

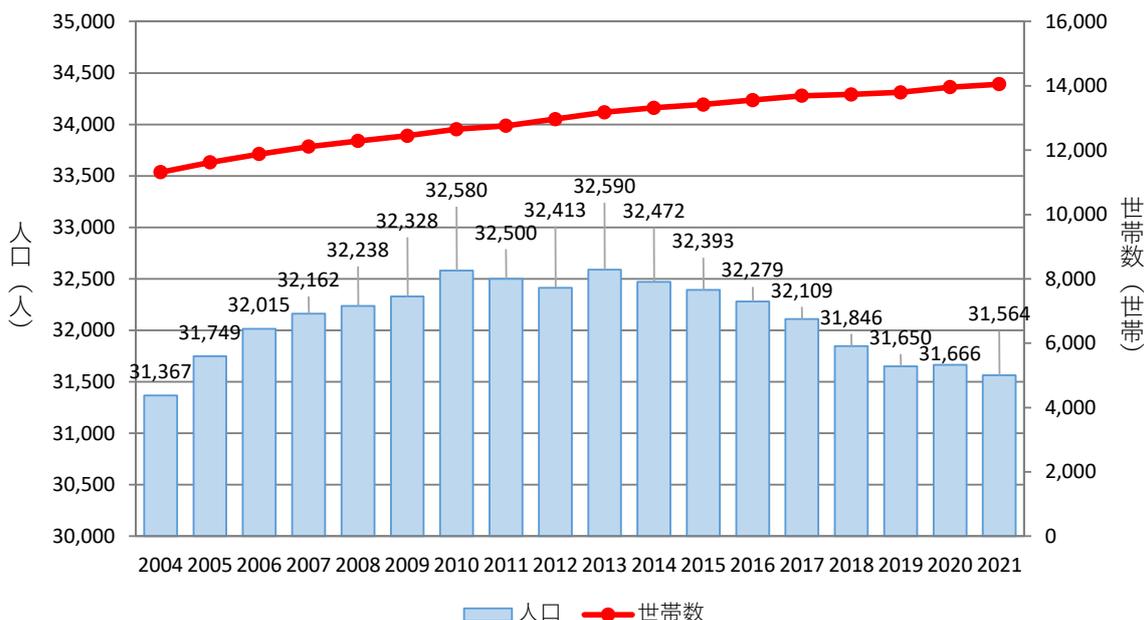
## 第2章 岡垣町の地域公共交通の現状および問題点

### 2-1. 岡垣町の人口・社会動態

#### 2-1-1 人口推移

岡垣町の人口は、2013年をピークに減少に転じ、2021年4月末時点での人口は31,564人となっています。

一方、世帯数は増加傾向を維持しており、世帯あたりの人口は減少しています。



出典：岡垣町人口統計

図2 人口と世帯数

表1 人口と世帯数

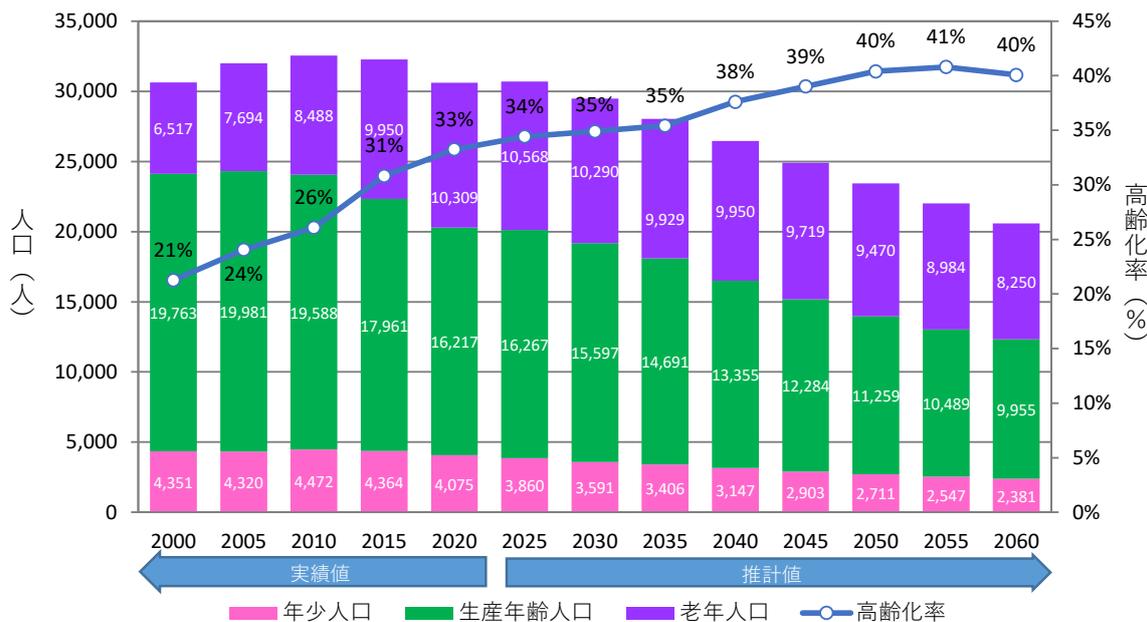
年	人口(人)			世帯数 (世帯)	人口増減 前年差	世帯増減 前年差
	男	女	合計			
2015	15,289	17,104	32,393	13,420	▲ 79	103
2016	15,274	17,005	32,279	13,555	▲ 114	135
2017	15,215	16,894	32,109	13,692	▲ 170	137
2018	15,094	16,752	31,846	13,734	▲ 263	42
2019	14,958	16,692	31,650	13,798	▲ 196	64
2020	14,987	16,679	31,666	13,961	16	163

2-1-2 年代別人口と高齢化の状況

少子化・高齢化の進行とともに、15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口で減少することが推計されています。

65歳以上の老年人口は約1万人で推移し続けることが予想されています。

現状33%程度の高齢化率はさらに上昇を続け、30年後の2050年には40%に達することが予想されています。



出典：国勢調査、岡垣町将来人口推計

図3 人口・高齢化率の将来推移

表2 人口・高齢化率の将来推移

年	人口 (人)				高齢化率
	総人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口	
2000	30,631	4,351	19,763	6,517	21%
2005	31,995	4,320	19,981	7,694	24%
2010	32,548	4,472	19,588	8,488	26%
2015	32,275	4,364	17,961	9,950	31%
2020	31,007	4,075	16,217	10,309	33%
2025	30,697	3,860	16,267	10,568	34%
2030	29,478	3,591	15,597	10,290	35%
2035	28,026	3,406	14,691	9,929	35%
2040	26,452	3,147	13,355	9,950	38%
2045	24,906	2,903	12,284	9,719	39%
2050	23,440	2,711	11,259	9,470	40%
2055	22,020	2,547	10,489	8,984	41%
2060	20,586	2,381	9,955	8,250	40%

## 2-1-3 周辺地域への流出・流入動向

岡垣町に居住する就業者・通学者の町外流出傾向は横ばいで推移しており、平成 27 年度には約 66%の方が町外で就業・通学しています。町外に流出する就業・通学者数は 10,000 人前後で推移しており、町外への移動手手段の確保は重要といえます。

また、町外に流出する就業・通学者の移動先は北九州市（約 4,300 人）が最も多くなっていますが、福岡市（約 1,100 人）、宗像市（約 900 人）も主要な移動先となっています。

一方、岡垣町に流入する就業者・通学者数は平成 17 年度までは増加していたものの、以降は減少傾向に転じ、平成 27 年度の町外から岡垣町に流入する就業・通学者数は約 3,000 人に止まっています。

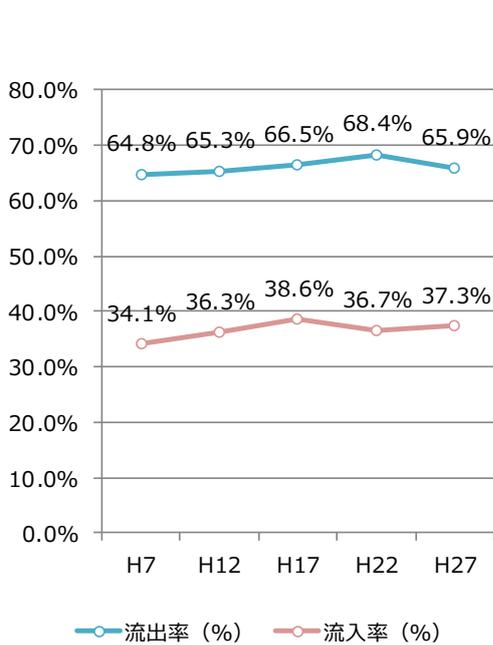


図 4 流出率と流入率

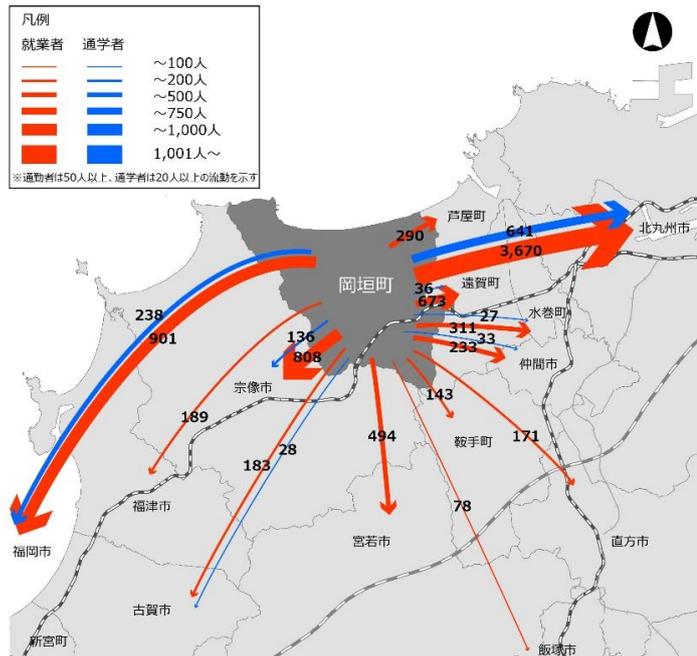


図 5 岡垣町に居住する就業・通学者の移動先

表 3 就業・通学者の流出・流入状況

年度	岡垣町に居住する 就業・通学者数 (人)	流出		岡垣町に勤める・通学 する就業・通学者数 (人)	流入	
		就業・ 通学者数 (人)	流出率 (%)		就業・ 通学者数 (人)	流入率 (%)
H7	14,508	9,408	64.8%	7,738	2,638	34.1%
H12	14,733	9,625	65.3%	8,024	2,916	36.3%
H17	15,023	9,993	66.5%	8,191	3,161	38.6%
H22	15,129	10,344	68.4%	8,394	3,079	36.7%
H27	14,958	9,859	65.9%	8,249	3,079	37.3%

出典：平成 7 年、12 年、17 年、22 年、27 年国勢調査

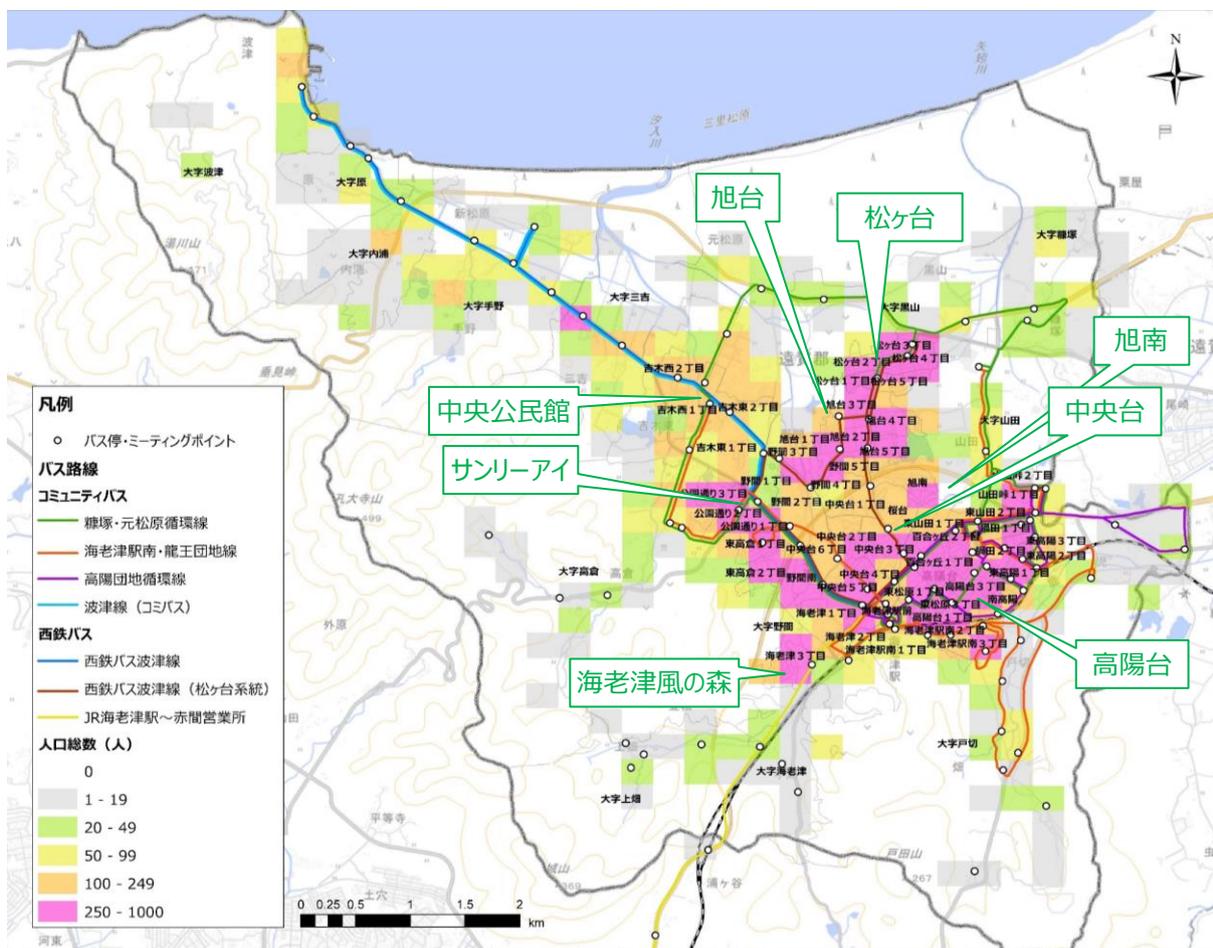
2-1-4 人口分布

(1) 全人口の分布状況

岡垣町の人口は、高陽台や中央台、旭台、松ヶ台、サンリーアイ周辺、海老津風の森などの住宅団地に集中しています。

おおむね路線バス・コミュニティバスの沿線地域に人口の集積がみられますが、海老津風の森、旭南など、人口集積のある住宅団地でも、バス路線・バス停から離れた場所も点在しています。

中央公民館以北の西部地区をはじめとする郊外部では、低密な居住地が散在しています。



出典：平成 27 年国勢調査

図 6 人口分布 (250m × 250m 範囲)

## (2) 高齢者人口の分布

平成 27 年（2015 年）時点での 65 歳以上の高齢者の人口は、旭台、中央台、東高倉、高陽台等の比較的古くに開発された住宅団地に集中しています。

平成 22 年（2010 年）と比較すると、中央台では減少がみられるものの、町内の広い範囲で高齢者の人口は増加しています。

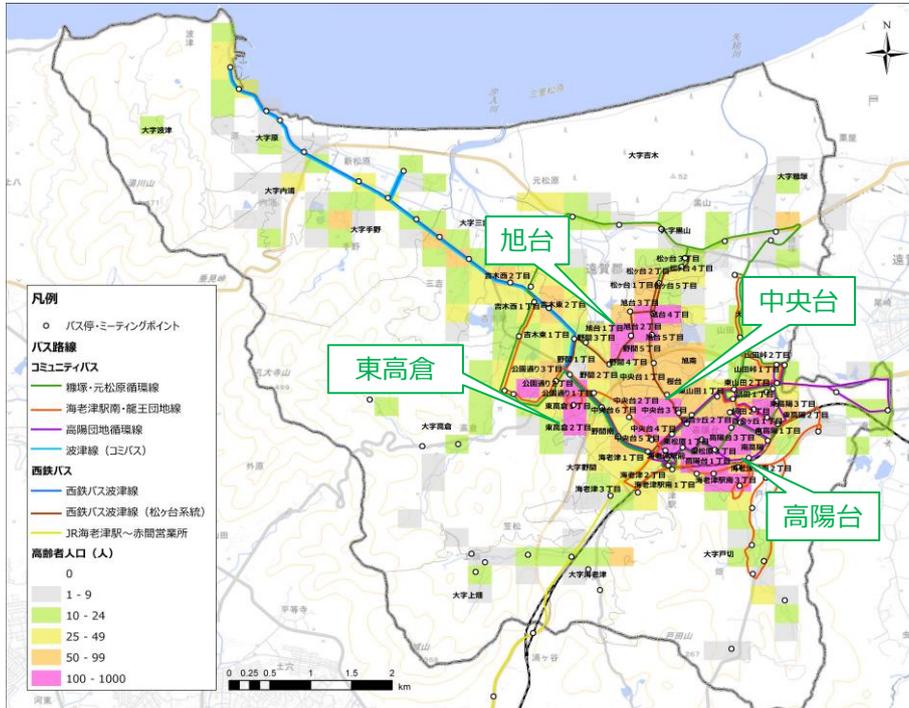
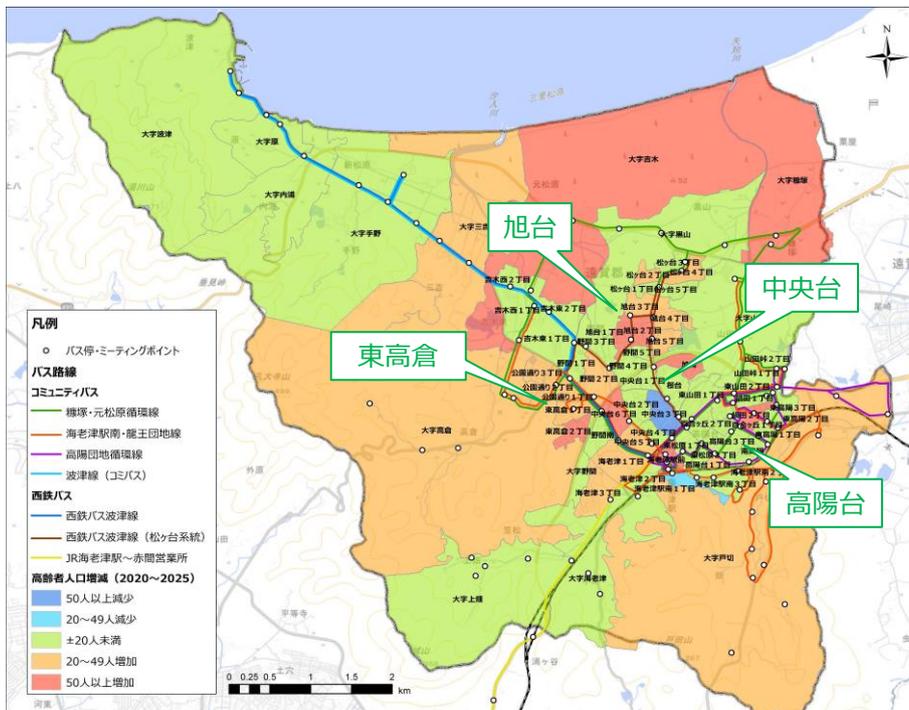


図 7 高齢者人口分布（250m×250m 範囲） 出典：平成 27 年国勢調査



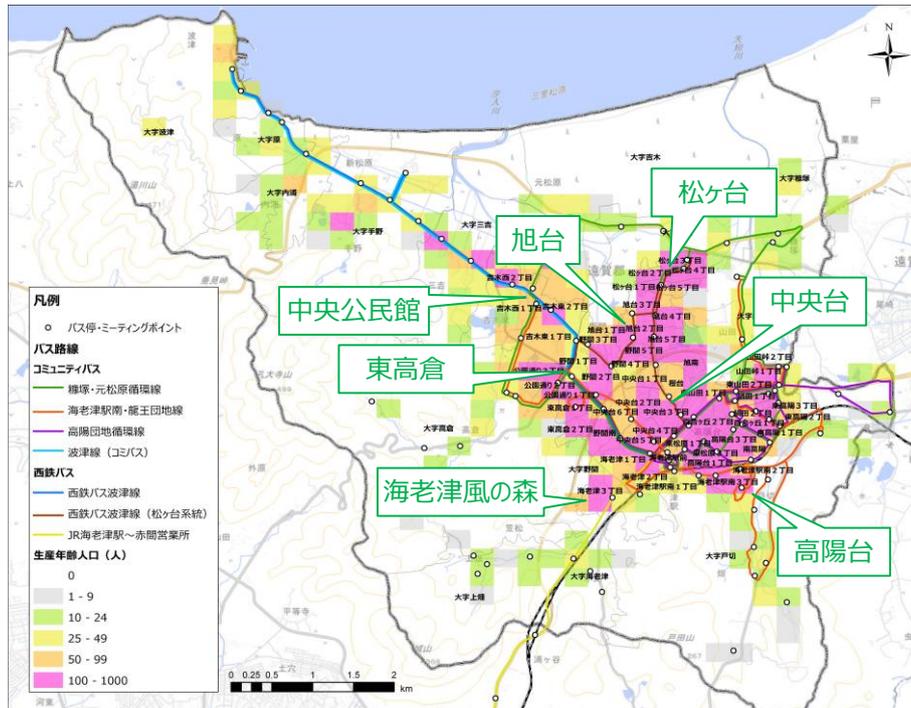
注：国勢調査の小地域集計の区域は行政区と一致しない 出典：平成 22 年、27 年国勢調査

図 8 高齢者人口の増減（2010～2015 年）

(3) 生産年齢人口の分布

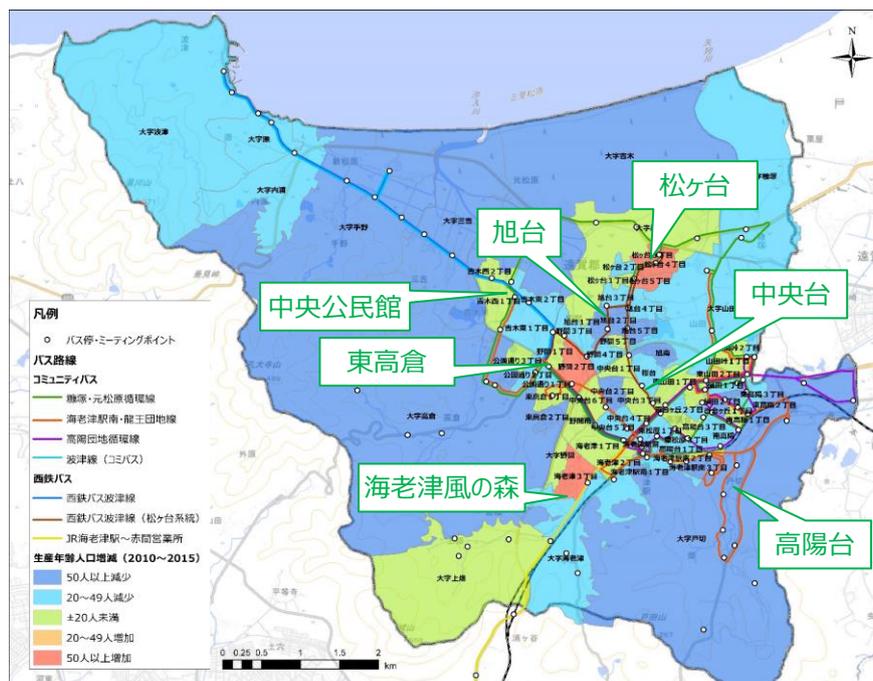
平成27年(2015年)時点での生産年齢人口は、旭台、松ヶ台、中央台、高陽台、東高倉、公園通り、三吉団地等の住宅団地に多く分布しています。

平成22年(2010年)と比較すると、中央公民館以北の西部地区(波津、原、内浦、三吉等)や戸切のほか、公園通りや旭台、中央台、高陽台等の開発から年数が経過した住宅地で減少する一方、海老津風の森、松ヶ台、野間では増加がみられます。



出典：平成27年国勢調査

図9 生産年齢人口分布(250m×250m範囲)



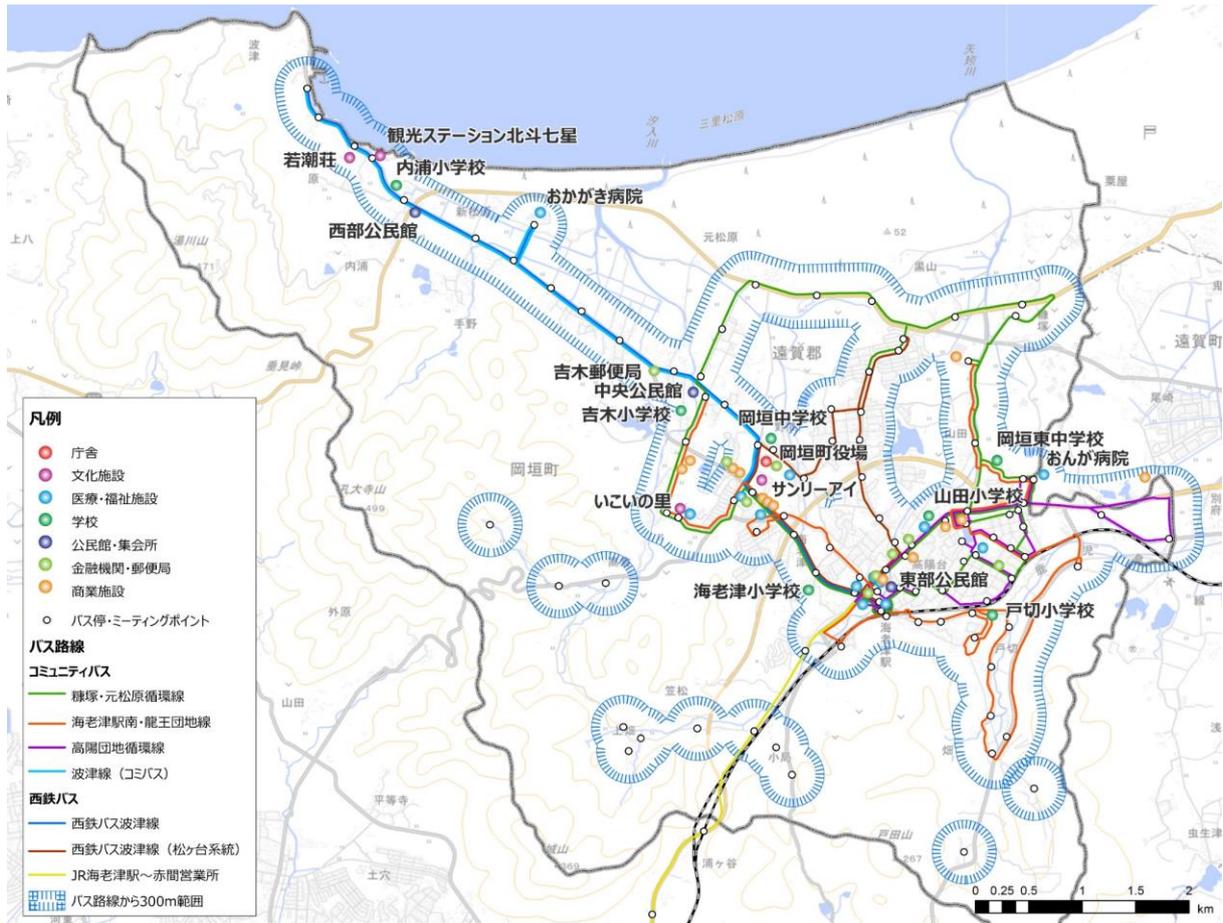
注：国勢調査の小地域集計の区域は行政区と一致しない 出典：平成22年、27年国勢調査

図10 生産年齢人口の増減(2010～2015年)

## 2-2. まちづくりの動向

### 2-2-1 生活利便施設の立地状況

第3次計画策定時からの変化として、海老津駅南口の整備や商業施設の出店（ダイレックス岡垣店等）、商業施設の閉店（レガネット岡垣）等がありますが、主要施設の立地状況に大きな変化はなく、幹線道路沿線に施設が集積しています。



出典：国土数値情報、大型小売店総覧

図 11 施設の立地状況

2-2-2 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位・関連計画として「岡垣町第6次総合計画」および「岡垣町都市計画マスタープラン」では、町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おり、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の表に抜粋して記載します。

表 4 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (1/3)

計画	内容
<p>岡垣町第6次総合計画</p>	<p>将来ビジョン</p> <p>1.目指すまちの将来像</p> <p><u>自然と共生する しあわせ実感都市 岡垣</u></p> <p>本町は、豊かな自然環境に恵まれています。この環境は、住民が住みやすいと感じる町の魅力となっており、町への愛着の形成にもつながっています。</p> <p>この豊かな自然によりもたらされたおいしい水、食の恵み、子育て環境、住民のふれあいなどがある暮らしは、「岡垣らしい しあわせ」と言えます。</p> <p>人口減少に対応した持続可能なまちづくりへの転換が求められる中であっても、将来にわたり「岡垣らしい しあわせ」を守り育てることが必要です。</p> <p>本計画では、この自然と共生した暮らしを守り育て、住民一人ひとりがしあわせを実感できる町を目指し、まちの将来像を「自然と共生する しあわせ実感都市 岡垣」と設定します。</p> <hr/> <p>3.将来像を実現するための5つの基本目標</p> <p><u>基本目標5</u>：安全・快適に暮らせる持続可能なまち</p> <p>・都市基盤</p> <p>持続可能な都市づくりを推進するため、定住促進や企業進出を見据えた道路ネットワークの整備、駅周辺の活性化、便利な公共交通の整備などにより、都市の利便性の向上を図ります。</p>

表 5 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (2/3)

計画	内容
岡垣町第 6 次総合計画	<p>基本目標 5 – 政策 1 成熟した都市の再生を推進する</p> <p>■施策 2 新しい公共交通体系を構築します</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間路線バスやコミュニティバスは、住民のニーズを反映した利用状況や民間事業者の動向を踏まえ、新しい公共交通体系を構築します</li> </ul> <p>■施策 4 海老津駅周辺の活性化に取り組みます</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● J R 海老津駅周辺は、民間活力を活用して交通拠点機能の強化、まちなか居住の推進、回遊・交流・集いの場づくりをテーマとして、活性化に取り組みます</li> <li>● J R 海老津駅を快適に利用できる環境整備に取り組みます</li> </ul>

表 6 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/3)

計画	内容
岡垣町第2次都市計画マスタープラン 4 全体構想 2 部門別方針	<p>1. 土地利用の方針                      [方針2] 拠点の形成</p> <p><b>①都市拠点</b>                      都市拠点は、全ての町民が利用する欠かすことのできない都市機能を有し、様々な都市機能の集積を図る拠点として位置づけます。</p> <p><b>【中心都市拠点】</b>                      中心都市拠点は、役場・サンリーアイを中心に行政サービスや教育・文化機能などの中枢となる都市機能を有する場所であり、生活の潤いと交流を創出する拠点として、様々な都市機能の集積・充実を図るとともに、土地の有効かつ高度な利用や商業の活性化、居住の促進など岡垣町の中心にふさわしい拠点形成を推進します。</p> <p><b>【駅前都市拠点】</b>                      駅前都市拠点は、JR 海老津駅周辺に形成された古くからの商業地であり、交通の利便性を活かし賑わいを創出する拠点として、様々な都市機能の集積・充実を図るとともに、老朽化した建物や空き地・空き店舗の再生、土地の有効かつ高度な利用、商業の活性化やまちなか居住の促進など駅前の立地を活かした拠点形成を推進します。</p> <p><b>②公共交通拠点</b>                      公共交通拠点は、JR 海老津駅を鉄道とバス・タクシーなどを連絡する公共交通ネットワークの拠点として、円滑に乗り継ぎができる交通結節機能を強化します。                      広域アクセスの玄関口として駅施設や駅前の空間において、魅力ある交流空間の創出と商業・サービス施設、駐車場などの集積・充実を図ります。</p> <p><b>③観光・交流拠点</b>                      観光・交流拠点は、岡垣町観光ステーション北斗七星が立地する波津海水浴場周辺や飲食施設が立地する芹田交差点周辺の区域を、本町の観光や交流の振興を図る拠点として位置づけます。                      波津海岸や三里松原の豊かな自然と美しい景観を保全するとともに、海浜レクリエーションやサイクリングの中心地として観光・交流機能の充実を図ります。                      美しい海と山の景観と調和した良好な街並み景観の形成を図るとともに、由緒ある社寺の歴史的資源の活用や国道 495 号沿道の飲食施設と連携を図り、魅力ある交流・滞在空間の形成に努めます。</p> <p>3. 道路・交通体系の方針                      [方針3] 公共交通網の形成と利用促進</p> <p><b>①交通結節点の機能向上</b>                      駅北側のアクセス道路の渋滞緩和と交通広場の円滑な交通の流動性を確保するとともに、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどへ乗り継ぎやすい環境づくりを行い、交通結節機能の強化を図ります。                      駅利用者の利便性向上のため、待合環境の向上や駅周辺部での駐車場の整備について検討します。</p>

## ②地域公共交通網の機能向上

JR、路線バスを公共交通網の基幹軸とし、公共交通の利便性を高める補完的な役割として、コミュニティバスを引き続き運行し、公共交通機関相互の連携を強化します。

まちづくりや教育、福祉施策と連携したコミュニティバス運行路線の再編や町内全域での新たな移動サービスの導入を行い、公共交通全体での利便性の向上を推進します。

## ③地域公共交通網の利用促進

公共交通を維持していくためには、利用の促進が重要です。住民の移動ニーズを把握するとともに、高齢者の外出を促進するなど自家用車から公共交通の利用への転換を推進します。

わかりやすい公共交通利用の情報ツールとして、引き続き公共交通機関相互の接続を考慮した時刻表や路線図の提供、出前講座の実施など様々なPR施策に取り組みます。

道路・交通体系方針

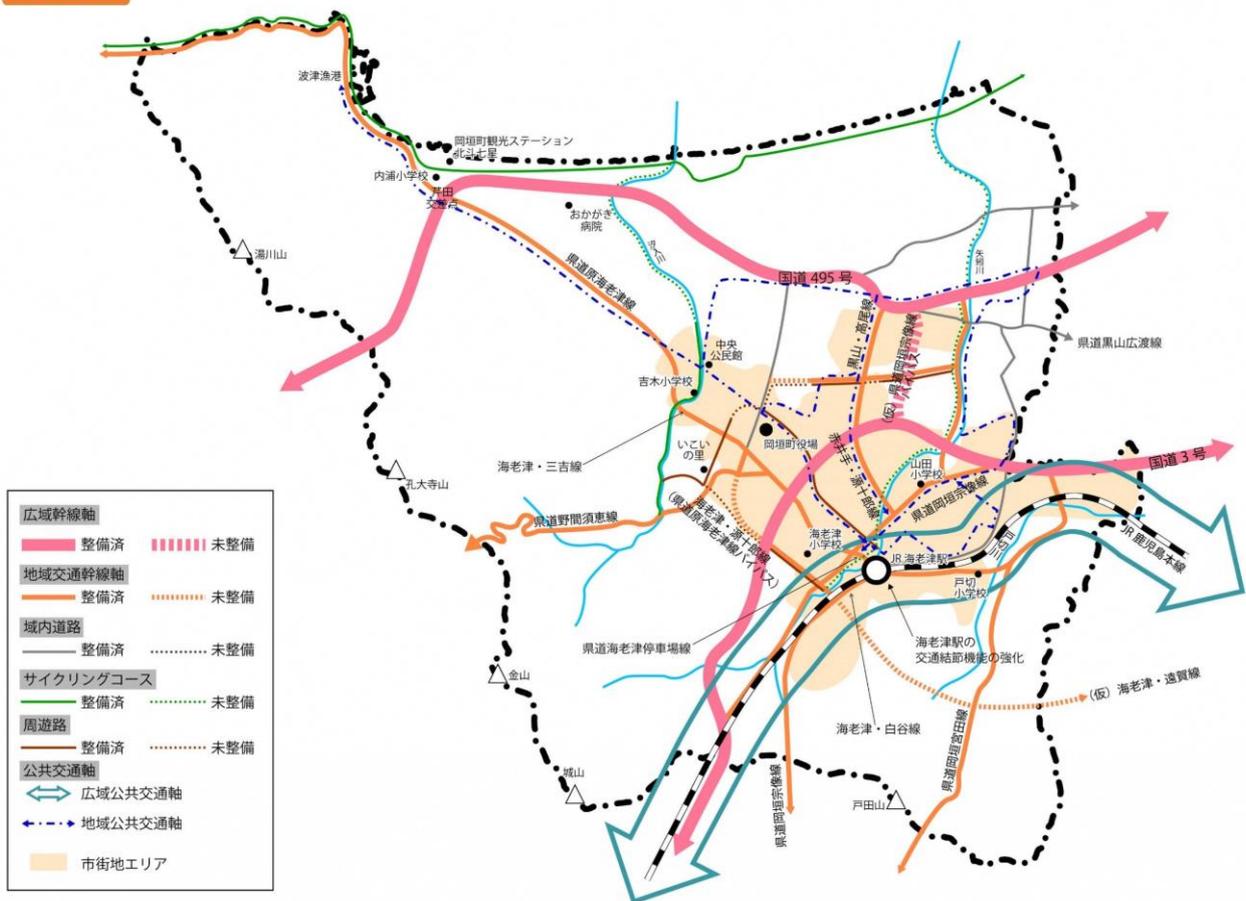


図 12 都市計画マスタープランにおける岡垣町の道路・交通体系方針

## 2-3. 公共交通の現況

### 2-3-1 公共交通の運行状況

岡垣町の公共交通は、海老津駅を中心に放射状の路線網を形成しています。

平成30年10月に町内全域の公共交通網の再編を行い、波津線（波津系統および松ヶ台循環）を西鉄バスおよびコミュニティバスによる共同運行を開始しました。

このほか、コミュニティバス3路線、乗合タクシー2地区によって町内の交通利便性を確保しています。



図 13 公共交通の運行状況

## 2-3-2 第3次計画策定以降の路線網の変化

第3次計画策定以降、毎年3月のJRダイヤ改正に合わせたコミュニティバスダイヤ改正に加え、平成29年10月、平成30年10月の2回にわたり、路線の見直しを実施しました。

平成29年10月より、利用の低迷していた上畑・上高倉循環線を乗合タクシーに転換しました。また、平成30年10月より、西鉄バス波津線の減便を機にコミュニティバスの路線網を再編、戸切地区に乗合タクシーを導入することで町内の公共交通路線網の再編を図りました。

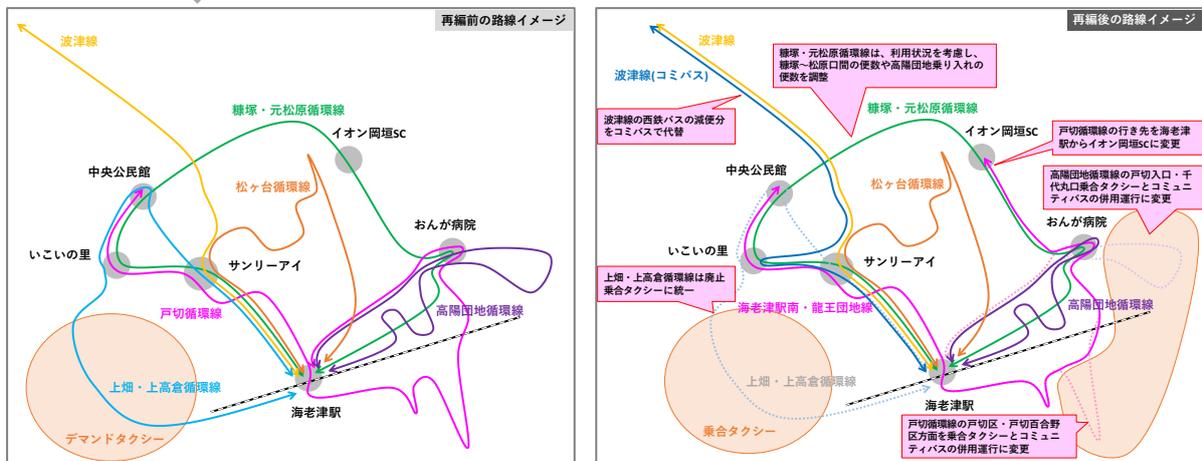


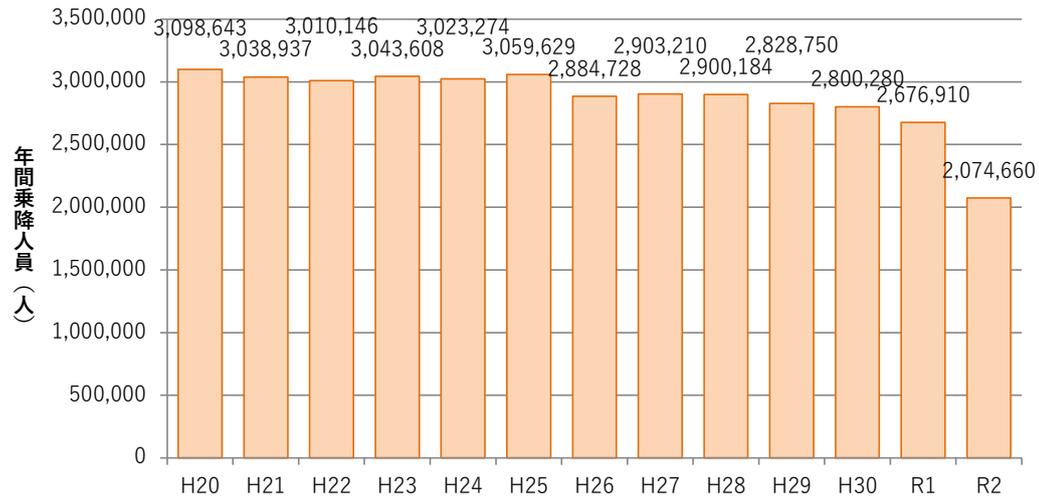
図 14 計画策定時の路線網と平成30年10月の路線再編後の路線網

2-3-3 公共交通の利用状況

(1) JR 海老津駅利用者数

JR 海老津駅の乗降人員は、平成 20 年度から 25 年度までは年間 300 万人強で推移していましたが、平成 26 年度以降は減少傾向であり、令和 2 年度は感染症拡大の影響により、前年より約 22%減少し、年間 207 万人となっています。

平成 22 年度と比較すると、10 年間で利用者数が 31%減少しました。



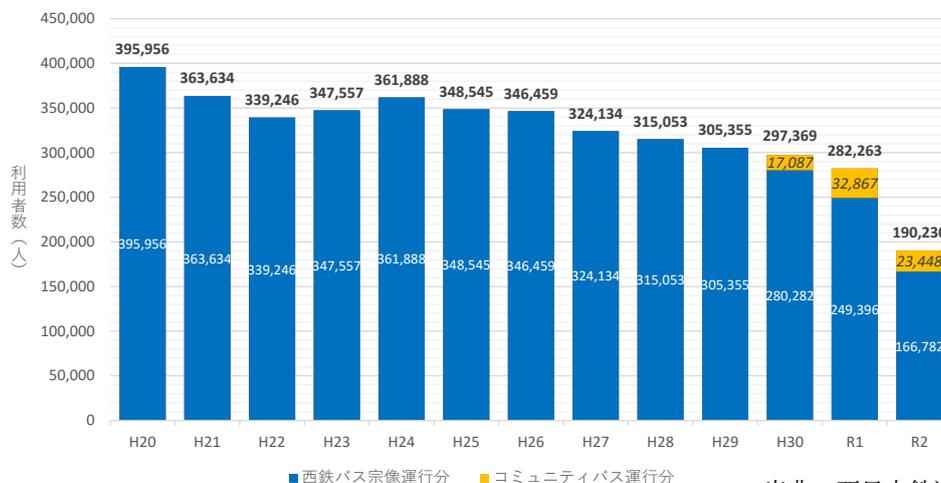
出典：九州旅客鉄道(株) 資料

図 15 JR 海老津駅の乗降人員

(2) 波津線の利用状況

西鉄バス宗像(株)における運転手不足および波津線の収支状況悪化を背景に、波津線(波津系統および松ヶ台循環)は、平成 30 年 10 月より西鉄バス運行便を一部減便し、コミュニティバスとの共同運行を開始しました。

令和 2 年度は感染症拡大の影響により、前年比 33%減となっています。



出典：西日本鉄道(株)、岡垣町資料

図 16 波津線の利用者数

### (3) コミュニティバスの利用状況

平成 17 年度より運行を開始したコミュニティバスの利用者数は、年間 11 万人前後で推移していたものの、平成 29 年度に初めて 10 万人を下回りました。以降、利用者数が急激に減少し、令和 2 年度は感染症拡大の影響もあり、波津線を除くコミュニティバス路線の利用者数は前年比 33%減となり、5 万人を下回っています。

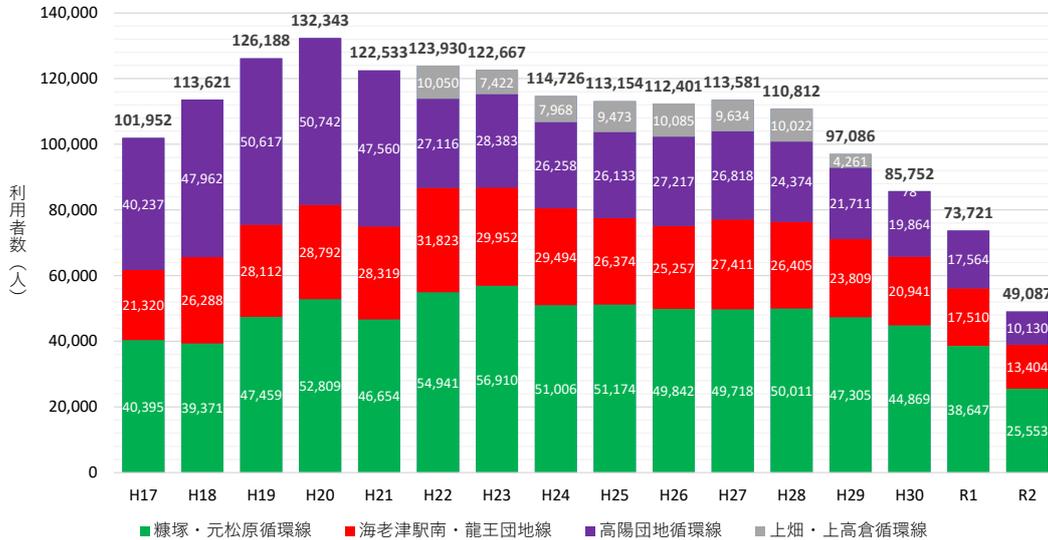


図 17 コミュニティバスの路線別利用者数

### (4) 乗合タクシーの利用状況

平成 29 年に上畑・上高倉・海老津区の一部で運行を開始した乗合タクシーは、平成 30 年 10 月に戸切・戸切百合野区の一部に運行エリアを拡大、運賃の値下げを行い、利用者の増加・定着傾向がみられます。

令和 2 年度上半期は感染症拡大の影響があり利用者が減少したものの、下半期は回復傾向にあります。

利用される方が限定的であり、乗合率は 1.0~1.2 程度にとどまっています。

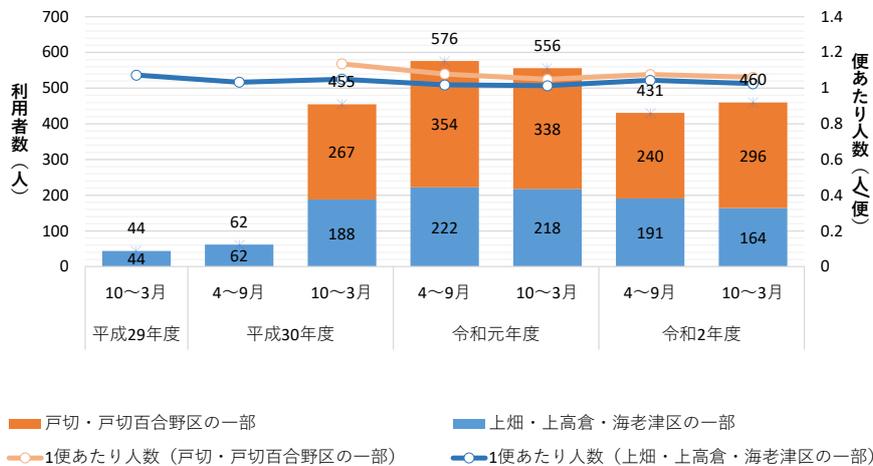


図 18 乗合タクシーの運行区域別利用者数・便あたり利用者数

2-3-4 公共交通の収支状況

(1) コミュニティバスの運行委託料等の推移

平成30年10月の再編時以降、小型バス1台を波津線に用い、ジャンボタクシー4台で残りの路線を運行するほか、乗合タクシーを2地区で運行しています。

令和元年度は運行委託先の変更や、利用状況に応じた適正な運行水準の見直し、料金改定により、それまで上昇傾向であった運行委託料や利用者1人あたりの運行委託料は減少しています。令和2年度は感染症拡大の影響を受けて委託料がやや増加しているものの、運行維持のために発行したバス応援回数券の販売があり、前年よりも運送収入は微増しました。

なお、平成30年度の上畑・上高倉循環線は再編・乗合タクシーへの転換に伴う利用者減、令和2年度の松ヶ台循環線は西鉄バスの補完運行拡大による経費増、感染症拡大による利用者減により運行委託料が増大しています。

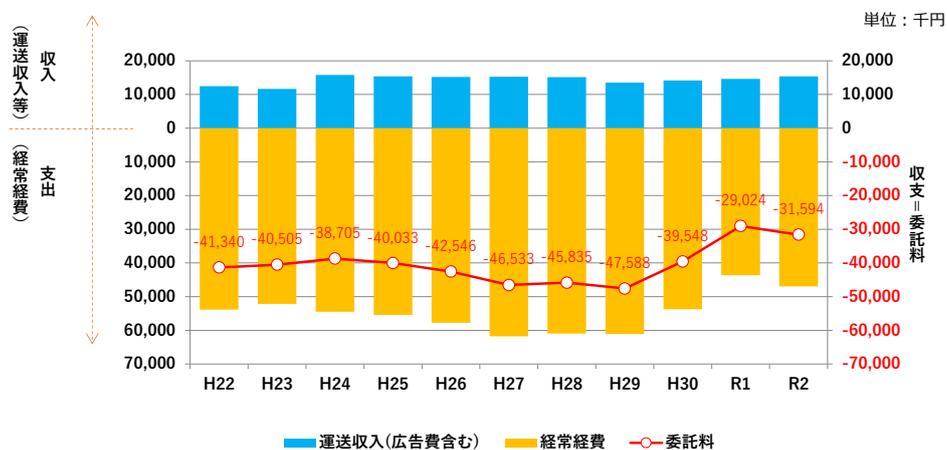


図 19 コミュニティバスの運行委託料等推移

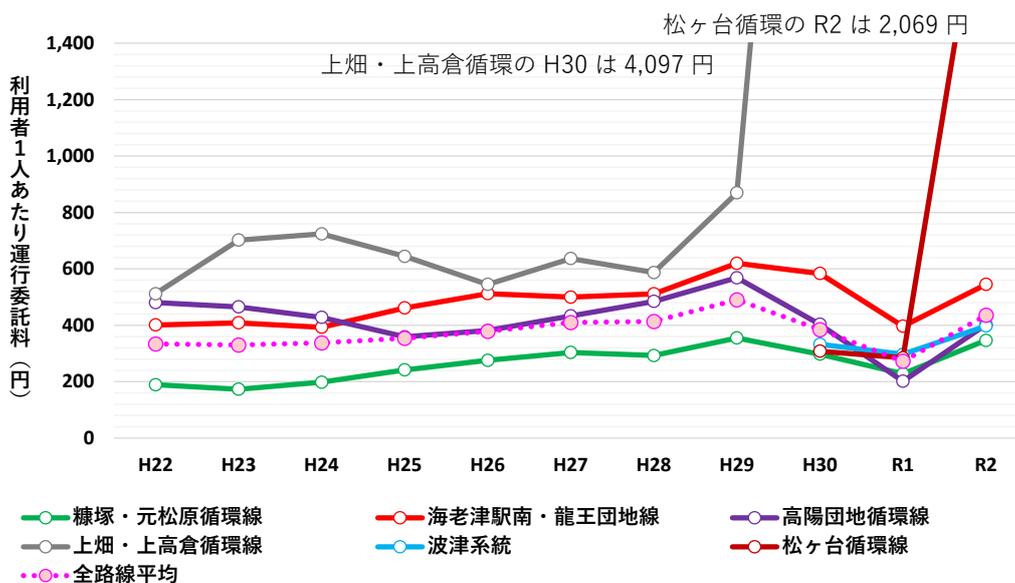


図 20 コミュニティバスの利用者1人あたり運行委託料

## (2) 乗合タクシーの運行委託料等の推移

エリア拡大や運賃値下げ等の影響を受け、委託料は増加しており、利用者1人あたりの運行委託料も増加傾向になっています。

利用者1人あたりの運行委託料は、コミュニティバスよりもやや高額で推移しています。

令和2年4月より、乗合タクシーの運行予約に関する手数料（運行事業者に対する、予約対応のための手数料）が追加となり、前年よりも1人あたりの運行委託料が増加しました。

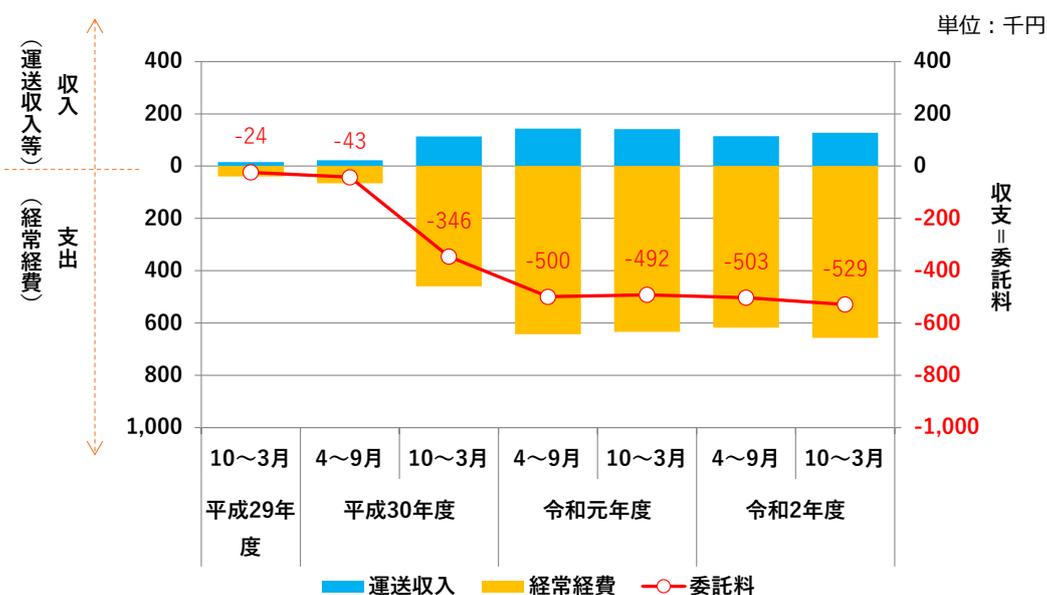


図 21 乗合タクシーの運行委託料等推移

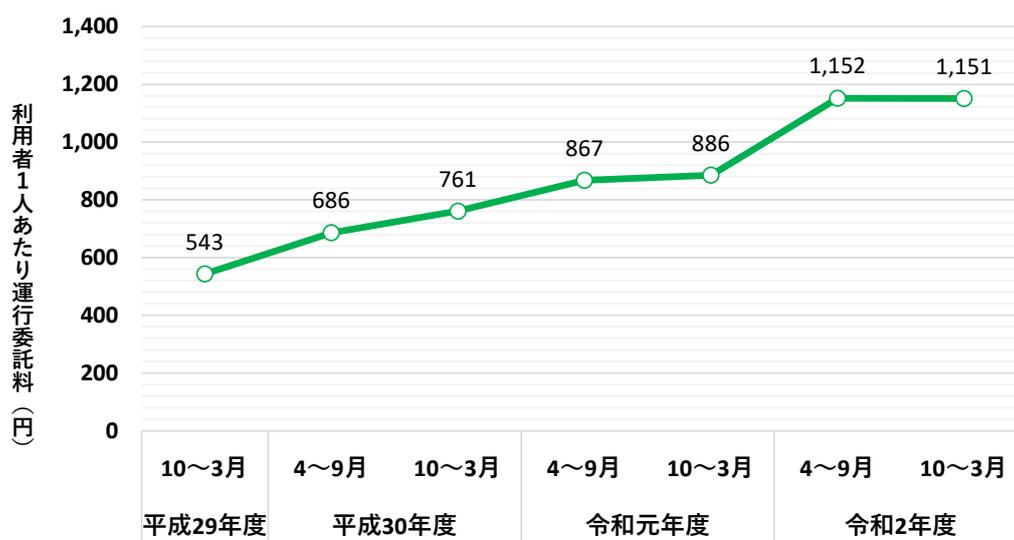


図 22 乗合タクシーの利用者1人あたり運行委託料

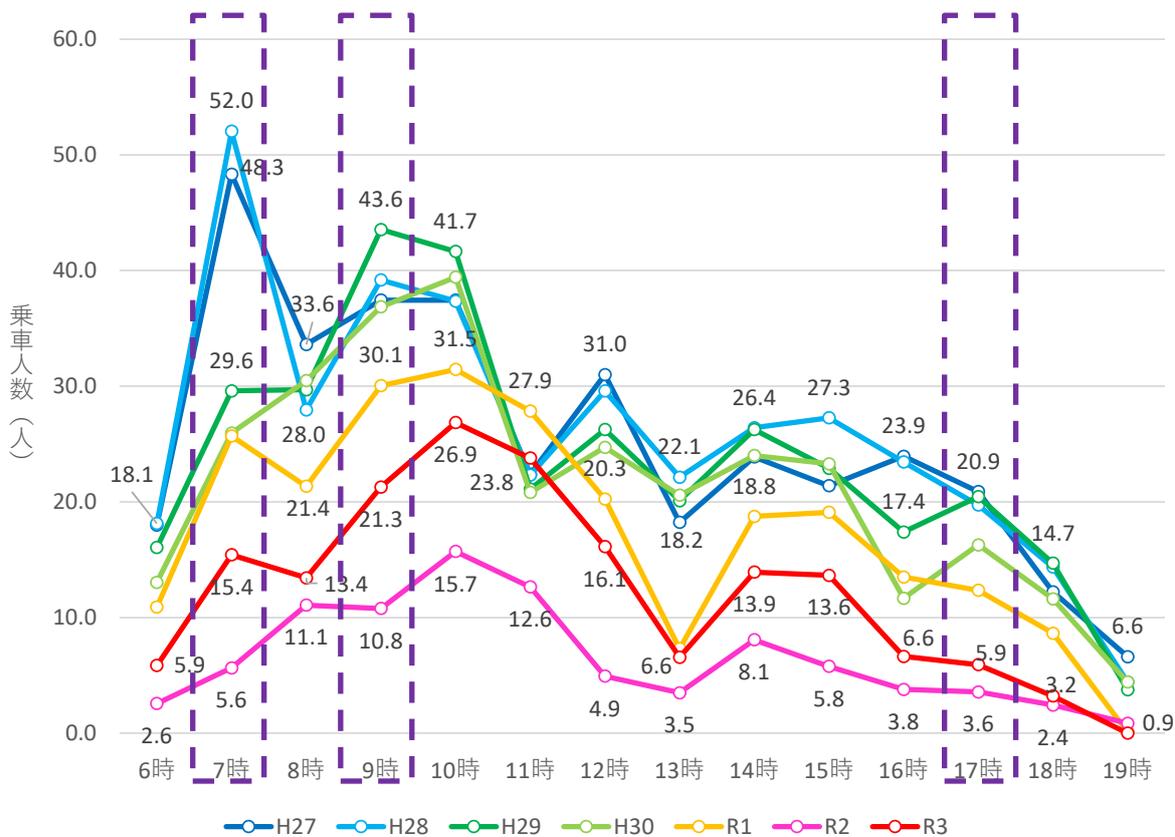
2-3-5 路線バス・コミュニティバスの利用実態

(1) コミュニティバス利用者の経年変化

コミュニティバスの利用者数は、平成27年から令和3年にかけて、多くの時間帯で減少傾向となっています。

令和2年は感染症拡大・緊急事態宣言の影響が大きく、最も利用者数が少なくなっています。令和3年にはやや回復しているものの、感染症拡大以前の令和元年の水準には達していません。

時間帯別で見ると、7時、9時、17時頃で利用者の減少傾向が顕著となっています。



※：春季に実施している乗降調査結果の1日平均値

図 23 平日時間帯別乗車人数

## (2) 路線バス・コミュニティバスの利用実態

令和3年6月22日に、町内の路線バス・コミュニティバスの全便を対象に実態調査を実施した結果について、以下に記載します。

### ① 路線別利用者数

路線別に見た場合、松ヶ台循環線の利用者数が最も多く、全体の約46%を占めています。次いで波津系統が約29%となっています。

既存コミュニティバス3路線では、糠塚・元松原循環線の利用が最も多く約14%を占めています。海老津駅南・龍王団地線や高陽団地循環線は10%未満の利用にとどまっています。

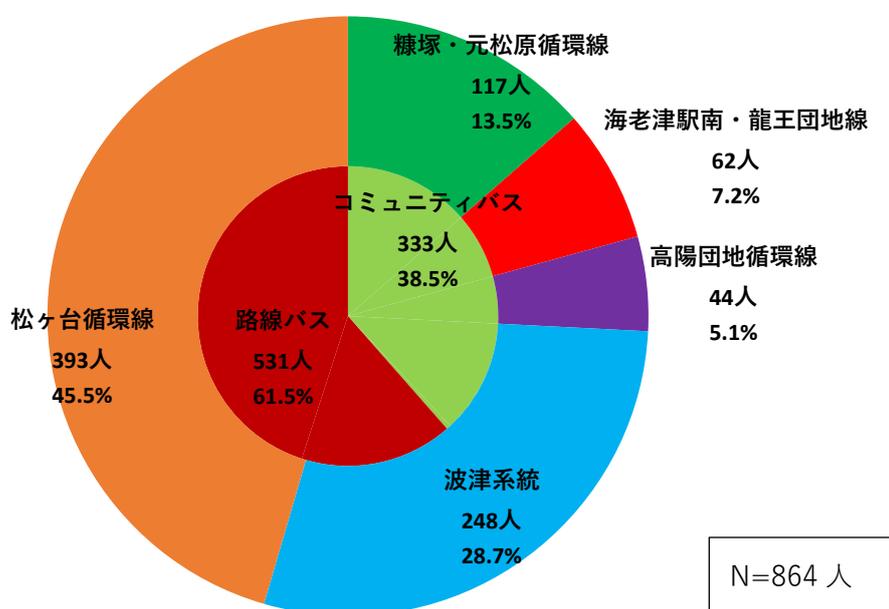
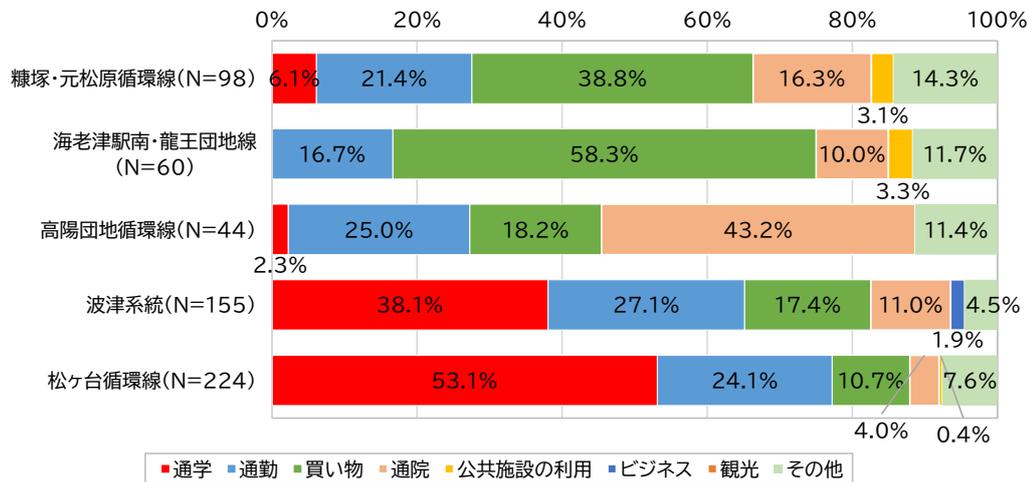


図 24 路線別利用者数

② 利用目的

糠塚・元松原循環線と海老津駅南・龍王団地線では、「買い物」目的の割合がそれぞれ38%、58%と高く、高陽団地循環線では「通院」目的の利用が4割以上を占めています。波津系統と松ヶ台循環線では「通学・通勤」目的の割合が特に高く見られ、利用の半数以上を占めています。



※無回答を除くため合計値は路線別利用者数と一致しない

図 25 路線別の利用目的

③ 利用者の年代

松ヶ台循環線と波津系統では「小学生」から「75歳以上」まで幅広い年齢層の利用が見られ、それ以外の路線については高齢者の利用率が高く、65歳以上の利用が半数以上を占めています。

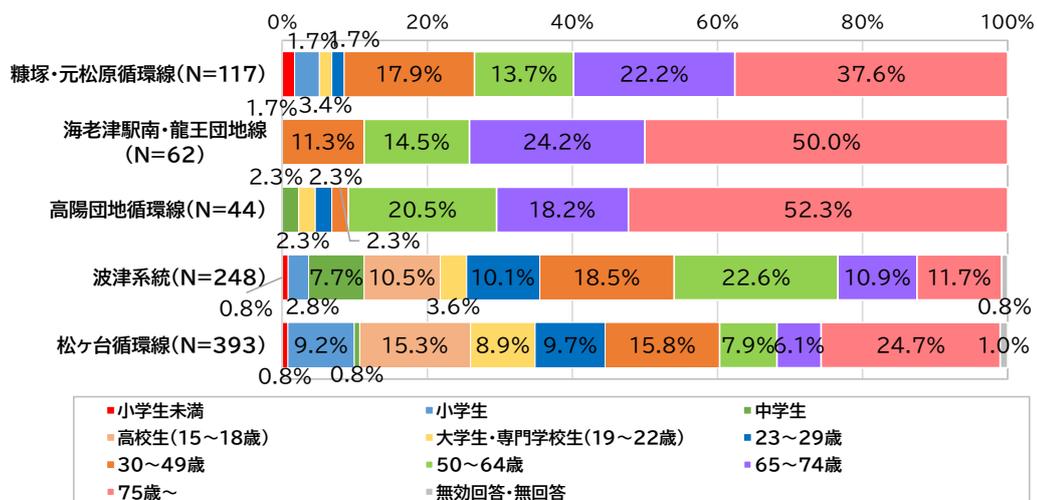


図 26 路線別の利用年代

#### ④ 時間帯別の利用傾向

通学利用が半数以上を占める松ヶ台循環線では、7時、9時、17時台に利用が集中しています。波津系統は6～7時台にピークがあるものの、夕方の利用は比較的少数にとどまっています。

時間帯別の移動目的の分布では、それぞれ6～7時台、17時台では通学・通勤、9～11時、15時台では買い物・通院目的の利用が多く見られます。

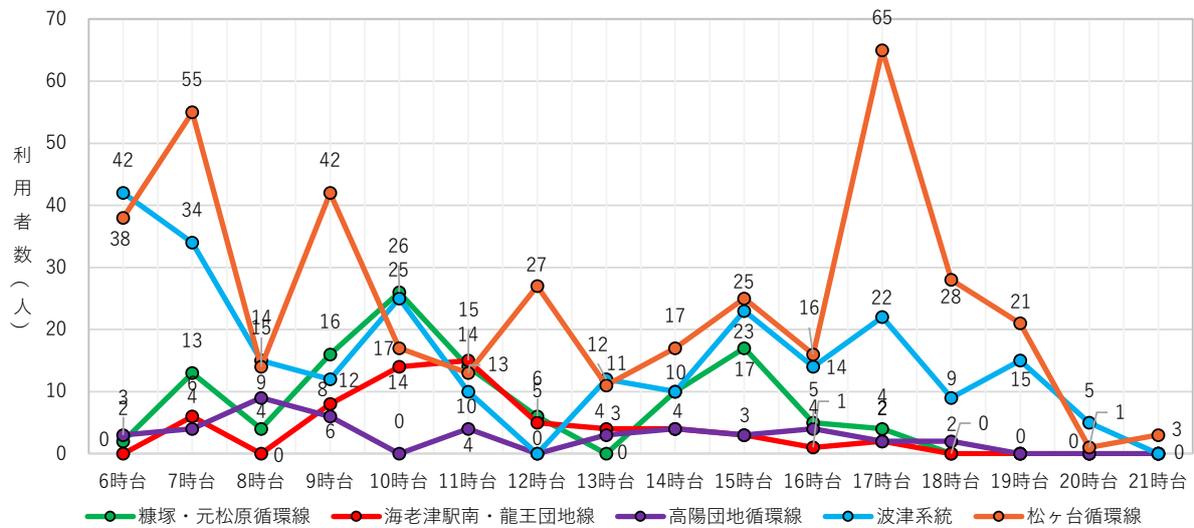


図 27 路線別・時間帯別の利用者数

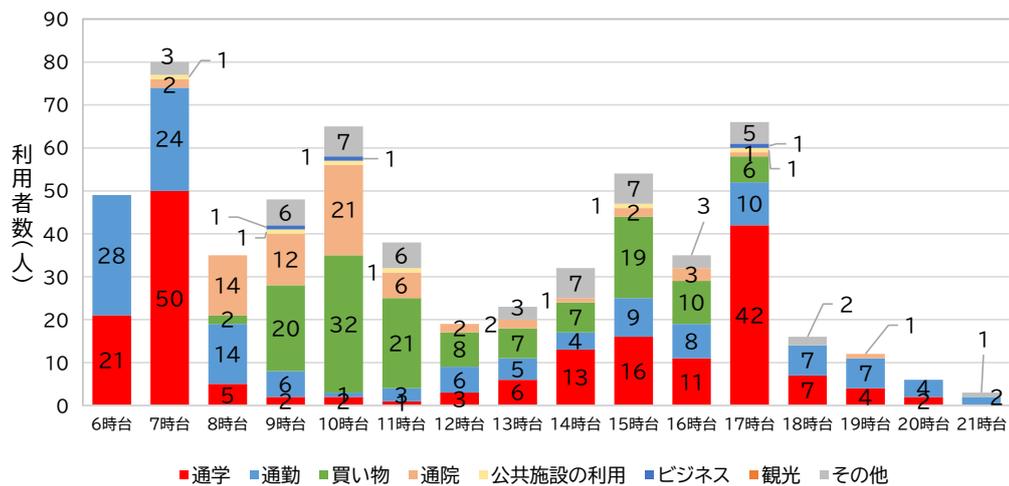


図 28 時間帯別の利用者の移動目的

## 2-4. 岡垣町の地域公共交通の抱える問題点

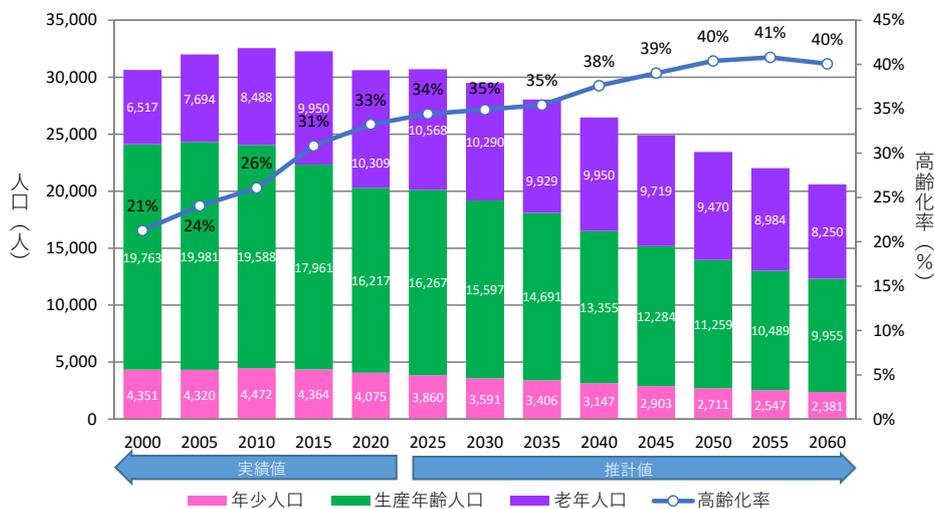
前述の地域および公共交通の現状や、上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方向性より、岡垣町の地域・社会的な問題点や公共交通の抱える問題点を整理します。

### 2-4-1 地域的な問題点

#### (1) 少子化・人口減少に伴う移動ニーズの縮小

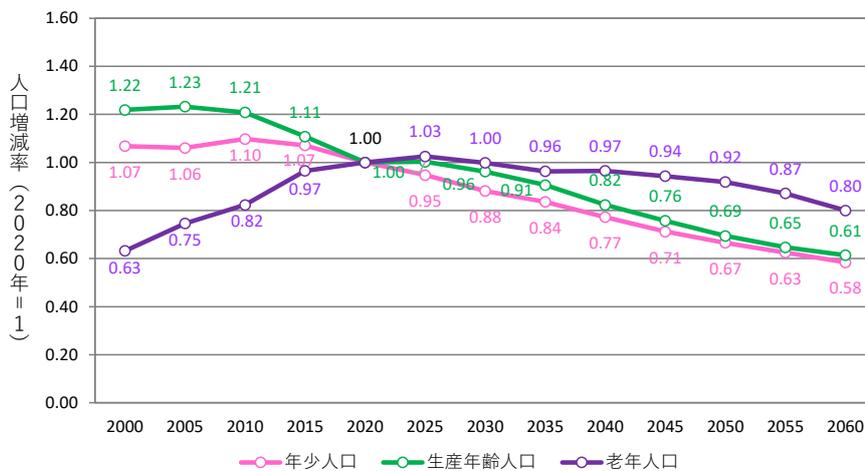
2010年頃をピークに町の人口が減少に転じています。

特に、生産年齢人口と年少人口の減少が顕著となっており、2045年には2020年と比較して約3割、それぞれの年齢区分での人口が減少することが予想されています。これら若年層の人口減少により、町内の移動ニーズは縮小していくことが予想されます。



出典：国勢調査、岡垣町将来人口推計

図 29 人口・高齢化率の将来推移



出典：国勢調査、岡垣町将来人口推計

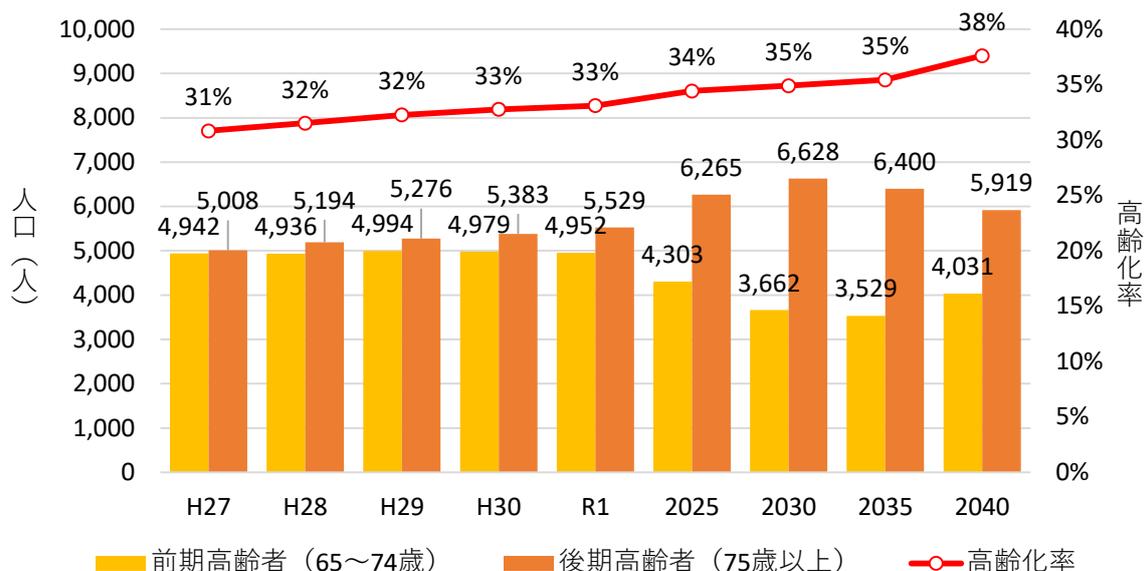
図 30 各年齢層の人口増減率

## (2) 高齢化に伴う交通弱者の増加

65歳以上の高齢者数は1万人程度で横ばいから減少傾向で推移するものの、うち75歳以上の後期高齢者は2030年頃まで増加し続けることが推計により予測されています。

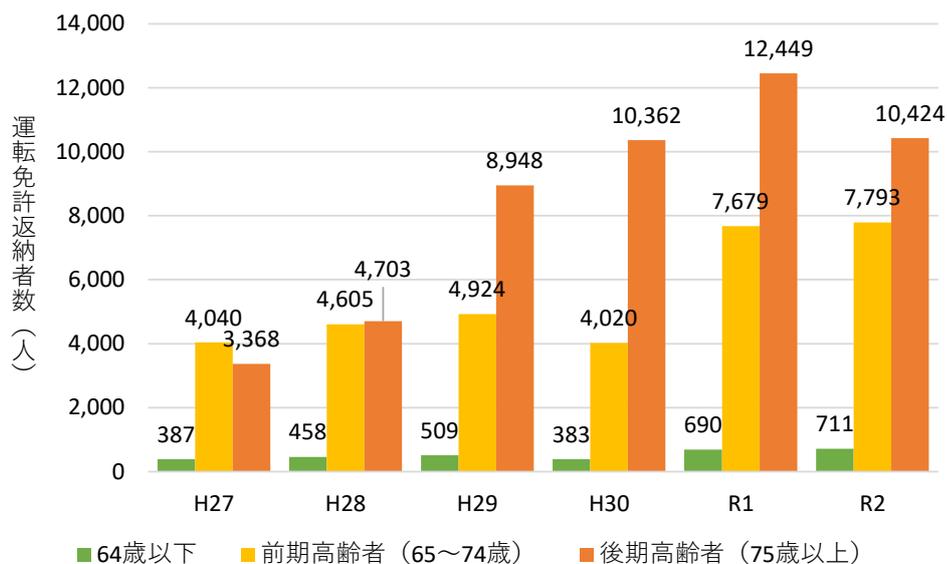
一方、高齢運転者による重大交通事故の発生等を機に運転免許自主返納者は近年増加傾向にあり、特に75歳以上の返納者が急増しています。

本町においても、運転免許を持たない交通弱者が今後増加することが予想されます。



出典：岡垣町人口推計

図 31 高齢者人口・高齢化率の将来推移



出典：運転免許統計

図 32 運転免許自主返納者数の推移（福岡県）

(3) 居住実態の変化

開発時期の古い住宅団地や郊外部では、近年、人口減少と高齢化が進行しており、人口の集中する中心部においては特に、高陽台や中央台、旭台等で人口が減少するとともに高齢化率が50%前後に達しています。

西部地区や高陽台、旭台等は従前から公共交通利用者が多い地区であり、居住者の減少や高齢化によって公共交通利用への影響が懸念されます。一方で、海老津風の森やサンリーアイ周辺、松ヶ台等では人口が増加していることに加え、高齢化率も低く、通勤・通学ニーズが高まっていることが考えられます。

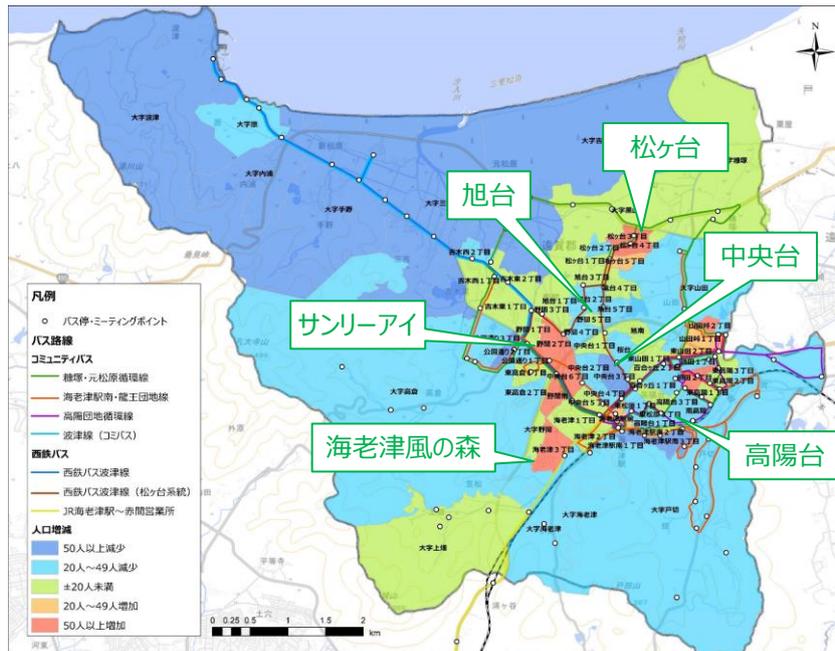


図 33 人口増減 (H22～H27)

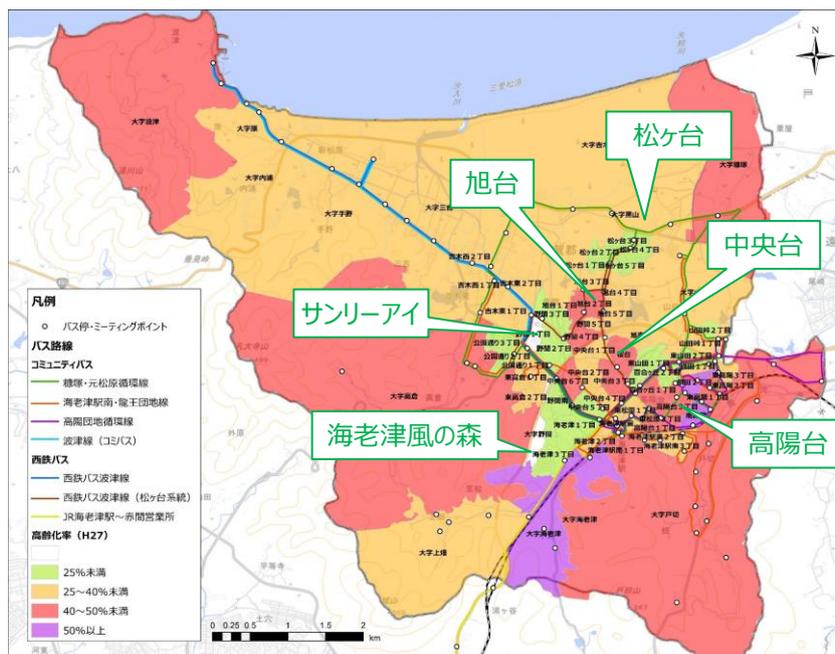
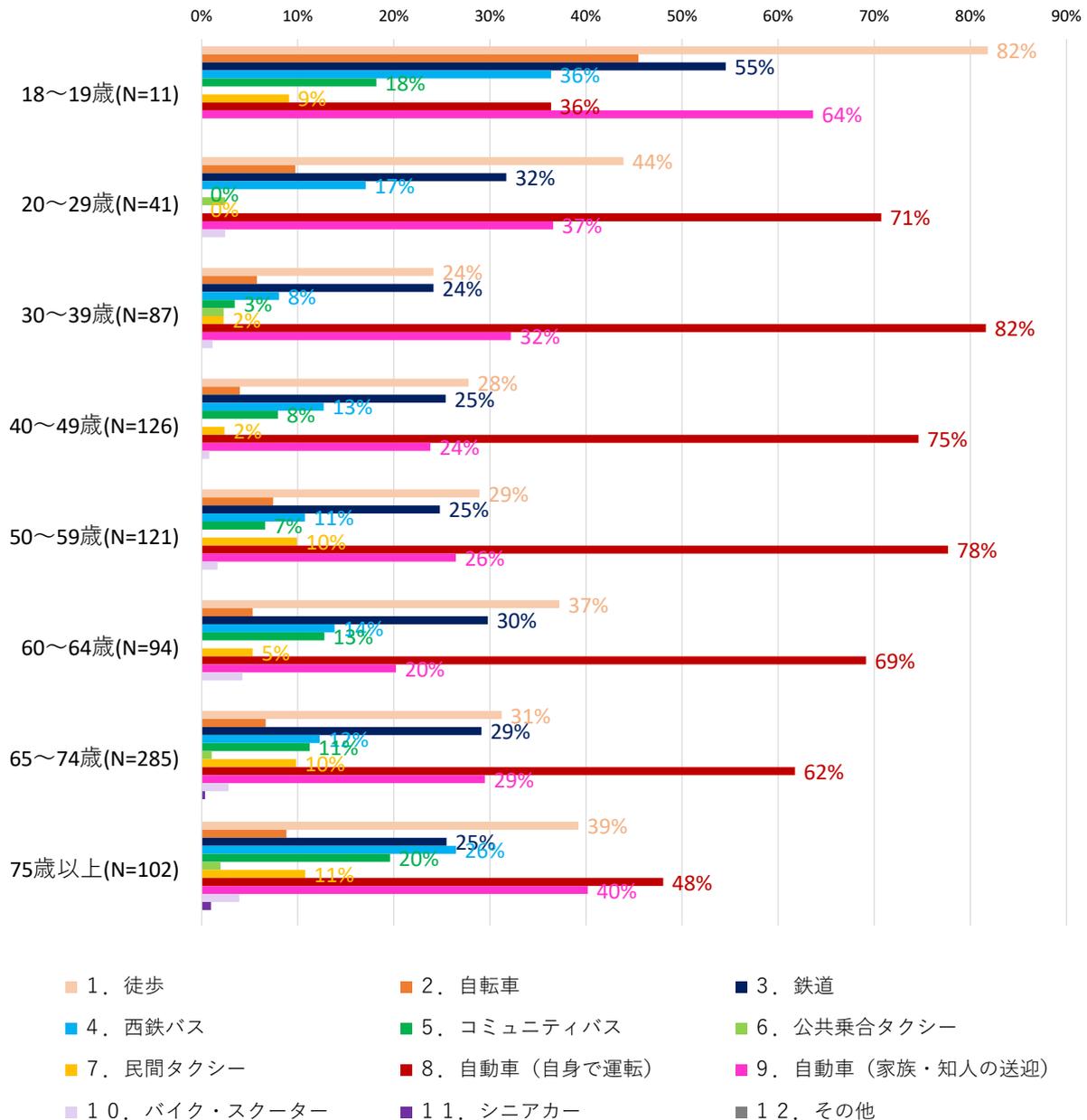


図 34 高齢化率の分布 (H27)

#### (4) 移動手段の自家用車への依存

若年層を除き、年齢層が高いほど自家用車利用は減少するものの、75歳以上においても一番利用されている移動手段は自家用車であり、自身での運転や家族・知人の送迎への依存が見られます。

鉄道利用はどの世代も3割前後存在し、路線バスやコミュニティバス利用は75歳以上で最も利用傾向が高く、2割強が利用しています。



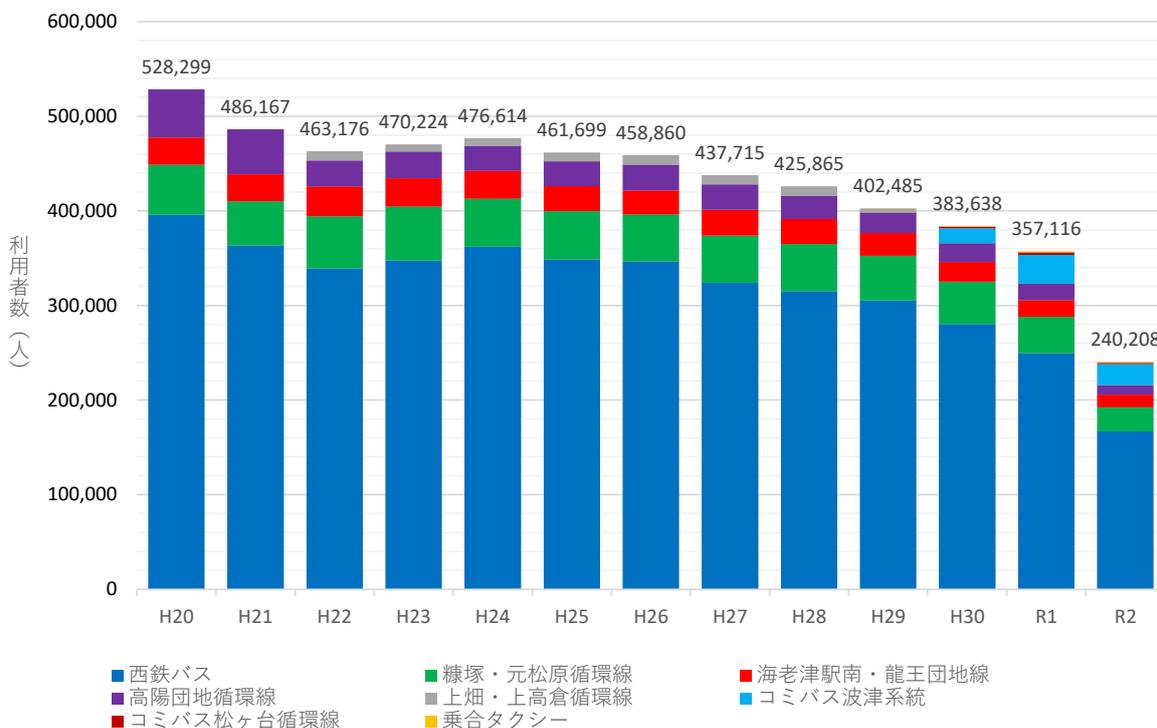
出典：岡垣町 将来の都市づくりに関する住民アンケート (R2)

図 35 年齢別の移動手段

2-4-2 地域公共交通の問題点

(1) 公共交通利用者数の減少

路線バス・コミュニティバス・乗合タクシーを合わせた利用者数は平成28年度の42万人から減少を続け、さらに、令和2年度は感染症拡大の影響により、年間24万人となり、ピーク時の半数以下に減少しました。



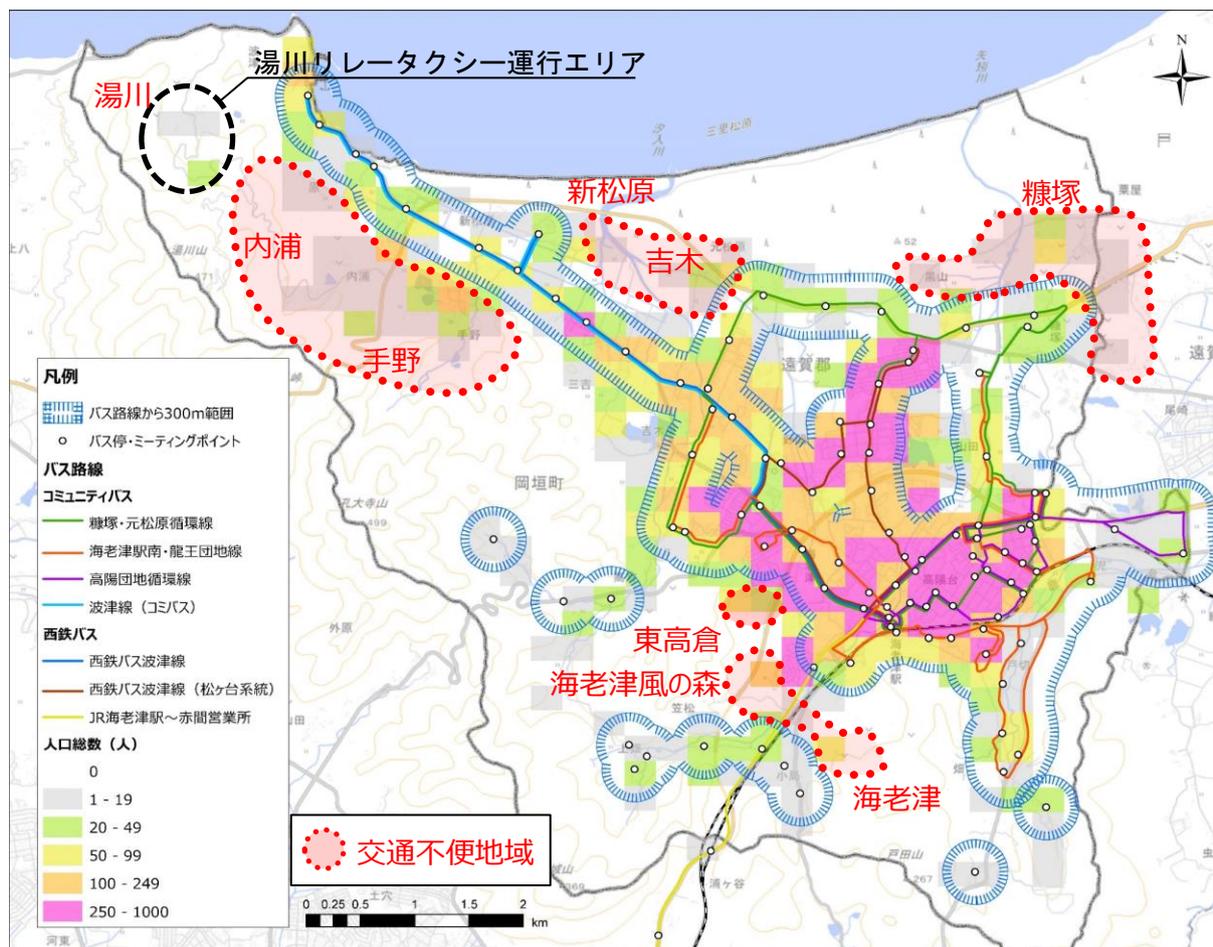
出典：西鉄バス宗像(株)資料、岡垣町資料

図 36 公共交通利用者数の推移

## (2) 交通不便地域の存在

町の北西部に交通不便地域<sup>※1</sup>が残るほか、海老津風の森など比較的新しい住宅団地からも公共交通の運行要望が挙がっています。

一方、令和元年度に導入した湯川リレータクシー<sup>※2</sup>などの地域を特定した運行手法については、利用ニーズの見極めが重要です。



出典：平成 27 年国勢調査

図 37 公共交通不便地域の分布

※1 交通不便地域の定義：バス路線および乗合タクシーのミーティングポイントから 300m の範囲から外れた地域とした。

※2 湯川リレータクシー：交通不便地域と最寄りのバス停を連絡する、町独自の移動サービス。運賃は無料。前日までに電話予約が必要。

(3) コミュニティバス利用者像の変化

平成27年のコミュニティバス利用のピーク時間帯が7時であったのに対し、令和3年は10時がピークとなり、朝夕の通勤通学時間帯の利用者数は大きく減少しています。

買い物や通院目的での利用と比較して通勤・通学目的での利用者数が大きく減少しており、公共交通の高頻度利用者減少に伴い、コミュニティバスの利用者数減につながっています。

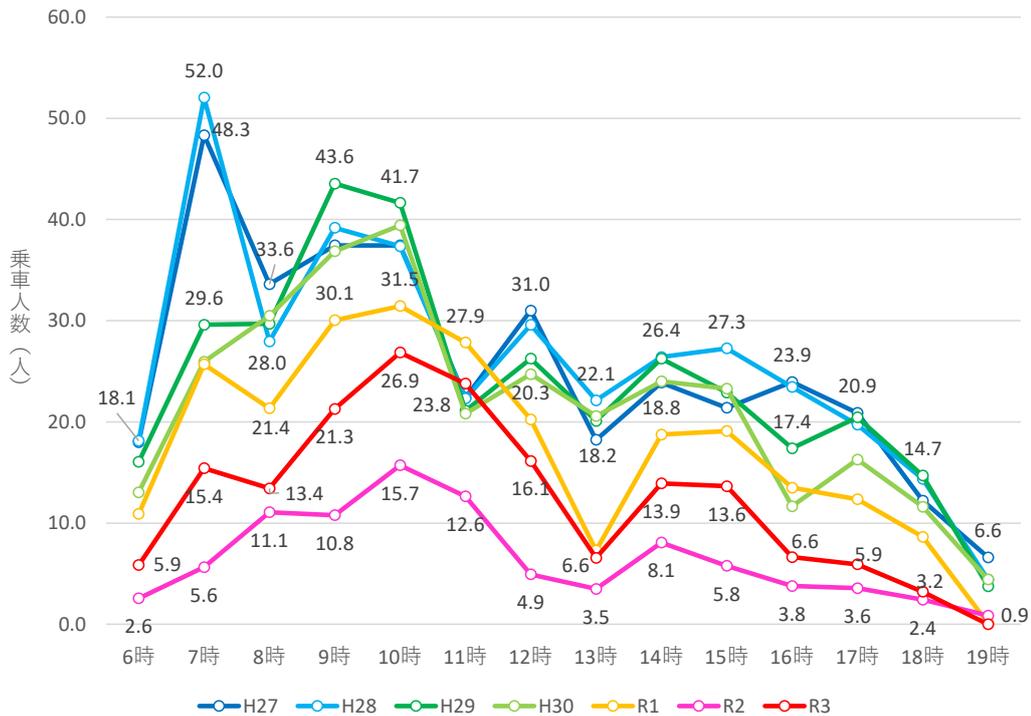


図 38 コミュニティバスの時間帯別利用者数

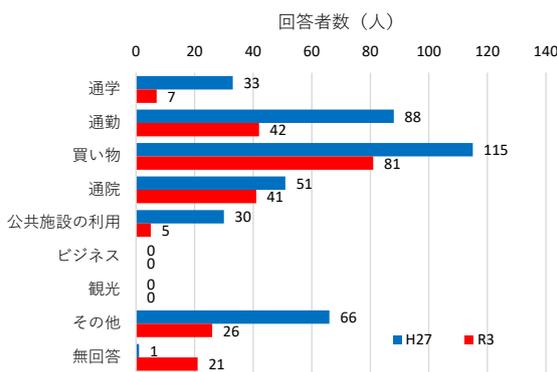


図 39 コミュニティバスの利用目的

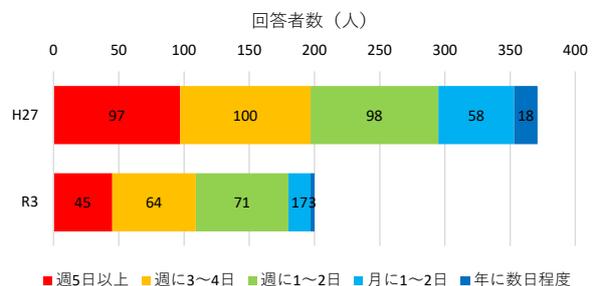


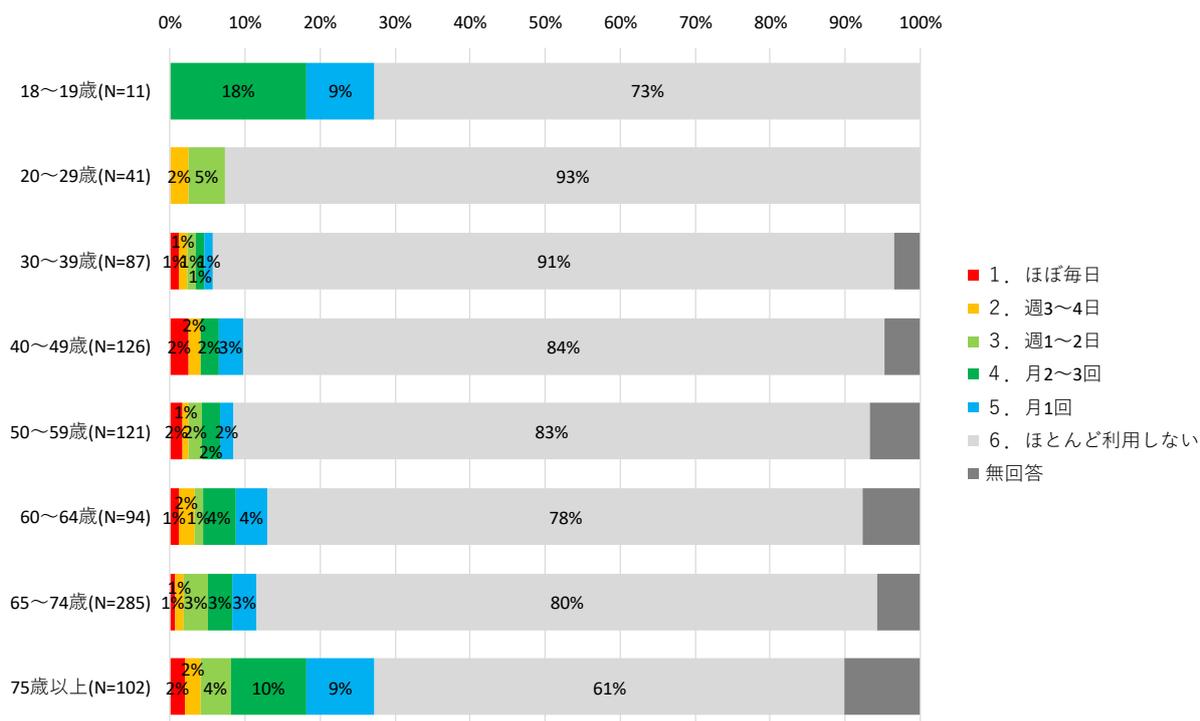
図 40 コミュニティバスの利用頻度

#### (4) 日常的な移動手段として定着していない公共交通

路線バス・コミュニティバスの利用頻度は低く、20歳～74歳の8割強が利用していません。

18～19歳や75歳以上の世代では他と比較して利用頻度が高いが、週に1回に満たない低頻度の利用が中心となっています。

週に3～4日以上の高頻度で日常的な移動手段として路線バス・コミュニティバスを利用している人は20歳以上のどの世代も2～4%となっています。



出典：岡垣町 将来の都市づくりに関する住民アンケート（R2）

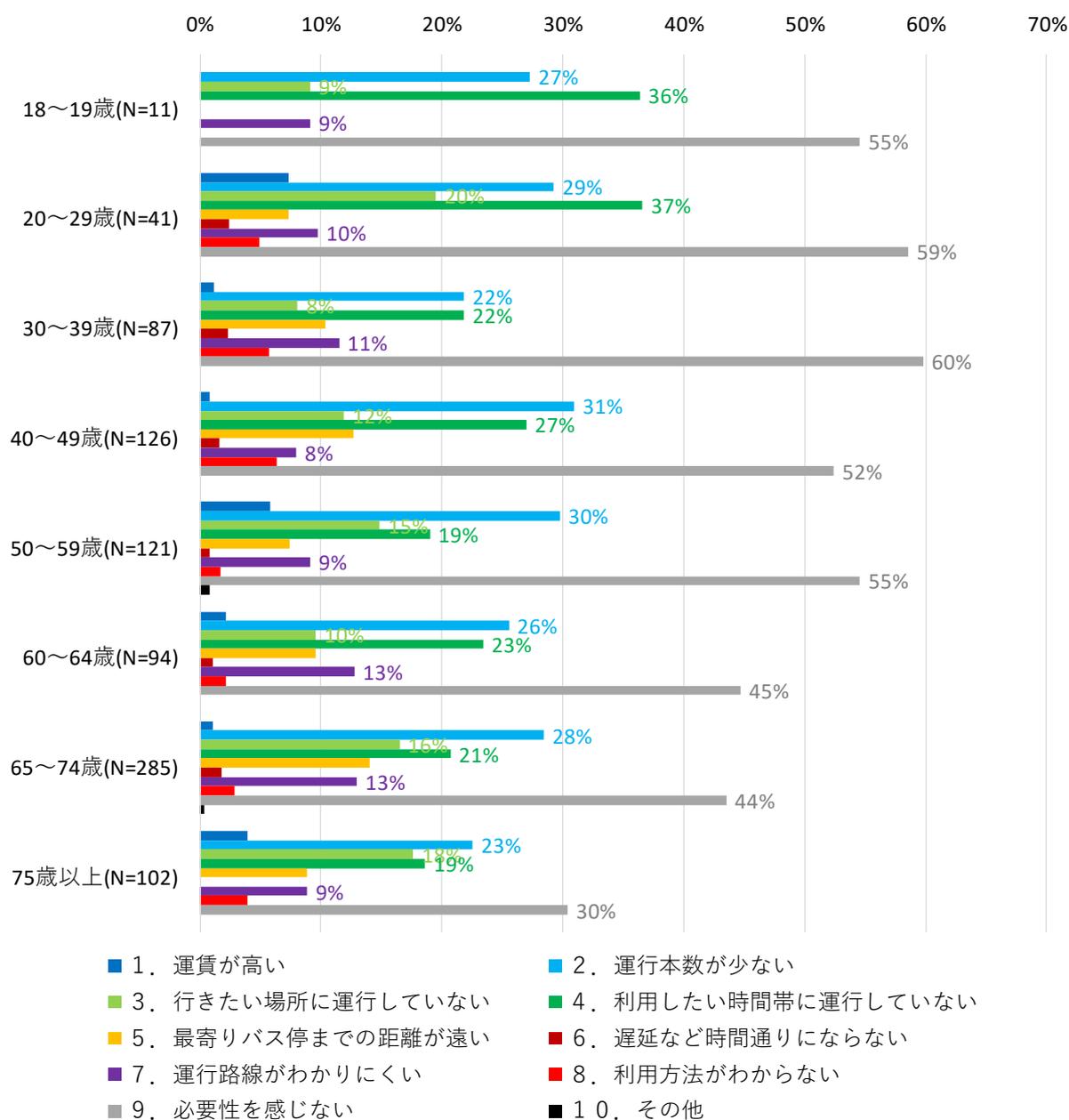
図 41 路線バス・コミュニティバスの利用頻度

(5) 公共交通に求めるニーズの世代間の差異

路線バスやコミュニティバスを利用しない理由として、「必要性を感じない」との回答がどの世代も最多となっていますが、年代が高くなるほどその傾向は低くなっています。

年代が若いほど「運行の時間帯」や「運行本数の少なさ」を理由に挙げる人が多く、年代が高いとこれらを課題とする意見は減少する一方、「行きたい場所に運行していない」ことが理由として挙げられています。

このことから、公共交通に求めるニーズが世代によって異なっていることが伺えます。



出典：岡垣町 将来の都市づくりに関する住民アンケート (R2)

図 42 公共交通を利用しない理由

## (6) 公共交通に対する自治体負担額

岡垣町では、平成 22 年度より西鉄バス波津線に対する運賃格差是正事業に伴う運賃補助（平成 30 年度以降は運行赤字額に対する補填に移行）に加え、コミュニティバス利用者の減少傾向による収入減などもあり、自治体負担額は増加傾向となっていました。

平成 29 年度はコミュニティバス運行委託料と西鉄バス波津線の運賃差額補填を合わせると、年間約 5,500 万円まで負担額が増加したものの、平成 30 年度以降の路線網再編によって約 4,000 万円まで抑制しています。

しかしながら、感染症拡大の影響等を受けて負担額は再び増加し、令和 2 年度は平成 22 年度と同程度の負担となっています。今後も、人口減少や高齢化の進行によって移動ニーズが縮小していくことが見込まれ、公共交通網の継続的な見直しが必要となっています。

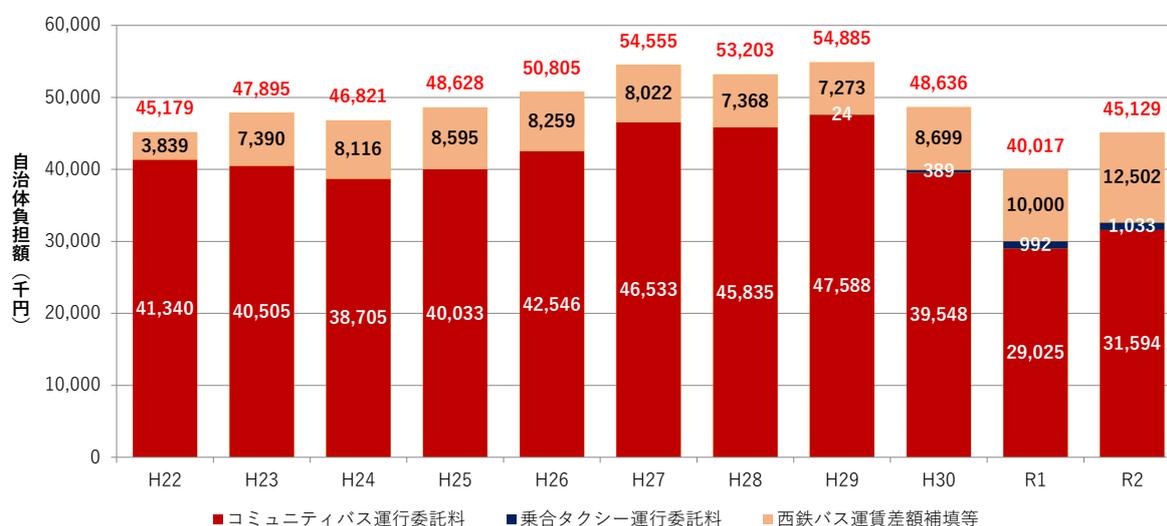


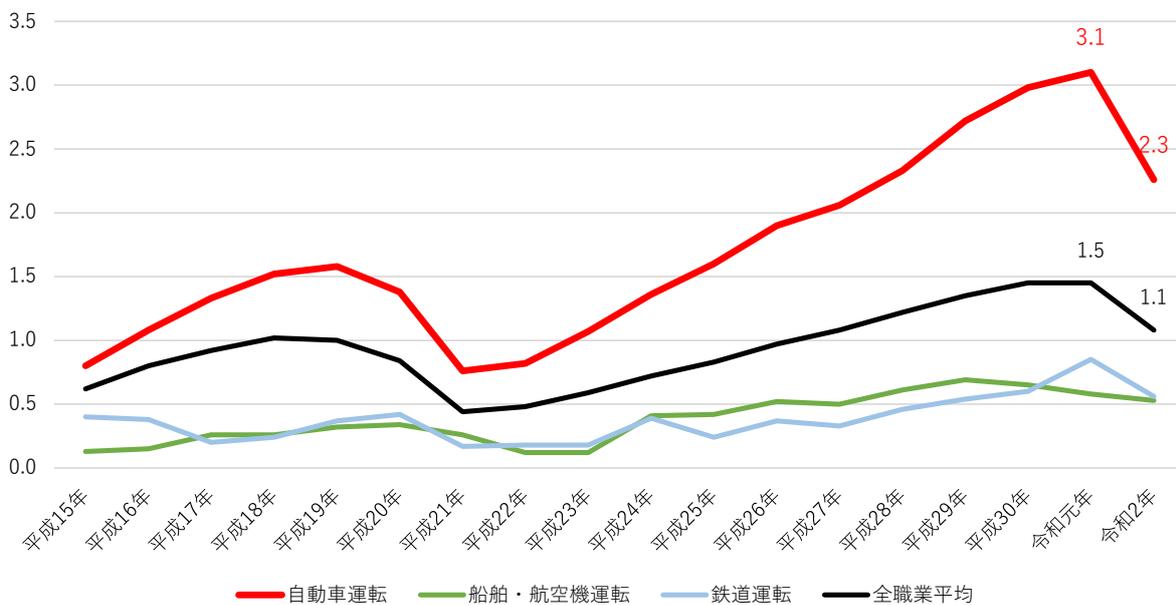
図 43 公共交通運行に係る自治体負担額の推移

2-4-3 社会的な問題点

(1) 深刻な運転手不足

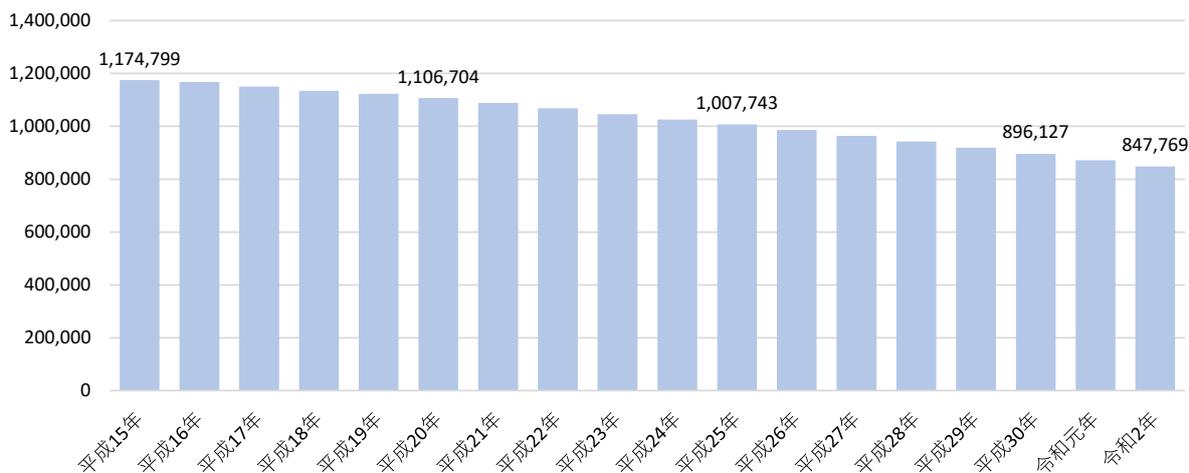
公共交通の運転手不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通運営に向けた重大な問題となっています。令和2年は感染症拡大に伴う観光需要急減による貸切バス需要の低迷を受け、有効求人倍率の一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けています。

本町においても、運転手不足は路線バス波津線の減便の要因の1つでもあり、限られた人員の中で効率的な運行が求められます。



出典：一般職業紹介状況

図 44 運転関連産業の有効求人倍率（常用パート含む）の推移



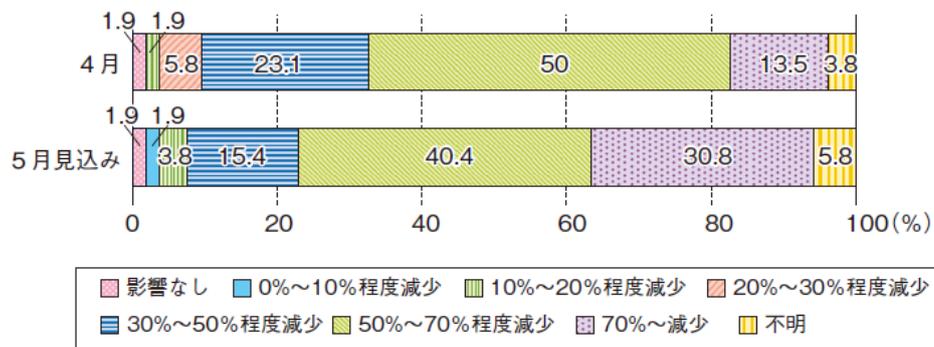
出典：運転免許統計

図 45 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移

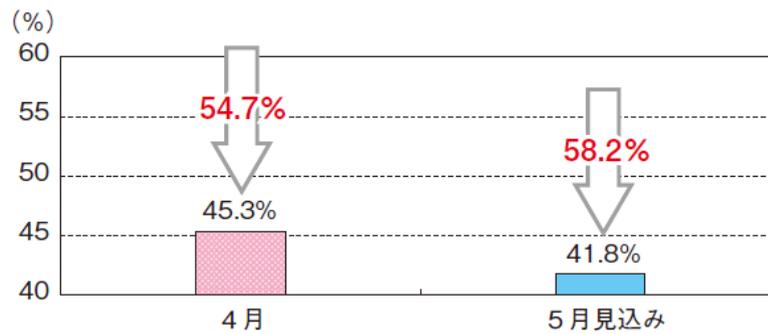
## (2) 公共交通分野全般の収益性悪化

令和2年の感染症拡大に伴う外出抑制や観光行動の急減によって公共交通を担う各交通事業の収益性が悪化しており、輸送資源を総動員し、持続的な公共交通網構築に向けた取り組みの必要性が増しています。

○ 運送収入（前年同月比）（回答 52 者）



○ 輸送人員（前年同月比）（回答 52 者）



出典：交通政策白書

図 46 公共交通分野全般の収益性悪化

(3) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出行動の変化

新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しています。

緊急事態宣言が発令された令和2年4月～5月のコミュニティバスの輸送人員は、対前年比で半数以下まで減少しており、緊急事態宣言終了後、学校の授業や経済活動の再開等に伴い、公共交通機関の利用者数は多少増えましたが、いまだ平成31年・令和元年と比較して7～8割程度と、以前の水準まで回復するには至っていません。

また、鉄道や路線バスにおいても同様の傾向にあり、公共交通事業全体が厳しい状況となっています。

今後も、緊急事態宣言の発令有無に関わらず、ポストコロナ期において、移動の個別化やリモートワークの普及、宅配の増加等、外出行動の変化が定着してきていることから、地域公共交通のあり方について、改めて検討する必要があります。

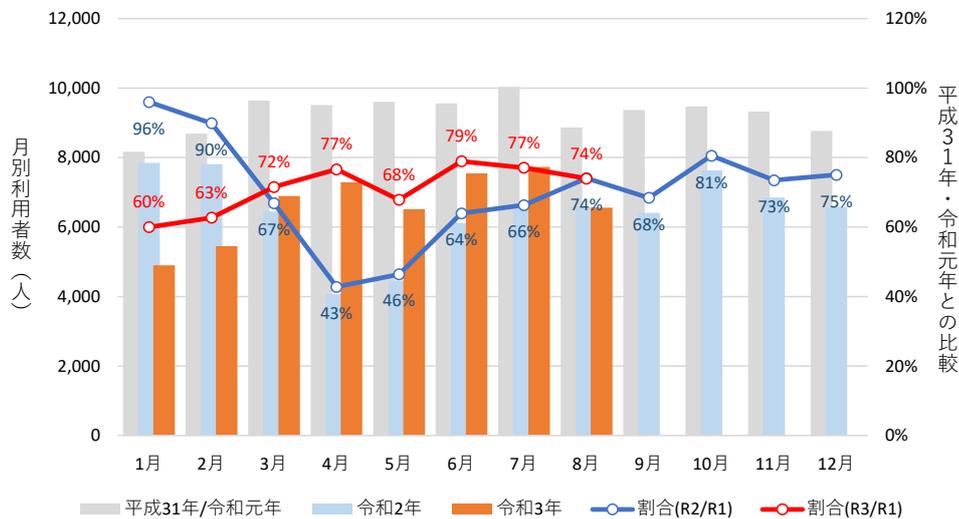
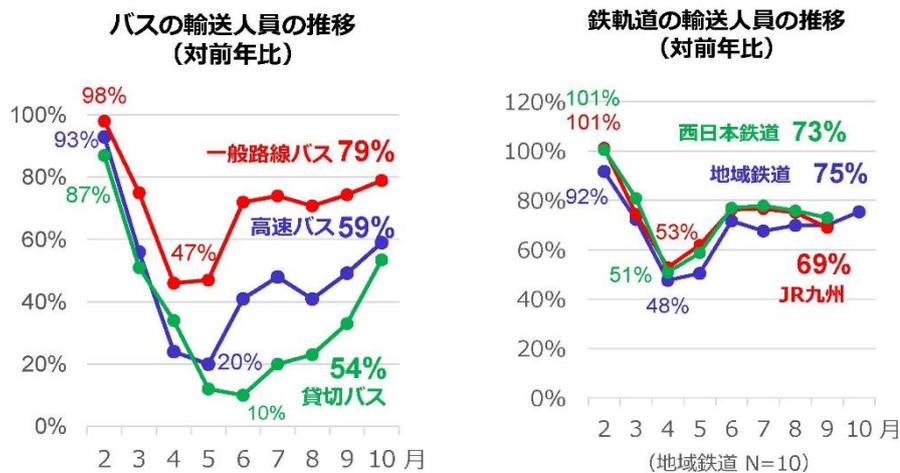


図 47 コミュニティバス利用者数



出典：国土交通省九州運輸局資料

図 48 一般路線バスおよび鉄軌道の輸送人員の推移