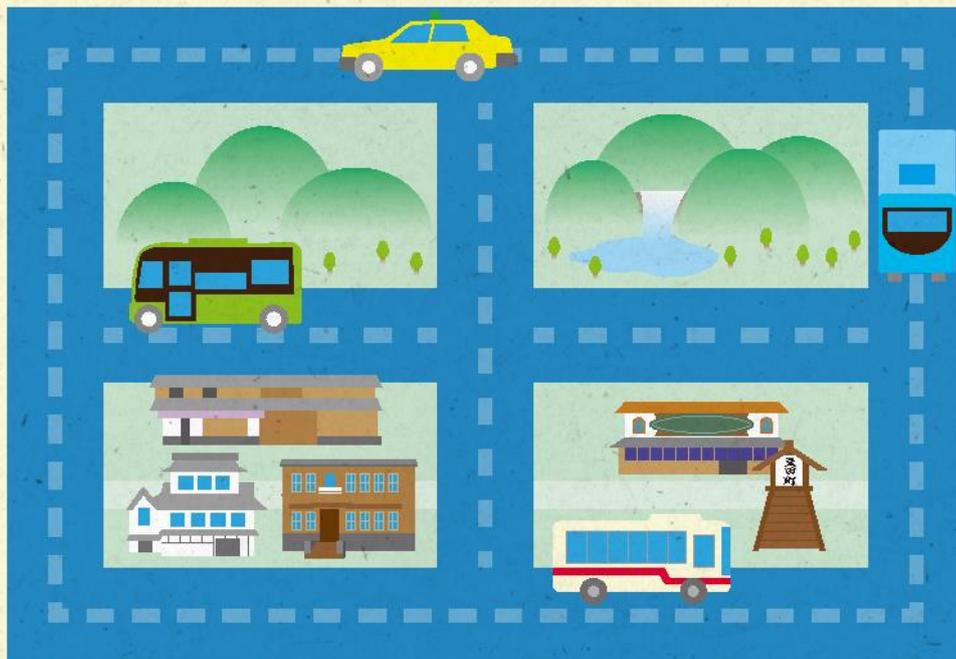




日田市 地域公共交通計画

令和5年3月



[目 次]

1. 計画の目的と関連計画の整理	1
1-1 日田市の概況.....	1
1-2 計画の位置づけと目的.....	2
1-3 計画対象区域.....	2
1-4 計画期間.....	2
2. 日田市の現状	5
2-1 日田市の地域特性.....	5
2-2 公共交通の現状.....	14
3. これまでの地域公共交通の取組の検証	33
3-1 網形成計画の概要.....	33
3-2 事業の実施状況.....	34
3-3 目標達成状況の評価.....	36
4. 地域公共交通に関する利用需要・利用者ニーズ等(各種調査結果)	38
4-1 市民アンケート結果.....	38
4-2 バス乗り込み調査結果等.....	50
4-3 県観光流動調査結果の詳細分析.....	53
5. 日田市の地域公共交通の課題	55
6. 日田市地域公共交通計画	56
6-1 基本理念・基本方針.....	56
6-2 計画の目標及び目標を達成するための施策・実施主体.....	60
6-3 目標達成に向けたマネジメント.....	70
◆参考資料	77
■「日田市地域公共交通確保維持協議会」規約.....	78
■「日田市地域公共交通確保維持協議会」委員名簿.....	80
■今後留意しなければならない社会の変化.....	81
■令和4年度各種調査概要.....	86
■関連計画における公共交通関連施策など.....	90

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 日田市の概況

【日田市の沿革等】

日田市は、北部九州のほぼ中央、大分県の西部に位置し、福岡県と熊本県に隣接しています。

また、周囲を阿蘇・くじゅう山系や英彦山系の山々に囲まれ、これらの山系から流れ出る豊富な水が日田盆地で合流し、九州最大の河川である“筑後川”の上流部を形成し、筑後・佐賀平野を貫流しながら、流域住民と福岡都市圏住民の生活や産業を潤しています。

平成17年3月22日に日田市、日田郡前津江村、日田郡中津江村、日田郡上津江村、日田郡大山町及び日田郡天瀬町の1市2町3村で合併し、新・日田市が誕生しました。

市域は、東西に24.88km、南北に48.63km、面積は666.03km²と、県内では佐伯市に次いで2番目に広い面積を有しています。



図 日田市の位置

【気象・災害】

日田市は九州の中央部に位置しており、夏冬と昼夜の気温較差が大きい内陸型気候です。年間降水量は平年で約1,800mm、多い年では約2,700mmに達する県内でも有数の多雨地域です。また、山岳地帯に囲まれた盆地という地形柄、災害による被害の大半が集中豪雨等による低地の浸水や氾濫、土石流によるものとなっています。

なかでも、平成29年7月の九州北部豪雨では、住宅の損壊や浸水に見舞われ、河川、道路、耕地、林地なども大規模な被害を受けたほか、JR久大本線及び日田彦山線では、鉄橋や軌道の流失、線路への土砂流入などの被害を受けました。被災した日田彦山線添田駅～夜明・日田駅間については、日田彦山線BRTひこぼしラインとして復旧され、令和5年夏の開業を予定しています。なお、彦山駅～宝珠山駅間の線路敷地を「専用道」に整備すると共に、添田駅～彦山駅及び宝珠山駅～日田駅間については、地域住民の生活圏に近い「一般道」を走行することになっています。



図 日田市地形図（イメージ）

【歴史・文化特性】

日田市は、北部九州の交通の要衝として、安土桃山時代には豊臣秀吉の蔵入地、また、江戸時代には徳川幕府の直轄地として、九州の政治・経済の中心的役割を果たしており、近世以降は林業による発展期を迎えるなど、独自の歴史・文化が特徴的な地域です。

平成16年12月に『重要伝統的建造物群保存地区』の選定を受けた「豆田地区」や日隈城の城下町として繁栄した「隈地区」は、歴史と伝統ある町並みが多く残っています。

また、豊かな自然との深い関わりの中で築かれた製陶技術や棚田による伝統的農法が今なお受け継がれている皿山・池ノ鶴地区は、平成20年3月に文化庁より『重要文化的景観』の選定を受けました。

水郷日田を象徴する三隈川には、鮎のやな場や鵜飼などの伝統漁法が受け継がれ、かつて内水面漁業で見られた貴重な生業が残っています。その他、隈地区・天ヶ瀬地区の温泉街や市街地に張り巡らされた水路網等、水に関わる歴史・文化に育まれた景観が市内のいたるところで見ることができます。



三隈川の鵜飼



天ヶ瀬温泉街



日田祇園祭

1-2 計画の位置づけと目的

我が国では、「交通政策基本法」（平成25年12月）や「改正地域公共交通活性化再生法」（平成26年11月）が施行され、関係者（国、地方公共団体、事業者、国民等）の責務と役割等が明確になり、地方公共団体である日田市は、交通政策を実施する責務を有することになりました。

日田市は、広大な面積に加え、さらなる人口減少及び高齢化の進行等により移動制約者の増加が見込まれることから、地域の住民生活に密接に関係する交通手段の確保が大きな課題となっています。

そのような背景を踏まえ、本市は平成28年度に策定した「日田市地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」と表記：平成29年度～令和4年度）を策定しました。

その後、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造がさらに難しくなっている中で地方公共団体が中心となり、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）の改正法が令和2年11月に施行されました。

この改正法では、交通事業者等の関係者が協議しながら公共交通改善・移動手段確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、地域の輸送資源を総動員して持続可能な運送サービスの提供の確保を推進するため、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民等の地域の関係者と協議しながら、「地域公共交通計画」を作成・実行することが「努力義務化」されました。

本市においては、民間路線バスの運行費補助及びコミュニティバス、乗合デマンドバス（タクシー）の運行委託など公共交通対策に対する財政負担は年々増加傾向にあることから、地域の利用実態に応じた適切かつ効果的で持続可能な公共交通網の確立が求められています。

本計画は、網形成計画の効果検証を行うとともに、引き続き地域の実態に即した持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示す基本計画（マスタープラン）となるものです。

本計画は、次ページの図のとおり、「第6次日田市総合計画」を上位計画として位置付け、「ともにつくる 一人ひとりが主役の ひた」の実現に向けて、当該計画に定める基本的な考え方等に基づいています。

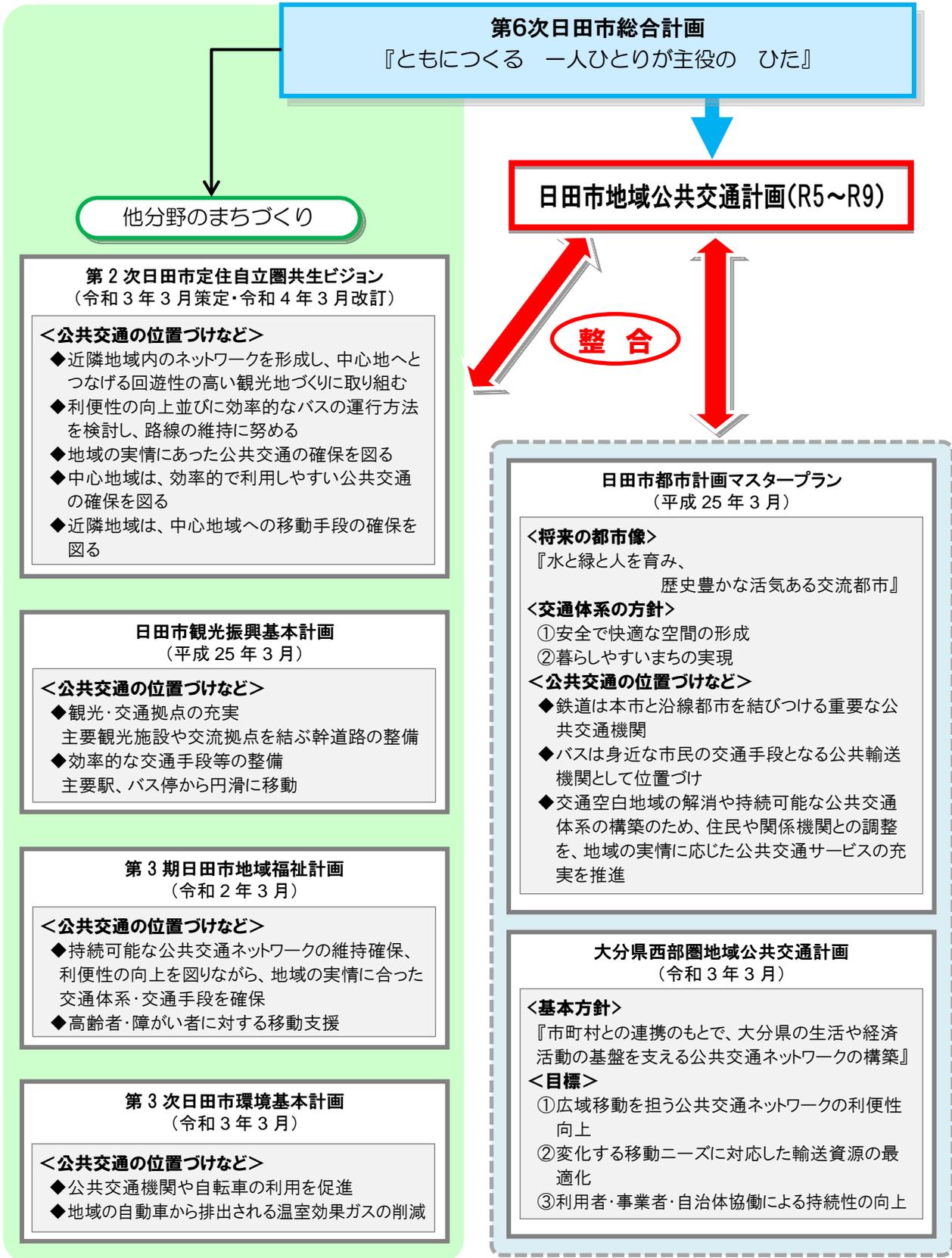
また、都市計画や観光等、市の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、本市の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとする「日田市都市計画マスタープラン」で定める「基本理念・都市づくりの基本方針」の実現に向けて、地域公共交通ネットワークの構築を進めていきます。

1-3 計画対象区域

本計画の区域は、日田市全域とします。

1-4 計画期間

本計画の期間は、令和5（2023）年度から令和9（2027）年度までの5年間とします。



第6次日田市総合計画（平成29年3月）

<p>計画概要等</p>	<p>○計画期間 基本構想：平成29年度～令和9年度 第2期基本計画：令和2年度～令和5年度</p> <p>○日田市の将来像 ともにつくる 一人ひとりが主役の ひた</p> <p>○まちづくりの大綱 1. きずなを強める ～人の力が活かされる ひた～ 2. 住む安心を高める ～いつまでも暮らしたい ひた～ 3. やりがいと魅力をつくる ～価値を磨き続ける ひた～ 4. 安全で快適に暮らす ～便利も快適もそろえる ひた～ 5. 学ぶ楽しさを増やす ～学ぶ機会に満ちる ひた～ 6. 水と緑を宝にする ～自然の宝を光らせる ひた～</p>
<p>公共交通に関する記述内容</p>	<p><基本計画－2－(2) 地域福祉の推進></p> <p>○地域のつながりを強化するため、地区公民館・地区集会所などを活動拠点とし、地域での活動等の情報提供を行うとともに、地域活動の担い手を確保することで、地域での交流を促進し相互理解を深め、地域のつながりづくりを進める。</p> <p>○暮らしを支える環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安心して外出できる環境整備 ・地域で支えあうためのネットワークづくり <p><基本計画－3－(4) 観光の振興></p> <p>○JR久大本線沿線地域等との広域観光連携の強化や共通のテーマを掲げる地域との連携を図ることで、多様で魅力あふれる観光ルートの形成を進める。また、訪日外国人観光客が満足して滞在できる受入れ体制の構築を行う。</p> <p>○地域資源を活かした観光の魅力づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光インフラや交通手段等の基盤整備 <p><基本計画－4－(1) 道路・河川・公共交通の整備></p> <p>○市民の暮らしや利用者数等の状況に応じた公共交通網を構築する。</p> <p>○都市部への通勤通学者の利便性の向上を目指す。</p> <p>○公共交通の維持と確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の実情に即した交通手段の確保と利用しやすい公共交通の再構築 ・JRに対する市内から都市部への所要時間短縮等の働きかけ <p><基本計画－4－(4) 地域特性を活かした空間づくり></p> <p>○JR日田駅周辺を中心とした賑わいの創出を支援するため、快適で利便性の高い空間づくりを行う。</p> <p>○市街地や観光拠点等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い中心市街地の整備 ・JR日田駅周辺の整備

2. 日田市の現状

2-1 日田市の地域特性

2-1-1 人口特性

1) 人口推移

- R2 年国勢調査によると、日田市の人口は 62,657 人、高齢化率は 35.8%となっており、人口減少と高齢化率が進行しています。
- 過去 25 年間の人口減少状況を見ると市全体では約 22%減少しており、日田地区では約 15%、大山地区と天瀬地区はそれぞれ約 43%、約 46%減少しています。
- 奥日田エリア（三津江：前津江地区・中津江地区・上津江地区）は、5割以上減少しています。

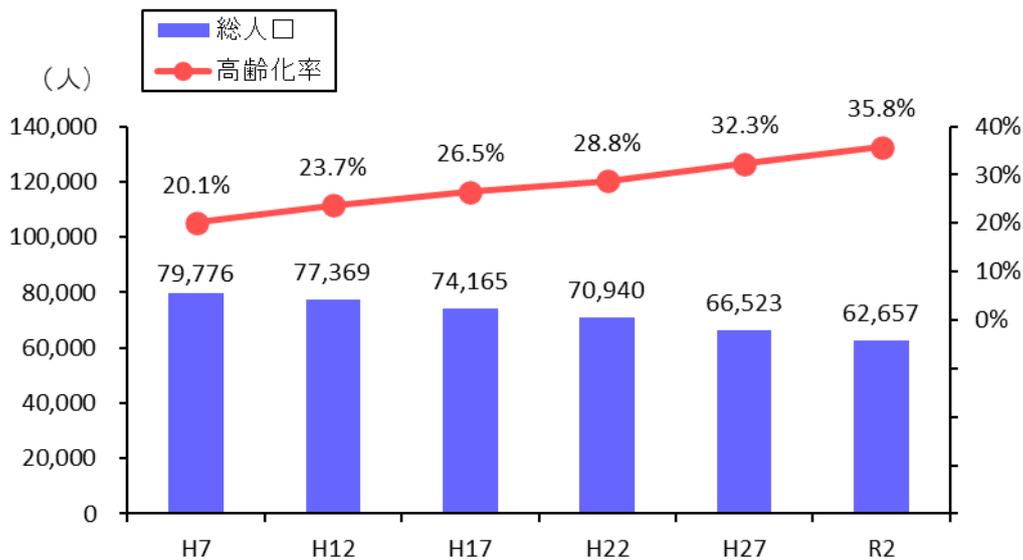


図 市の人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査

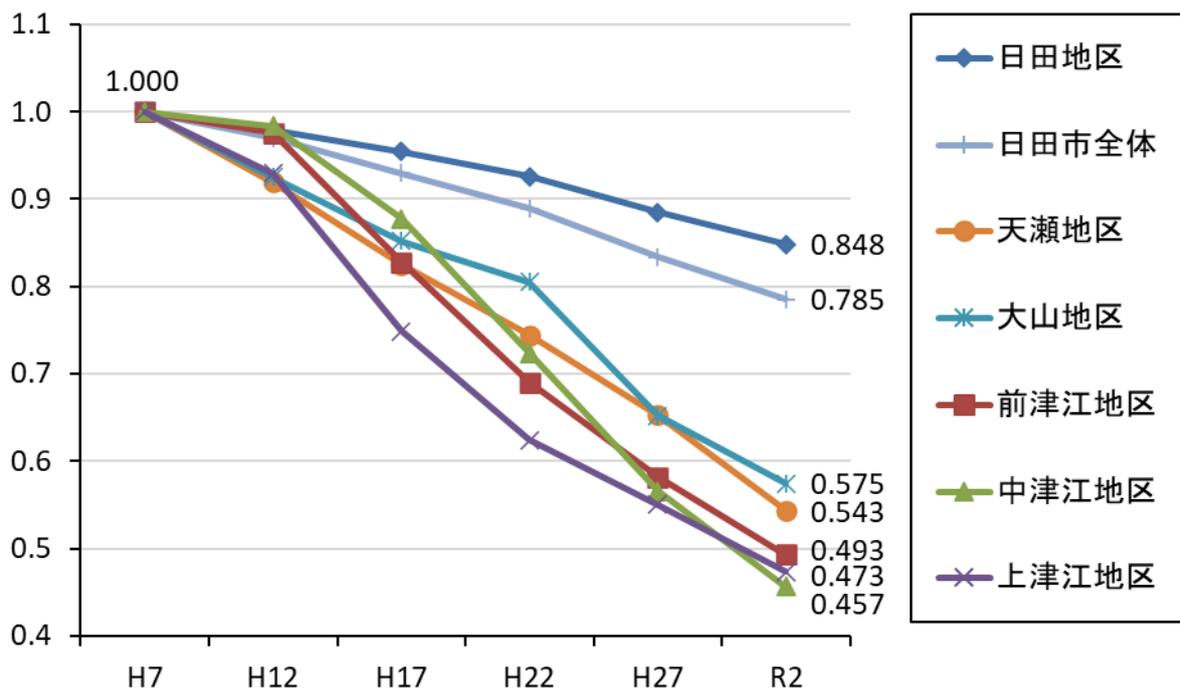


図 過去 25 年間の人口減少状況 (H7=1 として：地区別にみた人口の減少状況)

資料：国勢調査

- 過去 25 年間の地区別の高齢化率の進行状況をみると、日田地区では約 34%、大山地区と天瀬地区はそれぞれ約 46%、約 47%となっています。
- 奥日田エリア（三津江：前津江地区・中津江地区・上津江地区）は 50%以上となっています。
- 人口ビジョンによると、令和 2（2020）年を境に老年人口も減少基調となる予測となっており、年少人口・生産年齢人口・老年人口も減少傾向が予測され、高齢者だけではなく生産年齢人口の公共交通需要の獲得も重要な課題であることが分かります。

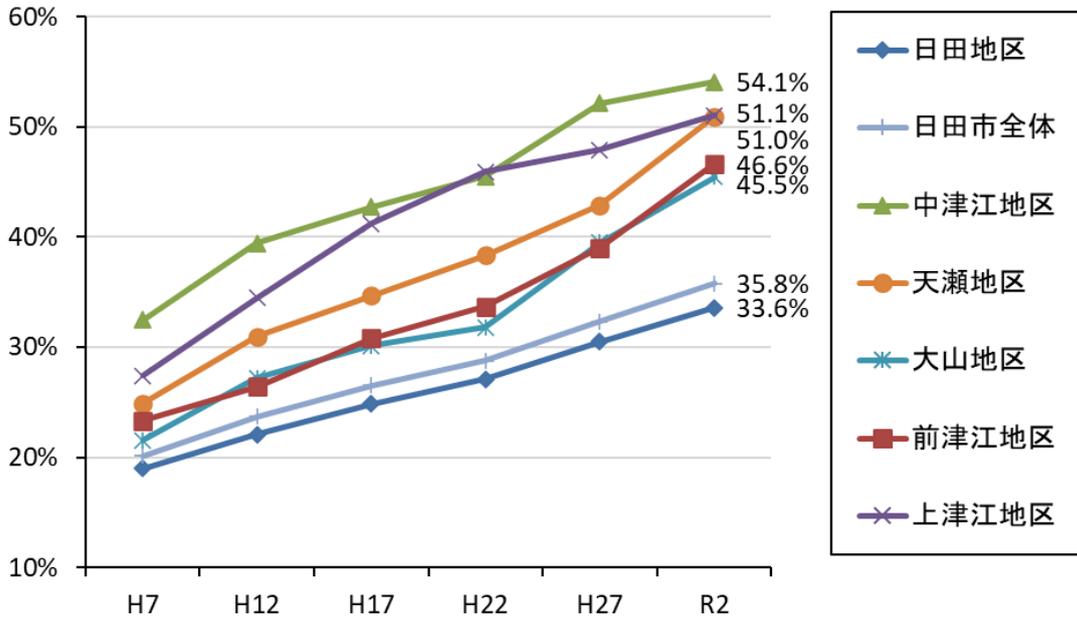


図 地区別に見た高齢化率の増加状況

資料：国勢調査

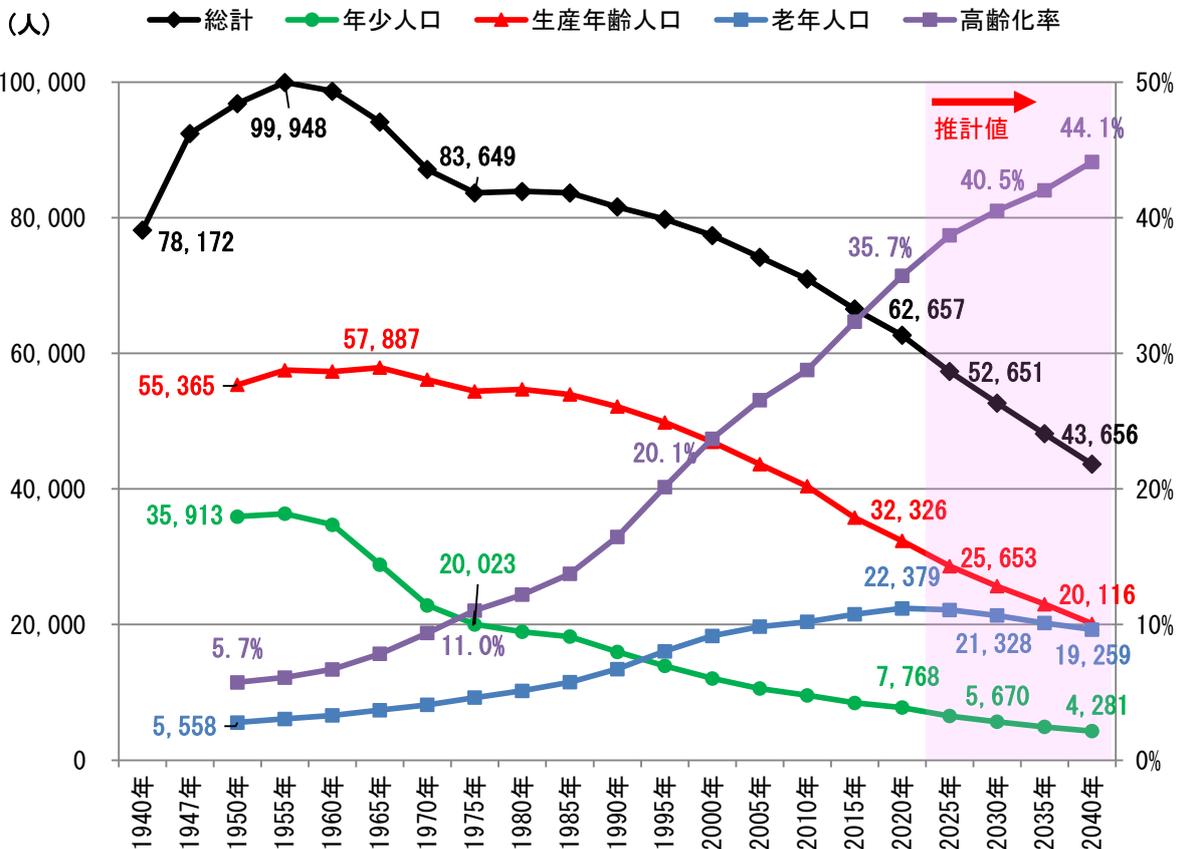


図 今後の日田市の将来人口推移

資料：人口ビジョン

2) 総人口分布

- 令和2年の日田市の人口は6.3万人であり、年々減少傾向にあります。
- 日田地区には全人口の約87%が居住しており、残りの13%はその他の地区に居住しています。
- 日田駅から半径3km圏内(概ねひたはしり号運行区域)に人口の約69%が集中、残り31%が市全体(半径3km圏外)に薄く広く点在しています。

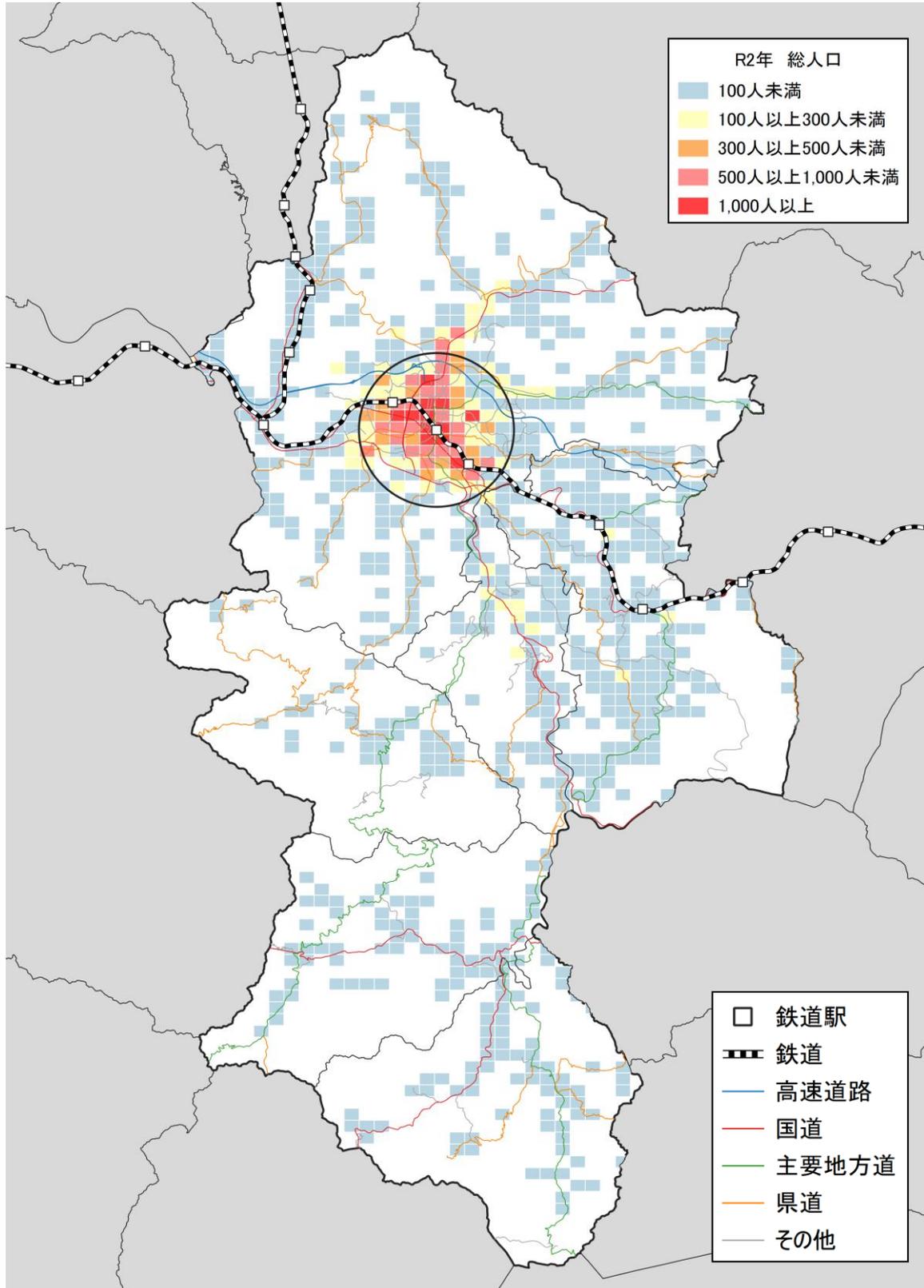


図 日田市の人口分布

資料：令和2年国勢調査

3) 総人口の変化分布

- 下図は平成 27 年と令和 2 年を比較した人口増減を図化したものです。
- 人口が減少傾向にある中、人口が 20 人以上増加しているエリアもみられますが、特定エリアに集積している状況にはありませんでした。

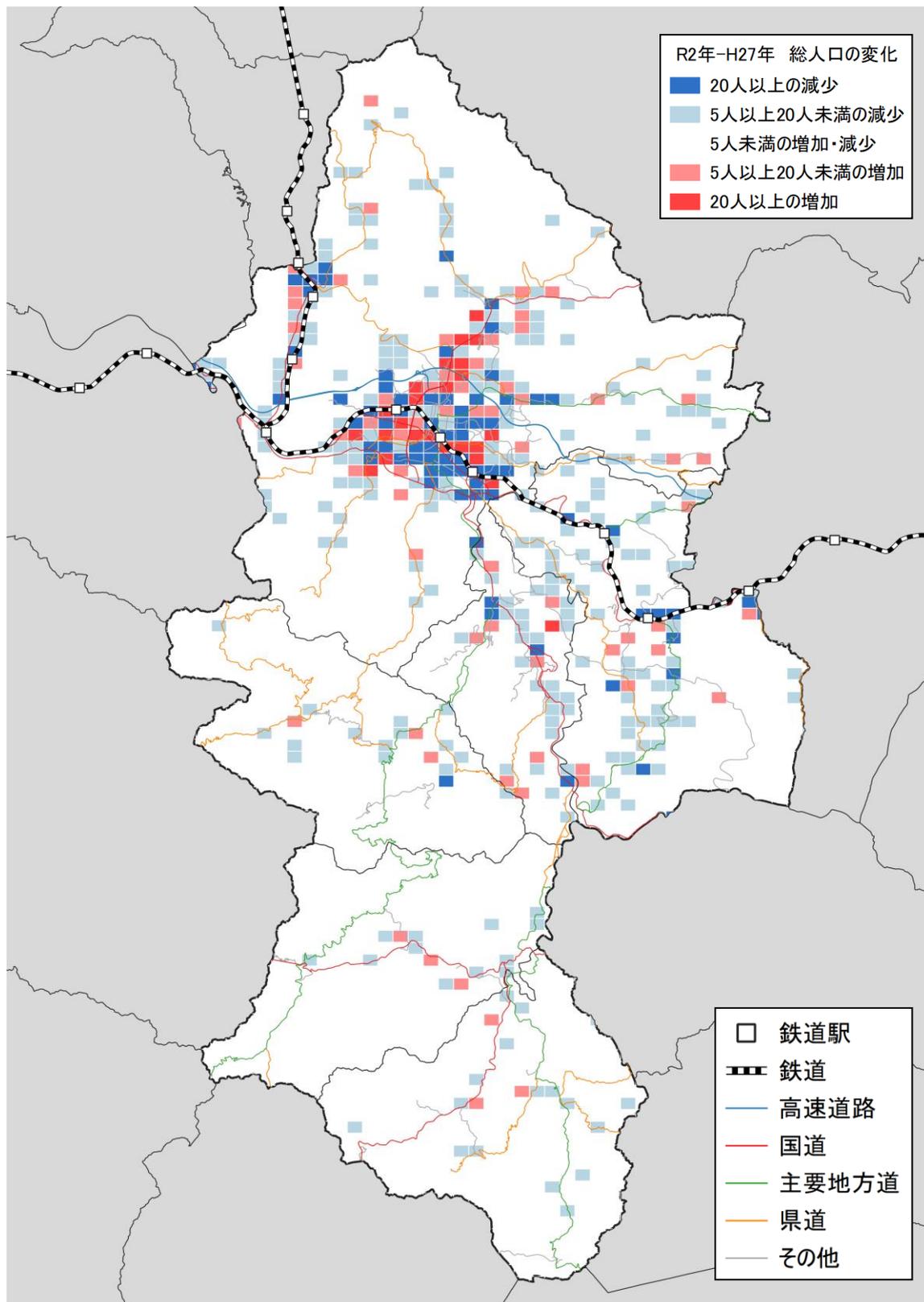


図 日田市の人口増減率 (R2-H27)

資料：国勢調査

4) 高齢化

●日田市の高齢化率は35.8%（R2 国勢調査）であり、高齢化率40%以上の分布状況を見ると、郊外部のみならず市全域に分散しています。

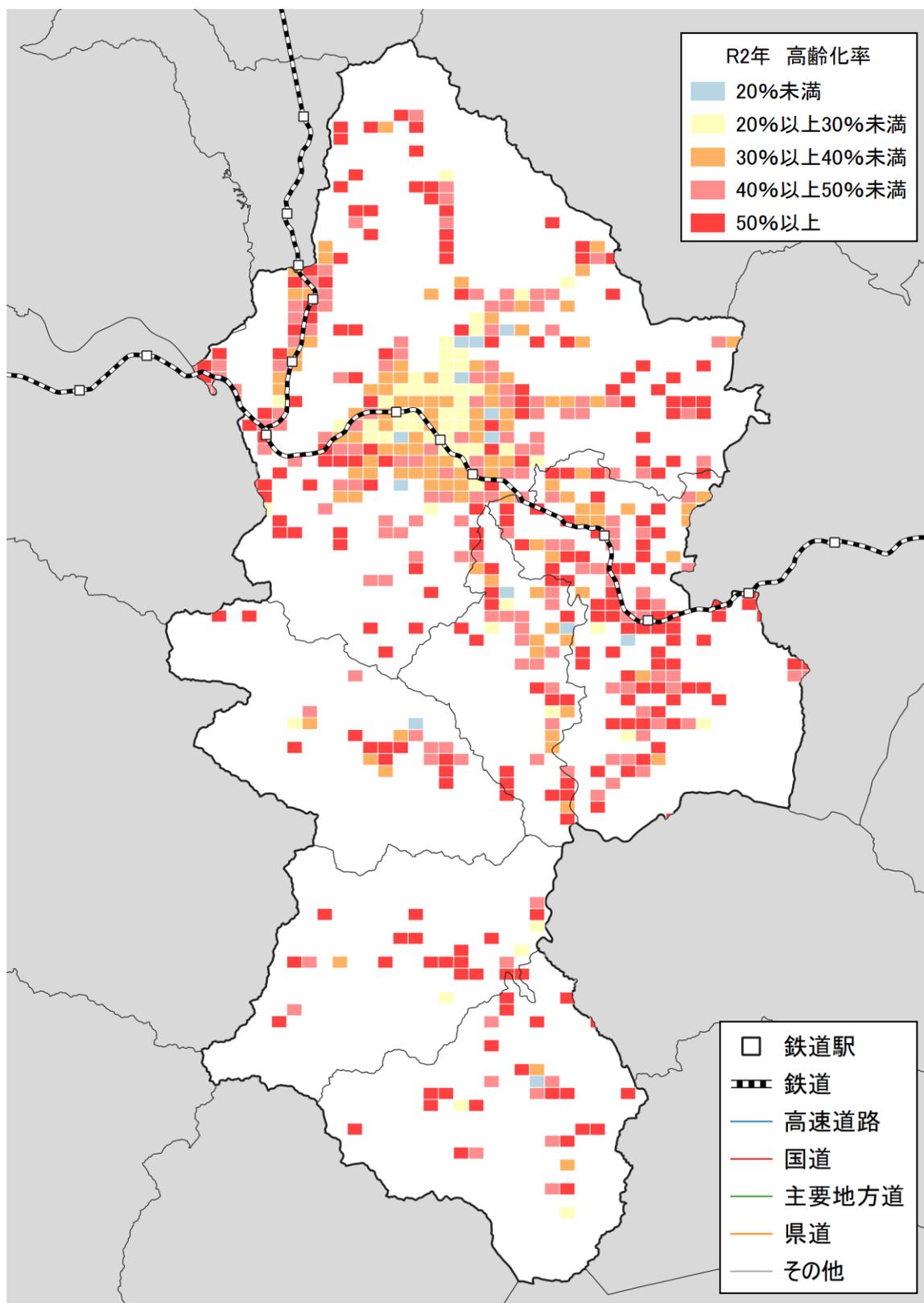


図 日田市の高齢化率分布

資料：令和2年国勢調査

2-1-2 主要施設分布

- 日田市の主要施設分布をみると、日常生活関連の主要施設（医療、商業、役所、学校等）は日田駅から半径 3km に集積しています。
- 観光関連の主要施設としては、観光資源は主として市全域に分布しており、宿泊施設は日田地区・天瀬地区に集積しています。

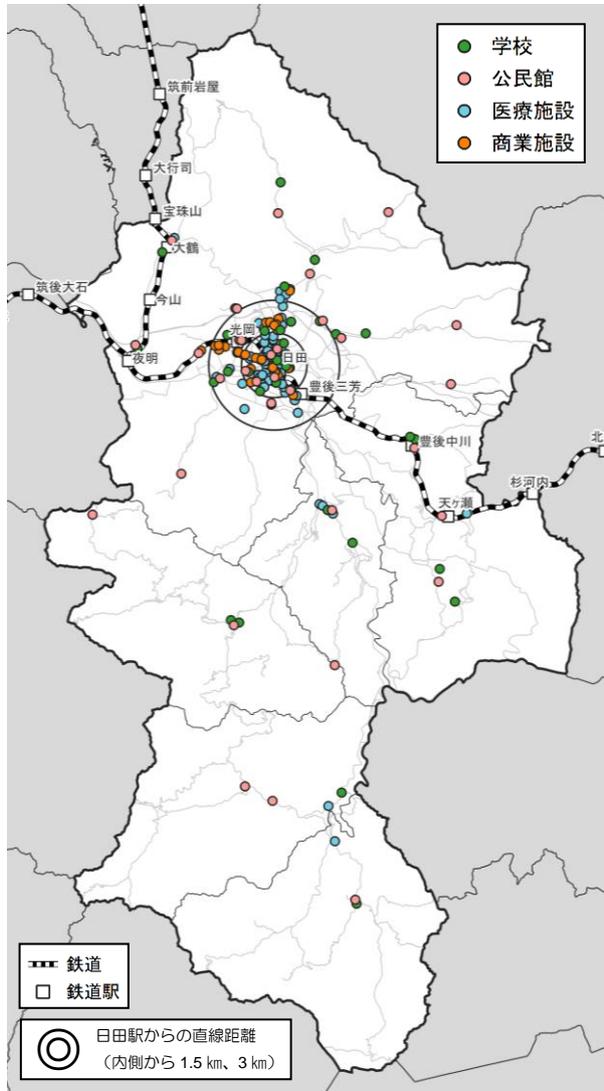


図 日田市の主要生活関連施設分布状況

資料：日田市資料

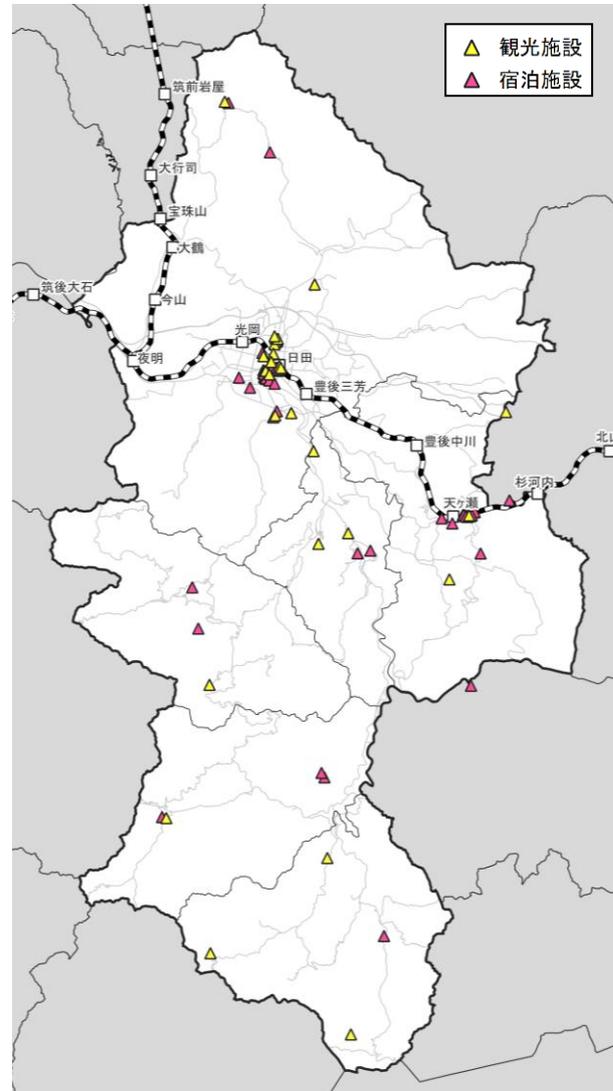


図 日田市の主要観光施設分布状況

資料：日田市資料

- 観光資源として、日田市には「進撃の巨人」関連の施設が多く集積しており、多くが公共交通機関でアクセスすることができます。
- そのうち、「大山ダム」のみ、公共交通機関でのアクセス手段がない状況にあります。

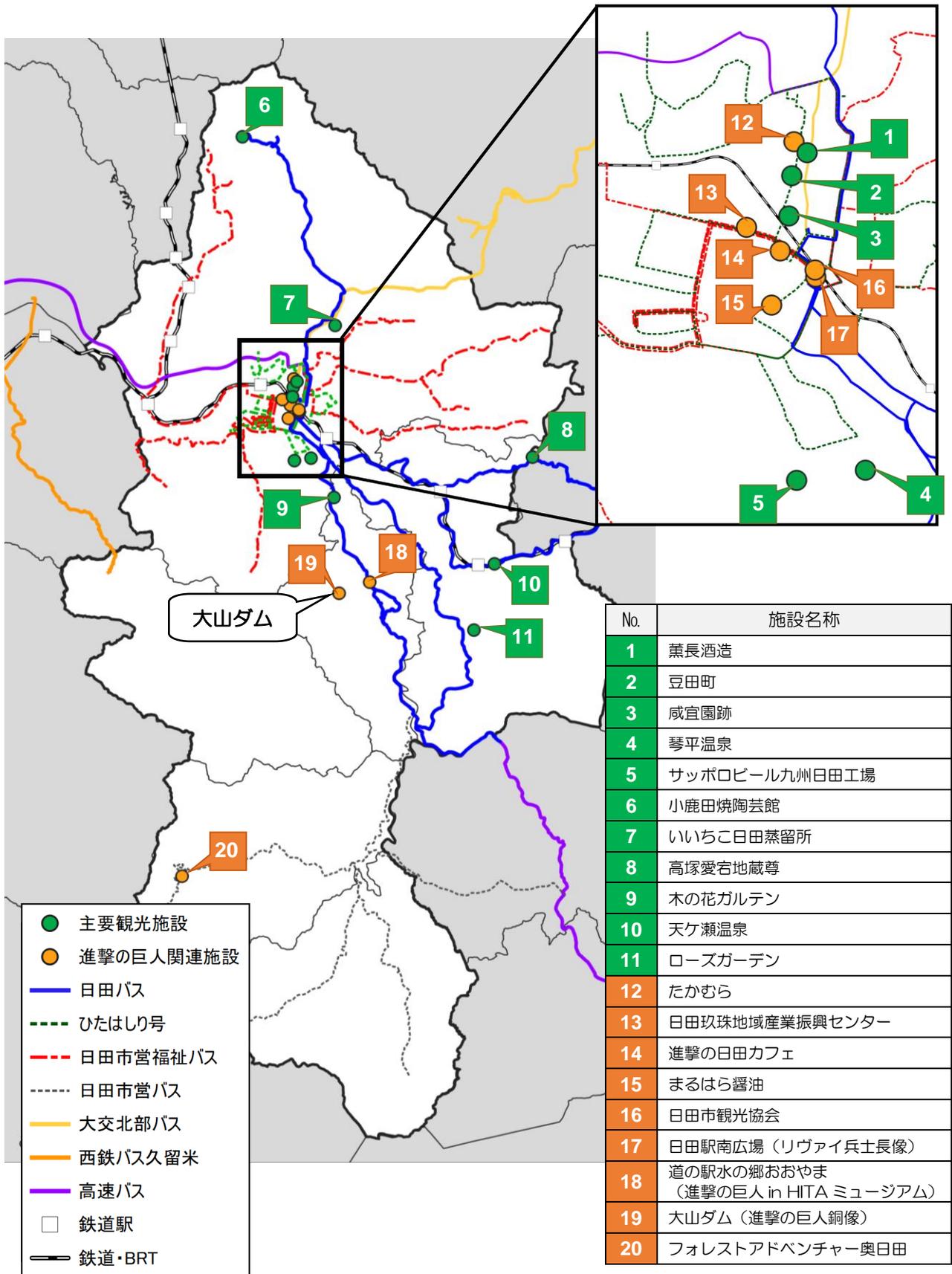


図 日田市の主要観光資源の形成状況

出典：「大分県観光統計」「進撃の巨人 in Hita」

2-1-3 市町村間流動

- 日田市の通勤・通学流動をみると、市民の約9割が市内に通勤・通学しています。
- 通勤流動については、福岡県（うきは市・朝倉市・東峰村）や熊本県（小国町・南小国町）からの流入もみられます。
- 通学流動については、玖珠町や九重町のほか、福岡県（主にうきは市や朝倉市）からの流入もみられます。

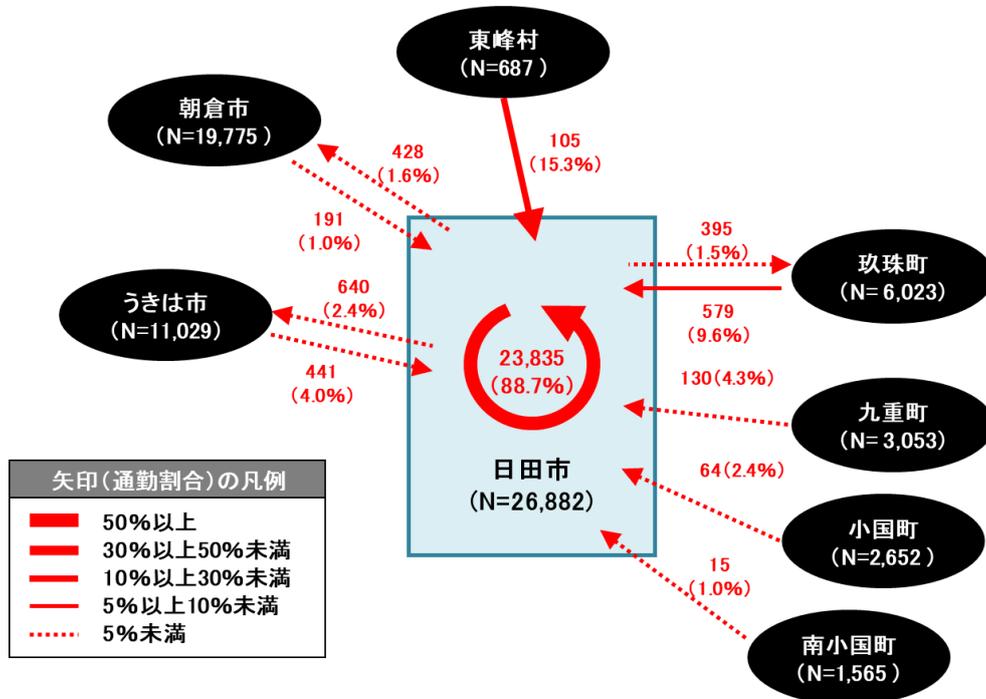


図 日田市関連の通勤流動

資料：令和2年国勢調査

注) 10人以上かつ1%以上の流動のみ図示している。

上段は人数、下段は割合。

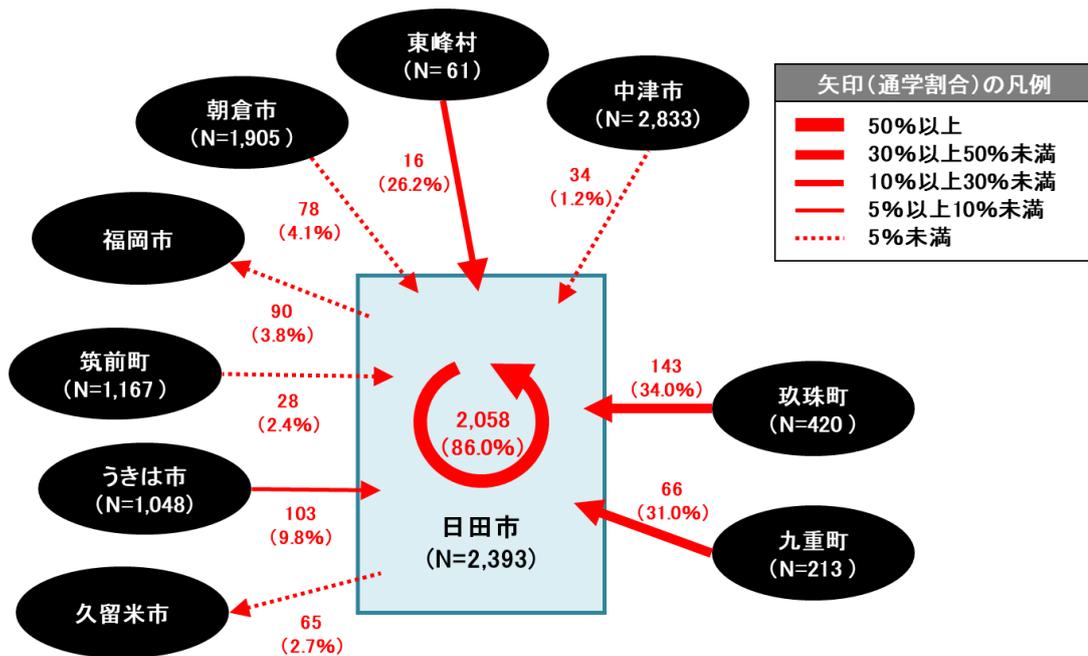


図 日田市関連の通学流動

資料：令和2年国勢調査

注) 10人以上かつ1%以上の流動のみ図示している。

上段は人数、下段は割合。

2-2 公共交通の現状

2-2-1 地域公共交通の運行状況

●日田市は、鉄道（JR久大本線、日田彦山線）、高速バス、路線バス（日田バス、大交北部バス、西鉄バス久留米）、福祉バス、市営バス、デマンド運行路線（乗合タクシー）、民間タクシー等が運行しています。

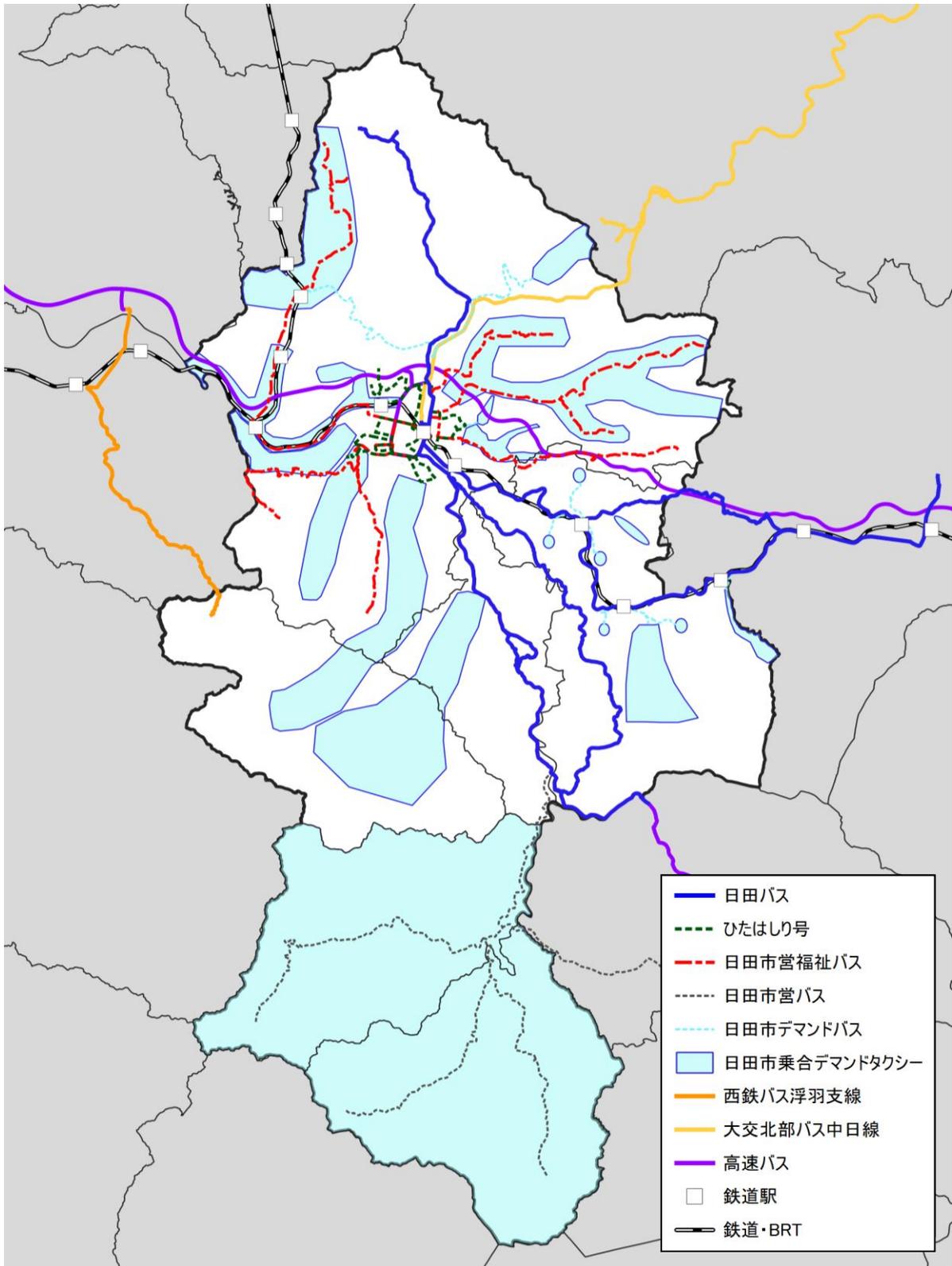


図 日田市内の公共交通網

1) 鉄道

- 市内には鉄道（JR 久大本線、日田彦山線）があり、特急停車駅である日田駅や天ヶ瀬駅のほか、市内には9駅が設置されています。
- 平成 29 年 7 月の九州北部豪雨によって被災した日田彦山線添田駅～夜明・日田駅間については JR 九州による日田彦山線代行バスが令和 4 年度も運行しています。令和 5 年夏には日田彦山線 BRT ひこぼしラインとして復旧・開業を予定しています。なお、彦山駅～宝珠山駅間の線路敷地を「専用道」に整備すると共に、添田駅～彦山駅及び宝珠山駅～日田駅間については、地域住民の生活圏に近い「一般道」を走行することになっています。
- JR 九州の公表によると、令和 3 年度の駅別乗車人員は、JR 日田駅は 528 人/日となっており、JR 九州営業管内の上位 215 位に該当します。
- また、令和 3 年度の平均通過人員をみると、久留米～日田は 2,066 人/日、日田～久留米は災害のためデータ欠損にあります。久留米～日田について過去からのデータをみると、昭和 62 年度よりも平均通過人員が増えている状況でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、近年半減している状況にあります。

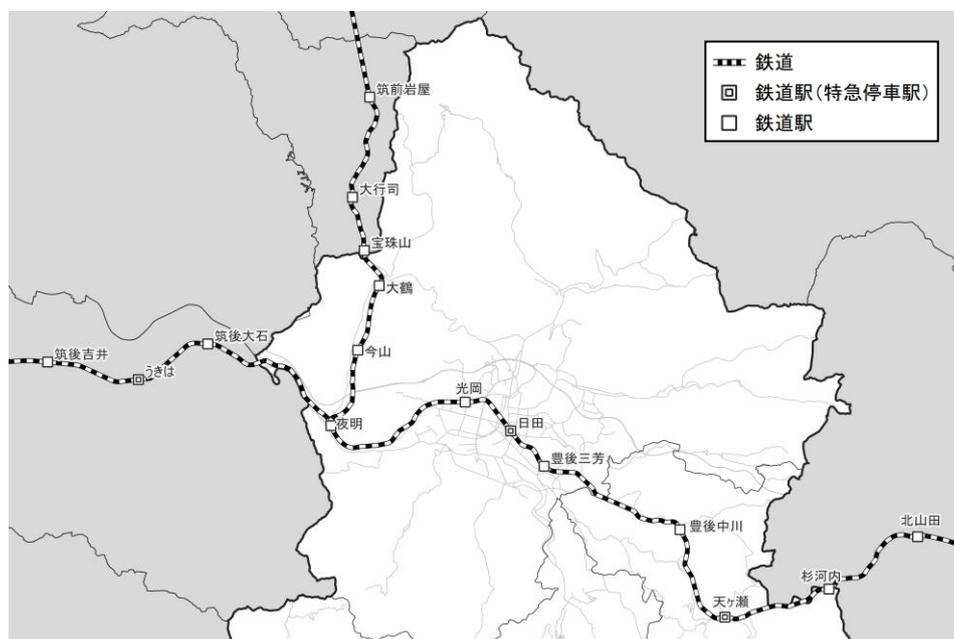


図 駅の立地状況

表 JR 日田駅の乗車人員（人/日）

年度	乗車人員	JR 営業管内での順位
平成 30 年度	640	上位 218 位
令和元年度	651	上位 217 位
令和 2 年度	502	上位 215 位
令和 3 年度	528	上位 215 位

資料：九州旅客鉄道株式会社

表 線区の平均通過人員（人/日）

年度	久留米～日田	日田～由布院
平成 29 年度	—	1,340
平成 30 年度	3,437	1,756
令和元年度	3,475	1,756
令和 2 年度	1,677	—
令和 3 年度	2,066	—
参考) 昭和 62 年度	3,040	2,564

資料：九州旅客鉄道株式会社

2) バス交通

①高速バス

- 高速バスは、「福岡～日田線」と「大分～日田線」、「福岡～黒川温泉線」の3路線が運行しています。
- 「福岡～日田線」は、日田市内で7か所のバス停に停車します。「大分～日田線」は高速日田バス停、「福岡～黒川温泉線」は日田バスターミナルで乗降することができます。

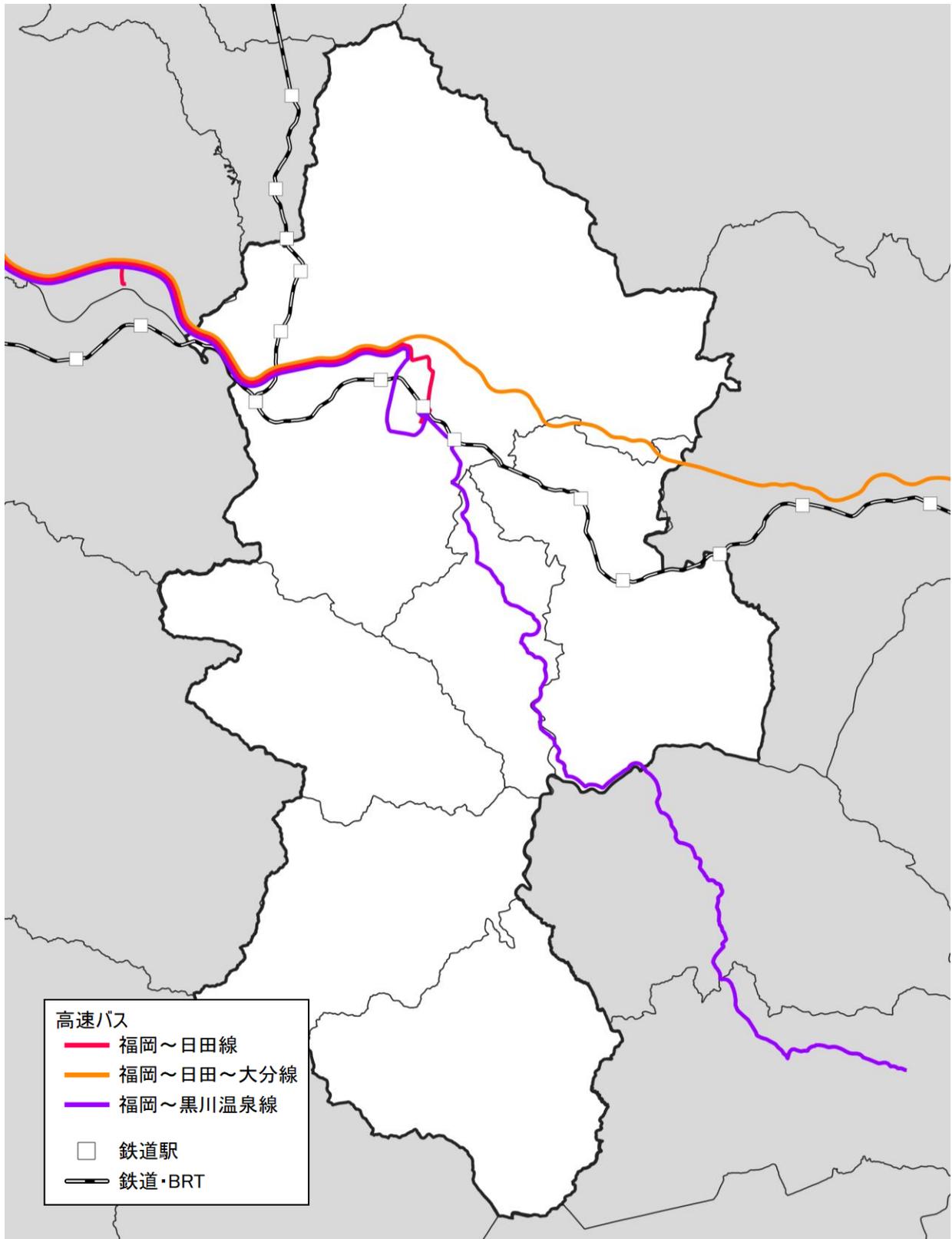


図 日田市の高速バス路線網

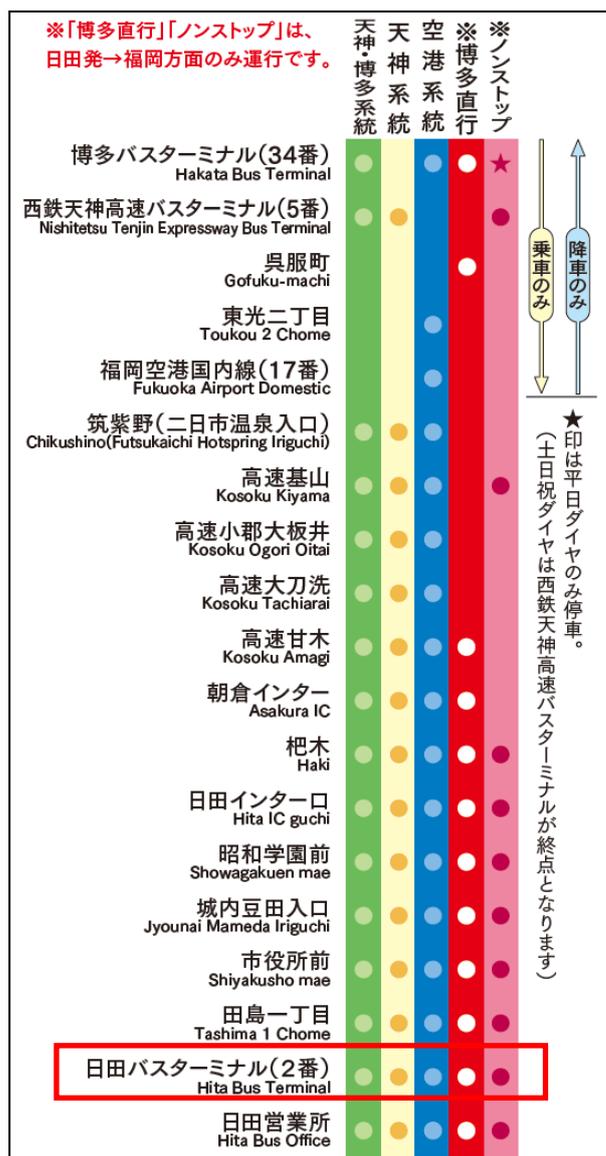
表 高速バスの概要 (R5.2 時点)

			運行本数	日田市バス停における始発・最終時間帯		
			便/日	始発	最終	発着バス停
福岡～日田線	日田→福岡	平日	41(35)	5 時台	20(19) 時台	日田 BT 発
		土日祝	37(32)	5 時台	20(19) 時台	
	福岡→日田	平日	41(35)	8 時台	0(23) 時台	日田 BT 着
		土日祝	37(30)	8 時台	0(23) 時台	
福岡～日田～大分線	福岡→日田→大分	平日	24	7 時台	23 時台	高速日田発
		土日祝	28	7 時台	23 時台	
	大分→日田→福岡	平日	24	6 時台	22 時台	高速日田着
		土日祝	28	6 時台	22 時台	
福岡～黒川温泉線	日田→黒川温泉	全日	4(3)	11 時台	15 時台	日田 BT 発
	黒川温泉→日田	全日	4(3)	10 時台	17(15) 時台	日田 BT 着

注) 運行本数の () は、令和 5 年 2 月時点の運行本数 (運休便を除外した本数)

注) 始発・最終時間帯の () は、令和 5 年 2 月時点の時間帯 (運休便を除外した時間帯)

■ 経由バス停 (福岡～日田線)



資料：日田バス時刻表

■ 経由バス停 (福岡～日田～大分線)

経由バス停
西鉄天神高速バスターミナル
博多バスターミナル
福岡空港国際線
筑紫野
高速基山
高速日田
椎迫
要町(大分駅前高速バスのりば)
中央通り
大分新川

■ 経由バス停 (福岡～黒川温泉線)

経由バス停
天神高速バスターミナル・5のりば
博多バスターミナル・34 のりば
福岡空港・国際線ターミナル
高速基山
日田バスターミナル
杖立(杖立温泉)
ゆうステーション
南小国町役場前
満願寺入口
バイパス田の原
黒川温泉
瀬の本(レストハウス)

②高速バス以外

- 高速バス以外のバスは、路線バス（日田バス、大交北部バス、西鉄バス久留米）、福祉バス、市営バス、デマンド運行路線（乗合タクシー）が運行しています。
- 道路ネットワーク等の影響もあり、日田市街地内では複数のバス路線が重複して運行している区間がみられます。

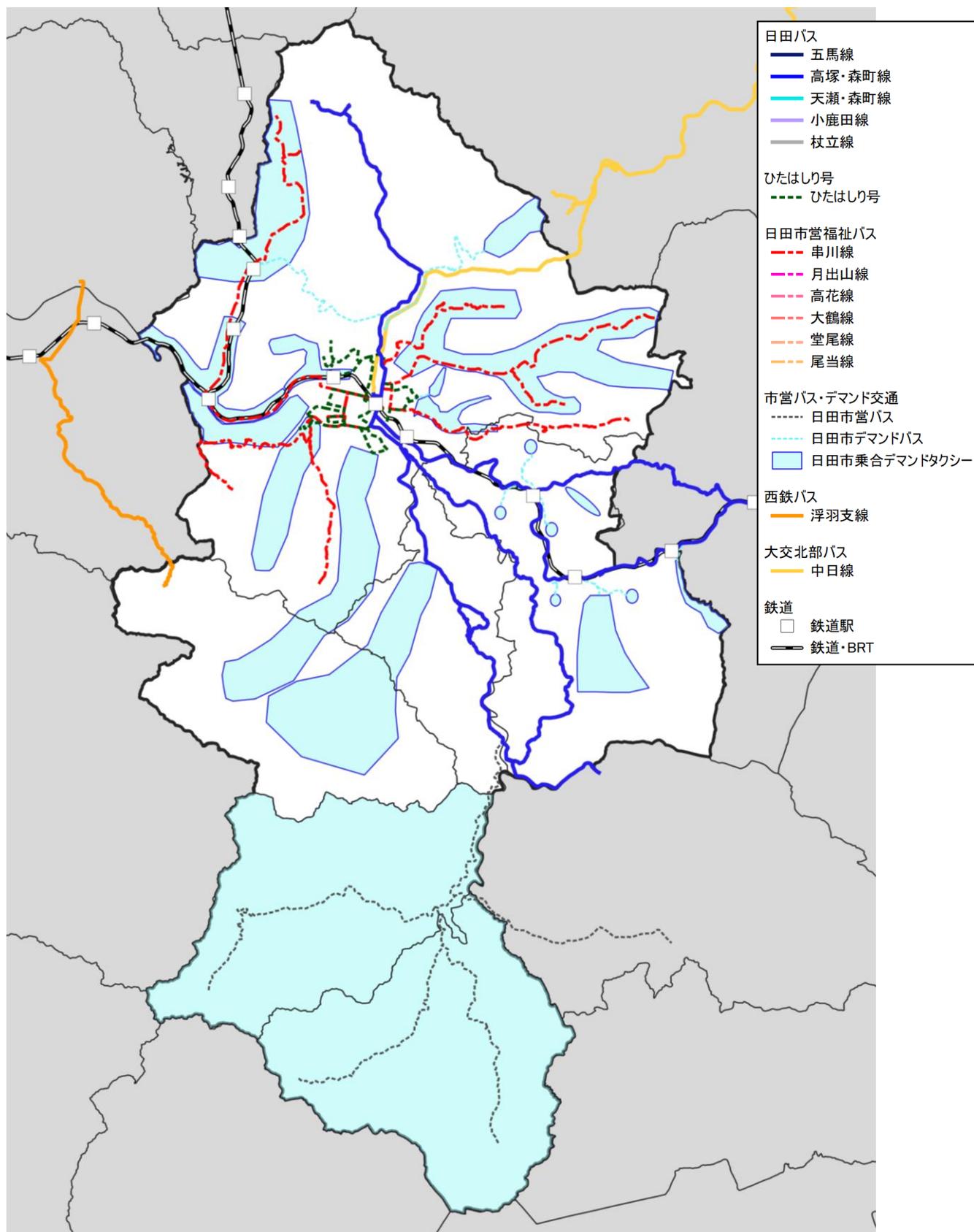


図 日田市の地域公共交通網



図 日田市の地域公共交通網（市街地拡大）



図 ひたはしり号のコース設定（R5.2.13 現在）

●日田市のバス交通の概要は下表のとおりです。なお、市内循環バス「ひたはしり号」（3コース）と日田バス「五馬線」は国庫補助対象地域内フィーダー系統となっています。

表 日田市の公共交通（バス）の概要

令和5年2月末現在

形態	種別	路線名	区間	平日の運行本数 (便/日)	運行事業者	
定時路線運行	路線バス	1 小鹿田線	皿山～日田BT 皿山～下藤山	6 6	日田バス(株)	
		2 森町線	森町(玖珠町)～天瀬～日田BT 森町(玖珠町)～高塚～日田BT	2 8		
		3 五馬線	五馬入口～日田BT	5		
		4 杖立線	杖立～日田BT	10		
		5 中津・日田線	柿坂～日田BT 守実温泉～日田BT	2 6	大交北部バス(株)	
		6 神杉野線	コミュニティセンター～杷木BC コミュニティセンター～浮羽BC	11 2	西鉄バス久留米(株)	
	市内循環バス	7 1	ひたはしり号Aコース	日田～玉川町～日隈～石井～日田	10	日田バス(株) ※市委託運行
		7 2	ひたはしり号Bコース	日田～田島町～若宮～隈町旅館街～高瀬～日田	10	
		7 3	ひたはしり号Cコース	日田～豆田町～日田	9	
	福祉バス	8	尾当線	尾当～老人福祉センター	2(火・木)	日田市 (自家用有償)
		9	高花線	高花～老人福祉センター	2(月・火・水・金)	
		10	大鶴線	小鹿田(大鶴)～老人福祉センター	2	
		11	堂尾線	高木～老人福祉センター	2	
12		串川線	五条殿～老人福祉センター	2		
13		月出山線	月出山公民館～老人福祉センター	2(月・水・木・金)		
デマンド(予約制)運行	乗合デマンドタクシー	14	伏木済生会線	伏木町～済生会病院前	4	日田市タクシー協会 ※市委託運行
		15	大鶴済生会線	大鶴駅～済生会病院前	4	
		16	大鶴線	鶴城町・鶴河内町・上宮町・大鶴本町・大肥町・大鶴町・大肥本町～夜明駅	8	
		17	三池・池辺線	三池町・池辺町～総合運動公園	6	
		18	求来里・松野・本村線	先釣・本村・松野町・神来町・求町～総合運動公園	6	
		19	本城線	塚田・本城・五馬市東・桜竹二・赤岩～天ヶ瀬駅	4(月・木・土)	
		20	山浦線	秋畑～杉河内駅	2(月・水)	
		21	高倉宮園線	高倉・宮園～豊後中川駅	2(火・水)	
		22	君迫北友田線	君迫町・二串町・北友田一丁目・北友田二丁目～新治生協前	4	
		23	座目木大山線	大野・赤石・おおやま西峰～渡辺医院前・中川原	5	
		24	星弘高瀬線	出野・南部町・大日町～聖陵岩里病院前・銭淵橋バス停	4	
		25	有田市役所線	諸留町・上諸留町・羽田町・日の本町・岩美町・東羽田町～日田市役所前	4	
		26	夜明関町線	上手町・坂井町・石松町・有田町・中尾町・水目町・秋山町・三ノ宮町一丁目・三ノ宮町二丁目・尾当町～日田市役所前	4	
		27	高井町線	夜明上町・夜明中町・夜明関町・北友田三丁目～新治生協前	4(月・水・木)	
		28	三春原線	夜明上町・夜明中町・夜明関町・北友田三丁目～杷木	4(火・金)	
		29	漆原中村線	高井町・石井町三丁目～五和振興センター前	4	
		お出かけ支援	23	福島線	小山町・内河町・石井町一丁目・石井町二丁目～五和振興センター前	
24	福島線		福島～天ヶ瀬駅	2(火・金)		
25	高塚袋線		高塚袋～豊後中川駅	2(水)		
26	大釣線		大釣～天ヶ瀬駅	2(水)		
27	出羽高尾草三郎金ヶ塔線		出羽・高尾・草三郎・金ヶ塔～豊後中川駅	2(水・金)		
市営上・中津江	デマンドバス	28 1	栢原線	漆原・中村～豊後中川駅	2(水・金)	日田市 (自家用有償)
		28 2	中津江線	中津江村交流促進センター～松原	—	
		28 3	上野田線	中津江村交流促進センター～地蔵元	—	
		28 4	川原線	中津江村交流促進センター～南雉谷	—	
28 5	小国町線	中津江村交流促進センター～兵戸	—			
28 6	小国町線	中津江村交流促進センター～小国町宮原	4			

- 以下のとおり、バスの年間利用者数をみると、令和3年度は約14.5万人の利用があり、コロナ禍により減少傾向が顕著になりました。その中で乗合デマンド（おでかけ支援）タクシーの利用が伸びをみせている状況にあります。
- 今後のバス沿線の特性等を踏まえ、減少傾向に歯止めをかける政策が必要です。
- また、運転手不足や高齢化でバス事業の維持が困難な状況にあり、事業者が求人しても応募がなく、コロナ禍で高齢運転手の退職が相次いでいます。

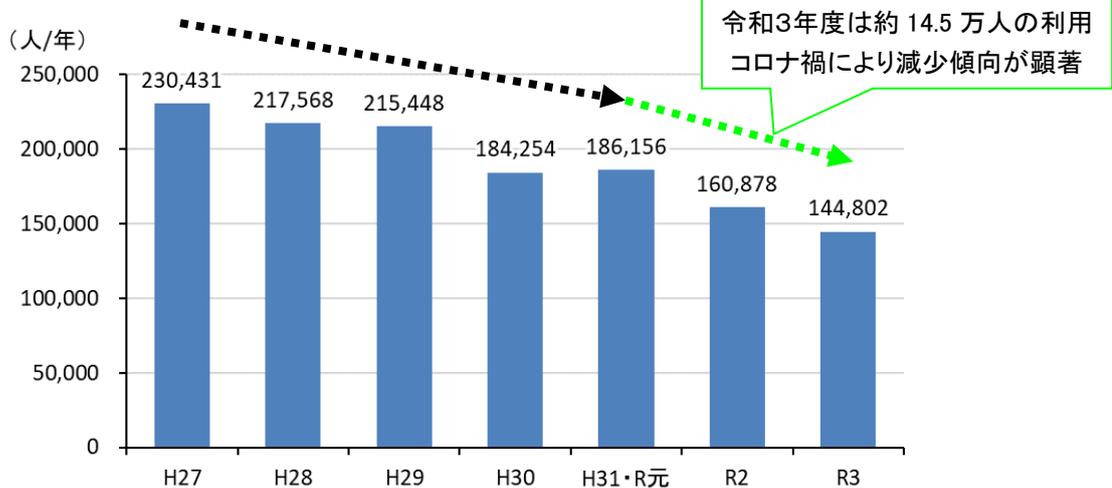


図 バスの利用者数（補助年度：10月～9月末）

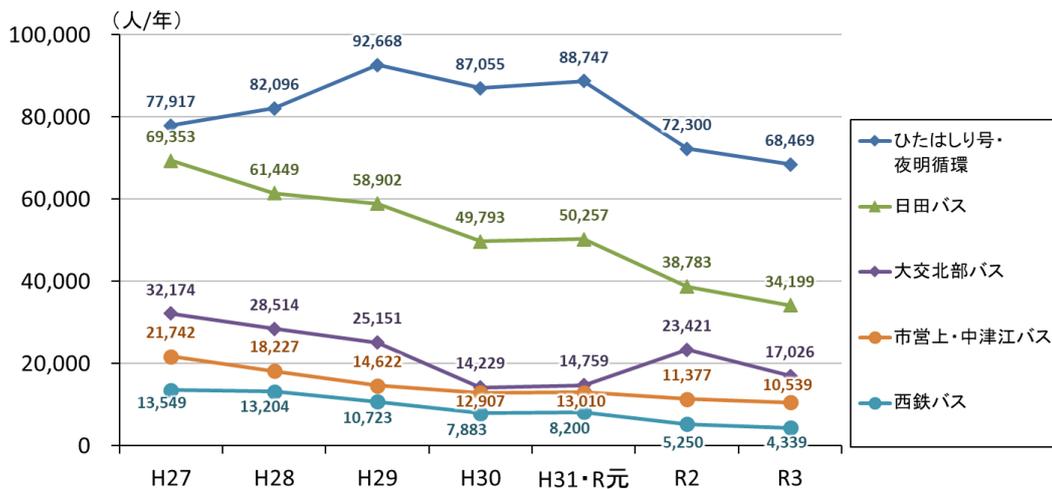


図 バスの種類別の年間利用者数の推移①：平成27年度に年間1万人以上のバス

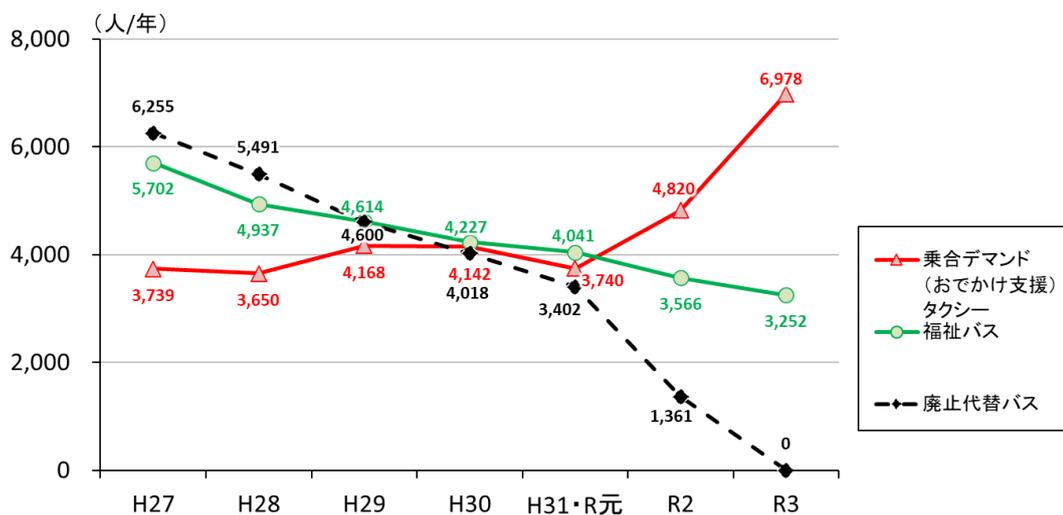


図 バスの種類別の年間利用者数の推移②：平成27年度に年間1万人未満のバス

3) タクシー

- 市内にはタクシー事業者が9社あります。そのうち6社は日田地区に、天瀬地区と大山地区にはそれぞれ1社ずつ、奥日田エリア（三津江）には中津江地区に1社あり、前津江地区と上津江地区にはタクシー事業者がいない状況です。
- また、9社全社が日田市からデマンド交通の運行を受託しています。
- 本市のタクシーの輸送人員は10年間で約55%減少しており、営業収入は約52%、期末運転手は約41%減少しています。
- また、運転手不足や高齢化でタクシー事業の維持が困難な状況にあり、事業者が求人しても応募がなく、コロナ禍で高齢運転手の退職が相次いでいます。

表 日田市のタクシー事業者

番号	会社名	住所	備考
1	イサゴタクシー株式会社	日田市隈2丁目3-17	乗合デマンド委託(タクシー協会)
2	大明タクシー有限会社	日田市大字大肥 1491-3	福祉バス・乗合デマンド委託(タクシー協会)
3	日田シティタクシー株式会社	日田市淡窓1丁目2番8号	乗合デマンド委託(タクシー協会)
4	有限会社天瀬観光	日田市天瀬町桜竹 640-1	乗合デマンド委託(タクシー協会)
5	有限会社大山観光タクシー	日田市大山町西大山 211-1	乗合デマンド委託(タクシー協会)
6	はとタクシー株式会社	日田市大字三和 69-9	乗合デマンド委託(タクシー協会)
7	株式会社日田観光タクシー	日田市北友田1丁目1112-1	乗合デマンド委託(タクシー協会)
8	新三隈タクシー有限会社	日田市清岸寺町 93-8	乗合デマンド委託(タクシー協会)
9	有限会社津江タクシー	日田市中津江村栃野 2655-1	市営上・中津江デマンドバス委託

表 日田市のタクシーの状況

	輸送人員 (人/年)	営業収入 (千円)	期末運転手数 (人)
平成23年度	837,090	564,159	135
平成24年度	793,066	537,438	136
平成25年度	674,104	526,553	131
平成26年度	736,186	500,314	128
平成27年度	723,410	492,816	128
平成28年度	708,350	477,420	125
平成29年度	680,770	475,195	117
平成30年度	642,608	448,793	106
令和元年度	584,817	404,616	95
令和2年度	411,128	296,343	90
令和3年度	380,294	271,991	80

資料：「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」（国土交通省九州運輸局）

2-2-2 事業者が抱えている課題

●交通事業者へのヒアリングからは、新型コロナによる生活様式の変化や運転手不足、利用者の減少等により、事業の継続が難しいといった声が上がっています。

- ・少子高齢化や人口減少、自家用車利用者の増加に加え、激甚化する自然災害、新型コロナによる生活様式の変容など、これまで以上に鉄道利用者の減少につながる要因がたくさんある。



鉄道事業者

- ・運転手不足や高齢化でバス・タクシー事業の維持が困難になってしまふ。事業者が求人しても応募がなく、コロナ禍で高齢運転手の退職が相次いでいる。



- ・新型コロナによる需要減少で、ただでさえ減少傾向だった運賃収入が、さらに減少して厳しい状況である。

バス・タクシー事業者

- ・65歳以上は高速バスの乗務ができないため、利用者が多くいても、運転手の高齢化等で減便せざるを得ない状況も危惧される。

- ・大都市圏からの観光客が減少したまま回復しないため、高速バスも路線バスも大打撃。



バス事業者

- ・市場規模がどんどん縮小していくため、10年後には売上が現状の半分以下になる可能性もある。

- ・地域の足としてタクシーは必要不可欠だが、現状維持していくのは限界がある。バスのような補助金があれば良いが。



タクシー事業者

2-2-3 人口集積と公共交通網の関係性

●公共交通による人口カバー状況（R2）をみると、市全域の公共交通の人口カバー率は総人口（R2：62,657人）に対し、99.1%となっています。

地域分類	総人口 (人)	カバー人口 (人)	未カバー人口 (人)	人口カバー率
市全体	62,657	62,091	566	99.1%

資料：令和2年国勢調査

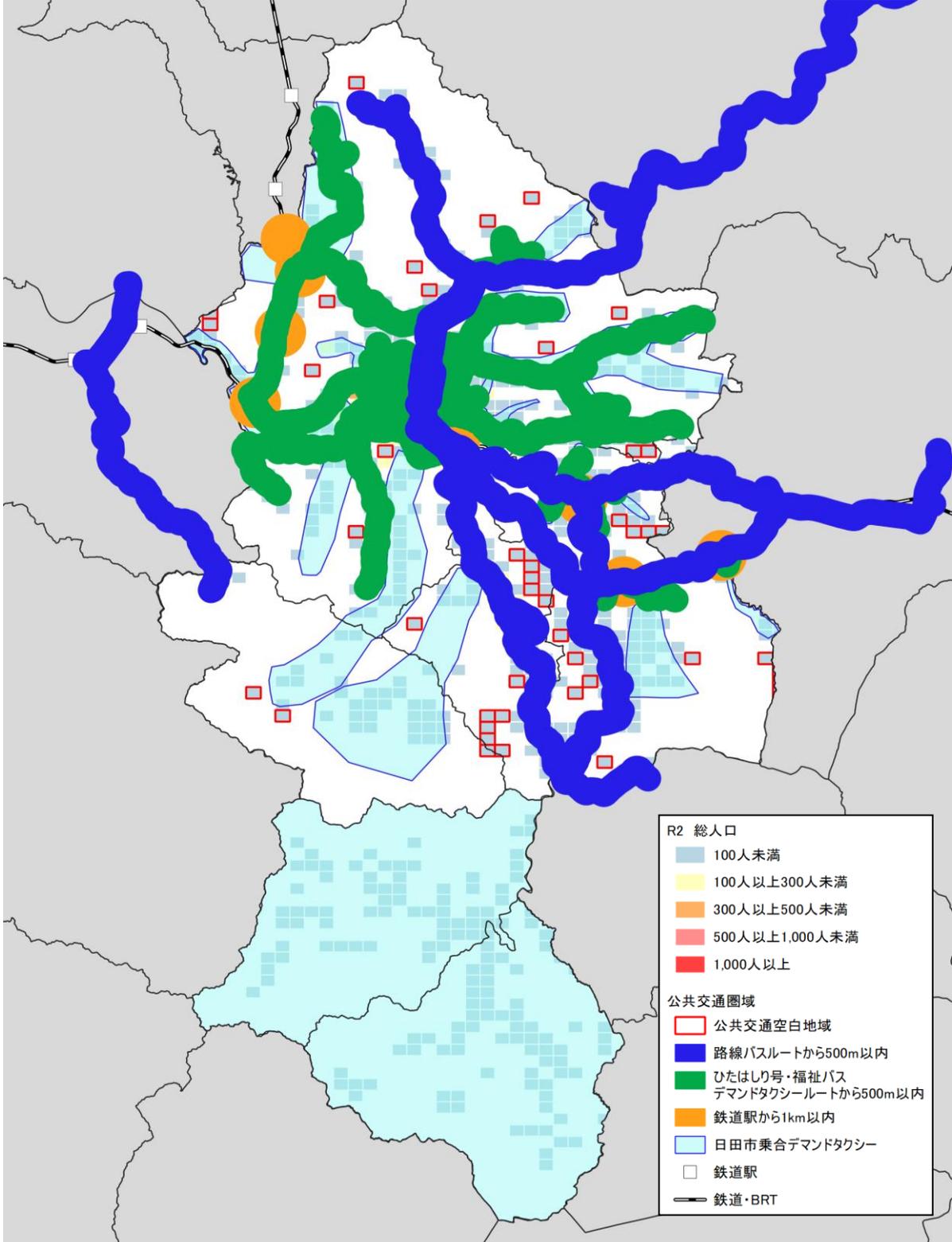


図 人口集積と公共交通網の関係性

資料：令和2年国勢調査

2-2-4 その他輸送資源の状況

1) 市が実施している移動支援サービス

①福祉タクシー券交付

●対象

- ・身体障害者手帳1・2級、療育手帳A1・A2、精神障害者保健福祉手帳1級の所持者、及び特別児童扶養手当1級の認定を受けている重度の障がい者で、在宅で所得が一定額を下回る方

●実施内容

- ・年間24枚の福祉タクシー券を交付し、市内間の移動に係るタクシー料金のうち、障害者割引後の初乗り料金分を補助する。
- ・市内のタクシー会社9社と介護タクシー7社で使用可能。
- ・なお、障がい者以外の介助者1名の同乗が可能。

②スクールバス

●対象

- ・学校統合等により遠距離通学となった児童・生徒

●実施内容

- ・安心安全な通学手段の確保のため、市内33路線にスクールバス(14~33人乗り)を運行。
※スクールバスでは対応できない路線(8路線)は、タクシー会社に委託して、スクールタクシーを運行。

●所有する車両

- ・マイクロバス：20台(26~33人乗り)、ハイエース：15台(14~15人乗り)

●運行委託形態

- ・日田市所有のスクールバスをバス会社、タクシー会社に運転及び管理を委託。

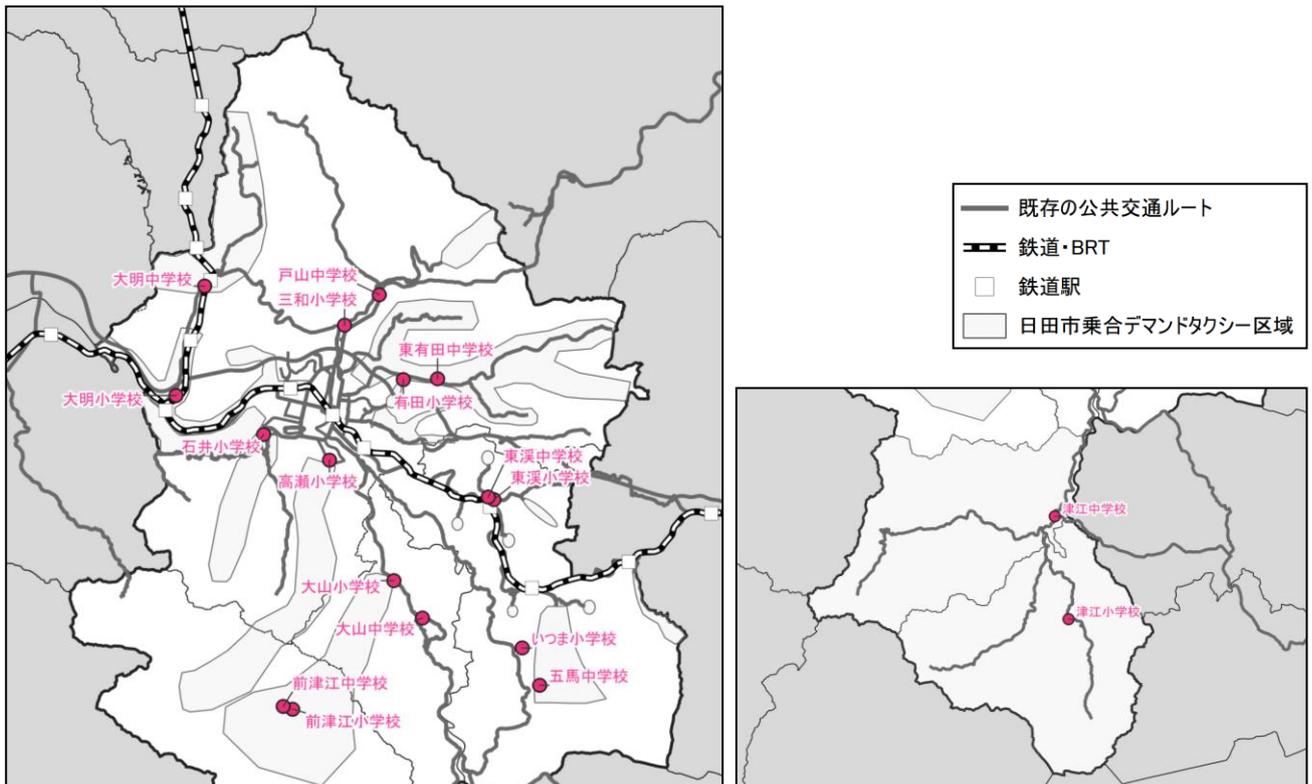


図 スクールバスが運行されている小中学校と公共交通の重ね図

2) 民間事業者が実施しているサービス

①利用者送迎サービス

- 本市においては、宿泊施設 7 か所、商業施設 2 か所、社会福祉法人等 3 事業所において利用者送迎サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。
- アンケート結果によると、サービス提供事業者からは「人手が足りない」や「車両の老朽化」「お客様が減り、経営が成り立ちにくくなっている」等について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として、「中心市街地」や「大山」「天瀬」の回答がありました。
- また、宿泊施設 3 か所でサービスを新規実施する可能性が確認されました。

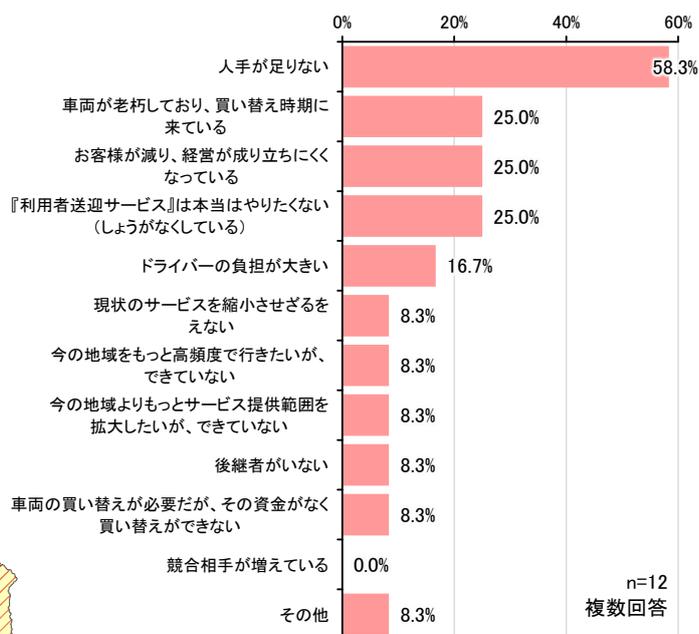


図 サービス実施上の問題指摘

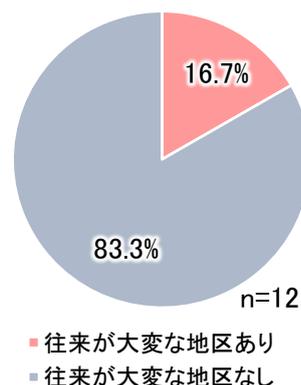


図 利用者送迎サービスの実施エリアと事業者が往來が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

②移動販売サービス

- 本市においては、社会福祉法人 1 事業所において移動販売サービスを実施しています。
- また、商業施設と社会福祉法人のそれぞれ 1 事業者ずつからサービスを新規実施する可能性が確認されました。

③荷物の宅配サービス

●本市においては、コンビニ 1 か所において荷物の宅配サービスを実施しています。サービス提供エリアは、店舗から 2km の範囲で実施しているとの回答がありました。

④訪問診療サービス

●本市においては、医療施設 12 か所において訪問診療サービスを実施しています。サービス提供エリアは下図のとおりです。

●アンケート結果によると、サービス提供事業者からは「人手不足」や「今の地域をもっと高頻度で行きたいが、できてない」等について問題を抱えており、往来が大変な地区（今後のサービス縮小が懸念されるエリア）として、「大鶴」「小野」「三花」「五和」「高瀬」「天瀬」の回答がありました。

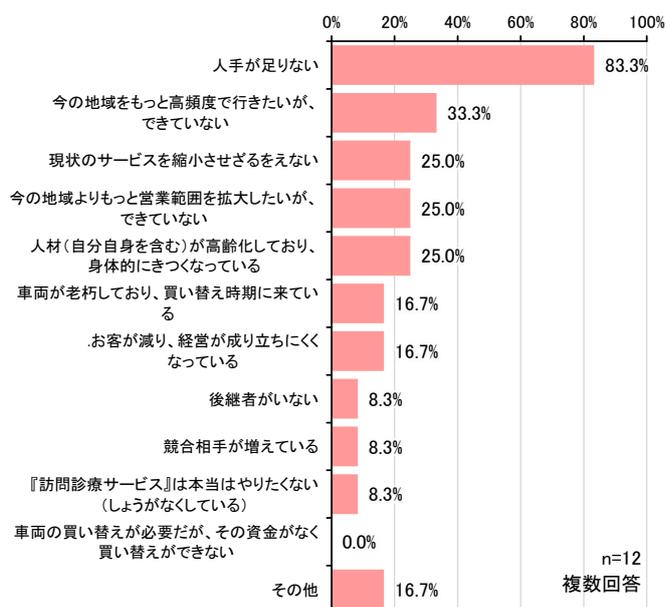


図 サービス実施上の問題指摘

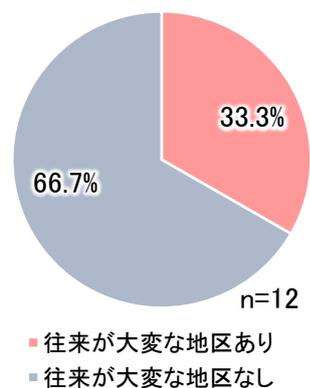


図 訪問診療サービスの実施エリアと事業者が往來が大変なエリア（今後のサービス縮小懸念エリア）

2-2-5 地域公共交通の運営状況

- 人口減少が進む日田市の財政負担額（歳出額）は平成 24 年度から平成 27 年度までは減少傾向にあり、約 1 億 2,770 万円（H27 年度）まで下がったものの、それ以降は増加傾向にあります。
- 令和 3 年度には 1 億 4,890 万円となり、平成 27 年度と比べて 2 千万円増加しています。
- モード別には「廃止代替及び路線バス」への財政支出（歳出）が最も多く、次いで「ひたはしり号・夜明循環」、「市営上・中津江バス」の順となっています。
- 利用者 1 人あたり財政負担額（歳出額）は、全体平均は 1,028 円/人であるのに対し、「市営上・中津江バス」と「福祉バス」は 2,000 円/人以上と、増加の一途をたどっています。なお、他の 3 モードは令和 2 年度以降増加傾向に転じています。

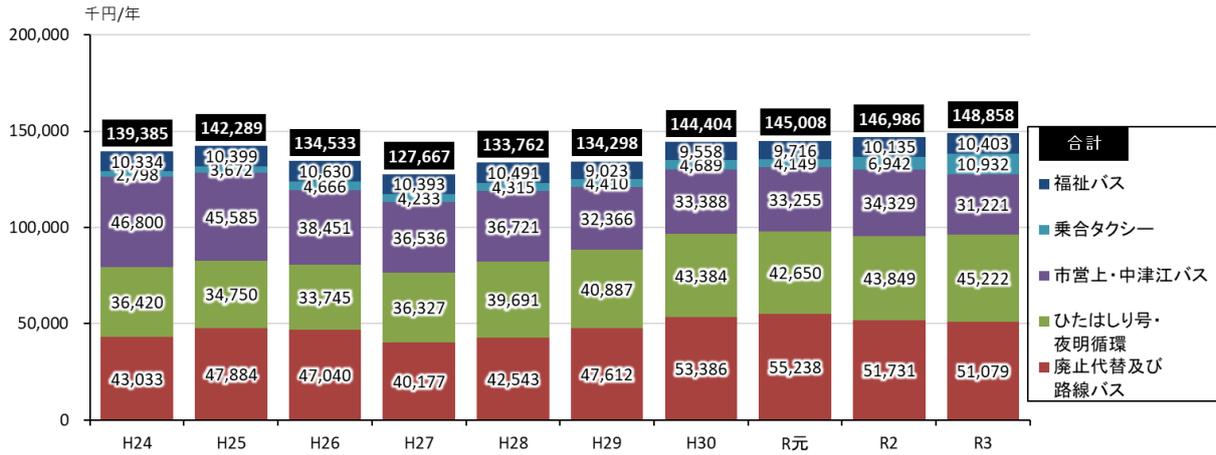


図 路線バス・福祉バス等の財政負担状況（歳出額）の推移

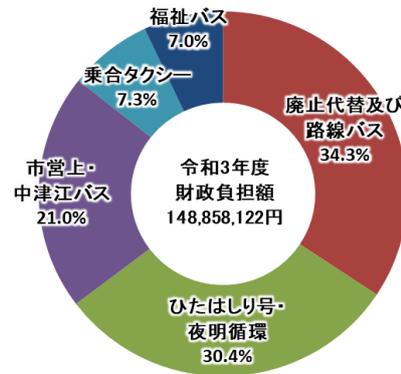


図 令和 3 年度の市の財政負担（歳出額）の内訳

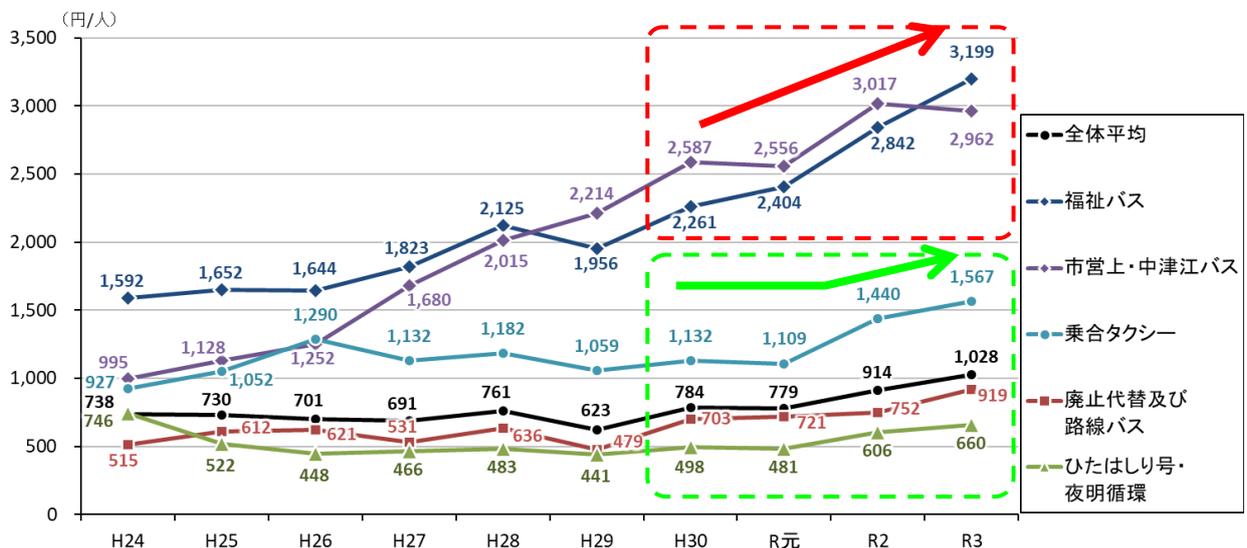


図 路線バス等の利用者 1 人あたり財政負担額（歳出額）の推移

2-2-6 公共交通空白地域

1) 日田地区、天瀬地区

【日田地区】

●ひたはしり号の延伸を希望する地区があります。

【天瀬地区】

●天ヶ瀬駅の北側や五馬市西に交通空白地がみられます。地区内は、おでかけ支援のタクシーやデマンドタクシーの運行が行われています。

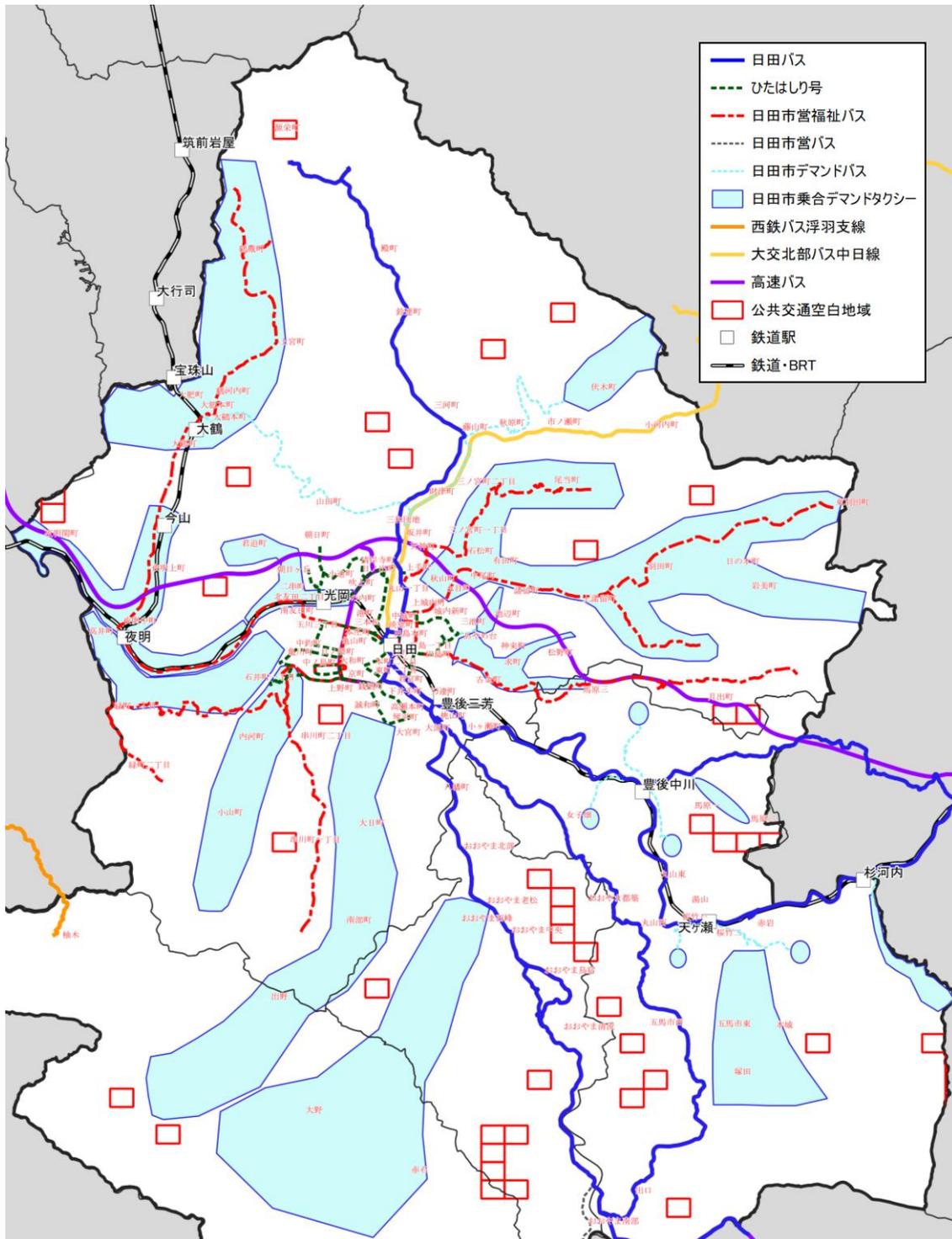


図 日田地区、天瀬地区の公共交通の運行状況

2) 大山地区

【大山地区】

●大山川右岸の地区（おおやま都築）や、西部山間部の標高が高いところにある地区に交通空白地があります。

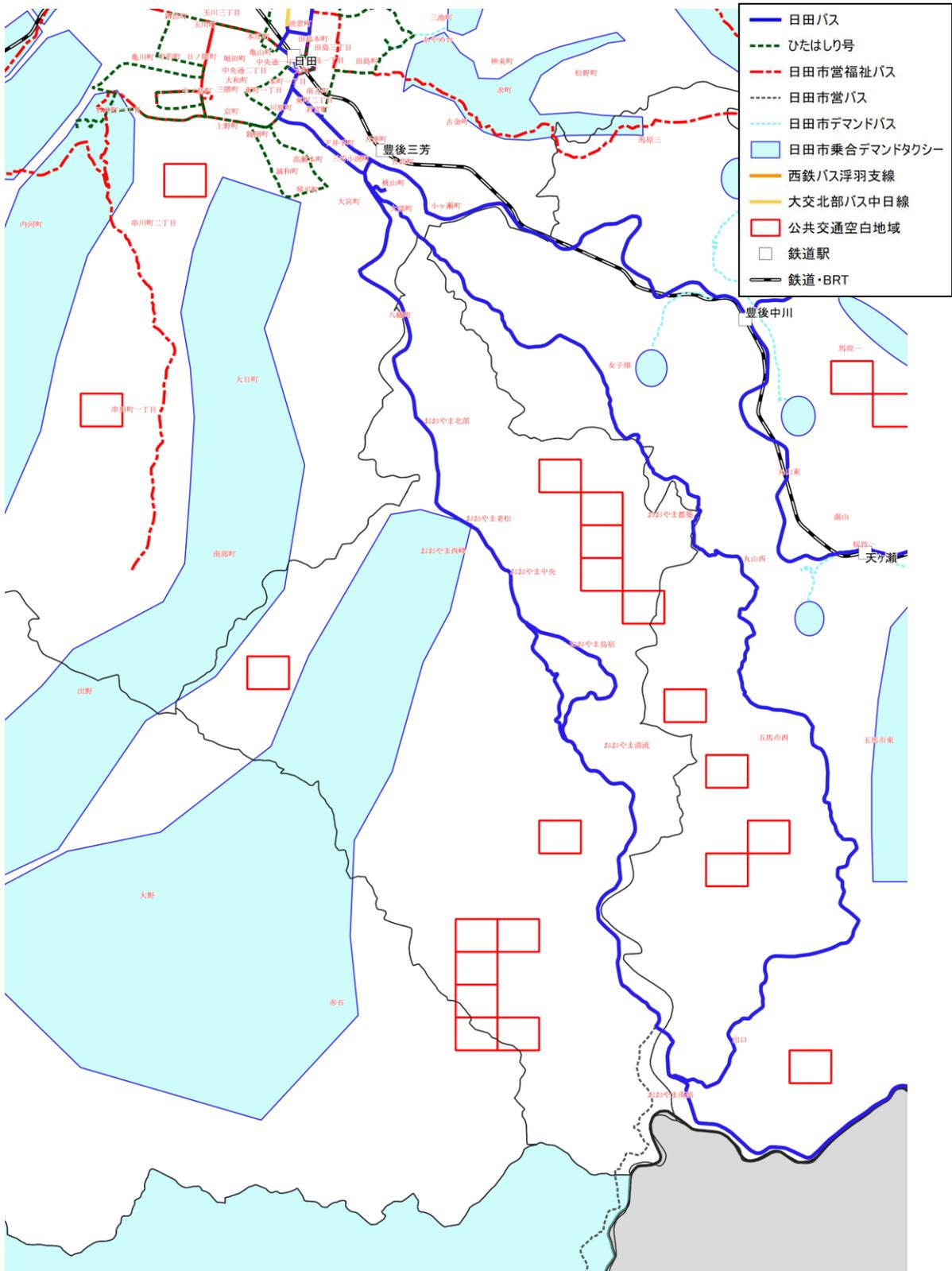


図 大山地区の公共交通の運行状況

3) 前津江地区

【前津江地区】

- 地形の特徴として、日田市街地へ向かう谷と、大山地区へ向かう谷があります。
- 谷筋をバス路線が通っており、谷筋に沿って急勾配で狭い道がある地区が存在し、そこが交通空白地になっています。冬季は凍結や積雪で走行困難な箇所もあります。
- 道が狭くバスが入れないため、最寄りのバス停から1 km 以上離れている地区もあります。

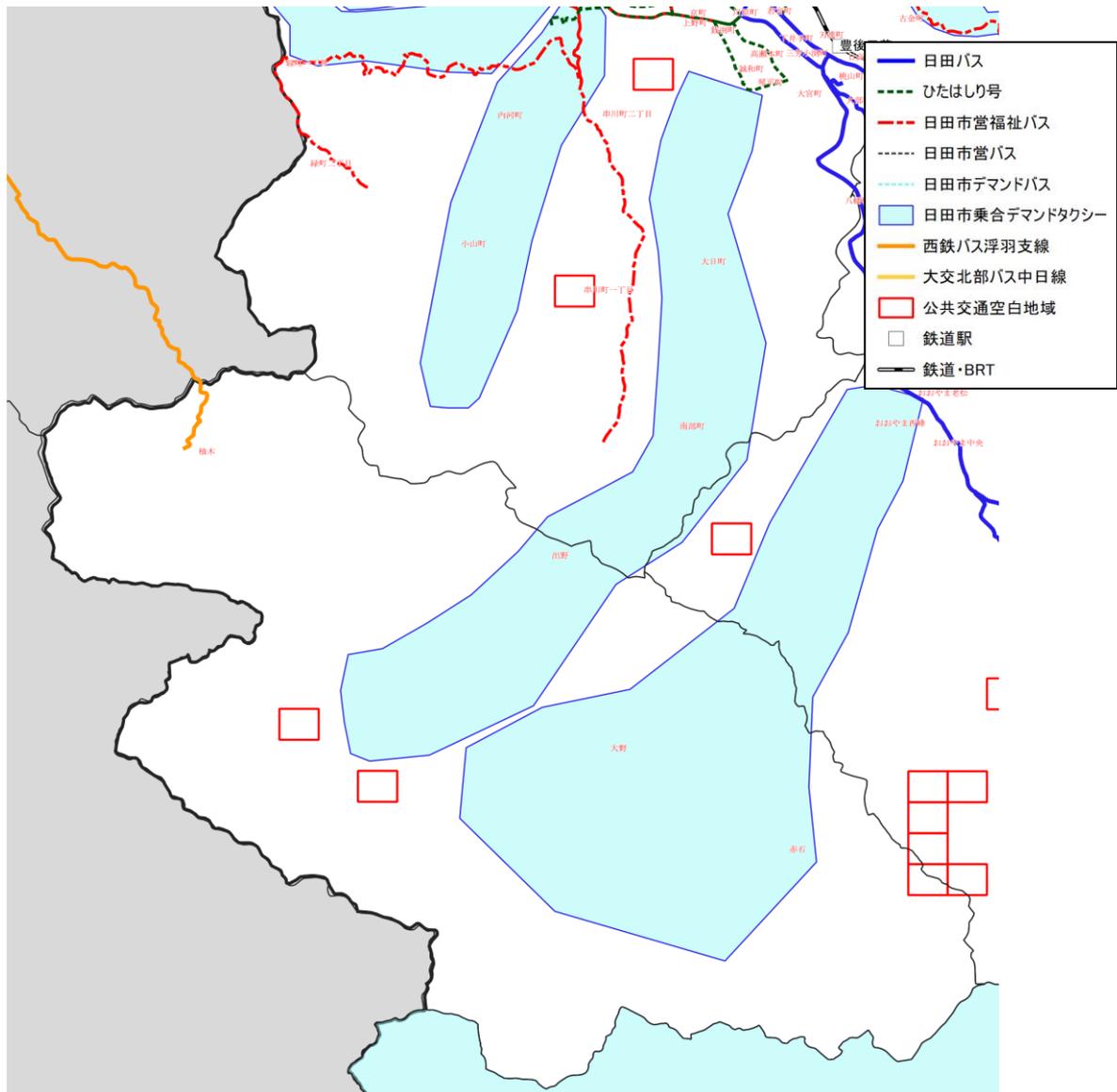


図 前津江地区の公共交通の運行状況

4) 中津江地区、上津江地区

【中津江地区、上津江地区】

●日田市営バスが全域を運行しており、交通空白地はありません。

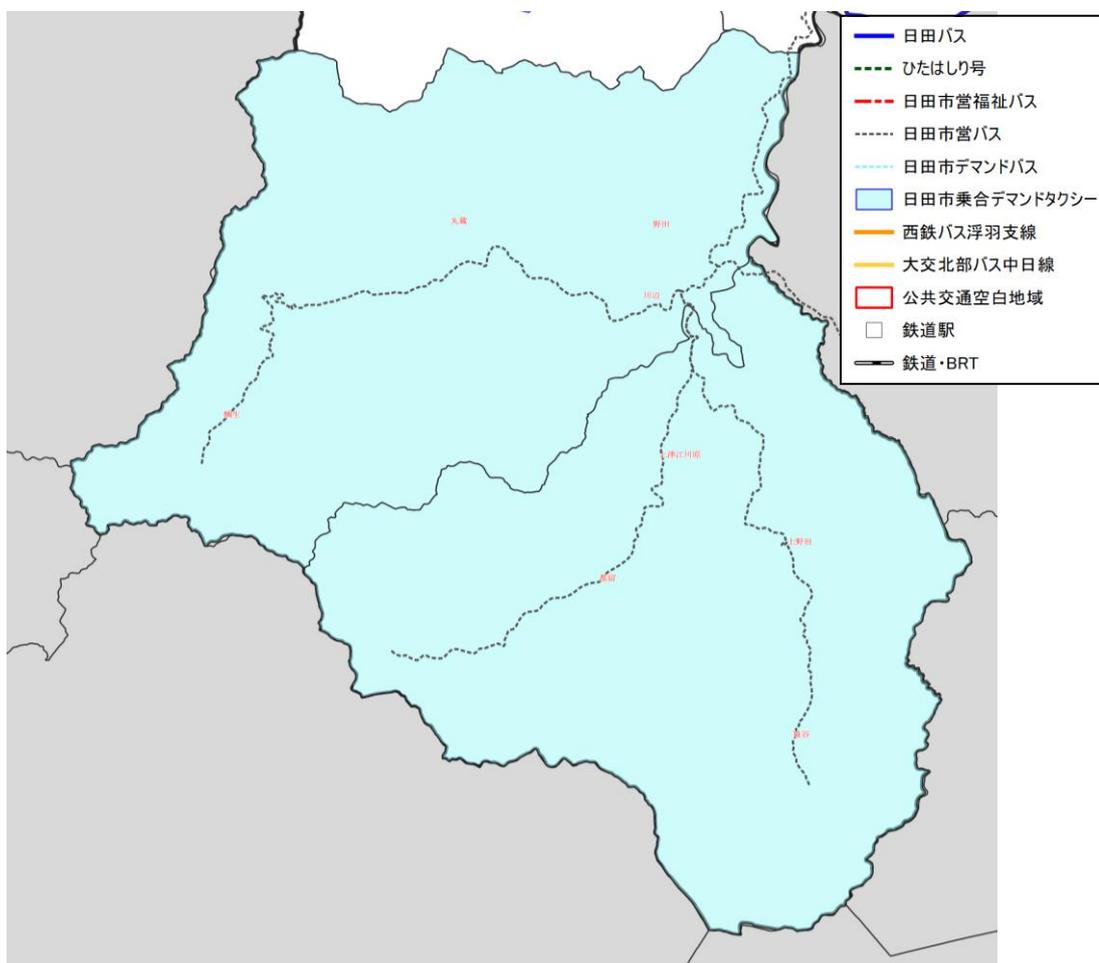


図 中津江地区、上津江地区の公共交通の運行状況

3. これまでの地域公共交通の取組の検証

3-1 網形成計画の概要

●日田市は以下の内容の網形成計画を作成しています。

- ・計画期間：平成 30 年度から令和 4 年度までの 5 年間
- ・基本方針：私たちの暮らしを守る地域公共交通づくり
- ・計画目標：下表のとおり

計画目標	評価指標	現況値	目標値 【R4 年度】
目標 1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	バス利用者に占める通学目的利用割合	—	2 割以上を想定
	市内循環バスの利用者数	92,668 人【H29】	95,000 人/年以上
	バス利用者 1 人あたり財政負担額（歳出額）	761 円/人【H28】	800 円/人未満
	市内バス運転手数	14 人【H29】	10 人以上
目標 2 公共交通の利便性の向上	バス車両の適切な更新	28.5%【H29】	車両 15 年以上が全体の 3 割未満
	市街地を訪れた市民（バス・タクシー利用者）のサービス満足度	—	5 割以上
	ボランティアヘルパーの登録人数	—	20 人以上/5 年
目標 3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	1 往復あたりの利用者数	1.6~17.0 人/往復（2 便）【H28】	2 人以上
	公共交通サポーターの登録人数	—	20 人以上/5 年
	乗り方教室への参加回数	—	2 回/年
	座談会の開催数	—	35 自治会/年

- ・施策体系

目標	施策	取組
目標 1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	1) 公共交通網の再編	①バス路線再編にかかる見直し基準の設定 ②バス路線再編に伴う代替手段の検討 ③効率的・効果的な交通網の充実 ④観光需要にも応じた運行ルートの再編 ⑤公共交通の運転手の確保
	2) 公共交通相互の乗継円滑化	⑥乗継拠点における環境整備 ⑦運賃体系見直し、ICカード導入の検討
目標 2 公共交通の利便性の向上	1) 車両の計画的更新	⑧全ての人にやさしい車両への更新
	2) 高齢者や障がい者のおでかけをサポート	⑨高齢者や障がい者をサポートする取組の推進
目標 3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	3) わかりやすい公共交通サービスの情報提供	⑩わかりやすい時刻表やマップの作成と情報提供
	1) 市民協働体制の構築	⑪公共交通サポーターの配置 ⑫住民・交通事業者・市の協働体制づくり ⑬公共交通の利用促進に向けた啓発活動 ⑭病院や商業施設などとの連携
		2) 新しい取組の調査・研究

3-2 事業の実施状況

- 計画した事業は全 16 事業のうち 12 事業を実施しました。
- 具体的には、公共交通網の再編や公共交通相互の乗継円滑化、新しい取組の調査・研究、車両の計画的更新に関する取組は全て実施しています。
- 高齢者や障がい者をサポートする取組の推進や情報提供、公共交通サポーターの配置は関係部署等と連携・検討したものの、最終的には事業化に至りませんでした。
- また、公共交通の利用促進に向けた啓発活動では、地域座談会は実施できたものの、バスの乗り方教室は未実施でした。
- 従前からの利用者減少や市の財政負担の増加に加え、公共交通の乗務員不足やコロナ禍等が起因して、バス路線再編や代替手段の検討に主軸を置いた取組を実施したため、他分野との連携や情報発信、公共交通サポーターの配置等を計画期間中に実施することが困難となったことが主な要因です。

表 事業の実施状況（概要）

目標	施策	取組	実施状況
目標 1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	1)公共交通網の再編	①バス路線再編にかかる見直し基準の設定	・平成 30 年 9 月 26 日、平成 30 年度第 3 回日田市地域公共確保維持協議会において「バス路線の見直し基準（1 便あたりの平均利用人数 4.0 人、収支割合 26%、判定期間平成 31 年 4 月～9 月）」を設定した。
		②バス路線再編に伴う代替手段の検討	・上記見直し基準に基づき、令和 2 年 4 月末をもって市内バス路線を 7 路線廃止し、代替手段として 6 地区に乗合デマンドタクシーを導入した。また交通空白地域 1 地区についても乗合デマンドタクシーを導入した。（デマンドタクシーは令和 2 年 4 月 1 日に導入開始）
		③効率的・効果的な交通網の充実	・平成 30 年 7 月及び令和 5 年 2 月に市内循環バスひたはしり号のダイヤ改正（運行ルート、時刻表の見直し）を実施した。
		④観光需要にも応じた運行ルートの再編	・利用頻度の高い高齢者に特に配慮しながら通院や買い物、通勤・通学等の移動において利便性を強化。 ・病院をめぐるルートを設定し、バス停も 12 か所新設 ・旅館街を経由するルートに見直しをした。
		⑤公共交通の運転手の確保	・運転手不足の状況は続くものの交通事業者による合理的な資源（人・車両）の活用により、公共交通の運行において最低限の運転手は確保できた。
	2)公共交通相互の乗継円滑化	⑥乗継拠点における環境整備	・令和元年 10 月 1 日、日田バス(株)により日田バスセンターが「日田バスターミナル」として大規模リニューアルされ、屋外メイン看板の改修やバス発着案内等の多言語化、デジタルサイネージ（電子看板）の新設、トイレの屋内設置・バリアフリー化、自動ドアの設置等、誰もが安心・快適に利用できる環境整備の取組がなされた。
		⑦運賃体系見直し、ICカード導入の検討	・市内循環バスひたはしり号及び高速バスについては IC カード導入の取組が以前から実施されていたものの、その他の公共交通については未実施であった。

目標	施策	取組	実施状況
目標2 公共交通の利便性の向上	1)車両の計画的更新	⑧全ての人にやさしい車両への更新	<ul style="list-style-type: none"> 日田バス車両1台 (H30 ガーラ1台) 市営上・中津江デマンドバス車両3台 (R2 ハイエース1台、R3 ルーミー1台、R4 ハイエース1台) 市内循環バスひたはしり号車両1台 (R4 ハイエース1台)
	2)高齢者や障がい者のおでかけをサポート	⑨高齢者や障がい者をサポートする取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> 計画期間中関係機関と適宜意見交換をしつつ検討したが、需要がさほど大きくなく、結果的に事業化には至らなかった。 今後は民間事業者と連携した別の取組を実施予定。
	3)わかりやすい公共交通サービスの情報提供	⑩わかりやすい時刻表やマップの作成と情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 市内全域の利用が見られるひたはしり号を中心として、わかりやすいルートマップや時刻表を作成し、市のホームページ等を中心に情報提供を行った。 今後も引き続き取り組む予定。
目標3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	1)市民協働体制の構築	⑪公共交通サポーターの配置	<ul style="list-style-type: none"> 計画期間中関係機関と適宜意見交換をしつつ検討したが、需要がさほど大きくなく、結果的に事業化には至らなかった。 今後は民間事業者と連携した別の取組を実施予定。
		⑫住民・交通事業者・市の協働体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> 地域座談会について、平成30年度に11地区17回、令和元年度に10地区18回、令和4年度に3地区4回実施した。
		⑬公共交通の利用促進に向けた啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> 地域座談会は実施できたものの、バスの乗り方教室は未実施。
		⑭病院や商業施設などとの連携	<ul style="list-style-type: none"> 計画期間中に市内各種施設にアンケートをし、具体的なメニューに対し、連携意向を確認した。 今後はその具現化として、民間施設の敷地等を活用した待合スペースの確保等に取り組む予定。
	2)新しい取組の調査・研究	⑮自動運転等にかかる調査・研究 (新しい交通システムに関するもの)	<ul style="list-style-type: none"> 令和2年10月12日から2週間の期間限定で大鶴・夜明地区においてグリーンスローモビリティの運行実証実験を実施した。 令和2年1月20日から令和2年6月30日までの期間限定で上・中津江デマンドバスの運行におけるアプリ予約及びAI自動配車・最適ルート検索の実証実験を実施した。
⑯貨客混載の調査・研究		<ul style="list-style-type: none"> 令和4年4月1日から1年間の期間限定で上・中津江デマンドバスを活用した農産物運搬の貨客混載実証実験を実施した。 	

3-3 目標達成状況の評価

- 網計画の数値目標は計画最終年度（R4）では4指標が目標達成している状況です。
- 市内バス運転手の確保が一定程度図れた中で、通学目的でのバス利用者の獲得もでき、1往復あたり5人の利用が顕在化され、結果的にバス利用者等のサービス満足度は5割以上と目標達成できました。
- ただし、市内循環バスは、平成30年度と平成31・令和元年度で利用者数の回復が期待できる状況の中で、コロナ禍の令和2年度以降利用者が減少しています。
- 他のバスも一部を除き、従来からの利用者減少に歯止めが掛からない状況も相まって、バス利用者1人あたり財政負担額が目標未達成となりました。
- 網形成計画で掲げた3つの目標は達成には至りませんでした。引き続き「目標1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保」に努める必要があります。
- また、「目標2 公共交通の利便性の向上」について、他分野や官民との連携促進により、まちづくりに努めていく必要があります。
- そして、市の将来像「ともにつくる 一人ひとりが主役の ひた」と連動している「目標3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる」については、アウトプット指標として「公共交通サポーターの登録人数」は未登録、「乗り方教室の参加回数」は未実施、「座談会の開催数」は未達成であり、コロナ禍において取組が困難だったことも影響しています。

表 地域公共交通網形成計画で設定した数値目標の達成状況

・計画目標：下表のとおり

計画目標	評価指標	目標値 【R4 年度】	評価値	目標達成状況
目標1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	バス利用者に占める通学目的利用割合	2割以上を想定	20.2% (109人中22人) 【R4】	目標達成
	市内循環バスの利用者数	95,000人/年以上	71,783人 【R4】	目標未達成
	バス利用者1人あたり財政負担額（歳出額）	800円/人未満	997円/人 【R4】	目標未達成
	市内バス運転手数	10人以上	12人 【R4】	目標達成
目標2 公共交通の利便性の向上	バス車両の適切な更新	車両15年以上が全体の3割未満	37.0% 【R4】	目標未達成
	市街地を訪れた市民（バス・タクシー利用者）のサービス満足度	5割以上	53.9% (102人中55人) 【R4】	目標達成
	ボランティアヘルパーの登録人数	20人以上/5年	未登録	目標未達成
目標3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	1往復あたりの利用者数	2人以上	5.0人 【R4】	目標達成
	公共交通サポーターの登録人数	20人以上/5年	未登録	目標未達成
	乗り方教室の参加回数	2回/年	未実施	目標未達成
	座談会の開催数	35自治会/年	【H30】11地区17回 【R元】10地区18回 【R2】開催なし 【R3】開催なし 【R4】3地区4回	目標未達成

<参考：バス利用者・タクシー利用者へのヒアリング結果（R4 調査）>

- 路線バス利用者の満足度（満足+やや満足）をみると、総合評価は 55.7%（88 人中 49 人が満足指摘）となっています。「バス停までの距離」の評価が他の評価の視点よりも満足度が高い結果となりました。
- タクシー利用者の満足度をみると、総合評価は 42.9%（14 人中 6 人が満足指摘）となっています。「車内の清潔感や接客」の評価が他の評価の視点よりも満足度が高い結果となりました。

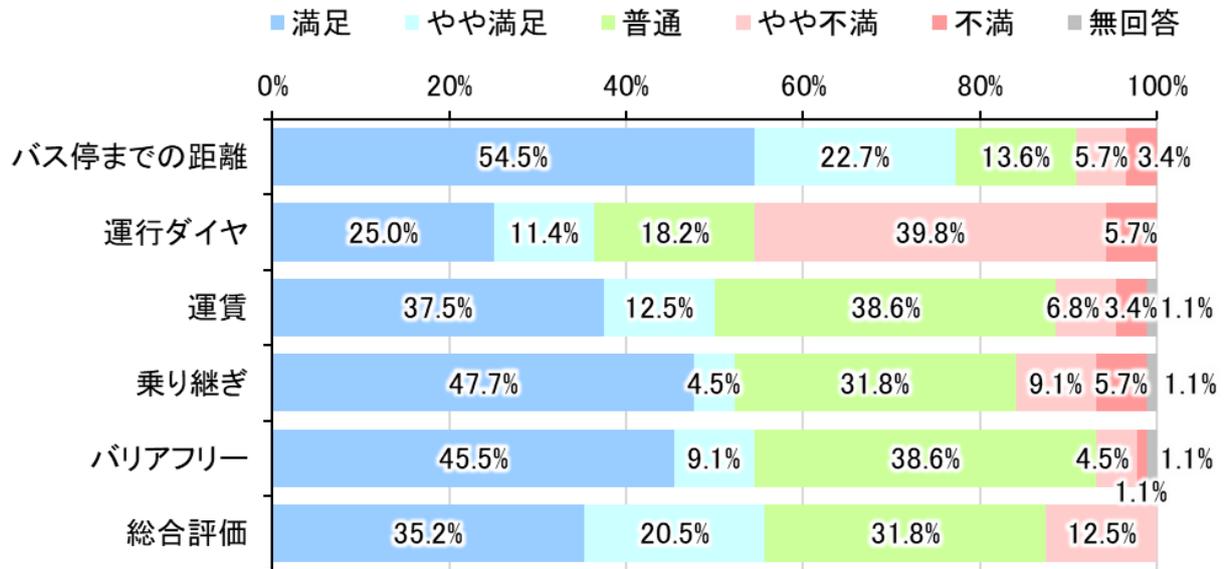


図 路線バス利用者の満足度（n=88）

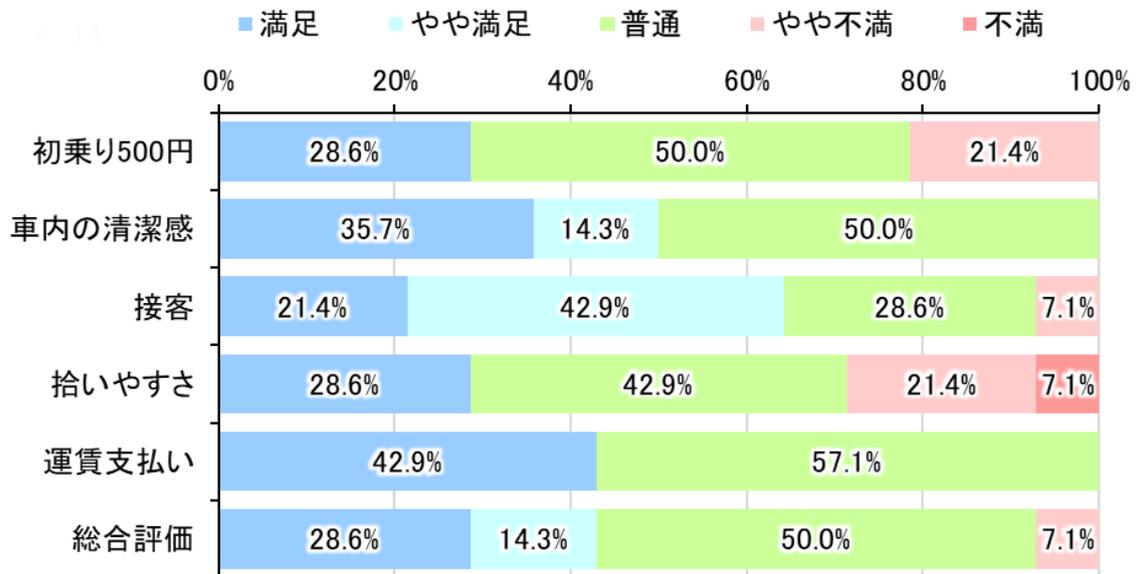


図 タクシー利用者の満足度（n=14）

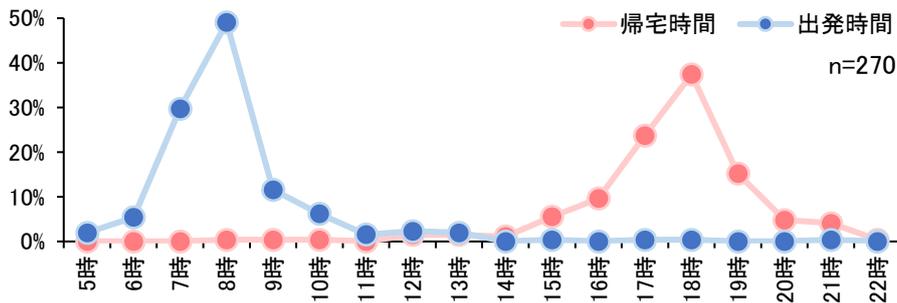
4. 地域公共交通に関する利用需要・利用者ニーズ等(各種調査結果)

4-1 市民アンケート結果

4-1-1 市民の外出時間帯（目的別・居住地域別）

- 下図は生産年齢人口の通勤・通学時間帯や買い物・通院時間帯、さらには高齢者の日田市街地への外出時間帯、それ以外の自地域内等への外出時間帯となります。
- 外出目的や居住地域によって外出時間帯に差異があり、市民の外出特性を踏まえた効率的な公共交通サービスの提供が求められます。

<通勤・通学>



<買い物・通院>

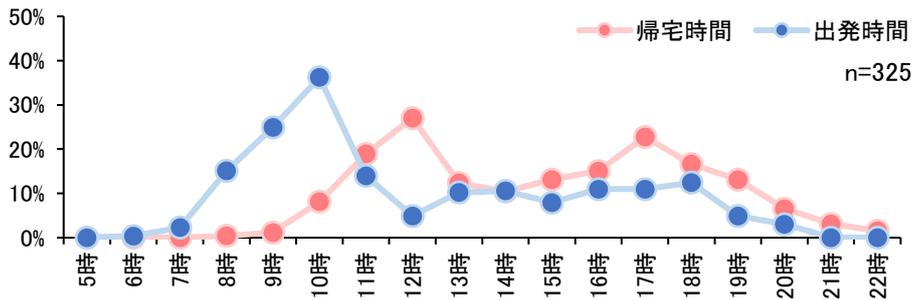


図 生産年齢人口の外出時間帯

表 高齢者の外出実態（居住地域別外出場所別）

時台	日田・天瀬地区						大山・前津江・中津江・上津江地区					
	日田市街地		自分の住んでいる小学校区内		自分の住んでいる中学校区内		日田市街地		自分の住んでいる自治会内		自分の住んでいる町村内	
	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り	行き	帰り
5							1.4%					
6	0.8%		3.3%									
7	1.5%		3.3%				2.7%				4.8%	
8	7.0%	0.2%	3.3%	3.4%	11.5%		8.1%		33.3%		9.5%	
9	19.2%	0.4%	23.3%	3.4%	26.9%	3.8%	37.8%		33.3%		33.3%	
10	31.9%	1.6%	30.0%		34.6%		23.0%		16.7%		4.8%	
11	8.7%	13.8%	13.3%	20.7%			6.8%	6.8%		16.7%	19.0%	4.8%
12	2.1%	20.5%		17.2%	7.7%	11.5%	1.4%	24.3%		33.3%	4.8%	19.0%
13	7.7%	5.9%	3.3%	3.4%	11.5%	11.5%	10.8%	12.2%	16.7%		4.8%	19.0%
14	8.9%	6.1%	6.7%	3.4%	7.7%	11.5%	6.8%	6.8%		16.7%	19.0%	4.8%
15	3.2%	12.2%	3.3%	20.7%					16.2%			14.3%
16	4.2%	16.3%		10.3%		11.5%	1.4%	14.9%				23.8%
17	2.6%	11.0%	6.7%	3.4%		11.5%		10.8%		33.3%		4.8%
18	1.9%	6.7%	3.3%	6.9%		11.5%		5.4%				
19	0.4%	3.0%		3.4%				2.7%				4.8%
20		1.6%		3.4%								
21		0.4%										4.8%
22		0.4%				3.8%						
23												

4-1-2 高齢者の地区別の外出特性

- 高齢者を対象としたアンケート結果によると、日田市街地への週1日以上の出出頻度をみると「日田・天瀬地区」は約67%であるのに対し、「大山・三津江地区」は約36%と20ポイント以上低い状況にあります。
- また、「大山・三津江地区」の高齢者の約31%で「自町村内」への外出がみられることが分かりました。ただし、その外出頻度も「週に1～2日以下」が半数以上を占めています。

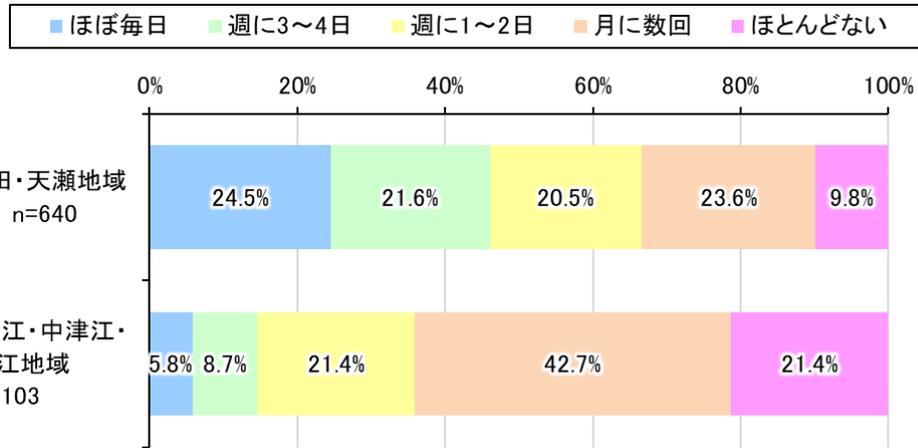


図 高齢者の日田市街地への外出頻度

<日田・天瀬地区>

<大山・前津江・中津江・上津江地区>

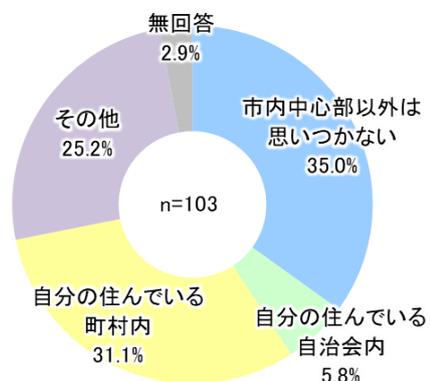
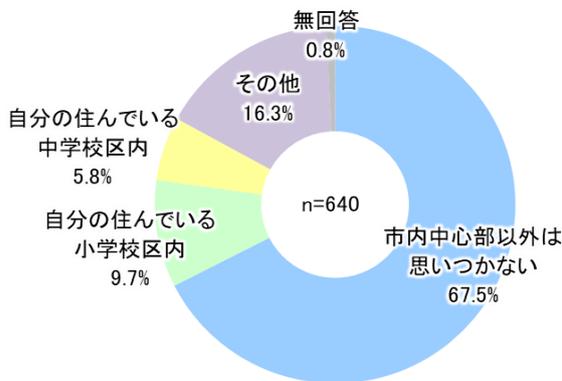


図 高齢者の日田市街地以外への外出エリア

<日田・天瀬地区>

<大山・前津江・中津江・上津江地区>

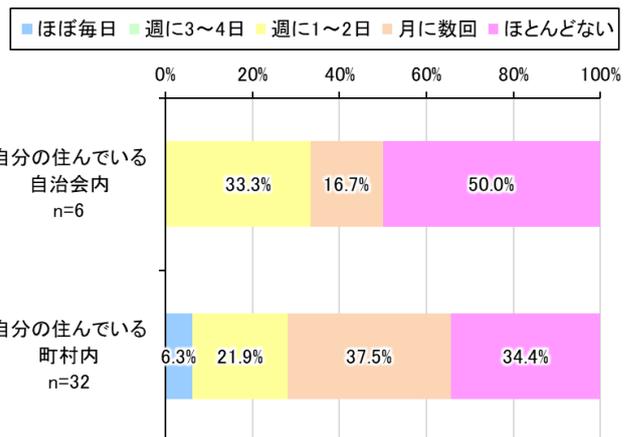
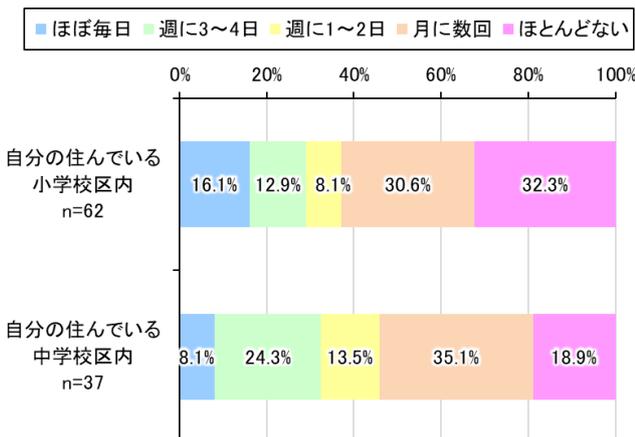


図 高齢者の自地区内（日田市街地以外）の外出頻度

<参考>日田市の高齢者の特性（令和4年度高齢者アンケート結果より）

- 高齢者の介助の必要性は「80歳」を境に、徐々に介助の必要性が高まる傾向がみられる。
- 車を持っていないのも「80歳」が境となるため、介助を受けるまで車を保有している状況が推察される。
- 日中に送迎を頼める環境か否かは、「年齢層」によるものではないが、「いつでも送迎を頼める」のは全体の3割程度であり、7割は「日常において移動制約が生じる場面がある」ことが分かった。
- なお、車の利用について感じることをみると、84歳までの高齢者の3割程度は不安に感じつつも車を運転している。

表 日常生活における介助の必要性

		日常生活での介助の必要性			
		必要ない	今はまだしてもらっていない	手助けしてもらっている	無回答
年齢区分	全体 n=1,681	79.4%	10.2%	8.1%	2.3%
	65～69歳 n=365	95.6%	2.2%	1.6%	0.5%
	70～74歳 n=453	89.0%	6.2%	4.2%	0.7%
	75～79歳 n=336	85.7%	8.9%	5.1%	0.3%
	80～84歳 n=238	70.2%	17.6%	11.8%	0.4%
	85歳以上 n=258	47.3%	24.4%	25.6%	2.7%

表 高齢者の車保有状況（年齢層別）

		自家用車保有状況		
		持っていない	持っている	無回答
年齢区分	全体 n=1,681	17.6%	74.4%	8.0%
	65～69歳 n=365	6.8%	85.2%	7.9%
	70～74歳 n=453	10.8%	84.1%	5.1%
	75～79歳 n=336	13.7%	81.3%	5.1%
	80～84歳 n=238	28.2%	65.5%	6.3%
	85歳以上 n=258	41.9%	49.6%	8.5%

表 高齢者は送迎をいつでも依頼できる環境か

		日中に送迎を頼める人の有無			
		頼める人がいつもいる	相手との都合が合えばいる	いない	無回答
年齢区分	全体 n=1,681	27.5%	31.8%	28.0%	12.7%
	65～69歳 n=365	28.8%	27.4%	31.8%	12.1%
	70～74歳 n=453	30.5%	30.5%	25.6%	13.5%
	75～79歳 n=336	28.9%	33.3%	26.5%	11.3%
	80～84歳 n=238	20.6%	34.0%	33.6%	11.8%
	85歳以上 n=258	27.9%	39.5%	26.7%	5.8%

表 高齢者が車の利用について感じることを

		車の利用について感じることを					
		不安がありつつも、自分で運転	不安なく、自分で運転	不安がありつつも、家族等が運転する車に同乗	不安なく、家族等が運転する車に同乗	車は利用していない	無回答
年齢区分	全体 n=1,251	24.9%	54.0%	7.4%	22.9%	1.7%	1.1%
	65～69歳 n=311	26.0%	68.2%	5.1%	17.7%	0.0%	0.3%
	70～74歳 n=381	26.8%	57.7%	7.6%	17.8%	0.3%	1.0%
	75～79歳 n=273	28.9%	49.8%	8.8%	21.6%	2.2%	1.8%
	80～84歳 n=156	24.4%	46.8%	12.2%	22.4%	2.6%	0.6%
	85歳以上 n=128	9.4%	25.8%	3.9%	53.9%	7.8%	2.3%

- 高齢者の公共交通の必要性指摘をみると、「必要」が「必要ない」を上回っているが、前期高齢者（65～74歳）は4割近く「必要ない」の回答がある。
- 買い物方法は「84歳まで」は自立しているが、「85歳以上」は「同居家族に頼む」が「自分で買い物する」を上回っている。
- 一方で、通院方法は各年齢層で「自立した通院」をしている状況にあるが、「80歳以上」になると、急に公共交通の利用がなされている。
- 高齢者が公共交通に求めることをみると、「65～69歳」は「外出したい時間帯に使える」が最も多いが、「70歳以上」になると「自宅等の前で乗降できる」が最も高くなる。

表 公共交通の必要性

		公共交通の必要性		
		必要	必要ない	無回答
年齢区分	全体 n=1,681	52.6%	31.8%	15.6%
	65～69歳 n=365	51.2%	37.5%	11.2%
	70～74歳 n=453	47.5%	39.7%	12.8%
	75～79歳 n=336	51.8%	27.4%	20.8%
	80～84歳 n=238	62.2%	21.4%	16.4%
	85歳以上 n=258	57.4%	24.8%	17.8%

表 高齢者の普段の買い物方法（年齢層別）

		普段の買物方法								
		店に出向いて、自分で持って帰る	店に出向いて、店から自宅へ配達	移動販売車等で購入	インターネット等で注文し、配送	同居家族に頼む	離れて暮らす家族が購入、配送	近所の人に頼む	その他	無回答
年齢区分	全体 n=1,681	72.2%	0.4%	1.7%	5.4%	23.9%	2.5%	0.5%	6.1%	11.7%
	65～69歳 n=365	88.5%	0.0%	0.8%	9.0%	17.0%	0.3%	0.5%	2.7%	8.2%
	70～74歳 n=453	81.0%	0.2%	0.7%	5.7%	20.5%	0.9%	0.0%	6.2%	9.7%
	75～79歳 n=336	77.1%	0.6%	1.2%	3.6%	22.3%	1.2%	0.3%	5.4%	12.8%
	80～84歳 n=238	64.3%	1.3%	2.9%	3.8%	25.6%	6.7%	0.8%	8.4%	11.3%
	85歳以上 n=258	35.7%	0.4%	4.3%	3.9%	41.9%	6.6%	1.6%	9.7%	16.7%

表 高齢者の普段の通院方法（年齢層別）

		普段の通院方法					
		家の車で行く	公共交通で行く	施設の無料送迎車で行く	医師などに自宅へ来てもらう	その他	無回答
年齢区分	全体 n=1,681	72.5%	11.6%	1.0%	0.5%	10.2%	11.8%
	65～69歳 n=365	84.1%	4.1%	0.3%	0.3%	5.2%	9.6%
	70～74歳 n=453	78.6%	7.1%	0.7%	0.2%	10.2%	9.5%
	75～79歳 n=336	74.1%	8.6%	0.3%	0.0%	10.1%	12.2%
	80～84歳 n=238	66.0%	20.6%	2.1%	0.4%	12.6%	11.8%
	85歳以上 n=258	51.2%	26.4%	2.7%	1.9%	15.1%	16.7%

表 高齢者が公共交通に求めること

		公共交通に求めること								
		自宅等の目の前で乗降できる	外出したい時間帯に使える	料金が安い(または無料)	相乗りがない	顔なじみの人が一緒に利用できる	運転手が荷物の積み下ろしを手伝ってくれる	コロナ対策がされている	その他	無回答
年齢区分	全体 n=884	38.3%	28.3%	16.1%	0.2%	0.9%	2.5%	7.4%	2.7%	3.6%
	65～69歳 n=187	29.9%	35.8%	20.9%	0.0%	1.1%	1.6%	7.5%	1.1%	2.1%
	70～74歳 n=215	37.2%	30.2%	16.3%	0.5%	0.5%	1.4%	6.5%	5.1%	2.3%
	75～79歳 n=174	36.8%	30.5%	15.5%	0.0%	1.1%	2.3%	8.0%	1.7%	4.0%
	80～84歳 n=148	45.3%	27.0%	12.8%	0.7%	0.0%	2.0%	7.4%	1.4%	3.4%
	85歳以上 n=148	43.9%	14.9%	14.2%	0.0%	1.4%	6.1%	8.1%	4.1%	7.4%

- 高齢者アンケート結果によると、公共交通の乗継意識について、日田市の場合「80歳」を境に「乗継なしで自地域の小学校区内や日田市内中心部までの移動」を求める傾向が高くなることが分かりました。
- また、「日田・大山地区」や「大山・三津江地区」に関係なく「小学校区内の公共交通の移動は片道100円」ならば、高齢者の8割以上の支払い意思に合致することが分かりました。
- 「日田市中心部への公共交通の外出」について、「日田・大山地区」からは片道200円、「大山・三津江地区」からは片道300円となっており、「タクシー初乗り金額（500円）程度の支払いに抵抗があり、コミュニティバス運賃並みだが、乗継なし」を求める傾向があることが分かりました。

表 高齢者の公共交通の乗継意識

<①小学校区内>

年齢区分	人数	何回までの乗継ぎなら一人で移動できるか (小学校区内)				
		乗継ぎなしなら行ける	1回までなら、行ける	2回以上あっても、行ける	回数に関係なく、公共交通は使わない	無回答
全体	n=884	33.3%	18.8%	23.3%	15.2%	9.5%
65～69歳	n=187	29.9%	17.6%	29.4%	17.1%	5.9%
70～74歳	n=215	29.8%	19.5%	26.5%	17.7%	6.5%
75～79歳	n=174	25.3%	24.7%	28.2%	12.1%	9.8%
80～84歳	n=148	41.2%	17.6%	19.6%	9.5%	12.2%
85歳以上	n=148	41.9%	13.5%	10.1%	19.6%	14.9%

<②日田市街地へ外出する場合>

年齢区分	人数	何回までの乗継ぎなら一人で移動できるか (市内中心部まで)				
		乗継ぎなしなら行ける	1回までなら、行ける	2回以上あっても、行ける	回数に関係なく、公共交通は使わない	無回答
全体	n=884	34.8%	20.7%	21.7%	14.4%	8.4%
65～69歳	n=187	28.9%	21.9%	26.7%	17.1%	5.3%
70～74歳	n=215	32.1%	20.9%	26.5%	14.0%	6.5%
75～79歳	n=174	27.6%	23.6%	27.0%	13.8%	8.0%
80～84歳	n=148	43.9%	20.9%	16.2%	8.8%	10.1%
85歳以上	n=148	43.9%	15.5%	9.5%	18.2%	12.8%

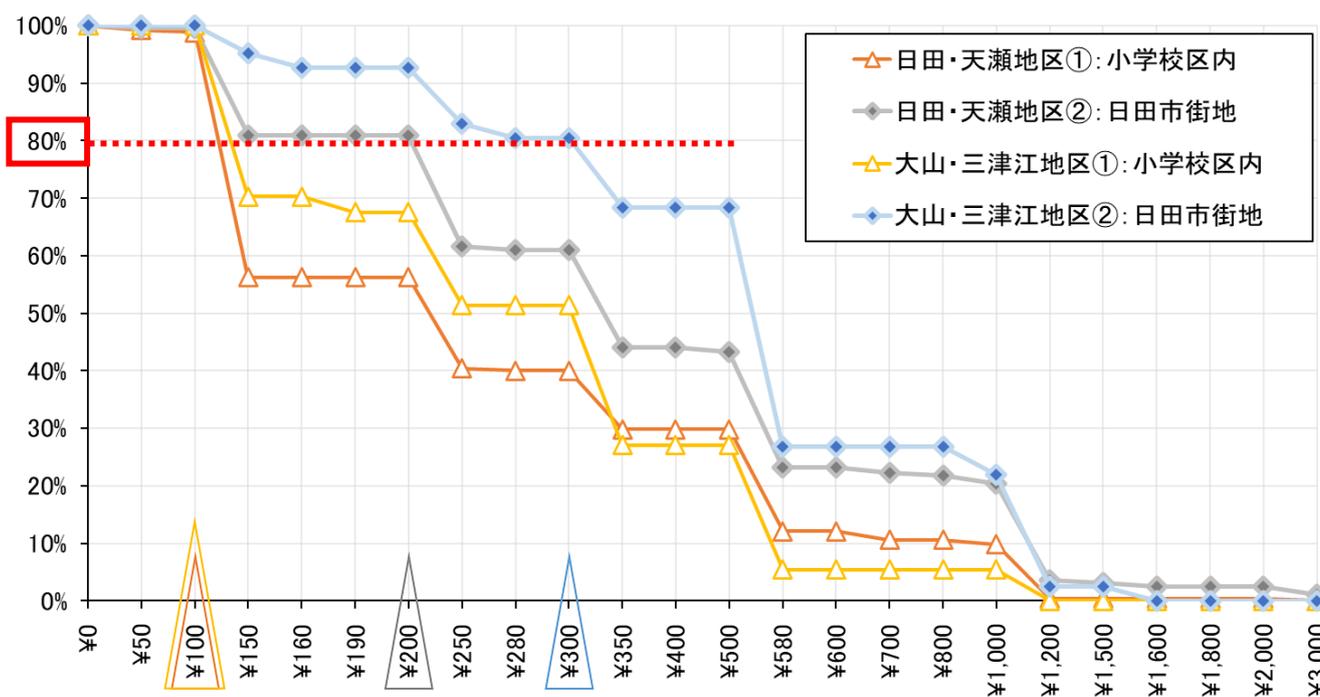


図 目的地まで公共交通で行く場合の支払い意思額 (片道の料金)

資料：令和4年度高齢者アンケート結果

4-1-3 移動と公共交通に関する市民意識等

- 市民アンケート結果によると、公共交通を「月に数回以上」利用している割合は JR 久大本線であれば 10～20 代が 15%程度、タクシーは 30 代と 75 歳以上でそれぞれ 20%以上あるものの、JR 久大本線やバスは月 1 日以上の利用がほとんどみられませんでした。
- このような状況の中で、市民のうち公共交通を利用しない方の「利用しない理由」のほとんどが「自家用車を利用するから」となっていました。

表 市民の公共交通（鉄道・バス・タクシー）の「月1日以上」の回答割合

		公共交通を月1日以上利用している割合		
		JR久大本線	民間路線バス	タクシー
年齢	10歳代 n=26	15.4%	7.7%	3.8%
	20歳代 n=25	16.0%	8.0%	12.0%
	30歳代 n=47	6.4%	8.5%	23.4%
	40歳代 n=86	2.3%	3.5%	12.8%
	50～64歳 n=191	3.1%	3.7%	16.2%
	65～69歳 n=365	5.5%	4.9%	15.6%
	70～74歳 n=453	4.2%	3.3%	15.2%
	75～79歳 n=336	4.8%	3.8%	21.1%
	80～84歳 n=238	5.0%	6.3%	27.7%
	85歳以上 n=258	3.5%	7.1%	36.4%

表 路線バスを利用しない理由

		バスを利用しない理由											
		便数が少ない	自宅や目的地近くにバス停がない	どこを運行しているかわからない	乗り方がわからない	待合い環境が悪い	時刻表通りに来ない	乗り継ぎができない	家族等に送迎してもらおう	自家用車等を利用する	他の公共交通機関を利用する	その他	無回答
年齢	全体 n=349	19.8%	13.8%	13.8%	1.7%	4.9%	1.4%	3.7%	10.0%	84.2%	2.3%	4.9%	2.0%
	10歳代 n=23	30.4%	13.0%	26.1%		4.3%	4.3%		69.6%	21.7%		13.0%	4.3%
	20歳代 n=23	13.0%	4.3%	21.7%		4.3%		4.3%	26.1%	73.9%	4.3%		4.3%
	30歳代 n=43	27.9%	20.9%	14.0%		9.3%		9.3%	4.7%	86.0%	9.3%	11.6%	2.3%
	40歳代 n=81	23.5%	14.8%	11.1%	1.2%	6.2%	1.2%	3.7%	3.7%	93.8%	1.2%	2.5%	
	50～64歳 n=178	15.7%	12.9%	12.4%	2.8%	3.4%	1.7%	2.8%	4.5%	88.8%	1.1%	3.9%	2.2%
	無回答 n=1									100.0%			

表 JR久大本線を利用しない理由

		JR久大本線を利用しない理由											
		自宅や目的地近くに駅がない	鉄道沿線に目的地がない	便数が少ない	利用したい時間に運行していない	乗り方がわからない	乗り継ぎができない	乗り継ぎに時間がかかる	家族等に送迎してもらおう	自家用車等を利用する	他の公共交通機関を利用する	その他	無回答
年齢	全体 n=349	18.9%	13.5%	13.5%	9.5%	1.7%	2.3%	2.9%	7.7%	75.6%	4.3%	8.0%	3.4%
	10歳代 n=21	4.8%	19.0%	14.3%	14.3%				57.1%	9.5%	4.8%	23.8%	4.8%
	20歳代 n=21	9.5%	4.8%	4.8%	4.8%	4.8%			14.3%	71.4%	9.5%	9.5%	4.8%
	30歳代 n=44	27.3%	6.8%	13.6%	9.1%	2.3%	4.5%	6.8%	4.5%	79.5%	2.3%	13.6%	2.3%
	40歳代 n=82	14.6%	15.9%	13.4%	11.0%	1.2%	2.4%	1.2%	1.2%	81.7%	4.9%	8.5%	1.2%
	50～64歳 n=180	21.7%	13.9%	14.4%	8.9%	1.7%	2.2%	3.3%	5.0%	80.0%	3.9%	4.4%	4.4%
	無回答 n=1			100.0%						100.0%			

- 路線バス非利用者の中で利用意向を示している路線バス非利用者の改善指摘をみると、「時刻表や路線図、乗り方の周知」が回答者の4割から挙げられており、特に「20歳代」と「50歳以上」の指摘割合が高くなっていました。
- 最も多く指摘がある「便数を増やす」に代表される“不便だから利用しない”非利用者と“利用方法や情報が不足しており、不安だから利用しない”非利用者が存在することが分かりました。
- 公共交通政策を実行する上では、「公共交通に関する基礎情報に関する認知不足」を引き続き解決していくことが必要です。
- 特に、民間サービス事業者アンケート結果から、様々な公共交通との連携可能性があるメニューに反応があったため、今後積極的に連携を展開することで効果的な情報発信や利用促進等を講じることが求められます。

表 路線バスを利用しやすくなる改善策

	バスが使いやすくなる改善策										
	便数を増やす	バス停を増やす	時刻表や路線図、乗り方を周知する	待合い環境を改善する	時刻表通りに運行する	他の路線バスとの乗り継ぎを改善する	鉄道との乗り継ぎを改善する	JRとの乗り継ぎを改善する	特になし	その他	無回答
全体 n=115	62.6%	39.1%	40.0%	17.4%	1.7%	13.9%	2.6%	7.8%	4.3%	15.7%	1.7%
10歳代 n=12	66.7%	41.7%	25.0%	25.0%		8.3%		8.3%	8.3%	8.3%	
20歳代 n=7	57.1%	42.9%	71.4%				14.3%	14.3%			
30歳代 n=13	76.9%	38.5%	30.8%	15.4%	7.7%	30.8%	15.4%	7.7%	7.7%	23.1%	
40歳代 n=26	57.7%	42.3%	26.9%	15.4%		11.5%		3.8%	3.8%	11.5%	7.7%
50～64歳 n=57	61.4%	36.8%	47.4%	19.3%	1.8%	14.0%		8.8%	3.5%	19.3%	
無回答 n=0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

<参考> 令和4年度民間サービス事業者アンケート結果

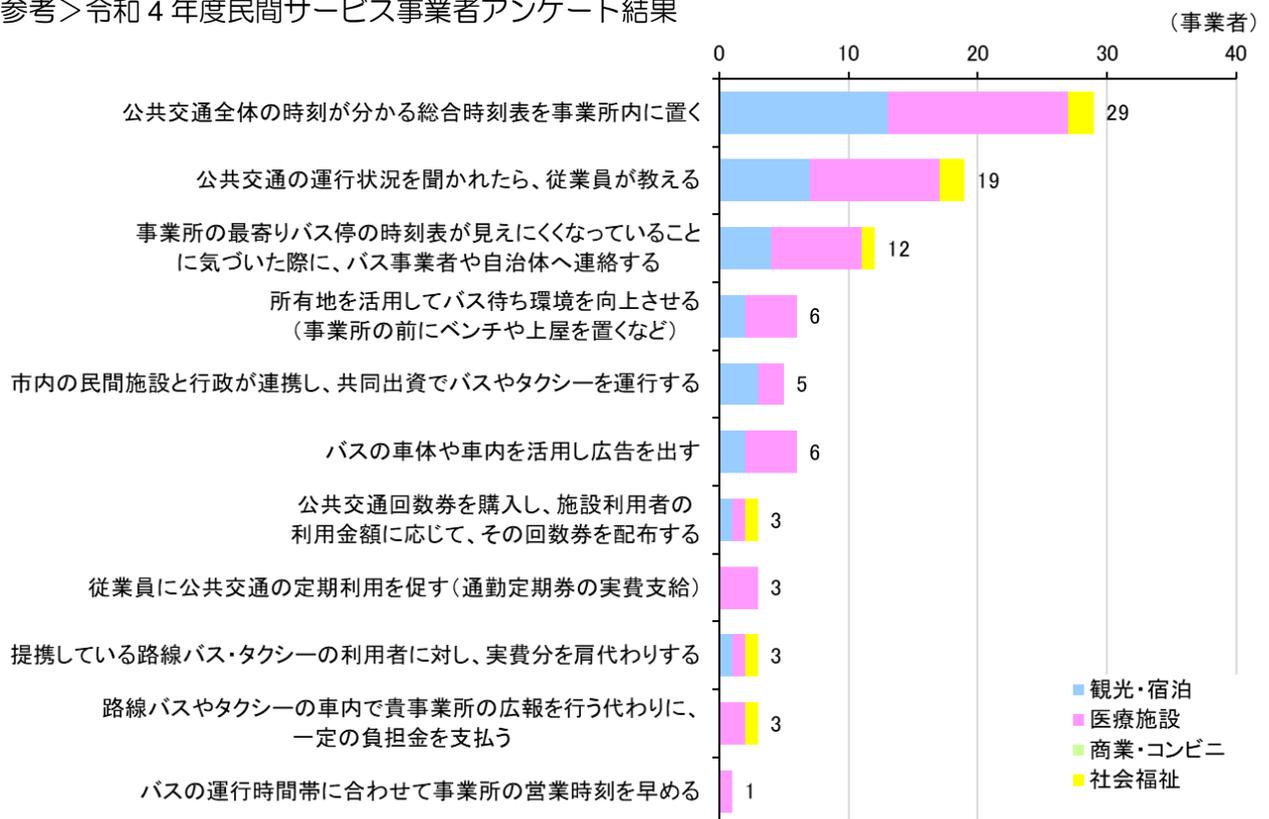


図 民間サービス事業者における公共交通との連携可能性が考えられる方策

資料：令和4年度民間サービス事業者アンケート結果

市民の声（市民アンケートの自由意見）



【日田地区（竹田）在住：50～64 歳】

小淵方面からは、一度バスセンターに行って乗り換えないと病院等行けないので、ひたはしり号のルートを増やしていただきたいです。

【日田地区（竹田）在住：50～64 歳】

高齢者の運転免許返納に関して、それができるような体制を整えるべき。返したくても買いもの等、移動手段がなく、仕方なくの方も多数いると考える。移動販売サービスの実施、拡充も必要。

【日田地区（咸宜）在住：40 歳代】

済生会日田病院から利用できる市内行きのバス便数がなく、便利が悪い。

【日田地区（桂林）在住：50～64 歳】

日田市内で、例えば、ひたはしり号が通っていない地区の普及をお願いしたいです。

【日田地区（三芳）在住：30 歳代】

旧市内の路線バスとコミバスの区割をなくし、バス停の共用等を行うことでより使いやすくしてほしい。観光客も使いやすい便数・ルートの充実も財源にあててほしい。



【日田地区（光岡）在住：20 歳代】

済生会日田病院のバス本数がすごく少ないので、ひたはしり号のコースに入れる検討をお願いしたいです。

【日田地区（光岡）在住：40 歳代】

市内から離れた所に住んでいる方の移動手段がない（バスの本数が少ない、JR が通っていない）。タクシー移動はお金がかかりすぎる。田舎に住んでいる方がもっと便利に生活が出来る環境を作してほしい。

【日田地区（光岡）在住：50～64 歳】

コロナになる前に何度かひたはしり号に乗りました。たまに、小さな子どもさんを連れのお母さんやお父さんが子どもを楽しませるために一周コースで乗っていました。そういう利用の仕方はとても良い（バスの乗り方を覚える、市内を巡れる、テーマパーク気分）と感じたので、もっとそういう利用もしてもいいんだよという PR をしてもいいのかな？と思いました。

【日田地区（光岡）在住：50～64 歳】

市内であればバス停も近いが、少し離れた場所になるとバス停が遠くて不便である。バス停を広い範囲にして欲しい。バス停までのタクシーもあるが、予約が必要であり利用しづらい。

市民の声（市民アンケートの自由意見）



【日田地区（三花）在住：10 歳代】

三花地区にもひたはしり号が運行してほしいです。

【日田地区（西有田）在住：10 歳代】

高校生の登校時間に合わせたひたはしり号があれば利用していました。有田地区にバス停が少ない気がするため、検討してほしいです。（ひたはしり号）。

【日田地区（小野）在住：30 歳代】

過疎地域にはバスの無償化を強く求めます。学生は、毎日のことなので負担が大きすぎます。

【日田地区（大鶴）在住：40 歳代】

地域格差を感じています。日田市の中でも JR やバス等を利用しやすい地域とそうでない地域があり、そうでない地域の住民の方々は、公共交通機関を利用したくても利用できない状況にあるのではないのでしょうか。この格差が少しでも少なくなるような斬新な施策を期待しています。

【日田地区（大鶴）在住：50～64 歳】

現在は車の運転ができて移動に不便はないが、これから高齢になり車の運転ができなくなった時のことを思うと不安になる。タクシーや、バスなどの利用がスムーズにできるようになって利用しやすくなるといいです。



【天瀬地区 在住：10 歳代】

市内だけではなく、旧郡部にこそコミュニティバスが必要だと思います。困っている人がたくさんいます。路線の見直し等が必要なのではと思います。

【天瀬地区 在住：40 歳代】

今のところ自分で車を運転するのであまり意見はないですが、不便であるという小さな意見でも汲んで欲しいです。田舎だとか人口が少ないとかでみすごさないで下さい。

【天瀬地区 在住：40 歳代】

子供が障がい者で、両親は高齢者で、今後の生活に不安を感じています。病院、買物に行けない時が来るので日田バス等の利用をしたいが、バス停まで遠くどこにあるか分からない。

【天瀬地区 在住：50～64 歳】

どれも赤字なのはわかるが、無くなると困る。

市民の声（市民アンケートの自由意見）



【大山地区】
日田駅から
10km 以上

【大山地区 在住：50～64 歳】

今後高齢者が増えて自分で運転することができなくなった時、公共交通が大事になる。大きなバスよりタクシーの方が使いやすい。相乗りや料金の補助により、個人の負担が少なくなると利用しやすい。

【大山地区 在住：50～64 歳】

ひたはしり号は旧郡部には来ていないので、今後、免許返納したあとは、旧郡部の方にも来てもらえるようにしてもらいたい。

【大山地区 在住：50～64 歳】

現在 62 才で、8 年後 70 才直前の免許更新まで自分の車で通勤できる事を信じて疑わなかった。老後の車の運転の返納時期が確実に将来来ること、現実味を帯びてきた。

【大山地区 在住：50～64 歳】

地方の高齢化が進む中、特に高齢者の移動手段としての公共交通は、交通事業者だけでなく、行政、地域が深く関わり考えていかないといけない。地域も要望だけするのではなく、自分たちが出来ることを考え、実行（交通機関をしっかりと利用）しないといけないと考えます。



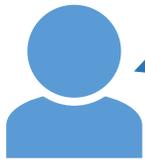
【前津江地区】
日田駅から
10km 以上

【前津江地区 在住：50～64 歳】

高齢者の方の運転がかなり危ないです。早く曲がりすぎたり（手前から反対車線に入ったり）、ウイカーをあげずに行ったり、その他色々。早く免許を返納できるように対策を取ってほしい。

【前津江地区 在住：50～64 歳】

今のままでは、路線バスは日田からなくなると思う。



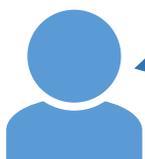
【中津江地区】
日田駅から
10km 以上

【中津江地区 在住：30 歳代】

CO₂削減などに動いている現在、世界的に車が稼働している台数が減っていくと思う。10～20 年後を描いた時に、交通手段の充実は、日田市の価値を高めていくはず。（未来を予想して思いを持って動いて欲しい）

【中津江地区 在住：50～64 歳】

今のところ必要ないが、後々お世話になる時が来ると思う。その時にとても便利で使いやすいものになっていればいいなと思う。



【上津江地区】
日田駅から
10km 以上

【上津江地区 在住：40 歳代】

旧市内は、ひたはしり号などあり便利だと思うが、旧郡部は車がないと不便だと思う。周りの人たちを見ると高齢化が進んでいるが、免許返納すれば、頼れる知人で車を運転できる世代の人たちは、多くが昼間仕事に出かけている。これでは、車の事故はいつか起こり、車の免許返納は増えない。

【上津江地区 在住：50～64 歳】

年齢とともに車の運転が難しくなると思うので、津江の方では公共のバスなどの回数を増やし、みんなが暮らしくなるようにしてほしい。

4-1-4 移動手段の確保・維持に向けて必要な取組

- 生産年齢人口が考える移動手段の確保・維持に向けて必要な取組としては、「現状の公共交通の維持」（約48%）が最も多く、次いで「移動販売サービスの実施・拡充」（約38%）、「商業施設等の宅配サービスの拡充」（約36%）となっており、概ね各年齢で同じ傾向にあります。
- 一方で、高齢者からは「今あるバス網の維持」（約40%）と「タクシー代の一部助成」（約37%）への指摘が多く挙がっており、「80歳以上」は「タクシー代の一部助成」の指摘の方が多くなっています。
- 生産年齢人口は「外へ出る行為」と「モノが近づいてくれる行為」が合わさり、日常生活の利便性と時間短縮を支援のあり方としてイメージしていることが推察されます。
- 高齢者は、自身が健康なうちは「外へ出る行為」を優先したいとの考えのもと、移動費が安くすむ「バスの維持」や、自身の外出先での不安を最小化すべく戸口輸送してもらえ、かつ移動費を安価にしてくれる「タクシー代の一部助成」を指摘しているのだと推察されます。
- 世代間によって、日常生活の支援のあり方の意向・意識は若干異なっている可能性があり、今後の公共交通政策においては、それを踏まえた「住み続けられる日田市のまちづくり」が必要です。

表 生産年齢人口が考える移動手段の確保・維持に向けて必要な取組

		移動手段の確保・維持に向けて必要な取組									
		現状の公共交通の維持	デマンド型公共交通の拡充	タクシーの相乗り利用	自治会内の移動手段の拡充	移動販売サービスの実施・拡充	商業施設等の宅配サービスの拡充	分らない・特にない	その他	無回答	
年齢	全体 n=376	47.6%	27.4%	20.7%	22.6%	37.5%	35.6%	11.2%	4.0%	5.6%	
	10歳代 n=26	42.3%	3.8%	15.4%	19.2%	42.3%	30.8%	11.5%	7.7%	3.8%	
	20歳代 n=25	44.0%	20.0%	16.0%	12.0%	36.0%	28.0%	20.0%	8.0%		
	30歳代 n=47	46.8%	25.5%	23.4%	34.0%	40.4%	36.2%	12.8%	4.3%	4.3%	
	40歳代 n=86	51.2%	25.6%	12.8%	26.7%	39.5%	43.0%	12.8%	3.5%	2.3%	
	50～64歳 n=191	47.6%	33.0%	25.1%	19.9%	35.6%	34.0%	8.4%	3.1%	8.4%	
	無回答 n=1							100.0%			

表 高齢者が必要な日常生活支援策

		移動や買物に不自由している人に必要な支援策												
		今ある民間路線バスや市営バス路線の維持	予約があったときだけ運行する乗物の拡充	行政や民間が保有している車両の空き時間活用	複数人でタクシーを利用し、割り勘する	タクシー代の一部助成	地域の協力者(ボランティア)による無料送迎サービス	医療施設などが行っている無料送迎サービスの拡充	地域でバスやタクシーを貸し切っ利用する「おでかけサービス」	移動販売サービスの実施・拡充	商業施設が行っている荷物配送サービスの拡充	電話やネット等で購入したものの宅配するサービスの拡充	その他	無回答
年齢区分	全体 n=1,681	39.7%	18.9%	12.9%	8.0%	37.3%	17.6%	18.3%	7.2%	22.5%	18.3%	8.9%	2.7%	11.4%
	65～69歳 n=365	45.2%	20.8%	15.6%	7.9%	34.2%	20.5%	18.1%	7.7%	27.9%	18.6%	12.6%	2.5%	6.3%
	70～74歳 n=453	40.8%	20.5%	13.9%	9.1%	37.5%	17.7%	17.9%	6.6%	21.9%	22.3%	9.3%	2.6%	9.9%
	75～79歳 n=336	40.8%	17.3%	12.5%	9.2%	34.5%	17.0%	18.2%	6.3%	19.6%	15.8%	7.1%	4.2%	13.4%
	80～84歳 n=238	36.1%	18.1%	13.4%	10.1%	44.5%	16.8%	17.2%	8.0%	21.8%	11.8%	4.6%	1.3%	13.9%
	85歳以上 n=258	30.6%	17.1%	7.4%	3.5%	38.0%	16.3%	21.7%	7.8%	21.7%	19.8%	9.3%	3.1%	14.3%

4-1-5 「タクシー」に求められているサービス

- 今後のタクシーに必要なサービスをみると、生産年齢人口全体では「介護・福祉タクシー」（約40%）、が最も多くなっていますが、年齢層によっては「アプリを活用した配車サービス」や「キャッシュレス決済」、「乗降しやすい車両の普及」、「妊婦・子どもの送迎（子育てタクシー）」に指摘が分散しています。年齢層によって多様なサービス展開が求められていることが分かります。
- 今後のタクシーのあり方をみると、「高齢者や障がい者へタクシー補助券を支給」と「地域の意向に沿った新たな運行方法の検討」の指摘が比較的多い傾向にあります。

表 生産年齢人口が指摘する「今後のタクシーに必要なサービス」

		今後のタクシーに必要なサービス								
		アプリを活用した配車サービス	キャッシュレス決済	乗降しやすい車両の普及	妊婦・子供の送迎（子育てタクシー）	介護・福祉タクシー	買物代行サービス	特になし	その他	無回答
年齢	全体 n=376	25.5%	25.8%	22.9%	23.7%	39.9%	32.4%	22.6%	5.3%	5.9%
	10歳代 n=26	34.6%	23.1%	34.6%	26.9%	30.8%	23.1%	19.2%	7.7%	3.8%
	20歳代 n=25	40.0%	32.0%	16.0%	28.0%	36.0%	32.0%	24.0%		
	30歳代 n=47	31.9%	36.2%	12.8%	34.0%	38.3%	29.8%	19.1%	8.5%	6.4%
	40歳代 n=86	32.6%	31.4%	19.8%	26.7%	30.2%	24.4%	25.6%	4.7%	4.7%
	50～64歳 n=191	17.8%	20.4%	26.2%	18.8%	46.6%	38.2%	22.0%	5.2%	7.3%
	無回答 n=1							100.0%		

表 生産年齢人口が指摘する「今後のタクシーのあり方」

		今後のタクシーのあり方								
		合計	現状のままで良い	高齢者や障がい者にタクシー補助券を支給	地域の意向に沿った新たな運行方法の検討	高額なので利用しない	呼ぶ手間がかかるので利用しない	分からない	その他	無回答
年齢	全体 n=376	100.0%	14.9%	32.7%	20.5%	13.0%	2.1%	10.9%	2.4%	3.5%
	10歳代 n=26	100.0%	23.1%	15.4%	7.7%	34.6%		15.4%		3.8%
	20歳代 n=25	100.0%	12.0%	32.0%	8.0%	16.0%	8.0%	24.0%		
	30歳代 n=47	100.0%	14.9%	19.1%	23.4%	17.0%	4.3%	12.8%	6.4%	2.1%
	40歳代 n=86	100.0%	19.8%	25.6%	19.8%	14.0%	2.3%	10.5%	3.5%	4.7%
	50～64歳 n=191	100.0%	11.5%	41.9%	23.6%	8.4%	1.0%	8.4%	1.6%	3.7%
	無回答 n=1	100.0%	100.0%							

4-2 バス乗り込み調査結果等

4-2-1 日田バスのバス停別乗降客数（平日1日）

●日田バスのバス停別乗降客数（平日1日）をみると、小鹿田線や杖立線、五馬線では特定バス停で4～7人/日の利用がみられる一方、日田～森町線は2～3人/日の利用しかなく、JR久大本線沿いの天瀬地区に乗り入れる便の天瀬地区での利用は皆無であることが分かります。

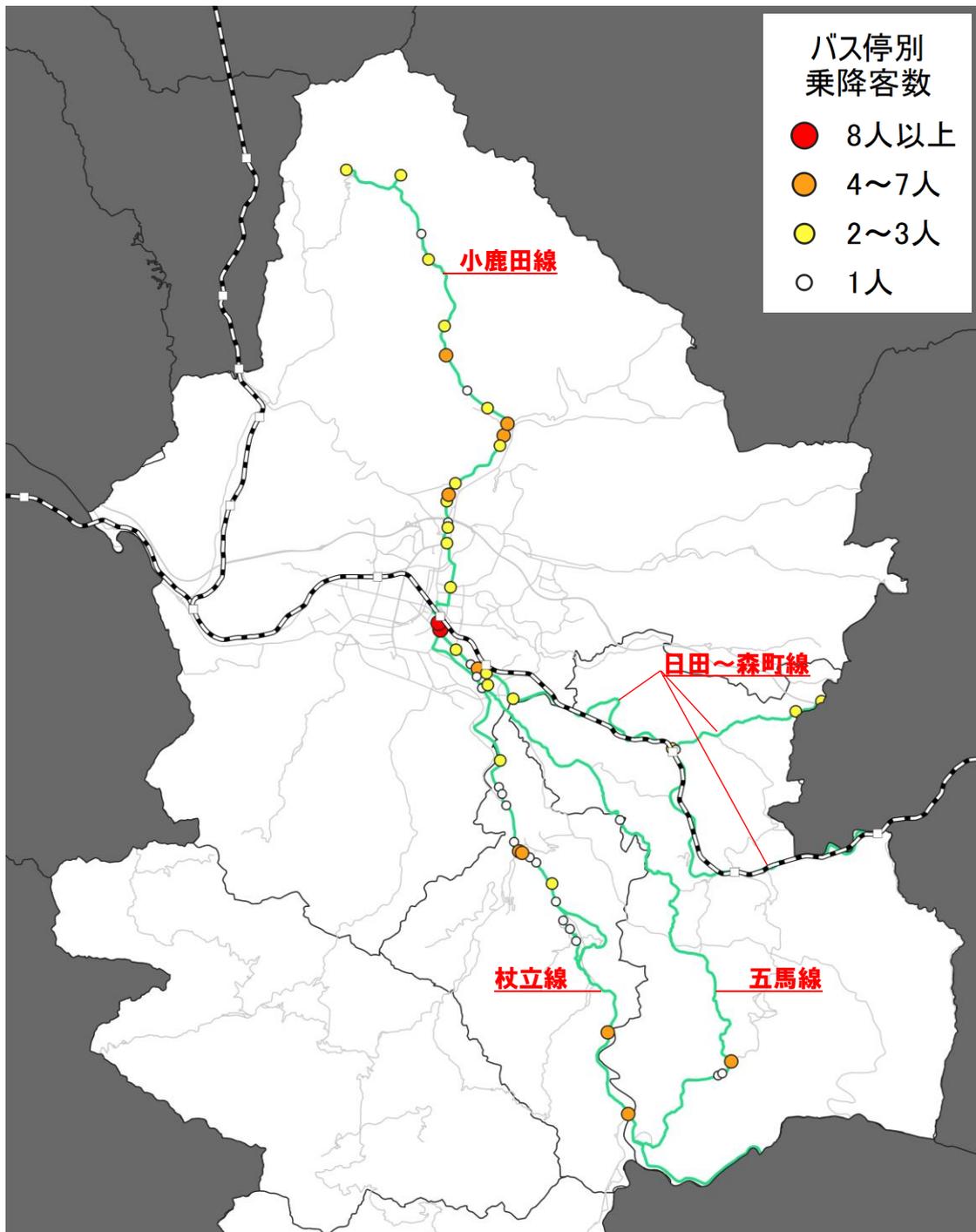


図 日田バスのバス停別乗降客数（平日1日）

※令和4年度バス利用者実態調査結果

注) ひたはしり号は対象外

4-2-2 高頻度バス利用者の乗降バス停

●高頻度バス利用者の乗降バス停をみると、小鹿田線や杖立線、五馬線では特定バス停で「週3日以上バスを利用する方」の乗降バス停が複数あり、乗降数も5人/日以上みられますが、日田～森町線は玖珠町との市界で1人/日の利用しかないことが分かりました。

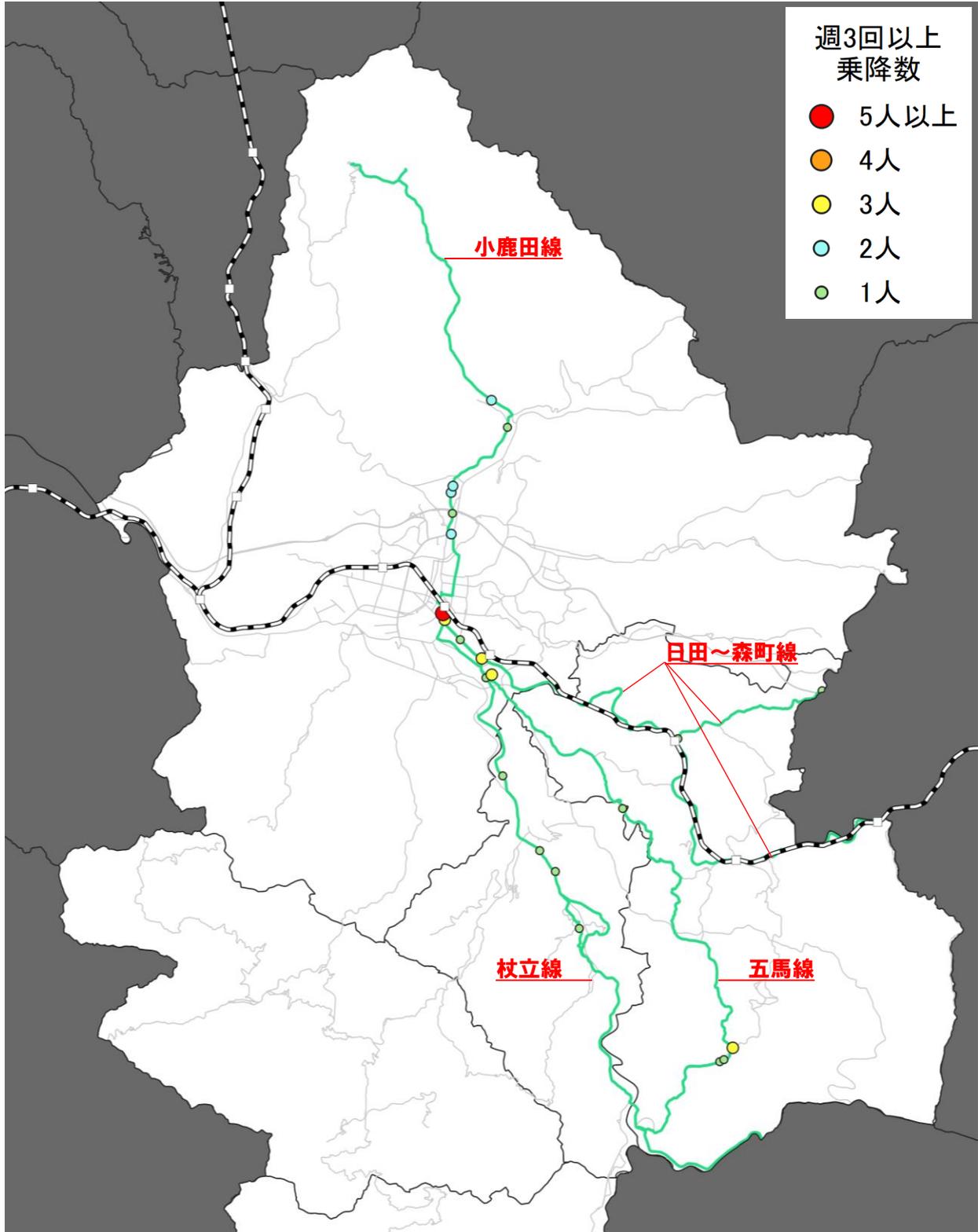


図 高頻度利用者（週3日以上バス利用者）の乗降バス停

※令和4年度バス利用者実態調査結果

注) ひたはしり号は対象外

●そのような中、高校生の通学需要（新たな需要）をみると、日田～森町線はほぼ皆無の状況にありますが、小鹿田線や杖立線、五馬線では特定の自治会で高校生が増える見込みもあります。

現在 (R4/2022 年度) 5年後 (R9/2027 年度) 10年後 (R14/2032 年度)

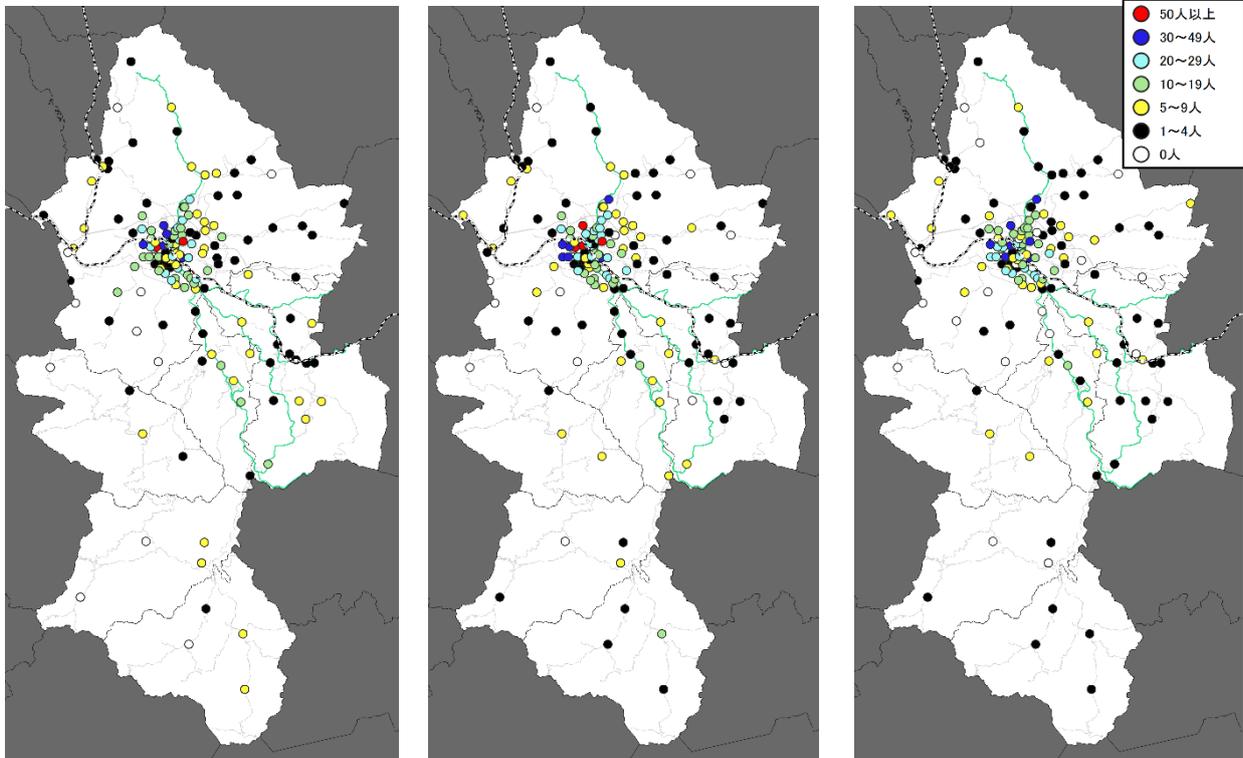


図 高校生の人口（行政区別）（現在・5年後・10年後）

5年後 (R9/2027 年度) 10年後 (R14/2032 年度) **バス路線の確保区間(案)**

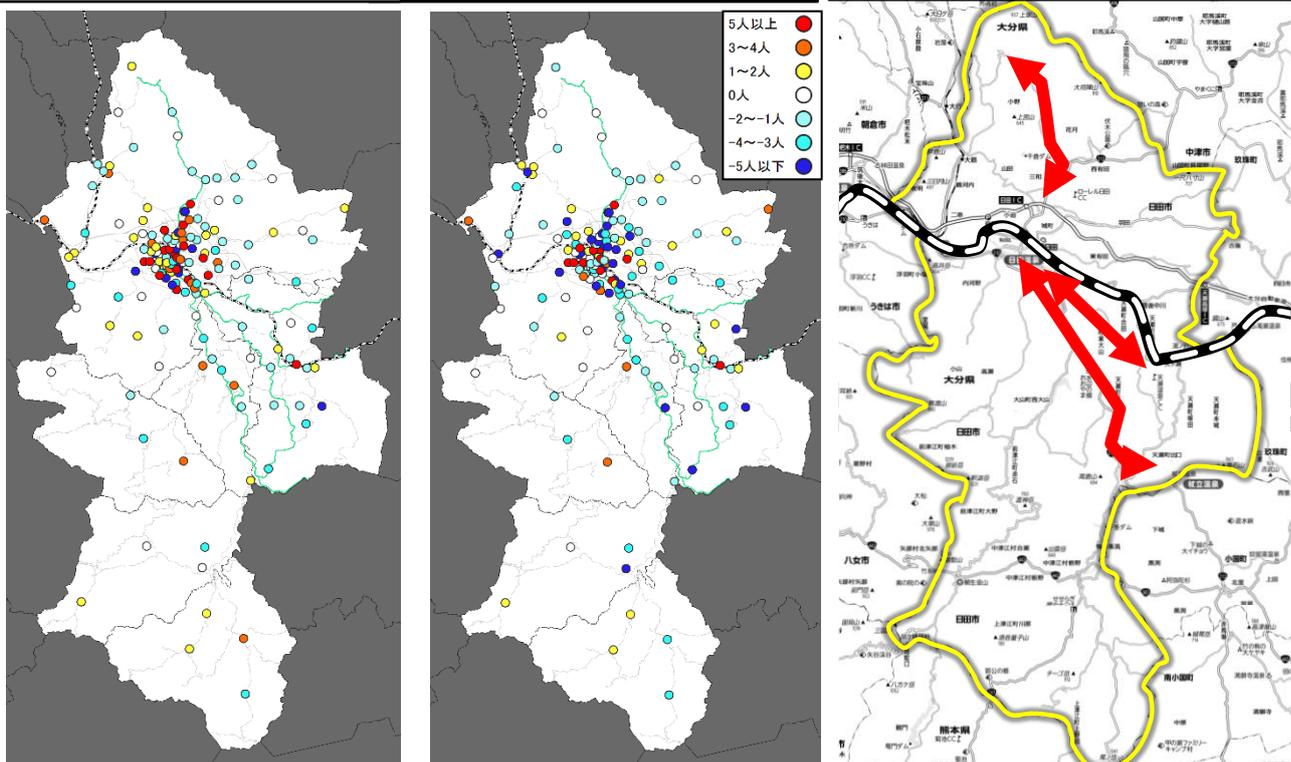


図 高校生の人口の変化（増減人数）居住地（5年後・10年後）

注）図内の丸は自治会の代表点（位置）を指す

4-3 県観光流動調査結果の詳細分析

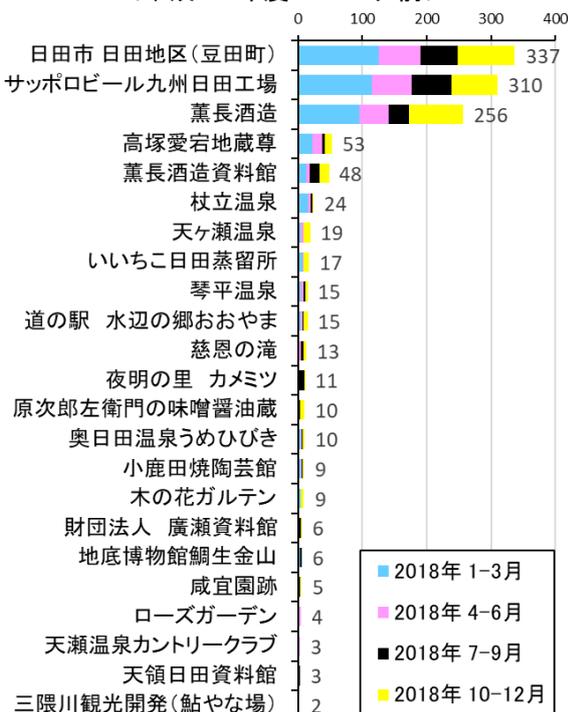
4-3-1 日田市の主な観光来訪施設

- 大分県観光流動調査（オープンデータ）を詳細分析し、日田市観光来訪実態を把握しました。
- 県内の来訪施設上位 30 位をみると、上位 5 位は「別府地獄めぐり」（別府市）、「由布院温泉」（由布市）、「宇佐神宮」（宇佐市）、「うみたまご」（大分市）、「昭和の町」（豊後高田市）となっています。
- 日田市は「日田地区：豆田町」20 位、「サッポロビール」22 位、「薫長酒造」25 位となっており、調査結果からみるとそれ以外の施設への来訪は極端に少ないことが分かりました。

表 県内の来訪施設上位 30 位と日田市の観光来訪施設

NO	個数 / 調査地点名	2018					2021					総計
		1-3月	4-6月	7-9月	10-12月	計	1-3月	4-6月	7-9月	10-12月	計	
1	地獄めぐり	181	181	201	232	795	145	122	110	177	554	1,349
2	由布院温泉	196	175	224	239	834	74	73	107	210	464	1,298
3	宇佐神宮	174	168	172	182	696	128	121	105	149	503	1,199
4	大分マリンパレス水族館「うみたまご」	101	138	165	134	538	108	88	104	121	421	959
5	昭和の町	94	127	134	139	494	92	107	103	131	433	927
6	別府市 その他	128	91	123	127	469	95	56	90	167	408	877
7	道の駅 ゆふいん	107	107	113	108	435	94	120	104	115	433	868
8	道の駅 きよかわ	106	106	105	107	424	99	106	127	102	434	858
9	九重“夢”大吊橋	141	100	118	163	522	17	87	82	144	330	852
10	ハーモニーランド	109	115	114	115	453	67	87	107	117	378	831
11	道の駅 童話の里くす	117	106	109	112	444	51	109	111	110	381	825
12	青の洞門	106	87	114	138	445	31	109	105	112	357	802
13	かまえインターパーク海への市	75	101	109	106	391	100	50	104	104	358	749
14	岡子寺	50	88	112	137	387	29	46	100	117	292	679
15	御前湯	101	45	107	101	354	41	46	104	61	252	606
16	由布市 その他	96	83	84	81	344	68	66	57	71	262	606
17	別府ロープウェイ	85	112	55	128	380	17	20	54	118	209	589
18	国宝臼杵石仏	95	85	75	65	320	94	8	63	95	260	580
19	別府温泉郷	112	69	93	96	370	45	33	2	82	162	532
20	日田市 日田地区(豆田町)	125	65	58	89	337	13	23	41	67	144	481
21	杵築城下町	58	52	66	49	225	20	38	66	100	224	449
22	サッポロビール九州日田工場	115	61	62	72	310			56	50	106	416
23	うみたま体験パーク「つくみイルカ島」	81	56	42	51	230	59	7	42	66	174	404
24	大分市 その他	66	48	50	50	214	43	29	34	56	162	376
25	薫長酒造	95	46	31	84	256	20	19	31	33	103	359
26	中津市 その他	55	33	48	84	220	11	24	36	62	133	353
27	国東市 その他	16	50	91	37	194	4	15	73	34	126	320
28	竹田市 その他	27	25	46	56	154	9	9	38	40	96	250
29	佐伯市 その他	22	40	25	27	114	20	8	20	29	77	191
30	九州自然動物公園 アフリカンサファリ	37	25	39	33	134	18	11		24	53	187

<平成 30 年度：コロナ前>



<令和 3 年度：コロナ禍>

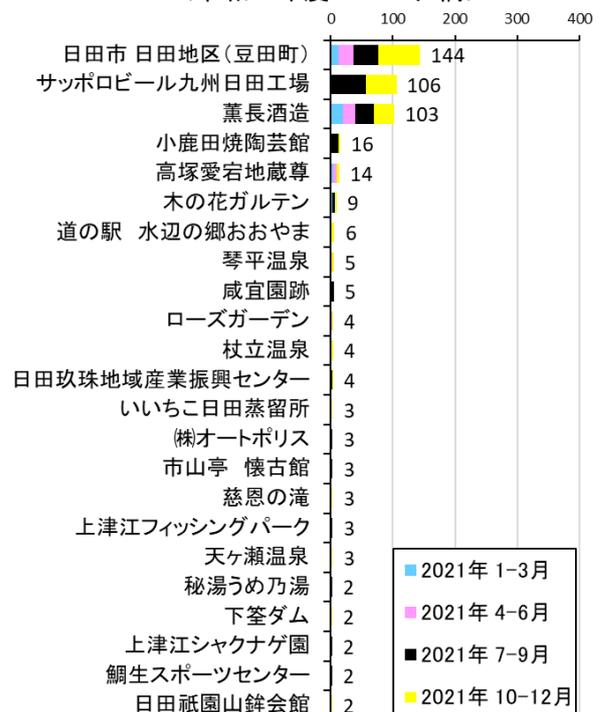


図 コロナ前後で回答が2票以上あった観光施設

4-3-2 観光周遊特性

- 日田市の観光客の5割が「福岡県」からの来訪であり、次いで「大分県内」となっています。
- 来訪の多いパターンとしては、福岡や県内、佐賀から日田地域の観光施設を1～2か所回って帰るパターンが多く、福岡から日田・天瀬地域を回って帰るパターンもみられます。
- なお、日田市内の地域内観光 OD ペアは下図のとおりであり、圧倒的に「日田地区内の観光」が多く、日田地区を拠点として、天瀬地区や大山地区、上津江地区、中津江地区に足を延ばす流動も一定程度みられます。また、天瀬地区内や大山地区内の観光流動もみられます。

表 来訪者の居住地（居住都道府県）

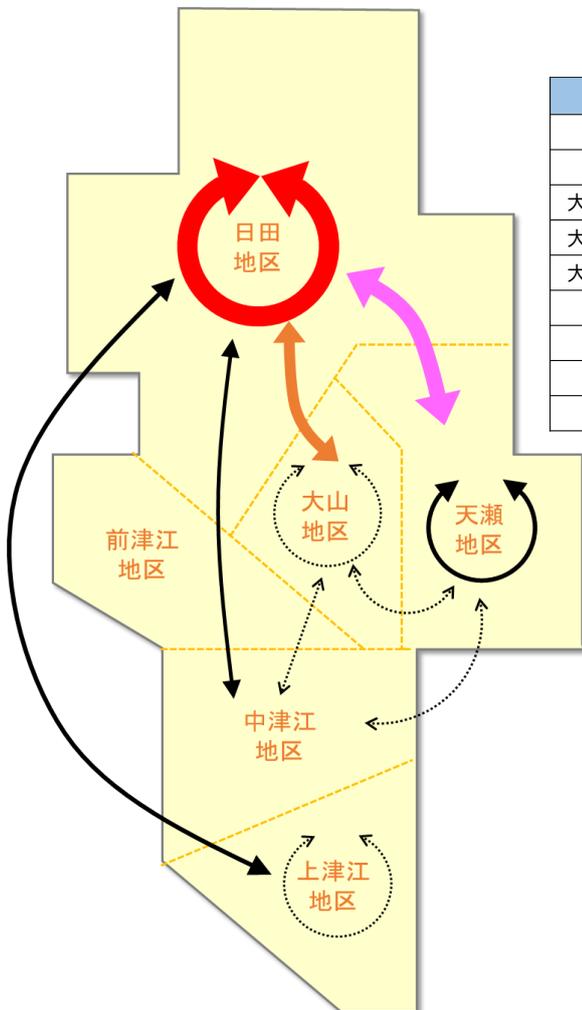
	居住地	構成比
1	福岡県	46.3%
2	大分県	16.4%
3	佐賀県	5.3%
4	熊本県	4.6%
5	山口県	3.5%
6	長崎県	3.1%
7	宮崎県	3.1%
8	東京都	2.4%
9	愛知県	1.5%
10	鹿児島県	1.5%
11	広島県	1.4%
12	韓国（海外）	1.3%
13	大阪府	1.3%
14	神奈川県	1.1%



図 日田市観光来訪者の居住する都道府県

表 日田市関係の来訪の多いパターン

居住地	訪問地（日田市関連）	居住地	構成比
福岡県	日田	福岡県	8.3%
福岡県	日田 → 日田	福岡県	8.2%
大分県 大分市	日田 → 日田	大分県 大分市	2.1%
大分県 大分市	日田	大分県 大分市	1.8%
大分県 日田市	日田	大分県 日田市	1.8%
福岡県	日田 → 日田 → 日田	福岡県	1.4%
佐賀県	日田 → 日田	佐賀県	1.3%
福岡県	天瀬 → 日田	福岡県	1.0%
福岡県	日田 → 天瀬	福岡県	1.0%



<日田市内の地区内観光 OD ペアの回答数>

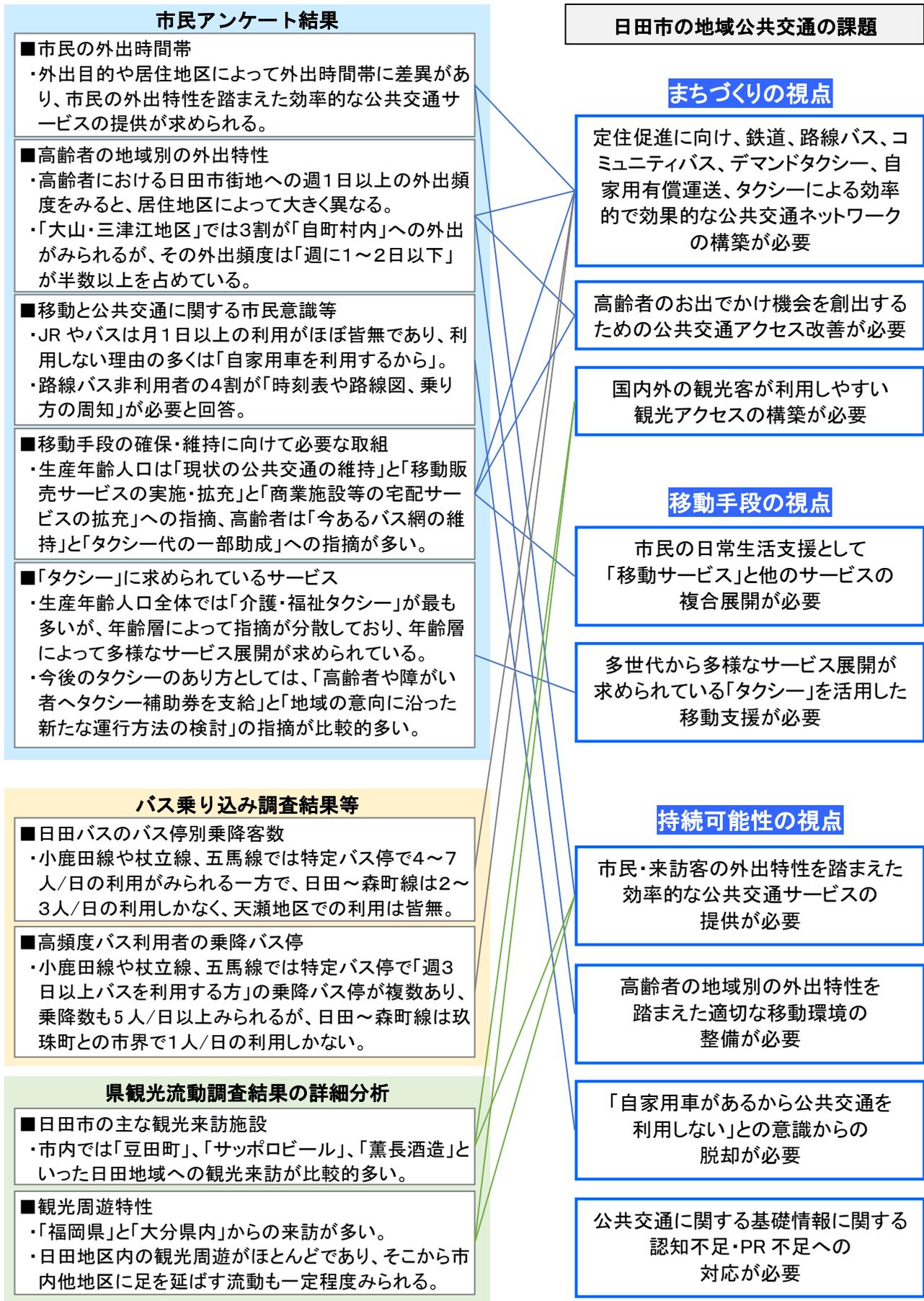
	日田	天瀬	大山	上津江	中津江	前津江
日田	1,044	136	45	11	11	0
天瀬		11	3	0	1	0
大山			6	0	1	0
上津江				1	0	0
中津江					0	0
前津江						0

図 日田市内の地区内観光 OD ペア

5. 日田市の地域公共交通の課題

これまでの検討結果を踏まえ、日田市の地域公共交通の課題を整理しました。

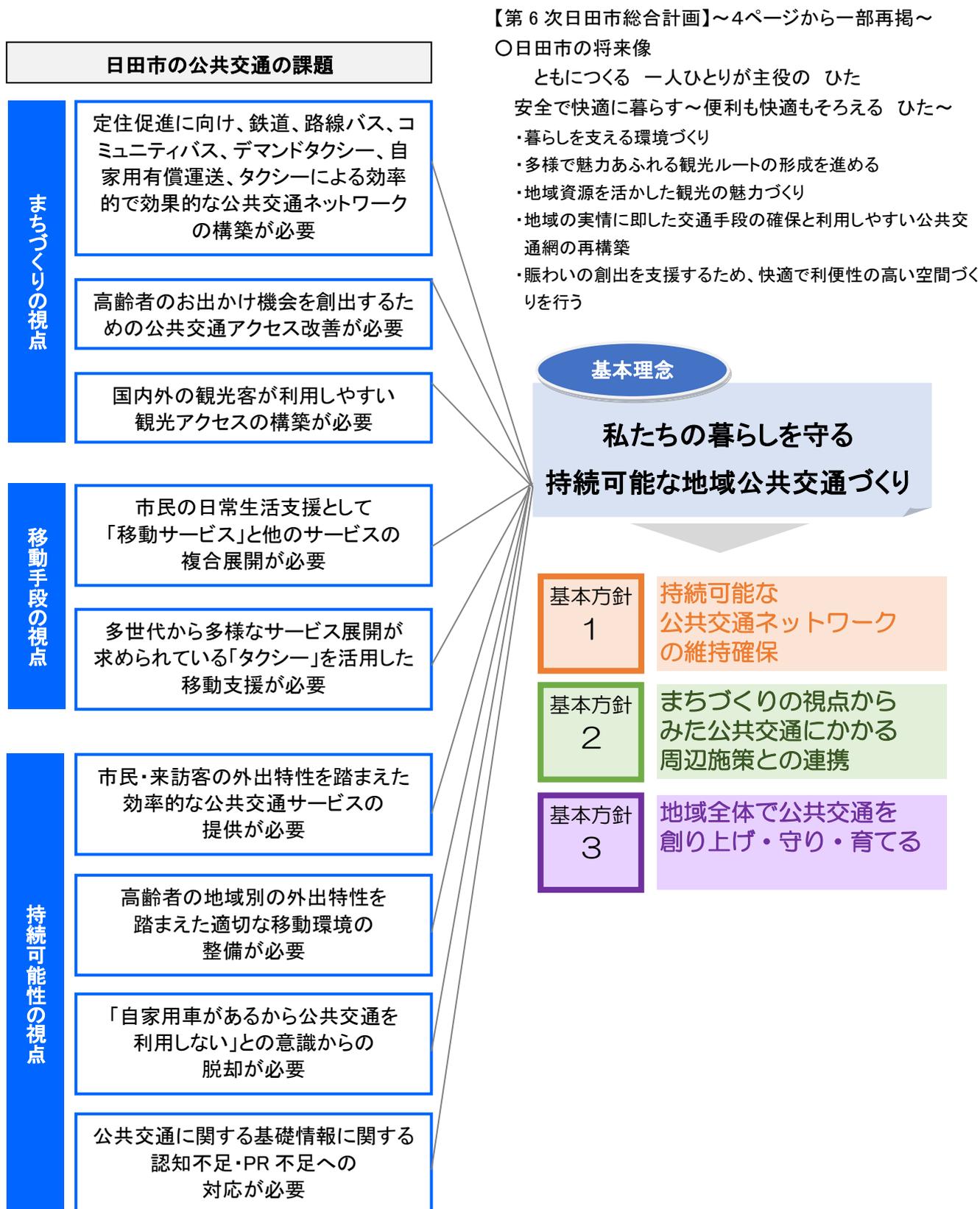
特に、日田市の将来像『ともにつくる 一人ひとりが主役の 日田』に、前述の地域公共交通に関する利用需要・利用者ニーズ等との関連性を意識した整理にしています。



6. 日田市地域公共交通計画

6-1 基本理念・基本方針

本市におけるまちづくりの方向性や地域公共交通の現状等を踏まえ、安全・安心な地域公共交通体系を基本とした上で、本計画の基本理念と基本方針を以下のように設定します。

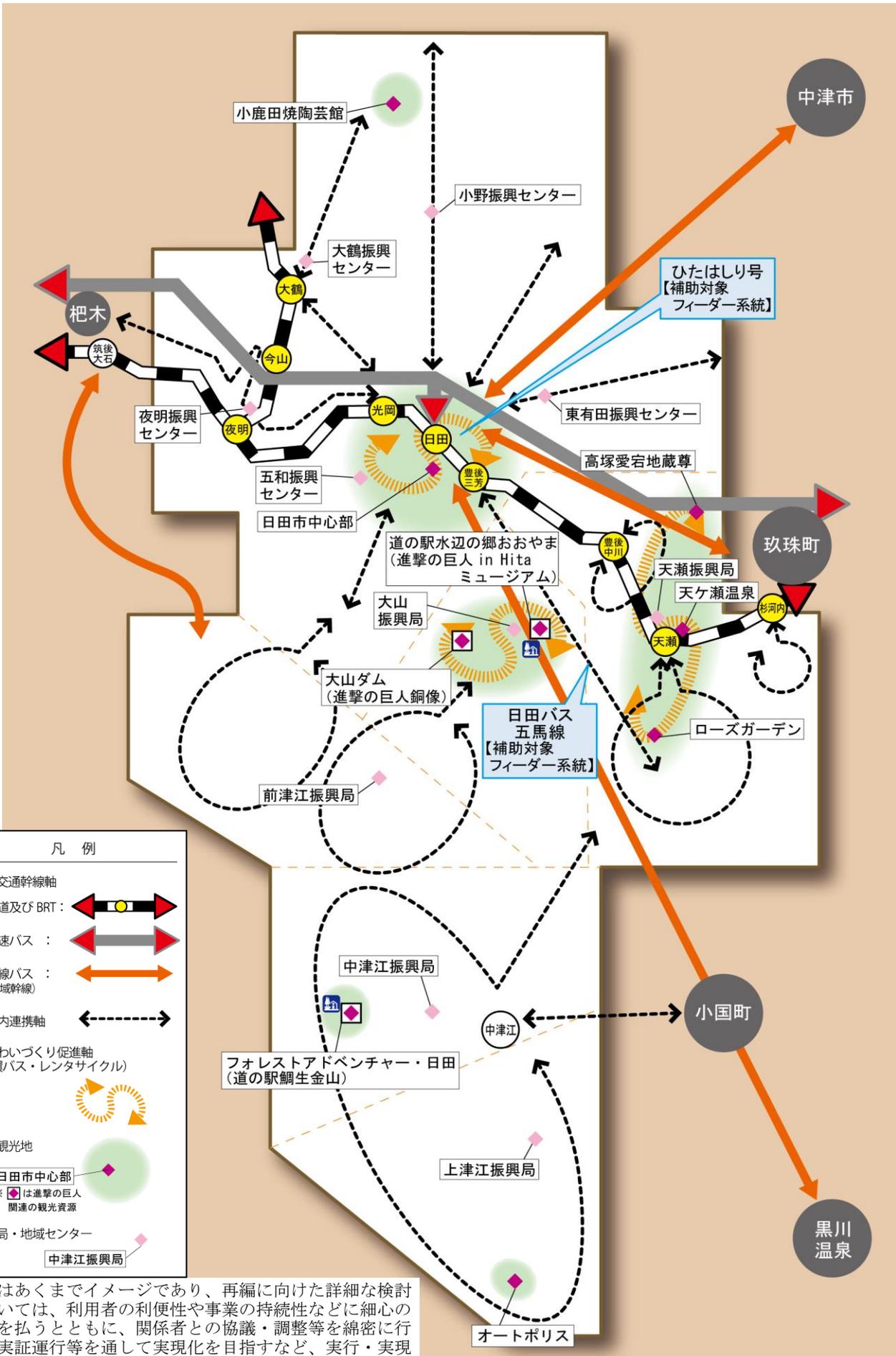


■公共交通ネットワークの基本的な方向性

市のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性については、以下に示すとおりです。

	機能分類	該当路線等
地域間幹線軸	<p>○複数市町村をまたぐ広域的な移動や、地区拠点間の連携・交流など、多様かつ高度な都市機能が集積する市街地への円滑なアクセスを確保することで、市民・交流者の都市活動を支える。</p> <p>○需要に応じて利便性の高いサービスを提供する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 久大本線 ・JR 日田彦山線 ・BRT ひこぼしライン ・高速バス 福岡～日田線 大分～日田線 福岡～黒川温泉線 ・高塚・森町線 (日田バス) ・天瀬・森町線 (日田バス) ・浮羽支線 (西鉄バス) ・中日線 (大交北部バス)
	<p>BRT 鉄道及び</p> <p>○主要都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸となる。</p> <p>○地域の幹線として、地域住民や地域外からの通勤者等の通勤・通学や買い物・通院等の日常生活を支える役割を担う。</p> <p>○駅は地域住民の集いの場等に (拠点的役割)</p> <p>○地域外から日田市に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。</p>	
	<p>高速バス</p> <p>○主要都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸となる。</p> <p>○福岡市をはじめとする九州主要都市間などの移動を担う定時性、速達性ある輸送機関である。</p> <p>○地域外から日田市に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。</p>	
	<p>幹線バス</p> <p>○鉄道駅やバスセンターといった広域交通拠点を連絡し、都市拠点と地区拠点を繋ぐ利便性を備えた広域幹線軸となる。</p> <p>○地域外から日田市に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。</p> <p>○市内の地区拠点間の移動を担う定時性、速達性ある移動手段。</p>	
にぎわいづくり促進軸	<p>○定住促進に寄与する路線バス軸となる。</p> <p>○人口集積地と各種拠点 (商業・医療など)、鉄道駅などを結び、都市活動を支え、拠点のにぎわいづくりに寄与する軸となる。</p> <p>○それ自体が観光資源となり、観光客・交流者を観光資源に導き、車内での情報発信を通じて、さらなる公共交通による広域観光周遊を促す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ひたはしり号 ※ <p>※: 地域公共交通確保維持事業 (フィーダー補助や陸上交通: 車両購入に係る補助) 等を活用し持続可能な運行を目指す</p>
地域内連携軸	<p>○定住促進に寄与する路線バス軸となる。</p> <p>○中山間部の生活交通を支える軸となる。</p> <p>○公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し、幹線軸・サブ幹線軸へ接続することで市街地部への移動を可能とする。</p> <p>○利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、地域主体の住民協働型の公共交通を目指す。</p> <p>○車両や運行形態は、地域特性や移動需要に応じて適宜判断する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・五馬線 ※ (上と同じ) ・小鹿田線 ・杖立線 ・市営バス ・デマンドバス ・乗合デマンドタクシー ・市営福祉バス (スクールバスの間合利用)
タクシー	<p>○タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。</p> <p>○鉄道やバスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。</p> <p>○きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者 (高齢者、障がい者、子育て家庭の方、来訪者など) への対応を行う。</p> <p>○365日のドア・ツー・ドア輸送サービスを提供する。</p> <p>○駅や主要バス停を拠点に地域内外の複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。</p> <p>○日田市の魅力を伝えるガイド役として、顧客のニーズ等に合致したきめ細かい配慮や多様なサービス対応を行う。</p>	
その他	<p>○スクールバス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小中学校の登下校に利用する移動手段。学校行事など学校教育等にかかる様々な用途で活用できる交通資源。 ・特定の時間帯等においては、別の用途での活用も可能な交通資源 (ただし、既存公共交通で対応可能な移動需要には適用させない場合もある) <p>○レンタサイクル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から地域内の観光施設までの二次交通アクセス手段 (JRの各駅や特定の観光エリアや交通拠点にレンタサイクル等を設置) 	

将来の公共交通ネットワークイメージ等



凡 例	
公共交通幹線軸	
鉄道及びBRT	←●→
高速バス	←→
路線バス (広域幹線)	←→
地域内連携軸	←- - -→
にぎわいづくり促進軸 (循環バス・レンタサイクル)	→
主要観光地	
日田市中心部	◆
※は進撃の巨人 関連の観光資源	◆
振興局・地域センター	◆
中津江振興局	◆

注) これはあくまでイメージであり、再編に向けた詳細な検討については、利用者の利便性や事業の持続性などに細心の注意を払うとともに、関係者との協議・調整等を綿密に行い、実証運行等を通して実現化を目指すなど、実行・実現に際し慎重を期すものとします。

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の活用

- 日田市では、JR九州の日田駅及び日田バスの日田バスターミナルが市外及び市内周辺部からの公共交通機関利用者の受入れ施設となっているが、市内中心部及び近郊の病院や商業施設に向かう公共交通機関が機能しておらず、タクシー又は徒歩で目的地へ行く市民が多かった。
- さらに市街地や近郊の住民も高齢化のために、徒歩や自転車での外出が困難となり、自動車の運転も危険が伴っていた。

1) 各路線における必要性

ア) 市内循環バス ひたはしり号（市内中心部の運行）

- 当該路線は「にぎわいづくり促進軸」に該当し、人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、都市活動を支え、拠点のにぎわいづくりに寄与する軸となる。
- 市内の病院や商業施設への移動を目的とする高齢者や高校通学生等が利用しやすいバスを目指しており、その需要は年々顕在化している状況にある。

イ) 五馬線

- 当該路線は「地域内連携軸」に該当し、中山間部の生活交通を支える軸となる。公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し、幹線軸等へ接続することで市街地部への移動を可能とする。
- 利用者が減少傾向にあるものの、地域住民にとって市内中心部と山間部を結ぶ必要不可欠な路線である。利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、地域主体の住民協働型の公共交通を目指す。
- 平成26年度、地域協働推進事業計画について国から認定を受け、地域内フィーダー系統確保事業の補助要件の緩和により、「大野線」、「五馬線」、「出野線」の3路線を追加している。

2) 補助対象路線

- ひたはしり号（事業主体：日田市、運行事業者：日田バス（株））
- 五馬線（運行事業者：日田バス（株））

6-2 計画の目標及び目標を達成するための施策・実施主体

6-2-1 計画の目標及び目標を達成するための施策・実施主体の全体像

基本理念

私たちの暮らしを守る
持続可能な地域公共交通づくり

基本方針・目標

【数値目標】 ●評価指標（アウトカム指標）●活動指標（アウトプット指標）

目標 1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保

- 鉄道及びBRT（日田市内駅）の乗車数
目標値（R9） 800人/日以上 [現況値：715人/日（R3/2021）]
- 路線バスの年間利用者数
目標値（R9） 65,000人/年以上 [現況値：59,876人/年（R4/2022）]
- ひたはしり号の年間利用者数
目標値（R9） 79,000人/年以上 [現況値：71,783人/年（R4/2022）]
- タクシーの年間利用者数
目標値（R9）乗合デマンド：7,500人/年以上 [現況値：6,773人/年（R4/2022）]
目標値（R9）タクシー：420,000人/年以上 [現況値：380,294人/年（R3/2021）]
- 全バス車両に占める低床バスの割合
目標値（R9） 80% [現況値：55.6%（R4/2022）]
- 公共交通への公的資金投入額（総額・利用者1人あたり・市民1人あたり）
目標値（R9）総額：155,000千円/年度未満 [現況値：154,670千円/年度（R3/2021）]
目標値（R9）利用者：970円/人未満 [現況値：1,065円/人（R3/2021）]
目標値（R9）市民：2,800円/人未満 [現況値：2,477円/人（R3/2021）]
- ひたはしり号の収支率
目標値（R9） 31% [現況値：30.6%（R3/2021）]

目標 2 まちづくりの視点からみた公共交通にかかる周辺施策との連携

- 観光入込客数
目標値（R9） 260万人 [現況値：1,912,341人（R3/2021）]
- 特定観光施設の最寄りバス停での乗降客数
目標値（R9） 8人/日 [現況値：5人/日（R4/2022）]
- 高齢者（65歳以上）の公共交通利用割合
目標値（R9） 3割以上 [現況値：28.6%（R4/2022）]

目標 3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる

- 民間施設を活用した待合スペースの確保
目標値（R9） 1箇所/年以上新設 [現況値：-]
- 乗り方教室参加者の公共交通利用増加割合
目標値（R9） 1割以上 [現況値：-]

事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて修正・追加等を行う場合があります。

◆評価指標の目標値算出根拠

基本方針	評価指標	目標値算出根拠	
基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	鉄道及び BRT（日田市内駅）の乗車数	人口減少や新しい生活様式の普及等を踏まえ、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により落ち込んだ利用者数の現況値から、1割増しを目指し、目標に設定	コロナ前との比較
	路線バスの年間利用者数		88.8%
	ひたはしり号の年間利用者数		90.4%
	タクシーの年間利用者数		94.6%
	全バス車両に占める低床バスの割合	・バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標（2021 令和3）年度～2025（令和7）年度）では、乗合バス車両の総車両数から適用除外認定車両を除いた車両数に占めるノンステップバスの割合を約80%としているため、それ以上を目指し、目標に設定	
	公共交通への公的資金投入額（総額・利用者1人あたり・市民1人あたり）	・公的資金投入額・・・概ね現状と同程度であることを目指し、目標に設定 ・利用者数・・・現況値の1割増しを目指し、目標設定に反映 ・人口・・・今後の人口減少を考慮し、目標設定に反映	
ひたはしり号の収支率	・概ね現状以上を目指し、目標に設定		
基本方針2 まちづくりの視点からみた公共交通にかかる周辺施策との連携	観光入込客数	・観光振興基本計画の目標設定を踏襲	
	特定観光施設の最寄りバス停での乗降客数	・大山ダム（現状の最寄りバス停：中川原）と道の駅水辺の郷おおやま（最寄りバス停：水辺の郷おおやま前）を対象として、概ね1.5倍に増加させることを目指し、目標に設定	
	高齢者の公共交通利用割合	・5年に1回の計画策定前の市民アンケートを通じて、「月に1回以上公共交通を利用する」と回答した高齢者の割合が3割以上いることを目指し、目標に設定	
基本方針3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	民間施設を活用した待合スペースの確保	・1年に1箇所以上を新設、計画期間内に5か所以上の確保を目指し、目標に設定	
	乗り方教室参加者の公共交通利用増加割合	・参加者に対する効果測定（一定期間経過後アンケート調査）を通じて、「公共交通を月に1回以上利用している」と回答した割合が1割以上いることを目指し、目標に設定	

目標を達成するための施策及び取組の実施時期と実施主体は、以下のとおりとします。

基本方針	施策	取組
基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	1)公共交通網の再編	①既存地域公共交通の確保・維持
		②公共交通の再編により新たに生じる公共交通空白地域に対する代替手段の検討
		③効率的・効果的な交通網の充実
		④公共交通の運転手の確保
	2)利便性の向上	⑤わかりやすい時刻表やマップの作成と情報提供
		⑥キャッシュレス決済導入の検討
⑦全ての人にやさしい車両への更新		
⑧市営上・中津江デマンドバスの運賃見直しの検討		
基本方針2 まちづくりの視点からみた公共交通にかかる周辺施策との連携	1)これからのまちづくりを支える公共交通ネットワークの強化	⑨多分野との政策連携
		⑩高齢者のお出かけ機会の創出
		⑪観光まちづくりに合致した周遊ネットワークの形成
基本方針3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	1)市民協働体制の構築	⑫交通事業者・地域と連携した効果的な地域公共交通の運行・運営
		⑬住民・交通事業者・市の協働体制づくり
		⑭公共交通の利用促進に向けた啓発活動

取組の概要	実施予定時期					実施主体			
	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	日 田 市	交 通 事 業 者	市 民	そ の 他 (関 係 団 体 等)
取組① 鉄道及び BRT・路線バス・ひたはしり号・福祉バス・デマンドタクシー（バス）・タクシーの効率的運用について調査・検討を行う。	① R5～9で調査・検討					◎	◎	○	○
取組② 乗合タクシー（デマンド運行等）の運行やタクシーを積極的に利活用する。	② R5～9で検討・実施					◎	○	○	○
取組③ 日田市街地におけるひたはしり号の更なる充実や大山地区におけるデマンドタクシー実証実験、広域圏の公共交通との連携強化を行う。	③ 市街地：R5～9で検討・実施					◎	○		
	③ 広域圏：R5～9で調査・検討								
取組④ 運転手確保の取組を行う。	④ R5～9で検討・実施					○	◎		
取組⑤ わかりやすく、使いやすい時刻表や交通マップを作成する。	⑤ R5で検討、R6～9で実施					◎	○		
取組⑥ 市内全域でキャッシュレス決済の導入を検討する。	⑥ R5～9で検討・実施					○	◎		
取組⑦ 低床・環境対応車両や小型車両の導入を推進する。	⑦ R5～9で検討・実施					○	◎		
取組⑧ 市営上・中津江デマンドバスの運賃体系見直しを検討する。	⑧ R5～9で調査・検討					◎	○		
取組⑨ 公共交通にかかわりの深い部署と、政策連携を図る。	⑨ R5～9で実施					◎	◎	○	○
取組⑩ 高齢者のお出かけ機会を創出するための、イベント開催等を検討する。	⑩ R5～9で検討・実施					◎	◎	○	○
取組⑪ 観光ニーズの多い地域を想定したルート設定を検討しつつ、既存路線で行きにくい観光地等については、観光ルートの開発等を検討する。	⑪ R5～9で検討・実施					◎	○		○
取組⑫ 市民や民間サービス事業者等と連携し、公共交通の利用促進を図るほか、交通事業者と連携し、公共交通事業の生産性向上にかかる調査・研究等を行う。	⑫ R5～9で調査・検討					◎	◎	◎	○
取組⑬ 公共交通の利用者を参集した地域座談会を開催し、地域自らが主体となり移動手段の確保や公共交通利用環境の改善などを実施、それを交通事業者と行政がサポートする体制をつくる。	⑬ R5～9で実施					◎	○	◎	○
取組⑭ 市民の意識が公共交通の積極的な利用につながるためのバスの乗り方教室などの啓発活動を行う。	⑭ R5～9で実施					◎	○	○	

目 標	1	持続可能な公共交通ネットワークの維持確保
施策	1) 公共交通網の再編	
取組① 取組の概要	<p>①既存地域公共交通の確保・維持</p> <p>○鉄道及び BRT・路線バス・ひたはしり号・福祉バス・デマンドタクシー（バス）・タクシーの効率的運用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築するため、交通事業者間で連携しつつ、鉄道及び BRT・路線バス・ひたはしり号・福祉バス・デマンドタクシー（バス）・タクシーの効率的運用について調査・検討を行います。 	
実施主体	日田市、交通事業者、市民、その他（関係団体等）	
取組② 取組の概要	<p>②公共交通の再編により新たに生じる公共交通空白地域に対する代替手段の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスがサービス縮小・路線撤退した場合の代替手段としては、交通安全性の確保、さらには交通資源の有効活用等の観点から、乗合タクシー（デマンド運行等）の運行やタクシーを積極的に利活用します。 	
実施主体	日田市、交通事業者、市民、その他（関係団体等）	
取組③ 取組の概要	<p>③効率的・効果的な交通網の充実</p> <p>○日田市街地における交通網</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日田市街地における移動利便性の向上とさらなる回遊促進に向け、循環型交通の更なる充実を図ります。なお、既存のひたはしり号のサービス改善の1つとして市街地の潜在的な需要が見込まれる地域への乗り入れを検討します。 ・市街地を運行するバスは、住居や公共施設等が集積したエリアなどに運行を限定し、効率的・効果的な移動環境を構築します。 <p>○周辺部における交通網</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区内移動の利便性向上の一環として、大山地区においてデマンドタクシー等の実証実験を行います。 <p>○広域圏の公共交通との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大分県のほか、西部圏構成町、中津市等の周辺市町や関係機関等と連携しつつ、国内外の交流人口の拡大に資する広域交通網の構築に努めます。 ・特に、県と連携し、鉄道・バス路線・タクシー・レンタサイクル等、複数の公共交通サービスの連携を高める、MaaS 等の検討を行います。 	
実施主体	日田市、交通事業者	
取組④ 取組の概要	<p>④公共交通の運転手の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者は主体的に運転手確保の取組を行います。 ・交通事業者の限られた資源（人・車両）の合理的な活用を図り、路線バス運行の効率化を行います。 ・市は主催の企業説明会等へ交通事業者の参加を促すなどの情報提供を行い、交通事業者とともに雇用機会の創出に努めます。 	
実施主体	交通事業者、日田市	

施策

2) 利便性の向上

取組⑤

⑤わかりやすい時刻表やマップの作成と情報提供

取組の概要

- 市民・来街者にわかりやすいバスマップ・路線図等の作成と情報提供
 - ・公共交通の路線図や時刻表等を記載した「公共交通マップ」を作成し、各公共交通機関の乗り継ぎ等をわかりやすくすることで利用促進を図ります。
 - ・観光客等の来訪者が行きたい場所に行くのに分かりやすい情報を提供するため、路線図等を作成し、交通拠点等に掲示することで、多目的なニーズに対応した情報提供を行います。
- 使いやすい公共交通時刻表の作成
 - ・路線バス及びコミュニティバスなど、市内の地域公共交通を全て網羅した総合的な公共交通時刻表を作成します。なお、市役所（振興局等含む）、地区公民館、医療機関、商業施設など市民が集う主要な施設に留め置きします。
- 公共交通の時刻表・マップの戦略的配布
 - ・作成した公共交通の時刻表やマップは全戸配布を基本としつつも、自主的に公共交通での移動に行動変容してもらいやすいと考えられる免許返納者や市内への転入者等の手元に作成物が確実に届く配布方法（例：市役所窓口での恒常的配布）を検討・実施します。
- 交通情報の発信
 - ・SNS の活用により、幅広い層に対し、効率的かつ効果的な情報発信を行うことを検討します。

実施主体

日田市、交通事業者

取組⑥

⑥キャッシュレス決済導入の検討

取組の概要

- ・支払い時の負担軽減のため、市内全域でキャッシュレス決済（例：ひた pay や QR コード決済、交通系 IC カード決済）の導入を検討します。

実施主体

交通事業者、日田市

取組⑦
取組の概要

⑦全ての人にやさしい車両への更新

- バス車両の更新は、低床・環境対応車両や小型車両の導入を推進します。
- 日田市は関係機関と連携しつつ、それらの車両が利用しやすい環境の整備や周知・利用促進などを行います。

■低床バスの導入（市内循環バス「ひたはしり号」）



■小型車両の導入（日田市営バス）



■ひたはしり号



実施主体 交通事業者、日田市

取組⑧ **⑧市営上・中津江デマンドバスの運賃見直しの検討**

取組の概要

- 対キロ運賃からエリア均一運賃等に運賃体系見直しを検討します。

実施主体 日田市、交通事業者

施策

1) これからのまちづくりを支える公共交通ネットワークの強化

取組⑨

⑨多分野との政策連携

取組の概要

- ・公共交通に関わりの深い観光、福祉等をはじめとする関係部署や地域の関係者と話し合い、必要なものは何か、共にできるものはないか等、より効果的な移動支援サービスの構築に向け、政策連携を図ります。

実施主体

日田市、交通事業者、市民、その他（関係団体等）

取組⑩

⑩高齢者のお出かけ機会の創出

取組の概要

- ・高齢者の日常生活・社会参加を継続させることは、介護予防の観点から重要であり、外出意欲の向上、外出機会の増加にも好影響を与えることから、気軽に移動できる環境整備について検討します。
- ・イベント開催案内チラシ等への公共交通の具体的な利用方法の記載について検討、実施します。
- ・公民館事業やイベント開催時に併せ、高齢者を対象に「公共交通を利用してみよう！」を実施、実際にバス等を体験してもらうことを検討、実施します。

実施主体

日田市、交通事業者、市民、その他（関係団体等）

取組⑪

⑪観光まちづくりに合致した周遊ネットワークの形成

取組の概要

- ・市内の交通拠点と観光施設、宿泊施設等を連絡する路線について、特に観光ニーズの多い地域を想定したルート設定を検討します。
- ・観光分野では、アフターコロナを見据え、来訪者のスムーズな市内周遊を実現するためのアクセス手段の充実を図ります（進撃の巨人等観光トレンドを見据えた観光コンテンツとの連携等）。
- ・既存路線で行きにくい観光地等については、アクセス向上のため、タクシー利用のPRや情報発信、観光ルートの開発等を検討します。
- ・公共交通を補完する手段として自転車を活用した周遊観光の仕組みづくりを行います。

実施主体

日田市、交通事業者、その他（関係団体等）

施策

1) 市民協働体制の構築

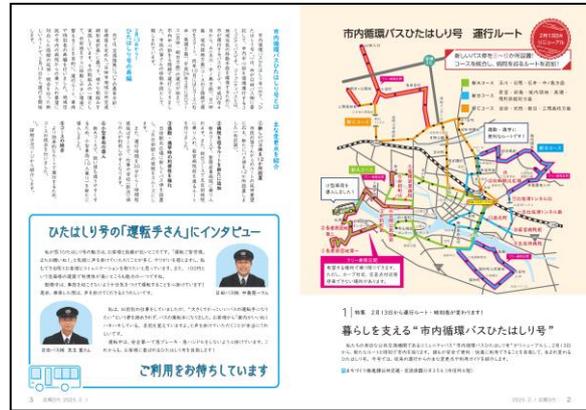
取組⑫

取組の概要

⑫交通事業者・地域と連携した効果的な地域公共交通の運行・運営

・利用促進啓発チラシの配布や市の広報等を活用し、鉄道やバス等の地域公共交通の各種情報などを広く周知していきます。

■日田市（R5年2月号）



- ・市が定期的に利用状況を把握し、自治会長や民生委員・児童委員、公民館関係者等の協力のもと、広報誌やバス車両等で利用状況を利用者や沿線地区住民に報告します。なお、利用が著しく少ない等の特定地区等においては、年に複数回の座談会・報告会の開催を行います。
- ・医療機関や商業施設等と協力し合って、公共交通利用者を増やすための取組を行います。
 - 例：地域公共交通の利用促進を促す情報媒体（チラシ等）の留め置き
 - 例：路線バス・コミバス沿道の民間施設（公共施設、医療施設、商業施設）の敷地を活用した待合スペースの確保
- ・バス、タクシーによる移動確保策の実施が困難な地域で、地域住民が互助による移動手段の確保について、積極的に取り組む意向がある場合は、NPO等が行う「自家有償旅客運送」や道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」について、地域と共に導入に向けた調査、検討を行います。

実施主体

日田市、交通事業者、市民、その他（関係団体等）

取組⑬

取組の概要

⑬住民・交通事業者・市の協働体制づくり

- ・公共交通の利用者（特に高頻度利用者）を参集した地域座談会を開催し、地域自らが主体となって移手段の確保や公共交通利用環境の改善などを実施し、それを交通事業者と行政がサポートする体制をつくります。

■日田市 H30 地域座談会①



■日田市 H30 地域座談会②



実施主体

日田市、市民、交通事業者、その他（関係団体等）

取組⑭

取組の概要

⑭公共交通の利用促進に向けた啓発活動

- ・市民の意識が公共交通の積極的な利用につながるためのバスの乗り方教室などの啓発活動を行います（対象：地域住民、各種事業所等）。
- ・JR 日田駅を中心としつつ、鉄道（駅前広場・駅舎・車両等）を最大限活用した賑わいづくり・公共交通の愛着度向上等を行います。
- ・車庫に待機している車両（空き車両等）等を活用して、車両に乗るだけでも楽しい仕掛け・工夫を講じて、公共交通の新しい価値を官民連携して創造します。

<例>

- ・ギャラリーバス・ギャラリー電車
- ・地産地消に関する商品等を車両に乗せて走るマルシェバス（買い物バス）
- ・ハロウィーンやクリスマス等における車内装飾と運転席で記念撮影会
- ・働く車（バス・タクシー）の洗車体験

■日田市バスの日イベント風景



(R4.9.23 日田駅前広場を中心に開催)

実施主体

日田市、交通事業者、市民

6-3 目標達成に向けたマネジメント

6-3-1 マネジメントの進め方

5か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間（5か年）	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

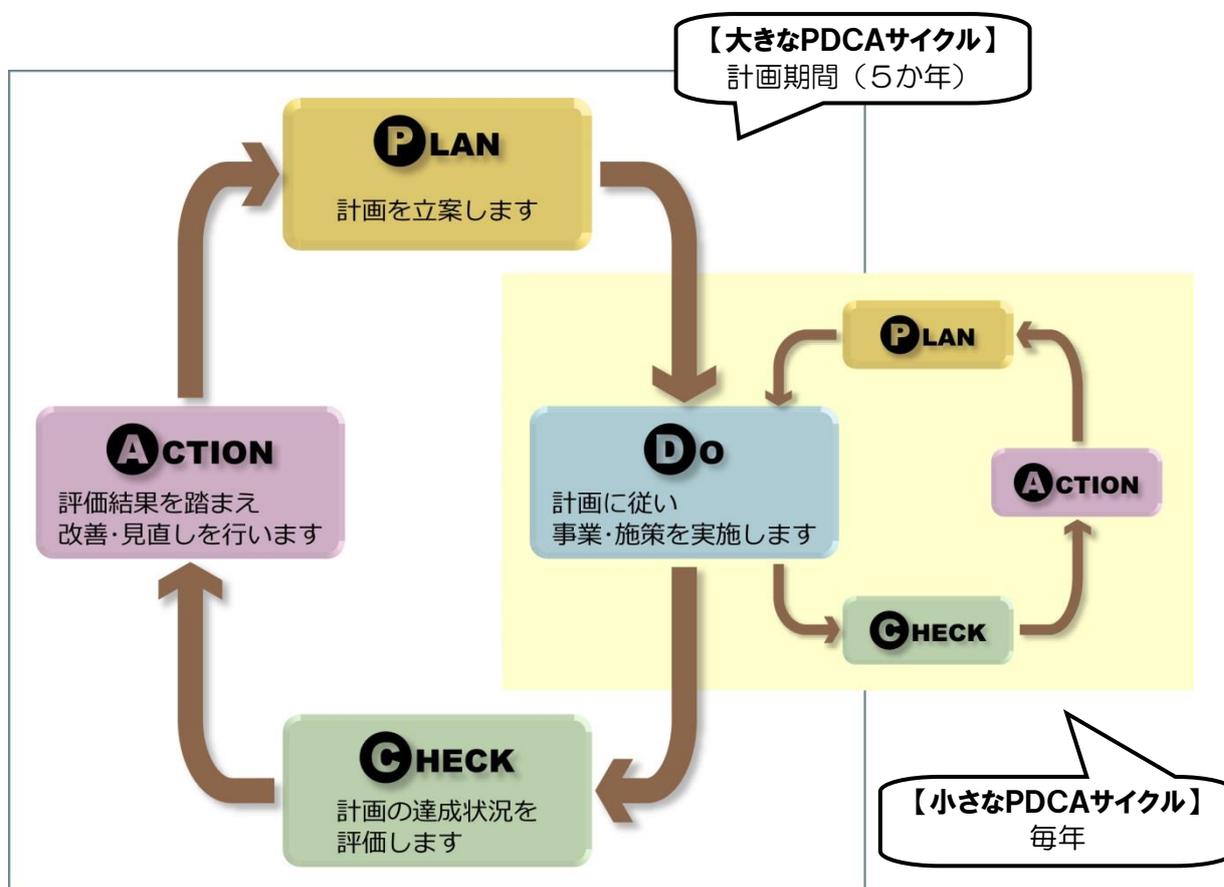


図 PDCAサイクルのイメージ

表 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P（計画）	・地域公共交通計画の策定	・各路線の運行計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D（実行）	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C（評価）	・各種施策の実行による、市民の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A（改善）	・地域公共交通計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

■PDCAサイクルの流れ

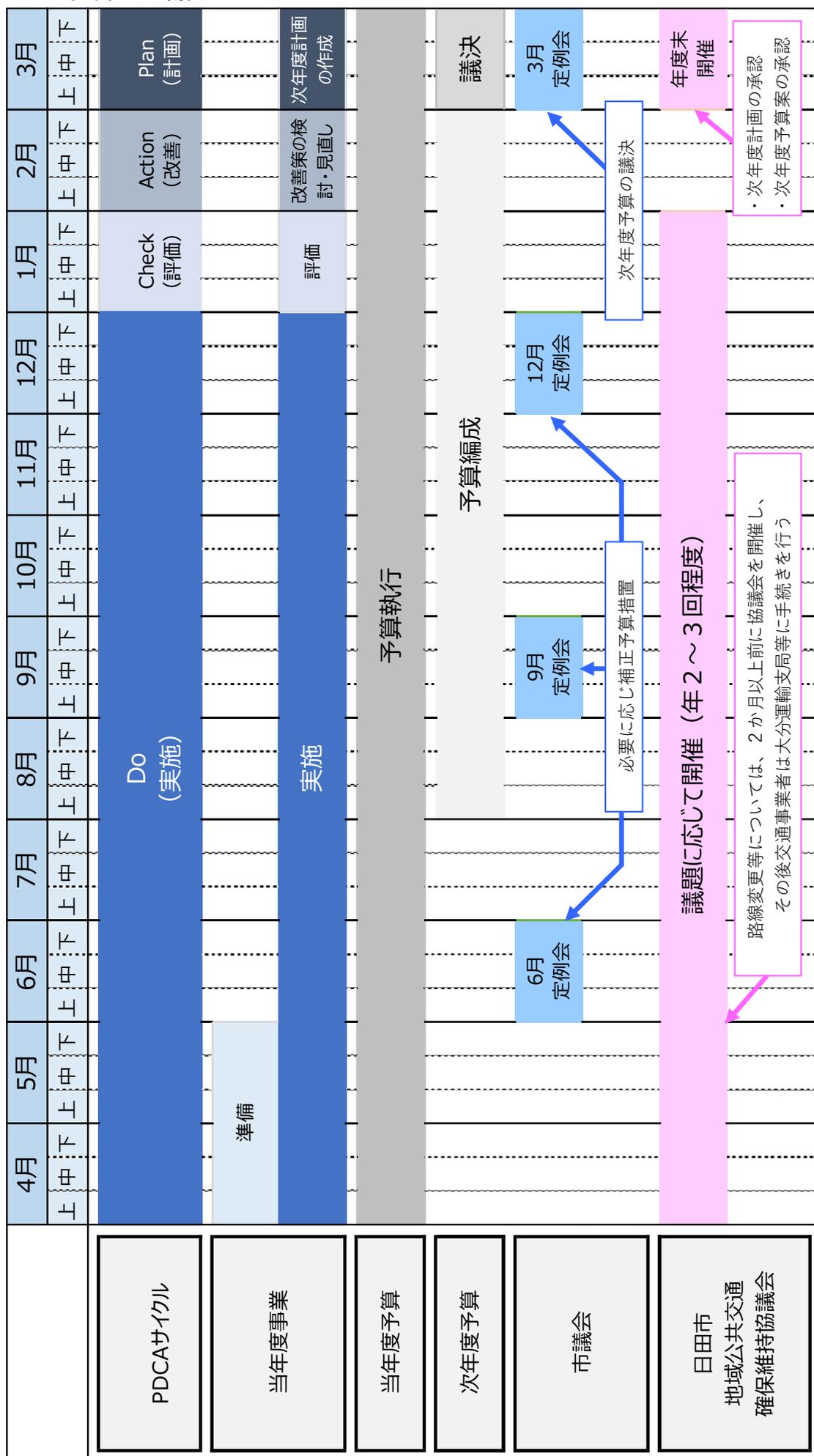


表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

計画目標	●評価指標 ●活動指標	モニタリング実施時期
目標1 持続可能な公共交通ネットワークの維持確保	●鉄道及び BRT（日田市内駅）の乗車数	毎年実施 ※交通事業者が公表するデータによる
	●路線バスの年間利用者数	毎年実施 ※交通事業者が所有するデータによる
	●ひたはしり号の年間利用者数	毎年実施 ※交通事業者が所有するデータによる
	●タクシーの年間利用者数	毎年実施 ※交通事業者が所有するデータによる
	●全バス車両に占める低床バスの割合	毎年実施 ※市が所有するデータによる
	●公共交通への公的資金投入額（総額・利用者1人あたり・市民1人あたり）	毎年実施 ※市が所有するデータによる
	●ひたはしり号の収支率	毎年実施 ※市が所有するデータによる
目標2 まちづくりの視点からみた公共交通にかかる周辺施策との連携	●観光入込客数	毎年実施 ※市が所有するデータによる
	●特定観光施設の最寄りバス停での乗降客数	毎年実施 ※市・交通事業者が連携してデータ収集（平日1日）
	●高齢者の公共交通利用割合	5年に1回実施 ※市で5年に1回実施する「公共交通に関する調査」結果を用いる
目標3 地域全体で公共交通を創り上げ・守り・育てる	●民間施設を活用した待合スペースの確保	毎年実施 ※市が所有するデータによる
	●乗り方教室参加者の公共交通利用増加割合	毎年実施 ※参加者へのアンケート結果を用いる

注) 表中の※印は評価値の入手方法を記載

6-3-2 マネジメント推進体制

本市における交通まちづくりをマネジメント（管理）する主体は、「日田市地域公共交通確保維持協議会」です。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とします。



図 日田市における交通まちづくりの推進体制

用語集

【あ行】

●ICカード乗車券、ICカード

カードにICチップを埋め込み、データを記録したり簡単な計算などができるようにしたもの。ここでは交通系ICカード（鉄道・バスなどの改札機、車載器などで利用可能なICカード）を指す。

【か行】

●改正地域公共交通活性化再生法

原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月27日施行）

●交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。

●交通政策基本法

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定めたもの。（平成25年12月4日施行）

●コミュニティバス

地域の住民の利便向上のため一定区域内を運行するバスで、車両仕様、ダイヤ、バス停等を工夫したバスサービスのこと。

●交通空白地

日田市ではバス停及び鉄道駅から半径1.5km（傾斜地は1.0km）以上離れた地域を設定している。

【さ行】

●自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス。

●実証運行

本格運行前の試験的運行のこと。

●実証実験

実際の場面で使用し、実用化に向けての問題点を検証すること。

【た行】

●地域公共交通

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●定住自立圏

地方圏において、三大都市圏と並ぶ人口定住の受け皿として形成される圏域。

●低床バス

床面を低く作り、乗降口の段差を小さくして乗降しやすくしたバス。

●デマンド交通

「デマンド」とは要望のことで、自宅から目的地まで、利用者の予約に応じ運行する公共交通サービス。乗合のため、ほかにも同じ便に予約された方がいれば道順に回ってそれぞれの目的地まで運行する。

●デマンドタクシー

ドア・ツー・ドアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、乗合・低料金というバスに準じた特徴を兼ね備えた移動サービス。

●ドア・ツー・ドア輸送

「戸口」から「戸口」への一貫した交通のこと。

【な行】

●乗合タクシー

不特定の乗客を輸送する公共交通のうち、バスより小型の車両が利用されているもの。

【は行】

●バリアフリー

障がい者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の格差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。また、障がい者や高齢者等に対する意識上の障壁を取り除き、正しい理解や配慮を行うことを「心のバリアフリー」という。

●PDCAサイクル

業務プロセスの管理手法の一つで、計画（plan）→実行（do）→評価（check）→改善（action）という4段階の活動を繰り返し行なうことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

【ま行】

●マスタープラン

基本計画のこと。

●マネジメント

目標、目的を達成するために必要な要素を分析し、成功するために手を打つこと。

●モニタリング

状態を把握するために、観測や測定を行うこと。

【や行】

●ユニバーサルデザイン

あらゆる年齢、背格好、能力の人が利用可能なように、まちづくりや商品のデザインに関し、誰もが利用しやすいデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。例えば、子どもや高齢者、障がい者から健常者まで誰でもどこかに座れてコミュニケーションが図られるように、一つの場所に配置された様々な高さのベンチなどがこれに当たる。

◆ 参考資料

- 「日田市地域公共交通確保維持協議会」規約
- 「日田市地域公共交通確保維持協議会」委員名簿
- 今後留意しなければならない社会の変化
- 令和4年度各種調査概要
- 関連計画における公共交通関連施策など

■「日田市地域公共交通確保維持協議会」規約

日田市地域公共交通確保維持協議会規約

平成23年5月30日制定

(目的)

第1条 日田市地域公共交通確保維持協議会（以下「協議会」という。）は、次に掲げる事項を協議することを目的として設置する。

- (1) 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。以下「法」という。第5条第1項の規定に基づく地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）及び第27条の16の規定に基づく地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進実施計画」という。）の策定及び実施に関する事項
- (2) 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）の規定に基づく地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日国総計第97号）第2条第1項第1号の規定に基づく生活交通確保維持改善計画（以下「確保維持改善計画」という。）の策定に関する事項

(協議事項)

第2条 協議会は第1条各号に掲げる目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 交通計画、利便増進実施計画及び確保維持改善計画の策定並びに変更の協議に関する事項
- (2) 交通計画、利便増進実施計画及び確保維持改善計画の実施の協議並びに連絡調整に関する事項
- (3) 交通計画及び利便増進実施計画に位置づけられた事業並びに確保維持改善計画に定められた事業の実施に関する事項
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等の協議に関する事項
- (5) 路線の休止又は廃止に関する事項
- (6) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (7) 前6号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会は、以下の委員をもって組織する。

- (1) 日田市長
- (2) 九州運輸局大分運輸支局長
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者（日田バス株式会社）
- (4) 日田市タクシー協会
- (5) 一般社団法人分県バス協会
- (6) 一般社団法人分県タクシー協会
- (7) 鉄道事業者（九州旅客鉄道株式会社）
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (9) 住民又は利用者の代表
- (10) 大分県西部振興局
- (11) 大分県日田土木事務所
- (12) 大分県日田警察署
- (13) 日田市の交通施策関係担当部長
- (14) 学識経験者
- (15) その他日田市長が必要と認める者

(会長及び職務代理者)

第4条 協議会に会長を置き、前条第1号の委員をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(任期)

第5条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の在任期間とする。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は構成員の3分の2以上の出席（代理出席及び委任出席を含む。）により成立する。
- 3 会議の議決方法は出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議結果の尊重義務）

第7条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）

第8条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（分科会）

第9条 第2条第1項第1号に掲げる業務について、専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、日田市まちづくり推進課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）

第11条 協議会の運営に要する経費は、補助金、負担金及びその他の収入をもって充てる。

（監査）

第12条 協議会に監査委員を2名置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

（財務に関する事項）

第13条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議会が解散した場合の措置）

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、平成23年5月30日から施行する。
- 2 第6条本文の規定に関わらず協議会発足時の最初の委員の任期について、2年とあるのは、平成25年1月31日とする。

附 則

- 1 この規約を、平成24年5月28日に改正する。
- 2 この規約を、平成26年2月10日に改正する。
- 3 この規約を、平成28年4月1日に改正する。
- 4 この規約を、平成29年2月21日に改正する。
- 5 この規約を、令和5年1月27日に改正する。
- 6 第6条本文の規定に関わらず令和5年1月27日規約改正時の最初の委員の任期について、2年とあるのは、令和7年3月31日とする。

■「日田市地域公共交通確保維持協議会」委員名簿

日田市地域公共交通確保維持協議会 委員名簿

任期：令和5年1月27日～令和7年3月31日

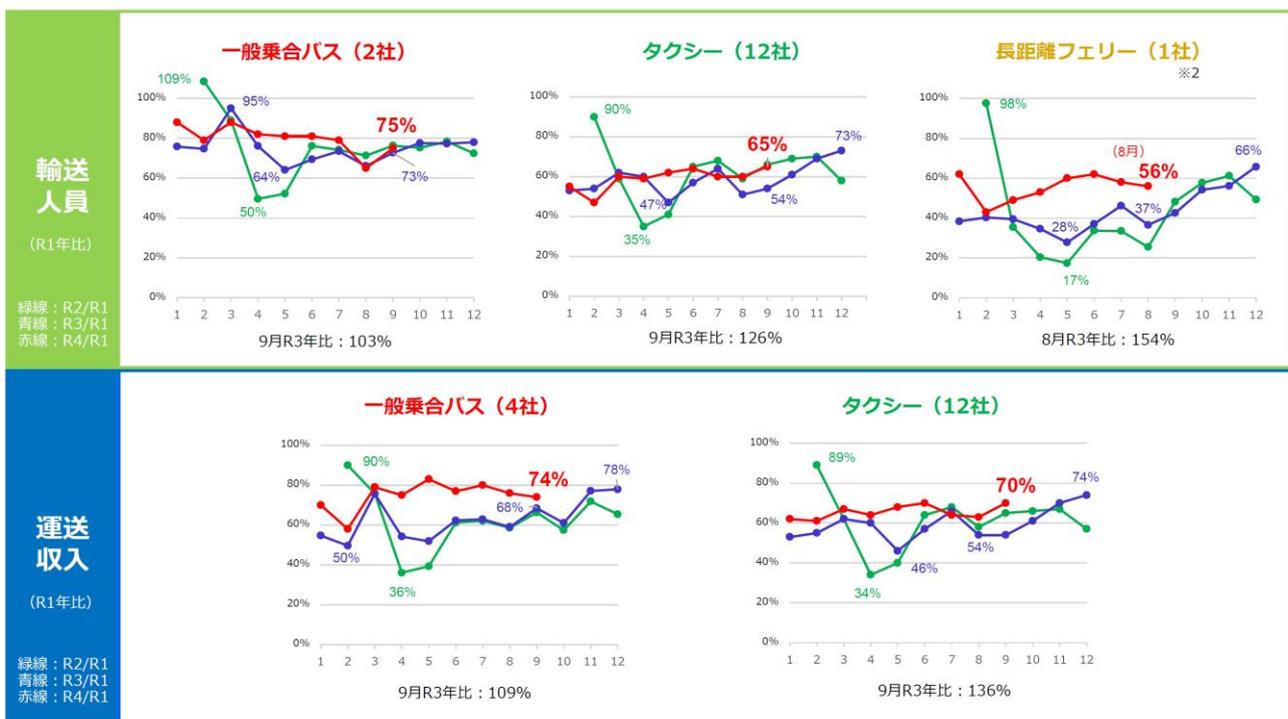
No	役 職	代表する項目	氏 名	所属・職名	備 考
1	会 長	日田市長	ハラダ ケイスケ 原田 啓介	日田市長	
2	委 員	九州運輸局大分運輸支局長	タカハラ 哲 高原 哲	九州運輸局大分運輸支局長	
3	委 員	一般乗合旅客自動車運送事業者(日田バス株式会社)	ホンダ 哲 本田 哲	日田バス(株) 代表取締役社長	監査委員(H28第3回 確保維持協議会で 決定:あて職)
4	委 員	日田市タクシー協会	イシカワ ナオフミ 石川 尚文	日田市タクシー協会会長	
5	委 員	一般社団法人大分県バス協会	ワキ アサキ 脇 紀昭	大分県バス協会専務理事	
6	委 員	一般社団法人大分県タクシー協会	ワタナベ ケンイチ 渡邊 憲一	大分県タクシー専務理事	
7	委 員	鉄道事業者(九州旅客鉄道株式会社)	イマダ ジュン 今田 隼	日田駅長	
8	委 員	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	シモジマ シル 下城 実	日田バス労働組合 執行委員長	
9	委 員	住民又は利用者の代表	モリタカ シゲル 森高 重春	日田市自治会連合会 副会長	
10	委員 (職務代理者)	住民又は利用者の代表	ハシモト ナリト 橋本 成人	日田市自治会連合会 副会長	監査委員(H28第3回 確保維持協議会で 決定:あて職)
11	委 員	大分県西部振興局	カワノ ケイジ 河野 圭史	大分県西部振興局長	
12	委 員	大分県日田土木事務所	ウメキ ユウジロウ 梅木 裕次郎	大分県日田土木事務所長	
13	委 員	大分県日田警察署	アサニ ユウジ 栢谷 康治	大分県日田警察署長	
14	委 員	日田市の交通施策関係担当部長	コトウ アスカ 後藤 靖孝	日田市企画振興部長	
15	委 員	日田市の交通施策関係担当部長	マツオカ マサル 松岡 政則	日田市福祉保健部長	
16	委 員	日田市の交通施策関係担当部長	イシハシ ナオキ 石橋 直樹	日田市商工観光部長	
17	委 員	日田市の交通施策関係担当部長	マツキ ヒロカズ 松木 弘和	日田市土木建築部長	
18	委 員	日田市の交通施策関係担当部長	ナカヤマ トシユキ 中山 敏章	日田市教育次長	
19	委 員	学識経験者	オオイ ヒロシ 大井 尚司	大分大学経済学部教授	

■ 今後留意しなければならない社会の変化

1) 新型コロナウイルス感染症の公共交通事業者への影響

- 九州運輸局によると、令和4年9月における大分県内の交通事業者の輸送人員・運送収入の状況は下図のとおりです。
- コロナ前（令和元年）に対する令和4年9月の同月比をみると、乗合バスは75%の回復、タクシーは65%の回復となっています。
- 令和4年の1～8月の状況をみると、乗合バスは8割以上の回復がなされた月が複数確認できる一方で、タクシーは同様の回復は皆無の状況となっています。
- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少、収入の減少に加え、原油価格の高騰など様々な要因が重なり、公共交通の維持が非常に厳しい状況にあります。
- 今後も交通事業者の様々な事情から、経営安定化を図るため、サービスの見直しが行われることが推察されます。
- 公共交通政策を実行するには各交通事業者の存在が必要不可欠です。今後の交通事業者の経営動向やサービスの見直しについて状況共有を図りながら、今後も行政・住民・事業者がより連携しつつ、持続可能な公共交通網の維持に努める必要があります。

大分県内の交通事業者の状況



※1 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに（各月の記者会見時に公表したデータから）修正が生じている場合がある。

※2 長距離フェリーのデータは「九州のうんゆ」からの引用。そのため、前月の実績が最新であり、また運送収入については「九州のうんゆ」で公開していないため、掲載していない。

※3 同月R3年比は、サンプル数を合わせて算出している。

図 大分県内の公共交通事業者の状況

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和4年9月分までの実績）」
（九州運輸局、R4年11月）

2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっています。

また、観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。

このような状況を踏まえ、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行されました。

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしています。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する
- ③ 上記①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく

上記の考え方を基本とし、法制度の改正により、以下のとおり、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。

地域に最適な旅客運送サービスの継続

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の实情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

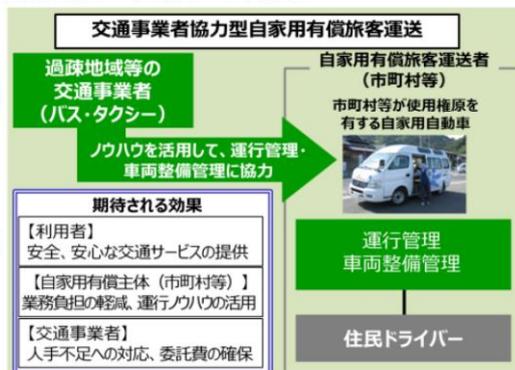
実施強化に定めるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
- ④ タクシー（乗用事業）による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

○過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**

○地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**



貨客混載に係る手続の円滑化

○鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**



図 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

3) 持続可能な開発目標SDGs

- 持続可能な開発目標（SDGs）とは、平成28年から令和12年までの15年間で貧困や不平等・格差、気候変動、資源枯渇、自然破壊などの様々な世界的問題を根本的に解決し、持続可能で「誰一人取り残さない」社会の実現をめざすため、国連サミットで採択された世界共通の17の目標です。
- 日田市においては、令和42年における人口を5万人規模とすることを目指していますが、人口推計を見ても、このままでは、将来の人口減少を避けることは困難な状況です。
- 今後持続していくことが可能な日田市にしていくために、総合計画に基づいてまちづくりに取り組むことが必要です。その総合計画の方向性と、持続可能な開発目標であるSDGsの目指す17のゴールの方向性が同様であることから、総合計画の推進を図ることでSDGsの目標に繋がるものと考えています。
- なお、日田市の公共交通政策は主に「11. 住み続けられるまちづくりを」に関連します。



4) カーボンニュートラル

- 令和2年10月、政府は令和32年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。
- 「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。
- 将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。

※カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

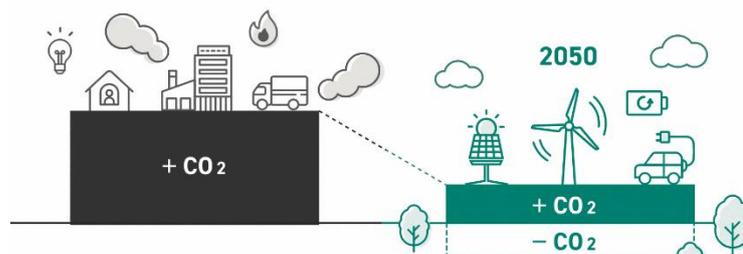


図 カーボンニュートラルの概念イメージ

出典：環境省 脱炭素ポータルサイト (https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/)

5) アフターコロナでの安心安全な移動環境の実現

令和2年2月の新型コロナウイルス感染拡大以降、鉄道やバス等の公共交通機関の利用は低迷し、今後、公共交通機関のあり方の見直しが求められます。公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けています。

新型コロナウイルスの感染拡大により、移動に対する価値観は大きく変わり、密と接触を可能な限り避けて移動するニーズが高まっています。

6) MaaSによる総合的な移動サービスの展開

国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせた、日本版 MaaS の推進を行っています。また、国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を平成31年4月に開始しています。

※MaaSとはドア・ツー・ドアの移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能とするもの。

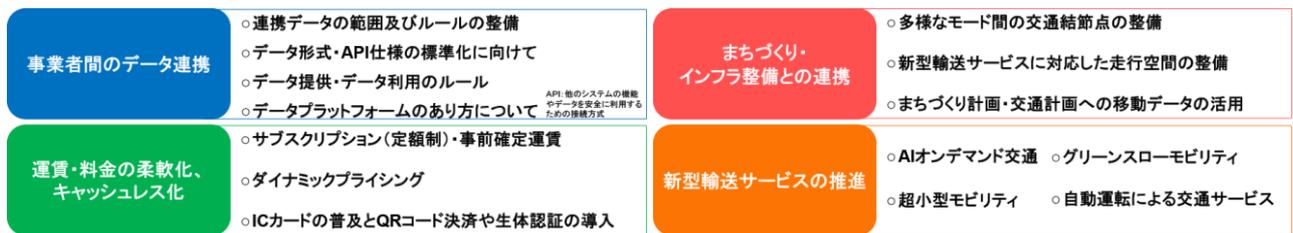


図 MaaSを含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省 HP）

7) 国が描く「豊かな未来」の姿

- 「新型コロナウイルス感染症の感染拡大」や「災害の激甚化・頻発化」といった危機による変化と課題への対応方向として、国土交通省では「豊かな未来」の姿を示しています。
- 具体的には、①持続可能で暮らしやすい社会、②災害からいのちと暮らしが守られる社会、③一人一人が望む生き方を実現できる社会、④成長が持続しゆとりを得られる社会、⑤地球環境の保全に貢献する社会が示されています。
- 特に、①持続可能で暮らしやすい社会については、「多核連携型の国土」、「生活サービスが持続する社会」、「人の賑わいがある社会」、「いのちと暮らしが守られる社会」の4つの特徴を兼ね備えた社会とされています。また、③一人一人が望む生き方を実現できる社会については、「自由な働き方が可能な社会」、「多様なニーズを満たす社会」、「真の共生社会」、「対流・交流活発化社会」という4つの特徴を兼ね備えた社会とされています。
- このような社会的な潮流や先端技術の有効活用などを意識しつつ、日田市のまちづくりにも合致した豊かな未来を「移動の面」「公共交通の面」から考えていく必要があります。

	豊かな未来の姿（一部を抽出）	具体的な社会等	主なキーワード
社会の存続基盤の持続可能性確保 災害リスクの増大や高齢化インフラの増加への対応 多様化への対応	持続可能で暮らしやすい社会 	多核連携型の国土	<ul style="list-style-type: none"> コンパクト・プラス・ネットワークの推進 地域内・地域外がネットワーク化 テレワークや二地域居住など新しい働き方、住まい方 等
		生活サービスが持続する社会	<ul style="list-style-type: none"> 医療、福祉、買物、物流など生活に必要な機能・サービスがDX等より高度化 それらがコンパクトに配置され、アクセスのためのネットワーク整備 等
		人の賑わいがある社会	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏内において一定の人口規模が維持 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり 新たな旅のスタイルの普及 等
		いのちと暮らしが守られる社会	<ul style="list-style-type: none"> 多様な主体の総力でハード・ソフト両面による防災力維持
地球温暖化対策の推進 DXの推進等による成長の実現 地球温暖化対策の推進	一人一人が望む生き方を実現できる社会 	自由な働き方が可能な社会	<ul style="list-style-type: none"> テレワーク拠点の整備 ワーケーション、レジャーの普及 家事・育児・介護と仕事の両立した働き方、住みたい場所に住みつつリモートで仕事する働き方、仕事と旅行・レジャーを並行できる働き方 等
		多様なニーズを満たす社会	<ul style="list-style-type: none"> MaaSの普及により行きたい場所に簡単に移動 長期滞在型の観光コンテンツの造成 多様なニーズ、生活様式等に合致した商品・サービスの提供等
		真の共生社会	<ul style="list-style-type: none"> 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化 「心のバリアフリー」の強化 等
		対流・交流活発化社会	<ul style="list-style-type: none"> 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり 国内外・地域内外の人々の対流・交流活発化

出典：国土交通白書 2021

■令和4年度各種調査概要

1) 民間サービス事業者へのアンケート調査

項目	内容
目的	①民間サービス事業者を対象に、サービス概要やサービス提供エリア、現状や今後の意向等を把握する ②現状でサービスを実施していない事業者に対しても、新サービスの可能性（行政支援の必要性の有無を含めて）を確認する
調査対象	市内の観光施設・医療施設・商業施設（コンビニ含む）・社会福祉法人
調査期間	令和4年8月22日（月）～9月6日（火）
調査手法	郵送による配布・回収 ※受注者は調査票の原稿作成、配布回収費用の捻出、データ入力、とりまとめを担当する。
調査項目	○施設利用者の移動に関する問題点 ○利用者送迎サービスや宅配サービス、移動販売サービス、訪問医療サービスの実施状況（市内におけるサービス提供エリア含む）と運営状況の評価 ○実施していない事業者における今後のサービスの新規提供可能性や条件
回収状況	回収総数：85票 回収率：38.5%（内訳は以下のとおり） ・観光施設・宿泊施設：65票（配布）→31票（回収）回収率 47.7% ・医療施設：88票（配布）→33票（回収）回収率 37.5% ・商業施設・コンビニ：56票（配布）→13票（回収）回収率 23.2% ・社会福祉法人：12票（配布）→8票（回収）回収率 66.7%

2) バス乗り込み調査

項目	内容
目的	○市民及び観光客等来街者の市内外における「移動特性や公共交通に対する不満・改善要望等の把握」「公共交通全体の利用促進に向けた連携施策」「効率的な公共交通ネットワークの形成に向けた役割分担」等に関する意見を収集する。 ○各交通機関の公共交通ネットワークにおける位置づけや役割、今後取り組むべき利用促進策などを検討する際の基礎データとして活用する。
調査対象	○平日1日（日田バス全便を想定）
調査期間	令和4年10月12日（水）
調査方法	○各車両に1人ずつ調査員が乗車し、以下を実施。 ①バス利用実態調査（調査員の目視による調査） ・調査員がバスに乗車し、利用者1人ひとりの性別と乗降バス停を全数調査。 ②バス利用者のヒアリング調査（調査員による聞き取り調査） ・可能な範囲で、以下の調査項目について利用者に直接聞き取り。
調査項目	○お住まい、外出目的と目的地、移動手段、外出時間、外出頻度 ○公共交通の満足度 ○乗降バス停、属性（性別、年齢等）※便別に把握
回収状況	回収総数：121人（内、乗降記録のみ：44人、聞き取り：77人） ・杖立線：34人（内、乗降記録のみ：12人、聞き取り：22人） ・小鹿田線：28票（内、乗降記録のみ：11人、聞き取り：17人） ・日田～森町線：49票（内、乗降記録のみ：21人、聞き取り：28人） ・五馬線：10票（内、乗降記録のみ：0人、聞き取り：10人）

3) 生活拠点施設利用者ヒアリング調査

項目	内容
目的	○市内の生活拠点施設の来街者へ聞き取り調査を実施し、もう形成計画の評価指標「市民のサービス満足度」の計測を行う。 ○時間帯別に公共交通のニーズ等を把握し分析する。
調査対象	○主要生活拠点施設（網計画作成に向けた調査と同一条件※） <ul style="list-style-type: none"> ・イオン日田店：10～19時 ・済生会日田病院：9～17時 ・福田内科クリニック：9～13時※ ・新鮮市場友田店：10～19時 ・木の花ガルデン：11～14時 ・JR日田駅：9～20時 ※福田内科クリニックは、網計画時は9～17時で調査を行ったが、今回調査の水曜日は午前診療のみであったため、調査時間を9～13時に変更して実施
調査期間	令和4年10月12日（水）
調査方法	○調査員による直接聞き取り方式
調査項目	○お住まい、外出目的と目的地、移動手段、外出時間、外出頻度 ○公共交通の満足度 ○乗降バス停、属性（性別、年齢等）※施設別に把握
回収状況	回収総数：316票（内訳は以下のとおり） <ul style="list-style-type: none"> ・イオン日田店：100票 ・済生会日田病院：47票 ・福田内科クリニック：20票 ・新鮮市場友田店：61票 ・木の花ガルデン：28票 ・JR日田駅：60票

4) 市民アンケート

項目	内容
目的	○市民の外出実態（いつ、どこに、どんな手段で、どのくらい、何を使って移動しているか）の把握に加え、公共交通の利用実態等を把握。 ○運賃政策や自主免許返納にかかる基礎データ収集。
調査対象	○15歳（高校生）以上65歳未満の市民1,000人を、以下の圏域に分けて無作為抽出 <ul style="list-style-type: none"> ・JR日田駅から半径3km圏内：500人 ・ // 半径3～5km圏内：200人 ・ // 半径5～10km圏内：200人 ・ // 半径10km以上離れている地区：100人
調査期間	令和4年9月14日（水）～10月2日（日）
調査方法	郵送による配布・回収
調査項目	○回答者属性 <ul style="list-style-type: none"> ・年齢層、免許保有、送迎者の有無、スマートフォンの保有、電子決済の利用状況、お住いの地区、家族構成、自家用車の保有、最寄りバス停 ○外出特性 <ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学、買物、通院における行先、頻度、外出時間帯、移動手段、市内循環バスの日曜日利用状況 ○民間路線バス

項目	内容
	<ul style="list-style-type: none"> ・ここ1か月の利用頻度、利用しているバス、コロナ収束後の利用頻度、利用目的、利用しない理由、改善要望 ○JR久大本線 <ul style="list-style-type: none"> ・ここ1か月の利用頻度、コロナ収束後の利用頻度、利用目的、利用しない理由、久大本線のあり方 ○タクシーの利用 <ul style="list-style-type: none"> ・ここ1か月の利用頻度、必要と考えるサービス、タクシーのあり方 ○今後の日田市公共交通のあり方 <ul style="list-style-type: none"> ・免許返納に対する考え、免許返納後の移動手段、移動手段の確保・維持に向けた取組 ○自由意見
回収状況	<p>回収総数：377票 回収率：37.7%（内訳は以下のとおり）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR日田駅から半径3km圏内：500票（配布）→176票（回収）回収率35.2% ・ // 半径3～5km圏内：200票（配布）→67票（回収）回収率33.5% ・ // 半径5～10km圏内：200票（配布）→82票（回収）回収率41.0% ・ // 半径10km以上離れている地区： 100票（配布）→47票（回収）回収率47.0% ・地区無回答：4票（回収）

5) 高齢者アンケート

項目	内容
目的	○市内の高齢者の生活実態や意識をきめ細かく把握するため、65歳以上の高齢者を対象にアンケートを実施し、高齢者の生活実態・移動実態、公共交通の認知状況・利用実態、免許返納意向等を把握。
調査対象	○65歳以上の市民2,800人を無作為抽出
調査期間	令和4年9月26日（月）～10月10日（月祝）
調査方法	郵送による配布・回収
調査項目	○回答者属性 <ul style="list-style-type: none"> ・年齢、自家用車の保有、自家用車の利用状況、最寄りバス停までの徒歩時間、送迎者の有無、スマートフォンの保有、電子決済の利用状況、家族構成、介助の有無 ○普段の生活 <ul style="list-style-type: none"> ・ここ3か月の公共交通利用頻度（手段別） ・市内中心部への外出（頻度、目的、行先、時間帯、手段、コロナによる影響） ・市内中心部以外への外出（頻度、目的、行先、時間帯、手段、コロナによる影響） ・買物はどうしているか ・通院はどうしているか ○公共交通での外出 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は必要か、その理由は、公共交通に求めることは、許容できる乗り継ぎ回数、許容できる片道運賃 ○今後の日田市公共交通のあり方 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足の認知度、必要と思う支援策 ○自由意見
回収状況	回収総数：1,681票 回収率：60.0%

6) 交通事業者ヒアリング

項目	内容
目的	<p>①現行計画の事業実施状況や事業者側の効果・課題</p> <p>②事業者が把握している利用者ニーズと利用特性（変化）、今後運行を継続していくための問題点、大幅な減便や路線廃止を計画している区間等を把握</p> <p>③公共交通の資源を投入することが非効率なエリア（公共交通空白エリア）等</p>
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR：JR 九州（久留米鉄道事業部及び大分支社） ・ 路線バス：日田バス、西鉄バス久留米（上杉野線）、大交北部バス（中日線） ・ コミバス：日田バス ・ タクシー：天瀬観光、はとタクシー、新三隈タクシー、イサゴタクシー、日田シティタクシー、大明タクシー、日田観光タクシー、大山観光タクシー、津江タクシー ・ スクールバス：藤山観光、大明タクシー、大山観光タクシー ・ 福祉バス：藤山観光、大明タクシー
調査期間	令和4年8月25日（木）～9月22日（金）
調査方法	アンケートと補完ヒアリング調査（直接面談方式、電話、オンラインのいずれか）
調査項目	<p>①KPIの達成状況をもつつ、事業者視点で網計画期間を評価する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 取組の実施状況（取り組んだこと、取り組まなかったこと・その理由） ・ 事業者が把握している利用者ニーズと利用特性 ・ 網計画期間の公共交通政策を評価 <p>②現状の課題や問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 網計画策定以前から顕在化していたこと（運転手の不足・高齢化、特定路線の厳しい運営状況） ・ 現状の課題・問題点（従来から、従来から変化、新たに発生） ・ 事業者が課題や問題と考える事象（特定路線等）の定量的裏付けデータの収集（提供依頼）例）運輸局提出の「事業報告書」、「輸送実績報告書」 <p>③今後短・中・長期的な課題や問題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状の課題・問題点が続いて生じるもの ・ 将来的な懸念点 <p>④事業者の現状・将来の意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 会社としての対応方向（今後の意向） <ul style="list-style-type: none"> ※バス・タクシーで対応することが困難なエリア・区間 ※短～中期的にみたサービス縮減の具体内容 ・ 行政等の関係機関に望むこと <p>⑤DX推進と今後の市・交通事業者の協働事業実施に向けた意向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 先端技術を活用した取組事業の意向（こういった技術に関心があるか等） <p>以上の①～⑤について新型コロナウイルスとの関連性や影響等（度合い含めて）も絡めて聞き取り</p>

■ 関連計画における公共交通関連施策など

1) 主な関連計画「日田市都市計画マスタープラン」

日田市都市計画マスタープラン（平成25年3月）											
計画概要等	<p>○計画期間：平成25年度～令和15年度〔中間年次〕令和5年</p> <p>○将来の都市像 水と緑と人を育み、歴史豊かな活気ある交流都市</p> <p>○拠点</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">拠点名</th> <th style="width: 80%;">施設名</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中心拠点</td> <td>・日田市役所</td> </tr> <tr> <td>地域拠点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・小野振興センター ・大鶴振興センター ・夜明振興センター ・五和振興センター ・東有田振興センター ・天瀬振興局 ・大山振興局 ・前津江振興局 ・中津江振興局 ・上津江振興局 </td> </tr> <tr> <td>観光交流拠点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・小鹿田焼の里 ・サッポロビール九州 ・日田工場 ・高塚地蔵尊 ・道の駅水辺の郷おおやま ・豊後・大山ひびきの郷 ・天ヶ瀬温泉 ・椿ヶ鼻ハイランドパーク ・鯛生スポーツセンター ・鯛生金山 ・道の駅せらぎ郷かみつえ ・奥日田フィッシングパーク ・オートポリス </td> </tr> <tr> <td>産業拠点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・工業等集積地 ・石井工業団地 ・ウッドコンビナート </td> </tr> </tbody> </table>	拠点名	施設名	中心拠点	・日田市役所	地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・小野振興センター ・大鶴振興センター ・夜明振興センター ・五和振興センター ・東有田振興センター ・天瀬振興局 ・大山振興局 ・前津江振興局 ・中津江振興局 ・上津江振興局 	観光交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・小鹿田焼の里 ・サッポロビール九州 ・日田工場 ・高塚地蔵尊 ・道の駅水辺の郷おおやま ・豊後・大山ひびきの郷 ・天ヶ瀬温泉 ・椿ヶ鼻ハイランドパーク ・鯛生スポーツセンター ・鯛生金山 ・道の駅せらぎ郷かみつえ ・奥日田フィッシングパーク ・オートポリス 	産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・工業等集積地 ・石井工業団地 ・ウッドコンビナート
拠点名	施設名										
中心拠点	・日田市役所										
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・小野振興センター ・大鶴振興センター ・夜明振興センター ・五和振興センター ・東有田振興センター ・天瀬振興局 ・大山振興局 ・前津江振興局 ・中津江振興局 ・上津江振興局 										
観光交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・小鹿田焼の里 ・サッポロビール九州 ・日田工場 ・高塚地蔵尊 ・道の駅水辺の郷おおやま ・豊後・大山ひびきの郷 ・天ヶ瀬温泉 ・椿ヶ鼻ハイランドパーク ・鯛生スポーツセンター ・鯛生金山 ・道の駅せらぎ郷かみつえ ・奥日田フィッシングパーク ・オートポリス 										
産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・工業等集積地 ・石井工業団地 ・ウッドコンビナート 										
公共交通に関する記述内容	<p><2. 交通体系の方針></p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <p>① 安全で快適な空間の形成</p> <p>○主要な幹線道路等の計画的な整備による効率的な道路網の形成を目指す。</p> <p>○少子高齢化社会等に対応したまちづくりを進めるため、バリアフリーやユニバーサルデザイン等に配慮した道路空間の形成を推進する。</p> <p>② 暮らしやすいまちの実現</p> <p>○市域内外や各地域をつなぐ日常生活に必要な道路については、計画的な整備による道路機能の向上や各種災害への対策に努め、安全で快適な道路整備を推進する。</p> <p>○市民の安全・安心な生活の確保に向けた道路・トンネル・橋梁等の計画的な維持・管理に努める。</p> <p>○市域の核となる各拠点間の連携や隣接都市等とのアクセス性の向上を図ることで、人々の交流や安全性の向上を図り、暮らしやすく利便性の高いまちの実現を目指す。</p> <p>(2) 道路整備に関する方針</p> <p>① 主要幹線道路・幹線道路等</p> <p>○北部九州一帯の広域的な地域構成を支える基盤として、地域高規格道路「中津日田道路」の建設を推進する。</p> <p>○市内の各地域や周辺自治体、隣接する福岡県や熊本県との交流を促進するため、国道・県道・市道等の主要な幹線道路の整備を促進する。</p> <p>○各地域に点在する地域拠点と中心拠点との連携や観光交流拠点を形成する観光施設等へのアクセス性の向上のため、安全性の高い効率的な連絡道路の整備を推進するとともに、産業や観光の促進を支援する広域的な道路ネットワークの構築を目指す。</p>										

② 都市計画道路

○都市計画道路については、広域的な幹線道路の整備に加え、市街地環境の向上に有効な補助幹線道路の整備を展開し、地域的なバランスと沿道の緑化や多機能な舗装等による快適な歩行者空間の創出に努める。また、将来の交通需要推計や社会経済状況の変化等に対応した都市計画道路の見直しを行う。

○広域的な移動手段の確保や快適な街路空間を創出する観点から「広域的な幹線軸の形成」等に影響する路線や、交通需要に対応した交通混雑改善効果が高い路線の優先的な整備を促進する。

(3) 公共交通に関する方針

① 鉄道

○鉄道は本市と沿線都市を結びつける重要な公共交通機関であることから、駐車場・駐輪場等の管理や利便性の向上等、交通結節点として機能の維持に努める。

② バス

○身近な市民の交通手段となる公共輸送機関として位置づけるとともに、利便性の高いネットワークの形成や鉄道等との乗り継ぎ、運行路線・運行回数の充実を推進する。

○交通空白地域の解消や持続可能な公共交通体系の構築のため、住民や関係機関との調整を図りつつ、地域の実情に応じた公共交通サービスの充実を推進する。

③ 駅前広場

○鉄道との交通結節機能と利便性の向上を図るため、市内に点在する各鉄道駅の駅前広場や駅利用者のための駐車場・駐輪場等の維持・管理に努める。

(4) 安全・安心に関する方針

① 駐車場、駐輪場

○歴史的・文化的資源を有する観光地を形成している地区については、周辺居住環境を守りつつ、駐車場の効率的な配置やゆとりある駐車スペースの確保に努める。

○市街地の整備に際しては、周辺の土地利用現況を勘案し、駐車スペースの整備に努める。

② 歩行者自転車道

○安全で快適な市街地環境の形成や『水郷ひた』のイメージ形成、公園整備の効率性の向上等を推進していくため、日田市の歴史・文化・景観を代表する河川・公園緑地・観光地等を結ぶ歩行者自転車ネットワークの形成に努める。

○ネットワーク形成を行うにあたり、河川堤防、幹線道路の歩道等の改修による歩行空間の創出等、既存の公共空間の積極的な有効利用と効率的な整備を推進する。

○誰もが快適に利用できるよう、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間整備を推進する。

③ 密集市街地

○木造密集市街地を形成し、歴史的環境の保全が必要な地区においては、防災機能及び地区を通過する狭隘な道路の機能の向上に努める。

< 1. 土地利用の方針 >

(2) 都市計画区域内の方針

1) 用途地域内について

③ 住宅地

○密集市街地や基盤整備等が十分でない地区については、各種関連整備事業による土地利用や市街地形成を計画していくとともに、区画道路や公園整備等の必要最小限の基盤整備及び地区計画等の制度活用による居住環境の向上に努める。

2) 用途地域外について

① 幹線道路沿道

○沿道型商業施設を中心とした施設の立地需要が増加しているため、長期的な計画を視野に入れながら、適切な土地利用の誘導を検討する。

(3) 都市計画区域外の方針

① 集落地

○点在する宅地と農用地による既存集落地については、無秩序な土地開発等を抑制し、周辺環境との調和を推進する。また、日常生活の利便性向上を図るため、生活基盤施設（道路、公園等）の整備に努める。

② 農業生産地

○農業振興地域内の農用地については、生産性の向上と田園環境の保全のため、開発行為の抑制を原則として適正な管理・保全に努める。

○農業振興地域以外の農用地については、近隣市街地との関連や幹線道路の配置等の土地利用条件を勘案し、周辺環境との調和に努めながら、保全すべき区域として位置付ける。また、まとまった広がりを持ち、良好な田園環境を形成している優良な農用地については維持・保全を推進する。

地区別交通体系の方針



① 咸宜地区

○都市計画道路は地域の实情や必要性も踏まえて、地元住民や関係機関等との調整を図りながら、整備・計画等の見直しを検討する。

○豆田地区及び中心市街地における駐車場の拡充に努めるとともに、生活道路等の利用現況を踏まえながら、通過交通対策に努める。

○道路の管理・保全による機能の維持を推進し安全性の向上に努める。

② 桂林地区

○都市計画道路は地域の实情や必要性も踏まえて、地元住民や関係機関等との調整を図

りながら、整備・計画等の見直しを検討する。

○道路の管理・保全による機能の維持を推進し安全性の向上に努める。

③日隈地区

○地区を横断する都市計画道路丸山五和線の整備を促進し、接続する幹線道路とのアクセス性を向上させることで、利便性の高い居住環境の形成を目指す。

○都市計画道路は地域の実情や必要性も踏まえて、地元住民や関係機関等との調整を図りながら、整備・計画等の見直しを検討する。

○道路の管理・保全による機能の維持を推進し、安全性の向上に努める。

④若宮地区

○都市計画道路は地域の実情や必要性も踏まえて、地元住民や関係機関等との調整を図りながら、整備・計画等の見直しを検討する。

○幹線道路等の管理・保全による機能の維持を推進し、利便性・安全性の向上に努める。

⑤三芳地区

○都市計画道路は地域の実情や必要性も踏まえて地元住民や関係機関等との調整を図りながら、整備・計画等の見直しを検討する。

○山間に点在する集落地と市街地を結ぶ道路機能の維持や保全に努める。

⑥高瀬地区

○幹線道路等の管理・保全による機能の維持を推進し、利便性・安全性の向上に努める。

○都市計画道路の整備は、未整備区間や長期未着手路線も含めて地元住民や関係機関等と調整を図りながら地域の実情や必要性も考慮し、計画等の見直しを検討する。

⑦五和地区

○都市計画道路の整備は、未整備区間や長期未着手路線も含めて地元住民や関係機関等と調整を図りながら地域の実情や必要性も考慮し、計画等の見直しを検討する。

○幹線道路等の管理・保全による機能の維持を推進し、利便性・安全性の向上に努める。

⑧光岡地区

○都市計画道路の整備は、未整備区間や長期未着手路線も含めて地元住民や関係機関等と調整を図りながら地域の実情や必要性も考慮し、計画等の見直しを検討する。

○都市計画道路網全体のバランスを考慮し、特定路線の渋滞解消に向けて、整備を促進していく路線等について検討する。

⑨朝日地区

○都市計画道路の整備は、地元住民や関係機関等との調整を図りながら、今後の整備・計画の方向性や必要性等について検討する。

○幹線道路等の管理・保全による機能の維持を推進し、利便性・安全性の向上に努める。

⑩三花地区

○地域高規格道路「中津日田道路」の建設実現に向けた取り組みを促進する。

○国道212号は、市道葛原線との交差点付近までを拡幅する4車線化事業を促進する。

○都市計画道路の整備は、未整備区間や長期未着手路線も含めて地元住民や関係機関等と調整を図りながら地域の実情や必要性も考慮し、計画等の見直しを検討する。

○幹線道路等の管理・保全による機能の維持を推進し、利便性・安全性の向上に努める。

⑪西有田地区

○都市計画道路の整備は、未整備区間や長期未着手路線も含めて地元住民や関係機関等と調整を図りながら地域の実情や必要性も考慮し、計画等の見直しを検討する。

○地区内の道路機能の維持や管理・保全、効率的な整備により、地区内外の連携を促進する。

⑫東有田地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において、重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

○福祉バス等の公共交通機関の機能の維持に努める。

⑬小野地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において、重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

⑭大鶴地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において、重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

○福祉バス等の公共交通機関の機能の維持に努める。

⑮夜明地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

○福祉バス等の公共交通機関の機能の維持に努める。

⑯前津江地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

⑰中津江地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

○デマンドバス等の公共交通機関の機能の維持に努める。

⑱上津江地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において、重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

○デマンドバス等の公共交通機関の機能維持に努める。

⑲大山地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において、重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

⑳天瀬地区

○広域的な交流の促進や医療・防災等において、重要な役割を果たす幹線道路の整備や維持・管理により、地区内外の連携を促進する。

○地区内における道路機能の維持や向上により、幹線道路との効果的な連携に努める。

2) 関連計画「第2次日田市定住自立圏共生ビジョン」

第2次日田市定住自立圏共生ビジョン（令和3年3月策定・令和4年3月改訂）	
計画概要等	○計画期間：令和3年度～令和5年度
公共交通に関する記述内容	<p><4-I-(3) 産業振興></p> <p>【定住自立圏形成方針】観光戦略の展開</p> <p>a. 取組の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 豊かな自然や歴史・文化遺産など様々な特色ある資源を磨き上げるとともに、埋もれている観光資源を掘り起こし、これらを相互に連携・活用した観光産業も視野に入れながら、観光戦略の展開を図る。 <p>b. 機能分担</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣地域においては、それぞれの地域の持つ特色を最大限に生かした着地型観光の推進を図るとともに、近隣地域内のネットワークを形成し中心地域へとつなげる回遊性の高い観光地づくりに取り組む。 <p><4-I-(4) その他></p> <p>○スクールバス購入事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 学校統廃合により遠距離通学となった児童生徒の安全な通学手段を確保するため、一定基準に達したスクールバスの更新を行う。 <p>○スクールバス管理運営事業</p> <ul style="list-style-type: none"> スクールバス等の適切な管理運営を行うことで、児童生徒の安全な通学手段を確保するため、スクールバスの管理、スクールタクシーの運行委託を行う。 <p><4-II-(1) 地域交通></p> <p>【定住自立圏形成方針】地域公共交通サービスの確保・充実</p> <p>a. 取組の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の路線バスについては、バス事業者と共に利便性の向上並びに効率的なバスの運行方法を検討し、路線の維持に努める。 また、市内循環バスやデマンドバス、乗合タクシーの運行、JRとの連携等、地域の実情にあった公共交通の確保を図る。 <p>b. 機能分担</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心地域はバス事業者の既存のバス路線を中心に、市内循環バスや福祉バス、さらにはデマンドバス等を組み合わせ、効率的で利用しやすい移動手段の確保を図る。 近隣地域においては、中心地域への移動手段の確保を図るとともに、各地域内での移動を確保するため、デマンドバスや乗合タクシーなど、効率的で利用しやすい公共交通の確保を図る。 <p>○コミュニティバス運行事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地における通院や買物、通学等の移動手段を確保するため、市内循環バスを運行する。 <p>○上・中津江デマンドバス運行事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 民間路線等が運行していない中津江村、上津江町を中心とした地域の通院等の移動手段を確保するためデマンドバスを運行する。 <p>○乗合タクシー運行事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域における住民の移動手段を確保するため、乗合タクシーを自宅からJR最寄り駅又はバス停等まで運行する。 <p>○地方バス路線維持対策事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺地域における移動手段を確保するため、民間バス会社では維持が困難な赤字バス路線に対し、補助金を交付する。 <p>○福祉バス運行事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域における市街地への通院や買い物の移動手段を確保するため、スクールバスの空き時間を利用し運行する。

3) 関連計画「日田市観光振興基本計画」

日田市観光振興基本計画（平成25年3月）	
<p>計画概要等</p>	<p>○計画期間：平成25年度～令和4年度</p> <p>○基本理念 森と歴史が育む“水郷ひた”～何度も訪れたくなる“おもてなし”のまちづくり～</p> <p>○基本方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域資源を活かした観光の魅力づくり 2. おもてなし力を高める人材育成及び組織の構築 3. 効果的な情報発信体制の構築 4. 周辺地域との連携及び外国人旅行者の誘客 5. 日田市ならではのコンベンション誘致戦略 <div data-bbox="391 649 1316 1243" style="border: 1px dashed green; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;">日田市4エリアについて</p> <p>本計画では、日田市を右図のように4つのエリアに分けて、必要に応じてその呼称を使用するものとします。</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;"> <ul style="list-style-type: none"> ■ 日田エリア 旧日田市の15地区からなるエリアを指します。 ■ 天瀬エリア 天瀬町全域を指します。 ■ 大山エリア 大山町全域を指します。 ■ 奥日田エリア 前津江町・中津江村・上津江町の“三津江”を合わせたエリアを指します。 </div> <div style="flex: 1; text-align: center;">  </div> </div> </div>
<p>公共交通に関する記述内容</p>	<p><基本方針1－基本施策（6） 観光インフラ・交通手段などの基盤整備></p> <p>○観光・交通拠点の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各エリアの主要観光施設や交流拠点を結ぶ幹線道路の整備や「公共サイン基本計画」にもとづいた誰にでもわかりやすい観光案内板の充実を図る。 また、イベント時の臨時駐車場の確保などを検討するとともに、着地型観光推進の場となる既存の観光交流施設等の連携を図る。 <p>○効率的な交通手段等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市を訪れる来訪者や観光客が主要駅、バス停から円滑に移動できるように、JRやバス、タクシー等の事業者との連携を図る。 また、観光拠点である豆田地区においては、地域住民や観光客が安心して歩けるよう安全対策を図る。

4) 関連計画「第3期日田市地域福祉計画」

第3期日田市地域福祉計画（令和2年3月）	
計画概要等	<p>○計画期間：令和2年度～令和6年度</p> <p>○基本理念 一人はみんなのために、みんなは一人のために、 支えあう輪を広げ、安心してともに暮らせるまちを目指して</p> <p>○基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域のつながりづくり 2. 支えあう地域づくり 3. 身近な相談体制づくり 4. 暮らしを支える環境づくり
公共交通に関する記述内容	<p><第4章—第4節—①—施策1 移動手段の確保></p> <p>○暮らしを守る地域公共交通づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通ネットワークの維持確保、利便性の向上を図りながら、交通事業者や地域の人たちと一緒に地域の実情に合った交通体系・交通手段の確保ができるよう取り組んでいく。 <p>○障がい者の移動支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・身体的に障害のある方に対し、タクシー等の初乗り料金の補助を行い、移動手段の確保を図る。 <p>○高齢者の移動支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者に対する外出支援や買物支援、見守りなど、日常生活上の支援体制の充実を図るため、支援の担い手の育成や地域での互助活動の中心となる協議体の設置に向けて支援を行う。

5) 関連計画「第3次日田市環境基本計画」

第3次日田市環境基本計画（令和3年3月）																																																									
計画概要等	<p>○計画期間：令和3年度～令和9年度</p> <p>○目標とする環境像</p> <ul style="list-style-type: none"> ・『水と緑があふれる未来輝くまち ～水郷ひた～』 <p>○基本理念</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「水」と「緑」の再生による「水郷ひた」の創造 2. 持続可能な地域循環共生圏の構築 3. 市民・事業者・行政の協働の促進 																																																								
公共交通に関する記述内容	<p><Ⅲ－(4)－施策の柱 iii 脱炭素・循環型のまち></p> <p>○太陽光・小水力・バイオマス発電など、本市の豊富な再生可能エネルギーの活用や、省エネ・省資源化の促進を図り、「2050年温室効果ガス排出実質ゼロ」を目指し、地球温暖化対策に積極的に取り組む。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>■日田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画の対象は本市の行政区域内とし、経済活動や市民の日常生活など温室効果ガス排出に関する活動を対象とする。 ・本市では、運輸部門（自動車）、業務その他部門、家庭部門からの排出量が多く、これら3部門での温室効果ガス排出抑制対策が特に重要。 ・令和12（2030）年度における温室効果ガス排出量を平成25（2013）年度比で40%（233千t-CO₂）削減することを目指す。 <p style="text-align: center;">表 5 対象とする温室効果ガスと部門</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">種類</th> <th style="width: 15%;">部門</th> <th style="width: 70%;">対象活動</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">二酸化炭素 (CO₂)</td> <td>産業</td> <td>製造業、建設業・鉱業、農林水産業におけるエネルギー消費に伴うCO₂排出量</td> </tr> <tr> <td>業務その他</td> <td>事業所等におけるエネルギー消費に伴うCO₂排出量</td> </tr> <tr> <td>家庭</td> <td>家庭におけるエネルギー消費に伴うCO₂排出量</td> </tr> <tr> <td>運輸</td> <td>自動車及び鉄道におけるエネルギー消費に伴うCO₂排出量</td> </tr> <tr> <td>廃棄物</td> <td>一般廃棄物の焼却に伴うCO₂排出量</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">メタン (CH₄)</td> <td>運輸</td> <td>自動車の走行に伴うCH₄排出量</td> </tr> <tr> <td>農業</td> <td>水田の耕作、農業廃棄物の焼却、家畜の飼養、家畜の排せつ物管理に伴うCH₄排出量</td> </tr> <tr> <td>廃棄物</td> <td>一般廃棄物の焼却、生活・商業排水の処理に伴うCH₄排出量</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">一酸化二窒素 (N₂O)</td> <td>運輸</td> <td>自動車の走行に伴うN₂O排出量</td> </tr> <tr> <td>農業</td> <td>耕地における肥料の使用、耕地への肥料のすき込み、農業廃棄物の焼却、家畜の排せつ物管理に伴うN₂O排出量</td> </tr> <tr> <td>廃棄物</td> <td>一般廃棄物の焼却、生活・商業排水の処理に伴うN₂O排出量</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p><Ⅲ－(4)－施策の柱 iii 基本施策(1) 緩和策の推進></p> <p>○公共交通機関や自転車の利用を促進するとともに、エコドライブや次世代自動車への買い替えなども普及することによって、地域の自動車から排出される温室効果ガスの削減に努める。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">取組内容</th> <th style="width: 10%;">行政</th> <th style="width: 10%;">市民</th> <th style="width: 10%;">事業者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>身近な省エネや省資源への取組を促進します。</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>住宅や建築物の断熱化や高气密化を促進します。</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>太陽光発電、木質バイオマス燃焼機器など再生可能エネルギーの導入を推進します。</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>公共交通機関や自転車の利用やエコドライブを推進します。</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>電気自動車などの走行時に二酸化炭素を排出しない自動車の導入を推進します。</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>地球温暖化、資源の有効利用等の環境問題についての学習を推進します。</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> </tbody> </table>	種類	部門	対象活動	二酸化炭素 (CO ₂)	産業	製造業、建設業・鉱業、農林水産業におけるエネルギー消費に伴うCO ₂ 排出量	業務その他	事業所等におけるエネルギー消費に伴うCO ₂ 排出量	家庭	家庭におけるエネルギー消費に伴うCO ₂ 排出量	運輸	自動車及び鉄道におけるエネルギー消費に伴うCO ₂ 排出量	廃棄物	一般廃棄物の焼却に伴うCO ₂ 排出量	メタン (CH ₄)	運輸	自動車の走行に伴うCH ₄ 排出量	農業	水田の耕作、農業廃棄物の焼却、家畜の飼養、家畜の排せつ物管理に伴うCH ₄ 排出量	廃棄物	一般廃棄物の焼却、生活・商業排水の処理に伴うCH ₄ 排出量	一酸化二窒素 (N ₂ O)	運輸	自動車の走行に伴うN ₂ O排出量	農業	耕地における肥料の使用、耕地への肥料のすき込み、農業廃棄物の焼却、家畜の排せつ物管理に伴うN ₂ O排出量	廃棄物	一般廃棄物の焼却、生活・商業排水の処理に伴うN ₂ O排出量	取組内容	行政	市民	事業者	身近な省エネや省資源への取組を促進します。	○	○	○	住宅や建築物の断熱化や高气密化を促進します。	○	○	○	太陽光発電、木質バイオマス燃焼機器など再生可能エネルギーの導入を推進します。	○	○	○	公共交通機関や自転車の利用やエコドライブを推進します。	○	○	○	電気自動車などの走行時に二酸化炭素を排出しない自動車の導入を推進します。	○	○	○	地球温暖化、資源の有効利用等の環境問題についての学習を推進します。	○	○	○
種類	部門	対象活動																																																							
二酸化炭素 (CO ₂)	産業	製造業、建設業・鉱業、農林水産業におけるエネルギー消費に伴うCO ₂ 排出量																																																							
	業務その他	事業所等におけるエネルギー消費に伴うCO ₂ 排出量																																																							
	家庭	家庭におけるエネルギー消費に伴うCO ₂ 排出量																																																							
	運輸	自動車及び鉄道におけるエネルギー消費に伴うCO ₂ 排出量																																																							
	廃棄物	一般廃棄物の焼却に伴うCO ₂ 排出量																																																							
メタン (CH ₄)	運輸	自動車の走行に伴うCH ₄ 排出量																																																							
	農業	水田の耕作、農業廃棄物の焼却、家畜の飼養、家畜の排せつ物管理に伴うCH ₄ 排出量																																																							
	廃棄物	一般廃棄物の焼却、生活・商業排水の処理に伴うCH ₄ 排出量																																																							
一酸化二窒素 (N ₂ O)	運輸	自動車の走行に伴うN ₂ O排出量																																																							
	農業	耕地における肥料の使用、耕地への肥料のすき込み、農業廃棄物の焼却、家畜の排せつ物管理に伴うN ₂ O排出量																																																							
	廃棄物	一般廃棄物の焼却、生活・商業排水の処理に伴うN ₂ O排出量																																																							
取組内容	行政	市民	事業者																																																						
身近な省エネや省資源への取組を促進します。	○	○	○																																																						
住宅や建築物の断熱化や高气密化を促進します。	○	○	○																																																						
太陽光発電、木質バイオマス燃焼機器など再生可能エネルギーの導入を推進します。	○	○	○																																																						
公共交通機関や自転車の利用やエコドライブを推進します。	○	○	○																																																						
電気自動車などの走行時に二酸化炭素を排出しない自動車の導入を推進します。	○	○	○																																																						
地球温暖化、資源の有効利用等の環境問題についての学習を推進します。	○	○	○																																																						

日田市地域公共交通計画

発行・編集：日田市企画振興部まちづくり推進課

〒877-8601 大分県日田市田島2丁目6番1号

TEL 0973-22-8356 FAX 0973-22-8324

H P <http://www.city.hita.oita.jp/>

Email machidukuri@city.hita.lg.jp