

**令和 6 年度 第 5 回
日田市地域公共交通確保維持協議会 会議録**

開催日時	令和 7 年 2 月 19 日（水）10:00～12:00
開催場所	日田市役所 7 階 中会議室
出席者 (名簿掲載順)	・ 日田市長 棕野美智子 ・ 九州運輸局大分運輸支局 首席運輸企画専門官 本田勝司（代理出席） ・ 日田バス株式会社 営業部長 大津祐二（代理出席） ・ 日田市タクシー協会 会長 石川尚文 ・ 一般社団法人大分県タクシー協会 専務理事 江熊春彦 ・ 日田バス労働組合 執行委員長 下城実 ・ 日田市自治会連合会 副会長 森高重春 ・ 日田市自治会連合会 副会長 橋本成人 ・ 大分県西部振興局地域創生部長 吉村一彦（代理出席） ・ 大分県日田土木事務所 次長兼企画調査課長 上村義一郎（代理出席） ・ 大分県日田警察署交通課 交通安全教育係長 姫野史尚（代理出席） ・ 日田市企画振興部長 佐藤野里子 ・ 日田市福祉保健部長 衣笠雄司 ・ 日田市商工観光部長 中山敏章 ・ 日田市土木建築部長 大友得央 ・ 日田市教育次長 瀬口英隆 ・ 大分大学経済学部教授 大井尚司 ・ 九州運輸局大分運輸支局 運輸企画専門官 畑涼香（オブザーバー） ・ 大分県企画振興部交通政策局地域交通・物流対策室 主幹（総括）小川寛之（オブザーバー）
欠席者 (名簿掲載順)	・ 一般社団法人大分県バス協会 専務理事 望月郁男 ・ 九州旅客鉄道株式会社 日田駅長 田村直樹
議事	(1) 議案 ① 日田市地域公共交通計画の進捗管理 ② 日田市地域公共交通利便増進実施計画の策定 ③ 令和 7 年度（R6. 10. 1～R7. 9. 30）フィーダー補助金の計画の変更 ④ 乗合デマンドタクシー大山線実証実験継続 (2) 報告 ① 高齢者等移動支援体制整備事業 ② 乗合デマンドタクシー運行時刻の変更 ③ 三郎丸橋被災に伴う日田彦山線 BRT の臨時バス停設置 ④ バスの日イベント

議事概要

議案 1 日田市地域公共交通計画の進捗管理

〔主な説明内容〕

- ・ 日田市地域公共交通計画の目標達成に向けた施策及び取組の実施状況などを報告し、次年度以降の取組に反映する。

〔意見・質疑等〕

- ・今回2回目の評価という事で、基本方針の1～3について表にまとめて本年度に実際に取り組んだ内容を記載していただいているが、この資料だと当初の目標として何年度にはどこまで何をやるのかという情報がわからない。交通計画には具体的に内容を書いているはずなので、次回からは具体的な取組の内容やスケジュールがわかるようにした上で、実際に1年間どのようなことに取り組んだのか、評価分析のコメントを入れていただけるとより良いと思う。
 - 次回の評価の際の参考にしたい。
- ・基本方針1-⑥のキャッシュレス決済導入の検討の中に、JR久大本線日田駅・天瀬駅について電子マネーの利用可能改札機の設置を要望とあるが、これはSUGOCAの導入ということか。日田は進撃の巨人の関係で外国人の方がJRや高速バスで多く来られている。電子マネーだと日本に来てから買わないといけなくて、近年はクレジットカードのタッチ決済が結構普及し始めているため、そちらを念頭に置いてもよいのではないか。
 - タッチ決済も含めてJRさんに要望等を続けたい。
- ・基本方針1の評価指標のひたはしり号の年間利用者数について。令和5年の2月にルートを再編して利用が大幅に伸びている。令和6年度の元々の目標値が7万4643人に対し、実績値が目標値を約1万人超えている。最終目標である令和9年度の目標値が7万9000人で、既にこれを上回るような実績が出ている。今後数字がまだ伸びる要素があるのであれば、目標自体も上方修正することを検討できるのではないか、検討してほしい。
 - 検討したい。
- ・基本方針2・3の中に、高齢者等移動支援体制整備事業の取組を行いましたという部分があるが、この取組は道路運送法の許可登録を必要としない形態であって、法律上の定義では公共交通には入らない。元々の基本方針2・3の前提は公共交通に係る取組である。公共交通ネットワークの強化や、地域全体で公共交通を作り上げ守り育てるという前提で、路線バスやコミュニティバス、乗り合いタクシー、通常のタクシー、そういった公共交通の利用を促し普及させていく取組であるはずなのに、この欄に高齢者等移動支援体制整備事業について記載するのは内容と合っていないのではないかなという印象を持った。
 - 取組⑩高齢者のお出かけ機会の創出という項目の中で取り組んでおり、お出かけ機会を創出するためには、道路運送法上の許可を得て有償でやるやり方もあれば、無償で、支えあいでやることもあると思う。コストの問題もあり、公共交通だけでラストワンマイルをやることは難しいため、許可を得て有償でやるやり方、許可を得ずに無償でやるやり方、いろんなやり方を総動員して、とにかくお困りになっている高齢者の移動をなんとか支援したいというのが市の方針である。
- ・バスの利用者数が減少しているとあるが、日田市の人口の減少率と比べれば良い水準となっている。人口減少率が約2%であるのに対し、公共交通利用者の減少率も約2%という事は、ほぼキープできているとみなしてもいいのではないかな。人口減となると公共交通は減ってしまう部分が多いので、あまり悲観し過ぎる必要は無いと考える。
- ・乗合デマンドタクシーの利用者が大きく減っている理由の分析はしているか。例えば、ひたはしり号など他のバスを充実させたので、そちらに利用者が移行したから減ったのか。或いは、固定のお客さんが乗り続けていたのが急に入院したりして、実績が大きく落ちてしまったのか。
 - 利用者が減少しているので運行事業者に聞き取りを行ったが、固定の利用客が入院等したため年間で100や200も利用が減ったということもあった。その他課題として、新規の利用者

が増えていないという実感があるため、改めて制度の周知の方法を考えていきたい。

- ・乗り方教室のやり方について。乗り方を教えるだけでは目標値である公共交通の利用者増に繋がらないのではないかと思います。乗り物だけで考えていると、なかなか使っていただけない。例えば、今回行った取組の中に、集落支援員の方が BRT の体験ツアーをしたということで、これは目的とくっつけて、お出かけしましょうねということをきっとやられたと思う。そういったやり方を商業施設や、健康づくりという面だと福祉部門などと連携して、目的を持って出かけていただく方向に舵を切っていただくと、結果に繋がりやすいのかなと思う。
- 取り組むにあたり、その観点を入れて検討させていただく。

〔審議結果〕

承認。

議案 2 日田市地域公共交通利便増進実施計画の策定

〔主な説明内容〕

- ・令和 5 年 3 月に策定した「日田市地域公共交通計画」について、より具体的に取組を進めていくために、アクションプランとなる「日田市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。

〔意見・質疑等〕

- ・ひたはしり号の再編について。潜在的な需要が見込まれる地域への乗り入れの検討とあるが、その範囲はどのように考えているか。天瀬まで来て欲しいとか、夜明まで来て欲しいなど、延長を望む声を聞くことが多いので確認したい。
 - 各地域からひたはしり号の延伸を望む声が多く多い。しかし、ひたはしりは市内循環バスであるため、あまり運行距離が延びてしまうと循環という体をなさない。旧郡部の地域に入っていけるのかというのは正直なところ難しいが、ひたはしり号以外の手段も含めて、それらの地域の移動支援策は考えていきたい。ひたはしり号に対する希望が多いということは存じているが、今後協議会にも諮らせていただいて最終的には決定したい。
- ・旧郡部にこだわっているわけではない。例えば三芳地区なども。日田市内と旧郡部のぎりぎりのところに走っていないところもあるので、少しでも広げてほしい。
 - 少しでも広げるという意味では検討するが、限りがあるため御理解いただきたい。
- ・利便増進実施計画の策定にあたる調査事業に対し、国が補助金を出す制度があり、先日日田市に対しても正式な内示が出たため、次年度動き出すために運輸局・運輸局支局等しっかり伴走していきながら策定に向けて取り組んでいきたい。
- ・資料 2 ページ、策定のスケジュールについて。最終的には計画策定後に大臣の認定が必要で、計画に基づく取組は、大臣の認定後に実施という流れになることから、この令和 8 年 3 月の計画策定は少し前倒しにするべき。大臣認定がおりた後に住民説明等を行う必要があり期間が必要のため、もう少しスケジュールを早める必要がある。検討いただければありがたい。
 - スケジュール感など細かいところは、打ち合わせしながら今後詰めていきたい。協力をお願いする。

〔審議結果〕

承認。

議案 3 令和 7 年度フィーダー補助金の計画の変更

〔主な説明内容〕

- ・フィーダー路線である日田バス五馬線が令和 7 年 4 月 1 日から減便になることに伴い、フィーダー補助金の計画を変更する。

〔意見・質疑等〕

- ・なし。

〔審議結果〕

承認。

議案 4 乗合デマンドタクシー大山線実証実験継続

〔主な説明内容〕

- ・令和 5 年 8 月 1 日から実証実験を行っている乗合デマンドタクシー大山線の運行について、令和 7 年度に「日田市地域公共交通利便増進実施計画」を策定する中で運行内容を再検討するため、実証実験の期間を 1 年間延長する。
- ・利用者からの御意見により、帰りの便を 1 便増便する。

〔意見・質疑等〕

- ・便数が増えることでお客さんが分散するのではないか。乗務員の休憩時間は確保できるのか。
 - 利用実績を確認する限りでは、行きの便はある程度集約ができているが、帰りの便については買い物や病院など用事が様々で終わる時間もバラバラであることから、元から分散傾向にある。そのため影響は少ない。

また、乗合デマンドタクシーは前日までに予約がなければ運行しないような形であり、運行回数も頻繁にはないので、タクシー会社からは対応可能であるとの回答をもらっている。

- ・予約が無いと走らないのはそうだが、おそらくタクシー会社は勤務管理をする際に 1 人の運転手を拘束しているはず。
 - タクシー会社と話した結果、その時間帯に運転手として常に 1 名は確保しているが、その人員は通常のタクシー運転手としても兼ねており、今回の増便は頻度も考えると対応できるという回答をもらった。
- ・利用状況や、何か問題点など他の地域に役に立つようなことがあったら教えてもらいたい。
 - 当初は少ないときは月に 4 人くらいの時もあったが、今は概ね月あたり 15・6 人ほどで、少しずつ地域に浸透してきている。この利用者数は乗合デマンドタクシーの全路線の中でもちょうど半分ぐらいの利用者数。他の地域に乗合デマンドタクシーを導入した際や、今回の実証実験で感じることは、一度実際に使ってもらってまで仕組みをなかなか理解していただけないことが多い。そのため、先ほど話にあった乗り方教室で、実際に予約の流れを一緒にやってみるなどの取組が、利用者増の一番の近道になるのかなと考えている。

〔審議結果〕

承認。

報告 1 高齢者等移動支援体制整備事業

〔主な説明内容〕

- ・公共交通の隙間を埋める補完的な移動手段である住民主体の支えあいによる移動サービスを創出するため、令和 6 年度に高齢者等移動支援体制整備事業を実施した。
- ・市内初となる移動支援の取組が 2 月 10 日に山田町で開始された。

〔意見・質疑等〕

- ・山田町は地図で見た限り日田インター周辺の地域で、割と日田市内でも、中心に近い地域になると思うが、この地域はタクシーが使いづらい地域なのか。例えばタクシーを呼んでも 30 分以上かかるとか、結構時間がかかるというような地域か。
 - タクシーを呼んで 30 分かかるとはならない。ただ、インターから少し奥まったところにある地域であり、ひたはしり号のバス停も集落から 1 キロ以上離れたところにある。
- ・前回 6 月の協議会でも少しお話ししたと思うが、タクシー会社の営業所も近い地域にあり、タクシーが利用できる場所は基本的にタクシーを利用していただきたい。タクシーの営業とバッティングしないような形で、地域を広げるのであればタクシー協会や事業者等とよく協議した上でやっていただきたい。
- ・交通計画の評価の際にも一部触れたが、交通計画の 57 ページに日田市の公共交通ネットワークの基本的な方向性が表でまとめられている。その中に、道路運送法の許可登録を不要とする、公共交通を補完するという意味合いでの運送について何も記述がない。方向性のところには、この取組について明記をしてもよいのではないか。
 - 検討させていただきたい。
- ・山田町のチラシに「利用料金」と書いている。NHK の報道や西日本新聞の記事でも、料金が 100 円 300 円ということだけ書いている。道路運送法の許可登録不要な形態で行う取組であるため、運送の対価を取らない無償の運行という形であるはずなのに、料金がいくらかと報道等で書かれると誤解を生みやすい。特に交通関係事業者は非常に敏感に反応してしまいがちだ。おそらくこの金額はガソリン代等の実費の範囲内で利用者からいただくものということは重々承知しているが、パンフレット等の対外的な説明は、あくまでも料金・運送としての対価はいただかないが、実費分をお願いしていますという形で周知をしていただいた方がよろしいのではないかと。
 - チラシについては、アドバイザーである移動ネットにも確認し全国の事例を参考にしているので、この書き方で問題はないかと思う。住民にとって何がわかりやすいのか。実費ガソリン代と書かれても、結局いくらなのかと思うので、そのところはご理解をいただければと思う。
- ・道路運送法の許可を受けていないということは、法律の規制を全く受けていないので、例えば運行の前の点検などがそもそも規制に入っていない。安全安心と持続性の観点で申し上げると、公共ライドシェアなど、国交省でも導入しやすいように今整理を進めているため、そういった方向も検討していただければありがたい。
 - 住民の支えあいによる移動支援における事故は、移動ネットによると非常に少ないと聞いている。どこまでコストをかけられるか、そのコストをかけたやり方で、どこまで住民のニーズに応えられるか、そのバランスを考えながら全体で進めていきたいと思う。引き続きご指導賜りたい。

- ・テレビでも報道があったが、あくまでも移動外出の支援ということを謳っていただかないと、勘違いされる方が出てくると思う。重い荷物を持って庭先まで持っていくなどの支援は、タクシーではお断りしている。庭先まで入って何かを壊したり、怪我をしたりなどあった時のために入らないようにしている。あくまでもこれは外出移動支援ということで、タクシーとは違うものと線引きをはっきりしていただきたい。
- 私達もタクシー事業者と意見交換を行う中で、1人で移動が難しい方、付き添いが必要な方をメインに移動の支援を行うというご説明をさせていただいた。荷物を持っていくなど、タクシー事業者ができないという話を聞いたため、できない部分を、地域の方たちが支えるというところでお話をしてきた。そこは地域の方もご理解をいただいたと思っている。今後移動支援に取り組みたいという地域が出てきたときには、タクシー事業者も協議の場に来ていただいて、一緒に協議を進めていきたい。
- ・お困りになっている方がいて、支援しないといけないことに対して私も最大限理解しないといけないと思う。ただ、格安のタクシーと思われてしまって、むやみに普及してしまうのは良くない。一部の方への支援を余りにも便利にしすぎて、タクシー会社が潰れ、残りの9割の人がタクシーに乗れなくなってしまうと完全に本末転倒になってしまうので、一定程度ブレーキをかけていただきたい。便利にしすぎるともう公共交通ではなくなる。公共交通は、ある程度乗り合わせていただかないと成り立たないものなので、個別に1人1台安いタクシーをばらまくようなことをやってしまうと、かえって破綻してしまう。そのため、同時にタクシー会社に別事業を委託するなど対案を出していただきながら進めていただきたい。こういうことを言うとタクシー会社を擁護しているのかとよく言われるが、そういう意味じゃない。移動手段としてきちんと残していかないと、困る人が必ず出てくる。こういった取組ばかり注目され、そういう事例ばかりが過度に取り上げられ過ぎることをすごく恐れている。安く移動できるのであれば利用者はそちらに流れてしまうので。

報告2 乗合デマンドタクシー運行時刻の変更

〔主な説明内容〕

- ・令和7年3月15日に「日田彦山線BRT ひこぼしライン」の運行時刻が変更となるため、接続する運行を実施していた乗合デマンドタクシーの路線についても、同日付けで運行時刻の変更を行う。

〔意見・質疑等〕

- ・なし。

報告3 三郎丸橋被災に伴う日田彦山線BRTの臨時バス停設置

〔主な説明内容〕

- ・三郎丸橋被災による国道386号の通行止めに伴い、迂回運行しているJR日田彦山線BRT ひこぼしラインについて、2月3日から迂回ルート上に臨時のバス停「北友田駅」「南友田駅」を設置した。

〔意見・質疑等〕

- ・なし。

報告 4 バスの日イベント

〔主な説明内容〕

- ・令和 6 年 9 月 22 日（日）に行ったバスの日イベントの概要について報告。
- ・参加者数 イベント約 300～400 名 体験乗車 248 名

〔意見・質疑等〕

- ・なし。

その他 令和 7 年度予算事業（九州運輸局大分運輸支局 首席運輸企画専門官 本田勝司）

〔主な説明内容〕

- ・国の令和 7 年度予算及び令和 6 年度補正予算の概要について説明。

〔意見・質疑等〕

- ・なし。

以上