

2. 移動に関する地域の現状・問題点

2.1. 山間部を中心とした人口減少・高齢化

杵築市および日出町の中心部や大分空港周辺を除き、山間部等の広い範囲で人口が減少している。

山間部では高齢化率が50%を超える集落が多く、山間部を中心に集落の小規模化と高齢化が進行している。

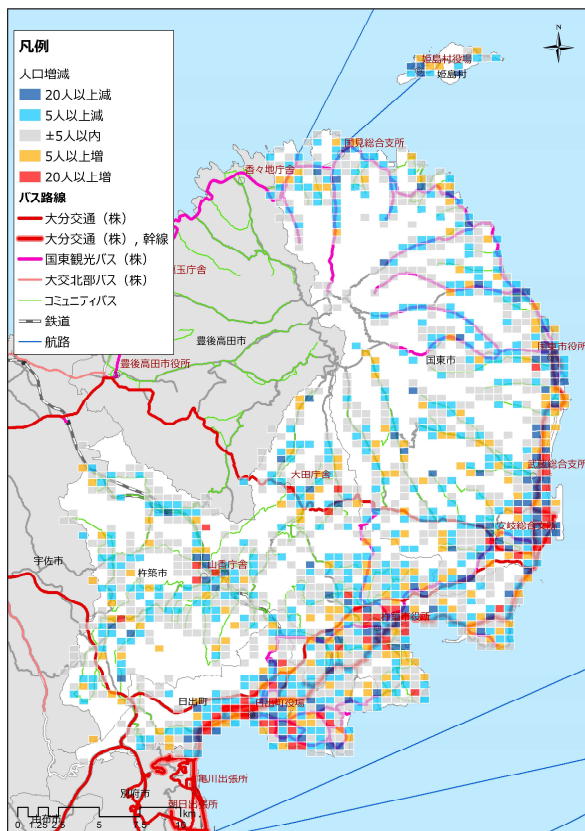


図 2-1 東部圏の人口増減（5年間）

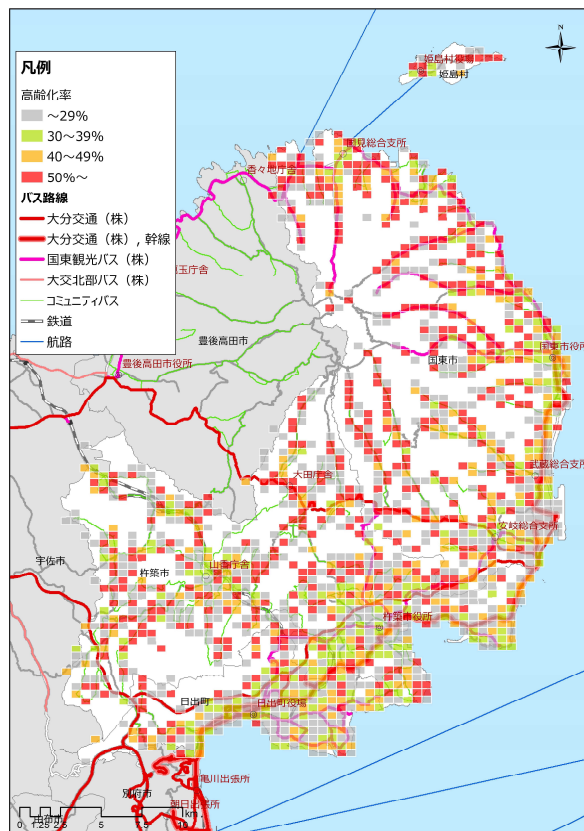


図 2-2 東部圏の高齢化率分布

資料：平成22年および27年国勢調査

2.2. 移動ニーズの縮小化

各市町村の人口は減少またはピークを迎えており、今後は年少人口だけでなく高齢者数も減少していくことが推計されている。

高齢者は年齢とともに外出頻度も低下することから、移動ニーズは縮小化していくことが想定される。

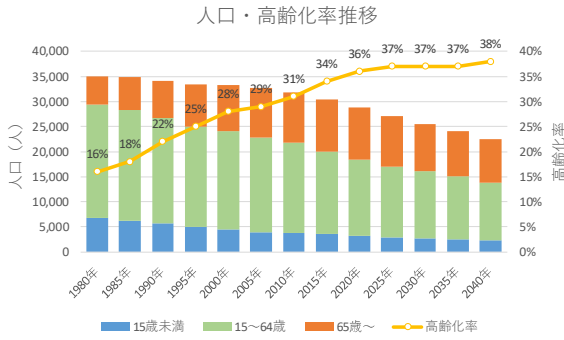


図 2-3 杵築市の人口・高齢化率推移

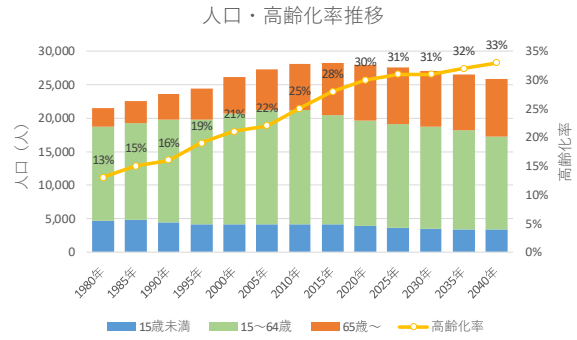


図 2-4 日出町の人口・高齢化率推移

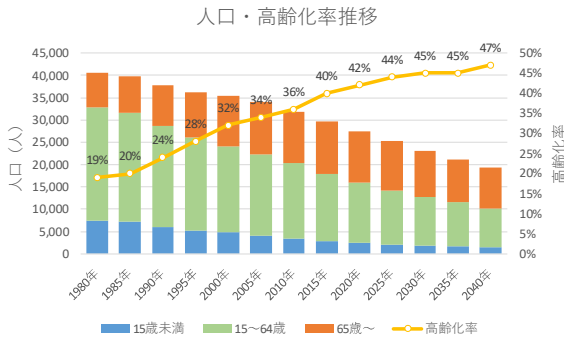


図 2-5 国東市の人口・高齢化率推移

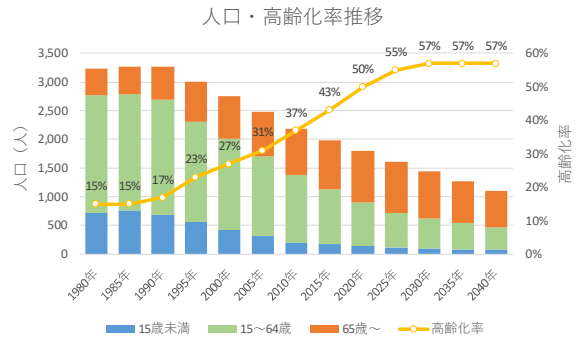


図 2-6 姫島村の人口・高齢化率推移

資料：平成 27 年国勢調査

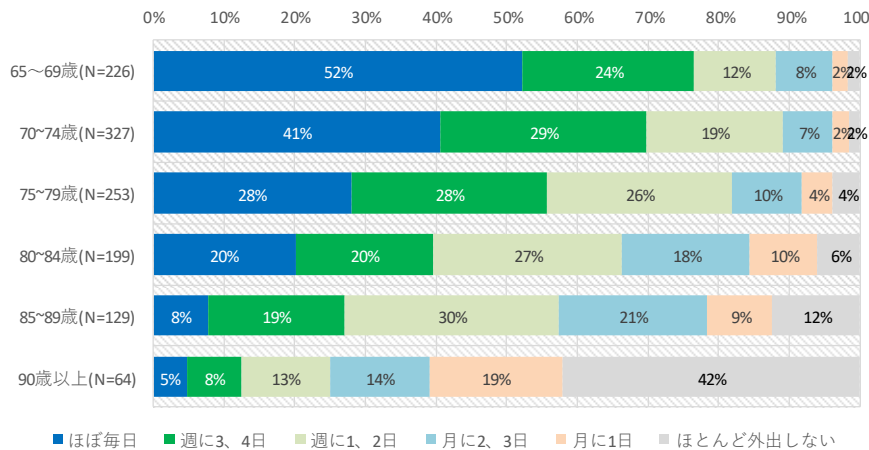


図 2-7 年齢別の外出頻度

資料：住民アンケート調査

2.3. 観光需要への対応

訪日外国人観光客が増加する中、大分県内の宿泊旅行者も近年増加し続けており、特に、韓国を筆頭に、中国・香港・台湾等のアジア圏からの宿泊旅行者は8年前の4倍以上に急成長している。

東部圏においても、ハーモニーランドや杵築城下町など観光来訪者による路線バス利用が存在しており、観光来訪者が円滑に移動するための情報提供等の対応が求められる。

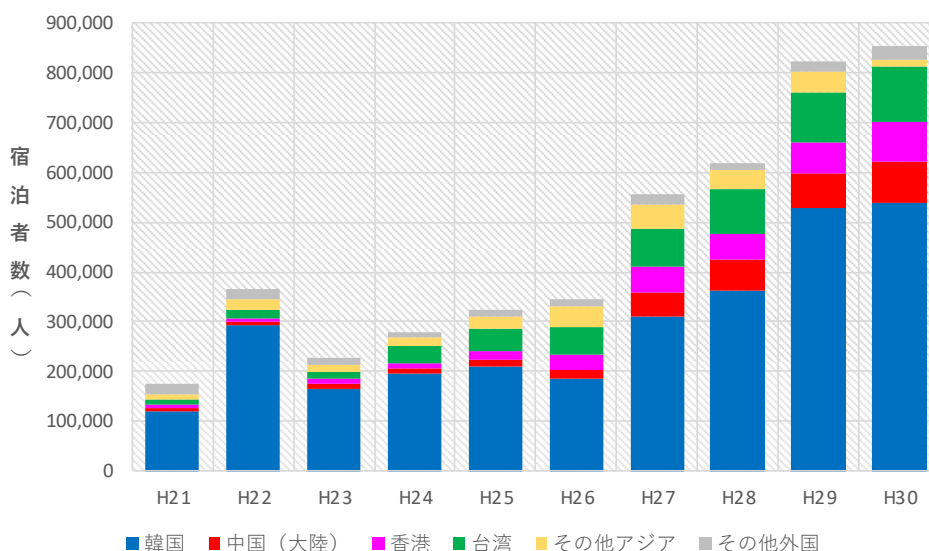


図 2-8 国籍別宿泊旅行者数の推移

資料：大分県観光統計（大分県）

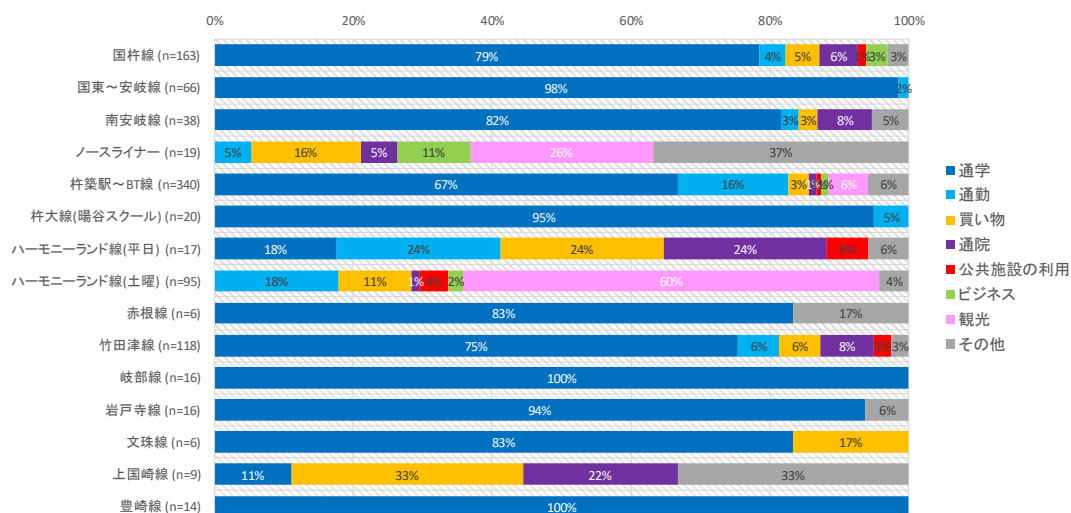


図 2-9 バス路線別の利用者の移動目的

資料：路線バス利用実態調査

2.4. 高校の統廃合に伴う移動の変化

国東高等学校双国校では、令和2年度より生徒の募集停止が決定している。

同校では、姫島村や国東市の国見地区、豊後高田市からの通学が多く、姫島航路や路線バス等の公共交通の利用が比較的多い。

これらの地域の居住者の通学先が変化するため、新たな移動ニーズに対応した公共交通の運行が求められる。

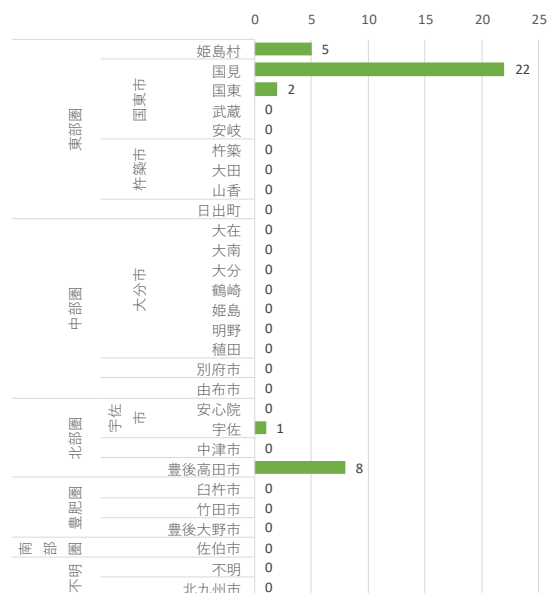


図 2-10 国東高等学校双国校への通学者の居住地

資料：高校生アンケート調査

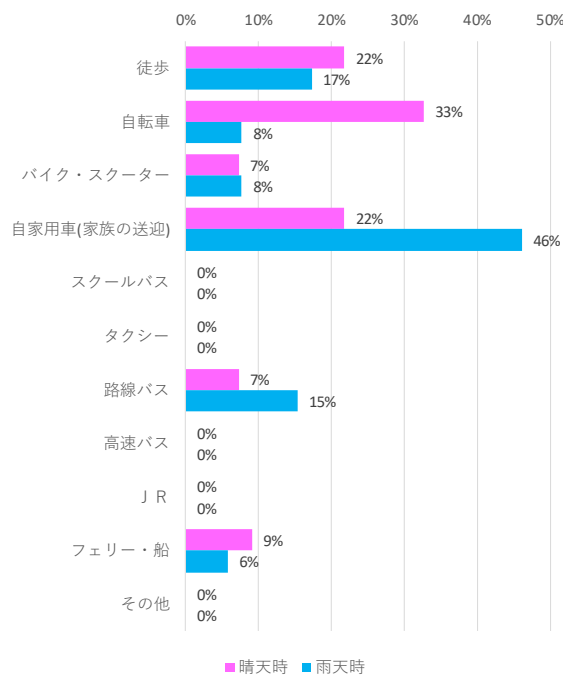


図 2-11 通学時の移動手段（国東高等学校双国校）

資料：高校生アンケート調査

3. 東部圏における公共交通の現状・課題

3.1. 高齢者の移動手段として定着していない公共交通

65 歳以上の高齢者を対象としたアンケート調査では、主な移動手段として路線バスを利用する割合はどの地区も 1～2%程度となっている。

一方、市町の運行するコミュニティバスについては、杵築市の大田地区をはじめとして利用が定着している地域もあり、地域のニーズに合った柔軟な運行を行うことができれば、地域住民の足となることが期待される。

姫島村では 2 割が村営フェリーを利用するものの、島内および本島では自家用車が利用されている。

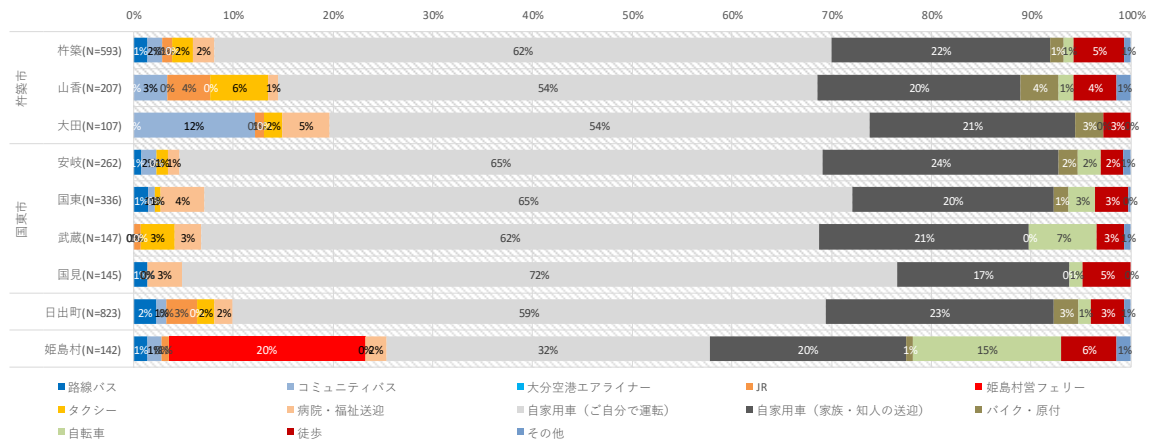


図 3-1 地区別の主な移動手段(高齢者)

資料：住民アンケート調査

3.2. 通学者の利用に依存した路線バス

東部圏の路線バスは、ハーモニーランド線や杵築駅～杵築バスターミナル線、ノースライナーを除いたほぼ全線で通学者の利用が8割以上を占める。

山間部路線の利用者数も通学者の減少により少数となっている。

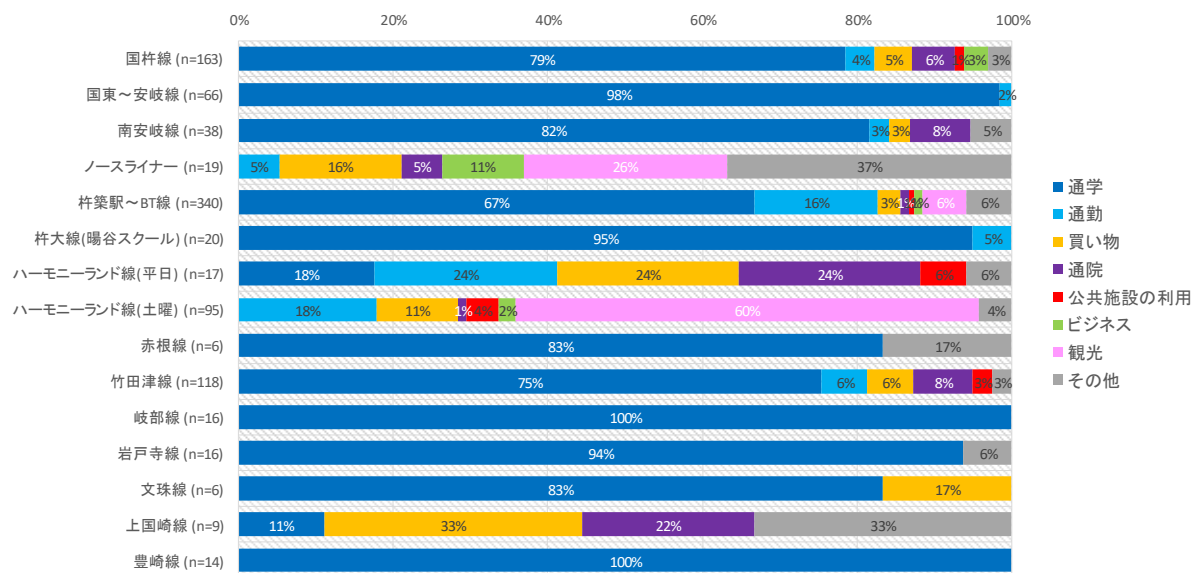


図 3-2 バス路線別の利用者の移動目的

資料：路線バス利用実態調査

3.3. 山間部路線における運行効率性の低迷

沿岸部の路線は中学生や高校生による比較的まとまった利用が存在しているが、山間部の路線は主に小学生または中学生の通学に合わせており、山間部で少子化・人口減少が進行していることから、利用者数が少数となっている。

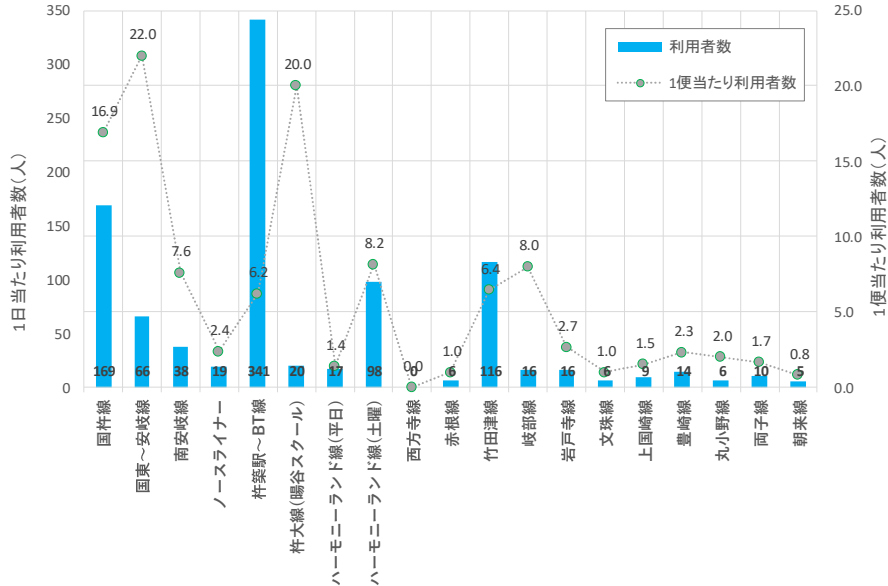


図 3-3 路線別の利用者数

資料：路線バス利用実態調査

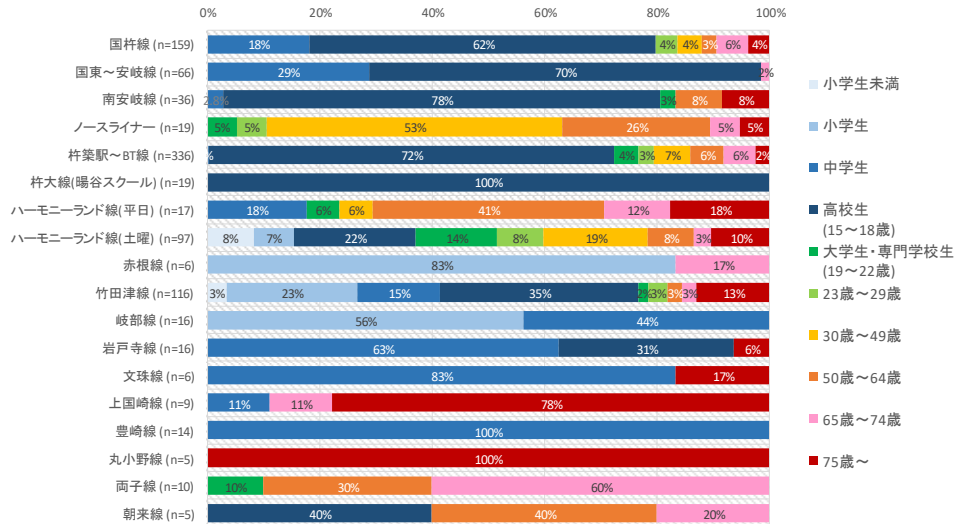


図 3-4 路線別の利用年代

資料：路線バス利用実態調査

3.4. 路線バスと他の移動サービスとの競合

国東市の国東地区・安岐地区、杵築市の山香地区・大田地区では小学生や中学生を対象とするスクールバスが運行されており、国東市の一部地区ではスクールバスと路線バスとの路線の重複が見られる。

また、国東市の武蔵地区においても義務教育学校の新設に伴うスクールバスの運行が計画されており、路線バスの利用に対して影響が生じる可能性が懸念される。

3.5. 交通結節点の利便性

圏域内の移動においては、鉄道駅や港、バスターミナルが交通結節機能を有しているが、地域内の公共交通（コミュニティバス等）と地域間の公共交通との結節点が明確でなく、快適に乗り継ぎができる環境となっていない。

3.6. 情報提供の不足

訪日外国人観光客による利用のあるバス路線もあるが、車内や交通結節点での外国語対応が十分に実施できていない。

また、運行情報のインターネットでの提供が進んできているが、交通結節点でのリアルタイムな情報提供は行っていない。

3.7. 深刻な運転手不足

乗合バスの運転者数は昭和 50 年をピークとして約 8 割まで減少しており、車両 1 台あたりの運転者数は 1.3 人/台程度となっている。

営業用バス運転者やタクシー運転者の平均年齢は年々上昇しており、退職に伴う運転手不足の状況の急激な悪化も想定される。

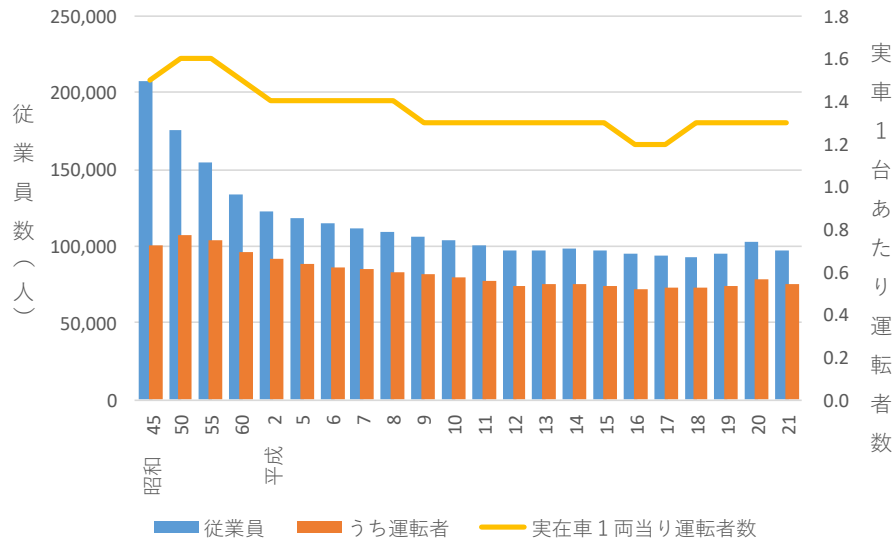


図 3-5 乗合バス事業の従業員数推移

資料：交通関係統計資料集（国土交通省）

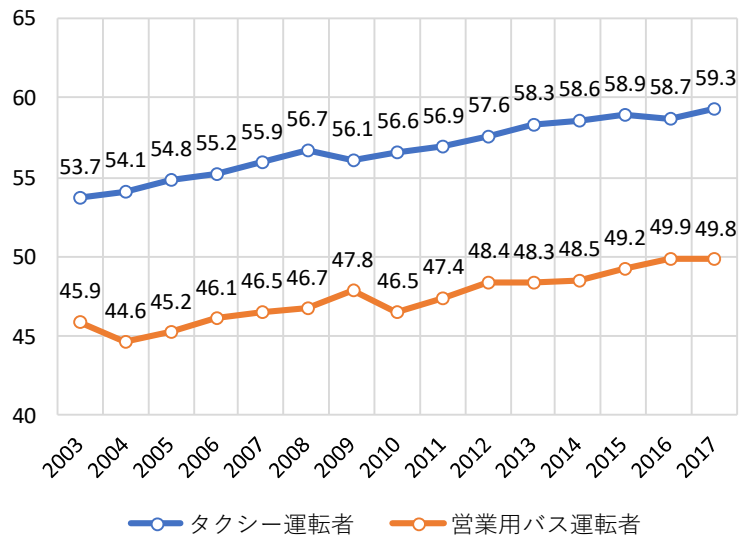


図 3-6 バス・タクシー運転者の平均年齢

資料：賃金構造基本統計調査（厚生労働省）