

別紙：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

計画の達成状況进行评估するため、基本的な方針毎に評価指標および目標値を設定した。計画の更新に伴い、数値目標の達成状況について、以下に整理した。

目標		現状値	目標値 (H33)	実績値	達成状況の評価		交通計画への反映
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を評価する	0 地区	19 地区	9 地区 (R3)	△	幹線維持に向けた路線再編（長湯線）や市内中心部（竹田-玉来）における都市間循環バスの実証実験、竹田市南部地域（入田地区、樞岳地区、宮砥地区）でカモシカ号（予約型乗合タクシー）の導入など、多数の取り組みを実施。 地域の実情に合わせて路線再編や予約型乗合タクシーの導入等を実施し、十分な効果がみられたが、数値目標は達成することができなかったため、指標を変更して継続的に取り組むこととした。	「再編路線、エリア及び実証運行数」に変更
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さの向上について評価する	-	3 箇所	2 箇所 (R3)	△	グランツたけた（バス停）では、新設された施設内で待機が可能であり、竹田本町（バス停）には、屋根・ベンチ付きの待合所を整備。 数値目標は達成することができなかったが、クアパーク長湯にバス停を新設するなどの取り組みも実施しており、今後も拠点施設等における待合環境の向上、アクセス性の改善に必要な応じて取り組むものとする。指標については、設定しないものとした。	—
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を評価する	77% (H22)	100%	82.6%	△	竹田南部地域において、カモシカ号（予約型乗合タクシー）を導入したことで、公共交通カバー率は向上したが、数値目標の達成には至っていない。 高齢化の進行に伴い、自宅とバス停の間に急こう配な坂路が存在するなどの地理的特徴により、路線バスの利用が困難な移動弱者が増加傾向にあるため、交通モードの転換や互助輸送の推進などの取り組みにより、移動環境の改善を図るものとする。そのため、指標を変更して、継続的に取り組むものとした。	「公共交通利便性が確保されている自治会数」に変更
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%	36% (R2)	○	大分県豊肥圏地域公共交通計画策定時に実施した高校生アンケート調査の結果より、竹田市内 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）に通学する学生の公共交通利用率が目標値である、35%を達成した。（久住高原農業高等学校生のうち、寮から通学する学生は除く） 今後も高校生（15 歳以上の通学者）の通学時における公共交通利用を促進する取り組みは実施するものとするが、指標については設定しないものとした。	—
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%	16% (R2)	△	本計画策定時に実施した住民アンケート調査より、65 歳以上の高齢者の公共交通利用率は 16%と、網計画策定時と同値という結果であったため、目標値を達成することができなかった。 公共交通の利便性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るため、網計画に引き続き同様の目標を設定するものとした。	「高齢者の公共交通利用率」を採用

目 標		現 状 値	目 標 値 (H33)	実 績 値		達成状況の評価	交通計画への反映
評価指標	指標の設定根拠						
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を評価する	約 6 千万円	同程度	約 6 千万円 (R2)	○	移動サービスに対する財政負担額として、コミュニティバスおよびスクールバスの委託額を設定し、2020（令和 2）年度においても同程度であったため、目標値を達成した。 2019(令和元)年度から市内路線バスに対する負担を開始しており、幹線バスに対しても市が経費を負担しており、市の人口は今後も減少することが予想されている。人口減少下において、公共交通サービスを維持するために適切な金額を負担する必要があるため、指標を変更して、継続的に取り組むものとした。	「住民 1 人あたりの公共交通に対する財政負担額」に変更
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	0.15 (R2)	×	新型コロナウイルス感染症の影響等により、利用者数が大幅に減少したことで、目標値を達成することができなかった。 路線バスを含めた地域公共交通の収支の改善を図る必要があるため、指標を変更して、継続的に取り組むものとした。	「路線バス・コミュニティバスの平均収支率」に変更
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	17,372 人 (R2)	×	人口減少や少子化、高齢化等による公共交通利用者数の母数の減少だけでなく、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛、移動の個別化の進行により、目標値を達成することができなかった。 網計画時点での公共交通利用者数は、コミュニティバス・予約型乗合タクシーの利用者数であるため、路線バスを含めたものに変更して、継続的に取り組むものとした。	「公共交通の利用者数」に変更
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	整備済	○	竹田市 HP 等で路線バス、コミュニティバス(予約型乗合タクシー)、JR が一体となった路線図・時刻表を閲覧・ダウンロードが可能。 今後は、必要に応じて情報の更新を行うものとし、指標としては設定しないものとした。	—
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	整備済	○	豊後竹田駅をはじめとする交通結節点において、多言語化の対応を実施し、外国人観光客に対する満足度の向上を図った。 現在は、新型コロナウイルス感染症の影響により、外国人観光客需要は低迷しているが、需要回復を見込み、必要に応じて対応するものとし、指標としては設定しないものとした。	—
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	4 地区	○	宮城地区、直入地区、久住地区、姫岳地区の 4 地区において、モビリティマネジメント（利用体験会）を実施した。 今後も、利用者数が伸び悩んでいる路線沿線の住民や交通モードを転換した路線（地区）などにおいて、モビリティマネジメントを実施することで、利用促進を図るものとするが、指標としては設定しないものとした。	—