

## 4. 大分市の公共交通に関する意向等の把握

### 4-1 市民アンケートにみる公共交通への今後の意向等

市民アンケート調査の概要は下表のとおりです。

表 市民アンケート調査の概要

市民アンケート	
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民の計画期間中の取組評価（政策評価）</li> <li>現在の公共交通の利用実態（移動実績）を把握し、現状の市の取組との整合を図った上で効果・課題等を把握</li> <li>移動需要を把握</li> <li>今後の市の公共交通のあり方の市民意向を把握</li> </ul>
調査対象	大分市民（3,500人） ※中学生以上（15歳以上）が回答対象 ※大分市民の居住地区・年齢構成・性別を踏まえて、無作為抽出
調査手法	配布：郵送配布 回収：郵送回収及びWEBによる回収
調査日	2021（令和3）年9月1日～2021（令和3）年9月17日
回収結果	1,542票（回収率44.1%） （内訳） <ul style="list-style-type: none"> <li>郵送回収：1,257票（回収率35.9%）</li> <li>WEB回収：285票（回収率8.1%）</li> </ul>

#### 4-1-1 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う日常生活の外出の変化

- 新型コロナウイルス感染症により回答者の8割が「外出頻度が減少」と回答しています。
- 外出頻度が変化した主な理由としては、娯楽レジャーや外食、買物といった不要不急の行動の抑制が中心でした。

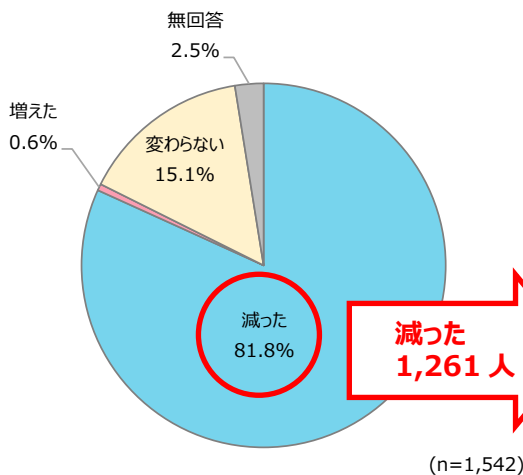


図 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出頻度の変化

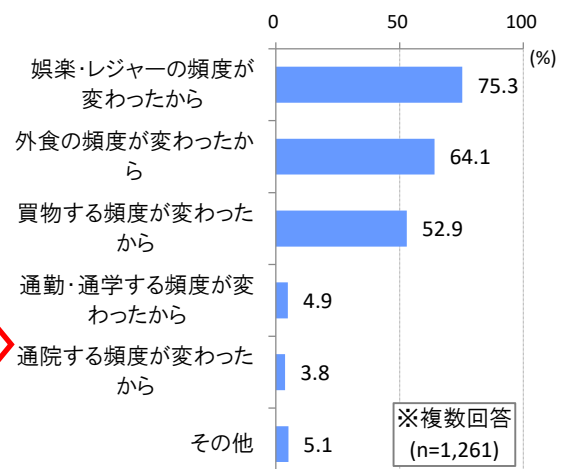


図 新型コロナウイルス感染症の拡大により外出頻度が減った理由

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

#### 4-1-2 アフターコロナにおける市民の公共交通の利用意向

- 新型コロナウイルス感染症により回答者の8割が「外出頻度が減少」と回答している中で、コロナ収束後に外出の変化等について、以下の図となります。
- コロナ後に「コロナ以前に戻る」又は「コロナ以前より増える」と回答したのが7割となっています。
- コロナ禍においては、月1日以上の公共交通の利用割合をみると、「路線バス」、「鉄道」、「タクシー」の順に多い結果でしたが、コロナ収束後では、利用が増えるのは「鉄道」、「路線バス」、「高速バス」、「フェリー」、「タクシー」の順に多い結果となりました。

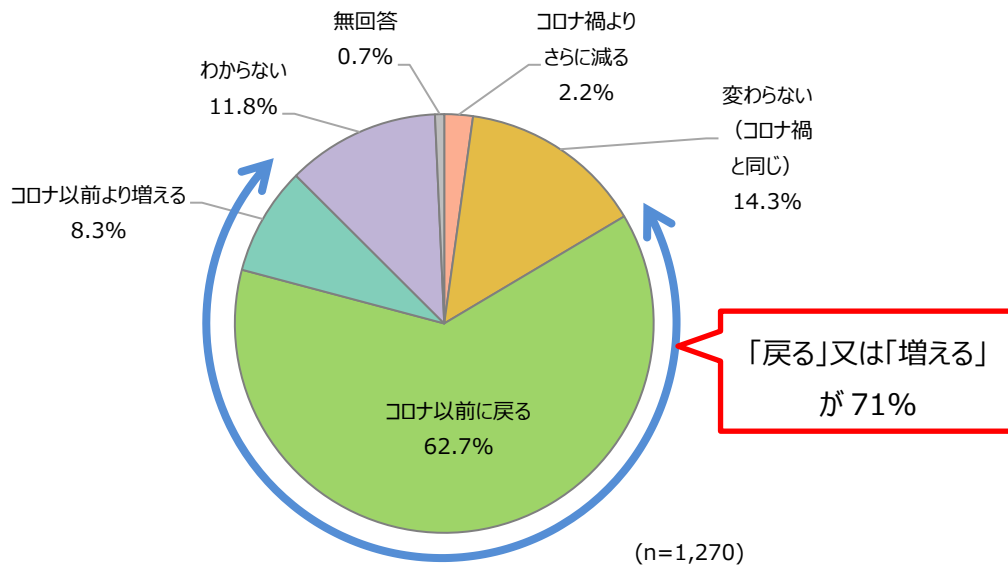


図 新型コロナウイルス感染症収束後の外出頻度

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

表 コロナ禍とコロナ収束後の公共交通の利用頻度

	この1年間(コロナ禍)の利用頻度が月1日以上の割合	コロナ収束後に利用が増えるとの回答割合
路線バス	12.0%	12.1%
鉄道	8.5%	20.7%
タクシー	4.5%	8.1%
ふれあい交通/おでかけ交通	1.6%	1.5%
コミュニティバス	1.3%	1.6%
高速バス	0.5%	11.2%
フェリー	0.2%	8.4%

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

#### 4-1-3 公共交通の今後のあり方

- 公共交通の今後のあり方として、鉄道・路線バス・タクシーについて、もっと使いやすくなるために必要なことは以下となります。
- 鉄道が使いやすくなるための改善点としては、「運行本数の増便」、「最終時刻の延長」、「運賃の値下げ」、「鉄道とバスの乗り継ぎ改善」、「情報発信の強化」が比較的多い状況にあります。
- 路線バスの場合、「運賃の値下げ」、「増便」、「情報提供の改善」、「定時性の向上」が比較的多い状況にあります。
- タクシーの場合、「介護・福祉タクシー」、「アプリ配車」「キャッシュレス決済」、「買物代行」、「子育てタクシー」、「UDタクシーの普及」等幅広い結果となりました。

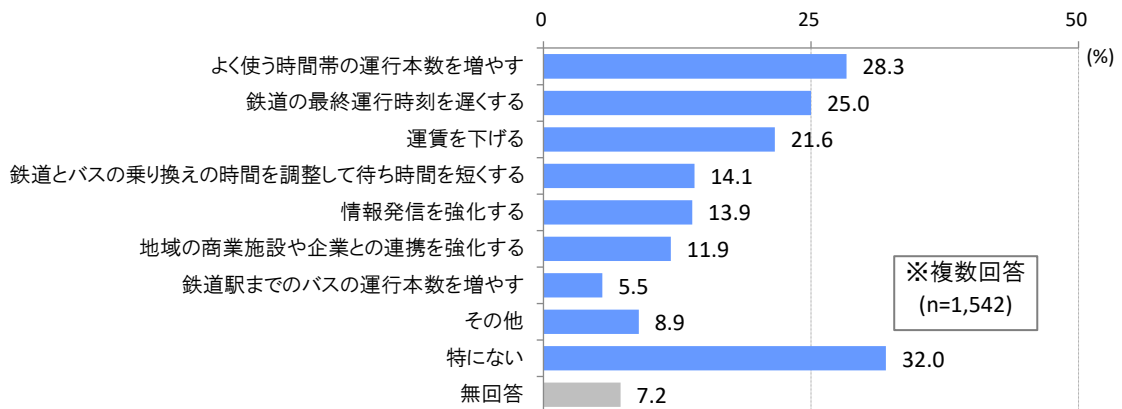


図 鉄道が使いやすくなるための改善点

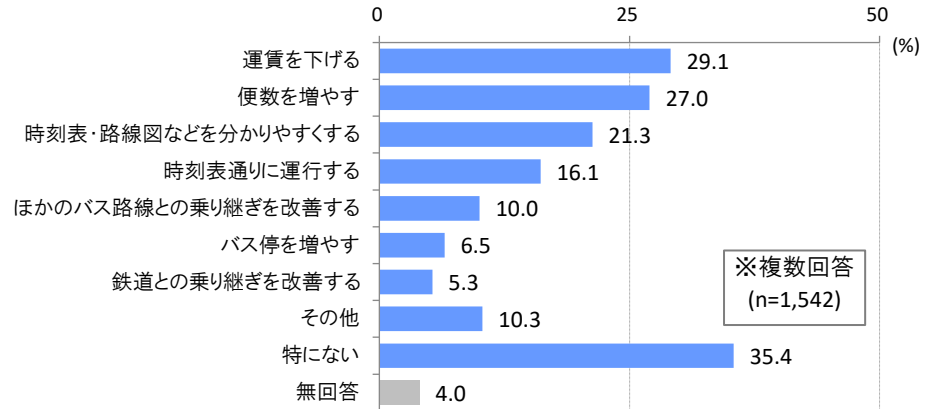


図 路線バスが使いやすくなるための改善点

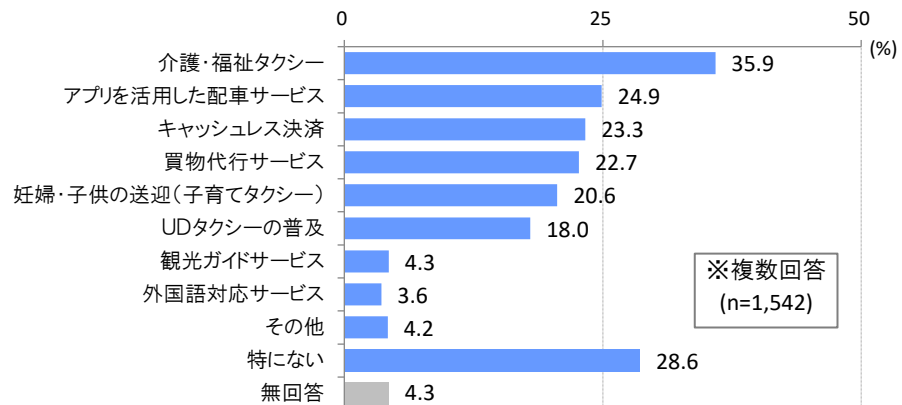


図 今後、タクシーに必要なサービス

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

- 「まちなかまでの公共交通の移動について、途中の駅やバス停で乗り継ぎが必要となった場合の意向」を把握した結果が以下となります。
- 「抵抗はある」と「少し抵抗はある」の回答が8割を占める結果となり、各地区の回答結果をみると、佐賀関地区や野津原地区で若干割合が低いですが、全地区において抵抗を感じる事が分かりました。
- 公共交通の乗り継ぎに重要な条件としては、「乗り継ぎ時間の短縮」や「駅や主要バス停周辺の環境整備」、「分かりやすい情報発信」が特に重要である結果となりました。

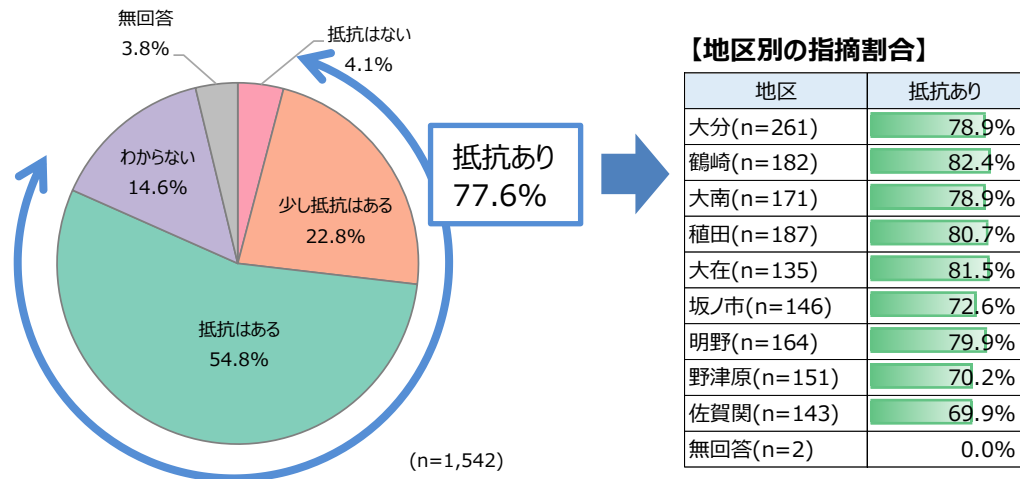


図 乗り継ぎが必要になった場合の抵抗感

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

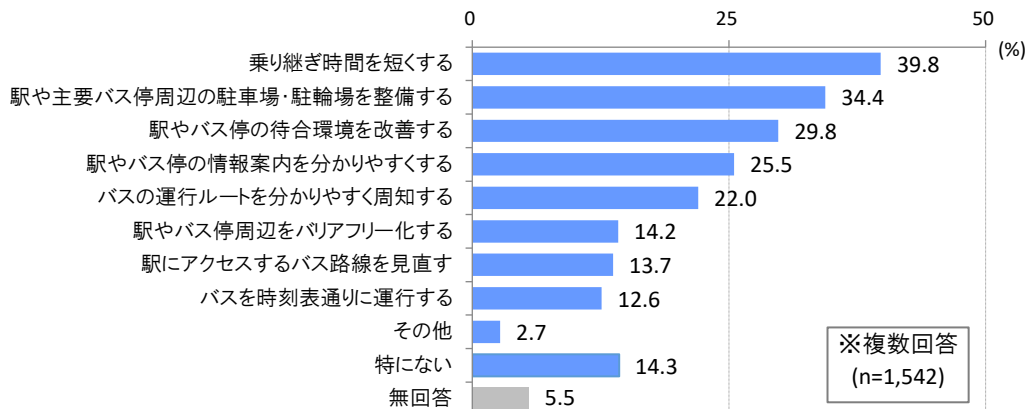


図 公共交通の乗り継ぎに重要な条件

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

- 地域公共交通網形成計画の期間中に大分市内において交通事業者や市等が中心となって実施した公共交通の取組の認知度や利用状況、意向（市民が進めて欲しいと思っている取組）は以下の結果となります。
- 知っている取組として、比較的高いのが、「SUGOCA」と「nimoca」の交通系ICカード、「JR九州インターネット予約サービス」となっており、利用状況も高い結果となっています。市の取組の中では「自動運転の実験運行」と「長寿応援バス」となっていますが、利用状況からみると、各取組で1割に満たない結果となっています。
- もっと進めて欲しい取組が比較的高いのは、交通事業者の取組・情報発信の取組の中では「公共交通情報ナビ」、「休日ファミリー割引」、「LINEを活用した情報発信」、「配車アプリ」、「バスどこ大分」となっています。大分市の移動手段にかかる取組の中では、「長寿応援バス」、「鉄道駅バリアフリー化」、「各地区内を運行する循環バス実証実験」、「自動運転の実験運行」となっています。

表 公共交通の取組の認知度や利用状況・意向

【交通事業者の取組・情報発信の取組】

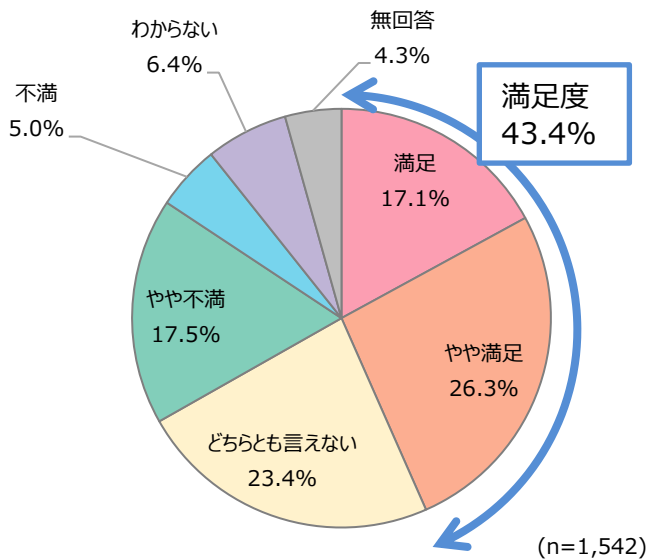
『交通事業者の取組』や『情報発信の取組』	①知っているもの	②使った（利用した）もの	③もっと進めてほしいもの
マルのり定期（バス事業者）	2.6%	0.5%	5.2%
1016（といる）バス（バス事業者）	1.8%	0.1%	4.9%
1日乗車券ワイド・ミニ（バス事業者）	5.9%	0.6%	6.7%
佐賀関あじさばすきっぷ（バス事業者）	8.6%	0.2%	6.2%
モンキー・マリンチケット（バス事業者）	2.3%	0.3%	5.7%
休日ファミリー割引（バス事業者）	6.1%	1.9%	9.3%
JR九州アプリ（鉄道事業者）	13.7%	8.0%	6.5%
JR九州インターネット予約サービス（鉄道事業者）	25.3%	15.9%	6.4%
SUGOCA（鉄道事業者）	32.9%	17.4%	5.4%
nimoca（バス事業者）	27.5%	15.8%	5.1%
配車アプリ（タクシー事業者）	11.7%	1.1%	8.4%
LINEを活用した情報発信（交通事業者）	3.4%	0.7%	9.1%
バスどこ大分	9.1%	7.1%	8.2%
バス停の多言語化	3.5%	0.3%	6.5%
公共交通情報ナビ（乗り継ぎ案内）	4.9%	2.3%	10.1%
大分市パークアンドライド駐車場ナビ	4.0%	0.7%	7.6%

【大分市の移動手段にかかる取組】

『交通手段にかかる取組』	①知っているもの	②使った（利用した）もの	③もっと進めてほしいもの
コミュニティバスの運行（野津原、滝尾）	29.0%	0.6%	6.6%
自動運転の実験運行（中心市街地等）	36.6%	0.5%	8.2%
各地区内を運行する循環バス実証実験	20.4%	1.1%	10.6%
鉄道駅バリアフリー化（鶴崎駅、大在駅、高城駅など）	18.4%	2.5%	13.0%
グリーンローモビリティの実験運行（野津原、佐賀関）	13.6%	0.7%	6.5%
中心市街地循環型バス「大分きかんバス」	27.9%	4.2%	7.3%
おいたサイクルシェア	24.5%	1.1%	7.2%
サイクル&バスライド	4.2%	0.0%	5.6%
長寿応援バス（旧ワンコインバス）	35.7%	9.2%	13.6%
ふれあい交通	6.7%	0.1%	6.0%
おでかけ交通	2.5%	0.2%	6.1%

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

- 市民が市内移動を快適と感じているかを市民アンケートで把握した結果です。
- 市内移動について自家用車移動を含む場合の満足度評価（満足+やや満足の割合）は43%となっている一方で、公共交通のみの移動の場合、17%となっており、20ポイント以上も低い結果となりました。
- この結果は、年齢層別にみても、地区別にみても、同様の傾向にあることが分かりました。



【年齢層別満足度】

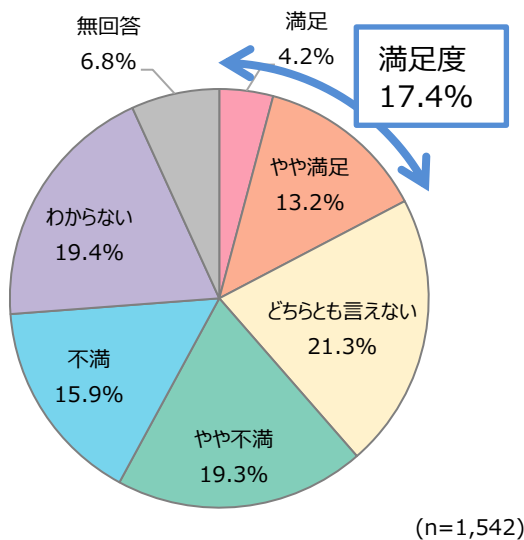
年齢層	満足度
19歳以下(n=98)	54.1%
20～39歳(n=299)	43.8%
40～59歳(n=421)	44.4%
60～64歳(n=202)	49.0%
65～74歳(n=412)	39.8%
75歳以上(n=108)	32.4%
無回答(n=2)	0.0%

【地区別満足度】

地区	満足度
大分(n=261)	47.5%
鶴崎(n=182)	41.2%
大南(n=171)	42.1%
植田(n=187)	48.7%
大在(n=135)	39.3%
坂ノ市(n=146)	43.8%
明野(n=164)	49.4%
野津原(n=151)	40.4%
佐賀関(n=143)	33.6%
無回答(n=2)	0.0%

図 市内移動の快適性評価（自家用車移動を含む）

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査



【年齢層別満足度】

年齢層	満足度
19歳以下(n=98)	25.5%
20～39歳(n=299)	14.0%
40～59歳(n=421)	15.0%
60～64歳(n=202)	15.8%
65～74歳(n=412)	20.6%
75歳以上(n=108)	18.5%
無回答(n=2)	0.0%

【地区別満足度】

地区	満足度
大分(n=261)	25.7%
鶴崎(n=182)	13.2%
大南(n=171)	15.8%
植田(n=187)	14.4%
大在(n=135)	19.3%
坂ノ市(n=146)	15.1%
明野(n=164)	21.3%
野津原(n=151)	11.3%
佐賀関(n=143)	15.4%
無回答(n=2)	0.0%

図 市内移動の快適性評価（公共交通のみ）

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

## 4-2 地域まちづくりビジョン

- 13 地域全ての地域において、公共交通に関する提言・事業提案があり、そのなかでも、地域の特性にあった、地域内移動に関する提案・意見等が多く見られました。

表 公共交通に関する提言・事業提案（1/2）

地域	提言	事業提案	概要（抜粋）	ビジョン会議・フォローアップ会議の委員意見等
大分中央	地域全体の回遊性の向上	回遊性の向上のためのルート整備	・大分駅～鉄道残存敷～大友氏遺跡～大分城址公園をめぐる遊歩道や自転車道など、大分の歴史に触れる散策ルートとして整備するとともに、徒歩での散策を補完するため、循環バス等の公共交通機関の利便性向上が必要。	・大分駅から大友氏館まで、実際に自転車で回ってみると移動が容易でない部分がある。 <b>更なる回遊性の向上に期待したい。</b>
大分東部	地域コミュニティの活性化の促進	大分東部公民館の機能強化	・大分東部公民館を地域の拠点としての活用やソフト・ハード含めた機能面の強化。	
大分西部	暮らし/住み続けたい地域、住んでみたい地域づくり	買い物弱者支援事業	・狭隘道路や傾斜面が多い地域において、高齢者等の買い物弱者の支援策として、 <b>乗合タクシーや移動販売等</b> を実施する。	・高齢化が進み、免許返納者が増えている。 ・地域に店がなくなり、買い物が不便になった。 ・道が狭く、バスが通ってない。
		鉄道残存敷の利活用事業	・日豊本線の鉄道残存敷きの利活用として、地域住民が利用できる憩いの場とするとともに、観光拠点とJR大分駅を結ぶ移動空間とする。	・鉄道残存敷と住吉川の一体的な活用。
大分南部	住み続けたい地域、帰ってきたい地域づくり	JRの線路を利用して富山方式の路面電車を走らせる	・大分駅から大分大学駅の間、3～400m間隔で新駅を設置し、路面電車を走らせることで観光客を集めることができ、高齢者にも優しい公共交通となる。	・豊肥線の駅を増やした方がよいと考える。
南大分	道路をはじめとする生活基盤の整備・充実	コミュニティバス事業	・ <b>南大分の病院や駅等を周遊できるコミュニティバスを運行。</b> ・誰もが気軽に病院や買い物や学びに出掛けることのできる環境整備。	・ <b>南大分の病院、駅、まちなかを100円で周遊できるバス。</b>
鶴崎	鶴崎駅や鶴崎市民行政センター周辺を核とした街のにぎわいづくり	鶴崎駅周辺の整備	・鶴崎駅周辺のバスの利便性を向上させる。 ・地域を <b>循環するバス路線</b> があればまちの活性化につながる。 ・道路や公共交通の機能を充実させ、生活の利便性を向上させる。	・鶴崎駅を降りてからの交通手段が少ない。 ・地域を <b>循環する小さいバス</b> があれば、まちの活性化につながる。 ・高齢者が大変なので <b>マイクロバス</b> などが運行できれば。
大南	公共交通網等の整備による住みよいまちづくり	コミュニティバスなどを活用した買い物弱者にやさしい地域づくり事業	・高齢者などの買い物弱者への支援のための <b>コミュニティバスの運行</b> と併せ、ワンストップショッピングができる施設の整備。 ・中判田駅を起点に <b>大南地域を循環するシャトルバスの運行。</b>	・戸次の新バイパスの開通に合わせて、バイパスに大南公民館も近いことから、地元住民の生活利便と本町に地区外から来る方へのアクセスの一つの手段として <b>コミュニティバスを運行</b> して欲しい。

表 公共交通に関する提言・事業提案（2/2）

地域	提言	事業提案	概要（抜粋）	ビジョン会議・フォローアップ会議の委員意見等
植田	快適で魅力あるまちづくりの促進	わさだ地区専用コミュニティバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の拠点機能（バスセンター等）強化や利便性向上に引き続き取り組むとともに、民間と行政の役割分担を整理する中で、<b>コミュニティバスを充実させる。</b></li> <li><b>買い物弱者対策としてわさだタウン・植田市民行政センターを経由するコミュニティバスを運行。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>植田に<b>コミュニティバス</b>のようなものを走らせた（ホノルルやディズニーランドで走っているようなバス）。</li> <li>バスは多いけれど、大きい道路しか走っていない。</li> </ul>
大在	人を呼び込むふるさとづくり（産業・福祉）	平成のまち大在の観光事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅を整備したり、<b>バスで三井造船や日本文理大学の見学に回れるようにする。</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>文化遺産や日本文理大学や造船所が2か所あり、バスで回ってもらっても1つの観光事業となる。</li> </ul>
坂ノ市	安全・安心なまちづくり	子どもや高齢者の安全を確保する道路や交通網の整備促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあい交通等の交通網の充実。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあい交通のルートは、最寄りの路線バスのバス停までとなっており、バス停の場所によっては、利用しにくい場所もあるので市によく相談することが大切。</li> </ul>
佐賀関	便利で快適なまちづくり	交通弱者対策事業	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>JR と連携し、JR 幸崎駅から佐賀関半島循環バスを運行する。</b></li> <li>バスと JR 幸崎駅との接続の利便性向上。</li> <li>高齢者にもっと出掛けてもらうため、ワンコインバスや<b>コミュニティバス、乗合タクシーの運行</b>を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>幸崎駅から佐賀関を周る交通機関の充実。</b></li> <li>駅までのアクセス強化。</li> </ul>
野津原	豊かな自然・文化財を活かした観光の振興	野津原の桜の名所×ウォーキング×（桜の）特産物	<ul style="list-style-type: none"> <li>桜を活かした野津原の特産品の開発や、バスやウォーキング、マラソンなどで、野津原を巡るイベントを実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢になるとバス等が今のままでは不便。</li> <li>病院や買い物に行くときに車がないと動けない。</li> </ul>
明野	新しい試みと魅力の発信を	コミュニティバスの運行などの公共交通網の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>事業者、医療・福祉機関、自治会、行政の協働でコミュニティバスの運行</b>を行うなど、さまざまな方法により公共交通の整備を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>コミュニティバス</b>やグリーンスローモビリティなどのルート設定の際には明野には地理的特性があるため事前に地元と協議していただきたい。</li> </ul>



## 4-3 交通事業者ヒアリングにみる今後の公共交通サービスの方向

### 市民・交通事業者・行政が連携し、地域公共交通ネットワークの構築

市内バス事業者は、1社単独の取組以外にも、バス事業者同士がタッグを組んでの利用促進等の取組等を行ってきたほか、行政と連携した取組を進めてきました。

バス事業がコロナ前から厳しい経営状況が続いており、コロナの影響を強く受け、さらに悪化している状況にあります。バス事業者全体の収益悪化により、路線撤退やサービス縮減等が生じてしまう恐れがあります。

そのような状況を市民の皆さん・利用者の皆さんとも共有しつつ、地域の皆さんと一緒に、路線再編や利用促進を行うことが今後の課題だと思っています。



### 自家用車に過度に依存しない交通体系の実現

利用促進の一環として、通勤定期券の利用促進が必要だと考えます。

例えば、大分県では「エコ通勤割引」などの取組があり、そのような取組と市の政策を連携させること、企業が従業員に捻出している通勤手当を「通勤定期券の現物支給」に切り替えることを促すことで、低炭素社会の実現に加え、バス事業者からみた定期券の売上増加の一石二鳥を期待しています。

### 乗合タクシー(ふれあい交通)の利用促進及び見直し

ふれあい交通の運行は市内タクシー事業者・地域の皆さん・大分市と密に連携をとりつつ、取組を進めています。今、タクシーの運転手不足は大分市にとどまらず、地方都市の大きな問題となっています。

そのような中で、現在ふれあい交通の中で、利用者が比較的少ない地区においては、運転手の生産性を高めるため運行エリアの統合等の工夫が必要だと思っています。

また、利用者の皆さんからは「今から乗りたい」という声が聞こえてきています。スマートフォンのアプリを用いた予約方法が広まっていけば、実車・回送中の車両を有効活用できる可能性もあります。ただし、ふれあい交通等のサービス拡大がタクシーの民業圧迫にならないようお願いしたいです。



### 高齢者が運転免許返納後も安心して生活していくためのタクシーの最大限活用

高齢者が運転免許返納後も安心して生活していくため、市内移動における公共交通の利用促進にあたっては、バスのみならず、タクシーの利用促進や最大限の活用に期待しています。

### 交通事業者全体の魅力発信・情報発信の強化

バス・タクシー合同でイベント等を行い、業界の魅力等を発信し、利用促進を進めていくべきだと考えています。

