おおいた
地域交通ビジョン
2026

大分県地域公共交通計画

令和８年８月

大分県

－ 目　次 －

おおいた地域交通ビジョン 2026

第１章　総論 1

1　地域交通ビジョン策定の趣旨 1
2　計画の対象区域 2
3　計画の期間 2
4　本計画の位置づけと計画策定までの流れ 2
5　本計画における圏域 3

第２章　これまでの成果と現状分析・課題整理 4

1　取組の成果 4
1-1　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 4
1-2　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 5
1-3　目標③　利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上 5
2　現状分析・課題整理 6
2-1　人流と路線バス利用状況に関する分析 6
2-2　「利用者」目線の現状と課題 10
2-3　「事業者」目線の現状と課題 12
2-4　「自治体」目線の現状と課題 14

第３章　目指すべき姿と施策の方向性 15

1　大分県が目指すべき地域交通の姿 15
2　「３つの基本方針」と「9 つの重点施策」 16
3　大分県における公共交通ネットワークの形成方針 18
4　実施施策 21
4-1　基本方針１：住み慣れたまちの「交通空白」解消へ 23
4-2　基本方針２：未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ 28
4-3　基本方針３：カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ 35
5　計画の推進・協力体制と役割分担 41
5-1　計画の推進・協力体制 41
5-2　地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（地域間幹線系統補助）に基づく記載事項について 42

第４章　施策目標と評価 46

1　成果指標（KPI）・目標値 46
2　活動指標・目標値 49
3　計画の達成状況の評価 50
3-1　具体的な PDCA スケジュール 50

第１章　総論

1　地域交通ビジョン策定の趣旨

人々が日常生活を営む上では、通勤・通学、通院、買い物など様々な場面で「移動」が必要となる。とりわけ、こどもや高齢者、障がい者、運転免許を保有していない人など、自家用車による移動が困難な人々にとって、地域公共交通は生活を支える重要な移動手段であり、誰もが必要な場所へ自由に移動し、社会参加できる環境を確保するために欠かすことのできない社会的セーフティネットである。

また、鉄道やバスなどの地域公共交通は、自家用車と比較して環境負荷が小さく、効率的な輸送が可能な交通手段であり、脱炭素社会の実現や交通渋滞の緩和にも大きく寄与するとともに、観光客の移動を支える重要な役割も担っており、観光振興や地域経済の活性化にも貢献している。

一方で、本県の地域公共交通の維持・確保は危機的な状況にある。自家用車の普及や人口減少により利用者数は減少傾向にあり、不採算路線では減便や廃止が進んでいる。その結果、利便性の低下がさらなる利用者減少を招くという負の循環が生じている。

加えて、地域公共交通を支える運転手不足も深刻な課題となっている。運転手は住民生活を支えるエッセンシャルワーカーであるものの、人材確保は困難となっており、このことが減便や路線廃止に拍車をかけている。とりわけ、路線バス等が廃止された地域では、自力での移動が難しい人々が公共交通を利用できなくなる「交通空白」が生じている。

こうした課題に対応するため、国は令和６年７月に国土交通省「交通空白」解消本部を設置し、地域交通のリ・デザインを推進している。また、令和８年６月には、輸送資源のフル活用や共同化・協業化の推進等を内容とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われるなど、持続可能な地域交通の構築に向けた取組が全国的に進められている。

このような社会情勢や法改正等の動向を踏まえ、本県が目指すべき地域交通の姿と施策の方向性を広く示すとともに、その実現に向け、行政機関のみならず、県民・利用者・交通事業者等あらゆる関係者が協働し、地域交通に関する諸施策を総合的かつ計画的に推進することを目的として、「おおいた地域交通ビジョン 2026」を策定する。

ビジョンの策定にあたっては、圏域ごとに大分県地域公共交通活性化協議会及びワーキンググループを開催し、市町村、交通、福祉、教育、観光分野等の関係者や学識経験者との議論を重ねた。また、各市町の交通会議等で示された意見も踏まえながら、地域の実情に即した実効性の高い施策の検討を行った。

今後は、本ビジョンに基づき、市町村や交通事業者が地域特性に応じた取組を進められるよう、交通関連データの提供や人材育成などの分野において県が中心的な役割を果たしながら、県と市町村との連携のもと、持続可能な交通体系の構築を推進していく。

本ビジョンの着実な推進を通じて、県民の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、誰もが安心して暮らし続けることのできる地域社会の実現を目指していく。

2　計画の対象区域

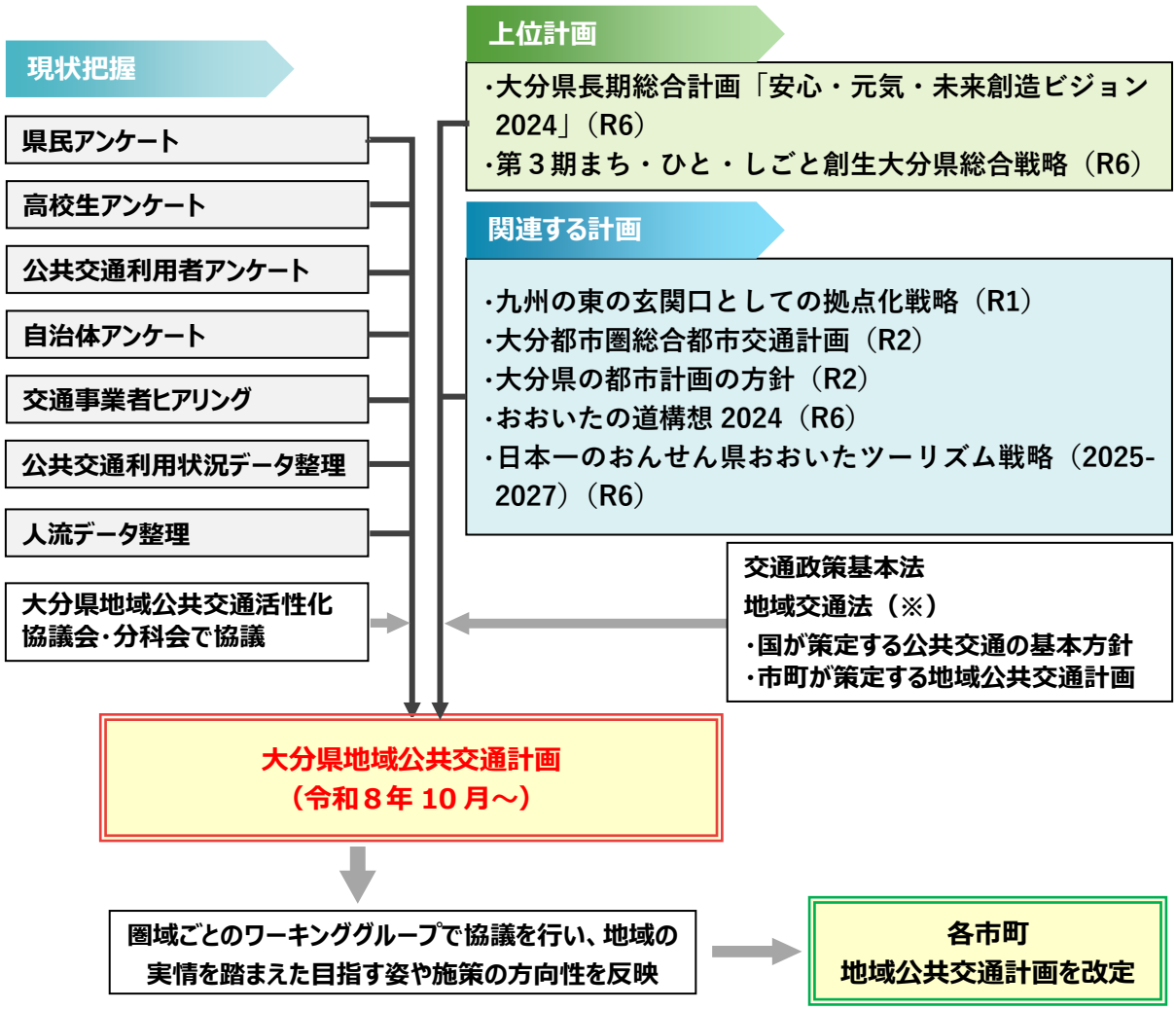
本計画は、大分県全域を対象区域とする。

3　計画の期間

本計画の計画期間は、５年間（令和８年 10 月～令和 13 年９月）とする。

4　本計画の位置づけと計画策定までの流れ

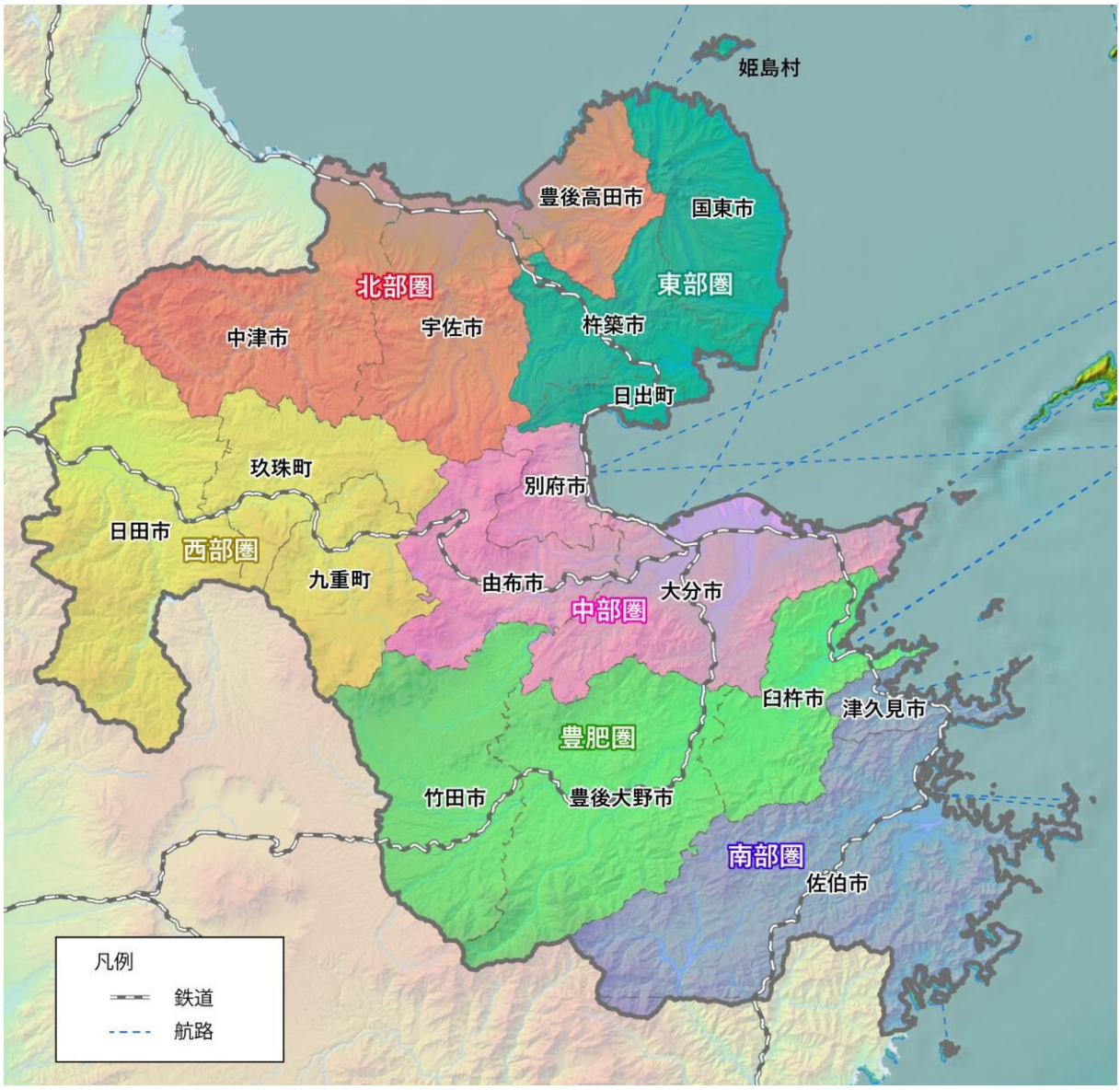
本計画は、上位計画である大分県長期総合計画「安心・元気・未来創造ビジョン 2024」や分野別計画を踏まえ、本県の地域公共交通政策のマスタープランとして策定する。策定にあたっては、県の関連計画との整合のほか、県内各市町の地域公共交通計画とも整合を図ることとする。なお、本計画を踏まえ、今後各市町で計画改定を進める。



（※）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）

5　本計画における圏域

これまで大分県内を６圏域に分けて地域公共交通計画を策定してきたことから、本計画においても、これまでの圏域の区別を継承し、次の６圏域ごとにデータの分析等を行うこととする。



東部圏	杵築市、国東市、姫島村、日出町
中部圏	大分市、別府市、由布市
南部圏	佐伯市、津久見市
豊肥圏	臼杵市、竹田市、豊後大野市
西部圏	日田市、九重町、玖珠町
北部圏	中津市、豊後高田市、宇佐市

第２章　これまでの成果と現状分析・課題整理

1　取組の成果

本県では、これまで地域公共交通計画を６圏域に分けて策定してきた。

平成 27 年度の地域交通法改正により、都道府県も計画策定主体になったことから、大分県地域公共交通活性化協議会を立ち上げ、県内６圏域ごとの分科会を設置し、当時のマスタープランである地域公共交通網形成計画（以下「網計画」という。）と、アクションプランである地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）を策定することを決定した。

平成 28 年度から、各圏域で分科会を開催し、網計画及び再編実施計画を策定し、国から再編実施計画の認定を受け、バスの運行費国庫補助要件を拡大してきたが、令和元年度以降は国の認定は受けていない。

令和２年度の地域交通法改正により、計画策定の努力義務化、計画名変更、地域における輸送資源の総動員の記載、幹線系統補助との連動化、定量的な目標の設定、PDCA の取組強化などが要件化されたため、令和３年度からは各圏域で順次、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進実施計画」という。）を策定し、令和４年度に全６圏域で計画策定が完了した。

各圏域計画における目標指標の達成状況は、大分県地域公共交通活性化協議会において毎年度確認しているが、特に令和元年末から令和５年にかけての新型コロナウイルス感染症の流行により、当該期間の計画の進捗に大きな影響を受けた。

これまでの取組事業の内容と目標達成状況について、以下のとおり整理した。

1-1　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

取組事業

- **圏域内の全公共交通路線について路線の果たすべき役割を再設定**
  - ・国大線（国東～大分駅）等の休止等に伴う路線の再編
  - ・豊肥圏内、玖珠町内でのゾーン制バス運賃の導入　　など
- **移動ニーズを考慮した路線変更・新設、ダイヤ変更**
  - ・佐賀関線や大南団地線等のダイヤ改正　など
- **次世代モビリティサービスの導入促進**
  - ・九州 MaaS 協議会への参画、大分県 MaaS 実行委員会の設立、デジタルチケットの造成　など

指　標	当初値（R3）	実績値（R7）	目標値
乗合バスの年間輸送人員	19,292　千人 （H30 実績）	16,772　千人 （R5 実績）	17,300　千人
人口１人当たり年間バス利用回数（乗合バス）	16.6　回	15.2　回	16.0　回

1-2　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

取組事業	● **サービスの競合する路線における役割の整理** ・JR 九州と大分バスの包括連携協定締結による佐賀関線、大南団地線の JR 駅接続強化 ・豊後大野市内のスクールバスとコミュニティバスの重複区間における混乗化実施　など ● **利用の低迷する路線における交通モードの転換** ・複数圏域で路線定期運行からデマンド交通化　など

指　標	当初値（R3）	実績値（R7）	目標値
人口１人当たり営業収入（乗合バス）	6,114　円／人	5,472　円／人	5,650　円／人

1-3　目標③　利用者・事業者・自治体協働による持続性の向上

取組事業	● **公共交通のオープンデータ化の推進** ・すべての民間バス路線と一部のコミュニティバス路線の運行状況を GTFS - JP データ形式で整備し、オープンデータとして公開 ● **幹線と枝線との運行ダイヤの連携** ・豊後大野市の JR 三重町駅舎の一部取得・改修による交通結節点の連携向上　など ● **路線バス・タクシー運転手の確保** ・県、各協会、事業者が連携した業界イメージアップ、女性ドライバー活躍促進イベントの開催 ・２種免許の取得費用や乗務員のトイレ・休憩室等の施設整備費用に対する補助の実施　など ● **路線の維持に対する沿線自治体の支援** ・県、市町村から交通事業者に対する運行費等の補助の実施 ● **公共交通サービスを活用した観光移動の促進** ・県やバス事業者、市町村が連携したバスの利用促進イベント「バス無料デー」の実施 ・インバウンド対策として、別府市における「湯けむりライドシェア GLOBAL」（公共ライドシェア）の実証運行、別府国際観光港の大型クルーズ船寄港時におけるタクシーの営業区域外旅客運送や貸切型輸送の実施

指　標	当初値（R3）	実績値（R7）	目標値
観光来訪者の公共交通利用率	5.7　%	7.7　%	6.0　%

2　現状分析・課題整理

現状分析として、人流や路線バスの利用状況に関するデータの可視化、県民・高校生・公共交通利用者に対するアンケート調査、交通事業者に対する問題点の把握に関するヒアリング調査、県内市町村の地域公共交通担当職員に対するアンケート調査を実施した。

人流や路線バスの利用状況を分析するとともに、「利用者」「事業者」「自治体」の３つの目線から課題を整理する。

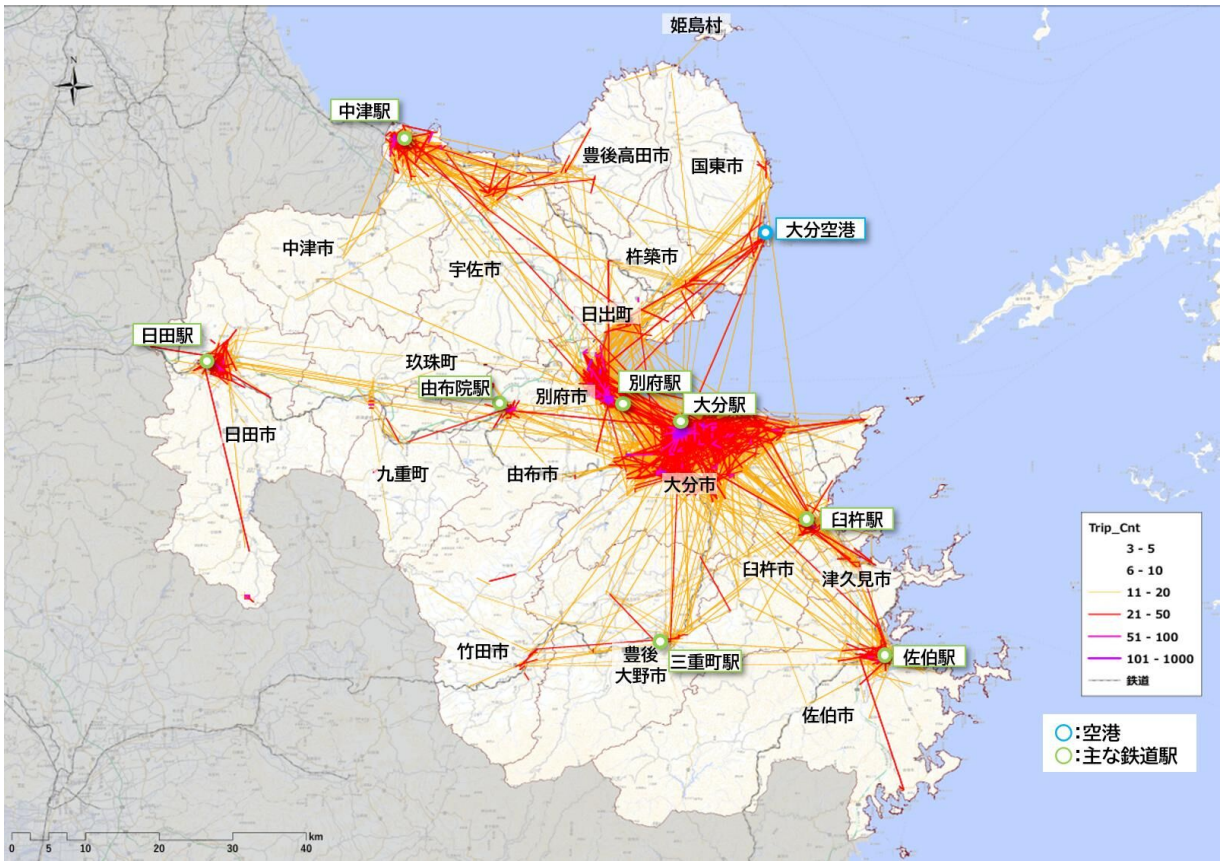
2-1　人流と路線バス利用状況に関する分析

圏域ごとの現状分析の詳細は、【資料編 P.26】を参照。

◆携帯電話の人流データ等を活用した現状分析

・大分市や別府市、中津市等の市街地において回遊行動が見受けられ、公共交通の路線網・利用状況とも概ね一致した。
・また、市町村域、圏域を跨いだ OD(どこからどこまで移動したか)は、中部圏と他圏域との連絡が中心であるほか、大分空港発着 OD が見受けられる。
・中部圏以外の圏域間を連絡する移動は少数であった。
・通勤や通学流動については、中部圏への流動が多い一方で、豊肥圏と南部圏間の移動など、中部圏以外の圏域間の移動も一定数確認できる。

携帯電話による人流データ（2024 年 10 月 総トリップ数 486,874（18 歳以上））

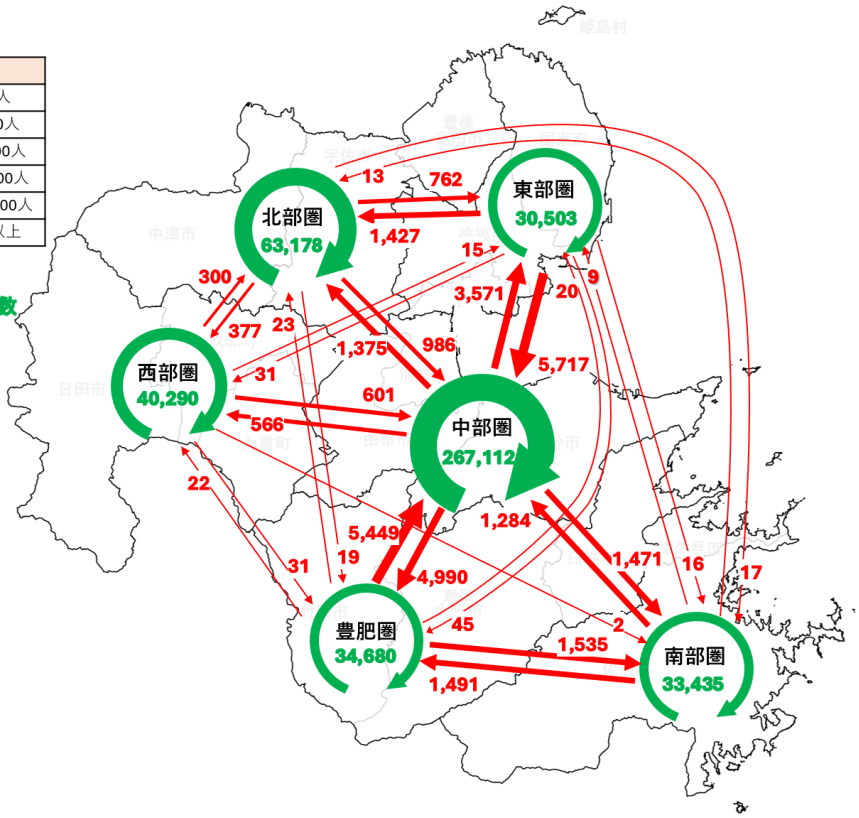


通勤・通学流動（令和２年国勢調査）

15歳以上就業者

凡例	人数
	1～100人
	101～500人
	501～1,000人
	1,001~3,000人
	3,001～5,000人
	5,000人以上

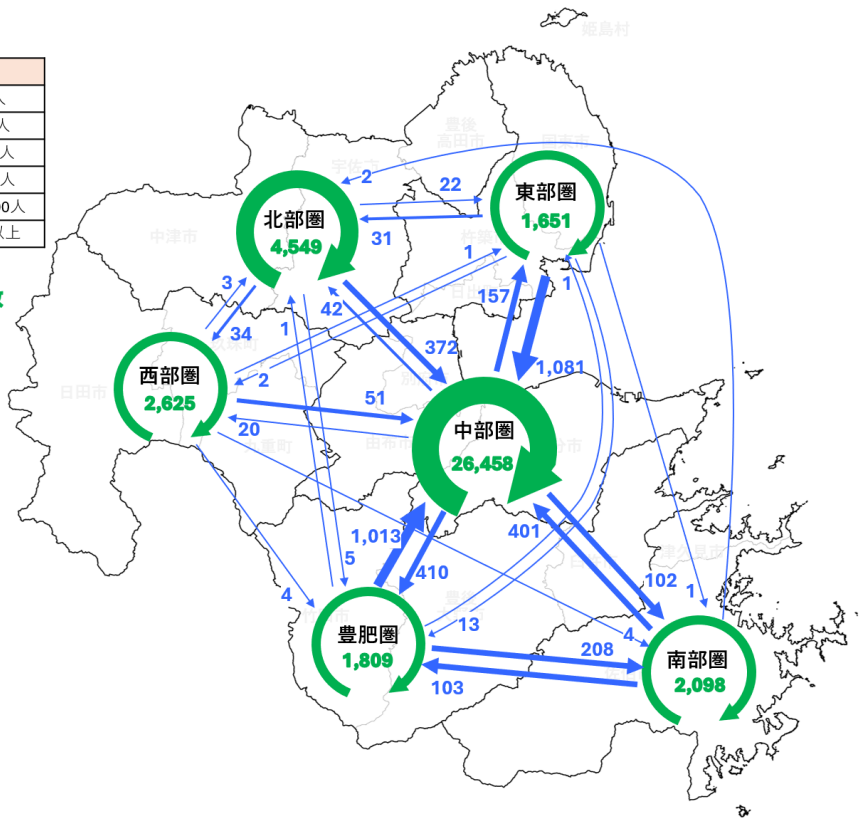
圏域名
圏域内の通勤者数



15歳以上通学者

凡例	人数
	1～25人
	26～50人
	51～100人
	101~500人
	501～1,000人
	1,000人以上

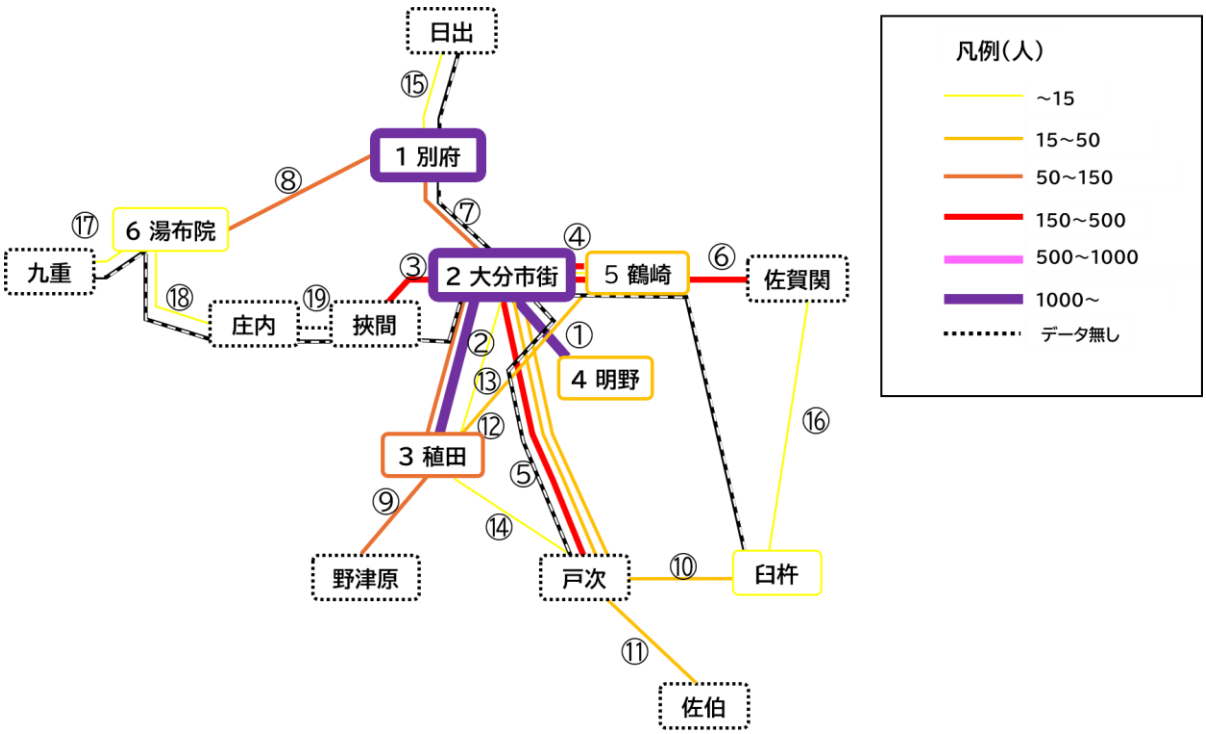
圏域名
圏域内の通勤者数



◆路線バスの需要と供給の現状

県内路線バス事業者 10 社の令和 6 年度輸送実績報告書により系統ごとにまとめられている輸送実績を方面別に分類し、足し合わせることにより、「運行回数」や「輸送量」を算出した。地域を跨ぐ通勤通学需要が多い方面は、大量輸送を行っており生産性が高い。また、観光地においても、季節や曜日による変動は大きいものの地域内路線において一定の輸送量が確認できた。

中部圏における輸送量（人）



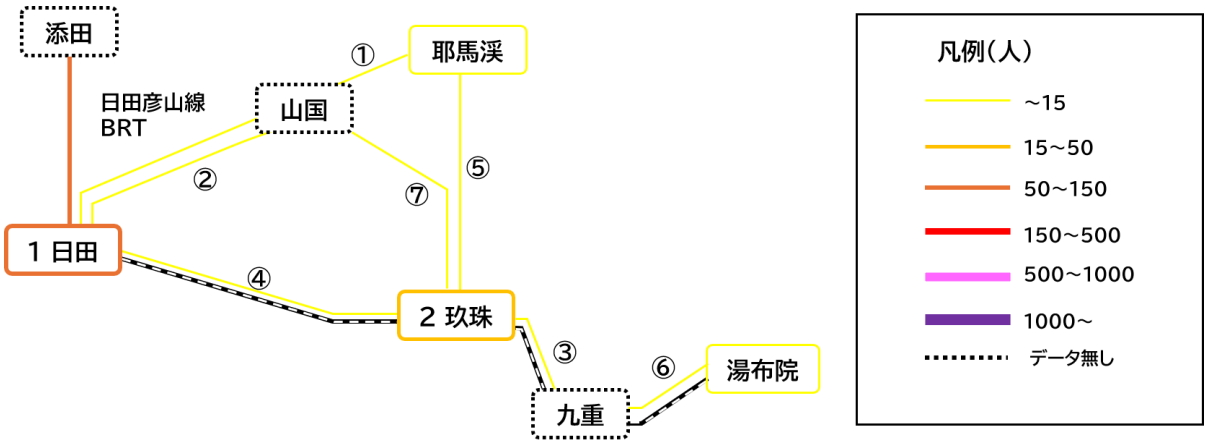
■　地域間幹線

地域内/間	番号	方面	系統数	運行回数	平均乗車密度	輸送量
地域間	①	大分･明野	35	122.5	10.2	1,253.8
地域間	②	大分･植田	45	109.0	11.1	1,213.9
地域間	③	大分･挾間	9	36.0	13.0	466.2
地域間	④	大分･鶴崎	14	45.0	8.9	400.8
地域間	⑤	大分･戸次	15	25.5	13.2	336.9
地域間	⑥	大分･佐賀関	6	26.5	8.4	222.1
地域間	⑦	大分･別府	3	22.0	6.1	134.4
地域間	⑧	別府･湯布院	6	20.5	5.9	121.2
地域間	⑨	大分･植田･野津原	2	9.0	10.4	93.8
地域間	⑩	大分･臼杵	6	6.0	6.8	40.9
地域間	⑪	大分･佐伯	3	4.0	4.5	17.8
地域間	⑫	鶴崎･植田	2	6.0	2.9	17.2
地域間	⑬	鶴崎･大分･植田	3	2.0	7.2	14.3
地域間	⑭	植田･戸次	1	1.0	9.6	9.6
地域間	⑮	別府･日出	2	3.5	2.1	7.3
地域間	⑯	臼杵･佐賀関	3	9.5	0.6	5.6
地域間	⑰	湯布院･九重	1	2.0	0.9	1.8
地域間	⑱	湯布院･庄内	1	1.0	0.7	0.7
地域間	⑲	挾間･庄内	1	0.0	0.0	0.0

■　地域内幹線

地域内/間	番号	方面	系統数	運行回数	平均乗車密度	輸送量
地域内	1	別府	46	395.5	12.9	5,111.7
地域内	2	大分市街	44	172.5	7.5	1,287.0
地域内	3	稙田	5	12.0	7.1	84.8
地域内	4	明野	1	2.5	13.4	33.5
地域内	5	鶴崎	2	2.0	9.7	19.5
地域内	6	湯布院	4	3.5	1.3	4.5

西部圏における輸送量（人）



■　地域間幹線

地域内/間	番号	方面	系統数	運行回数	平均乗車密度	輸送量
地域間	①	耶馬渓・日田	1	1.0	14.1	14.1
地域間	②	山国・日田	1	5.0	1.6	8.0
地域間	③	玖珠・九重	6	13.0	0.6	7.2
地域間	④	日田・玖珠	2	5.0	1.4	7.2
地域間	⑤	玖珠・耶馬渓	2	3.5	0.5	1.9
地域間	⑥	湯布院・九重	1	2.0	0.9	1.8
地域間	⑦	玖珠・山国	1	0.5	0.6	0.3

■　地域内幹線

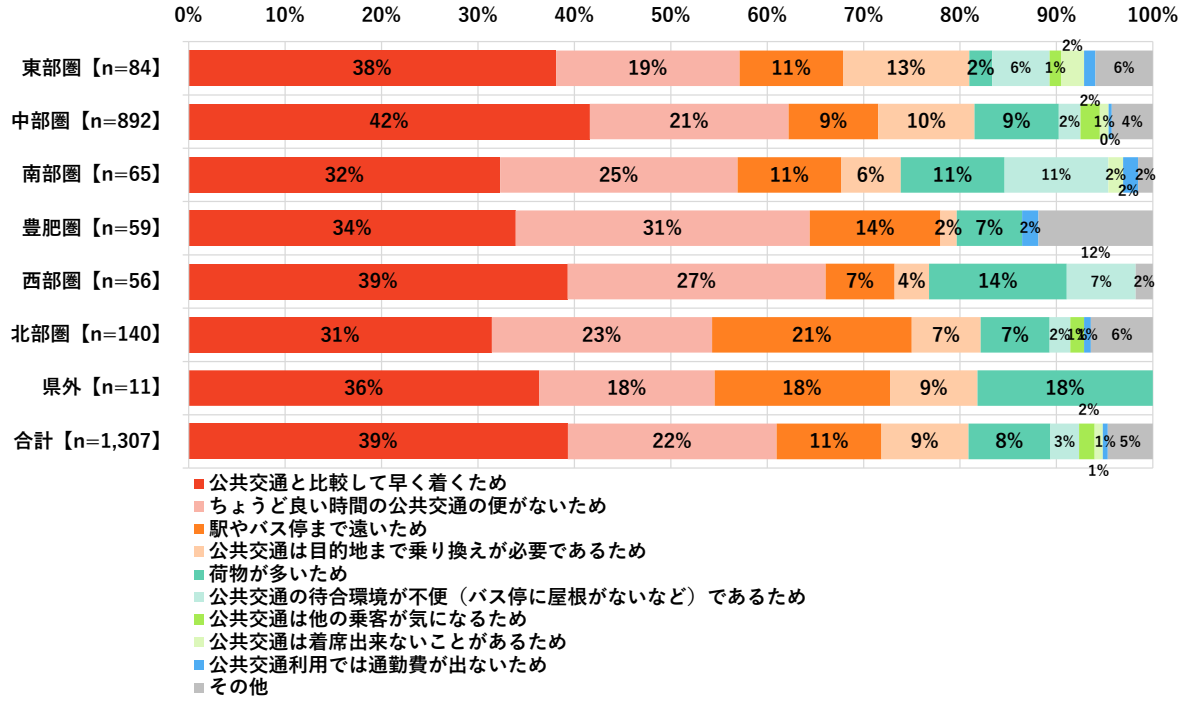
地域内/間	番号	方面	系統数	運行回数	平均乗車密度	輸送量
地域内	1	日田	6	39.5	3.2	127.8
地域内	2	玖珠	9	12.5	1.4	17.0

他の圏域については、【資料編 P.79】を参照。

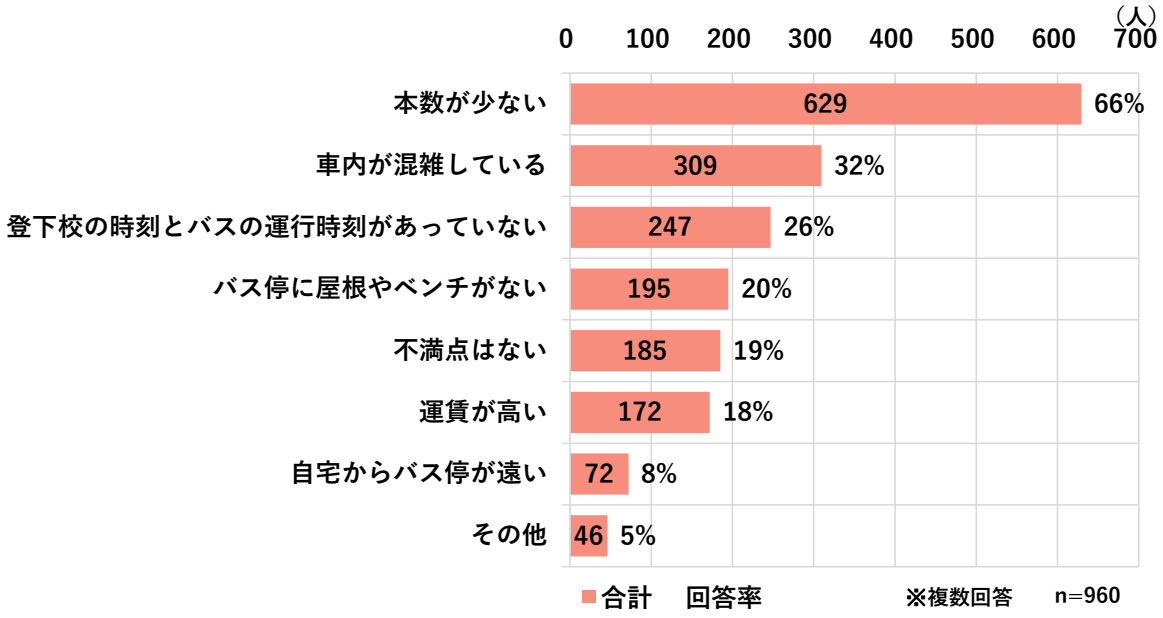
2-2　「利用者」目線の現状と課題

現状と課題	● **「公共交通を使う」＝「自家用車からの転換」への障壁** ・運行便数が不十分、乗継ぎの手間が発生する等により、自家用車利用と比べて総移動時間が長い傾向にある ・駅やバス停の待合環境の快適性・バリアフリー対応が不十分である ● **公共交通利用の際に不便を感じている** ・ダイヤ・運賃・乗継ぎなどの運行情報が分散しており、スマートフォン等から一元的に確認できない ・バスの最終便の運行時間が早い、鉄道ダイヤと登下校時間のミスマッチ、鉄道・バスの接続連携不足など、利用したい時間帯に利用できない ● **免許返納後の受皿として地域公共交通が十分に機能していない** ● **県民の過半数が、公共交通の利便性向上に対する行政負担を容認している**

◆自家用車を利用する理由（公共交通に関する県民アンケート結果より）

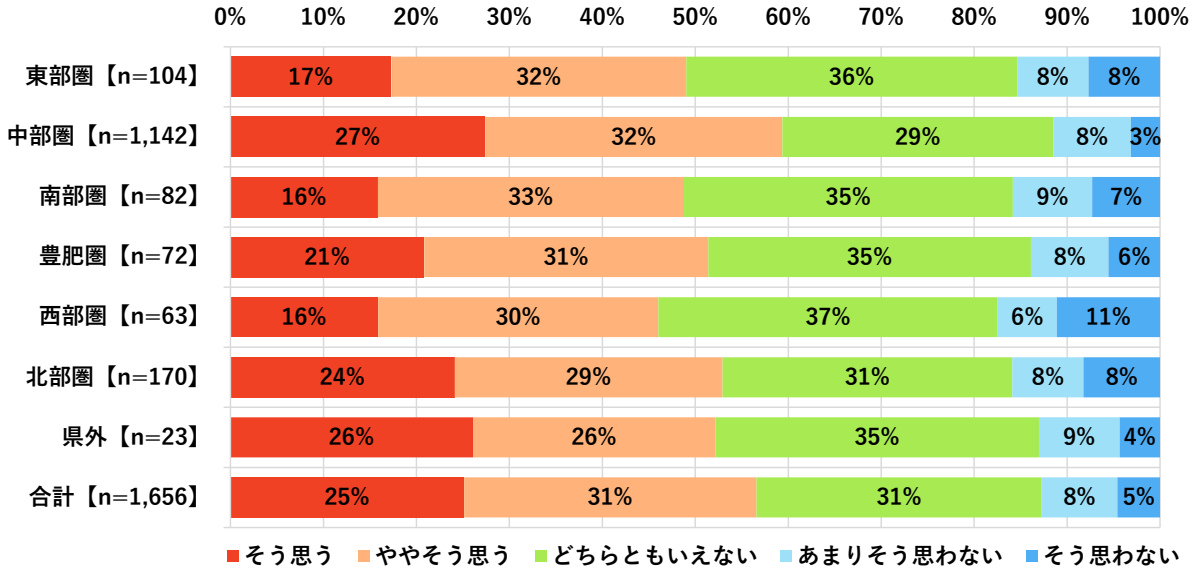


◆路線バスの改善点（公共交通に関する高校生アンケート結果より（バス通学者の意見））



◆公共交通の行政負担に対する考え方（公共交通に関する県民アンケート結果より）

「行政の負担を増やしてでも、利便性の高い公共交通サービスが必要」に対する回答



2-3　「事業者」目線の現状と課題

現状と課題	● **公共交通の担い手確保が急務であるが、十分な採用数を確保できていない** ● **「公共交通を支えるエッセンシャルワーカー」に対して好印象を抱く若年層が存在する一方で、勤務環境や資格・技能などが就職を検討する際のハードルになっていると見受けられる** ● **運行経費への行政支援が十分とは言えない（市町村によって運行欠損補填の程度に差がある）** ● **老朽車両の更新や EV 化、UD タクシーへの切替、IC カード機器導入など、設備投資への余裕がない** ● **慢性的な利用者の減少に対して、県民レベルでの運動や利用促進策が十分とは言えない**

鉄道事業者

- 少子高齢化や自家用車の普及により利用者が減少し、鉄道事業経営が厳しい。
- 災害の激甚化が運営に影響し、安全性向上のための投資が必要。
- 採用難が深刻。特に若年層の地元志向が強く、人材確保が困難。

路線バス事業者

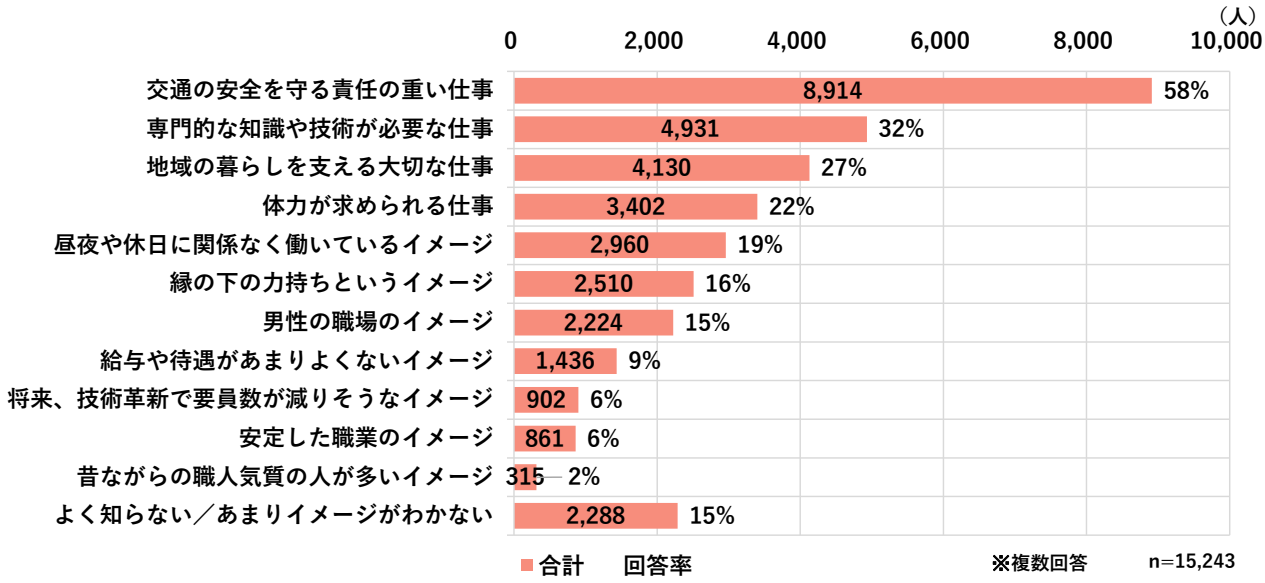
- 補助制度はあるが補助率が低く、事業者負担が大きい。
- 補助制度の見直しが多く、中長期的な投資計画が立てづらいため、複数年度にわたる補助制度の安定的な執行を要望。
- 運転士不足が深刻で、退職者数に対して採用が追いつかない。
- 車両の老朽化が進み更新が急務だが、資金確保が困難。

タクシー事業者

- 輸送人員・収入ともコロナ禍前の水準に戻っていない。
- 事業継承が進まず、タクシー事業者の廃業が相次いでいる。
- 業界の平均賃金が低く、かつ各事業者において女性採用や定着率向上、DX 化のための設備投資への余力がない。

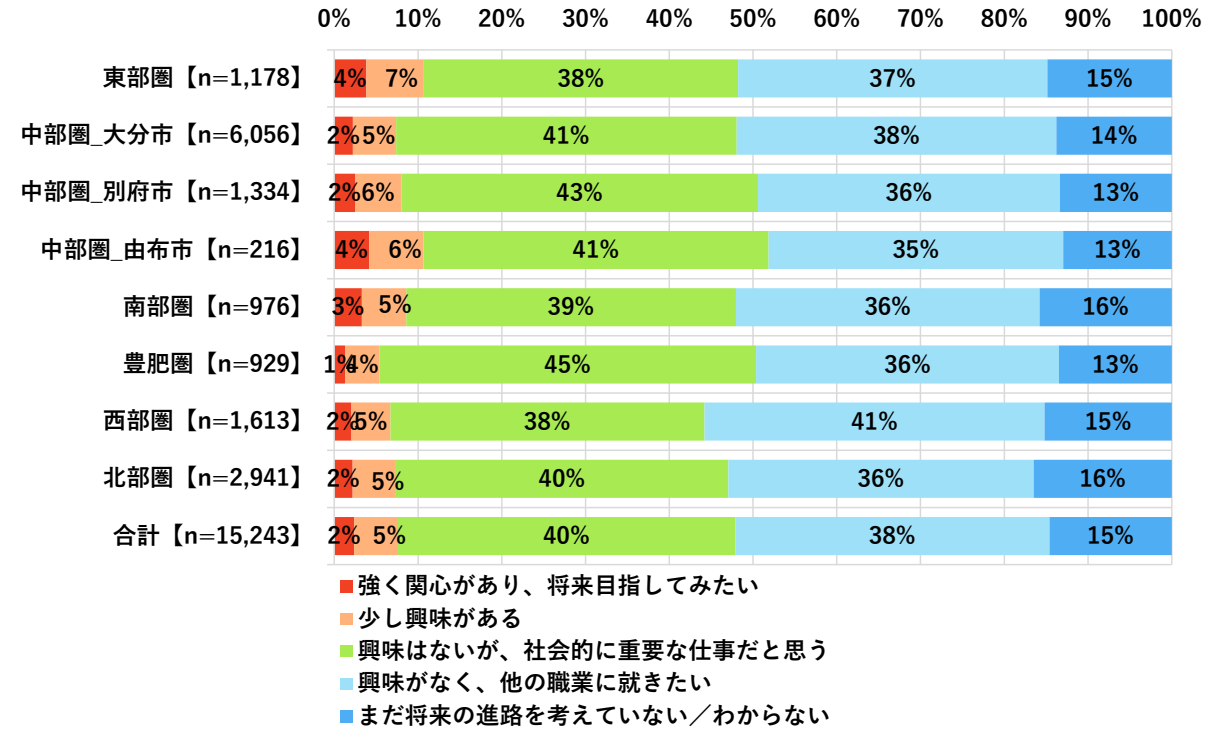
◆公共交通を支えるエッセンシャルワーカーに対するイメージ

（公共交通に関する高校生アンケート結果より）



◆公共交通を支えるエッセンシャルワーカーへの将来的な従事に対する意欲・関心

（公共交通に関する高校生アンケート結果より）



2-4　「自治体」目線の現状と課題

現状と課題	● 運行管理や配車受付等を含むコミュニティ交通の担い手確保が急務 ● 運行経費の増加（燃料費・人件費高騰）により財政負担が年々増大 ● 簡易委託駅の管理・費用負担が大きい ● 少ない人員で交通政策を一手に担わなければならない状態が慢性化

自治体担当者

- 異動が多く、担当者の経験年数が短いため、専門知識の蓄積が難しい。
- データ収集・活用（乗降データ、IC カード情報等）は施策検討や路線最適化に不可欠だが、システム導入やデータ提供のハードルが高い。
- 幹線交通の維持・サービス向上には、関係市町村間の認識共有と連携強化が必要である。
- 地域住民・事業者・市町村の連携や、柔軟な運行体制の構築が今後のカギである。

第３章　目指すべき姿と施策の方向性

1　大分県が目指すべき地域交通の姿

～　マイカーに頼りすぎず、誰もが安心して
スマートに移動できる大分県　～

これまでの取組の成果や現状分析、課題整理を踏まえ、本計画では本県が目指すべき地域交通の将来像として、「マイカーに頼りすぎず、誰もが安心してスマートに移動できる大分県」を掲げる。

本県は自家用車への依存度が高い地域であり、今後も自家用車が県民の主要な移動手段であり続けることが見込まれる。一方で、高齢化の進展に伴う運転免許返納者の増加や、こども、障がい者、観光客など、自家用車を利用できない、あるいは利用しにくい人々の移動手段を確保することは重要な課題である。

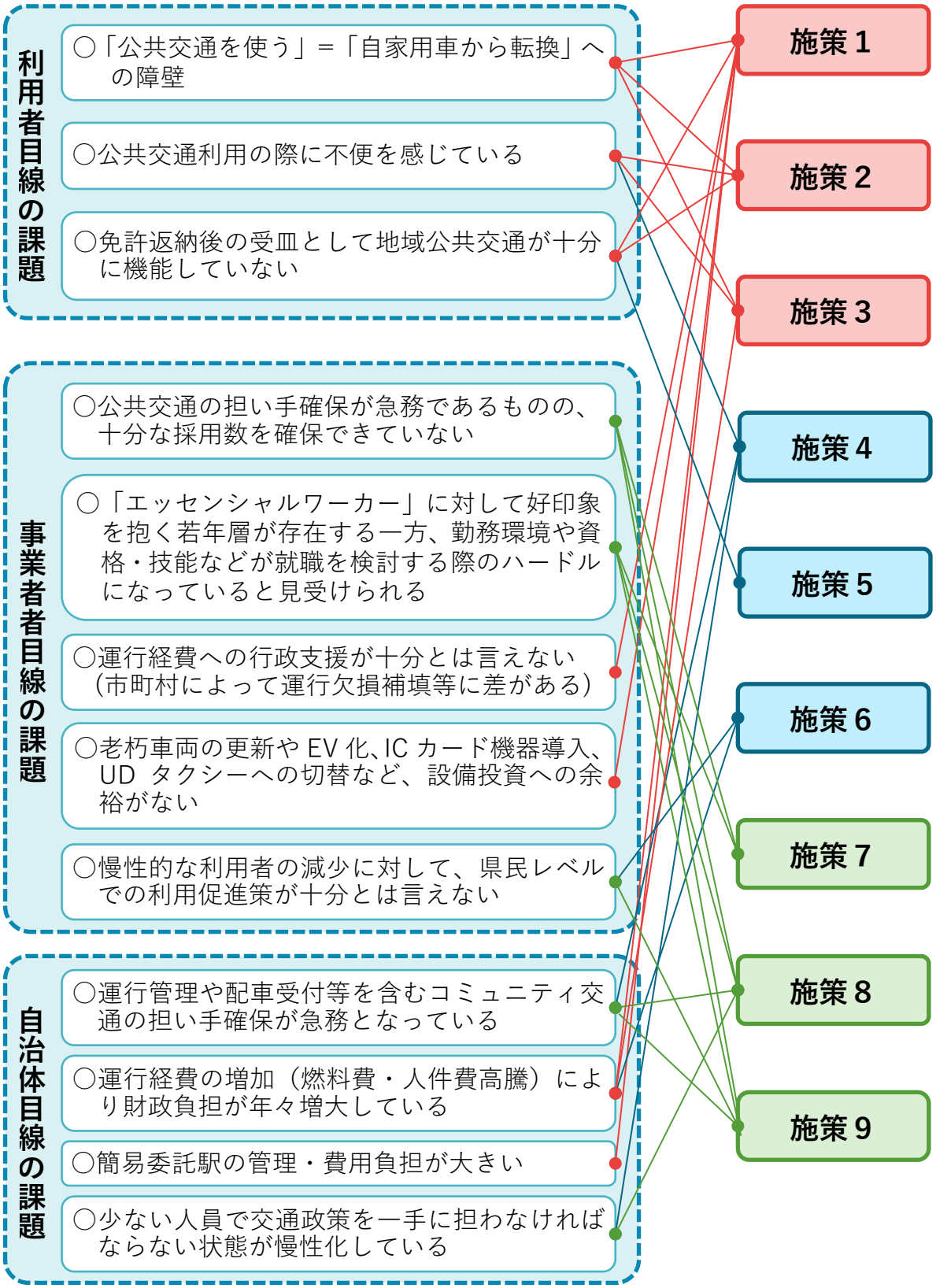
地域交通は、こうした人々の日常生活や社会参加を支えるとともに、誰もが必要な時に移動できる環境を確保するための社会的なセーフティネットとして重要な役割を担っている。そのため、本計画では、自家用車を主要な移動手段としながらも、それだけに頼ることなく、多様な移動手段が確保された持続可能な地域交通体系の構築を目指す。

「安心」には、こどもや高齢者、障がい者をはじめ、誰もが安全かつ快適に利用できる、バリアフリーで利用しやすい地域交通を実現するとともに、必要な時に安心して移動できる環境を確保したいという思いを込めている。

また、「スマート」には、マイカーと公共交通それぞれの特性を活かしながら、多様な移動手段を状況に応じて賢く使い分けることで、効率的で環境にやさしく、快適な移動を実現するという思いを込めている。公共交通を我慢や制約の下で利用するものではなく、便利で合理的な選択肢として位置付け、県民一人ひとりが目的や状況に応じて最適な移動手段を選択できる社会の実現を目指す。

2　「３つの基本方針」と「９つの重点施策」

前述した課題を踏まえ、本県が目指すべき地域交通の姿を構築するための施策の方向性として、「３つの基本方針」と「９つの重点施策」を設定する。



基本方針１　住み慣れたまちの「交通空白」解消へ

交通事業者や各市町村がこれまで提供してきた地域交通サービス（鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティ交通、離島航路等）の水準を今後も維持するとともに、地域特性や移動実態に合わせた最適化、地域の輸送資源のフル活用や共同化・協業化等により交通空白の解消を図るほか、限りある財源をメリハリのある配分とすることで、県民の生活に必要な移動を確保する。さらに「選ばれる地域交通」を目指し、利便性向上・快適化に向けた設備投資を促進する。

（施策１）　鉄道・バス・タクシー・離島航路の路線維持・存続
（施策２）　移動実態や潜在的ニーズに即した公共交通ネットワークの見直し
（施策３）　公共交通の利便性向上・快適化に向けた設備投資の促進

基本方針２　未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ

交通事業者の生産性や利用者の利便性の向上により公共交通の持続可能性を高めていくため、地域交通分野の DX 化を促進する。また、地域交通の GX の進展は低炭素社会の実現に向け果たす役割が大きいため、積極的に取り組む。

（施策４）　DX 化の促進による交通システムの改善
（施策５）　先進技術による新たな移動サービスの導入
（施策６）　地球環境にやさしい交通手段の選択

基本方針３　カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ

地域交通を支える担い手がいきいきと働くことのできる環境を整え、地域交通及び業界の持つ魅力を向上させるとともに、事業者と自治体が連携し積極的に情報発信を行うことで、地域交通を利用する機運を醸成する。

（施策７）　乗務員の確保・定着と就労環境の改善
（施策８）　事業者間・自治体間で連携・協調した人材育成
（施策９）　公共交通の利用に向けた業界全体の魅力発信及び県民を挙げての意識啓発

3　大分県における公共交通ネットワークの形成方針

施策を展開するにあたり、拠点間を連絡する交通軸に求められる輸送規模をもとに、主要幹線、地域幹線、コミュニティ交通の 3 種に分類する。その上で需給を見極め、地域の輸送資源をフル活用し、メリハリをつけた効率的で利便性の高いネットワークの形成のイメージを示す。

■幹線・コミュニティ交通の分類

分類・交通モード			定義	該当する線区・路線等
地域間（※）交通	主要幹線	鉄道	在来線の幹線	JR 日豊本線
		路線バス	交通事業者が高頻度で主体的に運行する、拠点間の 1 日当たり**輸送量が 150 人以上の都市圏幹線**	大分市地域公共交通計画に位置付けられている路線バスの公共交通幹線軸 4 方面（鶴崎・佐賀関方面、明野方面、稙田方面、挾間方面）
	地域幹線	鉄道	在来線の地方交通線	JR 久大本線、豊肥本線
		路線バス	県内の拠点間を結ぶ、拠点間の 1 日当たり**輸送量が 15 人以上 150 人未満の地域幹線**	東部圏:杵築・国東方面、国東・国見方面、日出・杵築方面、宇佐・国見方面 中部圏:大分・別府方面、別府・湯布院方面、大分・野津原方面、大分・臼杵方面、大分・佐伯方面、鶴崎・稙田方面 南部圏・豊肥圏:大分・臼杵方面、臼杵・三重方面、大分・佐伯方面 北部圏:宇佐・豊後高田方面、中津・山国方面、中津・院内・安心院方面、宇佐・国見方面 西部圏:日田彦山線 BRT
	コミュニティ交通		行政、地域、交通事業者等が連携の上、適切な車両サイズや交通モードで運行する有償運行の地域交通のうち、**拠点間を運行**するもの	市町村を跨いで運行するコミュニティ交通
地域内（※）	コミュニティ交通		行政、地域、交通事業者等が連携の上、適切な車両サイズや交通モードで運行する有償運行の地域交通のうち、**地域内を路線定期運行または区域運行**するもの	市町村内を運行するコミュニティ交通

(※)ここでいう「地域」とは、原則として市町村を指しているが、一部は合併前の旧市町村を指している。

■都市部における公共交通ネットワークの形成方針

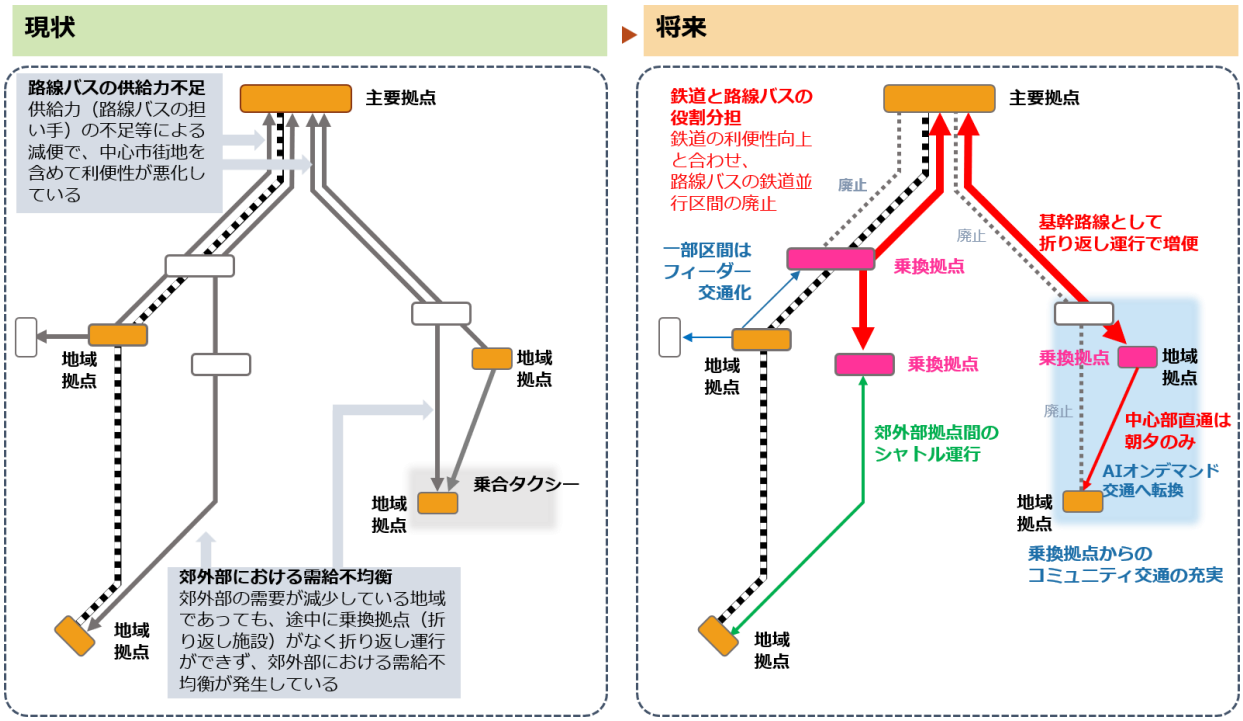
都市部の公共交通は、鉄道や路線バスで主要拠点～郊外住宅地・地域拠点を結ぶネットワークが形成されており、公共交通の需要と供給力（担い手）がともに豊富であった時代においては十分に機能していた。しかし、道路網の整備の進展や自家用車の普及に伴う公共交通の需要の減少、担い手不足に伴う供給力の減少により、さらなる需要の減少が続いている。

この悪循環を断つため、供給力（担い手）の大幅な増加が見込めない中、持続可能な都市形成に向け、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、中長期的に公共交通の利便性の維持・向上を図る地域と、より効率的な運行を重視する地域とを見極め、メリハリをつけたネットワークとしていくことが必要となる。

例えば、鉄道と路線バスが並行している方面については、需要と供給を見極めたうえで、路線バスの一部区間を廃止し、駅における結節機能を強化し、鉄道とコミュニティ交通でネットワークを維持することや、路線バスの利用が多い区間については、当該区間のみを折り返し運行することで増便し、利用が少ない区間は減便や小型化、デマンド交通化することで、利便性と持続可能性のバランスを考慮しながら、行政支援の下でネットワークを維持していくことが考えられる。

これらの方策を組み合わせ、供給力（担い手）が限られた中でも、持続可能なネットワークを形成していく。

［イメージ］



※将来の図内の交通モードを示す色は P.18 の「分類・交通モード」欄の色と連動

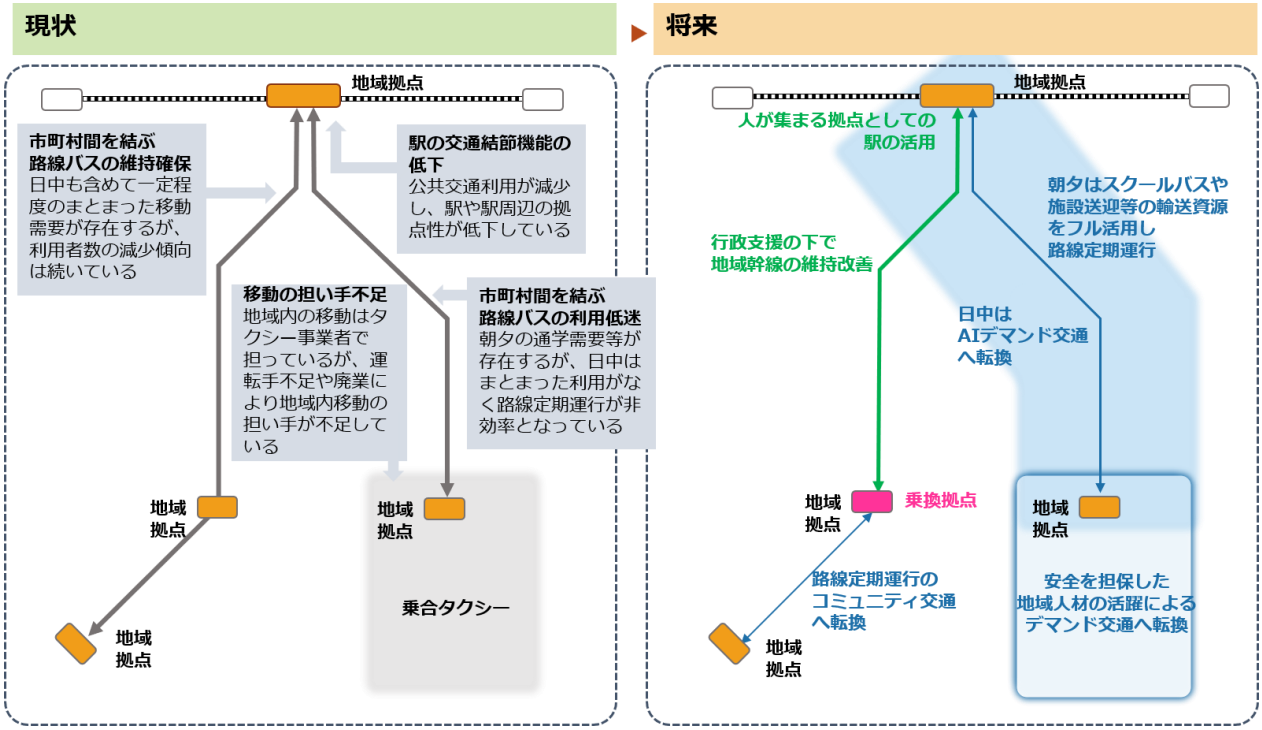
■都市部以外における公共交通ネットワークの形成方針

都市部以外の地域間を結ぶ公共交通は、前計画及びそれに基づく利便増進実施計画において、これまでのネットワークを大幅に再編し、持続可能で効率的なネットワーク形成を概ね完了した。今後は、地域間を結ぶ公共交通の利用の多くを占めていた通学需要の減少、さらなる高齢化により移動需要が一層減少する地域が出てくることが見込まれる。このような地域においては、これまでのような路線と運行ダイヤを決めた「路線定期運行」が非効率になることが想定されるため、定期的な利用が見込まれる朝夕の時間帯以外は、きめ細かな移動需要をカバーする AI を活用したデマンド交通や乗合タクシー等のコミュニティ交通への転換などにより、交通空白の発生を抑制し、公共交通網を維持していくことが考えられる。

その際、既存の利用状況を考慮し、引き続き市町を跨いだ移動需要をカバーする必要性から、広域的なコミュニティ交通の形成を推進するほか、供給力（担い手）の確保に向け、スクールバスや福祉送迎車等の輸送資源のフル活用、共同化・協業化により交通空白の解消を図るとともに、兼業人材の活躍も推進し、安全で持続可能な公共交通網を維持していく。

なお、地域によって人口分布や年齢構成、供給力の状況は千差万別であるため、自治体や地域住民による議論の下、各地域の実情に応じて、適切な公共交通ネットワーク形成を推進していく。

［イメージ］



4　実施施策

本県が目指すべき地域交通の姿の達成に向けた「３つの基本方針」に基づき、今後推進すべきと考えられる施策及び事業を以下のとおり整理し、事業内容、実施主体、実施スケジュールについて施策ごとに詳細を示す。

	事業	実施主体					
		大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
基本方針１：住み慣れたまちの「交通空白」解消へ							
	施策 1．鉄道・バス・タクシー・離島航路の路線維持・存続						
	自治体による運行（運航）支援継続	◎		◎	◎		
	施策 2．移動実態や潜在的ニーズに即した公共交通ネットワークの見直し						
	自治体による支援制度の見直し検討	◎		◎	◎		
	交通モード間の連携協定の進展・拡大	◎		◎	◎		
	施策 3．公共交通の利便性向上・快適化に向けた設備投資の促進						
	交通施設・設備の計画的な更新・整備	◎	○	○	◎	○	
	キャッシュレス決済への対応	◎	○	○	◎	○	
	わかりやすい案内表示の整備・更新	◎	○	○	◎	○	
	ユニバーサルデザイン化の促進	◎	○	○	◎	○	
基本方針２：未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ							
	施策 4．DX 化の促進による交通システムの改善						
	九州 MaaS との連携によるデジタル乗車券等の活用	◎	○	◎	◎		
	キャッシュレス決済への対応（再掲）	◎	○	○	◎	○	
	わかりやすい案内表示の整備・更新（再掲）	◎	○	○	◎	○	
	データ収集・活用・各種報告等のデジタル化	◎	○	◎	◎		
	オープンデータの適切な管理	◎	○	◎	◎		
	施策 5．先進技術による新たな移動サービスの導入						
	AI オンデマンドシステムの活用	◎	○	◎	◎		
	自動運転（レベル４）の社会実装に向けた検討	◎	○	◎	◎		
	施策 6．地球環境にやさしい交通手段や運行・利用の促進						
	低燃費車両・EV 車両等の導入促進	◎	○	◎	◎		
	鉄道の利用促進	◎	○	◎	◎		

◎：特に積極的に実施する主体　○：実施主体

	事業	実施主体					
		大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
基本方針３：カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ							
	施策 7．乗務員の確保・定着と就労環境の改善						
	交通事業者が行う人材確保への支援	◎	○	◎	◎	◎	
	乗務員や整備士等の待遇改善への支援	◎	○	◎	◎		
	施策 8．事業者間・自治体間で連携・協調した人材育成						
	行政の地域公共交通施策や業務の包括的サポート体制の構築	◎	○	◎	◎		
	行政と交通事業者の人材育成・連携ネットワークの構築	◎	○	◎	◎		
	施策 9．公共交通の利用に向けた業界全体の魅力発信の促進及び県民を挙げての運動・意識啓発						
	行政公式 SNS や広報誌等における定期的かつ幅広い発信による利用促進と意識啓発	◎	○	◎	◎	◎	○
	一般県民向けの業界 PR イベント、利用促進につながるイベント等の実施及び開催支援	◎	○	◎	◎	◎	○

◎：特に積極的に実施する主体　○：実施主体

4-1　基本方針１：住み慣れたまちの「交通空白」解消へ

施策１	鉄道・バス・タクシー・離島航路の路線維持・存続
事業内容	**【事業１】自治体による運行（運航）支援継続** 公共交通の既存路線の維持・存続に向け、まずは既存の運行支援を継続しつつ、施策２「移動実態や潜在的ニーズに即した公共交通ネットワークの見直し」を検討し、公共交通網の最適化を図っていく。
施策２	**移動実態や潜在的ニーズに即した公共交通ネットワークの見直し**
事業内容	**【事業２】自治体による支援制度の見直し検討** 地域間交通は県、地域内交通は市町村が主体となり、交通事業者等と協議を重ねながら、以下の①～⑤を段階的に進める。必要に応じて複数市町村を横断した広域的な検討を行い、交通事業者等の生産性及び利用者の利便性向上に資する手法を選択する。 ①各市町村が地域の実情に応じた持続可能な公共交通網を構築できるよう、人口分布、バス運行経路、住民ニーズなどを網羅的に集約・把握した「地域公共交通カルテ」（仮称）を、県が各市町村と連携しながら作成する。 ②方面ごとに、各路線・系統の役割の明確化と利用状況の可視化を行い、輸送資源の状況を踏まえた適切な運行形態・運行水準を検討する。 ③交通事業者の輸送資源が不足する地域においては、教育施設、医療・福祉施設等との連携により、交通空白の解消を図る。例えば、スクールバスや福祉送迎車など、現状では移動需要ごとに輸送サービスが提供されているものを、各分野の車両と運転手の空き時間を他の用途に活用することや、交通モードを路線バスに一本化して増強し、共同利用（混乗）することなど、地域の輸送資源のフル活用策を検討する。 ④適切な運行形態・運行水準の実現に向け、望ましいサービス水準の提供に必要な車両・運転手等の輸送資源を確保するために必要な公的支援について、既存の補助制度の見直しも含めて検討する。 ⑤路線定期運行を行っている路線のうち、時間帯や運行区間によって利用が極端に少ない地域、また目的地となる施設や集落が面的に立地し、路線定期運行が非効率な地域においては、積極的に区域運行化を検討し、利便性と効率性向上を両立させる。特に中山間地域においては、タクシーの公共交通受託（デマンドタクシー）の拡大や利用助成についても合わせて検討する。

≪既存の取組例≫デマンド交通「ココバス」（九重町）

九重町では、高齢化の進展や利用者数の減少を踏まえ、既存の定時定路線型コミュニティバスの一部路線を見直し、令和６年１０月１日から予約型のデマンド交通「ココバス」の運行を開始した。自宅と拠点を結ぶ運行により町内全域をカバーし、交通空白の解消を図るとともに、住民の利便性向上や利用者数の増加につながっている。

≪既存の取組例≫「湯けむりライドシェアＧＬＯＢＡＬ」（別府市）

別府市では、増加するインバウンドや観光客等の交通ニーズに対応するため、配車アプリ「Uber」「GO」を採用した公共ライドシェアを令和 7 年 4 月 28 日から実証運行している。24 時間 365 日体制で、別府市内の発着であればどこでもドア to ドアで利用可能。今後は、実証運行の状況を分析するほか、複数市町村が共同で運行する「広域公共ライドシェア」の可能性について研究する。

【事業３】交通モード間の連携協定の進展・拡大

スムーズな乗り換えの実現を目指し、複数自治体、複数モードに跨る場合の運行ダイヤや運賃等の利便性・効率性向上につながる取組について、関係者間の検討・協議、連携協定に係る支援を行う。

≪既存の取組例≫「ハーモニーライナー」の実証運行（大分県）

県では、大分空港からＪＲ杵築駅を経由してハーモニーランドを結ぶバス「ハーモニーライナー」を令和７年８月２日から令和８年３月３１日まで実証運行した。その結果、航空機、鉄道、バスの接続強化による利便性の向上につながり、実証運行終了後の令和８年４月からは交通事業者による自主運行へ移行し、運行が継続されている。

≪既存の取組例≫ホーバータクシーの運行（大分県）

県では、令和７年１２月１日から大分駅とホーバーターミナルを結ぶ、相乗り可能なシャトルタクシーを運行している。これにより、ホーバークラフトの利用利便性が向上し、空港アクセスの改善につながっている。

≪既存の取組例≫JR 九州と大分バスの連携協定

九州旅客鉄道㈱と大分バス㈱は、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた包括連携協定を締結し、利用促進や利便性の向上、相互連携による輸送の最適化に向けて連携して取り組んでいる。現在は、JR 坂ノ市駅や大分大学前駅において、列車とバスの接続改善や相互の情報提供を行っている。

写真提供：大分バス㈱

実施主体

大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
◎		◎	◎		

実施スケジュール

スケジュール					
令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
事業 2 に関する検討（運行形態、運行水準）			事業 1 の実施（検討した内容で運行）		
事業 3 の実施					

施策３	公共交通の利便性向上・快適化に向けた設備投資の促進
事業内容	**【事業４】交通施設・設備の計画的な更新・整備** 事業２で行う最適化の検討を踏まえ、行政と交通事業者との間で、将来の設備投資の見通しを共有する。その見通しに基づき、国の交付金や県の補助金等を活用し、公共施設を活用した交通結節点や営業所等の更新整備、低燃費車両・EV 車両等の導入を推進する。交通結節点の整備にあたっては、利用状況や周辺環境等を踏まえて優先順位を設定し、メリハリのある投資を行う。 ≪既存の取組例≫JR 宇佐駅リニューアル工事 令和 7 年の宇佐神宮御鎮座 1300 年を契機として、老朽化が進んでいた宇佐駅の待合室及びトイレを改修した。これにより、宇佐神宮や豊後高田市の昭和の町への観光・交流拠点としての機能強化につながった。 出典：宇佐市 HP **【事業５】キャッシュレス決済への対応** IC カードやクレジットカードタッチ、二次元コード決済等の設備の更新、新規導入、機能向上による利便性向上を促進する。令和７年度末時点で、キャッシュレス決済に対応している県内のバス事業者は５社、タクシー車両の対応割合は 89％である。これを令和 12 年度末までに、バス事業者全 10 社、タクシー車両 100％とすることを目指す。また、IC カード未対応の JR 駅では、九州 MaaS 等において、お得なデジタル通学定期券の企画販売を検討する。 ≪既存の取組例≫キャッシュレス決済 路線バスにおいて、IC カード、クレジットカードタッチ、二次元コード決済の導入により、国内外の来訪者の利便性を高めた。 IC カード クレカタッチ 二次元コード

【事業６】わかりやすい案内表示の整備・更新

外国人等を含む観光客をはじめ、誰もが安心して公共交通を利用するためには、インターネットによる「検索～駅やバス停の案内～車両の行先表示～車内案内」までが統一され、観光客・県民双方が分かりやすい案内となることが求められるため、路線・駅・バス停等の番号の付与、それらと連動した分かりやすい路線図・時刻表・車両の行先表示や車内案内の整備、更新を促進する。

≪既存の取組例≫

大分駅デジタルサイネージ型スマートバス停

大分駅前に、バスの到着や混雑状況を確認できるデジタルサイネージ型のスマートバス停を設置したことで、バス利用者の利便性が向上した。今後は、大分駅以外への設置拡大も目指していく。

【事業７】ユニバーサルデザイン化の促進

ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーなどの車両導入や、待合拠点、バス停等のユニバーサルデザイン化を促進する。なお、令和６年度末時点における県内のノンステップバス車両の導入率は 35%、ユニバーサルデザインタクシー車両の導入率は 18%であり、今後も導入促進に取り組む。

≪既存の取組例≫

ノンステップバス（亀の井バス）

ユニバーサルデザインタクシー

出典：ふたばタクシーHP

出典：国土交通省 HP

実施主体

大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
◎	○	○	◎	○	

実施スケジュール

スケジュール					
令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
事業 4 に関する検討（運行形態、運行水準の検討）			事業 4 の実施（検討した内容で運行）		
事業 5～7 の実施					

4-2　基本方針２：未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ

施策４	DX 化の促進による交通システムの改善
事業内容	**【事業８】九州 MaaS との連携によるデジタル乗車券等の活用** 九州全域で展開される MaaS プラットフォームである「九州 MaaS」において、移動先での目的と公共交通利用のメリットを結び付けることで、公共交通による移動を促進する。鉄道・航空路・航路・バス・タクシー・コミュニティ交通など、異なる交通モードを統合したデジタル乗車券等を活用し、観光客を含めた利用者が移動目的に応じて手軽に予約・決済できる仕組みを構築する。 ≪既存の取組例≫九州 MaaS の取組 交通事業者等と協力し、「九州 MaaS」として統一で利用している「my route」アプリで、１日乗り放題の乗車券や、乗車券と商業施設の利用がセットになった商品の企画販売を行い、アプリの充実と認知度向上を図っている。 **【事業５（再掲）】キャッシュレス決済への対応** IC カードやクレジットカードタッチ、二次元コード決済等の設備の更新、新規導入や機能向上による利便性向上を促進する。令和７年度末時点で、キャッシュレス決済に対応している県内のバス事業者は５社、タクシー車両の対応割合は 89％である。これを令和 12 年度末までに、バス事業者全 10 社、タクシー車両 100％とすることを目指す。また、IC カード未対応の JR 駅では、九州 MaaS 等において、お得なデジタル通学定期券の企画販売を検討する。 **【事業６（再掲）】わかりやすい案内表示の整備・更新** 外国人等を含む観光客をはじめ、誰もが安心して公共交通を利用するためには、インターネットによる「検索～駅やバス停の案内～車両の行先表示～車内案内」までが統一され、観光客・県民双方が分かりやすい案内となることが求められるため、路線・駅・バス停等の番号の付与、それらと連動した分かりやすい路線図・時刻表・車両の行先表示や車内案内の整備、更新を促進する。

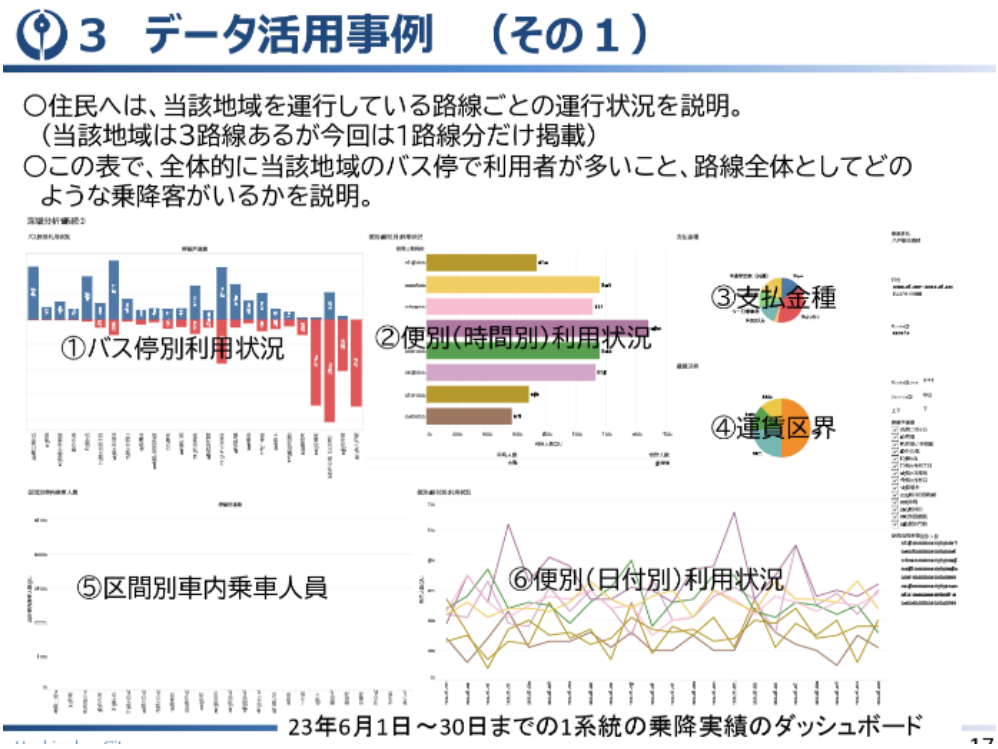
【事業９】データ収集・活用・各種報告等のデジタル化

バスのキャッシュレス決済やその他輸送人員等を把握するシステムの導入に伴い取得した輸送実績等に関するデータについて、市町の交通会議等での分析資料として活用する。また、各種補助申請・実績報告の簡略化につながる、誰もが扱いやすいシステムを整備し、各種申請のオンライン化等について、国と協働して検討を行う。これらの移動に関するビッグデータや GTFS-JP データとまちづくりに関するデータを、行政が公共交通の改善に活用できるシステムの構築の可能性について検討する。

併せて、タクシー配車システム等の導入により、バックオフィス業務の効率化を促進する。

≪既存の取組例≫バス乗降数データの活用（青森県八戸市）

令和４年に八戸市内を運行する路線バス事業者 2 社が全国共通交通系 IC カードを導入し、公共交通協議会と 2 社でデータ提供に関する覚書を締結、データ活用システムを構築し、住民説明や路線再編などに活用している。



出典：国土交通省（地域公共交通計画の実質化に向けた検討会　青森県八戸市 発表資料）

【事業１０】オープンデータの適切な管理

前計画に基づき民間路線を中心に全県的に構築した GTFS-JP データについては、ダイヤ改正に合わせて適切に更新を行い、オープンデータとして公開する。また、GTFS-JP データが未整備の市町が運行するコミュニティ交通のうち、オープンデータ化が必要な路線については、県が中心となってデータ構築を進める。

≪既存の取組例≫バス情報のオープンデータ化

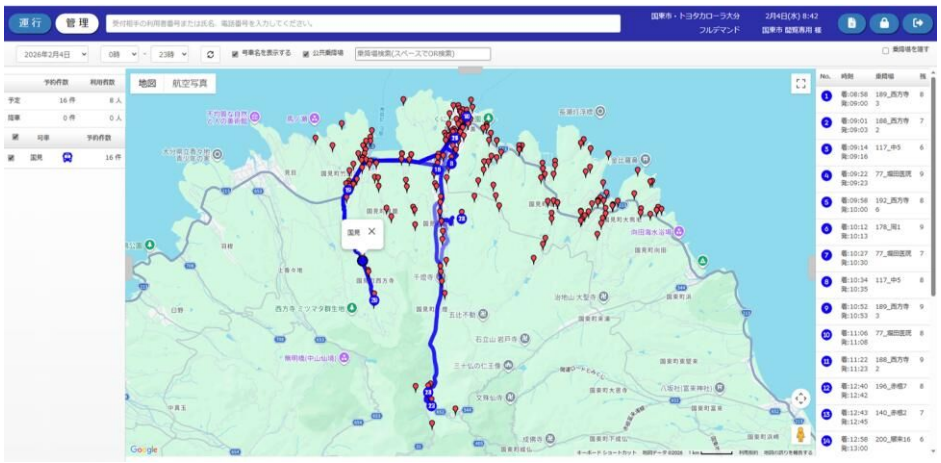
大分県では、県内のバス（路線バス、高速バス、コミュニティバス）に関する「標準的なバス情報フォーマット（GTFS 準拠)」形式のデータを整備・適宜更新し、オープンデータとして公開している。

実施主体

大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
◎	○	◎	◎		

実施スケジュール

スケジュール					
令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
事業 8 ～10 の実施					

施策５	先進技術による新たな移動サービスの導入
事業内容	**【事業１１】AI オンデマンドシステムの活用** 事業２において、路線定期運行と比較して区域運行化が利便性と効率性の向上につながると判断された地域では、利用者の属性、時刻表、ルート等にとらわれない予約・配車・決済・運行管理システムの導入を進める。特に、AI オンデマンドシステムについては、国土交通省が設置する「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを通じて、全国の先進事例を幅広く収集し、その活用によるメリット（事務作業の効率化、省力化等）や将来に渡って持続可能であるかを判断する方策を示し、市町村が容易に路線定期運行と区域運行（AI 活用型又は旧来の予約制等）それぞれを比較検討できるようにする。また、AI オンデマンドシステムの維持に必要な費用の補助制度を検討する。 ≪既存の取組例≫乗合型の AI オンデマンド交通「チョイソコくにさき」（国東市） 国東市では、令和６年度から市内の国見地域（一部地区を除く）において、利用者の予約に合わせて、希望の停留所から目的地の停留所まで運行する乗合型の AI オンデマンド交通「チョイソコくにさき」を運行している（国見地域を２エリアに分け、各エリアで曜日を分けて週４日運行）。令和７年度は、月平均延べ 31 人が利用するなど、地域における移動手段として定着が進んでいる。  提供：国東市（運行管理画面）

【事業１２】自動運転（レベル４）の社会実装に向けた検討

自動運転技術による公共交通の利便性の向上と持続可能性の確保を目的として、自動運転バスやロボットタクシーなどの自動運転レベル４の社会実装を目指し、自動運転レベル２から段階的な導入に向けた検討を進める。

≪既存の取組例≫自動運転レベル２（車両はレベル４技術を搭載）

石川県小松市では、小松駅と小松空港を結ぶルートにおいて、令和６年３月９日から、自動運転レベル２による通年運行を実施。既に一部区間を対象に自動運転レベル４車両としての認可を取得しており、今後は全区間での認可取得と自動運転レベル４による路線バス運行の開始を目指している。

また、徳島県では、鳴門市西部エリアを中心に、令和８年１月 19 日から３月 31 日まで（令和８年１月 19 日から２月４日まではプレ運行期間）、運転者が乗車する自動運転レベル２による自動運転タクシーの実証運行を実施した。既存タクシーとの一体的な配車運用を検証し、将来的には徳島県内での自動運転レベル４の導入を目指している。

写真提供：小松市

写真提供：徳島県

実施主体

大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
◎	○	◎	◎		

実施スケジュール

スケジュール					
令和８年度	９年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
事業 11 に関する検討（区域運行化・AI 活用）			事業 11 の実施（検討した内容で運行）		
事業 12 の実施					

施策 6	地球環境にやさしい交通手段の選択
事業内容	**【事業 13】低燃費車両・EV 車両などの導入促進** 事業 4 で策定した投資計画に基づき、国の交付金等も活用し、低燃費車両・EV 車両等の導入を推進する。コミュニティ交通を運行する市町村や、タクシー事業者を中心とした普通車（定員 10 人以下）サイズのコミュニティ交通を受託している交通事業者を対象に、EV 車への更新を支援し、中山間地域等におけるガソリンスタンド等の廃業に対応する。 実施にあたり、社会資本整備総合交付金事業等も活用し、公共交通に対する投資を強化する。補助対象ではない路線における車両更新等、国補助制度が活用できない投資については、独自の補助制度の構築・充実を検討する。 ≪既存の取組例≫EV 車両 大分バス㈱では、環境負荷を軽減しつつ安全で快適な移動サービスを提供するため、国や県等の補助金を活用し、令和 7 年 3 月に九州島内で初めてとなる新車の大型 EV バスを 1 台導入した。一方で、県内の EV バス導入は依然として 1 台にとどまっていることから、今後も導入促進を図る。 また、タクシーについても、国や県等の補助金を活用した EV 車両の導入が進められており、令和 6 年度末時点で 23 台が導入されているが、普及率は 2%に満たないことから、今後も導入促進に取り組む。 ＥＶバス出発式（大分バス㈱） ＥＶタクシー（第一交通㈱） ≪既存の取組例≫EV 車両・発電設備（姫島村） 姫島村では、一般社団法人姫島エコツーリズムが主体となり、小型 EV 車両の貸出事業や小型 EV 車両を活用した自家用有償旅客運送事業を実施している。太陽光で自家発電した再生可能エネルギーで充電し、観光や地域の足としての役割を担っている。 出典：姫島村ホームページ

【事業１４】環境にやさしい公共交通の利用促進

鉄道をはじめとする公共交通は、大量輸送を行うことで環境にやさしい交通手段となりえるため、環境関連施策と連携しながら通勤をはじめとした日常の移動における公共交通利用を促進する。

≪既存の取組例≫「とやまレールライフ・プロジェクト」（富山県富山市）

市民に「電車やバス」の利用をよびかけ、それを通して、市民の健康を増進し、富山のまちなかをもっと賑やかにすることを目指すプロジェクト。公共交通の利用による環境や健康への影響等について、実例を踏まえ紹介している。

出典：富山市ホームページ

実施主体

大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
◎	○	◎	◎		

実施スケジュール

スケジュール					
令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
事業 13～14 の実施					

4-3　基本方針３：カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ

施策７	乗務員の確保・定着と就労環境の改善
事業内容	**【事業１５】交通事業者が行う人材確保への支援** 地域公共交通の担い手を確保するため、大型二種・中型二種・普通二種免許の取得支援を行うとともに、運転体験会の開催や就職説明会への参加など、交通事業者が実施する人材確保活動を支援する。 運転士の減少が進む中、令和７年度時点の乗合バス運転士数 588 人及びタクシー運転手数 1,653 人を、令和 12 年度においても維持することを目標とする。 ≪既存の取組例≫「自動車運送事業者乗務員確保対策事業」（大分県） 大型二種・中型二種・普通二種免許の取得支援を行うとともに、運転体験会の開催や就職説明会への参加などの人材確保活動、採用人材の育成等に対する支援を実施している。 採用セミナー・ワークショップの様子（大分県） **【事業１６】乗務員や整備士等の待遇改善への支援** 公共交通を支える乗務員や整備士等の人材の確保・定着を図るため、待遇改善に向けた公的支援の強化を図る。交通事業者が実施する休憩室やトイレ改修等の職場環境改善への支援に加え、賃上げに積極的に取り組む事業者に対して補助上限額を引き上げる制度を設けるなど、処遇改善を後押しする。 併せて、公共交通従事者の働き方の改善に向け、短時間勤務や曜日・時間を指定した勤務、公務員等の兼業者の受け入れ、出勤場所の柔軟化など、柔軟な乗務シフトの実現を図るため、運行管理等を支援するシステムの導入を検討する。

≪既存の取組例≫補助金の「賃上げ枠」設定（大分県）

大分県では、公共交通従事者の処遇改善を促進するため、交通事業者向け補助金の一部において、賃上げを実施した事業者に対する補助率と補助上限額を引き上げる制度を導入している。

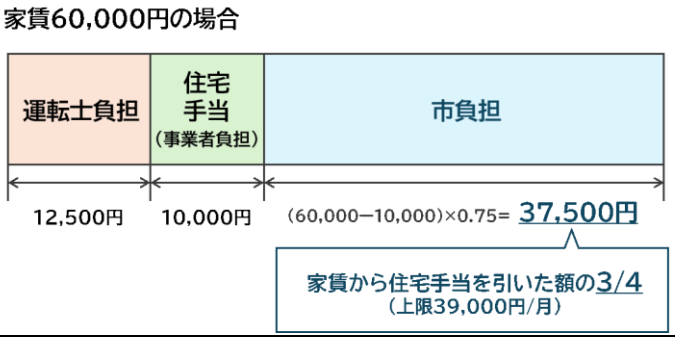
（例）「賃上げ枠」設定事業（一部）

補助内容	補助率・上限	
	通常枠	賃上げ枠
EV 車両の導入に要する経費への助成	バス：補助率 1/3 国補助と合わせて 2/3 を上限 （限度額 1,800 万円）	バス：補助率 5/12 国補助と合わせて 3/4 を上限 （限度額 2,250 万円）
	タクシー：補助率 1/10 国補助と合わせて 2/3 を上限 （限度額 50 万円）	タクシー：補助率 1/5 国補助と合わせて 2/3 を上限 （限度額 100 万円）

要件：賃金支給総額が事業実施前と比較して 1.5%以上増加していること

≪既存の取組例≫運転士に対する家賃補助（新潟県新潟市）

新潟市では、バス運転士の人材確保及び定着支援を図ることを目的として、路線バス等の運転士として新たに就業した方などを対象に、賃貸住宅の月額家賃の一部（家賃の 3/4、上限 39,000 円）を直接補助（最大 5 年間）している。



実施主体

大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
◎	○	◎	◎	◎	

実施スケジュール

スケジュール					
令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
事業 15 の実施					
事業 16 に関する検討（運行形態・運行水準、補助制度）		事業 16 の実施（検討した内容で待遇改善）			

施策８	事業者間・自治体間で連携・協調した人材育成

事業内容

【事業１７】行政の地域公共交通施策や業務の包括的サポート体制の構築

県・国（運輸支局）・学識者の３者により、市町村担当者の地域交通関連業務を包括的にサポートする体制を構築し、地域交通ネットワークの再構築に向けた計画策定、予算や補助制度、新技術の導入など、各段階で実務的な支援・助言を行う。必要に応じ、複数市町村を跨いだ路線の検討を支援する。

【事業１８】行政と交通事業者の人材育成・連携ネットワークの構築

行政側の業務内容（交通予算、補助制度、交通計画策定、住民対応等）と事業者側の業務内容（運行計画、シフト計画立案、ダイヤ改正業務、整備業務、接遇対応等）を相互に理解し、各施策を円滑かつ効果的に実施できるよう、行政と交通事業者の人材育成・連携ネットワークを構築する。交通事業者間での共同研修なども検討する。

≪既存取組例≫大分県市町村交通担当者研修会

大分県では、年３回程度、市町村交通担当者や交通事業者を対象とした「市町村交通担当者研修会」を開催し、学識経験者や国土交通省担当者による講演、県内市町村の先進的な取組の共有等を図っている。令和６年度からは他分野連携を深める目的から、県の振興局の地域振興担当者、市町村の福祉担当者等に対象を拡大し、人材育成・連携ネットワークの構築を図っている。

実施主体

大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
◎	○	◎	◎		

実施スケジュール

スケジュール

令和８年度	９年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度

事業 17 に関する検討 → 事業 17 の実施（市町村支援・巡回相談等の実施）

事業 18 の実施

施策９	公共交通の利用に向けた業界全体の魅力発信及び県民を挙げての意識啓発
事業内容	**【事業１９】行政公式 SNS や広報紙等における定期的かつ幅広い発信による利用促進と意識啓発** 地域交通を利用するメリット、利用方法や運賃体系、地域交通の利用につながるイベント情報等を、SNS 等により積極的に発信する。また、電子媒体に不慣れな方向けには、広報紙等での情報提供を行う。 ≪既存の取組例≫市町村広報紙での発信（日田市） 出典：広報ひた（日田市広報紙）

【事業２０】一般県民向けの業界 PR イベント、利用促進につながるイベント等の実施及び開催支援

地域交通の良さを知り、利用のきっかけとなるイベント等を実施するとともに、開催を支援する。青年期に地域公共交通に触れる機会を持つことが将来の利用促進や担い手確保につながるため、学校での出前講座など若年層を対象とした取組も促進する。また県内で活躍する女性乗務員の PR 等により、幅広い対象に向けた業界 PR を行う。

≪既存の取組例≫バス無料デー（大分県）

公共交通の利用促進とともに、買い物等の外出機会の創出による地域経済の活性化や交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減など多面的な効果発現を検証するため、大分県内の路線バス９社を対象とした運賃無料運行「バス無料デー」を、令和６年１２月と令和７年１月に合計３日間開催した。

バス無料デー３日間の利用者数は、約１４万人で前月比の約１.６倍となり、約１億 3,600 万円の経済効果や一部地域での渋滞緩和の効果を確認した。

バス無料デー当日の乗客の列

≪既存の取組例≫クルマのしごとフェス（大分県）

バス・タクシー・トラック業界の人材確保及び業界イメージアップを図るため、令和７年 10 月に大分駅前北口広場にて「のってみらんかえ！クルマのしごとフェス 2025」を開催した。約８千人の来場があり、業界を超えた連携による PR を行った。

女性乗務員によるクロストーク

実施主体

大分県	国	市町村	交通事業者	協会	県民
◎	○	◎	◎	◎	○

実施スケジュール

スケジュール					
令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度
事業 19～20 の実施					

5　計画の推進・協力体制と役割分担

5-1　計画の推進・協力体制

本計画は、地域交通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大分県を中心に、地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、行政、連携促進団体（※）等が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら推進を図る。

特に、協議会内において、県、市町村及び交通事業者が信頼関係の下で実施事業に関する各種データを相互に共有し、事業のモニタリングや効果検証に活用する。

表　計画の推進・協力体制一覧表

事業主体	役割
大分県	関係者との密接な連絡調整 事業の実施・進捗管理 目標管理 新規事業の企画・立案
市町村	県と連携した事業の実施 地域の実情や住民ニーズの把握
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
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

（※）連携促進団体：協議会の構成員として、地域旅客運送サービスに係る地域の関係者相互間の連絡調整及び連携の促進を行う民間団体

5-2　地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（地域間幹線系統補助）に基づく記載事項について

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく、交通計画への記載が必要となる事項について、以下のとおり整理する。

（1）地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

位置付け	系統	役割
広域幹線	国東観光バス：竹田津線 大交北部バス：伊美線 大分バス：伯大線、臼杵線 亀の井バス：牧の戸峠線、サファリ線 臼津交通：臼関線 津久見市コミュニティバス：落の浦～大浜線 竹田市コミュニティバス：向之原駅線 臼津交通・大野竹田バス：臼三線 大野竹田バス：田中線、大久保線 玖珠観光バス：古後線、深耶馬溪線 JR 九州バス：日田彦山線 BRT（添田駅～日田駅） 大交北部バス：中安線	都市拠点から市外への広域交通を担う。
圏域幹線	大分交通：国杵線 国東観光バス：国杵線、ハーモニーランド線、南安岐線 杵築市コミュニティバス：市内循環コース 大分バス：佐賀関線、野津原線、大学病院線 大分交通：鉄輪線、別大線 亀の井バス：別府～湯布院線、ゆふりん 佐伯市コミュニティバス：上浦線、弥生線、宇目・直川線、鶴見線、米水津線、青山経由蒲江線、畑野浦経由蒲江線、米水津・鶴見線 大野竹田バス：長湯線 臼杵市コミュニティバス：南野津・東谷線 日田バス：森町線 玖珠観光バス：宝泉寺線 九重町コミュニティバス：九重縦断線 大交北部バス：中日線、国道中高線	市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。

・地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）の対象となる系統については、補助を活用し持続可能な運行を目指す。補助対象外の系統については、交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討する。

・上記で整理した系統は、広域的な移動需要に対応する幹線系統であり、いずれも通勤・通学・買物・観光等の需要に対応した系統である。都市圏郊外などでも高齢化が進む中、交通手段の確保は大きな課題となっていることから、基幹的な役割を担う幹線系統を維持していくことが必要である。

（２） 地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

①東部圏の地域間を結ぶ系統の概要

系統名	起点	終点	区分	運行態様	実施主体	国庫補助の活用
国杵線	杵築駅	国東	４条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
竹田津線	国東	竹田津	４条乗合	路線定期	交通事業者	フィーダー補助
伊美線	宇佐駅	伊美港	４条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
ハーモニーランド線	暘谷駅	杵築駅	４条乗合	路線定期	交通事業者	-
南安岐線	杵築 BT	安岐	４条乗合	路線定期	交通事業者	-
市内循環コース	旧３市町村の庁舎を結ぶ右・左回り線		４条乗合	路線定期	杵築市（運行は交通事業者に委託）	-

②中部圏の地域間を結ぶ系統の概要

系統名	起点	終点	区分	運行態様	実施主体	国庫補助の活用
伯大線	金池Ｔ	佐伯駅	４条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
臼杵線	金池Ｔ	臼杵港	４条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
牧の戸峠線	由布院駅	牧の戸峠	４条乗合	路線定期	交通事業者	-
サファリ線	別府駅	サファリ	４条乗合	路線定期	交通事業者	-
臼関線	臼杵駅	佐賀関	４条乗合	路線定期	交通事業者	フィーダー補助
佐賀関線	大分駅	佐賀関	４条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
野津原線	県庁前	野津原公民館	４条乗合	路線定期	交通事業者	-
大学病院線	県庁前	向之原駅	４条乗合	路線定期	交通事業者	-
鉄輪線	大分駅	鉄輪	４条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
別大線	大分駅	関の江	４条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
別府～湯布院線	別府駅	由布院駅	４条乗合	路線定期	交通事業者	-
ゆふりん	別府駅	由布院駅	４条乗合	路線定期	交通事業者	-

※幹線補助の活用状況は、令和８年５月２０日時点のもの

③南部圏の地域間を結ぶ系統の概要

系統名	起点	終点	区分	運行態様	実施主体	国庫補助の活用
伯大線	金池	佐伯駅	４条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
落の浦～大浜線	落の浦	大浜入口	４条乗合	路線不定期	津久見市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
上浦線	大浜入口	西田病院	４条乗合	路線定期	佐伯市（運行は交通事業者に委託）	-
弥生線	道の駅やよい	葛港	４条乗合	路線定期		-
宇目・直川線	ふれあいセンター宇目	葛港	４条乗合	路線定期		-
鶴見線	公民館	佐伯駅	４条乗合	路線定期		-
米水津線	小浦	佐伯駅	４条乗合	路線定期		-
	宮野浦	米水津振興局	４条乗合	路線定期		-
青山経由蒲江線	丸市尾	西田病院	４条乗合	路線定期		-
畑野浦経由蒲江線	仲川原	西田病院	４条乗合	路線定期		-
米水津・鶴見線	宮野浦	鶴見診療所	法 79 条	路線定期		-
	小浦	米水津振興局				

※幹線補助の活用状況は、令和８年５月２０日時点のもの

④豊肥圏の地域間を結ぶ系統の概要

系統名	起点	終点	区分	運行態様	実施主体	国庫補助の活用
伯大線	金池 T	佐伯駅	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
臼杵線	金池 T	臼杵港	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
臼関線	臼杵駅	佐賀関	4 条乗合	路線定期	交通事業者	フィーダー補助
向之原駅線	久住	向之原駅	4 条乗合	路線定期	竹田市（運行は交通事業者に委託）	-
臼三線	大野竹田バス本社	臼杵港	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
田中線	扇森稲荷神社	道の駅おおの	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
大久保線	竹田駅前	市民病院	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
長湯線	扇森稲荷神社	直入支所前	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
南野津・東谷線	野津市	菅尾駅	4 条乗合	路線定期	臼杵市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助

⑤西部圏の地域間を結ぶ系統の概要

系統名	起点	終点	区分	運行態様	実施主体	国庫補助の活用
古後線	守実温泉	豊後森駅	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
深耶馬溪線	柿坂	豊後森駅	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
牧の戸峠線	由布院 BT	牧の戸峠	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
森町線	日田 BT	森町	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
宝泉寺線	豊後森駅	二瀬	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
九重縦断線	みやま	塚脇	法 79 条	路線定期	九重町（運転業務は交通事業者に委託）	フィーダー補助
添田駅～日田駅	添田駅	日田駅	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
中日線	守実温泉	日田 BT	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-
杖立線	日田 BT	杖立	4 条乗合	路線定期	交通事業者	-

⑥北部圏の地域間を結ぶ系統の概要

系統名	起点	終点	区分	運行態様	実施主体	国庫補助の活用
中安線	安心院	中津駅前	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
国道中高線	豊後高田	四日市	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
伊美線	宇佐駅前	伊美	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助
中日線	中津駅前	守実温泉	4 条乗合	路線定期	交通事業者	幹線補助

※幹線補助の活用状況は、令和８年５月２０日時点のもの

第４章　施策目標と評価

1　成果指標（KPI）・目標値

本計画の目標の達成に向け、以下の成果指標を設定し、計画期間における施策・事業の進捗や達成状況を毎年評価する。

基本方針１　住み慣れたまちの「交通空白」解消へ

【評価指標】 地域交通の維持の状況を評価	現状値 令和７年度	中間値 令和 10 年度末	目標値 令和 12 年度末
「交通空白」地区数			
「交通空白」地区数	33 地区	13 地区	0 地区

【目標値の設定根拠】

国土交通省では、令和７年度から９年度の期間を「交通空白」解消に目途をつける集中対策期間と位置づけ、「交通空白」リストアップ調査を行い、同期間中に、「交通空白」の解消に向けた取組を「実施中」少なくとも「準備中」の段階へ移行させることを目標としている。本県においても、すべての地区において解消に向けた対策が実施され、「交通空白」が解消されている状態を目指す。

〇交通空白リストアップ調査結果（国土交通省が令和８年２月から５月に実施）
交通空白地区数：33 地区　うち対策実施中 23 地区、準備中５地区、検討中５地区

※本調査における「交通空白」とは、「誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない）」とされており、その判断基準は市町村ごとに異なる点に留意が必要である

【取得把握方法】

国土交通省が実施する「交通空白」リストアップ調査による。

路線バスの平均乗車密度			
乗合バス事業者が運行する路線（高速バス除く）の平均乗車密度	7.4 人 （R6）	9.0 人	10.0 以上

【目標値の設定根拠】

路線バスに対し、メリハリをつけた路線網形成の促進、利便性向上に向けた各種施策を実施し、需要を創出すると同時に供給との適切なバランスをとることで、生産性や効率性を表す指標である平均乗車密度（平均的に車内に乗車している人数）10 人以上（車両投資等を除いて概ね収支が均衡している状況）を目指す。

【取得把握方法】

乗合バス事業者が国土交通省に提出する輸送実績報告書に記載されている系統のうち、高速バスを除いた全系統の「年間の輸送人キロの和」を「年間の走行キロの和」で除して計算する。

県民一人当たりの公的輸送資源（陸上交通のみ）に係る財政負担額			
人口１人当たり公的輸送資源（陸上交通のみ）に係る財政負担額	1,298 円/人 （R6）	1,685 円/人 以内	1,943 円/人 以内

【目標値の設定根拠】

令和６年度の財政負担額 14.1 億円が、物価上昇等により毎年 2%増加すると仮定すると、令和 12 年度には 15.9 億円となる。また、路線バス車両の更新支援等（※）に毎年 4.5 億円を見込むことから、令和 12 年度の財政負担額は合計 20.4 億円を見込む。これを、大分県人口ビジョンにおける令和 12 年度の将来人口約 105 万人で除して目標値を設定した。

※毎年 30 台（保有車両数の約 5%ずつ毎年取り換え）×1,500 万円/台上限と設定

【取得把握方法】

市町村が支出する乗合バス事業者に対する支援額及び市町村のコミュニティ交通に対する支出の決算額を集計し、住民基本台帳上の人口（毎年４月１日時点）で除して計算する。

基本方針２　未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ			
【評価指標】 地域交通の利便性の向上を評価 地域交通の GX の進展を評価	**現状値 令和７年度**	**中間値 令和 10 年度末**	**目標値 令和 12 年度末**
キャッシュレス決済（バス・タクシー）の普及割合			
キャッシュレス決済対応事業者数（路線バス）	５社	８社	10 社
キャッシュレス決済対応車両の割合（タクシー）	89.3%	95.7%	100%

【目標値の設定根拠】

（路線バス）現状では、一部の事業者で IC カード決済が可能であるが、路線バス事業者全社においてキャッシュレス決済の導入を目指す。

（タクシー）現在、多くのタクシー車両で複数のキャッシュレス決済に対応していることから、引き続き 100%を目指す。

【取得把握方法】

（路線バス）毎年度末に乗合バス事業者 10 社（JR 九州バス含む）への調査により把握する。

（タクシー）全国ハイヤー・タクシー連合会が公表する決済用端末機導入状況による。

温室効果ガス排出量（運輸部門）			
温室効果ガス排出量（運輸部門）	2,168 千 t-CO2 （R5）	1,977 千 t-CO2 （R8）	1,866 千 t-CO2 （R10）

【目標値の設定根拠】

第６期大分県地球温暖化対策実行計画（区域施策編）の温室効果ガス削減目標を準用した。運輸部門においては、排出量の８割を自動車が占めており、本計画に基づき実施する各種施策により、自家用車利用削減や公共交通運行に係る温室効果ガス削減を図る。

【取得把握方法】

地球温暖化対策の推進に関する法律に基づき、県が毎年の排出量を推計し公表。

基本方針３　カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ			
【評価指標】 **地域交通従事者の充足を評価** **地域交通の積極的利用を評価**	**現状値** **令和 7 年度**	**中間値** **令和 10 年度末**	**目標値** **令和 12 年度末**
乗合バス運転士及びタクシー運転手の必要数の充足			
乗合バス運転士数	588 人	588 人	588 人
タクシー運転手数	1,653 人	1,653 人	1,653 人
【目標値の設定根拠】 （乗合バス）今後の人口減少の推計※を考慮し、県内乗合バス事業者 9 社の乗合バス運転士数の現状値の維持を目指す。 ※今後の人口推計（R7.10 月の大分県の人口 107.4 万人→R12 推計 105 万人） （タクシー）タクシー運転手数は近年減少傾向が続いているものの、地域交通の担い手としての重要性が高いことから、現状値の維持を目指す。 【取得把握方法】 乗合バス事業者 9 社及び大分県タクシー協会への調査により把握する。			
県民一人当たりの乗合バス・コミュニティ交通の年間利用回数			
人口 1 人当たり年間利用回数 （乗合バス＋コミュニティ交通）	14.25 回	15.79 回	16.82 回
【目標値の設定根拠】 乗合バスは、コロナ禍による輸送人員の落ち込みからの回復が鈍化しているため、本計画に基づき各種施策を実施し、人口 1 人当たりの年間利用回数を、現状の 13.7 回/年から、コロナ禍前の数値である 16.2 回/年（令和元年度）まで回復させることを目指す。 コミュニティ交通は、現状の 0.52 回/年から、乗合バスと同様の増加率（乗合バス 13.7→16.2 回/年で+18%）となる 0.62 回/年まで増加させることを目指す。 乗合バスとコミュニティ交通を合計し、14.25 回（R7 年度）から 16.82 回を目指す。 【取得把握方法】 毎年事業者が報告する乗合バス年間輸送人員、市町村が集計するコミュニティ交通の年間利用者数の合計値を、住民基本台帳上の人口（毎年 4 月 1 日時点）で除して計算する。			

2　活動指標・目標値

本計画の目標の達成に向け、以下の活動指標を設定し、計画期間における施策・事業の進捗や達成状況をモニタリングする。

	事業	活動指標			
		設定根拠及び取得把握方法	現状値	中間値	目標値
基本方針１：住み慣れたまちの「交通空白」解消へ					
	自治体による支援制度の見直し検討	6 圏域を計画期間に全て見直し	―	R10 年度までに 6 圏域で見直し完了	
基本方針２：未来を見据えたデジタルでスマートな地域交通へ					
	データ収集・活用・各種報告等のデジタル化	5 年間で全市町において完了 ※「公共交通に係る検討において、移動に関するビッグデータやGTFS-JP データを活用」した場合に実施済と判断	0	9	17
基本方針３：カッコイイ仕事として担い手が育つ地域交通へ					
	交通事業者が行う人材確保への支援	ドライバー確保に向けた人材確保活動の行政支援件数 ※就労環境改善や協会、交通事業者が実施する運転体験会、事業者が参加するドライバー就職イベント等への支援	129 件	現状値以上を維持	現状値以上を維持
	一般県民向けの業界PR イベント、利用促進につながるイベント等の実施及び開催支援	一般県民向けの業界 PR イベントの開催支援数	1 回／年	1 回／年	1 回／年

3　計画の達成状況の評価

3-1　具体的な PDCA スケジュール

地域公共交通計画の実行力を担保するためには、毎年度、計画的に事業を進めることが重要である。

そのために、年に最低 2 回、地域公共交通活性化協議会を開催し、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・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）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。なお、毎年度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、適宜改善に取り組む。

このサイクルを計画終了年度である令和 13 年度まで継続的に実施することで、取組状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

年度		N 年度												N+1 年度												N+2 年度		
月		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
標準的なPDCAスケジュール	協議会			協議会							協議会					協議会							協議会					協議会
	地域公共交通計画			次年度（N＋1年度）施策検討			次年度（N＋1年度）予算要求				第三者評価（N年度施策） 中間評価（N年度施策）					前年度評価（N年度施策）、次年度（N＋2年度）施策検討			次年度（N＋2年度）予算要求				第三者評価（N＋1年度施策） 中間評価（N＋1年度施策）					前年度評価（N＋1年度）
	地域公共交通確保維持改善事業			（計画認定申請）							第三者評価（N年度施策） 自己評価（N年度施策）					（計画認定申請）							第三者評価（N＋1年度施策） 自己評価（N＋1年度施策）					

大分県