

大分県における公共交通機関の利用促進策に関する調査

1 調査の目的

近年、マイカー利用の増加等による交通混雑により、都市機能の維持や日常生活が阻害される状況が地方都市においても多く見られ、交通需要を公共交通機関へ誘導する必要性が高まっている。環境・エネルギー問題の面からも公共交通機関への期待は大きい。

大分県第2の都市である別府市や県内各地域の中心都市である中津市、日田市、佐伯市においても、同様の交通問題が見られ、本調査では、これら4市を対象とした、公共交通機関への誘導策の検討を目的とする。

2 対象地域の交通現況の把握

総旅客流動量は近年減少傾向を示している。交通機関別輸送人員は、JR、航空、自家用車が増加し、乗合バス、タクシーは減少している。交通機関別分担率は、自家用車の分担率が非常に高い。対象4市は、各地域の中心都市であることから、周辺市町村との間で求心的な通勤・通学圏が形成されている。

3 市民ニーズの把握

マイカー通勤者の2割が鉄道、バスへの転換意向を持つ。更に公共交通が不便等の理由でマイカー通勤の人が4割であり、これらの人は公共交通への転換の可能性がある。転換に向けては、自宅から最寄り駅やバス停の間は、連絡バス・駐車場等の整備を望む人が多く、通勤先と最寄り駅やバス停との間は、循環バスの整備を望む人が多い。

私用目的での利用意向は、生活中心都市と連絡する鉄道やバスが非常に利用しやすい場合、73%の人は利用可能性が高いとしている。都市内循環バスについては、77%の人は便数が多く運賃100円以内のバスを望んでいる。利用上の配慮項目としては、乗降場所が自由なバスが望まれている。

公共交通への改善要望は、鉄道では、時間の短縮、円滑な乗継ぎ、増便を望む人が多く、バスでは、生活中心都市との連絡バスの増便を望む人が多い。

4 都市別の将来ビジョンと課題

対象都市が抱える課題や主要施策を整理・分類した。

5 行政及び事業者の取り組み意向と課題

市民ニーズの高い公共交通システムは、「自宅と最寄り駅またはバス停間の連絡バス」、「乗継ぎが便利な快速化されたJRや幹線バス」、「勤務先や出掛け先の循環バス」に集約でき、行政及び事業者の意向は、採算性を懸念する見方が多いが、事業者側には検討したいという意向が強く見られた。

6 公共交通機関の利用促進策の基本方針

6.1 公共交通ネットワークの考え方

幹線バスについては効率的な輸送体系づくりを目指し、地域バスについては、地域と交通事業者が費用を支え合い、生活交通として必要なサービスが提供できるコミュニティ交通システムの確立を目指す。

6.2 利用促進、路線維持方策の考え方

- ・運賃インセンティブ：割安な一日乗車券や生活定期券等の工夫により、気軽に使えるバスイメージを演出し、高齢者等の外出しやすさを創出する。
- ・利用しやすさの創出：中心市街地の活性化を図る「中心市街地内循環交通」の事業化を目指す。徒歩・自転車等の立ち回り交通や主要施設間の回遊交通に着目し、ミニバスや乗合タクシー等を活用した新しいバスを工夫する。
- ・運営維持方策の検討方針：
 - 最低運行便数(シビルミニマム路線)のあり方の検討。
 - 車輜保守費等の節減や主婦・高齢者等の活用による経費削減と新規雇用開拓。
 - 福祉バスや送迎バスへの乗合バス旅客の混乗化や乗合タクシーの活用。
 - 広域周辺市町村一体の共同負担体制づくりの工夫。

6.3 公共交通利用誘導策の方向

JR、幹線バス等の広域交通網と連携した、乗継ぎの便利な生活中心都市内循環バスの整備により公共交通の利用促進を図る方向が検討に値する。来街のしやすさや中心市街地の回遊性を高めるとともに、市街地の住環境改善と交通安全を確保し、混雑の少ない交通環境づくりを目指す総合的な都市政策として、中心市街地内立ち回り交通に着目した新しいバス等の近距離交通システム実現に向けた取り組みが望まれる。

(要約：調査室調査役 神子信之)