豊後大野市地域公共交通計画

令和5年6月 豊後大野市

目次

第1章 計画策定の背景と目的	1
1-1.計画策定の趣旨	1
1-2.計画の期間	1
1-3.計画の対象区域	1
1-4. 本計画の位置づけ	2
第2章 豊後大野市の現況・課題	
2-1-1 人口推移	3
2-1-2 年代別人口と高齢化の状況	
2-1-3 人口分布	6
2-1-4 通勤通学流動	9
2-2. まちづくりの動向	10
2-2-1 生活利便施設の立地状況	10
第3章 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	17
3-1. 上位計画	19
3-2. 関連計画	22
第4章 公共交通ネットワーク	26
4-1.豊後大野市における公共交通の歴史	26
4-2.利用促進に関する取り組み	27
4-2-1 大人の社会見学	27
4-2-2 学生限定乗り放題定期ジモテキ	28
4-2-3 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた交通事業者への支援状況	29
4-3. 公共交通の運行状況	30
4-3-1 鉄道	33
4-3-2 高速バス	34
4-3-3 路線バス	35
4-3-4 コミュニティバス	38
4-3-5 あいのりタクシー	48
4-3-6 タクシー	
4-3-7 その他輸送資源	53
4-4. 公共交通のカバー圏域	56
4-5. 財政負担	57
4-5-1 路線バス	
4-5-2 コミュニティバス	
第5章 豊後大野市公共交通網形成計画の検証	60
第6章 地域住民のニーズ把握	
6-1. 住民アンケート	64
6-1-1 回答者属性	64
6-1-2 日常的な外出目的と目的地などについて	65
6-1-3 公共交通の利用	69

6-1-4 運行見直しを行う場合の市民の意向	71
6-2. 利用者満足度調査	72
6-2-1 回答者属性	72
6-2-2 外出目的について	73
6-3. 高校生アンケート	75
6-3-1 回答者属性	75
6-3-2 登下校時の移動手段	76
6-3-3 通学にバス(公共交通機関)を利用しない理由	77
6-4.豊後大野市コミュニティバス運営協議会での検討結果	78
第7章 豊後大野市の地域公共交通の抱える問題点	80
7-1. 豊後大野市の公共交通を取り巻く課題	80
7-1-1 公共交通利用者の減少	80
7-1-2 日常利用が定着しない公共交通	80
7-1-3 増え続ける財政負担	81
7-1-4 運転士の高齢化	81
7-1-5 非効率な公共交通ネットワーク	82
7-2. 社会的な問題点	82
7-2-1 全国的な運転士不足	
7-2-2 公共交通分野全般の収益性悪化	83
7-2-3 感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少	84
7-2-4 高齢者による重大事故の増加	
7-3. 社会的な要請	87
7-3-1 集約的な都市構造への転換	87
7-3-2 輸送資源の総動員	
7-3-3 地球環境問題への対応	
第8章 課題整理・基本方針・将来イメージ・実施事業一覧	89
8-1. 現況整理・各種調査結果と現状の問題点を踏まえた今後の課題整	
8-2. 基本方針とその方針イメージ	90
8-3. 将来方針図と交通モード別の役割	
8-3-1 将来方針図と交通モード別の役割	91
8-3-2 地域公共交通確保維持事業の必要性	
8-4. 実施事業の一覧表	
<u>第9章</u> <u>実施事業</u>	95
9-1. 公共交通のための利用促進策の実施	95
9-2. 幹線の再整理に基づく公共交通サービスの最適化	98
9-3. 枝線・枝葉部分での需給に応じた多様な移動手段の確保	99
9-4. 持続可能な公共交通への取組み	101
第10章 計画の達成状況の評価	102
1 0-1. 数值目標	102
1 በ-2 PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	103

目次

10-3	計画の推進体制		10	4
------	---------	--	----	---

第1章 計画策定の背景と目的

1-1. 計画策定の趣旨

豊後大野市では、平成 18 年度に豊後大野市内における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、豊後大野市地域公共交通会議を設置し、コミュニティバス等の運行に取り組んでおります。平成 28 年度には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「活性化再生法」とする。)に基づき、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進することを目的として豊後大野市地域公共交通網形成計画(計画期間:平成 29(2016)年度~平成 33(2021)年度)を策定しました。

豊後大野市地域公共交通網形成計画策定後、5年間において、少子高齢化の進行による 住民ニーズの変化に加え、新型コロナウイルスの影響により公共交通を取り巻く環境が大 きく変化してきました。

また、国では、令和2年11月に持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「活性化再生法」とする。)が改正されました。これにより、計画の名称は、従来の「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に変更され、地域の移動ニーズを踏まえ、地域自らが交通をデザインしていくことの重要性が高まっています。さらに、交通の分野だけでなく、都市計画や観光振興、福祉、教育等の様々な分野を含めた地域戦略の一環として取り組むことが必要となりました。

これらの背景を受け、豊後大野市では、第2次豊後大野市総合計画後期基本計画で示された、将来像「人も自然もシアワセなまち」まちづくり大網「育ち合い、行動する、市民参画によるコミュニティづくり」の実現に向けて、公共交通が果たす役割を再認識し、持続的な公共交通体系を構築することを目的に、活性化再生法に基づき「豊後大野市地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画の期間

本計画は、令和4年度(令和4年6月)から令和9年度(令和9年9月)までの5年間を計画期間としますが、計画期間中に必要があれば計画の見直しを行います。

1-3. 計画の対象区域

計画の対象区域は豊後大野市全域とします。ただし、市民の移動実態等を考慮し、市域外への移動で他自治体との広域連携が必要な場合は、協力して事業を推進します。

1-4. 本計画の位置づけ

本計画は、第2次豊後大野市総合計画後期基本計画及び第2期豊後大野市まち・ひと・ しごと創生総合戦略、大分県豊肥圏地域公共交通計画を上位計画とし、その理念や目標を 踏まえた計画とします。

本市の公共交通の現状や取り巻く社会環境の変化、本計画を策定するにあたり実施した 調査から得られた公共交通の課題を把握し、今後のまちづくりと連携した公共交通の方向 性を示し、持続可能な公共交通とするための取組を明確化したものです。

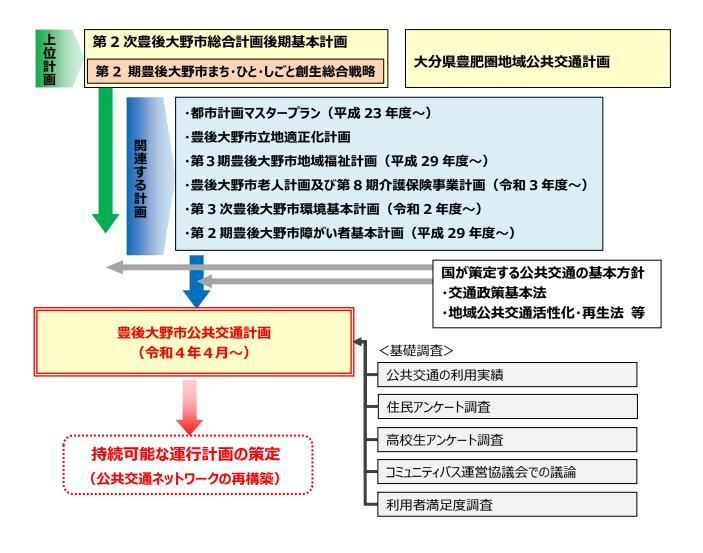


図 1 豊後大野市地域公共交通計画の位置づけ

第2章 豊後大野市の現況・課題

2-1. 豊後大野市の人口・社会動態

2-1-1 人口推移

豊後大野市は、人口減少及び高齢化が進行しており、2020年(令和2年)時点で、高齢化率は40%を超えており、今後の将来推計人口においても40%以上の値で推移する超高齢化地域です。



図 2 人口推移

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

高齢化率 総人口 15歳未満 15~64歳 65歳~ 1980年 51,975 9,751 34,188 8,036 15% 1985年 50,011 8,968 32,068 8,975 18% 22% 1990年 47,034 7,660 29,043 10,331 1995年 45,191 6,300 26,404 12,485 28% 32% 2000年 43,371 5,312 24,126 13,912 2005年 41,548 4,779 22,089 14,617 35% 2010年 39,452 4,333 20,391 14,720 37% 15,223 2015年 17,984 41% 37,083 3,876 2020年 33,695 3,364 15,270 14,895 44% 45% 2025年 14,323 32,025 3,060 14,642 2030年 13,250 45% 29,630 2,748 13,632 44% 2035年 27,425 2,528 12,741 12,156 2040年 25,295 2,356 11,557 11,382 45%

表 1 人口推移

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

2-1-2 年代別人口と高齢化の状況

町別の人口をみると、市内中心部より南西部の大分市から離れた地域では高齢化率が高く、緒方町55.5%、朝地町52.6%、大野町50.8%と非常に高い値となっています。

本市では、高齢化率が 50%を超えた集落を小規模集落として位置づけており、令和 3 年 3 月末日時点で市内 222 自治会のうち、小規模集落は 129 自治会あり、中には高齢化率が 80%を超える集落が市内各所に点在しています。

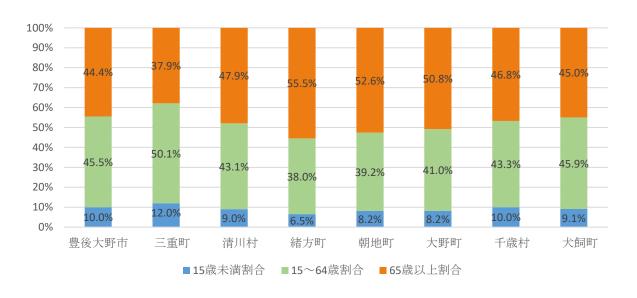


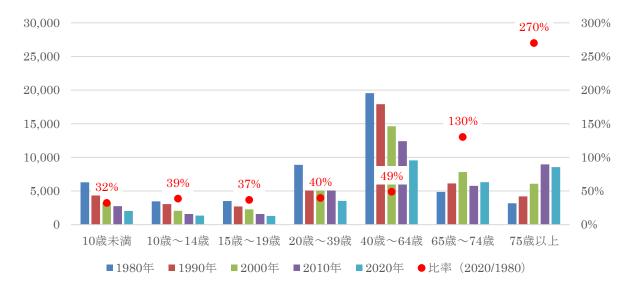
図 3 地区別の年齢別人口

出典:令和2年国勢調査

表 2 地区別の年齢別人口

	15 歳未満 人口	15~64 歳 人口	65 歳以上 人口	(再掲) 75 歳以上 人口	(再掲) 85 歳以上	計	15 歳未満 割合	15~64 歳 割合	65 歳以上 割合	75 歳以上 割合
豊後大野市	3,364	15,270	14,895	8,566	3,795	33,529	10.0%	45.5%	44.4%	25.5%
三重町	1,929	8,048	6,098	3,464	1,483	16,075	12.0%	50.1%	37.9%	21.5%
清川村	155	743	827	495	224	1,725	9.0%	43.1%	47.9%	28.7%
緒方町	286	1,672	2,446	1,467	653	4,404	6.5%	38.0%	55.5%	33.3%
朝地町	187	891	1,194	689	294	2,272	8.2%	39.2%	52.6%	30.3%
大野町	316	1,578	1,954	1,152	581	3,848	8.2%	41.0%	50.8%	29.9%
千歳村	191	827	894	486	230	1,912	10.0%	43.3%	46.8%	25.4%
犬飼町	300	1,511	1,482	813	330	3,293	9.1%	45.9%	45.0%	24.7%

出典:令和2年国勢調査 ※年齢不詳除く



※増減率は、1980年の人口を基に算出しております。

図 4 年代別人口推移と増減率の変化

表 3 年代別人口推移と増減の変化

男女計	1980 年	1990年	2000年	2010年	2020年	2020-1980	2020-2000
0~4 歳	2,945	1,964	1,513	1,299	888	△ 2,057	△ 625
5~9 歳	3,346	2,626	1,748	1,439	1,139	△ 2,207	△ 609
10~14 歳	3,460	3,070	2,051	1,595	1,337	△ 2,123	△ 714
15~19 歳	3,505	2,702	2,270	1,581	1,287	△ 2,218	△ 983
20~24 歳	2,250	1,446	1,684	1,194	912	△ 1,338	△ 772
25~29 歳	2,820	1,758	1,918	1,511	949	△ 1,871	△ 969
30~34 歳	3,299	2,343	1,731	1,786	1,126	△ 2,173	△ 605
35~39 歳	2,761	2,893	1,910	1,912	1,452	△ 1,309	△ 458
40~44 歳	3,399	3,302	2,438	1,661	1,690	△ 1,709	△ 748
45~49 歳	4,410	2,668	2,867	1,892	1,858	△ 2,552	△ 1,009
50~54 歳	4,796	3,259	3,319	2,441	1,599	△ 3,197	△ 1,720
55~59 歳	3,797	4,192	2,728	2,981	1,911	△ 1,886	△ 817
60~64 歳	3,151	4,480	3,261	3,432	2,486	△ 665	△ 775
65~69 歳	2,673	3,439	3,881	2,736	3,035	362	△ 846
70~74 歳	2,189	2,687	3,940	3,035	3,294	1,105	△ 646
75~79 歳	1,653	2,025	2,799	3,346	2,377	724	△ 422
80~84 歳	1,001	1,273	1,800	2,953	2,394	1,393	594
85~89 歳	419	653	1,004	1,696	2,125	1,706	1,121
90 歳以上	101	254	488	954	1,670	1,569	1,182
年齡不詳	0	0	21	8	166	166	145
総数	51,975	47,034	43,371	39,452	33,695	Δ 18,280	△ 9,676

※2020 年と 1980 年の 40 年間で 65 歳以下の人口が約 25 千人減少し、65 歳以上の人口は約 7 千人増加しています。 高齢者の割合は増加しているものの、65 歳以上人口は過去 15 年間、人数の増減に大きな変化がありません。 しかし、75 歳以上人口は、平成 22 年国勢調査結果から年々減少しています。

出典:国勢調査

2-1-3 人口分布

(1) 全人口の分布状況

交通結節点が位置する地域に人口が集中しています。特に三重町に人口は集中しています。一方、三重町・清川町・緒方町・朝地町・大野町の周辺部等では、人口は少ない状態にあります。

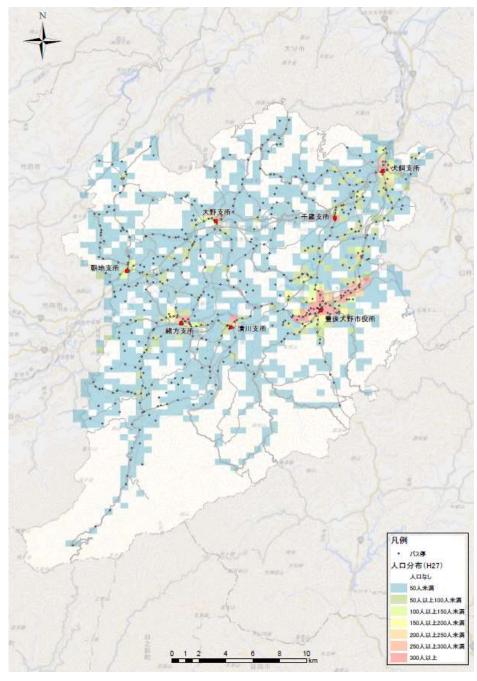


図 5 人口分布 (250m×250m 範囲)

出典:平成27年国勢調査

(2) 高齢者人口の分布

高齢者人口はバス路線沿線に、特に三重地域に集中しています。豊後大野市中央に位置する清川・三重地域を中心に人口に対し、バス停や路線数が少ない課題が見られます。

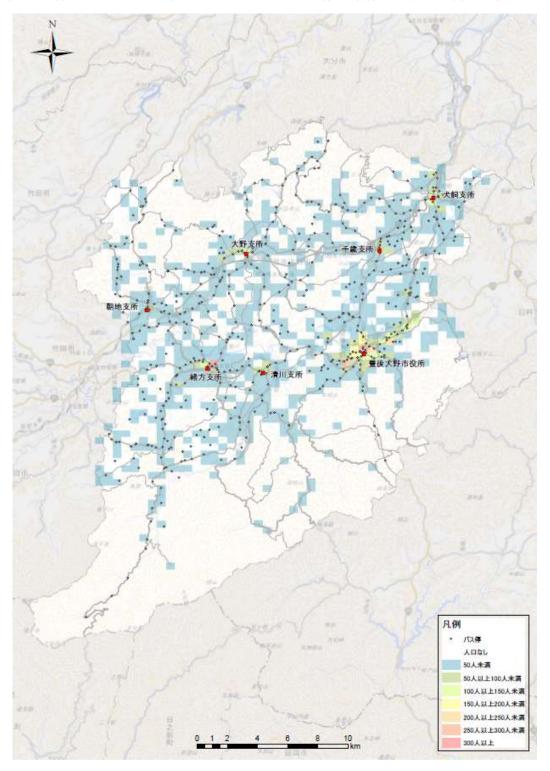


図 6 高齢者人口分布(250m×250m 範囲)

出典:平成27度国勢調査

(3) 生産年齢人口の分布

生産年齢人口は、三重・犬飼・朝地地域に集中する傾向が見られます。高齢者の人口 分布と特徴は合致しており、豊後大野市中央に位置する清川地域・大野地域を中心に人 口に対し、バス停や路線数が少ない課題が見られます。

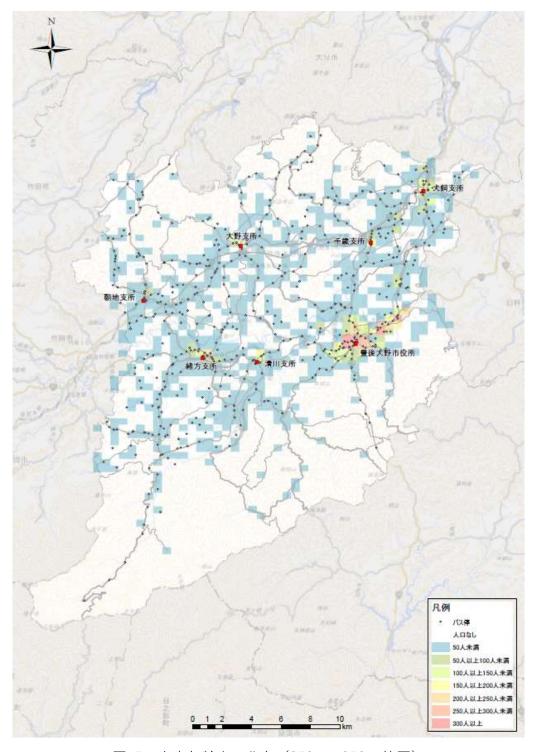


図 7 生産年齢人口分布(250m×250m 範囲)

出典:平成27度国勢調査

2-1-4 通勤通学流動

国勢調査結果によると、本市の通勤通学流動状況は、市内での通学や通学が多いものの、県都大分市の他、竹田市との往来が多い傾向にあります。なお、高校生の通学はJR 豊肥本線を利用した通学が多いものの、近年では親の送迎による通学も目立つようになっています。

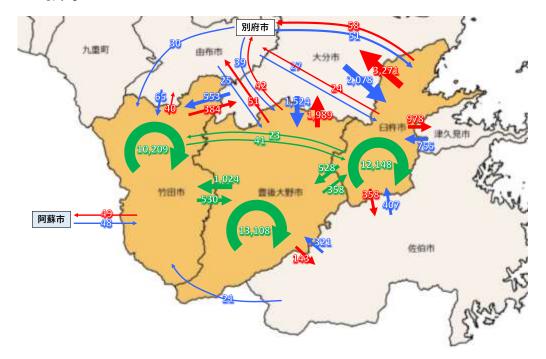


図 8 通勤流動

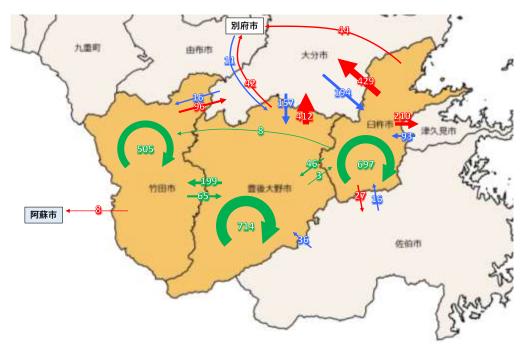


図 9 通学流動

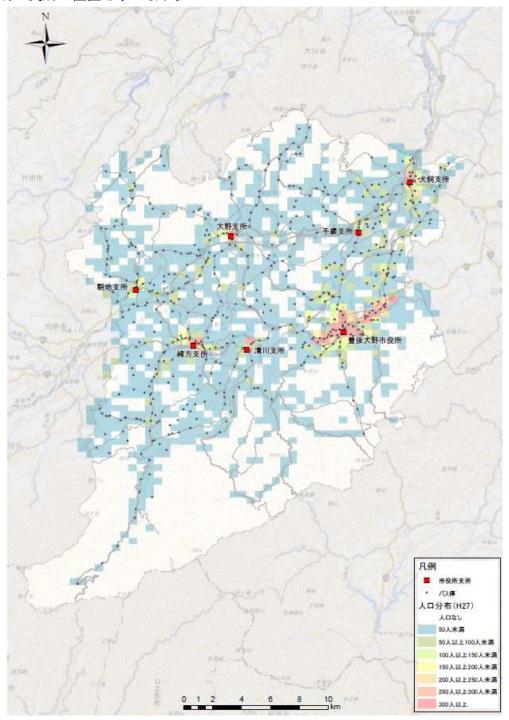
出典:平成27年国勢調査

2-2. まちづくりの動向

2-2-1 生活利便施設の立地状況

(1) 公共施設(市役所・支所)

市役所・支所の位置を示します。

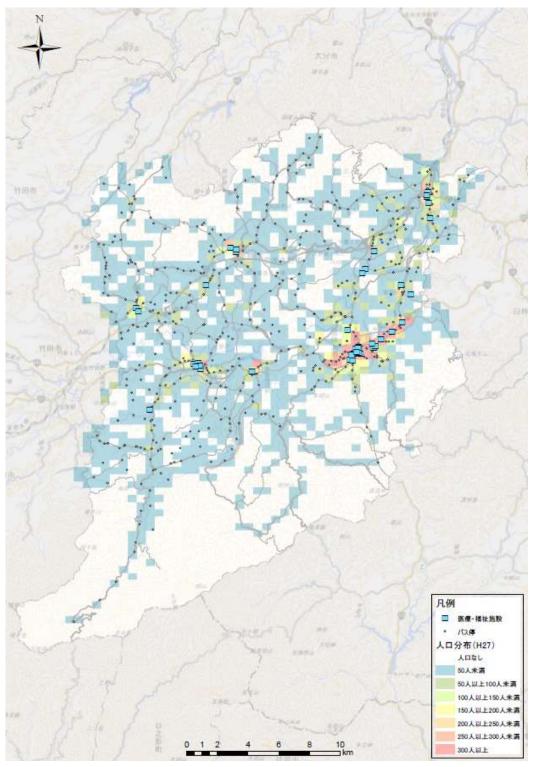


出典:国土数値情報、大型小売店総覧、H27 国勢調査

図 10 公共施設の立地状況 (人口メッシュ: H27 国勢調査 全人口)

(2) 医療・福祉施設

病院は、緒方町の市民病院と三重町の中心部から国道 326 号沿線に民間病院が集まります。また、その他の診療所は、三重町の都市計画区域内のほかに、各地区の支所付近にも立地しています。



出典:国土数值情報、大型小売店総覧、H27 国勢調査

図 11 医療・福祉施設の立地状況(人口メッシュ:H27 国勢調査 全人口)

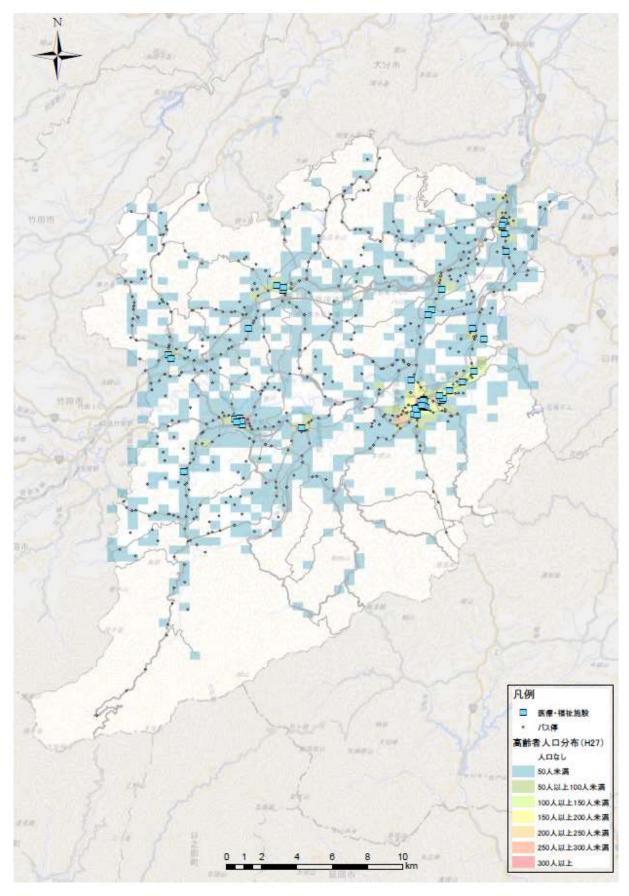


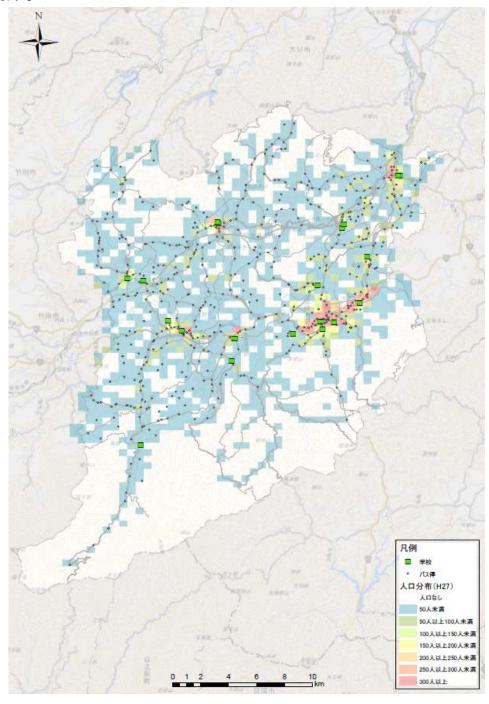
図 12 医療・福祉施設の立地状況 (人口メッシュ: H27 国勢調査 高齢者)

(3) 学校施設

学校施設は、小学校が三重町の都市計画区域内に3校、都市計画区域周辺に2校立地 しているほか、その他の各地区の支所付近にそれぞれ1校立地しています。

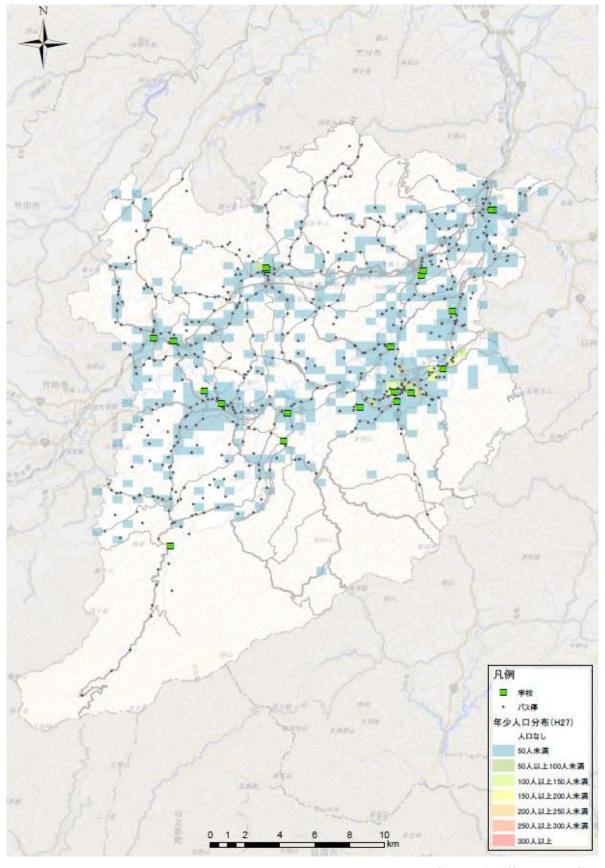
中学校は、小中一貫校となった朝地小中学校を含み7つの地区それぞれに1校立地しており、そのうち緒方中学校を除き、市役所及び支所に近接して立地しています。

このほか、高等学校が1校、専門学校が2校、県立農業大学校が1校三重町に立地しています。



出典:国土数値情報、H27 国勢調査

図 13 学校施設の立地状況 (人口メッシュ: H27 国勢調査 全人口)



出典:国土数値情報、H27国勢調査

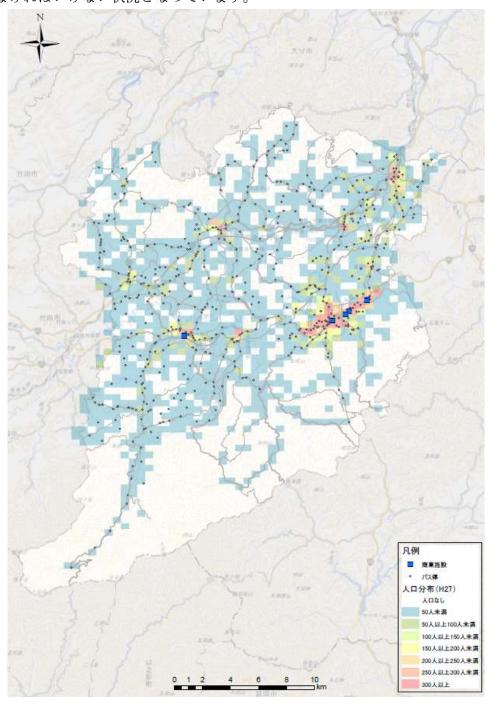
図 14 学校施設の立地状況(人口メッシュ: H27 国勢調査 年少人口)

(4) 商業施設

本市の買い物施設としては、観光施設でもある道の駅が5箇所立地しています。

その他、市民の生活を支える生鮮品を扱うスーパーマーケットやコンビニエンスストアは、各地区の支所周辺に立地していますが、特に三重町中心部から国道 326 号沿線には大規模商業施設のホームセンター、ドラッグストアが集中して多く立地しています。

朝地町、千歳町の中心部から食品スーパーが相次いで撤退したため、近隣の町へ出向かなければいけない状況となっています。



出典:国土数值情報、大型小売店総覧

図 15 商業施設の立地状況 (人口メッシュ: H27 国勢調査 全人口)

(5) 金融機関等

金融機関は、三重町に集中していますが緒方町、大野町、犬飼町の支所近隣にも立地 しており、その他、市内各所に郵便局が立地しています。しかし、近年は金融機関等の 経営改善の影響で、JA おおいたの清川、朝地、千歳、犬飼各支所が廃止されています。

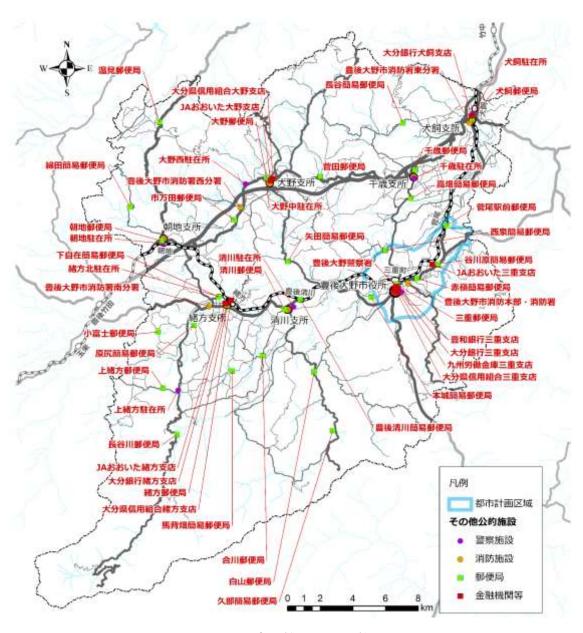


図 16 金融機関の立地状況

出典:令和元年度豊後大野市立地適正化計画策定業務委託 報告書

第3章 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

本計画では、下記に示す3つの上位計画と6つの関連計画との関係を位置づけ、各計画との整合を図ります。

表 4 上位計画・関連計画一覧

位置づけ	計画	計画年次	策定趣旨
上位計画	第2次豊後大	令和 3 年度~	総合計画は総合的かつ計画的な行政運
	野市総合計画	令和8年度	営を行うための、まちづくり全般にわたる
	後期基本計画		本市の最上位計画。これまでの取組(前期
			基本計画:平成 28 年度~令和 2 年度)の
			達成状況等を評価・検証・整理し、人口減
			少や高齢化、近年頻発する災害等の社会経
			済環境に対応するための指針として策定。
	第2期豊後大	令和 3 年度~	「まち・ひと・しごと創生法」策定(平
	野市まち・ひ	令和7年度	成 26 年 9 月)より策定した第 1 期の計
	と・しごと創		画期間満了(平成 27 年度~令和 2 年度)
	生総合戦略		に伴い、これまでの取組内容の検証結果を
			踏まえ、引き続き人口減少への取組を進め
			ていくための新たな戦略を策定。
	大分県豊肥圏	令和 3 年 10 月	大分県豊肥圏を対象とし、持続可能な公
	地域公共交通	~令和8年9月	共交通網の構築を促進することを目的に
	計画		計画を策定。
関連計画	豊後大野市都	平成 23 年~	市民・事業者・行政などが目指す将来ビ
	市計画マスタ	令和 12 年	ジョンを共有し、また、協働による都市づ
	ープラン		くりを進めることを目標として、これを実
			現する手法の一つである都市計画の総合
			的な指針として定めた計画を策定。
	豊後大野市立	現在策定中	全国的に進む人口減少と少子高齢化の
	地適正化計画		進展を背景に、今後も安心で快適な生活環
			境の実現、財政面における持続可能な都市
			経営等の実現に向けた計画を策定。

位置づけ	計画	計画年次	策定趣旨
	第4期豊後大	令和4年度~令	市民と地域の団体、事業者、豊後大野市
	野市地域福祉	和8年度	社会福祉協議会および行政が連携し、それ
	計画		ぞれの立場や役割を果たしながら、誰もが
			住み慣れた家庭や地域の中で安心した生
			活ができ、子どもから高齢者まで、世代や
			性別を超えた交流と助け合いの中で、その
			人らしく自立した生活ができる豊後大野
			市を目指して策定。
	豊後大野市老	令和3年度~令	高齢者施策の推進と介護保険制度の円
	人福祉計画及	和5年度	滑な運営を図るために策定。
	び第8期介護		
	保険事業計画		
	第3次豊後大	令和2年度~令	環境の保全と創造のために市民、事業者
	野市環境基本	和6年度	および行政が取り組むべき課題を確実に
	計画		実行していくための指針として策定。
	第2期豊後大	平成 29 年度~	障がいのある、なしにかかわらず、すべ
	野市障がい者	令和8年度	ての市民がそれぞれの人格と個性を尊重
	基本計画		し支え合いながら、生活の質を高め、住み
			慣れた地域で共に生きる社会の実現に向
			け、計画を策定。

3-1. 上位計画

上位計画として挙げる「第2次豊後大野市総合計画後期基本計画」、「第2期豊後大野市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「大分県豊肥圏地域公共交通計画」では、市内の交通ネットワークの整備方針や公共交通の利便性を目指した方策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。

表 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(1/3)

計画	内容
第2次豊後大野	施策3-1 交通ネットワークの整備
市総合計画	施策の基本方針
後期基本計画	公共交通については、交通弱者の移動手段として重要な役割を有
	するため、公共交通の維持確保を目指すとともに、本市にとって最
基本計画・政策	適で持続可能な交通ネットワークを構築し、市民が利用しやすい生
別	活交通手段の確保を図ります。
	施策の展開
第3章 豊かな	(1) (2) 略
くらしと安心を	(3) 公共交通の整備を促進する
実感できるまち	公共交通は、自動車を利用できない人の交通手段や高齢者の外出支援、
	観光客の移動手段、環境負荷の軽減といった役割を有しており、バス
	交通等を維持するため、行政、市民、事業者の協働による利用促進を
	図ります。
	<主な取組>バス交通等の維持と利用促進
	(4)コミュニティバスの運行を推進する
	本市にとって最適な交通ネットワークを構築し、市民が利用しやす
	い生活交通手段の確保を図るため、コミュニティバスなどの地域公共
	交通の充実を図ります。
	<主な取組>地域公共交通の充実
	(5)公共交通網の整備を推進する
	JR三重町駅はバスの乗り入れができないため、都市再生整備計画
	事業において、JR、バス、タクシーによる交通結節点を整備し、立地
	適正化計画のコンパクトシティ+ネットワークを実現するため、公共
	交通網を活用し、都市の集約化を進め、持続可能な都市経営を目指し
	ます。
	<主な取組>交通結節点の整備、立地適正化計画の策定

表 6 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 第2期豊後大野市 まち・ひと・しごと 創生総合戦略 第2 総合戦略の 基本的な考え方

2. 基本的方向及 び具体的な施策・ 重要業績評価指標 (KPI)

内容

■ 基本目標 ③ 「豊かな自然・地域を未来へつなげる」

国の総合戦略では、「しごと」と「ひと」の好循環を支えるためには「まち」の活力を取り戻し、人々が安心して暮らせる社会環境をつくり出すことが必要であるとしています。

本市の豊かな自然を未来に残し、将来への不安を解消するために、あらゆる世代が安心・安全な暮らしを送ることができる「まち」を目指します。そこで総合戦略において、「人も自然もシアワセなまち」という将来像を実現し、本市の宝である「豊かな生物多様性に育まれた自然の恵み」を将来に引き継ぐため、生物多様性の保全に努めます。また、「まち」の活力を支える「ひと」を呼び込むため、地域や関係団体等との連携により、魅力ある地域づくりや魅力ある人づくりに取り組むとともに、地域の魅力の積極的な発信と相談・サポート体制を強化します。さらに、地域資源や地域の特性を生かした生活環境の整備を図り、市民や移住者、本市に関わりを求める人に「選ばれるまち」の実現を目指すとともに、市民や移住者が暮らしやすく、将来も暮らし続けたいと思える居住環境を整備します。

また、市内には、高齢化率 50%以上の小規模集落が増加していることから、地域活動を担っていく地域支援員等の育成や地域を支える人づくり、地域内外の多様な組織と連携等を図りながら、地域コミュニティづくりを推進します。また、地域外から地域を支える仕組みづくりを行うなど、小規模集落を総合的に支援します。

さらに、大分市を中心とした大分都市広域圏との連携により、本市 単独では解決できない課題や連携による相乗効果が期待できる施策 などについて、各自治体と意見交換を行いながら、新たな広域連携を 進めていく必要があります。そのため、大分都市広域圏と連携を図り ながら、圏域の経済成長、高次の都市機能集積、生活関連サービスの 向上を目指します。

表 7 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
大分県豊肥	■ 基本的な方針 市町村との連携のもとで、大分県の生活や経済活動の
圏地域公共	基盤を支える公共交通ネットワークの構築
交通計画	計画の目標
	目標① 広域移動を担う公共交通ネットワークの利便性向上
5 計画の基	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
本的な方針、	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
目標	通の人口カバー率の向上を目指す。
	目標② 変化する移動ニーズに対応した輸送資源の最適化
	移動ニーズに対して適切な移動サービスを提供することと、輸送資源
	の総動員・最適化を行うことにより、乗合事業(路線バス事業)の収益
	性は一定の水準で食い止めながら、公共交通事業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。
	目標③ 利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上
	輸送サービスの利便性向上や最適化等の施策と連携し、利用者・交通
	事業者・自治体の協働による様々な利用促進策を実施し、公共交通への
	理解の醸成および公共交通への転換の促進を図る。

3-2. 関連計画

関連計画として挙げる「豊後大野市都市計画マスタープラン」、「豊後大野市立地適正化計画」、「第3期豊後大野市地域福祉計画」、「豊後大野市老人計画及び第8期介護保険事業計画」、「第3次豊後大野市環境基本計画」、「第2期豊後大野市障がい者基本計画」では、市内の公共交通の利便性向上に向けた方策や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。

表 8 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容(1/6)

計画	内容
豊後大野市都市	3. 都市づくりの目標
計画マスタープ	3-1 人と自然にやさしい環境共生都市
ラン	(4) 環境にやさしい都市づくり
	地球温暖化や資源の枯渇など地球規模の環境・エネルギー問題の
第Ⅲ章 都市の	深刻化に対応するため、省資源・循環型の社会の実現に向けた取り
将来像	組みを推進するとともに、環境への負荷の少ない交通体系の整備や
	施設整備における環境配慮などにより、環境と共生する都市の形成
	を目指します。
	3-2 たくましく発展する交流都市
	(4) 交通ネットワークが整備された都市づくり
	・本市は、県内第 3 の広い面積の中に居住地や働く場所、都市機能
	などが分散していることから、市内各地域の交流・連携を促進し、
	市域の一体性を高めるため、また、野菜や畜産物などに代表され
	る農林業、製造業、観光業などの産業発展を支える基盤として、市
	内循環道路など、効率的な道路交通ネットワークが整備された都
	市づくりを目指します。
	・また、災害時の緊急輸送や、避難場所などへの円滑な移動の確保
	に資する道路交通ネットワークの構築を目指します。
	・買物・通学・通院などの市民の日常生活を支える路線バスやコミ
	ュニティバスなど、公共交通ネットワークの充実を進め、利便性
	の高い都市づくりを目指します。

表 9 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容(2/6)

計画	内容
豊後大野市立地	立地適正化計画は、都市計画マスタープランの実現に向け、全国
適正化計画	的に進む人口減少と少子高齢化の進展を背景に、今後も安心で快適
	な生活環境の実現、財政面における持続可能な都市経営等を可能と
	するための計画です。
	居住や都市機能(医療・福祉・商業等)の誘導、公共交通の充実等
	によって、持続可能なまちづくりを目指し策定します。

出典:大分県豊後大野市公式サイト

表 10 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容(3/6)

計画	内容
第4期豊後大野	基本目標2 安心して暮らせる地域をつくる
市地域福祉計画	(2) 地域防犯・交通安全対策の強化
	移動手段の確保は高齢化の進む本市において、その重要性は今後
第4章 施策•事	も増していくものと予想されます。日常生活に必要な移動手段を市
業の展開	民に提供し、すべての人が必要な支援を受けやすい環境づくりを進
	めます。
	⑨コミュニティバス運行計画の見直し
	利用状況に応じた運行計画の見直しを行うことで、利用者の
	利便性の向上を図ります。

表 11 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容(4/6)

計画	内容	
豊後大野市老人	2. 高齢者の安全・安心な暮らしの確保	
福祉計画及び第	⑤交通安全の普及・啓発	
8期介護保険事	交通安全活動等への参加を通じて、高齢運転者へ交通安全意識の	
業計画	高揚を図ります。また、認知症の人に対する交通安全について、方策	
	を検討していきます。	
第4章 地域包	さらに、運転免許自主返納者に対する支援として、平成 30 年度よ	
括ケアシステム	り満 70 歳以上で運転免許証を自主返納した方に、希望するタクシー	
の推進に向けた	臨時乗車券、大分県バス会社共通回数券、豊後大野市コミュニティ	
取組	バス回数券のいずれかを交付しています。	
	4. 高齢者の自立支援・重度化防止等に資する施策の推進	
	④. 生活支援体制の整備、推進	
	(2) 一般高齢者福祉施策の中で実施する生活支援サービスの継続	
	①移動しやすい交通機関の確保	
	介護予防・日常生活圏域ニーズ調査の結果、高齢者の 63.2%が自	
	分や家族が運転できなくなることを不安に思っており、運転できな	
	くなったとき、利用したい移動手段として、タクシー、バス、家族や	
	 友人に乗せてもらう、あいのりタクシー、ボランティア等が行う有	
	 償のサービスの順に回答が多い傾向にありました。個人の外出能力	
	 ・や中心市街地までの交通機関の利便性、食料品店の分布状況等を踏	
	まえた移動支援策の充実が必要となります。	
	今後は、コミュニティバス、あいのりタクシー等の利便性を高め	
	るともに、ボランティア等による有償のサービスなど高齢者等が気	
	軽に移動する手段を提供できるよう努めます。	
[

表 12 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容(5/6)

計画	内容
第 3 次豊後大野	6 基本目標と個別目標
市環境基本計画	参画と協働 人づくり、地域づくりを進める
(概要版)	健康で快適な生活を営んでいくためには、大気、水、土壌など私た
	ちを取り巻く環境が良好であることに加え、ダイオキシン類などの
	有害な化学物質、食の安全性など人の健康影響に関する不安要素を
	取り除くことが前提となります。事業活動や日常生活に伴う環境負
	荷は、周りのさまざまな環境に影響を与え、私たちの知らないうち
	に良好な環境が損なわれています。
	環境負荷を低減させ、市民がより健康で快適に生活できるように
	配慮したまちづくりをめざします。
	7 環境指標
	⑧ 交通における環境対策を進めよう
	<指標>
	自動車騒音調査の実施、啓発活動
	<目標値>
	各項目とも年1回

表 13 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容(6/6)

計画	内容
第 2 期豊後大	1. 相談支援・生活支援
野市障がい者基	6 外出・移動支援の充実
本計画	①公共交通機関の利便性の確保
	障がい者の移動の円滑化を促進するため、バス、タクシー事業者
第3章 豊かな	に対し、障がい者に対応した低床バス、リフトバス、リフトタクシー
くらしと安心を	等の導入の促進を求めていくとともに、駅舎等のバリアフリー化に
実感できるまち	ついて、鉄道事業者や交通事業者などの関係機関と協議し、バリア
	フリー化を働きかけます。
	②外出支援サービスの充実
	障がいのある人の外出や移動の利便性を高めるため、移動支援や
	行動援護といった外出支援サービスの充実に努めます。
	手話奉仕員・要約筆記奉仕員、手話ボランティアなどの手話や点
	訳、朗読といったコミュニケーション支援事業を充実させていくと
	ともに、人材の養成・確保を図り、視覚、聴覚及び音声・言語機能障
	がいのある人の外出や社会参加の支援を行います。

第4章 公共交通ネットワーク

4-1. 豊後大野市における公共交通の歴史

本市では、平成 17 年 3 月に行った 5 町 2 村の合併以前より、地域公共交通の維持確保施策として、路線バスの運行補助やコミュニティバスの運行に取り組んできました。

令和3年3月時点 ■コミュニティバス41路線(定時定路線型運行)

■あいのりタクシー 5区域(区域運行)

■路線バス 15 路線(本社管内 11、竹田管内 4)

■鉄道 豊肥本線(駅数 6駅)

表 14 豊後大野市の公共交通の歴史(抜粋)

年 度	内容
H15	緒方町コミュニティバス運行開始(6月) 7路線4台
	朝地町福祉バス運行開始(8月) 5路線2台
H16	清川町コミュニティバス運行開始(4月) 7路線2台
	大野町福祉バス運行開始(5月) 6路線3台
	旧大野郡 5 町 2 村が合併し豊後大野市が誕生 (H17.3)
	豊後大野市コミュニティバス運行開始 23 路線 11 台
H17	ジェイアール九州バス(株)が三重-臼杵間の乗合バス路線廃止申し出(H18.3)
H18	豊後大野市公共交通会議を設置
	ジェイアール九州バス(株)運行廃止 (3月)
H19	廃止代替として三重-臼杵間を運行する路線バス臼三線が運行開始(4月)
H20	大分バス(株)グループの路線廃止の申出 (市内 12 路線)
	市は赤字補填を行うことで路線存続を要請
H21	「豊後大野市の地域にやさしい公共交通夢創造に関する調査」(H22.3)
H22	「豊後大野市地域公共交通総合連携計画」策定 (H23.3)
H23	市内全域にてコミュニティバスの運行開始 36 路線
	三重町と清川町の一部区域であいのりタクシーの運行開始 3区域 (H24.1)
H25	「第2次 豊後大野市地域公共交通総合連携計画」策定 (H26.3)
H26	コミュニティバス路線とあいのりタクシー区域の再編
	コミュニティバス路線 39路線、あいのりタクシー 5区域(H26.4)
	豊後大野市地域公共交通活性化協議会が国土交通大臣表彰を受賞
	公共交通の利用促進を目的とした「大人の社会見学」事業開始
H27	コミュニティバス朝地町路線再編 路線数 41 路線
H28	「豊後大野市地域公共交通網形成計画」策定 (H29.3)
R元	路線バス竹田-大分線、米山線 運行廃止 (R元.10)
R3	日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)において「JCOMM プロジェク
	ト賞」受賞

4-2. 利用促進に関する取り組み

4-2-1 大人の社会見学

「大人の社会見学」(高齢者向け利用促進)6年間の取組み

一高校・大学・自治体連携による地域公共交通利用促進のあゆみ一

豊後大野市と地域の大学・高校が連携して、公共交通利用のきっかけとなる社会実験 (外出支援)として、2014年度から、利用促進のための外出支援イベント「大人の社会 見学」を実施しています。

高齢者と学生の交流企画や買い物支援等を含めたバス乗車体験イベントを行い、イベント後参加者の各家庭で日常生活実態や生活満足度、移動手段、公共交通の利用状況や要望などを調査しております。





図 17 大人の社会見学 チラシ

4-2-2 学生限定乗り放題定期ジモテキ

三重総合高校メディア科学科によるラッピングバスの作成及び大分大学と連携した社会 実験「学生限定乗り放題定期ジモテキ」の販売とその状況について

令和2年度に三重総合高校、大分大学が行った調査研究では、高校生のバス通学者を増やす取り組みとして、①バスを高校の傍まで運行するルートへの変更。②矢田線についてはルート変更して乗車時間を短くする。③運賃を安くするとともに、大野竹田バス営業区域内は乗り放題(サブスク)運賃とする。といった提案がなされました。

この提案を受け、大野竹田バス(株)は、バスルートの変更に加え、令和3年10月1日から、学生限定乗り放題定期「ジモテキ」の販売を実証実験として開始しました。定期券のネーミングである「ジモテキ」については三重総合高校生徒のアイデアを採用。また、毎月変わる定期券のデザインについても高校生が考えた図案を用いています。

この取り組みにあわせ、市内のバス利用者を増やすために、三重総合高校メディア科学科の学生が中心となり、路線バスの利用を促すことを目的としたラッピングバスを作成し、市内で運行しています。

こうした取り組みを通じて、利用者である高校生の関わりを継続していくことで、地域公共交通が抱える課題を「自分事」として感じてもらうことが必要です。





図 18 学生限定乗り放題定期ジモテキ

4-2-3 新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた交通事業者への支援状況

豊後大野市では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けた交通事業者への支援として、以下の取組を行いました。今後は、感染状況の推移を勘案しながら新たな支援策を検討するとともに、アフターコロナ、ウィズコロナにつながる取組を検討する必要があります。

表 15 交通事業者への支援状況

事業名	内 容
ぶんごおおの応援便	テイクアウトを始める料飲店と家庭を応援することを目的に、豊後大野市タクシー協会がデリバリーサポート「ぶんごおおの応援便」を運行サービス利用料金:注文された品物の代金+配送料 100円補助対象事業者 豊後大野市タクシー協会
バス・タクシー感染拡大防止 支援事業	新型コロナウイルス感染症の感染拡大の防止を図るため、 市内のバス事業者及びタクシー事業者を対象に、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止対策に係る費用に対して、予算の範囲内において補助金を交付する。 路線バス車両 20,000円/台 タクシー車両 10,000円/台
豊後大野市コミュニティバス 運行事業	年間委託費のうち、半年分を前払いするもの。
路線バス運行補助金	補助金のうち、半年分を前払いするもの。
プレミアム付タクシーチケッ ト発行等支援事業	新型コロナウイルス感染症により影響を受けている市内タクシー会社の事業継続を支援するとともに、公共交通利用促進やアフターコロナを見据えた市民の外出機会を創出することを目的とした、プレミアム率 40%のタクシーチケットの発行等を行うことに対して補助する。
路線バス広報業務委託事業	新型コロナウイルス感染症により影響を受けている市内路線バス会社の事業継続を支援するとともに、公共交通利用促進やアフターコロナを見据えた市内各所への関心を高めることを目的に市内広域にわたり運行する路線バスにラッピングを施し普及広報を行う。
豊後大野市コミュニティバス 大野犬飼線実証運行管理委託 業務	経営が厳しい交通事業者を支えるとともに、自治会等から要望のあった大野町から犬飼駅間の交通網の再整備について実証運行(社会実験)による調査を行いながら沿線住民の移動を促し経済の活性化を図る。

4-3. 公共交通の運行状況

本市と市外との移動を担う地域公共交通手段としては、JR 豊肥本線があり、市内には6つの駅があります。また、大分市と熊本市等を結ぶ高速バスがあり、大野町にバス停があります。この他、幹線バス路線として豊後大野市三重町と臼杵市とを結ぶ臼三線や佐伯市宇目町とを結ぶ柿木線、竹田市を結ぶ路線バスが3路線あります。

このほか市内の移動を担う地域公共交通手段として、路線バスが 10 路線運行している 他、4社のタクシー会社の事務所が立地しています。

コミュニティバスは41路線、あいのりタクシーは5つの区域で運行しています。

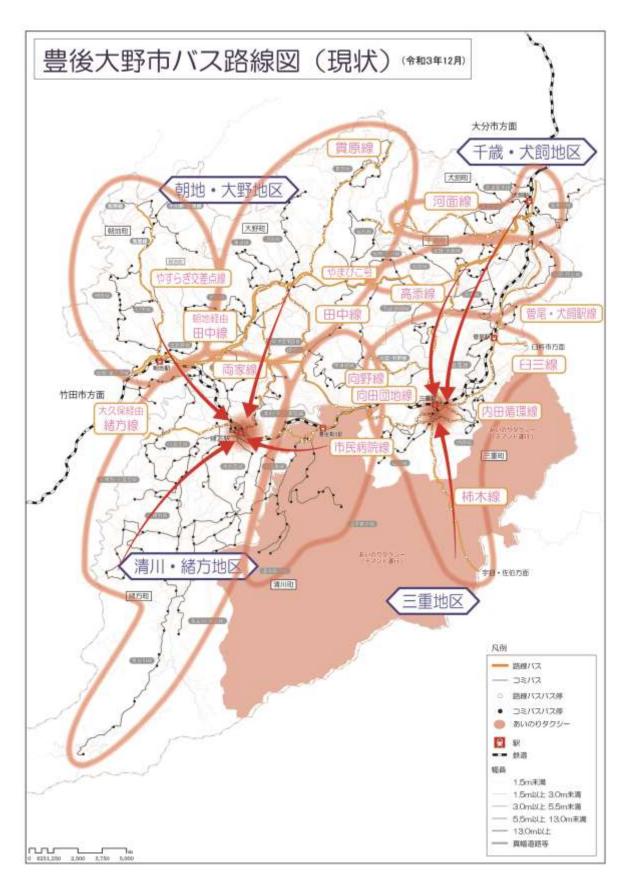


図 19 路線バス路線図

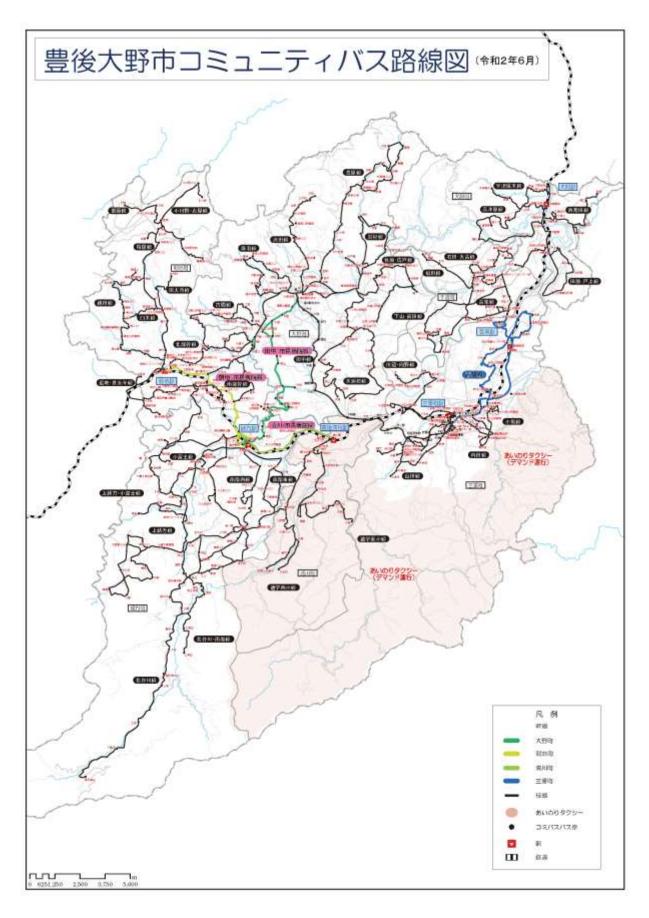


図 20 コミュニティバス路線図

4-3-1 鉄道

豊後大野市内における鉄道の利用状況について示します。

市内には6つの駅が存在します。市内全体で年間利用者が 240 万人を超えていた昭和 45 年から全ての駅で利用者数は減少しています。中でも緒方駅、豊後清川駅の利用者数が 大きく減少しています。三重町駅や菅尾駅の利用者は平成 17 年以降、大きな増減の変化 はありません。特に菅尾駅については、平成 24 年に豊後大野市民病院三重診療所が閉院 となりましたが、駅利用に影響を与えるような利用者の減少は見られず、また、近隣の小坂・三重原地区の宅地開発の影響もあり、利用者は横ばい傾向となっています。

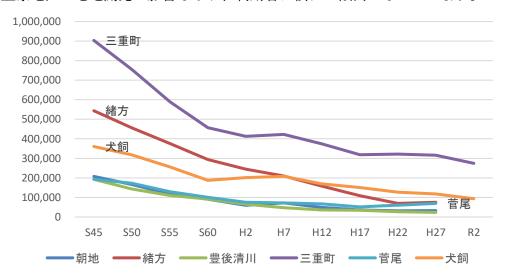


図 21 鉄道駅利用者数の推移

表 16 鉄道駅利用者数の推移

	朝地	緒方	豊後清川	三重町	菅尾	犬飼	計
S45	207,658	543,554	192,578	903,484	193,190	360,668	2,401,132
S50	166,517	456,477	142,802	755,339	172,547	317,855	2,011,537
S55	118,172	375,924	110,166	589,399	129,401	256,197	1,579,259
S60	90,499	294,241	91,913	456,551	100,429	187,268	1,220,901
H2	59,931	245,006	65,150	412,654	74,946	201,375	1,059,062
H7	71,862	209,437	47,393	422,625	71,634	207,677	1,030,628
H12	49,003	158,273	35,724	374,471	67,224	169,470	854,165
H17	35,963	109,040	34,126	318,465	51,607	150,555	699,756
H22	31,536	69,517	27,207	321,856	60,049	126,746	636,911
H27	32,490	75,033	23,394	316,390	69,416	118,154	634,877
R2				274,480		93,440	367,920
H27とS45 の比較	15.6%	13.8%	12.1%	35.0%	35.9%	32.8%	26.4%
H27とH2の 比較	54.2%	30.6%	35.9%	76.7%	92.6%	58.7%	59.9%

出典:大分県統計年鑑(鉄道各駅別運輸状況(JR九州・JR貨物))九州旅客鉄道株式会社※ ※平成28年度データから各駅の年間乗降車人数の公表を変更。現在は駅別乗車人員上位300駅のみの公表 そのため、朝地、緒方、豊後清川、菅尾各駅の利用者数は公表されていない。

4-3-2 高速バス

豊後大野市内を通過する特急バスについては、かつては、大分市と鹿児島市とを結ぶトロピカル号や大分市と宮崎県とを結ぶパシフィックライナーが運行されていましたが、全ての路線が廃止となっています。現在では、大分市と熊本市の間を大分バスと九州産交バスが共同運行する「特急やまびこ号」が中九州道を通過しています。令和3年度時点において、大分バスが運行する便のみ大野町田中にある大野インターバス停に停車していますが利用は低調です。

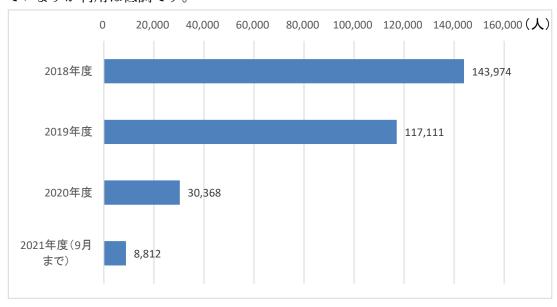


図 22 特急バスやまびこ号累積輸送人員推移(2018年4月~2021年9月迄)

出典:特急バスやまびこ号の利用者推移(大分バス調べ)

表 17 特急やまびこ号 大野インターバス停利用者数

日平均	均利用者	(人/日)		便あたり利用者(人/便)							
	月	乗車	降車		月	乗車	降車				
熊本行き	4 月	0.033	0.900	態本行き	4 月	0.011	0.300				
版本打る	7月	0.400	0.343	無本17さ	7月	0.133	0.114				
	9月 0.138 0.724		9月	0.046	0.241						
	月	乗車	降車		月	乗車	降車				
大分行き	4 月	0.667	0.433	大分行き	4 月	0.222	0.144				
人が打さ	7月	0.343	1.000	人が打さ	7月	0.114	0.333				
	9月	0.276	0.241		9月	0.092	0.08				

資料:特急バスやまびこ号 大野インターバス停の利用者数 (大分バス調べ)

4-3-3 路線バス

市内には、大野竹田バス㈱があり、隣接市と市内の各所を結ぶ路線バスを運行しています。隣接市と市内各所とを結ぶ路線バスのうち、豊後大野市三重町と臼杵市とを結ぶ臼三線については、JRバスの廃止代替として、大野竹田バス(株)と臼津交通(株)が共同運行し、補助対象期間(前年度の10月1日~当該年度9月30日)内における国・県補助金の残額(赤字額)を、両市が補填しています。(現在、国庫補助対象外路線)

このほか市内を通過するバス路線のうち、内田循環と平線、向田線以外の路線については、県の補助対象路線(大分県生活交通補助路線)として運行しています

表 18 路線バス一覧

	路線名	起点	主な経由地	終点
1	矢田線	大野竹田バス本社		田中
2	安藤線	田中	中土師	貫原
3	河面線	犬飼駅	栗の木	河面
4	向田団地線	大野竹田バス本社		向田団地
5	高添線	監督署前	高添	犬飼駅
6	三重線(菅尾・犬飼駅線)	大野竹田バス本社		犬飼駅
7	重岡線	大野竹田バス本社	監督署前	重岡駅
8	緒方病院線	大野竹田バス本社	緒方駅	市民病院
9	辻線/平線	監督署前	法泉庵	平/豊後辻
10	内田循環線	大野竹田バス本社		大野竹田バス本社
11	やすらぎ交差点線/温見線	やすらぎ交差点	朝地	竹田営業所
12	大久保経由緒方線/竹田·市民病院線(大久保経由)	竹田駅	大久保	緒方駅
13	朝地経由田中線	道の駅おおの	福祉センター前	扇森神社
14	米山線/竹田·市民病院線(米山経由)	米山/緒方駅·市民病院		竹田市役所/竹田駅
15	両家線/田中·市民病院線	市民病院/緒方駅		田中

(1) 全体の利用者数

過去約 10 年における路線バスの利用者は、減少傾向です。路線バスは、令和 3 年利用者(23,964 人)は平成 24 年の利用者(59,241 人)に比べて、4 割程度の利用者数であり、臼三線では、令和 3 年の利用者(13,141 人)は平成 23 年(55,816 人)に比べ 2.5 割程度の利用者となっています。

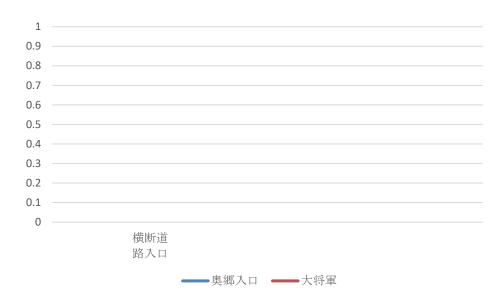
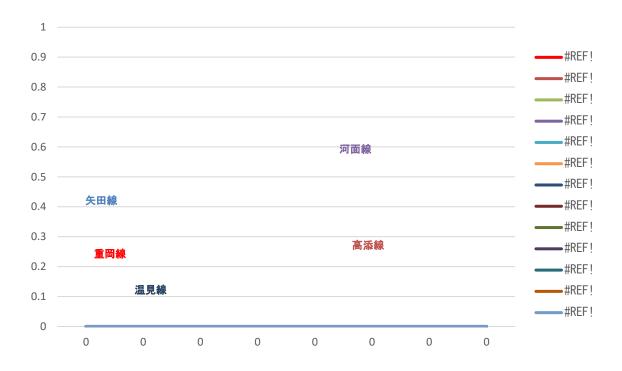


図 23 路線バスの利用者数

(2) 路線別の利用者数

現在、市内では12路線25系統のバス路線に対し、路線継続のため、赤字補填を行っています。主に小中学生の通学に利用されているバス路線としては、河面線と温見(やすらぎ交差点)線があります。河面線については、児童数の変動の影響で、増減があるものの、市内で一番利用の多い路線となっています。温見(やすらぎ交差点)線は、主な利用者層が中学生ですが、こちらは児童数の減少で、近年利用者が大きく落ち込んでいます。

高校生の通学に重に利用されている高添線、矢田線、重岡(柿木)線、田中線については、利用者が年々減少しています。特に利用者が少なかった郷野線は平成27年10月に竹田市から緒方町の米山地区を経由して市民病院を結ぶ米山線は令和元年10月に廃止となりました。



路線名	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31/R1	R2	H25/R2
重岡線	6,929	7,482	6,797	6,691	2,718	2,346	1,133	1,946	-4,983
高添線	12,515	19,509	20,577	10,867	7,773	7,075	5,694	6,045	-6,470
市民病院線	2,177	732	755	474	531	335	302	345	-1,832
河面線	13,811	10,013	8,487	9,251	11,955	14,045	13,967	11,820	-1,991
貫原線	398	189	196	121	341	260	296	180	-218
菅尾線	2,717	1,023	1,359	2,053	941	964	1,552	1,369	-1,348
米山線	514	919	1,100	1,661	452	273	227		-
大久保線	518	4	291	0	354	202	151	138	-380
田中線	847	732	660	468	1,066	672	680	1,153	306
温見(やすらぎ交差点)線	2,258	2,186	2,348	4,702	3,790	1,927	2,633	541	-1,717
郷野線	521	719	907						-
両家線	2,537	298	0	0	88	0	76	69	-2,468
矢田線	9,987	7,548	4,607	6,122	5,155	5,990	2,620	2,515	-7,472

図 24 路線別の利用者数

4-3-4 コミュニティバス

コミュニティバスは、41 路線を 19 台の車両で運行しています。19 台のうち、15 台 はスクールバスと兼用しています。バス停は約 450 箇所に設置しています。

表 19 コミュニティバス一覧

## C	Day 2	運行	区間	YEV- 17	****	VEX-46.14	±++	フィーダー
地区	路線名	発	着	· 運行日	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助路線
	山田線	市役所前	市役所前	月・火・木・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
		市役所前	市役所前	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
三重	菅尾線	菅尾駅	市役所前	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	川辺·向野線	市役所前	辻	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	内田線	三重総合高校前	市役所前	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	通学西小線	柏野公会堂下	清川駅	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
清川	通学東小線	中原	清川駅	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	清川·市民病院線	道の駅きよかわ	市民病院	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	小富士線	緒方駅	緒方駅	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	上緒方小富士線	巣石入口	緒方駅	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	上緒方線	緒方駅	緒方駅	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
緒方	長谷川南部線	上滞迫	緒方駅	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	長谷川線	緒方駅	尾平鉱山	毎日運行	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	南部西線	緒方駅	#	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	南部東線	緒方駅	緒方駅	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	北部幹線	道の駅あさじ	市民病院	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	綿田線	栗栖	道の駅あさじ	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	朝地•市民病院線	朝地支所	市民病院	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	近地·普光寺線	道の駅あさじ	市民病院	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
+ 0.00	鳥屋線	鳥屋東入口	道の駅あさじ	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
朝地	小川野·志屋線	小川野	道の駅あさじ	火曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	梨原線	引地	道の駅あさじ	木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	田夫時線	田夫時	道の駅あさじ	金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	南部幹線	道の駅あさじ	道の駅あさじ	木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	臼木線	城岳線入口	道の駅あさじ	月曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	貫原線	田附	大野支所	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	岩杉線	大野支所	大野支所	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	古殿線	加原	大野支所	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
1 82	沢田線	大野支所	大野支所	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
大野	牧原・広戸線	広戸公民館	大野支所	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	木浦畑線	大野支所	大野支所	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	藤浪線	大野支所	大野支所	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	田中·市民病院線	大野支所	市民病院	月~金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	下山·前田線	市役所前	福祉センター	金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
工 华	高柴線	市役所前	福祉センター	月曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
千歳	石田·大高線	市役所前	尾ノ平	火曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	船田線	市役所前	田口	木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	宇津尾木線	犬飼駅前	犬飼駅前	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
D.67	高津原線	犬飼駅前	犬飼駅前	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
犬飼	西寒田線	犬飼駅前	犬飼駅前	火・金曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•
	田原·戸上線	犬飼駅前	犬飼駅前	月・木曜日	78条自家用有償運送	路線定期運行	豊後大野市	•

これらの路線は、豊後大野市民の生活を支える重要な路線であり、国庫補助を受ける 必要があります。

(1) 全体の利用者数

コミュニティバスについては、平成 26 年度の 35,938 人をピークに、毎年約 7%利用者が減少しています。昨年は新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出制限や、全国的にバスをはじめとした公共交通機関の利用を控える状況が市内でもあり、昨年 1 年間の利用者は 20,636 人と、ピーク時の 57.4%まで落ち込んでいます。

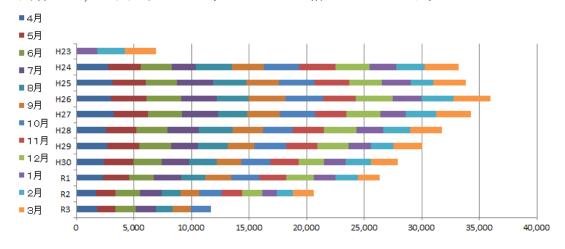


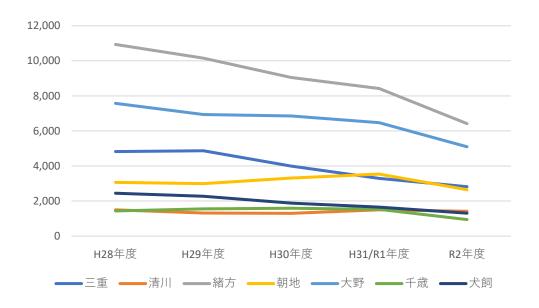
図 25 コミュニティバス利用状況の推移(H23.1~R3.10)

(2) 地区別の利用者数および推移

地区別の利用者数の推移(H31~R2)を示します。

全地区において、利用者は減少傾向にあります。

最も利用者の多い緒方地区においては、平成28年の利用者(10,938人)に比べ、令和2年(6,417人)であり、約6割程度の利用者数となっています。



地区別	H28年度	H29年度	H30年度	H31/R1年度	R2年度
三重	4,823	4,868	3,995	3,293	2,817
清川	1,497	1,311	1,293	1,494	1,419
緒方	10,938	10,152	9,052	8,420	6,417
朝地	3,060	2,987	3,312	3,540	2,641
大野	7,576	6,932	6,852	6,475	5,091
千歳	1,432	1,552	1,588	1,527	942
犬飼	2,442	2,270	1,882	1,653	1,309

図 26 地区別のコミュニティバスの利用者数

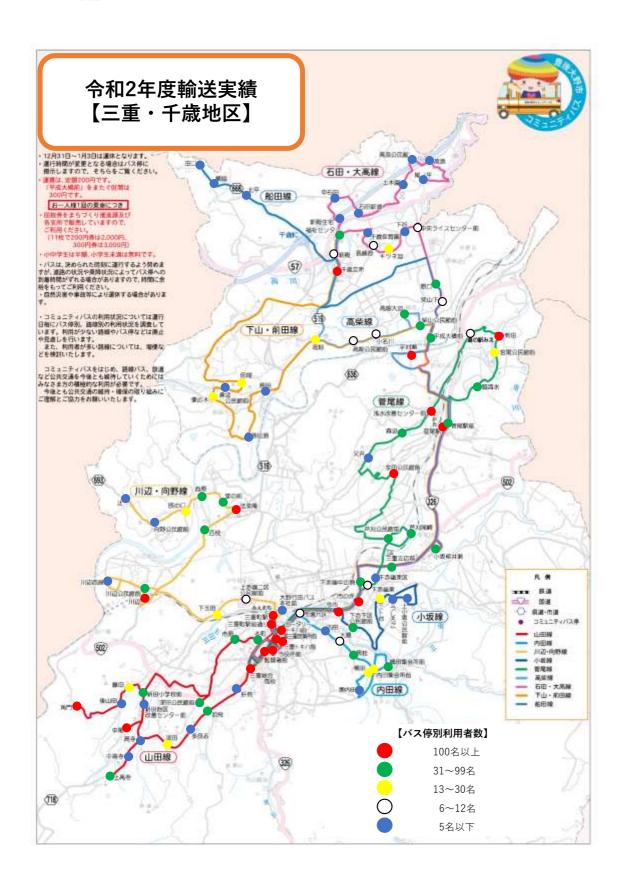
(3) 路線別の利用状況

また、コミュニティバスの平成 23 年度からの輸送実績に基づく路線毎の利用状況と、バス停毎の利用状況を次ページ以降に示します。



豊後大野市コミュニティバスの利用状況(平成 23 年度からの輸送実績)

[三重町地区]



○路線の状況について

三重町地区は、平成24年1月に三重町内を発着とする5路線で運行を開始した。

このうち、山田線は、運行開始当初 週2回の運行であったが、角門地区の利用が多く、平成24年度には20名/日の乗車があったことや、定員オーバーにならないよう乗客が利用調整する状況にあったことから、平成26年4月の改正で週4回の運行に変更した。しかしながら、平成24年度以降は利用者が減少傾向である。主な要因として、地区をあげて利用していただいていた角門地区利用者の高齢化が大きな要因である。

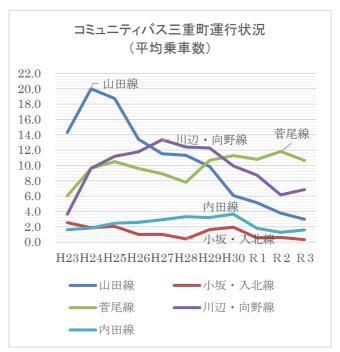
小坂線については、中小坂・入北地区の利用者が少なかったことから、平成 26 年 4 月に路線を見直し現在に至る。ニト台バス停の利用者が若干あるものの、全体的に利用は低調である。

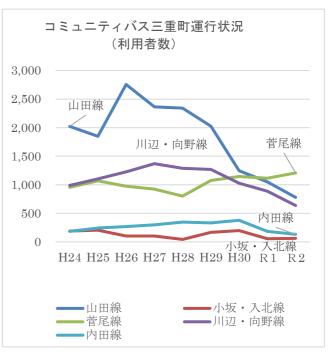
菅尾線は平成 26 年 4 月の改正で宇対瀬地区を千歳方面のバス路線へ組み替えた。近年は、三重町内で利用者が一番多い路線となっている。

川辺・向野線については、平成 26 年に自治会から要望のあった川辺西原地区への路線延伸などの効果 もあり、27 年度までは利用者が増加したが、その後は減少している。

内田線については、沿線に住宅は多いものの、平成 30 年の平均乗車数 3.7 名がピークであまり利用者が増加しない路線である。

路線別の利用状況は以下のとおり。





	路線名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R 2	R3
	山田線	344	2,023	1,848	2,756	2,365	2,343	2,025	1,245	1,051	779	
利	小坂・入北線	62	189	205	102	103	43	167	199	55	62	
用者数	菅尾線	151	955	1,069	973	924	801	1,075	1,146	1,115	1,207	
数	川辺・向野線	87	987	1,102	1,226	1,369	1,289	1,269	1,027	888	637	
	内田線	39	185	244	267	299	347	332	378	184	132	
	山田線	14.3	20.0	18.7	13.4	11.5	11.3	9.9	6.1	5.1	3.8	3.0
平均	小坂・入北線	2.5	1.9	2.0	1.0	1.0	0.4	1.6	1.9	0.5	0.6	0.3
平均乗車数	菅尾線	6.0	9.6	10.5	9.6	8.9	7.8	10.7	11.3	10.8	11.8	10.6
型 数	川辺・向野線	3.6	9.6	11.2	11.8	13.4	12.4	12.3	9.9	8.7	6.2	6.8
	内田線	1.6	1.8	2.5	2.6	2.9	3.3	3.2	3.7	1.8	1.3	1.6



豊後大野市コミュニティバスの利用状況(平成23年度からの輸送実績)

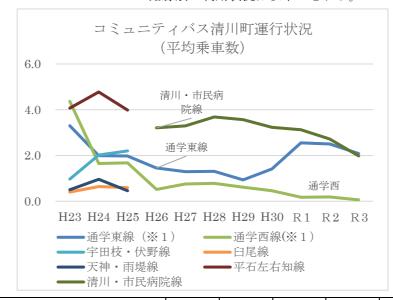
[清川町地区]

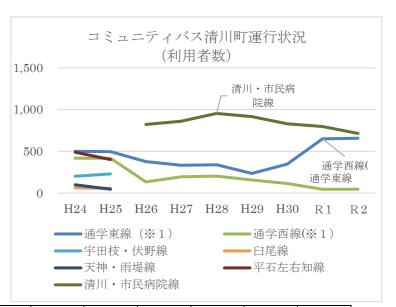


○路線の状況について

清川町地区は、平成 16 年から旧清川村で運行されていた路線を新市に引き継ぎ 7 路線にて運行を継続した。平成 24 年 1 月には 6 路線に路線を再編している。このうち、混乗路線である通学東小線、通学西小線以外については、利用者も少なく一人当たり運行経費も高額であったことから、平成 26 年 4 月に現在の路線に再編した。また、清川町を3つの区域に分け「あいのりタクシー」の運行を開始した。

また、朝夕は小中学生のスクールバスとしての活用もされているが、近年は遠距離通学児童が減少しているものの、近距離通学の児童が回数券を購入し通学に利用している。 路線別の利用状況は以下のとおり。

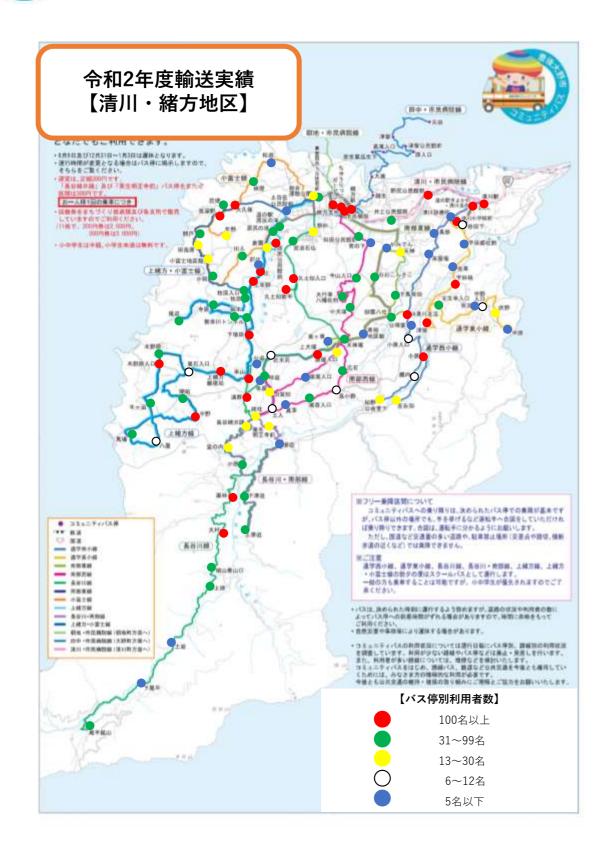




	路線名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R 2	R3
	通学東線(※1)	101	501	497	377	334	339	236	348	650	657	
	(児童利用数)		3,107	2,859	3,715	2,982	2,118	1,728	1,429	366	269	
	通学西線(※1)	133	418	418	135	195	204	158	116	46	47	
利	(児童利用数)		3,090	3,488	2,599	3,023	3,036	3,400	3,265	3,406	3,003	
利用者数	宇田枝・伏野線	24	202	230								
数	臼尾線	10	64	57								
	天神・雨堤線	13	100	47								
	平石左右知線	98	490	402								
	清川・市民病院線				822	861	954	917	829	798	715	
	通学東線(※1)	3.3	2.0	2.0	1.5	1.3	1.3	0.9	1.4	2.6	2.5	2.1
	(児童利用数)		15.9	12.1	15.3	14.0	10.4	7.7	6.8	1.6	1.1	0.9
	通学西線(※1)	4.4	1.7	1.7	0.5	0.8	0.8	0.6	0.5	0.2	0.2	0.1
平均	(児童利用数)		16.3	14.6	10.8	14.4	14.8	14.9	15.5	14.9	12.1	11.6
平均乗車数	宇田枝・伏野線	1.0	2.0	2.2								
数数	臼尾線	0.4	0.6	0.6								
	天神・雨堤線	0.5	1.0	0.5								
	平石左右知線	4.1	4.8	4.0								
	清川・市民病院線				3.2	3.3	3.7	3.6	3.2	3.1	2.7	2.0

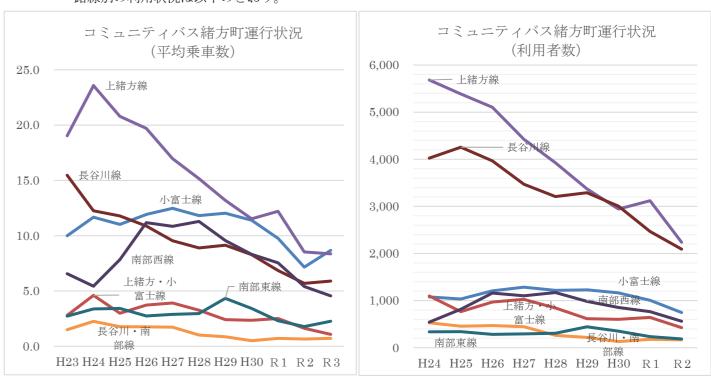
TEMPERATURE OF THE PARTY OF THE

豊後大野市コミュニティバスの利用状況(平成 23 年度からの輸送実績) [緒方町地区]



○路線の状況について

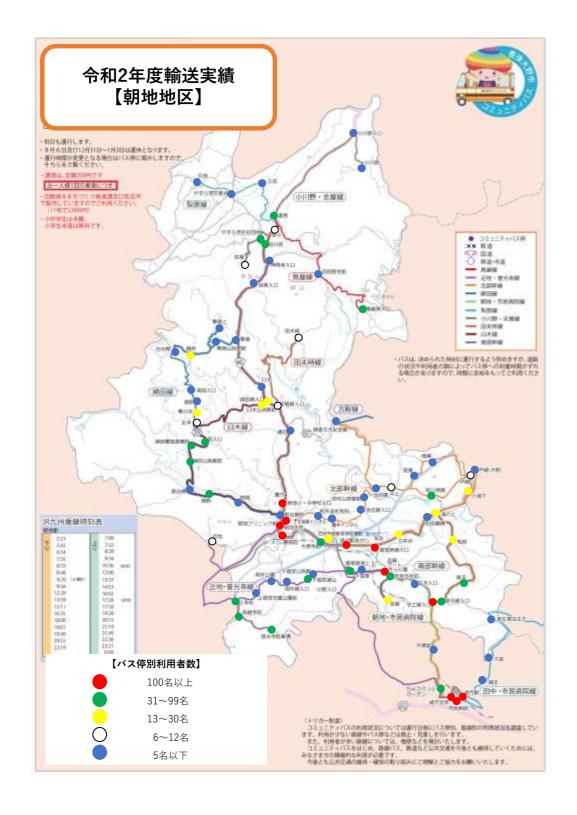
緒方町地区は、旧緒方町が昭和 46 年から運行していた町営バスを見直し、平成 15 年から町営バス、スクールバス、患者輸送バスを緒方町コミュニティバス(おがたコミュニティバス)(7 路線)に統合している。合併に伴い路線を新市に引き継ぎ平成 24 年 1 月に路線を再編した。長谷川線や上緒方線などは路線距離も長く、運行する路線も細い箇所を巡るため、運転手の負担も大きい路線となっている。かつては高齢の利用者が多かった路線も、近年は地域の過疎化が進み利用者が大幅に減少している。また、朝夕は小中学生のスクールバスとしての活用もされているが、近年は遠距離通学児童が減少している。路線別の利用状況は以下のとおり。



	路線名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
	小富士線	251	1,079	1,035	1,206	1,285	1,218	1,229	1,164	1,008	747	
	上緒方·小富士線(※1)	175	1,099	765	968	1,026	843	617	604	644	426	
	(児童利用数)		2,768	3,453	7,055	6,706	6,767	6,584	5,802	4,584	3,324	
# 41	上緒方線	1,203	5,683	5,388	5,103	4,426	3,927	3,372	2,944	3,120	2,238	
利用	(児童利用数)				525	483	345	246	411	378	320	
者	長谷川•南部線(※1)	94	529	457	470	448	264	217	130	178	167	
4数	(児童利用数)		3,300	3,017	1,433	1,197	1,731	1,372	1,138	622	61	
300	長谷川線(※1)	960	4,024	4,256	3,967	3,469	3,208	3,289	3,005	2,468	2,092	
	(児童利用数)		862	836	821	954	614	559	476	410	25	
	南部西線	165	543	818	1,161	1,103	1,171	984	854	767	561	
	南部東線	69	336	341	284	295	307	444	351	235	186	
	小富士線	10.0	11.7	11.0	11.9	12.5	11.8	12.0	11.4	9.8	7.2	8.7
	上緒方・小富士線(※1)	2.8	4.6	3.0	3.7	3.9	3.3	2.4	2.4	2.5	1.6	1.1
_	(児童利用数)		14.6	14.8	27.4	27.0	32.8	27.5	27.4	19.5	13.1	10.2
平	上緒方線	19.0	23.6	20.8	19.7	17.0	15.2	13.2	11.5	12.2	8.5	8.4
均	(児童利用数)		-		2.0	1.9	1.9	1.1	2.1	1.6	1.3	1.3
乗	長谷川・南部線(※1)	1.5	2.3	1.8	1.8	1.7	1.0	0.9	0.5	0.7	0.7	0.7
車	(児童利用数)		18.0	13.2	5.8	5.5	8.3	5.7	5.4	2.7	0.2	0.3
数	長谷川線(※1)	15.5	12.3	11.8	10.9	9.5	8.9	9.1	8.3	6.9	5.7	5.9
	(児童利用数)		4.7	3.7	3.6	4.6	3.0	2.4	2.3	1.8	0.1	0.2
	南部西線	6.6	5.4	7.8	11.2	10.9	11.3	9.6	8.3	7.6	5.4	4.6
	南部東線	2.7	3.4	3.4	2.7	2.9	3.0	4.3	3.4	2.3	1.8	2.3



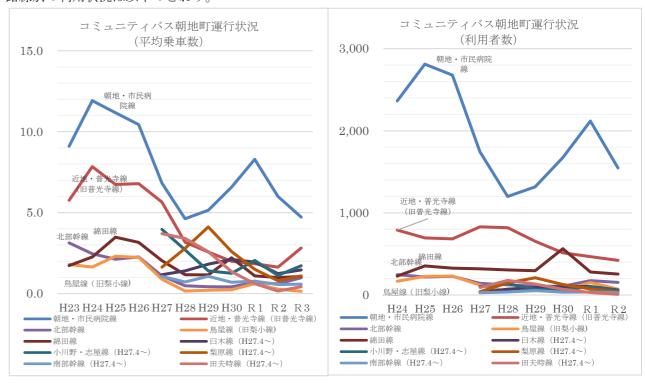
豊後大野市コミュニティバスの利用状況(平成 23 年度からの輸送実績) [朝地町地区]



○路線の状況について

朝地町地区は、旧朝地町が平成 15 年に朝地町福祉バスとして運行を開始した。合併に伴い路線を新市に引き継ぎ、平成 24 年 1 月に再編を行った。朝地町中心部と市民病院とを結ぶ路線以外については、利用者が少なく、一人当たり経費も高額であったことから、平成 27 年 10 月に現在の路線に再編したが利用状況は改善されていない。また、朝夕は小中学生のスクールバスとしての活用もされているが、近年は遠距離通学児童が減少している。

路線別の利用状況は以下のとおり。

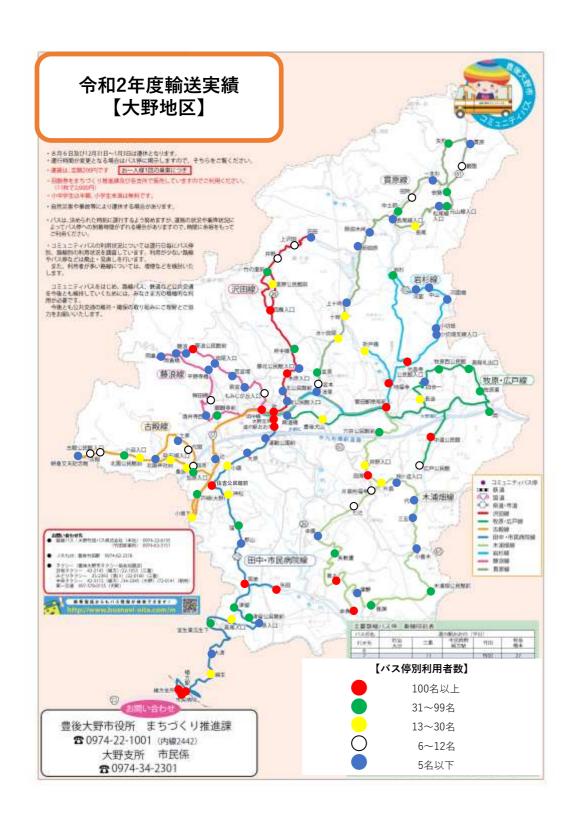


	路線名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
	朝地•市民病院線	563	2,363	2,811	2,677	1,744	1,200	1,317	1,673	2,118	1,547	
	近地•普光寺線(旧普光寺線)	166	790	696	684	830	821	655	515	468	422	
	(児童利用数)					1,157	1,276	1,310	1,291	860	1,235	
	北部幹線	90	248	220	227	142	124	107	107	175	153	
利	(児童利用数)					4,412	6,994	6,803	5,485	4,042	3,339	
用用	鳥屋線(旧梨小線)	44	168	227	230	123	41	54	58	152	71	
者	(児童利用数)					2,727	4,377	3,548	3,146	3,052	2,081	
数	綿田線	45	230	354	327	320	305	295	564	280	255	
**	(児童利用数)					1,049	2,237	1,572	1,688	1,540	956	
	日木線(H27.4~)					31	71	91	100	104	61	
	小川野·志屋線(H27.4~)					102	137	70	62	103	57	
	梨原線(H27.4~)					41	147	210	129	73	39	
	南部幹線(H27.4~)					28	36	54	35	37	28	
	田夫時線(H27.4~)					92	178	134	69	30	8	
Г	朝地•市民病院線	9.1	11.9	11.2	10.4	6.8	4.6	5.2	6.6	8.3	6.0	4.7
	近地·普光寺線(旧普光寺線)	5.8	7.8	6.7	6.8	5.7	3.2	2.6	2.0	1.9	1.6	2.8
	(児童利用数)					10.7	6.4	5.9	6.2	3.7	5.0	4.1
	北部幹線	3.1	2.5	2.1	2.3	1.1	0.5	0.4	0.4	0.7	0.6	1.0
平	(児童利用数)		4			40.8	34.7	30.5	26.1	17.4	13.4	11.5
均	鳥屋線(旧梨小線)	1.8	1.6	2.3	2.2	0.9	0.2	0.2	0.2	0,6	0.3	0.1
乗	(児童利用数)					25.3	21.7	16.0	15.0	13.1	8.3	7.6
車	綿田線	1.7	2.3	3.5	3.2	2.0	1.2	1.2	2.2	1.1	1.0	1.1
数	(児童利用数)					9.5	11.1	7.1	8.1	6.7	3.9	3.1
**	日木線(H27.4~)					1.2	1.4	1.8	2.1	2.0	1.2	1.5
	小川野·志屋線(H27.4~)					4.0	2.7	1.4	1.3	2.0	1.1	1.7
	製原線(H27.4~)					1.6	2.8	4.1	2.6	1.5	0.8	1.1
	南部幹線(H27.4~)					1.1	0.7	1.1 2.6	0.7	0.8	0.6	0.6
	田夫時線(H27.4~)				-	3.1	3.4	2.6	1.4	0.6	0.2	0.4



豊後大野市コミュニティバスの利用状況(平成 23 年度からの輸送実績)

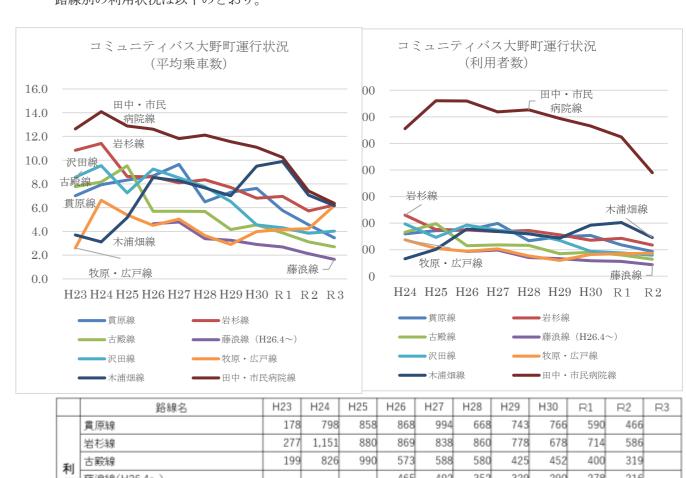
[大野町地区]



○路線の状況について

大野町地区は、旧大野町が平成 16 年に大野町福祉バスとして運行を開始した。合併に伴い路線を新市に引き継ぎ、平成 24 年 1 月に再編を行った。全路線とも平均乗車数は他の地域と比べても多い状況が続いていたが、一部路線では減少傾向となっている。特に田中・市民病院線については、利用者が半減している。

朝夕は小中学生のスクールバスとしての活用もされているが、他の町のコミュニティバスと違い、一般市民は利用できない形式を採用しており、スクールバス利用者は多い。 路線別の利用状況は以下のとおり。

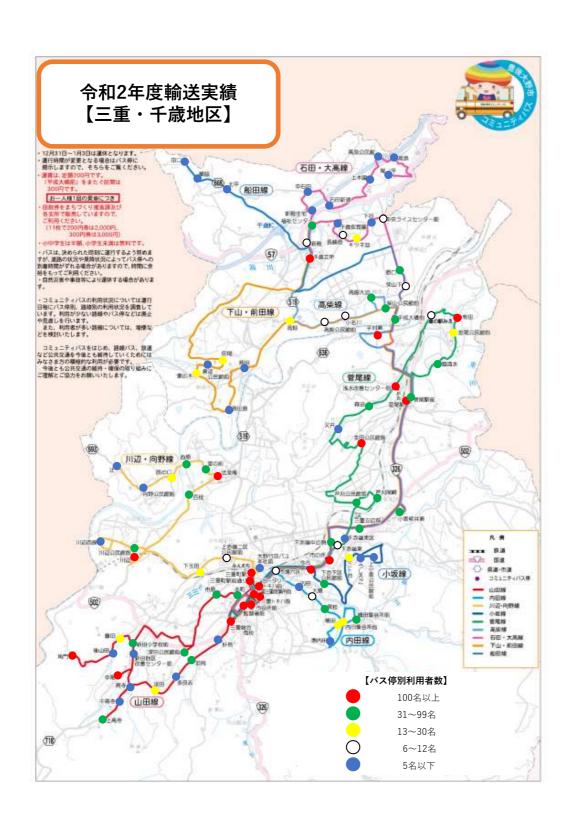


	路線名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
	貴原線	178	798	858	868	994	668	743	766	590	466	
	岩杉線	277	1,151	880	869	838	860	778	678	714	586	
利	古殿線	199	826	990	573	588	580	425	452	400	319	
用	藤浪線(H26.4~)				465	492	352	329	290	278	216	
者	沢田線	207	984	731	964	866	807	673	468	440	395	
数	牧原·広戸線	64	686	522	469	514	380	297	410	423	434	
	木浦畑線	93	328	506	887	843	797	716	960	1,010	727	
	田中•市民病院線	637	2,776	3,303	3,297	3,094	3,132	2,971	2,828	2,620	1,948	
	貫原線	7.0	7.9	8.3	8.7	9.6	6.5	7.3	7.6	5.8	4.6	3.5
	岩杉線	10.8	11.4	8.6	8.6	8.1	8.4	7.7	6.8	6.9	5.7	6.2
平	古殿線	7.8	8.2	9.5	5.7	5.7	5.7	4.2	4.5	3.9	3.1	2.7
均垂	藤浪線(H26.4~)				4.6	4.8	3.4	3.3	2.9	2.7	2.1	1.6
乗車	沢田線	8.6	9.5	7.3	9.3	8.5	7.8	6.5	4.5	4.3	3.8	4.0
数	牧原• 広戸線	2.6	6.6	5.4	4.5	5.0	3.7	2.9	4.0	4.2	4.2	6.2
	木浦畑線	3.7	3.1	5.2	8.5	8.3	7.7	7.0	9.5	9.9	7.1	6.2
	田中• 市民病院線	12.6	14.1	12.9	12.6	11.8	12.1	11.6	11.1	10.2	7.4	6.4



豊後大野市コミュニティバスの利用状況(平成23年度からの輸送実績)

[千歳町地区]

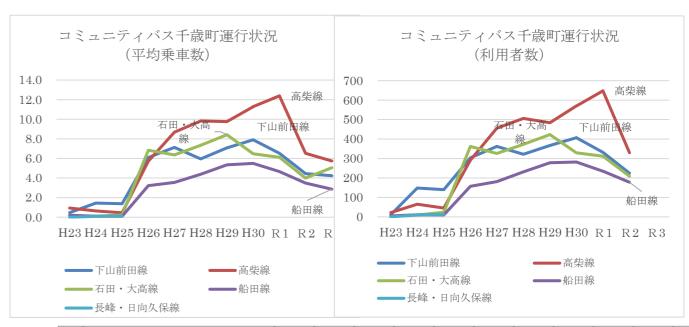


○路線の状況について

千歳町地区は、平成24年1月に千歳町内を発着とする5路線で運行を開始した。

利用が低迷したため、平成 25 年度に千歳町内 75 歳以上高齢者に対し調査を行った結果を参考に、平成 26 年 4 月から、これまで町内を集落毎に週 2 回、2 往復の運行であったバスの運行を、三重町まで延伸し、集落毎に週 2 回、2.5 往復とする 4 路線に再編した。大分大学と連携して行った「大人の社会見学」事業の成果もあり、利用者は年々増加していた。近年は新型コロナウイルス感染拡大の影響により利用者が低迷しているが、千歳町内の市民の方は、千歳支所で行われるサロンへの移動手段としても活用されている。路線全体としては、三重町内の利用者が多く、宇対瀬地区の方々や、市内中心部から下赤嶺・三重原方面へ移動される方も多く利用されている。理由を伺うと「運賃が定額でわかりやすい」「路線バスより若干安いので利用している」などの意見がある。

路線別の利用状況は以下のとおり。



	路線名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
利	下山前田線	11	148	140	304	362	322	367	407	332	225	
用	高柴線	22	65	45	291	456	506	484	570	648	330	
者	石田·大高線	2	9	24	362	326	373	423	329	312	209	
数	船田線	5	11	10	157	181	231	278	282	235	178	
	長峰•日向久保線	0	10	13								
平	下山前田線	0.5	1.4	1.4	6.1	7.1	6.0	7.1	7.9	6.5	4.5	4.2
均	高柴線	0.9	0.6	0.5	5.7	8.7	9.8	9.8	11.3	12.4	6.5	5.7
乗	石田·大高線	0.1	0.1	0.2	6.8	6.4	7.3	8.4	6.5	6.1	4.0	5.1
車	船田線	0.2	0.1	0.1	3.2	3.6	4.4	5.3	5.5	4.7	3.5	2.9
数	長峰・日向久保線	0.0	0.1	0.1								



豊後大野市コミュニティバスの利用状況(平成 23 年度からの輸送実績)

[犬飼町地区]



	路線名	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
¥4	宇津尾木線	69	659	896	770	826	820	876	656	655	407	
利用	高津原線	75	362	338	425	430	368	297	234	205	182	
者数	西寒田線	62	352	462	566	640	462	381	506	445	443	
30X	田原•戸上線	147	863	653	754	894	792	716	486	348	277	
平	宇津尾木線	2.9	6.4	8.8	7.4	8.1	7.9	8.5	6.4	6.4	3.9	2.7
均	高津原線	2.9	3.6	3.3	4.3	4.2	3.6	2.9	2.3	2.0	1.8	1.6
乗車	西寒田線	2.6	3.5	4.6	5.5	6.3	4.5	3.7	4.9	4.4	4.3	4.7
数	田原•戸上線	5.8	8.7	6.4	7.4	8.6	7.7	7.0	4.7	3.4	47^{7}	3.2

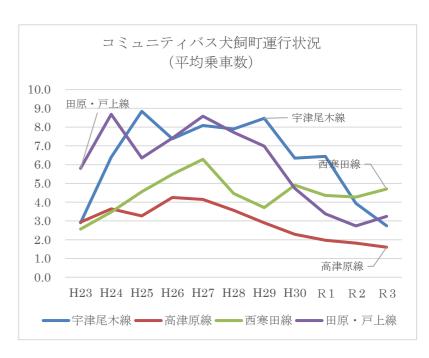
○路線の状況について

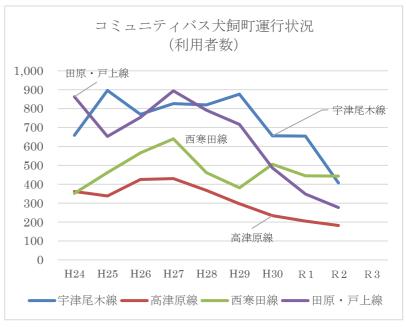
犬飼町地区は、平成24年1月に犬飼町内を発着とする4路線で運行を開始した。

これまで、田原・戸上線の山奥地区や渡無瀬地区、西寒田線の塚田地区等でルート若干の変更を行ったが、これまで大きな路線変更は行っていない。近年は新型コロナウイルス感染拡大の影響により利用者が減少している。

朝夕は小中学生のスクールバスとしての活用もされているが、他の町のコミュニティバスと違い、一般 市民は利用できない形式を採用している。

路線別の利用状況は以下のとおり。





4-3-5 あいのりタクシー

あいのりタクシーは、市内三重町中心部域:3 区域及び市内清川町中心部行き:2 区域で 運行しており、区域運行によるドア・ツー・ドア(目的地は指定)で運行しています。



図 27 あいのりタクシーの概要

あいのりタクシーの利用状況と推移について示します。

あいのりタクシーについては、平成 28 年度の 4,906 人をピークに毎年約 8 %利用者が減少しています。令和 2 年度の年間利用者は 3,195 人とピーク時の 65.1%まで落ち込んでいる状況となっています。

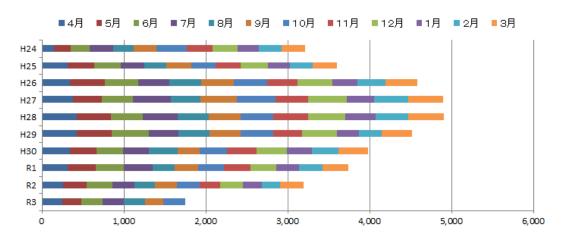


図 28 あいのりタクシー利用状況の推移(H24.4~R3.10)



豊後大野市あいのりタクシーの利用状況(平成 23 年度からの輸送実績) [西部・白山線、南部線、東部線、牧口線、合川線]

現状と課題

[利用状況]

運行開始当初から利用者は増加し、平成28年度には年間利用者数4,906人の方が利用したが、その後、利用者が年々減少し、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止に伴う外出控えの影響もあり、大きく利用者が減少している。

近年は、運行区域における高齢化や新たな利用者獲得に至っていない状況である。

このため、利用者通しが「あいのり」する配車の機会が減少し、タクシー利用と変わらない事態も多く発生している。このため、一人あたり輸送費が年々増加している。

利用者数の推移 (A)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
H25	316	328	322	285	272	303	295	310	326	275	275	300	3,607
H26	347	424	406	378	393	401	403	368	424	308	343	387	4,582
H27	381	355	376	466	362	446	466	397	473	331	422	420	4,895
H28	427	423	388	425	378	384	400	423	458	370	396	434	4,906
H29	429	428	455	360	379	381	395	348	432	265	280	364	4,516
H30	358	322	328	312	346	275	330	360	368	304	330	355	3,988
R1	315	343	344	348	275	283	313	326	317	276	286	311	3,737
R2	267	285	313	267	254	264	274	252	277	232	227	283	3,195
R3	257	227	260	257	265	218							1,484

利用者数の推移(単位:人) 6,000 R2, 3,195 4,000 H25, 3,607 2,000 0 H25 R3 H26 H27 H28 H29 H30 R1 R2

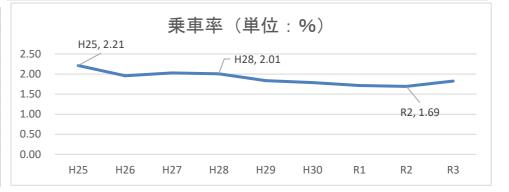
運行台数の推移 (B)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
H25	144	139	126	126	123	146	154	153	147	123	123	126	1,630
H26	187	226	198	211	228	227	171	152	190	170	176	204	2,340
H27	204	192	209	207	161	198	217	184	218	182	232	209	2,413
H28	208	205	198	218	194	197	204	203	216	183	196	223	2,445
H29	223	229	252	198	200	195	214	183	233	151	162	219	2,459
H30	189	179	188	180	184	166	200	206	200	165	182	192	2,231
R1	192	195	195	200	171	173	182	181	181	156	162	191	2,179
R2	156	162	176	164	155	159	171	147	161	135	141	160	1,887
R3	136	136	141	141	141	118							813

		運	行台数	の推	移(革	益位 :	台)		
3,000				H28, 2,4	145				
2,000	H2	5, 1,630			H29	, 2,459		R2	, 1,887
1,000									
0	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3

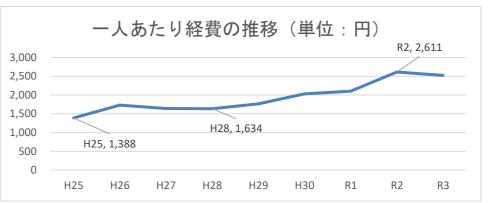
乗車率 (A)/(B)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
H25	2.2	2.4	2.6	2.3	2.2	2.1	1.9	2.0	2.2	22	22	2.4	2.21
H26	1.9	1.9	2.1	1.8	1.7	1.8	2.4	2.4	2.2	1.8	1.9	1.9	1.96
H27	1.9	1.8	1.8	2.3	2.2	2.3	2.1	2.2	2.2	1.8	1.8	2.0	2.03
H28	2.1	2.1	2.0	1.9	1.9	1.9	2.0	2.1	2.1	2.0	2.0	1.9	2.01
H29	1.9	1.9	1.8	1.8	1.9	2.0	1.8	1.9	1.9	1.8	1.7	1.7	1.84
H30	1.9	1.8	1.7	1.7	1.9	1.7	1.7	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.79
R1	1.6	1.8	1.8	1.7	1.6	1.6	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.6	1.72
R2	1.7	1.8	1.8	1.6	1.6	1.7	1.6	1.7	1.7	1.7	1.6	1.8	1.69
R3	1.9	1.7	1.8	1.8	1.9	1.8							1.83



一人あたり経費 の推移

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
Ě	H25	1,356	1,207	1,162	1,420	1,491	1,485	1,625	1,576	1,445	1,428	1,142	1,342	1,388
	H26	1,847	1,736	1,629	1,919	1,983	1,938	1,505	1,556	1,521	1,993	1,806	1,417	1,730
	H27	1,780	1,847	1,880	1,477	1,553	1,458	1,516	1,527	1,484	1,893	1,797	1,634	1,640
	H28	1,550	1,566	1,704	1,687	1,763	1,719	1,672	1,564	1,524	1,647	1,627	1,624	1,634
	H29	1,639	1,699	1,707	1,866	1,758	1,702	1,712	1,707	1,668	1,976	1,985	1,929	1,764
	H30	1,846	1,976	2,080	2,092	1,936	2,307	2,211	2,069	1,937	2,037	2,000	1,950	2,030
	R1	2,198	2,007	1,960	2,008	2,340	2,254	2,073	1,971	2,027	2,197	2,135	2,147	2,102
	R2	2,582	2,471	2,361	2,724	2,763	2,736	2,685	2,573	2,535	2,701	2,849	2,469	2,611
	R3	2,454	2,800	2,493	2,474	2,340	2,624							2,522





豊後大野市あいのりタクシーの利用状況(平成23年度からの輸送実績)

[西部・白山線、南部線、東部線、牧口線、合川線]

現状と課題

「利用状況]

乗降調査結果から判断すると、高齢者の方は月に1回から2回の外出をおこなっており、過去 10 年間 と比較しても、主な外出先は病院で、自宅に帰る際には買い物をして帰るという行動パターンは変わって いない。

[利用者層]

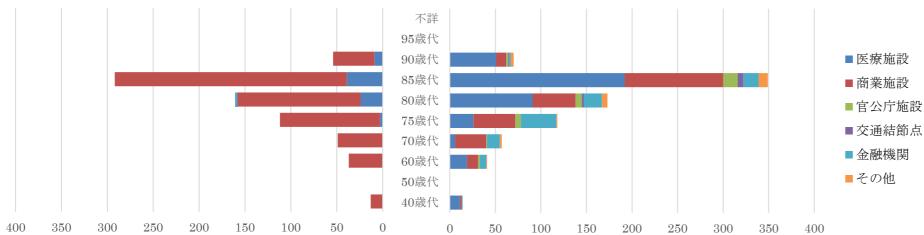
過去の集計結果と現在の利用状況を比較すると、H27 調査時点では、主な利用者層が 80 歳代であったが、現在の主な利用者層は 85 歳代となっている。考えられる要因として、①運行区域内における免許証を持った高齢者の増加。 ②新たな顧客獲得につながっていないこと等の要因が考えられる。

R2年4月~9月末 実績

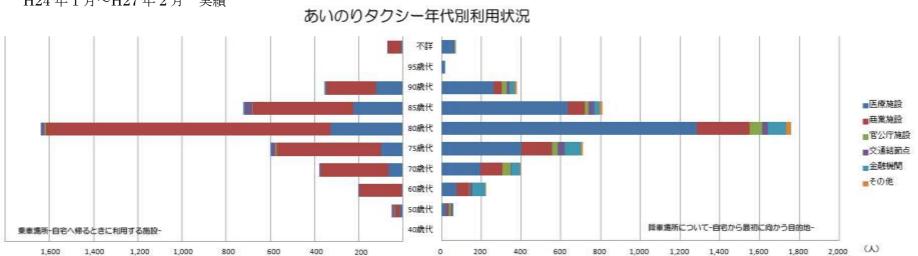
あいのりタクシー年代別利用状況

②乗車場所-自宅へ帰るときに利用する施設-

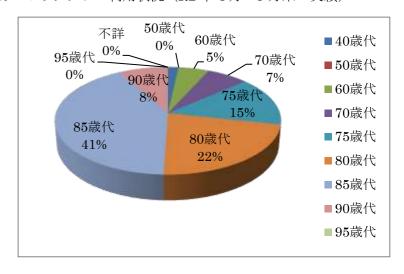




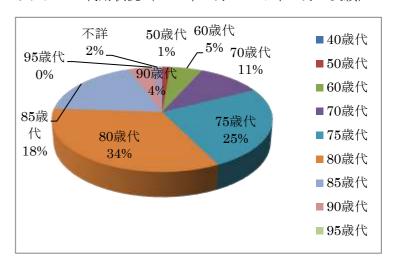
H24年1月~H27年2月 実績



あいのりタクシー利用状況 (R2年4月~9月末 実績)



あいのりタクシー利用状況(H24年1月~H27年2月 実績)



4-3-6 タクシー

本市におけるタクシーにおける営業収入は、年々減少しています。特に令和 2 年の営業収入は、平成 29 年より 27%減少し、1 億 1300 万円程にまで減少しています。

営業収入減少の背景に、輸送回数の減少があります。輸送回数および輸送人員数は年々減少しています。新型コロナウイルス感染症の感染拡大が発生した令和 2 年に大きく、輸送回数および輸送人員数は減少しています。

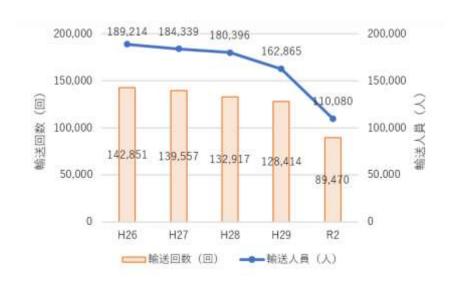


図 29 豊後大野市の輸送回数と輸送人員

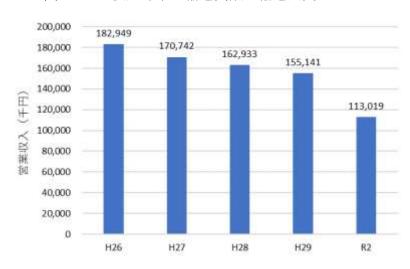


図 30 豊後大野市の営業収入

出典:九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表

こうした状況から、タクシー乗務員数の減少に加え、高齢化、車両の更新が進んでいない 状況となっています。

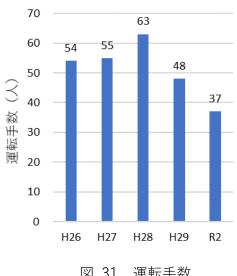


図 31 運転手数

資料:豊後大野市タクシー協会調べ

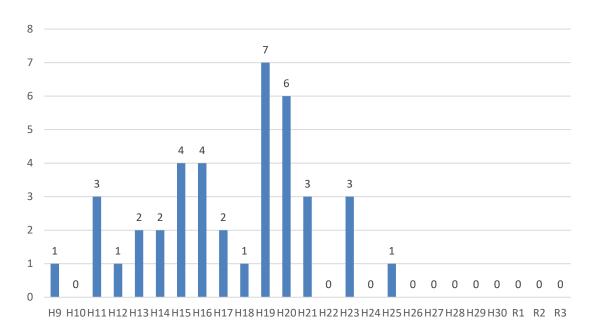


図 32 市内タクシー初年度登録年式車両一覧

資料:豊後大野市タクシー協会調べ

4-3-7 その他輸送資源

市内には、JR や路線バス、タクシー等の公共交通だけでなく、公共交通以外にもスクールバス や病院送迎、福祉送迎等、多様な移動サービスが混在しており、一部の移動サービスでは 競合区間も存在しています。

(1) スクールバス

豊後大野市のコミュニティバスはスクールバス車両を活用しています。令和3年時点で、市が所有するバス車両は21台あり、そのうちスクールバスと共有している車両が15台となっています。

小学生4キロ以上、中学生6キロ以上の遠距離通学者に対しては、通学補助として、 JR や路線バスの定期代補助やスクールバスの運行を行っています。児童数の減少により、スクールバス車内の乗車密度が減少していることや、車内における地域の見守りや、 社会性を養う観点から、清川村、緒方町では、町村合併前からスクールバスに一般の方 も混乗する方式を採用していました。

平成 27 年のダイヤ改正では、朝地町内を走行するコミュニティバスも混乗方式を採用しましたが、大きなトラブルは発生していません。これまでは、通学児童数に応じた車両を導入する必要があったため、マイクロバスタイプの車両を導入していましたが、少子化や市郊外周辺部児童数の減少により、利用者が大幅に減少していることから、スクールバスの運用見直しについて検討する必要が生じています。

また、購入から 20 年を迎え老朽化している車両もあることから、利用状況を勘案しながら、車両の長寿命化や更新を進めていく必要があります。

表 20 令和3年度豊後大野市コミュニティバス及びスクールバス車両明細

No.	初年度 登録	経過 年数	用途	車名	乗車 定員	燃料の種 類	使用の本 拠地	スクールバス 混乗・分乗の別
1	H23.12.9	11	乗合	トヨタ	15	軽油	三重町	コミバスのみ
2	H23.12.9	11	乗合	トヨタ	15	軽油	三重町	コミバスのみ
3	H27.9.16	7	乗合	日野	26	軽油	清川町	スクール混乗
4	H23.12.9	11	乗合	トヨタ	15	軽油	清川町	スクール混乗
5	H16.2.5	18	乗合	日野	26	軽油	予備	_
6	H24.12.6	10	乗合	日野	26	軽油	緒方町	スクール混乗
7	H24.12.6	10	乗合	日野	29	軽油	緒方町	スクール混乗
8	H24.12.6	10	乗合	日野	29	軽油	緒方町	スクール混乗
9	R2.2.18	2	乗合	三菱	25	軽油	緒方町	スクール混乗
10	H22.9.28	12	乗合	トヨタ	15	ガソリン	緒方町	スクール混乗
11	H15.3.1	19	乗合	日野	23	軽油	朝地町	スクール混乗
12	H15.3.1	19	乗合	日野	29	軽油	朝地町	スクール混乗
13	H27.9.17	7	乗合	トヨタ	14	軽油	朝地町	スクール混乗
14	H27.9.17	7	乗合	トヨタ	14	軽油	朝地町	スクール混乗
15	H24.12.6	10	乗合	日野	26	軽油	大野町	スクール分乗
16	H17.2.1	17	乗合	ニッサン	26	軽油	大野町	スクール分乗
17	H16.2.5	18	乗合	日野	26	軽油	大野町	スクール分乗
18	H19.6.25	15	乗合	トヨタ	15	軽油	千歳町	スクール分乗
19	H23.12.9	11	乗合	トヨタ	15	軽油	犬飼町	タのみ スクール単独
20	H31.2.14	3	乗合	日野	25	軽油	犬飼町	スクール単独
21	H30.1.19	4	乗合	日野	25	軽油	大野町	スクール単独

(2) 里の旅タクシー

市内では、(一社) ぶんご大野里の旅公社が「里の旅タクシー」を行っています。

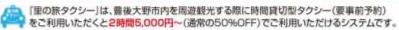
これは、豊後大野市内を周遊観光する際に時間貸切型タクシー(要事前予約)を利用すると、2 時間 5,000 円 \sim (通常の 50%OFF) でご利用いただけるシステムとなっています。

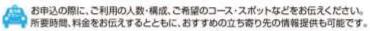
市を訪れる観光客に対して、路線バスやコミュニティバスといった公共交通網が接続していない場所を結ぶ輸送サービスですが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で利用者が減少しています。



お得か料金プラン

	421	TO TIME	/ / *		
		2時間	3時間	4時間	5時間
普通車4名まで	通常料金	10,000円	15,000円	20,000円	25,000円
乗車可	お客様の支払料金	5,000円	7,500円	10,000円	12,500円
ご利用日の2日前まで	にご予約ください。		1時間増毎に	2,500円加算	
ジャンボ9名まで	通常料金	14,000円	21,000円	28,000円	35,000円
乗車可	お客様の支払料金	7,000円	10,500円	14,000円	17,500円
ご利用日の2日前まで	にご予約ください	V0000-10-0	1時間増毎に	3,500円加算	
⇒規定日勤内でのお申	込の場合であっても、予約は	火況によってはお甲	込を承れない場合	がございます。予め	ご了様ください。





発着地、目的地は農後大野市内であれば、最寄り駅やホテル、道の駅などでもOKです! 市内の方のご利用なら、ご自宅発着でも大丈夫です。その他の場所をご希望の場合ご相談ください。



お問合せ先:(一社)ぶんご大野里の旅公社 TEL/FAX 0974-27-4215 〒879-7131 大分県豊後大野市三重町市場1090番地 URL: http://sato-no-tabi.jp/

図 33 里の旅タクシーチラシ

4-4. 公共交通のカバー圏域

鉄道駅、路線バス停、コミュニティバス停がカバーする圏域を示します。

公共交通のカバー圏域(鉄道駅から 500m、バス停から 300mおよびあいのりタクシーの圏域) に占める人口の割合は約 76.8%です。

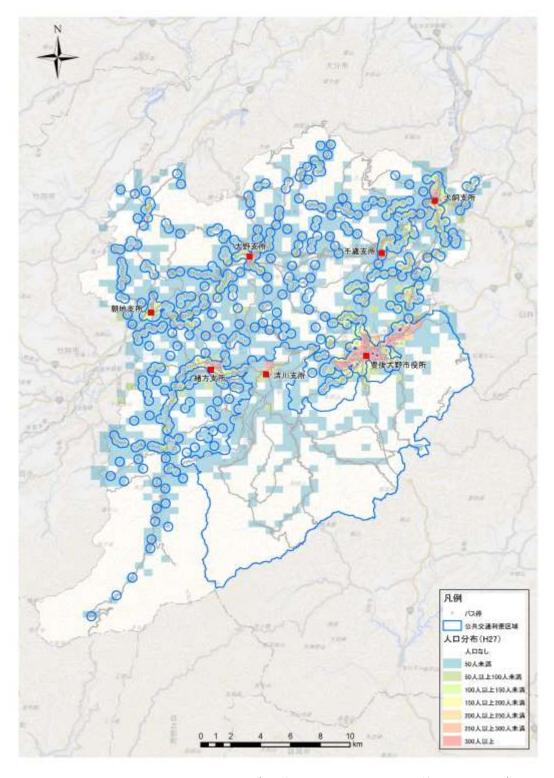


図 34 公共交通カバー圏域 (鉄道駅から 500m、バス停から 300m)

4-5. 財政負担

路線バスおよびコミュニティバス等における財政負担の現状を示します。

4-5-1 路線バス

隣接市と市内各所とを結ぶ路線バスのうち、豊後大野市三重町と臼杵市とを結ぶ臼三線については、JR バスの廃止代替として、大野竹田バス(株)と臼津交通(株)が共同運行し、補助対象期間(前年度の10月1日~当該年度9月30日)内における国・県補助金の残額(赤字額)を、両市が補填しています。(現在、国庫補助対象外路線)

このほか市内を通過するバス路線のうち、内田循環と平線、向田線以外の路線については、県の補助対象路線(大分県生活交通補助路線)として運行しています。近年は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、市が支出する運行補助金額が高止まりする状況となっています。

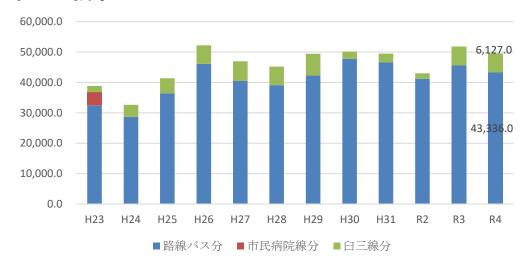


図 35 補助額

表 21 路線バス補助金支出状況

	補助金	₹額 [単位: -	千円]	利用:	者数[単位:	人]	
	計	路線バス分	臼三線分	計	路線バス分	臼三線分	備考
H29	49,408.0	42,243.0	7,165.0	67,332	35,164	32,168	
H30	50,146.0	47,758.0	2,388.0	63,555	33,762	29,793	
H31	49,491.0	46,605.0	2,886.0	67,191	32,782	34,409	米山線廃止
R2	42,989.0	41,214.0	1,775.0	54,722	26,121	28,601	新型コロナ休校措置
R3	51,762.0	45,626.0	6,136.0		23,964	13,141	
R4	49,463.0	43,336.0	6,127.0				予算要求額

4-5-2 コミュニティバス

(1) 委託費

コミュニティバスの運行は、路線バス事業者である大野竹田バス㈱と豊後大野市タクシー協会に運行管理業務を委託しており、あいのりタクシーについては、市タクシー協会に運行を委託しています。平成27年度に朝地町の路線を中心にコミュニティバスの路線再編を行って以降、大きな改編を行っていませんが、燃料費や人件費の高騰により委託費は年々増加しています。

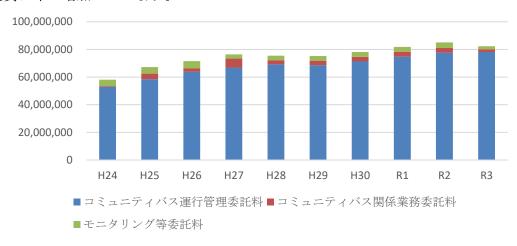


図 36 コミュニティバス・あいのりタクシー運行委託費の推移

(2) 補助金額

コミュニティバスやあいのりタクシーの運行にあたっては、国・県の補助事業を活用しています。平成26年度までは、バス利用者も多く、国庫補助金制度(1片道当たりの乗車人数)に該当する路線も多かったのですが、平成28年度以降は、補助対象から外れる路線が多くなっています。令和2年度は、国・県ともコロナ対策臨時交付金の影響で国・県とも補助金が増加しました。

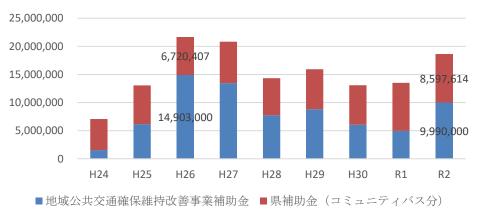


図 37 コミュニティバス・あいのりタクシー運行に対する補助金額の推移

(3) 収支状況・一人当たりの経費

コミュニティバスやあいのりタクシーの運行経費と使用料収入や国・県補助金との収支割合については、平成 26 年度の 39.8%であったものが、令和元年度には 22.8%まで割合が悪化しています。このほかコミュニティバスの一人当たり経費も年々増加しており、経営内容の改善が課題となっています。 ※収支の差額については、過疎債を充当

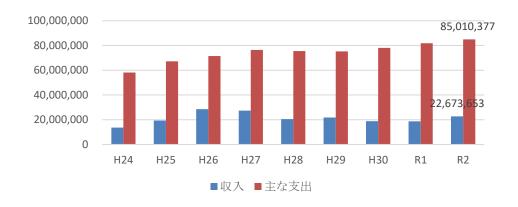


図 38 収支状況

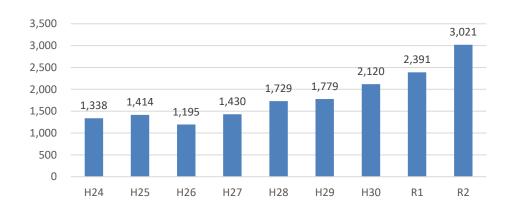


図 39 コミュニティバス一人あたり経費の推移

第5章 豊後大野市公共交通網形成計画の検証

平成29年3月に策定した豊後大野市公共交通網形成計画に基づき、公共交通に関する施策を推進してきました。5年間の実施状況について振り返り、達成状況について検証しました。

【豊後大野市公共交通網形成計画の目標と事業一覧】

- 目標① 重複した交通資源の可能な限りの効率化等によるコスト削減・資源の有効活用
 - ①路線バスとコミュニティバスの重複区間の整理(大野、朝地等)
 - ②病院送迎を活用した新たな公共交通の試み(三重地域)
 - ③スクールバスの混乗化の一層の促進(清川地域)
 - ④利用状況に応じたバス車両の小型化によるきめ細かな運行の実現

目標② 乗継拠点・乗継環境・バス停環境の改良・改善による利便性の向上

- ⑤広域移動ニーズに対応した路線の維持(犬飼、朝地)、乗継ぎ促進(情報提供等)
- ⑥乗継拠点での情報提供(道の駅での公共交通に関する情報の発信)
- (7)乗継拠点の待合環境の整備(道の駅あさじ)
- ⑧バス停コンテストの継続的実施(地域主体のバス停維持・管理)

目標③ 公共交通利用者の維持・増加を目指した割引・イベント・情報提供・ モニタリング等の検討・実施

- ⑨免許返納を促進するための公共交通割引券等の検討
- ⑩体験乗車会の企画検討・実施(大人の社会見学の各地域での展開)
- ⑪より分かりやすい情報提供や道の駅での時刻表の配布
- ②モニタリングの継続実施による利用状況の把握と見直しへの反映

目標(4) 7つのエリア別の運行形態・ルート・ダイヤ・バス停等のきめ細かな見直し

- ③三重 小坂線のデマンド化、内田線の中心部巡回線への変更、病院送迎の活用
- ⑭清川 あいのりタクシーの緒方(または三重)までの延伸、スクールバスの活用
- ⑮緒方 南部東線、長谷川南部線の見直し、竹田市方面への路線バスの見直し
- ⑩朝地 鳥屋線、南部幹線、臼木線等の利用促進、竹田市方面へのアクセス確保 「道の駅あさじ」の待合環境の整備、情報提供の充実
- ⑪大野 「道の駅おおの」の待合環境の整備、情報提供の充実
- ⑱千歳 利用増加を前提とした運行頻度の向上の可能性の検討
- ⑩犬飼 大分市方面へのアクセス確保

		実施事業		=:::/:::
目標	事業名称	事業内容	実施状況	評価
(1) 重複した交通資源の可	①路線バスとコミュニティバスの重複区間の整理	大野の「安藤線」(路線バス)と「貫原線」(コミュニティバス)、朝地の「温見線」(路	大野は未実施	В
能な限りの効率化等によ	(大野、朝地等)	線バス)と「梨原線」(コミュニティバス)等、重複している路線の見直しを行う。	朝地は一部実施	
るコスト削減・資源の有	②病院送迎を活用した新たな公共交通の	三重地域の各病院で実施している病院送迎をまとめて、新たな公共交通として運行する	未実施	С
効活用	試み(三重地域)	可能性について、病院との協議を踏まえ検討を進める。		
	③スクールバスの混乗化の一層の促進	清川地域のスクールバスについて、一般の方の利用が見込める地域へのルートの変更等	未実施	С
	(清川地域)	により、混乗化を促進させる。		
	④利用状況に応じたバス車両の小型化によるき	利用状況により、小型化が可能なバス車両について、計画的に小型化を推進し、よりき	一部実施	В
	め細かな運行の実現	め細かな運行が必要な地域への車両として活用する。		
(2) 乗継拠点・乗継環境・バ	⑤広域移動ニーズに対応した路線の維持(犬	犬飼から大分方面、朝地から竹田市方面等、広域移動ニーズに対応した路線バスを、	路線は基本的には維持されている	В
ス停環境の改良・改善に	飼、朝地)、乗継ぎ促進(情報提供等)	利用状況に応じて維持する。また、コミュニティバスからの乗継ぎ促進につながる情報提供 	乗継ぎ促進に関する情報提供は不十分 	
よる利便性の向上		等を行う。 		
	⑥乗継拠点での情報提供	「道の駅おおの」や「道の駅あさじ」等の乗継拠点において、バスのダイヤや乗車バス停の	情報提供は不十分	С
	(道の駅での公共交通に関する情報の発信)	位置情報、目的地側の情報など、公共交通に関する情報発信を行う。		
	⑦乗継拠点の待合環境の整備	「道の駅あさじ」において、バス停の待合環境が路線バスでは屋根・ベンチがなく、コミュニテ	ベンチは片側のバス停で設置 	В
	(道の駅あさじ)	ィバスでも屋根がないため、屋根・ベンチの整備等の待合環境の整備を行う。		
	⑧バス停コンテストの継続的実施	利用の多いバス停や利用満足度の高いバス停への表彰制度「バス停コンテスト」を継続	継続的に実施	Α
	(地域主体のバス停維持・管理)	的に実施し、地域主体のバス停維持・管理に寄与させる。 		
 (3)公共交通利用者の維	 ⑨免許返納を促進するための公共交通割引券	 高齢者の交通事故問題の解消を目的として、免許返納を促進するための公共交通の	│ │運転免許証自主返納を支援(タクシー臨時	Α
持・増加を目指した割	等の検討	割引制度等の検討を行う。	乗車券、大分県バス会社共通回数券、コミバ	
引・イベント・情報提供・			 ス回数券の交付)	
モニタリング等の検討・実	 ⑩体験乗車会の企画検討・実施	学生主体による公共交通利用促進の社会実験イベント「大人の社会見学」を各地域で	「大人の社会見学」自体は、ほぼ一通り全地	Α
施	 (大人の社会見学の各地域での展開)	 地域中心に実施する仕組みを検討し、公共交通の利用促進・利用維持につなげる。	域で実施。今後は地域主体での実施を検討	
			(大野ではその動きあり)	
	⑪より分かりやすい情報提供や道の駅での時刻	公共交通に関するより分かりやすい情報提供や、道の駅での時刻表や路線図の配布	時刻表・路線図の配布	В
	表の配布	- 等、積極的な情報発信による利用促進・利用維持を目指す。		
	⑫モニタリングの継続実施による利用状況の把	コミュニティバス・路線バスの利用状況のモニタリングを継続的に実施し、利用の増加・減	毎年モニタリングを実施。	В
	握と見直しへの反映	少を踏まえた路線の見直し(増便・減便、ルート変更、バス停位置変更、運行形態の	見直しの検討が不十分	
		見直し等)に反映させる。		

日博		実施事業	\$\tau_\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	=亚/≖
目標	事業名称	事業内容	実施状況	評価
(4) 7つのエリア別の運行形	⑬三重	三重地域では、利用の少ない小坂線のあいのりタクシーへの変更、同じく利用の少ない	小坂線は利用の少ない区間をデマンド化	В
態・ルート・ダイヤ・バス停	小坂線のデマンド化、内田線の中心部巡回線	内田線の三重中心部の巡回線への変更について検討する。また、数多い病院送迎とい	三重中心部巡回線、病院送迎の活用につい	
等のきめ細かな見直し	への変更、病院送迎の活用	う交通資源を有効活用した新たな公共交通の可能性についても検討する。	ては検討できていない	
	⑭清川	清川地域では、あいのりタクシーの乗降場所が清川中心部に限定されているため、実際	未実施	С
	あいのりタクシーの緒方(または三重)	の目的地である緒方または三重の中心部まで乗り入れるように、運行エリアの変更を検		
	までの延伸、スクールバスの活用	討する。また、スクールバスを一般の方も利用できるように有効活用を図る。		
	⑮緒方	緒方地域では、利用の少ない南部東線、長谷川南部線の見直しを行うとともに、竹田	コミバスの検討は不十分	В
	南部東線、長谷川南部線の見直し、竹田市方	市方面の路線バスについては、利用状況を見ながら、ルートや減便等の見直しを検討す	路線バスの竹田市方面の系統は減便等対応	
	面への路線バスの見直し	る。		
	⑯朝地	朝地地域では、利用の少ない鳥屋線、南部幹線、臼木線について、再編後まだ時間が	朝地地域での利用は伸びていない	С
	鳥屋線、南部幹線、臼木線等の利用促進、竹	経っていないこともあるため、利用の呼びかけや体験乗車会の実施など、利用促進策につ		
	田市方面へのアクセス確保	いて検討する。また、竹田市方面(特に、長湯方面)への移動ニーズがあることから、こ	「道の駅あさじ」の待合環境の整備も不十分	
	「道の駅あさじ」の待合環境の整備、情報提供	の路線の復活や別の方法でのアクセス確保等を検討する。さらに「道の駅あさじ」の待合		
	の充実	環境が良くないことから、情報提供を含め改善について検討する。		
	切大野	大野地域では、乗継拠点である「道の駅おおの」の待合環境の整備(または道の駅内で	不十分	В
	「道の駅おおの」の待合環境の整備、情報提供	バス待ちできるような仕組み等)、情報提供の充実(時刻表の配布や乗車バス停と路		
	の充実	線の方面情報の提供等)を図る。		
	18千歳	千歳地域では、今後の利用増加が見込めるという条件を元に、現在週に1回のコミュニ	検討できていない	С
	利用増加を前提とした運行頻度の向上の可能	ティバスの運行について、週に複数回の運行への変更について検討を行う。		
	性の検討			
	9犬飼	犬飼地域では、大分市方面への移動ニーズがあることから、路線バスやJR等の運行本	基本的には維持されている	Α
	大分市方面へのアクセス確保	数の確保を図る。		

第6章 地域住民のニーズ把握

公共交通機関を主に利用すると想定される市内の高齢者や高校生、現在コミュニティバスを利用されている方々を対象にアンケート調査を行いました。

表 22 ニーズ把握に関する調査一覧

調査種別	住民アンケート	バス利用者満足度 調査	高校生アンケート	コミュニティバス 運営協議会
調査実施対象	65 歳以上の市民 (1,000 名)	コミュニティバス 利用者	三重総合校生徒	住民等
実施期間	令和3年11月	令和 3 年 12 月	令和3年6月	令和3年 11月、12月
意見聴取方法	65歳以上の対象者に郵送によるアンケート調査を実施。この他、市報にQRコードを掲載し全年代に対し、webによる調査を実施	車内アンケート調査 を実施	校内でアンケート調 査を実施	ワークショップ形式 で実施
目的	本市における地域 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。	コミュニティバスを よりよく運行するた め。 (毎年 12 月~1 月に 実施)	公共交通の利便性向 上のため、高校生の 通学時等の移動手段 の利用状況や公共交 通での通学の可能性 について調査検討す るため。	コミュニティバスや 公共交通について、 対話形式で課題や今 後の方向性を明らか にするため。
回答者数	573 件	53 件	346 件	_

6-1. 住民アンケート

6-1-1 回答者属性

(1) 回答方法・年齢構成

コミュニティバスの主な利用者層からの意見集約を目的に、市内に居住する 65 歳以上の方 1,000 人を対象に郵送によるアンケート調査を実施しました。この他、市報に QR コードを掲載し全年代に対し、web による調査を実施しました。

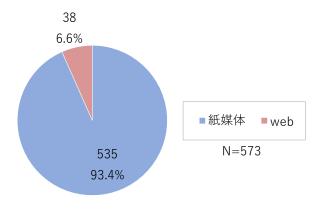


図 40 回答方法

【居住地_町名】	回答数	回答率	0	5	0	10	00	150)	200		250
三重町	210	37.0%					210				37.0%	
緒方町	99	17.5%		99			17.5%					
大野町	89	15.7%		89		1	5.7%					
犬飼町	51	9.0%	51		9.0%							
朝地町	48	8.5%	48		8.5%							
清川町	39	6.9%	39	6.	.9%							
千歳町	31	5.5%	31	5.5%	6							
合計	567	100.0%					■回答数	回答率	率 >	《無回	答を除く	

図 41 年齢構成

(2) 運転免許の有無と種別

運転免許証を持った方が約8割となっています。また、普通自動車以外の免許証をお 持ちの方の割合が少なくなっています。

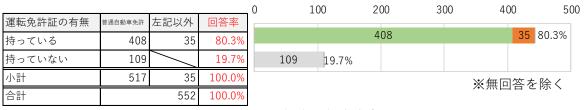


図 42 免許の保有有無

6-1-2 日常的な外出目的と目的地などについて

(1) 主な外出目的

外出目的としては、買い物や通院といったものが多く上げられました。免許証を持っ た調査対象者が多かったこともあり、娯楽やイベント、通勤が主な外出目的としてあげ られました。

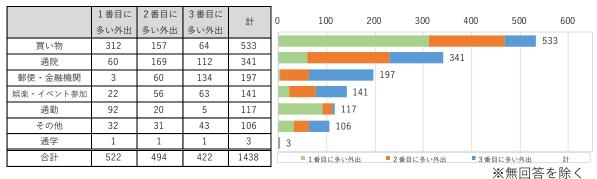


図 43 外出目的

(2) 主な外出先

主な外出先として、三重町に外出する傾向が高く、次いで緒方町、大分市の順に回答 順が多い結果となっています。

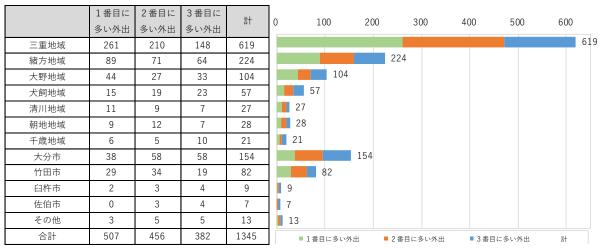
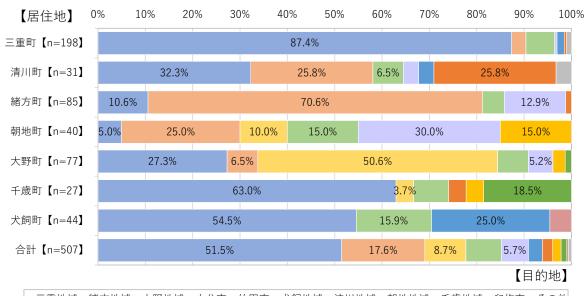


図 44 外出先

※無回答を除く

(3) 地域別の外出先

豊後大野市全体としては約半数の方の目的地が三重町となっています。 三重町、緒方町、大野町については、地域内の移動が多い傾向にあります。 清川町、朝地町については、目的地にばらつきがみられる傾向にあります。 千歳町、犬飼町は目的地の半数以上が三重町となっています。



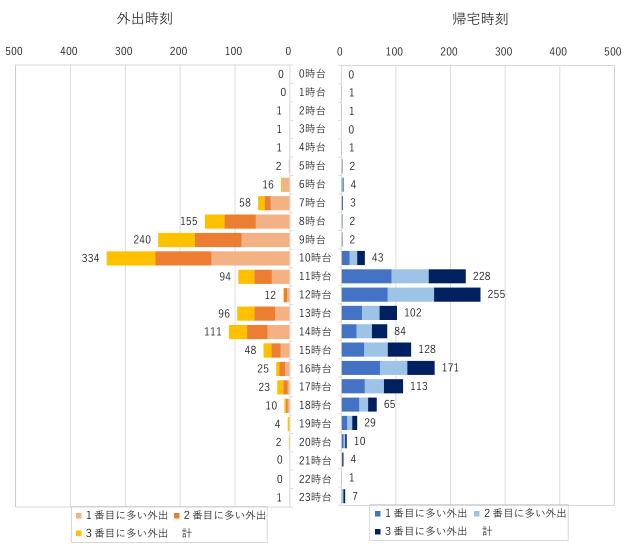
■三重地域■緒方地域■大野地域■大分市■竹田市■犬飼地域■清川地域■朝地地域■千歳地域■臼杵市■その他

※無回答を除く

図 45 居住地域別の外出先

(4) 外出時間と帰宅時間

外出時間については、午前中に出かけ、午前中に用事を済ませ帰宅する方が多いものの、帰宅時間が13時台から19時台までと幅広くなっており、夕方の時間帯の帰宅者が多くなっています。



※無回答を除く

図 46 外出先への外出時間と帰宅時間

(5) 外出頻度

外出頻度は、月に2,3回の割合が多い傾向があります。

	1番目に 多い外出	2番目に 多い外出	3番目に 多い外出	計	0	100	20	00 30	00 4	00 5	00	600
ほぼ毎日	114	15	13	142			142					
週に3、4日	144	54	11	209				209				
週に1、2日	160	135	56	351					351			
月に2、3日	76	153	153	382						382		
月に1日以下	38	119	174	331					331			
合計	532	476	407	1415		1番目に多し	\外出	■ 2 番目に	多い外出	■ 3番目に多	い外出	計

図 47 外出頻度

※無回答を除く

(6) 主な移動手段

主な移動手段は自家用車であり、自身による自家用車の運転で移動している傾向があります。

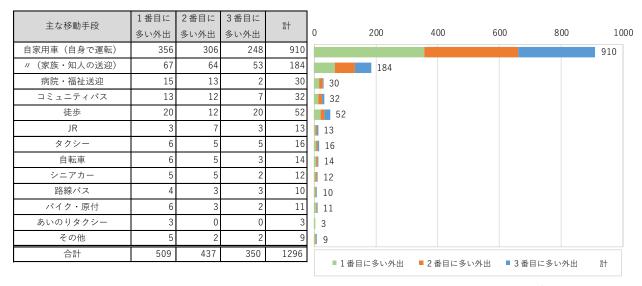


図 48 外出先への移動手段

※無回答を除く

6-1-3 公共交通の利用

(1) 日常生活における公共交通の利用頻度

8割以上の回答者が、各公共交通機関を「ほとんど利用しない」と回答しています。 利用割合が最も大きい公共交通はタクシーです。一方、最も利用割合が小さい公共交 通はあいのりタクシーです。これは、運行区間が限定されていることが、利用割合が低 い要因であると考えられます。

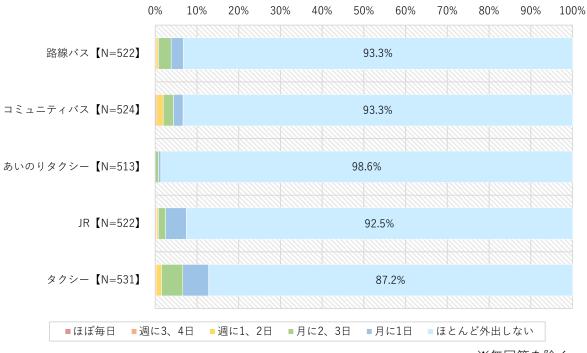


図 49 公共交通の利用頻度

※無回答を除く

(2) 日常生活において公共交通を利用しない理由

回答者の 7 割以上が「自家用車を運転して移動できる」ため、公共交通を利用しない と回答しています。また 2 番目に多い理由として、「送迎してもらっている」が挙げら れることから、自家用車を用いた移動が主となっており、公共交通に対する不満も少な いことが考えられます。



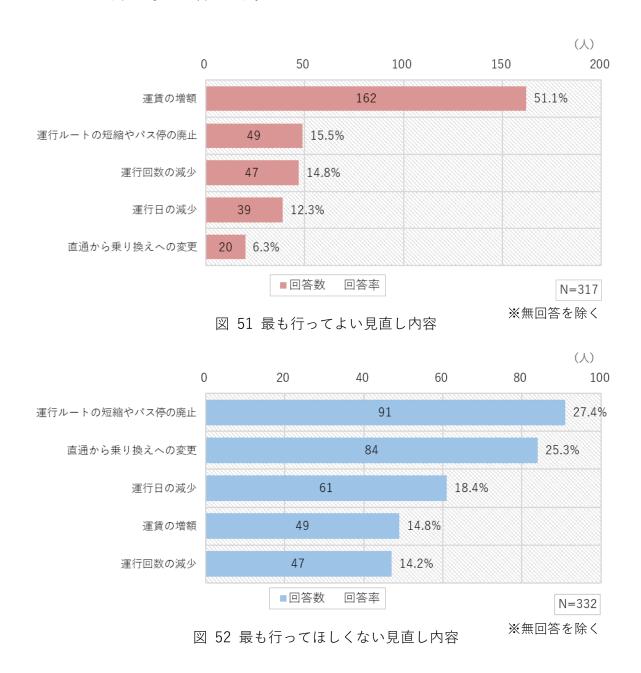
※上記の選択肢より該当する内容を3つ選択 ※無回答・4つ以上選択した回答者を除く

図 50 公共交通への不満点・公共交通を利用しない理由

6-1-4 運行見直しを行う場合の市民の意向

最も行ってよい見直し内容として、過半数の住民が「運賃の増加」と回答しました。 一方、最も行ってほしくないと内容として、「運行ルートの短縮やバス停の廃止」・ 「直通から乗り換えへの変更」が挙げられ、それぞれ 25%以上を占めています。

以上より、運賃の増額は仕方がないとしても、バスの現状のサービス水準は維持して ほしいという声が多いと言えます。



6-2. 利用者満足度調査

豊後大野市地域内フィーダー系統確保維持計画に位置づけた定量的な事業の目標指標のひとつとして、コミュニティバス利用者に対して満足度の調査をバス車内で実施しています。令和3年度調査では53名の方から回答をいただきました。

6-2-1 回答者属性

(1) 年齢構成

アンケート回答者の平均年齢は 78.2 歳。回答数の多い年代は 80 歳以上が最も多く、 最高齢は 90 歳でした。

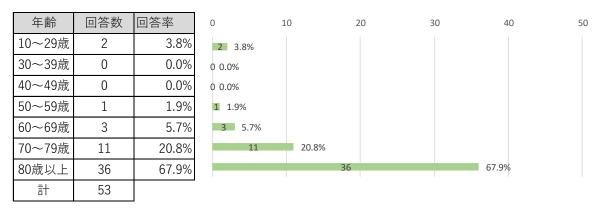


図 53 回答者年齢

(2) 運転免許証の有無

運転免許証をお持ち出ない方の利用が約9割でした。

運転免許証の有無	人数	回答率
普通自動車免許あり	6	11.3%
バイク免許あり	0	0.0%
なし	47	88.7%
計	53	

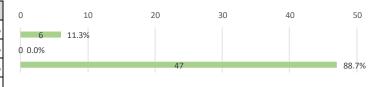


図 54 運転免許証の有無

6-2-2 外出目的について

(1) 主な外出目的

外出目的としては、買い物や通院といったものが多く上げられました。

外出目的	人数	回答率	0	1	0	20	30	40	50
通勤・通学	3	5.7%	3	5.7%					
日常的な買い物	36	67.9%				36		67.9%	
通院	28	52.8%			28		52.8%		
趣味・娯楽等	6	11.3%		6 11.3%	ó				
その他	6	11.3%		6 11.3%	ó				

図 55 主な外出目的

(2) 外出頻度

外出頻度は、週に1回程度が多くなっています。



図 56 外出頻度

(3) 外出時間と帰宅時間

外出時間については、午前中に出かける方が多く、午前中のうちに帰宅する方が多く なっています。

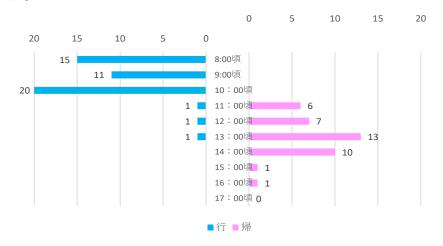


図 57 外出時間と帰宅時間

(4) コミュニティバスの利用満足度について

コミュニティバスの運行に対する設問に対し、「行きたいところに行ける」については、満足度が低いものの、その他の項目では「満足」「やや満足」と回答する人の割合が高くなっています。

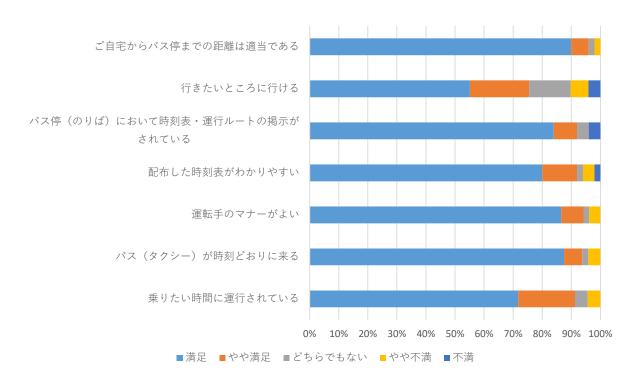


図 58 コミュニティバスの利用満足度

6-3. 高校生アンケート

市内唯一の高校である県立三重総合高校とは平成 27 年から大分大学大井研究室と連携 し、高齢者の公共交通の利用促進を目的に「大人の社会見学」事業を通じ公共交通利用促 進に取り組んできました。令和 2 年度からは、新型コロナウイルス感染拡大の影響で、高 齢者への取組みが行いにくくなることから、高校生の公共交通の利用促進を目的に調査研 究を行っています。

今回は、三重総合高等学校に通う高校生に対して、通学時の移動手段に関するアンケート調査を行い、346名の生徒の方から回答をいただきました。

6-3-1 回答者属性

高校生アンケートの回答者属性を示します。

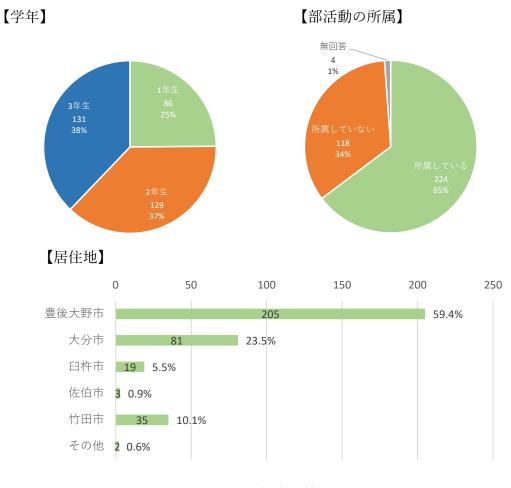
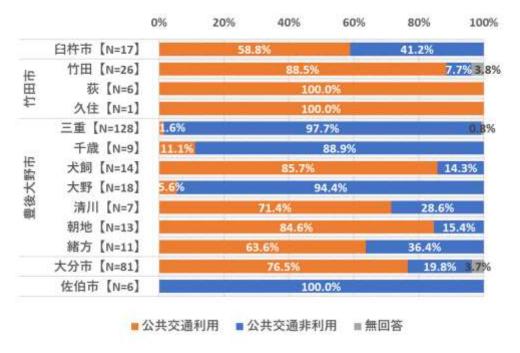


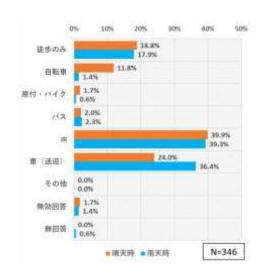
図 59 回答者属性

6-3-2 登下校時の移動手段

鉄道沿線に居住する高校生のほとんどが、公共交通を利用して登下校していますが、 公共交通を使って通学できる交通手段が路線バスのみである臼杵市、千歳町、大野町、佐 伯市出身の高校生及び、三重町内の高校生は公共交通を使った通学を行っていません。



三重総合高等学校生の通学手段は、鉄道・車(送迎)・徒歩での移動が多いことが特徴として挙げられます。また、雨天時には、晴天時自転車移動する高校生が、移動手段を車(送迎)に転換する動きが見られます。



6-3-3 通学にバス(公共交通機関)を利用しない理由

通学に路線バスを利用する生徒が少ない理由として、「他の移動手段がある」と回答した高校生の割合が全体の約8割を占めており、バスよりも他の移動手段を優先する傾向です。利用を促すための改善策として「運賃を安くする」「登下校に合わせた運行」を望む意見が多く出されましたが、全体としては改善しても利用しない意見が多くなっています。

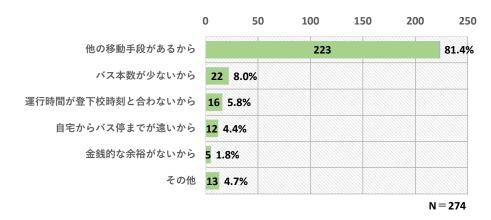


図 60 バス利用が少ない理由

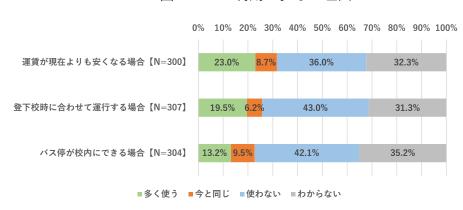


図 61 どうすればバスを利用するようになるか

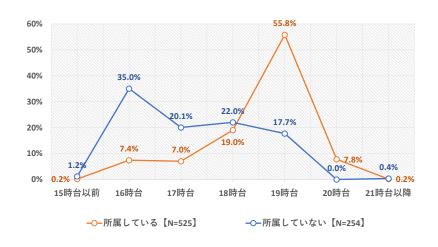


図 62 部活動所属の有無別下校時刻

6-4. 豊後大野市コミュニティバス運営協議会での検討結果

市コミュニティバス運営協議会とは、法定協議会である市地域公共交通活性化協議会とは違い、市民の代表が中心となってコミュニティバスの様々な諸問題に対して、調査、審議するための組織として、市が独自に設置したものです。

令和3年度は豊後大野市コミュニティバス運営協議会交通計画策定にあわせ、11 月 12 日と 12 月 17 日の 2 日間、コミュニティバス運営協議会を開催しました。11 月 12 日には、現状に対する課題について、1 グループあたり $3\sim4$ 人配置した上で 3 グループに分かれ、議論を行いました。

委員の方には、事前に調査用のコミュニティバス期間限定乗り放題定期券を配布し、コミュニティバスに乗車した上で委員会に参加いただくようにしていたのですが、ご自分の感想のほかに、知人やコミュニティバスの利用者、バス乗務員に対して、意見聴取を積極的に行っていただいたうえで会に参加していただいたおかげで、様々なご意見をいただくことができました。

第1回目の協議会には大分大学大井研究室の学生も参加し、同日開催された地域公共交 通活性化協議会において報告を行っていただきました。

12月17日には、コミュニティバスの今後について意見のまとめを行ったところです。

豊後大野市コミバス運営協議会 グループワーク (11/12) 結果まとめ

コミバスの良い点・不満点

- <コミバスの良い点>
 - ・運転士や乗客同士でコミュニティができている
 - ・生活に便利 (通院、買い物など)
- <コミバスの不満点>
- ①新しい利用者が増えない(固定客) ※免許を保有し続けている
- <コミバスの不満点>
- ②他のサービスとの比較、便利なサービスに慣れすぎ (送迎はドアトゥドアで無料) バス停まで歩くのが大変
- <コミバスの不満点>
- ③情報提供の不足、うまく伝わっていない 乗り方が分からない
- <コミバスの不満点>
- ④バス停が分かりにくい、ベンチ・屋根がない
- <コミバスの不満点>
- ⑤時間的な制約(決まったダイヤ、ルートが時間がかかるなど)

今後の方向性・提案

<提案①>

- ・グループでバスツアー企画 (ちょっとしたイベント+買い物など) みんなに利用してもらえるような企画
- <提案②>
- ・バス停まで歩く習慣づくり(健康のため)
- ※「送迎のみ」と「公共交通+徒歩」での移動の差 (脳の働きへの影響など、学術的な研究成果)
- <提案(3)>
 - ・情報提供(シニア向けにはСАТVの活用など)
 - ・紙(広報紙、チラシ等)による情報提供だけでなく 口コミ(民生委員や近所の知り合い等)の活用等
- <提案④>
- ・分かりやすく使いやすいバス停 (「地域でバス路線(バス停)を守る」)
- <提案⑤>
- ・ダイヤやルートでの一工夫 公共交通は車と比べると不便という認識 公共交通に合わせた生活スタイル(年1回でも)

図 63 結果まとめ及び今後の方針・提案事項(11/12)

豊後大野市第2回コミバス運営協議会(12/17)意見とまとめ

委員からの意見等

< 音貝① >

・コミバスは現在は利用していないが、なくなると困るので、千歳の老人会では、コミバスのことを調べたり、乗ってみる企画を進めている

< 音目の >

- ・免許返納したら、すぐ施設に入る方が多いのでは
- ・土日はコミバスの運行がないので、土日のイベント にコミバスだけで行くことはできない

< 意見③ >

・コミバスに乗りたくても、乗り方が分からない人がいる (三重町中心部の方)

<意見④>

- ・大野では、コミバスでも路線バスでも、帰りのダイヤがうまく合わないことが多い
- ・イベントのスケジュールとバスのダイヤが合ってい ない

< 意見(5) >

- ・緒方のコミバスは全て緒方駅を通るが、駅前が渋滞するので、間引きなどできないか
- ・施設に入るのもお金がかかるので、「コミバスで元 気に」という施策も考えられないか

< 意見⑥ >

・コミバス以外の輸送手段についても考えた方がいい のではないか (住民主体の互助輸送など)

まとめ・今後の方向性

< 意見①への対応 >

- ・地域でグループ単位でバスツアー企画など 是非進めていただきたい(行政も協力・支援)
- < 意見(2)への対応 >
- ・コミバスは地域内の移動、JRや路線バスは地域間の移動を担う(役割分担)。土日の要望は多いが需要は少ない。コミバス以外の制度が必要では。

<意見③への対応>

- ・バス停を分かりやすくしたり、乗り方教室や体験 乗車の機会を設けるなど、地道な利用促進策の継続
- <意見④への対応>
- ・生活行動をバスのダイヤに合わせる、という考え方
- イベントのスケジュールをバスのダイヤに合わせる

<意見⑤への対応>

- ・JR駅への接続は国庫補助の要件のため必要
- ・免許返納前の元気なうちから、コミバスに乗って 健康になろう、という動き(大野公民館)
- <意見⑥への対応>
- ・地域に交通事業者がいる場合は、まず事業者に相談(安全面、持続性)
- ・地域にとって一番いい交通のあり方を、住民・事業者・行政が一緒になって考えていく

図 64 委員意見及び今後の方向性(12/17)

令和3年度 コミュニティバス運営協議会 意見のまとめ

豊後大野市コミュニティバス運営協議会では、委員の皆さんが、コミュニティバス車内にてヒアリング調査や身近な方に聞取りを行うなどして、コミュニティバスの今後について意見をまとめました。

※調査期間:令和3年10月13日~12月17日まで※協議会:2回開催(11月12日、12月17日)※参加者:コミュニティバス運営協議会委員 大分大学大井ゼミ学生、日本工営株式会社



「ちょうどいい」 を目指す

- → 自分にとってちょうどいい → 自家用車
- → みんなで利用するのにちょうどいい交通 → 公共交通



市民が取組むこと

· キーワード 「**支え合い**」

コミュニティバスにみんなで乗って公共交通を支える 地域内での移動の支え合い・助け合い



地域公共交通を 守っていくことにつながる



図 65 令和3年度コミュニティバス運営協議会の意見のまとめ

第7章 豊後大野市の地域公共交通の抱える問題点

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、豊後大野市の地域・社会的な問題点や公共交通の抱える問題点を整理します。

7-1. 豊後大野市の公共交通を取り巻く課題

7-1-1 公共交通利用者の減少

- 本市内の公共交通利用状況として、JR では昭和 40 年以降、各駅の利用者数は次 第に減少しています。また、路線バス・コミュニティバスの多くの路線や、タクシ ーの利用客数が近年減少傾向にあります。
- 豊後大野市では、人口減少、少子高齢化が進展しており、公共交通を利用する母数 が減少するとともに、少子化により、通学等での利用が想定される児童や中高生が 減少しております。
- 高齢化も進展していますが、多くの高齢者が自動車で移動しています。
- 令和2年度においては、新型コロナウイルスによる住民の外出機会の減少があり、 これまで以上に公共交通機関の利用頻度が減少しています。

7-1-2 日常利用が定着しない公共交通

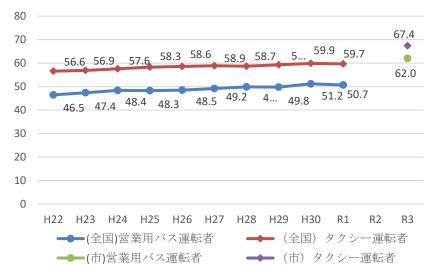
- 日常生活を送る上で、高齢者を含む多くの住民は、自家用車を利用して市内外を移動する傾向があり、過度な自家用車依存が見られます。
- 背景には、目的地まで公共交通が整備されていないことやバス路線の本数が少ない、バス等への乗り方が分からないといった住民の移動ニーズと公共交通網の不整合が見られます。
- また、高校生も同様に、自家用車での送迎による通学者が存在し、多くの高校生が 公共交通、特に路線バスで通学していない状況です。
- バス停まで歩けない(歩きたくない)高齢者の存在や普段の便利な送迎サービスへの慣れから、移動手段として公共交通を選択するという状況に結びついておりません。
- 将来的には利用するといった意向の方々はいるものの、現状は移動に困っていないという方が多い状況にあります。将来的な移動困難者の予備軍が存在しています。
- また、情報提供の不十分さも指摘されており、わかりやすい公共交通サービスも求められています。

7-1-3 増え続ける財政負担

- ◆ 公共交通利用者減少に伴い、公共交通事業者の収益は大きく減少しています。
- コミュニティバスやあいのりタクシーの運行経費と使用料収入や国・県補助金との収支割合については、平成 26 年度の 39.8%であったものが、令和元年度には 22.8%まで割合が悪化しています。
- コミュニティバスの 1 人当たりの運行コストも年々増加傾向にあり、行政の負担 が増加しています。

7-1-4 運転士の高齢化

- 令和元年度時点でのバスおよびタクシー運転手の全国の平均年齢は、バス運転者が 50.7歳、タクシー運転者が 59.7歳ですが、令和 3年時点の豊後大野市の平均年齢はバス運転者が 62.0歳、タクシー運転者が 67.4歳となっています。
- 調査時点が違うものの、全国平均と比較して乗務員の高齢化が非常に顕著であり、 担い手の確保が喫緊の課題となっています。



出典:賃金構造基本統計調查(厚生労働省)

図 66 バス・タクシー運転手の年齢構成

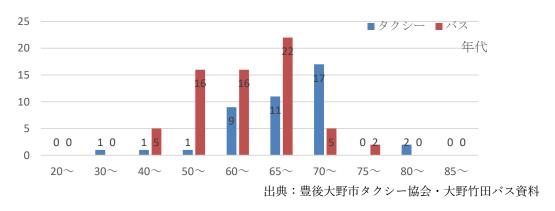


図 67 豊後大野市におけるバス・タクシー運転手の年齢構成

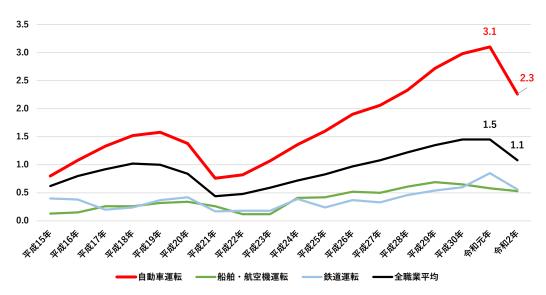
7-1-5 非効率な公共交通ネットワーク

- 豊後大野市の公共交通のネットワークは、利用者減少の中、供給が過剰になっていると考えられます。
- また、路線バスとコミュニティバスの路線が重複している区間もあります。
- 路線バスやコミュニティバス、鉄道等の交通モード間の乗り継ぎが必要になりますが、今後の再編等も踏まえて乗り継ぎ拠点を改めて明確にすることが重要です。
- 多様な交通手段が存在する中、各交通手段での役割分担が不明確な部分があります。

7-2. 社会的な問題点

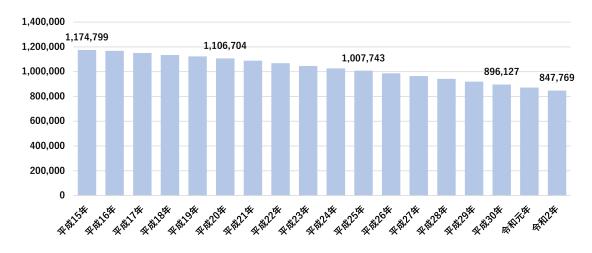
7-2-1 全国的な運転士不足

● 公共交通の担い手である運転士不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通 運営に向けた重大な問題となっています。令和 2 年は新型コロナウイルスの感染 拡大に伴う観光需要急減のため、貸切バス需要の低迷等によって有効求人倍率の 一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けてい ます。



資料:一般職業紹介状況

図 68 運転関連産業の有効求人倍率(常用パート含む)の推移

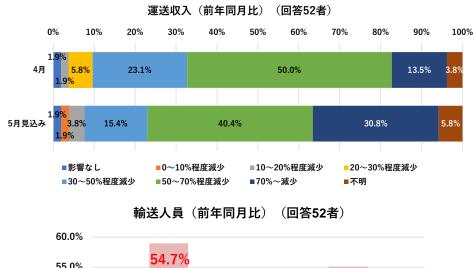


資料:運転免許統計

図 69 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移

7-2-2 公共交通分野全般の収益性悪化

- 令和 2 年の新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に伴う外出抑制や観光行動の急減によって、公共交通を担う交通事業者の収益性が悪化しています。
- 新型コロナウイルスが収束しても完全に元には戻らないといわれている状況を踏まえて、持続可能な公共交通網の構築に向けて、関係機関等が考えて総力で取り組む必要性が増しています。



55.0% 55.0% 50.0% 45.3% 41.8% 40.0%

資料:交通政策白書

図 70 公共交通分野全般の収益性悪化

7-2-3 感染症拡大に伴う公共交通利用者の減少

- 新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、 学校の休校などの影響により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しています。
- 九州運輸局の資料によると、緊急事態宣言が発出された直後の輸送人員は、大きく減少しています。緊急事態宣言終了後は学校の授業や経済活動の再開等に伴い、公共交通機関の利用者数も多少回復していますが、新型コロナウイルス感染症の発生以前の水準にまで回復するには至っておらず、交通事業者にとっては非常に厳しい状況が続いています。
- 豊後大野市ではこうした状況を受け、バスラッピング広告事業やタクシー応援便、 プレミアムタクシーチケット事業を通じて、事業者支援にあわせ市民への公共交 通利用喚起を行っていますが、事業者への聞き取りでは、一度離れた利用者をバ ス・タクシーに戻すのは非常に厳しい状況との認識で一致しています。

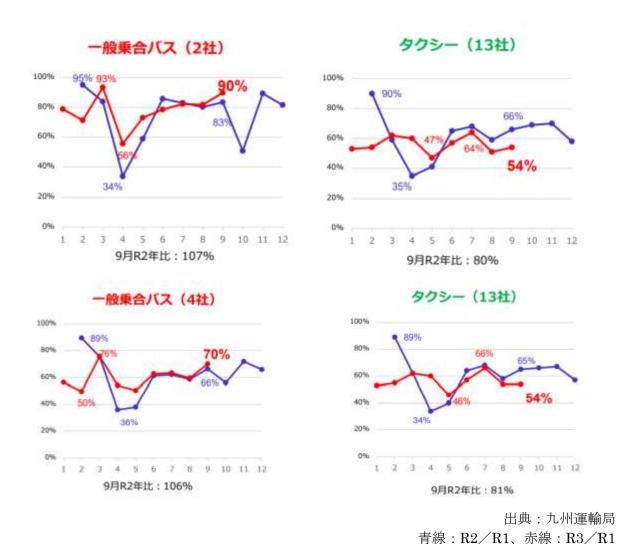


図 71 新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者への影響

7-2-4 高齢者による重大事故の増加

- 市内の人口に占める自動車登録台数の割合は年々増加しています。
- また、運転免許保有者の増加とともに全国的に高齢化が進行し、65 歳以上の高齢 運転者は年々増加しています。

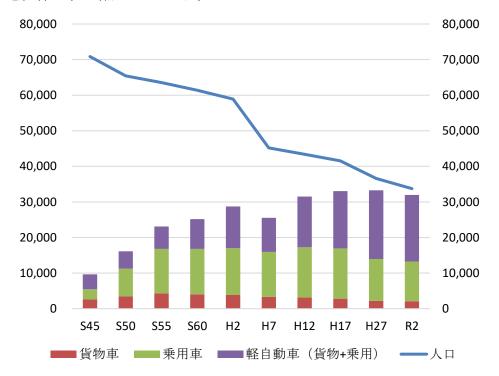


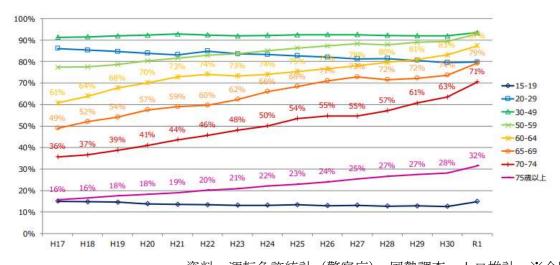
図 72 車種別自動車登録台数の推移

表 23 市郡別・車種別自動車登録台数、市町村別・男女別人口および世帯数

				自動車区分						
	ДП	乗用として活 用されると想 定する車両数 (貨物車を除 く)	貨物車	乗用車	軽自動車(貨物+乗用)	ロ刻手の町口	乗合用車	人口に占める 乗合車両の割 合	原動機付 自 転 車 (125cc未満)*	
S45	70, 856	6, 998	2, 653	2, 823	4, 175	9.9%	56	0. 08%	-	
S50	65, 424	12, 655	3, 455	7, 834	4, 821	19. 3%	63	0.10%	-	
S55	63, 523	18, 803	4, 319	12, 476	6, 327	29. 6%	68	0.11%	-	
S60	61, 378	21, 106	4, 051	12, 767	8, 339	34. 4%	77	0.13%	-	
H2	58, 891	24, 883	3, 848	13, 153	11, 730	42. 3%	85	0.14%	-	
H7	45, 186	22, 243	3, 298	12, 633	9, 610	49. 2%	83	0.18%	7, 679	
H12	43, 370	28, 386	3, 142	14, 097	14, 289	65. 5%	95	0. 22%	6, 238	
H17	41, 551	30, 245	2, 794	14, 128	16, 117	72. 8%	111	0. 27%	5, 012	
H27	36, 598	31, 078	2, 175	11, 792	19, 286	84. 9%	91	0. 25%	3, 102	
R2	33, 741	31, 950	2, 094	11, 160	18, 696	94. 7%	83	0. 25%	2, 289	

資料:大分県統計年鑑

※昭和 45 年度から平成 2 年度までの市郡別,車種別自動車登録台数調査結果は、「大野郡」での集計である。 ※平成 7 年度から平成 12 年度までの統計値は、旧野津町を除く値である。 ※昭和 45 年度から平成 2 年度までの原動機付自転車の集計値はなかった。



資料:運転免許統計(警察庁)、国勢調査・人口推計 ※全国値 図 73 年齢別の自動車免許保有率

- 全国的に交通事故死者数は年々減少する中、交通事故による致死率は上昇傾向です。年齢層別では 65 歳以上の高齢者の交通事故致死率は 64 歳未満の約 6 倍となっており、 高齢者数の増加とともに致死率が上昇することが懸念されます。
- 年齢層別の交通死亡事故の発生件数はほとんどの年齢層において減少傾向ですが、 令和元年度の 65 歳以上の高齢者が交通死亡事故を引き起こす可能性は 20 歳~ 50 歳の約 1.4~1.9 倍と例年とほぼ変わらない割合です。
- また、80 歳以上の後期高齢者による交通死亡事故発生件数は年々減少傾向にある ものの、依然として高い数値を示すため、安全対策が求められます。



資料:令和元年交通安全白書(警察庁) ※全国値

図 74 交通死亡事故発生件数

7-3. 社会的な要請

7-3-1 集約的な都市構造への転換

- 少子・超高齢社会の到来や環境負荷の軽減、市街地の外延化による中心市街地の衰退や都市財政の圧迫に加え、モータリゼーションの進展による公共交通の位置づけが低下してきている現状を踏まえ、我が国として集約的な都市構造への転換が求められています。
- 公共交通の整備においても、現在の負のスパイラルから正のスパイラルに転換する役割の一端を担っています。

■公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ

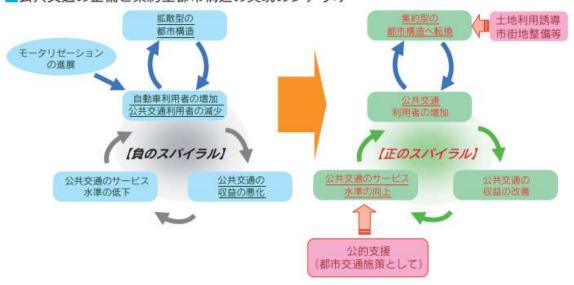


図 75 集約的な都市構造の実現のシナリオ

資料:国土交通省

7-3-2 輸送資源の総動員

- 地方部を中心とした人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通 サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増 加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要 になっています。加えて、地域経済社会の発展に資する交通インフラを着実に整備 していくことにより、生産性向上を図ることも必要となっています。
- このような状況を踏まえ、全ての地域において、持続可能な運送サービスの提供を確保するため、地方公共団体が、公共交通事業者等と連携して、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、地域の輸送資源を総動員する取組を推進する必要があります。

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ①維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客 運送サービスを継続(地域旅客運送サービス継続事業)
- ②過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化
 - ・バス・タクシー事業者がノウハウを活用して協力する制度を創設し、実施を円滑化
 - 住民のみならず来訪者も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)



図 76 輸送資源の総動員による移動手段の確保

資料:国土交通省

7-3-3 地球環境問題への対応

- 我が国では、地球環境問題等への対応のため、2050年において、カーボンニュートラルを実現することを掲げています。
- 運輸部門においても公共交通利用の促進等が掲げられています。

2050年カーボンニュートラルに向けた主な省エネ対策

🤐 国土交通省

○ 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、国土交通省においては、CO2総排出量(エネルギー消費ベース)の約5割を占める運輸部門及び民生(家庭、業務)部門における排出削減に向け、次世代自動車の普及促進、公共交通の利用促進、グリーン物流の推進、住宅・建築物の脱炭素化等を一層強力に推進する。



図 77 カーボンニュートラルに向けた省エネ対策

資料:国土交通省

第8章 課題整理・基本方針・将来イメージ・実施事業一覧

8-1. 現況整理・各種調査結果と現状の問題点を踏まえた今後の課題整理および対応方針

現況整理・各種調査結果

- 市の概況や人口動向 、都市施設等の立地状況
- ・高齢化の進展 [65 歳以上高齢者人口割合 44.4%] 2 人に 1 人 「75 歳以上高齢者人口割合 25.5%] 4 人に 1 人
- ・65 歳以上高齢者が50%以上の割合の集落が増加[222 自治会中129 自治会 58.1%]
- ・朝地町や千歳町をはじめ身近なスーパーや金融機関の撤退
- ・交通空白地の存在

〇上位 • 関連計画

第 2 次総合計画(政策目標③

「豊かなくらしと安心を実感できるまち」〜交通ネットワークの整備(・公共交通の整備を促進する・コミュニティバスの運行を推進する)都市計画マスタープラン、老人福祉計画、地域福祉計画等における公共交通の位置づけ

〇 地域公共交通の現状

(利用促進事業や定期的な路線見直しを行ってきたが...)

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの利用者の減少
- ・利用者低迷による補助対象路線の減少、収支の悪化
- ・一人当たり輸送コストの増大(地域格差が大きい)
- ・路線バス会社の経営悪化に伴いバス路線赤字補填額が増加
- ・路線バス、コミュニティバス、タクシー車両の老朽化
- ・ 里の旅タクシーの利用低迷
- ・コロナ後も戻らない公共交通利用者

○ 公共交通に対するニーズ

- ・運転免許を持った高齢者の増加、公共交通機関を利用しない高齢者 の増加
- ・高齢者の移動の広域化と移動時間の多様化、外出頻度の増加
- ・「将来利用する」予備軍の対応…なくなると困るけど今はいらない
- ・既存利用者のニーズにあったコミュニティバスの運行 ⇒利用していない方には利用しにくいコミュニティバス
- ・親の送迎により公共交通機関を利用しなくなった学生の増加
- ・高校生の下校には対応しきれない路線バスの運行ダイヤ
- 新しいバス利用者が増えない
- ・自家用車や病院送迎など便利なサービスに慣れた市民 ⇒時間の制約があるバスは不便なので「今は」利用しない
- ・情報提供不足、乗り方がわからない、バス停が不便
- ・住民主体の互助輸送に対する制度化への要望

〇 社会的な情勢

- ・新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴う外出機会の減少
- ・高齢者運転による重大事故割合の増加
- ・バス・タクシー運転手の高齢化、運転手不足

公共交通を取り巻く現状・問題点

○公共交通利用者の減少

- ・高齢化の進行と
- 免許保有を続ける高齢者
- 人口減少と少子化の進行
- 高校生の送迎依存の高さ
- 不十分な情報提供

〇日常利用が定着しない公共交通

- ・自家用車への過度な依存
- バス停まで歩けない(歩きたくない) 高齢者

(送迎等便利なサービスへの慣れ)

- ・「将来利用する」予備軍の対応…な くなると困るけど今はいらない
- ・交通空白地域の存在と移動困難者の増加
- わかりにくい交通サービス

○増え続ける財政負担

- ・利用者減少に伴う収益の悪化
- 自治体負担額の増加

〇その他公共交通の問題点

- ・需給のミスマッチ (供給過剰)
- ・交通モード間の乗継拠点の設定
- ・路線バス・コミュニティバス の重複
- ・多様な交通モードの役割分担の 明確化

○社会的な問題点

- ・アフターコロナの公共交通対策
- 運転手の高齢化、運転手不足による担い手不足
- 公共交通分野全般の収益性悪化

〇社会的な要請

- ・輸送資源の総動員
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」型都市構造への転換
- ・移動困難者(高齢者や障がい者) に対する移動サポート
- 環境に配慮したまちづくり

公共交通網の維持・形成に向けた課題

①ターゲットの明確化やわかりやすい運賃体 系による公共交通の利用促進

- ・高齢者向け利用促進・免許返納への対応
- ・学生向け利用促進の対応
- ・上限運賃や乗り放題運賃等の分かりやすい 運賃体系の検討
- 拠点の機能向上と活用 (鉄道駅、公民館等)
- 利用状況に応じた車両への更新やカーボンニュートラルへの対応

対応方針 (案)

対応方針1

公共交通結節点等の機能向上や公共交通利用促進策の実施

[みんなで支える公共交通]

②公共交通ネットワークとしてのメリハリ

- ・利用の多い路線の維持
- ・利用の少ない路線の見直し
- ・路線バスとコミュニティバスの整理
- ・ 交通事業者の状況に応じたサービス水準
- ・財政の費用対効果を踏まえた効率的な 公共交通
- 鉄道やタクシーの活用

③枝線部分での見直しと多様な選択肢の確保

- <見直しの方向性>
- ・地域の実情に合わせた運行形態の検討
- ・収支を踏まえた運賃設定や便数等の設定
- ・検討体制・仕組み(制度)についての調整
- <地域別での多様な選択肢>
- ・デマンド運行の検討
- ・タクシーやスクールバスの有効活用
- 地域主体での運行方法の検討
- ・移動困難者への対応

④持続可能な公共交通の取組み

- 地元企業の育成と運転手の確保
- ・モニタリング調査による利用状況の可視化 とビッグデータの蓄積への取組み
- ・市民参画による地域公共交通を考える場の 設置
- ・公共交通に関わる人材育成

対応方針2

幹線の再整理に基づく公共交通サービスの 最適化

「線で支える公共交通】

対応方針3

枝線・枝葉部分での需給に応じた多様な移動 手段の確保

「面で支える公共交通】

対応方針4

持続可能な公共交通への取組み [未来へつなぐ公共交通]

8-2. 基本方針とその方針イメージ

本計画では、総合計画や大分県豊肥圏地域公共交通計画をはじめとする上位・ 関連計画を踏まえ、地域の実情に即した持続可能な地域公共交通の実現を目指しています。

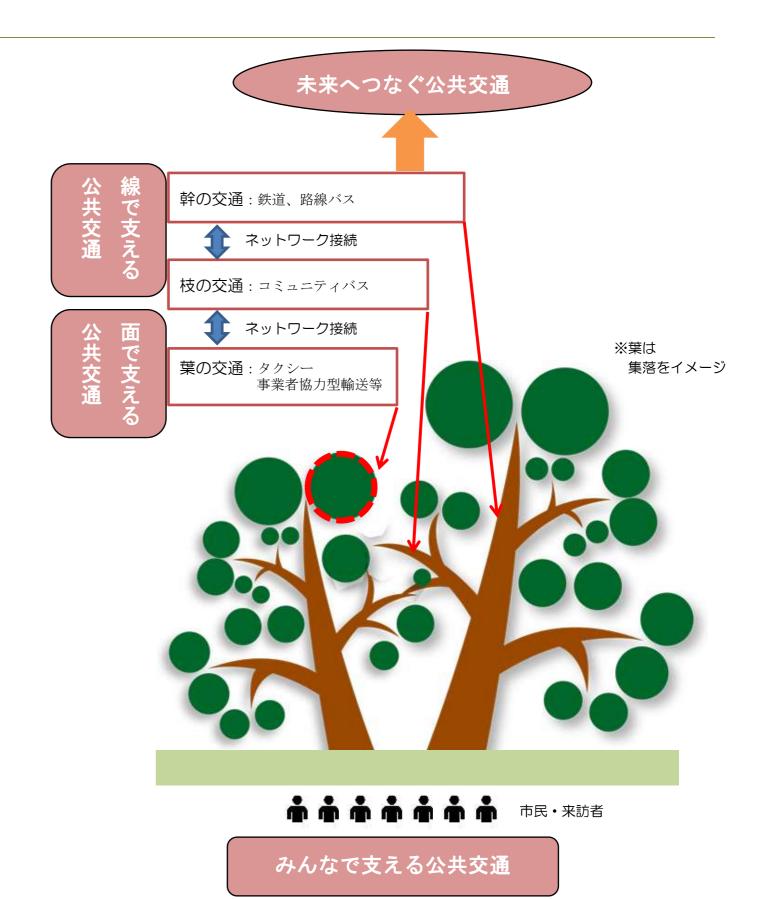
今後の豊後大野市では、人口が減少し、少子高齢化が進む中で、シニアが生き生きと活躍できる地域を 創造するために、持続可能な都市形成を目指して、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造へと 再編を進めていきます。具体的には、地域公共交通が、市民の住む地域から各町の拠点にアクセスしやす くできるネットワークを提供することで、次の世代にバトンタッチできるまちづくりを進めていきます。 また、これまでのように、行政や交通事業者から与えられるサービスを使うだけではなく、地域住民が自 ら乗って残す意識を醸成することや地域公共交通の課題を地域住民が主体的に捉え、地域と行政が連携を 図りながら、持続的な地域公共交通の実現を促進します。これらのことを踏まえ、本計画の基本方針を以 下のように設定します。

> 未来へつなぐ豊後大野市地域公共交通の新たな杜(もり)づくり ーまち・ひと・くらしを面と線で守り育てる公共交通体系の実現ー

○地域公共交通計画における補助との連動について

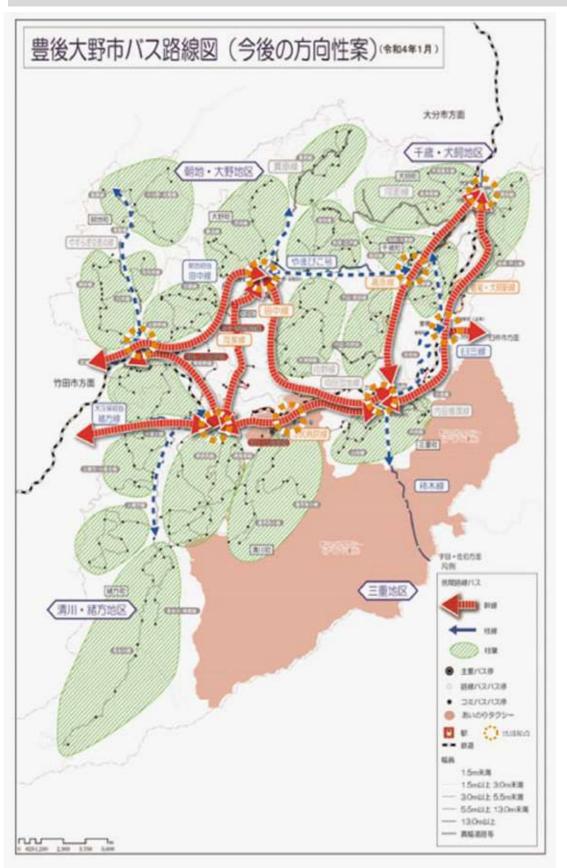
地域公共交通網の再構築及び将来にわたって維持を行うため、運行費の国庫補助(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、県補助金(生活交通路線支援事業費費補助金)や起債(過疎債)等の有利な補助事業を活用する必要があります。

また、バス車両の更新や各種調査を行う際には、地域公共交通バリア解消促進等事業や地域公共交通 調査等事業などに取り組むほか、電源立地地域対策交付金事業や、過疎地域等集落ネットワーク圏形成 支援事業といった集落機能の維持・向上を目的とした事業についても検討します。



8-3. 将来方針図と交通モード別の役割

8-3-1 将来方針図と交通モード別の役割



地域間幹線	地域内枝線	地域内枝葉	交通モード	役割	主な利用目的	想定する 利用者層	確保維持策
			鉄道	豊肥本線沿線の大分市・ 竹田市方面との地域間の 幹線として、広域の移動 を担う	通勤・通学 通院・買い物 生活活動 趣味・レジャー 観光 ビジネス	市民 市内外通学者 来訪者	交通事業者と 協議の上、一 定以上の運行 水準を確保
			路線バス	隣接市との地域間を結ぶ 幹線として、広域の移動 を担う。	通勤・通学 通院・買い物 生活活動 趣味・レジャー 観光 ビジネス	市民 市内外通学者 来訪者	交通事業者と 協議の上、一 定以上の運行 水準を確保
			コミュニティバス	小中学生の通学路線として、また鉄道や路線バスを補完する幹線として、 地域内の移動の役割を担う。	通勤・通学 通院・買い物 生活活動 趣味・レジャー 観光	市民 市内外通学者 来訪者	地域公共交通 確保維持事業 (フィーダー 補助)を活用 し持続可能な 運行を目指す
			あいのりタクシー (デマンド)	集落から地域内拠点まで の地域内移動の役割を担 う。	通院・買い物 生活活動 趣味・レジャー	市民	交通事業者と 連携した取組 みにより、一 定以上の需要 を確保
			タクシー	きめ細やかな移動ニーズ や休日の観光客や来訪者 の移動ニーズを満たす地 域内移動の役割を担う。	通勤・通学 通院・買い物 生活活動 趣味・レジャー 観光 ビジネス	市民 来訪者	
			事業者協力型輸送・地域の助け合い等	身近な交通結節点までの 互助的な輸送の役割を担 う。	交通結節点までの 移動 集落内拠点までの 移動	市民	

8-3-2 地域公共交通確保維持事業の必要性

本市においては、過疎・高齢化の進行により、日常生活を送る中、公共交通に頼らざるを得ない交通弱者増加への対応、交通空白地域におけるコミュニティバスの運行への強い要望、現在運行されている公共交通機関の不便さ、免許返納希望者への対応としての公共交通の運行など、市民の公共交通に対するニーズは日に日に増している。

広大な面積を有する本市では、地形的条件により鉄道やバスの運行路線から遠く離れた交通空 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は市の施策 の中でも最優先される喫緊の課題となっている。

このことから、平成 18 年度に市地域公共交通会議を設置し議論を重ねた結果、平成 23 年度に市地域公共交通連携計画を策定し、市内全域にてコミュニティバスの運行を開始した。現在は、平成 29 年度に策定し位置づけた市地域公共交通網形成計画に基づき、市内にて、コミュニティバスを 41 路線、あいのりタクシーを 5 つの区域で運行している。

市地域公共交通網形成計画策定後の5年間において、少子高齢化のさらなる進行による住民ニーズの変化や、新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通を取り巻く環境が大きく変化した。

こうした背景を踏まえ、豊後大野市では、第2次豊後大野市総合計画後期基本計画で示された、将来像「人も自然もシアワセなまち」まちづくり大網「育ち合い、行動する、市民参画によるコミュニティづくり」の実現に向け、公共交通が果たす役割を再認識し、持続的な公共交通体系を構築することを目的に、活性化再生法に基づき令和4年度に、本市にとって最適な交通ネットワークを構築し、市民が利用しやすい生活交通手段の維持・確保を図ることを目的とした「豊後大野市地域公共交通計画」(案)を策定した。

この計画では、目標を達成するため、各種施策に取組むことで、市内地域公共交通網の再構築 や将来にわたって地域公共交通を維持・確保を継続していくこととしており、運行費の国庫補助 事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)は重要な取組となっている。

8-4. 実施事業の一覧表

基本的な方針	実施事業	事業概要	計画目標(数値目標)	実施主体	時期	利便増進事業
公共交通のための利用促進策の	①多様な団体と連携した公共交通の利用促進	・高齢者向けの公共交通利用促進 (大人の社会見学 <フェーズ2 > 事業)	<他分野・関係者との連携に 基づく公共交通の浸透>	豊後大野市地域公共交通活性化協議会、 九州旅客鉄道㈱	短中期	•
実施		・高校生向けの公共交通利用促進 (ジモテキ継続に向けた取組み) ・バス・タクシー共通乗車券や地域の商店・企業と連携した取組みなど、豊後大野らしく身の丈に合った	①利用促進事業の実施回数	大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会、 自治会、婦人会・老人クラブ連合会、公民館 地域の商店・企業 大分大学、三重総合高校ほか		
		MaaS(MaaaS) ・JR の利用促進				
	②免許返納を促進するための取組み	・運転免許自主返納の支援(高齢者運転免許証 自主返納支援事業の継続等)		豊後大野市地域公共交通活性化協議会	短中期	
	③運賃施策の検討・実施による利用促進	・わかりやすい運賃体系の実現 (上限運賃、乗り放題運賃など)		豊後大野市地域公共交通活性化協議会、 大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会	短中期	•
	④情報発信による利用促進	・地域公共交通活性化協議会ホームページの開設・時刻表の発行		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会	短中期	•
	⑤交通結節点の整備とそれに伴う運行の見 直し	・三重町駅周辺開発に伴う拠点整備 ・駅や市役所・支所等、拠点となるバス停留所の環境整備とルート変更		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 九州旅客鉄道㈱、大野竹田バス㈱、 豊後大野市タクシー協会、地域振興協議会ほか	中長期	
	⑥環境や社会情勢に応じた車両の更新や 有効活用対応	・バス車両の定期的な更新 ・環境や社会情勢に応じた車両への転換		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会	継続	
	⑦デジタル技術を活用した利用促進	・モバイル定期券導入や電子決済等の検討		豊後大野市地域公共交通活性化協議会	中長期	
幹線の再整理に 基づく公共交通	①市内公共交通網(幹線)の再整備 (路線バス、コミュニティバス、スクールバ	・路線バスのコミュニティバス化の検討 ・スクールバス混乗化の検討	<公共交通サービスの最適化の 実現>	大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会、	中長期	•
サービスの最適化	スの再編)		①利用者1人当たりの運行コスト ②公共交通の利用者数 ③公共交通利用者満足度※ (a)	市教育委員会、PTA、自治会ほか		
枝線 ・ 枝葉部 分での 需給に応 じた多様な移動	①市内公共交通網(枝線・枝葉)の再編(路線バス、コミュニティバス、あいのりタクシー、タクシー等既存の交通モードを含む輸送資源の総動員)	・バス路線の幹線・枝線・枝葉の明確化と再編・輸送資源の活用・再配分の検討	く新たな移動支援モデルの 実現>	豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会ほか	中長期	•
手段の確保	②タクシー助成制度導入の検討	・市民の生活スタイルの向上とともに、乗客一人あたり財政支出の適正化に向けた新たな制度を検討す	①運行内容の見直U区域数 ※(a)	豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b) 豊後大野市タクシー協会	中長期	

		る。				
	③地域主体による地域内公共交通の検討	・地域主体でのタクシーの活用や交通事業者が協力		豊後大野市地域公共交通活性化協議会 ※(b)	中長期	
		する自家用有償旅客運送制度の検討		自治会連合会、高齢者福祉団体		
				大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会ほか		
持続可能な公共	①継続的なモニタリングによる適切な見直し	・モニタリング調査の実施	く運行継続のための情報	豊後大野市地域公共交通活性化協議会、	継続	
交通への取組み			(データ)・ヒト(組織)の	大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会		
	②バス・タクシー乗務員募集周知への協力と	・乗務員募集周知への協力	│ 資源整備> │	豊後大野市地域公共交通活性化協議会、	継続	
	コミュニティバス乗務員の確保への取組み	・自家用有償旅客運送認定講習への参加促進	1 ①モニタリング調査結果の情	大野竹田バス㈱、豊後大野市タクシー協会		
	③公共交通を支える組織と人づくり	・各種学習会(Qサポや九州運輸局主催研修会	報共有(年に2回)	豊後大野市地域公共交通活性化協会	短中期	
		等)への参加	②各種学習会への参加回数	市民、各種団体、歴代公共交通担当者ほか		
		・「地域公共交通を考える会」の立ち上げ・開催				

※(a)、(b)…運行費の国庫補助対象系統に関しては別紙に記載

第9章 実施事業

9-1. 公共交通のための利用促進策の実施

事業名	①多様な団体と連携し	た公共交通	通の利用促送	進			
事業概要	高齢者向けの利用促進として、地域団体や大学等と連携した「大人の社会見学(フェーズ2)」事業、高校生向けの利用促進として、高校等と連携したエリア限定のフリー定期「ジモテキ」継続に向けた取組みなどを実施します。また、バス・タクシー共通乗車券や地域の商店・企業と連携した取組みなど、豊後大野らしく身の丈に合った MaaS の取組みも検討します。さらに、JR 豊肥本線の利用促進策についても検討・実施します。						
実施主体	中华之体		7	スケジュール	レ		
実施時期	実施主体	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8年度	
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会 企画検討 協議・実施						
	交通事業者 各種協力団体	企画検討 -		協議・	美 他		

事業名	②免許返納を促進する	るための取締	且み					
事業概要	高齢者の免許保有率が高まっていく中で、高齢者による交通事故を防ぎ公共 交通への利用転換を図るために、現在実施している「高齢者運転免許証自主 返納支援事業」をはじめ、免許返納を促進するための取組みを実施します。							
実施主体	実施主体	スケジュール						
実施時期	大 旭土体	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度		
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会	******		↓ カ ≡≆	+			
	交通事業者	施策検討		協議・	夫 肔			

事業名	③運賃施策の検討・乳	実施による和	刊用促進				
事業概要	路線バスの距離制運賃が分かりにくく、長距離の運賃が高いという面があることから、上限運賃や定額の乗り放題運賃(1日乗車券等)など、分かりやすい運賃体系により利用促進を図ることを目指します。						
実施主体	スケジュール実施主体						
実施時期	大ルエ体	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8年度	
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会	+		!#=*	r i +- -		
	交通事業者	施策検討	協議・実施				

事業名	④情報発信による利用	用促進					
事業概要	地域公共交通活性化協議会のホームページ開設によるインターネットを使った情報発信や、分かりやすい使い方の案内等も添付した時刻表の継続的な発行など、情報発信による利用促進を図ります。						
実施主体	スケジュール 実施主体						
実施時期	大 池工件	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会	∧ ∓₩=4		1 . 7===	r++-		
	交通事業者	企画検討		協議・	美 肔		

事業名	⑤交通結節点の整備と	とそれに伴う	う運行の見[直し					
事業概要	JR 駅や市役所・支所等、交通結節点となる拠点の再設定と、その拠点バス 停の環境整備、運行ルートの見直しなどを検討します。特に、三重町駅周辺 の整備にあたっては、豊後大野市の主要拠点として、バス停環境の整備や三 重中心部の運行見直しなどを推進します。								
実施主体	実施主体	スケジュール							
実施時期	关ル土体	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度			
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会	5性化協議会							
	交通事業者 各地域振興協議会等	整備計画の進捗確認とそれに応じた見直しの協議							

事業名	⑥環境や社会情勢に応じた車両の更新や有効活用対応					
事業概要	車両の老朽化に伴う車両の更新をはじめ、環境や社会情勢に応じた車両の小型化や先進的な車両の導入等、輸送資源としての車両の維持確保、有効活用を図ります。					
実施主体	スケジュール 実施主体					
実施時期	大旭工件	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会 車両計画 継続的に協議・更新			議・亜新		
	交通事業者	・協議		하면 하면 다 것 V 스 IDD	·····································	

事業名	⑦デジタル技術を活用した利用促進					
事業概要	様々なデジタル技術が進展する中で、利用促進に寄与するデジタル技術の活用を検討します。例えば、モバイル定期券の導入や電子決済など、支払いにおけるデジタル技術等が考えられます。また、AI を活用した配車や乗降データの収集に関する研究を行います。					
実施主体	スケジュール					
	宇施主体		7	スケジュール	レ	
実施時期	実施主体	令和 4 年度	5 年度	スケジュー) 6 年度	7 年度	8 年度
	実施主体 豊後大野市地域公共 交通活性化協議会	令和 4 年度			7 年度	8 年度

9-2. 幹線の再整理に基づく公共交通サービスの最適化

事業名	①市内公共交通網(韓ルバスの再編)	幹線)の再塾	整備(路線/	バス、コミ	ュニティバ	ス、スクー
事業概要	市内の公共交通のうちュニティバス化、スタバスをベースとした路 た路線の整理を検討し	クールバスの 烙線の整理、	の混乗化なる	どを検討し	ます。朝夕	はスクール
実施主体	実施主体		7	スケジューノ	L	
実施時期	天.他土.体	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会 再編計画 継続的に再編		- 重編			
	交通事業者 教育委員会等	・協議		ФЕТИО В О V	- 1.2 dam	

9-3. 枝線・枝葉部分での需給に応じた多様な移動手段の確保

事業名	①市内公共交通網(村					
事業概要	市内の公共交通について、枝線・枝葉の部分者側・事業者側・自然あたっては、市内にあます。	分について、 台体側の各社	どういった	た運行形態だ	が望ましい 編を行いま	のか、利用す。再編に
実施主体	実施主体		7	スケジューノ	L	
実施時期	天	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7年度	8 年度
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会 再編計画 継続的に再編					
	交通事業者	・協議		THE HOUSE	— 1 <i>3 4</i> 7m	

事業名	②タクシーチケット助成制度の検討					
事業概要	葉の部分において、これまでのコミュニティバスの利用者が大きく減少している地域については、地域公共交通としてのタクシー助成制度の導入を検討します。					
実施主体	スケジュール 実施主体					
実施時期	大旭工件	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会 導入計画		潢 3 + ◇ 号→	中华		
	市タクシー協会	・協議	地塊こと	: に現況把握	、等八快割	* 夫心

事業名	③地域主体による地域内公共交通の検討					
事業概要	葉の部分において、地域主体のタクシー活用や、交通事業者(運転代行業者 や運送会社等も含む)が地域振興協議会などの地域組織や NPO の取組みに 対し、構成員として参画し、運行管理を行う取組みなどについて検討を行い ます。					
実施主体	実施主体	スケジュール				
実施時期	大儿工件	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会 地域輸送 地域ご			地域ごとに現況把握、方法・体制等検討、		
	各種協力団体	検討		実証運行	の実施	

9-4. 持続可能な公共交通への取組み

事業名	①継続的なモニタリングによる適切な見直し						
事業概要	公共交通の利用状況について、継続的にモニタリングを実施することにより、そのデータを活用して、説得力をもって適切な運行の見直しを行っていきます。						
実施主体	実施主体	スケジュ			ジュール		
実施時期	天.ル土体	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会 継続的なモニタリングの実施		グの宇体				
	交通事業者		神生が元けりる。		/ 少夫ル		

事業名	②バス・タクシー乗務員募集周知への協力とコミュニティバス乗務員の確保 への取組み					
事業概要	運転士不足の状況の中で、バス・タクシー乗務員の募集を行うとともに、自 家用有償旅客運送の認定講習への参加呼びかけなど、コミュニティバス乗務 員確保のための取組みを行います。					
実施主体	実施主体	スケジュール				
実施時期	关ル土体	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会	∧ ∓ ⋈ = 1		1 . 7.=¥	+	
	交通事業者	企画検討		協議・ 	美 肔	

事業名	③公共交通を支える組織と人づくり					
事業概要	公共交通を支えるための人材の育成・確保を図ります。各種学習会へ参加するとともに、「地域公共交通を考える会」といった、公共交通に関心のある人々などによる組織化の検討を行います。					
実施主体	実施主体	スケジュール				
実施時期	大ルエ体	令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	豊後大野市地域公共 交通活性化協議会	∧ =++-		↓ ⊅ ≡¥	· 中性	
	歴代担当者ほか	企画検討		協議・	美 肔	

第10章計画の達成状況の評価

10-1.数值目標

本計画の達成状況を評価するため、公共交通の目指す目標ごとに評価指標及び目標値を 定めます。なお、目標値は計画期間最終年度である令和8年度を目標年度とします。

表 10-1 計画の達成状況の評価指標および設定根拠

目指す目標					
評価指標	指標の設定根拠	データ取得方 法と評価のタ イミング	(参考値) R 元年度	基準年 R2年度	目標値 R8 年度
公共交通サービスの	最適化の実現				
①コミュニティ バス利用者 1 人 当たりの運行コ スト	公共交通の財政負担	モニタリング調 査結果と市の決 算書より、毎年 評価	2,564.5 円	3,357.7 円	3,000円
②公共交通の利 用者数	これまでの利用者数の増減を踏まえて、公 共交通に対するニー ズへの対応を図る。	コミュニティ バスとあいの りタクシーに ついては市よ			
	路線バス	り、路線バス	67,191 人	54,722 人	54,000 人
	内 コミュニティバス	とタクシーに ついては事業	25,786 人	20,636 人	20,000 人
	あいのりタクシ	者よりデータを取得し、毎	3,737 人	3,195 人	3,000 人
	タクシー	年評価	-	110,080 人	110,000 人
③公共交通利用 者満足度	まえて、市内移動のニ	毎年実施する利 用者アンケート 調査よりデータ 取得し毎年評価	83.6%	78.7%	80.0%
新たな移動支援モデ	ルの実現				
①運行内容の見 直し区域数	マ 軍 行 中 索 の 日 古 1	市からの情報提 供により把握 最終年度に評価	-	-	5 か所 (累計)
他分野・関係者との	連携に基づく公共交通の	浸透			
①利用促進事業 の実施回数	利用促進事業の実施 回数を踏まえて、他 分野・関係者との連	市からの情報提 供により把握	1回/年	1回/年	3 回/年

		携に基づく公共交通 の浸透状況を計る。	最終年度に評価			
连	運行継続のための情 報	報(データ)・ヒト(組絡	哉)の資源整備			
	①モニタリング 調査結果の情報 共有(年2回)	共有を図ることにより、利用状況や課題に	毎年評価	2 回/年	2 回/年	2 回/年
	②各種学習会へ の参加回数	公共交通に関する人 材の育成・確保のため に、各種学習会への参 加回数を指標とする。	開催実績に基づ き毎年評価	2 回/年	2 回/年	2 回/年

10-2.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、継続的に取り組みを実施していく(Do)と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し(Check)、課題が見つかればさらに見直しを検討・調整し(Action)、新たな取り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進めます。このサイクルの継続的実施により、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、次のステップへとつなげることで持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与させることができます。

なお、運行見直しにあたっては、平成 25 年 2 月の協議会において定めた「トリガー制度」に基づき指標を定め行うこととします。

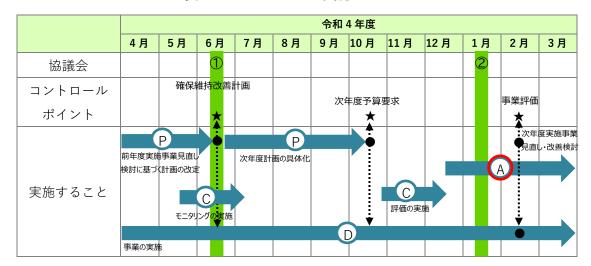


表 10-2 PDCA の実施サイクル

運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法などは別紙に記載

10-3.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、豊後大野市地域公共交通活性化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。

事業主体	役割
豊後大野市	関係者との密接な連絡調整
豆饭八到巾	新規事業の企画・立案
	旅客運送サービスの質の向上
交通事業者	利用状況などのデータの収集・分析及び豊後大野市との共有
	積極的な利用促進事業の実施
	公共交通機関の積極的な利用
地域住民	情報受信など積極的な公共交通に対する関心
	地域における要望などの取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
団	先進事例などの情報提供
国	行政及び交通事業者の人材育成