

第1編 大分県東部圏の現状及び課題

1. 大分県東部圏における地域の現状と課題

1.1. 人口動向

(1) 人口減少・人口構造の変化

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。

その中でも姫島村は人口減少・高齢化が深刻であり、20年後には人口が4割ほど減少し、高齢化率は57%に達する予測である。一方で、日出町は3市村に比べ人口減少、高齢化ともに緩やかである。

現在の人口ピラミッドに着目すると、姫島村の若年人口・生産年齢人口が極端に少ないことがわかる。

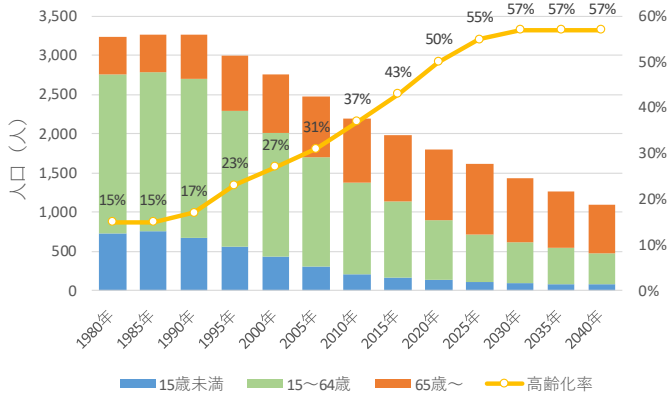


図 1-1 姫島村の人口・高齢化率推移

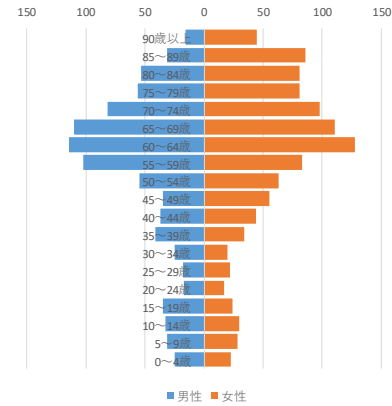


図 1-2 姫島村の人口ピラミッド

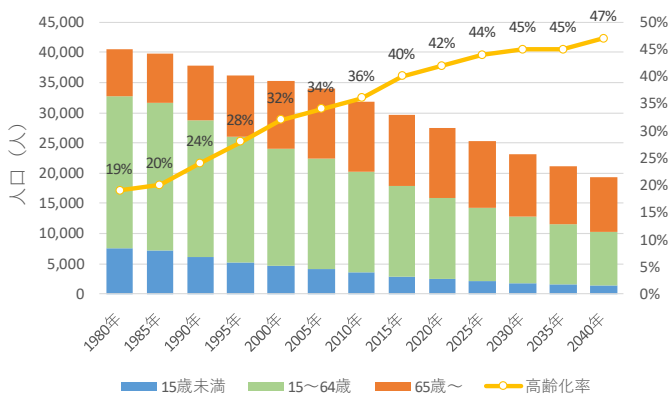


図 1-3 国東市の人口・高齢化率推移

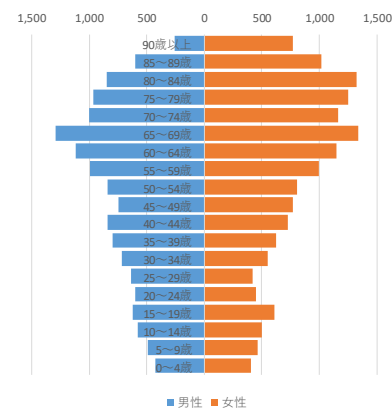


図 1-4 国東市の人口ピラミッド

資料：国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

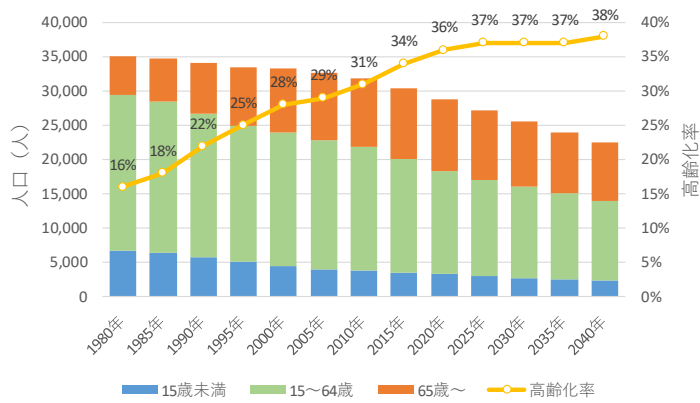


図 1-5 枚築市の人口・高齢化率推移

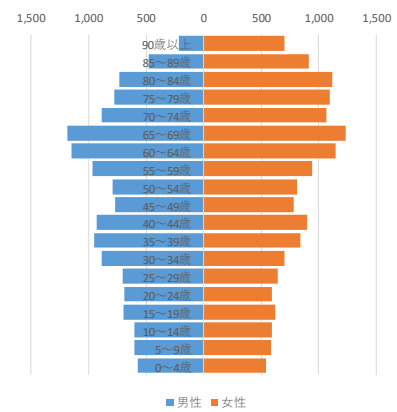


図 1-6 枚築市の人口ピラミッド

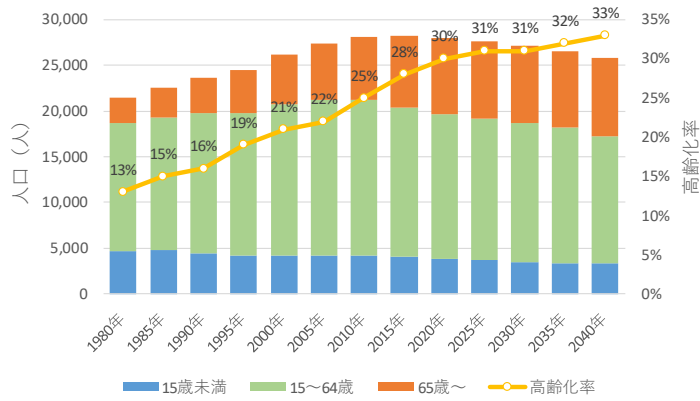


図 1-7 日出町の人口・高齢化率推移

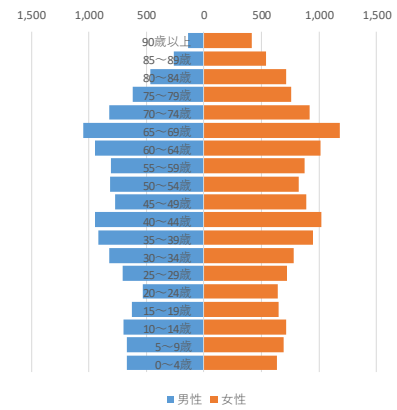


図 1-8 日出町の人口ピラミッド

資料：国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 人口分布

人口は各市町村の中心部をはじめとする沿岸部に集積しており、特に杵築市の中心部や近年周辺市町村のベッドタウンとして発展してきた日出町の中心部への人口集中が著しい。

山間部は人口密度が低い傾向にあり、谷に沿って人口が広範囲に分布している。

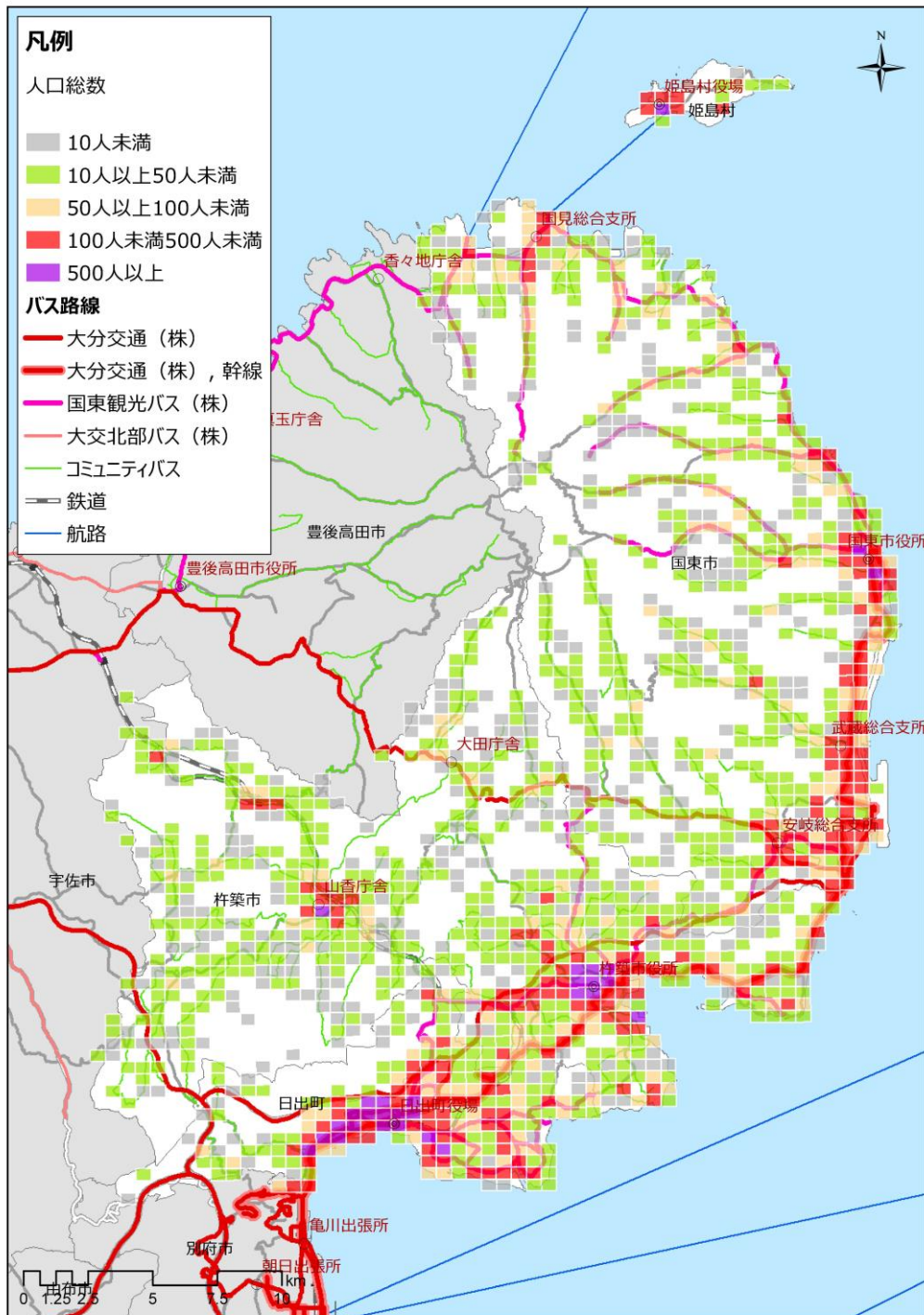


図 1-9 東部圏の人口分布

資料：平成 27 年国勢調査

(3) 高齢化の状況

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。

沿岸部においては、比較的高齢化率の低い地区が分布しているが、高齢化率が 50%を超える地区も国東市を中心に多く存在する。

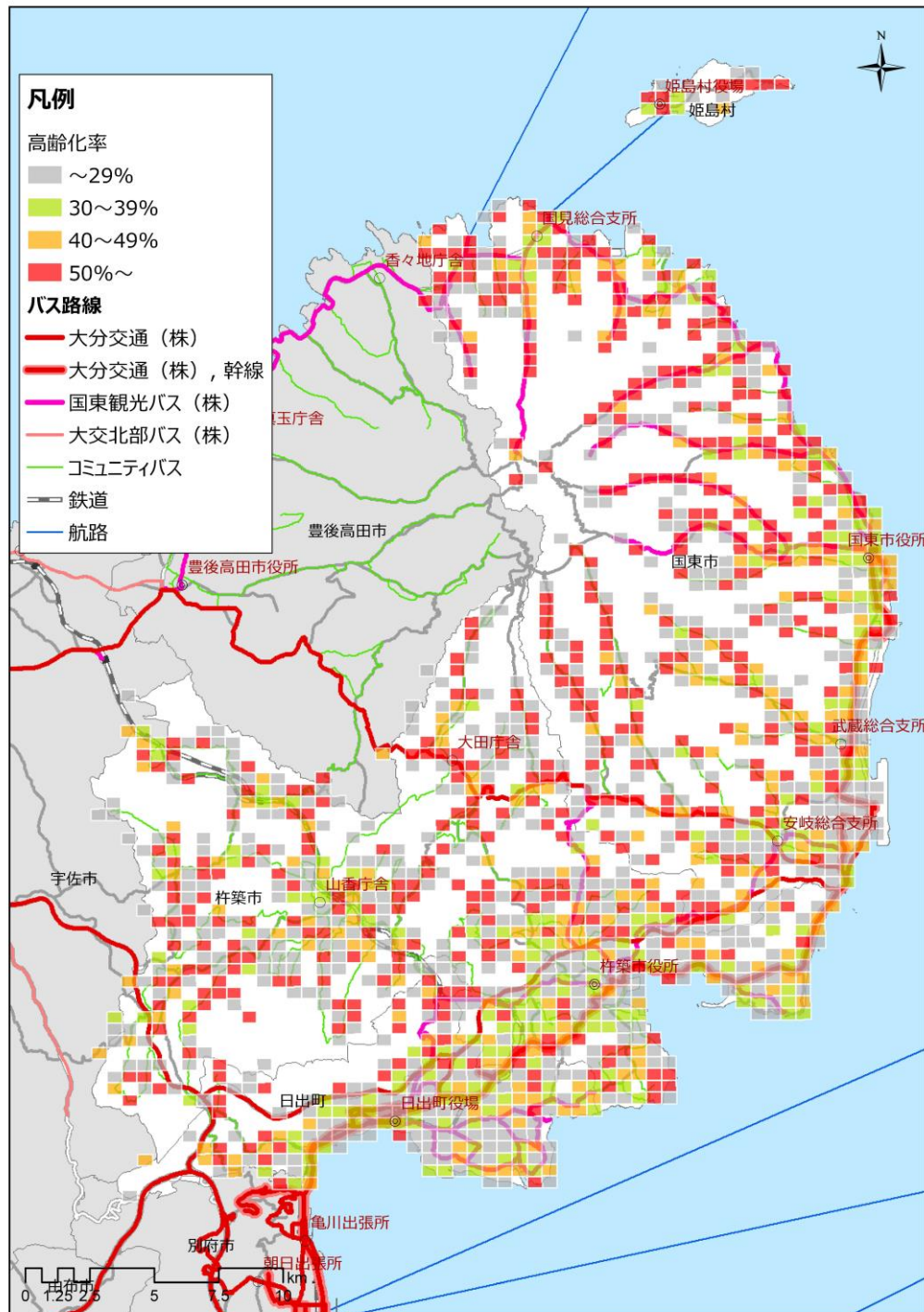


図 1-10 東部圏の高齢化率分布

資料：平成 27 年国勢調査

(4) 人口の転入・転出

姫島村では15～24歳の人口転出が著しく、進学や就職を機に村外へ居住地を移す住民が多いことが考えられる。また、25～54歳の生産年齢人口も転入に比べ転出が多いことがわかる。

国東市、杵築市では、若年人口・生産年齢人口の転入・転出ともに著しく、ほとんどの年齢層で転出過多となっている。一方で、両市とも50～69歳までの人口が増加傾向にあることがわかる。

日出町は15～24歳が転出過多であるが、25歳以上の人口転入が多いことがわかる。その中でも25～39歳の子育て世代の人口流入が他3市村に比べ著しく、大分市や別府市などの周辺市町村のベッドタウンの役割を担っていることが考えられる。

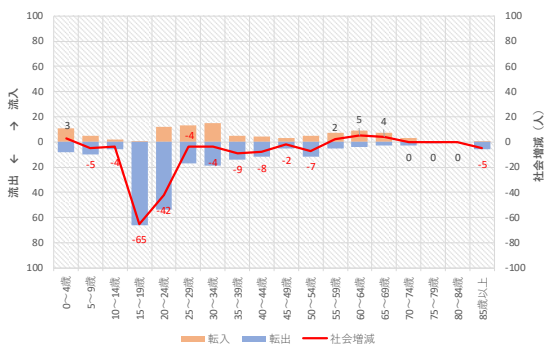


図 1-11 姫島村人口の社会増減

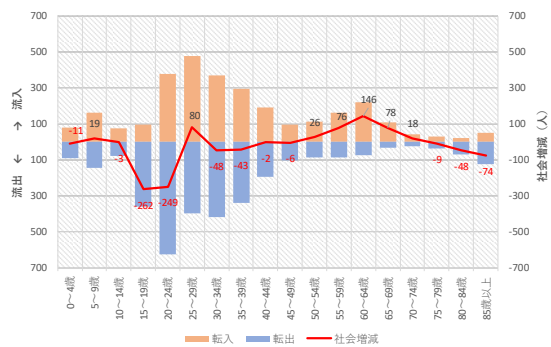


図 1-12 国東市人口の社会増減

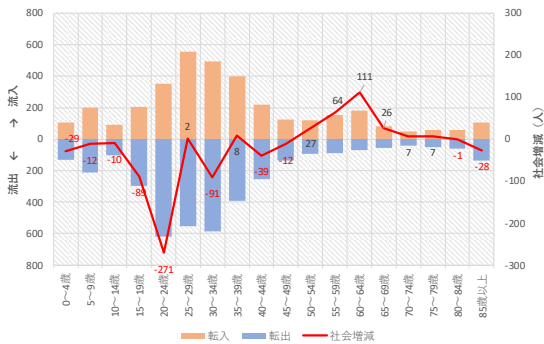


図 1-13 杵築市人口の社会増減

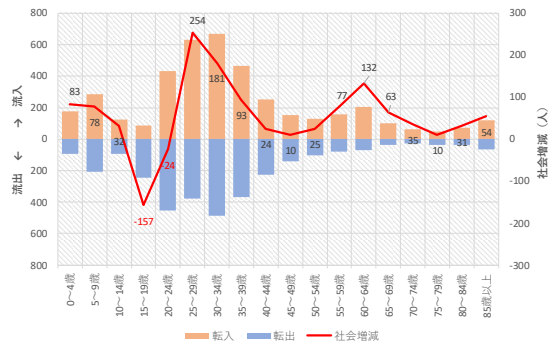


図 1-14 日出町人口の社会増減

資料：平成27年国勢調査

(5) 就業者・通学者の通勤・通学動向

姫島村、国東市に居住する就業者は自市村に通勤する人が 8 割以上を占め、市村外で就業する人は少数（姫島村から国東市は 89 人、国東市から杵築市は 750 人が就業）である。

杵築市、日出町に居住する就業者は市内に通勤する人が約 5～6 割を占め、東部圏内に就業する人が 2 割弱を占める。また、中部圏に属する大分市や別府市に就業する人もおり、特に日出町は大分市に 1 割以上（約 1,500 人）、別府市に 2 割以上（約 2,800 人）もの人が就業している。

15 歳以上の通学者においては、国東市を除く 3 市町村の居住者は 5～8 割が周辺市町へ通学している。

杵築市・日出町は中部圏に属する大分市や国東市へ通学する人の割合が多く、杵築市は 3 割以上（大分市・別府市へ約 200 人）、日出町は 5 割以上（大分市へ約 300 人、別府市へ約 400 人）みられた。

国東市に居住する通学者は市内での通学が約 7 割（約 750 人）を占めている。

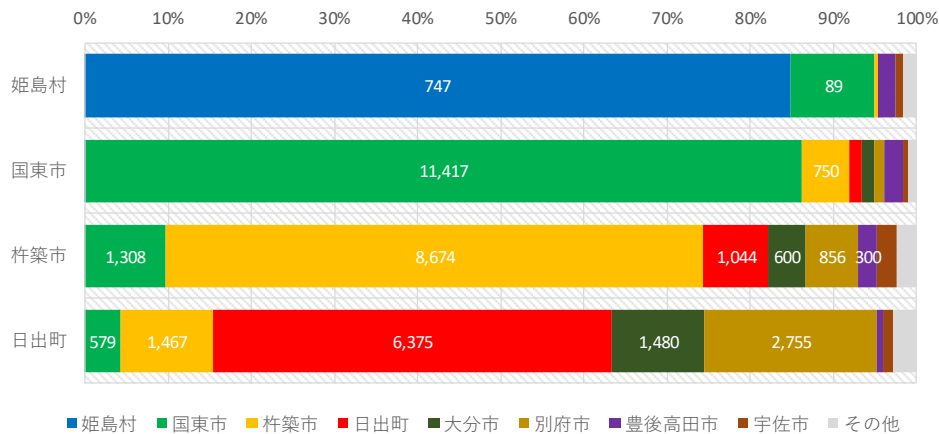


図 1-15 就業者の就業先市町村

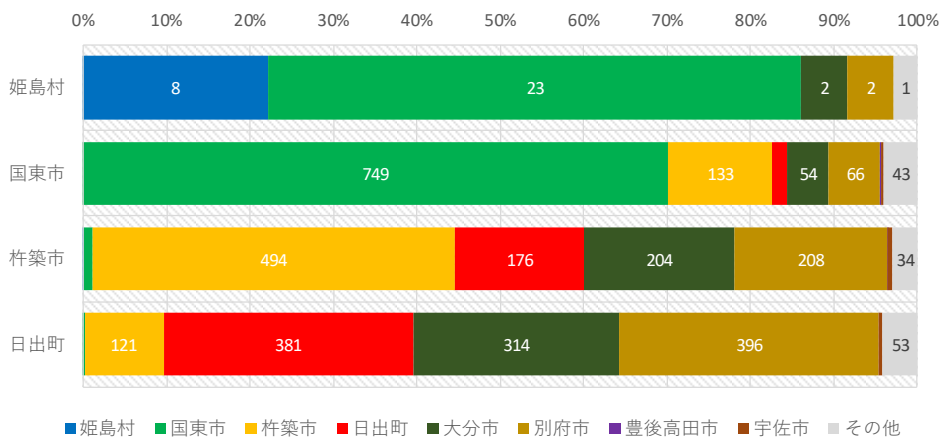


図 1-16 15 歳以上通学者の通学先市町村

資料：平成 27 年国勢調査

1.1.2. 高齢者の移動実態

(1) 家族構成

どの地域においても夫婦二人暮らし世帯が約4～6割を占め、8割前後が核家族世帯であり、3世代以上の同居は概ね1割前後である。

年齢の進行とともに一人暮らし世帯と親と子ども世帯の割合が高くなり、夫婦二人世帯の割合が低くなる傾向にある。

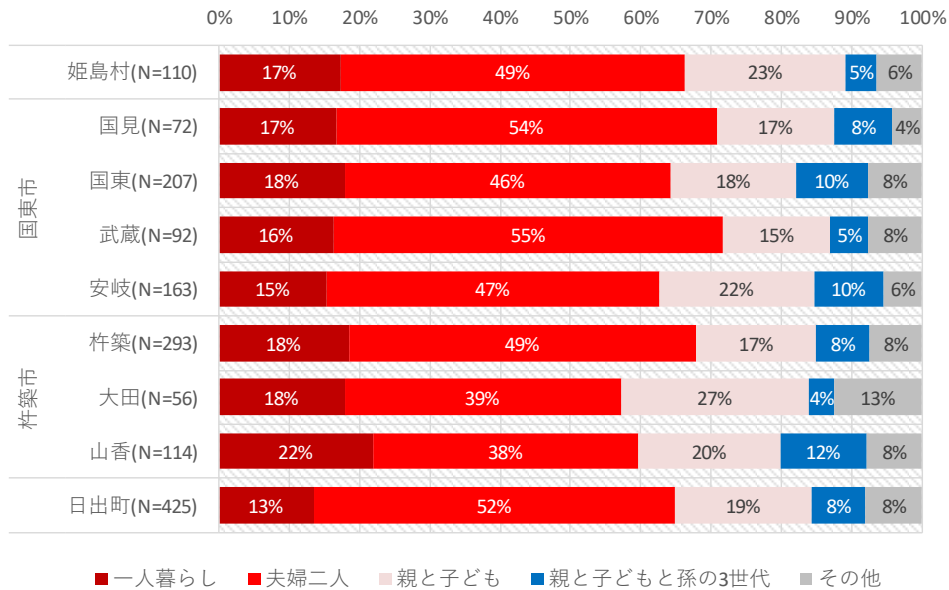


図 1-17 地区別の家族構成

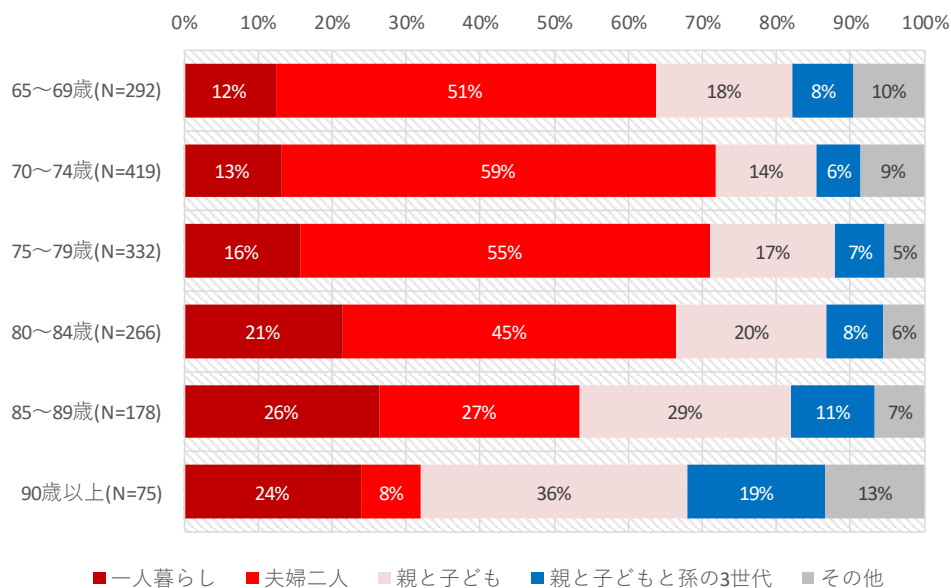


図 1-18 年齢別の家族構成

資料：住民アンケート調査

(2) 自動車運転免許の保有状況

姫島村と杵築市の大田地区・山香地区の運転免許の保有率が他と比べ 5 割台とやや低い傾向にある。

性別年齢別では、女性の 80 歳以上から運転免許保有率が急激に減少する傾向にあり、それに比例して日常的な運転も減少する。

男性の運転免許保有率、日常的な運転の割合は女性に比べて大きく減少しないが、90 歳以上になると日常的な運転は約 3 割まで減少する。

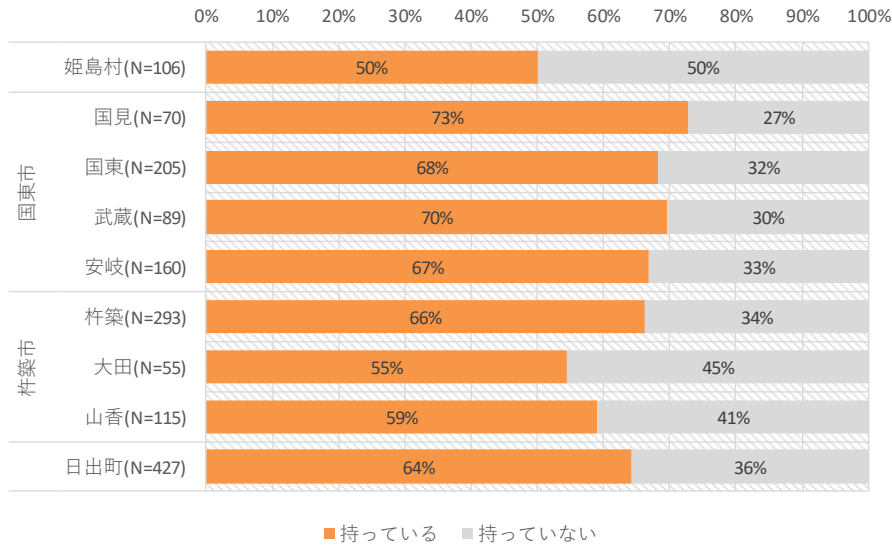


図 1-19 地区別の運転免許保有状況

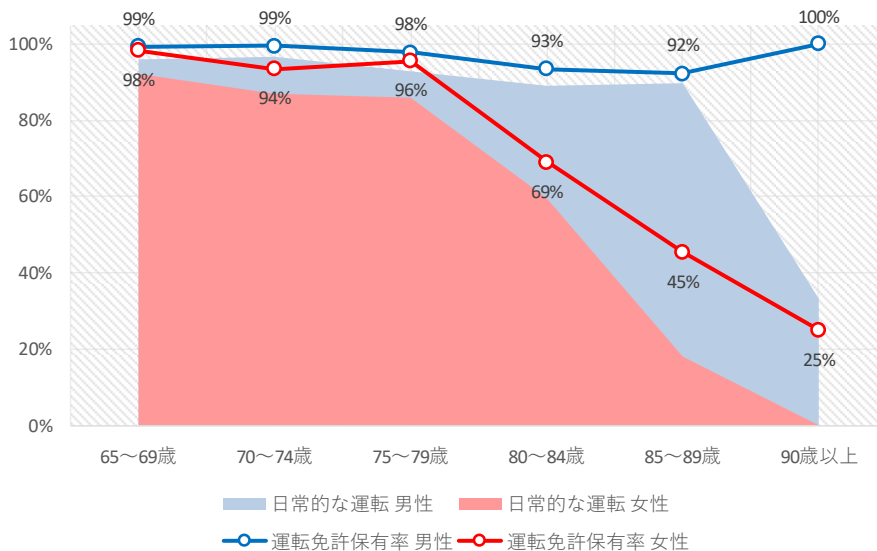


図 1-20 性別年齢別の運転免許保有率・日常的な運転の有無

資料：住民アンケート調査

(3) 運転免許の自主返納状況

姫島村は運転免許を保有したことが無い人の割合が他の地区に比べ約 1~2 割多く、全体の 3 割が該当する。運転免許の自主返納を現時点で実施もしくは近いうちに実施予定の人はその地区においても 2 割弱という結果であった。

年齢別では加齢とともに運転免許の自主返納を実施・予定している人や運転免許の非保有者の割合が増加する傾向にある。

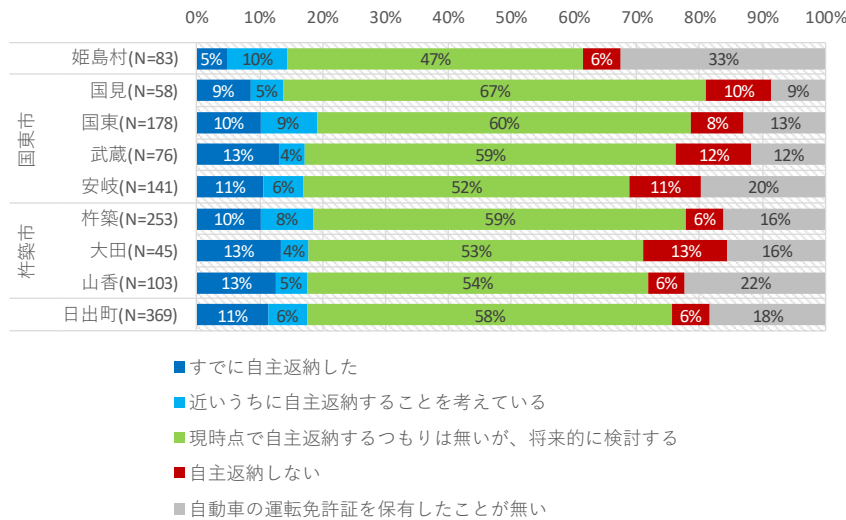


図 1-21 地区別の自主返納状況

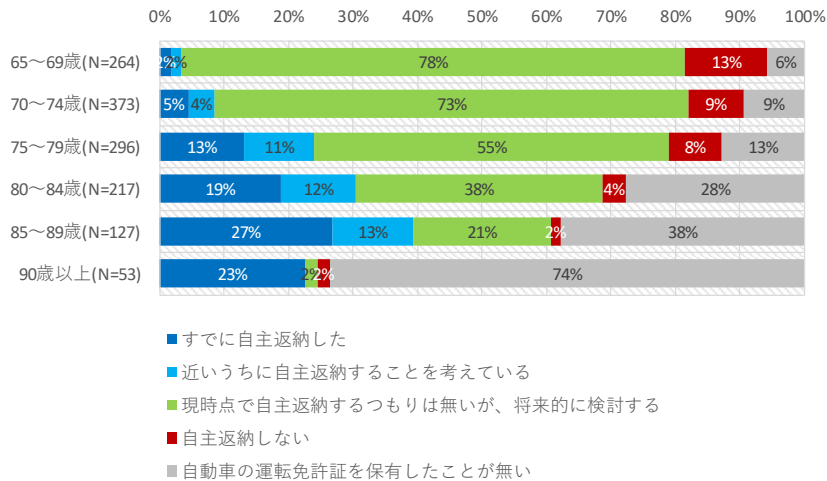


図 1-22 年齢別の自主返納状況

資料：住民アンケート調査

(4) 外出頻度

加齢とともに外出頻度は減少する傾向にあり、特にほぼ毎日外出する人の減少が顕著である。

女性のほうが男性よりも外出頻度が低い傾向にあり、75歳以上の高齢女性は同年齢層の男性に比べ外出が週に1日未満になる人が約2割多い結果となった。

家族構成別では、夫婦二人での外出頻度が最も多く、週に1日以上定期的な外出をする人の割合が8割を超える。

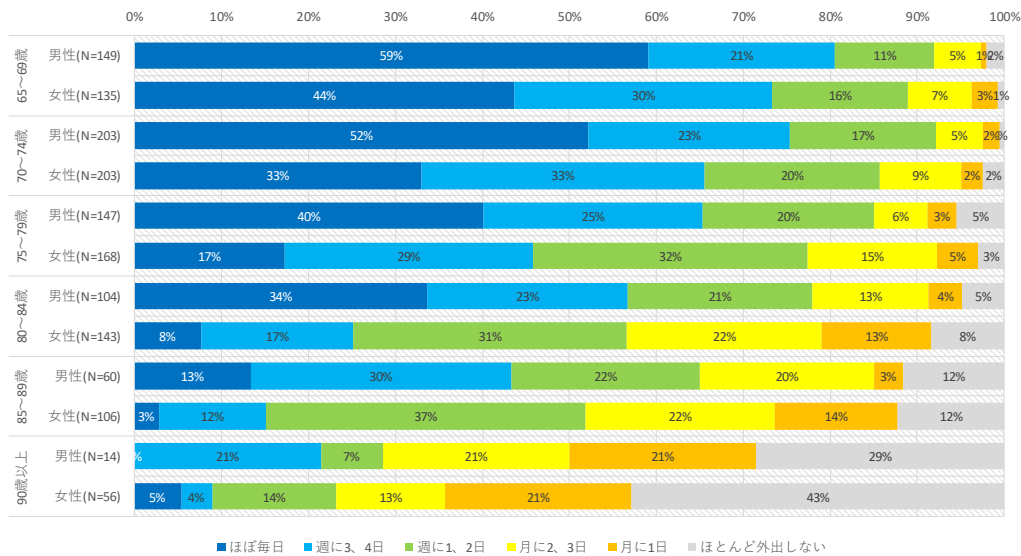


図 1-23 性別年齢別の外出頻度

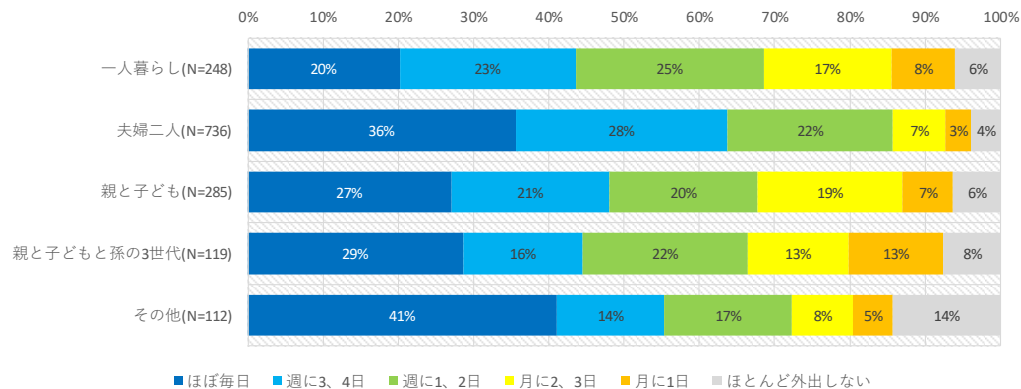


図 1-24 家族構成別の外出頻度

資料：住民アンケート調査

(5) 外出目的・公共交通利用頻度

加齢とともに「通院」を目的とした外出が増加する傾向にあり、90歳以上の外出目的の半数を「通院」が占め、「娯楽・イベント参加」を目的とする外出は減少傾向にある。「買い物」を目的とする外出は年齢に大きな差はみられなかった。

公共交通の利用頻度は、週に1日以上の利用では、年齢が高まるほど利用率が高まる傾向にある。一方、月に1日以上の利用まで含めると80～84歳がピークとなっており、85歳以上では利用頻度が低くなる。

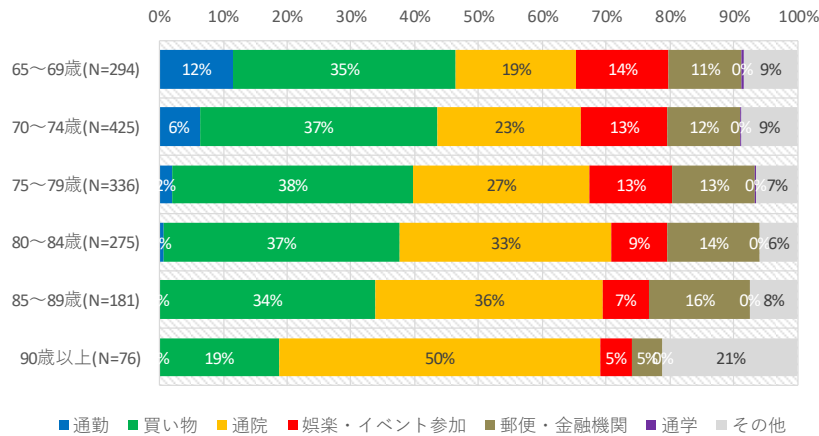


図 1-25 年齢別の外出目的

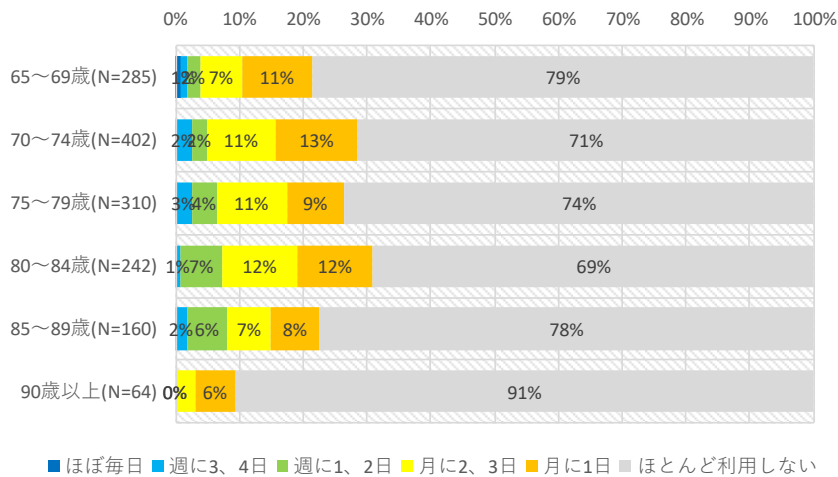


図 1-26 年齢別の公共交通利用頻度

資料：住民アンケート調査

(6) 外出目的と移動手段

高齢者の外出目的は「買い物」が最も多く、次いで「通院」という結果となった。

すべての外出目的において、自家用車（自分で運転）が最も多く、自家用車（家族・知人の送迎）を含めると約7～9割を占める。利用割合としては2割程度に収まるが、外出目的に応じて多様な公共交通モードが移動に用いられていることがわかる。

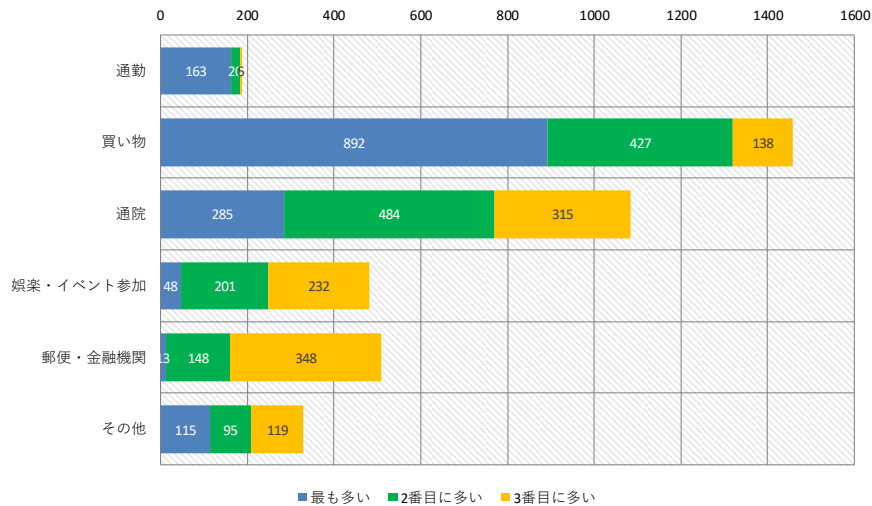


図 1-27 外出目的

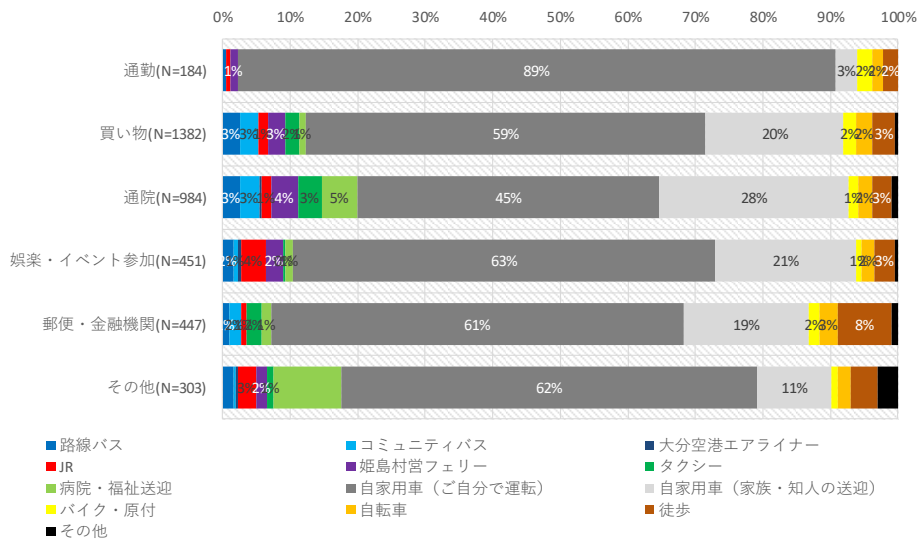


図 1-28 外出目的別の移動手段

資料：住民アンケート調査

(7) 地区（市町村）別の移動時間帯

姫島村居住者の外出時間帯は他の地区に比べ1～2時間早く、8時台の外出が最も多い。その他の地区は9～10時台の外出が多い傾向にある。

姫島村を除いた地区の居住者の帰宅時間帯は11～12時台と15～17時台の2つの時間帯に集中しており、やや早い時間帯の帰宅が多い傾向にある。

姫島村も他の地区と同様に2つの時間帯に帰宅が集中する傾向にあるが、15～18時台の帰宅が最も多く、外出時間と帰宅時間に開きがみられた。

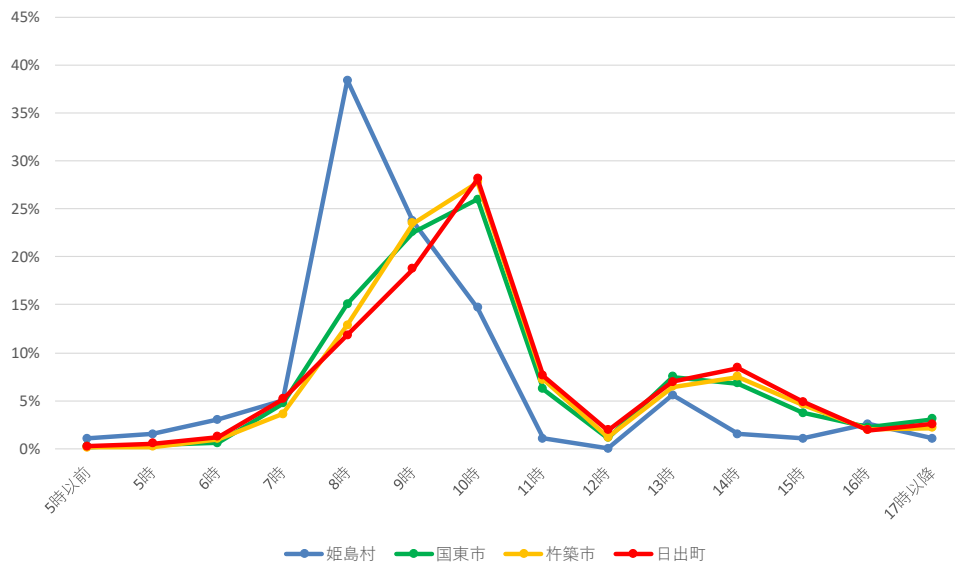


図 1-29 地区（市町村）別の外出時間帯

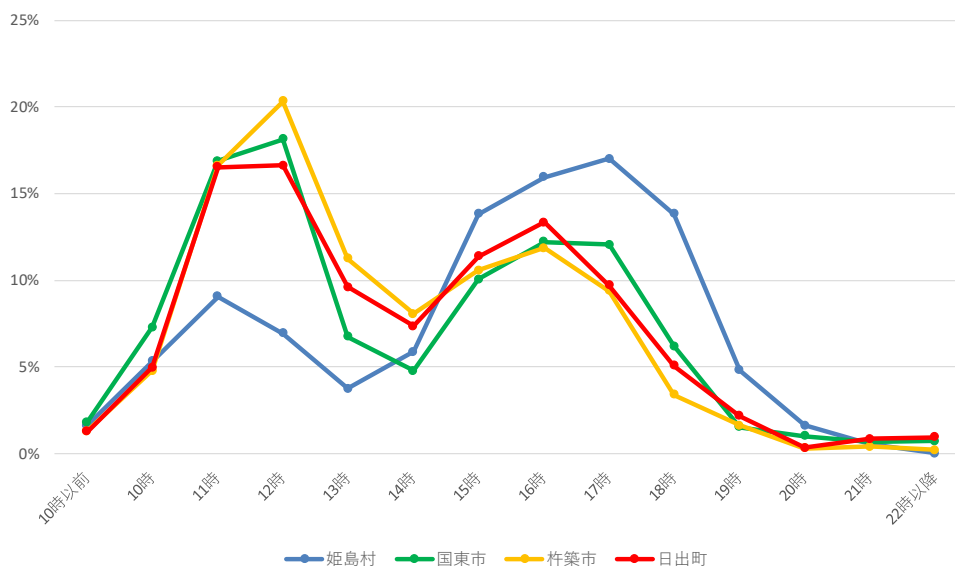


図 1-30 地区（市町村）別の帰宅時間帯

資料：住民アンケート調査

(8) 地区別の公共交通利用頻度と公共交通利用者の目的地

路線バス、鉄道、航路等の公共交通手段いずれかの利用頻度を地区別に見ると、姫島村では村外に出るためには航路を利用する必要があり、公共交通の利用率は7割に達する。

一方、他地区の公共交通利用率は2割前後であり、概ね、南に向かうほど公共交通利用率が高まる傾向にある。

外出目的地の多くが圏域内（特に居住市町と同様）であるが、姫島村や日出町をはじめとする市町村地区から中部圏に属する別府市や北部圏に属する豊後高田市への移動がそれぞれ1~2割程度みられた。

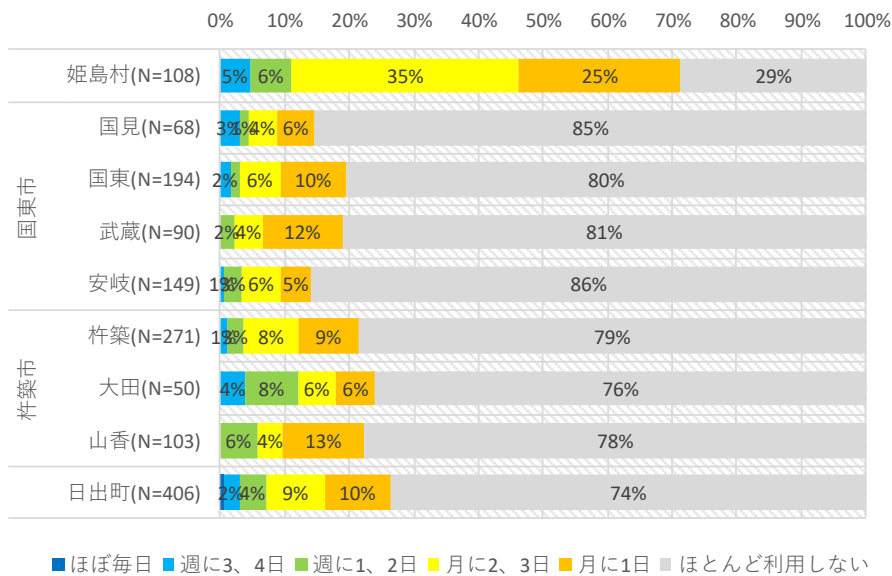


図 1-31 地区別の公共交通利用頻度（公共交通利用者）

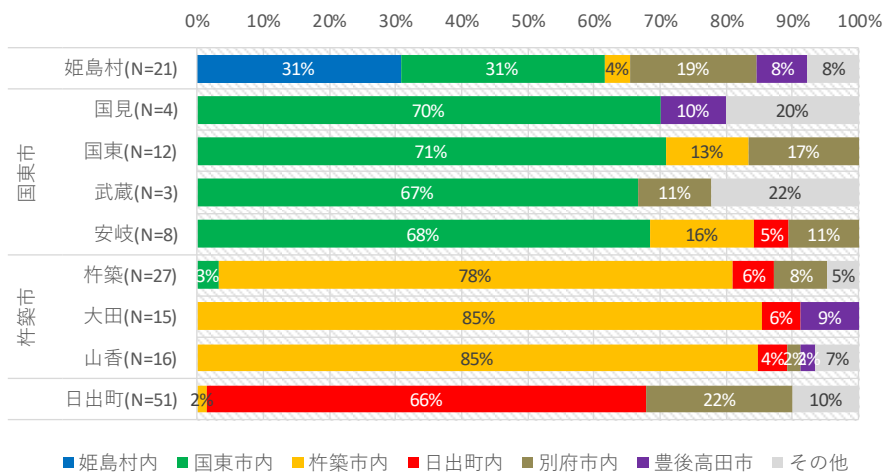


図 1-32 公共交通利用者の外出目的地

資料：住民アンケート調査

1.1.3. 高校生の移動実態

(1) 通学流動

国東市への通学者の多くは国東市内居住者であるが、周辺市町村からの通学者もそれぞれ 10 人前後存在し、姫島村から 6 名の学生が通学している。

杵築市への通学者の多くは杵築市内居住者であるが、国東市や日出町からも 100 人を超える学生が通学しており、中部圏や北部圏からも数十人の学生が通学している。

日出町への通学者は杵築市内居住者が 168 人おり、日出町内居住者が 127 人である。中部圏に属する別府市から 140 人にも及ぶ学生が通学しており、他 2 市に比べ多くの圏域間の移動がみられた。

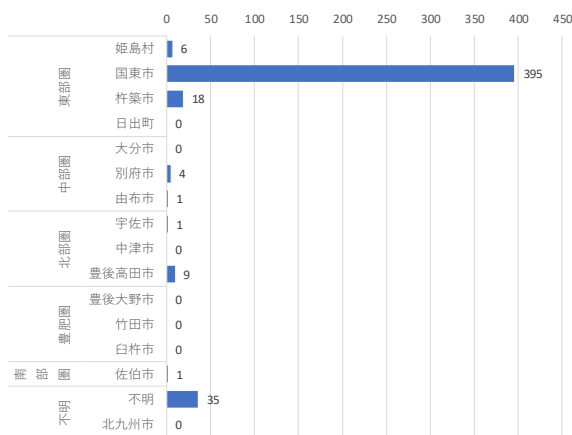


図 1-33 国東市への通学者の居住地

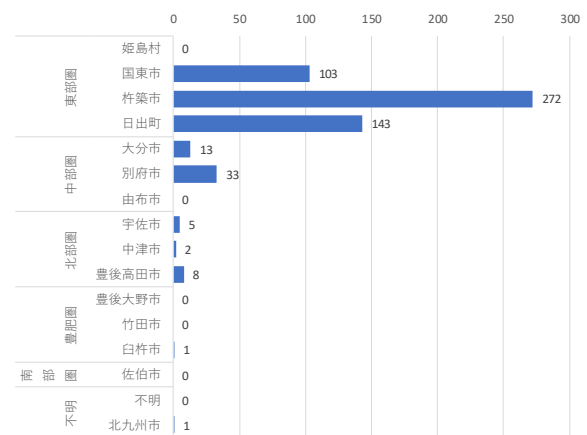


図 1-34 杵築市への通学者の居住地

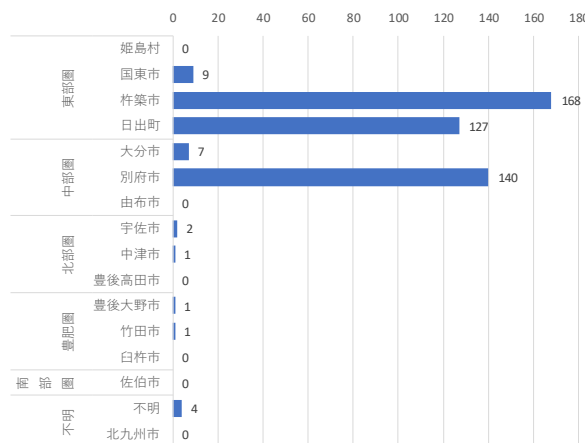


図 1-35 日出町への通学者の居住地

資料：高校生アンケート調査

(2) 通学時の移動手段

国東市内の高校への移動手段は、晴天時は徒歩・自転車・自家用車（送迎）がそれぞれ2割5分程度であり、路線バスの利用は約1割。雨天時には自転車から、その他の移動手段に転換する傾向であり、路線バスへの転換も確認された。

杵築市内の高校への移動手段は、自転車が約3割、自家用車（送迎）が約2割、徒歩・路線バス・JRがそれぞれ1割5分程度であった。雨天時には自転車から、自家用車への転換が顕著であり、路線バスへの転換もみられた。

日出町内の高校への移動手段は、JRが約4割、徒歩・自家用車がそれぞれ約3割、路線バスの利用は1割未満であった。雨天時には自転車や徒歩から自家用車（送迎）への転換が多く、路線バスへの転換はほとんどみられなかった。

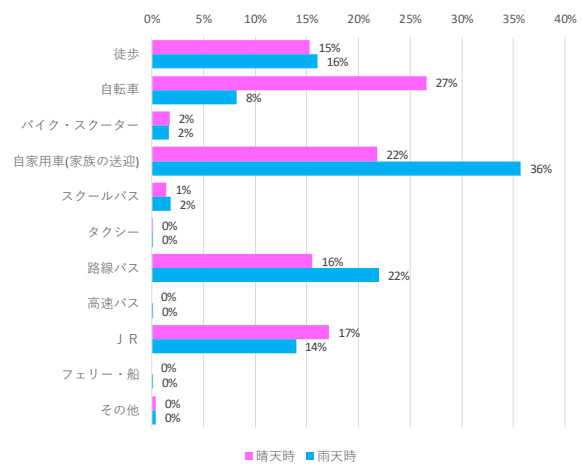
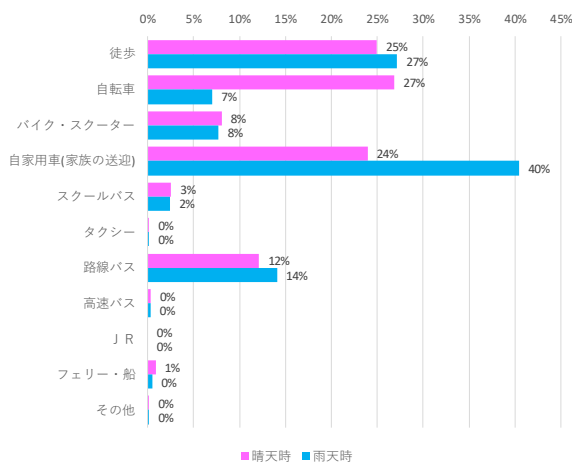


図 1-36 移動手段（国東市内の高校へ）

図 1-37 移動手段（杵築市内の高校へ）

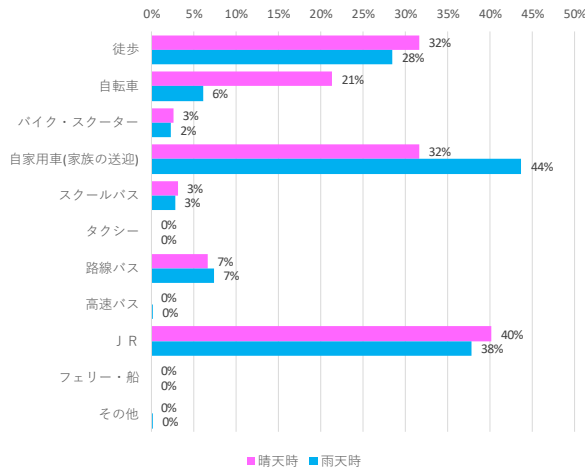


図 1-38 移動手段（日出町内の高校へ）

資料：高校生アンケート調査

1.1.4. 主要施設来訪者の公共交通利用実態

(1) 利用者の年齢と居住地

圏域内の主要施設 10ヶ所でアンケート調査を実施し、調査票を 245 票回収した。

交通結節点（JR 駅およびバス停）では、幅広い年齢層の利用がみられたが、山香病院バス停や医療施設（国東市民病院）の利用者のうち、6割以上を 65 歳以上の高齢者が占めた。

国東市・日出町の施設では、住民による利用が約 8 割以上を占め、医療施設と行政施設（アストくにさき、日出町図書館）では、9 割以上が住民による利用であった。

杵築市山香の施設は、住民利用が 9 割以上を占めた。中心部では国内外問わず様々な利用がみられた。特に、観光施設（酔屋の坂）では、県外・国外から訪れた利用者が約 9 割を占め、そのうちの 6 割が大韓民国からの観光客であった。

そのため、杵築市を中心とした周辺施設とのアクセス改善や外国人観光客向けの言語対応などの取り組みが求められていると考えられる。

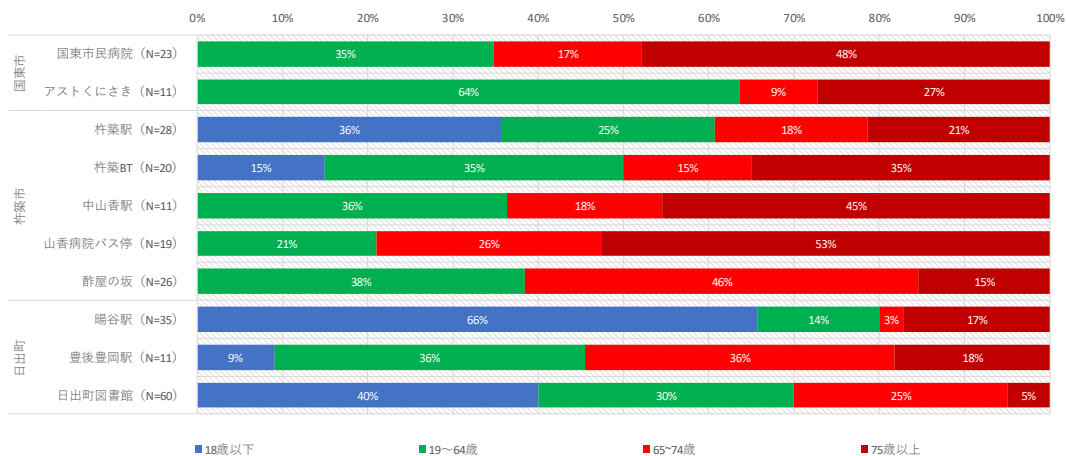


図 1-39 利用者の年齢

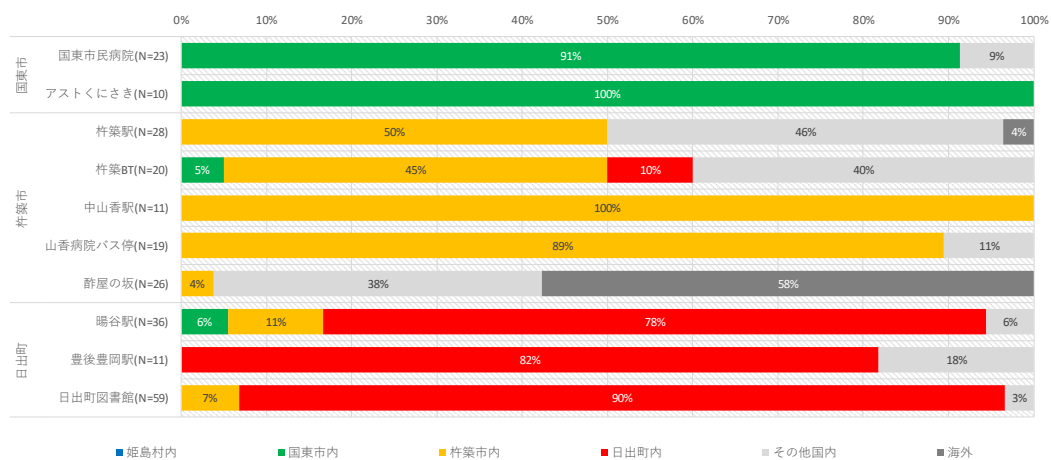


図 1-40 利用者の居住地

資料：施設来訪者アンケート調査

(2) 運転免許の保有状況と日常的な運転

18歳以下の利用者の多い杵築駅や杵築BT、暘谷駅、日出町図書館では、運転免許非保有者の割合が多い傾向にあり、5割以上を占めた。

運転免許保有状況について、19～64歳は男女ともに概ね9割が運転免許を保有しているが、高齢化に伴い運転免許の保有率は減少する。特に女性の運転免許の保有率の減少が顕著であり、75歳以上では男性の6割程度が運転免許を保有しているが、女性は1割程度しか運転免許を保有していない。

日常的な運転の有無は、男女ともに高齢化の影響が少なく、免許保有者の半数以上が日常的に運転している。

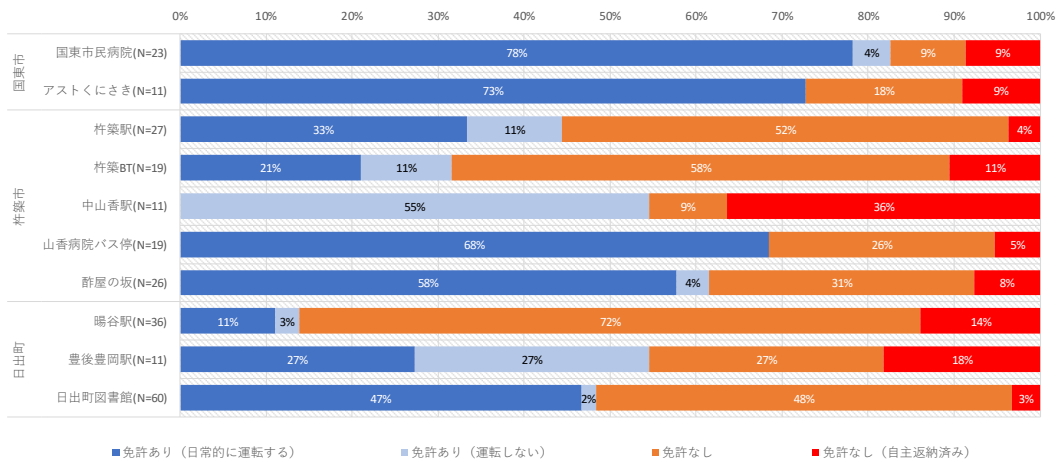


図 1-41 運転免許の有無

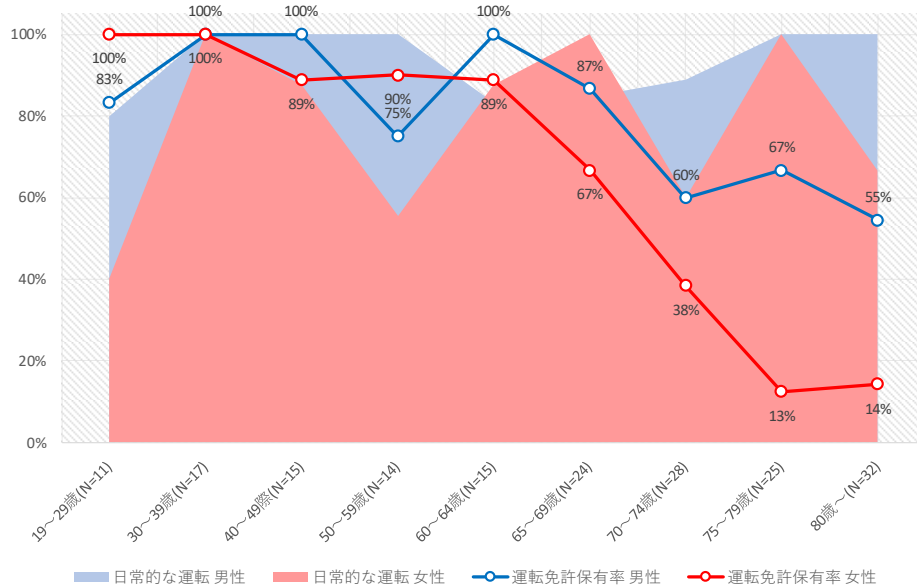


図 1-42 運転免許保有率と日常的な運転

資料：施設来訪者アンケート調査

(3) 外出目的と外出頻度

医療施設横に位置する山香病院バス停では、すべて「通院」目的の利用であった。18歳以下の利用者が6割を超えた湯谷駅では、「通学」目的の利用が7割を超える。杵築駅では、「観光」「娯楽・イベント参加」目的の合計が約4割を占める。

杵築BTや中山香駅、豊後豊岡駅では「買い物」や「通院」目的の合計が約6割以上を占める。

医療施設（山香バス停含む）は、「週1日～月数回」の利用が2～3割を占め、残りの7割程度はほとんど利用していない。

観光施設（酔屋の坂）における利用頻度は、利用者の9割以上が「ほとんど利用しない」と回答した。

交通結節点においては、「通勤・通学」目的の利用者の増加に伴い、利用頻度も増加する傾向にある。

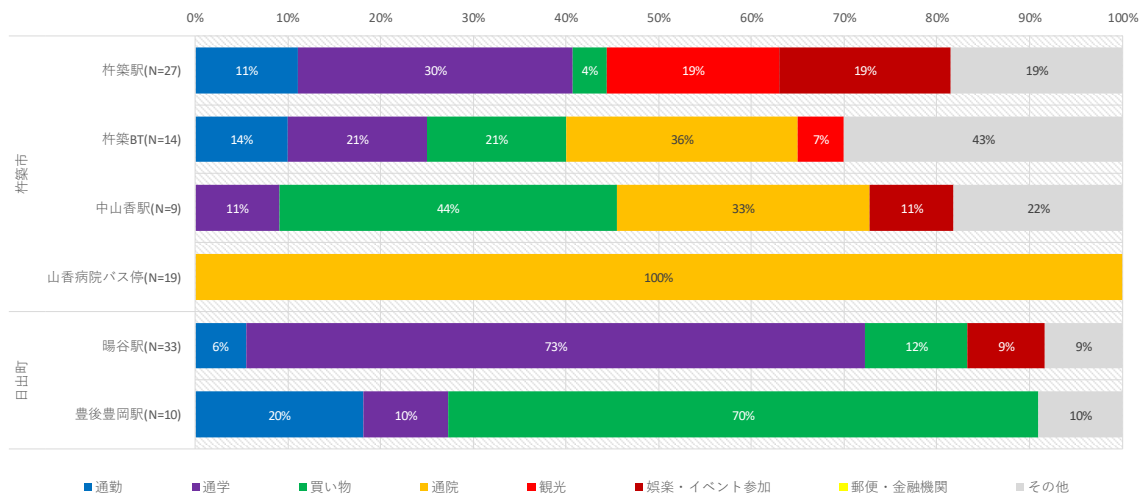


図 1-43 交通結節点における外出目的

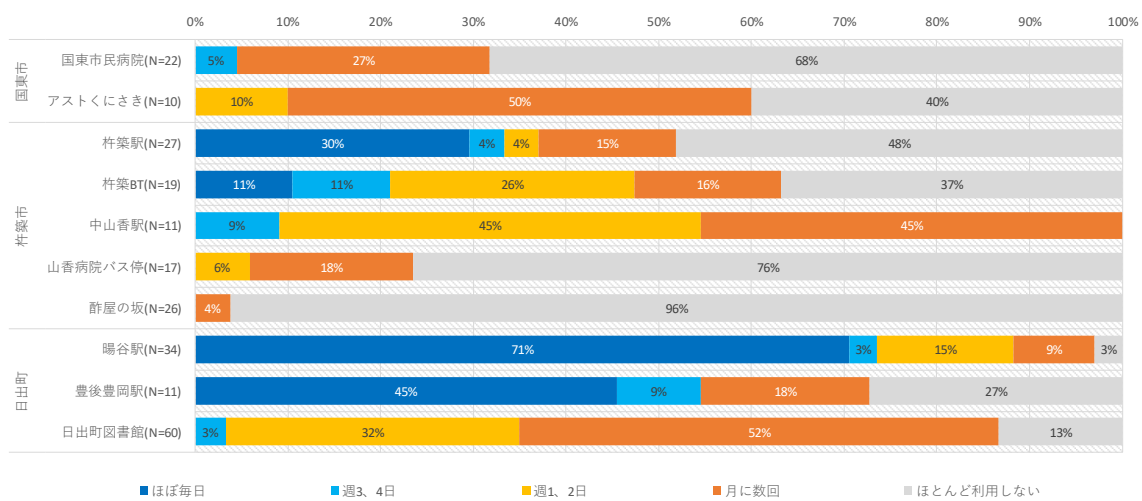


図 1-44 外出頻度

資料：来訪者アンケート調査

(4) 移動手段

各 JR 駅における移動手段は、各市町の中心部から近い距離に位置する杵築駅・暘谷駅では、JR からバスへの乗り継ぎが平均 2 割程度みられたが、中心部から離れた場所に位置する中山香駅・豊後豊岡駅では、バスへの乗り継ぎはほとんどみられず、自家用車（自分の運転、家族・知人の送迎）による移動が約 5 割を占めた。

酢屋の坂における移動手段は、レンタカーを利用する人の割合が 5 割を占めた。

医療施設（国東市民病院、杵築市立山香病院）への移動は、調査時においては自家用車（自分の運転、家族・知人の送迎）による移動のみであった。

杵築バスターミナルでは、来訪者の 6 割弱～9 割弱がバスを利用しており、交通結節点としての機能を有していると考えられる。

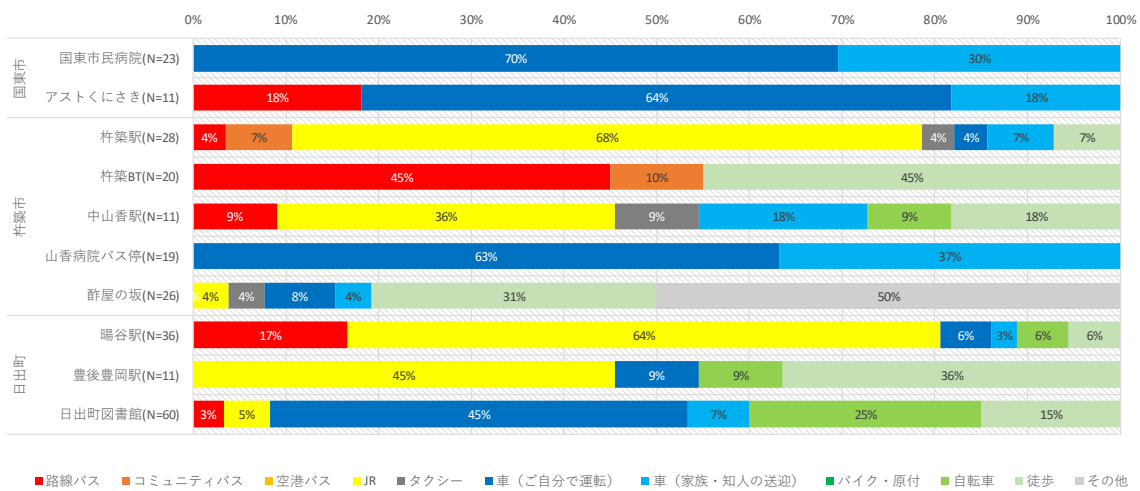


図 1-45 ここまでの移動手段

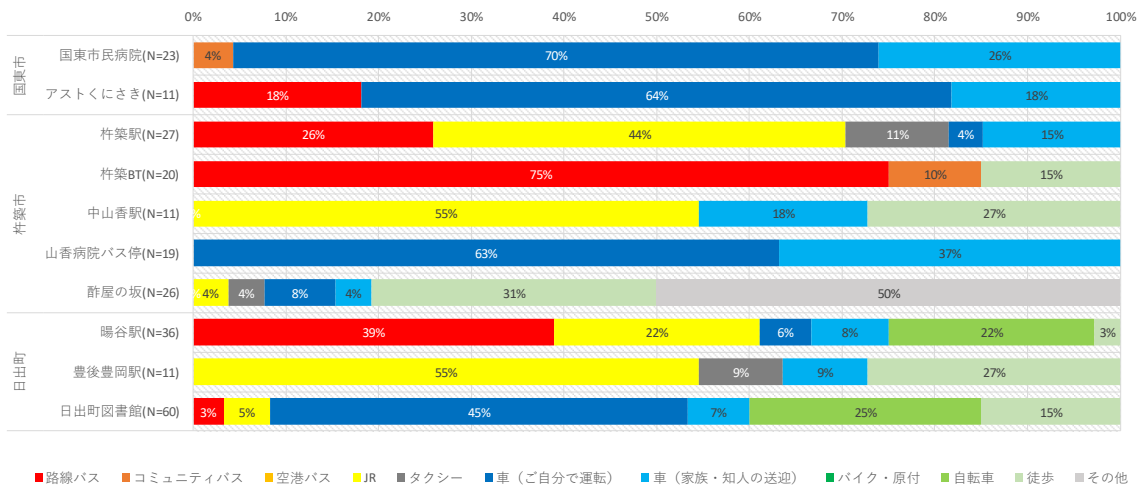


図 1-46 ここからの移動手段

資料：来訪者アンケート調査

1.1.5. 公共交通に対するニーズ

(1) 公共交通に対する不満点（公共交通利用者）

姫島村：「自家用車を運転して移動ができる」「送迎してもらっている」

「移動に時間がかかる」「バスの乗り継ぎが不便」「時間通りにこない」など、他市町ではみられなかった不満点が多くあり、村外への移動にフェリーが必須であることが影響していると考えられる。

他の3市町では、以下の意見が上位となっている。

国東市：「乗りたい時間にバスの運行が無い」「運行本数が少ない」

杵築市：「バス停（乗り場）が遠い」「乗りたい時間にバスの運行が無い」

日出町：「運行本数が少ない」バス停（乗り場）が遠い」

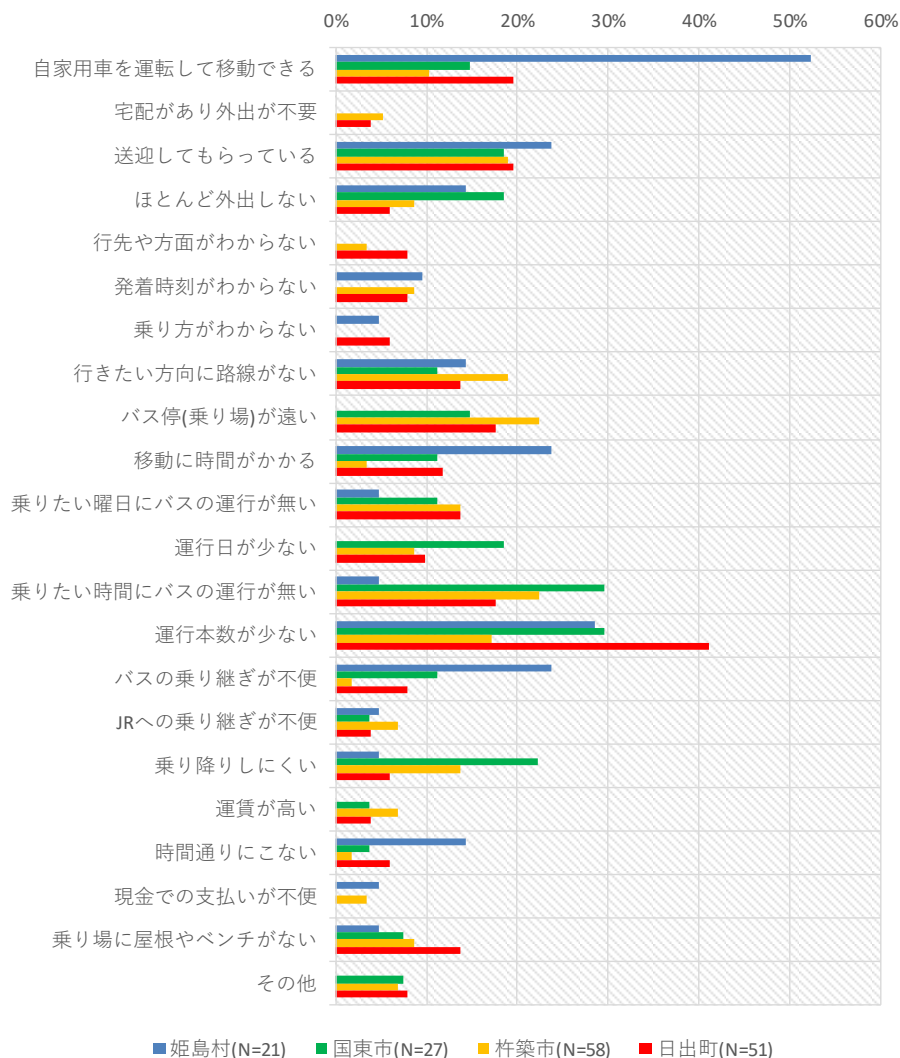


図 1-47 公共交通に対する不満点（公共交通利用者）

資料：住民アンケート調査

(2) 公共交通に対する不満点（高校生）

公共交通の不満点として、「運行本数が少ない」ことが公共交通利用者・非利用者ともに最多となっている。

公共交通利用者からは、「乗りたい時間に運行されていない」や「最終便が早い」というダイヤに関する不満や、「時間通りにこない」という遅延に対する不満も多くみられた。

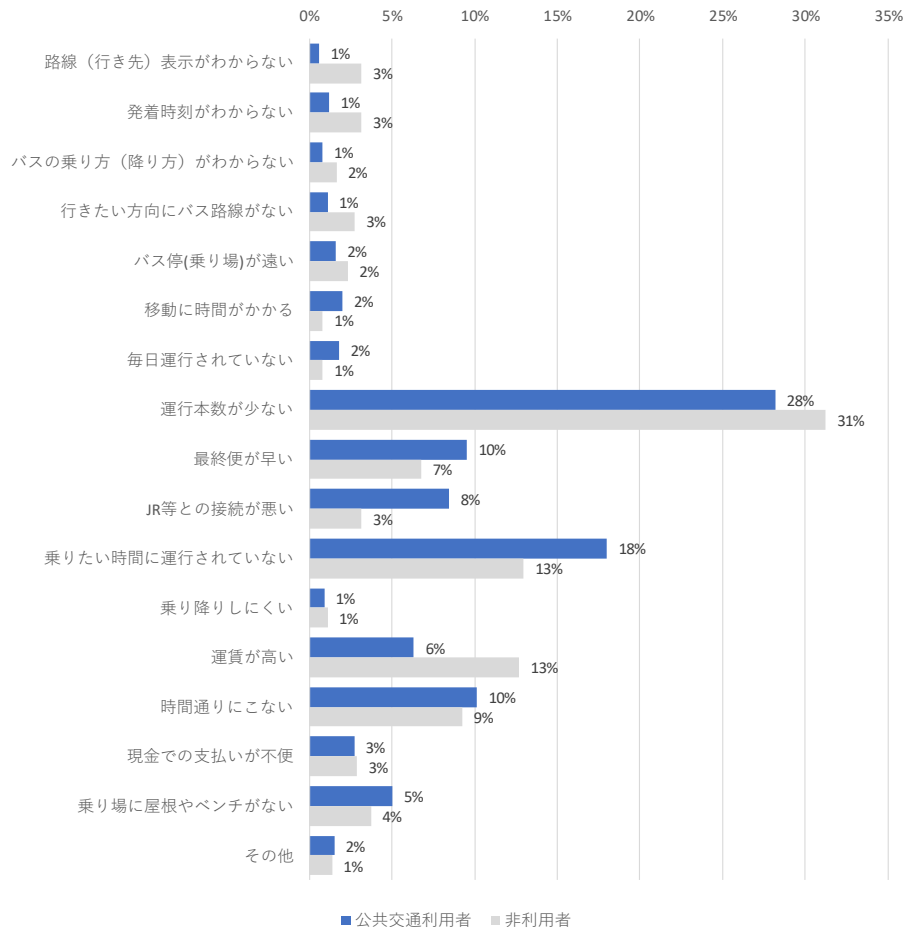


図 1-48 公共交通に対する不満点（高校生）

資料：高校生アンケート調査

(3) 公共交通を利用しない理由（公共交通非利用者）

公共交通を利用しない理由として、どの市町村においても「自家用車を運転して移動できる」が最も多く、「送迎してもらっている」も多くみられた。それ以外の理由としては、各市町村で上位となる理由が異なった。

姫島村：「ほとんど外出しない」「乗りたい時間にバスの運行が無い」

国東市：「移動に時間がかかる」「運行本数が少ない」

杵築市：「行きたい方向に路線がない」「運行本数が少ない」

日出町：「行きたい方向に路線がない」「移動に時間がかかる」

が上位の回答となっている。

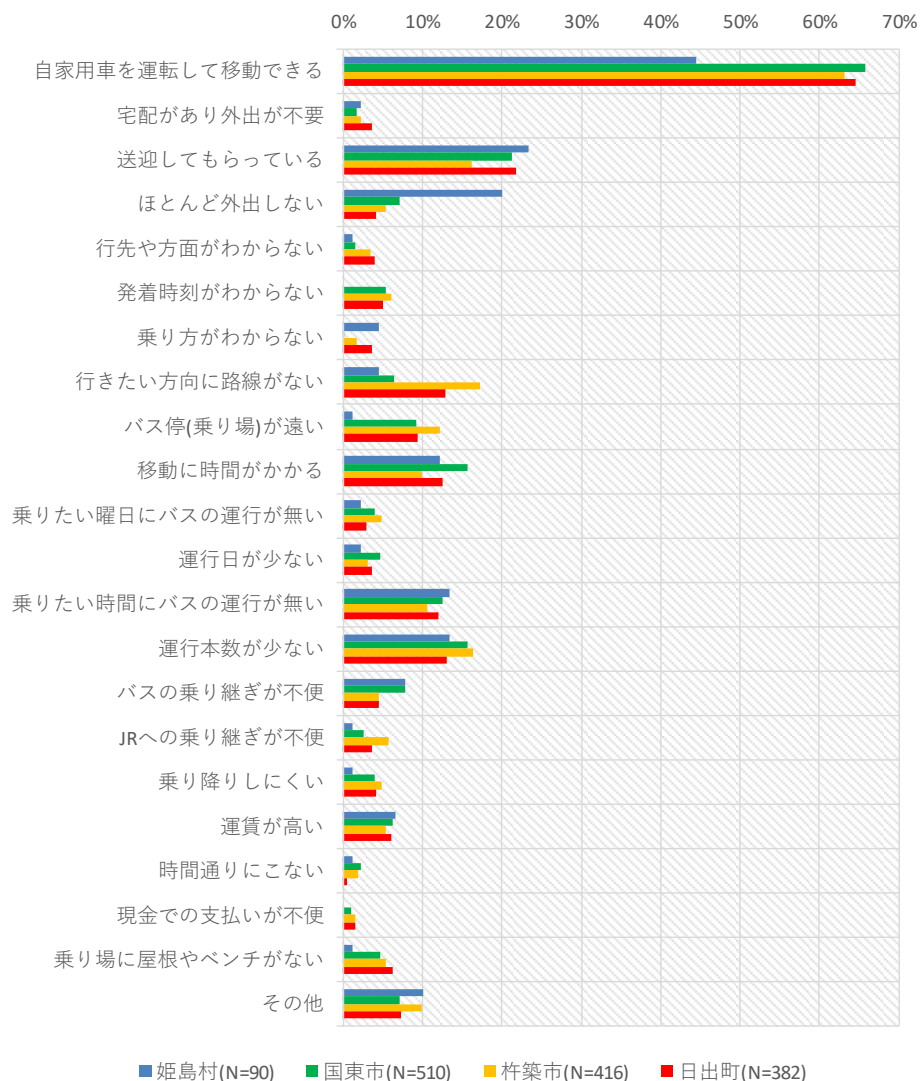


図 1-49 公共交通を利用しない理由

資料：住民アンケート調査

(4) 公共交通を見直す場合に重視すること

多くの地区で「バスの運行ダイヤや便数」、「運転免許返納時の支援（運賃補助等）」に対するニーズが高い。

姫島村では村外への移動にフェリー利用が必須であるため、「バスやJRなどとの乗継の改善」、杵築市大田地区をはじめとする山間部の地区では「自宅周辺までの公共交通の運行」に対するニーズが高い。

年齢別では、加齢とともに「自宅周辺までの公共交通の運行」や「バスのバリアフリー化」の割合が増加傾向にある。

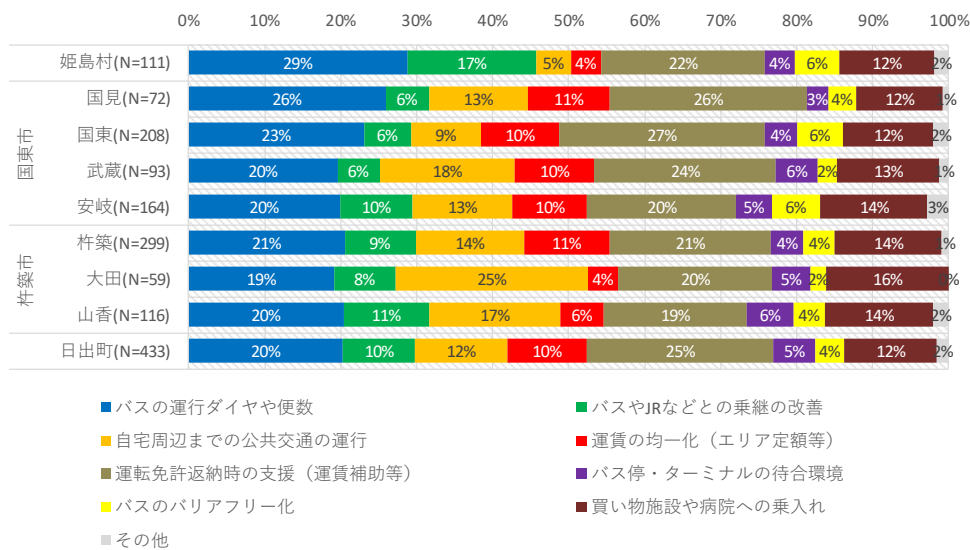


図 1-50 地区別の公共交通見直し意向

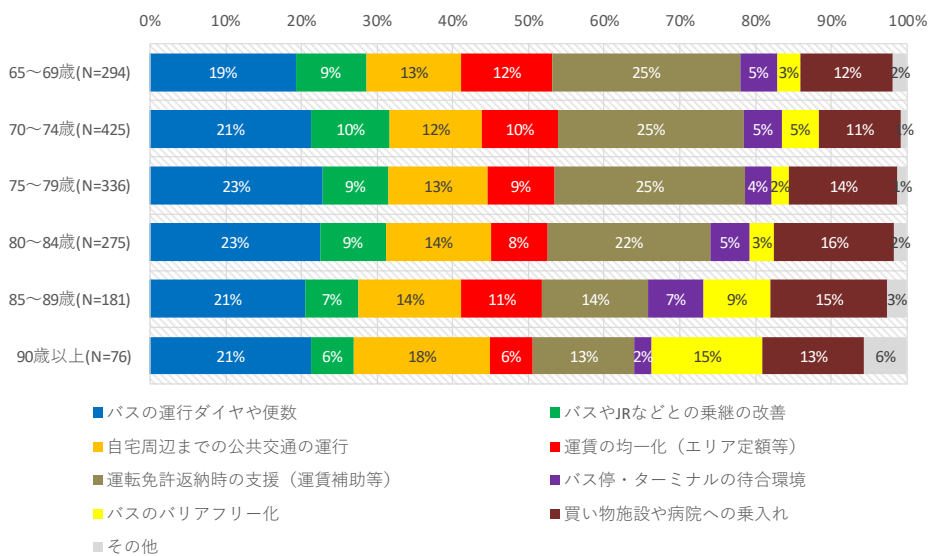


図 1-51 年齢別の公共交通見直し意向

資料：住民アンケート調査

1.2. 高齢者の運転と事故

(1) 自家用車の普及と高齢運転者数の推移

大分県における自家用車の世帯あたり普及台数は1.29台/世帯であり、各世帯に1台以上の割合で自家用車が普及している。

また、運転免許保有者の増加とともに高齢化が進行し、65歳以上の高齢運転者は年々増加している。

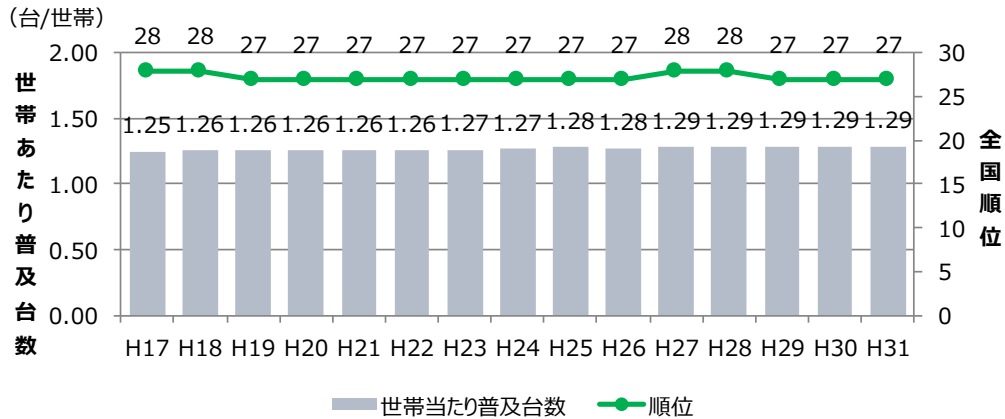


図 1-52 自家用車の世帯あたり普及台数

資料：自家用乗用車の世帯あたり普及台数（（一財）自動車検査登録情報協会）

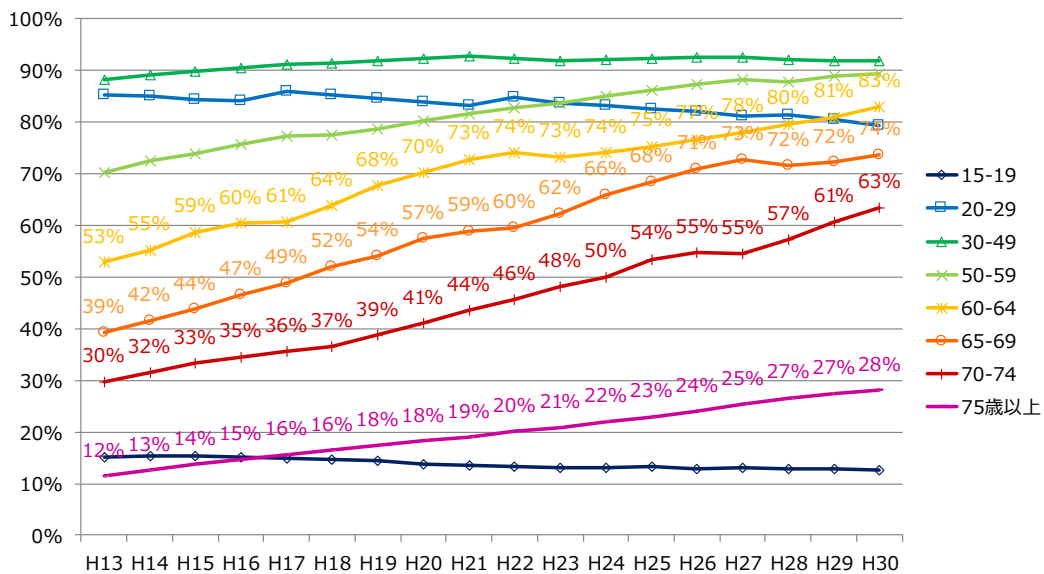


図 1-53 年齢別の自動車運転免許保有率

資料：運転免許統計（警察庁）、国勢調査・人口推計 ※全国値

(2) 高齢運転者による重大交通事故割合の推移

交通事故死者数は年々減少する中、交通事故による致死率は上昇傾向にある。年齢層別では65歳以上の高齢者の交通事故致死率は64歳未満の約6倍となっており、高齢者数の増加とともに致死率が上昇することが懸念される。

大分県においては、県内の死亡事故件数の半数（全国ワースト2位）が高齢運転者に起因し、また、高齢者の人口百万人あたりの死亡事故件数も全国ワースト5位となっており、高齢者による重大交通事故の発生は安全上の課題となっている。

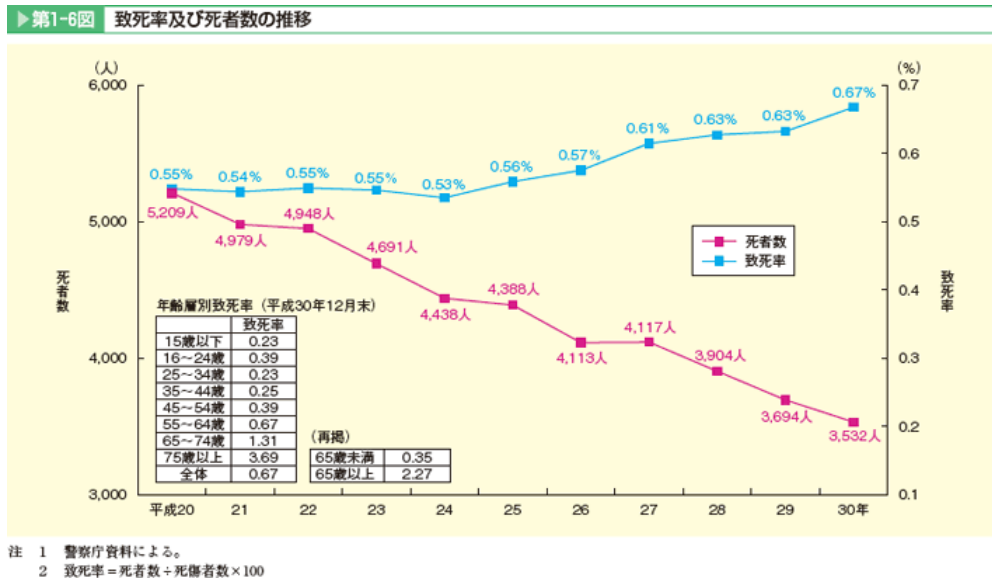


図 1-54 交通事故死者数および致死率の推移

資料：平成 29 年交通安全白書（警察庁） ※全国値

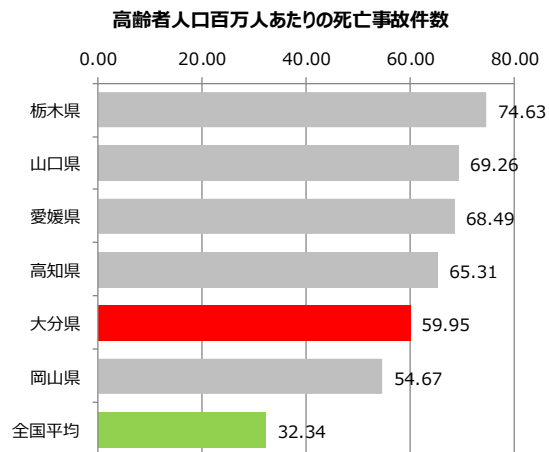
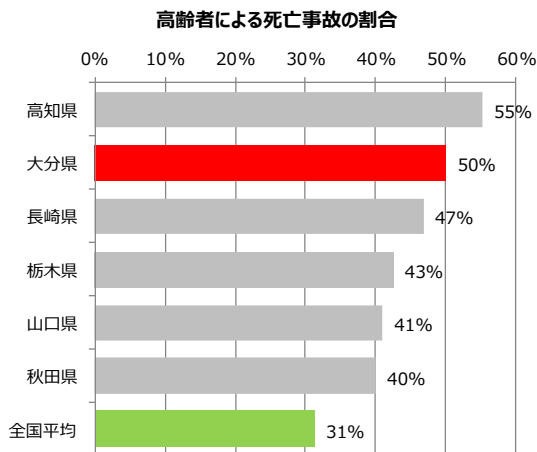


図 1-55 高齢運転者による死亡事故の割合 図 1-56 高齢者百万人あたりの死亡事故件数

資料：平成 29 年版交通事故統計年報（交通事故総合分析センター）、国勢調査・人口推計

1.3. まちづくり政策

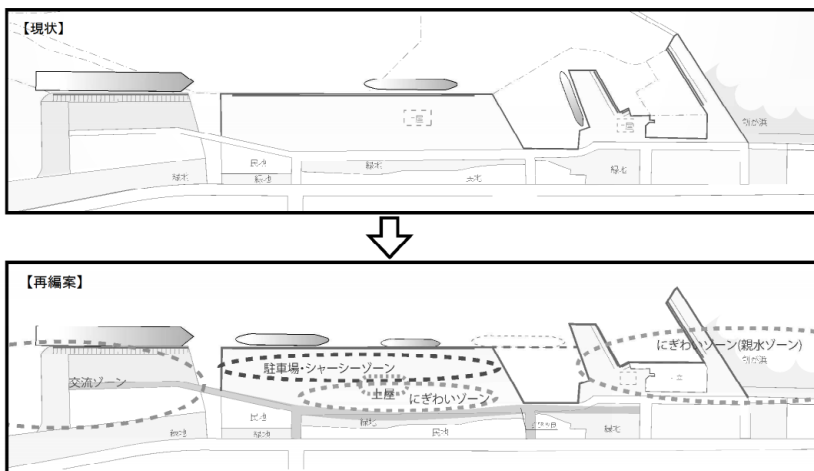
(1) 九州の東の玄関口としての拠点化の推進

「九州の東の玄関口としての拠点化戦略」における「人の流れの拠点化」において、『別府港の基幹拠点化』や『長距離バス路線及びバスターミナルの機能強化』等の取り組みの推進が図られており、特に、空の交通の核となる施設を有する東部圏は、戦略推進上の重要な役割を担う。



図 1-57 九州の東の玄関口としての拠点化イメージ

別府港のゾーニングの方針



- ①九州の海の玄関口にふさわしいにぎわい空間を創出するため、港内ににぎわいゾーンを設置
- ②駐車場・シャワーゾーンを海側に、にぎわいゾーンを陸側に配置
- ③利用者の利便性を高めるため、フェリー上屋を1つに集約

図 1-58 別府港の整備イメージ

資料：九州の東の玄関口としての拠点化戦略（大分県）

(2) 県におけるまちづくり政策との整合性

大分県の都市計画の方針では、東部圏は別府湾広域都市圏の一部として区分されている。

東部圏では、国東市、杵築市、日出町を生活拠点都市とし、別府湾沿岸部を都市軸が連絡するほか、県内の他の都市圏との交流軸が設定されている。

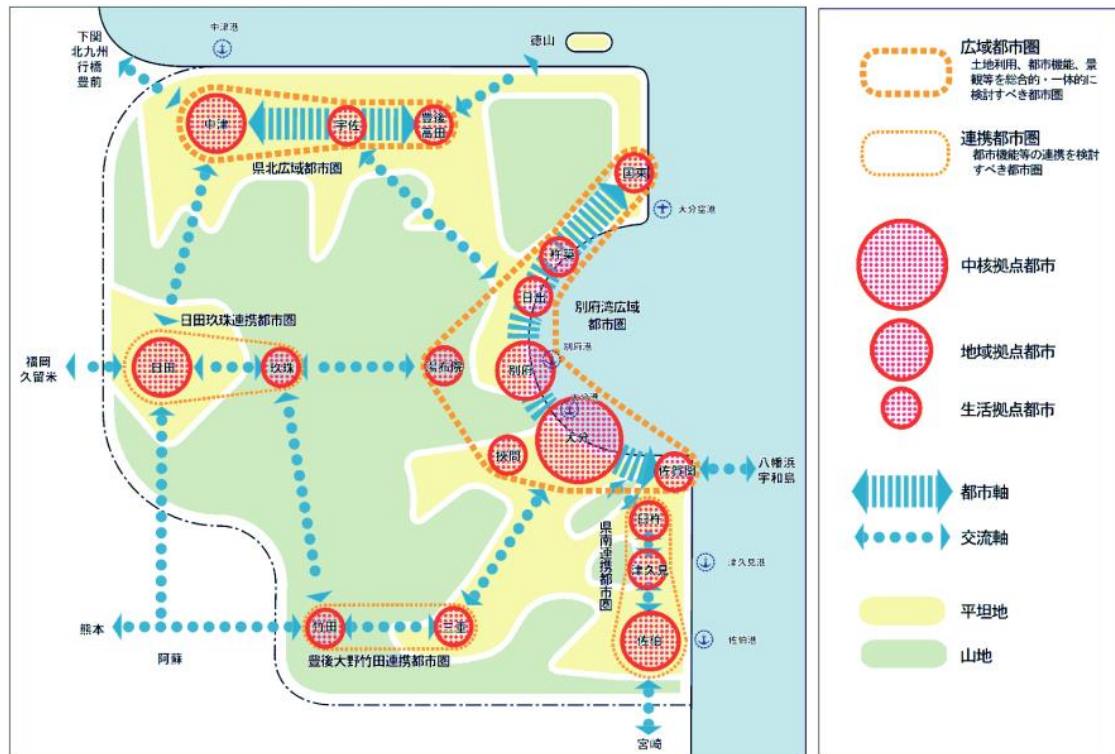


図 1-59 大分県の将来の都市構造

資料：大分県の都市計画 2016 (H28)

1.4. 観光政策

(1) 日本一のおんせん県としての魅力づくりの推進

日本一の温泉源泉数と湧出量を誇る大分県では、全国的な訪日外国人観光客の増加とも連動して、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・中国・香港・台湾等のアジア圏からの宿泊旅行者は9年前の約5倍に急成長している。

海外からの宿泊客も韓国からの来訪がおよそ2/3を占めるほか、個人旅行での来訪の多い香港や台湾からの来訪が急増しており、個人旅行者による公共交通等を利用した広域移動のニーズが高まっているものと考えられる。

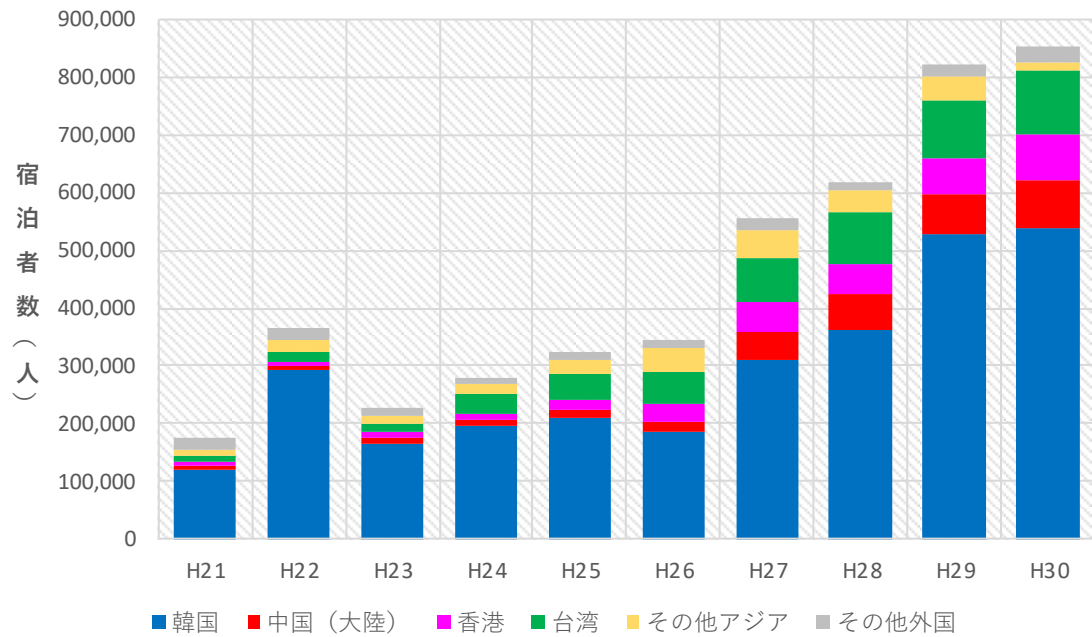


図 1-60 国籍別宿泊旅行者数の推移

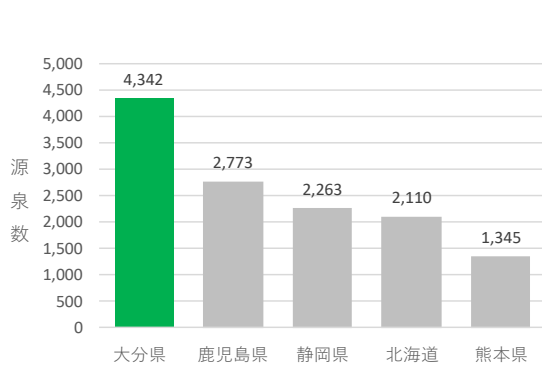


図 1-61 温泉源泉数

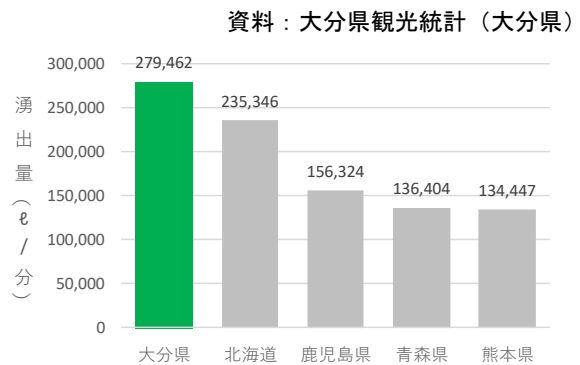


図 1-62 温泉湧出量

資料：温泉利用状況（環境省）

(2) 広域的な観光ルートの形成

全国一の温泉源泉数と湧出量を誇る温泉、その温泉を育むダイナミックな自然、古くから海外との窓口だった歴史が育んだ豊かな食文化、世界文化遺産をはじめとする歴史・文化資源等、九州7県の多様な魅力を楽しむ「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」の形成計画が認定され、韓国、台湾、中国、欧州の個人旅行者の拡大や福岡から西九州、東九州への呼び込みの推進が図られている。

大分県は複数のルートが交錯する拠点に位置し、広域的な交通ネットワークの形成の必要性は高い。

「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」形成計画概要

<p>名称・コンセプト</p> <ul style="list-style-type: none"> 温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート(Relax & Rejoice) Extensive sightseeing route of 'Onsen Island' Kyushu ~Relax & Rejoice~ 全国一の温泉源泉数と湧出量を誇る温泉、その温泉を育むダイナミックな自然、古くから海外との窓口だった歴史が育んだ豊かな食文化、世界文化遺産をはじめとする歴史・文化資源など、九州7県の多様な魅力を楽しむ広域観光周遊ルート。 個人旅行者(FIT)を主なターゲットと位置づけ、韓国、台湾、中国等のアジアからの旅行者に加え、今後増加が見込まれる欧州を対象市場とする。 	<p>対象地域の地図</p>
<p>申請者(事業実施体制)</p> <ul style="list-style-type: none"> 会長：一般社団法人九州観光推進機構 会長 石原 進 事務局：一般社団法人九州観光推進機構 海外誘致推進部 構成員：九州各県及び各政令市、交通事業者、九州経済連合会等 	
<p>目標設定・成果把握</p> <p>【目標①】九州7県の訪日外国人人数(2018年:288.4万人) ※法務省「出入国管理統計」における九州空海港の入国外国人人数の合計</p> <p>【目標②】九州の延べ宿泊者数に占める全国シェアの拡大(2018年:10%) ※観光庁「宿泊旅行統計」における外国人延べ宿泊者数を基に算出</p>	
<p>事業の概要</p> <p>(1)事業計画策定・マーケティング</p> <ul style="list-style-type: none"> 九州の多様性を活かし、「九州ブランド」及び「国別イメージ戦略」を策定し、各海外市場に対して九州一体で情報を発信 <p>(2)受入環境整備・交通アクセスの円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> FIT向け広域二次交通の強化(公共交通機関、観光列車、レンタカー等) <p>(3)滞在コンテンツの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 着地型商品の造成販売促進による新旅行マーケットの創出 <p>(4)対象市場に向けた情報発信・プロモーション</p> <ul style="list-style-type: none"> 上海のMOU締結旅行社との連携事業や、新規市場として東南アジアにおけるプロモーションの強化 	

図 1-63 「温泉アイランド九州 広域観光周遊ルート」形成計画概要

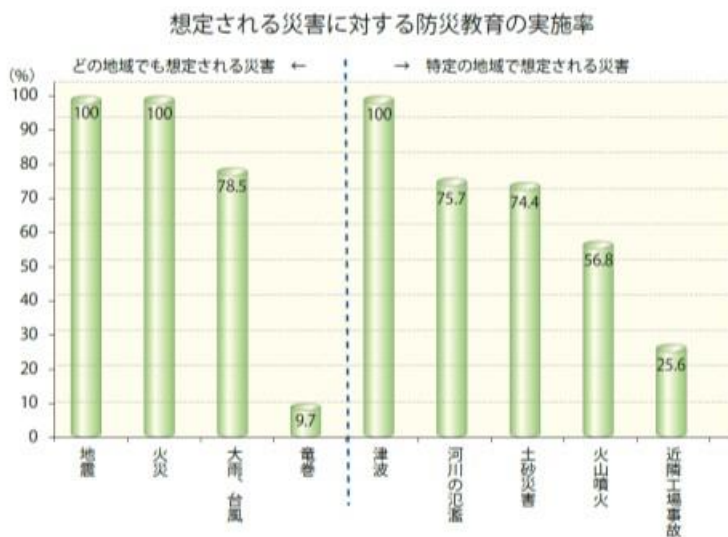
1.5. 教育政策

平成 28 年 3 月に策定された「教育県大分」創造プラン 2016 では、通学に関しては通学路における安全確保に関する記載がなされている。

3 安全・安心な学校づくりの推進

■ 現状と課題

- 地震・火災を想定した防災教育は全ての学校で行われていますが、火山災害など地域特有の自然災害については取組が十分ではないため、地域の実情に応じた防災教育・防災対策の充実・強化が求められています。
- 学校は地域の災害避難所に指定されている場合が多いことから、地域住民や市町村防災担当部局と事前に協議するなどの連携強化が求められています。
- 学校内や登下校中の生活事故、交通事故を防止するためには、自ら危険を予測し、回避するための安全教育が重要です。また、通学路の点検や地域と連携した見守り活動などの交通安全対策の充実が求められています。
- 学習指導要領の改訂等に対応した教育環境の整備とともに、改修・更新の時期を迎える学校施設の長寿命化等の対策が求められています。



【出典】学校における安全に関する取組の調査 (H26)

学校安全の三領域

生活安全

不審者、誘拐、傷害など日常生活で起きる事件・事故災害

交通安全

様々な交通場面における危険と安全

災害安全

地震、津波、火山活動、風水(雪)害等の自然災害や火災、原子力災害など



1.6. 公共交通ネットワーク

1.6.1. 各市における公共交通政策

(1) 杵築市

杵築市では、平成 29 年 3 月に「杵築市地域公共交通網形成計画」を策定し、平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間の計画期間として、3 つの方針に基づき、利用促進活動の実施や民間路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーのサービス見直し等、計 8 の事業が推進されている。

5. 杵築市地域公共交通網形成計画

5-5 杵築市が目指す地域公共交通網のすがた

「地域公共交通のそれぞれの役割分担と一元化」、「より利便性と経済性のバランスがとれた新たな公共交通」に向けた取り組みのため、「乗り継ぎの利便性や情報の一元化」を図ったうえで、「つかう・つなぐ・つづける」地域公共交通網の 5 年後の目指すべきすがたを示します。



項目	役割	該当路線等	
拠点	都市交通拠点	都市拠点間連携軸と地域拠点間連携軸を連絡することで、広域的な移動や市街地へのアクセス向上を図る乗り継ぎの拠点	・JR杵築駅
	地域交通拠点	集落ネットワークと地域拠点間連携軸等を連絡することで、地域間のアクセス向上を図る乗り継ぎの拠点	・JR山香駅 ・杵築バスターミナル ・大田庁舎
軸	都市拠点間連携軸	市境を跨いだ広域的な移動や、拠点間の連携・交流、特に地域交通拠点等から、多様かつ高度な都市機能が集積する中心拠点への円滑なアクセスを確保することで、市民の生活を支える役割を担う公共交通軸	・鉄道 ・民間路線バス
	地域拠点間連携軸	多様かつ高度な都市機能が集積し、賑わいの核でもある市街地内の回遊を高めることで、市街地の様々な機能にアクセスしやすい環境を形成し、市民生活の利便性を支える役割を担う公共交通軸	・コミュニティバス (幹線) 見直し
	集落ネットワーク	地域拠点間連携の軸となる公共交通に接続する移動手段、通院や買い物、郵便・銀行といった日常生活を送る上で必要最低限の機能を有する施設、までの移動手段として、地域で生活し続けられる環境を維持する役割を担う公共交通軸	・コミュニティバス(支線) ・乗合タクシー ・地域主体の公共交通等

5-6 目標を達成するために行う事業

(1) 事業メニュー

①利用促進活動の実施

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。

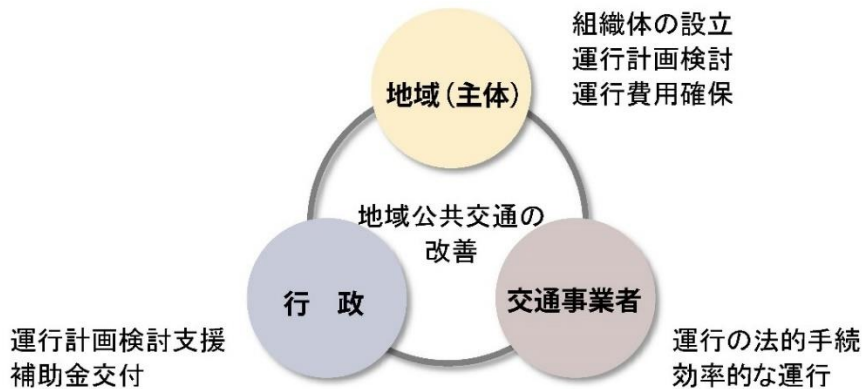


②公共交通不便地域等における地域主体の公共交通のあり方の検討

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。

■地域主体の公共交通の役割分担イメージ



5. 杵築市地域公共交通網形成計画

③公共交通マップの作成

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。



④交通結節点の機能改善

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。



⑤民間路線バスのサービス見直し

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。



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

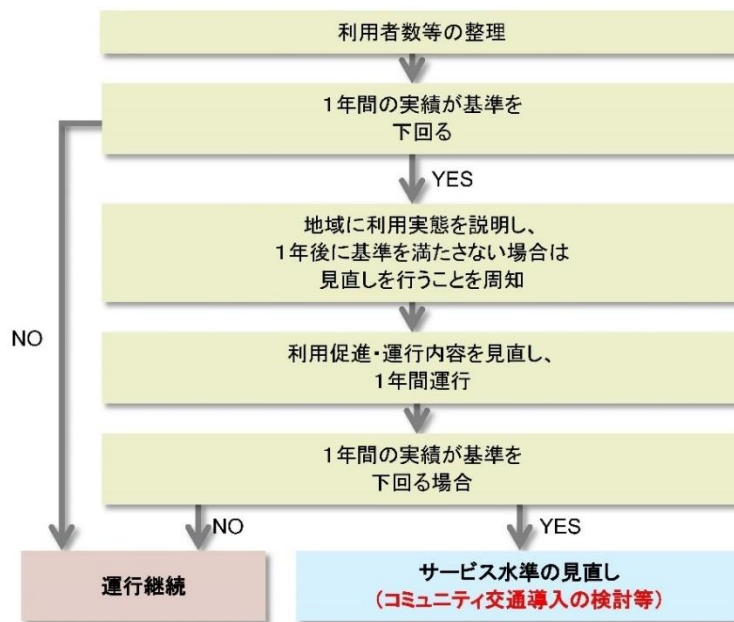
コミュニティバス及び乗合タクシーは、運行ルートの見直しや鉄道、民間路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるようなサービスの改善を行います。利用促進策を実施しつつも、持続的な移動手段の確保に向けて、試行的な取り組みも実施していきます。

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。

■利用者が減少した場合の見直し基準（案）

コミュニティバス (支線)	乗合タクシー	見直しイメージ
1便あたりの利用者が4.0人/便以下	1便あたりの利用者が1.5人/便未満、または稼働率40%未満	状況が改善しない場合は、住民座談会を開催しつつ、路線の統合や運行形態の大幅な見直しを視野に入れたサービス改善を検討します。

■改善に向けた見直しの流れ（案）



5. 杵築市地域公共交通網形成計画

⑦ バス車両の計画的更新

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。



⑧ 他機関との連携

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を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。

■活用方法の例

方法	概要
間合い利用	登下校時間帯以外の空き時間をコミュニティバス化して、一般住民に輸送・サービスを提供する。
混乗化	児童・生徒が登下校時に利用することを目的としたスクールバスに地域住民も乗れるようにする。
統合（乗合化）	スクールバス本来の利用目的に限定せず、コミュニティバスとして乗合化する。

(2) 姫島村

姫島村では、平成 26 年 2 月に「姫島航路改善計画」を策定した。4 つの課題に対し、運賃の適正化の検討や運行便数の見直しの検討等、計 11 の事業が推進されている。

4. 航路改善計画

(1) 概要

航路改善計画の策定にあたっては、生活航路としての維持確保、姫島住民をはじめ航路利用者のサービス水準の向上、航路事業者の経営安定（収益増加・費用削減）につながる視点で検討を行い、具体的な改善施策として次のとおり取り組むこととした。

- ① 新船建造（「第二姫島丸」代替（リプレイス））
- ② 省エネ船の効率的な運航割当 [新船投入時直ちに取り組む]
- ③ 経費の圧縮・削減 [直ちに取り組む]
- ④ 航路運営に対する理解促進（地域への情報公開） [直ちに取り組む]
- ⑤ 従業員の教育・マナーの向上 [直ちに取り組む]
- ⑥ 待合所及び周辺、乗降環境の改善 [直ちに取り組む]
- ⑦ 交流人口の拡大による利用促進 [直ちに取り組む]
- ⑧ 情報発信及びPRの強化 [直ちに取り組む]
- ⑨ 運賃の適正化の検討 [継続的に取り組む]

- ⑩ 運航便数の見直しの検討〔継続的に取り組む〕
- ⑪ 「第一姫島丸」の代替（リプレイス）計画の検討〔継続的に取り組む〕

（2）具体的内容（離島航路構造改革補助関係）

前述の改善施策のうち①新船建造について、「第二姫島丸」の船齢は21年であり、最近の中間検査で船底にひび割れが見つかるなどの老朽化が進行しており、今後は修繕費がかさむことが予想されるため、代替に関する検討を行う必要がある。

なお、建造費については、離島航路構造改革補助金の活用や船舶安全法等の関係法令で要求される新船設計を行う。それを基本にして過剰設備の排除等で圧縮を図る。

① 検討方法

新船の船種・規模等を3パターン（ア：現行と同程度、イ：現行よりも減トン、ウ：船種の変更（純旅客船））で航路サービス面、費用対効果を検証した。

② 新船導入の留意点

- ・船舶の規模は、地域政策との連携、航路サービス面、費用対効果、接岸設備の状況を考慮し、既存船舶を踏襲した「199トン規模のフェリー船」とする。

- ・高齢者が安全に安心して利用できるよう、旅客船のバリアフリー義務基準による船体のバリアフリーを行うとともに、可能な限り義務基準よりも進んだバリアフリー化となる推奨基準を目指した設備の導入を検討する。

- ・「第二姫島丸」は、車輛を積載する区域が開放されている（甲板上積載）ため、運航中の強風、高波等により積載した車輛が潮をかぶる場合があり、改善に向けた要望がなされている。そのため、車輛を積載する区域は閉鎖した区域とし、航路サービスの質を向上させる。

- ・なお、主機（エンジン）は安定的で経済性の高い省エネ運航を実現する適正な出力とする。具体的には、現行の「第一姫島丸」と「第二姫島丸」の両船よりも省エネ運航が可能になる主機を選定して燃料費、修繕費の削減を図る。

（3）その他

① 省エネ船の効率的な運航割当（4-(1)-②）

- ・省エネ船（新船）の優先運航を実施する。ただし、船員法等の関連法令を遵守した運航割当とする。

② 経費の圧縮・削減（4-(1)-③）

- ・事務職員2名相当の person 費を削減する。
- ・継続的に経費削減に向けた取組を検討・実施する。

③ 航路運営に対する理解促進（地域への情報公開）（4-(1)-④）

- ・航路利用状況や航路運営上の意見や要望への回答等を姫島村報に情報公開する。
- ・利用者意見や要望については回答書を待合所の掲示板に随時掲載する。

-
- ④ 従業員の教育・マナーの向上 (4-(1)-⑤)
 - ・挨拶の励行を行う。
 - ・ミーティングで教育指導を実施する。
 - ・先進事業所への船員研修や事例紹介の勉強会を実施する。
 - ⑤ 待合所及び周辺、乗降環境の改善 (4-(1)-⑥)
 - ・待合所及び周辺の清掃を定期的に従業員自ら実施する。
 - ・(公財)九州運輸振興センターなどの支援制度を活用した航路設備の導入を検討する。
 - ・高齢者など補助、手荷物の多い人に対して運搬の補助を船員が行う。
 - ・伊美港周辺の有料駐車場に一般客の優先駐車区域を設定する。
 - ⑥ 交流人口の拡大による利用促進 (4-(1)-⑦)
 - ・船舶課を含めた姫島村役場全体と地域住民と連携したジオツーリズム、交流型イベントなど観光振興を行う。
 - ⑦ 情報発信及びPRの強化 (4-(1)-⑧)
 - ・姫島村の観光情報HPの掲載内容の充実を図る。
 - ・航路の運航状況(欠航情報)等を「九州のりもの info.com」への掲載を検討する。
 - ⑧ 運賃の適正化の検討、運航便数の見直しの検討、「第一姫島丸」の代替(リプレイス)計画の検討 (4-(1)-⑨⑩⑪)
 - ・航路利用者の動向、航路収支状況の変化に対応できるよう検討・実施する。

1.6.2. 東部圏の公共交通ネットワークの状況

東部圏では、半島西部に JR 日豊本線、半島の外周部に大分交通(株)、国東観光バス(株)、大交北部バス(株)による路線バスが運行され、幹線的な公共交通網を構築してほか、大分空港から大分市・別府市・臼杵市・佐伯市方面や由布市方面、豊後高田市・宇佐市・中津市方面への空港アクセスバスが存在する。

地域内路線では、姫島航路のほか、国見地域・国東地域の山間部への路線を国東観光バス(株)が運行するほか、各市町のコミュニティバスにより公共交通網が構築されている。

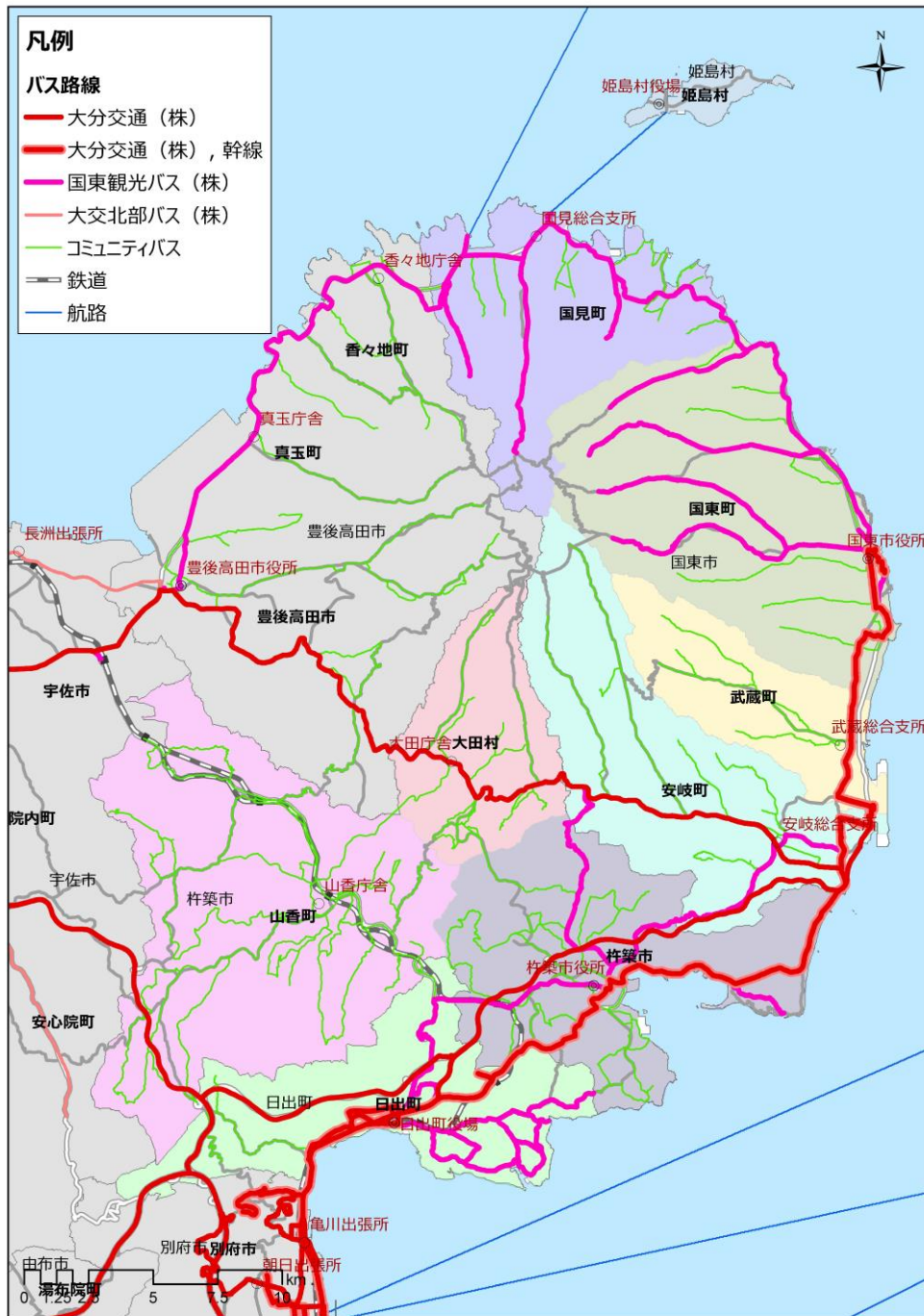


図 1-64 東部圏の公共交通ネットワーク

1.6.3. 東部圏の公共交通事業環境の状況

(1) 乗合バス

1) 大分県内のバス利用者推移と幹線バスの国庫補助費推移

大分県内の乗合バス利用者は、昭和 40 年度以降減少の一途をたどり、平成 29 年度の利用者数はピーク時の 4 分の 1 以下まで減少している。

一方で、乗合バスの維持に係る国庫補助金は年間 1 億円前後で推移していたものの、平成 29 年度は大分県北部圏および豊肥圏再編実施計画を受け、地域間幹線系統確保維持費が 1 億 2 千万円まで増加している。また、市町による赤字補填や廃止代替としてのコミュニティバス運行が行われており、乗合バスに係る事業環境は年々悪化している。

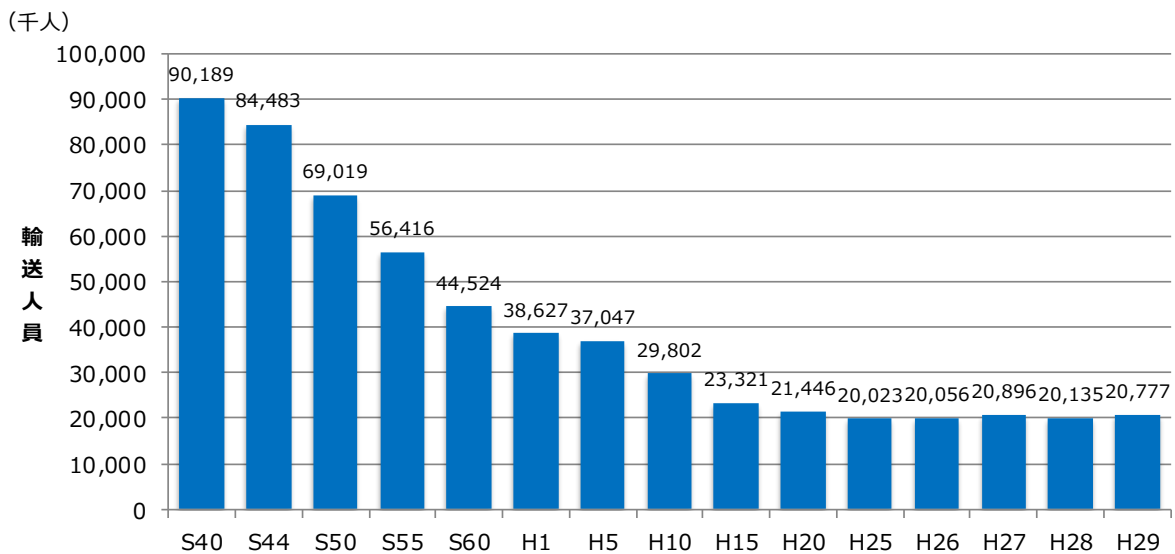


図 1-65 大分県内のバス利用者数の推移

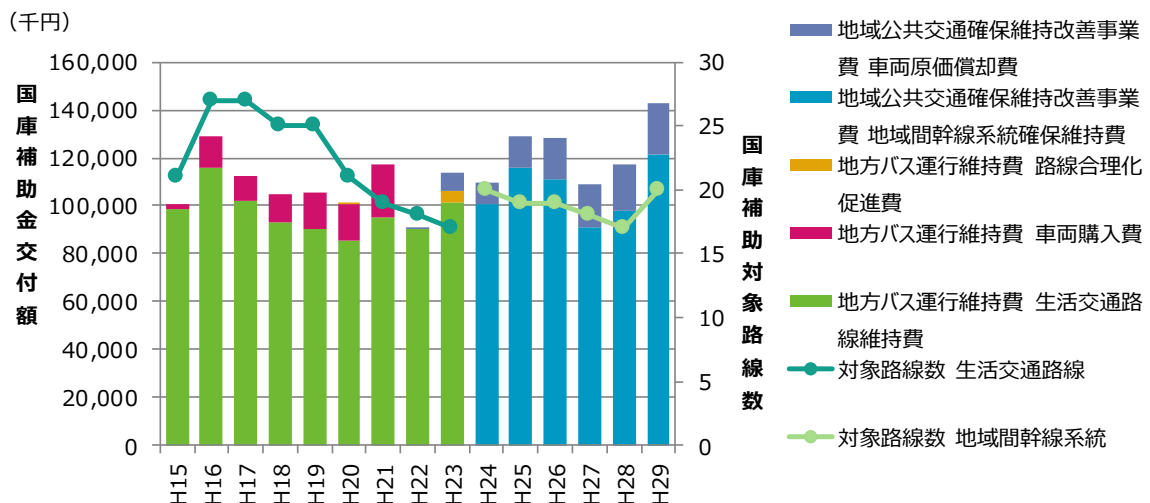


図 1-66 大分県内の幹線バスに係る国庫補助費の推移

資料：平成 30 年版 九州運輸要覧、大分県資料

2) 路線別利用者数と年齢

路線別利用者について、「杵築駅～BT線」の利用者が最も多く、1日に約340人を輸送している。また、1便当たりの利用者数は「国東～安岐線」が最も多く、22人/便もの輸送量がある。一方で、路線ごとの利用者数の振れ幅が大きく、半数以上の路線が3人/便以下となっている。

利用者の多くが小学生から高校生をはじめとする未成年（約7割）や65歳以上の高齢者であり、日常生活に欠かすことのできない移動手段であるが、路線によっては利用者のすべてを児童・学生や高齢者が占めるものもあり、利用者に偏りがみられた。

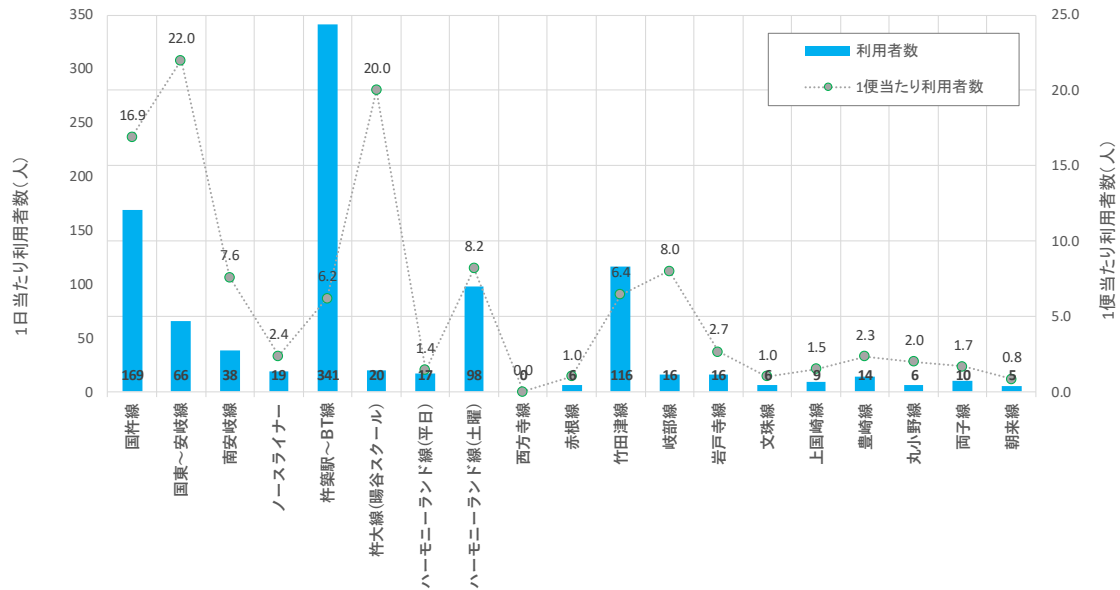


図 1-67 路線別の利用者数

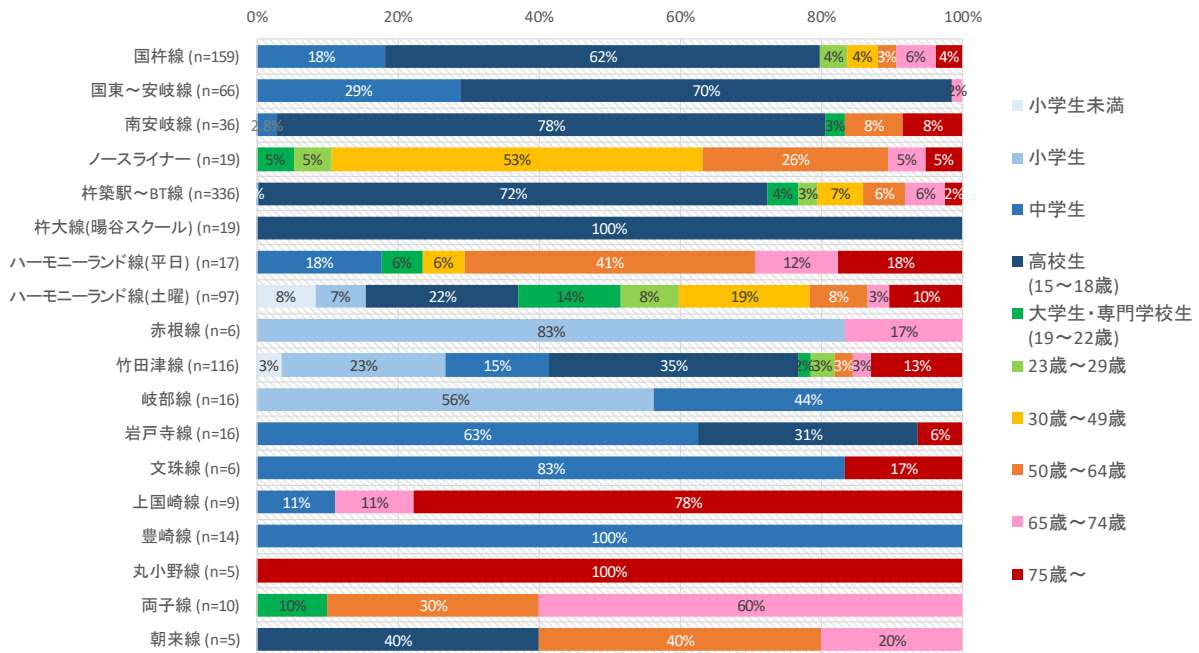


図 1-68 路線別の利用年代

資料：路線バス利用実態調査

3) 路線別の利用目的と利用頻度

利用目的について、「ハーモニーランド線」や「ノースライナー」を除き、ほとんどの路線が「通学」をはじめとする「通院」や「買い物」などの日常生活移動に利用されており、「通学」を目的とした利用が全体の7割弱を占めた。

利用頻度について、「ノースライナー」や「ハーモニーランド線（土曜）」を除き、多くの路線で「週1日以上」の頻度で利用されており、通学者は「週に5日以上」利用している。

路線バスの利用状況として、通学者の利用に依存しているため、少子高齢化や人口減少といった影響により、収益の減少・運転効率の低下が懸念される。

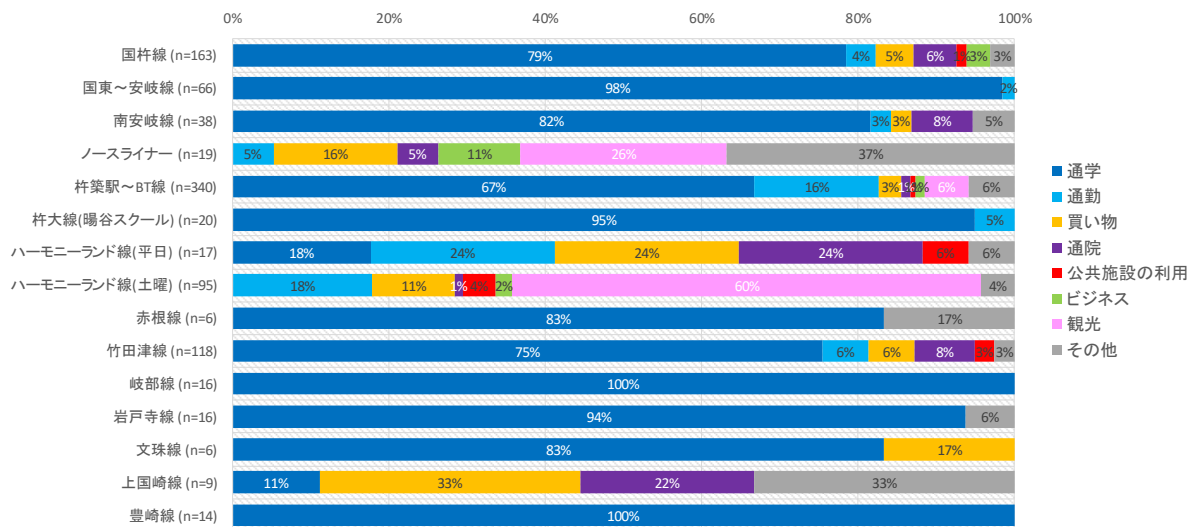


図 1-69 路線別の利用目的

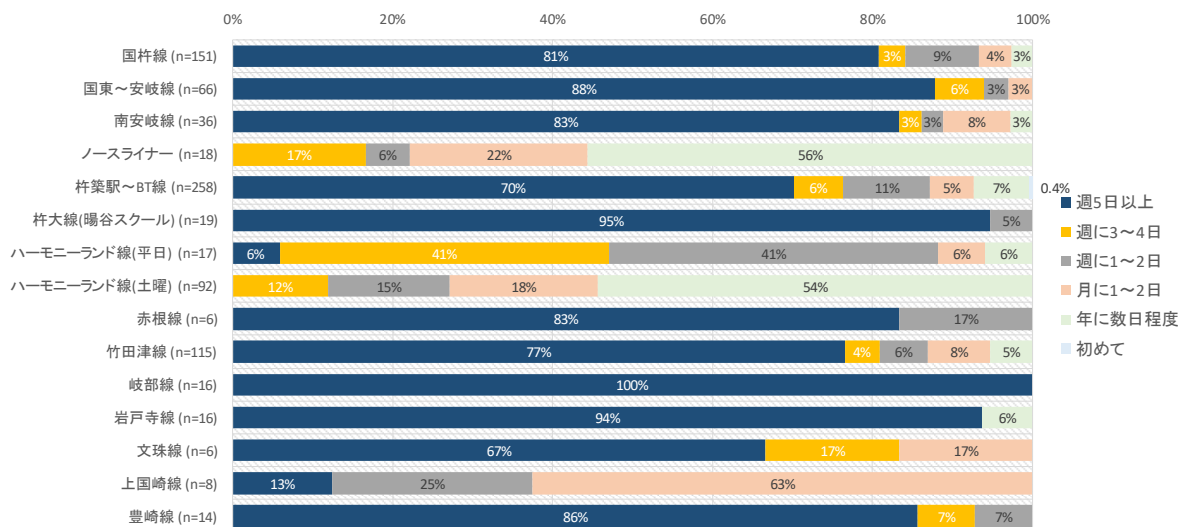


図 1-70 路線別の利用頻度

資料：路線バス利用実態調査

4) 路線別の乗車前後の移動手段

バス乗車前後の移動手段は、「ノースライナー」や「ハーモニーランド線（土曜）」を除くほとんどの路線で乗車前後のどちらかが「徒歩」であり、6割以上を占める。

杵築駅や暘谷駅に接続する路線である「杵築駅～BT線」や「ハーモニーランド線（土曜）」では、「鉄道（乗り継ぎ）」が3割程度みられた。

「バス（乗り継ぎ）」は、「杵築駅～BT線」をはじめとする一部路線で見られたが、「岐部線（乗車後）」を除くほとんどの路線で1割未満であった。

「国東～安岐線」や「南安岐線」をはじめとする半数近くの路線において、乗車前後の移動手段に「車（送迎）」が1割程度利用されていた。

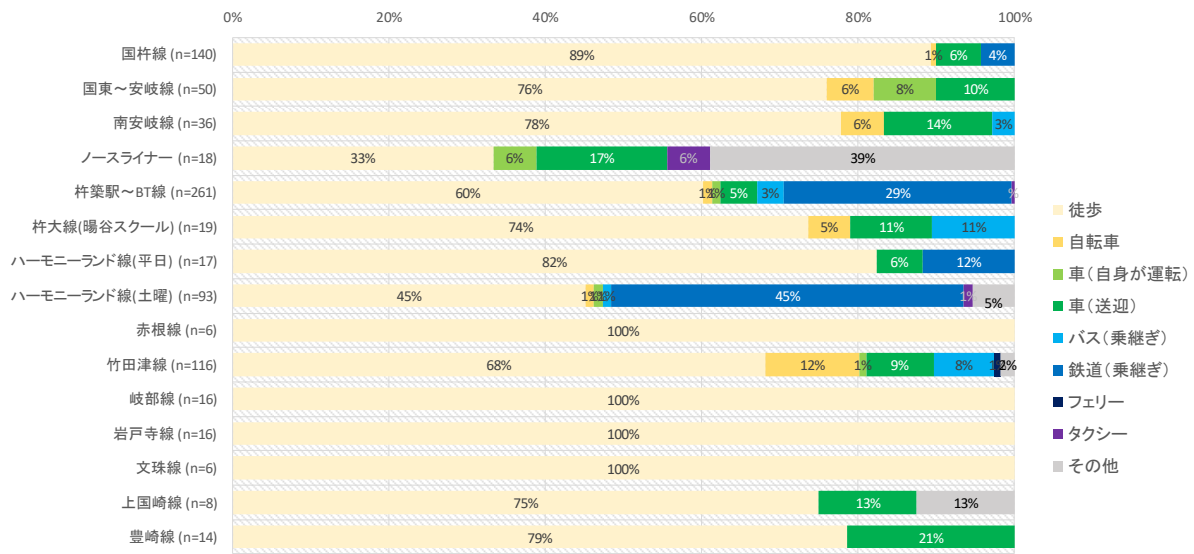


図 1-71 路線別の乗車前の移動手段

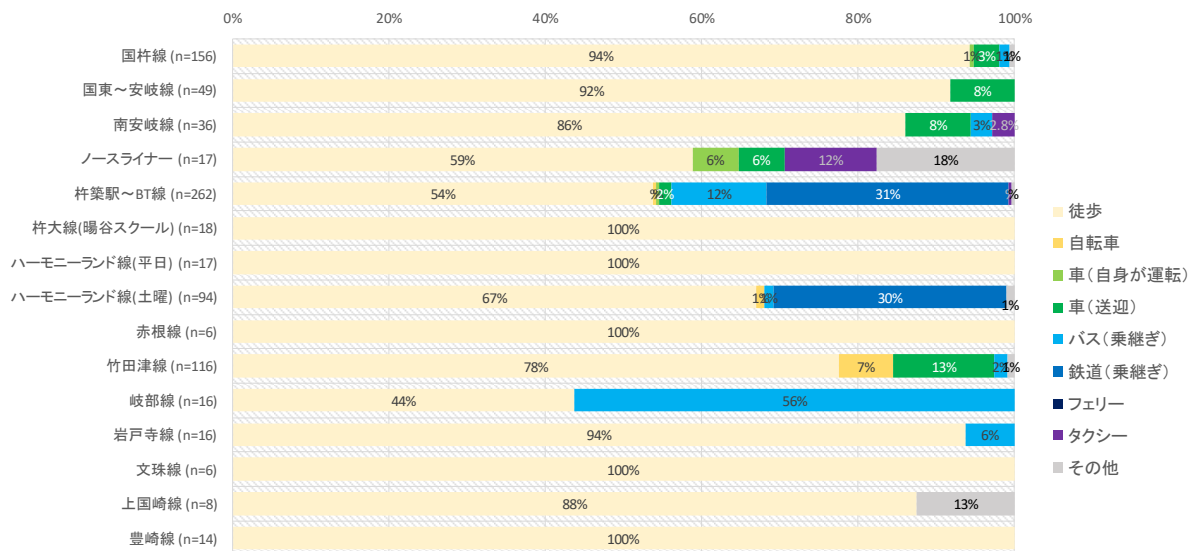


図 1-72 路線別の乗車後の移動手段

資料：路線バス利用実態調査

5) 運賃の支払方法と運転免許の有無

運賃の支払い方法について、利用頻度の高い小学生から高校生までの通学者は、7割以上が「通勤・通学定期券」を利用しており、行きもしくは帰りしかバスを利用しない通学者が「現金」や「回数券」で精算している。65歳以上の高齢者は、1割程度が「回数券」を利用しているが、残りの9割弱が「現金」で精算している。

65歳以上の高齢者の運転免許保有状況について、バス利用者の9割程度が免許を保有していないため、日常的な外出手段としての路線バスへの依存度は高いと考えられる。

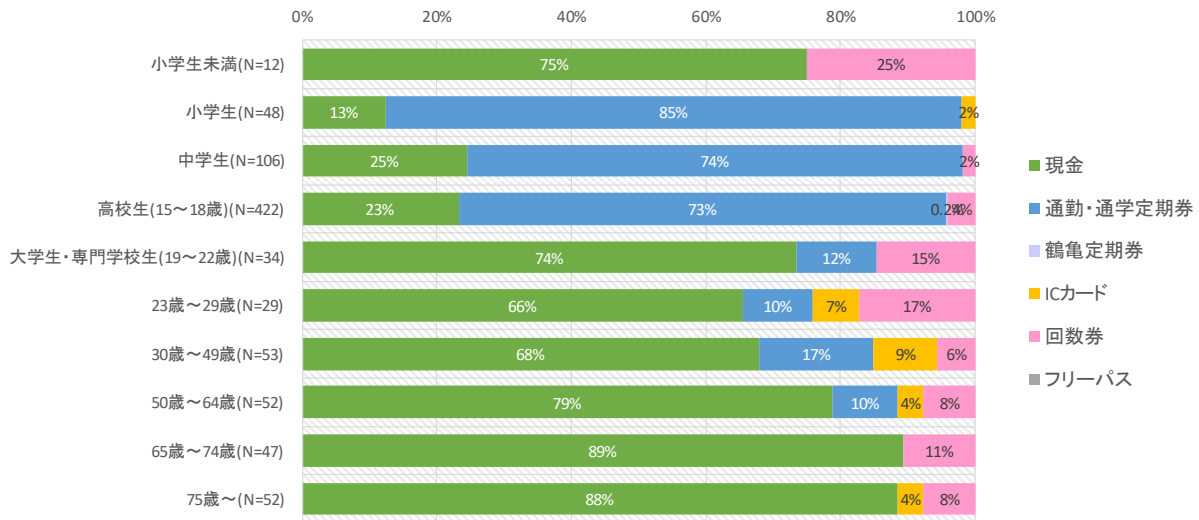


図 1-73 年齢別の運賃の支払い方法

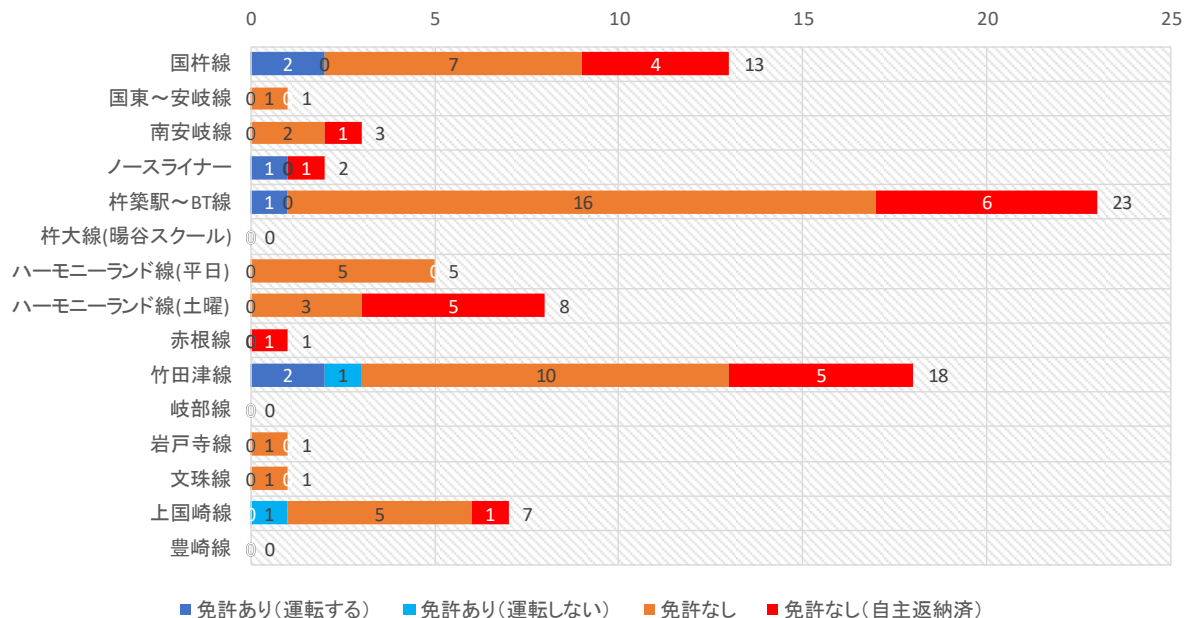


図 1-74 路線別の運転免許保有状況 (65歳以上高齢者)

資料：路線バス利用実態調査

(2) タクシー

タクシーの輸送人員および営業収入も減少を続けており、平成 29 年度の輸送人員は約 1,150 万人で、大分市・別府市の利用を除くと約 420 万人（約 37%）となっている。営業収入も同様に減少傾向にあり、大分市・別府市を除く地域での収入は、県内における収入のおよそ 1/3 を占める約 36 億円と、平成 21 年度と比較して約 7 割まで減少している。

また、運転者数の減少や運転者の高齢化等も相まって、比較的事業規模の大きくない地方部では特に事業の持続性の観点で課題を有している。

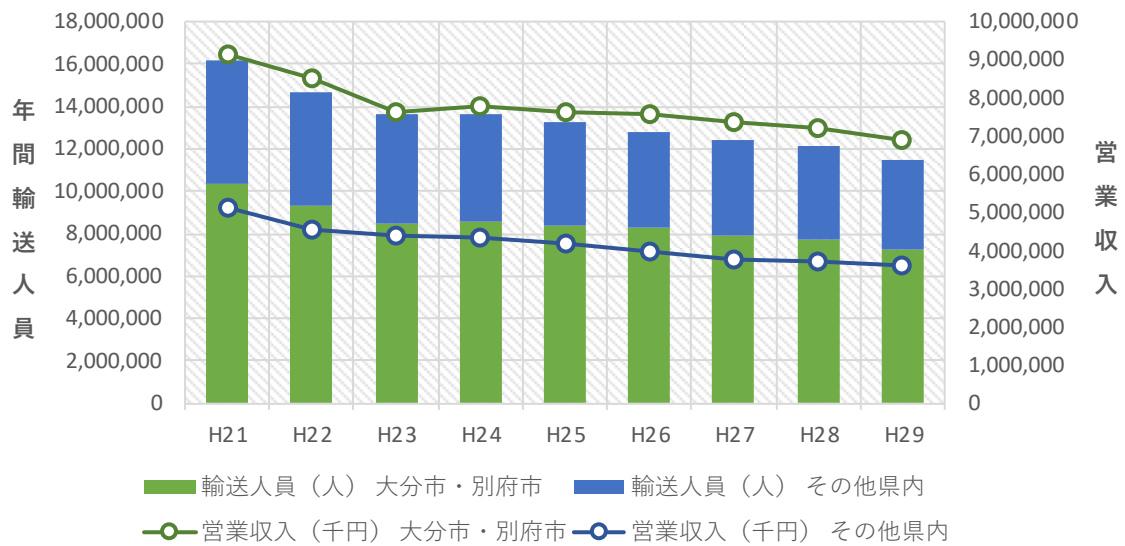


図 1-75 タクシー輸送人員・営業収入の推移

資料：平成 28 年度版 九州運輸要覧

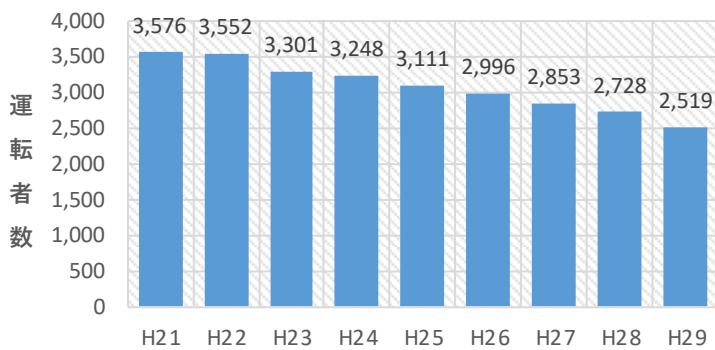


図 1-76 運転者数の推移

資料：平成 28 年度版 九州運輸要覧

(3) 鉄道

大分県内の鉄道利用者数は、私鉄路線の廃止等で昭和 60 年度にかけて大きく減少したものの、以降は年間約 2 千万人の横ばいで推移してきたものの、平成 24 年度以降、若干増加基調にある。

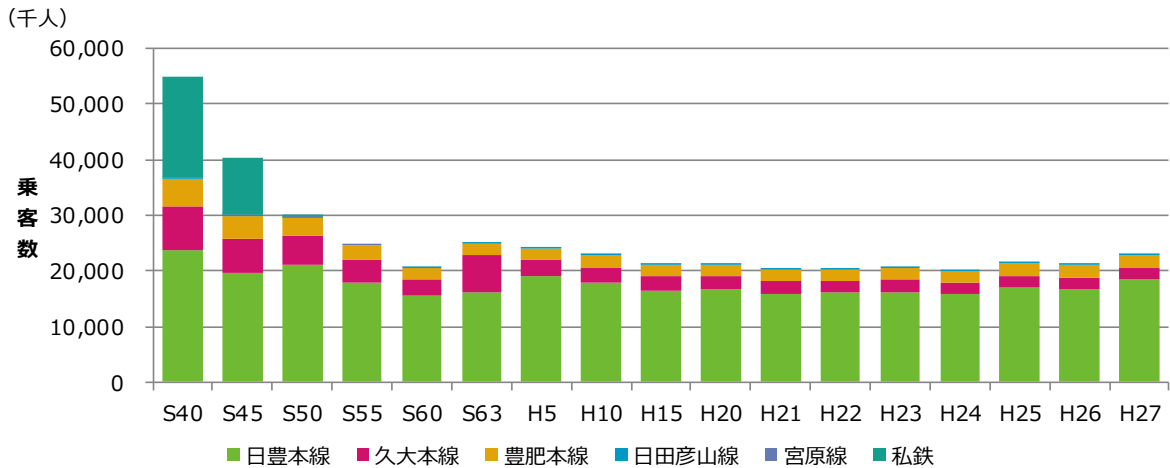


図 1-77 大分県内の鉄道乗客数の推移

資料：大分県統計年鑑

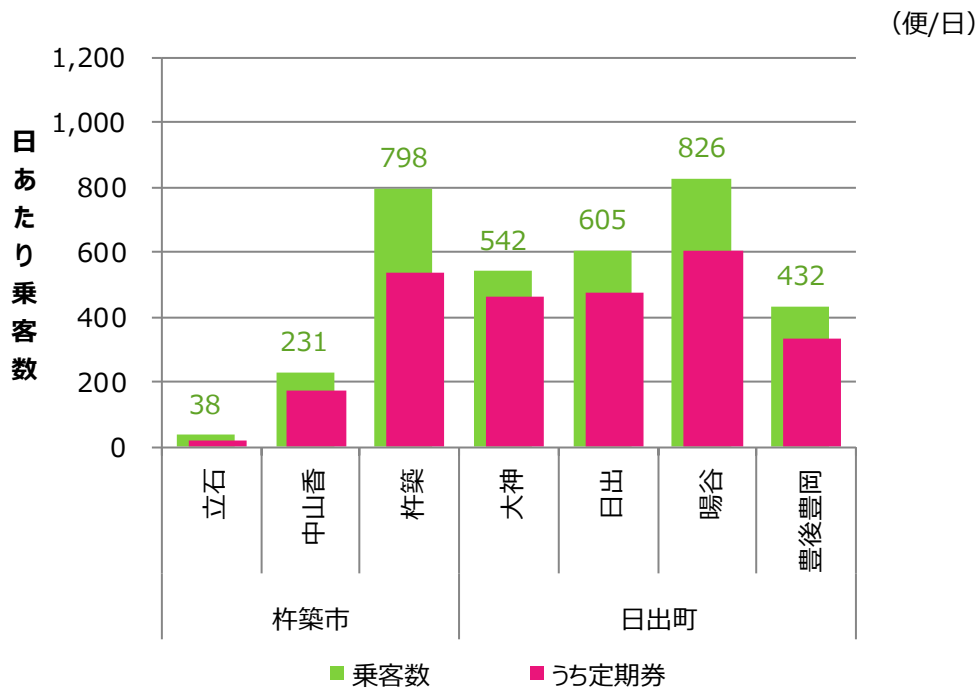


図 1-78 鉄道駅別乗客数

資料：平成 27 年版 大分県統計年鑑

(4) フェリー

1) 大分県内のフェリー利用者推移

大分県内のフェリー利用者数は、昭和 49 年度にピーク（390 万人）を迎えた後に減少に転じたが、平成 3 年度に 350 万人/年まで利用が回復した。しかし、それ以降は平成 21 年度の大分ホーバーフェリーの運航終了も影響して減少を続け、現在では約 200 万人/年まで減少した。

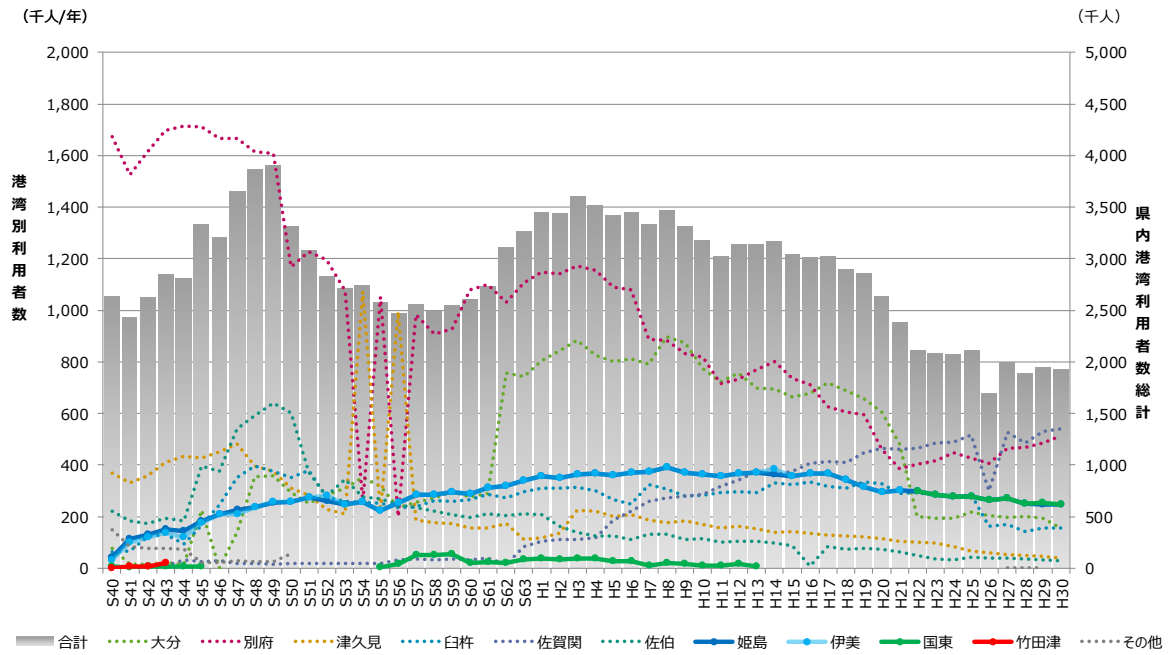


図 1-79 港湾別利用者数の推移

資料：大分県統計年鑑、港湾統計年報

2) 姫島村営フェリー利用者の居住地

姫島村営フェリーの平日 1 日の利用実態について調査を実施し、309 名からの回答を得た。

回答者のうち、189 名（約 6 割）が姫島村居住者であり、村外からの利用のうち、東部圏の圏域内では、国東市から 30 名、杵築市から 1 名の利用があった。圏域外からは、88 名の利用があり、大分市からの利用が 50 名であった。

姫島村居住者のうち、65 歳以上の高齢者は 80 名（約 4 割）、19～64 歳は 79 名（約 4 割）、国東高等学校双国校に通う高校生は 6 名利用している。

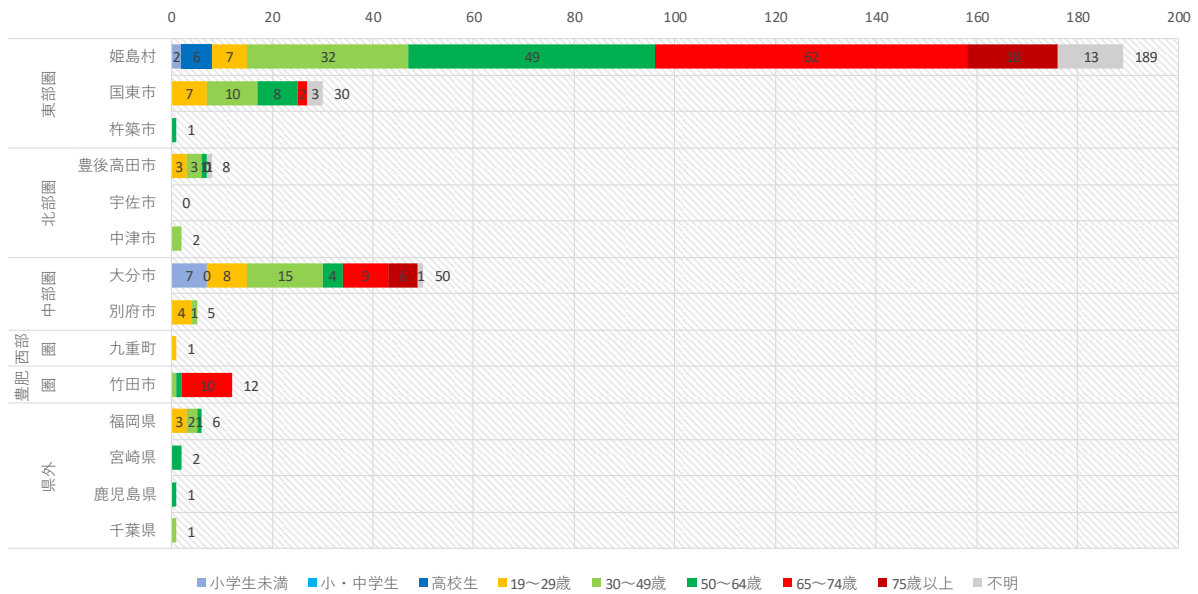


図 1-80 姫島村営フェリー利用者の居住地・年齢

資料：姫島村営フェリー利用実態調査

3) 姫島村居住者の便毎の利用目的

姫島村居住者の外出時に利用する便は2便(6:55発)および3便(8:00)がピークであり、それぞれ約50名の利用があった。

中でも、2便目(6:55)には通学、通勤者が集中し、3便(8:00)には通院や買い物目的での利用者が利用者の多くを占めている。

姫島方面の帰路便では、9便~11便の利用に分散しており、9便(15:55)は買い物、10便(17:25)や11便(18:45)は通勤者の利用が中心となっている。買い物や通院目的での移動は主に午後から分散しており、通院目的地や他の移動目的と同時に移動しているか否かによって帰宅時刻に影響しているものと推察される。

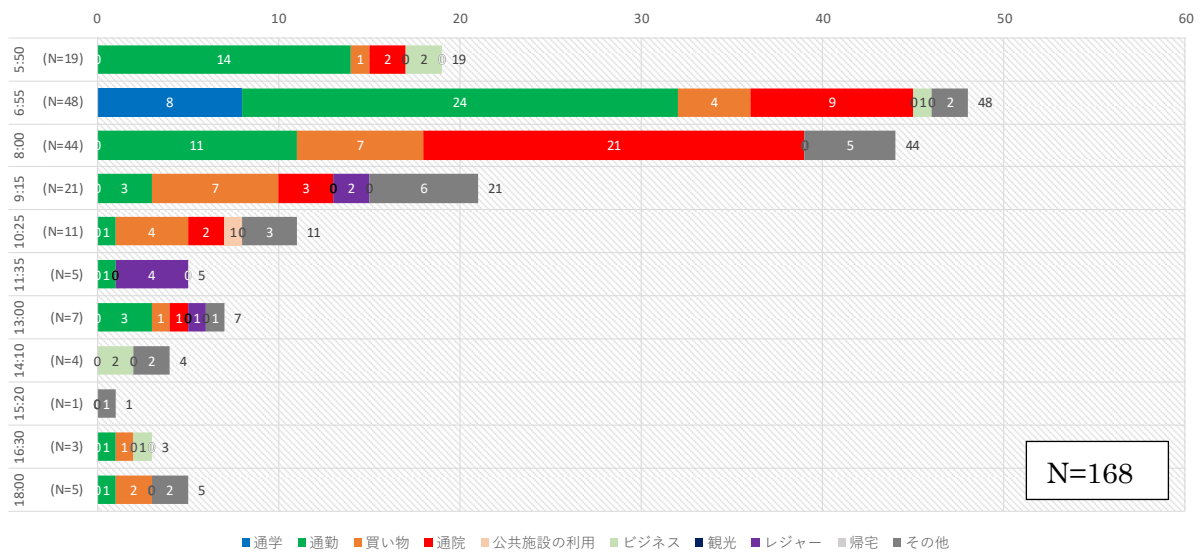


図 1-81 姫島村居住者の便毎の利用目的 (姫島港→伊美港)

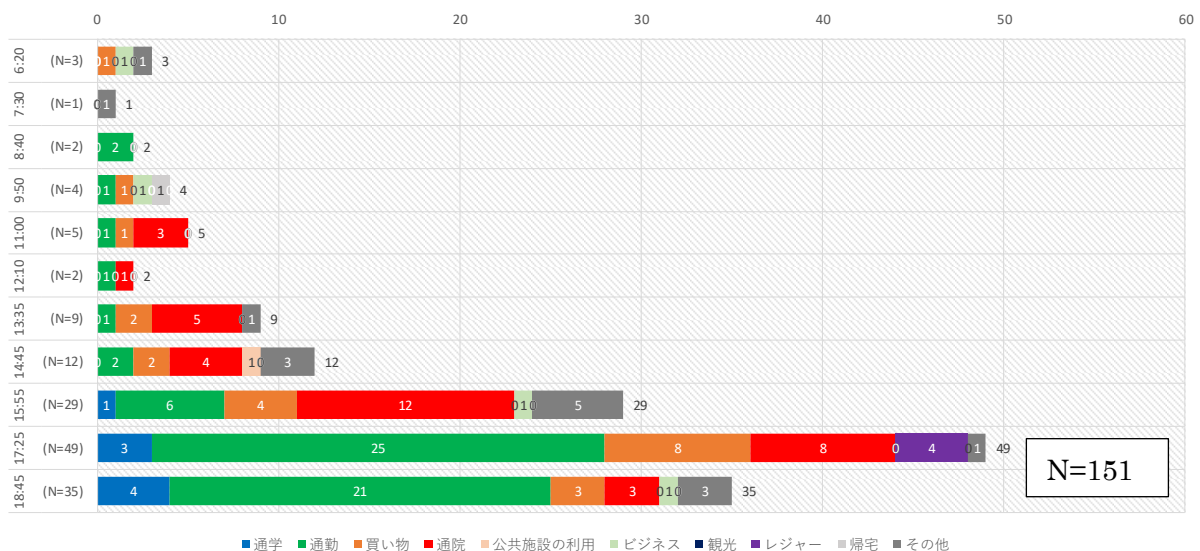


図 1-82 姫島村居住者の便毎の利用目的 (伊美港→姫島港)

資料：姫島村営フェリー利用実態調査

4) 村外居住者の便毎の利用目的

姫島村外居住者の利用は、2便（7：30）を筆頭に利用されており、同便は通勤目的での利用が中心となっている。村内の学校への通勤や村内の事業に従事する目的での利用があった。

調査実施日では、観光やレジャー目的での団体客の利用も存在した。

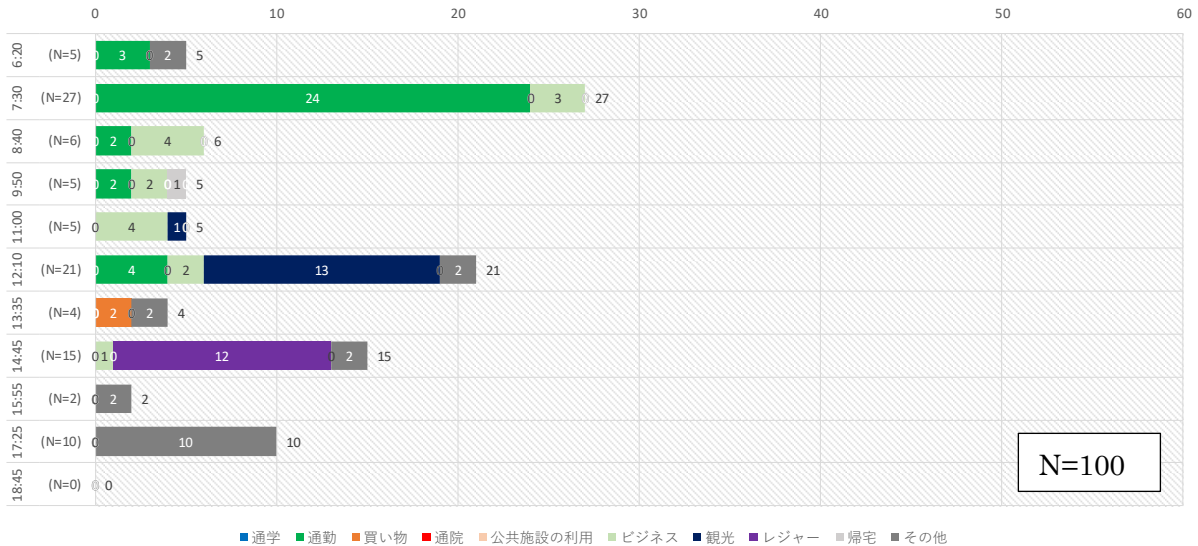


図 1-83 村外居住者の便毎の利用目的（伊美港→姫島港）

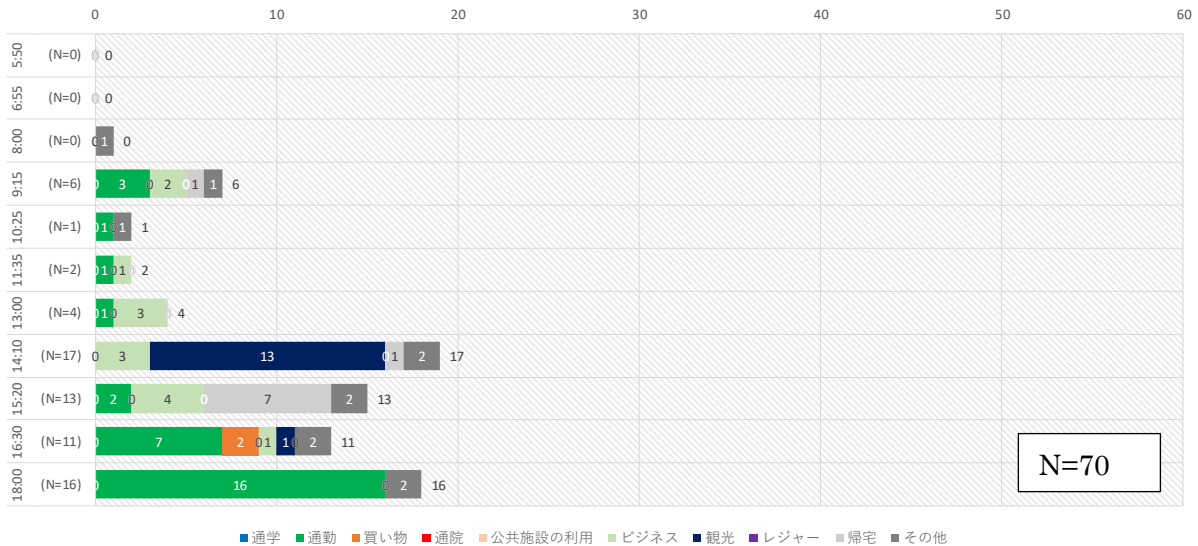


図 1-84 姫島居住者の便毎の利用目的（姫島港→伊美港）

資料：姫島村営フェリー利用実態調査

5) 姫島居住者の外出目的別の目的地とフェリーの利用頻度

「通学」や「通勤」の目的地は国東市がほとんどであり、「通勤」では北部圏の豊後高田市や宇佐市、中津市への移動も2割程度みられた。

「買い物」や「通院」の目的地について、国東市は2割程度であり、残りのほとんどが他圏域へ移動している。伊美港のある国東市に隣接する北部圏への移動よりも、大分市や別府市の属する中部圏への移動が多く、全体の約4割が該当する。

フェリーの利用頻度は高齢化とともに減少する傾向にあるが、利用者の多くが月に1~2回利用している。また、65歳以上の高齢者でも週に最低1~2回は利用する人の割合が5割以上を占めるため、フェリー利用者の外出頻度は高いと考えられる。

利用者の半数を占める65歳以上の高齢者の移動ニーズとして、「伊美港~大分市・別府市」方面と「伊美港~豊後高田市」方面があるため、フェリーとバスの接続改善が求められていると考えられる。

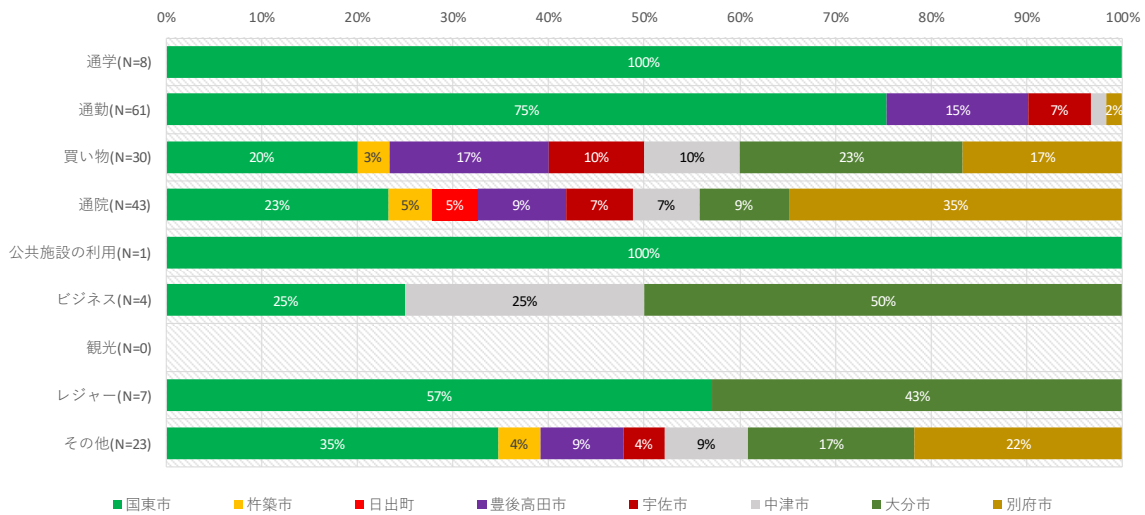


図 1-85 姫島居住者の外出目的別の目的地

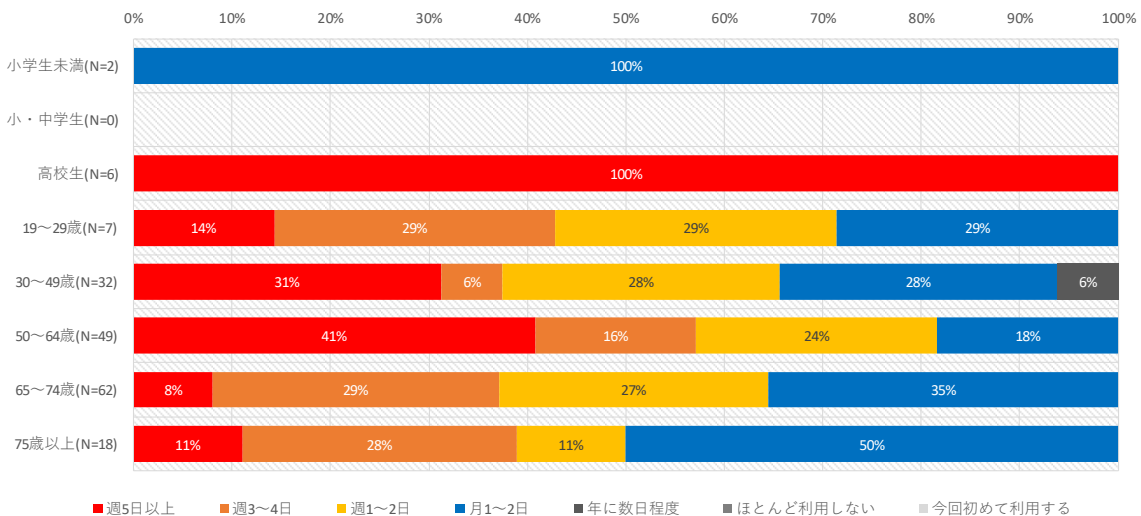


図 1-86 姫島居住者の年齢別のフェリー利用頻度

資料：姫島村営フェリー利用実態調査

6) 姫島村居住者の移動手段と運転免許・車両積載の有無

島内の移動手段は、高齢化に伴い「自家用車の運転」は減少傾向にあるが、65歳以上の高齢者でも4割程度は自家用車を運転している。「徒歩」や「自転車」による移動が増加傾向にあるが、「姫島巡回バス」の利用はほとんどみられなかった。

本島での移動手段は、高齢化に伴い、「自家用車の運転」から「車(送迎)」や「徒歩」、「路線バス」へ転換する傾向にあるが、65歳以上の高齢者でも5割程度が自家用車を運転している。

姫島村居住者の運転免許保有状況について、65歳以上の高齢者でも7割以上が運転免許を保有し、日常的に運転しているため、「通院」や「買い物」などの日常的な外出を行う上で、運転免許を返納することに抵抗を感じている方がいると考えられる。

フェリーへの「車両積載無し」の割合は9割弱であるが、19歳以上の本島での移動手段は5割～9割に及ぶ。そのため、自家用車を島内・本島で1台ずつ所有し、伊美港周辺で駐車場を借りる方が一定数存在し、姫島村居住者の負担となっていると考えられる。

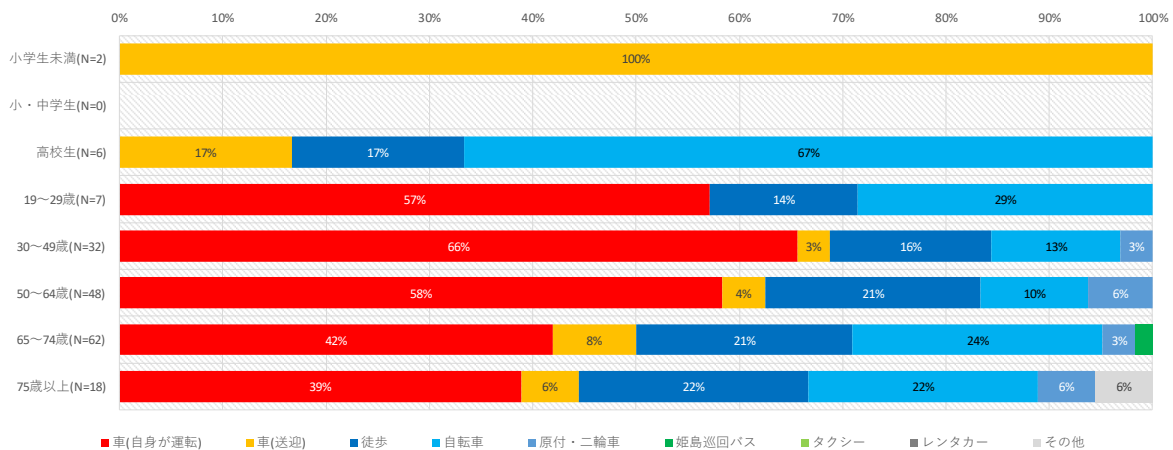


図 1-87 姫島村居住者の島内（姫島村内）の移動手段

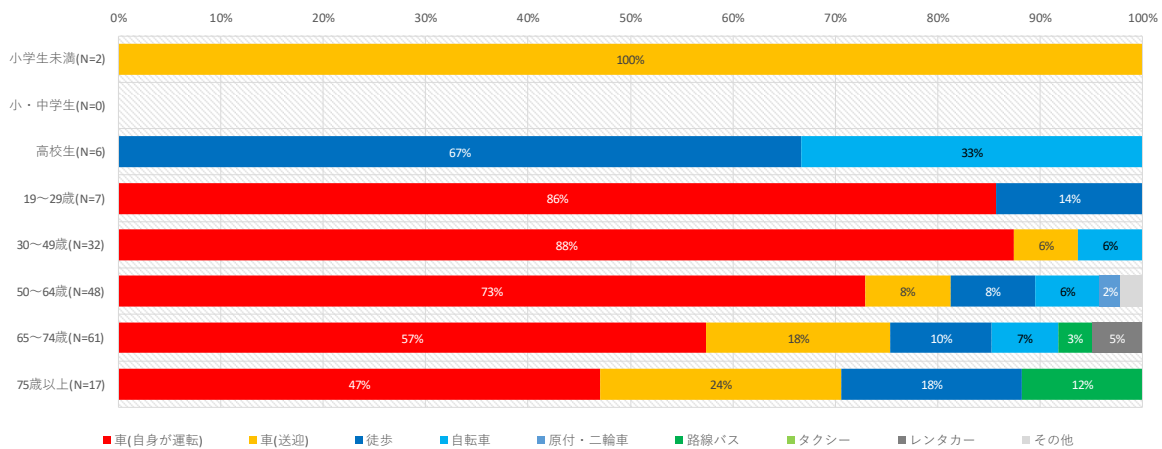


図 1-88 姫島村居住者の本島の移動手段

資料：姫島村営フェリー利用実態調査

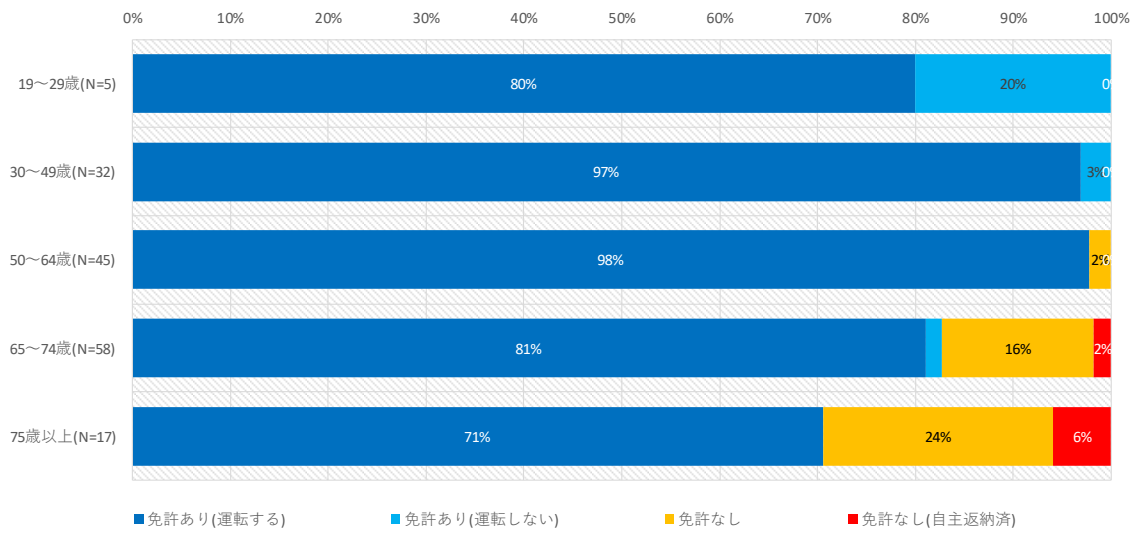


図 1-89 姫島村居住者の運転免許保有状況

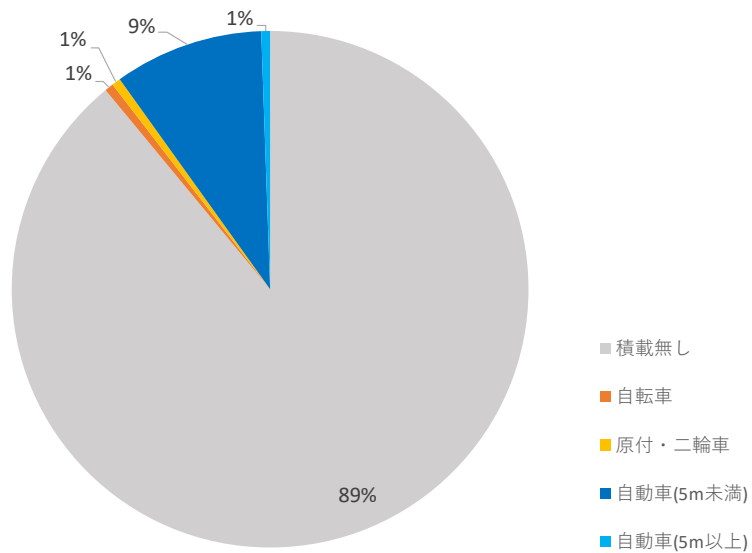


図 1-90 姫島村居住者のフェリーへの車両積載の有無

資料：姫島村営フェリー利用実態調査