

## 第7章 豊後大野市の地域公共交通の抱える問題点

前述の地域および公共交通の現状や上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方向性より、豊後大野市の地域・社会的な問題点や公共交通の抱える問題点を整理します。

### 7-1. 豊後大野市の公共交通を取り巻く課題

#### 7-1-1 公共交通利用者の減少

- 本市内の公共交通利用状況として、JR では昭和 40 年以降、各駅の利用者数は次第に減少しています。また、路線バス・コミュニティバスの多くの路線や、タクシ-の利用客数が近年減少傾向にあります。
- 豊後大野市では、人口減少、少子高齢化が進展しており、公共交通を利用する母数が減少するとともに、少子化により、通学等での利用が想定される児童や中高生が減少しております。
- 高齢化も進展していますが、多くの高齢者が自動車で移動しています。
- 令和 2 年度においては、新型コロナウイルスによる住民の外出機会の減少があり、これまで以上に公共交通機関の利用頻度が減少しています。

#### 7-1-2 日常利用が定着しない公共交通

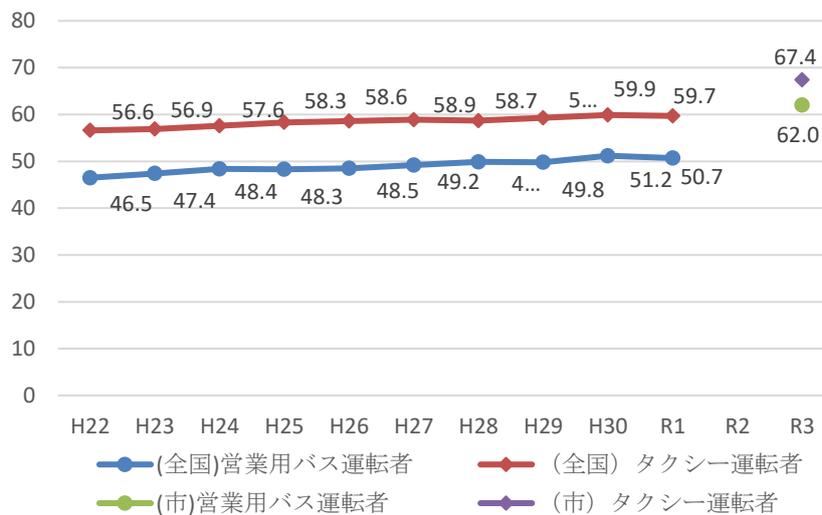
- 日常生活を送る上で、高齢者を含む多くの住民は、自家用車を利用して市内外を移動する傾向があり、過度な自家用車依存が見られます。
- 背景には、目的地まで公共交通が整備されていないことやバス路線の本数が少ない、バス等への乗り方が分からないといった住民の移動ニーズと公共交通網の不整合が見られます。
- また、高校生も同様に、自家用車での送迎による通学者が存在し、多くの高校生が公共交通、特に路線バスで通学していない状況です。
- バス停まで歩けない(歩きたくない)高齢者の存在や普段の便利な送迎サービスへの慣れから、移動手段として公共交通を選択するという状況に結びついておりません。
- 将来的には利用するといった意向の方々はあるものの、現状は移動に困っていないという方が多い状況にあります。将来的な移動困難者の予備軍が存在しています。
- また、情報提供の不十分さも指摘されており、わかりやすい公共交通サービスも求められています。

### 7-1-3 増え続ける財政負担

- 公共交通利用者減少に伴い、公共交通事業者の収益は大きく減少しています。
- コミュニティバスやあいのりタクシーの運行経費と使用料収入や国・県補助金との収支割合については、平成 26 年度の 39.8%であったものが、令和元年度には 22.8%まで割合が悪化しています。
- コミュニティバスの 1 人当たりの運行コストも年々増加傾向にあり、行政の負担が増加しています。

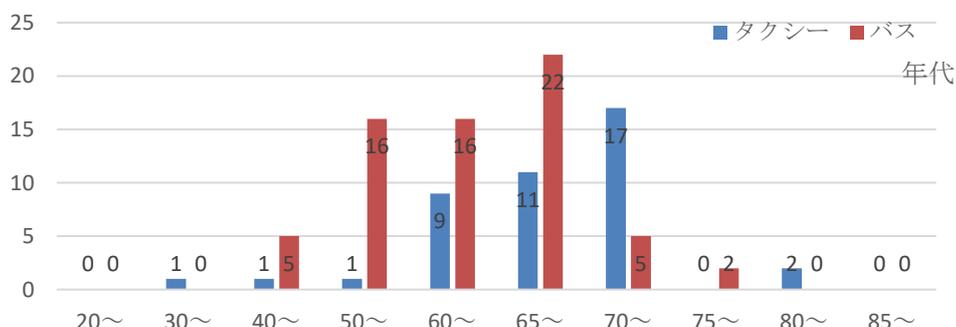
### 7-1-4 運転士の高齢化

- 令和元年度時点でのバスおよびタクシー運転手の全国の平均年齢は、バス運転者が 50.7 歳、タクシー運転者が 59.7 歳ですが、令和 3 年時点の豊後大野市の平均年齢はバス運転者が 62.0 歳、タクシー運転者が 67.4 歳となっています。
- 調査時点が違うものの、全国平均と比較して乗務員の高齢化が非常に顕著であり、担い手の確保が喫緊の課題となっています。



出典：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

図 66 バス・タクシー運転手の年齢構成



出典：豊後大野市タクシー協会・大野竹田バス資料

図 67 豊後大野市におけるバス・タクシー運転手の年齢構成

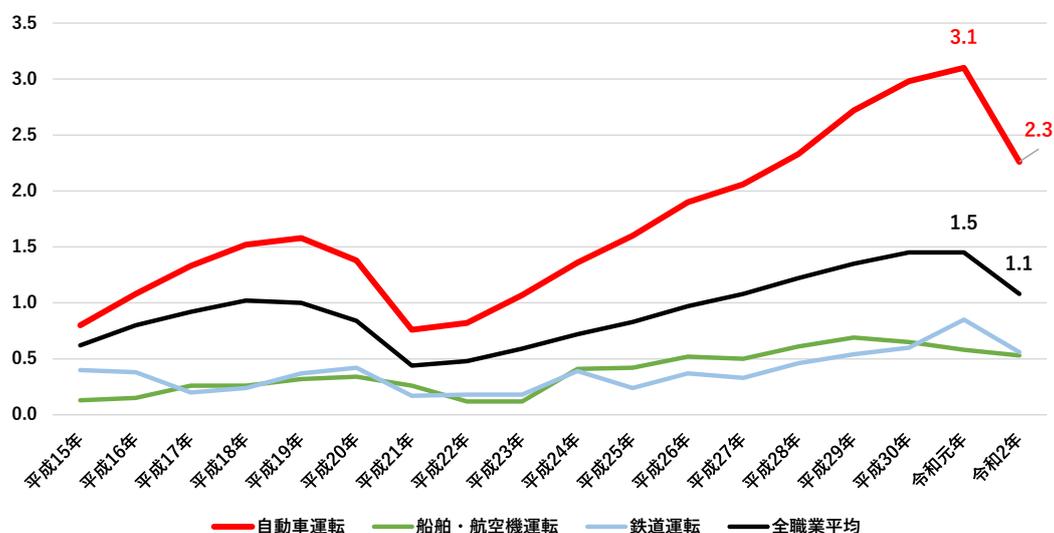
### 7-1-5 非効率な公共交通ネットワーク

- 豊後大野市の公共交通のネットワークは、利用者減少の中、供給が過剰になっていると考えられます。
- また、路線バスとコミュニティバスの路線が重複している区間もあります。
- 路線バスやコミュニティバス、鉄道等の交通モード間の乗り継ぎが必要になりますが、今後の再編等も踏まえて乗り継ぎ拠点を改めて明確にすることが重要です。
- 多様な交通手段が存在する中、各交通手段での役割分担が不明確な部分があります。

## 7-2. 社会的な問題点

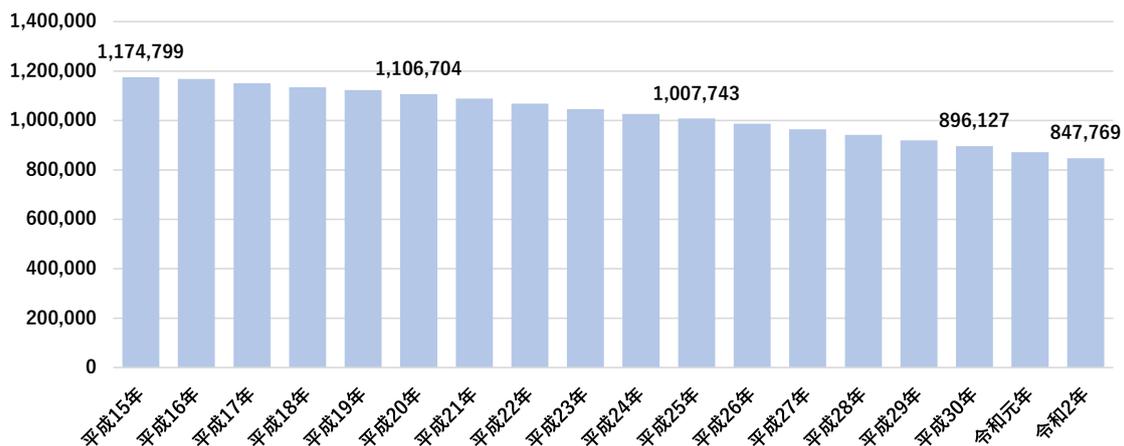
### 7-2-1 全国的な運転士不足

- 公共交通の担い手である運転士不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通運営に向けた重大な問題となっています。令和2年は新型コロナウイルスの感染拡大に伴う観光需要急減のため、貸切バス需要の低迷等によって有効求人倍率の一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けています。



資料：一般職業紹介状況

図 68 運転関連産業の有効求人倍率（常用パート含む）の推移

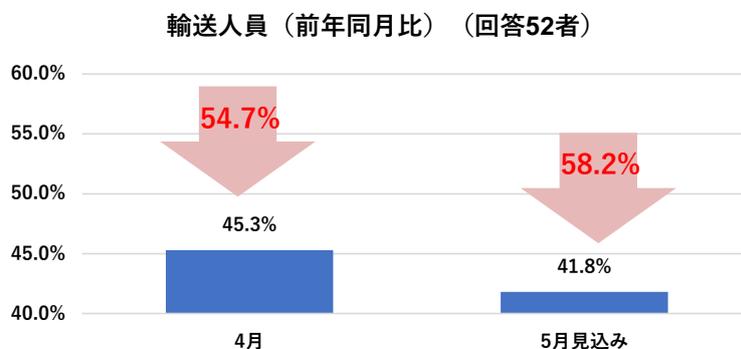
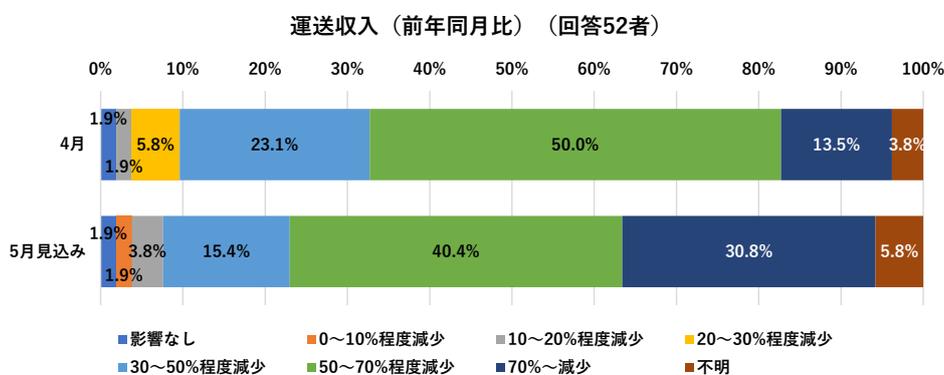


資料：運転免許統計

図 69 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移

### 7-2-2 公共交通分野全般の収益性悪化

- 令和2年の新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に伴う外出抑制や観光行動の急減によって、公共交通を担う交通事業者の収益性が悪化しています。
- 新型コロナウイルスが収束しても完全に元には戻らないといわれている状況を踏まえて、持続可能な公共交通網の構築に向けて、関係機関等が考えて総力で取り組む必要性が増しています。

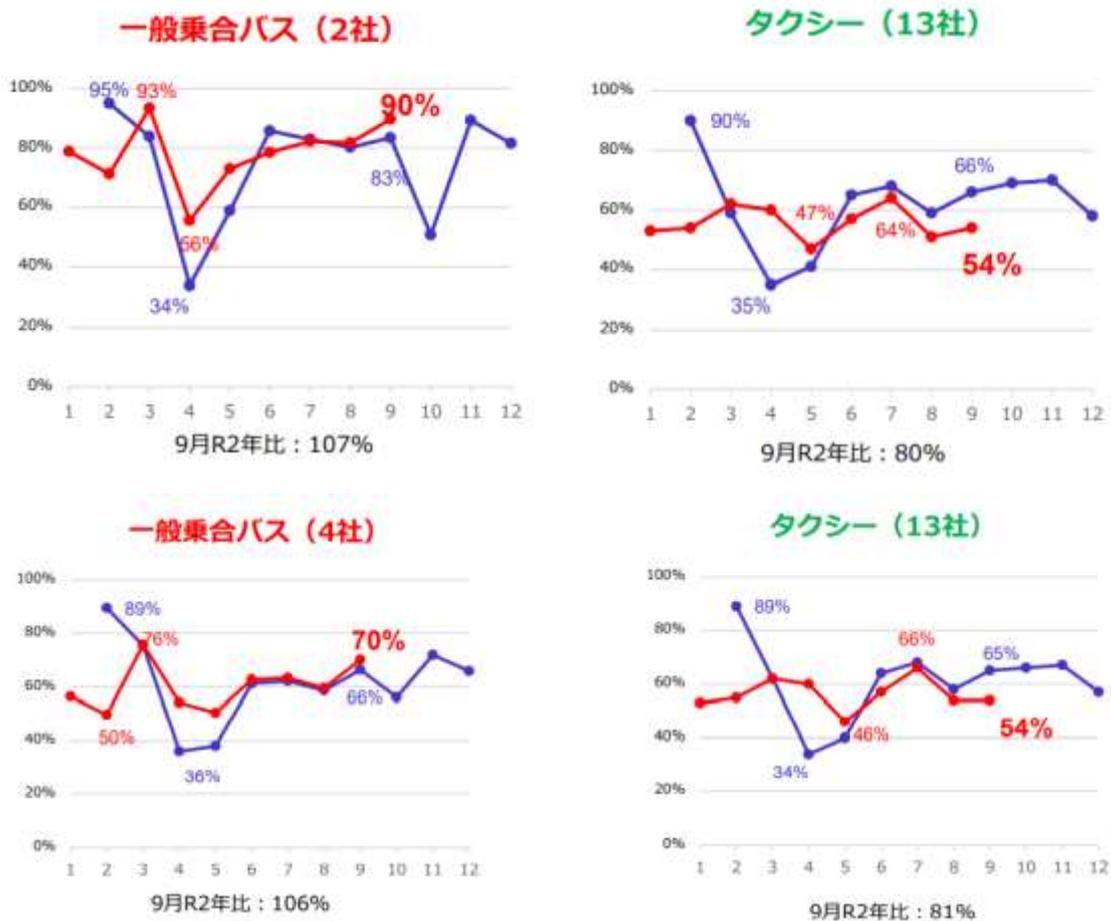


資料：交通政策白書

図 70 公共交通分野全般の収益性悪化

### 7-2-3 感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少

- 新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校などの影響により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しています。
- 九州運輸局の資料によると、緊急事態宣言が発出された直後の輸送人員は、大きく減少しています。緊急事態宣言終了後は学校の授業や経済活動の再開等に伴い、公共交通機関の利用者数も多少回復していますが、新型コロナウイルス感染症の発生以前の水準にまで回復するには至っておらず、交通事業者にとっては非常に厳しい状況が続いています。
- 豊後大野市ではこうした状況を受け、バスラッピング広告事業やタクシー応援便、プレミアムタクシーチケット事業を通じて、事業者支援にあわせ市民への公共交通利用喚起を行っていますが、事業者への聞き取りでは、一度離れた利用者をバス・タクシーに戻すのは非常に厳しい状況との認識で一致しています。



出典：九州運輸局  
青線：R2/R1、赤線：R3/R1

図 71 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への影響

## 7-2-4 高齢者による重大事故の増加

- 市内の人口に占める自動車登録台数の割合は年々増加しています。
- また、運転免許保有者の増加とともに全国的に高齢化が進行し、65 歳以上の高齢運転者は年々増加しています。

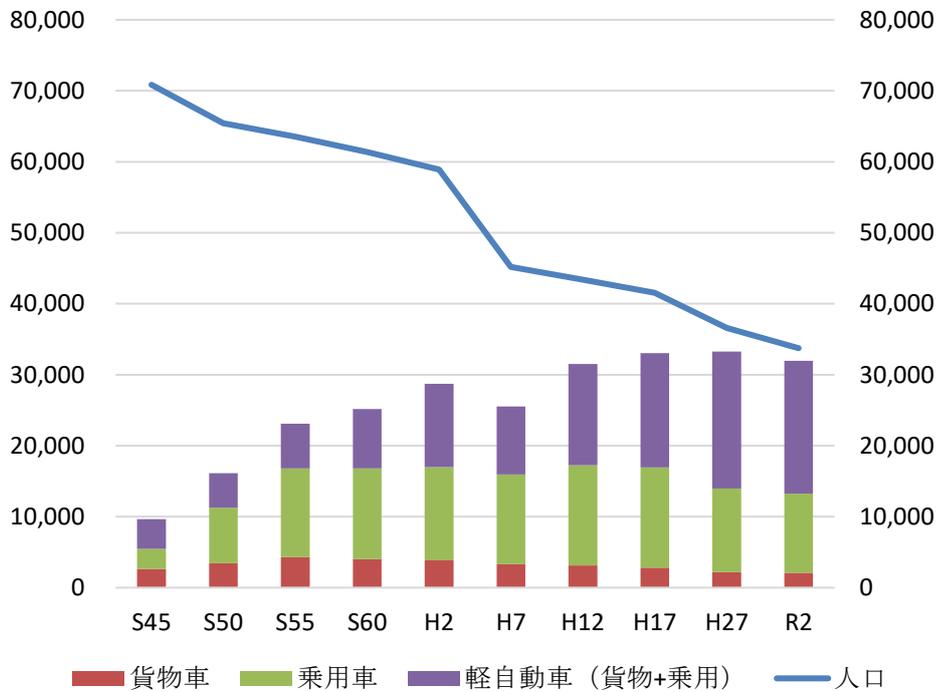


図 72 車種別自動車登録台数の推移

表 23 市郡別・車種別自動車登録台数、市町村別・男女別人口および世帯数

	人口	乗用として活用されると想定する車両数 (貨物車を除く)	自動車区分			人口に占める自動車の割合	乗用車	人口に占める乗用車の割合	原動機付自転車 (125cc未満)*
			貨物車	乗用車	軽自動車 (貨物+乗用)				
S45	70,856	6,998	2,653	2,823	4,175	9.9%	56	0.08%	-
S50	65,424	12,655	3,455	7,834	4,821	19.3%	63	0.10%	-
S55	63,523	18,803	4,319	12,476	6,327	29.6%	68	0.11%	-
S60	61,378	21,106	4,051	12,767	8,339	34.4%	77	0.13%	-
H2	58,891	24,883	3,848	13,153	11,730	42.3%	85	0.14%	-
H7	45,186	22,243	3,298	12,633	9,610	49.2%	83	0.18%	7,679
H12	43,370	28,386	3,142	14,097	14,289	65.5%	95	0.22%	6,238
H17	41,551	30,245	2,794	14,128	16,117	72.8%	111	0.27%	5,012
H27	36,598	31,078	2,175	11,792	19,286	84.9%	91	0.25%	3,102
R2	33,741	31,950	2,094	11,160	18,696	94.7%	83	0.25%	2,289

資料：大分県統計年鑑

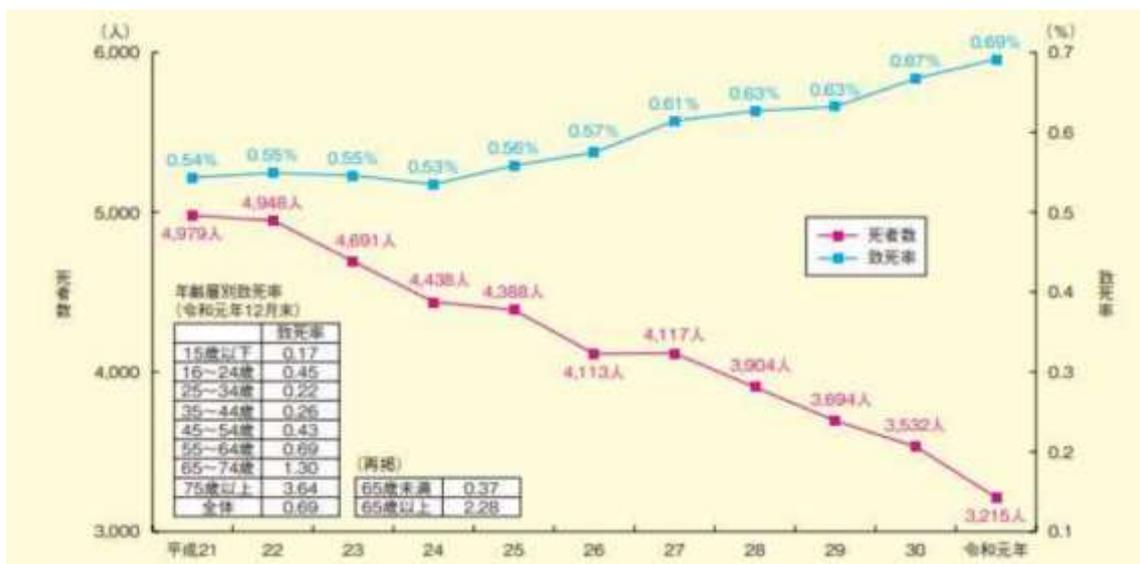
※昭和 45 年度から平成 2 年度までの市郡別、車種別自動車登録台数調査結果は、「大野郡」での集計である。  
 ※平成 7 年度から平成 12 年度までの統計値は、旧野津町を除く値である。※昭和 45 年度から平成 2 年度までの原動機付自転車の集計値はなかった。



資料：運転免許統計（警察庁）、国勢調査・人口推計 ※全国値

図 73 年齢別の自動車免許保有率

- 全国的に交通事故死者数は年々減少する中、交通事故による致死率は上昇傾向です。年齢層別では 65 歳以上の高齢者の交通事故致死率は 64 歳未満の約 6 倍となっており、高齢者数の増加とともに致死率が上昇することが懸念されます。
- 年齢層別の交通死亡事故の発生件数はほとんどの年齢層において減少傾向ですが、令和元年度の 65 歳以上の高齢者が交通死亡事故を引き起こす可能性は 20 歳～50 歳の約 1.4～1.9 倍と例年とほぼ変わらない割合です。
- また、80 歳以上の後期高齢者による交通死亡事故発生件数は年々減少傾向にあるものの、依然として高い数値を示すため、安全対策が求められます。



資料：令和元年交通安全白書（警察庁） ※全国値

図 74 交通死亡事故発生件数

## 7-3. 社会的な要請

### 7-3-1 集約的な都市構造への転換

- 少子・超高齢社会の到来や環境負荷の軽減、市街地の外延化による中心市街地の衰退や都市財政の圧迫に加え、モータリゼーションの進展による公共交通の位置づけが低下してきている現状を踏まえ、我が国として集約的な都市構造への転換が求められています。
- 公共交通の整備においても、現在の負のスパイラルから正のスパイラルに転換する役割の一端を担っています。

#### ■公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ

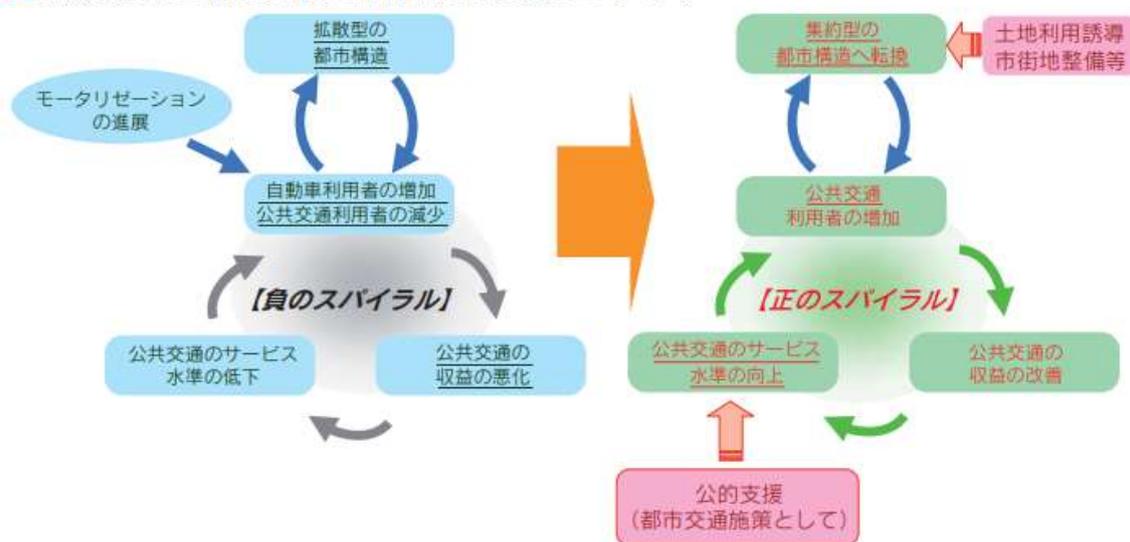


図 75 集約的な都市構造の実現のシナリオ

資料：国土交通省

### 7-3-2 輸送資源の総動員

- 地方部を中心とした人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっています。加えて、地域経済社会の発展に資する交通インフラを着実に整備していくことにより、生産性向上を図ることも必要となっています。
- このような状況を踏まえ、全ての地域において、持続可能な運送サービスの提供を確保するため、地方公共団体が、公共交通事業者等と連携して、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、地域の輸送資源を総動員する取組を推進する必要があります。

**輸送資源の総動員による移動手手段の確保**

- ① **維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ② 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化
  - ・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化
  - ・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③ 鉄道・乗合バス等における**貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)

自家用有償旅客運送



図 76 輸送資源の総動員による移動手手段の確保

資料：国土交通省

### 7-3-3 地球環境問題への対応

- 我が国では、地球環境問題等への対応のため、2050年において、カーボンニュートラルを実現することを掲げています。
- 運輸部門においても公共交通利用の促進等が掲げられています。

## 2050年カーボンニュートラルに向けた主な省エネ対策

国土交通省

○ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、国土交通省においては、CO2総排出量(エネルギー消費ベース)の約5割を占める運輸部門及び民生(家庭、業務)部門における排出削減に向け、次世代自動車の普及促進、公共交通の利用促進、グリーン物流の推進、住宅・建築物の脱炭素化等を一層強力に推進する。

**民生部門 (家庭・業務)**

**ZEH等の普及**

- 中小工務店等による木造住宅のZEHに対して支援(経産省・環境省と3省連携でZEHの普及推進)
- ライフサイクル全体でCO2排出量がマイナスとなる住宅(LCCM住宅)に対して支援

ZEHとは「特定互換内装材」上「平均で削減する住宅のエネルギー」量が「地域で削減した以下」の期間に実現する住宅

高効率なエネルギーを効率的に必要としない(暖房・冷房・給湯)



高性能設備でエネルギーを上手に使う



エネルギーを創る



**「グリーン住宅ポイント制度」の創設**

- 高い省エネ性能を有する住宅を取得する者等に対して、商品や追加工事と交換できるポイントを発行

**改正建築物省エネ法の適切な運用**

- 改正建築物省エネ法の令和3年4月全面施行
  - ・戸建住宅等について建築士から建築主への省エネ性能に関する説明義務制度を創設
  - ・省エネ基準への適合義務制度の対象を拡大 等

**運輸部門**

**次世代自動車の普及促進**

- ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車について、トラック・バス・タクシー事業用車両の導入支援等

車種	【第1段階】	【第2段階】	【第3段階】
補助	先進・次世代技術搭載のEV/FCV	先進・次世代技術搭載のEV/FCV	先進・次世代技術搭載のEV/FCV
補助	先進・次世代技術搭載のEV/FCV	先進・次世代技術搭載のEV/FCV	先進・次世代技術搭載のEV/FCV
補助	先進・次世代技術搭載のEV/FCV	先進・次世代技術搭載のEV/FCV	先進・次世代技術搭載のEV/FCV

**公共交通の利用促進**

- LRT・BRTの導入促進
- 新型輸送サービス等の多様な輸送資源の活用 等




LRT (Light Rail Transit) BRT (Bus Rapid Transit)

**グリーン物流の推進**

- トラック輸送の効率化
- 共同輸送の推進
- モーダルシフトの推進 等




トラック輸送の効率化

図 77 カーボンニュートラルに向けた省エネ対策

資料：国土交通省