



概要版

平成 27年 9 月

# 大分都市圏 総合都市交通計画

将来にわたって安心して利用でき、地域の活力と都市圏の発展を支える交通体系



# 序章 大分都市圏総合都市交通計画について

## 1. 策定の背景と目的

大分都市圏では、昭和 58（1983）年に第 1 回パーソントリップ調査を実施し、昭和 60（1985）年度に総合交通施設計画が策定されました。その後、この計画に基づいて都市圏の交通体系の整備が行われてきました。

計画策定から約 30 年が経過し、自動車の普及によるマイカーへの依存やそれに伴う道路混雑の発生、路線バスなど公共交通利用者の減少など、人々の移動の様子も大きく変化しています。また、大分駅付近の鉄道高架化や都市計画道路の整備等も進むなど、大分自動車道や東九州自動車道などの高速道路、空港やフェリーターミナルなどを発着する航路などの他都市圏との交流を支える広域交通網と併せて、交通ネットワークの整備が図られています。

一方で、この 30 年の間には、高齢化の進行や少子化に伴う人口減少社会の到来、世界的な温暖化問題など大分都市圏を取り巻く社会経済情勢も大きく変化しています。

このような変化に対して、県では、「大分県長期総合計画」、「大分県の都市計画の方針」や各都市計画区域マスタープランにおいて、高齢化社会に対応した移動距離が少なくしてコンパクトな都市づくりを目指すとともに、各地域の特性に応じて、必要な都市機能が集積し、誰もが必要なサービスを身近に享受することができる集約型都市構造の実現に向けて取り組むこととしており、それを下支えする交通体系の構築については、自動車交通の円滑化と公共交通の利便性向上を図る新たな取組みが必要となっています。

### ● 計画の目的

長期的な視点での交通体系の将来像と、その実現に向けた基本方針を定める。

### ● 目標年次

平成 47（2035）年度

### ● 計画の対象

大分都市圏

大分市、別府市、臼杵市、豊後大野市、由布市、日出町の 5 市 1 町

### ● 計画の位置づけ

「大分県長期総合計画」や「大分県の都市計画の方針」、各都市計画区域に定めている「都市計画区域マスタープラン」、各市町の「都市計画マスタープラン」など関連する計画を踏まえながら、都市圏における望ましい交通体系の整備に関する方針を示す。



▲大分県の市町村図と対象圏域図

## 2. 策定の経緯

- 平成 24 年 5 月から 9 回の「大分都市圏総合都市交通計画協議会」における議論を通して策定
- 大分都市圏の人の動きを把握するため、平成 25 年 10～11 月に第 2 回大分都市圏パーソントリップ調査を実施

### ▼計画策定までの経緯

開催日	協議会
平成 24 年 5 月 18 日	第 1 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会
平成 24 年 8 月 30 日	第 2 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会
平成 25 年 2 月 14 日	第 3 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会
平成 25 年 9 月 26 日	パーソントリップ調査キックオフイベント
平成 25 年 10 月 1 日	パーソントリップ調査（第 1 回調査日）
平成 25 年 10 月 17 日	パーソントリップ調査（第 2 回調査日）
平成 25 年 10 月 31 日	第 4 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会
平成 25 年 11 月 7 日	パーソントリップ調査（第 3 回調査日）
平成 25 年 11 月 28 日	パーソントリップ調査（第 4 回調査日）
平成 26 年 2 月 25 日	第 5 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会
平成 26 年 8 月 20 日	第 6 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会
平成 26 年 9 月 26 日	パーソントリップ調査結果（速報値）公表
平成 27 年 1 月 14 日	第 7 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会
平成 27 年 1 月 24 日	都市交通シンポジウム
平成 27 年 3 月 26 日	第 8 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会
平成 27 年 8 月 7 日～9 月 6 日	計画素案に対する県民意見募集
平成 27 年 9 月 24 日	第 9 回 大分都市圏総合都市交通計画協議会

### 大分都市圏総合都市交通計画協議会の委員構成

学識 福岡大学工学部 辰巳教授（委員長）、大分工業高等専門学校都市・環境工学科 亀野教授（副委員長）  
 日本文理大学工学部 吉村教授、大分大学経済学部 大井准教授  
 民間 西日本高速道路(株)、九州旅客鉄道(株)、(一社)大分県バス協会、(一社)大分県タクシー協会、大分商工会議所  
 行政 国土交通省九州地方整備局、国土交通省九州運輸局、大分県、大分市

## 3. 第 2 回大分都市圏パーソントリップ調査について

- ある 1 日に外出されたかどうか、また、外出された場合、「いつ」「どこに」「どのような交通手段で」移動されたかなどについてお伺いする調査
- 第 1 回調査は昭和 58 年（1983 年）に実施

### ● 調査対象

大分都市圏にお住まいの約 30 万世帯の中から、無作為に選ばれた世帯の 5 歳以上の方を対象

### ● 調査期間

平成 25 年 10～11 月

### ● 調査方法

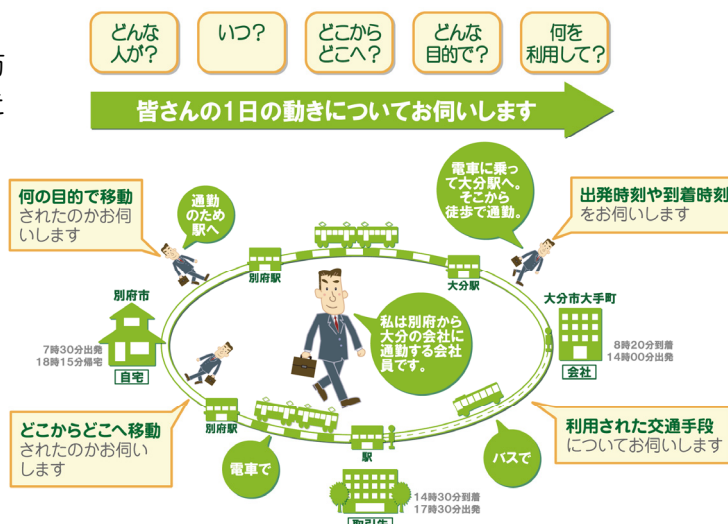
調査票を自宅に郵送

### ● 回答数

約 3 万 1 千世帯の約 6 万 4 千人

### ● 調査の種類

本体調査、付帯調査、補完調査



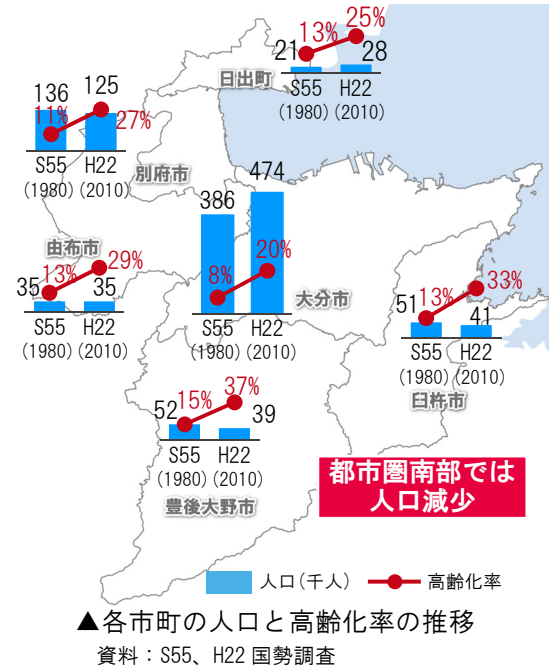
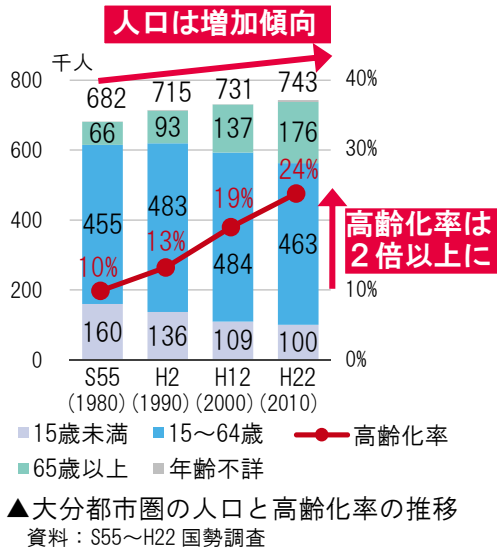
▲パーソントリップ調査の概要

# 第1章 大分都市圏の概況と人の動き

## 1. 大分都市圏の1日の人の動き

### ■都市圏全域で高齢化が進行

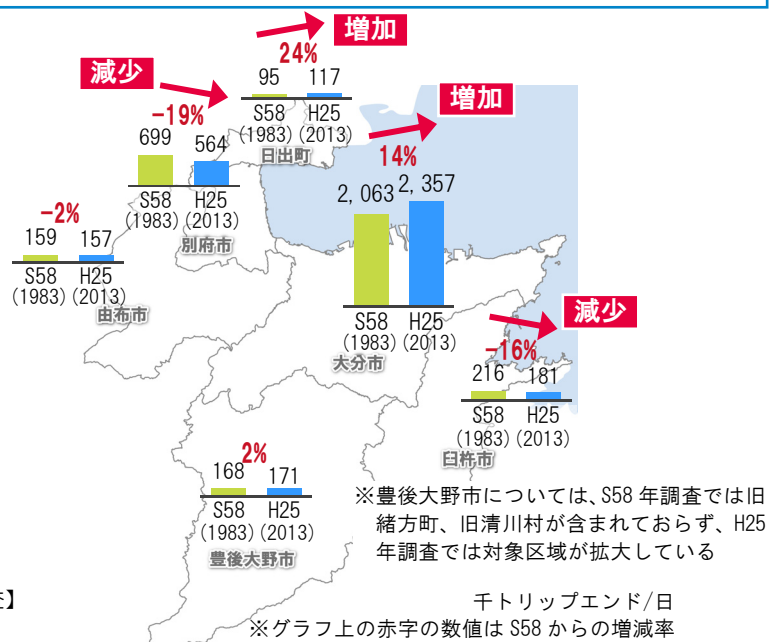
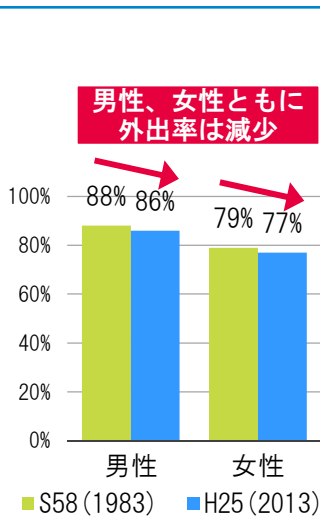
- S55 から 30 年間で人口は増加傾向の一方で高齢化が進行
- 都市圏全体では増加傾向だが南部では人口が減少



### ■高齢化の進行とともに、外出率が減少

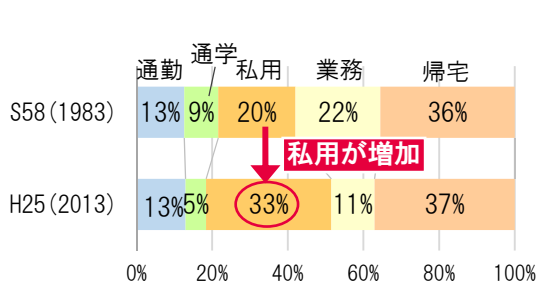
### ■大分市、日出町では人の動きは増加、別府市、臼杵市では減少

- 都市圏住民の外出率は、男性、女性共に減少
- 大分市では1割、日出町では2割以上人の動きが増加、別府市と臼杵市では2割近く減少

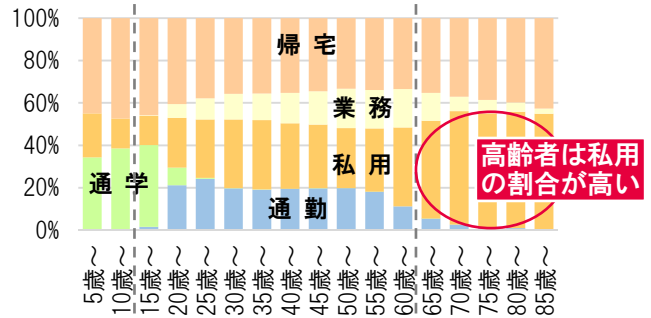


## ■ 私用目的の移動が増加

- 前回調査から「業務」「通学」の割合が減少し、「私用」が増加
- 20歳未満では「通学」、20歳-65歳未満は「通勤」「業務」、65歳以上の高齢者は「私用」の割合がそれぞれ高い



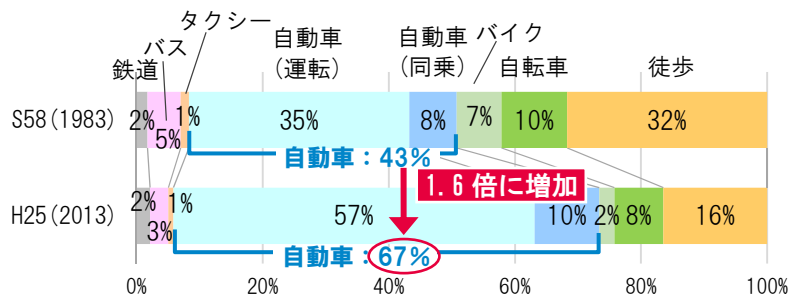
▲目的別トリップ構成比  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】



▲年齢階層別目的別トリップ構成比  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

## ■ 自動車利用の割合が1.6倍に増加

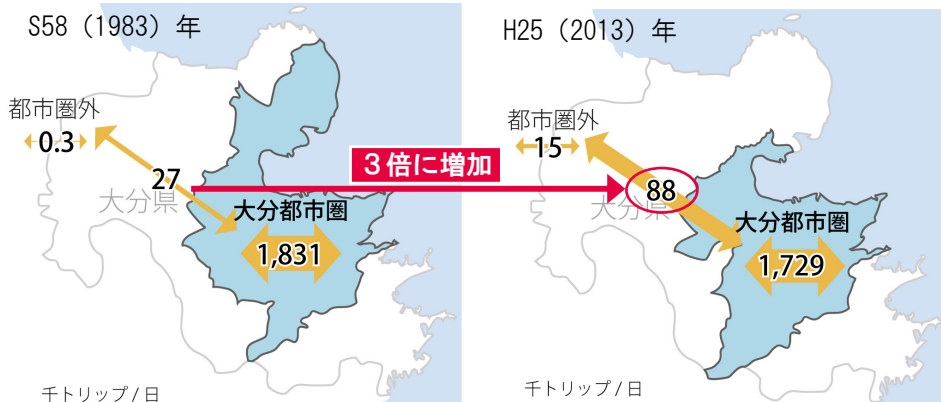
- 交通手段の約7割が自動車となり、前回調査から割合が1.6倍に増加
- 一方で徒歩が半減し、バスやバイク、自転車利用も減少



▲代表交通手段別トリップ構成比  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

## ■ 都市圏外との移動は3倍に増加

- 都市圏と都市圏外との移動は、調査範囲に違いがあるものの、30年前と比較すると約3倍に増加しており、移動が広域化している傾向



▲都市圏内外の動き  
資料：大分都市圏 PT 調査【本体調査】

## 2. 都市圏外との人の動き

### ■ 東九州自動車道を中心とした高速道路と鉄道、空港、港湾からなる広域交通網

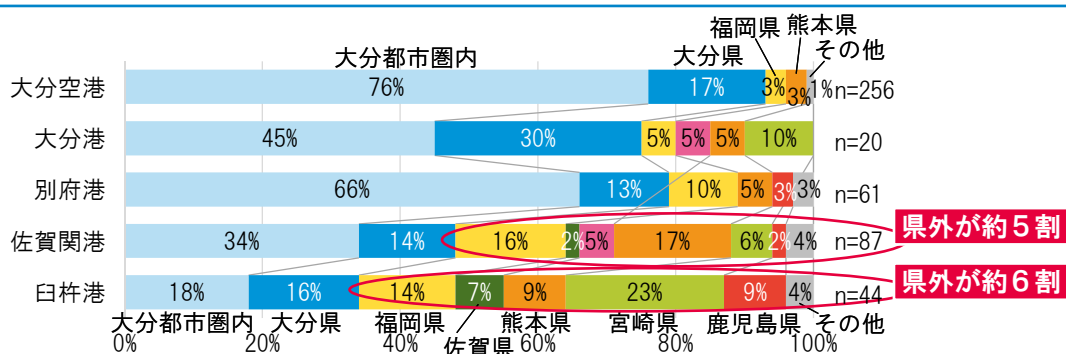
- 平成 26 (2014) 年度には、東九州自動車道の大分県内区間が開通
- 鉄道は、JR 日豊本線、JR 久大本線、JR 豊肥本線の 3 路線が運行
- 大分空港や大分港を始めとしたフェリーターミナルによる九州外とのネットワーク



▲大分都市圏の広域交通網

### ■ 県外も含めた広域な後背圏を持つフェリーターミナル

- 大分空港利用者の 7 割程度は、大分都市圏への来訪者
- 臼杵港では約 6 割、佐賀関港でも約 5 割が、大分県以外の九州各県を訪れるためにフェリーを利用



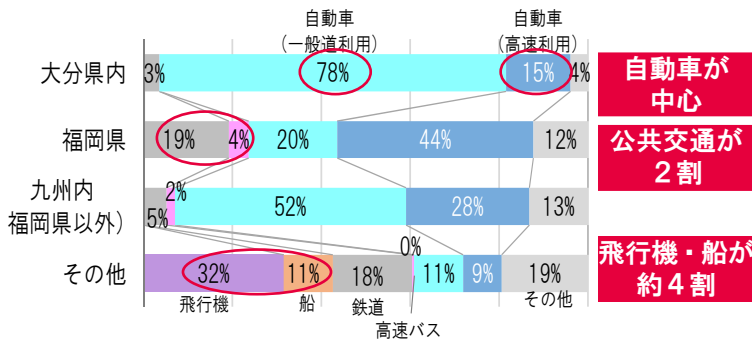
▲空港・フェリーターミナルへ到着した利用者の目的地

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【補完調査】

■ 大分県内へは自動車を中心、福岡県へは2割以上が鉄道や高速バス

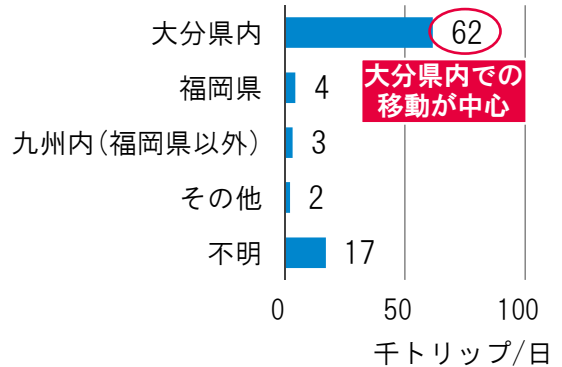
■ 空港は連絡バスフェリーターミナルでは自動車端末交通の中心

- 大分県内へは自動車を中心、福岡県へは2割以上が鉄道や高速バスを利用
- 九州外への移動は約3割が飛行機、約1割が船舶を利用



▲ 都市圏内-外トリップの代表交通手段別トリップ構成比

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

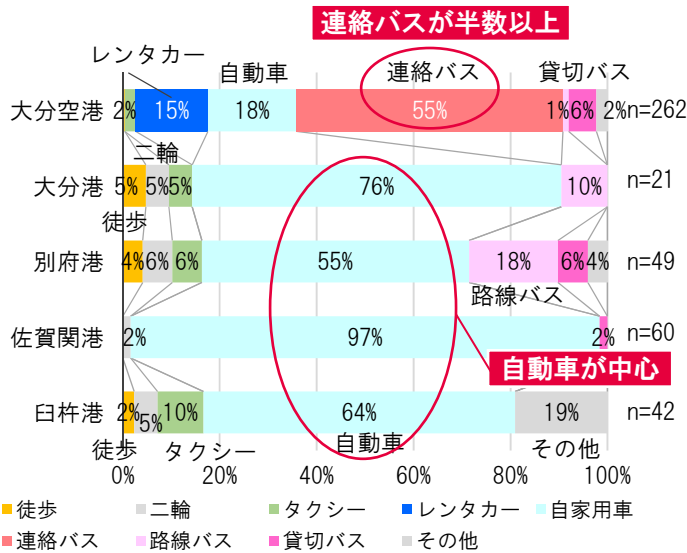


▲ 都市圏内-外トリップ数

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

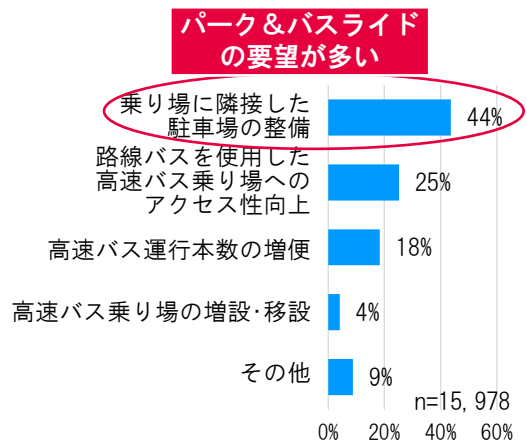
- 大分空港では連絡バス、各フェリーターミナルでは自動車端末交通の中心

- 高速バスに対してはパークアンドバスライド施設整備の要望が高い



▲ 空港・フェリーターミナルからの交通手段

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【補完調査】



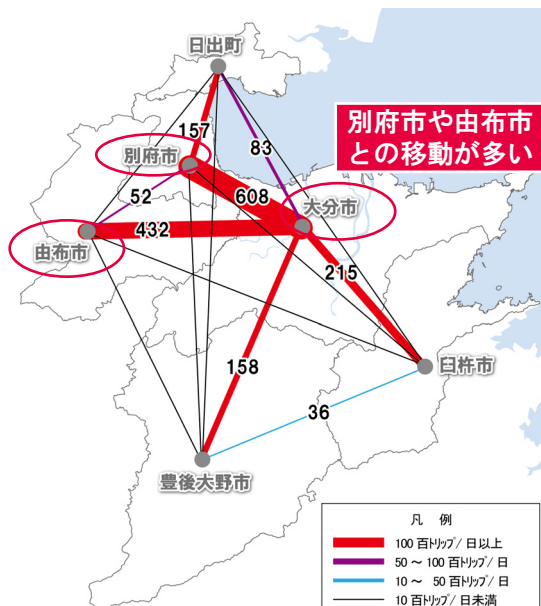
▲ 高速バスに対する要望

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】

### 3. 都市圏内での人の動き

#### ■ 大分市と別府市や由布市との動き、大分市内でも大分地区に集中

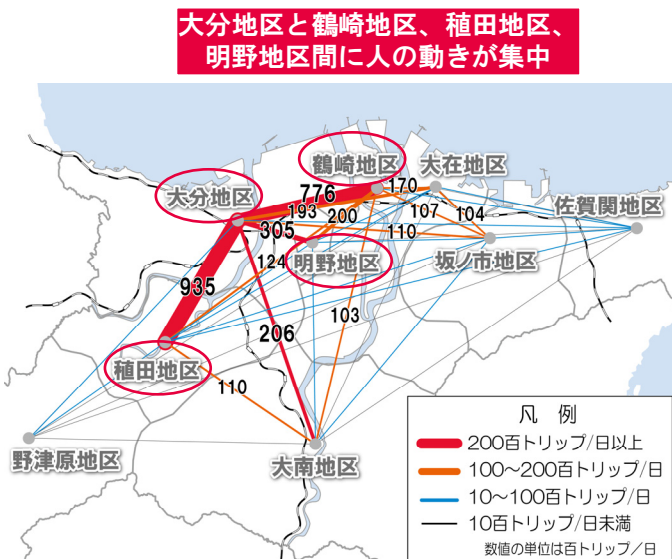
- 大分市と別府市、大分市と由布市との間の移動が多い
- 大分市内では、大分地区と鶴崎地区、植田地区、明野地区間に人の動きが集中



図中の数値は市町間の1日あたりのトリップ数

▲大分都市圏の市町間の動き

資料：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】



図中の数値は地区間の1日あたりのトリップ数

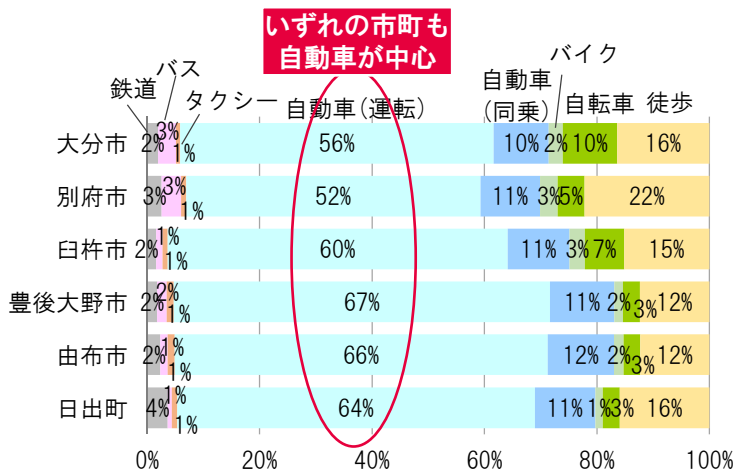
▲大分市内の地区間の動き

資料：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】

#### ■ いずれの市町も自動車为中心、鉄道やバスの利用率は低い

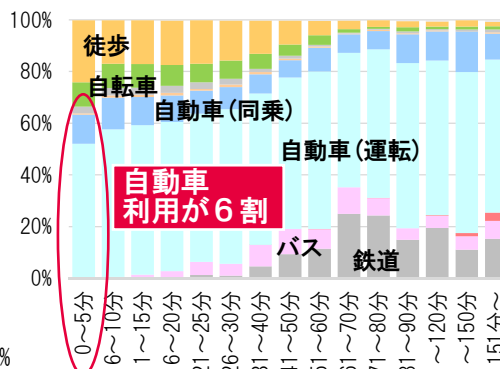
#### ■ 5分以内の移動でも自動車利用が6割

- いずれの市町も自動車が6~7割程度を占める
- 公共交通の利便性が高い大分市や別府市でも、鉄道やバス利用はそれぞれ3%程度
- 5分以内の移動でも自動車利用が6割を占め、鉄道は41分以上、路線バスは21分以上の所要時間を要する移動から利用が増加



▲各市町からの代表交通手段別トリップ構成比

資料：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】



▲所要時間別にみた代表交通手段別トリップ構成比

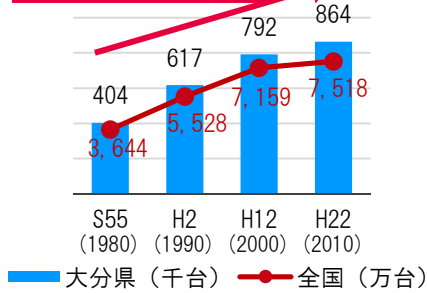
資料：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】



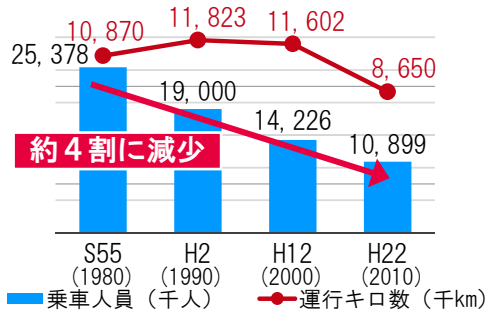
## ■自動車利用の増加と公共交通利用者の減少

- 自動車は、大分県における保有台数がこの30年間で2倍を超えて増加
- 大分市の路線バス利用者は、平成22(2010)年には30年前の約4割に減少

2倍を超えて増加



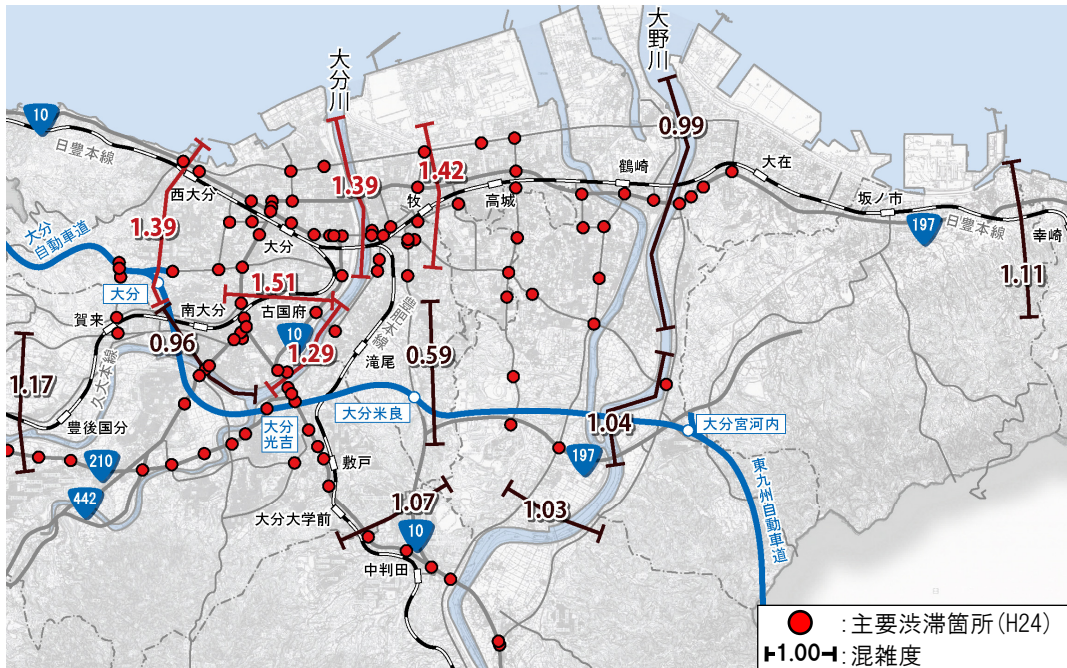
▲大分県における自動車保有台数の推移  
 出典：大分県統計年鑑（大分県データ）  
 自動車検査登録情報協会資料（全国データ）



▲大分市における路線バスの年間の乗車人員と運転キロ数の推移  
 資料：大分市統計年鑑

## ■渡河部等を中心に道路交通に混雑が発生

- 大分市では、幹線道路の交差部や大分川などの渡河部を中心に混雑が発生



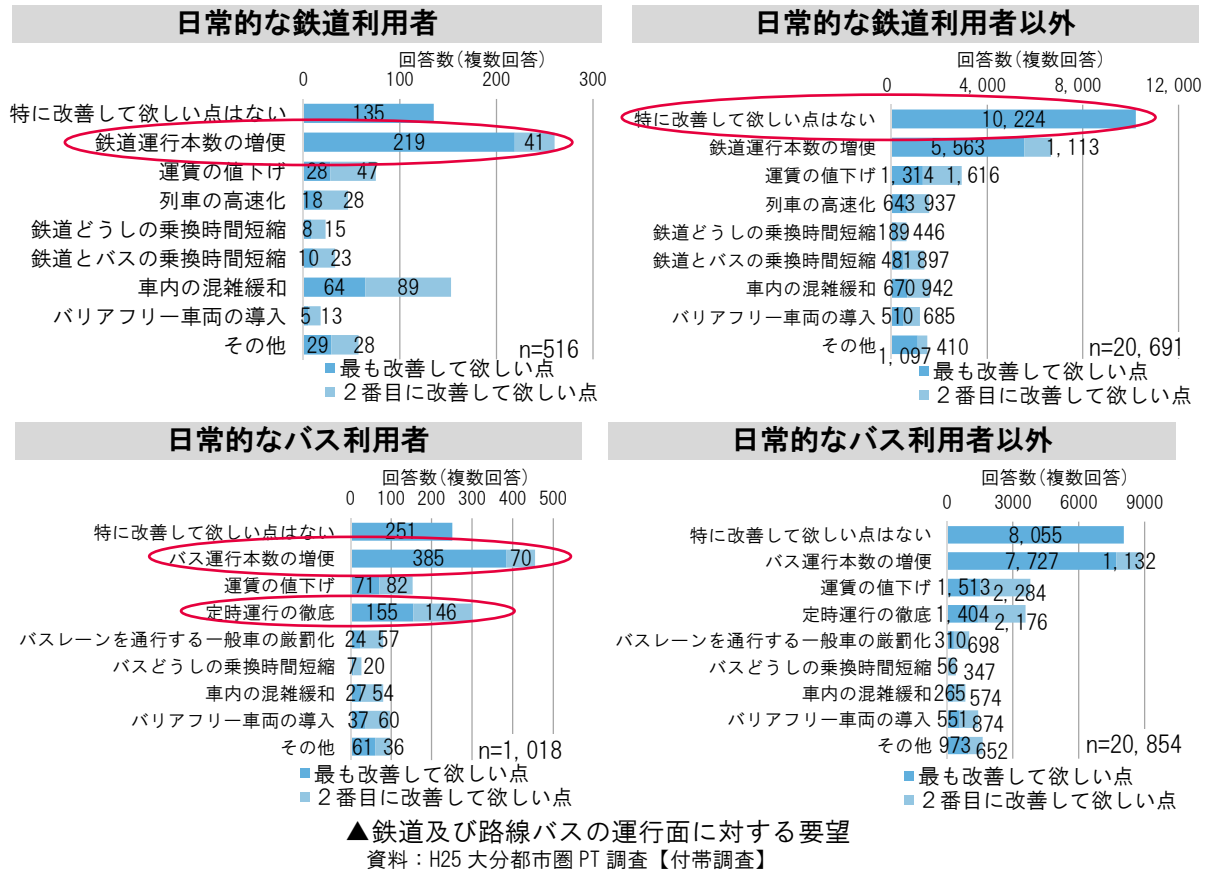
▲大分市の主要渋滞箇所と主な断面の混雑度  
 資料：H24 大分県渋滞対策協議会, H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

### ▼混雑度のイメージ

混雑度	1.00 未満	1.00～1.25	1.25～1.75	1.75 以上
イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昼間 12 時間通して道路が混雑することなく円滑に走行できる。</li> <li>・渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が、1～2時間（ピーク時間）ある。</li> <li>・何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態である。</li> <li>・ピーク時の混雑から日中の連続的混雑への過度状態である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日を通じて慢性的な混雑状態である。</li> </ul>

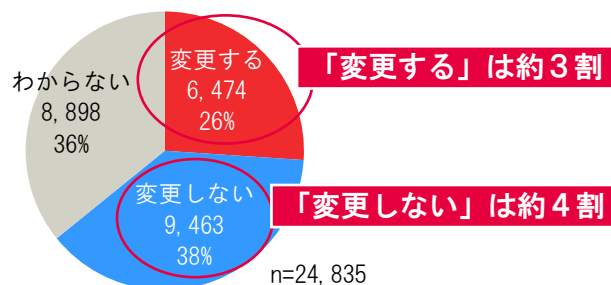
## ■公共交通には「運行本数の増便」等のニーズが多い

- 鉄道の運行面では、「運行本数の増便」に対するニーズが多い
- 鉄道をあまり利用しない方では「特に改善してほしい点はない」という回答が卓越しており、鉄道が交通手段の選択肢にも入っていない方が多くいると想定
- バスの運行面においても、鉄道と同様の「運行本数の増便」に対するニーズとともに、利用者からは「定時運行の徹底」が多くの方の要望



## ■およそ四分の一が公共交通の利便性が良くなれば交通手段を転換

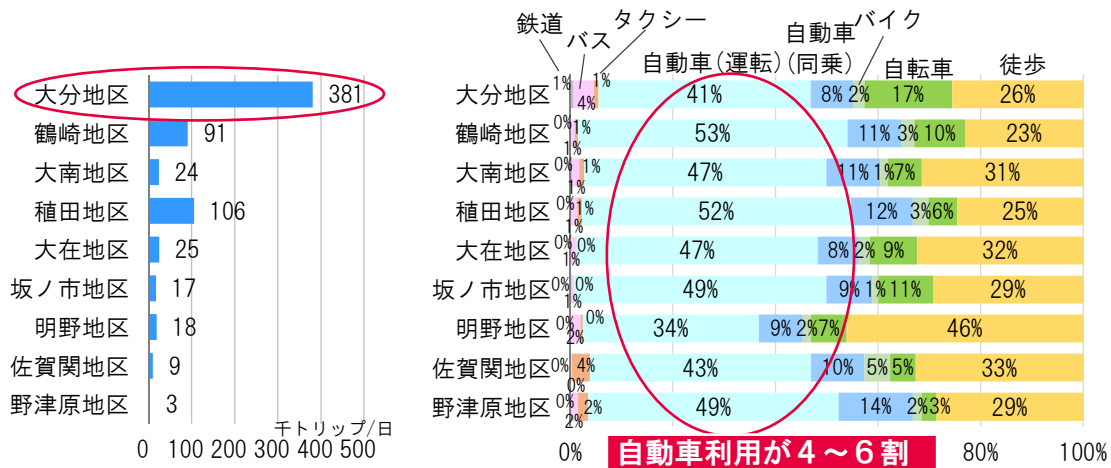
- 公共交通へ交通手段を変更するかという問いに対して、「変更する」が約3割となっており、公共交通の利用拡大の余地が十分にある
- 一方で、「変更しない」は約4割と多く、公共交通の利用方法や利点を知っていただくなど、自発的な転換を促す取り組みも必要



▲公共交通への交通手段変更の可能性  
資料：H25 大分都市圏PT調査【付帯調査】

## ■ 地区内においても4～6割程度が自動車を利用

- 大分市内の各地区の地区内の動きは、大分地区が38万1千トリップで最も多く、2番目に多い植田地区の4倍近いトリップ数
- 比較的近距离となる地区内の移動であっても、自動車を利用した移動が4～6割程度

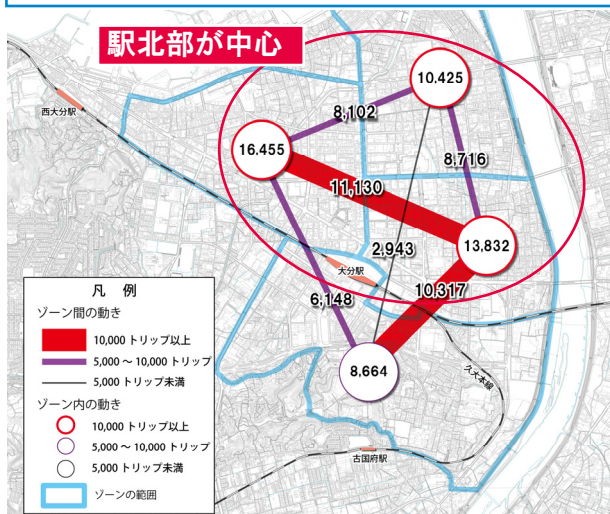


▲地区内移動に関するトリップ数(内々交通)  
資料：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】

▲地区内移動に関する代表交通手段別トリップ構成比(内々交通)  
資料：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】

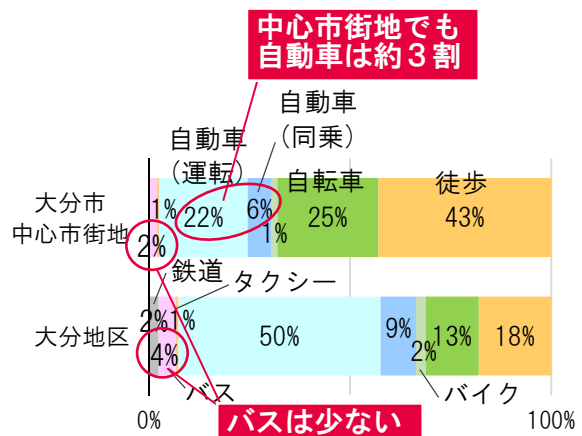
## ■ 徒歩や自転車、自動車による中心市街地の移動

- 中心市街地で利用されている代表交通手段は、徒歩が約4割を占め、自動車が同乗を含めて約3割、自転車も3割程度
- 一方で、バス利用者は2%と少ない



※図中の数値は市町間の1日あたりのトリップ

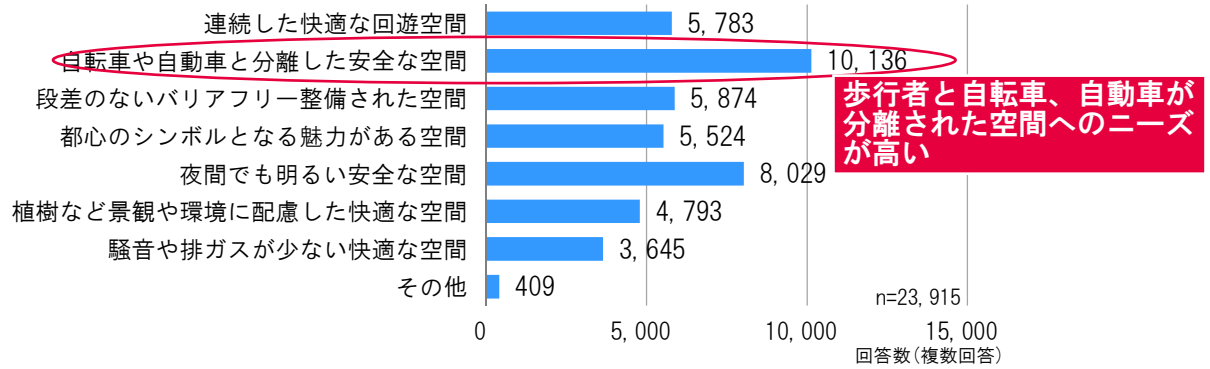
▲大分市中心市街地での人の動き  
資料：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】



▲大分市中心市街地での代表交通手段トリップ構成比  
資料：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】

## ■ 歩行者・自転車通行空間の分離による安全性の確保への高いニーズ

- 「自転車や自動車と分離した安全な空間」を望む声が最も多く、安全な歩行空間の整備が求められている
- その他では「夜間でも明るい安全な空間」に対するニーズが高い

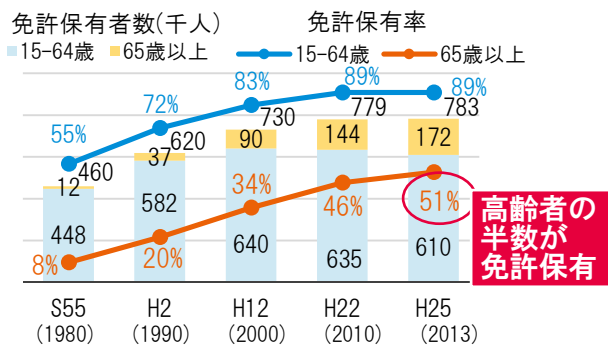


▲望ましいと思う歩行者空間

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】

## ■ 65歳以上の運転免許保有者数は30年間でおよそ14倍に

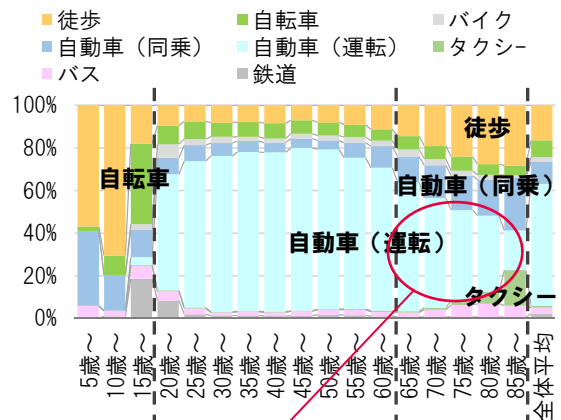
- 大分県における65歳以上の運転免許保有者数は、昭和55年からの30年間で14倍に増加
- 免許保有率も約1割から約5割に増加し、65歳以上の約半数が免許を保有



▲免許保有者数と免許保有率の推移(大分県)

免許保有者数：大分県警資料より

免許保有率：国勢調査及び大分県の人口推計の人口を用い、保有率を算出



高齢者でも約5割が  
自動車を運転

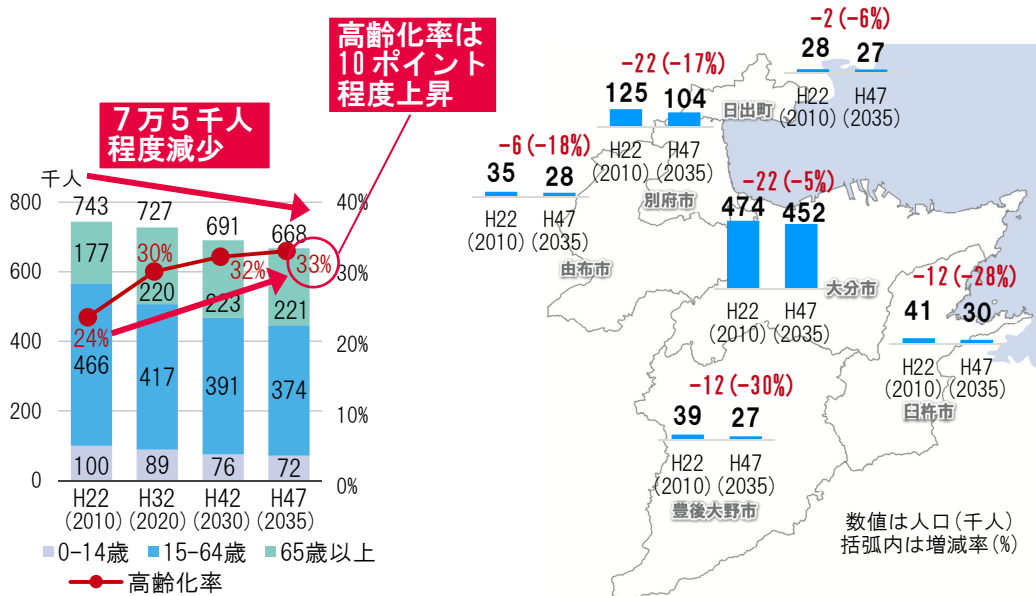
▲年齢階層別代表交通手段別トリップ構成比

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

## 4. 将来の人の動きの見通し

### ■ 将来は人口減少の一方、高齢化が進行

- 今後、大分都市圏では人口が減少に転じ、平成47（2035）年には約67万人となる見通し
- 一方で高齢化は進行し、現在と比べて、平成47年には人口で約4万人増加、高齢化率は10ポイント程度上昇する見込みで、全国及び大分県全体の傾向と同様の推計



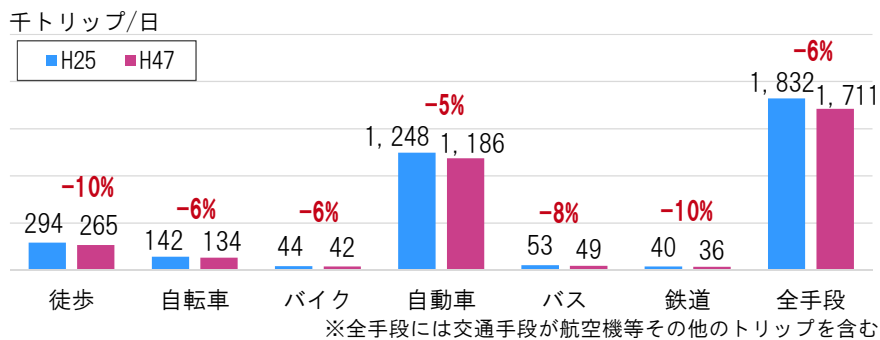
▲都市圏の将来人口の見通しと高齢化率

▲各市町の将来人口の見通しと減少率

資料：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成25年3月推計）

### ■ 将来、全体の交通量が減少し、公共交通では他より高い減少率

- 平成47（2035）年時点において、公共交通サービスなどが現況のまま維持されたと仮定しても、人口減少などに伴い、すべての交通手段で交通量は減少
- バスや鉄道については、他の交通手段に比べて減少率が大きい見通し
- 利用者減に伴い、サービスの維持が困難となる路線などが出てくることで、バスや鉄道に関する交通量の減少はさらに進むことが想定



▲各交通手段の将来の交通量の見通し

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】結果をもとに推計

将来像

『将来にわたって安心して利用でき、』

### [交通課題1] 都市圏の 活力維持・向上のための 広域交通網の強化

- ◆都市圏の広域交通網の強化による交流等の支援
- ◆陸・海・空の交通ネットワークを活かす結節機能の強化

### [基本方針1]

他都市圏との活発な交流・連携を支援する広域交通体系

- ◆広域交通網の構築と高速化
- ◆広域交通拠点の機能強化

### [交通課題2] 拠点間の連携強化と 様々な交通手段の 利便性向上

- ◆道路における交通混雑の緩和
- ◆公共交通及び主要交通拠点のサービスの向上

### [基本方針2]

拠点集約型まちづくりを支援する持続可能な都市交通体系

- ◆拠点間の円滑な移動を支える交通体系
- ◆目的地やシーンに応じて様々な手段が選べる交通体系

### [交通課題3] 拠点内の移動を支える 安全・安心な交通の確保

- ◆公共交通の維持
- ◆駅やバス停等の交通施設の充実
- ◆歩行者・自転車利用者の安全性の確保
- ◆地区拠点内の回遊性の向上及び安全性の確保

### [基本方針3]

安全・安心な移動により生活を支える交通体系

- ◆快適な日常生活を支える交通体系
- ◆安全に移動できる交通体系
- ◆永く安心して暮らせる交通体系
- ◆みんなで考えてつくる交通体系

# 地域の活力と都市圏の発展を支える交通体系』

## 施策展開1

### 1-1 広域交通網の構築と高速化

- 中九州横断道路の整備促進
- 東九州新幹線の整備計画格上げを含めた幹線鉄道高速化の促進
- 高速バスの利便性強化
- 太平洋新国土軸構想の実現に向けた取組みの推進
- 鉄道サービスの維持・向上

### 1-2 広域交通拠点の機能強化

- 大分駅等主要鉄道駅における交通結節機能の強化
- 空港・フェリーターミナル等へのアクセスの強化

## 施策展開2

### 2-1 拠点間の円滑な移動を支える交通体系

- 混雑の緩和に向けた幹線道路の整備
- 基幹バスシステムの導入など路線バス網の再構築
- 鉄道及び路線バスの利便性・速達性の向上

### 2-2 目的地やシーンに応じて様々な手段が選べる交通体系

- 鉄道と路線バスの連携強化
- パーク＆ライドの促進
- 駅やバス停などの快適性向上
- 自転車ネットワークの整備

## 施策展開3

### 3-1 快適な日常生活を支える交通体系

- 大分中心市街地など地区拠点における循環バスの導入など回遊性の向上
- 路線バスやタクシー、コミュニティバスなど地域公共交通による交通手段の確保

### 3-2 安全に移動できる交通体系

- 交通安全対策など歩行者の安全性向上
- 交通施設などのバリアフリー化
- 自転車利用環境の改善
- 交通ルールの遵守に向けた啓発・PR活動

### 3-3 永く安心して暮らせる交通体系

- 橋梁の耐震化など防災性能の向上
- 走行空間の確保に向けた適切な維持管理の推進

### 3-4 みんなで考えてつくる交通体系

- モビリティ・マネジメントによる鉄道、路線バス等公共交通の利用促進

# 第3章 大分都市圏の目指す交通体系

## 1. 大分都市圏の将来の広域交通体系

- 大分自動車道や東九州自動車道、九州各方面とつながる鉄道網とともに、瀬戸内海を挟んで関西・四国方面への交通ネットワークを有している
- これらの地域にある他都市圏との交流・連携の促進のため、広域道路網の整備や空港・フェリーターミナルなどの広域交通拠点へのアクセス強化、鉄道サービスの強化を図る

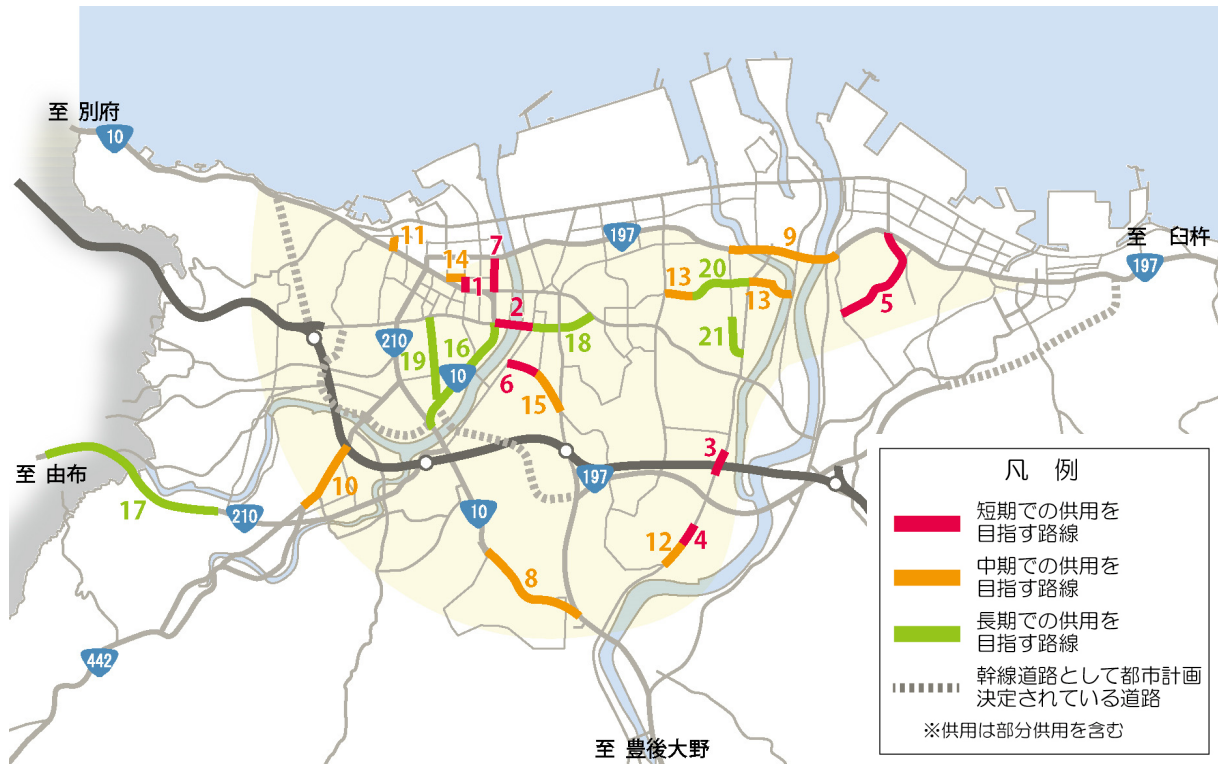
道路網	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中九州横断道路の整備促進</li> <li>○空港・フェリーターミナル等へのアクセスの強化</li> <li>○東九州自動車道は、交通量の動向等を見極めながら4車線化を検討</li> </ul>
公共交通網	<ul style="list-style-type: none"> <li>○東九州自動車道の開通を捉えた高速バスの利便性強化</li> <li>○鉄道サービスの維持・向上</li> <li>○大分駅等主要鉄道駅における交通結節機能の強化</li> <li>○空港・フェリーターミナルとのバスによるアクセス改善</li> </ul>

## 2. 県都・大分市の将来交通体系

### 道路交通網

- 将来においても発生が懸念される道路混雑の緩和に向けて、下図の都市計画道路をはじめとした道路網の整備を図る

注) 短期：概ね5年程度、中期：概ね10年程度、長期：概ね10～20年程度  
 供用とは、一部区間を部分供用する場合も含みます



※図中の番号は次項の表に対応

▲大分市における道路ネットワーク



▼大分市における道路ネットワークに関する整備候補路線

No	路線名	区 間	供用を 目指す時期
1	県庁前古国府線	金池町3丁目～金池町3丁目 【大手町1丁目交差点～顕徳町1丁目交差点】	短 期
2	庄の原佐野線	元町～大字下郡 【東元町交差点～下郡工業団地入口交差点】	短 期
3	鶴崎駅前松岡線	大字横尾～大字毛井 【岡の下橋南～毛井三差路交差点付近】	短 期
4	鶴崎駅前松岡線	大字松岡～大字松岡 【松岡バス停付近～松岡小学校付近】	短 期
5	岡臨海線	大字角子原～大字迫 【角子原陸橋南交差点～(都)志村迫線】	短 期
6	片島松岡線	大字片島～大字羽田 【(都)萩原鬼崎線～(都)下郡羽田線】	短 期
7	中島錦町線	長浜町2丁目～錦町2丁目 【市道長浜・府内線～錦町2丁目交差点】	短 期
8	(国道10号) 春日浦戸次線	大字鷲野～大字中判田 【敷戸橋南～大分南バイパス入口交差点】	中 期
9	(国道197号) 駄ノ原細線	乙津町～大字志村 【乙津交差点～志村交差点】	中 期
10	(国道442号) 古国府木ノ上線	大字上宗方～大字市 【松ヶ丘団地入口交差点～萌葱台団地入口交差点】	中 期
11	王子町椎迫線	王子中町～王子中町 【王子中町バス停付近～市道東春日・王子中2号線】	中 期
12	鶴崎駅前松岡線	大字松岡～大字松岡 【松岡小学校付近～(都)片島松岡線】	中 期
13	松原国宗線	明野北5丁目～大字猪野 【猪野団地入口交差点～明治北小学校付近】 【皆春バイパス交差点～鶴崎スポーツパーク付近】	中 期
14	外堀西尾線	府内町1丁目～府内町1丁目 【中央通り南交差点～大手町1丁目交差点】	中 期
15	片島松岡線	大字羽田～米良 【(都)下郡羽田線～(都)下郡中判田線】	中 期
16	(国道10号) 錦町三芳線	元町～大字畑中 【東元町交差点～府内大橋北交差点付近】	長 期
17	(国道210号) 萩原鬼崎線ほか	大字横瀬～由布市挾間町大字挾間 【富士見ヶ丘団地入口交差点～挾間町郵便局先交差点】	長 期
18	庄の原佐野線	大字下郡～明野南1丁目 【下郡工業団地入口交差点～県道大分臼杵線】	長 期
19	上野丘南大分線	東大道2丁目～花園 【(都)庄の原佐野線～国道10号】	長 期
20	松原国宗線	大字猪野～大字鶴崎 【明治北小学校付近～皆春バイパス交差点】	長 期
21	乙津森町線	大字森町～大字森 【市道猪野・森町線～森バス停付近】	長 期

※区間の下段【】書きには、交差点名やバス停、施設など付近の目標物や接続する路線名を記載

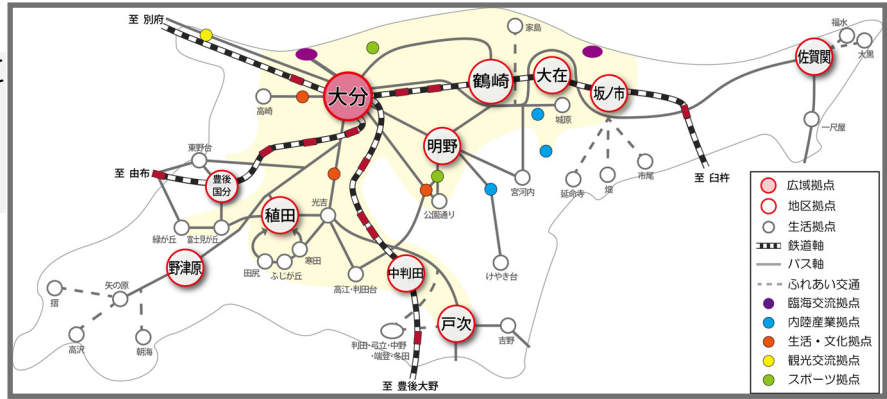
## 公共交通網

- 拠点間の連携を強化するために、施策効果の発現状況を見極めながら、段階的に公共交通網の強化を図る

注) 短期：概ね5年程度、中期：概ね10年程度、長期：概ね20年程度

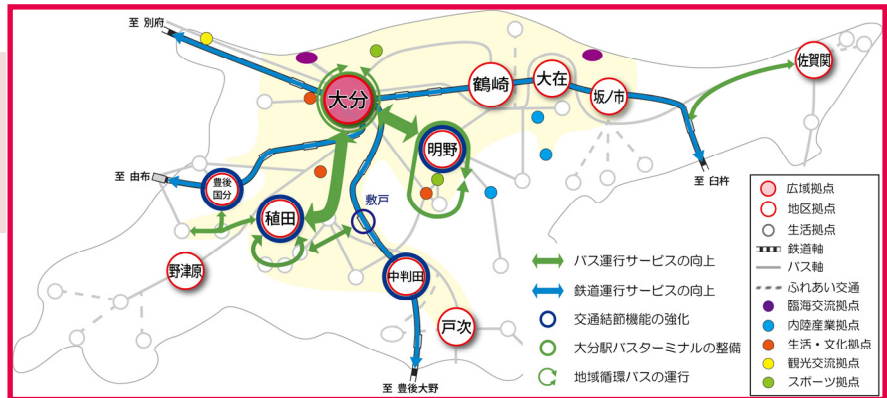
### 現状

- 大分広域拠点を中心に3路線の鉄道網、市内全域に渡るバス路線網が整備



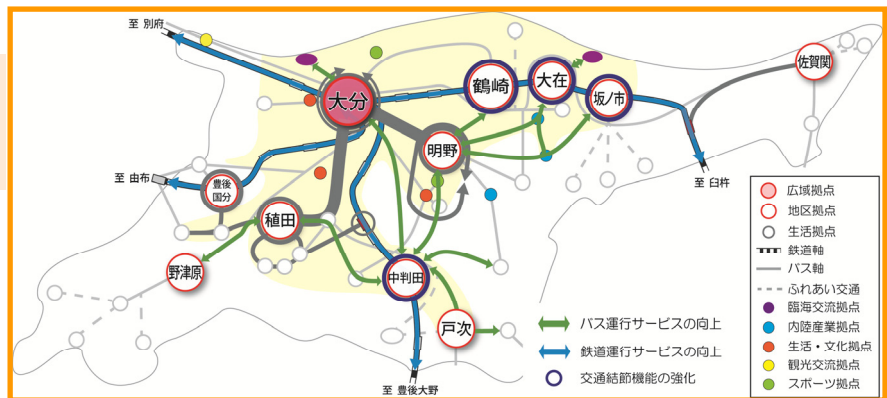
### 短期

- 主要拠点間を結ぶ幹線交通網の強化と交通結節機能の強化等



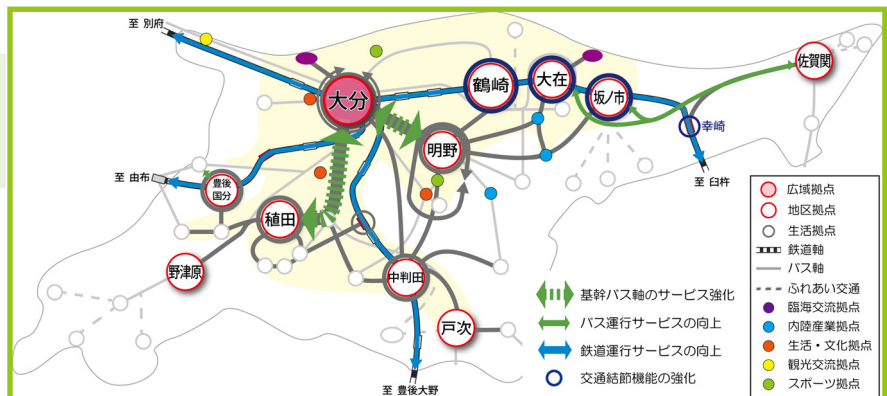
### 中期

- 幹線交通網と接続する地域内交通網の強化等



### 長期

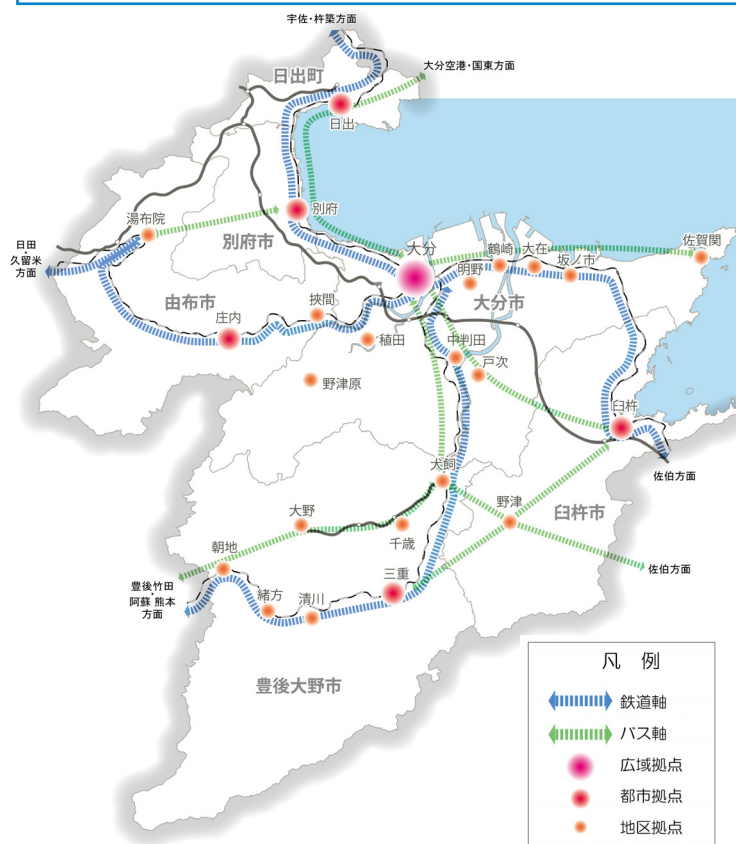
- 幹線交通の速達性やサービスレベルの更なる強化等



▲大分市における公共交通網に関する主な施策

### 3. 大分市と他市町間の交通体系

- 大分市と周辺各市町を結ぶ公共交通網の利便性向上に関する施策により、都市間の連携強化を図る



▼大分市と他市町を結ぶ交通網の強化策

鉄道網	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道運行サービスの維持・向上</li> <li>○鉄道駅における交通結節機能の強化</li> </ul>
バス網	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行サービスの維持</li> <li>○鉄道との連絡強化</li> </ul>

▲大分市と他市町を結ぶ交通網

### 4. 都市計画道路の見直し

- 路線が果たすべき役割の位置づけや幅員構成などの再検討を行い、交通ネットワークの最適化に向けた検討

### 5. 住民との協働による推進

**住民、企業、団体、交通事業者、行政が協働する取組みの推進**

- 関係機関や住民の理解と協力のもとに、各地域や企業などで行う地域公共交通を支える取組みを促し、将来の望ましい交通体系の実現に向け、継続的な取組みを実施

**居住地域・学校・職場等におけるモビリティ・マネジメントの推進**

- 地域や職場組織等において、モビリティ・マネジメントを推進

※モビリティ・マネジメント：一人ひとりの移動が、個人にも社会にも望ましい方向に変化することを促すコミュニケーションを中心とした取組み

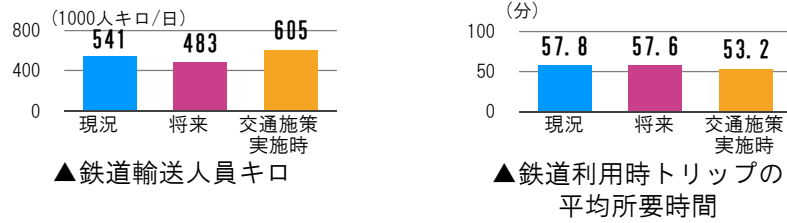
**交通社会実験等の検討**

- 住民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価
- 地域が抱える課題の解決に向け、関係者や地域住民とともに施策の導入に向けた検討

# 第4章 交通体系の実現による効果

## 1. 鉄道の利用促進

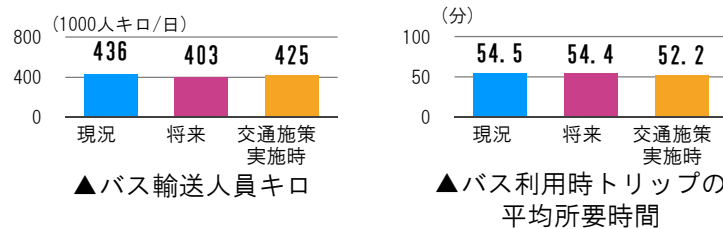
○ 鉄道利用時の利便性向上により、鉄道の利用者数の増加と移動に要する時間の短縮が期待



資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】結果をもとに推計

## 2. 路線バスの利用促進

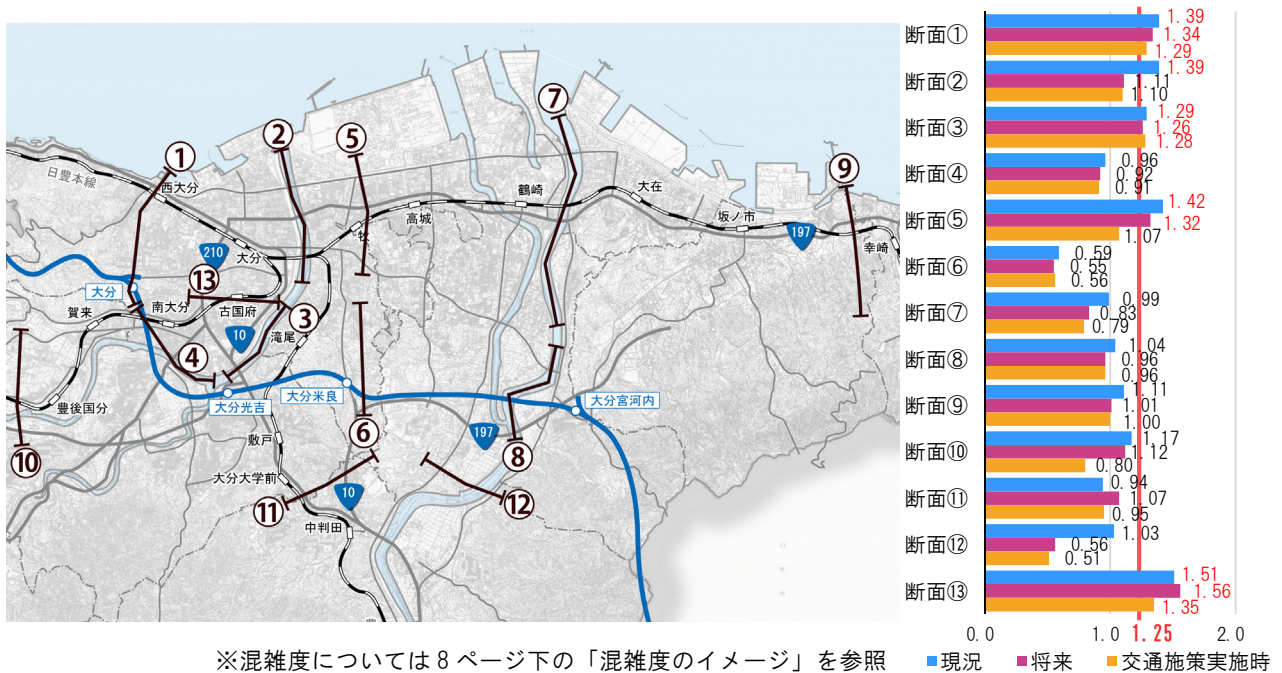
○ 路線バスの利便性が向上し、バス利用者の増加と移動時間の短縮が期待



資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】結果をもとに推計

## 3. 道路混雑の緩和

○ 道路整備の効果と公共交通施策による交通手段の転換に伴い、主要断面の平均混雑度の減少が期待



※混雑度については8ページ下の「混雑度のイメージ」を参照

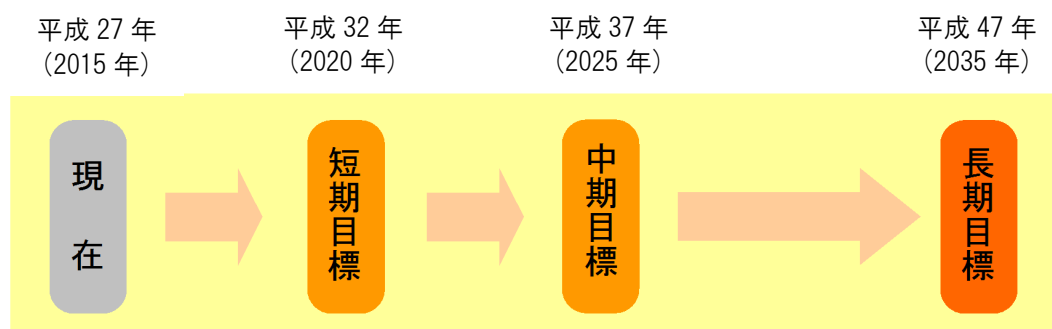
▲主要断面における混雑度の変化予測

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】結果をもとに推計

# 第5章 進捗管理

## 1. 進捗状況の確認

- 本計画は、平成 47（2035）年を目標年次とする長期的な計画であるため、計画期間中の社会経済情勢の変化や、あるいは計画の遂行が困難となる事象の発生なども想定
- そのため、定期的に事業の進捗状況及び指標による目標の達成状況などを把握し、計画の実現に向けて進捗管理を行うことが必要



### 段階的な目標達成状況の確認、計画の見直し（フォローアップ）

- **目標達成状況の確認** ・政策目標や評価指標による目標達成状況の確認
- **計画の見直し** ・定期的なアクションプランの見直し

### 定期的な計画の進捗状況の確認、社会経済・交通データの変化(モニタリング)

- **交通計画の進捗確認** ・事業進捗状況 ・交通実態の変化
- **土地利用、まちづくりの進捗確認** ・土地利用の変化 ・人口等の推移

▲進捗状況の確認のイメージ

## 2. 計画の進捗管理体制

- 施策の取組状況、目標の達成状況を把握し、的確に評価を実施するため、学識経験者や行政、交通事業者等の関係機関からなる組織を構成
- PDCAサイクルによるフォローアップを実施

## 主な用語の解説

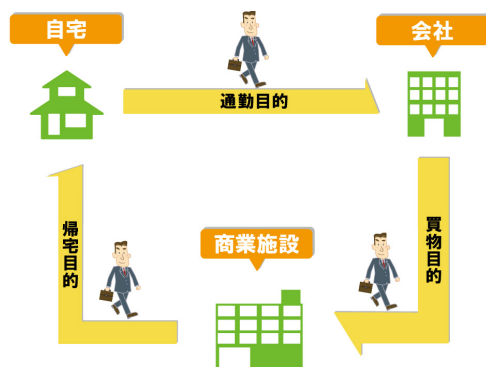
### ○トリップ

「トリップ」とは、人がある目的を持ってある地点からある地点へと移動することをいい、いくつかの交通手段に乗り換えても1つのトリップとみなします。下のような1日の行動であれば、この方のトリップ数は3トリップとなります。

### ○目的

集計結果は、主に5つの目的に分類して取りまとめています。

- 通 勤・・・自宅から勤務先に向かう行動
- 通 学・・・自宅から通学先や通園先に向かう行動
- 私 用・・・他の4目的に当てはまらない行動  
全て（例：買物、通院、娯楽、送迎、観光）
- 業 務・・・打合せや営業回り、配達、仕入れ、農林漁業など勤務先以外での仕事  
関連行動
- 帰 宅・・・自宅に帰る行動



▲1日の動きの一例

### ○トリップエンド

1つのトリップの出発地と目的地を併せてトリップエンドといいます。そのため、1つのトリップに対して、2つのトリップエンドがあることになり、上図の行動であれば、6トリップエンドとなります。

### ○代表交通手段

1回のトリップにおける代表的な交通手段を指します。複数の交通手段を用いる場合は、優先順位の高い交通手段を指します。下の通勤トリップでは、鉄道が代表交通手段となります。

【優先順位：鉄道>バス>タクシー>自動車（運転）>自動車（同乗）>バイク>自転車>徒歩】



▲代表交通手段の一例

### ○トリップ構成比

ある分類のトリップ数が、全てのトリップ数に占める割合をいいます。

### ○外出率

外出した人数の全人口に対する割合を「外出率」といいます。

### ○混雑度

設計時に設定されたその道路の交通容量に対して、実際に通過する交通量の比を「混雑度」といいます。道路が混雑するほど数値が大きくなります。

### ○主要渋滞箇所

国土交通省や大分県等からなる大分県交通渋滞対策協議会により、最新のIT技術を活用したデータや道路利用者の意見を踏まえて選定された県内の主要な渋滞箇所（一般道147箇所、高速道路30箇所）のことを言います。





**ITA AREA  
PERSONTRIP  
SURVEY REPORT**