

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。

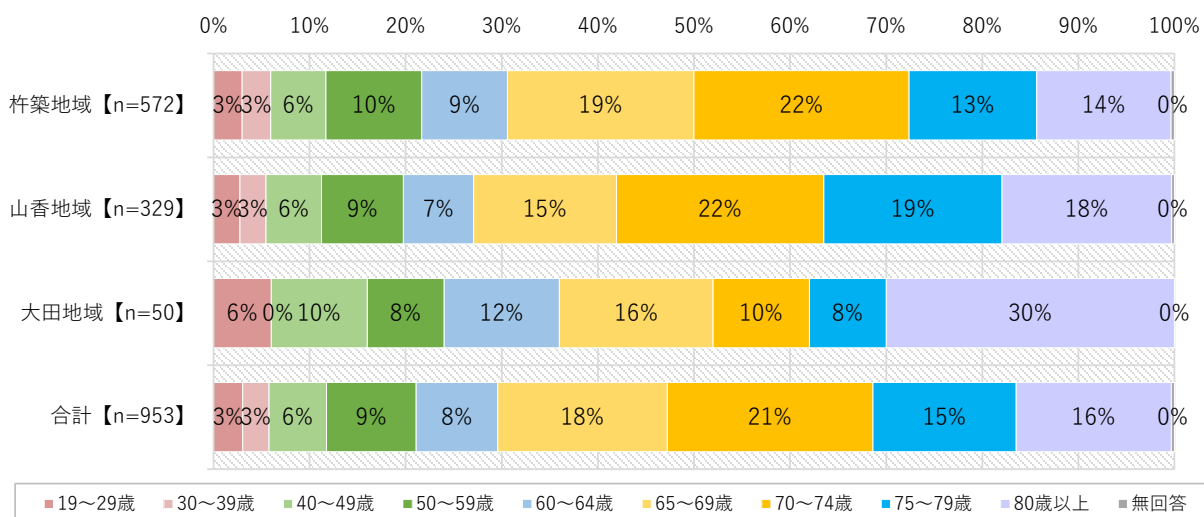


図 4-1 地区別の年齢

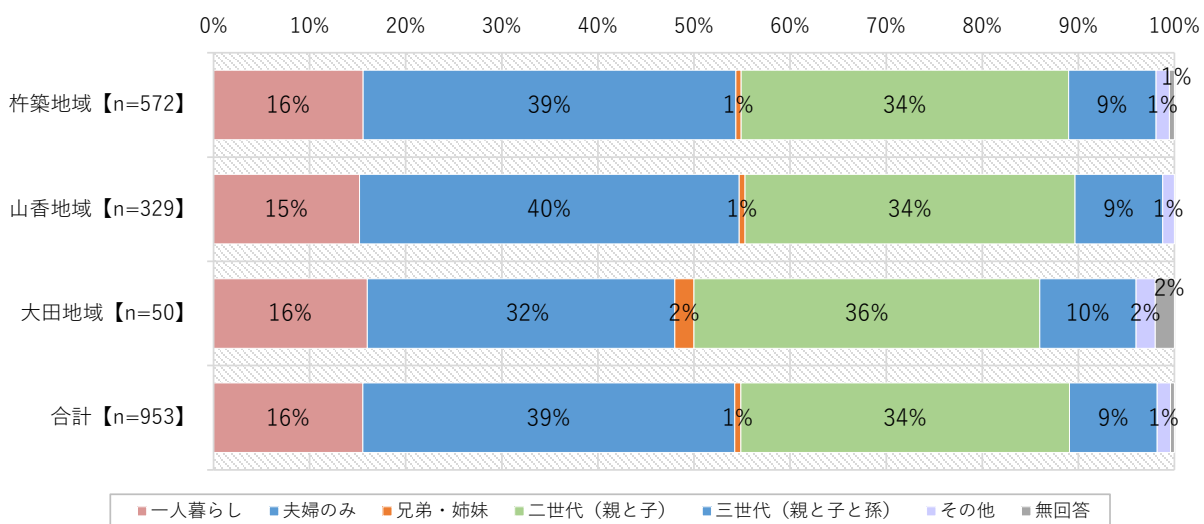


図 4-2 地区別の家族構成

(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。

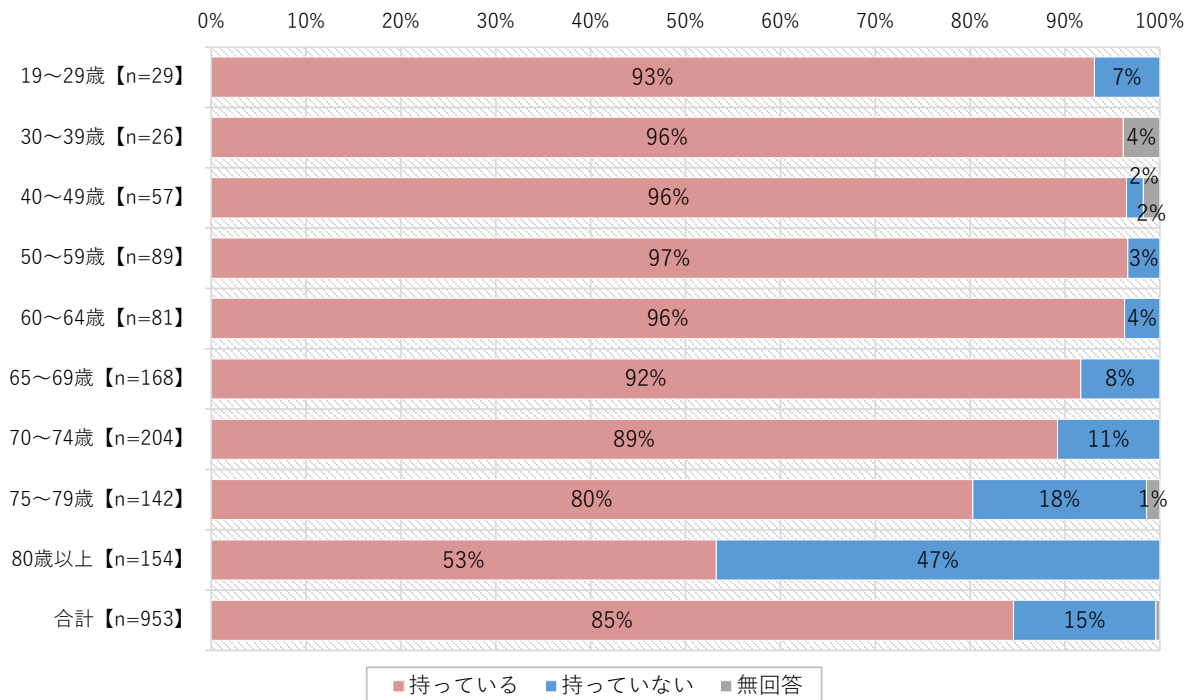
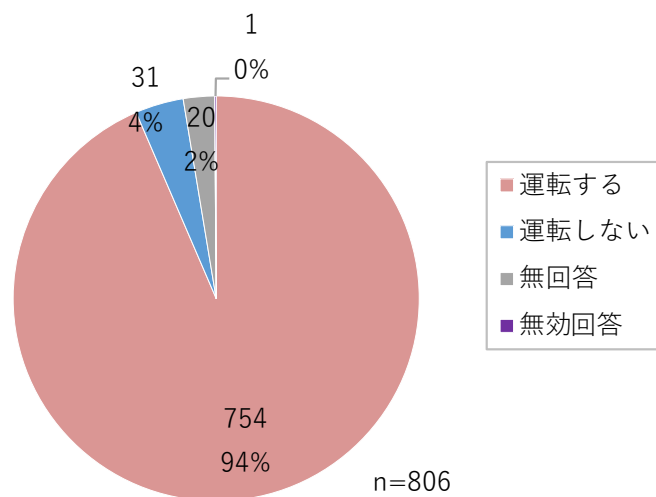


図 4-3 年齢別の運転免許証の有無



※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。

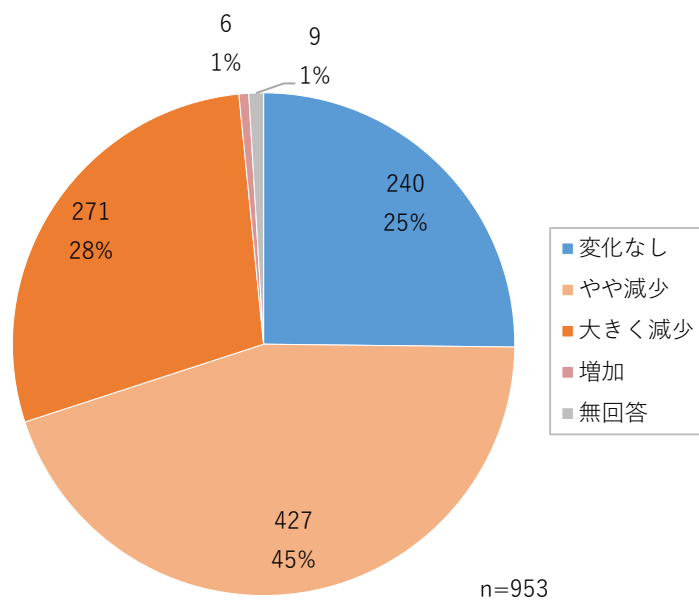


図 4-5 新型コロナウイルス感染症拡大による外出頻度への影響

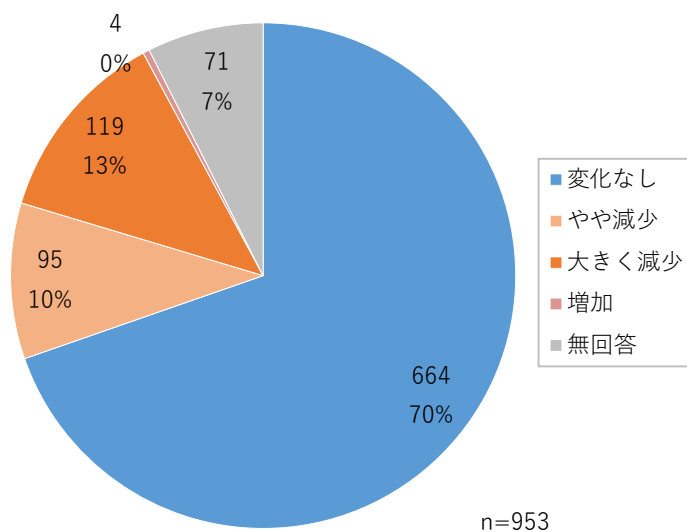


図 4-6 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通の利用頻度への影響

(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。

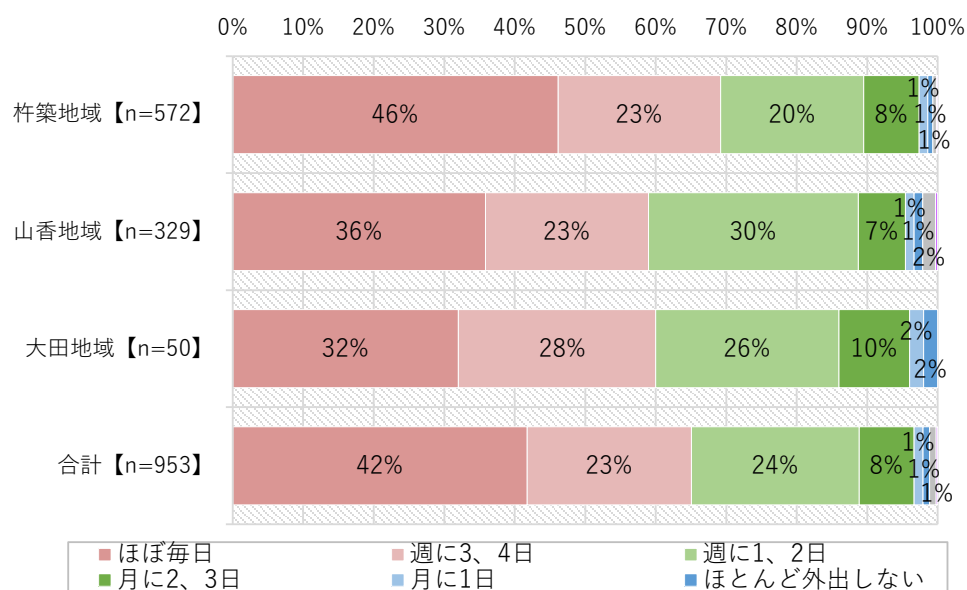


図 4-7 地域別の日常的な外出頻度

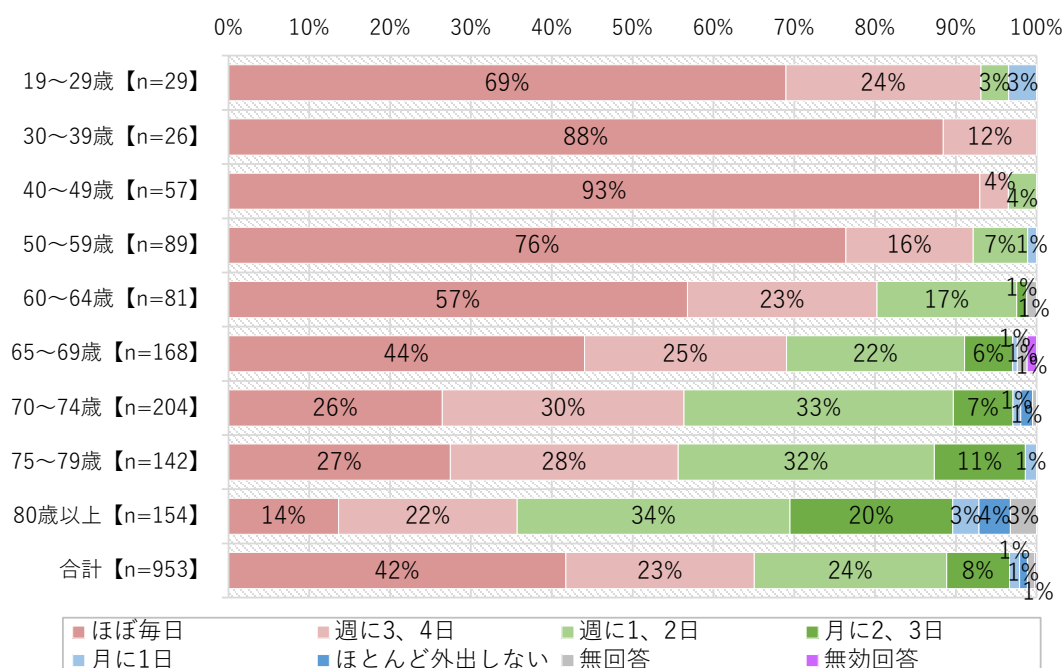


図 4-8 年齢別の日常的な外出頻度

(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」が最も多く、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。

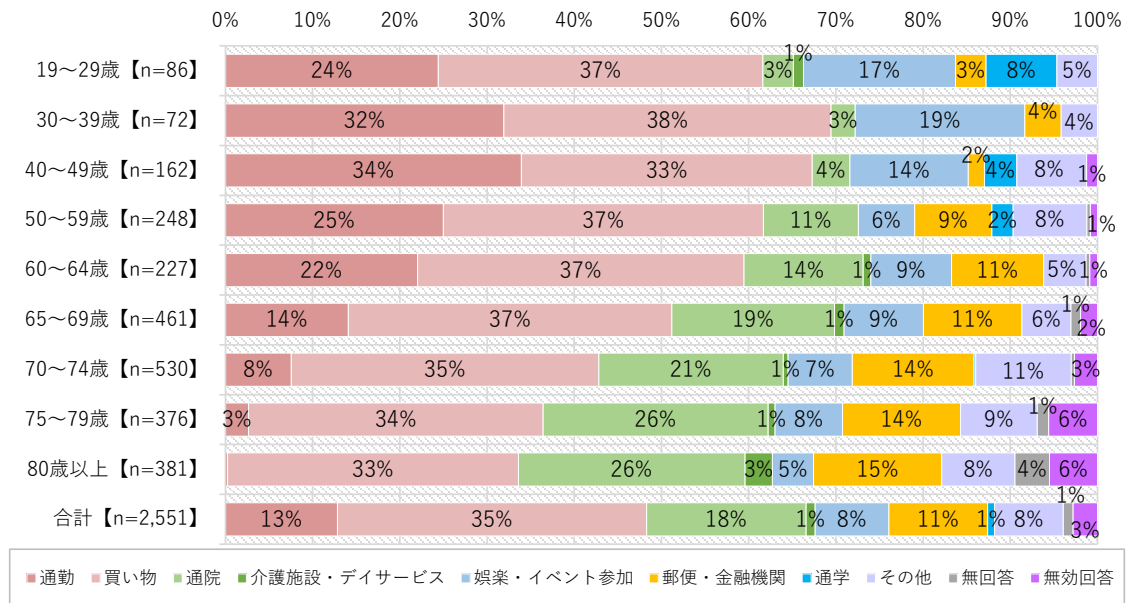


図 4-9 年齢別の主要な外出目的

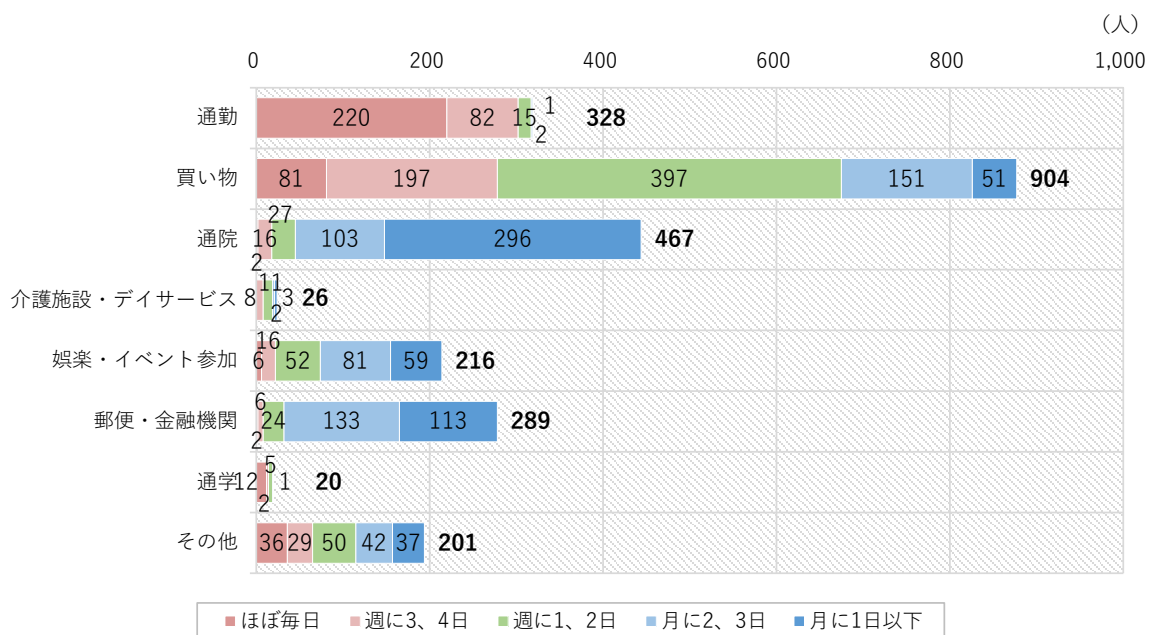


図 4-10 主要な外出目的別の外出頻度

(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。

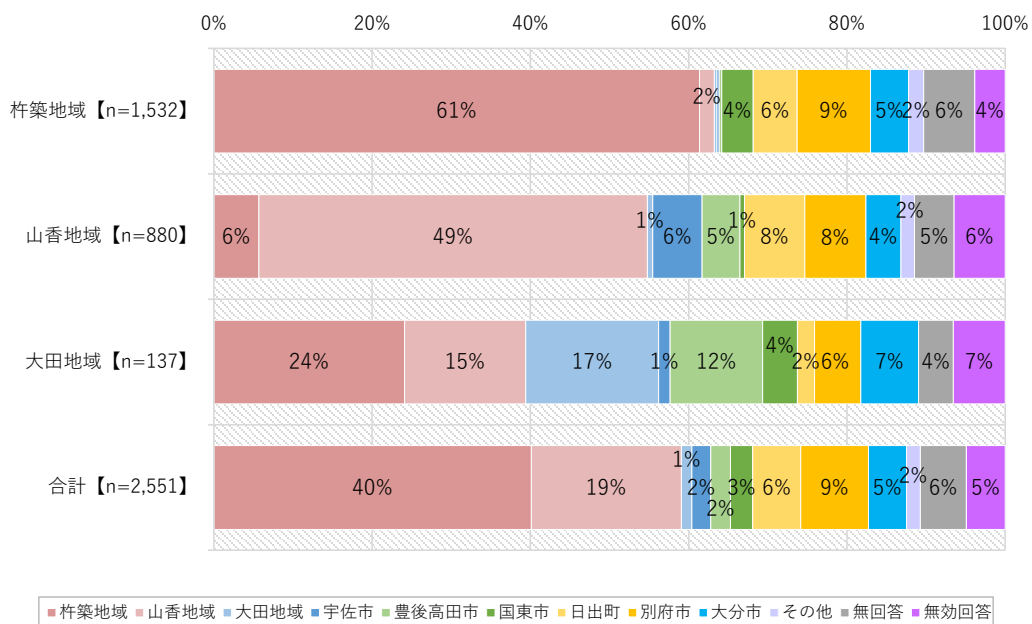


図 4 -11 地域別の主要な外出目的地

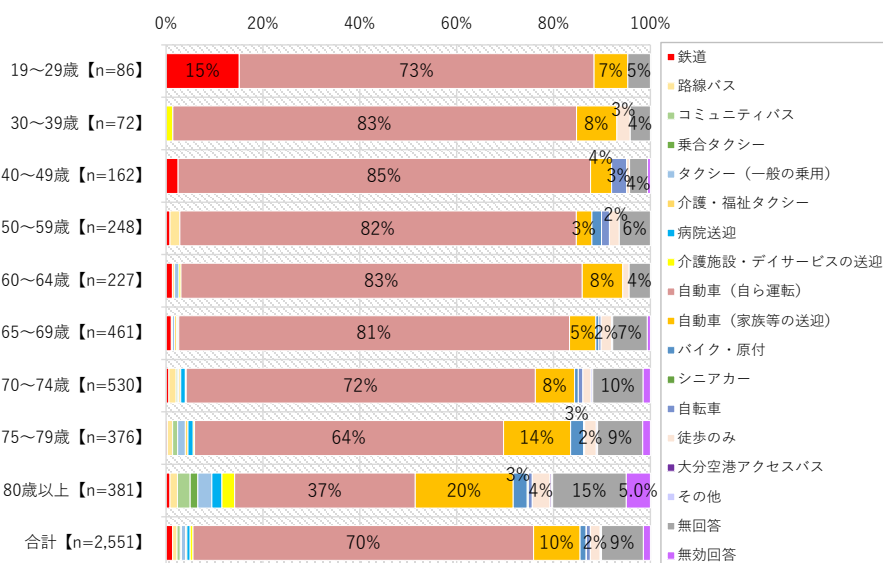


図 4 -12 年齢別の外出移動手段

(7) 移動時間

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

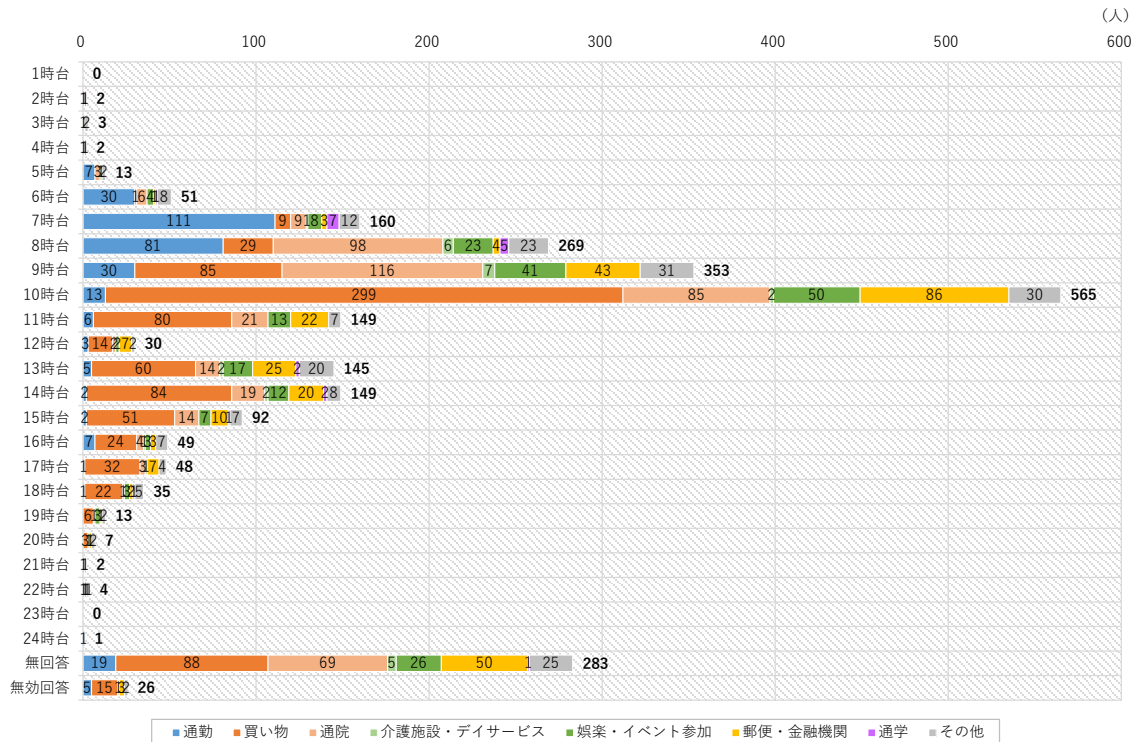


図 4-13 外出時間

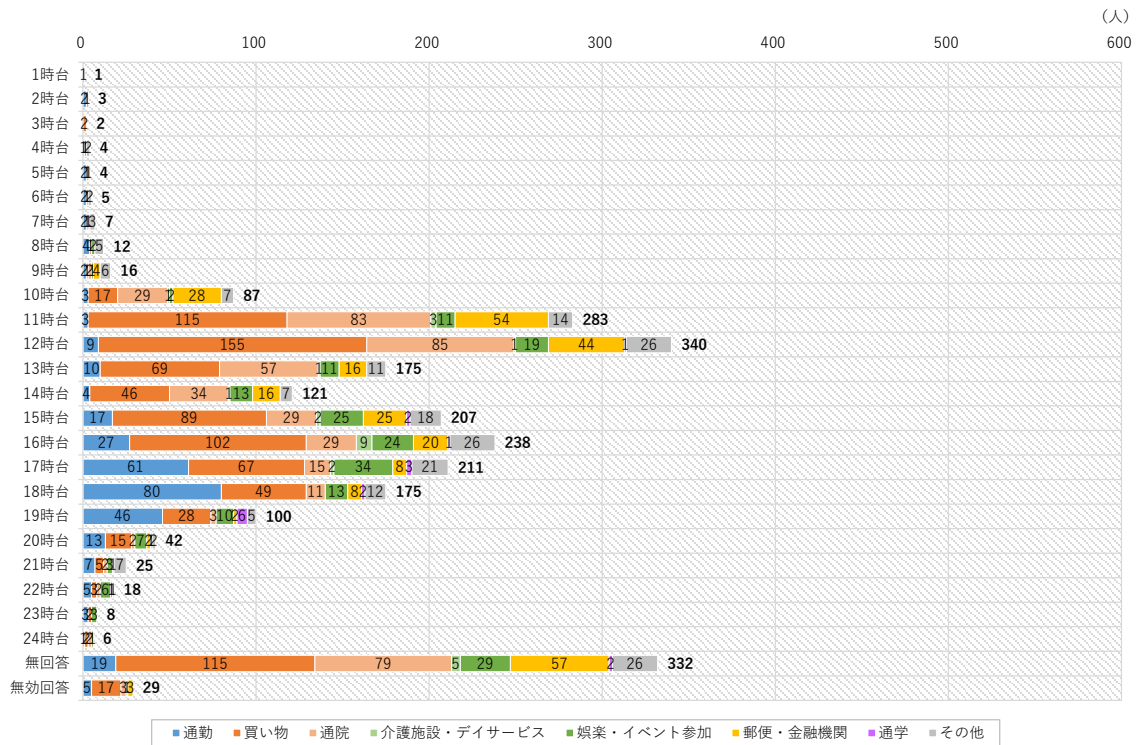


図 4-14 帰宅時間

(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。

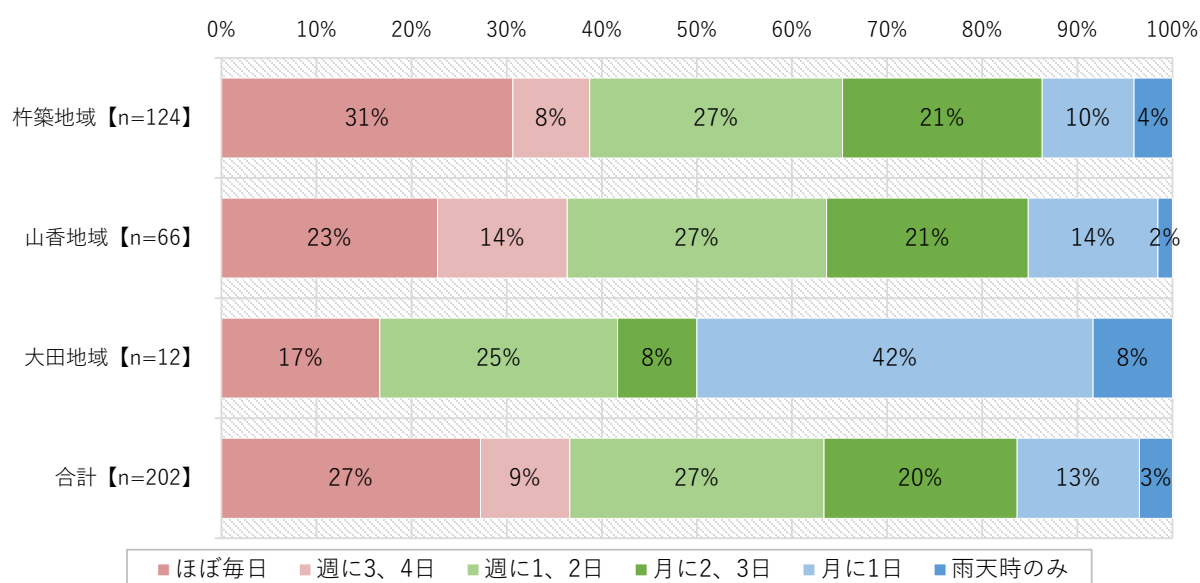


図 4-15 地域別送迎をする（されている）頻度

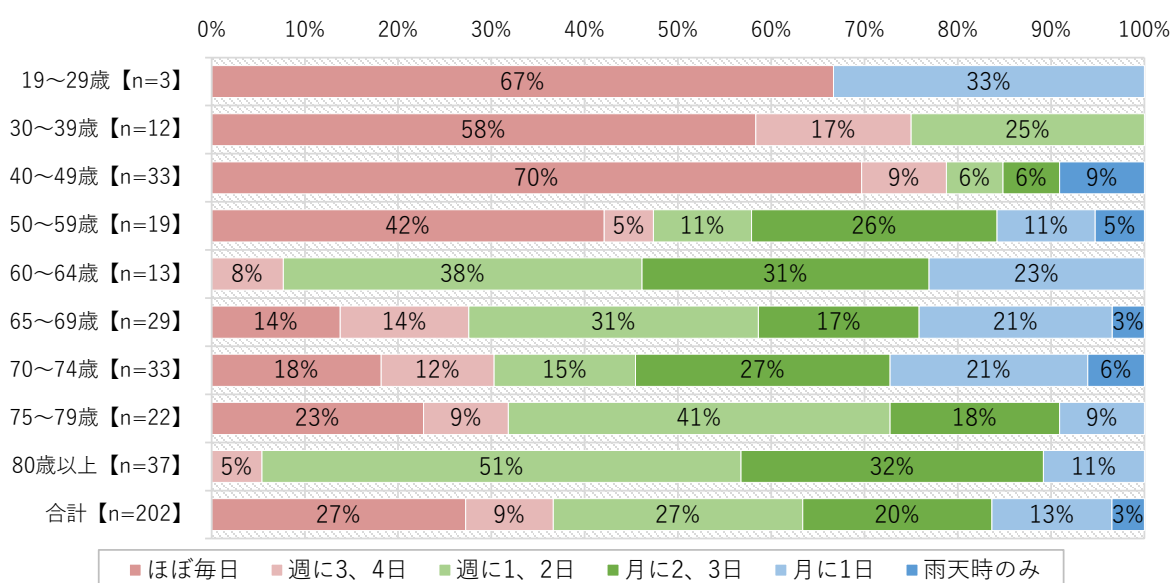


図 4-16 年齢別の送迎をする（されている）頻度

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。

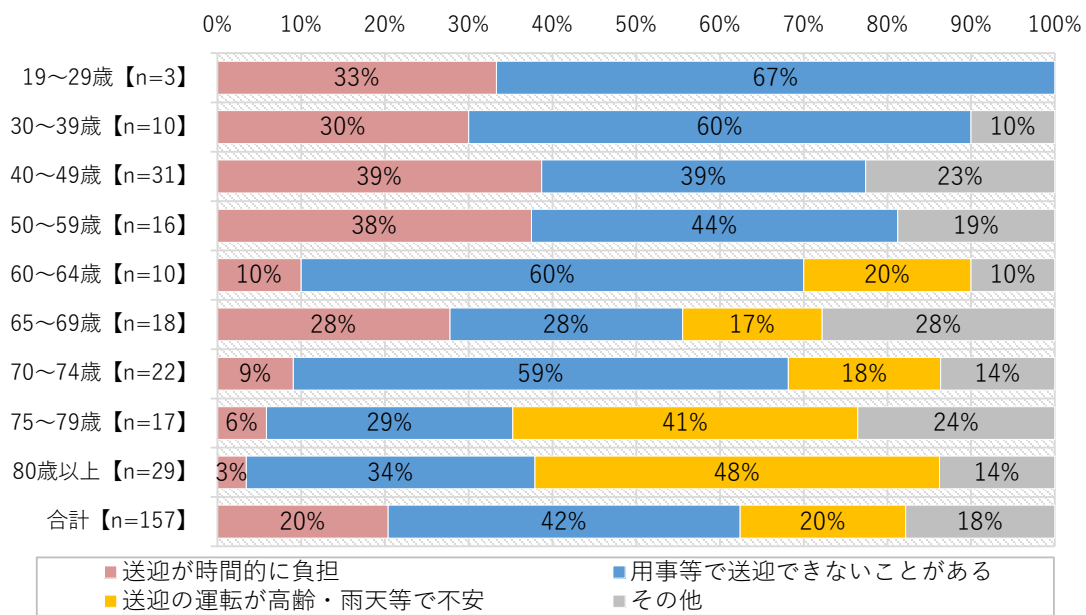


図 4-17 年齢別の送迎の不満・不安点

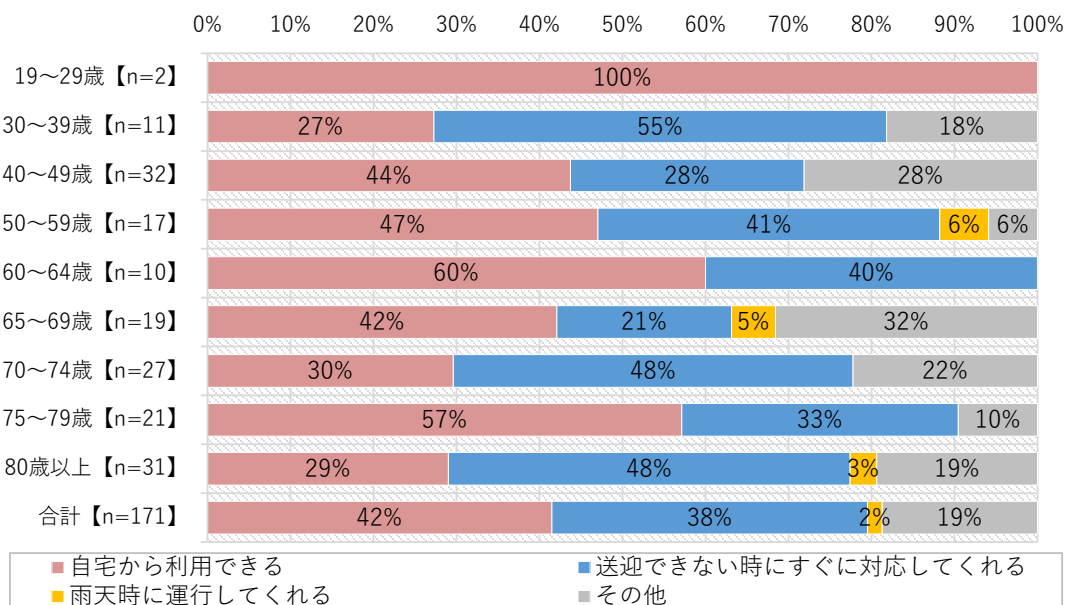


図 4-18 年齢別の送迎から公共交通に利用転換する条件

(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。

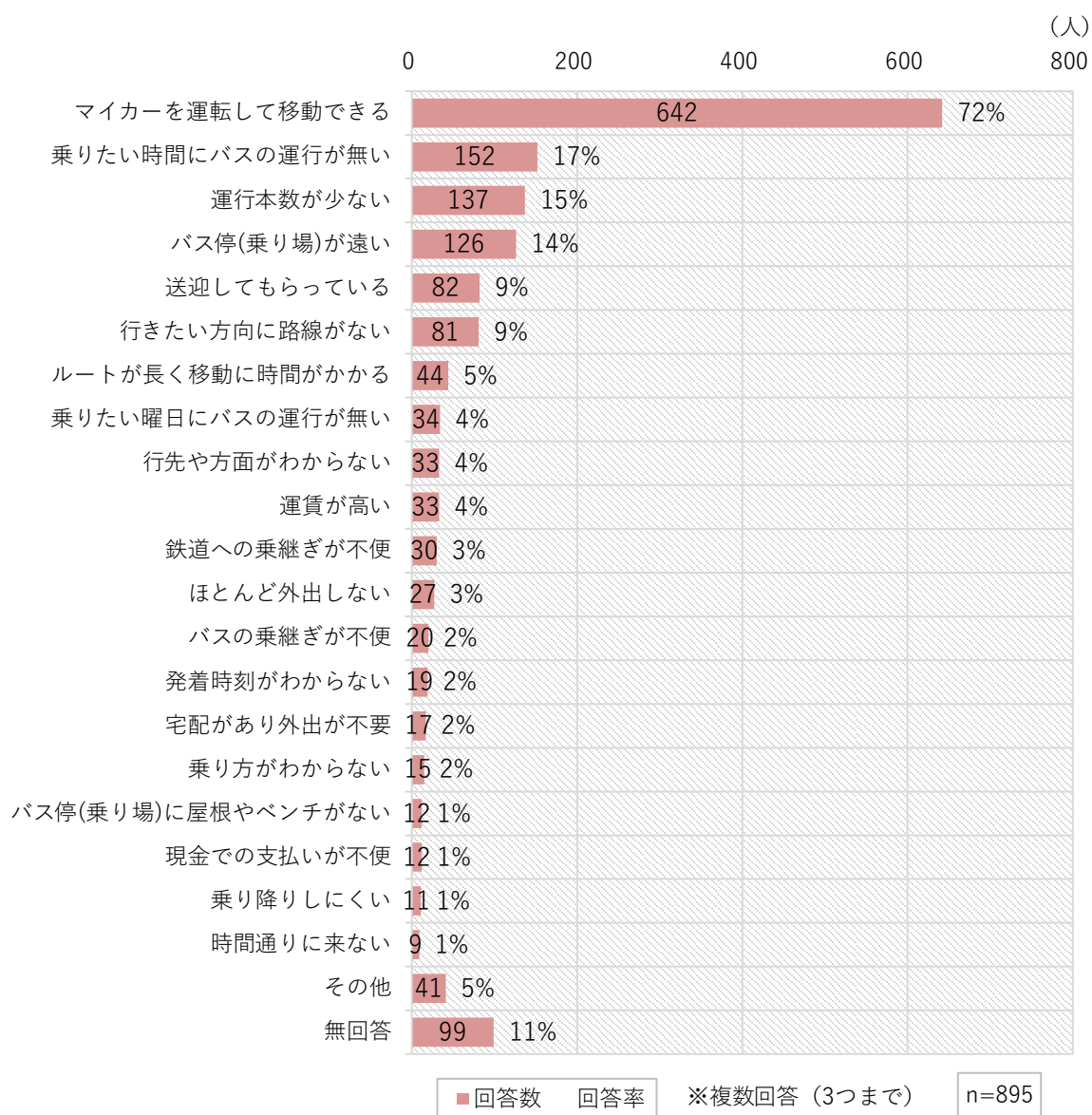


図 4-19 公共交通の不満点、利用しない理由

(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。

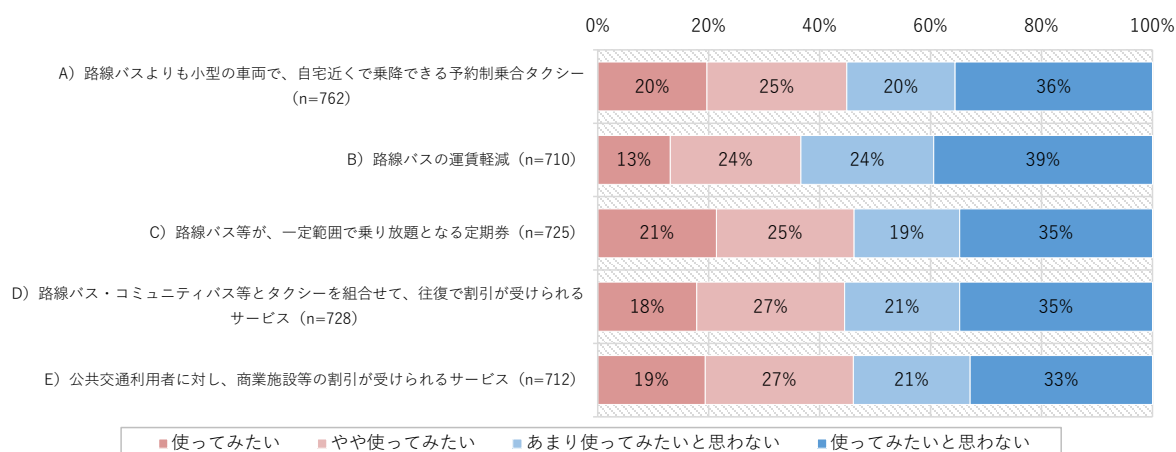


図 4-20 公共交通の使ってみたいと思うサービスの利用意向

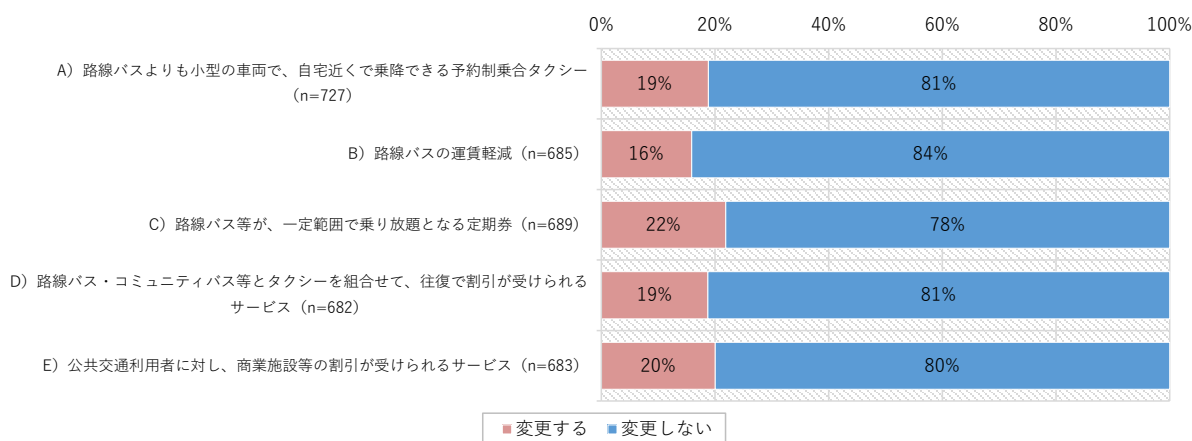


図 4-21 サービスが実現した際の公共交通への利用転換意向

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・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。

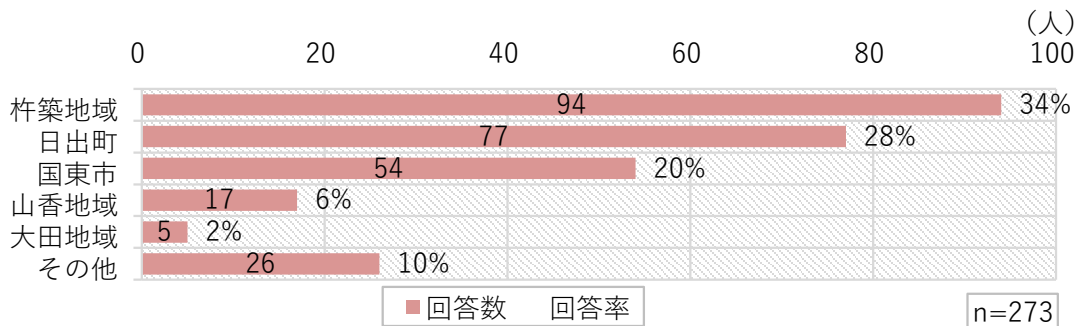


図 4-22 居住地 (杵築高校)

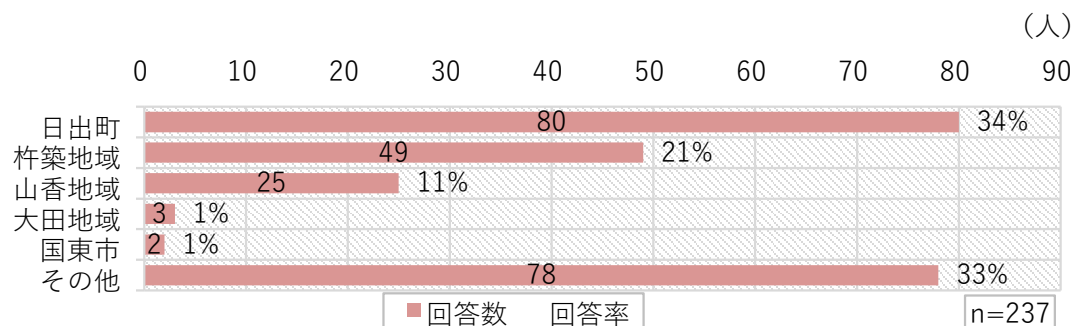


図 4-23 居住地 (日出総合高校)

(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。

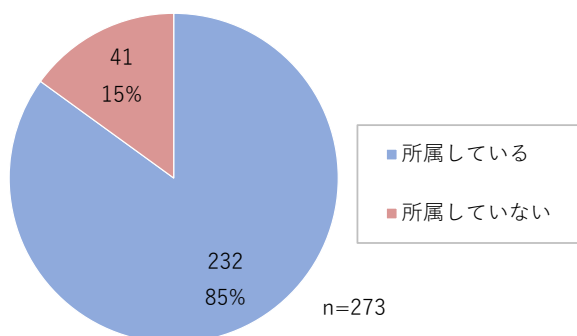


図 4-24 部活動への所属（杵築高校）

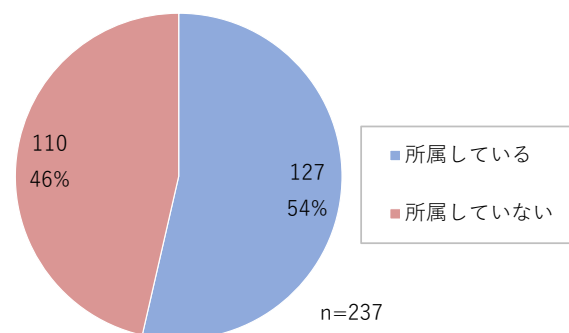


図 4-25 部活動への所属（日出総合高校）

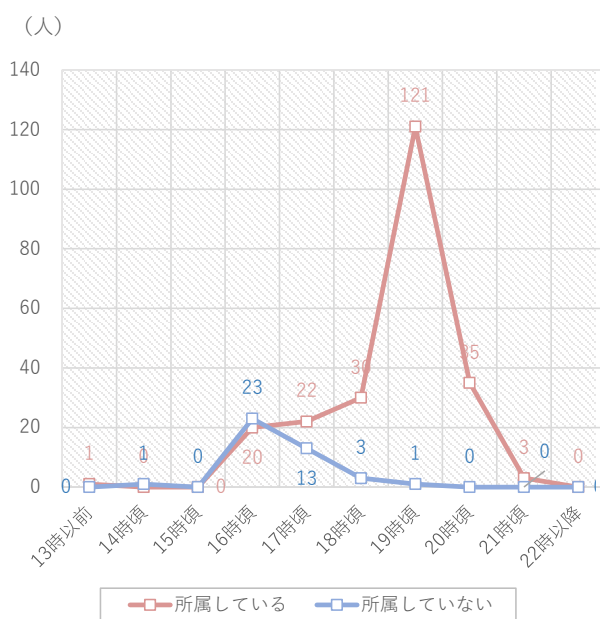


図 4-26 普段の下校時間
(杵築高校)

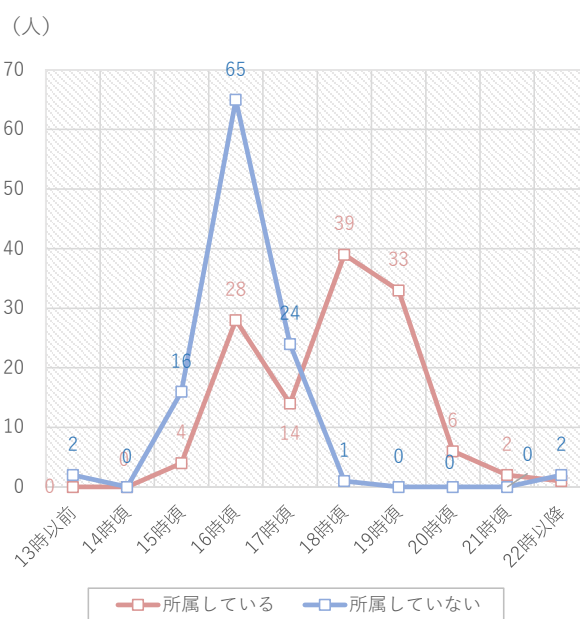


図 4-27 普段の下校時間
(日出総合高校)

(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。

晴れの日には「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。

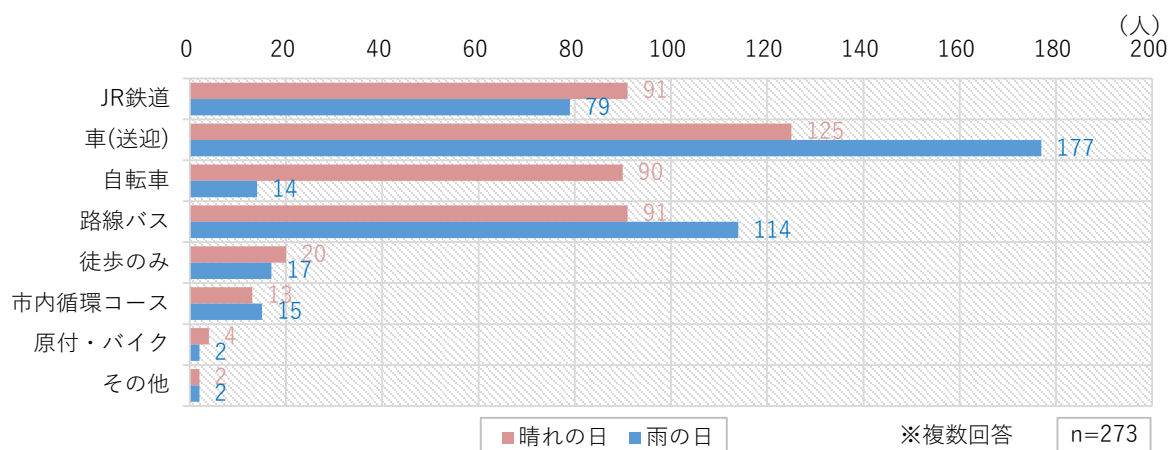


図 4-28 通学の移動手段（晴れの日/雨の日）（杵築高校）

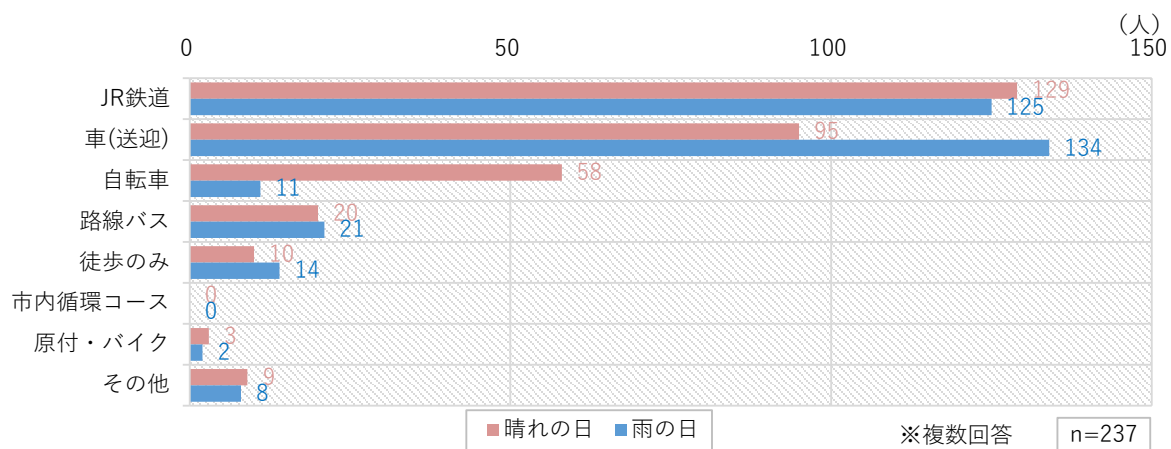


図 4-29 通学の移動手段（晴れの日/雨の日）（日出総合高校）

「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 J R 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。

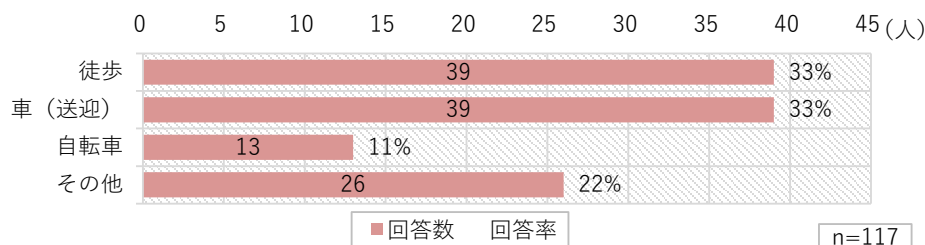


図 4-30 通学の移動手段（自宅からバス停まで）（杵築高校）

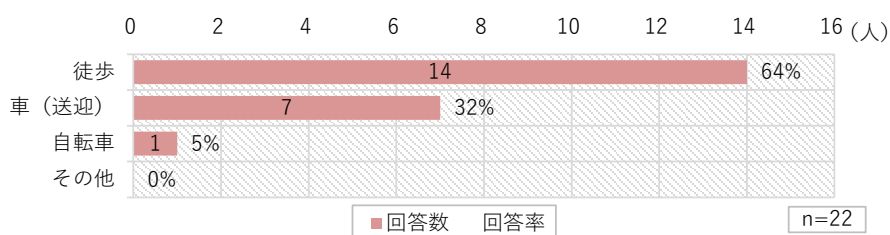
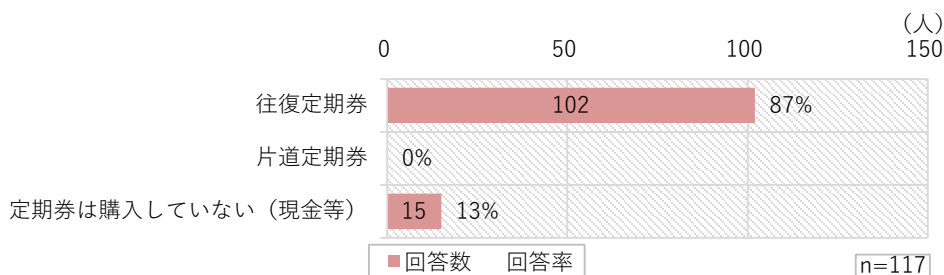


図 4-31 通学の移動手段（自宅からバス停まで）（日出総合高校）

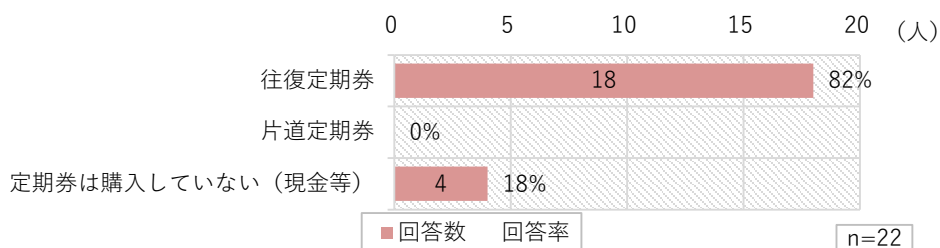
(4) 定期券・回数券の購入有無

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）



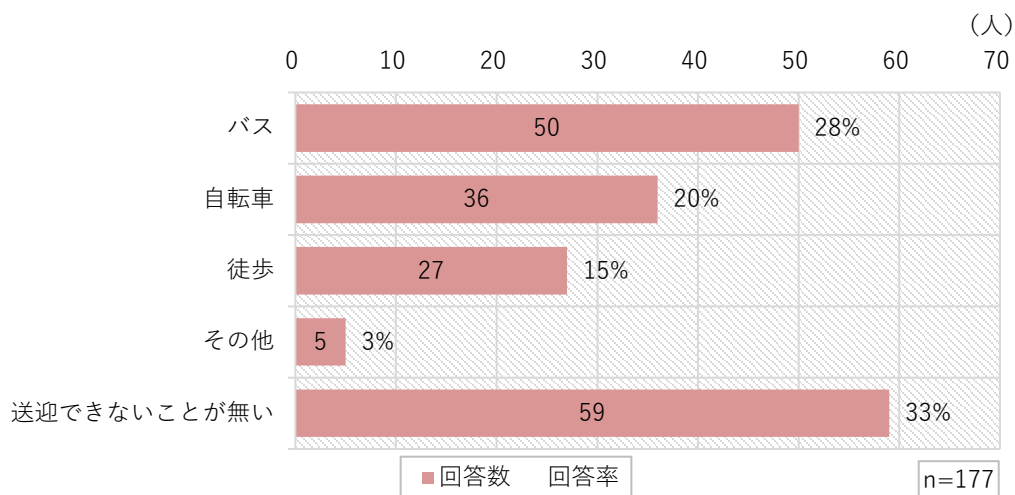
※通学の移動手段で「路線バス」と回答した人を対象

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

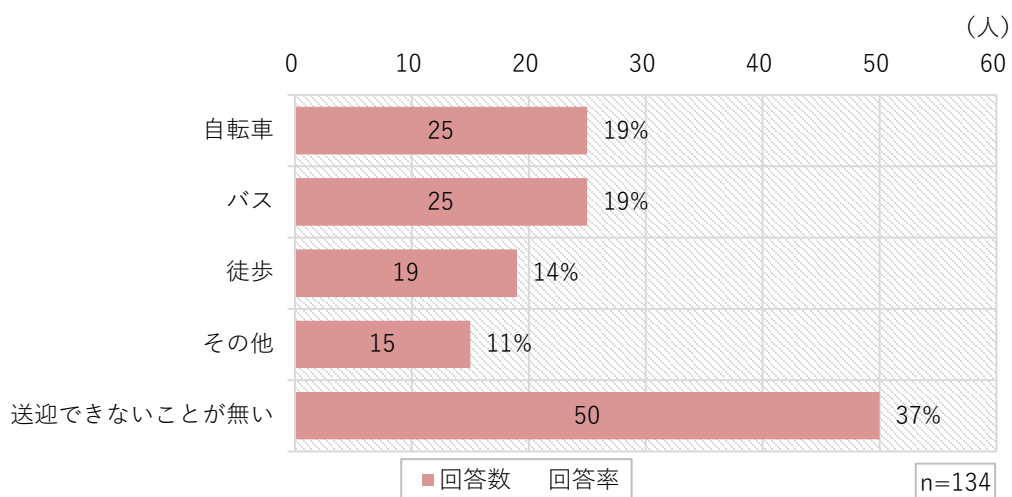
「杵築高校」は、車で送迎できない場合は「バス」で通学すると回答した学生が約28%と最も多く、次いで「自転車」が約20%と多くなっています。

「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」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%と高くなっています。

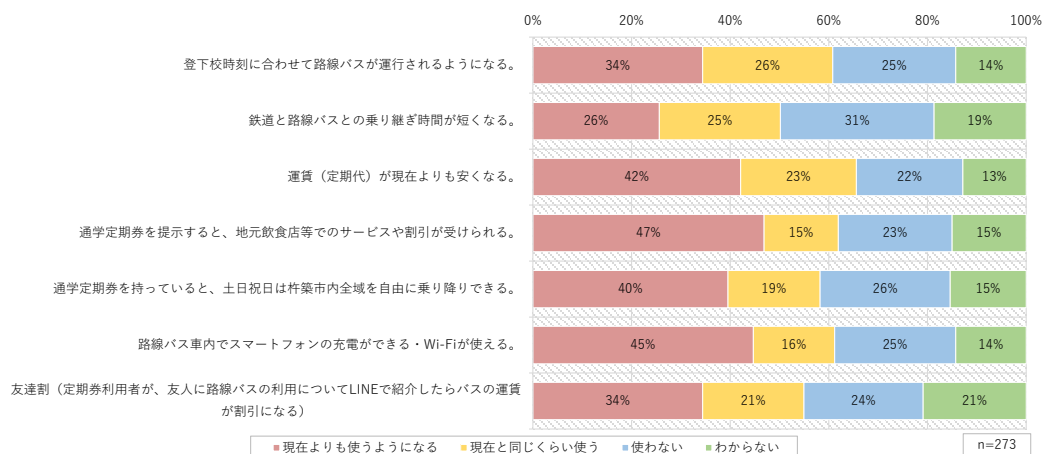


図 4-36 改善による路線バスの利用意向（杵築高校）

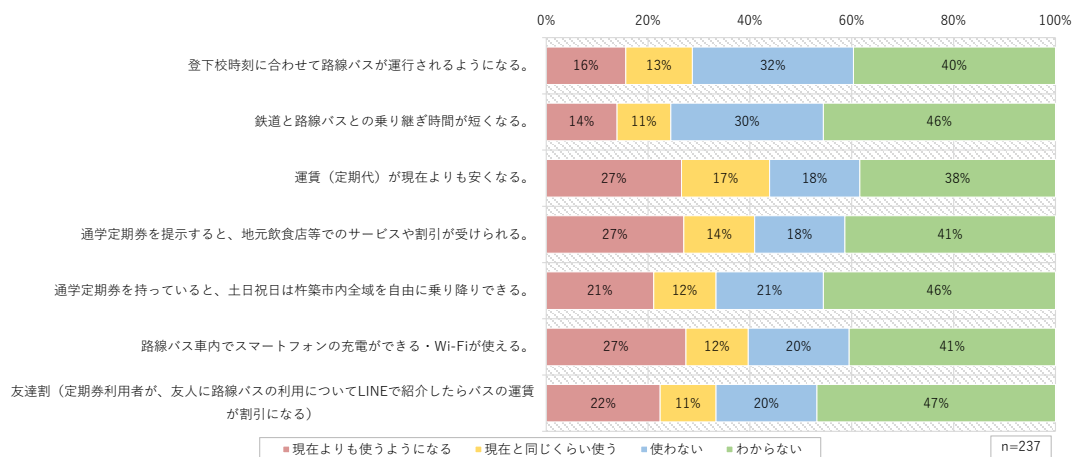


図 4-37 改善による路線バスの利用意向（日出総合高校）

(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。

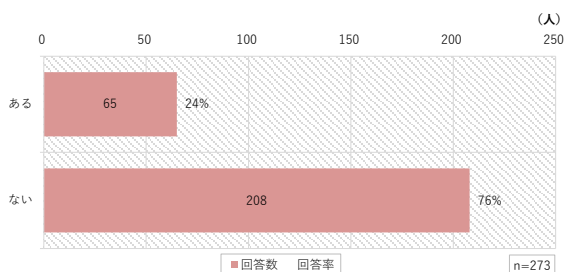


図 4-38 放課後に立ち寄る場所の有無
(杵築高校)

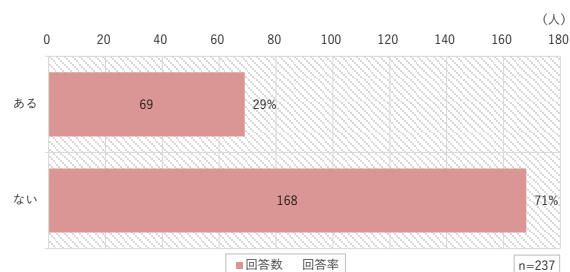


図 4-39 放課後に立ち寄る場所の有無
(日出総合高校)

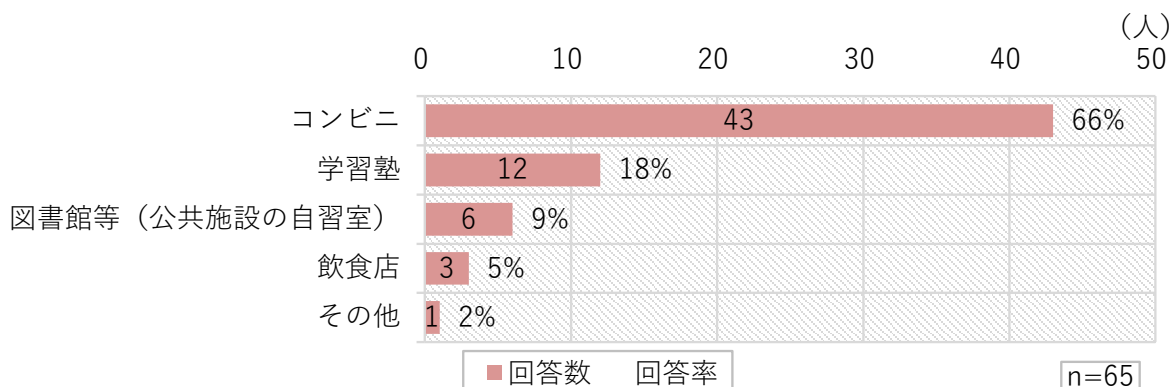


図 4-40 放課後に立ち寄る場所（杵築高校）

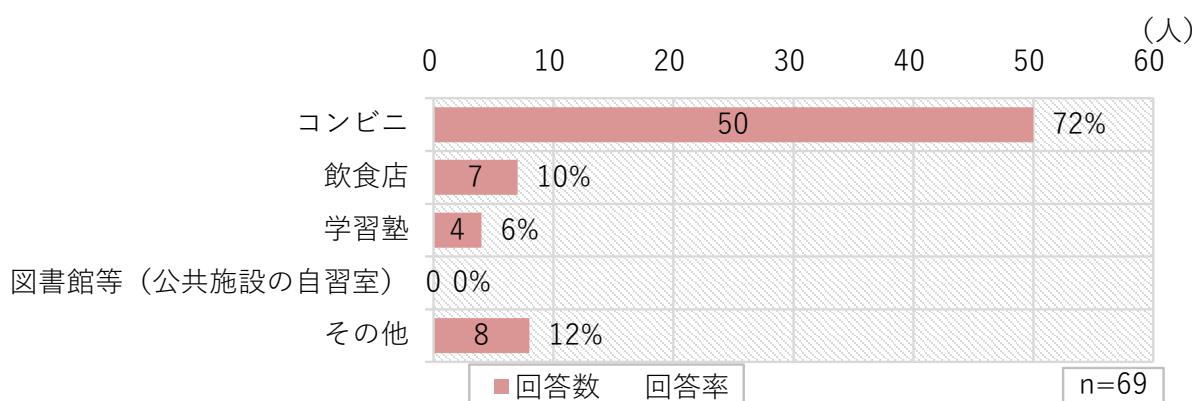


図 4-41 放課後に立ち寄る場所（日出総合高校）

「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。

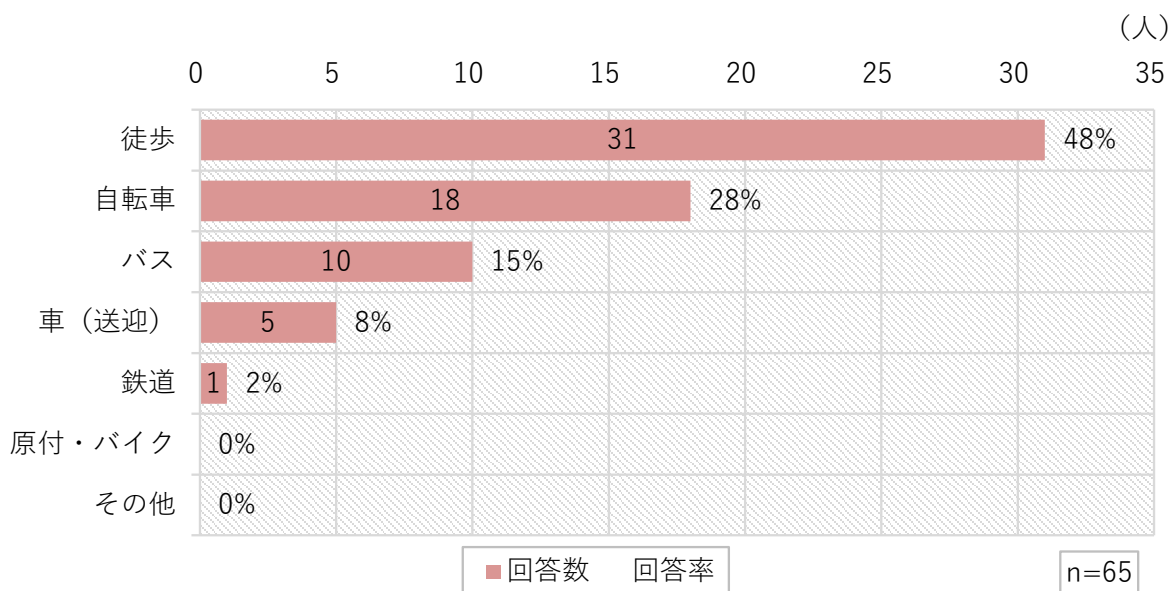


図 4-42 立ち寄る場所への移動手段 (杵築高校)

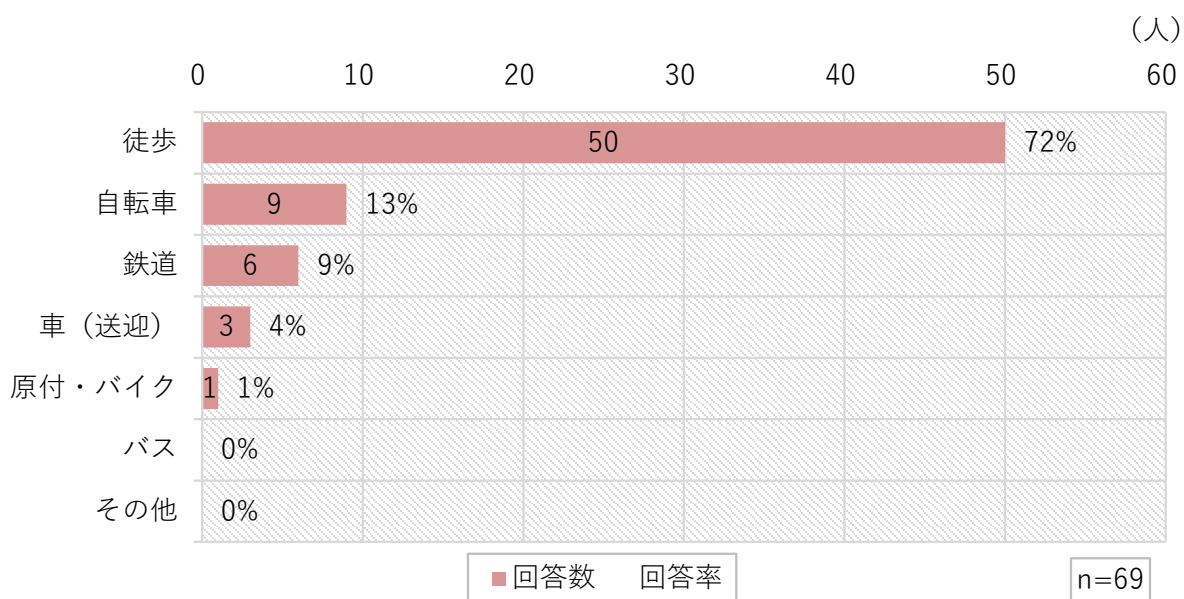


図 4-43 立ち寄る場所への移動手段 (日出総合高校)

(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。

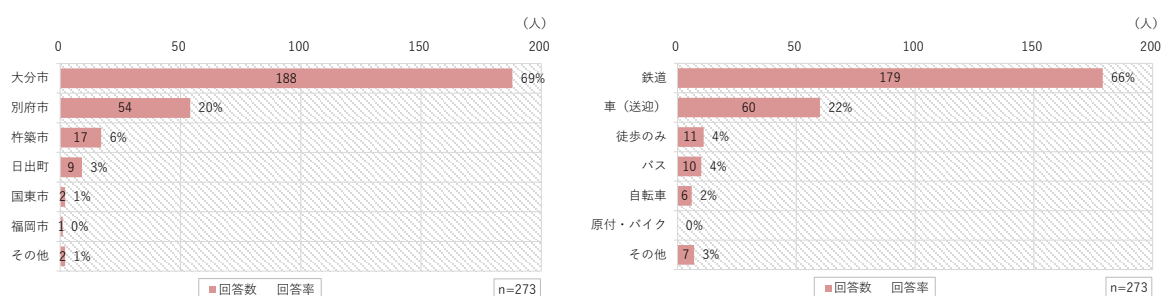


図 4-44 友人と休日の遊びに出かける場所（左図）と移動手段（右図）（杵築高校）

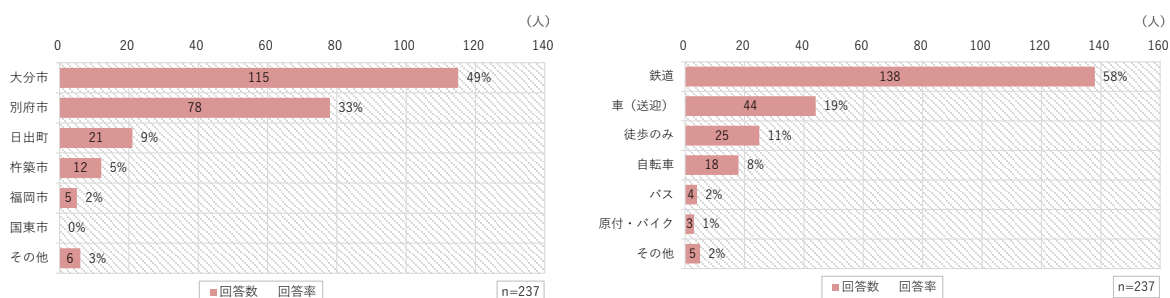


図 4-45 友人と休日の遊びに出かける場所（左図）と移動手段（右図）（日出総合高校）

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
	上畑小武線			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
大田コース	立石山浦線		2		2
	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、約70%はスマートフォンを所持していません。

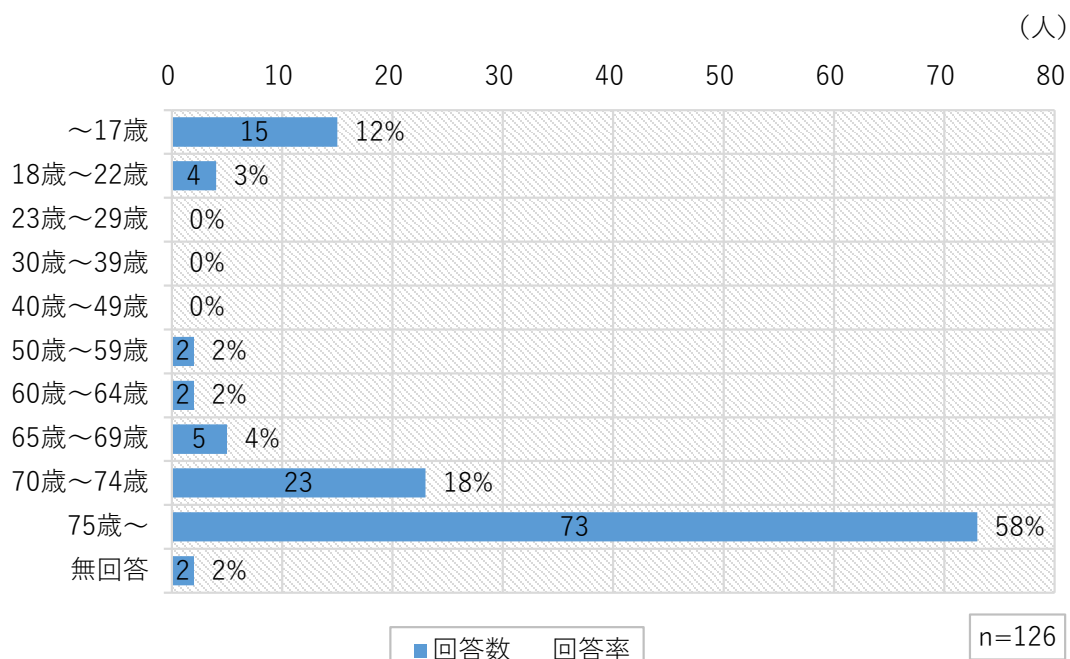


図 4-46 利用者の年齢

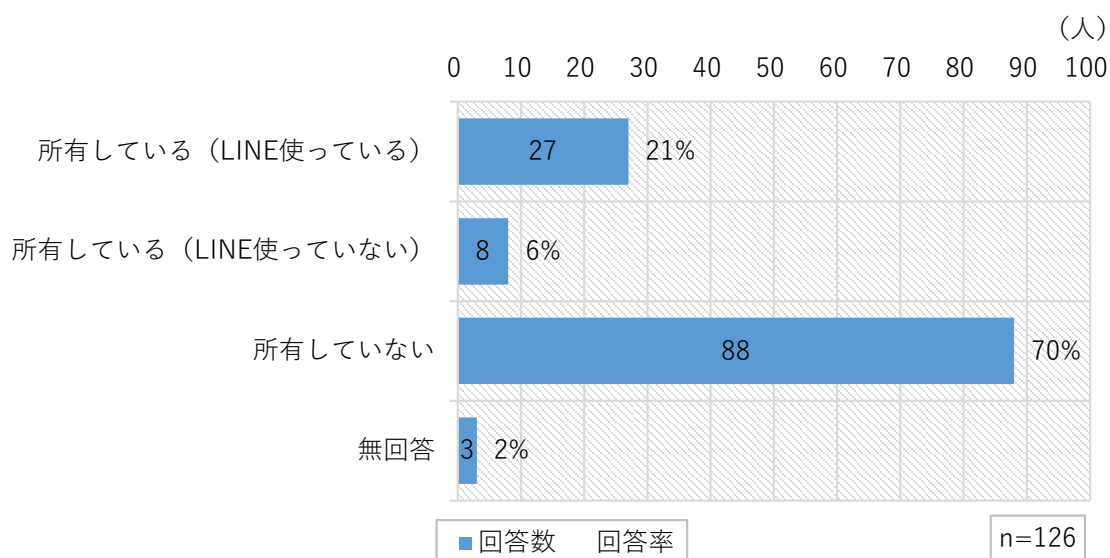


図 4-47 スマートフォンを所持しているか (LINE などのアプリを使っているか)

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」となっており、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。

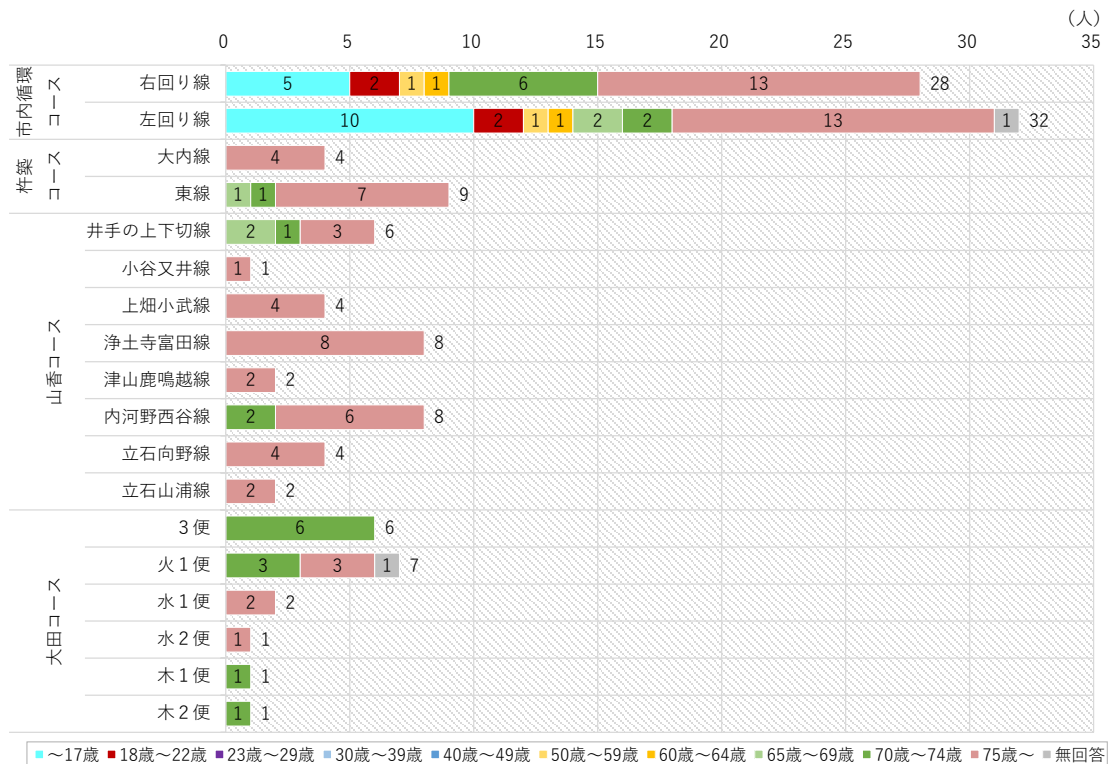


図 4-48 路線別の利用者数と年齢

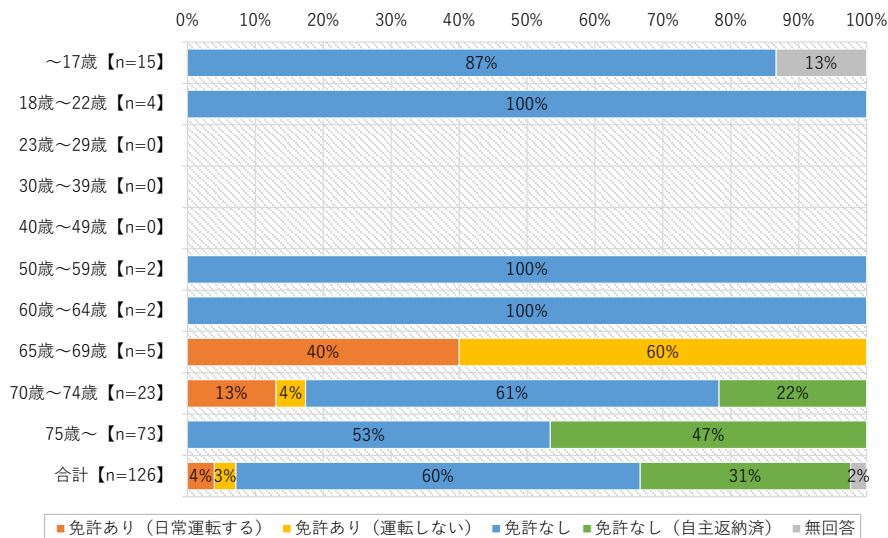


図 4-49 年齢別の自動車運転免許の有無

(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、上畑小武線の利用頻度が低くなっています。

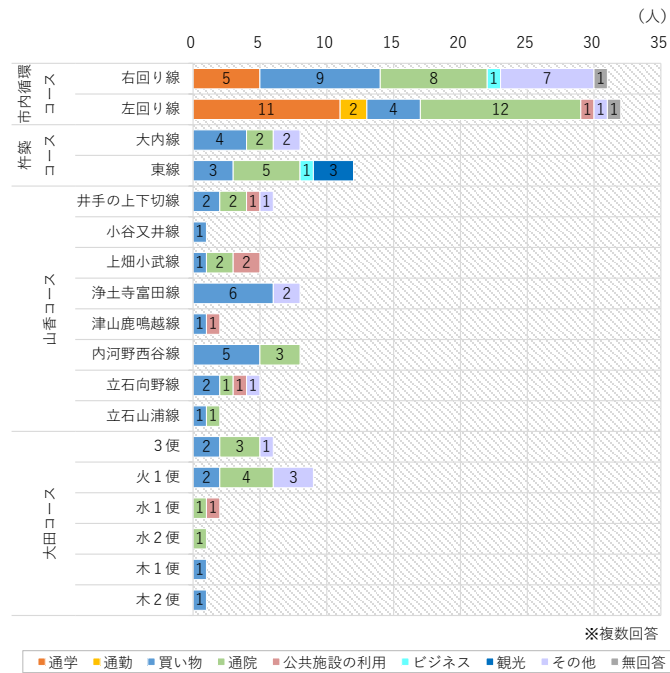


図 4-50 路線別移動目的

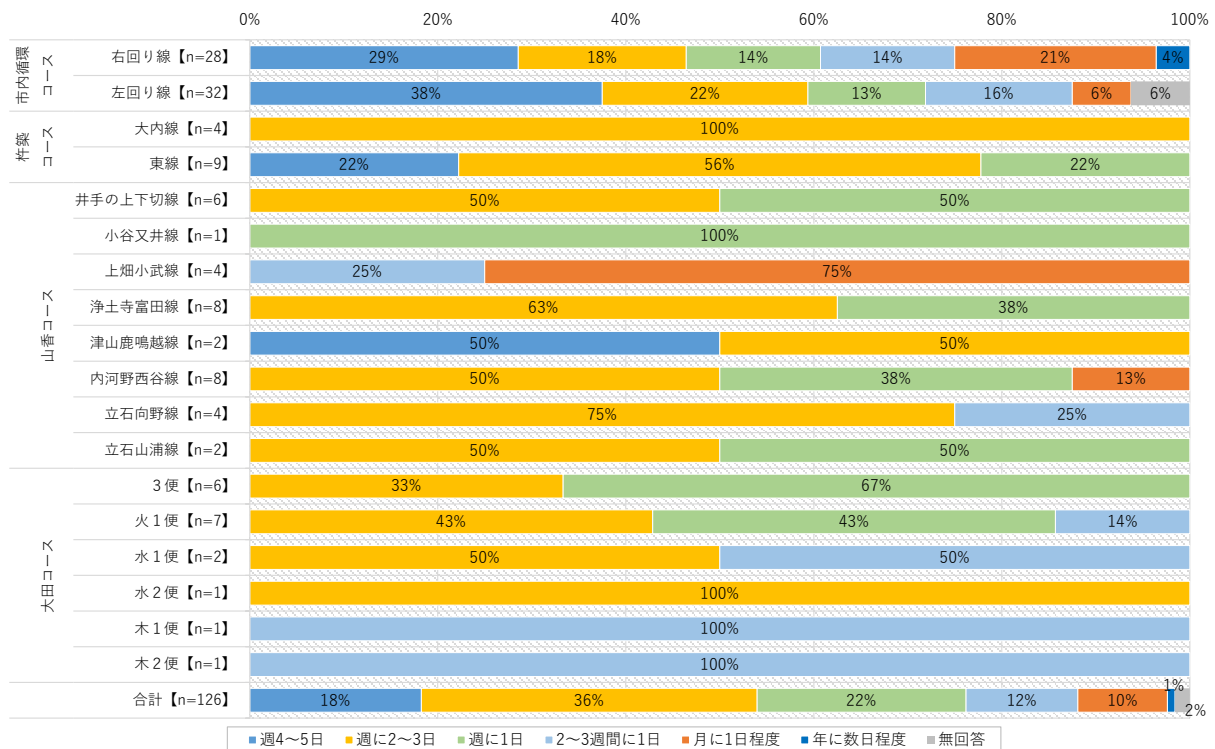


図 4-51 路線別利用頻度

(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。

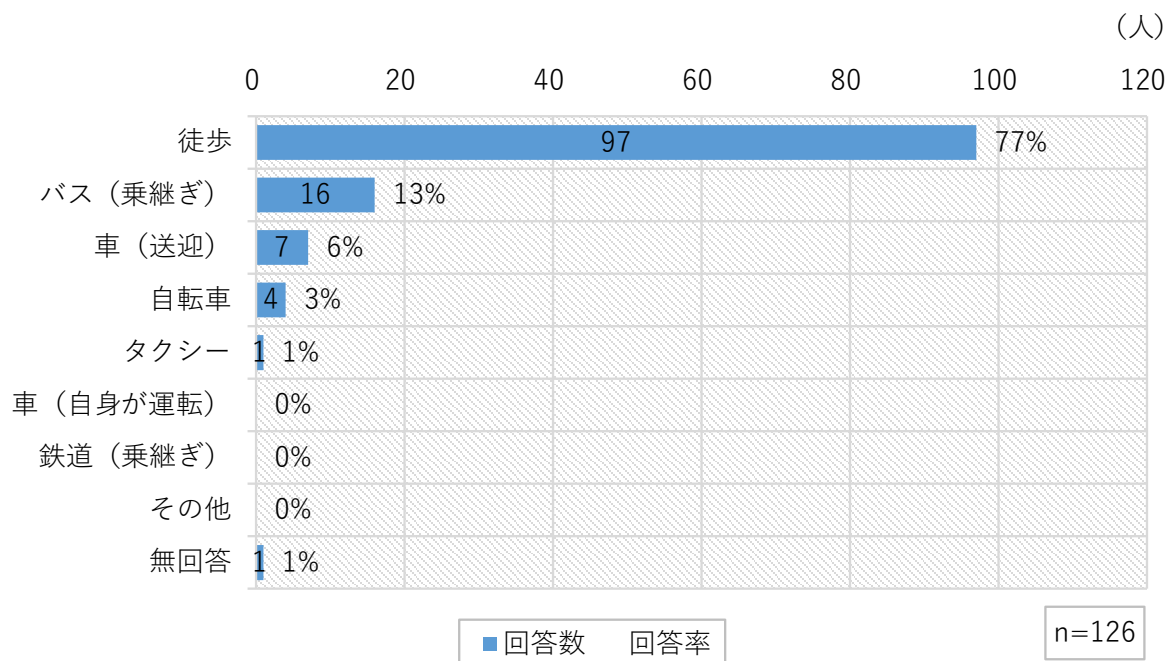


図 4-52 自宅からバス停までの移動手段

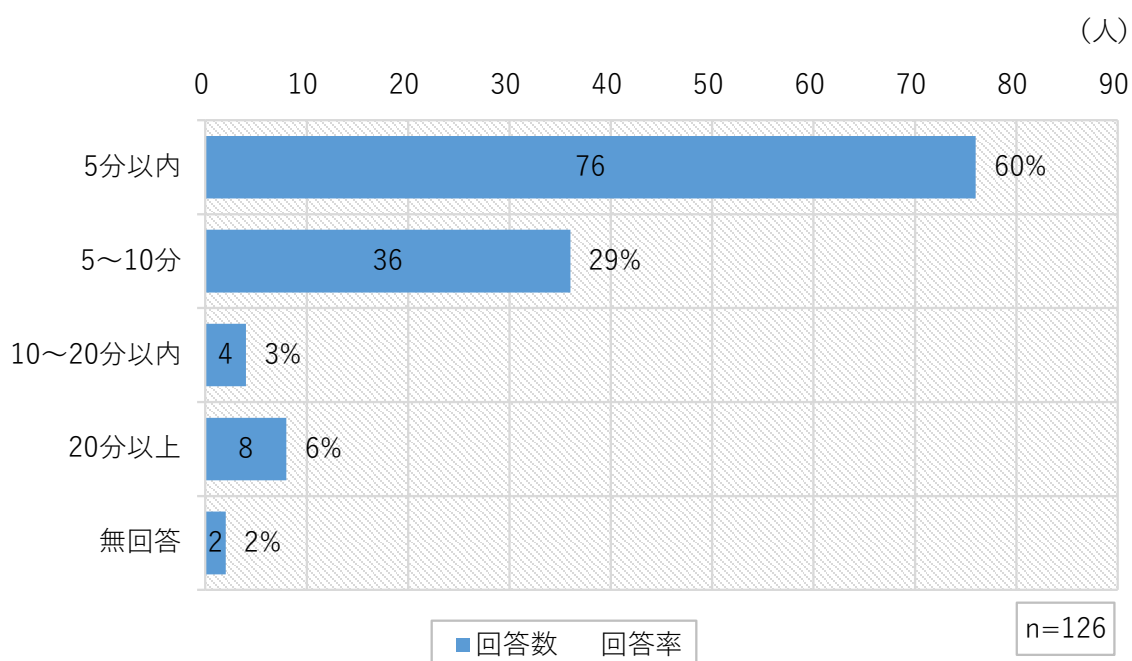


図 4-53 自宅からバス停までの移動時間

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。

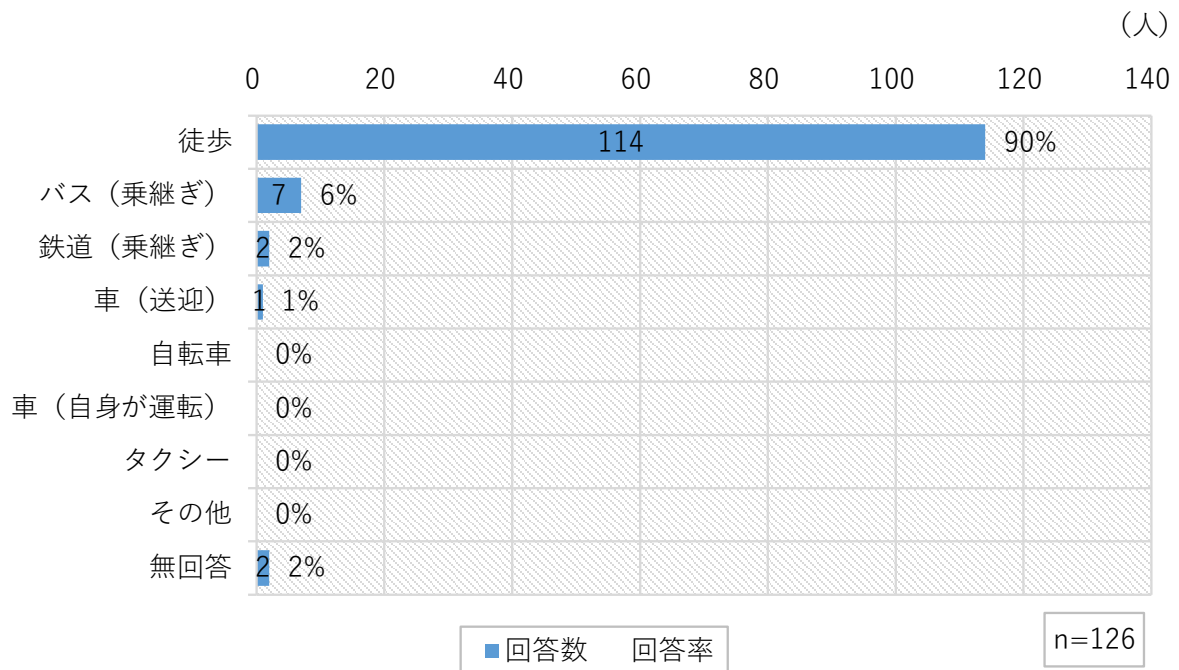


図 4 -54 降車後の目的地までの移動手段

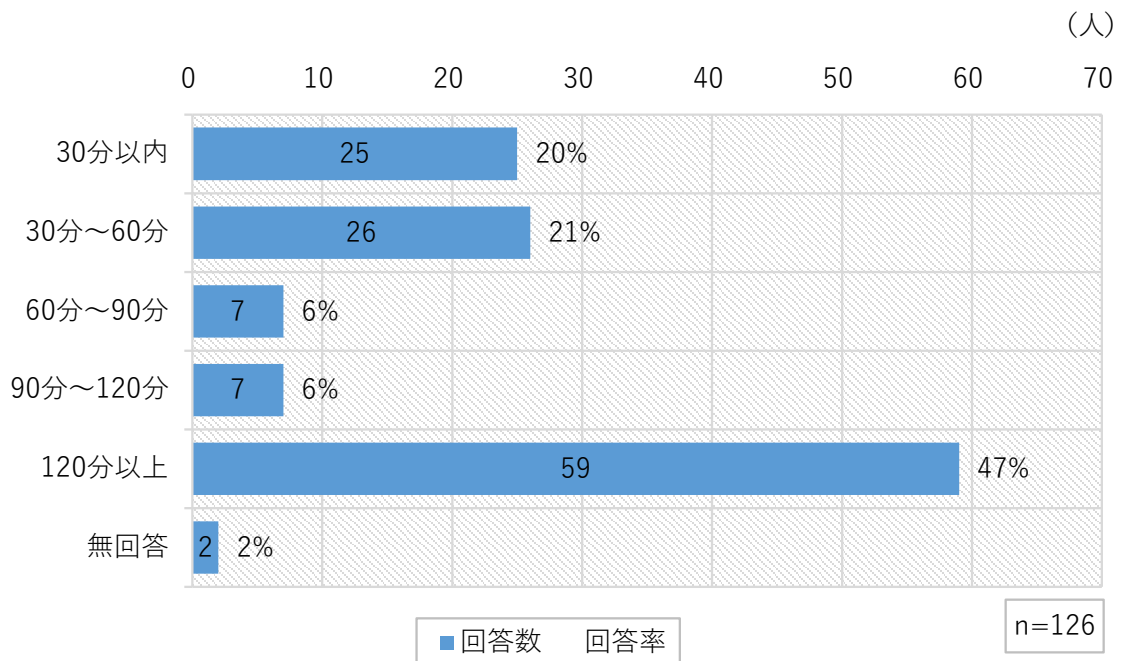


図 4 -55 目的地での滞在時間

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希望」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%がと最も多く、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。

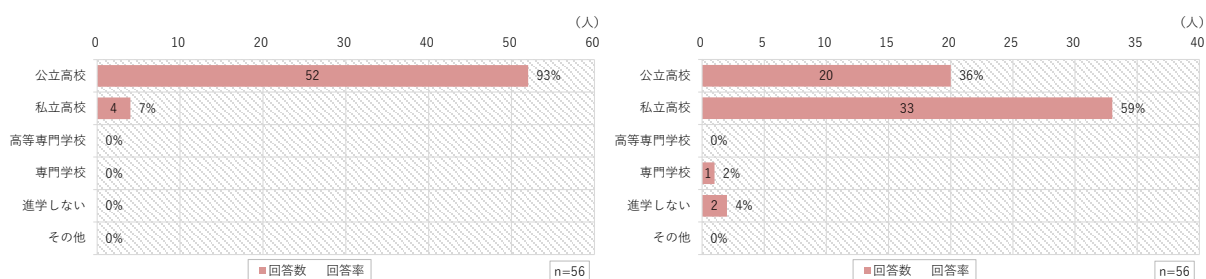


図 4-56 進学意向 (第1希望 (左図)、第2希望 (右図))

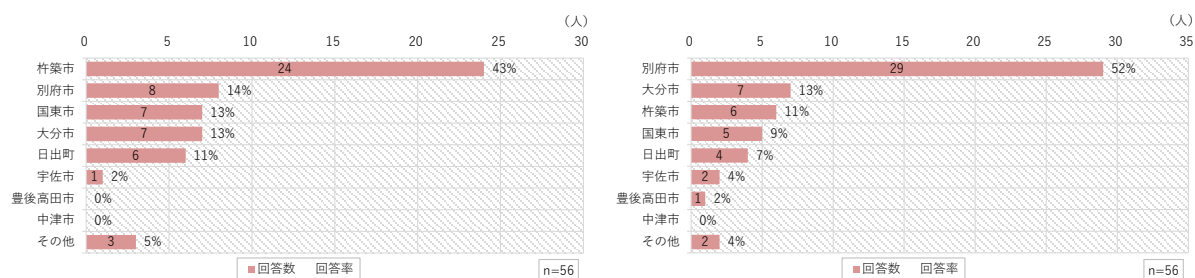


図 4-57 志望校 (第1希望 (左図)、第2希望 (右図))

(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。

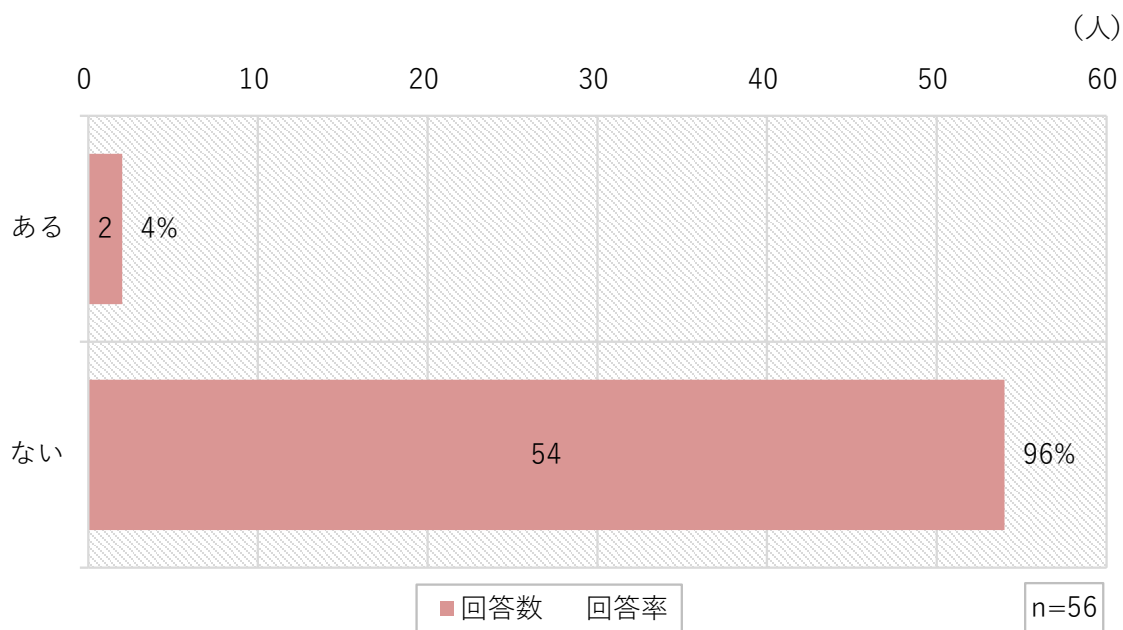


図 4 -58 下宿予定

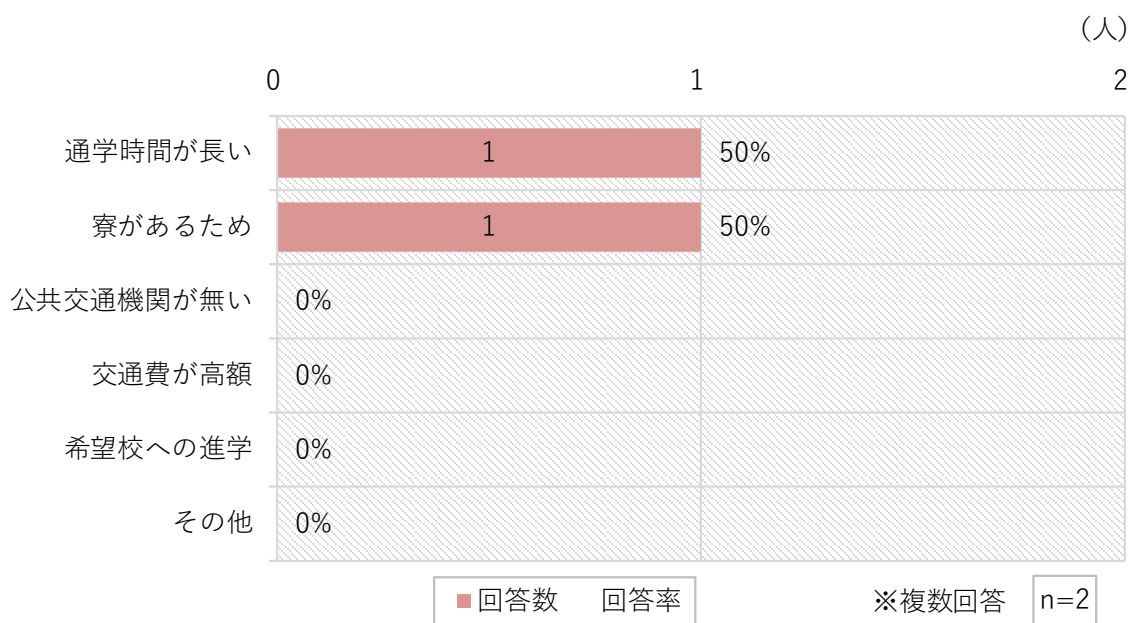


図 4 -59 下宿予定がある理由

(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。

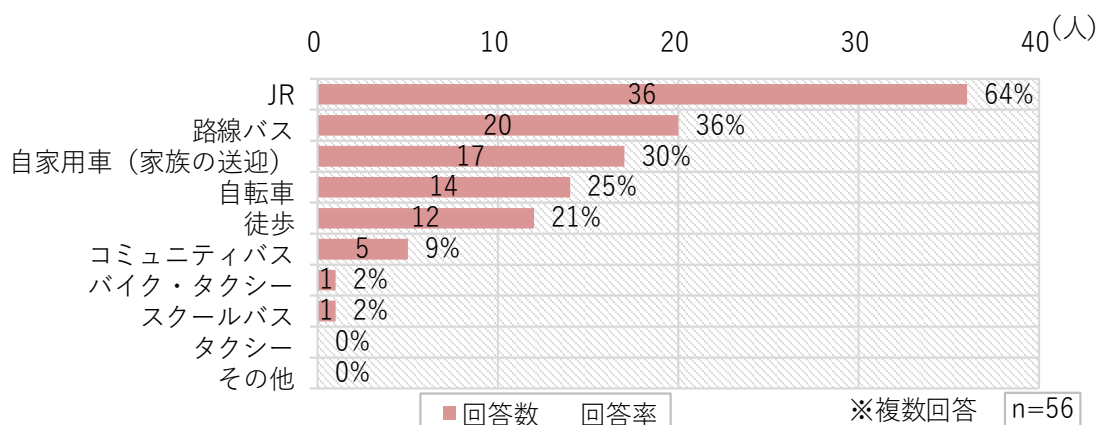


図 4-60 想定する通学の移動手段

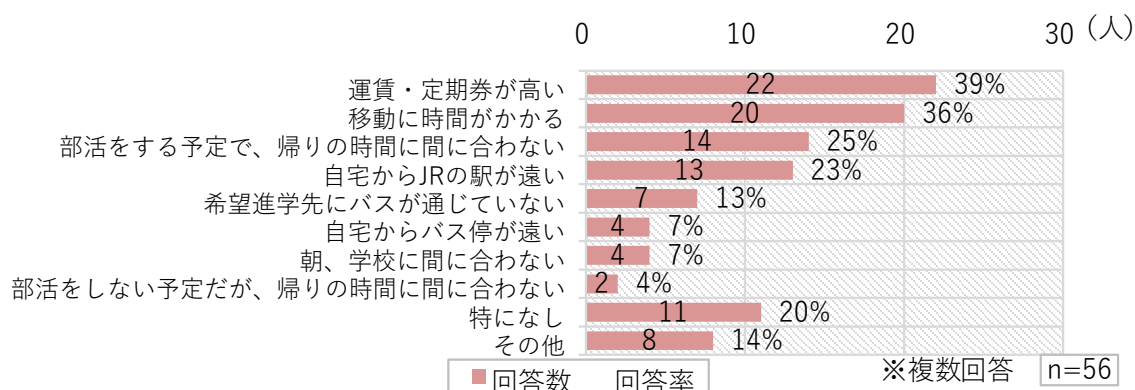


図 4-61 希望進学先へ公共交通で通学することに対する不満点

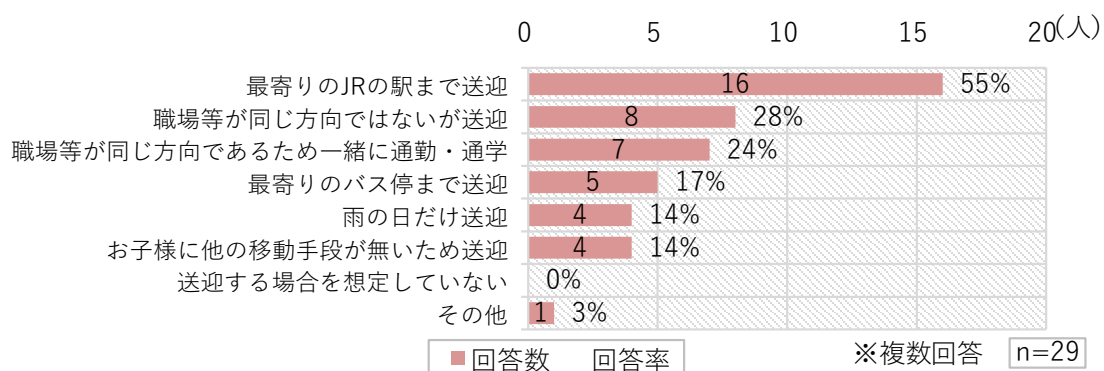


図 4-62 送迎をされる場合の状況

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。

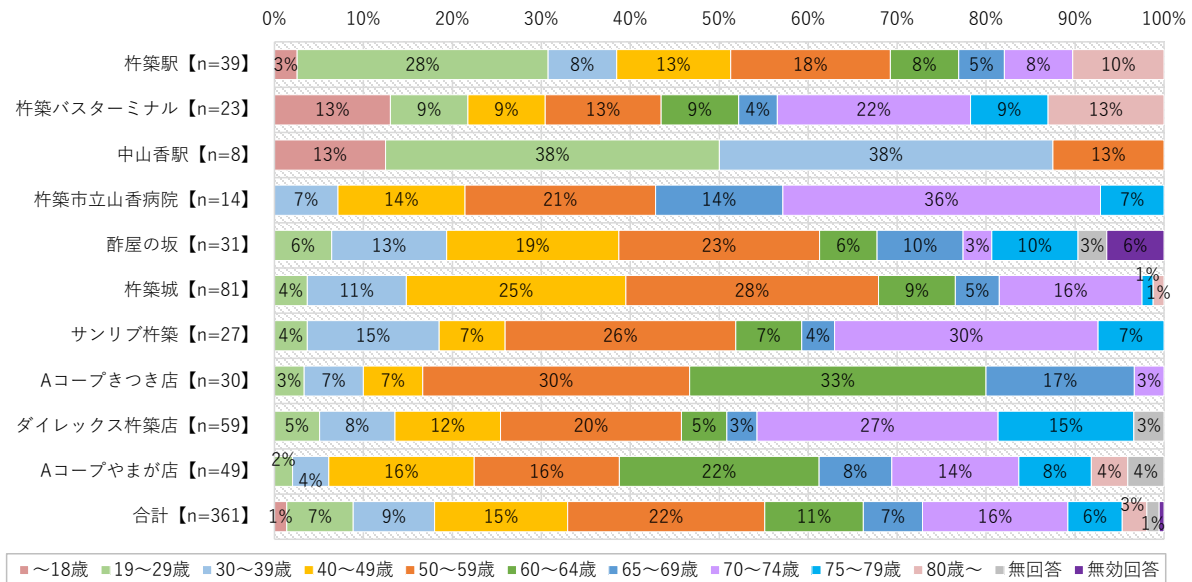


図 4-63 年齢

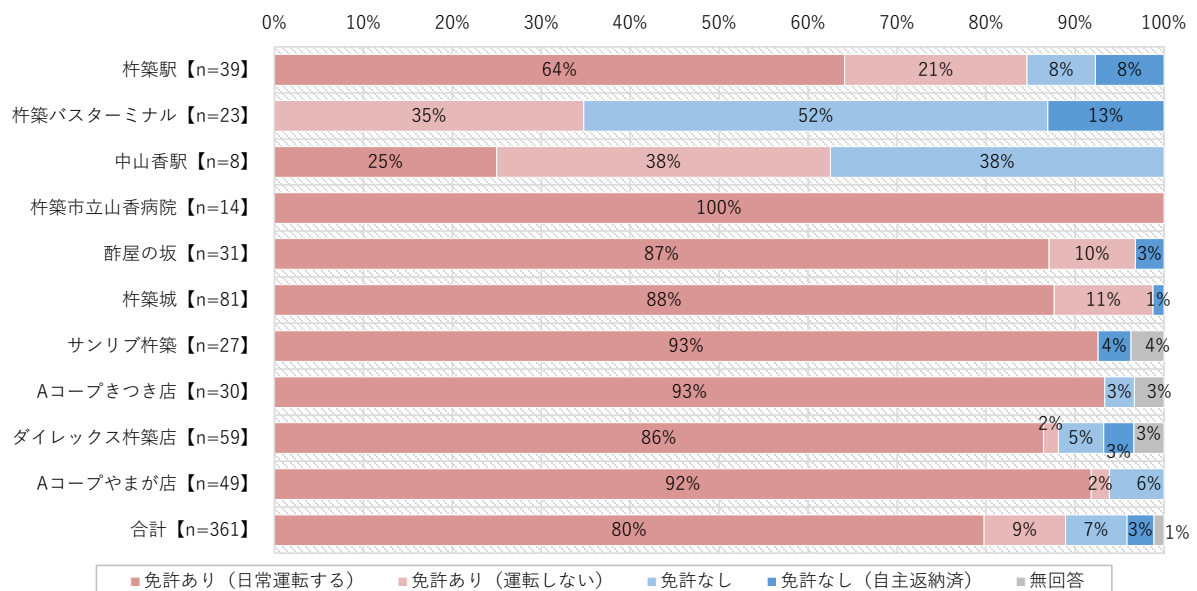


図 4-64 運転免許証の有無

(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。

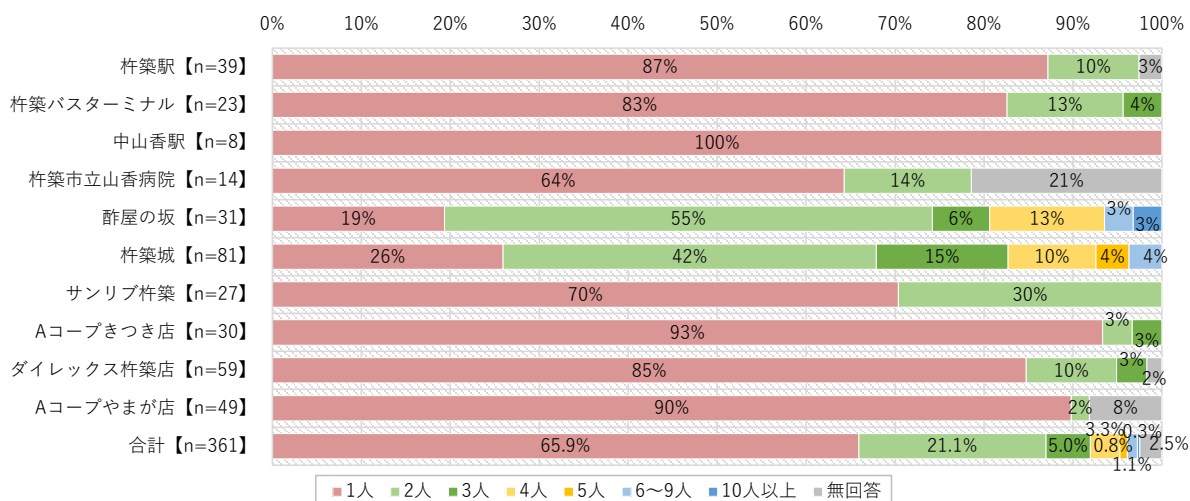


図 4 -65 来訪者の人数

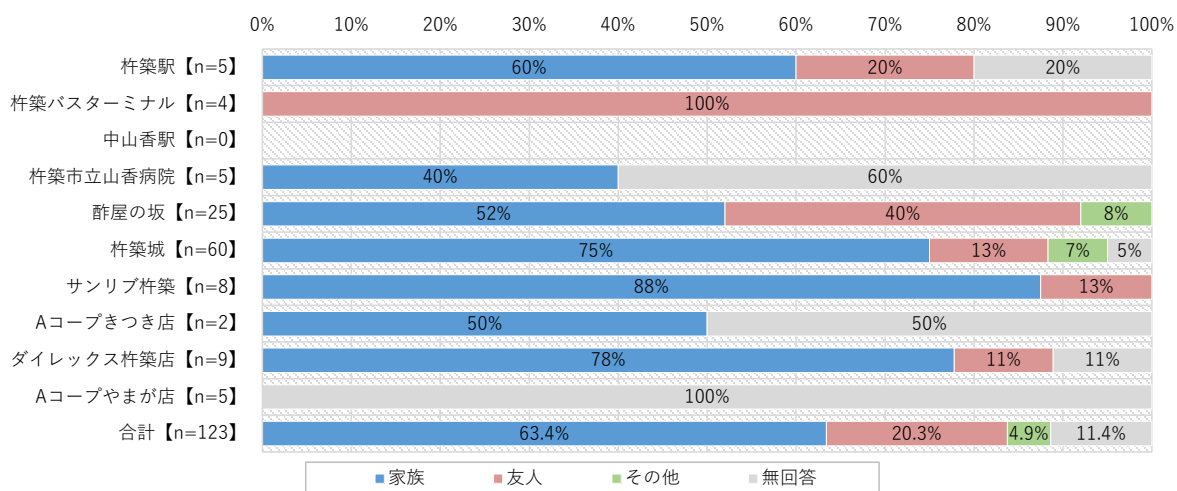
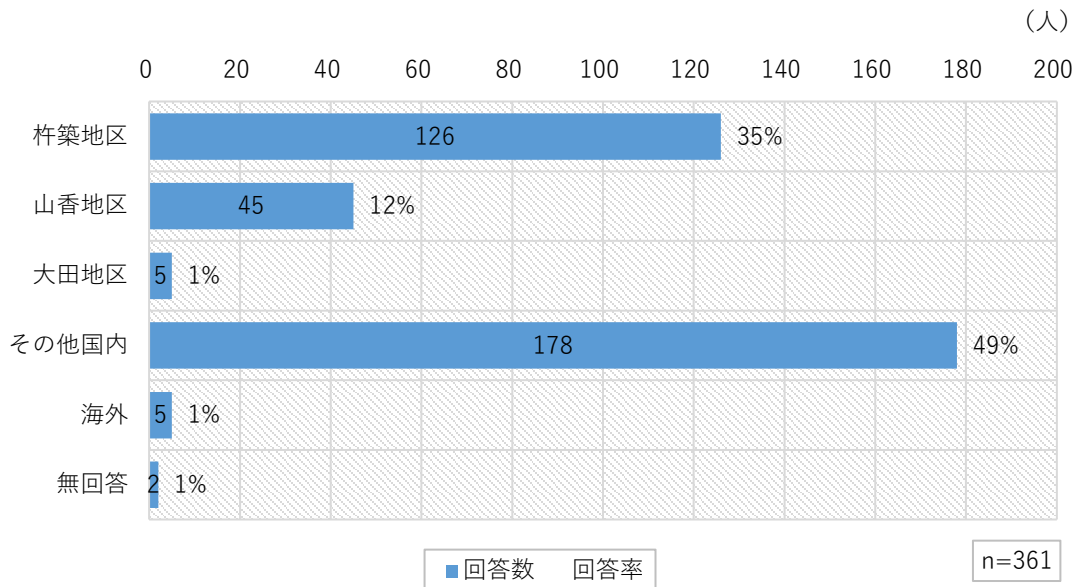


図 4 -66 グループの関係性

(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

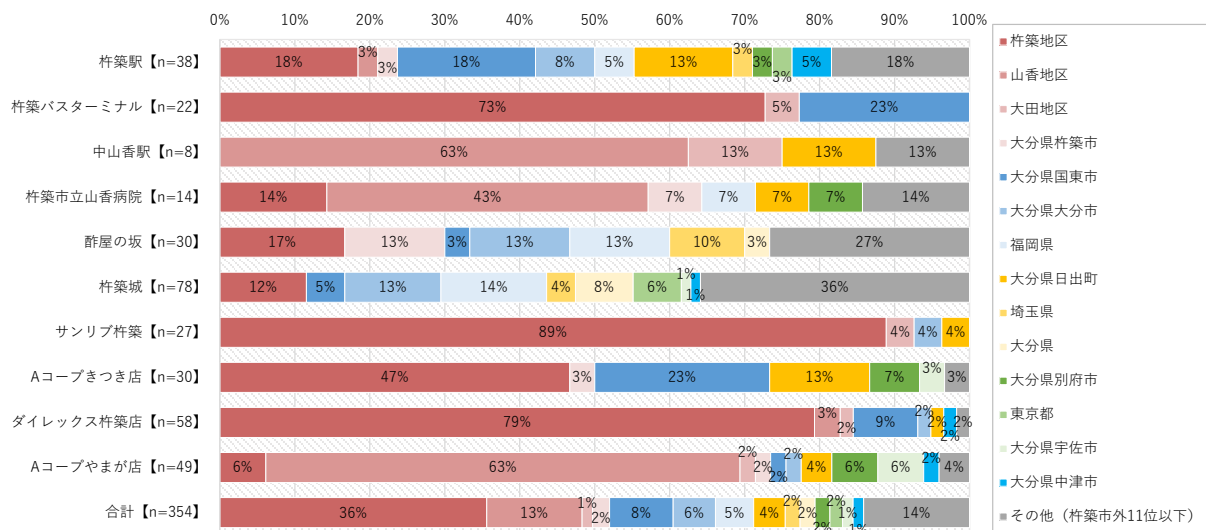


図 4 -68 施設別来訪者の居住地 (国内)

(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」、「杵築バスターミナル」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。

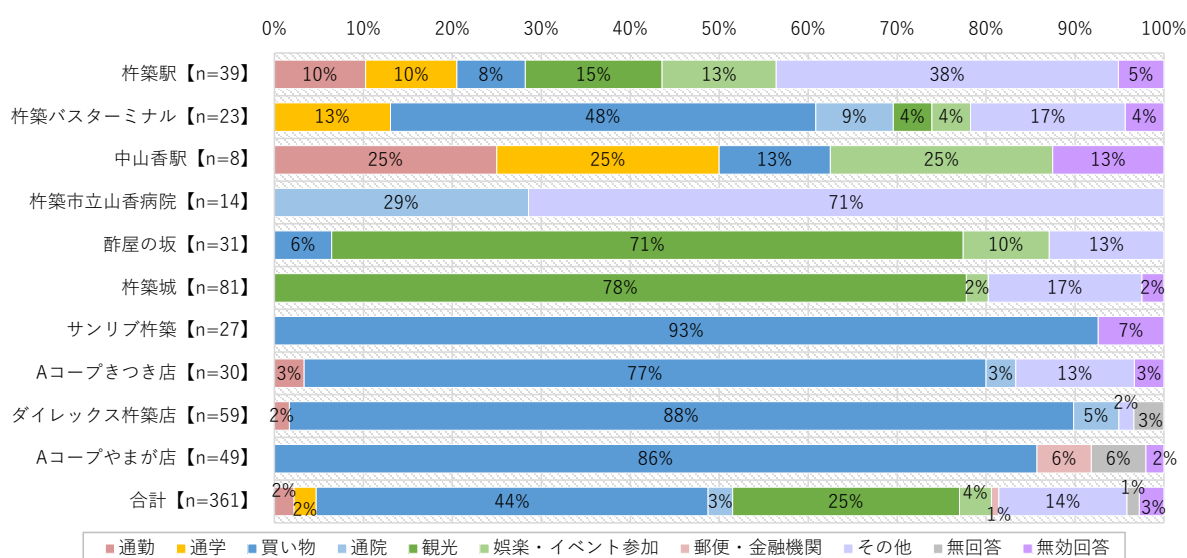


図 4 -69 外出目的

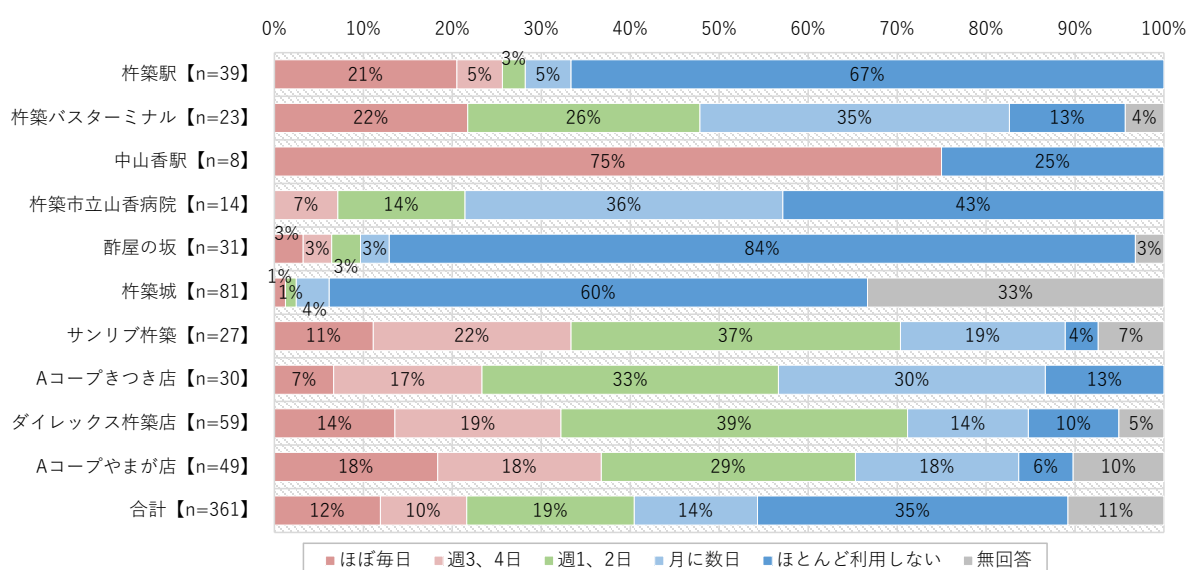


図 4 -70 施設の利用頻度

(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。

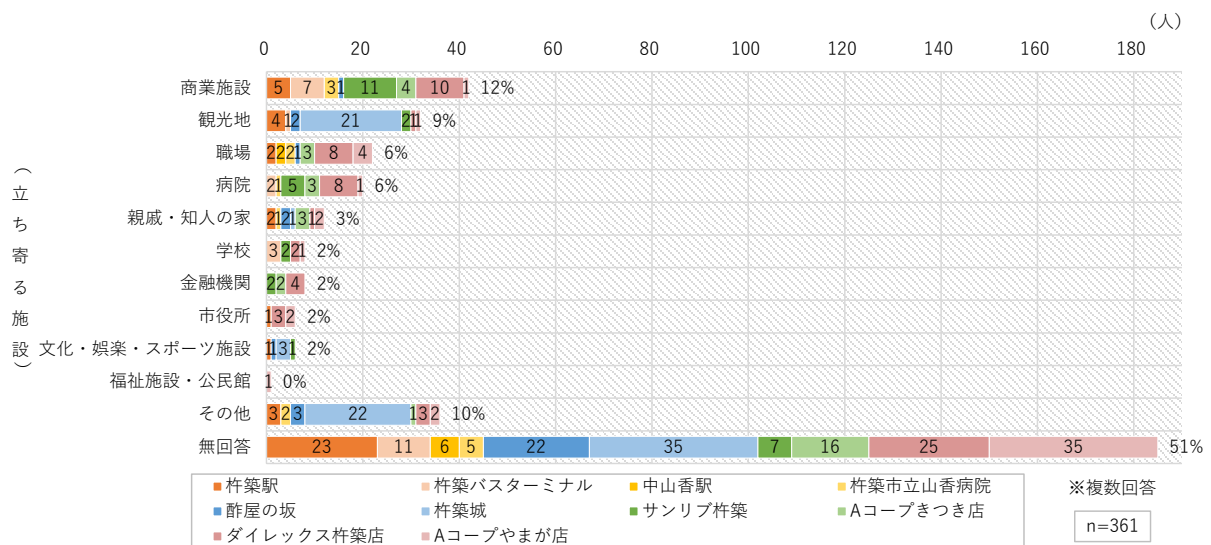


図 4-71 対象施設以外に立ち寄る施設

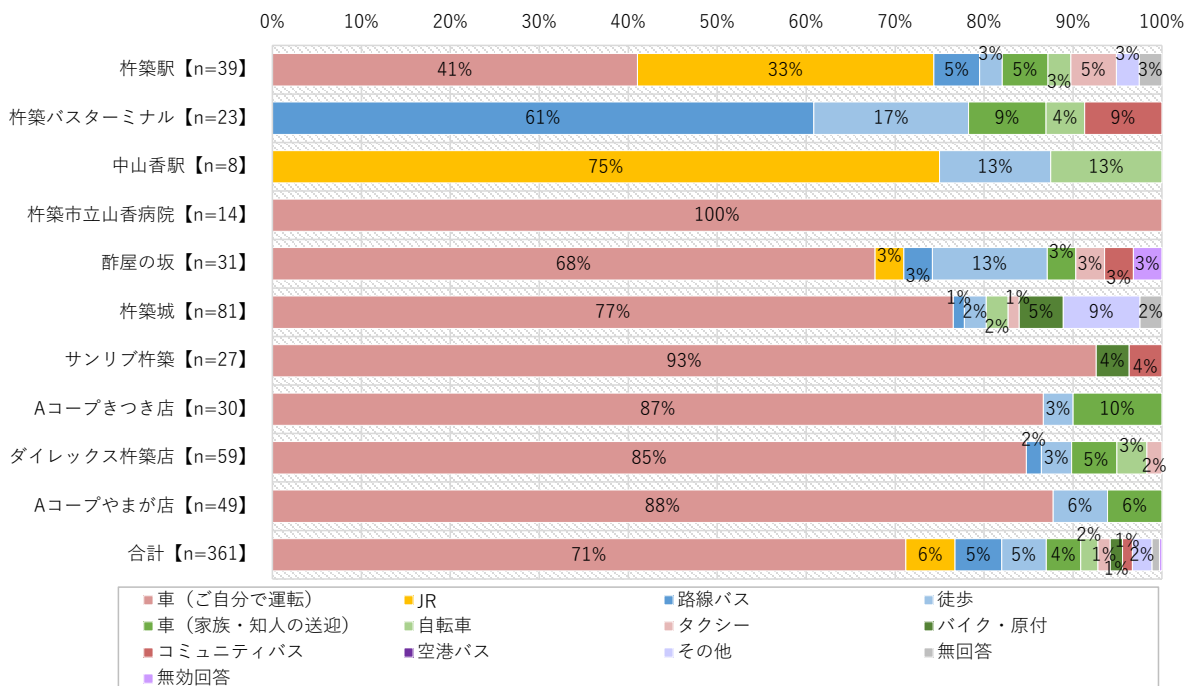


図 4-72 対象施設へ来るまでの移動手段

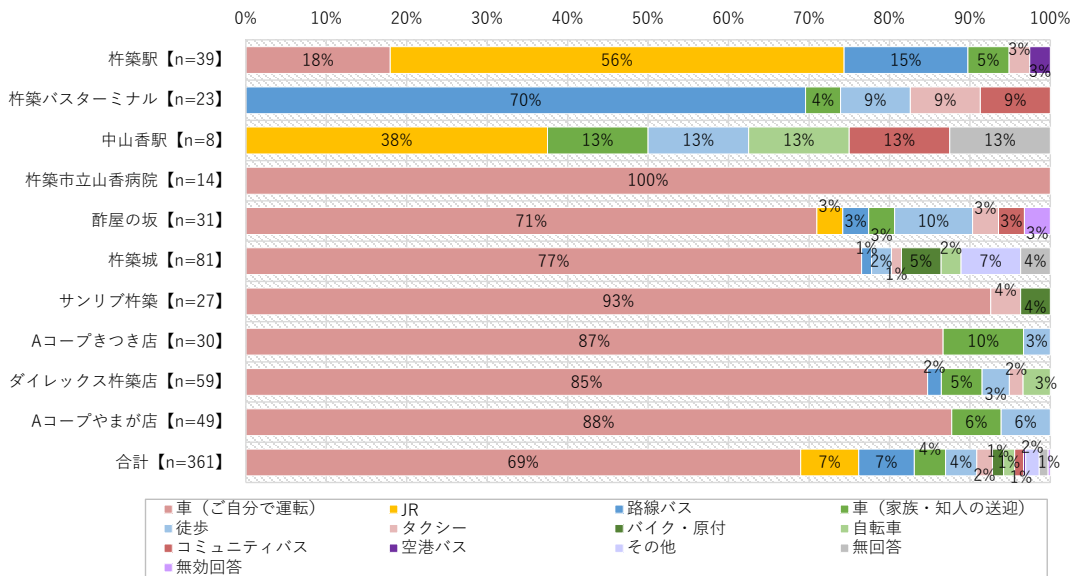
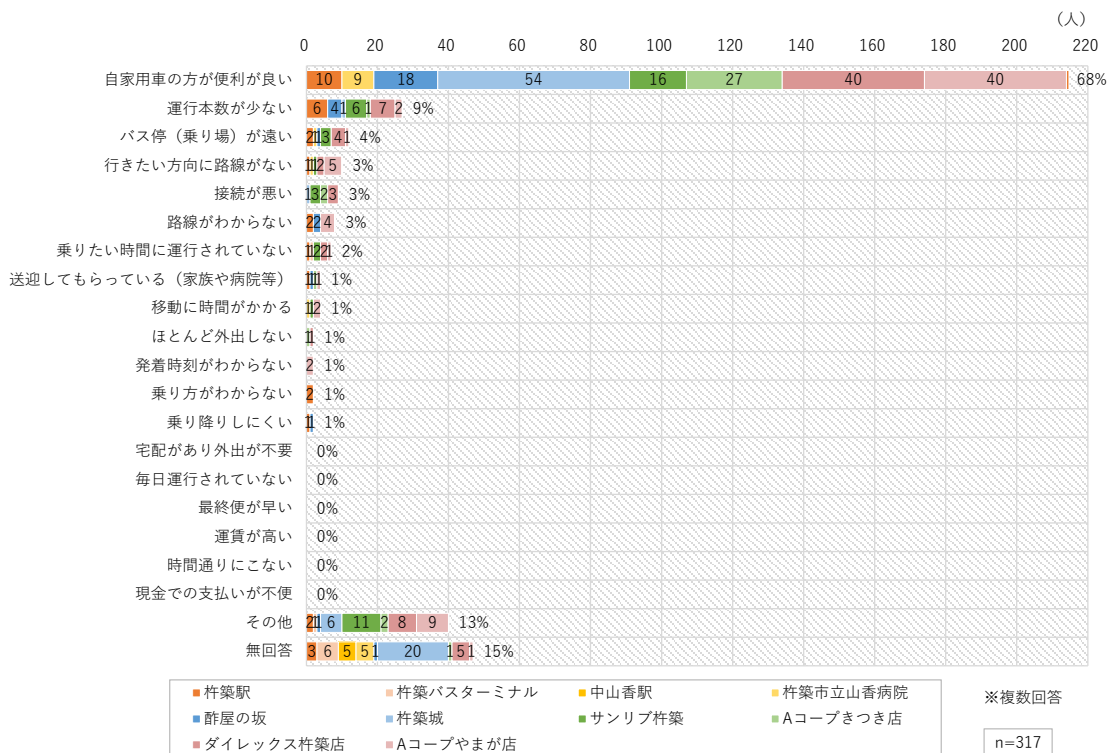


図 4-73 対象施設からの移動手段

(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コープやまが店」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もある。（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) ● 杵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) ● 病院は杵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) <p>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)</p>

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らせてもらっている。(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

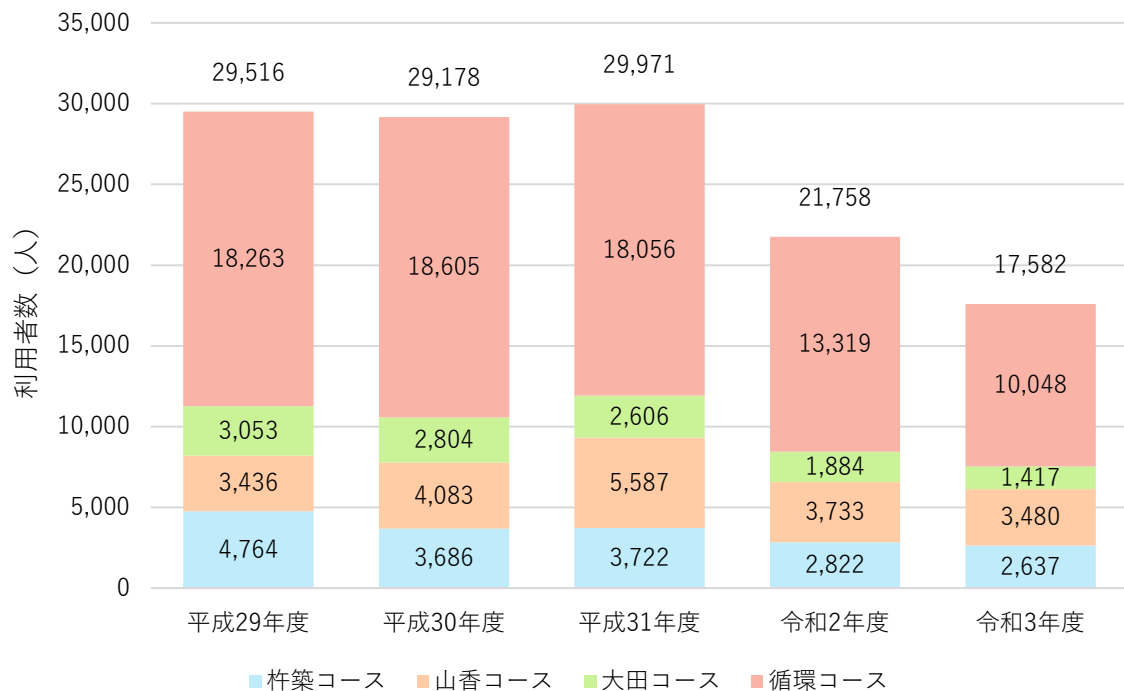
4-2-1 市内公共交通サービスに関する課題

(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イ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。

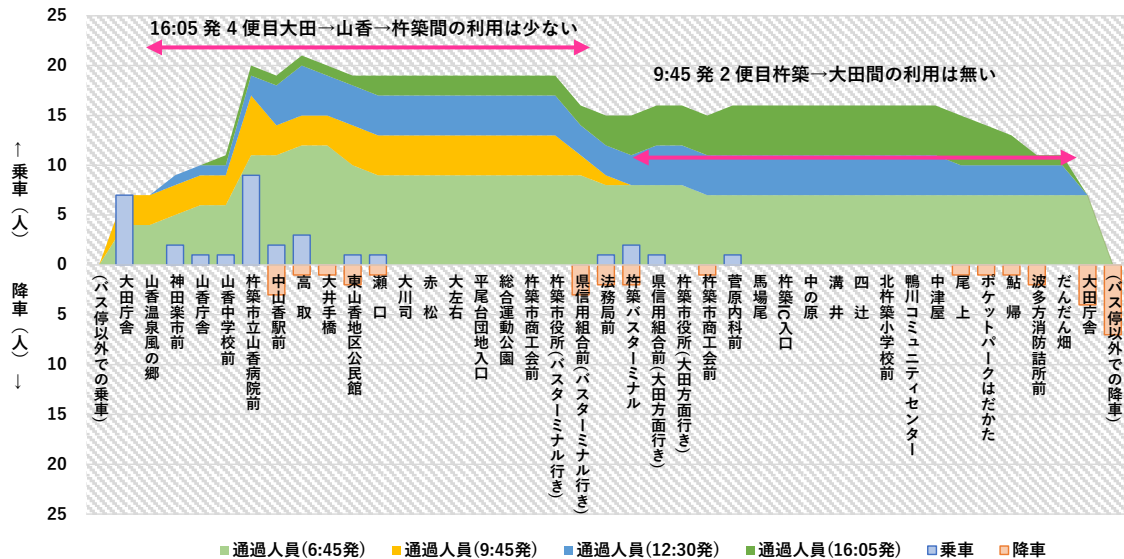


出典：市資料

図 4-75 年間利用者数・路線数の推移

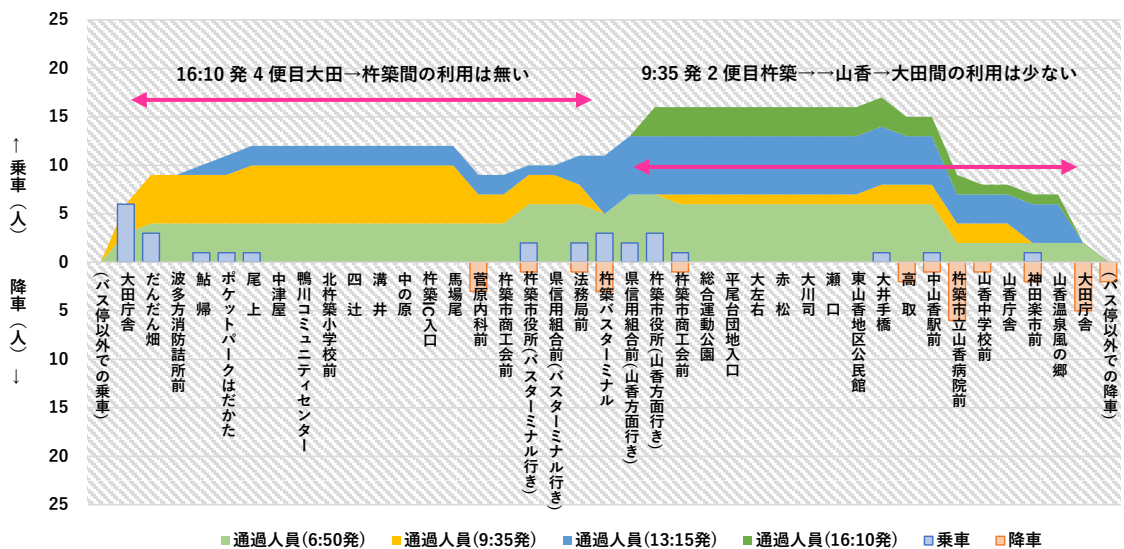
(2) コミュニティバス市内循環コース 効率的な運行の必要性

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。



出典：コミュニティバス乗り込み調査

図 4-76 市内循環コース左回り線 通過人員

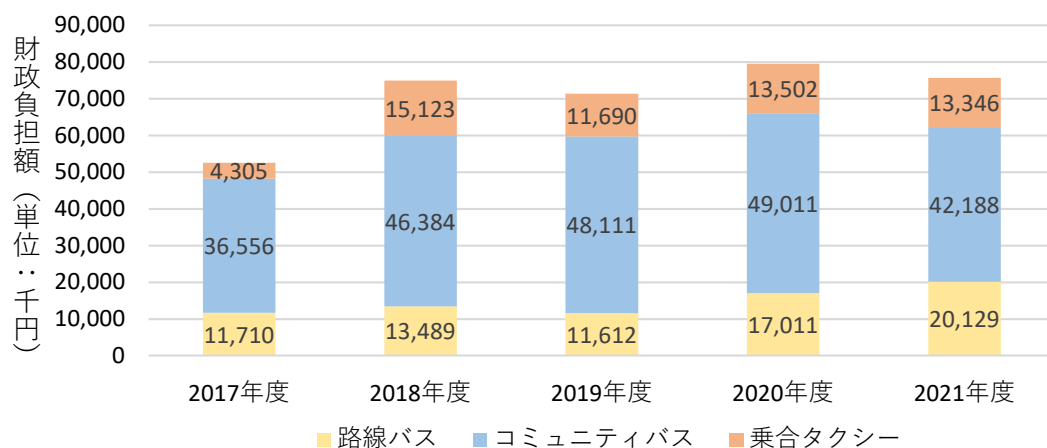


出典：コミュニティバス乗り込み調査

図 4-77 市内循環コース右回り線 通過人員

(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。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。

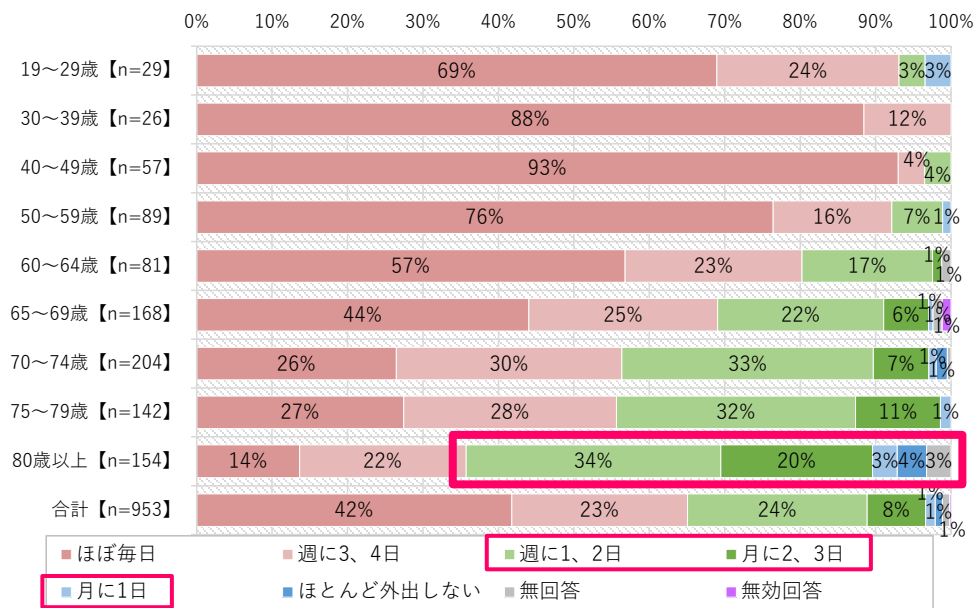
図 4-78 公共交通の年間財政負担額（再掲）

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

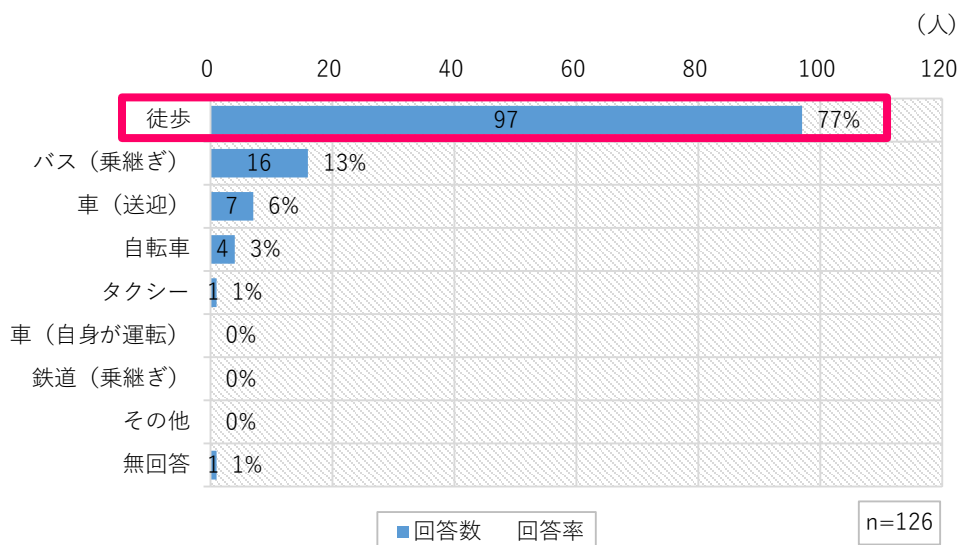
人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズは縮小化・個別化しています。高齢になるに伴い移動頻度が低下し、また、通勤・通学の移動ニーズも減少しています。

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。



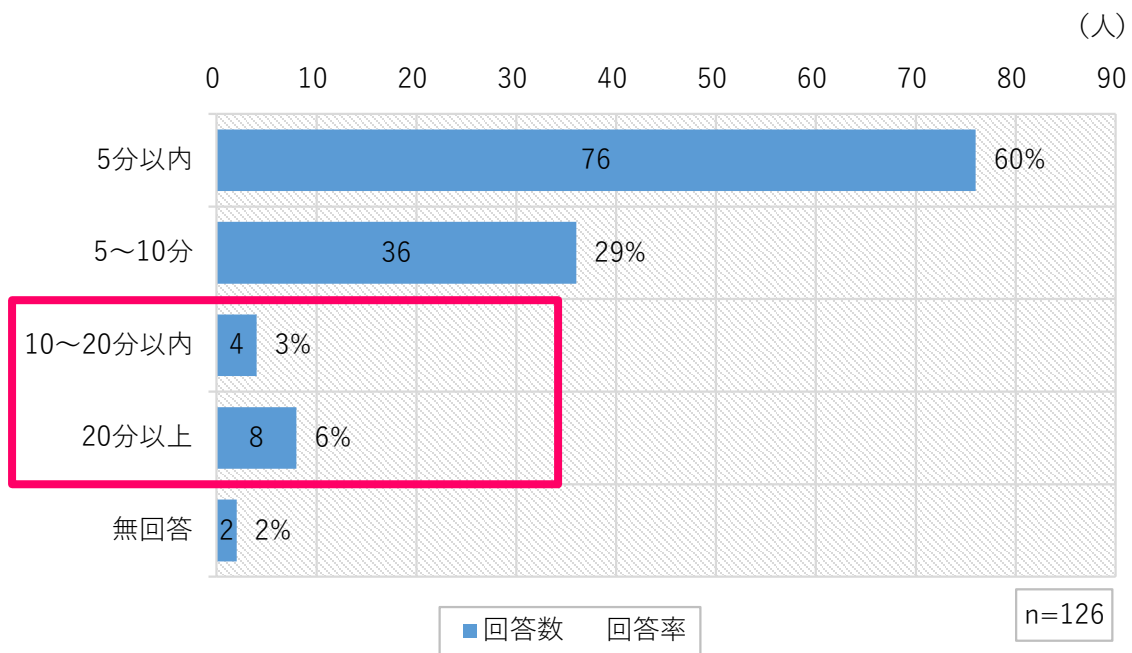
出典：住民アンケート

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

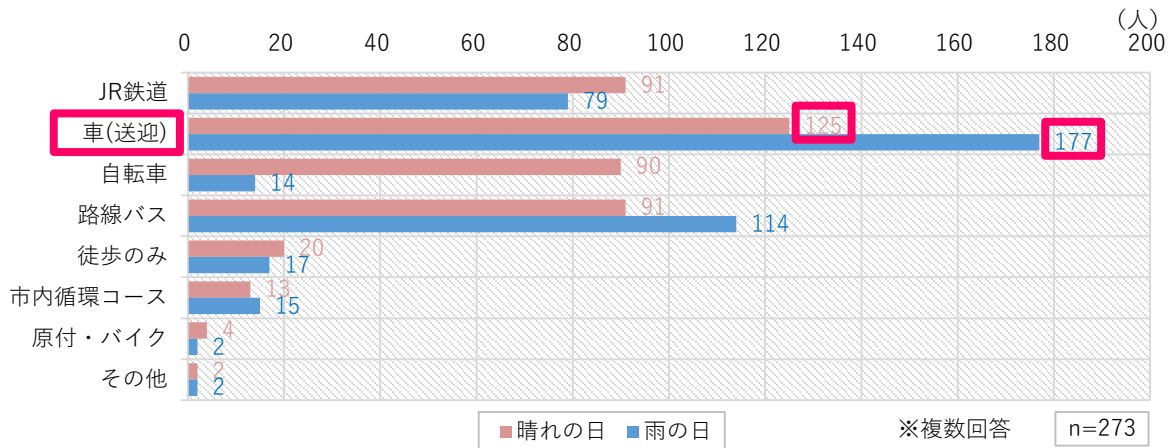


出典：コミュニティバス乗り込み調査

図 4-81 自宅からバス停までの移動時間

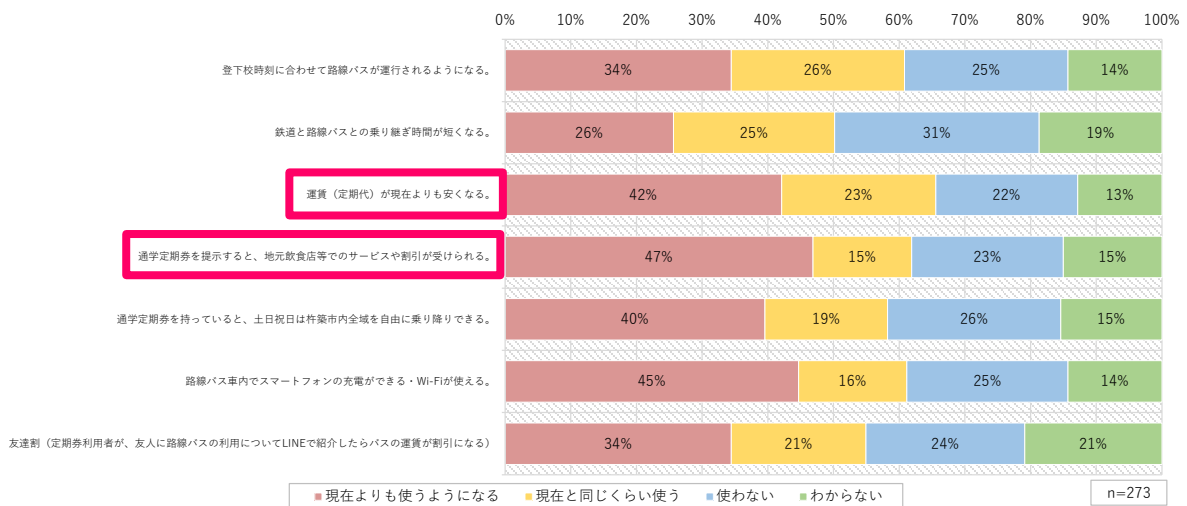
(2) 高校通学時の送迎依存からの転換の必要性

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）



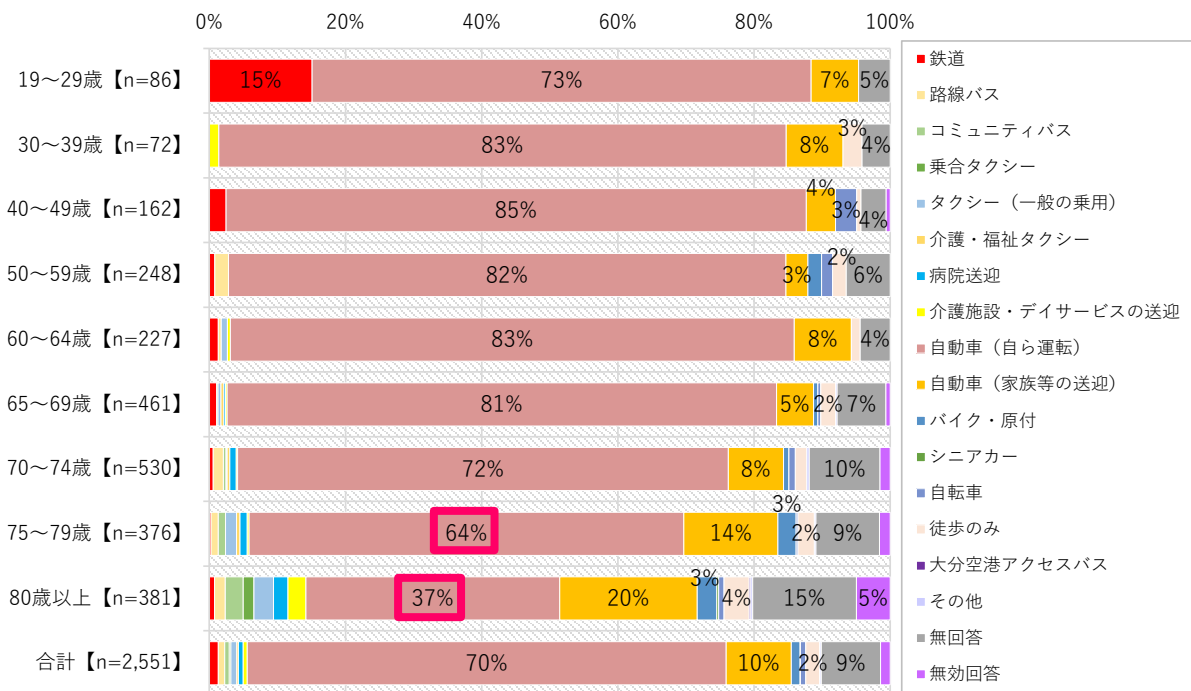
資料：高校生アンケート

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。

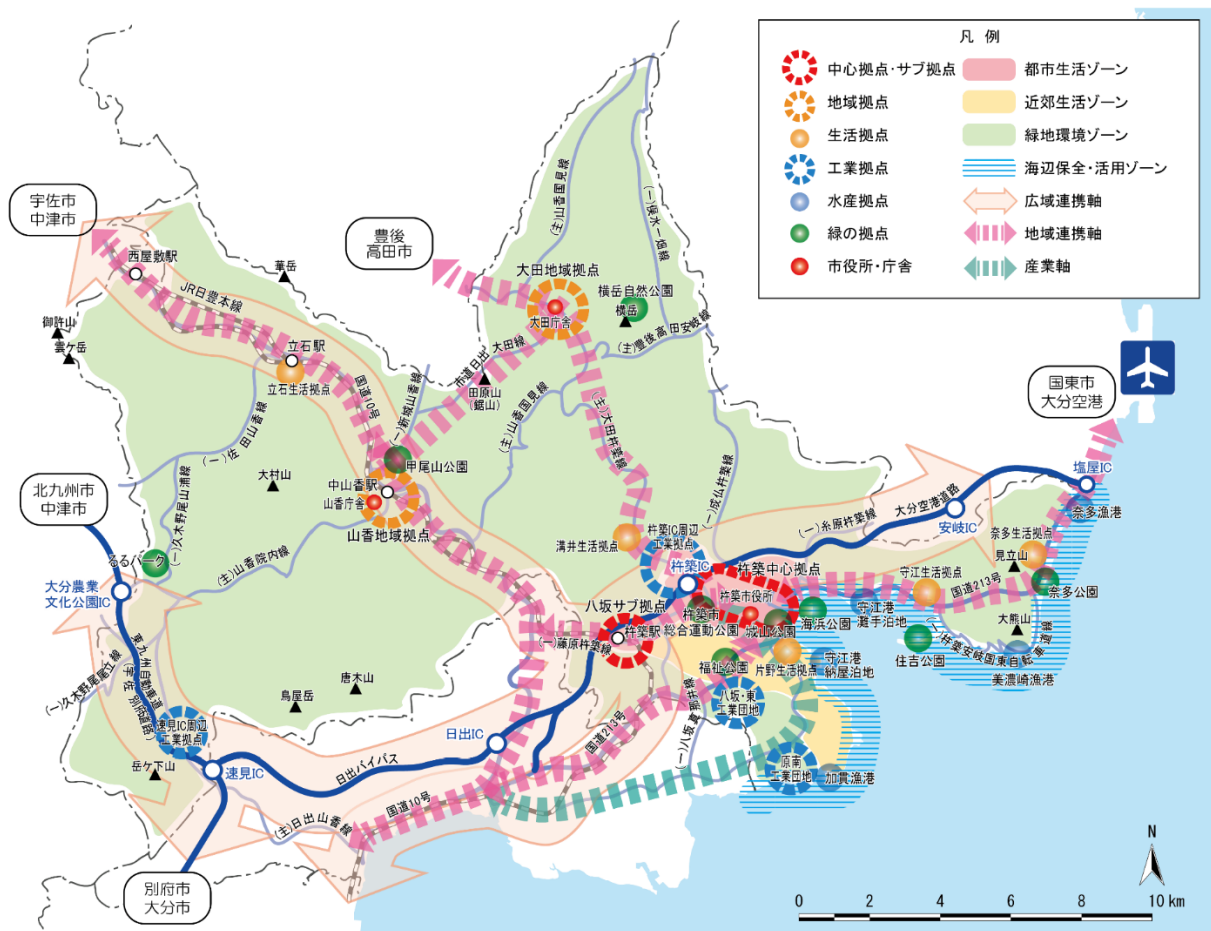


出典：市資料

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。



出典：杵築市都市計画マスタープラン

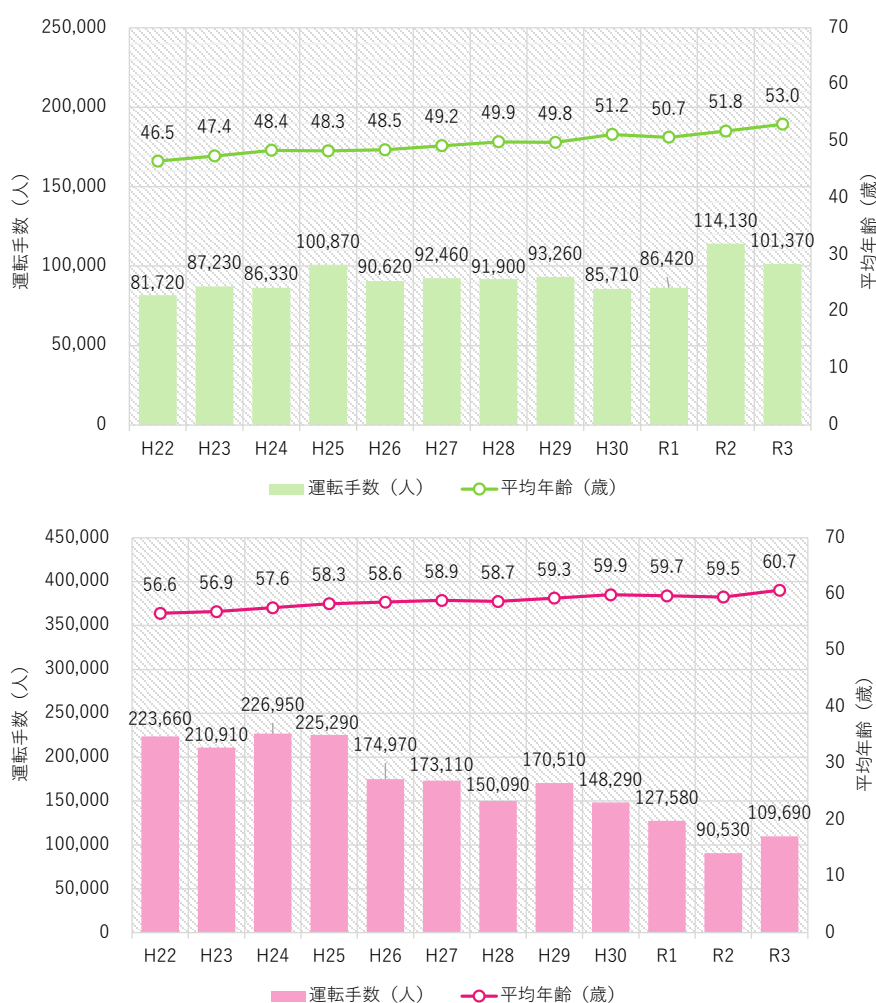
図 4-85 杵築市将来都市構造図

(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 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）（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。

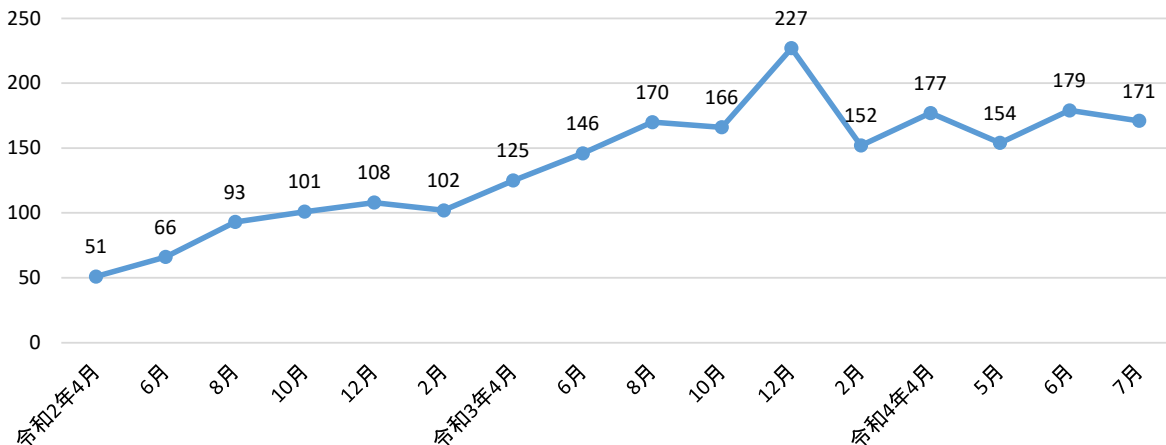


図 4-87 市立山香病院通院支援事業の利用者数の推移（再掲）