

九重町 地域公共交通計画

令和6年3月



九重町

目次

第1章	はじめに	1
1-1	計画策定の背景・目的	1
1-2	計画の期間	1
1-3	計画の対象区域	1
1-4	本計画の位置づけ	2
第2章	九重町の地域公共交通が抱える問題点・課題	3
2-1	低い公共交通利用率（利用者の減少）	3
2-2	公共交通に対する財政負担	4
2-3	利便性の高い交通体系の構築	5
2-4	利用促進につながる情報発信の取組	6
2-5	運賃に関する負担感の地域間格差解消	7
2-6	国内外の観光客が利用しやすい観光アクセスの構築	8
第3章	九重町公共交通の将来像と基本的な方針	9
3-1	九重町の公共交通の将来像	11
3-2	地域公共交通確保維持事業	12
3-2-1	補助系統に係る事業及び実施主体の概要	12
3-2-2	地域公共交通確保維持事業の必要性	14
第4章	実施事業	15
4-1	様々な交通モードの連携強化による利用しやすい地域公共交通網の構築	16
4-2	利用者の多様化するニーズに応じた移動手段の確保	18
4-3	地域の移動を支える持続可能な運行体制の整備	20
4-4	関係機関・団体と連携して多様な機会を活用した積極的な利用促進施策の推進	21
第5章	計画の達成状況の評価	22
5-1	計画の達成状況の評価する数値指標	22
5-2	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	24
5-3	計画の推進体制	25
第6章	資料編	26
6-1	九重町の概況	26
6-2	九重町の人口推移	27
6-2-1	人口推移	27
6-2-2	人口分布	28
6-2-3	人口流動	31
6-3	まちづくりの動向	33
6-3-1	生活利便施設立地状況	33
6-3-2	上位・関連計画における公共交通施策の方針	34
6-4	公共交通の運行状況・利用状況	40
6-4-1	鉄道	41
6-4-2	バス	42
6-4-3	タクシー	43

6-4-4	その他の輸送資源	44
6-5.	コミュニティバスの利用状況.....	45
6-5-1	コミュニティバス年間利用者数.....	45
6-5-2	コミュニティバス路線別利用者数の推移	46
6-5-3	コミュニティバスの運行に対する財政負担の状況.....	47
6-5-4	利用者数の経年変化	48
6-5-5	便別利用状況	54
6-5-6	バス停別利用状況	61
6-6.	九重町地域公共交通網形成計画の評価	67
6-7.	地域住民の移動ニーズ調査の概要	69
6-7-1	住民アンケート調査の結果.....	69
6-7-2	コミュニティバス利用者意向調査の結果	78
6-7-3	施設来訪者調査の結果.....	82
6-7-4	地域別意見交換会の結果.....	86
6-7-5	交通事業者ヒアリングの結果.....	93
第7章	用語集	94

第1章 はじめに

1-1. 計画策定の背景・目的

全国的に、自家用自動車への依存の高まりや人口減少が進む中、鉄道やバスの利用者が減少し、民間交通事業者における鉄道や路線バスの減便・廃止や、自治体の財政負担の増加等、公共交通事業をとりまく環境は年々厳しさを増しています。

九重町においても例外ではなく、現在運行している鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス及び一般タクシーなどについて、住民の通勤、通学、買い物、通院等に考慮した利便性の高い持続可能な公共交通網の構築が喫緊の課題となっています。

今回、2017（平成 29）年 3 月に策定した「九重町地域公共交通網形成計画」（以下「前計画」という。）が 2021（令和 3）年度をもって計画期間を終了しました。そこで、住民が多様な交通手段を選択できる交通ネットワークの構築を目指し、地域の特性を考慮した地域公共交通の再編を行うため、地域公共交通のマスタープランとなる「九重町地域公共交通計画」を策定することとしました。

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

1-2. 計画の期間

本計画は、2024（令和 6）年 4 月から 2029（令和 11）年 9 月末までを計画期間とします。

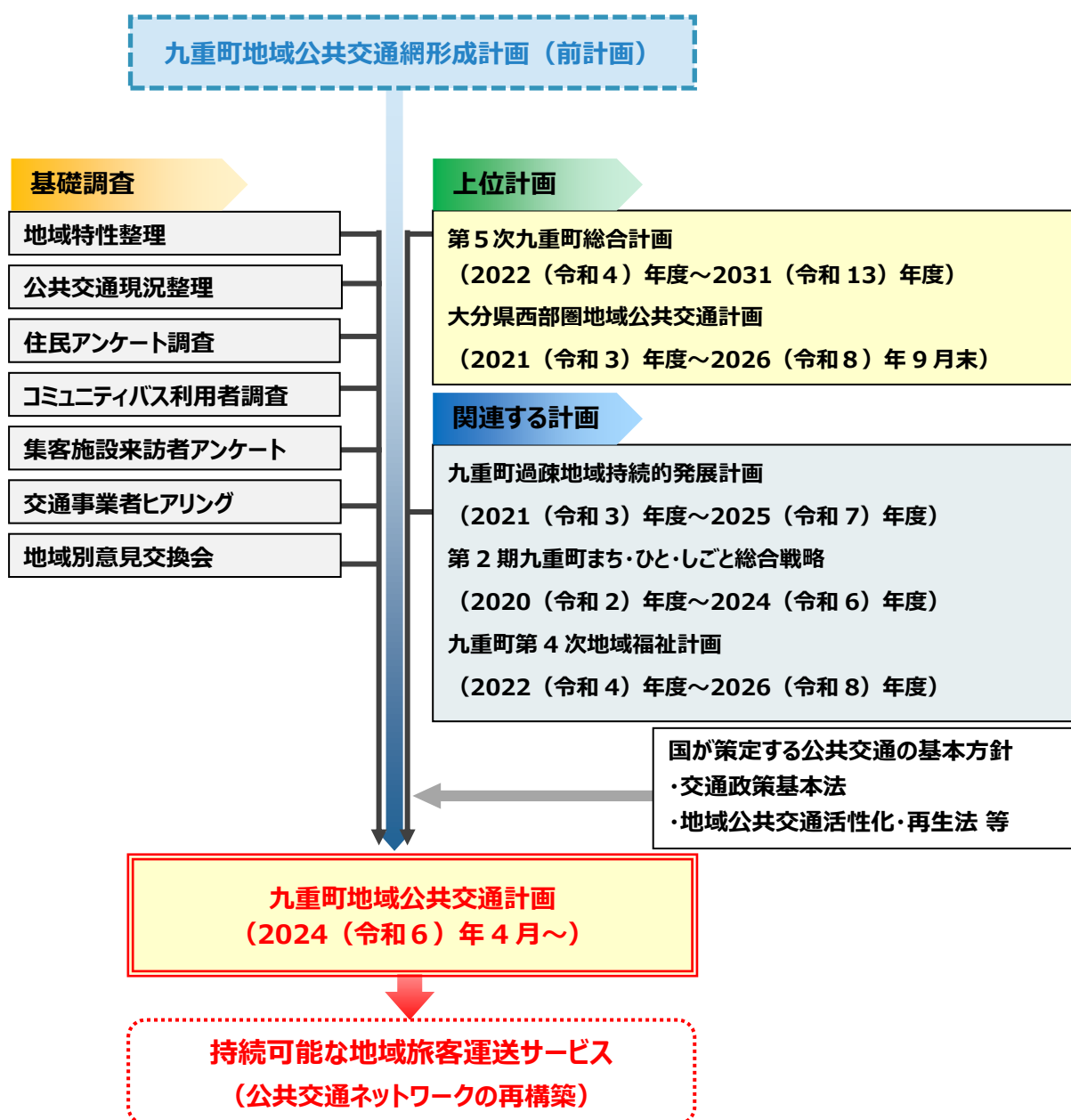
1-3. 計画の対象区域

本計画は、九重町の全域を対象区域とします。

1-4. 本計画の位置づけ

本計画は、「第5次九重町総合計画」を上位計画とした計画であるとともに、「大分県西部圏地域公共交通計画」など関連計画との整合を図り、国が策定する公共交通の基本方針などに即しながら策定します。

なお、策定に際しては、住民アンケート調査やコミュニティバス利用者アンケート調査をはじめとした諸調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握し、これら基礎調査の結果を踏まえて計画を策定することとしました。



第2章 九重町の地域公共交通が抱える問題点・課題

九重町の現状や公共交通の運行状況・利用状況、地域住民の移動ニーズ調査において得られたデータの分析結果（第6章）をもとに、九重町の地域公共交通が抱える問題点・課題を以下に示します。

2-1. 低い公共交通利用率（利用者の減少）

公共交通（JR、路線バス、タクシー）の利用状況については、70歳代以上の高齢層及び10歳代の若年層に限定され、その中間の勤労世代の利用はほぼ存在していません。

また、その内コミュニティバスの利用状況については、九重縦断線、飯田高原線、龍門線において通学利用等で一定数の利用者が存在しており、曜日運行の路線においてもほぼ運行の都度利用する方の利用が中心となっています。

九重縦断線は一定の観光利用が存在するため、利用頻度が少ない利用者も見受けられますが、九重縦断線を除くと概ね日常的に利用している一部の利用者限定したサービスとなっています。

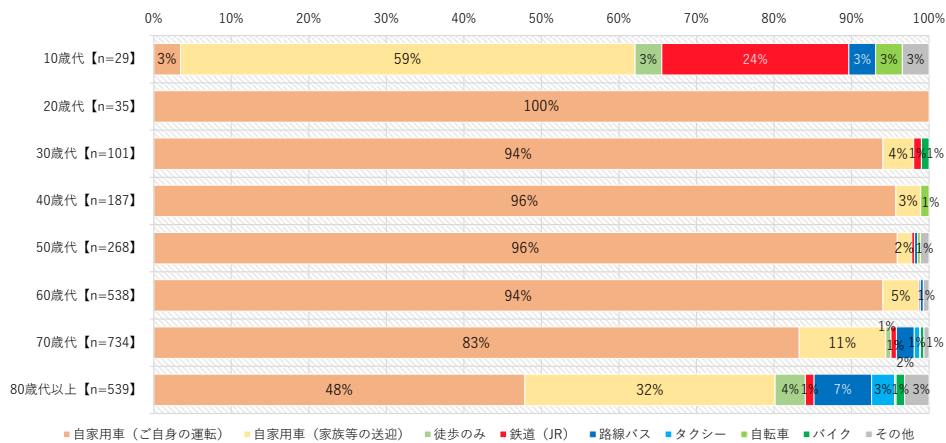


図 2-1 移動手段（年代別）

出典：住民アンケート調査

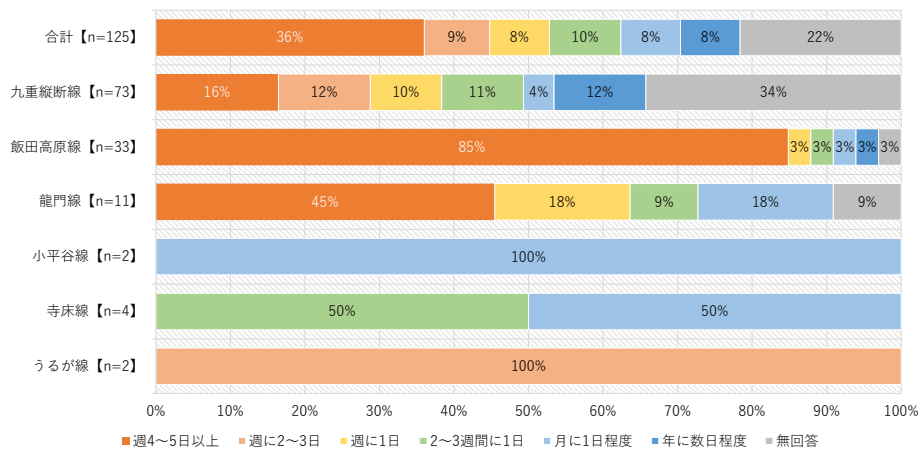


図 2-2 利用頻度（路線別）

出典：コミュニティバス乗り込み調査

2-2. 公共交通に対する財政負担

コミュニティバスの利用者数の減少とともに、運送収入が減少する一方、経常費用は燃料費高騰等の影響を受けて増加傾向にあり、2022（令和4）年度においては4,945万円の支出が発生しました。また、町の財政負担額についても恒常的に4,000万円前後の負担金が発生している状態となっています。

路線別の収支率は、通学利用のある九重縦断線や龍門線は比較的高いものの、2021（令和3）年以降は全路線で0.2を下回り、合計の収支率も年々低下傾向にあります。

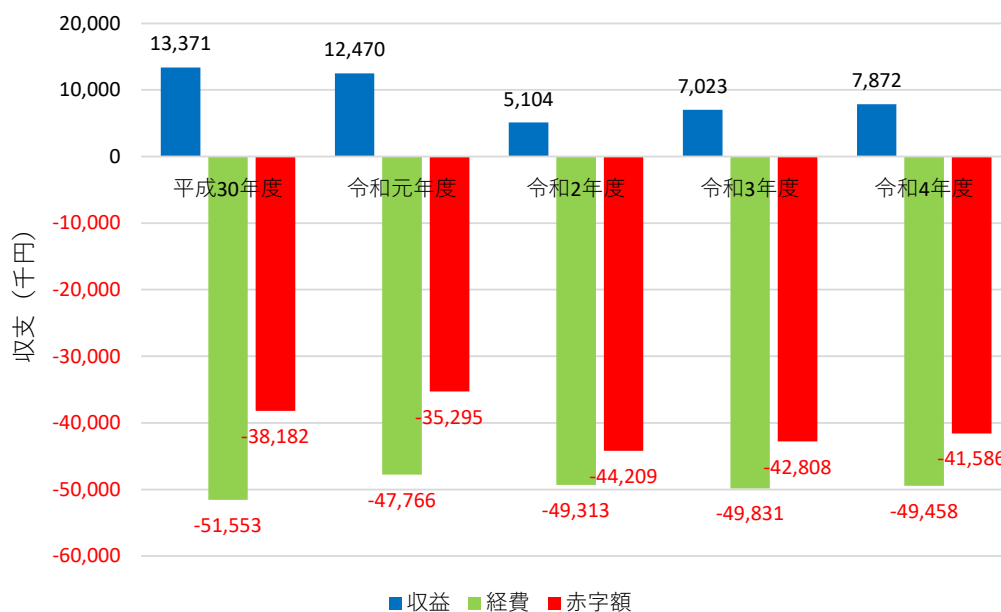


図 2-3 コミュニティバスのコスト及び収支状況

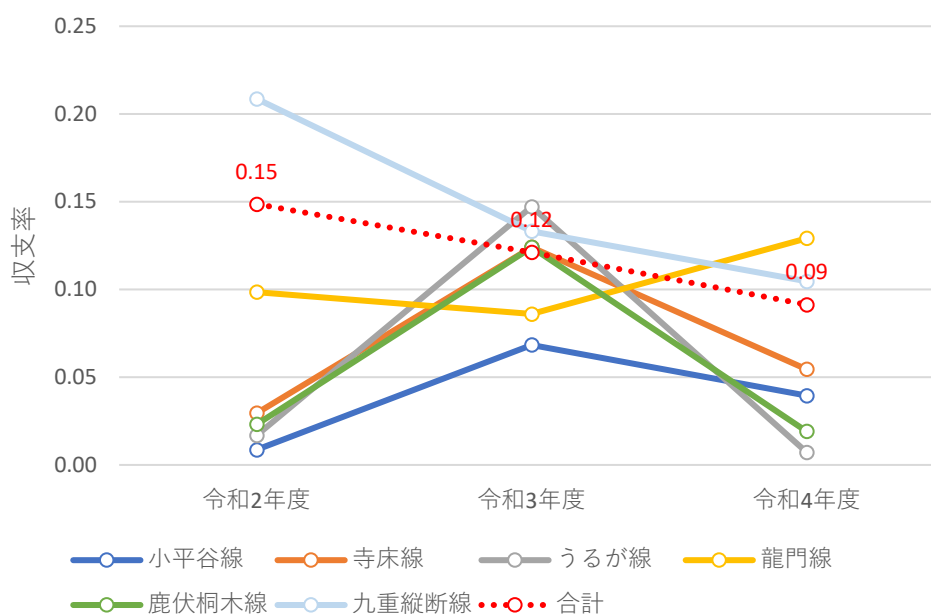


図 2-4 コミュニティバスの収支率

2-3. 利便性の高い交通体系の構築

公共交通を利用しない理由として、住民アンケート調査においては、「他の交通手段で移動しているから」という回答が6割以上と最も多く、これは高い自家用車依存度が背景にあると考えられます。次いで「運行本数が少ない」が8.4%、「バス停が自宅近くにない」が5.4%、「目的地まで時間がかかる」が5.2%を占めています。

また、住民との意見交換会においては、公共交通の抱える問題点・改善点として【バス停までの距離の遠さ】に関する意見が11件、【乗り継ぎの不便さ】に関する意見が9件あがっています。

九重町の公共交通の利便性向上と、それに伴う利用者数の増加を図るうえで、「柔軟で利用しやすい移動サービスを求めるニーズへの対応」「移動サービス相互の乗継利便性の向上」が必要であることが考えられます。

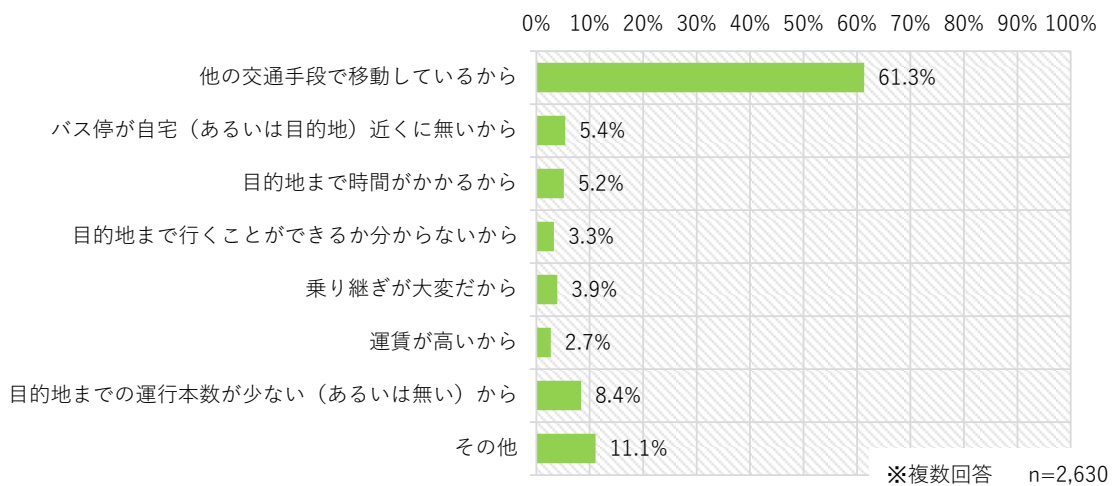


図 2-5 公共交通を利用しない理由（割合）

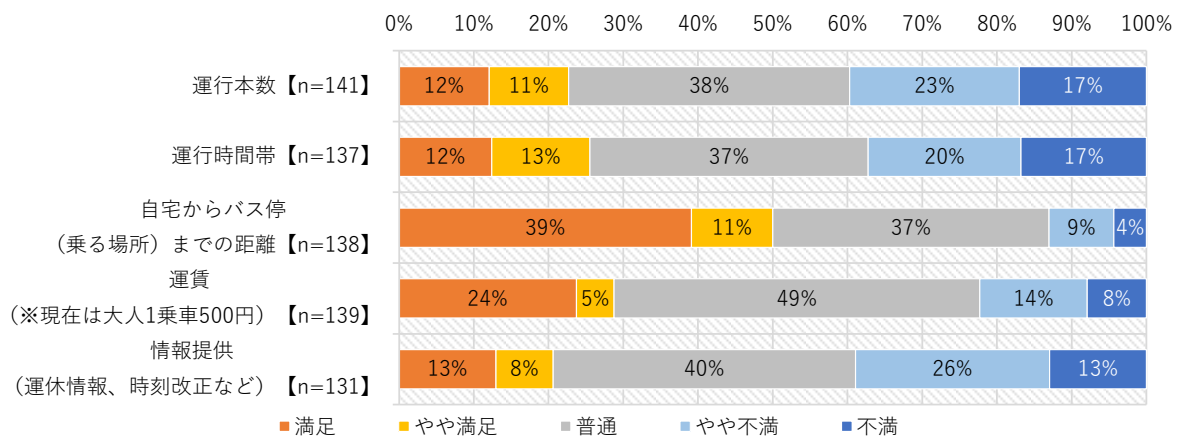
出典：住民アンケート

2-4. 利用促進につながる情報発信の取組

九重町のコミュニティバスや路線バスについて、運行本数、運行時間帯、情報提供が特に利用者の不満が高い項目となっています。

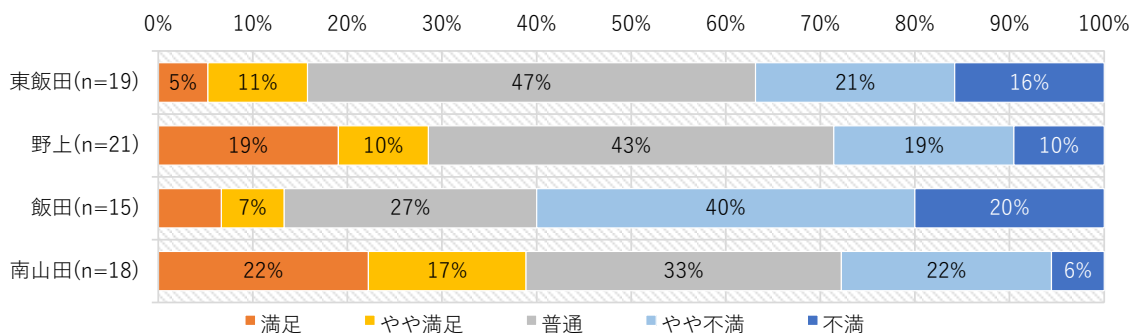
地域別にみると、運行本数への不満は飯田地域で特に高く、宝泉寺線の沿線である東飯田、南山田地域の2倍に及んでいます。

一方、飯田地域は情報提供について不満とする回答が多くなっています。飯田地域を運行する九重縦断線が町内でも運行頻度が高い路線であることを考えると、運行情報が十分に提供できていないことが懸念されます。



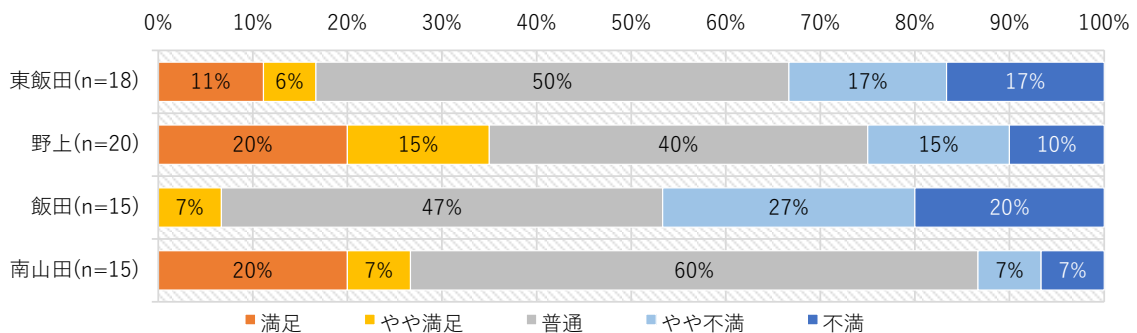
出典：住民アンケート

図 2-6 コミュニティバスの利用満足度



出典：住民アンケート

図 2-7 運行本数についての満足度



出典：住民アンケート

図 2-8 情報提供についての満足度

2-5. 運賃に関する負担感の地域間格差解消

コミュニティバス・路線バスの満足度について、運賃に関する満足度は利用者全体として決して低くありません。一方、地域別にみると地域間で意識に差が生じていることが分かります。

例えば、利用距離が長いと想定される飯田地域においては運賃について不満を感じている方の割合が低い一方で、利用距離が短いと想定される東飯田地域や野上地域においては、不満と回答した方の割合が3割前後となっています。

公共交通において見直しが必要な項目としても、東飯田地域や野上地域においてはその他の地域と比較して「運賃が安くなること」が上位に上がっており、一律運賃が近距離利用において負担に感じられていることが懸念されます。

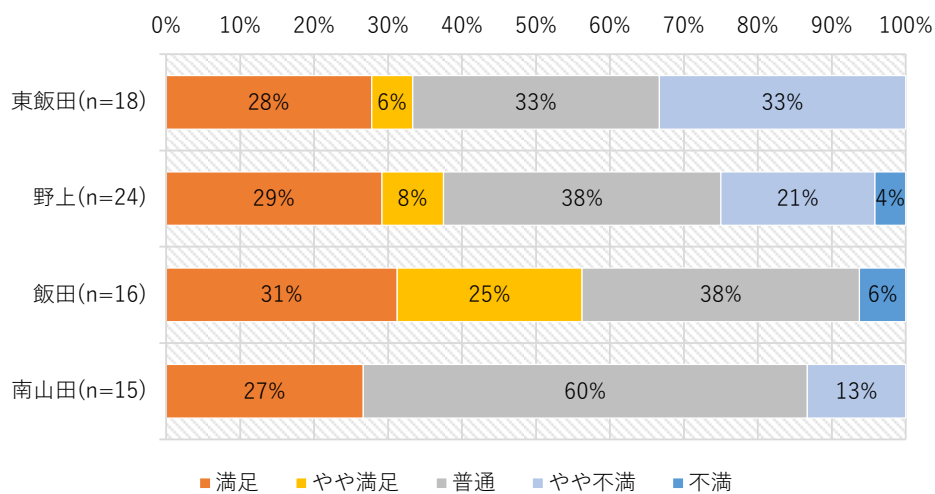


図 2-9 運賃についての満足度

出典：住民アンケート

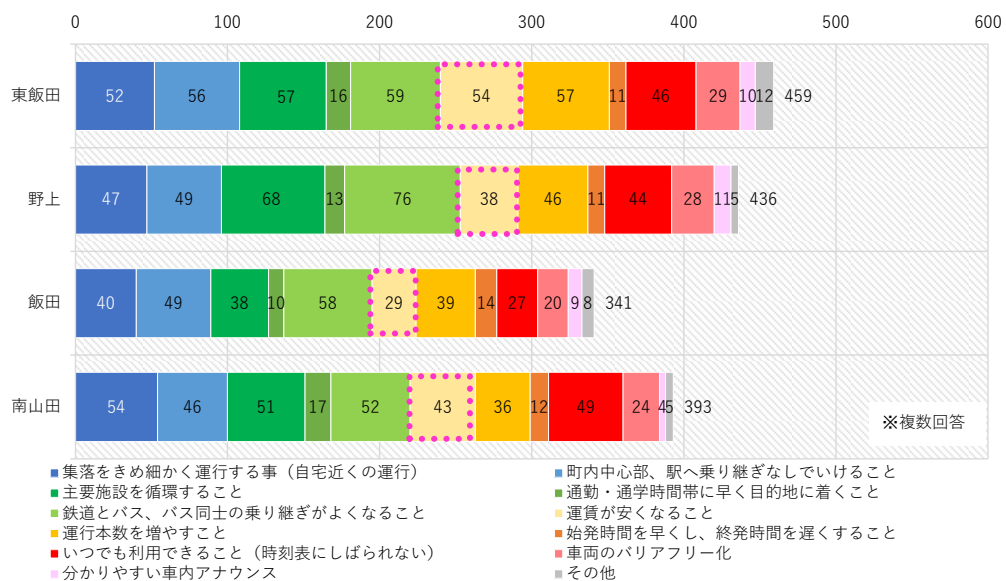


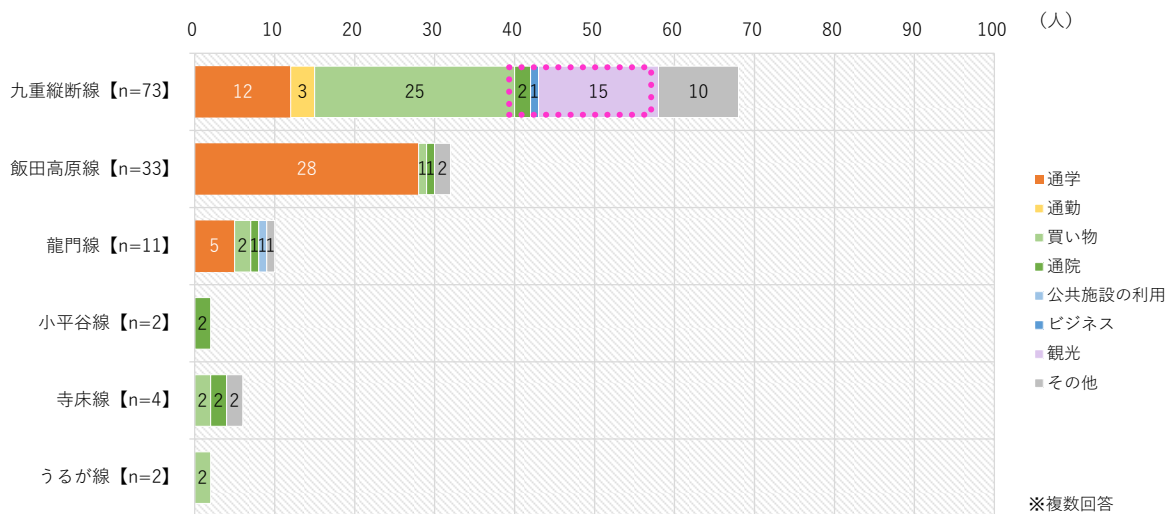
図 2-10 公共交通の見直し（居住地別）

出典：住民アンケート

2-6. 国内外の観光客が利用しやすい観光アクセスの構築

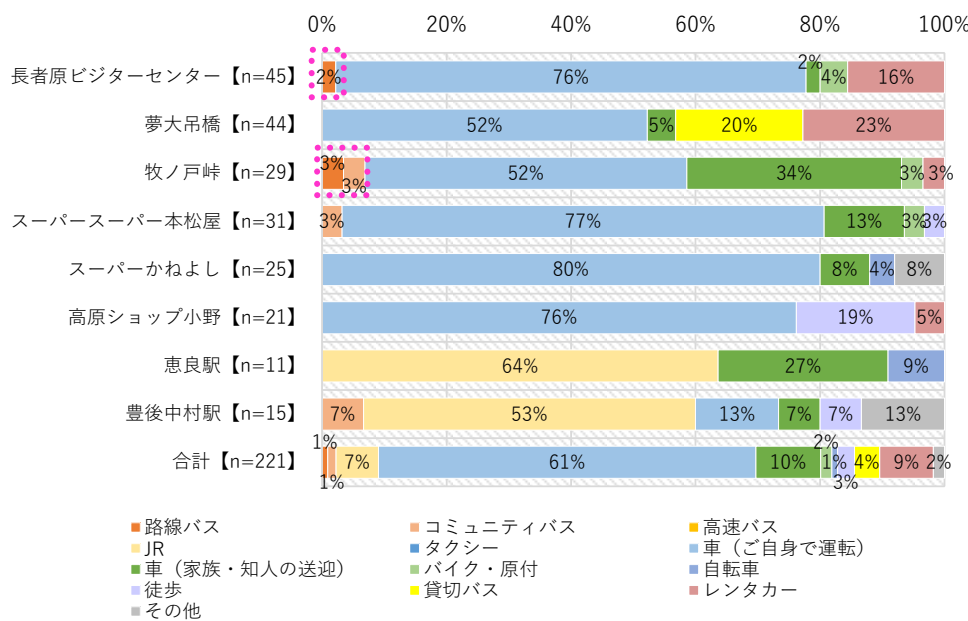
九重縦断線では、牧の戸や飯田高原・筋湯への観光目的での利用者が存在し、コミュニティバス利用者アンケート調査時の利用者の2割程度を占めています。

町内の施設来訪者に対するアンケート調査においても長者原や牧の戸峠における来訪者の5%前後を公共交通の利用者で占めており、九重町観光における移動手段として認知されていることが確認できます。そのため、九重縦断線については、生活交通路線としての利便性に加え、観光交通路線としての利便性についても考慮していく必要があります。



出典：コミュニティバス利用者アンケート調査

図 2-11 移動目的（路線別）



出典：施設来訪者アンケート調査

図 2-12 対象施設へ来るまでの移動手段

第3章 九重町公共交通の将来像と基本的な方針

九重町の公共交通の現状・課題	公共交通網・移動サービス	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大分市や日田市・福岡方面を結ぶ鉄道・高速バス・路線バスや、町を縦断する九重縦断線が幹線として貫き、東飯田・南山田・野上・飯田4エリアごとにコミュニティバスを運行して路線網を形成している ○ コミュニティバスではカバーできない栗原・小園エリアを、デマンドタクシーが運行している ○ 中学生を対象としたスクールバスが運行されている ○ 宿泊施設の送迎などの、輸送資源が存在している
	問題点・課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 低い公共交通利用率（利用者の減少） ◆ 公共交通に対する財政負担 ◆ 利便性の高い交通体系の構築 ◆ 利用促進につながる情報発信の取組 ◆ 運賃に関する負担感の地域間格差解消 ◆ 国内外の観光客が利用しやすい観光アクセスの構築
地域の現状・課題	人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ○ 人口減少・高齢化の進行 ○ 人口の社会減対策として、移住・定住に向けた住みやすいまちづくりが必要 ○ 山間部では高齢者人口も減少し、集落が縮小化
	移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 移動販売による買い物支援は一定程度普及 ◆ 通院は、将来的な不安を抱える高齢者が一定数存在 ◆ コミュニティバスの利用は少ない ◆ 70歳代の高齢者でも、高い運転免許保有率 ◆ 年齢が上がるにつれて、自身にとっての公共交通の必要性を強く感じる傾向 ◆ 「野上」「飯田」では、地域にとっての公共交通の必要性を強く感じる傾向
公共交通を取り巻く環境の変化	まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自然とともに、心地よく暮らせるまちづくり（交通・移動手段の確保等） ○ 安全・安心な暮らしを守るまちづくり（交通安全等） ○ 地域の資源を活かし、いきいき働けるまちづくり（観光振興等）
	社会的なニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 交通事業者の運転者不足・運転者高齢化への対応 ◆ 持続可能な未来の形成（SDGs） ◆ 輸送資源の総動員による持続可能な公共交通網の構築 ◆ 公共交通分野全般的な収益性悪化への対応

誰もが移動しやすく、人とひとの交流が活発になる公共交通の実現 ～「連携」と「最適化」で、心地よく安心して暮らせる九重町～

①様々な交通モードの連携強化による利用しやすい地域公共交通網の構築

鉄道、バス、タクシーなど様々な交通モードを活用し、地域の実情に適した多様な移動サービスを展開します。また、交通手段の連携を強化すると共に乗継改善を図り、利便性の高い地域公共交通網を構築します。

②利用者の多様化するニーズに応じた移動手段の確保

地域公共交通の維持・存続を図るため、サービス水準と利用状況に著しい乖離がある場合には、サービス内容の見直しを行います。また、利用者ニーズに合わせた公共交通の運行状況などのデジタル化を促進します。

③地域の移動を支える持続可能な運行体制の整備

移動手段を途絶えさせないために、交通事業者の乗務員不足等の問題解決に向け、事業者と連携強化を図ります。また、デジタル技術の活用により、運行に係る業務の負担軽減を図ります。

④関係機関・団体と連携して多様な機会を活用した積極的な利用促進施策の推進

地域公共交通をより多くの方に活用してもらうため、利用意識の醸成（モビリティ・マネジメント）、わかりやすい情報提供など、各種媒体や多様な機会を通じて、利用促進を図ります。

3-1. 九重町の公共交通の将来像

九重町の公共交通の将来像を以下のとおり定めます。

表 3-1 地域の公共交通における位置付け・役割

	位置付け	役割	確保・維持策
公共交通 ↑ ↓	広域交通	町内外をまたぐ広域的な通学や観光など多目的での移動手段を確保	幹線的な鉄道・高速バス・路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保
	地域内幹線	南北軸を結ぶ九重縦断線を地域内幹線として位置づけ、通学・観光等の需要への対応を確保	定時定路線交通をベースとして、高頻度かつ柔軟なサービスを確保 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	地域内支線	主に地域内の基礎的な生活行動（買い物・通院）を支える移動手段を確保	デマンド型交通等による柔軟な移動サービスを必要十分な水準で確保 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
その他の補完的サービス		観光や福祉等特定の移動目的に対応した、公共交通を補完する多様な輸送手段についての研究の推進	民間事業者や各種住民団体がやっている地域の輸送資源について必要に応じて研究し、相互の連携について可能性を模索

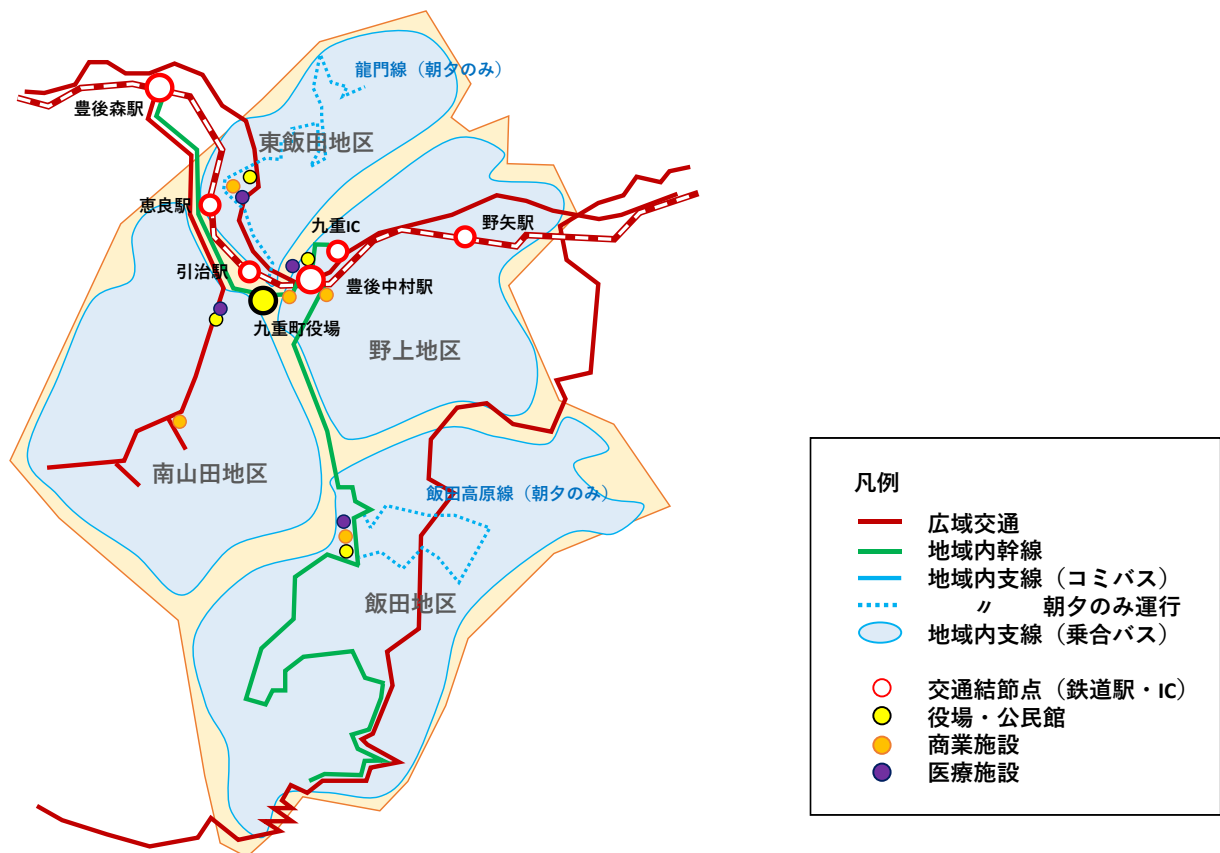


図 3-1 九重町の公共交通網の将来像

3-2. 地域公共交通確保維持事業

九重町では、地域拠点から運行されている地域内幹線・支線（フィーダー系統）が運行されており、学生や高齢者など、運転免許を持たない町民等にとっては必要不可欠な公共交通機関となっています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

3-2-1 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

九重町において運行している系統は、以下のとおりです。

表 3-2 九重町で運行されている系統（路線バス・高速バス）

系統名	運行経路	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
宝泉寺線	宝泉寺～豊後森駅	4条乗合	路線定期運行	玖珠観光バス	なし
牧の戸峠線	由布院駅前バスセンター～牧の戸峠	4条乗合	路線定期運行	亀の井バス	
ゆふいん号	西鉄天神高速バスターミナル～由布院駅前バスセンター	4条乗合	路線定期運行	日田バス 亀の井バス 西鉄バス	
九州横断バス	熊本駅前～別府駅前本町	4条乗合	路線定期運行	九州産交バス	

※2024（令和6）年3月末現在

表 3-3 九重町で運行されている系統（コミュニティバス）

系統名	運行経路	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業の 活用
九重縦断線	牧の戸峠 ～ 豊後森駅	自家用 有償 旅客運送	路線定期運行	九重町 (運転は交通事 業者へ委託)	フィーダー 補助 (※玖珠町の 区間は対象外)
飯田高原線	飯田ふれあい交流センター ～千町無田				なし
龍門線	野倉 ～ 九重町役場				フィーダー 補助
うるが線	うるが ～ 九重町役場				
寺床線	寺床 ～ 九重町役場				
小平谷線	小平谷 ～ 九重町役場				
鹿伏桐木線	奥双石 ～ 中村駅 ～ 鹿伏 ～ 中村駅 ～ 九重町役場				
栗原小園線	後河内、猪牟田、陣内上・下、 後野上、栗原、川東上・下地区		区域運行		

※2024（令和6）年3月末現在

3-2-2 地域公共交通確保維持事業の必要性

各補助システムの機能や役割については、以下のとおりです。

表 3-4 各系統における補助事業の必要性

申請番号	運行系統名	必要性
1	九重縦断線	<ul style="list-style-type: none"> ・牧の戸峠と塚脇（玖珠町）を結ぶルートで、全ての便が飯田ふれあい交流センターと九重 IC 間を運行している。豊後中村駅で J R 九州の久大本線に接続し、利用者の広域への移動を可能としています。コミュニティバスの幹線として近隣市町村への通勤・通学や、沿線住民の買い物、通院といった日常生活での移動を担うとともに、九重“夢”大吊橋や長者原ビジターセンターといった、町内屈指の観光施設へのアクセスを担う唯一の路線でもあります。 ・一方で、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
2	龍門線	<ul style="list-style-type: none"> ・野倉と九重町役場を結ぶルートで、恵良駅で J R 九州の久大本線に接続します。東飯田小学校への通学や、沿線住民の買い物、通院等の日常生活での移動を担っており、維持が強く求められている路線です。 ・一方で、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
3	うるが線	<ul style="list-style-type: none"> ・相狭間と九重町役場を結ぶルートで、引治駅で J R 九州の久大本線に接続します。また、九重町役場では幹線である九重縦断線との接続により広域への移動も可能とするなど、九重縦断線を補完する欠かせない路線です。 ・一方、過疎化に伴う人口減、少子化の影響で採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
4	寺床線	<ul style="list-style-type: none"> ・寺床と九重町役場を結ぶルートで、豊後中村駅、野矢駅で J R 九州の久大本線に接続します。主に沿線住民の買い物、通院等の日常生活での移動を担っています。 ・一方、過疎化に伴う人口減、少子化の影響で採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
5	小平谷線	<ul style="list-style-type: none"> ・小平谷と九重町役場を結ぶルートで、豊後中村駅で J R 九州の久大本線に接続します。主に沿線住民の買い物、通院等の日常生活での移動を担っています。 ・一方、過疎化に伴う人口減、少子化の影響で採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
6	鹿伏桐木線	<ul style="list-style-type: none"> ・奥双石を出発点に、鹿伏や桐木といった交通空白地と九重町役場を結ぶルートで、豊後中村駅で J R 九州の久大本線に接続します。主に沿線住民の買い物、通院等の日常生活での移動を担っています。 ・一方、過疎化に伴う人口減、少子化の影響で採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
7	栗原小園線	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線として運行していた栗原線、小園線の廃止に伴い導入されたデマンド型交通の路線で、豊後中村駅、引治駅で J R 九州の久大本線に接続します。交通空白地となった 8 つの行政区と町内の主要な施設を結ぶ町民の日常生活での移動に欠かせない路線です。 ・一方で、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

第4章 実施事業

九重町における公共交通網の目標及び将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した個別事業を以下に示します。

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

★：九重町地域公共交通網形成計画からの継続事業（p67, 68 参照）

計画目標	
実施事業	実施主体
① 様々な交通モードの連携強化による利用しやすい地域公共交通網の構築	
★住民・来訪者の移動に対応した幹線バス路線の運行 ↳(1)-①を継続	九重町、 交通事業者
★九重町コミュニティバスと鉄道・高速バス等との接続改善 ↳(1)-①を継続	九重町、 交通事業者
★公共交通のDX化による利便性向上 ↳(2)-⑦を継続	九重町、 交通事業者
★観光施策と連携した移動サービスの提供 ↳(2)-⑧を継続	九重町、交通事業者、 観光事業者
② 利用者の多様化するニーズに応じた移動手段の確保	
★地域内路線のデマンド運行等の柔軟な移動サービスへの転換 ↳(1)-①を継続	九重町、 交通事業者
★通学利用に対応した移動サービスの提供 ↳(1)-①を継続	九重町、 九重町教育委員会、 交通事業者
町内全域を対象とした新たな運賃体系の検討	九重町、 交通事業者
★公共交通のDX化による利便性向上【再掲】 ↳(2)-⑦を継続	九重町、 交通事業者
③ 地域の移動を支える持続可能な運行体制の整備	
公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援	九重町、 交通事業者
★デマンド運行システムの導入等による運営体制の効率化 ↳(2)-⑦を継続	九重町、 交通事業者
④ 関係機関・団体と連携して多様な機会を活用した積極的な利用促進施策の推進	
★地域住民との意見交換会等による利用促進 (意見交換会、利用体験会の開催等) ↳(2)-①、(2)-②、(2)-④、(2)-⑤、(2)-⑥、(2)-⑨を継続	九重町、 地域コミュニティ、 交通事業者
★観光施策と連携した移動サービスの提供【再掲】 ↳(2)-⑧を継続	九重町、交通事業者、 観光事業者

4-1. 様々な交通モードの連携強化による利用しやすい地域公共交通網の構築

事業名	住民・来訪者の移動に対応した幹線バス路線の運行						
事業概要	定時定路線運行を行う路線バス・コミュニティバスの内、町内の幹線的な役割を担う九重縦断線や宝泉寺線について、利用状況や移動ニーズに応じて運行路線やダイヤの見直しを行います。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町	運行路線やダイヤの見直しを適宜実施					
交通事業者							

事業名	九重町コミュニティバスと鉄道・高速バス等との接続改善						
事業概要	コミュニティバス利用者は他交通への乗り継ぎに対するニーズが高いことから、コミュニティバスと路線バス・高速バス、JRとの接続改善を図り、利便性を向上させます。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町	ダイヤの見直しを適宜実施					
交通事業者							

事業名	公共交通のDX化による利便性向上						
事業概要	九重町では、町のホームページにて町内の公共交通に関する路線図や時刻表などの情報提供を行っていますが、国内外からの観光来訪者への情報提供が不足している状況です。そこで、九重町のコミュニティバス（九重縦断線等）の運行情報について、標準的なバス情報フォーマット（GTFS）への対応や、リアルタイムにバスの運行情報を提供するバスロケーションシステムの導入を検討するなど、デジタルトランスフォーメーション（DX）化による利便性の向上を図ります。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町	バスロケーションシステム等の導入の検討					
	交通事業者						

事業名	観光施策と連携した移動サービスの提供						
事業概要	観光部局や観光事業者と連携し、交通と観光が一体となったサービスの提供を図ります。関係機関との協力体制を構築し、バス停の多言語化や国内外に向けた情報発信など、観光振興に繋がるような施策を検討します。また、紅葉シャトルバス等の観光に特化した移動サービスとの連携を進め、交通資源の有効活用を図ります。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町	検討→段階的に実施					
	交通事業者						
観光事業者							

4-2. 利用者の多様化するニーズに応じた移動手段の確保

事業名	地域内路線のデマンド運行等の柔軟な移動サービスへの転換						
事業概要	幹線の補完的なサービスであるコミュニティバスの支線については、デマンド型交通等の導入によって、柔軟な移動サービスへの転換を図り、多様化する移動ニーズへの対応を図ります。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町 交通事業者	準備	運行体系の見直し				

事業名	通学利用に対応した移動サービスの提供						
事業概要	小学生及び高校生の通学手段については、家族等の送迎とJRの利用が多いことから、送迎負担を軽減させる移動サービスの導入（路線バスのダイヤ変更等）について検討するとともに、JRとの接続向上につながるように、駅までの移動サービスについて検討を行います。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町 九重町教育委員会 交通事業者		ダイヤの見直し及び移動サービスの検討を適宜実施				

事業名	町内全域を対象とした新たな運賃体系の検討					
事業概要	路線バスやコミュニティバス等の町内を運行する地域公共交通サービスについて、定期券や1日乗車券の導入等新たな運賃体系導入の検討を行い、利用者の運賃負担の軽減による公共交通利用の促進を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	九重町	新たな運賃体系導入の検討				
交通事業者						

事業名	公共交通のDX化による利便性向上【再掲】					
事業概要	九重町では、町のホームページにて町内の公共交通に関する路線図や時刻表などの情報提供を行っていますが、国内外からの観光来訪者への情報提供が不足している状況です。そこで、九重町のコミュニティバス（九重縦断線等）の運行情報について、標準的なバス情報フォーマット（GTFS）への対応や、リアルタイムにバスの運行情報を提供するバスロケーションシステムの導入を検討するなど、デジタルトランスフォーメーション（DX）化による利便性の向上を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	九重町	バスロケーションシステム等導入の検討				
交通事業者						

4-3. 地域の移動を支える持続可能な運行体制の整備

事業名	公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援						
事業概要	コミュニティバスや路線バス等、公共交通の持続的な運行においては、運転者人材の確保が重要な問題です。そのため、その資格取得に向けた各種支援策について検討し、支援策の導入推進を目指します。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町 交通事業者	資格取得の支援策の 検討・準備		資格取得の支援策の実施			

事業名	デマンド運行システムの導入等による運営体制の効率化						
事業概要	デマンドタクシーの利便性向上及び運営の効率化を目的として、ICT を活用したデマンド型交通システムの導入を目指します。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町 交通事業者	システム導入の 検討・準備		システムの導入			

4-4. 関係機関・団体と連携して多様な機会を活用した積極的な利用促進施策の推進

事業名	地域住民との意見交換会等による利用促進 (意見交換会、利用体験会の開催等)						
事業概要	公共交通の利用促進を図るために、地域住民との意見交換会を実施し、周知の徹底と、住民の移動ニーズのきめ細やかな把握に努めます。 併せて、公共交通の利用体験会を開催し、日常的な利用への転換や免許返納促進を図ります。免許返納促進については、返納者を対象とした助成制度を推進し、返納後の公共交通の利用を促します。						
実施主体 実施時期		スケジュール					
	実施主体	令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町	検討→段階的に実施					
	地域コミュニティ						
交通事業者							

事業名	観光施策と連携した移動サービスの提供【再掲】						
事業概要	観光部局や観光事業者と連携し、交通と観光が一体となったサービスの提供を図ります。関係機関との協力体制を構築し、バス停の多言語化や国内外に向けた情報発信など、観光振興に繋がるような施策を検討します。また、紅葉シャトルバス等の観光に特化した移動サービスとの連携を進め、交通資源の有効活用を図ります。						
実施主体 実施時期		スケジュール					
	実施主体	令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
	九重町	検討→段階的に実施					
	交通事業者						
観光事業者							

第5章 計画の達成状況の評価

5-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

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

計画目標				
数値指標	データ 取得方法	現状値 R4 年度	中間値 R8 年度	目標値 R11 年度
様々な交通モードの連携強化による利用しやすい地域公共交通網の構築				
九重縦断線利用者数（人/年）	乗降データにより毎年計測	23,019	23,690	24,400
デマンド型交通利用者数（人/年）		152	4,160	4,160
コミュニティバス利用者数（人/年）		25,754	27,850	28,560
利用者の多様化するニーズに応じた移動手段の確保				
コミュニティバス利用者数（人/年） 【再掲】	乗降データにより毎年計測	25,754	27,850	28,560
コミュニティバスの運行収支率（%）	会計決算により毎年算出	9.0	10.5	12.0
地域の移動を支える持続可能な運行体制の整備				
住民一人当たりの公共交通（コミュニティバス）の財政負担額（円/年）	人口統計データ、収支決算により毎年算出	4,525	5,000	5,305
デマンド型交通利用者における ICT を活用した予約者割合（%）	乗降データにより毎年計測	—	5	10
資格取得の支援制度の活用件数（累積）	実績に基づき計測	—	—	3
関係機関・団体と連携して多様な機会を活用した積極的な利用促進施策の推進				
公共交通の利用率（%）	町民アンケートにより5年に1度調査	6	—	10
意見交換会の開催回数（回/年）	九重町地域交通協議会の事業報告書から毎年整理	4	4	4
紅葉シーズンにおける大吊橋中村口での乗降客数（人/月）	11月の大吊橋中村口における乗降客数を、委託会社の実績報告書より毎年計測	587	734	880

■参考：目標値の算出根拠について

① 九重縦断線利用者数：

目標値は、ダイヤの変更、情報発信の徹底等による利用者の増加（3年で3%増）を目指し、24,400人／年とします。

② デマンド型交通利用者数：

目標値は、1地区の1日あたりの利用者数が平均4人となることを目指し、4,160人／年とします。

③ コミュニティバス利用者数：

目標値は、九重縦断線利用者数、デマンド型交通利用者数の合計値とし、28,560人／年とします。ただし、現状値については九重縦断線利用者数、デマンド型交通利用者数の他、定時定路線で運行する支線の利用者数（2,583人）を含めます。

④ コミュニティバスの運行収支率：

目標値は、コミュニティバス利用者数の増加による収入増を背景に、12%とします。

⑤ 住民一人当たりの公共交通（コミュニティバス）の財政負担額：

財政負担額の目標値は、コミュニティバス利用者数の増加による収入増を背景に、37,300千円とします（現状値：38,700千円）。また人口については、国立社会保障・人口問題研究所による令和11年の将来推計人口の値から、7,030人とします（現状値：8,552人）。よって目標値は、37,300千円を7,030人で除した値、5,305円とします。

⑥ デマンド型交通利用者におけるICTを活用した予約者割合：

目標値は、デマンド型交通利用者の10人に1人がICTを活用して予約する状態を目指し、10%とします。

⑦ 資格取得の支援制度の活用件数：

目標値は、毎年度1件の活用をめざし、累積件数を3件とします。

⑧ 公共交通の利用率：

目標値は、毎年0.8%の利用者増を目指し、10%とします。

⑨ 意見交換会の開催回数：

目標値は、町内4地区について年1回開催することを目指し、4回／年とします。

⑩ 紅葉シーズンにおける大吊橋中村口での乗降客数（人/月）：

目標値は、1.5倍の乗降客数を目指し、880人とします。（現状値はコミュニティバスの利用者数291人と期間限定で運行していた無料シャトルバスの利用者数296人を足し合わせた数値、587人。）

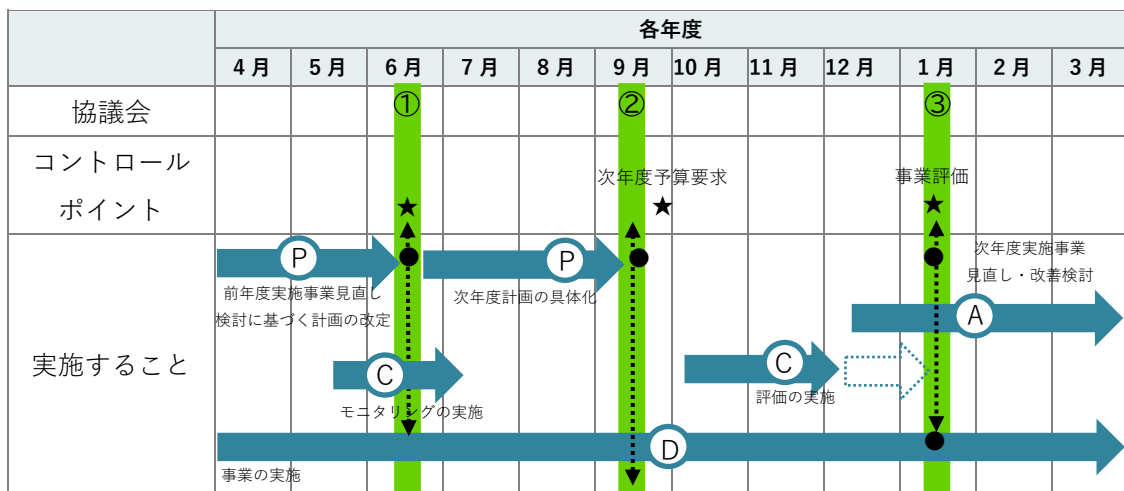
5-2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。

そのために、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めます。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組みます。

このサイクルを計画終了年度である 2029 年 9 月末まで継続的に実施することで、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができます。

表 5-1 PDCA の実施サイクル



5-3. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である九重町を中心に、九重町地域交通協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

表 5-2 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
九重町	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成

6-1. 九重町の概況

九重町は、大分県の南西部に位置し、東南は由布市と竹田市、北西部は玖珠町、南西は熊本県小国町に隣接している。町の総面積は、271.37 km²（南北約 23.4km、東西約 18.7km）である。町の中央部には筑後川の上流である玖珠川が東西に流れ、耕地は、主に玖珠川沿いの流域と山麓の傾斜地の間に階段状に散在している。山林・原野の面積は 213.66 km²あり、町の総面積の約 79%を占めている。東南部には、国際的に重要なラムサール条約登録湿原のタデ原湿原や阿蘇くじゅう国立公園の一部に指定されている標高 800m から 1,762mに達する九州の屋根というべき九重連山を有している。北部は耶馬日田英彦山国定公園に指定されており、豊富な水と温泉、地熱などの資源に加え、溪谷や名瀑などの変化に富んだ自然景観を有している。気候は、内陸山岳地帯で、1月の平均気温は 2.6°C、8月の平均気温が 24.2°Cと寒暖の差が大きいことが特徴である。

明治 22 年の市町村合併施行により、従前の 11 村が廃止され、飯田村、南山田村、東飯田村の 3 村が誕生した。その後、明治 29 年に新たに飯田村の内、大字右田の一部で野上村が新設された。昭和 26 年には、野上村が町制施行により野上町と改称され、さらに町村合併促進法に基づき、昭和 30 年 2 月 1 日には、東飯田村、野上町、飯田村、南山田村が合併し、九重町が誕生した。全国的に進められた平成の合併では、九重町も玖珠郡合併協議会において協議を重ねたものの、最終的に当分の間、合併しないことを選択し、「自律のまちづくり」を展開し、現在に至っている。

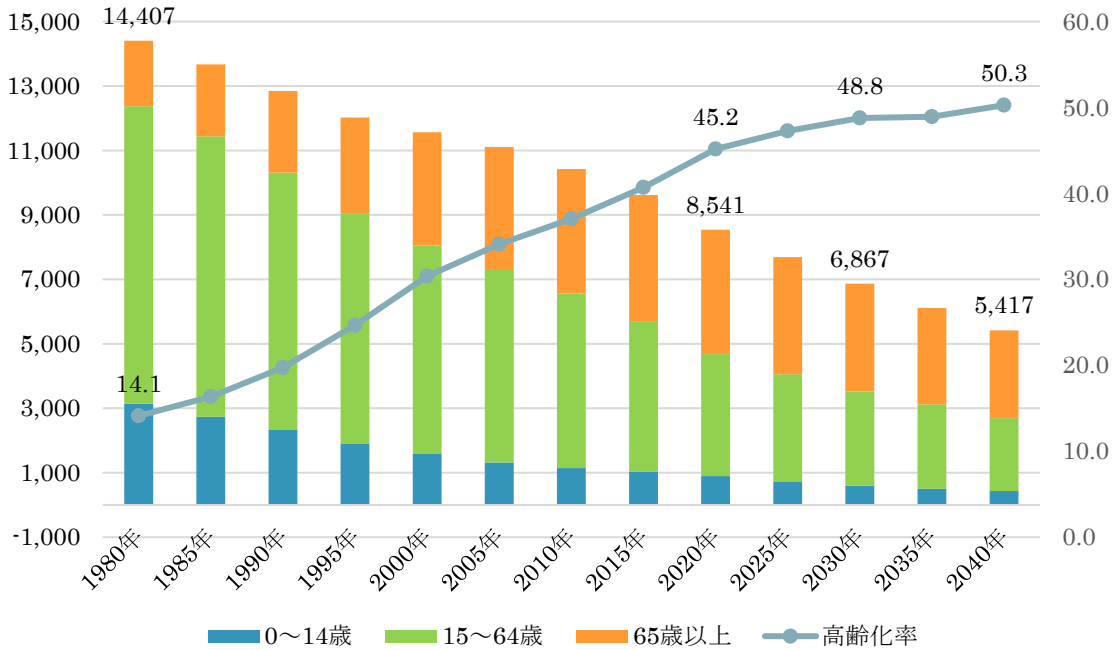
町内には、約 400 の泉源があり、筋湯温泉、宝泉寺温泉などの 11 の主要温泉地を総称して「九重“夢”温泉郷」と銘打っている。過去には、ノーベル文学賞作家川端康成氏が訪れ、作品「波千鳥」の文中で、飯田高原を「ほんとうに美しい夢の国がここに浮んだような高原でした。」と表現したように、自然景観の素晴らしさに魅了された観光客が福岡県を中心に年間約 375 万人が訪れる県下有数の観光地である。

また、耕地が標高 350m～1,000mに位置しており、標高差のある立地条件や地熱等の地域資源を生かしながら、米を基幹作物として椎茸、トマト、梨、おおいた和牛、花き、白ネギ、ブルーベリーの生産等が盛んに行われている。なお、現在、農林業と観光を町の基幹産業と位置付け、持続可能なまちづくりを展開している。

6-2. 九重町の人口推移

6-2-1 人口推移

九重町では、人口減少及び高齢化が進行している。2020（令和 2）年時点で、人口が 8,541 人、高齢化率が 45.2%であり、将来推計人口では、2040（令和 22）年時点で、人口が 5,417 人、高齢化率が 50.3%と予測されている。



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

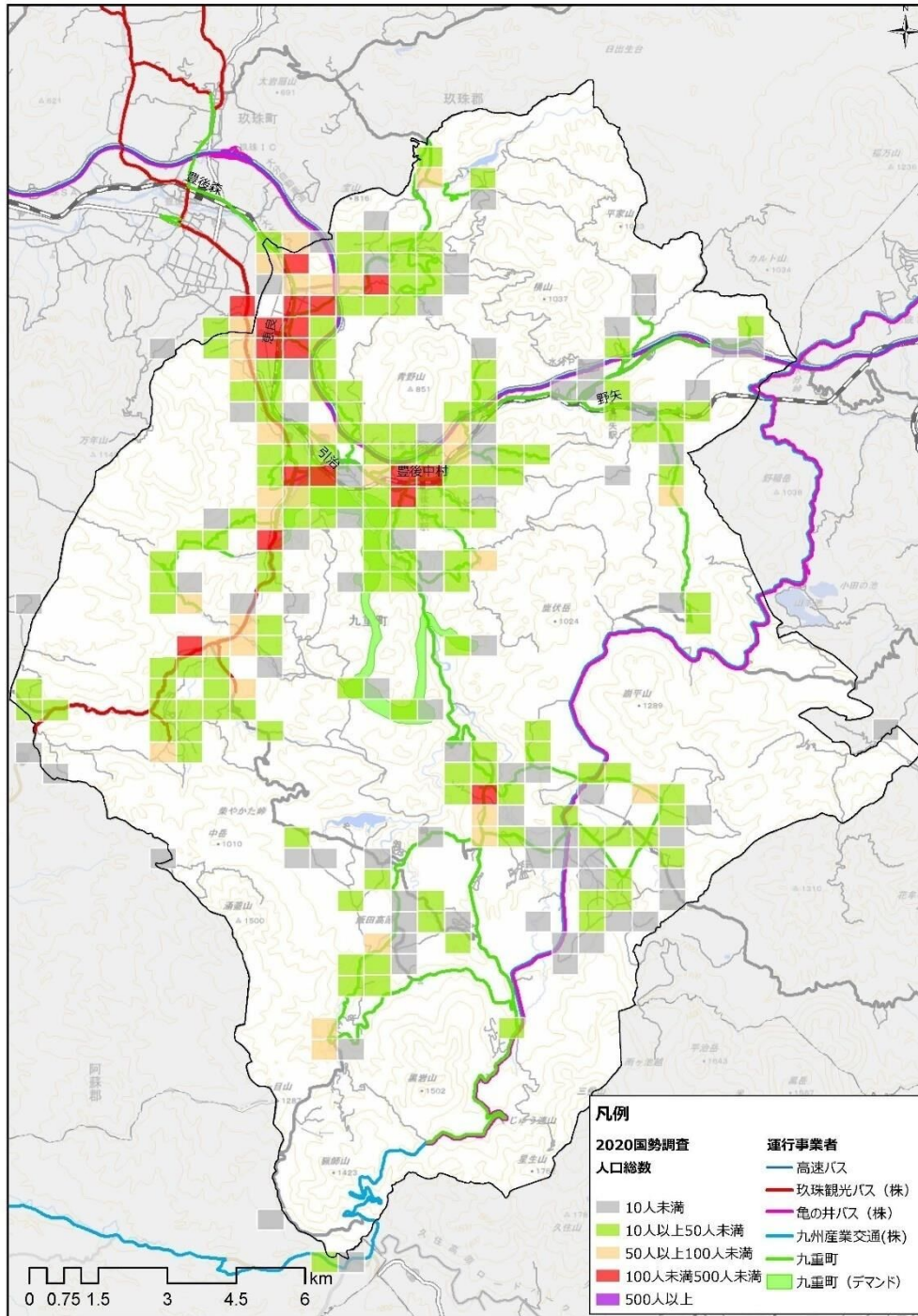
図 6-1 人口推移

6-2-2 人口分布

(1) 全人口の分布状況

人口は北西部の東飯田・野上地域の一部に集中している。

東飯田・飯田及び南山田地区などの山間部では人口密度が低く、集落が点在している。

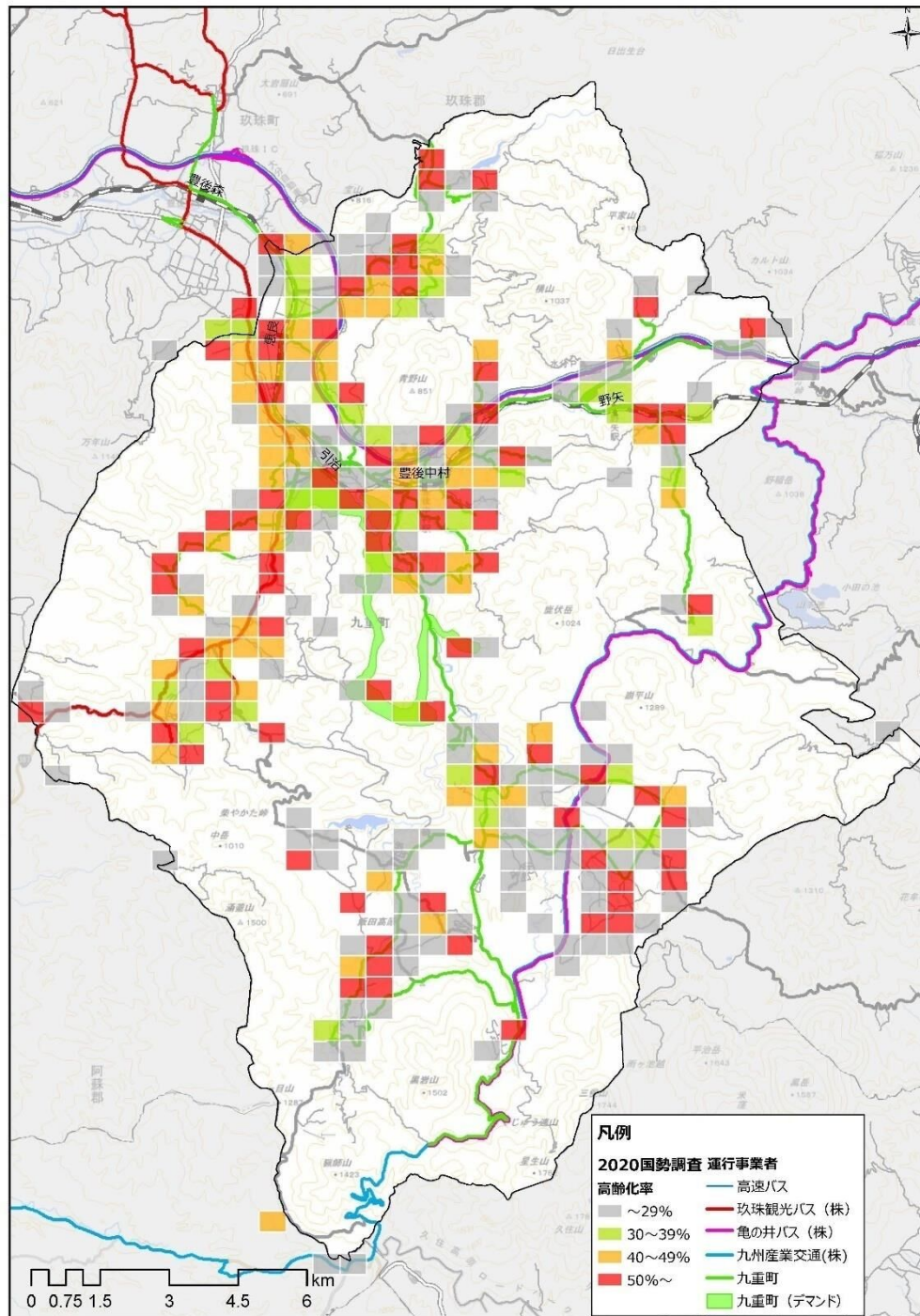


出典：国勢調査

図 6-2 人口分布 (500m×500m 範囲)

(2) 高齢者人口の分布

高齢化率は山間部を中心に全体的に高くなっており、高齢化率が 50% を超える集落も存在する。

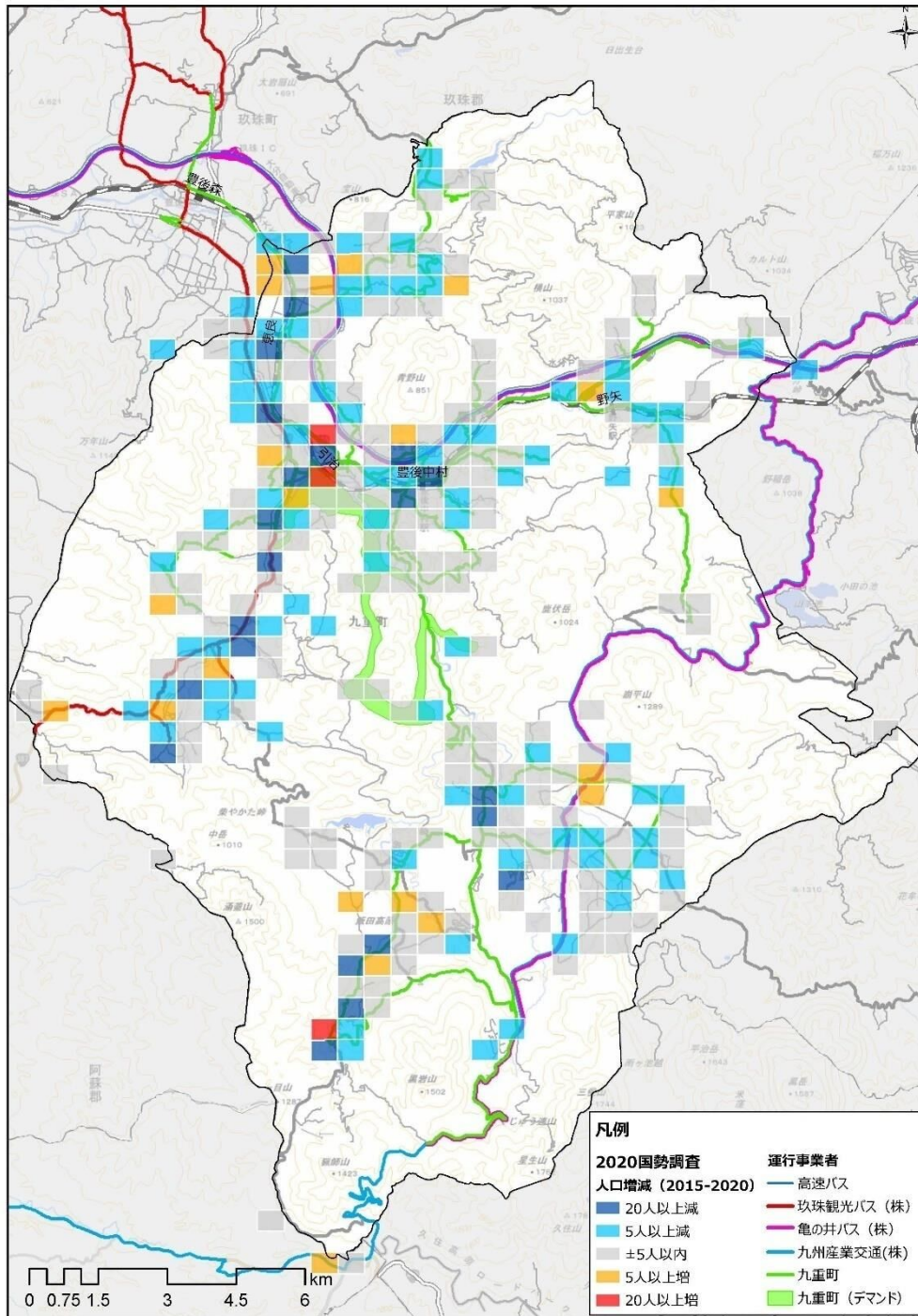


出典：国勢調査

図 6-3 高齢化率 (500m×500m 範囲)

(3) 人口増減の分布

2015～2020年の人口増減をみると、その他のほとんどの地域で人口減少がみられる。



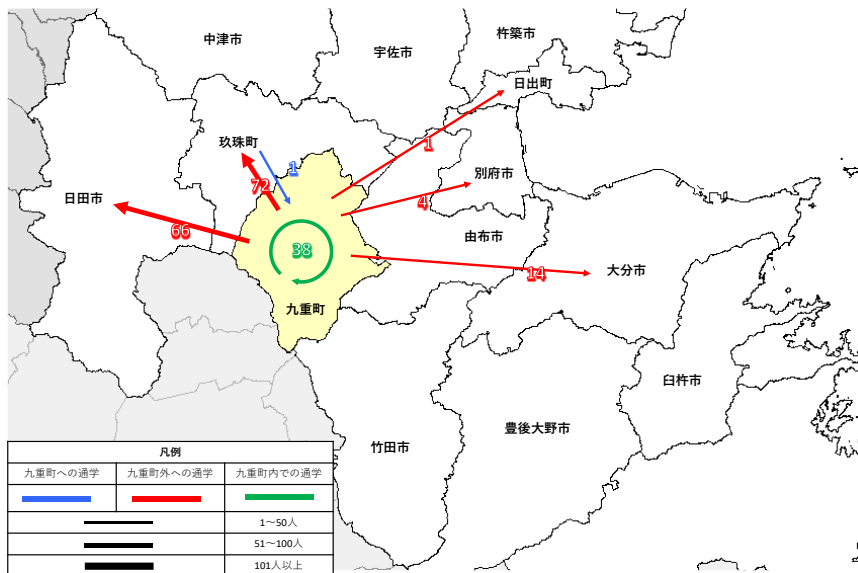
出典：国勢調査

図 6-4 人口増減（2015（平成 27）年～2020（令和 2）年）

6-2-3 人口流動

(1) 通学移動

九重町に居住する通学者のうち、38人が町内で移動を完結している。町外との流動は、玖珠町、日田市、大分市への流出が多い。流出が流入を上回っており、九重町から町外への通学が多くみられる。

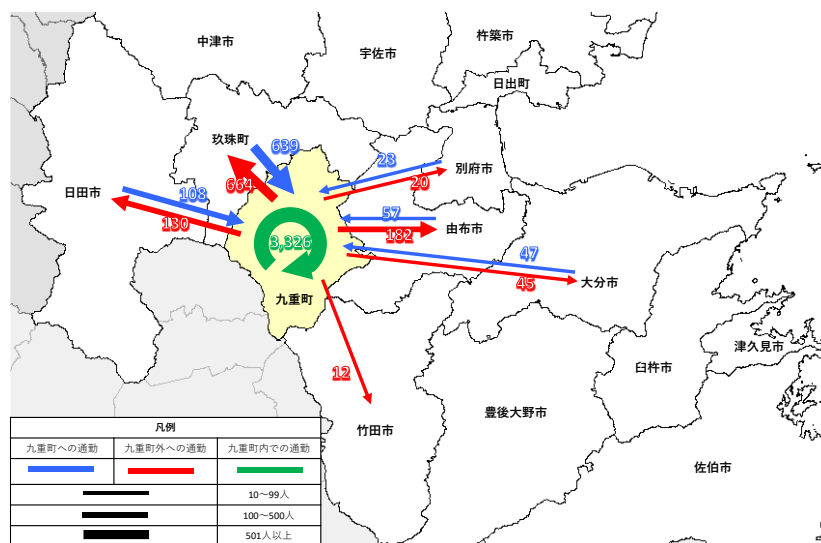


出典：国勢調査

図 6-5 通学移動

(2) 通勤移動

九重町に居住する通勤者のうち、3,300人程度が町内で移動を完結している。町外との流動は、隣接する市町との流動が多い傾向にある。流出が流入を上回っており、九重町から町外への通勤が多くみられる。



出典：国勢調査

図 6-6 通勤移動

(3) 町内居住者の運転免許保有状況

後述する住民アンケート調査の結果、町内居住者の免許保有率は8割を越えている。年代別にみると、20～70歳代までが9割前後の保有率で、80歳代以上では50%である。

70歳代でもまだ89%が免許を保有しており、免許保有者の高齢化が進んでいると考えられる。

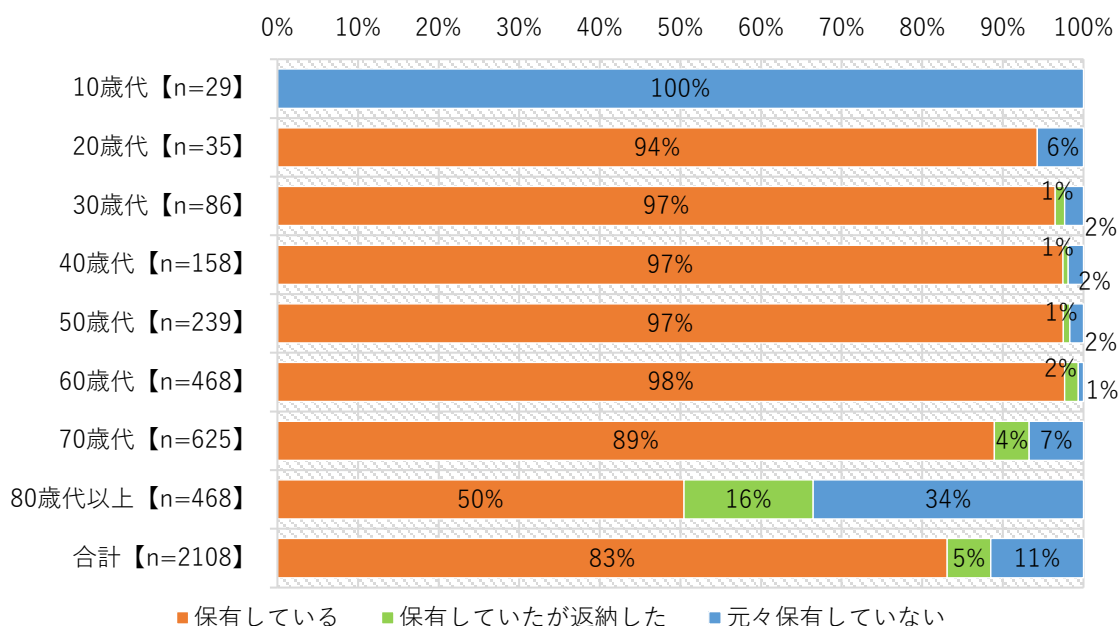


図 6-7 年代別の運転免許の保有状況

■参考：九重町高齢者運転免許証自主返納支援事業について

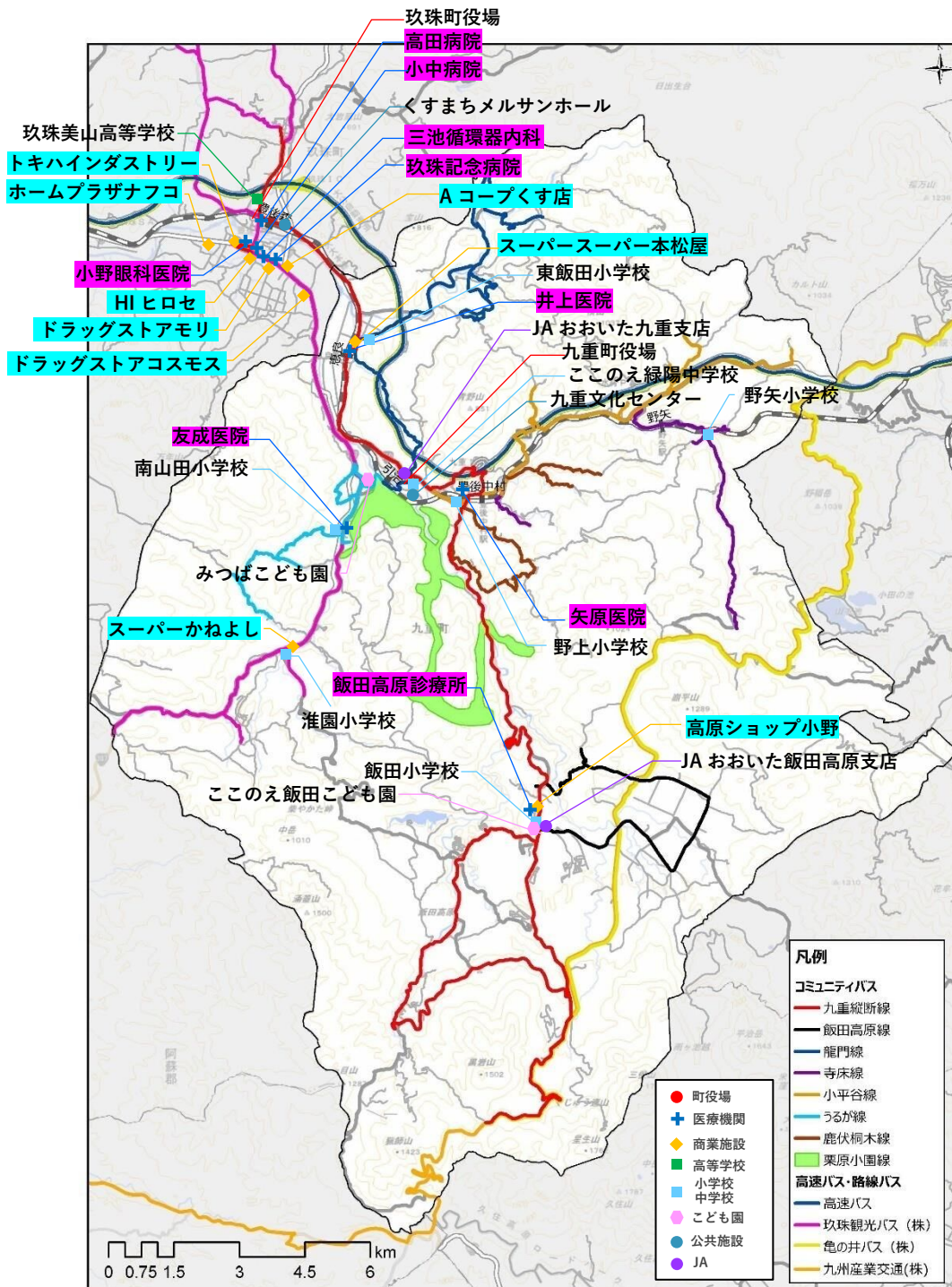
九重町では、2019（令和元）年4月1日から運転免許証を自主返納した高齢者（満70歳以上の方）に対し、町内を運行するバス等で利用できる回数乗車券等（1万円相当）を交付しています。

※2024（令和6）年3月時点。事業の見直し等で内容が変更になる場合があります。

6-3. まちづくりの動向

6-3-1 生活利便施設立地状況

九重町の生活利便施設立地状況をみると、大きな商業施設・医療施設は町内にはなく、玖珠町まで行く必要がある。また町内に高校もなく、近隣の高校へ通学する必要がある。



出典：地理院地図、国土数値情報、大型小売店総覧

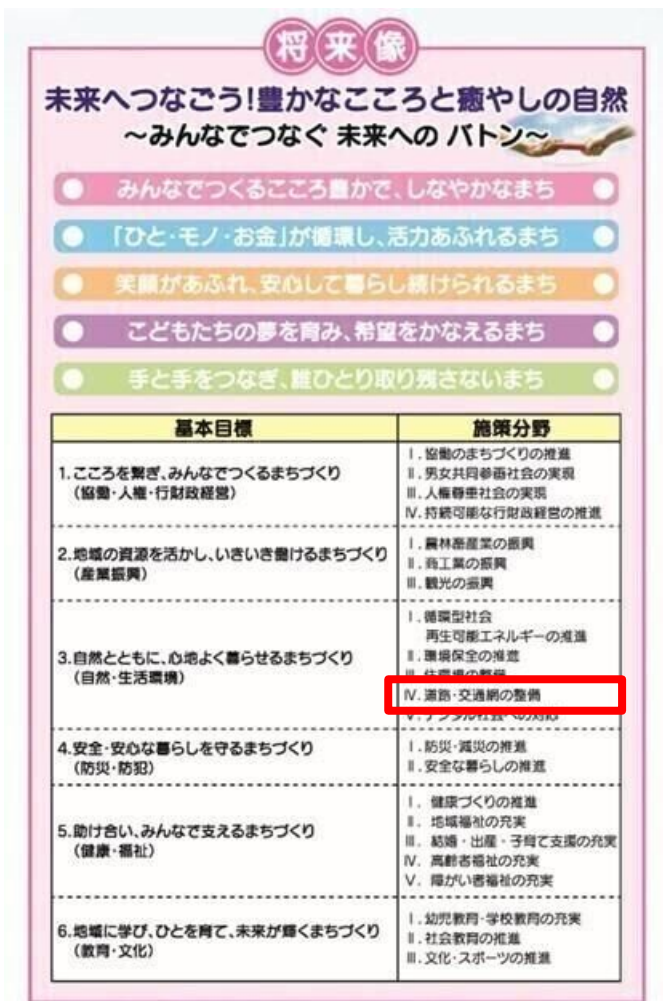
図 6-8 施設の立地状況

6-3-2 上位・関連計画における公共交通施策の方針

上位・関連計画として「九重町第5次総合計画」、「第2期九重町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「九重町過疎地域持続的発展計画」、「九重町第4次地域福祉計画」、「大分県西部圏地域公共交通計画」が該当し、公共交通政策の方針等について記載されており、これらの計画との整合を図る必要がある。

各計画における記載内容のうち主要なものを以下に抜粋して記載する。

(1) 九重町第5次総合計画

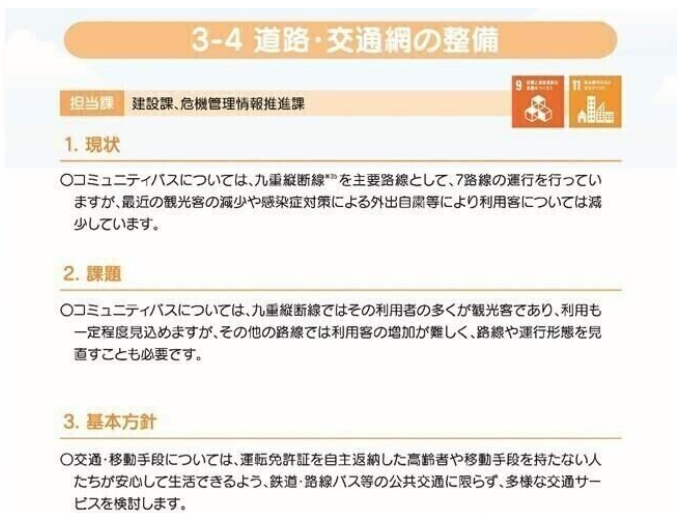


基本目標	施策分野
1. ところを繋ぎ、みんなでつくるまちづくり (協働・人権・行財政経営)	I. 協働のまちづくりの推進 II. 男女共同参画社会の実現 III. 人権尊重社会の実現 IV. 持続可能な行財政経営の推進
2. 地域の資源を活かし、いきいき働けるまちづくり (産業振興)	I. 農林産業の振興 II. 商工業の振興 III. 観光の振興
3. 自然とともに、心地よく暮らせるまちづくり (自然・生活環境)	I. 循環型社会 再生可能エネルギーの推進 II. 環境保全の推進 III. 自然環境の整備 IV. 道路・交通網の整備
4. 安全・安心な暮らしを守るまちづくり (防災・防犯)	I. 防災・減災の推進 II. 安全な暮らしの推進
5. 助け合い、みんなで支えるまちづくり (健康・福祉)	I. 健康づくりの推進 II. 地域福祉の充実 III. 結婚・出産・子育て支援の充実 IV. 高齢者福祉の充実 V. 障がい者福祉の充実
6. 地域に学び、ひとを育て、未来が輝くまちづくり (教育・文化)	I. 幼児教育・学校教育の充実 II. 社会教育の推進 III. 文化・スポーツの推進

図 6-9 総合計画の施策の体系



基本目標「自然とともに、心地よく暮らせるまちづくり」に向け、運転免許を持たない高齢者などの移動弱者の方々が安心して生活できるように、鉄道・路線バス・コミュニティバス等に加えて、多様な交通サービスの検討を行うことを示している。



3-4 道路・交通網の整備

担当課 建設課・危機管理情報推進課

9 建設課 11 危機管理情報推進課

1. 現状

○コミュニティバスについては、九重縦断線[※]を主要路線として、7路線の運行を行っていますが、最近の観光客の減少や感染症対策による外出自粛等により利用客については減少しています。

2. 課題

○コミュニティバスについては、九重縦断線ではその利用者の多くが観光客であり、利用も一定程度見込めますが、その他の路線では利用客の増加が難しく、路線や運行形態を見直すことも必要です。

3. 基本方針

○交通・移動手段については、運転免許証を自主返納した高齢者や移動手段を持たない人たちが安心して生活できるよう、鉄道・路線バス等の公共交通に限らず、多様な交通サービスを検討します。

(2) 第2期九重町まち・ひと・しごと創生総合戦略

4つの基本目標のうちの1つ、「九重町とのつながりを築き、新しいひとの流れをつくる」で交流人口（入込客数）をKPIにおいており、2025年（令和7）年までに385万人を目標に、二次交通対策整備事業を具体的な取組の1つとして掲げている。これは、九重町においては交通拠点から離れたところにある観光地が多いため、二次交通の確保に取り組むこととしているもので、特に紅葉シーズンにおいて、JR豊後中村駅から九重“夢”大吊橋までの観光客の利便性向上による誘客促進を図ることとしている。

指標名	現状値 (2018年度)	目標値 (2024年度)
二次交通・乗降客数 (人)	1,071人	1,200人

(3) 九重町過疎地域持続的発展計画

• 現状・問題点

本町における公共交通機関としては、町内外を広域的に連絡する移動手段となるＪＲ及び高速バス、主に町内や隣の玖珠町への移動手段となる路線バス・コミュニティバス、タクシーが運行しており、いずれも通学や通院、買い物など住民の日常生活において重要な役割を果たしている。

ＪＲについては、豊後中村駅が中心駅であり、九重連山や筋湯温泉、飯田高原等へのアクセス駅として知られ、九重“夢”大吊橋の玄関口にもなっている。特急も停車することから、乗り継ぎの向上を図り、利用者増加を図っている。

高速バスについては、九重インターで上下各々7便が発着しており、ＪＲ豊後中村駅と並ぶ九重町の玄関口として利用されている。コミュニティバスとの連結により、飯田高原へのアクセスに欠かせないものとなっている。

民間路線バスについては、自家用車の普及や少子化による児童・生徒の減少などにより利用者が低迷し、赤字路線となっている。なお、平成29年には、バス事業者1社の経営悪化による採算路線からの撤退という事態を招いた。

コミュニティバスについては、九重縦断線を主要路線として、7路線の運行を行っているが、インバウンド観光客の減少や感染症対策による外出自粛等により、利用客については減少している。

また、近年では、多発する高齢者の事故報道を見聞きし、高齢者の免許証返納も増えており、自主返納者を促す取組として、バスの回数券や商品券等の支援を行っている。

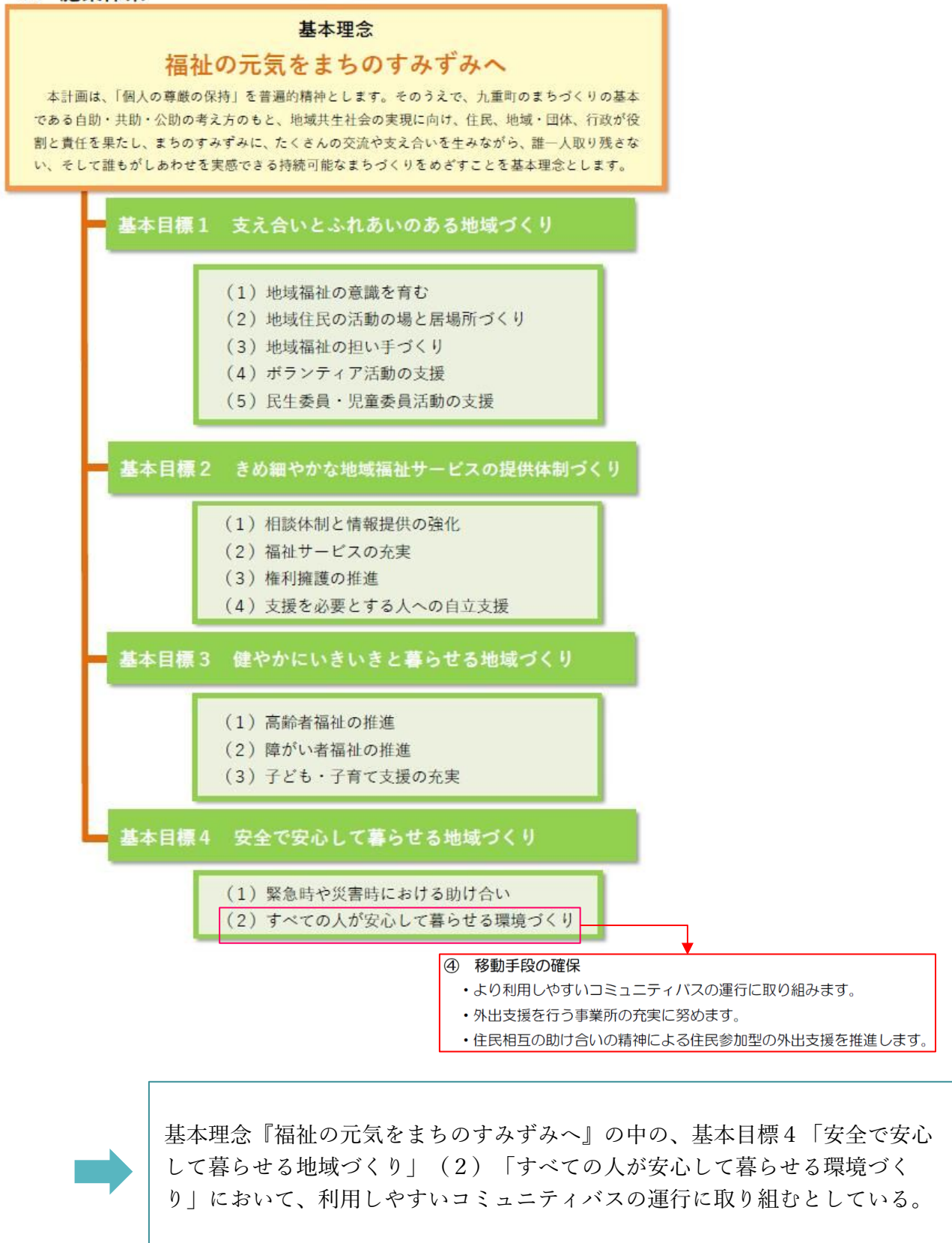
• 対策

- ① ＪＲ利用者の増加に向け、町の玄関口であり中心駅でもある豊後中村駅を公共交通の起点として、ＪＲやコミュニティバスの乗り継ぎの利便性向上を図る。
- ② 民間路線バスについては、通学や通院、買い物時の住民の移動手段として欠かせない交通機関であり、運行維持に向け、支援を継続する。
- ③ 高速バスについては、ＪＲ豊後中村駅と並び九重町の玄関口として、飯田高原へのアクセスに利用されており、コミュニティバスの連結を図り、豊後中村駅や飯田高原へのアクセスの利便向上を図る。
- ④ コミュニティバスについては、地域のニーズを的確に捉え、通学や通院、買い物時の移動手段に加えて、飯田高原へのアクセス手段として、総合的な運行計画の策定と行政コスト削減を図る。
- ⑤ 今後、増えていく高齢者の運転免許証の自主返納については、返納を検討する材料として、不便解消のためのコミュニティバスの運用やデマンド交通の利用も検討する。

各公共交通について、現状・問題点に対する対策を示している。
公共交通同士での連携強化、ニーズの把握による利便性の向上などを踏まえ、デマンド型交通を含む総合的な公共交通の運行計画策定による行政コストの削減を図るとしている。

(4) 九重町第4次地域福祉計画

7. 施策体系



(5) 大分県西部圏地域公共交通計画

5 計画の基本的な方針、目標

5-1 基本的な方針と目標

基本的な方針

市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の基盤を支える公共交通ネットワークの構築

計画の目標

目標①：広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上

潜在的な移動ニーズに対応できる公共交通ネットワークへの改善を図ることで、輸送人員の低下やバス利用頻度の減少を食い止め、公共交通の人口カバー率の向上を目指す。

目標②：変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化

移動ニーズに対して適切な移動サービスを提供することと、輸送資源の総動員・最適化を行うことにより、乗合事業（路線バス事業）の収益性は一定の水準で食い止めながら、公共交通事業及び公的輸送資源全般に係る財政負担額の維持・縮小を図る。

目標③：利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

輸送サービスの利便性向上や最適化等の施策と連携し、利用者・交通事業者・自治体の協働による様々な利用促進策を実施し、公共交通への理解の醸成及び公共交通への転換の促進を図る。

6 実施事業

目標①：広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上

- 地域間路線・地域内路線による持続的な公共交通ネットワーク構築
 - ・圏域内の全公共交通路線について、路線の果たすべき役割を再設定
 - ・被災鉄道路線の復旧促進
- 新技術を活用した効率性と利便性の両立の推進
 - ・次世代モビリティサービスの導入促進

目標②：変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化

- 輸送資源の総動員と最適化
 - ・サービスの競合する路線における役割の整理
 - ・利用の低迷する路線における交通モードの転換
- 移動ニーズにあった路線やダイヤの改善
 - ・移動ニーズを考慮した路線変更・新設、ダイヤ変更

目標③：利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

- 新たな利用者の獲得に向けた情報提供の改善
 - ・公共交通のオープンデータ化の推進
- 移動サービス相互の連携強化
 - ・幹線と枝線との運行ダイヤの連携
- 公共交通の維持に向けた支援
 - ・路線バス・タクシー運転手の確保
 - ・路線の維持に対する沿線自治体の支援

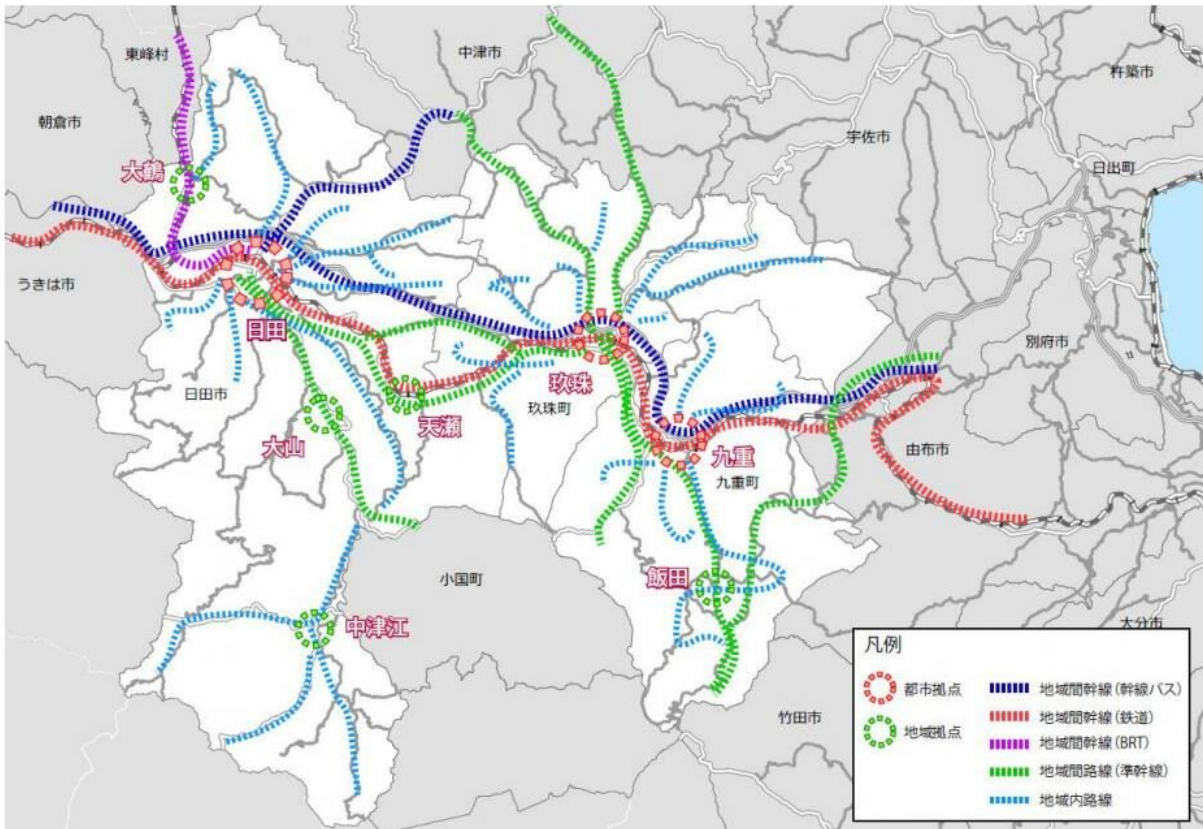


図 6-10 西部圏における公共交通ネットワーク形成方針

6-4. 公共交通の運行状況・利用状況

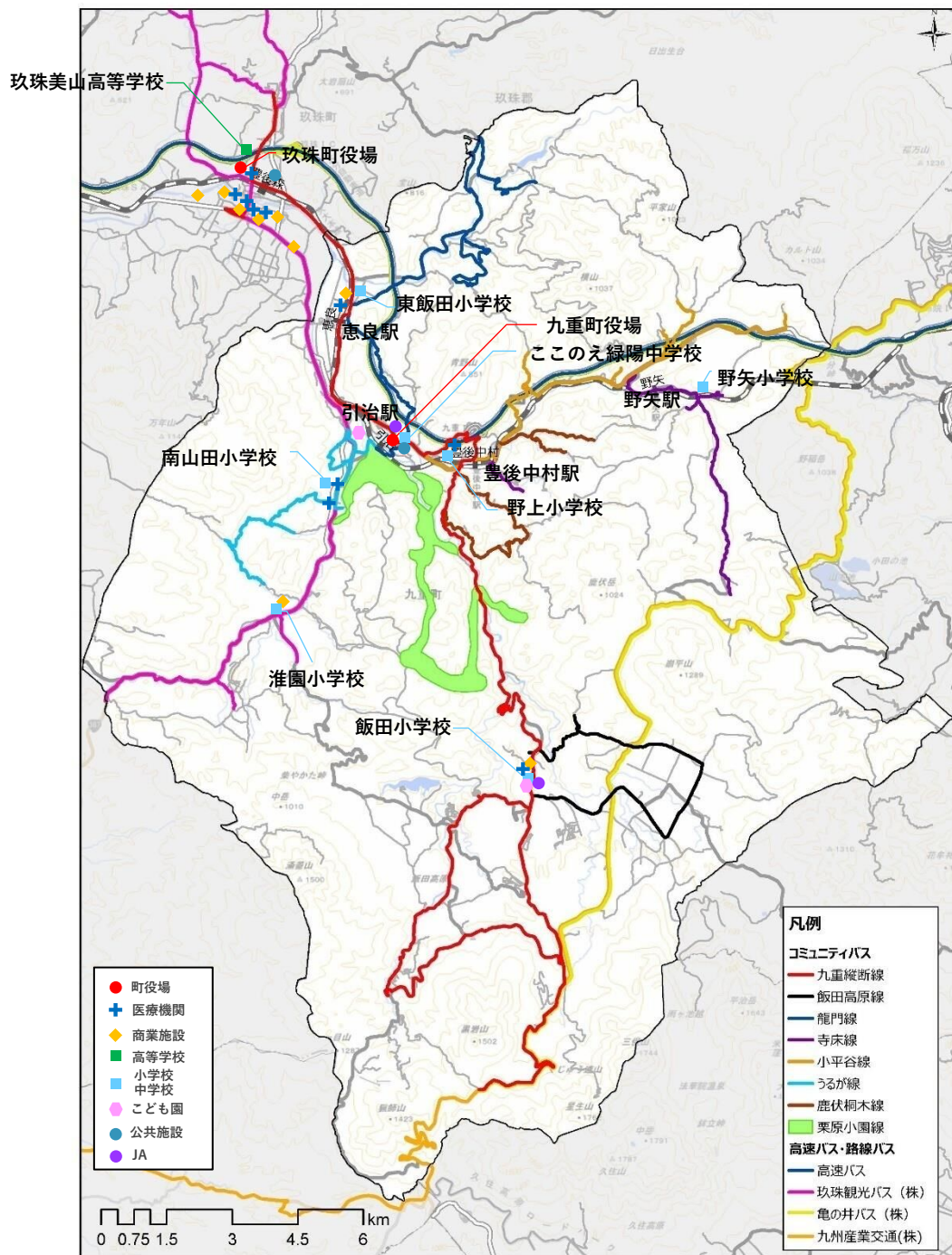


図 6-11 九重町公共道路線図

6-4-1 鉄道

鉄道は、町内の北部を J R 久大本線が東西に横断しており、町内に 4 駅（豊後中村駅、恵良駅、引治駅、野矢駅）が設置されている。

J R 久大本線、日田～由布院間の日平均通過人員数は、2016（平成 28）年度は 2,027 人だったが、2017（平成 29）年度の 7 月北部豪雨による久大本線他区間等の被害により 1,340 人と大幅に減少している。その後、2018（平成 30）年、2019（令和元）年度にかけて通過人数は多少回復したが、2022（令和 4）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり 1,401 人まで減少している。

表 6-1 鉄道の概要

2023（令和 5）年 10 月現在

運行事業者	路線名	駅	種別	方面
九州旅客鉄道(株)	久大本線	豊後中村駅	特急列車	上り（豊後森・日田・久留米方面）
				下り（湯布院・大分方面）
			普通列車	上り（豊後森・日田・久留米方面）
				下り（湯布院・大分方面）
		恵良駅	普通列車	上り（豊後森・日田・久留米方面）
				下り（湯布院・大分方面）
		引治駅	普通列車	上り（豊後森・日田・久留米方面）
				下り（湯布院・大分方面）
		野矢駅	普通列車	上り（豊後森・日田・久留米方面）
				下り（湯布院・大分方面）

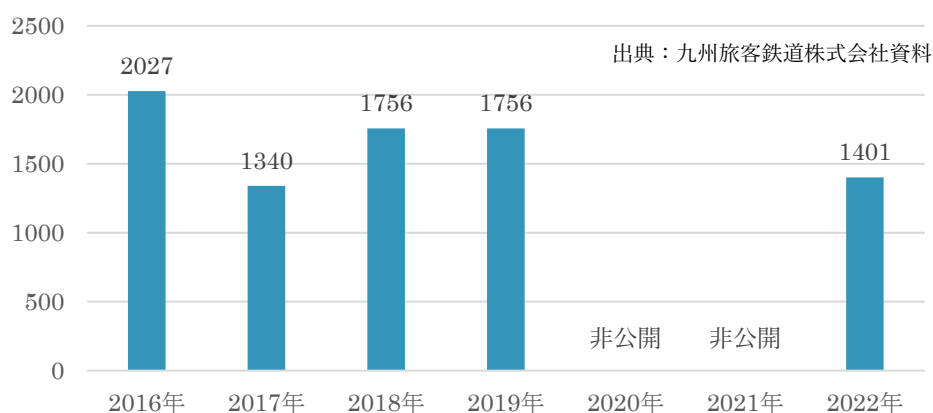


図 6-12 J R 久大本線（日田～由布院）1 日平均通過人数の推移

（※2020（令和 2）年及び 2021（令和 3）年度については、一部運転見合わせにより非公開）

6-4-2 バス

町内を運行するバスは、路線バスが2社・2系統、コミュニティバスが定時定路線として7路線、予約型乗合タクシー（デマンド型交通）として1路線、その他高速バスが運行されている。

表 6-2 バス（路線バス・コミュニティバス・高速バス）の運行状況

2023（令和5）年3月現在

種類	路線	運行会社	運行区間
路線バス	宝泉寺線	玖珠観光バス	宝泉寺～豊後森駅 (麻生釣、菅原、串の温泉前を終点とする便有)
	牧の戸峠線	亀の井バス	由布院駅前バスセンター～牧の戸峠
コミュニティバス	九重縦断線	定時定路線	牧の戸峠～豊後森駅
	飯田高原線		飯田高原エリアを循環
	龍門線		野倉～九重町役場
	うるが線		うるが～九重町役場
	寺床線		寺床～九重町役場
	小平谷線		小平谷～九重町役場
	鹿伏桐木線		奥双石～中村駅～鹿伏～中村駅～九重町役場
	栗原小園線	予約型乗合タクシー	エリア内を運行（町内8つの行政区で利用可能）
高速バス	ゆふいん号	日田バス、 亀の井バス、 西鉄バス	西鉄天神高速バスターミナル ～ 由布院駅前バスセンター
	九州横断バス	九州産交バス	熊本駅前～別府駅前本町

■参考：コミュニティバスの料金について

- ・九重町のコミュニティバスの料金、回数券の金額は以下のとおりです。

表) コミュニティバス 料金一覧

	現金 利用	回数券 利用	コミュニティバス間 の乗継
大人	500円	300円	無料 (乗継チケットが 必要です)
大人障がい者	250円	150円	
小学生	250円	150円	
小学生障がい者	130円	80円	

※未就学児は無料

表) コミュニティバス回数券 一覧

	10枚綴り	15枚綴り
大人	3,000円	4,500円
大人障がい者	1,500円	2,250円
小学生	1,500円	2,250円
小学生障がい者	800円	1,200円

※2024（令和6）年3月時点。料金体系の見直し等で内容が変更になる場合があります。

6-4-3 タクシー

玖珠郡内では現在、タクシー事業者が3社運行している。

2022年度（令和4）年度のタクシー輸送実績は、玖珠郡内で年間輸送人員が約11万人となっており、営業収入は約97百万円となっている。なお、ドライバー数は玖珠郡内で25人となっている。

表 6-3 玖珠郡内を運行するタクシー事業者

事業者名
九重はとタクシー株式会社
株式会社 KC タクシー大分 玖珠営業所
大交タクシー有限公司

表 6-4 2022（令和4）年度のタクシー輸送実績

	車両数 (台)	実車キロ (km)	輸送回数 (回)	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	運転者数 (人)
玖珠郡	37	268,617	79,320	110,470	96,714	25

出典：九州運輸局 令和4年度九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表

6-4-4 その他の輸送資源

(1) 宿泊施設の送迎

九重町には、筋湯温泉や宝泉寺温泉など多数の温泉があり、宿泊施設も多く営業している。その中で、豊後中村駅から宿泊施設までの送迎などを実施している宿泊施設も存在している。

(2) スクールバス

2013（平成 25）年に、町内の中学校をこのえ緑陽中学校 1 校に統合したことに伴い、町内広域を 10 台のスクールバスが運行している。

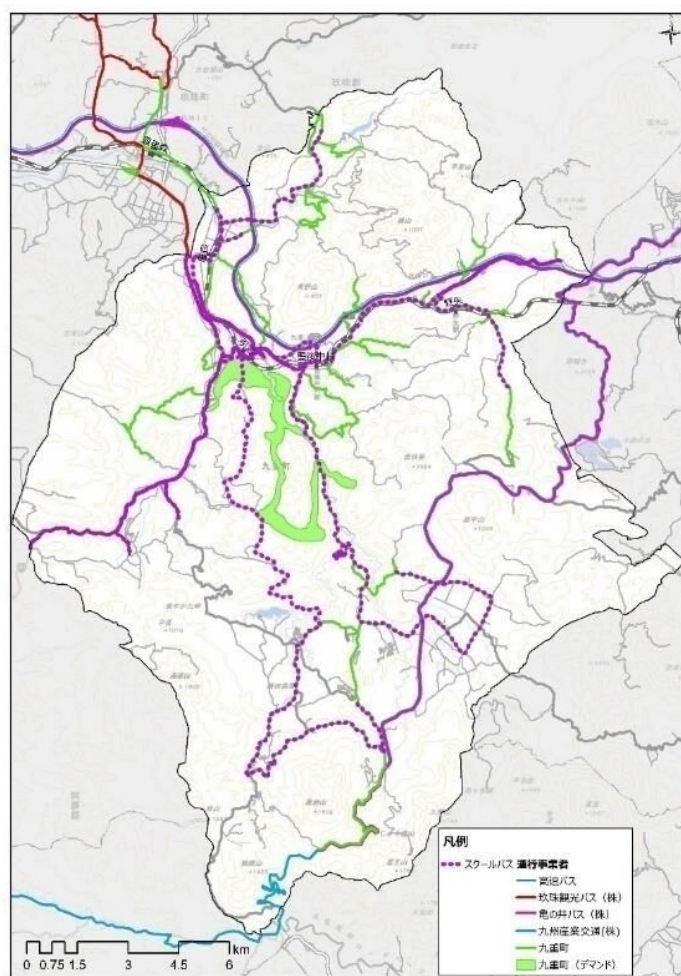


図 6-13 スクールバス運行ルート

(3) その他

この他、九重町社会福祉協議会による介護支援目的の送迎や、介護事業所による送迎等の不定期に運行する輸送資源が存在している。

6-5. コミュニティバスの利用状況

6-5-1 コミュニティバス年間利用者数

コミュニティバスの利用者数について、2022（令和 4）年度の路線別のデータを以下に示す。

九重縦断線（飯田高原線含む）の利用が最も多く、次いで龍門線、小平谷線と続いている。

曜日運行である寺床線、小平谷線、うるが線、鹿伏桐木線は利用者が少なく、1回当たりの利用者数が0.5人を下回っている。

また、定時定路線以外に、予約型乗合タクシー（デマンド型交通）として栗原小園線が運行しており、2022（令和 4）年度で年間150人程度の利用が存在する。

表 6-5 コミュニティバスの路線別利用者数（R4 年度・年間）

運行系統名	年間利用者数 （人）	運行回数 （回）	運行1回当たりの 利用者数（人）
九重縦断線・飯田高原線	23,372	8,658	2.7
龍門線	1,744	1,440	1.2
寺床線	198	564	0.4
小平谷線	284	594	0.5
うるが線	115	594	0.2
鹿伏桐木線	228	564	0.4
栗原小園線	152	130	1.2

出典：九重町コミュニティバス
輸送実績データ（2022（令和 4）年度）

6-5-2 コミュニティバス路線別利用者数の推移

次に、コミュニティバスの路線別利用者数の推移について、2019（令和元）年度～2022（令和4）年度のデータを以下に示す。

全体の合計値では、2020（令和2）年度・2021（令和3）年度と新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少している。これは、最も利用者の多い九重縦断線において、一定の観光客利用が存在するためと考えられる。なお、2022（令和4）年度には回復基調にあるが、2019（令和元）年度の数値までは戻っていない状況である。

また、運行1回あたり利用者数についても、九重縦断線では同様の傾向となっている。その他の路線については減少傾向にある。

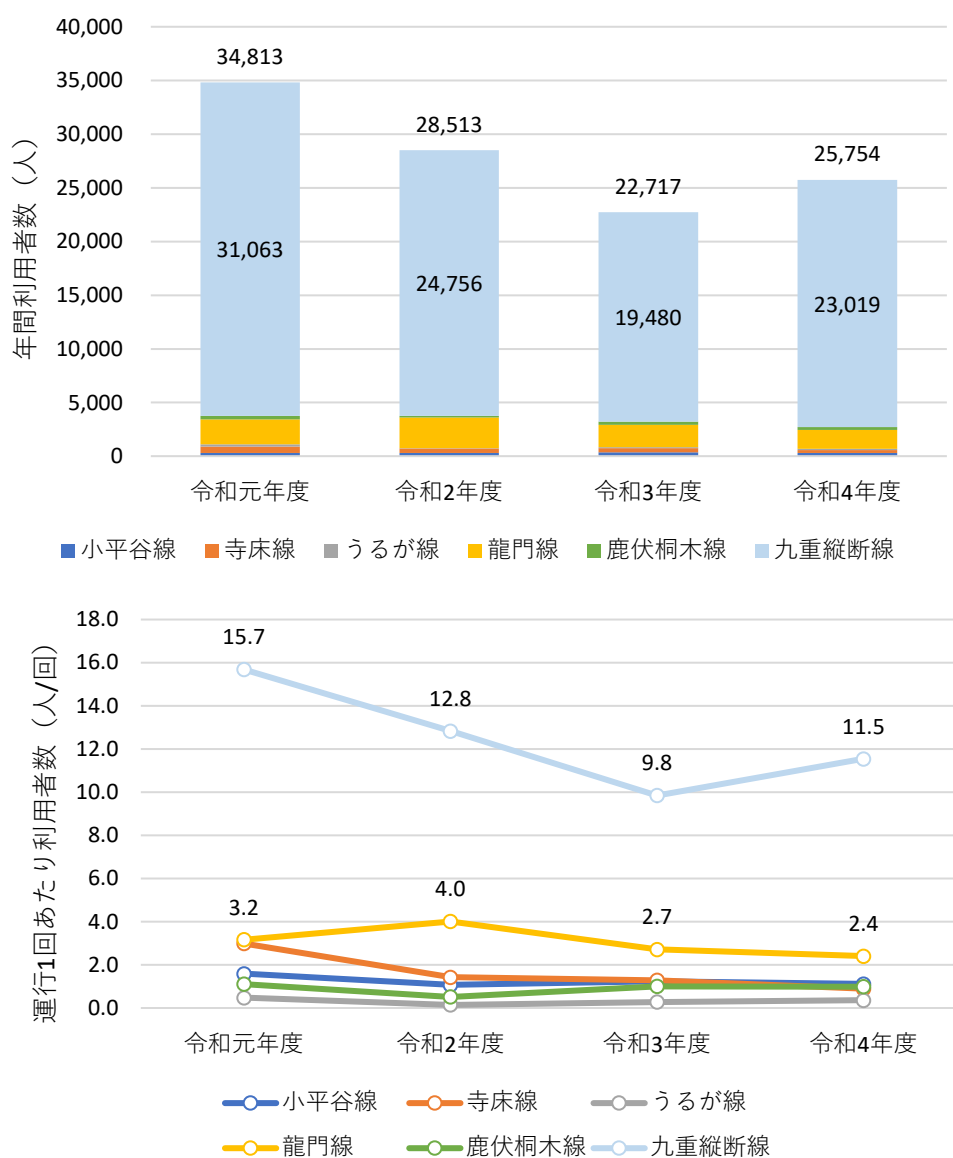


図 6-14 コミュニティバスの路線別利用者数の推移

6-5-3 コミュニティバスの運行に対する財政負担の状況

町では路線バスとコミュニティバス（デマンド型交通含む）を維持するために財政負担を行っている。このうちコミュニティバスについては、運行コストが年々上昇しており、赤字額も増加傾向にある。

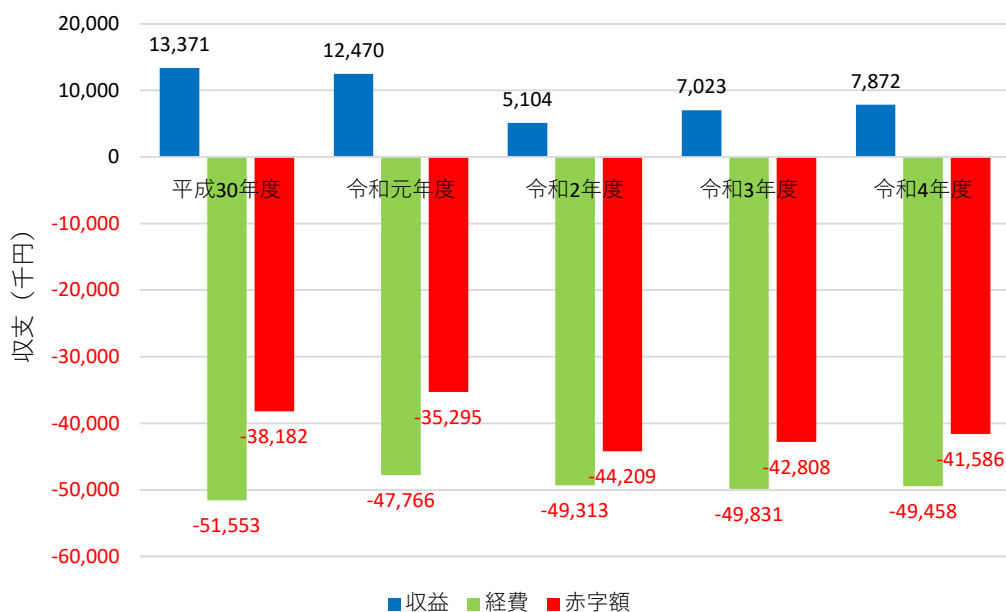


図 6-15 コミュニティバスのコスト及び収支状況

6-5-4 利用者数の経年変化

(1) 九重縦断線・飯田高原線

2020（令和2）年に利用が半分以下まで減少し、その後、2022（令和4）年度まで回復の傾向が見られる。

2022（令和4）年度においては、年間利用者数が約23,000人、1日あたり利用者数が64人となっている。

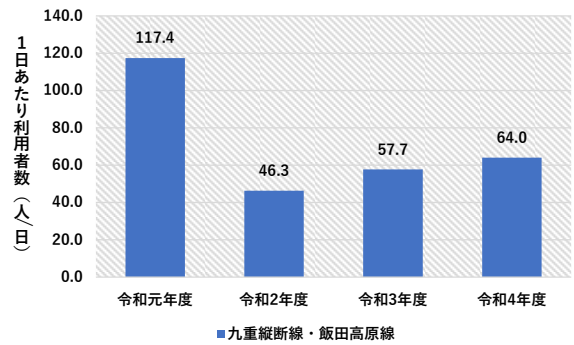
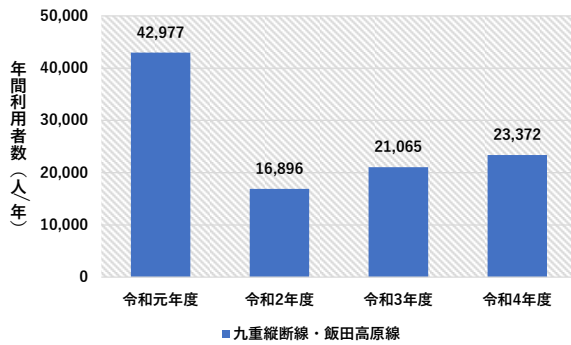
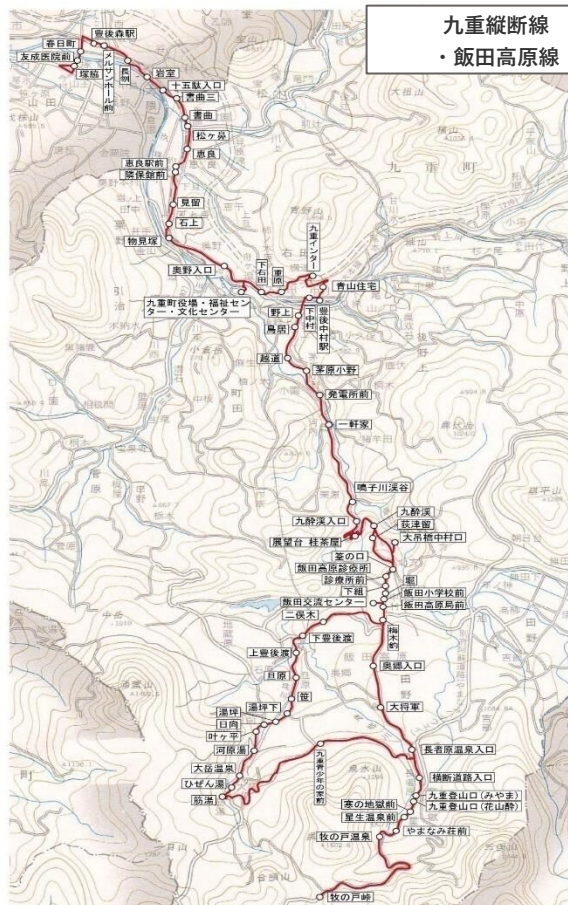


図 6-16 年間利用者数

図 6-17 1日あたり利用者数



出典：九重町コミュニティバス
 輸送実績データ
 （2019（令和元）年度～
 2022（令和4）年度）

図 6-18 路線図

(2) 龍門線

2019（令和元）年以降減少傾向が続いており、2022（令和4）年度は2019（令和元）年度比で76%まで減少している。

2022（令和4）年度においては、年間利用者数が1,744人、運行1日あたり利用者数が7.2人となっている。

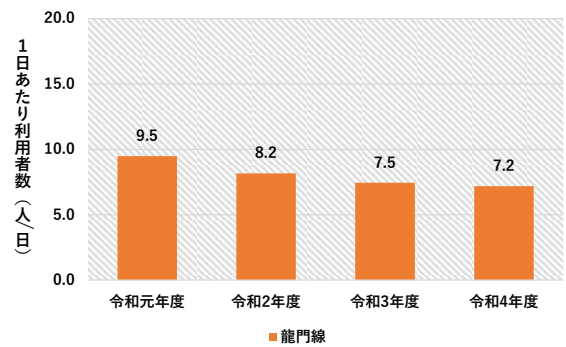
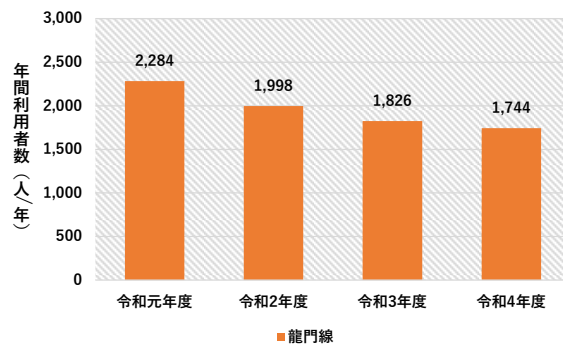


図 6-19 年間利用者数

図 6-20 1日あたり利用者数

出典：九重町コミュニティバス輸送実績データ（2019（令和元）年度～2022（令和4）年度）



図 6-21 路線図

(3) 寺床線

2019（令和元）年以降減少傾向が続いており、2022（令和4）年度は2019（令和元）年度比で36%まで減少している。

2022（令和4）年度においては、年間利用者数が198人、運行1日あたり利用者数が2.1人と利用が少ない状況である。

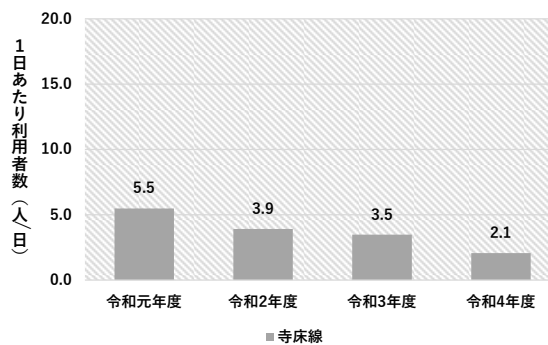
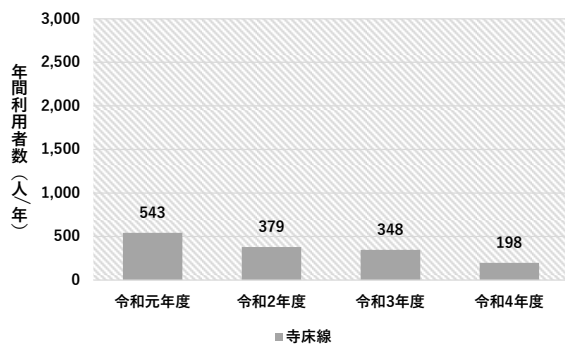


図 6-22 年間利用者数

図 6-23 1日あたり利用者数

出典：九重町コミュニティバス輸送実績データ（2019（令和元）年度～2022（令和4）年度）



図 6-24 路線図

(4) 小平谷線

2019（令和元）年から 2022（令和 4）年度間で、利用者数は横ばい傾向が続いている。

2022（令和 4）年度においては、年間利用者数が 284 人、運行 1 日あたり利用者数が 2.8 人と利用が少ない状況である。

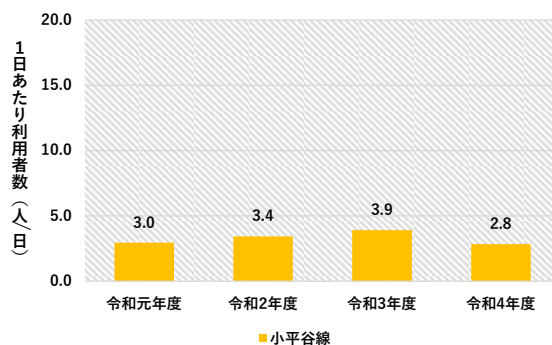
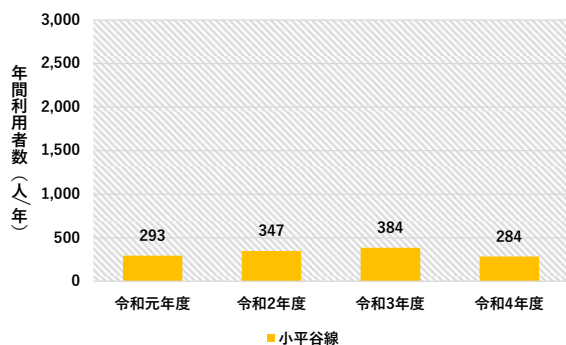


図 6-25 年間利用者数

図 6-26 1日あたり利用者数

出典：九重町コミュニティバス輸送実績データ（2019（令和元）年度～2022（令和 4）年度）



図 6-27 路線図

(5) うるが線

2019（令和元）年から 2022（令和 4）年度間で、利用者数は横ばい傾向が続いている。

2022（令和 4）年度においては、年間利用者数が 115 人、運行 1 日あたり利用者数が 1.2 人と利用が少ない状況である。

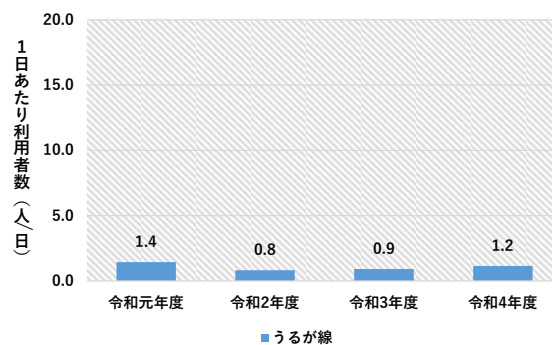
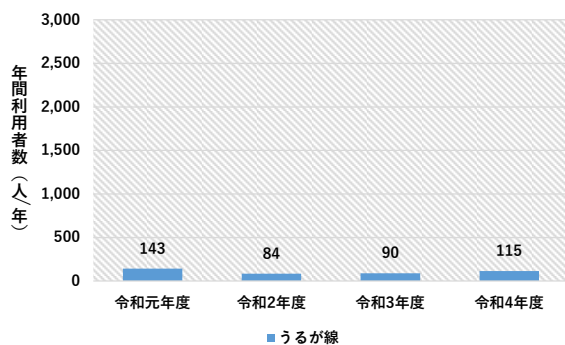


図 6-28 年間利用者数

図 6-29 1日あたり利用者数

出典：九重町コミュニティバス輸送実績データ（2019（令和元）年度～2022（令和 4）年度）



図 6-30 路線図

(6) 鹿伏桐木線

2019（令和元）年から 2022（令和 4）年度間で、利用者数は横ばい傾向が続いている。

2022（令和 4）年度においては、年間利用者数が 228 人、運行 1 日あたり利用者数が 2.4 人と利用が少ない状況である。

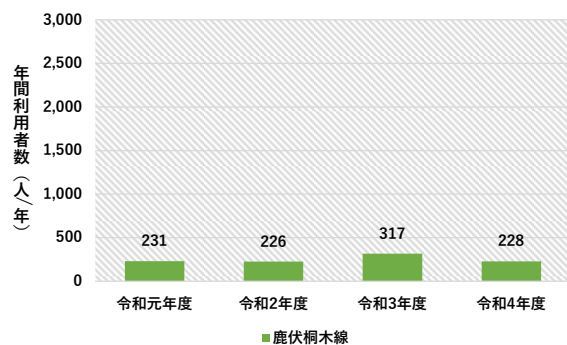


図 6-31 年間利用者数

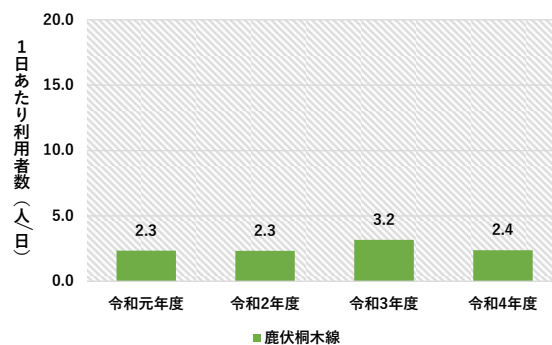


図 6-32 1日あたり利用者数

出典：九重町コミュニティバス輸送実績データ（2019（令和元）年度～2022（令和 4）年度）



図 6-33 路線図

6-5-5 便別利用状況

(1) 九重縦断線（平日）

九重縦断線の利用は、上りの6時台、8時台の便において、1便あたり15人前後が存在する。背景としては、通学や買い物等を目的に玖珠町方面に向かう需要が高いことが考えられる。

また昼前後から午後の便については、下りの便を中心に1便あたり5人程度の利用がある。

帰宅時間帯のバラツキによって利用の分散が見られるが、利用者数が少ない便についても、回送的な便として運行の必要性がある。

便平均利用者数（九重縦断線）

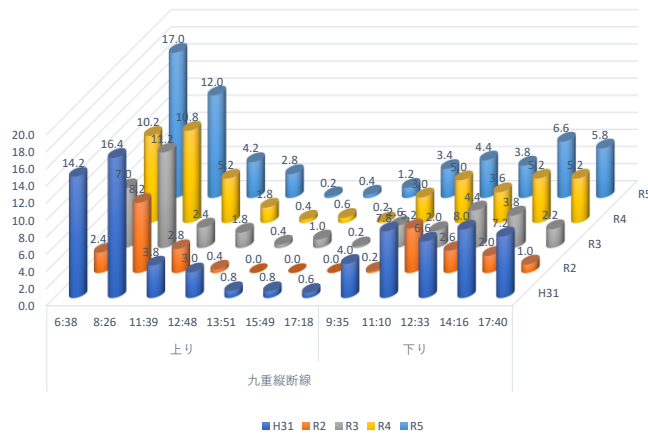


図 6-34 便平均利用者数（九重縦断線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

便別乗車人数の分布（九重縦断線）

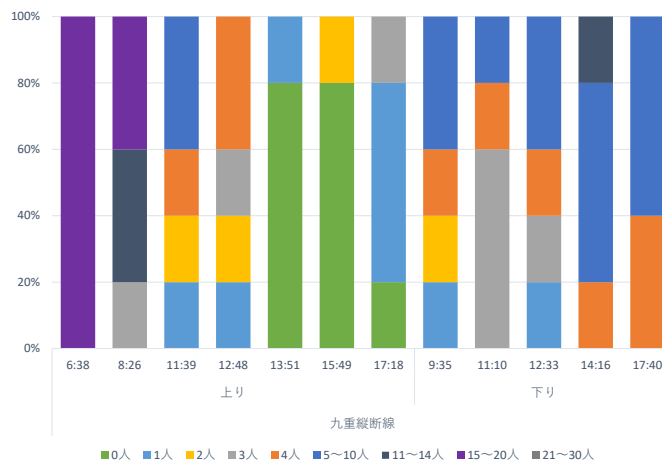


図 6-35 便別乗車人数（R5）（九重縦断線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(2) 飯田高原線（平日）

飯田高原線の利用は、7時台の2便に利用が集中しており、1便あたり約8人が存在している。

主に小学校への通学を目的に利用されており、帰路も15時台の便が学校からの帰宅時等に利用されている。

筋湯方面と比較して千町無田方面の利用は少ない状況である。

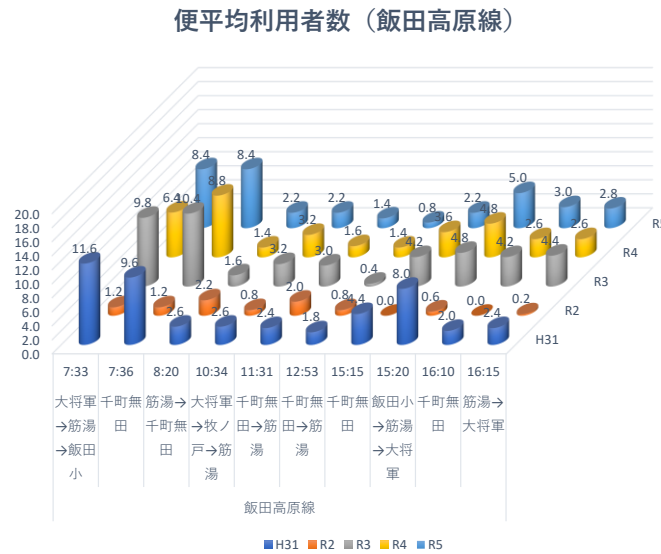


図 6-36 便平均利用者数（飯田高原線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

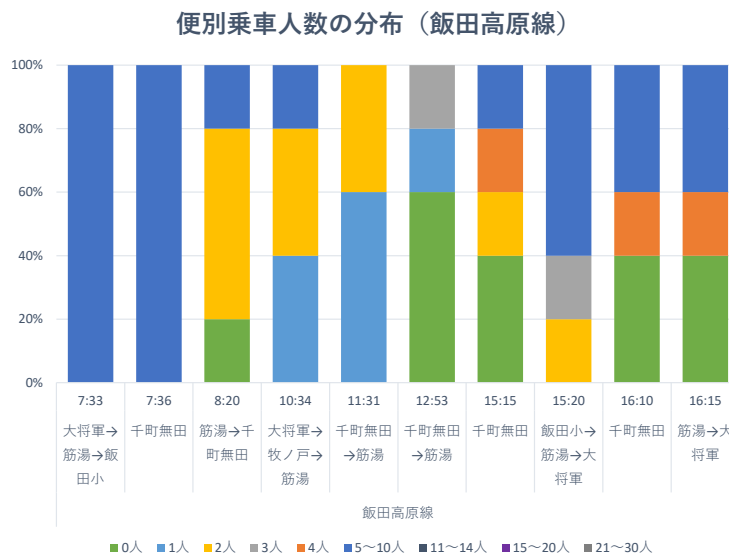


図 6-37 便別乗車人数（R5）（飯田高原線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(3) 龍門線

龍門線の利用は、通学利用が存在するため、上りの7時台の便に集中している。

上りは、8時台の便についても2～3人の利用が存在する。

下りは、上り方面の利用者数を比較すると少なく、1便あたりの利用者数は1～2人程度となっている。

午後の便を中心に、利用者が存在しない便の割合が4割以上となっている。

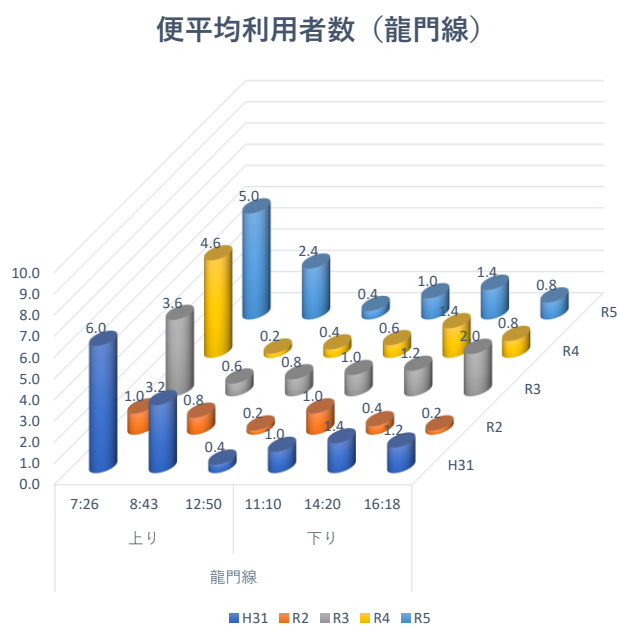


図 6-38 便平均利用者数（龍門線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

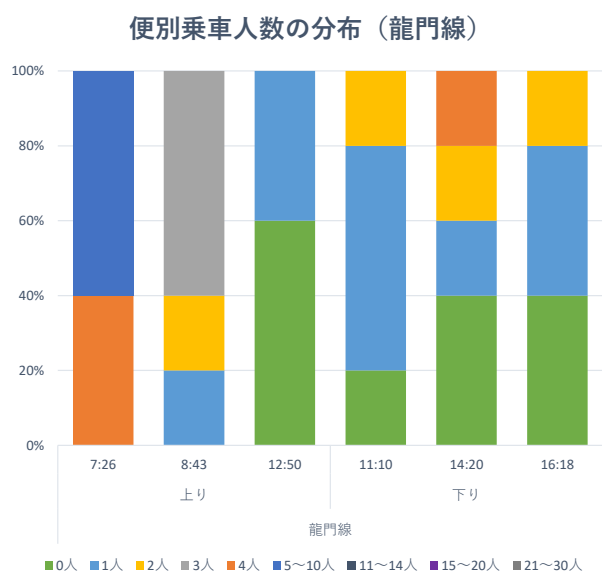


図 6-39 便別乗車人数（R5）（龍門線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(4) 寺床線

寺床線の利用は、上りの8時台と下りの13時台の便に限定されている。

1便あたりの利用者数も1人未満となっている。

運行便の半数以上で利用がなく、6便中4便の利用がゼロとなっている。

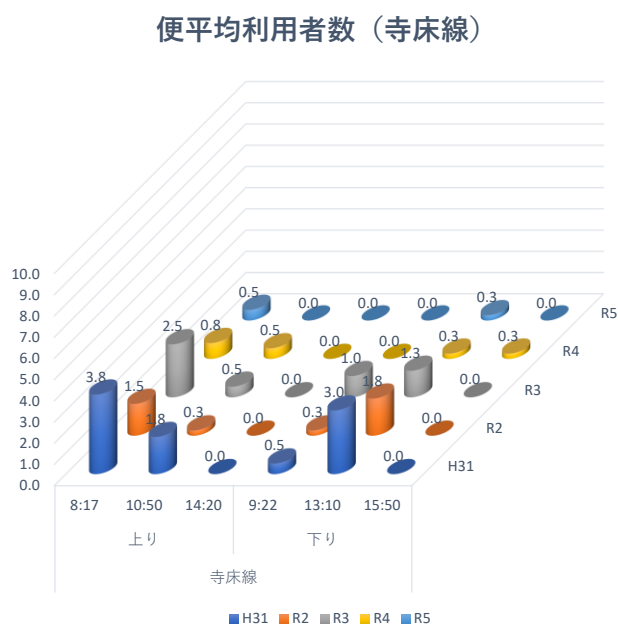


図 6-40 便平均利用者数（寺床線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

◆便別乗車人数（R5）◆

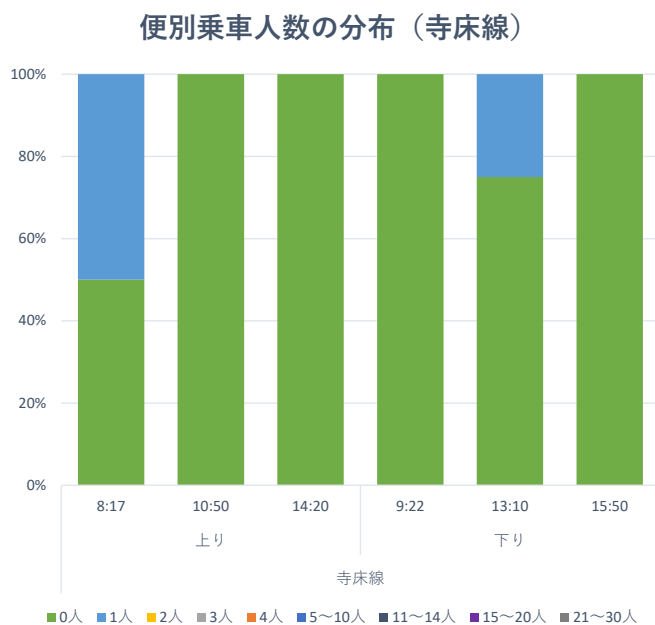


図 6-41 便別乗車人数（R5）（寺床線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(5) 小平谷線

小平谷線の利用は、上りの8時台と下り13時台に集中しており、1便あたりの利用者数は1～2人となっている。

他の時間帯もまばらに利用が存在するが、利用の無い日数の方が多くなっている。

14時以降の便の利用は、ほぼ存在しない。

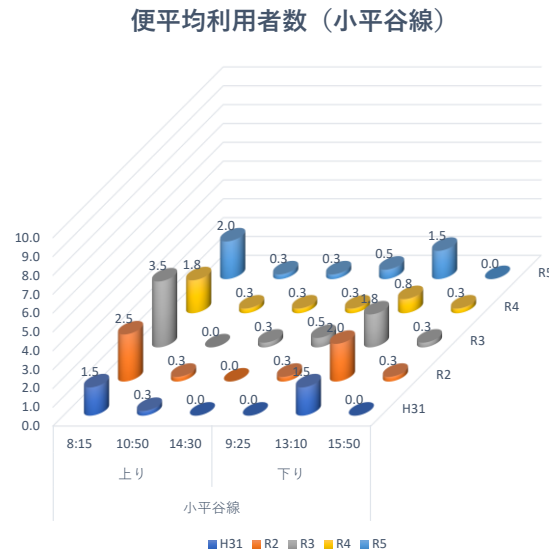


図 6-42 便平均利用者数（小平谷線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

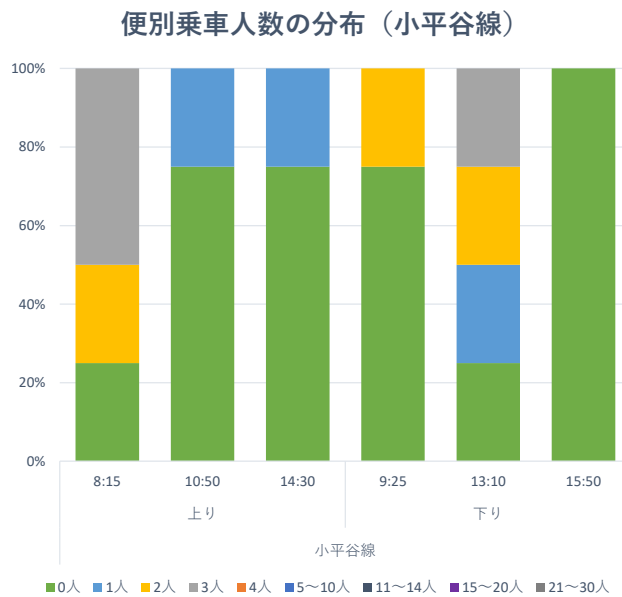


図 6-43 便別乗車人数（R5）（小平谷線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(6) うるが線

うるが線の利用は、上りの8時台と下りの11時台に限定されており、域内移動（通院）が中心である。

1便あたりの利用者数は、1人未満となっている。

運行便の半数以上で利用がなく、午後便の利用はゼロとなっている。

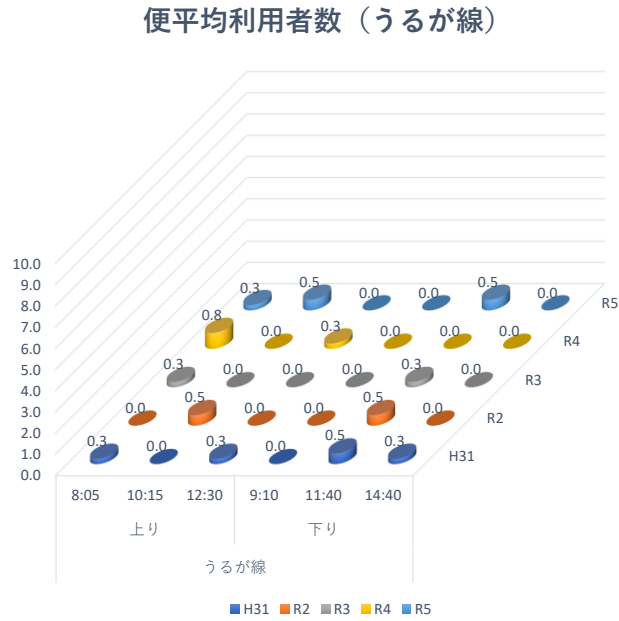


図 6-44 便平均利用者数（うるが線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

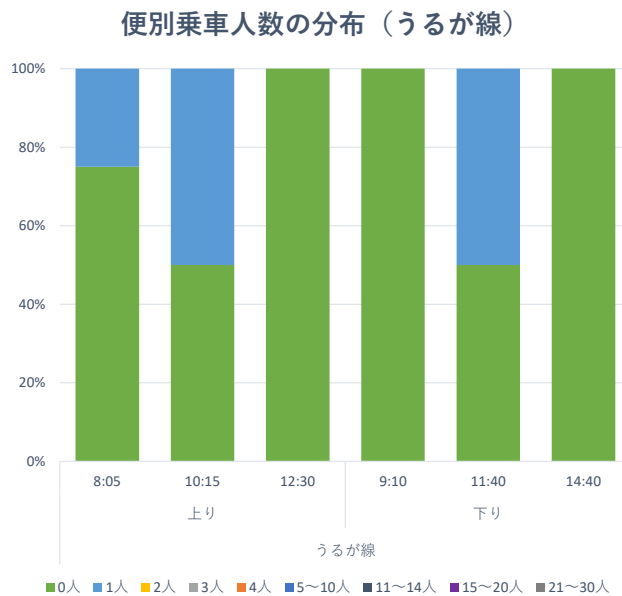


図 6-45 便別乗車人数（R5）（うるが線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(7) 鹿伏桐木線

鹿伏桐木線の利用は、上りの8時台と下りの13時台の便に限定されている。

1便あたりの利用者数は、上りの8時台の便で1～2人となっているが、他の便については利用が少ない状況である。

運行便の半数以上で利用がなく、6便中3便の利用がゼロとなっている。

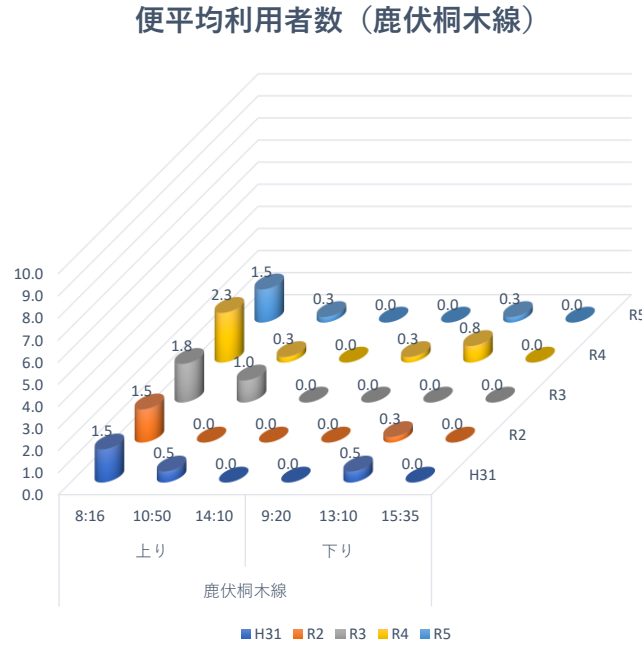


図 6-46 便平均利用者数（鹿伏桐木線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

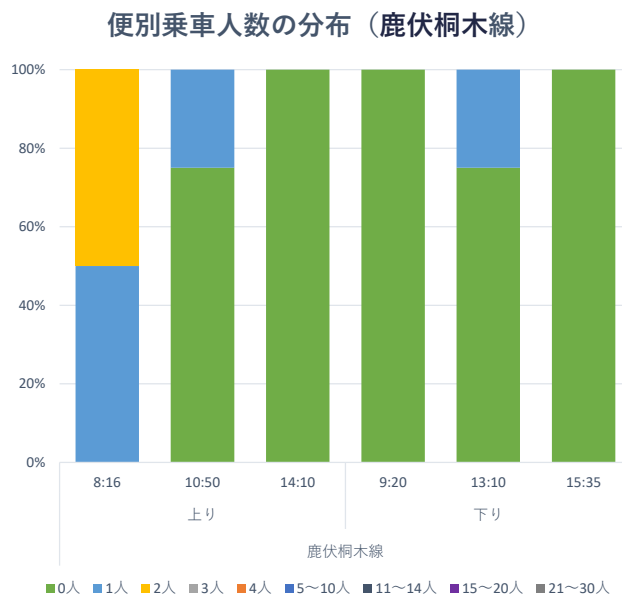


図 6-47 便別乗車人数（R5）（鹿伏桐木線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

6-5-6 バス停別利用状況

(1) 九重縦断線・飯田高原線（平日）

1日あたりのバス停別利用者数（乗車人数）は、飯田交流センターや飯田小学校前において利用が多く、森駅前～塚脇の玖珠町内、恵良駅前、豊後中村駅、筋湯、湯坪、大吊橋中村口などに利用者が集中している。

長者原温泉入口～奥郷入口にかけての大將軍経由区間では乗車がなく、千町無田経由区間も利用が少ない状況である（通学需要は存在する）。

バス停別利用状況から、通学のほか、買い物・通院や、観光目的での利用が多いと推察される。

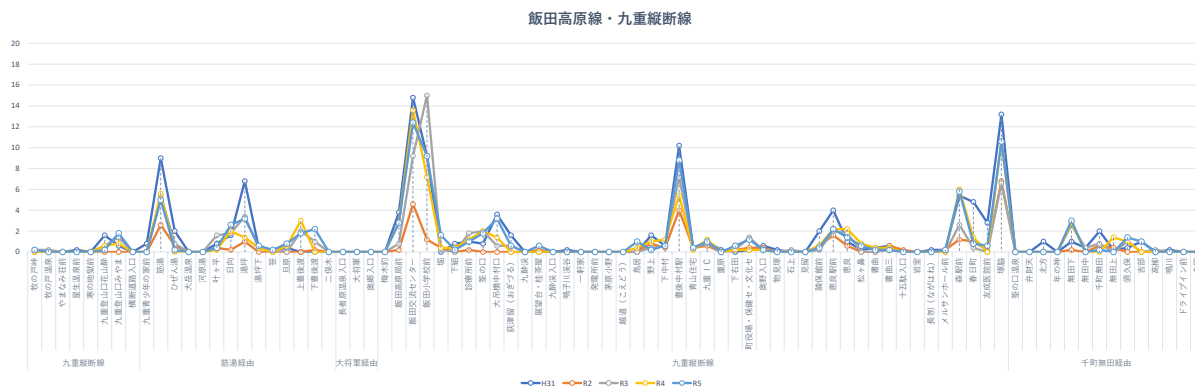


図 6-48 バス停平均利用者数（九重縦断線・飯田高原線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(2) 龍門線

龍門線は、周辺部は前辻、田尻からの利用にほぼ限られており、中心部は東飯田小前、恵良駅前、恵良からの利用に集中している。

通学目的での利用のほか、恵良駅周辺の商業施設、医療施設への利用があると推察される。

中心部からの利用は、1日に2人程度にとどまり、通学以外での利用は少ない。

◆バス停平均利用者数◆

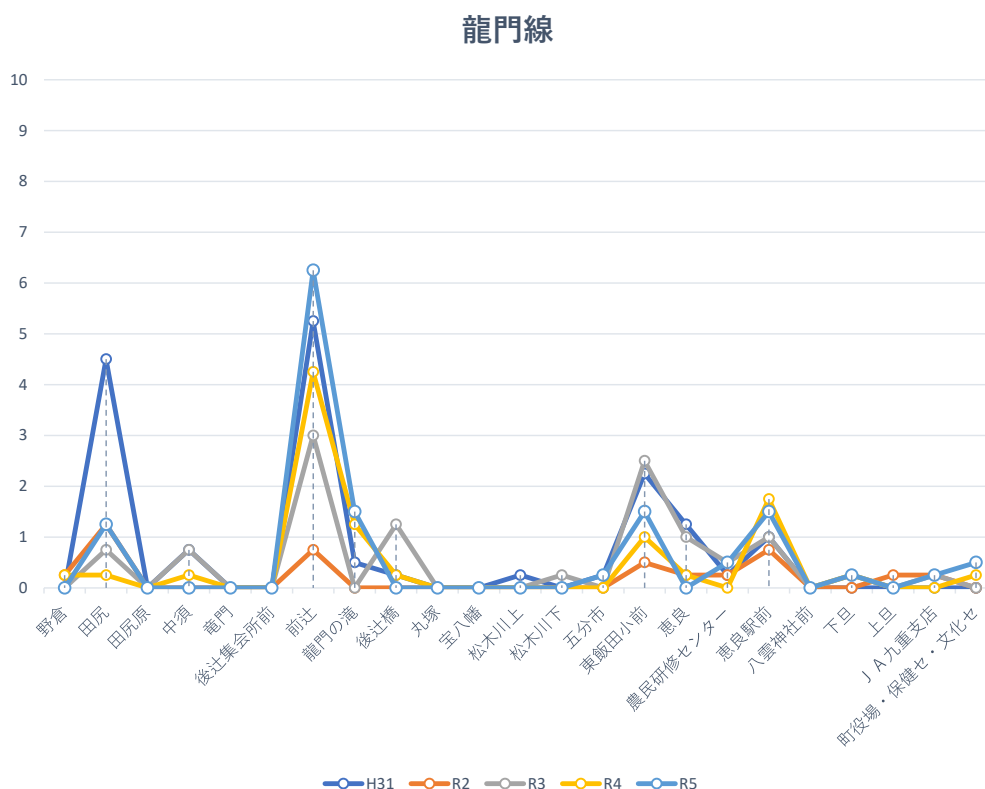


図 6-49 バス停平均利用者数（龍門線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(3) 寺床線

寺床線は、沿線から豊後中村駅にかけての利用が中心になっている。

2019（令和元）年は滝上集会所前からの利用が多かったが、近年は利用が分散している。

中心部は、豊後中村駅、矢原医院などの利用があり、通院目的での利用が推察される。

◆バス停平均利用者数◆

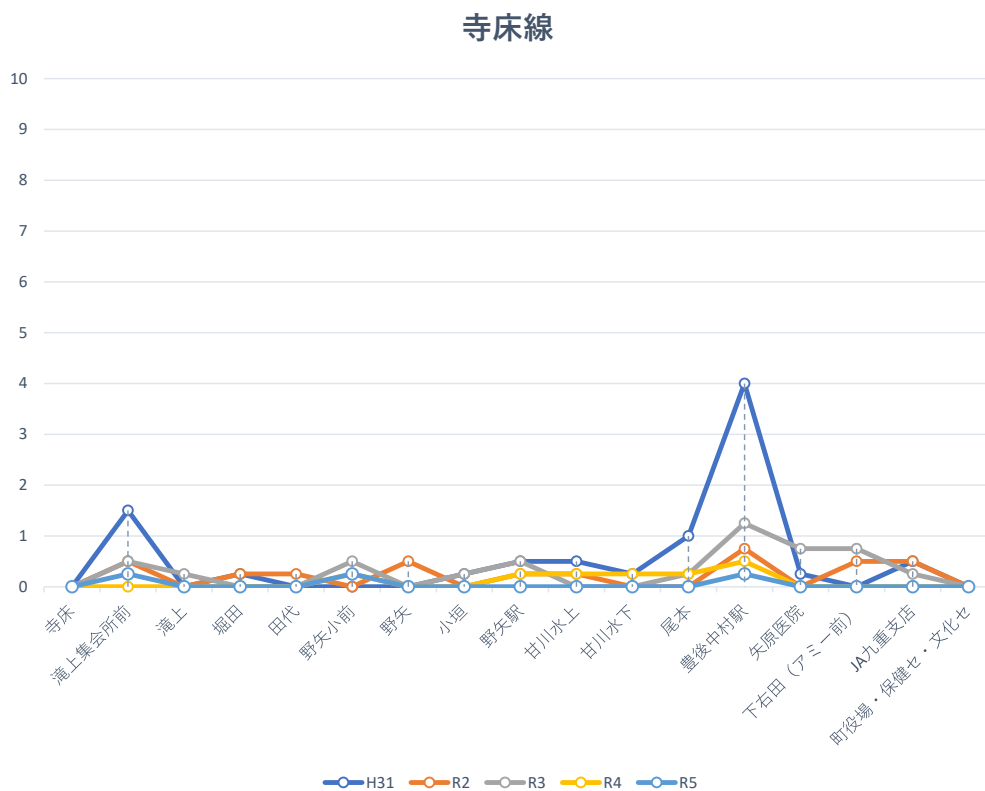


図 6-50 バス停平均利用者数（寺床線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(4) 小平谷線

小平谷線は、沿線各地から豊後中村駅にかけての利用が中心になっている。
周辺部で利用者が集中しているバス停はなく、利用が分散している。
中心部は、豊後中村駅などの利用があり、買い物・通院目的での利用が推察される。

◆バス停平均利用者数◆

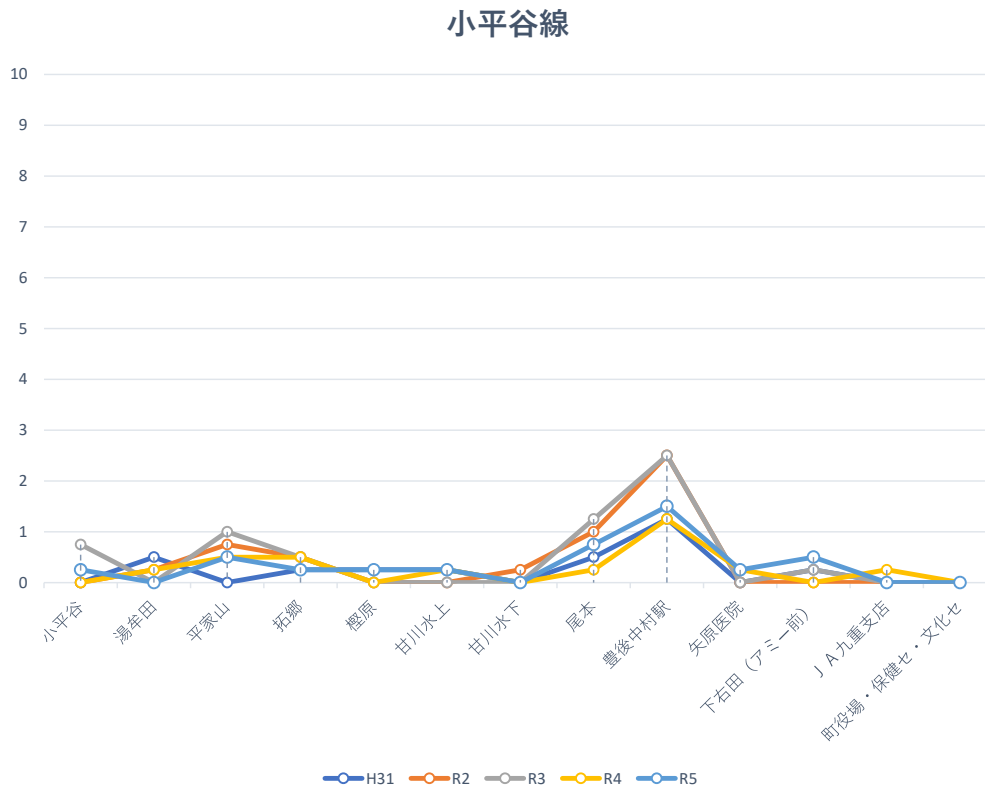


図 6-51 バス停平均利用者数（小平谷線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(5) うるが線

うるが線は、1日あたりの利用者数が少なく、利用のあるバス停は、周辺部では口ノ園周辺に限定されている。

中心部では、友成医院やJ A九重支店での利用が存在している。

◆バス停平均利用者数◆

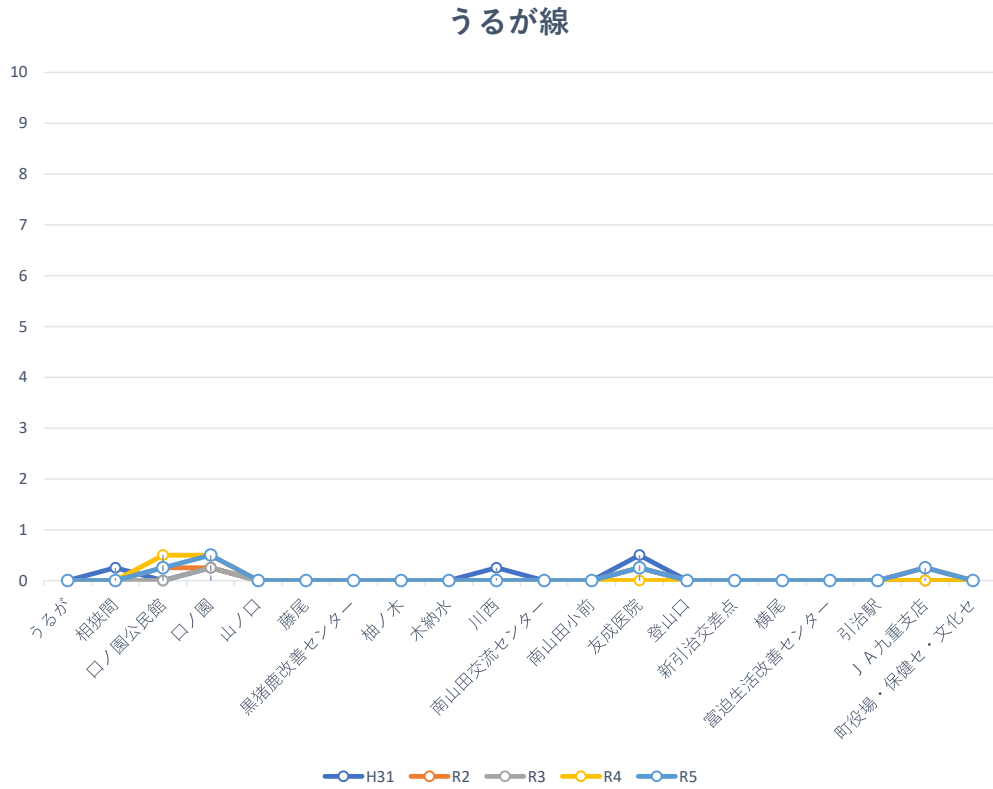


図 6-52 バス停平均利用者数（うるが線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

(6) 鹿伏桐木線

鹿伏桐木線は、鹿伏と豊後中村駅・J A九重支店との間での利用が中心となっている。

周辺部での利用は、鹿伏にほぼ限定される。

中心部は、豊後中村駅などの利用があり、通院目的での利用が推察される。

◆バス停平均利用者数◆

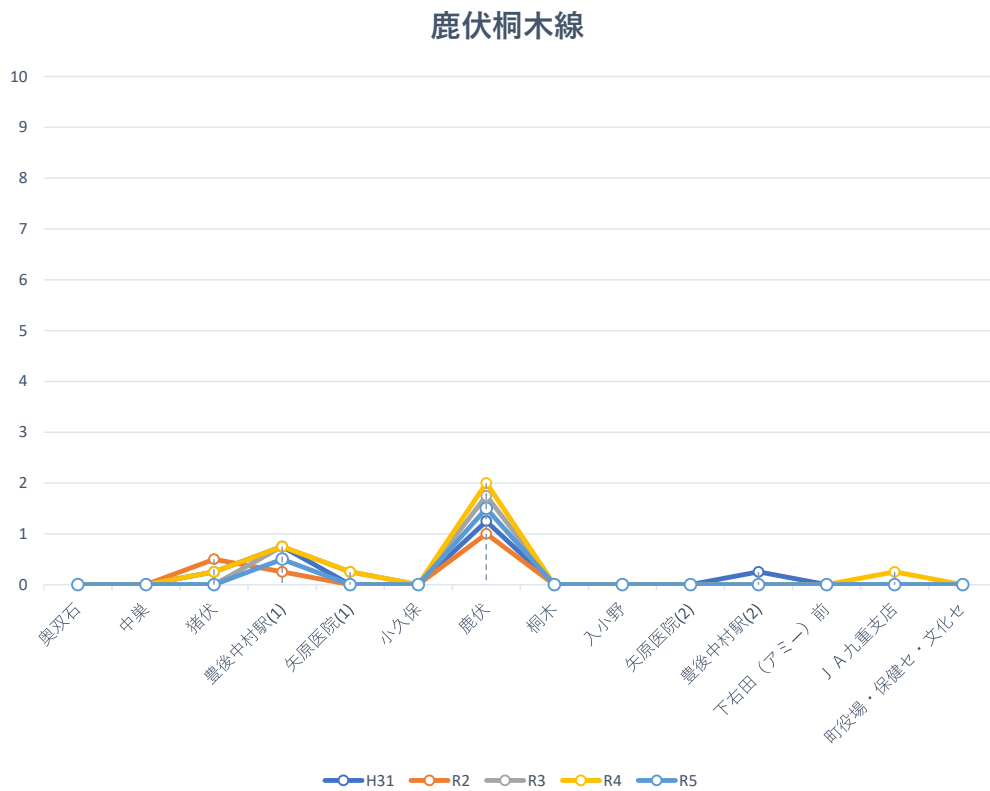


図 6-53 バス停平均利用者数（鹿伏桐木線）

出典：2019（令和元）年から2023（令和5）年の4月の授業実施日の利用データ

6-6. 九重町地域公共交通網形成計画の評価

九重町地域公共交通網形成計画は計画期間を 2017（平成 29）年度から 5 年間としており、2021（令和 3）年度を計画期間の最終年度としていた。計画内では、九重町第 4 次総合計画に掲げた「住民との協働＝簡素で美しい田舎（コミュニティ）づくり」の実現に向け、“町民の生活（＝定住）”、“町内外の交流”を支える、将来的に持続可能な公共交通の構築』を基本方針として 4 つの目標及び 10 の事業を掲げている。それらの実施状況について評価を行い、次期計画への反映について整理を行った。

表 6-6 事業の実施状況

事業項目	実施状況及びその理由	次期計画への反映
(1) 公共交通のサービス見直し		
① コミュニティバスの運行方法等の見直し	【実施状況：○】 2017（平成 29）年 3 月に策定された九重町地域公共交通網形成計画に基づき、コミュニティバスの運行体系の再編を 2018（平成 30）年 10 月 1 日に行った。	継続する
(2) 公共交通の利用促進		
① 広報誌等を活用した公共交通の情報発信や利用実態報告	【実施状況：○】 天候等による運休情報について、随時、無線、ホームページ、ケーブルテレビ等で周知した。またコミュニティバスの利用方法、路線、時刻表等についてまとめた記事を九重町のホームページ上に掲載し、情報発信を行った。	継続する
② 公共交通マップの作成	【実施状況：○】 2018（平成 30）年 10 月 1 日に行った再編に併せて、コミュニティバス、JR、高速バス、路線バス、タクシーについて記載した「九重町公共交通ご利用ガイド」を作成した。	継続する ※マップ及び乗車方法について分かりやすくまとめた HP を随時更新。
③ コミュニティバスのラッピング	【実施状況：○】 2018（平成 30）年 10 月 1 日に行った再編に併せて、町民を対象としたデザイン公募を行い、採用されたイラストを使用して車両 3 台のラッピングを行った。	継続しない ※事業完了のため。
④ モビリティ・マネジメント・プログラムの実施	【実施状況：○】 2018（平成 30）年 10 月 1 日に行った再編に併せて、コミュニティバス、JR、高速バス、路線バス、タクシーについて記載した「九重町公共交通ご利用ガイド」を作成した。（再掲）	継続する ※マップ及び乗車方法について分かりやすくまとめた HP を随時更新。

⑤町民を対象としたコミュニティバス試乗機会の検討・実施	【実施状況：○】 サロンなどの活動として「乗り方教室」（コミュニティバスへの試乗）を希望する場合に使用できるコミュニティバスの往復チケットを作成し、「乗り方教室」の開催団体に対して配布した。	継続する
⑥住民座談会等を活用した直接的コミュニケーションの実施	【実施状況：△】 2018（平成30）年10月1日に行った再編に併せて住民説明会を開催したが、その後はコロナ禍等もあり、座談会の継続的な実施には至っていない。	継続する ※住民意見交換会を定期的を開催する。
⑦ICTを活用した公共交通情報の提供の検討・実施	【実施状況：△】 ホームページやSNSを活用した情報発信については随時行っていた一方、独自アプリ等の開発については費用対効果を踏まえ、実施に至らなかった。	継続する ※GTFS（標準的なバス情報フォーマット）への対応等、費用対効果を考慮しながら検討する。
⑧他機関との連携	【実施状況：×】 交通や観光の要所における時刻表や運行状況についての情報発信は行ったものの、コロナ禍等による外出制限を背景に、観光施設や商業施設との発展的な連携（公共交通利用者に対する割引クーポンの発行等）には至っていない。	継続する ※二次交通対策とともに、効果的な連携策について引き続き検討する。
⑨高齢ドライバーの免許返納との連携	【実施状況：○】 運転免許の自主返納者に対し、コミュニティバス等の利用券を配布する事業を実施している。	継続する

※実施状況評価

- ：掲げた取組内容の大半が実施されている。
- △：掲げた取組内容が半分程度実施されている。
- ×：掲げた取組内容がほとんど実施されていない。

6-7. 地域住民の移動ニーズ調査の概要

6-7-1 住民アンケート調査の結果

九重町における地域住民の外出状況や公共交通の利用状況を明らかにするため、町内に居住する全世帯の方に、郵送配布・郵送回収によるアンケート調査を実施した。2022（令和4）年11月～12月の回答期間において、計2,630票の個人票を回収し、回収率は29.7%であった（2022（令和4）年11月の住民基本台帳で計算）。

表 6-7 住民アンケート調査概要

調査方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	2022（令和4）年11月～12月
調査対象	全町民（全世帯）に配布
回答数	個人票2,630票（回収率29.7%）世帯票1,252票（地区名記載） ※設問により回答数が異なるため、n値は一致しない

(1) 回答者の年齢・家族構成

回答者の居住地は「南山田」が最も多く（352）、次いで「東飯田」（343）、
「野上」（302）、「飯田」（255）であった。

年齢は「70歳代」が最も多く（30.2%）、次いで「80歳代以上」（23.6%）、
「60歳代」（21.2%）と高齢者の割合が高い。

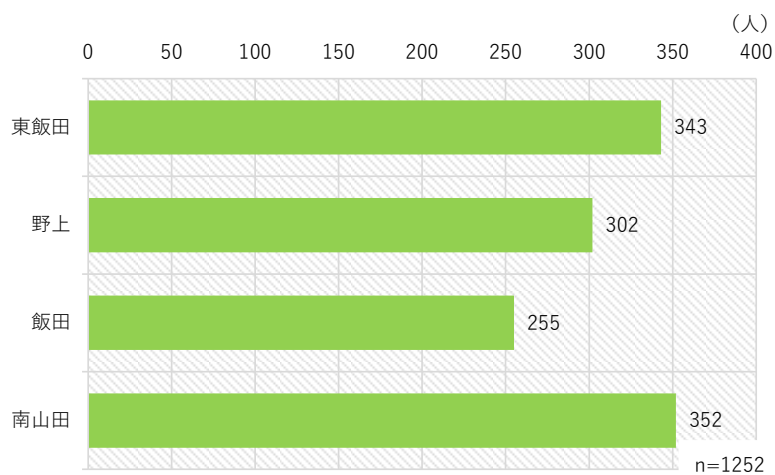


図 6 -54 地区別の回収状況

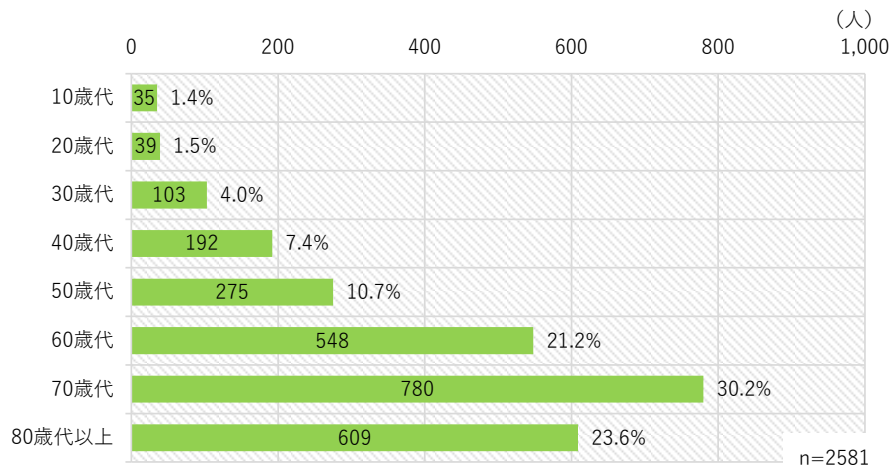


図 6 -55 利用者の属性（年齢）

(2) 運転免許の保有状況

町内居住者全体の免許保有率は 8 割を越えている。年代別にみると、20～70 歳代までが 9 割前後の保有率で、80 歳代以上では 50%である。

70 歳代でもまだ 89%が免許を保有しており、免許保有者の高齢化が進んでいると考えられる。

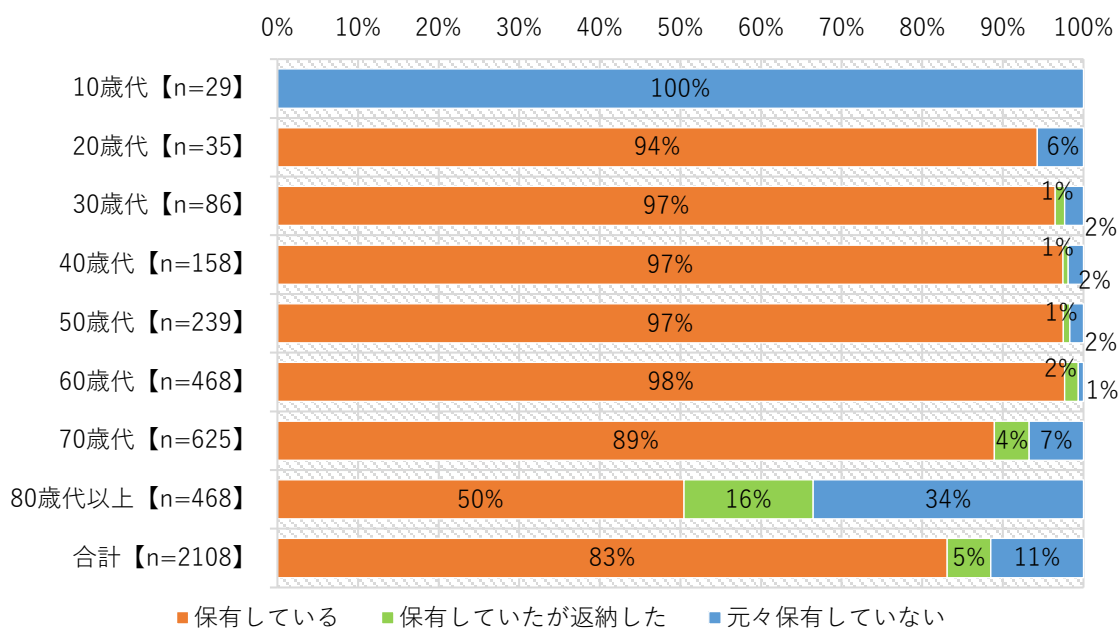


図 6-56 年代別の運転免許の保有状況

■参考：九重町高齢者運転免許証自主返納支援事業について（再掲）

九重町では、2019（令和元）年 4 月 1 日から運転免許証を自主返納した高齢者（満 70 歳以上の方）に対し、町内を運行するバス等で利用できる回数乗車券等（1 万円相当）を交付しています。

※2024（令和 6）年 3 月時点。事業の見直し等で内容が変更になる場合があります。

(3) 買い物の頻度

買い物の頻度を地域別にみると、飯田地区が他地区と比べ買い物に行く頻度が低くなっている。

年代別にみると、「週5日以上」と「週3～4日程度」の合計のピークは40歳代であり、年齢が下がるにつれ、また年齢が上がるにつれ、頻度が低下している。

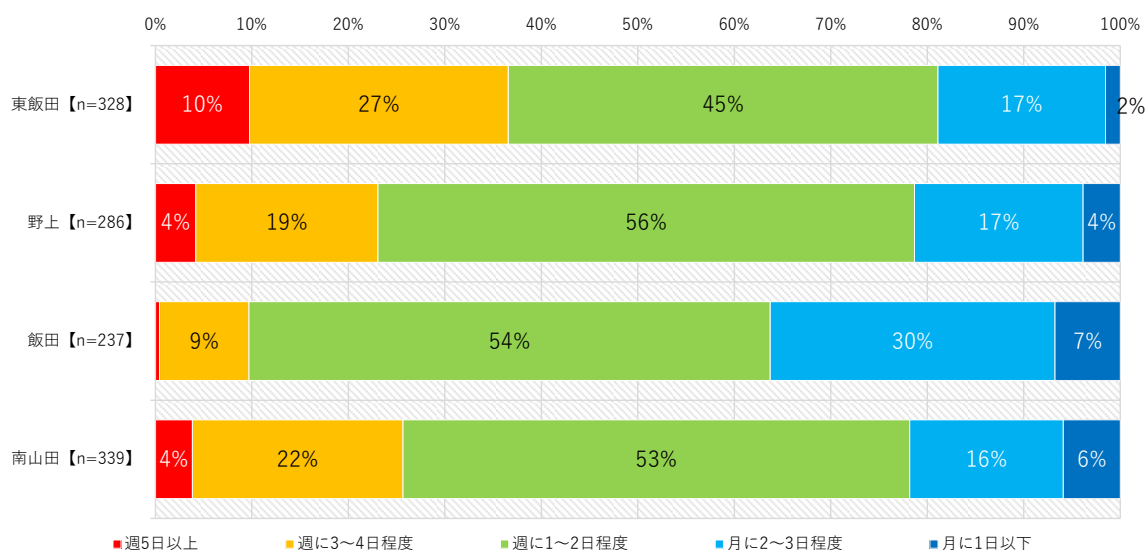


図 6-57 地域別の買い物の頻度

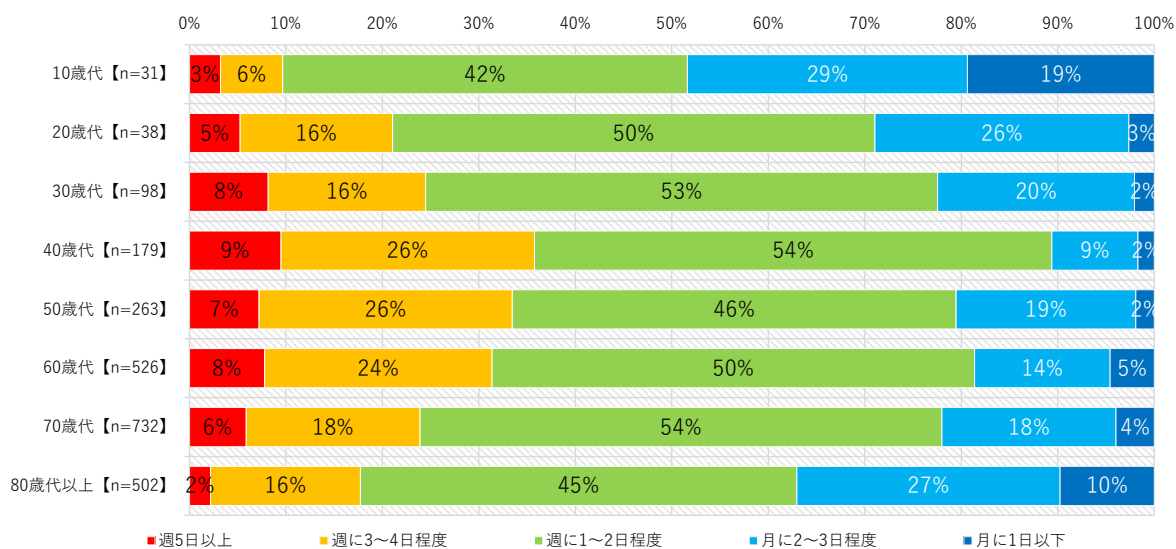


図 6-58 年代別の買い物の頻度

(4) 日常的な外出先と移動手段

地域別に外出先をみると、飯田で「玖珠町」の割合がやや低くなっている。同一地域内への外出の割合は、4地域とも20%台となっているが、「飯田」が少し高くなっている。

年代別に移動手段をみると、20～70歳代においては「自家用車（ご自身の運転）」が8割以上と多く、80歳代以上では「自家用車（ご自身の運転）」が5割を切る。代わりに「自家用車（家族等の送迎）」が32%と増加する。

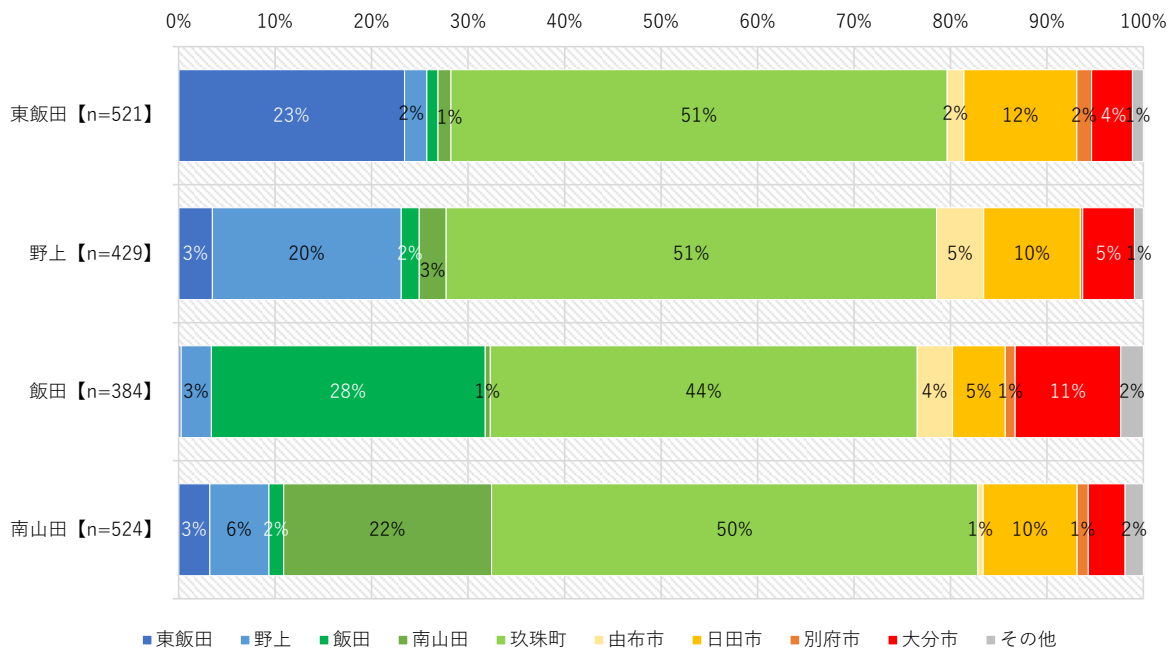


図 6-59 地域別の外出先

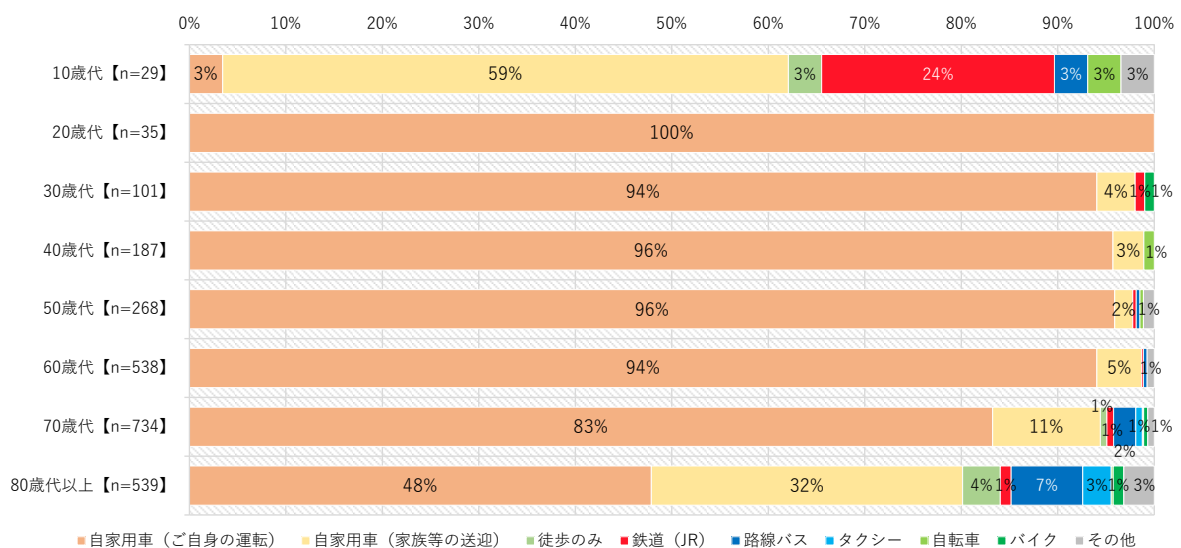


図 6-60 年代別の移動手段

(5) コミュニティバスの利用実態

コミュニティバスの利用目的は「通院」が 99 名（59.6%）、「買い物」が 88 名（53.0%）と、上位 2 つになっている。一方、「通勤」や「通学」は少ない。

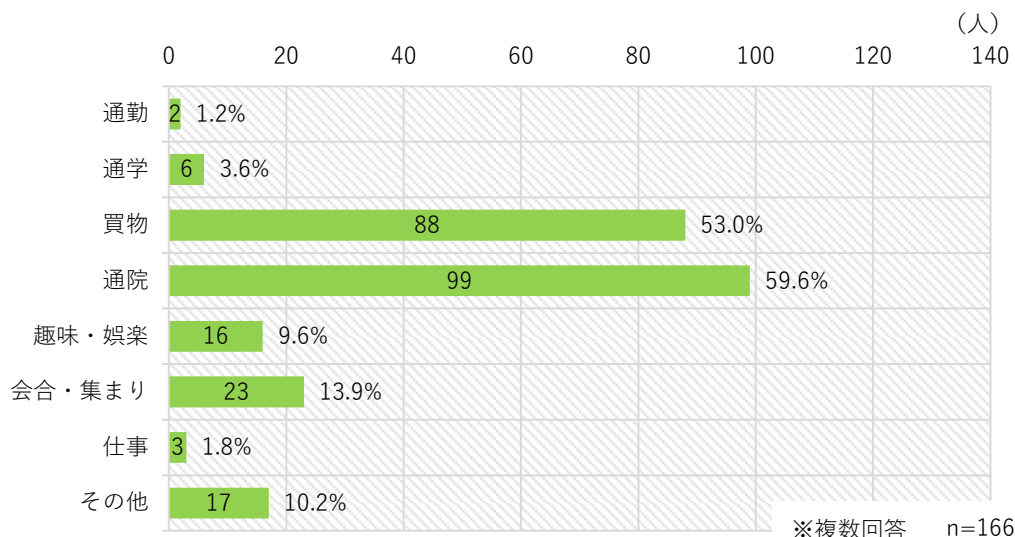


図 6-61 コミュニティバスの利用目的

コミュニティバスの利用満足度を居住地別にみると、飯田で「運行時間帯」「運行本数」「情報提供」の項目で「不満」「やや不満」の合計が高くなっている。また、東飯田で「運賃」の「不満」の割合が他地域より高くなっている。「自宅からバス停までの距離」については、「不満」の割合はどの地域でも高くないので、現在コミュニティバスを利用している人はバス停近くの人が多いと考えられる。

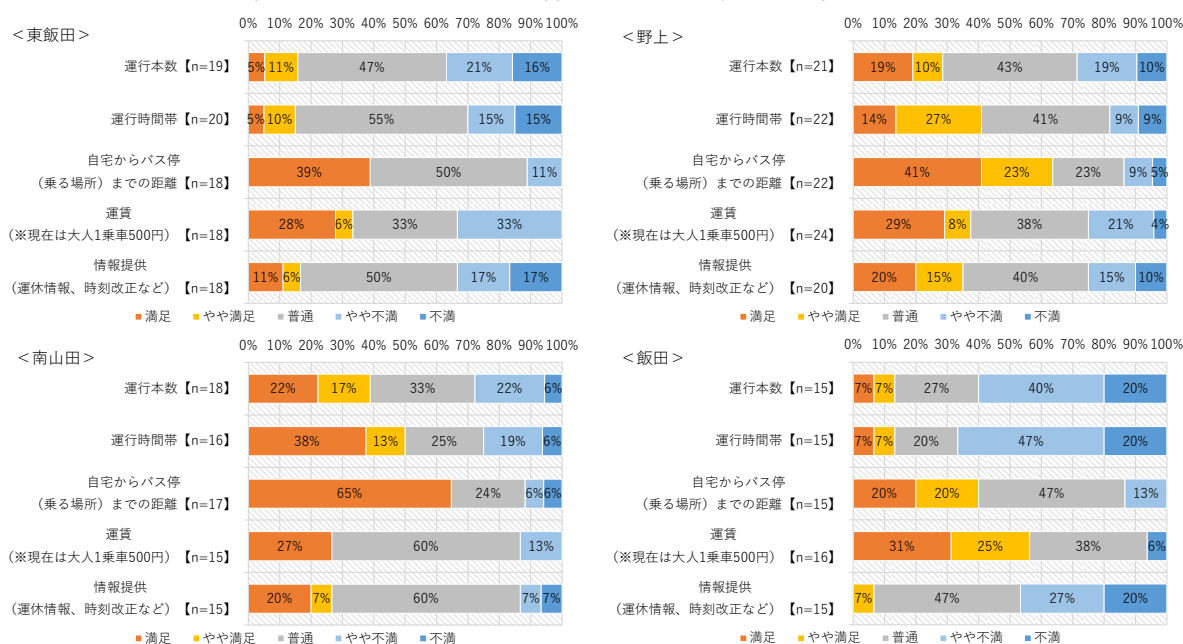


図 6-62 コミュニティバスの利用満足度（地域別）

(6) 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由として、年代別にみると、どの年代においても「他の交通手段で移動しているから」が多くなっているが、80歳代以上ではその割合が43%と低くなっている。80歳代以上では次いで「バス停が自宅近くにない」が10%、「運行本数が少ない」が9%、「乗り継ぎが大変だから」が7%と続く。

居住地別では、飯田地区で「他の交通手段で移動しているから」の割合が少し低くなっている。

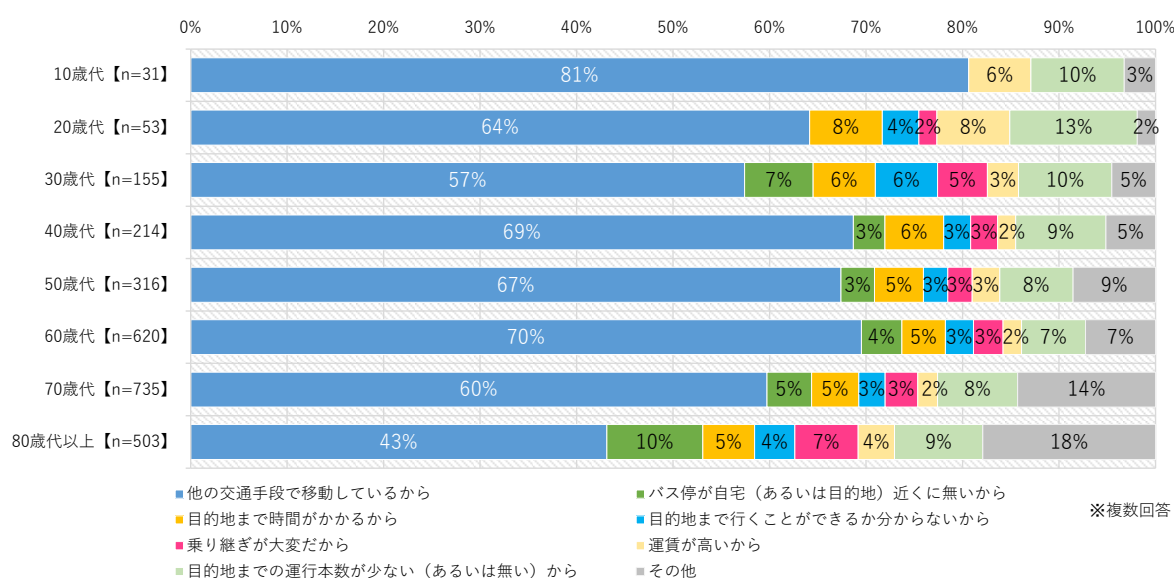


図 6-63 公共交通を利用しない理由（年代別）

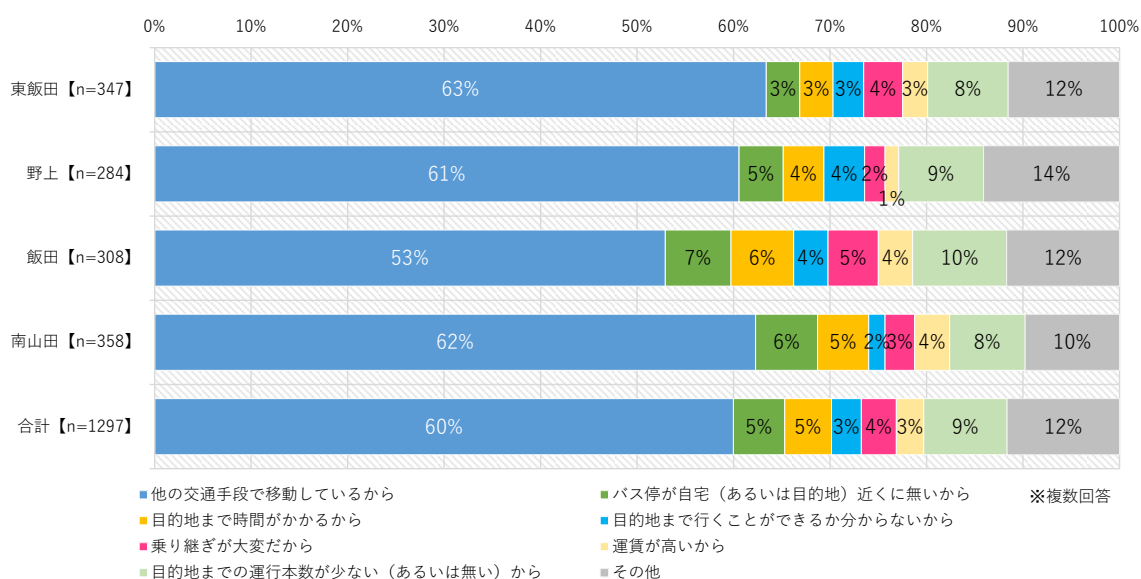


図 6-64 公共交通を利用しない理由（地域別）

(7) 公共交通の必要性について

今後の公共交通の必要性について、自身にとっての必要性を年代別でみると、「絶対必要と思う」の回答の割合が、20歳代から年齢が上がるにつれて高くなっており、70歳代で31%、80歳代以上で40%となっている。

地域にとっての公共交通の必要性を地域別でみると、飯田地区・野上地区で「絶対必要と思う」の割合が少し高くなっており、「野上」で36%、「飯田」で35%となっている。

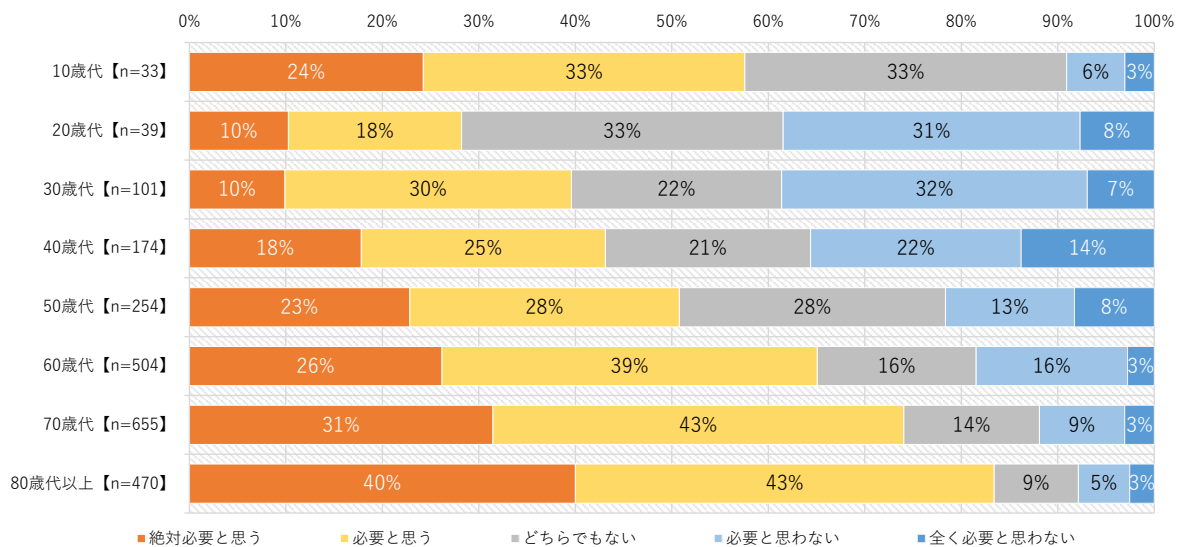


図 6-65 自身にとっての公共交通の必要性（年代別）

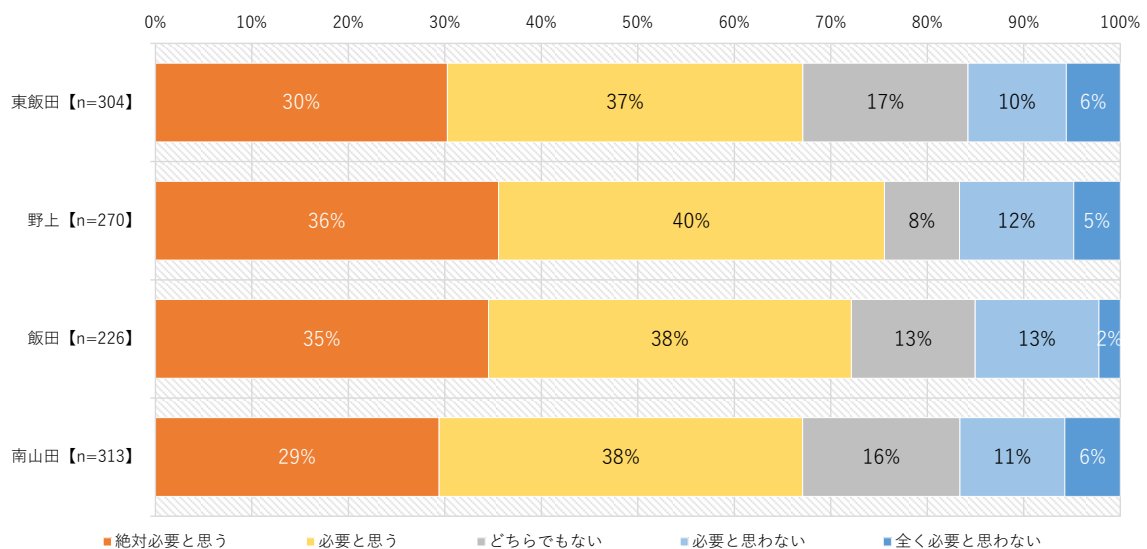


図 6-66 地域にとっての公共交通の必要性（地域別）

(8) 公共交通の見直しについて

公共交通の見直しについて、見直しが必要と考えられている項目の上位は、「鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎ改善」17.7%、「主要施設の循環」16.2%、「集落をきめ細かく運行（自宅近くの運行）」15.4%、「町内中心部、駅への直通運行」14.2%となっている。

5位以下は、「運行本数の増加」13.2%、「いつでも利用できる」12.6%、「運賃を安く」12.6%となっている。

乗り継ぎ改善に対する要望、きめ細やかな運行ルートに対する要望、自宅近くから利用できる運行への要望（デマンド型交通への要望）が高くなっている。

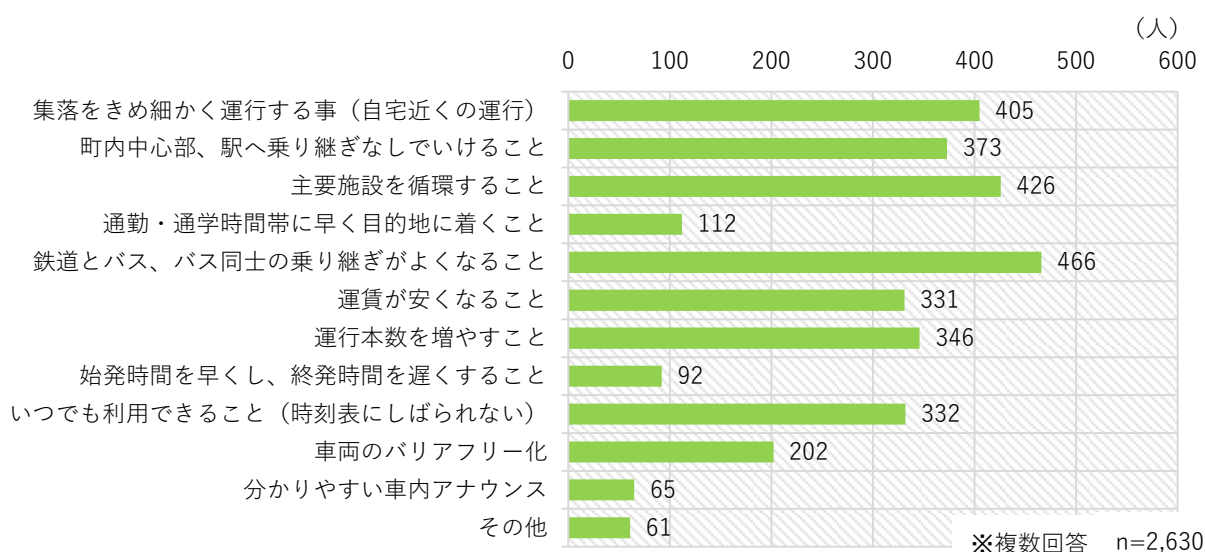


図 6-67 公共交通の見直し (実数)

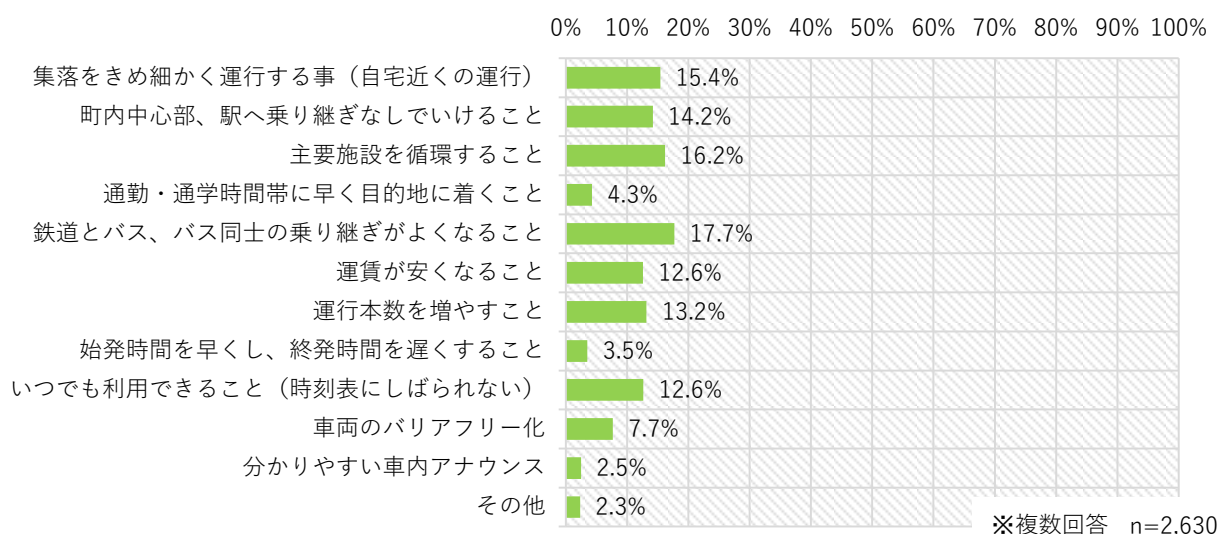


図 6-68 公共交通の見直し (割合)

6-7-2 コミュニティバス利用者意向調査の結果

(1) 調査概要

九重町内のコミュニティバスについて、調査員が対象便に乗り込み、聞き取りによる利用者アンケート調査を実施した。調査期間は 2022（令和 4）年 11 月 17～19 日とし、計 125 票回収した。

表 6-8 コミュニティバス乗り込み調査概要

調査方法	調査員による聞き取り
調査期間	2022（令和 4）年 11 月 17～19 日
調査対象	下記の表参照（計 77 便）
回答数	125 票

表 6-9 調査対象路線・便数と回収数

地域	路線	運行日	便数	票数
東飯田	龍門線	月～金	6	11
南山田	うるが線	水・金	6	2
野上	小平谷線	水・金	6	2
	寺床線	火・木	6	4
	鹿伏桐木線	火・木	6	0
飯田	九重縦断線	毎日	13×2	73
	飯田高原線	月～金	21	33
合計			77	125

※九重縦断線は金・土曜と 2 日間調査したため、合計 26 便が対象

(2) 利用者の属性

「飯田高原線」は小学生による通学等での利用が多い。「九重縦断線」は利用年齢層が分散している。

「龍門線」は17歳以下と75歳以上の利用がすべてとなっている。

「小平谷線」「寺床線」「うるが線」は70歳以上の利用となっており、利用者数が少ない。

年代別に自動車運転免許の有無をみると、50代、65～69歳で日常運転の割合が高い。75歳以上のほとんどの方は免許を所持しておらず、3割程度は自主返納している。

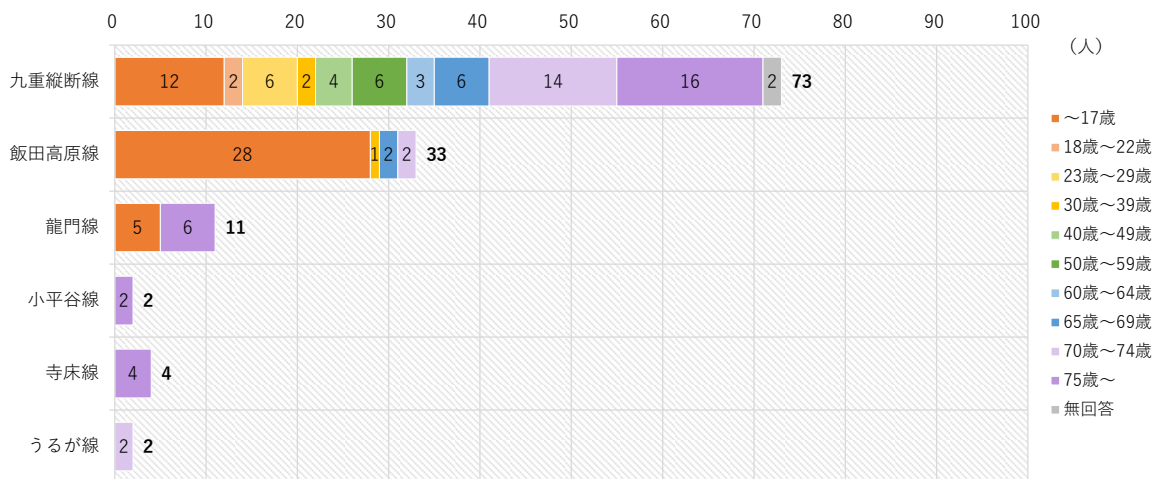


図 6-69 路線別の利用者年齢

※鹿伏桐木線は調査日に乗車が無かったため表示していない

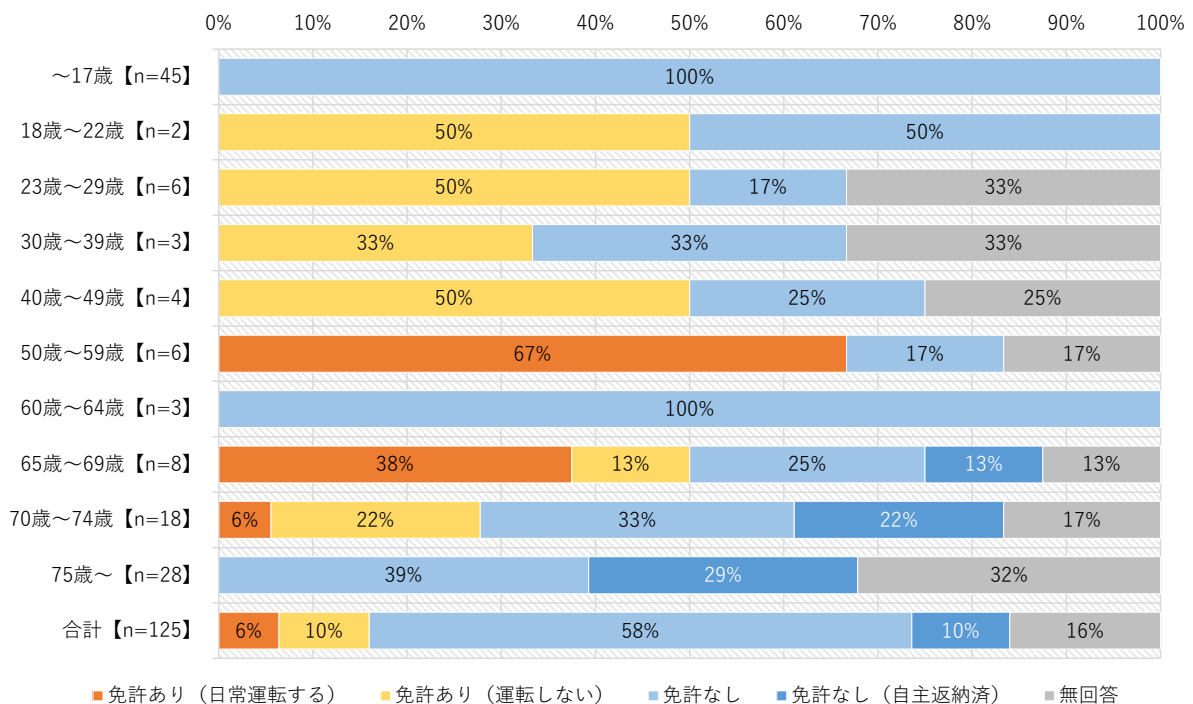


図 6-70 年代別の運転免許の保有状況

(3) 移動目的と利用頻度

利用目的を路線別にみると、飯田高原線と九重縦断線は相対的に通学利用が多い。また九重縦断線は観光利用がみられる。その他の路線は全般的に利用が少ない。

利用頻度を路線別にみると、飯田高原線、龍門線の利用頻度は高く、小平谷線、寺床線の利用頻度は低い。

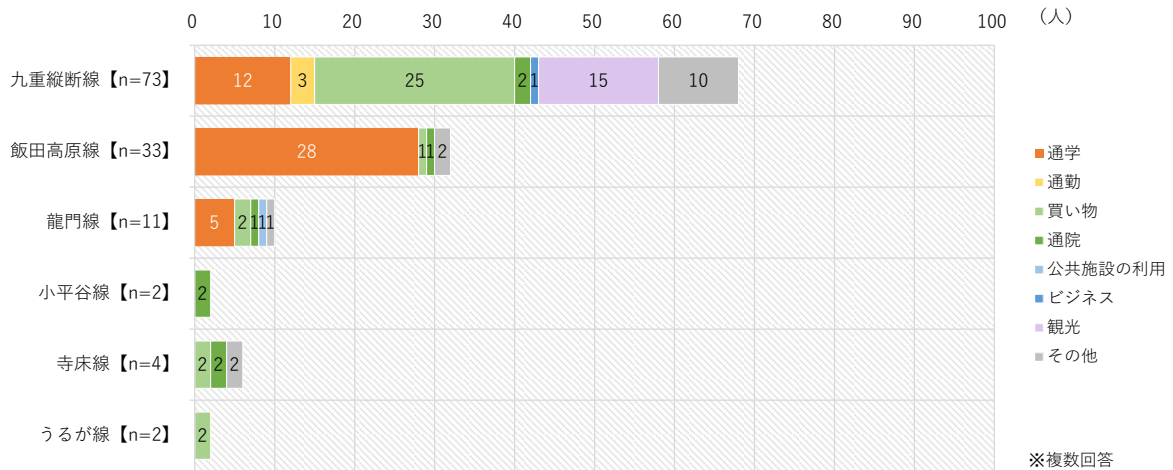


図 6-71 路線別の移動目的

※鹿伏桐木線は調査日に乗車が無かったため表示していない

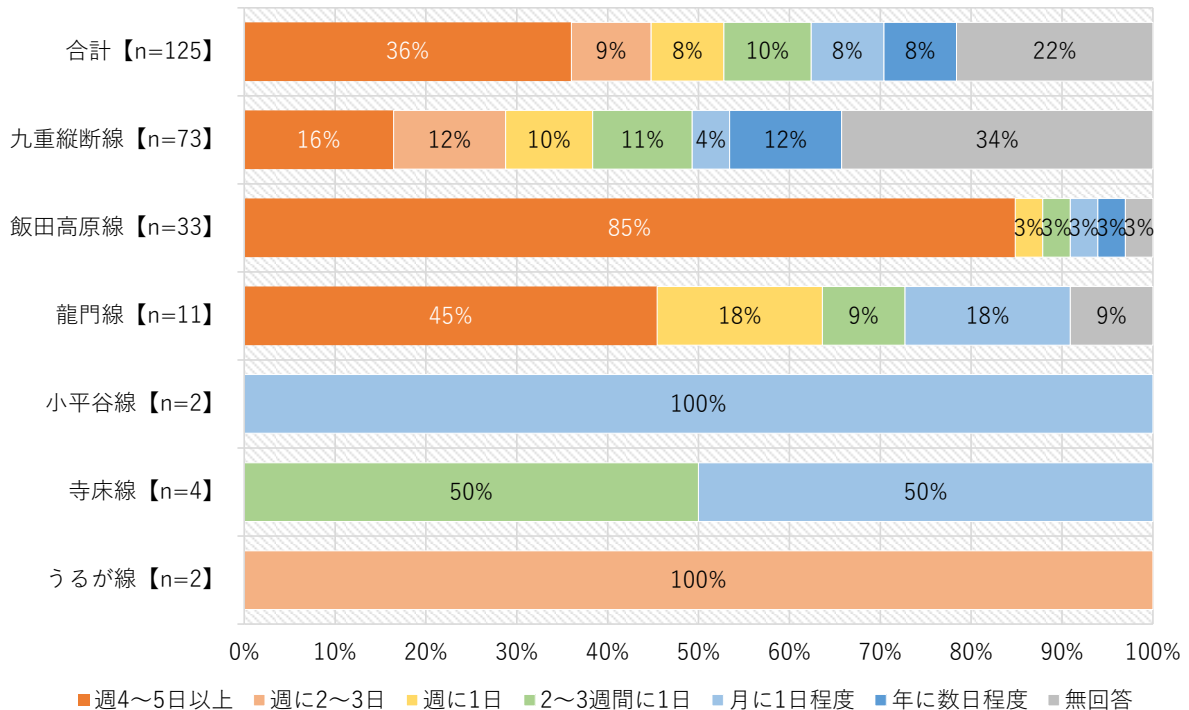


図 6-72 路線別の利用頻度

※鹿伏桐木線は調査日に乗車が無かったため表示していない

(4) コミュニティバス乗車・降車前後の移動実態

自宅から最寄りのバス停までの移動手段は「徒歩」が基本であり、全体の約 51% を占める。数は少ないが、鉄道からの乗り継ぎや車の送迎という回答も見られる。

自宅からバス停までの移動時間は「5 分以内」が約 34% と最も多い。一方で 20 分以上かけてくる方も約 10% 存在する。

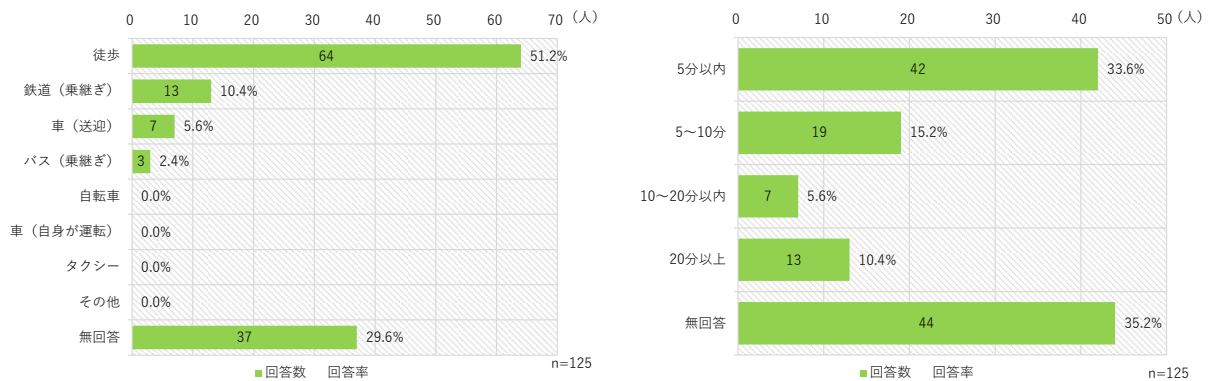


図 6-73 自宅からバス停までの移動手段 (左図) と移動時間 (右図)

降車後に目的地まで「徒歩」で移動する方は約 65% であり、多くの目的地がバス停から徒歩圏内に位置している。鉄道やバスで乗り継いで遠方へ移動する方も約 15% いる。

目的地での滞在時間は「120 分以上」が約 57% と最も多く、次いで「30~60 分」が約 14% と続く。

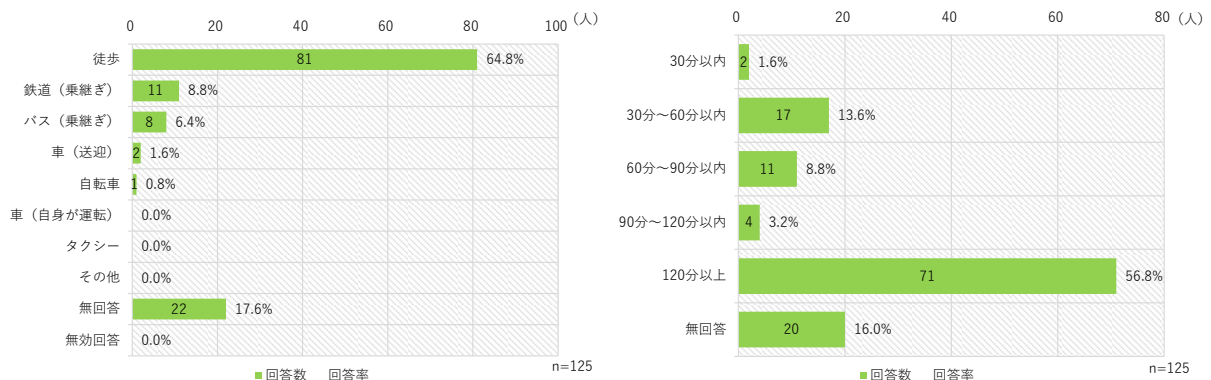


図 6-74 降車後の目的地までの移動手段 (左図) と目的地での滞在時間 (右図)

6-7-3 施設来訪者調査の結果

九重町内の主要な施設について、来訪者の移動実態を把握するため、調査員による聞き取りアンケート調査を実施した。回答期間は平日と休日1日ずつとし、2022（令和4）年11月18（金）、19日（土）に実施した。計229票の回収があった。

表 6-10 施設来訪者調査概要

調査方法	調査員による聞き取り
調査期間	平日：2022（令和4）年11月18日（金） 休日：2022（令和4）年11月19日（土）
調査対象	九重町内の商業施設・観光施設・交通結節点等への来訪者
回答数	229票

(1) 来訪者の年齢・運転免許の保有状況

回答者の年齢層をみると、JR駅で20代以下の若い人の回答率が高くなっており、それ以外の年齢は分散している。

JR駅を除くと、8割以上の回答者が免許を保有している。

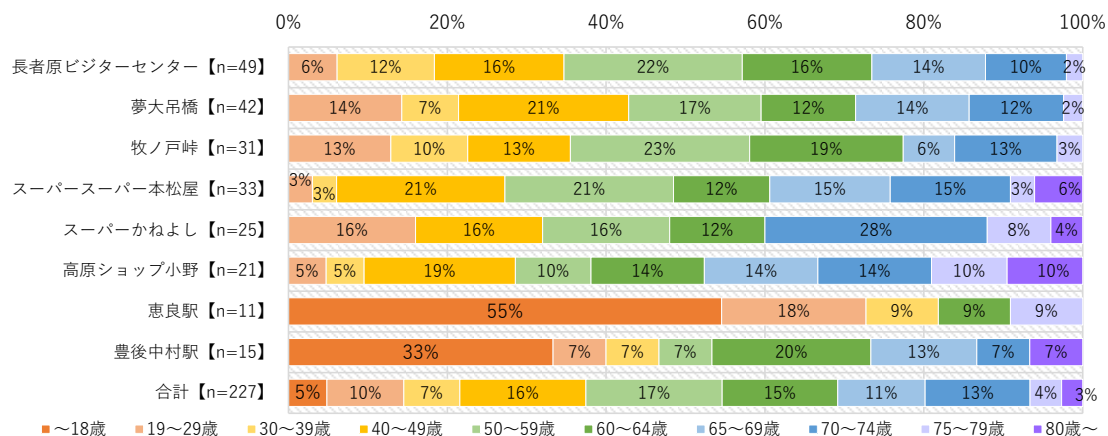


図 6-75 年齢

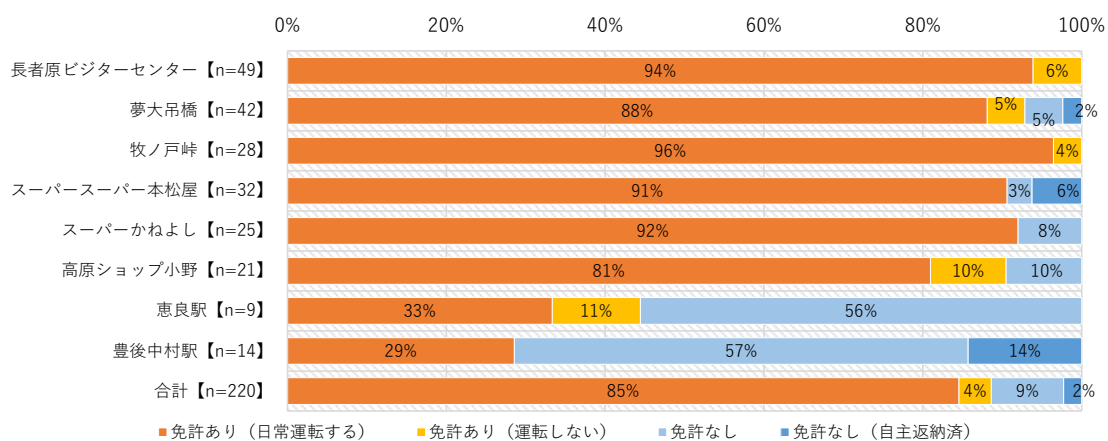


図 6-76 運転免許の有無

(2) 来訪者の居住地・来訪頻度

商業施設については、その施設の立地する地区からの利用が多い。

観光施設については、全て「その他国内」となっており、九州圏が多い。

商業施設・JR駅では来訪頻度が高く、観光施設では「はじめて来訪」とした回答が多くを占める。観光施設の中では「長者原ビジターセンター」の来訪頻度がやや高い（リピーターが多い）。

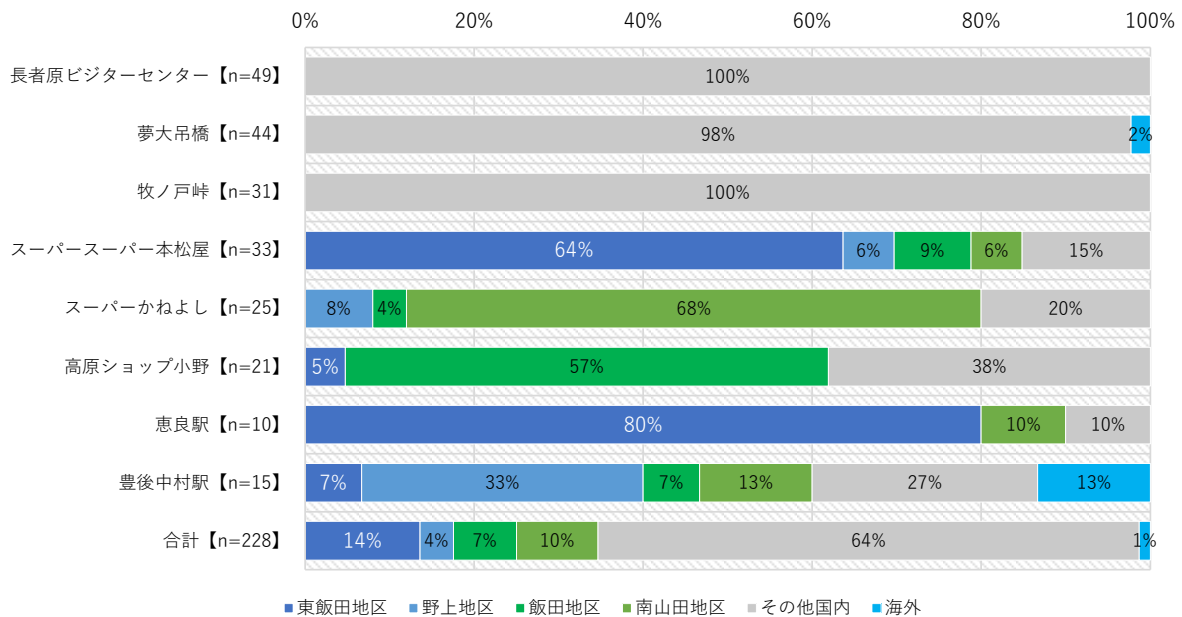


図 6-77 来訪者の居住地

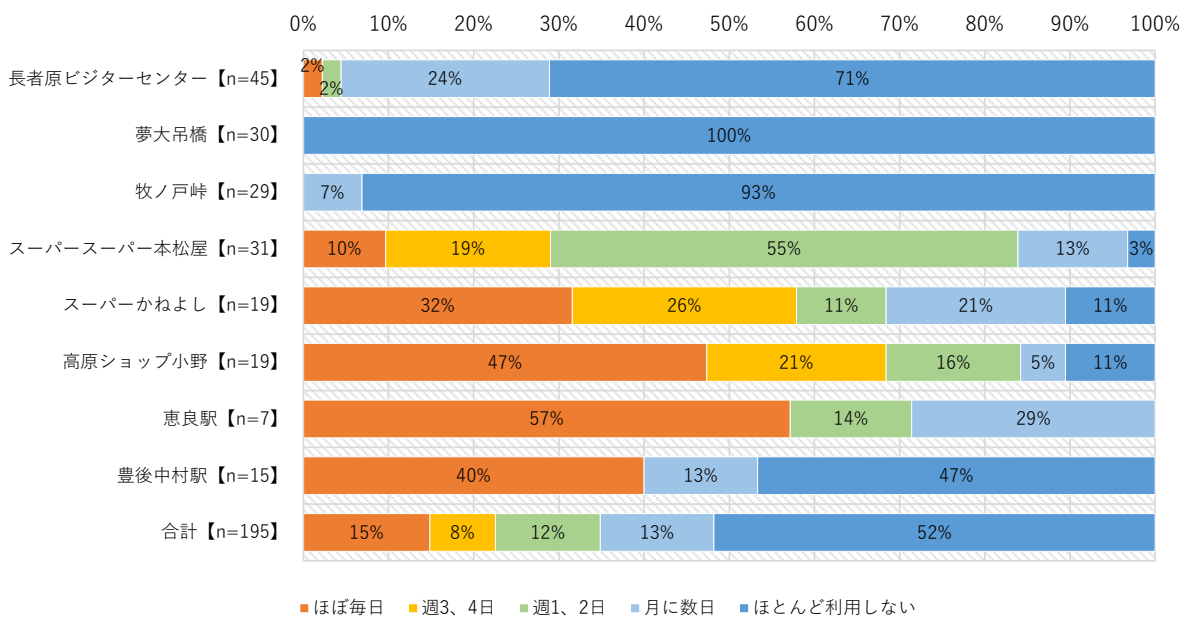


図 6-78 施設への来訪頻度

(3) 移動手段

対象施設へ来るまでの移動手段は、JR駅を除くどの施設でも「車（ご自身で運転）」が多くを占めるが、「長者原ビジターセンター」は「レンタカー」、「夢大吊橋」では「レンタカー」「貸切バス」での来訪も比較的多い。

対象施設からの移動手段は、施設へ来た移動手段から基本的には大きな変化はない。JR駅の「恵良駅」では、降車後、徒歩移動の人が多くなっている。

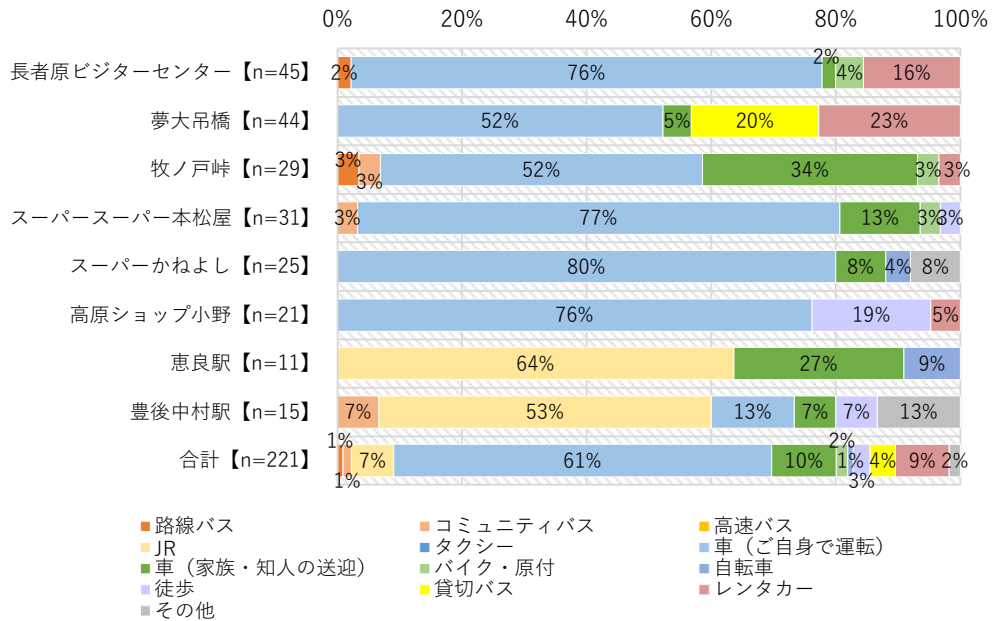


図 6-79 対象施設へ来るまでの移動手段

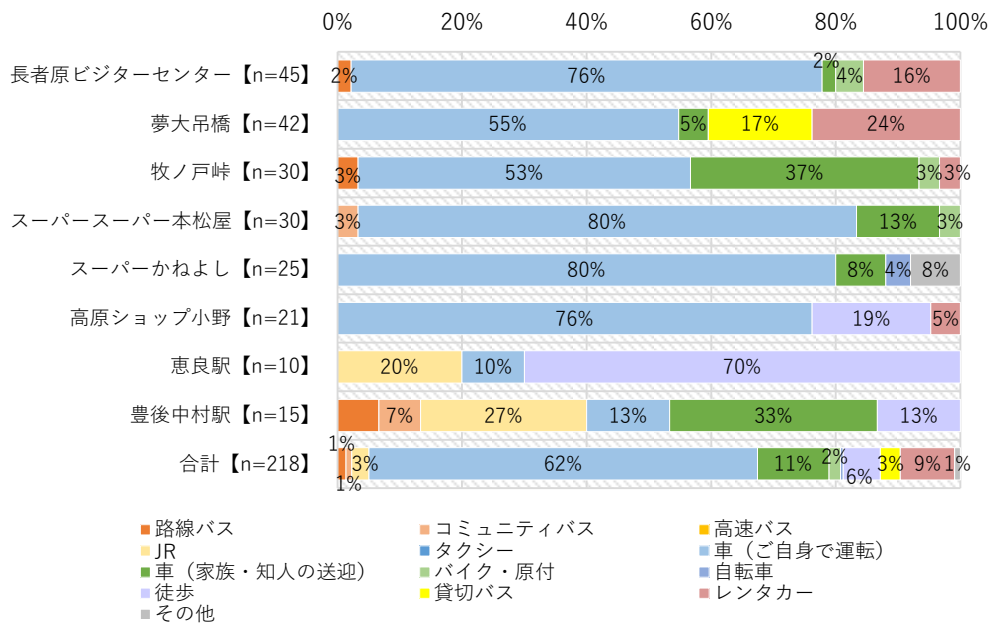


図 6-80 対象施設からの移動手段

(4) 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由としては、「自家用車の方が便利である」の回答が多いが、「スーパースーパー本松屋」では「バス停（乗り場）が遠い」、「スーパーかねよし」「高原ショップ小野」「牧の戸峠」では「運行本数が少ない」と回答した方もいる。

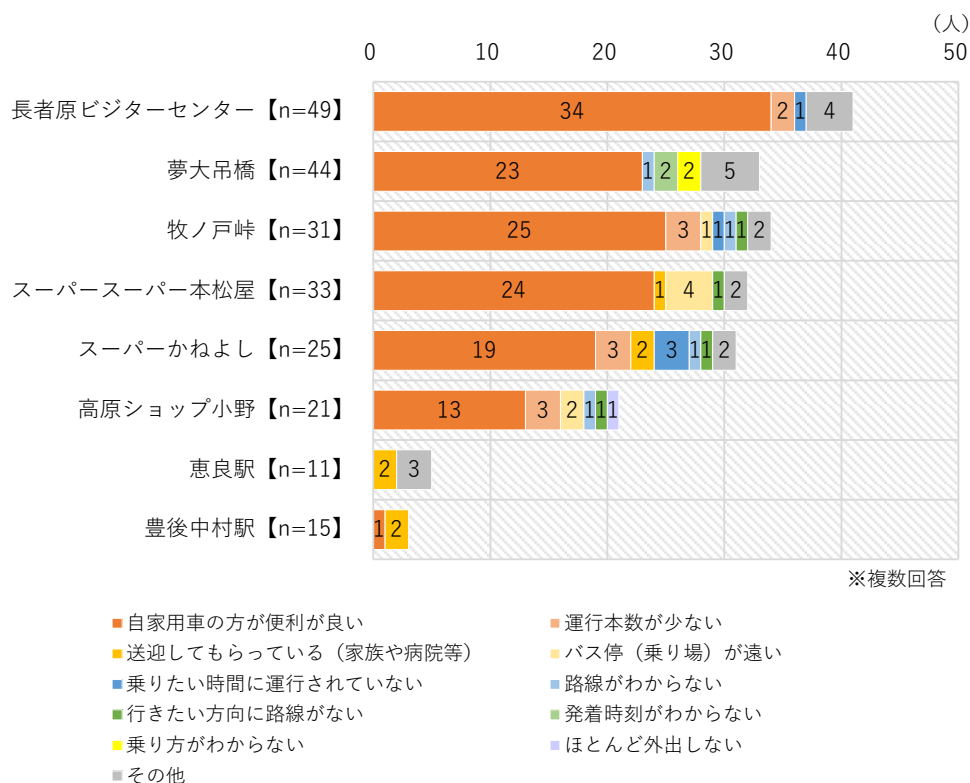


図 6-81 公共交通を利用しない理由

「その他」記述内容	回答施設	回答数
ツアーなので考えていない	夢大吊橋	3
工作上、車での移動が必要	スパーかねよし、長者原VC、牧ノ戸峠	3
使わない	恵良駅、夢大吊橋	3
ツーリングをしたいから	長者原VC、牧ノ戸峠	2
自宅近くにバス停がない	スパーかねよし、スパースーパー本松屋	2
使い方が分からない、知らない	恵良駅、夢大吊橋	2
やまなみハイウェイを通りたい	長者原ビジターセンター	1
子どもが小さいから	長者原ビジターセンター	1
徒歩だけで移動	スーパースーパー本松屋	1
合計		18

6-7-4 地域別意見交換会の結果

地域公共交通計画の策定にあたり、住民の生の意見の反映を目的に、町内各地域において意見交換会を実施し、交通に関する地域の課題、あるべき将来像について伺った。その結果を以下に示す。

No	地区名	開催日	時間	参加者
1	南山田地区協議会	R5/4/19 (水)	19:00~	約 50 人
2	飯田地区まちづくり協議会	R5/4/20 (木)	19:00~	約 50 人
3	東飯田地区まちづくり協議会	R5/4/25 (火)	19:30~	約 30 人
4	野上まちづくり協議会	R5/4/28 (金)	19:30~	約 30 人
5	九重町身体障がい者福祉協会総会	R5/5/8 (月)	10:00~	23 人
6	下旦なごみ会 (東飯田地区)	R5/5/1 (月)	13:30~	12 人
7	竜門ふれあいサロン (東飯田地区)	R5/5/9 (火)	10:00~	7 人
8	陣の内上ふれあいサロン (南山田地区)	R5/5/10 (水)	10:00~	7 人
9	ししむたサロン (野上地区)	R5/5/10 (水)	13:30~	6 人
10	トイシヤマノ会 (南山田地区)	R5/5/11 (木)	9:30~	9 人
11	奥野まるごとふれあいサロン (東飯田地区)	R5/5/11 (木)	10:30~	8 人
12	湯沢いきいきふれあいサロン (飯田地区)	R5/5/11 (木)	15:00~	8 人
13	寺田いきいきサロン (野上地区)	R5/5/17 (水)	10:30~	9 人
14	小垣あじさい (野上地区)	R5/5/21 (日)	10:00~	10 人
15	奥郷ふれあいサロン (飯田地区)	R5/5/22 (月)	13:30~	12 人
16	ふれあいキッチンなるこ (南山田地区)	R5/5/23 (火)	10:30~	9 人
17	旭ハッピーサロン (飯田地区)	R5/5/23 (火)	13:30~	6 人

※南山田地区協議会、飯田地区まちづくり協議会、東飯田地区まちづくり協議会、野上まちづくり協議会、九重町身体障がい者福祉協会総会については、総会後に意見交換会を行った。

※サロンについては、活動の前後に意見交換会を行った。



図 6-82 意見交換会開催状況 (左：飯田地区、右：東飯田地区)

地域	利用状況	改善点	コミュニティバスの代替手段
東飯田	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバスを利用したことがある方：3人程度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車椅子は乗れないのか（→不可） ● 地域食堂を土曜日に開催しているため、土曜日でも運行した方が乗客は増えるのではないか ● 障がい者の利用について聞きたいのであれば、4地区が集まる総会が5/8にあるので、その場でも説明して話を聞いてほしい ● 高齢のため移動が困難で家から出ることが難しいような方の意見を聞いてほしい ● 1人でも利用者がいるのであればコミュニティバスを残す方が良いと思う 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停まで歩くのが難しい方が多いので、主要道路まで来るためのきめ細かな対応があればもっと使いやすくなると思う。福祉分野でのデイサービス等の利用の方が自宅まで送迎してもらえて無料のため便利という声を聞いた ● 補助の割合は検討する必要があるが、タクシー補助による移動が良いと思う ● 栗原小園線のデマンドタクシーを東飯田にも導入することが考えられるのではないか
野上	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバスを利用したことがある方：3人程度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路線によって利用が非常に少ない状況ということなので、タクシーチケットのようなものの方が効率的ではないか ● タクシーの待ち時間が長い状況にあるので、タクシー会社への車両や人材面での支援なども検討した方がいいのではないか ● コミュニティバスを利用したことがある人が少ないので、体験乗車企画のようなものが考えられないか ● 高齢者サロンで主体的にお出かけ企画としてコミュニティバスを利用することも考えられるのではないか ● 高齢者の方への直接的なアンケート調査なども考えられるのではないか 	<ul style="list-style-type: none"> ● 特になし

地域	利用状況	改善点	コミュニティバスの代替手段
飯田	<ul style="list-style-type: none"> ● 議会傍聴等含めコミュニティバスを利用したことがある方：10人程度 ● 個人的な用事でコミュニティバスを利用したことがある方：3人程度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 飯田ふれあい夢食堂を運営しているが、東部地区と北方方面に休日の運行が無いため休日の利用を増やしてほしい ● 本当に意見を聞きたい人は、今日この場にはいない。コミュニティバスが必要な交通弱者の人たちの真のニーズを聞いてほしい ● 個人個人で対応が必要な人のところに赴いて意見を聞く必要があると思う ● 大型車両ではなく小型化して細い道でも入れるようにしてほしい ● 住民アンケート結果を公表してほしい ● バス停まで行くのが難しい人が多い。また、バスの遅れ状況などのリアルタイムの情報が無いため、バスが遅れている時などに対応が困る 	<ul style="list-style-type: none"> ● 循環型よりも、医療や銀行、買い物などの目的地に直行する便の方が良い
南山田	<ul style="list-style-type: none"> ● この1年間でバスを利用したことがある方：3人 ● バスを利用している人を知っている方：3人 ● タクシーを普段から利用される方：0人 ● タクシーを利用している人を知っている方：0人 ● 運転できず、移動に困っている人を知っている方：0人 ● 路線バスで森の方まで飲み会の際に行きで利用した（帰りは家族の送迎） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 坂が多く、バス停までの移動が大変であるため、家まで送迎してほしい ● 意見を聞く対象として、この場ではなく、送迎されている方や通院している方などがいいのではないか ● 路線バス沿線ではコミュニティバスが運行されていないため、九重町の中心部の方に直接行けない ● 以前から車でしか移動したことが無いため、路線バスやタクシー、コミュニティバスを利用することが難しいと感じている。若いうちから慣れ親しんでおくなど計画的に乗ってもらおう施策を考える必要があると思う 	<ul style="list-style-type: none"> ● 代替手段についてこの場で意見を求めるのは難しいのではないか。たたき台を持って意見を聞く等してもらいたい ● 免許返納後では、身体も思うように動かないため、コミュニティバスのようにバス停から利用する形は厳しいのではないか。タクシーの割引券の方が望まれる

次いで、身体障がい者福祉協会、各地域のサロンにおける住民との意見交換会の結果を以下に示す。

①九重町身体障がい者福祉協会	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：5人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 縦断線の最終便の時刻が18時頃であり、16時台の便がほしい ➤ 九重町内を循環するバスができれば便利 ➤ 日田の済生会まで直接行けるバスがほしい。九重町内の利用者も多いので、乗り合わせで行けるような仕組みがあれば良い ➤ 縦断線について、農協に乗り入れるようにしてほしい。現状は乗り継ぎが必要で不便
②下旦なごみ会	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：1人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 生活に必要な施設（病院、スーパー、薬局）が玖珠郡の国道沿いに集まっている ➤ 栗野まで直通で行ける便があるといい ➤ 日常の買い物はとくし丸を利用することが多い。本松屋までは歩けない ➤ 今は車に乗っているが、将来乗れなくなった時のことをよく考える。電車は便が少なく不便に感じる。ほぼ無人駅状態なのも心配 ➤ 竜門線のダイヤの待ち時間が長い ➤ タクシーチケットを配布できないか ➤ 回数券で乗ると300円なのに、現金だと500円になるのはおかしい気がする。他にも、どの区間で乗っても料金が同じことや、電車や民間バスと値段が違うことも気になる
③竜門ふれあいサロン	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：0人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 知り合いがバスを利用している。この辺りで使っている人は4～5人いるのではないか。自分自身はまだ運転できるが、あと数年で免許返納を考えている。今後の生活のうえでバスは必要だと感じる ➤ 縦断線について、塚脇を出るバスの午後の便が少ない。時刻表について見直すことはできないか ➤ 一区間500円は高額に感じる ➤ 回数券について、期限はないのか。また、金額が変わる時は事前に周知してほしい ➤ 玖珠町まで直接行けるバスがあるといい ➤ 手上げ乗車について知らなかった。もっと周知がなされるといい
④陣の内上ふれあいサロン	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：0人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ この辺りでバスを利用している人はいない。自分で運転できる人は自分でするし、そうでない人は家族や近所の人に送迎してもらったり、社協のサービスを利用したりしている。あまりバスが走っているのも見ない ➤ デマンド型の小園栗原線について、制度をよく知らない

	<p>かった</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ バスを利用したこともないし、バスを利用する将来も想像できない。お試し乗車制度があるということで、今度サロンで使ってみて、どんな使い方ができるか知りたい
⑤ししむたサロン	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：0人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ デマンド型の小園栗原線について、制度をよく知らなかった ➤ デマンドの登録は個人が都度行わなくてはいけないのか。サロンや行政区ごとにまとめて登録できたら便利がいい ➤ 口頭や文書の説明だと、理解が難しい。実際に乗ってみる機会があると嬉しい ➤ 免許の返納を考えるようになって、公共交通の必要性を感じている。一方で利用したことがないので、ハードルが高い ➤ 乗り継ぎ制度について知らなかった ➤ デマンドをぜひ利用したい ➤ デマンドは複数人でも使えること、子どもでも使えることを知らなかった。実際に乗ってみたい
⑥トイシヤマノ会	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：0人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 参加者はバスを利用していない。また、周囲の方でも利用している様子はない ➤ デマンドの利用方法について知らなかった ➤ 玖珠町ではタクシーチケットの配付を行っている聞いており、九重町においても検討してほしい ➤ 買い物については、移動販売車（とくし丸）を利用しており、大変重宝している ➤ くらサポの移動支援も聞いているが、具体的な利用方法や料金体系について教示してほしい ➤ 自宅から目的地まで輸送してもらえるような交通システムも検討してほしい。現在のような定期路線を走らせる仕組みは当然に縮小していかねばならないと思う
⑦奥野まるごとふれあいサロン	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：1人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 集落の中を走るような、きめ細やかなサービスがほしい ➤ くらサポや社協のサービスの方が使い勝手がいい。バスは利用しない ➤ 誰も乗っていないバスが走っているのをみると、無駄に感じる ➤ 今のコミュニティバスにはステップがあるので、歩行が難しい人は介助が必要。歩行器具や車いすがそのまま乗り入れられるような車両に変えてほしい ➤ 玖珠まで行く際に、家から一本で行けるようになるといい。デマンドを導入しても、乗り継ぎをしなくてはならないのであれば、利用する気が起きない ➤ 一区間 500 円は高いと思う

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 定期路線は誰も使わない。病院行きや、スーパー行きなど、目的地まで直接行けるサービスがほしい
⑧湯沢いきいきふれあいサロン	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：0人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 集落の中に毎日バスを走らせるのは難しいと思うので、デマンドを導入してはどうか ➤ バスが走っていても、人が乗っていないのをよく見る。維持費や燃料費も高いようだし、もっと別の形に変えた方がよい ➤ 現状は家からバス停が遠すぎて車で行くしかない ➤ デマンドが導入されても、本当に困っている人は利用方法が分からなかったり、制度を知らなかったりする。集落の人が乗り合わせたり区長さんを通じて制度を周知したりする必要があるが、今以上に高齢化が進むとそれすら難しくなる。早めに手を打つ必要がある ➤ マップ作りの際に、交通の困りごとを聞くのも良い ➤ 土日のバスがなくて困っている人がいる
⑨寺田いきいきサロン	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：0人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ほぼ車か家族の送迎で移動している。バスは使わないが、将来必要になる ➤ 以前バスを使用していたが、乗降が大変で乗のをやめてしまった。お年寄りには足腰も弱く、乗降時に時間がかかりやすい。乗降の支援など配慮をお願いしたい ➤ バスについてよく知らなかった。お試しで乗れるなら乗ってみたい ➤ 以前コミュニティバスを利用していた知り合いは、駅への接続が悪く使用をやめたらしい。電車への乗り換えがスムーズにできるよう、時刻表を見直してほしい ➤ 買い物はグリーンコープや移動販売を利用している。問題は通院。高齢になると、通う病院も増えるので、町内だけでなく町外の病院に通いやすいよう、交通計画を作成してほしい ➤ 玖珠のAコープに停留所を作ってほしい ➤ バス停が遠く利用しにくい。路線型のバスよりも、デマンド型やタクシー料金補助の方がありがたい。現在の運行を続けるなら、バス停の位置や数を工夫してほしい
⑩小垣あじさい	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：2人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ほぼ車で移動している。移動先は玖珠町が多い ➤ 最近ではコロナで活動が減って、バスをあまり利用しなくなった ➤ 乗り方教室で乗り方を学んでみたい ➤ コミュニティバスを利用している知人が1人いるが、ほとんどの知人は自動車移動している ➤ 湯布院も近いので、玖珠ではなく湯布院に行くことが多い ➤ バス停は近いと感じるが、バリアフリーの車両ではないので、家まで来るデマンド型も良いかもしれない

⑪奥郷ふれあいサロン	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：2人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ バスの料金が低い。年金暮らしの高齢者だと、最低でも往復600円移動にかかるのは乗るのに躊躇する ➤ サロンの日に、バスに乗れるようにしてほしい。飯田高原線が土日はないので、高齢者が来られない ➤ バス停まで遠くて歩けない。手乗り乗車も、バスが家の近くまで来ないので難しい ➤ 年を取って、免許を返納した時のことを考えるとバスは必要だと感じる ➤ 買い物は移動販売車やコープでどうにかなる。病院への移動が問題（病院は診療所に通う人が多く、次いで玖珠町まで） ➤ 社協ともしっかり連携して、今度設立予定のくらしのサポートセンターも巻き込んで、誰一人取り残さない施策を作してほしい
⑫ふれあいキッチンなるこ	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：1人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ デマンド型に移行してからあまり利用していない。登録はしているが、急に使いたくなる時も多いので、遠くのバス停まで歩いている。先の予定が分からない時など、予約は不便 ➤ デマンド型はよく分からない。制度が複雑で、難しい ➤ 買い物と病院、同じ日に行くことが多い。荷物を持って移動することになるので、バスでは不便。家族の送迎に頼って、週一回の外出で全て済ませることが多い ➤ 病院は町内や玖珠町が多いが、日田や別府まで行くことも。そうになると家族の送迎に頼りがち ➤ 乗り継ぎは難しいし、不安。慣れれば問題ないのかもしれないが ➤ 今は車があるし、この辺りだと家族の送迎で暮らしていける人が多い。バスを使う必要がないので、利用はない。一方で、いずれ免許を返した時を考えるとあってほしいし、今必要な人も多いと思う
⑬旭ハッピーサロン	
利用状況	意見等
<ul style="list-style-type: none"> ● 日常的にバスを利用している方：1人 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 走っているバスを見るが、人が全然乗っていない。そのまま走らせるのはもったいないと思う ➤ 平日、飯田高原線と九重縦断線の乗り換えが不便。ちょうどいい時間の便がなく、家族に公民館まで迎えに来てもらうこともある ➤ バス停までの距離が遠い。免許返納をするときには、もっと足腰が弱っているはず。バス停まで歩いて行けないと思う ➤ 赤字も大きいし、バス停まで遠かったり時間が合わなかったり、路線型は不便に感じる。デマンドに切り替えてはどうか

6-7-5 交通事業者ヒアリングの結果

九重町内で運行する事業者に対し、持続的な公共交通サービスの提供に支障となりうる課題について、ヒアリングによる調査を実施した。

表 6-11 交通事業者ヒアリングの調査概要

実施日	対象事業者
2023（令和5）年2月20日（月）	コミュニティバスを運行する事業者2社

表 6-12 事業者ヒアリングの主な意見

事業者	現状・課題
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーは不足しており、高齢化が進んでいる状況である。 ・バスの運行が可能な方の応募がここ10年以上ほとんどいない。大型二種免許取得者がおらず、ハローワークに求人を出しても応募が無い。 ・貸切専門の運転士にもコミュニティバスを運行してもらって、雇用を維持している。 ・スクールバスについては固定収入になるが、雪などで運休が多い年は契約社員の収入が減少し、有給を取ってもらっている状況である。 ・コミュニティバスの利用者数が少ない。（小平谷線等）JRの接続が間に合わないこともある。 ・路線バスでは小学生や高齢者の輸送があるが、通勤客は少ない。
事業者	今後の方向性
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・外国の方など、コロナ前は多く朝一は乗れないくらいであったが、デマンドとなると乗り切れない可能性がある。 ・玖珠、九重町の支援で路線バスが成り立っている。補助を頂いている以上、安全を確保して運行して行きたい。 ・利用者が少ないため、ゾーン制の運賃のオペレーションは可能である。

■参考：九重町内を運行する交通事業者における運転者の人数・平均年齢

九重町内を運行する交通事業者における運転者の人数・平均年齢は下記のとおりです。高齢化が進んでおり、公共交通の持続的な運行のためには人材確保が重要課題であることが伺えます。

事業者	運転者人数	運転者の平均年齢
コミュニティバス	25名	60.8歳
A社（バス事業者）	19名	60.2歳
B社（バス事業者）	4名	64.0歳

※令和6年1月時点。※コミュニティバスの運転者の人数は運行委託を行っている3社の合計値。

第7章 用語集

(1) アルファベット

■DX化

ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面で良い方向に変化させるという考え方。

■GTFS（標準的なバス情報フォーマット）

GTFS（General Transit Feed Specification）は、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマット。一定のルール（項目やファイル名の形式）に沿って作られたTXTファイル群で構成され、“公共交通の情報を利用者に届ける”手段の1つとして世界で普及が進み、多くの地域でオープンデータとして公開されている。バスだけでなく、鉄道・バス・船・飛行機など、様々な公共交通に利用することが可能である。

■ICT

パソコンやインターネットを使った情報処理や通信等の情報通信技術を意味する。従来は、IT（Information Technology）が使われてきたが、最近では情報通信技術を利用した情報や知識の共有・伝達といったコミュニケーションの重要性を伝えるために、ICTの方が一般的に使われるようになっている。

■KPI

KPIとは、「Key Performance Indicator」の略語で、日本語では「重要業績評価指標」や「重要達成度指標」と呼ばれている。言葉からわかる通り、目標達成のための各プロセスにおいて、達成度合いの計測と評価をするための指標である。

■PDCA

PDCAとは、品質改善を目的とする4つの業務プロセスで構成された改善手法。「P」は計画を表すPlan、「D」は計画の実行を表すDo、「C」は計画～実行までが効果的だったかの評価を表すCheck、「A」は問題点の洗い出し、次なる改善案の作成を表すActionとなっており、生産性や品質を向上させる場合に有効である。

■SDGs

「SDGs」（持続可能な開発目標）は、2015年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された国際目標。「地球上の誰一人として取り残さない」ことを理念とし、人類、地球及びそれらの繁栄のために設定された行動計画であり、17のゴールと169のターゲットで構成されている。

■SNS

SNSとはソーシャルネットワーキングサービスの略で、インターネット上で交流できる仕組み。TwitterやFacebook、Instagramなど、使う人の用途によってさまざまな種類があり、共通した特徴は他の人と繋がり、情報を共有できることである。

(2) ア行

■大型二種免許

大型自動車を旅客運送、つまりお客を乗せ運賃を徴収して運転する場合に必要な免許を大型二種免許という。運転できる車両は、大型自動車（総重量は 11 トン以上、最大積載量が 6.5 トン以上、乗車定員が 30 人以上）で一般的に観光バスや路線バスなどと言った「大型バス」になる。普通自動車免許を取得してから通算 3 年以上の運転経験で 21 歳以上の方が取得できる。

■オープンデータ

オープンデータとは、「機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータ」であり「人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とするもの」である。つまり、誰でも許可されたルールの範囲内で自由に複製・加工や頒布などができるデータをいい、商用としても利用可能である。

(3) カ行

■区域運行

路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。

■公共交通空白地域

鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。一般的には、鉄道駅から半径 800m～1,500m 程度、バス停から半径 300～500m 程度の範囲からはずれるエリアを公共交通空白地域としている例が多い。なお、公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「公共交通不便地域」などと位置づけているケースもみられる。

(4) サ行

■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のこと。

■ゾーン制

「ゾーン制運賃」とは、鉄道やバスなど公共交通の運賃制度の一つ。一般的には、街の中心部から同心円状に複数の「ゾーン」を設定して、乗車してから下車するまでにいくつのゾーンを通過したかで運賃が決まる方式。ゾーンごとに運賃を設定しておき、基本的には同じゾーン内なら何回乗り降りしても運賃が上がらないように設定する場合もある。

(5) タ行

■デマンド型交通、デマンドタクシー

「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。

(6) ナ行

■二次交通

鉄道駅や空港等の交通拠点と目的の観光地を結ぶアクセス交通のこと。

(7) ハ行

■バスロケーションシステム

GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停のデジタルサイネージの表示板やスマートフォン、パソコン等に情報提供するシステムのこと。

■フィーダー系統

地域間や拠点間を結ぶ幹線的な公共交通機関に対して、その幹線の鉄道駅やバス停からさらに延びる支線的なバス系統のこと。具体的には、住宅街や、団地から最寄り鉄道駅までのバス路線などが挙げられる。

(8) マ行

■モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等の移動手段を適切に利用する状態）に変化することを促すこと。

(9) ヤ行

■4条乗合

道路運送法4条に規定される「不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する一般旅客自動車運送事業」を総称して「4条乗合」という。

(10) ラ行

■路線定期運行、定時定路線型

路線やバス停、運行時刻を定めて運行する形態をいう。



九重町地域公共交通計画

九重町地域公共交通協議会
(事務局：九重町まちづくり推進課)

〒879-4895 大分県玖珠郡九重町大字後野上 8-1
TEL：0973-76-2111(代表) FAX：0973-76-2247

