

# 国東市 地域公共交通 計画

令和5年10月



# 目次

第1章	はじめに .....	1
1-1.	計画策定の背景・目的 .....	1
1-2.	計画の期間 .....	1
1-3.	計画の対象区域 .....	1
1-4.	本計画の位置づけ .....	2
第2章	国東市及び地域公共交通の現状 .....	3
2-1.	国東市の人口・社会動態 .....	3
2-1-1	人口推移 .....	3
2-1-2	人口分布 .....	5
2-1-3	人口流動 .....	8
2-2.	まちづくり・観光・周辺地域の動向 .....	9
2-2-1	生活利便施設立地状況 .....	9
2-2-2	観光拠点施設の開発 .....	10
2-2-3	市内に点在する豊富な観光資源 .....	11
2-2-4	大分空港に関する取組 .....	12
2-3.	上位・関連計画における公共交通施策の方針 .....	13
2-4.	公共交通の現況 .....	21
2-4-1	公共交通の運行状況 .....	21
2-4-2	公共交通の財政負担額 .....	34
2-4-3	交通事業者の運転手不足と高齢化 .....	35
2-4-4	新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通への影響 .....	36
第3章	移動に関する地域の現状・課題 .....	37
3-1.	移動に関する地域の現状 .....	37
3-1-1	市民の移動実態 .....	37
3-1-2	高校生の移動実態 .....	50
3-1-3	おでかけ号利用実態 .....	61
3-1-4	中学校3年生の進学先の移動意向 .....	66
3-1-5	大分空港来訪者の移動実態 .....	69
3-1-6	地域別の住民ワークショップ .....	75
3-1-7	交通事業者ヒアリング .....	79
3-2.	国東市の地域公共交通の抱える課題 .....	81
3-2-1	公共交通利用者数の減少 .....	81
3-2-2	市の財政負担額の増加 .....	81
3-2-3	スクールバスと路線バス、コミュニティバスとの路線の重複 .....	82
3-2-4	交通不便地域の存在 .....	83
3-2-5	人口減少・高齢化 .....	84
3-2-6	高い自家用車依存率 .....	85
3-2-7	移動ニーズの縮小化・個別化 .....	85

第4章	基本的な方針と国東市公共交通の将来像.....	86
4-1.	国東市で目指す地域公共交通の将来像.....	88
4-2.	地域別方針.....	90
4-3.	地域公共交通確保維持事業の必要性.....	91
第5章	実施事業.....	92
5-1.	安心して定住できる地域の実現.....	93
5-2.	安全で柔軟な移動サービスの提供.....	96
5-3.	地域公共交通サービスの最適化.....	97
5-4.	移動サービスの持続性向上.....	99
第6章	計画の達成状況の評価.....	101
6-1.	計画の達成状況を評価する数値指標.....	101
6-2.	数値目標の設定根拠.....	103
6-3.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	109
6-4.	計画の推進体制.....	110



## 第1章 はじめに

### 1-1. 計画策定の背景・目的

---

国東市の公共交通網は、民間路線バス、市の運営するコミュニティバス・コミュニティタクシーが主な公共交通手段となっていますが、近年は、バス路線の廃止や、利用者の減少により費用対効果が低下し、将来において公共交通網を維持していくために、より効率的に再編を行うことが喫緊の課題となっていることから、市の総合計画や関連の計画との整合性をはかりつつ、市内全域を包括する「国東市地域公共交通計画」を策定することとしました。

本計画では、人口減少や少子高齢化の更なる進行、公共交通に対する財政負担の増加など、現在や将来予想される問題点について、調査・分析を行い、市の課題を整理したうえで、市の将来の形を見据えた、実態に沿った持続可能な公共交通のありかたを示し、必要な対策・施策を記載します。

### 1-2. 計画の期間

---

本計画は、令和5（2023）年10月から令和10（2028）年9月までの5年間を計画期間とします。

### 1-3. 計画の対象区域

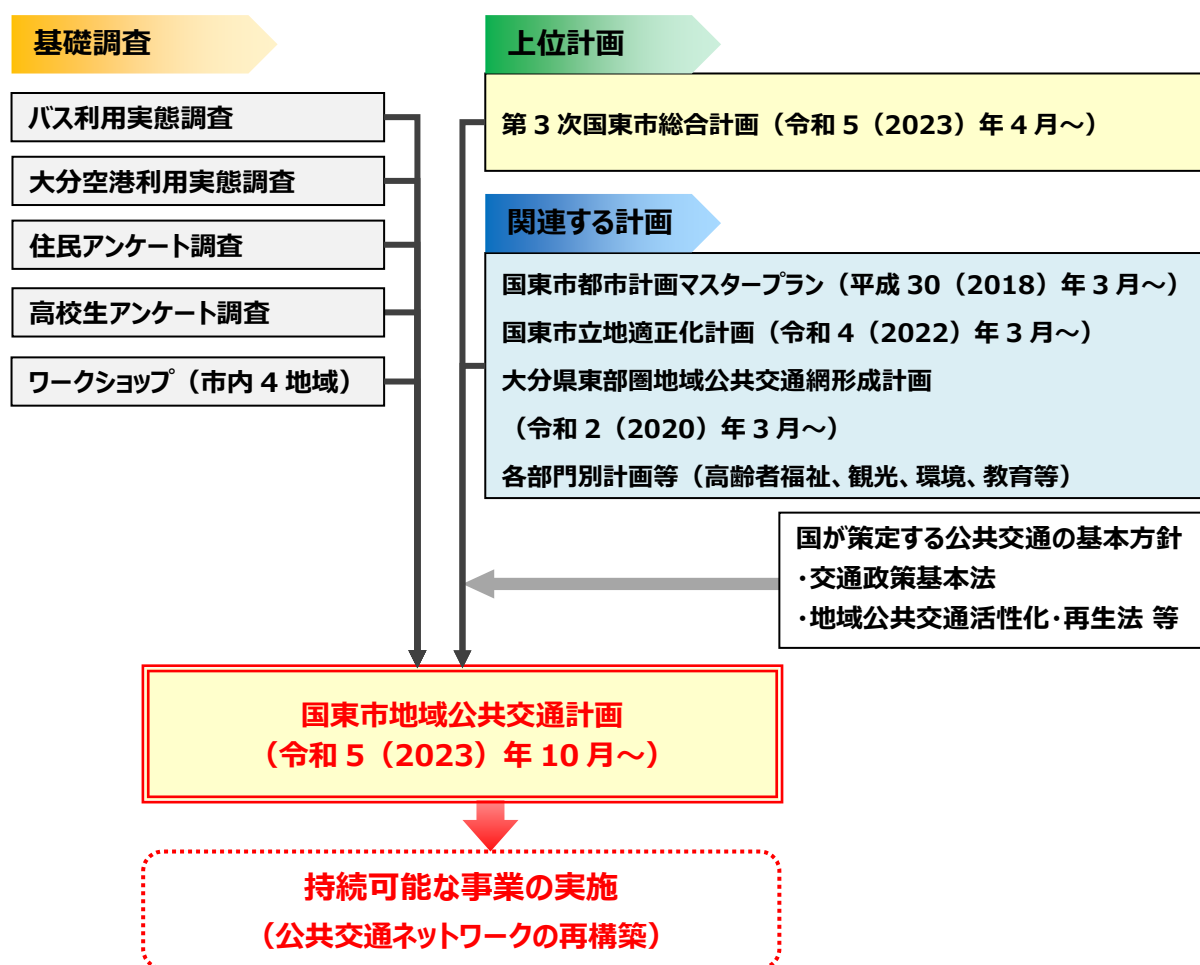
---

本計画は、国東市の全域を対象区域とします。

## 1-4. 本計画の位置づけ

本計画は、「第3次国東市総合計画」を上位計画とした計画であるとともに、「国東市都市計画マスタープラン」、「国東市立地適正化計画」など関連計画との整合を図り、国が策定する公共交通の基本方針などに即しながら策定します。

なお、策定に際しては、市内の公共交通手段であるバスの利用実態調査を実施・分析するとともに、住民アンケート調査やワークショップを始めとした諸調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握し、これら基礎調査の結果を踏まえて計画を策定しています。



## 第2章 国東市及び地域公共交通の現状

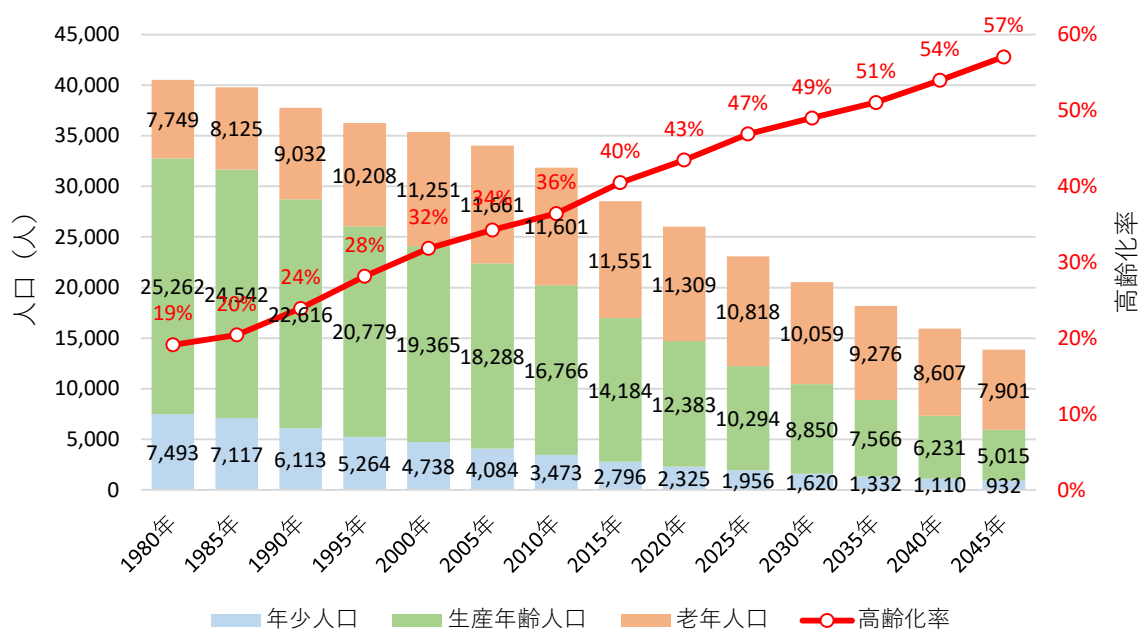
### 2-1. 国東市の人口・社会動態

#### 2-1-1 人口推移

国東市では、人口減少及び高齢化が進行しており、令和 2（2020）年時点で高齢化率は 43%であり、将来推計人口では高齢化率が 50%以上に増加することが予測されています。

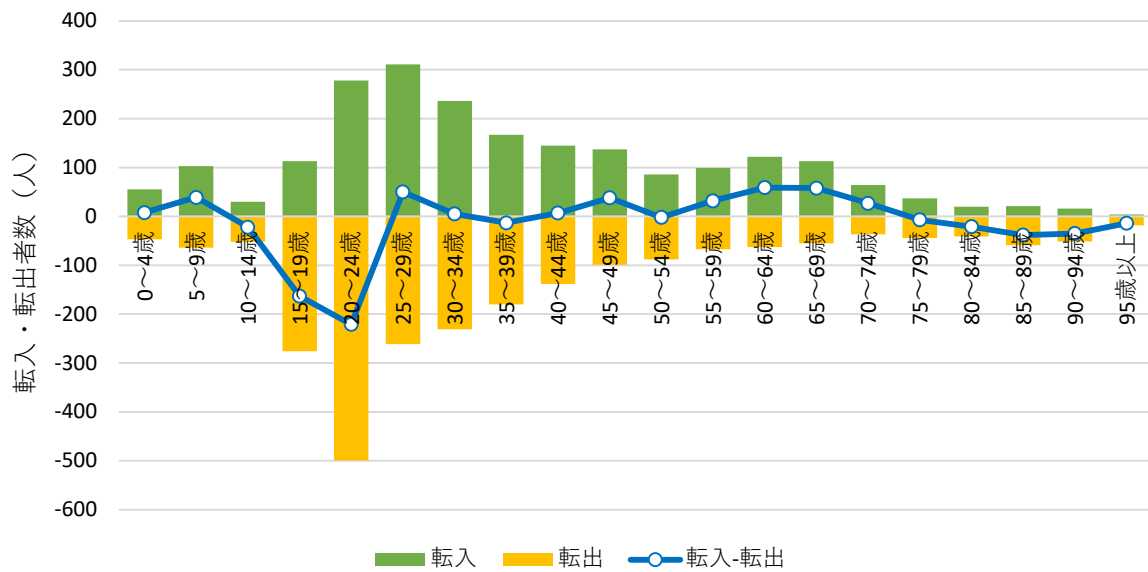
社会増減をみると、20～30 代が多く減少しており、大学進学や就職時期に大きく転出しています。一方、60 代前後では転入超過も見られます。

人口ピラミッドをみると、65 歳以上の高齢者人口が多く、特に女性の高齢者人口が多くなっています。



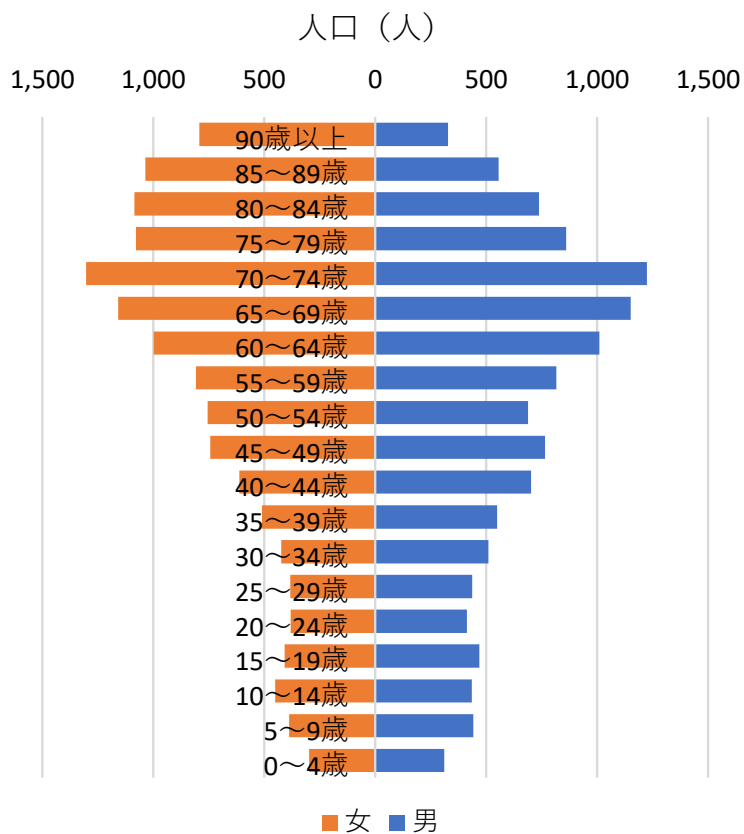
出典：～2020 年は国勢調査、2025 年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 2-1 人口推移



出典：国勢調査

図 2-2 社会増減（令和 2（2020）年）



出典：国勢調査

図 2-3 人口ピラミッド（令和 2（2020）年）

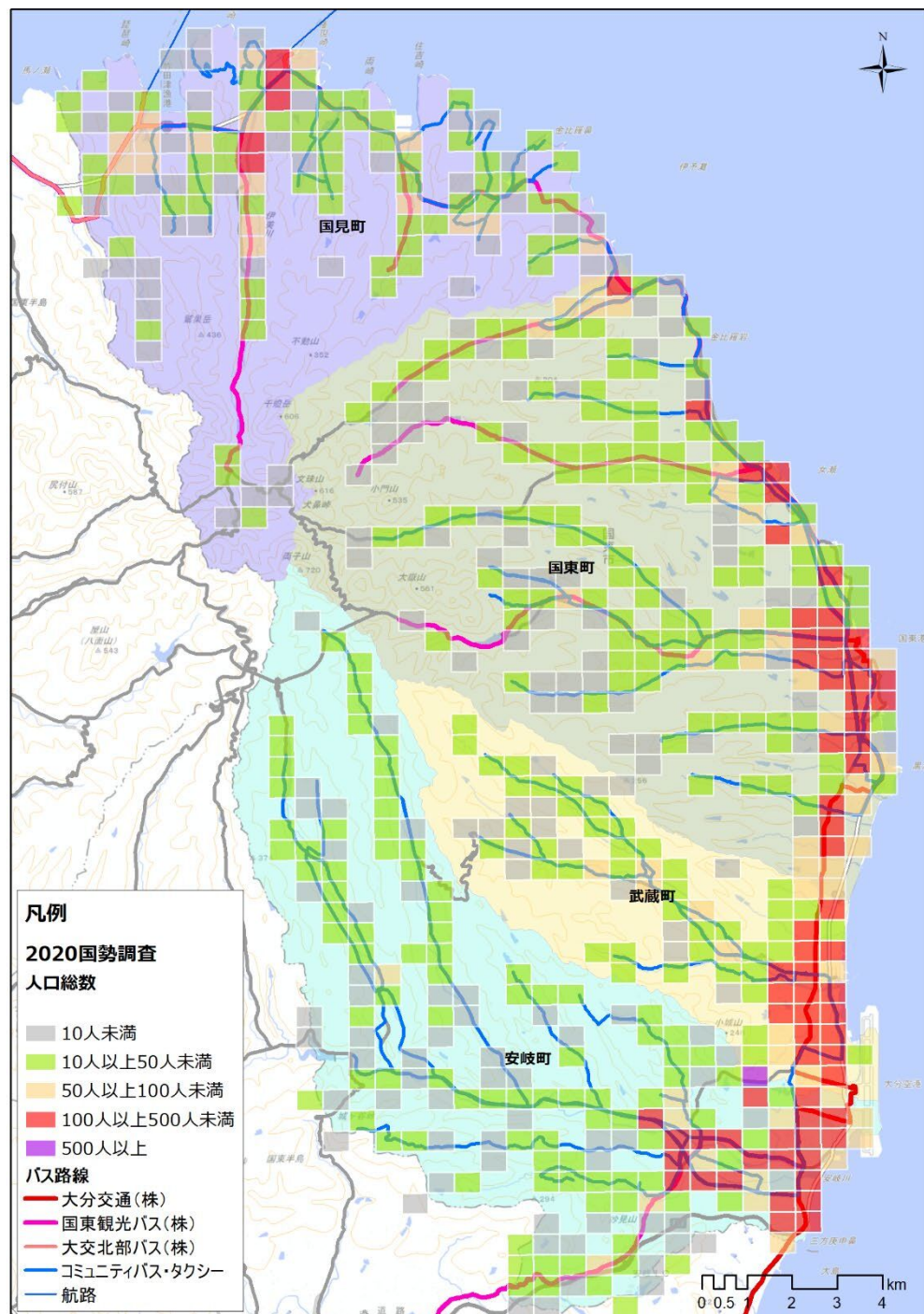


## 2-1-2 人口分布

### (1) 全人口の分布状況

人口は沿海部に集中しており、特に国東～安岐地域にかけての広範囲に多数の人口が分布しています。

国東地域以北や山間部では人口密度が低く、谷に沿って集落が点在しています。

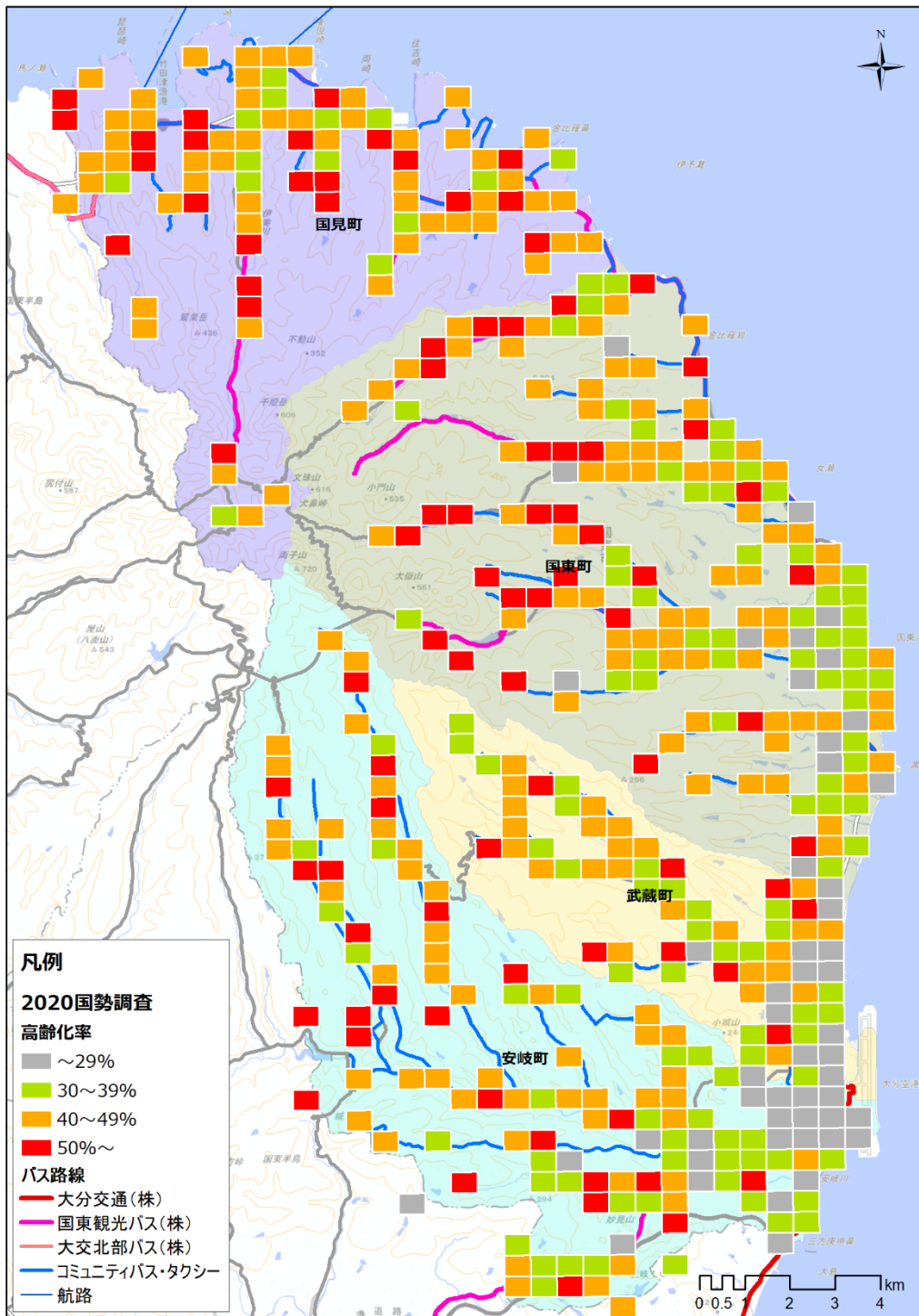


出典：国勢調査

図 2-4 人口分布 (500m×500m 範囲)

## (2) 高齢者人口の分布

高齢化率は山間部が高く、人口の集中する沿海部では低くなっています。  
特に、山間部でも中腹以上の地域では高齢化率が50%を超える集落が多くなっています。

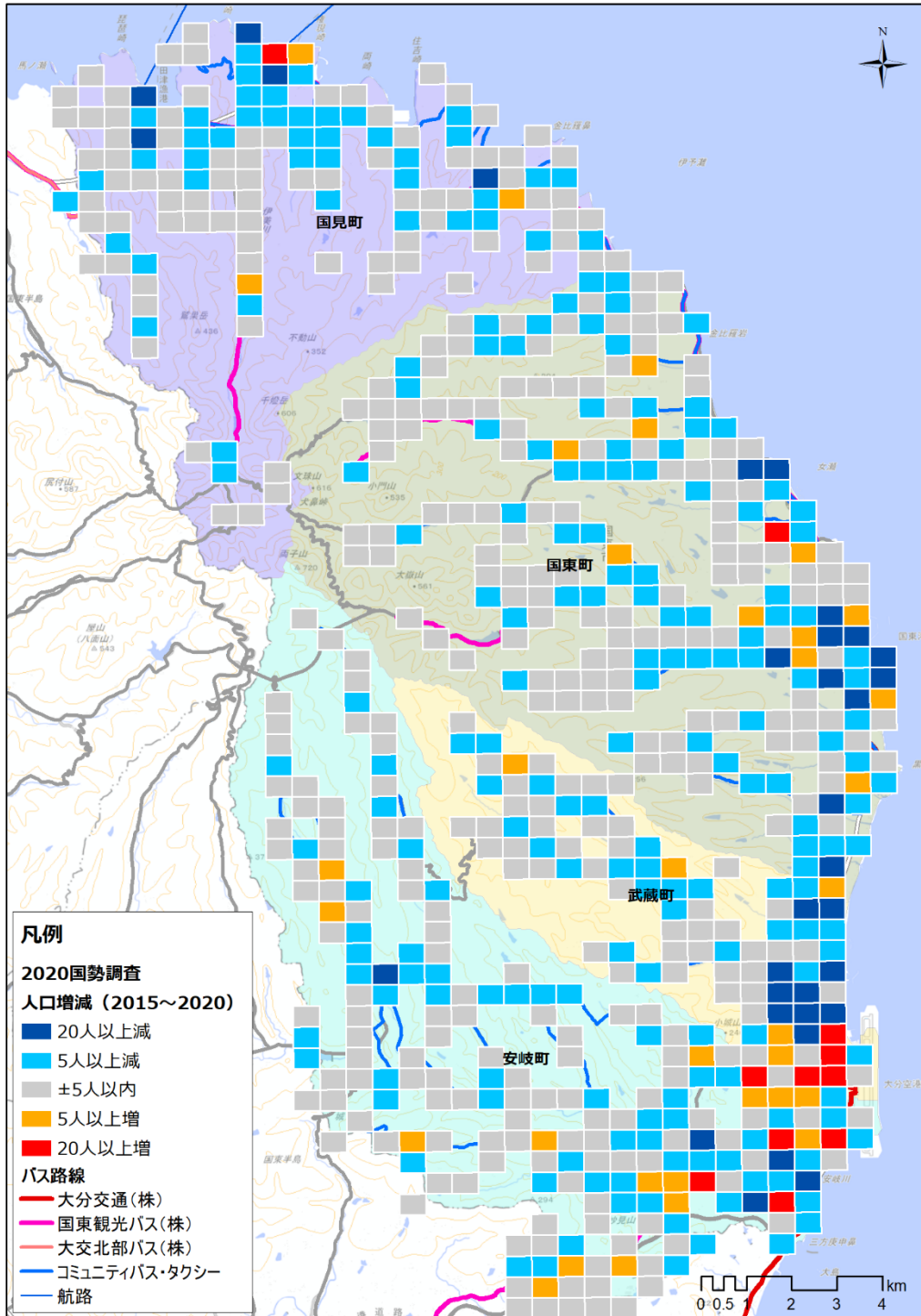


出典：国勢調査

図 2-5 高齢化率 (500m×500m 範囲)

### (3) 人口増減の分布

平成 27 (2015) ~令和 2 (2020) 年の人口増減をみると、安岐地区の一部では人口が増加傾向にあります、沿海部のほとんどで人口減少がみられます。



出典：国勢調査

図 2-6 人口増減 (平成 27 (2015) ~令和 2 (2020) )

## 2-1-3 人口流動

### (1) 通学移動

国東市に居住する通学者のうち、500人程度が市内で移動を完結しています。市外との流動は、杵築市、別府市、大分市への流出が多くなっています。流出流動が流入流動を上回っており、国東市から市外への通学が多くみられます。

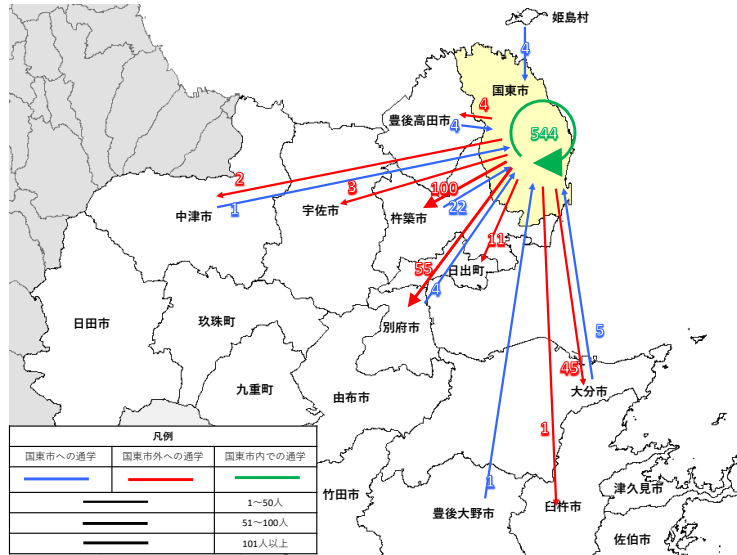


図 2-7 通学移動

### (2) 通勤移動

国東市に居住する通勤者のうち、1万人程度が市内で移動を完結しています。市外との流動は、隣接する市町との流動が多い傾向にあります。流入流動が流出流動を上回っており、市外から国東市への通勤が多くみられます。

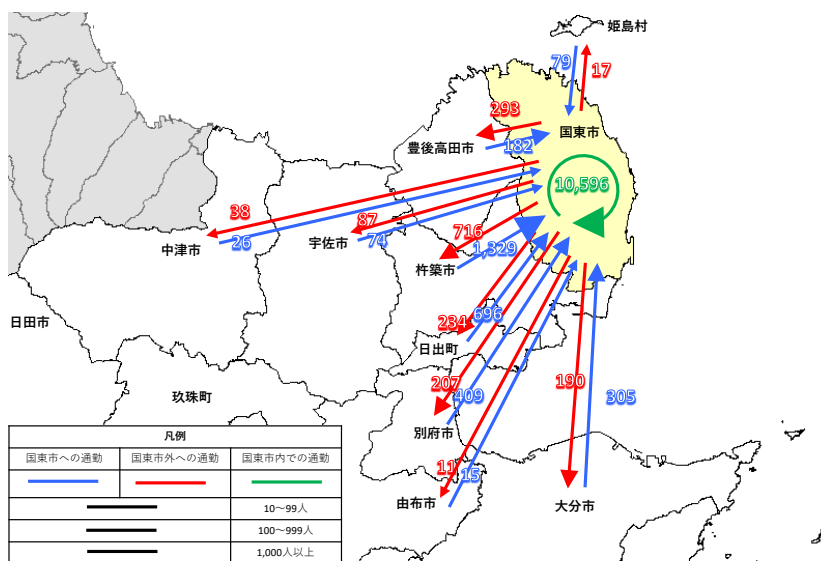


図 2-8 通勤移動

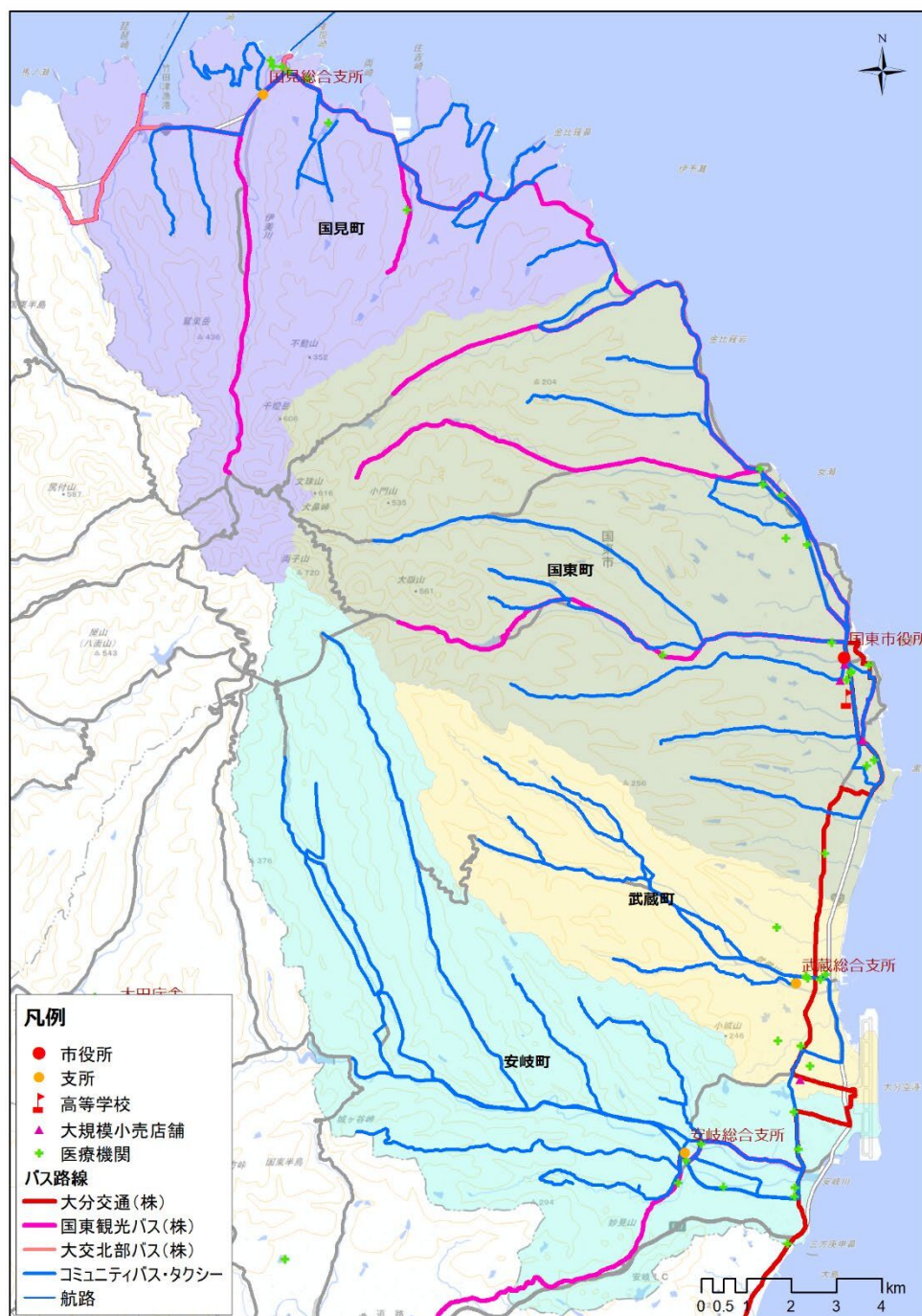
出典：国勢調査

出典：国勢調査

## 2-2. まちづくり・観光・周辺地域の動向

### 2-2-1 生活利便施設立地状況

国東市の生活利便施設立地状況をみると、商業施設は国東地域に集中しており、医療機関は市役所及び支所周辺に多く立地しています。市内の高校は国東地域にある国東高等学校1校のみとなっています。



出典：地理院地図、国土数値情報、大型小売店総覧

図 2-9 施設の立地状況

## 2-2-2 観光拠点施設の開発

国東地域の中心市街地である鶴川商店街では、観光情報やグルメ、現代アート等の様々な魅力の情報発信を行うデジタル交流ギャラリー、チャレンジショップ、テレワーク施設等を含めた観光拠点施設が整備され、令和5年10月にオープンしました。

大分空港の利用者、九州圏内の観光客等を国東市に呼び込むための新たな魅力を中心に部に構築し、令和4年度から令和6年度までの3か年をかけてハードとソフトの両面から地域振興施策を総合的に実施します。

観光拠点施設には、観光来訪者だけでなく、市民も訪れる施設が整備される予定であり、大分空港からの交通手段の充実に加え、来訪者に対する移動手段の確保や公共交通と次世代モビリティとが連携した移動環境の構築が求められます。



図 2-10 鶴川商店街周辺拠点施設

### 2-2-3 市内に点在する豊富な観光資源

国東半島には、1300年以上の歴史を誇る仏教文化である「六郷満山」や、寺社仏閣や名所をつなぐ「国東半島峯道ロングトレイル」、沿岸部のサイクリングロードを活用した「仁王輪道」、アートや工房、豊富な自然資源を活かした食など、豊富な観光資源が存在します。



図 2-11 国東市内の観光資源イメージ

## 2-2-4 大分空港に関する取組

大分県では大分空港を宇宙港とする事業を推進しており、打ち上げに関わる産業や宇宙を活用した新ビジネスの創出に加え観光プログラムの創出、更には教育活用での活用も期待されています。

また、大分空港へのアクセス経路の改善のため、2023 年度以降を目標にホーバークラフトによる海上アクセス交通の導入が進められています。大分空港側の港は空港敷地内で過去にホーバークラフトが運航されていた際の港を活用し、大分市側は西大分に港を新設しており、大分市～大分空港間を約 25 分で連絡することが可能となります。

これに伴い大分県が試算した結果では、他空港から大分空港に利用を転換する人が年間約 3.5 万人、ホーバークラフトを目的に大分県に新規に来訪する人が年間約 4.7 万人と予想されています（出典：大分空港海上アクセス運航事業に係る経済波及効果等推計調査結果）。

後述する大分空港来訪者の目的地において、国東市内に観光目的で向かう来訪者もあり、大分空港来訪者による国東市内観光地等への効果の波及が期待されます。



図 2-12 ホーバークラフトイメージ



## 2-3. 上位・関連計画における公共交通施策の方針

上位・関連計画として「第3次国東市総合計画」、「新市建設計画」、「国東市都市計画マスタープラン」、「国東市立地適正化計画」、「国東市交通安全計画」、「大分県東部圏地域公共交通網形成計画」が該当し、市内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要があります。

各計画における記載内容を以下に抜粋して記載します。

計画	内容
<p><b>第3次 国東市総合計画</b> (令和5年3月)</p>	<p>第2章 国東市の将来像 (3) 第3次国東市総合計画 将来像 未来へ、そして宇宙につながる悠久の里 国東</p> <p><b>【未来へ】</b> 本市が今後も持続的に発展し続けることが市民の共通の願いです。これまで築き上げてきたものを次世代につなぐとともに、将来を担う子どもたちが国東市でワクワクしながら夢を描くことができるような「未来へ」思いを込めています。</p> <p><b>【そして宇宙につながる】</b> 大分空港が宇宙港に選定され、その関連事業などにより地域を活性化させます。多様な要素や方式が同時にバランス良く共存することで、ハイブリッドな発展をめざしてきた本市は、今後、「宇宙」という一つの大きなテーマを掲げ、新しい国東市の具現化に「つなげて」いきます。</p> <p><b>【悠久の里】</b> 歴史と豊かな自然が果てしなく続くことを願うとともに、第2次国東市総合計画の将来像の最初の言葉であった「悠久」を掲げることで、これまでに本市が育んできた豊かな歴史や文化・芸能などの先人の知恵や思いを、次世代に継承し続けていくことを表しています。また、「里」は都会に対してふるさとという意味があり、市外で活躍する本市出身者などが、自慢でき、そしていつまでも心のよりどころとなるようなあたたかなまちであり続けます。</p> <p><b>【国東】</b> 第2次国東市総合計画の将来像では、「くにさき」と平仮名表記をすることで小さな子どもでも本市の呼称に愛着をもってもらいました。これからの将来像は「国東」と表記し、本市の認知度を向上させることで、市外に住む誰もが漢字表記の名称を読めるようにする覚悟を表しています。</p>

政策分野Ⅳ 時代に合った、誰もが安心して暮らせるまちづくり

施策Ⅳ-8 公共交通

(3) 主な取組方針

方針1 公共交通サービスの利用促進【戦略】

- ・コミュニティバス・コミュニティタクシーや路線バスの利便性向上を図るため、路線図と時刻表を一体化し、見やすくした総合時刻表を配布します。
- ・市内を運行する民間路線バスの運賃負担軽減を図るため、民間路線バス会社の発行する専用回数乗車券を購入した人へ利用助成券を配布します。

方針2 持続可能な公共交通網の維持【戦略】

- ・民間路線バスが運行していない交通空白地域での移動手段を確保するため、コミュニティバス・コミュニティタクシーを運行し、交通空白地域を解消します。
- ・利用者の減少により、費用対効果が低下し、より効率的に路線バス及びコミュニティバス・コミュニティタクシーの再編を行う必要があることから、市民や地域にとって望ましい、新たな持続可能な交通施策の可能性を検討するとともに、事業者に対する支援策についても検討を進めます。

方針3 交通結節機能の強化【戦略】

- ・広域連携軸では、バスターミナルを中心として、ハブ機能を有する交通結節点を形成し、周辺都市との連携を支える軸として、機能を維持・強化します。
- ・地域連携軸は、国道213号から各谷あい延びる生活路線に対し、適切な公共交通の配置を行うことにより、山間部の集落と各地域拠点を結ぶ基本的な地域公共交通ネットワークとしての機能を維持・強化します。

方針4 新たな交通モードの検討【戦略】

- ・山間部の路線は、地域の実情に応じて持続性・効率性の両立のためデマンド交通などを視野に検討し、スクールバスと連携・役割分担をし、通学利用者が不便にならない交通網を検討します。
- ・AIなどの先進技術や自動運転バス等は、地域公共交通の運転手不足・採算性の課題解決に大きな効果が期待されることから、先行事例や研究等を踏まえつつ、車内外の安全性の確保や運用地域、コスト面など、将来的な可能性を検討します。

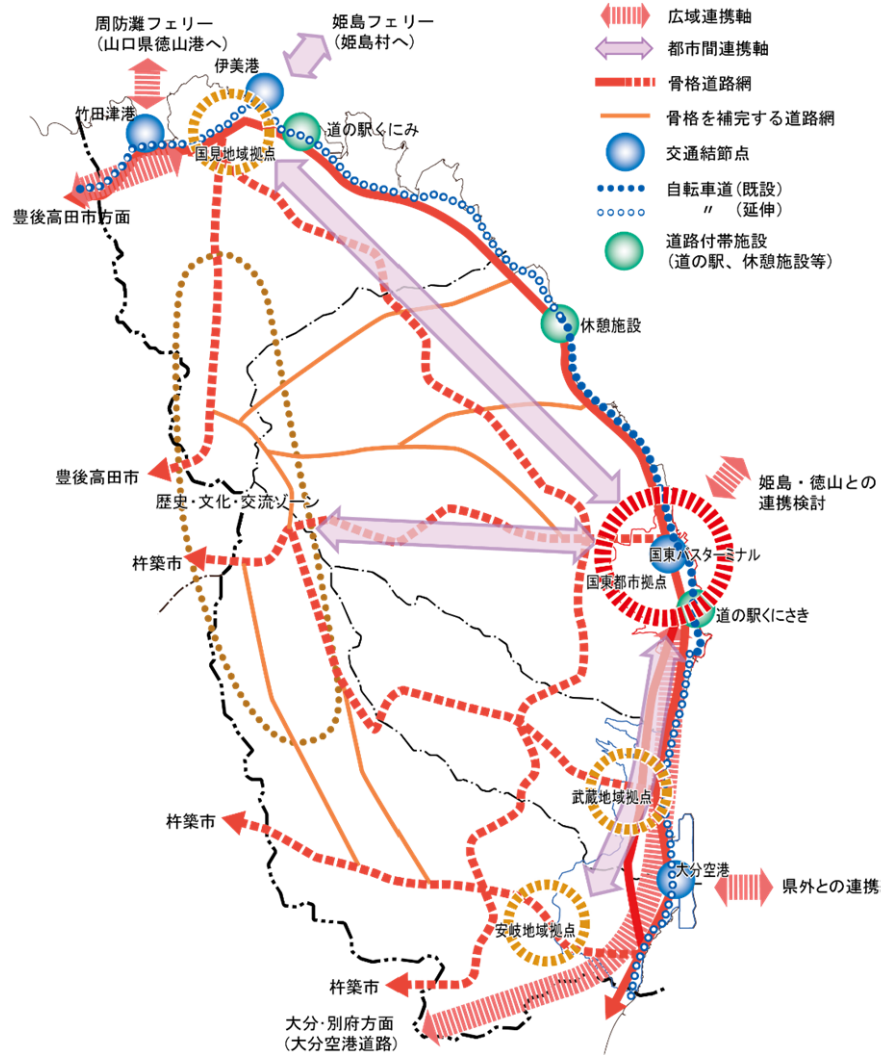
方針5 観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備【戦略】

- ・バス路線の延伸やダイヤ再編によりモード間での物理的・時間的な乗継利便性を向上させ、広域観光を支える公共交通ネットワークの構築を検討します。
- ・広域観光ルート設定において重要な役割を担う、地域間交通（鉄道・航路と幹線バス路線）相互の連携について、乗継利便性を向上させます。
- ・利便性と効率性の両立に資するAIデマンド交通などの導入の可能性や、観光施策と生活サービスを連携した、MaaS等の新たな交通モードの横断的なサービスの導入について検討します。

計画	内容
<p><b>新市建設計画</b> (令和3年3月) p.40</p>	<p>第6章 新市の施策 2 分野別施策・主要事業 (2) 安全で快適な地球にやさしい生活環境づくり ③道路網・公共交通機関の整備</p> <p>公共交通機関である路線バスは、自家用車の普及や人口減少等により利用者が年々減っており、バス事業の運営は厳しくなっていますが、地域住民、特に高齢者や学生・児童など自ら交通手段を持たない方にとっては必要不可欠な交通機関であることから、路線の維持・確保に努めます。路線バスの運行の無い地域については、コミュニティバス・コミュニティタクシーの運行継続を図ります。</p> <p>さらに、住民が公共交通を安全で快適に利用できるように、それを補完する新たな移動手段の検討を進めます。</p> <p>併せて、公共交通が抱える課題の解決に向けて、自動運転技術などを活用した新しい交通システムの可能性を探っていきます。</p> <p><b>【主要事業】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎ 市道整備事業</li> <li>◎ 国・県道整備促進事業</li> <li>◎ 河川・排水路等整備事業</li> <li>◎ 地域交通体制支援事業</li> <li>◎ 公共交通関連事業</li> <li>◎ 公共交通のスマート化事業</li> <li>◎ 自動車学校支援事業</li> </ul>

計画	内容
<p>国東市都市計画マスタープラン (平成 30 年 3 月) p. 91~92</p>	<p>3 全体構想 3 全体構想 3-2 都市づくりの基本方針 (3) 交通施設の整備方針</p> <p>○都市の骨格を形成する道路網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の外周を囲む国道 213 号、国道から両子山系に伸びる県道豊後高田国東線、県道山香国見線、県道豊後高田安岐線、県道両子山武蔵線、その他の県道及び市道オレンジロードを骨格として基本的な道路網形成を図ります。</li> <li>・骨格道路は、交通の幹線として都市拠点とその他の拠点、歴史文化交流ゾーンを円滑に結ぶとともに、災害時の緊急路や観光流動の円滑な処理、公共交通のルート、道の駅や展望所などの付帯施設による観光資源などの果たしている多様な役割の強化を図ります。</li> </ul> <p>○交通結節点における結節機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の都市形成においては、都市拠点への交通アクセスの確保と都市拠点を基軸とした公共交通のハブ化が重要であることから、都市拠点からの広域バス路線の確保や徳山・姫島航路の就航など、公共交通の充実に向けた取組みを進めます。</li> <li>・空港や港湾等の交通結節点においては、円滑な乗り換え支援、観光案内等の情報提供など利用の促進や市内への誘導などの結節機能の強化を図ります。</li> <li>・都市拠点内においては、バスターミナルと利用率の高いバス停に乖離があり、公共交通の利便性に課題があることから、商業・業務地の活性化策と合わせて、利用者が待合できる交流スペースの確保など、交通結節点の形成を図ります。</li> </ul> <p>○公共交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在運行されている路線バス、コミュニティバス・タクシーやスクールバスは、市民の足として今後その役割が高まると予想されます。このため、利用ニーズを踏まえながら、運行頻度や路線、運行時間、運賃など市民が利用しやすい交通システムとして運行体系の検討を行います。</li> </ul> <p>○安全な歩行者空間・自転車道の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点内や教育施設の通学路等においては、通学路交通安全プログラムによる地域ニーズの把握によって、安全性の確保や快適な街路空間の形成に向けた歩道設置を図るとともに、バリアフリー化の推進を図ります。</li> <li>・自転車道については、現在道の駅くにさきに隣接したサイクリングターミナルを起点として、海岸沿いに約 13km の専用の自転車道が整備されています。今後は、広域的なサイクリングロードネットワークを展望して、国道や旧国道トンネル等を活用して国東半島を周回できるサイクリング環境を推進します。</li> </ul>

交通施設整備方針図



計画	内容
<p><b>国東市立地適正化計画</b> (令和4年3月) p.63</p>	<p>第2章 まちづくりの基本方針 (1) まちづくりの方針(ターゲット)と施策・誘導方針(ストーリー) 施策・誘導方針3 市民の施策・誘導方針3 生活を支える公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の更なる高齢化の進行により、自家用車による移動が困難な交通弱者の増加が見込まれるため、自家用車に過度に頼らなくても生活ができるよう、市民の生活の支えとなる公共交通ネットワークの形成と持続的なサービス提供に努めます。</li> <li>・路線バスの持続的なサービス提供のため、運行の効率化と利用促進を図るとともに、利用者のニーズや利用状況、運行効率を考慮しながらコミュニティバスのあり方を検討します。また、自家用車や自転車、コミュニティバス等から路線バスに乗り換えが可能なバスターミナルの整備を推進し、公共交通結節機能の強化を図ります。将来的には、自動運転の技術やMaaS等のサービスによる新しい公共交通システムの導入についても検討します。</li> </ul> <p><b>【主な取組】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスの運行効率化と利用促進</li> <li>○デマンド式等の新たな交通モードの検討</li> <li>○バスターミナルの整備等による公共交通結節機能の強化</li> </ul> <p>第6章 まちづくりの基本方針 (3) 公共交通ネットワーク形成に係る施策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通サービスの利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存のバス路線を活用しつつ、市中心部への運行延伸社会実験事業等の実施を検討します。</li> </ul> </li> <li>○公共交通網の維持 <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスについては、都市間をつなぐ交通需要に対応するため、現行サービス水準の維持を図ります。</li> </ul> </li> <li>○交通結節機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・鶴川交差点周辺に、バスターミナル、レンタサイクル拠点、自転車駐輪場、駐車場等、複合的な交通施設の集約を図り、交通結節機能の強化を図ります。</li> </ul> </li> <li>○公共交通利用に関する情報提供 <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスターミナルや各バス停における案内表示の充実を図ります。</li> <li>・分かりやすい公共交通マップや路線別の時刻表、利用方法等について、インターネットや広報誌等からの情報提供の充実を図ります。</li> </ul> </li> <li>○新交通システムの導入による安全性・利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の安全性、利便性向上のため、路線バスや、コミュニティバスの自動運転化やMaaSのサービス導入等、新たな交通システムの導入を検討します。</li> </ul> </li> </ul>

計画	内容
<p><b>第11次 国東市交通安全計画（令和3年度～令和7年度）</b> (令和4年3月) p.19～20</p>	<p>第3章 道路交通の安全についての対策 第2節 講じようとする施策 1 道路交通環境の整備 (4) 高齢者等の移手段の確保・充実 令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移手段の確保に向け、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移手段の確保・充実を図る取組を推進します。 (7)交通需要マネジメントの推進 交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）に即して、国、県、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。 ア 公共交通機関利用の促進 令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図ります。 具体的には、利用の低迷する路線における交通モードの転換や、路線バス・タクシー運転手の確保、移動ニーズを考慮した路線変更・新設、ダイヤ変更等バスを中心とした公共交通機関の利用促進を図ります。 イ 貨物自動車利用の効率化 効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進します。</p>
<p><b>大分県東部圏地域公共交通網形成計画</b> (令和2年3月) p.69</p>	<p>4. 計画の基本的な方針、目標 4.1.基本的な方針 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</p> <p>※本計画と大分県東部圏地域公共交通網形成計画との関係性 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、早急に対応する必要がある幹線バス路線の運行地域については、広域的な行政主体である県が主体となり、当該地域の市町村とともに幹線バス路線の維持・確保・改善に向けた計画を策定しています。</p>

計画	内容
<p><b>第8期国東市介護保険事業計画</b> (令和3年3月) p.108</p>	<p>第1章 施策の具体的な取り組み (1) 第1節 (基本施策1) 【方針2】住民が主体となる地域支え合い活動のための支援 第8期に取り組む個別施策</p> <p>○地域の支え合いをはぐくむ取り組みの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源の発掘やコーディネート機能の充実を図りながら、移動・外出支援の課題解決に向けて、関係機関と連携し地域に合った移動・外出支援の方策を考えていきます。</li> </ul>
<p><b>国東市地球温暖化対策実行計画</b> (平成31年3月) p.53</p>	<p>8 目標達成に向けた具体的な取組 (2) 財やサービスの使用に関する取組</p> <p>○燃料使用量</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車のタイヤ空気圧を適正に保つ等、定期的に点検・整備を実施する。</li> <li>・2km以内の近距離移動は、徒歩または自転車を利用する。</li> <li>・低燃費車や低公害車を優先的、計画的に使用する。</li> <li>・緩やかに発進し(5秒かけて20km/hまで加速)、経済速度で運転する。 ※交通の円滑な流れを乱すことなく、できるだけ低いエンジン回転数で効率よく走行できるスピード。</li> <li>・早めにアクセルオフをしてエンジンプレーキを活用する。</li> <li>・停車中はエンジンを止め、アイドリングストップに努める。</li> <li>・カーエアコンは必要最小限にする。</li> <li>・無駄な荷物を積んだまま運転しない。</li> <li>・合理的な走行ルートを選択し、公用車の運転を行う。</li> <li>・公用車の走行距離、燃料使用量等を把握・管理する(運転日報の記録など)。</li> </ul>
<p><b>国東市教育大綱</b> (平成30年4月) p.5</p>	<p>3 施策の方向性 基本方針2 地域や保護者との対話を通じた良好な教育環境の整備 【施策の方向性】市内教育環境整備の計画的な推進</p> <p>○「国東市学校・園教育環境整備計画」に沿った事業を推進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバス運行と通学バス援助の実施</li> </ul>



## 2-4. 公共交通の現況

### 2-4-1 公共交通の運行状況

#### (1) 路線バス

路線バスは、主に市内沿岸部の国道 213 号を中心に通り、隣接する豊後高田市や杵築市へつなぐ路線と、市内山間部を通る路線があり、高校生などの通学利用が多くなっています。

表 2-1 路線バス運行状況

令和 5 (2023) 年 3 月現在

実施主体	系統名	方面	運行態様	運行便数		事業許可区分	補助事業の活用
				平日	土日祝		
国東観光バス	竹田津線	竹田津港・伊美－国東（国東市民病院）	路線定期	7	4	4 条乗合	フィーダー補助
		国東（国東市民病院）－竹田津港・伊美		7	4		
大分交通	国大線	国東－大分空港－杵築－別府－大分		7	5		幹線補助
		大分－別府－杵築－大分空港－国東		7	5		
国東観光バス	国杵線	国東－大分空港－杵築		9	3		
		杵築－大分空港－国東		7	3		
大交北部バス	伊美線	伊美－竹田津－香ヶ地－真玉－豊後高田・宇佐駅		7	6		幹線補助
		豊後高田・宇佐駅－真玉－香ヶ地－竹田津－伊美		7	6		
国東観光バス	赤根線	伊美－赤根		3	0		フィーダー補助
		赤根－伊美		3	0		
国東観光バス	岐部線	伊美－上岐部		1	0		フィーダー補助
		上岐部－伊美		1	0		
国東観光バス	岩戸寺線	国東－岩戸寺上		3	0		フィーダー補助
		岩戸寺上－国東		3	0		
国東観光バス	文珠線	国東－文珠		3	0		フィーダー補助
		文珠－国東		3	0		
国東観光バス	豊崎線	国東－稲川	3	0	フィーダー補助		
		稲川－国東	3	0			
国東観光バス	南安岐線	安岐－市民病院－山口－杵築バスターミナル	2	0			
		杵築バスターミナル－山口－市民病院－安岐	2	0			

表 2-2 市内路線バス営業所

令和 5 (2023) 年 7 月現在

交通事業者	営業所	運転手数	運転手平均年齢
国東観光バス株式会社	国東営業所	5 人	約 63 歳

路線バスの利用者数は、減少傾向にあり、特に市内を接続する岐部線、岩戸寺線、南安岐線などは2020年から2022年で利用者数は大きく減少しています。一方で市町を横断する幹線である伊美線や国杵線については、2020年から2022年でコロナ禍の影響により減少した利用者の回復がみられます。

表 2-3 路線バス運行状況（10月～翌年9月）

実施主体	系統名	方面	利用者数		
			2020年	2021年	2022年
国東観光バス	竹田津線	竹田津港・伊美－国東（国東市民病院）	51,729	68,883	65,969
		国東（国東市民病院）－竹田津港・伊美			
大分交通	国大線	国東－大分空港－杵築－別府－大分	142,753	135,023	129,453
		大分－別府－杵築－大分空港－国東			
国東観光バス	国杵線	国東－大分空港－杵築	44,811	69,277	83,653
		杵築－大分空港－国東			
大交北部バス	伊美線	伊美－竹田津－香ヶ地－真玉－豊後高田・宇佐駅	33,147	28,551	33,243
		豊後高田・宇佐駅－真玉－香ヶ地－竹田津－伊美			
国東観光バス	赤根線	伊美－赤根	4,090	3,657	2,759
		赤根－伊美			
国東観光バス	岐部線	伊美－上岐部	6,095	6,258	1,960
		上岐部－伊美			
国東観光バス	岩戸寺線	国東－岩戸寺上	13,685	12,995	5,179
		岩戸寺上－国東			
国東観光バス	文珠線	国東－文珠	2,249	4,492	5,720
		文珠－国東			
国東観光バス	豊崎線	国東－稲川	5,819	6,167	6,035
		稲川－国東			
国東観光バス	南安岐線	安岐－市民病院－山口－杵築バスターミナル	9,631	6,307	1,470
		杵築バスターミナル－山口－市民病院－安岐			

出典：大分交通株式会社、大交北部バス株式会社、国東観光バス株式会社

※各年とも10月～翌年9月まで

## (2) コミュニティバス・コミュニティタクシー

コミュニティバスとコミュニティタクシーは、通称「おでかけ号」として路線ごとに週1日の曜日運行がされています。

表 2-4 コミュニティバス運行状況 (1/2)

令和5 (2023) 年3月現在

運行曜日	路線	車両	方向	便数
月	熊毛・長瀬線	バス	熊毛－伊美	2
			伊美－熊毛	1
	深江・寺山線	バス	深江－国東	2
			国東－深江	1
	山口線	バス	山口－市民病院	2
			市民病院－山口	1
火	大熊毛・小熊毛線	バス	熊毛－伊美	2
			伊美－熊毛	1
	堅来線	バス	堅来－国東	2
			国東－堅来	1
	油留木線	バス	油留木－市民病院	1
			市民病院－油留木	1
	諸田線	バス	諸田－上糸原	1
			上糸原－諸田	1
水	鬼籠・櫛海線	バス	鬼籠－伊美	2
			伊美－鬼籠	1
	小高島線	タクシー	小高島－伊美	2
			伊美－小高島	1
	赤松線	バス	赤松－国東	2
			国東－赤松	1
	高良線	タクシー	大嶽－国東	2
			国東－大嶽	1
	志和利線	バス	志和利－市民病院	1
			市民病院－志和利	1
	小城線	バス	小城－武蔵	1
			武蔵－小城	1
	狭間線	タクシー	狭間－市民病院	2
			市民病院－狭間	1
両子線	バス	両子寺－上糸原	1	
		上糸原－両子寺	1	

表 2-5 コミュニティバス運行状況 (2/2)

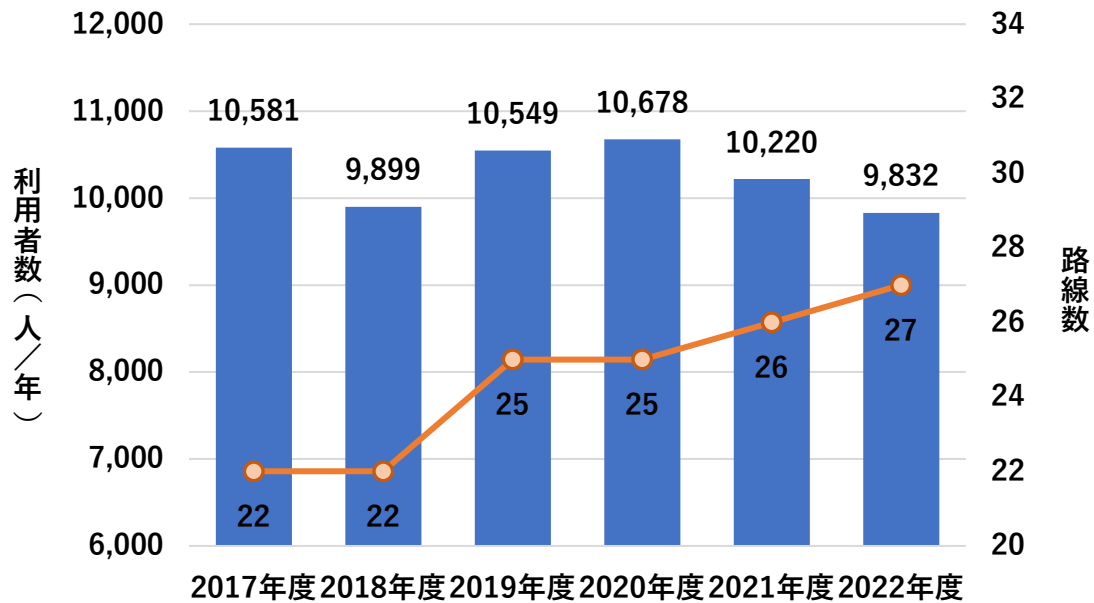
令和 5 (2023) 年 3 月現在

運行曜日	路線	車両	方向	便数
木	櫛来線	バス	櫛来 - 伊美	2
			伊美 - 櫛来	1
	小原線	バス	上小原 - 国東	2
			国東 - 上小原	1
	吉松線	バス	吉松 - 市民病院	2
			市民病院 - 吉松	1
	丸小野線	バス	丸小野上 - 市民病院・武蔵	2
			市民病院 - 丸小野上	1
	橋上線	タクシー	天堤 - 市民病院	2
			市民病院 - 天堤	1
	デマンド西方寺線	タクシー	西方寺 - 伊美	1
			伊美 - 西方寺	2
金	向田・浜陽線	バス	向田 - 国東	1
			国東 - 向田	1
	種田線	タクシー	種田 - 伊美	2
			伊美 - 種田	1
	治郎丸線	バス	上治郎丸 - 国東	2
			国東 - 上治郎丸	1
	上国崎線	バス	上成仏 - 国東	2
			国東 - 上成仏	1
	松ヶ迫・小ヶ倉線	バス	吉広 - 武蔵	1
			武蔵 - 吉広	1
	小俣線	タクシー	小俣 - 市民病院	2
			市民病院 - 小俣	1

コミュニティバスの利用者数について、2018 年度は利用者が大きく減少しており、前年度から約 6%の減少となっています。

2019 年度から 2020 年度においては利用者数の回復が見られ、2020 年度では 2017 年度並の利用者数に回復したものの、2021 年度から 2022 年度ではコロナ禍により利用者は減少しています。

2019 年度では新たに 3 路線が増え、利用者数の増加となっていますが、2021 年度及び 2022 年度では 1 路線が増えたにも関わらず年間利用者数は減少となっています。

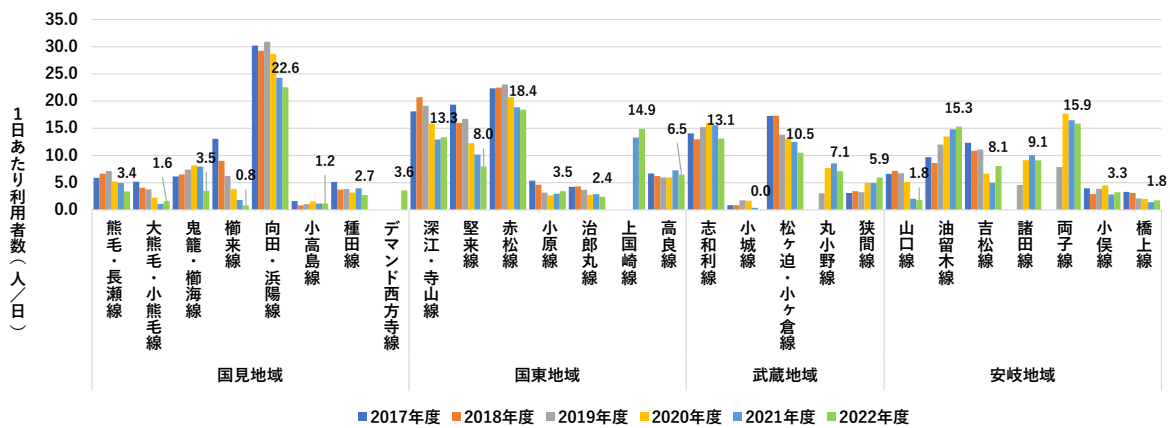


出典：市資料

図 2-13 年間利用者数・路線数の推移 (4 月～翌年 3 月)

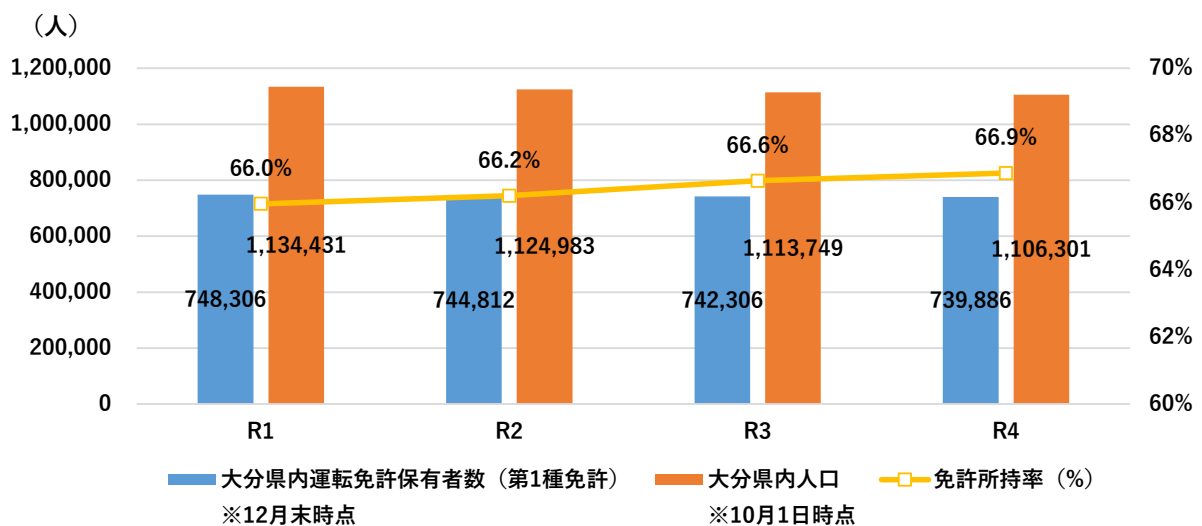
1日あたり利用者数としては、国見地域の向田・浜陽線が最も多く、次いで国東地域の赤松線、安岐地域の両子線、油留木線が多くなっています。路線ごとに利用者数の変化の傾向が異なっており、全体として減少傾向にある路線が多い中で、国東地域においては上国崎線が、武蔵地域においては志和利線、狭間線、安岐地域では油留木線と諸田線が若干増加傾向となっています。

人口減少が進む中、自動車運転免許所持率は上昇しており、公共交通利用者数は減少しているため、維持のための対策を検討する必要があります。



出典：市資料

図 2-14 路線別の1日あたり利用者数の推移



出典：警視庁運転免許統計、大分県の人口推計報告

図 2-15 大分県内人口に対する免許所持率



### (3) タクシー

市内には、国見地域、国東地域、武蔵地域は1事業者、安岐地域は2事業者の計5か所タクシーの営業所が立地しています。

令和2(2020)年度はコロナ禍の影響からタクシーの利用は落ち込みましたが翌年から回復傾向にあります。一方で、運転手の減少、高齢化は進行しており、タクシー事業者の支援が求められます。

表 2-6 市内のタクシー営業所

営業所の場所	事業所
国見地域	香国タクシー 国見営業所
国東地域	みなとタクシー 国東事業所
武蔵地域	エアポートシティタクシー
安岐地域	杵築国東合同タクシー 国東営業所 大分第一交通 大分空港営業所

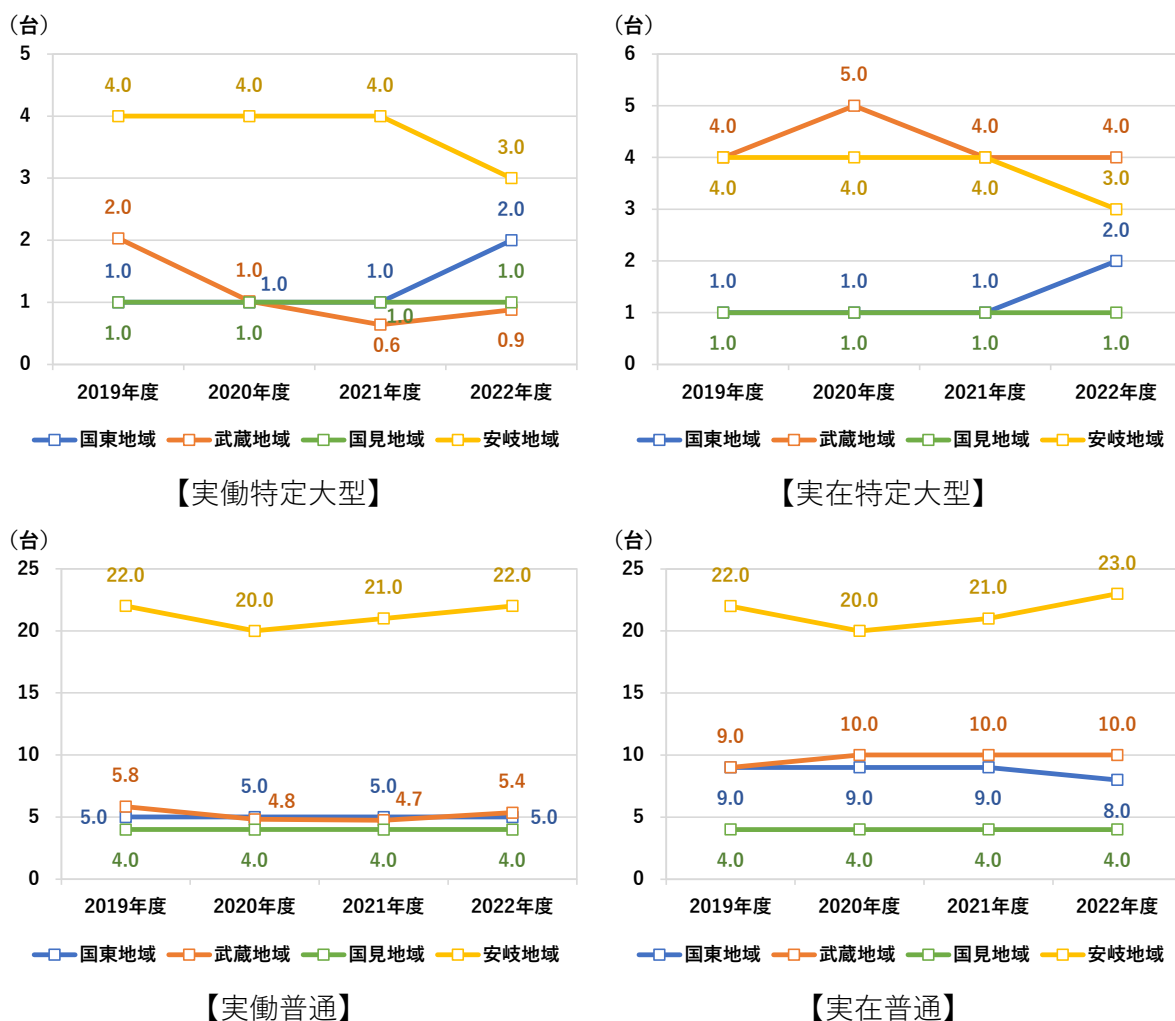
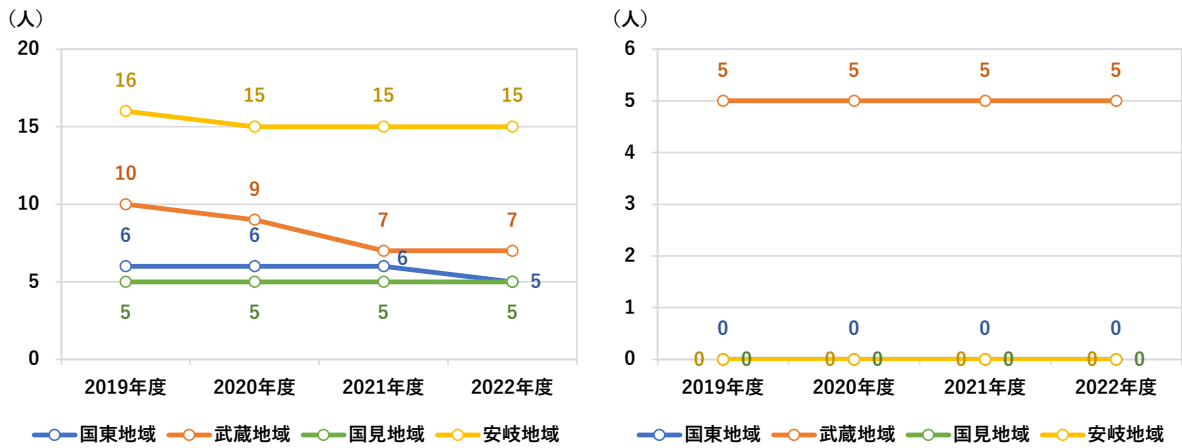


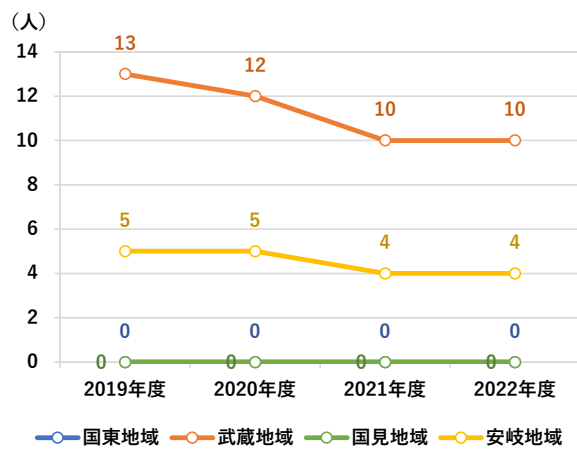
図 2-17 市内タクシーの車両数





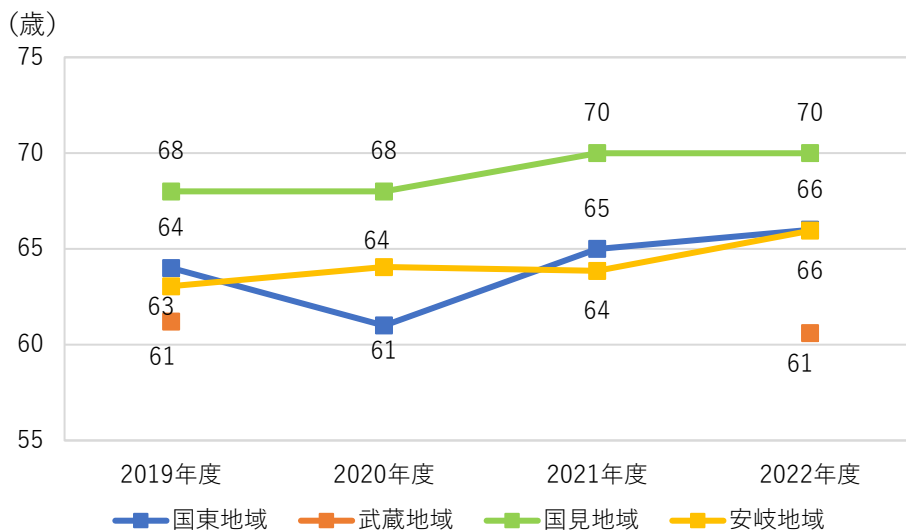
【普通二種運転者数】

【大型二種運転者数】



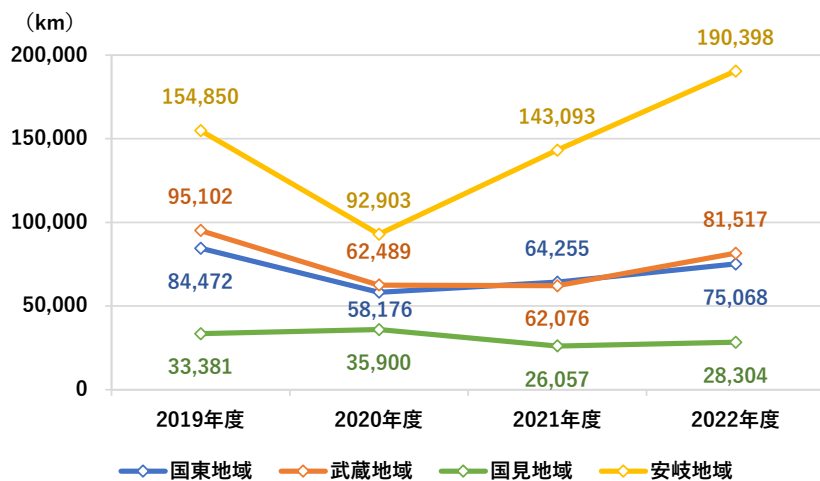
【オペレータ人数】

図 2-18 市内タクシーの運転手数

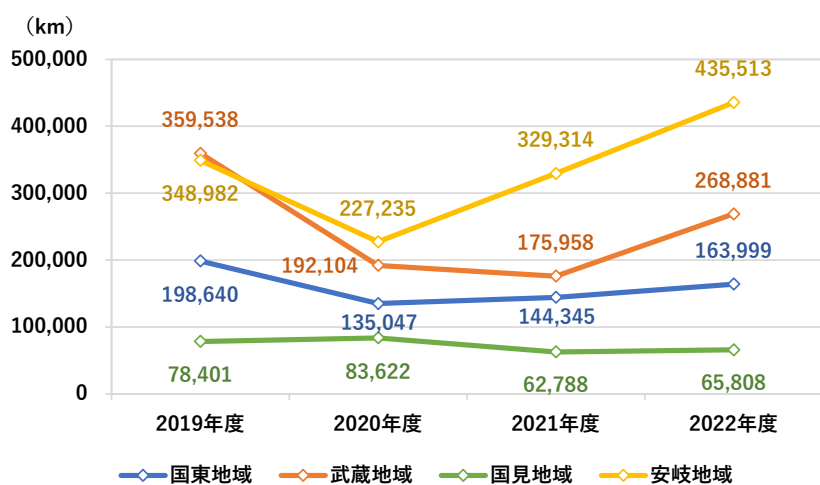


※武蔵地域の 2020、2021 年度はデータなし

図 2-19 市内タクシー運転手の平均年齢

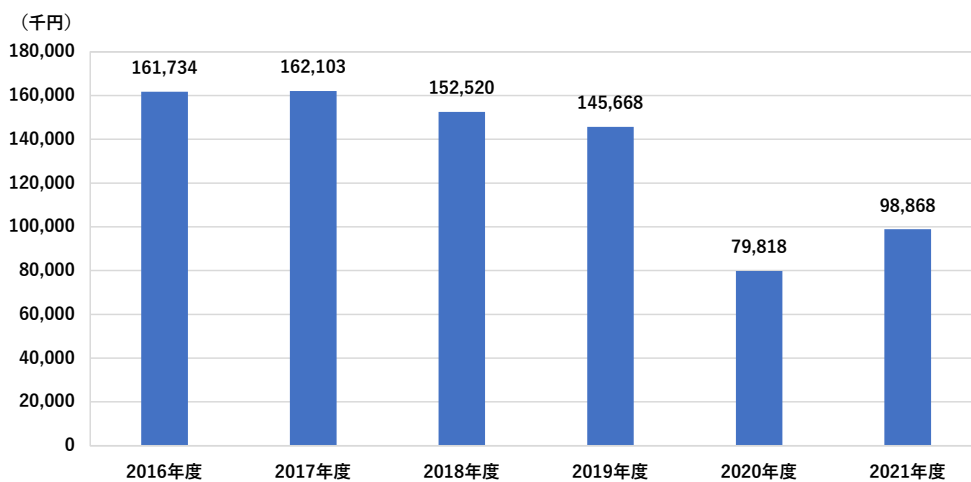


【実車キロ】



【総走行キロ】

図 2-20 市内タクシーの年間走行キロ



出典：九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表

図 2-21 市内タクシーの営業収入

#### (4) 海上航路

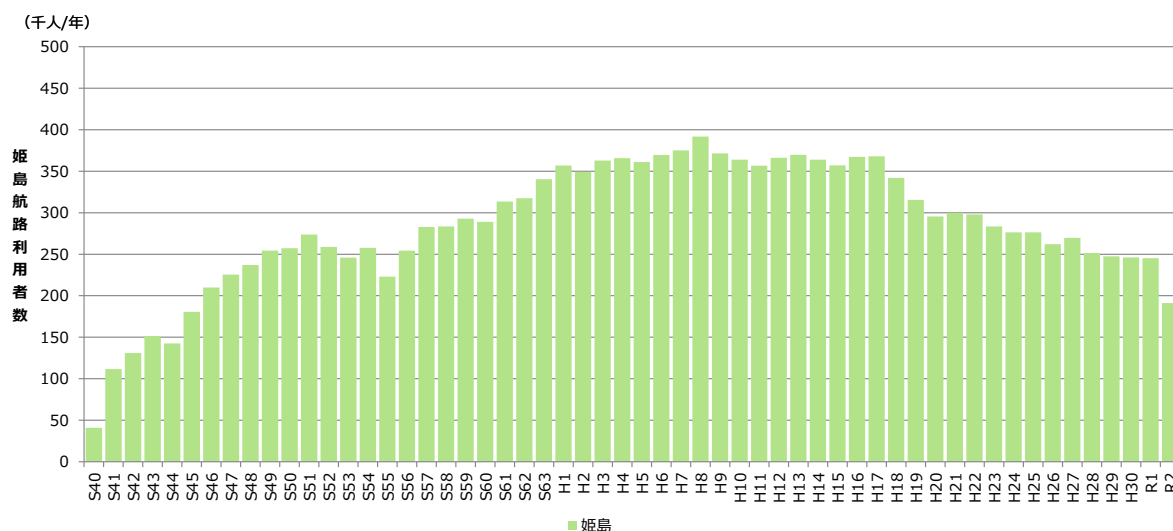
海上航路は、竹田津港と山口県周南市の徳山をつなぐスオーナダフェリーと、伊美港と姫島村をつなぐ姫島丸が運行されています。

また、大分空港へのアクセス経路の改善のため、令和 5（2023）年度以降を目標にホーバークラフトによる海上アクセス交通の導入が進められています。

表 2-7 フェリー運行状況

令和 5（2023）年 3 月現在

事業者名称	方面	運行便数
スオーナダフェリー	竹田津港発	5
	徳山発	5
姫島村	伊美発	12
	姫島発	12



出典：令和 3 年版 大分県統計年鑑

図 2-22 姫島航路利用者数

## (5) その他の輸送資源

### ① ちょいかせ事業（地域の移動支援）

国東市では、ボランティア活動の奨励と生活支援を互助の力で解決する地域づくり醸成のため、生活援助や外出支援等の生活支援を行う団体の活動に対し、援助（ちょいかせ事業）を行っています。地域支援団体はちょいかせ事業を活用して、旧小学校地域や行政区画単位で、買い物付添や通院付添等の外出支援を行っています。

外出支援等は、活動者が自家用車やレンタカーを活用して、「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について（平成30年3月30日国土交通省通達等の関連通知）」の範囲で実施しています。

なお、ちょいかせ事業を利用していない地域支援団体についても、カフェや食事会などの通いの場への送迎等の外出支援を行っています。

表 2-8 ちょいかせ事業で外出支援を行っている支援団体・対象地域（令和4年時点）

地域	区名	団体名称（協議体）
国見町	西方寺、岡、国見浦手、鬼籠、 櫛海	竹田津くらしのサポートセンター かもめ
	上岐部、中岐部、下岐部、小熊 毛、大熊毛、向田	くまげ支えあいの会 大輪
国東町	松原	松原百円カフェ yui
	成仏、下成仏、見地、中田	あらたに会
	岩屋、赤松、横手、行入	一村一心の会 とよさき
安岐町	大添	大添助け合いの会

出典：市資料

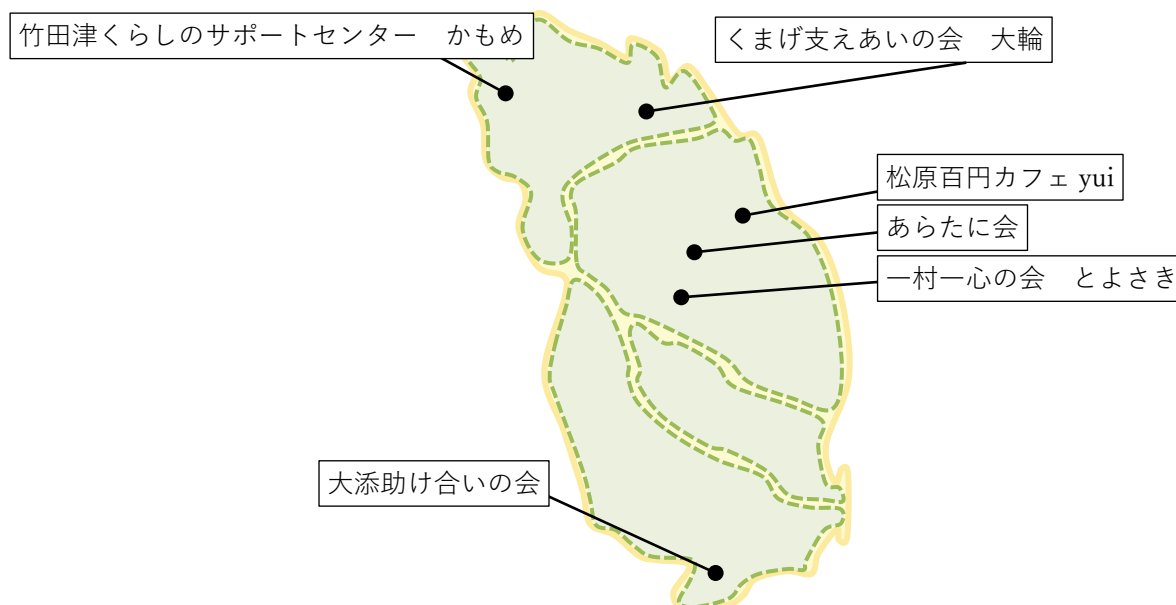


図 2-23 支援団体位置

② スクールバス

市内の小中学校等でスクールバスを運行しており、複数の事業者により運行されています。

表 2-9 スクールバスの運行状況（令和 4 年時点）

学校名	対象者	運行日	乗車定員 (運転手除く)	路線名	車両
国見 小学校	小学生	学校 登校日	28 人 2 台 13 人 1 台	竹田津方面、向田方面、 上岐部・小江方面	29 人乗りバス 2 台（代車） 14 人乗りバス 1 台（国東市所有）
			4 人 1 台	大高島方面	小型タクシー
			28 人 1 台	来浦便	29 人乗りバス(事業者所有)
富来 小学校	小学生		9 人 1 台	大恩便	ジャンボタクシー(10 人乗り)
			9 人 1 台	上国崎便	ジャンボタクシー(10 人乗り)
国東 小学校	小学生		28 人 1 台	豊崎便	29 人乗りバス(事業者所有)
			9 人 1 台	上国崎便	ジャンボタクシー(10 人乗り)
国東 中学校	中学生		9 人 1 台	上国崎便	ジャンボタクシー(10 人乗り)
志成 学園	小・中 学生		28 人 2 台 13 人 1 台	丸小野・吉広、 糸原・小城、池ノ内	29 人乗りバス 2 台（国東市所有） 14 人乗りバス 1 台（国東市所有）
			4 人 1 台	丸小野	小型タクシー（福祉タクシー）
			9 人 1 台	糸原	ジャンボタクシー(10 人乗り)
安岐中学校 安岐中央小 学校 安岐中央幼 稚園	幼・ 小・中		28 人 1 台 14 人 2 台 13 人 1 台	西武蔵、朝来、 橋上・山口・志村、 西安岐・大添	29 人乗りバス 1 台（国東市所有） 15 人乗りバス 2 台（国東市所有） 14 人乗りバス 1 台（国東市所有）

※令和 6 年度から竹田津方面、向田方面については 1 4 人乗りバス 2 台（市所有）となる予定

出典：市資料

表 2-10 スクールバスの運行時刻

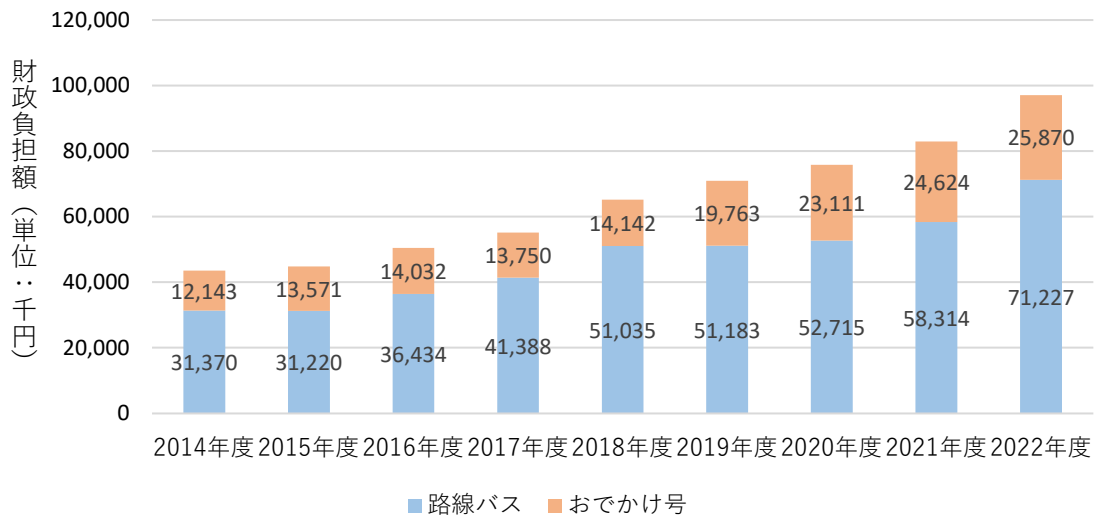
学校名	方面	登校時間	下校時間
国見小学校	竹田津方面	7:38~8:05	15:10 発・16:10 発 水曜日：14:50 発・学びの教室等があれば 16:40 発
	向田方面	7:40~8:05	
	上岐部・小江方面	7:37~8:05	
	大高島方面	7:35~8:00	15:10 発水曜日：14:50 発
富来小学校	来浦方面	7:30~8:00	16:30 発
	大恩方面	7:45~8:00	
国東小学校	上国崎方面	7:24~7:40	16:15 発水曜日：14:50 発
	豊崎方面	7:25~7:50	
国東中学校	上国崎方面	7:26~7:40	16:30 発・18:50 発（冬場は 18:00 発）
志成学園	丸小野・吉広方面	7:20~8:00	16:30 発 水曜日：15:15 発・学びの教室等あれば 16:40 発
	糸原・小城方面	7:35~8:00	
	池ノ内方面	7:25~8:00	16:30 発水曜日：15:15 発 下校便無し
	丸小野方面	7:30~7:50	
	糸原方面	7:38~8:00	
安岐中学校 安岐中央小 学校 安岐中央幼 稚園	西武蔵方面	7:27~8:00	16:30 発・18:30 発（冬場は 18:00 発）、 水曜日：15:30 発・16:30 発
	朝来方面	7:10~8:00	14:00 発・16:30 発・18:30 発（冬場は 18:00 発） 水曜日：14:00 発 15:30 発・16:30 発
	橋上・山口・志村方面	7:18~8:00	14:00 発・16:30 発・18:30 発（冬場は 18:00 発） 水曜日：14:00 発 15:30 発・16:30 発
	西安岐・大添方面	7:35~8:00	16:30 発・18:30 発（冬場は 18:00 発） 水曜日：15:30 発・16:30 発

※登下校時間は目安であり、学校行事によって変わる。

出典：市資料

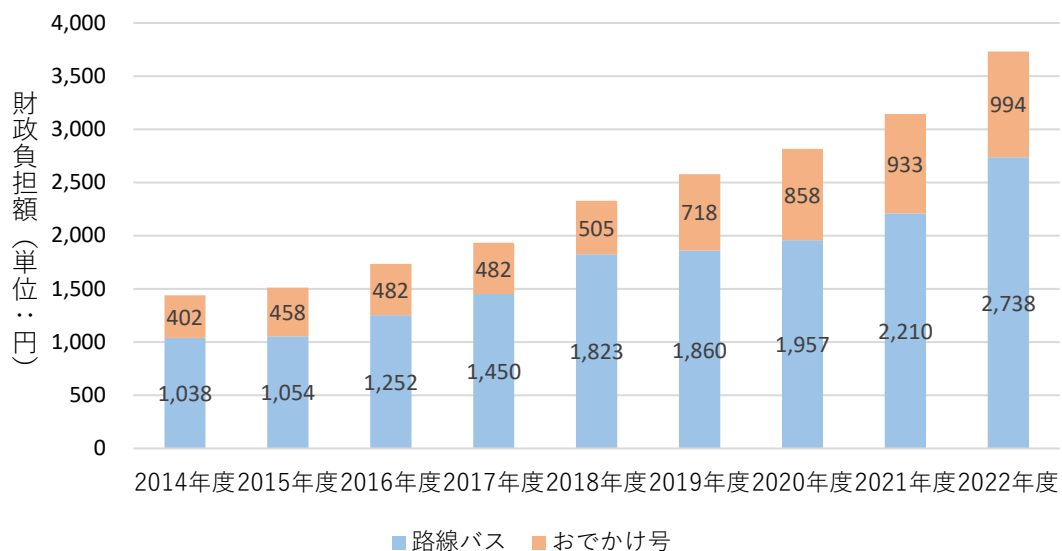
## 2-4-2 公共交通の財政負担額

市では路線バスとおでかけ号（コミュニティバス、コミュニティタクシー）を維持するために 2022 年度は約 97,097 千円の財源補助を行っています。市の財政負担額は年々増加しており、市民 1 人あたりに換算すると 2014 年度は約 1,400 円だった負担額は 2022 年度には約 3,700 円と 2 倍以上になっています。



出典：市資料

図 2-24 公共交通の年間財政負担額



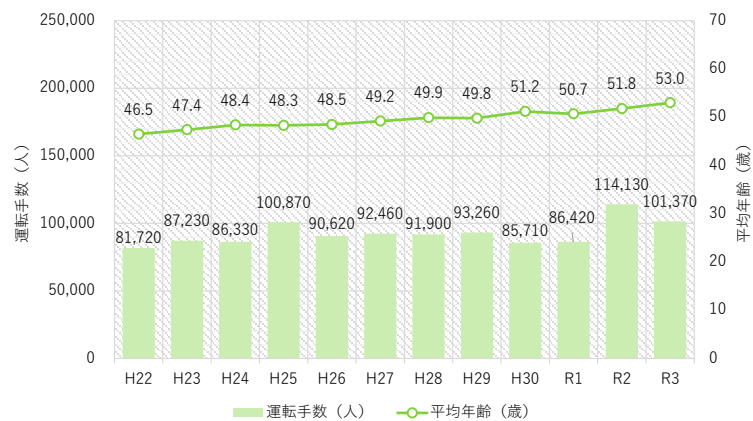
出典：市資料

図 2-25 市民 1 人あたりの公共交通の財政負担額

### 2-4-3 交通事業者の運転手不足と高齢化

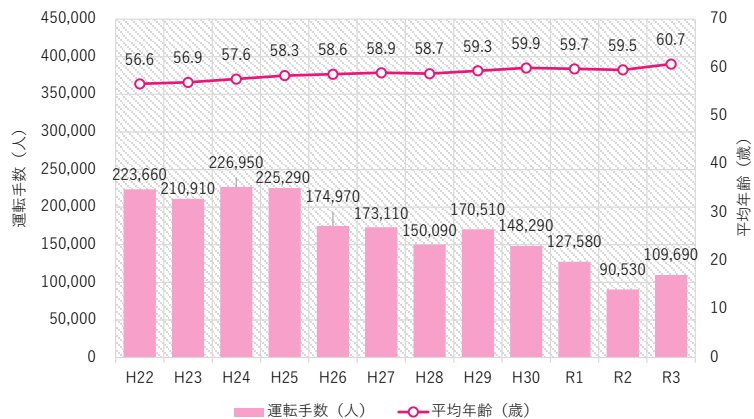
全国のバスとタクシー運転手数は近年減少傾向にあり、特にタクシー運転手数の減少は顕著であり、平成22年には約22万人いた運転手は令和3年には約11万人と半減しています。運転手の高齢化も進行しており、令和3年の運転手の平均年齢をみると、バス運転手は約53歳、タクシー運転手は約61歳となっています。

国東市においても同様に運転手不足と高齢化は進行しており、市内運転手の平均年齢は、バス運転手が約63歳（令和5年7月時点）、タクシー運転手が約66歳（令和5年3月時点）となっています。このままだと路線バスは今後、路線の廃止や便数が減少する恐れがあり、タクシー事業者によっては、営業継続が困難になる可能性があります。



出典：賃金構造基本統計調査

図 2-26 営業用バス運転手の人数と年齢 (全国)



出典：賃金構造基本統計調査

図 2-27 タクシー運転手の人数と年齢 (全国)

表 2-11 国東市内のバス事業者の運転者数・車両数 (大分交通、国東観光バス)

	R1	R2	R3	R4
定員	19人	19人	16人	16人
人員	18人	18人	16人	13人
車両数	23両	20両	20両	20両

出典：大分交通株式会社、国東観光バス株式会社

## 2-4-4 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通への影響

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ます。

緊急事態宣言が発出された令和2年4～5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元年度比で約半減しています。

また、同宣言が発出された令和3年1～3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の影響がみられました。

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ましたが、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ます。

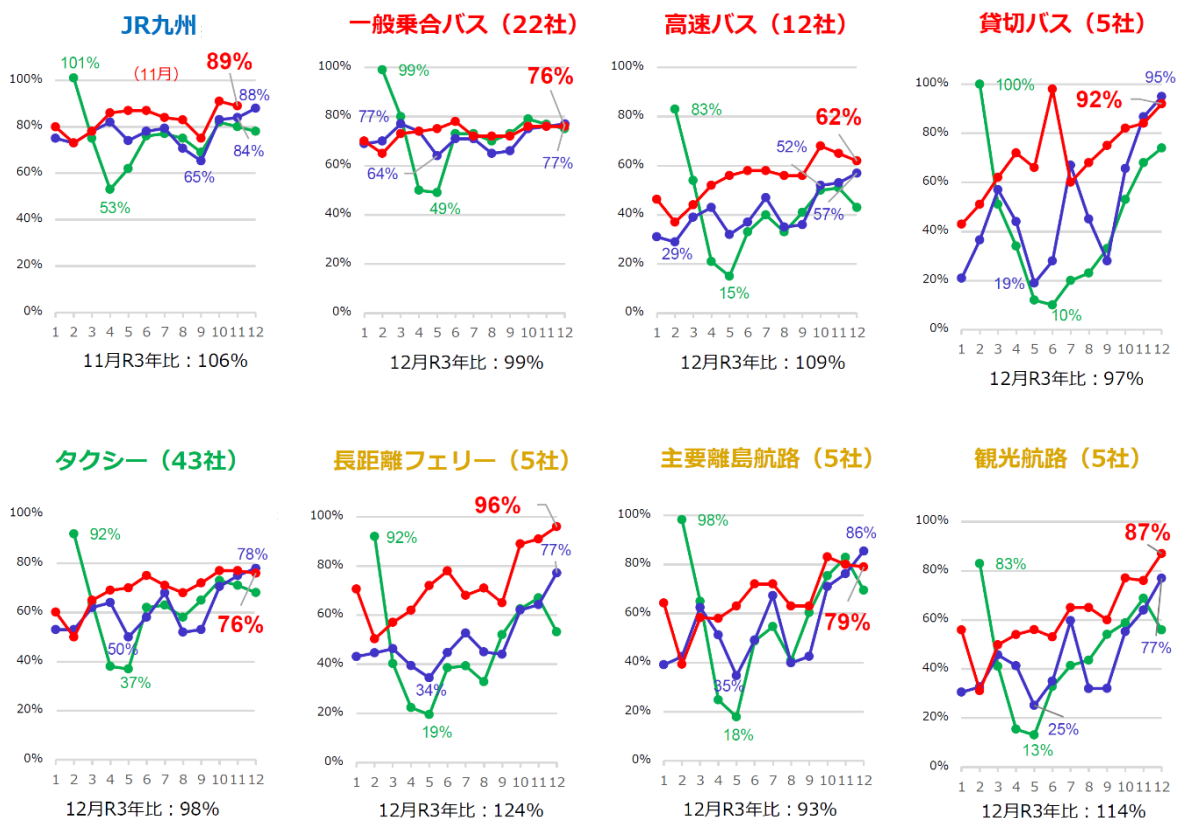


図 2-28 新型コロナウイルス感染症拡大下における九州内の公共交通機関の輸送人員の推移

(緑線：R2/R1、青線：R3/R1、赤線：R4/R1 JR九州のみ令和3年11月の値)

出典：国土交通省九州運輸局資料



## 第3章 移動に関する地域の現状・課題

### 3-1. 移動に関する地域の現状

#### 3-1-1 市民の移動実態

国東市における地域住民の外出状況や公共交通の利用状況を明らかにするため、市内に居住する19歳以上の方について、2,000名を住民基本台帳から無作為に抽出し、郵送配布・郵送回収及びWEB回答によるアンケート調査を実施しました。回答期間は令和4年10月7～28日とし、計1,133票回収しました。回収率は約57%でした。

表 3-1 市民アンケート調査概要

調査方法	郵送配布・郵送回収（WEB 併用）
調査期間	令和4年10月7～28日
調査対象	19歳以上の市民から無作為に2,000名を抽出
回答数	1,133票（回収率57%）

## (1) 回答者の年齢・家族構成

回答者の年齢はどの地区も 65 歳以上の高齢者が 6 割程度であり、65 歳以下の勤労世代は 4 割以下にとどまっています。

家族構成は「夫婦のみ」がどの地域でも 4 割程度あり最も多く、次いで「二世世代（親と子）」が 3 割程度と多くなっています。

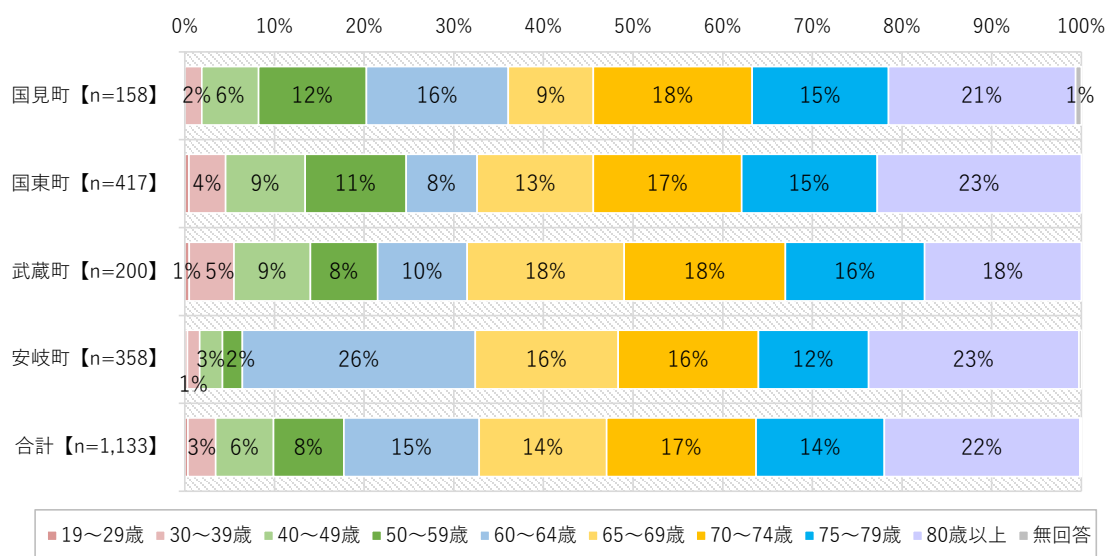


図 3-1 地区別の年齢

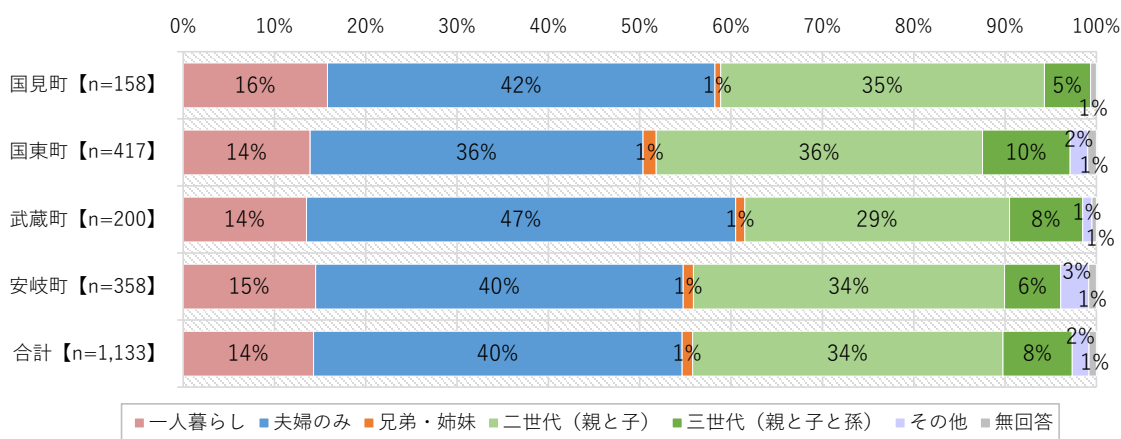


図 3-2 地区別の家族構成

## (2) 運転免許の保有状況

65～74歳の前期高齢者では運転免許証を「持っている」と回答した割合が9割以上であり、免許所持率は高くなっています。「80歳以上」の高齢者であっても約45%が免許を保有しています。

免許所持者のうち、約93%とほとんどの人が日常的に運転しています。

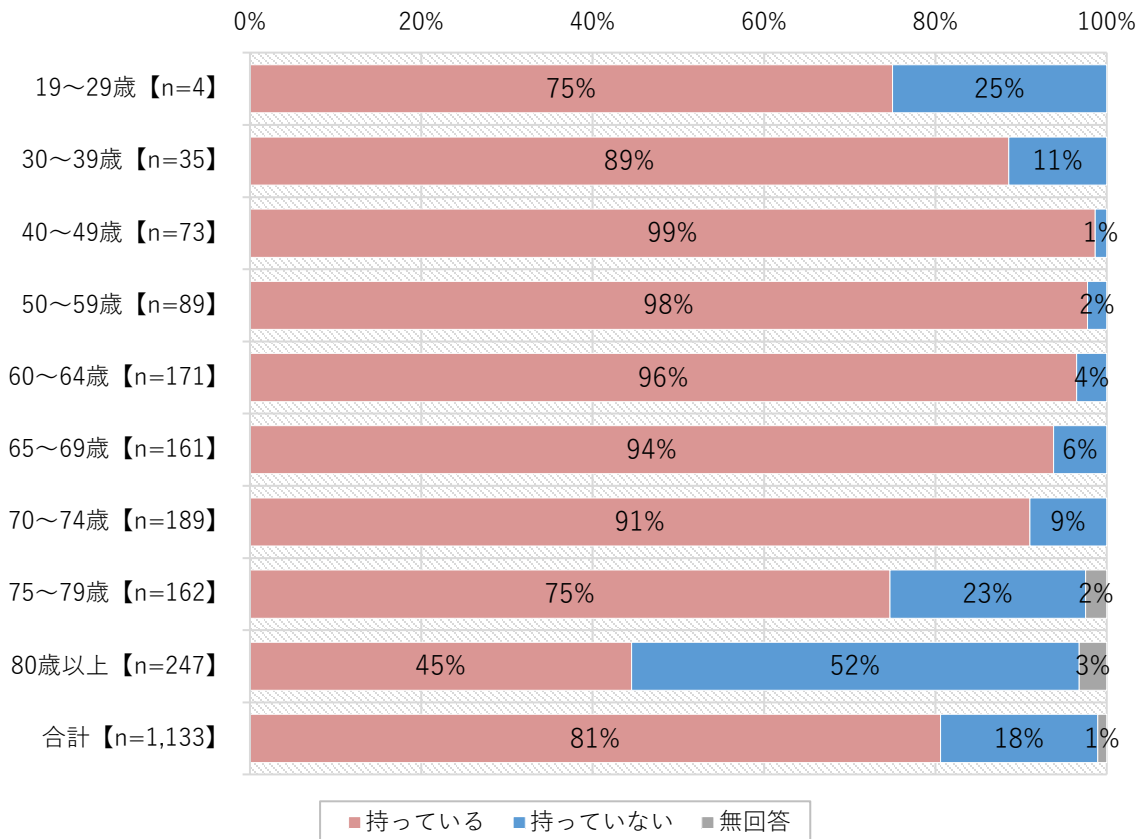


図 3-3 年齢別の運転免許証の有無

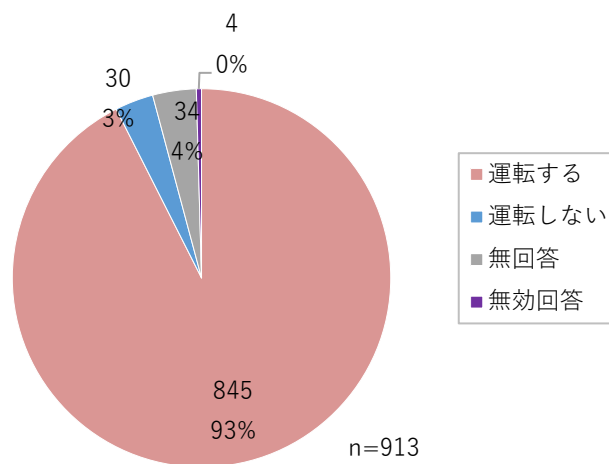


図 3-4 日常的に運転するか

※免許所持者のみ回答

### (3) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響

新型コロナウイルス感染症拡大を受けて外出が減ったと回答した人は約72%でした。公共交通の利用頻度はコロナ下でも「変化なし」と答えた方は約65%で半数を超えており、公共交通を普段から利用しない人が多いことが考えられます。

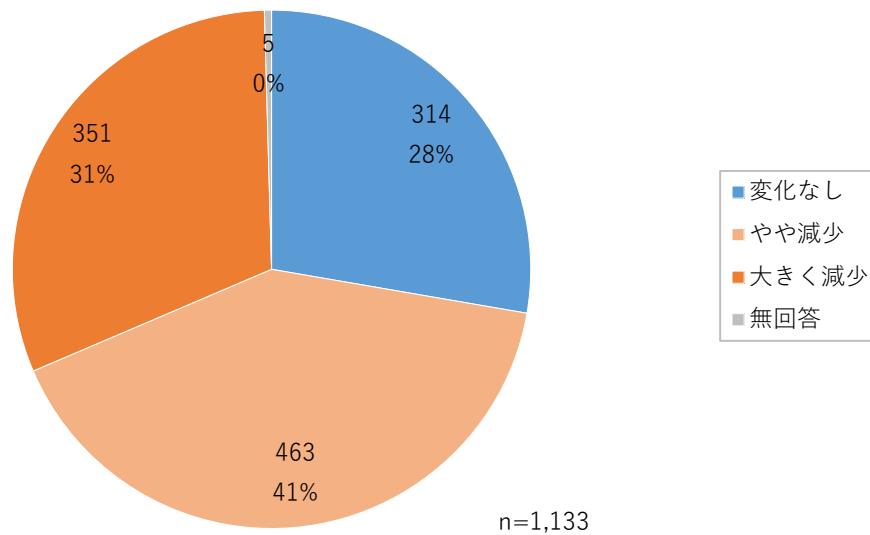


図 3-5 新型コロナウイルス感染症拡大による外出頻度への影響

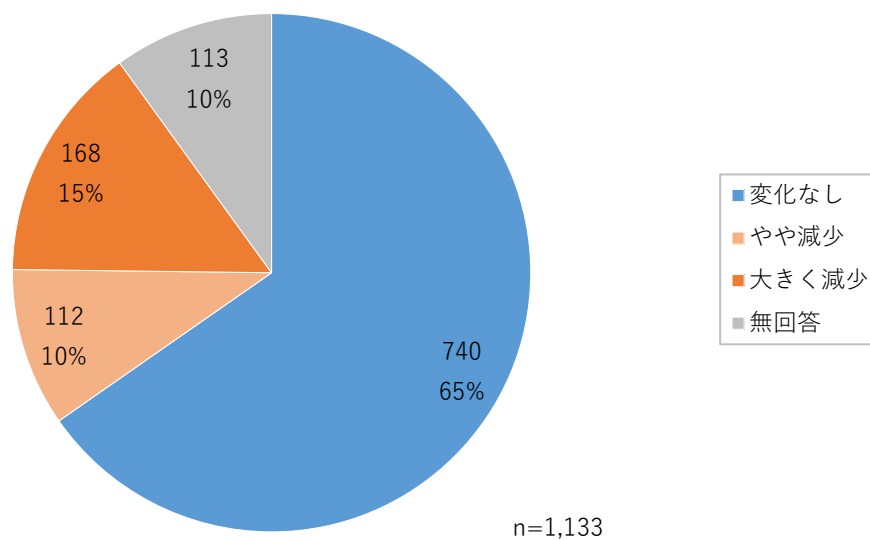


図 3-6 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通の利用頻度への影響

#### (4) 日常的な外出頻度

現在の外出頻度を地域別に見ると、どの地域もほぼ同じ傾向にあり、「ほぼ毎日」外出する方は4割程度存在します。

年齢別にみると、30～59歳は8割程度「ほぼ毎日」外出していますが、高齢になるにつれて外出頻度は低下し、70歳以上は「週に1、2日」の外出が最も多くなっています。

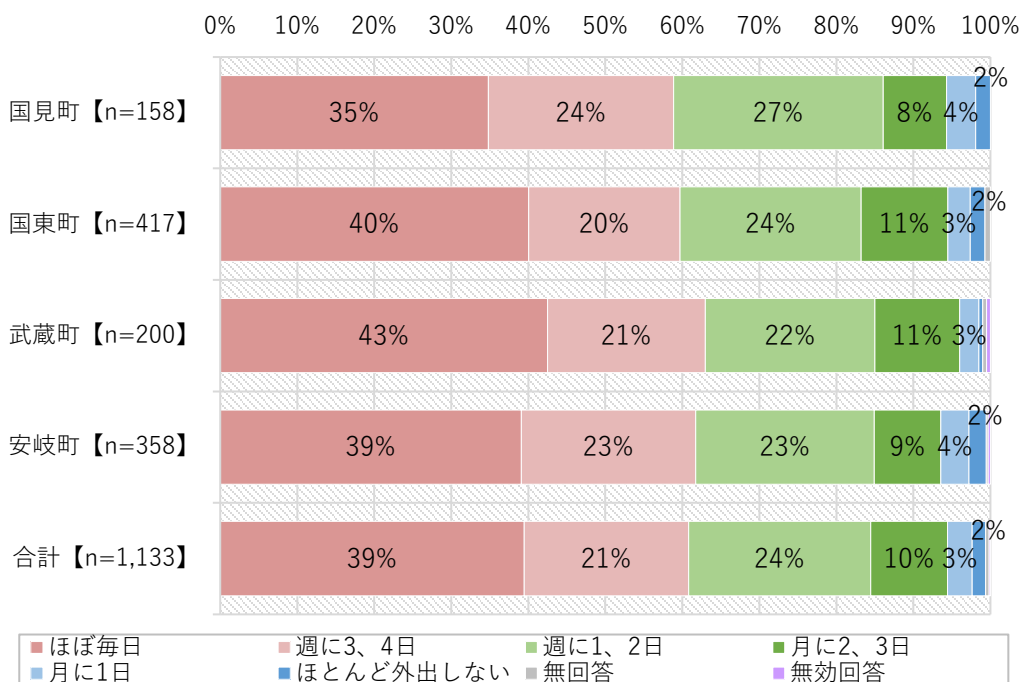


図 3-7 地域別の日常的な外出頻度

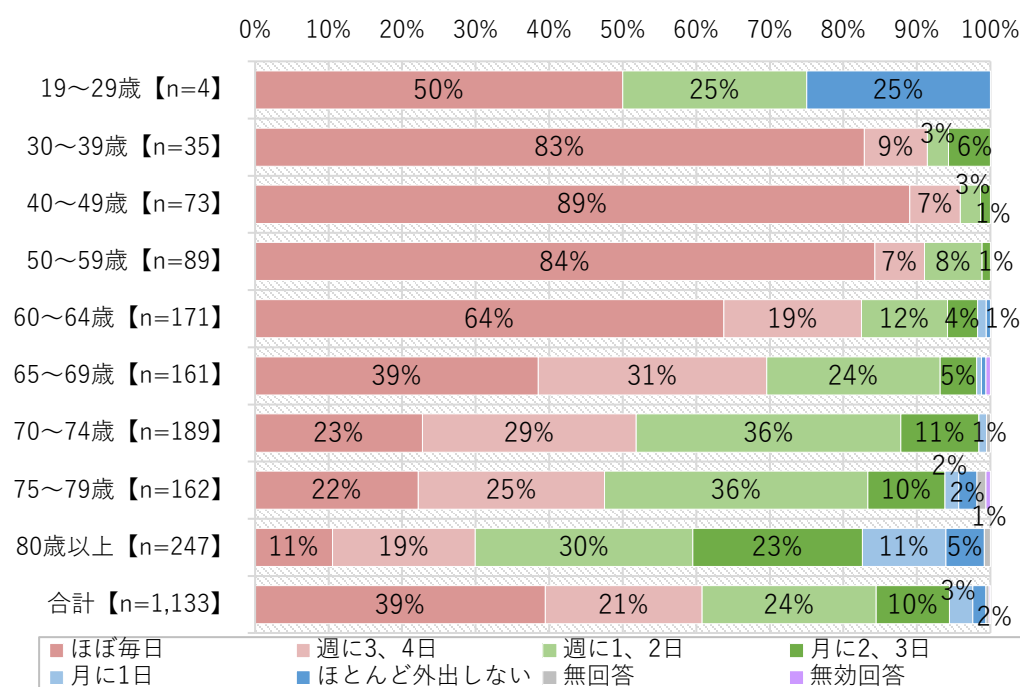


図 3-8 年齢別の日常的な外出頻度

### (5) 日常的な外出目的

外出目的を見ると、どの年齢層でも「買い物」の外出需要は高く、3割程度存在します。「通院」の需要は年齢とともに上昇し、「80歳以上」では約36%と最も高い外出目的となっています。

最も外出需要の高い「買い物」の外出頻度は「週に1、2日」が最も多く、次いで「月に2、3日」が多くなっています。「通院」の外出頻度は「月に1回以下」が最も多く、半数を超えています。次いで「月に2、3日」が多くなっています。

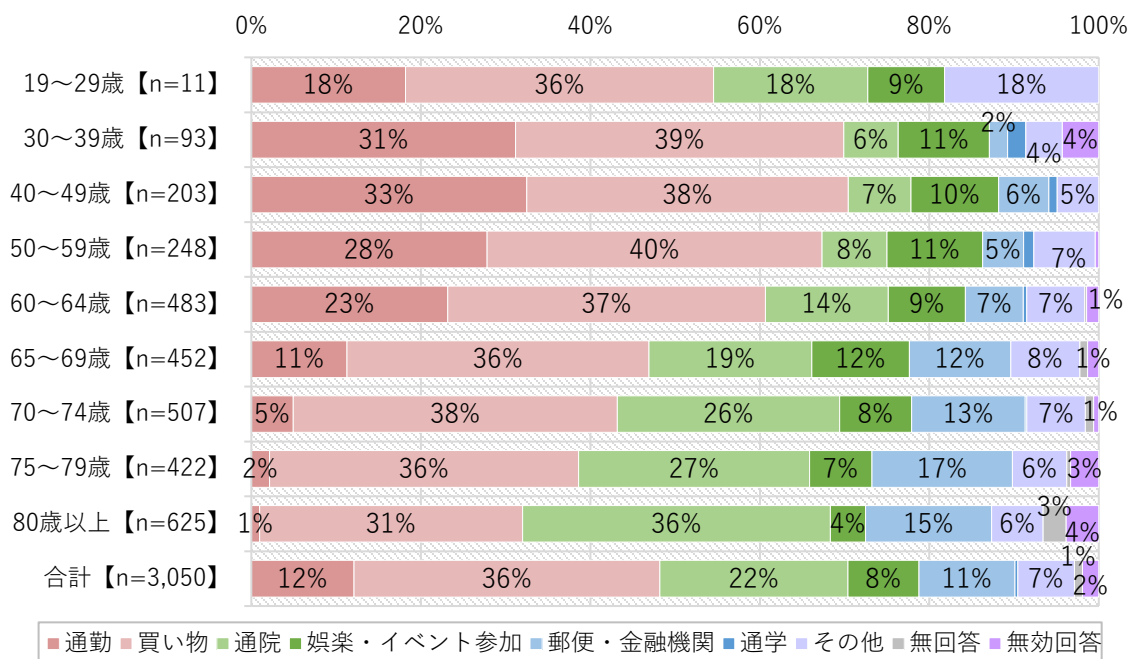


図 3-9 年齢別の主要な外出目的

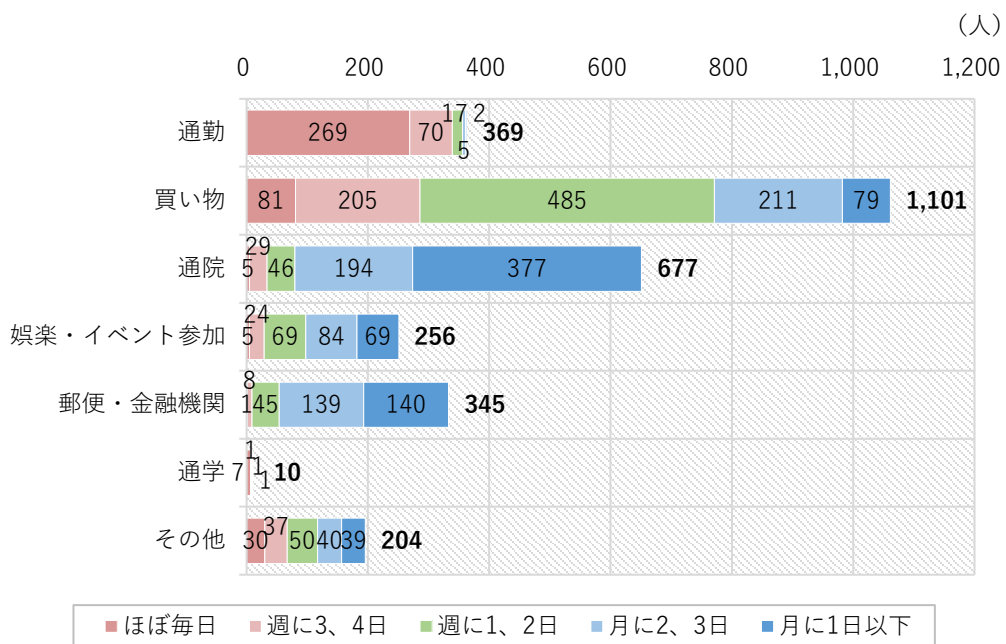


図 3-10 主要な外出目的別の外出頻度

## (6) 日常的な外出目的地と移動手段

地域別に外出目的地を見ると、どの地域も地域内の移動が多くなっていますが、「国見町」では「国東町」や「豊後高田市」への移動も多くなっています。「武蔵町」は「国東町」、「安岐町」への移動も多く、「安岐町」では「杵築市」への移動も多くなっています。

年齢別に移動手段を見ると、「50～59歳」をピーク（約88%）に「自動車（自ら運転）」の割合は減少し、「自動車（家族等の送迎）」の割合が増加しています。

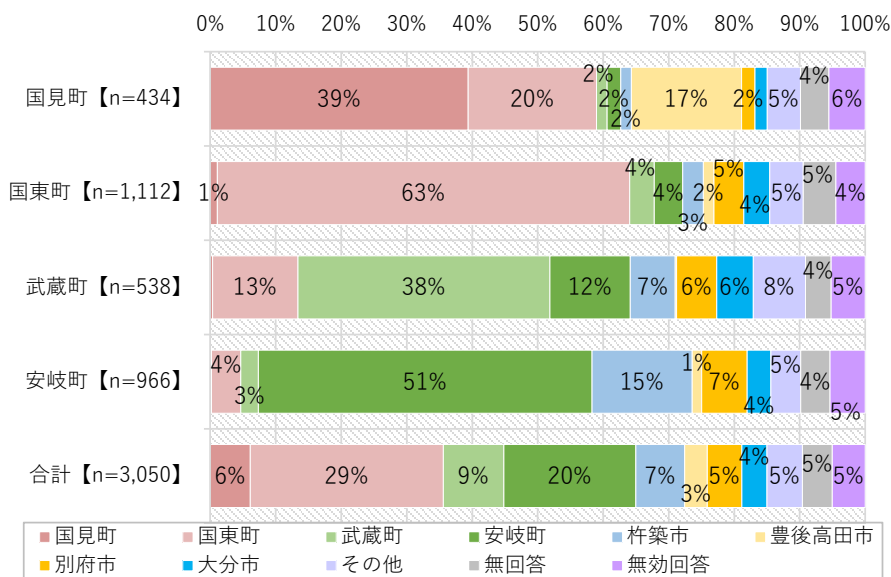


図 3-11 地域別の主要な外出目的地

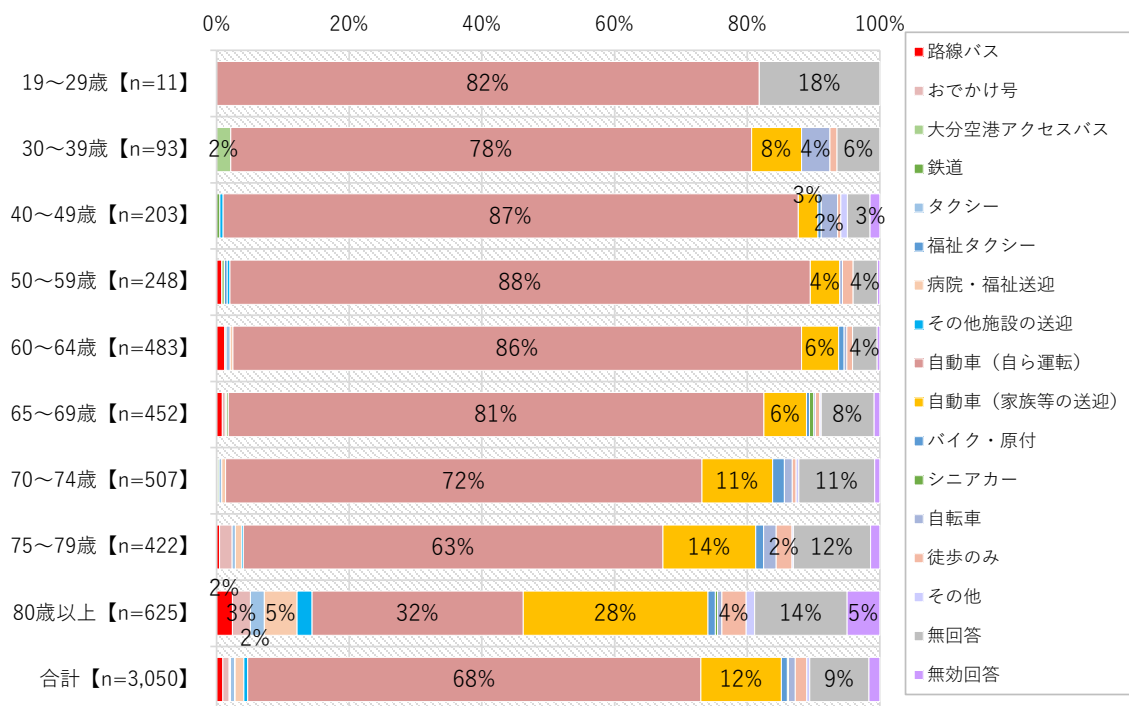


図 3-12 年齢別の外出移動手段

## (7) 移動時間

外出時刻は10～11時台が多く、帰宅時刻は11～12時台が多いため、午前中に用事を済ます場合が多いことが考えられます。

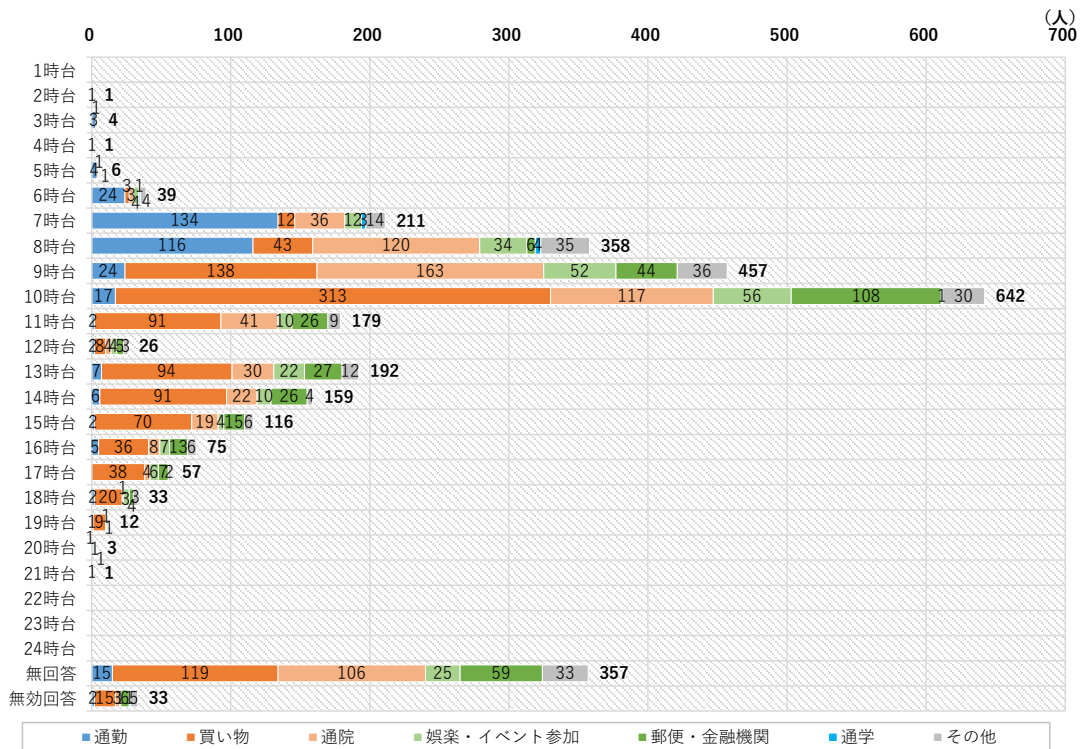


図 3-13 外出時間

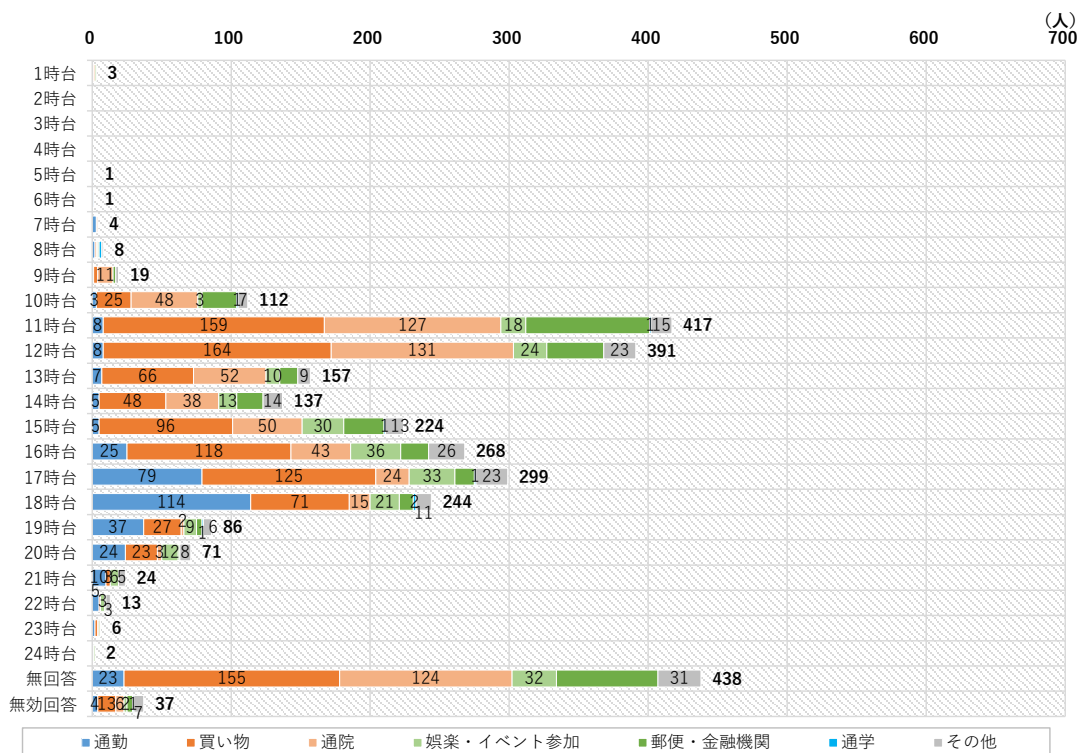


図 3-14 帰宅時間



## (8) 送迎実態

年齢別に送迎の頻度をみると30～49歳は「ほぼ毎日」、「週に3、4日」の割合が多く、こども園等の送迎が考えられます。「80歳以上」の高齢者は「ほぼ毎日」の送迎は数%にとどまり、「月に1回」など送迎頻度は低くなっています。

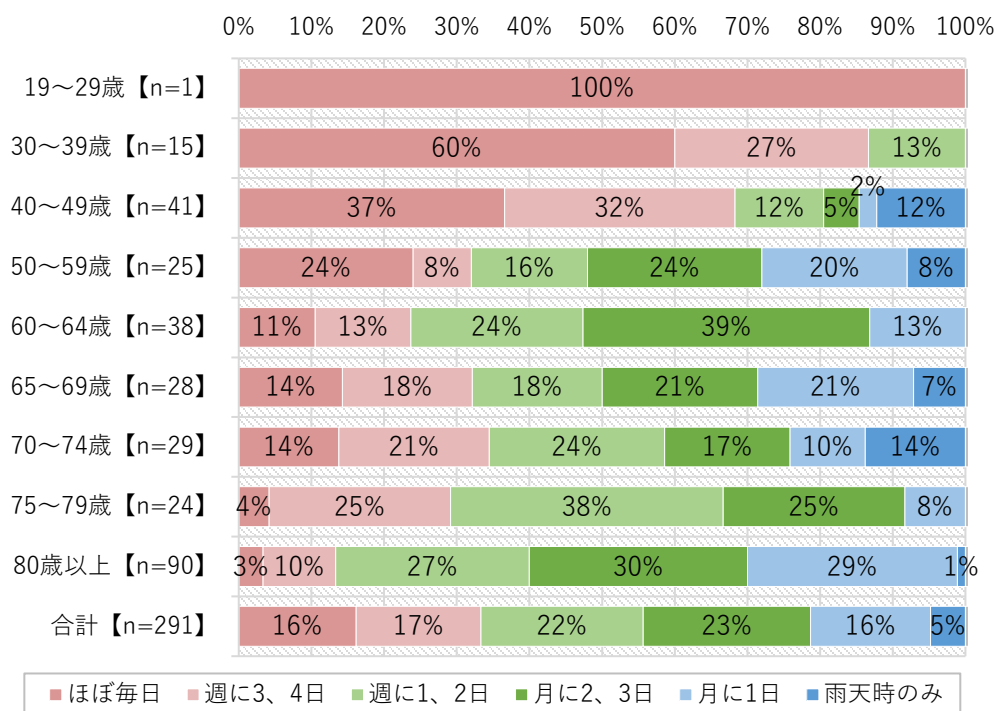


図 3-15 年齢別の送迎をする（されている）頻度

年齢別に送迎の不満・不安点を見ると、50～64歳では「送迎が時間的に負担」と回答した方が多く、一因として仕事をしながらの送迎が負担になっていることが考えられます。

70歳以上の高齢者は「送迎の運転が高齢・雨天等で不安」と回答した方が多く、夫婦間など高齢者での送迎に不満や不安を持っていることが考えられます。

送迎から公共交通へ転換する条件として、どの年齢層でも「自宅から利用できる」「送迎できない時にすぐ対応してくれる」と回答した方が多くなっています。

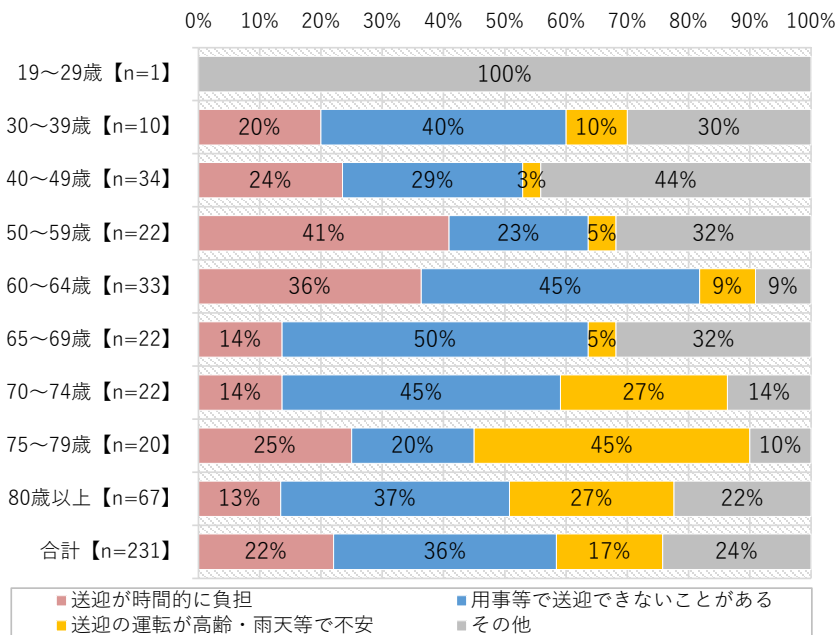


図 3-16 年齢別の送迎の不満・不安点

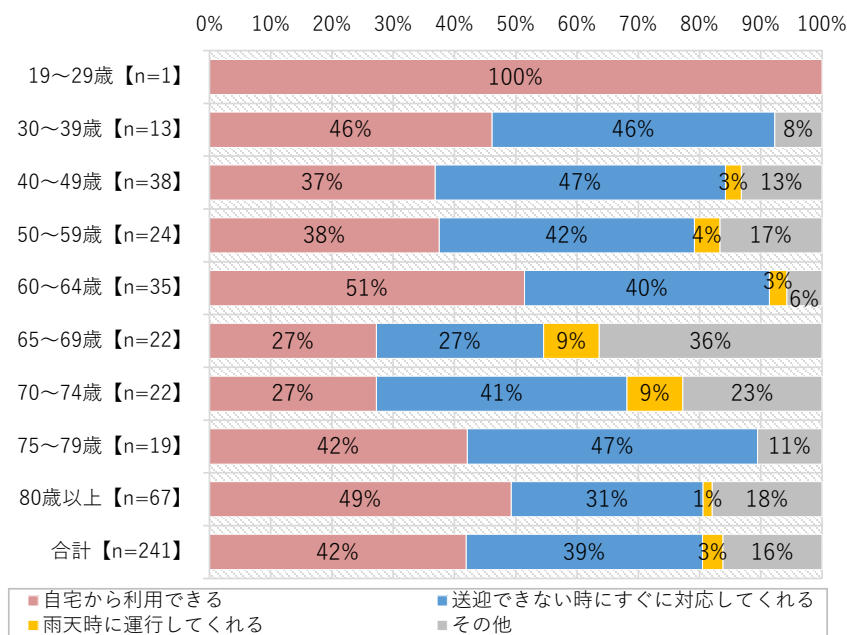


図 3-17 年齢別の送迎から公共交通に利用転換する条件

## (9) 公共交通の不満点、利用しない理由

公共交通の不満点、利用しない理由として、「マイカーを運転して移動できる」と回答した人が約68%と特に多く、自家用車依存が高いことがわかります。次いで「乗りたい時間にバスの運行が無い」が約22%と多くなっています。

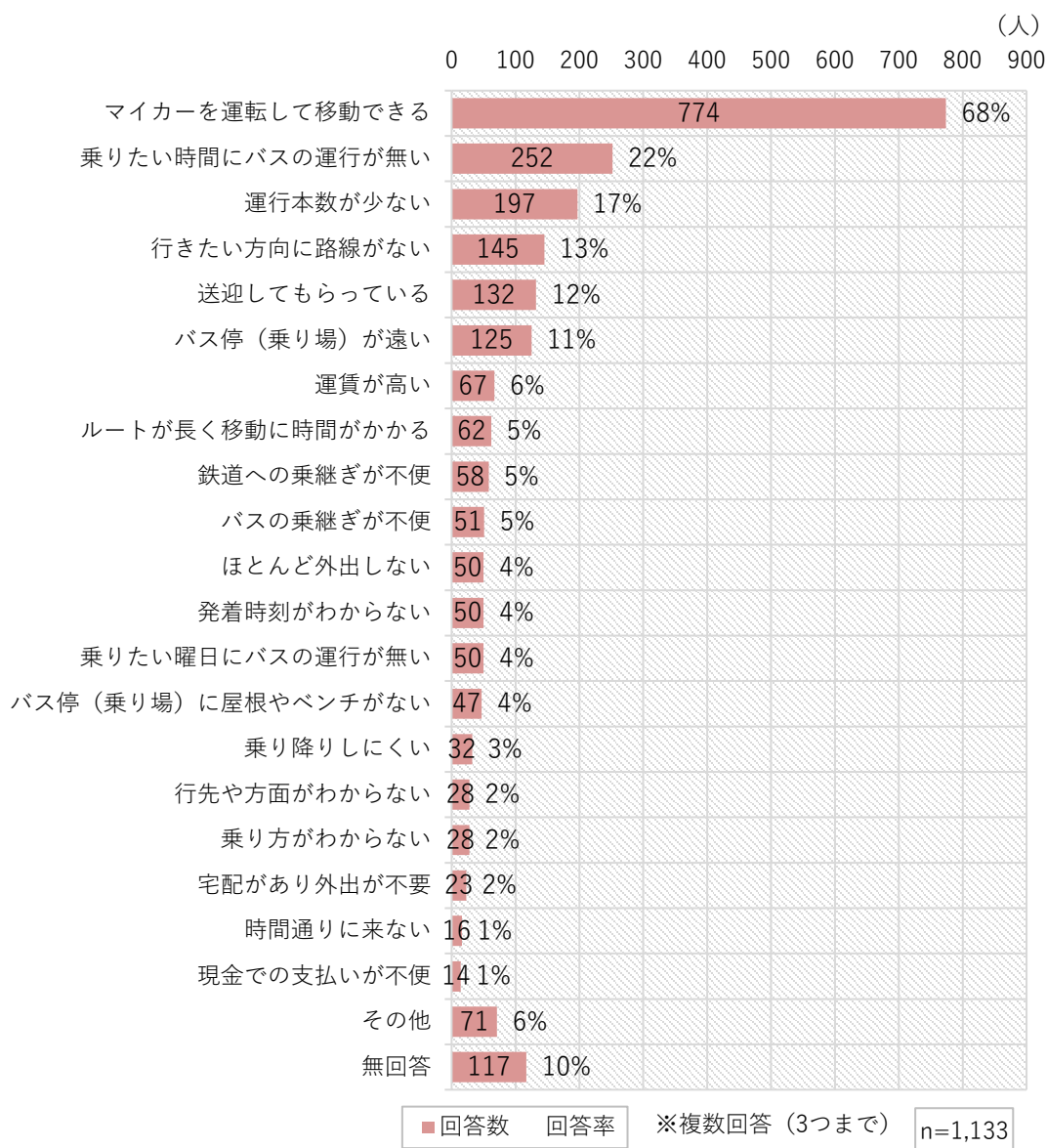


図 3-18 公共交通の不満点、利用しない理由

## (10) 公共交通のサービス改善時の利用意向

今後の施策検討のために公共交通の使ってみたいと思うサービスについて、次の 5 つのサービスを想定し、利用意向を確認しました。

- A) 路線バスの運賃軽減
- B) 路線バス等が、一定範囲で乗り放題となる定期券
- C) 路線バス・おでかけ号やタクシーを組み合わせ、往復で割引が受けられるサービス
- D) 路線バス・おでかけ号よりも小型の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー
- E) 公共交通利用者に対し、商業施設等の割引が受けられるサービス

「D) 路線バス・おでかけ号よりも小型の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー」を「使ってみたい」、「やや使ってみたい」と回答した方が約 42%と最も多く、次いで、「B) 路線バス等が、一定範囲で乗り放題となる定期券」が約 38%と多くなっています。

サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向は、「D) 路線バス・おでかけ号よりも小型の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー」が、使ってみたいサービスが実現した際に公共交通へ「転換する」と回答した方が約 24%と最も多く、特に効果が高いと思われまます。

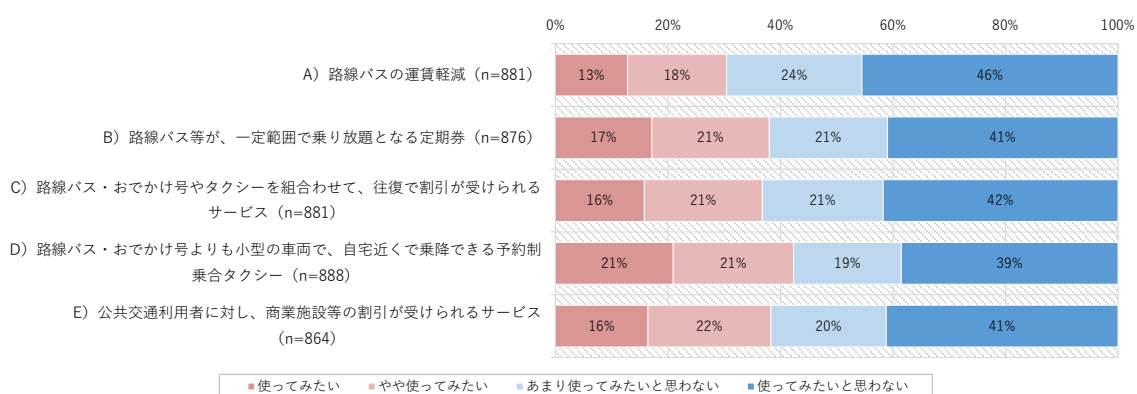


図 3-19 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向

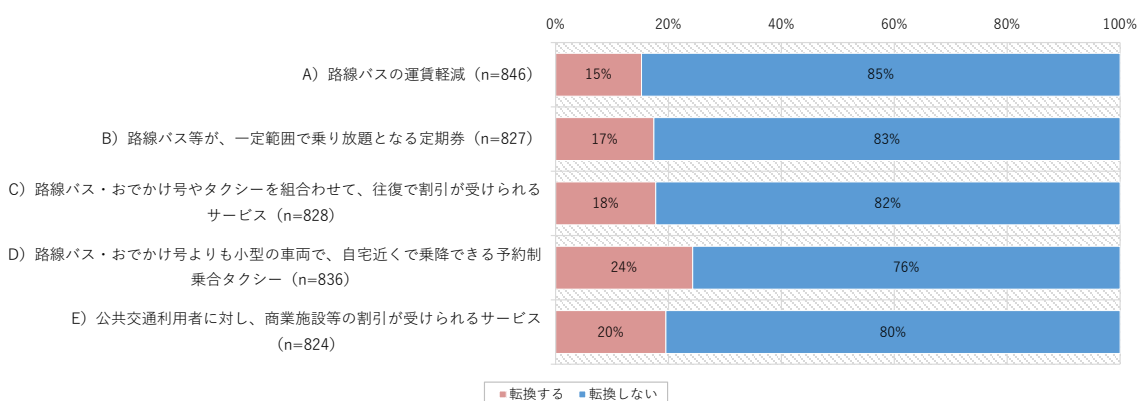


図 3-20 サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向

サービスの利用意向について回答者を公共交通利用者に絞ると、「使ってみたい」、「やや使ってみたい」と回答した割合は全ての選択肢で増加しています。特に、「A) 路線バスの運賃軽減」は約79%となっており、公共交通利用者からは最も利用意向が高い回答となっています。

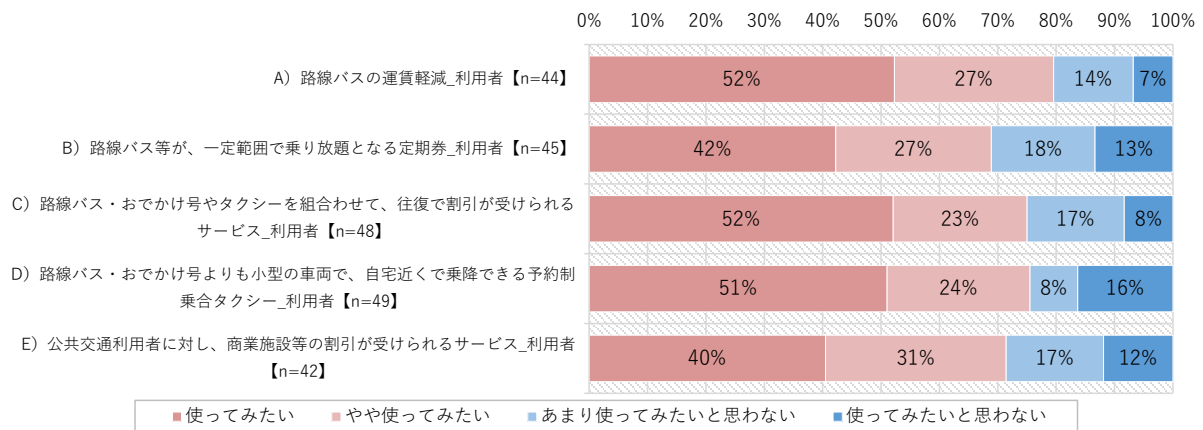


図 3-21 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向（公共交通利用者のみ）

※公共交通利用者：「路線バス」「おでかけ号」のうち1つでも月に1回以上利用すると回答した人

### 3-1-2 高校生の移動実態

国東市内の公共交通の利用状況を調査するため、公共交通の主な利用者層である高校生を対象に、普段の移動についての WEB アンケート調査を実施しました。回答期間は令和4年11月18日～12月2日とし、計211票回収しました。

表 3-2 高校生アンケート調査概要

調査方法	WEB アンケート
調査期間	令和4年11月18日～12月2日
調査対象	大分県立国東高等学校
回答数	211票

#### (1) 回答者の居住地・学年

居住地は市内地域では「国東」地域が約41%と最も多く、市外の居住地としては「杵築市」が約12%と最も多くなっています。

回答割合は2年生が約40%と最も多く、1年生が約26%と最も低くなっています。

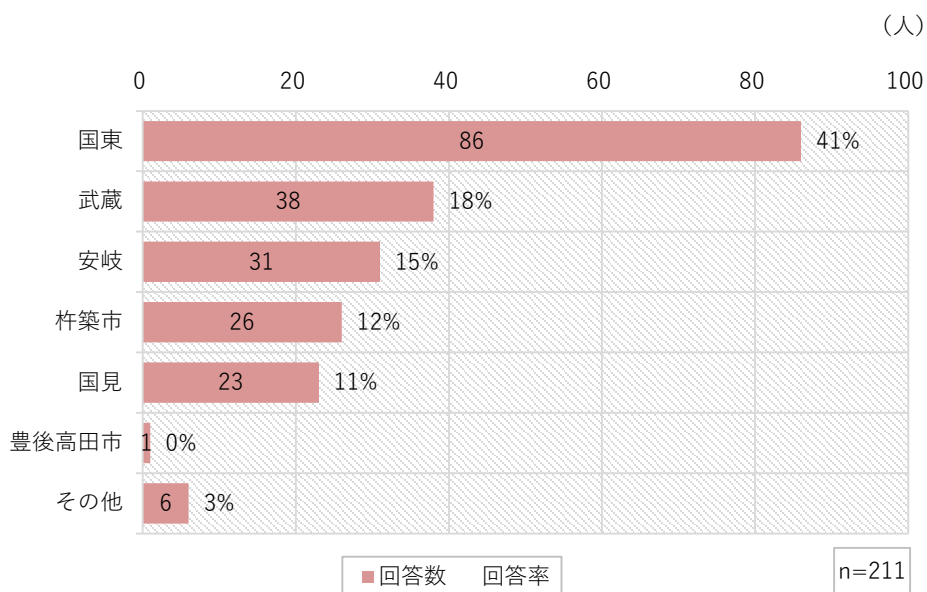


図 3-22 居住地

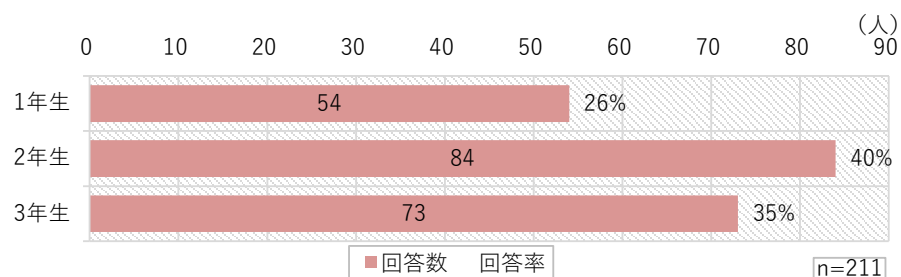


図 3-23 学年

## (2) 部活動への所属

部活動は約 77%が「所属している」と回答しました。

部活動に所属している学生は 19 時頃に下校しており、所属していない学生は 17 時頃に下校している傾向があります。

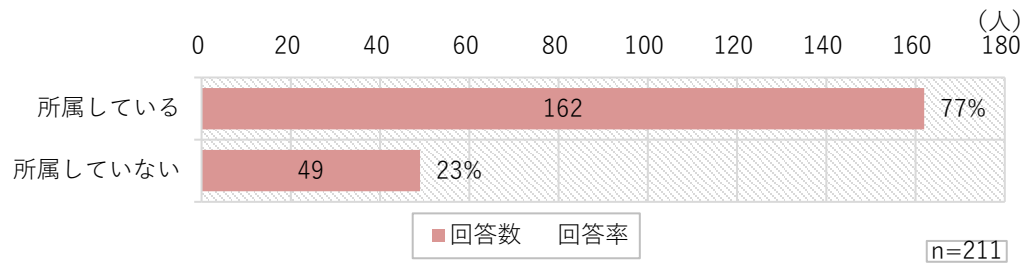


図 3-24 部活動への所属

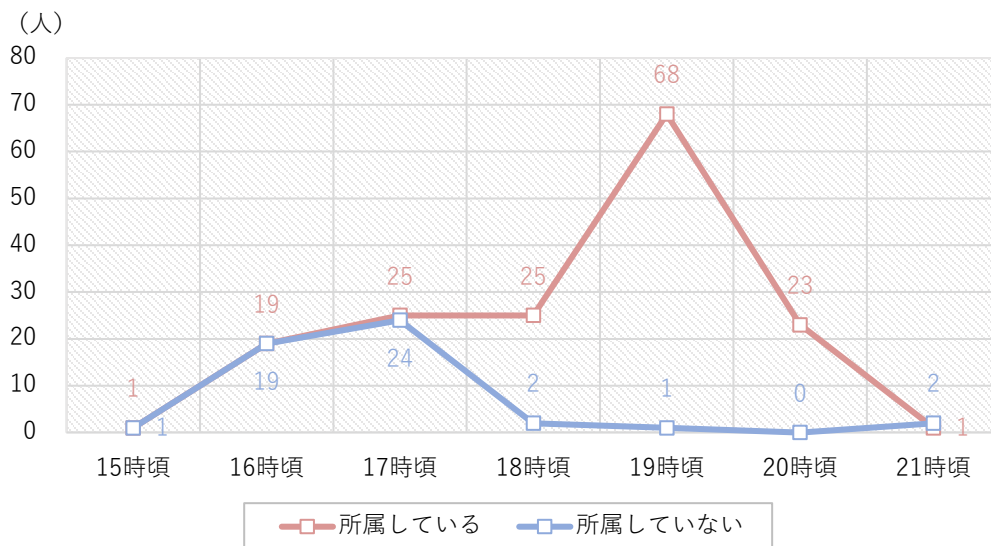


図 3-25 普段の下校時間

### (3) 通学手段

晴れの日でも雨の日でも「車（送迎）」が最も多く、次いで「路線バス」が多くなっています。

雨の日は「車（送迎）」が晴れの日よりも大きく増加しており、晴れの日に「自転車」で通学している学生が雨の日は「車（送迎）」で移動しているとみられます。

路線バスで通学する学生は約 47%がバス停まで「車（送迎）」で移動しており、自宅からバス停まで距離がある学生が存在すると思われまます。

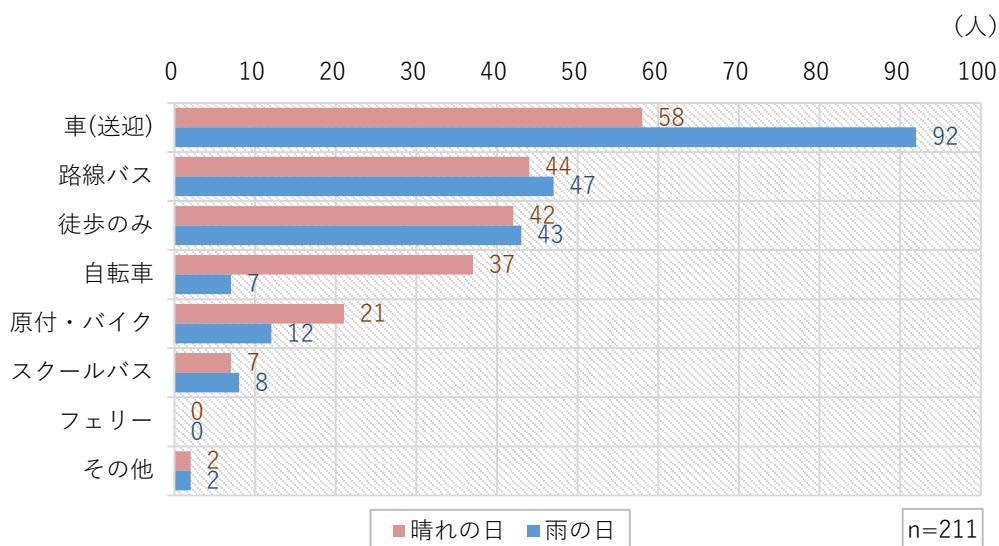


図 3-26 通学の移動手段

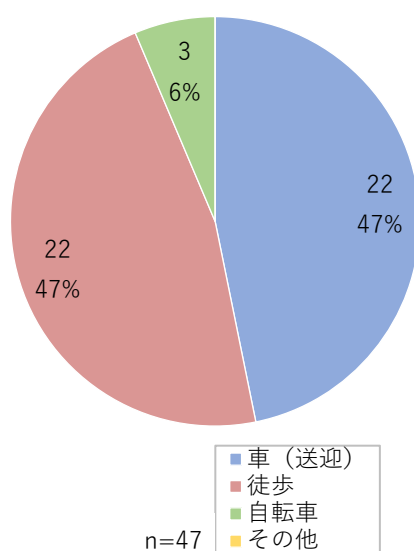


図 3-27 自宅からバス停まで通学の移動手段

※通学の移動手段で「路線バス」と回答した人を対象



#### (4) 定期券・回数券の購入有無

路線バスで通学する学生のほとんど（約 91%）は、定期券について「往復定期」を購入しています。

市が発行する利用回数乗車券は約 15%の学生が利用しています。

※市が発行する利用回数乗車券について

国東観光バス株式会社では 1 冊 3,500 円分の「国東観光バス専用回数乗車券」を 3,000 円で販売しており、1 冊購入につき、市が「路線バス利用助成券（回数券）3,000 円分」を無料で提供しています。

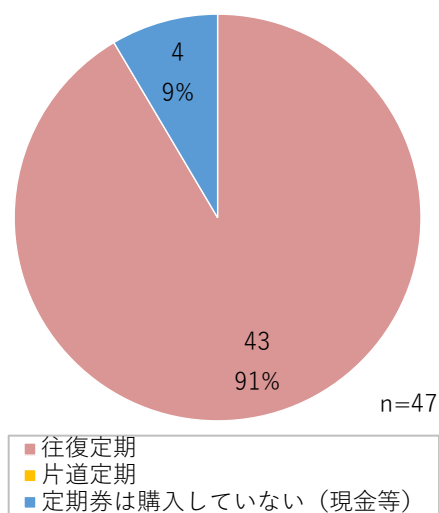


図 3-28 定期券購入の有無

※通学の移動手段で「路線バス」と回答した人を対象

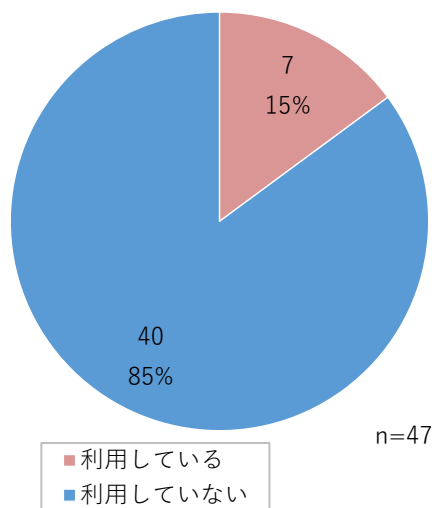


図 3-29 市が発行するお得な回数乗車券利用の有無

※通学の移動手段で「路線バス」と回答した人を対象

## (5) 送迎による通学

「車（送迎）」で通学している学生について、送迎で通学できない場合は「自転車」で通学すると回答した学生が約 30%と最も多く、次いで「バス」が約 17%と多くなっています。

自家用車の送迎が基本であり、バスで通学しない理由は「他の移動手段があるから」と回答した学生が約 74%とほとんどを占めています。

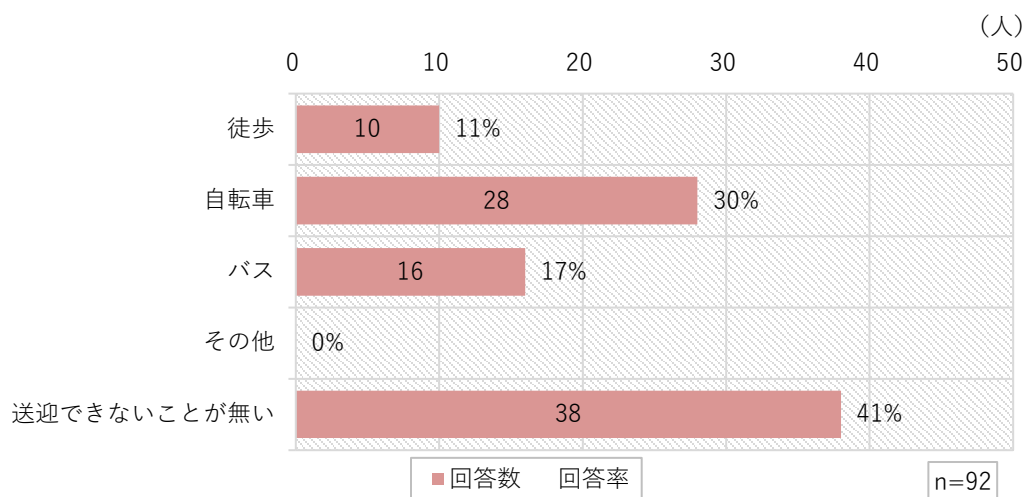


図 3-30 送迎できない場合の移動手段

※通学の移動手段で「車（送迎）」と回答した人を対象

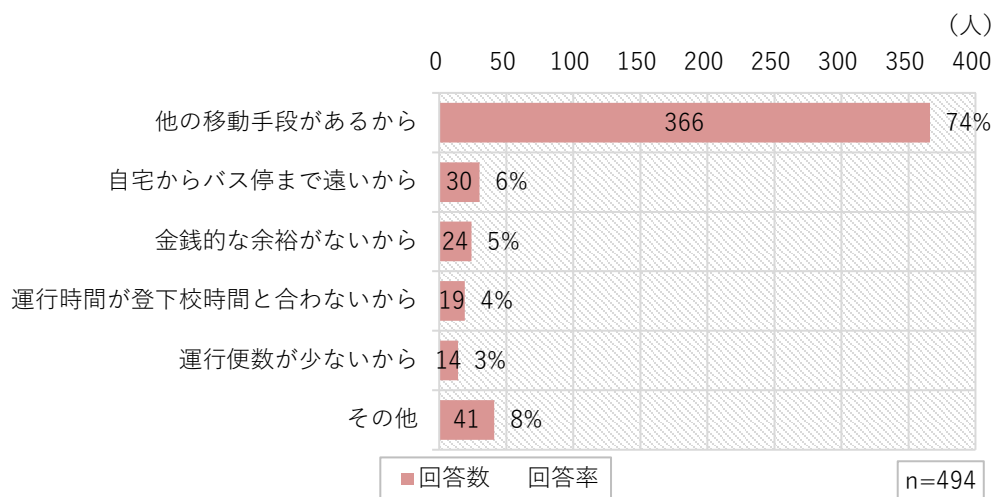


図 3-31 バスで通学しない理由

※通学の移動手段で「車（送迎）」と回答した人を対象

## (6) 公共交通のサービス改善時の利用意向

路線バスの路線やダイヤ・運賃等の改良がされた場合、登下校時に路線バスを使うようになるか、下記サービスを想定して確認しました。

- ・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
- ・部活や塾の時間に合わせて路線バスが運行されるようになる
- ・バス同士の乗り継ぎ時間が短くなる
- ・運賃（定期代）が現在よりも安くなる
- ・通学定期券を提示すると、地元飲食店等でのサービスや割引が受けられる
- ・通学定期券を持っていると、土日祝日は国東市内全域を自由に乗り降りできる
- ・路線バス車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える
- ・友達割（定期券利用者が、友人に路線バスの利用についてLINEで紹介したらバスの運賃が割引になる）

「路線バス車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える。」は「現在よりも使うようになる」と回答した割合が約38%と最も多く、運行時間よりもバスへ乗ること自体への付加価値に関する感度が高いです。次いで「運賃（定期代）が現在よりも安くなる」と回答した学生が約33%と多く、費用負担に対する感度も高いことがわかります。

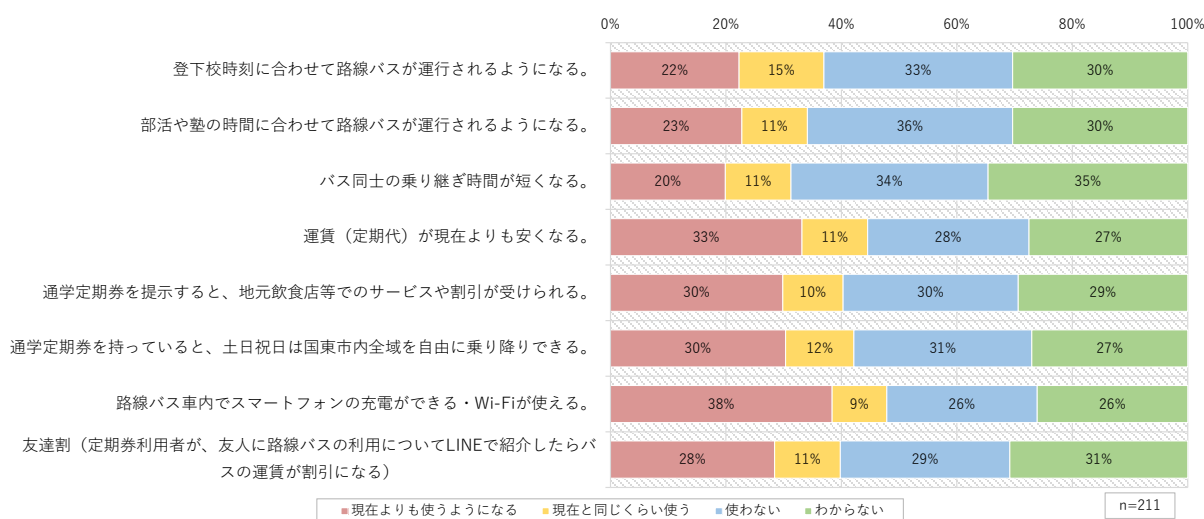


図 3-32 改良による路線バスの利用意向

## (7) 放課後の移動

放課後に立ち寄る場所が「ある」と回答した学生は約 38%存在しています。

最も良く立ち寄る場所と、2 番目に良く立ち寄る場所は、同じく「コンビニ」と回答した学生が最も多くなっています。2 番目に良く立ち寄る場所は「図書館等公共施設」や「飲食店」が最も良く立ち寄る場所よりも多くなっています。

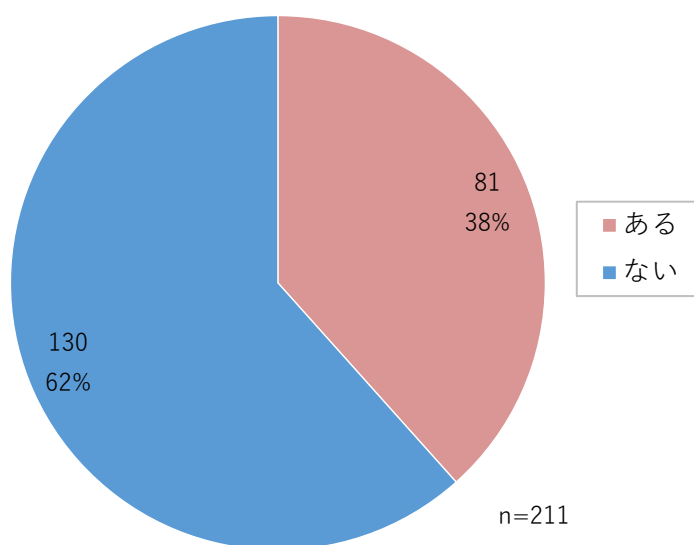


図 3-33 放課後に立ち寄る場所の有無

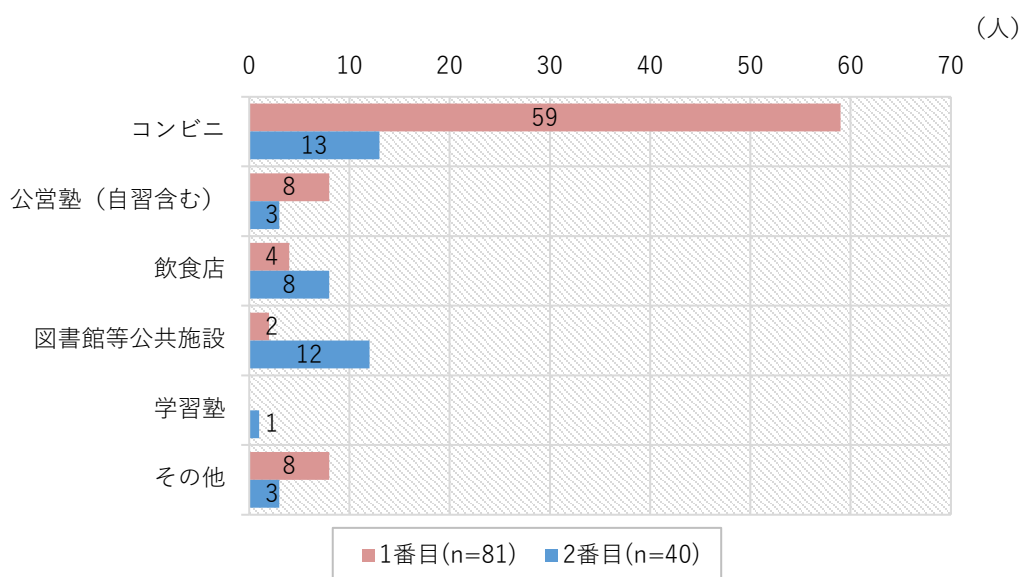


図 3-34 放課後に立ち寄る場所

最も良く立ち寄る場所と、2 番目に良く立ち寄る場所は、どちらも「徒歩」で移動する学生が最も多く、次いで「自転車」で移動する学生が多くなっています。

最も良く立ち寄る場所は「週 3 回以上」の頻度で立ち寄る場合が最も多く、「毎日」立ち寄る学生も少なくないです。2 番目に良く立ち寄る場所は「月数回」の頻度で立ち寄る場合が最も多くなっています。

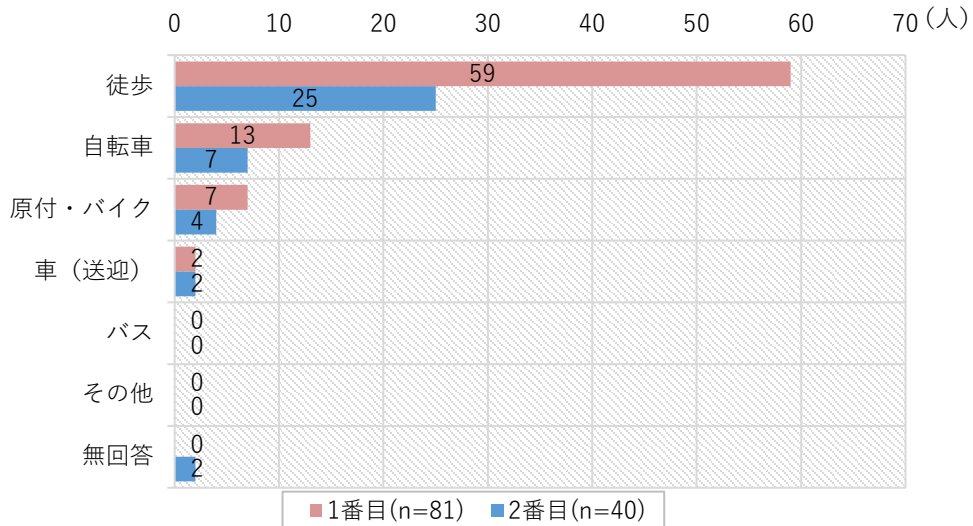


図 3-35 立ち寄る場所への移動手段

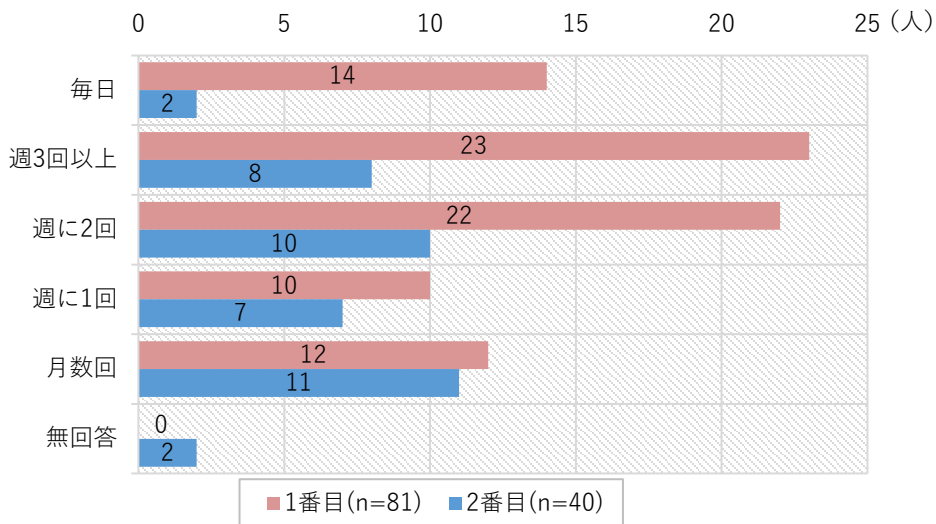


図 3-36 立ち寄る頻度

## (8) 休日の移動

友人と遊びに出かける場所は「大分市」が約68%と最も多く、次いで「市内」が約20%と多くなっています。移動手段は「鉄道」が約43%と最も多く、次いで「車（送迎）」が約24%と多くなっています。

家族と遊びに出かける場所も「大分市」が約59%と最も多いですが、次いで多い場所は「別府市」の約22%であり、「市内」は約7%にとどまっています。移動手段は「車（送迎）」が約90%と最も多く、ほとんどを占めています。

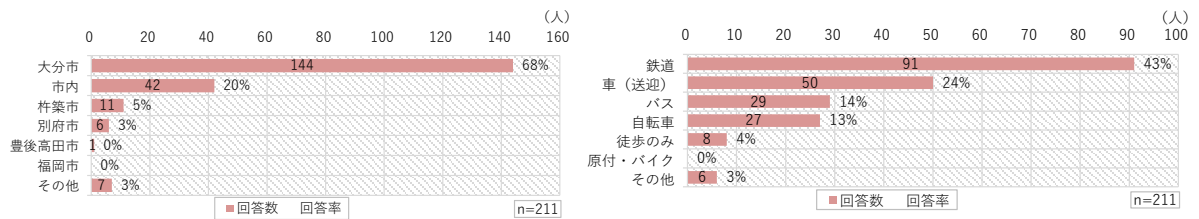


図 3-37 友人と休日の遊びに出かける場所（左図）と移動手段（右図）

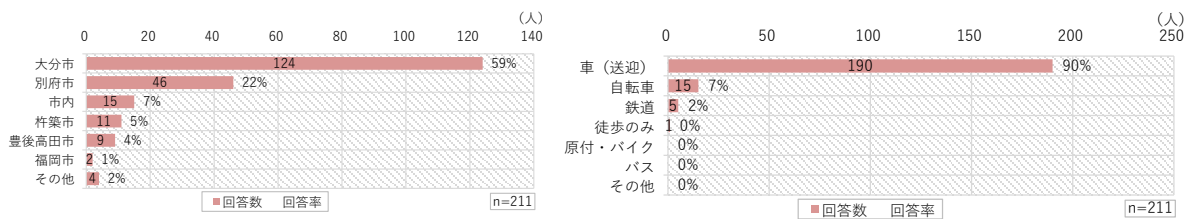


図 3-38 家族と休日の遊びに出かける場所（左図）と移動手段（右図）

## (9) 国東市から杵築高校へ通う学生の移動実態

杵築市において杵築高校へ同様のアンケート調査を実施しました。国東市から杵築高校へ通う学生も一定数存在しており、移動実態について整理しました。

### ① 杵築高校へ通う学生の居住地

杵築高校へ通う学生は約 42%が杵築市内の学生であるが、約 20%の学生は国東市から通学しています。

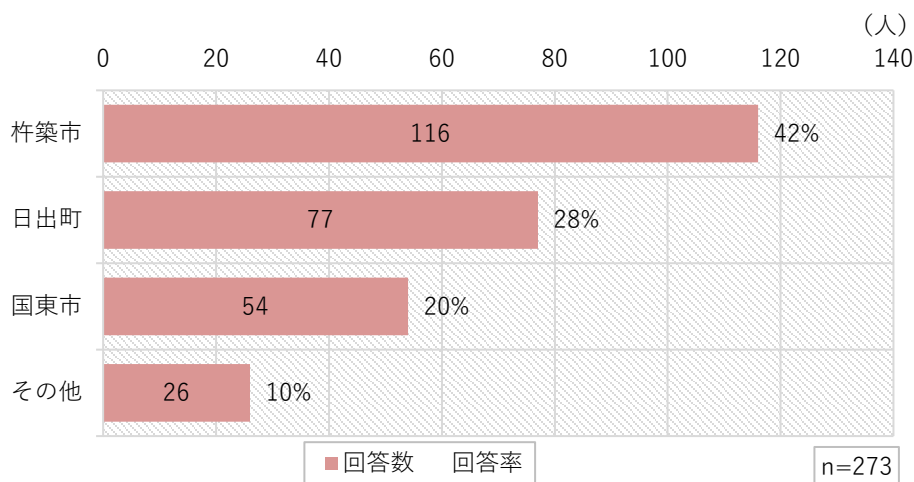


図 3-39 居住地

### ② 杵築高校へ通う学生の移動手段

国東市から杵築高校へ通学する学生の移動手段をみると、「路線バス」を利用している学生が最も多く、次いで「車（送迎）」で通学する学生が多くなっています。

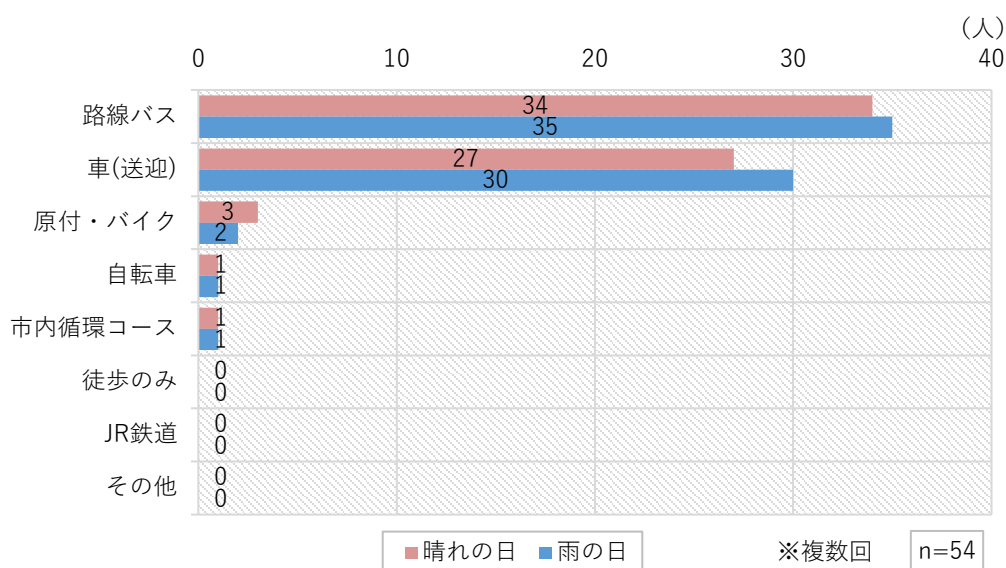


図 3-40 通学の移動手段

路線バスで通学している学生の自宅からバス停までの移動手段は、「徒歩」が約51%と最も多く、次いで「車（送迎）」が約46%と多くなっています。

路線バスで通学している学生が送迎を利用できない場合の移動手段は、「バス」が約63%と半数以上が公共交通へ転換しています。

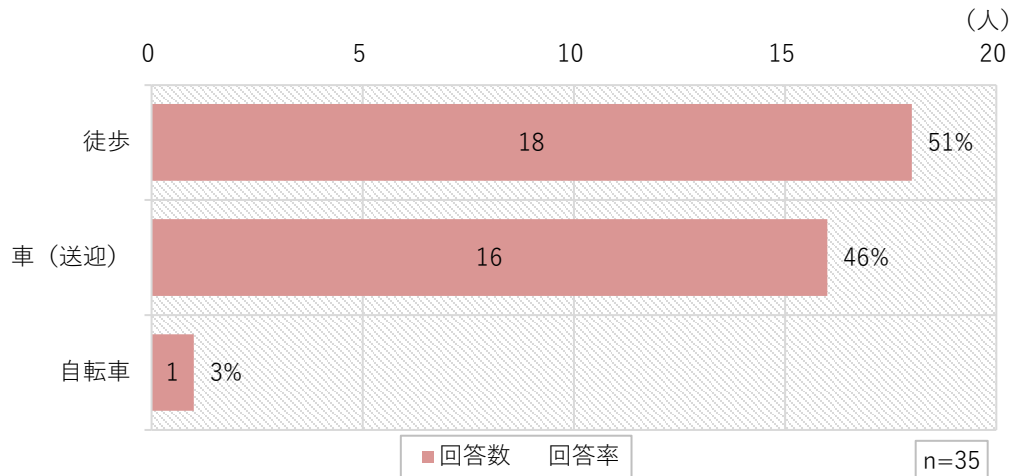


図 3-41 自宅からバス停まで通学の移動手段

※通学の移動手段で「路線バス」と回答した人を対象

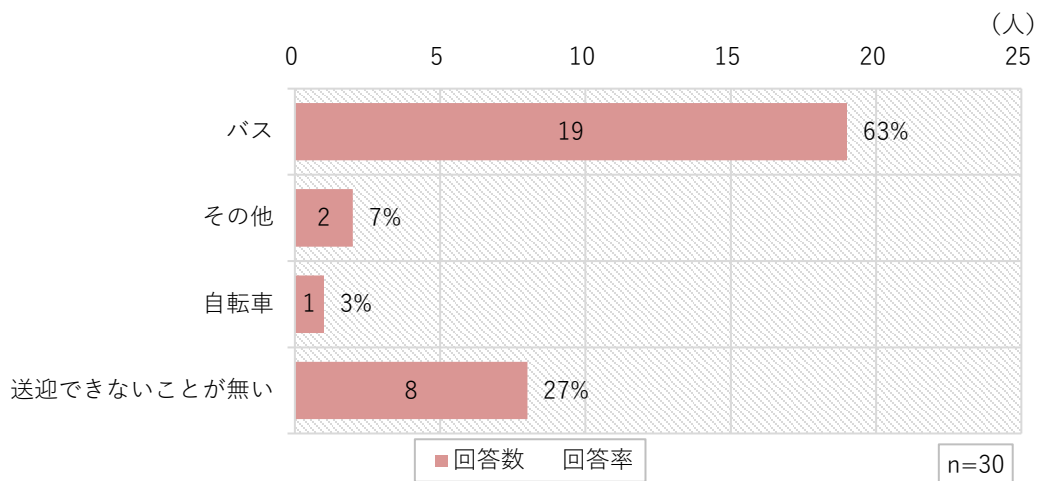


図 3-42 送迎できない場合の移動手段

※通学の移動手段で「車（送迎）」と回答した人を対象



### 3-1-3 おでかけ号利用実態

国東市内のおでかけ号路線について、調査員が対象便に乗り込み、聞き取りによる利用者アンケート調査を実施しました。調査期間は令和4年10月17~21日とし、計190票回収しました。

表 3-3 おでかけ号乗り込み調査概要

調査方法	調査員による聞き取り
調査期間	令和4年10月17~21日
調査対象	下記の表参照（計72便） ※種田線、小城線は調査日に顧客乗車せず
回答数	190票

表 3-4 調査対象路線と便数

	月	火	水	木	金	便数
熊毛・長瀬線	3					3
深江・寺山線	3					3
山口線	3					3
大熊毛・小熊毛線		3				3
堅来線		3				3
油留木線		3				3
諸田線		2				2
鬼籠・櫛海線			3			3
小高島線			3			3
赤松線			3			3
高良線			3			3
志和利線			2			2
小城線			2			2
狭間線			3			3
両子線			2			2
櫛来線				3		3
小原線				3		3
吉松線				3		3
丸小野線				3		3
橋上線				3		3
向田・浜陽線					2	2
種田線					3	3
治郎丸線					3	3
上国崎線					3	3
松ヶ迫・小ヶ倉線					2	2
小俣線					3	3
合計	9	11	21	15	16	72

## (1) 利用者の属性

国東地域は「75歳～」の後期高齢者の乗車が多いですが、「深江・寺山線」「上国崎線」では「40歳～49歳」の利用も見られます。武蔵地域、安岐地域の路線は「70歳～74歳」が乗車している割合が国見地域、国東地域よりも高く、少し年齢層が低いことがわかります。

スマートフォンを所持している利用者は約19%であり、そのうちLINEアプリを使っているのは約7%です。乗客のほとんどが高齢者であることもあり、約70%はスマートフォンを所持していません。

年齢別に自動車運転免許の有無をみると、60歳以上のほとんどの方は免許を所持しておらず、3割程度は自主返納しています。

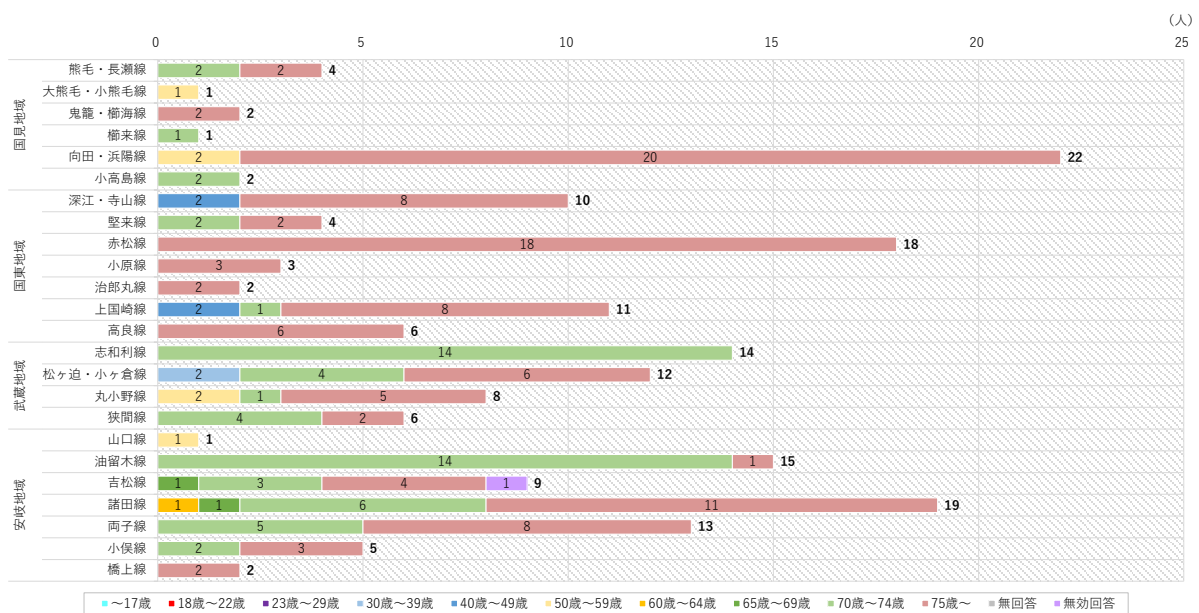


図 3-43 路線別の利用者年齢

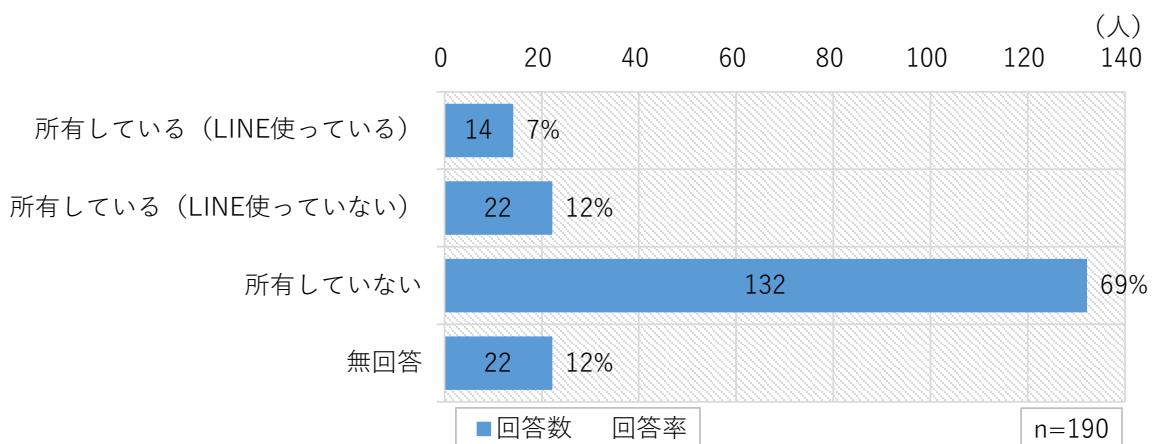


図 3-44 スマートフォンを所持しているか (LINE などのアプリを使っているか)

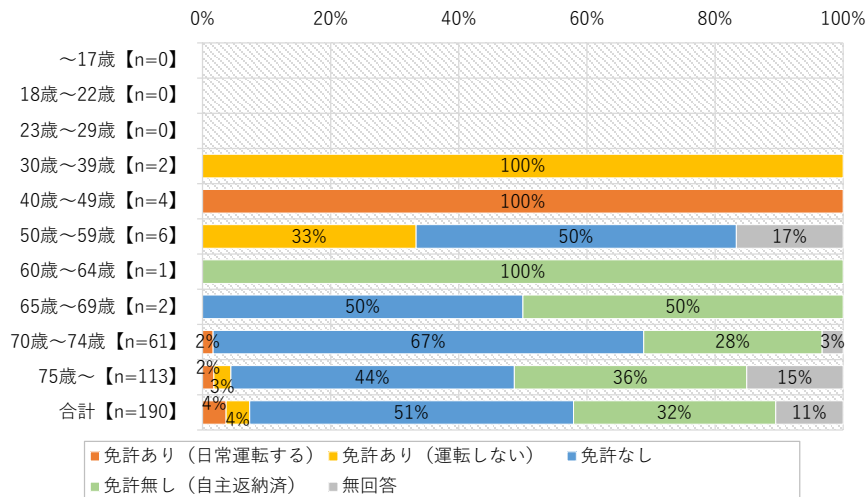


図 3-45 年齢別の自動車運転免許の有無

## (2) 移動目的と移動頻度

利用目的を路線別にみると、ほとんどの路線で買い物利用が多いですが、武蔵地域と安岐地域は通院利用が多い路線が複数あり、市民病院や整骨院等への移動に利用されています。

路線別にみると、向田・浜陽線や油留木線等、高頻度の利用者が多い路線がある一方で、小高島線や橋上線など、利用頻度の低い路線も見られます。

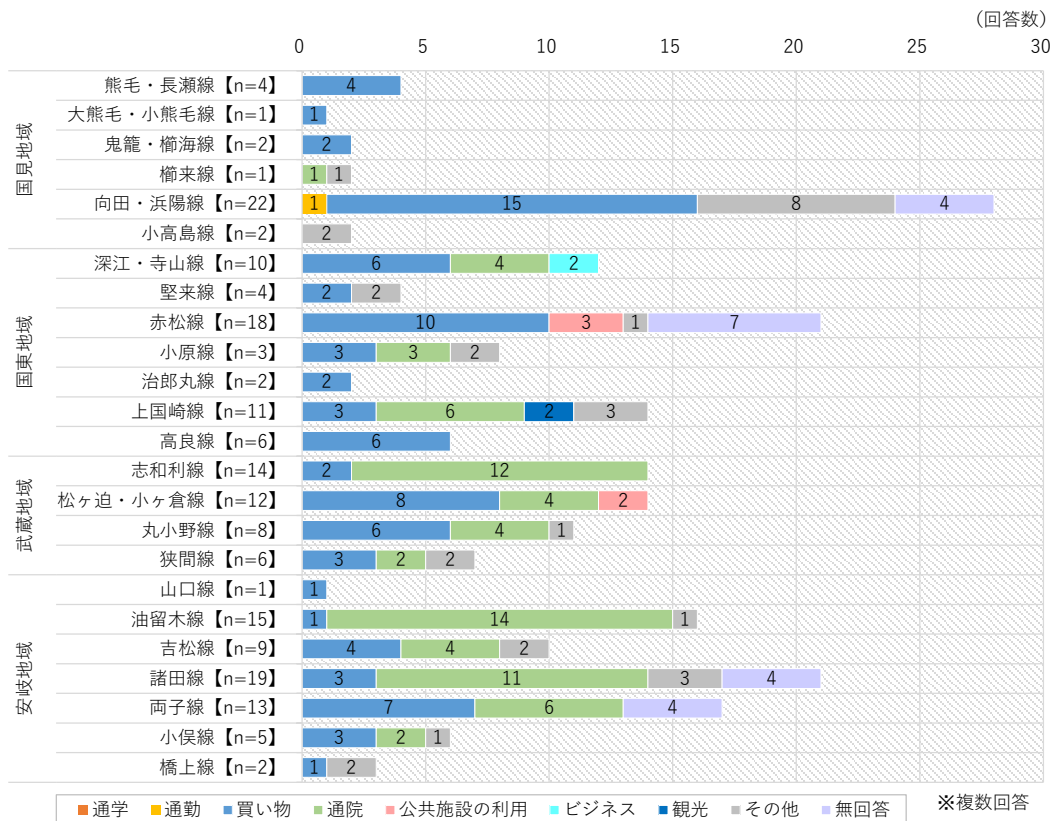


図 3-46 路線別の移動目的



図 3-47 路線別の移動頻度

### (3) おでかけ号乗車前後の移動実態

自宅から最寄りのバス停までの移動手段は「徒歩」が基本であり、全体の約85%を占めています。僅かですが、自家用車やバスの乗り継ぎの回答も見られます。

自宅からバス停までの移動時間は「5分以内」が約71%と最も多くなっています。一方で10分以上かけてくる方も約6%存在します。

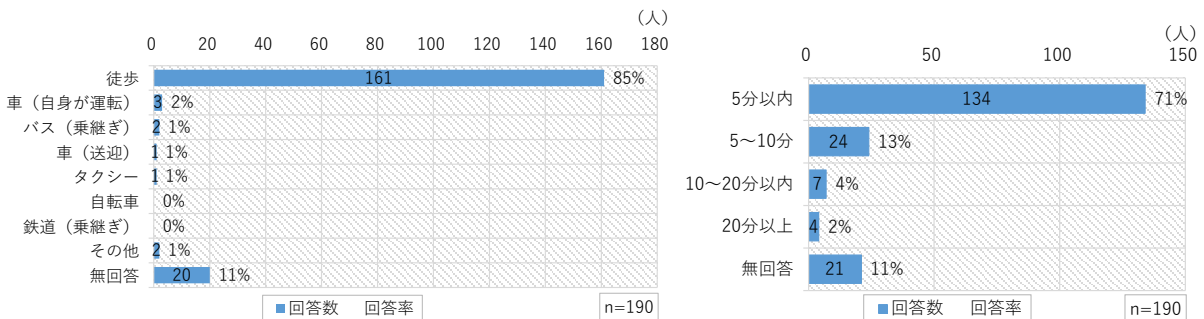


図 3-48 自宅からバス停までの移動手段（左図）と移動時間（右図）

降車後に目的地まで「徒歩」で移動する方は約 84%であり、ほとんどの目的地がバス停から徒歩圏内に位置しています。バスで乗り継いで遠方へ移動する方は約 4%います。

目的地での滞在時間は「90~120 分」が約 26%と最も多く、次いで「60~90 分」が約 22%と多くなっています。

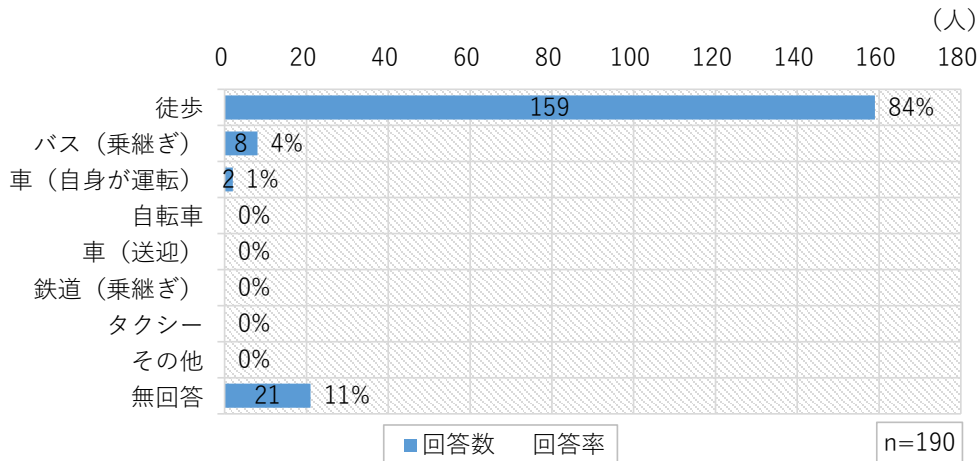


図 3-49 降車後の目的地までの移動手段

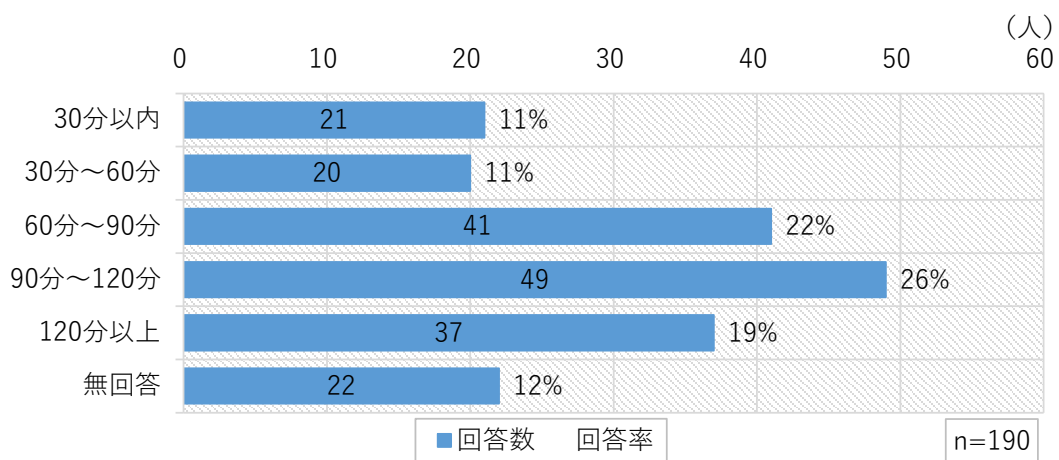


図 3-50 目的地での滞在時間

### 3-1-4 中学校3年生の進学先の移動意向

国東市内の4つの中学校に通学する3年生の保護者を対象に進学意向と通学手段等に関する調査をWebで実施しました。回答期間は令和4年12月9~30日とし、計68票回収しました。

表 3-5 中学生保護者アンケート調査概要

調査方法	WEB アンケート
調査期間	令和4年12月9~30日
調査対象	国見中学校、国東中学校、志成学園、安岐中学校へ通う3年生の保護者
回答数	68票

#### (1) 進学意向

進学意向は第1志望として約90%が「公立高校」とほとんどの保護者が回答し、第2志望では約63%が「公立高校」、約31%が「私立高校」と回答しています。

志望校は第1志望として「国東市（国東高等学校）」が約59%と最も多く、次いで「杵築市（杵築高等学校）」が約19%と多くなっています。第2志望では、同様に「国東市（国東高等学校）」が約51%と最も多いですが、次いで「別府市」が約25%と多くなっています。

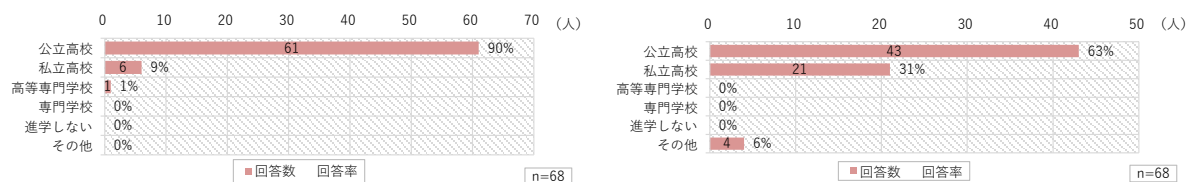


図 3-51 進学意向（第1志望（左図）、第2志望（右図））

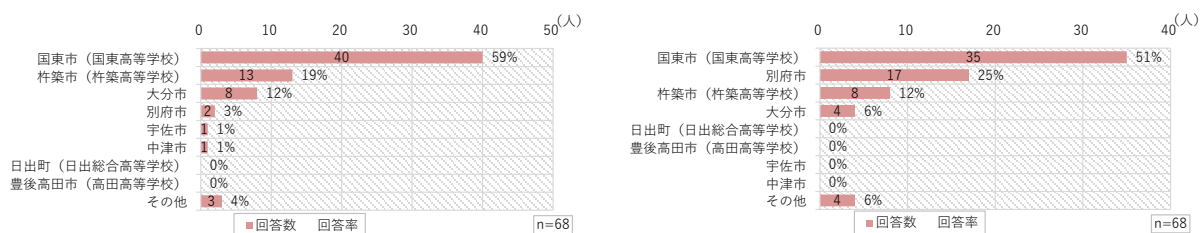


図 3-52 志望校（第1志望（左図）、第2志望（右図））

## (2) 下宿の予定

下宿予定が「ある」と回答した保護者は約 10%であり、ほとんどの保護者は市内から通学することを想定しています。

下宿する理由としては「寮があるため」が約 71%と多くを占めています。

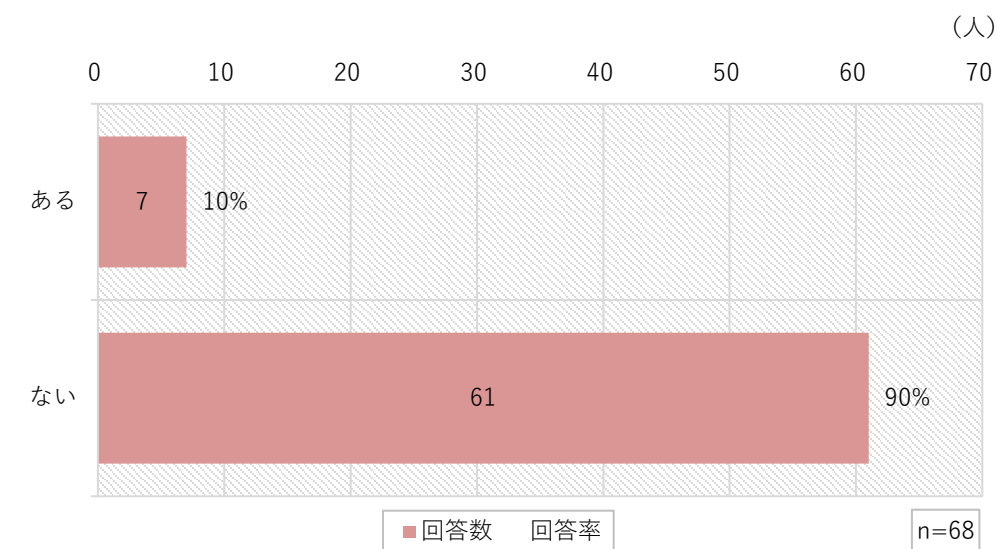


図 3-53 下宿予定

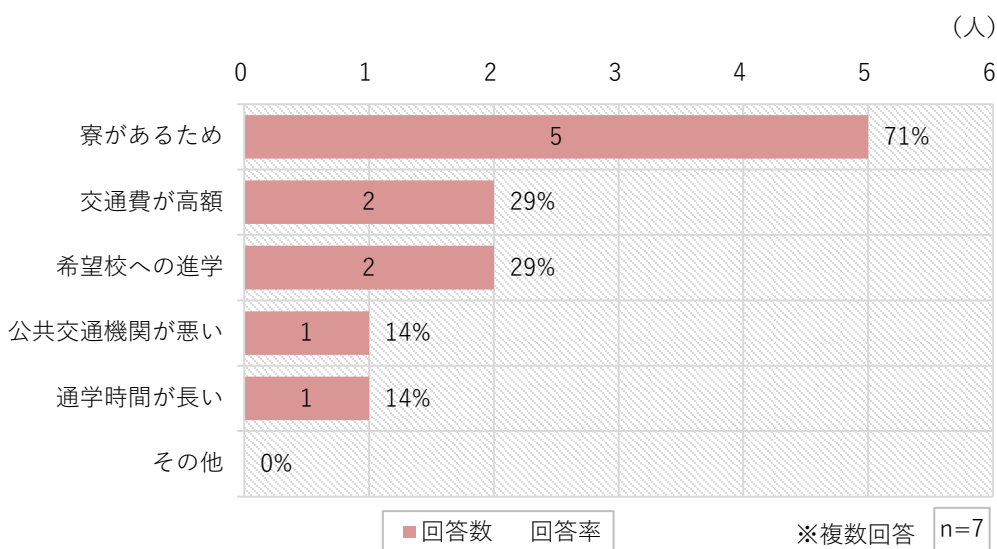


図 3-54 下宿予定がある理由

### (3) 想定する通学手段

想定する通学手段は「自家用車（家族の送迎）」が約53%と最も多く、次いで「路線バス」が約51%と多くなっています。

公共交通での通学する場合の不満点は「運賃・定期券が高い」ことが約51%と最も高く、次いで「部活をする予定で、帰りの時間に間に合わない」が約35%と多くなっています。

送迎する場合は「職場等が同じ方向ではないが送迎」すると回答した保護者が約37%と最も多くなっています。

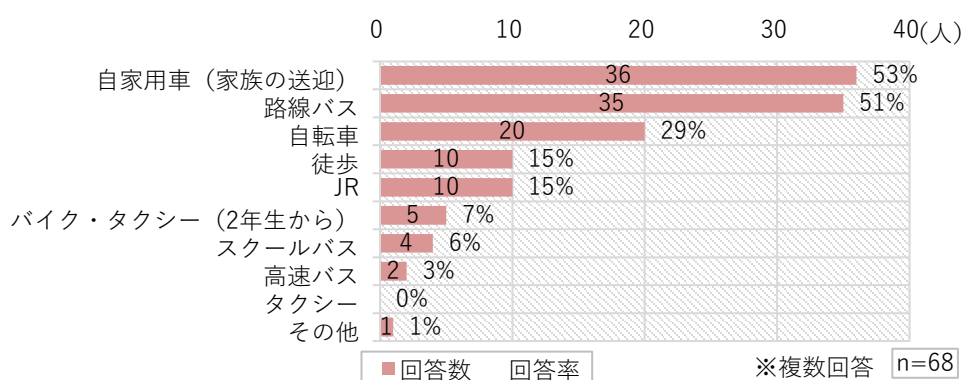


図 3-55 想定する通学の移動手段

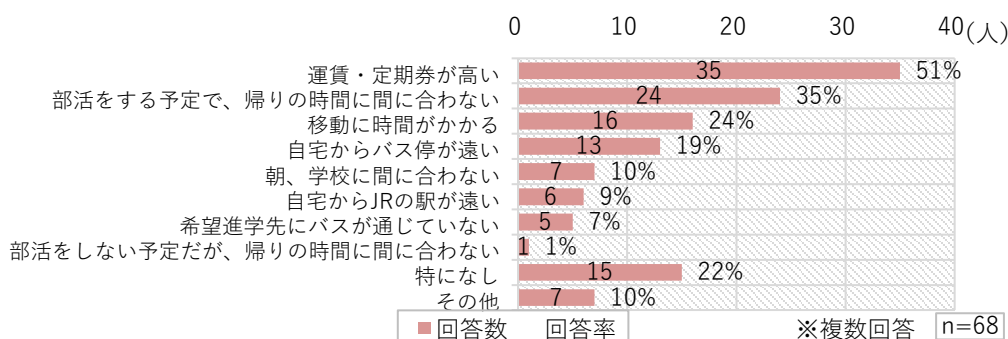


図 3-56 希望進学先へ公共交通で通学することに対する不満点

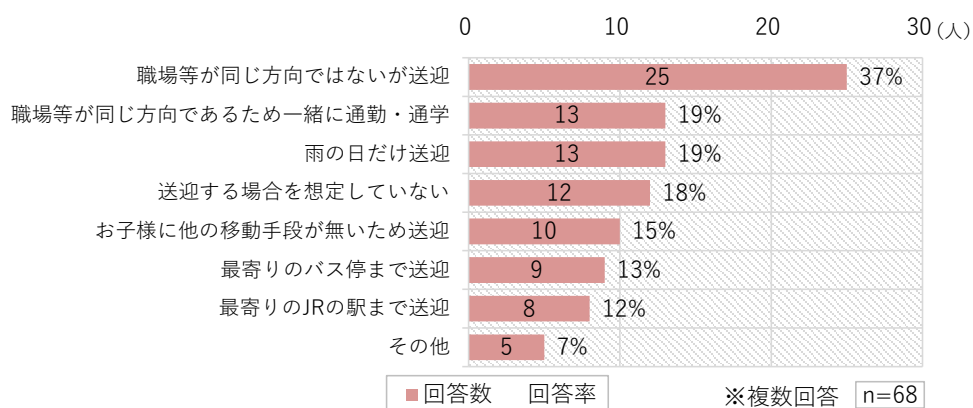


図 3-57 送迎をされる場合の状況



### 3-1-5 大分空港来訪者の移動実態

国東市内に位置する大分空港について、来訪者の移動実態を把握するため、調査員による聞き取りアンケート調査を実施しました。回答期間は平日と休日1日ずつとし、令和4年11月25日（金）、令和4年11月26日（土）に実施しました。両日とも100票ずつ、計200票回収しました。

表 3-6 大分空港来訪者調査概要

調査方法	調査員による聞き取り
調査期間	平日：令和4年11月25日（金） 休日：令和4年11月26日（土）
調査対象	大分空港への来訪者
回答数	200票（1日100票）

#### (1) 来訪者の年齢・運転免許の保有状況

回答者の年齢層をみると60歳未満の利用が多く、60歳以上の来訪者は少ないことがわかります。

約9割の回答者が免許を所持しており、約7割が日常的に運転しています。

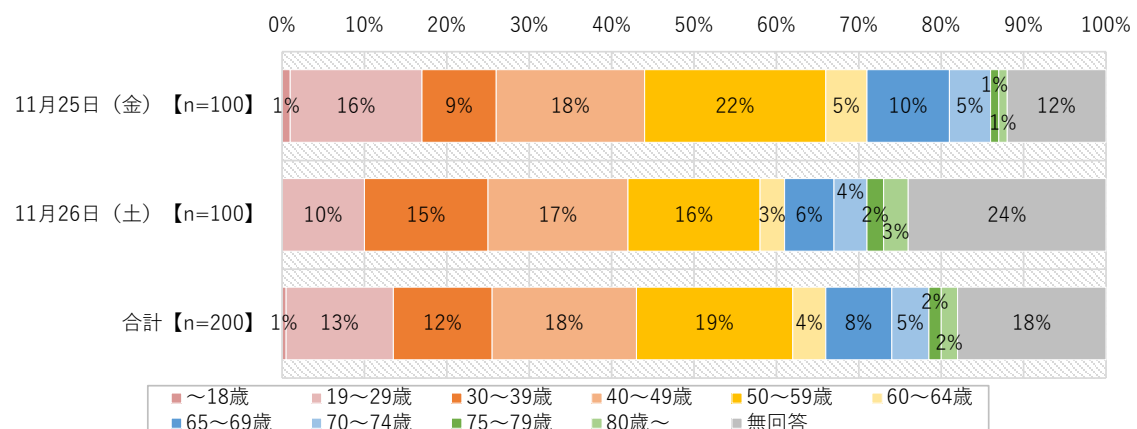


図 3-58 年齢

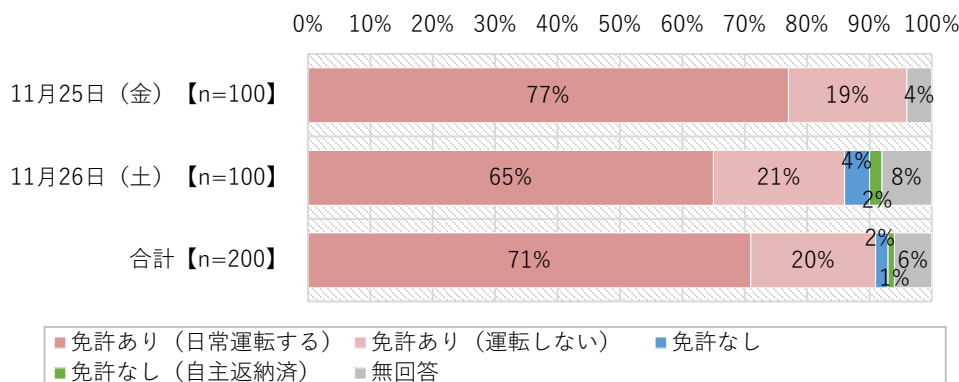


図 3-59 運転免許証の有無

## (2) 来訪者の居住地

来訪者は県内が約 40%であり、国東市内の来訪者は平日約 8%、休日約 2%となっています。

大分県内の来訪が約 4 割と最も多く、大分県外からの利用は東京、神奈川が多いことがわかります。

県内からの利用は半数程度が大分市であることがわかります。国東市内の来訪者は、平日は約 19%、休日は約 5%みられます。

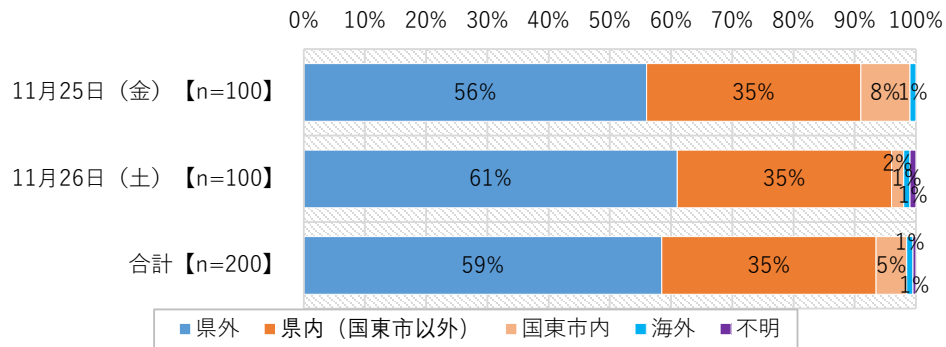


図 3-60 来訪者の居住地

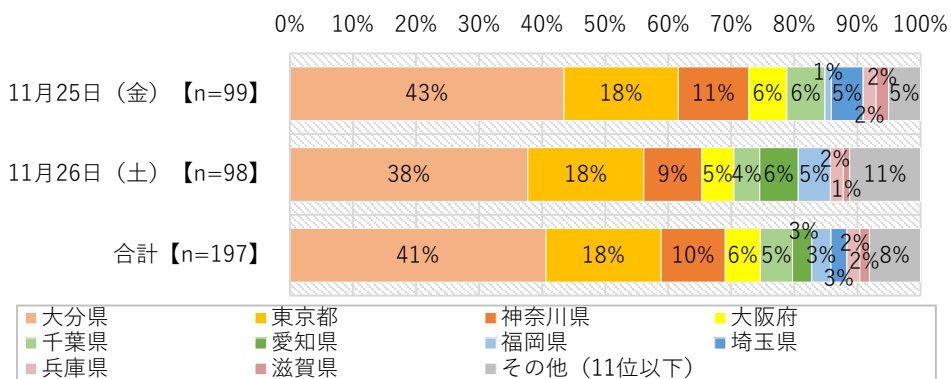


図 3-61 来訪者の居住地 (県名)

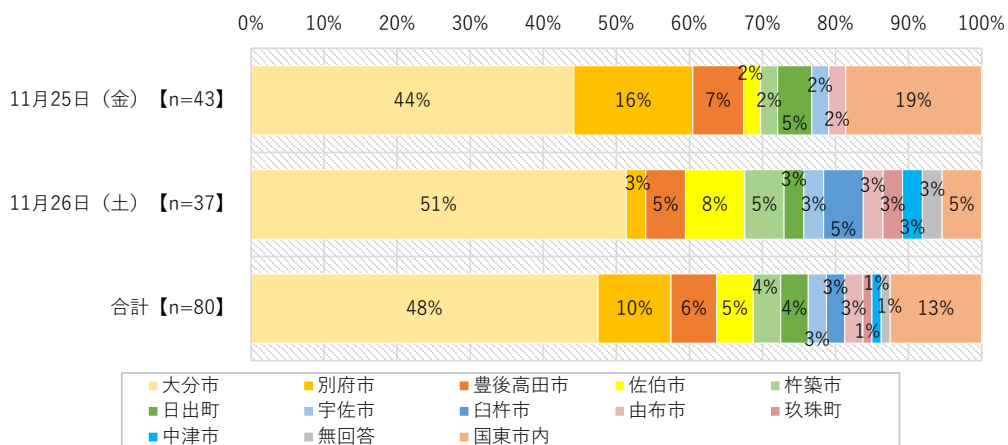


図 3-62 来訪者の居住地 (県内)

### (3) 外出目的・移動頻度

外出目的は平日と休日ともに「観光」が最も多いですが、平日は「ビジネス」の割合も大きくなっています。「その他」の内訳としては帰省や見送りが主となっています。

利用頻度をみると平日は「年に数回」が約42%と最も多く、休日は「ほとんど利用しない」が54%と最も多くなっています。

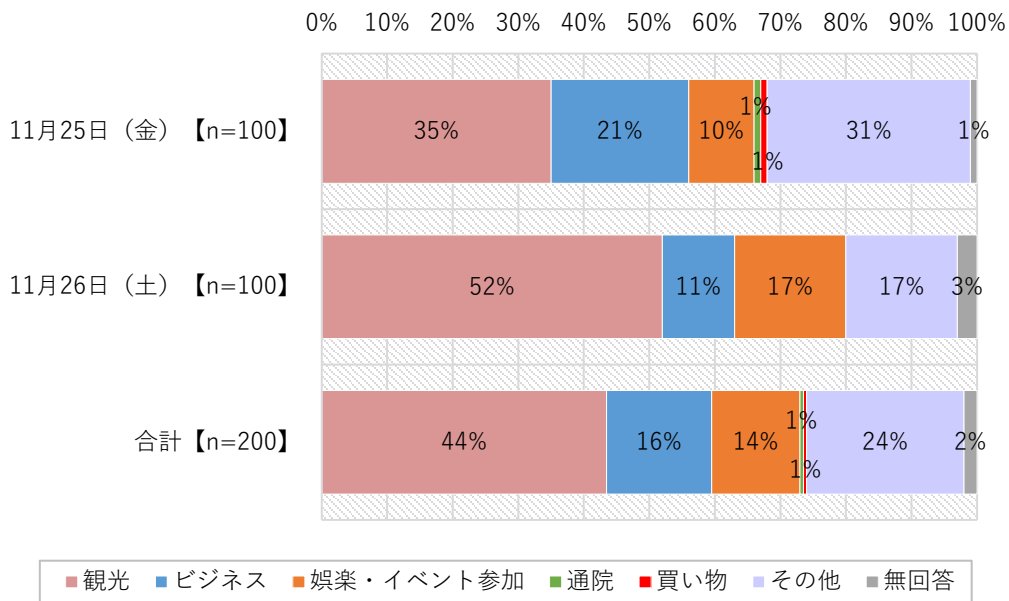


図 3-63 外出目的

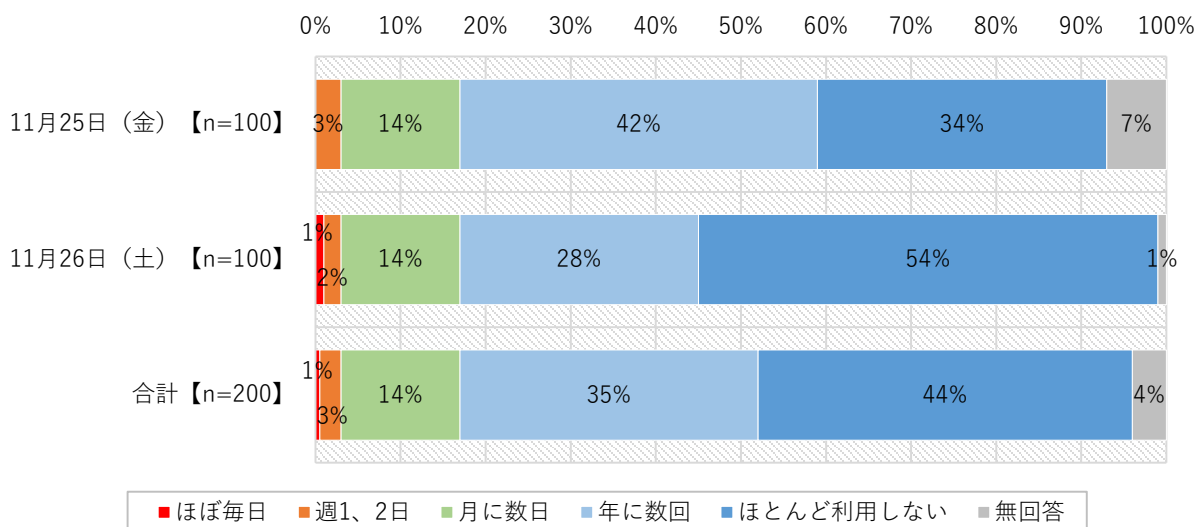


図 3-64 大分空港の利用頻度

#### (4) 移動手段

大分空港へ来るまでの移動手段は、平日では「空港アクセスバス」の利用者が約45%と最も多く、休日は「車（ご自身で運転）」が約45%と最も多くなっています。

大分空港からの移動手段は、空港へ来るまでの移動手段に比べ「空港アクセスバス」の割合が高く最も多くなっています。これはバスを待っている方の回答率が高かったためと思われます。

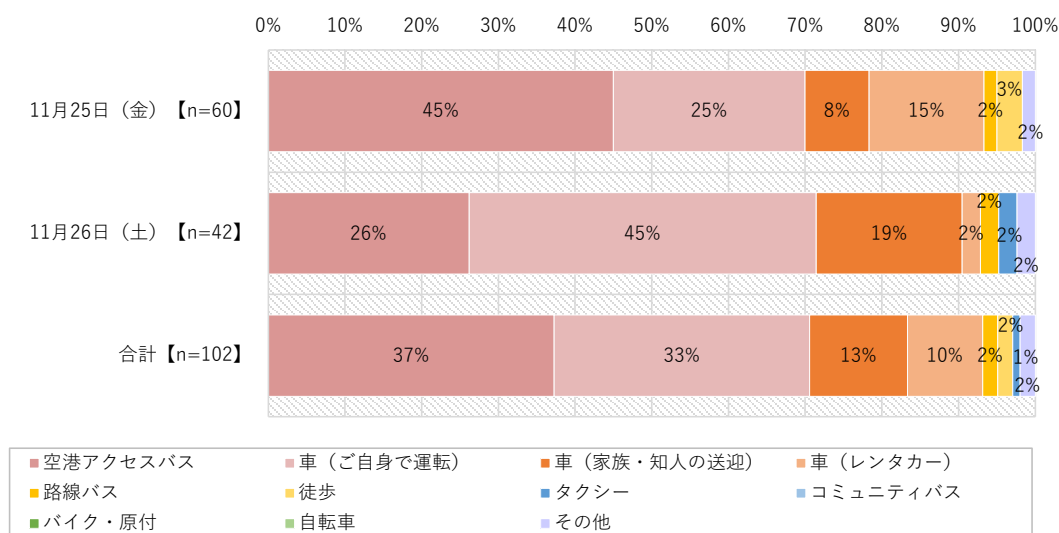


図 3-65 大分空港へ来るまでの移動手段

※無回答・無効回答は除外

（これから搭乗の方は空港からの移動手段は不問  
降機してきた方は空港へ来るまでの移動手段は不問）

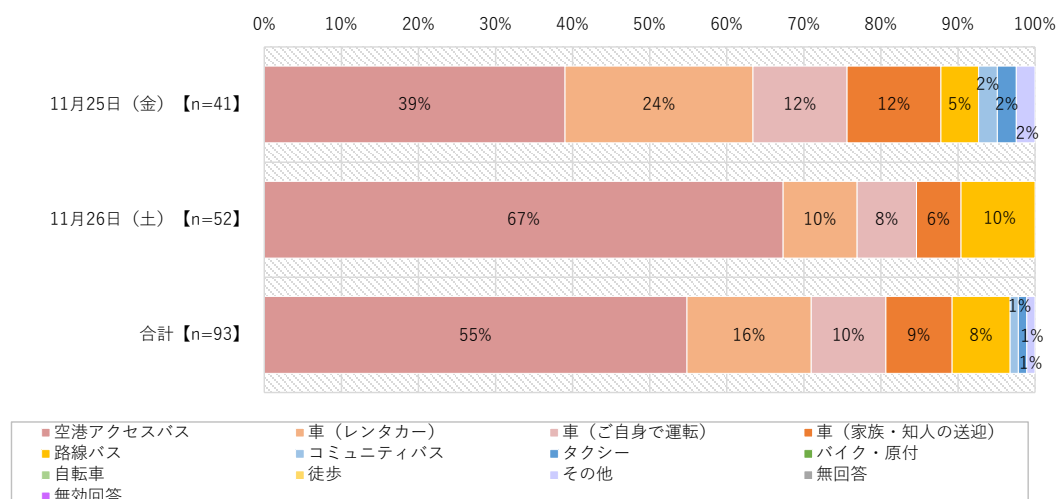


図 3-66 大分空港からの移動手段

※無回答・無効回答は除外

（これから搭乗の方は空港からの移動手段は不問  
降機してきた方は空港へ来るまでの移動手段は不問）

(5) 外出・帰宅時間

出発時刻は早朝の6時台が最も多くなっています。

帰宅時刻は夕方17~18時頃が最も多く、次いで15時台が多くなっています。

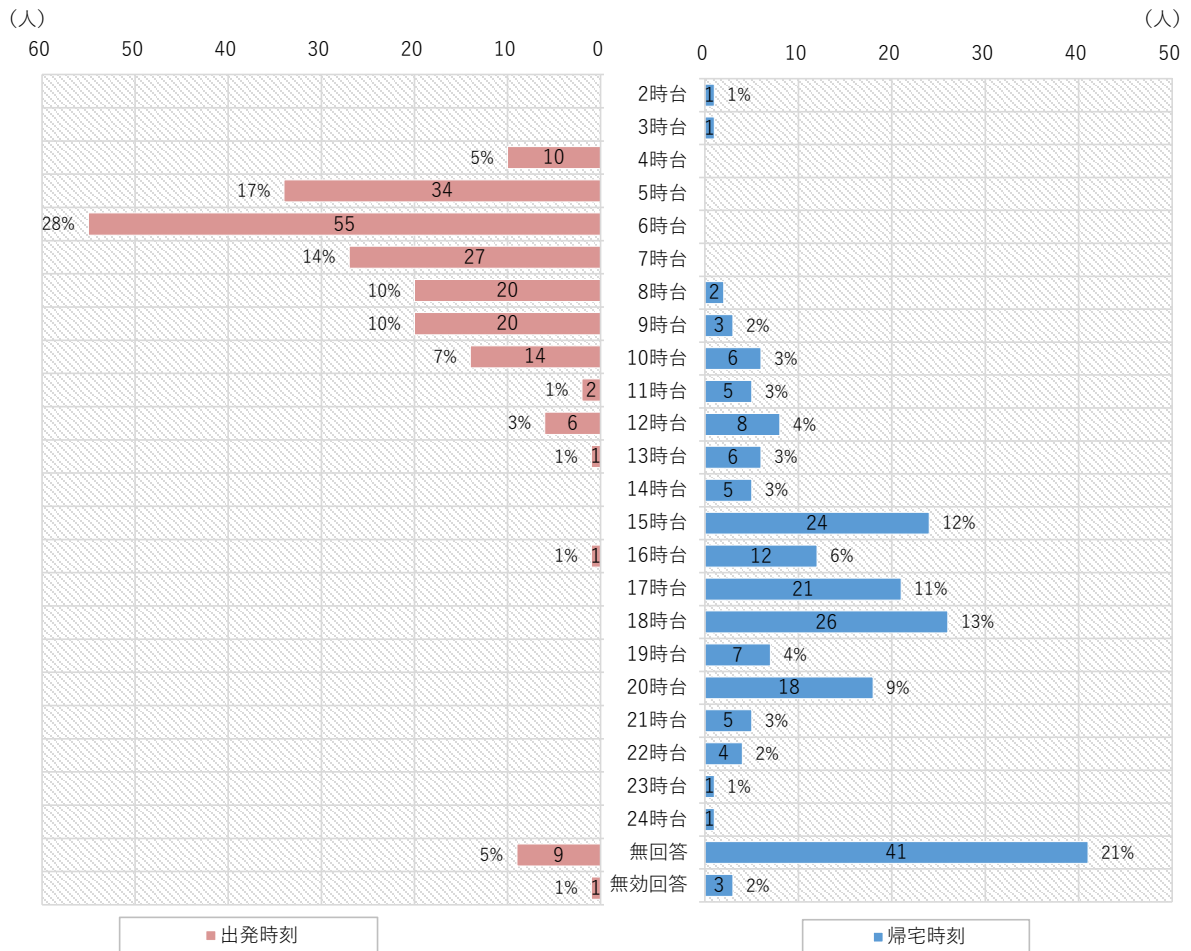


図 3-67 自宅（宿泊先）の出発・帰宅時刻

## (6) 公共交通を利用しない理由

公共交通以外で空港へ来た来訪者の公共交通を利用しない理由としては「車の方が便利」と回答した方が平日も休日も最も多くなっています。

休日は「バス停（乗り場）」が遠い」と回答した方も多いことがわかります。

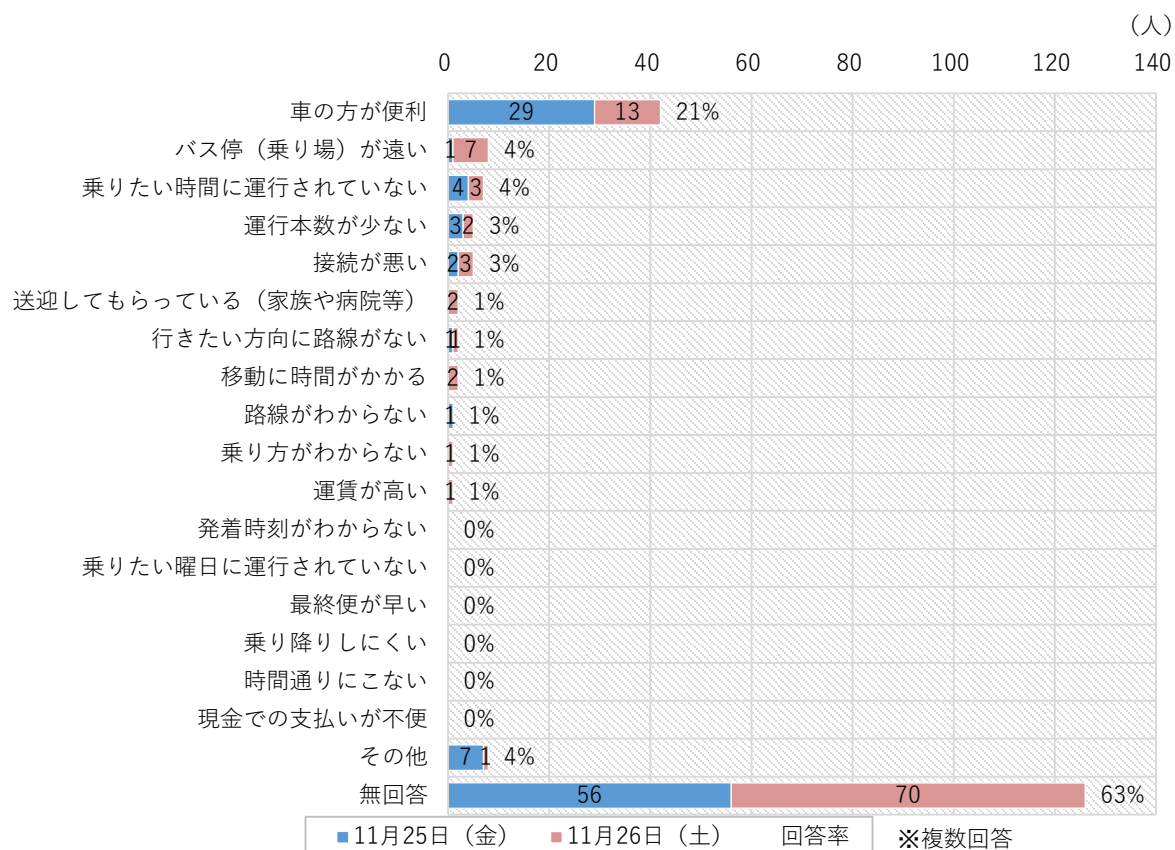


図 3-68 公共交通を利用しない理由

※移動手段として公共交通以外を選択した回答者のみ対象

### 3-1-6 地域別の住民ワークショップ

地域公共交通計画の策定にあたり、市内各地域の住民から生の意見を本市の都市・交通の将来像の策定に反映させるため、ワークショップを実施して交通についての地域の課題、あるべき将来像を伺いました。

参加者の年齢層は主に 50~70 代の中高年でした。4 地域、各 2 回実施を予定しましたが、国見地域の第 2 回は参加者が集まりませんでした。

地域	開催日	時間	場所	参加者
国見地域	第 1 回：令和 4 年 11 月 28 日（月）	14：00～15：30	みんなんかん	6 人
	第 2 回：令和 5 年 2 月 21 日（火）	14：00～15：30		-
国東地域	第 1 回：令和 4 年 11 月 28 日（月）	18：30～20：00	アストくにさき	9 人
	第 2 回：令和 5 年 2 月 21 日（火）	18：30～20：00		2 人
武蔵地域	第 1 回：令和 4 年 11 月 29 日（火）	18：30～20：00	武蔵総合支所	8 人
	第 2 回：令和 5 年 2 月 22 日（水）	14：00～15：30		4 人
安岐地域	第 1 回：令和 4 年 11 月 29 日（火）	14：00～15：30	安岐総合支所	11 人
	第 2 回：令和 5 年 2 月 22 日（水）	18：30～20：00		10 人

#### (1) 国見地域

現在の公共交通についての意見・課題	期待される公共交通の方向性
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時間と荷物の制約が多い。（男性）</li> <li>・ 便の間隔が空きすぎている。（男性）</li> <li>・ 段差が乗り降りを難しくしている。（男性）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 行きはバス停、帰りは家前まで運んでくれるなど、公共交通を使いやすくする・乗りやすくする。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ より国東市内の高校生が通しやすい路線にする。（男性）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 高校生（国東高校）の通学に使いやすくする。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 支えあいで購入物同行をしている。（男性）</li> <li>・ 支えあい活動者などの後継者が不足している。（男性）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ちょいかせ（買い物同行）利用の継続。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスに乗せるのが心配。（男性）</li> <li>・ 乗り方に慣れていない。（男性）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地区の代表とバスツアーを実施して、バスに乗るハードルを下げる。</li> </ul>

## (2) 国東地域

現在の公共交通についての意見・課題	期待される公共交通の方向性
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバスの待ち時間は買い物だけだと余る。(女性)</li> <li>・ デマンドだけでなく公共交通は必要。(女性)</li> <li>・ バスを待っていてもバス停がわかりにくくて気づかなくて乗り過ごす。(女性)</li> <li>・ 70代の方の免許返納後が心配。(男性)</li> <li>・ バスの段差が高い、バス停が遠い。(女性)</li> <li>・ バスの使い方が分からない。(女性)</li> <li>・ 山間部の入り組んだ狭い道が多いため、車両を小型化するのが良いのではないか。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 運行形態や車両を見直し、路線バスの使い勝手を良くする。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 買い物は実際にみて買いたい(男性)</li> <li>・ 外出する喜びを支援してほしい。(女性)</li> <li>・ 別の移動の行き帰りに買い物をしている。(男性)</li> <li>・ 買い物支援は定着してきたが利用者が固定的。(男性)</li> <li>・ 買ったものを持つてのバスの乗り降りが大変。(男性)</li> <li>・ 人が少ない所は地域で支え合うしかない。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 公共交通による買い物の支援。</li> <li>✓ 買い物支援事業の継続。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの利用者・運営者が固定化傾向にある。(男性)</li> <li>・ お互いの近況を確認しあえる大切な場。(女性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 利用者の固定化からの脱却。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ アプリを使った予約ができると良い。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ デマンド型交通の試行(スマホ予約)。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 寺や山等の観光資源に人を呼び込めそう。(女性)</li> <li>・ バス利用者には観光客が多いのではないか。(男性)</li> <li>・ 古い車両が観光資源になっている。(女性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 公共交通での観光支援の実施。</li> </ul>



### (3) 武蔵地域

現在の公共交通についての意見・課題	期待される公共交通の方向性
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 頻度が週に1回では不便。(女性)</li> <li>・ 朝と夕方以外のバスはバス停が遠い。(男性)</li> <li>・ 待ち時間を過ごす場がない。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 路線バス・コミュニティバスの利便性向上。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線を組み合わせどこでもアクセスしたい。(男性)</li> <li>・ 小回りが利く小型車両に変更できないか。(女性)</li> <li>・ 谷によって抱えている問題が異なるため一本化する事は難しい。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 路線とデマンド交通を組み合わせた効率的で利便性の高い公共交通網。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市域の人の補助・助け合いが必要。(男性)</li> <li>・ 運転手になる可能性がある予備群を登録制にしてはどうか。(男性)</li> <li>・ 社会福祉協議会など地域でデマンド体制を作れないか。(女性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域による移動支援の拡充。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ オンデマンドタクシーを希望する。(男性)</li> <li>・ コミュニティバスやタクシーの位置情報が共有できるようにしてほしい。(男性)</li> <li>・ 自宅近くまで来てほしい。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ IT 技術活用による利便性の向上。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スクールバスの活用。(男性)</li> <li>・ コミュニティバスを継続するのではなく、代替サービスを模索してほしい。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 公共交通以外の移動サービス活用</li> </ul>

#### (4) 安岐地域

現在の公共交通についての意見・課題	期待される公共交通の方向性
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス待ちできる場所がない。(男性)</li> <li>・ 1日2-3往復してくれるコミュニティバス。(男性)</li> <li>・ バス停が家から遠い。(男性)</li> <li>・ バスとタクシーの路線を合わせてほしい。(男性)</li> <li>・ 車を手放すと動く手段がない。(男性)</li> <li>・ 行政の補助が行き届いておらず隣人や家族が補助を行っている。(男性)</li> <li>・ スクールバスの空き時間に別用途で使うのはどうか。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 運行形態や車両を見直し、安岐地域内の移動サービスの再設計を行う。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 坂が多く、自転車の利用は困難。(男性)</li> <li>・ バスの車体が乗車人数に比べて大きい。(男性)</li> <li>・ 買い物に行くにはバスでは不便。(男性)</li> <li>・ 通る必要のない路線はデマンドにして効率化を図ってほしい。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ デマンド交通など、地域内移動を地域で合った移動手段を選択できるように公共交通を整備。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域内の協調性が少ないと感じる。(男性)</li> <li>・ 買い物支援の送迎を移動に活用できないか。(男性)</li> <li>・ 車を持たない人の買い物代行をしている。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 公共交通による買い物の支援</li> <li>✓ 買い物支援事業の継続。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスと病院の治療時間がずれる。(男性)</li> <li>・ 病院の送迎バスを買い物送迎に活用したい。(男性)</li> <li>・ スクールバスとの混乗はできないか。(男性)</li> <li>・ 買い物代行や病院送迎との連携。(男性)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 病院・スクールバスとの連携を図る。</li> </ul>

### 3-1-7 交通事業者ヒアリング

国東市内で運行する事業者に対し、持続的な公共交通サービスの提供に支障となる運転者不足や高齢化等の課題について、ヒアリングによる調査を実施しました。

表 3-7 交通事業者ヒアリングの調査概要

実施日	事業別	対象事業者
令和5年2月8日（水）	バス事業者	国東観光バス株式会社 大分交通株式会社
令和5年2月9日（木）	タクシー事業者	杵築国東合同タクシー株式会社 株式会社エアポートシティタクシー みなとタクシー株式会社 第一交通株式会社

表 3-8 バス事業者ヒアリングの主な意見

事業者	現状・問題点	課題
バス	<p>【利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用の減少している路線の一部については、将来的に廃止することを検討している。</li> <li>• 高校生のバス利用者の不満として、座れないことが挙げられる。</li> </ul> <p>【人員】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 運転手は限られた人員でやりくりしている状態である。</li> <li>• 新聞折り込み広告などで運転手を募集しているが応募はない。</li> <li>• 自動車二種免許取得支援として、市独自の施策があると良い。</li> </ul> <p>【運賃】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 事業者と市がそれぞれ発行する回数乗車券を統合し、利用しやすくしたらどうか。</li> </ul> <p>【今後のデマンド交通の運行に対する意向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 系統を減らして、幹線からコミュニティタクシーで接続するなどにより、運行できる曜日を増やせるかもしれない。</li> <li>• 仮にデマンド交通をバス会社で行う場合、オペレーションはバス会社だけでは難しいだろう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 新たな人材の獲得</li> <li>✓ 事業者と行政が連携した運賃施策の検討</li> <li>✓ より効率的な利便性の高い交通ネットワークの構築に向けた検討が必要</li> </ul>

表 3-9 タクシー事業者ヒアリングの主な意見

事業者	現状・問題点	課題
タクシー	<p><b>【利用状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• コロナ禍前と比較して、需要は戻りつつあるが、運転手不足で夜間の営業ができていない事業者が存在する。</li> <li>• 観光利用客は多くはないが、空港からの利用者が存在する。</li> </ul> <p><b>【人員】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• いずれの事業者でも運転手不足に懸念はあり、事業者によっては深刻な状態にある。</li> <li>• 運転手の高齢化も課題となっており、70歳を超える運転手も存在する。</li> <li>• 運転手の募集を行っても応募がほとんどない状態である。</li> </ul> <p><b>【コスト】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 車両が老朽化しているが燃料費が高騰しており、更新ができない状態である。</li> <li>• バスとタクシーで利用できる回数券があると良いのではないか。</li> </ul> <p><b>【デマンドタクシーの運行】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 運転手の時間を拘束するため、前もって運行日時を決めておく必要がある。</li> <li>• コミュニティタクシーとタクシーの通常利用の顧客が競合する可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 新たな人材の獲得</li> <li>✓ デマンドタクシー運行時のタクシーとのすみ分け</li> <li>✓ 利用回数券等の運賃施策の検討</li> </ul>

## 3-2. 国東市の地域公共交通の抱える課題

### 3-2-1 公共交通利用者数の減少

2021年度に路線バス上国崎線がコミュニティバス路線へ転換しましたが、2020年度と比較して年間利用者数は減少しています。また、コミュニティタクシーの利用者数減少により、小高島線は2023年4月よりデマンド型乗合タクシーへ転換、小城線は休止するなど、交通網の縮小化が進んでいます。

持続可能な公共交通運行に向け、財政負担額の低下・運行効率性向上が課題となっています。

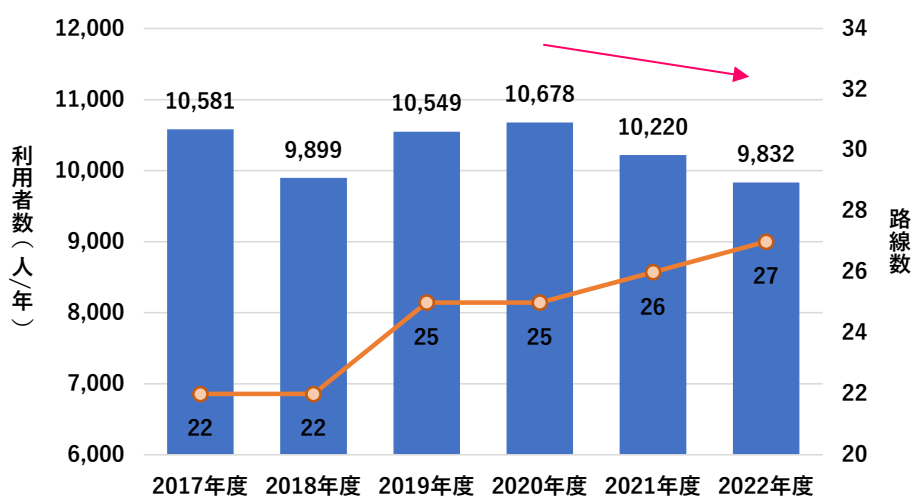


図 3-69 年間利用者数・路線数の推移（再掲）

### 3-2-2 市の財政負担額の増加

市の路線バスとおでかけ号の財政負担額は年々増加しており、今後も人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズが縮小していくことが見込まれるため、公共交通網の継続的な見直しが必要です。

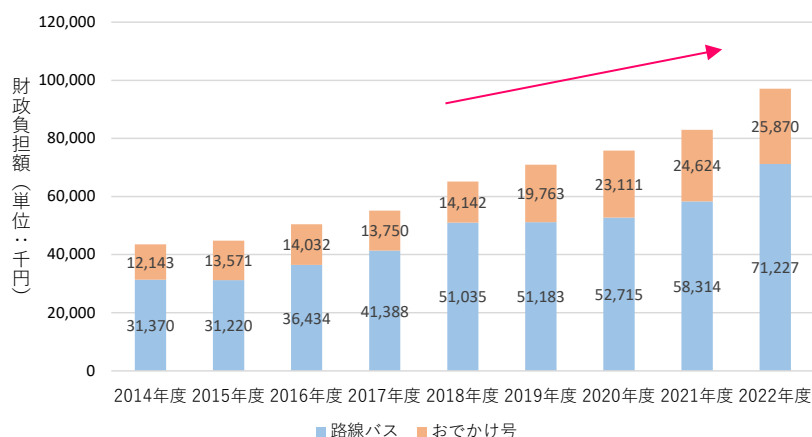


図 3-70 公共交通の年間財政負担額（再掲）

### 3-2-3 スクールバスと路線バス、コミュニティバスとの路線の重複

市内の一部幼稚園、小学校、中学校ではスクールバスを運行しています。スクールバスの運行ルートの一部は路線バス、コミュニティバスと重複しており、スクールバスの児童と一般利用者の混乗の検討余地があります。なお、混乗を実現するには、座席数の確保や乗車人数の把握、保護者の合意などの課題があります。

表 3-10 スクールバスと路線バス・コミュニティバスの重複状況（一部含む）

学校	スクールバス 運行地域	公共交通	路線
国見小学校	竹田津方面 向田方面 上岐部・小江方面 大高島方面	路線バス	竹田津港・伊美－国東（国東市民病院） 国東（国東市民病院）－竹田津港・伊美 伊美－竹田津－香ヶ地－真玉－豊後高田・宇佐駅 豊後高田・宇佐駅－真玉－香ヶ地－竹田津－伊美
		コミュニティバス	櫛来線（櫛来－伊美） 熊毛・長瀬線（熊毛－岐部－伊美） 大熊毛・小熊毛線（大熊毛－小熊毛－伊美）
富来小学校	来浦方面 大恩寺方面	路線バス	岩戸寺上－国東 国東－岩戸寺上
		コミュニティバス	向田・浜陽線（向田－浜陽－浜陰－国東）
国東小学校	上国崎方面 豊崎方面	路線バス	稲川－国東 国東－稲川
		コミュニティバス	赤松線（赤松－山吹－原－安国寺－国東） 上国崎線（上成仏－田深－国東）
国東中学校	上国崎方面	コミュニティバス	上国崎線（上成仏－田深－国東）
志成学園	丸小野・吉広方面 糸原・小城方面 池ノ内方面 糸原方面	コミュニティバス	松ヶ迫・小ヶ倉線（吉広－手野－成吉－武蔵－市民病院） 丸小野線（丸小野上－武蔵－上糸原－市民病院）
		コミュニティタクシー	挟間線（挟間－武蔵－市民病院）
安岐中学校 安岐中央小学校 安岐中央幼稚園	西武蔵方面 朝来方面 橋上・山口方面 西安岐・大添方面	コミュニティバス	両子線（両子寺－掛樋－安岐－上糸原） 諸田線（諸田－長瀬－安岐－上糸原） 吉松線（吉松－瀬戸田－成久－市民病院） 山口線（山口－下山口－中園－西本－市民病院）
		コミュニティタクシー	小俣線（小俣－市民病院） 橋上線（天堤－橋上－葛巻－市民病院）

### 3-2-4 交通不便地域の存在

デマンド型乗合タクシーの運行範囲も含め、概ね人口の分布する地域にバス停がありますが、山間部の小さな集落ではバス停から離れた地位が存在します。また、山間部ではバス停まで高低差があり、実質的な交通不便地域となっている場合もあります。

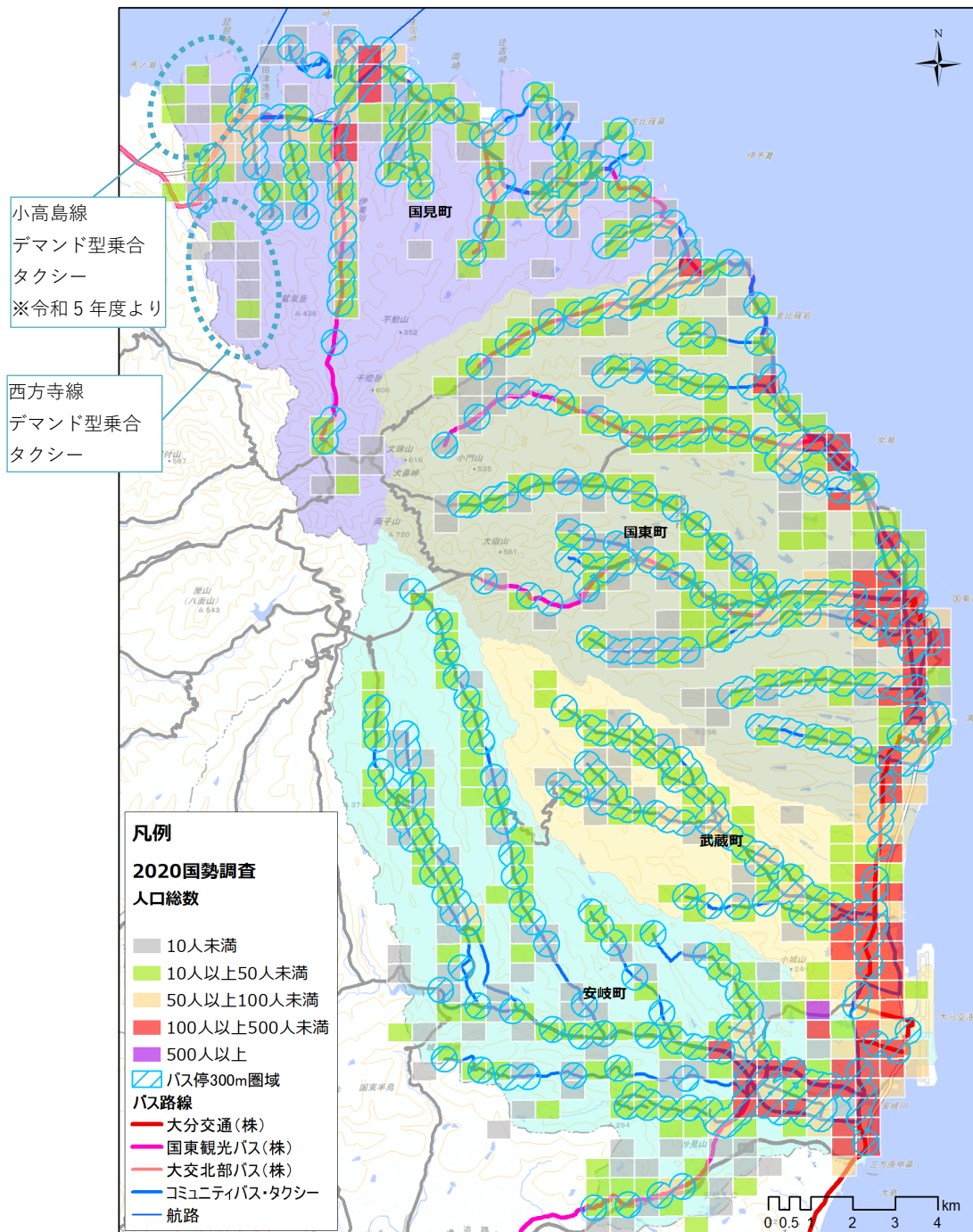
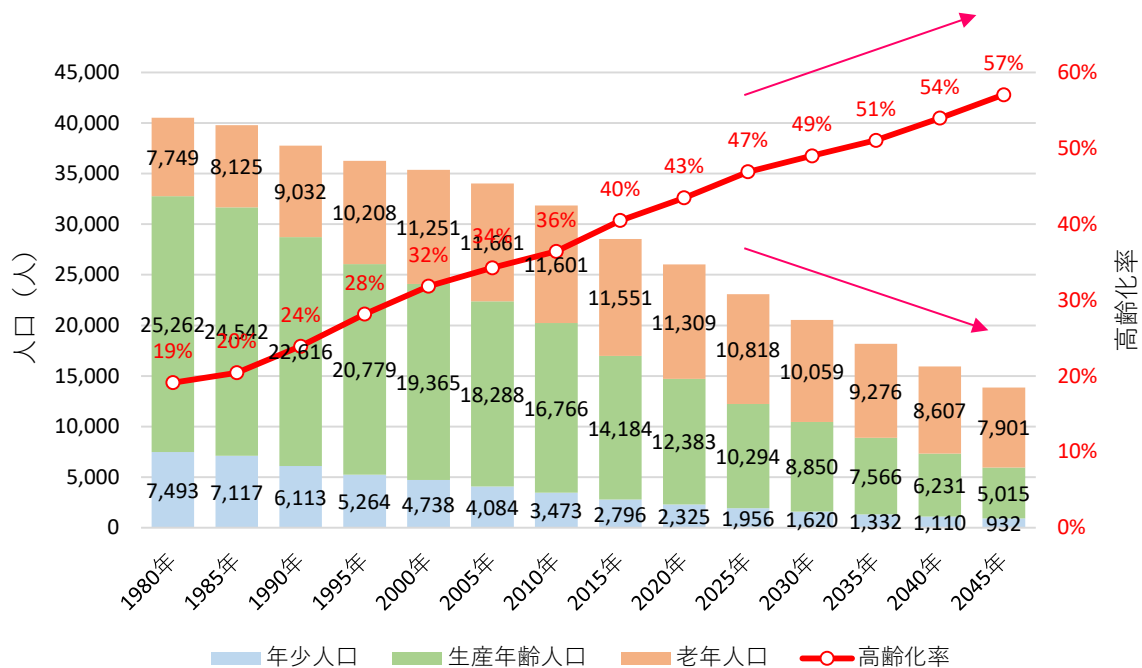


図 3-71 人口分布とバス停 300m 圏域

### 3-2-5 人口減少・高齢化

毎年人口は減少しており、特に15~65歳の生産年齢人口の減少が著しいことがわかります。今後も人口は減少することが予想されており、少子化に伴う生徒・児童の減少や、山間部では高齢者人口の減少による集落の縮小化が進み、移動ニーズの縮小化が課題となります。



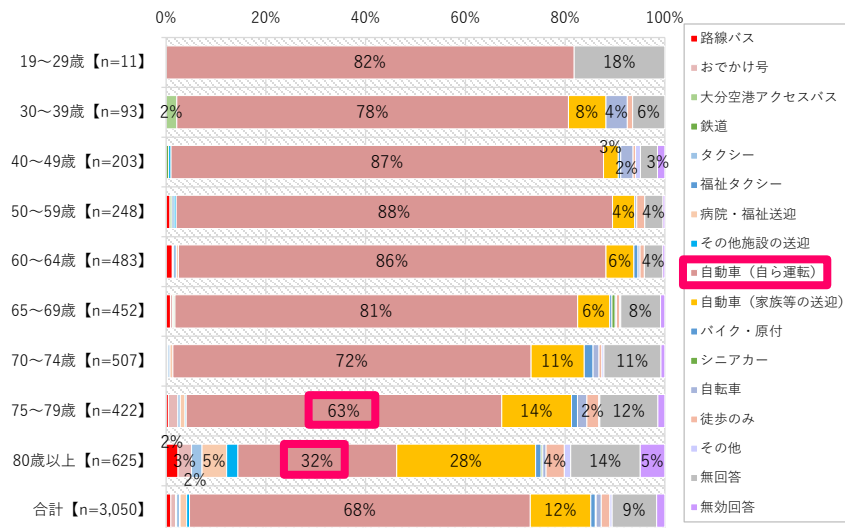
出典：～2020年は国勢調査、2025年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 3-72 人口推移（再掲）



### 3-2-6 高い自家用車依存率

多くの市民の移動は自家用車に依存しており、75歳以上の後期高齢者であっても依存度は高くなっています。全国的に高齢者のアクセルとブレーキの踏み間違えなどの操作不適による交通事故が発生しており、過度に自動車に依存せずに移動ができる環境整備が求められます。

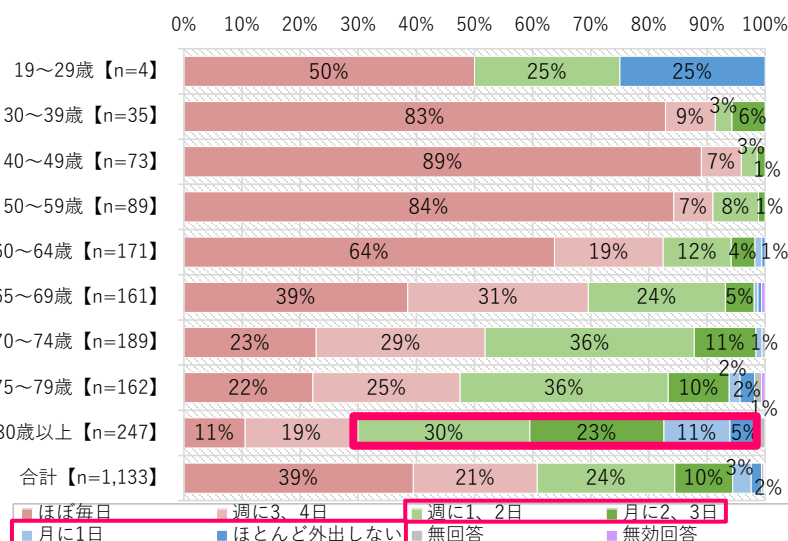


出典：住民アンケート

図 3-73 年齢別の外出移動手段（再掲）

### 3-2-7 移動ニーズの縮小化・個別化

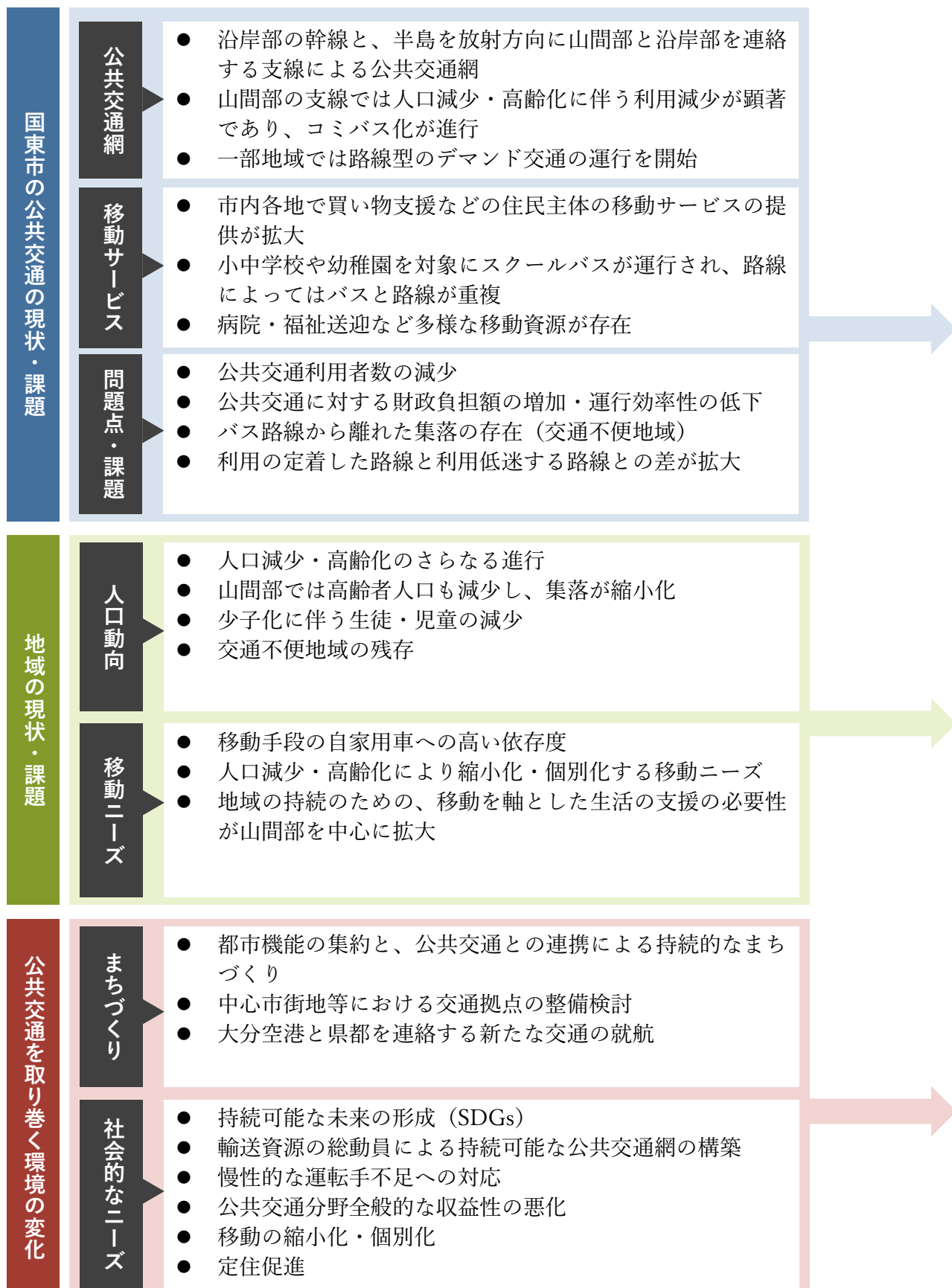
人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズは縮小化・個別化しています。高齢になるに伴い移動頻度が低下し、通勤・通学の移動ニーズは低下しますが、自宅からバス停までの往復が困難になっている利用者が増加しており、ドア to ドアのサービスの必要性が増しています。



出典：住民アンケート

図 3-74 年齢別の日常的な外出頻度（再掲）

## 第4章 基本的な方針と国東市公共交通の将来像



だれもが明るく楽しく暮らせる、  
自然・歴史・人の魅力あふれる地域の実現

①移動を軸にした持続的な地域の形成

生活の基本である移動を支えることで、安心して定住できる環境をつくり、持続的な地域の形成を推進します。  
様々な移動ニーズに対応した移動サービスの提供を通じて、普段の生活の安全・安心の向上を図ります。

②移動弱者の生活を支える移動手段の提供

自家用車などの自由に移動できる移動手段を持たない・運転に不安がある人でも、安心かつ安全に生活できるように、ニーズに合った公共的な移動サービスの提供を図ります。

③持続的な公共交通サービスへの転換

広域な市域において、効率的・効果的に公共交通サービスを運営し続けるため、公共交通サービスを真に必要とする場所や人を見極め、適材適所のサービス導入を図ります。

④事業の継続的な支援とあらゆる輸送資源の活用・連携

路線バス、コミュニティバス・タクシー、タクシー等、既存の交通事業者について、人材確保を図るなど、地域における事業の継続性を支援しながら、スクールバス、買い物支援等の他の移動サービスとも連携し、移動サービス全体が持続的に運営できる環境の創造を推進します。

①安心して定住できる地域の実現

まちづくりや福祉、教育等の分野間連携による総合的な施策により、安全・安心に生活できる持続的な地域の実現を図ります。

- 路線バス利用助成券利用額
- 観光客入込客数

②安全で柔軟な移動サービスの提供

利便性向上策や利用促進策を講じ、多様化するニーズに対応した安全で柔軟な公共交通による移動環境の構築を図ります。

- 交通ニーズ調査・公共交通利用説明会開催数
- 高齢運転者の交通事故発生数

③地域公共交通サービスの最適化

公共交通全体だけでなく、役割や路線に応じた目標を明確にし、個々の公共交通サービスの最適化を図ります。

- 公共交通利用者数

④移動サービスの持続性向上

移動サービス相互の連携や役割分担を推進するとともに、財政負担の適正化を図り、利便性と持続性の両立を推進します。

- 市民1人あたりの公共交通財政負担額
- 1便あたりの公共交通の平均乗車人数

## 4-1. 国東市で目指す地域公共交通の将来像

本計画に基づき、国東市において目指す公共交通網の将来像を以下の通り設定します。  
 地域内交通については、路線バス・コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー、地域コミュニティ組織と連携した外出支援等の組合せによる移動手段の確保を図ります。

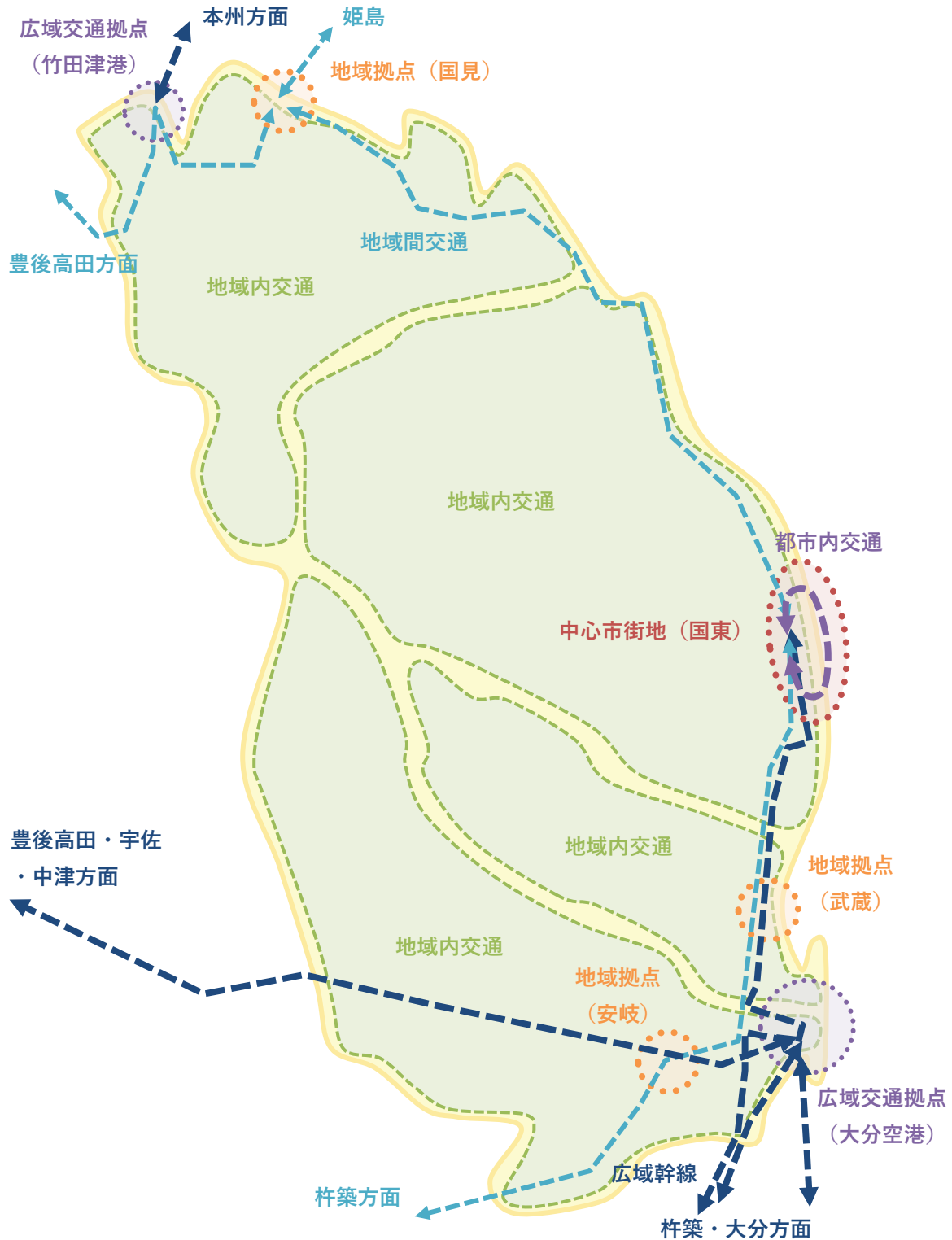


図 4-1 国東市において目指す公共交通網の将来像

サービス		役割	移動の質と量	形成や連携の方向性	確保・維持策
公共交通	広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的での移動手段を確保</li> </ul>	大規模・多目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す</li> </ul>
	地域間交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内地域間や市外周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段を確保</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス、コミュニティバスにより、平日を中心として生活行動に必要な水準を確保</li> </ul>	
	都市内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地の生活利便施設や観光拠点等の周遊時の利便性を確保</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バスやコミュニティバス、タクシー等により、高頻度かつ柔軟なサービスを確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す</li> </ul>
	地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主に地域内の基礎的な生活行動を支える移動手段を確保</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンド型交通等による柔軟な移動サービスを必要十分な水準を確保</li> </ul>	
その他の補完的サービス		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通学や通院等の特定の移動目的に対応した公共交通を補完する移動手段の確保</li> </ul>	小規模・限定的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る</li> <li>● 地域コミュニティ組織と連携し、外出支援事業を活用した移動サービスの導入</li> </ul>	—

## 4-2. 地域別方針

地域	地域の現況・課題	方針
共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少と高齢化が進行し、移動弱者が増加する一方、移動ニーズは縮小化</li> <li>● 沿岸部の路線バスは通学利用が存在するが、山間部へのコミュニティバス利用は減少傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 山間部のバス・コミュニティバス路線は、沿線地域状況や利用状況を踏まえ、予約型乗合タクシーへの転換や路線・ダイヤの見直しを検討</li> <li>● タクシーや外出支援事業等と連携し、移動弱者や観光客の足を確保</li> <li>● 定期券利用者の公共交通利用促進のためのサービス向上を検討</li> </ul>
国見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内の移動が多いものの、居住地によって豊後高田市や国東地域方面への移動が存在</li> <li>● 特に利用が低迷するコミュニティバス・タクシー路線が存在</li> <li>● 外出支援事業を活用した移動サービスも存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国東方面だけでなく、豊後高田市方面への移動利便性を向上</li> </ul>
国東	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地中心部に商業・医療・行政等の生活利便施設が集中し、交通結節点整備の検討や観光交流施設の整備が進行</li> <li>● 山間部だけでなく市街地部でも高齢化・人口減少が進行し、移動弱者が広域に存在</li> <li>● 外出支援事業を活用した移動サービスも存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地の周遊利便性向上を図る移動サービスの導入を検討</li> </ul>
武蔵	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域内の移動が多いものの、居住地によって国東地域や杵築・別府市方面への移動が存在</li> <li>● 外出支援事業を活用した移動サービスの導入を検討中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域コミュニティ組織と連携し、外出支援事業を活用した移動サービスの導入促進</li> <li>● 複数の路線を組み合わせ、利便性と効率性の両立を推進</li> </ul>
安岐	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大分空港周辺では住宅団地の開発が継続</li> <li>● 地域内の移動が多いものの、居住地によって杵築・別府市方面への移動が存在</li> <li>● 特に利用が低迷するコミュニティバス・タクシー路線が存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域コミュニティ組織と連携し、外出支援事業を活用した移動サービスの導入促進</li> <li>● 複数の路線を組み合わせ、利便性と効率性の両立を推進</li> </ul>

### 4-3. 地域公共交通確保維持事業の必要性

国東市は平成 18 年 3 月 31 日に国見町、国東町、武蔵町、安岐町の 4 町が合併して誕生しました。

現在、国東市内の路線バスは、市内完結の系統及び杵築市と本市を結ぶ系統を国東観光バス株式会社が運行しています。また、大分市から別府市を經由して、本市国東町まで至る国大線の運行を大分交通株式会社が、宇佐市から本市国見町まで至る伊美線の運行を大交北部バス株式会社がそれぞれ行っています。

国東市のコミュニティバスは、路線バスが走っていない地域を対象として、平成 18 年 10 月から 6 ヶ月間の実証実験を経て、平成 19 年度から本格運行を開始しました。

平成 24 年 3 月には、さらに点在する交通空白地域に、コミュニティバスと同じく定時定路線での運行形態で、地域公共交通確保維持改善事業費の活用によるコミュニティタクシー（乗合タクシー）の運行を開始しました。

令和 5 年 10 月現在、コミュニティバス（19 路線）・コミュニティタクシー（5 路線）・デマンド型乗合タクシー（2 路線）は、それぞれの路線が医療機関、公的機関、商業施設及びバス路線の乗継拠点が集中する 4 つの旧町の中心部と各谷あいの集落とを結んでおり、運賃は 1 回の乗降で 100 円又は 200 円の均一料金です。

人口減少による過疎化の進展や自家用自動車の普及によるバス利用者の減少により、国東市を運行する路線バスのほとんどが不採算路線となり、合併以前より旧 4 町とも運行欠損額を「バス路線運行費補助金」として交付してきました。合併直後の減便による合理化の取組により、大幅な損益削減が達成できましたが、現在も年間約 7,100 万円の運行費補助金を交付しています。

路線バスは、運転免許をもてない生徒、児童の通学や、高齢者の買い物や通院に唯一の生活交通であり、今後も維持に向けた取組が必要です。公共交通サービスを十分に享受することが困難な地区の住民の通院・買い物を中心とした、生活に不可欠な当該路線を存続していくことが必要であり、生活交通路線としての路線バス、コミュニティバス及びコミュニティタクシー（乗合タクシー）・デマンド型乗合タクシーの維持・確保のためには、継続的な働きかけが必要かつ効果的です。これらのことから、引き続き地域公共交通確保維持改善事業費を活用し、国東市地域公共交通確保維持協議会等において、市民、交通事業者、行政が一体となり、それぞれの役割のもとで、主体的かつ積極的に地域公共交通に関与、連携し、協働で守り・育てる活動を推進しなければなりません。

## 第5章 実施事業

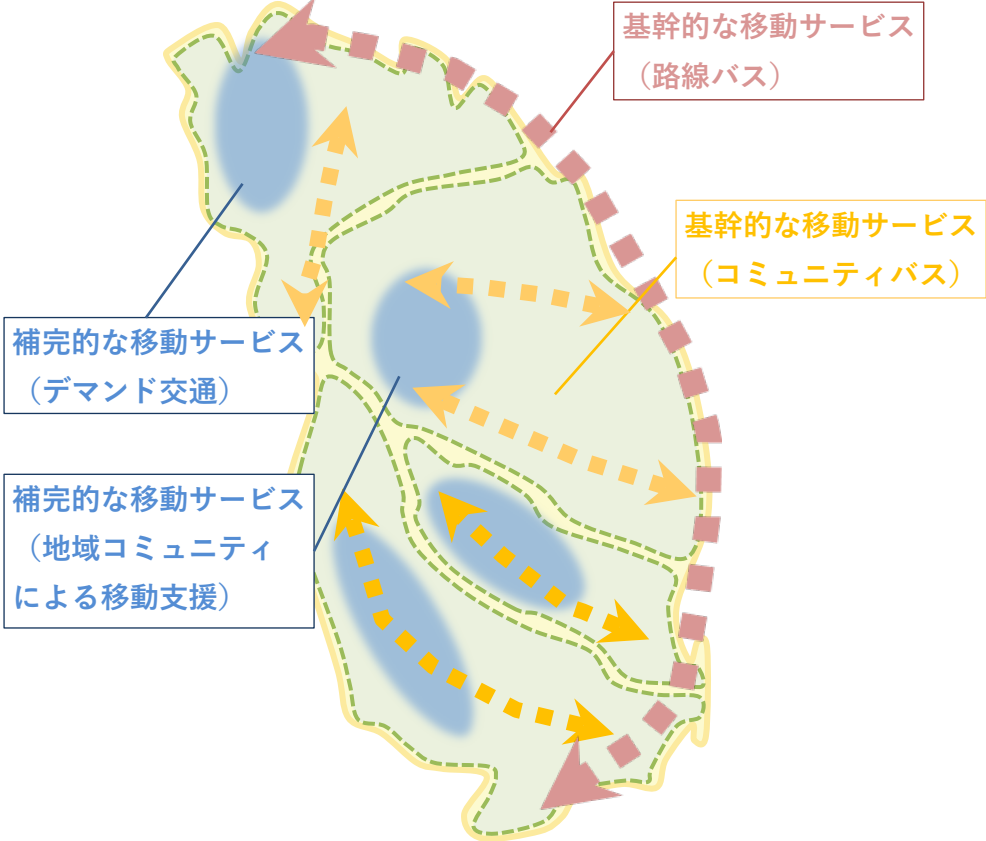
国東市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した個別事業を以下に示します。

各事業は、記載する実施主体が事業を推進するものとしませんが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行います。

計画目標	
実施事業	実施主体
<b>安心して定住できる地域の実現</b>	
地域公共交通の最適な組み合わせの推進	国東市政策企画課、交通事業者
市域全体を対象とした新たな運賃体系の設定	国東市政策企画課、交通事業者
まちづくりや観光の拠点と連携した移動環境構築	国東市政策企画課・観光課・まちづくり推進課、交通事業者
国東市コミュニティバスのオープンデータ化	国東市政策企画課、交通事業者
介護予防・生活支援サービス事業（ちょいかせ事業）の推進	国東市高齢者支援課
<b>安全で柔軟な移動サービスの提供</b>	
地域コミュニティ組織や医療・福祉部門等と連携した利用促進策の実施	国東市政策企画課、交通事業者
<b>地域公共交通サービスの最適化</b>	
利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の再編	国東市政策企画課、交通事業者
AI・ICTを活用したデマンド運行システムの導入	国東市政策企画課、交通事業者
交通結節機能の強化	国東市政策企画課・まちづくり推進課、交通事業者
<b>移動サービスの持続性向上</b>	
地域間交通の維持・改善	国東市政策企画課、交通事業者
利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の再編	国東市政策企画課、交通事業者
持続可能な公共交通のための人材確保支援	国東市政策企画課、交通事業者



## 5-1. 安心して定住できる地域の実現

事業名	地域公共交通の最適な組み合わせの推進					
事業概要	<p>定時定路線運行を行う路線バス・コミュニティバスにより市内の幹線的な移動を担いながら、その補完的なサービスとしてデマンド交通、その他、地域コミュニティとの連携による新たな移動サービスの導入等の輸送資源の総動員により縮小化・個別化する移動ニーズへの対応を図る。新たな移動サービスとしては、スクールバスの混乗利用の可能性も含め検討する。また、これらの移動サービスについて、利便性と効率性に配慮し、適切な組み合わせを行うとともに、利用状況により適宜見直しを行う。なお、幹線的な交通軸の路線バスについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図る。</p> <p>■地域公共交通の組み合わせのイメージ</p>					
	 <p>The diagram illustrates a multi-layered transportation network. A red dashed line with arrows represents the '基幹的な移動サービス (路線バス)' (Core service: route bus) along the perimeter. A yellow dashed line with arrows represents the '基幹的な移動サービス (コミュニティバス)' (Core service: community bus) connecting various points. Blue dashed lines with arrows represent '補完的な移動サービス (デマンド交通)' (Complementary service: demand-responsive transport) and '補完的な移動サービス (地域コミュニティによる移動支援)' (Complementary service: mobility support by local community), filling the gaps between the core routes.</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
国東市政策企画課	検討・準備	実証・検証	再編（利用状況により見直し）			
交通事業者						

<b>事業名</b>	<b>市域全体を対象とした新たな運賃体系の設定</b>						
<b>事業概要</b>	<p>路線バスやコミュニティバス、コミュニティタクシー、デマンド型乗合タクシー等の市内を運行する地域公共交通サービスについて、乗継割引、1日乗車券やゾーン制運賃等の検討や既存回数券の改良など、運賃施策を実施することで、利用者の運賃負担の軽減による公共交通利用の促進を図る。</p> <p>一般乗用タクシーについては、観光利用の貸切タクシーの支援事業や夜間タクシーの利用促進等の事業を想定する。</p>						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	国東市政策企画課	検討・準備	運用開始（段階的に実施）				
交通事業者							

<b>事業名</b>	<b>まちづくりや観光の拠点と連携した移動環境構築</b>						
<b>事業概要</b>	<p>観光拠点施設の整備、大分空港のスペースポート化等の周辺環境の変化や、市内に点在する豊富な観光資源を活かし、様々な移動サービスの組合せによる円滑な移動環境の構築を図る。</p> <p>公共交通（バス・タクシー）や次世代モビリティ、自転車などの移動サービスに加え、目的地となる施設が相互に連携する地域版 MaaS 等の施策を推進する。MaaS 施策は現在検討されている九州圏一体の取組である九州 MaaS へ参画して取り組む。</p>						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	国東市政策企画課、観光課、まちづくり推進課	検討→実施					
交通事業者							

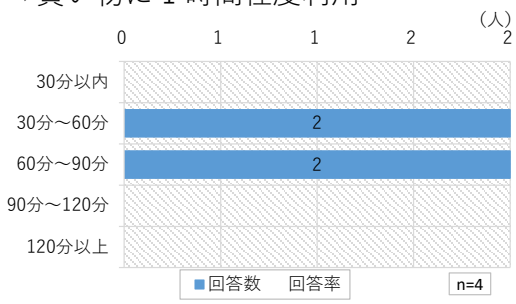
<b>事業名</b>	<b>路線バス・コミュニティバスのオープンデータ化</b>						
<b>事業概要</b>	大分県内の交通事業者では、路線バスについて「標準的なバス情報フォーマット（GTFS 準拠）」形式のデータをオープンデータ化しており、今後も継続してバス路線の情報提供を行う。国東市では、市の HP にて市内の公共交通資源に関する路線図や時刻表などの情報提供を行っている。今後はコミュニティバス、コミュニティタクシーを対象に、運行データのオープンデータ化を図り、乗り継ぎ検索システム等への対応を推進する。						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	国東市政策企画課	検討・準備	運用開始				
交通事業者	継続的に実施						

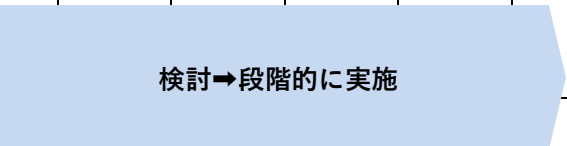
<b>事業名</b>	<b>介護予防・生活支援サービス事業（ちょいかせ事業）の推進</b>						
<b>事業概要</b>	<p>各種対応策を実施し、持続可能な公共交通の運行を目指す一方で、公共交通を補完するその他の移動サービスとして、「ちょいかせ事業」を位置付ける。本事業は福祉施策として推進するものであり、公共交通を代替することはないが、要介護者等の日常的な移手段の一つとなっている。</p> <p>「ちょいかせ事業」は、要支援者等に効果的な訪問による介護予防サービスや買い物の代行や付添等の移動支援サービスを提供し、高齢者の自立した生活を支援しており、実施する支援に応じてボランティア団体へ助成金を交付している。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・おうちへちょいかせ：買い物代行、掃除、洗濯、ゴミだし等</li> <li>・おそとへちょいかせ：買い物付添、通院付添等</li> <li>・まとめてちょいかせ：上記2つをまとめて支援</li> </ul>						
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール					
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	国東市高齢者支援課	継続的に実施					

## 5-2. 安全で柔軟な移動サービスの提供

<b>事業名</b>	<b>地域コミュニティ組織や医療・福祉部門等と連携した利用促進策の実施</b>					
<b>事業概要</b>	<p>公共交通利用の機運を高めるために、広報活動（国東市 HP、区長回覧、広報紙への掲載など）の実施により、地域交通の状況を定期的に示す機会を設けた上で、交通ニーズ調査や地域コミュニティと連携した公共交通体験会を定期的に開催する。</p> <p>高齢者等の移動弱者の移動手段確保について、社会福祉協議会と連携して実施する。</p> <p>また、主な病院など医療機関に、病院送迎の活用や車両の敷地内への乗り入れ、公共交通の時刻表の掲載協力を仰ぐことで、公共交通の利用促進を図る。</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	国東市政策企画課	検討・ 準備	運用開始（段階的に実施）			
交通事業者						

### 5-3. 地域公共交通サービスの最適化

<b>事業名</b>	<b>利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の再編</b>											
<b>事業概要</b>	<p>公共交通利用者の移動ニーズや病院や買い物の所要時間や通学の時間帯等を考慮し、利便性の高い運行ダイヤに改善する。また、同時に、運行便数の適正化を図り、運行の効率化を行う。</p> <p>■運行内容再編の例</p> <p>○熊毛・長瀬線利用者の目的地滞在時間</p> <p>➔買い物に1時間程度利用</p>  <p>現状の便間隔は2時間40分のため1時間程度の待ち時間が発生しているため、<u>便間隔を短縮</u>し、利便性を向上</p> <p>※現状の便（全3便）</p> <p>行き 伊美着：9：05          帰り 伊美発：11：45          （3便目伊美着：12：32）</p> <p>○熊毛・長瀬線利用者の要望</p> <p>➔帰りのバスまでの待ち時間の解消</p> <table border="1" data-bbox="383 1041 901 1131"> <tr> <th colspan="2">コミュニティバスへの要望</th> </tr> <tr> <td>待ち時間が長いので、時間が変わると良い。</td> <td></td> </tr> <tr> <td>待ち時間が長いので、短縮できたらいいです。</td> <td></td> </tr> </table> <p>出典：おでかけ号乗り込み調査</p>						コミュニティバスへの要望		待ち時間が長いので、時間が変わると良い。		待ち時間が長いので、短縮できたらいいです。	
コミュニティバスへの要望												
待ち時間が長いので、時間が変わると良い。												
待ち時間が長いので、短縮できたらいいです。												
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール										
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度					
	国東市政策企画課	検討・準備	再編（利用状況により見直し）									
	交通事業者											
<b>事業名</b>	<b>AI・ICTを活用したデマンド運行システムの導入</b>											
<b>事業概要</b>	デマンド型乗合タクシーの利便性向上および運営の効率化を目的として、AI・ICTを活用したデマンド交通システムの導入を検討し、運用を目指す。											
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール										
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度					
	国東市政策企画課	検討・準備	運用開始									
	交通事業者											

<b>事業名</b>	<b>交通結節機能の強化</b>					
<b>事業概要</b>	<p>鶴川交差点周辺に、バスターミナル、レンタサイクル拠点、自転車駐輪場、駐車場等、複合的な交通施設の集約を図り、交通結節機能の強化を図る。</p> <p>空港や港湾等の交通結節点においては、円滑な乗り換え支援、観光案内等の情報提供など利用の促進や市内への誘導などの結節機能の強化を図る。</p> <p>また、都市拠点からの広域バス路線の確保や徳山・姫島航路の就航等、公共交通の充実に向けた取組を進める。</p> <p>都市拠点内においては、利用者が待合できる交流スペースの確保等、交通結節点の形成を図る。</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	国東市政策企画課、まちづくり推進課					
交通事業者						

## 5-4. 移動サービスの持続性向上

事業名	地域間交通の維持・改善					
事業概要	<p>市内地域間や市外周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段である地域間交通について、大分県東部圏地域公共交通網形成計画との整合を図りつつ、路線の再編や運行水準の適正化、ダイヤ改正等を定期的実施、運行補助金の交付を継続的に行うことで、路線の維持・改善を図る。また、公共交通の維持・改善には、地域住民の方々の理解と協力が不可欠であるため、トリガー制度を導入することで、一定の基準よりも利用されていない路線については、運行ルート・ダイヤの見直し、運行水準の引き下げ、あるいは運行形態の変更等により、運行改善を図ることで、利用者の確保を図る。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	国東市政策企画課	路線・ダイヤなどの定期的な見直し				
	交通事業者					

事業名	利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の再編（再掲）					
事業概要	<p>公共交通利用者の移動ニーズや、病院や買い物の所要時間や通学の時間帯等を考慮し、利便性の高い運行ダイヤに改善する。また、同時に、運行便数の適正化を図り、運行の効率化を行う。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	国東市政策企画課	検討・準備	再編（利用状況により見直し）			
	交通事業者					

<b>事業名</b>	持続可能な公共交通のための人材確保支援					
<b>事業概要</b>	公共交通の持続的な運行に向け、バスやタクシーの運転手人材を確保支援する事業を実施する。バス・タクシー事業に従事する移住者への経済支援、第二種運転免許取得支援、公共交通運転者に関する就労情報のPR等を検討し、運転手の確保に効果的な施策の実現を目指す。					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	国東市政策企画課	検討・準備	運用開始			
交通事業者						



## 第6章 計画の達成状況の評価

### 6-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

計画に基づく事業に実施による計画の目標の達成状況の評価するため、以下の数値目標を設定します。

表 6-1 数値指標

計画目標			
数値指標	現状値 R4 年度	中間値 R7 年度末	目標値 R9 年度末
<b>安心して定住できる地域の実現</b>			
<b>路線バス利用助成券利用額</b> 【考え方】運賃施策の実施による利用促進を図る 【取得方法】市統計 【評価時期】毎年	1,800,900 円	2,056,700 円	2,244,200 円
<b>観光客入込客数</b> 【考え方】観光施策との連携により来訪者増を目指す 【取得方法】市統計 【評価時期】毎年	77 万人	94 万人	98 万人
<b>安全で柔軟な移動サービスの提供</b>			
<b>交通ニーズ調査・公共交通利用説明会開催数</b> 【考え方】地域との対話により公共交通利用促進を推進する 【取得方法】市集計 【評価時期】毎年	0 区域	のべ 10 区域	のべ 20 区域
<b>高齢運転者の交通事故発生数</b> 【考え方】安全な移動環境を提供し事故抑制を図る 【取得方法】大分県警察本部交通事故年報 【評価時期】毎年	15 件	12 件	10 件
<b>地域公共交通サービスの最適化</b>			
<b>公共交通利用者数</b> (路線バス、コミュニティバス・コミュニティタクシー) 【考え方】乗継利便性の向上を図り、公共交通の利用促進を図る 【取得方法】公共交通事業者より取得、市集計 【評価時期】毎年	324,000 人	325,000 人	325,000 人

計画目標			
数値指標	現状値 R4 年度	中間値 R7 年度末	目標値 R9 年度末
<b>移動サービスの持続性向上</b>			
<b>市民 1 人あたりの公共交通の財政負担額</b> (路線バス、コミュニティバス・コミュニティタクシー) <b>【考え方】</b> 財政負担を悪化させず公共交通の維持を図る <b>【取得方法】</b> 公共交通事業者データ、市集計 <b>【評価時期】</b> 毎年	3,732 円	2,500 円	2,500 円
<b>1 便あたりの公共交通の平均乗車人数</b> <b>【考え方】</b> 地域の移動支援拡充を推進する <b>【取得方法】</b> 市集計 <b>【評価時期】</b> 毎年 ※路線バスは 10 月～翌年 9 月、 コミュニティバス・タクシーは 4 月～翌年 3 月 を基準に算出	路線バス： 14.1 人 コミュニティ バス： 8.3 人 コミュニティ タクシー： 3.4 人	路線バス： 15 人 コミュニティ バス： 8.3 人 コミュニティ タクシー： 3.4 人	路線バス： 15 人 コミュニティ バス： 8.3 人 コミュニティ タクシー： 3.4 人
<b>公共交通の収支率</b> (路線バス、コミュニティバス・コミュニティタクシー) <b>【考え方】</b> 地域の移動支援拡充を推進する <b>【取得方法】</b> 公共交通事業者データ、市集計 <b>【評価時期】</b> 毎年 ※路線バスは 10 月～翌年 9 月、 コミュニティバス・タクシーは 4 月～翌年 3 月 を基準に算出 ※路線バスは国東観光バス株式会社を対象	25.2%	25.2%	25.2%

## 6-2. 数値目標の設定根拠

### (1) 安心して定住できる地域の実現

#### ① 路線バス利用助成券利用額

「第2期国東市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、路線バス利用助成券利用額を下表の通り公共交通に関する施策の評価指標として設定しており、数値目標は年84,000円の増加率で設定しています。

また、「第3次国東市総合計画」でも同様に、評価指標として路線バス利用助成券利用額を設定しており、現状値（令和3年度）2,114,000円に対して、目標値（令和8年度）は増加率前年度以上としています。

本計画における路線バス利用助成券利用額の数値指標は、上記の設定方法を踏襲し、令和5～6年度は「第2期国東市まち・ひと・しごと創生総合戦略」と同じ増加率とし、令和7～9年度は前年度以上の増加率で設定しています。

表 6-2 第2期国東市まち・ひと・しごと創生総合戦略における路線バス利用助成券利用額の数値目標

	現状値	数値目標				
	H30年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
路線バス利用助成券利用額	1,688,400円	1,772,000円	1,856,000円	1,940,000円	2,024,000円	2,108,000円

表 6-3 本計画における路線バス利用助成券利用額の数値目標設定

	R3年度	R4年度 (現状値)	R5年度	R6年度	R7年度 (中間値)	R8年度	R9年度 (目標値)
路線バス利用助成券利用額	2,114,000円	1,800,900円	1,884,900円	1,968,900円	2,056,700円	2,148,400円	2,244,200円
前年度からの増減率	-	-14.8%	+4.7%	+4.5%	+4.5%	+4.5%	+4.5%
考え方	第3次国東市総合計画現状値	-	第2期国東市まち・ひと・しごと創生総合戦略と同じ増加率	R5からR6の増減率以上 (端数調整)	R6からR7の増減率以上 (端数調整)	R7からR8の増減率以上 (端数調整)	

## ② 観光客入込客数

「第2期国東市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、観光客入込客数を下表の通り観光交流事業等に関する施策の評価指標として設定しており、数値目標は年2万人の増加率で設定しています。

本計画における観光客入込客数の数値指標は、上記の設定方法を踏襲しますが、令和4年度の現状値は768,414人とコロナ禍の影響もあり、「第2期国東市まち・ひと・しごと創生総合戦略」で設定していた、令和4年度の数値目標94万人から大きく下回っています。このことから、インバウンド等の観光需要の回復期間を加味し、「第2期国東市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では令和2年度の目標値としていた90万人を令和5年度の目標値として後ろ倒しして設定しています。

表 6-4 第2期国東市まち・ひと・しごと創生総合戦略における観光客入込客数の数値目標

	現状値	数値目標				
	H30年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
観光客入込客数	963,587人	90万人	92万人	94万人	96万人	98万人

表 6-5 本計画における観光客入込客数の数値目標設定

	R3年度	R4年度 (現状値)	R5年度	R6年度	R7年度 (中間値)	R8年度	R9年度 (目標値)
観光客入込客数	681,787人	768,414人	90万人	92万人	94万人	96万人	98万人

## (2) 安全で柔軟な移動サービスの提供

### ① 交通ニーズ調査・公共交通利用説明会開催数

児童・学生向け、高齢者向け等、市民を対象に公共交通の広報活動や、乗車体験会等の公共交通についての情報共有の場を設け、5年間で累計20地区の実施を目指します。この取組を継続して実施していくことで、ニーズに対応した交通モード、路線等の検討や市民が公共交通に親しむ機会を創出し、公共交通への利用転換の促進を図ります。

### ② 高齢運転者の交通事故発生数

大分県警察本部の令和4年交通事故年報では、国東市（警察署）の高齢者事故発生状況は下表の通りであり、令和3年と令和4年の事故発生件数は15件と一定です。安全な公共交通機関の提供を推進することで、年間1件程度交通事故発生件数を減少させることを目指し、令和9年度には事故発生件数10件を目標値として設定しています。

表 6-6 高齢者事故発生状況

国東警察署	件数	死亡	重傷	軽傷	傷者計
令和4年	15	1	3	5	8
令和3年	15	0	4	6	10

## (3) 地域公共交通サービスの最適化

### ① 公共交通利用者数

「第3次国東市総合計画」では、公共交通利用者数を公共交通に関する施策の評価指標として設定しており、現状値（令和3年度）346,000人に対して、目標値（令和8年度）は増減率前年度以上としています。本計画における公共交通利用者数の数値指標は、上記の設定方法を踏襲し、令和4年度の現状値324,000人に対して、令和9年度には目標値325,000人を設定しています。

#### (4) 移動サービスの持続性向上

##### ① 市民1人あたりの公共交通の財政負担額

路線バスとおでかけ号の財政負担額は年々増加しており、特にコロナ禍である2019年度はおでかけ号の財政負担額が大きく増加し、市民1人あたり2,578円となっています。2020年以降も負担額は増加していますが、移動サービスの改善を図り、2019年度の水準である市民1人あたり2,500円程度の負担額に抑えることを目指します。

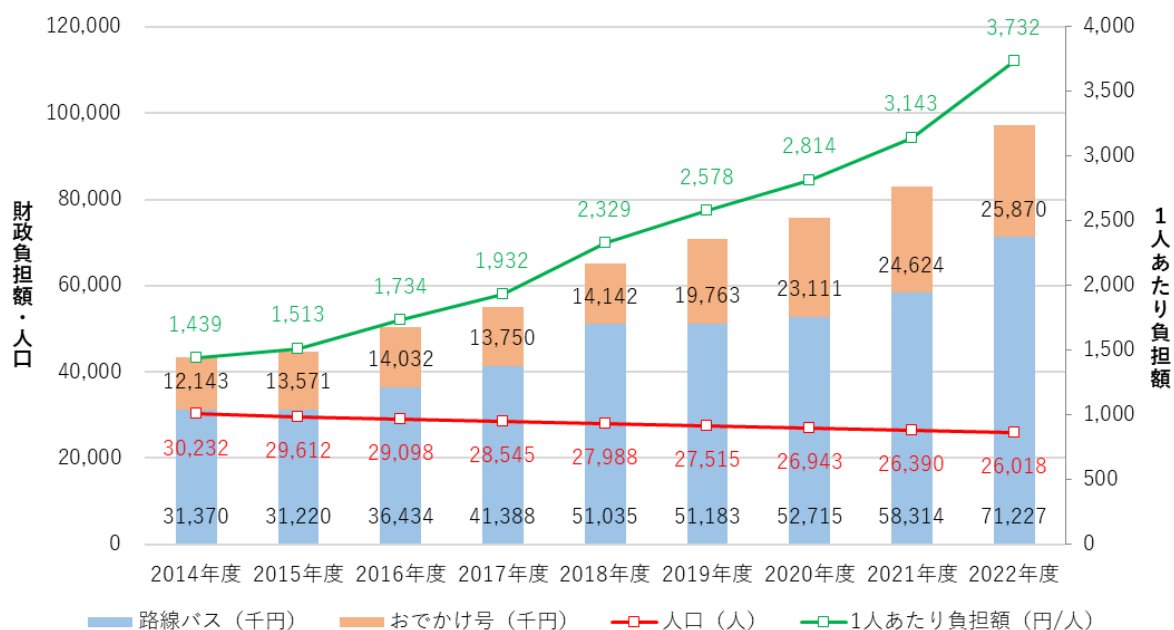
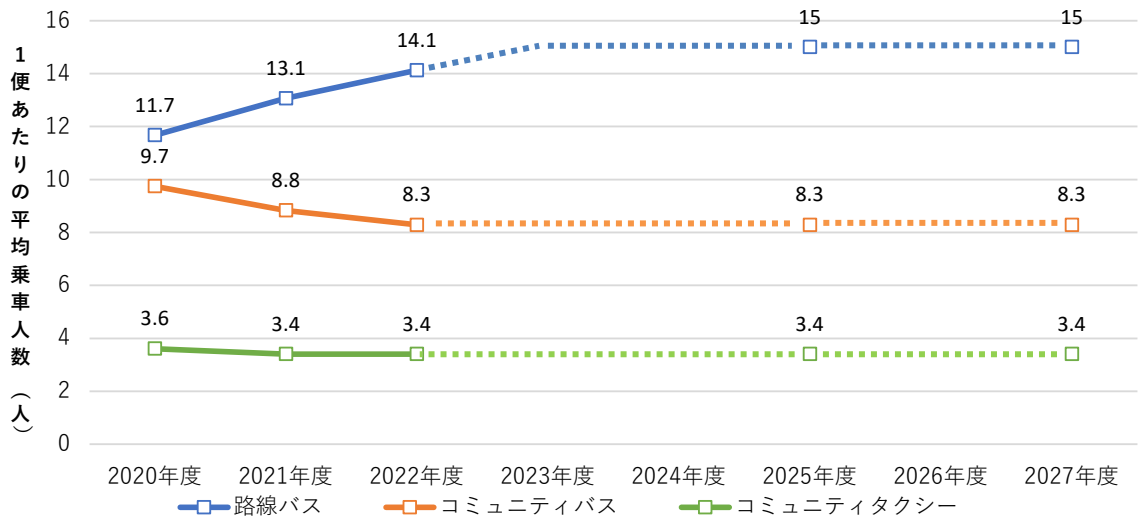


図 6-1 市民1人あたりの公共交通の財政負担額

## ② 1便あたりの公共交通の平均乗車人数

路線バスの1便あたりの公共交通の平均乗車人数は、2020年度からは増加傾向にあり、2023年度も同様の増加率で伸び、15人程度になると予想し、持続性の向上に向けた対策を講じることで、この値を人口減少化においても維持していくことを目指します。

コミュニティバス・タクシーの1便あたりの公共交通の平均乗車人数は、微減傾向にありますが、持続性の向上に向けた対策を講じることで、人口減少化においても2022年度の現状値を維持していくことを目指します。



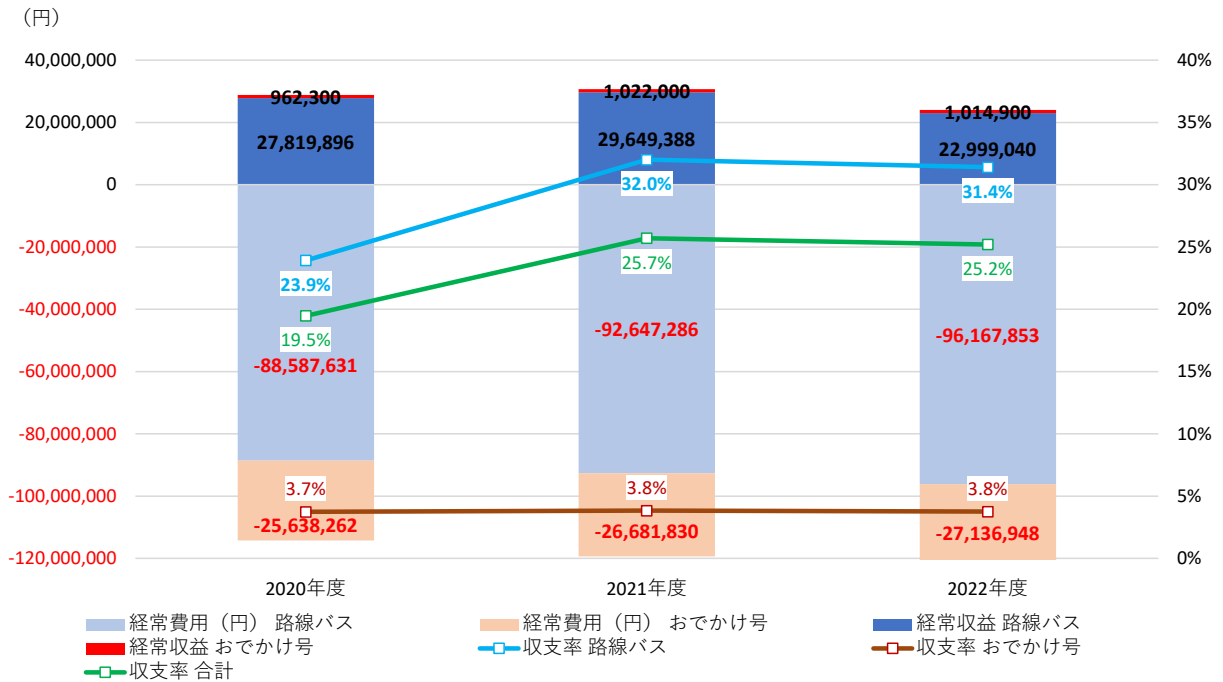
※路線バスは10月～翌年9月の値

コミュニティバス・タクシーは4月～翌年3月の値

図 6-2 1便あたりの公共交通の平均乗車人数

### ③ 公共交通の収支率

公共交通の収支率は、路線バスは約 30%、おでかけ号は約 4%で推移しており、運賃等の収入だけでは公共交通は維持できない状態です。今後、更なる人口減少や人件費の上昇などにより収支状況の悪化が予想されますが、公共交通の持続性向上に向けた対策を講じることで、路線バスとおでかけ号の 2022 年度の合計収支率 25.2%を今後も維持していくことを目指します。



※路線バスは10月～翌年9月、コミュニティバス・タクシーは4月～翌年3月を基準に算出

図 6-3 公共交通の収支率



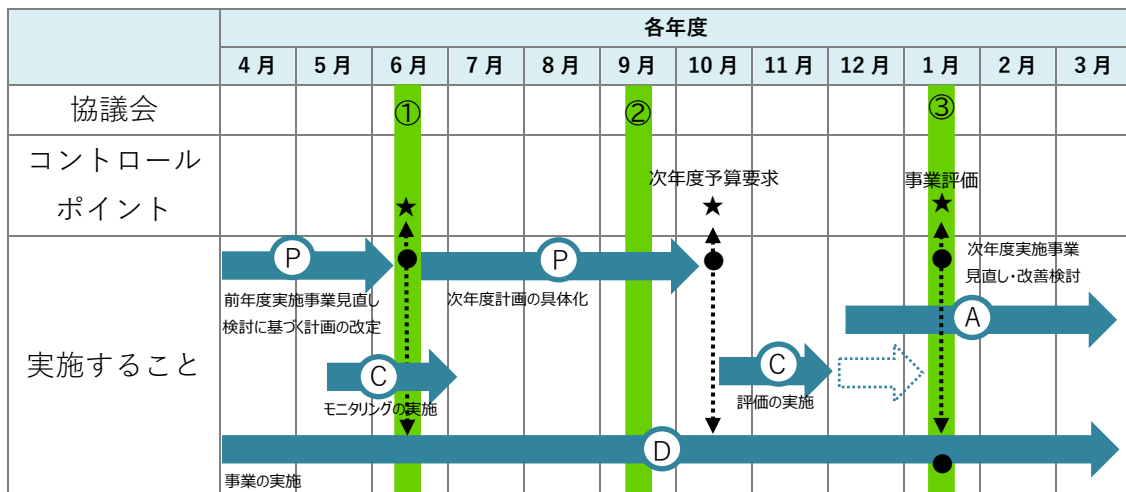
### 6-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

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す。

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きます。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組みます。

このサイクルを計画終了年度である 2028 年度まで継続的に実施することで、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ます。

表 6-7 PDCA の実施サイクル



## 6-4. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である本市を中心に、国東市地域公共交通確保維持協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

表 6-8 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
国東市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成



11 住み続けられる  
まちづくりを

## 国東市地域公共交通計画

国東市地域公共交通確保維持協議会  
(事務局:国東市役所 政策企画課内)

〒873-0503大分県国東市国東町鶴川149番地  
TEL:0978-72-5161 FAX:0978-72-5022