

日田市地域公共交通総合連携計画

（概要版）

平成 2 0 年 1 2 月

大 分 県 日 田 市

目 次

1	日田市地域公共交通総合連携計画策定の目的・・・・・・・・・・	1
2	公共交通体系の現状・・・・・・・・・・	1
3	市民のニーズ（アンケート調査結果）・・・・・・・・・・	2
4	公共交通体系に関する課題・・・・・・・・・・	4
5	地域公共交通の活性化及び再生の総合的 かつ一体的な推進に関する基本方針・・・・・・・・・・	5
6	地域公共交通総合連携計画の目標・・・・・・・・・・	6
7	目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項・	6
8	その他必要な事項・・・・・・・・・・	8

日田市地域公共交通総合連携計画 概要版

1. 地域公共交通総合連携計画策定の目的

日田市では、自ら交通手段を確保できない方への公共交通施策として、福祉バス等の運行や、民間バス会社への補助、定期券購入補助など多様な施策を実施している。こうした施策は、合併前から各市町村がそれぞれの判断で事業を実施してきた経緯から、地域により実施される事業の内容が相当程度異なっている。

このようなことから、日田市では、以下の課題を解決することを目的に「日田市地域公共交通総合連携計画」を策定する。

- ・地域毎に異なる事業内容に対する住民や利用者の不満や不安の解消
- ・サービス水準の維持・向上と財源負担の増加抑制・軽減の両立
- ・さらなる進行が懸念される総人口の減少や人口構成・人口分布の変化（少子化・高齢化）、運転免許保有率、自家用乗用車保有率の向上の下でも中長期的に持続可能な公共交通体系への転換

2. 公共交通体系の現状

バス路線網

日田市では、事業者運行の路線バス 20 路線（事業者 3 社）、福祉バス 6 路線、市営バス 4 路線、花バス（観光周遊バス）1 路線の計 31 路線が運行している。

バスの利用者数

路線バスの利用者数は、平均約 900 人/日であり、路線別の平均乗車人員をみると 5 人未満が約 5 割を占める状況にある（図 1 参照）。

バスに対する市の運行負担

利用者数が少ないため、採算の確保できない路線が多く、全 31 路線のうち 25 路線で運行補助が行われ、年間約 6,000 万円を市が負担している。

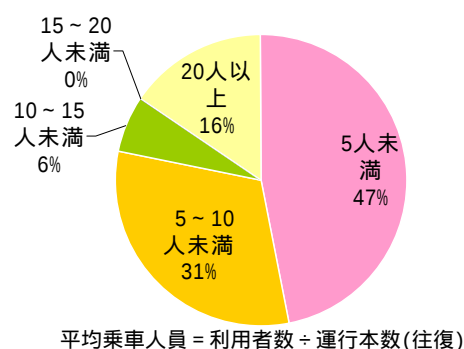
バスの経費

日田市を運行するバス全体の利用者 1 人あたりの運行経費は、平均約 900 円/人であるが、1,000 円/人を越える経費で運行する路線が 10 路線存在する。

図 2 は、バスの乗車定員とピーク時最大利用者数の関係をみたものであり、1 路線を除いて定員割れの状況となっている。利用者数に適したサイズのバスを運行することで、経費を抑制できる可能性がある。

交通空白地域

バスのサービス圏域を 500m とした場合に、日田市では、約 5,600 人（日田市総人口の約 8%）の方が、バスサービスを楽しむことができない状況にある。



平均乗車人員 = 利用者数 ÷ 運行本数(往復)

図 1 平均乗車人員の路線数の割合

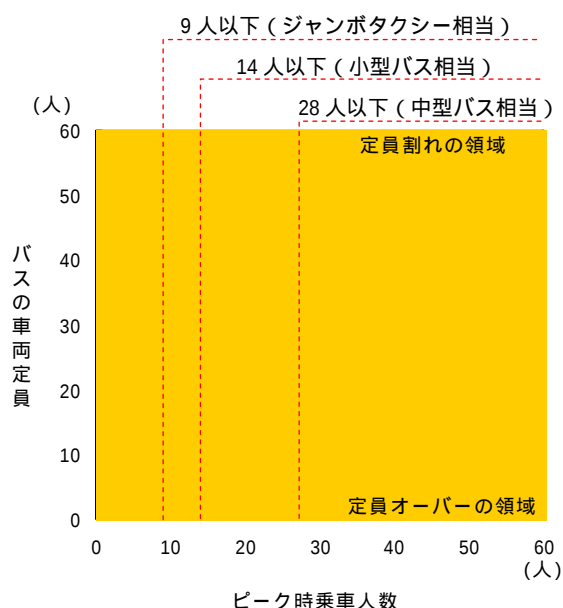


図 2 バスの定員とピーク時最大乗車人数の関係

3. 市民のニーズ（アンケート調査結果）

調査概要

市民の移動ニーズを把握するためアンケート調査を実施した。調査は、日田市の他のアンケート調査と同等もしくは上回る回収率（44.6%）となっており、市民全体の意見を把握できたと考える。

- 実施期間：平成20年7月1日(火)～平成20年7月14日(月)
- 調査対象者：旧日田市中心部 1,000 世帯、旧日田市中心部以外 1,507 世帯
(主に日常生活に不便を感じている方に優先的に回答を頂く)
- 回収率：44.6% (依頼数：2,507 票 回答数：1,109 票)

住民の移動ニーズ

平日は、小売店への移動が約 43%、病院・診療所への移動が約 28%を占め、移動の目的の中心を占める。

移動先は、中津江地区、上津江地区を除いて中心部への移動の割合が最も高く、概ね 50%以上と高い割合を占める。但し、中津江地区、上津江地区も中心部への移動がそれぞれ約 20%、約 8%を占める（図3参照）。

出発時刻は、高齢者、通院目的の方に特徴がみられ、中心部の方が 10 時台、小野、大鶴、夜明、五和で 9 時台、その他の地区で 7～8 時台に出発する割合が高く、中心部より遠方な地区ほど出発時刻が早まる傾向にある（表1参照）。

表1 高齢者、通院目的の方の出発時刻

	高齢者の方	通院目的の方
中心部	10時台	9時台
小 野	9時台	9時台
大 鶴	9時台	9時台
夜 明	9時台	9時台
五 和	9時台	9時台
東有田	7時台	9時台
天 瀬	8時台	8時台
大 山	7時台	7時台
前津江	8時台	8時台
中津江	8時台	8時台
上津江	7時台	7時台

東有田は、出発時刻が高齢者の方、通院目的の方で時間が異なる

なお、帰宅時刻は、中心部との距離に関係なく、13 時台以前、16 時～18 時台の割合が高い。

移動交通手段とバスの利用状況

日常の移動交通手段は、自家用乗用車の占める割合が中津江地区、上津江地区を除いて 50%以上を占める。特に東有田地区は約 78%とその割合が高い。

一方、バスの利用割合をみると、自家用乗用車での移動割合が低い中津江地区、上津江地区において 30%前後の高い割合を占める。

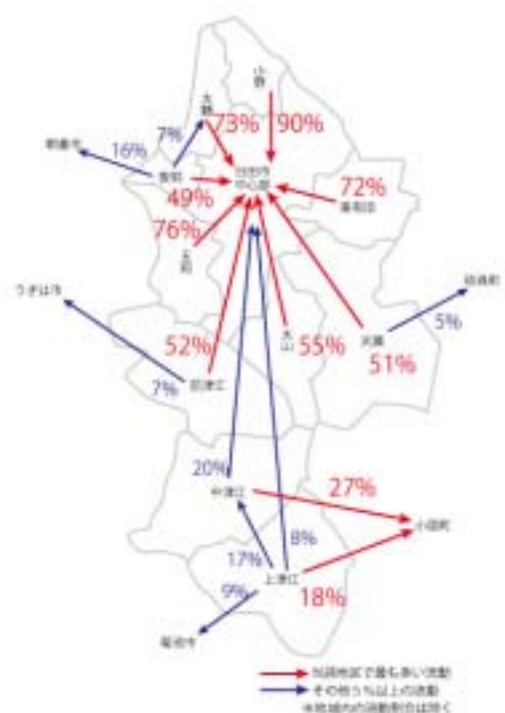


図3 市民の平日の主な流動割合



注) 自家用乗用車の数値は複数回答頂いたものを集計しているため、他の交通手段の割合を合計しても100%にはならない

図4 地域別のバスの利用割合

バスに対する満足度

バスの利用割合の高い上津江地区、中津江地区は、バスに対する満足度が高い傾向にある。一方、バスの利用割合が低い大鶴地区、夜明地区、天瀬地区は、バスに対する満足度が低い傾向にある。

日田市内で最も満足度の高い上津江地区は、デマンドバスを運行し、利便性の高いバスサービスを提供しているため、利用割合が高く、満足度が高い結果になったと考えられる。このため、バスに対する満足度の低い地域は、バスサービスを向上させることで、利用割合、満足度が向上する可能性がある。

バスを利用するための条件

バスを利用されない方は、「バスが自宅近くを運行していないため」が約 33%、「運行本数が少ないため」が約 28%を占め、主要な要因となっている。このためバスを利用するための条件としては、「運行本数を増やすこと」が約 25%と高い割合を占め、次いで「バスが自宅近くまで運行すること」が 16%と主要な条件となっている。

今後のバスのあり方

市民の方は、「必要なバスは行政負担によって維持すべきである」と約 71%の方が回答しており、必要なバスは今後も維持していく必要があると考えられる。

表 2 は、「運行本数」、「始発時刻」、「終発時刻」、「運賃」、「バス停までの距離」の 5 項目について、希望する条件を把握し、全体の 75%以上が満足する内容を示したものである。この条件を満足すると、概ね週 3 日程度の利用が見込まれる。

バス路線の見直しにあたり、当該条件全てを満足する見直し方針は、財政負担の増加が懸念される。このため、極力この条件をクリアするよう、デマンドバスの導入など、比較的安価でバスサービスも向上する施策を中心に見直しを図る必要があると考えられる。

4. 公共交通体系に関する課題

公共交通体系の現状分析結果を踏まえ、日田市全体および地区別の課題を整理する。

全体の課題をまとめると以下のとおりである。

- ・路線バスの維持
- ・市全体のバスサービスレベルの一致
- ・交通空白地域の解消
- ・公共交通機関間の連携（バスと鉄道）強化
- ・需給バランスの調整（バス車両の小型化、減便、デマンドバス導入 等）による無駄な経費の削減

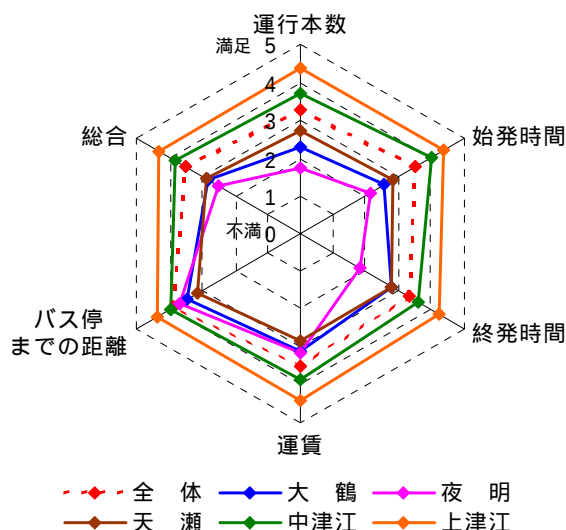


図 5 バスに対する満足度

表 2 市民が希望するバスの最低条件

項 目	希望する最低条件
運行本数	1時間に1便（75%以上の方が満足）
始発時刻	7時台（75%以上の方が満足）
終発時刻	20時台（75%以上の方が満足）
運 賃	608円（平均値） 現状の運賃を希望される割合約54% 運賃の変更を希望される割合約46%
バス停までの距離	自宅から300m以内（75%以上の方が満足）

【全体の課題】

全体・地区	公共交通体系の課題
全 体	・路線バスを維持し、自動車等移動手段を持たない方に対する外出機会の確保が必要
	・地域ごとに異なる公共交通サービスレベルを一致させる必要がある ・交通空白地域を解消する必要がある
	・ニーズを踏まえた運行計画の立案が必要 市中心部の病院、小売店等へのアクセスの確保 利用ニーズの高い時間帯に運行時刻を設定
	・バスと鉄道の連携を強化し、バス路線の効率化を図りつつ、公共交通を維持する必要がある
	・需要と供給のバランスをとり、無駄な経費を削減する必要がある バスの小型化 減便 上津江地区をモデルに、市内のバス路線についてデマンド化を検討 等

地区別の課題を総括すると、交通空白地域の解消、利便性・効率性の向上、地区間における公共交通サービスレベル乖離の改善が挙げられた。

【地区別の課題】

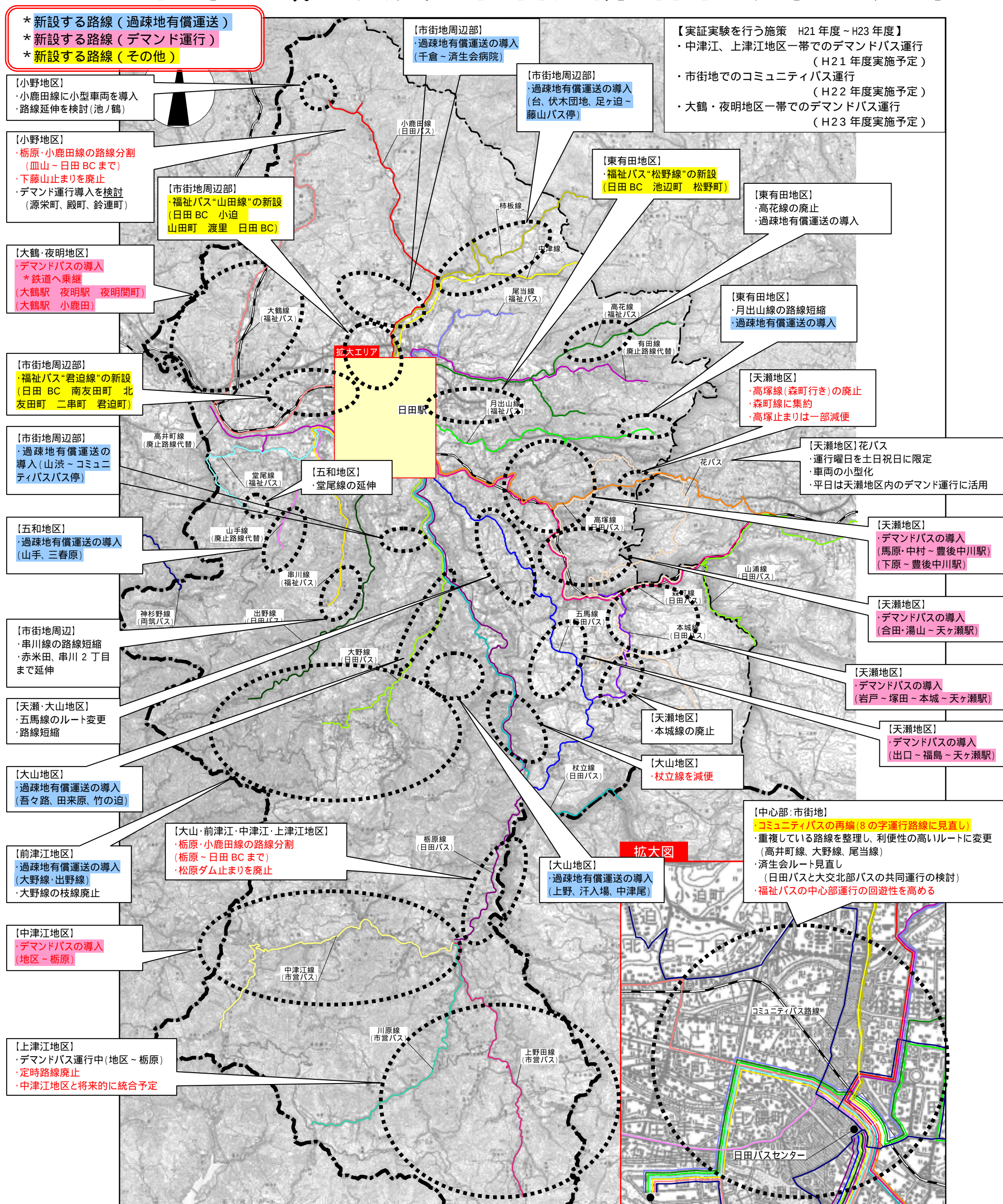
全体・地区	公共交通体系の課題
中心部	市街地
	・コミュニティバスの路線を見直し、利便性の高い運行を実現する必要がある ・重複している路線を集約、路線変更し、市街地の効率的な運行を実現する必要がある
周辺部	周市辺街部地
	・交通空白地域を解消する必要がある 路線の見直し 路線の新設 既存のバス路線を活用しない輸送体系の構築
	小 野
	・小鹿田線、栃原線の効率化を図る必要がある ・過度なサービス供給とならない範囲で交通空白地域の解消を図る必要がある
	大 鶴 夜 明
	・自宅から鉄道駅までのアクセスを公共交通手段によって確保する必要がある（鉄道 バスの連携） ・福祉バス（大鶴線）のあり方を見直す必要がある
	五 和
	・自宅に全く自動車等を保有されていない方に対し、山手BS迄のアクセスを確保する必要がある ・補助額を極力抑制した既存路線の延伸が必要
天 瀬	東有田
	・有田線を有効活用しつつ、高花線、月出山線のあり方を見直す必要がある ・分散する集落から効率的に頻度の高いバス停まで輸送する必要がある
	・高塚線、森町線のあり方を見直す必要がある
	・五馬線は、需要の多い路線にバスを運行させ集客力を高める必要がある
大 山	・交通空白地域を解消させる必要がある 分散する空白地域を効率よく結ぶ（デマンドバスの運行等） 鉄道を有効活用し効率化を図る
	・花バスのあり方を見直す必要がある
	・効率的に交通空白地域を解消する必要がある
前津江	・五馬線は、需要の多い路線にバスを運行させ集客力を高める必要がある
	・競合路線は効率的な運行を行う必要がある
中津江	・出野線、大野線へ容易にアクセスできる対策を検討する必要がある
上津江	・効率の良い手段で交通空白地域を解消する必要がある ・市中心部および中津江 上津江地区間の移動を支援する必要がある
	・定期便+デマンド便という過剰な供給を改善する必要がある ・市中心部および中津江 上津江地区間の移動を支援する必要がある

5．地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本方針

日田市の課題を踏まえ、公共交通体系の基本方針を設定した。吹出しの赤字は、「公平性」「効率性」「利便性」「実現性」の観点から平成 21 年から 3 年間の間に実施、実証実験を行う短期、中期施策を示す。

基本方針の策定にあたり、本計画では「**交通空白地域のない持続可能な公共交通体系の構築**」を目標として設定した。

日田市地域公共交通総合連携計画 見直し方針



赤字：短期、中長期（平成 21 年度～平成 23 年度）に実証運行を行う施策

6．地域公共交通総合連携計画の目標

「交通空白地域の無い持続可能な公共交通体系の構築」という計画の目標に対し、具体的な数値目標を設定した。

交通空白地域の無い公共交通体系の構築

現在の交通空白地域居住人口約 5,600 人
(日田市人口の約 8% H20.11 現在)



【目 標】
0 人
(0 %)

注) 公共交通サービス圏域をバス
停から半径 500m 以内と定義
し、圏域外に居住する人口が 0
人となることを目標として掲げ
た

持続可能な公共交通体系の構築

現在の日田市内を運行するバスの総経費
約 2.2 億円



【目 標】
現状維持
(0 %削減)

注) 見直し後の運行経費は約 5 %
削減との試算結果が得られたた
め、目標値を 0 %削減として設
定

7．目標を達成するために行う事業およびその実施主体に関する事項

運行計画の見直しスケジュール(計画期間)

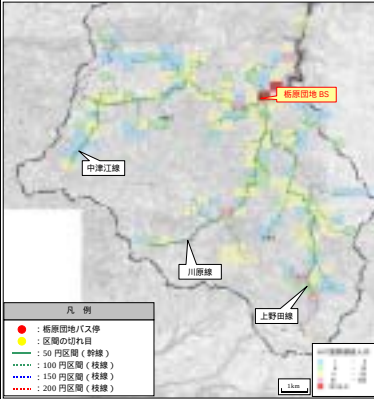
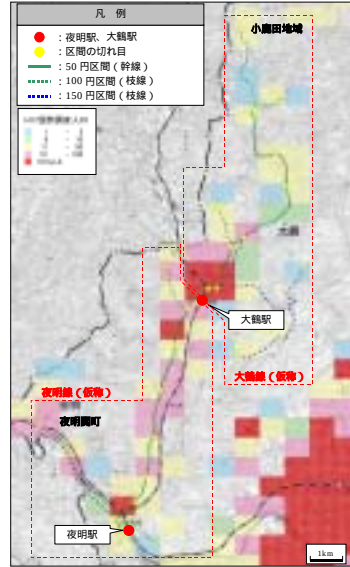
運行計画の見直しにあたり、以下のスケジュールを設定した。

路線名		見直し方針	年 度					備 考
			H20	H21	H22	H23	H24年度以降	
日田バス	栢原線・小鹿田線	1系統を2系統(栢原線、小鹿田線)に分割 デマンド運行を視野に入れた小鹿田線の路線延伸	具体案検討、 実施準備	→ 運用			→	-
	栢原線 (松原ダム止まり)	廃止	具体案検討、 実施準備	→ 運用			→	-
	小鹿田線 (下藤山止まり)	廃止	具体案検討、 実施準備	→ 運用			→	-
	高塚線	廃止	具体案検討、 実施準備	→ 運用			→	-
	高塚線(高塚止まり)	減便	具体案検討、 実施準備	→ 運用			→	-
	森町線	現状維持					→	-
	五馬線	路線短縮(小坪BS迄)、 広域循環ルートに変更	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	デマンドバス導入時期に検討
	本城線	廃止	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	デマンドバス導入時期に検討
	杖立線	減便	具体案検討、 実施準備	→ 運用			→	-
	出野線	現状維持					→	-
	大野線	路線変更 (赤石地区、中心部)	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	過疎地有償運送導入時期に検討
	高速日田線	廃止 (既に実施)	運用中				→	-
	済生会線	済生会病院線(大交北部 バス)との共同運行	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	-
大交北部 バス	柿坂線	現状維持					→	-
	中津線	現状維持					→	-
	済生会病院線	済生会線(日田バス)と の共同運行	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	-
	西鉄バス 久留米	神杉野線	現状維持				→	-
廃止路線 代替バス	有田線	現状維持					→	-
	高井町線	路線変更	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	-
	山手線	現状維持					→	-
	山浦線	現状維持					→	-
コミュニティバス		8の字循環路線に変更	具体案検討	→ 実施準備	→ 実証実験	→ 運用検討	→	-
福祉バス	尾当線	H22:中心部路線廃止 H24以降:路線変更	-	実施準備	実証実験	-	具体案検討、 準備、運用	高花線路線廃止時に路線変更検討
	高花線	H22:中心部路線廃止 H24以降:全線廃止	-	実施準備	実証実験	-	具体案検討、 準備、運用	過疎地有償運送導入時期に検討
	大鶴線	H22:全線路線廃止 デマンドバス導入	-	具体案検討 (ノウハウ蓄得)	→ 実施準備	→ 実証実験	→ 運用検討	中津江、上津江地区デマンドバスのノ ハウを蓄得した上で実証実験を行う
	堂尾線	H22:中心部路線廃止 H24以降:路線延伸	-	実施準備	実証実験	-	具体案検討、 準備、運用	-
	串川線	H22:中心部路線廃止 H24以降:路線見直し	-	実施準備	実証実験	-	具体案検討、 準備、運用	路線の見直しで赤木田地区運行
	月出山線	H22:中心部路線廃止 H24以降:路線短縮	-	実施準備	実証実験	-	具体案検討、 準備、運用	路線短縮は、名里BSまで 過疎地有償運送導入時に検討
市営バス (中津江)	中津江線	路線廃止	具体案検討、 実施準備	→ 実証実験	→ 運用検討	→ 運用	→	-
市営バス (上津江)	上野田線	路線廃止	具体案検討、 実施準備	→ 運用			→	-
	川原線	路線廃止	具体案検討、 実施準備	→ 運用			→	-
デマンドバス(上津江)		現状維持	-	-	-	-	→	-
花バス		運行日変更 車両変更	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	天瀬地区デマンドバス導入時期に 検討
新規	中心部 (山田町)	福祉バス導入	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	-
	中心部(友田町)	福祉バス導入	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	-
	東有田 (池辺町、松野町)	福祉バス導入	-	-	-	-	具体案検討、 準備、運用	-
	市街地周辺部、東有田、 五和、大山、前津江	過疎地有償運送導入	具体案検討				具体案検討、 準備、運用	利用者数にあわせ、定期路線、デマンド バス等に運行形態を適宜見直す

注) 現状維持の路線についても、利用者数を勘案し、運行本数等を適宜見直すこととする

実証実験の具体的内容

実証実験は、以下の内容を平成21年度～23年度にかけて実施する予定である。

	中津江・上津江地区 デマンドバス運行	中心部 コミュニティバス再編	大鶴・夜明地区 デマンドバス運行
実施年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
運行路線	中津江地区1路線 上津江地区2路線(現行どおり) 	右回り、左回りの2路線 	(仮称)大鶴線、(仮称)夜明線の2路線 
運行時間帯	8:30～18:20 (上津江地区デマンドバス、 栃原線の運行時刻を考慮)	8:00～19:00 (買い物、通院時間帯、現コミュ ニティバスの運行時間帯を考慮)	8:30～18:00 (JRとの乗継ぎ時刻を考慮)
運行本数	利用者が利用したい時刻に運行	1時間に2便	利用者が利用したい時刻に運行
料金	幹線：1区間50円 枝線：1区間100円～200円	一律200円	幹線：1区間50円 枝線：1区間100円～150円
利用方法	電話での事前予約し利用	バス停にアクセスし利用	電話での事前予約し利用
事業主体	日田市地域公共交通総合連携協議会		
運行主体	タクシー事業者等	バス、タクシー事業者等	タクシー事業者等
運行車両	上津江地区：現行車両 中津江地区：10人乗り車両1台 (新規購入) 	31人乗り車両2台(新規購入) 現コミュニティバス車両は福祉 バス車両への転用を検討 	10人乗り車両2台(新規購入) 
効果検証	- 住民満足度調査 - 利用者数調査 - 運行経費調査	- 利用者満足度調査 - 利用者数調査	- 住民満足度調査 - 利用者数調査
その他	パークアンドライドの実施	朝日ヶ丘団地は現在コミュニティバスで日田BCへのアクセスを確保しているが、見直しにより福祉バス山田線(仮称)でのアクセスとなる。実験中は朝日ヶ丘団地から日田BCへのアクセスが無くなるため、臨時代替バスを運行する。	パークアンドライドの実施

8. その他必要な事項

(地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項)

持続可能な公共交通体系の構築には、経費の削減のみならず、利用者数の維持・増加も必要であり、利用促進策(案)を設定した。

表3 利用促進策(案)

施策メニュー	施策の内容
情報の周知・広報	・ 広報誌等でのバス利用 PR ・ バスマップの作成、配布
利便性の向上	・ バス待ち環境の改善(バス停の屋根、時刻表) ・ バス利用環境の改善(バリアフリー)
乗り継ぎ利便性の向上	・ 乗り継ぎ易いダイヤ設定 ・ パークアンドライドの促進
料金割引・特典	・ お得なバスカードの検討 ・ 新たな割引制度の検討
広告収入の活用	・ 車内、バス停での広告収入
自発的な公共交通利用を促す啓発活動	・ モビリティマネジメントの実施