入の推移

資料：令和3年度版 九州運輸要覧

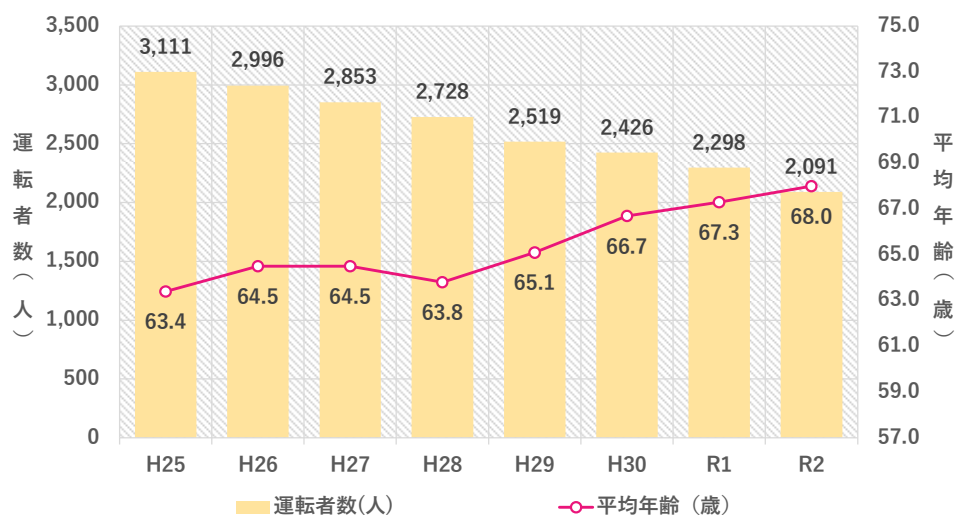


図 80 大分県のタクシー運転者数と平均年齢推移

資料：九州運輸要覧、賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

※運転手の平均年齢は、九州運輸要覧の大分市・別府市のデータと賃金構造基本統計調査の大分県のデータの平均値より算出

(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。

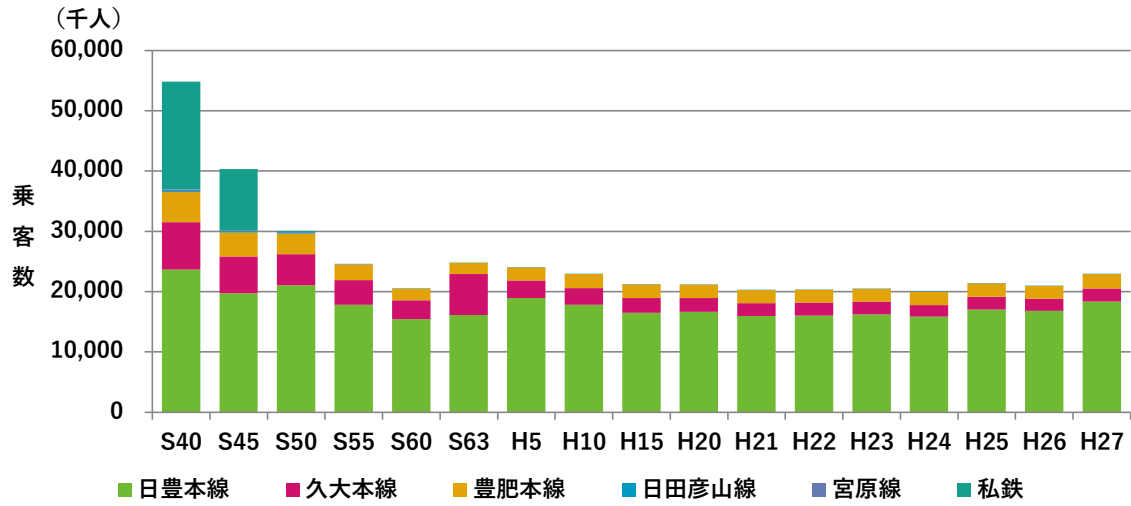


図 81 大分県内の鉄道乗客数の推移

資料：大分県統計年鑑

## 5 移動に関する地域の現状

### 5-1 郊外部を中心とした人口減少・高齢化

人口が増加していた大分市においても人口減少に転じたことから、中部圏3市の人口は減少傾向にある。それぞれの市町の中心部に一部人口が増加している地区が存在するが、同様に減少もみられる。大分市や別府市の中心部では、高齢化率も低い傾向にある。

一方で、大分市・別府市の郊外部、由布市全体を中心に、人口減少が進行しているだけでなく、高齢化率が50%を超える集落も多数存在するなど、中部圏内でも格差が生じている。

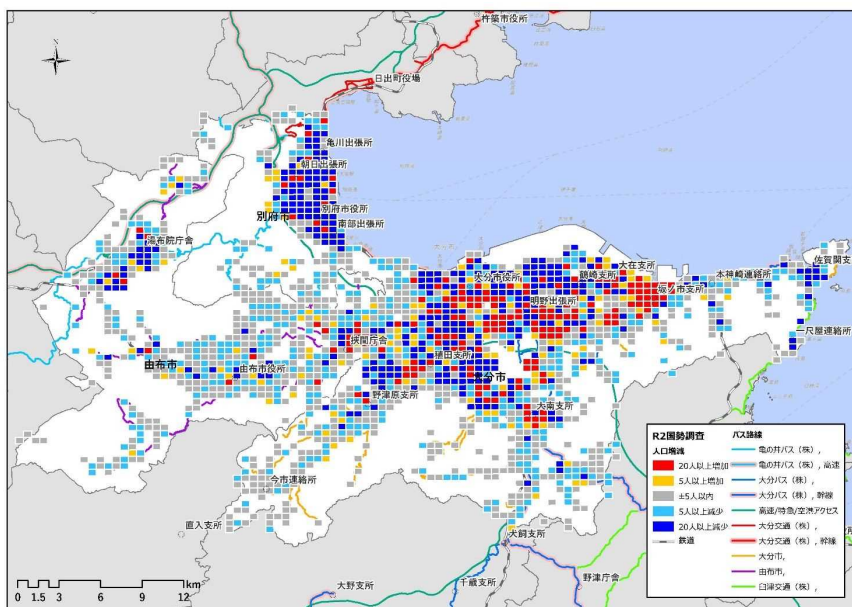


図 82 中部圏の人口増減（5年間）

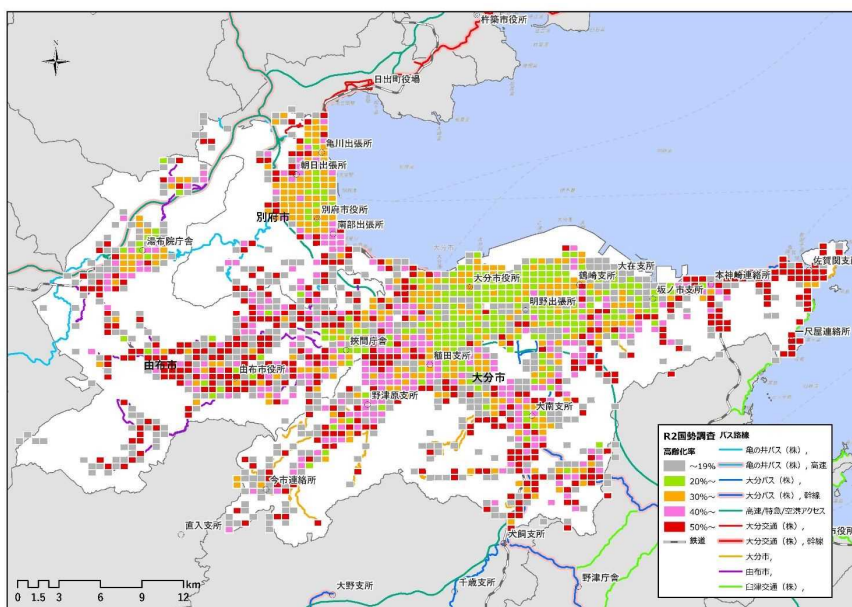


図 83 中部圏の高齢化率分布

資料：平成27年および令和2年国勢調査

## 5-2 移動ニーズの縮小化

県都である大分市の人口は微増傾向であったが、2020年には減少に転じており、別府市、由布市も同様、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。

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。

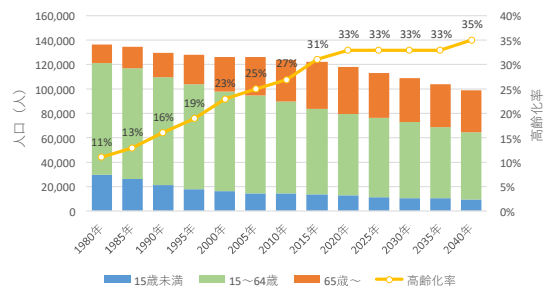
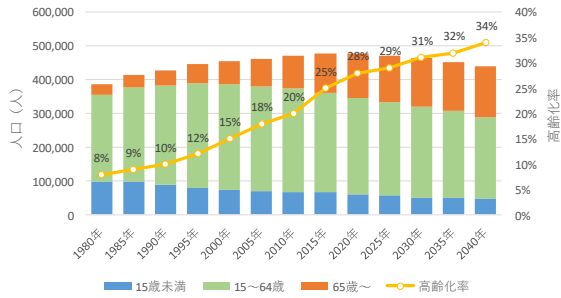


図 84 大分市の人口・高齢化率推移（再掲）

図 85 別府市の人口・高齢化率推移（再掲）

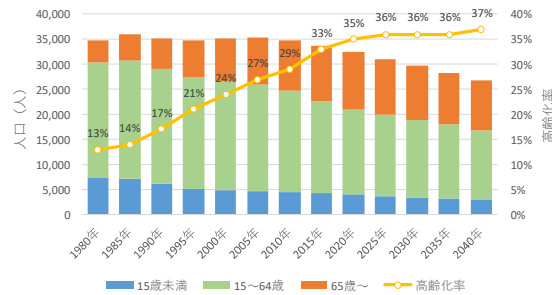


図 86 由布市の人口・高齢化率推移（再掲）

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）

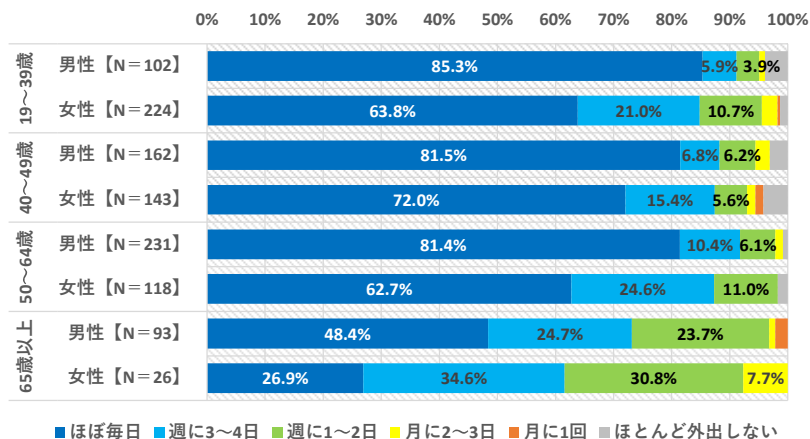


図 87 年齢別の外出頻度（再掲）

資料：大分県住民 Web アンケート

### 5-3 低密な居住地の広範囲への分布

大分市の中心部や明野・鶴崎・大在・植田地区、別府市の大分道以東、由布市の挟間・湯布院地区等、幹線道路沿線や大規模住宅地に人口が集積している。

一方で、大分市・別府市の郊外部や由布市では広域に人口の密度の低い地区が広がっており、市内でも地区ごとに人口の開きがみられる。

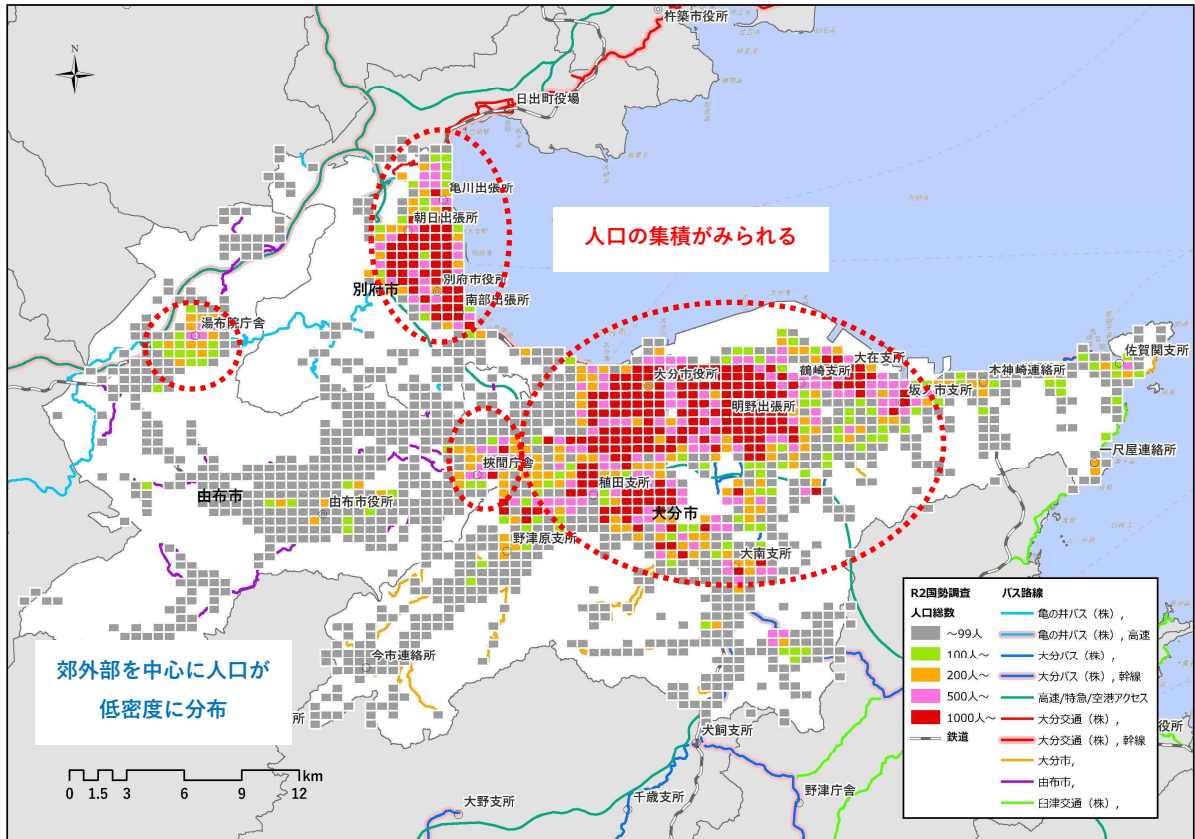


図 88 中部圏の人口分布（再掲）

資料：令和 2 年国勢調査

## 5-4 通学需要の縮小と学校の統廃合

中部圏では、少子化の進行により15才以下の年少人口は、5年ごとに5%程度減少している。1990年に比べると2020年の年少人口は、3市とも30~40%程度減少しており、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、中部圏の各地では1990年以降から小中学校の統廃合が進んでおり、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。

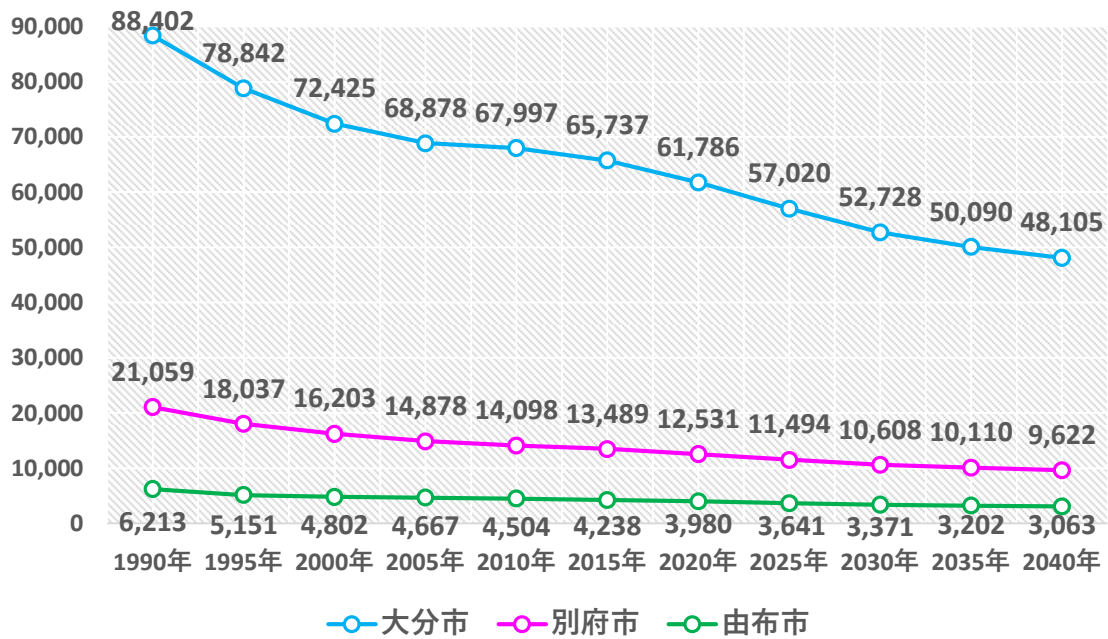


図 89 中部圏における年少人口の推移

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）



表 2 中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
1992	別府市	別府市立天間小学校	休校	
	大分市	大分市立河原内小学校	統合	大分市立竹中小学校
1994	大分市	野津原町立野津原中学校〈旧〉	統合	大分市立野津原中学校
	大分市	野津原町立今市中学校	統合	
1998	別府市	別府市立東山小学校	再編	別府市立東山幼小中学校
	別府市	別府市立東山小学校校郷分校	再編	
	別府市	別府市立東山小学校山の口分校	再編	
	別府市	別府市立東山中学校	統合	
1999	由布市	庄内町立長野小学校	統合	由布市立西庄内小学校
2001	大分市	大分市立一尺屋小学校	休校	児童は大分市立佐賀関小学校へ編入
2001	由布市	庄内町立東庄内小学校竜原分校	廃校	
	大分市	佐賀関町立白木小学校	統合	大分市立佐賀関小学校
	大分市	佐賀関町立佐賀関小学校小黑分校	統合	
	大分市	佐賀関町立一尺屋中学校	統合	大分市立佐賀関中学校
2002	別府市	別府市立南小学校	統合	別府市立南小学校〈新〉
	別府市	別府市立浜脇小学校	統合	
2007	大分市	大分市立賀来中学校	統合	大分市立賀来小中学校
2008	由布市	由布市立石城西部小学校	統合	由布市立挾間小学校、由布市立石城小学校へ分割統合
2009	別府市	別府市立北小学校	統合	別府市立別府中央小学校
	別府市	別府市立野口小学校	統合	
	大分市	大分市立今市小学校	休校	
2010	由布市	由布市立星南小学校	統合	由布市立西庄内小学校
2011	由布市	由布市立朴木小学校	廃校	
2013	別府市	別府市立天間小学校	廃校	
2014	大分市	大分市立今市小学校	廃校	
	由布市	由布市立南庄内小学校	統合	由布市立西庄内小学校
2015	大分市	大分市立木佐上小学校	統合	大分市立こうざき小学校
2016	由布市	由布市立大津留小学校	統合	由布市立阿南小学校
	大分市	大分市立大志生木小学校	統合	大分市立こうざき小学校
	別府市	別府市立青山小学校	統合	別府市立別府山の手小学校
	別府市	別府市立西小学校	統合	
	由布市	由布市立湯平小学校	統合	由布市立由布院小学校、由布市立西庄内小学校へ分割統合
2017	大分市	大分市立荷揚町小学校	廃校	
	大分市	大分市立中島小学校	廃校	
	大分市	大分市立住吉小学校	廃校	
	大分市	大分市立碩田中学校	統合	大分市立碩田学園
2018	大分市	大分市立野津原東部小学校	統合	大分市立野津原小学校
	大分市	大分市立野津原西部小学校	統合	
	大分市	大分市立野津原中部小学校	統合	
	大分市	大分市立こうざき小学校	統合	大分市小中一貫教育校神崎小中学校
2019	別府市	別府市立朝日小学校湯山分校	廃校	
2021	別府市	別府市立山の手中学校	統合	別府市立別府西中学校
	別府市	別府市立浜脇中学校	統合	

## 5-5 観光需要の低迷

大分県内の宿泊旅行者は近年増加傾向にあったが、令和元年度は日韓関係の悪化により韓国からの旅行者が20万人（36%）程度減少したことにより、平成23年度以来8年ぶりに訪日外国人観光客（宿泊旅行者）は減少に転じた。令和4年度では、旅行者数は増加に転じており、新型コロナウイルス感染症に対する行動制限等の緩和による旅行者数の回復の傾向が見られる。

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ったが、令和2年度および令和3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。

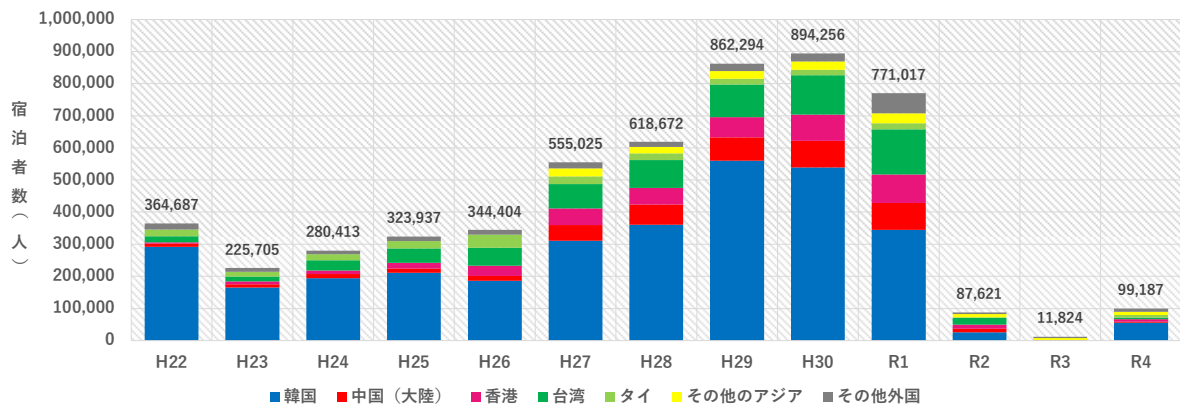


図 90 国籍別宿泊旅行者数の推移（再掲）

資料：大分県観光統計（大分県）

※令和4年度：暫定値

## 6 中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

幹線バス路線全体として利用者が減少傾向にあり、1便あたりの利用者数も国杵線や南安岐線、は10.0人を下回っており、大学病院線※に関しては、2.0人と少ない。

国杵線（杵築駅～杵築バスターミナル）などの一部の路線では、利用時間帯が通学時の一部の時間帯に集中しており、大学病院線※では、どの時間においても利用者が10人を下回るなど、運行効率性に問題のあるバス路線が存在する。

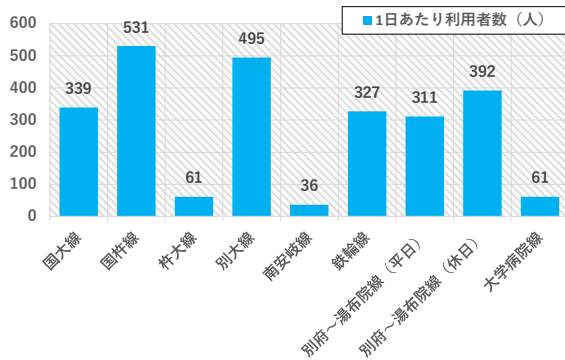


図 91 路線別の1日あたりの利用者数 (再掲)

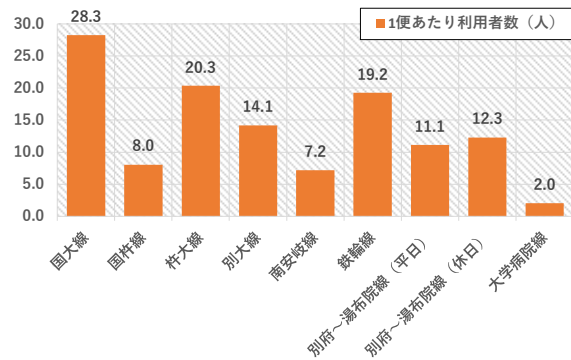


図 92 路線別の1便あたりの利用者数 (再掲)

※大学病院線の調査区間は大学病院以遠（由布市区間）のみ

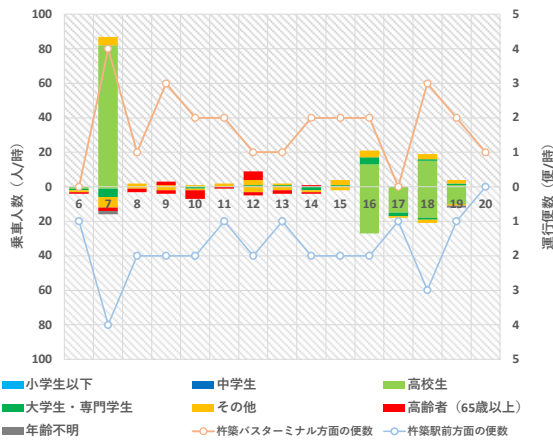


図 93 時間帯別利用者数

(国杵線：杵築駅～杵築バスターミナル系統)

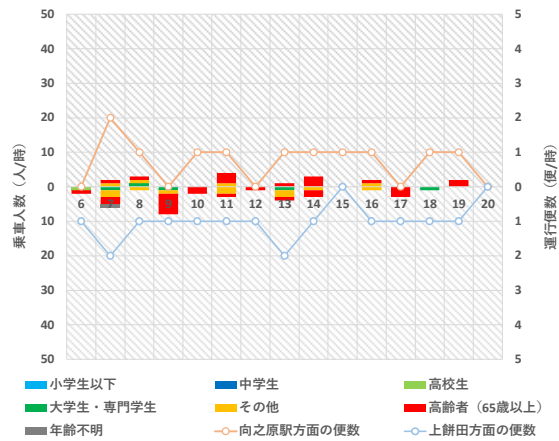


図 94 時間帯別利用者数

(大学病院線：大学病院以遠のみ)

資料：令和3年度中部圏路線バス利用実態調査

## 6-2 長大路線による運行効率の低下

東部圏の国東市から大分市の間を運行する幹線バス路線である国大線は、国杵線（国東～杵築）や杵大線（杵築～大分）、別大線（別府～大分）などの路線と概ね同様の区間を運行している。国大線の利用状況については、「大分駅前～杵築バスターミナル」の区間と「杵築バスターミナル～国東」の区間で利用の分断がみられ、大分市～国東市までの区間を乗り続ける利用は両方面ともに約10～20%程度と少数に限られている。

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

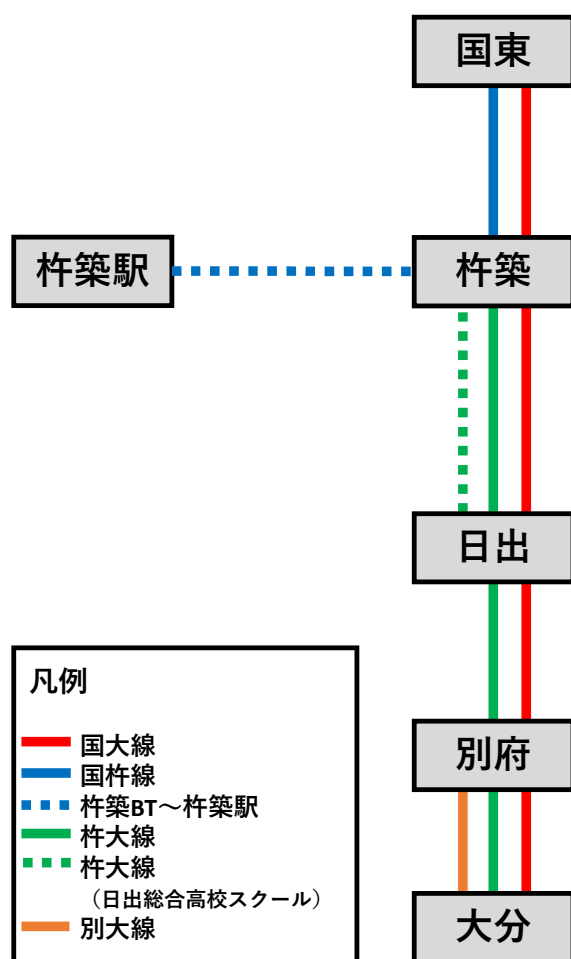


図 95 国大線関連路線の運行区間

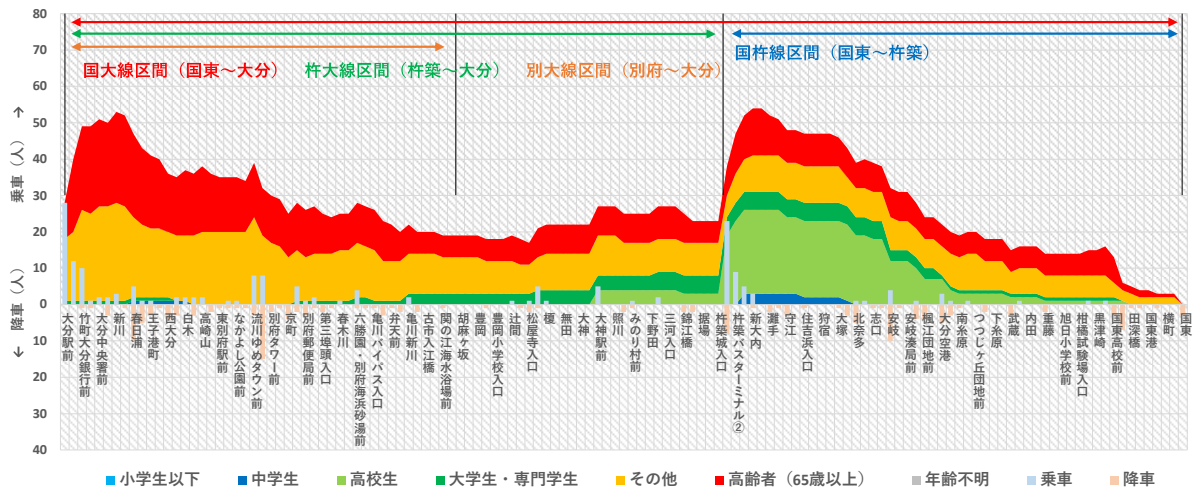


図 96 国大線（国東方面）の利用状況

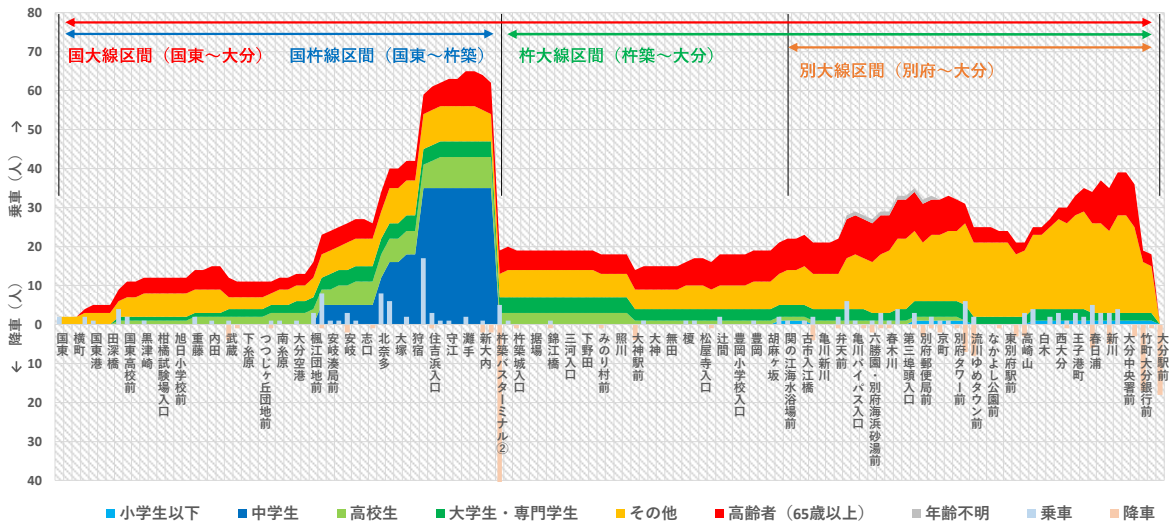


図 97 国大線（大分方面）の利用状況

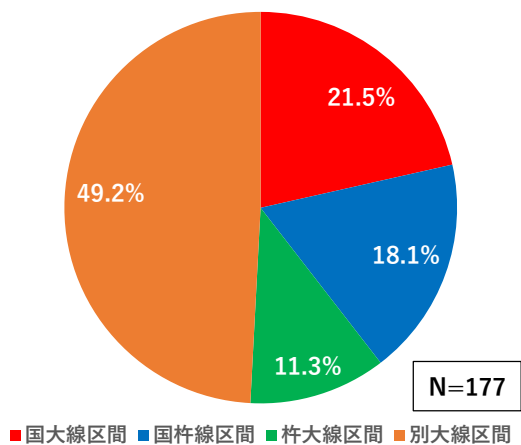


図 98 国大線（国東方面）の利用区間の内訳

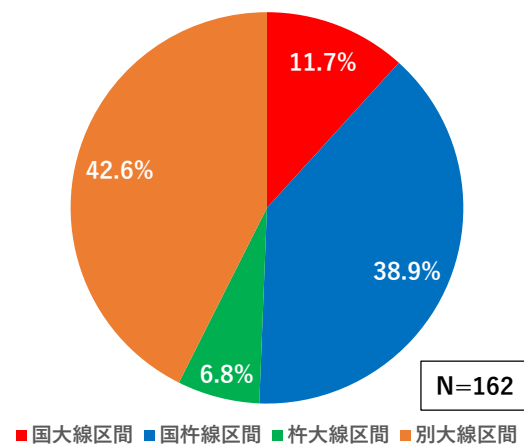


図 99 国大線（国東方面）の利用区間の内訳

資料：令和3年度中部圏路線バス利用実態調査

### 6-3 幹線バス路線・フィーダー路線の収益悪化

---

中部圏（大分市、別府市、由布市）では、2019年10月～2022年9月までの3年間の計画期間として、「大分県中部圏地域公共交通再編実施計画」に基づき再編を実施しており、国大線関係路線や辻間・日出団地線などの運行水準調整をはじめ、別杵線や牧の戸峠線、亀川安心院線、国分団地経由向之原線、竹田・田中線の路線・区間の廃止などの再編を行い、路線の効率化や国庫補助の地域間系統（対象路線：国大線、白杵線、伯大線、佐賀関線）として維持を図るなどの対応を実施した。

しかし、再編期間後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり、幹線路線の輸送量や収支が悪化しており、国庫補助系統としての維持が困難になりつつある。

また、フィーダー路線も同様に輸送量や収支が悪化しており、接続する幹線バス路線の維持と併せて検討する必要がある。

## 6-4 多様な公共交通サービスの混在

中部圏には、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 3 中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: #4a7ebb; color: white; padding: 5px; font-weight: bold;">広域</div>	圏域内外	<ul style="list-style-type: none"> <li>● JR 日豊本線、JR 久大本線、JR 豊肥本線</li> <li>● 航路（佐賀関～三崎航路、大分～神戸航路、別府～八幡浜航路、別府～大阪航路）</li> <li>● 航路（ホーバークラフト）：大分空港～大分港（R5 年度就航予定）</li> <li>● 高速バス （SORIN 号、とよのくに号、やまびこ号、ゆふいん号、九州横断バス、サンライト号、大分空港エアライナー、湯布院高速リムジンバス、佐白ライナー）</li> <li>● 大分バス           ：伯大線、白杵線</li> <li>● 大分交通           ：国大線、辻間・日出団地線</li> <li>● 亀の井バス       ：牧の戸峠線、サファリ線</li> <li>● 白津交通           ：白関線</li> <li>● 国東観光バス     ：杵大線</li> </ul>
	圏域内（市間）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大分バス           ：佐賀関線、野津原線、大学病院線</li> <li>● 大分交通           ：鉄輪線、鶴見丘線、別大線</li> <li>● 亀の井バス       ：別府～湯布院線、ゆふりん</li> </ul>
	市内	
	大分市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大分バス・大分交通（大分市内各線）</li> <li>● 中心市街地循環バス（大分きゃんバス）</li> <li>● 大分市ふれあい交通</li> <li>● コミュニティバス</li> <li>● タクシー</li> </ul>
	別府市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 亀の井バス（別府市内各路線）</li> <li>● コミュニティバス</li> <li>● タクシー</li> </ul>
由布市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス（シャトルバス）</li> <li>● タクシー</li> </ul>	
公共交通 以外	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバス</li> <li>● 病院送迎</li> <li>● 福祉送迎</li> <li>● 宿泊施設送迎等</li> </ul>	
<div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; background-color: #f1c40f; color: white; padding: 5px; font-weight: bold;">地域内</div>		

## 6-5 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。

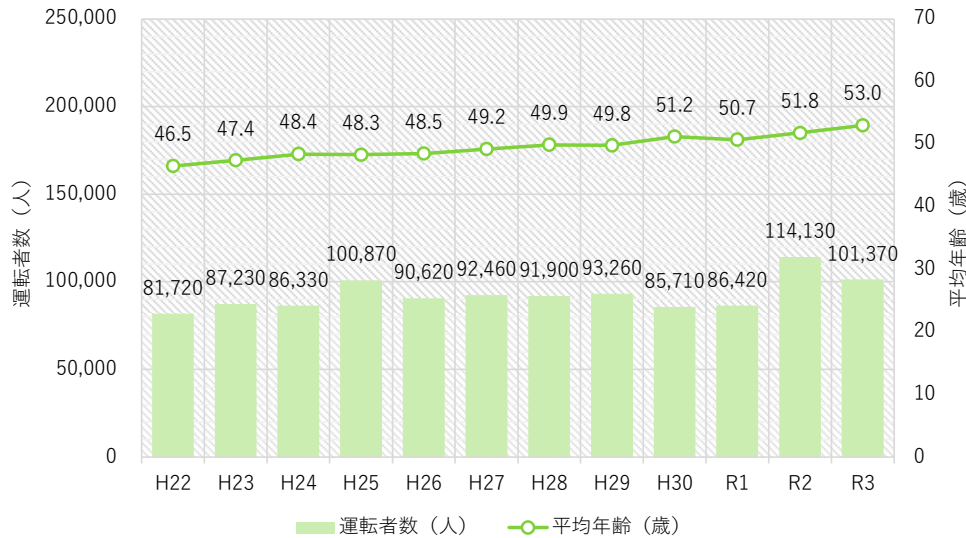


図 100 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

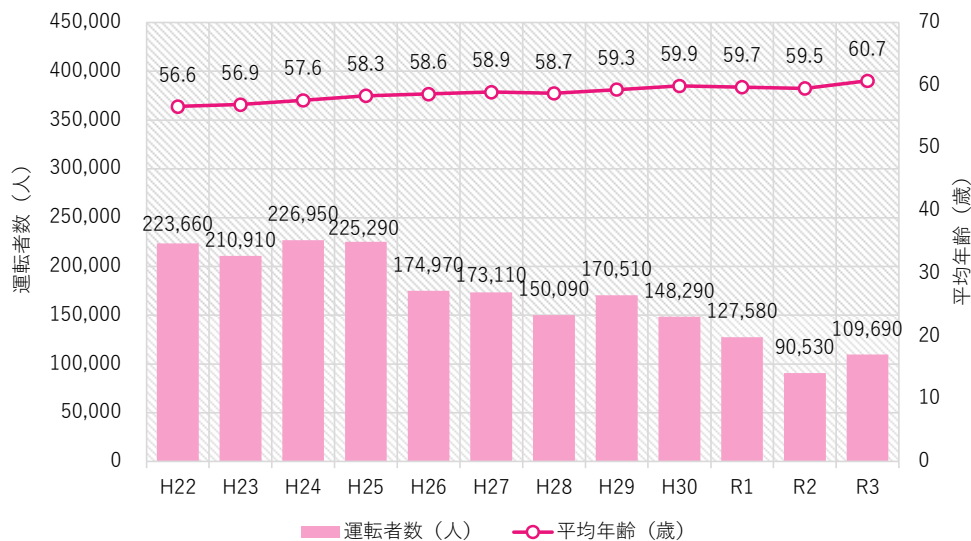


図 101 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）