



# 竹田市 地域公共交通計画

令和4年3月  
竹田市

# 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	2
1-3	計画の対象区域	2
1-4	本計画の位置づけ	2
第2章	竹田市の地域公共交通の現状および問題点	3
2-1	竹田市の人口・社会動態	3
2-1-1	人口推移	3
2-1-2	年代別人口と高齢化の状況	4
2-1-3	周辺地域への流出・流入動向	5
2-1-4	人口分布	6
2-2	まちづくりの動向	9
2-2-1	生活利便施設の立地状況	9
2-2-2	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	10
2-3	公共交通の現況	17
2-3-1	公共交通の運行状況	17
2-3-2	公共交通の利用状況	21
2-3-3	公共交通に関する財政負担の状況	25
2-3-4	路線バス・コミュニティバスの利用実態	26
第3章	移動に関する地域の現状・課題	30
3-1	移動に関する地域の現状	30
3-1-1	市民の移動実態	30
3-1-2	高校生の移動実態	38
3-1-3	ワークショップでの地区別の意見	44
3-2	竹田市の地域公共交通の抱える課題	48
3-2-1	地域公共交通の課題	48
3-2-2	移動に関する地域の課題	52
3-2-3	持続的な社会の形成に向けた課題	55
第4章	基本的な方針と竹田市公共交通の将来像	57
4-1	竹田市の公共交通の現状と課題	57
4-2	公共交通ネットワーク形成に向けた方針・目標	58
4-3	公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方	59
4-3-1	ネットワークの形成方針	59
4-3-2	持続性確保に向けた費用負担の考え方	60
4-4	竹田市における公共交通網の将来像	61
4-5	地域別方針	62

<b>第5章</b>	<b>実施事業</b> .....	64
5-1.	自家用車に過度に依存しないまちの実現.....	65
5-2.	観光来訪や定住の促進.....	66
5-3.	移動サービスの持続性向上.....	67
5-4.	地域公共交通サービスの最適化.....	69
5-5.	実施事業のスケジュール.....	71
<b>第6章</b>	<b>計画の達成状況の評価</b> .....	72
6-1.	計画の達成状況を評価する数値指標.....	72
6-2.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	79
6-3.	計画の推進体制.....	80

<b>別紙</b>	<b>竹田市地域公共交通網形成計画の数値目標に関する達成状況の評価</b>	
-----------	---------------------------------------	--

## 第1章 はじめに

### 1-1. 計画策定の背景・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 477.53 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、2005（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が形成されています。

現在、竹田市内を運行する公共交通は、路線バスが 6 路線、コミュニティバスが 9 路線、予約型乗合タクシー 2 区域運行しており、タクシー会社 6 社が乗合事業を展開しており、市民の日常生活に欠かせない移動手段となっています。

しかしながら、少子高齢化や自家用車利用が増えたことにより、利用者が低迷し、減便や廃線が進み、その結果更に利用者が減少するという負のスパイラルに陥っています。また交通維持のための財政負担は年々増加傾向にあります。

2017（平成 29）年 3 月には「竹田市地域公共交通網形成計画（以下、「網計画」）」を策定し、2022（令和 4）年 3 月を期限として、地域公共交通の維持のため様々な施策を展開してきたところです。網計画が期限を迎えることもあり、2020（令和 2）年度の活性化再生法の法改正を踏まえた、新しい竹田市地域公共交通計画を策定し、今後の竹田市の公共交通の在り方を整理・明示し、施策を展開していく必要があります。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、市の公共交通に係る現状と今後の課題を詳細に整理するとともに、市の実態に合った持続可能な地域公共交通のあり方を示した上で、今後実施すべき施策等の整理をしています。

## 1-2. 計画の期間

本計画は、2022(令和4)年度から2026(令和8)年度までの5年間を計画期間とします。

## 1-3. 計画の対象区域

本計画は、竹田市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2次竹田市総合計画(策定中)」及び「第2期竹田市地方創生TOP総合戦略」を上位計画とした計画であるとともに、「竹田市都市計画マスタープラン」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、市内の公共交通手段であるバスや鉄道の利用実態調査を実施・分析するとともに、住民アンケート調査やワークショップを始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する。

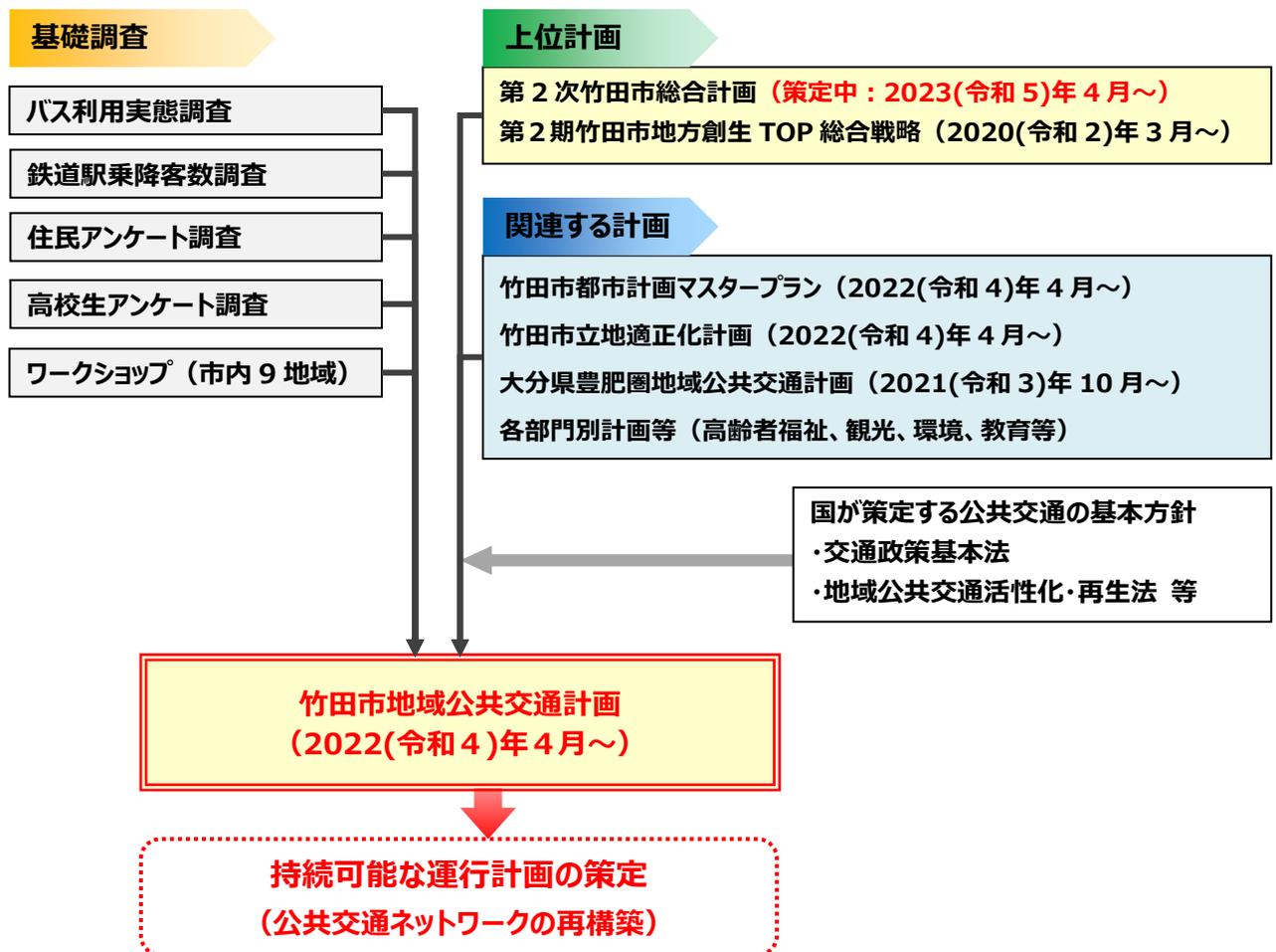


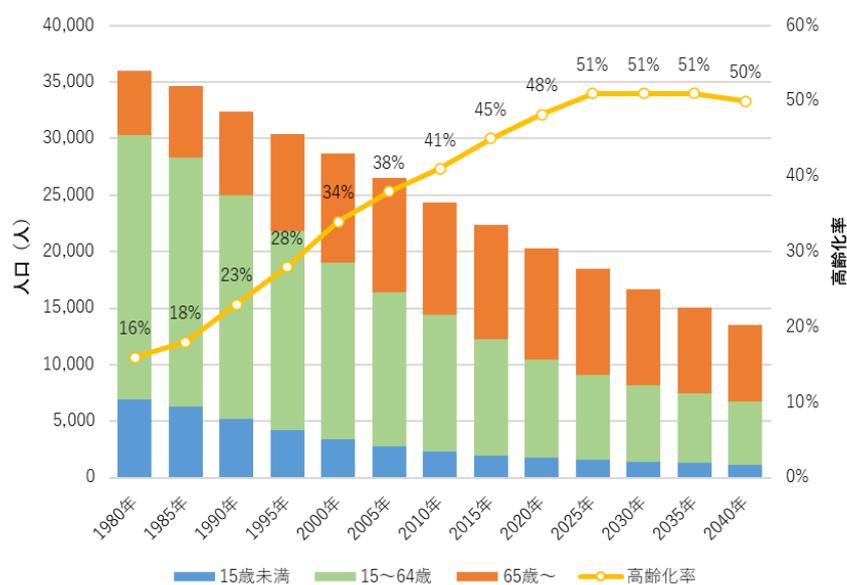
図 1-1 竹田市地域公共交通計画の位置づけ

## 第2章 竹田市の地域公共交通の現状および問題点

### 2-1. 竹田市の人口・社会動態

#### 2-1-1 人口推移

竹田市では、人口減少及び高齢化が進行しています。2020（令和2）年時点で高齢化率は48%であり、将来推計人口では、2025（令和7）年以降、高齢化率が50%以上で推移することが予測されています。



出典：～2020（令和2）年は国勢調査、2025（令和7）年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 2-1 人口推移（2020（令和2）年）

表 2-1 人口推移（2020（令和2）年）

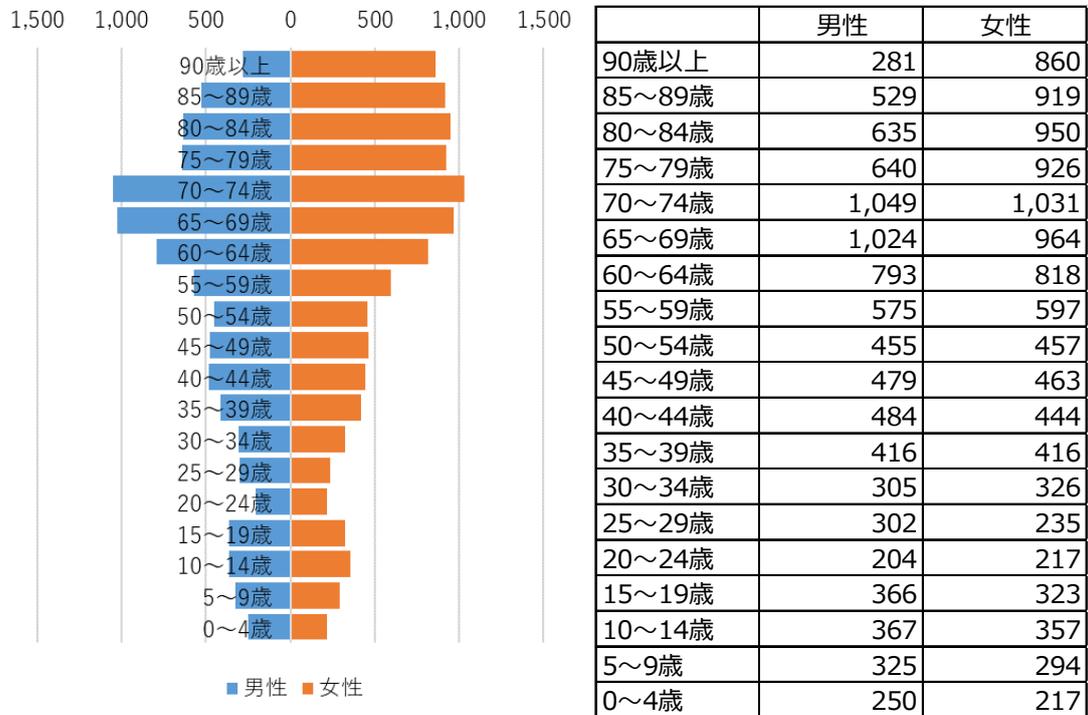
	総人口	15歳未満	15~64歳	65歳~	高齢化率
1980年	36,011	6,886	23,412	5,713	16%
1985年	34,693	6,256	22,109	6,324	18%
1990年	32,398	5,170	19,856	7,372	23%
1995年	30,368	4,203	17,602	8,563	28%
2000年	28,689	3,399	15,619	9,663	34%
2005年	26,534	2,767	13,680	10,080	38%
2010年	24,423	2,289	12,135	9,954	41%
2015年	22,384	1,984	10,253	10,147	45%
2020年	20,332	1,810	8,675	9,808	48%
2025年	18,487	1,554	7,548	9,385	51%
2030年	16,695	1,394	6,755	8,546	51%
2035年	15,061	1,283	6,167	7,611	51%
2040年	13,524	1,180	5,553	6,791	50%

出典：～2020（令和2）年は国勢調査、2025（令和7）年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

## 2-1-2 年代別人口と高齢化の状況

竹田市では、65歳以上の高齢者人口が多く、2020（令和2）年時点では、特に女性の高齢者人口が各年代で1,000人程度が在住しています。

20代～30代の社会減が大きく、流入人口を上回っております。



出典：令和2年度国勢調査

図 2-2 人口ピラミッド（2020（令和2）年）

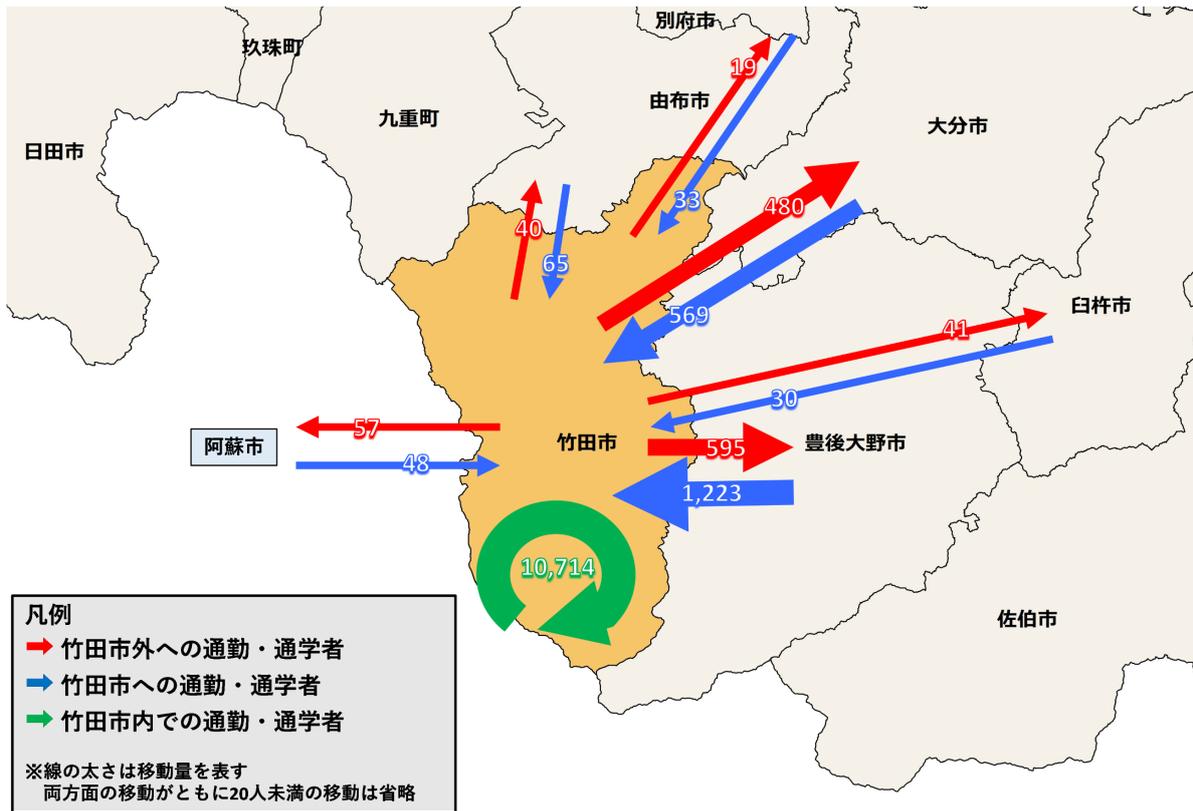


出典：平成27年国勢調査

図 2-3 社会増減（2015（平成27）年）

### 2-1-3 周辺地域への流出・流入動向

竹田市に居住する就業者、通学者のうち、1万人以上が市内で移動を完結しています。竹田市外との流動では、隣接する市町をはじめ、特に豊後大野市と大分市との流動が多い傾向にあります。流入流動が流出流動を上回っており、市外から竹田市への通勤・通学が多くみられます。



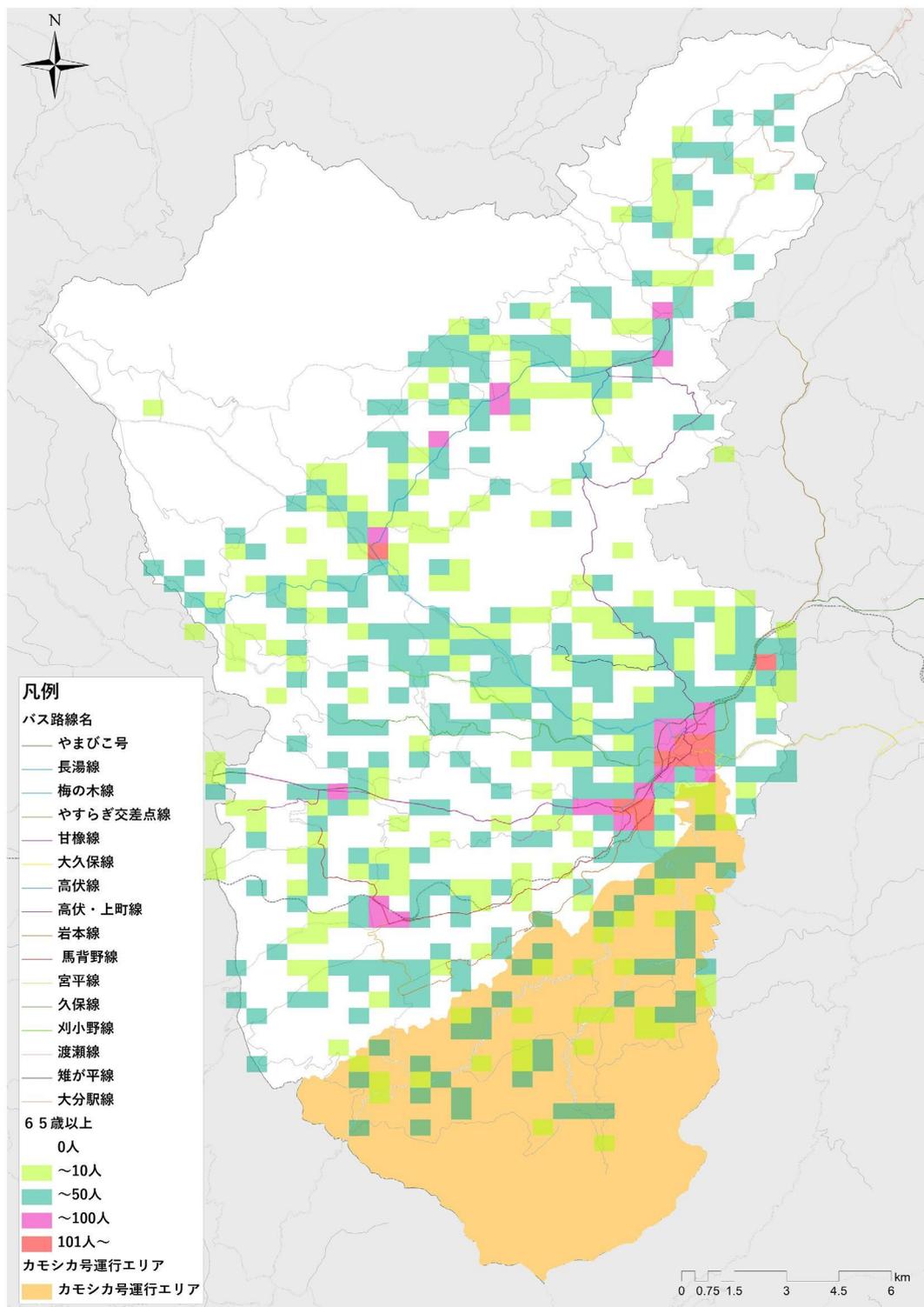
出典：平成27年度国勢調査

図 2-4 通勤・通学流動（2015（平成27）年）



## (2) 高齢者人口の分布

2015（平成27）年時点での65歳以上の高齢者の人口も同様、交通結節点に人口は集中しています。特に豊後竹田駅周辺において、高齢者が集中しています。

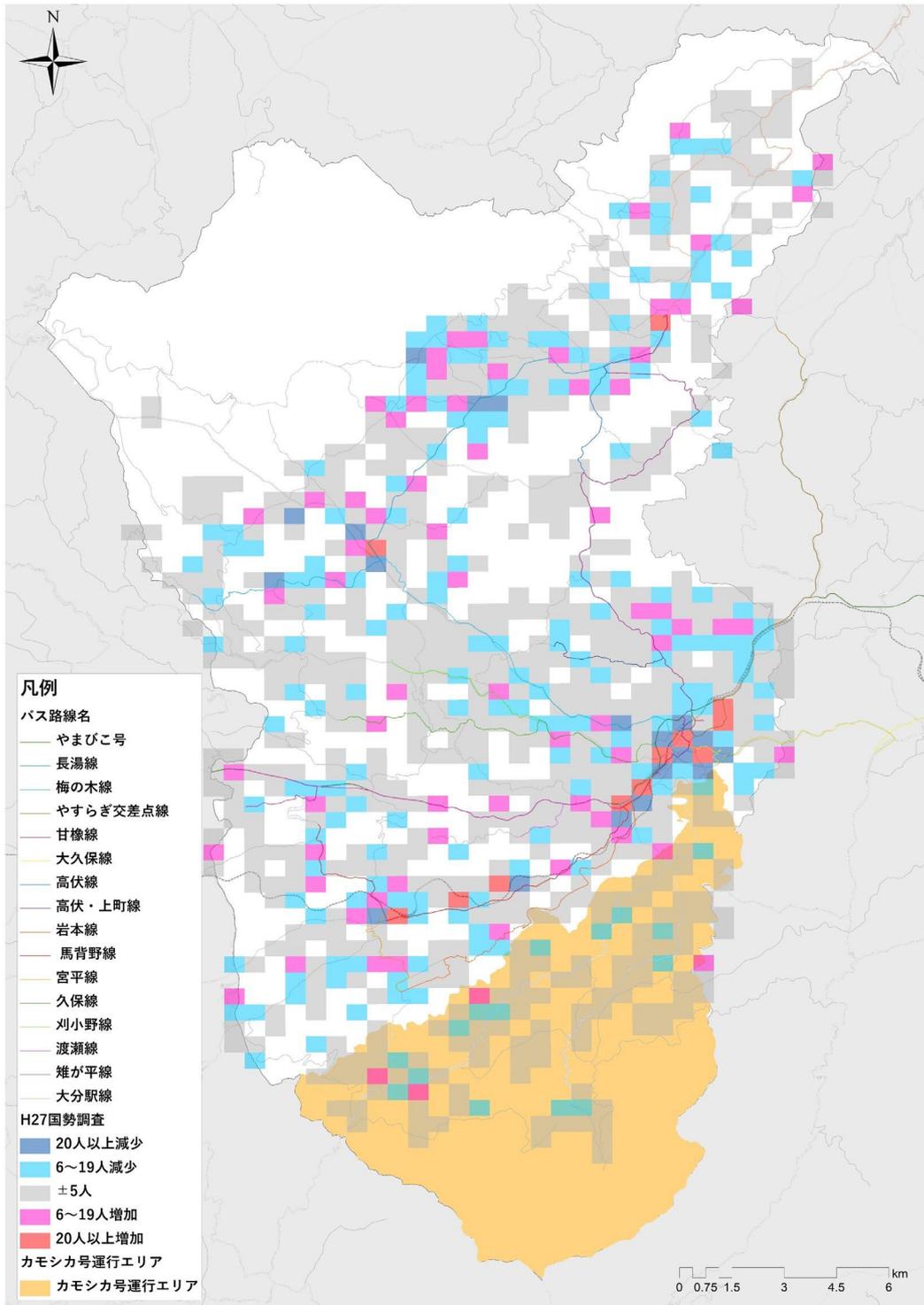


出典：平成27年度国勢調査

図 2-6 高齢者人口分布（250m×250m 範囲）

### (3) 人口増減の分布

交通結節点及び路線バス沿線での人口が増加している傾向があります。しかしながら梅の木線沿線では人口減少が見られます。



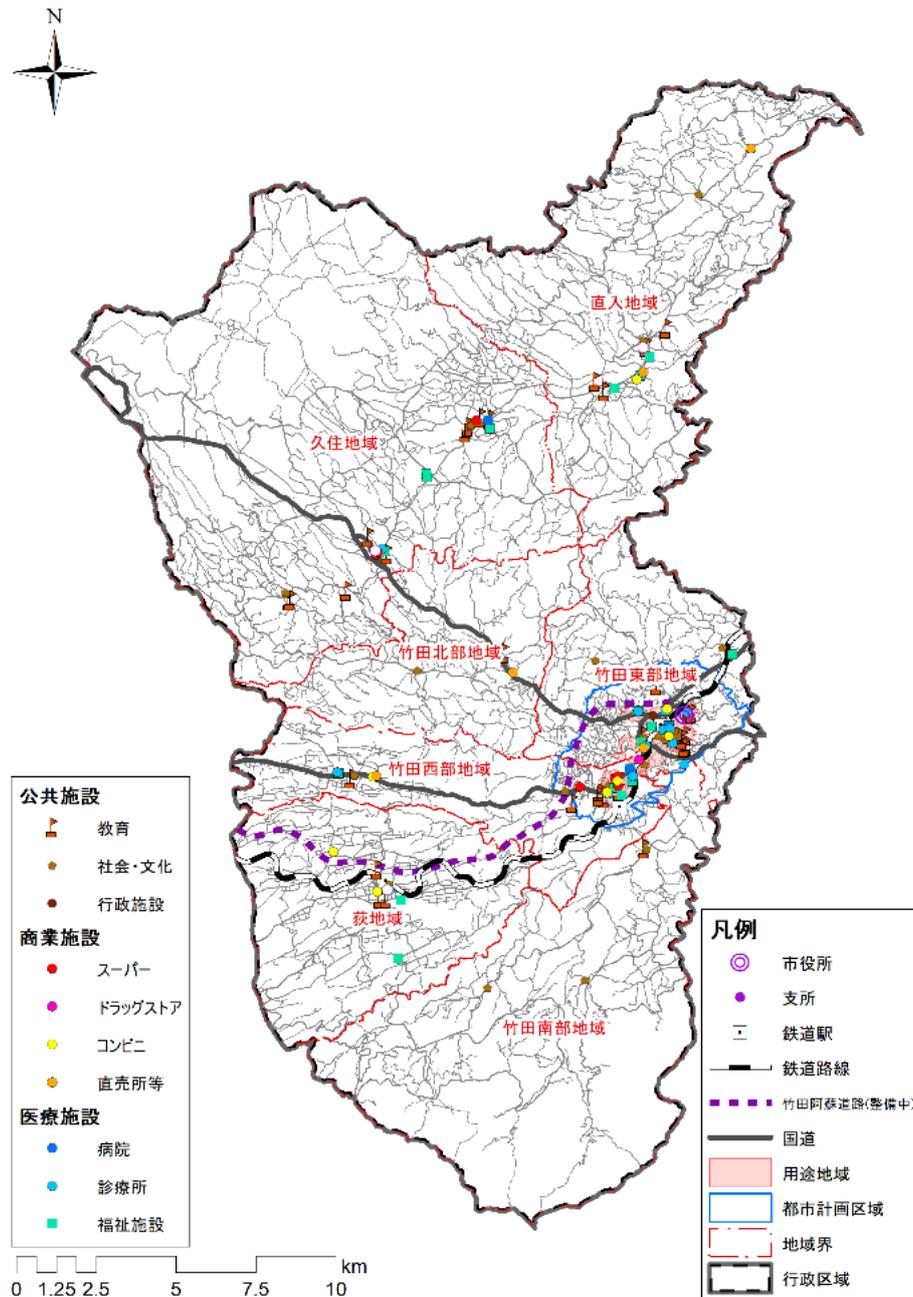
出典：平成 27 度国勢調査

図 2-7 人口増減 (2010 (平成 22) ~2015 (平成 27) 年)

## 2-2. まちづくりの動向

### 2-2-1 生活利便施設の立地状況

商業施設は竹田東部地区に集積する傾向があります。荻地域や久住地域、直入地域の中心部にそれぞれ商業施設は集積しているものの、竹田北部地域や南部地域などの一部地域では商業施設が位置していません。また中心部から離れた地域でも同様に、商業施設への買い物や通院に移動が伴います。



出典：国土数値情報、大型小売店総覧

図 2-8 施設の立地状況

## 2-2-2 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「第2期竹田市地方創生 TOP 総合戦略」、「竹田市都市計画マスタープラン」、「竹田市立地適正化計画」、「大分県豊肥圏地域公共交通計画」が該当し、市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ります。

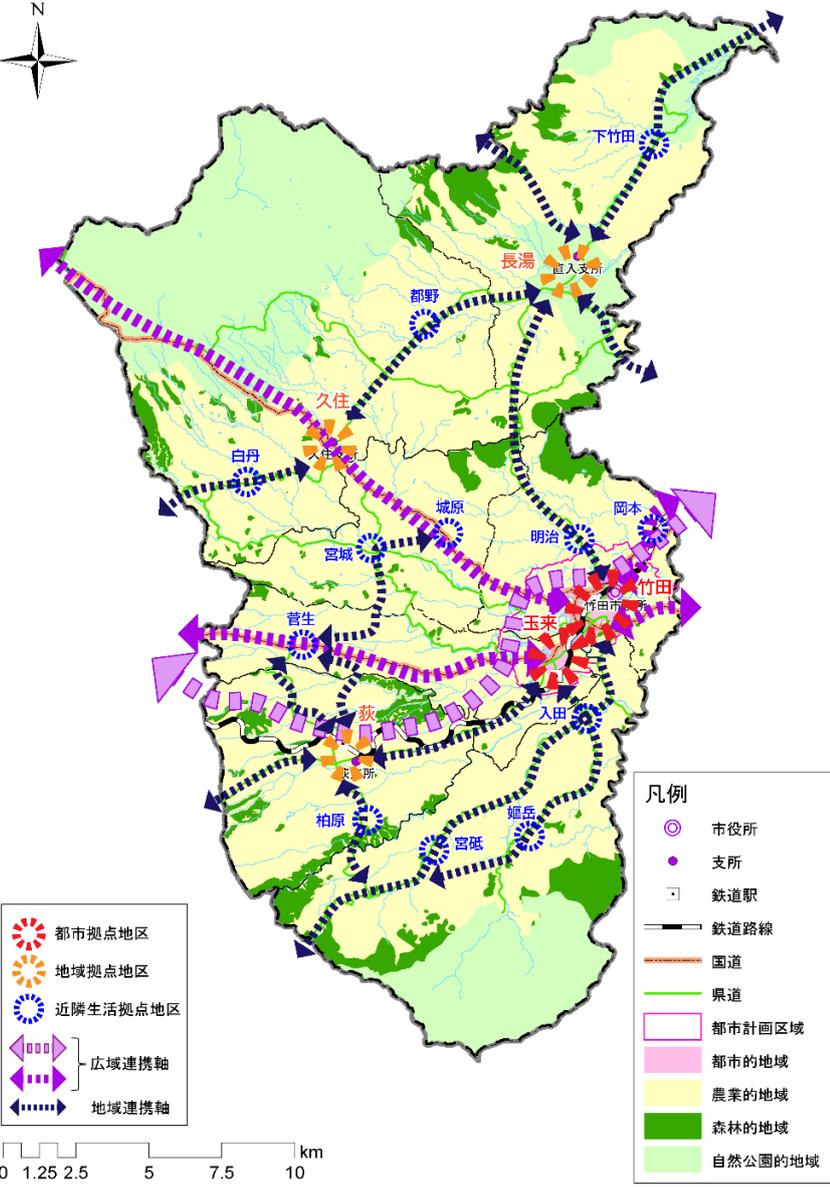
各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載します。

※「第2次竹田市総合計画」は策定中であるため、適宜整合を図ります。

表 2-2 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (1/4)

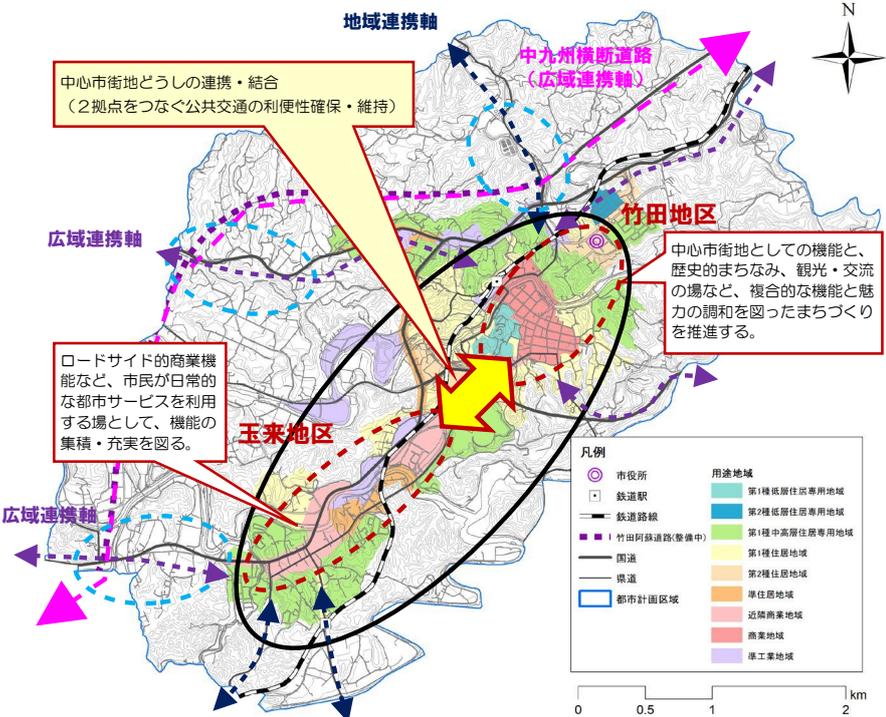
計画	内容
<b>第2期竹田市地方創生TOP総合戦略</b>  (2020(令和2)年3月策定)	<b>第2章 基本目標</b> <b>1. 基本目標の設定</b> 基本目標Ⅰ くらし・まち <u>安心して暮らすことができる地域社会を実現する</u> <b>第3章 基本的方向</b> <基本目標1> <u>安心して暮らすことができる地域社会を実現する</u> <基本的方針> 1. 竹田市版コンパクトシティの推進 3. 地域交通網の維持と効率的な運用 <b>第4章 具体的施策と施策KPI (重要業績評価指標)</b> <b>1. 安心して暮らすことができる地域社会を実現する</b> (1) 竹田市版コンパクトシティの推進 1. 各地域ならではのコンパクトシティの構築 ● 歴史的風致等活かした地域拠点の整備 ● 竹田市都市計画マスタープラン等に基づく持続可能なまちづくり (3) 地域交通網の維持と効率的な運用 1. 広域交通ネットワークの推進 ● 「中九州自動車道」を活用した地域連携 ● 地域間交通（鉄道・路線バス）と地域内交通の連絡性の強化及び交通結節点の明確化 ● JR九州と連携した地域活性化の推進 2. 地域公共交通網の再編 ● 生活実態に合わせた公共交通網の再構築 ● 地域活力の維持に向けた、新たな公共交通体系への転換 ● 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 ● 市民・事業者・自治体等の連携による公共交通利用者環境の改善 ● ICTを活用した地域独自の交通サービスの検討

表 2-3 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (2/4)

計画	内容
<p>竹田市都市計画マスタープラン</p> <p>(2022(令和4)年3月策定)</p>	<p><b>第3章 まちづくりの将来像</b></p> <p><b>3.1 まちづくりの将来像と基本方針</b></p> <p><b>恵み豊かな自然を守り・育み、歴史・文化を紡ぎ歩むまち竹田</b></p> <p>3. 広域及び域内の交流を促進する交通網の充実と、交流・連携の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中九州横断道路の整備を契機とした産業・観光面での交流・連携の促進を図るとともに、域内の公共交通網の維持を図ることで、市内各地との間の連携強化を図ります。</li> </ul> <p><b>3.3 将来都市構造</b></p> <p>(1) 将来都市構造</p> <p style="text-align: center;">■ 竹田市（全域）の将来都市構造 ■</p>  <p>The map illustrates the future urban structure of Taketa City, showing various zones and axes. The legend includes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市役所 (City Office)</li> <li>支所 (Branch Office)</li> <li>鉄道駅 (Railway Station)</li> <li>鉄道路線 (Railway Line)</li> <li>国道 (National Road)</li> <li>県道 (Prefectural Road)</li> <li>都市計画区域 (Urban Planning Area)</li> <li>都市的地域 (Urban Area)</li> <li>農業的地域 (Agricultural Area)</li> <li>森林的地域 (Forest Area)</li> <li>自然公園的地域 (Natural Park Area)</li> </ul> <p>Additional legend items for zones and axes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点地区 (Urban Core Area)</li> <li>地域拠点地区 (Regional Core Area)</li> <li>近隣生活拠点地区 (Neighborhood Core Area)</li> <li>広域連携軸 (Wide-area Cooperation Axis)</li> <li>地域連携軸 (Regional Cooperation Axis)</li> </ul> <p>A scale bar at the bottom indicates distances from 0 to 10 km.</p>

<p>竹田市都市計画 マスタープラン</p>	<p><b>4.2 都市施設の整備方針</b></p> <p><b>(1) 交通体系の整備方針</b></p> <p><b>4) 公共交通</b></p> <p>J R豊肥本線は、周辺市町への移動や、大分市・熊本市などへの広域移動に重要な役割を果たす公共交通機関として、利用を促進します。</p> <p>豊後竹田駅においては、駅前広場を整備し、鉄道とバスの交通結節向上、パークアンドライド機能の充実を図り、本市の玄関口としての拠点性向上を図ります。</p> <p>バス路線は、「コンパクト+ネットワーク」の都市構造の実現に重要な役割を果たすものです。</p> <p>中心市街地の竹田地区・玉来地区間の周遊利便性を向上するような都市内交通の導入を検討し、本市の基幹路線の充実を図るとともに、市内各地区から中心市街地を結ぶ路線の維持を図ります。また、地域の実情に応じて、運行水準やルート・ダイヤの見直し、観光施策との連携などに取り組みます。</p> <p>荻、久住、直入の各地域については、交通不便地域の解消を図るため、各地域拠点にアクセス可能なデマンド交通システムの導入を検討します。</p> <p>今後は、AI・ICTを活用した新たな交通システムなどについても導入の可能性を検討します。</p>
----------------------------	---

表 2-4 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/4)

計画	内容
<p>竹田市立地適正化計画</p> <p>(2022(令和4)年3月策定)</p>	<p><b>第3章 都市づくりの基本方針</b></p> <p><b>3.1 コンパクトなまちづくりの基本方針</b></p> <p><b>住んで良し、訪れて良しのみんなで作る“コンパクトシティたけた”の実現</b></p> <p>4. 市内各地から来訪・利用できる公共交通の維持・充実（ネットワーク）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 広大な竹田市域において、まちの核である拠点に無理なく来訪できるよう、公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。</li> </ul> <p style="text-align: center;">■ 竹田都市計画区域の将来都市構造 ■</p>  <p>The map illustrates the future urban structure of Taketa City, highlighting key areas and transportation corridors. A central yellow arrow points to the 'Taketa District' (竹田地区), which is designated as the core urban area. Surrounding it are the 'Taketa District' (竹田地区) and 'Tamaiki District' (玉来地区). The map shows various land use zones: 1st and 2nd floor residential zones, 1st and 2nd floor residential zones, 1st and 2nd floor residential zones, 1st floor residential zones, 2nd floor residential zones, residential zones, near-commercial zones, commercial zones, and industrial zones. It also shows transportation axes: 'Regional Linkage' (地域連携軸), 'Wide Area Linkage' (広域連携軸), and 'Mid-range Linkage' (中距離連携軸). A legend (凡例) defines symbols for city offices, train stations, railway lines, roads, and various land use zones. A scale bar indicates distances up to 2 km.</p> <p><b>3.3 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）の検討</b></p> <p><b>(4) 市内各地から来訪・利用できる公共交通（ネットワーク）の維持・充実に向けて</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー等の公共交通に加え、スクールバス、病院送迎等の他の移動サービスとも連携し、移動サービス全体が持続的に運営できる環境づくりを推進します。</li> <li>● 豊後竹田駅の駅前広場を整備し、公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の利用者、竹田市の来訪者にとって使いやすく、一大交通結節点としての機能の集約を図ります。</li> </ul>

竹田市立地適正化計画	<b>第7章 都市機能及び居住の誘導を促進する施策の設定</b>
	<b>7.1 都市機能の誘導に係る施策</b>
	<b>(6) 公共交通の維持・充実</b>
	<p>竹田東部（旧城下町）地域と竹田西部（玉来・拝田原）地域の2地域を、公共交通間の乗り継ぎ利便性を確保しつつ、中心市街地の周遊利便性を向上するような都市内交通の導入を検討し、本市の基幹的公共交通路線の充実を図ります。</p> <p>定時定路線運行を行う路線バス・コミュニティバスにより、中心市街地と市内各地域を結ぶ幹線的な移動を担いながら、その補完的なサービスとしてデマンド交通や、地域コミュニティとの連携による新たな移動サービスの導入等、移動ニーズに応じて適宜見直しを行いながら、移動手段の維持・改善を図ります。</p> <p>また、観光目的での来訪者の回遊手段を確保するため、交通結節点からの二次交通の手段として、期間限定の不定期便の運行や、グリーンスローモビリティの導入など、観光協会や観光施設などの実施主体と連携した利用促進策を検討します。</p> <p><b>(7) JR 豊後竹田駅 駅前広場及び駅周辺整備の推進</b></p> <p>JR 豊後竹田駅の駅前広場及び駅周辺の整備を推進し、鉄道との交通結節機能向上、パークアンドライド機能の充実、及び本市の玄関口としての拠点性・利便性の向上を図ります。</p> <p>また、駅周辺は、竹田市景観計画で定める眺望景観エリアに属しており、その利点を最大限に発揮するため、駅を拠点に駅前の空間から城下町エリアへ歩いて散策のできる人の流れを誘導し、市民・来街者の滞留・交流を通じて賑わいを創出します。</p>

表 2-5 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (4/4)

計画	内容
<p>大分県豊肥圏地域公共交通計画</p> <p>(2021(令和3)年9月策定)</p>	<p><b>5 計画の基本的な方針、目標</b></p> <p><b>5-1 基本的な方針と目標</b></p> <p><b>基本的な方針</b></p> <p>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</p> <p><b>計画の目標</b></p> <p><b>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</b></p> <p>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。</p> <p><b>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</b></p> <p>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、公共交通事業およ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。</p> <p><b>目標③：利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上</b></p> <p>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および公共交通への転換の促進を図る。</p> <p><b>6 実施事業</b></p> <p><b>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</b></p> <p>○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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> <p>○新技術を活用した効率性と利便性の両立の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次世代モビリティサービスの導入促進</li> </ul> <p><b>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</b></p> <p>○輸送資源の総動員と最適化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サービスの競合する路線における役割の整理</li> <li>・ 利用の低迷する路線における交通モードの転換</li> </ul> <p>○移動ニーズにあった路線やダイヤの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 移動ニーズを考慮した路線変更・新設、ダイヤ変更</li> </ul>

大分県豊肥圏地域公共交通計画

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

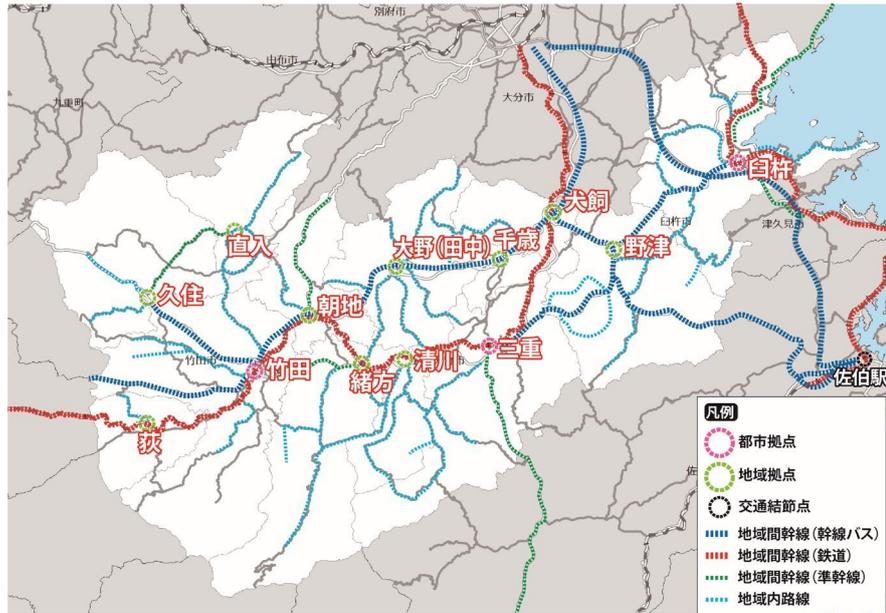


図 2-9 豊肥圏における公共交通ネットワークの形成方針

## 2-3. 公共交通の現況

### 2-3-1 公共交通の運行状況

#### (1) 鉄道

鉄道は、市内中心部を JR 豊肥本線が東西に横断しており、市内に 3 駅（豊後竹田駅、玉来駅、豊後萩駅）が設置されています。

表 2-6 鉄道の概要

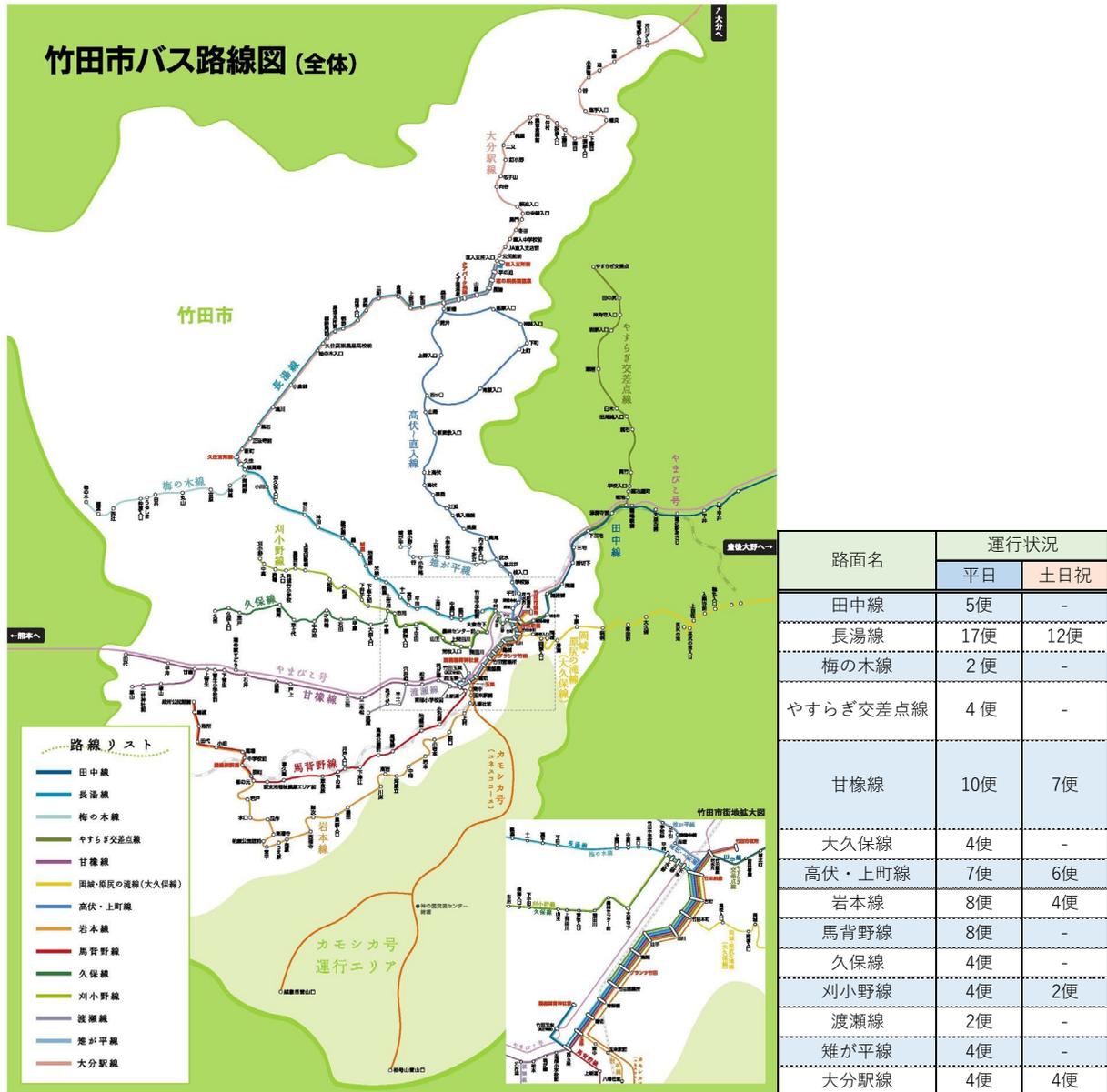
運行事業者	路線名	駅	種別	方面	便数
九州旅客鉄道(株)	豊肥本線	豊後竹田駅	特急列車	上り（宮地・肥後大津・熊本方面）	2 便
				下り（大分方面）	2 便
			普通列車	上り（宮地・肥後大津・熊本方面）	5 便
				下り（大分方面）	17 便
		玉来駅	普通列車	上り（宮地・肥後大津・熊本方面）	5 便
				下り（大分方面）	6 便
		豊後萩駅	特急列車	上り（宮地・肥後大津・熊本方面）	2 便
				下り（大分方面）	2 便
			普通列車	上り（宮地・肥後大津・熊本方面）	5 便
				下り（大分方面）	6 便

※2022（令和 4）年 1 月現在

(2) バス

現在、竹田市内を運行するバス路線は、大野竹田バスによって、路線バスが6路線、コミュニティバスが9路線運行しています。

また、熊本県熊本市から大分県大分市を結ぶ高速バスとして、九州産交バスと大分バスにより、特急やまびこ号が運行しており、竹田市では、「道の駅すごう」、「竹田玉来」、「竹田温泉花水月」の3つのバス停に停車します。



出典：竹田市バス路線総合案内 HP

図 2-10 バス路線図

### (3) デマンド交通（予約型乗合タクシー）

#### ① カモシカ号（宮砥・姫岳コース）

予約型乗合タクシーが2コース運行されています。日曜日を除く月曜日～土曜日に運行されており、利用には事前の利用者登録と電話予約が必要です。

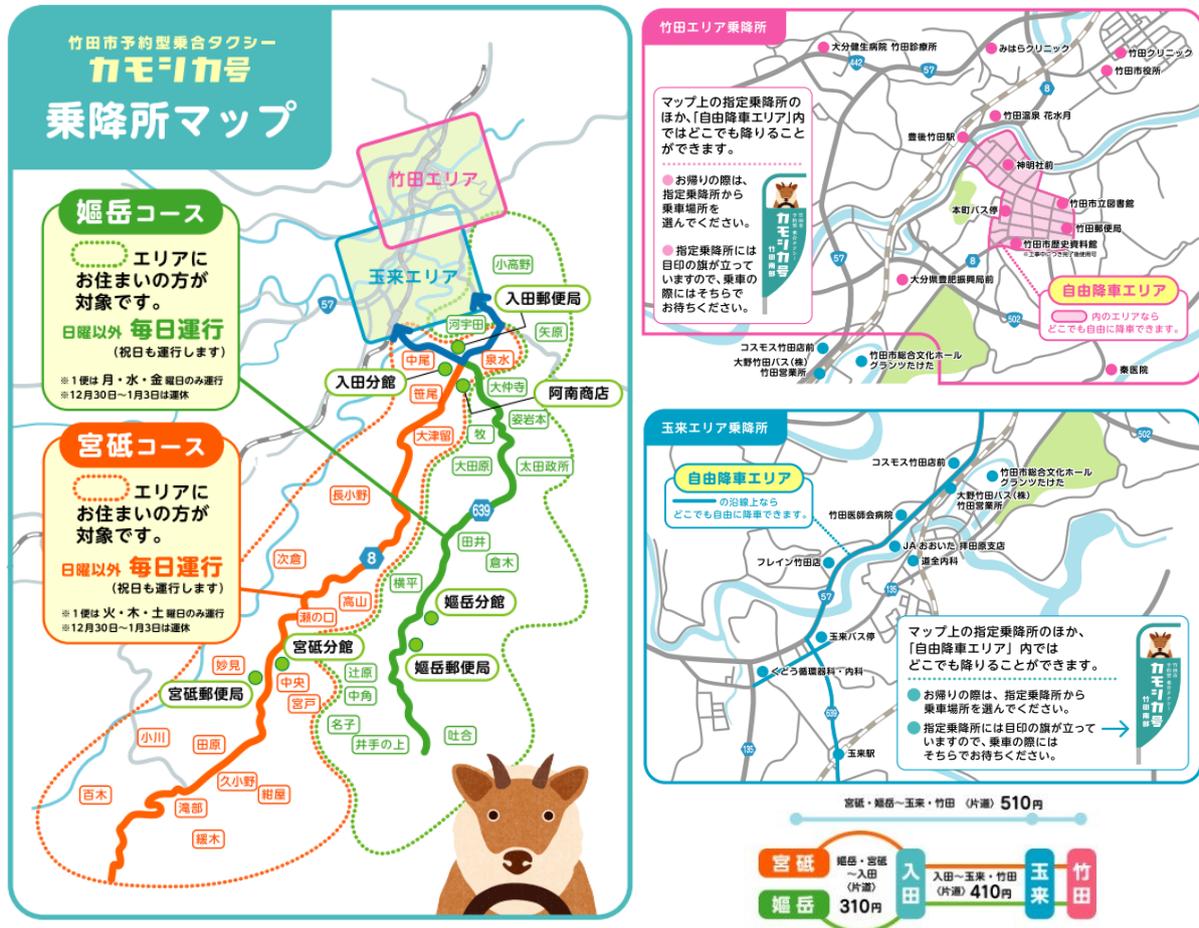


図 2-11 カモシカ号路線図

#### ② カモシカ号（ユネスココース）

2017（平成 29）年 6 月に祖母・傾山系周辺が「ユネスコエコパーク」に登録されたことに伴い、定時定路線の直行バスの運行を開始しました。日曜日を除く月曜日～土曜日に運行され、コースは、「祖母山登山口行」と「越敷岳登山口行」の2コースがあります。片道運賃は、1,020 円で利用できます。（2022（令和 4）年 1 月現在）



図 2-12 カモシカ号（ユネスココース）

#### (4) タクシー

竹田市内では、6社のタクシー事業者によりタクシーが運行されており、通常の小型車両やジャンボタクシーに加え、一部の事業者では福祉車両を導入しています。

表 2-7 市内タクシー会社の概要

地域	運行事業者	対応車両
竹田	竹田合同タクシー株式会社	小型車両、ジャンボタクシー
竹田	株式会社国際観光交通	小型車両、ジャンボタクシー、各種福祉車両
竹田	中央タクシー株式会社	小型車両、ジャンボタクシー、各種福祉車両
久住	久住観光タクシー有限会社	小型車両、ジャンボタクシー
直入	直入タクシー有限会社	小型車両、ジャンボタクシー、各種福祉車両
直入	長湯タクシー有限会社	小型車両、ジャンボタクシー

※2022（令和4）年1月現在

#### (5) その他交通

JR とバス（路線バス、コミュニティバス、高速バス）、予約型乗合タクシー以外に、竹田市では市が運行・運行委託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、医療施設が独自に運行する病院送迎など、複数の移動サービスが存在します。

表 2-8 その他の移動サービス

移動サービス	運行主体	対象地域
スクールバス	竹田市教育委員会	市立幼稚園、小学校、中学校
送迎タクシー (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 (竹田タクシー協会に委託)	市内全域 (開催時期に合わせて運行)
送迎車 暮らしのサポートセンターの車 (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	—

※2022（令和4）年1月現在

## 2-3-2 公共交通の利用状況

### (1) 鉄道駅乗降者数

竹田市における3駅において、2021（令和3）年11月17日（水）に各駅における利用客数の実態を調査しました。調査結果について、下記に示します。

表 2-9 鉄道駅乗降者数の調査概要

番号	事業者	路線	駅名	調査便数	備考
1	JR九州	豊肥本線	豊後竹田駅	38便 上り：23便 下り15便	上下線で九州横断特急が 各2便ずつ
2			玉来駅	11便 上り：5便 下り：6便	
3			豊後荻駅	16便 上り：7便 下り9便	上下線で九州横断特急が 各2便ずつ

豊後竹田駅では、1日あたりの乗降者数が765人であり、約3人に2人の割合で高校生が利用しています。一方、玉来駅や豊後荻駅では、利用者が少ない状況です。

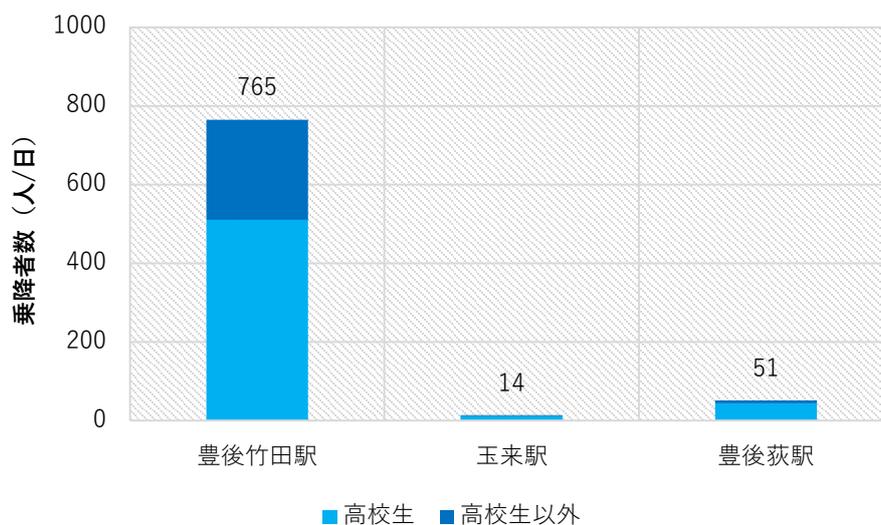


図 2-13 各駅における1日の乗降客数

### ① 豊後竹田駅

豊後竹田駅を利用する大半の属性が高校生です。朝方（7～8 時台）及び夕方 17 時台をピークに大分市・豊後大野市方面から乗車した多くの高校生が降車する傾向にあります。しかしながら、市内の移動で熊本市方面に向かう乗車客は少ないです。

下り方向への利用者では、大分市・豊後大野市に向けて、6 時台と 18 時台に乗車する高校生が多いことが言えます。

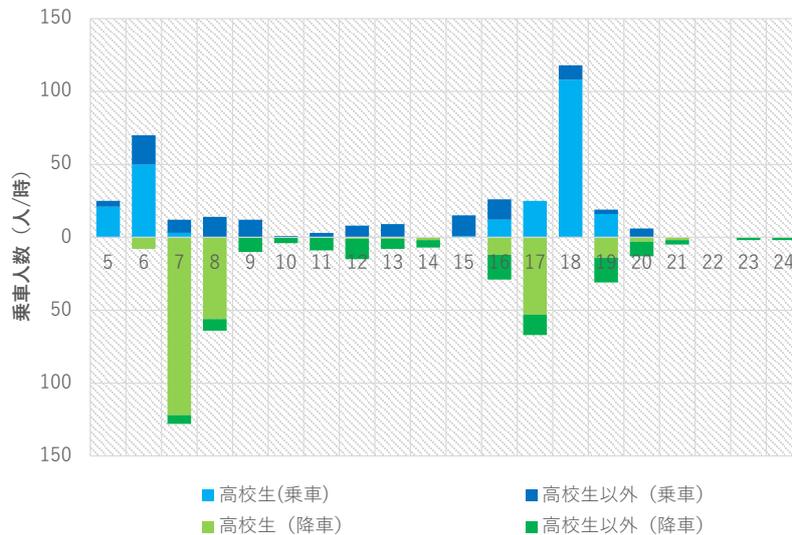


図 2-14 豊後竹田駅における乗降客数の推移

### ② 玉来駅

上り方向（熊本市方面）に向かう客は高校生のみで、利用客が少ない状況です。

下り方向（大分市方面）では、豊後竹田駅や豊後大野市方面に向かう高校生や一般客（高校生以外）が見られますが、7 時台以降、利用客は全く見られません。

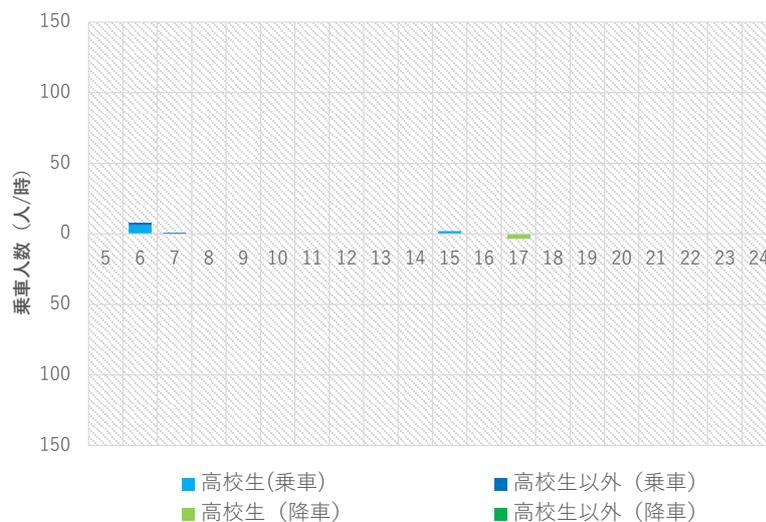


図 2-15 玉来駅における乗降客数の推移

### ③ 豊後萩駅

上り方向（熊本市方面）に向かう乗車客は高校生が若干名存在する程度で、ほとんど利用者はいません。夕方 17 時をピークに豊後竹田駅方面から乗車した多くの高校生が豊後萩駅にて降車する傾向にあります。

下り方向（大分市方面）では、豊後竹田駅や豊後大野市方面に向かう高校生が見られますが、7 時台以降、利用客は少ない状況です。

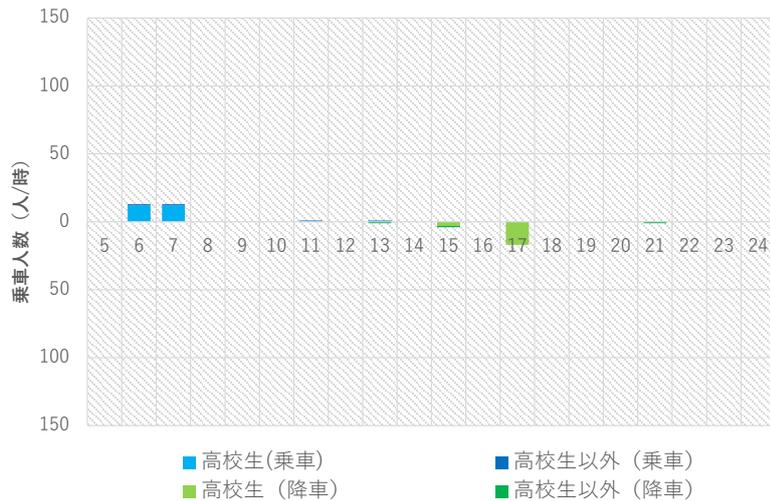


図 2-16 豊後萩駅における乗降客数の推移

## (2) バス利用者数

過去3年間（2018（平成30）年度～2020（令和2）年度）におけるバス利用者数は、年々減少しています。2020（令和2）年度の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、前年より約26%減少し、32,396人となっています。

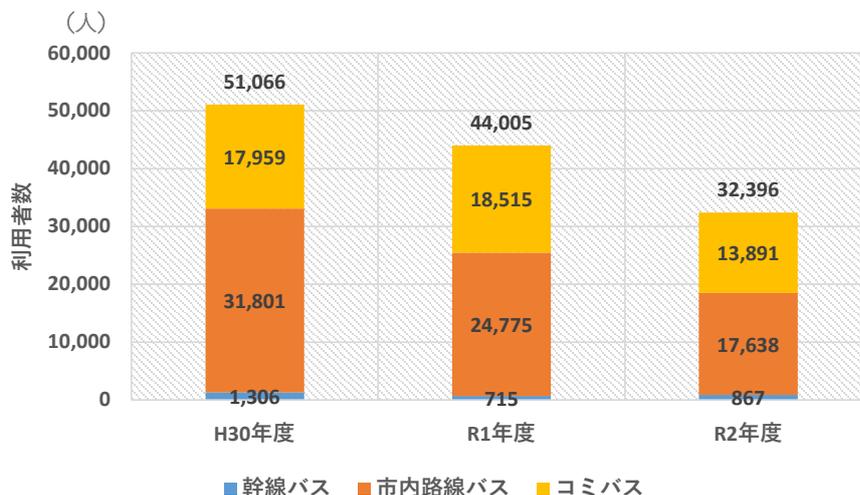
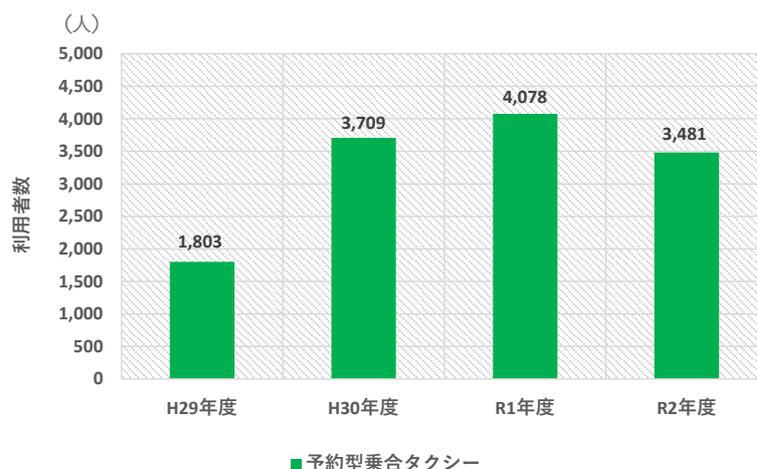


図 2-17 過去3年間におけるバス利用者数の推移

## (3) デマンド交通（予約型乗合タクシー）利用者数

過去4年間（2017（平成29）年度～2020（令和2）年度）におけるデマンド交通（予約型乗合タクシー）利用者数は、竹田南部地域に居住する住民の日常生活における移動手段として根付いたことや、2017（平成29）年度にユネスコエコパークに祖母傾山系周辺地域が認定された影響もあり、登山客も増え、2019（令和1）年度まで増加していました。しかし、2021（令和2）年度の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、前年より約15%減少し、3,481人となっています。



※2017（平成29）年度は10～3月の運行

図 2-18 過去4年間における予約型乗合タクシー利用者数の推移

## 2-3-3 公共交通に関する財政負担の状況

### (1) バスに関する財政負担額

2013（平成 25）年度から 2018（平成 30）年度までは、バスに関する財政負担額はほぼ横ばいに推移していました。しかし、2019（令和 1）年度以降は、市内路線バスに対する負担額が増加したことで、2020（令和 2）年度のバスに関する財政負担額は、2018（平成 30）年度より約 33%増加し、45,821 千円となっています。



図 2-19 バスに関する財政負担額の推移

### (2) 予約型乗合タクシーに関する財政負担額

2017（平成 29）年度から予約型乗合タクシーの運行を開始しました。財政負担額は図 2-20 の通りとなっており、2020（令和 2）年には、10,704 千円の財政負担となっています。

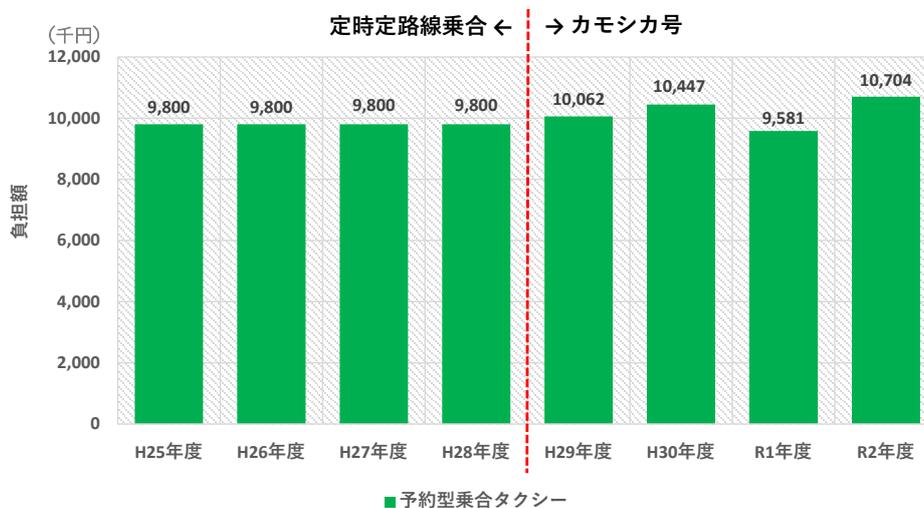


図 2-20 予約型乗合タクシーに関する財政負担額の推移

## 2-3-4 路線バス・コミュニティバスの利用実態

2021（令和3）年10月14日（木）、15日（金）の2日間に、大野竹田バス（竹田営業所、本社）が運行するバス路線のうち、竹田市内（周辺市町を含む）を運行するバス路線（15路線）の平日運行便について、調査員が対象便に乗込み、聞き取りによる利用者アンケート調査を実施しました。調査結果について、以下に記載します。

### (1) 利用実態

長湯線の利用が77名と最も多く、甘椽線、馬背野線が次いで多い結果となりました。運行便数が4便（2往復）以下の路線の利用者は10名未満にとどまる傾向にあります。

中学生や高校生、50歳以上の利用者が多く、利用者の年齢層は分散する傾向にあります。小学生未満や大学生・専門学生、23～29歳の利用はほとんど見られません。男女比では女性が多い傾向にあります。

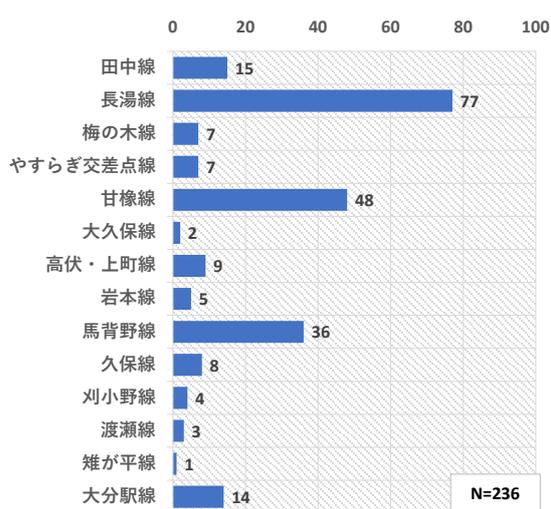


図 2-21 路線別の利用者数

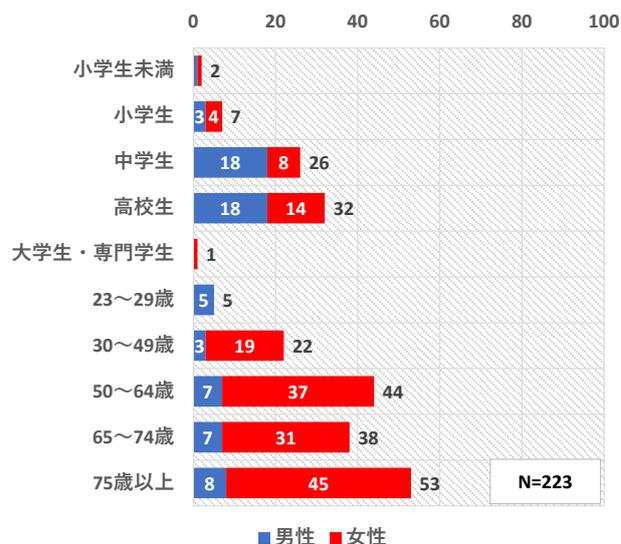


図 2-22 路線別の利用者の属性

## (2) 移動目的

他の路線に比べて比較的利用者が多い長湯線、甘椽線、馬背野線の3路線を中心に通学利用が一定割合を占めています。需要は少ないものの、長湯線や馬背野線等の路線では通勤目的の利用も見られています。どの路線においても、買い物や通院目的の利用が一定割合みられるものの、路線ごとに割合が大きく異なっています。

高校生までの利用者のほとんどが通学目的の利用です。その他（23～64歳）では、通勤目的の利用が半数を占め、次いで買い物利用が多い傾向にあります。高齢者（65歳以上）では、買い物と通院目的の利用が大幅に増加し、全体の約80%を占めます。

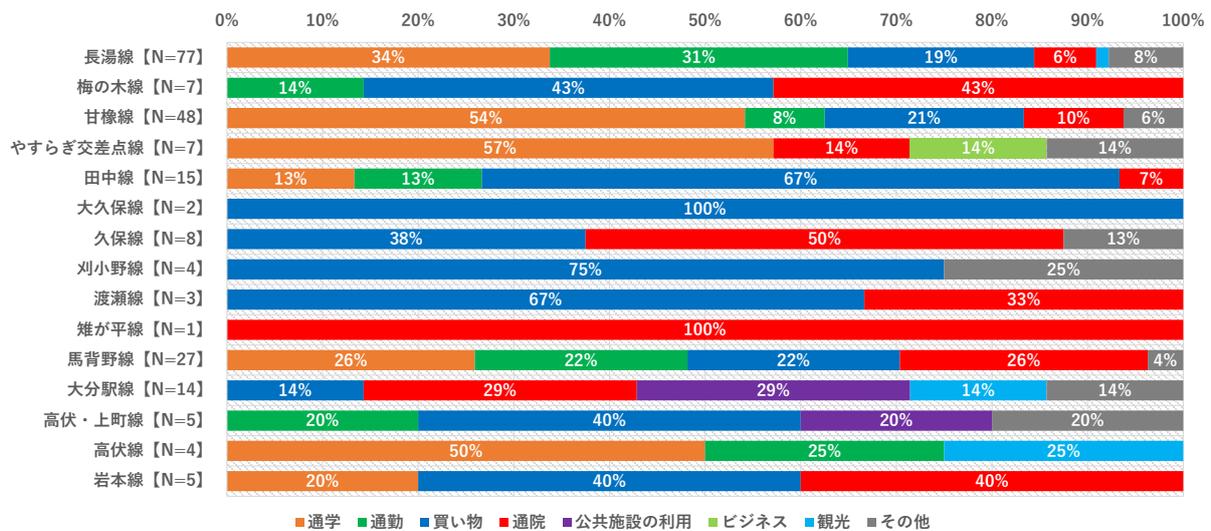


図 2-23 路線毎の移動目的

### (3) 移動目的地

学校では、竹田南部中学校の通学利用が最も多い結果となりました。次いで竹田高校、竹田南高校、久住高原農業高校が10～11名とほぼ同数です。

商業施設では、サンリブ(@玉来)とマルショク(@竹田本町)の利用が多く、路線バス利用者の移動先として定着しています。利用される医療施設に極端な偏りはなく、分散する傾向にあります。

医療施設では、みはらクリニック利用者の中には、立地の関係上、タクシーを併用する利用者が存在しています。



図 2-24 移動目的地 (学校)

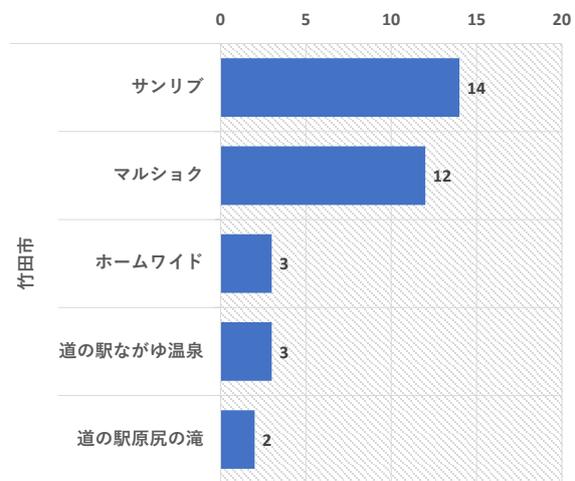


図 2-25 移動目的地 (商業施設)



図 2-26 移動目的地 (医療施設)

#### (4) 移動頻度

小学生以下～高校生は、「週 5 日以上」の利用が 75%以上と多くを占めています。その他（23～64 歳）においても、通勤利用者を中心に「週 5 日以上」の利用が 30%程度みられます。高齢者（65 歳以上）は、買い物や通院利用が多いことから、利用が分散するため、加齢とともに利用頻度は減少する傾向にあります。

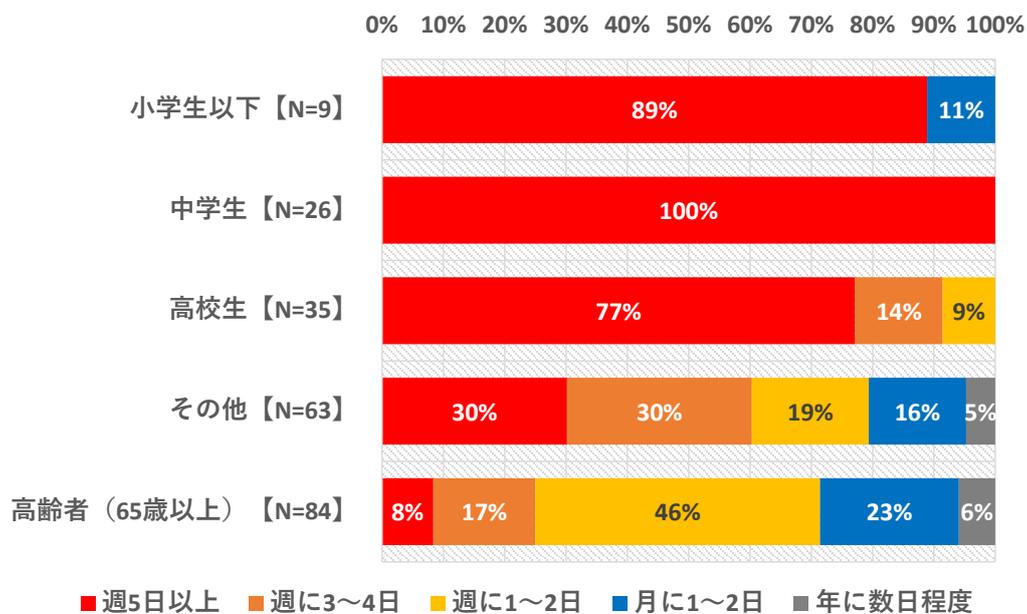


図 2-27 各年齢層の移動頻度

### 第3章 移動に関する地域の現状・課題

#### 3-1. 移動に関する地域の現状

##### 3-1-1 市民の移動実態

竹田市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、2021（令和3）年11月にアンケート調査を実施しました。調査は、住民基本台帳に基づき19歳以上の市民の皆様から無作為に抽出された2,000名を対象にアンケート調査票を郵送、918人分の回答を得ました（回収率45.9%）。調査結果を下記に記載します。

##### (1) 市内に居住する市民の世帯状況

市内に居住する市民の世帯は、約半数が独居または夫婦二人となっており、多世代同居数は少数です。

竹田・松本・柏原・都野・下竹田の5地区では、20%を超える割合で独居世帯が存在します。

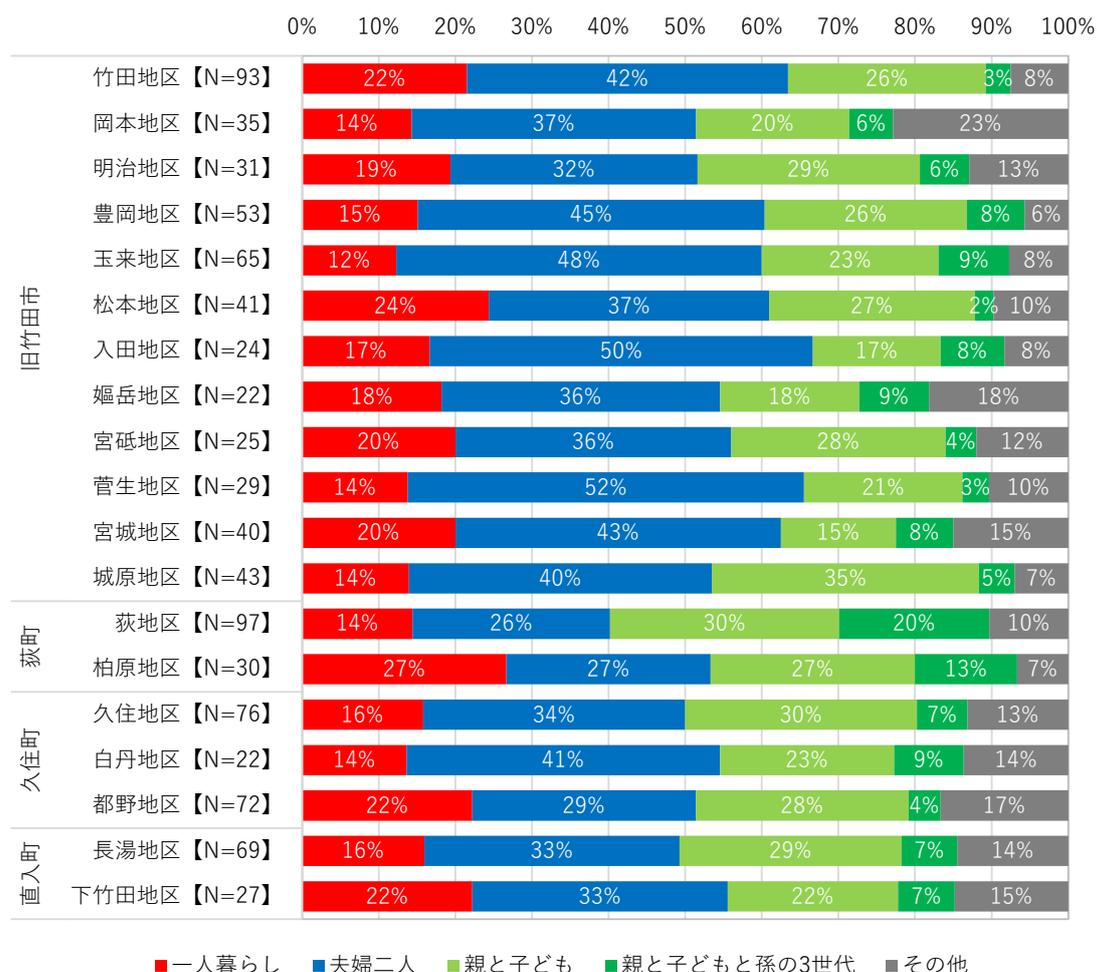


図 3-1 市内に居住する世帯の家族構成

## (2) 運転免許の保有状況

竹田市では、男性女性ともに高い免許保有率を維持し、日常的な運転を行っています。80歳以上の高齢者では、免許保有率・日常的な運転者数の割合は減少しますが、8割以上が日常的に運転しています。

80歳以上の高齢者のうち、約20%の方が公共交通で移動していますが、全ての年代で自家用車による移動が大半を占めています。

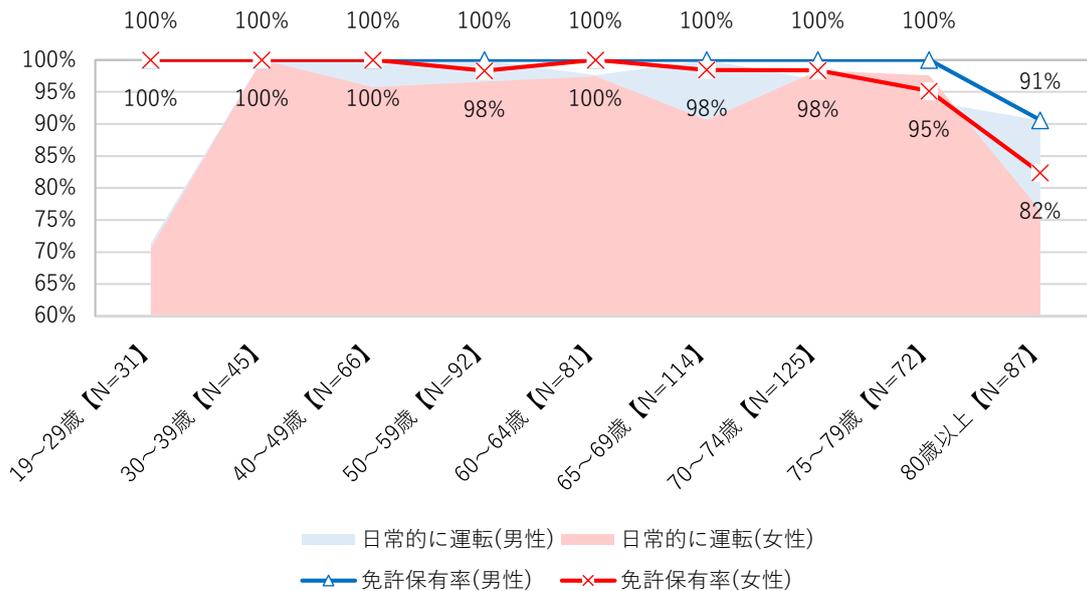


図 3-2 各年代の免許保有状況と運転状況

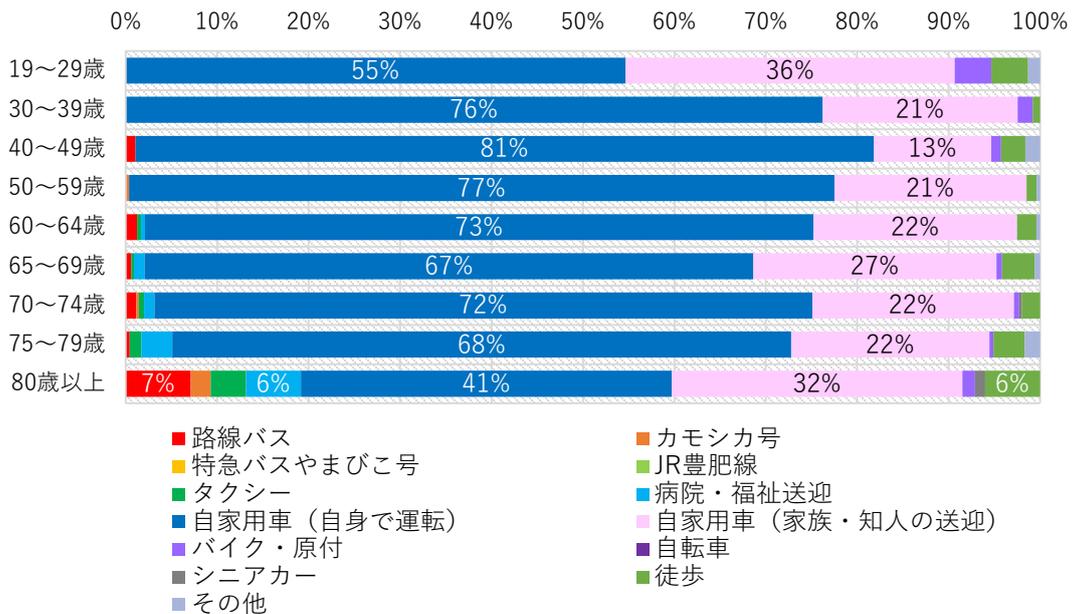


図 3-3 各年代の目的地までの移動方法

### (3) 運転免許の自主返納状況

自主返納者はいずれの地区でも 0~20%程度に留まっておりますが、「近いうちに自主返納することを考えている」「現時点で自主返納するつもりは無いが、将来的に検討する」と答えた人の割合は、多くの地区で過半数を占めます。

年齢が高くなるにつれ、「すでに自主返納した」と回答する割合は高くなる傾向にあり、「自主返納しない」と回答する割合は年齢を重ねるごとに減少傾向にあります。しかしながら 80 歳以上の高齢者の自主返納率は 15%に留まっています。

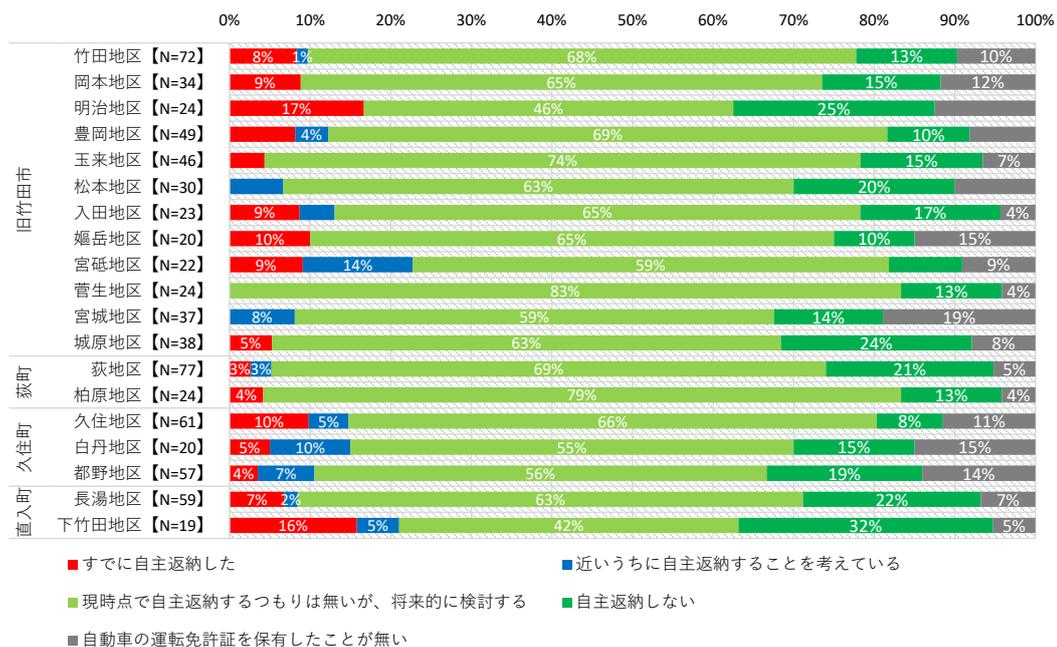


図 3-4 各地区の運転免許自主返納状況

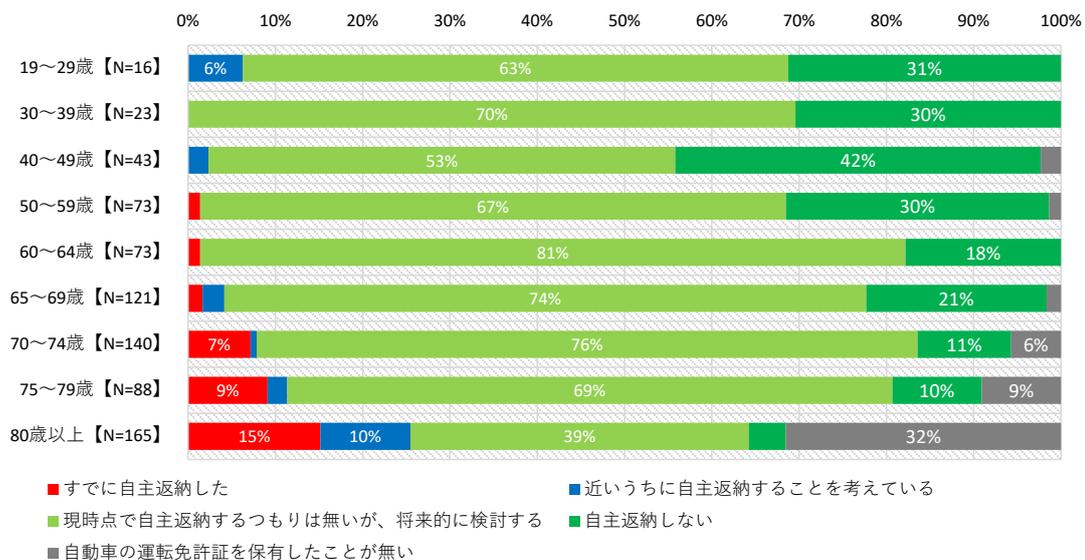


図 3-5 各年齢層の運転免許自主返納状況

#### (4) 移動の目的地・目的

旧竹田市や荻町の市民は、玉来・拝田原地区に移動する傾向があります。また久住町では地域内、直入町では大分市に移動する傾向があります。

竹田市民は、玉来・拝田原地区で買い物を行う傾向があります。直入町に居住する市民の4割が大分市で買い物を行う傾向があります。

通院や通勤は、近隣の地域に通う傾向がありますが、直入地域では、買い物同様、大分市に通う市民の方が多い傾向にあります。

通学では、久住地域に通う傾向があります。

娯楽イベントの参加にあたって、市民の多くが由布市に移動する傾向があります。

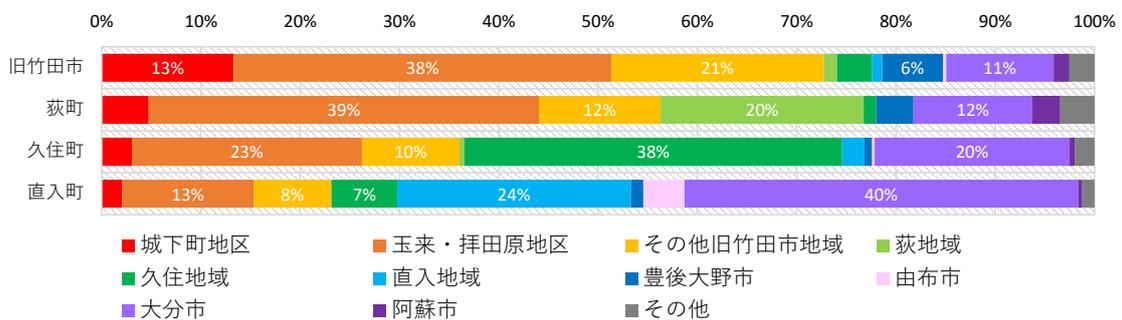


図 3-6 主な移動目的地

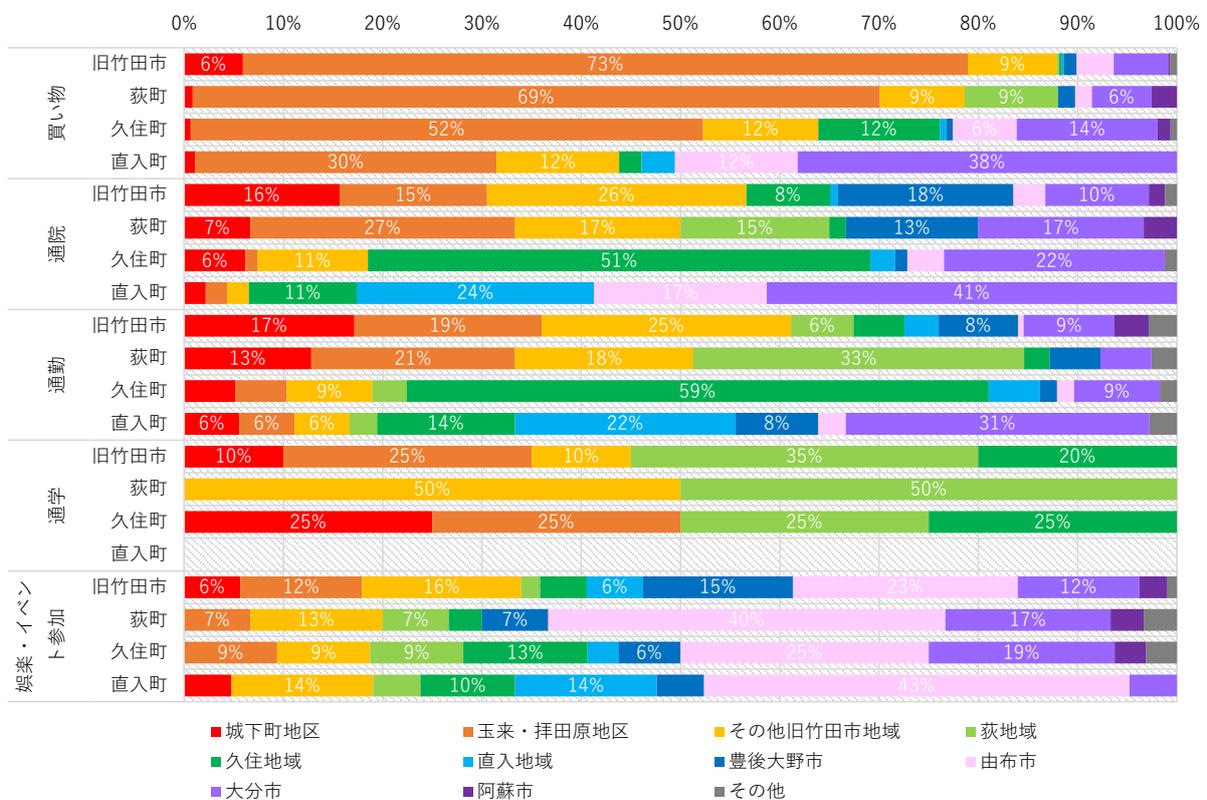


図 3-7 地域ごとの主な移動目的地

## (5) 移動時間帯

主な移動目的地に向けた移動は、市内全域で7～11時に出発する傾向があり、多くの市民が移動を開始します。旧竹田市のみ、13～14時に活発な移動がみられます。

帰宅時刻として、市内全域で午前は11～12時をピークに、午後では17～18時をピークに帰宅する傾向がみられます。

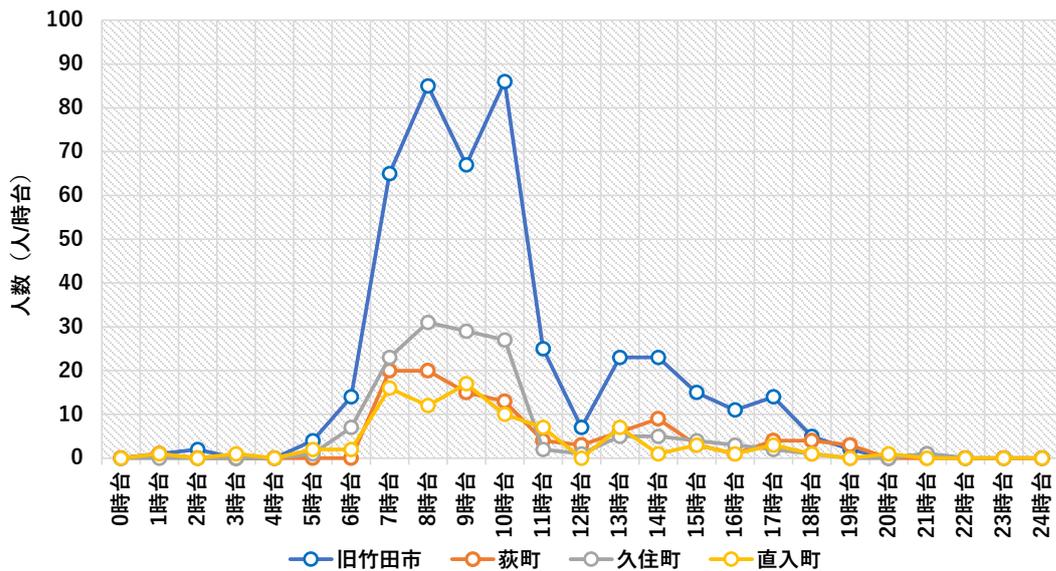


図 3-8 主な移動目的地への出発時刻

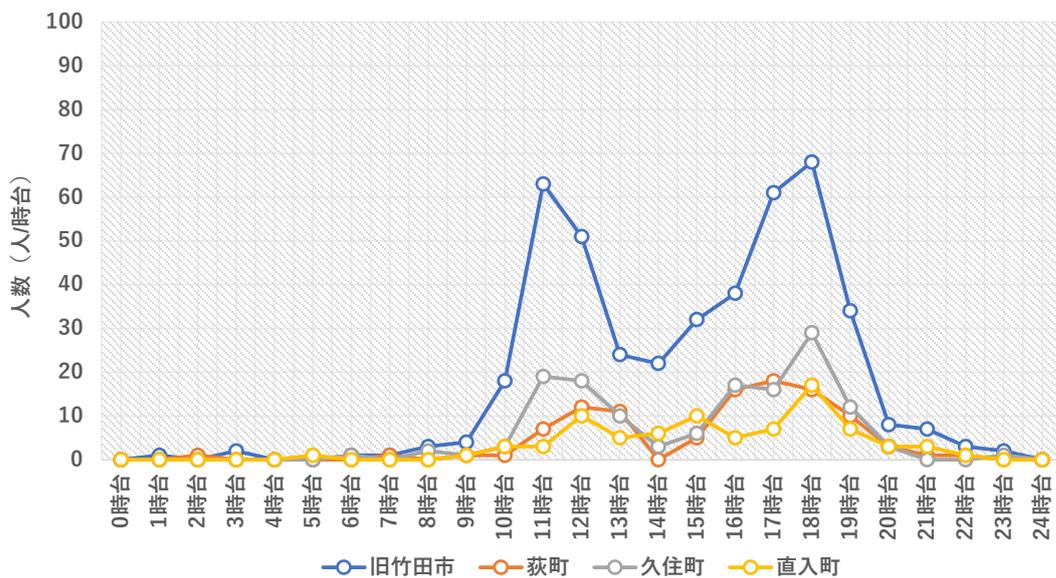


図 3-9 主な移動目的地からの帰宅時刻

## (6) 移動に関する困窮状況

移動に対する不満点や公共交通を利用しない理由について、多くの地区や年代で、自家用車の運転や送迎により、公共交通を利用しないとする割合は約半数ほどを占めます。また不満点として、バス停までの距離が遠いことや運行本数の少なさが他の項目に比べて多く挙げられました。

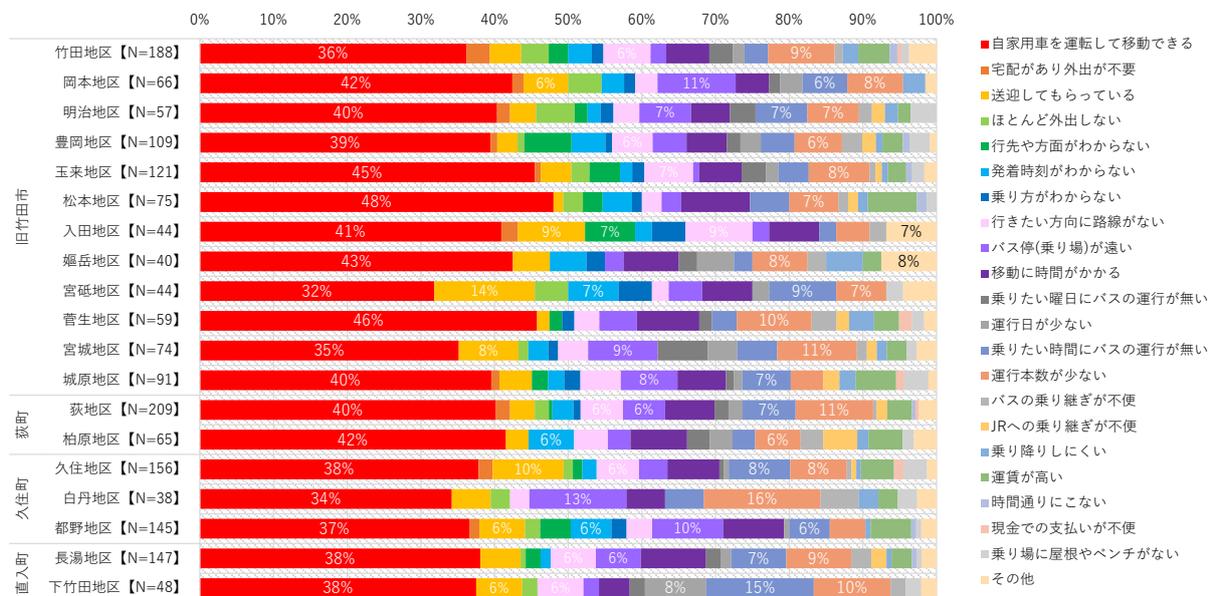


図 3-10 地区別の移動に対する不満や公共交通を利用しない理由

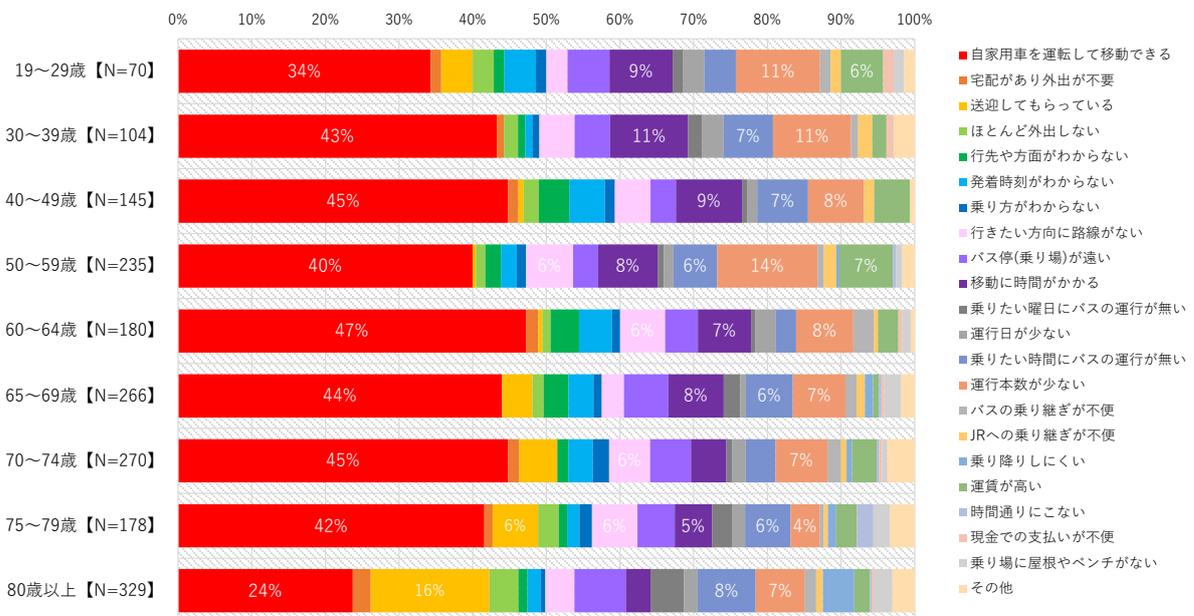


図 3-11 年代別の移動に対する不満や公共交通を利用しない理由

## (7) コロナ禍による外出頻度の変化

### ① 外出頻度

コロナ禍の影響で外出頻度に変化があった人は、全ての地区で5割以上を占めます。年齢別にみると、年齢が高くなるにつれ外出頻度の変化は少なくなっており、85歳以上では3人に1人がコロナ禍においても通常と同様の頻度で外出を行っています。

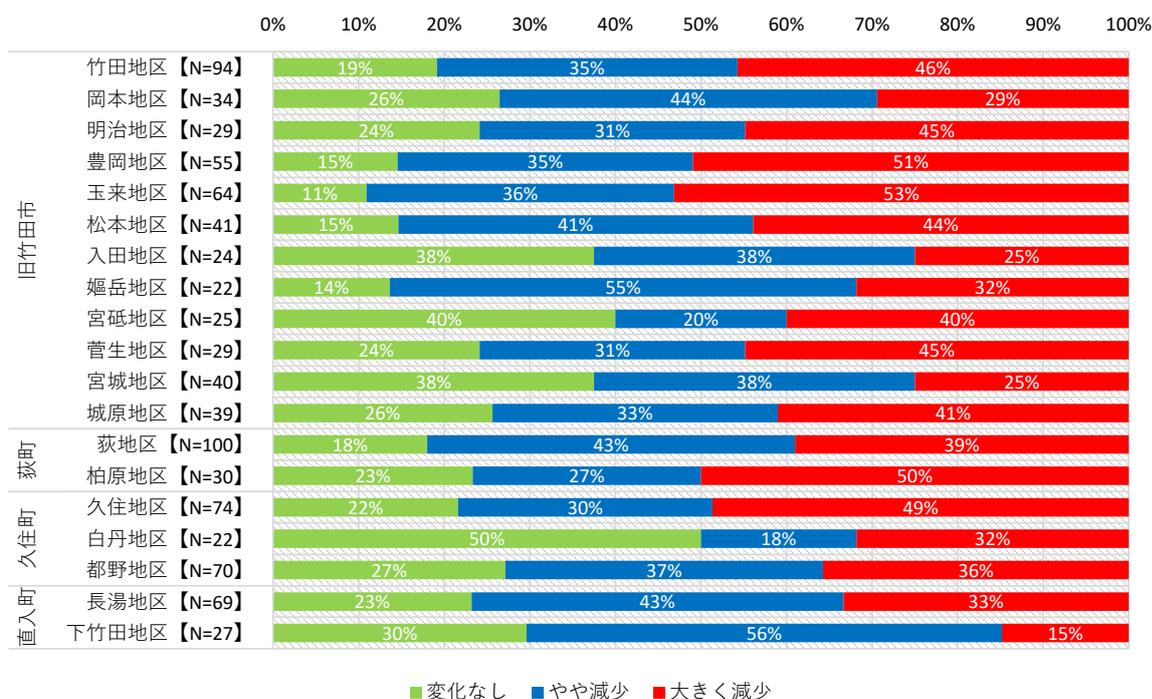


図 3-12 コロナ禍での各地区における外出頻度の変化

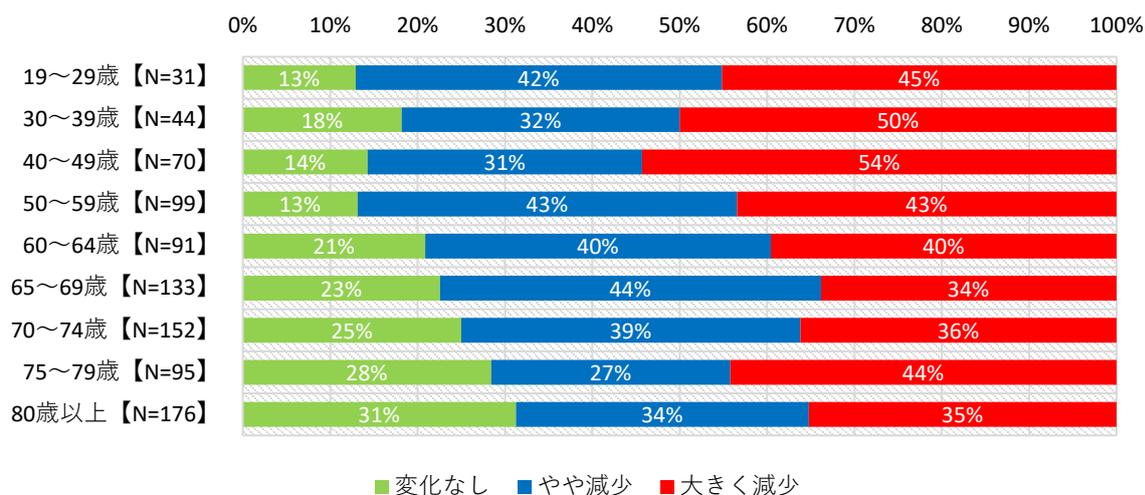


図 3-13 コロナ禍での各年齢層における外出頻度の変化

## ② 公共交通の利用頻度

全ての地区で半数以上の住民がコロナ禍であっても公共交通の利用に変化がないと回答しています。中でも岡本・白丹・下竹田地区では約9割が変化なしと回答しています。

年齢別にみると、全ての年代で2割を超える住民が公共交通の利用頻度が大きく減少したと回答しています。特に19～29歳の若年層と80歳以上の高齢者で、その割合が高い傾向にあります。

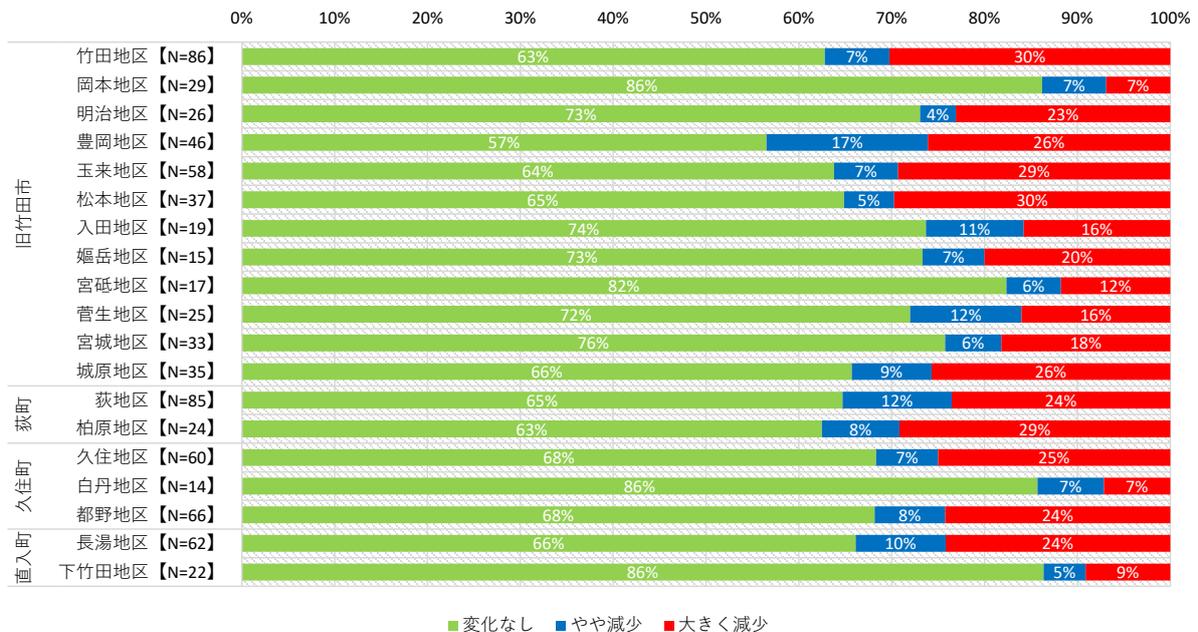


図 3-14 コロナ禍での各地区における公共交通の利用頻度の変化

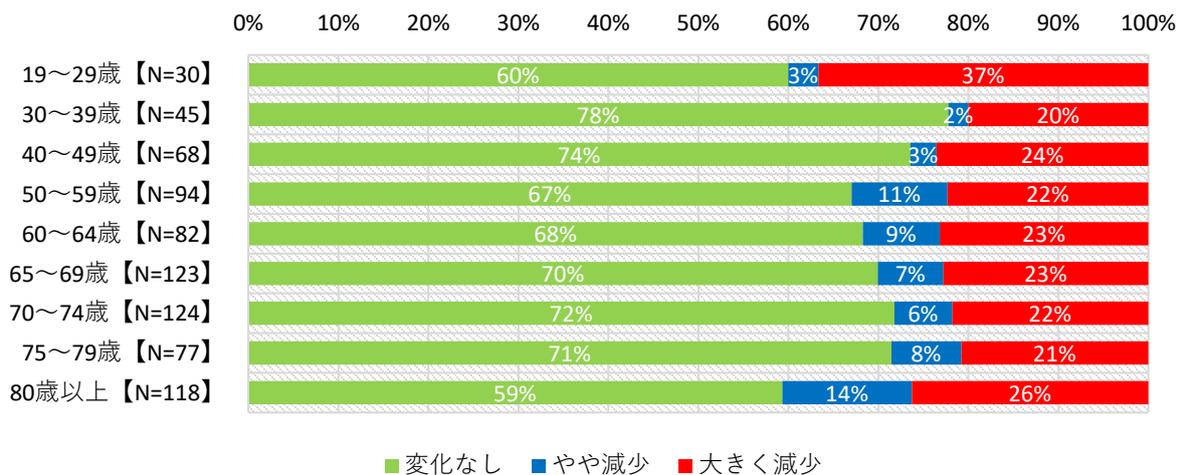


図 3-15 コロナ禍での各年齢層における公共交通の利用頻度の変化

### 3-1-2 高校生の移動実態

竹田市内に位置する3校（竹田高等学校、竹田南高等学校、久住高原農業高等学校）に通学する学生 449 人を対象に通学手段に関する調査を実施しました。アンケート調査による公共交通の利用実態調査を実施した結果について、以下に記載します。

#### (1) 居住地

竹田市内の高校に通う学生の居住地は、竹田市が多くを占めています。一方で、竹田高等学校、竹田南高等学校には、隣接する市である豊後大野市から通学する学生も多く存在しています。ただし、大分市や佐伯市といった圏域をまたぐ学生の通学は比較的少ない傾向にあります。

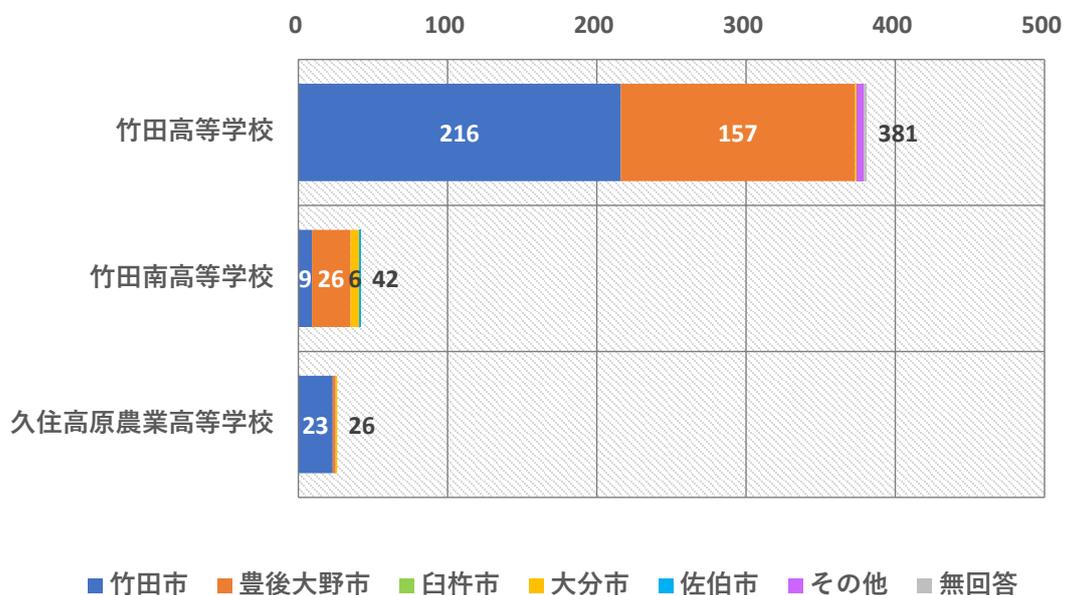


図 3-16 各高校における学生の居住地

## (2) 通学時の移動手段

### ① 竹田高等学校

車（送迎）による移動が50%弱存在しています。JRによる移動が約30%存在するが、バスによる移動はほとんどみられません。徒歩のみ、自転車、原付・バイクによる移動はあわせて20%未満で車（送迎）による移動が主であると言えます。雨天時には、バスによる移動が微増、車（送迎）による移動が過半数を占めます。

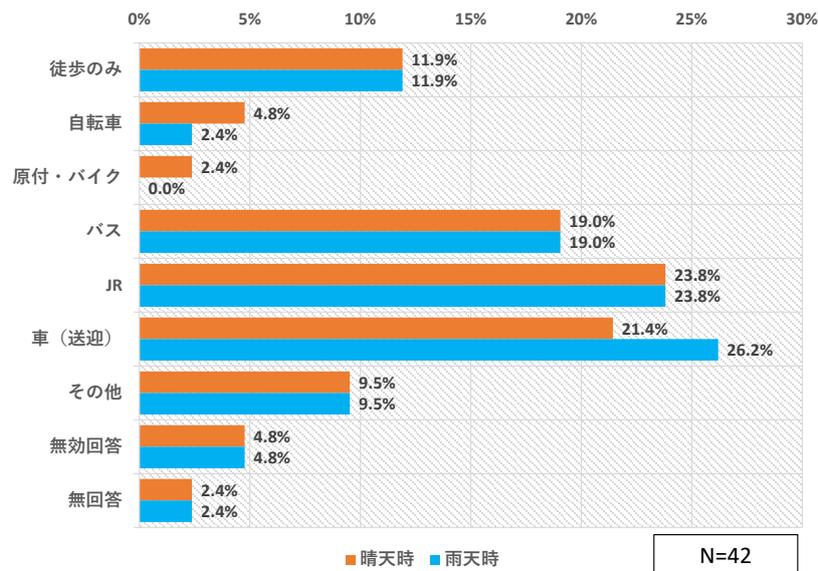


図 3-17 竹田高等学校における学生の移動手段

### ② 竹田南高等学校

バス、JRによる移動が約20%ずつ存在し、一定の公共交通利用がみられます。車（送迎）による移動は約20%、徒歩のみ、自転車、原付・バイクによる移動はあわせて20%未満となっています。雨天時であっても、移動手段の変化はほとんどみられません。

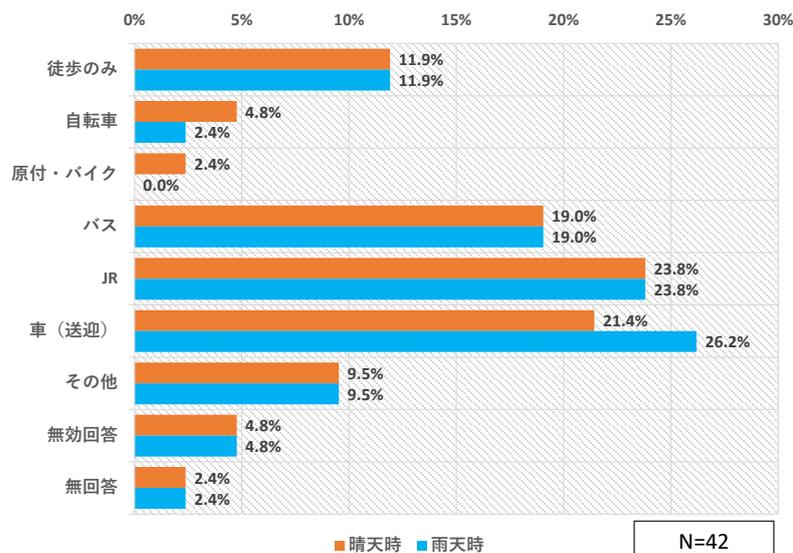


図 3-18 竹田南高等学校における学生の移動手段

### ③ 久住高原農業高等学校

バスによる移動が約 20%存在するため、沿線に居住する学生の利用が一定数存在しています。徒歩のみ、自転車、原付・バイクによる移動はあわせて 30%弱存在しており、車（送迎）による移動が 40%以上を占めています。雨天時であっても、移動手段を切り替える学生は少ないことが言えます。

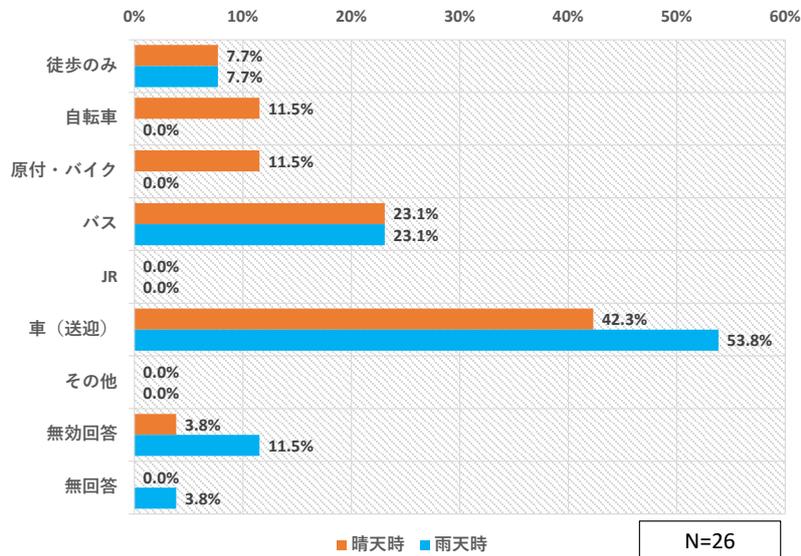


図 3-19 久住高原農業高等学校における学生の移動手段

#### I. 送迎ができない場合の移動手段

高校から近い竹田地区では、徒歩による移動が 40%弱存在するため、徒歩圏内においても送迎を利用しています。JR の沿線に位置する荻地区や三重地区では、代替手段として JR が利用される傾向にあります。

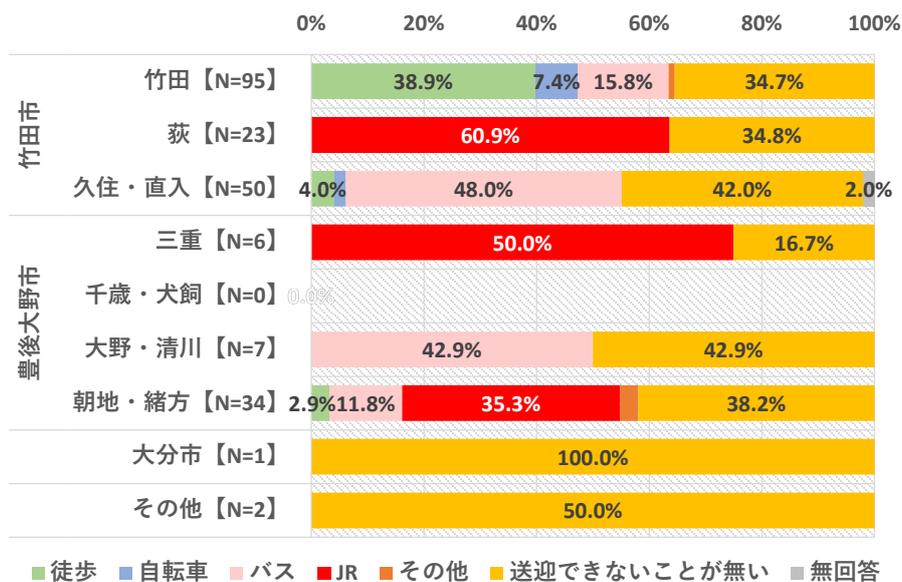


図 3-20 送迎ができない場合の移動手段

### (3) 自宅～バス停・駅までの移動手段

一部地区を除き、自宅～バス停・駅までの移動手段は車（送迎）を利用している学生は50～80%程度と多いことが分かります。徒歩、自転車による移動は地域差がみられるが、徒歩が多い傾向にあります。

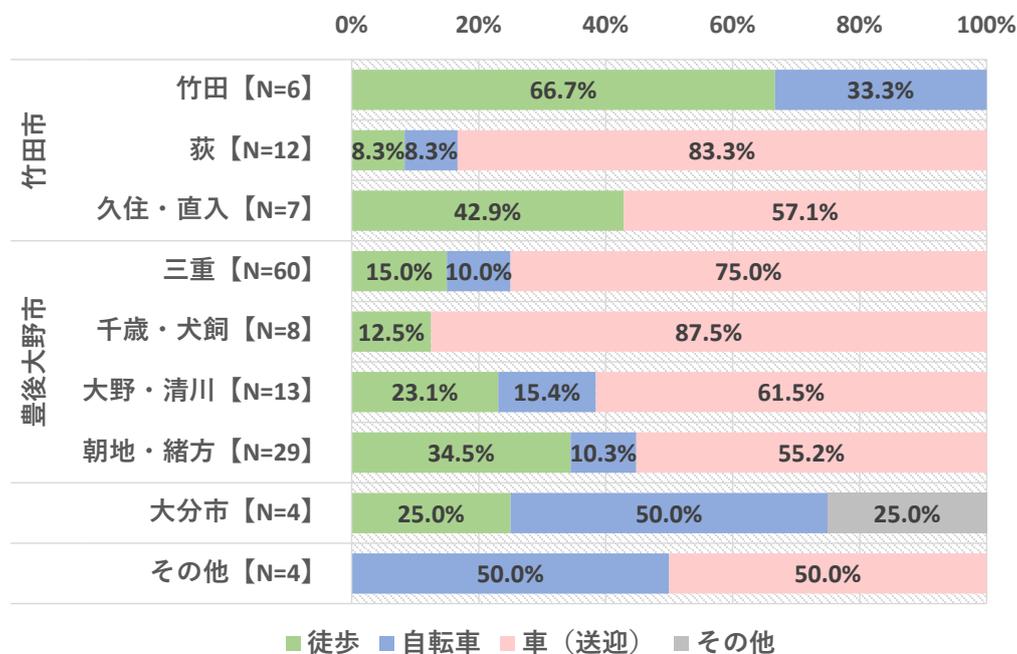


図 3-21 自宅～バス停・駅までの移動手段

#### (4) 居住地別における移動手段の変化

竹田市内の高校に通う学生の約30%が竹田地区に居住する学生ですが、竹田地区の公共交通利用は少数です。荻では公共交通利用が40%弱存在し、ほとんどがJR利用をしています。竹田市外のほとんどの地区では、60～90%程度が公共交通を利用しています。(JR>バス)

竹田市内の3地区では、どの地区においても60%前後が送迎による移動となっています。竹田市に比較的近い地区(朝地・緒方、大野・清川)は、特に送迎による移動が多い傾向があります。

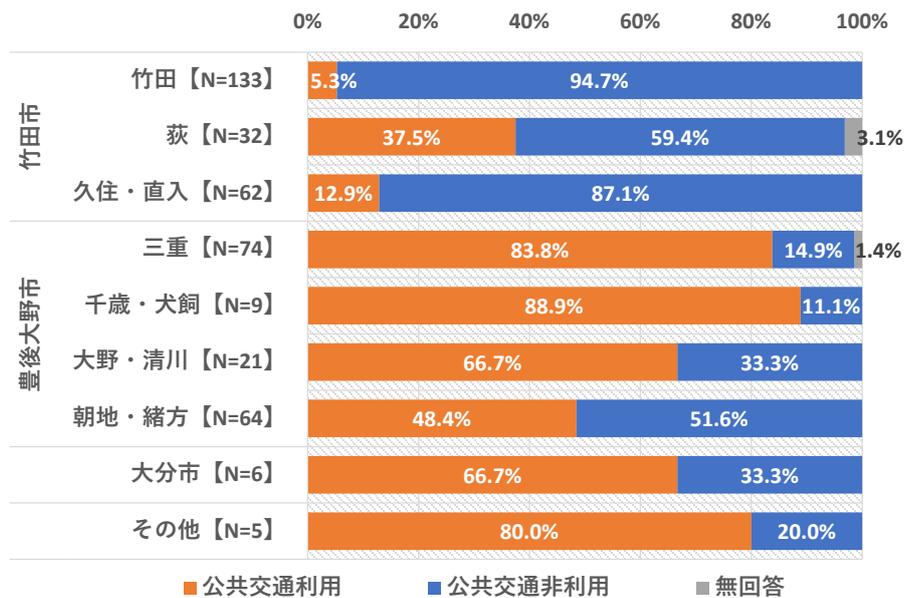


図 3-22 公共交通の利用有無

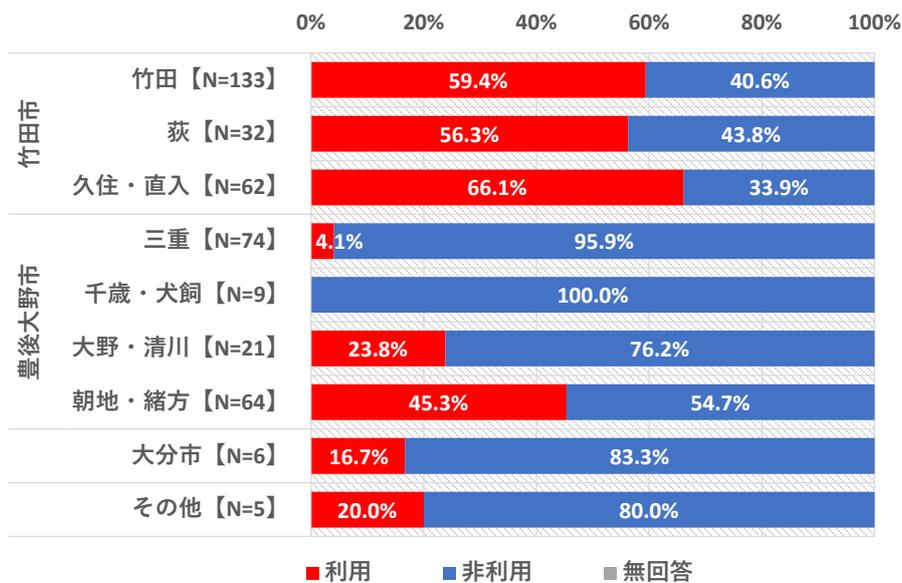


図 3-23 晴天時における送迎有無

(5) 路線バスを利用するための条件

登下校時刻に合わせたダイヤ設定や安価な運賃設定、フリー乗降（乗り放題）定期券などに関心が高く、現在よりも多く使うようになるとの回答が約 20%に及びます。

接続改善、定時性に対する関心は低い傾向にあります。

路線バスの利用促進に関する取り組みを行った場合でも、使わないという回答がどの選択肢においても 30%程度存在します。

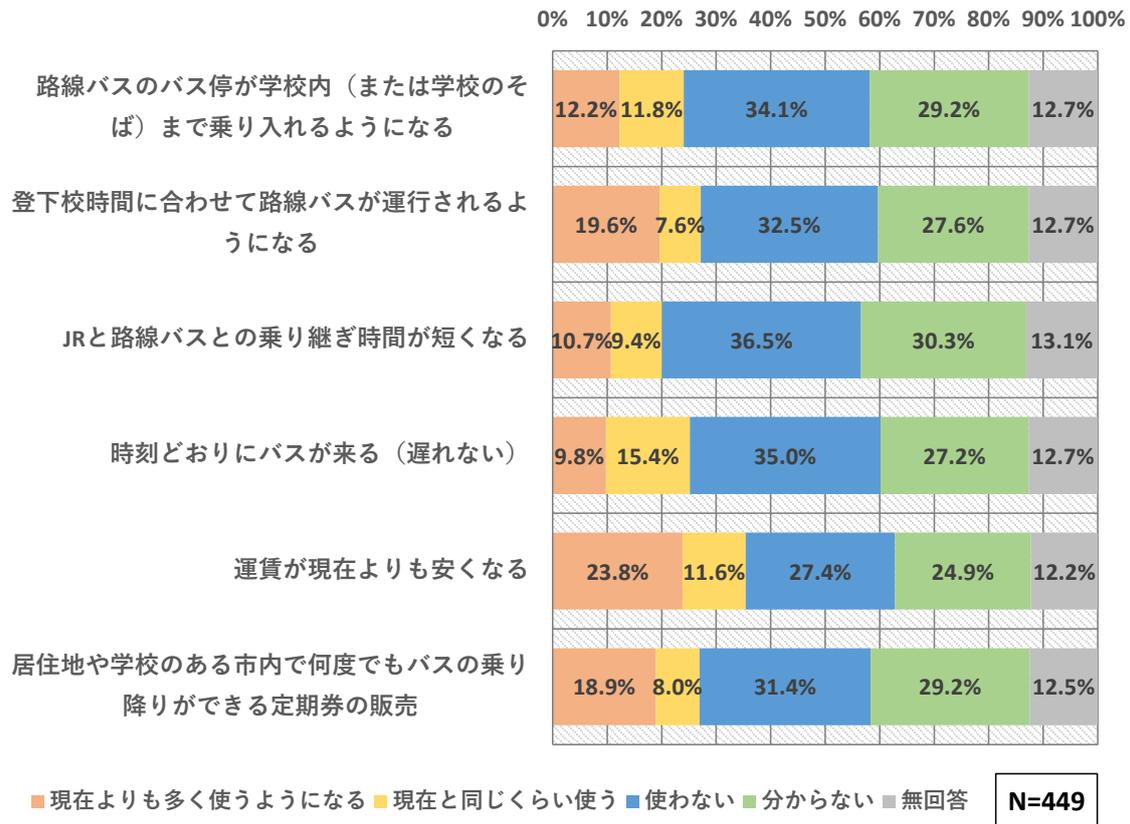


図 3-24 路線バスを利用するための条件

### 3-1-3 ワークショップでの地区別の意見

竹田市内9地区において、実施したまちづくりに関するワークショップで挙げられた交通に関する意見を、以下の表に抜粋して記載します。

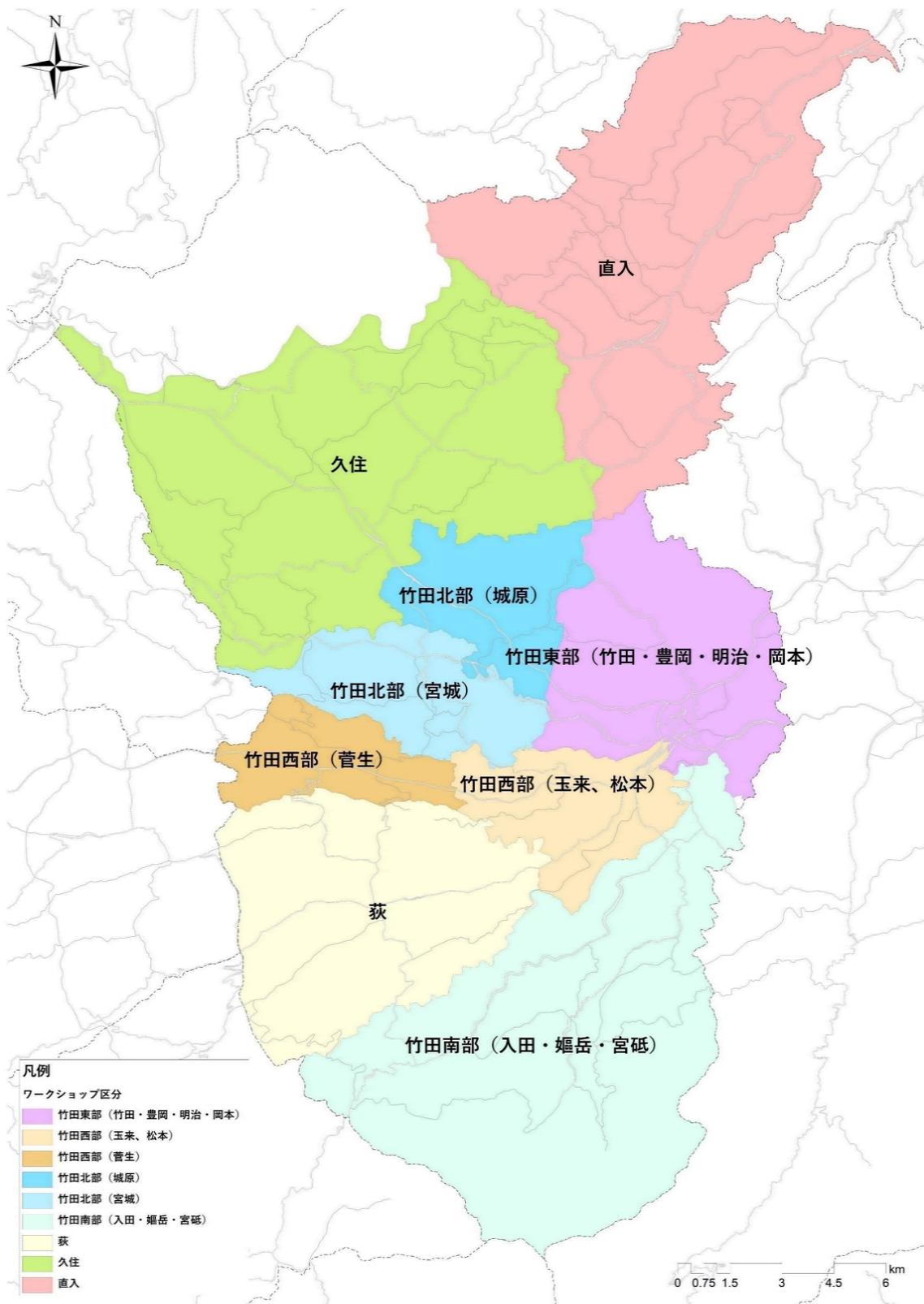


図 3-25 ワークショップ開催地区の位置図

表 3-1 ワークショップで挙げられた意見 (1/3)

地区	現状	課題・対策
竹田東部 (竹田・豊岡・明治・岡本)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 医療施設が数多く立地するが、商業施設はほとんどなく、玉来・松本に移動する住民が多い</li> <li>● 中心部にも狭隘道路が多数存在</li> <li>● 公共交通間の乗り継ぎ性が悪い</li> <li>● バス利用の習慣がない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 小型モビリティ等の導入により、地区内の多様化・縮小する移動ニーズ（住民、観光客）への対応</li> <li>● 竹田市中心部を周遊する、市内循環バスの運行</li> <li>● バス利用に対する意識改善</li> </ul>
竹田西部 (玉来・松本)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 商業施設が数多く立地</li> <li>● 国道 57 号から離れた集落では、移動弱者が存在（バス停までの距離・勾配により、利用が難しい）</li> <li>● 玉来駅の利用はほとんどない</li> <li>● バスの運行本数の減少に比例して、利用者数も減少</li> <li>● バス利用の習慣がない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 互助輸送の実施に対するハードルの低下（利権問題の解消、制度面の改善）</li> <li>● 竹田市中心部を周遊する、市内循環バスの運行</li> <li>● 貨客混載の導入による、農産物の運搬補助</li> <li>● バス利用に対する意識改善</li> </ul>
竹田西部 (菅生)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 商業施設、医療施設がない（玉来・松本で買い物、竹田・豊後大野市に通院）</li> <li>● 送迎に頼る高齢者が多い（週末に市外から子どもが帰宅、周辺住民が対応）</li> <li>● 過去に買い物バスを運行したが、利用者は少なく、現在は運行していない</li> <li>● 農業は菅生で行うが、他地域へ移住する人が増加傾向</li> <li>● 移動販売利用者が少数存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動ニーズを把握したうえで、地域の実情に応じた移動手段の提供（貨客混載の導入検討）</li> <li>● 将来的に、地域内で日常的な目的の達成が難しくなることが想定されるため、対応が必要</li> <li>● 移動販売の継続</li> </ul>

表 3-2 ワークショップで挙げられた意見 (2/3)

地区	現状	課題・対策
竹田北部 (宮城)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常的な目的（買い物、通院等）は、竹田や玉来・松本が中心</li> <li>● 耳が遠い高齢者や電波が弱い場所があるため、電話対応が難しい方が少数存在</li> <li>● 互助輸送を実施しているが、ボランティアに依存しており、持続的な実施は難しい</li> <li>● 自治会役員の負担が大きく、自治会の維持が難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● カモシカ号のようなデマンド型交通の導入による交通不便地域の解消（予約方法に留意）</li> <li>● コミュニティバスの運行ルート改善（ラケット型）</li> <li>● 自治会役員の負担軽減を図ったうえで、地域にあった移動手段の選択</li> </ul>
竹田北部 (城原)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常的な目的（買い物、通院等）は、竹田や玉来・松本が中心</li> <li>● 自治会役員の負担が大きく、自治会の維持が難しい</li> <li>● 家族送迎に頼る高齢者が多い（週末に市外から子どもが帰宅）</li> <li>● 高齢者の居留意向は高い</li> <li>● 知人同士で曜日を決めて、一緒に買い物等に行っている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● カモシカ号のようなデマンド型交通の導入による交通不便地域の解消</li> <li>● 住みたい場所に住み続けられ、利便性の高い移動環境の構築</li> <li>● 自治会役員の負担軽減を図ったうえで、地域にあった移動手段の選択</li> </ul>
竹田南部 (入田・姫岳・宮砥)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 商業施設、医療施設がない（玉来・松本で買い物、竹田・豊後大野市に通院）</li> <li>● カモシカ号が生活に根付いているが、予約方法や運行時間に多少の不満が存在</li> <li>● 移動販売利用者が少数存在</li> <li>● 観光客のカモシカ号（ユネスココース）利用が少数存在</li> <li>● スクールバスが運行しているが、運行ダイヤが早い</li> <li>● 利用状況によっては、乗車時間が長い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● カモシカ号の運行維持</li> <li>● スクールバスの活用（高校生の混乗、空き時間利用等）</li> <li>● 竹田市中心部を周遊する、市内循環バスの運行</li> <li>● 交通サービス間の連携</li> <li>● 移動販売の継続</li> </ul>
荻	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常的な目的（買い物、通院等）は、竹田や玉来・松本が中心であるが、最低限の施設は立地</li> <li>● 高齢化により、医療施設の維持が難しい</li> <li>● 豊後荻駅の利用は、高校生の通学利用がほとんどであり、送迎による移動も多い</li> <li>● コミュニティバスの運行本数が少ないため、利用していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要量に見合った車両サイズに調整し、細かい移動ニーズへの対応が必要</li> <li>● 将来的に、地域内で日常的な目的の達成が難しくなることが想定されるため、対応が必要</li> </ul>

表 3-3 ワークショップで挙げられた意見 (3/3)

地区	現状	課題・対策
久住	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日常的な目的（買い物、通院等）は、竹田や玉来・松本が中心</li> <li>● 大久保病院が病院送迎を実施しており、利用者も多い</li> <li>● バス利用は高齢者と高校生が多いが、通学は送迎が中心</li> <li>● 久住高原農業高校の学生寮がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学生寮の建設等により、久住高原農業高校へ通学する学生需要が減少したため、長湯線の利用者も減少</li> <li>● 地域のタクシー会社の持続的な運営補助が必要</li> </ul>
直入	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大分駅線の運行ダイヤが直入地区住民の移動ニーズに合っていないため、利用できない</li> <li>● 大分方面が15時以降運行していないため、観光客が利用できない</li> <li>● 日常的な目的（買い物、通院等）は、由布市・大分市が多い</li> <li>● 商業施設、医療施設が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大分駅線について、移動ニーズと需要量に応じた、運行区間、運行ダイヤ等の調整を実施する必要がある</li> <li>● 公共交通で観光需要に対応</li> <li>● 貨客混載の導入による、農産物の運搬補助</li> </ul>
全体	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少、高齢化により、移動ニーズが多様化・縮小している</li> <li>● バス停までの距離・勾配により、バス利用が難しい住民が多数存在し、離れた地域においてもタクシー利用が多数存在</li> <li>● 荷物を持つての移動が困難な高齢者が多い</li> <li>● 自家用車利用が生活に根付いている</li> <li>● 暮らしのサポートセンターの買い物代行等を実施</li> <li>● 高齢者が運転免許証の自主返納がしにくい環境であるが、事故に対する不安は増加傾向</li> <li>● 運転免許証自主返納時の支援が不十分であるため、返納が難しい</li> <li>● 交通事業者のマンパワー不足</li> <li>● 互助輸送導入に対する不安・不満（事故時の対応、資金の確保、制度・利権による制約等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存の公共交通サービスでは、移動ニーズへの対応が困難</li> <li>● 商業、医療、観光等の分野との協力（協賛金等による運行経費補助、施設内への侵入許可等）</li> <li>● 住民主体で地域の移動手段を考える仕組みづくり（持続的な交通手段の確保）</li> </ul>

## 3-2. 竹田市の地域公共交通の抱える課題

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

### 3-2-1 地域公共交通の課題

#### (1) 公共交通利用者の減少・財政負担額の増加

竹田市の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の公共交通利用者数は年々減少傾向にあり、特に近年は新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響により、急激な利用者数の減少とともに財政負担額が増加しています。

現状のままでは、公共交通網の維持が困難になるとともに、利用者に対する財政負担としても適切な水準を維持できなくなることが懸念されます。

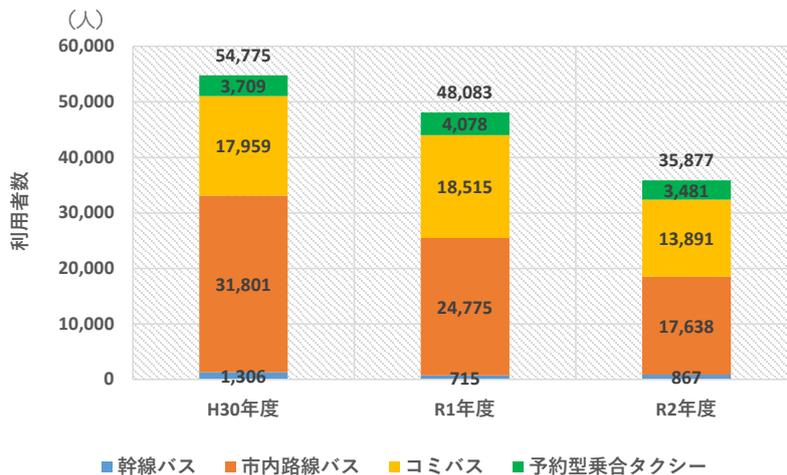


図 3-26 過去3年間における公共交通利用者数の推移

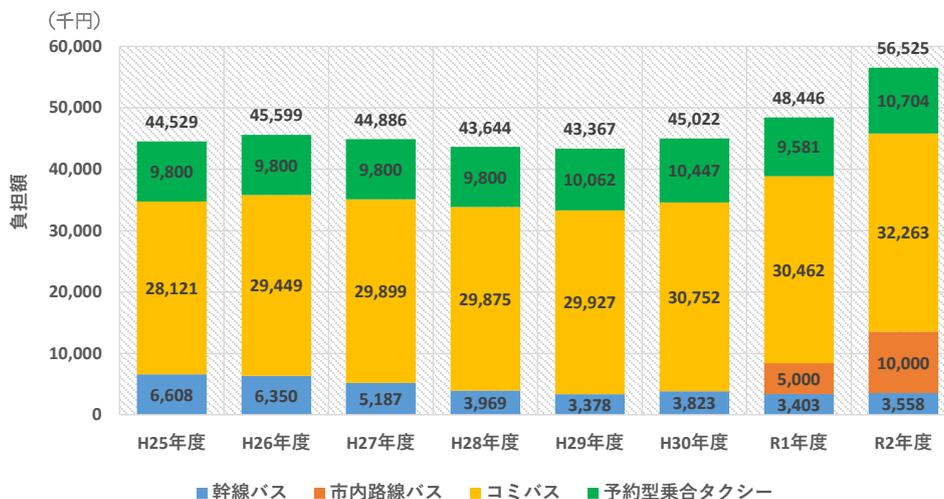


図 3-27 公共交通に関する財政負担額の推移

## (2) 交通不便地域の残存

竹田市地域公共交通網形成計画に基づき、交通不便地域の解消に向けた事業の検討や実施、実証実験等を進めてまいりましたが、依然として竹田市内には交通不便地域が広く残存しております。

ワークショップにおける市民意見においても、バス停まで歩くのが困難な地域の存在や、デマンド型交通に対するニーズの存在、また、これらの地域からの移動困難な実情についての意見が大きくなっており、交通不便地域の解消が急務となっています。

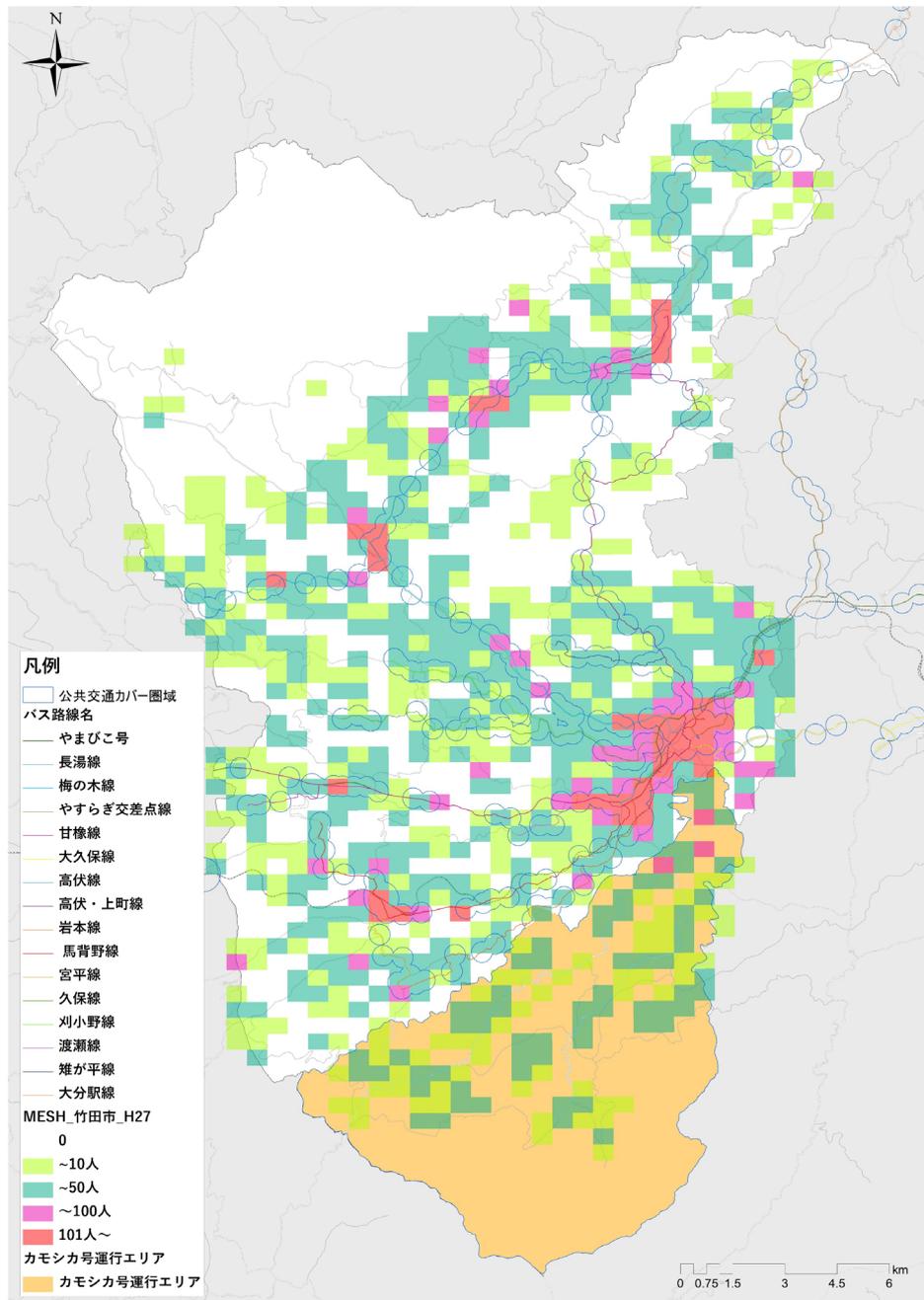


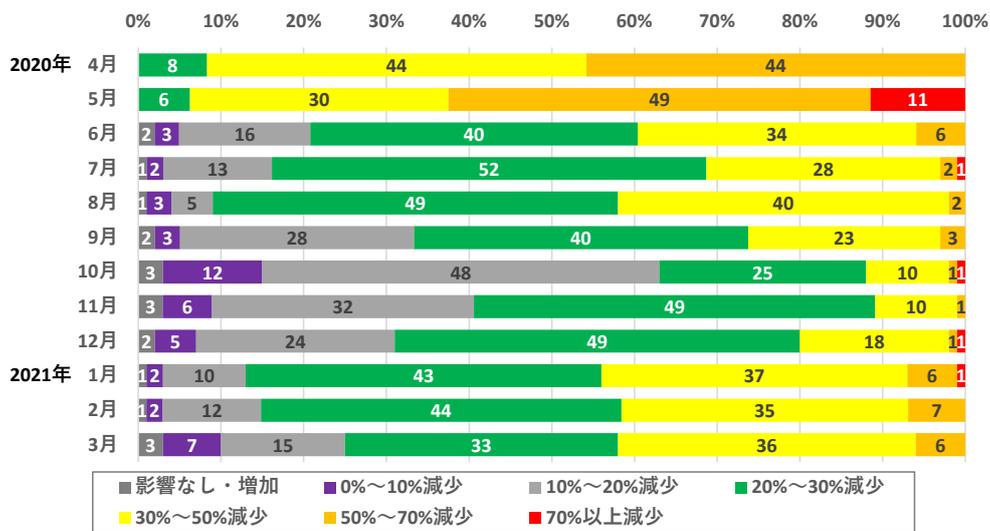
図 3-28 公共交通カバー率（鉄道駅：500m 圏内、バス停：300m 圏内）

### (3) 公共交通事業の経営的課題

新型コロナウイルス感染症拡大は、市内公共交通事業者をはじめ全国的にも公共交通事業に与える影響が大きく、公共交通事業の継続が困難になりつつあります。

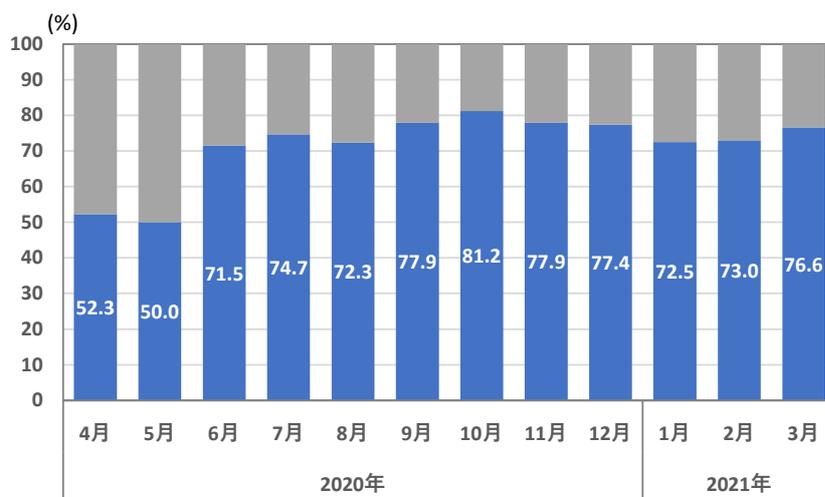
市内の交通事業者に対するヒアリング結果においても、経営面に大きな影響を与えていることが確認されています。また、運転手不足や高齢化の進行によって、将来的な担い手不足の深刻化が懸念されます。

市と交通事業者とで連携し、持続的な公共交通の形成に取り組むことが必要となっています。



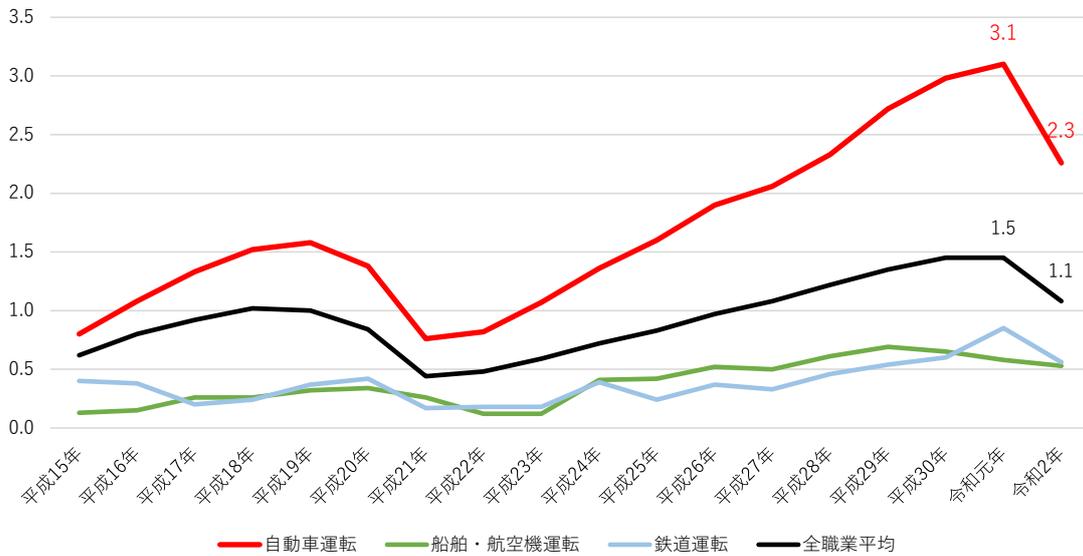
出典：交通政策白書（令和3年版）

図 3-29 新型コロナウイルス感染症拡大による一般路線バス輸送収入への影響（全国）  
（乗合バス事業者 240 者に対する調査結果 2019（令和元）年度(4月～翌年3月) 同月との比較）



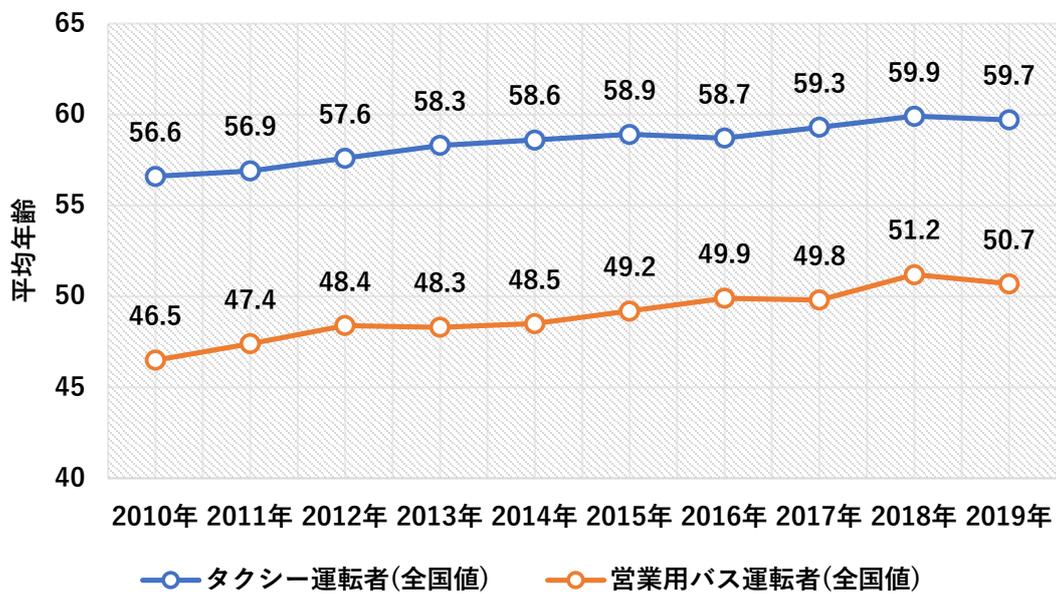
出典：交通政策白書（令和3年版）

図 3-30 新型コロナウイルス感染症拡大による一般路線バス輸送人員の減少（全国）  
（乗合バス事業者 240 者に対する調査結果 2019（令和元）年度(4月～翌年3月) 同月との比較）



資料：一般職業紹介状況

図 3-31 運転関連産業の有効求人倍率（常用パート含む）の推移（全国）



出典：賃金構造基本統計調査

図 3-32 タクシー及び営業用バス運転者の平均年齢の推移（全国）

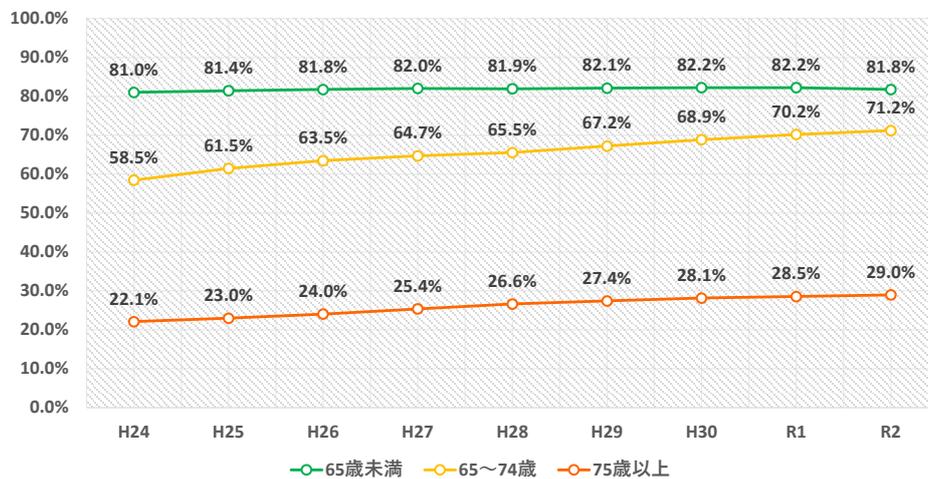
### 3-2-2 移動に関する地域の課題

#### (1) 移動弱者の増加と地域の維持

高齢化の進行や過疎化の進行とともに、自由に移動できない移動困難者が増加しています。

運転免許を保有する高齢者の割合は増加してきておりますが、一方で、安全性への懸念や高齢化等に伴う身体的な理由での運転免許の返納、運転を担う家族の不在等、様々な理由によって移動困難者となる方が増加しており、市内各地域で地域の維持に向けた重要な課題となっています。

既に地域の支え合いによって移動を支援している団体や活動も存在しておりますが、担い手の確保や収益性、安全性の確保等の課題があるとの意見もあり、地域と一体となって移動弱者の足を確保することが必要とされています。



出典：運転免許統計

図 3-33 年代別の運転免許保有率の推移（全国）



出典：運転免許統計

図 3-34 年代別の運転免許自主返納者数の推移（大分県）

## (2) 自家用車への過度な依存からの脱却

多くの市民の移動は自家用車に依存しています。高校生の通学実態においても、半数以上が自家用車による送迎で通学しており、自家用車への過度な依存が伺えます。

公共交通網の維持のためには、公共交通網の改善を行うとともに、自家用車利用から公共交通への転換の推進を図る必要があります。

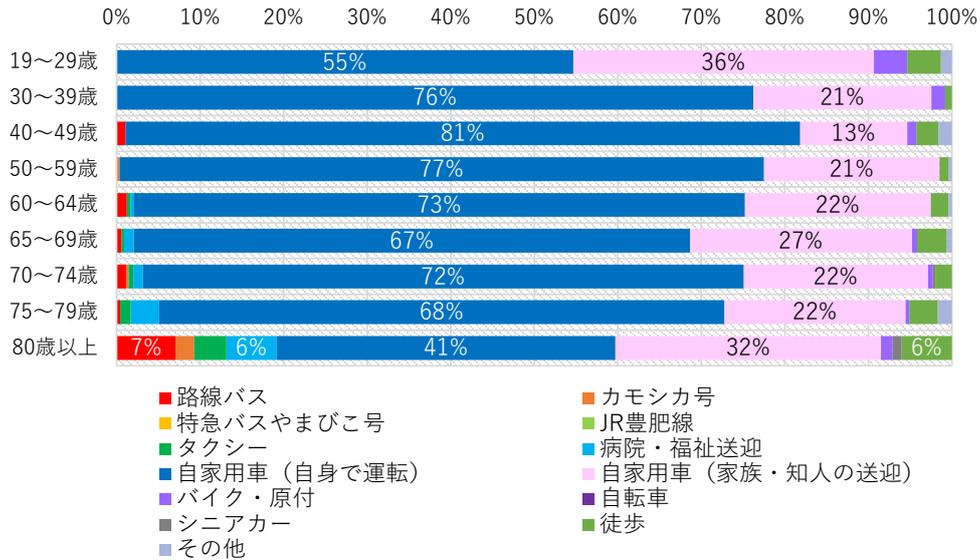


図 3-35 各年代の目的地までの移動方法（再掲）

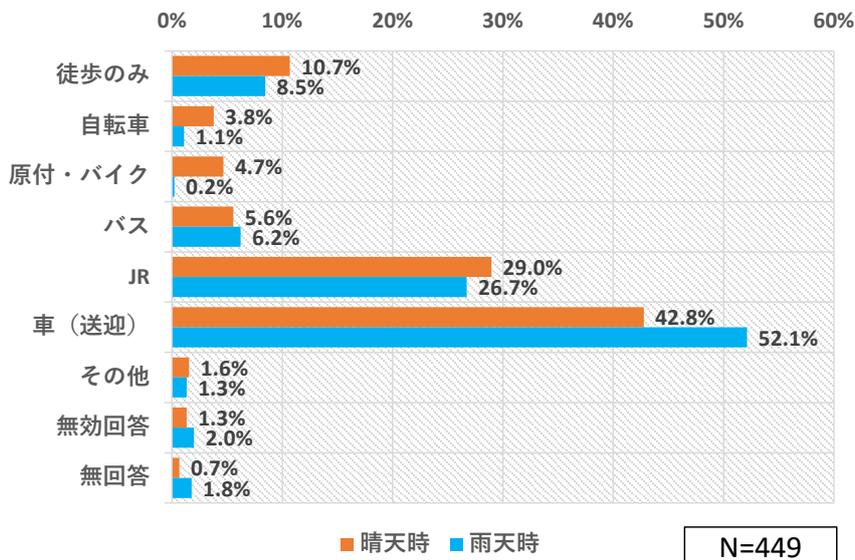


図 3-36 竹田市内の高校に通学する学生の天候ごとの通学手段

### (3) 観光周遊における利便性の確保

城下町地区や久住地域等で観光周遊の促進に向けた公共交通運行の実証実験を行ってききましたが、実証実験期間では実現に向けて十分な効果の確認には至っていません。

しかしながら、観光周遊時の公共交通運行については多方面からニーズが確認されており、感染症の収束とともに復調すると想定される観光ニーズに対応するため、小規模でも柔軟な移動が可能となる移動サービスの実現が求められます。

**週末くじゅうおでかけバス**  
2021年 11月の土日祝10日間  
運賃 300円 1日フリー  
11月運行日  
3日(祝)・6日(土)・7日(日)・13日(土)・14日(日)  
20日(土)・21日(日)・23日(祝)・27日(土)・28日(日)

バス停	①便	②便	③便	④便	⑤便	⑥便
久住支所	9:00	11:10	13:03	14:35	15:35	16:35
くじゅう花公園	:12	:22	:15	:47	:47	:47
TAOの丘	:29	:22	:54	:54	:54	:54
くじゅう花公園	:35	:27	15:00	16:00	17:00	
久住ワイナリー	:37	:30	:02	:02	:02	
ガンゾーファーム	:21	:44	:37	:09	:09	
久住支所	9:34	11:57	13:50	15:22	16:22	17:22

バス乗り場案内  
久住支所前 豊後竹田駅前 竹田温泉花水月

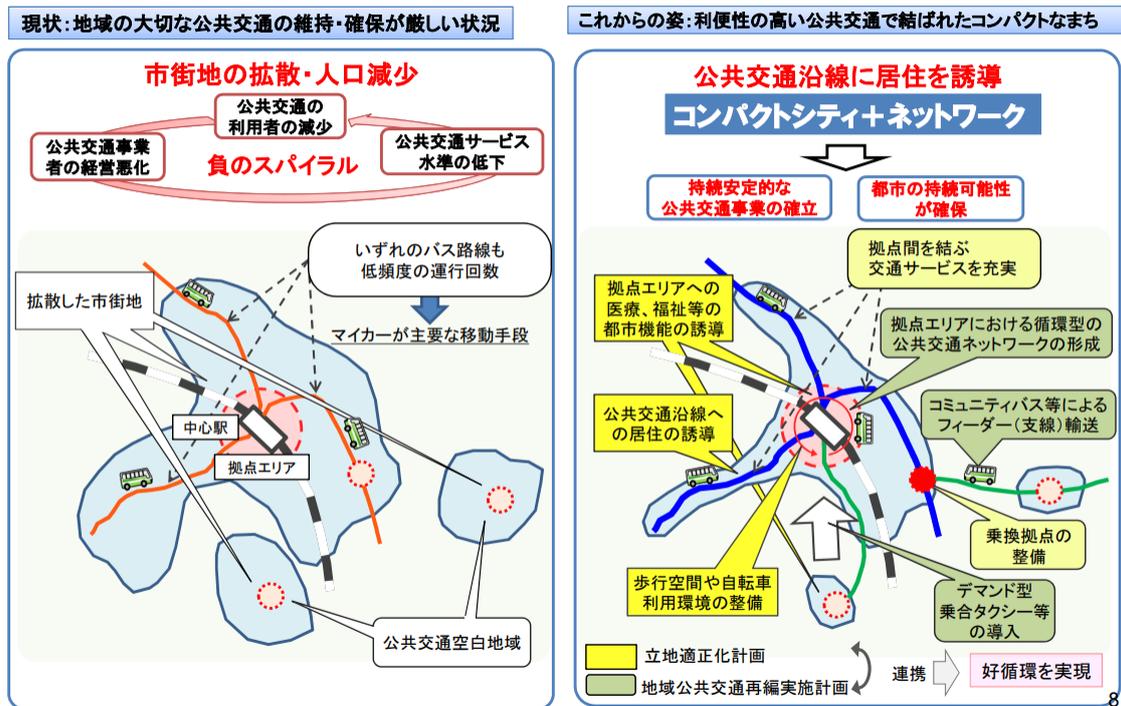
各施設の利用案内  
野外劇場 TAOの丘 くじゅう花公園  
久住ワイナリー ガンゾーファーム

図 3-37 週末くじゅうおでかけバス（2021（令和3）年実施）のチラシ

### 3-2-3 持続的な社会の形成に向けた課題

#### (1) まちづくりと連動した、歩いて暮らせる中心市街地の形成の推進

竹田市立地適正化計画等のまちづくりに関する計画と連動し、中心市街地において歩いて暮らせる環境の構築やコンパクトシティ化の推進に向け、中心市街地の居住地や生活利便施設への往来をより便利にする移動環境を整備していくことが求められます。



出典：コンパクトシティの形成に向けて（2015（平成27）年3月公表）

図 3-38 地域公共交通との連携



出典：立地適正化計画作成の取組状況

図 3-39 立地適正化計画策定について具体的な取組を行っている都市数の推移



## 第4章 基本的な方針と竹田市公共交通の将来像

### 4-1. 竹田市の公共交通の現状と課題

竹田市のこれまでの取り組みと課題	公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存路線の骨格を基本として路線を再編</li> <li>● 利便性向上：扇森稲荷神社・グランツたけた・クアパーク長湯への延伸、乗合タクシー（カモシカ号）の運行</li> <li>● 持続性向上：長湯線の分割や一部区間減便、その他市内路線の減便、姫岳線・宮砥線のデマンド化、米山線の廃止等</li> </ul>
	新たな利用開拓	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地循環バスや久住おでかけバスなどの実証運行</li> <li>● カモシカ号ユネスココースの運行</li> <li>● 籠モビ（超小型モビリティ）の運行</li> <li>● 観光施設等への乗り入れ拡大</li> <li>● 暮らしのサポートセンターと連携した公共交通利用促進</li> </ul>
	残存する問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通不便地域の残存</li> <li>● 公共交通利用者数の減少</li> <li>● 実質的に利用できない路線の存在</li> <li>● 自家用車依存の拡大</li> <li>● 公共交通に対する財政負担額の増加</li> </ul>
地域の現状・課題	人口動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少・高齢化のさらなる進行</li> <li>● 郊外部だけでなく市街地においても人口が縮小</li> <li>● 少子化に伴う生徒・児童の減少</li> <li>● 交通不便地域の残存</li> </ul>
	移動ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢世代では公共交通利用が存在</li> <li>● 移動手段の自家用車への高い依存度</li> <li>● 目的地は、竹田地域・荻地域→竹田中心部（城下町、玉来・拝田原）への依存、久住地域→地域内と竹田地域に二極化、直入地域→地域内と大分市に二極化</li> <li>● 運行便数や移動の不便さが公共交通の転換への抵抗</li> <li>● 高校生の市内遠距離通学は自家用車の送迎に依存</li> </ul>
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"> <li>● 集約型都市構造への転換と、公共交通との連携による持続的なまちづくり</li> <li>● 小中学校の統合に向けた検討</li> <li>● 中心市街地等における公共施設の再整備</li> <li>● 幹線的な道路網の整備推進</li> </ul>
	社会的なニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能な未来の形成（SDGs）</li> <li>● 輸送資源の総動員による持続可能な公共交通網の構築</li> <li>● 慢性的な運転手不足への対応</li> <li>● 公共交通分野全般的な収益性の悪化</li> <li>● 移動の縮小化・個別化</li> <li>● 地域への移住ニーズ・二地域居住の推進</li> </ul>

## 4-2. 公共交通ネットワーク形成に向けた方針・目標

基本的な方針

安心して暮らすことができ、訪れたい・住みたいと感じる

魅力あふれるまち「たけた」

～まちづくりと連携した持続可能な移動サービスモデルの実現～

### ①まちづくりとの連動による持続的な地域の形成

集約型都市構造の実現とそれによる地域の持続可能性の向上に向け、施設の再配置・集約、居住誘導施策等と連携しながら、中心市街地における公共交通の充実による自家用車に依存しない環境の形成を推進し、環境面や財政面等で持続可能な地域の形成を推進する。

### ②竹田の魅力向上に寄与する公共交通

豊富な観光資源・歴史資源を活用し、観光・外来客向けの資源（サービス）の再配分を実施することで、訪れたいまち・住みたいまちとしての魅力向上を支える交通環境を整える。また、住み続けられる・安心して戻ってこることができる環境づくりを交通から支える。

### ③持続的な交通に向けた輸送資源相互の連携

鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシー等の公共交通に加え、スクールバス、病院送迎等の他の移動サービスとも連携し、移動サービス全体が持続的に運営できる環境の創造を推進する。

### ④適材適所への公共交通サービスの提供

広域な市域において、効率的・効果的に公共交通サービスを運営し続けるため、公共交通サービスを真に必要な場所や人を見極め、適材適所のサービス導入を図る。

### ①自家用車に過度に依存しないまちの実現

まちづくりや教育、福祉等の分野間連携による総合的な施策展開により、自家用車に依存せずに移動できるまちの実現を図る。

- 公共交通利用率の向上

### ②観光来訪や定住の促進

公共交通と目的地との連携による施策展開を推進し、まちの魅力向上と、それに伴う観光来訪や定住の促進を図る。

- 観光来訪者の増加
- 移住者の増加、定住率の向上

### ③移動サービスの持続性向上

移動サービス相互の連携や役割分担を推進するとともに財政負担の適正化を図る。

- 公共交通の財政負担額
- 移動サービス全体の財政負担額

### ④地域公共交通サービスの最適化

公共交通全体だけでなく、地域間交通・地域内交通等の役割に応じた目標を明確にし、個々の公共交通サービスの最適化を図る。

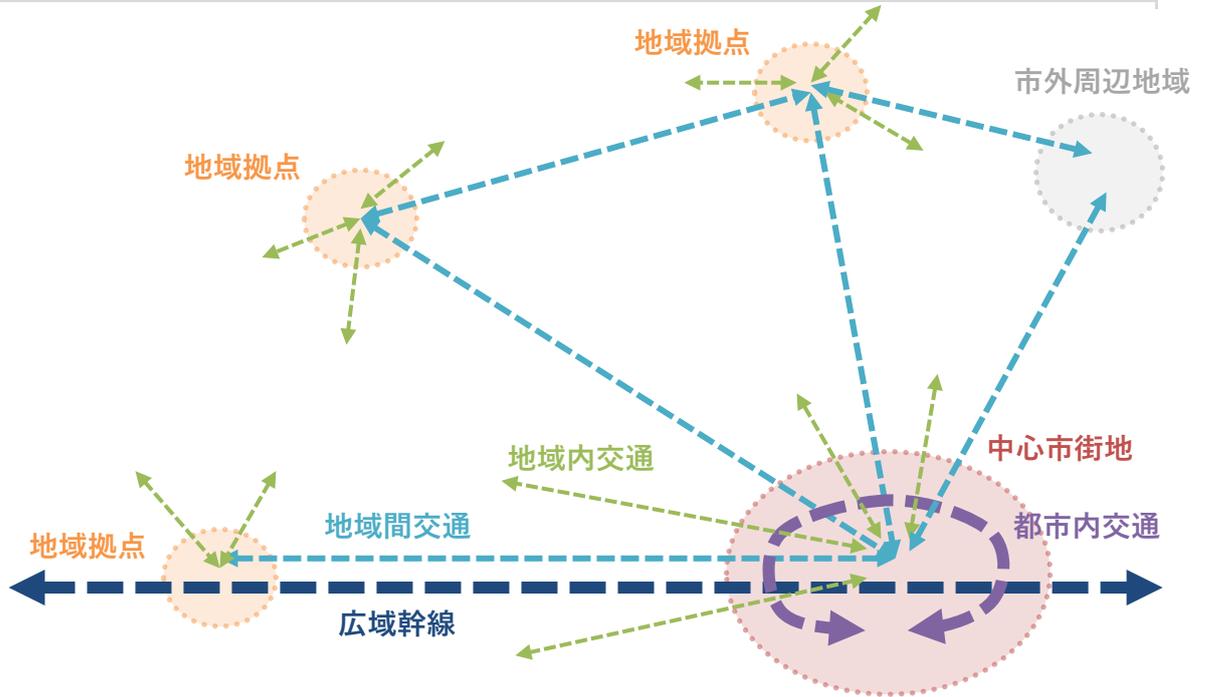
- 公共交通利用者数
- 公共交通人口カバー率

竹田市の公共交通に求められる役割

竹田市の公共交通の目指す目標

### 4-3. 公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方

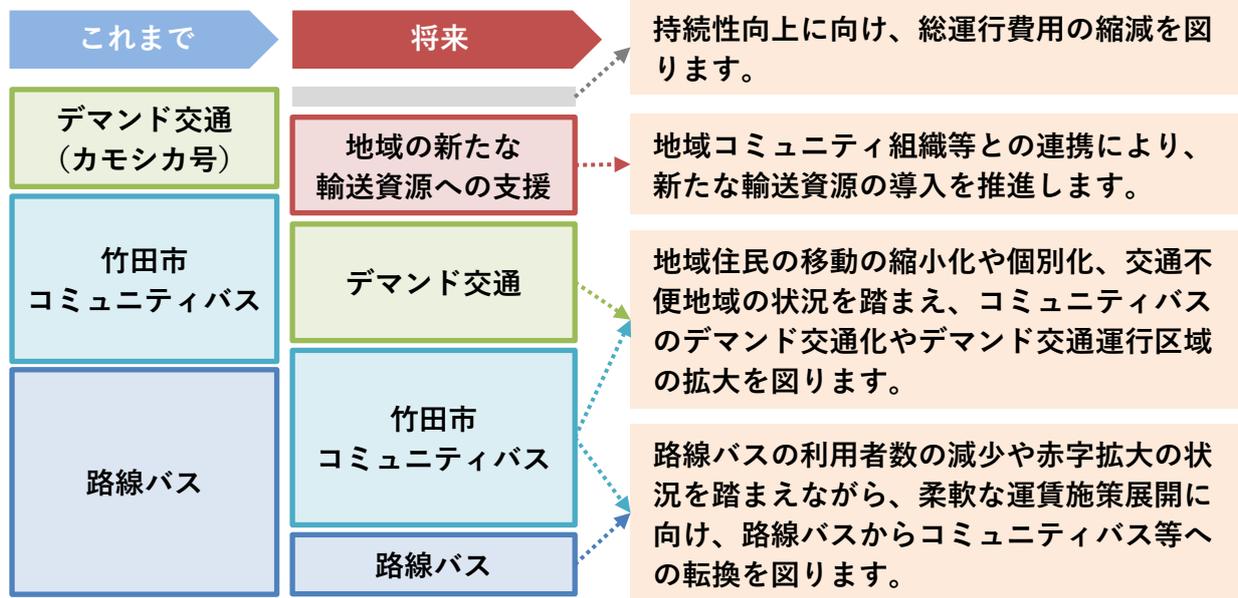
#### 4-3-1 ネットワークの形成方針



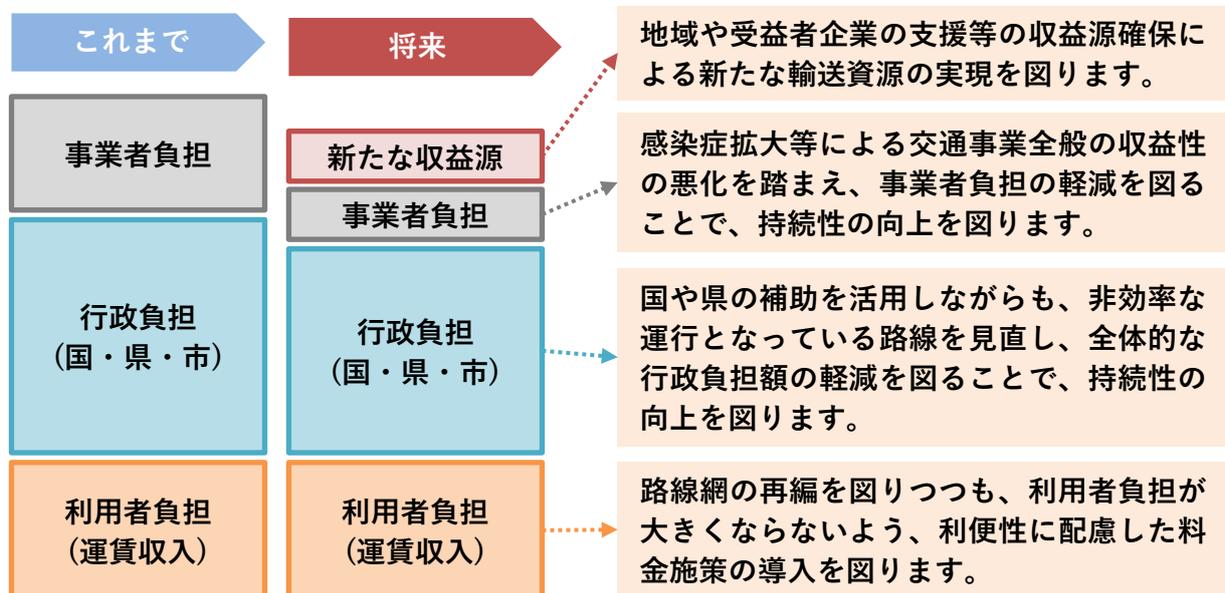
サービス		役割	移動の質と量	形成や連携の方向性
公共交通	広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的での移動手段を確保</li> </ul>	大規模・多目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保</li> </ul>
	地域間交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内地域間や市外周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段を確保</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や路線バス、コミュニティバスにより、平日を中心として生活行動に必要な水準を確保</li> </ul>
	都市内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の生活利便施設や観光拠点等の周遊時の利便性を確保</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスやコミュニティバス、タクシー等により、高頻度かつ柔軟なサービスを確保</li> </ul>
	地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に地域内の基礎的な生活行動を支える移動手段を確保</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>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を確保</li> </ul>
その他の補完的サービス		<ul style="list-style-type: none"> <li>通学や通院等の特定の移動目的に対応した公共交通を補完する移動手段の確保</li> </ul>	小規模・限定的	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る</li> </ul>

## 4-3-2 持続性確保に向けた費用負担の考え方

### (1) 運行費用の考え方



### (2) 費用負担の考え方



#### 4-4. 竹田市における公共交通網の将来像

本計画に基づき、竹田市において目指す公共交通網の将来像を以下の通り設定します。  
なお、特に地域内交通については、路線バス・コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー、地域コミュニティと連携した新たな輸送資源等の組合せによる移動手段の確保を図ります。



図 4-1 竹田市において目指す公共交通網の将来像



地域		地域の現況・課題	方針
竹田 東部	竹田	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 豊後竹田駅や商業、医療、観光、文教施設、公的施設が集中</li> <li>● バス路線網の拠点であり利用者が集中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 放射方向の路線網を維持</li> <li>● 中心市街地部の周遊利便性を向上</li> </ul>
	豊岡	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 竹田から各地域への放射方向のバス路線が経由するものの、バス路線から離れた小規模集落が点在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域と連携した新たな輸送資源の導入等による交通不便地域の解消</li> </ul>
	明治		
	岡本		
竹田 西部	玉来	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 商業、医療、観光、文教施設、公的施設が集中</li> <li>● 路線バスの営業拠点として路線網が集中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 放射方向の路線網を維持</li> <li>● 中心市街地部の周遊利便性を向上</li> </ul>
	松本	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス利用者数が減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コミュニティバス化を図り、運行水準を最適化</li> </ul>
	菅生	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道沿線に大型商業施設が立地</li> </ul>	
竹田 北部	城原	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 竹田から各地域への放射方向のバス路線が経由するものの、バス路線から離れた小規模集落が点在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域と連携した新たな輸送資源の導入等による交通不便地域の解消</li> </ul>
	宮城		
竹田 南部	入田	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗合タクシー「カモシカ号」が全域を運行し、交通不便地域が解消</li> <li>● 利用者数は順調に推移</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在の運行を基本として、利用者意向等を踏まえながら適宜見直し</li> </ul>
	宮砥		
	姫岳		
久住	久住	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 竹田～久住～直入間に幹線的なバス路線が運行するものの、利用者が減少傾向</li> <li>● 久住地域に商業、医療、公的施設が立地</li> <li>● バス路線から離れた小規模集落が点在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域間交通（竹田～久住～直入）を軸に、久住支所周辺を拠点としてデマンド交通化を図る</li> </ul>
	都野		
	白丹		
直入	長湯	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 竹田～直入、直入～大分に幹線的なバス路線が運行するものの、利用者が低迷</li> <li>● 長湯地域に商業、医療、公的施設が立地</li> <li>● バス路線から離れた小規模集落が点在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域間交通（竹田～直入、直入～由布市庄内）を軸に、長湯温泉周辺を拠点としてデマンド交通化を図る</li> </ul>
	下竹田		
荻	荻	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 竹田～荻に鉄道、幹線的なバス路線を有し、地域内外で特に路線バス需要が定着</li> <li>● 荻地域に商業、医療、公的施設が立地</li> <li>● バス路線から離れた小規模集落が点在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広域幹線や地域間交通（竹田～荻）を軸に、豊後荻駅周辺を拠点としてデマンド交通化を図る</li> </ul>
	柏原		

## 第5章 実施事業

竹田市における公共交通網の目標およ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せんが、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。

※利便増進実施事業欄に「●」印を付する事業については、来年度策定予定の竹田市地域公共交通利便増進実施計画で具体的な事業立案を検討するものになります。

計画目標		利便増進 実施事業
実施事業	実施主体	
<b>自家用車に過度に依存しないまちの実現</b>		
都市内交通の導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
高齢者の自動車運転免許証 自主返納の促進	竹田市	
<b>観光来訪や定住の促進</b>		
観光利用・周遊を想定した 公共交通の導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者、 竹田市観光ツーリズム協会	●
AI・ICTを活用したデマンド 運行システムの導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
<b>移動サービスの持続性向上</b>		
地域コミュニティ組織や 医療・福祉部門等と連携した 利用促進策の実施	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、地域コミュニティ、竹田市社会福祉協 議会、医療機関	
商業・観光施設と連携した 利用促進策の実施	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、竹田市観光ツーリズム協会、竹田商工 会議所、九州アルプス商工会、商業・観光施設	
新たな交通サービスへの 支援制度の創設	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、地域コミュニティ	
<b>地域公共交通サービスの最適化</b>		
地域公共交通の最適な 組み合わせの推進	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
地域間交通の維持・改善	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
市域全体を対象とした新たな 運賃体系の設定	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	●
竹田市コミュニティバスの オープンデータ化	竹田市地域公共交通確保維持協議会、交通事業者	

## 5-1. 自家用車に過度に依存しないまちの実現

<b>事業名</b>	都市内交通の導入					
<b>事業概要</b>	主に医療施設や観光施設、文教施設、公的施設が集中する竹田東部（城下町）地域と商業施設が集中し、グランツたけたが位置する竹田西部（玉来・拝田原）地域の2地域を竹田市の中心市街地部として位置づけ、公共交通間の乗り継ぎ利便性を確保しつつ、中心市街地部の周遊利便性を向上するような都市内交通の導入を検討します。					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会 交通事業者	検討→実証運行→効果検証→本格導入				

<b>事業名</b>	高齢者の自動車運転免許証自主返納の促進					
<b>事業概要</b>	公共交通機関の利用回数券等の給付や運賃割引制度等の導入により、高齢者の自家用車による移動から公共交通を利用した移動への転換促進を図ります。					
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市	検討→実施				

## 5-2. 観光来訪や定住の促進

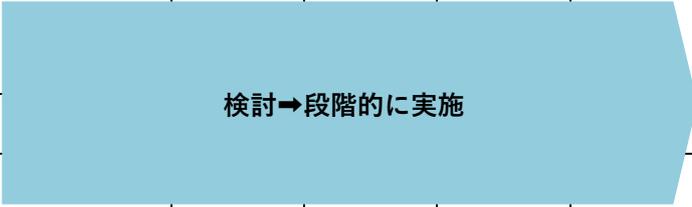
<b>事業名</b>	観光利用・周遊を想定した公共交通の導入					
<b>事業概要</b>	観光目的での来訪者が、市内に存在する魅力的な観光地へ快適に楽しく周遊できるよう、路線バスやコミュニティバス、予約型乗合タクシー（カモシカ号）など既存の公共交通の利用促進に加え、観光向けの期間限定の不定期便の運行やグリーンスローモビリティの導入など、新たな回遊手段の導入を検討します。					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会	検討→実証運行→効果検証→本格導入				
	交通事業者					
竹田市観光ツーリズム協会						

<b>事業名</b>	AI・ICTを活用したデマンド運行システムの導入					
<b>事業概要</b>	現在、市内で運行しているカモシカ号のようなデマンド交通の運行維持、デマンド交通の導入による交通不便地域の移動手段確保をできるよう、利便性の向上および運営の効率化を目的として、AI・ICTを活用したデマンド運行システムの導入の検討を行います。					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会	検討→実証運行→効果検証→本格導入				
	交通事業者					

### 5-3. 移動サービスの持続性向上

<b>事業名</b>	<b>地域コミュニティ組織や医療・福祉部門等と連携した利用促進策の実施</b>					
<b>事業概要</b>	<p>公共交通利用の機運を高めるために、広報活動（竹田市 HP、自治会回覧、広報誌への掲載など）の実施により、地域交通の状況を定期的に示す機会を設けた上で、地域コミュニティと連携した公共交通体験会を定期的に開催します。交通空白地における高齢者等の移動弱者の移動手段確保について、これまでと同様に社会福祉協議会と連携して実施します。</p> <p>また、主な病院など医療機関に、病院送迎の活用や車両の敷地内への乗り入れ、公共交通の時刻表の掲載協力を仰ぐことで、公共交通の利用促進を図ります。</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会					
	交通事業者					
	地域コミュニティ					
竹田市社会福祉協議会、医療機関						

<b>事業名</b>	<b>商業・観光施設と連携した利用促進策の実施</b>					
<b>事業概要</b>	<p>商業・観光施設を対象に、車両の敷地内への乗り入れや公共交通利用者に対するインセンティブ、公共交通の時刻表の掲載協力を仰ぐことで、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>観光目的での来訪者向けの回遊手段の導入検討と同時進行で、観光協会や観光施設などの実施主体と連携した利用促進策を検討します。</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会					
	交通事業者					
	竹田市観光ツーリズム協会 竹田商工会議所、九州アルプス商工会、商業・観光施設					

<b>事業名</b>	<b>新たな交通サービスへの支援制度の創設</b>					
<b>事業概要</b>	<p>縮小・多様化する移動ニーズに対応するには、地域コミュニティ単位で移動弱者に対する交通サービスを提供する必要があるため、地域コミュニティおよび交通事業者と連携した新たな交通サービスの導入を図ります。</p> <p>また、新たな交通サービスを地域コミュニティが持続的に運用することができるよう、柔軟な支援制度の創設を検討します。</p>					
<b>実施主体 実施時期</b>	<b>実施主体</b>	<b>スケジュール</b>				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会					
	交通事業者					
地域コミュニティ						

## 5-4. 地域公共交通サービスの最適化

事業名	地域公共交通の最適な組み合わせの推進					
事業概要	<p>定時定路線運行を行う路線バス・コミュニティバスにより市内の幹線的な移動を担いながら、その補完的なサービスとしてカモシカ号のようなデマンド交通、その他、地域コミュニティとの連携による新たな移動サービスの導入等の輸送資源の総動員により縮小化・個別化する移動ニーズへの対応を図ります。また、これらの移動サービスについて、利便性と効率性に配慮し、適切な組み合わせを行うとともに、利用状況により適宜見直しを行います。なお、交通不便地域を運行するコミュニティバスや乗合タクシーについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図ります。補助対象系統に関する区域、目標、実施主体、評価等の詳細については別紙に記載する。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会	<b>検討→段階的に実施</b>				
交通事業者						

事業名	地域間交通の維持・改善					
事業概要	<p>市内地域間や市外周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段である地域間交通について、県計画（豊肥圏）との整合を図りつつ、路線の再編や運行水準の適正化、ダイヤ改正等を定期的実施することで、路線の維持・改善を図ります。また、公共交通の維持・改善には、地域住民の方々の理解と協力が不可欠であるため、トリガー制度を導入することで、一定の基準よりも利用されていない路線については、運行ルート・ダイヤの見直し、運行水準の引き下げ、あるいは運行形態の変更等により、運行改善を図ることで、利用者の確保を図ります。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会	<b>路線・ダイヤなどの定期的な見直し</b>				
交通事業者						

<b>事業名</b>	<b>市域全体を対象とした新たな運賃体系の設定</b>				
<b>事業概要</b>	路線バスやコミュニティバス、予約型乗合タクシー等の市内を運行する地域公共交通サービスについて、ゾーン制運賃や乗継割引、1日乗車券等の運賃施策を実施することで、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。				
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール			
		令和4年度	5年度	6年度	7年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会	検討→段階的に実施			
交通事業者					

<b>事業名</b>	<b>竹田市コミュニティバスのオープンデータ化</b>				
<b>事業概要</b>	竹田市では、市のHPにて市内の公共交通資源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。今後は竹田市コミュニティバスを対象に、運行データのオープンデータ化を図り、乗り継ぎ検索システム等への対応を推進します。				
<b>実施主体 実施時期</b>	実施主体	スケジュール			
		令和4年度	5年度	6年度	7年度
	竹田市地域公共交通確保維持協議会	検討→実施			
交通事業者					

## 5-5. 実施事業のスケジュール

竹田市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した個別事業ごとの実施スケジュールを以下に整理しました。

計画目標		実施時期				
実施事業	実施主体	R4	R5	R6	R7	R8
		<b>自家用車に過度に依存しないまちの実現</b>				
都市内交通の導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者	検討→実証運行→ 効果検証→本格導入				
高齢者の自動車運転 免許証自主返納の促進	竹田市	検討→実施				
<b>観光来訪や定住の促進</b>						
観光利用・周遊を想定した 公共交通の導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、竹田市観光ツーリズム協会	検討→実証運行→ 効果検証→本格導入				
AI・ICTを活用したデマンド 運行システムの導入	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者	検討→実証運行→ 効果検証→本格導入				
<b>移動サービスの持続性向上</b>						
地域コミュニティ組織や 医療・福祉部門等と連携 した利用促進策の実施	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、地域コミュニティ、 竹田市社会福祉協議会、医療機関	検討→段階的に実施				
商業・観光施設と連携し た利用促進策の実施	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、竹田市観光ツーリズム協会、 竹田商工会議所、九州アルプス商工会、 商業・観光施設	検討→段階的に実施				
新たな交通サービスへの 支援制度の創設	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者、地域コミュニティ	検討→段階的に実施				
<b>地域公共交通サービスの最適化</b>						
地域公共交通の最適な 組み合わせの推進	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者	検討→段階的に実施				
地域間交通の維持・改善	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者	路線・ダイヤなど 定期的な見直し				
市域全体を対象とした 新たな運賃体系の設定	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者	検討→段階的に実施				
竹田市コミュニティバス のオープンデータ化	竹田市地域公共交通確保維持協議会、 交通事業者	検討→実施				

## 第6章 計画の達成状況の評価

### 6-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

#### (1) 数値指標

計画に基づく各種事業の実施により、計画の目標達成状況の評価するため、以下の数値指標を定めます。

計画目標			
数値指標	現状値 (年度)	中間値 R6 年度末	目標値 R8 年度末
<b>自家用車に過度に依存しないまちの実現</b>			
高齢者の公共交通利用率	16.1% (R3 年度)	18.0%	20.0%
高齢者運転免許自主返納支援事業申請者数の拡大	133 人 (R2 年度)	600 人 (累計)	800 人 (累計)
<b>観光来訪や定住の促進</b>			
竹田市内への観光客数	2,222,984 人 (R2 年度)	2,312,646 人	2,420,152 人
再編路線、エリア及び実証運行数 ※現状値は、R1 年度と R2 年度の合計値	7 路線 (R2 年度)	10 路線 (累計)	12 路線 (累計)
<b>移動サービスの持続性向上</b>			
路線バス・コミュニティバスの平均収支率 (大野竹田バス 竹田営業所管内)	18.6% (R2 年度)	21.0%	22.0%
住民 1 人あたりの公共交通に対する財政負担額	2,648 円/人 (R2 年度)	2,500 円/人	2,500 円/人
<b>地域公共交通サービスの最適化</b>			
公共交通の利用者数	35,877 人 (R2 年度)	39,946 人	41,980 人
公共交通利便性が確保されている自治会数 ※鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合タクシーの駅、 停留所が自治会の区域内に存在する自治会の数	261 地区 (R3 年度)	301 地区	353 地区

## (2) 数値目標の設定根拠

---

### ① 自家用車に過度に依存しないまちの実現

#### A) 高齢者の公共交通利用率

公共交通の利便性の向上を図る各種事業の実施により、自家用車に頼らなくても移動することができる移動環境の構築を推進することで、公共交通利用率の向上を図ります。

本計画策定時に実施した「竹田市住民アンケート調査」より、2021（令和3）年度における65歳以上の高齢者の公共交通利用率は16.1%となっています。

本市では、高齢者の方を中心に、自家用車の運転が難しい方や最寄りのバス停まで地理的・地形的特徴から移動することが難しい方などが増加傾向にあります。そのため、高齢者の公共交通利用率を数値目標として設定し、利用率20.0%（5人に1人が利用）を目指します。

※公共交通の利用率：「月1回以上」公共交通を利用すると回答した人の割合

#### B) 高齢者運転免許自主返納支援事業申請者数の拡大

本市では、高齢者運転免許自主返納支援事業を2020（令和2）年度から実施しており、初年度の当事業の申請者数は、133名という結果になりました。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、感染リスクの回避を目的とした移動の個別化が進んでいますが、公共交通の利便性の向上を図る各種事業の実施や交通事業者による感染症対策を徹底し、自家用車に頼らなくても安全に移動することができる移動環境の構築を推進することで、高齢者運転免許自主返納支援事業申請者数の拡大を目指します。

## ② 観光来訪や定住の促進

### A) 竹田市内への観光客数

竹田市内の観光客数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大等の影響により、2019（令和1）年度から2020（令和2）年度にかけて大きく減少しています。

第2期竹田市地方創生TOP総合戦略において、令和6年度の観光客数の目標値を3,000,000人に設定していますが、今後も感染症の影響は続くものと想定されるため、観光客数が減少した2020（令和2）年度を基準に、総合戦略で掲げた目標値に対する1年あたりの増加人数（割合）と同様に推移すると仮定した数値である2,420,152人を目標値として設定しています。

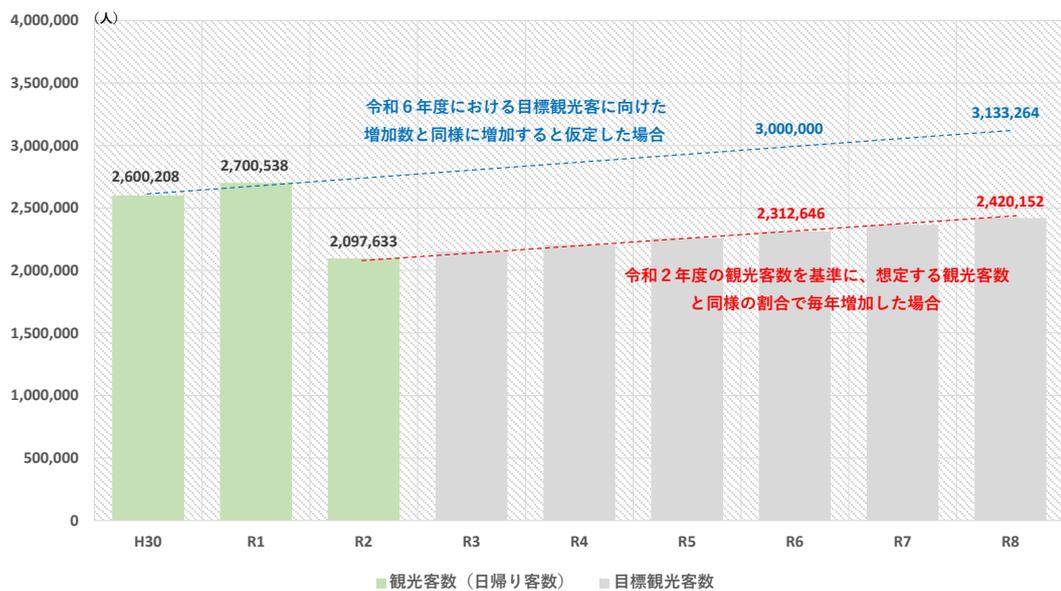


図 6-1 観光客数の推移と予測

### B) 再編路線、エリア及び実証運行本数

本市は地形的条件として面積が広く、交通不便地域も点在しているため、住民生活に密接に関係する交通手段の確保・利便性の向上が求められています。

また、久住地域と近隣市町にかけて位置する「くじゅう連山」や「阿蘇くじゅう国立公園（久住高原）」、荻地域から高森町にわたって位置する「白水の滝」などの自然、直入地域に位置する「長湯温泉」などの温泉、竹田地区の「岡城跡」や玉来地区の「扇森稲荷神社」などの文化財といった魅力的な観光資源が市内に多く存在するため、それらの観光資源が位置する場所への公共交通による移動手段を確保する必要があります。

そこで、第2期竹田市地方創生TOP総合戦略のKPI（重要業績評価指標）にも設定されている「再編路線、エリア及び実証運行本数」の増加を数値指標として位置づけ、1年あたり1路線程度の増加を図ります。

### ③ 移動サービスの持続性向上

#### A) 路線バス・コミュニティバスの平均収支率（大野竹田バス 竹田営業所管内）

本市の路線バス・コミュニティバスの経常経費は、定期的な路線再編による運行効率の改善や交通事業者の企業努力などにより、改善傾向にあります。一方で、運送収入は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者数の減少に伴い、減少傾向にあります。そのため、本市の路線バス・コミュニティバスの平均収支率は、年々悪化しています。

利便性の維持・向上を図りながらも継続的な改善を行うことで、2019（令和1）年度の数値に近い、収支率 22.0%への回復を目指します。

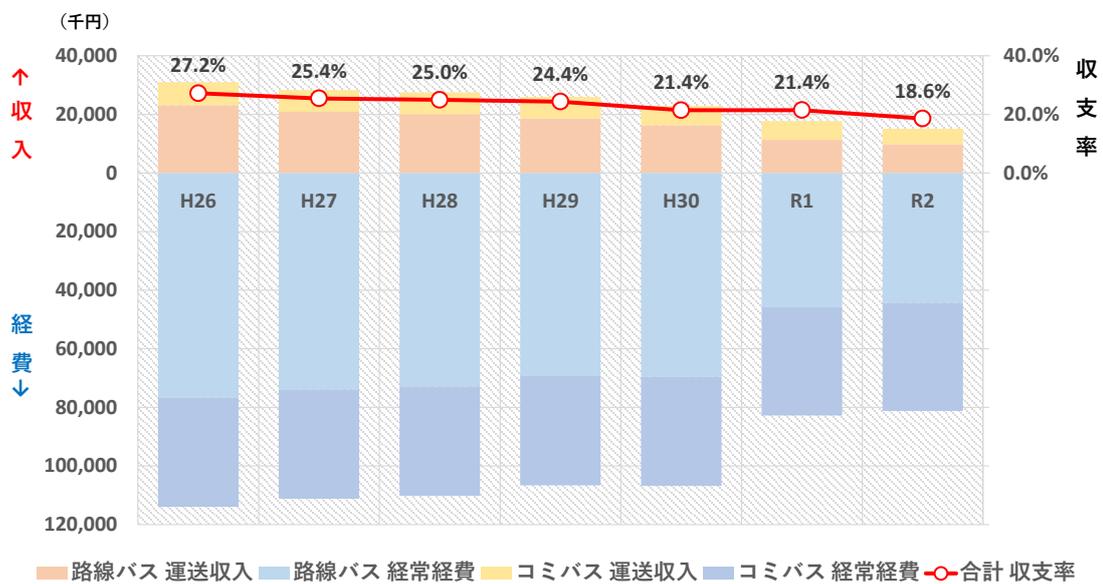


図 6-2 路線バス・コミュニティバスの収支率の推移

B) 住民1人あたりの公共交通に対する財政負担額

本市の公共交通に対する財政負担額は、項目ごとに若干の変動はあるものの2014（平成26）年度から2018（平成30）年度までは微減していましたが、2019（令和1）年度から市内路線バスに対して市が財政的な負担を開始したことで、負担額が増加に転じました。

人口は2020（令和2）年現在で、約20,000人ですが、2013（平成25）年から毎年約400人以上人口が減り続けており、将来的にはさらに人口減少が見込まれます。

公共交通サービスを確保維持するためには、財政的な負担は不可欠であるため、利便性の維持・向上を図りながらも継続的な改善を行うことで、住民1人あたりの公共交通に対する財政負担額を2,500円程度に抑えられるよう、維持・改善を図ります。

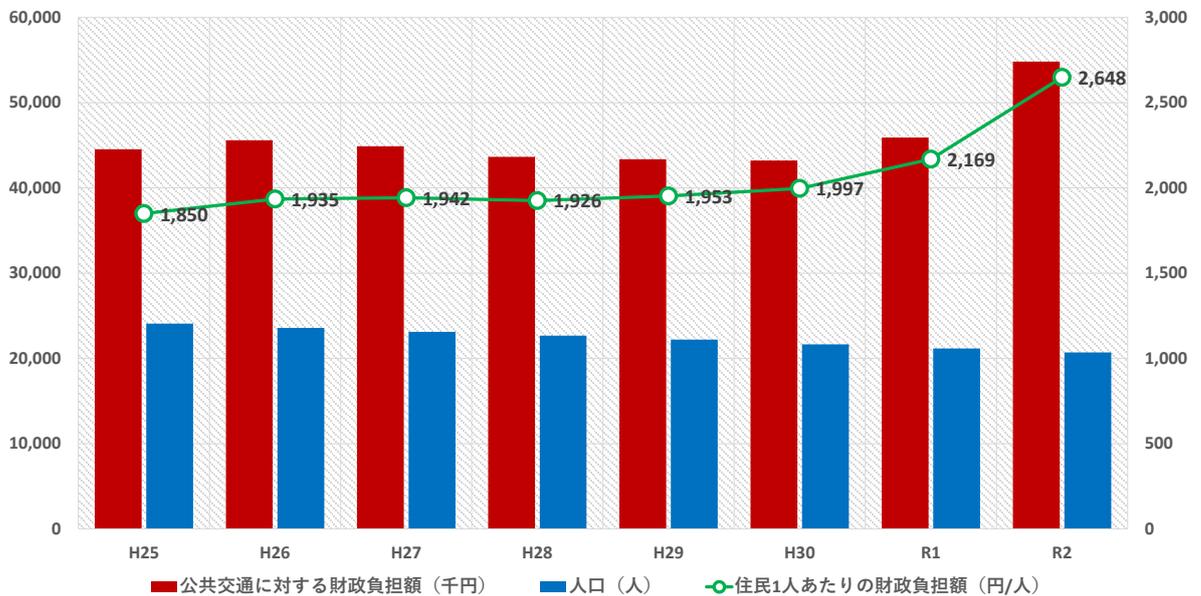


図 6-3 住民1人あたりの公共交通に対する財政負担額の推移

#### ④ 地域公共交通サービスの最適化

##### A) 公共交通の利用者数

本市の公共交通の利用者数は、年々減少しており、人口減少や少子化、高齢化による公共交通利用者の母数の減少、さらには新型コロナウイルス感染症の影響もあり、2018（平成30）年度から2020（令和2）年度の2年間で18,898人（35.5%）も減少しています。

新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の水準には戻らないものと想定されるため、「地域公共交通の最適な組み合わせの推進」や「地域間交通の維持・改善」、「市域全体を対象とした新たな運賃体系の設定」等の事業を実施することで、2019（令和1）年度と2020（令和2）年度の利用者数の中間値（41,980人）を目標に、コロナ禍からの脱却を図ります。

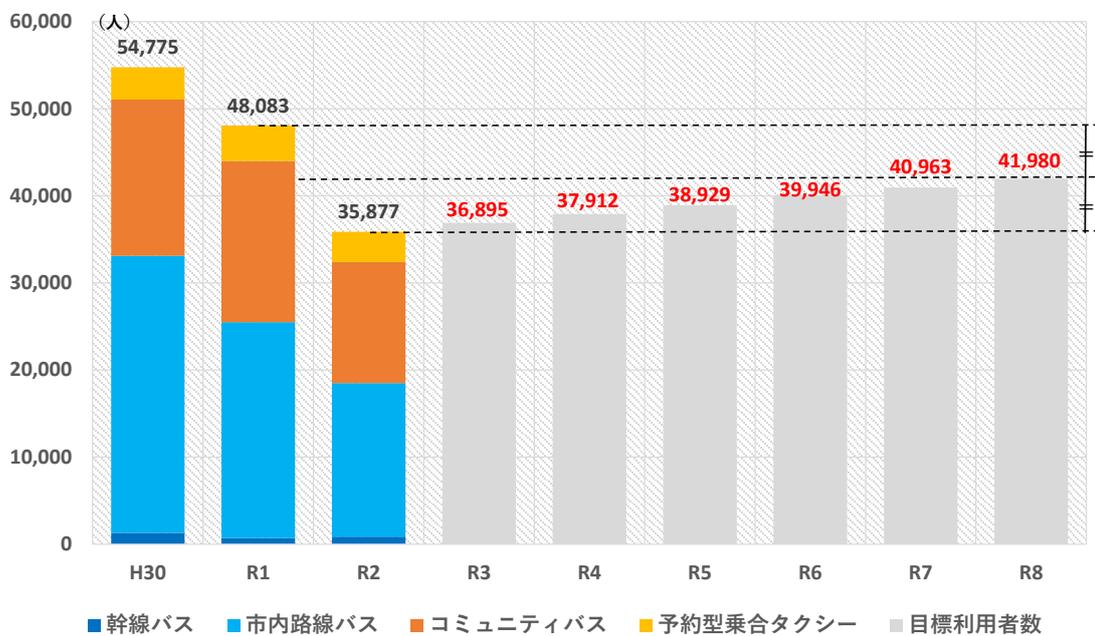


図 6-4 利用者数の推移と予測

B) 公共交通利便性が確保されている自治会数

現在、竹田市内には 353 の自治会が存在し、うち 261 の自治会において、公共交通の利便性が確保されている状況にあります。

そこで、本市の交通空白地の解消に向けた数値目標として、公共交通利便性が確保されている自治会数の増加に向けた事業の実施を推進します。

※竹田南部地域（入田、姫岳、宮砥）はカモシカ号が運行しているため、除きます。

<公共交通利便性が確保されていない自治会>

以下の項目の両方に該当する自治会を、公共交通利便性が確保されていない自治会とします。

- 自治会の区域内に、鉄道、路線バス、コミュニティバス、予約型乗合タクシー（カモシカ号）の駅、バス停（停留所）が存在しない自治会
- 自治会の区域が、最寄り駅から半径 500m、バス停（停留所）から半径 300m に含まれない自治会

表 6-1 公共交通利便性が確保されていない自治会

地区	自治会	対象数
竹田	茶屋ノ辻、上角東、上角西、片ヶ瀬	4
岡本	真菰、中村、立石	3
明治	小仲尾、小高野	2
豊岡		0
玉来	恵良	1
松本	渡瀬、向山田	2
菅生	旧池部、池部、下菅生南、楠野、上今	5
宮城	川床下、上川床、刈小野、上畑、三本松	5
城原	木原、下深迫、鉢山、北尾鶴、長田尾	5
荻	桑木、木下、藤渡、南河内、高城、陽目、大平、仏面、叶野、柏原	10
久住	今村、加生島、青柳、山中、仲村、建宮、道園、牧ノ元、平木、室、巢原、白丹町、添ヶ迫、陽谷、東小路、西小路、尾登、米賀、添ヶ津留、後山、荻の迫、老野、塔立、柚木、峰越、古屋敷、東部、栢木、馬場、仏原、市、有氏、湯の上、塔の原、岳麓寺、板切、小柳、向原、石原、六反原	40
直入	日向塚、下河原、原、東原、日向、柚柑子、靱山、沢水、山中、辻、湯の香、原口、城後、山浦、須郷	15
合計		92

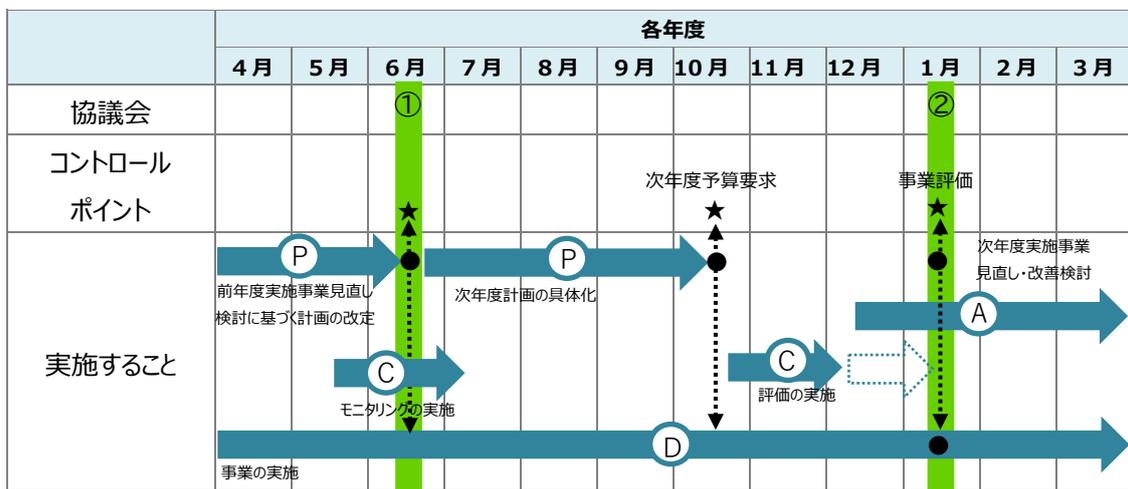
## 6-2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

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ていきます。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 2026（令和 8）年度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 6-2 PDCA の実施サイクル



### 6-3. 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本市を中心に、竹田市地域公共交通確保維持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 6-3 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
竹田市	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



竹田市

## 竹田市地域公共交通計画

竹田市地域公共交通確保維持協議会（事務局：竹田市役所 企画情報課内）

〒878-8555 大分県竹田市大字会々1650番地

<TEL>0974-63-4801 <FAX>0974-63-0995