

第2編 大分県北部圏地域公共交通計画

1 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

大分県内の幹線的な公共交通網は、県都である大分市を中心に放射状に伸びる鉄道網と、それらを補完するように市町間を連絡する路線バス網によって構築されている。

なかでも北部圏の幹線的な公共交通はバス路線を基軸としており、圏域内や隣接する市町間の移動は中日線、中安線、国道中高線、伊美線等の幹線バス路線が大きな役割を果たしている。補完するように運行する幹線的な路線バス網や鉄道は、主に、圏域内外の市町間を移動する高校生や、各市町内で利用する小学生・中学生等の通学需要に対応した運行を行っている。

一方、北部圏は全市町で人口減少および少子化・高齢化が進行し、特に郊外部ではその傾向が顕著であり、幹線的な公共交通の利用者の減少や収益性の悪化の要因となっている。

また、深刻な公共交通の担い手不足や新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用者の急減と収益性の悪化など、公共交通事業をとりまく環境は過去に例をみないほど悪化しており、県民や来訪者の移動手段としての公共交通を維持していくためには、自治体と交通事業者、利用者が相互に協力の上、地域の輸送資源の総動員と最適化による公共交通体系の改善が不可欠となっている。

そこで、本計画では、大分県北部圏を対象として「大分県北部圏地域公共交通計画」を策定し、計画に定める事業の実施を通じて、持続可能な公共交通網の構築を促進することを目的とする。

1-2 本計画の位置づけ



2 計画の対象区域

中津市、豊後高田市、宇佐市からなる北部圏の3市を対象とする。

なお、圏域外への幹線路線バスが運行されていることに鑑み、日田市、国東市と連携を図るものとする。

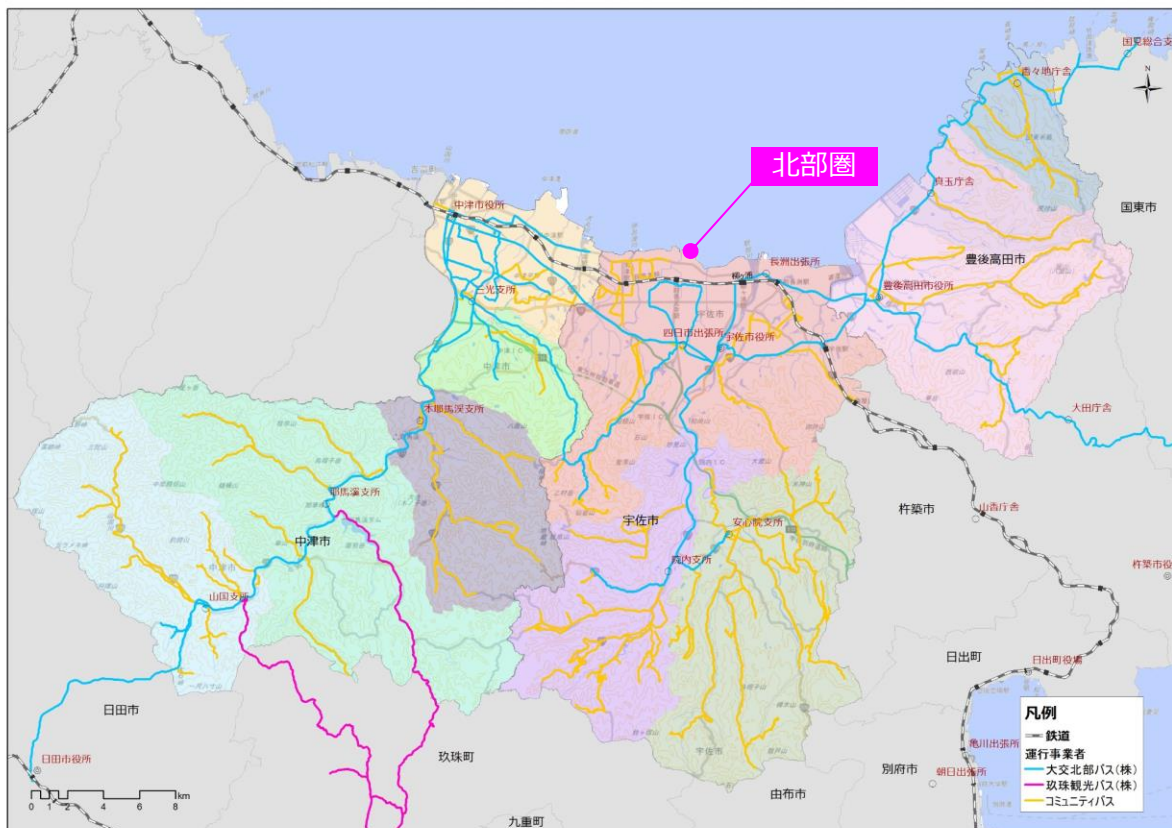


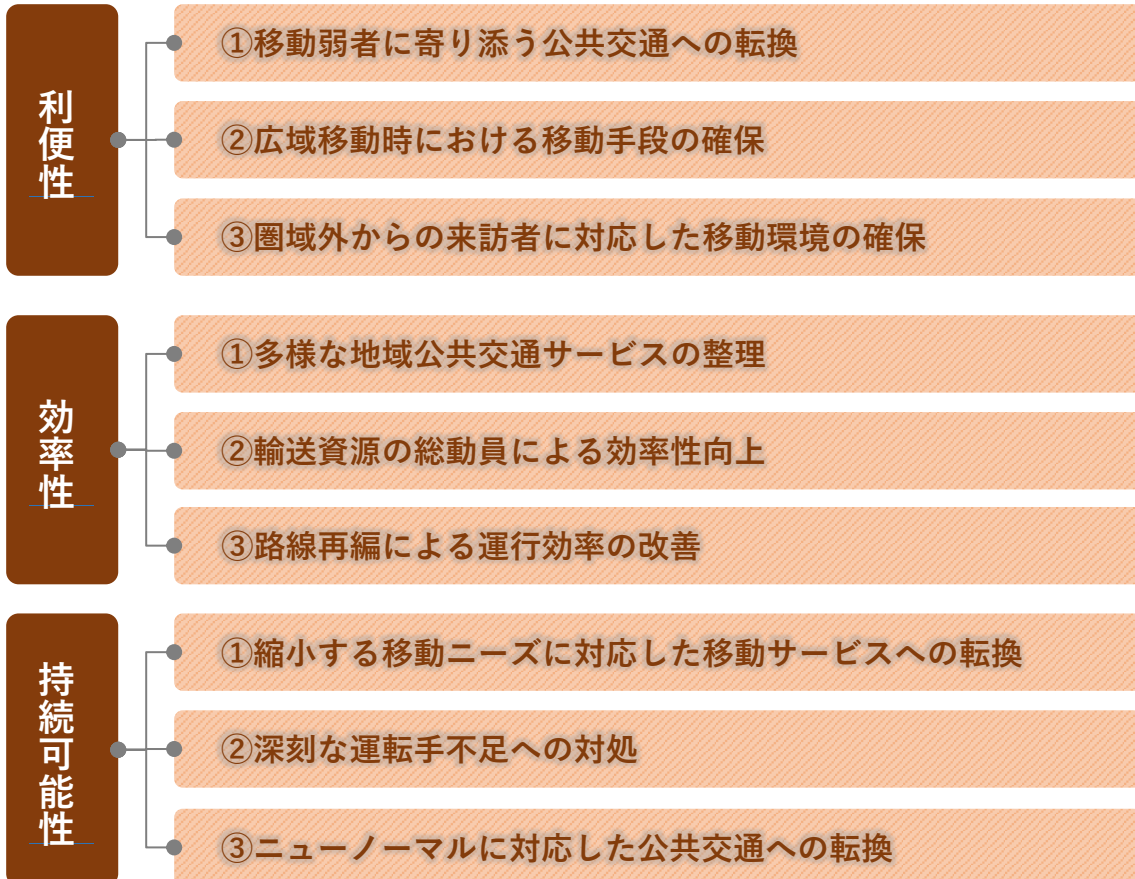
図 89 本計画の対象地域

3 計画期間

令和3年(2021年)10月～令和8年(2026年)9月までの5年間を計画期間とする。

4 北部圏の地域公共交通に求められる課題

第1編において整理した北部圏の地域特性や公共交通の現状をもとに、「利便性」「効率性」「持続可能性」の観点から以下のように課題を整理する。



4-1 「利便性」に関する課題

(1) 移動弱者に寄り添う公共交通への転換

問題点

- 北部圏の圏域内では、各地で高齢化が進行しており、加齢に伴う身体機能の低下により移動弱者となる住民の増加が懸念される。
- 高齢者を対象とした住民アンケートでは、公共交通非利用者からは「目的地付近に乗り場を設置」を望む声が大きく、より細かい移動ニーズに対応することが求められている。

課題

- 少子化や高齢化・人口減少の動向を踏まえ、公共交通の主なターゲット層の1つである高齢者をはじめとする移動弱者の個別化・多様化する移動ニーズに対応可能な移動手段への転換を図ることが必要である。

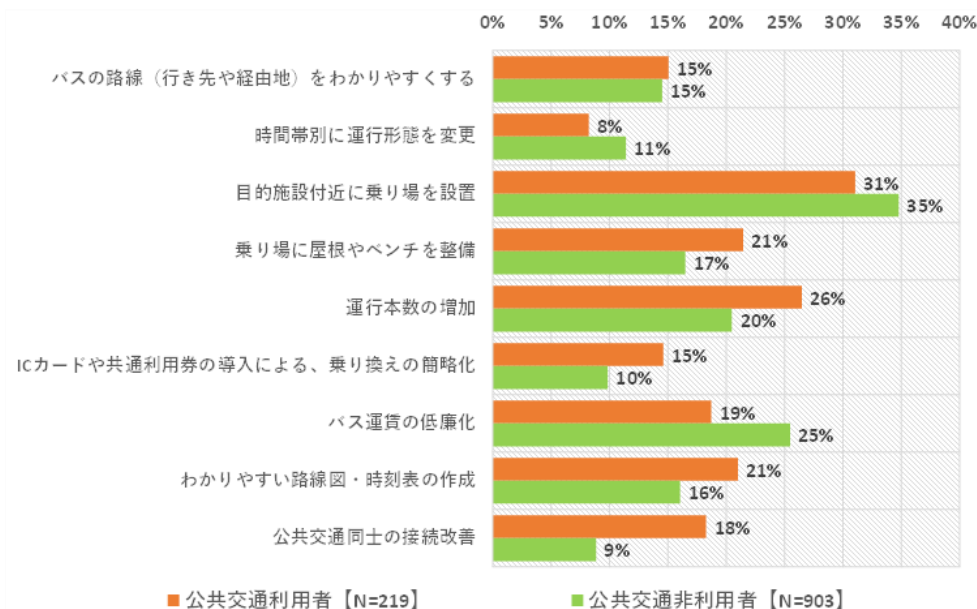


図 90 公共交通を見直す際に重視すること（高齢者）

(2) 広域移動時における移動手段の確保

問題点

- 北部圏の圏域内に居住または通学する住民のうち、広域かつ大量の移動が存在するのは主に高校生の通学利用となっているが、公共交通のうち利用されているのは主に鉄道（JR）であり、路線バスの利用は少数にとどまる。
- 一方、自家用車利用は路線バス利用の約8倍にも達し、通学時の移動手段としても路線バスが十分に機能していないことが伺える。
- 路線バスに対する不満点としても、「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行されていない」との不満が多く、通学時において公共交通網が対応できていない潜在的な移動ニーズが存在する。

課題

- 鉄道網と連携した路線バス等の運行によって、通学等の広域移動時に公共交通を利用できる環境の構築が必要である。

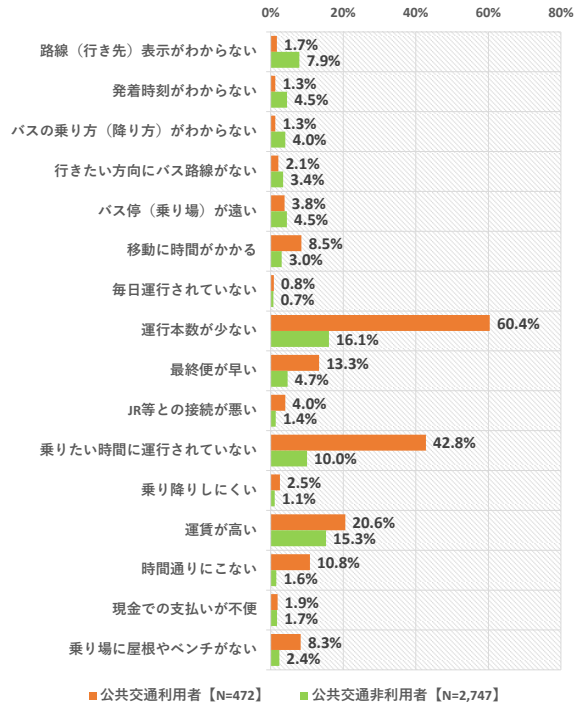
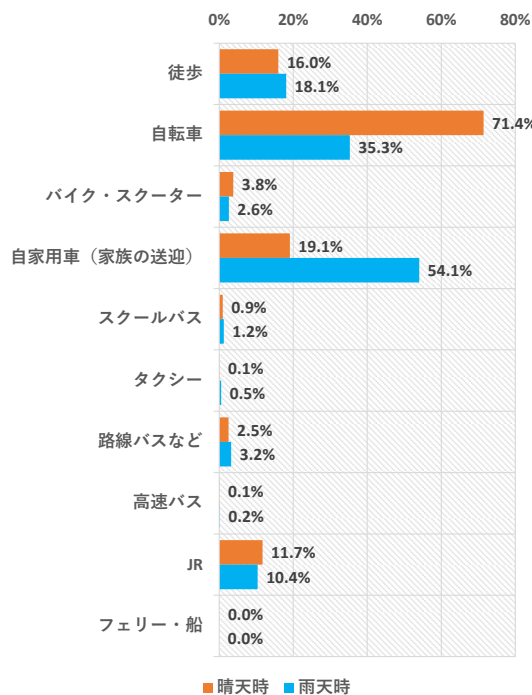


図 91 天候別の移動手段 (高校生)

図 92 路線バスに対する不満 (高校生)

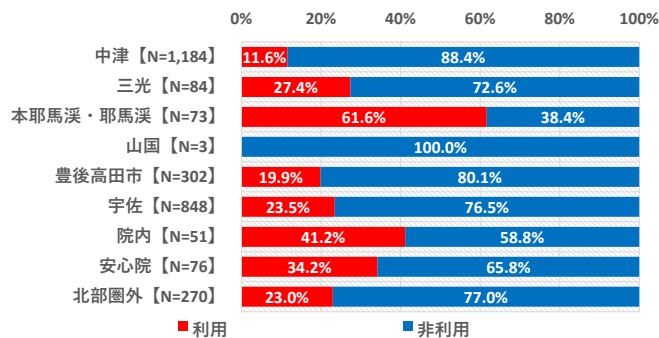


図 93 自家用車の利用有無 (高校生)

(3) 圏域外からの来訪者・に対応した移動環境の確保

問題点

- 公共交通利用に支障となっているのは「運賃」に加え、「乗り継ぎ場所の利便性」、「目的地まで訪問できる運行ルート」、「運行頻度」、「公共交通間の接続時間」等の公共交通環境に起因している。
- 前回の再編計画において、伊美線（大交北部バス）と姫島村営フェリーの接続課題を改善したことで、乗り継ぎの利便性は大幅に向上したが、利用者の増加には至っていない。また、姫島村住民（成人）が宇佐駅まで移動すると仮定した場合、片道 1,830 円（フェリー代 580 円+バス代 1,250 円）と負担が大きい。

課題

- 複数の移動手段で連携した MaaS 等（共通乗車券含む）の取組みの推進や情報提供の改善、公共交通間の接続性の改善等によって、圏域外からの来訪者の移動環境の改善に取り組むことが重要である。

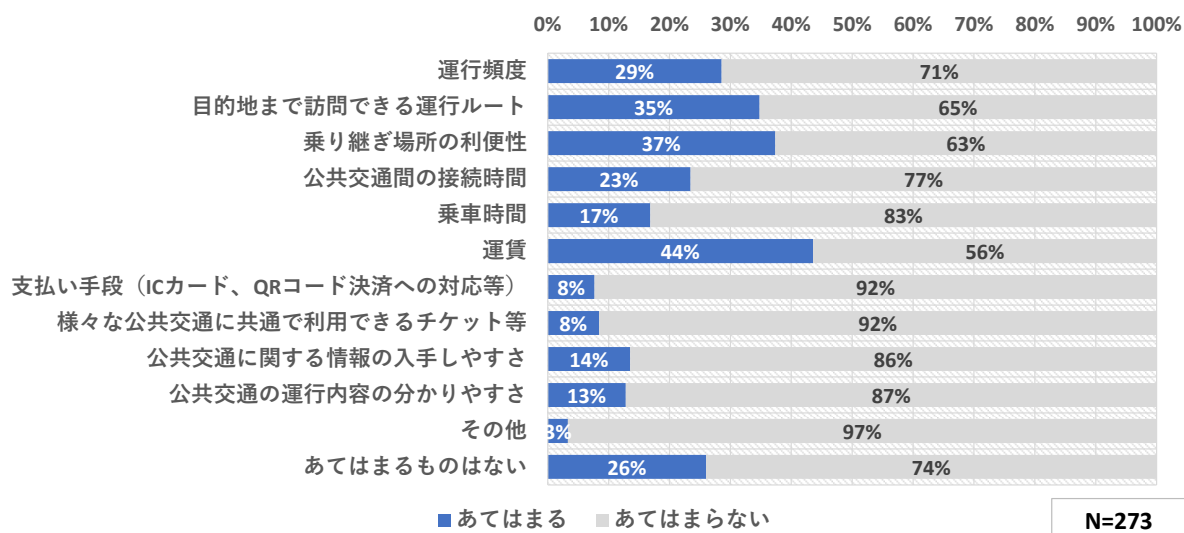


図 94 公共交通を利用すると仮定した場合に重視すること

出典: 令和 2 年度観光 Web アンケート

4-2 「効率性」に関する課題

(1) 多様な地域公共交通サービスの整理

問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● 北部圏には、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、競合区間が存在している。 ● 高校生の公共交通の利用は全体的に少ない傾向にあり、宇佐市中心部から離れた場所に位置する院内地区や安心院地区等の地区においても公共交通の利用はほとんどみられない。 ● 中津地区や三光地区、院内地区や安心院地区に比べ、本耶馬溪・耶馬溪地区や山国地区、宇佐地区は公共交通利用が多い傾向にある。公共交通間の乗り継ぎが一定数発生すると考えられるが、乗り継ぎがほとんどみられないことから、乗り継ぎ需要は少ないことが挙げられる。
-----	--

課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 北部圏内に存在する多様な地域公共交通サービスを整理し、需要と供給の適切なバランスを保つため、路線の再編や統廃合等による改善が必要である。
----	--

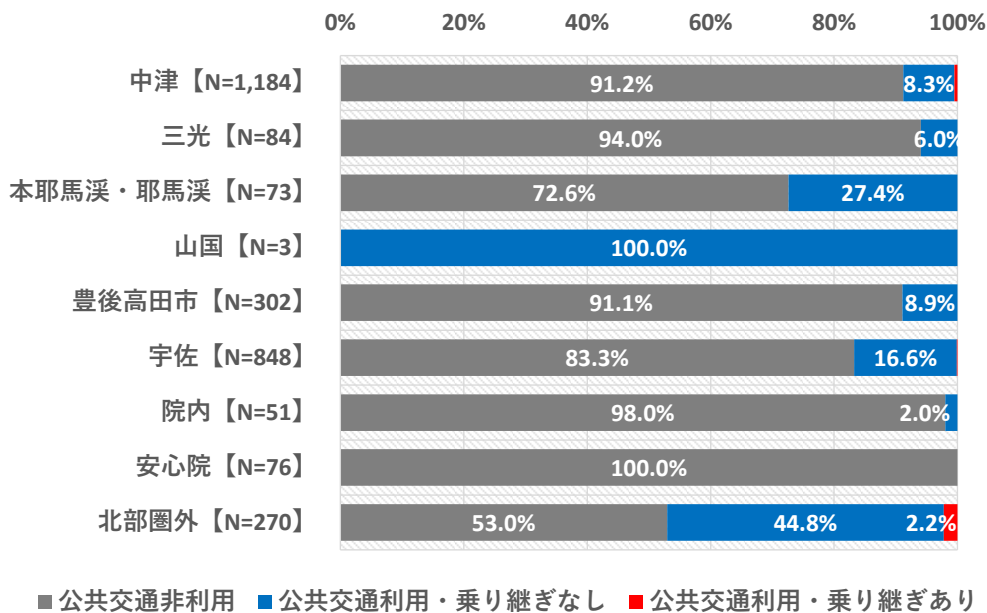


図 95 公共交通利用と公共交通間の乗り継ぎ有無（高校生）

表 4 北部圏の輸送資源の状況（R3.9.1 現在）（再掲）

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; text-align: center;"> 広域 </div> <div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright; background-color: #f0e68c; color: black; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;"> 地域内 </div>	圏域内外	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 日豊本線 ● 高速バス（ノースライナー、ゆのくに号、SORIN 号） ● 大交北部バス：中日線（柿坂～日田）、伊美線
	圏域内（市間）	<ul style="list-style-type: none"> ● 大交北部バス：中日線（中津～守実） （宇佐参宮線、国道中高線、四日市線、中安線）
	市内	<ul style="list-style-type: none"> ● 大交北部バス（中津市内各線） ● 中津市コミュニティバス ● タクシー
	豊後高田市	<ul style="list-style-type: none"> ● 大交北部バス（豊後高田市内各線） ● 豊後高田市市民乗合タクシー ● タクシー
	宇佐市	<ul style="list-style-type: none"> ● 大交北部バス（宇佐市内各線） ● 宇佐市コミュニティバスふれあい号、みらい号 ● タクシー
	公共交通以外	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス ● 病院送迎 ● 福祉送迎 ● 宿泊施設送迎等

(2) 輸送資源の総動員による効率性向上

問題点

- 北部圏3市で運行されているスクールバスは、一部を除き登下校以外の時間帯で活用されておらず、高校生等の混乗は認められていないため、限られた輸送資源の活用が不十分である。
- 今後の人口減少に伴い、将来的に運転手が不足することが想定される。

課題

- 運行ダイヤ調整や路線の統廃合など路線の再編による競合区間の改善、関係各課や保護者との調整によるスクールバスの空き時間の活用、混乗の許可について、地域ごとの事情を考慮しながら検討することが必要である。

表 5 北部圏の小中学校におけるスクールバス・スクールタクシーの運行状況

該当する市	種別	運行台数	
中津市	スクールバス	5台	
豊後高田市	スクールバス	4台	
宇佐市	スクールバス	6台	
	スクールタクシー	四日市南小学校（宇佐） 安心院中学校（安心院） 院内西部小学校（院内）	西部中学校（宇佐） 院内北部小学校（院内） 院内中学校（院内）
合計		15台～	

(3) 路線再編による運行効率の改善

問題点

- 国道中高線や四日市線、伊美線といった路線の1便あたりの利用者数は、5.0人程度と少なく、運行効率性に問題がある。
- 宇佐駅前（宇佐市）と伊美（国東市）を結ぶ路線である伊美線は長大路線であるにもかかわらず、1便あたりの利用者数は5.4人と低い数値であり、1時間に1本程度と高頻度に運行されているが、利用される便が分散している。
- 豊後高田や高田高校、宇佐駅前といったバス停での乗降が目立っており、香々地地区（豊後高田市）や国見地区（国東市）、姫島村の利用は一定数存在するが、その数は少ない。

課題

- 伊美線をはじめとする非効率的な路線においては、学生の通学利用や高齢者の買い物や通院といった日常生活を送る上での利便性を確保しつつ、ダイヤや便数、運行区間など路線の再編を行う必要がある。

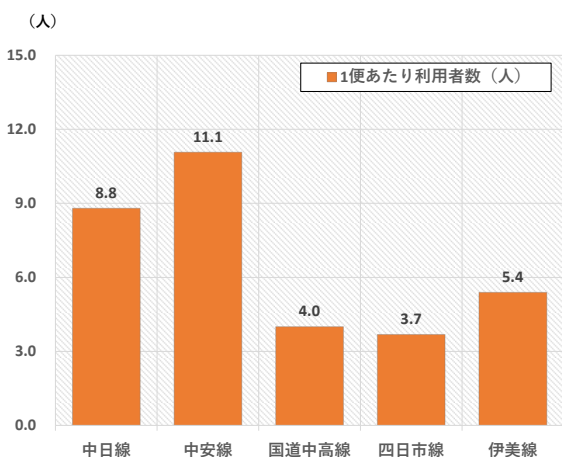


図 96 路線別の1便あたりの利用者数 (再掲)

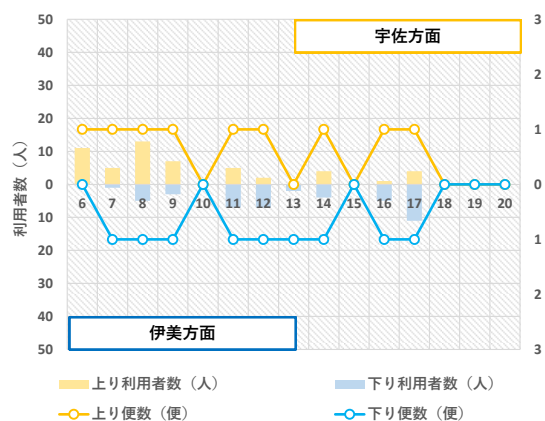


図 97 伊美線の利用者数と時間あたりの運行便数 (再掲)

資料：大交北部バス提供資料

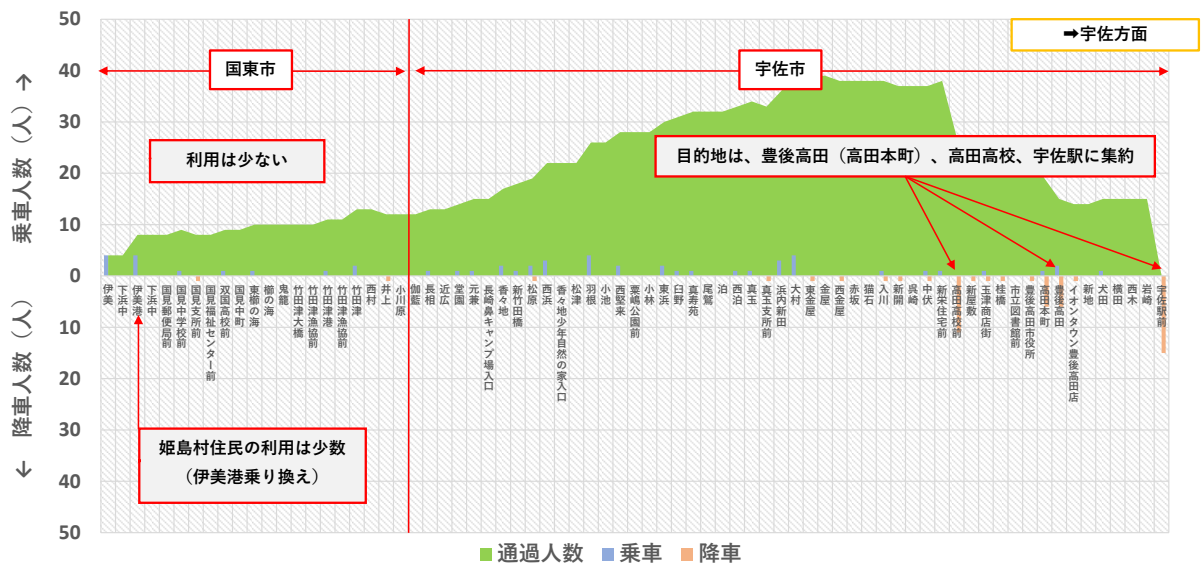


図 98 伊美線（宇佐方面）の利用状況

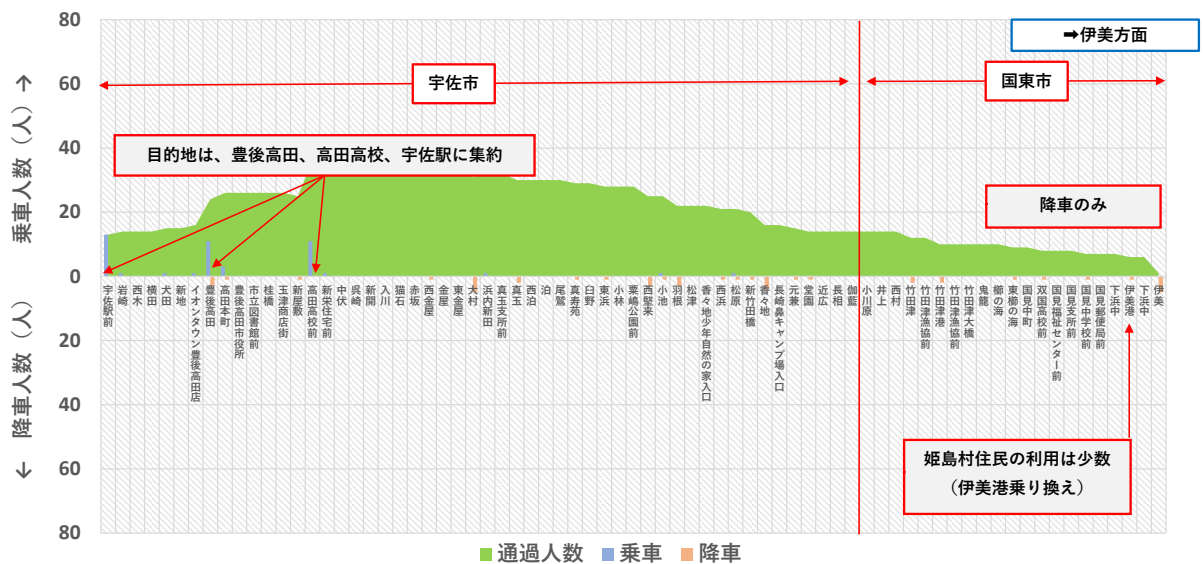


図 99 伊美線（伊美方面）の利用状況

資料：大交北部バス提供資料

4-3 「持続可能性」に関する課題

(1) 縮小する移動ニーズに対応した移動サービスへの転換

問題点

- 北部圏3市は、人口減少・高齢化が進行しており、今後は年少人口だけでなく高齢人口も減少していくことが推計されている。
- 高齢化に伴い、運転免許の保有率および外出頻度は低下する傾向にある。また、運転免許の保有率の低下、日常的な運転の有無により、外出頻度も低下する傾向にあるため、北部圏内における移動ニーズ（特に高齢者）は縮小する予測である。

課題

- 高齢化および運転免許の保有率の低下により縮小する移動ニーズに対して、需要と供給の適切なバランスに対応した移動サービスへの転換が必要である。

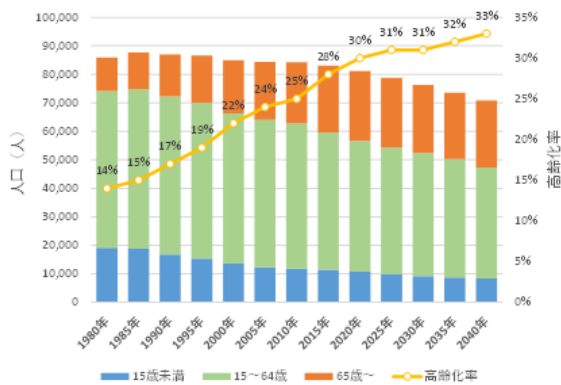


図 100 中津市の人口・高齢化率推移(再掲)

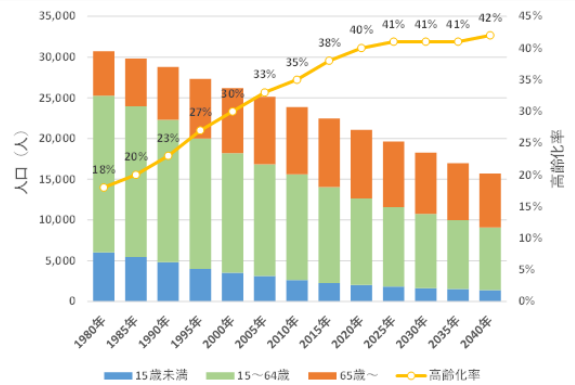


図 101 豊後高田市の人口・高齢化率推移(再掲)

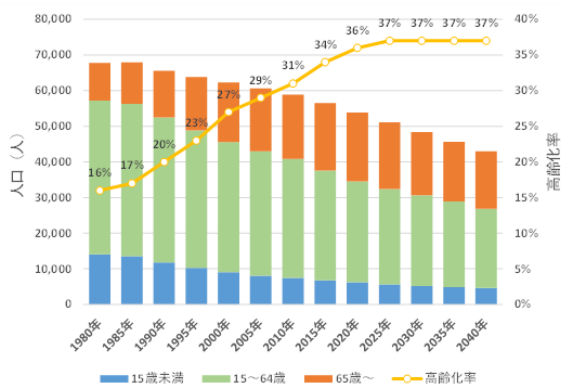


図 102 宇佐市の人口・高齢化率推移(再掲)

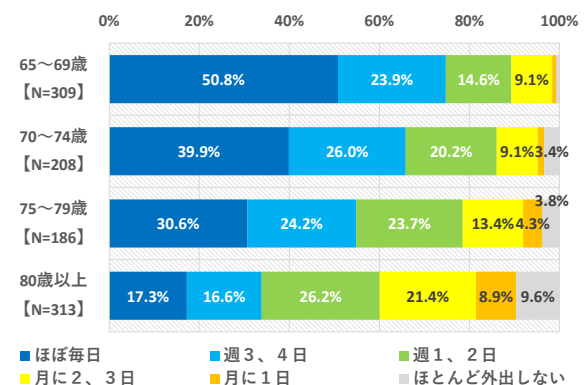


図 103 年齢別の外出頻度 (再掲)

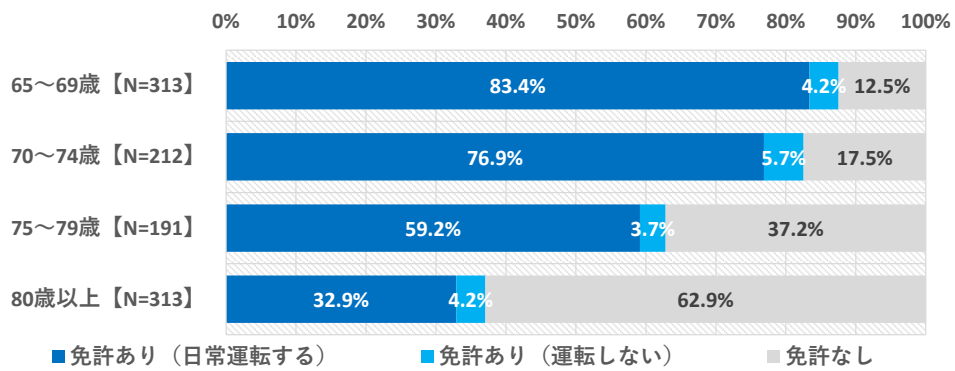


図 104 年齢別運転免許の保有状況

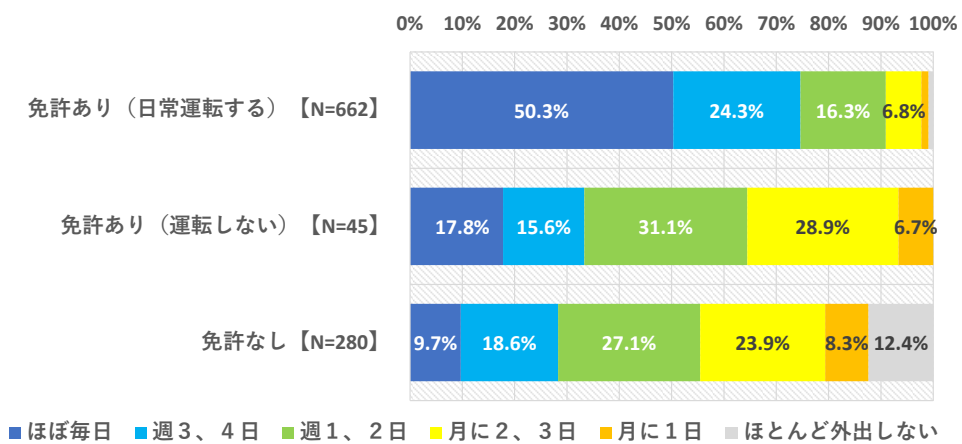


図 105 運転免許の保有状況別外出頻度

資料：北部圏住民アンケート調査

(2) 深刻な運転手不足への対応

問題点

- 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。
- 自動車運転職業の有効求人倍率は、全職業平均に比べ、2 倍以上の数値を示していることから、運転者の需要に対して、供給が追い付いていない。
- 将来的に、公共交通の担い手（運転者）不足により、現在の運行水準の維持、継続的な公共交通サービスの提供が困難になる事態が懸念される。

課題

- 持続可能な地域公共交通の実現には、限られたマンパワーという制約条件のもとで、需要と供給の最適化が必要である。

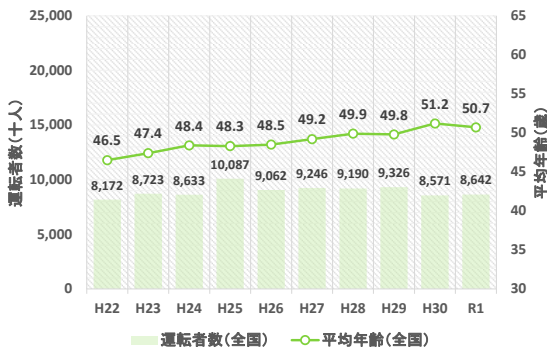


図 106 営業用バス運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

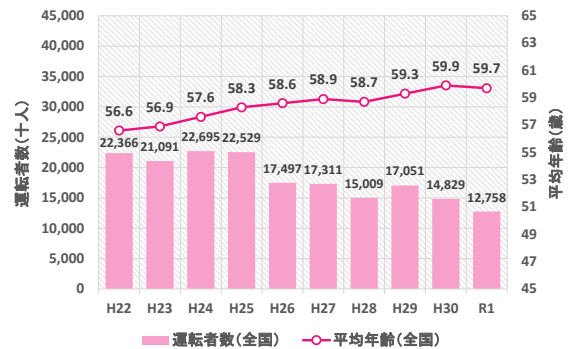


図 107 タクシー運転者数（全国）と平均年齢（全国）（再掲）

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

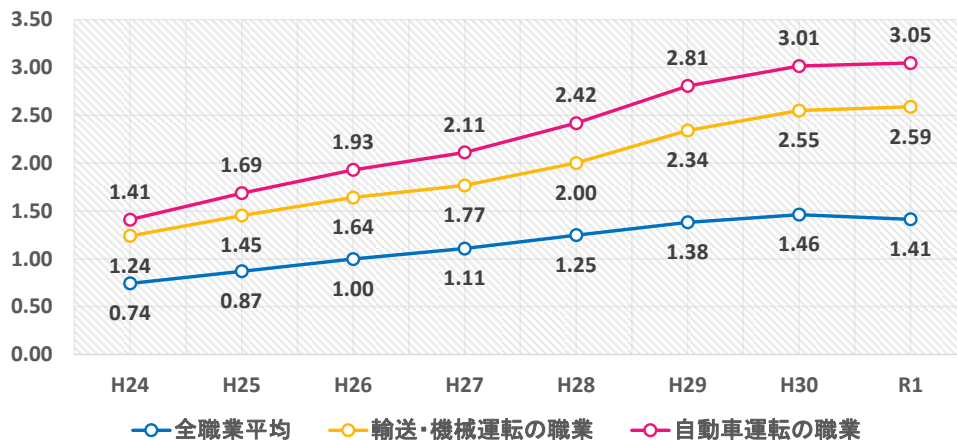


図 108 有効求人倍率（常用パート含む）

資料：一般職業紹介状況（厚生労働省）

(3) ニューノーマルに対応した公共交通への転換

問題点

- 緊急事態宣言が発出された令和2年4月～5月（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同月比で約半減（約7割）、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たことから、高速バス事業は特に輸送人員の減少が顕著であった。
- 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、新型コロナウイルス感染症の発生以前の水準には至っておらず、交通事業者にとって厳しい状況が続いている。

課題

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、ニューノーマルな生活様式が確立されつつある。そのため、変化する移動ニーズへの柔軟な対応が必要である。

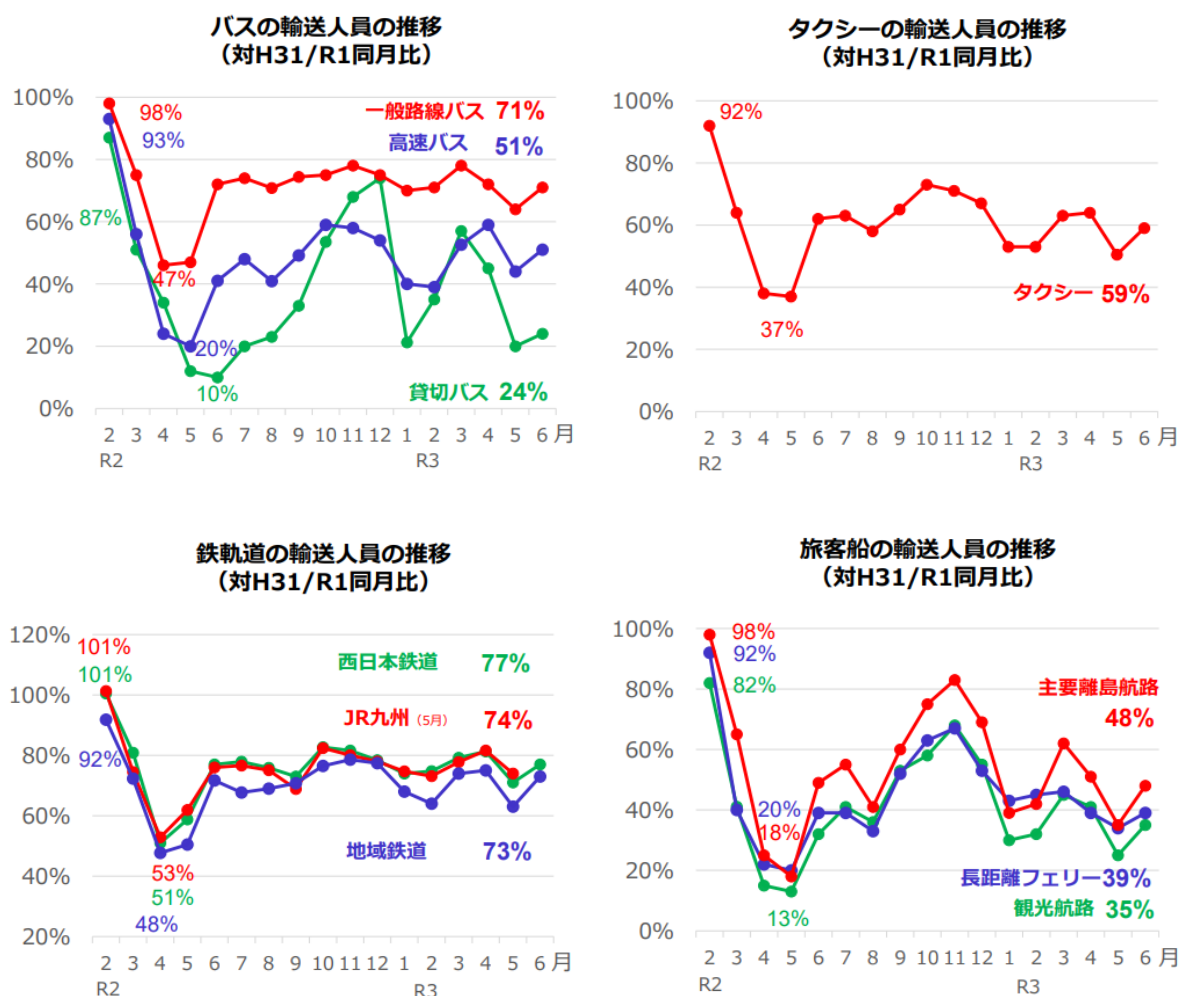


図 109 新型コロナウイルス感染症拡大下における九州内の公共交通機関の輸送人員の推移（再掲）

出典：九州運輸局資料

5 計画の基本的な方針、目標

5-1 基本的な方針と目標

第1編に記載した課題に対応し、「安心」「活力」「発展」の大分県を実現していくため、基本的な方針を以下の通り定める。

また、基本的な方針に基づいた大分県北部圏における公共交通の課題解決のため、3つの計画目標を定める。

基本的な方針

市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワークの構築

計画の目標

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

潜在的な移動ニーズに対応できる公共交通ネットワークへの改善を図ることで、輸送人員の低下やバス利用頻度の減少を食い止め、公共交通の人口カバー率の向上を目指す。

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

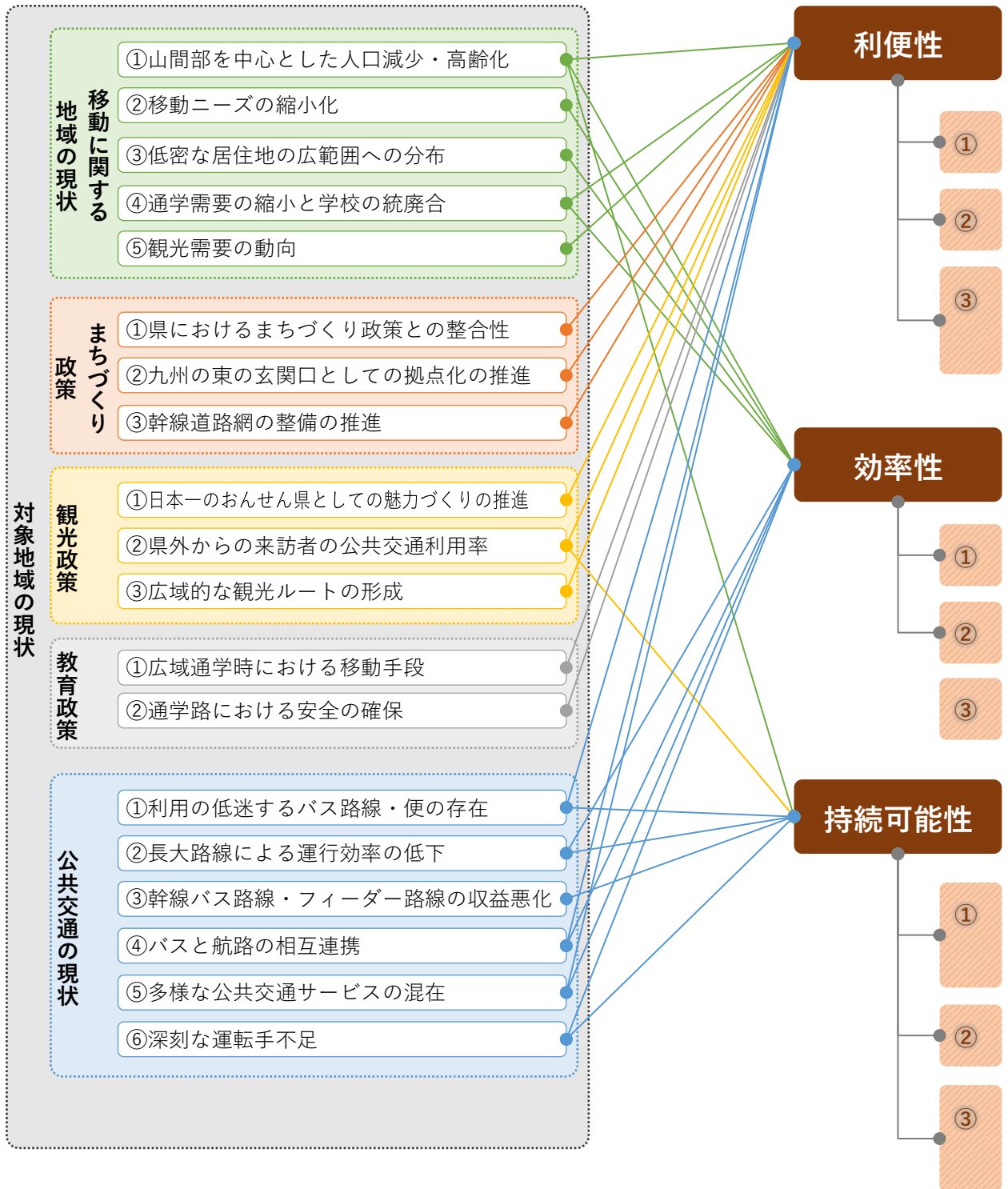
移動ニーズに対して適切な移動サービスを提供することと、輸送資源の総動員・最適化を行うことにより、乗合事業（路線バス事業）の収益性は一定の水準で食い止めながら、公共交通事業および公的輸送資源全般に係る財政負担額の維持・縮小を図る。

目標③

利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

輸送サービスの利便性向上や最適化等の施策と連携し、利用者・交通事業者・自治体の協働による様々な利用促進策を実施し、公共交通への理解の醸成および公共交通への転換の促進を図る。

5-2 地域の現状・問題点と計画の目標の関係



目標①

移動弱者に寄り添う公共交通への転換

広域移動時における移動手段の確保

圏域外からの来訪者に対応した移動環境の確保

広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上

地域間路線・地域内路線による持続的な公共交通ネットワーク構築

新技術を活用した効率性と利便性の両立の推進

目標②

多様な地域公共交通サービスの整理

輸送資源の総動員による効率性向上

路線再編による運行効率の改善

変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化

輸送資源の総動員と最適化

移動ニーズにあった路線やダイヤの改善

目標③

縮小する移動ニーズに対応した移動サービスへの転換

深刻な運転手不足への対処

ニューノーマルに対応した公共交通への転換

利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

新たな利用者の獲得に向けた情報提供の改善

移動サービス相互の連携強化

公共交通の維持に向けた支援

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

地域公共交通確保維持事業費補助金交付要綱に基づく、交通計画への記載が必要となる事項について、以下のとおり整理する。

(1) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

表6 北部圏内における地域間幹線系統

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	大交北部バス：中安線、伊美線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の対象となる系統については、補助を活用し持続可能な運行を目指す。 補助対象外の系統については、交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討する。
地域内幹線	大交北部バス：中日線、国道中高線、宇佐参宮線	市内及び隣接市の各拠点を連絡する。	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の対象となる系統については、補助を活用し持続可能な運行を目指す。 補助対象外の系統については、交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討する。

(2) (1) を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

上記(1)で整理した系統は、広域的な移動需要に対応する幹線系統であり、いずれも通勤・通学・買物・観光等の需要に対応した系統である。

過疎地域はもとより都市圏郊外などで高齢化が進む中、交通手段の確保は大きな課題となっていることから、基幹的な役割を担う幹線系統を維持していくことが必要である。

(3) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

表7 北部圏内における地域間幹線系統の概要

系統名	起点	経由地	終点	区分	運行態様	実施主体	幹線補助の活用
中安線	安心院	下田の口	中津駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	○
国道中高線	豊後高田	宇佐駅	四日市	4条乗合	路線定期	交通事業者	○
伊美線	宇佐駅前	竹田津港	伊美	4条乗合	路線定期	交通事業者	○
宇佐参宮線	豊後高田	犬田	宇佐駅前	4条乗合	路線定期	交通事業者	
中日線	中津駅前	旬菜館	守実温泉	4条乗合	路線定期	交通事業者	○

※幹線補助の活用状況は、令和7年事業年度計画認定申請時点のもの

5-4 計画の目標

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

北部圏において広域移動を担う公共交通ネットワークは JR 日豊本線、高速バス、一部の路線バス（中日線等）が中心であり、他の公共交通は概ね各市内に閉じた移動を担っている。

一方で、広域的に通学する高校生の通学手段は自家用車による送迎への依存度が高く、高齢者の移動は居住する市に集中するものの、同様に自家用車への依存度が非常に高い。公共交通に対するニーズを見ても、移動ニーズに対して適切なサービスが提供されていない状況が伺え、潜在的なニーズの取りこぼしが発生している。

しかしながら、郊外部を中心に人口減少と高齢化、少子化に伴う移動ニーズは縮小しており、公共交通利用者数や1人あたりの利用回数は減少することが予測される。

これらを鑑みつつ、潜在的な移動ニーズに対応できる公共交通ネットワークへの改善を図ることで、輸送人員の低下やバス利用頻度の減少を食い止め、公共交通の人口カバー率の向上を目指す。

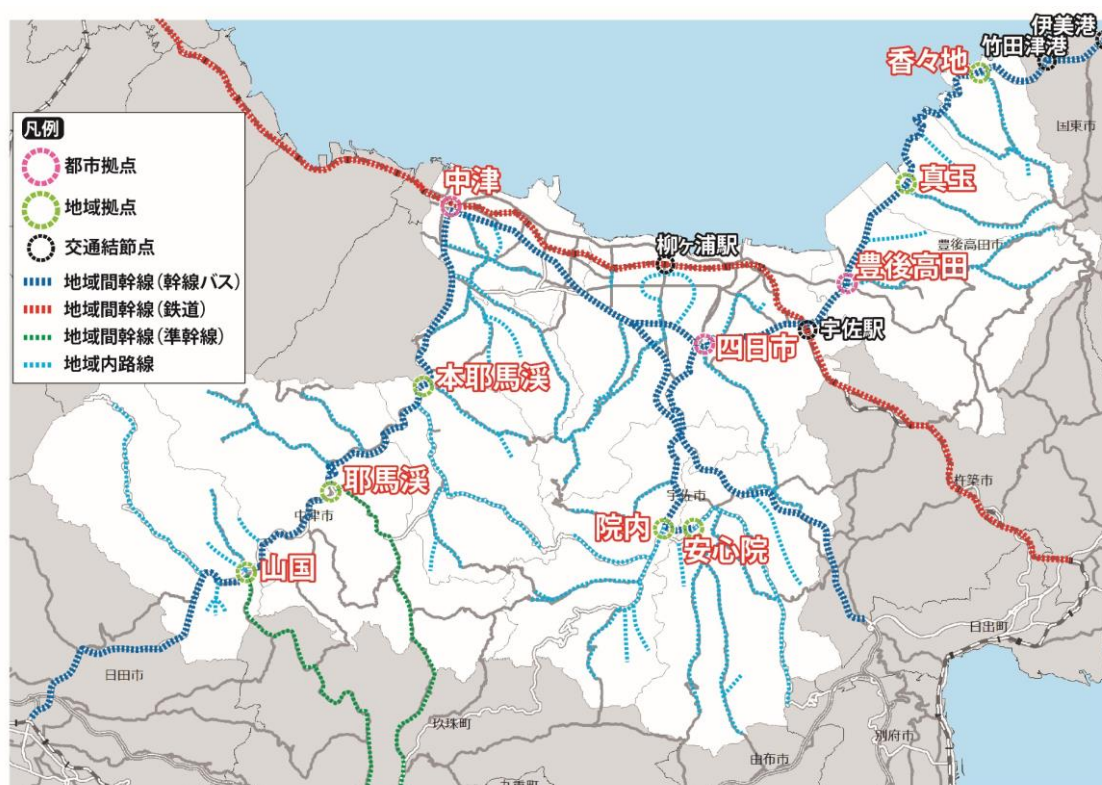
■県全域で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
地域間交通の利用者数の維持			
乗合バスの年間輸送人員	18,675 千人 (令和元年度)	17,300 千人 (令和7年度)	人口減少や感染症拡大の影響を考慮しつつも、1割減程度を維持する
人口1人当り年間バス利用回数	16.2 回/年 (令和元年度)	16.0 回/年 (令和7年度)	本県の過去最低水準(16.0 : H23)を下回らないよう維持する

■北部圏で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
公共交通利用者数の維持			
乗合バスの年間輸送人員	373 千人 (令和2年度)	336 千人 (令和7年度)	人口減少や感染症拡大の影響を考慮しつつも、1割減程度を維持する
交通不便地域の縮小			
公共交通人口カバー率	88% (令和2年度)	90% (令和7年度)	運行形態の見直しと連携し、交通不便地域の縮小を図る

■北部圏における公共交通ネットワークの形成方針



路線の区分		役割	該当路線	
地域間交通	鉄道	県内広域や県内外を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	JR 日豊本線	
	航路	中国・四国地方と連絡し、九州の東の玄関口として広域観光における人の移動を担うとともに、物流上の重要な役割を担う。	竹田津～徳山航路	
	路線バス	幹線	圏域内外の拠点都市間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。端部の拠点都市や沿線の地域拠点では他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担う。	中日線、中安線 国道中高線、伊美線 四日市線
		準幹線	主に圏域内の拠点都市と他市町の地域拠点を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活での移動を中心に担う。他モードや幹線バス路線、地域内交通と連携し、拠点都市への連絡機能を有する。	柿坂～豊後森線 守実～豊後森線
地域内交通	航路	県内の離島から九州本土に連絡し、あらゆる目的での離島から拠点都市への移動を担う。	姫島航路	
	路線バス コミュニティバス	拠点都市や地域拠点から周辺部の居住地や生活利便施設・観光地等を連絡する近距離の路線で、地域の移動手段としての役割を担う。	各市町の運行する コミュニティバス 等	
	デマンド交通	拠点都市や地域拠点では地域間交通と接続することで広域への移動も可能とする。		

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

少子化に伴う通学移動ニーズの「量」の縮小や、高齢化の更なる進行に伴う移動ニーズの「質」の変化（柔軟な移動サービスへの移行）、感染症拡大の傾向を受けた出控えと宅配ニーズの増加等を移動サービスの変化・多様化を受け、求められる移動サービスも変化してきている。

定時定路線的な移動サービスが求められる通学需要では、スクールバスと路線バスとの競合や、スクールバスは存在するのに路線バスは存在せず、高校生の自家用車による送迎への依存を招いている地域も存在する。

地域で画一的な移動サービスではなく、多様な移動サービスが提供されている状況にはあるが、その反面、自治体の財政負担額は上昇し、効率性・持続可能性を損なっている。

そのため、移動ニーズに対して適切な移動サービスを提供することと、輸送資源の総動員・最適化を行うことにより、乗合事業（路線バス事業）の収益性は一定の水準で食い止めながら、公共交通事業および公的輸送資源全般に係る財政負担額の維持・縮小を図る。

その際、財政負担額の大幅な縮小は利用者の利便を損なう恐れがあることに配慮する。

■県全域で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
路線バス事業の収益性の維持			
人口1人当たり営業収入	5,726 円/人 (令和元年度)	5,650 円/人 (令和7年度)	本県の過去10年の平均値(5,644)を下回らないよう維持する

■北部圏で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
公共交通事業の収益性の維持			
利用者1人あたり財政負担額	622 円/人 (令和2年度)	620 円/人 (令和7年度)	現在と同程度の水準を維持する
輸送資源全体の最適化の推進			
人口1人あたり公的輸送資源に係る財政負担額	1,646 円/人 (令和2年度)	1,640 円/人 (令和7年度)	輸送資源の総動員により、現在と同程度の水準を維持する

目標③

利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

公共交通の利用促進を図る上では、サービスの向上や最適化を図ることに加え、高齢者の公共交通利用の転換においては「自動車免許返納時の公共交通への誘導策」が不足しており、また、観光来訪者においても「運賃」施策が必要であることが確認できる。

高校生の利用においても、新たな移動サービスを提供することではかえって効率性の低下を招くことが懸念され、スクールバスへの混乗化等とともに送迎に頼らず移動するような動機付けが必要となる。

輸送サービスの利便性向上や最適化等の施策と連携し、利用者・交通事業者・自治体の協働による様々な利用促進策を実施し、公共交通への理解の醸成と公共交通への転換の促進を図る。

■県全域で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
観光来訪者の公共交通利用率の向上			
観光来訪者の公共交通利用率	5.7% (令和元年度)	6.0% (令和7年度)	平成21年度以降の平均値を維持する

■北部圏で目指す指標

数値指標	現状値	目標値	設定の考え方
居住者の公共交通利用率の向上			
居住者の公共交通利用率	13.9% (令和2年度)	15.0% (令和7年度)	利用率の向上を目指す

6 実施事業

3つの計画目標の達成に向け、下表に示す個別事業を実施する。各個別事業については、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとする。

計画の目標		特定 事業
事業のパッケージ		
実施事業	実施主体	
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		
地域間路線・地域内路線による持続的な公共交通ネットワーク構築		
圏域内の全公共交通路線について、路線の果たすべき役割を再設定	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、 鉄道・バス・タクシー事業者	
新技術を活用した効率性と利便性の両立の推進		
次世代モビリティサービスの導入促進	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、 バス・タクシー事業者	
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		
輸送資源の総動員と最適化		
サービスの競合する路線における役割の整理	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、 バス・タクシー事業者	●
利用の低迷する路線における交通モードの転換	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、 バス・タクシー事業者	●
移動ニーズにあった路線やダイヤの改善		
移動ニーズを考慮した路線変更・新設、ダイヤ変更	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、 バス・鉄道事業者	●
目標③：利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上		
新たな利用者の獲得に向けた情報提供の改善		
公共交通のオープンデータ化の推進	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、 バス・タクシー事業者	
移動サービス相互の連携強化		
幹線と枝線との運行ダイヤの連携	県、中津市、豊後高田市、宇佐市、 鉄道・バス・タクシー事業者	
公共交通の維持に向けた支援		
路線バス・タクシー運転手の確保	大分県バス協会、大分県タクシー協会、バス・タクシー事業者、県	
路線の維持に対する沿線自治体の支援	県、中津市、豊後高田市、宇佐市	

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

(1) 地域間路線・地域内路線による持続的な公共交通ネットワーク構築

事業名	圏域内の全公共交通路線について、路線の果たすべき役割を再設定						
事業概要	<p>市町をまたぐ路線バス等について、大分県が中心となり各市町・交通事業者とともに路線の役割の再設定を図り、路線再編に向けた合意形成を推進する。</p> <p>主に各市町内で運行する路線については、各市町において路線の役割を再確認し、路線の再編（利便向上、効率化）を図る。</p> <p>北部圏域においては、幹線バス路線のうち、市をまたぐ移動が少ない中安線等の路線では、高校生等の潜在的な利用ニーズへの対応を検討するほか、鉄道への接続改善等による利便性向上を推進する。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県						
	中津市、豊後高田市、宇佐市						
鉄道・バス・タクシー事業者							

(2) 新技術を活用した効率性と利便性の両立の推進

事業名	次世代モビリティサービスの導入促進						
事業概要	<p>AI オンデマンドタクシーや自動運転、MaaS等の次世代モビリティサービスの導入について、県や各市、公共交通事業者が連携し、要望等に応じて実証実験の実施や実験結果を踏まえた新技術の実装の推進を図る。</p> <p>また、大分県の推進する次世代モビリティサービスの導入に向けた取り組みにおける知見を活用し、各市での導入の際に技術的な助言を適宜実施する。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県						
	中津市、豊後高田市、宇佐市						
バス・タクシー事業者							

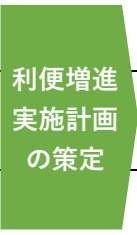


6-2 目標②：変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化

(1) 輸送資源の総動員と最適化

事業名	サービスの競合する路線における役割の整理						
事業概要	北部圏の圏域内ではスクールバスと路線バスが重複して運行する区間が存在するため、公共交通利用低迷や運転手不足、自治体財政負担額の増加等の要因になっている。主にスクールバスとの役割分担を明確化し、路線バスでの通学対応やスクールバスの一般混乗化等についても検討することで、移動サービスの整理を行う。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県	利便増進 実施計画 の策定					
	中津市、豊後高田市、宇佐市		計画に基づく運行の実施				
バス・タクシー事業者	計画に基づく運行の実施						
公共交通 特定事業	公共交通利便増進実施計画の適用を検討						

事業名	利用の低迷する路線における交通モードの転換						
事業概要	各市の地域公共交通計画等と協働し、利用者の低迷するバス路線等について、地域状況を考慮しながら、コミュニティバス化やデマンド交通化等、交通モードの転換を図る。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県	利便増進 実施計画 の策定					
	中津市、豊後高田市、宇佐市		計画に基づく運行の実施				
バス・タクシー事業者	計画に基づく運行の実施						
公共交通 特定事業	公共交通利便増進実施計画の適用を検討						

(2) 移動ニーズにあった路線やダイヤの改善

事業名	移動ニーズを考慮した路線変更・新設、ダイヤ変更						
事業概要	<p>本計画及び各市町における公共交通政策に基づき、地域内路線の利用実態及び移動ニーズを勘案した地域内路線網の再編を行う。特に、拠点（立地施設）の有する機能や沿線居住実態、居住者の移動実態によって適切な路線とサービス水準を設定し、利便性の向上と運行の効率化を図る。</p> <p>北部圏では、広域を移動するニーズと輸送サービスのミスマッチが存在するため、通学需要や通院・買い物需要に対応した路線・ダイヤの改善等について検討する。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県						
	中津市、豊後高田市、宇佐市						
バス・鉄道事業者							
公共交通 特定事業		公共交通利便増進実施計画の適用を検討					

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

(1) 新たな利用者の獲得に向けた情報提供の改善

事業名	公共交通のオープンデータ化の推進						
事業概要	<p>北部圏では、バスロケーションシステムのような運行情報提供サービスが行われていないことから、当面は時刻表や路線図等の情報発信の強化に努める。</p> <p>また、全国的には公共交通の運行情報のオープンデータ化の取組が行われていることから、交通事業者の経営状況等を踏まえ、必要に応じてオープンデータ化の推進を検討する。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県	オープンデータ化を推進					
	中津市、豊後高田市、宇佐市						
バス・タクシー事業者							

(2) 移動サービス相互の連携強化

事業名	幹線と枝線との運行ダイヤの連携						
事業概要	<p>広域移動時の利便性を向上させるため、運行事業者間で連携し、枝線と幹線との運行ダイヤの接続性の向上を図る。</p> <p>北部圏では幹線的な生活移動は主にJR日豊本線が担っていることから、JR日豊本線のダイヤを軸とした路線バス・コミュニティバス等のダイヤ設定についても検討し、広域移動における利便性を向上させることで、潜在的なニーズの取り込みを図る。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県	利便増進 実施計画 の策定	継続的に改善を実施				
	中津市、豊後高田市、宇佐市		継続的に改善を実施				
鉄道・バス・タクシー事業者	継続的に改善を実施						

(3) 公共交通の維持に向けた支援

事業名	路線バス・タクシー運転手の確保						
事業概要	バス・タクシー事業者の説明会やバス運転体験会等を定期的に開催し、運転手の確保に向けた取り組みを推進する。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県バス協会	関係者が協働し、定期的を開催					
	大分県タクシー協会						
	バス・タクシー事業者						
大分県							

事業名	路線の維持に対する沿線自治体の支援						
事業概要	北部圏で運行する多くの公共交通路線は、利用者の減少等によって収益性が低下しており、沿線自治体からの支援が不可欠となっている。持続的な公共交通ネットワークへの転換を進めながらも、住民・来訪者の移動手段として必要な公共交通の維持のための支援についても継続的に実施する。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	大分県	公共交通の維持のため、継続的な支援を実施					
中津市、豊後高田市、宇佐市							

7 計画の達成状況の評価

7-1 計画の推進体制

地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法に基づき、下表に示す役割のもと、大分県、中津市、豊後高田市、宇佐市が中心となり、交通事業者、地域住民とともに計画の推進を図る。

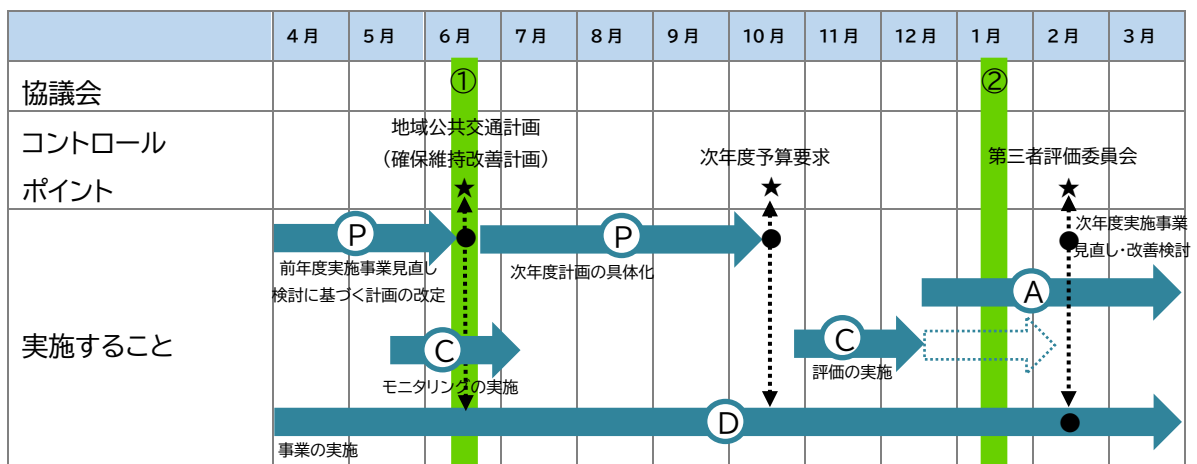
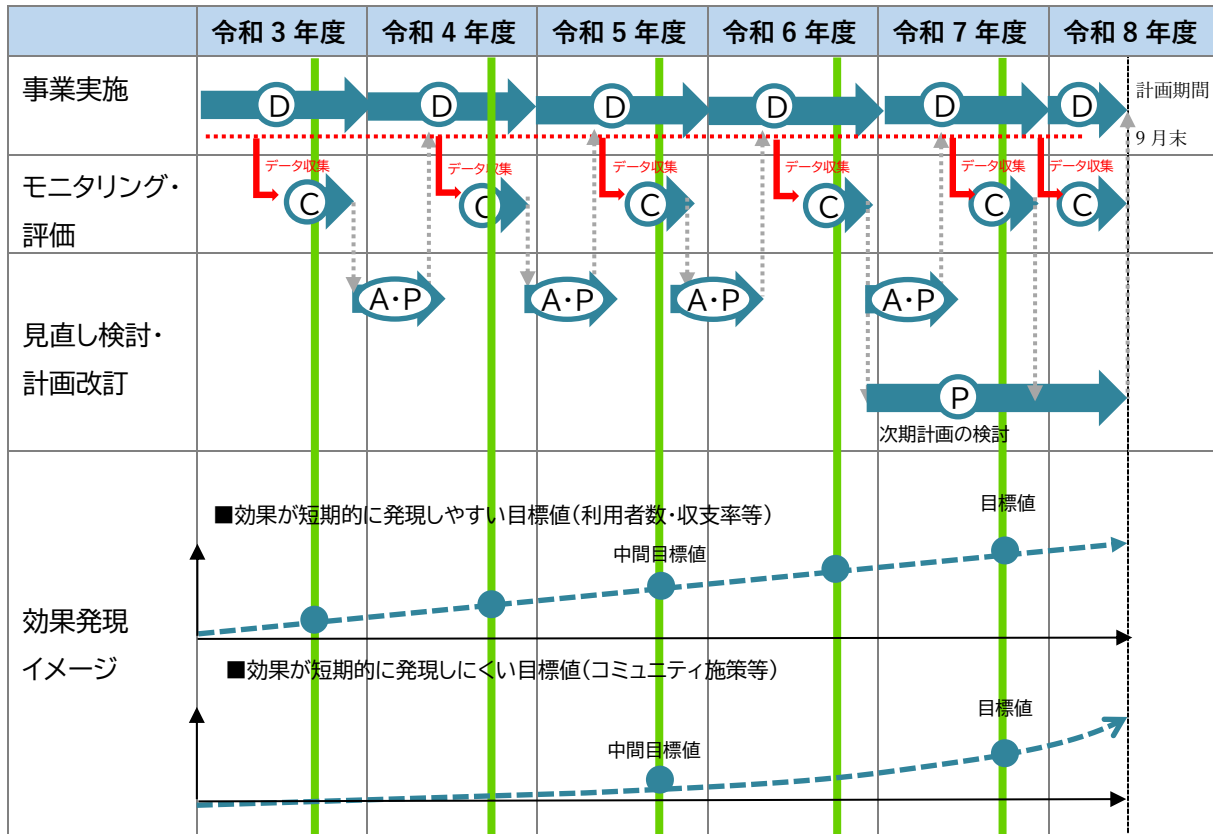
表 6 計画の推進体制と役割

実施主体	役割
大分県	主に地域間路線・準地域間路線について、関係各市と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
中津市、豊後高田市、宇佐市	関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
交通事業者	公共交通事業の継続努力 旅客運送サービスの質の向上 地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用
国	情報の収集・整理・分析・提供 研究開発の推進 人材の養成・資質向上

7-2 PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、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。

実施にあたっては、大分県地域公共交通活性化協議会を年1回以上開催し、事業の進捗について把握し、評価を行うとともに、圏域ごとに設置した分科会についても、年1回以上開催し、進捗状況の共有や改善策等についての検討を行う。



【参考】目標指標の算出根拠

1-1 目標1 広域移動の担う公共交通ネットワークの利便性向上

■県全域で目指す指標

【乗合バスの年間輸送人員】

(現状値) 18,675 千人〔令和元年度〕 → (目標値) 17,300 千人〔令和7年度〕

乗合バスの年間輸送人員（出典：九州運輸要覧）について人口減少率の推計（令和元年度年度から令和7年度にかけて△5%）と新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減（△5%を想定）を考慮し、現状から1割減程度を維持することを目標に設定。なお、年間輸送人員はコミバス等による輸送人員を含んだ数となっている。

※データ取得方法：九州運輸要覧等の資料により毎年計測

【人口1人あたり年間バス利用回数】

(現状値) 16.2 回／年〔令和元年度〕 → (目標値) 16.0 回／年〔令和7年度〕

乗合バスの年間輸送人員と大分県の人口から一人あたりの年間バス利用回数を算出。

本県の過去最低水準である（16.0回：H23）を下回らないように維持することを目標に設定する。

※データ取得方法：九州運輸要覧等の資料により毎年計測

■北部圏で目指す指標

【乗合バスの年間輸送人員】

(現状値) 373 千人〔令和2年度〕 → (目標値) 336 千人〔令和7年度〕

乗合バスの年間輸送人員のうち北部圏内における輸送人員（各市、バス事業者に聞き取り）について人口減少の推計と新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減を考慮し、現状から1割減程度を維持することを目標に設定。

※データ取得方法：各市町、バス事業者への聞き取りにより毎年計測

【公共交通人口カバー率】

(現状値) 88%〔令和2年度〕 → (目標値) 90%〔令和7年度〕

鉄道駅から500m以内、バス停及びバス路線から300m以内に居住している人口分布の割合から算出。

※データ取得方法：統計情報等により令和7年度の目標値達成状況を算出

1-2 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

■県全域で目指す指標

【人口1人あたり営業収入】

(現状値) 5,726 円/人〔令和元年度〕 → (目標値) 5,650 円/人〔令和7年度〕

乗合バス事業者の営業収入（出典：九州運輸要覧）/大分県の人口により算出した人口1人あたりの営業収入の過去10年間の平均値5,644円/人を下回ることがないように設定。

※データ取得方法：九州運輸要覧等の資料により毎年計測

■北部圏で目指す指標

【利用者1人あたり財政負担額】

(現状値) 622 円/人〔令和2年度〕 → (目標値) 620 円/人〔令和7年度〕

北部圏内における公共交通（路線バス、コミュニティバス等）に対する財政負担額委託・補助金額の総計/北部圏内の公共交通（路線バス、コミュニティバス等）の利用者数により算出。現在と同程度の水準を維持することを目標に設定。

なお、北部圏では新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度のバス路線維持に係る補助金額が令和元年度と比べて急増した。（対令和元年度比約150%）

現段階では、今後の北部圏の公共交通網を維持するためには同程度の数値を維持する必要があると想定されるため、上記のような目標設定としたが、今後新型コロナウイルス感染症が公共交通に与える影響等を注視しながら、実態と乖離した目標値となった場合は適宜見直すことを検討する。

※データ取得方法：各市町、バス事業者への聞き取りにより毎年計測

【人口1人あたり公的輸送資源に係る財政負担額】

(現状値) 1,646 円/人〔令和2年度〕 → (目標値) 1,640 円/人〔令和7年度〕

北部圏内における公的輸送資源（バス、乗合タクシーのほかにスクールバスを含む）に対する財政負担額の総計/北部圏域の人口により算出。現在の同程度の水準を維持することを目標に設定。

なお、目標値の考え方は上記【利用者1人あたり財政負担額】に記載のとおり。

※データ取得方法：各市町、バス事業者への聞き取りにより毎年計測

1-3 目標3 利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

■県全域で目指す指標

【観光来訪者の公共交通利用率】

(現状値) 5.7%〔令和元年度〕 → (目標値) 6.0%〔令和7年度〕

大分県観光実態調査より、来訪者のうち公共交通利用した人の割合を算出。

平成21年度以降の平均値である6.1%を維持する。

※データ取得方法：各市町、バス事業者への聞き取りにより毎年計測

■北部圏で目指す指標

【居住者の公共交通利用率】

(現状値) 13.9%〔令和2年度〕 → (目標値) 15.0%〔令和7年度〕

大分県全域で実施したWeb住民アンケート調査(19歳以上が対象)より、北部圏居住者の公共交通を利用している人の割合を算出。利用率の向上を目指し、目標を設定。

※データ取得方法：Web住民アンケート調査を実施し、令和7年度の目標値達成状況を算出