
第 2 編 大分県東部圏地域公共交通網形成計画

1. はじめに

1.1. 計画策定の背景と目的

大分県東部圏は、杵築市、国東市、姫島村、日出町の 4 市町村で構成され、大分県の国東半島東部およびその離島に位置している。平成の大合併の折に、国東市は 4 町、杵築市は 3 市町村が合併して現在の市域をなしている。

国東半島は、両子山を山頂とする半径約 15km の円錐型の地形をなしており、半島周囲の沿岸部や平野部に生活利便施設や居住地が集積するほか、半島中心の山間部では谷合の道路に沿って集落が点在している。また、山間部の急峻な地形によって、谷と谷とをつなぐ道路はあまり整備されておらず、山間部の集落からは放射方向に沿岸部への移動、沿岸部や平野部では円周方向の移動が中心となっている。

日出町では、隣接する別府市や大分市などの中部圏への通勤需要が存在するため、ベッドタウンとして近年まで人口が増加してきたものの、他地域では人口減少、少子化、高齢化が進行しており、特に、山間部や国東地域以北でその傾向が高い。

東部圏の幹線的な公共交通網は、主に路線バスと鉄道（杵築市、日出町）、航路（姫島村）によって構成されている。中でも、路線バスは通学需要への依存度が高く、少子化の影響による利用者数の減少と、これに伴う収益性の悪化が課題となっている。

その一方で、各地で高齢化が進行しており、地域住民の持続的な移動手段の確保も重要性を増している。

このように、公共交通事業をとりまく環境は厳しく、深刻な公共交通の担い手不足や、利用者の減少に伴う収益性の悪化など、持続的に公共交通を維持していくためには、自治体と交通事業者、利用者の協力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、本計画では大分県東部圏を対象とし、持続可能な公共交通網の構築を目的とした「大分県東部圏地域公共交通網形成計画」を策定する。

1.2. 本計画の位置づけ



2. 計画の対象区域

杵築市、国東市、姫島村、日出町からなる東部圏の4市町村を対象とする。

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、別府市、大分市、豊後高田市、宇佐市と連携を図るものとする。

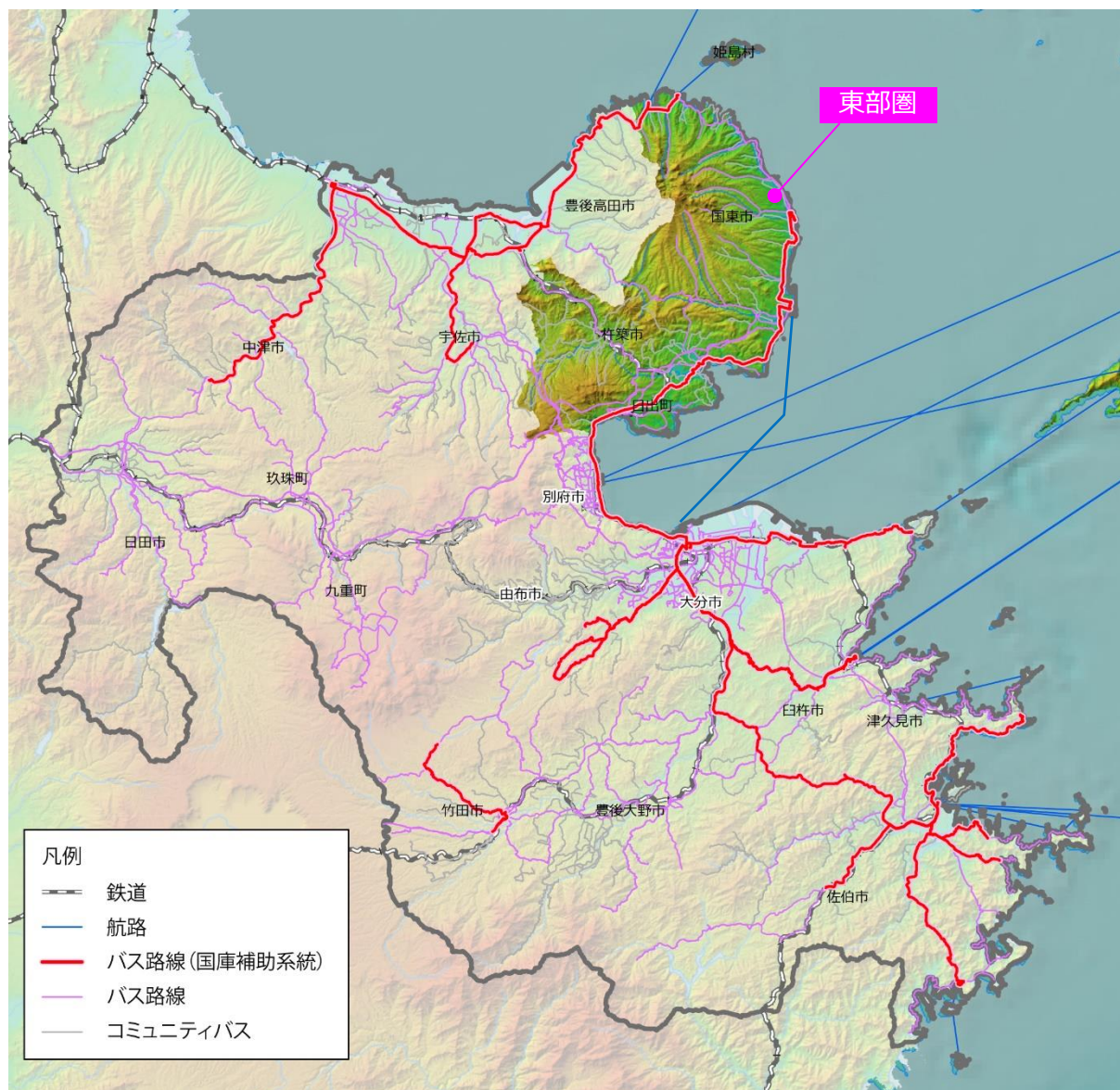


図 2-1 本計画の対象地域

3. 計画期間

令和2年(2020年)4月～令和8年(2026年)9月までを計画期間とする。

4. 計画の基本的な方針、目標

4.1. 基本的な方針

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。

基本方針 1 だれもが安心して生活できる移動環境の創造

市町村と県の連携により、県民や来訪者のだれもが公共交通によって行きたいところに行ける公共交通ネットワークを構築するとともに、人口減少・高齢化社会においても地域に安心して生活できる環境を創造し、県内各地への定住推進を図る。また、高齢者の外出を促進し、健康的な地域社会の維持を図る。

基本方針 2 効率的で持続可能な都市圏の構築

谷あいの複数の軸に分散した集落や半島の沿岸部に点在する地域拠点等の分散的な都市構造に対し、まちづくり・観光・教育政策との連動のもと、公共交通利用の推進を図ることにより、拠点を結ぶ軸を強化し、効率的で持続可能な都市圏の構築を目指す。

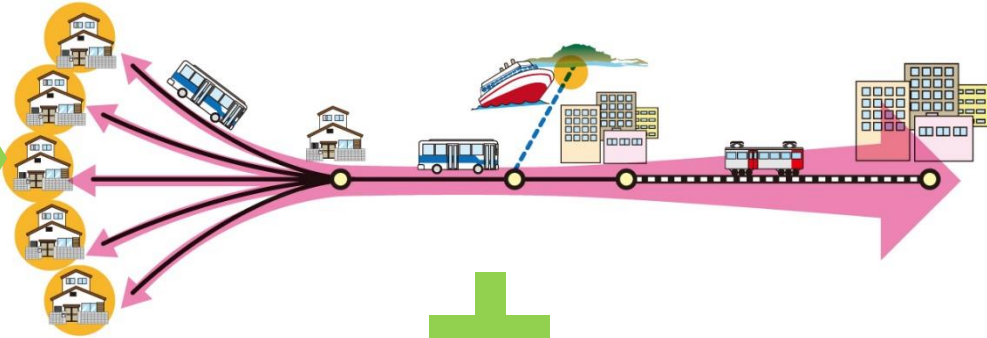
基本方針 3 交流促進による地域活力の維持・向上

来訪者でも利用しやすい公共交通環境を構築し、観光やビジネス等での公共交通利用の推進を図る。また、地方創生に向けた取り組みと連携して地域へのヒト・モノ・カネの流入を促進し、地域活力の維持・向上を図る。

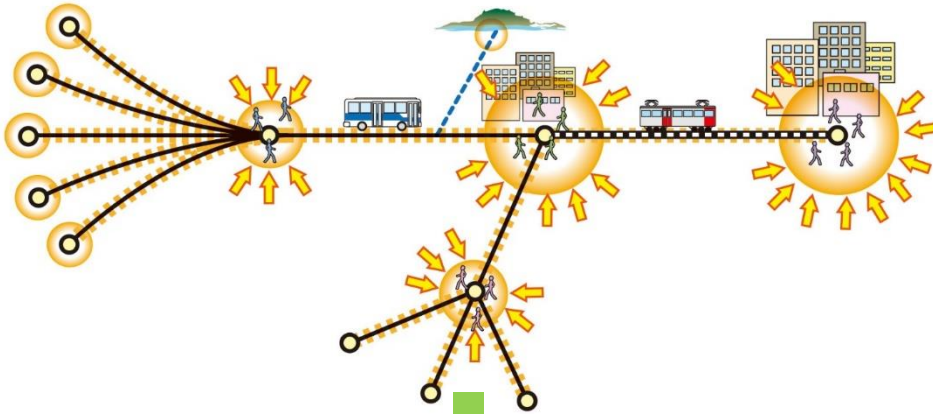
公共交通ネットワークの形成方針

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

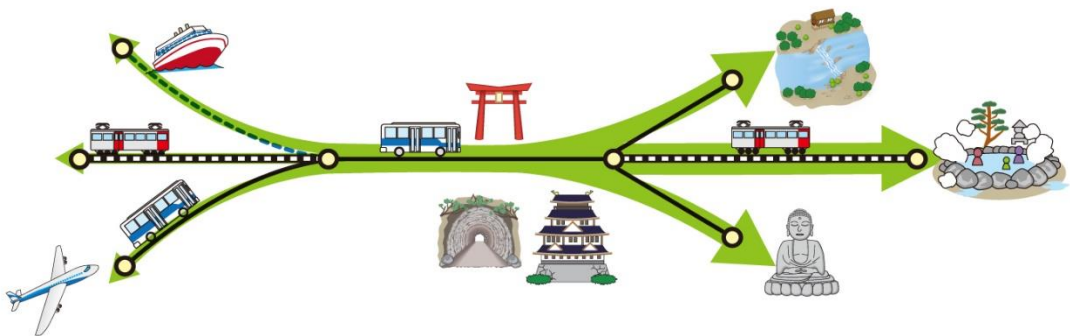
基本方針 1 → **だれもが安心して生活できる移動環境の創造**



基本方針 2 → **効率的で持続可能な都市圏の構築**

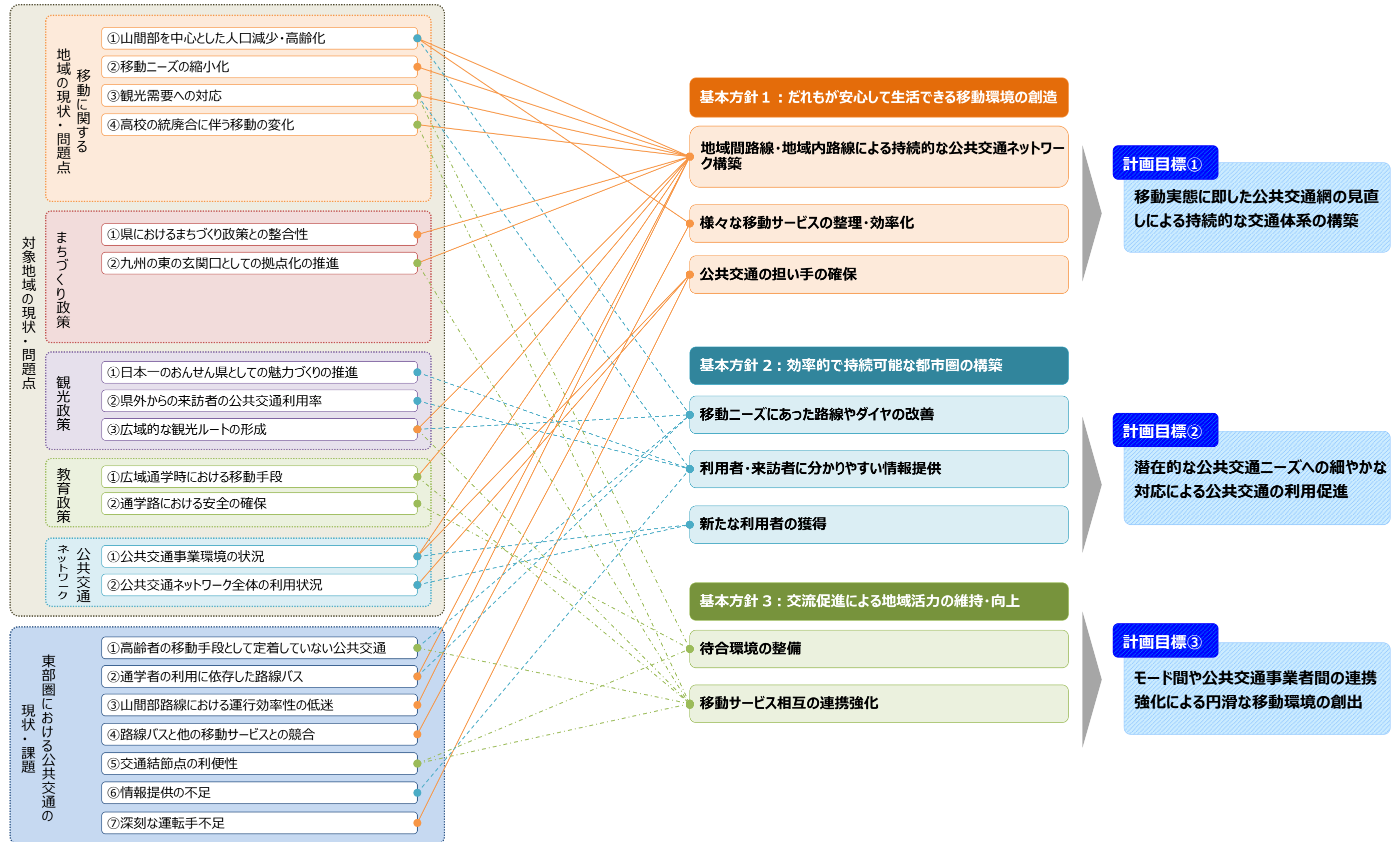


基本方針 3 → **交流促進による地域活力の維持・向上**



4.2. 計画目標

基本的な方針に基づいた大分県東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。



計画目標 1

移動実態に即した公共交通網の見直しによる 持続的な交通体系の構築

乗合バス事業をはじめとする公共交通事業は、少子化や人口減少等の人口構造の変化や自動車の普及に伴う利用者数の減少と収益性の悪化や、運転手等の担い手不足によって厳しい事業環境にある。

その一方で、移動弱者となる高齢者の増加や観光来訪者への対応等、地域全体として公共交通網を維持していく必要性は高く、公共交通体系の持続性を高めるための再編を通じ、地域の移動手段を確保していく必要がある。

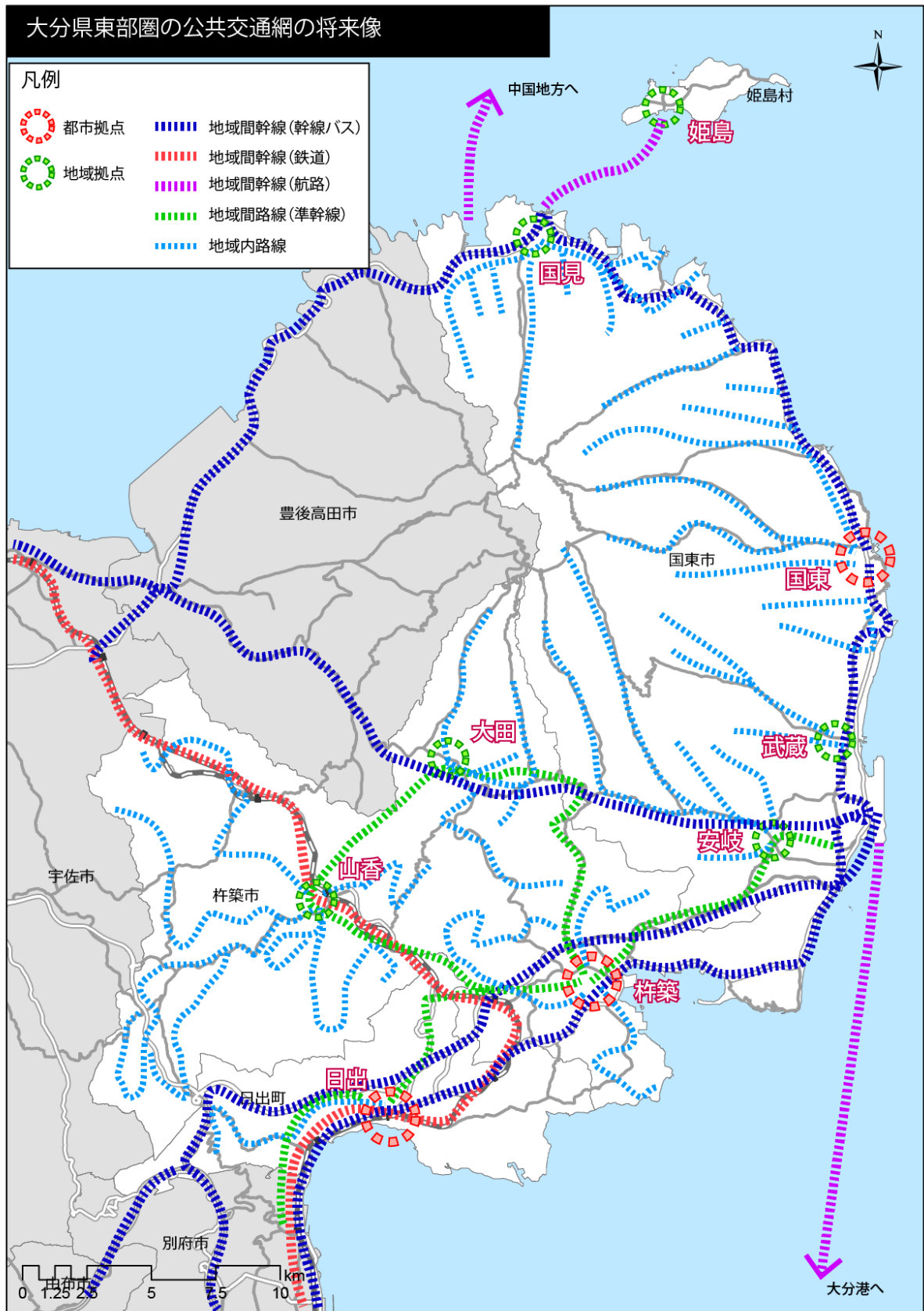
他方、東部圏の路線バスの利用状況は通学利用への依存度が高く、高齢者等の移動手段への対応が十分にできていないことが懸念される。また、非効率な運行となっている路線・便も存在しており、運行効率化と利便性の向上の両立を果たしていくことが重要である。

そこで、路線別・便別の利用実態を勘案した上で、市町村と連携して設定する拠点における路線の運営主体や運行形態の変更や路線の変更、交通結節点の乗り継ぎの確保、利用の低迷する便の減便やダイヤ再編等、限られた資源を有効活用した利便性の維持・向上と収益性の向上の両立を図る。ただし、ネットワークの再構築及び運行水準の適正化に際し、公共交通カバー率が現状よりも低下しないように留意する。

数値目標	現状	2025年度
乗合バス事業の営業収入 (大分県)	71.8億円	71.8億円
設定根拠	運行の効率化を行いながらも、住民の移動利便性を損なわないように配慮するため、現状の営業収入を維持することを目指す。	
公共交通の圏域内 人口カバー率	96.8%	100%
設定根拠	コンパクト&ネットワーク実現のためバス路線による軸の形成状況を計る。	
地域間路線のうち、 幹線路線バスの路線数	3路線	3路線
設定根拠	地域間路線の再構築と維持の状況を計るため、当圏域内を運行する地域間路線のうち、幹線路線バスの路線数を指標とする。	
圏域内の路線バス 利用者数	489千人	449千人
設定根拠	潜在的な公共交通ニーズへの対応による利用者の定着を図るため、東部圏のバス利用者数を評価する。(人口減少割合と同程度の推移を維持する)	

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。	国東～周南航路 大分空港～大分港航路 (R6年度秋就航予定)
	空港アクセス線/ 特急	大分県の空の玄関口である大分空港等に連絡し、観光、ビジネス等の県をまたぐ広域的な移動を担う。	大分空港エアライナー ノースライナー 佐臼ライナー 湯布院高速リムジンバス
	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。	国大線* ¹ 、国杵線、竹田津線、伊美線
	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。	南安岐線、辻間・日出団地線* ¹ 、ハーモニーランド線 杵築市コミュニティバス市内循環コース
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。 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。	その他のバス路線、コミュニティバス

※1 令和6年10月以降休止予定



※国大線、辻間・日出団地線は令和6年10月以降休止予定

図 4-1 東部圏における公共交通ネットワークの形成方針

計画目標 2

潜在的な公共交通ニーズへの細やかな対応による公共交通の利用促進

東部圏に居住する高齢者は、主な移動手段として路線バスを利用する割合はどの地区も1~2%程度、鉄道の利用率も鉄道沿線地域である杵築市山香地域や日出町で3~4%程度であり、姫島村営フェリーを除いて日常的な移動手段としての公共交通利用率は低い状況にある。

一方で、東部圏の各地で高齢化が進行しており、高齢者の一人暮らし世帯等の移動弱者となる懸念の高い方が増加し、公共交通に対するニーズが高まっているものと考えられ、ニーズとシーズ（運行）の不一致や、情報提供の不足によって公共交通の利用につながっていない可能性が懸念される。

また、杵築市等では外国人観光客による公共交通の利用が存在するが、交通結節点やバス車内での外国語案内は不足しており、観光地への訪問に迷っている可能性がある。

公共交通網の見直しに加え、利用者の立場に立った分かりやすい情報提供や利用促進を行い、高齢者をはじめとする地域住民や訪問者の移動手段としての公共交通利用の促進を図る。

数値目標	現状	2025年度
高齢者の公共交通利用率	5.6%	10.0%
設定根拠	日常的な移動手段としての公共交通利用の定着を図るため、東部圏に居住する高齢者の公共交通利用の増加を図る。（週に1日以上利用率を算出）	
外国人観光客の公共交通利用率	28.3%	現状程度を維持
設定根拠	訪日外国人観光客等の来訪者や居住者にとっても利便性の高い公共交通環境の構築状況を評価する。年によって変動が大きく、現状程度を維持する。	

計画目標 3

モード間や公共交通事業者間の連携強化による 円滑な移動環境の創出

東部圏では、幹線的な公共交通網として鉄道、路線バス、空港アクセスバスが存在し、地域内の公共交通として路線バス、航路、コミュニティバス、タクシー等、多数の公共交通サービスが存在している。

これらの公共交通サービスは、交通結節点において物理的には接続が図られているものの、運行ダイヤの接続性や運賃面の連携など、実質的な連携は十分でない状況にある。

その結果、住民アンケートや高校生アンケートにおいても公共交通間の乗り継ぎ利用は乏しく、単一の公共交通の利用が中心となっており、その端部では自家用車への依存度が高くなっている。姫島村居住者においても、伊美港に自家用車を保有している方が多く、路線バスへの乗り換えはごく少数であった。

公共交通間の連携の改善を図るため、移動ニーズに即した運行ダイヤの設定による接続改善や、自家用車からの転換を促すための運賃施策（乗継乗車券等）により、円滑に利用可能な公共交通環境を目指す。

数値目標	現状	2025年度
交通結節点での 平均乗り換え時間	34分	25分以内
設定根拠	広域に移動する際の公共交通利用の促進を図るため、公共交通の乗継環境の向上を評価する。（伊美港、杵築駅、杵築BT、暘谷駅を対象）	
圏域内の路線バス 利用者数	489千人	449千人
設定根拠	潜在的な公共交通ニーズへの対応による利用者の定着を図るため、東部圏のバス利用者数を評価する。（人口減少割合と同程度の推移を維持する）	

4.3. 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 東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	大分交通：国大線、国杵線 国東観光バス：竹田津線 大交北部バス：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	大分交通：辻間・日出団地線 国東観光バス：南安岐線、ハーモニーランド線 杵築市：コミュニティバス市内循環コース	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 東部圏内における地域間幹線系統の概要

系統名	起点	終点	区分	運行態様	実施主体	幹線補助の活用
国大線* ¹	大分駅	国東	4条乗合	路線定期	交通事業者	○
国杵線	杵築駅	国東	4条乗合	路線定期	交通事業者	
竹田津線	国東	竹田津	4条乗合	路線定期	交通事業者	
伊美線	宇佐駅	伊美港	4条乗合	路線定期	交通事業者	○
ハーモニーランド線	暘谷駅	杵築駅	4条乗合	路線定期	交通事業者	
辻間・日出団地線* ¹	亀川駅	会下	4条乗合	路線定期	交通事業者	
南安岐線	杵築 BT	安岐	4条乗合	路線定期	交通事業者	
コミュニティバス市内循環コース	旧3市町村の庁舎を結ぶ右・左回り線		4条乗合	路線定期	杵築市（運行は交通事業者に委託）	

※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

※1 令和6年10月以降休止予定

5. 実施事業

4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し、予定する実施時期を明記した。

※計画期間5年間において、短期：計画策定後1～2年以内に実施するもの、中期：計画策定後3～4年で実施するもの、長期：計画策定後5年以内を目標に実施するもの

※再編事業欄に「●」印を付する事業については、令和2年度に策定を予定する大分県東部圏地域公共交通再編実施計画において具体的な事業の立案を検討するもの

計画目標	実施事業		実施主体	時期	再編事業
	事業パッケージ	個別事業名			
移動実態に即した公共交通網の見直しによる持続的な交通体系の構築	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	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	短期	
		利用の低迷する路線における交通モードの転換	大分県、各市町村、バス事業者	短期～中期	●
		路線の維持に対する沿線自治体の支援	大分県、各市町村	短期～長期	
		中部圏や北部圏と連携した連続的な移動環境確保	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	短期	
	様々な移動サービスの整理・効率化	サービスの競合する路線における役割分担の明確化	大分県、各市町村、バス事業者	中期～長期	●
		貨客混載等による運行効率化・持続性向上策の検討	大分県、各市町村、バス事業者	中期～長期	
	公共交通の担い手の確保	路線バス・タクシー運転手の確保	大分県、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	短期	
潜在的な公共交通ニーズへの細やかな対応による公共交通の利用促進	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	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	短期～中期	
		総合的な路線図・時刻表の作成	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	短期～中期	
		主要拠点施設における情報提供の改善（外国語対応）	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	短期～中期	
		バス停等の案内表示の改善	大分県、各市町村、バス事業者	短期～中期	
	新たな利用者の獲得	乗車体験会の開催	大分県、各市町村、バス事業者	短期～長期	
		高齢者の移動ニーズを考慮した運賃施策の検討	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	中期～長期	
		来訪者に対する公共交通利用案内の充実	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	短期～長期	
モード間や公共交通事業者間の連携強化による円滑な移動環境の創出	待合環境の整備	沿線自治体と連携した交通結節点の設定と待合環境の向上	大分県、各市町村、バス事業者、施設管理者	中期～長期	
		主要鉄道駅における路線バスとの結節性の改善	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	短期～中期	
	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	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	短期～中期	
		モード間で連携した運賃の設定	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	中期～長期	

計画目標 1

移動実態に即した公共交通網の見直しによる持続的な交通体系の構築

事業パッケージ

1-① 地域間路線・地域内路線による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	地域公共交通再編事業	
事業概要	「大分県の都市計画の方針」における「都市間交流軸」「市街地連担軸」や各市の都市計画マスタープランにおける「都市軸」等、まちづくりに関する将来像での「軸」や「拠点」との整合を図りながら、県内外や広域拠点、都市拠点間、都市拠点と地区拠点を連絡して広域的な軸を形成する「地域間路線」と、拠点において公共交通間の結節を図った上で周囲の集落等に運行する「地域内路線」に公共交通の役割を明確化した上で、地域間路線と地域内路線による公共交通のネットワーク化を図る。		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期

事業名	利用の低迷する路線における交通モードの転換	地域公共交通再編事業	●
概要	各市の公共交通網形成計画と協働し、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	大分県、各市町村、バス事業者	実施時期	短期～中期

事業名	路線の維持に対する沿線自治体の支援	地域公共交通再編事業	
概要	東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、公共交通の維持に必要な財政支援についても継続的に実施する。		
実施主体	大分県、各市町村	実施時期	短期～長期

事業名	中部圏や北部圏と連携した連続的な移動環境確保	地域公共交通再編事業	
概要	中部圏にかけて運行する大分空港エアライナー、国大線、杵大線や、北部圏にかけて運行するノースライナー、伊美線と、東部圏の地域間・地域内交通の相互でダイヤの接続性を向上し、連続的な移動環境を確保する。		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期

事業パッケージ 1-② 様々な移動サービスの整理・効率化

事業名	サービスの競合する路線における役割分担の明確化	地域公共交通再編事業	●
概要	国東市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、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、移動サービスの整理について検討を行う。		
実施主体	大分県、各市町村、バス事業者	実施時期	中期～長期

事業名	貨客混載等による運行効率化・持続性向上策の検討	地域公共交通再編事業	
概要	山間部においては道路網が限られているために移動サービスの効率化に制約が存在する一方、人口減少等によって利用ニーズが減少しており、公共交通の持続性を高めるため、貨客混載等による移動サービスの集約について検討する。		
実施主体	大分県、各市町村、バス事業者	実施時期	中期～長期

事業パッケージ 1-③ 公共交通の担い手の確保

事業名	路線バス・タクシー運転手の確保	地域公共交通再編事業	
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で開催し、運転手の確保に向けた取り組みを推進する。		
実施主体	大分県バス協会、大分県、大分県タクシー協会、バス・タクシー事業者	実施時期	短期

計画目標 2

潜在的な公共交通ニーズへの細やかな対応による公共交通の利用促進

事業パッケージ 2-① 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	地域公共交通再編事業	
概要	<p>本計画及び各市町村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、拠点の有する機能（立地施設）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>各市において把握された移動ニーズに対応するため、生活利便施設への乗り入れの拡大や通勤・通学需要を考慮した路線・ダイヤの改善等を行う。</p>		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期～中期

事業パッケージ 2-② 利用者・来訪者に分かりやすい情報提供

事業名	総合的な路線図・時刻表の作成	地域公共交通再編事業	
概要	<p>広域的な観光移動等を考慮した、交通事業者や市域を問わない総合的な路線図・時刻表の作成や、各市町村で作成する路線図・時刻表の更新を行う。</p>		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期～中期

事業名	主要拠点施設における情報提供の改善 (外国語対応)	地域公共交通再編事業	
概要	<p>暘谷駅や杵築駅、杵築バスセンター、伊美港等、訪日外国人を含む観光客による公共交通利用の存在する主要拠点を中心に、多言語化や案内情報の改善を行う。</p>		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期～中期

事業名	バス停等の案内表示の改善	地域公共交通再編事業	
概要	<p>バス停での多言語化の推進や観光案内との連携、行き先表示のナンバリング、案内表示のユニバーサルデザインへの対応、事業者を問わない案内ルールの一化等を行う。</p>		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期～中期

事業パッケージ 2-③ **新たな利用者の獲得**

事業名	乗車体験会の開催	地域公共交通再編事業	
概要	高齢者の公共交通利用への転換を促進するため、高齢者等を対象にした公共交通乗車体験会を実施し、公共交通の利用方法の周知や公共交通に対する抵抗感の軽減を図る。		
実施主体	大分県、各市町村、バス事業者	実施時期	短期～長期

事業名	高齢者の移動ニーズを考慮した運賃施策の検討	地域公共交通再編事業	
概要	高齢者の自家用車から公共交通への転換の促進を図るため、自家用車と比較して価格競争力の高い割引運賃の設定や、月額定額制運賃の導入等の施策について、沿線自治体と交通事業者が連携し検討する。		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	中期～長期

事業名	来訪者に対する公共交通利用案内の充実	地域公共交通再編事業	
概要	交通結節点での情報提供に限らず、観光情報を掲載する WEB サイトやパンフレットにおける公共交通運行情報の掲載や、乗り継ぎ検索システムへの対応を進め、出発前の情報提供の充実を図る。		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期～長期

計画目標3

モード間や公共交通事業者間の連携強化による円滑な移動環境の創出

事業パッケージ

3-① 待合環境の整備

事業名	沿線自治体と連携した交通結節点の設定と待合環境の向上	地域公共交通再編事業	●
概要	<p>公共交通ネットワークの形成を図るため、各市のまちづくり政策や公共交通政策、教育政策と連携し、交通結節点や「小さな拠点」等の地域振興施設、行政・文教・商業・医療等の都市サービス施設の拠点施設化と連動したバス路線の乗り入れ・運行拠点化を行い、コンパクト&ネットワークによる移動利便性の向上を図る。</p> <p>特に、合併前の旧市町村の中心部や鉄道駅等を交通結節点とし、施設と連携して安全・快適に待合できる環境の整備を図る。</p>		
実施主体	大分県、各市町村、バス事業者、施設管理者	実施時期	中期～長期

事業パッケージ

3-② 移動サービス相互の連携強化

事業名	主要鉄道駅における路線バスとの結節性の改善	地域公共交通再編事業	
概要	<p>主要鉄道駅への路線バスの乗入れの拡大や、鉄道と路線バスとの接続性の向上を図る。</p>		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期～中期

事業名	幹線と枝線との運行ダイヤの連携	地域公共交通再編事業	
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>		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	短期～中期

事業名	モード間で連携した運賃の設定	地域公共交通再編事業	
概要	<p>鉄道や船舶、路線バス、コミュニティバス等の複数の公共交通モードで連携した共通乗車船券の発行等により、複数の公共交通の乗継時の抵抗の軽減を図り、公共交通全体の利便性向上を図る。</p>		
実施主体	大分県、各市町村、バス・鉄道・船舶事業者	実施時期	中期～長期

6. 計画の達成状況の評価

6.1. 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、杵築市、国東市、姫島村、日出町、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 6-1 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
杵築市、国東市、姫島村、日出町	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	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

6.2. 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。このサイクルの継続的实施により、取組状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

実施にあたっては、大分県地域公共交通活性化協議会において、年1回、事業の把握と評価を行い、その結果に基づき事業改善策を検討する。

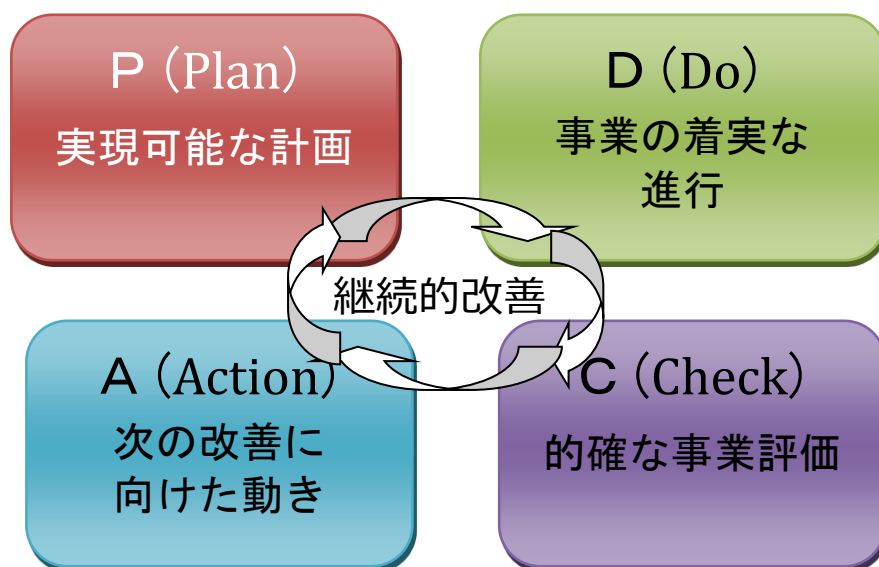
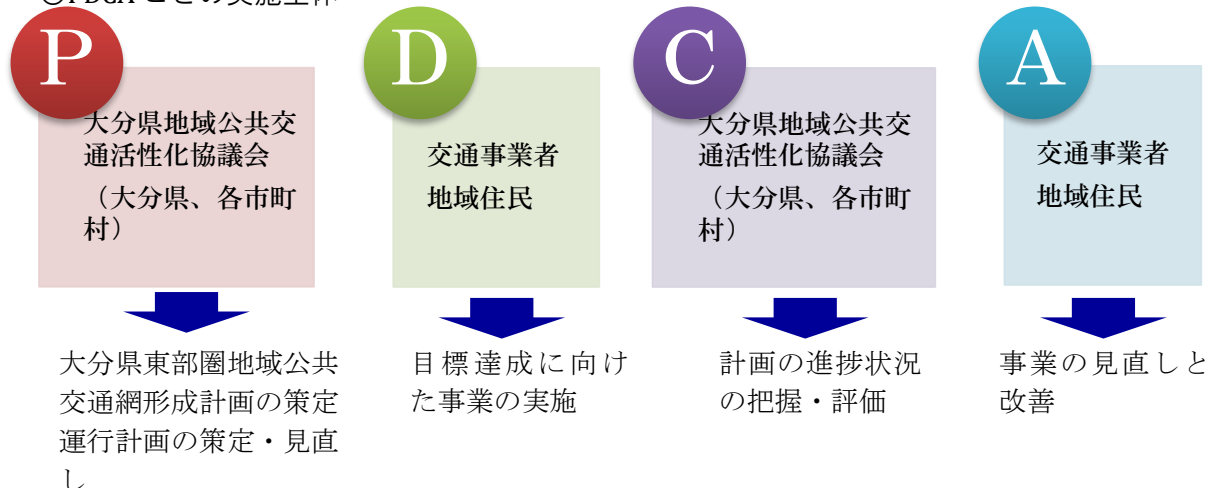


図 6-1 PDCA サイクルによる運用

○PDCA ごとの実施主体



7. 【参考】目標指標の算出根拠

目標1 移動実態に即した公共交通網の見直しによる持続的な交通体系の構築

■東部圏で目指す指標

【乗合バスの営業収入】

(現状値) 71.8 億円〔平成 30 年度〕 → (目標値) 71.8 億円〔令和 7 年度〕

乗合バスの営業収入(出典:九州運輸要覧)について運行の効率化を行いながらも、住民の移動利便性を損なわないように配慮するため、現状の営業収入を維持することを目指す。

※データ取得方法:九州運輸要覧等の資料により毎年計測

【公共交通人口カバー率】

(現状値) 96.8%〔平成 30 年度〕 → (目標値) 100%〔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

【地域間路線のうち、幹線路線バスの路線数】

(現状値) 3 路線〔平成 30 年度〕 → (目標値) 3 路線〔令和 7 年度〕

地域間路線の再構築と維持の状況を計るため、当圏域内を運行する地域間路線のうち、幹線路線バスの路線数を指標とする。

※データ取得方法:路線情報等により毎年計測

【圏域内の路線バス利用者数】

(現状値) 489 千人〔平成 30 年度〕 → (目標値) 449 千人〔令和 7 年度〕

潜在的な公共交通ニーズへの対応による利用者の定着を図るため、東部圏のバス利用者数を評価する。(人口減少割合と同程度の推移を維持する)

※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

目標2 潜在的な公共交通ニーズへの細やかな対応による公共交通の利用促進

■東部圏で目指す指標

【高齢者の公共交通利用率】

(現状値) 5.6%〔平成30年度〕 → (目標値) 10.0%〔令和7年度〕

日常的な移動手段としての公共交通利用の定着を図るため、住民アンケート調査より、東部圏に居住する高齢者の公共交通利用の増加を図る。

※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

【外国人観光客の公共交通利用率】

(現状値) 28.3%〔平成30年度〕 → (目標値) 現状程度を維持〔令和7年度〕

訪日外国人観光客等の来訪者や居住者にとっても利便性の高い公共交通環境の構築状況を評価する。年によって変動が大きく、現状程度を維持する。

※データ取得方法：大分県観光実態調査等の資料により毎年計測

目標3 モード間や公共交通事業者間の連携強化による円滑な移動環境の創出

■東部圏で目指す指標

【交通結節点での平均乗り換え時間】

(現状値) 34分〔平成30年度〕 → (目標値) 25分以内〔令和7年度〕

広域に移動する際の公共交通利用の促進を図るため、公共交通の乗継環境の向上を評価する。

(伊美港、杵築駅、杵築BT、暘谷駅を対象)

※データ取得方法：路線情報等により毎年計測

【圏域内の路線バス利用者数】

(現状値) 489千人〔平成30年度〕 → (目標値) 449千人〔令和7年度〕

潜在的な公共交通ニーズへの対応による利用者の定着を図るため、東部圏のバス利用者数を評価する。(人口減少割合と同程度の推移を維持する)

※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