

**令和7年度 第3回
日田市地域公共交通確保維持協議会 会議録**

開催日時	令和7年12月25日(木) 10:30~11:50
開催場所	日田市役所7階 中会議室
出席者 (名簿掲載順)	<ul style="list-style-type: none"> ・日田市長 椋野美智子 ・九州運輸局大分運輸支局 首席運輸企画専門官 野中綾介(代理出席) ・日田バス株式会社 代表取締役社長 和泉貞年 ・日田市タクシー協会 会長 足立茂 ・一般社団法人大分県タクシー協会 専務理事 江熊春彦(オンライン) ・一般社団法人大分県バス協会 専務理事 望月郁男(オンライン) ・日田バス労働組合 執行委員長 下城実 ・日田市自治会連合会 副会長 森高重春 ・日田市自治会連合会 理事 柿本靖生 ・日田市東部地域包括支援センター 管理者 江藤説子 ・日田市南部地域包括支援センター 管理者 三笥智恵美 ・大分県西部振興局地域創生部長 阿孫正明(代理出席) ・大分県日田土木事務所 次長兼企画調査課長 大賀昭広(代理出席) ・大分県日田警察署交通課 交通安全教育係長 姫野史尚(代理出席) ・日田市地域振興部長 宮木哲也 ・日田市福祉保健部長 河野健資 ・日田市文化スポーツ観光部長 瀬口英隆 ・日田市土木建築部長 大友得央 ・日田市教育次長 衣笠雄司 ・東京大学名誉教授/一般財団法人日本自動車研究所長 鎌田実(オンライン) ・大分県企画振興部交通政策局地域交通・物流対策室長 田原裕之(オブザーバー・オンライン)
欠席者 (名簿掲載順)	<ul style="list-style-type: none"> ・九州旅客鉄道株式会社 日田駅長 田村直樹 【委任状提出あり】
議事	<p>(1)報告</p> <p style="padding-left: 20px;">① 日田市地域公共交通利便増進実施計画策定に係る調査結果</p> <p>(2)審議</p> <p style="padding-left: 20px;">① 日田市地域公共交通利便増進実施計画について</p> <p>(3)その他</p> <p style="padding-left: 20px;">① 今後の協議会の開催予定</p>

議事概要

報告 1 日田市地域公共交通利便増進実施計画策定に係る調査結果

〔主な説明内容〕

- ・日田市地域公共交通利便増進実施計画の策定に向けて、①ひたはしり号利用者への調査、②福祉バス利用者への調査を行った。（調査結果については資料参照）。

〔意見・質疑等〕

- ・福祉バス利用者へのアンケートについて。アンケートの調査項目に年齢は含まれているか。また、アンケートの配布数と回収数はいくらか把握しているか。
 - 利用者の年齢はアンケートの項目に含まれておらず把握できていない。しかし、福祉バスは事前に券を購入する必要があるため、その券を市役所や振興センターで販売しているが、購入に来る方は高齢層の方が殆どで、70歳以上の方が多印象である。
アンケートの回収数は資料記載のとおりだが、2か月弱の期間で配布をして返信があった件数が19件になる。堂尾線は回収数が0だが利用者が0というわけではない。しかしながら、福祉バスは1便あたりの利用者数が全路線1人未満であり、2か月間で6路線合わせても19件しか返信が無かったというのも、その裏付けになるかと思う。配布数については今数字を持ち合わせていないため、追って確認をさせていただきたい。

福祉バス利用者へのアンケートの配布数について

- ・使用されなかったアンケート用紙は福祉バスの運行会社各社で廃棄されており配布数については把握できず。
- ・(参考) 当該期間の福祉バスの延べ利用者数：275名 このうち、可能な限り重複なく利用者配布している。

- ・ひたはしり号利用者への調査では、不便な点として「運行便数が少ない」を選んだ方が多いように見えるが、実は「無回答」が最も多く全体の7割以上を占めている。利用者は概ね満足していると受け止めてよいか。
 - ひたはしり号の便数については、福祉バスの調査と比べても不満が明らかに少なく、無回答が最も多かったという点も考慮すると、一定の満足をいただいているものと捉えている。
- ・ひたはしり号は左回りと右回りの系統があり、それぞれが1日5便ずつと考えると少なく感じるが、全て同じ方向で運行すれば1日10便になり、1時間に1本程度の間隔で走らせることができる。それほど不便ではないように感じるが、実際の声としてはどうか。
 - 30分に1便や15分に1便など、とにかく短い間隔で運行してほしいという声もあるが、対応できることにも限界があるため、今回の調査の結果としては利用者からは概ね満足いただいていると考えている。
- ・福祉バスについては回答数が少ないため、あまり統計的な議論をしても仕方がないように感じる。利用者がバス停からどれだけの距離の所に住んでいるのか、そういった点をもう少し細かく見て、利用者像が明確になるといいと思った。
 - 現在福祉バスを利用している人は、バス停まで歩いていける、バス停からの距離が近い方が多いと考える。そのため、要望としても定時定路線を望む声が多いのではないかと思う。福祉バスの廃線にあたって今後地域と話をしていく必要があると考えているため、それぞれの地域のニーズについては、現在福祉バスを利用できていない、バス停から遠い家の方々のニーズも含めて、その話し合いの中で把握していきたい。

審議 1 日田市地域公共交通利便増進実施計画について

〔主な説明内容〕

- ・第2回協議会で審議した内容を基に計画の素案を作成した。(素案については資料参照)
- ・今回の協議会で利便増進計画の内容について概ね同意をいただければ、委員の負担軽減を図るため、次回・次々回の協議会については書面による協議としたい。
- ・利便増進計画の計画期間の開始時期を令和8年9月からへ変更する。

〔意見・質疑等〕

- ・先ほど説明いただいた調査では、福祉バスの利用者には定時定路線型の交通を望んでいる方も多くいるという結果が出ている。一方で、今回の計画で代替として整備を考えているのはデマンド型の交通である。この違いについてどのように考えているか。
 - 福祉バスの調査は回答の母数が少ないため回答にも偏りがあると感じている。バス路線沿いにお住まいの方が中心に利用されていると推測され、その方々が回答しているため定時定路線を望む声が多い。現在の福祉バスのやり方では運行便数は1日1往復が限界であり利便性が低く、利用者数も1便当たり1人未満と効率が悪いので、費用対効果も考えて乗合デマンドタクシーに移行するのが良いのではと考えている。
- ・定時定路線の希望はあるが、乗合デマンドタクシーに移行しても利用してもらえると判断で良いか。
 - 乗合デマンドタクシーに移行すると、予約の電話など手間に感じる点はあると思うので、そのあたりは地元に出向いて予約の仕方等を丁寧に説明して利用を促進していきたい。
- ・基本的な考え方や取組については概ね妥当な判断かと思う。実施にあたっては、少し丁寧に地域とやりとりをして進めていただきたい。乗合デマンドタクシーに移行した後も、例えば1回の予約で1か月分を一気に予約できるようにして、疑似的に定時定路線に見えるような使い方もできるかと思うので、利用者の移行に沿ってうまく展開できると良い。
- ・現在の利用者にはばかり視線を向けているように感じる。今は利用していないけれども、便利なものがあればもう少し利用するかもしれないという潜在的な需要や、今後免許返納をするであろう層に対して、どのように働きかけて利用を促進するか、その場合、今考えている計画の内容で十分なのかなど、そういった点を地域とやりとりをしていただけるとよい。また、利用促進については行政が全て担うのではなく、自治会側で集落から目的地別の時刻表・乗換案内を作ってもらい共有するなど、協力ができるといいのかなと思った。
 - 現在利用していない層へのアプローチとしては、今年であれば、市報に公共交通に関する特集を組んだところである。自家用車の維持費とタクシー利用料の比較を載せ、1年間タクシーを利用してもこれくらいの費用で済むということを示し、公共交通の利用を促進するなどした。また、今後は総合的な路線図の作成なども取組として考えている。現在バス停まで歩いて行くことが難しい方でも、乗合デマンドタクシーであれば地域全体が対象になるため、利用しやすくなるという点も含めて、地域には丁寧に説明をしていきたい。
- ・デマンド交通・デマンドタクシーと言ってもよくわからない人もいると思う。理解が進まない利用にまで至らないというのはよくあることだと思うので、地域に入ってしっかり調整していただきたい。
- ・天瀬全域を対象とした乗合デマンドタクシーの実証運行についてお聞きしたい。利用者としては目的地まで乗り継ぎなしで向かうというのが理想である。現在の天瀬に運行している乗合デマンドタクシーは天ヶ瀬駅や豊後中川駅までの運行で使い勝手が悪い印象がある。計画には、

利用者にとって利便性の高い仕組みを検討とあるが、もう少し具体的に内容を伺いたい。

- 現在検討している天瀬全域を対象とした乗合デマンドタクシーの仕組みだが、現在運行している日田バス五馬線の代替として運行するものでもあるため、五馬線と同様に直接日田駅まで行けるよう検討している。もちろん天ヶ瀬駅にも行けるようにしたい。
- ・私の自治会では、現在の乗合デマンドタクシーの仕組みが最寄りのバス停・駅までの接続であり使い勝手が悪いことから、導入を要望するのを諦めた経緯がある。日田駅まで延伸するというのであれば、また検討したいと思う。
- ・ひたはしり号について。日田バスターミナルを始点終点として運行しているが、私たちの地域から乗車すると目的地まで行くのに時間が掛かる。日田バスターミナルまで向かわないルート、スーパーや病院など各生活圏域内で循環するルートというのも考えられないか。
 - ひたはしり号は日田バスターミナルを始点終点として3ルートを3台のバスで運行している。生活圏域ごとに循環ルートを設けるという考え方もあるとは思いますが、全路線への相互の乗り換えを考えると、既存の運行エリアをカバーするにはバスの台数を増やすなどする必要があり、運転手不足の現状では対応が難しいところである。利便増進計画のその他事業の中に、ひたはしり号のバス停ごとの乗降者数を調査する取組を設けており、その中で把握した需要に応じて全体のルートの見直しを考えていきたい。
- ・乗合デマンドタクシーの日田駅までの延伸について、今まで乗継地点として停車していた市役所や振興センターといったポイントへは、延伸後は停車できないのか伺いたい。
 - 基本的には今まで停車していたポイントは残しつつ、日田駅まで延伸するという仕組みにできればと考えている。地域内のどこに停車してほしいかといった需要については、地域と話し合いながら決めていきたい。
- ・天瀬地区はタクシー会社もなくなり地域の移動手段がなくなってしまったため、地元の方たちが協力して有償ボランティアを始めようという話が少しずつ出てきている。天瀬の乗合デマンドタクシーの実証実験などの情報を地域と共有ができると、お互いに補い合って効率よく活用できるかと思うので、ぜひ共有していただきたい。
 - 実証運行をどのような形で実施するのか等も含めて地域の意見を伺いたいと考えているため、その段階で共有をさせていただければと思う。
- ・大分県も次期地域公共交通計画の策定作業を進めており、その中で公共交通のデマンド運行を推進していくという話が進んでいるため、県としても日田市の利便増進計画について精いっぱい応援をしていきたい。
- ・18ページの「事業実施に必要な資金の額、調達方法」について、天瀬の乗合デマンドタクシーの実証実験はシステムを入れて行うという説明があったが、国の補助金を活用できるのはいか。
 - 18ページには利便増進事業だけを載せているため、その他の取組である天瀬の乗合デマンドタクシーの実証実験は含まれていないが、実施に当たっては国の「交通空白」解消緊急対策事業の補助金を活用したいと考えている。
- ・18ページの「事業実施に必要な資金の額、調達方法」について、「交通結節点の環境整備」及び「公共交通マップ・時刻表の作成」の二つの取組が全額日田市負担となっているが、大分県では、国から補助をもらっていない市町村単独の公共交通の上屋整備やマップ作成等の利用促進事業に対して、上限150万円ではあるが2分の1補助を行っている。今年度であれば県としては補助の用意があり、来年度以降もおそらく同様の形で続くと思われるため、積極的な利用を検討いただきたい。

- 「交通結節点の環境整備」及び「公共交通マップ・時刻表の作成」については、国の補助も含めて、活用できそうな補助金について情報収集をして、追加できそうであればこの中に盛り込んでいきたい。

〔審議結果〕

継続審議。

(次回以降は原則書面による審議とする)

その他 今後の協議会の開催予定

〔主な説明内容〕

- ・「地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価」や「日田市地域公共交通計画」について今年度中に協議会での議論が必要であるが、「利便増進計画の策定」と同様に、委員の負担軽減を図るため、書面による協議としたい。

〔意見・質疑等〕

- ・なし。

その他 全体を通しての意見・質問

〔意見・質疑等〕

- ・物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金について。様々なことに活用できる交付金ではあるが、運輸局からも案内を差し上げているとおり、ぜひ公共交通などの運送業の方々への支援を検討いただきたい。
 - 物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金については、まずは、高校生以下の子供1人あたり20,000円の給付や、5,000円の商品券の配布、3割のプレミアム付き電子商品券の発行、そして水道料金の基本料金を半年間無償化といった活用について、議会の議決をいただいたところである。今回は時間が無かったため、早急にできることだけを実施した。交付金についてはまだ枠があるため、事業者の方々への支援や、市民に対しても、一斉に全員ではなく細かく要件を定める必要があるものについては、これから検討したいと考えている。

以上