



大分県における地域公共交通網形成計画・ 地域公共交通再編実施計画の策定について

平成30年12月

大分県 企画振興部 観光・地域局
交通政策課



大分県の公共交通の現状

1. 大分県内の公共交通の現状

○鉄道

- ・JR九州 ※ 他の鉄道はない

○バス

- ・9事業者(大分バス、大分交通、亀の井バス、日田バスなど)

○フェリー

- ・6事業者(フェリーさんふらわあ、国道九四フェリー、宇和島運輸フェリーなど)

○自家用車

- ・世帯あたり普及台数は1. 288台／世帯(平成30年3月末)

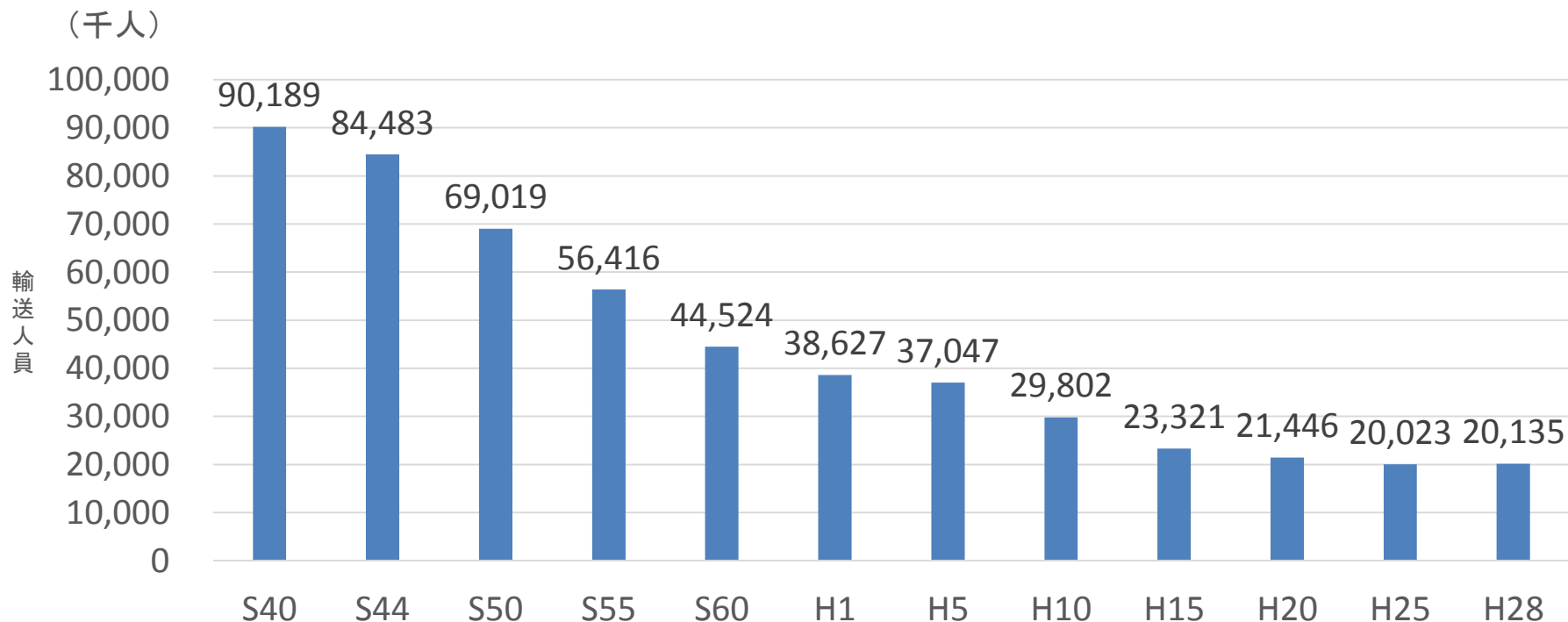
【参考】自家用車の普及状況((一財)自動車検査登録情報協会調べ)

- 昭和51年に全国で0. 505台／世帯となり、2世帯に1台の割合で普及
- 平成8年には全国で1. 000台／世帯となり、1世帯に1台ある時代に
- 平成30年の全国の保有台数は61, 354, 808台、1. 058台／世帯
- 平成30年の都道府県別の世帯あたり普及台数
 - ・全国第1位は福井県(1. 746台／世帯)
 - ・最下位は東京都(0. 439台／世帯)
 - ・大分県は全国第27位



大分県内の乗合バスの現状

1. 乗合バス利用者数の推移



【出典】平成29年版九州運輸要覧

→乗合バス利用者は減少の一途をたどり、近年の利用者数はピーク時の4分の1以下まで減少 ⇒ バス事業者の経営悪化 ⇒ バス路線の廃止や減便による利便性の低下 ⇒ ますます利用者が減少 という負のスパイラルへ



大分県内の乗合バスの現状

2. 乗合バスの事業の概要

	平成26年3月末	平成29年3月末
乗合バス車両数	660 両	640 両
乗務員数	665 名	630 名
営業キロ数	7,738.41 km	7,321.79 km
運行系統数	740 系統	698 系統

- ・県内乗合バス事業者9社の合計
- ・営業キロ数＝認可キロ数－休止キロ数で算定

【出典】九州運輸局調べ

→利用者の減少による運行赤字の拡大、乗務員の減少などにより、大分県内の乗合バス路線網の縮小が続いている



大分県内の乗合バスの現状

3. 乗合バスの運賃

	昭和62年	平成26年
県内某社	対キロ区間制 32.20円 最低運賃110円	対キロ区間制 38.70円 最低運賃140円

【出典】九州運輸局調べ

→乗合バス事業者は、大幅な運賃値上げをせずに路線網を維持する努力をしている

4. 幹線的なバス系統に対する支援の状況

	平成24年度	平成28年度
国庫(県費)補助対象系統数	20系統	17系統

・幹線的なバス系統: 旧58市町村の複数の市町村間を跨いで運行されている系統

→輸送人員の減少により、国庫補助・県費補助の要件(輸送量1日15人以上)を満たさない幹線的なバス系統が増加 ⇒ バス事業者にとっては、国・県補助により赤字が補てんされないことになり、系統の廃止等につながる可能性が大



地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の必要性

- ・乗合バスの輸送人員の減少により、国庫補助・県費補助の要件(輸送量1日15人以上)を満たさない地域間幹線系統が増加
- ・バス事業者にとっては、国・県補助により赤字が補てんされないこととなり、この状況が続けば、系統の廃止等につながる可能性が大
- ・これまで市町村が策定した地域公共交通総合連携計画の場合、幹線バス系統にの維持については記載していない場合が多く存在
- ・バス事業者単独では、乗合バス路線の再編は困難



- ・高齢化の進展に伴い、今後ますます公共交通の重要性が高まる中、地域の移動を支える乗合バス路線の維持・確保は県政の重要な政策課題



地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定により、乗合バス路線網を含む公共交通網の維持を図る



大分県の計画策定の状況

◎大分県内を6つの圏域(東部、中部、南部、豊肥、西部、北部)に分け、国庫補助対象の地域間幹線系統が多数存在する北部圏と豊肥圏において、市町村・交通事業者等と連携のうえ、H27年度から地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定作業に着手した

- 北部圏
中津市、宇佐市、豊後高田市
- 豊肥圏
竹田市、豊後大野市、臼杵市



◎北部圏・豊肥圏地域公共交通再編実施計画は、H28. 9に県主導の計画としては全国で初めて、国土交通省の認定を受けた

◎H30. 9には南部圏地域公共交通再編実施計画が国土交通省の認定を受けたところ

- 南部圏
佐伯市、津久見市





計画策定の意義

○地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画を策定する意義

- ・乗合バス路線を中心とした持続可能な公共交通ネットワークの構築
 - = 路線の分割、交通結節点の設定、商業施設や他モードの拠点への新規乗入れ等の再編を行うことにより、効率性と利便性の向上の両立を実現
- ・乗合バスの利用環境の向上や利用促進の取組の強化
- ・県・市町村・交通事業者・地域住民等の各主体が相互に連携し、公共交通について考えるきっかけとなる
- ・国庫補助の再編特例の対象となる系統の場合、乗合バス事業者は経営的にも乗合バス路線の維持・確保を行いやすい



計画の概要(北部圏)

【作成主体】大分県・中津市・宇佐市・豊後高田市 【区域】中津市・宇佐市・豊後高田市

【計画期間】平成28年10月1日～平成31年9月30日

地域間路線バスを中心とした広域的な交通再編

再編後の路線図



主な再編内容

- 中日線
【中津駅前～日田】
・日田直行系統を耶馬溪(句菜館)へ乗り入れ、分割。
- 中安線
【中津駅前～安心院】
・系統を集約し、一部系統を四日市で分割。
- 国道中高線
【四日市～豊後高田】※宇佐駅前經由
・系統を四日市で分割し、四日市～中津駅前間は中安線へ接続。
- 四日市線
【四日市～豊後高田】※柳ヶ浦駅前經由
・系統を集約し、四日市で中安線と接続。
- 伊美線
【宇佐駅前～伊美】
・竹田津港、伊美港等への接続を意識した運行計画。



計画の概要(北部圏)

○再編例: 旬菜館(中津市耶馬溪の交通結節点)

中津市耶馬溪の乗合バスやコミュニティバスを集約
※自家用車を駐車可とし、パーク&バスライドを実施(特に高齢者)



毎日新鮮!
耶馬溪生産者直売所

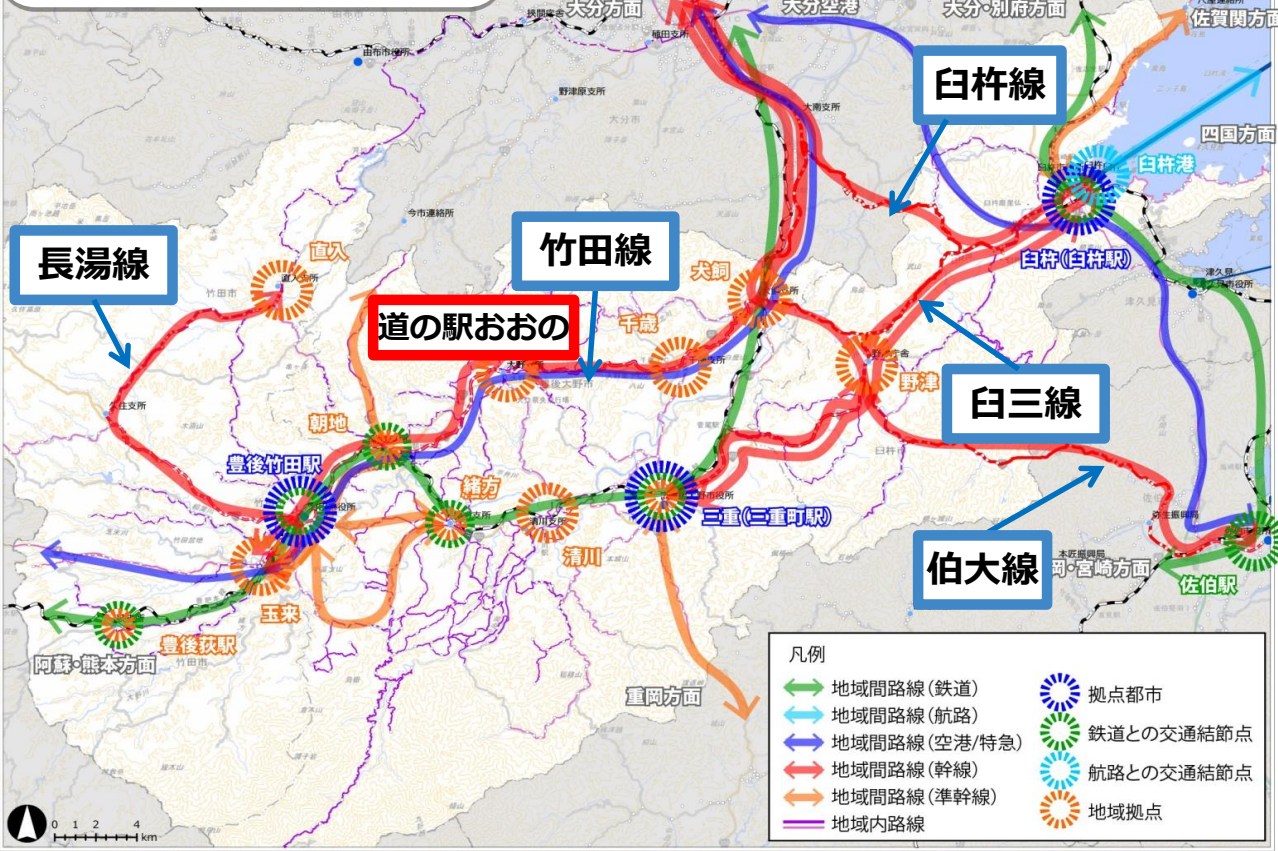
中津市耶馬溪町の旬元耶馬溪の生産者が耶馬溪産の農林水産さと安心さをご提供

計画の概要(豊肥圏)

【作成主体】大分県・竹田市・豊後大野市・臼杵市 【区域】竹田市・豊後大野市・臼杵市
 【計画期間】平成28年10月1日～平成31年9月30日

地域間路線バスを中心とした広域的な交通再編

再編後の路線図



主な再編内容

- 竹田線
 【金池ターミナル～扇森稲荷神社】
 ・大分市への直行便を「道の駅おおの」へ乗り入れて分割。
- 長湯線
 【直入支所前～扇森稲荷神社】
 ・商業施設(扇森稲荷神社周辺)へ延伸。
- 臼三線
 【臼杵駅～大野竹田バス本社】
 ・臼杵港まで延伸。臼杵石仏への増便。
- 臼杵線
 【金池ターミナル～臼杵港フェリーターミナル】
 ・臼杵駅、臼杵港まで延伸。
- 伯大線
 【金池ターミナル～佐伯駅】
 ・竹田線、臼杵線との接続に配慮した運行計画。



計画の概要(豊肥圏)

○再編例: 臼杵港、臼杵駅への乗り入れ、臼杵石仏への便数増加




臼杵市役所への乗り入れを中止

臼杵港への乗り入れ

**臼杵駅への乗り入れ
コミュニティバスとの接続**

臼杵石仏便を増便

臼杵石仏







計画の概要(豊肥圏)

○再編例: 商業施設への延伸(扇森稻荷神社周辺)



扇森稲荷神社に相談し、駐車場を回転場として
使用させてもらい商業施設周辺にバス停を設置

↓
利用者増加を期待



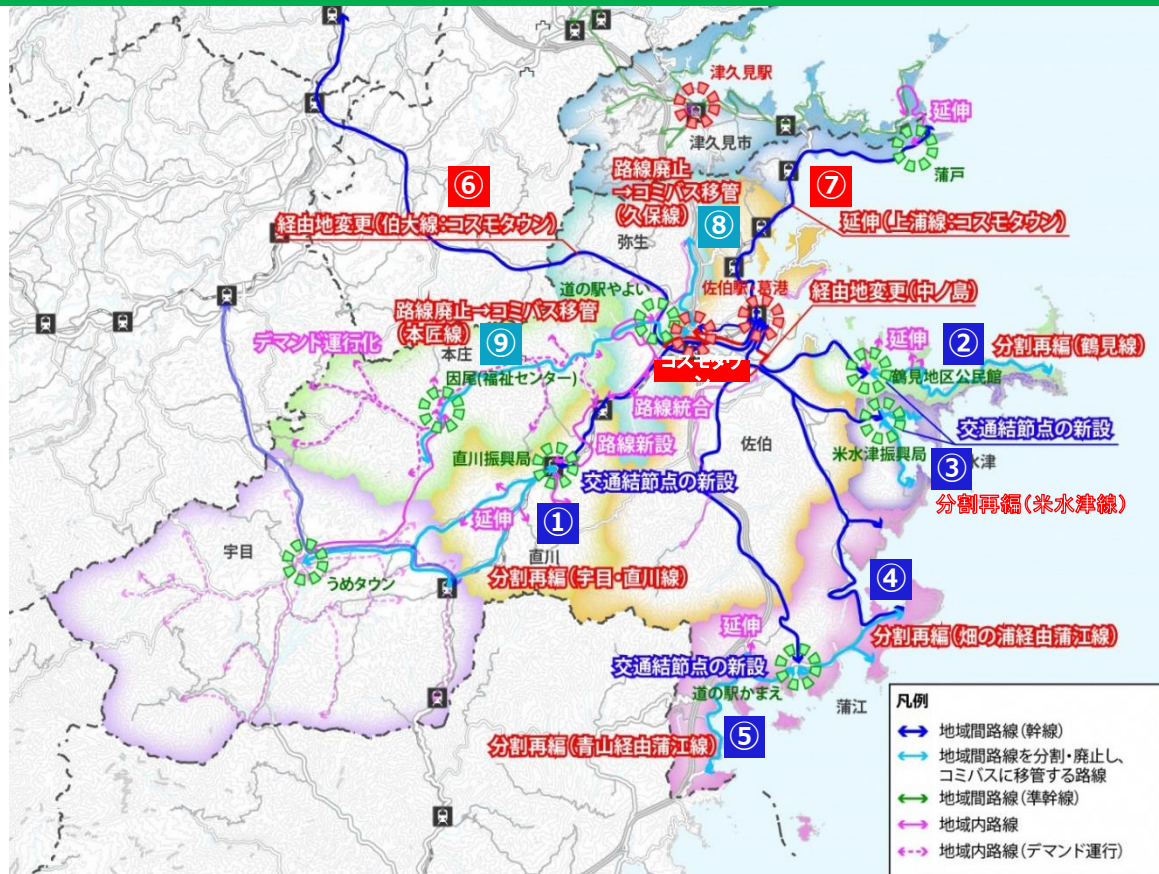
計画の概要(南部圏)

【作成主体】大分県・佐伯市・津久見市 【区域】佐伯市・津久見市

【計画期間】平成30年10月1日～平成33年9月30日

- ・ 1日あたり運行回数(平均) 再編前268.3回⇒再編後297.4回
- ・ 収支率 再編前 41.3%⇒再編後 44.2%

佐伯市・津久見市内のバス路線について、交通結節点の新設と路線の分割を行い利便性を確保しながら効率化。併せて、商業施設への乗入れやコミバスへの移管等を実施し、広域的にバス交通を再編する。



交通結節点の新設、路線の分割等

① 宇目直川線 【佐伯～宇目】	直川振興局で路線を分割し、直川振興局以西をコミバスに移管
② 鶴見線 【佐伯～下梶寄】	鶴見地区公民館前で路線を分割し、鶴見地区公民館前以东をコミバスに移管
③ 米水津線 【佐伯～米水津】	米水津振興局で路線を分割し、米水津振興局以东をコミバスに移管
④ 畑の浦経由蒲江線 【佐伯～蒲江】	仲川原で路線を分割し、中川原以南(～蒲江間)をコミバスに移管
⑤ 青山経由蒲江線 【佐伯～波当津】	道の駅かまえで路線を分割し、道の駅かまえ以南をコミバスに移管

商業施設への乗入れ

⑥ 伯大線【大分～佐伯】	日中の便の経路を変更し、コスモタウンを經由
⑦ 上浦線【佐伯～蒲戸】	商業施設等の集積するコスモタウンに路線を延伸

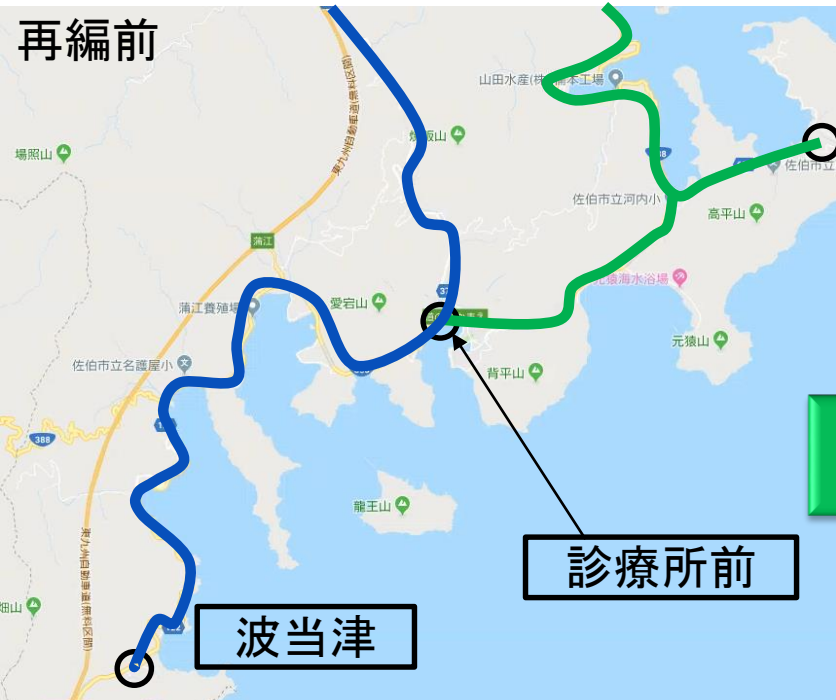
民間バスをコミバスへ移管

⑧ 久保線【佐伯～久保】	民間バス路線を廃止し、コミバスに運行を移管。区間をコスモタウン発着に短縮
⑨ 本匠線【佐伯～上津川】	民間バス路線を廃止し、コミバスに移管。区間をコスモタウン発着に短縮



計画の概要(南部圏)

○再編例: 交通結節点の設定と乗合バス路線の分割(蒲江地区)



再編前は乗合バス事業者の2つの系統で運行
 ↓
 利用者の少ない区間を市のコミュニティバスに転換、「中川原バス停」と「道の駅かまえ」バス停を乗り継ぎの拠点に設定
 ↓
 乗合バス事業者の負担軽減による路線網の維持

※診療所前から道の駅かまえに場所を変更



再編実施計画に基づく運行開始後の状況

○再編実施計画の認定から2年余が経過した北部圏・豊肥圏の状況

①再編特例の適用を受けた幹線バス路線の多くでは、利用者増は見られない
【北部圏】

系統名	運行区間	輸送量		系統の状況等
		H27 (H26.10~H27.9)	H30 (H29.10~H30.9)	
中日(ちゅうにち)1	中津~耶馬溪旬菜館 ~守実温泉	15.8	15.0	再編に伴い乗り継ぎ拠点として新たに設定した耶馬溪旬菜館に新たに複乗を開始したが、大きな変化はない
中日(ちゅうにち)2	中津~耶馬溪旬菜館	—	8.8	再編に伴い耶馬溪旬菜館で系統を分割したが、大きな変化はない
中日(ちゅうにち)3	耶馬溪旬菜館~日田	—	4.1	再編に伴い耶馬溪旬菜館で系統を分割したが、大きな変化はない
※中日(ちゅうにち)	中津~日田	12.4	—	再編に伴い、中日2と中日3に分割し廃止
中安(ちゅうあん)	中津~安心院	15.6	16.1	沿線高等学校向けに、従来の6ヶ月定期券よりも割引率を引き上げた1年定期券を新たに発売し、高校生の利用者が増加したことによる輸送量の増
国道中高(こくどうなかたか)	豊後高田~四日市	13.6	16.2	再編に伴い周辺を運行していた他の系統を当該系統に集約したため、運行便数が増加したことに伴う輸送量の増

※中日線は再編前まで中津~日田と中津~守実温泉の2系統が存在

【豊肥圏】

系統名	運行区間	輸送量		系統の状況等
		H27 (H26.10~H27.9)	H30 (H29.10~H30.9)	
竹田(たけた)	大分~竹田	8.0	—	再編に伴い、竹田1と竹田2に分割し廃止
竹田(たけた)1	大分~道の駅おおの	—	8.1	再編に伴い道の駅おおので系統を分割したが、大きな変化はない
竹田(たけた)2	道の駅おおの~扇森稲荷	—	4.3	再編に伴い道の駅おおので系統を分割したが、大きな変化はない
長湯(ながゆ)	扇森稲荷~直入支所	19.6	13.7	沿線の高等学校生徒の減により、輸送量が減
臼三(きゅうさん)	臼杵~豊後大野(三重)	15.5	13.8	沿線の高等学校生徒の減により、輸送量が減

→再編特例期間後は輸送量15.0を下回る系統は国庫補助が打ち切られるので、特例系統の廃止が再び議論の俎上にあがる可能性が高い



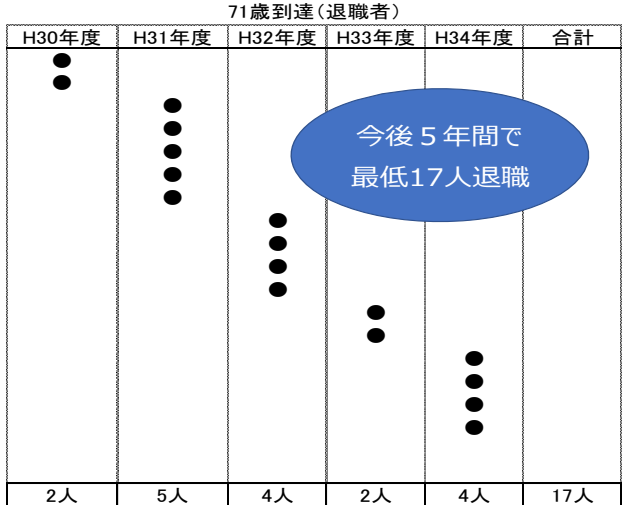
再編実施計画に基づく運行開始後の状況

○再編実施計画の認定から2年余が経過した北部圏・豊肥圏の状況

②想定以上に乗務員が減少し、計画どおりの運行の継続が難しい

大分県内の某バス事業者の乗務員年齢構成

H30.11.26 現在の年齢			71歳到達(退職者)		
順位	年齢	生年月日	順位	年齢	生年月日
1	71	S22.10.30	31	61	S32.1.22
2	70	S23.1.3	32	61	S32.3.15
3	70	S23.7.1	33	61	S32.7.15
4	70	S23.10.4	34	61	S32.8.15
5	70	S23.11.3	35	61	S32.10.11
6	69	S23.12.19	36	60	S33.2.16
7	69	S24.3.28	37	60	S33.4.18
8	69	S24.11.25	38	60	S33.6.24
9	68	S25.1.13	39	59	S34.4.26
10	68	S25.2.7	40	58	S35.8.24
11	68	S25.5.22	41	57	S36.3.1
12	68	S25.9.24	42	57	S36.11.19
13	67	S26.5.13	43	56	S37.2.17
14	67	S26.7.5	44	56	S37.5.4
15	67	S26.9.10	45	55	S38.2.14
16	66	S27.1.19	46	53	S40.3.6
17	65	S28.1.23	47	53	S40.5.24
18	65	S28.4.15	48	51	S42.6.10
19	65	S28.9.1	49	51	S42.7.19
20	64	S29.4.13	50	49	S44.2.15
21	64	S29.6.7	51	49	S44.7.3
22	64	S29.10.14	52	47	S46.2.11
23	64	S29.10.24	53	46	S47.10.24
24	63	S30.2.10	54	45	S48.4.21
25	63	S30.3.12	55	44	S49.8.22
26	63	S30.8.29	56	44	S49.8.23
27	63	S30.11.26	57	42	S51.3.21
28	62	S31.7.4	58	42	S51.7.11
29	62	S31.10.28	59	40	S52.12.3
30	61	S31.12.6	60	35	S57.12.18
平均年齢			59.3歳		



今後5年間で
最低17人退職

約2/3は
60歳以上

若年層が極端
に少ない構成

平成30年11月26日 現在		
年齢構成比		
65歳以上	60～64歳	59歳以下
19人	19人	22人
32%	32%	37%

→例年の退職乗務員数を考慮し計画を策定したが、高齢乗務員の比率が高く想定以上に退職者が多いため、計画どおりの運行に支障を生じている¹⁶



再編実施計画に基づく運行開始後の状況

○再編実施計画の認定から2年余が経過した北部圏・豊肥圏の状況

③計画の見直しが難しく、計画どおりの運行確保に事業者が苦慮している

◆計画に沿った運行を開始した後に...

- ・利用状況が想定を下回り、運行ルートや運行便数を見直したい
- ・乗務員の不足が生じたため、始業数を見直したい

ような状況が生じた場合は再編実施計画の変更手続きが必要となるが、変更にあたっては

- ・計画の変更により効率性がどう向上するかに関する評価・説明
- ・計画の変更と直接関係のない交通事業者の同意

などについて、計画策定時と同じような事務的労力が必要となる。このため、計画の変更作業にあたってコンサルタント業者に協力してもらってもなお、企画的業務を処理する社員が少なくなっているバス事業者にはその対応が重荷となっている。また、計画の変更プロセスやその内容面からも、計画を見直すこと自体のハードルが高くなっている。

- ◆計画を見直すことが難しい場合は計画どおりに運行せざるを得ないことから、バス事業者は乗務員不足の穴埋めのため、乗務員の時間外勤務や休日勤務を増やすほか、貸切バスの運行を減らして乗合バスの運行に充てるなどで対応し、計画どおりに運行を実施している。

→実際の利用者の需要に合っていない運行を一定期間(計画の認定期間)続けることとなり、バス事業者が運行内容の見直しタイミングを失することで、逆に損失を被るリスクが生じている。



今後の取組の方向性

○県内の他の3圏域においても、県の地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画を順次策定

【現時点の予定】

- ・中部圏 → 地域公共交通再編実施計画の策定作業中
- ・東部圏 → 平成31年度から策定作業着手予定
- ・西部圏 → 平成32年度から策定作業着手予定

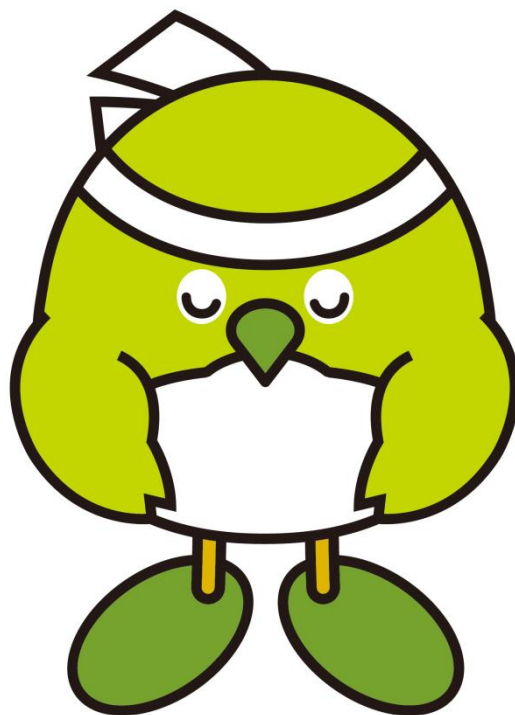
※西部圏域市町のうち九重町は、地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画とも策定済み
(地域公共交通再編実施計画はH30. 9に国の認定を受けている)

○地域住民の少子高齢化に加えて、地域交通の担い手であるバス乗務員不足の顕在化への対応

- ⇒ 乗務員の減少をよりシビアに見込んだ再編実施計画の策定
- ⇒ 事業者の意向を重視し、国による再編実施計画の認定には拘らない
(国の認定が得られずとも、地域の関係者が一緒に再編について考える意義は極めて大きい)
- ⇒ 計画策定以外に、県のUIターン説明会等で募集活動、乗合バス事業者の乗務員確保のための取組に対する支援の実施を検討



ご清聴ありがとうございました



大分県応援団“鳥”
めじろん