




竹田市 地域公共交通網 形成計画

平成29年3月
竹田市



- 目次 -

1.	<u>計画策定の背景と目的</u>	1
2.	<u>本計画の位置づけ</u>	2
3.	<u>計画の対象区域</u>	2
4.	<u>計画期間</u>	2
5.	<u>地域・社会動態</u>	3
5.1.	人口動態.....	3
5.1.1.	人口および高齢化率の将来推移.....	3
5.1.2.	人口分布.....	4
5.1.3.	高齢化の状況.....	6
5.2.	周辺地域への人口移動.....	7
5.2.1.	人口の転出・転入動向.....	7
5.2.2.	流入・流出人口（就業者・通学者の動向）.....	8
5.3.	主要な生活利便施設の立地状況.....	9
5.4.	豊富な観光資源.....	10
5.5.	海外からの観光ニーズの増大.....	11
6.	<u>まちづくりの動向</u>	12
6.1.	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針.....	12
6.2.	竹田市都市計画マスタープラン.....	15
6.3.	竹田地区都市再生整備計画.....	16
6.4.	観光関連政策.....	17
6.4.1.	自然分野の観光資源を活かした観光振興.....	17
6.4.2.	観光資源への移動手手段の確保.....	18
7.	<u>公共交通の現況</u>	19
7.1.	竹田市の公共交通路線.....	19
7.2.	公共交通の利用状況.....	20
8.	<u>市民の移動実態</u>	21
8.1.	市内に居住する高齢者の世帯の状況.....	21
8.2.	年齢と移動手手段.....	22
8.3.	移動の目的地・目的.....	23

8.4.	移動時間帯	24
8.5.	移動に関する困窮状況	25
8.6.	高校生の移動	26
8.6.1.	高校生の移動先	26
8.6.2.	高校生の移動手段	27
<u>9.</u>	<u>竹田市の地域公共交通の抱える問題点・課題</u>	<u>28</u>
9.1.	公共交通利用者の低迷	28
9.2.	交通空白地域の存在	29
9.3.	移動ニーズとの不一致	30
9.4.	非効率な路線の存在	31
9.5.	情報提供の不足・情報の散在	32
9.6.	住民の公共交通離れ	33
9.7.	多様な移動サービスの存在	34
<u>10.</u>	<u>移動に関する地域の問題点</u>	<u>35</u>
10.1.	高齢化と移動弱者の増加	35
10.2.	移動ニーズの縮小化	36
10.3.	健康と地域活力の維持	37
10.4.	生活利便施設が点在する竹田市街地	38
10.5.	観光需要への対応	39
<u>11.</u>	<u>基本的な方針と計画の目標</u>	<u>40</u>
11.1.	竹田市の地域公共交通網形成に向けた基本的な方針・将来像	42
11.2.	計画目標および目標を達成するために実施する事業	44
11.3.	実施事業の内容	46
11.4.	アクションプラン	50
<u>12.</u>	<u>計画の達成状況の評価</u>	<u>51</u>
12.1.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	51
12.2.	数値目標	52

1. 計画策定の背景と目的

竹田市は、大分県の南西部、大野川および芹川の上流域に位置し、東西約 25 キロメートル、南北約 35 キロメートル、総面積は 477.7 平方キロメートルであり、県土の 7.5% を占める広大な市域を有しており、平成 17 年 4 月に旧竹田市および直入郡 3 町の合併により誕生した多核的な都市である。

本市は昭和 30 年の約 6 万人をピークに人口が減少し続けており、平成 27 年 12 月時点で 22,812 人の人口となった。少子化・高齢化の進展とともに高齢者数も増加してきたが、平成 27 年前後をピークに高齢者数も減少に転じることが予測されている。

また、地形的条件として面積が広く、鉄道やバスの運行路線からかけ離れた交通空白地域も多く存在するため、これら地域の住民生活に密接に関係する交通手段の確保も市の施策として大きな課題となっている。

市の財政状況を鑑みても、今後ますます増加が予想される財政負担を軽減するために、コミュニティバスや路線バス、タクシー、その他の交通資源との連携・整理を検討し、運行形態や運行水準・ルートの見直し等を行うことで市民が利用しやすい状況をつくり、乗客の安定的確保が持続できる交通体系の確立が必要となっている。

そのため、地域公共交通の現状を踏まえながら、市民生活の支えとなる地域公共交通の確保・維持に向けた課題の解決に向けた、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「竹田市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能で利用しやすく、安全性の高い総合的な公共交通網の構築を図ることとする。

2. 本計画の位置づけ

本計画は、「竹田市地方創生TOP総合戦略」を上位計画とした計画である。

また、まちづくり政策に関し、竹田市都市計画マスタープラン、竹田市地域交通計画等、関連計画との整合性を考慮して策定するものである。

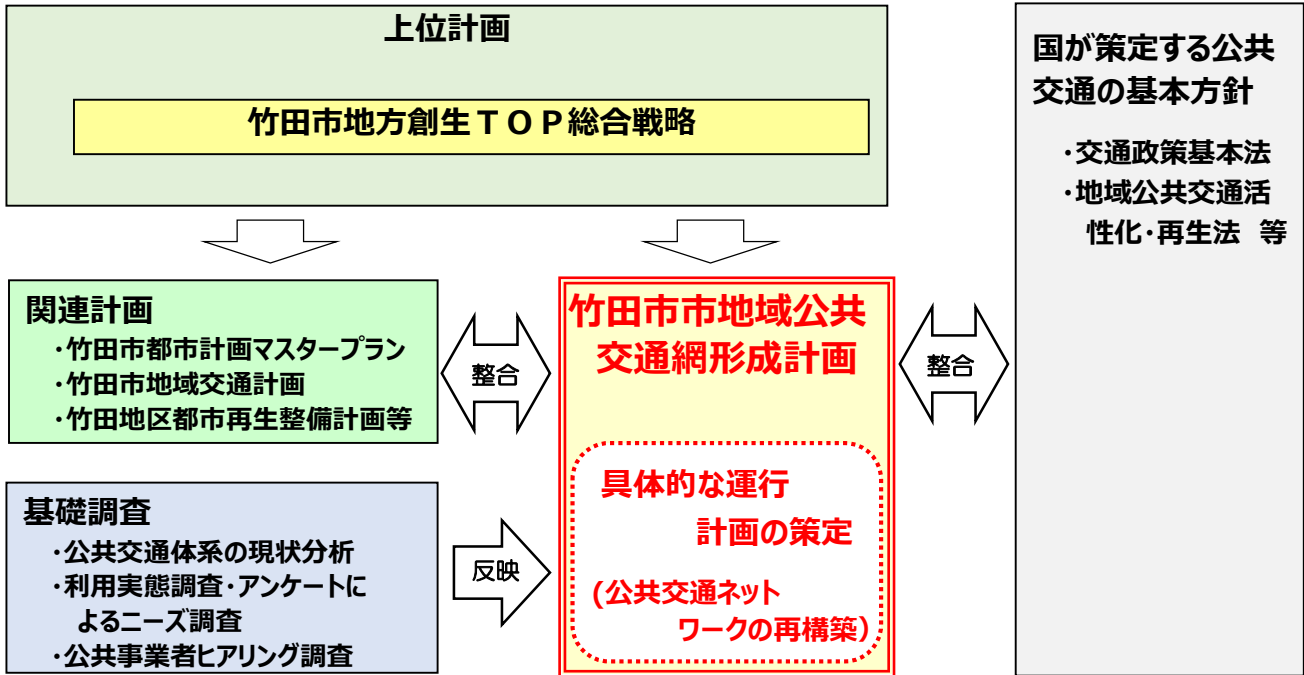


図 2-1 竹田市公共交通体系整備計画の位置づけ

3. 計画の対象区域

市全域にかかる公共交通の課題の解決が必要であるため、市全域を対象区域とし、市内公共交通（JR、大野竹田バス（株）、コミュニティバス、各タクシー会社）を計画の対象交通とする。

4. 計画期間

平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間を計画期間とする。

5. 地域・社会動態

竹田市の地域・社会動態として、人口動態および人口流動の状況について整理する。

5.1. 人口動態

5.1.1. 人口および高齢化率の将来推移

竹田市は、国立社会保障・人口問題研究所の推計において、2010年に24,423人である人口が、2040年には13,524人と約1万人減少すると予測されている。

また、高齢化率（65歳以上の高齢者の割合）が高く、2010年における竹田市の高齢化率は約41%となっている。

国立社会保障・人口問題研究所の推計においては、高齢化率も2010年の約41%から2040年には50%と全人口の半数が高齢者になると予測されている。

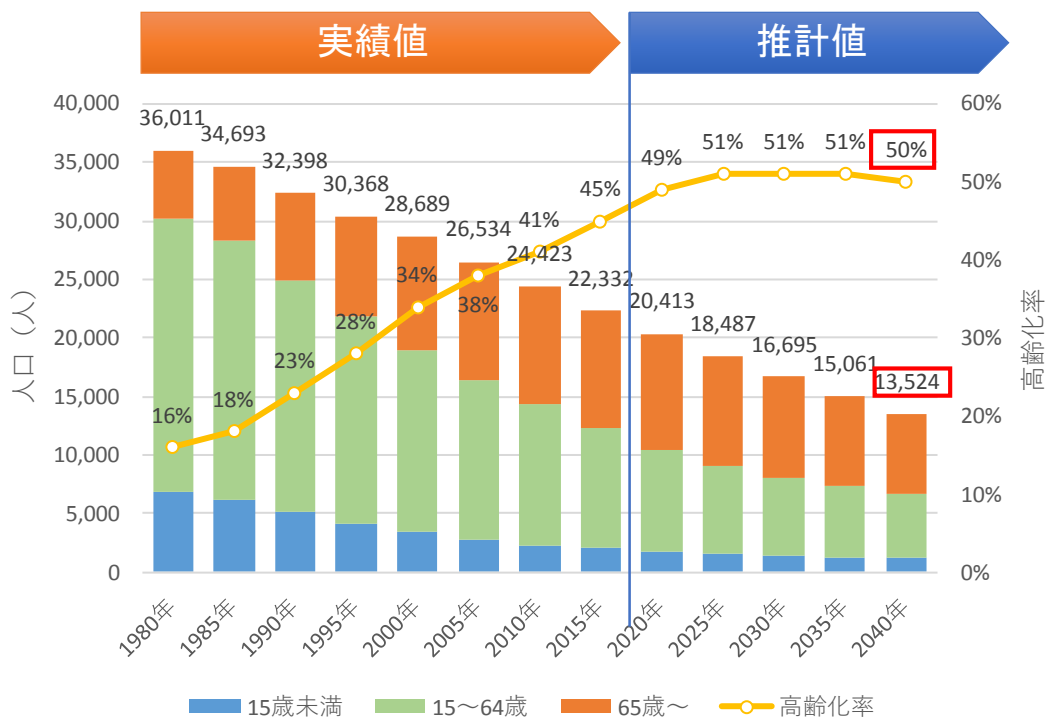


図 5-1 竹田市の人口と高齢化率の推移

資料：実績値：国勢調査、推計値：国立社会保障・人口問題研究所『日本の市町村別将来推計人口』（平成25年3月推計）

※補足説明
 高齢化率－65歳以上の人口が総人口に占める割合
 高齢化社会－高齢化率7%～14%
 高齢社会－高齢化率14%～21%
 超高齢社会－高齢化率21%以上
 （日本は超高齢社会に該当する）

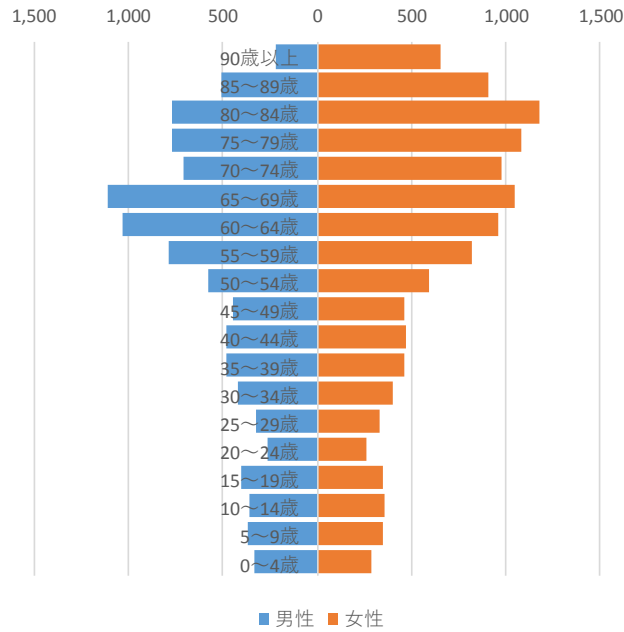


図 5-2 平成 27 年（2015 年）の人口ピラミッド（竹田市）

資料：平成 27 年国勢調査

5.1.2. 人口分布

竹田市の人口を旧 4 市町地区で見ると、どの地区も減少傾向であり、高齢化率は 40% 前後である。

また、人口分布を見ると、市役所や支所周辺のほか、玉来、菅生、都野などに人口の集積が存在する。

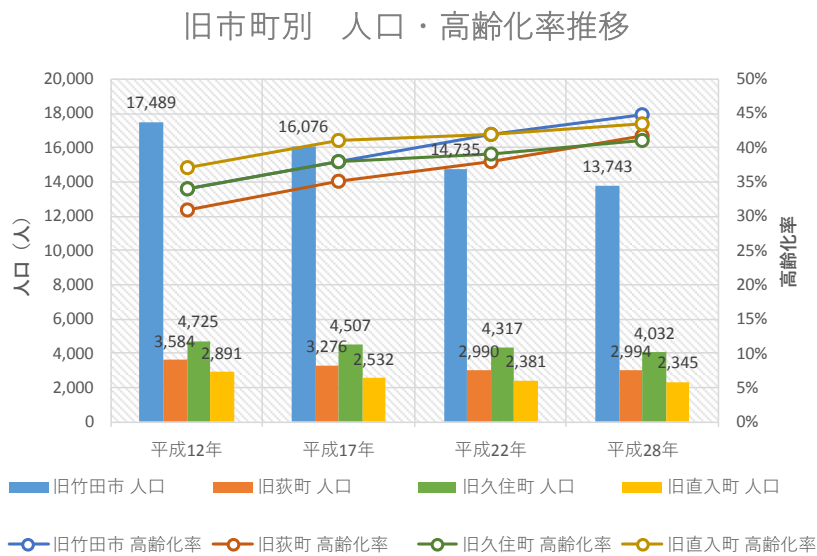


図 5-3 旧市町別人口・高齢化率推移

資料：平成 12～22 年 国勢調査、平成 28 年国立社会保障・人口問題研究所『日本の市町村別将来推計人口』（平成 25 年 3 月推計）

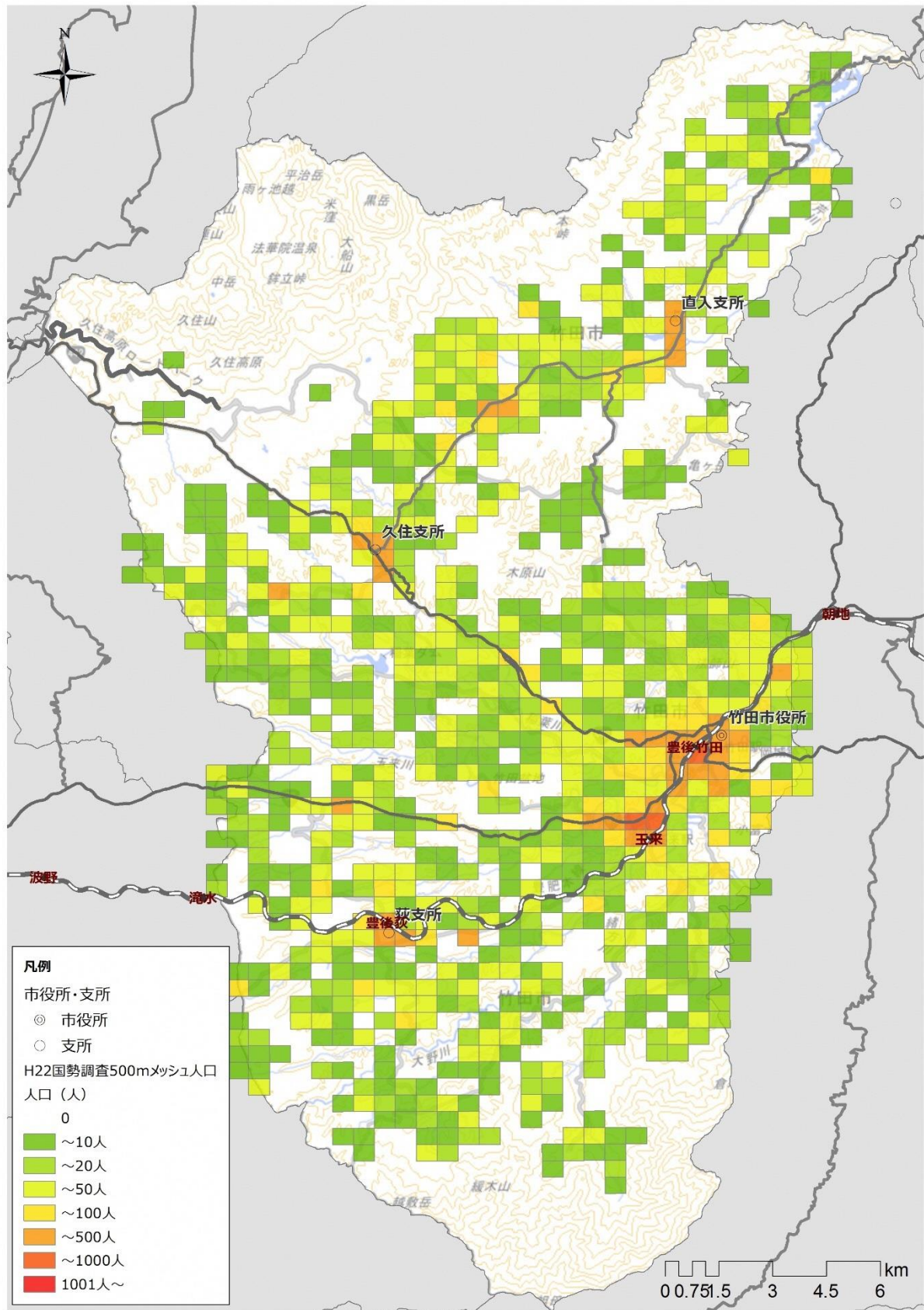


図 5-4 竹田市の人口分布

資料：平成 22 年国勢調査

5.1.3. 高齢化の状況

竹田市は全体的に高齢化率が高く、竹田市南部や岡本・宮城・城原地区などで高齢化率が50%を超えている

高齢者数は、竹田・玉来地区や荻・久住・直入地区など人口集積地に集中している。

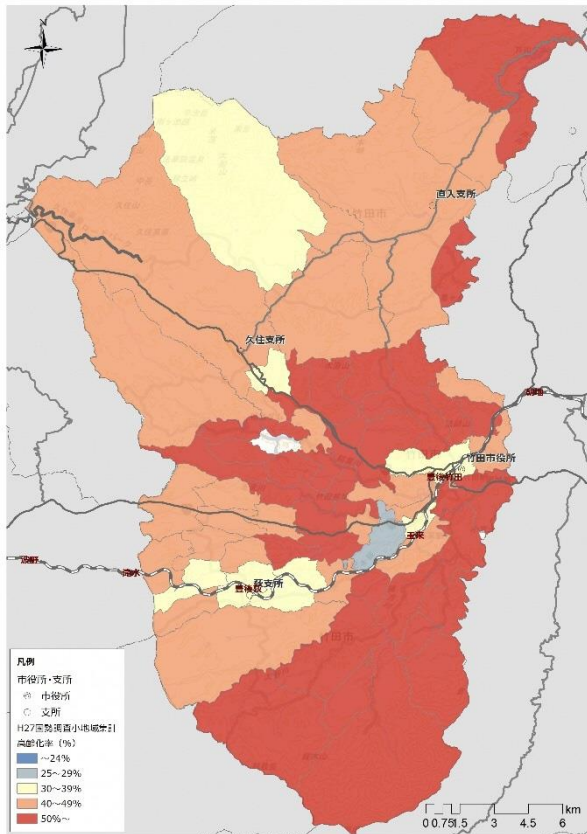


図 5-5 高齢化率分布

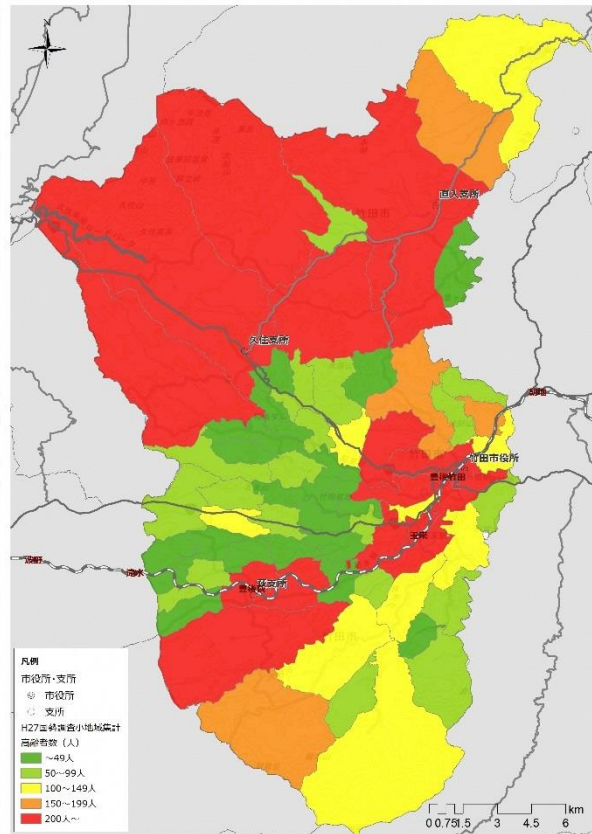


図 5-6 高齢者数分布

資料：平成 27 年国勢調査

5.2. 周辺地域への人口移動

5.2.1. 人口の転出・転入動向

竹田市の年齢階級別の人口移動の状況を見ると、15～19歳では165人、20～24歳では292人の転出超過となっており、これは、他市町村への高校や大学への進学、及び就職によるものと考えられる。

一方、25～29歳、55～69歳など一部の年代では転入超過となっており、UターンやIターン者も存在する。

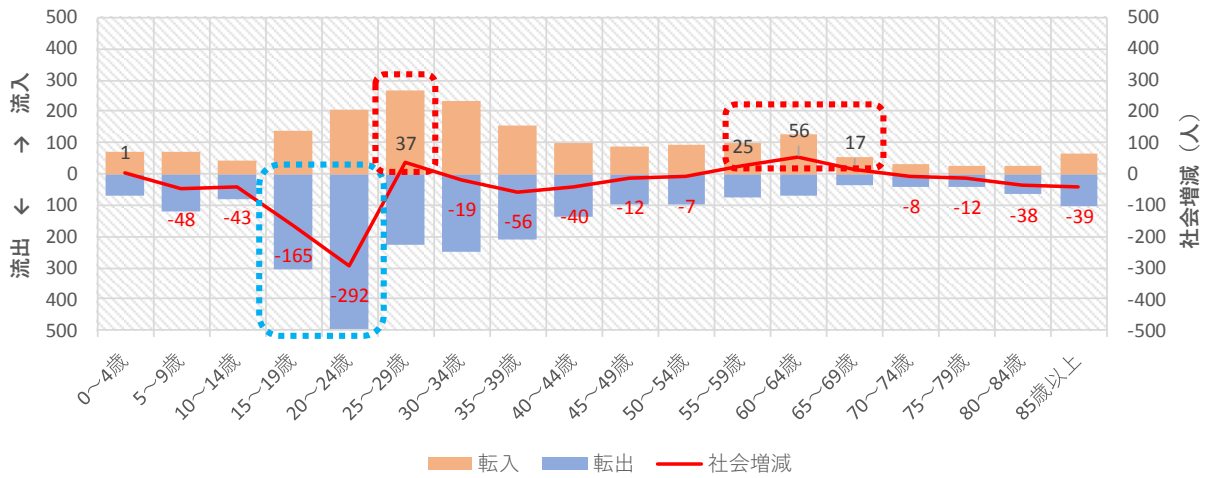


図 5-7 年代別の人口社会増減

資料：住民基本台帳人口移動報告

5.2.2. 流入・流出口（就業者・通学者の動向）

竹田市の流入・流出口（就業者・通学者の動向）を見ると、約 9 割が市内に通勤・通学している

市外へは、大分市や豊後大野市との往来が多く、豊後大野市からは 1,200 人が市内へ通勤・通学している。

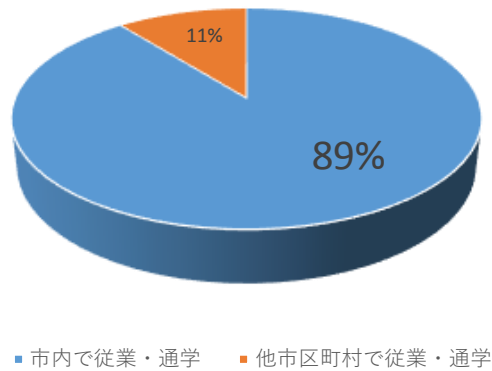


図 5-8 竹田市居住者の通勤・通学先

資料：平成 22 年（2010）国勢調査

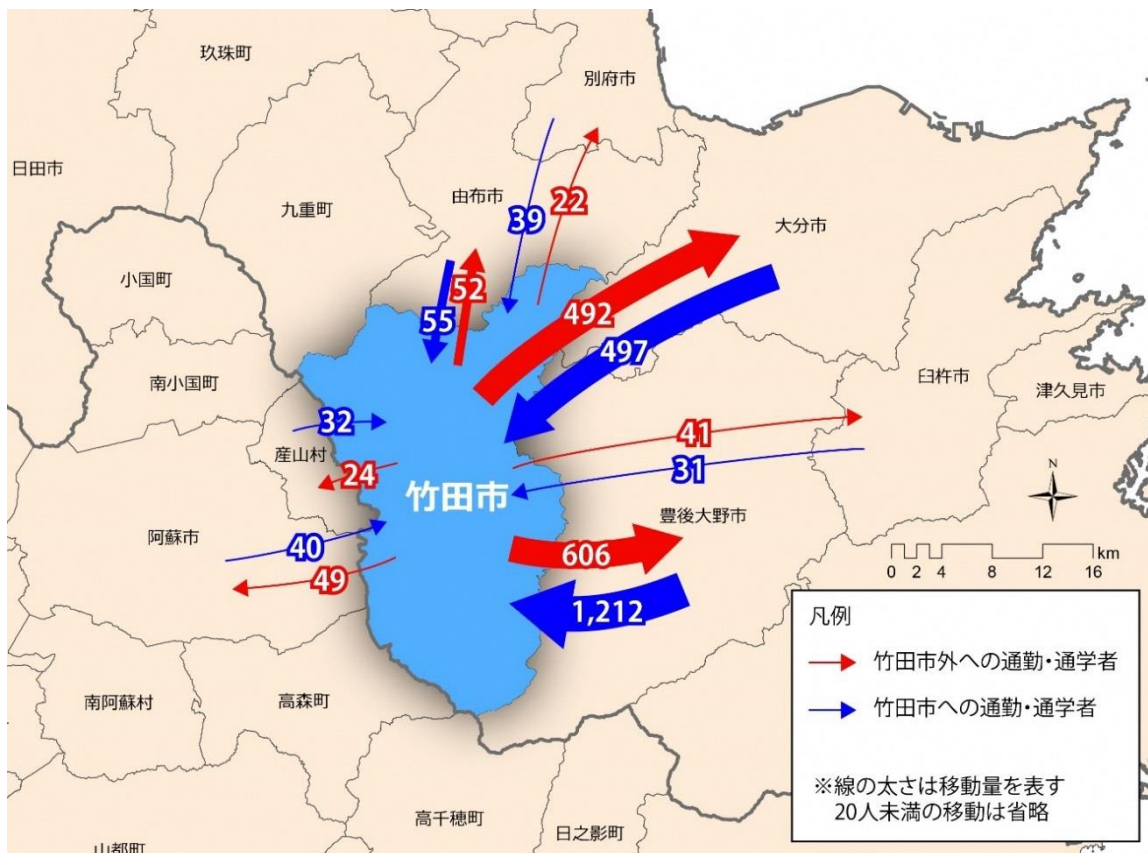


図 5-9 竹田市の流入・流出者（就業者・通学者）の住所地（主な市町村について記載）

資料：平成 22 年（2010）国勢調査

5.3. 主要な生活利便施設の立地状況

竹田市の生活利便施設の立地状況は、竹田・玉来地区や荻・久住・直入の支所周辺に集中しており、それぞれ拠点を形成している。

また、公共交通網・道路網の集中する拠点にも生活利便施設が集中しており、生活利便施設に対する利便性は概ね確保されている。

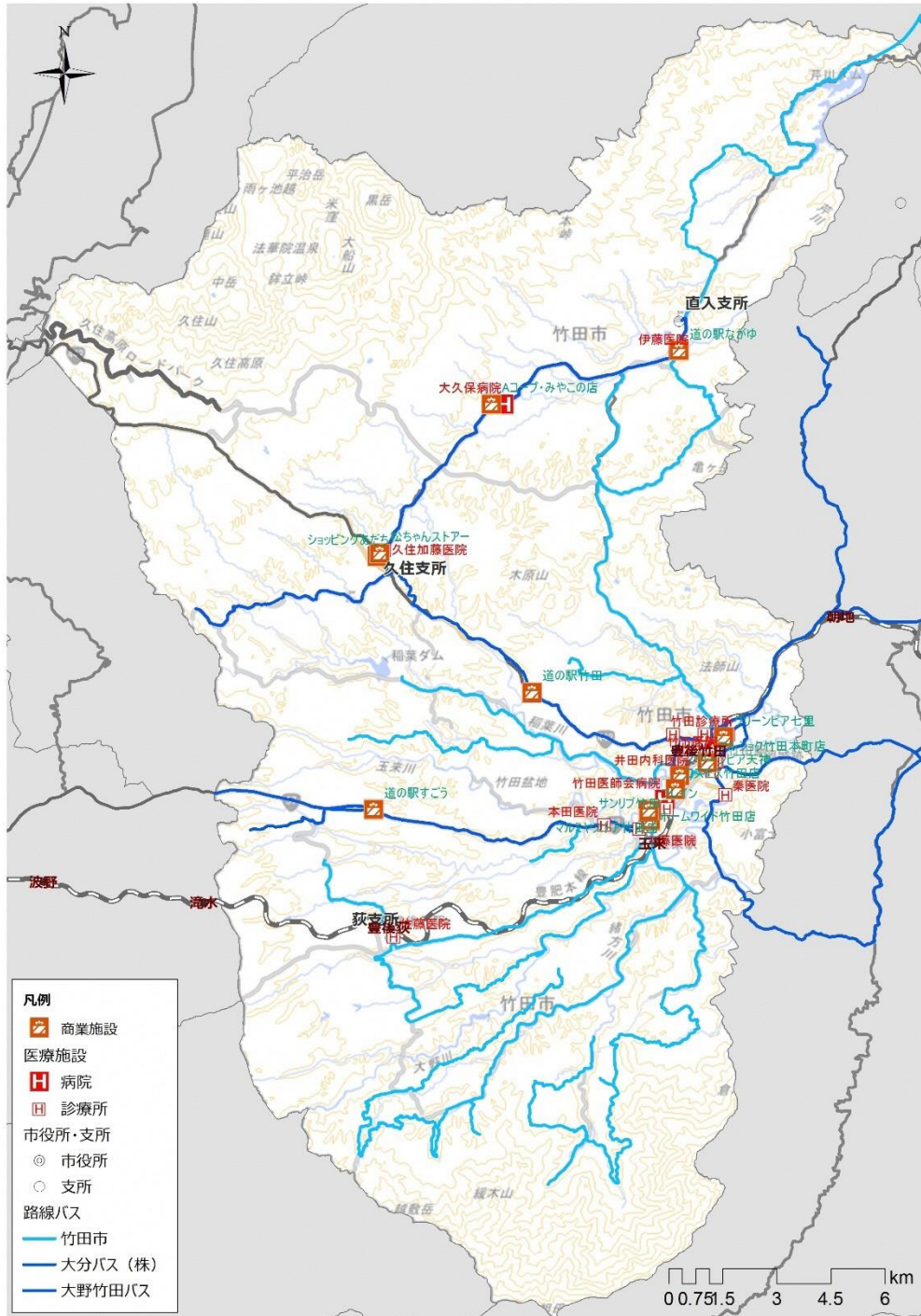


図 5-10 施設の立地状況

資料：国土数値情報

5.4. 豊富な観光資源

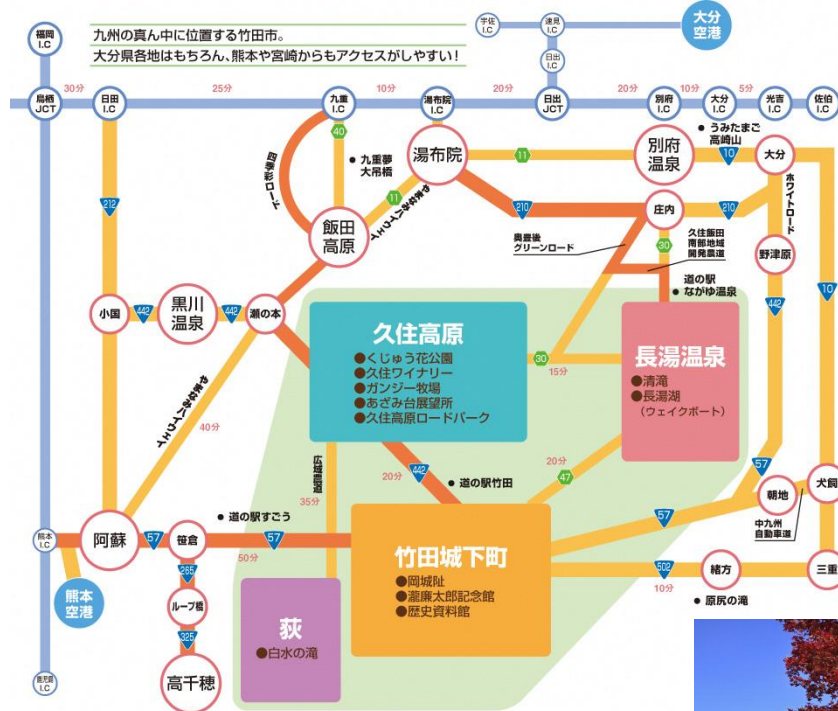
竹田市には、岡城跡（国指定史跡）や城下町、白水溜池堰堤（農業土木遺産国指定重要文化財）、久住高原（阿蘇くじゅう国立公園）、長湯温泉（日本の名湯 100 選）など、市内には国内・海外からも注目される観光資源が豊富に存在している。



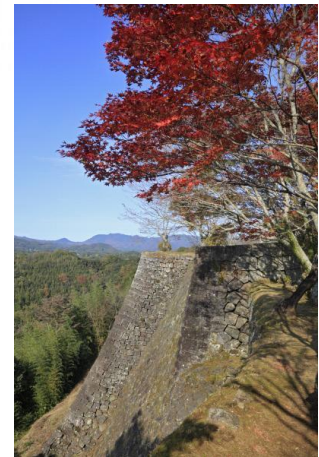
久住高原（阿蘇くじゅう国立公園）



長湯温泉



白水溜池堰堤



岡城跡

図 5-11 竹田市の観光資源

5.5. 海外からの観光ニーズの増大

竹田市に来訪する外国人観光客が年々増加しており、平成 27 年の宿泊者数は約 7,000 人に達している。

特に、九州オルレ奥豊後コース設定の効果もあり、韓国からの来訪者が急増している。

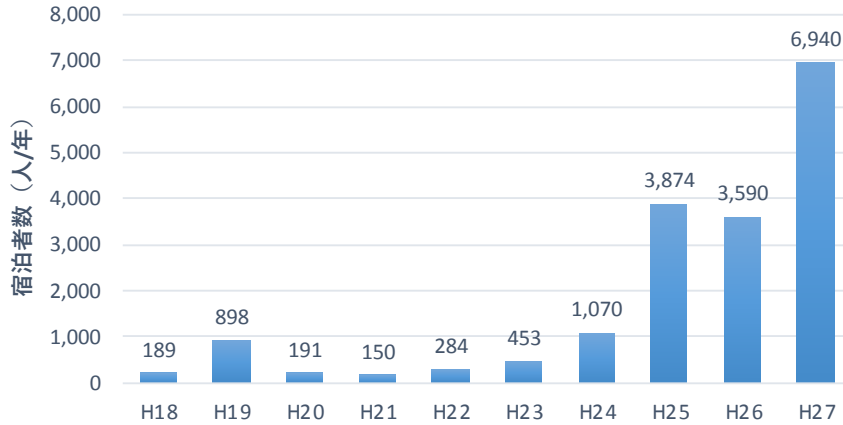


図 5-12 外国人観光客数（宿泊者数）の推移

出典：大分県観光統計調査

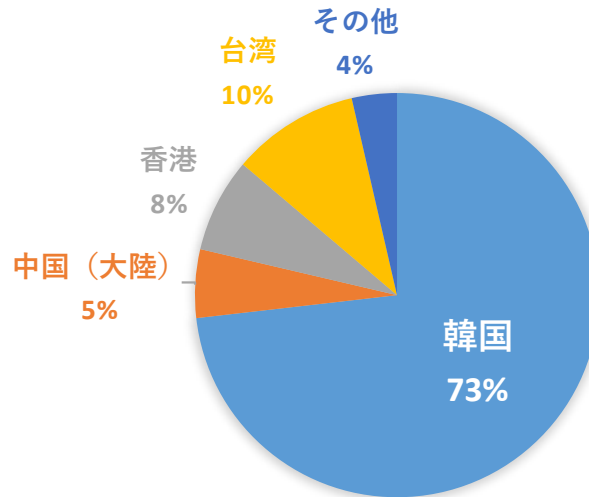


図 5-13 来訪者の国籍

出典：大分県観光統計調査

6. まちづくりの動向

公共交通政策の実施にあたっては、今後のまちづくり政策との連携が求められる。
そのため、今後のまちづくりの動向について整理する。

6.1. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位・関連計画として「竹田市地方創生TOP総合戦略」および「竹田市 地域交通計画」、「竹田市過疎地域自立促進計画」、「竹田市定住促進ビジョン」、「竹田市都市再生まちづくり基本計画」、においては、町内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針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。

各計画において関係する記載内容を以下の表に抜粋して記載する。

表 6-1 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (1/3)

計画	内容
竹田市地方創生TOP総合戦略 第Ⅰ部 竹田市地方創生TOP総合戦略第4章 具体的施策と施策 KPI(重要業績評価指標)	<p>■ 基本目標 4 : コンパクトシティを構築し、集落機能(暮らし力)を高める</p> <p>(3)連携中枢都市圏による広域連携と中心部・周辺部のネットワーク化の推進</p> <p>③地域公共交通の利用促進</p> <p>本市では、交通空白地域の増大に伴い自力移動が困難な高齢者や学生等の交通弱者に向けた公共交通の対策としてコミュニティバスや乗合タクシー運行事業を行っています。今後は旅行者を含めた利用者ニーズに沿い、効率的で柔軟な公共交通の運行手法を検討し、新たな利用促進を図ります。</p> <p>→竹田の地形にマッチした地域公共交通の新たな利用促進 地域公共交通の新たな利用促進</p> <p>【KPI】</p> <p>■ コミュニティバス・乗合タクシーの利用者 平成 31 年度目標： 25,000 人 (平成 26 年度実績： 24,191 人)</p>
第Ⅱ部 竹田市人口ビジョン 第1章 人口の現状分析	<p>(3)利便施設</p> <p>①公共交通</p> <p>人口、企業活動なども含めた市場規模の縮小に伴い、公共交通はそのサービスの質量ともに減っている現状です。特に、これまで一番利用者が多かったバスは路線維持のための公的支援をしてもその多く路線で運行を止め、市が運営するコミュニティバス等へとシフトすることを余儀なくされています。</p> <p>そのコミュニティバス等も、総じて減少傾向にあり、「便数がなく利悪い」→「利用者が減る」→「便数をさらに減らす」という負のスパイラル陥っています。そのため、市の一般財源ベースで年間 3,000 万円程度の負担を生じ、現在の方針を継続する場合はさらに維持のため負担金が拡大していくものと想定されます。</p>

表 6-2 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (2/3)

計画	内容
竹田市 地域交通計画 3. 今後の交通対策の展開	<p>(1)民間路線バス補助</p> <p>利用状況等を考慮すると、今後も赤字が増え続けることが予想される。このため、竹田交通(株)(現:大野竹田バス(株))による運行路線の一部廃止を含む十分な見直しを行い、市は単なる赤字路線に対する補助ではなく、コミュニティバス等の運行により、市民の移動手段を確保する観点から事業を組む必要がある。</p> <p>(2)コミュニティバス</p> <p>竹田市のコミュニティバスは、久住～長湯～向の原線の路線バス廃止に伴い、代替として久住～長湯～井手湧間を平成18年度から運行している。</p> <p>平成19年度からは、現在の路線を大分県立病院経由大分駅まで延長し、市民の利便性向上を図っていく。なお、大分駅から長湯温泉への直通の交通手段を確保することにより、観光客の誘致を促進する方法についても検討していく。</p> <p>また、廃止を検討している路線については、平成19年度中から一部試験的運行に取り組みたい。運行については、週2日～3日、1日1～3往復を基本運行とし、利用状況によっては運行回数を調整していきたい。</p> <p>(3)スクールバス</p> <p>現在運行しているスクールバスを有効活用するには、児童・生徒の通学に支障が出ないように注意し検討を行う。</p> <p>① 市民との混乗</p> <p>通学時間において、児童・生徒と共に市民が利用する形態である。児童生徒の利用状況によって、路線バスとの競争をさけながらスクールバスのコースにおいて市民との混乗を検討していく。</p> <p>② 通学時間外でのバスの有効活用</p> <p>小・中学校の始業時間は概ね8時、下校時間は小学校で概ね16時、中学校で概ね17時である。したがって活用できる時間帯は、小・中学校で若干の違いはあるが8時から15時頃の間で可能であるといえる。ただし、下校時間の早い日等もあり、今後スクールバスの有効利用について関係機関と協議しながら検討していく。</p>
4. 交通空白地域について	<p>(2)今後の対策</p> <p>公共交通に恵まれない地域に居住する高齢者等の日常生活の移動手段を確保していく必要がある。今後、交通空白地域のコミュニティバス等の運行について、地域住民の要望、沿線の集落人口等を考慮しながら導入を検討していく</p>

表 6-3 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/3)

計画	内容
<p>竹田市過疎地域自立促進計画 3 交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進</p>	<p>(2)その対策 イ 交通 学生や高齢者にとって公共交通機関は移動手段として欠くことのできないものであり、バス会社の経営環境が極めて厳しくなっている現状において、まちづくりと連携した拠点を幹線で繋ぐ面的な2次交通対策も含めた公共交通網形成計画を策定し、デマンド交通等の導入を含め地域交通の維持や利便性向上に向けた支援策を検討していく。 JRについては、利用者の利便性向上や旅行企画の提案等に努めているものの利用者数は横ばい状態にあるため、JRと行政が市民とともに連携を深める中で、利用率向上に向けた尚一層の取組みを進めていく。</p>
<p>竹田市定住促進ビジョン 第6章 施策の方向と体系</p>	<p>2. 基本方針 基本方針1：「住み続けたい」「住みたい」を実現する住環境の充実 さらに、高齢者や子どもなどの交通弱者を支える公共交通については、地域の実情を加味して利用率の向上を図れる柔軟なしくみづくりを検討し、現状路線の見直しや新たな手段の導入を図っていきます。 3. 基本施策 ④市民が使いやすい公共交通の仕組みづくり 具体的施策 Ⅰ. 相互乗合できる地域一体型コミュニティバスの導入 Ⅱ. 地域コミュニティ単位の公共交通の導入の推進</p>
<p>竹田市都市再生まちづくり基本計画 第3章 都市再生に向けたまちづくりの基本方針 第4章 都市再生まちづくり事業の内容</p>	<p>(3)まちづくり基本方針 基本方針1：城下町の風情を活かした観光拠点づくり 歴史や文化に育まれた城下町としての特色を活かし、城下町の風情と魅力づくりを住民や商業者、行政が一体となって取り組むことで、城下町の風情を生かした観光拠点づくりを進める。 また、中心市街地での交通案内や駐車場配置などを戦略的に行い、観光客が中心市街地にアクセスしやすい交通環境を整える。</p> <hr/> <p>[5]公共交通機関の利便性向上 (2) 特定事業の推進に向けた方針 「各事業と一体的に取り組むための事業」として以下の事業を活性化基本計画に位置づける。 1) 分散する公共施設や観光などを連絡し、中心市街地内での移動手段確保ため事業 2) 中心市街地の交通誘導や歩行者を図るための事業 3) 観光の主要動線に対する観光地に相応しい観光遊覧への取組み</p>

6.2. 竹田市都市計画マスタープラン

「竹田市都市計画マスタープラン」においては、竹田・豊岡地区、玉来・松本地区を都市拠点、萩・久住・長湯・菅生・城原地区を地域拠点とし、東西方向・南北方向の広域連携軸と各地区間を連絡する地域連携軸の構築を目指している。

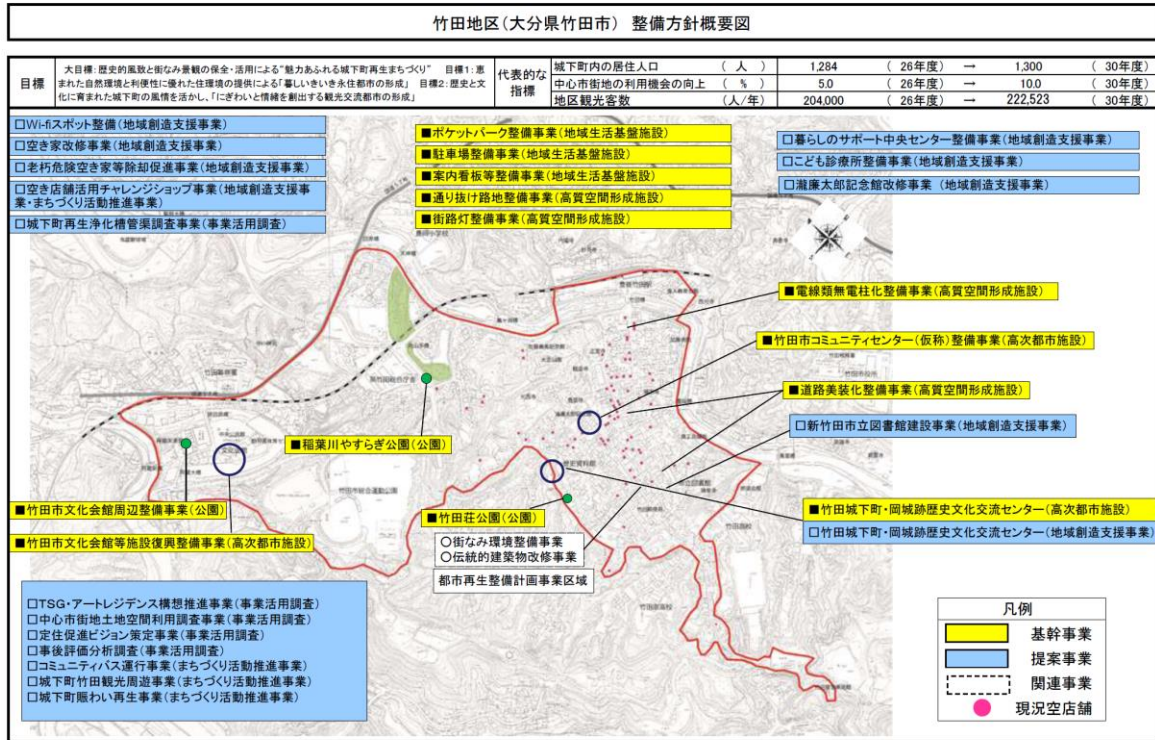


図 6-1 竹田市都市計画マスタープラン概念図

出典：竹田市都市計画マスタープラン

6.3. 竹田地区都市再生整備計画

竹田地区においては、平成 26 年度から 30 年度にかけて竹田地区都市再生整備計画に基づく事業が実施されており、竹田市文化会館、竹田市コミュニティセンター、竹田城下町・岡城跡歴史文化交流センター、新竹田市立図書館など、市の中心部において複数の拠点整備が推進されている。



6.4. 観光関連政策

6.4.1. 自然分野の観光資源を活かした観光振興

竹田市の南、大分県と宮崎県の県境に位置する祖母傾山系は、九州でも有数の高さを誇る山々が連なる美しい景観を有しており、竹田市ではユネスコエコパーク登録を目指して活動を行っている

また、韓国発祥の「オルレ（トレッキング）」の奥豊後コースが設定されるなど、自然と歴史を活かした観光促進を行っている。

さらに、竹田市では大分都市広域圏内での連携の強化など、隣接する自治体と連携した観光推進策も実施している。



図 6-2 竹田市のユネスコエコパークへの登録を目指した活動



図 6-3 竹田市の自然分野の観光資源を活かした観光振興のパンフレット

6.4.2. 観光資源への移手段の確保

竹田市では、豊富に存在する観光資源への移手段を確保するため、岡城跡登城バス、久住高原観光登山バスや竹田市観光ガイドタクシーなど交通資源を活かした取り組みも行っている。



図 6-4 岡城跡登山バス（左）観光ガイドタクシー（右）



図 6-5 観光登山バス

7. 公共交通の現況

7.1. 竹田市の公共交通路線

竹田市内を運行する公共交通は、幹線的な公共交通である JR や特急バス「やまびこ号」を除き、路線バス・コミュニティバスが計 16 路線運行されている。

また、竹田市内から市外への公共交通による連絡は、JR 豊肥本線、特急バス「やまびこ号」のほか、竹田市中心部から豊後大野市方面への路線バス、久住・直入地区から大分市へのコミュニティバスが運行されている。

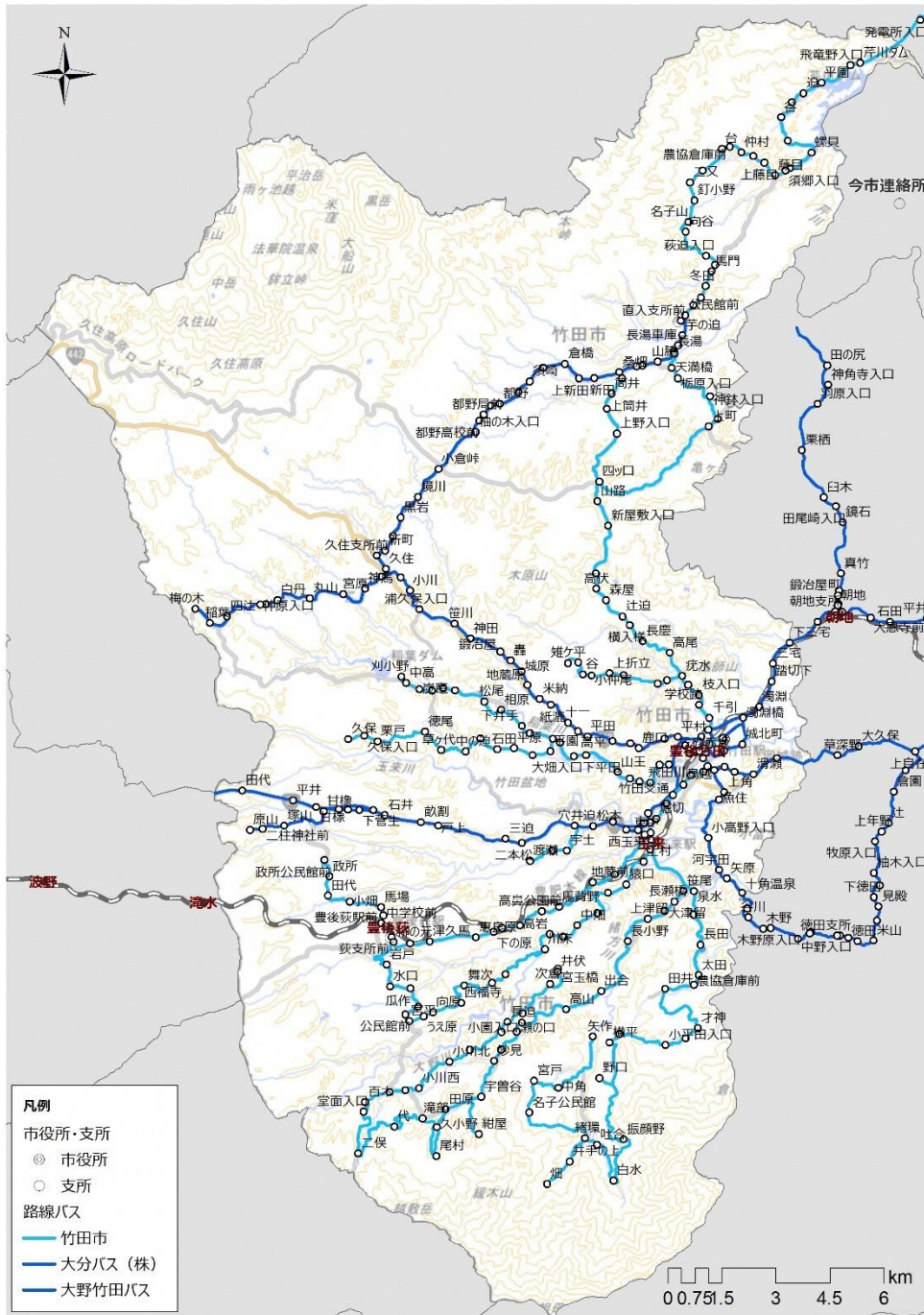


図 7-1 竹田市の公共交通

7.2. 公共交通の利用状況

竹田市内を運行する路線バス・コミュニティバスは、平日中心の運行であり、一部路線では曜日運行を導入している。

長湯線を除き、便あたりの利用者数は3人/便未満となっている。

表 7-1 竹田市内の各バス路線の運航状況と1便あたりの利用者数

路線名	曜日	運行状況 便数	便あたり利用者数		
			平日	土日祝	
大野竹田バス	長湯線	毎日	平日9.5往復、土日7往復	3.7	3.1
	梅の木線	平日のみ	1往復	2.5	
	甘椽線	毎日	平日7往復、土曜4往復、日祝3.5往復	2.3	1.7
	やすらぎ交差点線	平日のみ	3往復	1.7	
	米山線	平日のみ	3往復	1.3	
	大久保線	平日のみ	1往復	1.1	
	田中線	平日のみ	2往復	2.1	
竹田市 コミュニティバス	高伏線	毎日	平日1.5往復、土日1往復	2.0	1.5
	高伏・上町線	毎日	平日2往復、土曜2往復、日祝1往復	1.8	1.4
	久保線	月、水、金	2往復	2.4	
	刈小野線	火、木、土	平日3往復、土日2往復	1.6	1.5
	渡瀬線	月、金	1往復	1.9	
	雉が平線	月、金	2往復	1.1	
	岩本線	毎日	平日4往復、土曜3.5往復、日祝0.5往復	2.5	2.1
	馬背野線	毎日	平日4往復、土曜1.5往復、日祝0.5往復	2.4	2.0
	大分駅線	毎日	2往復	1.7	1.8
	姫岳コース	月、水、金	2.5往復		
	宮砥コース	火、木、土	2.5往復		

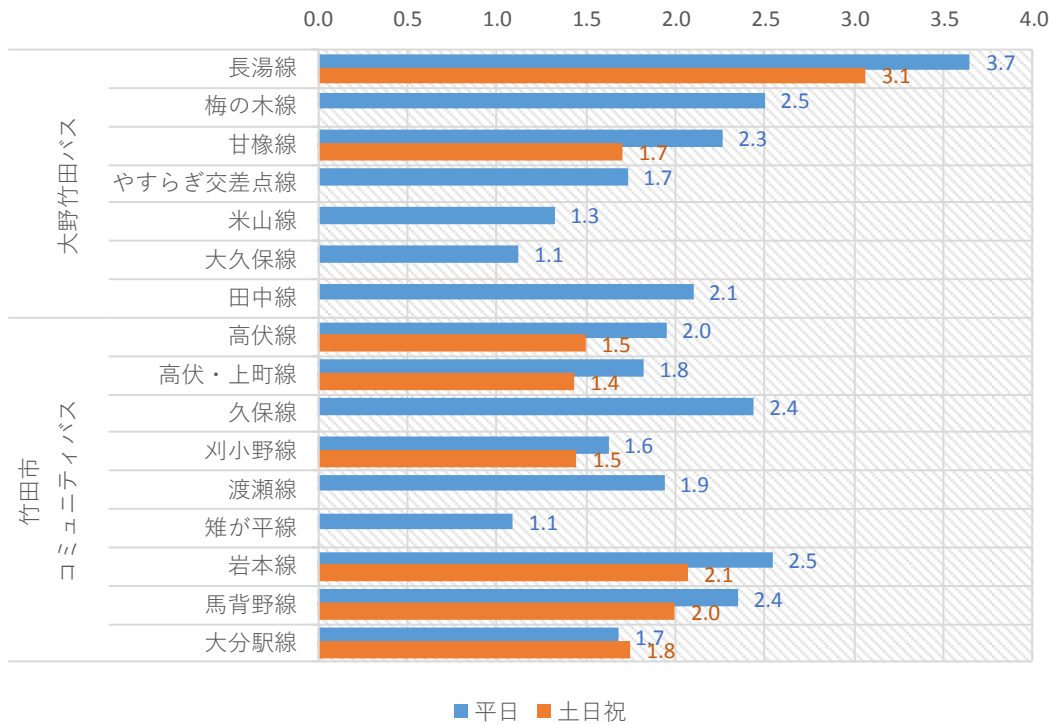


図 7-2 各バス路線の1便あたりの利用者数

資料：大野竹田バス資料（平成28年10月利用者数）

8. 市民の移動実態

8.1. 市内に居住する高齢者の世帯の状況

市民の移動実態を分析するにあたり、交通弱者となる可能性が高い、65歳以上の高齢者世帯の状況を整理する。

竹田市内に居住する65歳以上の高齢者世帯は、半数以上が独居または夫婦二人となっており、多世代同居者は少数である。

竹田・豊岡・玉来・姫岳・宮城・都野地区においては、独居の割合が約1/4に達する。

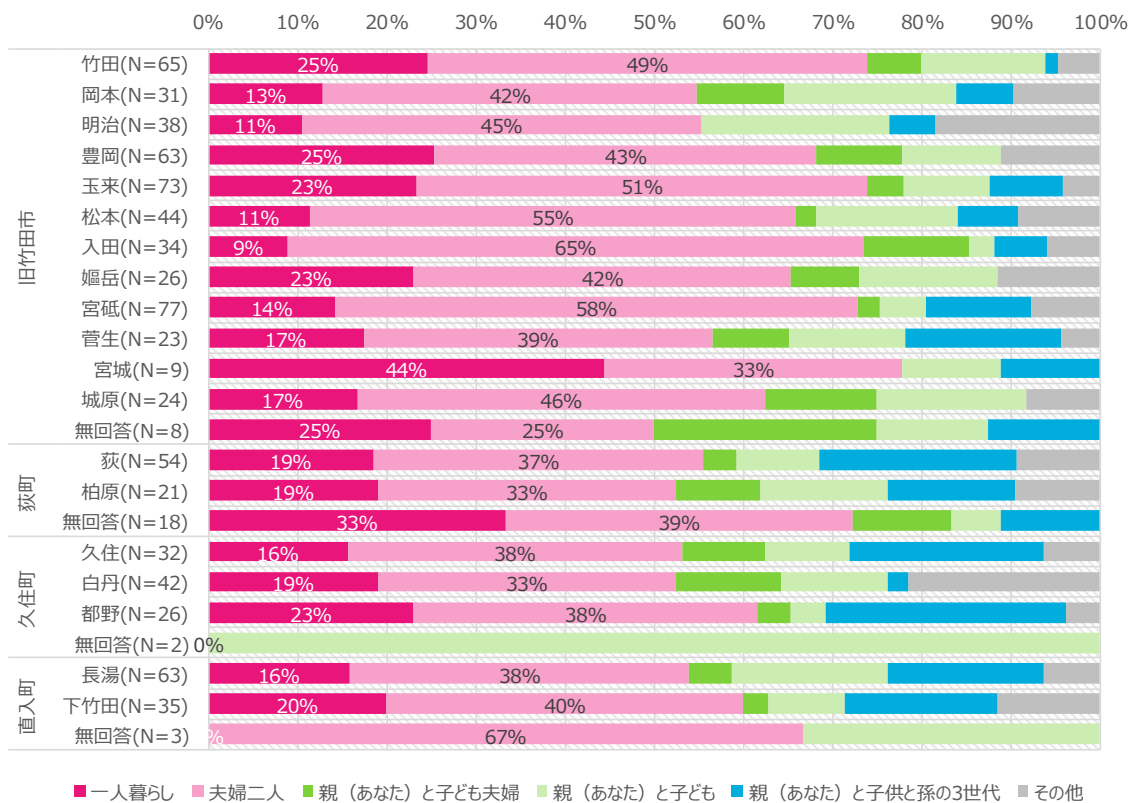


図 8-1 竹田市内に居住する65歳以上の高齢者世帯の家族構成

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

8.2. 年齢と移動手段

竹田市に居住する 80 歳未満の男性はほとんどの方が自動車運転免許を保有しており、80 歳以上でも約 8 割が保有している

一方、女性は年齢とともに運転免許保有率が大きく低下し、80 歳以上では約 1 割しか保有していない

また、年齢とともに自家用車の利用も低下し、路線バス・タクシー等の公共交通や病院送迎バスの利用が増加する。

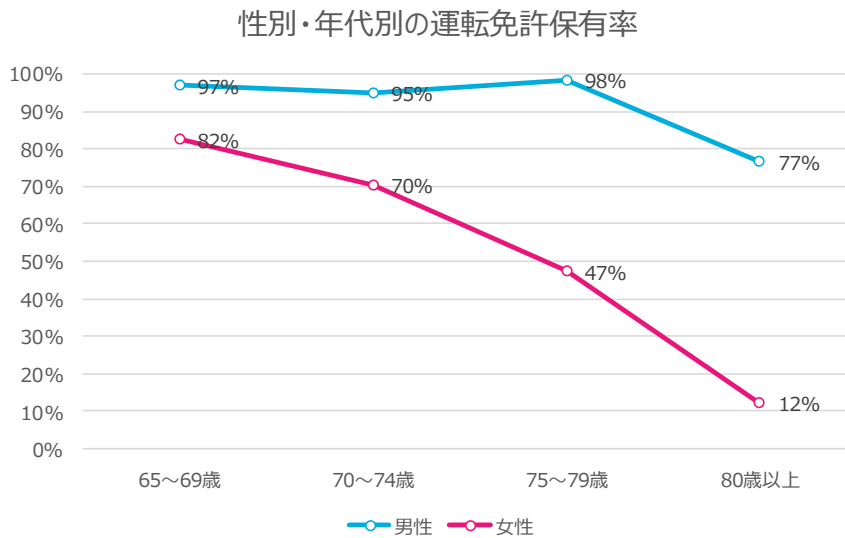


図 8-2 性別・年代別の運転免許保有率

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

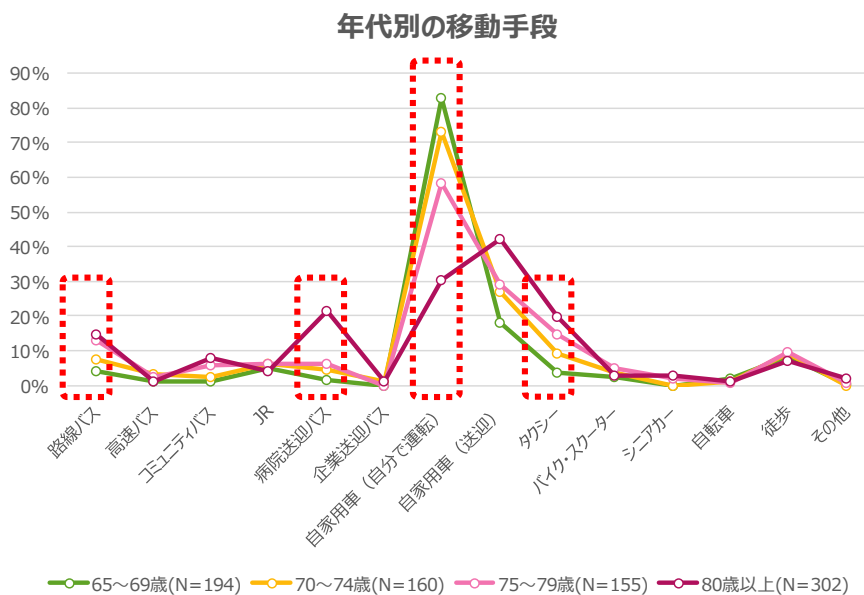


図 8-3 年代別の移動手段

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

8.3. 移動の目的地・目的

竹田市居住者の多くは生活移動時に市内に向かうが、竹田市東部や久住地区では豊後大野市方面、長湯・下竹田地区では大分市方面への移動割合が比較的高い。

高齢者の外出時の移動目的は、病院（7割前後）、商業施設（4割前後）となっている。

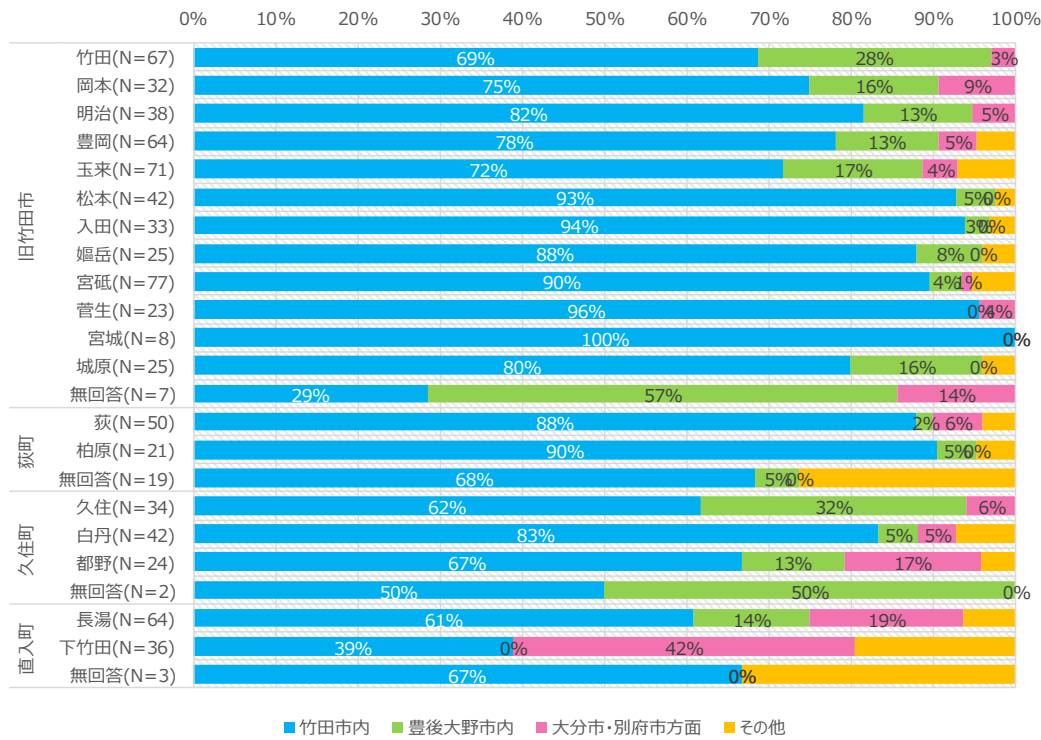


図 8-4 生活移動時の目的地

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

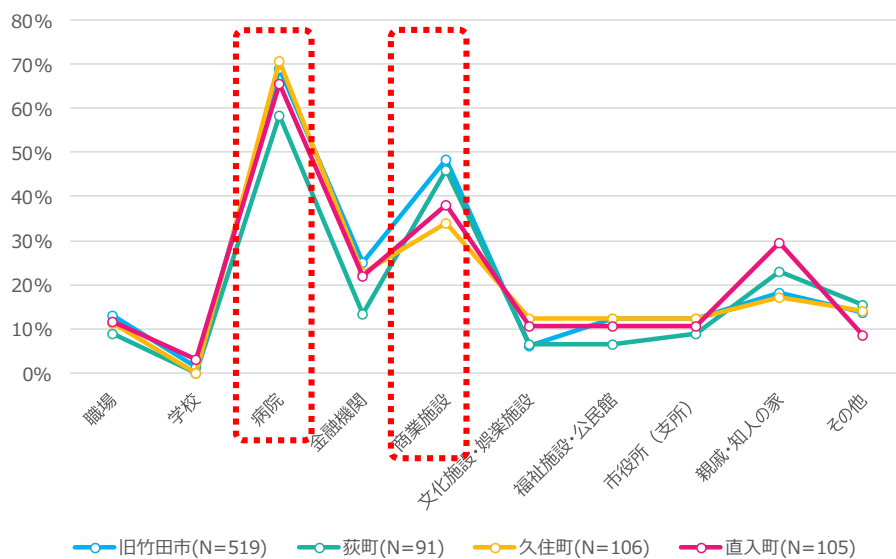


図 8-5 生活移動時の目的

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

8.4. 移動時間帯

竹田市居住者の外出時間帯は、どの地区でも 8 時から 10 時にかけてピークが存在し、約 7 割がこの時間帯に外出する。

また、帰宅時間のピークは、12 時と 16 時前後であり、特に旧直入町の地区では午前中の帰宅よりも午後の帰宅のほうが多くなっている。

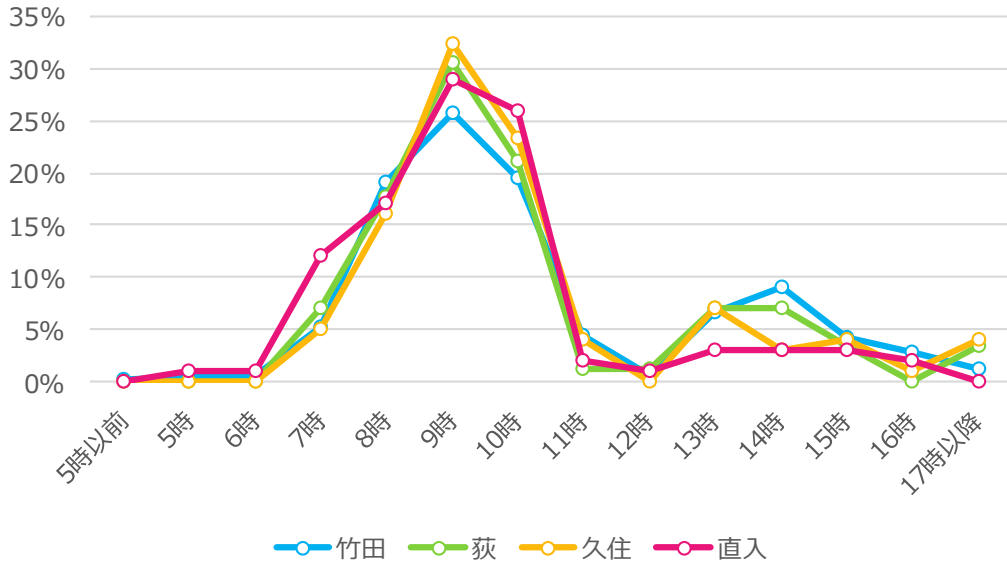


図 8-6 外出時間帯

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

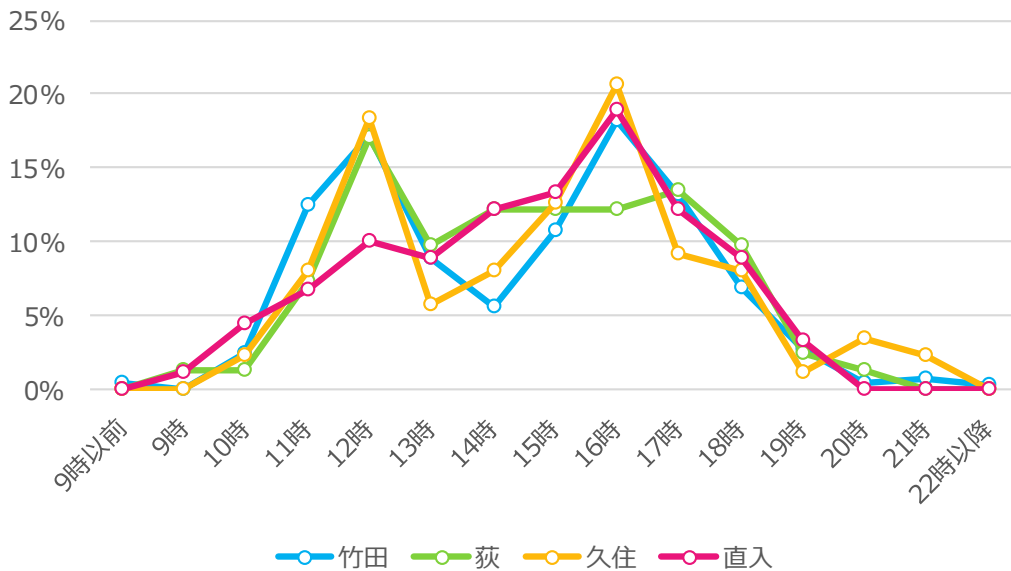


図 8-7 帰宅時間帯

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

8.5. 移動に関する困窮状況

竹田市居住者は、年代とともに移動の自由度も減少し、公共交通利用者や自力で移動困難な方の割合が増加する。

75歳以上に限定すると、旧荻町・旧直入町や岡本地区において自力で移動するのが困難な方が1割以上存在する。

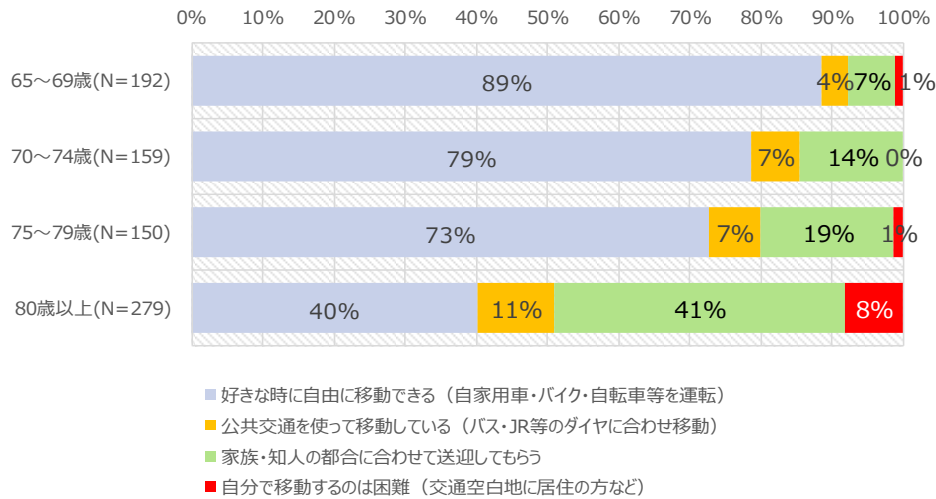


図 8-8 年代別の移動困窮の状況

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

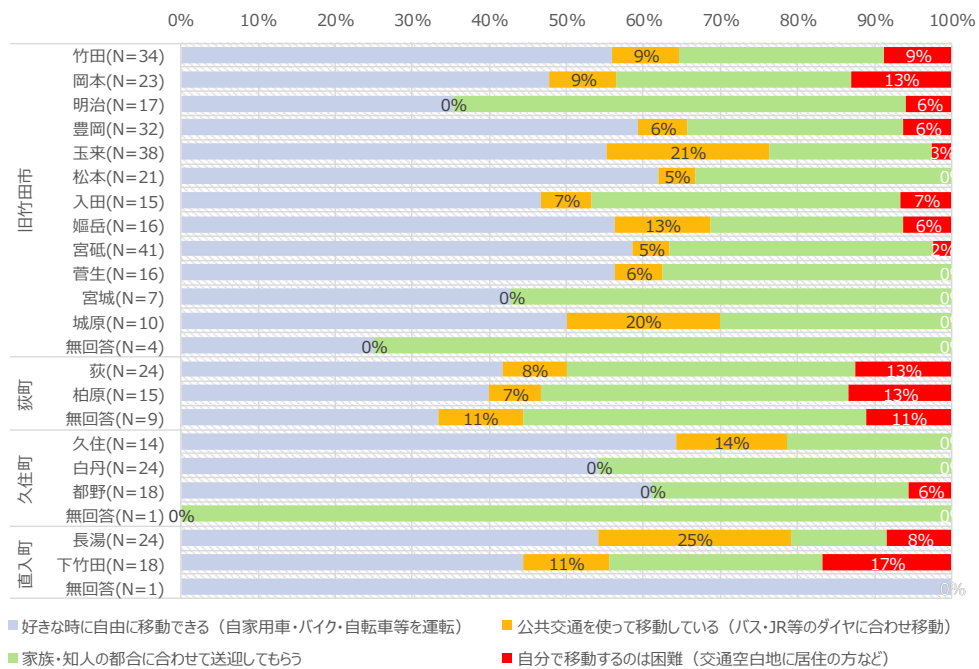


図 8-9 移動困窮の状況（75歳以上）

出典：住民アンケート調査（H27・H28）

8.6. 高校生の移動

8.6.1. 高校生の移動先

竹田市内に居住する高校生の約 8 割は市内の高校に通学しており、市外に通学する高校生は豊後大野市や大分市の高校に通学している。

市内の高校への通学者も半数以上が市内居住者だが、三重総合高校久住校には豊後大野市・大分市から、竹田高校や竹田南高校には豊後大野市からの通学者も多い。

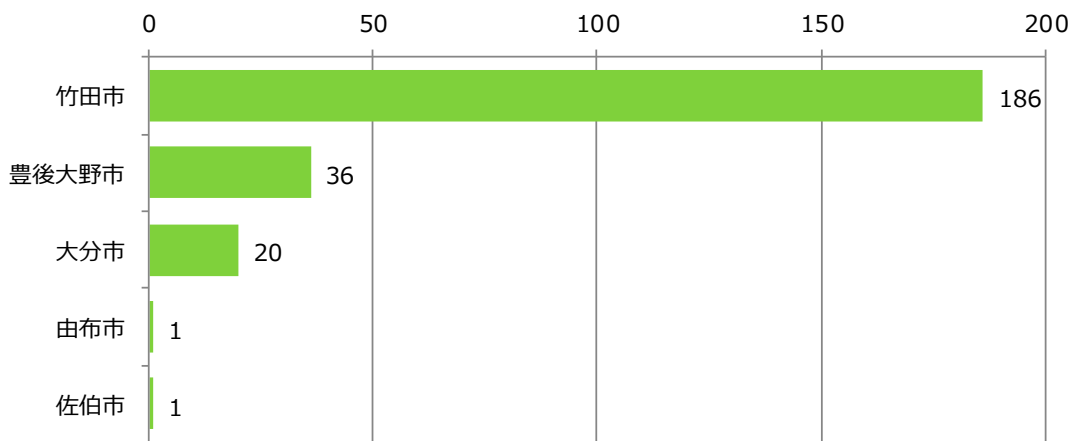


図 8-10 竹田市に居住する高校生の通学先（人）

出典：高校生アンケート調査（H27）

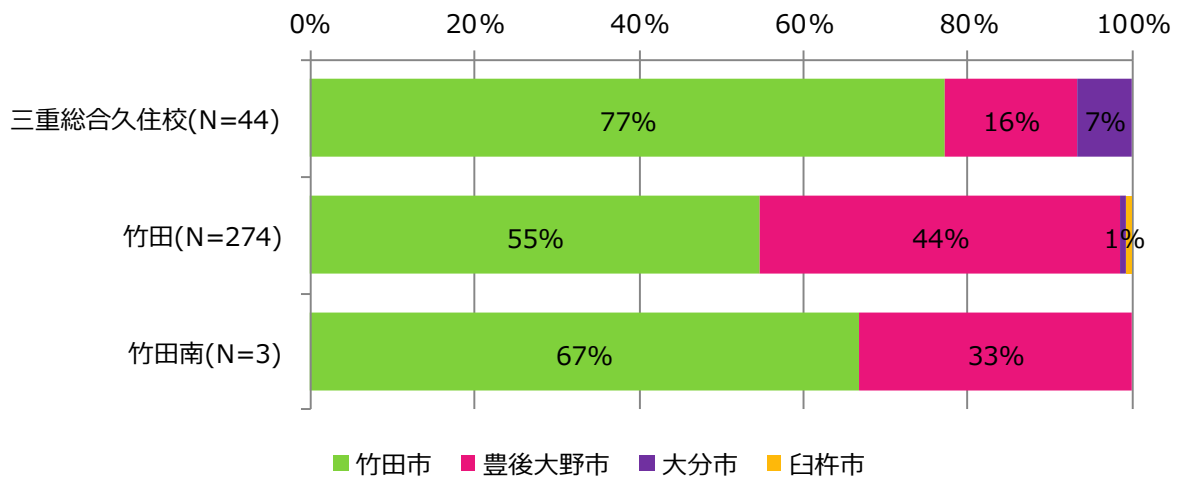


図 8-11 竹田市市内の高校に通学する高校生の居住地

出典：高校生アンケート調査（H27）

8.6.2. 高校生の移動手段

市内に居住する高校生の移動手段は、半数以上が自家用車での送迎であり、JR 利用者は約 3 割、路線バス利用者は約 1 割にとどまる。

雨天時は、自転車・バイクでの通学が減少し、自家用車での送迎に転じている。

市内に立地する高校では、三重総合高校久住校には約 2 割が路線バス、竹田高校には約 2 割が JR を利用して通学している。

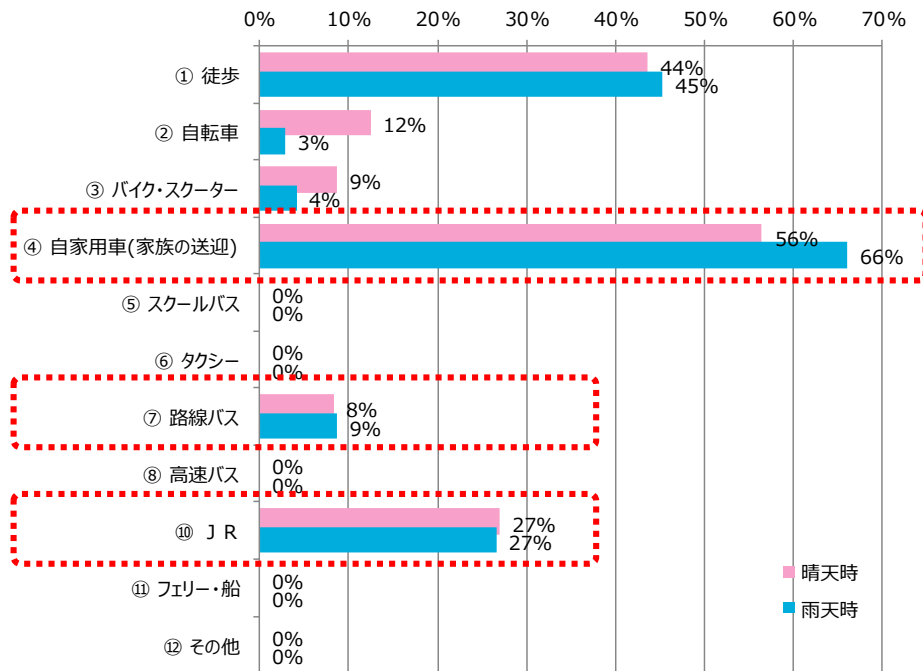


図 8-12 竹田市に居住する高校生の通学手段

出典：高校生アンケート調査 (H27)

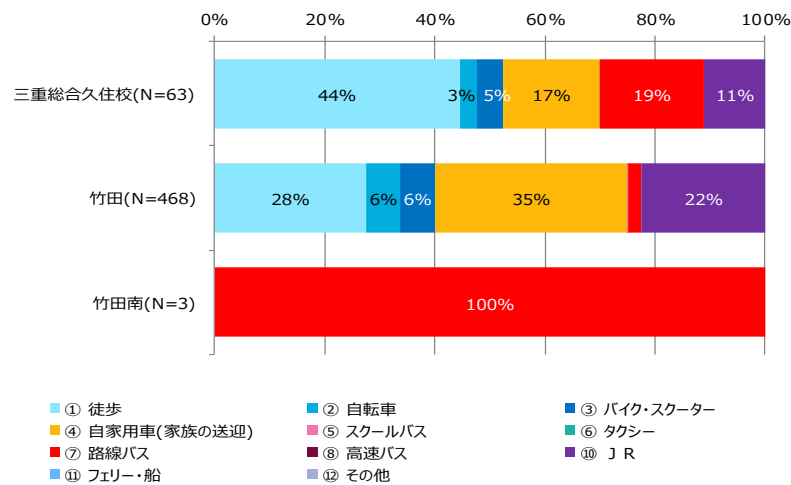


図 8-13 市内の高校に通学する高校生の移動手段

出典：高校生アンケート調査 (H27)

9. 竹田市の地域公共交通の抱える問題点・課題

9.1. 公共交通利用者の低迷

路線バス利用者が低迷しており、一部の路線では便あたりの利用者が2人に満たず、運行効率の低下が懸念される。

また、大分県全体でもバス利用者数は減少傾向にある。

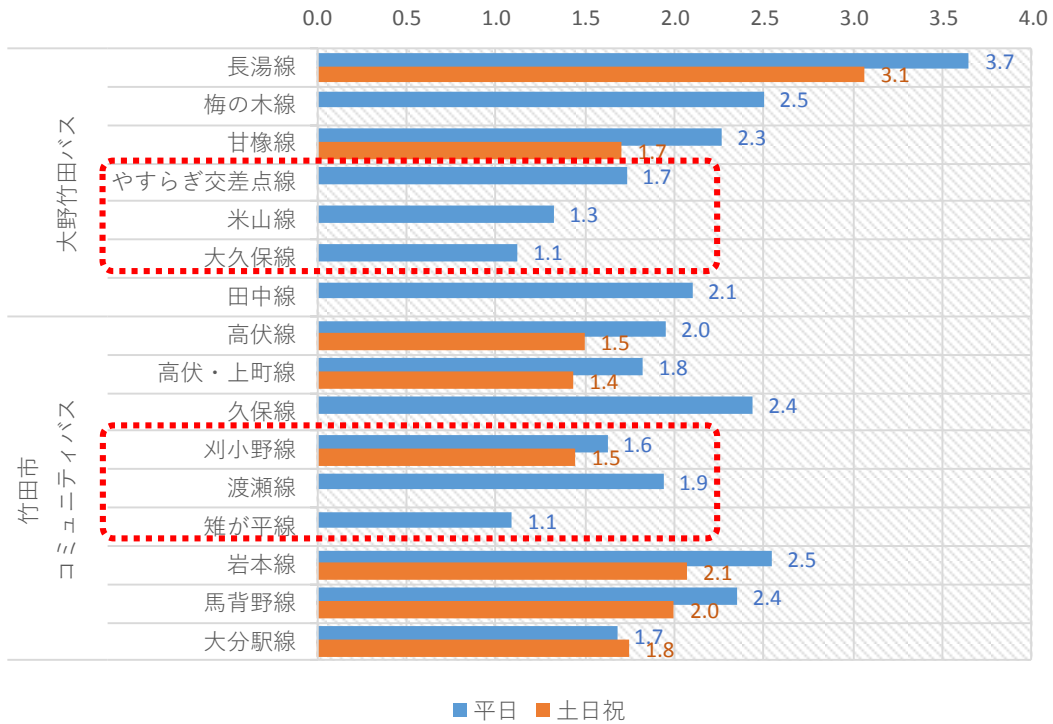


図 9-1 各バス路線の1便あたりの利用者数（再掲）

資料：大野竹田バス資料（平成28年10月利用者数）

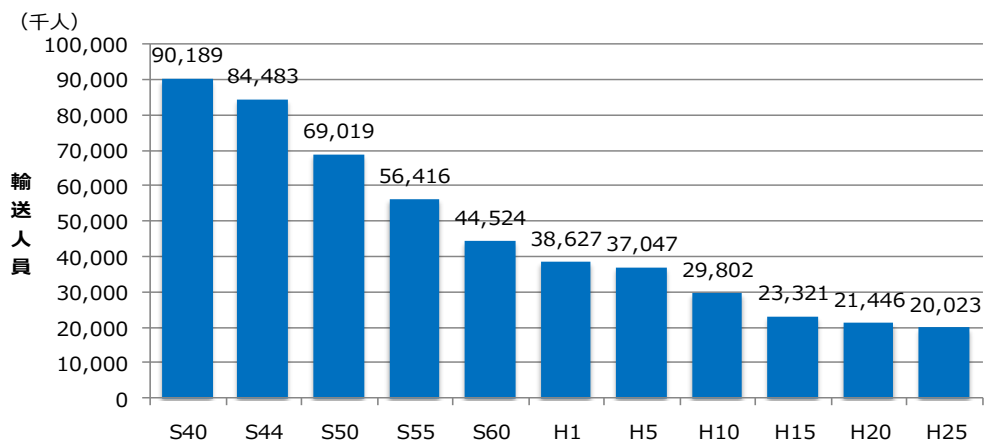


図 9-2 大分県内のバス利用者数の推移

資料：九州運輸要覧

9.2. 交通空白地域の存在

竹田市は小規模な集落が広域に点在しており、路線バスでは全ての地域がカバーされていない。

特に、岡本・宮城地区や柏原地区、都野地区などに、交通空白地域が存在している。

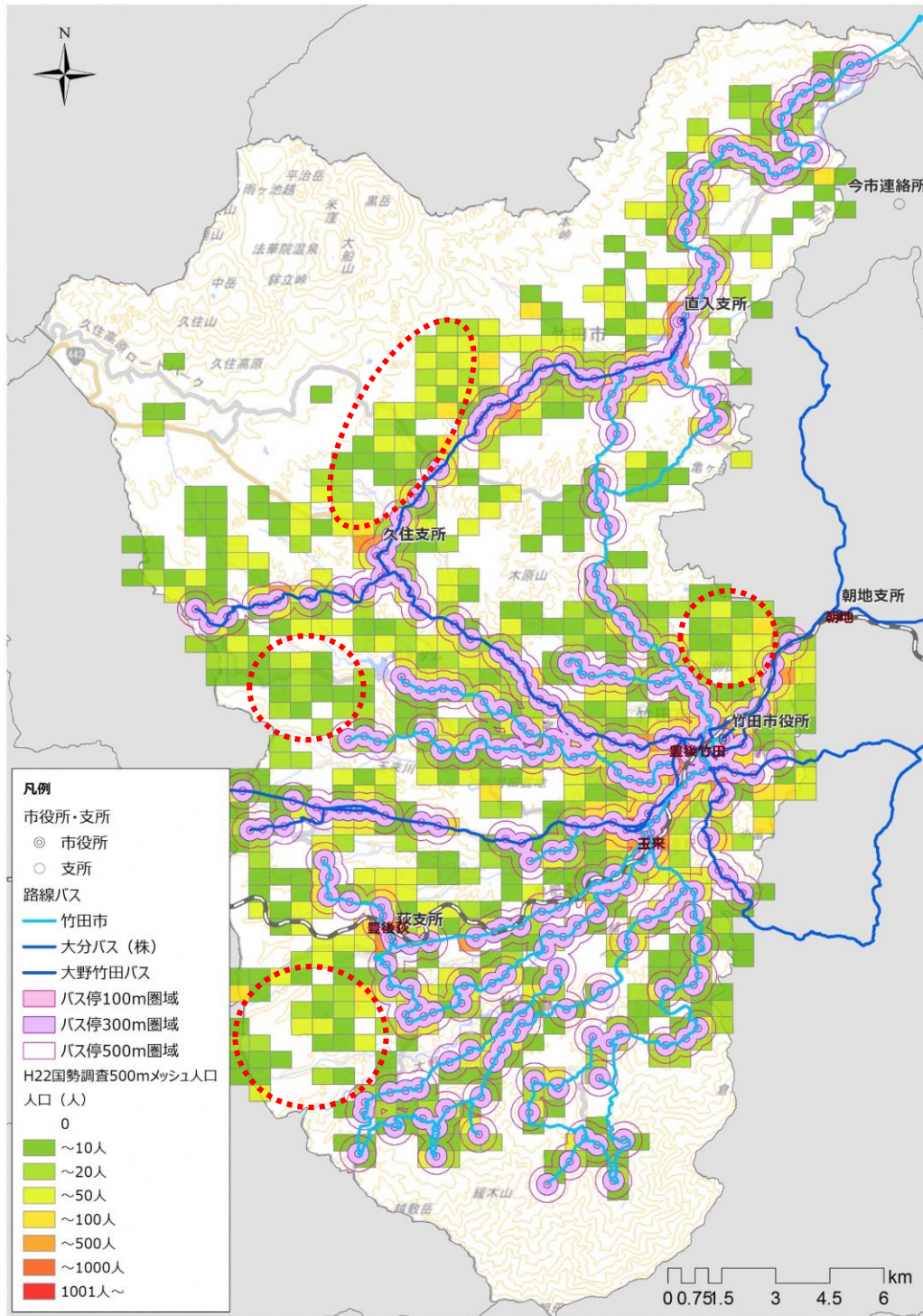


図 9-3 竹田市の人口分布と公共路線網

資料：平成 22 年（2010 年）国勢調査・国土数値情報

9.3. 移動ニーズとの不一致

住民アンケート調査において、公共交通に対する不満点や公共交通を利用しない理由には、「運行本数が少ない」や「乗りたい時間に運行されていない」などダイヤに関する不満に加え、「乗り場が遠い」や「行きたい方向に路線がない」など路線に関する不満が挙げられており、移動ニーズと一致していないことが懸念される。

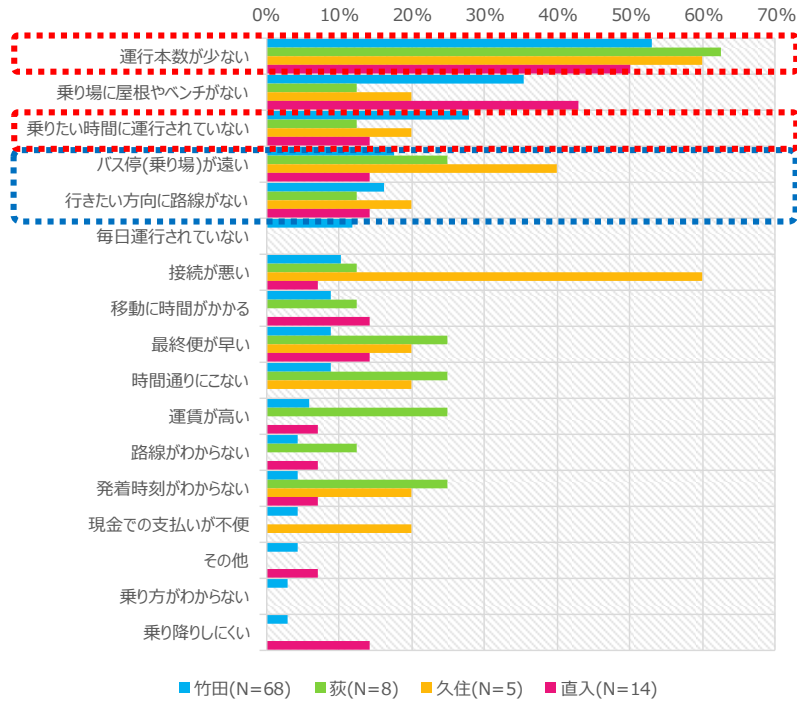


図 9-4 公共交通に対する不満点（公共交通利用者）

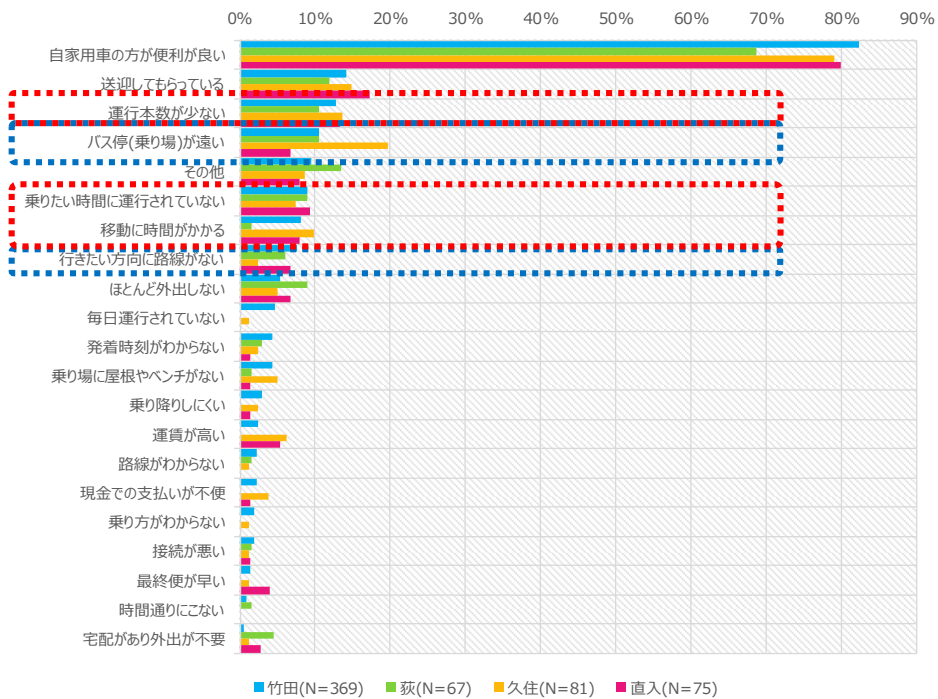


図 9-5 公共交通に対する不満点（公共交通非利用者）

9.4. 非効率な路線の存在

郊外部においては狭隘な道路が多く、ジャンボタクシーでも通行困難な道路も存在する。

また、宮砥コース・姫岳コースは、これらの道路を避けて運行しているため、路線が長く、起点から終点まで長時間の運行となっている。

さらに、郊外部の路線には、市街地部での利用が中心となっており、本来の役割を十分に果たせていない路線も存在する。

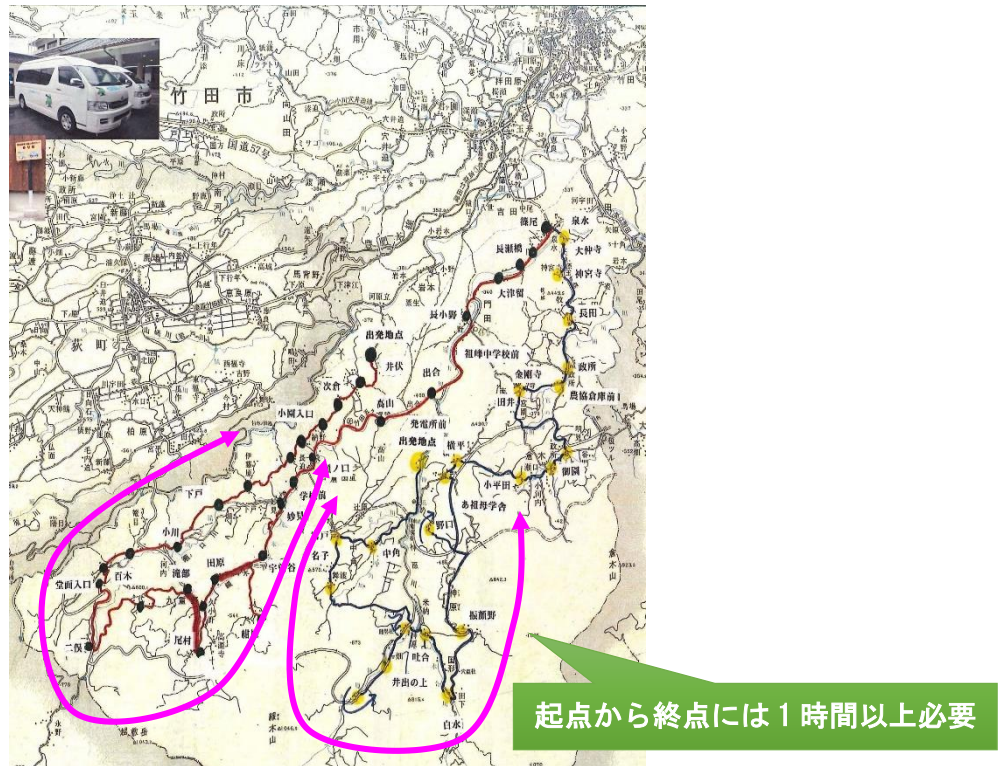


図 9-6 長時間運行の路線

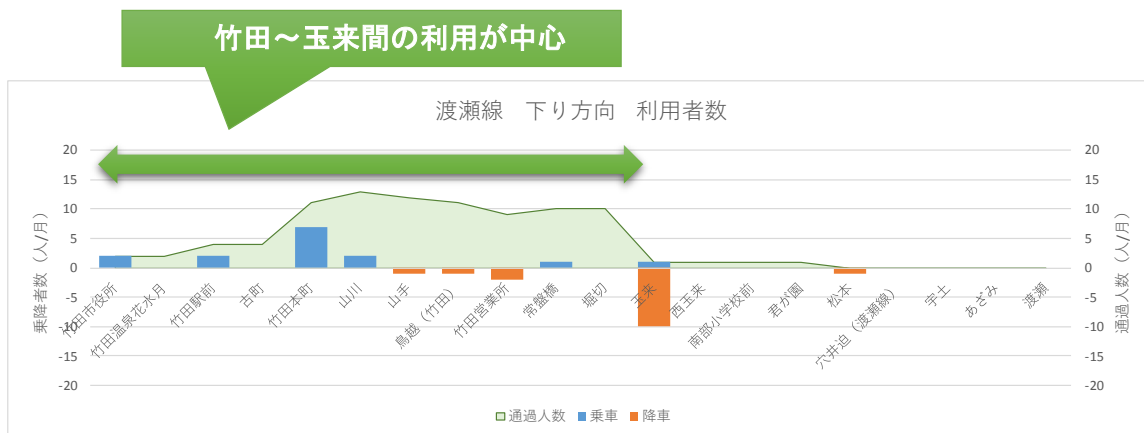


図 9-7 市街地部での利用が中心である路線 (渡瀬線下り)

9.5. 情報提供の不足・情報の散在

公共交通に関する情報について、市内やインターネット上で入手可能な路線図や時刻表は限られており、また、路線図は更新されていないなど、利用者に対する情報提供が不十分なものとなっている。

市内には公共交通以外の移動サービスがあるが、来訪者の視点に立って、公共交通と公共交通以外の移動サービスを併記・整理した情報提供がなく、来訪者が円滑に移動できる環境が整っていない。

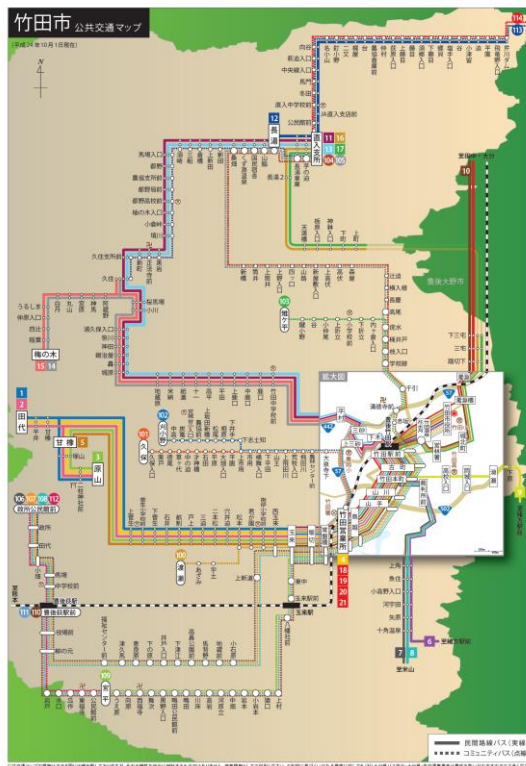


図 9-8 路線変更が更新されていない路線図

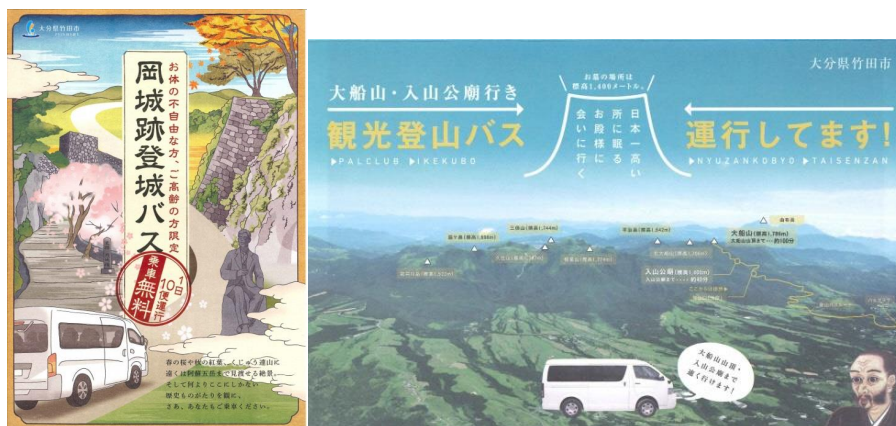


図 9-9 公共交通以外の移動サービスのみが記載された観光案内（再掲）

9.6. 住民の公共交通離れ

公共交通のメインターゲットである高齢者や高校生などの通学者における公共交通利用が少なくなっており、今後、「公共交通を利用したことがない」方の割合が増加していくことが考えられる。

利用しない理由として、利用の仕方が分からず利用しないなどの意見も見られ、公共交通離れの深刻化が懸念される。

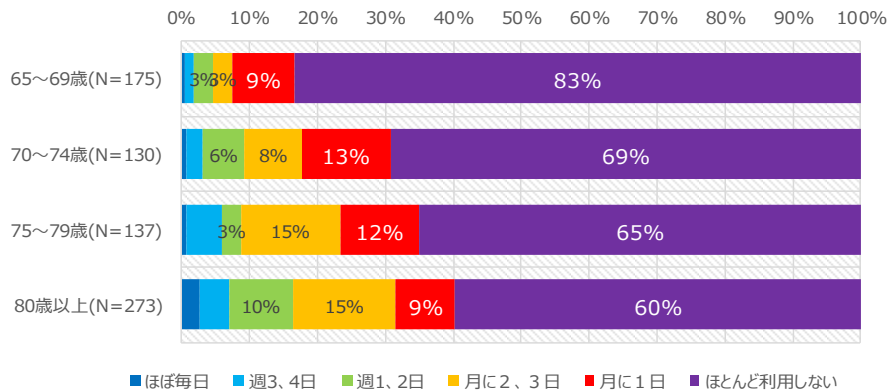


図 9-10 年代別の公共交通利用頻度

資料：住民アンケート調査（H27・H28）

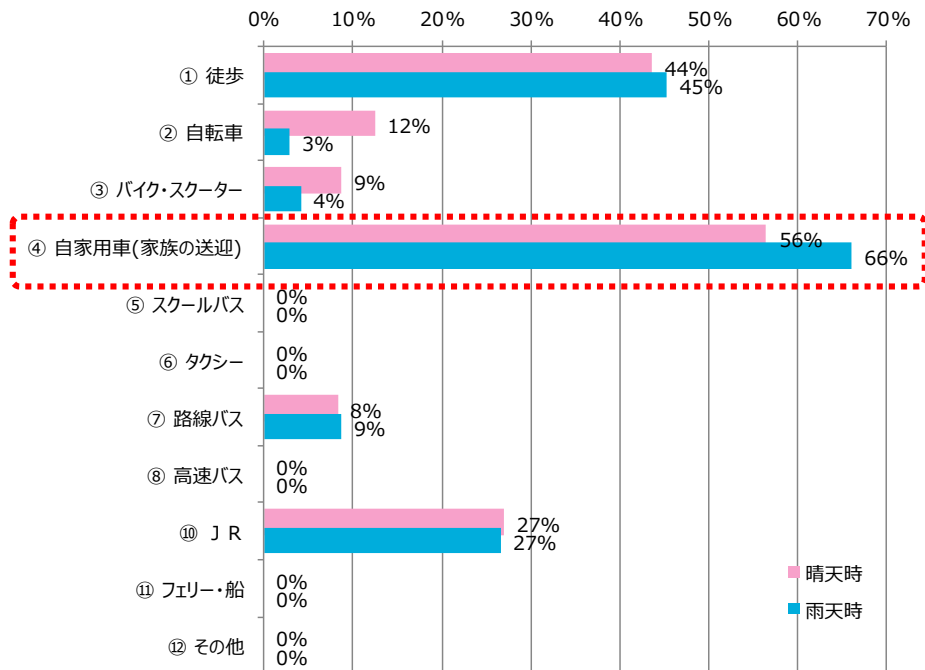


図 9-11 竹田市に居住する高校生の通学手段（再掲）

資料：高校生アンケート調査（H27）

9.7. 多様な移動サービスの存在

JR と路線バス以外に、竹田市が運行する移動サービスとしてスクールバスや福祉関連の送迎が存在するほか、医療施設の運行する病院送迎など、複数の移動サービスが存在している

特に、高齢者の移動手段として病院送迎の利用は多く、公共交通との競合も懸念される。

表 9-1 市内に存在する移動サービス

移動サービス	運行主体	対象地域
スクールバス	竹田市	市立幼稚園、小学校、中学校
送迎バス・タクシー (おしゃべりサロン)	竹田市社会福祉協議会	市内全域（開催時期に合わせて運行）
送迎バス・タクシー (生きがいサロン、 すごーく元気になる教室)	竹田市高齢者福祉課	市内全域（開催時期に合わせて運行）
送迎バス・タクシー (くらサポ広場)	暮らしのサポートセンター	市内全域（開催時期に合わせて運行）
病院・介護施設送迎	市内の民間医療・介護施設	-

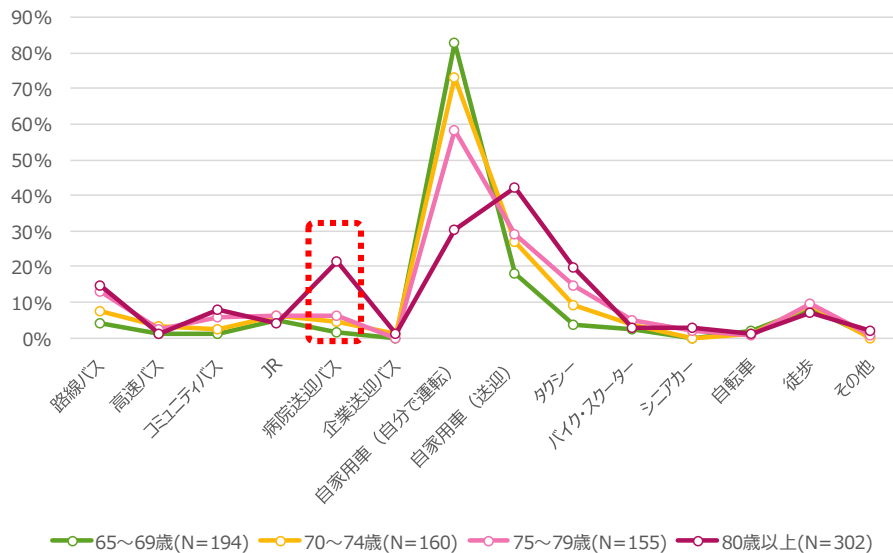


図 9-12 年代別の移動手段

10. 移動に関する地域の問題点

10.1. 高齢化と移動弱者の増加

本市においては、高齢化の進行とともに、自由に移動できない移動弱者が増加していくことが懸念される

特に、運転免許保有率の低い女性の方が高齢人口が多く、普段の移動の足を確保する必要性は今後も高まるものと考えられる。

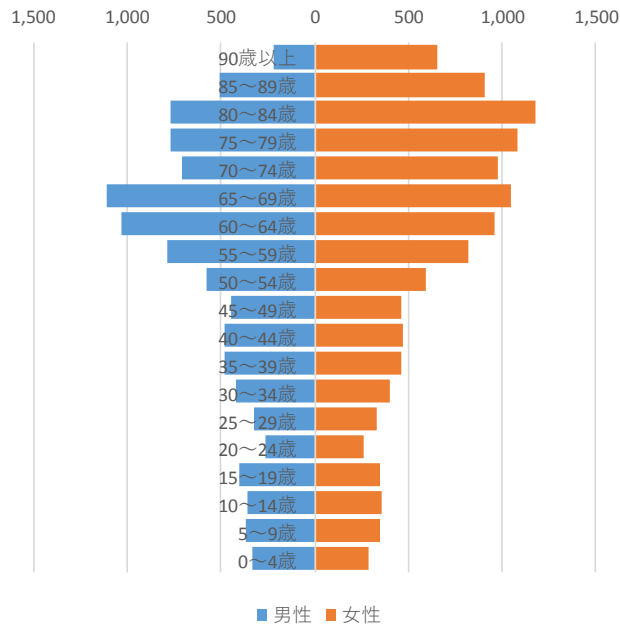


図 10-1 平成 27 年（2015）の人口ピラミッド（竹田市）（再掲）

資料：平成 27 年（2015）国勢調査

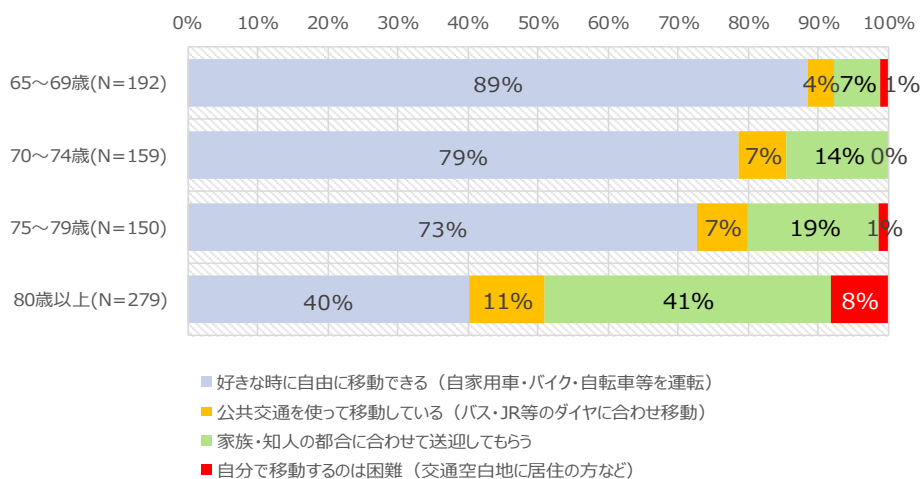


図 10-2 年代別の移動困窮状況

資料：住民アンケート調査（H27・H28）

10.2. 移動ニーズの縮小化

国立社会保障・人口問題研究所の推計においては、65歳以上の高齢者数もピークを迎えており、年少人口とともに今後は減少していくことが予測されている

高齢者は年齢とともに外出頻度も低下することから、移動ニーズは縮小化していくことが想定される

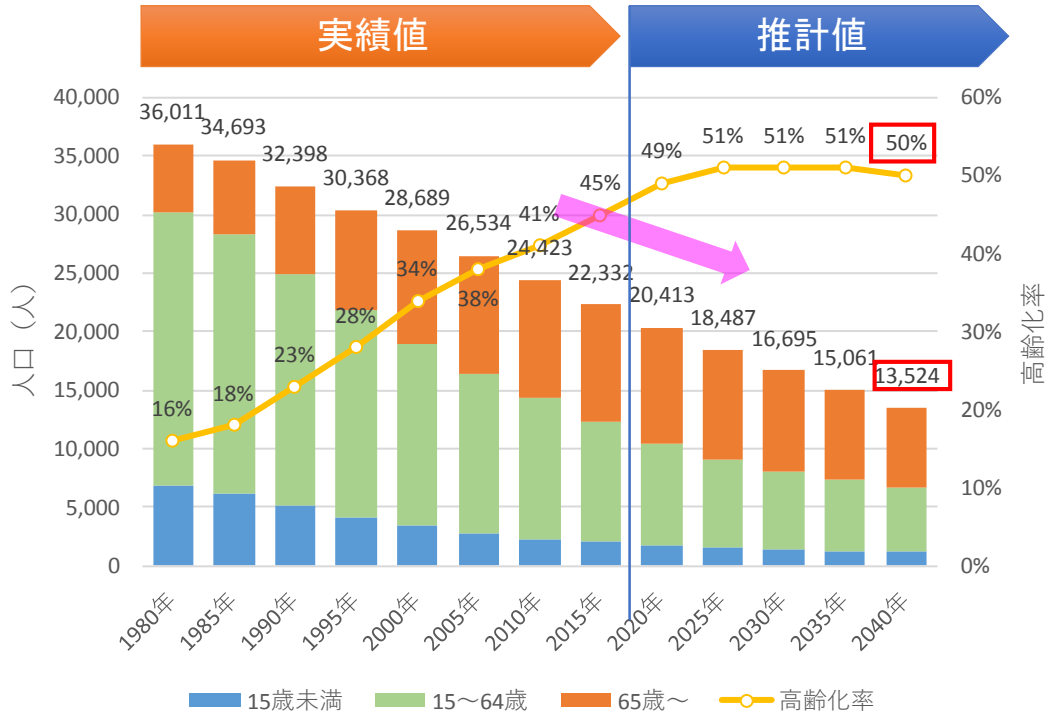


図 10-3 竹田市の人口と高齢化率の推移（再掲）

資料：実績値：国勢調査、推計値：国立社会保障・人口問題研究所『日本の市町村別将来推計人口』（平成 25 年 3 月推計）

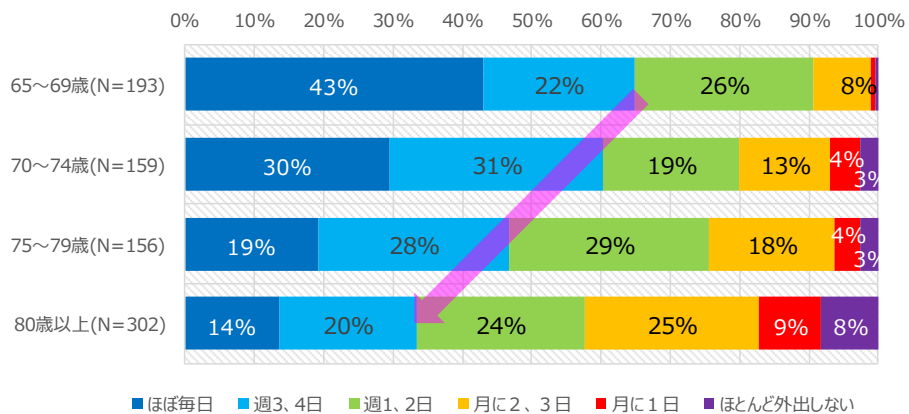


図 10-4 年代別の外出頻度

資料：住民アンケート調査（H27・H28）

10.3. 健康と地域活力の維持

年齢とともに外出頻度は低下するものの、外出頻度が低下すると歩行障がいや認知機能障がいの発生リスクが高まるという研究成果もあり、高齢者の外出頻度を維持することは健康寿命の延伸を目指すためにも重要である。

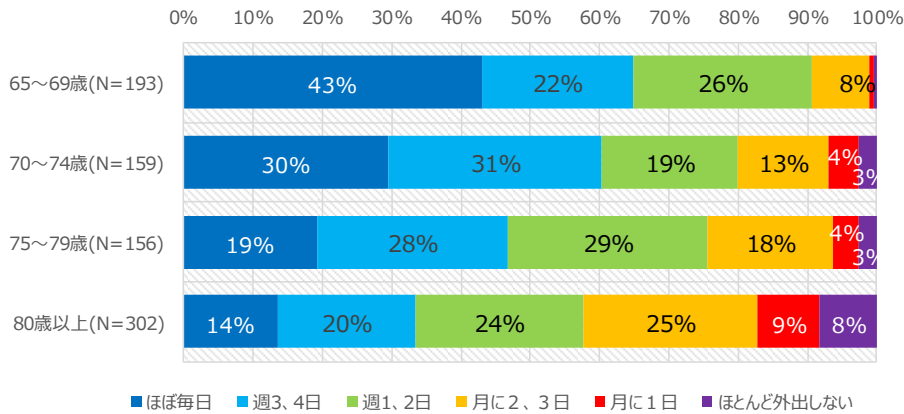


図 10-5 年代別の外出頻度（再掲）

資料：住民アンケート調査（H27・H28）

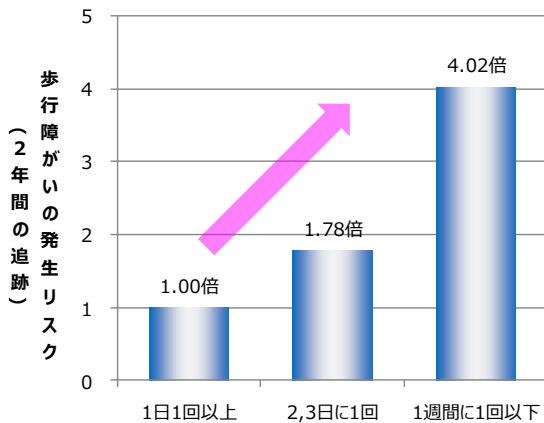


図 10-6 外出頻度と歩行障がいの発生リスク

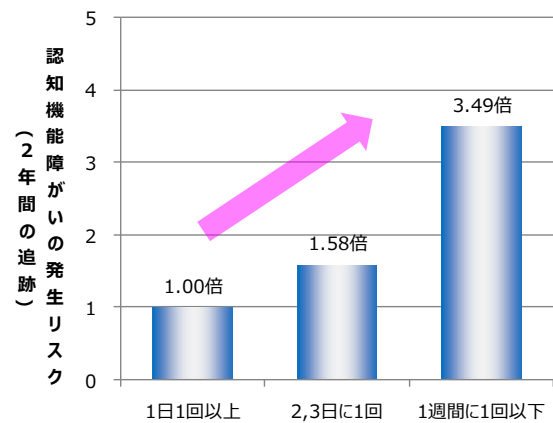


図 10-7 外出頻度と認知機能障がいの発生リスク

10.4. 生活利便施設が点在する竹田市街地

本市における市街地の商業施設や医療施設は、概ねバス路線の沿線にあるものの、中心部からやや離れた位置にも点在している。

バス路線は竹田市中心部を起点として放射状の路線となっているため、どの地区からどの施設にも行ける公共交通路線網とはなっていない。

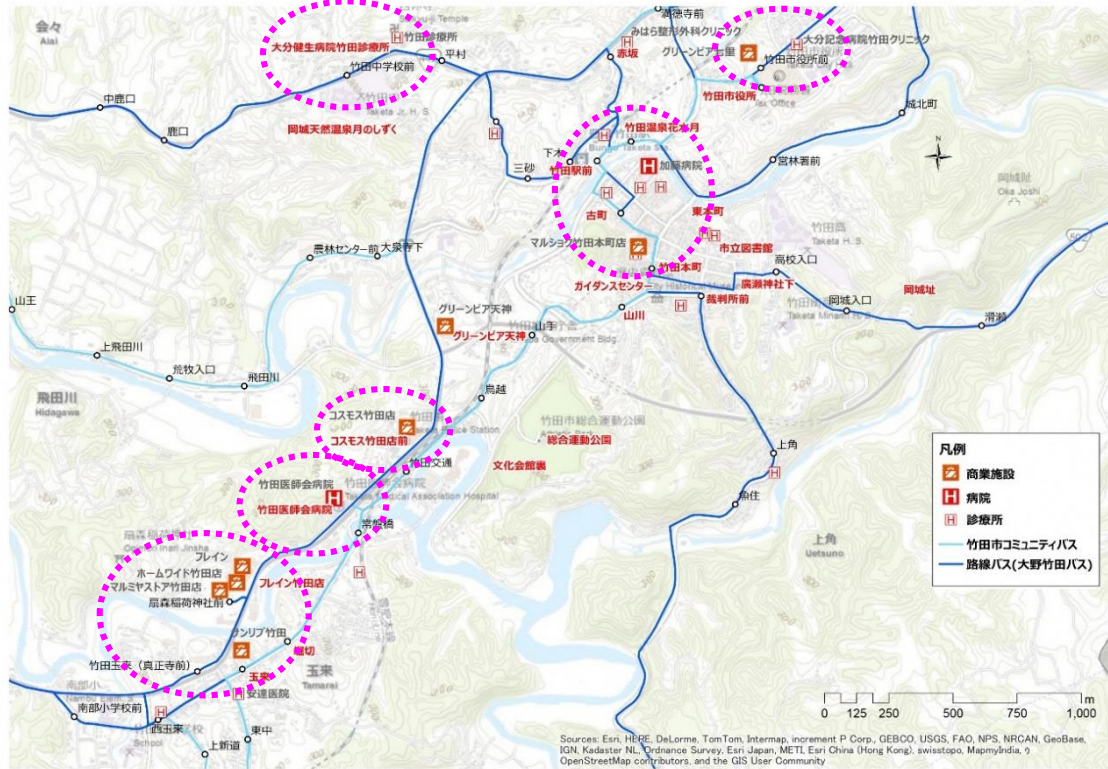


図 10-8 生活利便施設とバス路線

10.5. 観光需要への対応

竹田市では外国人観光客の来訪が急増しており、受入環境の整備が急務であり、竹田市が隣接自治体と連携して推進する観光への取り組みの効果をより高めるため、観光客に対する移動手段の確保や多言語対応等、受入環境を整える必要がある。

特に、韓国や台湾からの来訪者は個人旅行の割合が高く、来訪者でも安全・安心に移動でき、かつ、利便性の高い公共交通網の構築が求められている。

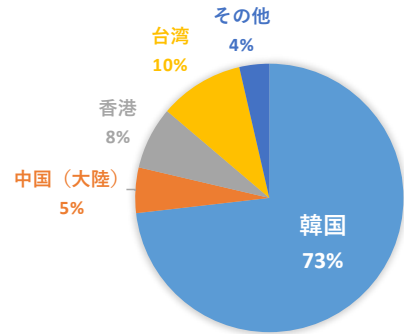
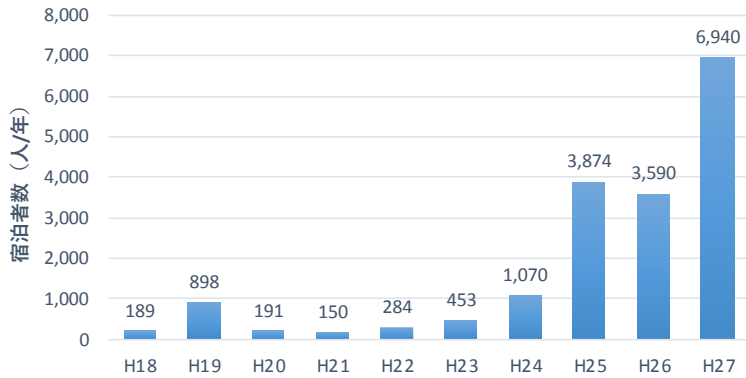


図 10-9 竹田市の海外からの来訪者の推移

図 10-10 竹田市の海外からの来訪者の

(宿泊者数) (再掲)

の出発地 (再掲)

資料：大分県観光統計調査

資料：大分県観光統計調査

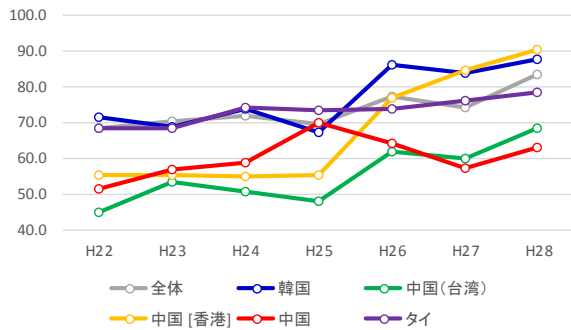
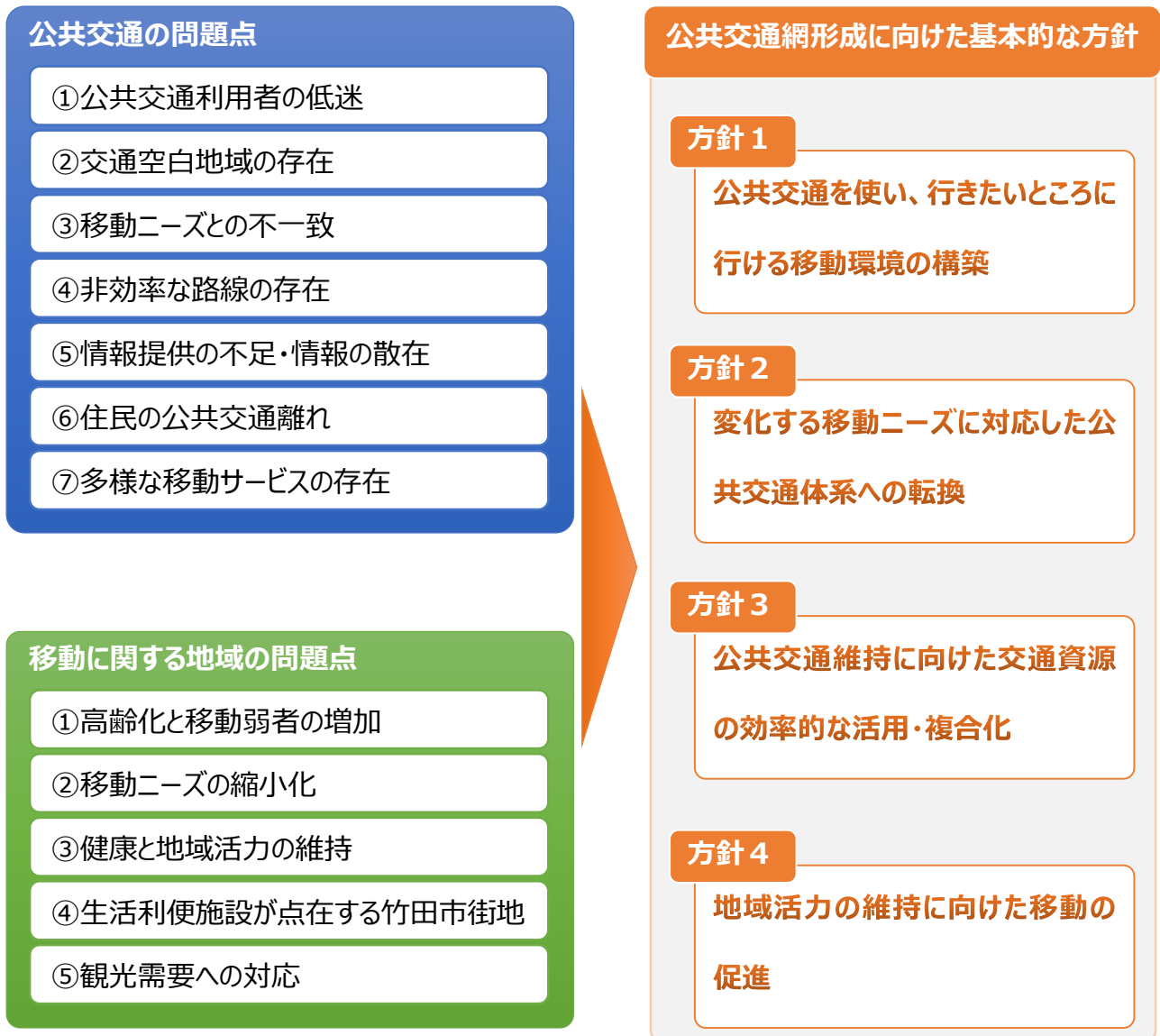


図 10-11 訪日外国人観光客の個人旅行の割合

図 10-12 竹田市の観光パンフレット

11. 基本的な方針と計画の目標

竹田市の公共交通の抱える問題点および、移動に関する地域の問題点に対し、竹田市の地域公共交通網の形成を推進する上での基本的な方針と、本計画に基づく事業の実施により達成を目指す目標について以下に整理する。



本計画に基づく事業の実施により達成を目指す目標

計画目標 1

生活実態に合わせた公共交通網の再構築

計画目標 2

地域活力の維持に向けた、新たな公共交通体系への転換

計画目標 3

交通資源に対する投資の適正化と持続的な公共交通の運営

計画目標 4

市民・事業者・自治体等の連携による公共交通利用環境の改善

11.1. 竹田市の地域公共交通網形成に向けた基本的な方針・将来像

竹田市の地域公共交通網の形成や持続的な維持を図るため、まちづくりや福祉、教育、観光等の関連施策とも連携し、4つの基本的な方針を定める。

方針 1

公共交通を使い、行きたいところに行ける移動環境の構築

交通空白地域の存在や高齢化に伴う移動弱者の増加、点在する生活拠点施設等の地域の抱える問題に対応し、安心して生活できる環境を整えるため、市民の移動ニーズ（量・質）に合った移動環境を構築する。

方針 2

変化する移動ニーズに対応した公共交通体系への転換

高齢運転者の増加や高齢者を含む人口の減少など、住民の移動は今後も小規模化していくことが想定され、主に地域内の移動については大量輸送から小規模な輸送量でもきめ細やかな対応を推進する。

その一方で、外国人観光客等の観光ニーズは増大しており、好機を逸しないためにも来訪者から見て使いやすい公共交通体系の実現を目指す。

方針 3

公共交通維持に向けた交通資源の効率的な活用・複合化

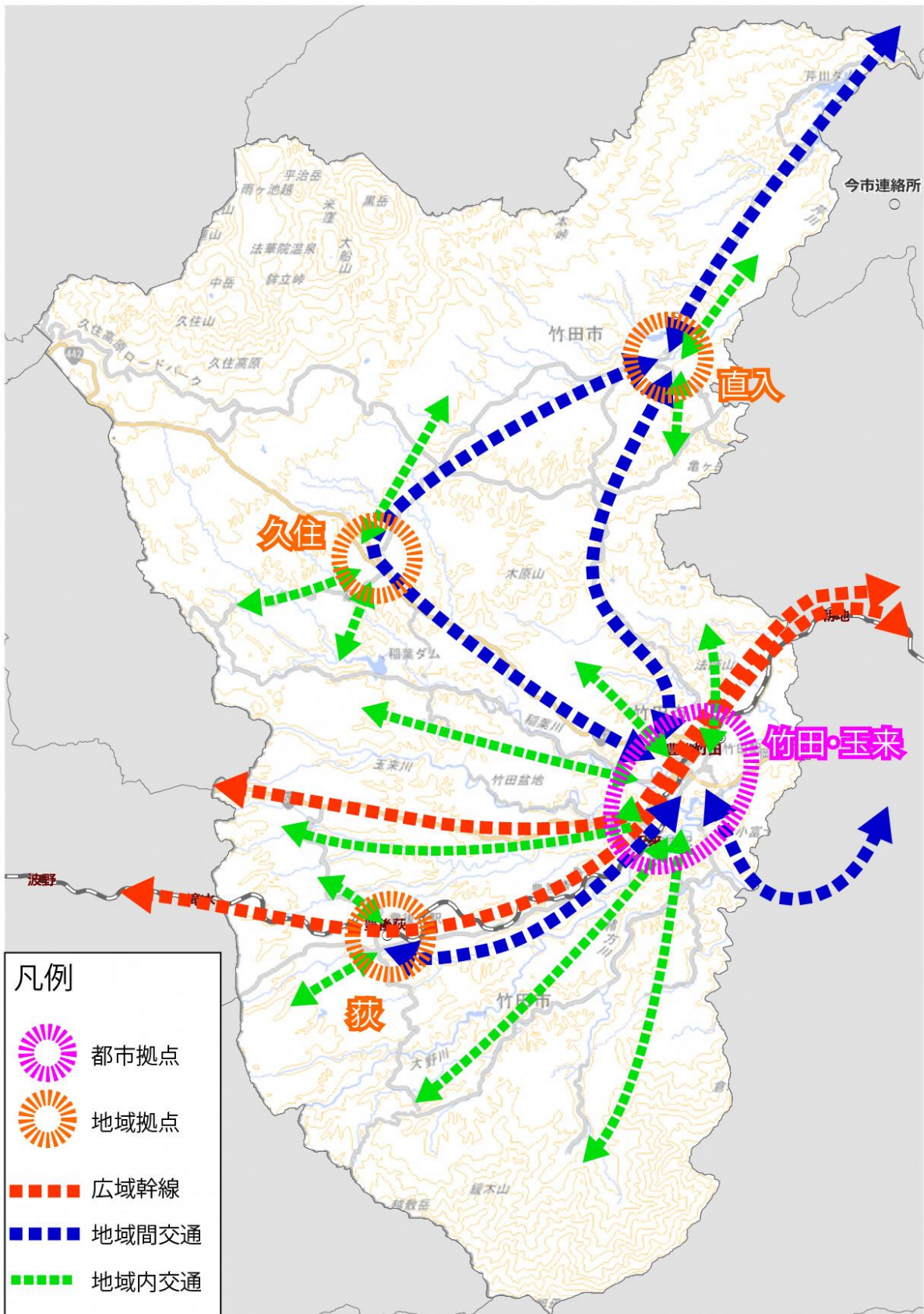
複数存在する交通資源の相互が競合する関係にあり、現在の公共交通事業が疲弊する一因となっている。それぞれの役割分担を明確にしなが、機能の統合や複合化を通じ、自治体や事業者も含めた地域の持続性の向上を図る。

方針 4

地域活力の維持に向けた移動の促進

高齢社会・人口減少社会においても地域の活力を維持していくためには、市民全員の社会参画が重要であり、これを支える移動手段の確保が不可欠である。市民の移動の足である公共交通網を維持していくため、自動車からの転換の推進や観光客等の新たな利用者の確保など、自治体・事業者・市民が一体となり公共交通の維持に向けた意識の醸成と利用促進を図る。

竹田市の地域公共交通網の将来像



11.2. 計画目標および目標を達成するために実施する事業

4つの基本的な方針に基づき、本計画において目指す4つの目標を定め、各目標の達成に向けて実施する具体的な事業について記載する。

計画目標 1

生活実態に合わせた公共交通網の再構築

生活拠点が竹田市中心部に集中している生活実態に合わせ、既存のバス路線の見直しを行う。拠点となる施設の立地に合わせたルートの変更や、外出行動を考慮した運行水準・ダイヤへの見直し、効率的な運行体系を目指す。

1-①

市内の公共交通路線の再編

竹田・玉来の2拠点を中心とした路線への再編

1-②

運行形態や運行水準の見直し

地域のニーズや公共交通利用状況を勘案し、運行形態や運行水準を変更

1-③

外出に適したダイヤへの改善

通学・買い物・通院・文化活動等の外出行動を想定したダイヤへの変更

1-④

公共交通間の乗り継ぎ強化

鉄道や特急バス、幹線的な路線バスへの乗り継ぎを考慮したダイヤへの変更

計画目標 2

地域活力の維持に向けた、新たな公共交通体系への転換

およそ2人に1人が高齢者となる高齢社会・人口減少社会においても、社会への参画を推進し、市民の健康と地域活力の維持を図るため、小規模需要に対応した公共交通の導入、点在した生活拠点をつなぐ循環路線の導入等を通じ、安全・安心して生活できる移動環境の創出を目指す。

2-①

小規模需要に対応した公共交通の導入

移動弱者の利用や厳しい道路環境に対応した公共交通や移動支援策の検討・導入

2-②

市内循環路線の運行

竹田市街地を循環する路線バスの運行

2-③

広域観光を支える公共交通の検討

豊富な観光資源への公共交通アクセスを確保するための対応策の検討

計画目標 3

交通資源に対する投資の適正化と持続的な公共交通の運営

路線バス・コミュニティバスのほか、スクールバスや病院送迎、福祉関連の送迎サービスなど多様な実施主体によって運営される移動サービスについて、役割分担や統合を図り、投資の適正化を目指す。

3-①

スクールバスと路線バスの統合

スクールバスの一般混乗化や路線バスへの転換等の方策を検討

3-②

民間の移動サービスとの役割分担

移動サービスの統合を目指し、役割分担について庁内や民間事業者と協議

3-③

需要量に応じた交通資源の投入

幹線と枝線の目的を明確にし、適材適所に交通資源（運行形態や車両）を配分

計画目標 4

市民・事業者・自治体等の連携による公共交通利用環境の改善

子どもやお年寄りが安全かつ安心して外出できるよう、バリアフリーに対応した車両の導入や待合場所の改善を図るとともに、公共交通マップ・時刻表・バス停表示等の情報提供の充実、市民や商業・観光・医療施設等と連携した利用促進策を実施し、分かりやすく利用しやすい公共交通を目指す。

4-①

多様な手法による情報提供

公共交通マップ・時刻表の作成やバス停表示、インターネット検索への対応等

4-②

公共交通体験会の開催

高齢者等を対象に公共交通を利用した乗車体験会を開催

4-③

民間施設と連携した利用促進

民間施設とタイアップし、公共交通利用者に対するインセンティブ等を導入

4-④

バリアフリーへの対応推進

バリアフリー対応車両の導入や、拠点施設におけるバス待ち環境の改善

11.3. 実施事業の内容

前項までに記載する各事業について、具体的な事業の概要および実施主体について以下の通り計画する。

事業の実施に向けて各事業主体で連携し、11.4において示すアクションプランのとおり実施することを目指すものとする。

(1) 生活実態に合わせた公共交通網の再編

事業名	1-① 市内の公共交通路線の再編
事業概要	市民の移動実態や竹田地区における拠点施設整備と連携し、竹田地区および玉来地区を中心とした公共交通路線への再編を行う。特に、商業施設の集積状況を考慮し、玉来地区（扇森稲荷神社）へのバス路線の延伸や、既存の路線網を活用した効率的かつ利便性の高い路線への再編等を行う。
実施主体	竹田市、交通事業者

事業名	1-② 運行形態や運行水準の見直し
事業概要	利用の低迷するバス路線や、移動ニーズと合致していない地域等について、運行水準の適正化や、区域運行・デマンド運行等の運行形態の見直しを実施し、移動ニーズに対応した運行に転換を行う。
実施主体	竹田市、交通事業者

事業名	1-③ 外出に適したダイヤへの改善
事業概要	通学利用の有無を考慮した上で、生活行動に適した運行となるよう、特に午前中に用事を済ませて帰宅できるような運行ダイヤへの改善を行う。
実施主体	竹田市、交通事業者

事業名	1-④ 公共交通間の乗り継ぎ強化
事業概要	市内外の移動を円滑にするため、豊後竹田駅でのJRとの接続や、竹田温泉花水月・竹田玉来・道の駅すごう等での特急バスやまびこ号との接続等、乗継拠点の設定と運行ダイヤの接続性の改善を行い、乗継利便性を改善する。
実施主体	竹田市、交通事業者

(2) 地域活力の維持に向けた新たな交通体系への転換

事業名	2-① 小規模需要に対応した公共交通の導入
事業概要	交通不便地域における移動手段の確保や、小規模化する需要への対応のため、デマンド型乗合タクシー、路線バスの曜日運行・予約型運行等の公共交通や公共交通利用助成等の移動支援策について地域毎に適した対策を検討した上で、試験的な運行・制度導入によりその効果を検証し、本格運行・制度導入を行う。
実施主体	竹田市、交通事業者
事業名	2-② 市内循環路線の運行
事業概要	竹田地区および玉来地区に立地する商業施設や医療施設に加え、竹田地区において進められている拠点施設整備と連携し、市街地循環路線を運行する。また、観光面における市街地移動円滑化のため、豊後竹田駅と岡城跡を連絡する循環路線の運行も行う。
実施主体	竹田市、交通事業者
事業名	2-③ 広域観光を支える公共交通の検討
事業概要	市内に点在する観光資源へのアクセス性の向上や、市域をまたぐ観光流動への対応について、既存の公共交通路線の活用や新たな移動サービスの導入可能性について検討を行う。
実施主体	竹田市、竹田市観光ツーリズム協会

(3) 交通資源に対する投資の適正化と持続的な公共交通の運営

事業名	3-① スクールバスと路線バスの統合
事業概要	スクールバスと路線バスの運行が重複する地域や、スクールバスは運行されているものの公共交通路線が無い地域等で、移動サービスの効率化を図るため、スクールバスの一般混乗化や路線バスの通学対応の強化等により移動サービスの統合や交通不便地域の解消、利便性の向上を図る。
実施主体	竹田市、竹田市教育委員会、交通事業者

事業名	3-② 民間等の移動サービスとの役割分担
事業概要	病院送迎や福祉関連の送迎等、民間企業や医療・福祉関連団体等が主体となり運行している移動サービスについて、定期的に情報交換・協議を行うことで適切な役割分担や移動サービスの統合・機能拡充等、運行の効率化を図る。
実施主体	竹田市、市内民間企業・団体等

事業名	3-③ 需要量に応じた交通資源の投入
事業概要	市内の公共交通網について、幹線・枝線の機能を明確にし、各路線の需要量に応じて適正な運行形態や車両等を再配分する。特に、需要の小規模化する路線では小型車両によるきめ細やかな対応が必要とされていることなどを考慮し、交通資源の有効活用を図る。
実施主体	竹田市、交通事業者

(4) 市民・事業者・自治体等の連携による公共交通利用環境の改善

事業名	4-① 多様な手法による情報提供
事業概要	市内の公共交通資源について総合的に掲載した路線図や時刻表の作成、バス停施設の更新やバス停に記載する時刻表等の改善、公共交通乗換え検索システムへの対応、コミュニティバスのラッピング（名称表示）等、多様な手法により情報提供を行い、公共交通の分かりやすさの改善とともに、公共交通をみんなで維持する意識の醸成を図る。
実施主体	竹田市、交通事業者

事業名	4-② モビリティマネジメント・公共交通体験会の開催
事業概要	高齢者を対象にした外出促進策として、モビリティマネジメントによる公共交通への転換を図る。市内の高等学校等と連携し、公共交通体験会として公共交通による外出の体験や、体験会後の効果検証等を行う。 また、無料乗車券や一日乗車券等、公共交通の利便性向上に向けた施策の検討・導入を図る。
実施主体	竹田市、高等学校等教育機関、交通事業者

事業名	4-③ 民間施設と連携した利用促進
事業概要	公共交通の利用と市内の民間施設利用の相乗効果の発現を目指し、民間施設とタイアップした公共交通利用促進策（民間施設によるインセンティブ付与）と公共交通運行の連携等、新たな公共交通利用者の確保に向けた施策を実施する。
実施主体	竹田市、商工会議所

事業名	4-④ バリアフリーへの対応推進
事業概要	主要な駅・バス停等の拠点施設における待合環境の向上（バリアフリー対応）や、バリアフリー対応車両の導入推進等、高齢者でも利用しやすい公共交通への転換を推進する。
実施主体	竹田市、交通事業者

11.4. アクションプラン

計画期間の平成 33 年度までのアクションプランとして、以下の通り事業の実施を計画する。

計画目標	個別事業名	平成29年度	30年度	31年度	32年度	33年度
生活実態に合わせた公共交通網の再編	市内の公共交通路線の再編	試験運行の検討		試験運行結果を検証し、段階的に再編		
	運行形態や運行水準の見直し	試験運行の検討		試験運行結果を検証し、段階的に再編		
	外出に適したダイヤへの改善	運行路線の再編に合わせ、順次改善				
	公共交通間の乗り継ぎ強化	運行路線の再編に合わせ、順次改善				
地域活力の維持に向けた新たな交通体系への転換	小規模需要に対応した公共交通の導入	試験運行の検討		試験運行結果を検証し、段階的に導入		
	市内循環路線の運行	試験運行結果を検証し、本格運行について検討		運行開始(利用状況により見直し)		
	広域観光を支える公共交通の検討	導入方策について検討		検討成果を受けて、試験運行・本格運行について検討		
交通資源に対する投資の適正化と持続的な公共交通の運営	スクールバスと路線バスの統合	継続的に協議				
	民間等の移動サービスとの役割分担	継続的に協議				
	需要量に応じた交通資源の投入	運行路線の再編に合わせ、順次対応				
市民・事業者・自治体等の連携による公共交通利用環境の改善	多様な手法による情報提供	運行計画に基づき作成・配布		継続実施		
	モビリティマネジメント・公共交通体験会の開催	計画・実施		継続実施		
	民間施設と連携した利用促進	計画・実施		継続実施		
	バリアフリーへの対応推進	協議・調整・実施				

12. 計画の達成状況の評価

12.1. 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ある。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ていく。このサイクルの継続的实施により、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る。

実施にあたっては、竹田市地域公共交通会議において、年1回、事業の把握と評価を行い、その結果に基づき事業改善策を検討する。

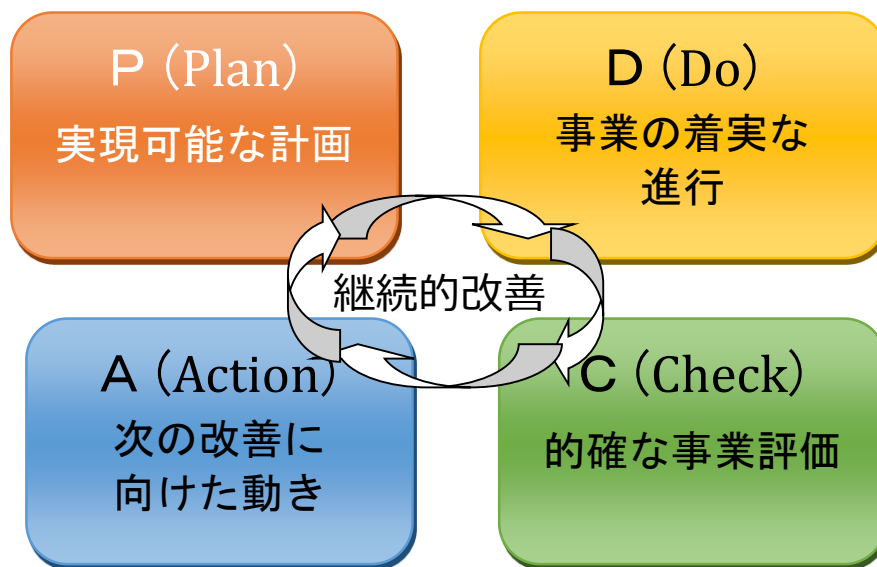
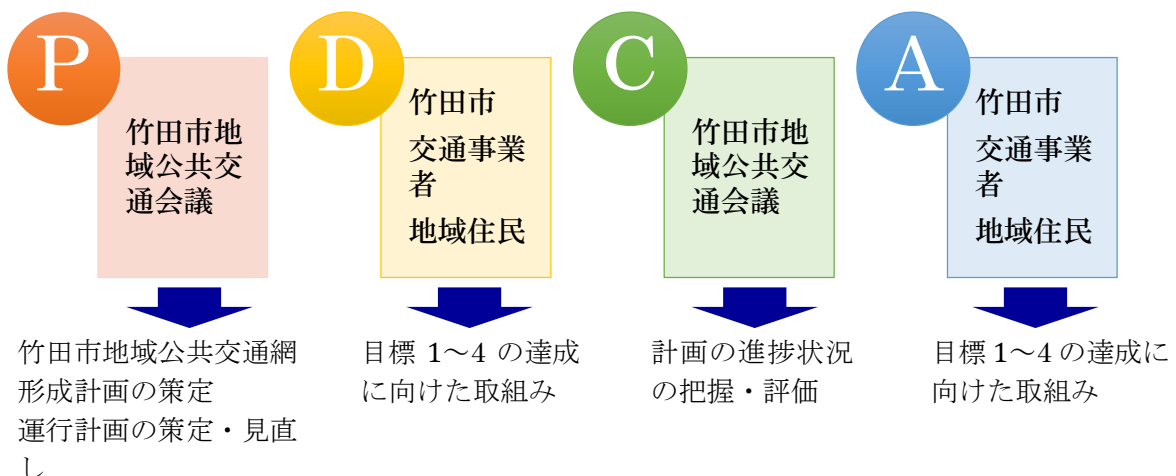


図 12-1 PDCA サイクルによる運用

○PDCA ごとの実施主体



12.2. 数値目標

本計画の達成状況を評価するため、基本的な方針毎に評価指標および目標値を定める。

なお、目標値は計画期間の最終年度である平成 33 年度を目標年度とするが、達成状況は毎年モニタリングを行うものとする。

表 12-1 計画の達成状況の評価指標および設定根拠

目標		現状	目標値 (H33)	備考
評価指標	指標の設定根拠			
目標 1：生活実態に合わせた公共交通網の再編				
運行体系の見直し地区数	市内 19 地区について、運行体系の見直し状況の評価する	0 地区	19 地区	
既存拠点施設や拠点整備と連携した待合所の整備箇所数	拠点となる施設においてバスの利用しやすいさの向上について評価する	-	3 箇所	
目標 2：地域活力の維持に向けた新たな交通体系への転換				
バス路線の圏域内人口カバー率	市民全員が移動しやすい環境の構築状況の評価する	77% (H22)	100%	バス停 300m 圏域
15 歳以上の通学者の公共交通利用率	高校への通学利用における公共交通利用の定着を計る	35%	35%	平成 27 年度高校生アンケートより
高齢者の公共交通利用率	高齢者の公共交通への転換状況について評価する	16% (H28)	20%	平成 27・28 年度住民アンケートより
目標 3：交通資源に対する投資の適正化と持続的な公共交通の運営				
移動サービスに対する財政負担額	移動サービス全般について効率化の状況の評価する	約 6 千万円	同程度	同程度の負担額を維持しながら効率化と利便性向上の両立を図る
コミュニティバス・乗合タクシーの収支率	地域公共交通の収支の改善状況を計る	0.19 (H27)	0.25	H23 年度における九州の地域公共交通の収支率の平均値
公共交通利用者数	人口推移も考慮した公共交通利用者数の状況を計る	25,460 人	25,000 人	約 1 割の人口減が想定されるが、利用者数は同程度を維持
目標 4：市民・事業者・自治体等の連携による公共交通利用環境の改善				
地域公共交通一体となった路線図・時刻表の整備	情報提供の充実度を評価する	-	整備済	
主要交通結節点における多言語化対応状況	外国人観光客に対する情報提供の充実度を評価する	-	整備済	
モビリティマネジメント実施地区数	高齢者に対する外出促進等の利用促進策の実施状況を計る	0 地区	3 地区	

巻末資料

1. 竹田市地域公共交通確保維持協議会 委員名簿

所 属 団 体	役 職	氏 名	備 考
竹 田 市	副 市 長（ 会 長 ）	野 田 良 輔	
九州運輸局大分運輸支局	首席運輸企画専門官	下 郡 讓 治	企画調整担当
大野竹田バス株式会社	代 表 取 締 役	安 部 隆 志	一般乗合旅客自動車運送事業者
竹田合同タクシー（株）	代 表 取 締 役	高 野 將	一般旅客自動車運送事業者
竹田地域自治会長代表	竹田地域副会長	古 澤 俊 孝	住民又は利用者の代表
荻地域自治会長代表	荻地域会長	佐 藤 慶 一	住民又は利用者の代表
久住地域自治会長代表	久住地域副会長	浅 倉 俊 孝	住民又は利用者の代表
直入地域自治会長代表	直入地域会長	甲 斐 秀 一	住民又は利用者の代表
社団法人大分県バス協会	専 務 理 事	脇 紀 昭	
一 般 社 団 法 人 大 分 県 タ ク シ ー 協 会	会 長	漢 二 美	
（ 有 ） 竹 田 タ ク シ ー 協 会	会 長	佐 藤 春 三	
大野竹田バス（株）竹田営業所	乗 務 員 代 表	森 尾 隆 信	旅客自動車運送事業者の運転手が組織する団体
竹 田 警 察 署	署 長	佐 藤 由 布 美	
大 分 県 豊 肥 振 興 局	局 長	安 部 雄 一	
大 分 県 竹 田 土 木 事 務 所	所 長	野 口 孝 則	
大 分 大 学	経 済 学 部 准 教 授	大 井 尚 司	

2. 計画策定経過の概要

年	月日	主な協議事項
平成 28 年	7 月 22 日	第 1 回 竹田市地域公共交通会議 及び 第 1 回 竹田市地域公共交通確保維持協議会 ●竹田市地域公共交通網形成計画について ・策定に向けた調査の実施方針
	10 月下旬～ 11 月中旬	住民アンケート調査、自治会長アンケート調査の実施
	12 月 1 日	第 2 回 竹田市地域公共交通会議 及び 第 2 回 竹田市地域公共交通確保維持協議会 ●竹田市地域公共交通網形成計画について ・地域公共交通網形成計画の概要 ・地域の現状・課題 ・竹田市の地域公共交通網形成に向けた方針（案）
平成 29 年	1 月 23 日	第 3 回 竹田市地域公共交通会議 及び 第 3 回 竹田市地域公共交通確保維持協議会 ●竹田市地域公共交通網形成計画について ・計画の目標と竹田市の公共交通網の将来像 ・竹田市地域公共交通網形成計画（素案）
	3 月 2 日～ 3 月 22 日	パブリックコメントの実施
	3 月 27 日	第 4 回 竹田市地域公共交通会議 及び 第 4 回 竹田市地域公共交通確保維持協議会 ●竹田市地域公共交通網形成計画について ・竹田市地域公共交通網形成計画（案）



竹田市地域公共交通網形成計画

編集・発行

竹田市 企画情報課

〒878-8555

大分県竹田市大字会々1650 番地

<電話>0974-63-4801 <FAX>0974-63-0995

<URL><https://www.city.taketa.oita.jp/>
