

杵築市地域公共交通計画

令和 6 年 1 月

杵築市

目次

<u>第1章</u>	<u>はじめに</u>	1
1 - 1 . 計画策定の背景・目的	1	
1 - 2 . 計画の期間	1	
1 - 3 . 計画の対象区域	1	
1 - 4 . 本計画の位置づけ	2	
<u>第2章</u>	<u>杵築市及び地域公共交通の現状</u>	3
2 - 1 . 杵築市の人口・社会動態	3	
2 - 1 - 1 人口推移	3	
2 - 1 - 2 人口分布	5	
2 - 1 - 3 人口流動	8	
2 - 2 . まちづくりの動向	9	
2 - 2 - 1 生活利便施設立地状況	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	15	
2 - 3 - 1 公共交通の運行状況	15	
2 - 3 - 2 公共交通の財政負担額	24	
2 - 3 - 3 交通事業者の運転手不足と高齢化	25	
2 - 3 - 4 運転免許証の自主返納施策	26	
<u>第3章</u>	<u>杵築市地域公共交通網形成計画の評価</u>	27
<u>第4章</u>	<u>移動に関する地域の現状・課題</u>	33
4 - 1 . 移動に関する地域の現状	33	
4 - 1 - 1 市民の移動実態	33	
4 - 1 - 2 高校生の移動実態	45	
4 - 1 - 3 コミュニティバス利用実態	54	
4 - 1 - 4 中学校3年生の進学先の移動意向	60	
4 - 1 - 5 施設来訪者の移動実態	63	
4 - 1 - 6 地域別の住民ワークショップ	70	
4 - 2 . 杵築市の地域公共交通の抱える課題	73	
4 - 2 - 1 市内公共交通サービスに関する課題	73	
4 - 2 - 2 地域の移動ニーズに関する課題	76	
4 - 2 - 3 公共交通を取り巻く環境に関する課題	79	
<u>第5章</u>	<u>基本的な方針と杵築市公共交通の将来像</u>	83
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	85	
5 - 2 . 地域別方針	86	
5 - 3 . 地域公共交通確保維持事業の必要性	87	
<u>第6章</u>	<u>実施事業</u>	88
6 - 1 . 自家用車に過度に依存しない移動環境構築	89	
6 - 2 . 円滑な交通による活力ある地域の実現	90	
6 - 3 . 公共交通網の最適化	91	
6 - 4 . 地域旅客運送サービスの持続性向上	93	

<u>第7章</u>	<u>計画の達成状況の評価</u>	.....	95
7 - 1.	計画の達成状況を評価する数値指標	.....	95
7 - 2.	数値指標の設定根拠	.....	97
7 - 3.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	.....	101
7 - 4.	計画の推進体制	.....	102

第1章 はじめに

1-1. 計画策定の背景・目的

本市は平成29年度に「杵築市地域公共交通網形成計画」を策定し、その計画期間は平成29年度から令和3年度までの5カ年度となっていました。

本市の公共交通機関は、JR日豊本線、バス事業者2社による路線バス網、タクシー事業者3社及びコミュニティバスと乗合タクシー（デマンドタクシー）で構成されており、また、自家用車を除くその他の交通手段として、小中学生のスクールバス、小売業者が行っている買い物支援や各医療機関が行う通院支援等が混在しています。

近年、マイカーの普及、少子化・過疎化の進行や新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、急激な利用者の減少と収益性の悪化、さらには運転手不足など、公共交通事業をとりまく環境は未だかつてないほど悪化しています。そのような中、市民や来訪者の移動手段としての公共交通を維持してくためには、自治体と交通事業者、利用者が相互に協力の上、地域の輸送資源の総動員と最適化による公共交通体系の改善が不可欠です。

そのため、路線の維持・確保・改善に向けた調査を実施し、公共交通における利便性の向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークの全体像を提示する「杵築市地域公共交通計画」を策定し、計画に定める事業の実施を通じて、公共交通における利便性の向上を図り、持続可能な公共交通網の構築を促進します。

1-2. 計画の期間

本計画は、令和6（2024）年1月から令和10（2028）年9月までの5年間を計画期間とします。

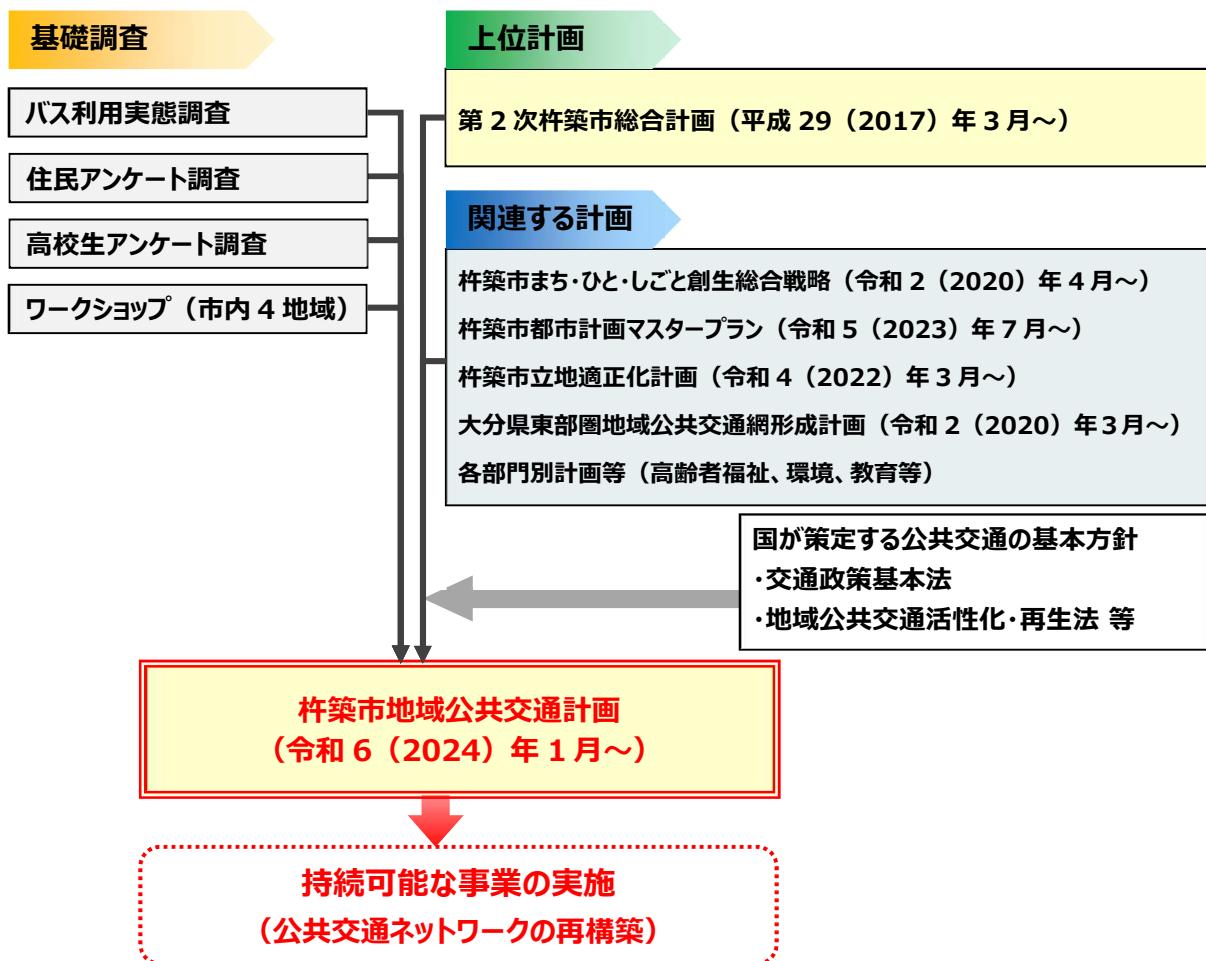
1-3. 計画の対象区域

本計画は、杵築市の全域を対象区域とします。

1-4. 本計画の位置づけ

本計画は、「第2次杵築市総合計画」を上位計画とした計画であるとともに、「杵築市都市計画マスタープラン」、「杵築市立地適正化計画」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、市内の公共交通手段であるバスの利用実態調査を実施・分析するとともに、住民アンケート調査やワークショップを始めとした諸調査により、移動の状況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。

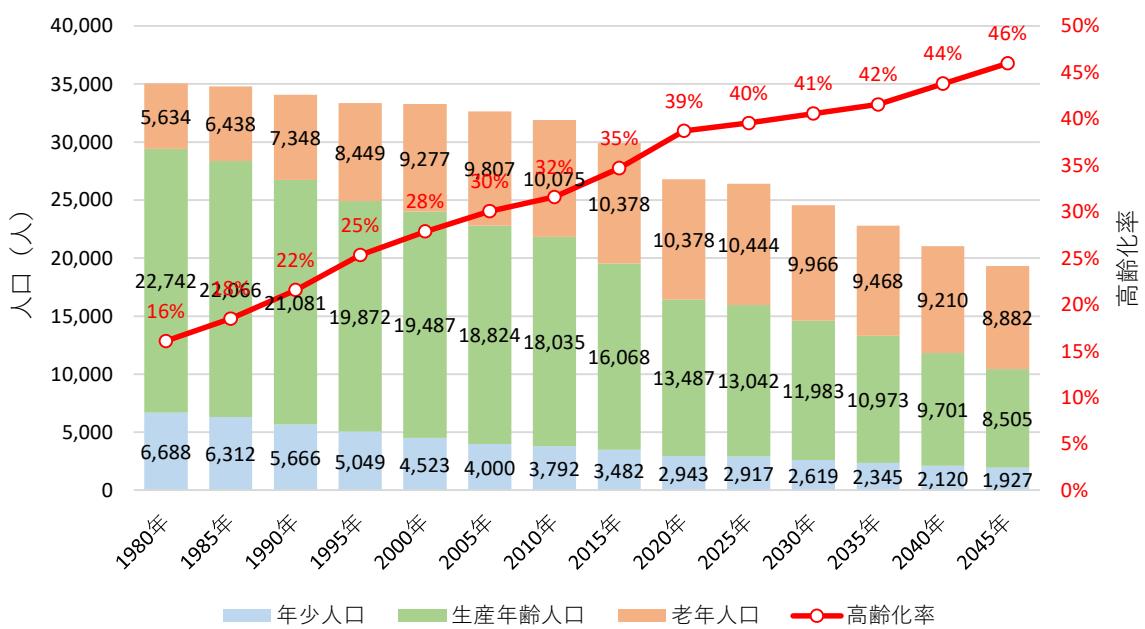


第2章 杵築市及び地域公共交通の現状

2-1. 杵築市の人口・社会動態

2-1-1 人口推移

杵築市の人口は、全域の人口減少及び高齢化が進行しています。2020年時点で高齢化率は39%となっており、高齢化率が微増し続けると推計されています。65歳以上の高齢者数は現状がほぼピークの状況にあります。

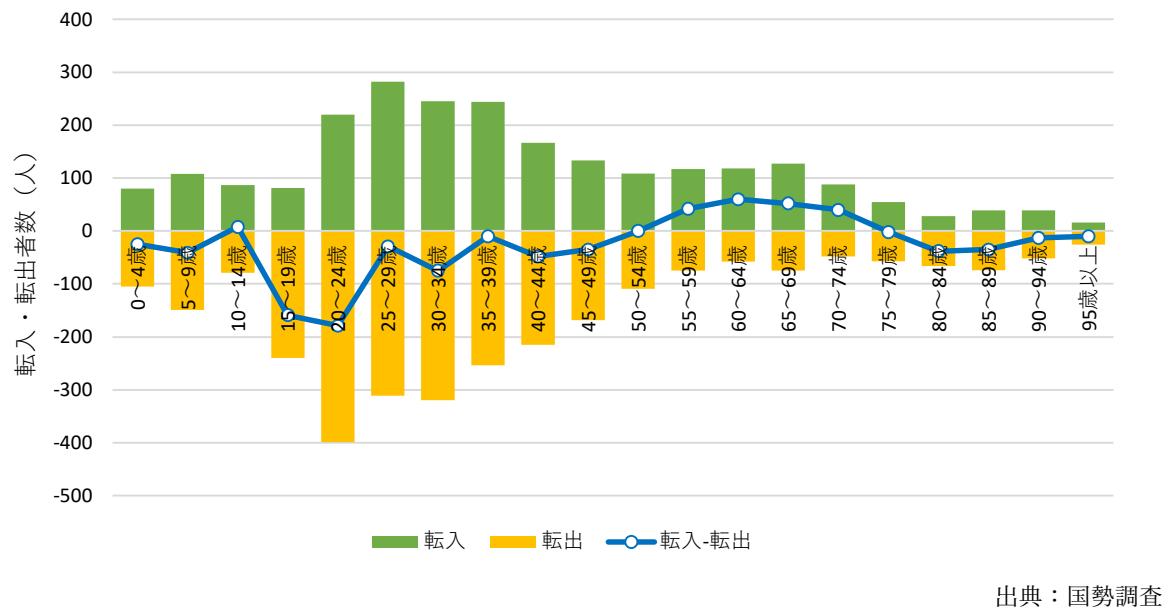


出典：～2020年は国勢調査、2025年からは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 2-1 人口推移

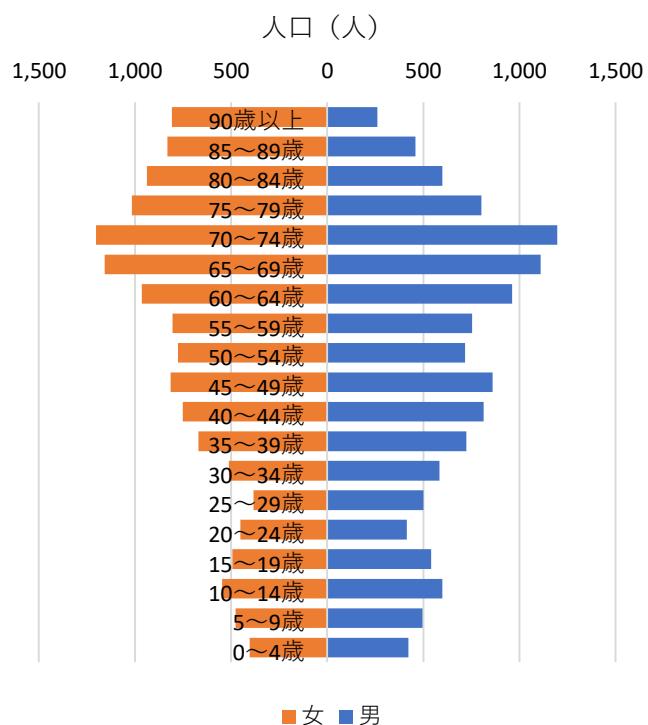
20代～30代の社会減が大きく、大学進学や就職時期に大きく人口が流出しています。一方、60代前後では転入者が転出者を上回っています。

2020年の人口ピラミッドは、男性、女性ともに70～74歳がピークとなっています。



出典：国勢調査

図 2-2 社会増減 (2020 年)



出典：国勢調査

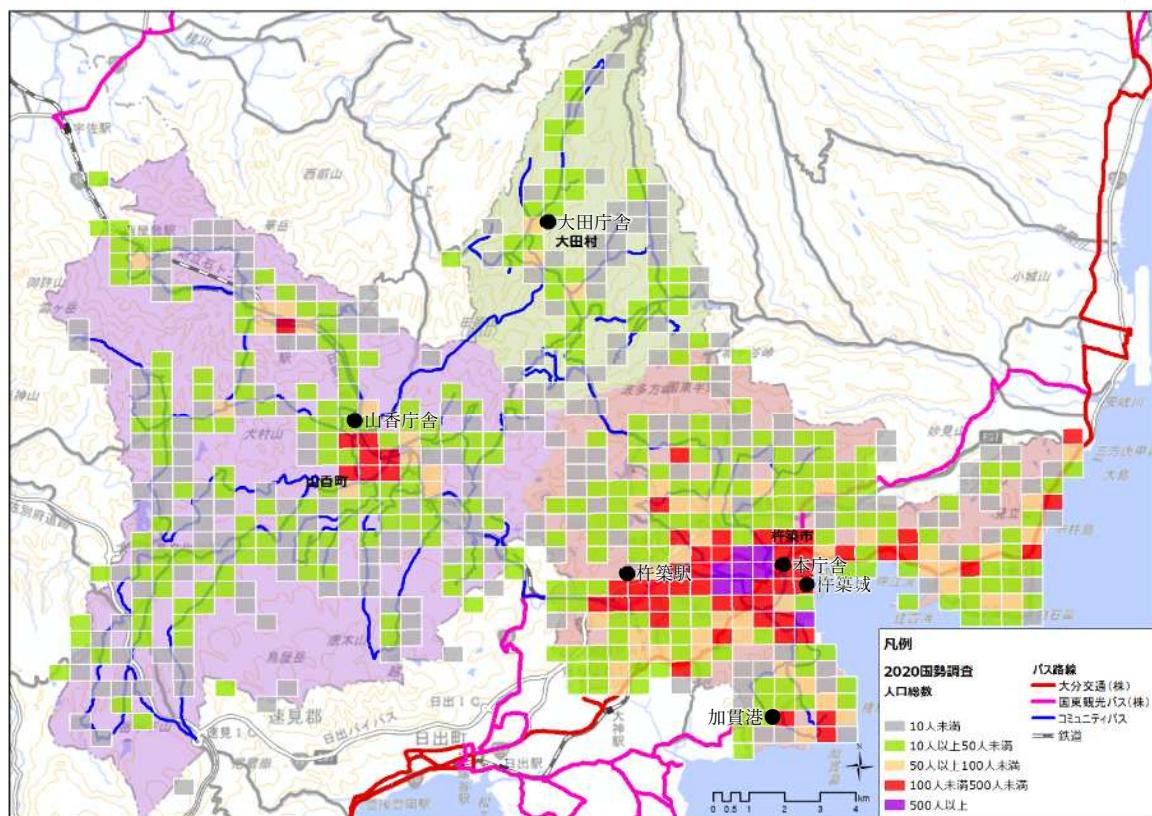
図 2-3 人口ピラミッド (2020 年)

2 - 1 - 2 人口分布

(1) 全人口の分布状況

特に杵築駅から杵築城にかけての市の中心部に人口が集中しています。

沿岸部の国道 213 号沿線や、加賀港周辺、山香庁舎周辺にも人口集積がみられます。大田地域全域や杵築地域・山香地域の郊外部では低密な人口分布となっています。

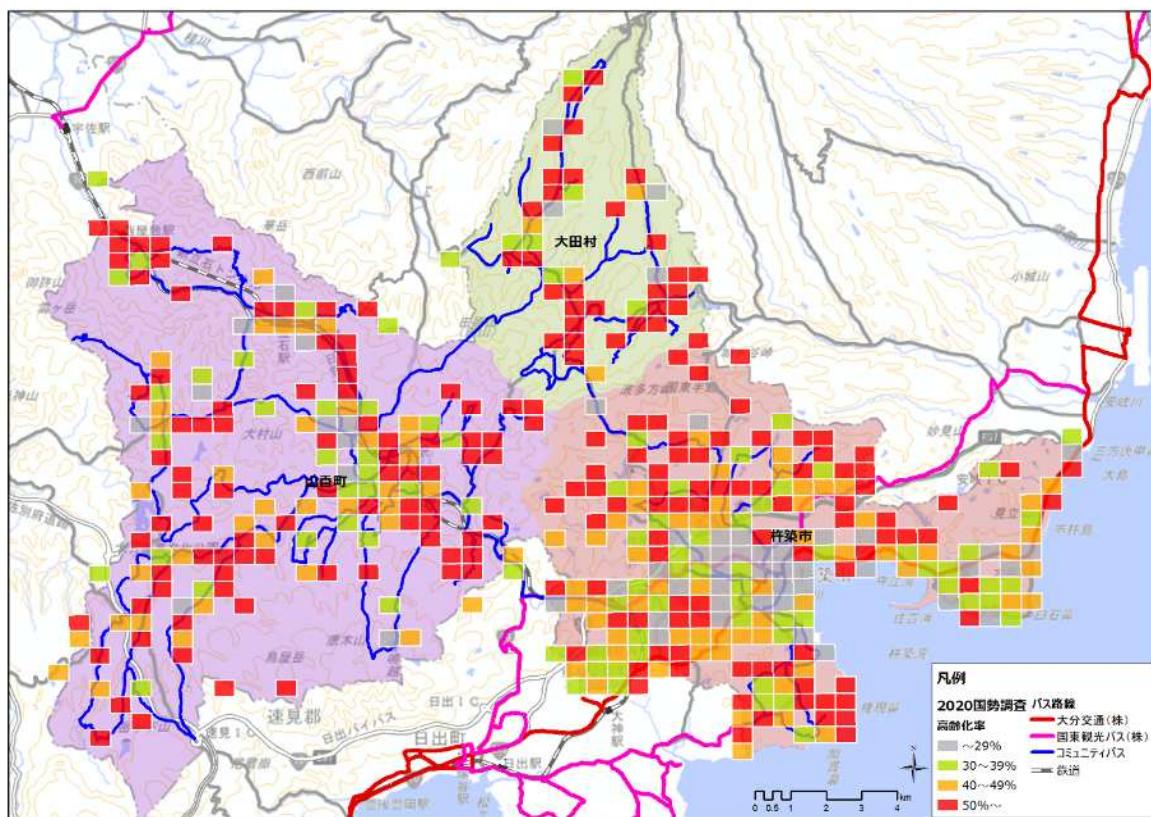


出典：国勢調査

図 2-4 人口分布 (500m × 500m 範囲)

(2) 高齢者人口の分布

杵築市の中心部や山香地域の中心部を除き、高齢化率が非常に高くなっています。高齢化率が50%を超える地域が広く分布しており、郊外部ほど移動困難な状況が推察されます。



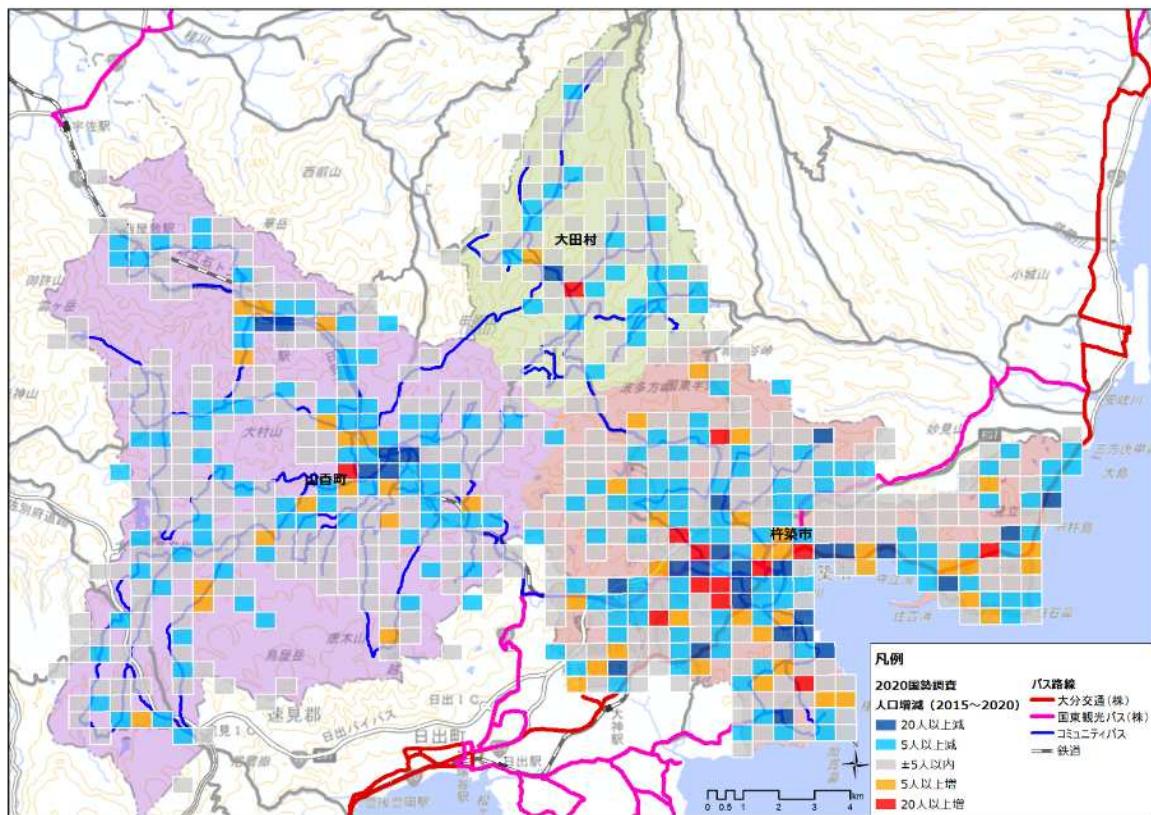
出典：国勢調査

図 2-5 高齢化率 (500m×500m 範囲)

(3) 人口増減の分布

5年間の人口増減をみると、杵築市中心部の外縁において人口増加が見られます。

一方、杵築市中心部や山香地域中心部、郊外部では多くの地域で人口減少が顕著です。



出典：国勢調査

図 2-6 人口増減（2015～2020 年）

2-1-3 人口流動

(1) 通学移動

杵築市に居住する通学者のうち、540人程度が市内で移動を完結しています。市外との流動は、別府市、大分市への流出が多くなっています。流出流動が流入流動を上回っており、杵築市から市外への通学が多くみられます。

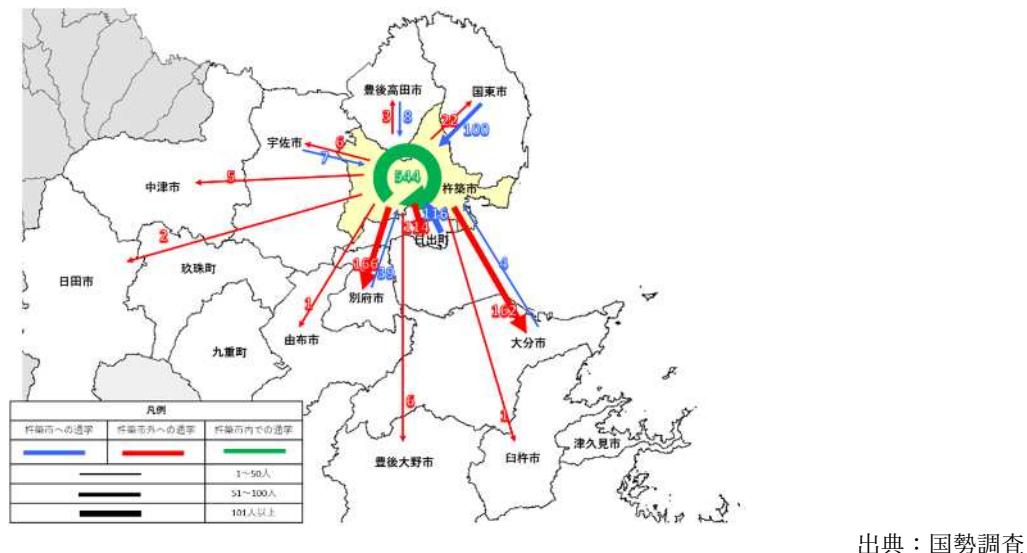


図 2-7 通学移動

(2) 通勤移動

杵築市に居住する通勤者のうち、8000人程度が市内で移動を完結しています。市外との流動は、隣接する国東市や日出町との流動が多い傾向にあります。流出流動が流入流動を上回っており、杵築市から市外への通勤が多くみられます。

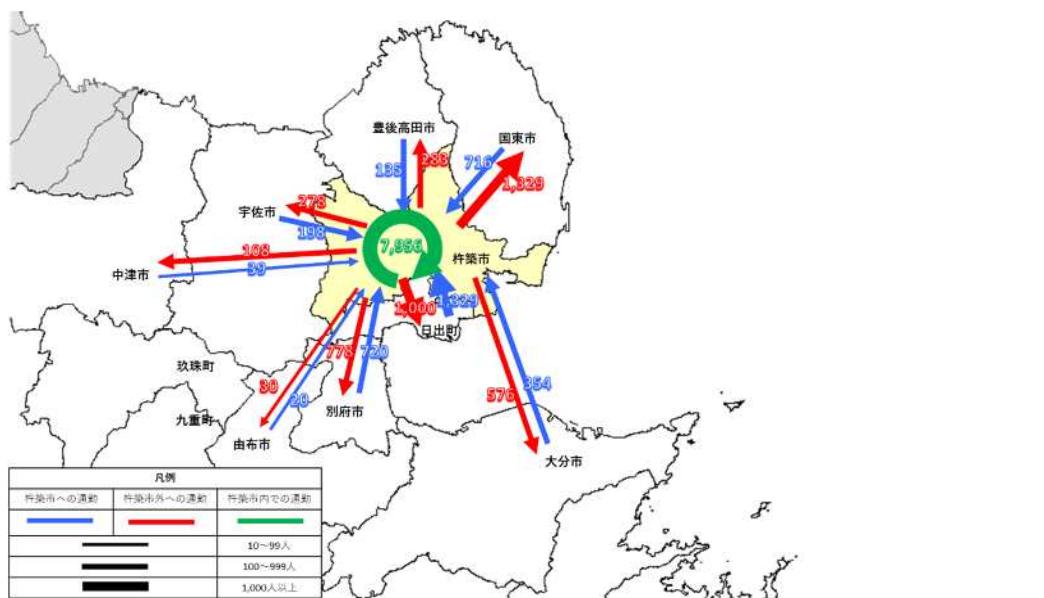
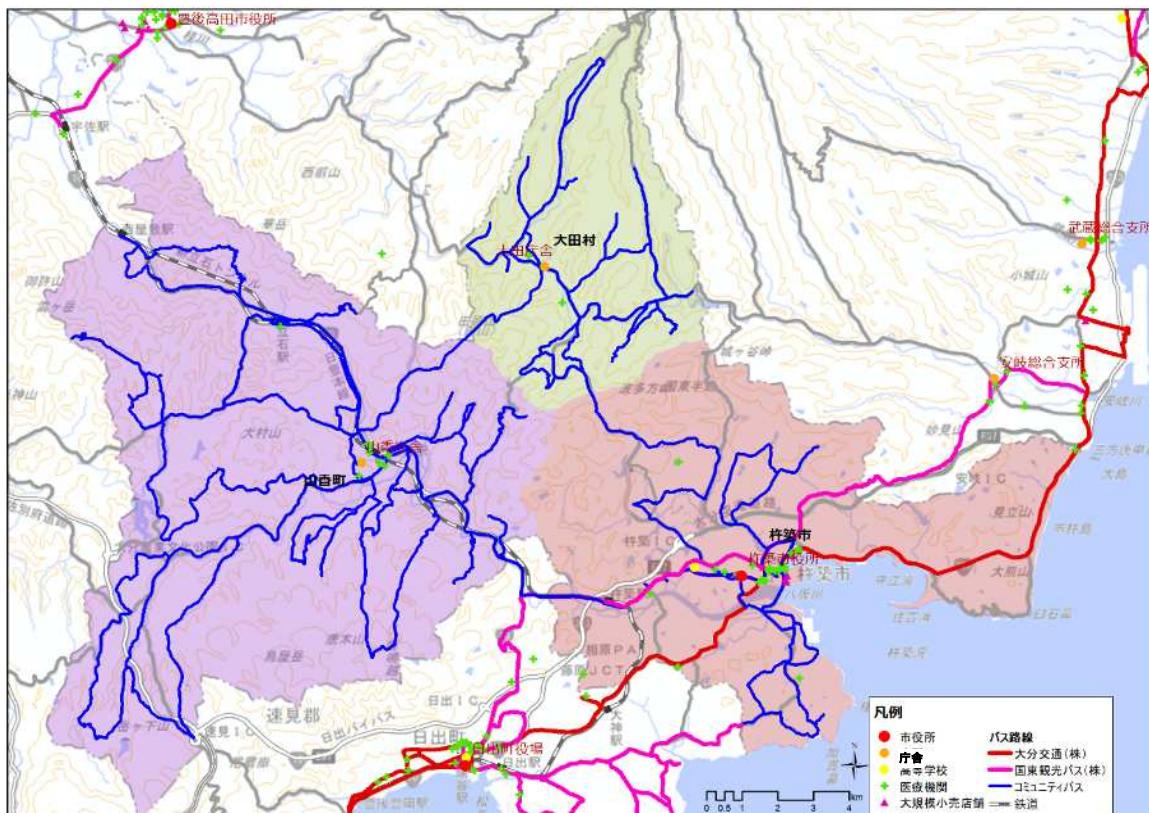


図 2-8 通勤移動

2-2. まちづくりの動向

2-2-1 生活利便施設立地状況

杵築市の生活利便施設立地状況をみると、大規模な商業施設は杵築地域に立地しており、医療機関については市役所庁舎周辺に多く立地しています。市内の高校は杵築地域にある杵築高等学校1校のみとなっています。



出典：地理院地図、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次杵築市総合計画」、「第2期杵築市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「杵築市都市計画マスタートップラン」、「杵築市立地適正化計画」、「第2次杵築市環境基本計画」、「大分県東部圏地域公共交通網形成計画」があり、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いることから、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に抜粋して記載します。

表 2-1 公共交通政策に関する記載内容

計画	内容
第2次 杵築市総合計画 後期基本計画 (令和2(2020) 年3月) p.10、12	<p>6つの柱の基本方針</p> <p>1. 安心・安全な暮らしをささえるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本格的な高齢化社会を迎えるにあたって、誰もが生涯安心して暮らせる生活の基盤整備を進めることは、まちづくりの基本となるものです。 ・理想の生活環境の実現を目指して、保健・福祉・医療等の施策や施設の充実を図ることで、地域の中で住民が共に支え合う仕組みを整え、皆がいきいきと安心して生活できる地域社会づくりを推進します。 ・また、災害や急病等の緊急時においても、広域的なネットワーク整備や連携による体制を強化して、住民の暮らしを守るまちづくりを充実します。 <p>5. ひと、もの、情報の流れをささえるまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内外の人やもの、情報の交流を円滑にし、地域における日常生活の利便性を確保し、快適でにぎわいのある都市空間づくりを進めることができます。 ・道路や下水道、住宅等の生活基盤を充実するとともに、コミュニティバスや乗合タクシーの運行、JR日豊本線の高速・複線化の促進など、公共交通の充実を図ります。また、集客機能を充実していくことで商業の活性化を図り、利便性の高い、にぎわいのある都市空間づくりを推進します。 ・さらに、情報通信基盤の整備を進めるとともに、基盤を活用した新しい行政サービスの提供や地域活性化施策などを推進することによって、より高度で質の高いまちづくりを進めます。

計画	内容
第2期杵築市 まち・ひと・ しごと創生総合 戦略 (令和2(2020)年 4月) p.11	<p>III. 杵築市まち・ひと・しごと創生総合戦略</p> <p>1. 総合戦略の方針</p> <p>(2) 杵築市の基本目標 【基本目標④】</p> <p>時代に合った地域をつくり、安全なくらしを守るとともに、地域と地域を連携する</p> <p>【取組方針④】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予防に重点を置いた健康づくりの推進 ・保険・医療・福祉のネットワーク化 ・地域共生社会の実現 ・地域生活をささえる公共交通の充実 ・コミュニティ協働の推進

計画	内容
杵築市都市計画 マスターplan (令和5(2023)年 7月) p. 80~81	<p>3. 交通体系の基本方針 (4) 公共交通の方針 1) 鉄道交通</p> <p>◆鉄道路線</p> <ul style="list-style-type: none"> J R 日豊本線の複線化を引き続き要請していくと共に、列車の運行時間の延長による増便やバスとの接続性を高めるなど、利用者のニーズに即した利便性の向上を図ります。 <p>◆駅前広場など</p> <ul style="list-style-type: none"> J R 杵築駅の駅前広場の整備を検討し、市民が利用しやすい環境を整えます。 また、市内から近隣市町村や九州各地へのアクセスの向上を図るため、パークアンドライド利用を考慮した駐車スペースの確保についても検討します。 J R 中山香駅、立石駅についても、快適に利用しやすい駅舎や駅前空間の形に向け、鉄道事業者等と連携して整備の検討を行います。 <p>2) バス交通</p> <p>◆路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地と駅・大分空港方面を連絡する路線バスについては、杵築バスターミナルと J R 杵築駅間でほぼ 30 分に 1 便が運行されています。 今後は、大分空港、国東市方面への増便や鉄道の発着時間との整合、バス路線間の乗り継ぎ利便の向上、杵築バスターミナルの機能強化など利用者の利便性の向上に十分配慮した運行を要請し、利用者の増加を図ります。 <p>◆コミュニティバス等</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスが運行されていない地域への公共交通手段として、市街地内を循環する路線や公共交通空白地域を連絡するコミュニティバスと乗合タクシーが運行され、地域の足としての役割を担っています。 しかし、人口の減少や生活様式の変化などから利用者の減少が続いており、今後、杵築市地域公共交通計画（策定中）などに沿って、利用者のニーズに合わせた運行や関係する市民への周知などを通じて運行の継続と利用者の増加を図ります。 また、MaaS など新しい交通システムの本市への導入可能性について、関係者と連携して検討を行います。 <p>◆杵築バスターミナル・バス停</p> <ul style="list-style-type: none"> 杵築バスターミナルの交通結節機能の強化や待ち時間を快適に過ごすことができる整備など、バス事業者と連携して整備を促進します。また、バス停のうち周辺に商業施設等が立地する場所については、屋根や休憩施設の設置により、地域住民が快適に待ち時間を過ごせるバス停としての整備を促進します。

計画	内容
杵築市立地適正化計画 (令和 2(2020)年 4月) p.60、63	<p>第3章 杵築市のまちづくり 2. まちづくりの重点施策 (3) 公共交通網の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者による交通災害が全国的に増加している状況の中、高齢化が進む本市において自家用車に過度に依存しないまちづくりを推進が重要になっています。 ・地域公共交通網は、JR 杵築駅から杵築バスターミナルを経由し大分空港を結ぶ系統が最も多く、広域交通では、大分・別府から杵築 IC バス停を経由し大分空港を結ぶエアライナーがあります。しかし、現状では杵築 IC と市内の公共交通網の連携が十分とは言えない状況です。 ・今後は、市民生活のための公共交通の維持とあわせ、観光客の交通利便性の向上を図っていく必要があるため、都市生活拠点内に新たな交通結節点を形成する必要があります。 <p>■公共交通網の充実に向けた取組</p> <p>The diagram illustrates the planned improvement of the public transport network around the Chikushikogen IC. It shows two scenarios: 'Now' and 'Future'. In the 'Now' scenario, there is a direct connection between the industrial point (Chikushikogen Industrial Estate) and the IC, which then connects to the urban center point (Chikushikogen Bus Terminal area). A secondary connection goes from the IC to the urban sub-point (Chikushikogen Station area), which then connects to the industrial point. In the 'Future' scenario, the network is more integrated. The IC remains a central node, but the connection to the urban center point is strengthened, becoming a primary route. The connection to the industrial point is also improved, and a new connection is established between the IC and the urban sub-point, creating a more efficient and interconnected network.</p> <p>4. 都市構造を支えるネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全な居住地を形成するために、自然災害の危険性が低い海拔 8 メートル以上の安全な既に人口や生活利便施設が集積し、公共交通網の利便性が高く、持続的に居住環境が維持できると見込まれる杵築地区の杵築 IC 入口周辺及び八坂地区の JR 杵築駅周辺を中心に居住を誘導します。 ・また、居住を誘導する区域内の拠点に、医療、福祉や商業などの生活利便施設の誘導、集積を図り、拠点内を徒歩や車いすなどで移動できるようにバリアフリー化など快適な歩行空間を形成します。 ・さらに、都市拠点、地域拠点や地区拠点をバスなどの公共交通でつなぎ、生活利便性の向上を図ります。 ・以上のように、安全な市街地に居住や生活利便施設を誘導するとともに、公共交通や徒歩で気軽に移動できるコンパクトで暮らしやすいまちを目指します。 ・特に、都市拠点の主要施設では、バスの待合時間が楽しめるような機能の強化を図ることとします。

計画	内容
第2次杵築市環境基本計画 (平成 29(2017)年 4月) p.66	<p>重要施策 11 地球温暖化対策・省エネルギーに取り組む 施策の具体的な取組み 市の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市における地球温暖化対策の長期的な取組の考え方として、「2050年二酸化炭素排出実質ゼロ」を目指し取り組んでいきます。 ・公用車として、次世代自動車の導入に取り組みます。 ・グリーン購入法対象製品購入対象品目におけるリサイクル商品の占める割合について現在の水準を維持するとともに、物品の消費にかかる廃棄量の減少を図ります。 ・公用車運転時の法定速度遵守及びアイドリングストップなどのエコドライブを徹底します。 ・市役所の物品購入をグリーン商品とすることに努めます。 ・循環バスをはじめとしたコミュニティバス路線の充実・乗合タクシー事業の導入により、市内における公共交通網の整備を促進します。 ・事業者へISO環境マネジメントシステムやエコアクション21などの普及・啓発を行います。 ・学校施設の省エネルギー化・地球温暖化対策として、建物外壁にツル性植物などの植栽による緑のカーテンづくりを推進します。

計画	内容
大分県東部圏地域公共交通網形成計画 (令和 2(2020)年 3月) p.69	<p>4. 計画の基本的な方針、目標 4.1. 基本的な方針</p> <p>基本方針1 だれもが安心して生活できる移動環境の創造 基本方針2 効率的で持続可能な都市圏の構築 基本方針3 交流促進による地域活力の維持・向上</p>

計画	内容
杵築市保健医療福祉総合計画 (平成 30(2018)年 3月) p.151	<p>第3章 高齢者福祉計画・介護保険事業計画 第5節 施策の重点的な取り組み</p> <p>1 地域共生社会の実現 (1)健康づくり、自立支援、介護予防・重度化防止の推進 ⑭介護予防・日常生活支援総合事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自立支援型サービスの推進・強化を図るため、短期集中予防サービスと地域ケア会議を連動させるとともに、生活機能改善を加算にて評価します。 ・また、要支援から要介護になった方が、サービス事業所を変更することなく継続的にサービスを利用できるよう、要介護認定者についても総合事業の利用を可能とします。

計画	内容
杵築市教育大綱 (令和 4(2022)年 3月) p.17	目標すべての子どもたちが輝く教育、「生きる力」を育む教育 ⑩よりよい学校生活・体育・文化のための充実 <中学校生徒遠距離通学費補助制度> ・通学距離が 6 km 以上の生徒に対して通学費を補助するものです。 ①バス通学補助・・・・定期券の交付 ②自転車通学補助・・・・年 1 万円の支給 ③通学用電動アシスト自転車購入費補助（上限 7 万円） ・・・・購入金額 × 1 / 2 × 利用月数／3 6 月 <児童生徒就学援助制度> ・経済的理由によって就学困難な児童生徒の保護者に対し必要な援助を行い、もって義務教育の円滑な実施を図ることを目的としています。 ○援助の範囲・・・学用品費、校外活動費、通学費、修学旅行費、学校給食費など

2-3. 公共交通の現況

2-3-1 公共交通の運行状況

(1) 鉄道

杵築市内の鉄道は、JR 日豊本線が宇佐市と日出町へ接続しています。市内の駅は杵築駅、中山香駅、立石駅の3か所があります。杵築駅については、平成28年3月にエレベーター、多機能トイレ、階段手すり、誘導ブロックの設置等、バリアフリー化が行われています。

表 2-2 1日あたりの杵築駅乗車人員

駅名	2019 年度	2020 年度	2021 年度
杵築駅	815 人	677 人	683 人

出典：JR九州

(2) 路線バス

杵築市内の路線バスは、大分交通株式会社と国東観光バス株式会社が運行し、国東市と日出町へ接続しています。

表 2-3 杵築市の路線バス（令和5年4月時点）

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
国大線	国東	杵築バスターミナル	大分駅前				幹線補助
国杵線	杵築駅前	杵築市役所	杵築バスターミナル	4条乗合	路線定期	交通事業者	生活交通路線支援事業
		中平	杵築バスターミナル				
		中平・向陽台	国東				
		中平	-				
	国東	-	杵築バスターミナル				
南安岐線	杵築バスター ミナル	山口・国東 市民病院	安岐				
杵高 スクール線	安岐	山口・ 杵築市役所	杵築高校前	4条乗合	路線定期	交通 事業者	-
		山口	杵築バス ターミナル				
暁谷 スクール線	杵築バス ターミナル	-	日出総合高校 前				
国高 スクール線	杵築駅前	向陽台・国東 中学校前	国東				
ハーモニ ランド線	暁谷駅前	ハーモニー ランド	杵築駅前				

表 2-4 枝築市内の事業所の路線バス車両保有台数（令和 5 年 4 月時点）

事業所	保有台数
国東観光バス(株)枝築営業所	16 台

(3) コミュニティバス・乗合タクシー

コミュニティバスと乗合タクシーで市内全域をカバーし、地域内移動を支えています。

収支状況をみるとコミュニティバスは約 7%、乗合タクシーは約 12% の収支率となっており、利用料で委託費を賄うことは困難な状態です。

表 2-5 枝築市のコミュニティバス・乗合タクシー（令和 6 年 10 月 1 日時点）

公共交通	系統名	運行曜日	路線・対象地域	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用			
コミュニティバス	右回り	平日	市内循環コース	4 条乗合	路線定期運行	市（運行を交通事業者へ委託）	生活交通路線支援事業			
	左回り	平日								
	大内線	火木								
	東線	平日								
	井出の上下切線	月火水	山香コース	自家用 有償 (交通空白地)						
	下村大久線	火金								
	小谷又井線	火水金								
	上畠小武線	月木								
	浄土寺富田線	月木								
	仲尾台元河内線	火水								
	津山鹿鳴越線	水金								
	内河野西谷線	月木								
	立石向野線	火木金								
	立石山浦線	水金								
乗合タクシー	大田線	平日	大田コース 1 便目、2 便目	4 条乗合	区域運行	市（運行を交通事業者へ委託）	フィーダー補助			
		平日	大田コース 3 便目							
	八坂線	火金	八坂・西下司・東下司地区内							
	北枝築線	月木	北枝築・馬場尾・宮司・中ノ原地区							
	東線	月金	東地区							
	大内線	水	大内地区				生活交通路線支援事業			
	奈狩江線	火木	奈狩江地区							

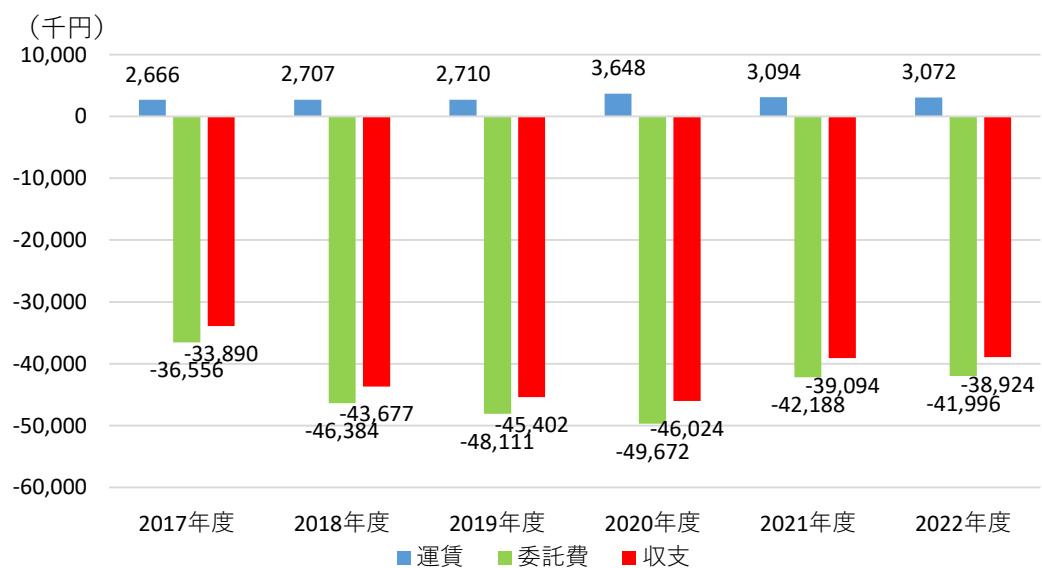


図 2-10 コミュニティバスの収支

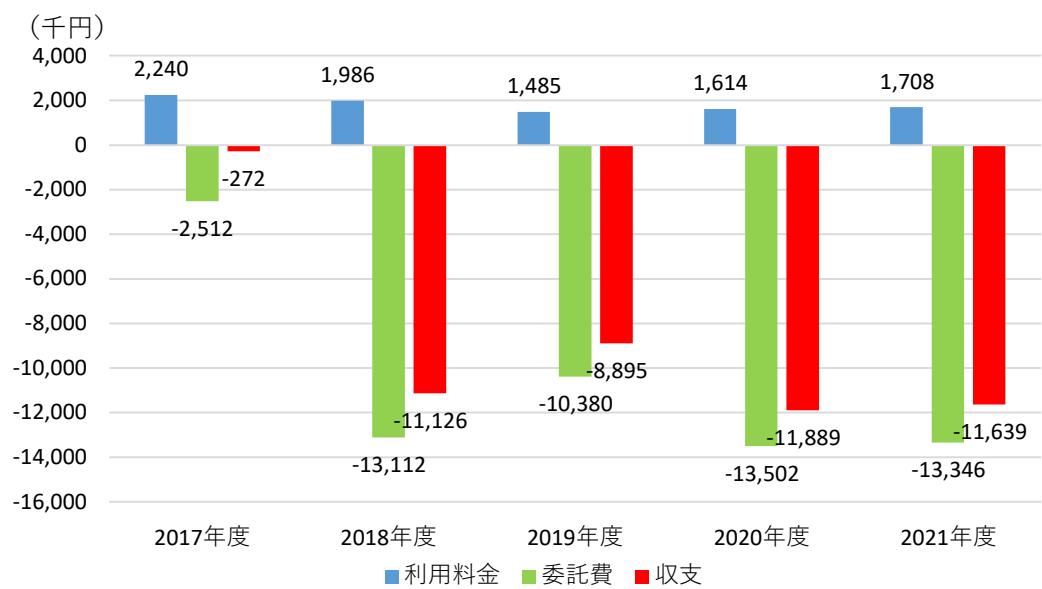


図 2-11 乗合タクシーの収支

※2017 年度までは、メーター料金から利用料金を差し引いた額が委託額だったが、委託業者との協議により運行計画便数（運行計画日数×6便）に1便当り 90 分の小型車両貸切料金を掛けた金額から利用料金を差し引いた額が委託額となる。

※委託費はフィーダー補助金額分返還後の金額

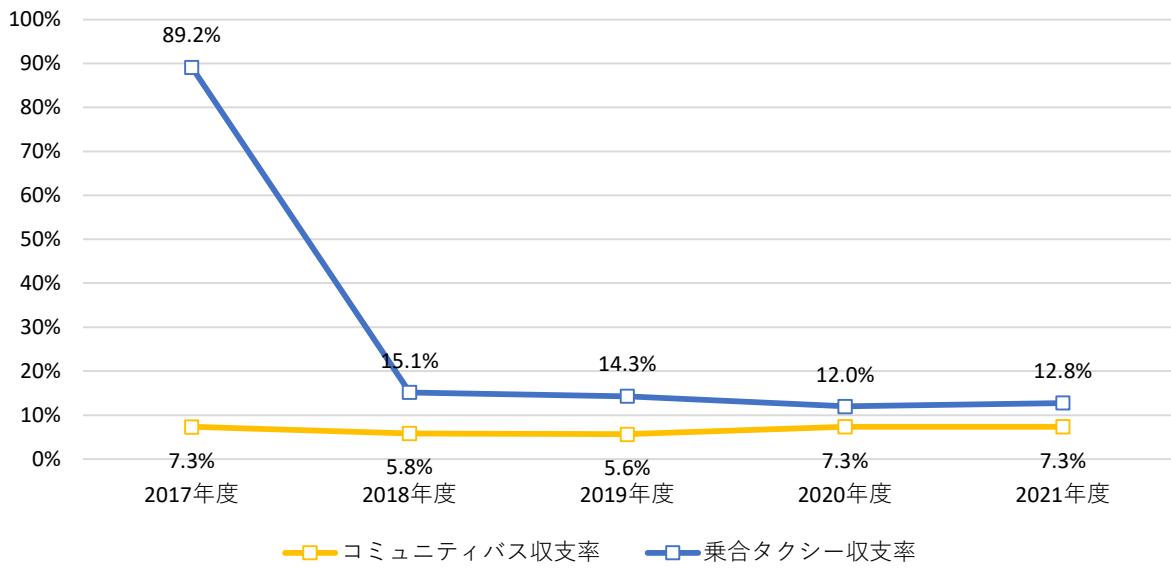


図 2-12 コミュニティバスと乗合タクシーの収支率

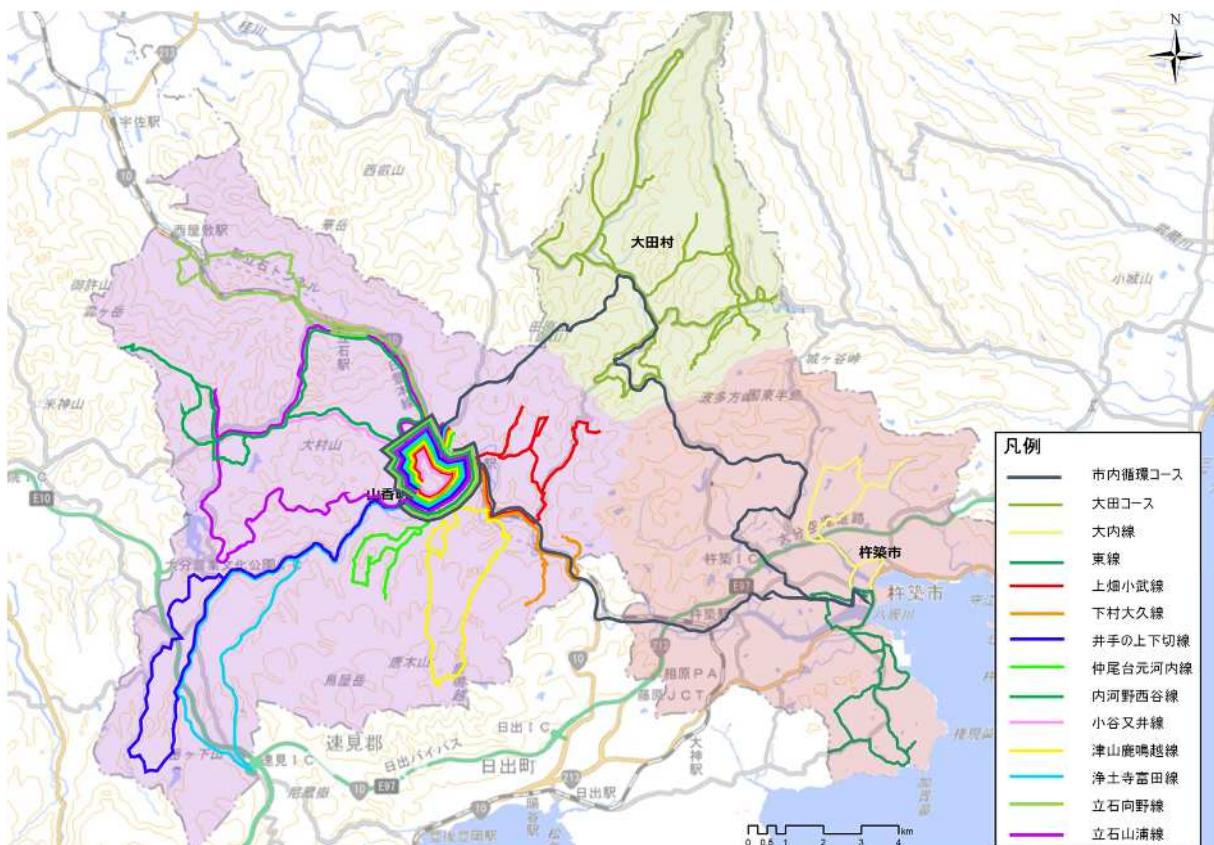


図 2-13 ヨミュニティバス路線

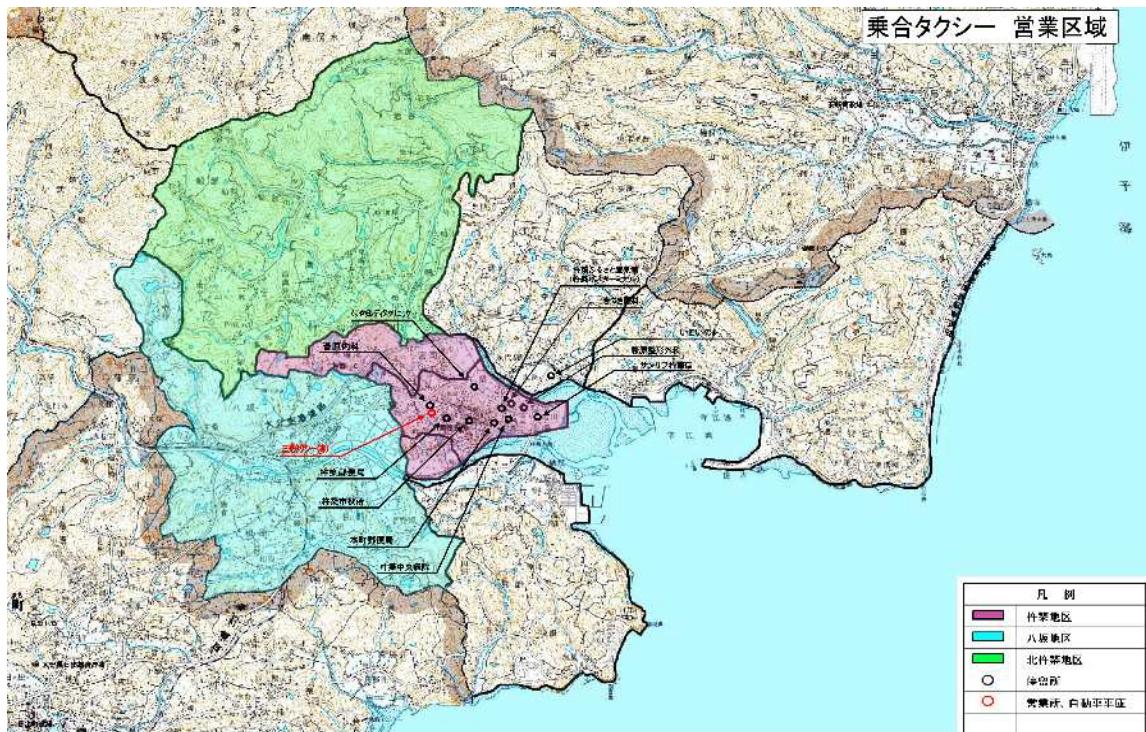


図 2-14 乗合タクシー（八坂線・北杵築線）運行区域

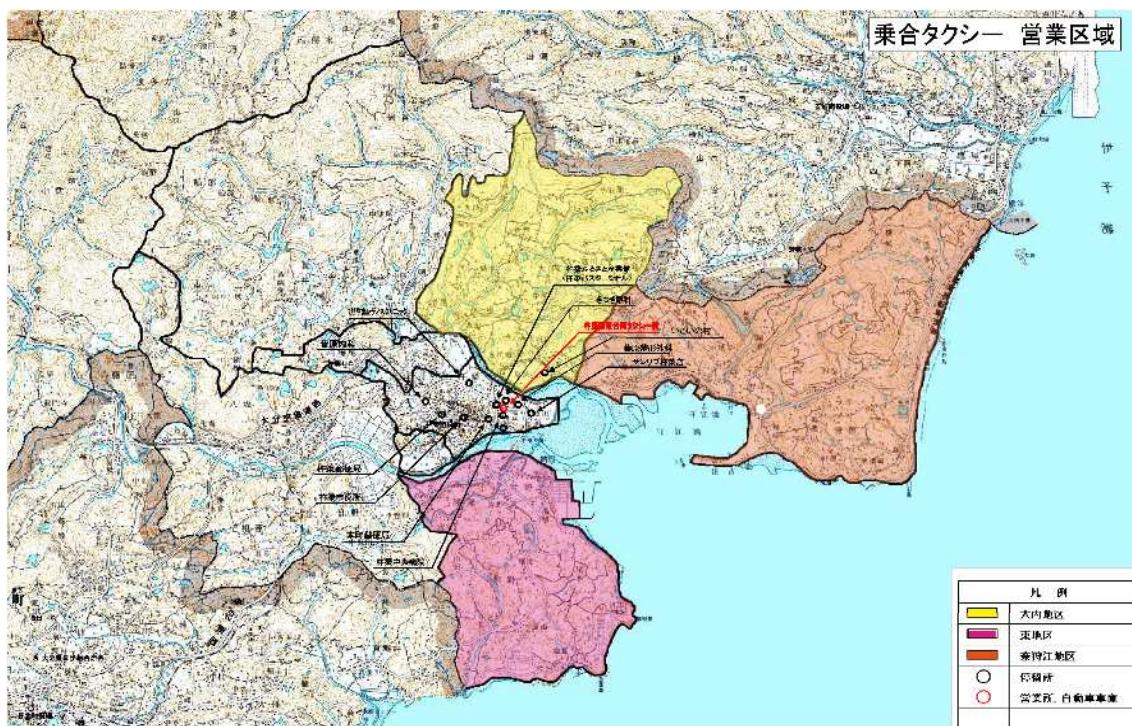


図 2-15 乗合タクシー（東線・大内線・奈狩江線）運行区域

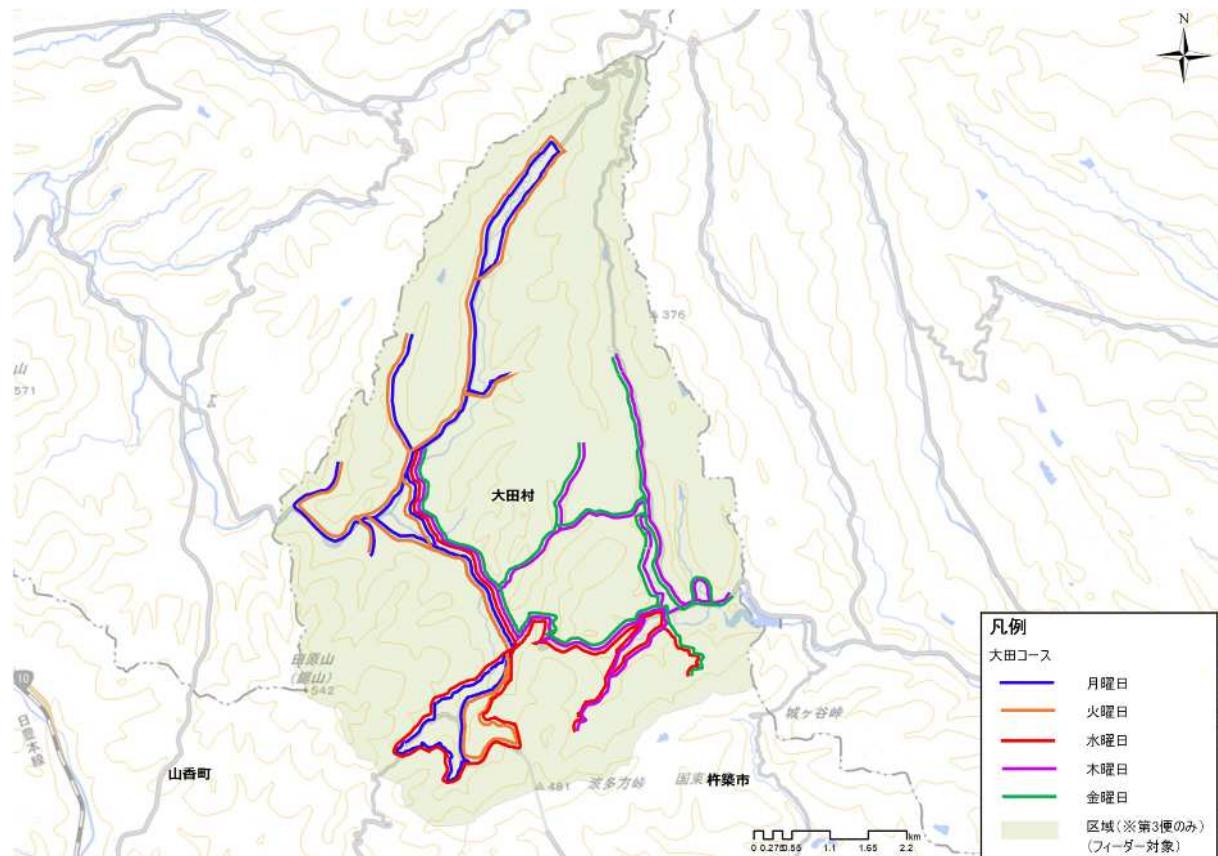


図 2-16 コミュニティバス（大田コース）運行区域

(4) タクシー

市内では3事業者が一般乗用タクシーを運行しています。

表 2-6 枝築市のタクシー事業者（令和5年8月時点）

地域（旧市町村）	タクシー事業者	保有台数	運転者数	平均年齢
枝築地域	枝築国東合同タクシー（株）枝築営業所	16台	11人	67.4歳
	三光タクシー（有）	19台	10人	
山香地域	（有）日出タクシー 山香営業所	2台	4人	

(5) その他の輸送資源

① スクールバス

山香小学校、山香中学校、大田小学校については、枝築市がスクールバスを運行しています。

山香中学校のスクールバスについては事前に登録すれば一般利用客との混乗利用が可能となっています。

表 2-7 スクールバスの運行状況（令和 4 年時点）

学校	コース
山香小学校	東山香①コース、東山香②コース、山浦コース、向野コース、上①コース、上②コース
山香中学校 ※一般住民の混乗利用可能	向野・立石コース、上コース、山浦コース、田原コース、朝田コース
大田小学校	田原コース、朝田コース

出典：市資料



図 2-17 山香小学校スクールバスコース（令和 5 年 1 月時点）

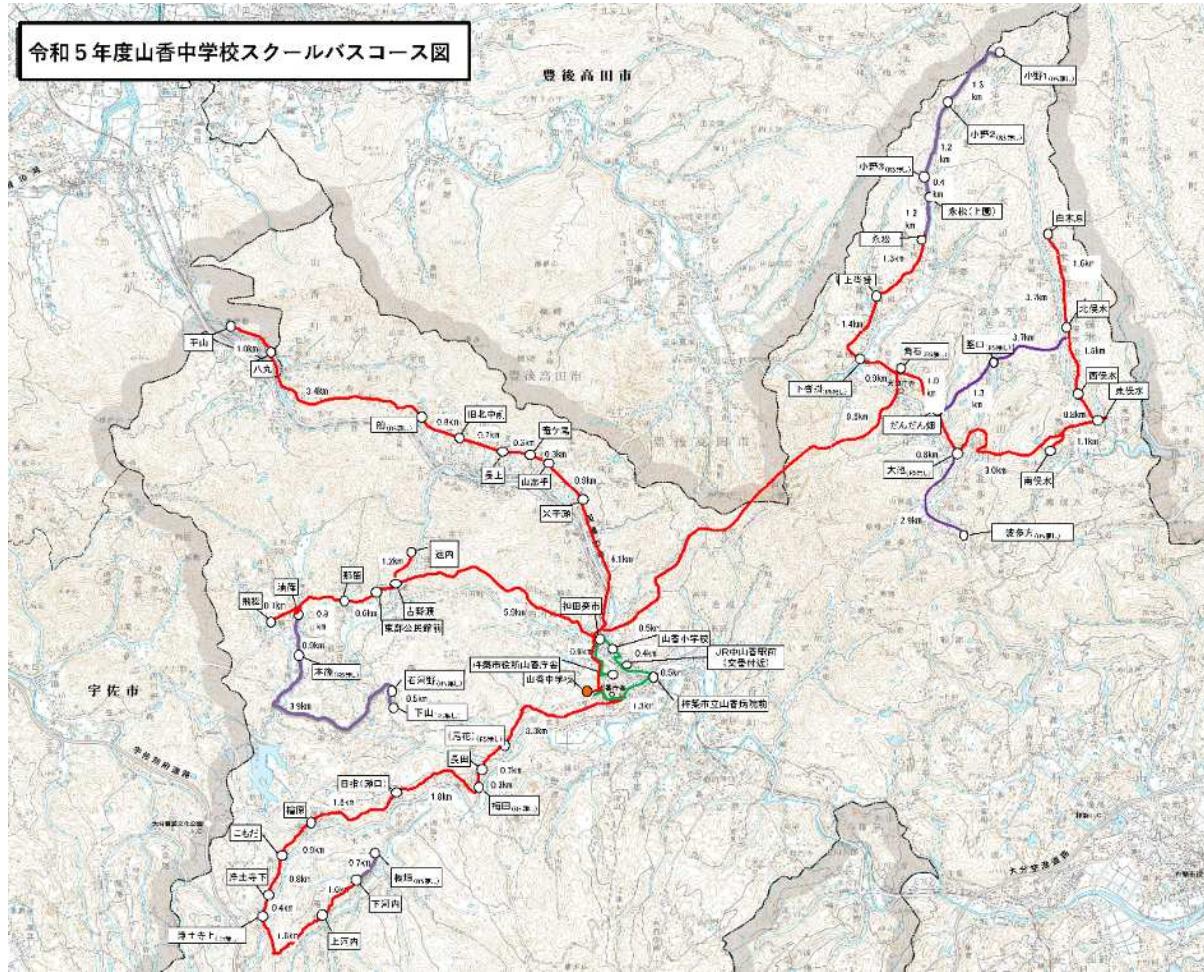


図 2-18 山香中学校スクールバスコース（令和5年1月時点）

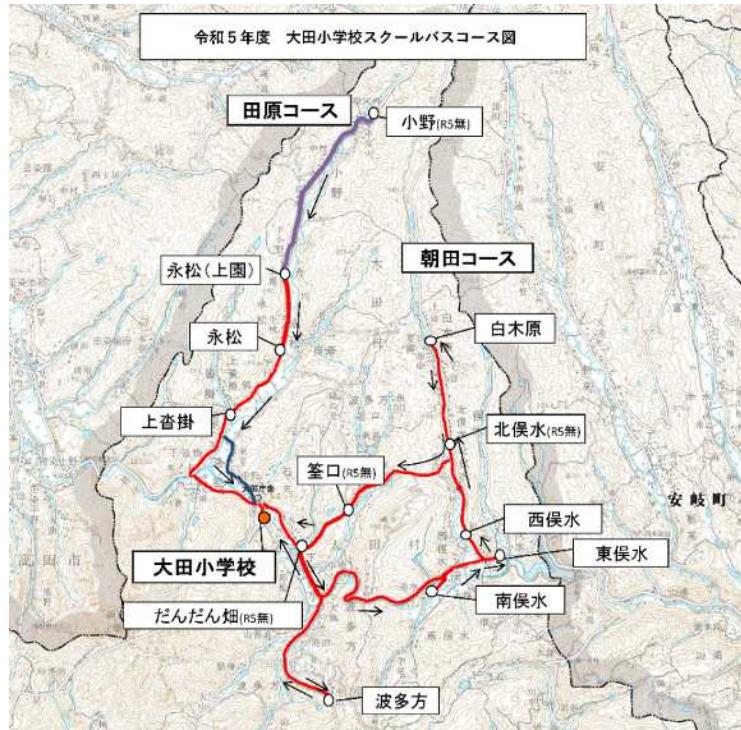
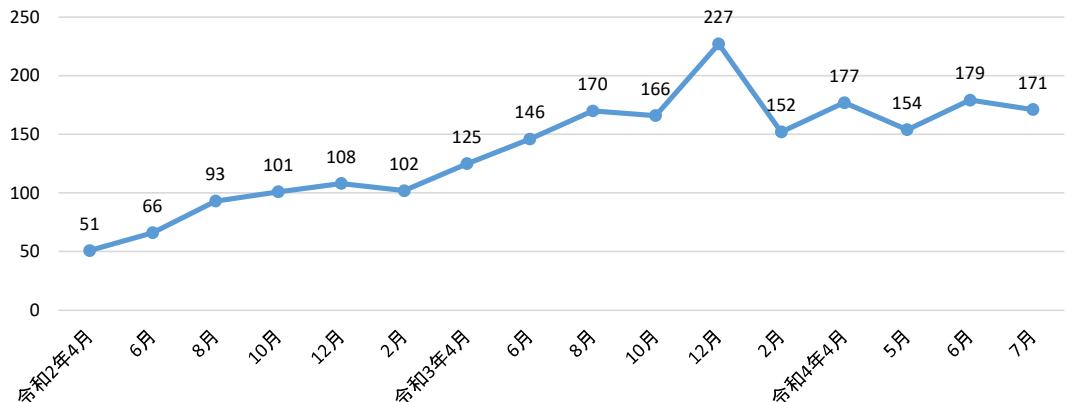


図 2-19 大田小学校スクールバスコース（令和5年1月時点）

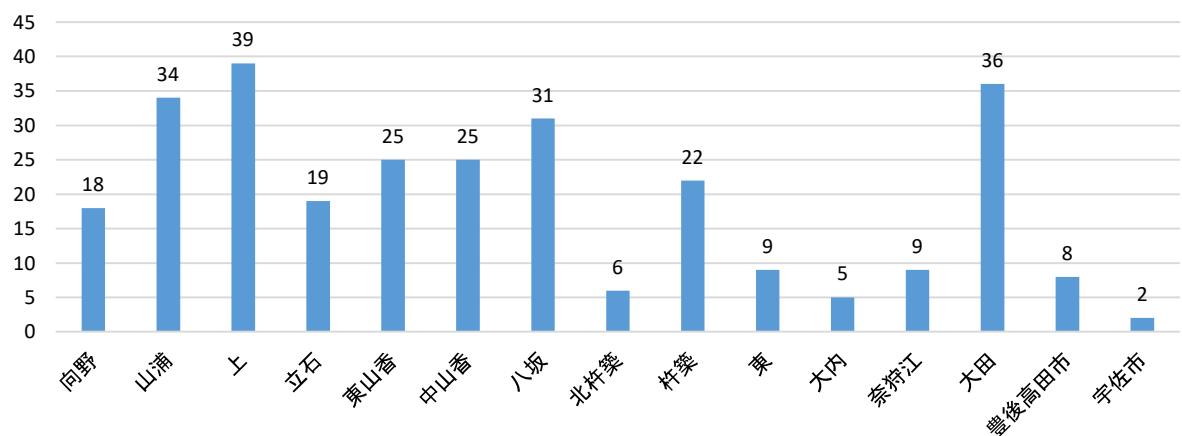
② 病院送迎

市内の一部医療機関は、患者へのサービスとして、通院が困難な方を対象に病院と自宅を結ぶ送迎車を運行しており、利用者数は増加傾向にあります。市立山香病院では令和元年から通院支援事業を開始しており、当初は山香地域の3地区のみを運行するサービスでしたが、患者の要望から現在では杵築市全域を対象としています。



出典：市資料

図 2-20 市立山香病院通院支援事業の利用者数の推移



出典：市資料

図 2-21 市立山香病院通院支援事業の地域別登録者数（令和4年7月31日時点）

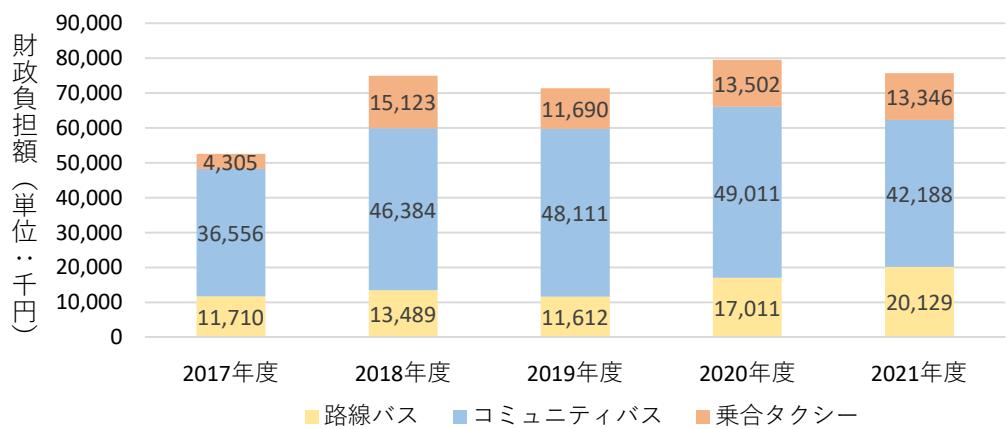
③ その他

その他にも、スーパーマーケットや飲食店が行う顧客の無償送迎や、会社などでの従業員の送迎、福祉施設が行う送迎等がありますが、いずれも独自のサービスとして実施されています。

2-3-2 公共交通の財政負担額

市では、路線バスとコミュニティバス、乗合タクシーの運行経費として、令和3年度は約75,663千円を負担しています。この財政負担額は人件費、燃料費の高騰等から相対的に上昇傾向となっています。

杵築市民アンケート2019（令和元年）の回答結果及び受益者負担の観点から、令和2年5月にコミュニティバスは1乗車100円を200円へ、乗合タクシーは1乗車400円を500円に料金を改定しました。



出典：市資料

※コミュニティバス、乗合タクシーは委託金、路線バスは運行費補助金の額を示す。

図 2-22 公共交通の年間財政負担額

表 2-8 コミュニティ交通の利用料金

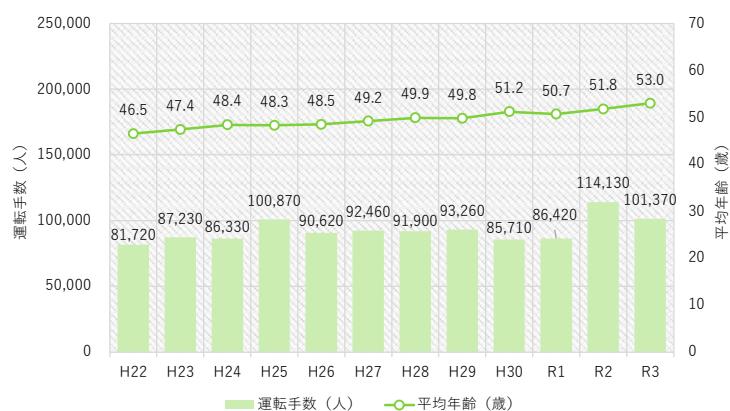
区分	料金（1乗車）
コミュニティバス	200円
乗合タクシー	500円

2-3-3 交通事業者の運転手不足と高齢化

全国のバスとタクシー運転手数は近年、減少傾向で、特にタクシー運転手数の減少は顕著であり、平成22年には約22万人いた運転手は令和3年には約11万人と半減しています。運転手の高齢化も進行しており、令和3年の運転手の平均年齢をみると、バス運転手は53歳、タクシー運転手は60.7歳となっています。

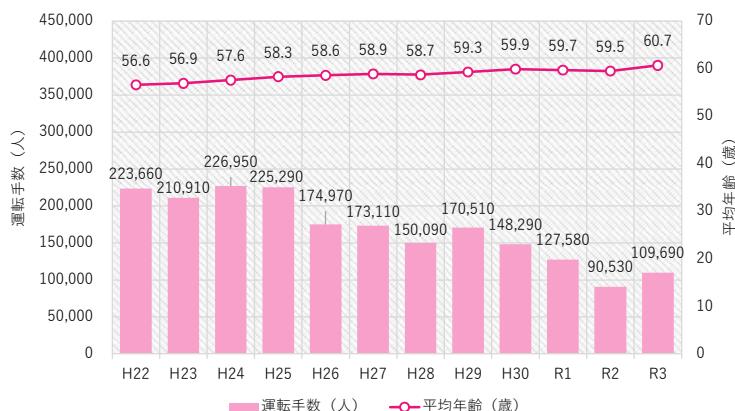
杵築市においては、国東観光バス(株)杵築営業所の令和5年8月時点での運転手の平均年齢は54.7歳であり、また、人員不足から杵築営業所の運転手が国東営業所の応援を行う等、在籍数以上にひっ迫した運営状態にあります。

また、市内のタクシー事業者3社の運転手の平均年齢も67.4歳となっており、全国平均よりも深刻な運転手不足と高齢化の状況がうかがえます。



出典：賃金構造基本統計調査

図2-23 営業用バス運転手の人数と年齢（全国）



出典：賃金構造基本統計調査

図2-24 タクシー運転手の人数と年齢（全国）

表2-9 杵築市内のバス事業者の運転手数・車両数（大分交通、国東観光バス）

	R1	R2	R3	R4
定員	20人	20人	16人	19人
人員	21人	21人	22人	19人
車両数	24台	19台	22台	21台

出典：大分交通株式会社、国東観光バス株式会社

2 - 3 - 4 運転免許証の自主返納施策

杵築市では、高齢者による交通事故の減少を図るため、運転免許証を自主返納した高齢者を対象に、自動車に代わる交通手段として利用できるコミュニティバス回数券（乗合タクシー使用可）もしくは市内を運行する一般路線バス共通回数券の交付を行っています。

表 2-10 運転免許証自主返納施策

対象者	杵築市の住民基本台帳に記録されている 70 歳以上の人で 運転免許証を自主返納された人
支援内容 (1 人 1 回限り)	コミュニティバス回数券（乗合タクシー使用可） もしくは 市内を運行する一般路線バス共通回数券の交付 (いずれか 1 万円分相当)

第3章 杵築市地域公共交通網形成計画の評価

杵築市地域公共交通網形成計画は計画期間を平成29年度から5年間としており、令和3年度を計画期間の最終年度としていました。計画内では、3つの目標を定め、その目標を達成させるために8項目の事業を実施することとし、その事業結果について評価を行いました。

【計画の目標】

目標1：地域住民の理解による公共交通の意識向上と利用促進

公共交通の利用増進に向けた取り組みを毎年着実に進めることにより、路線バス及びコミュニティバスの利用者数の向上と市民の公共交通の利用に対する意識啓発を目指します。

目標2：乗り継ぎしやすい公共交通を目指し、運行情報を一元化するなど利便性の改善

鉄道や路線バスなどの公共交通が1つの地域公共交通網となるため、運行情報の一元化や交通結節点などの機能改善を行うことで、快適で乗り継ぎしやすさの向上を図り、減少傾向にある駅やバスターミナルの利用者数の維持を目指します。

目標3：利便性と経済性のバランスがとれた公共交通サービスの改善

地域主体の公共交通のあり方の検討や効率的な運行を行うことで、利便性と経済性のバランスがとれた持続可能な公共交通の運営を図り、市民の公共交通に対する満足度の向上と財政負担増加の抑制を目指し、地域公共交通網を維持し続けることを目指します。

【目標を達成するために行う事業】

①利用促進活動の実施

【事業内容】

住民座談会や地域の集まりなどに出向き、市民と直接コミュニケーションをとり、路線バスやコミュニティバスの利用方法などの利用促進の取り組みを行います。

また、学校と連携し、交通安全教室などにおいて、子どもと公共交通のルートや利用方法などを学ぶことにより、公共交通の利用促進を行います。

さらに、公共交通の利用促進のために社会実験を行い、住民意識の向上を図ります。

【結果】

平成30年度の山香地域の公共交通の再編にあたって、地域の集会等に出向き再編内容を説明するとともに利用方法や促進等について説明を行いました。ただし、山香・大田地域において小・中学校のスクールバス路線が整備されたため、学校と連携した交通安全教室の実施には至りませんでした。

また、杵築地域では平成30年度にデマンド型乗合タクシー事業を実施していた地域にて、路線定期型コミュニティバスの需要の有無について実証実験を行いました。結果としては、デマンド型乗合タクシーを存続させることとなりました。

→公共交通の利用促進は公共交通の維持向上に今後も必要であるため、地域コミュニティ等と連携し、事業を継続します。【実事業：地域コミュニティ組織や商業・観光・医療施設等と連携した利用促進策の実施】

②公共交通不便地域等における地域主体の公共交通のあり方の検討

【事業内容】

既存のコミュニティバスや乗合タクシーにより日常生活に必要な最低限度の移動手段が確保されている中で、さらなる移動利便性向上を地域自身で運営・運行する仕組みを検討します。

地域主体の公共交通は、地域が主体となって事業に取り組み、組織体の設立や運行計画の検討、さらには運行費用の確保などを行います。行政は地域と公共交通事業者との仲介や手続き、運行費用などのサポートを想定します。

【結果】

令和元年に地域団体と運行を検討しましたが、法的な問題もあり実現には至りませんでした。

→公共交通不便地域等は交通事業者の支援をしつつ、既存公共交通の効率化やデマンド交通の導入を検討し、移動手段を確保していくものとします。

また、地域自ら運営・運行する仕組みを引き続き検討します。【実事業：利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の最適化】

③公共交通マップの作成

【事業内容】

公共交通啓発チラシや行政広報誌等を活用し、地域公共交通の利用実態の報告、鉄道やバス等の地域公共交通の各種情報などを広く周知していくことにより、地域公共交通の利用促進を図ります。

また、公共交通の路線図や時刻表等を記載した「公共交通マップ」を作成し、各公共交通機関の乗り継ぎ等をわかりやすくすることで利用促進を図ります。

【結果】

平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用して、「2019 年版 杵築市公共交通総合時刻表」を作成しました。



→時刻表はダイヤ改正や見やすさの改善等、引き続き改良を図っていく必要があるので事業を継続します。【実施事業：地域コミュニティ組織や商業・観光・医療施設等と連携した利用促進策の実施】

④交通結節点の機能改善

【事業内容】

複数の交通機関が乗り入れる交通結節点において、乗り継ぎ利用の促進や利便性向上に向けた交通広場や待合環境などの整備を行います。

【結果】

平成 29 年度から、杵築バスターミナルを杵築市コミュニティバス市内循環コースと杵築コースの新たな停留所として乗り入れを開始しました。このことによりコミュニティバスと民間路線バスとの接続ができ、広域移動が可能となりました。また、令和 2 年度には新型コロナウイルス感染症対策として施設内に換気扇が設置されました。

→新たな交通結節点の形成を検討し、杵築 IC と市内公共交通網の接続改善を行う必要があることから事業を継続します。【実施事業：地域間交通の維持・改善と交通結節点の検討】

⑤民間路線バスのサービス見直し

【事業内容】

杵築市を走る民間路線バスの中には、サービス水準に対して利用者が顕著に少ない路線が見られ、公共交通の運行に対する財政負担増大の一因になっています。持続可能な公共交通を実現していくためには、このような利用が低迷する路線の改善を図っていくことが重要になることから、路線の重複状況や利用者の特性などを考慮した上で、運行形態も含めた路線の再編や、需要に応じたサービス水準の見直し、新たな需要の掘り起しなどを進めていきます。

【結果】

市内を走る民間路線バス会社 2 社は毎年乗降人員実態調査等を行い、利用状況等の把握に努めています。その結果として、3 路線の廃止や利用者が望めない時間帯の便の減便に取り組み、市の財政負担圧縮に協力してもらっていますが、燃料費の高騰や新型コロナウイルス感染症の影響等により運行費用は増加傾向となりました。

※運行費補助金額（2 社合計金額）

平成 29 年度 11,710 千円、平成 30 年度 13,489 千円、令和元年度 11,612 千円、

令和 2 年度 17,011 千円、令和 3 年度 20,129 千円

→市域を横断する広域な民間路線バスについては大分県が作成する地域公共交通計画と整合を図りながら、路線最適化を引き続き実施するため、事業は継続します。【実施事業：地域間交通の維持・改善と交通結節点の検討】

⑥コミュニティバス及び乗合タクシーのサービス見直し

【事業内容】

コミュニティバス及び乗合タクシーは、運行ルートの見直しや鉄道、民間路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるようなサービスの改善を行います。また、利用促進策を実施しつつ、持続的な移動手段の確保に向けて、試行的な取組みも実施していきます。

具体的には、利用状況からサービス水準などの見直しを検討する“見直し基準”を設定し、基準に該当する路線を対象として路線統合、運行形態や運行頻度などの見直しを検討します。また、一定程度の利用需要が顕在化した場合は、必要に応じて運行形態や増便・料金の見直し等を検討します。

【結果】

コミュニティバス市内循環コースについては、JR・路線バスと重複している区間（杵築バスターミナルから中山香駅まで）の解消を目指し、平成29年度に実証実験として、市から定期券を提供しJR・路線バスを利用してもらう「地域公共交通利用促進（コミュニティトレイン）事業」を実施しました。この事業では、便利さ・不便さ等の洗い出しを行う予定でしたが、事業参加者が少なく成果を得るまでは至りませんでした。

山香地域の乗合タクシーについては、利用者数の減少により廃止し、平成30年10月から、より細かなルート設定を行ったコミュニティバスに一本化しました。コミュニティバス大田コースについては、令和3年4月から、利用者の少なかった第3便を区域運行とし、利便性を向上させました。

また、平成28年度及び令和1年度の市民アンケートを基に令和2年度にコミュニティバス及び乗合タクシーの料金改定を行いました。

※コミュニティバス 100円→200円、乗合タクシー 400円→500円

→コミュニティ交通のサービス見直しは継続的に必要であるため事業を継続します。

【実施事業：利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の最適化】

⑦バス車両の計画的更新

【事業内容】

市内を運行するコミュニティバス車両は老朽化した車両が多く、ここ数年のうちにバス車両の更新・整備費用の増大に伴う交通事業者の負担の増大が懸念されます。

そのため、安全確保と利便性向上に向け、“公有民営方式”（行政が車両を購入し、バス事業者がそれを運行・運営する方式）を含め、バス車両の計画的な更新（代替）を行います。

バス車両については、狭い道路でも走行が可能な効率運行を検討します。

【結果】

平成30年度の山香地域での公共交通再編の際は、公有民営方式でのバス車両の購入について検討はしましたが実現にいたらず、車両は市が購入したものの、市が運行・運営する、自家用有償旅客運送となりました。

→利用ニーズに応じた車両の更新を引き続き検討するため、事業を継続します。

【実施事業：利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の最適化】

⑧他機関との連携

【事業内容】

1) 医療機関や商業施設等との連携

医療機関や商業施設等に協力を呼びかけ、公共交通利用者を増やすための取り組みを進めます。

例えば、飲食店やスーパーなどで買い物をした顧客に対して商業事業者がサービスとして無料乗車券の配布や地域公共交通の利用促進を促すチラシの配布など、地域公共交通の利便性を高めるための環境づくりに協力していただき、地域全体での公共交通の利用促進に努めます。

2) 教育機関との連携

学校統合に起因して導入が進むスクールバスの有効活用を図り、地域住民の移動手段の確保と効率化に向けた取り組みを検討します。

【結果】

1) 杵築市立山香病院とは通院支援のあり方も含めて協議をしていますが、公共交通の活用までは至っていません。商業施設等との連携については、協議に至っていません。

2) 山香中学校スクールバスは、登録した一般市民の混乗は可能となっています。

→引き続き医療機関等との連携について検討を進めるため、事業を継続します。

【実施事業：輸送資源の統合に向けた検討】

第4章 移動に関する地域の現状・課題

4-1. 移動に関する地域の現状

4-1-1 市民の移動実態

杵築市における地域住民の外出状況や公共交通の利用状況を明らかにするため、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。回答期間は令和 4 年 10 月 21 日～11 月 11 日としました。計 953 件の回答があり、回答率は約 48% でした。

表 4-1 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 10 月 21 日～11 月 11 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	953 件（回答率 48%）

(1) 回答者の年齢・家族構成

大田地域は「80歳以上」の回答が最も多く、その他2地域では「70~74歳」の回答が最も多い結果となっています。

回答者の家族構成は地域で大きな違いはなく、「夫婦のみ」「二世代（親と子）」が約30%~40%と多くなっています。

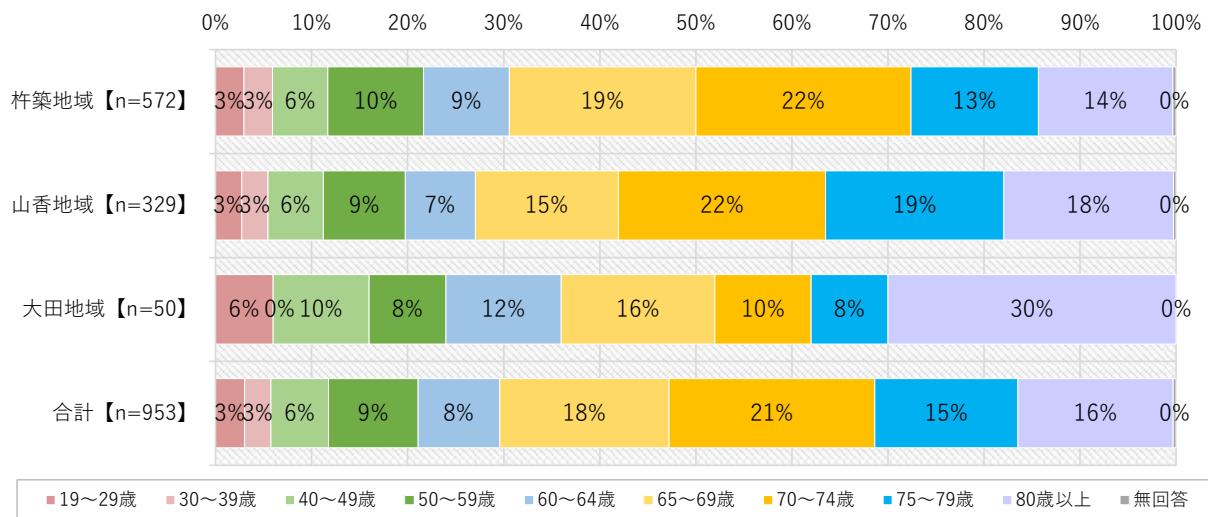


図 4-1 地区別の年齢

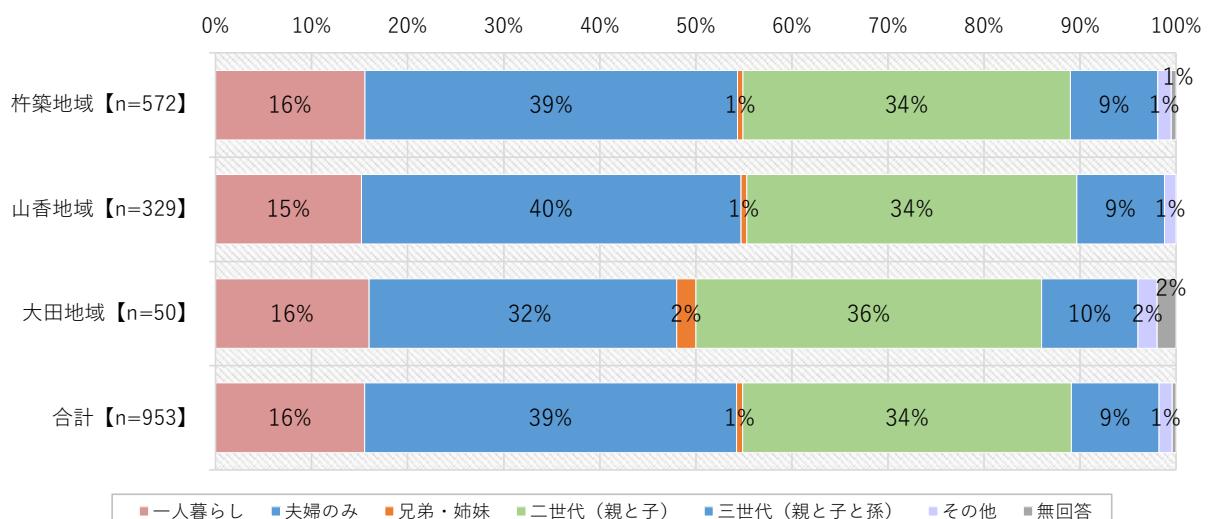


図 4-2 地区別の家族構成

(2) 運転免許の保有状況

「50～59歳」をピーク（約97%）として、免許を「持っている」方は高齢になるとともに割合は減少し、「80歳以上」では約53%となっています。

また、免許所持者の約94%は日常的に運転しています。

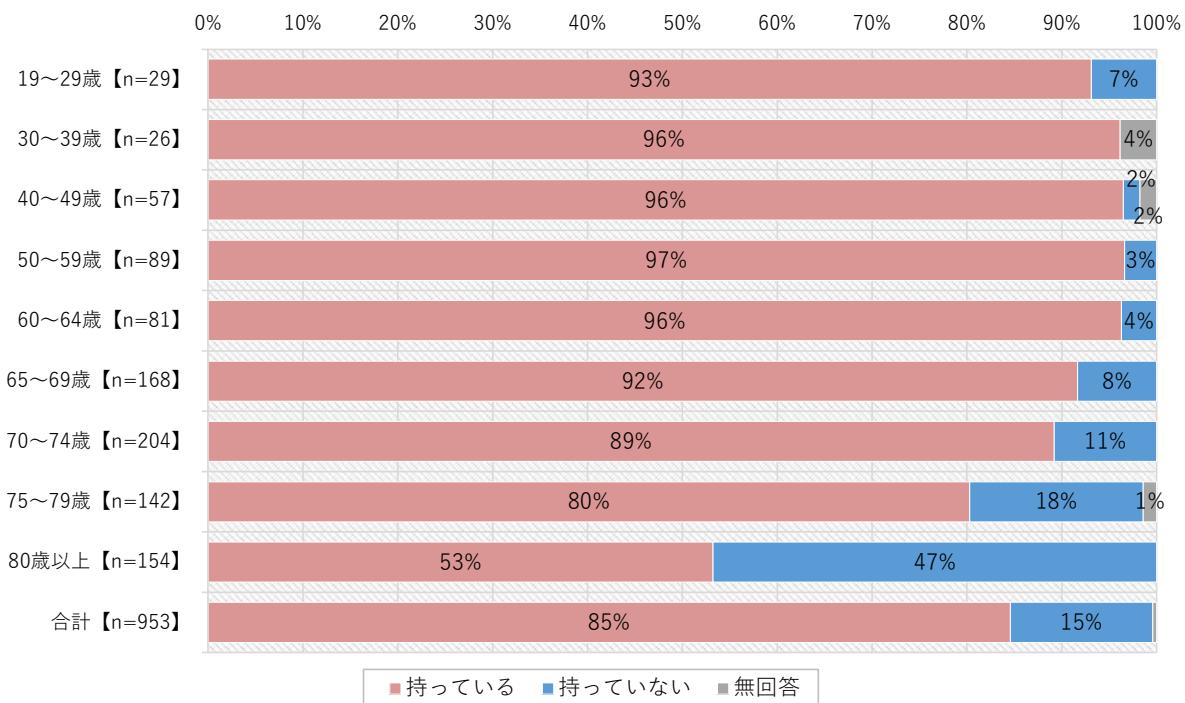
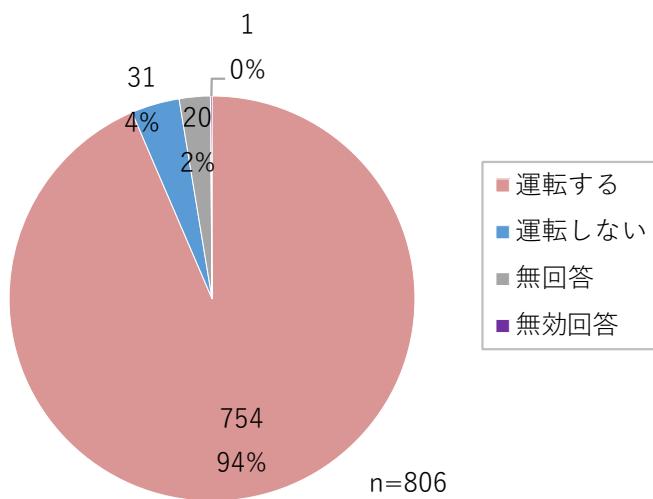


図 4-3 年齢別の運転免許証の有無



※免許所持者のみ回答

図 4-4 日常的に運転するか

(3) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響

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73%です。
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70%で半数を超えて
います。

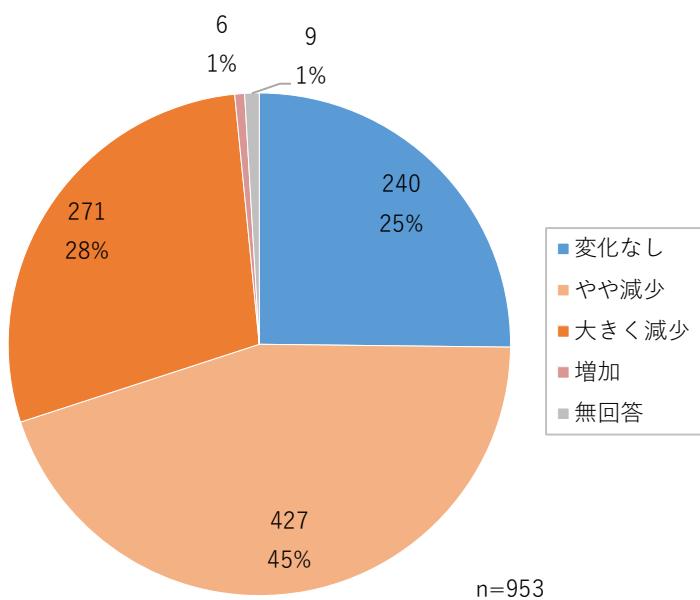


図 4-5 新型コロナウイルス感染症拡大による外出頻度への影響

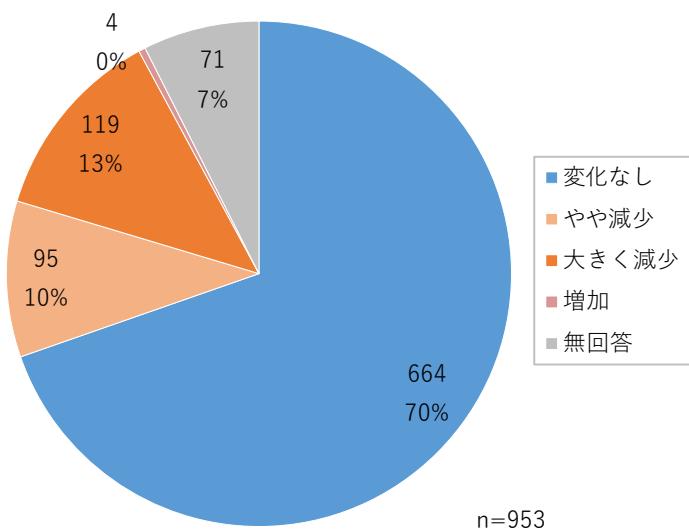


図 4-6 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通の利用頻度への影響

(4) 日常的な外出頻度

地域別に現在の外出頻度を見ると、「杵築地域」は「ほぼ毎日」外出する方が約46%と最も多くなっています。

年齢別にみると、「ほぼ毎日」外出している方は「40~49歳」をピーク（約93%）に高齢になるにつれて減少し、70歳以上は「週に1、2日」の外出が最も多い回答となっています。

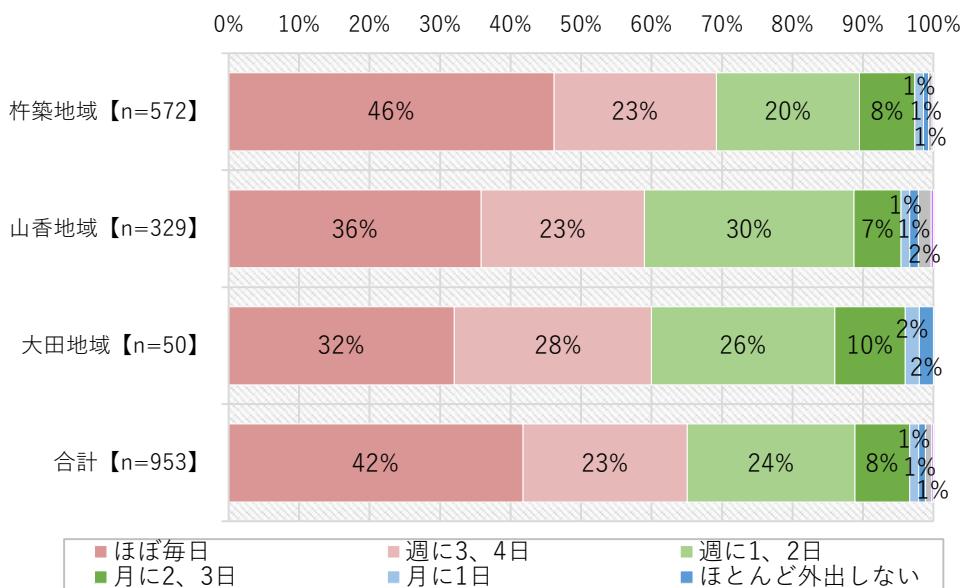


図 4 -7 地域別の日常的な外出頻度

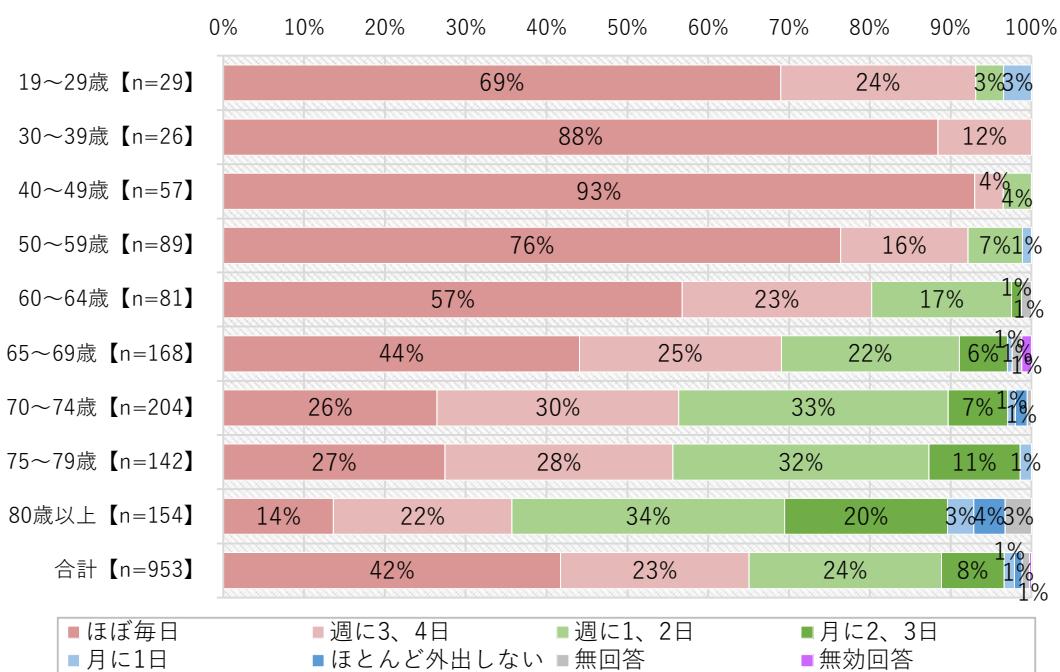


図 4 -8 年齢別の日常的な外出頻度

(5) 日常的な外出目的

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割程度です。「通院」「郵便・金融機関」の需要は年齢とともに上昇しています。

最も外出需要の高い「買い物」の外出頻度は「週に1、2日」が最も多い、次いで「週に3、4日」が多くなっています。「通院」の外出頻度は「月に1回以下」が最も多く半数を超え、次いで「月に2、3日」が多くなっています。

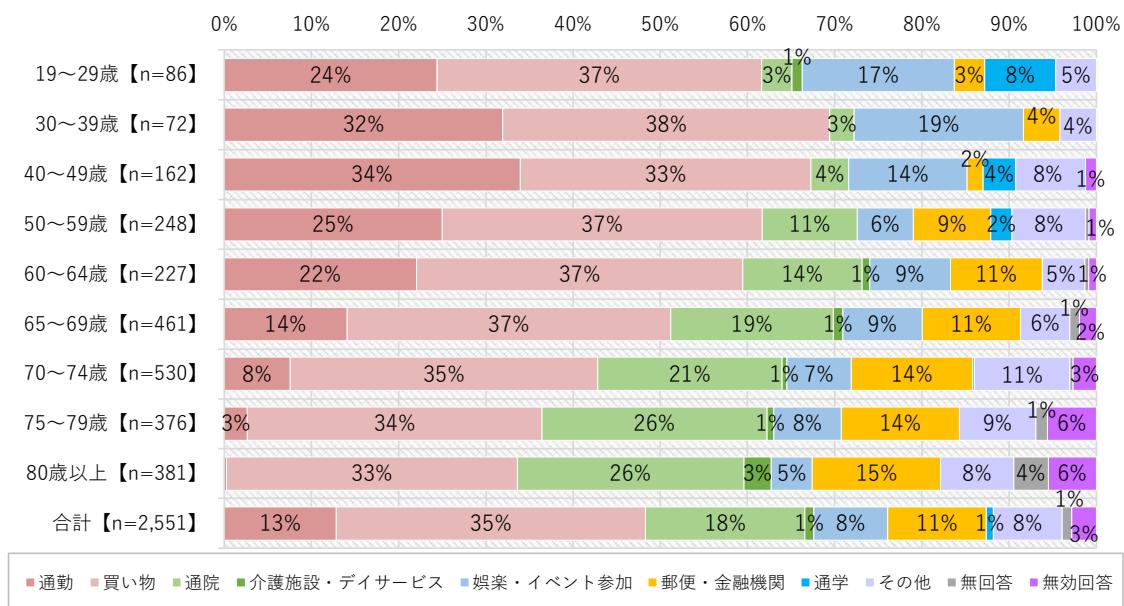


図4-9 年齢別の主要な外出目的

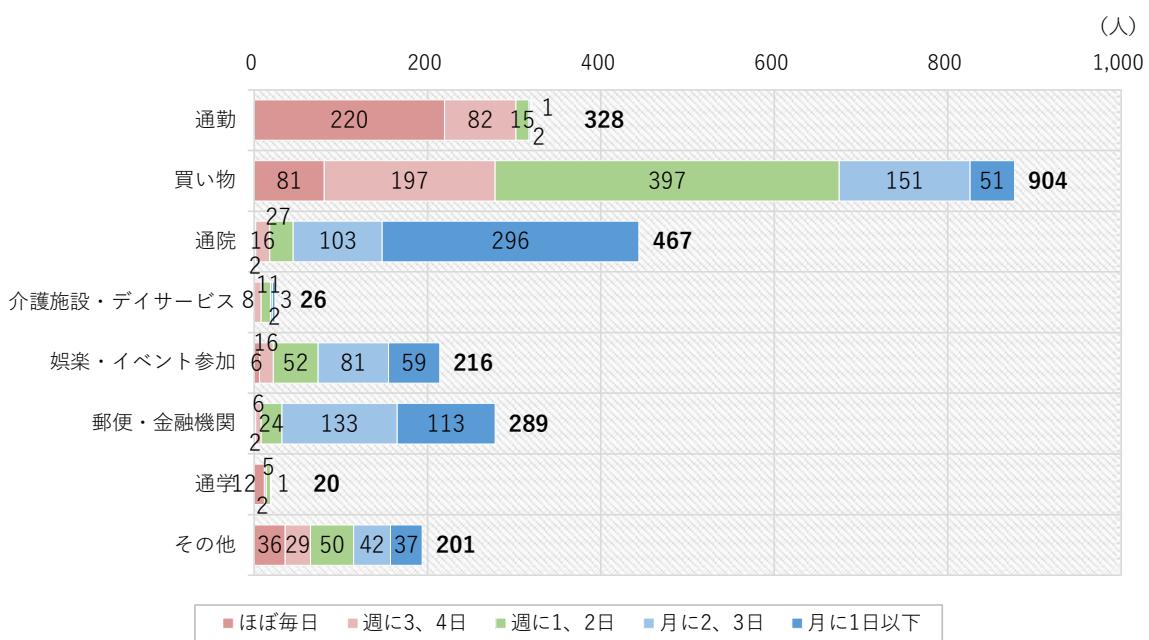


図4-10 主要な外出目的別の外出頻度

(6) 日常的な外出目的地と移動手段

地域別に外出目的地をみると、「杵築地域」、「山香地域」はそれぞれ地域内が約 61%、約 49%と最も多い状況です。「大田地域」については「杵築地域」が約 24%と最も多く、地域内は約 17%であり、また、「豊後高田市」が約 12%と一定数存在します。

年齢別に移動手段を見ると、「40~49 歳」をピーク（約 85%）に「自動車（自ら運転）」の割合は減少し、「自動車（家族等の送迎）」の割合が増加しています。

「19~29 歳」では「鉄道」の利用も一定数存在します。

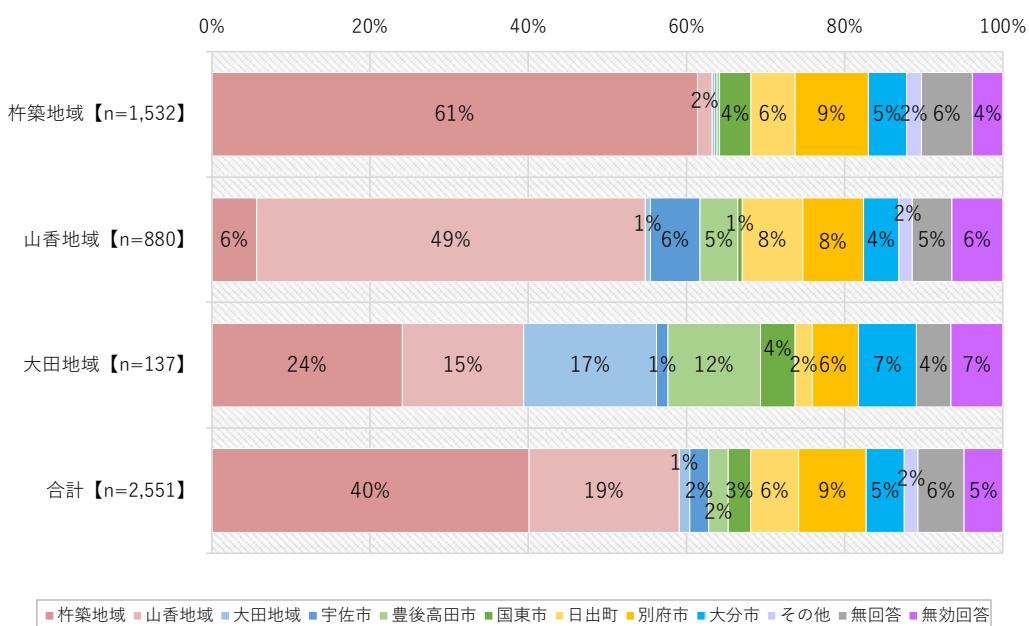


図 4-11 地域別の主要な外出目的地

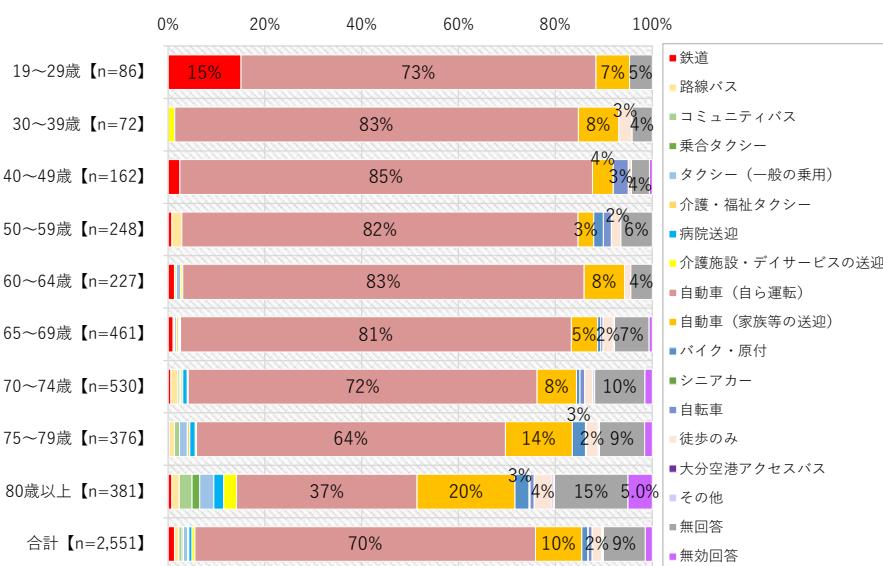


図 4-12 年齢別の外出移動手段

(7) 移動時間

外出時刻は9~10時台が多く、帰宅時刻は11~12時台が多いいため、午前中に用事を済ます場合が多いことが考えられます。

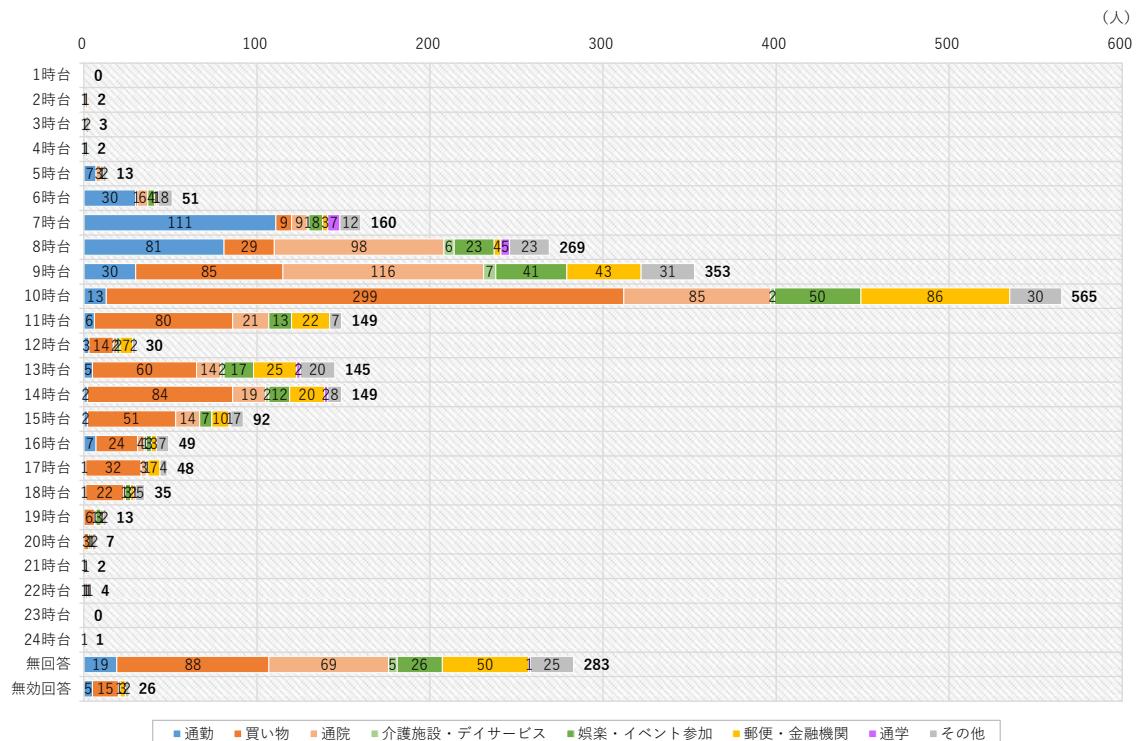


図 4-13 外出時間

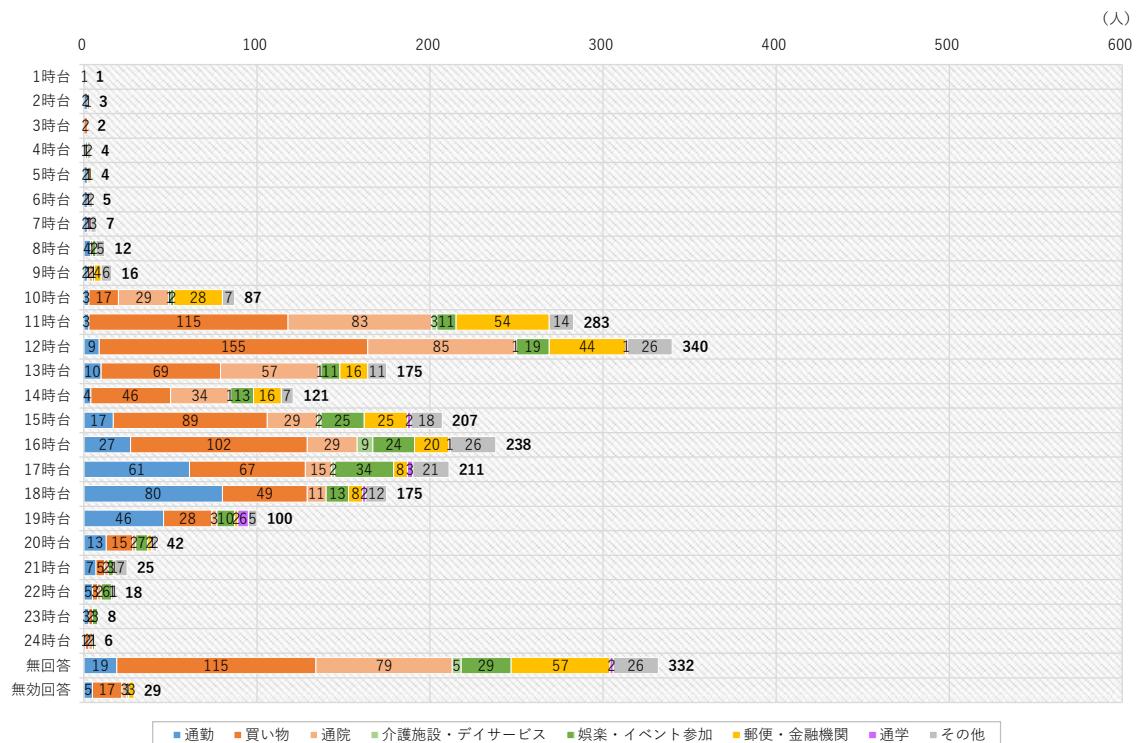


図 4-14 帰宅時間

(8) 送迎実態

地域別に送迎をする（されている）頻度をみると、「杵築地域」は「ほぼ毎日」送迎している方が他の2地域より多くなっています。「大田地域」は「月に1日」が多く、ほかの地域より送迎頻度は低くなっています。

年齢別にみると、19～49歳は「ほぼ毎日」の割合が多く、子供の学校や保育園等の送迎が考えられます。

60歳以上では「週に1、2日」等の割合が増加し、送迎頻度は低下しています。

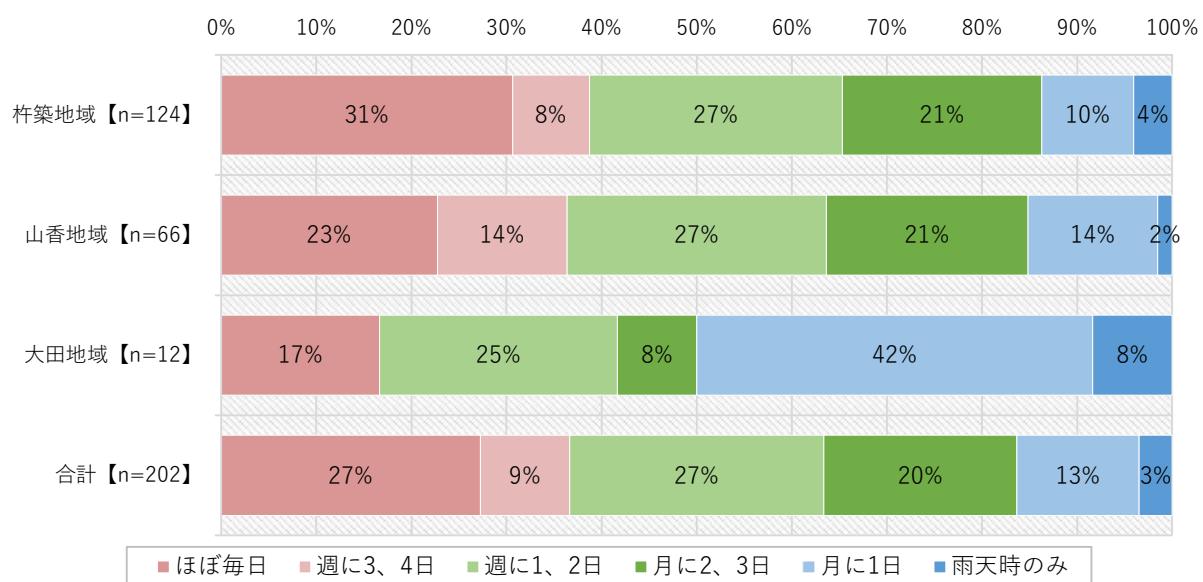


図4-15 地域別送迎をする（されている）頻度

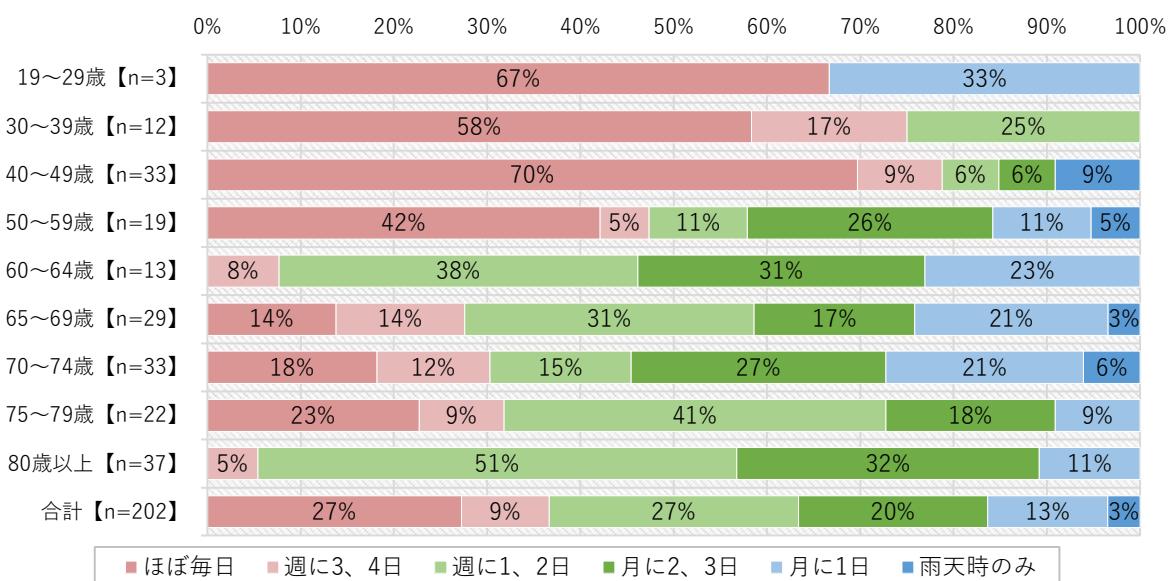


図4-16 年齢別の送迎をする（されている）頻度

年齢別に送迎の不満・不安点をみると、19～59歳では「用事等で送迎できないことがある」と回答した方が多い状況です。

75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。

送迎から公共交通に利用変更する条件は、ほとんどの年齢層で「自宅から利用できる」「送迎できない時にすぐ対応してくれる」と回答した方が多い結果となりました。

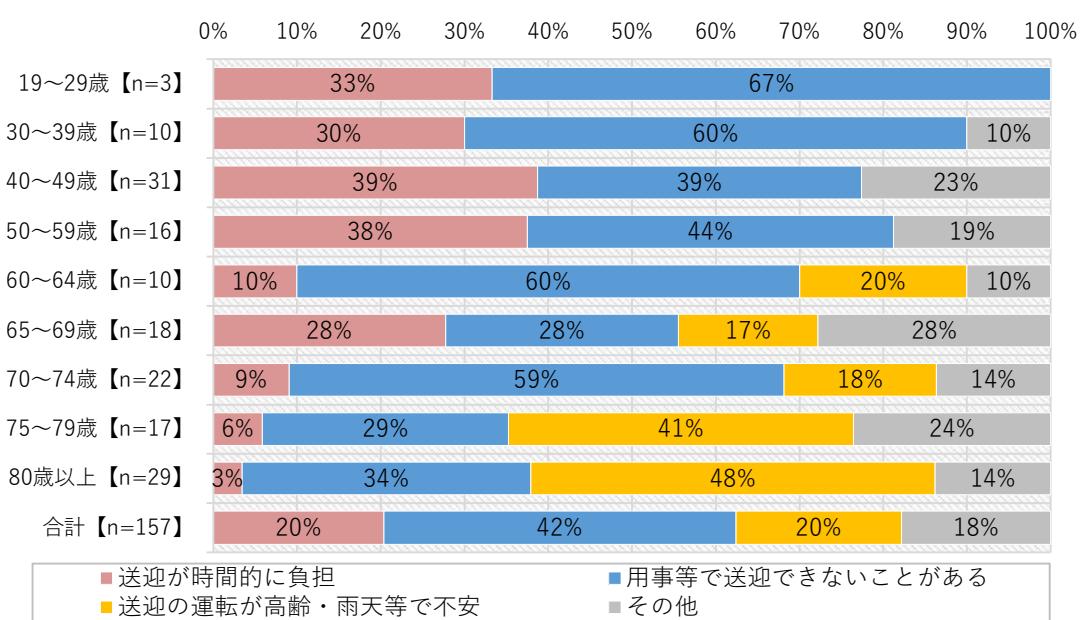


図4-17 年齢別の送迎の不満・不安点

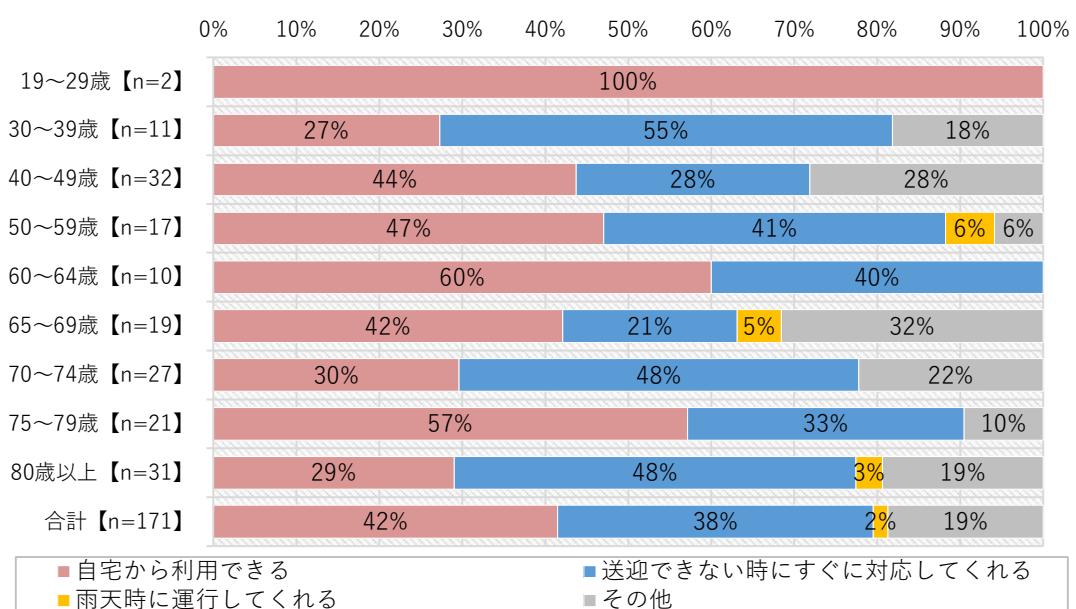


図4-18 年齢別の送迎から公共交通に利用転換する条件

(9) 公共交通の不満点、利用しない理由

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72%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17%と多くなっています。

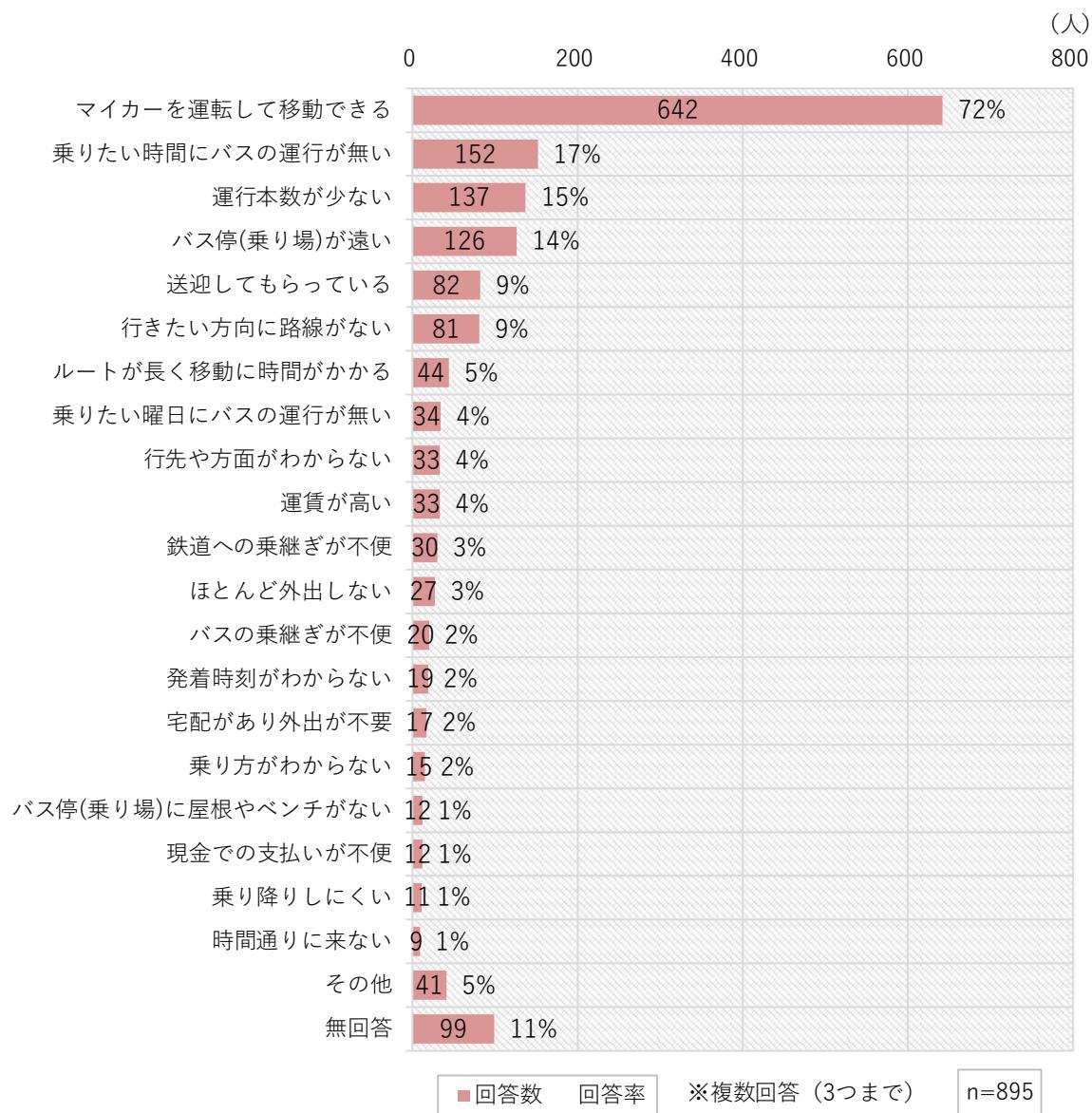


図 4-19 公共交通の不満点、利用しない理由

(10) 公共交通のサービス改善時の利用意向

今後の施策検討のために公共交通の使ってみたいと思うサービスについて、次の5つのサービスを想定し、利用意向を確認しました。

- A) 路線バス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
- B) 路線バスの運賃軽減
- C) 路線バス等が、一定範囲で乗り放題となる定期券
- D) 路線バス・コミュニティバス等と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
- 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

使ってみたいと思うサービスについて、「B) 路線バスの運賃軽減」は「使ってみたい」、「やや使ってみたい」の回答割合が約37%と選択肢の中で最も低くなっています。その他の選択肢は「使ってみたい」「やや使ってみたい」が約45%です。

サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向についてみると、「C) 路線バス等が、一定範囲で乗り放題となる定期券」は使ってみたいサービスが実現した際に公共交通へ「変更する」と回答した方が約22%と最も多くなっています。

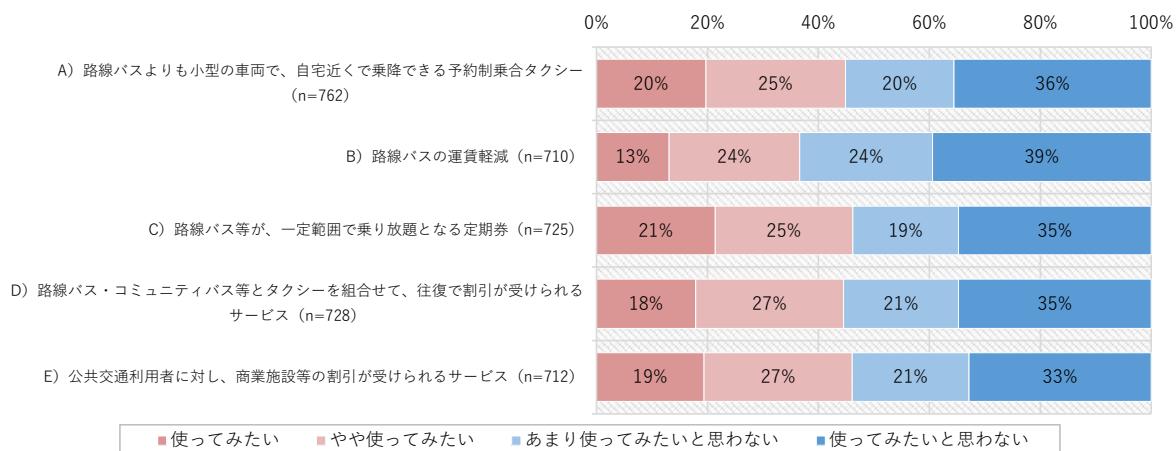


図 4-20 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向

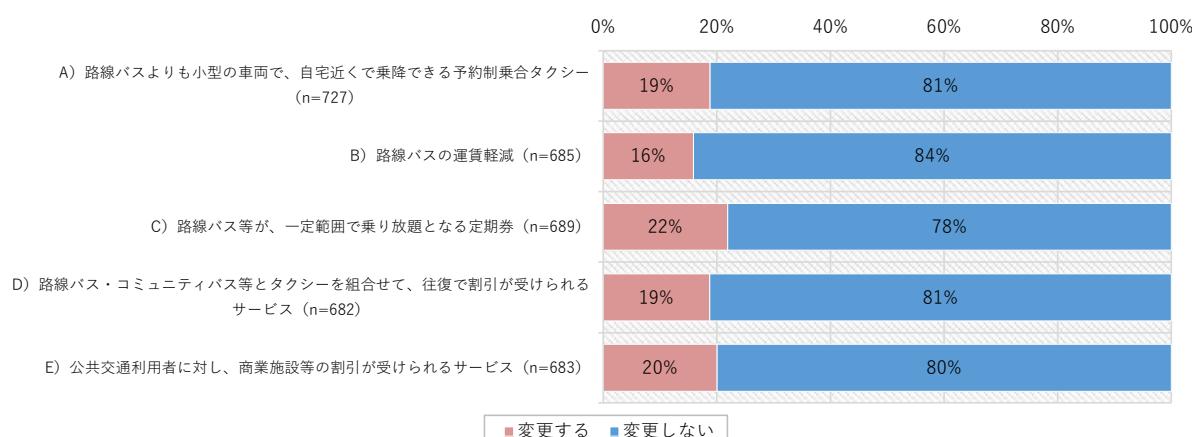


図 4-21 サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向

4-1-2 高校生の移動実態

杵築市内の公共交通の利用状況を調査するため、杵築高校と、市内からの通学が多いと思われる日出総合高校の学生を対象に、通学手段等に関する調査をWebで実施しました。回答期間は令和4年11月18日～12月2日とし、合計510票の回答を得ました。

表 4-2 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	
施設名	配布数	回答数(件)
大分県立杵築高等学校	1、2年生にそれぞれ200名※	273
大分県立日出総合高等学校	全生徒対象に389名	237

※杵築高校については協議の結果、3年生は受験への影響から対象外とした

(1) 回答者の居住地域・学年

杵築高校は「杵築地域」からの通学が約34%と最も多く、日出町や国東市など市外からの通学も合わせて約58%あります。

日出総合高校は「日出町」からの通学が約34%と最も多く、杵築市からの通学も約33%あります。

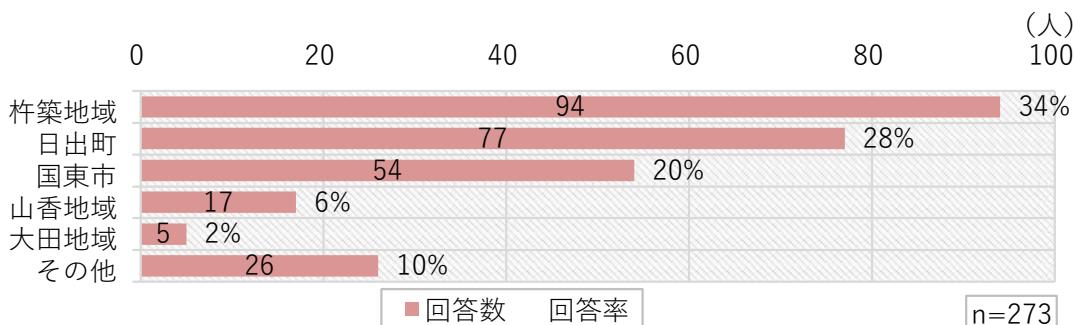


図 4-22 居住地域（杵築高校）

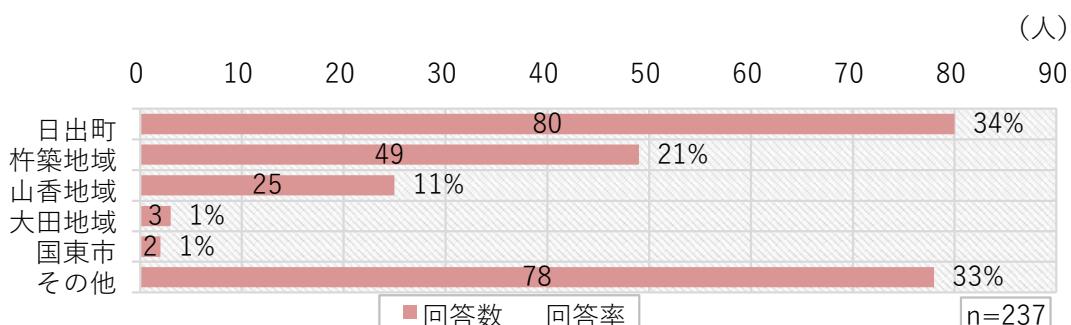


図 4-23 居住地域（日出総合高校）

(2) 部活動への所属

部活動への所属については、「杵築高校」は、3年生を対象外としたため、約85%と高い割合で、また、「日出総合高校」でも約54%の割合で「所属している」と回答がありました。

部活動に「所属している」学生は19時頃に下校しており、「所属していない」学生は16時頃に下校している傾向です。

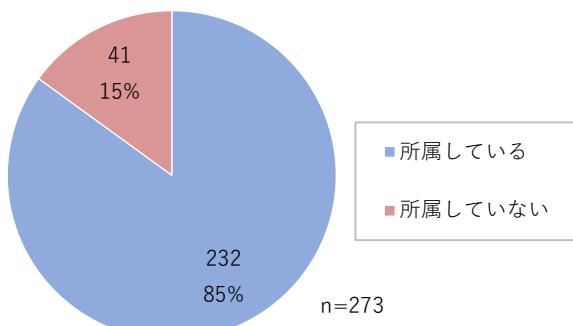


図 4-24 部活動への所属（杵築高校）

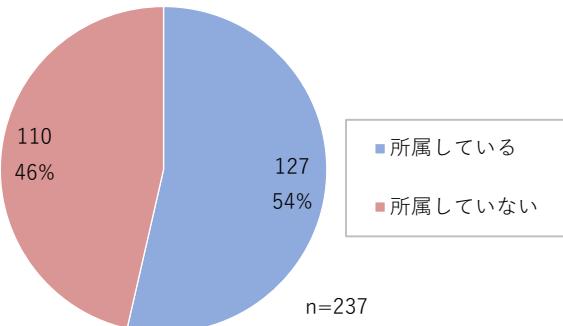


図 4-25 部活動への所属（日出総合高校）

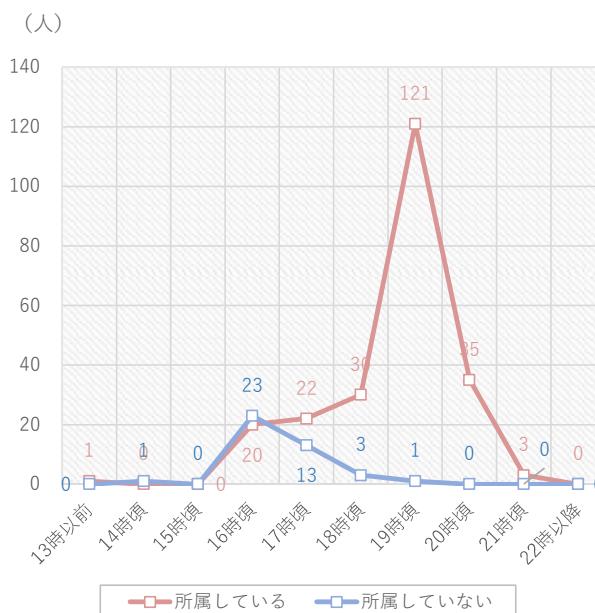


図 4-26 普段の下校時間
(杵築高校)

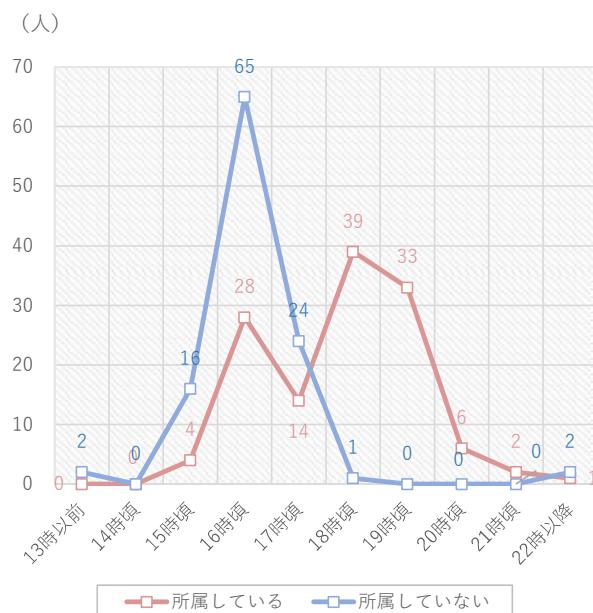


図 4-27 普段の下校時間
(日出総合高校)

(3) 通学手段

「杵築高校」は、「JR 鉄道」と「路線バス」が同程度利用され、市内循環コースの利用もみられます。

「日出総合高校」は「JR 鉄道」の利用が最も多くなっています。

晴れの日に「自転車」で通学している学生は、雨の日には「車（送迎）」で移動しているとみられます。

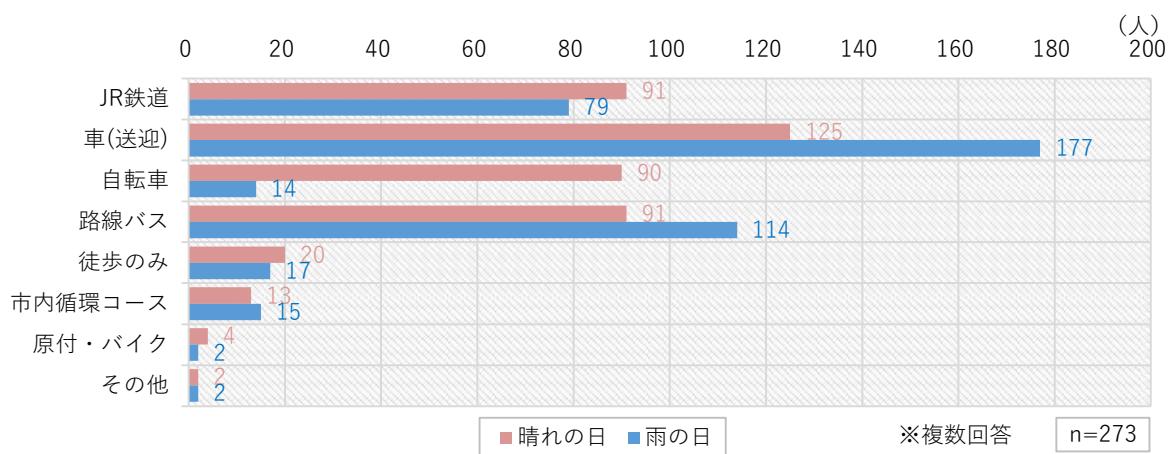


図 4-28 通学の移動手段（晴れの日/雨の日）（杵築高校）

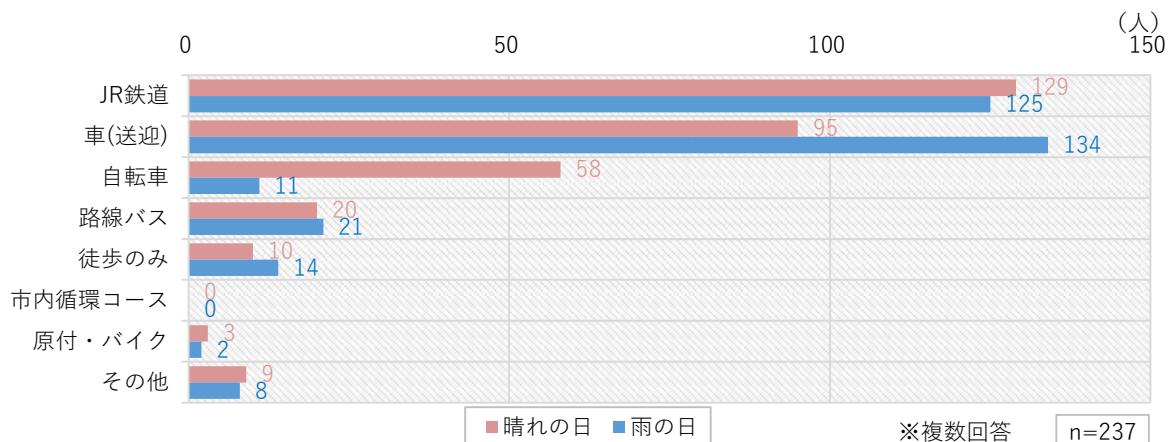


図 4-29 通学の移動手段（晴れの日/雨の日）（日出総合高校）

「杵築高校」の自宅からバス停までの移動手段は「徒歩」と「車（送迎）」がそれぞれ約33%あり、約22%ある「その他」の内訳はJR鉄道がほとんどです。「日出総合高校」では「徒歩」が約64%と半数以上がバス停まで歩いています。

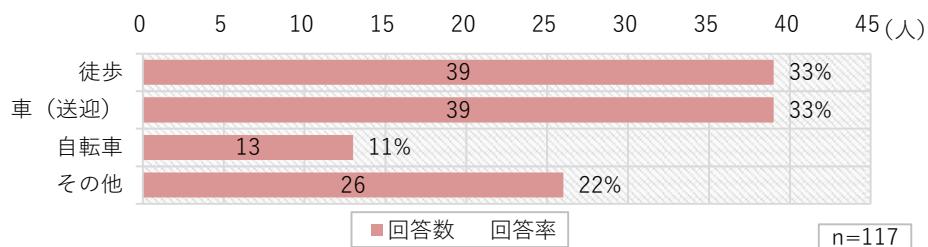


図 4-30 通学の移動手段（自宅からバス停まで）（杵築高校）

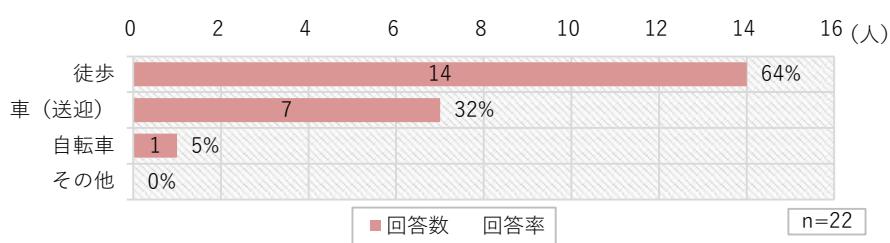
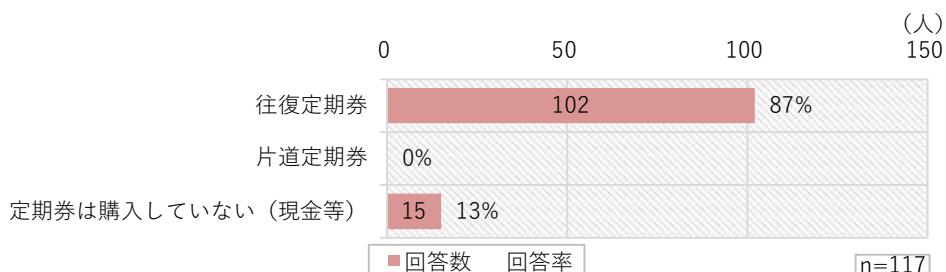


図 4-31 通学の移動手段（自宅からバス停まで）（日出総合高校）

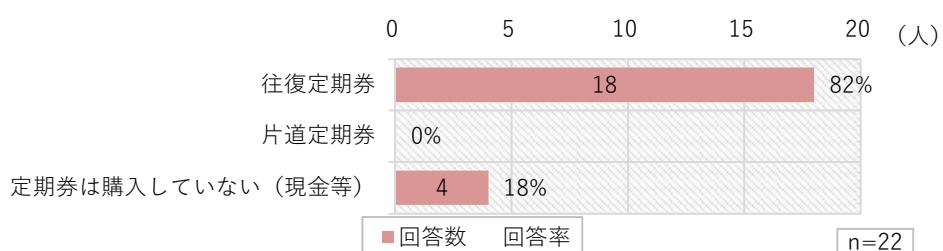
(4) 定期券・回数券の購入有無

定期券はほとんどの学生が「往復定期券」を購入しています。



※通学の移動手段で「路線バス」と回答した人を対象

図 4-32 定期券購入の有無（杵築高校）



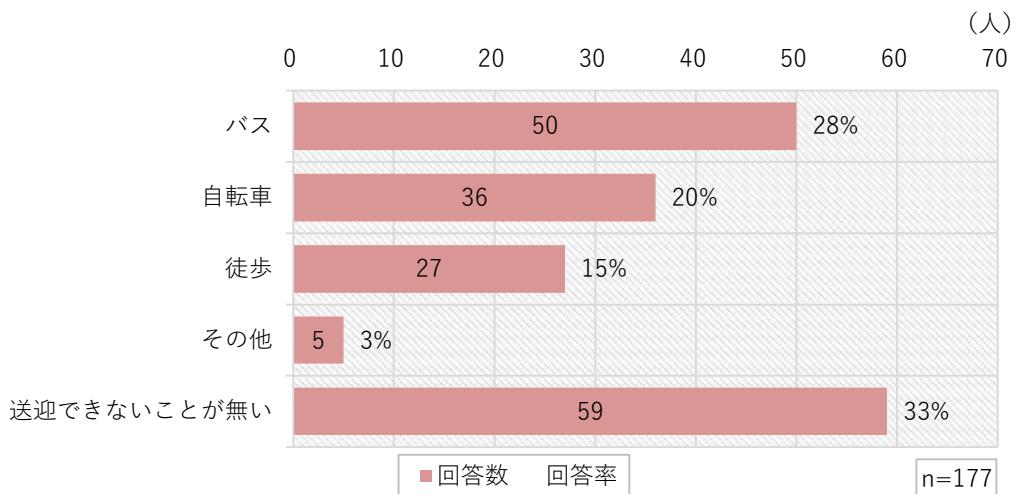
※通学の移動手段で「路線バス」と回答した人を対象

図 4-33 定期券購入の有無（日出総合高校）

(5) 車（送迎）による通学

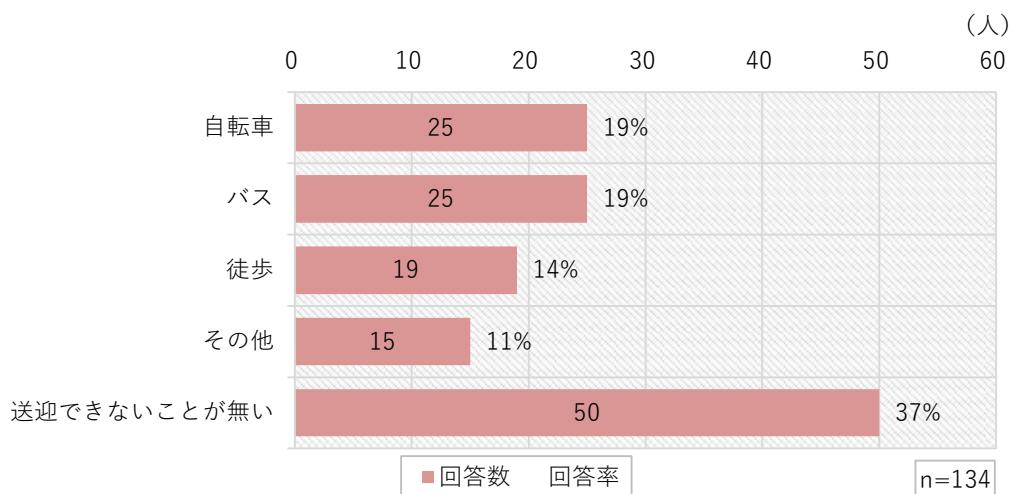
「杵築高校」は、車で送迎できない場合は「バス」で通学すると回答した学生が約28%と最も多く、次いで「自転車」が約20%と多くなっています。

「日出総合高校」は車で送迎できない場合は「自転車」「バス」で通学すると回答した学生がそれぞれ約19%となっています。



※通学の移動手段で「車（送迎）」と回答した人を対象

図 4-34 車で送迎できない場合の移動手段（杵築高校）



※通学の移動手段で「車（送迎）」と回答した人を対象

図 4-35 車で送迎できない場合の移動手段（日出総合高校）

(6) 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・運賃等の見直しがされた場合、登下校時に路線バスを使うようになるか、下記選択肢を想定して尋ねました。

- ・登下校時刻に合わせて路線バスが運行されるようになる
- ・鉄道と路線バスとの乗り継ぎ時間が短くなる
- ・運賃（定期代）が現在よりも安くなる
- ・通学定期券を提示すると、地元飲食店等でのサービスや割引が受けられる
- ・通学定期券を持っていると、土日祝日は杵築市内全域を自由に乗り降りできる
- ・路線バス車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える
- ・友達割（定期券利用者が、友人に路線バスの利用についてLINEで紹介したらバスの運賃が割引になる）

「杵築高校」は「日出総合高校」に比べ、いずれの選択肢も利用意向は高くなっています。選択肢別では、「通学定期券を掲示すると、地元飲食店等でのサービスや割引が受けられる」は、「現在よりも使うようになる」と回答した割合が約47%と最も多く、次いで「路線バス車内でスマートフォンの充電ができる・Wi-Fiが使える。」が約45%と多くなっています。

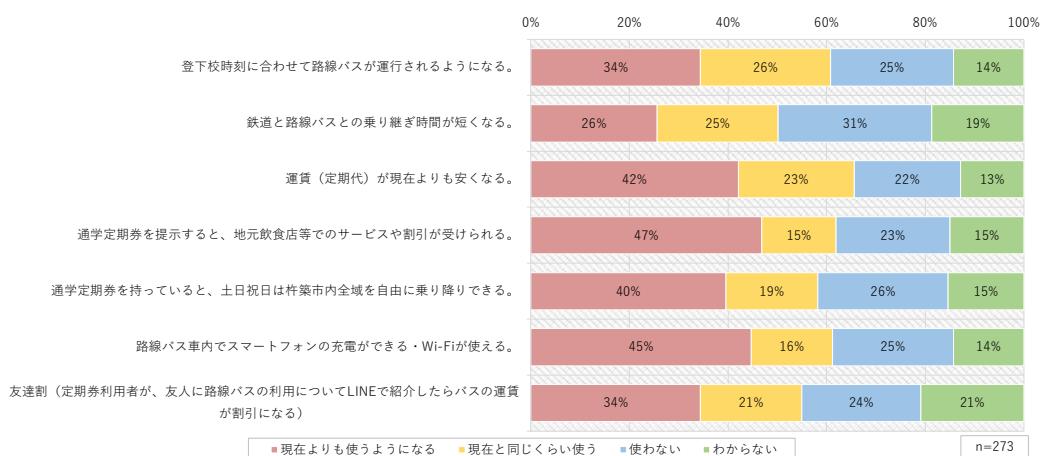


図 4-36 改善による路線バスの利用意向（杵築高校）

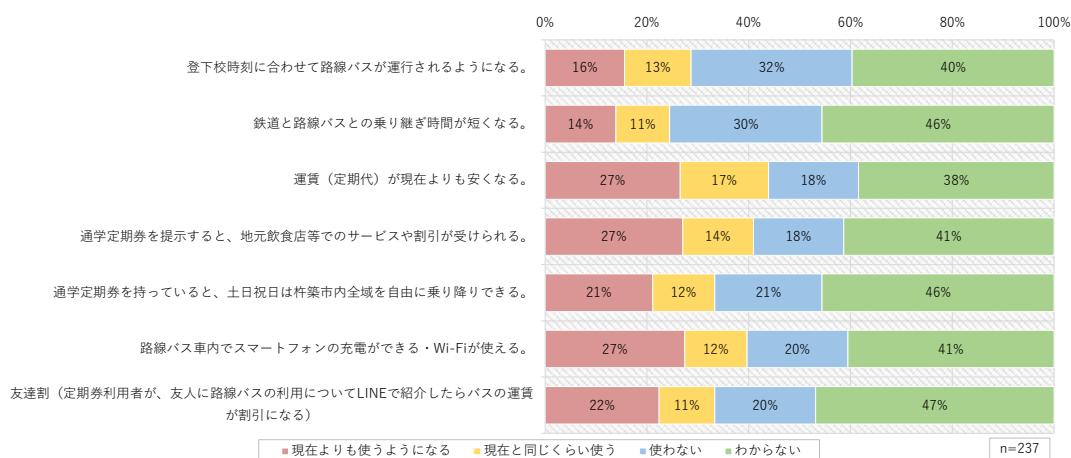


図 4-37 改善による路線バスの利用意向（日出総合高校）

(7) 放課後の移動

放課後に立ち寄る場所が「ある」学生は3割程度存在しています。

立ち寄る場所は、「コンビニ」が最も多い状況です。「杵築高校」は「学習塾」「図書館等（公共施設の自習室）」も一定数存在します。

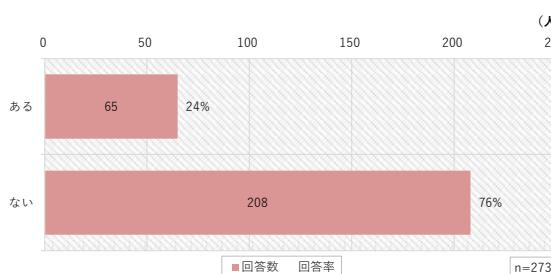


図 4-38 放課後に立ち寄る場所の有無
(杵築高校)

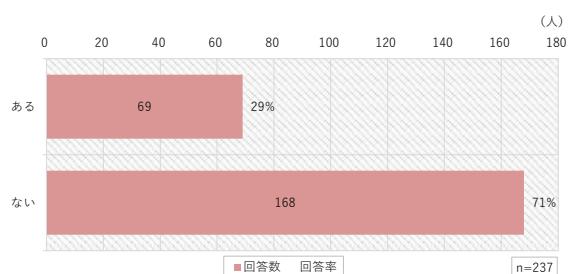


図 4-39 放課後に立ち寄る場所の有無
(日出総合高校)

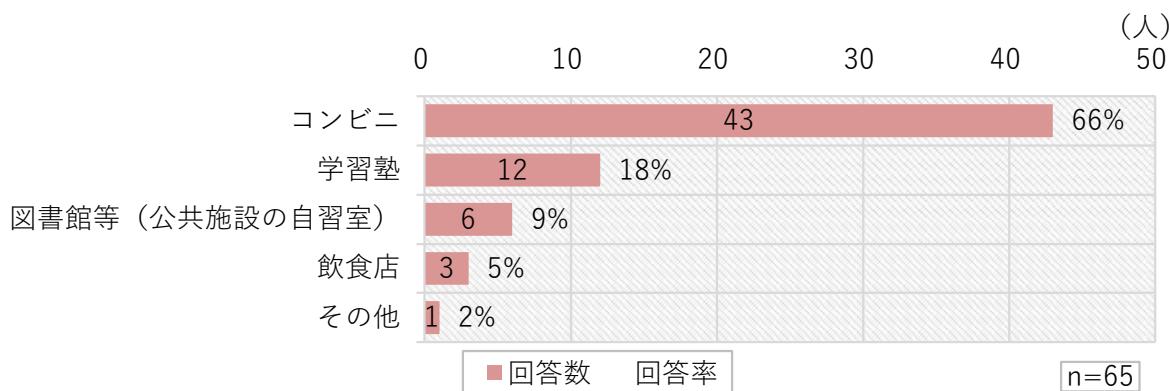


図 4-40 放課後に立ち寄る場所 (杵築高校)

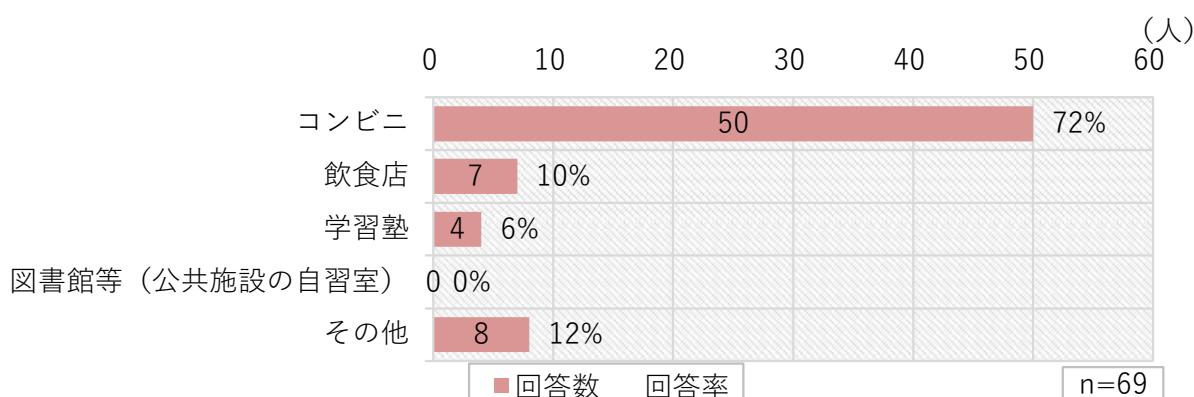


図 4-41 放課後に立ち寄る場所 (日出総合高校)

「杵築高校」は、立ち寄る場所へ「徒歩」で移動する学生が約 48%と最も多く、「バス」での移動も約 15%存在します。

「日出総合高校」は「徒歩」で移動する学生が約 72%と多くを占め、「鉄道」での移動も約 9%存在します。

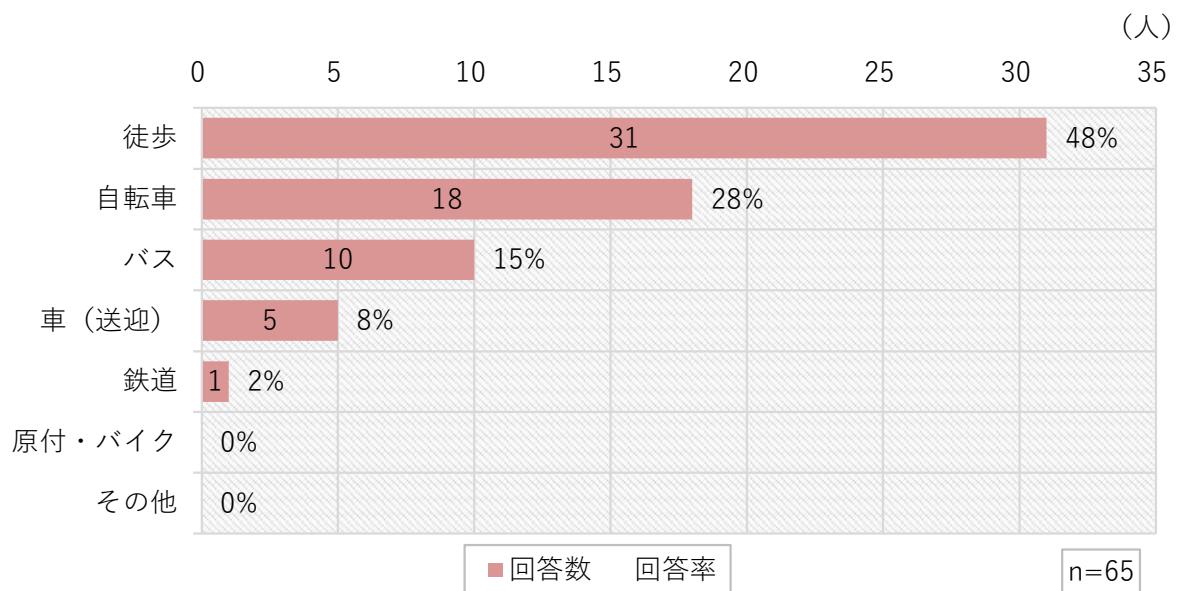


図 4-42 立ち寄る場所への移動手段（杵築高校）

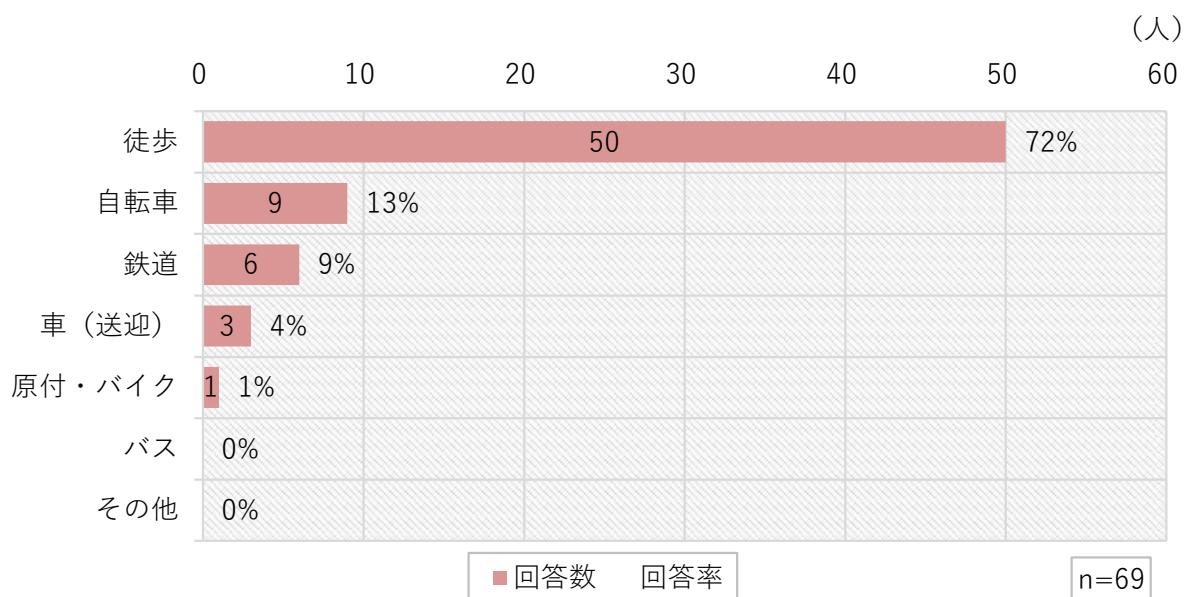


図 4-43 立ち寄る場所への移動手段（日出総合高校）

(8) 休日の移動

「杵築高校」は、遊びに出かける場所は「大分市」が約 69%と最も多く、「杵築市」は約 6%にとどまります。

「日出総合高校」では「大分市」が約 49%と最も多く、次いで「別府市」が約 33%、「杵築市」は約 5%存在します。

友人と遊びに出かける移動手段は「鉄道」が約 66%と最も多く、次いで「車（送迎）」が約 22%と多くなっています。

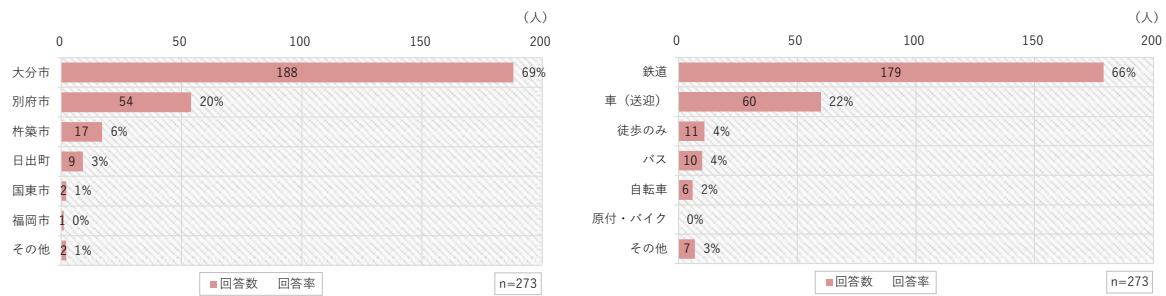


図 4-44 友人と休日の遊びに出かける場所（左図）と移動手段（右図）（杵築高校）

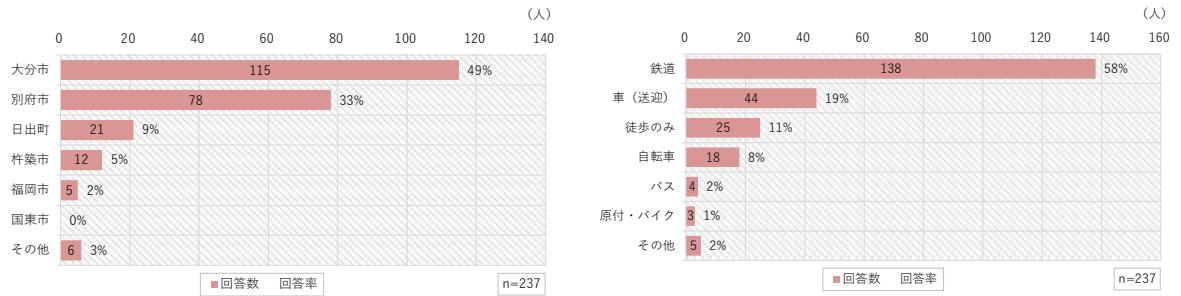


図 4-45 友人と休日の遊びに出かける場所（左図）と移動手段（右図）（日出総合高校）

4-1-3 コミュニティバス利用実態

杵築市内のコミュニティバスについて、調査員が対象便に乗り込み、聞き取りによる利用者アンケート調査を実施しました。調査期間は令和4年10月25日～10月27日の3日間で、計126件の回答がありました。

表 4-3 コミュニティバス乗り込み調査概要

調査方法	調査員による聞き取り
調査期間	令和4年10月25日～10月27日
調査対象	下記の表参照（計38便） ※山香コース 下村大久線、仲尾台元河内線は調査日に顧客乗車せず
回答数	126件

表 4-4 調査対象路線と便数

路線		火	水	木	便数
市内循環コース	右回り線	4			4
	左回り線	4			4
杵築コース	大内線			2	2
	東線			2	2
山香コース	下村大久線	2			2
	井手の上下切線		2		2
	小谷又井線		2		2
	仲尾台元河内線		2		2
	上畠小武線			2	2
	浄土寺富田線			2	2
	津山鹿鳴越線		2		2
	内河野西谷線			2	2
	立石向野線			2	2
	立石山浦線		2		2
大田コース	3便目	1			1
	火1便目	1			1
	水1便目		1		1
	水2便目		1		1
	木1便目			1	1
	木2便目			1	1
合計		12	12	14	38

※大田コースは便ごとにルートが異なるため別路線として集計

(1) 利用者の属性

コミュニティバスの利用者のほとんどは70歳以上であり、全体の約76%を占めています。75歳以上の後期高齢者の利用割合は半数を超えます。

スマートフォンを所持している利用者は約27%であり、そのうちLINEアプリを使っている利用者は約6%となっています。

乗客のほとんどが高齢者であることもあります、約70%はスマートフォンを所持していません。

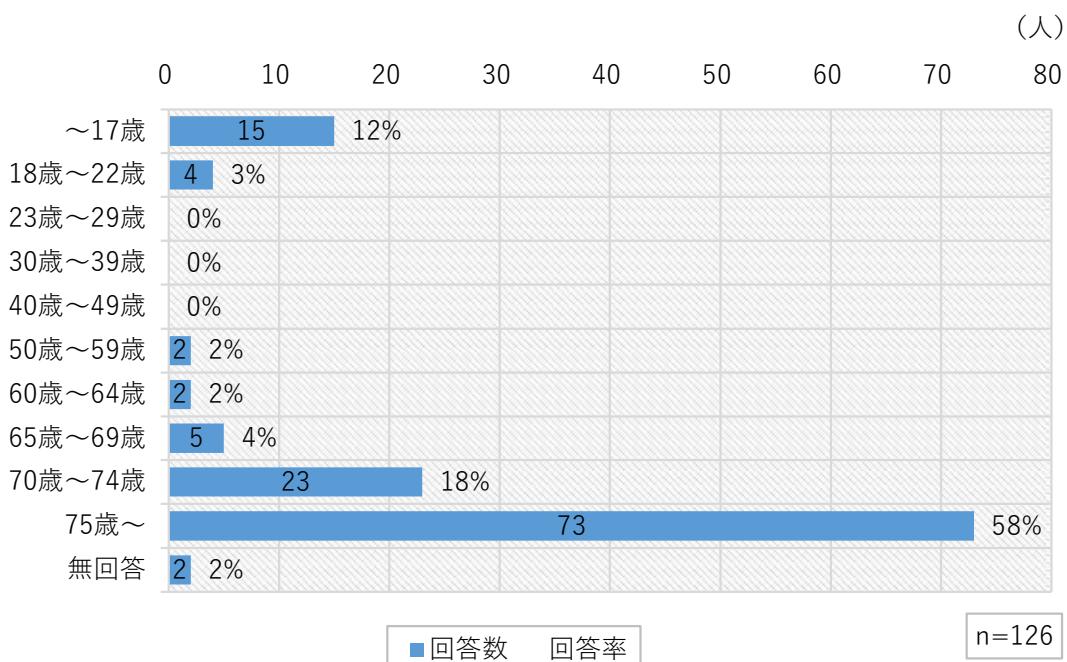


図 4-46 利用者の年齢

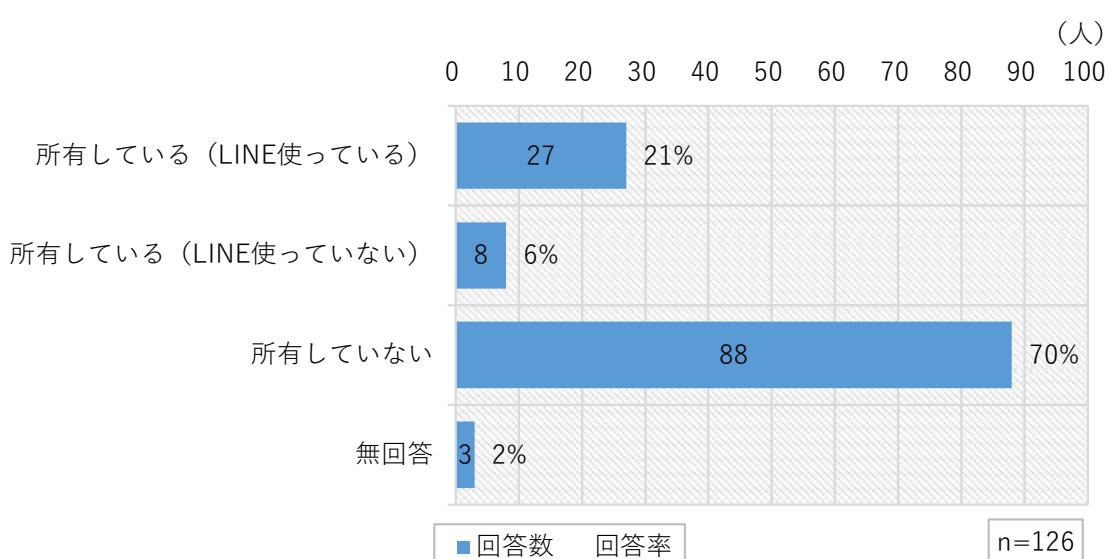


図 4-47 スマートフォンを所持しているか (LINEなどのアプリを使っているか)

1日あたりの利用者数は「市内循環コース」が最も多く、約30人が利用しています。その他のコースでは「小谷又井線」など利用者の少ない路線があり、いずれの利用者も10人未満です。

利用者の年齢は、「市内循環コース」は22歳以下の若い世代も通学等での利用がみられますが、「75歳~」の利用がほとんどとなっています。自宅付近まで送迎するデマンド運行をしている大田コース3便目は「70~74歳」が利用しています。

年齢別に自動車運転免許の有無をみると、64歳以下は「免許なし」となっていますが、70歳以上になると「免許なし（自主返納済）」の割合が増加します。

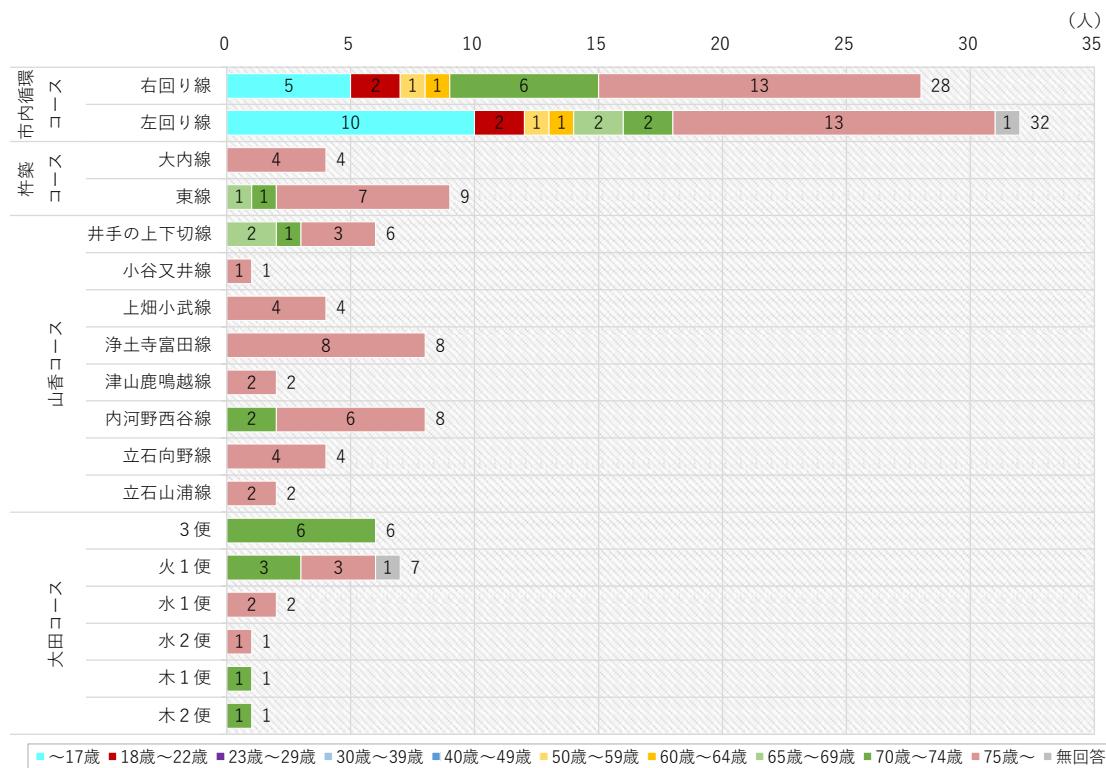


図 4-48 路線別の利用者数と年齢

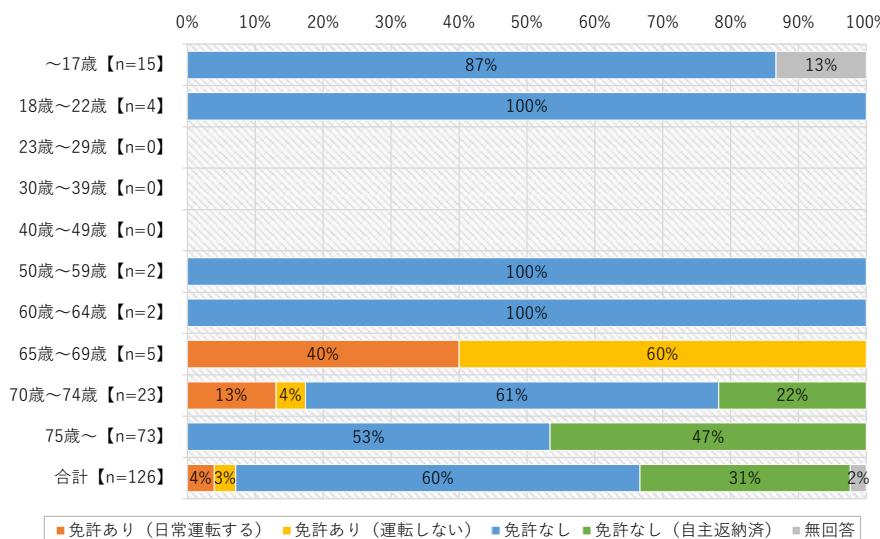


図 4-49 年齢別の自動車運転免許の有無

(2) 移動目的と移動頻度

移動目的別にみると、相対的には「買い物」「通院」が多く、市内循環コースは「通学」の利用がみられます。また、東線は「観光」での利用もみられます。

移動頻度を路線別にみると、市内循環コース、東線、津山鹿鳴越線の利用頻度は高く、上畠小武線の利用頻度が低くなっています。

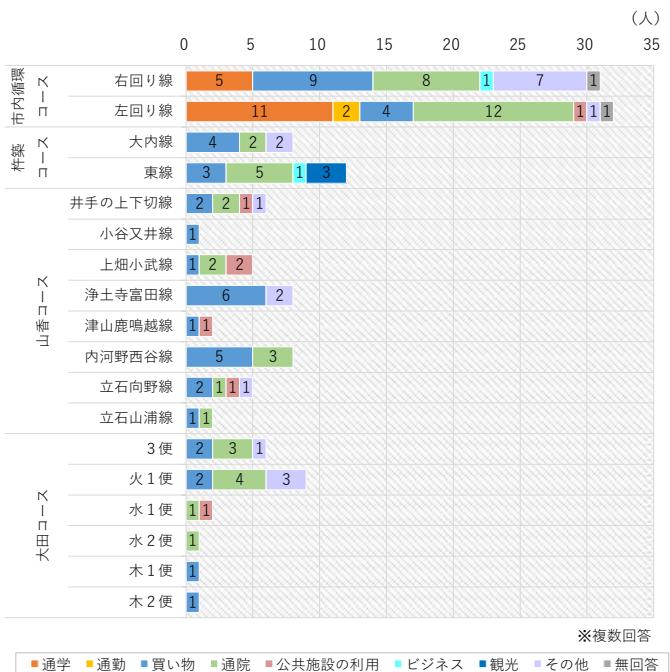


図 4-50 路線別移動目的

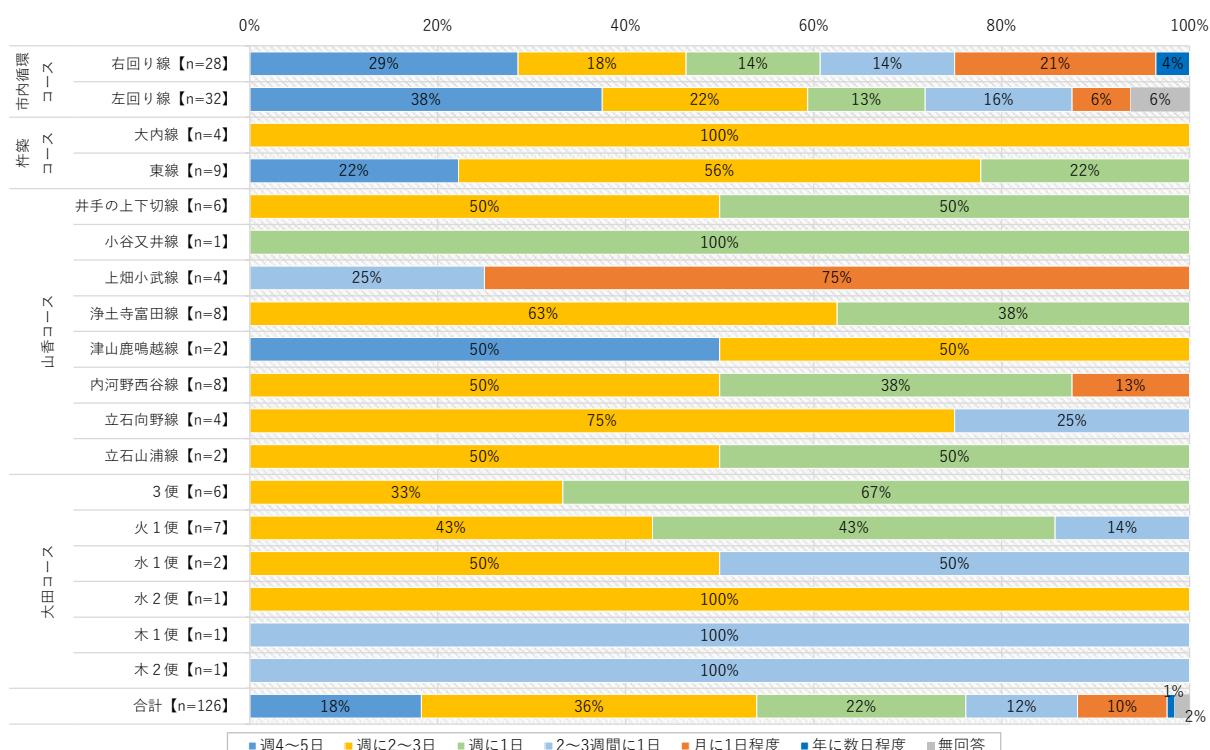


図 4-51 路線別利用頻度

(3) コミュニティバス乗車前後の移動実態

自宅からバス停までの移動手段は「徒歩」が基本であり、全体の約77%を占めています。「車（送迎）」や「バスの乗り継ぎ」の回答も見られます。

自宅からバス停までの移動時間は「5分以内」が約60%と最も多い回答となりました。一方で移動時間に10分以上かかる方も約9%存在します。

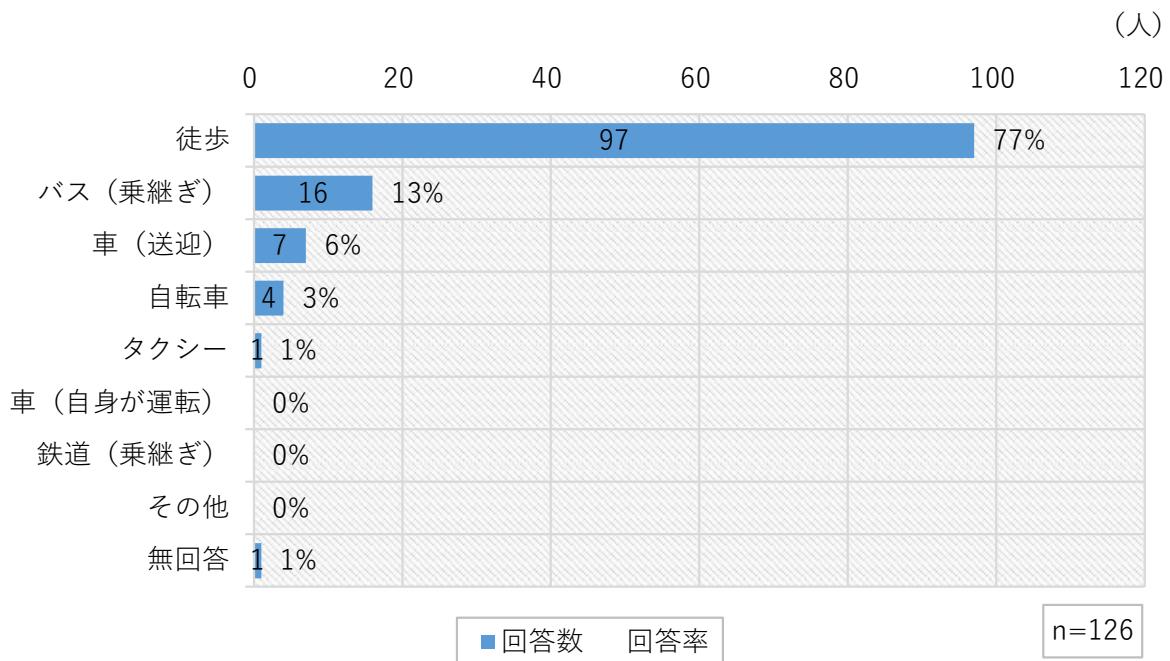


図 4-52 自宅からバス停までの移動手段

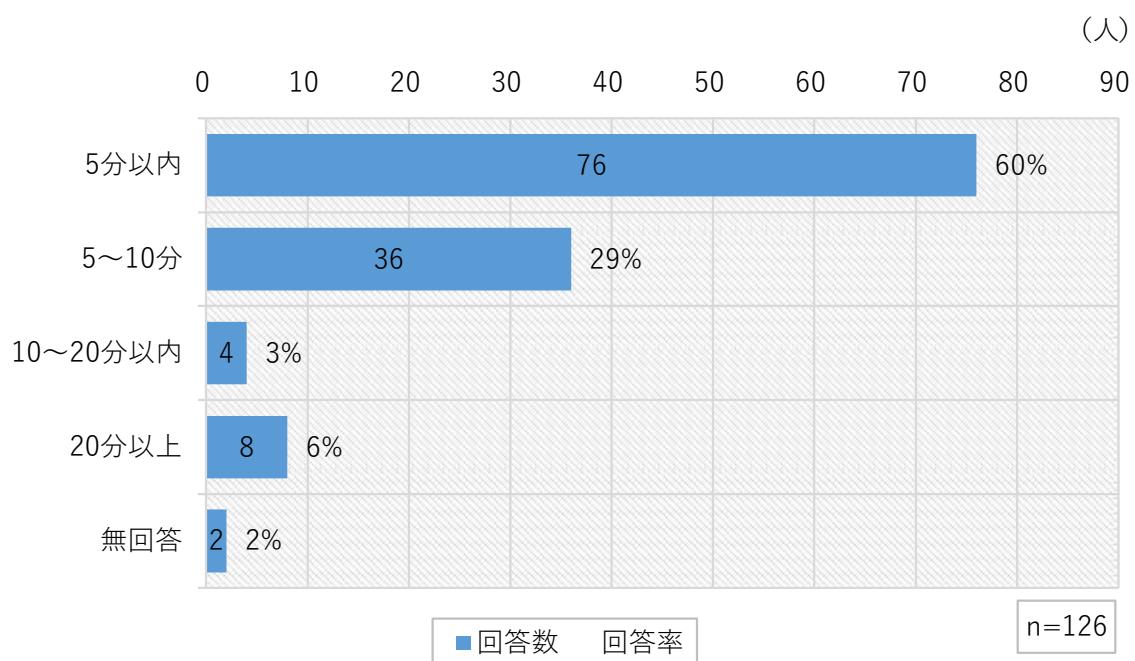


図 4-53 自宅からバス停までの移動時間

降車後に目的地まで「徒歩」で移動する方は約90%であり、多くの目的地がバス停から徒歩圏内に位置しています。バス・鉄道へ乗り継いで遠方へ移動する方は約8%います。

目的地での滞在時間は「120分以上」が約47%と最も多くなっています。

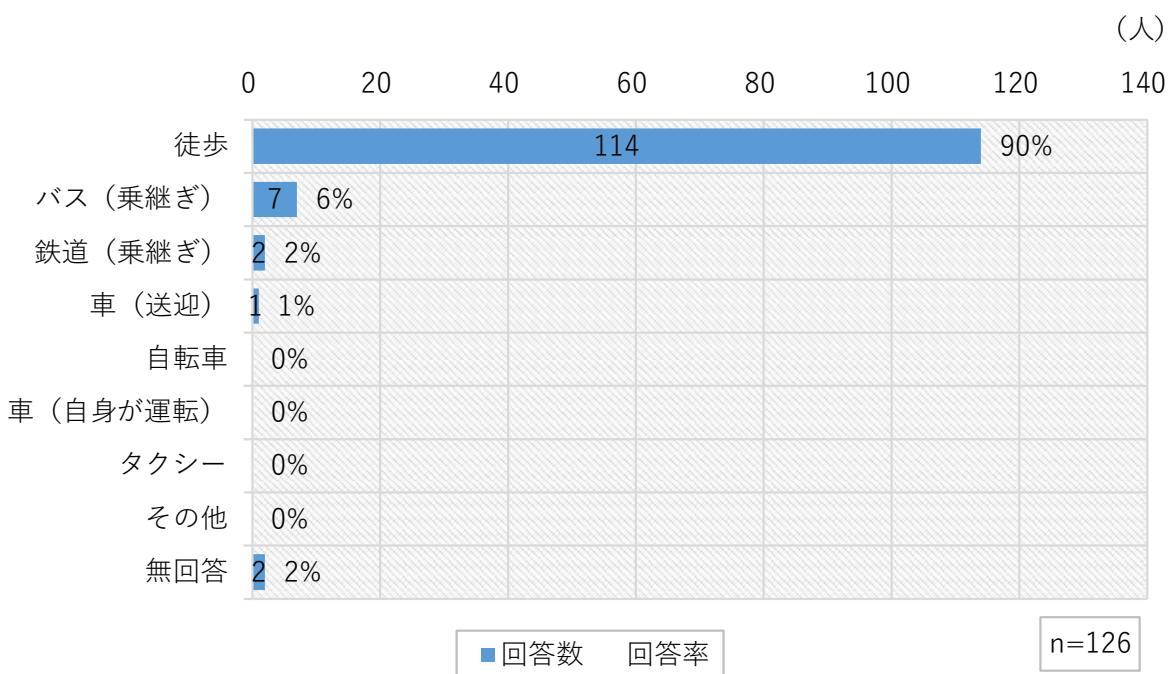


図 4-54 降車後の目的地までの移動手段

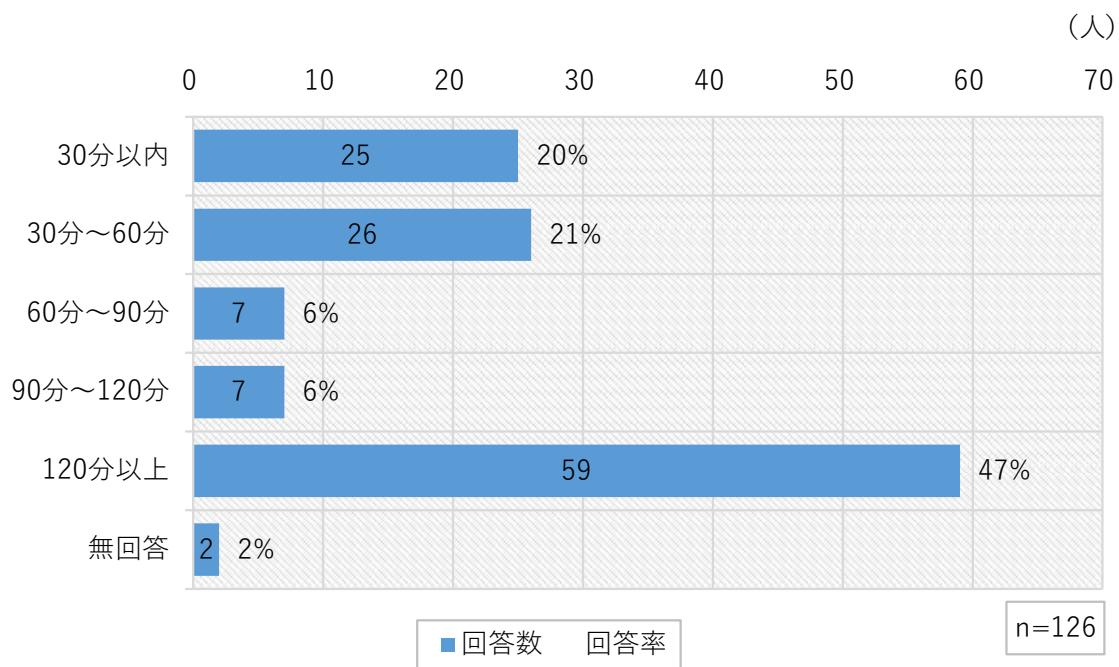


図 4-55 目的地での滞在時間

4-1-4 中学校3年生の進学先の移動意向

杵築市内の3つの中学校に通学する3年生の保護者を対象に進学意向と通学手段等に関する調査をWebで実施しました。回答期間を令和4年12月19日～12月30日とし、計56件の回答を得ました。

表 4-5 中学生保護者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12月19日～12月30日
調査対象	宗近中学校、杵築中学校、山香中学校へ通う3年生の保護者
中学校名	回答数(件)
宗近中学校	17
杵築中学校	22
山香中学校	17

(1) 進学意向

進学意向は「第1希望」として約93%とほとんどが「公立高校」と回答しています。「第2志望」では約59%が「私立高校」と回答しており、「公立高校」よりも多い結果となりました。

志望校は「第1希望」として「杵築市」が約43%が最も多く、次いで「別府市」が約14%と多くなっています。「第2希望」では、「別府市」は約52%と最も多く、次いで「大分市」が約13%となっています。

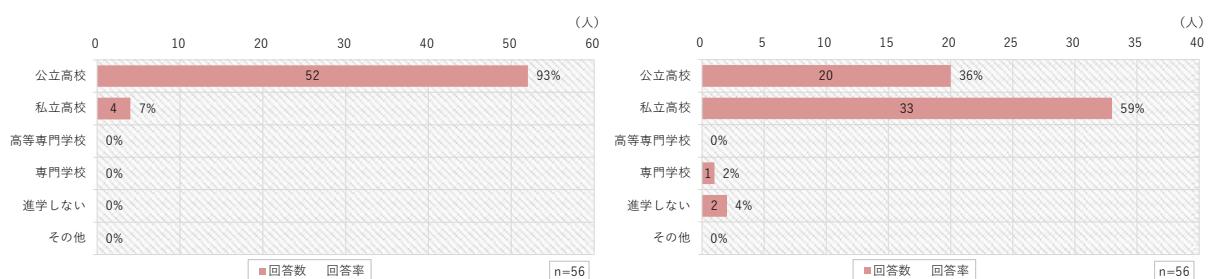


図 4-56 進学意向（第1希望（左図）、第2希望（右図））

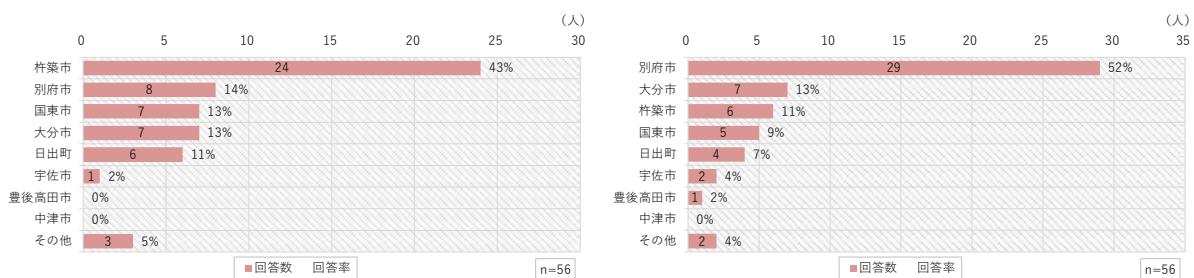


図 4-57 志望校（第1希望（左図）、第2希望（右図））

(2) 下宿の予定

下宿予定が「ある」と回答した方は約4%と少数です。

下宿する理由としては、「通学時間が長い」、「寮があるため」です。

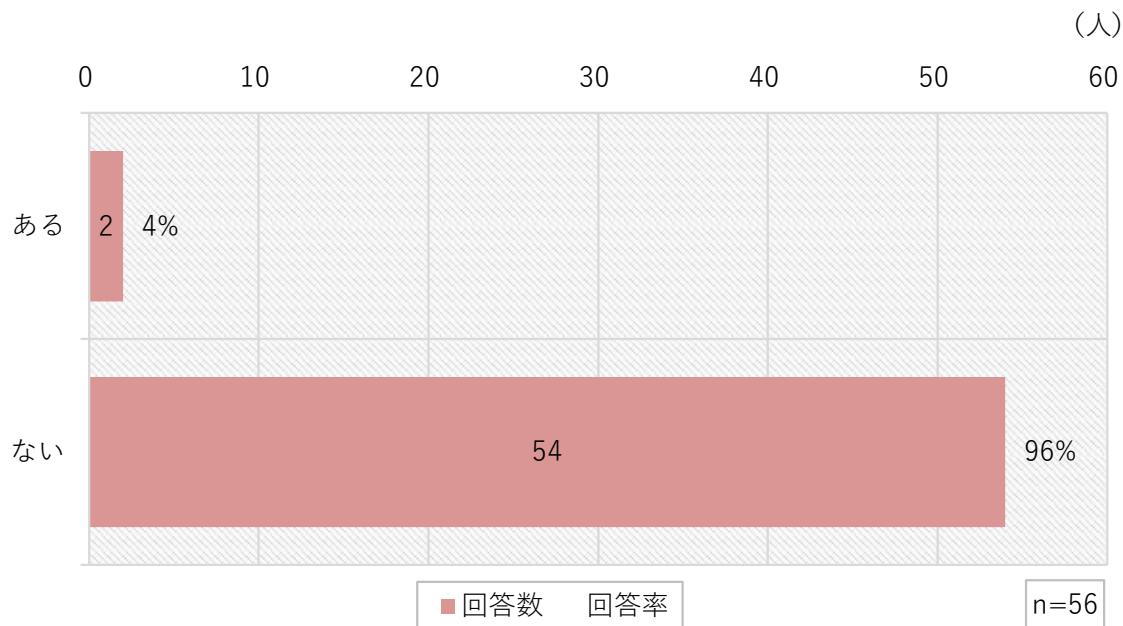


図 4-58 下宿予定

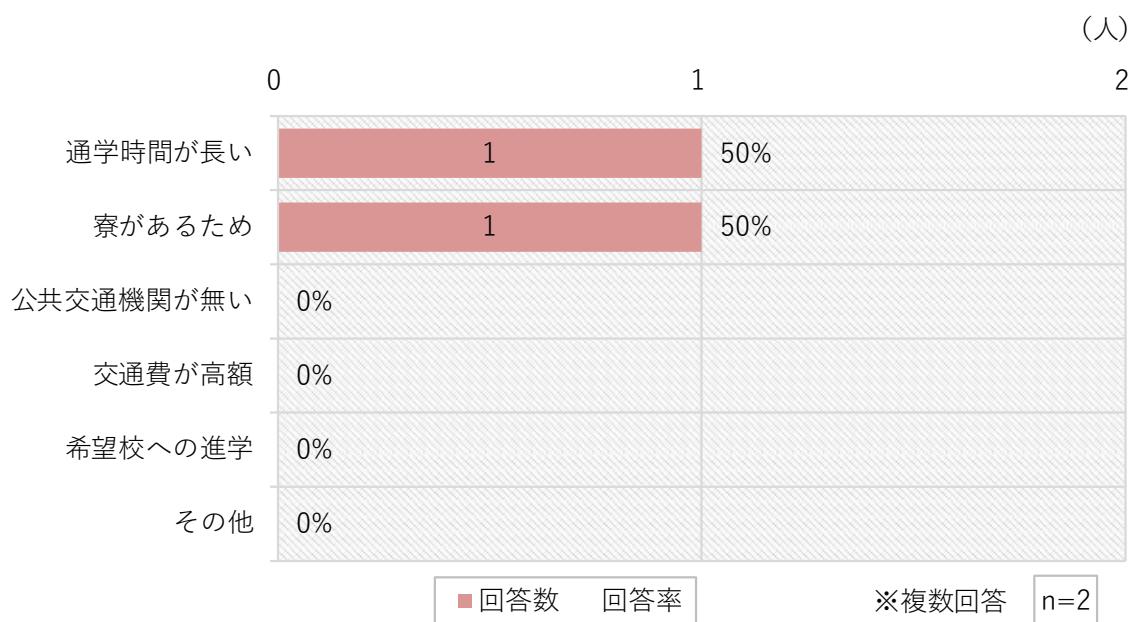


図 4-59 下宿予定がある理由

(3) 想定する通学手段

想定する通学手段は「JR」が約 64%と最も多く、次いで「路線バス」が約 36%と多い結果となりました。

公共交通での通学は、「運賃・定期券が高い」が約 39%と最も不満点が高くなっています。次いで「移動に時間がかかる」が約 36%と多くなっています。

送迎する場合は「最寄りの JR の駅まで送迎」が約 55%と最も多い状況です。

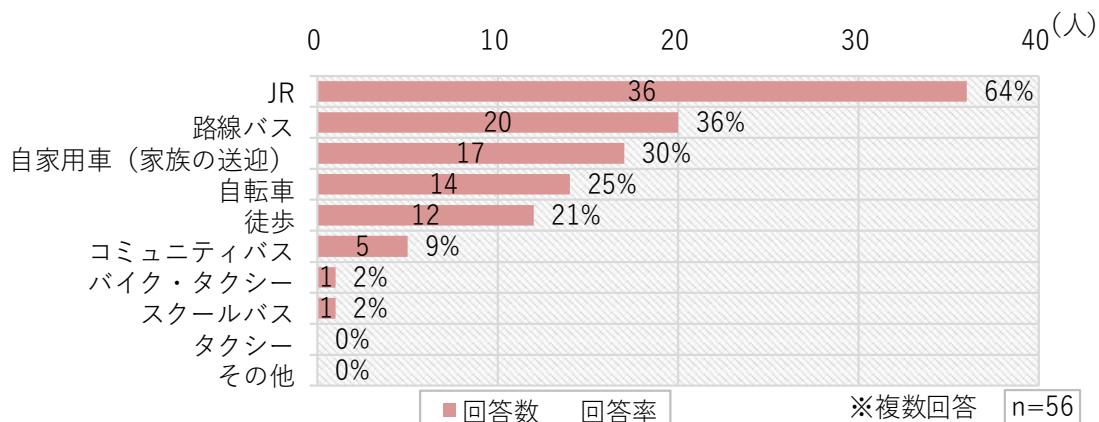


図 4-60 想定する通学の移動手段

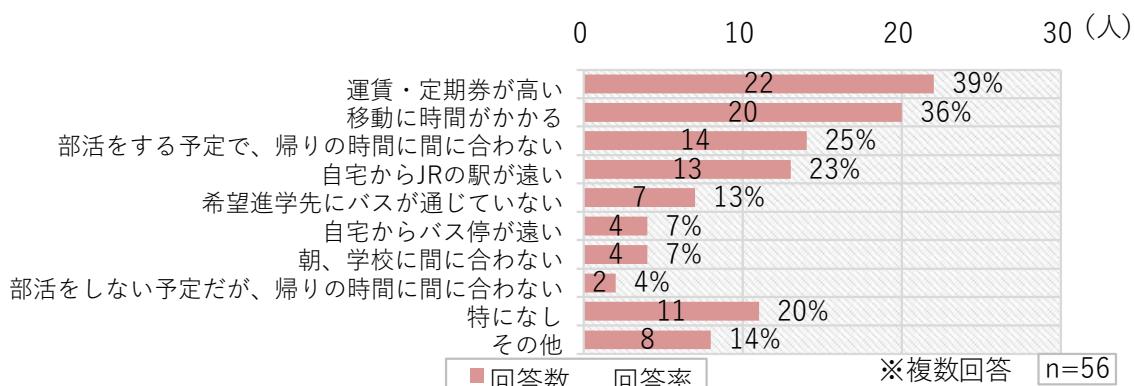


図 4-61 希望進学先へ公共交通で通学することに対する不満点

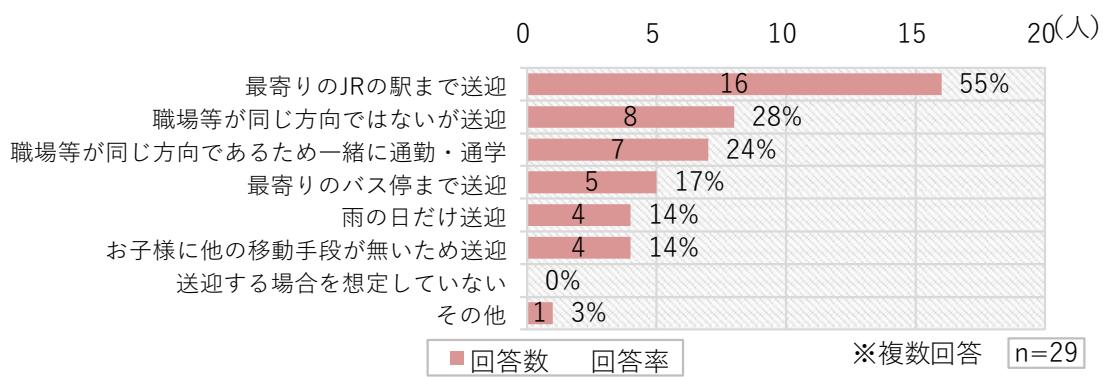


図 4-62 送迎をされる場合の状況

4-1-5 施設来訪者の移動実態

杵築市内の交通結節点、医療、観光、商業に関する施設について、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。回答期間は平日と休日1日ずつとし、令和4年11月25日（金）、令和4年11月26日（土）に実施し、合計361件の回答を得ました。

表 4-6 施設来訪者調査概要

調査方法	調査員による聞き取り
調査期間	平日：令和4年11月25日（金） 休日：令和4年11月26日（土）
調査対象	杵築市への来訪者

表 4-7 対象施設

分類	施設名	調査日	曜日	回答数（件）
交通	杵築駅	11月25日	金曜日	39
	杵築バスターミナル	11月25日	金曜日	23
	中山香駅	11月25日	金曜日	8
医療	杵築市立山香病院	11月25日	金曜日	14
観光	酢屋の坂	11月26日	土曜日	31
	杵築城	11月26日	土曜日	81
商業	サンリブ杵築	11月25日	金曜日	27
	A コープきつき店	11月25日	金曜日	30
	ダイレックス杵築店	11月25日	金曜日	59
	A コープやまが店	11月25日	金曜日	49

(1) 来訪者の年齢・運転免許の保有状況

年齢層をみると、交通結節点以外の施設は40歳以上の来訪者が多数を占めています。

「杵築バスタークミナル」に来訪する約65%の方が免許を持っていないという結果となりました。

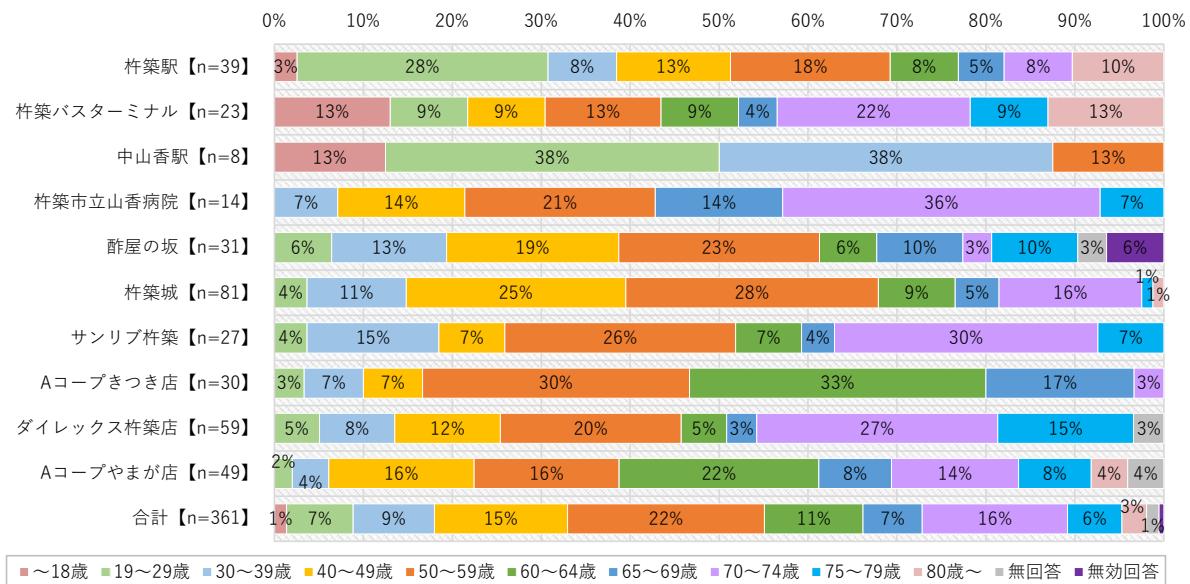


図 4-63 年齢

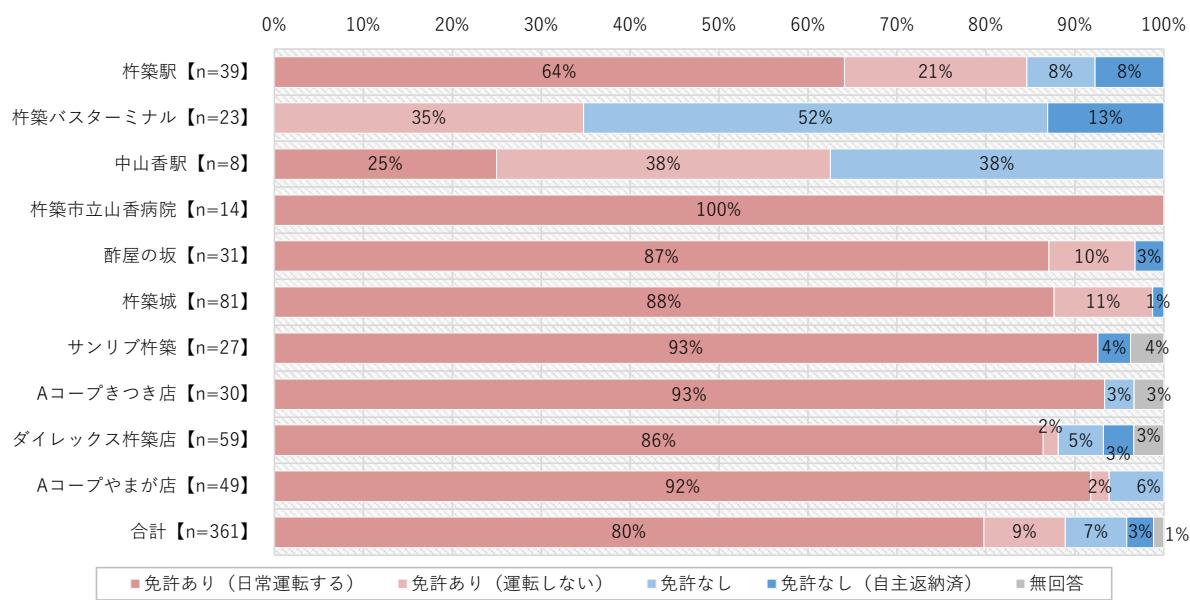


図 4-64 運転免許証の有無

(2) 来訪者の人数

ほとんどの施設は1人で来訪している場合が最多となっていますが、「酢屋の坂」や「杵築城」の観光地は「2人」が最も多く、3人以上での来訪も見られました。

2人以上で来訪している方の関係性は、「家族」が多数を占めています。「杵築バスター・ミナル」は学生の通学利用が多く、「友人」との来訪もみられました。

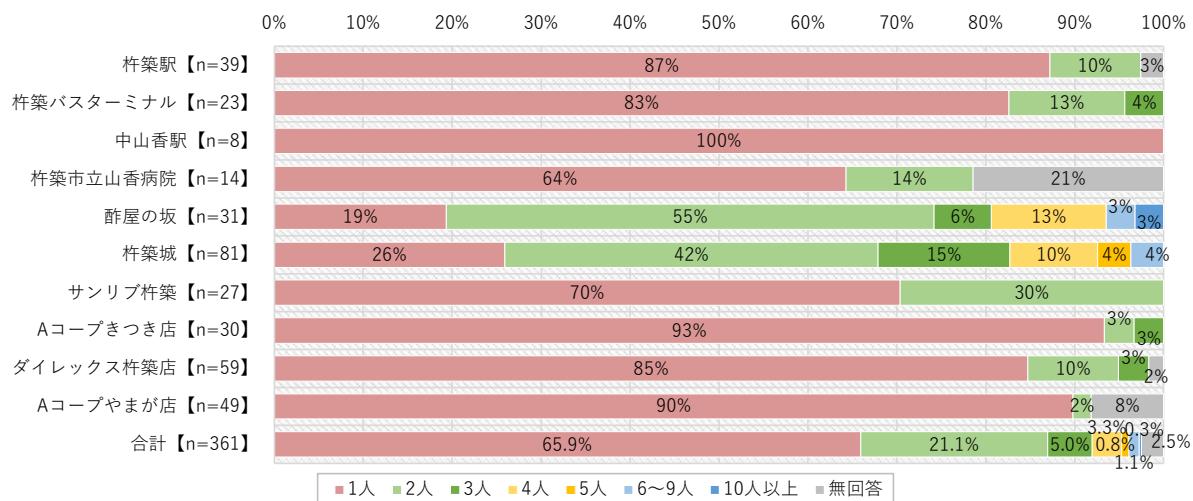


図4-65 来訪者の人数

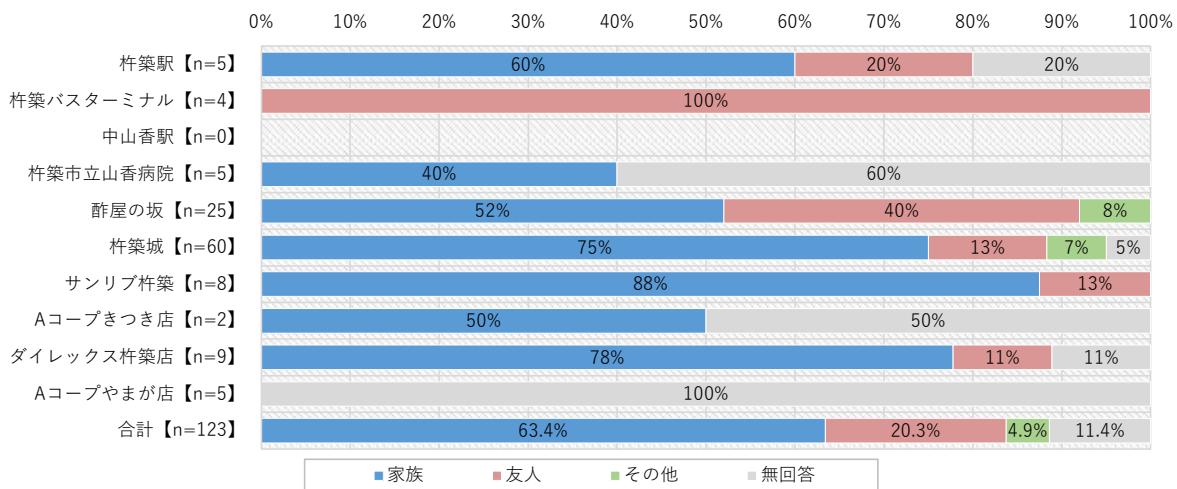
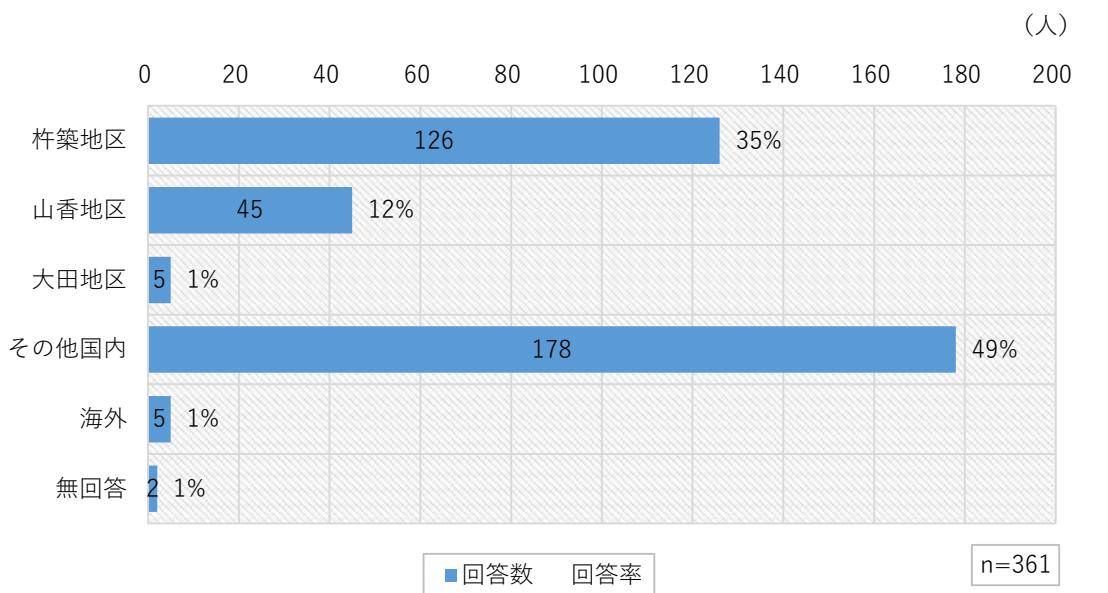


図4-66 グループの関係性

(3) 来訪者の居住地

来訪者の居住地をみると、観光地である「酢屋の坂」、「杵築城」は「大分市」や「福岡県」など、市外・県外からの利用がありました。また、「杵築城」では「韓国」や「台湾」の来訪者も見られました。「A コープきつき店」は隣接する「国東市」「日出町」の利用も多くなっています。



※その他国内は杵築市の地区不明の場合を含む
図 4-67 来訪者の居住地

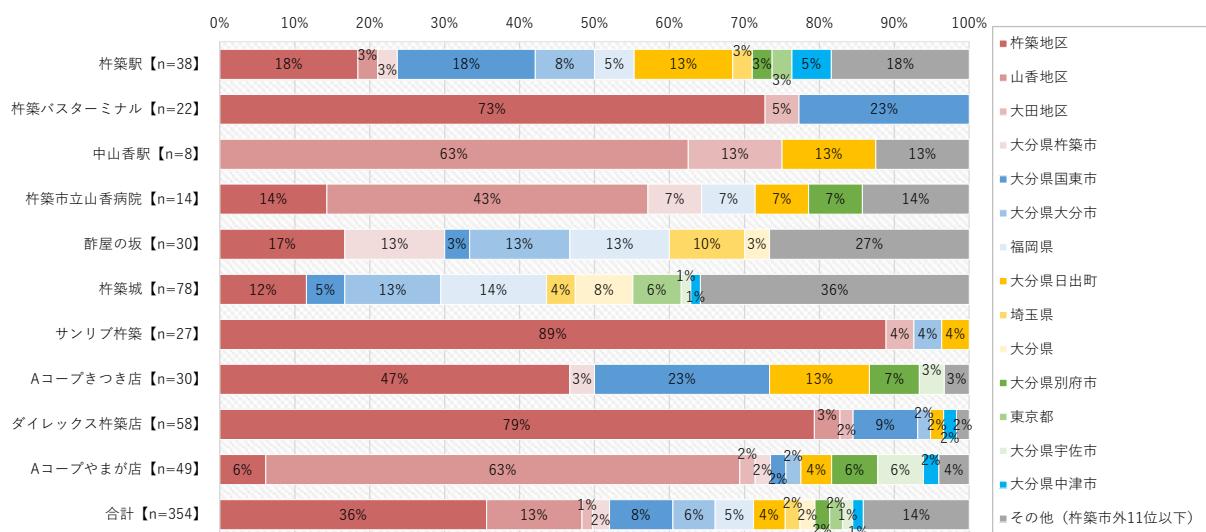


図 4-68 施設別来訪者の居住地（国内）

(4) 外出目的・施設の利用頻度

外出目的をみると、観光施設は「観光」、商業施設は「買い物」がメインですが、交通結節点ごとの目的は多岐に分かれました。「山香病院」の「その他」の内訳としてはお見舞いやお迎え、退院が主でした。

利用頻度をみると、交通結節点である「杵築駅」、「杵築バスタークナル」の利用頻度は高くない方が多くなっていますが、「中山香駅」は、「ほぼ毎日」利用する方が多くなっています。観光施設については、「ほとんど利用しない」方が最も多く、商業施設については、「週1、2日」利用する方が最も多い結果となりました。

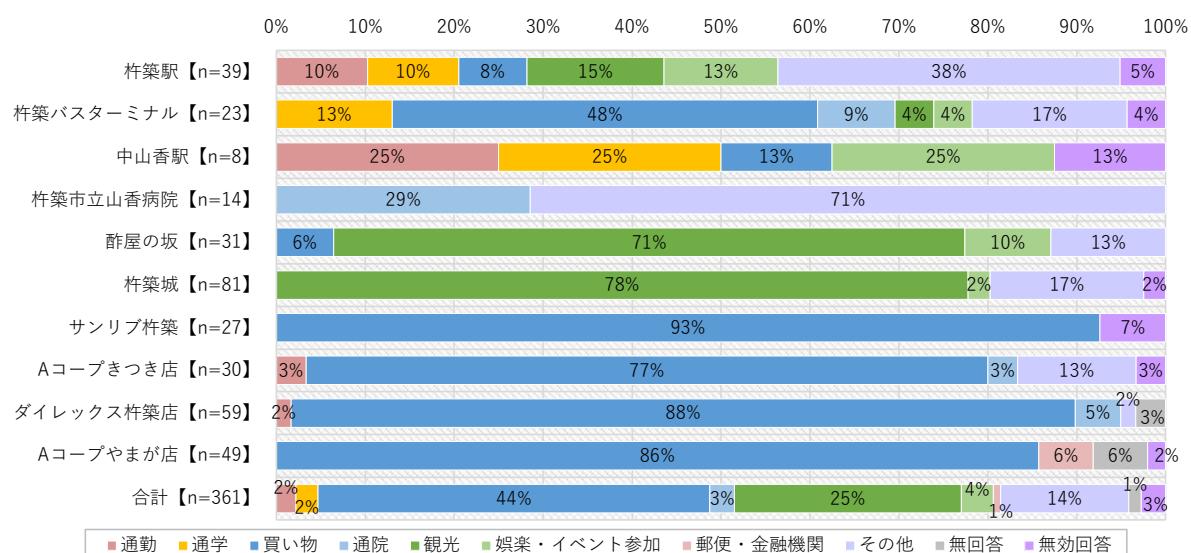


図 4-69 外出目的

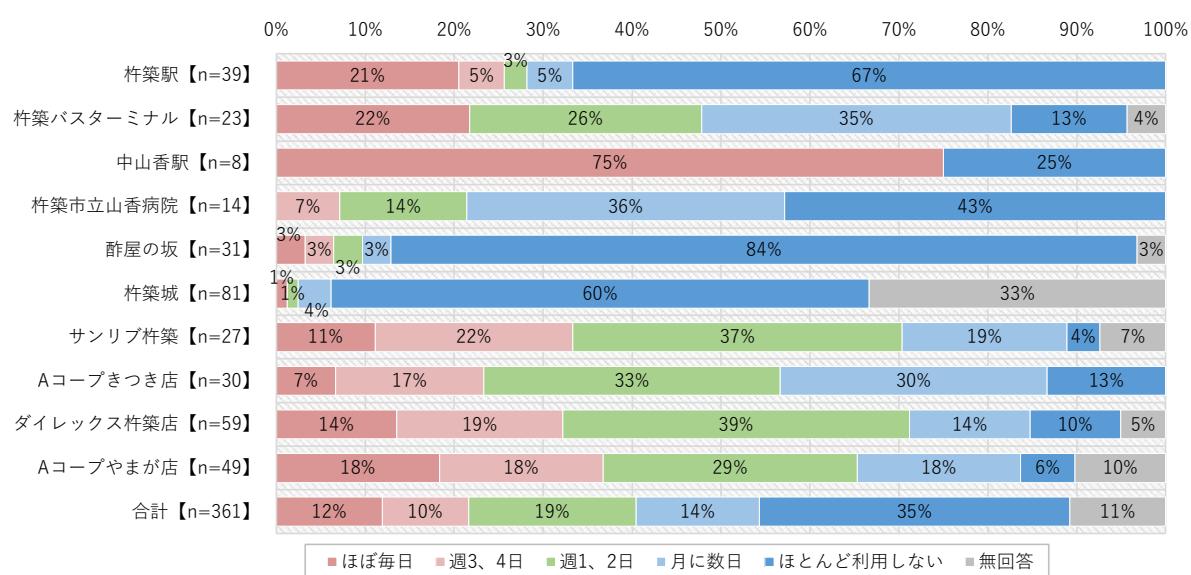


図 4-70 施設の利用頻度

(5) 対象施設以外に立ち寄る場所

各商業施設では他の「商業施設」や「病院」へ行く場合が多くなっています。昼休憩に「職場」から来ているという回答もありました。「杵築城」の「その他」としては大分空港、別府市などがありました。

杵築バスターミナルと中山香駅以外は「車（ご自分で運転）」が多数を占めていました。「杵築バスターミナル」、「酢屋の坂」、「サンリブ杵築」では「コミュニティバス」の利用も見られました。

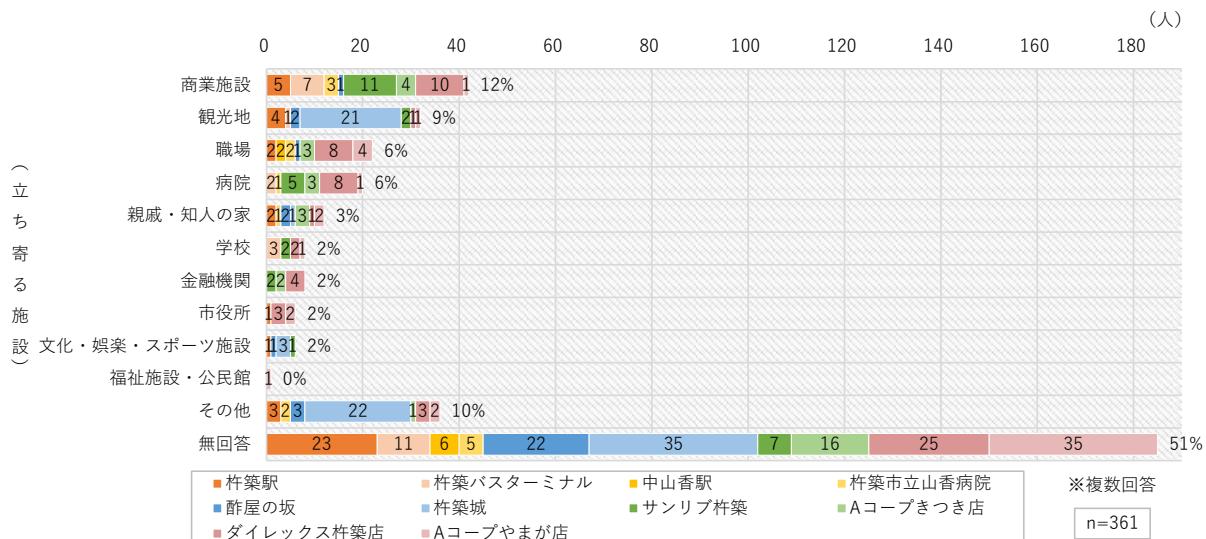


図 4-71 対象施設以外に立ち寄る施設

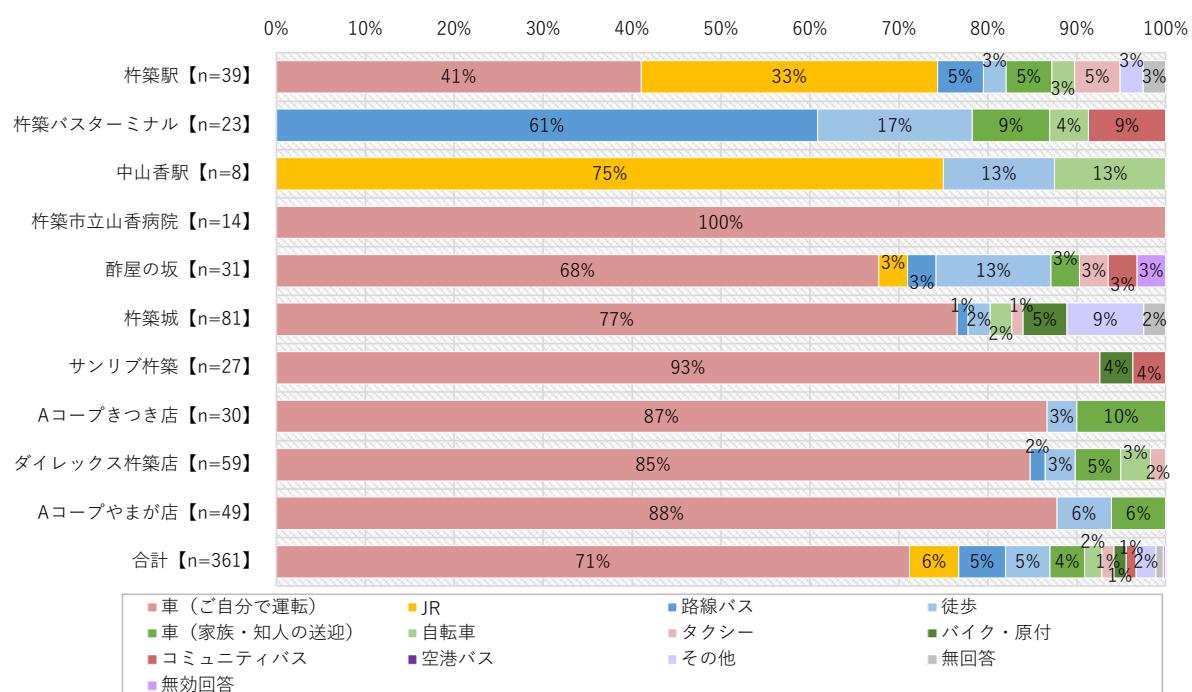


図 4-72 対象施設へ来るまでの移動手段

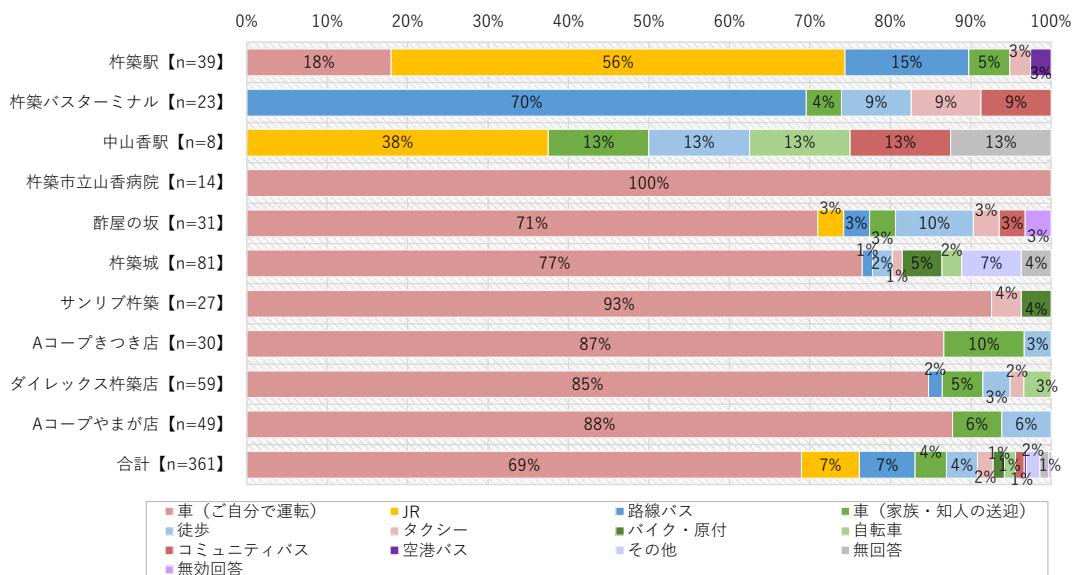
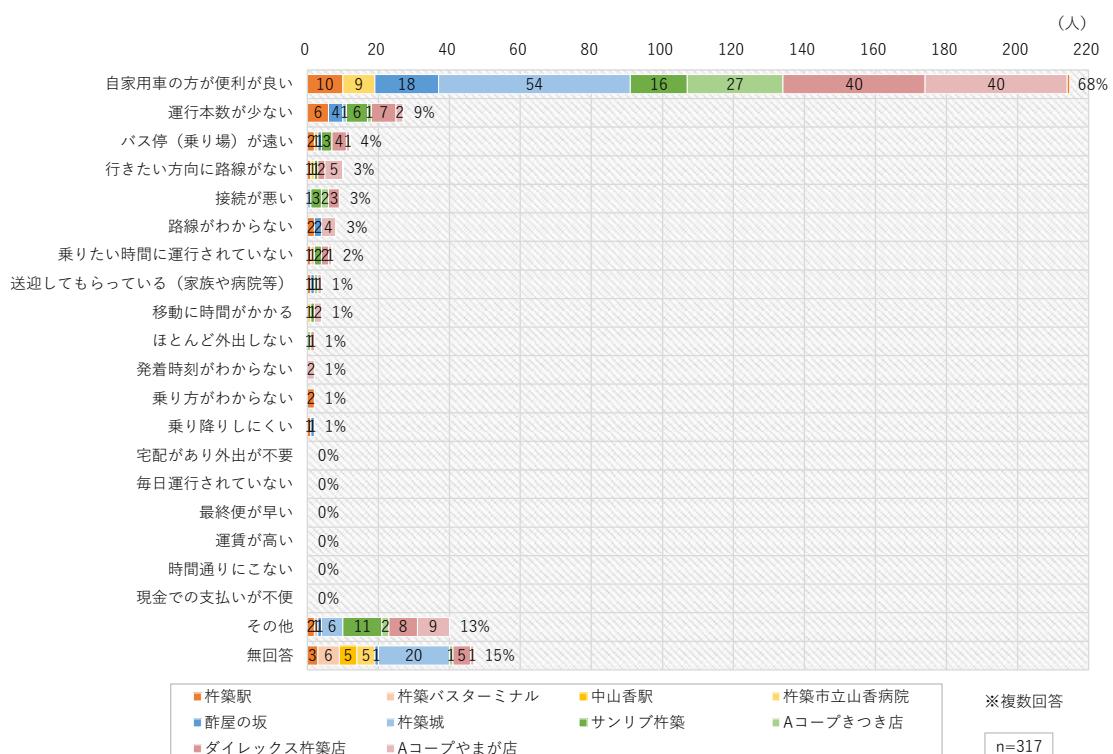


図 4-73 対象施設からの移動手段

(6) 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由として、「自家用車の方が便利が良い」が最も多い結果となりました。「杵築駅」、「酢屋の坂」では「運行本数が少ない」との回答も多い結果となっています。「サンリブ杵築」、「ダイレックス杵築店」では「運行本数が少ない」、「バス停（乗り場）が遠い」という意見も見られました。「Aコーポやまが店」では「行きたい方向に路線がない」という意見も見られました。



※移動手段として公共交通以外を選択した回答者のみ対象

図 4-74 公共交通を利用しない理由

4-1-6 地域別の住民ワークショップ

地域公共交通計画の策定にあたり、市内各地域の住民からの意見を本市の都市・交通の将来像の策定に反映させるため、交通について地域の現状・課題を住民から伺いました。参加者は通いの場（サロンなど）に参加している70代を中心とした高齢者を対象としました。

表 4-8 開催概要

地域	開催日	時間	場所	参加者
杵築地域	令和5年3月2日（木）	14：30～15：30	鴨川コミュニティセンター	13人
山香地域	令和5年3月1日（水）	13：10～14：10	恒道公民館	9人
大田地域	令和5年3月2日（木）	11：00～11：40	白髭茶屋	6人

表 4-9 杵築地域の主な意見

地域	主な意見
杵築地域	<p>① 現在の移動手段について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 普段の移動手段は自家用車である。（女性） ● 買い物は杵築の中心部へ行く。買い物にかかる時間は30分～1時間程度である。（女性） ● 病院へ月1回以上は行く。病院へは8時くらいに行って10時くらいに戻る。病院の診察は待ち時間含め半日かかることがある。（女性） ● 子供会で温泉へ行くのにコミュニティバスを利用した。（女性） ● 免許返納者の移動手段は親族や近所の人による送迎のようである。（男性） <p>② 公共交通の課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● タクシーはあまり使わないが、コミュニティバスでは荷物を運ぶのが大変なのでタクシーを選んで使う。（女性） ● コミュニティバスがどこを通っているのか知らない。（女性） ● フリー乗降区間であってもコミュニティバスの通る場所が分かるようにバス停が欲しい。（女性） <p>③ 新たなサービス等の利用意向について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車があるので外出するかどうかをその日にきめているが、運転できなくなった場合に、移動手段に事前予約が必要となればそのように対応する。（男性） ● コミュニティバスの乗車体験会を行ってみたい。（女性）

表 4-10 山香地域の主な意見

地域	主な意見
山香 地域	<p>① 現在の移動手段について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 普段の買い物は A コープやまが店へ自家用車を運転していくのが主である。 (女性) ● 枝築地域のスーパーへも行くことがある。子供が家に来た時に送迎してもらっている。 (女性) ● 病院は枝築地域へ行くことが多い。 (女性) ● タクシーを予約しても 30 分程待つことがある。 (女性) <p>② 公共交通の課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗合タクシーは知っているが、どこでどうやって乗ればいいのか分からない。 (女性) ● スクールバスの混乗について実施していることは知らない。 (女性) ● コミュニティバスの時刻表は字が小さく、構成も分かりづらい。 (女性) ● フリー乗降区間でも、バス停が無いと止まってくれるのか分からない。 (女性) ● 市内循環バスは便の間隔が長く、あまり利用したくない。 (女性) <p>③ 新たなサービス等の利用意向について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバスなどの乗り方を理解できるように講習会があると良い。 (女性) ● コミュニティバスの回数乗車券は有効期限が長ければ使ってみたい。 (女性) 乗合タクシーで家の前まで移動してくれるのはありがたいが、知らない人と相乗りはあまりしたくない。現行のコミュニティバスのようなジャンボタクシーサイズであれば同乗してもよい。 (女性)

表 4-11 大田地域の主な意見

地域	主な意見
大田 地域	<p>① 現在の移動手段について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運転中に危ないと思ったことはたくさんある。 (女性) ● 買い物や病院へは自家用車を自分で運転していく。週に 1 回程度、安岐まで行くことが多い。杵築の病院へも行く。 (女性) ● 高齢になり外出頻度は減ってきてている。 (男性) ● 週に 1 回、豊後高田、安岐、山香等へ買い物に行く。 (女性) ● スーパーへ自分で行けるなら移動販売より安いので行く。 (女性) ● スーパーへは 11 時くらいに行くことが多い。 (女性) ● 山香病院の送迎を利用している人が多い。 (男性) ● 免許を持っていない人は家族等に乗せてもらっている。 (女性) <p>② 公共交通の課題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 買い物は 20~30 分で終わるため、2~3 時間もバスを待てない。 (男性) ● コミュニティバスが家の前まで来てくれると良い。現状は庁舎まで行かないといけない。 (女性) <p>③ 新たなサービス等の利用意向について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 乗合タクシーで隣に知らない人が乗っても抵抗感はない。 (女性) ● コミュニティバスの定期券は利用頻度が低いので不要だが、回数券の利用はしてみたい。 (女性)

4-2. 杵築市の地域公共交通の抱える課題

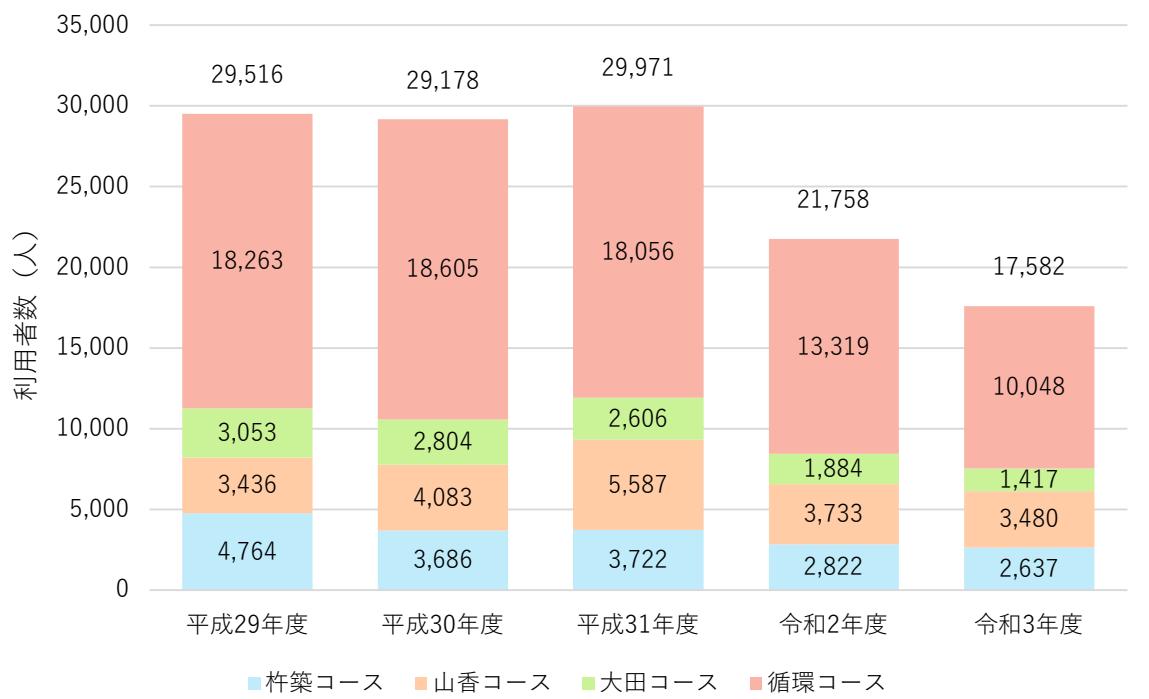
4-2-1 市内公共交通サービスに関する課題

(1) 公共交通利用者数の減少

コミュニティバスの利用者数は、近年では平成31年度がピークとなっており、以降は新型コロナウィルス感染症拡大の影響もあり、利用者数が大きく減少しています。

山香コースは平成30年12月に乗合タクシーを廃止し、コミュニティバスへ統一したため、平成31年度の利用者数は伸びていますが、他コースは横ばいから微減傾向にあります。

持続可能な公共交通運行に向け、利便性向上と利用促進による利用者の安定的な確保が課題となっています。

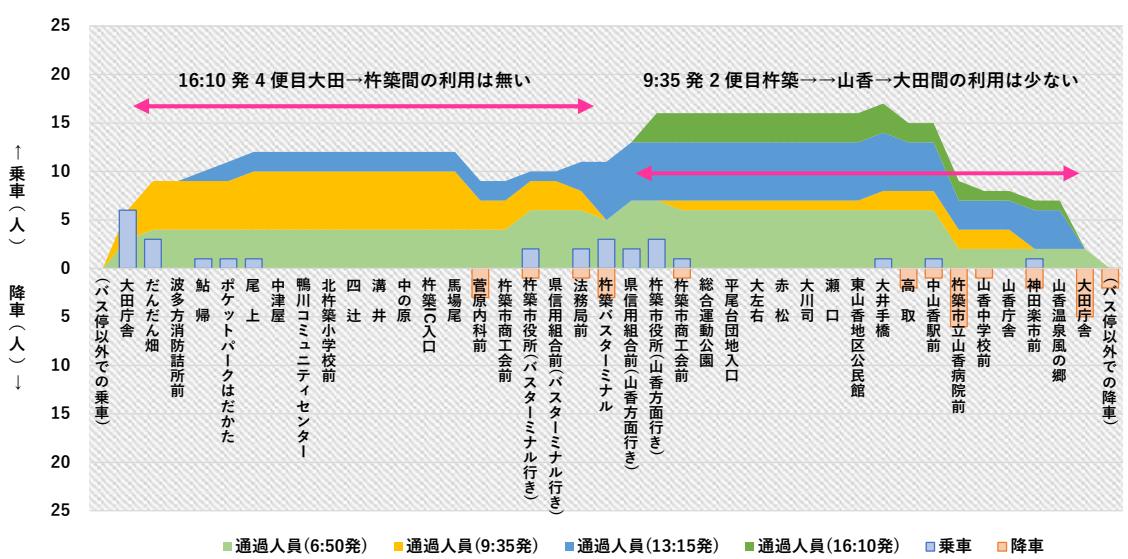
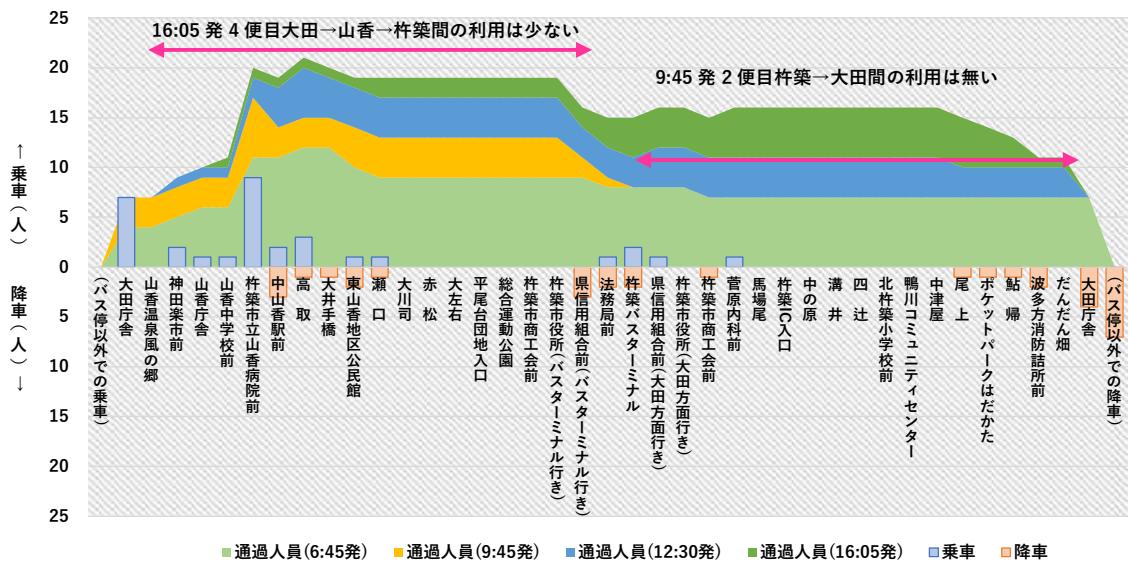


出典：市資料

図 4-75 年間利用者数・路線数の推移

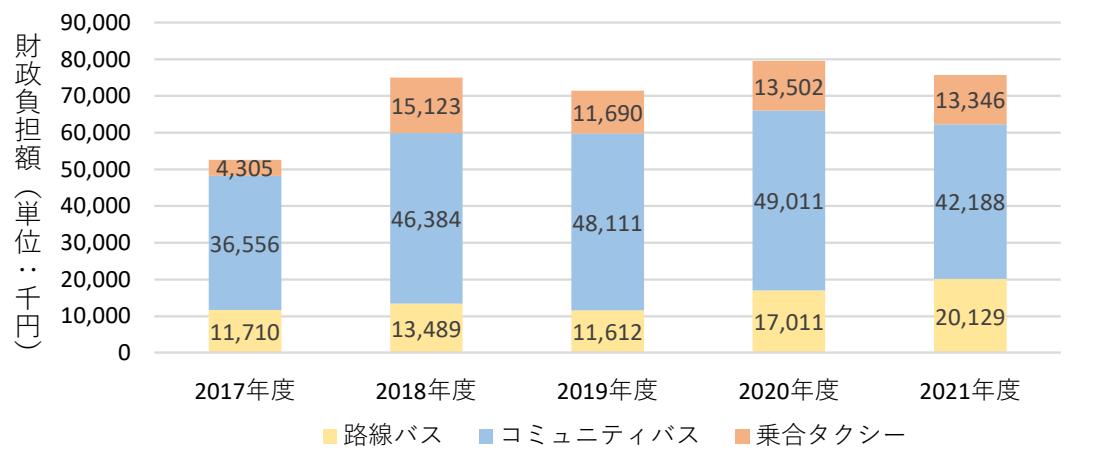
(2) コミュニティバス市内循環コース 効率的な運行の必要性

コミュニティバス市内循環コースは、大田、山香、杵築の3地域を結ぶ循環運行をしているため、需要が少ない区間・時間帯が生じています。循環運行だけではなく、需要に応じた運行区間・ダイヤに変更することで、限りある輸送資源をより効率よく活用することが求められています。



(3) 市の財政負担額の増加

市のコミュニティバスや乗合タクシーの運行委託費や、路線バスへの補助に要する財政負担額は増加傾向にありますが、今後も人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズが縮小していくことが見込まれるため、公共交通網の継続的な見直しが必要です。



出典：市資料

※コミュニティバス、乗合タクシーは委託金、路線バスは運行費補助金の額を示す。

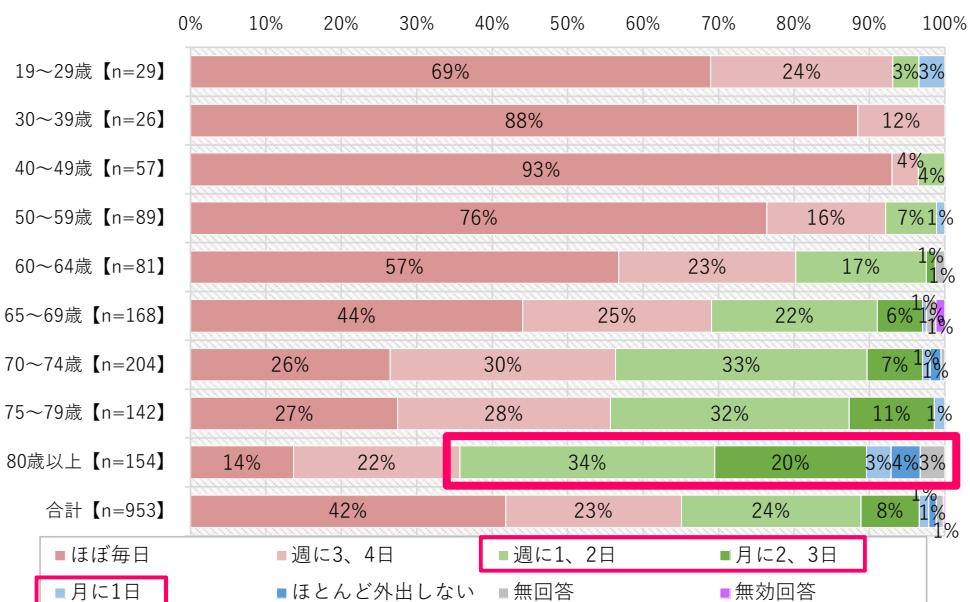
図 4-78 公共交通の年間財政負担額（再掲）

4-2-2 地域の移動ニーズに関する課題

(1) 移動ニーズの縮小化・個別化

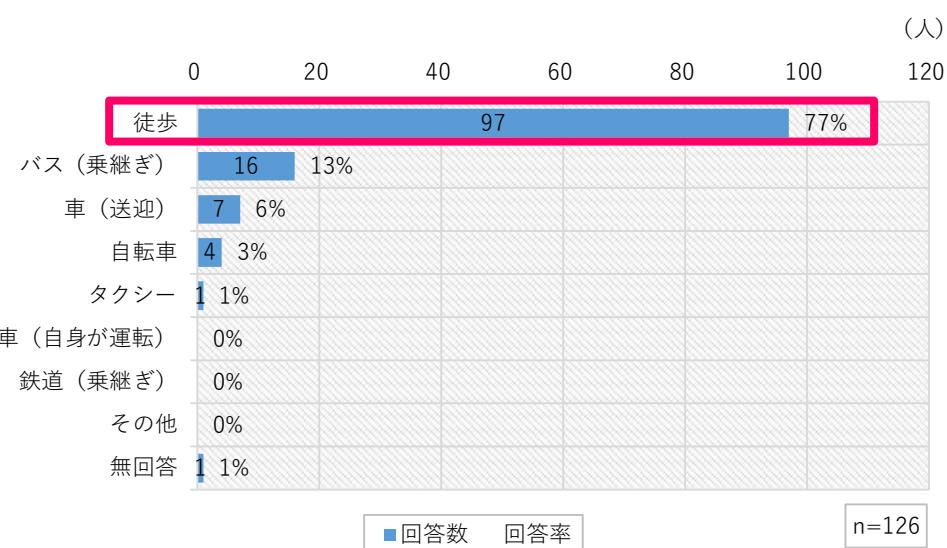
人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズは縮小化・個別化しています。高齢になるに伴い移動頻度が低下し、また、通勤・通学の移動ニーズも減少しています。

自宅からバス停まで徒歩で移動されている方が77%と大半を占めていますが、9%の方は10分以上かけて移動しており、高齢者になるにつれ、バス停までの歩行が困難となることから、ドア to ドアのサービスの必要性が増しています。



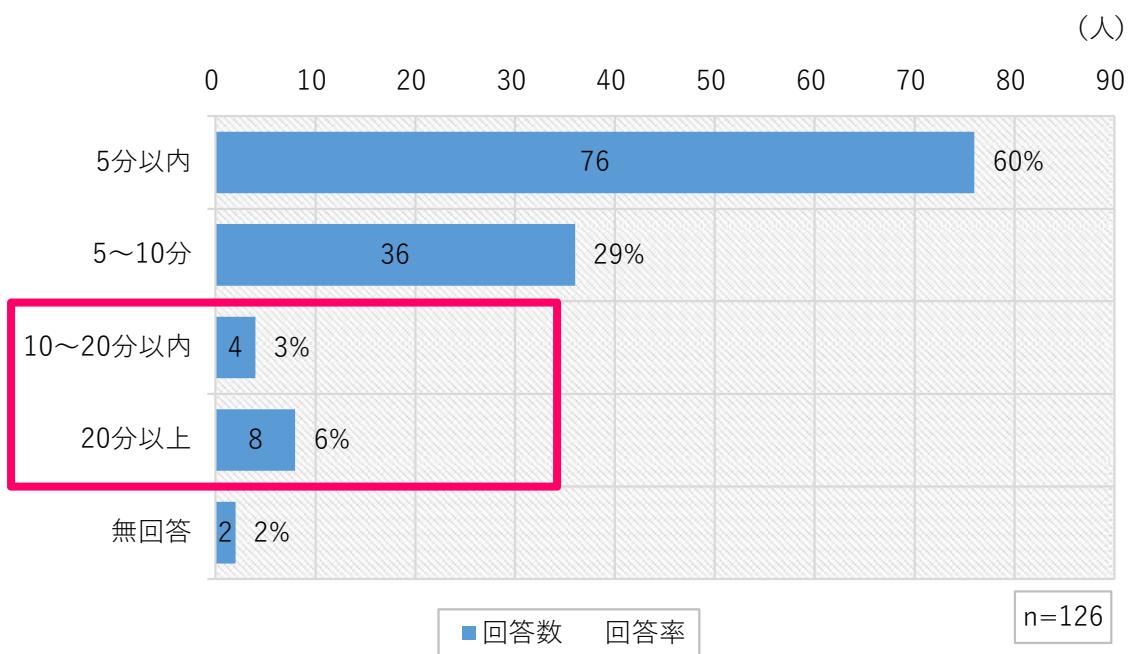
出典：住民アンケート

図 4-79 年齢別の日常的な外出頻度



出典：コミュニティバス乗り込み調査

図 4-80 自宅からバス停までの移動手段

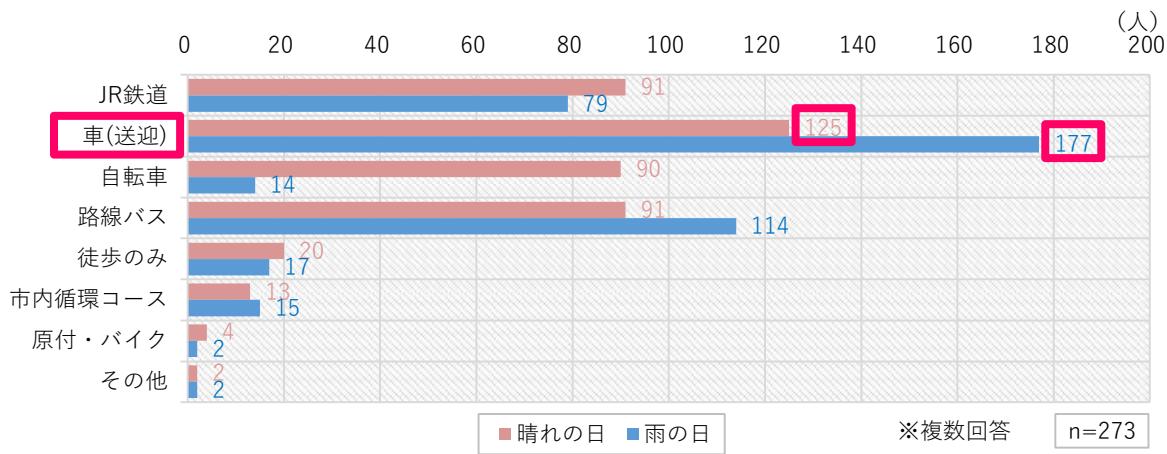


出典：コミュニティバス乗り込み調査

図 4-81 自宅からバス停までの移動時間

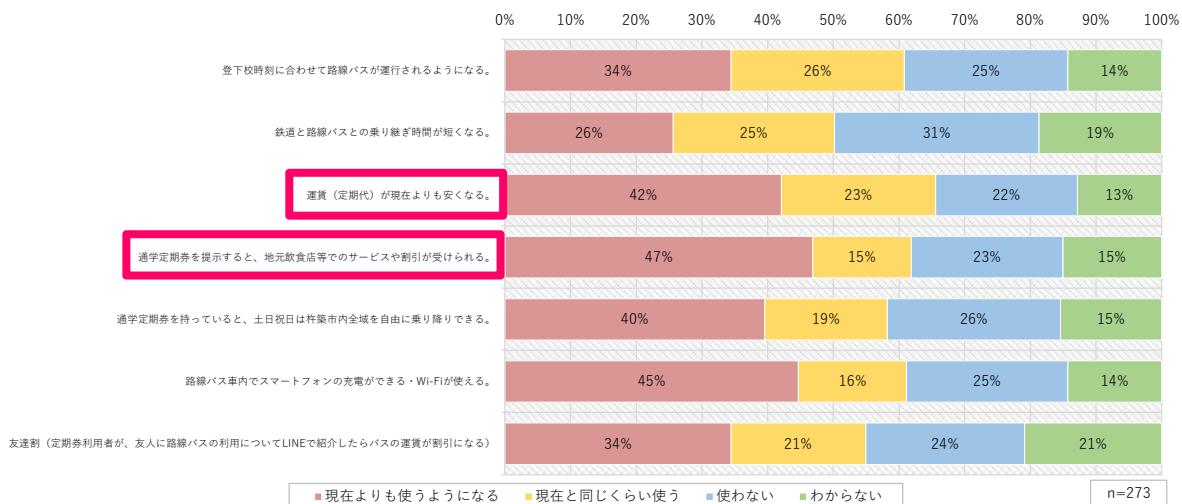
(2) 高校通学時の送迎依存からの転換の必要性

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、高校生の通学手段は家族の送迎による割合が最も高く、保護者の負担が大きい状況です。幹線交通の維持に向け、交通結節点の改善等、更なる利便性向上により、自家用車による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 4-82 通学の移動手段（晴れの日／雨の日）（杵築高校）（再掲）



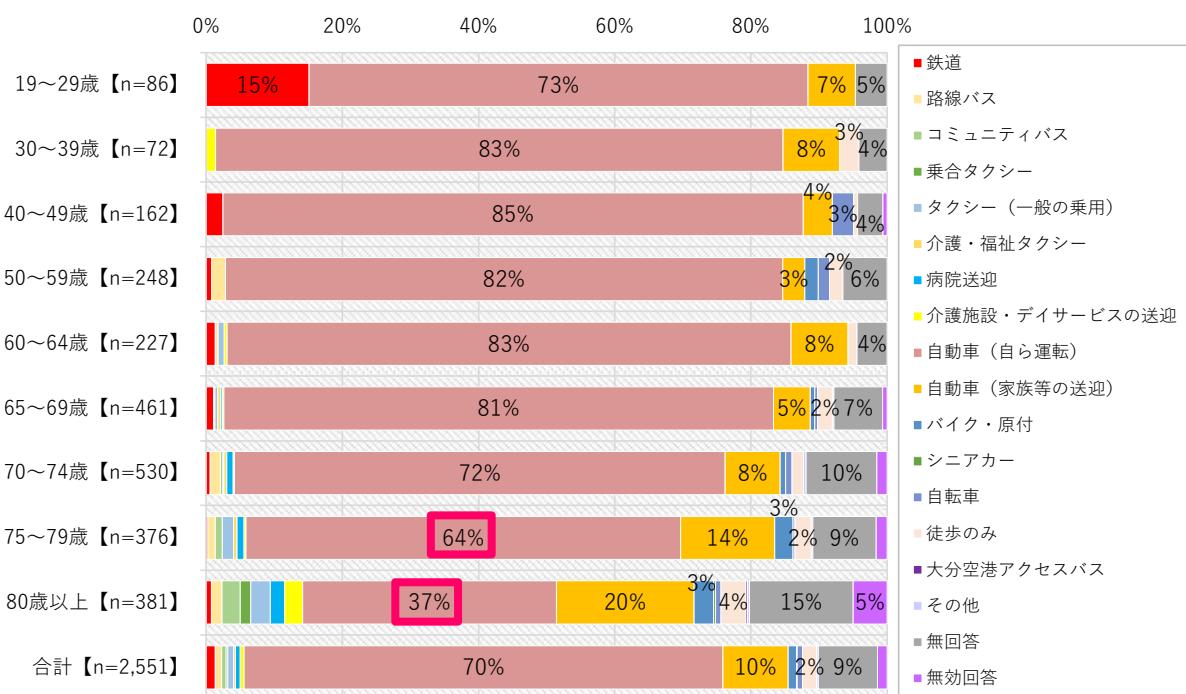
資料：高校生アンケート

図 4-83 改善による路線バスの利用意向（杵築高校）（再掲）

4-2-3 公共交通を取り巻く環境に関する課題

(1) 自家用車への過度な依存からの転換の必要性

多くの市民は自家用車移動に依存しており、75歳以上の後期高齢者となっても、自家用車による移動を続けています。自家用車移動は、公共交通移動と比較して消費カロリーが小さく、高齢者の健康増進面からも、また、高齢者による事故防止の観点や、脱炭素社会を目指す環境面からも、自家用車の過度な依存からの転換が必要です。



出典：市資料

図 4-84 普段の外出における年齢別の移動手段（再掲）

(2) 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くためには、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。

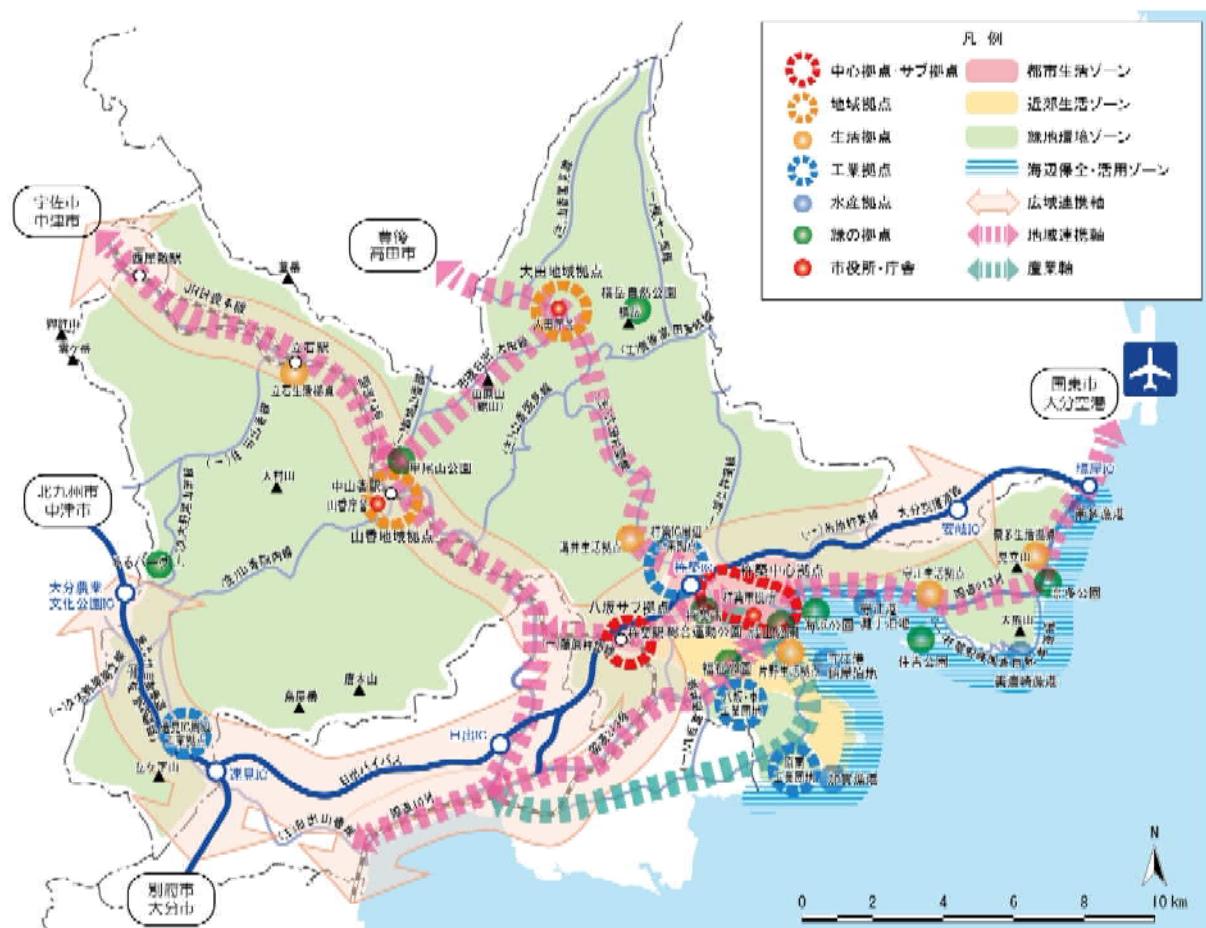


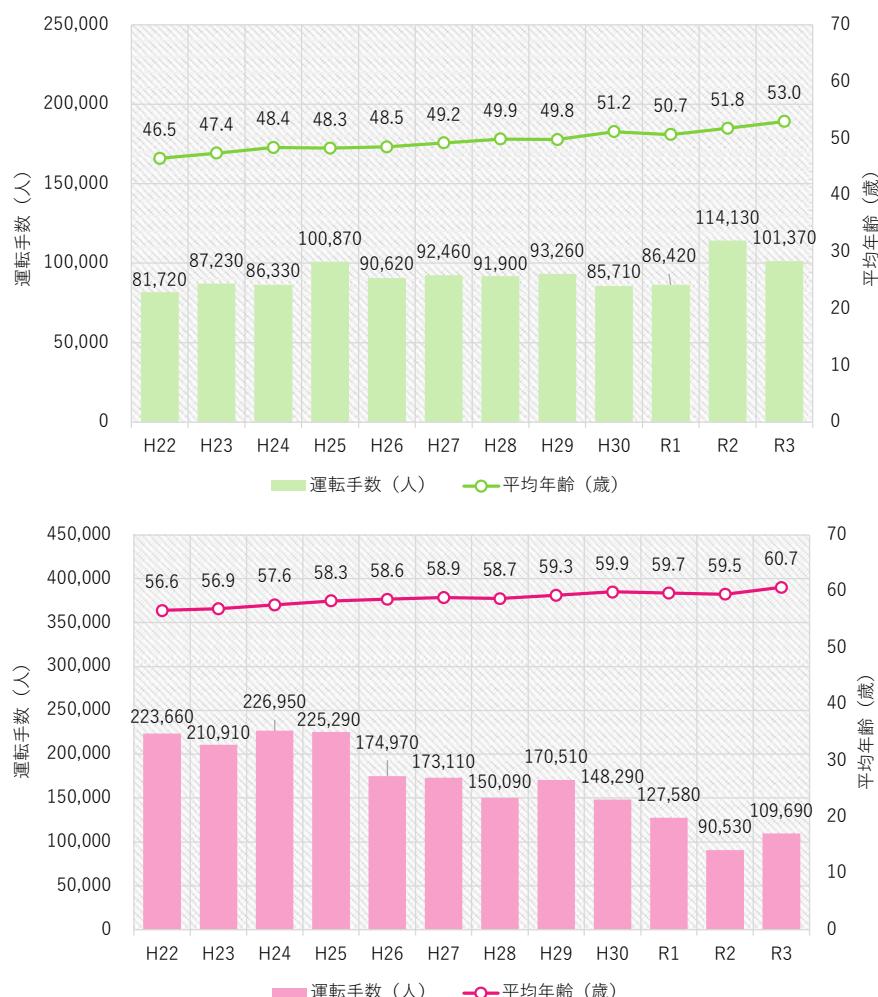
図 4-85 杓築市将来都市構造図

(3) 慢性的な運転者不足への対応

持続可能で安心安全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です。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 割減少しています。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 歳、タクシー運転者が 60.7 歳となっています。

本市においては、国東観光バス(株)杵築営業所の令和 5 年 8 月時点で運転手の平均年齢は 54.7 歳、市内のタクシー事業者 3 社の運転手の平均年齢も 67.4 歳と、全国平均よりも高い状況となっています。こうした状況が続くと、交通事業者の撤退や廃業にもつながりかねず、地域公共交通の担い手不足は深刻、かつ、喫緊の課題となっています。

バス、タクシーなどの交通事業者は、市民の日常生活や地域経済活動を支える重要な役割を担っていることから、行政と交通事業者が一層連携を深め、旅客運送サービスの一層の効率化と経営支援等のあり方について調整を図り、持続可能な地域公共交通体系の構築に努めることが求められています。



出典：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）

図 4-86 全国の運転手数と平均年齢（上） 営業用バス（下）タクシー（再掲）

表 4-12 株式会社のバス事業者の運転手数・車両数（大分交通、国東観光バス）（再掲）

	R1	R2	R3	R4
定員	20人	20人	16人	19人
人員	21人	21人	22人	19人
車両数	24台	19台	22台	21台

出典：大分交通株式会社、国東観光バス株式会社

(4) 各種輸送資源と旅客運送サービスの連携

本市では、市立山香病院において通院支援事業を実施しています。通院が困難な方を対象に病院と自宅を結んでおり、利用者数は増加傾向です。さらに、事業対象は市域全域であり、利用条件はあるものの、市内の公共交通網と運行エリアが重複しています。

また、その他の医療機関や福祉施設においても、独自の送迎サービスを実施していますが、担い手である運転者の確保は今後ますます困難になることが予想されており、公共交通も含めて維持が容易ではありません。

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

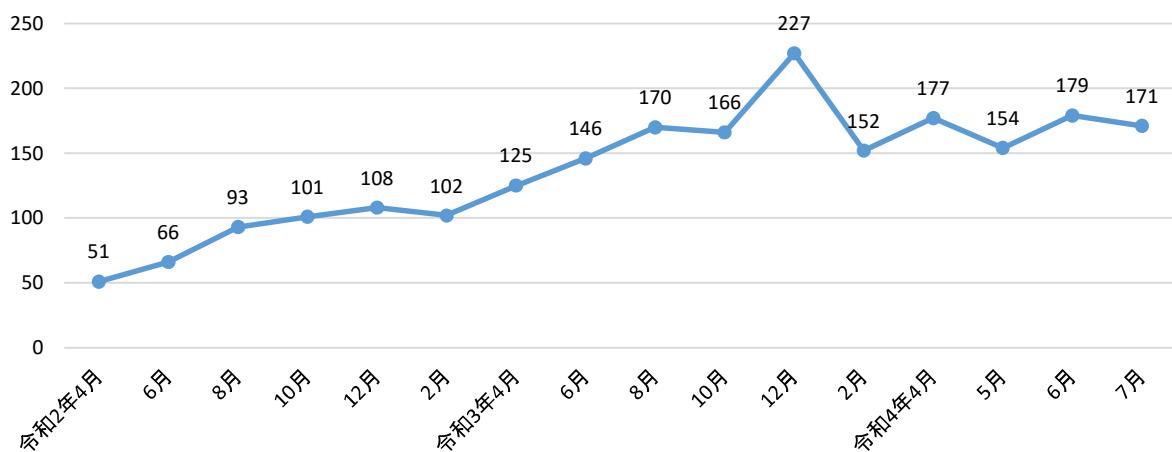


図 4-87 市立山香病院通院支援事業の利用者数の推移（再掲）

第5章 基本的な方針と杵築市公共交通の将来像



**人・自然・文化が調和した安心・安全で活力あふれるまち
～自家用車に過度に依存せず、地域の活力を生む公共交通のまちづくり～**

①自家用車依存からの転換と健康づくり

自家用車に過度に依存せず、歩行+公共交通移動を適度に組み合わせた賢い移動への転換を図り、ニーズに合った移動サービスを提供し、健康まちづくりを推進します。

②幹線公共交通網を活かしたにぎわい創出

幹線公共交通である鉄道や幹線路線バス、空港連絡バスを活用し、広域にまたがる生活圏の形成や観光周遊を支える移動環境の維持・改善を図ることで、にぎわいがあるまちの創出につなげます。

③持続的で便利な公共交通サービスへの転換

効率的・効果的に公共交通を運営し続けるため、公共交通を真に必要とする場所や人を見極め、路線網の見直しやオンデマンド型交通等の新技術の活用も見極めながら最適なサービスの導入を図ります。

④あらゆる輸送資源の連携・統合

路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等の公共交通に加え、スクールバス、通院支援等の他の移動サービスとも連携し、地域旅客運送サービス全体が持続的に運営できる環境の創造を推進します。

杵築市の公共交通の目指す目標

①自家用車に過度に依存しない移動環境構築

利便性向上策や利用促進策を講じ、自家用車から安心して転換できる移動環境の構築を図ります。

- コミュニティバス市内循環コース1便あたりの平均乗車数
- 乗合タクシー1便あたりの平均乗車数
- 公共交通利用体験会開催数

②円滑な交通による活力ある地域の実現

生活利便施設や観光施設等と交通事業者の連携を強化し、広域交通の維持・改善を図ります。

- 公共交通利用者数（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー合計利用者/JR 杵築駅利用者/タクシー利用者）
- 杵築城入口・酢屋の坂バス停利用者数

③公共交通網の最適化

公共交通全体だけでなく、役割や路線に応じた目標を明確にし、個々の公共交通の最適化を図ります。

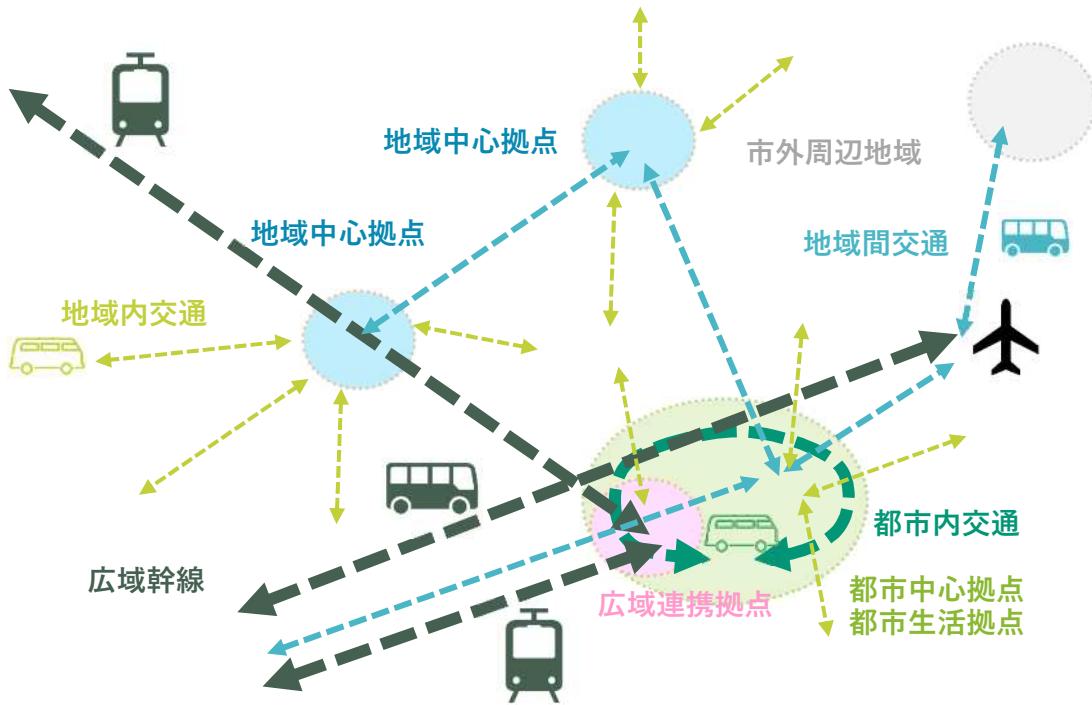
- 市民1人1か月あたりの公共交通財政負担額

④地域旅客運送サービスの持続性向上

運送サービス相互の連携や役割分担を推進とともに、財政負担の適正化を図り、利便性と持続性の両立を推進します。

- コミュニティバス、乗合タクシーの収支率
- 市民1人1か月あたりの公共交通財政負担額

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
広域幹線	● 市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的での移動手段を確保	大規模・多目的	● 鉄道や幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保 ● 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目指す
地域間交通	● 市内の各地域間や市外周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段を確保	中規模・多目的	● 路線バス、コミュニティバスにより、平日を中心として生活行動に必要な水準を確保
都市内交通	● 都市内の中心拠点や生活拠点と広域連携拠点間を結び、生活利便施設や観光拠点等の周遊時の利便性を確保	小規模・多目的	● 路線バスやデマンド型交通、タクシー等により、高頻度かつ柔軟なサービスを確保
地域内交通	● 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	小規模・限定的	● デマンド型交通、タクシー等による柔軟な移動サービスを必要十分な水準で確保 ● 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目指す
その他の補完的サービス	● 通学や通院等の特定の移動目的に対応した公共交通を補完する移動手段の確保		● 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. 地域別方針

地域	地域の現況・課題	方針
共通	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少と高齢化が進行し、移動弱者が増加する一方、移動ニーズは縮小化 3地域間の公共交通移動は存在するが、循環運行は需要の偏りに効率よく対応できていない 山間部へのコミュニティバスの利用は減少傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 市民・事業者・行政の協働型まちづくりにより地域コミュニティの連携を図る 市内循環コミュニティバス路線は、利用状況を踏まえ、循環運行や運行ダイヤの見直しを行い、より需要に一致した運行を検討する 山間部はデマンド型乗合タクシーや一般乗用タクシーを活用した外出支援への転換を検討する
杵築	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の移動が多いほか、別府への通院需要等も存在する 広域移動の玄関口である杵築駅や杵築インターチェンジと杵築市中心部が離れており、観光移動における利便性が低い 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの路線やダイヤ等の見直し検討を行ったうえで、広域連携拠点や杵築中心部の生活利便施設や観光拠点等の周遊時の利便性を確保するデマンド型を検討する 乗合タクシーは、利用状況を見ながら区域や便数の見直しを行う 利便性の高い路線バスの運行維持を図る
山香	<ul style="list-style-type: none"> 山香中心部に商業・医療・行政等の生活利便施設が立地している 杵築地域へ通院することもある 地域全体で高齢化・人口減少が進行し、移動弱者が広域に存在 山間部を運行するコミュニティバスは、運行路線が複雑で利用のハードルが高い 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの路線やダイヤ等の見直しを行い、中心部での周遊を検討する 山香中心部へのアクセスに便利なデマンド型乗合タクシー、もしくは一般乗用タクシーを活用した外出支援施策への転換を検討する
大田	<ul style="list-style-type: none"> 国東市安岐地域や杵築地域、豊後高田市方面への移動が存在 大田地域を運行するコミュニティバスの第3便目のみ自宅近くまでのデマンド型運行である タクシーを呼ぶ場合大田地域外からの迎車となる 	<ul style="list-style-type: none"> 地域コミュニティ組織と連携し、既存のコミュニティバスの利用促進策を検討する 乗り継ぎや目的地へのアクセスに便利なデマンド型乗合タクシーや、一般乗用タクシーを活用した外出支援施策への転換を検討する

5 - 3. 地域公共交通確保維持事業の必要性

杵築市においては、大分市、別府市、中津市に通じるJR日豊本線を軸に、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーにより構成される公共交通機関網が広がっています。これらの公共交通については、車を運転できない高齢者・学生を中心に、買い物、通院、通学など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、人口減少と自家用車の普及により、本市の公共交通機関の利用者は減少を続け、収支悪化による行政負担が増加しています。

このため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、コミュニティバス、乗合タクシーを運行することで、交通空白地域をカバーしながら、住み慣れた地域で安心して暮らせるように住民の生活交通手段を存続させていくことが必要です。

○各系統における補助事業の必要性

申請番号	運行系統名	必要性
1	乗合タクシー (八坂線)	杵築地域を運行する乗合タクシーの各系統は、高齢者を中心に買い物、通院や幹線バスへの接続など生活に不可欠な交通として、路線バスやコミュニティバスの通らない地域から杵築バスターミナルなど中心部の停留所を結ぶ重要なものとなっています。
2	乗合タクシー (北杵築線)	一方で、自家用車の普及や人口減少で利用者は減少を続けており、市や交通事業者の努力だけでは事業の維持は難しく、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。
3	乗合タクシー (東線)	
4	乗合タクシー (大内線)	
5	コミュニティバス (大田コース第3便)	大田地域を運行するコミュニティバス大田コースの第3便は区域運行としており、市役所大田庁舎で地域内幹線であるコミュニティバス市内循環コースと接続し、高齢者を中心に市内他地域に出かけた方の帰宅の手段として欠かせない路線です。 一方で、過疎地域は特に人口減少などにより採算性の確保が難しいため、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。

第6章 実施事業

杵築市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した個別事業を以下に示します。

各事業は、記載する実施主体が事業を推進するものとしますが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、隨時、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
自家用車に過度に依存しない移動環境構築	
利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の最適化	杵築市、交通事業者
地域コミュニティ組織や商業・福祉施設等と連携した利用促進策の実施	杵築市、地域関係者、交通事業者
円滑な交通による活力ある地域の実現	
地域間交通の維持・改善と交通結節点の検討	杵築市、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	杵築市、交通事業者
公共交通網の最適化	
AI・ICT を活用したデマンド運行システムの導入	杵築市、交通事業者
利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の最適化	杵築市、交通事業者
観光資源を活かした MaaS 施策の検討	杵築市、交通事業者、観光関係者
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	杵築市、交通事業者
輸送資源の統合に向けた検討	杵築市、市内関係部署、交通事業者、商業施設、運送会社
安心安全で持続可能なコミュニティ交通のための運行契約のあり方の見直し	杵築市、交通事業者

6-1. 自家用車に過度に依存しない移動環境構築

事業名	利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の最適化							
事業概要	<p>定時定路線運行を行うコミュニティバスにより市内の幹線的な移動を担いながら、その補完的なサービスとしてデマンド型乗合タクシーを各地域に展開し、縮小化・個別化する移動ニーズへの対応を図ります。</p> <p>コミュニティ交通について、限られた運行資源の中で、公共交通利用者の移動ニーズを考慮し、病院や買い物の所要時間や通学の時間帯等を考慮した利便性の高い運行ダイヤに改善します。また、同時に、路線や便数の適正化を図り、運行の効率化を行うと共に、利用状況により適宜、見直しを行います。</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	
	杵築市							
	交通事業者		準備	再編（利用状況により見直し）				
事業名	地域コミュニティ組織や商業・福祉施設等と連携した利用促進策の実施							
事業概要	<p>公共交通利用の機運を高めるために、公共交通の広報活動（杵築市HP、自治会回覧、広報誌への掲載、商業・福祉施設等との連携など）を実施します。</p> <p>また、普段から公共交通を利用している方が同行し、地域コミュニティ組織の方々と共に公共交通利用体験を行うなど、お試しによる公共交通利用経験を通じ、徐々に公共交通利用を習慣化させます。</p> <p>加えて、商業施設や観光施設等と連携し、車両の敷地内への乗り入れや公共交通利用者に対するインセンティブ、公共交通の時刻表の掲載協力を仰ぐことで、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>時刻表についてはより見やすく、分かりやすいデザインへの改良に努めます。</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	
	杵築市							
	地域関係者	検討→段階的に実施						
	交通事業者							

6-2. 円滑な交通による活力ある地域の実現

事業名	地域間交通の維持・改善と交通結節点の検討						
事業概要	<p>市内地域間や市外の周辺地域を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段である地域間交通について、大分県東部圏地域公共交通網形成計画と整合を図りながら、路線の再編や運行水準の適正化、ダイヤ改正等を定期的に実施することで、路線の維持・改善を図ります。</p> <p>特に、鉄道の二次交通である路線バスやコミュニティバスについて、杵築駅等における乗り入れ等の実現可能性を検討した上で、接続改善を行います。</p> <p>また、新たな交通結節点の形成を検討し、杵築 IC と市内公共交通網の接続改善を行います。</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
	杵築市			路線・ダイヤなどの定期的な 見直し			
	交通事業者	検討					

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、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、一般乗用タクシー等の市内を運行する地域公共交通サービスについて、公共交通を使ったおでかけの促進や受益者負担を鑑みながら、新たな運賃体系・割引施策を検討します。一般乗用タクシーを活用した外出支援策や、路線バスやコミュニティ交通との乗継割引、一日乗車券等の施策について検討し、スマーズかつシンプルで分かりやすい体系を目指します。</p> <p>なお、広域的な交通については、周辺市町の状況を踏まえ、連携が可能な部分で、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
	杵築市						
	交通事業者	検討→段階的に実施					

6-3. 公共交通網の最適化

事業名	AI・ICTを活用したデマンド運行システムの導入						
事業概要	デマンド型乗合タクシーの利便性向上や運営の効率化を目的として、AI・ICTを活用したデマンド交通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
	杵築市		検討・準備		運用開始		
	交通事業者						
事業名	利用ニーズを踏まえたコミュニティ交通の運行内容の最適化（再掲）						
事業概要	<p>定時定路線運行を行うコミュニティバスにより市内の幹線的な移動を担いながら、その補完的なサービスとしてデマンド型乗合タクシーを各地域に展開し、縮小化・個別化する移動ニーズへの対応を図ります。</p> <p>コミュニティ交通について、限られた運行資源の中で、公共交通利用者の移動ニーズを考慮し、病院や買い物の所要時間や通学の時間帯等を考慮した利便性の高い運行ダイヤに改善します。また、同時に、路線や便数の適正化を図り、運行の効率化を行うと共に、利用状況により適宜、見直しを行います。</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
	杵築市		準備		再編（利用状況により見直し）		
	交通事業者						

事業名	観光資源を活かした MaaS 施策の検討								
事業概要	市内に点在する豊富な観光資源を活かし、様々な移動サービスの組合せによる円滑な移動環境の構築を図る「観光 MaaS」施策の検討を推進します。観光 MaaS は、大分県が実施する MaaS 施策や、九州圏一体の取組である九州 MaaS と連携して取り組みます。 その他、本市や近隣地域と連携した MaaS 施策についても協議・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	
杵築市									
交通事業者				検討・準備			運用開始		
観光関係者									

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	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。交通事業者における第二種自動車運転免許の取得者増を目指し、免許取得費用の支援、バス、タクシー事業に従事する移住者への経済支援等の運転者人材確保策を重点的に行います。						
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
	杵築市		検討	実施			
	交通事業者						

事業名	輸送資源の統合に向けた検討						
事業概要	公共交通の持続的な運行に向け、医療機関送迎等について、公共交通と輸送資源を統合出来ないか、市内の関係部署と可能性を検討します。また、鉄道との連携可能性についても検討します。なお、検討はコミュニティ交通の再編と同時に行います。 また、公共交通の生活必需品等との貨客混載についても、実施可能性の検討を行います。						
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
	杵築市		実施可能性 検討	実証的に運行			
	市内関係部署						
	交通事業者						
	商業施設、運送会社						

事業名	安心安全で持続可能なコミュニティ交通のための運行契約のあり方の見直し						
事業概要	杵築市におけるコミュニティバスの運行事業委託の契約方法は、入札方式での1年契約となっています。一方で、公共交通事業者は運転手の人員不足や高齢化から運行形態を維持することが困難になってきています。持続的に利用者が安心安全に乗車できるコミュニティ交通の運行が可能となるような契約方法や期間、事業者選定条件等の見直しを行います。						
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
	杵築市						
	交通事業者	検討・実施					

第7章 計画の達成状況の評価

7-1. 計画の達成状況を評価する数値指標

計画に基づく事業の実施による計画の目標の達成状況を評価するため、以下の数値目標を設定します。

計画目標			
数値指標	現状値 (R3年度)	中間値 R7年度末	目標値 R10年度
自家用車に過度に依存しない移動環境構築			
コミュニティバス市内循環コース 1便あたりの平均乗車数 【考え方】公共交通による地域内移動を推進し、現状維持を目指す。 【取得方法】市統計 【評価時期】毎年	5.3人	5.3人	5.3人
乗合タクシー1便あたりの平均乗車数 【考え方】公共交通による地域内移動を推進し、現状維持を目指す。 【取得方法】市統計 【評価時期】毎年	2.2人	2.2人	2.2人
公共交通利用体験会開催数 【考え方】体験会の開催により公共交通利用の転換及び習慣化を図る。 【取得方法】市統計 【評価時期】毎年	0回	のべ2回	のべ4回
円滑な交通による活力ある地域の実現			
公共交通利用者数 (路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー合計利用者/杵築駅乗車人員/タクシー利用者) 【考え方】公共交通の最適化により利用者数維持を図る。 【取得方法】公共交通事業者データ、市集計 【評価時期】毎年	路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー合計利用者数 269,688人 杵築駅乗車人員 683人 タクシー利用者数 61,954人	路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー合計利用者数 269,600人 杵築駅乗車人員 680人 タクシー利用者数 61,900人	路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー合計利用者数 269,600人 杵築駅乗車人員 680人 タクシー利用者数 61,900人
杵築城入口・酢屋の坂バス停利用者数 【考え方】観光施策との連携により来訪者増を目指す。(1日合計乗降者数の平均値) 【取得方法】公共交通事業者データ 【評価時期】毎年	2人	3人	3.75人

計画目標				
数値指標	現状値 (R3 年度)	中間値 R7 年度末	目標値 R10 年度	
公共交通網の最適化				
市民1人1か月あたりの公共交通財政負担額 (路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー) 【考え方】効率的な運行により公共交通の負担額を抑える。 【取得方法】公共交通事業者データ、市集計 【評価時期】毎年	229 円	230 円	230 円	
地域旅客運送サービスの持続性向上				
コミュニティバス、乗合タクシーの収支率 【考え方】財政負担を悪化させず公共交通の維持を図る。 【取得方法】公共交通事業者データ、市集計 【評価時期】毎年	8.6%	8.6%	8.6%	
市民1人1か月あたりの公共交通財政負担額（再掲） (路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー) 【考え方】財政負担を悪化させず公共交通の維持を図る。 【取得方法】公共交通事業者データ、市集計 【評価時期】毎年	229 円	230 円	230 円	

7-2. 数値指標の設定根拠

(1) 自家用車に過度に依存しない移動環境構築

① コミュニティバス市内循環コース 1便あたりの平均乗車数

コミュニティバス市内循環コース 1便あたりの平均乗車数は、コロナ禍前の平成 30（2018）年度では 9.4 人でしたが、コロナ禍の影響により利用者が離れた令和 3（2021）年度は 5.3 人と大きく減少しています。

公共交通利用の推進により利用者の現状維持を図り、令和 3（2021）年度の値 5.3 人を目指します。

② 乗合タクシー1便あたりの平均乗車数

乗合タクシー1便あたりの平均乗車数は、コロナ禍前の平成 30（2018）年度では 2.6 人でしたが、コミュニティバスと同様に令和 3（2021）年度では 2.2 人と減少傾向にあります。

公共交通利用の推進により利用者の現状維持を図り、令和 3（2021）年度の値 2.2 人を目指します。

③ 公共交通利用体験会開催数

児童・学生向け、高齢者向け等、地域コミュニティ組織と連携して、公共交通の広報活動や、乗車体験会等の公共交通についての情報共有の場を設け、5年間でのべ 4 回の実施を目指します。この取組を継続して実施していくことで、ニーズに対応した交通モード、路線等の検討や市民が公共交通に親しむ機会を創出し、公共交通への利用転換の促進を図ります。

(2) 円滑な交通による活力ある地域の実現

① 公共交通利用者数（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー合計利用者/杵築駅乗車人員/タクシー利用者）

令和 3 年度の路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーの利用者数は下表の通りです。人口減少が進む中で公共交通の利便性を向上し、利用者の増加を図ることで利用者数の現状維持を目指します。

表 7-1 年間公共交通利用者数

公共交通	現況値（R3 年度）
路線バス	248,576 人
コミュニティバス	17,582 人
乗合タクシー	3,530 人
合計	269,688 人

杵築駅の乗車人員はコロナ禍により令和 2 (2020) 年度に大きく減少しています。今後も人口減少により利用者数の減少が想定されますが、利用向上施策を実施し、令和 3 年度並の乗車人員 680 人を維持することを目標とします。

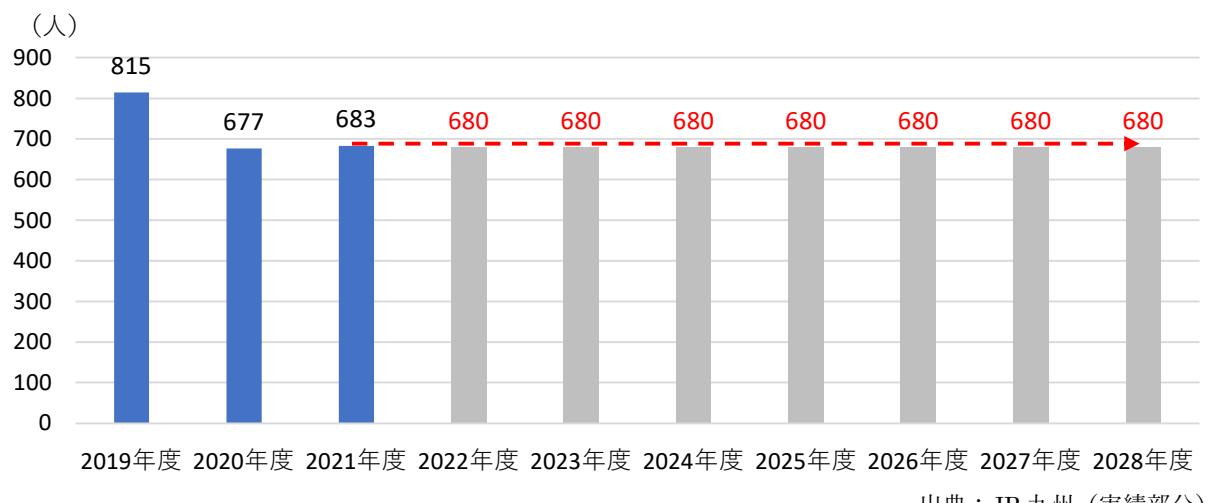
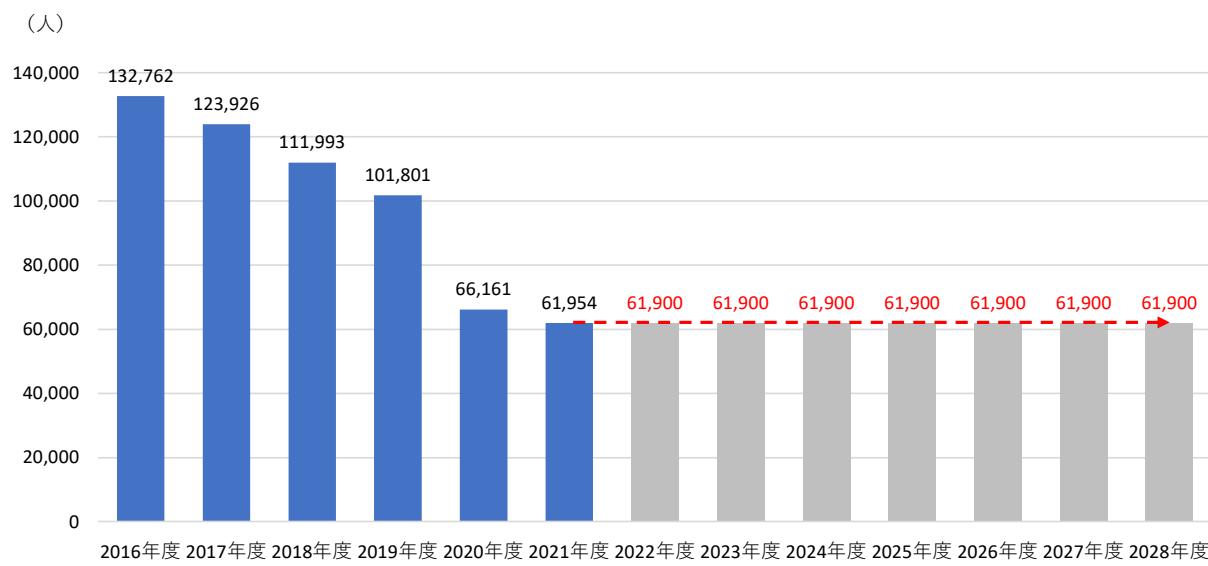


図 7-1 1 日あたりの杵築駅乗車人員

杵築市のタクシー利用者数は減少傾向であり、特に、コロナ禍により令和 2 (2020) 年度に大きく減少しています。今後も人口減少により利用者数の減少が想定されますが、利用向上施策を実施し、令和 3 年度並の利用者数 61,900 人を維持することを目標とします。



出典：九州運輸局「九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表」（実績部分）

図 7-2 タクシー利用者数

② 杵築城入口・酢屋の坂バス停利用者数

観光施策との連携による観光客の公共交通利用者数の増加を確認する指標として、観光地のバス停である「杵築城入口」と「酢屋の坂」の平均 1 日利用者数の合計値を設定します。国東観光バス株式会社では年に 1 度、平日・休日の 1 日の乗降者数を調査しています。令和 3 年度では、「杵築城入口」と「酢屋の坂」の 1 日合計乗降者数は平均して 2 名となっています。観光来訪者の公共交通利用増加により、1 日合計乗降者数の平均値 3.75 人を目指します。

表 7-2 1 日の杵築城入口・酢屋の坂乗降者数（令和 3 年度乗降調査）

バス停	平日	休日	平均
杵築城入口	1 人	2 人	1.5 人
酢屋の坂	1 人	0 人	0.5 人
合計	2 人	2 人	2 人

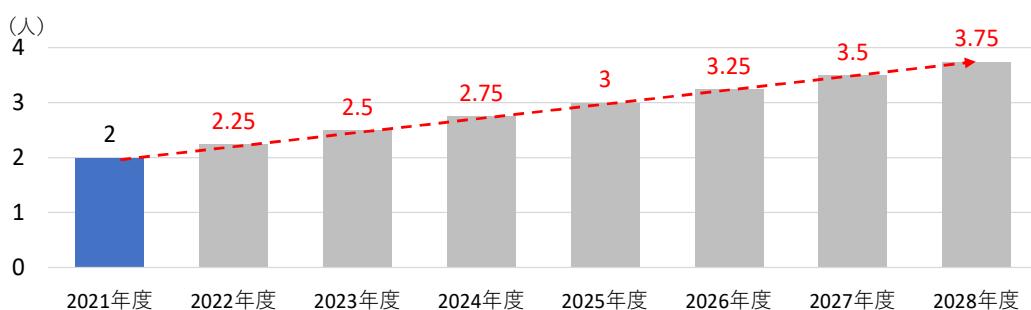


図 7-3 1 日の杵築城入口・酢屋の坂乗降者数

(3) 公共交通網の最適化

① 市民 1 人 1 か月あたりの公共交通財政負担額（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー）

公共交通の財政負担額は増加傾向にあり、令和 3 年度は市民 1 人 1 か月あたり 229 円となっています。令和 4 年度以降、燃料費や人件費の上昇等、負担額の増加が想定されますが、移動サービスを改善し、モビリティの最適化を図ることで、令和 3 年度の水準である市民 1 人 1 か月あたり 230 円程度の負担額に抑えることを目指します。

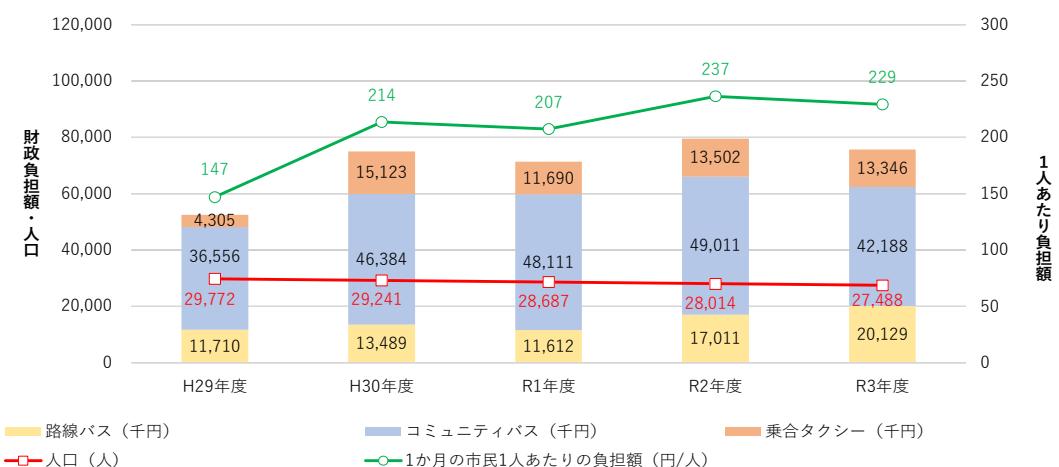


図 7-4 市民 1 人 1 か月あたりの公共交通の財政負担額

(4) 地域旅客運送サービスの持続性向上

① コミュニティバス、乗合タクシーの収支率

公共交通の収支率は、コミュニティバスは10%台、乗合タクシーは10%未満の値で推移しており、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、コミュニティバスと乗合タクシーの令和3年度の合計収支率8.6%を今後も維持していくことを目指します。

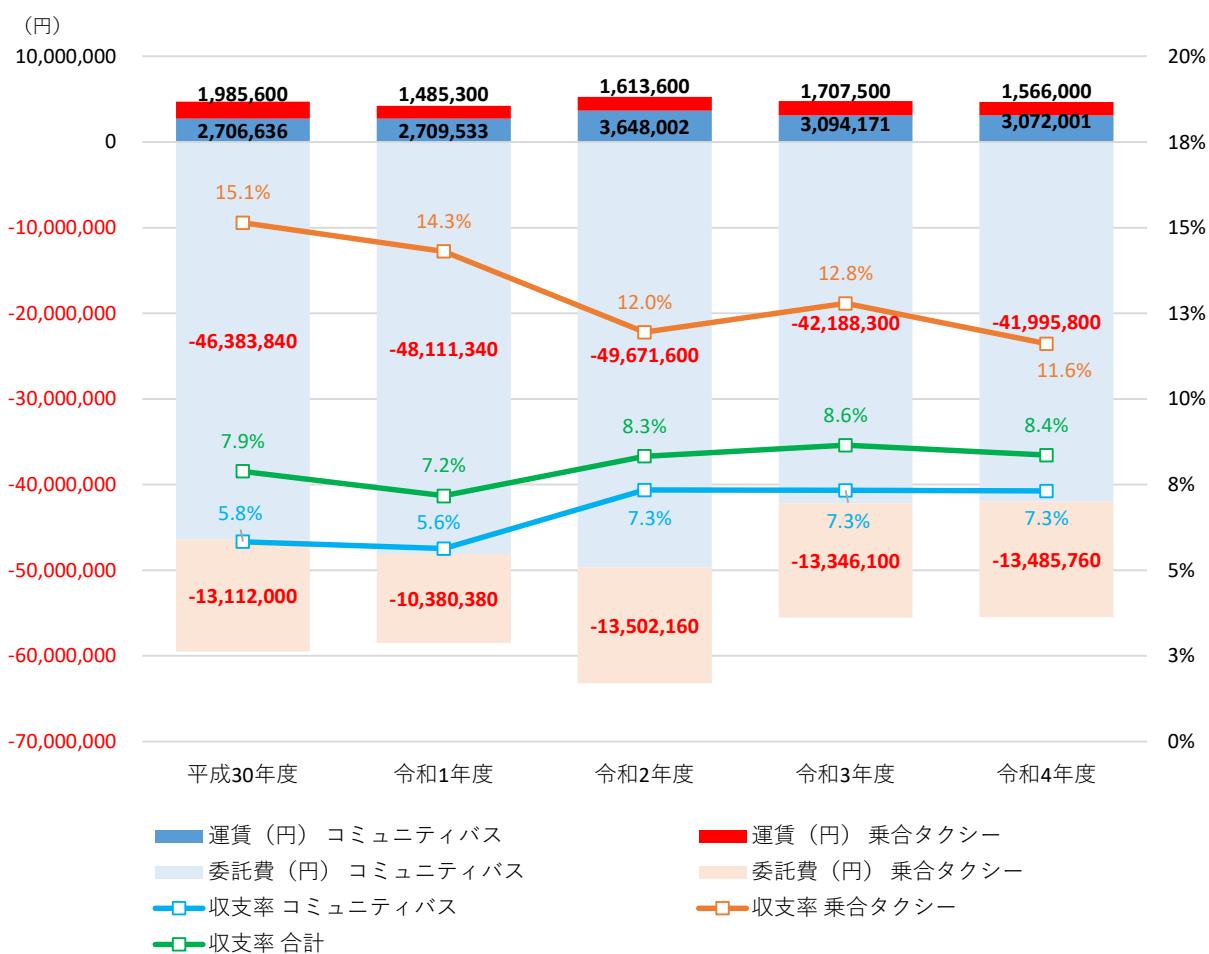


図 7-3 コミュニティバス、乗合タクシーの収支率

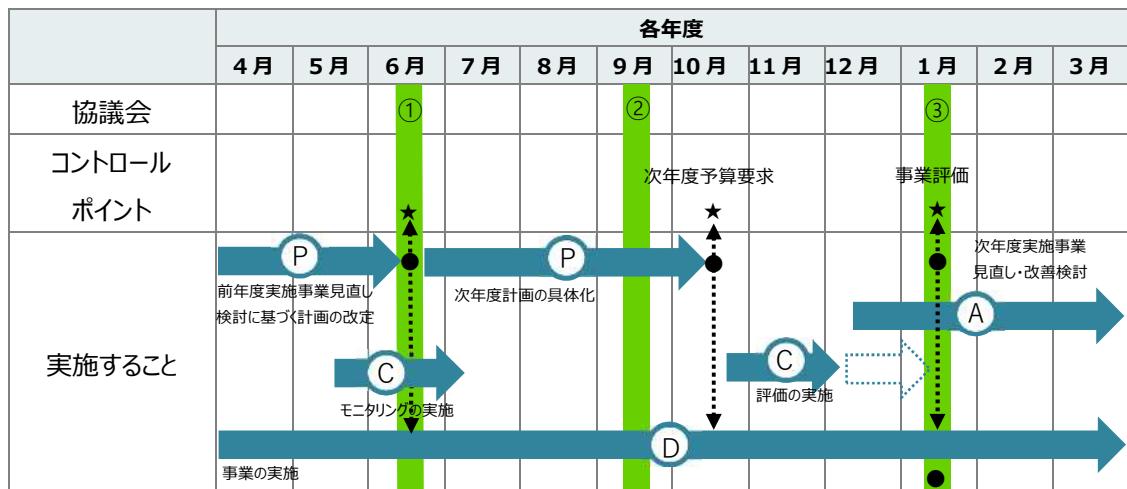
7-3. PDCAサイクルによる計画の継続的な改善

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）、課題が見つか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 7-4 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、杵築市地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

表 7-5 計画の推進体制一覧表

事業主体	役割
杵築市	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的人材育成