

豊後高田市地域公共交通計画

2024（令和6）年1月

豊後高田市

第1章	はじめに	1
1-1.	計画策定の背景・目的	1
1-2.	計画の対象区域	1
1-3.	計画の期間	1
1-4.	上位・関連計画	2
第2章	豊後高田市及び地域公共交通の現状	3
2-1.	豊後高田市の人口・社会動態	3
2-1-1	人口推移	3
2-1-2	周辺地域への流入・流出傾向	5
2-1-3	人口分布	6
(1)	全人口の分布状況	6
(2)	高齢者人口の分布	7
(3)	人口増減の分布	8
2-2.	まちづくりの動向	9
2-2-1	生活利便施設の立地状況	9
2-2-2	上位・関連計画における公共交通施策の方針	10
2-3.	公共交通の現況	13
2-3-1	公共交通の運行状況・利用状況	13
(1)	路線バス	13
(2)	タクシー（一般常用）	14
(3)	市民乗合タクシー	15
(4)	予約制乗合タクシー	16
(5)	まちなか乗合タクシー	20
(6)	その他の輸送資源	21
2-3-2	公共交通の財政負担額	22
第3章	移動に関する地域の実態	23
3-1.	移動に関する地域の実態	23
3-1-1	市民の移動実態	23
(1)	市民全体	23
(2)	高校生	39
3-1-2	観光来訪者の移動実態	46
3-1-3	WEB モニター観光実態調査	52
3-1-4	公共交通の利用実態	61
(1)	市民乗合タクシーの利用実態	61
(2)	予約制乗合タクシー（田染・河内地域、都甲・草地地域、真玉地域、香々地地域）	74
(3)	予約制乗合タクシー（呉崎地域、西真玉地域）	76
(4)	「まちなか乗合タクシー」実証運行	82

第4章	豊後高田市の地域公共交通の抱える課題	84
4-1.	市内公共交通サービスに関する課題.....	84
4-1-1	公共交通利用者の減少・財政負担額の増加.....	84
4-1-2	準交通不便地域の残存.....	85
4-1-3	複数種類のコミュニティ交通（乗合タクシー）の混在・重複.....	86
4-1-4	公共交通同士の接続.....	86
4-1-5	主要な交通結節点における機能的な待合環境の必要性.....	87
4-2.	地域と移動ニーズに関する課題.....	88
4-2-1	後期高齢者の高い自家用車依存の解消の必要性.....	88
4-2-2	縮小化かつ多様化する移動ニーズへの対応.....	89
4-2-3	高校通学時の送迎移動への依存からの脱却が必要.....	90
4-2-4	来訪者等に目を向けた公共交通サービス/情報不足の解消.....	91
4-3.	持続的な社会の形成に向けた課題.....	92
4-3-1	医療、福祉、商業等の都市機能の誘導・集約によるコンパクトなまちづくりへの対応..	92
4-3-2	安全安心な公共交通体系の維持.....	93
4-3-3	持続可能な未来の形成（SDGs）.....	94
第5章	基本的な方針と豊後高田市公共交通の将来像	95
5-1.	公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方.....	96
5-2.	地域公共交通確保維持事業の必要性.....	97
第6章	実施事業	98
6-1.	交流と対流の活発化.....	99
6-2.	定住につながる便利な移動環境構築.....	101
6-3.	ネットワークとサービスの最適化.....	102
6-4.	地域旅客運送サービスの持続性向上.....	103
第7章	計画の達成状況の評価	104
7-1.	計画の達成状況を評価する数値指標.....	104
7-2.	数値指標の設定根拠.....	106
7-3.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	109
7-4.	計画の推進体制.....	110

第1章 はじめに

1-1. 計画策定の背景・目的

本市の公共交通体系は、市が運行する市民乗合タクシーを主とし、基幹となる路線バスと大分空港アクセスバスで構成されています。市内ほぼ全域にわたった交通サービスを提供しているものの、年々利用者の減少が続いています。また、路線バスも同様に利用者は年々減少している状況です。

そこで、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）に基づき、同法第5条第1項の「地域公共交通計画」を策定するために必要な調査・検討を実施し、豊後高田市地域公共交通計画を策定し、現交通体系を見直し、より効率的・効果的な交通体系を構築することを目的としています。

将来的に公共交通に対する財政負担が大きくなることが懸念されており、地域の利用実態に応じた適切かつ効果的で持続可能な公共交通網の確立が求められています。「豊後高田市地域公共交通計画」を策定し、今後5年間の公共交通のマスタープランとして位置付け、豊後高田市地域の旅客運送サービスの持続可能性を高めます。

1-2. 計画の対象区域

本計画は、豊後高田市の全域を対象区域とします。

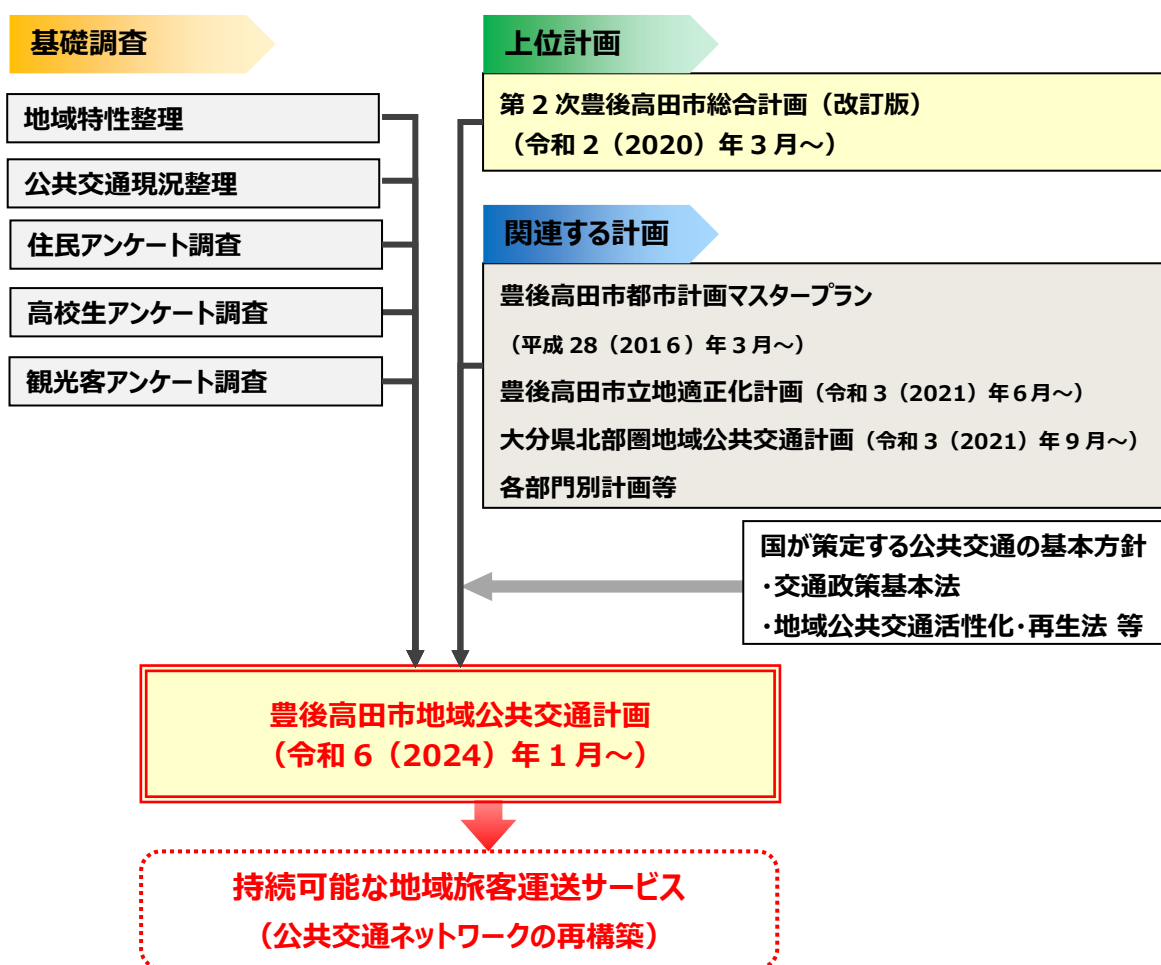
1-3. 計画の期間

本計画は、令和6（2024）年1月から令和10（2028）年9月末までの5年間の計画期間とします。なお、計画期間内においても、事業・施策の進捗状況や効果を確認し、必要に応じ計画の見直し・修正を図ります。また、計画最終年においては評価を総括し次期計画への見直しを図ります。

1-4. 上位・関連計画

本計画は、「第2次豊後高田市総合計画（改訂版）」を上位計画とした計画であるとともに、「豊後高田市都市計画マスタープラン」「豊後高田市立地適正化計画」など関連計画との整合を図り、国が策定する公共交通の基本方針などに即しながら策定します。

なお、策定に際しては、住民アンケート調査や高校生アンケート調査を始めとした諸調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握し、これら基礎調査の結果を踏まえて計画を策定しています。

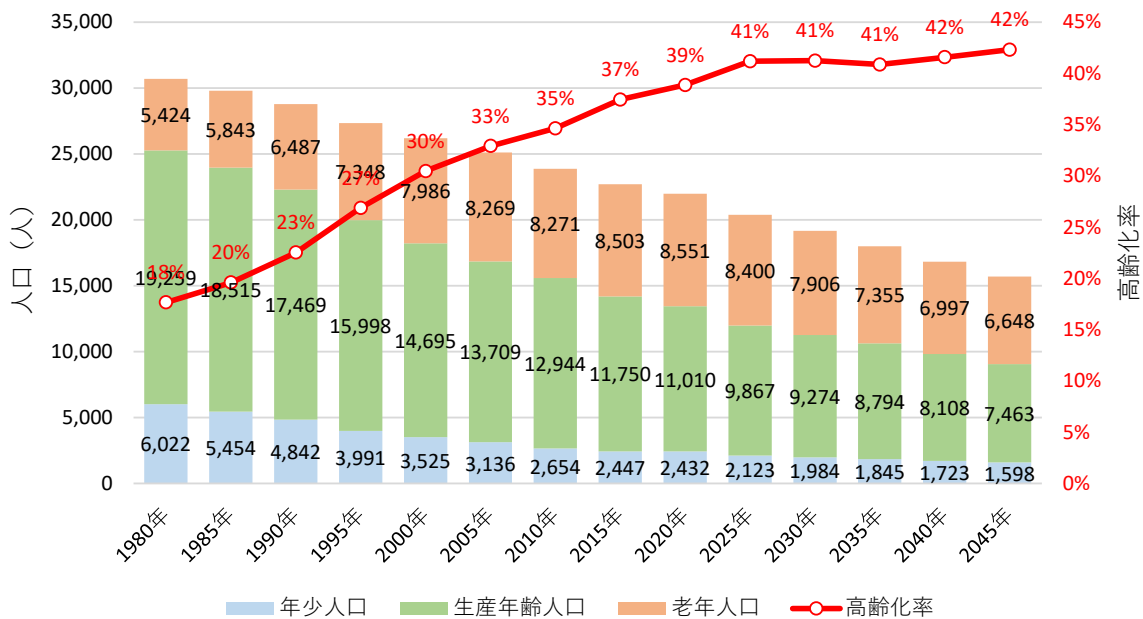


第2章 豊後高田市及び地域公共交通の現状

2-1. 豊後高田市の人口・社会動態

2-1-1 人口推移

豊後高田市では、人口減少及び高齢化が進行しています。令和2（2020）年時点で高齢化率は約39%であり、将来推計人口では、2025（令和7）年以降、高齢化率が約41%以上で推移することが予測されています。

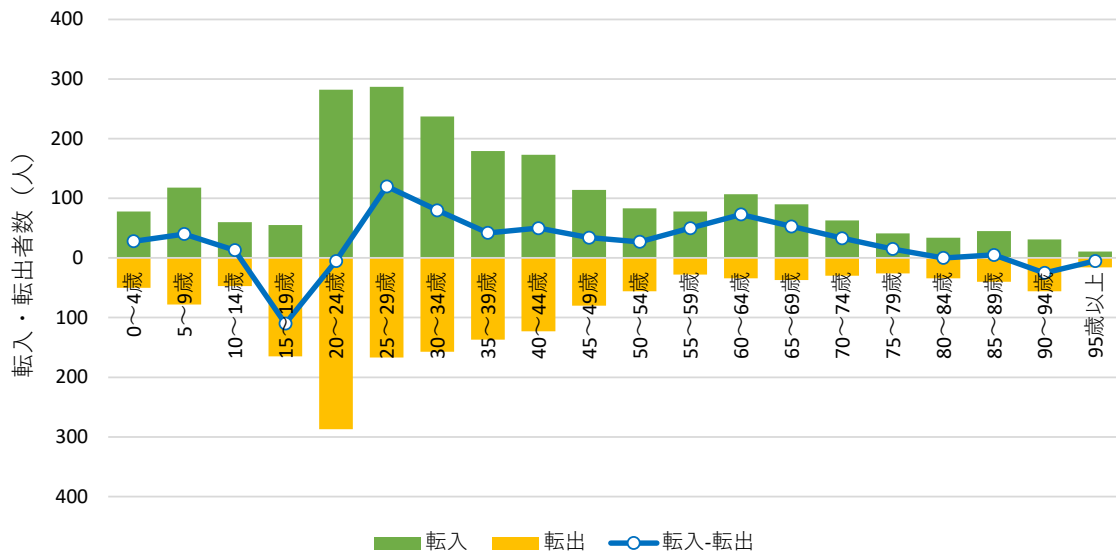


資料：～2020年は国勢調査、2025年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 2-1 人口推移（令和2（2020）年）

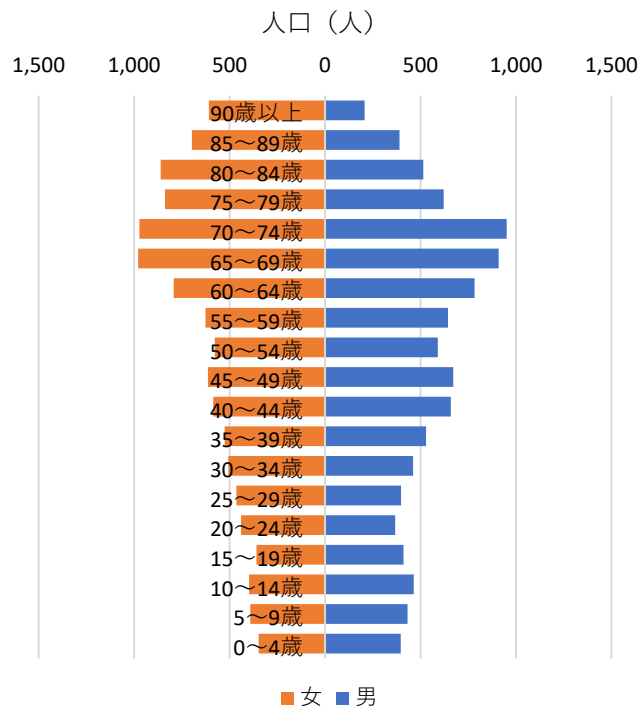
豊後高田市では、15～19歳の社会減が大きく、転出人口は転入人口の倍以上となっています。一方、25歳～79歳は転入人口が転出人口を上回っています。

年代別人口では、65～74歳は男性、女性ともに全年代で最も多く、女性は60歳以上の全ての年代で男性より多くなっています。



資料：国勢調査

図 2-2 社会増減（令和 2（2020）年）

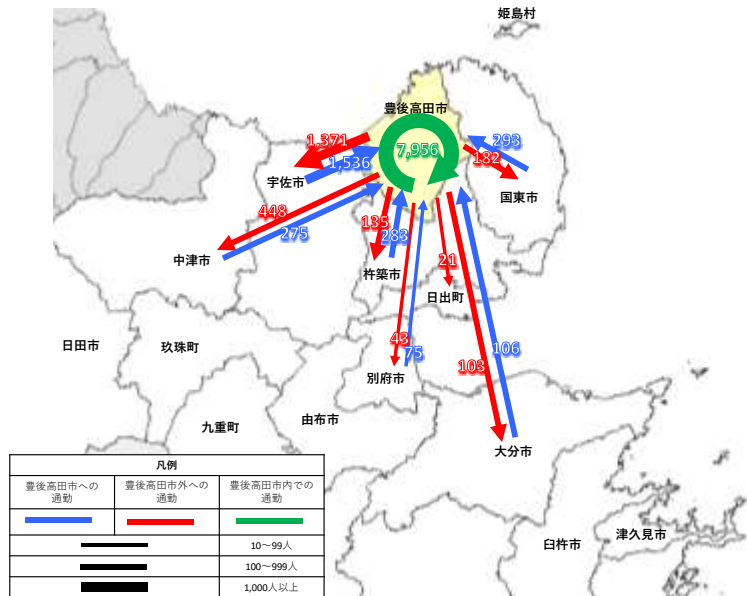


資料：国勢調査

図 2-3 人口ピラミッド（令和 2（2020）年）

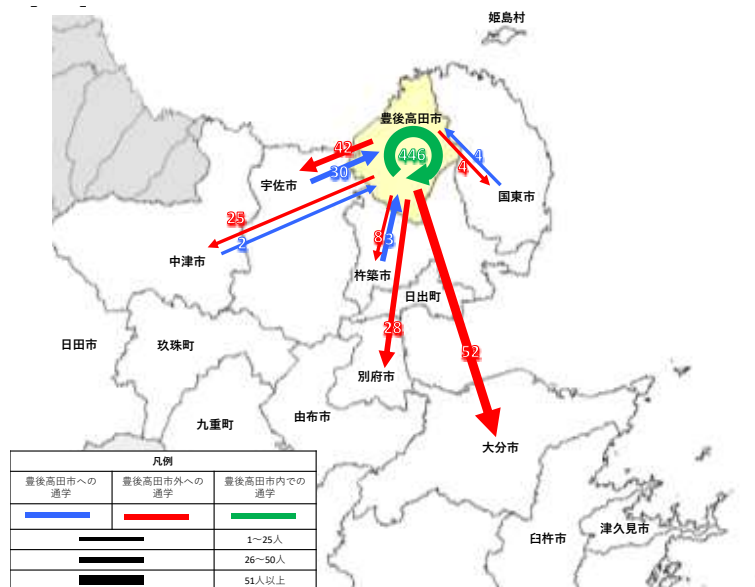
2-1-2 周辺地域への流入・流出傾向

豊後高田市に居住する就業者、通学者のうち、約8千人が市内で移動を完結しています。市外との流動では、隣接する市町との流動が多く、特に宇佐市との流動が多い傾向にあります。全体として流出流動と流入流動の流量に大きな差はみられません。



資料：国勢調査

図 2-4 通勤流動（令和 2（2020）年）



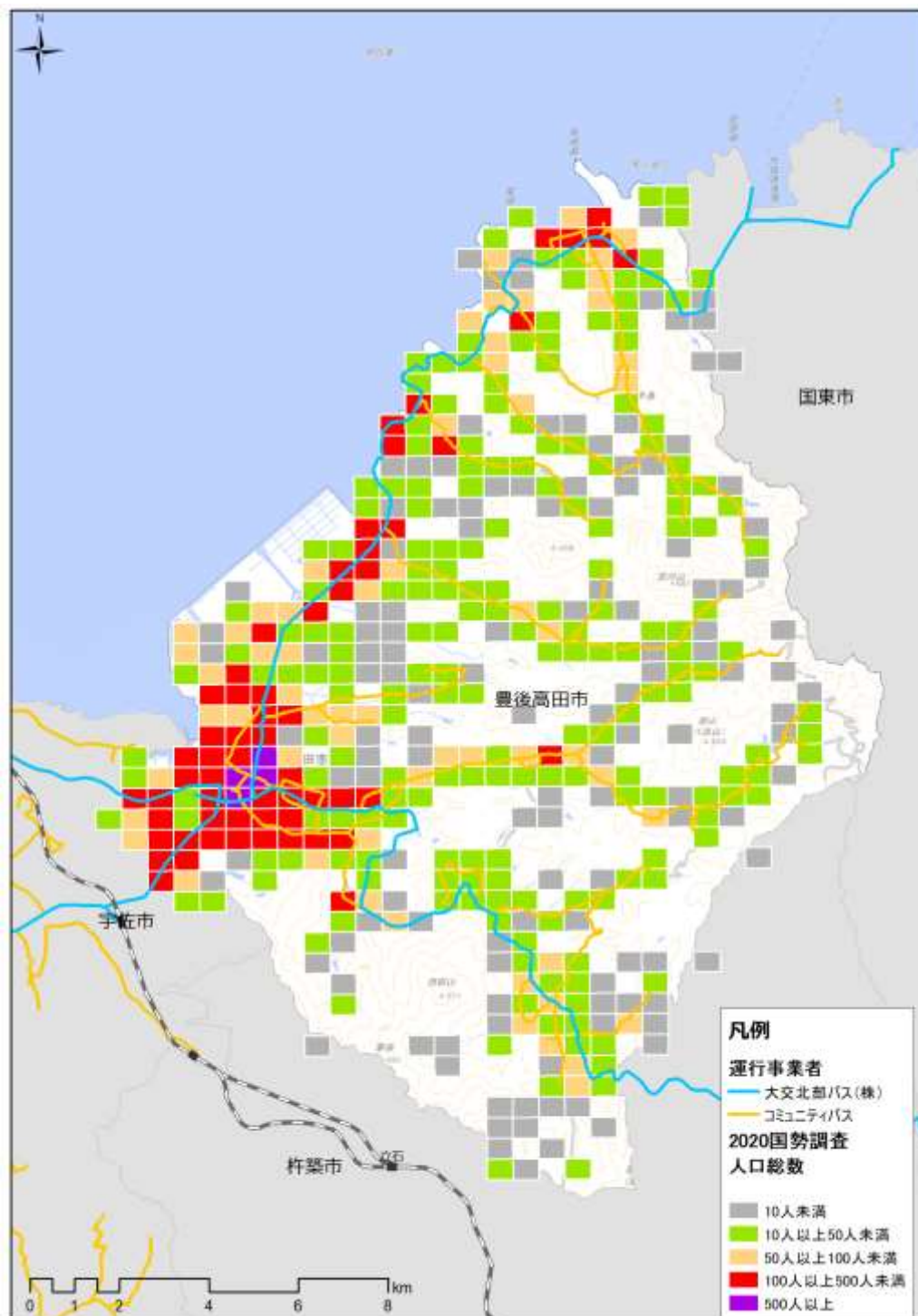
資料：国勢調査

図 2-5 通学流動（令和 2（2020）年）

2-1-3 人口分布

(1) 全人口の分布状況

人口は、旧豊後高田市に集中しており、その他国道 213 号沿いの一部で人口が集中しています。

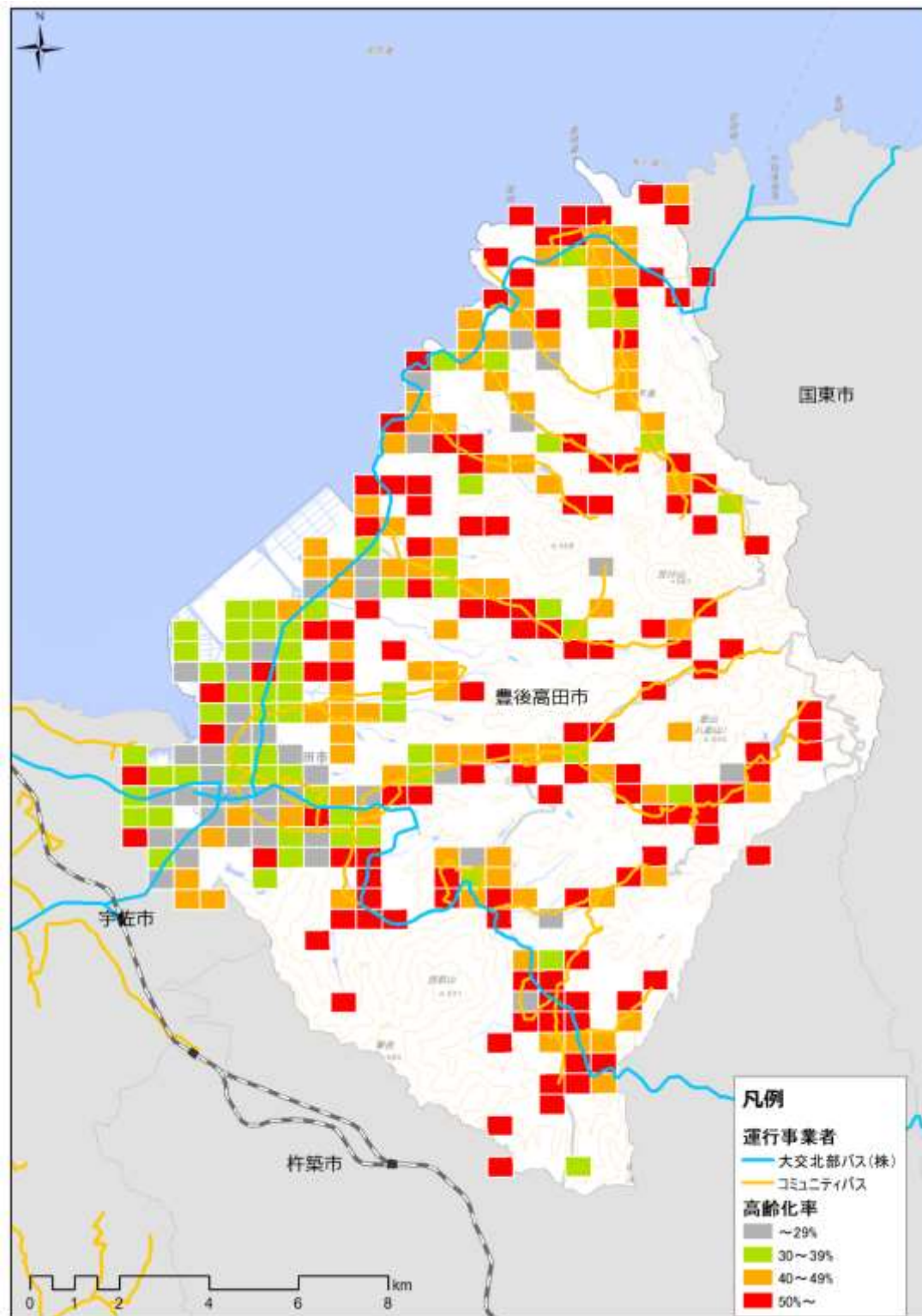


資料：国勢調査

図 2-6 人口分布 (500m×500m 範囲)

(2) 高齢者人口の分布

高齢化率は、香々地地域、真玉地域や、特に山間部において50%を超えています。

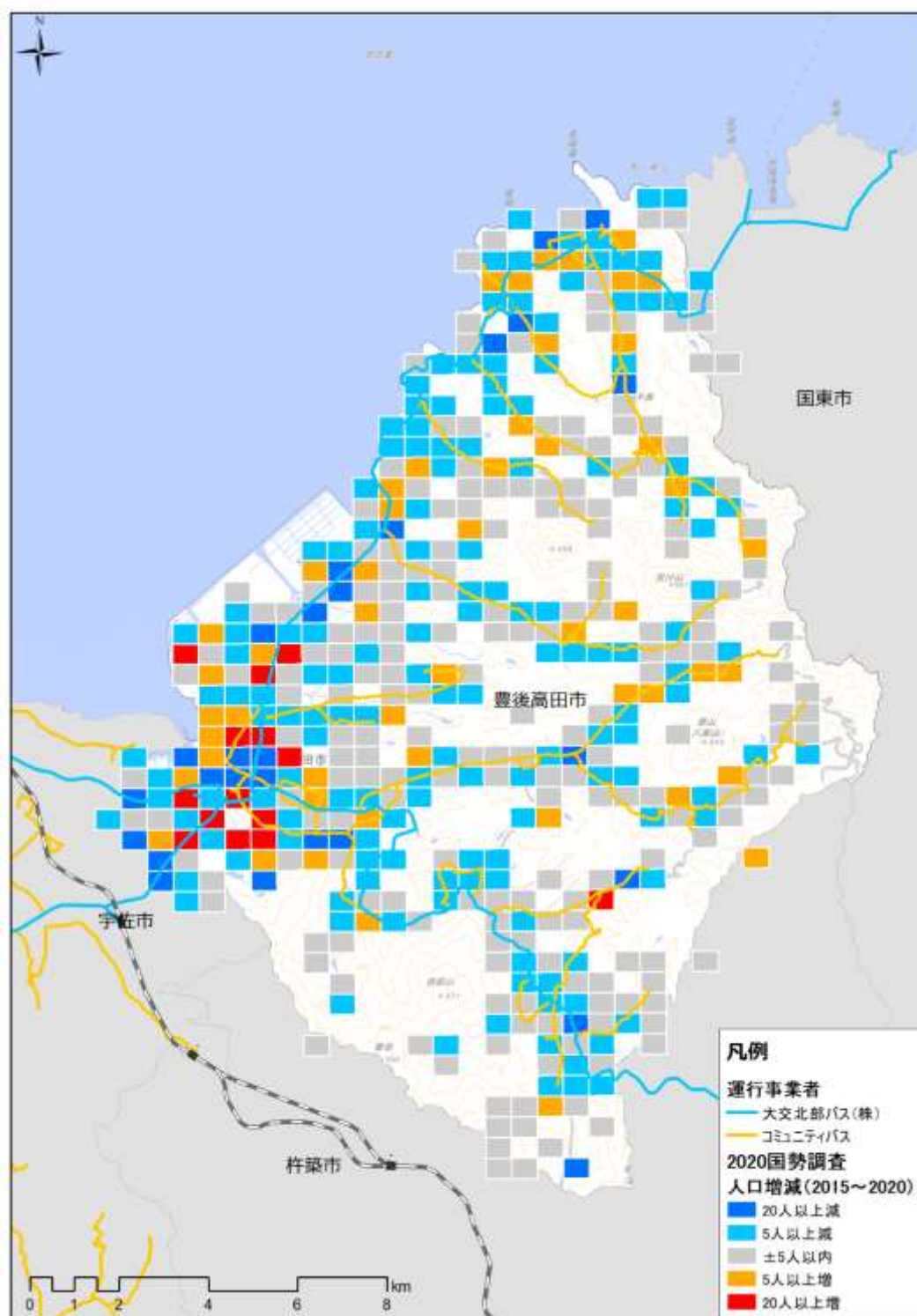


資料：国勢調査

図 2-7 高齢化率 (500m×500m 範囲)

(3) 人口増減の分布

平成 27 (2015) ~令和 2 (2020) 年の人口増減をみると、豊後高田市役所周辺において人口が増加している地域が一部存在しますが、ほとんどの地域で人口が減少しています。



資料：国勢調査

図 2-8 人口増減 (平成 27 (2015) ~令和 2 (2020) 年)

2-2. まちづくりの動向

2-2-1 生活利便施設の立地状況

大規模小売施設は、豊後高田市中心部に集中しており、香々地地域、真玉地域では商業施設への買い物には移動が必要な状況です。医療施設は市役所本庁舎及び香々地・真玉庁舎周辺に立地しています。



資料：国土数値情報、大型小売店総覧

図 2-9 施設の立地状況

2-2-2 上位・関連計画における公共交通施策の方針

上位・関連計画として「第2次豊後高田市総合計画（改訂版）」、「豊後高田市都市計画マスタープラン」、「豊後高田市立地適正化計画」、「豊後高田市環境基本計画」、「大分県北部圏地域公共交通計画」、「大分県北部圏地域公共交通利便増進実施計画」が該当し、市内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要があります。

各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載します。

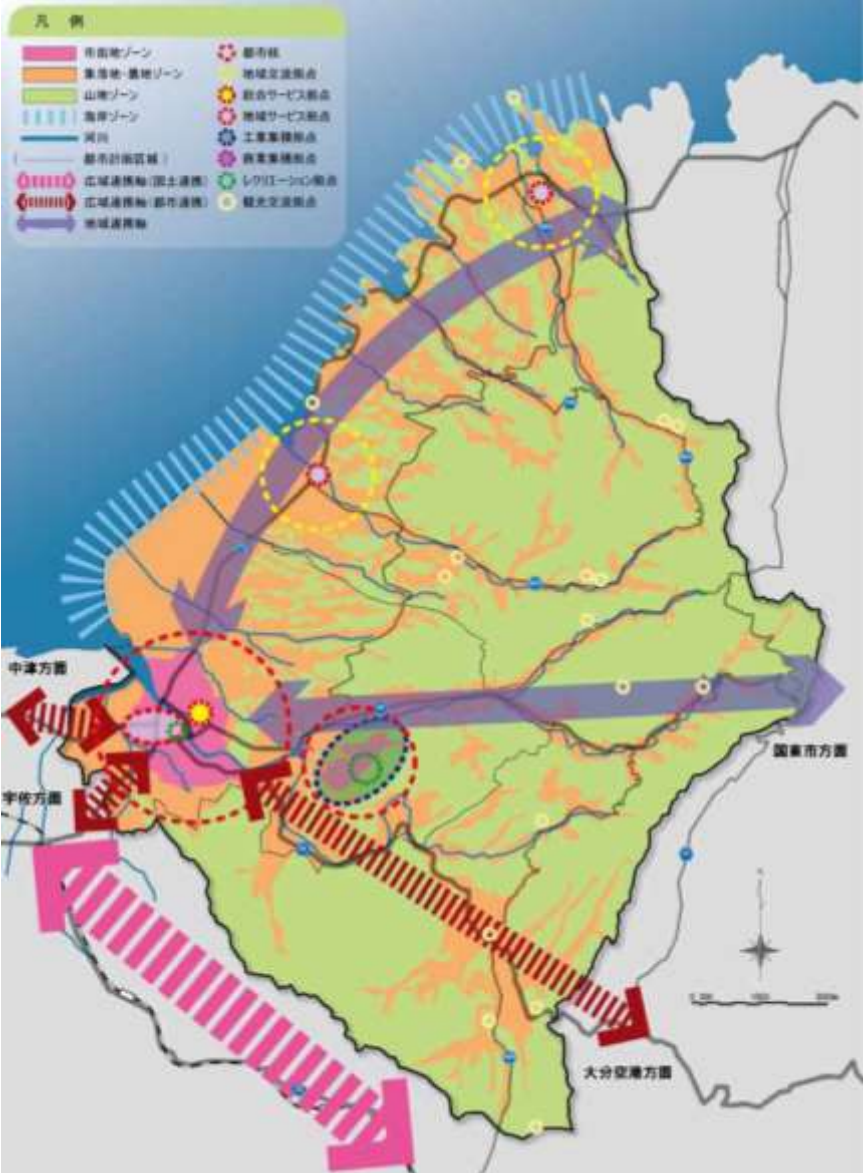
表 2-1 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容

計画	内容
第2次豊後高田市総合計画（改訂版） （令和2（2020）年3月改定） p.68,190,197,262	第1章 誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちをつくります 1. 人と人の絆で結ぶ心通う地域づくり （1）自治会・集落の機能維持と活性化支援 取組施策 ⑤暮らしを支える公共交通の確保 ・新たな交通手段の検討・整備（市内循環型乗合タクシーの構築等） ・路線バス確保維持のための利用促進（70バス） ・路線バス及び市民乗合タクシー等公共交通の確保 第4章 人に愛され、人を魅了する個性豊かなまちをつくります 3. 観光・ツーリズムの振興 （1）海外誘客と国内誘客の推進 取組施策 ②国内誘客促進の強化 ・超小型モビリティの活用等、二次交通対策による市内観光地のネットワーク化 （2）地域特性を活かした観光振興 取組施策 ④景観の再生とツーリズム基盤の整備 ・民間運輸業者と連携した二次交通対策の強化 第2期豊後高田市まち・ひと・しごと「活力」創生プラン V基盤を整え活力創生 取組みの方針 ・道路、公共交通、上下水道などインフラ整備の長寿命化とあわせて、災害に強い、安全・安心のための基盤を整えます。そして、地域で支えあい、地域の主体的な取組みを積極的に支援します。
豊後高田市立地適正化計画 （令和3（2021）年6月） p.35	5. まちづくりの方針（ターゲット） 公共交通ネットワークに関する方針 地域内、地域間、都市間の移動を支える公共交通ネットワークの維持 ○日常生活での地域内の移動や非日常での地域外への移動、また市外への移動など、暮らしや都市活動における大きささまざまな移動に対して、自動車を運転できない人でも自由に移動できるよう、公共交通ネットワークを維持していくことを目指す。

計画	内容
豊後高田市 環境基本計画 (令和 2 (2020) 年 2 月) p.31	第 3 章 豊後高田市が目指す環境 4. 基本施策と個別施策(生活環境) 【生活環境に関する個別施策】 基本施策(1)大気環境の保全 市の取り組み <ul style="list-style-type: none"> ・大気環境の保全に関する啓発を行います。 ・ノーマイカーデー（車に乗らない日）への積極的な参加に向け、庁舎全体で取り組みます。 ・環境に配慮した運転（エコドライブ）、自転車の利用などを促進します。 ・環境性能に優れた自動車（ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池自動車等）の導入を促進し、自動車による有害化学物質の排出抑制を図ります。 ・工場・事業場に対し、排出基準の遵守を徹底させます。 ・必要に応じて公害防止協定等を締結し、又は見直し、環境への負荷の低減を促進します。

計画	内容
大分県北部圏地 域公共交通計画 (令和 3 (2021) 年 9 月) p.94,96,97	5 計画の基本的な方針、目標 5-4 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 <ul style="list-style-type: none"> ・潜在的な移動ニーズに対応できる公共交通ネットワークへの改善を図ることで、輸送人員の低下やバス利用頻度の減少を食い止め、公共交通の人口カバー率の向上を目指す。 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 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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。

計画	内容
大分県北部圏地 域公共交通利便 増進実施計画 (令和 3 (2021) 年 9 月) p.11	5-3.具体的な利便向上方針 ①現在の骨格を基本としたバス路線網の維持 ②役割に応じた運行内容への適正化 ③地域内路線と連動した見直し

計画	内容
<p>豊後高田市都市計画マスタープラン (平成 28 (2016) 年 3 月) p.54,61</p>	<p>第2章 将来都市像 ■将来都市構造図</p>  <p>第3章 都市・地域整備の方針 2. 道路・交通施設の整備方針 (4) 公共交通の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷の低減、市民の健康維持増進をはじめ、自家用車を使わない人にも便利に生活できる社会を構築するため、乗り継ぎの円滑化や利用者のニーズに基づいた路線変更など、市民乗合タクシーや路線バスのサービス見直しを行い、単に路線としてつながっているだけでなく、市民ができるだけ乗用車から公共交通へ移動手段を変えるような利便性の高い公共交通網の形成を目指します。

2-3. 公共交通の現況

2-3-1 公共交通の運行状況・利用状況

(1) 路線バス

路線バスは、主に、国道213号、県道23号等の主要な道路と鉄道駅（宇佐駅、柳ヶ浦駅等）や隣接する宇佐市、国東市をつないでいます。

また、豊後高田市では、市内の70歳以上の方を対象として、豊後高田市内の区間であれば片道200円で利用できる、お得な割引利用券「70（ナナマル）パス」を発行しています。

表 2-2 運行状況（大交北部バス）

令和5（2023）年3月現在

系統名	方面	運行便数		事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
		平日	土日祝				
伊美	宇佐駅前－豊後高田市役所－真玉－香々地－竹田津港－伊美	7	6	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
	伊美－竹田津港－香々地－真玉－豊後高田市役所－宇佐駅前	7	6				
国道中高線	豊後高田－宇佐駅－四日市	9	8				幹線補助
	四日市－宇佐駅－豊後高田	11	7				
四日市線	豊後高田－長州・柳ヶ浦－四日市	7	4				
	四日市－長州・柳ヶ浦－豊後高田	7	5				
宇佐参宮線	豊後高田－宇佐駅前	2	2				
	宇佐駅前－豊後高田	3	2				
高田高校線	高田高校－宇佐駅前	1	0				
	宇佐駅前－高田高校	1	0				
ノースライナー	宇佐駅－豊後高田－大分空港	4	4				
	大分空港－豊後高田－宇佐駅	4	4				

表 2-3 車両と運転手（大交北部バス高田営業所）

令和 5（2023）年 6 月現在

車両台数	9 両
運転手数	9 名
運転手平均年齢	59 歳

表 2-4 70 パス（路線バス割引利用券）の概要

購入方法	市役所の高田庁舎（地域活力創造課）、真玉庁舎、香々地庁舎の窓口で販売している。
料金	1 セット 2,000 円（200 円券 10 枚綴り）
利用方法	バスに乗る際に整理券を取り、降りる時に 70 パス券 1 枚と整理券と一緒に料金箱に入れる。市民乗合タクシーを併用する場合は、乗合タクシー乗車時に券を渡す。

(2) タクシー（一般乗用）

市内には、高田地域は 3 事業者、香々地地域は 1 事業者の計 4 か所タクシーの営業所が立地しています。

表 2-5 市内タクシー営業所

地域	事業所
高田地域	宇佐参宮タクシー有限会社
	中津太陽交通株式会社
	株式会社 K C タクシー大分 高田営業所
香々地地域	香国タクシー

表 2-6 車両と運転手（市内タクシー営業所合計）

令和 5（2023）年 6 月現在

車両台数	22 両
運転手数	19 名
運転手平均年齢	70 歳

(3) 市民乗合タクシー

買い物や通院などの市内の移動については、田染・都甲・草地・真玉・香々地の各地域を市民乗合タクシーが曜日運行しています。（料金1回200円、未就学児無料）

また、市内の70歳以上の方を対象とした「70（ナナマル）パス」で、路線バスを利用するまでの市民乗合タクシーと合わせて片道200円で利用できます。

表 2-7 運行状況（市民乗合タクシー）

令和5（2023）年3月現在

地域	系統名	方面	運行曜日	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
田染地域	上野線	上野－田染小崎－花いろ－商工会議所	月火水	4条乗合	路線定期運行	市（運行を交通事業者へ委託）	フィーダー補助
		商工会議所－花いろ－田染小崎－上野	木金土				
	熊野線	田染平野－富貴寺－花いろ－商工会議所	月火水				
		商工会議所－花いろ－富貴寺－田染平野	木金土				
都甲地域	並石線	並石・一畑－花いろ－商工会議所	月火水				
		商工会議所－花いろ－並石・一畑	木金土				
	長岩屋線	三畑－長岩屋－花いろ－商工会議所	木土				
		商工会議所－花いろ－長岩屋－三畑					
草地地域	草地線	長添－畑－近広－中伏－商工会議所	月火木				
		商工会議所－中伏－近広－畑－長添	金土				
真玉地域	黒土線	黒土－スパランド－真玉郵便局－田原医院－スーパーまたま	月水金				
		スーパーまたま－田原医院－真玉郵便局－スパランド－黒土	土				
	白野線	山畑－白野公民館－原田医院－スーパーまたま	火木土				
		スーパーまたま－原田医院－白野公民館－山畑					
香々地地域	小畑線	夷谷温泉－小畑上－三浦－香々地市民センター－サンクリニック	水金土				
		サンクリニック－香々地市民センター－三浦－小畑上－夷谷温泉					
	夷線	夷谷温泉－西夷公民館－香々地市民センター－サンクリニック－10-1構造改善センター	月木土				
		10-1構造改善センター－サンクリニック－香々地市民センター－西夷公民館－夷谷温泉					
	羽根線	夷谷温泉－羽根－香々地市民センター－サンクリニック	火				
		サンクリニック－香々地市民センター－羽根－夷谷温泉					

資料：市資料

(4) 予約制乗合タクシー

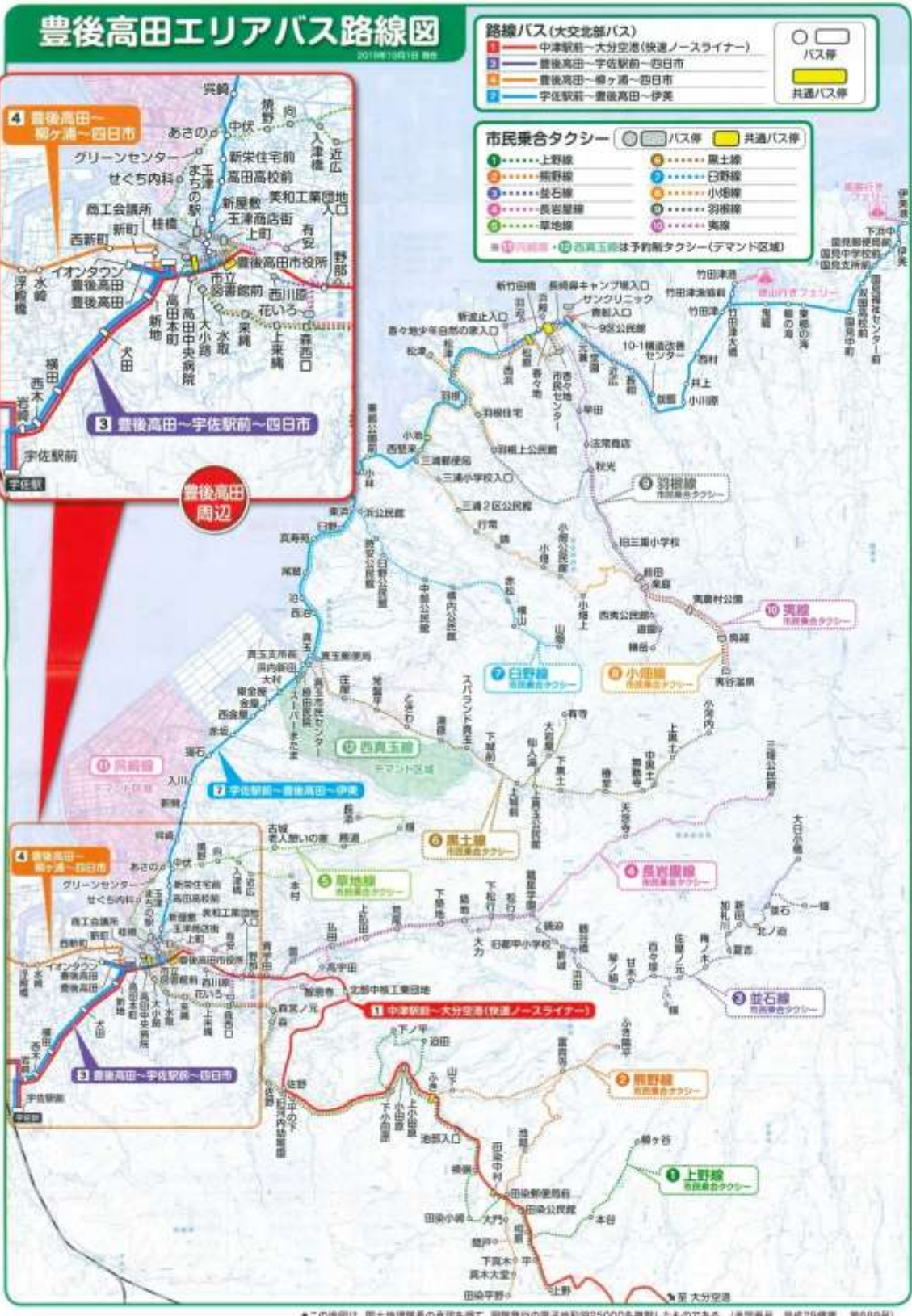
路線バスや市民乗合タクシーの運行ルートから遠い地域を対象として、予約制乗合タクシー（デマンド型交通）を運行しています。（料金1回200円、未就学児無料）

※令和4年10月から呉崎地域の運行内容変更、西真玉地域を真玉地域に統合

表 2-8 運行状況（予約制乗合タクシー）

令和5（2023）年3月現在

地域	運行曜日	事業許可区分	運行の態様	実施主体	補助事業の活用	運行開始年月
田染・河内	水	4条乗合	区域運行	市（運行を交通事業者へ委託）	—	平成30年 7月～
都甲・草地	水					
真玉	水					
香々地	水					
界・来縄	月					令和4年 10月～
水崎・西新町	火					
呉崎	木					
玉津・美和	金					



資料：大分交通ホームページ

図 2-10 豊後高田市公共交通路線図

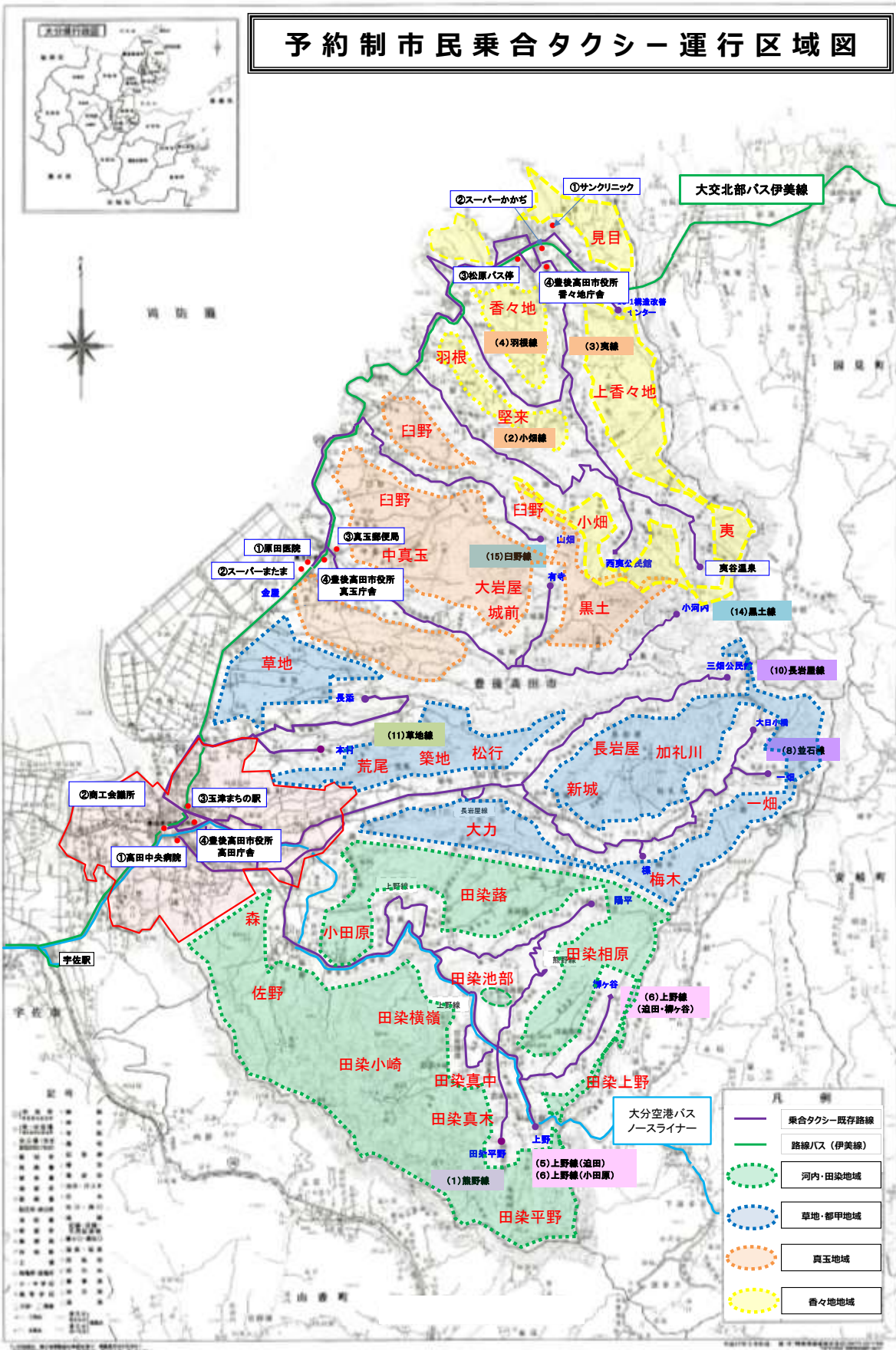


図 2-11 豊後高田市予約制乗合タクシー運行区域図 (全域)

予約制市民乗合タクシー運行区域図（界・来縄、水崎・西新町、呉崎、玉津・美和）

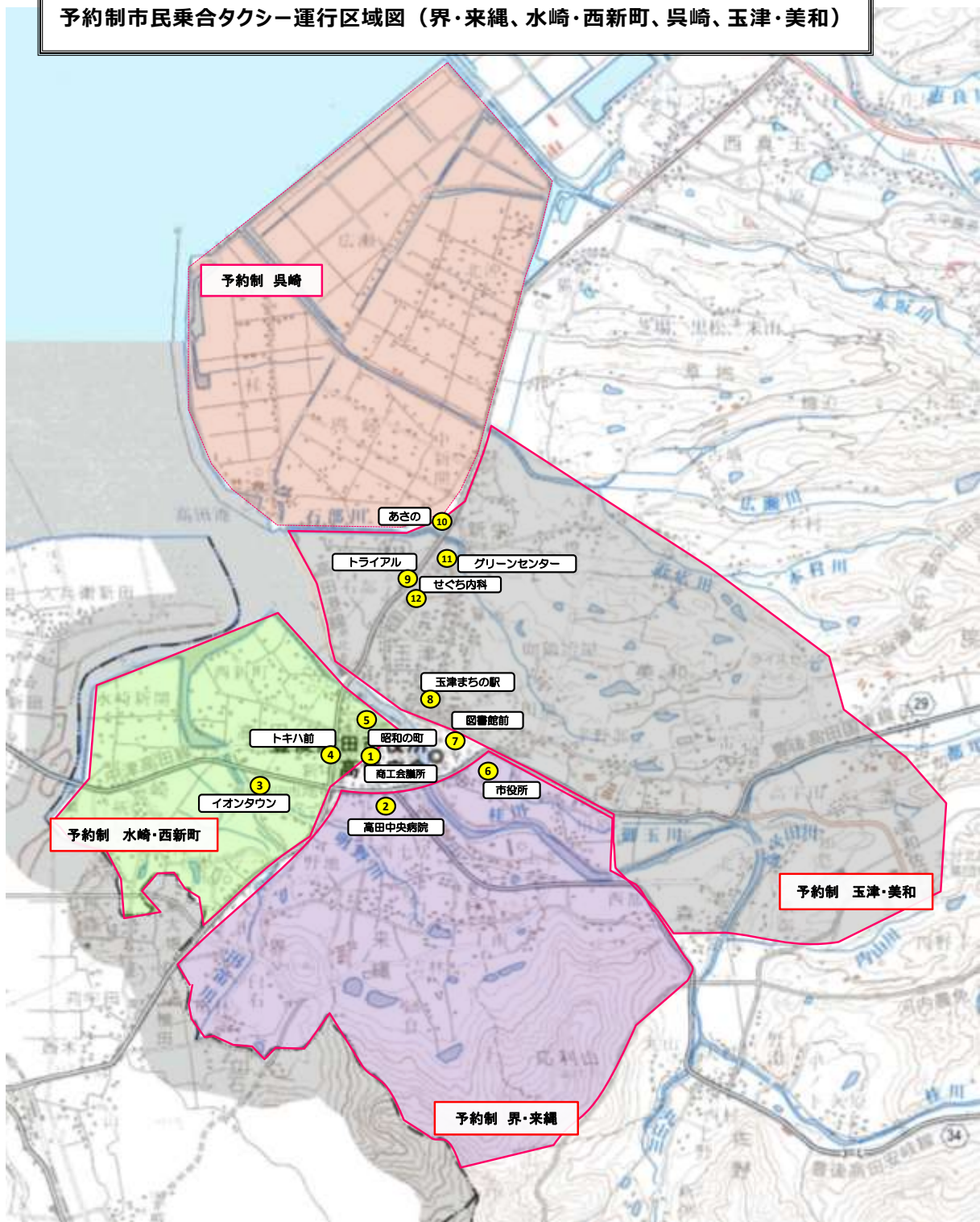


図 2-12 豊後高田市予約制乗合タクシー運行区域図（界・来縄、水崎・西新町、呉崎、玉津・美和）

(5) まちなか乗合タクシー

市内中心部での移動を容易にするため、令和4年4月1日より定時定路線の循環バスの実証運行を実施しています。（料金1回200円、未就学児無料）

表 2-9 運行概要

運行日・時刻	月・火・水・木・金 9時～15時台 6便運行
利用料金	1日200円（乗車時に1日乗車券を発行） ※未就学児無料
対象者	どなたでも
事業許可区分	4条乗合
運行の態様	路線定期運行
実施主体	市（運行を交通事業者へ委託）
補助事業の活用	—



図 2-13 まちなか乗合タクシー運行ルート

(6) その他の輸送資源

市内スクールバスはマイクロバス 3 台、ワゴン 1 台の計 4 台あり、夢いろ幼稚園、キラリいろ幼稚園、真玉小学校、香々地小学校、戴星学園へ通う子供たちの送迎を行っています。

表 2-10 スクールバスの運行状況

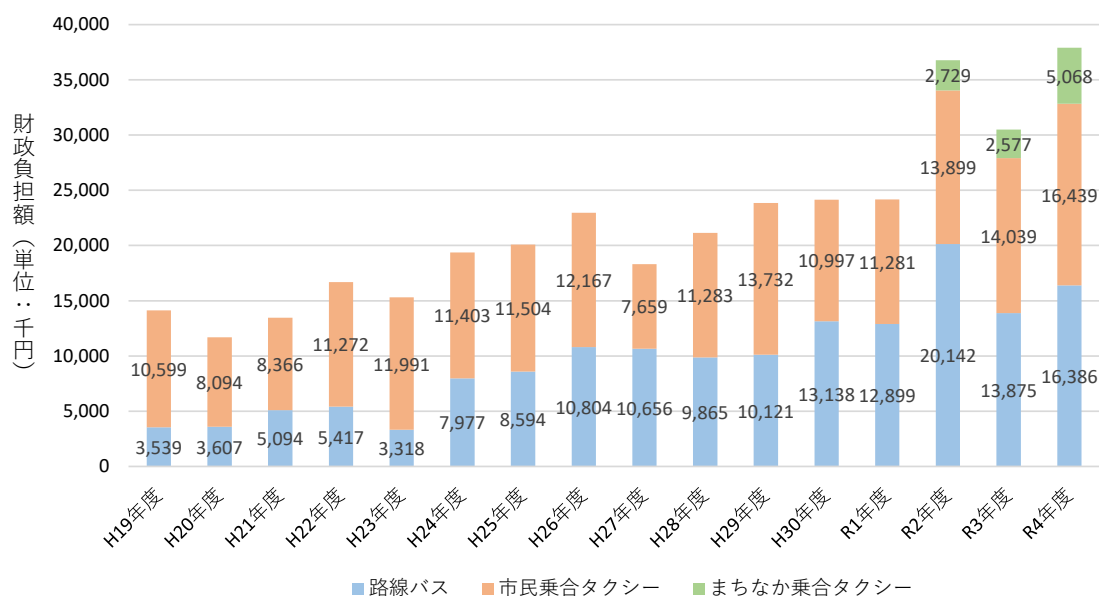
令和 5 (2023) 年 6 月現在

バスの待機場所	種類	定員	乗車可能人数※	利用者	経路
花いろ	マイクロバス	29 名	27 名	夢いろ 3 名	07:30 花いろ発⇒田染・河内方面 ⇒9:30 夢いろ着 14:00 夢いろ発⇒田染・河内 ⇒16:00 花いろ着 17:00 戴星学園柔道部 15 名 (太陽交通) ⇒花いろ
花いろ	マイクロバス	29 名	27 名	戴星 26 名 夢いろ 3 名	07:30 花いろ発 ⇒来縄・西新町・呉崎・玉津⇒戴星学園 ⇒都甲・草地⇒9:30 夢いろ着 14:00 夢いろ発⇒都甲・草地 ⇒16:00 花いろ着 16:00 戴星発⇒来縄・西新町・呉崎・玉津 ⇒18:00 花いろ着
戴星学園	10 人乗りワゴン	10 名	8 名	戴星 10 名	07:00 戴星発⇒草地・荒尾⇒一畑・加礼川 ⇒9:00 戴星着 16:00 戴星発⇒一畑・加礼川・草地・荒尾 ⇒17:30 戴星着
真玉小学校	マイクロバス	26 名	24 名	真玉小 10 名 キラリ 3 名	07:00 真小発⇒大岩屋・城前 ⇒真小⇒真玉漁港⇒真小⇒堅来・黒土 ⇒9:00 キラリ着 15:30 キラリ発⇒黒土・白野・堅来 ⇒キラリ着 ⇒真小発⇒大岩屋・城前・真玉漁港 ⇒17:30 真小着
香々地庁舎	マイクロバス	26 名	24 名	香々地小 7 名	07:30 香々地庁舎発⇒夷・上香々地 ⇒9:00 香々地小着 16:00 香々地小発⇒上香々地・夷 ⇒17:30 香々地庁舎着

※運転手・助手席乗車不可を除く

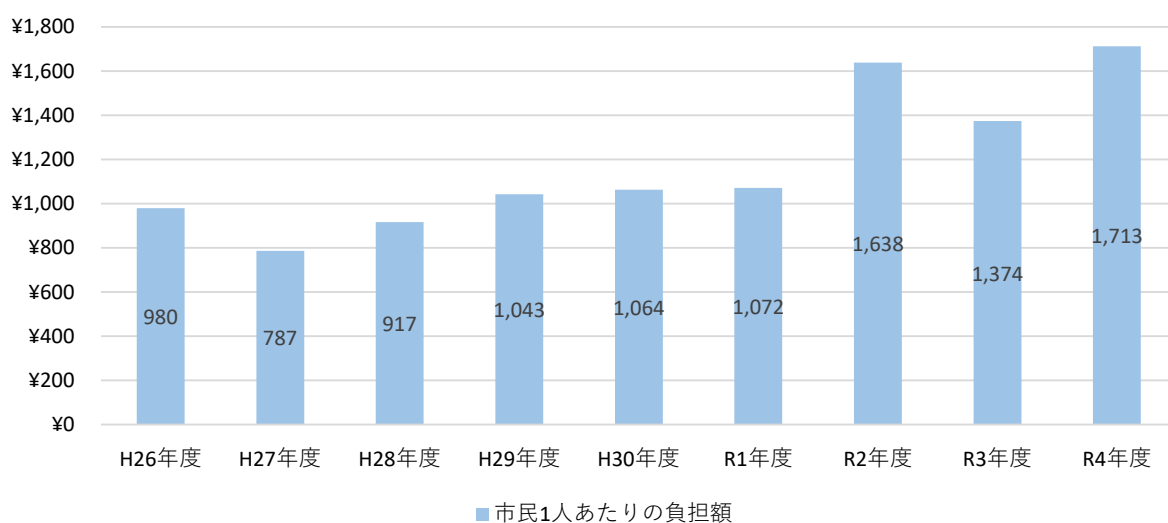
2-3-2 公共交通の財政負担額

本市では、路線バスへの補助に加え、市民乗合タクシーの運行委託費について支出しています。まちなか乗合タクシーの運行開始、運行に係る人件費の上昇や、近年の新型コロナウイルス感染症拡大による利用者の減少による収入減等の影響から費用負担は増加傾向にあります。



資料：市資料

図 2-14 公共交通の年間財政負担額



資料：市資料

図 2-15 公共交通の市民一人当たりの負担額

第3章 移動に関する地域の実態

3-1. 移動に関する地域の実態

3-1-1 市民の移動実態

(1) 市民全体

豊後高田市内に居住する19歳以上の方について、計2,000名を住民基本台帳から無作為に抽出し、郵送配布・郵送回収及びWEB回答によるアンケート調査を実施しました。

表 3-1 市民アンケート調査概要

調査方法	郵送配布・郵送回収（WEB 併用）
調査期間	令和4年11月10日～12月2日
調査対象	19歳以上の市民から無作為に2,000名を抽出
回答数	890票（回収率45%）

a) 回答者の年齢・家族構成

どの地域も「70～74歳」の回答が最も多くなりました。

回答者の家族構成は「夫婦のみ」が「旧豊後高田市」「香々地地域」で最も多くなりましたが、「真玉地域」では「二世帯（親と子）」が最も多い結果となりました。

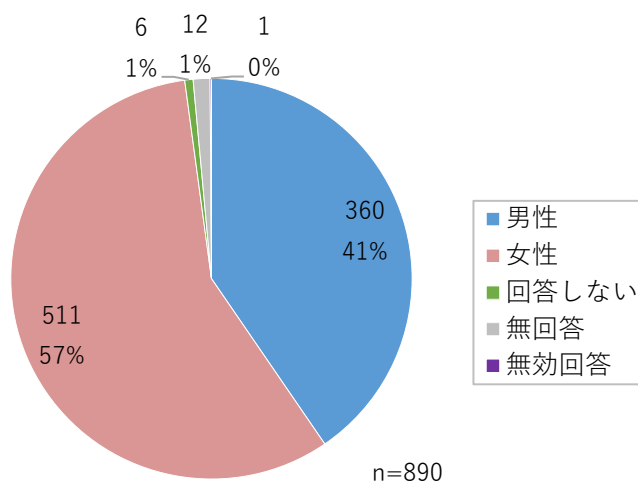


図 3-1 回答者属性（性別）

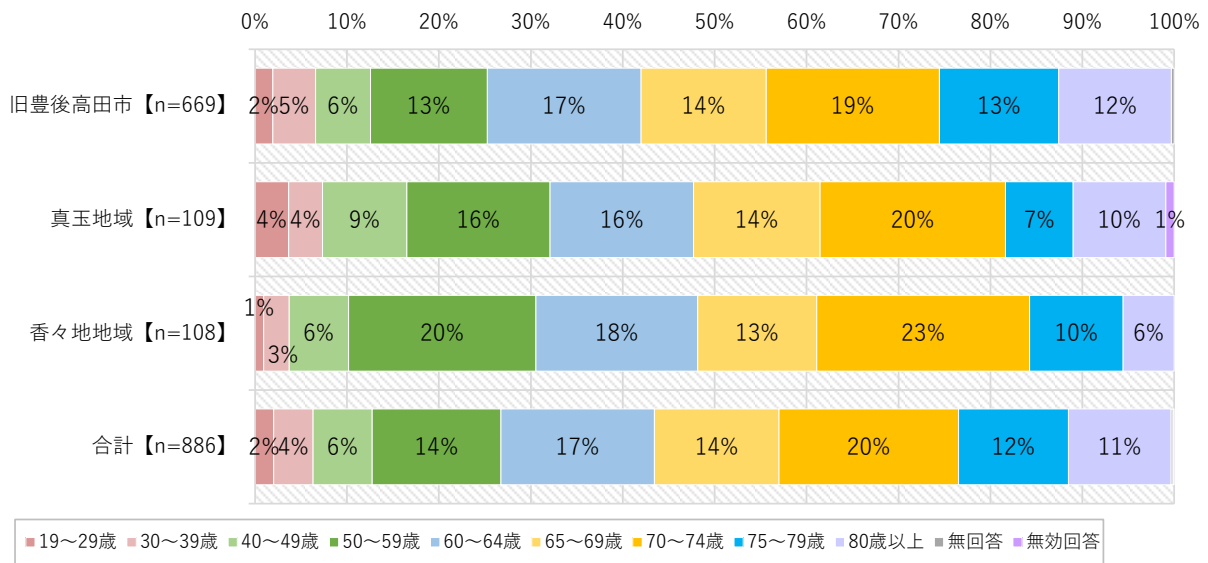


図 3-2 地区別の年齢

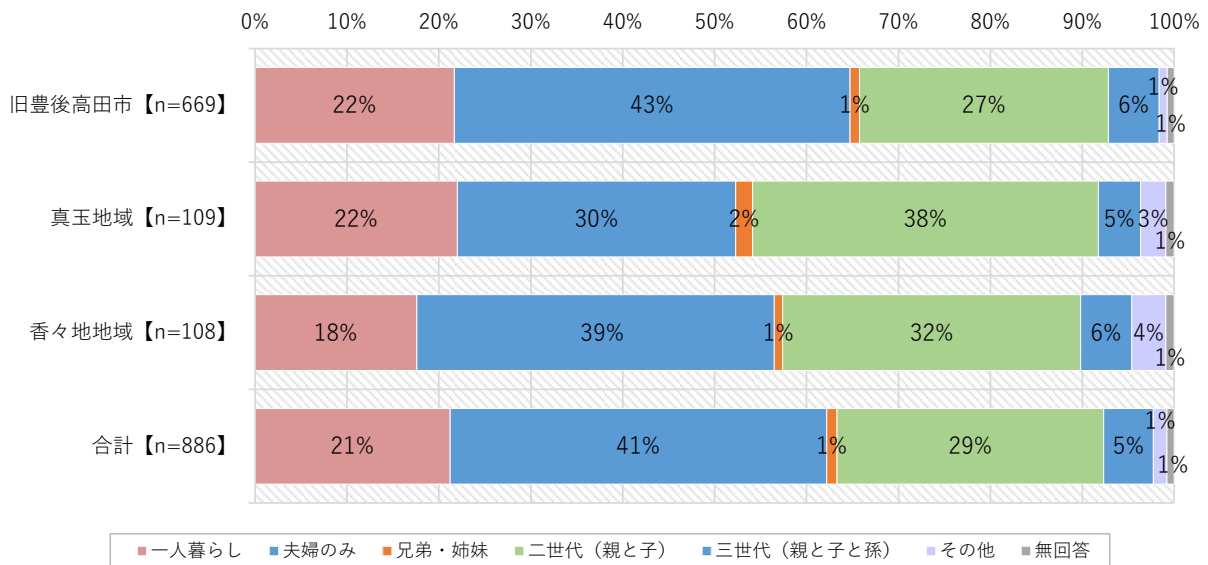


図 3-3 地区別の家族構成

b) 運転免許の保有状況

「80歳以上」の高齢者は運転免許証を「持っていない」と回答した割合が約37%と最も多くなりましたが、65～74歳の前期高齢者では1割程度であり、免許所持率は高くなりました。

免許所持者の約95%は日常的に運転をしています。

運転免許証の返納者に対して、市内の公共交通機関等で使える1万円分の共通利用券を交付しております。

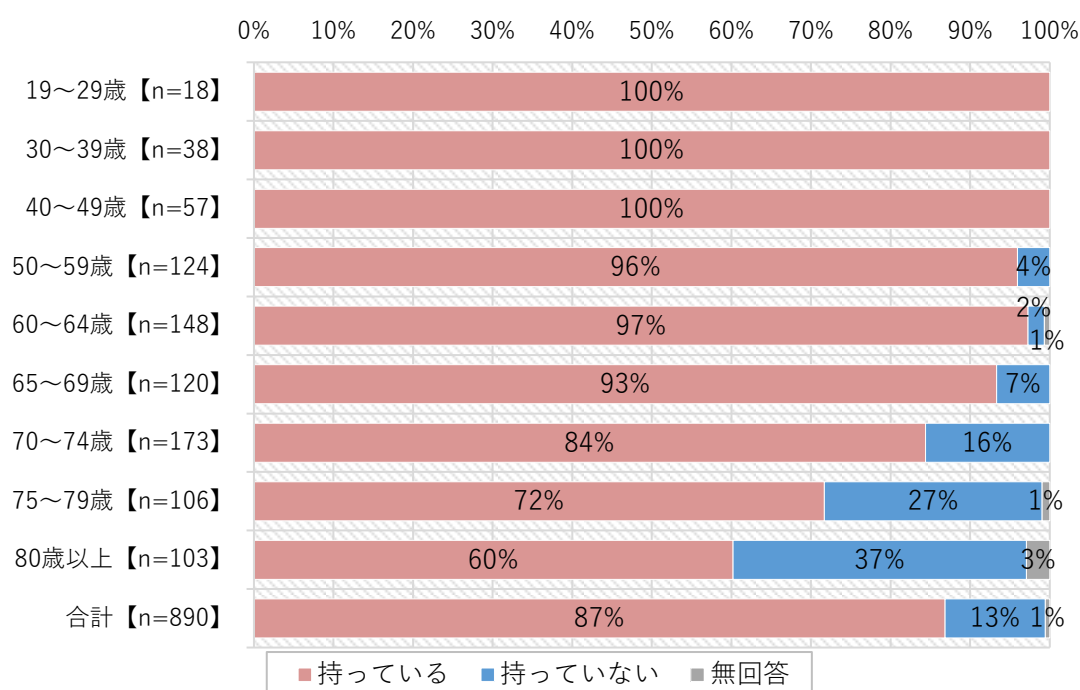


図 3-4 年齢別の運転免許証の有無

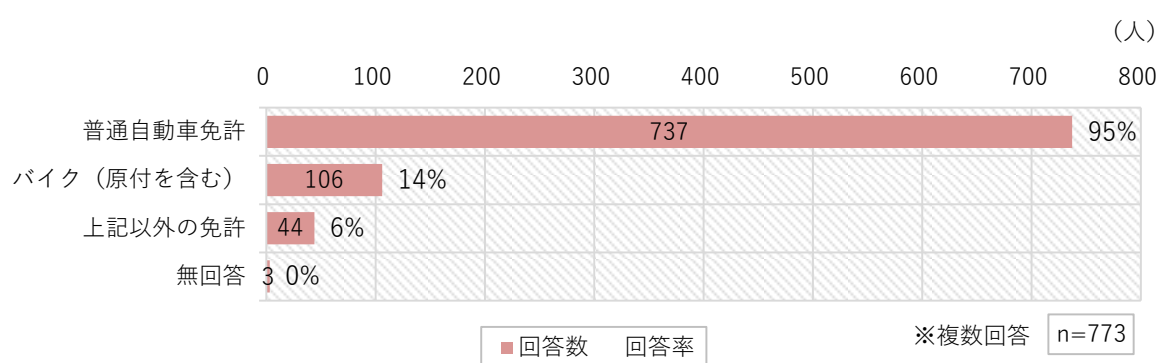


図 3-5 免許証の種類（免許所持者のみ対象）

表 3-2 豊後高田市内の運転免許証返納件数

年度	平成30年度	平成31年度	令和2年度	令和3年度
件数	133	138	128	120

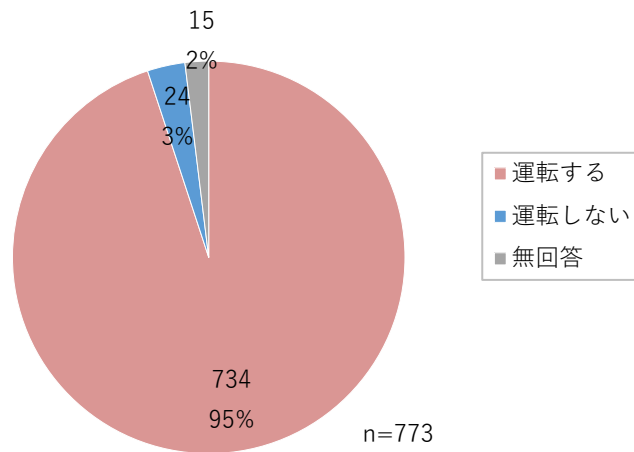


図 3-6 日常的に運転するか

※免許所持者のみ対象

公共交通利用者のうち、新型コロナウイルス感染症拡大を受けて外出が減った方は約 72%でした。

公共交通の利用はコロナ下でも「変化なし」と答えた方は約 48%と、半数近くになります。

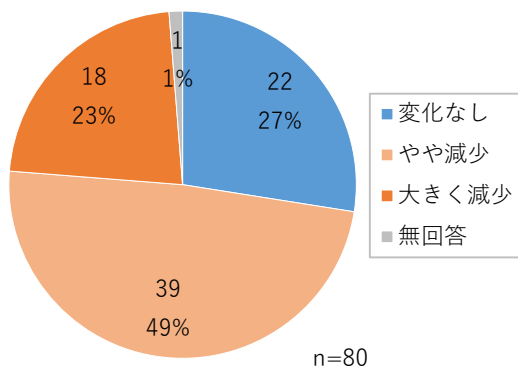


図 3-7 外出頻度

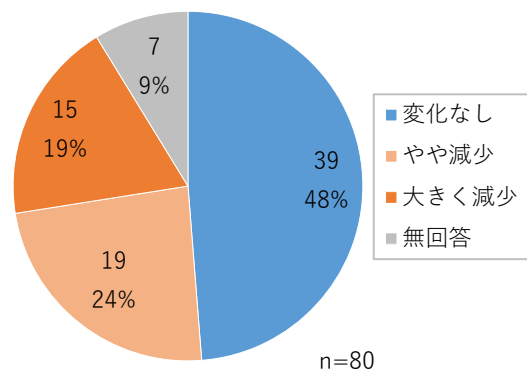


図 3-8 公共交通の利用頻度

※公共交通利用者（「鉄道」「路線バス」「市民乗合タクシー」「予約制乗合タクシー」のうち1つでも月に1回以上利用すると回答した人）を対象

c) 日常的な外出の頻度と目的

地域別に現在の外出頻度を見ますと、どの地域もほぼ同じ傾向にあり、「ほぼ毎日」外出する方は5割程度存在します。

年齢別にみると、19～59歳は8割程度「ほぼ毎日」外出していますが、高齢になるにつれて外出頻度は低下し、65歳以上は「ほぼ毎日」外出する方は5割以下に減少しています。

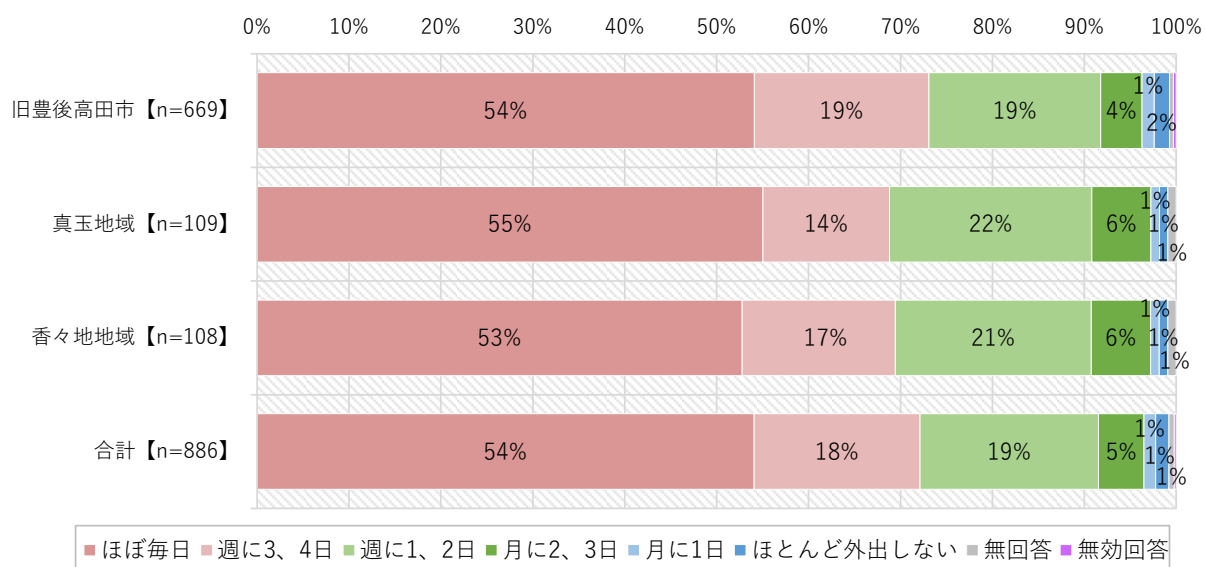


図 3-9 現在の外出頻度（地域別）

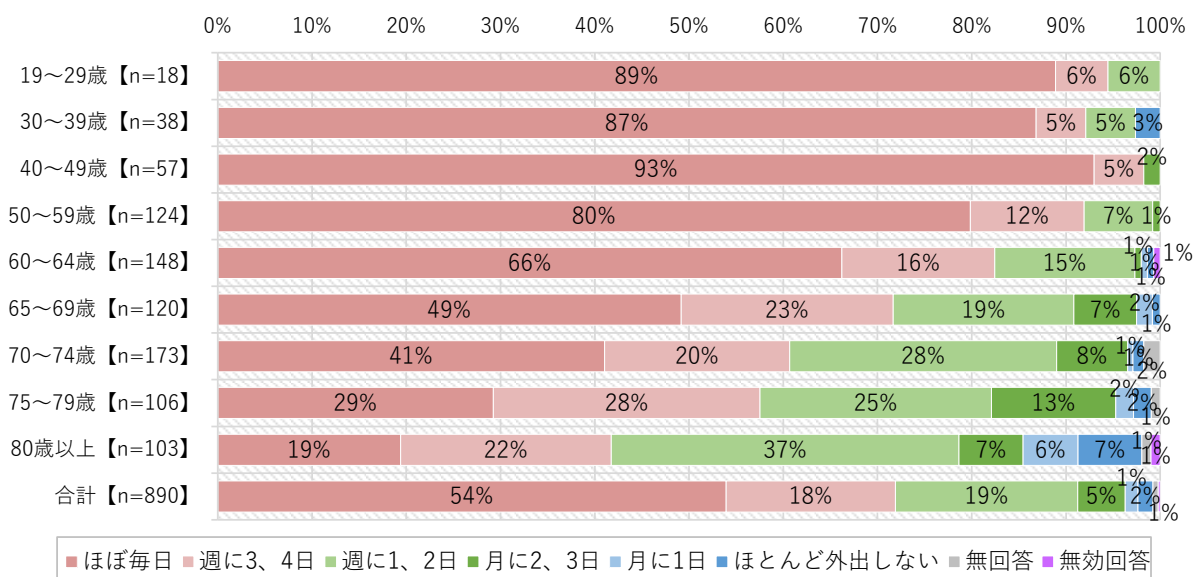


図 3-10 現在の外出頻度（年齢別）

d) 日常的な外出の目的地と移動手段

いずれの公共交通手段も「ほとんど利用しない」が9割を超えました。

「市民乗合タクシー」を利用する頻度は「週に1、2日」が多く、その他の交通手段は「月に1回」「月に2、3回」が多い結果となりました。

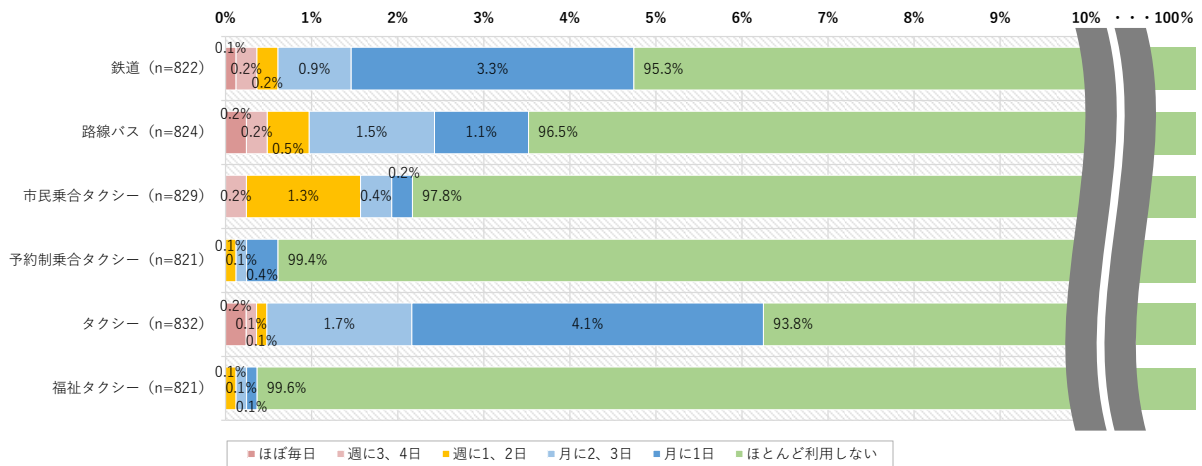


図 3-11 現在の公共交通の利用状況

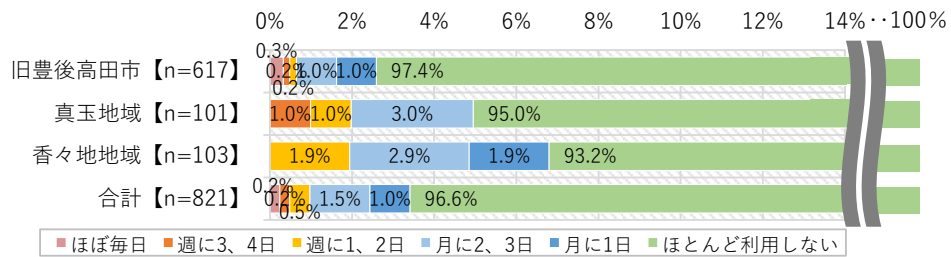


図 3-12 地域別の路線バスの利用状況

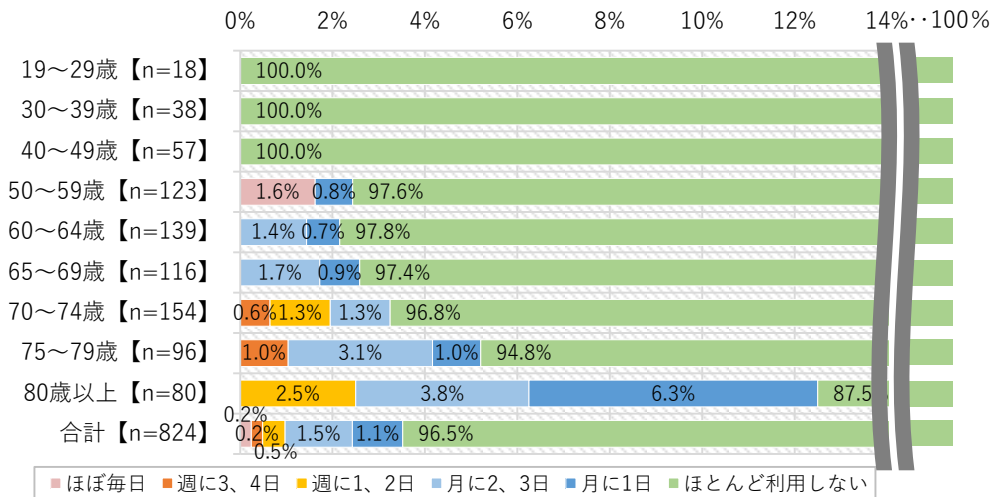


図 3-13 年齢別の路線バスの利用状況

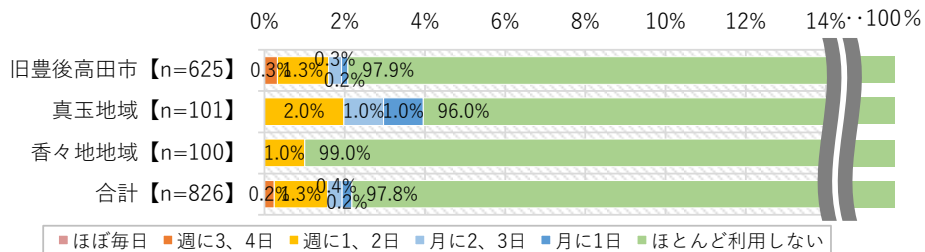


図 3-14 地域別の市民乗合タクシーの利用状況

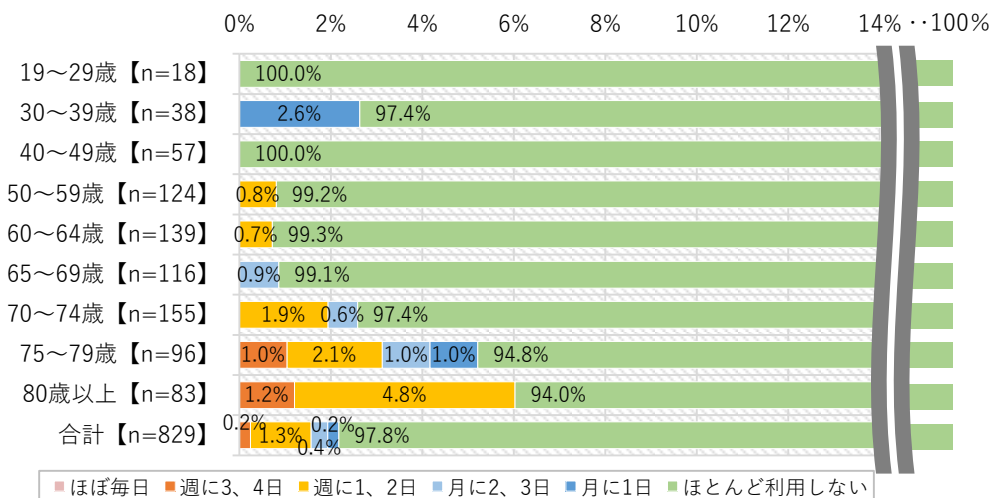


図 3-15 年齢別の市民乗合タクシーの利用状況

年齢別に外出目的を見ると、どの年齢層でも「買い物」の外出需要は高く、3割以上ある。「通院」の需要は年齢とともに上昇し、「80歳以上」では約30%となっています。

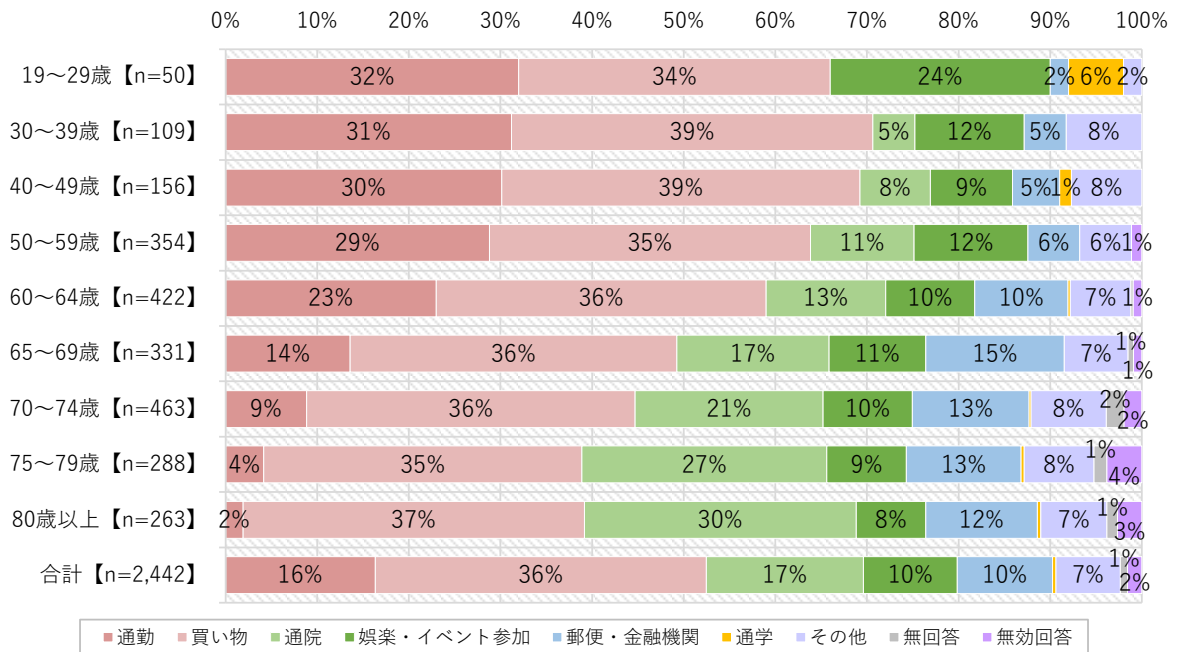


図 3-16 日常的な外出目的 (年齢別)

「買い物」の外出頻度は「週に1、2日」が最も多く、次いで「週に3、4日」が多くなっています。

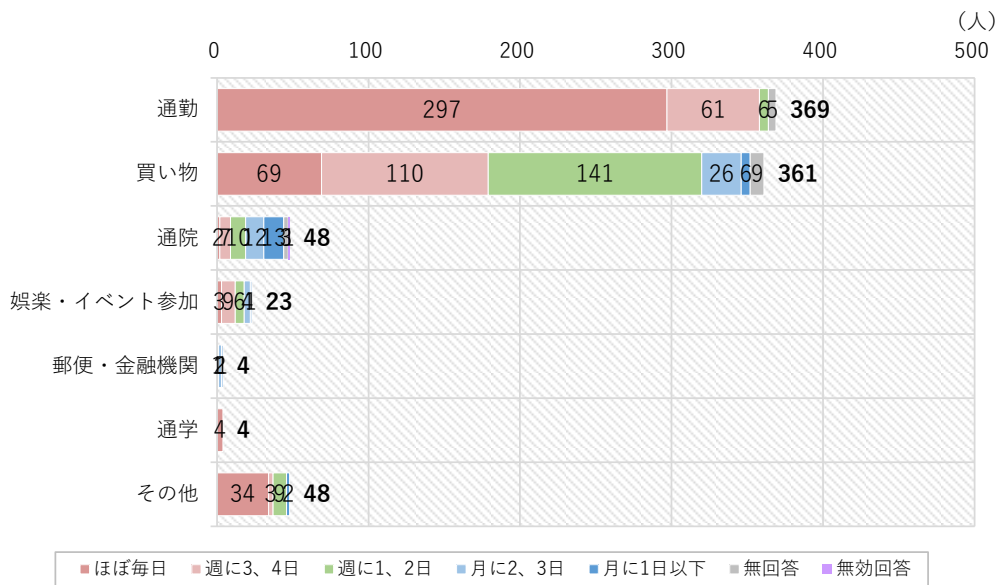


図 3-17 日常的な外出目的 (外出頻度別)

地域別に外出目的地をみると、どの地域も「旧豊後高田市」への移動が最も多くなっており、「宇佐市」への移動も1割程度存在しています。

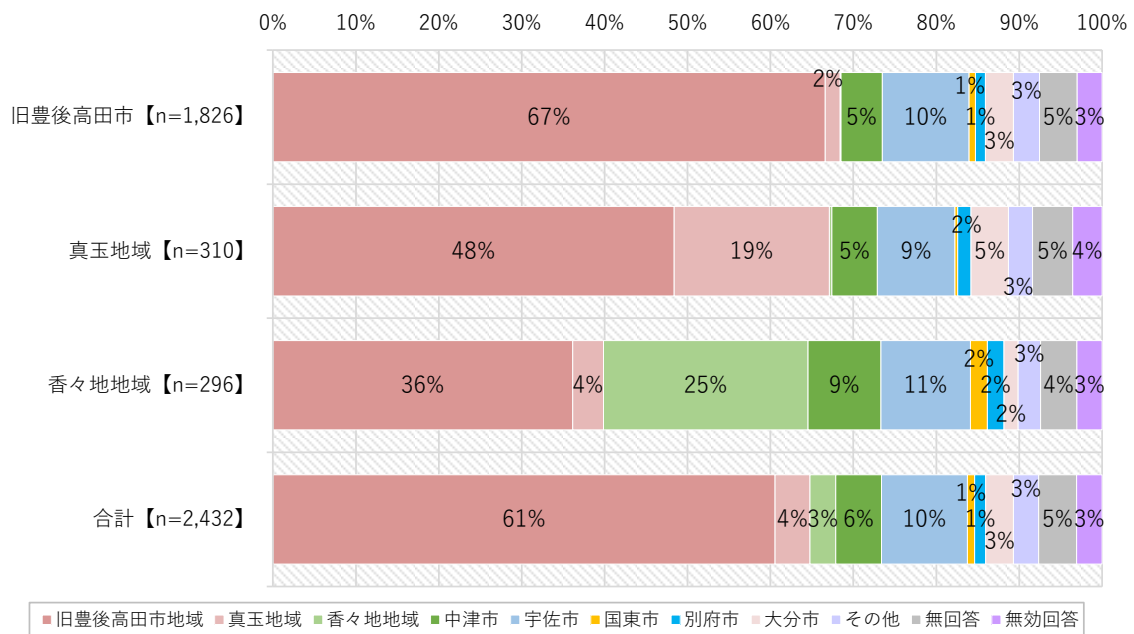


図 3-18 日常的な外出目的地（地域別）

年齢別に移動手段を見ると、高齢になるほど「自動車（自ら運転）」の割合は減少し、「自動車（家族等の送迎）」、「路線バス」の割合は増加傾向です。

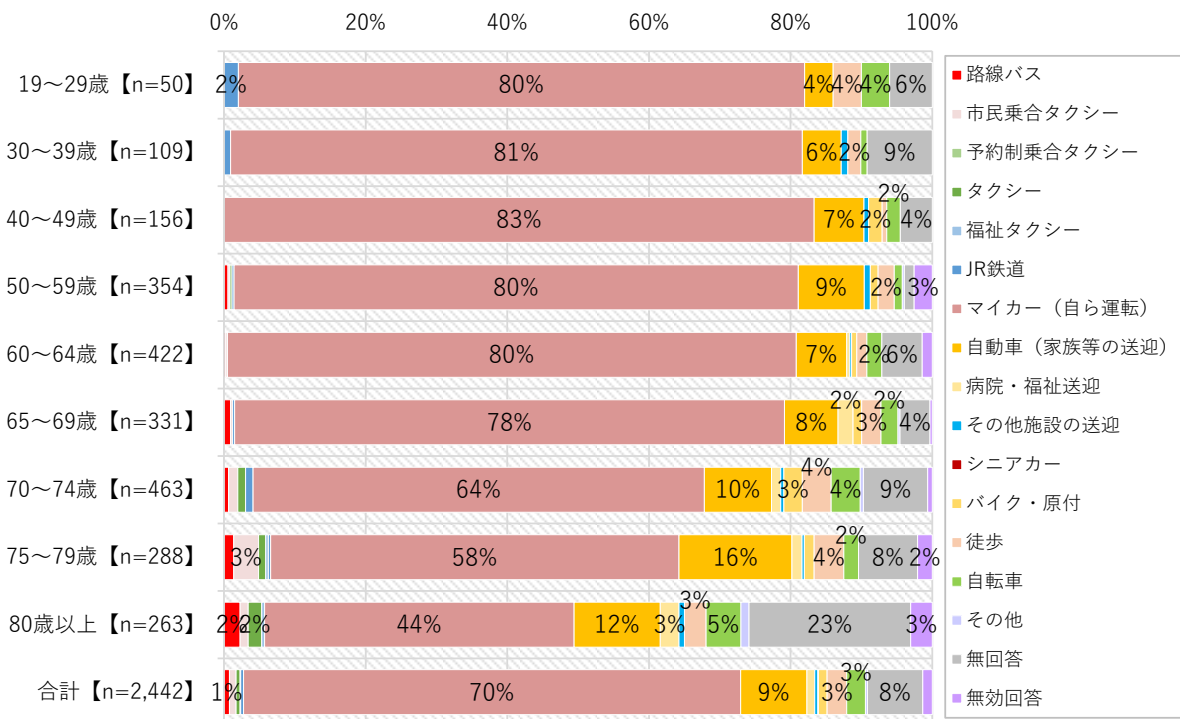


図 3-19 日常的な外出の移動手段（年齢別）

e) 移動時間

日常的な外出先へは、朝 10 時台までに過半数が自宅を出発します。買い物や通院は 12 時台までに帰宅し、通勤は 18 時台に帰宅する傾向にあります。

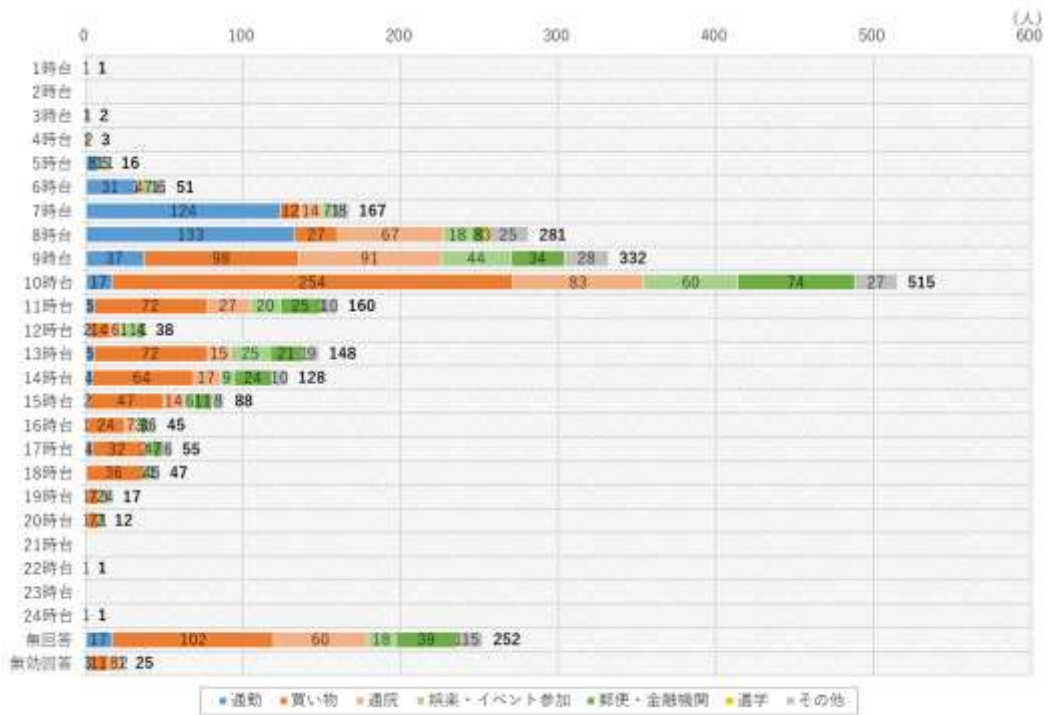


図 3-20 外出時刻



図 3-21 帰宅時刻

f) 送迎実態

地域別に送迎をする（されている）頻度をみると、どの地域も「ほぼ毎日」が2割程度存在しています。

年齢別にみると30～49歳は「ほぼ毎日」、「週に3、4日」の割合が高く、子どもの学校や保育園等の送迎が考えられます。

「70～74歳」も「ほぼ毎日」「週に3、4日」の割合が高く、福祉施設等への送迎が考えられます。

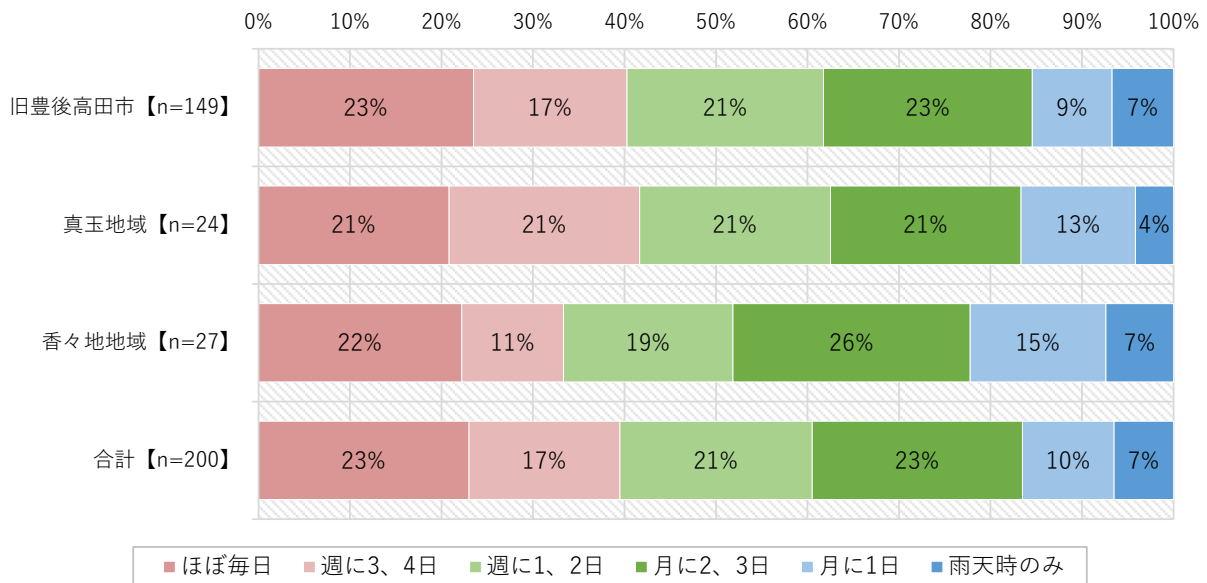


図 3-22 送迎をする（されている）頻度（地域別）

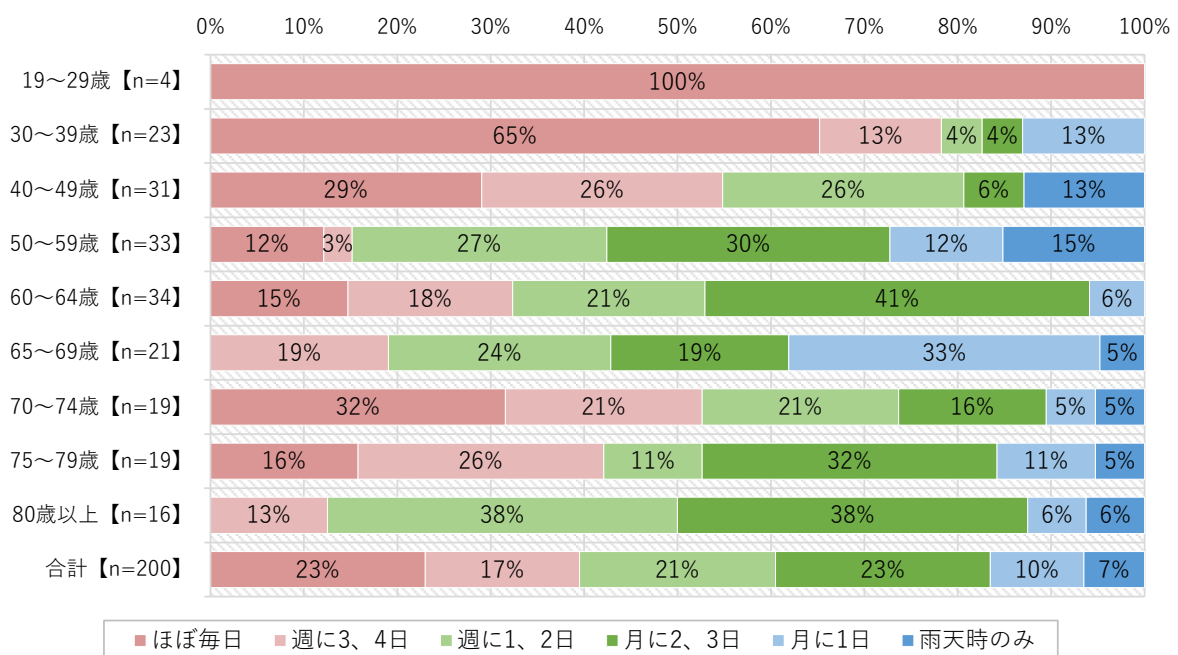


図 3-23 送迎をする（されている）頻度（年齢別）

年齢別に送迎の不満・不安点をみると、19～69歳では「用事等で送迎できないことがある」と回答した方が多くなっています。

70歳以上の高齢者は「送迎の運転が高齢・雨天等で不安」と回答した方が多く、夫婦間など高齢者での送迎に不満や不安を持っていることが考えられます。「その他」は「特になし」等が主な内訳です。

高齢になると「自宅から利用できる」と回答した方が多くなります。「その他」は「利用しない」等が主な内訳です。

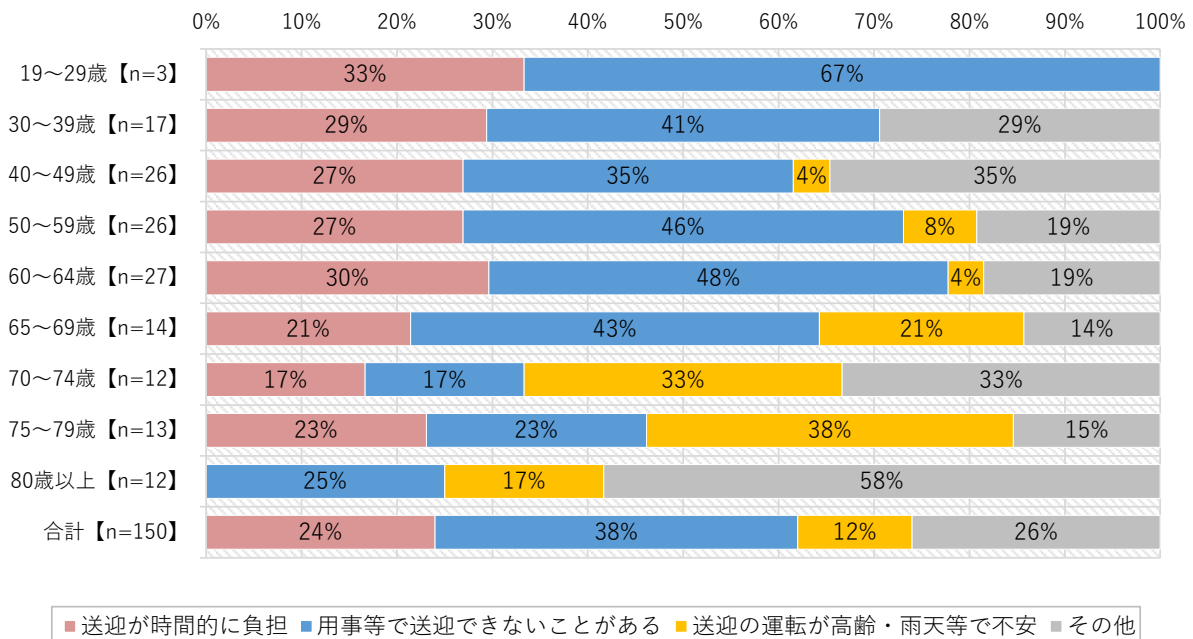


図 3-24 送迎の不満・不安点（年齢別）

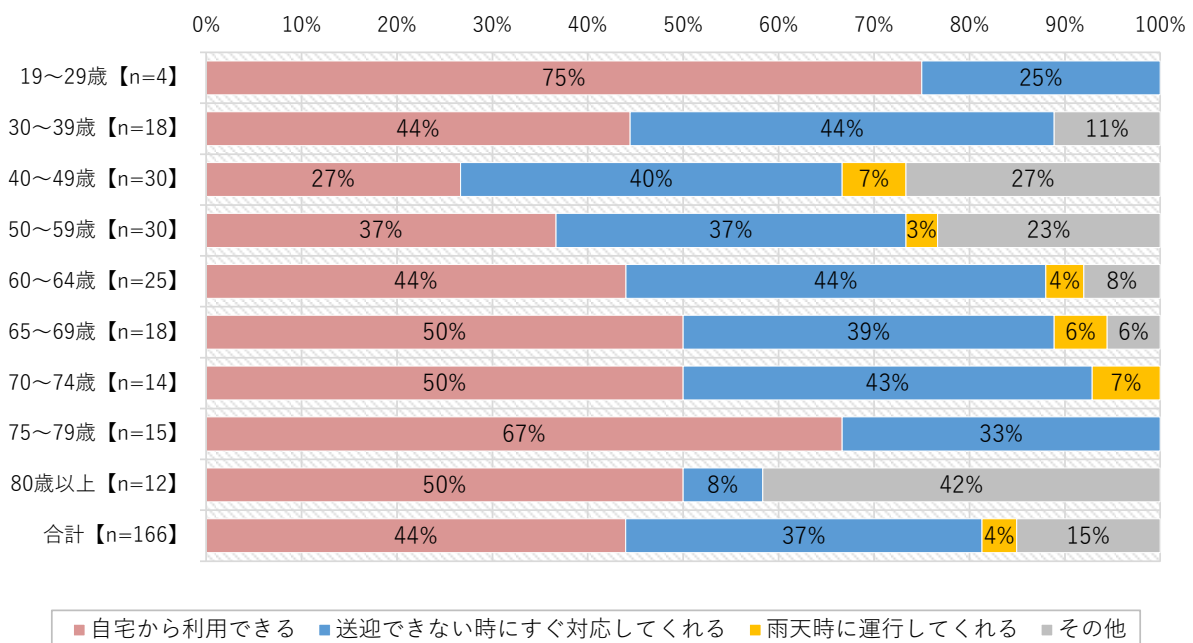


図 3-25 送迎から公共交通に利用転換する条件（年齢別）

公共交通の不満点、利用しない理由は、「マイカーを運転して移動できる」と回答した方が約 79%と特に多く、次いで「乗りたい時間にバスの運行が無い」が約 14%と多くなっています。

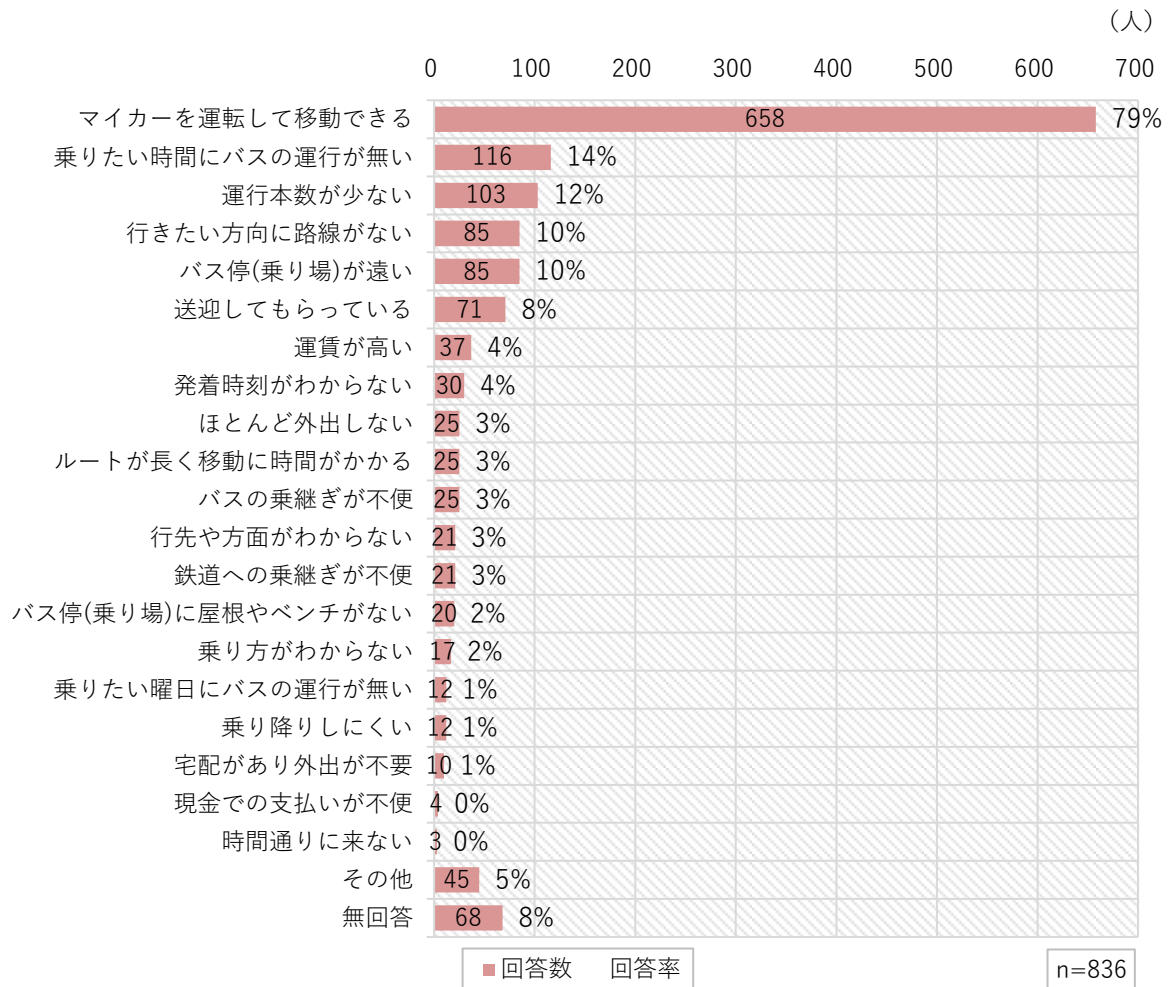


図 3-26 公共交通の不満点、利用しない理由

g) 公共交通のサービス改善時の利用意向

使ってみたいと思うサービスについて、「D) 路線バス・市民乗合タクシーよりも小型の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー」が「使ってみたい」「やや使ってみたい」と回答した方が約 38%と最も多く、次いで、「B) 路線バス等が、一定範囲で乗り放題となる定期券」が約 35%と多くなっています。

公共交通利用者に絞ると、全ての選択肢で「使ってみたい」と回答した割合は高くなります。

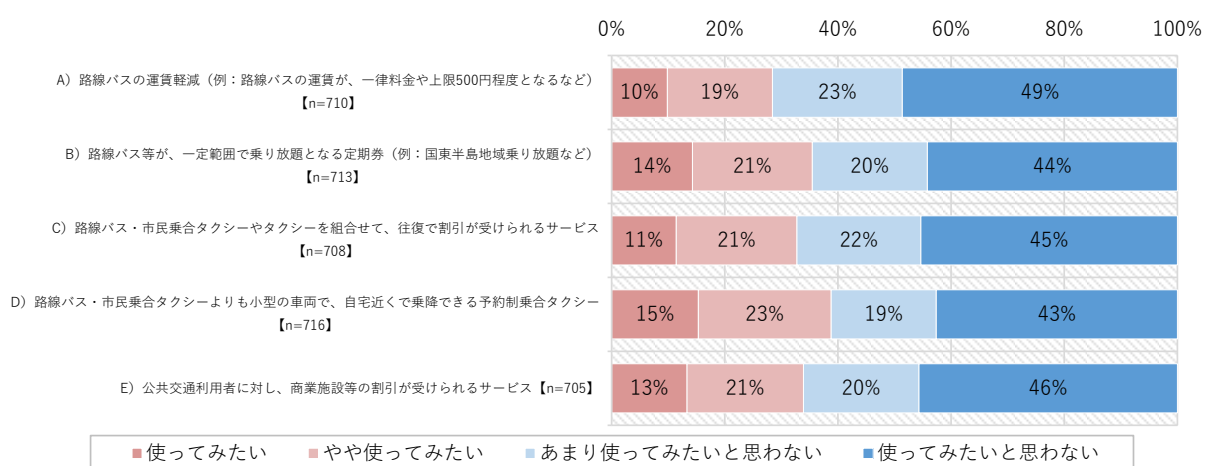


図 3-27 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向

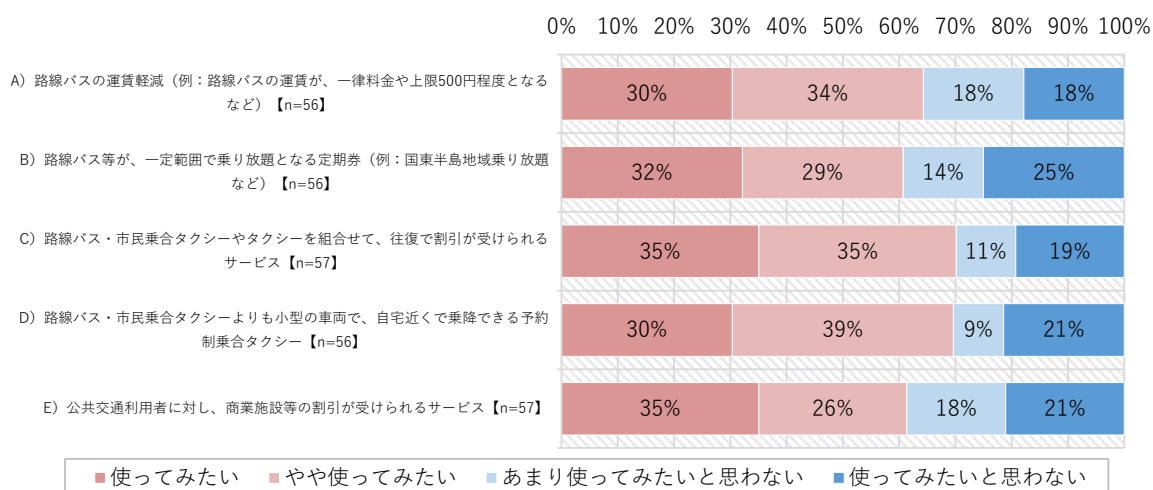
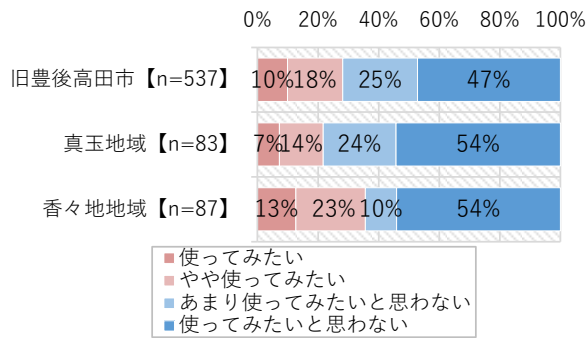
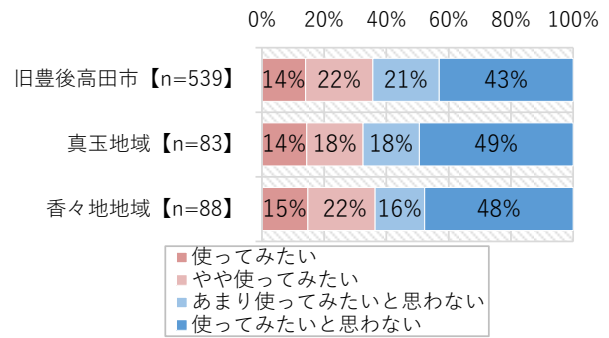


図 3-28 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向 (公共交通利用者)

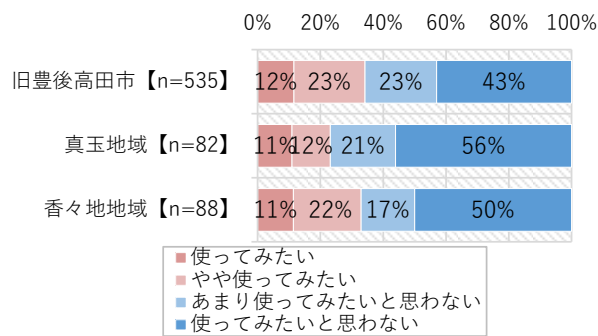
※公共交通利用者: 「鉄道」「路線バス」「市民乗合タクシー」「予約制乗合タクシー」のうち1つでも月に1回以上利用すると回答した人



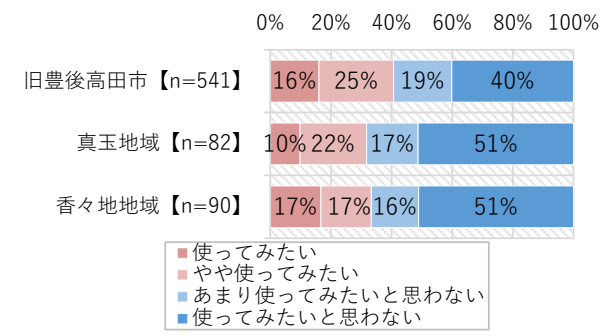
A) 路線バスの運賃軽減



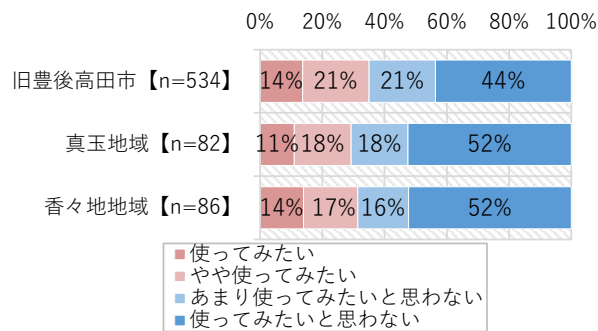
B) 路線バス等が、一定範囲で乗り放題となる定期券



C) 路線バス・市民乗合タクシーやタクシーを組合わせて、往復で割引が受けられるサービス



D) 路線バス・市民乗合タクシーよりも小型の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー



E) 公共交通利用者に対し、商業施設等の割引が受けられるサービス

図 3-29 使ってみたいと思うサービスの利用意向（地域別）

サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向は、「D）路線バス・市民乗合タクシーよりも小型の車両で、自宅近くで乗降できる予約制乗合タクシー」が、使ってみたいサービスが実現した際に公共交通へ「転換する」と回答した方が約18%と最も多く、次いで、「B）路線バス等が、一定範囲で乗り放題となる定期券」が約14%と多くなっています。

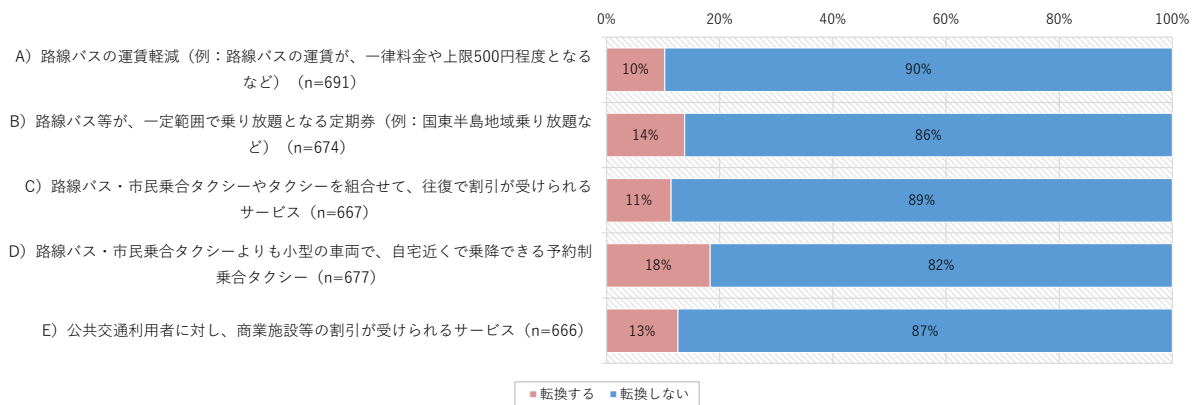


図 3-30 サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向

(2) 高校生

高田高校に通学する学生を対象に通学手段等に関する調査を Web で実施した。通学への公共交通機関の利用実態や利用ニーズについてアンケート調査を実施しました。

表 3-3 高校生アンケート調査概要

調査方法	WEB アンケート
調査期間	令和 4 年 11 月 18 日～12 月 2 日
調査対象	高田高校
回答数	79 票

a) 回答者の居住地・学年

居住地は市内地域では「旧豊後高田市」が約 63%と最も多く、市外の居住地としては「宇佐市」が約 6%存在しています。

1 年生の回答割合が約 49%と半数近くあり、最も多くなっています。

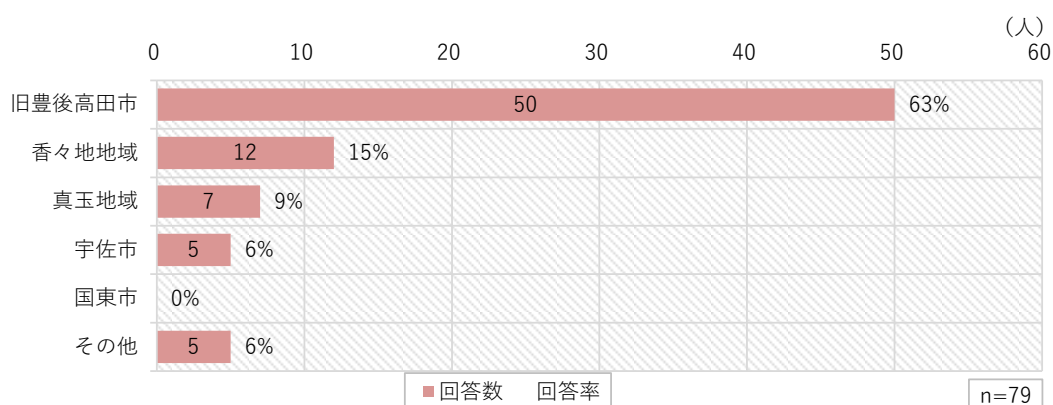


図 3-31 居住地

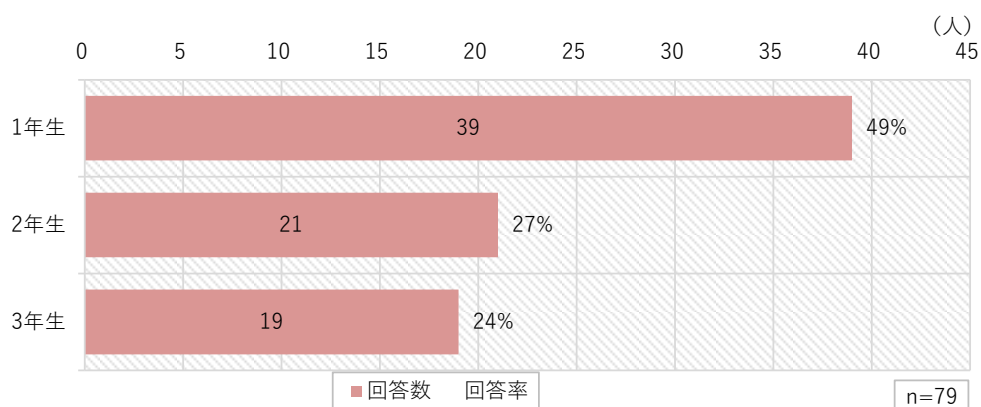


図 3-32 学年

b) 部活動への所属

部活動は約 57%が「所属している」と回答しました。

部活動に「所属していない」学生は概ね 17 時頃に下校し、「所属している」学生は 16 時頃と 19 時頃に二極化しています。

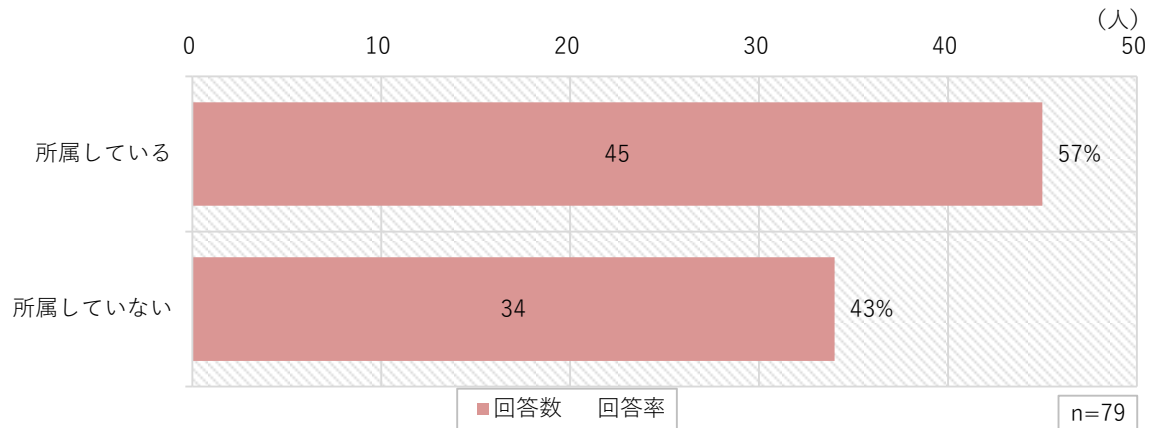


図 3-33 部活動への所属

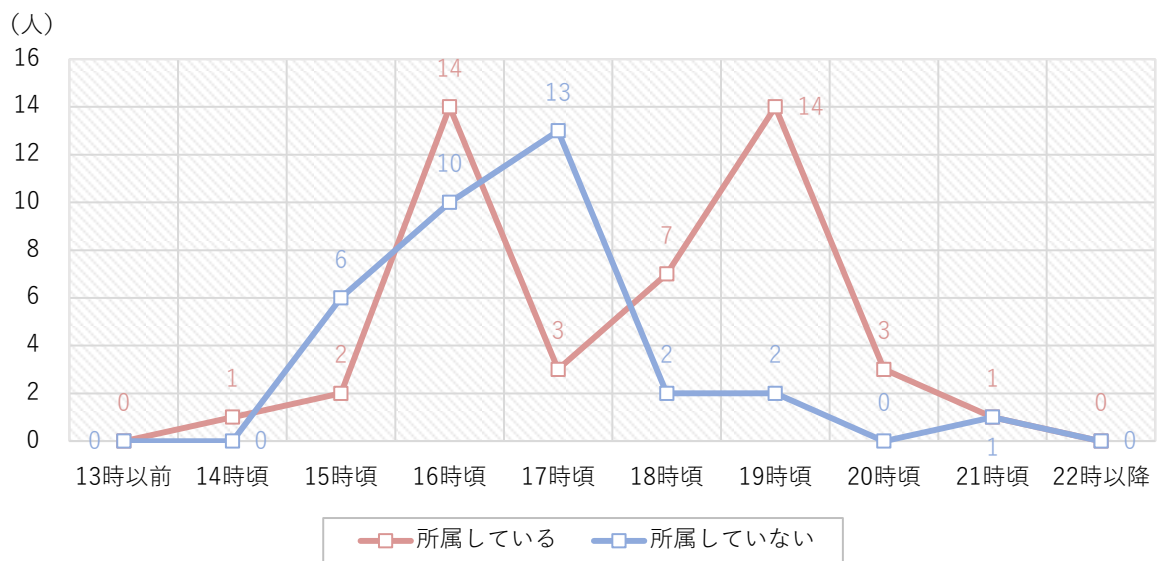


図 3-34 普段の下校時間

c) 通学手段

晴れの日には「自転車」で通学している学生が最も多く、次いで「車（送迎）」が多くなっています。

雨の日には「自転車」で通学する学生が減少し、「車（送迎）」が増加しています。

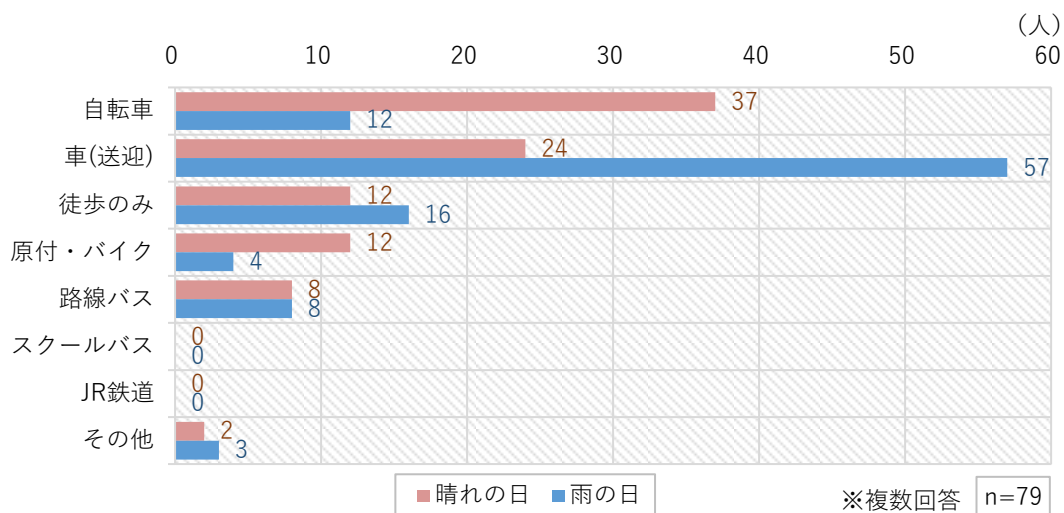
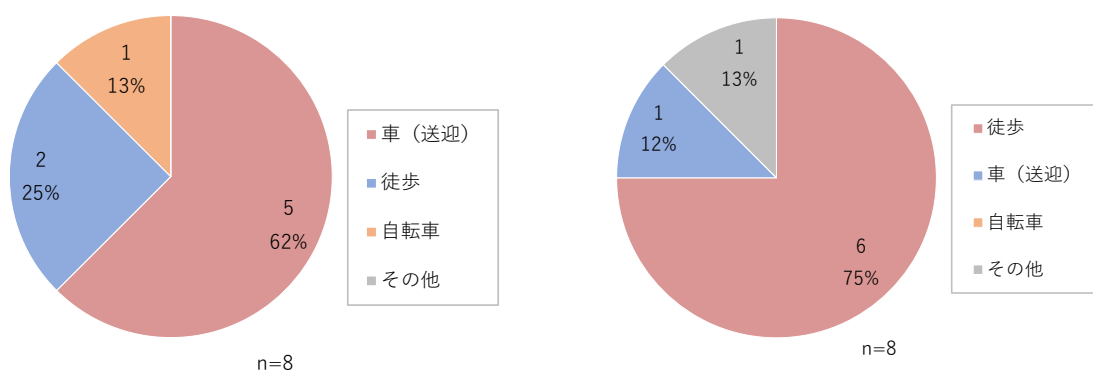


図 3-35 通学の移動手段（晴れの日／雨の日）



◆通学の移動手段（自宅からバス停まで）

◆通学の移動手段（バス停から学校まで）

図 3-36 通学の移動手段

※通学の移動手段で「路線バス」と回答した人を対象

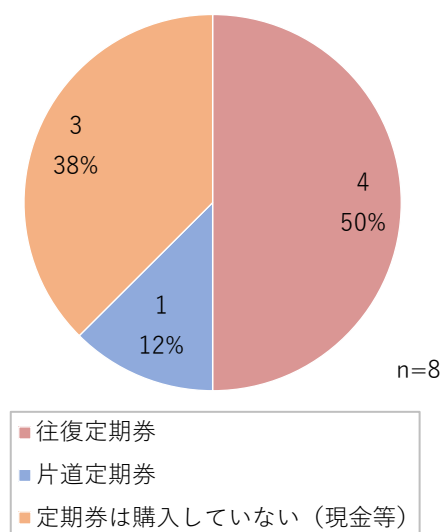


図 3-37 定期券購入の有無

d) 送迎による通学

送迎できない場合は「自転車」で通学すると回答した学生が約 26%と最も多く、次いで「バス」が約 19%と多くなっています。

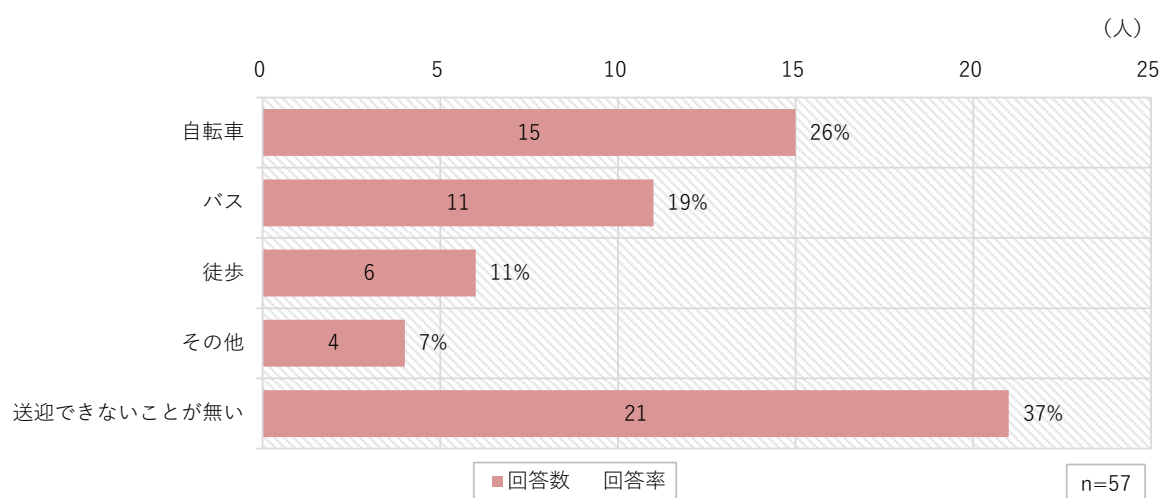


図 3-38 送迎できない場合の移動手段

※通学の移動手段で「車（送迎）」と回答した人を対象

e) 公共交通のサービス改善時の利用意向

路線バスの路線やダイヤ・運賃等の改良がされた場合に、登下校時に路線バスを使うようになるかについてみると、「通学定期券を持っていると、土日祝日は豊後高田市内全域を自由に乗り降りできる」は「現在よりも使うようになる」と回答した割合が約 42%と最も多く、次いで「運賃（定期代）が現在よりも安くなる」が約 39%と多くなっています。

交通利用者に絞ると、全ての選択肢で「使ってみたい」と回答した割合は高くなります。

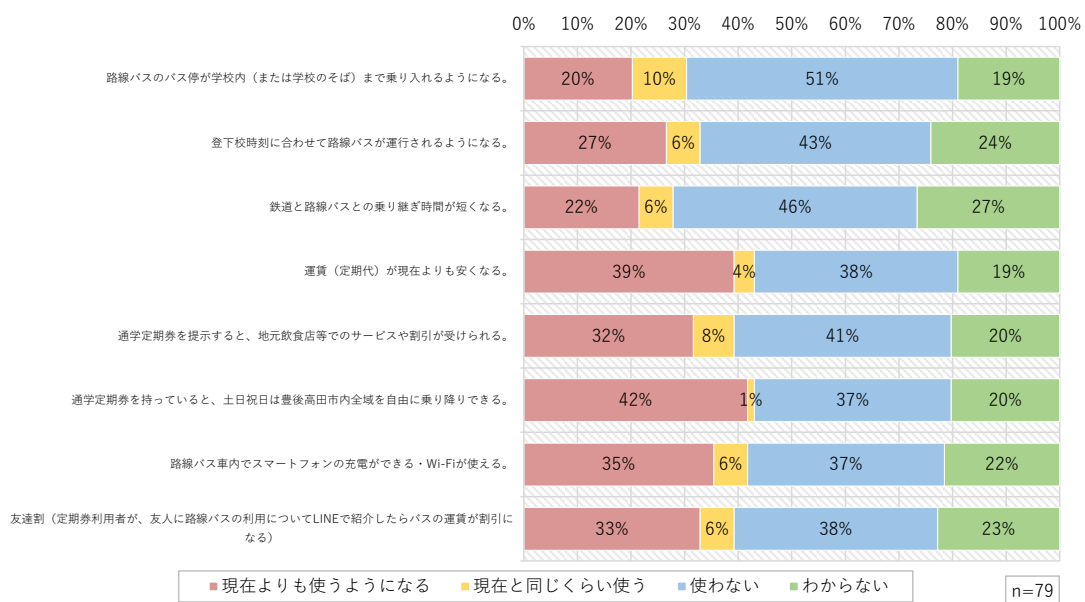


図 3-39 改良による路線バスの利用意向

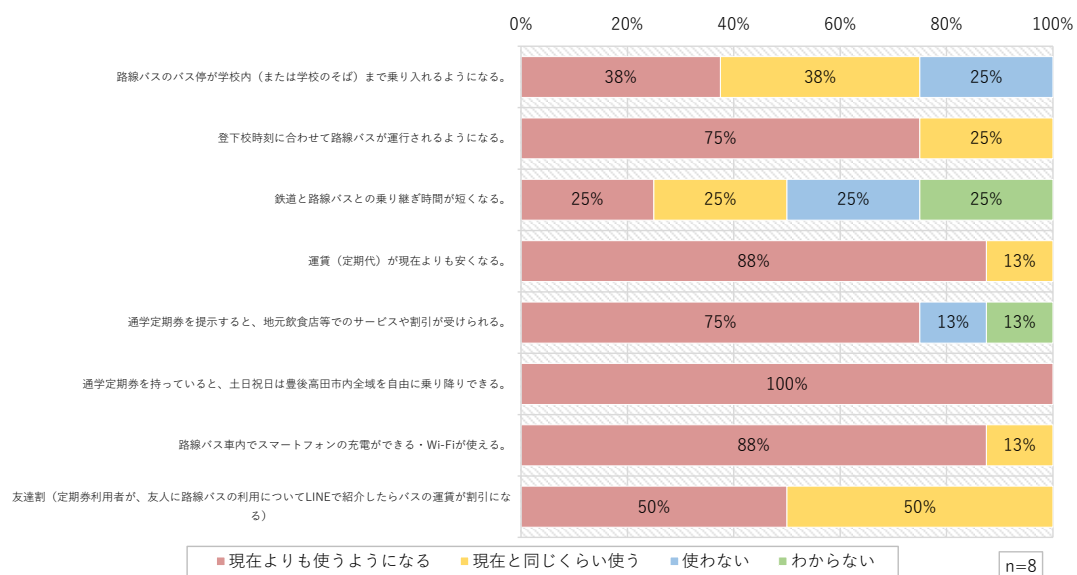


図 3-40 改良による路線バスの利用意向（公共交通利用者）

※公共交通利用者：「路線バス」を月に1回以上利用すると回答した人

f) 放課後の移動

放課後に立ち寄る場所が「ある」学生は約 42%存在しています。

立ち寄る場所は、約 55%が「コンビニ」と最も多く、次いで「学習塾」が約 24%と多くなっています。

立ち寄る場所へは「自転車」で移動する学生が約 45%と最も多く、次いで「徒歩」が約 36%と多くなっています。

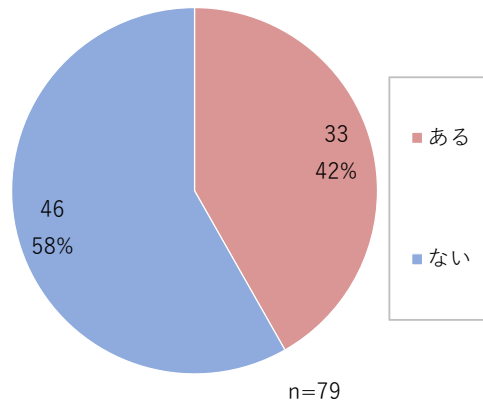


図 3-41 放課後に立ち寄る場所の有無

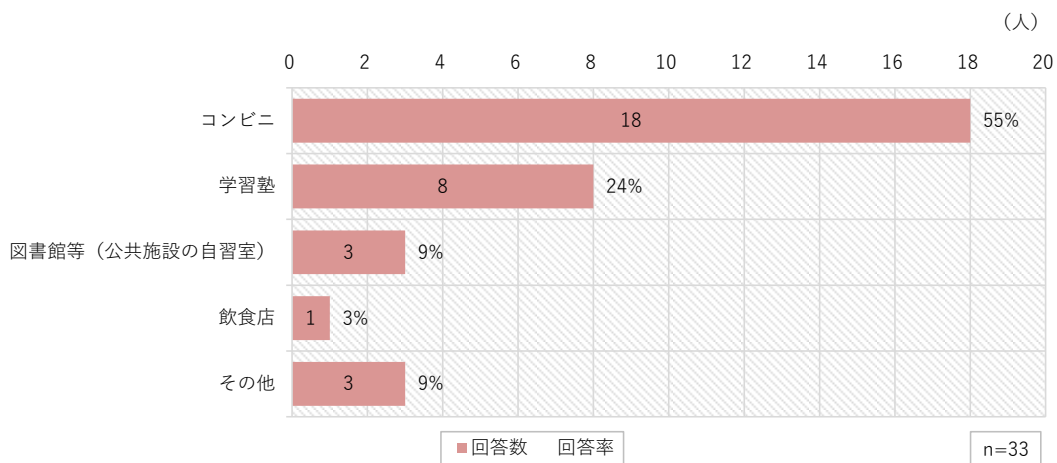


図 3-42 放課後に立ち寄る場所

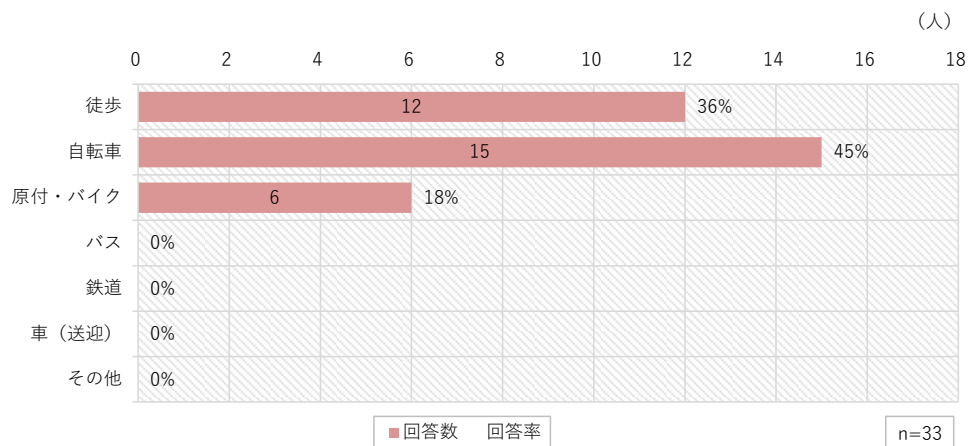


図 3-43 立ち寄る場所への移動手段

g) 休日の移動

友人や家族と遊びに出かける場所は「大分市」が約 48%と最も多く、次いで「市内」が約 25%と多くなっています。

友人や家族と遊びに出かける移動手段は「車（送迎）」が約 47%と最も多く、次いで「鉄道」が約 29%と多くなっています。

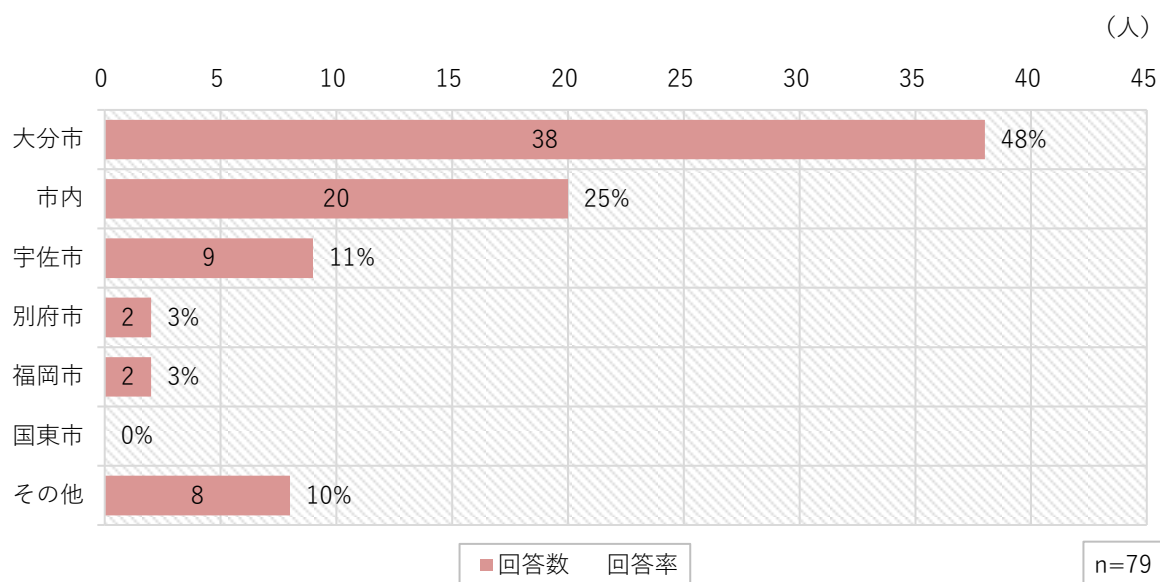


図 3-44 休日の遊びに出かける場所

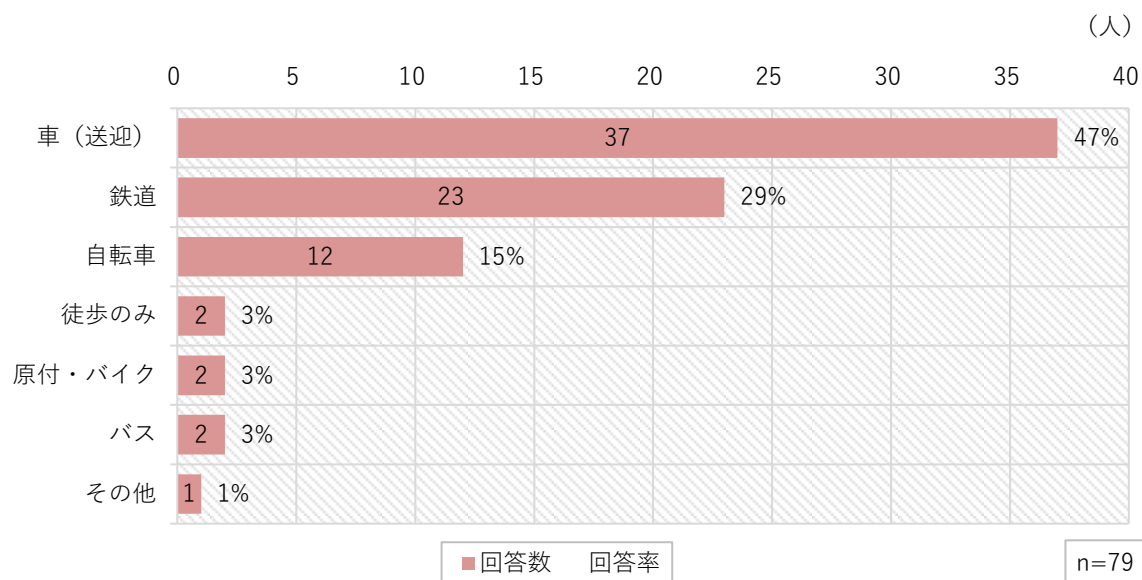


図 3-45 休日の遊びに出かける移動手段

3-1-2 観光来訪者の移動実態

豊後高田市内の主要な観光施設である昭和の町について、来訪者の移動実態を把握するため、調査員による聞き取りアンケート調査を実施しました。

表 3-4 観光来訪者調査概要

調査方法	調査員による聞き取り
調査期間	令和4年11月27日
調査対象	昭和の町
回答数	100票

a) 来訪者の属性

来訪者の年齢層は19~59歳が主であり幅広い年齢層の方が来訪しています。

来訪者のうち、「免許あり（日常運転する）」が約93%とほとんどを占めています。

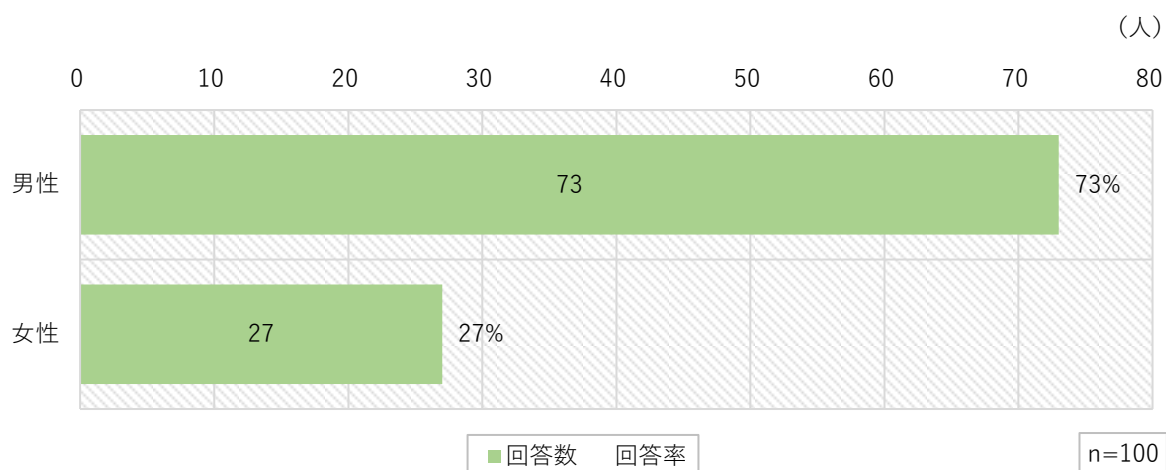


図 3-46 来訪者の性別

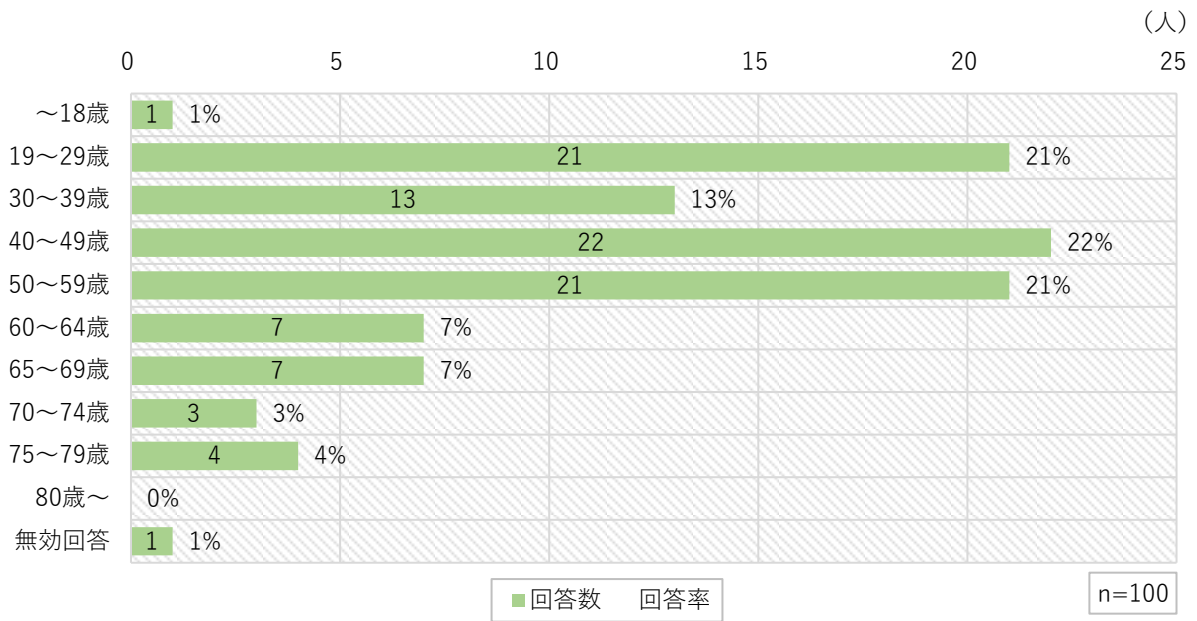


図 3-47 来訪者の属性（年齢）

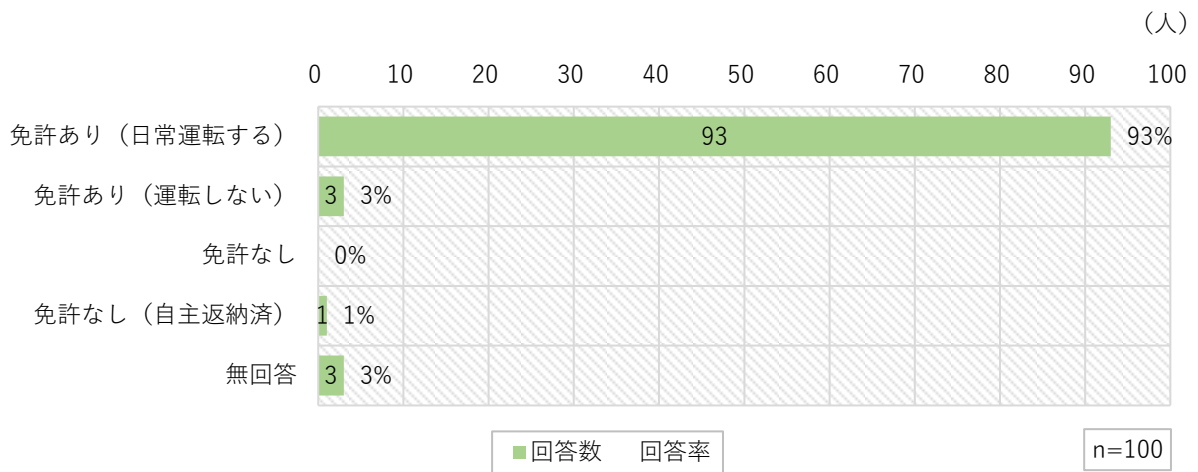


図 3-48 来訪者の属性（運転免許証の有無）

「大分県」や「福岡県」からの来訪者が多く、九州からの来訪者がほとんどでした。

「観光で豊後高田市へ来訪経験あり」である来訪者は約 64%と最も多くなっています。次いで「観光で大分県内へ来訪経験あり（豊後高田市は初めて）」が約 22%と多い。

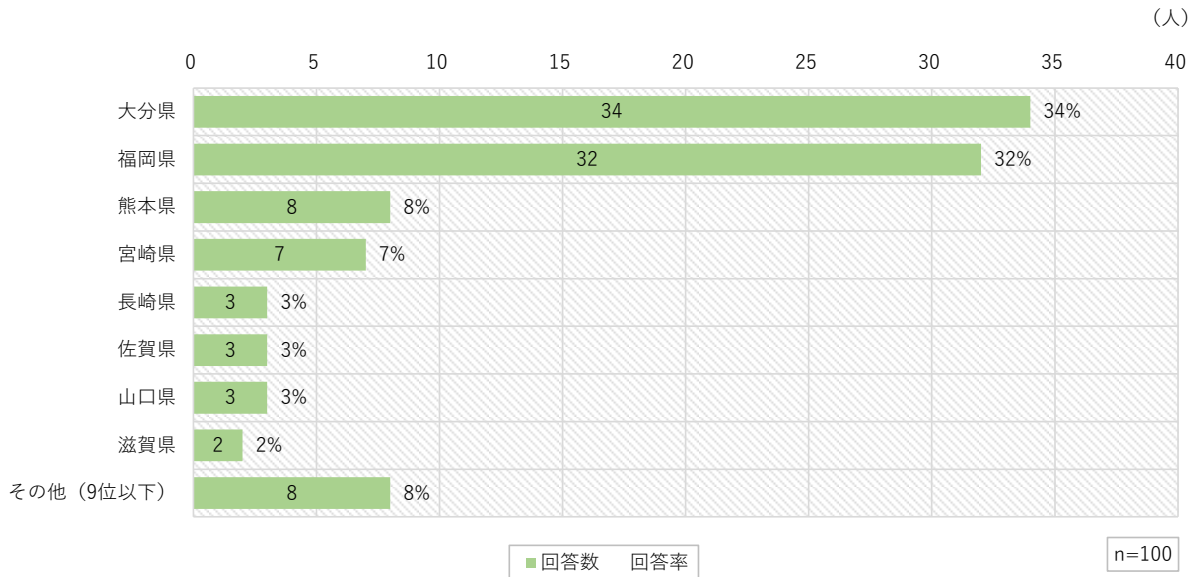


図 3-49 来訪者の居住地

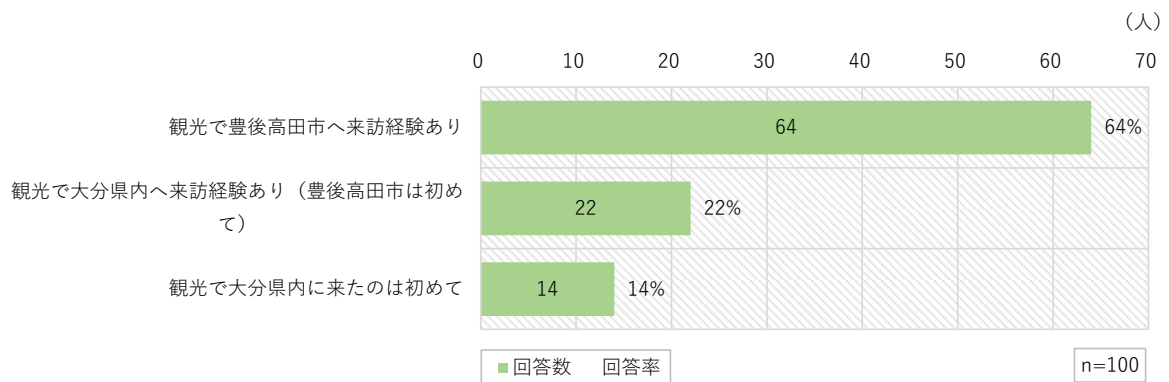


図 3-50 過去の来訪経験

「2人」で来訪する方が約50%と最も多く、次いで「4人」が約17%と多くなっています。

「家族」と来訪している割合が約65%と最も多く、次いで「友人」が約16%と多くなっています。

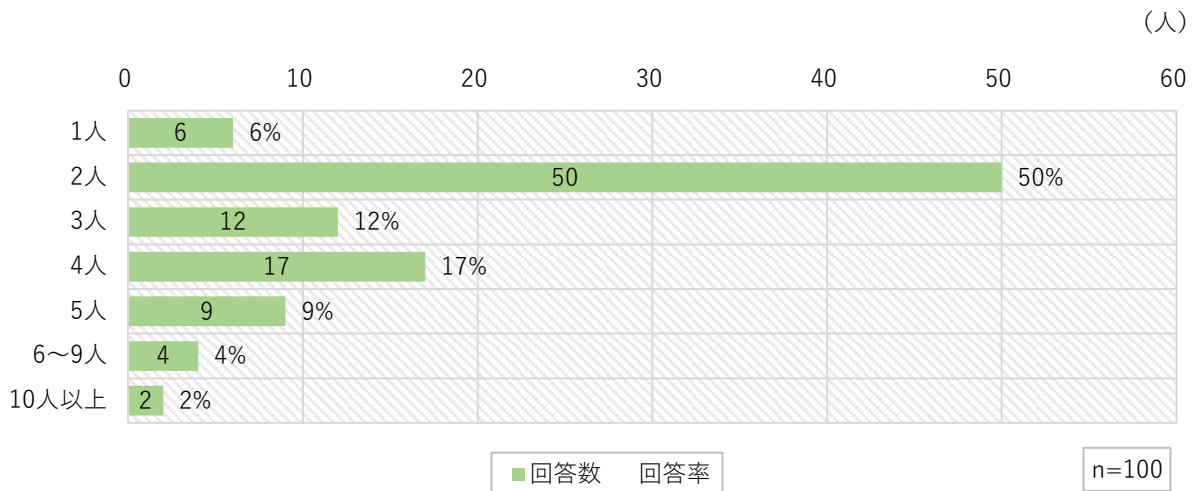


図 3-51 同行人数

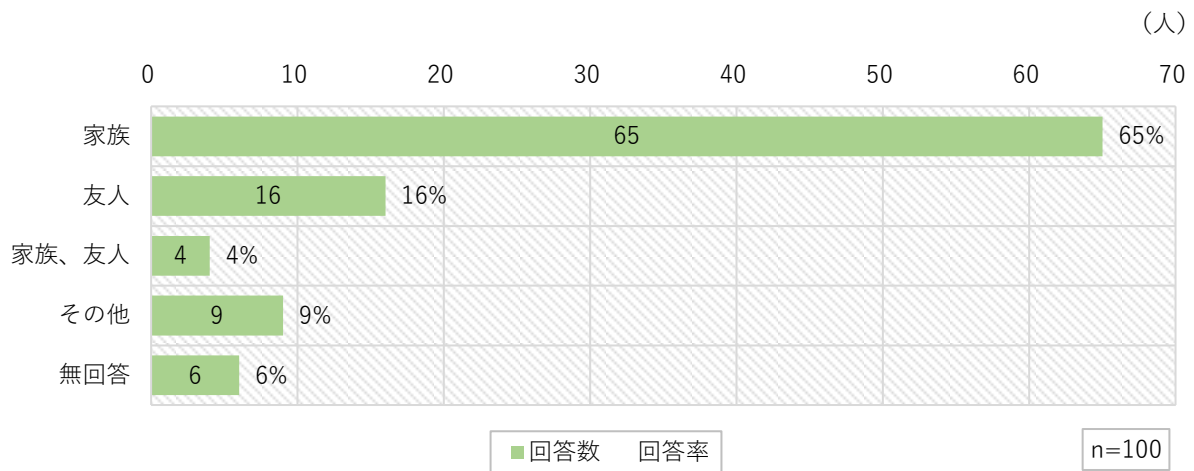


図 3-52 同行者の関係性

b) 観光・移動情報の入手方法

滞在日数は「1日」が約95%であり、市内で宿泊する方はほとんど見られません。
 「観光地紹介サイト等のネット情報」と回答した方が約34%と多くなっています。
 「その他」の内訳として「すでに知っている」とした回答が主となっています。

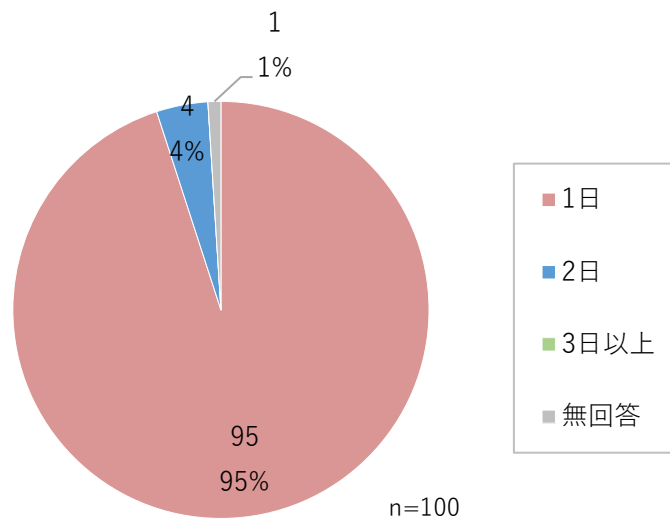


図 3-53 滞在時間

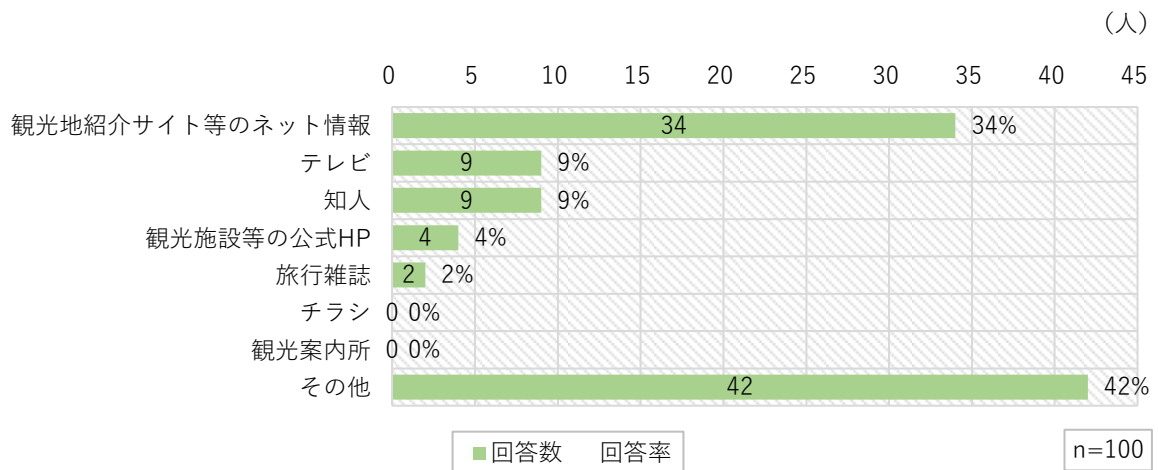


図 3-54 観光・移動情報の入手方法

c) 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由は、「マイカーがあって、ドア to ドアで移動できるから」の回答が多い。「その他」の回答として、観光地を周遊するため、自動車を利用する方が多くなっています。

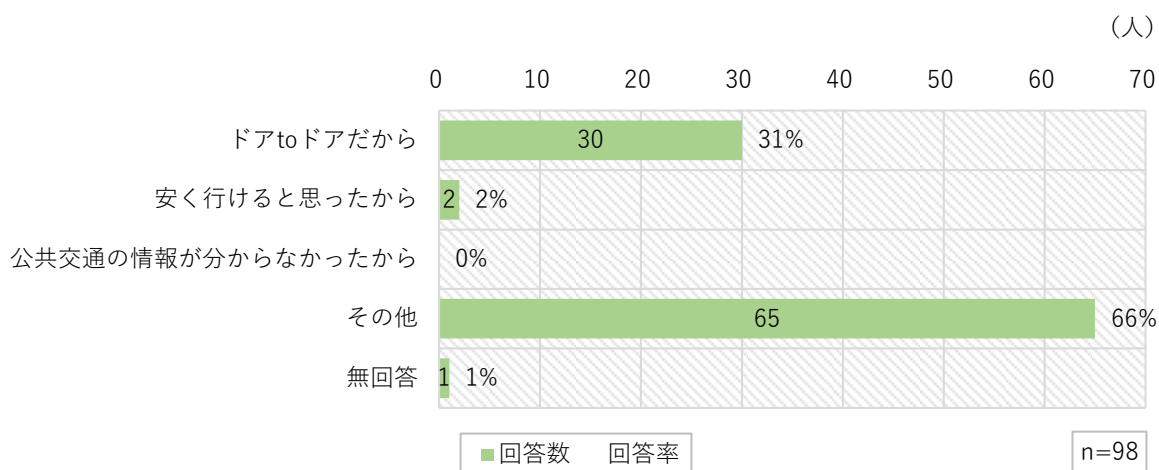


図 3-55 公共交通を利用しない理由

※非公共交通利用の回答者のみ対象

昭和の町を観光する際、どのようなことが改善されれば公共交通を利用するかについてみると、「観光地のホームページにアクセス情報として、バス等の公共交通の情報が簡単に入手できること」との意見がみられました。

「その他」として、マイカーがあるので公共交通の利用は考えられないとの回答の他、便数の増加、アクセス性の向上等の意見が多くなっています。

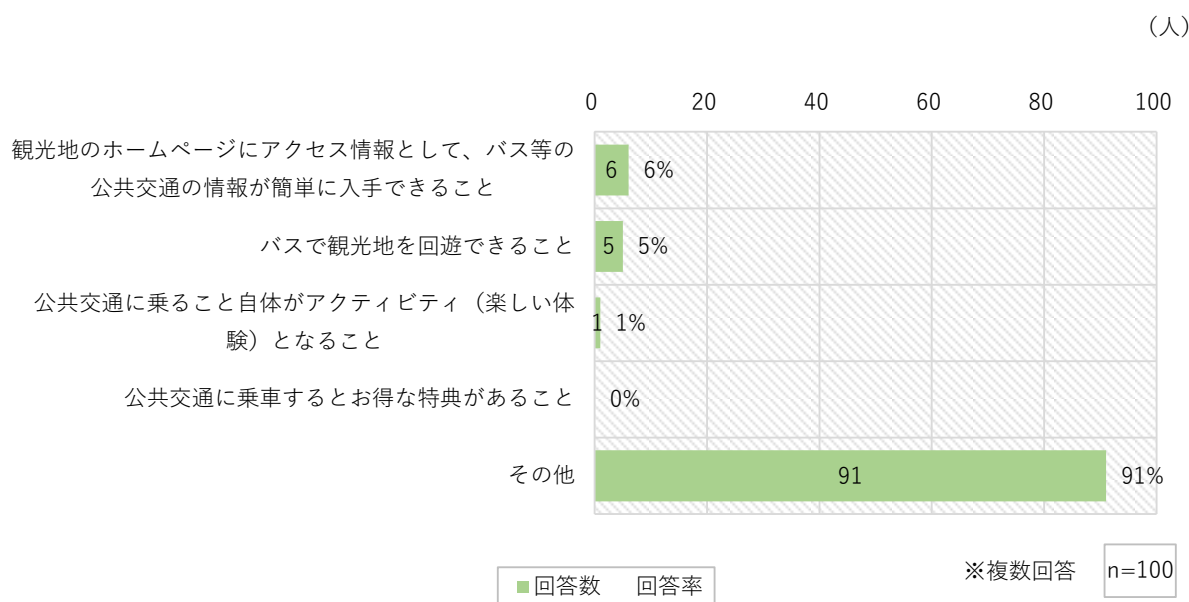


図 3-56 昭和の町を観光する際、どのようなことが改善されれば公共交通を利用するか

3-1-3 WEB モニター観光実態調査

豊後高田市の観光について、移動手段等に関する意見を幅広く収集するため、WEBアンケート調査を実施しました。隣接する福岡県と愛媛県・大分県・大都市圏（東京都・大阪府）の居住者を対象としてモニター募集を行い、合計 552 票の回答を得ました。

表 3-5 WEB モニター観光実態調査概要

調査方法	WEB
調査期間	令和 4 年 11 月
調査対象	隣接する福岡県と愛媛県・大分県・大都市圏（東京都・大阪府）の居住者
回答数	552 票

a) 回答者の属性

回答者の年齢層は 40~59 歳が主であり約半数となりました。

回答者のうち、「免許あり（日常運転する）」が約 48%であり約半数となっています。

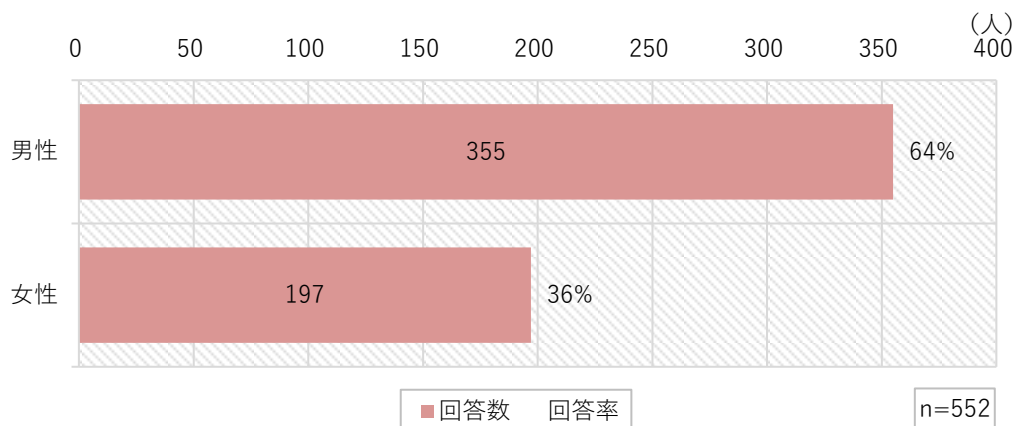


図 3-57 回答者の性別

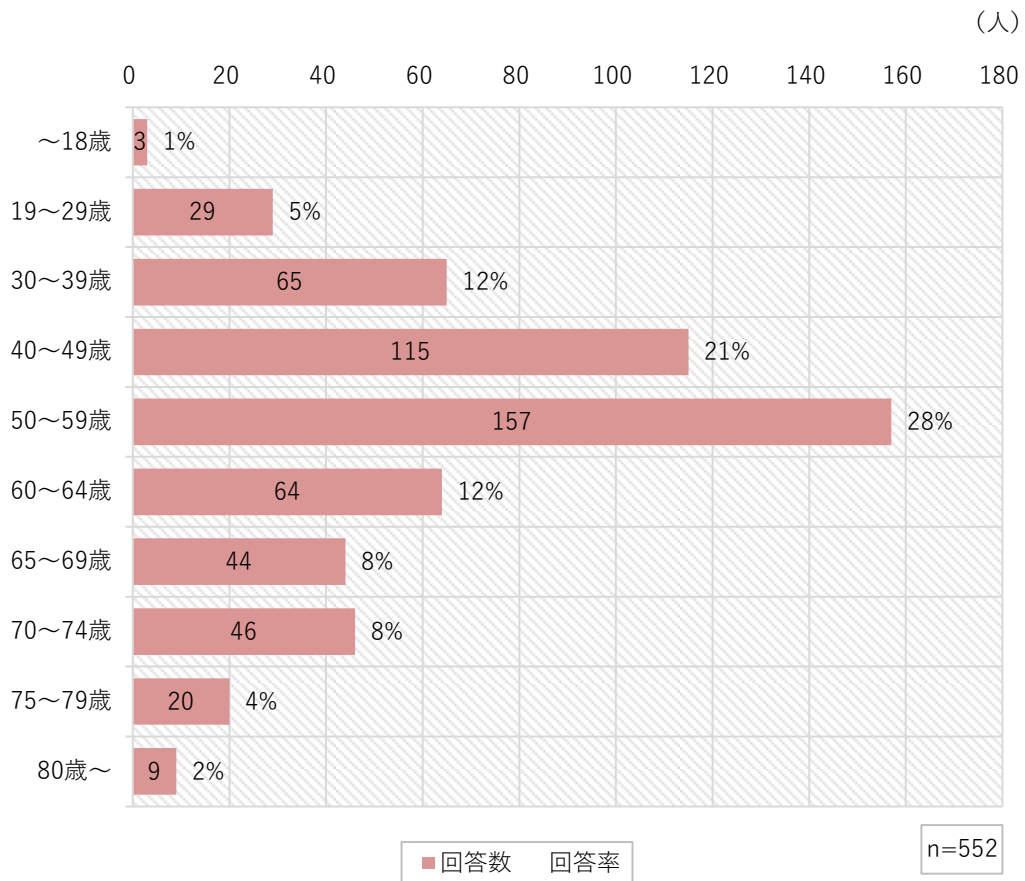


図 3-58 回答者の属性（年齢）

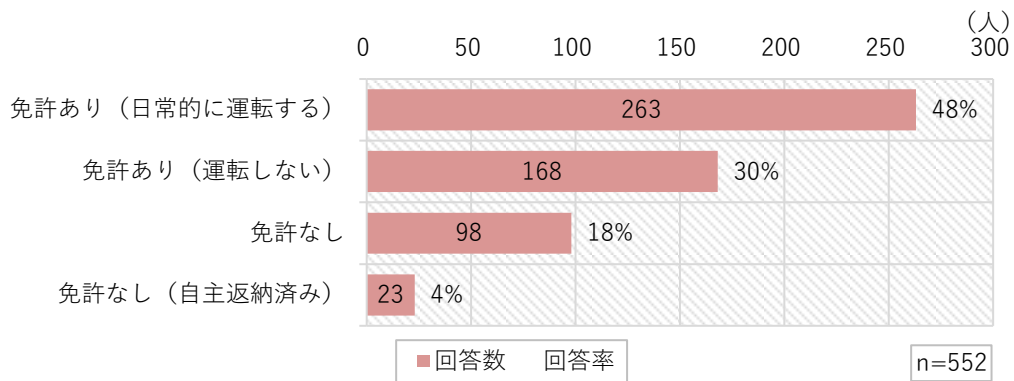


図 3-59 回答者の属性（運転免許証の有無）

都市規模の大きい「東京都」（約 57%）や「大阪府」（約 25%）からの回答者が多くなっています。

「観光で大分県内に来訪経験があるが、豊後高田市へは行ったことが無い」が約 49%と最も多く、豊後高田市へ来訪経験がある方は約 10%となりました。

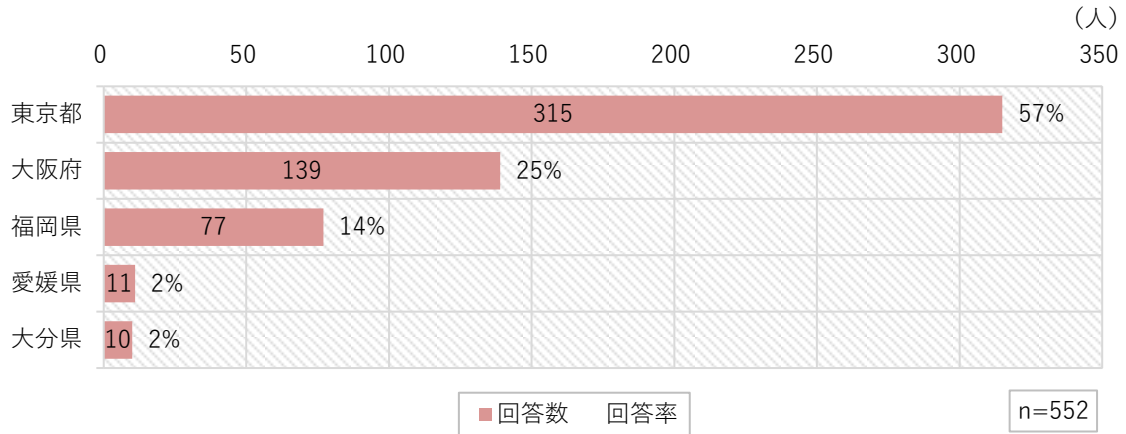


図 3-60 回答者の居住地

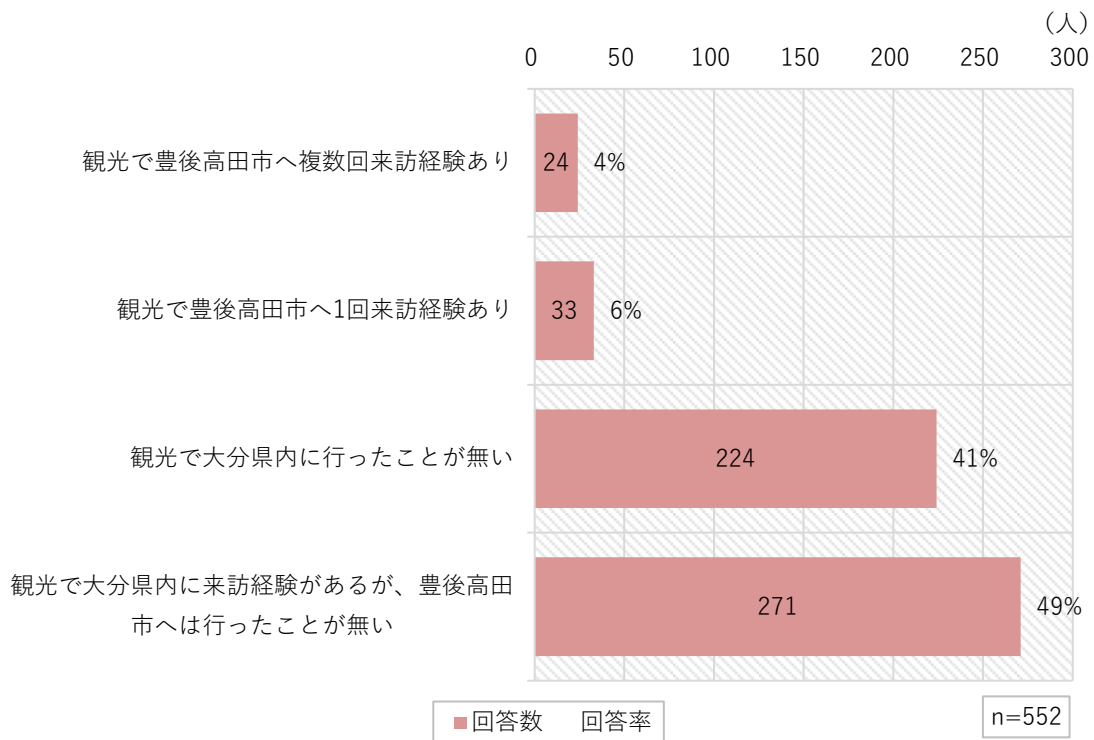


図 3-61 過去の来訪経験

豊後高田市へ1回以上来訪経験ある者を対象に聞き取りを行ったところ、同行人数「3人」で来訪する方が約26%と最も多く、次いで「2人」が約25%と多くなっています。

「家族」と来訪している割合が約68%と最も多く、次いで「友人」が約30%と多くなっています。

滞在日数は「1日」が約89%であり、市内で宿泊する方はほとんど見られません。

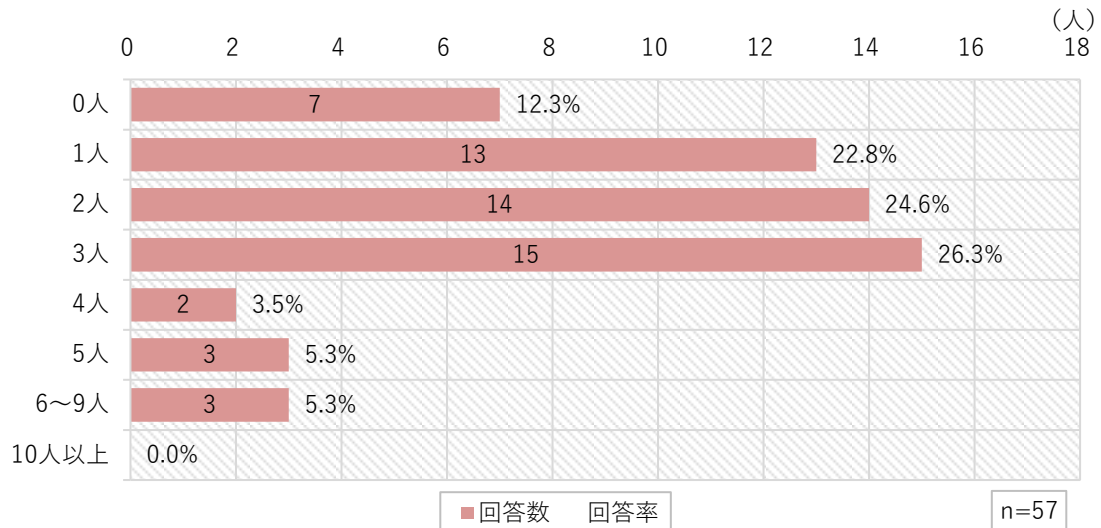


図 3-62 同行人数

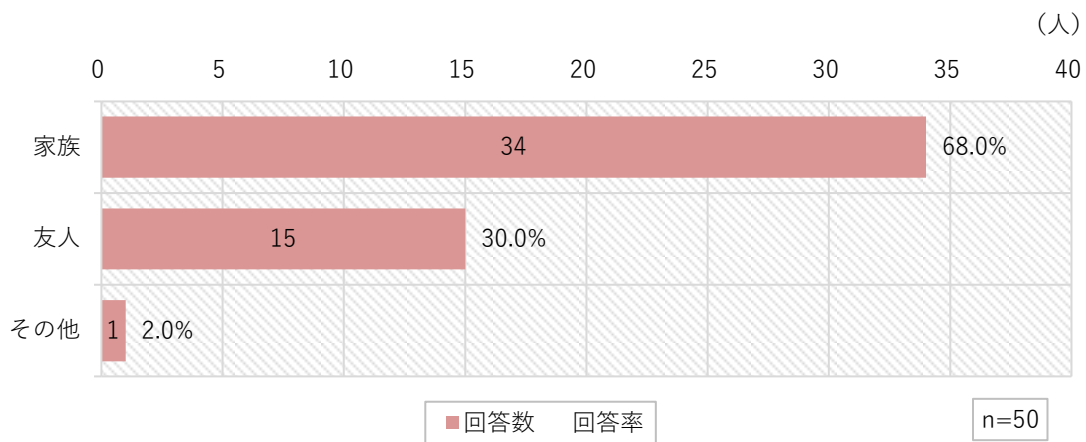


図 3-63 同行者の関係性

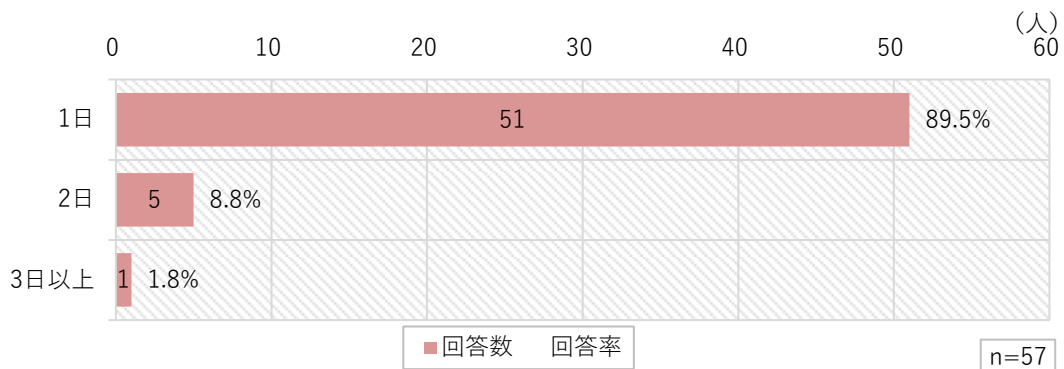


図 3-64 滞在日数

b) 観光・移動情報の入手方法

豊後高田市へ1回以上来訪経験ある者を対象に聞き取りを行ったところ、豊後高田市へ訪れる前にいた場所は、「大分県内の別の観光地」の方が約54%と半数以上であり、「別府市」「大分市」等を周遊して訪れているとみられます。

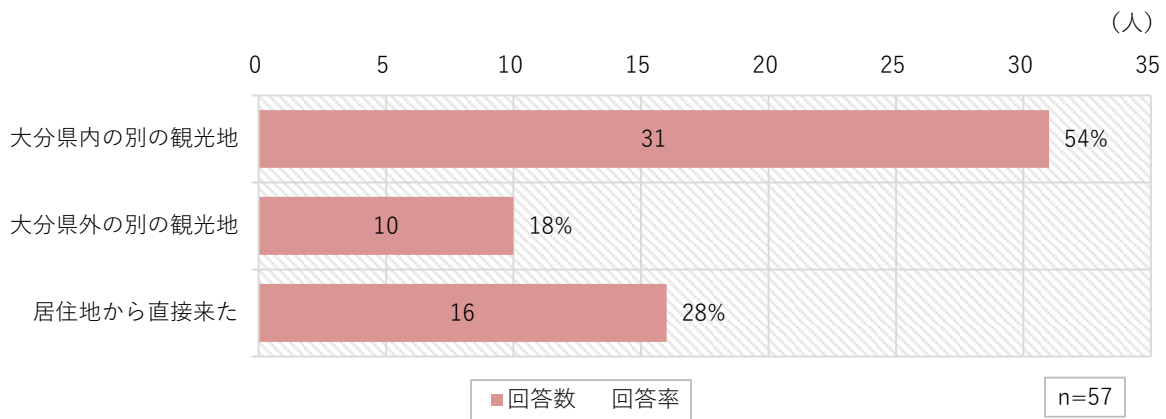


図 3-65 市へ訪れる前にいた場所

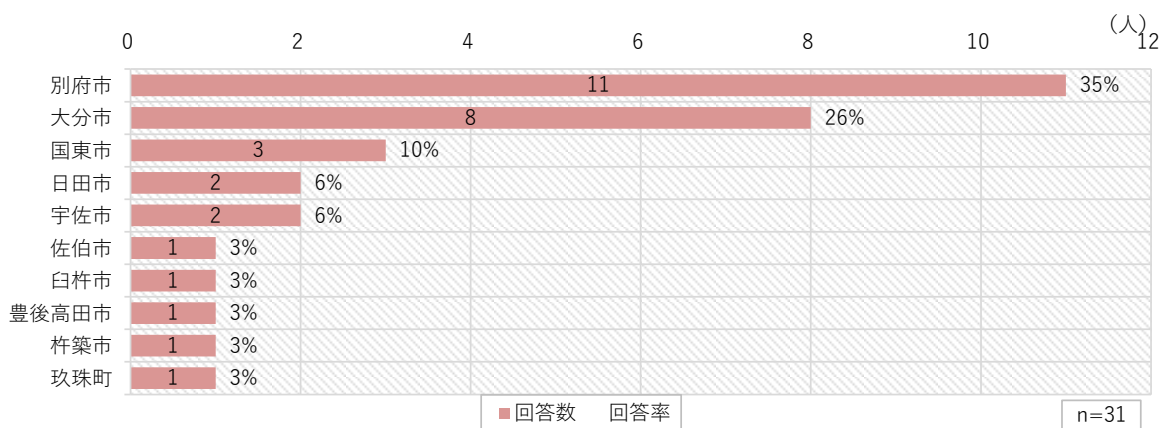


図 3-66 市へ訪れる前にいた場所の内訳 (県内)

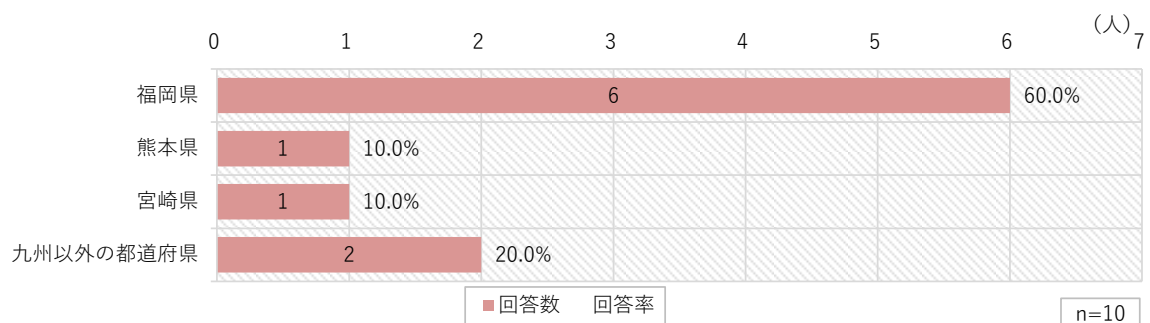


図 3-67 市へ訪れる前にいた場所の内訳 (県外)

豊後高田市から次に行く場所は、「大分県内の別の観光地」へ行く方が約 49%と約半数であり、市を訪れる前と同様に県内の観光地を周遊する方が多くなっています。

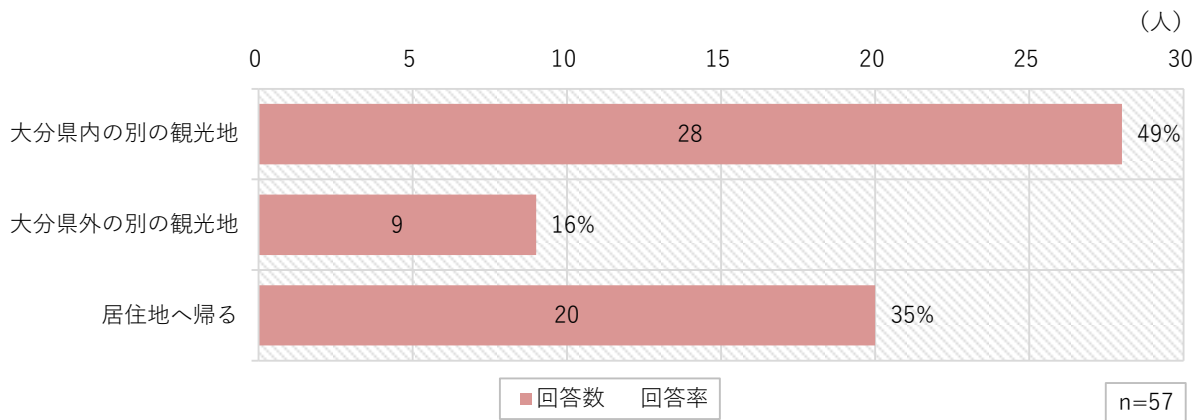


図 3-68 市から次に行く場所

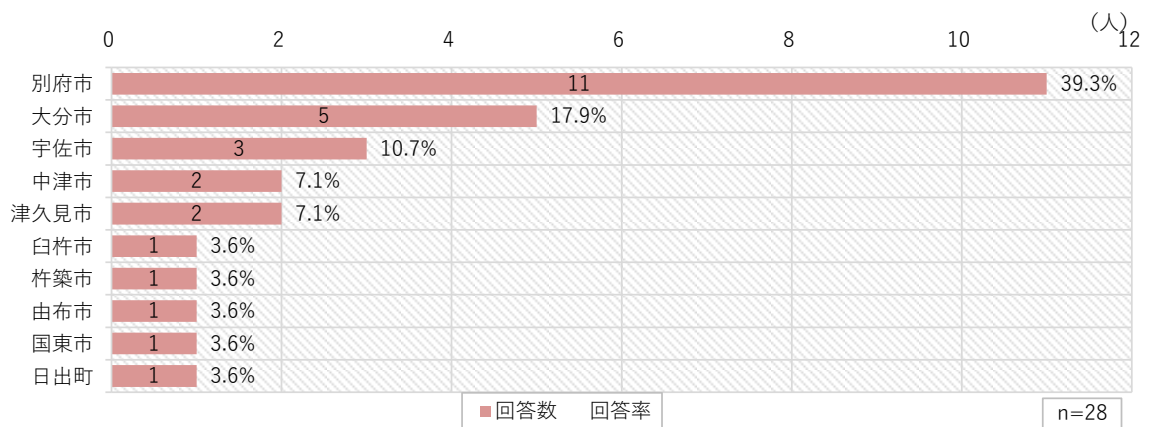


図 3-69 市から次に行く場所 (県内)

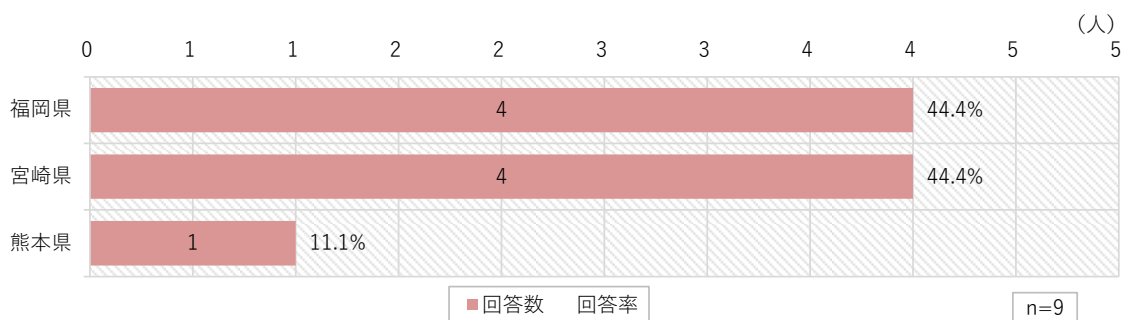


図 3-70 市から次に行く場所 (県外)

豊後高田市へ来るまでの移動手段は、「車（ご自分で運転）」「車（家族・知人の送迎）」が約 57%と半数を超えています。「路線バス」や「JR」の利用も一定数存在しています。

豊後高田市からの移動手段は施設へ来た移動手段と基本的に変化はみられません。

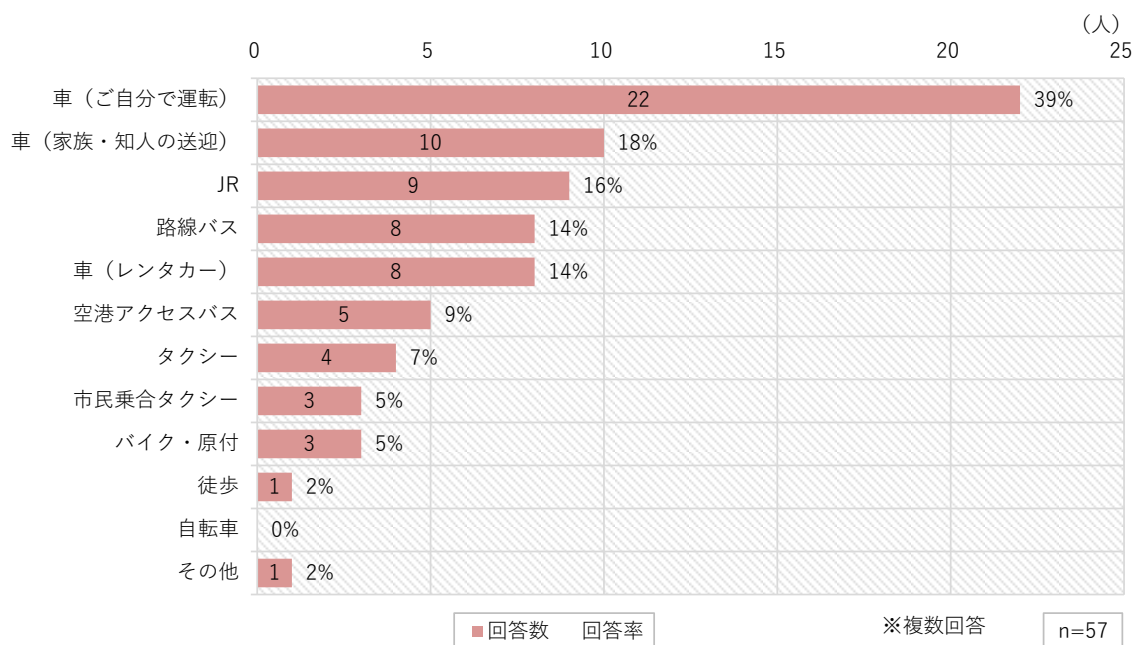


図 3-71 市へ来るまでの移動手段

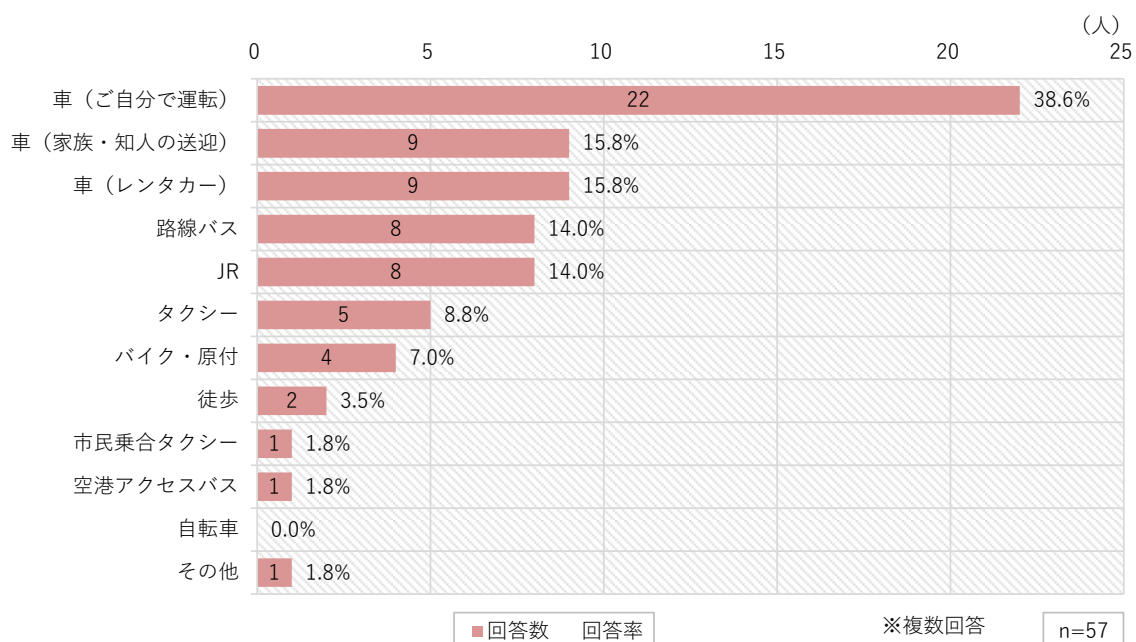


図 3-72 市からの移動手段

c) 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由は、「マイカーがあって、ドア to ドアで移動できるから」の回答が約 49%と最も多くなっています。

豊後高田市へ1回以上来訪経験ある者を対象に聞き取りを行ったところ、観光・移動情報の入手方法は、「観光地紹介サイト等のネット情報」と回答した方が約 30%と多くなっています。

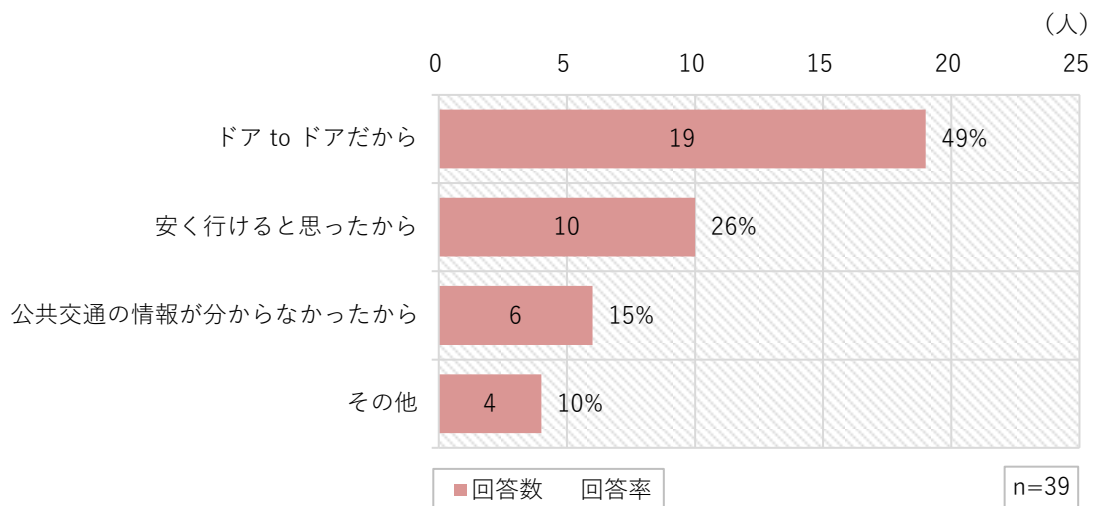


図 3-73 公共交通を利用しない理由

※非公共交通利用の回答者のみ対象

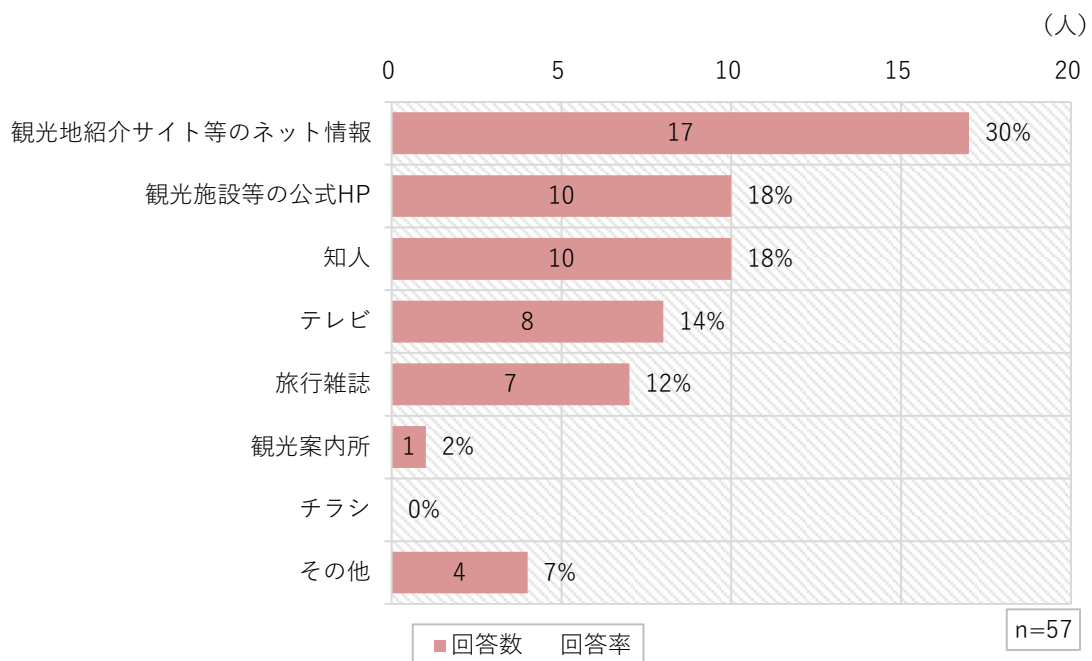


図 3-74 観光・移動情報の入手方法

※豊後高田市へ1回以上来訪経験ある回答者のみ対象

昭和の町や豊後高田市を周遊観光する際、どのようなことが改善されれば公共交通を利用するかについて、豊後高田市へ1回以上来訪経験ある者を対象に聞き取りを行ったところ、「観光地のホームページにアクセス情報として、バス等の公共交通の情報が簡単に入手できること」、「バスで観光地を回遊できること」との意見が多くなっています。

「その他」は、公共交通の利用は考えられない、便数の増加、アクセス性の向上等の意見となっています。

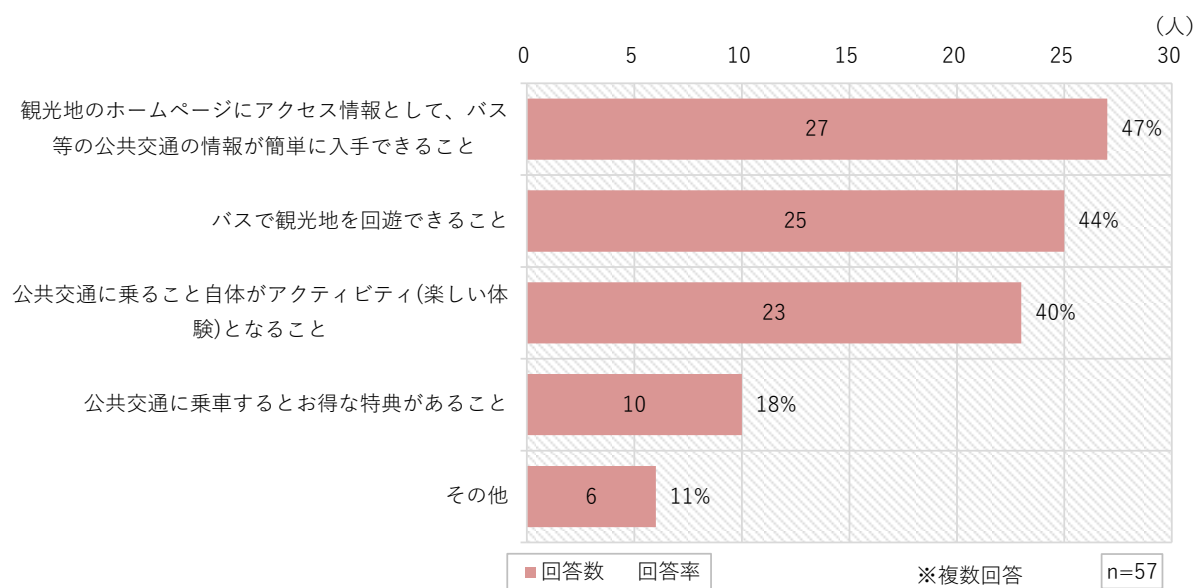


図 3-75 昭和の町や豊後高田市を周遊観光する際、どのようなことが改善されれば公共交通を利用するか

3-1-4 公共交通の利用実態

(1) 市民乗合タクシーの利用実態

利用者数は、平成 30 年度から減少傾向となっており、令和 3 年度には平成 30 年度の約 8 割まで減少しています。新型コロナウイルスの影響により外出する機会が減ったことが一つの要因と考えられます。

路線別では、並石線、熊野線、上野線、黒土線が特に利用者が多く、令和 3 年度で年間 2,000 人以上となっています。

長岩屋線は年間 126 人と、利用者数が少数となっています。

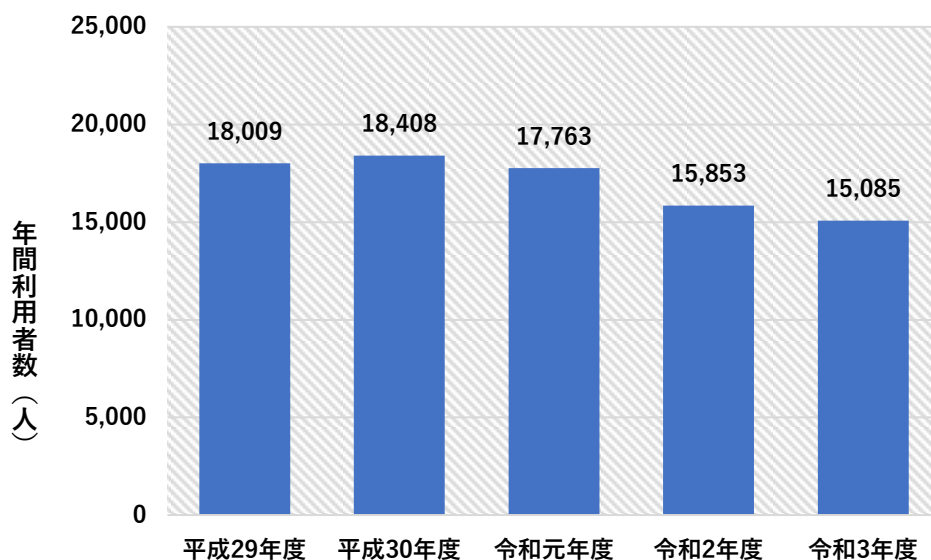


図 3-76 年間利用者数

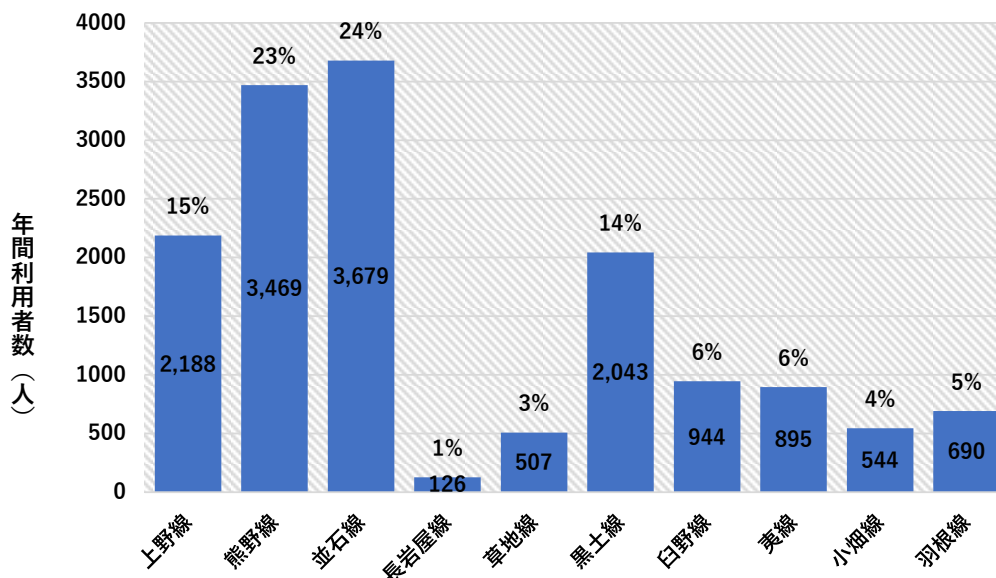


図 3-77 路線別利用者数 (令和 3 年度)

出典：豊後高田市市民乗合タクシー輸送実績データ (平成 29 年度～令和 3 年度)

a) 月別利用者数

いずれの月においても、1,000人/月以上の利用者数が見られます。

1月の利用者数が特に少なくなる傾向にあり、平成30年度と令和元年度は約1,300人/月、その他の年度では約1,000人/月となっています。

令和3年度は前年度と比較して6～11月での減少が多くなっています。

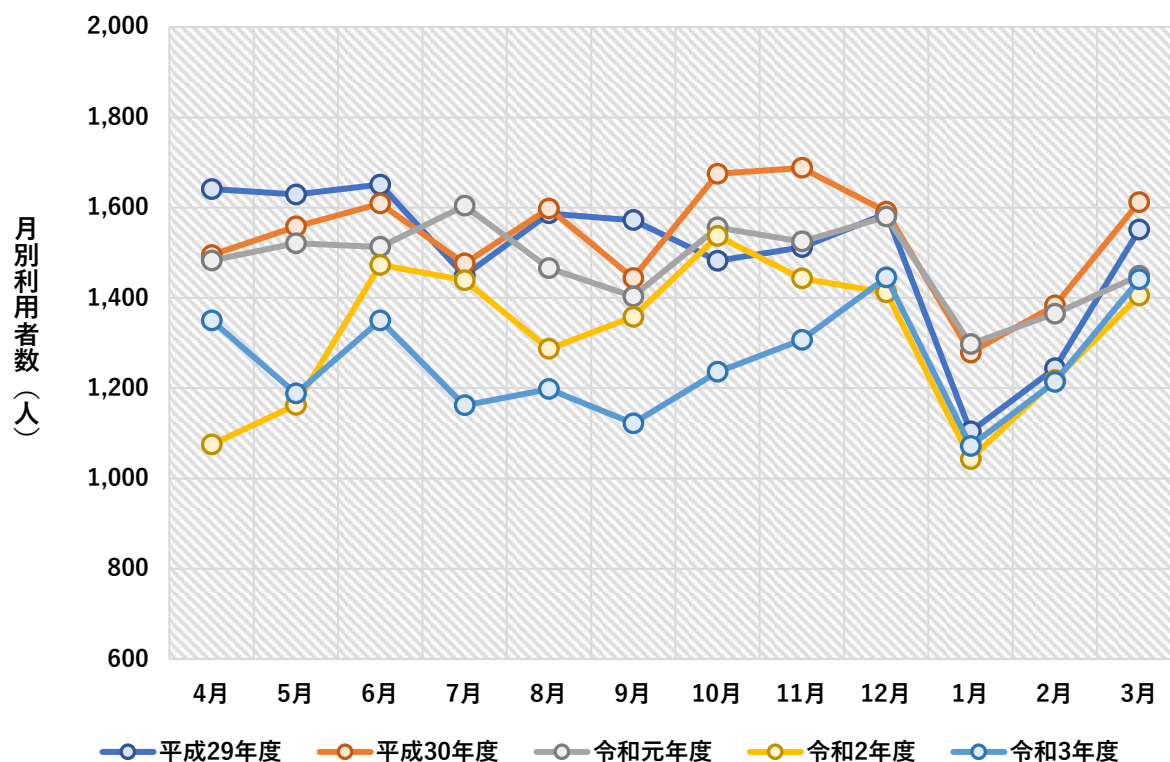


図 3-78 月別利用者数

出典：豊後高田市市民乗合タクシー輸送実績データ（平成29年度～令和3年度）

b) 路線別利用者数

利用者数の推移については、全体的に減少傾向にある路線が多い中で、熊野線、草地線、白野線、羽根線は令和2年度と比較して、令和3年度は増加傾向となっています。

熊野線、羽根線の増加数が大きく、上野線、黒土線の減少数が大きくなっています。

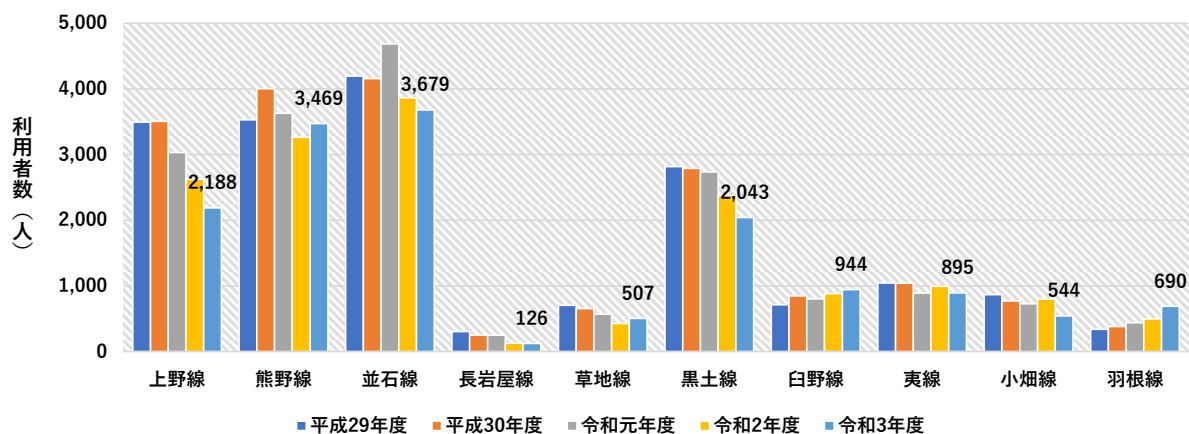


図 3-79 路線別利用者数

表 3-6 路線別利用者数

	上野線	熊野線	並石線	長岩屋線	草地線	黒土線	白野線	夷線	小畑線	羽根線
平成29年度	3,495	3,529	4,195	306	705	2,815	712	1,045	867	340
平成30年度	3,504	4,003	4,156	253	655	2,791	849	1,040	773	384
令和元年度	3,030	3,628	4,685	253	570	2,734	804	892	728	439
令和2年度	2,622	3,263	3,863	129	427	2,372	882	996	800	499
令和3年度	2,188	3,469	3,679	126	507	2,043	944	895	544	690
変化 (令和3年度-平成29年度)	-434	206	-184	-3	80	-329	62	-101	-256	191
令和3年度/令和2年度	83%	106%	95%	98%	119%	86%	107%	90%	68%	138%

出典：豊後高田市市民乗合タクシー輸送実績データ（平成29年度～令和3年度）

c) 田染地域

①上野線

便別利用者数では、殆どの便で一定の運行回数と利用はあるものの、下り 1 便目 (8:55 発) は利用が少数となっています。

乗降車数・通過人員では、上りは「高田中央病院」「商工会議所」での降車が多く、下りは「商工会議所」での乗車が多くなっています。[柳ヶ谷～商工会議所]の運行区間全体で利用が見られます。

表 3-7 運行日 1 日あたり便別利用者数 (令和 3 年度)

	運行日	運行日					利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金			
上り	1便目(8:00発)	●	●	●	●	●	489	295	1.7
	2便目(9:40発)	●	●	●	●	●	610	244	2.5
	3便目(12:35発)	●			●		108	96	1.1
下り	1便目(8:55発)	●			●		9	96	0.1
	2便目(11:40発)	●	●	●	●	●	516	295	1.7
	3便目(13:25発)	●			●		173	96	1.8
	4便目(15:40発)	●			●		283	96	2.9

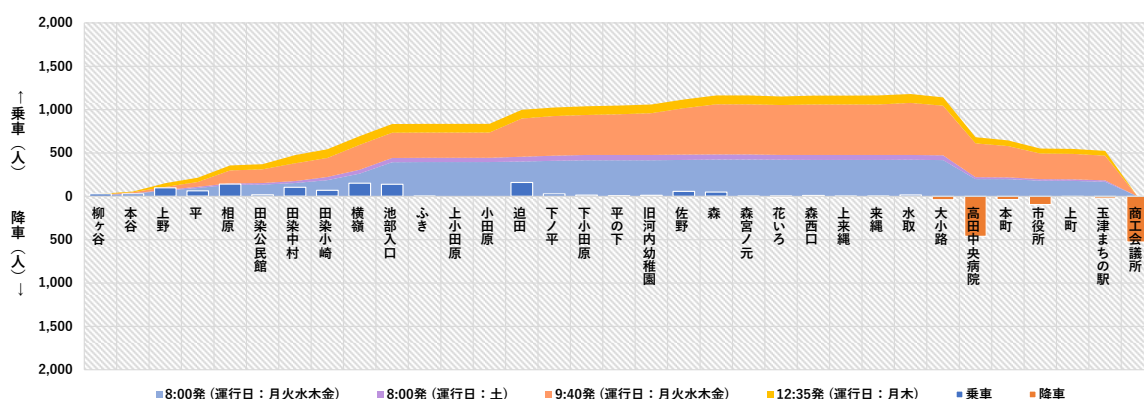


図 3-80 乗降車数・通過人員 (令和 3 年度) 上り (商工会議所行き)

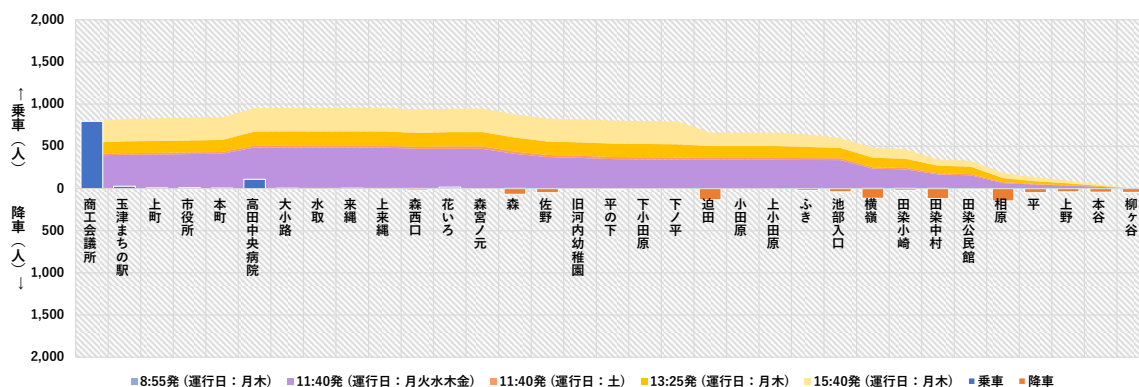


図 3-81 乗降車数・通過人員 (令和 3 年度) 下り (上野行き)

②熊野線

便別利用者数では、殆どの便で一定の運行回数と利用者数があるものの、下り 1 便目(8:55 発)の利用は少数です。

乗降車数・通過人員では、上りは「高田中央病院」「商工会議所」での降車が多く、下りは「商工会議所」での乗車が多くなっています。[田染平野～商工会議所]の運行区間全体で利用が見られます。

表 3-8 1日あたり便別利用者数（令和3年度）

	運行日	運行日						利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金	土			
上り	1便目(8:00発)	●	●	●	●	●	●	807	295	2.7
	2便目(9:45発)	●	●	●	●	●		970	244	4
	3便目(12:35発)			●		●		188	98	1.9
下り	1便目(8:55発)			●		●		79	98	0.8
	2便目(11:40発)	●	●	●	●	●	●	1005	295	3.4
	3便目(13:25発)			●		●		171	98	1.7
	4便目(15:40発)			●		●		249	98	2.5

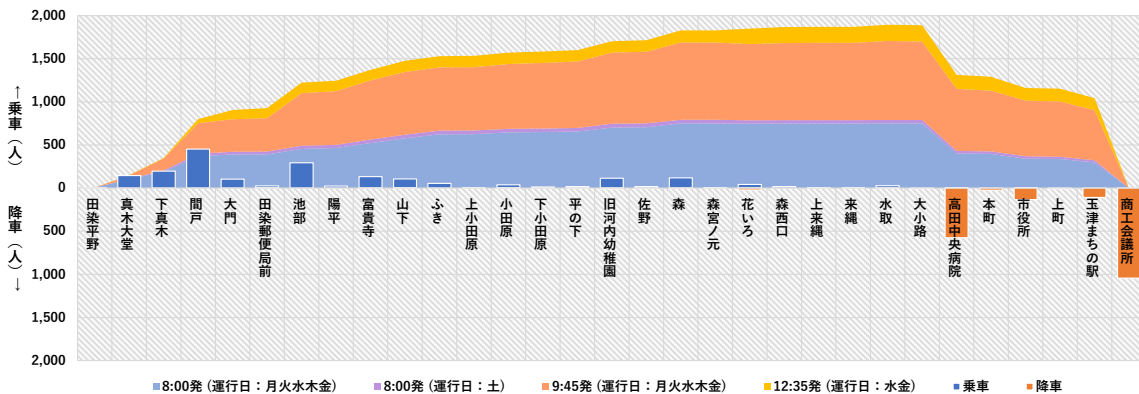


図 3-82 乗降車数・通過人員（令和3年度） 上り（商工会議所行き）

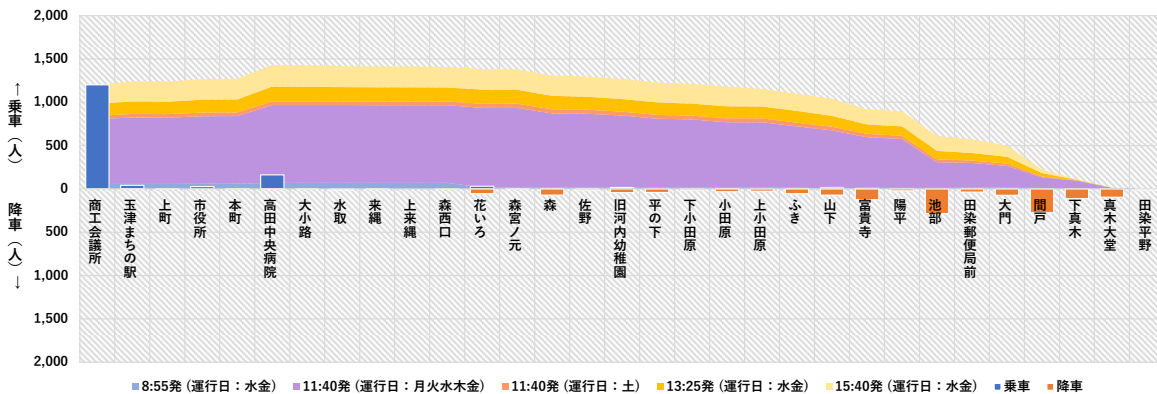


図 3-83 乗降車数・通過人員（令和3年度） 下り（田染平野行き）

d) 都甲地域

①並石線

便別利用者数では、上りは1便目(8:00 発)、2便目(9:50 発)が特に多く、下りは2便目(11:40 発)が特に多くなっています。

乗降車数・通過人員では、上りは「高田中央病院」「商工会議所」での降車が多く、下りは「商工会議所」での乗車が多くなっています。[一畑～商工会議所]の運行区間全体で利用が見られます。

表 3-9 1日あたり便別利用者数（令和3年度）

	運行日	運行日						利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金	土			
上り	1便目(8:00発)	●	●	●	●	●	●	1048	295	3.6
	2便目(9:50発)	●	●	●	●	●		767	244	3.1
	3便目(12:35発)			●		●		200	98	2
下り	1便目(8:55発)	●	●	●	●	●		45	244	0.2
	2便目(11:40発)	●	●	●	●	●	●	993	295	3.4
	3便目(13:25発)	●	●	●	●	●		471	244	1.9
	4便目(15:40発)			●		●		155	98	1.6

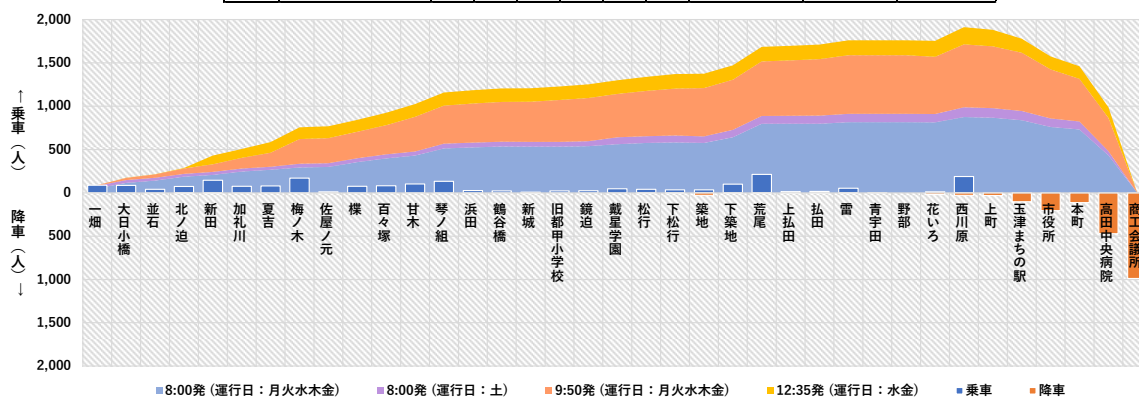


図 3-84 乗降車数・通過人員（令和3年度） 上り（商工会議所行き）

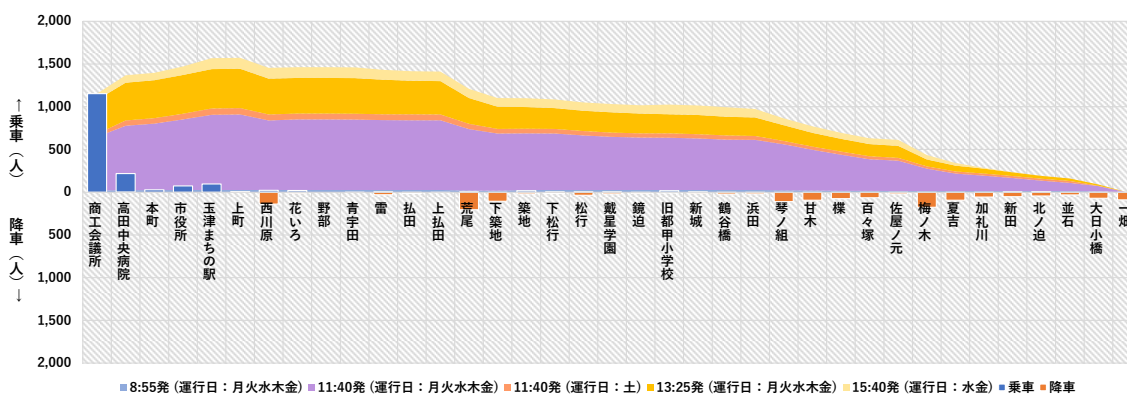


図 3-85 乗降車数・通過人員（令和3年度） 下り（一畑行き）

②長岩屋線

便別利用者数は少数で、上り・下りともに日平均利用者は 1 人未満となっています。

乗降車数・通過人員では、上りは「高田中央病院」「商工会議所」で降車利用があり、下りは「商工会議所」での乗車利用があります。[三畑公民館～商工会議所]の運行区間全体で、利用が見られますが、少数です。

表 3-10 1日あたり便別利用者数（令和3年度）

	運行日	運行日						利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金	土			
上り	1便目(8:15発)				●		●	51	101	0.5
下り	1便目(11:25発)				●		●	75	101	0.7

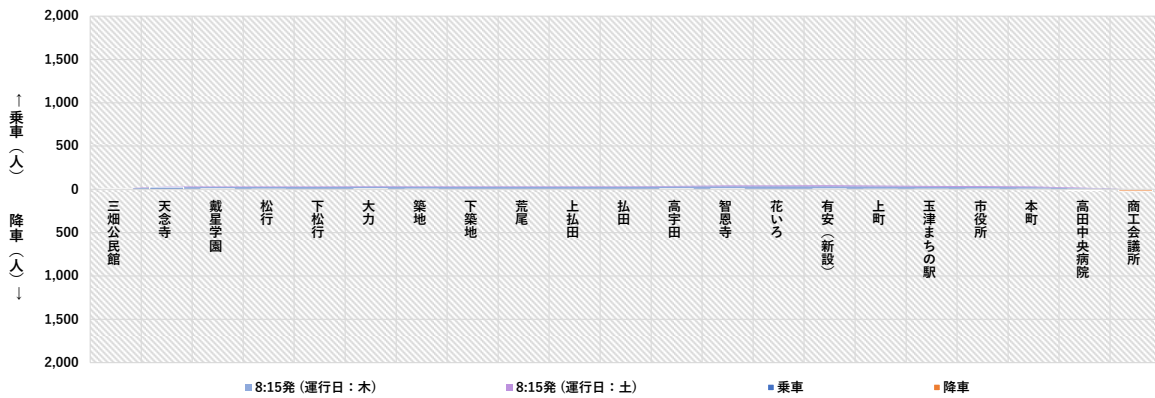


図 3-86 乗降車数・通過人員（令和3年度） 上り（商工会議所行き）

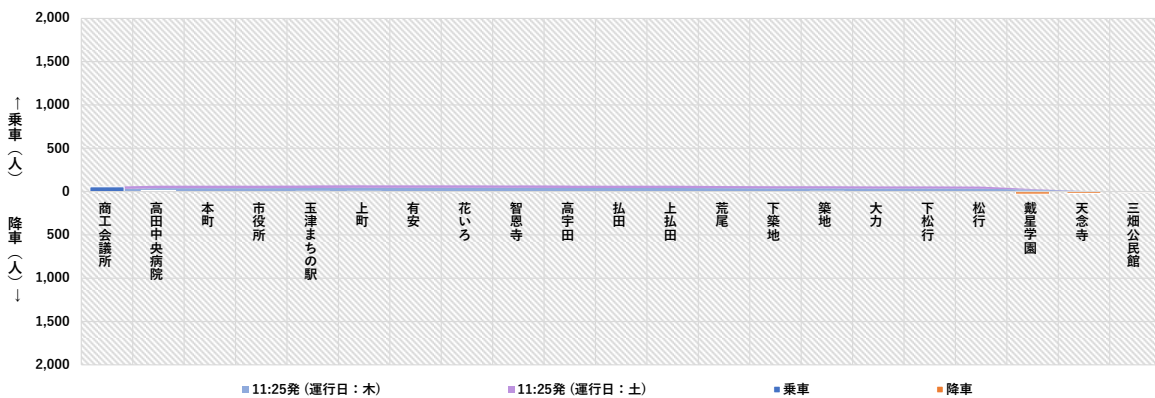


図 3-87 乗降車数・通過人員（令和3年度） 下り（三畑公民館行き）

e) 草地地域

①草地線

便別利用者数では、上り・下りともに利用は少数であり、1日あたり1人前後の利用となっています。

乗降車数・通過人員では、上りは「高田中央病院」「商工会議所」で降車があり、下りは「商工会議所」で乗車があります。市街地以外では、「本村」「古城老人憩の家」での乗降が比較的多くなっています。

表 3-11 1日あたり便別利用者数（令和3年度）

	運行日	運行日						利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金	土			
上り	1便目(8:20発)	●	●		●	●	●	331	246	1.3
下り	1便目(11:30発)	●	●		●	●	●	176	246	0.7

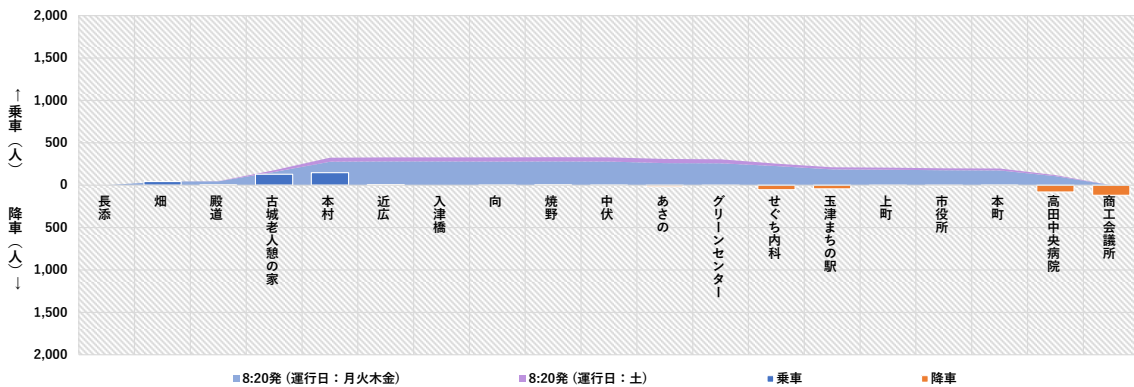


図 3-88 乗降車数・通過人員（令和3年度） 上り（商工会議所行き）

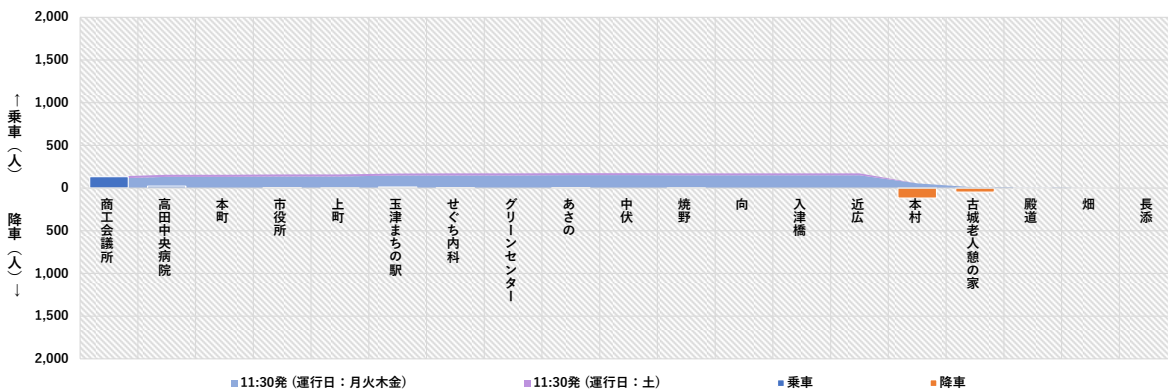


図 3-89 乗降車数・通過人員（令和3年度） 下り（長添行き）

f) 真玉地域

①黒土線

便別利用者数では、上りは1便目(8:30発)が特に多く、下りは1便目(10:30発)、2便目(11:55発)が特に多くなっています。

乗降車数・通過人員では、上りは「原田医院」での降車が多く、下りは「スーパーまたま」での乗車が多くなっています。市街地以外では、「上城前」での乗降が比較的多くなっています。

表 3-12 1日あたり便別利用者数 (令和3年度)

	運行日	運行日						利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金	土			
上り	1便目(8:30発)	●		●		●	●	755	195	3.9
	2便目(9:35発)	●		●		●		314	144	2.2
	3便目(14:25発)	●		●		●		18	144	0.1
下り	1便目(10:30発)	●		●		●	●	395	144	2.7
	2便目(11:55発)	●		●		●		509	195	2.6
	3便目(13:25発)	●		●		●		52	144	0.4

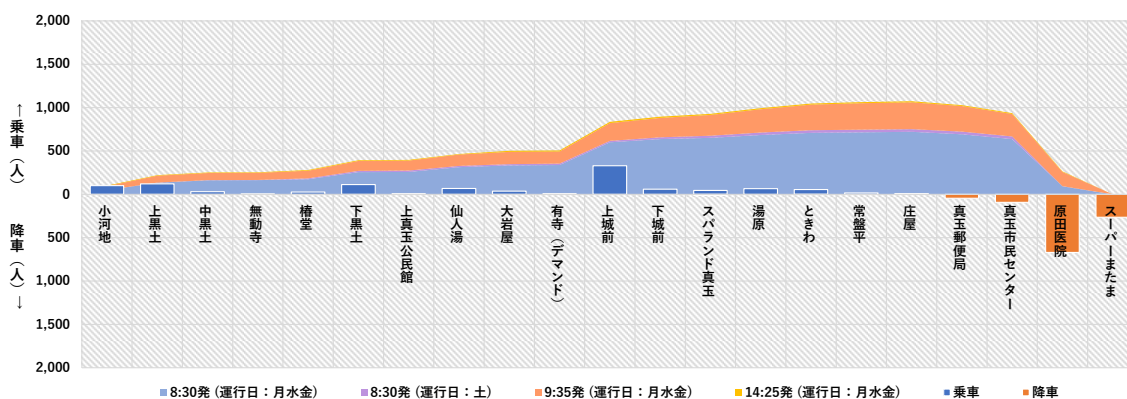


図 3-90 乗降車数・通過人員 (令和3年度) 上り (スーパーまたま行き)

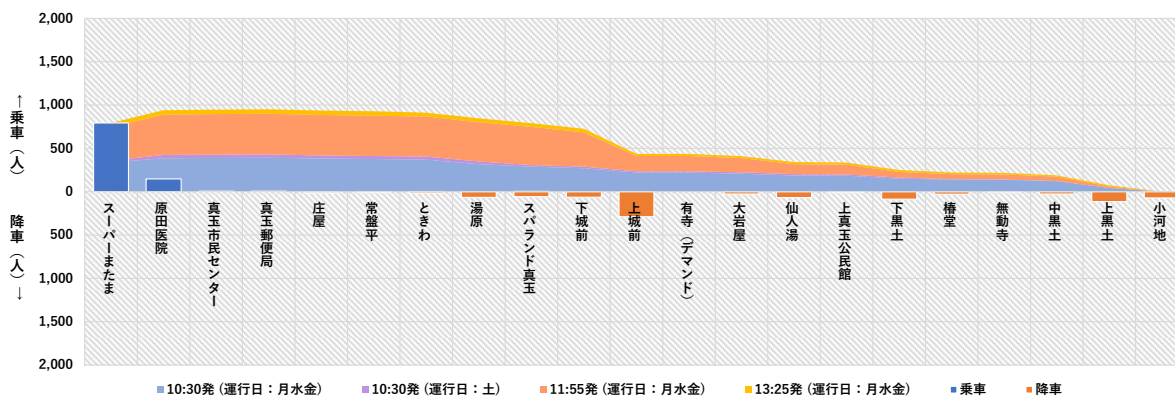


図 3-91 乗降車数・通過人員 (令和3年度) 下り (小河地行き)

②白野線

便別利用者数では、上りは2便目(9:30発)で利用があり、下りは1便目(11:55発)の利用があります。

乗降車数・通過人員では、上りは「原田医院」「スーパーまたま」で降車があり、下りは「スーパーまたま」で乗車があります。[山畑～スーパーまたま]の運行区間全体で、利用が見られます。

表 3-13 1日あたり便別利用者数（令和3年度）

	運行日	運行日					利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金			
上り	1便目(8:25発)		●		●		152	100	1.5
	2便目(9:30発)		●		●	●	386	151	2.6
下り	1便目(11:55発)		●		●	●	363	151	2.4
	2便目(13:25発)		●		●		43	100	0.4

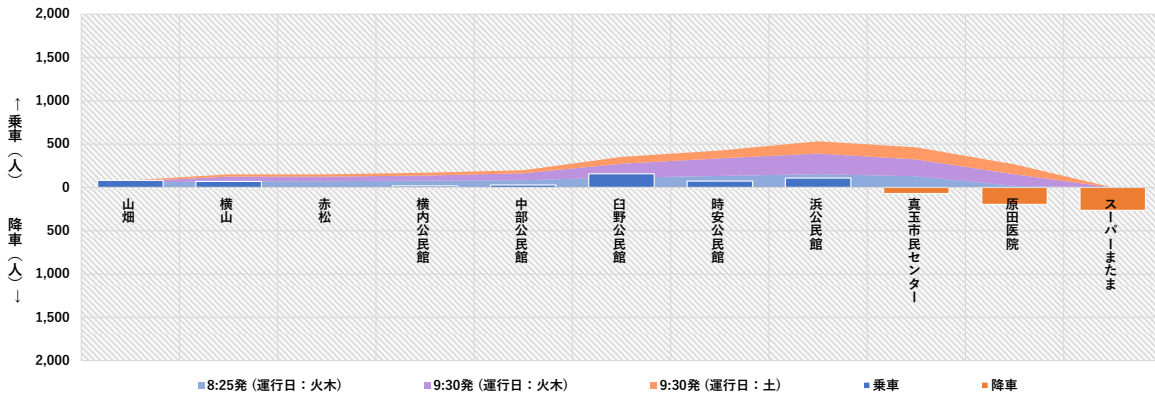


図 3-92 乗降車数・通過人員（令和3年度） 上り（スーパーまたま行き）

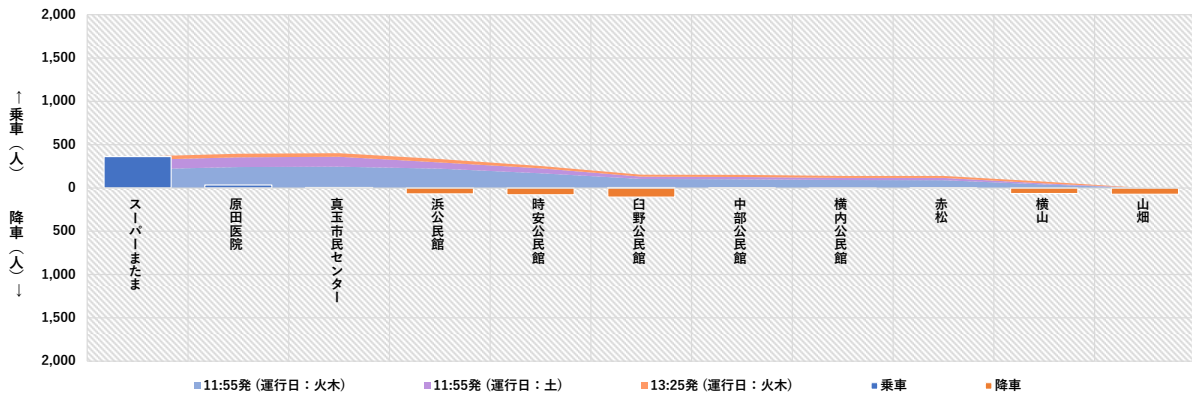


図 3-93 乗降車数・通過人員（令和3年度） 下り（山畑行き）

g) 香々地地域

①夷線

便別利用者数では、上りは2便目(13:20発)の利用が少数となっています。

乗降車数・通過人員では、上りは「夷谷温泉」「香々地市民センター」で乗降があり、下りは「夷谷温泉」での降車が見られます。

表 3-14 1日あたり便別利用者数 (令和3年度)

	運行日	運行日						利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金	土			
上り	1便目(8:00発)	●			●		●	169	147	1.1
	2便目(13:20発)						●	42	51	0.8
	3便目(14:15発)	●			●			250	96	2.6
下り	1便目(10:42発)	●			●		●	166	147	1.1
	2便目(12:10発)	●			●			268	96	2.8

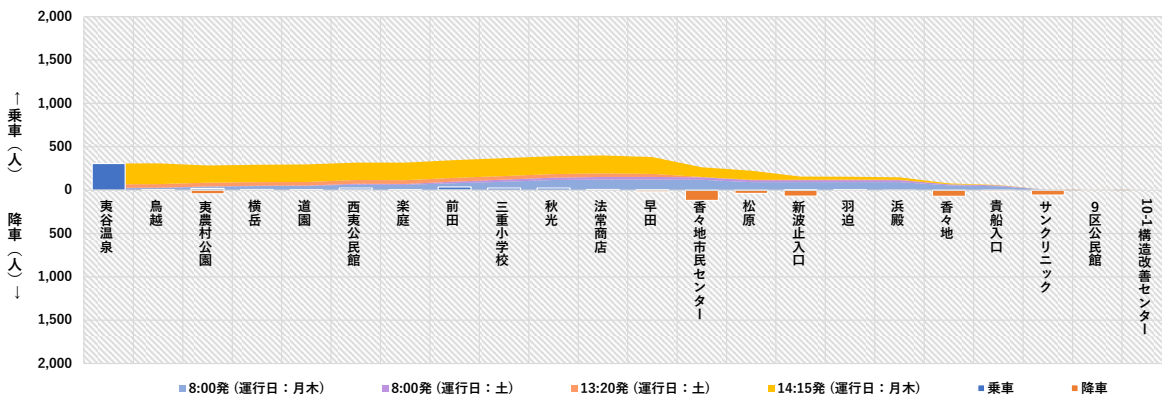


図 3-94 乗降車数・通過人員 (令和3年度) 上り (10-1 構造改善センター行き)

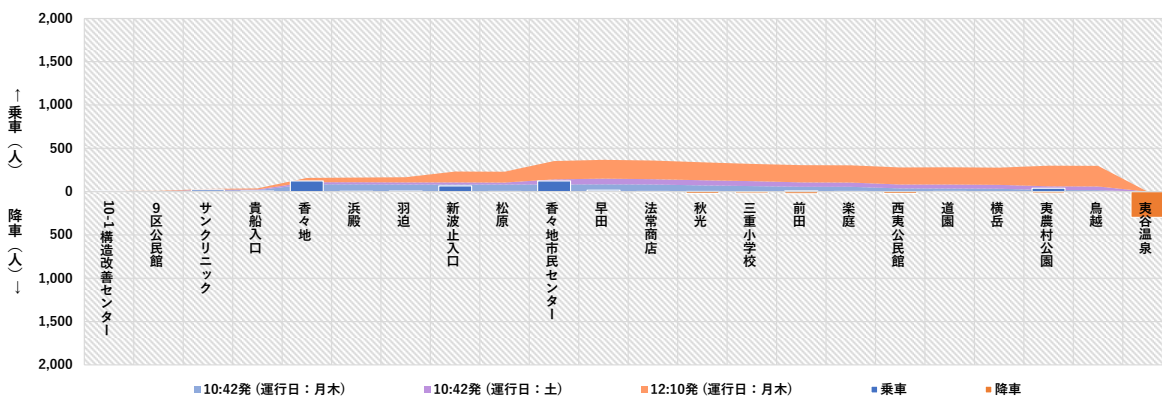


図 3-95 乗降車数・通過人員 (令和3年度) 下り (夷谷温泉行き)

②小畑線

便別利用者数では、いずれの便も利用は少数で、上りは2便目(9:20発)の利用はありません。

乗降車数・通過人員では、上りは「夷谷温泉」「松津」「香々地」での乗降があり、下りは「夷谷温泉」での降車があります。[夷谷温泉～羽根住宅]間での乗降はほとんどありません。

表 3-15 1日あたり便別利用者数（令和3年度）

	運行日	運行日						利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金	土			
上り	1便目(8:30発)			●		●		132	98	1.3
	2便目(9:20発)						●	10	51	0.2
	3便目(14:35発)			●		●	●	152	149	1
下り	1便目(11:25発)			●		●		106	98	1.1
	2便目(12:00発)						●	83	51	1.6
	3便目(12:55発)			●		●		61	98	0.6

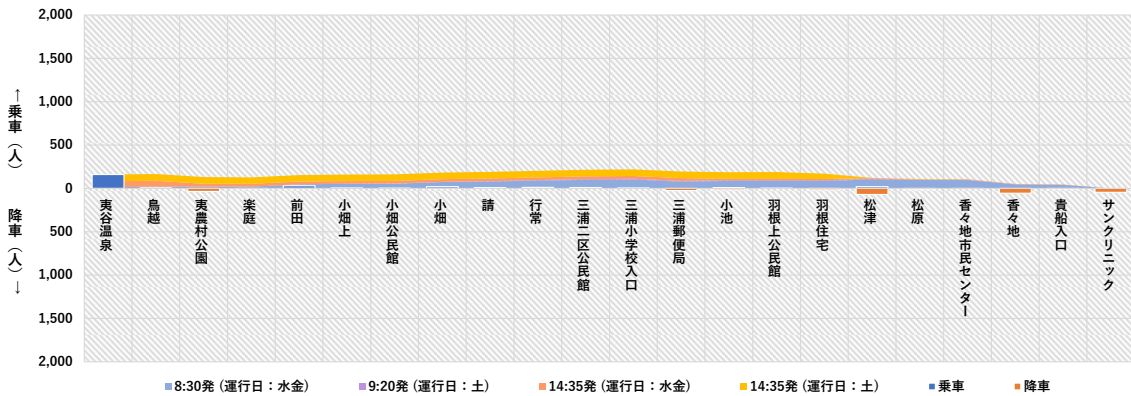


図 3-96 乗降車数・通過人員（令和3年度） 上り（サンククリニック行き）

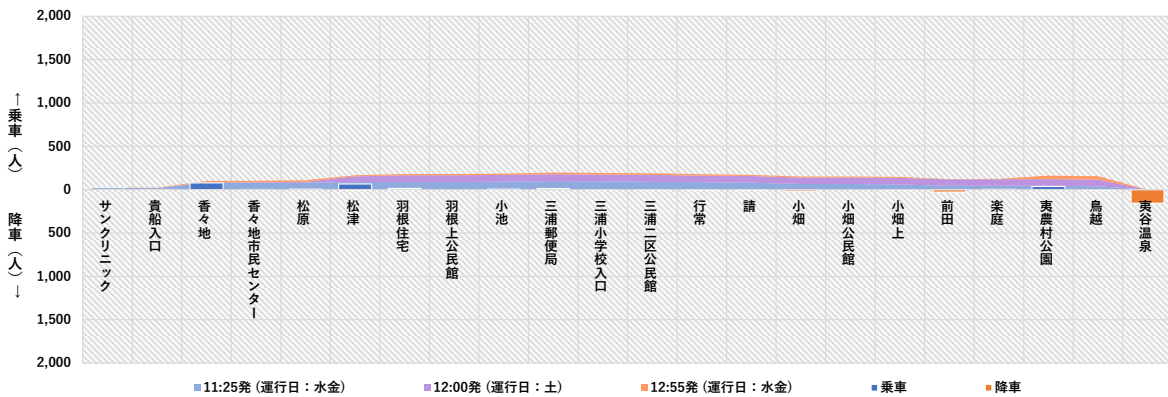


図 3-97 乗降車数・通過人員（令和3年度） 下り（夷谷温泉行き）

③羽根線

便別利用者数では、運行日と便数が少ないものの一定の利用があります。上りは2便目(14:35発)の利用が比較的多くなっています。

乗降車数・通過人員では、上り・下りともに「夷谷温泉」「松津」で乗降があります。[夷谷温泉～松津]間での乗降がほとんどである。

表 3-16 1日あたり便別利用者数（令和3年度）

	運行日	運行日						利用者数	運行日数	日平均
		月	火	水	木	金	土			
上り	1便目(8:20発)		●					130	50	2.6
	2便目(14:35発)		●					235	50	4.7
下り	1便目(11:30発)		●					325	50	6.5

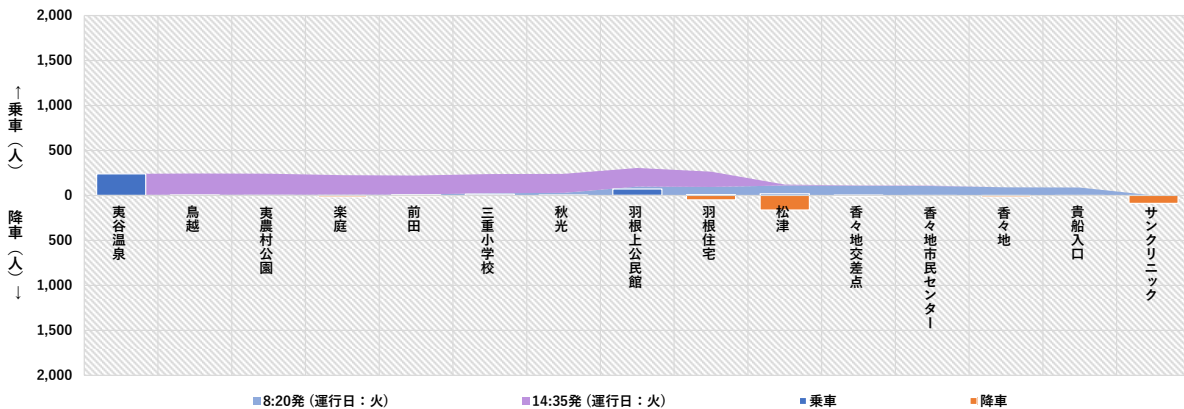


図 3-98 乗降車数・通過人員（令和3年度） 上り（サンクリニック行き）

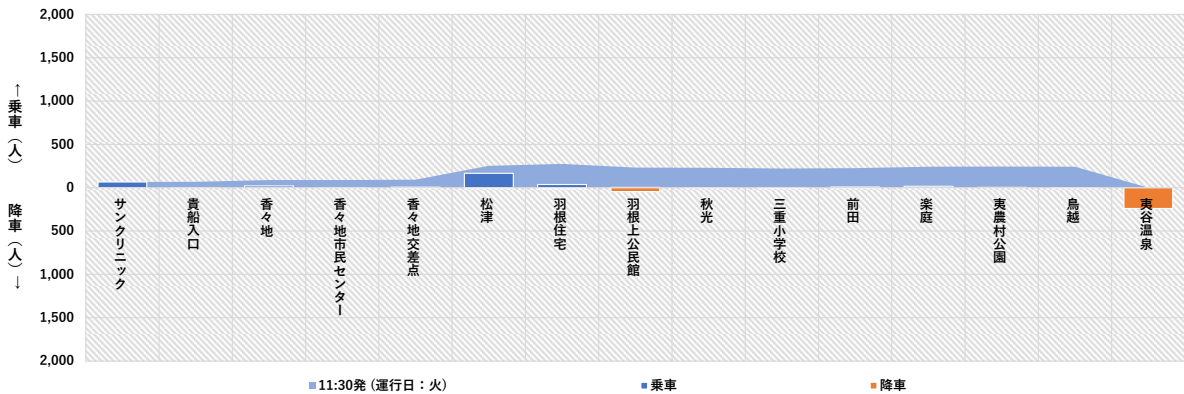


図 3-99 乗降車数・通過人員（令和3年度） 下り（夷谷温泉行き）

(2) 予約制乗合タクシー（田染・河内地域、都甲・草地地域、真玉地域、香々地地域）

登録者数は、田染・河内地域、都甲・草地地域が多い。香々地地域では、登録者数が2人と少数です。

令和元年度から令和3年度の期間で、都甲・草地地域および真玉地域では登録者数が増加しています。

利用者規模は、都甲・草地地域および真玉地域が100人以上と比較的多くなっています。2019年度から2021年度の期間で、香々地地域の利用はありませんでした。

利用者数の推移では、田染・河内地域が増加傾向を示しています。

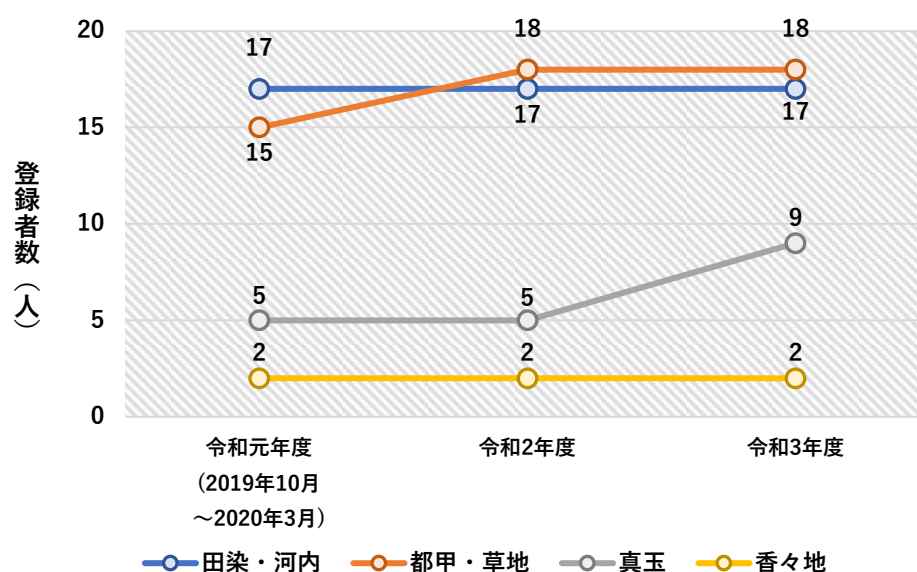


図 3-100 登録者数の推移

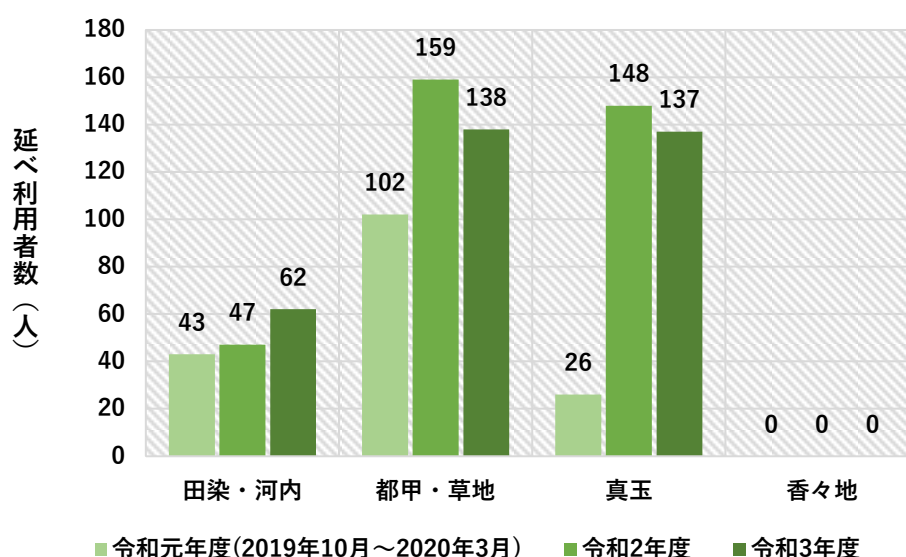


図 3-101 延べ利用者数

出典：豊後高田市予約制乗合タクシー輸送実績データ
(令和元年度(2019年10月～2020年3月)～令和3年度)

a) 運行便数・運行率

田染・河内地域は、令和2年度以降の運行率は50%前後と低くなっています。

都甲・草地地域は、運行率が75%と比較的高く、運行便数についても増加傾向にあります。

真玉地域の運行率は、令和3年度の段階で約70%と、微減傾向となっています。

香々地地域は、令和元年10月から令和4年3月での利用が無い状態が続いています。

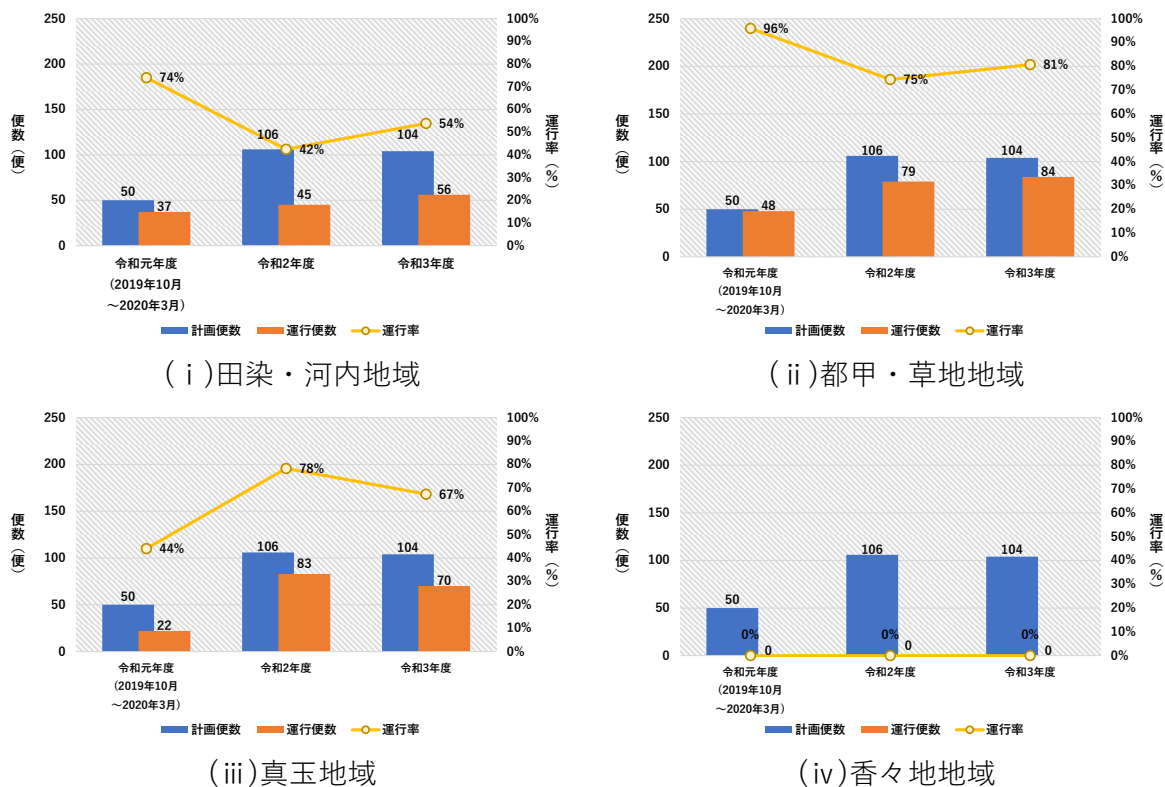


図 3-102 運行便数・運行率

(3) 予約制乗合タクシー（呉崎地域、西真玉地域）

a) 呉崎地域

①利用者数推移・利用率

年度ごとの利用者数の変動が大きく、令和2年度は利用者数114人と増加しており、令和3年度では前年度と比較して大きく減少し35人となっています。

登録数と実際の利用者数との関係では、登録者数は微増傾向にあるものの、実際の利用者は令和3年度時点で3人と登録者数（14人）の約21%となっています。

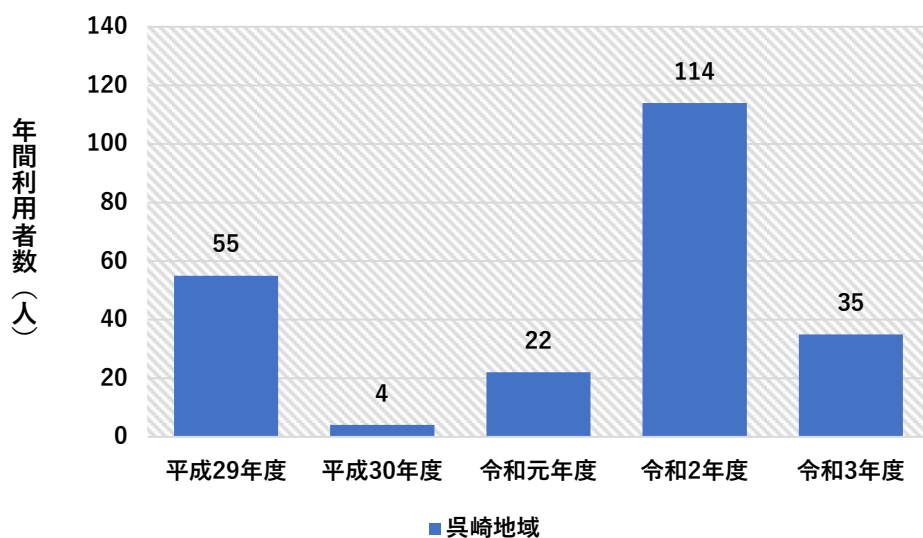


図 3-103 年間延べ利用者数

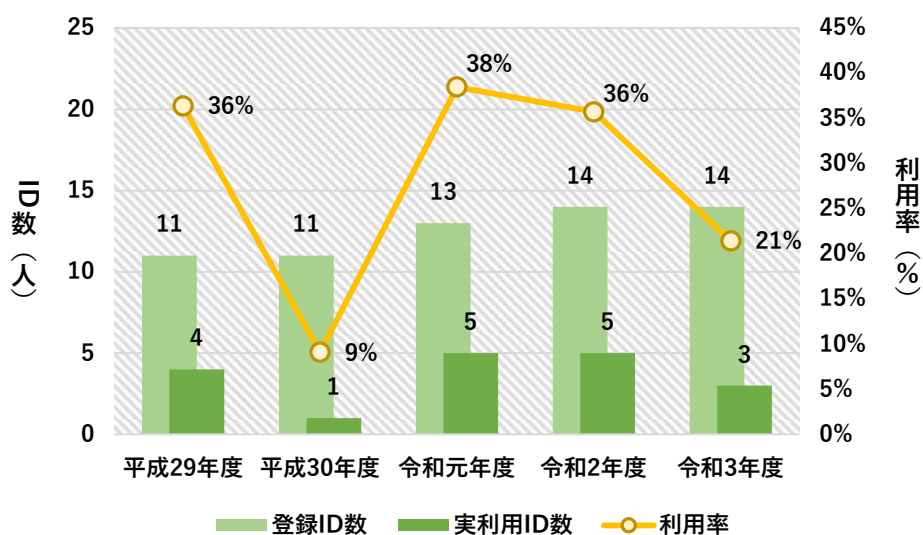


図 3-104 登録者利用状況

出典：豊後高田市予約制乗合タクシー（呉崎・西真玉地域）輸送実績データ
（平成29年度～令和3年度）

②目的地別利用者数・方面別利用者数

利用した際の目的地は、「商工会議所」が 23 人/年と最も多く、次いで「中央病院」が 7 人/年となっています。

行きでの利用と帰りでの利用の関係では、いずれの年度でも行きより帰りでの移動が 2/3 ほどとなっており、行きでは利用するが、帰りは別の移動手段で帰宅しているためと考えられます。

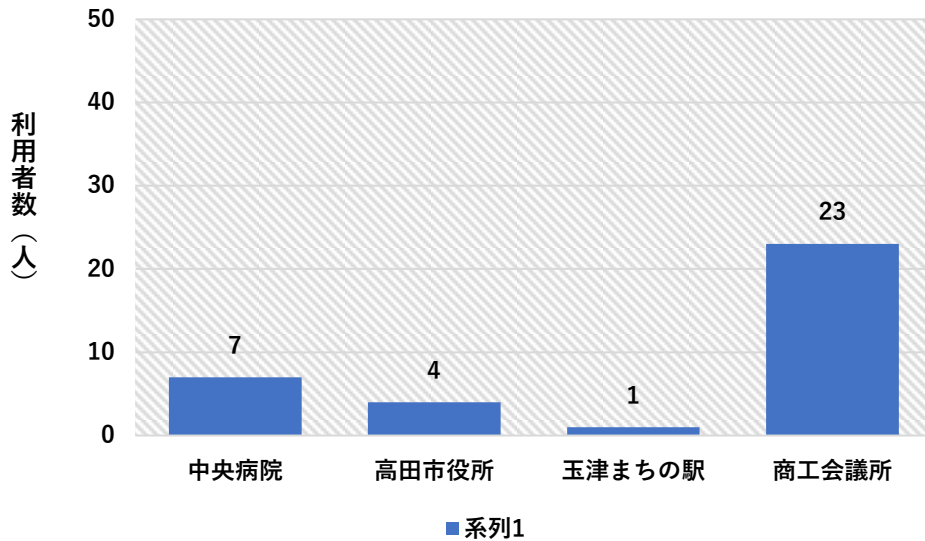


図 3-105 目的施設別利用者数 (令和 3 年度)

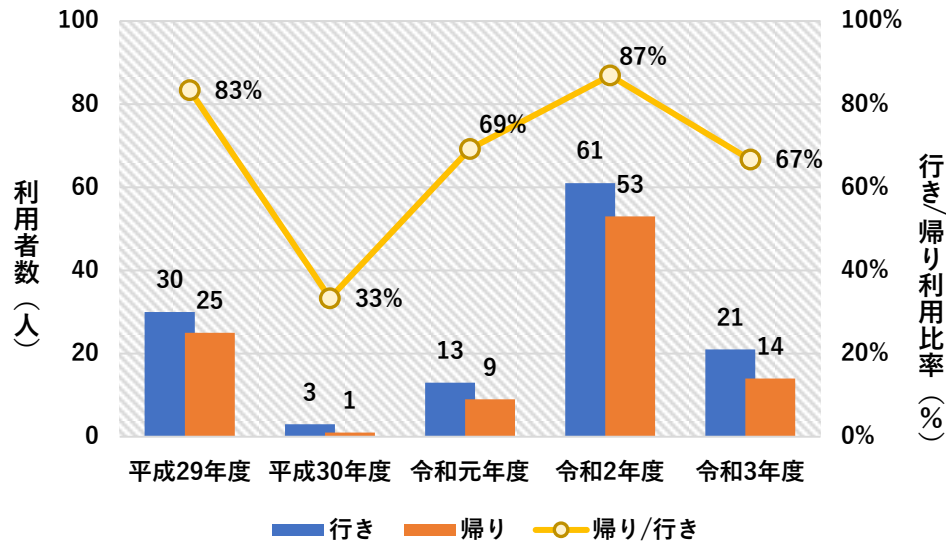


図 3-106 方面別利用状況

出典：豊後高田市予約制乗合タクシー（呉崎・西真玉地域）輸送実績データ
(平成 29 年度～令和 3 年度)

③ID 別利用状況推移

データ期間内での実際の利用者は 8 人となっています。

データ期間内で複数の日に利用している方は、図表における A、B、C、F、G の 5 人であり、令和 3 年度の利用者は B、F、G の 3 人でした。

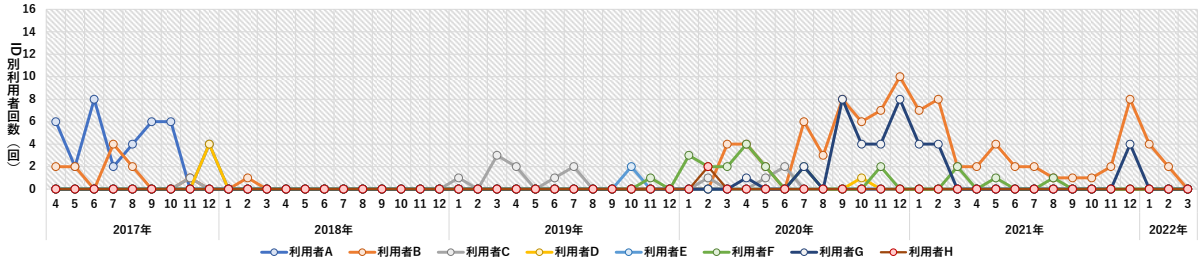


図 3-107 ID 別利用状況

表 3-17 ID 別利用状況

氏名	2017年度												2018年度												2019年度												2020年度												2021年度																	
	2017年						2018年						2019年						2020年						2021年						2022年																																			
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3																		
利用者A	6	2	8	2	4	6	6	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
利用者B	2	2	0	4	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	6	3	8	6	7	10	7	8	2	2	2	4	2	2	1	1	1	2	8	4	2						
利用者C	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
利用者D	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
利用者E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
利用者F	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	2	2	4	2	0	2	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
利用者G	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	8	4	4	8	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
利用者H	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
実利用ID数	2	2	1	2	2	1	1	2	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0						

出典：豊後高田市予約制乗合タクシー（呉崎・西真玉地域）輸送実績データ
（平成 29 年度～令和 3 年度）

b) 西真玉地域

①利用者数推移・利用率

年度ごとの利用者数にバラつきがあり、令和3年度は利用者数129人と特に多くなっており、令和元年度以降増加傾向となっています。

登録利用者数と実際の利用者数との関係では、登録者数は横ばい傾向であり、実際の利用者は令和3年度時点で1人と登録者数(16人)に対して実際の利用者が少数でした。

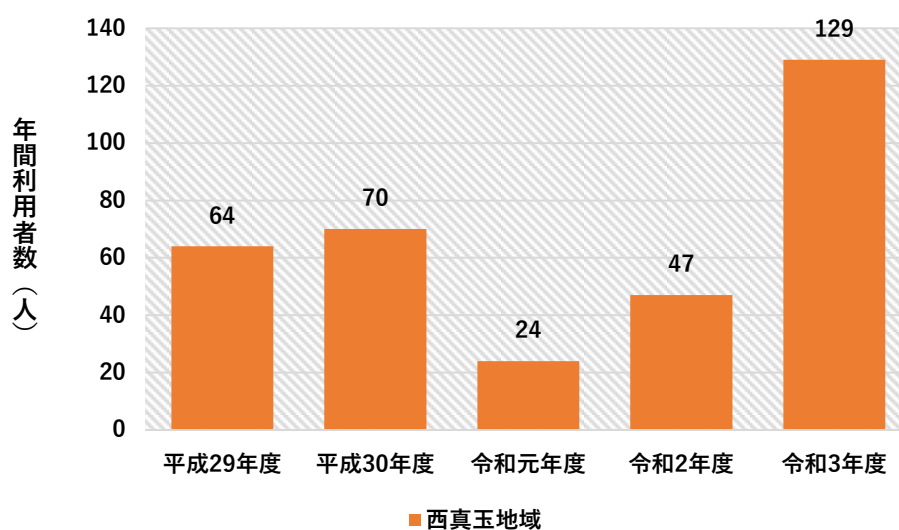


図 3-108 年間延べ利用者数

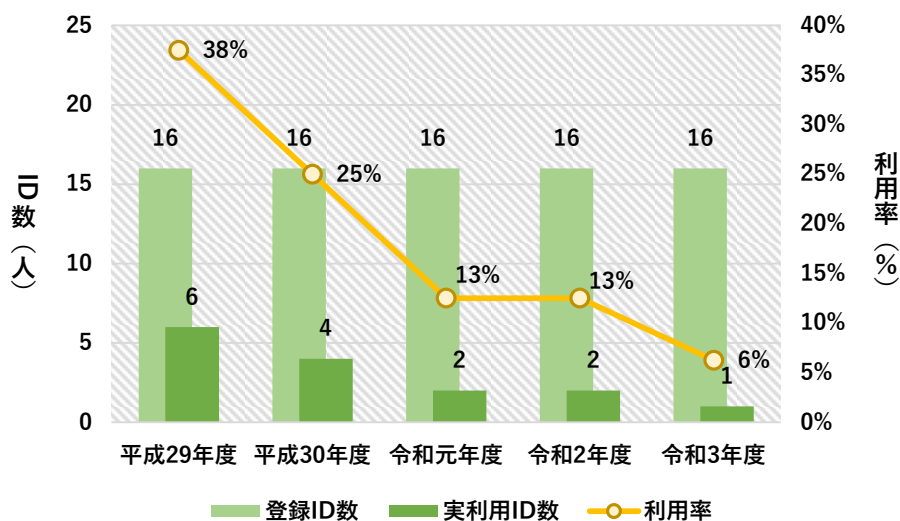


図 3-109 登録者利用状況

出典：豊後高田市予約制乗合タクシー（呉崎・西真玉地域）輸送実績データ
(平成29年度～令和3年度)

②目的地別利用者数・方面別利用者数

利用した際の目的地は、「原田医院」が 48 人/年と最も多く、次いで「真玉庁舎」が 40 人/年となりました。

行きでの利用と帰りでの利用では、年度ごとにバラつきがあり、令和 2 年度以降は帰りの利用と比較して行きの利用が多い傾向にあります。令和 2 年度以降の帰りの利用は、行きの利用の約 50%となっており、帰りの際は別の移動手段を利用していると考えられます。

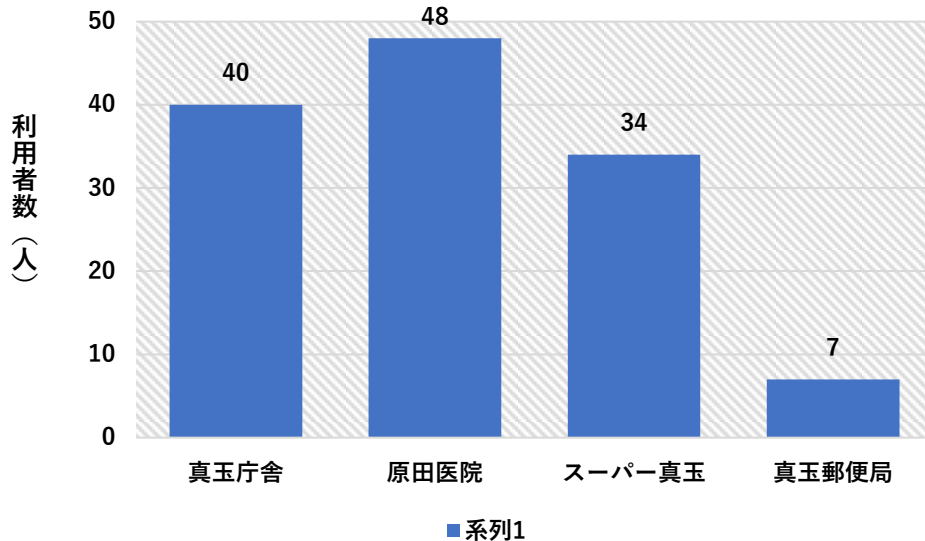


図 3-110 目的施設別利用者数 (令和 3 年度)

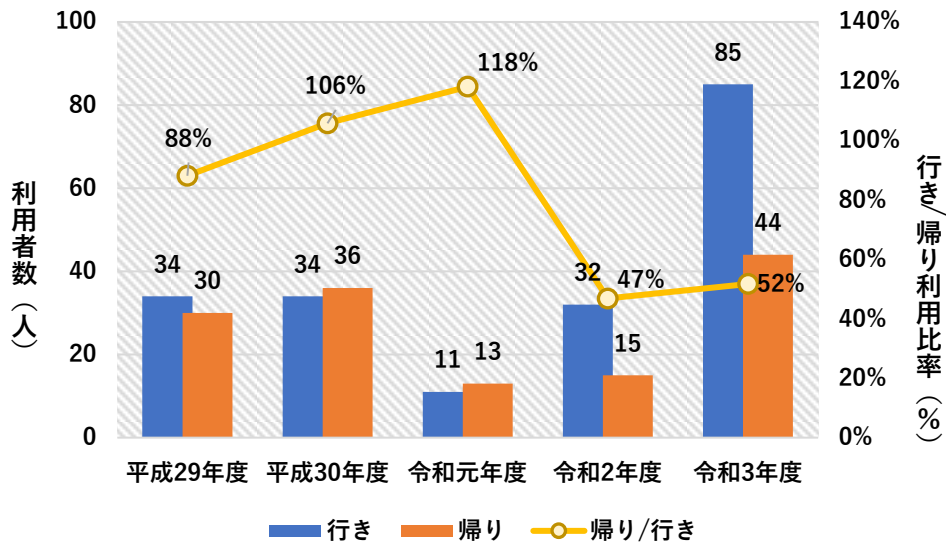


図 3-111 方面別利用状況

出典：豊後高田市予約制乗合タクシー（呉崎・西真玉地域）輸送実績データ
(平成 29 年度～令和 3 年度)

③ID 別利用状況推移

データの期間での実際の利用者は7人となっています。

データ期間内で複数の日に利用している方は、図表における A、B、E、F の4人であり、2021年度の利用者はFの1人でした。

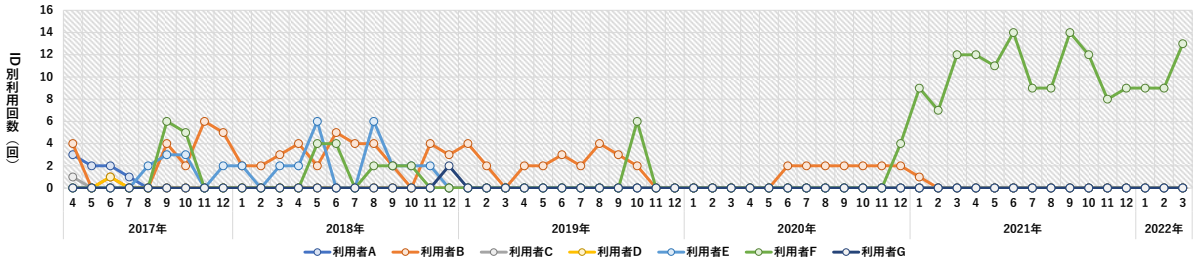


図 3-112 ID 別利用状況

西奥五	2017年度												2018年度												2019年度												2020年度												2021年度												2022年度		
	2017年						2018年						2019年						2020年						2021年						2022年																																
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3															
利用者A	3	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3														
利用者B	4	0	1	0	0	4	2	6	5	2	2	3	4	2	5	4	4	2	0	4	3	4	2	0	2	2	3	2	4	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
利用者C	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
利用者D	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0													
利用者E	0	0	0	0	2	3	3	0	2	2	0	2	2	6	0	0	6	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
利用者F	0	0	0	0	0	6	5	0	0	0	0	0	0	4	4	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	9	7	12	12	11	14	9	9	14	12	8	9	9	9	13
利用者G	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
実利用ID数	3	4	5	4	4	5	5	4	5	2	3	2	2	3	2	1	3	3	2	2	2	3	1	2	3	1	3	3	1	1	4	2	0	2	4	3	4	4	3	5	3	4	5	5	5	4	4	3	4	3	3	4	3	3	3	1							

図 3-113 ID 別利用状況

(4) 「まちなか乗合タクシー」実証運行

a) 全体利用者数

令和3年12月の利用者数が128人と最も多く、令和4年1月で大きく減少した後は3月まで微増傾向となっています。

利用は少数であり、1便あたりの利用者数は1人未満となっています。

データの期間では、週の後半の利用者数が多い傾向にあり、令和4年3月は水曜日と木曜日が多い結果となりました。

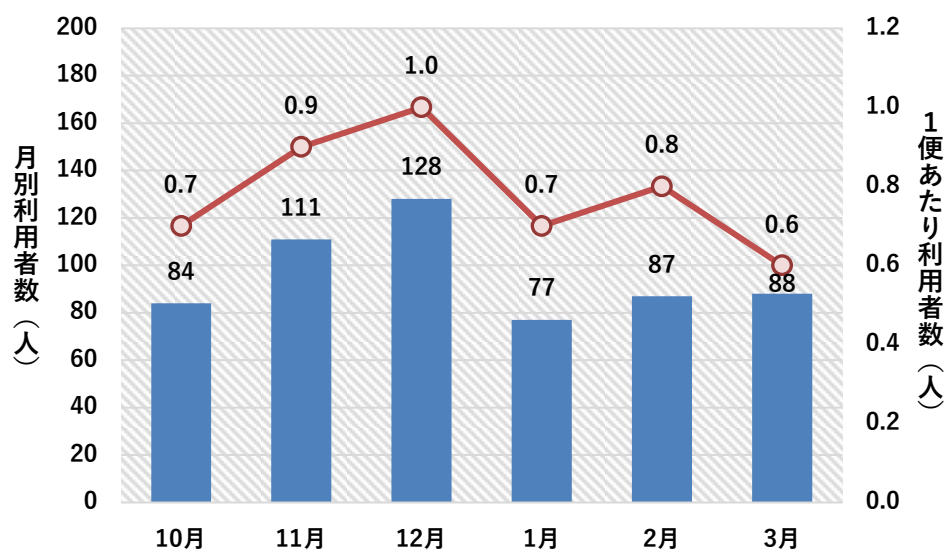


図 3-114 月別利用者数・1便あたり利用者数

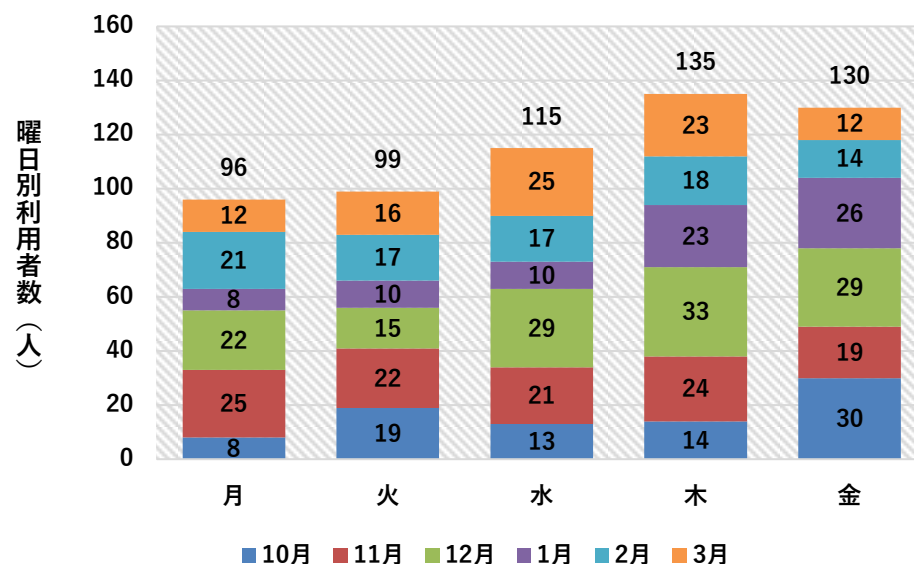


図 3-115 曜日別利用者数

出典：豊後高田市「まちなか乗合タクシー」実証運行 輸送実績データ
(令和3年10月～令和4年3月)

b) 通過人員

データの期間では、1～4 便目までは月ごとに利用者数の傾向にばらつきがあるものの、共通して 5 便目(13:40 発)の利用が少数であり、ほとんどの月で 6 便目(14:45 発)は約 20 人程度の利用者数がありました。

ほとんどのバス停で利用があり、「商工会議所」「玉津まちな駅」が比較的に利用されています。「図書館前」はデータの期間では利用はありませんでした。

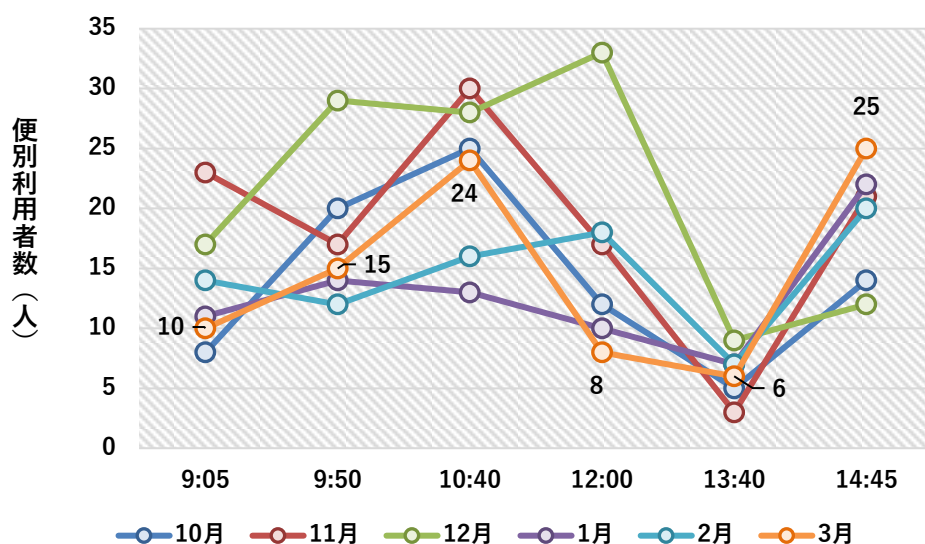


図 3-116 便別利用状況

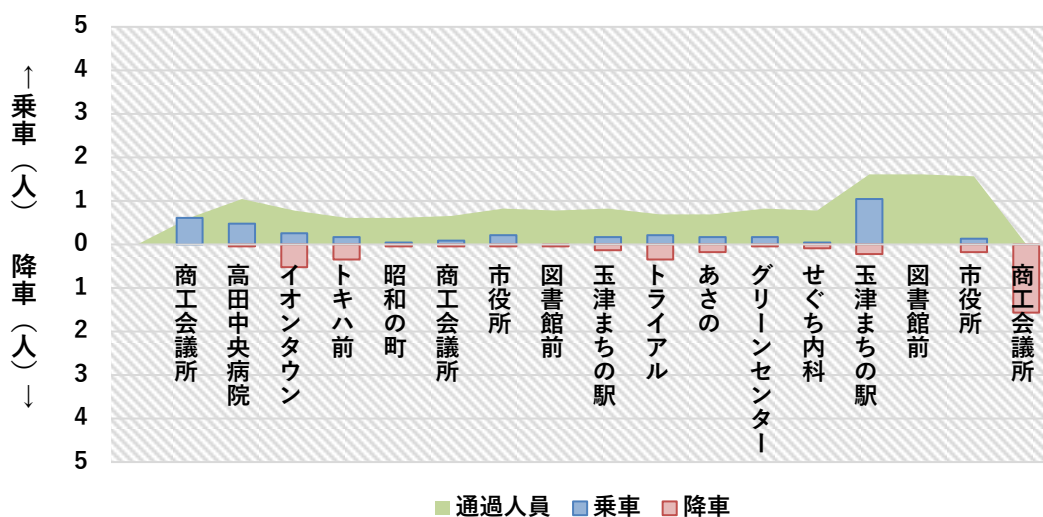


図 3-117 乗降車数・通過人員 (令和 4 年 3 月)

出典：豊後高田市「まちなか乗合タクシー」実証運行 輸送実績データ
(令和 3 年 10 月～令和 4 年 3 月)

第4章 豊後高田市の地域公共交通の抱える課題

4-1. 市内公共交通サービスに関する課題

4-1-1 公共交通利用者の減少・財政負担額の増加

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

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

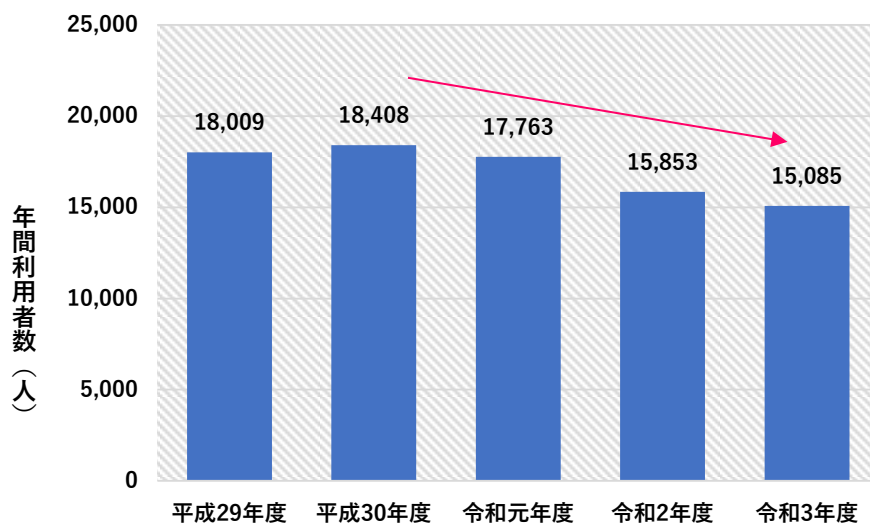


図 4-1 市民乗合タクシーの年間利用者数の推移

4-1-2 準交通不便地域の残存

高齢者の移動は、路線バスや市民乗合タクシーにより概ね地域内をカバーできている状況にあります。しかし、高田地域中心部においては路線バスや市民乗合タクシーのバス停から遠く、週1日の予約制乗合タクシーのみ運行されている「準交通不便地域」が存在します。高田地域の中心部は、多様な都市機能が集積するサービス提供基地としての都市拠点の機能強化を行う必要があります。今後、自家用車に頼りすぎないまちづくりを行うエリアとして、「準交通不便地域」の解消と、よりきめ細かく柔軟な運行を行う利便性の高いデマンド型交通の検討が必要です。



図 4-2 高田地域における公共交通の利用が不便な地域

4-1-3 複数種類のコミュニティ交通（乗合タクシー）の混在・重複

本市では、利便性向上のために複数種類のコミュニティ交通を運行していますが、複数種類の運行があるが故、同じエリアや経路を同一日に運行している等、運行の重複が見られ、非効率な部分が存在します。また、これから公共交通を利用しようと考えている方にとって、分かりにくい状況であることから、運行するエリア（都市内とそれ以外）で区別するなど、よりシンプルで分かりやすいコミュニティ交通の運行が必要です。

コミュニティ交通の種類	現況・役割	重複状況
市民乗合タクシー	定時定路線でどなたでも利用できる。地域内の生活利便施設への手段。	<p>予約制乗合タクシー運行日は市民乗合タクシーと同時運行となり、重複が発生</p> <p>市民乗合タクシーとまちなか乗合タクシーは、一部同一経路を運行している</p>
予約制乗合タクシー	路線バスや市民乗合タクシーの運行ルートから遠く（バス停からおおむね500m以上）、利用が困難な方のみが対象の区域運行乗合タクシー。週1日のみ運行。	
まちなか乗合タクシー（実証運行中）	中心部を定時定路線で循環運行。どなたでも利用できる。	

4-1-4 公共交通同士の接続

本市では、通学や通勤に鉄道を利用するため、宇佐駅で路線バスと乗り換えている住民が存在しますが、接続時間が5分未満の短い場合や、到着時刻が出発時刻と同時刻、又は数分遅く、乗り継げない場合があります。運行ダイヤの見直しにより公共交通の利便性を向上する必要があります。

豊後高田バスターミナルは、宇佐駅方面や大分空港、伊美方面など広域的な幹線交通の発着場所となっているものの、市民乗合タクシーやまちなか乗合タクシーは乗り入れておらず、広域的な幹線交通と地域内交通の乗継には徒歩が必要であり、また分かりにくい状況です。

表 4-1 朝ピーク時の路線バスと宇佐駅の接続状況

朝ピーク 時刻	路線バス		宇佐駅 ※赤字：特急	
	豊後高田→宇佐駅着	宇佐駅→豊後高田着	小倉方面	鹿児島方面
6時台	59	—	34 37	25
7時台	14 35	05 32 47	16 22 44 53	04 08 31
8時台	25 59	30 52	25 47 55	04 18 54
9時台	33	45 52	50	38 46

※令和5年6月時点

4-1-5 主要な交通結節点における機能的な待合環境の必要性

交通結節点においては、交通バリアフリー法に基づくユニバーサルデザインが求められています。屋根やベンチ等の快適に公共交通を待合できる環境や、公共交通の情報提供（使い方、時刻表、路線図、運賃、遅れ情報等の充実と多言語対応）が必要です。

本ターミナルは、大分交通宇佐参宮線の鉄道駅の名残がある、味わい深いターミナルではあるものの、老朽化に伴い快適な待合環境が整っていないほか、自家用車による送迎の乗降スペースや駐輪場スペースなどが不足しています。

豊後高田市や昭和の町の玄関口として、交通結節点における環境整備が求められています。



図 4-3 豊後高田バスターミナル

鉄道時代の頭端式ホームの名残りでターミナル敷地は広いが発着する便は限られているため、送迎車乗降スペースやコミュニティ交通の乗入などが求められる。



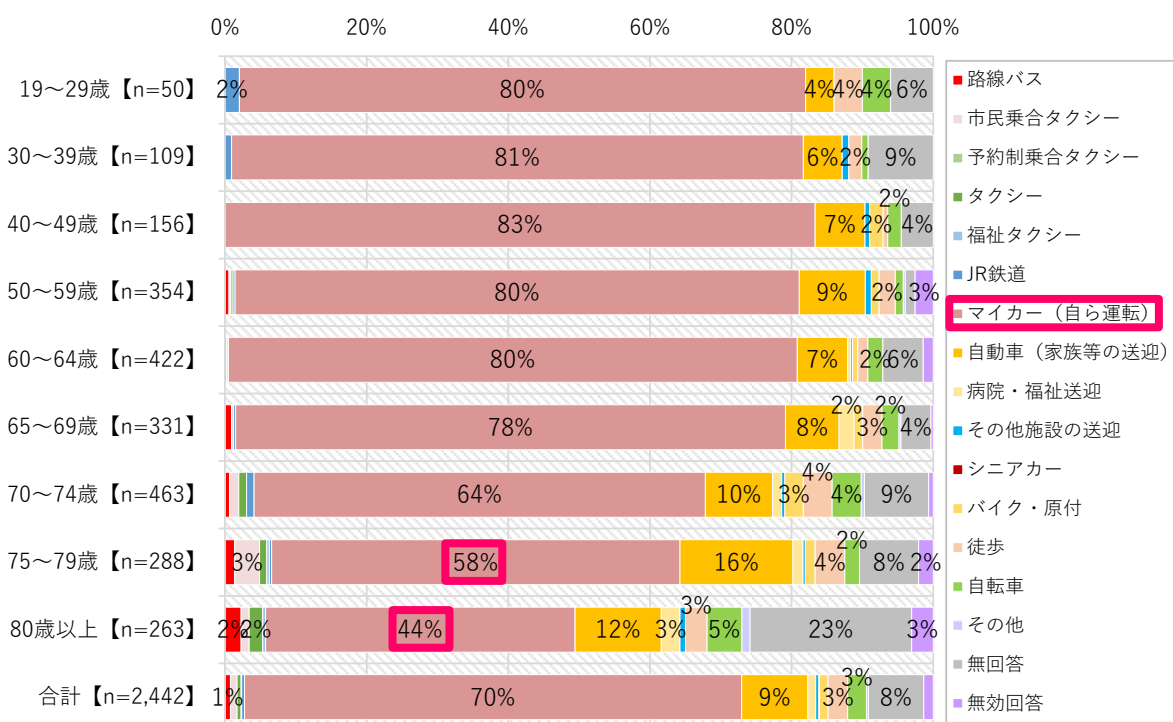
図 4-4 豊後高田バスターミナル内待合所

待合環境は確保されているものの老朽化が著しいほか、多言語による情報提供がない。

4-2. 地域と移動ニーズに関する課題

4-2-1 後期高齢者の高い自家用車依存の解消の必要性

多くの市民の移動は自家用車に依存しています。75歳以上の後期高齢者となっても、自家用車への過度な依存が伺えます。全国的に高齢者による交通事故が社会問題化していることから、自家用車への過度な依存からの脱却が必要です。また、公共交通網の維持のためには、公共交通網の改善を行うとともに、自家用車利用から公共交通への転換の推進を図る必要があります。

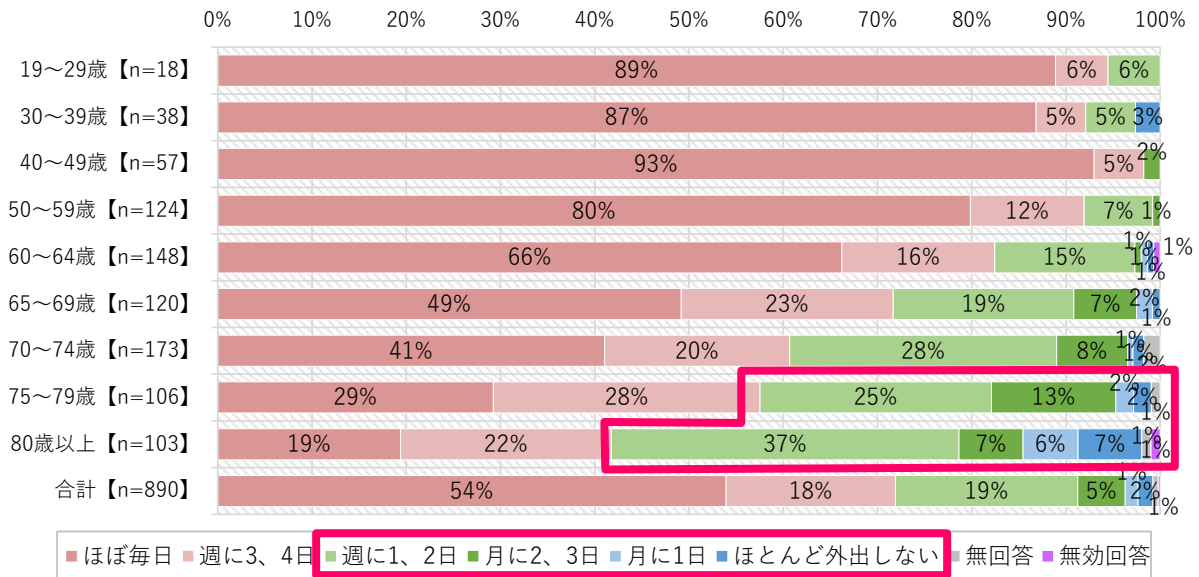


資料：住民アンケート

図 4-5 普段の外出行動における移動手段

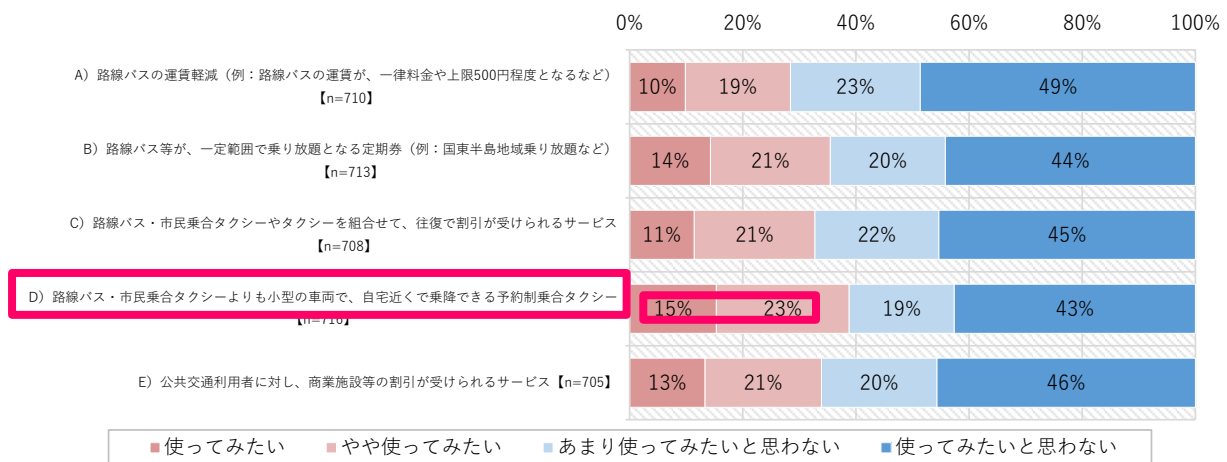
4-2-2 縮小化かつ多様化する移動ニーズへの対応

人口減少・高齢化により移動ニーズが縮小化しています。高齢となるにつれ、移動頻度は減少するため、通勤・通学の様な毎日の移動ニーズは発生しない反面、自宅からバス停までの往復が困難になっている利用者が増加しています。近年は午前中の高齢者のタクシー需要が高まり、予約を受けられない状況が発生している等、ドア to ドアのサービスの必要性が増しています。



資料：住民アンケート

図 4-6 年齢別の日常的な外出頻度

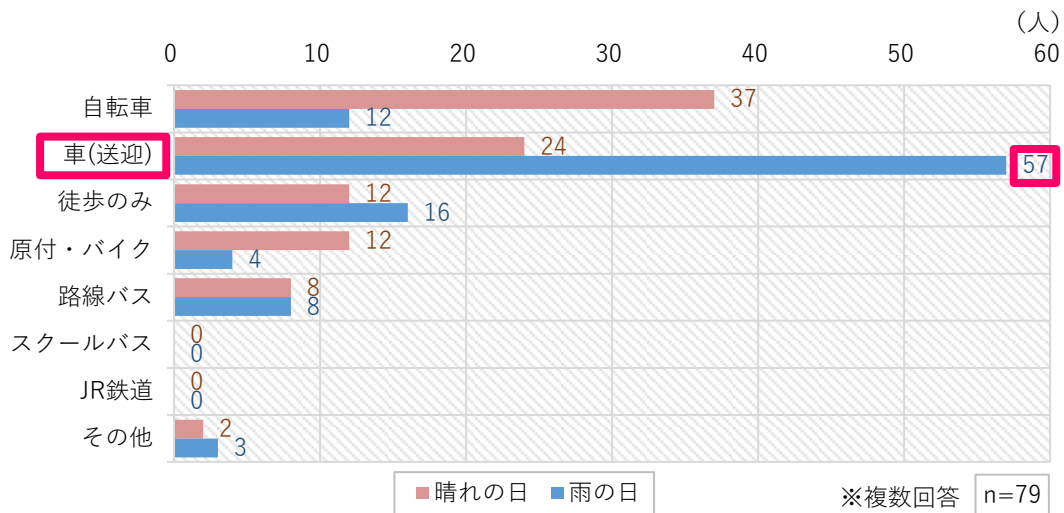


資料：住民アンケート

図 4-7 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向

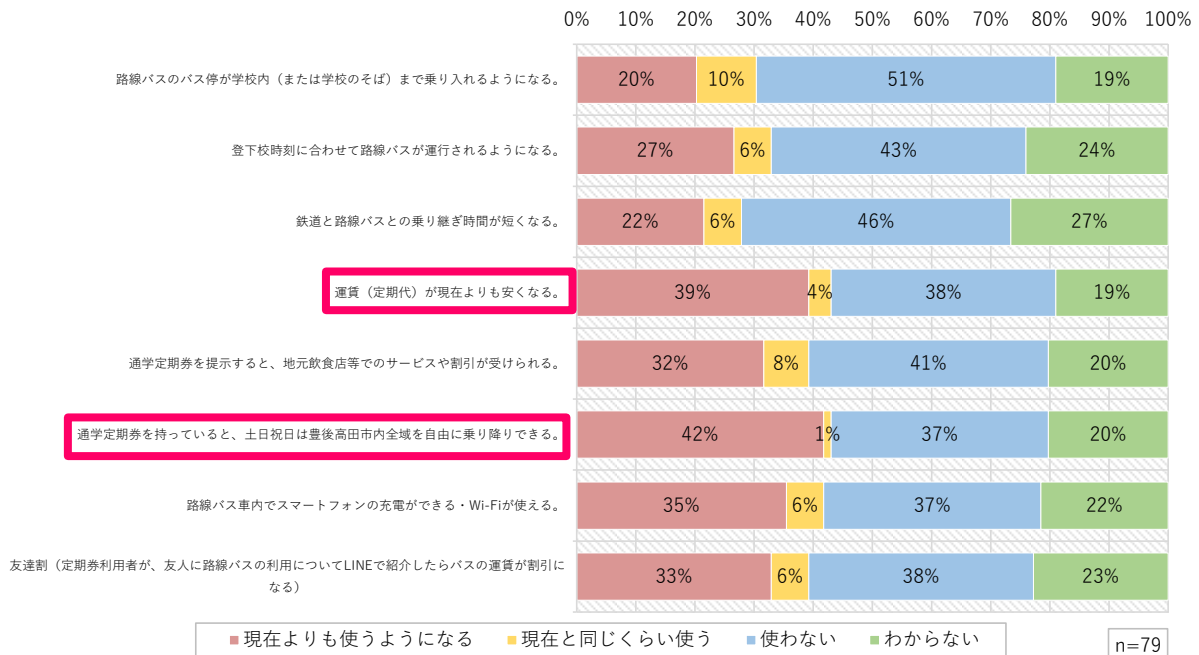
4-2-3 高校通学時の送迎移動への依存からの脱却が必要

少子化が深刻であり、通学時の公共交通利用は今後さらに減少することが見込まれます。本市では、子育て世帯の応援と定住促進を目的として路線バス定期券補助を実施しているものの、高校生の通学手段は家族の送迎による割合が高い状況です。幹線交通の維持に向け、更なる運賃施策等の利便性向上により、送迎からの転換を図ることが必要です。



資料：高校生アンケート

図 4-8 通学の移動手段（晴れの日／雨の日）



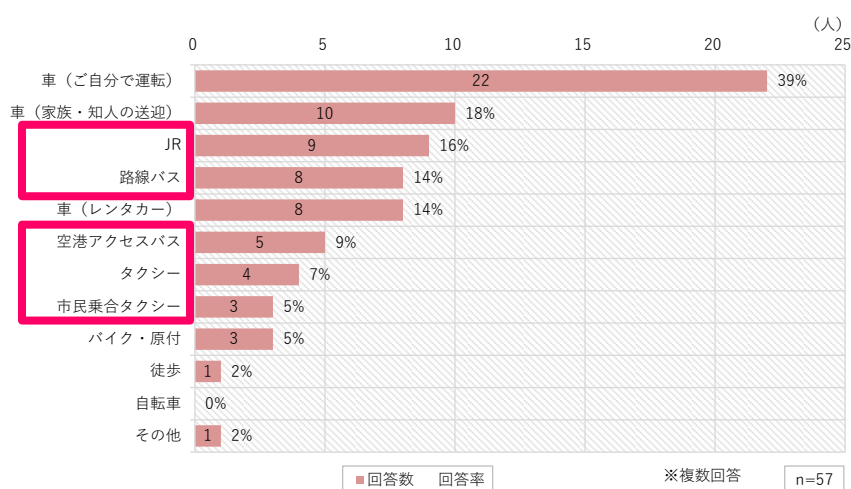
資料：高校生アンケート

図 4-9 改良による路線バスの利用意向

4-2-4 来訪者等に目を向けた公共交通サービス/情報不足の解消

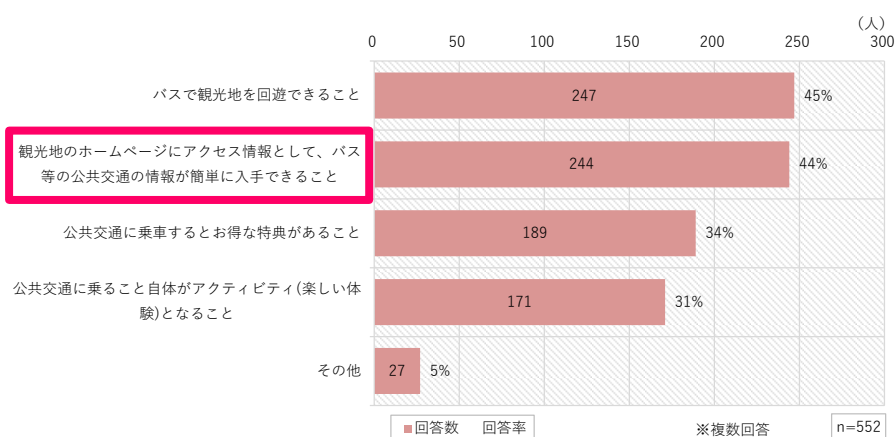
観光地における市外からの来訪者は、自家用車やレンタカー利用に加え、一定程度の公共交通利用が見受けられます。本市には、昭和の町観光の目玉の一つであるボンネットバス「昭和ロマン号」の運行があり、交通をコンテンツとしたアクティビティが楽しめます。交通のイメージを重視し、観光地アクセスに係る公共交通情報を充実させるとともに、広域アクセスを重視した路線バスの運行ダイヤの利便性の向上を更に行う必要があります。

また、大分県や九州全域の MaaS^{*}の検討状況を見据え、積極的な関与を検討します。



資料：WEB モニター観光実態調査

図 4-10 本市へ来るまでの移動手段（再掲）



資料：WEB モニター観光実態調査

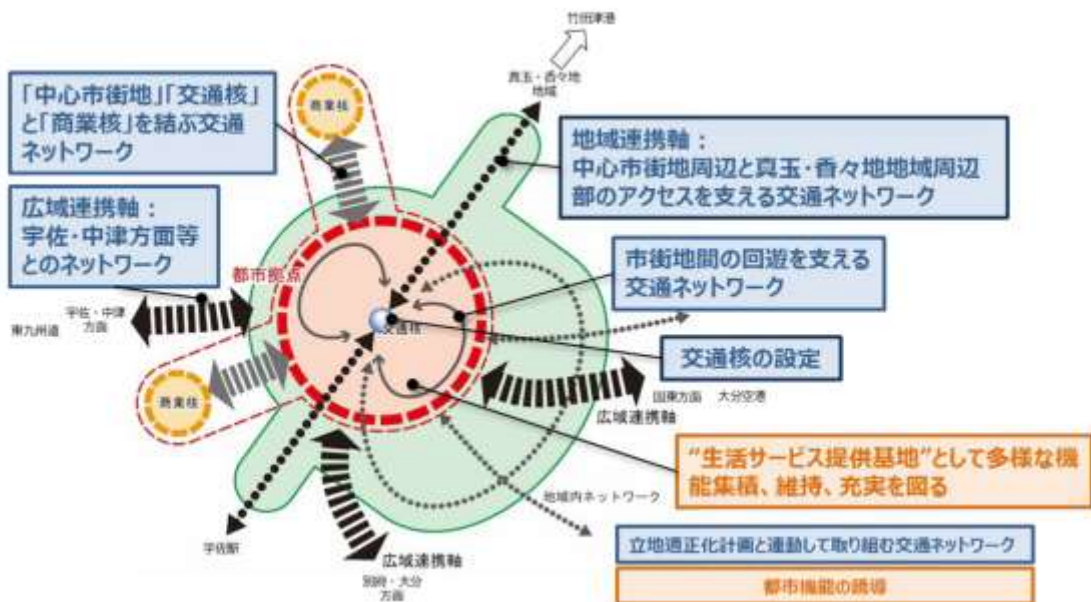
図 4-11 昭和の町や豊後高田市を周遊観光する際、どのようなことが改善されれば公共交通を利用するか（再掲）

※ Mobility as a Service の略。さまざまな交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえて継ぎ目なくつなぐ「移動」の概念

4-3. 持続的な社会の形成に向けた課題

4-3-1 医療、福祉、商業等の都市機能の誘導・集約によるコンパクトなまちづくりへの対応

本格的な人口減少社会が到来し、医療、福祉、商業等の都市機能の誘導・集約によるコンパクトなまちづくりが求められています。都市機能集積の維持・充実を図ることで、将来的にも市内で日常的に必要な生活サービスを提供できる環境を維持していきます。広域な交通ネットワークと共に、中心市街地や交通核と商業核を結ぶ交通ネットワーク、回遊を支える交通ネットワークを維持・充実させ、移動を円滑にするための施策が必要です。



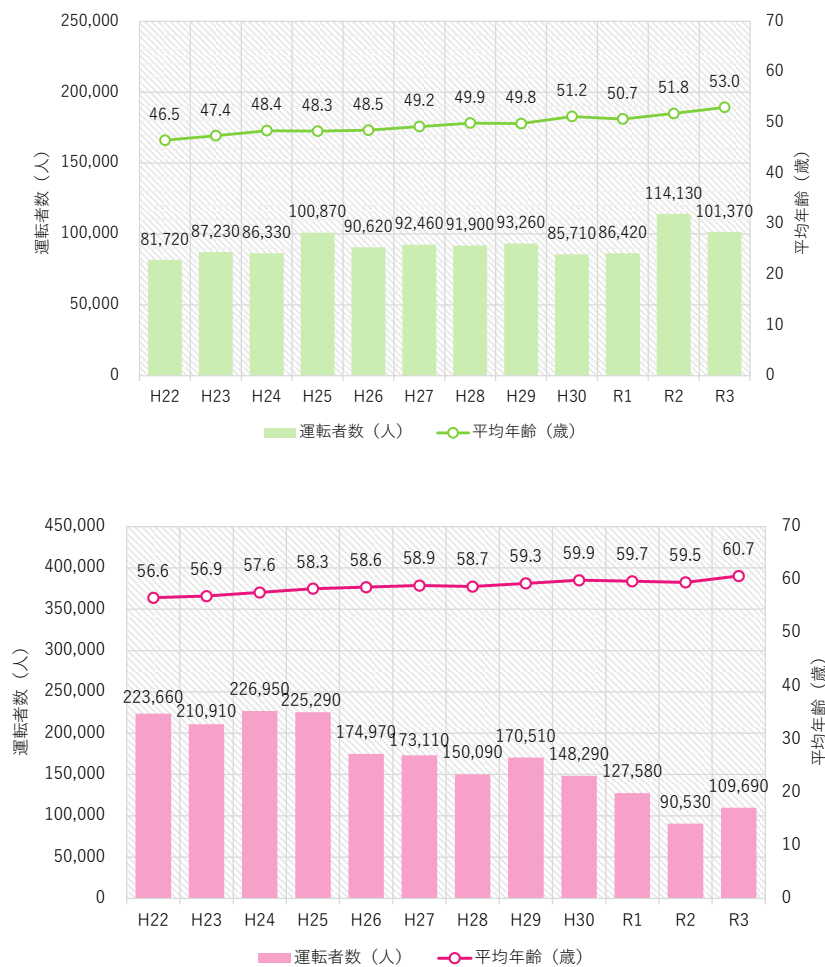
資料：豊後高田市立地適正化計画

図 4-12 都市機能の誘導に向けた基本的な考え方イメージ

4-3-2 安全安心な公共交通体系の維持

安全安心な公共交通体系を維持していくため、慢性的な運転者不足への対応が必要となっています。全国のバスおよびタクシーの運転者数は、近年減少傾向にあり、特に、タクシーの運転者数は平成 22 年度から令和 3 年度までの間で約 5 割減少している状況です。また、令和 3 年度時点での全国の運転者の平均年齢は、バス運転者が 53.0 歳、タクシー運転者が 60.7 歳となっています。豊後高田市においては更に高齢化が進んでおり、大交北部バス高田営業所の運転手の平均年齢は 59 歳、市内のタクシー運転手の平均年齢は 70 歳となっています。地域公共交通の担い手不足は深刻です。バスもタクシーも、一段と効率化を図り、持続可能な公共交通運行体制が求められています。

また、企業送迎や病院送迎など公共交通以外の輸送資源について、施設の運営方針を尊重しつつ、移動に関するステークホルダー間で検討し、旅客運送サービスの効率化が図れる場合は、連携を検討することが求められています。



資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

図 4-13 (上) 全国の営業用バス運転者数と平均年齢 (全国) (下) タクシー運転者数 (全国) と平均年齢 (全国)

4-3-3 持続可能な未来の形成（SDGs）

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015年9月の国連サミットで採択された2030年までの国際目標で、持続可能な世界を目指すための17のゴールと169のターゲットから構成されています。本計画においても、特に関連性の高いSDGsのゴールの達成に向け、未来につながる地域公共交通を実現します。



図 4-14 SDGs の 17 のゴール

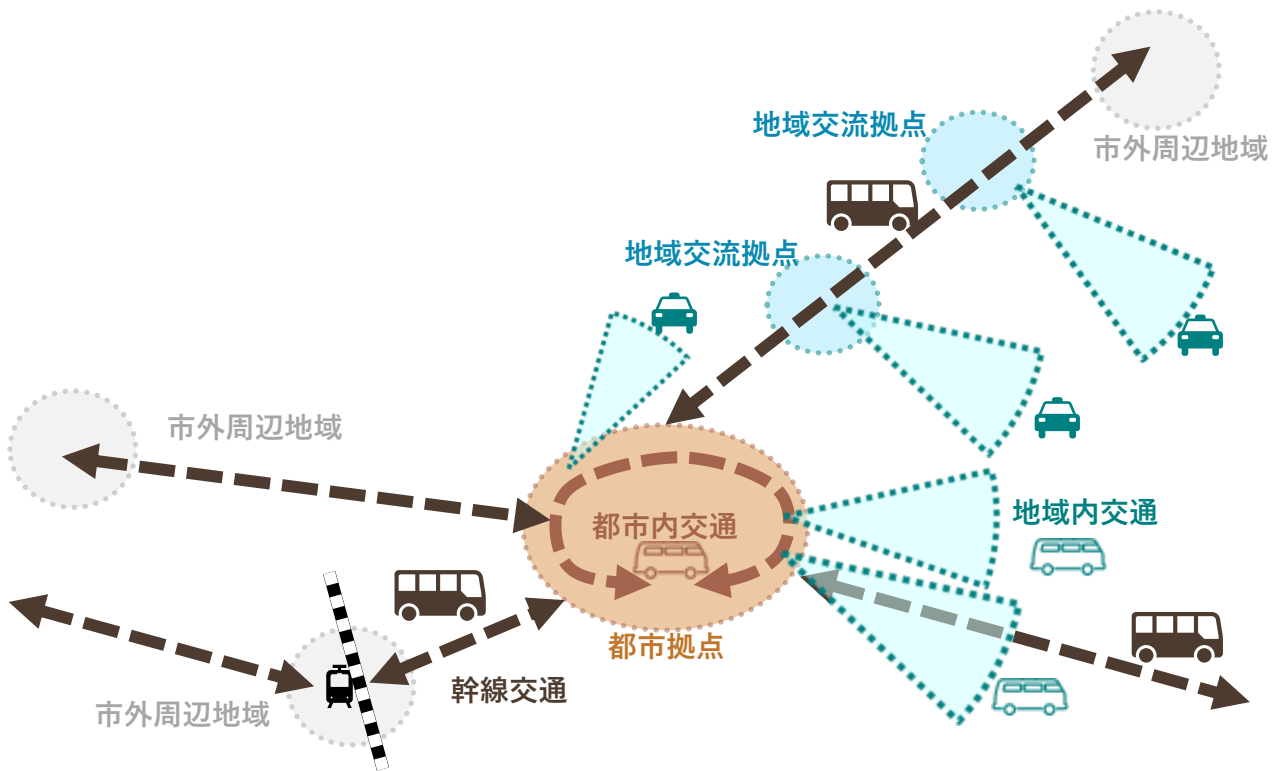
<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>3 すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>11 住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>	<p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>13 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p>
<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう</p>	<p>17 パートナーシップで目標を達成しよう 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>		

図 4-15 特に関連性の高いゴール

第5章 基本的な方針と豊後高田市公共交通の将来像



5-1. 公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な考え方



サービス		役割	移動の質と量	確保・維持策
公共交通	幹線交通	<ul style="list-style-type: none"> 市内外をまたぐ広域的な通学や観光など多目的での移動手段を確保 	大規模	<ul style="list-style-type: none"> 幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を図る
	都市内交通	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点内の商業核や中心市街地、交通核（結節点）等の周遊時の利便性を確保 		<ul style="list-style-type: none"> デマンド型交通やまちなか乗合タクシー、タクシー（一般乗用）により、高頻度かつ柔軟なサービスを確保
	地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> 主に地域内の基礎的な生活行動を支える移動手段を確保 		<ul style="list-style-type: none"> 予約制乗合タクシーや市民乗合タクシー、タクシー（一般乗用）による柔軟な移動サービスを必要十分な水準を確保 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図る
その他の補完的サービス		<ul style="list-style-type: none"> 通学や通院、通勤等の特定の移動目的に対応した公共交通を補完する移動手段の確保 	小規模・限定的	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る

5-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

鉄道駅を持たない豊後高田市においては、最寄り駅である「宇佐駅」（隣接する宇佐市）と周防灘フェリー伊美港がある国東市の「伊美」を結ぶ幹線交通である路線バス「伊美線」を軸に、市域内には市民乗合タクシー網が幹線交通に通じる支線の役割として中山間エリアを含めほぼ全域にわたり広がっています。

これらの公共交通については、市内の病院・商店等が市民の日常生活機能を担う中で、市街地等に向かう手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能しています。

しかしながら、自家用車の普及や人口減少等により、市民乗合タクシーと路線バス利用者はどちらも減少しており、収支悪化による行政負担も増加しています。今後、さらに人口減少等が進行した場合、地域公共交通の利用者がさらに減少し、持続的な運行が厳しくなってしまうことが懸念されます。

本市は、総合計画に掲げる“誰もが安全・安心・快適に暮らせるまちづくり”を進めるため、「高齢者等の交通弱者にとって利便性が高く、より利用しやすい公共交通体系」を目指しています。

そのためには、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保を前提に、地域公共交通の利用促進に地域全体で取り組み、地域公共交通を『創り、守り、育てる』機運を高めていく必要があります。

豊後高田市では、JR九州日豊本線宇佐駅を初め、豊後高田、香々地、真玉等の拠点間を結ぶ広域交通（地域間幹線系統バス）や、地域交流拠点から運行されている地域内交通（フィーダー系統）が運行されており、学生や高齢者など、運転免許証を持たない市民等にとっては必要不可欠な公共交通機関です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

番号	事業名	必要性
1	路線バス（伊美線・国道中高線）	<ul style="list-style-type: none"> ・豊後高田市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担っています。起終点の豊後高田バスターミナルでは、地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。 ・一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
2	市民乗合タクシー（上野線、熊野線、並石線、長岩屋線、草地線、黒土線、白野線、小畑線、夷線、羽根線）	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通不便地域において、市民の買い物、通院、その他の外出機会など、日常生活での移動手段を担っています。また、不便地域から主要な路線バス停留所まで接続しており、路線バスを補完する欠かせない事業です。 ・一方で、高齢者等の移動手段の確保等を目的としており、自治体や交通事業者の努力だけでは事業の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 5-1 地域公共交通確保維持事業の必要性

第6章 実施事業

豊後高田市における公共交通の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した実施事業を以下に示します。

各事業は、記載する実施主体が事業を推進するものとしませんが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行います。

計画目標	
実施事業	実施主体
交流と対流の活発化	
観光や商業施設等と連携した利用促進	豊後高田市地域活力創造課、観光施設・商業施設等、交通事業者
公共交通同士の接続改善	豊後高田市地域活力創造課、交通事業者
高校生やアクティブシニアなどターゲットを絞った利用促進	豊後高田市地域活力創造課、社会福祉課
広域に跨る幹線交通の維持・改善	豊後高田市地域活力創造課、交通事業者
定住につながる便利な移動環境構築	
ICTを活用したデマンド運行システムを用いた都市内交通の利便性向上	豊後高田市地域活力創造課、交通事業者
運転免許証の自主返納支援	豊後高田市市民課
ネットワークとサービスの最適化	
利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通（乗合タクシー）の運行内容の再編	豊後高田市地域活力創造課、交通事業者
市域全体を対象とした新たな運賃体系の設定	豊後高田市地域活力創造課、交通事業者
地域旅客運送サービスの持続性向上	
公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援	豊後高田市地域活力創造課、交通事業者、大分県
輸送資源の統合に向けた検討	豊後高田市地域活力創造課、交通事業者

6-1. 交流と対流の活発化

事業名	観光や商業施設等と連携した利用促進						
事業概要	<p>交流と対流の活発化のためには、移動目的が重要です。移動目的地先である観光施設や商業施設等へ訪問者を増加させることが地域活性化や公共交通利用増につながります。観光施設や商業施設等と連携し、施設等を訪問したくなる魅力ある情報発信と共に、公共交通利用も併せて呼びかけ、公共交通利用のインセンティブの付与等も検討しつつ公共交通利用促進を図ります。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	豊後高田市地域活力創造課	連携を模索					
	観光施設・商業施設等	順次連携施策を実施					
交通事業者							

事業名	公共交通同士の接続改善						
事業概要	<p>観光目的での移動や通学等の日常的な移動において、可能な限り待ち時間の内スムーズな乗継を目指し、利用者の移動ニーズを鑑みながら、宇佐駅における鉄道・路線バス・市民乗合タクシーやまちなか乗合タクシーと豊後高田バスターミナル等の市内主要バス停との接続改善を継続的に検討・実施します。</p> <p>広域的な幹線交通と、都市内交通や地域内交通との乗継利便性向上のために、主要なバス停において、屋根やベンチ等の快適な待合環境の整備や、路線図や時刻表等の情報提供を充実させます。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	豊後高田市地域活力創造課	検討・継続的に改善					
	交通事業者						

事業名	高校生やアクティブシニアなどターゲットを絞った利用促進					
事業概要	<p>主にアクティブシニアをターゲットに、健康づくり施策と連携し、元気なうちからのマイカー移動からの卒業を目指し、公共交通の利用に係る心理的不安の解消を図るとともに、公共交通の最適な利用方法などの情報発信を強化行い、利用促進を実施します。</p> <p>高校生のマイカー送迎通学から公共交通利用への転換を目指し、高校進学を控えた中学三年生や高校生への公共交通通学案内や通学支援制度の周知を行う等、利用促進を実施します。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	豊後高田市地域活力創造課、社会福祉課	検討・実施				

事業名	広域に跨る幹線交通の維持・改善					
事業概要	<p>市内地域間や市外周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段である広域に跨る幹線交通について、県計画（北部圏）との整合を図りながら、路線の再編や運行水準の適正化、ダイヤ改正等を定期的実施することで、路線の維持・改善を図ります。</p> <p>国の生活交通確保維持改善事業（地域間幹線系統補助）を活用し、かつ、市も支援を行うことで持続的な運行を図ります。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度
	豊後高田市地域活力創造課	路線・ダイヤなどの定期的な見直し				
	交通事業者					

6-2. 定住につながる便利な移動環境構築

事業名	ICTを活用したデマンド型の運行システムを用いた都市内交通の利便性向上						
事業概要	商業施設や医療施設、観光施設、文教施設、公的施設など、多様な都市機能が集積するサービス提供基地としての都市拠点の機能強化と、高田地域中心部における「準交通不便地域」の解消のため、都市内交通の導入を検討します。特に、乗りたいときに当日予約ができるような利便性の高く、かつ乗合率を高める効率的なシステムとして、ICTを活用したデマンド型の運行システムの導入の検討を行います。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	豊後高田市地域活力創造課	検討 →実証運行 →効果検証	本格運行				
交通事業者							
事業名	運転免許証の自主返納支援						
事業概要	豊後高田市では、加齢等に伴う身体機能や判断能力の低下により運転に不安を感じる方の運転免許返納を推進するため、市内在住の運転免許を自主返納した方に対して、路線バス、市民乗合タクシー、タクシー、市内温泉で利用できる共通利用券の交付、運転免許履歴証明書発行手数料の助成を進めてまいります。						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	豊後高田市市民課	継続的に実施					

6-3. ネットワークとサービスの最適化

事業名	利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通（乗合タクシー）の運行内容の再編						
事業概要	<p>定時定路線運行を行う路線バスにより、市内の拠点間等の幹線的な移動を担いながら、支線を担う都市内交通（現在のまちなか乗合タクシー）や地域内交通（現在の市民乗合タクシー、予約制乗合タクシー）は利便性が高く分かりやすい運行形態へ整理・統合を検討し、縮小化・個別化する移動ニーズへの対応を図ります。また、利用が極端に少ない地域においては、一般乗用タクシーを活用したおでかけ支援制度への移行も検討します。</p> <p>なお、交通不便地域を運行する市民乗合タクシーについては、国の生活交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持事業）を活用し、持続的な運行を図ります。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	豊後高田市地域活力創造課 交通事業者	再編検討→実証運行 →効果検証			本格運行		

事業名	市域全体を対象とした新たな運賃体系の設定						
事業概要	<p>路線バスやコミュニティ交通（乗合タクシー）と都市内交通を円滑に乗り継ぎ、回遊性促進を目指すため、新たな運賃体系・割引施策を検討します。市内全ての公共交通が1枚の乗車券で乗り放題となる1日乗車券や乗り放題定期券など、スムーズかつシンプルで分かりやすい運賃体系を目指し、交通事業者間の収入配分等の検討を行い、実証的に施策を実施します。</p> <p>広域的な幹線交通については、周辺市町の状況を踏まえ、今後連携して運賃負担の軽減による公共交通利用の促進を図ります。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	豊後高田市地域活力創造課 交通事業者	運賃施策検討 →実証運行 →効果検証			本格導入		

6-4. 地域旅客運送サービスの持続性向上

事業名	公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援							
事業概要	<p>公共交通の持続的な運行に向け、運転者人材の確保が重要です。本市の IJU ターン支援制度を活用し、IJU ターン支援サイトにおける公共交通運転者に関する就労情報の PR 等を行うなど、運転者人材確保支援を行います。</p> <p>また、市外在住者が豊後高田市内の賃貸住宅を借りた際に、就労を条件に家賃を支援する制度「ムーブイン就労家賃応援金」と連携した公共交通就労者への支援を検討、実施します。</p> <p>大分県の実施するマッチングサイトに掲載されている企業に、県外在住者が就職をした場合に支援金を交付する事業を積極的に活用します。</p>							
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール						
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	
	豊後高田市地域活力創造課	検 討	実 施					
	交通事業者							
大分県								

事業名	輸送資源の統合に向けた検討						
事業概要	<p>公共交通の持続的な運行に向け、スクールバス等について公共交通も含めて輸送資源を統合出来ないか、可能性を検討します。検討はコミュニティ交通（乗合タクシー）の再編と同時に行います。</p>						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール					
		令和 5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度
	豊後高田市地域活力創造課	実 施 可 能 性 検 討					
	交通事業者						

第7章 計画の達成状況の評価

7-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

計画目標				
数値指標		現状値 令和3年度	中間値 令和8年度	目標値 令和10年度
交流と対流の活発化				
公共交通利用者数	路線バス	83,890人	75,501人	75,501人
	市民乗合 タクシー	15,606人	14,045人	14,045人
	タクシー	23,856回	21,470回	21,470回
<p>【設定の考え方】利用者数を人口減少の推計と新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減を考慮し、現状から約1割減程度を維持することを目標に設定。タクシーについては、利用者数ではなく、乗客を乗せて運行した回数を指標に設定。</p> <p>【データ取得方法】豊後高田市で集計（交通事業者よりデータ提供）</p> <p>【評価時期】毎年</p>				
豊後高田バス停の乗降客数		14,965人/年	13,418人/年	13,418人/年
<p>【設定の考え方】観光来訪者の公共交通利用を維持する。</p> <p>【データ取得方法】交通事業者より取得</p> <p>【評価時期】毎年</p>				
定住につながる便利な移動環境構築				
移住施策を活用した転入者数		327人	327人	327人
<p>【設定の考え方】自家用車に過度に依存しない移動しやすい環境を整えることで転入者数を増加させ、過去10年間の移住者数の最高値である327人を維持する。</p> <p>【データ取得方法】豊後高田市で集計</p> <p>【評価時期】毎年</p>				
運転免許証自主返納者数 (豊後高田警察署管内)		120人	128人	132人
<p>【設定の考え方】高齢者が運転免許証を安心して返納できる環境を目指し、現状値の10%増を目標値と設定した。</p> <p>【データ取得方法】豊後高田警察署保有データ</p> <p>【評価時期】毎年</p> <p>※運転免許証自主返納者にはバス・乗合タクシー・タクシー等で使える共通利用券を発行。</p>				

計画目標			
数値指標	現状値 令和 3 年度	中間値 令和 8 年度	目標値 令和 10 年度
ネットワークとサービスの最適化			
公共交通の収支率 (補助路線バス(伊美線、国道中高線)、コミュニティ交通(市民乗合タクシー))	27.5%	27.5%	27.5%
<p>【設定の考え方】公共交通の最適化を図り収支率の現状を維持する。</p> <p>【データ取得方法】豊後高田市決算額及び公共交通事業者より取得</p> <p>【評価時期】毎年</p>			
地域旅客運送サービスの持続性向上			
市民一人当たりの公共交通の財政負担額 (コミュニティ交通(市民乗合タクシー))	743 円/年(令和 4 年度)	743 円/年	743 円/年
<p>【設定の考え方】市民一人あたりの財政負担額の現状維持を目指す。</p> <p>【データ取得方法】豊後高田市決算額より取得</p> <p>【評価時期】毎年</p>			

7-2. 数値指標の設定根拠

a) 交流と対流の活発化

① 公共交通利用者数

路線バス、市民乗合タクシー、タクシーの利用者数は、人口減少率のトレンド（平成 27 年度から令和 3 年度にかけて△約 5%）と新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減（△5%を想定）を考慮し、現状から 1 割減程度を維持することを目標として設定します。



出典：豊後高田市住民基本台帳

図 7-1 豊後高田市内人口推移

② 豊後高田バス停の乗降客数

観光来訪者の使用する代表的なバス停である豊後高田バス停の乗降客数の目標値は、公共交通利用者の設定根拠にあわせ、人口減少率のトレンド（平成 27 年度から令和 4 年度にかけて△5%）と新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員の減（△5%を想定）を考慮し、現状から 1 割減程度を維持することを目標とします。



図 7-2 豊後高田市観光入込客数の推移（参考）

b) 定住につながる便利な移動環境構築

① 移住施策を活用した転入者数

実施事業により自家用車に過度に依存しない移動しやすい環境を整えることで、転入者数を増加させ、過去10年間で最も多い移住者数である令和3年度の327人を今後も維持することを目標とします。

表 7-1 年度別移住者数

区分		平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和 2 年度	令和 3 年度
空き家バンク 制度	世帯	17	42	42	41	58	48	54	57	54	69
	人	44	99	106	93	144	117	141	144	151	187
その他移住 支援制度	世帯	65	79	75	93	84	91	75	82	87	68
	人	110	138	141	187	163	176	134	156	174	140
合計	世帯	82	121	117	134	142	139	129	139	141	137
	人	154	237	247	280	307	293	275	300	325	327

出典：市資料

② 運転免許証自主返納者数（豊後高田警察署管内）

豊後高田警察署管内の運転免許証自主返納者数は、令和3年度は120人となっています。実施事業により暮らしやすい移動環境を構築することで、高齢者が運転免許証を安心して返納できる環境を目指し、運転免許証自主返納者数の目標値は、令和3年度の現状値から10%増加した132人を設定します。

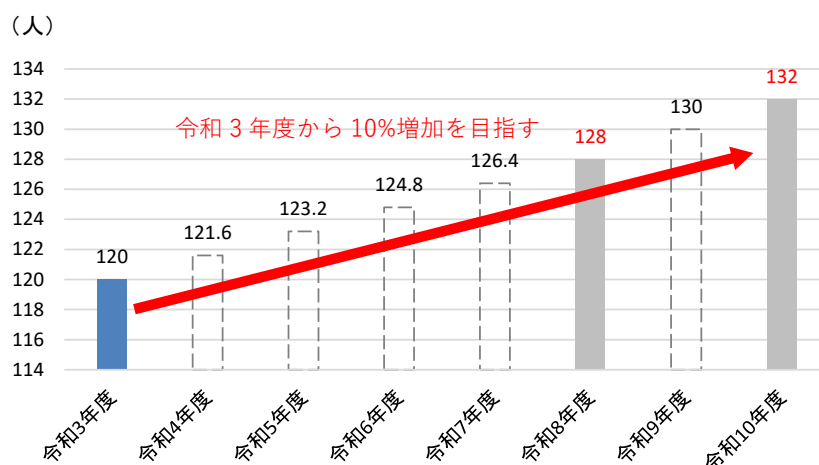


図 7-3 豊後高田警察署管内の運転免許証自主返納者数

c) ネットワークとサービスの最適化

① 公共交通の収支率

令和3年度の公共交通の収支率は、補助路線バスが約31%、コミュニティ交通（市民乗合タクシー）は約14%で推移しており、運賃等の収入だけでは公共交通は維持できない状態です。今後、更なる人口減少や人件費の上昇などにより収支状況の悪化が予想されますが、公共交通の持続性向上に向けた対策を講じることで、路線バスとコミュニティ交通の令和3年度の合計収支率27.5%を今後も維持していくことを目指します。

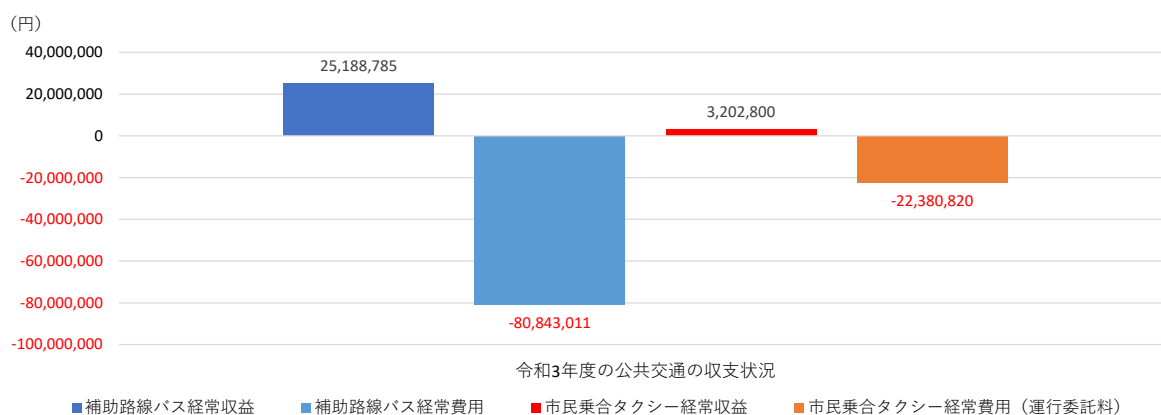


図 7-4 豊後高田市内公共交通の収支状況（令和3年度）

※補助路線バスは、伊美線、国道中高線、宇佐参宮線を対象とする。

コミュニティ交通は、市民乗合タクシーを対象とする。

d) 地域旅客運送サービスの持続性向上

① 市民一人当たりの公共交通の財政負担額

市民乗合タクシーの財政負担額は令和4年度には市民1人あたり743円となっています。以降も負担額の増加が想定されますが、移動サービスの持続性向上を図り、令和4年度の水準743円に抑えることを目指します。

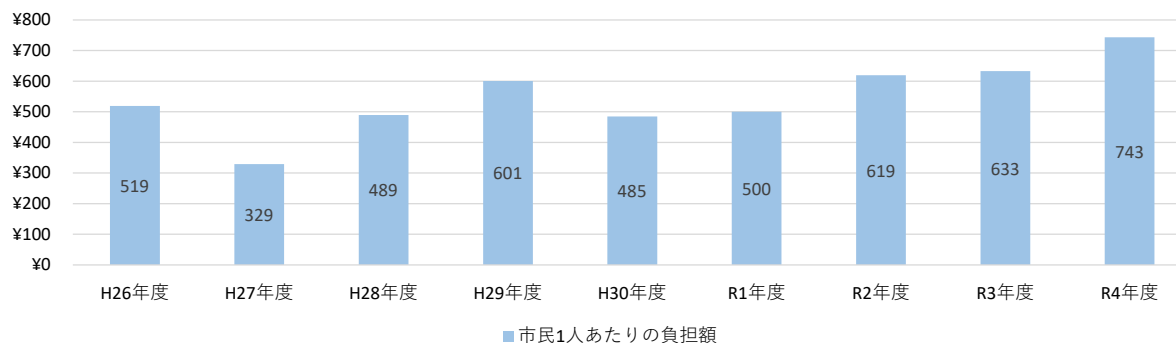


図 7-5 市民一人当たりの公共交通の財政負担額の推移

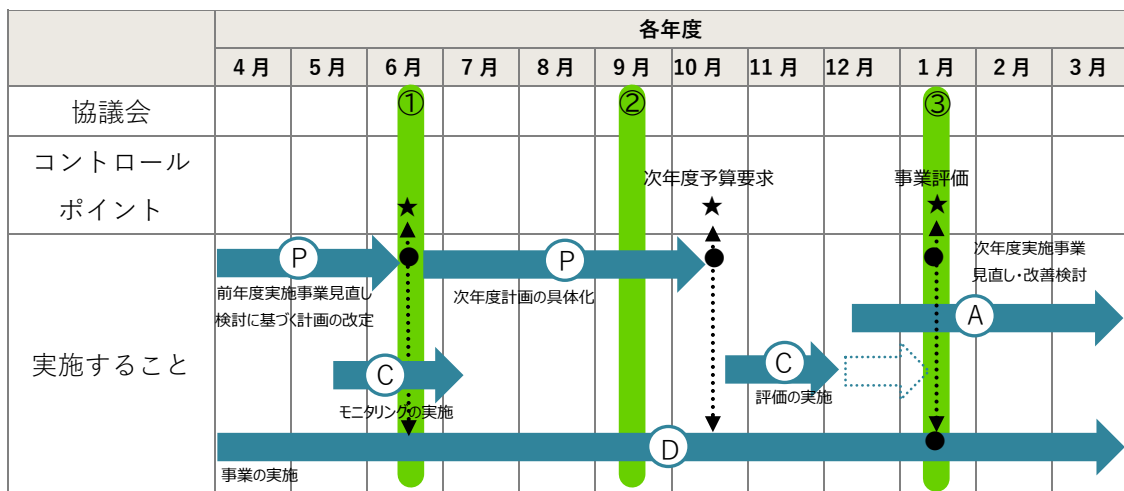
7-3. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。

そのために、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていきます。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組みます。

このサイクルを計画終了年度である令和 10（2028）年度まで継続的に実施することで、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができます。

表 7-2 PDCA の実施サイクル



7-4. 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、豊後高田市地域公共交通会議の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

表 7-3 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
豊後高田市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成