



# 大分都市圏 令和 3 年 3 月 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





## 目 次

序章 大分都市圏総合都市交通計画について	1
1．策定の背景	1
2．計画策定の目的	2
3．目標年次	2
4．計画改訂の趣旨	2
5．計画の対象と位置づけ	3
6．計画策定・改訂までの経緯	4
7．第2回大分都市圏パーソントリップ調査について	6
第1章 大分都市圏の概況と人の動き	8
1．大分都市圏の概況	8
2．大分都市圏の人の動き～パーソントリップ調査の結果から～	16
3．大分都市圏の交通の将来の見通し	36
第2章 大分都市圏の将来の交通体系と施策展開	39
1．本計画の全体像	39
2．大分都市圏の将来像	41
3．大分都市圏が抱える交通の課題	42
4．都市圏における交通体系の将来像	46
5．将来像の実現に向けた基本方針と施策展開	47
第3章 大分都市圏の目指す交通体系	51
1．大分都市圏の将来の広域交通体系	51
2．県都・大分市の将来交通体系	52
3．大分市と他市町間の交通体系	58
4．都市計画道路の見直し	59
5．住民との協働による推進	59
第4章 交通体系の実現による効果	61
1．鉄道の利用促進	61
2．路線バスの利用促進	61
3．道路混雑の緩和	62
第5章 進捗管理	63
1．進捗状況の確認	63
2．計画の進捗管理体制	65
主な用語の解説	66

# 序章 大分都市圏総合都市交通計画について

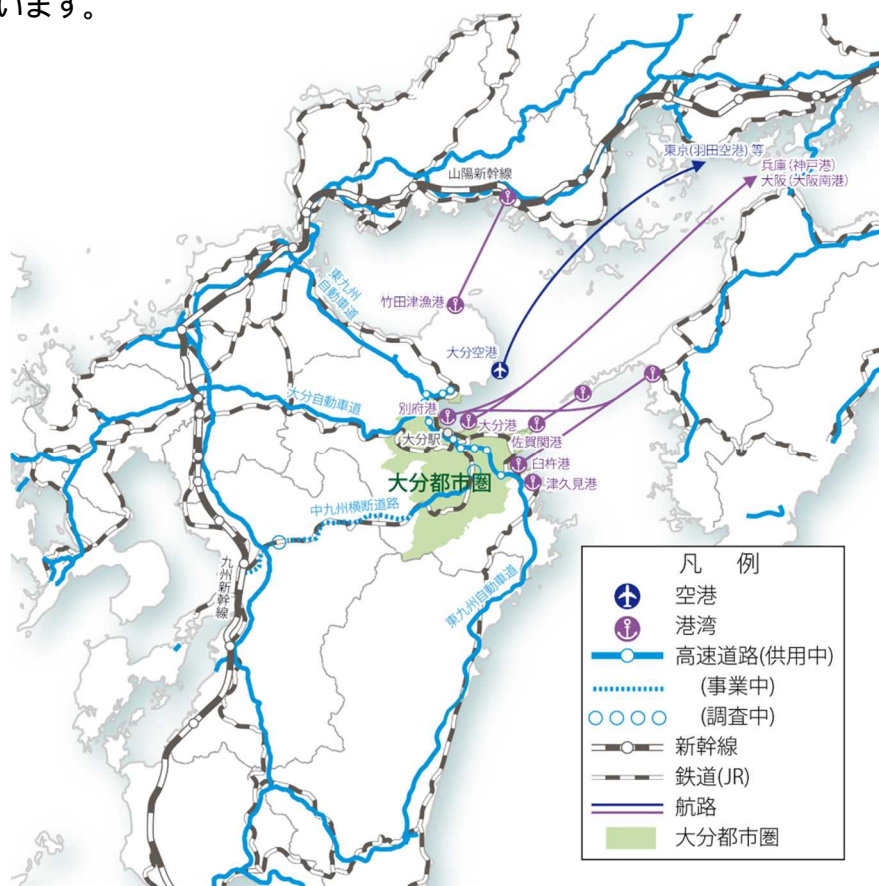
## 1. 策定の背景

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、既存ストックを活用した効率的な社会資本整備を行いながら都市機能や居住の誘導を図るとともに、公共交通機関等により拠点と地域を結ぶ、利便性が高く環境負荷の小さいコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市づくりを目指すこととしています。また、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取組みが必要となっています。



大分都市圏の位置と他都市圏とをつなぐ広域交通網



## 2 . 計画策定の目的

本計画は、平成25(2013)年に実施した第2回大分都市圏パーソントリップ調査の結果などから、現在の都市圏における交通の状況や課題を踏まえ、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ことを目的としています。

## 3 . 目標年次

本計画の目標年次は、都市計画道路など交通施設の整備に要する期間などを考慮し、計画策定時から概ね20年後となる令和17(2035)年度とします。

## 4 . 計画改訂の趣旨

今回の令和2(2020)年度の改訂は、平成27(2015)年の計画策定から5年後の短期目標到達における見直しとなります。計画の基本的な考え方や期間、構成など、プランの土台となる部分は堅持しつつ、本計画策定以降に策定・改訂された上位・関連計画等、近年目覚ましい交通に関する新技術の動向、新型コロナウイルス感染症による交通への影響等を踏まえて見直したものです。

計画改訂の主な内容

章	改訂内容
第1章 大分都市圏の概況と人の動き	都市圏の概況について、最新のデータ・資料等で更新
第2章 大分都市圏の将来の交通体系と施策展開	本計画策定以降に策定・改訂された上位・関連計画等、交通に関する新技術の動向、新型コロナウイルス感染症による交通への影響等を踏まえ、施策展開を一部見直し
第3章 大分都市圏の目指す交通体系	都市圏の目指す交通体系を実現するための施策について一部見直し
第4章 交通体系の実現による効果	交通体系の実現による効果のうち「道路混雑の緩和」について、道路交通施策の見直しを反映
第5章 進捗管理	新型コロナウイルス感染症による交通への影響等を踏まえ、進捗管理方法について一部見直し

## 5. 計画の対象と位置づけ

本計画は、大分市を核都市として、周辺の別府市、臼杵市、豊後大野市、由布市、日出町の5市1町からなる大分都市圏を対象とします。

計画では、「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します。



大分県の市町村図と対象圏域図

## 6 . 計画策定・改訂までの経緯

### ●計画策定

本計画は、平成24(2012)年度から9回にわたって開催された「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しています。

また、計画の策定に向けて、第2回大分都市圏パーソントリップ調査を平成25(2013)年10月-11月に実施し、都市圏全域の人の移動の状況を把握しています。

#### 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 第1回 大分都市圏総合都市交通計画推進協議会(委員会)

#### 大分都市圏総合都市交通計画協議会の委員構成(平成27年度)

学識 経験者	福岡大学 工学部社会デザイン工学科 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 工学部建築学科 吉村教授 大分大学 経済学部経営システム学科 大井准教授
民間	西日本高速道路(株) 大分高速道路事務所、九州旅客鉄道(株) 大分支社、 (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

●計画改訂

令和2(2020)年度の改訂では、「大分都市圏総合都市交通計画推進協議会」として、委員会3回、幹事会3回、運営部会3回(書面開催を含む)における議論を通して改訂しています。

令和2年度計画改訂までの経緯

開催日	協議会
令和2年 8月28日	令和2年度 第1回 大分都市圏総合都市交通計画推進協議会(運営部会)
令和2年 9月3日~9月18日	令和2年度 第1回 大分都市圏総合都市交通計画推進協議会(幹事会)
令和2年 10月9日	第2回 大分都市圏総合都市交通計画推進協議会(委員会)
令和3年 1月19日	令和2年度 第2回 大分都市圏総合都市交通計画推進協議会 (幹事会及び運営部会)
令和3年 2月24日	第3回 大分都市圏総合都市交通計画推進協議会(委員会)
令和3年 2月26日~3月12日	令和2年度 第3回 大分都市圏総合都市交通計画推進協議会 (幹事会及び運営部会)
令和3年 3月24日	第4回 大分都市圏総合都市交通計画推進協議会(委員会)

書面開催

大分都市圏総合都市交通計画推進協議会の委員構成(令和2年度)

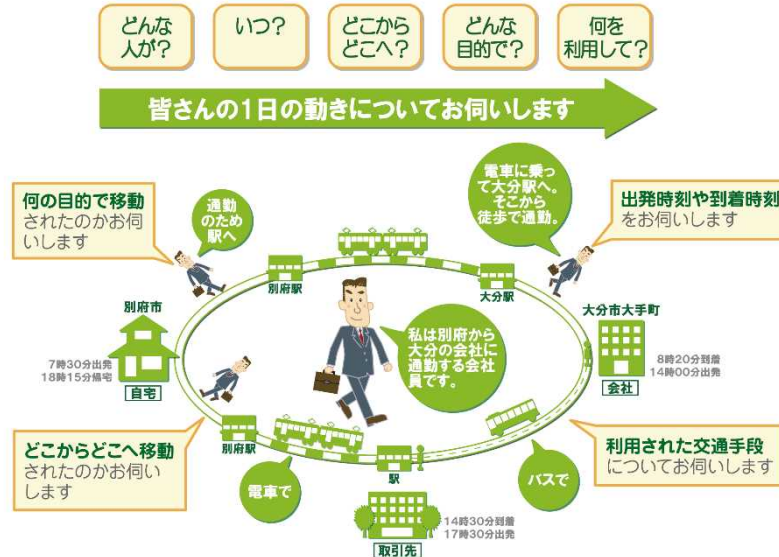
学識 経験者	福岡大学 工学部社会デザイン工学科 辰巳教授(委員長) 日本文理大学 工学部建築学科 吉村教授(副委員長) 大分大学 経済学部経営システム学科 大井教授 大分工業高等専門学校 都市・環境工学科 田中教授
民間	西日本高速道路(株) 大分高速道路事務所、九州旅客鉄道(株) 大分支社、 (一社)大分県バス協会、(一社)大分県タクシー協会、大分商工会議所
行政	国土交通省九州地方整備局、国土交通省九州運輸局、大分県、大分市



## 7. 第2回大分都市圏パーソントリップ調査について

### ●パーソントリップ調査とは

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です。



パーソントリップ調査の概要

### ●調査対象者と調査期間

本調査は、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歳以上の方を対象としました。調査対象世帯には、平成25年10～11月に調査票を自宅に郵送し、約3万1千世帯の約6万4千人の方からご回答いただきました。

### ●調査体系

本調査では、都市圏内の世帯に対するアンケート調査である本体調査と付帯調査、渡河部や空港・港湾等での移動状況を把握する補完調査を実施しました。

調査内容

調査の種類		調査内容	調査対象
本体調査		都市圏内住民にアンケートを実施し、外出の有無や出発地・目的地、利用交通手段等1日の動きを調査	都市圏内住民 (5歳以上)
付帯調査		都市圏内住民にアンケートを実施し、移動に対するニーズや休日の移動状況等を調査	都市圏内住民 (世帯ごと)
補完調査	スクリーンライン調査	本体調査日と同日に、対象路線の自動車等の12時間交通量を計測	渡河部等 18箇所
	コードンライン調査	- 乗降数調査 本体調査日に乗降客数や自動車数を計測 - 利用者アンケート - 本体調査日と同日に、空港・港湾到着客にヒアリングを実施し、到着以降の動き等を調査	空港・ フェリーターミナル 計5箇所

本計画では、「第2回大分都市圏パーソントリップ調査」で得られたデータを、「資料：H25大分都市圏PT調査【調査】」と記載しています。

## ●パーソントリップ調査における主な用語の解説

### トリップ

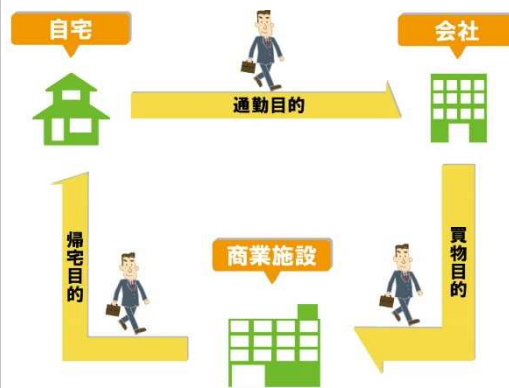
トリップとは、人がある目的を持ってある場所から場所へと移動することをいいます。その際、いくつかの交通手段に乗り換えても1つのトリップとなります。

下図のように、1日の行動をした場合、この方のトリップ数は3トリップとなります。(自宅から会社 会社から商業施設 商業施設から自宅)

### 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トリップエンドといいます。1つのトリップには、2つのトリップエンド(出発地と目的地)があります。上図の3トリップでは、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いいます。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。以下の通勤トリップの例では、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

全てのトリップ数に対する、ある分類のトリップ数の割合をいいます。

### 外出率

全人口に対する、外出した人数の割合をいいます。

# 第1章 大分都市圏の概況と人の動き

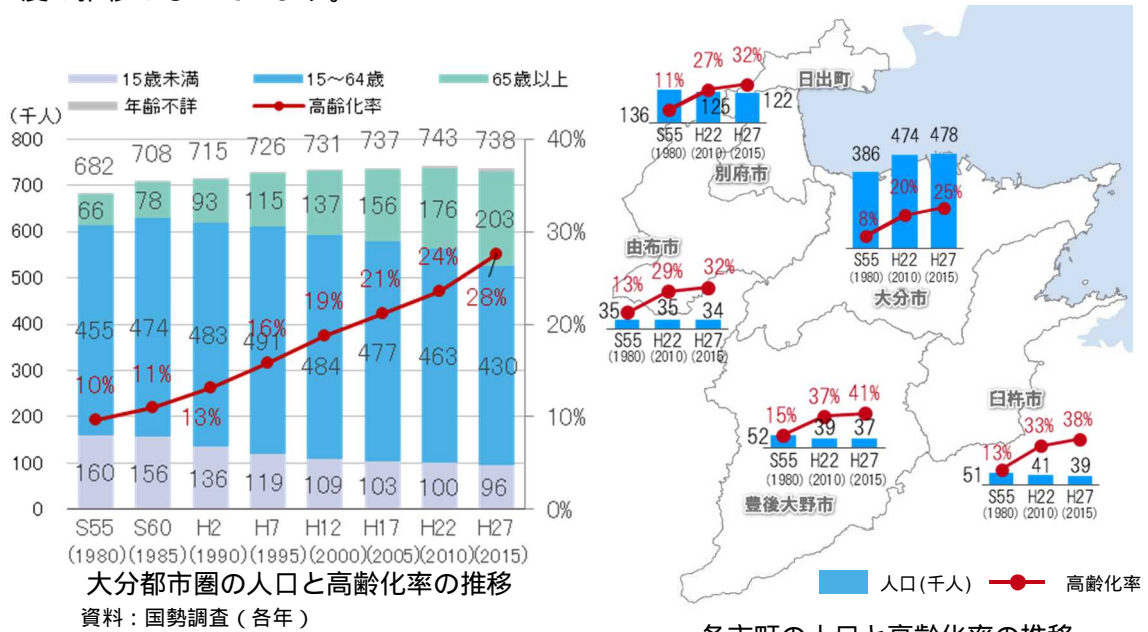
## 1. 大分都市圏の概況

### ○ 人口の推移と高齢化の状況

#### ■ 人口は減少に転じ、高齢化が進行

都市圏全域の人口は、これまで増加傾向を示しており、昭和55(1980)年から平成22(2010)年の30年間で、約6万人余り(約1割)増加していましたが、平成27(2015)年は減少に転じました。

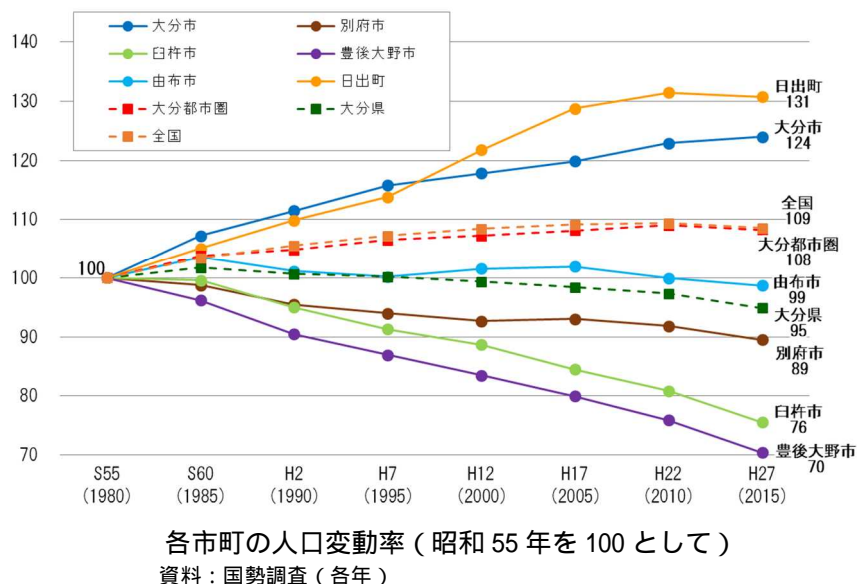
一方で高齢化も進行しており、高齢者人口は昭和55(1980)年から平成27(2015)年にかけて約14万人増加し、10%であった高齢化率が28%まで上昇しています。これは、全国(9% 27%)及び大分県全体(12% 30%)の高齢化の進行状況とほぼ同程度の推移となっています。



### ○ 人口分布の状況

#### ■ 大分市への人口集中と都市圏南部の人口減少が顕著

各市町の人口の変動状況を見ると、昭和55(1980)年と比べて大分市、日出町では増加しており、都市圏全体並びに全国の変動率を大きく超えています。一方、臼杵市や豊後大野市では、2割以上の人口が減少しており、別府市においても大分県全体の變動率より大きな減少がみられます。



○ 大分都市圏における都市構造の考え方

■ 都市機能の集積とそれを支える交通体系の構築

大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」(平成27(2015)年策定、令和2(2020)年6月改訂)では、本県の目指すべき基本目標を下記のように定めています。

基本目標

- 『県民とともに築く「安心」「活力」「発展」の大分県』
- ・ 健やかで心豊かに暮らせる安心の大分県
  - ・ いきいきと働き地域が輝く活力あふれる大分県
  - ・ 人を育み基盤を整え発展する大分県

また、令和3(2021)年3月に改訂した「大分県の都市計画の方針」では、この総合計画の基本目標を都市づくりの理念として、その実現に向けた将来都市づくりのテーマと基本方向を下記のように設定しています。

将来都市づくりのテーマ

『地域の豊かな個性を繋ぎ、自然と都市の幸が湧き出る、おんせん県おおいたの都市づくり』

視点

- |  |        |
|--|--------|
| (1) 都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり                      | 【都市構造】 |
| (2) 地域の魅力が向上し、人や仕事であふれる都市づくり                     | 【地方創生】 |
| (3) 安全で安心して暮らせる都市づくり                             | 【安全安心】 |
| (4) 歴史・文化資源の保全と美しい景観形成を図り、<br>自然環境と共生する魅力ある都市づくり | 【環境】   |
| (5) 私たちの地域は私たちがつくる地域主体の都市づくり                     | 【地域主体】 |

資料：大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」(H27(2015)年策定、R2(2020)年6月改訂)

このなかで、都市構造の視点として、人口減少、高齢化社会に対応した、各地域の特性に応じて、必要な都市機能等を中心部や生活拠点等に集約化し、地域を交通ネットワークや情報ネットワークで結ぶことで、誰もが必要なサービスを身近に享受することができるコンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の実現を図ることとしています。

さらには、コンパクト・プラス・ネットワーク型都市構造の実現を支える交通体系のあり方として、過度に「自家用車等」に依存しない交通環境を目指し、公共交通の確保・維持、異なる公共交通間の乗り継ぎの円滑化、少ない交通需要にも対応したデマンド交通の導入や、地域の様々な団体との協働による移動手段の確保、新たな交通システムの導入等により、地域の実情に応じた取組を進めながら、歩行者・自転車も安全で快適に移動できる都市づくりを掲げています。



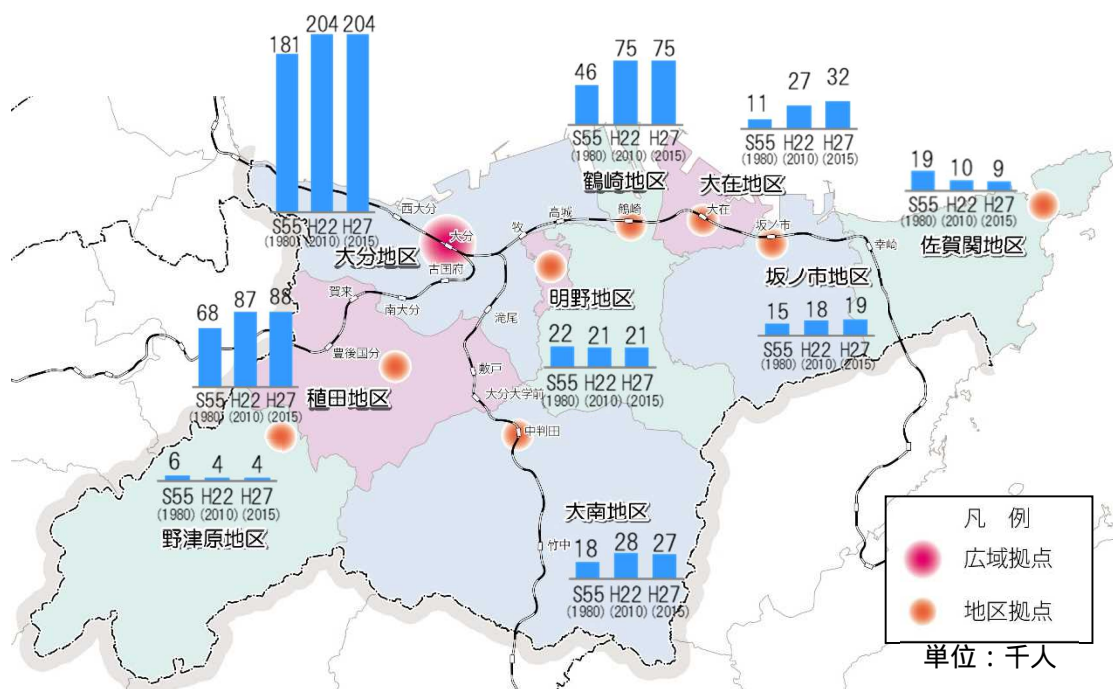
都市圏域内の拠点



■ 大分地区を広域都心として、8つの地区拠点を設定

「大分市都市計画マスタープラン」(令和3(2021)年3月改訂)では、本庁ならびに各支所・出張所をベースとして、9つの地区における地区別構想を定めています。また、将来都市構造を見据え、広域都心や地区拠点、緑の拠点といった多様な拠点を設定しています。

そのうち、交通体系の構築に関連するものとしては、大分地区の「広域都心」と各地区に設定されている8つの「地区拠点」があり、それらを有機的に結ぶネットワークの形成を図ることとしています。



大分市内における各地区の人口の推移  
資料：国勢調査（各年）

大分市内における各地区の拠点

広域都心	大分地区	大分駅周辺
地区拠点	鶴崎地区	鶴崎駅周辺
	大南地区	中判田駅・大南市民センター周辺
	植田地区	わさだタウン周辺
	大在地区	大在駅周辺
	坂ノ市地区	坂ノ市駅周辺
	明野地区	明野アクロスタウン周辺
	佐賀関地区	佐賀関市民センター周辺
	野津原地区	野津原市民センター周辺

最近の動向

平成26(2014)年6月に改正された都市再生特別措置法では、住宅や都市機能増進施設(医療施設や福祉施設、商業施設など)の立地の適正化を図るために、「立地適正化計画」を都市計画区域内に市町村が定めることになりました。

大分市では、平成31(2019)年3月に「大分市立地適正化計画」を策定し、9つの地区拠点を中心に、「都市機能誘導区域」「居住推奨区域」が設定されています。



大分市における将来都市構造図



出典：大分都市計画マスタープラン

○ 大分都市圏の広域交通網・バス網の状況

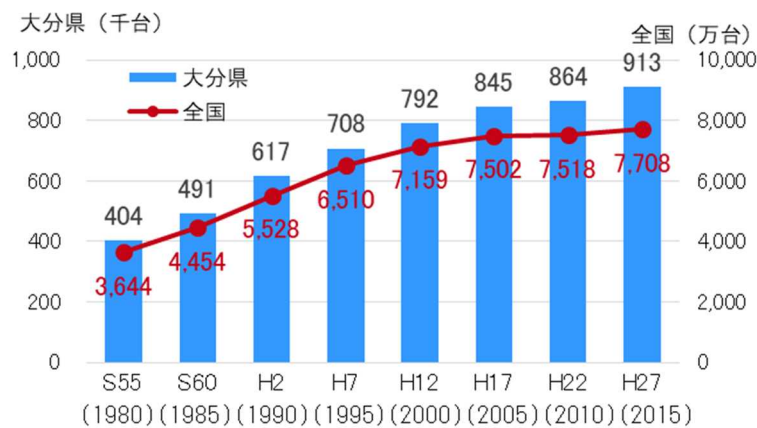
■ 東九州自動車道を中心に整備が進む広域的な道路網

大分自動車道や東九州自動車道的高速道路、中九州横断道路や中津日田道路といった地域高規格道路、国道10号や210号などの国道を中心として、広域的な幹線道路網が整備されています。大分都市圏に関連する幹線道路では、平成27(2015)年3月に東九州自動車道の大分県内区間が開通し、中九州横断道路は平成27(2015)年2月に大野朝地間、平成31(2019)年1月に朝地竹田間も供用が開始されました。

日常的な交通手段として利用が進む自動車は、大分県における保有台数がこの35年間で2倍を超えて増加しています。



大分県的高速道路と幹線道路網(国道)



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)

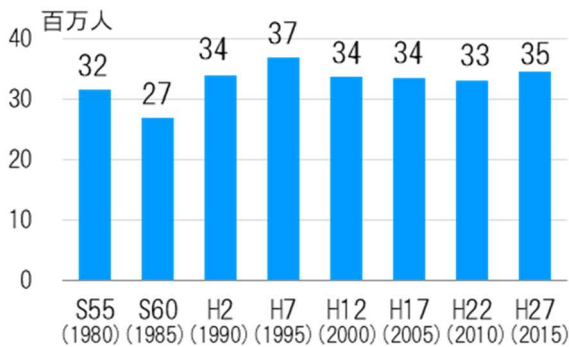
■ 鉄道、空路、船舶による広域的な公共交通網

鉄道は、大分駅から北九州市・宮崎市を結ぶJR日豊本線、久留米市を結ぶJR久大本線、熊本市を結ぶJR豊肥本線が運行されており、九州各方面との交流を支えています。鉄道利用者は堅調に推移しており、都市圏内の駅利用者数に大きな変動はありません。

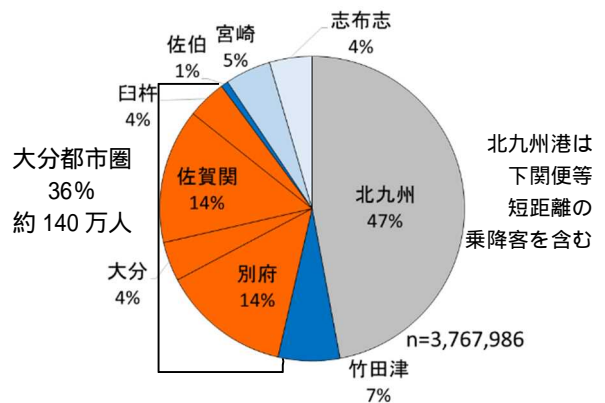
また、九州以外の地域との広域交通については、大分空港や定期航路を持つ大分港を始めとしたフェリーターミナルなどにより交通ネットワークが形成されており、大分都市圏を発着する内航フェリーの乗降客数は、九州内のおよそ36%を占めています。



大分県の鉄道と広域交通拠点（航空・フェリー航路）



大分都市圏内の年間駅乗降客数の推移  
資料：大分県統計年鑑



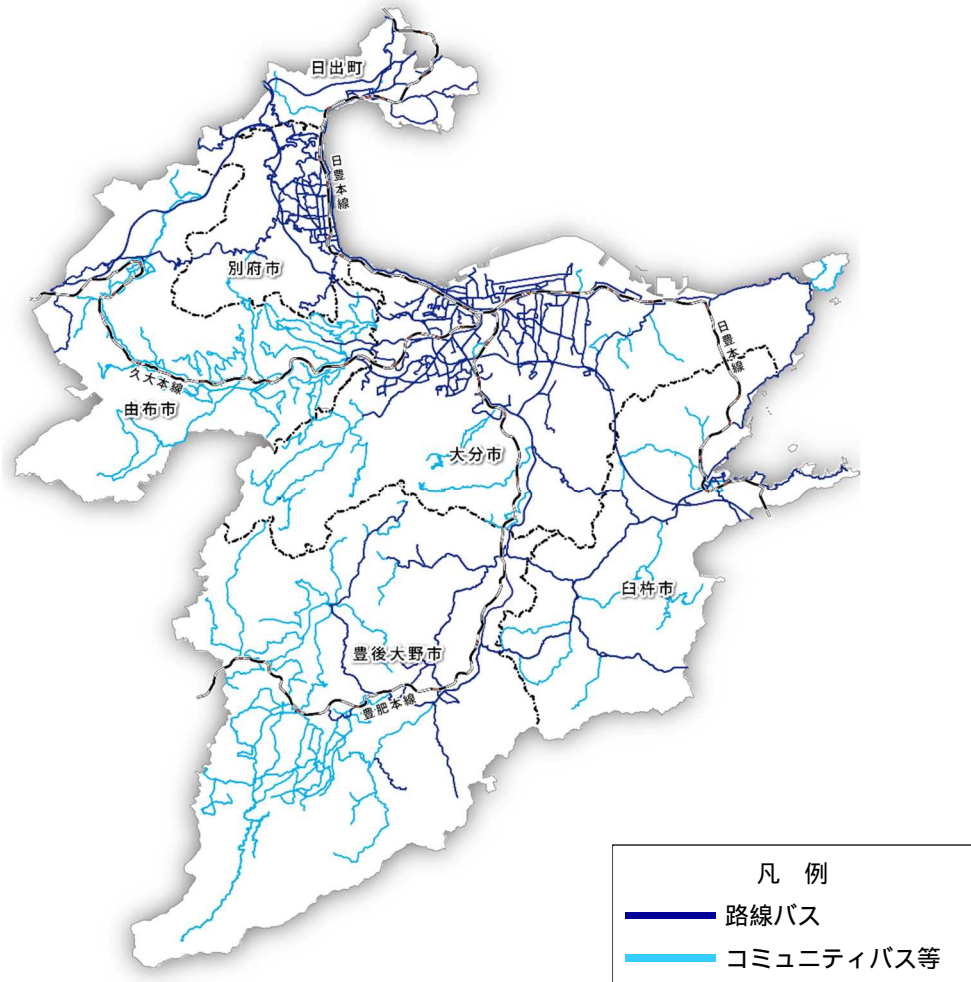
九州の内航フェリーの年間乗降客数 (H30)  
資料：港湾統計ほか



■大分市のバス利用者数はこの35年で約4割に減少

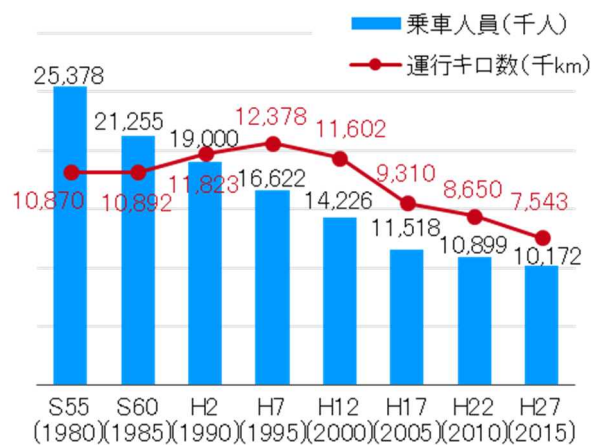
路線バスは、大分市・別府市の市街化区域を中心にネットワークが形成されており、大分市と周辺市町村を結ぶ広域的な路線も運行されています。

一方、近年では路線バスの廃止や減便も増えており、各市町ではコミュニティバスの運行などにより、積極的に地域の交通手段の確保に努めています。



大分都市圏におけるバス網

資料：国土数値情報 バス路線をもとに作成 R3.3月時点



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

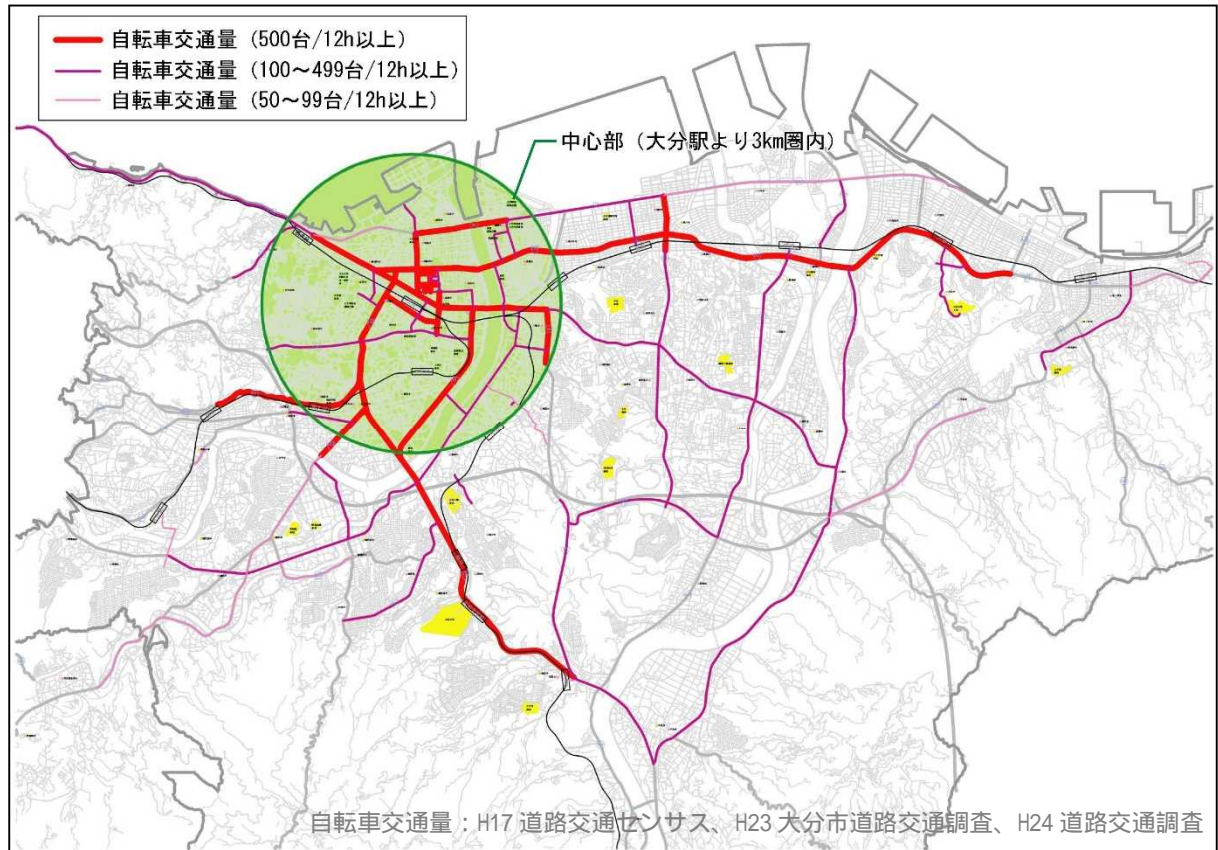
資料：大分市統計年鑑

○ 自転車通行空間に関する動向

■ 大分市の中心部で多い自転車利用

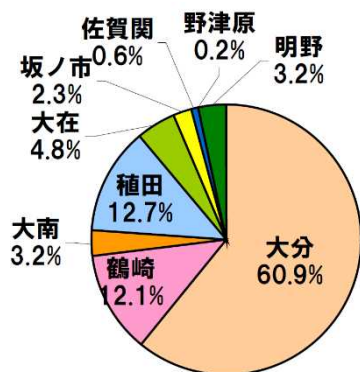
大分市では、大分駅周辺の中心市街地での自転車利用が多く、大分地区での利用が市全域の利用の約6割を占めています。

大分市では、このような自転車の利用状況や近年の自転車通行空間に対する全国での機運の高まりを受けて、平成25(2013)年に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」を策定(平成29(2017)年に改訂)し、自転車利用の促進を図っています。



大分市の自転車交通量

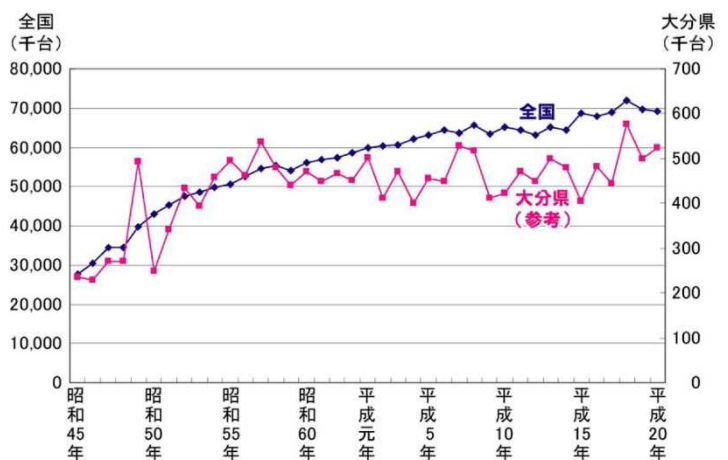
資料：大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画 (H29年3月)



資料：平成22年国勢調査

大分市内の地区ごとの自転車利用割合

資料：大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画 (H29年3月)



資料：(社)自転車協会

自転車保有台数(大分県・全国)

資料：大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画 (H29年3月)

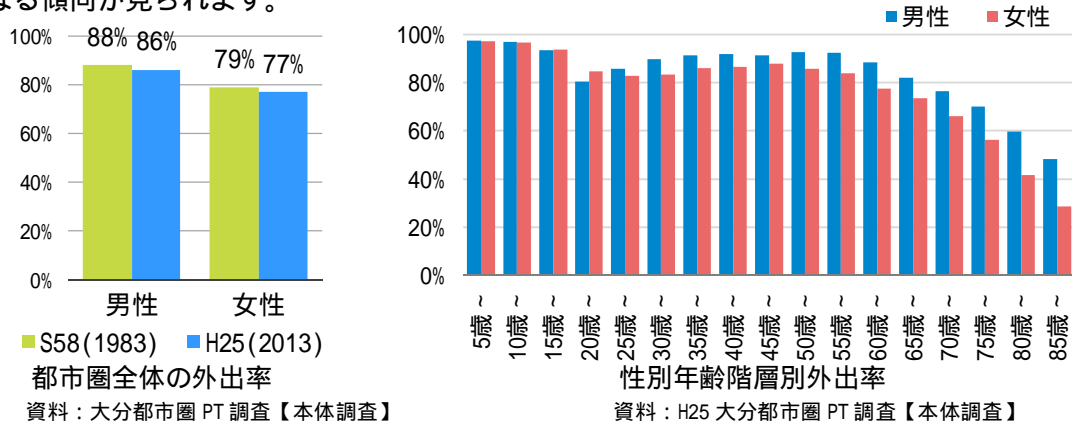


## 2. 大分都市圏の人の動き～パーソントリップ調査の結果から～

### ○ 1日の人の動き

#### ■ 外出率は減少

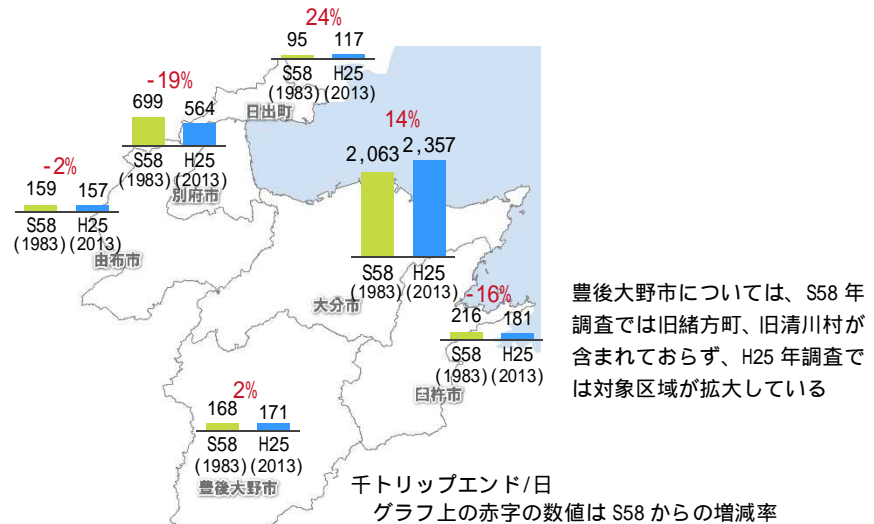
平成25(2013)年における都市圏全体の外出率は、昭和58(1983)年と比較し、男性、女性とも低下しており、また、60歳を過ぎると、年齢を追うごとに外出率が低くなる傾向が見られます。



#### ■ 大分市、日出町で人の動きが増加、別府市と臼杵市では2割近く減少

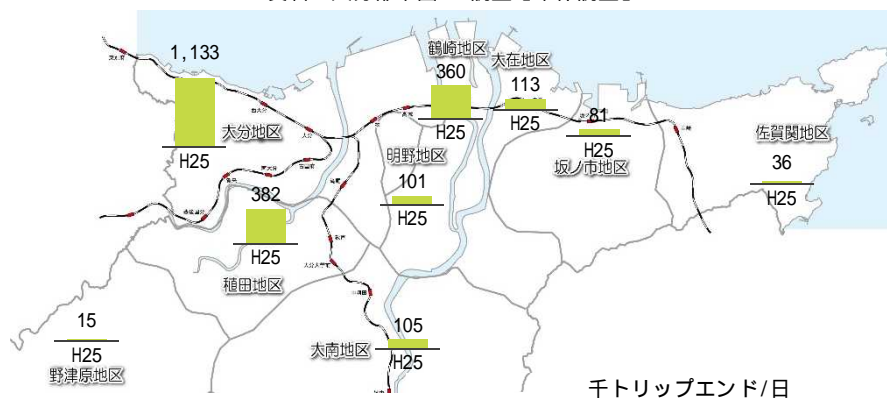
人口が増加している大分市で14%、日出町で24%トリップ数の増加がみられる一方で、別府市では19%、臼杵市では16%減少しています。

大分市では、広域都心の大分地区においてトリップ数が多く、次いで植田、鶴崎の順となっています。



#### 都市圏内の市町における人の動きの推移

資料：大分都市圏 PT 調査【本体調査】



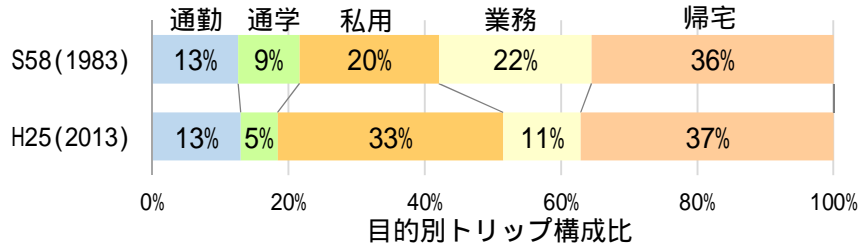
#### 大分市内の地区における人の動き

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

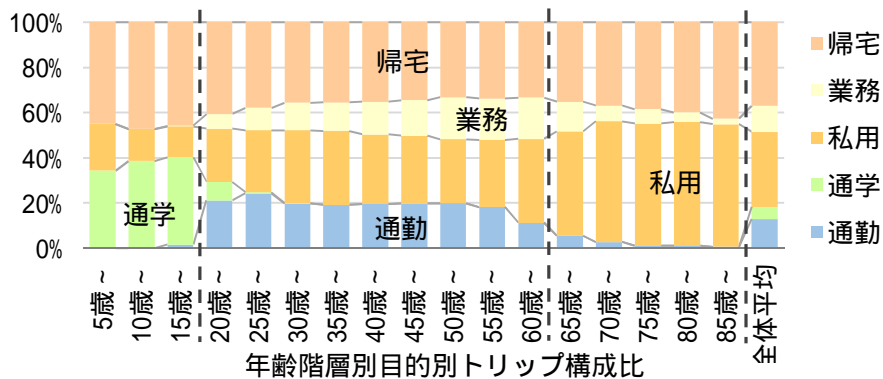
## ■ 私用目的の移動が増加

平成25(2013)年における移動の目的を前回調査と比較すると、「業務」「通学」の割合が減少し、「私用」が増加しています。

また、年齢階層別では、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、それぞれ高い結果となっています。



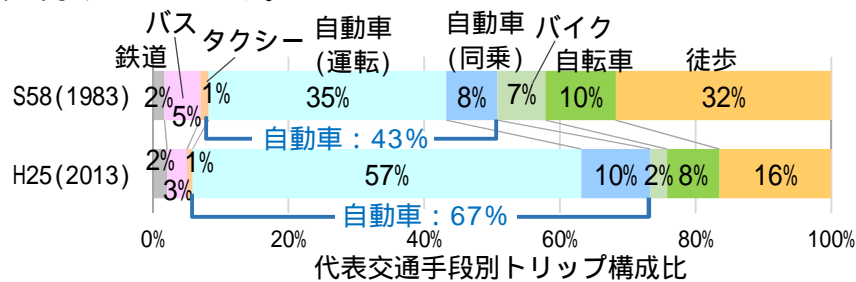
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調



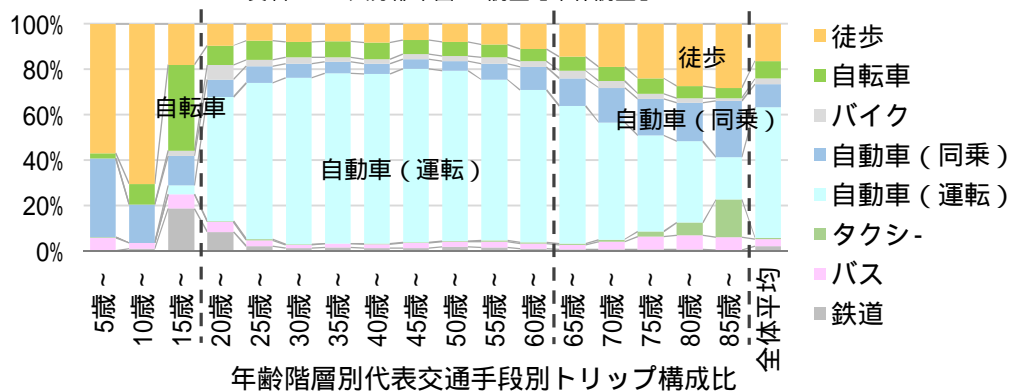
## ■ 自動車利用の割合が1.6倍に増加する一方、徒歩やバスの利用は減少

平成25(2013)年においては、利用されている交通手段の約7割を自動車が占めており、前回調査と比べて、その割合は1.6倍に増加しています。一方で、徒歩が半減し、バスやバイク、自転車利用も減少しています。

年齢階層別では、高齢になるにつれて、自動車の同乗利用やタクシー、バスを利用する割合が高くなっています。



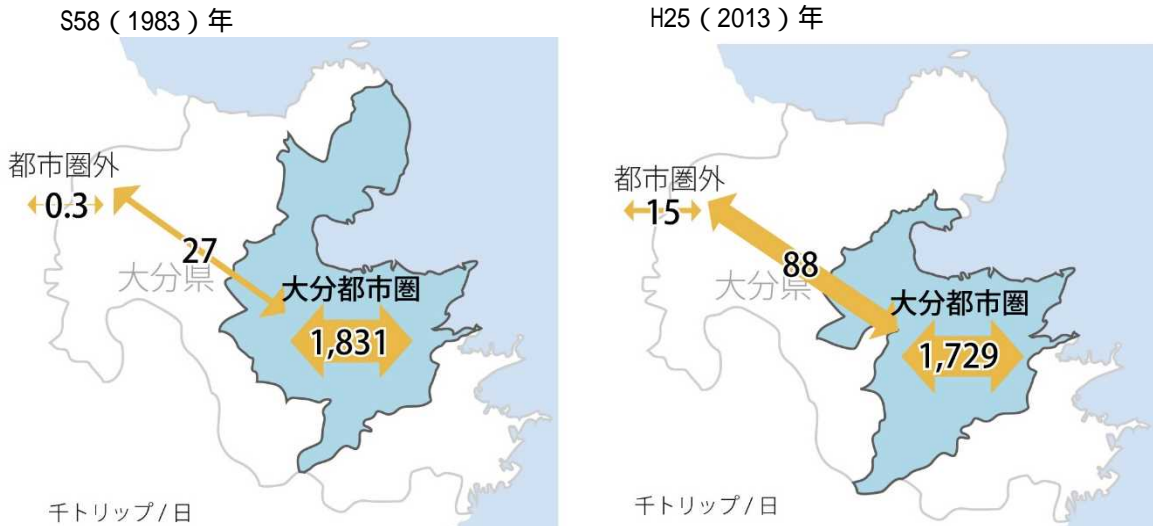
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】



○ 他都市圏との人の動き

■ 都市圏外との移動は3倍に増加

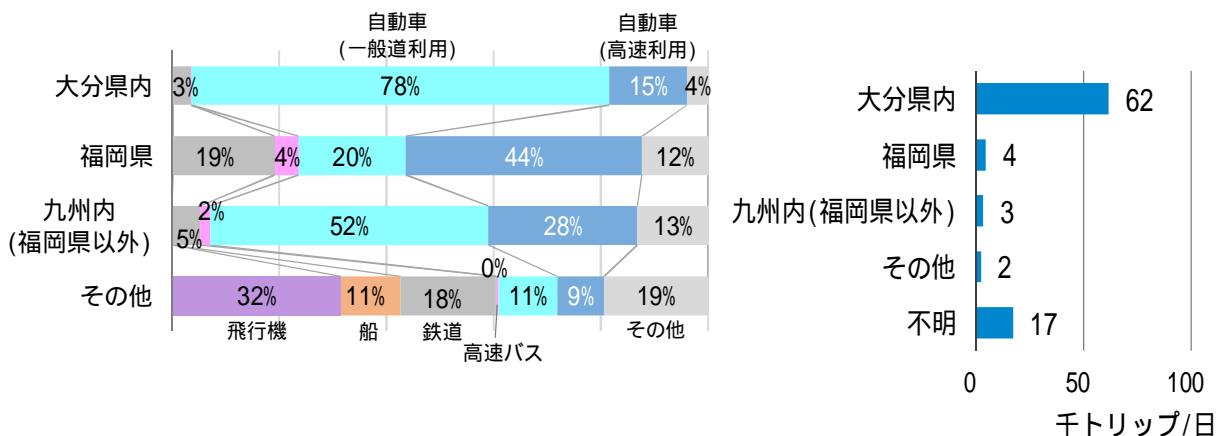
平成25(2013)年においては、都市圏内の移動が172万9千トリップと9割以上を占めていますが、都市圏と都市圏外との移動は約8万8千トリップとなっており、調査範囲に違いがあるものの、30年前と比較すると、約3倍に増加しており、移動が広域化している傾向がみられます。



都市圏内外の動き  
資料：大分都市圏 PT 調査【本体調査】

■ 大分県内へは自動車为中心、福岡県へは2割以上が鉄道や高速バスを利用

交通手段については、大分県内や福岡県以外の九州地方への移動は、自動車の利用が約8~9割を占めています。一方で、特急列車や高速バスが充実している福岡県との間では、2割を超える方が鉄道もしくは高速バスを利用しています。九州外への移動は、約3割が飛行機、約1割が船舶を利用しています。



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】

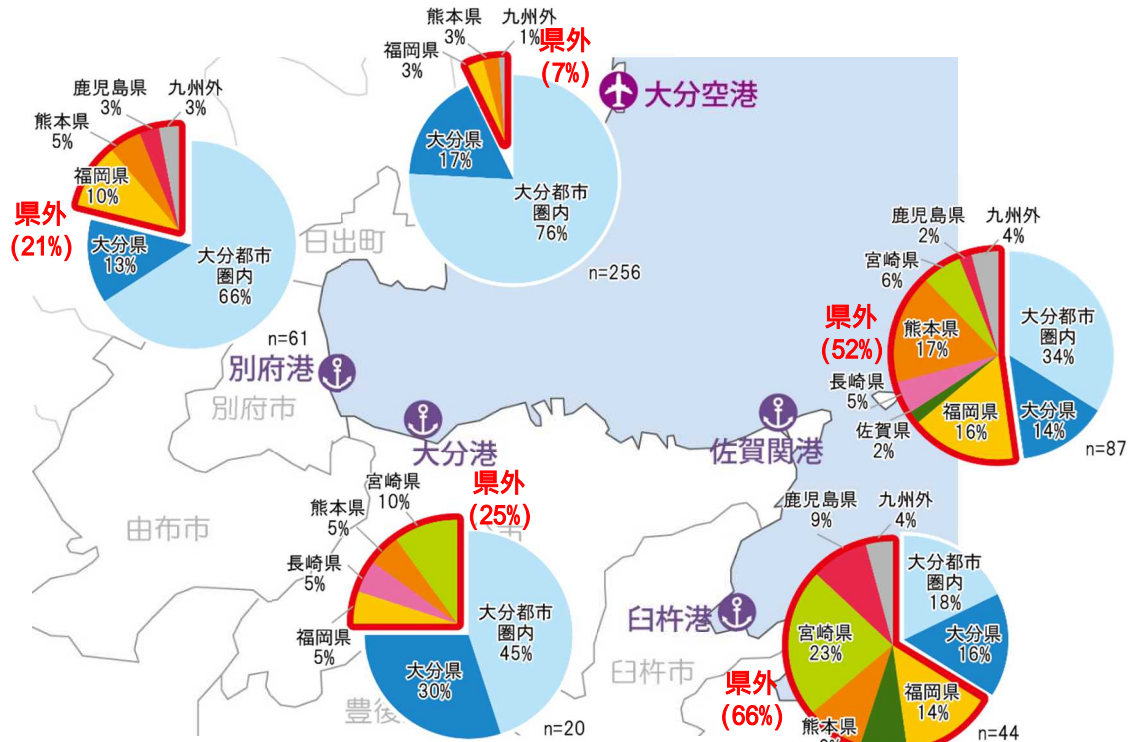
都市圏内-外トリップ数  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

○ 広域交通拠点の利用状況とニーズ

■ 空港・フェリーターミナルでは大分県以外の九州各県へ向かう利用者も多くみられる

大分空港利用者の7割程度は、大分都市圏への来訪者となっています。

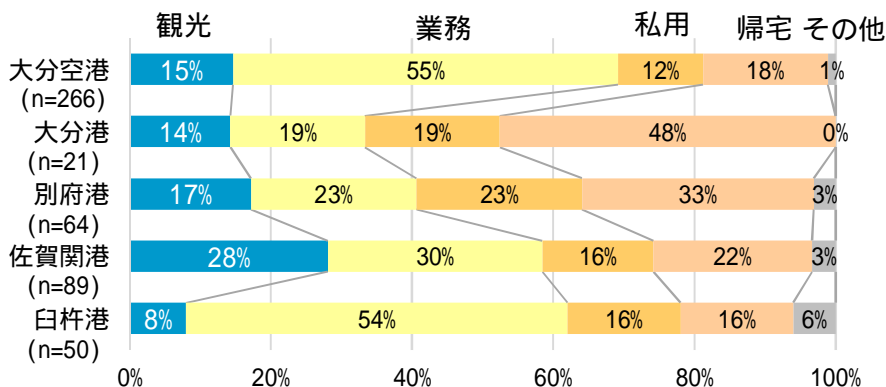
フェリーターミナルの利用者については、別府港と大分港では大分県内を目的地とする移動が多いことに対して、臼杵港では約6割、佐賀関港でも約5割の方が、大分県以外の九州各県を訪れるためにフェリーを利用しています。



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】

■ 大分空港では業務目的が中心、佐賀関港では観光目的の割合が高い

大分空港や臼杵港では業務目的が半数以上を占めていますが、それ以外の施設では観光、業務、私用目的が同程度の割合で利用されています。また、佐賀関港では観光目的が約3割と他の空港、フェリーターミナルと比較し高くなっています。

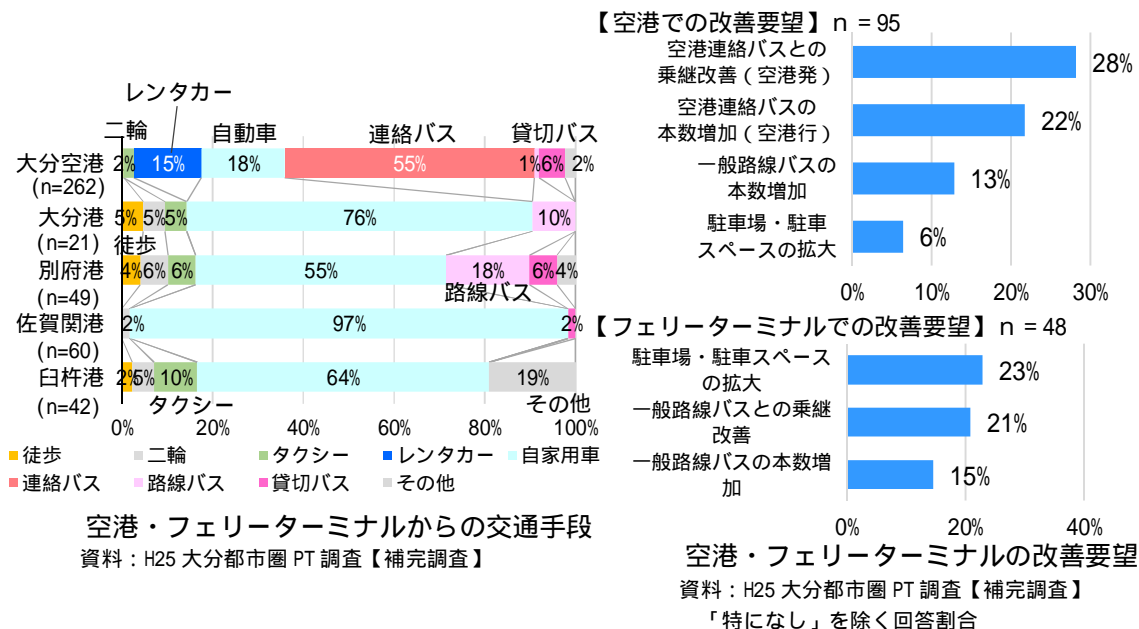


空港・フェリーターミナルへ到着した利用者の目的  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【補完調査】

## ■ 空港からは連絡バス、フェリーターミナルでは自動車が端末交通の中心

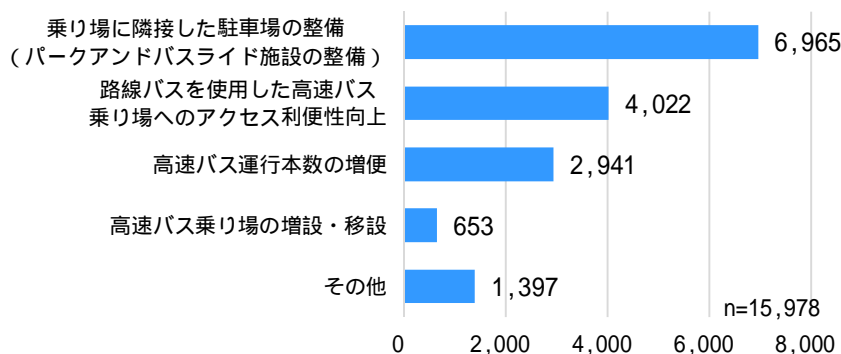
空港やフェリーターミナル等の広域交通拠点における端末交通手段は、大分空港では連絡バス、各フェリーターミナルでは自動車が中心となっています。

広域拠点における改善要望としては、連絡バス利用が多い空港では「連絡バスとの乗継改善」、フェリーターミナルでは「駐車場・駐車スペースの拡大」とともに「一般路線バスとの乗継ぎ改善」が多くなっています。



## ■ 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

高速バスに対する要望として、「乗り場に隣接した駐車場の整備」の要望が高く、パークアンドバスライドのニーズがあると考えられます。



高速バスに対する要望

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調

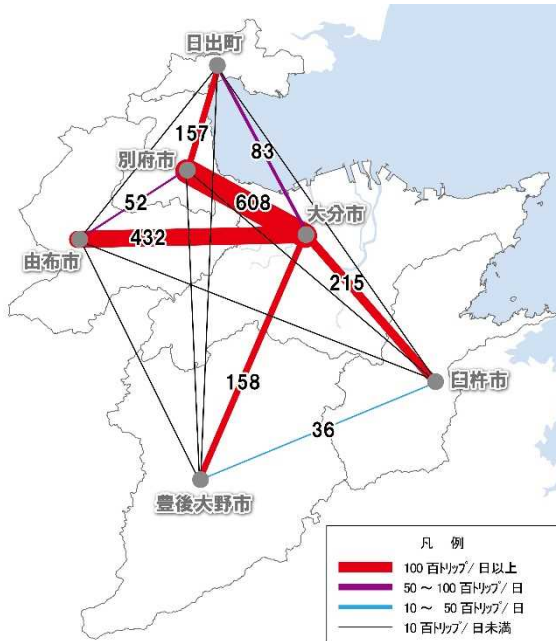


○ 地域間の人の動き

■ 大分市を中心とした市町間の動き

市町間の人の動きは、大分市を中心とした移動が多く、特に別府市、由布市との移動が多くみられます。

移動の目的は、市町ごとに大きな差はありませんが、大分市と由布市、豊後大野市間では「私用」目的の移動の割合が、日出町との間では「業務」目的の移動が比較的多くなっています。



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】

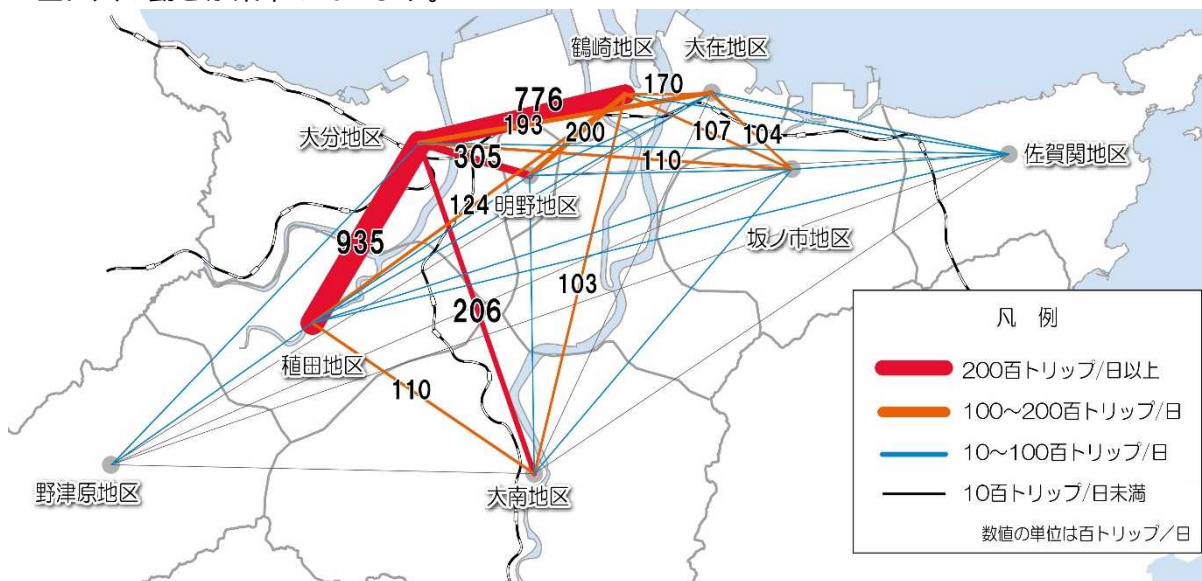
	通勤	通学	私用	業務	帰宅
大分-別府	20%	5%	24%	18%	33%
大分-臼杵	22%	4%	22%	15%	37%
大分-豊後大野	19%	3%	28%	13%	37%
大分-由布	18%	3%	29%	16%	34%
大分-日出	21%	3%	18%	23%	34%

大分市と他市町間における移動の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】

■ 大分地区と鶴崎、植田、明野の各地区間に人の動きが集中

大分市内では、大分地区と鶴崎地区、植田地区、明野地区間の移動が多く、これらの地区に人の動きが集中しています。



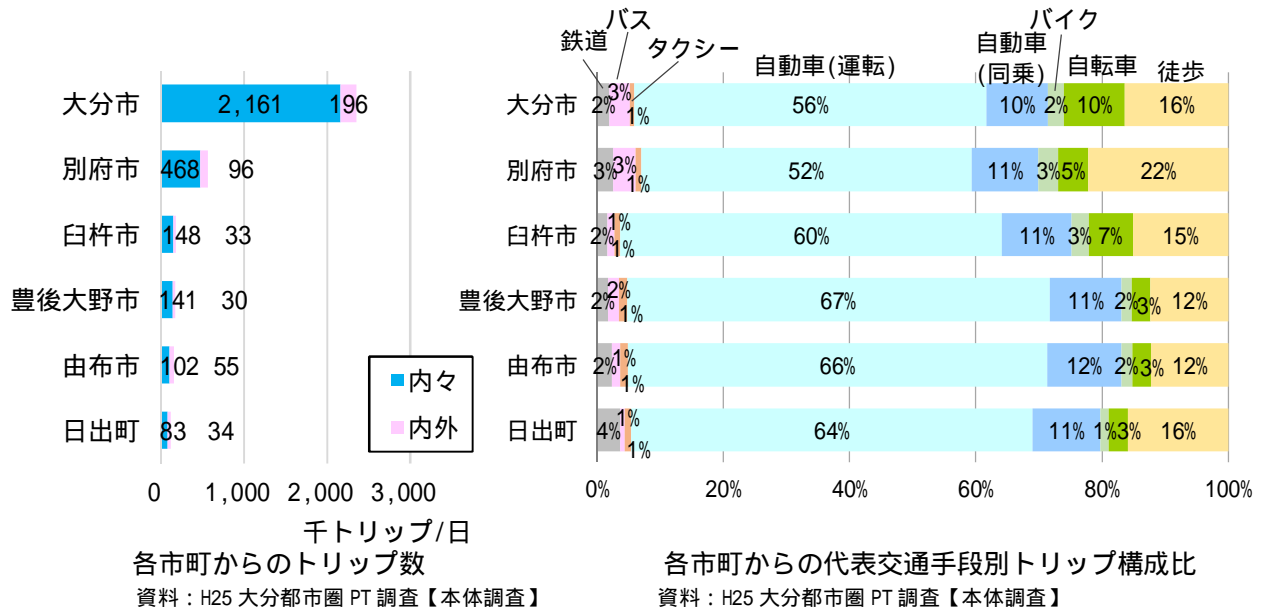
大分市内の地区間の動き

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

○ 各地域における利用交通手段

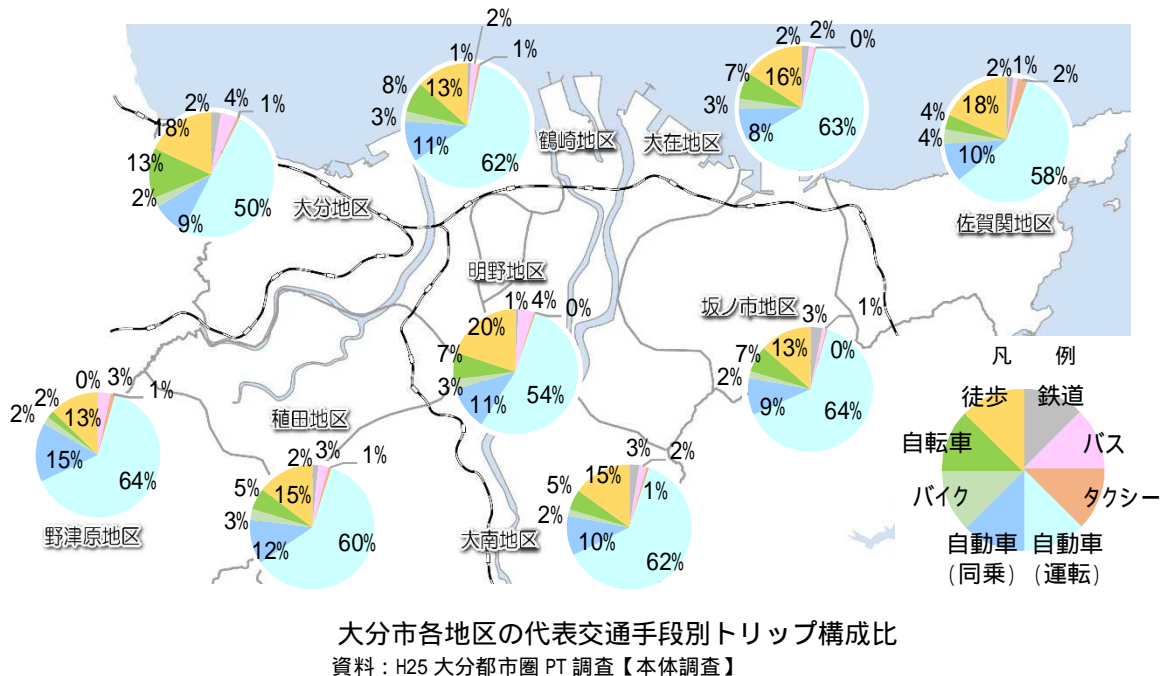
■ 公共交通の利便性が高い大分市や別府市でも鉄道やバスの利用率は低い

各市町別にみても、自動車利用が最も多く、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%程度にとどまっています。



■ 中心部の大分地区でも移動の6割は自動車を利用

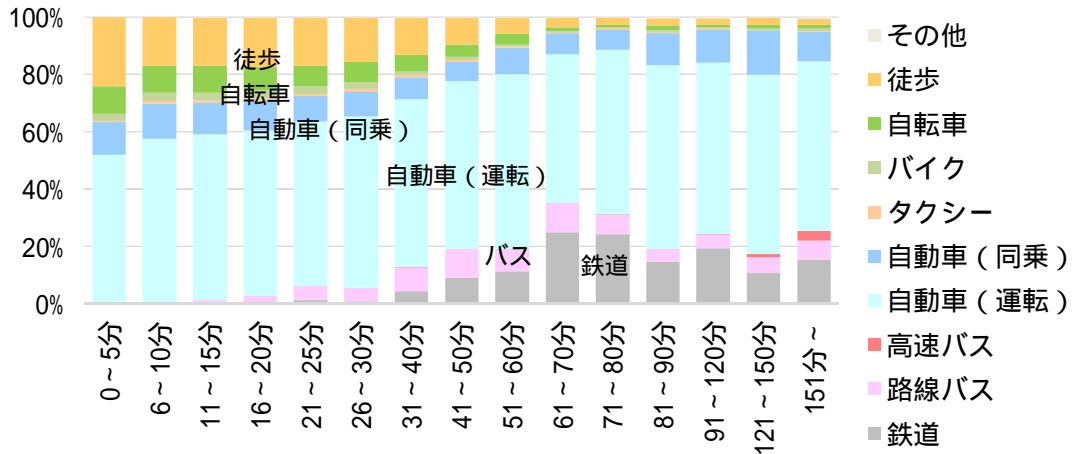
大分及び明野地区においては、自動車利用が6割程度と他の地区と比べて低くなっていますが、自転車や徒歩の利用が多く、公共交通の利用は低い水準となっています。



○ 移動の所要時間別にみた利用交通手段

■ 5分以内の移動でも自動車利用が6割

5分以内の短い時間の移動でも、自動車を利用するトリップが6割を超えています。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の増加が見られます。



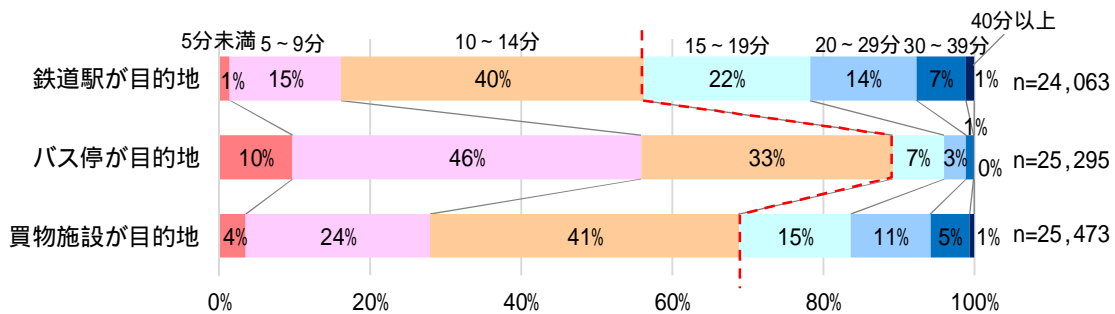
所要時間別にみた代表交通手段別トリップ構成比

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

■ 徒歩での移動は15分まで

徒歩で移動しても良いと考える最大時間で15分未満（距離にしておよそ1km以内）と答えた方は、鉄道駅への移動では5割強、買物の場合は約7割、バス停までは約9割を占めています。

特に、バス停への移動に関しては、5分未満とする方が1割程度、5~9分が約5割と短い時間を上げる方が多くいることから、バス停の配置についても、利便性向上のための検討事項になると考えられます。



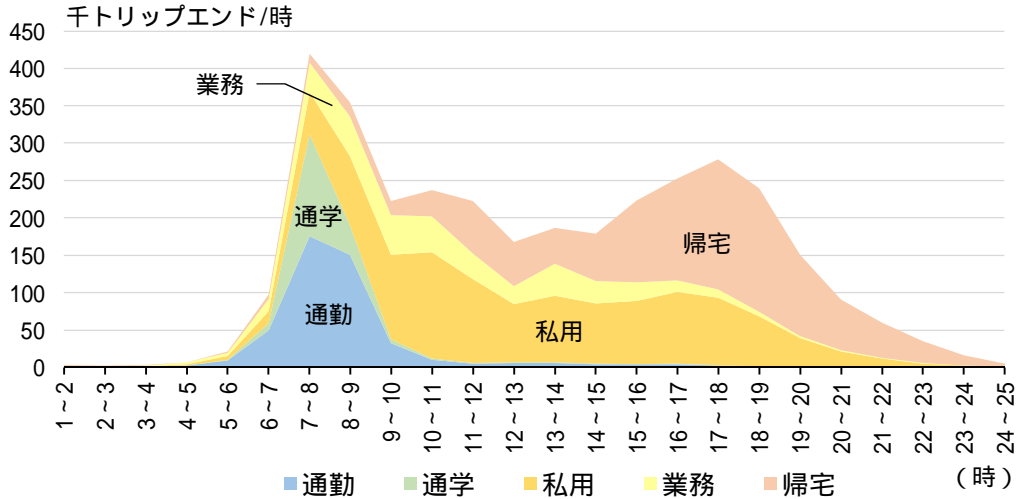
徒歩移動が可能な最大時間

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】

○ 時間帯別に見た移動の特性

■ 通勤・通学時間帯の朝7～8時台に最大のピークが発生

交通のピークは、朝7～8時台と夕方17～18時台に発生しており、特に朝の時間帯の約4割が通勤目的の移動となっています。

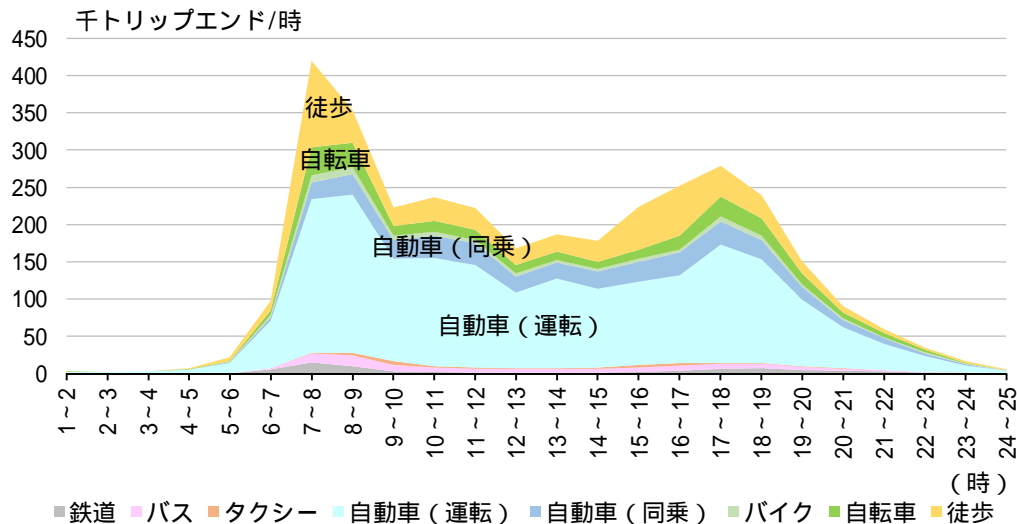


出発・到着時間帯別に見た移動目的別トリップ構成比

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

■ 自動車による移動も朝7～9時台に集中

いずれの交通手段も朝夕の通勤・通学時間帯に多くなっています。特に朝7～9時台は、一日の移動量のピークであるとともに、自動車に関しても他の時間帯と比べて格段に多くの利用がされており、交通混雑の大きな要因となっていると考えられます。



出発・到着時間帯別に見た代表交通手段別トリップ構成比

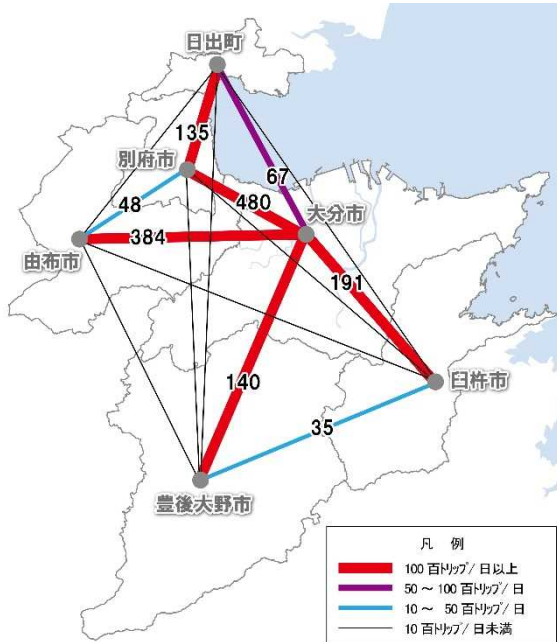
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】



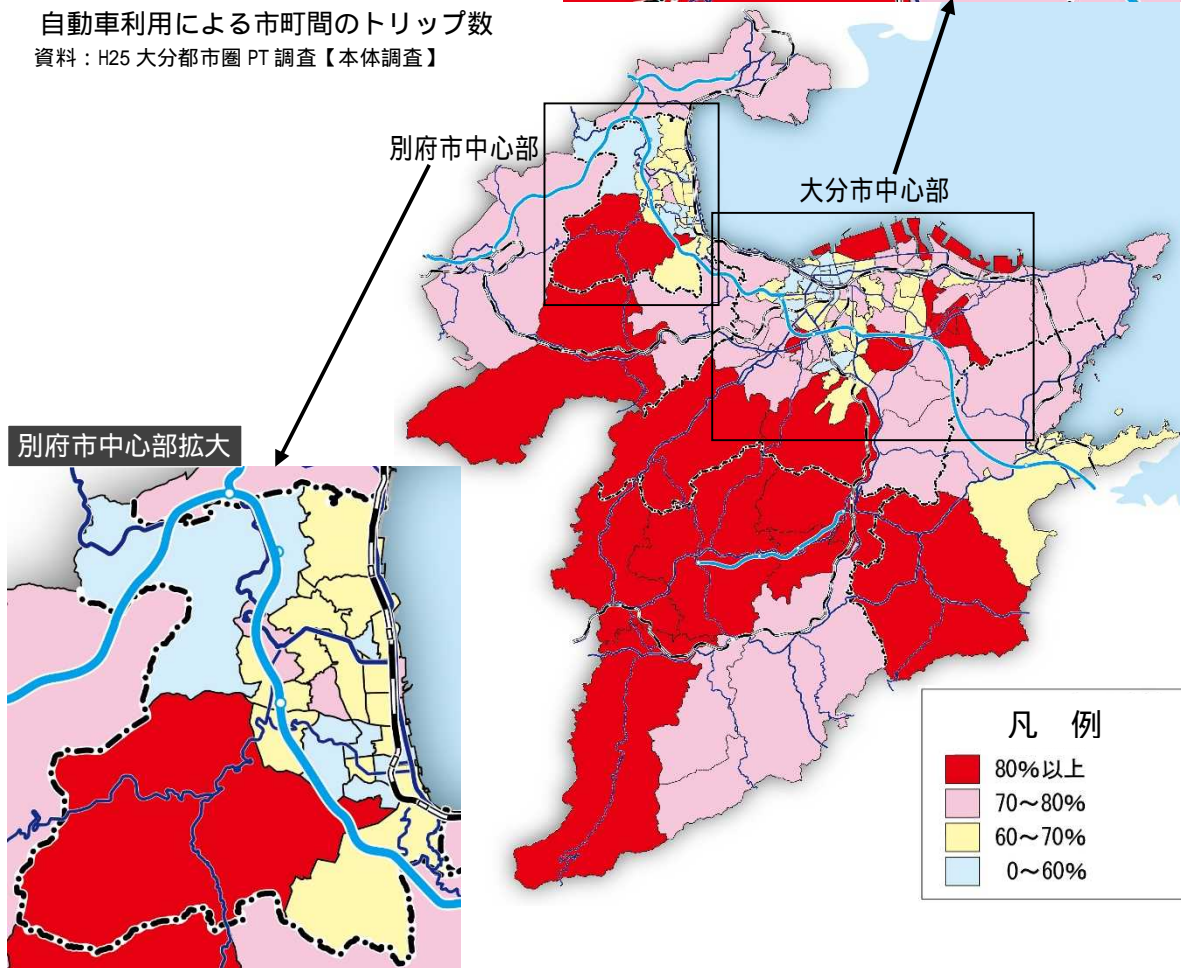
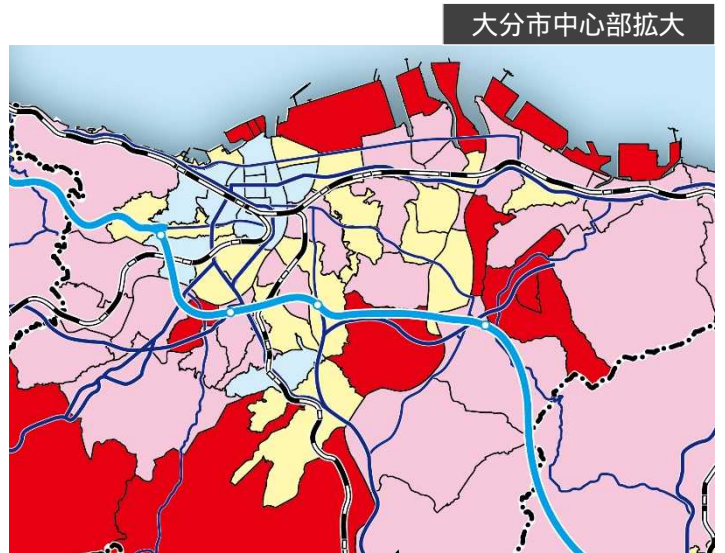
○ 自動車利用者の動き

■ 都市圏全域で多い自動車利用

自動車の利用者は、大分都市圏全域で多くなっていますが、特に豊後大野市や由布市で高くなっています。



自動車利用による市町間のトリップ数  
 資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

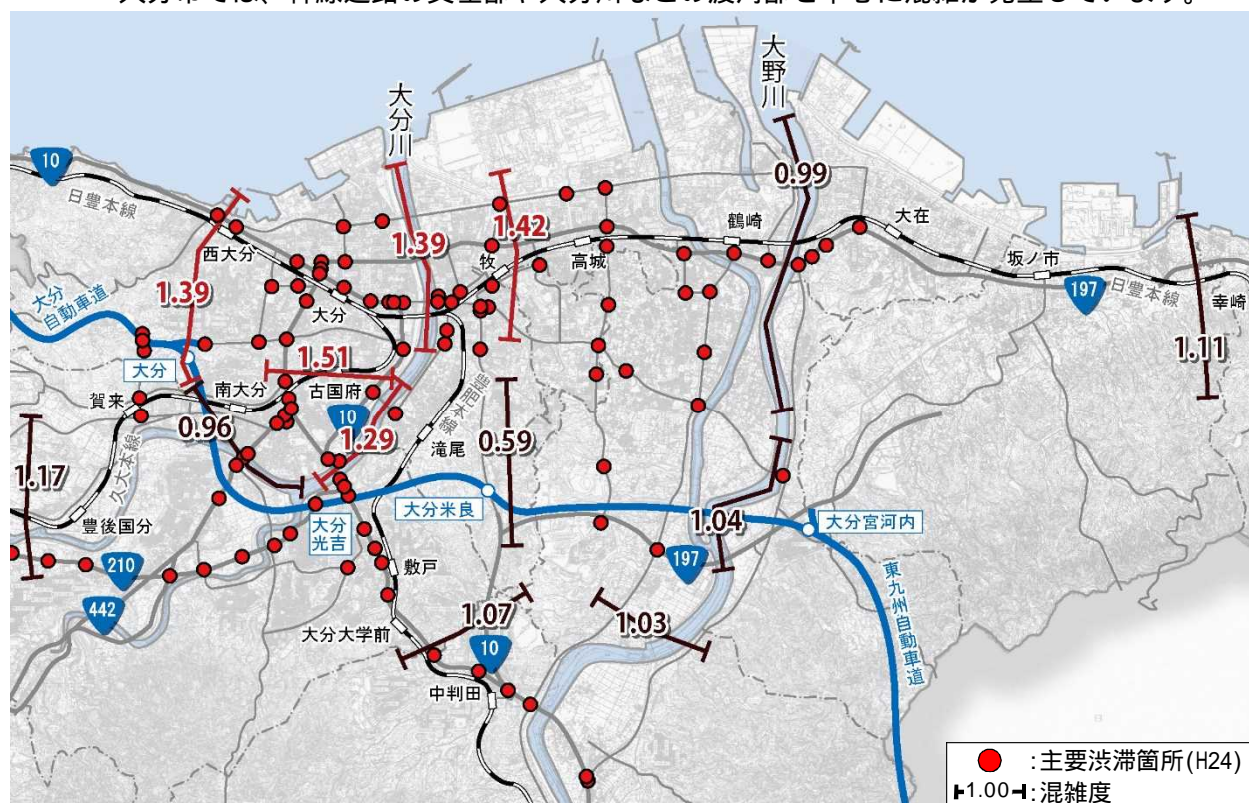


大分都市圏の自動車の分担率（発生量）  
 資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】



■ 渡河部等を中心に道路交通に混雑が発生

大分市では、幹線道路の交差点や大分川などの渡河部を中心に混雑が発生しています。



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】

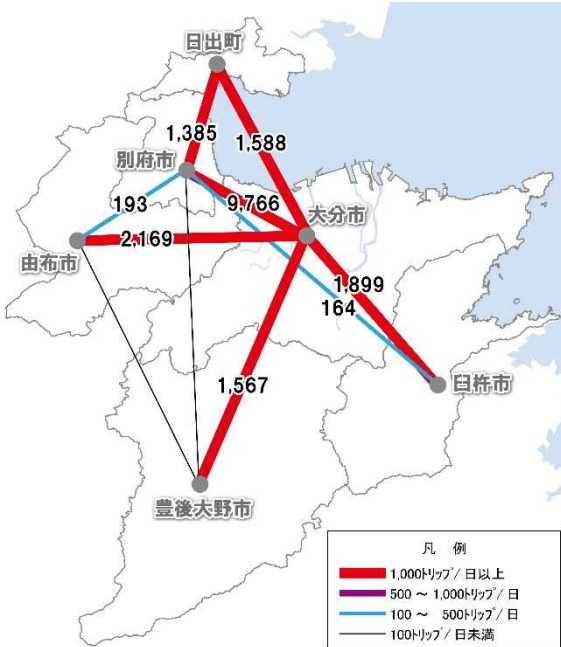
混雑度のイメージ

需給バランス (混雑度)	イメージ	交通状況
1.00 未満		<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>
1.00 ~ 1.25		<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>
1.25 ~ 1.75		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ピーク時間はもとより、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>・ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態である。</li> </ul>
1.75 以上		<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>

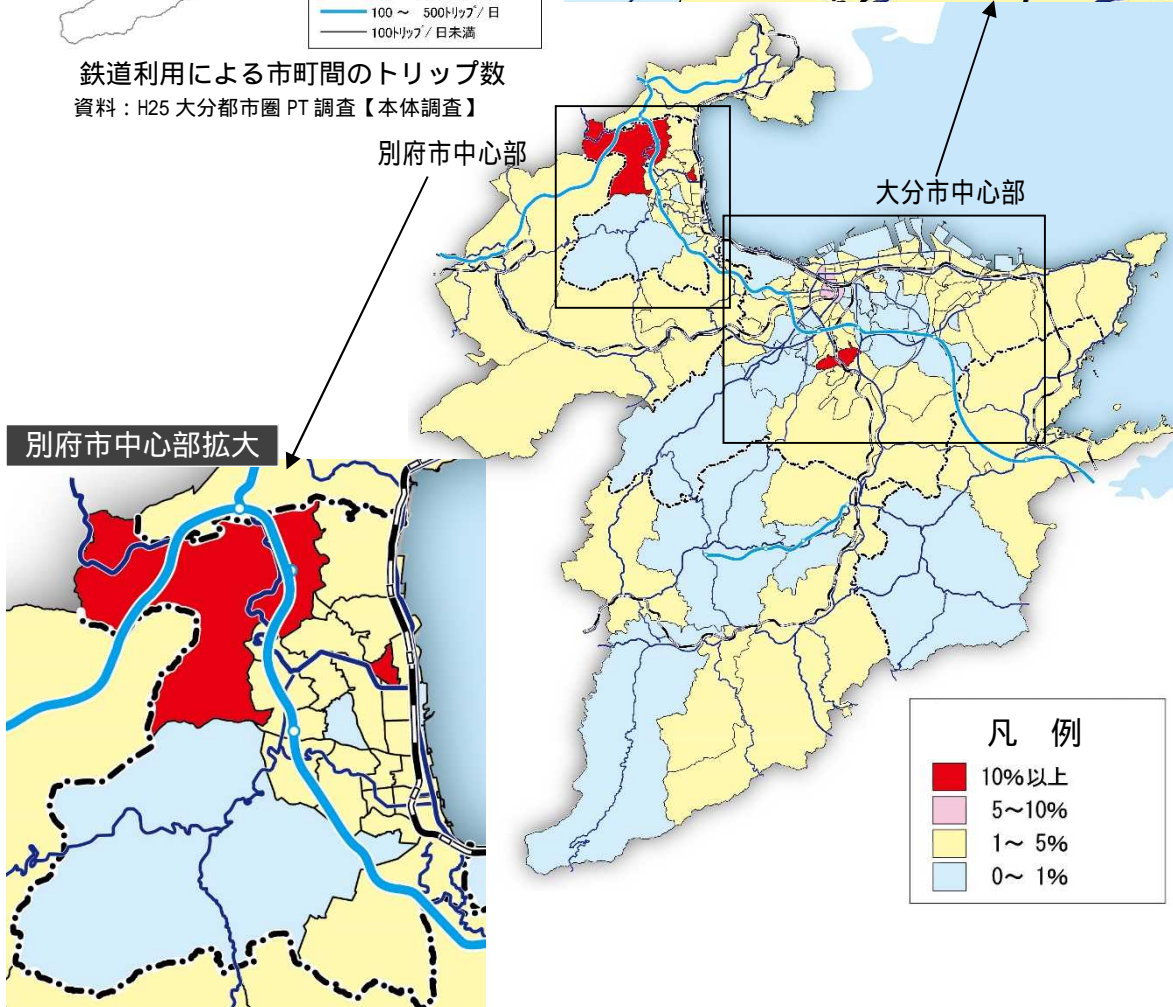
○ 鉄道利用者の動き

■ 大分市～別府市間で多い鉄道利用

市町間での鉄道利用者は、大分市と別府市間の移動で最も多くなっています。地域別には、大分市の中心部や大分大学付近、別府市の別府大学及びA P U付近で鉄道利用者の割合が高くなっています。



鉄道利用による市町間のトリップ数  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】



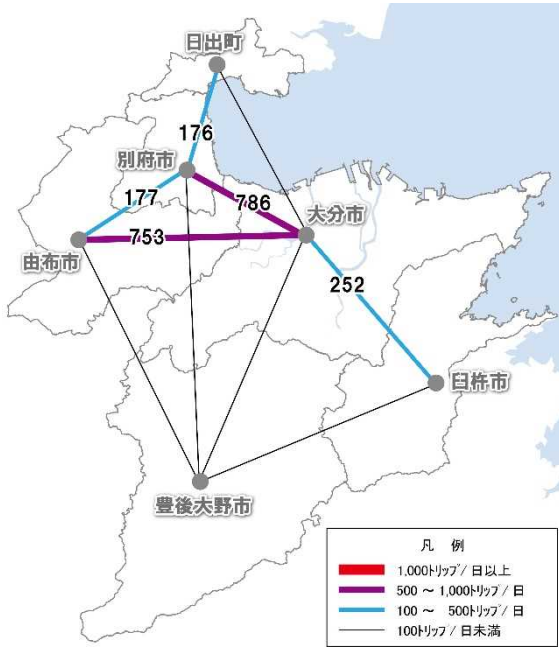
大分都市圏の鉄道の分担率（発生量）  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】



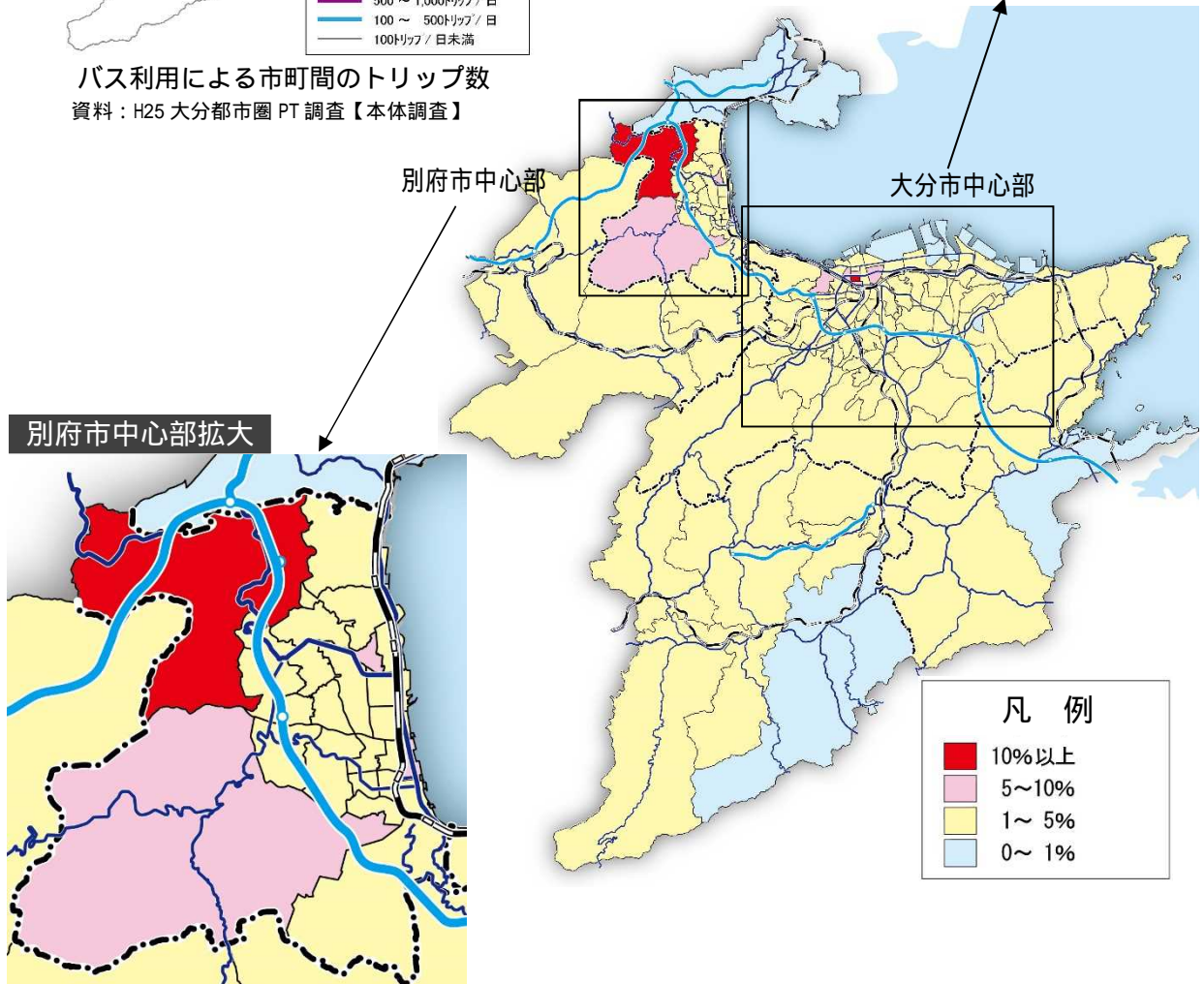
○ バス利用者の動き

■ バス利用者は別府市や大分市で比較的高い

市町間のバス利用者は、鉄道より少なくなっていますが、大分市と別府市、由布市間で比較的多くみられます。また、大分市中心部や別府市北部のA P U付近で、バス利用の割合が高い地域があります。



バス利用による市町間のトリップ数  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

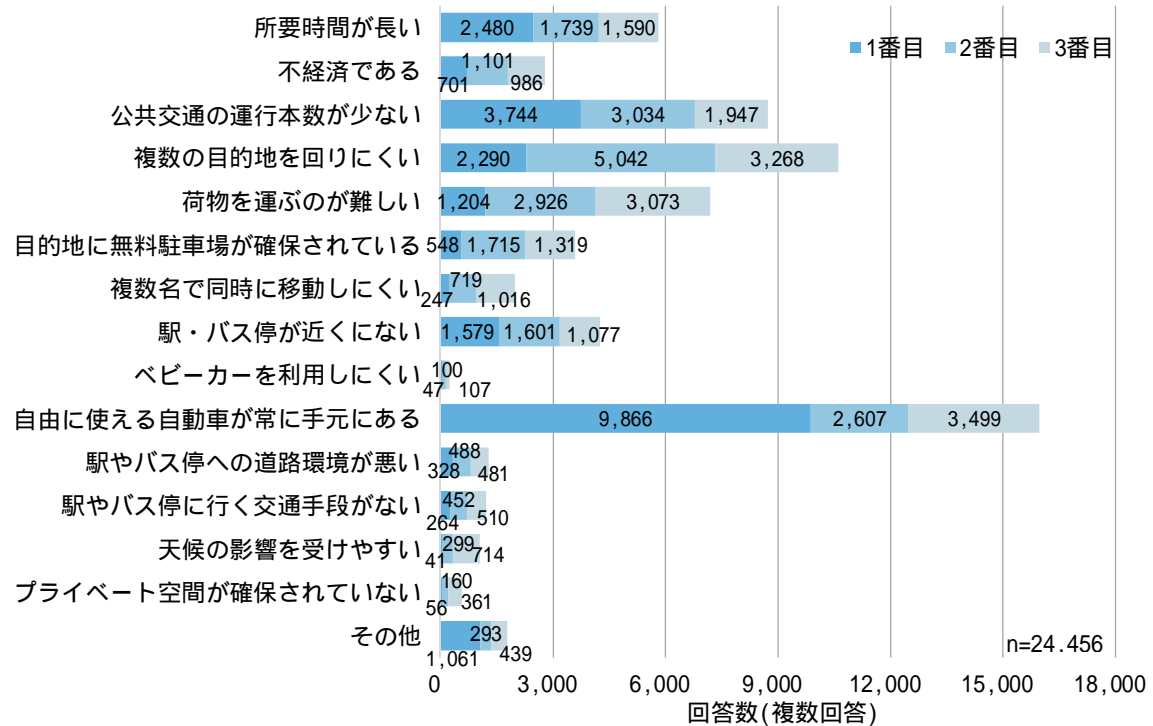


大分都市圏のバスの分担率（発生量）  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

○ 公共交通の利用に関する住民の意識

■ 「自由に使える車があるから」公共交通を利用しない

自動車や自動二輪を週に1回以上利用される方に、公共交通を利用しない理由について伺ったところ、「自由に使える自動車が常に手元にある」ことをあげる方が最も多く、「複数の目的地を回りにくい」が続く結果となり、自動車の利便性の高さから公共交通を利用しない状況となっていることが分かりました。一方で、「公共交通の運行本数が少ない」ことを理由にする方も多く、公共交通の利用促進に向けては、利便性の向上が課題と言えます。



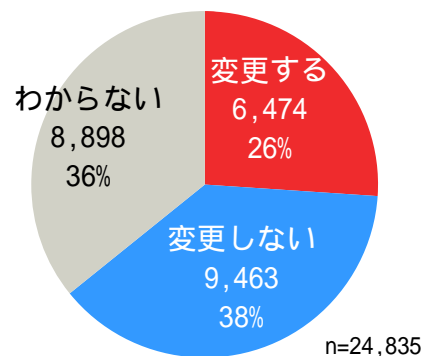
公共交通を利用しない理由

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】

■ およそ四分の一の人が、公共交通の利便性が良くなれば交通手段を転換

公共交通の利便性が良くなれば、自動車等から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」と答えた方が約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ことが分かりました。

一方で、「変更しない」と答えた方は約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組みも必要であると言えます。



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】

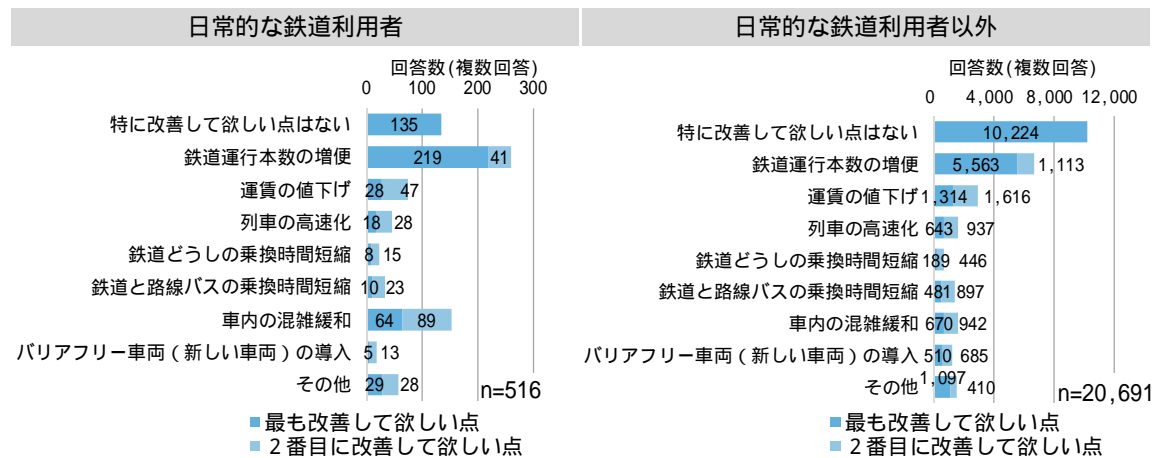
○ 鉄道に対するニーズ

■ 鉄道利用者からは「運行本数の増便」と「車内の混雑緩和」の要望

鉄道の運行面では、「運行本数の増便」に対するニーズが、利用するとしないに関わらず多くあります。次いで利用者からは、「車内の混雑緩和」といった快適な移動に対する要望となっています。

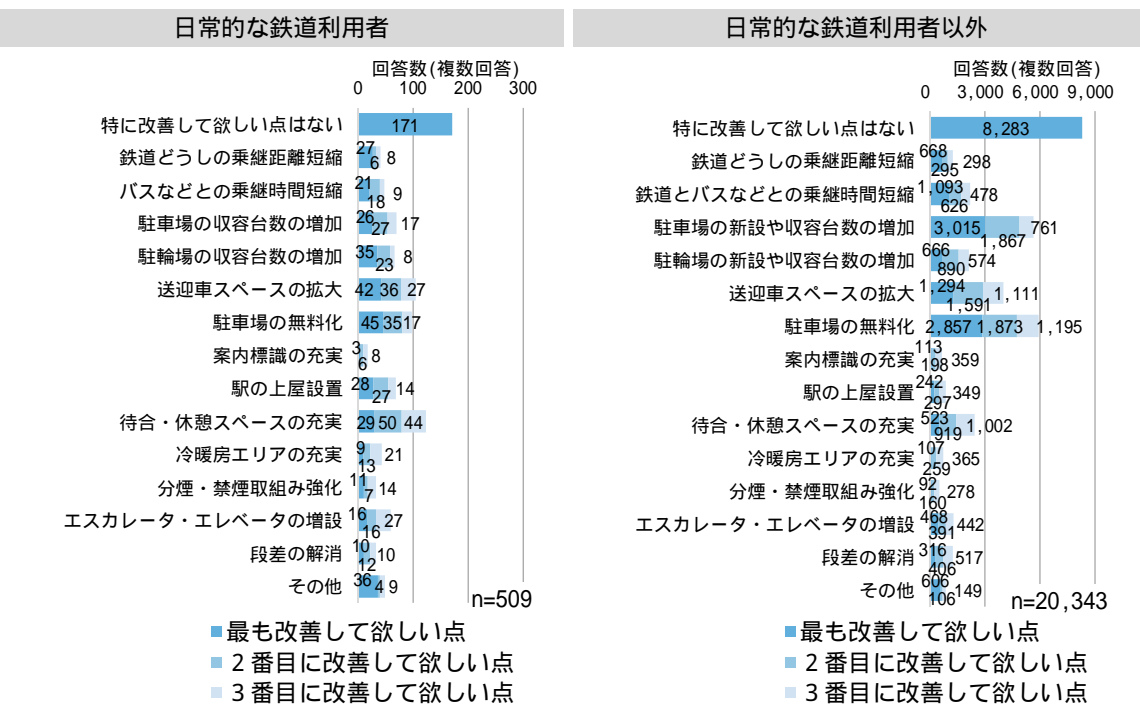
一方で、鉄道をあまり利用しない方では「特に改善してほしい点はない」という回答が卓越しており、前述の「公共交通を利用しない理由」と併せて考えると、鉄道が交通手段の選択肢にも入っていない方が多くいると想定されます。

駅に対しては、「駐車場の無料化」や「送迎スペースの拡大」といった駅までの移動に関する要望が多くなっており、パークアンドライド等の促進が利便性向上につながる可能性が示唆されました。また、利用者からは「待合・休憩スペースの充実」や「エスカレーター・エレベータの増設」といった快適性の向上を望む声があり、運行面と同様の傾向がみられます。



鉄道の運行面に対する要望

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】



鉄道駅に対する要望

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】

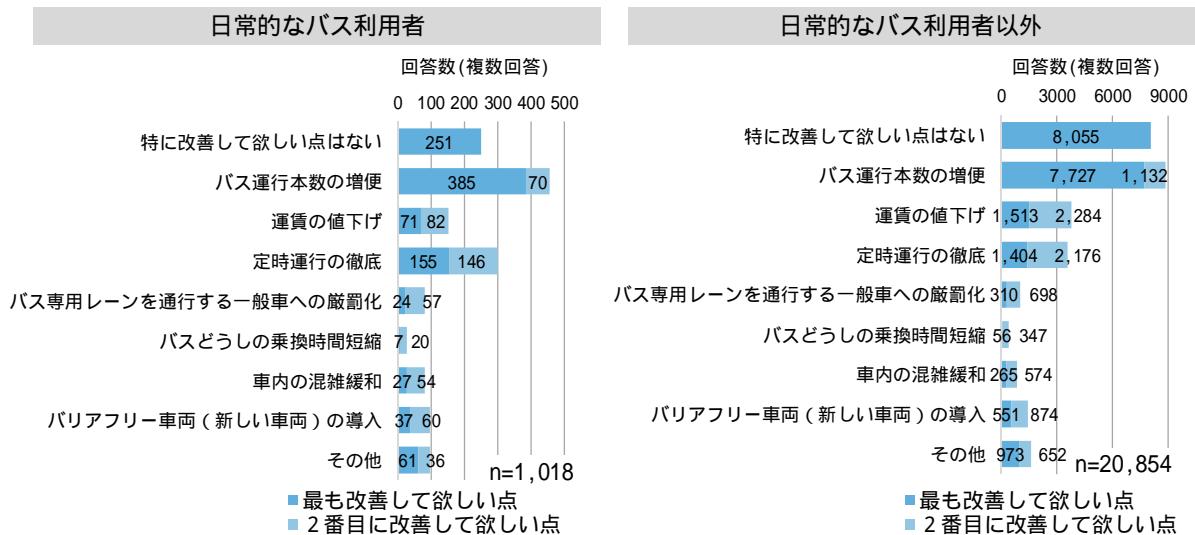


## ○ バスに対するニーズ

### ■ バス利用者からは「運行本数の増便」と「定時性の確保」の要望

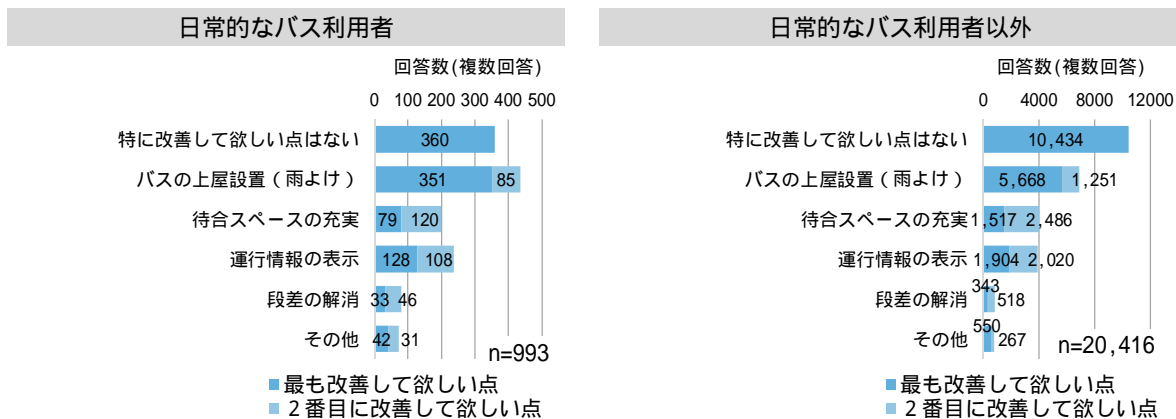
バスの運行面においても、鉄道と同様の「運行本数の増便」に対するニーズとともに、利用者からは「定時運行の徹底」が多くの方の要望となっています。一方、「運賃の値下げ」については、あまりバスを利用しない方からのニーズは高いものの、日常的に利用する方の要望は比較的低く、意識の違いがあることがわかりました。

バス停に関しては、「バス停の上屋設置」に対するニーズとともに、「運行情報の表示」を求める声も多くなっています。



### 路線バスの運行面に対する要望

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】



### バス停に対する要望

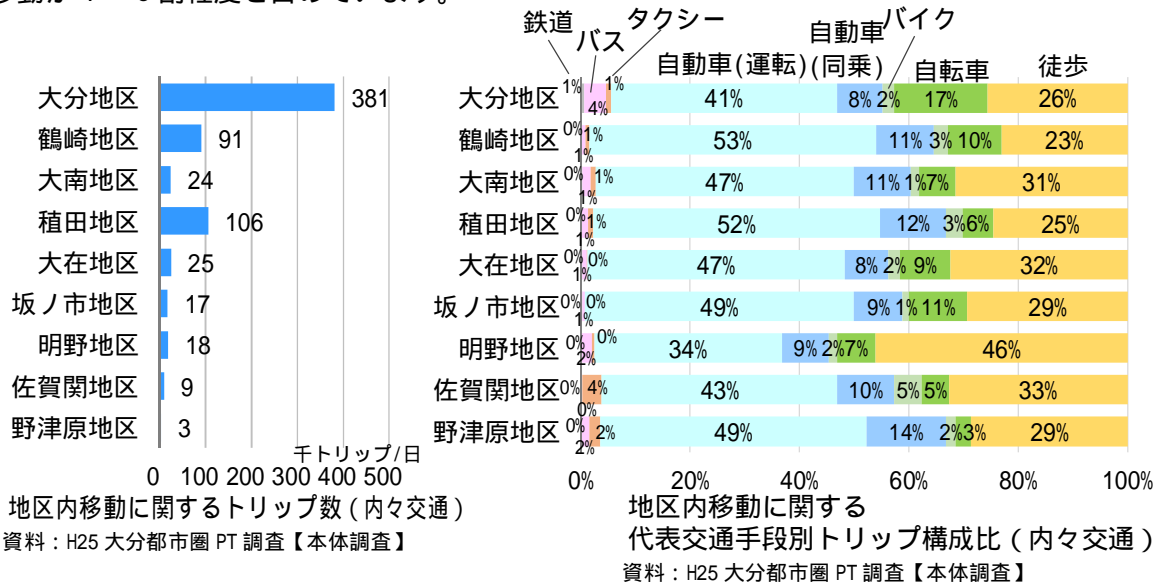
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】

○ 地区内における人の動き

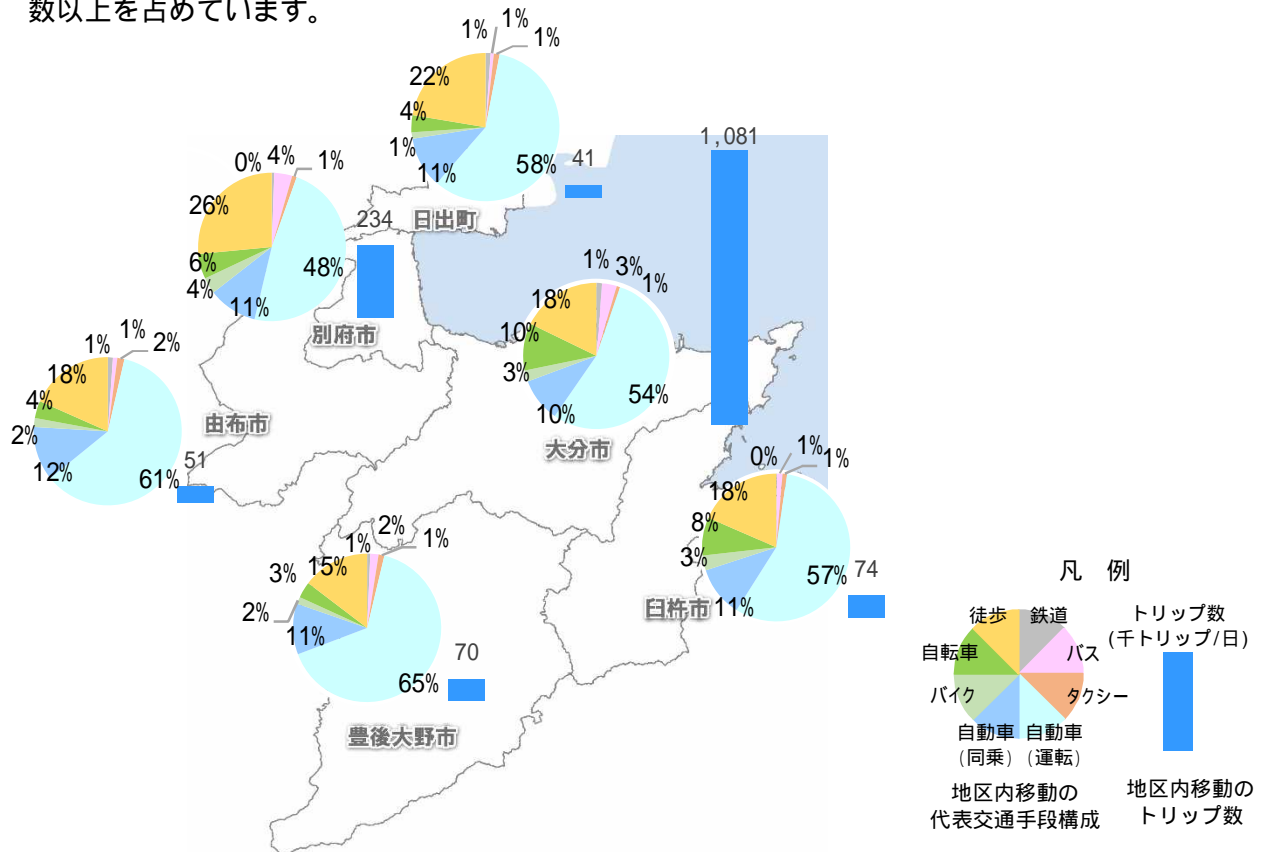
■ 地区内においても4～6割程度が自動車を利用

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倍近いトリップ数となっています。

交通手段については、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割程度を占めています。



各市町内での動きは、大分市内の動きが108万1千トリップと突出しており、次いで別府市内の動きが23万4千トリップと多くなっています。いずれの市町も自動車が、約半数以上を占めています。

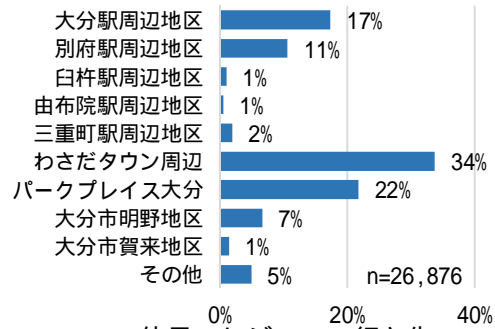


## ○ 大分市中心市街地への来訪者

### ■ わさだタウンやパークプレイス大分など郊外の商業施設との競合

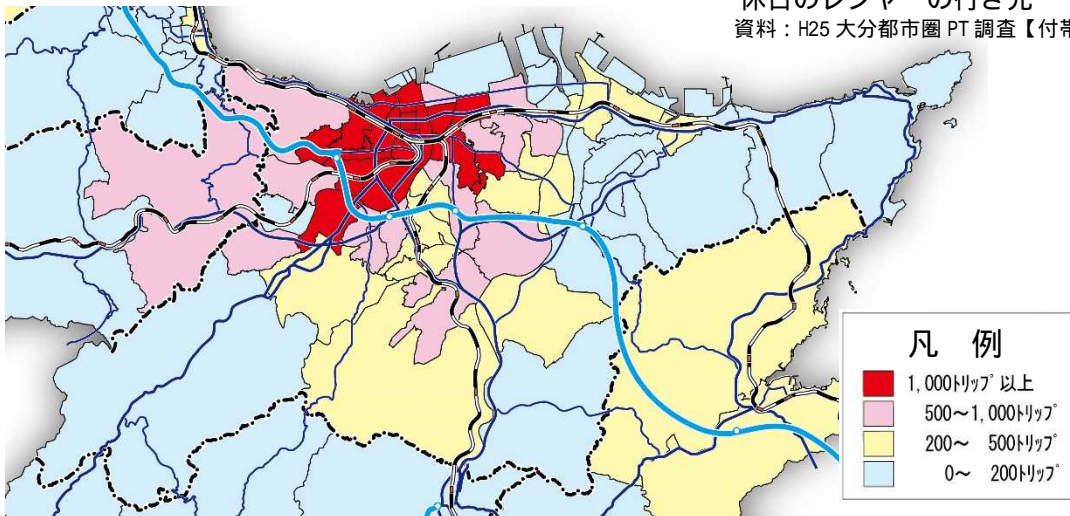
大分市中心市街地に買物等の私用目的で向かう人は、大分市内の比較的近い地域の人を中心としています。

また、休日のレジャーの行き先は、わさだタウン周辺やパークプレイス大分など、郊外の商業施設が多くなっていますが、JRおおいたシティの開業などにより、人の移動に変化が生じていることが想定されます。



休日のレジャーの行き先

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】



大分市中心市街地に向かう人のゾーン別発生量（私用目的）

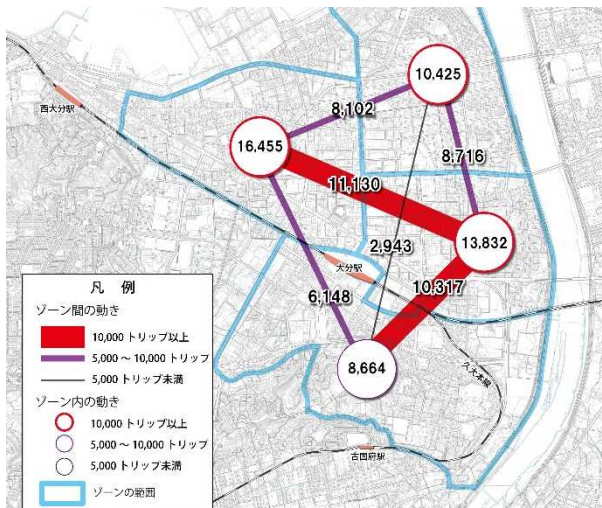
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

## ○ 大分市中心市街地における人の動き

### ■ 徒歩や自転車、自動車による中心市街地の移動

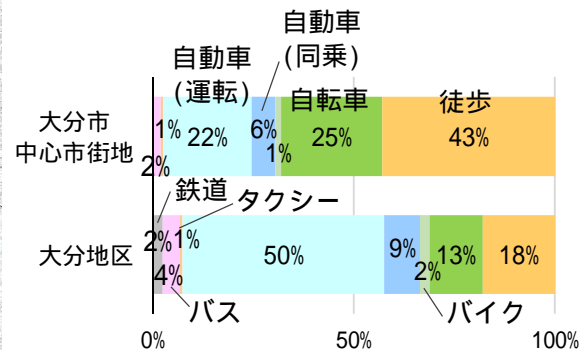
大分市中心市街地活性化基本計画の区域を含むエリア内では、一日におよそ9万6千トリップの人の動きがあり、そのうち大分駅北側の商業地における動きが約6万8千トリップに上ります。

中心市街地で利用されている代表交通手段は、徒歩が43%を占め、自動車が同乗を含めて28%、自転車が25%となっている一方で、バス利用者は2%と少なくなっています。



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】



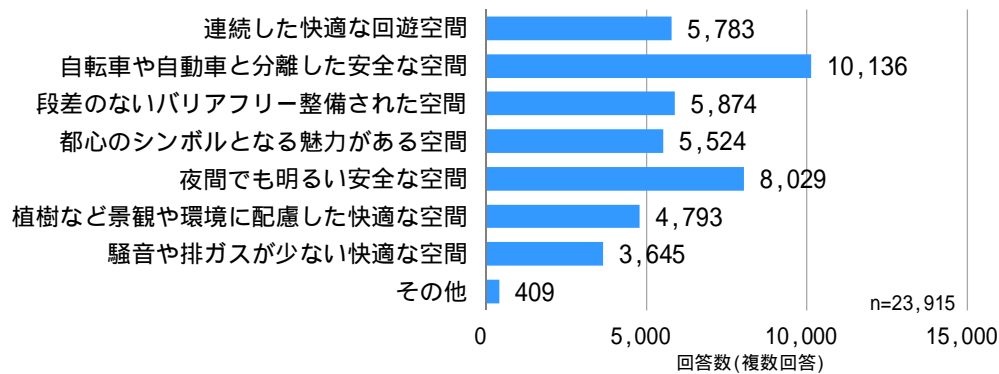
大分市中心市街地での代表交通手段トリップ構成比

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

○ 望ましい歩行空間・自転車走行空間

■ 歩行者・自転車通行空間の分離による安全性の確保に対する高いニーズ

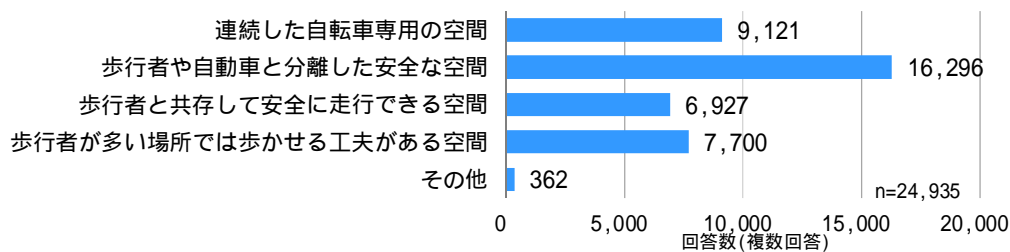
大分駅周辺地区や地区拠点における望ましい歩行空間として、「自転車や自動車と分離した安全な空間」を望む声が最も多く、安全な歩行空間の整備が求められています。その他では「夜間でも明るい安全な空間」に対するニーズが高くなっています。



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】

自転車走行空間としては、「歩行者や自動車と分離した安全な空間」に対するニーズが高くなっています。次いで「連続した自転車専用の空間」となっています。



望ましいと思う自転車通行空間

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【付帯調査】

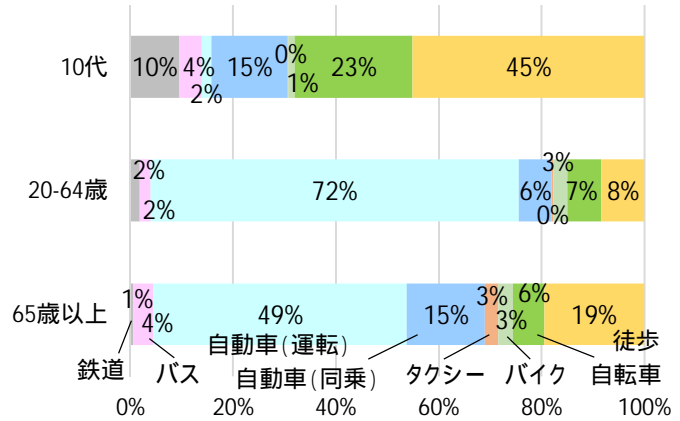
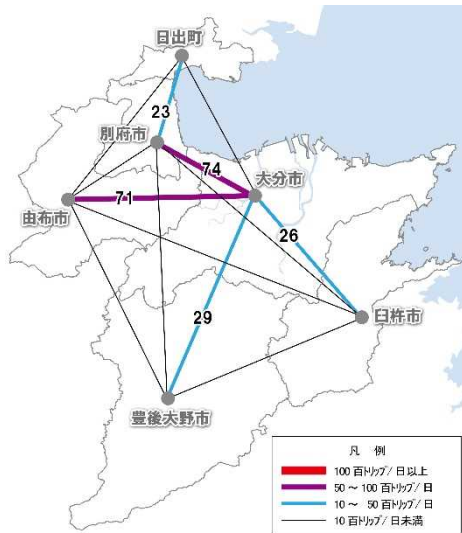


○ 高齢者等の交通特性

■ 65歳以上でも約半数が自動車を運転

高齢者の市町間の動きをみると、全体の傾向と同様で、大分市を中心とした移動が多くみられます。

利用交通手段では、65歳以上でも約半数が自動車を運転していますが、大分市のワンコインバス施策の効果もあって、他の年齢層に比べバスを利用する割合が高くなっています。



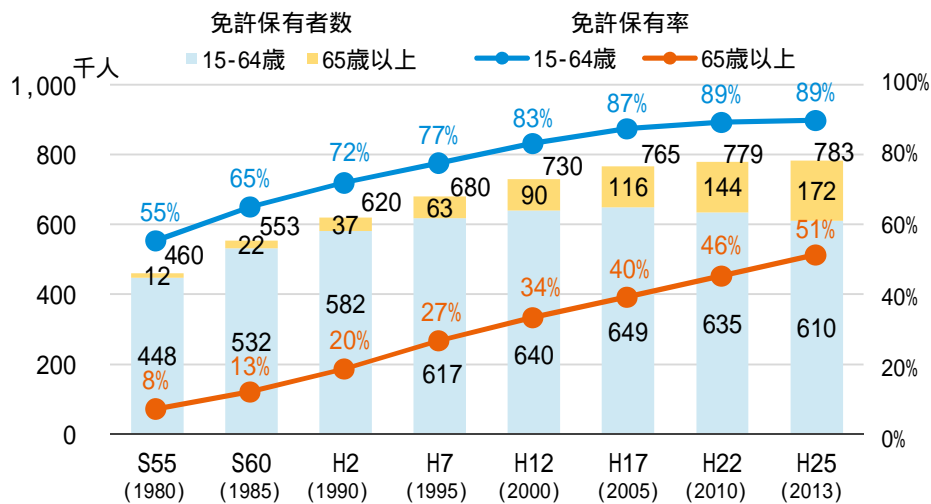
年代別の代表交通手段別トリップ構成比  
資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

高齢者（65歳以上）の市町間のトリップ数

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

■ 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、1万2千人から17万2千人へと14倍に増加しています。また、免許保有率も8%から51%に増加し、65歳以上の約半数が免許を保有している状況です。



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

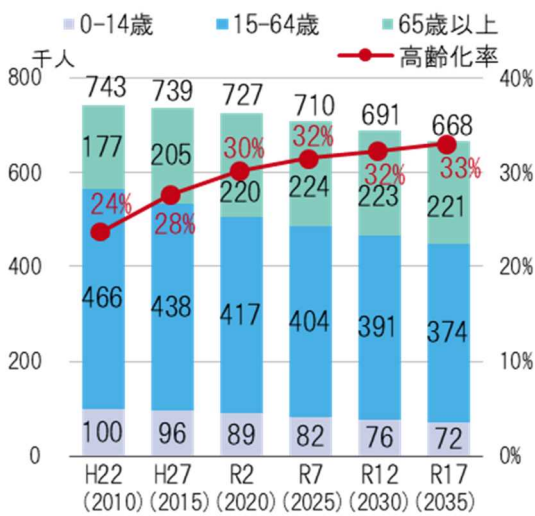
### 3. 大分都市圏の交通の将来の見通し

ここでは、国立社会保障・人口問題研究所が行った将来推計人口（中位推計）やパーソントリップ調査で得られた現況のデータを基に、本計画の目標年次である令和17（2035）年の状況を推計したものを示します。

#### ○ 将来の人口の見通し

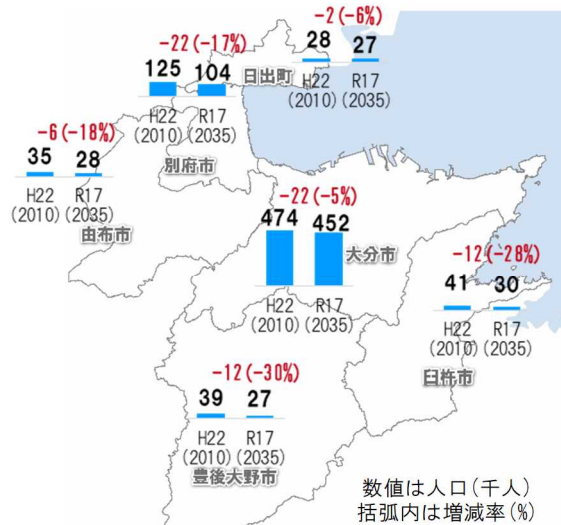
今後、大分都市圏では人口が減少に転じ、平成22（2010）年の約74万人から、令和17（2035）年には7万5千人程度減少し、約67万人となる見通しです。一方で高齢化は進行し、現在と比べて、令和17年には人口で約4万人増加、高齢化率は10ポイント程度上昇する見込みで、全国及び大分県全体の傾向と同様の推計となっています。

市町別の人口を見ると、臼杵市・豊後大野市といった都市圏の南部で、人口減少が進行する度合いが高くなっています。



都市圏の将来人口の見通しと高齢化率

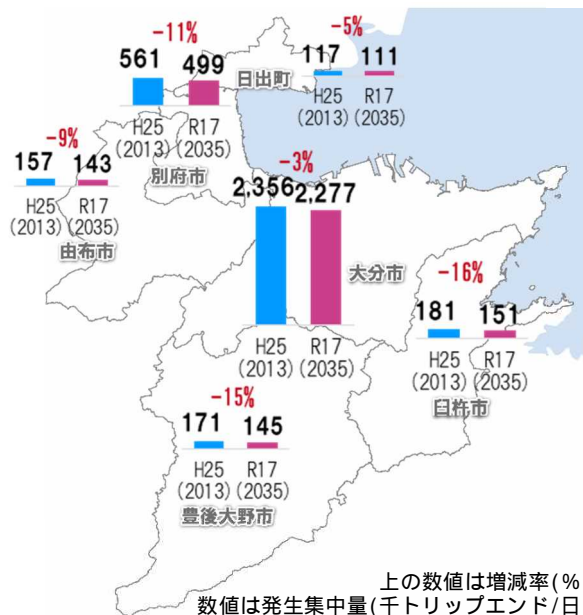
資料：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成25年3月推計）



各市町の将来人口の見通しと減少率

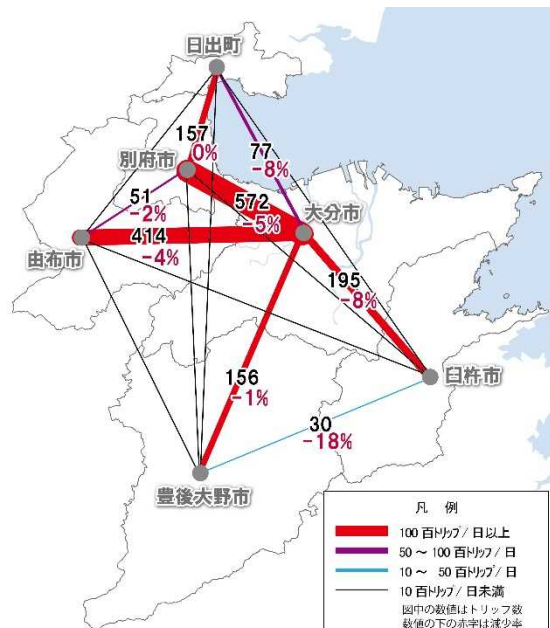
#### ○ 将来交通量の見通し

人口減少に伴い、各市町や地域間の交通量も減少する見通しとなります。特に、人口減少が激しい臼杵市では16%、豊後大野市では15%の減少と、他市町に比べて交通量の減少幅が大きくなっています。



各市町の将来の発生集中量

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】をもとに推計



市町間の将来交通量

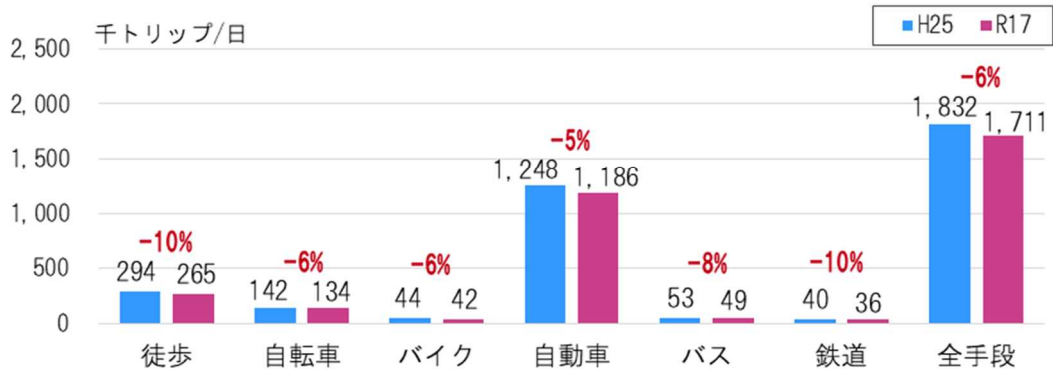
各交通手段の将来の利用状況を推計する上では、その時点における道路整備の進捗状況や鉄道・バス等の公共交通サービスの状況を設定する必要があります。ここでは、令和17年の状況を下記のとおり仮定し、交通量等を推計しています。

- ・道路：現在事業中の区間のみ完成し、その他は現況のまま
- ・公共交通：現在の路線・系統、便数等をそのまま維持

■ 将来の交通量は全体的に減少し、他と比べて公共交通の減少率が大きい

令和17(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します。特に、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くなる見通しとなっています。

この場合は、現況の公共交通のサービスの維持が困難となる路線などが出てくることから、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されます。



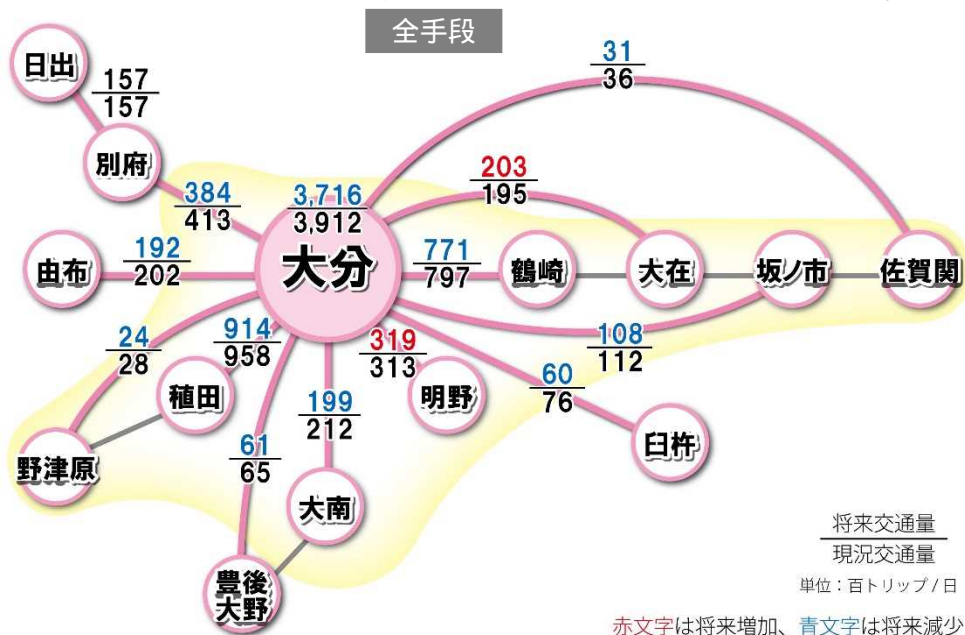
全手段には交通手段が航空機等その他のトリップを含む

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】をもとに推計

■ 大在・明野を除いて、将来の交通量は減少する見込み

地区間の将来の交通量は、人口の変動が少ないことが想定される大在地区や明野地区の交通量は増加する見通しですが、ほとんどの区間で減少する見通しです。

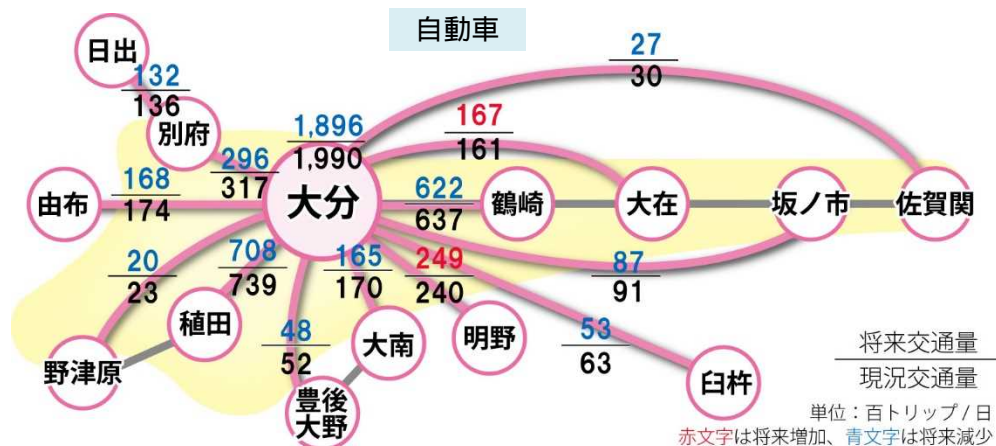


地区間の将来の交通量の見通し(全手段)

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】をもとに推計



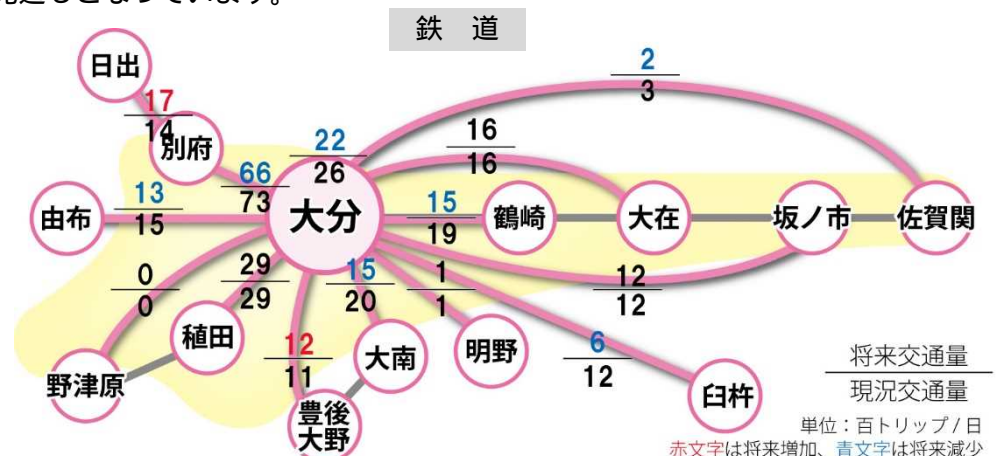
自動車の交通量は、大分 - 大在間と大分 - 明野間では増加しますが、それ以外のすべての区間で減少する見通しとなっています。



地区間の将来の交通量の見通し（自動車）

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】をもとに推計

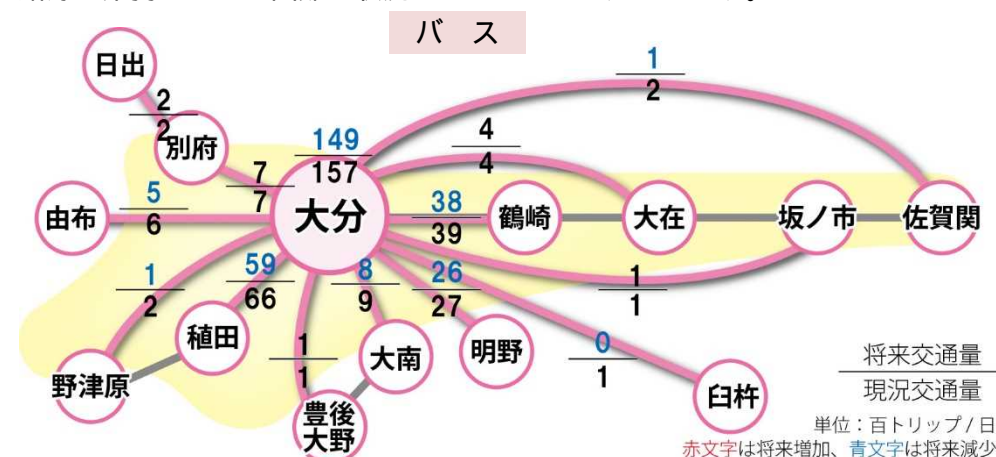
鉄道の交通量は、別府 日出間など一部で増加する予測も見られますが、それ以外のほとんどの区間で減少の見通しとなっており、特に大分 白杵間では半分程度まで落ち込む見通しとなっています。



地区間の将来の交通量の見通し（鉄道）

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】をもとに推計

バスについては、ほぼすべての区間で減少の見通しとなっており、特に周辺部については、路線の維持がさらに困難な状況になることが想定されます。



地区間の将来の交通量の見通し（バス）

資料：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】をもとに推計



1. 本計画の全体像

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

公共交通の維持と新たな交通手段の確保  
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

- 東九州自動車道の4車線化の促進とアクセスの向上
- 中九州横断道路の整備促進
- 高速バスの利便性強化
- 鉄道サービスの維持・向上
- 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
- 太平洋新国土軸構想の実現に向けた取組みの推進

### 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
- 鉄道及び路線バスの利便性・速達性の向上
- 基幹バスシステムの導入など路線バス網の再構築

### 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
- 駅やバス停などの快適性向上
- パーク＆ライドの促進
- 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
- 自転車利用環境の改善
- 交通施設などのバリアフリー化
- 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
- 新たなモビリティサービスの検討

## 2. 大分都市圏の将来像

将来の交通体系は、目指すべき都市の将来像を見据え、その実現に寄与するものでなければなりません。ここでは、県及び各市町が策定した関連する各種計画において、定められている基本目標などから、大分都市圏の目指すべき将来像を整理します。

### ○ 大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」の基本目標

『県民とともに築く「安心」「活力」「発展」の大分県』

### ○ 「大分県の都市計画の方針」における将来都市づくりのテーマ

『地域の豊かな個性を繋ぎ、自然と都市の幸が湧き出る、おんせん県おおいたの都市づくり』

### ○ 各市町の都市計画マスタープランにおける将来都市像の方向性

市町名	告示時期	将来都市像
大分市	令和3年 3月	笑顔が輝き 夢と魅力あふれる 未来創造都市
別府市	平成23年 4月	住んでよし、訪れてよしの 国際観光温泉(ONSEN)文化都市づくり
臼杵市	令和3年 3月	活力と魅力をみんなで育み、 居心地の良さを実感できる都市づくり
豊後大野市	平成23年 12月	豊かな自然と文化を未来につなぐやすらぎ交流都市
由布市	平成25年 2月	地域ごとの個性を大切にし、 自然・人・文化が交流するまち ゆふ
日出町	平成29年 4月	魅力あふれる生活都市の構築

各計画においては、目指すべき都市の将来像として、「魅力」や「交流」といったキーワードが掲げられています。また、各市町の都市計画マスタープランにおいては、複数の拠点に都市機能を集約する集約型都市構造を目指すこととしています。

### 3. 大分都市圏が抱える交通の課題

これまで都市圏全体での人口は増加傾向でしたが、平成27年には減少に転じ、令和17(2035)年には7万5千人程度減少し、約67万人となる見通しです。一方で高齢化は進行し、平成22(2010)年と比べて、令和17年には人口で約4万人の増加、高齢化率は10ポイント程度上昇する見通しとなっています。この人口及び高齢化率の推移は、全国及び大分県全体と同様の傾向となっています。

ここでは、当初計画時に整理した課題に加え、前節までに抽出した課題を統合し、大分都市圏が抱える交通の課題の整理を行います。

#### 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

大分都市圏は、多様な産業が集積するとともに、「日本一のおんせん県おおいた」を代表する別府や由布院といった全国的に知名度の高い温泉や山海の幸など観光資源にも恵まれています。その交流を支える交通網は、大分自動車道や東九州自動車道を中心に整備された高速道路、九州各方面へつながる鉄道網とともに、九州の内航フェリーの大半が発着するなど九州の東の玄関口としての機能を有しています。

今後、東九州の拠点都市としての機能・魅力を高め、産業、観光などにおける交流を活発化していくためには、移動の高速化と円滑化を図る必要があります。

#### ○都市圏の広域交通網の強化による交流等の支援

「大分県長期総合計画」においても、鉄道の複線化や高速化、地域高規格道路等の整備による地域の産業や広域交流の支援など、広域交通網の整備促進を図る必要があるとしています。

パーソントリップ調査の結果からは、高速道路等の整備効果もあり、都市圏外への移動量が30年前の約3倍に増加し、移動が広域化している傾向がみられます。そのなかで、様々な交通手段が選択できる福岡県への移動は、バスを含めた高速道路利用が約5割、鉄道利用が2割となっています。一方で、熊本県や宮崎県など九州他県への移動は、一般道の利用が多く、鉄道や高速道路が利用しづらい状況(単線区間があるJR日豊本線、暫定2車線区間が残る東九州自動車道、整備途中の中九州横断道路)がうかがえます。

また、フェリーの利用には、福岡県や熊本県、宮崎県など県外を目的地とする移動も多く、その割合は臼杵港で6割を超え、佐賀関港でも5割程度を占めています。このことから、「九州の東の玄関口」の拠点化を目指す本県において、九州各地への移動を支える広域交通網の整備が重要であると考えられます。

今後、外国人旅行者の受入を含む交流人口の増加など他都市圏との活発な交流を進めるとともに、近年多発する災害時の多重化や代替性を強化するためにも、鉄道サービスが在来線に依存していることや、高規格道路に暫定2車線供用の区間があることなどの課題への対応が必要となります。

さらに、平成30年11月に大分スポーツ公園で開催されたサッカー日本代表戦で、大規模な渋滞が発生したことから、大規模イベント時の大分スポーツ公園への自家用車等でのアクセス改善も、重要な課題となっています。

「大分県長期総合計画」においても、広域交通ネットワークの整備推進として、東九州自動車道の4車線化や地域高規格道路整備などの広域道路網の整備、東九州新幹線整備等鉄道の高速化・複線化の促進、ダブルネットワーク整備などリダンダンシー確保によるネットワークの強靱化の推進などが求められており、広域交通網の整備促進を図る必要があるとしています。



## ○陸・海・空の交通ネットワークを活かす結節機能の強化

他都市圏との広域的な移動の拠点となる空港やフェリーターミナルにおいては、連絡するバスとの乗継改善などを求める利用者が多く、出発地や目的地との移動に利用する他の交通手段との連絡に課題があると考えられます。

東九州の拠点都市としての役割を果たし、県内を広域的に観光しやすい環境づくりを進めるためには、首都圏や海外などとの交流を支える大分空港や、瀬戸内海を挟んで関西・四国とつながっている地理的特性を踏まえた海上交通と、バスや鉄道といった公共交通などの陸上交通との連携を図り、拠点としての機能を高める必要があります。

特に、平成30年度に年間利用者数が16年ぶりに200万人を突破した大分空港とのアクセス改善に向け、ホーバークラフトによる海上アクセス導入が進められていることから、ホーバークラフト発着地の交通結節機能の強化が急務となっています。

「大分県長期総合計画」や「大分市都市計画マスタープラン」においても、陸・海・空の広範な交通のネットワーク化が求められています。

## 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

都市圏内の移動は、広域都心である大分地区を中心とした人の動きが大半であり、いずれの区間でも自動車利用が半数以上を占めています。自動車の利用は30年前の1.6倍に増加し、交通混雑の要因のひとつともなっています。

## ○道路における交通混雑の緩和

交通手段については、現状で自動車利用が約7割を占めており、30年前と比べると自動車への依存が進んでいます。大分県渋滞対策協議会においても、大分地区周辺の幹線道路や渡河部を中心に「主要渋滞箇所」を選定しています。

将来、交通量の減少が見込まれる中であっても、パーソントリップ調査の結果をもとにした推計では、大分市中心部と植田や鶴崎・大在、明野の各地区間の交通需要は大きく、それらを結ぶ幹線道路では、依然として交通の集中が見込まれています。

そのため、公共交通の利用促進を図りつつ、拡幅やバイパスといった道路整備、立体交差や右折レーンの設置を含む交差点の改良等により、混雑の緩和を図る必要があります。

また、自転車の利用促進により、交通における自動車への依存の低減も期待できることから、道路整備などに合わせて自転車通行空間を確保することも重要とします。

## ○公共交通及び主要交通拠点のサービスの向上

公共交通の利便性が比較的高い大分市や別府市においても、鉄道やバスの利用割合がそれぞれ3%程度と低い状況で、30年前と比較してもその割合は減少しており、路線バス利用者数は令和2年時点においても減少傾向が続いています。さらに、大分市と周辺市町を結ぶ路線バスも低調な利用にとどまっています。一方で、公共交通ネットワークを支える交通事業者においては、運転手の不足や高齢化が進むなど、担い手の確保が重要となります。

大分市内では、鉄道沿線の鶴崎、大在地区、路線バスの便数が多い積田、明野地区において、通勤時間帯を中心に大分市中心部へ向かう道路で混雑が発生していることから、その緩和に向けては、一度に大量の人が移動できる公共交通の利用が重要となります。

そのためには、改善要望の声が大きい「運行本数の増便」、「路線バスの定時性の確保」などニーズを的確に捉えた利便性の向上を図り、現在の利用者の満足度を向上させることが重要となります。一方で、日常的に公共交通を利用しない方は、公共交通に対して「特に改善してほしい点はない」とする回答や、公共交通を使わない理由として「自由に使える自動車が常に手元にある」、「複数の目的地を回りにくい」とする方が多いことを鑑みると、交通手段の選択肢として公共交通を考えていない方が多くいることが想定されます。

従って、利用拡大を図る上では、自発的な交通行動の変化を促すため、利用者の視点に立った公共交通サービスに関するきめ細かな情報の提供などが必要となります。

また、自家用車からの転換や観光やイベントの来訪者に公共交通を利用してもらうためには、公共交通サービスの向上とともに、車両のシンボル性等の魅力も重要な要素と考えられ、「県都大分市交通円滑化基本方針」で導入を目指すことが位置付けられたBRTには、その役割も期待されます。



同一人員の移動に要する自家用車とバスの占有面積（イメージ）

自動車：現在の平均乗車人員の1.23人が1台に乗っていると想定

バス：全員が座席に座り、27人が1台に乗っていると想定

### 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

令和3年3月に改訂された「大分都市計画区域マスタープラン」や「大分市都市計画マスタープラン」等では、各地区拠点で都市機能の集積を進め、地区住民の日常生活の拠点としての機能強化を図るとともに、それらの拠点間を、まちづくりと連携した公共交通ネットワークで繋ぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク型」の都市構造を目指すこととしています。しかしながら、公共交通の利用は30年前と比べて減少しており、拠点の周辺部における路線バスの維持などが課題となっています。また、歩行者や自転車も安全で安心して移動できる環境の構築も求められています。

#### ○公共交通の維持と新たな移動手段の確保

大分市内の路線バスの利用者は、この30年で約4割(平成27年現在)に減少しており、パーソントリップ調査の結果をもとにした将来の推計においては、現在のサービスを維持しても減少傾向に歯止めがかからない見込みとなっています。特に周辺部においては、維持が困難になる路線も出てくるのが考えられます。その結果、自動車でしか移動ができなくなる地区が生じることも想定され、増加する高齢者や自動車の運転ができない学生などの交通手段を確保することが、今後の大きな課題となることが見込まれます。

そのため、運行面における利便性の向上とともに、パークアンドライドのための駐車場整備、鉄道とバスのダイヤ調整などにより、各交通手段の連携を向上させる取組みも必要となります。さらには、様々な交通手段をかしこく使う社会への転換を促すモビリティ・マネジメントの取組みなどにより、公共交通の利用促進を図り、安定的な公共交通サービスを確保することが重要になります。

また、やむなく路線バスの維持が困難となる地区については、その実情に応じて、コミュニティバスの導入など交通手段の確保を図る必要があります。

さらに今後は、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を総動員して移動手段を確保すること(改正地域公共交通活性化再生法(R2.11))や、実用化が進む自動運転などの先端技術を活用した新たなモビリティサービスの導入等による、公共交通ネットワークの維持・改善が必要となります。

#### ○駅やバス停等の交通施設の充実

鉄道駅に対しては、待合・休憩施設や駐車場、バス停に対しては、待合施設の改善に関するニーズがそれぞれ高くなっています。これらのニーズへの対応を検討していくとともに、高齢者や外国人を含めた来訪者などにも使いやすく安全な交通施設を充実させていく必要があります。

#### ○歩行者・自転車利用者の安全性の確保

中心地区における望ましい歩行者、自転車の通行環境として、「他の交通手段と分離した安全な空間」へのニーズが最も高く、それぞれの安全な通行空間の整備が求められていることから、自転車の通行空間整備に加えて、自転車利用者が歩行者に思いやりを持ち、安全に運転する意識を定着させるため、自転車ルール・マナーの啓発等を併せて行う必要があります。

#### ○地区拠点内の回遊性の向上及び安全性の確保

大分市中心市街地内の移動においても、自動車での移動が3割近くを占めており、バス利用は2%と少ない状況です。地区内循環バスの導入など公共交通による回遊性の向上を図るとともに、徒歩が4割、自転車が約3割を占めていることから、歩行者や自転車の安全性を確保することも必要です。

## 4 . 都市圏における交通体系の将来像

### 都市圏の交通体系の将来像

大分都市圏においては、将来に向けて、人口減少、高齢化の局面を迎え、前述のような交通に関する課題が山積しています。ポストコロナの状況を十分に見通すことは困難な状況ではありますが、都市圏における交通体系の目指すべき将来像は当初計画策定時と変わらないことから、以下のとおり定めます。

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



## 5 . 将来像の実現に向けた基本方針と施策展開

将来像の実現に向けて、前述の各交通課題に対応した3点の基本方針のもと、様々な交通施策を引き続き講じることとします。

### 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

- ・他都市圏との移動に自動車が多く利用されている中で、交流人口の増加等を図るためには、多様な交通手段による広域交通網の構築、高速化及び強靱化が求められています。
- ・これからの大分県や東九州を牽引するため、活力ある県都圏域として、広域的な交流・連携の強化を支える交通体系の構築を目指します。
- ・特に東九州自動車道は、暫定2車線区間の4車線化の促進に加え、大分松岡PAにおけるスマートインターチェンジの設置に向けた取組を進めます。
- ・中九州横断道路は、広域ネットワークのミッシングリンク解消と多重性確保によるネットワークの強靱化に向け、大分～犬飼間の早期事業化に向けた取組を進めます。

#### 展開する施策例

東九州自動車道の4車線化の促進とアクセスの向上

中九州横断道路の整備促進

高速バスの利便性強化

鉄道サービスの維持・向上

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

太平洋新国土軸構想の実現に向けた取組みの推進

#### 広域交通拠点の機能強化

- ・大分駅をはじめとする主要鉄道駅や空港、フェリーターミナルといった広域交通拠点は、他都市圏の方の利用も多く、九州の東の玄関口としての機能強化が求められています。
- ・大分都市圏と九州各県を結ぶ周遊観光などを支えるため、交流ネットワークの形成を目指します。
- ・大分空港へのホーバークラフトによる海上アクセス導入に伴う、ホーバークラフト発着地へのアクセス道路の整備や二次交通の充実など、交通結節機能の強化を図ります。

#### 展開する施策例

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

## 2 拠点集約型まちづくりを支援する持続可能な交通体系

### 拠点間の円滑な移動を支える交通体系

- ・パーソントリップ調査の結果から、自動車利用への依存と公共交通の利用が減少している現状が分かりました。さらに、将来にわたってこの状況のまま推移すると、幹線道路における交通渋滞、運行の遅延や便数の減少といった公共交通の利便性低下などが懸念されます。
- ・大分都市圏における各市町が目指すべき将来の都市構造として掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現のために、必要な都市機能が集積した複数の拠点を円滑につなぐ交通ネットワークの形成を目指します。
- ・令和2年10月に策定した「県都大分市交通円滑化基本方針」に基づき、大分駅～鶴崎間、大分駅～明野間へのBRT導入や、大分スポーツ公園でのイベント時における連節バスの活用について、必要な検討を進めます。

#### 展開する施策例

混雑の緩和に向けた幹線道路の整備

鉄道及び路線バスの利便性・速達性の向上

基幹バスシステムの導入など路線バス網の再構築

### 目的地やシーンに応じて様々な手段が選べる交通体系

- ・移動の快適性と自由度が高い自動車は、大分都市圏において最も利用されている交通手段です。しかしながら、交通需要が集中している通勤時間帯の都心部や大規模事業所周辺などへ向かう移動など、その目的や場所、時間帯などによっては、他の交通手段の利用により社会的なメリットが生じる場合もあり、各交通手段の利便性などを向上するとともに、複数の交通手段の結節点の機能の強化が必要です。
- ・目的などに応じて、車や公共交通、自転車など多様な交通手段を自らが選択できる交通体系の構築を目指します。
- ・特に自転車の活用促進に向けては、県や大分市の「自転車活用推進計画」や「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」などに基づき、道路整備などに合わせて自転車通行空間を確保するとともに、シェアサイクルやサイクル&ライドの導入など、必要な対策を講じていきます。

#### 展開する施策例

鉄道と路線バスの連携強化

駅やバス停などの快適性向上

パーク&ライドの促進

自転車ネットワークの整備

### 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

- ・路線バスをはじめとする公共交通利用者の減少は、住宅地が点在する周辺部において、維持が困難になる路線が生じるなど、日常生活に直結した影響が生じることが想定されます。
- ・自動車を利用する方が多い大分市中心市街地の活性化に向けては、新たな地区内移動の交通手段を提供するなど、回遊性向上のための取組みが必要です。
- ・買物、通院等の日常的な行動のための移動を支える交通システムの検討を進めます。

#### 展開する施策例

大分市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

#### 安全に移動できる交通体系

- ・パーソントリップ調査の結果から、若年世代では、徒歩、自転車の利用が多く、その安全の確保に向けては、他の交通手段との接触を抑制することが求められています。
- ・高齢者に対しては、自動車運転による事故のリスクを回避し、公共交通などが利用しやすい環境を創出していくことが必要です。
- ・移動の安全性を高め、子供からお年寄りまで、安全に移動できる交通環境を目指します。
- ・特に、自転車については、県や大分市の「自転車活用推進計画」や「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」などに基づき、道路整備などに合わせて自転車通行空間を確保するなど、必要な対策を講じていくとともに、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車交通安全教育や交通事故防止・被害軽減対策、交通事故被害者保護対策などに取り組んでいきます。

#### 展開する施策例

交通安全対策など歩行者の安全性向上

自転車利用環境の改善

交通施設などのバリアフリー化

交通ルールの遵守などに向けた啓発・PR活動

#### 永く安心して暮らせる交通体系

- ・近年、各地で頻発している豪雨などの異常気象や甚大な被害が想定される南海トラフによる巨大地震などの発生時には、多様な活動を支える移動経路の確保が重要となります。
- ・災害発生時にも、避難や復旧に役立つ強靱な交通環境を目指します。

#### 展開する施策例

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

## みんなで考えてつくる交通体系

将来において、利用者の減少による公共交通サービスの低下が懸念され、高齢者や学生などの交通手段確保が課題となることが想定されています。

各交通手段における適切な役割分担のもと、過度に自動車に依存せず、公共交通や自転車等の多様な交通手段を利用しやすい交通環境の実現に向けて、地域や職場など様々な人々が考え、協働するための取組みを進めます。

また、先端技術を活用した次世代モビリティサービスはこの数年で急速に進展しており、今後もこの進展は継続すると予想され、地域が抱える移動課題の解決を図るためには、効率的であることはもとより、持続的なサービスを導入することが必要です。

このため県では、令和2年7月に「次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会」を立ち上げ、行政、交通事業者、観光・福祉など地域代表者、学識経験者とともに、先端技術を活用したモビリティサービスの導入に向けて幅広く検討を始めており、実証実験の実施や事例の提供も行いながら、導入に向け継続して検討を進めていきます。

大分市では、平成29年度より自動運転車両の実験運行を重ねており、市民や来街者の意見、周辺交通への影響を基に交通事業者、学識経験者、国、県、市で構成する「大分市自動運転のあり方検討会議」で自動運転車両の活用方法等の調査・検討を進めています。今後も、自動運転の活用を視野にいたした都市圏の交通体系の将来像の実現に向け、多様な主体と連携しつつ、取組を進めていきます。

あわせて、国が進めるMaaSや新型輸送サービスへの取組といった新たなモビリティサービスの検討動向を踏まえつつ、関係機関とともに必要な検討を進めていきます。

### 展開する施策例

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

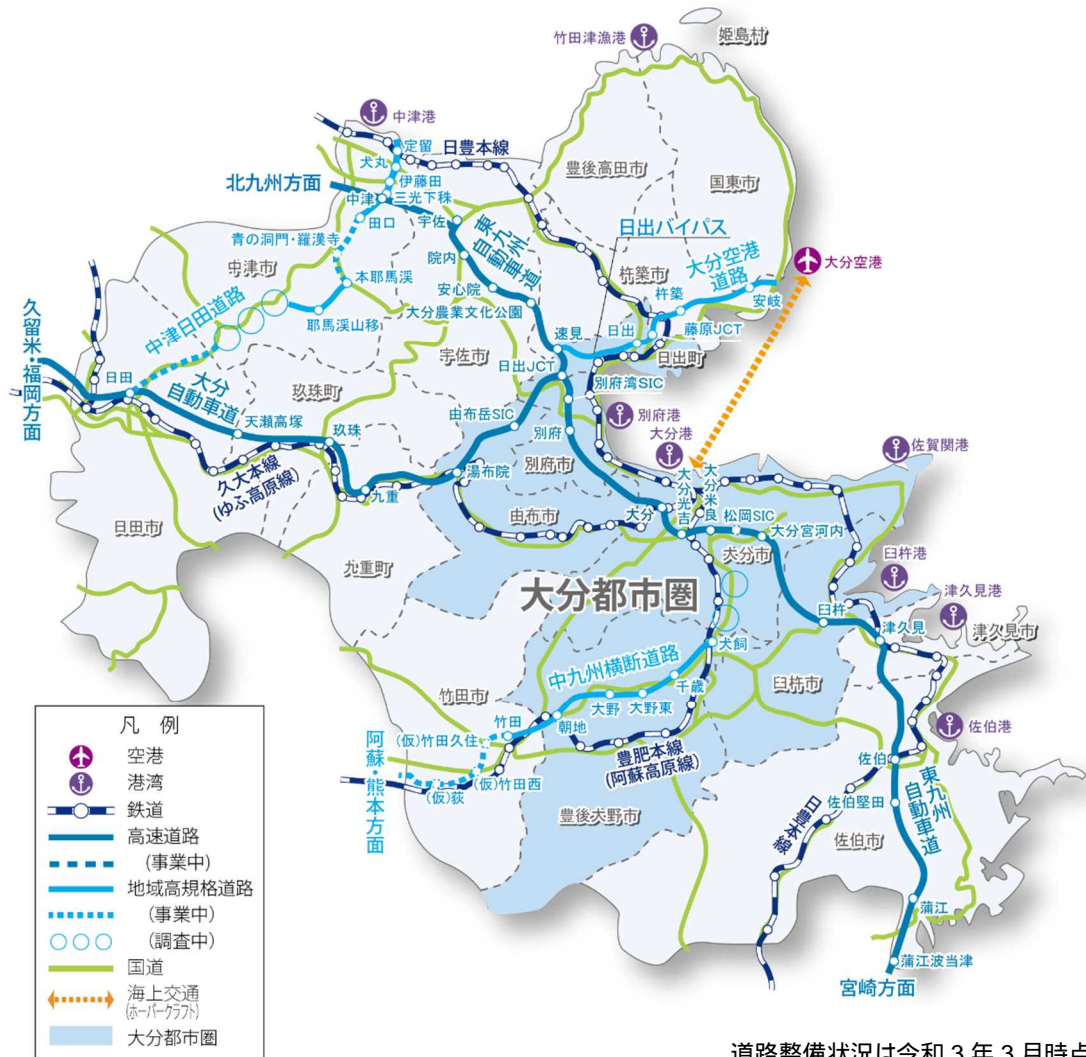
新たなモビリティサービスの検討



# 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

大分都市圏は、九州の東側に位置し、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ます。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ります。



道路整備状況は令和3年3月時点

大分都市圏を取り巻く広域交通体系

<p>道路網</p>	<p>東九州自動車道の4車線化の促進と大分松岡PAのスマートインターチェンジ設置                  中九州横断道路の整備促進                  空港・フェリーターミナル・ホーバークラフト発着地等へのアクセスの強化</p>
<p>公共交通網</p>	<p>東九州自動車道の開通を捉えた高速バスの利便性強化                  鉄道サービスの維持・向上                  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とのバスによるアクセス改善                  空港へのホーバークラフトによる海上アクセス導入と二次交通の充実</p>

## 2. 県都・大分市の将来交通体系

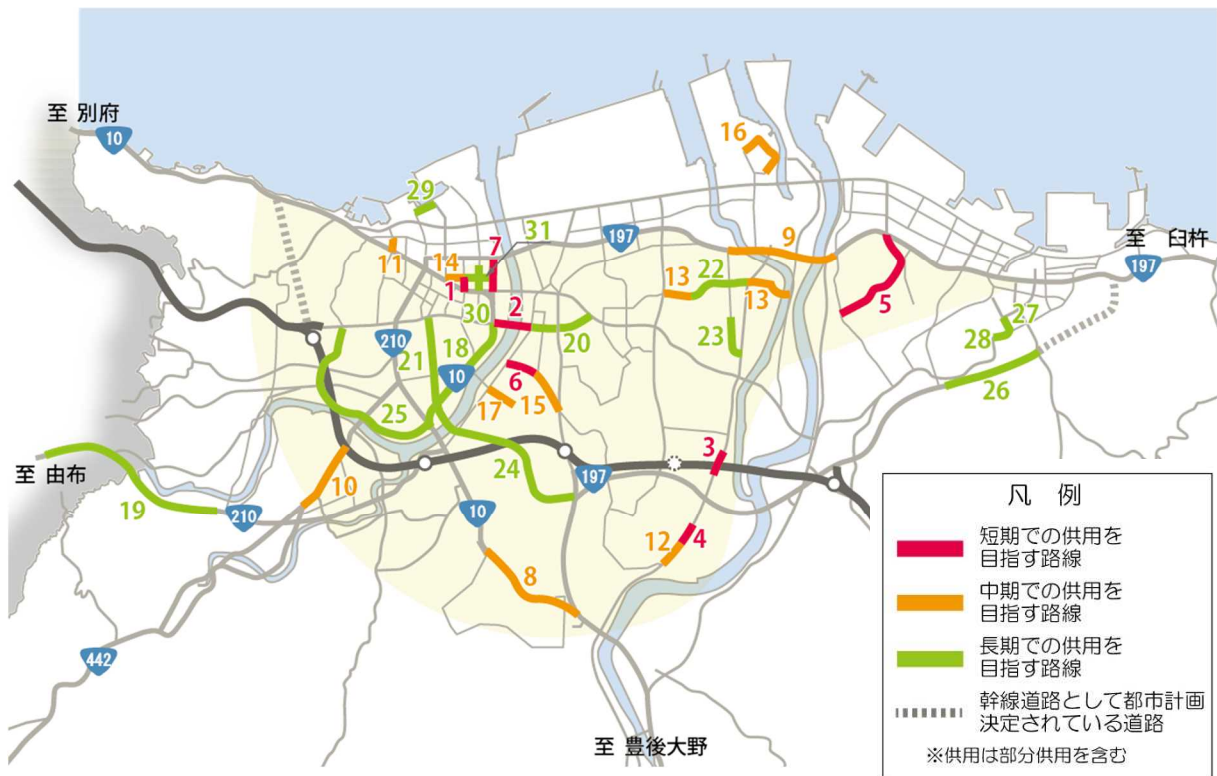
大分市は、広域都心である大分地区を中心に、鶴崎、植田などの8つの地区拠点から構成されています。これらの地区間の連携促進、地区内移動の利便性向上のため、道路網の整備及び公共交通網の強化を図ります。

### 道路網

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、以下の都市計画道路をはじめとした道路網の整備を図ります。

令和2年度時点において、短期での供用を目指す路線は概ね整備済となっており、今後は、鶴崎駅前松岡線や中島錦町線等は中期に、国道210号等は長期での事業効果の発現を目指して取組みを進めていきます。

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まれます



図中の番号は次頁の表に対応

大分市における道路ネットワーク（令和2年度）

### 【代表事例】移動の多い地区間における課題と想定される対策案

地区間	課題	想定される対策案
大分 鶴崎間	国道197号鶴崎駅周辺の交通混雑	国道197号の拡幅
大分 植田間	地区拠点周辺交差点部の交通混雑	国道442号の拡幅
大分 明野間	大分臼杵線北下郡付近の交通混雑	庄の原佐野線の延伸

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（短期、中期）

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	大字鷺野～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	由原浜新地線	大字三佐～大字三佐 【松原西球場交差点～(都)山ノ神備中線】	中 期
17	滝尾駅前線	大字津守～大字津守 【滝尾駅～広瀬橋東交差点】	中 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

は事業が完了したことを指す

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（長期）

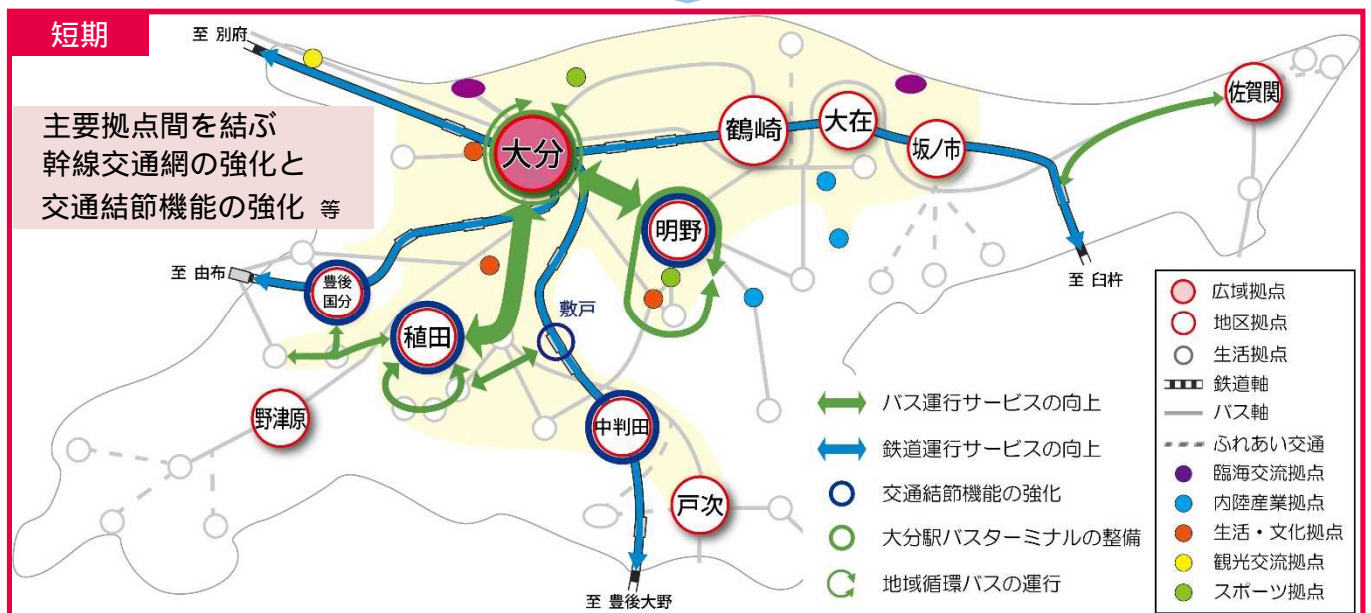
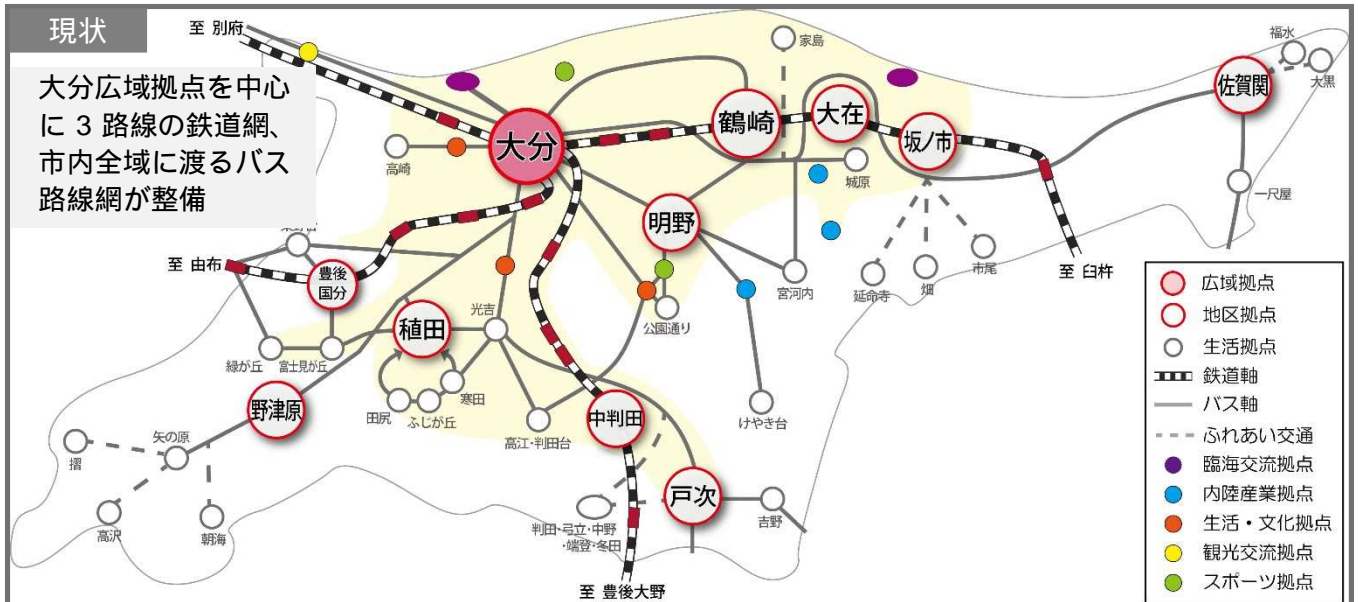
No	路線名	区 間	供用を 目指す時期
18	(国道10号) 錦町三芳線	元町～大字畑中 【東元町交差点～府内大橋北交差点付近】	長 期
19	(国道210号) 萩原鬼崎線ほか	大字横瀬～由布市挾間町大字挾間 【富士見ヶ丘団地入口交差点～挾間町郵便局先交差点】	長 期
20	庄の原佐野線	大字下郡～明野南1丁目 【下郡工業団地入口交差点～県道大分臼杵線】	長 期
21	上野丘南大分線	東大道2丁目～花園 【(都)庄の原佐野線～国道10号】	長 期
22	松原国宗線	大字猪野～大字鶴崎 【明治北小学校付近～皆春バイパス交差点】	長 期
23	乙津森町線	大字森町～大字森 【市道猪野・森町線～森バス停付近】	長 期
24	花園細線	大字羽屋～大字片島 【国道10号～米良IC付近】	長 期
25	(国道10号) 錦町三芳線	大字畑中～大字三芳 【府内大橋北交差点～大分インター入口交差点】	長 期
26	(国道197号) 花園細線	大字竹下～木田 【(都)横塚久土線～(都)坂ノ市市尾線】	長 期
27	里屋山線	小佐井～小佐井 【市道交差点～小佐井小学校付近】	長 期
28	屋山久原線	小佐井～小佐井 【八柱神社付近～小佐井小学校付近】	長 期
29	春日浦豊河原線	大字勢家～新川西 【恵美須神社付近～(都)大分駅新川線】	長 期
30	六坊新中島線	顕徳町2丁目～長浜町1丁目 【顕徳町2丁目交差点～長濱神社付近】	長 期
31	外堀西尾線	府内町1丁目～錦町1丁目 【大手町1丁目交差点～錦町1丁目交差点】	長 期



## 公共交通網

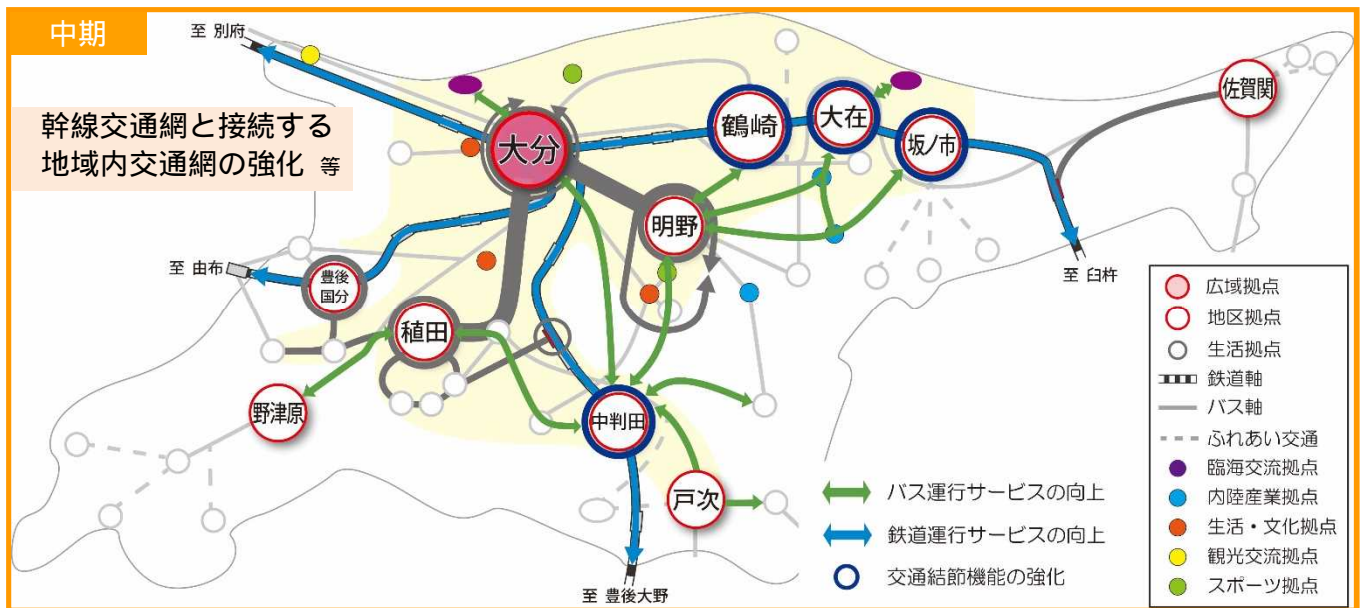
拠点間の連携を強化するために、施策効果の発現状況を見極めながら、段階的に公共交通網の強化を図ります。

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



### (主な短期的施策)

- ・ 大分駅周辺におけるバスターミナルの設置・強化
- ・ 中心市街地及び明野地区における循環バスの運行
- ・ 豊後国分駅等での交通結節機能の強化
- ・ 佐賀関地区と幸崎駅を結ぶバスと鉄道の連絡強化

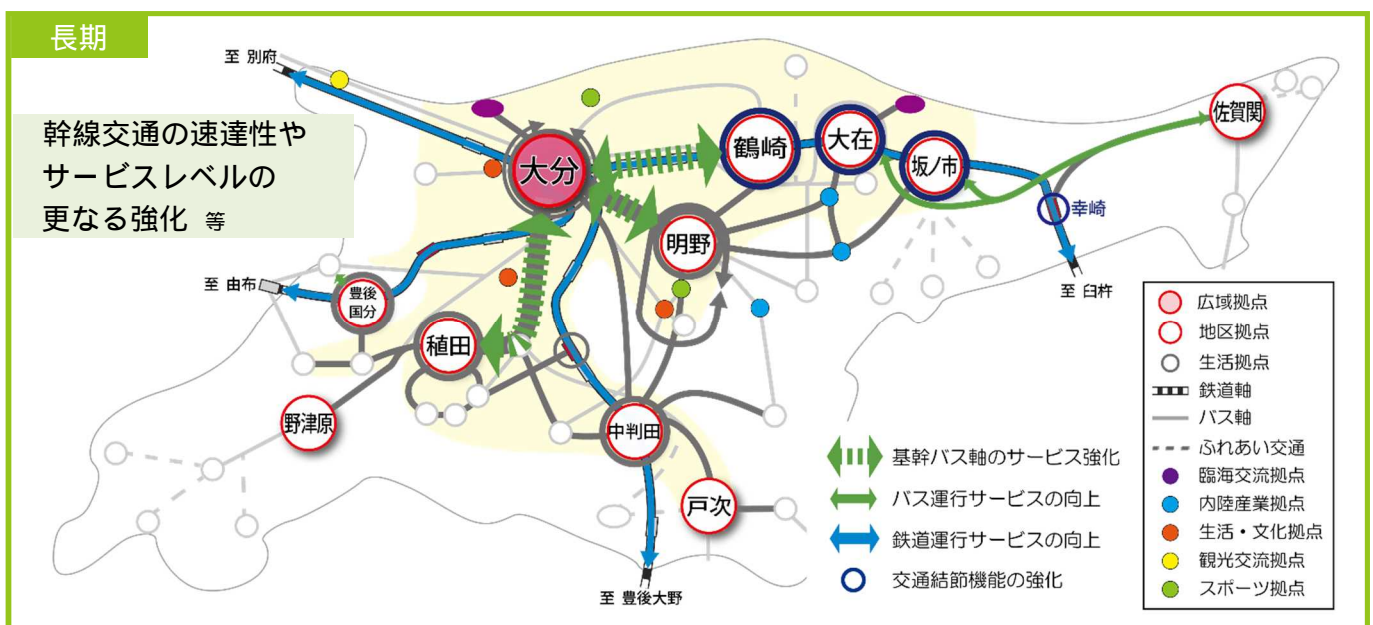


(主な中期的施策)

- ・ 中判田駅等からのフィーダーバスの運行
- ・ 鶴崎駅、大在駅等における交通結節機能強化

フィーダーバス路線：

- ・ 交通結節点において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行しているバス路線



(主な長期的施策)

- ・ 植田や明野地区の拠点へ大量輸送可能な基幹バス系統の創出
- ・ 幸崎駅等における交通結節機能の強化

「基幹バス系統」について

「県都大分市円滑化基本方針(R2.10)」では、大分駅～鶴崎間、大分駅～明野間へのBRT導入を目指すこととされているが、植田地区の見直しについては次回改訂時に検討することとする。

大分市における地区毎の主な公共交通施策

地区名	幹線交通網の強化策	地域内交通網の強化策
大分地区	鉄道沿線の地区拠点等との連携強化 鉄道駅周辺及びホーバークラフト発着地の交通結節機能強化 都市間交流を活性化する 高速道路を活用した広域的バス運行の強化	大分駅周辺におけるバスターミナルの設置及び機能の充実 ホーバークラフト発着地の二次交通の充実 地区内の回遊性を高める循環バスの導入
鶴崎地区	鶴崎駅を中心とした交通結節機能の強化 大型商業施設やスポーツ施設を有する明野地区との連携強化 大分地区への効率的な交通システムの検討	沿岸工業地帯、内陸産業拠点との連絡強化
大南地区	中判田駅を中心とした交通結節機能の強化 植田、明野地区など隣接地区との連携強化 鉄道とバスの連携強化	公共交通不便地域における交通手段の確保
植田地区	豊後国分駅、敷戸駅を中心とした交通結節機能の強化 大分地区への効率的な交通システムの検討	周辺大型住宅団地と地区拠点を結ぶバス網の強化
大在地区	大在駅を中心とした交通結節機能の強化 大型商業施設やスポーツ施設を有する明野地区との連携強化	沿岸工業地帯、内陸産業拠点との連絡強化
坂ノ市地区	坂ノ市駅を中心とした交通結節機能の強化 佐賀関地区との連絡強化	公共交通不便地域における交通手段の確保
明野地区	地区拠点を中心としたバス結節機能の強化 大分地区への効率的な交通システムの検討	大型商業施設を核とした地区内の循環機能を高めるバス網の検討
佐賀関地区	幸崎駅における交通結節機能の強化 鉄道とバスの連携強化	公共交通不便地域における交通手段の確保
野津原地区	隣接地区拠点を連絡するバス路線の充実	公共交通不便地域における交通手段の確保
全域	交通系ICカードの普及促進及びICカード利用による異なる交通機関相互の乗継利用の強化 低床バスの導入促進 運行情報等の情報提供の充実 バス停の快適性の向上	

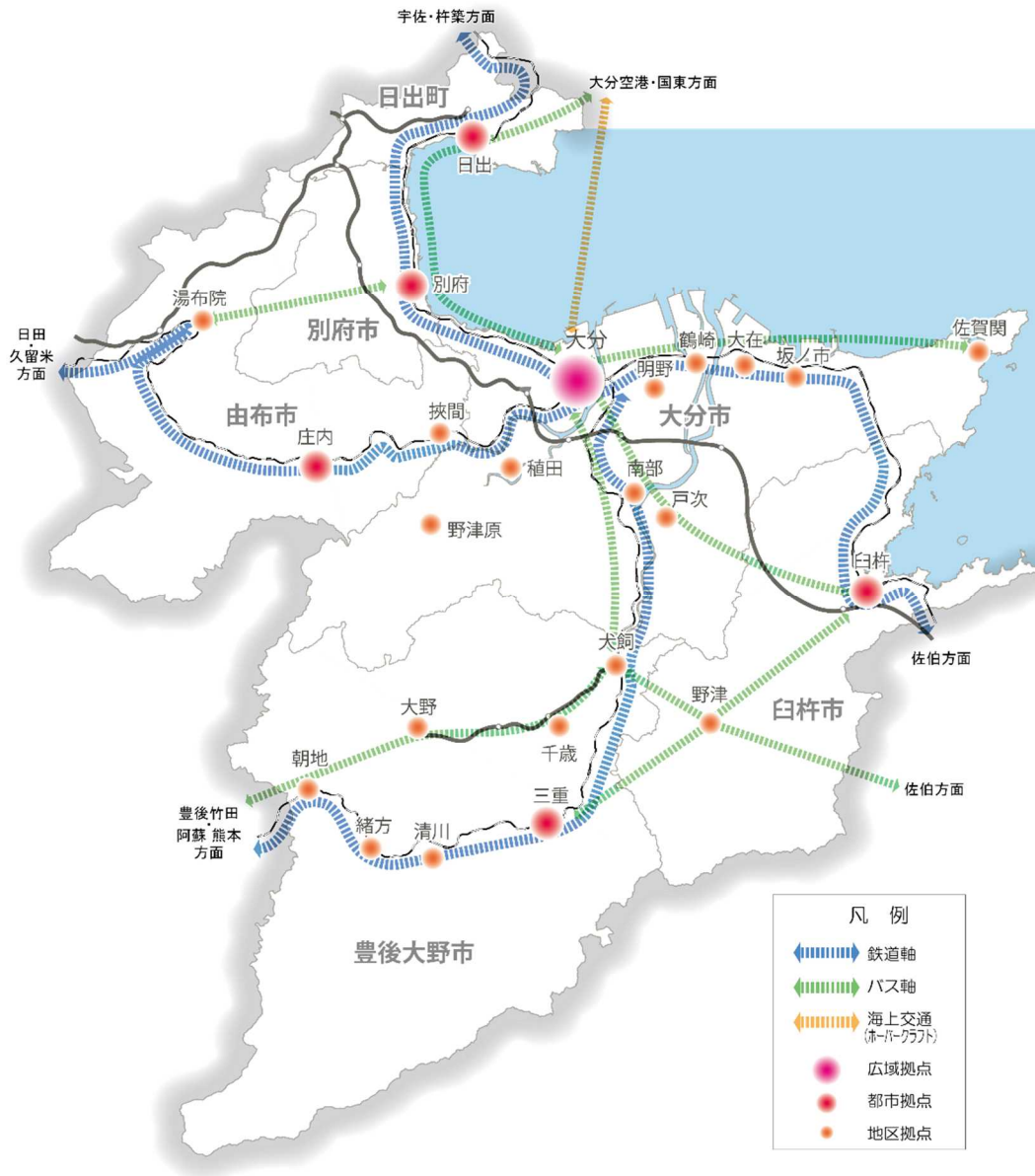
交通結節機能：バスとの接続、パーク＆ライド施設の整備等

公共交通不便地域における交通手段：コミュニティバス、デマンド型交通、タクシーなど



### 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ります。



大分市と他市町を結ぶ交通網

#### 大分市と他市町を結ぶ交通網の強化策

鉄道網	鉄道運行サービスの維持・向上 鉄道駅における交通結節機能の強化
バス網	運行サービスの維持 鉄道との連絡強化



## 4 . 都市計画道路の見直し

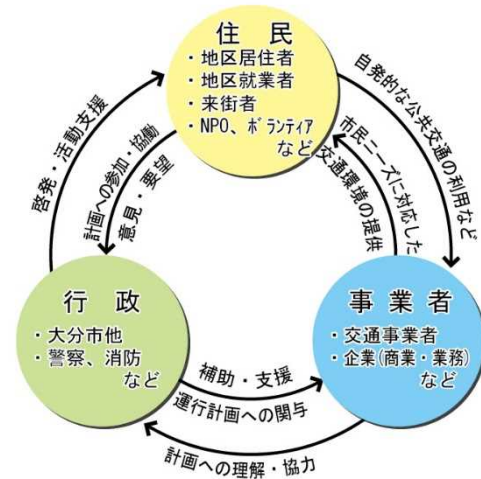
本計画で示した道路整備及び公共交通施策の方針を具現化する上では、既に都市計画決定がなされている道路網についても、人口減少、少子高齢化など社会情勢の変化を見据えた将来の状況に見合うものとする必要があります。

そのため、混雑が発生している大分市西部に都市計画決定されている白木庄の原線や錦町三芳線など整備が遅れている路線について、当該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を進めます。

## 5 . 住民との協働による推進

### (1) 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基に、各地域や企業などで行う地域公共交通を支える持続的な活動や時差通勤などの取組みを促し、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します。



役割分担・連携のイメージ

### (2) 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

自動車による移動は、その快適性と自由度を高め、私たちの行動範囲を広げてくれるといったメリットがあります。しかしながら、行き過ぎた自動車利用への依存は、利用者の減少による公共交通の衰退の要因となります。公共交通は、自動車の総走行台数の減少による道路混雑の緩和や事故に遭遇する危険性の低減だけでなく、二酸化炭素など温室効果ガスの排出が抑制されるといった環境に配慮した移動を可能にします。また、自動車を利用するよりカロリー消費が大きい点から、健康面にも良い影響を与える可能性も指摘されています。

こうしたことを踏まえ、自動車だけではなく、鉄道・バスや徒歩・自転車等の多様な交通手段をかしこく利用する生活への転換を促すため、地域や職場組織等において、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)を推進します。

例)・「小学生を対象としたエコ交通まちづくり教室」や「高齢者を対象としたバスの乗り方教室」の開催

・利用者視点に立った運行情報(時刻表、系統、料金など)の提供

(実施例)「みんなののりもの便利帳」の作成配布(H29)

バスロケーションシステム「バスどこ大分」の運用(H31~)

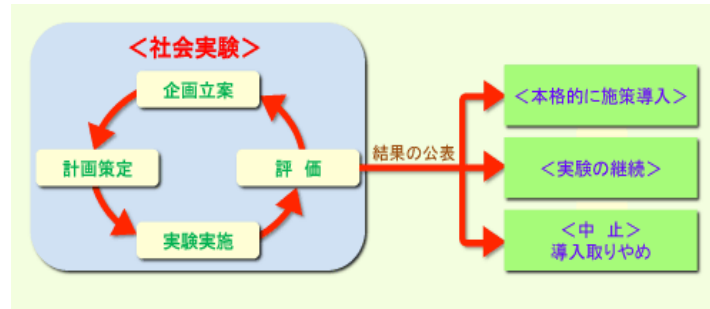
・乗降時間短縮や乗り継ぎの円滑化が図れる「交通系ICカード」の利用促進 等

### (3) 交通社会実験等の検討

新たな交通施策の展開や円滑な事業執行のため、社会的に大きな影響を与える可能性のある施策の導入に先立ち、住民等の参加のもと、場所や期間を限定して施策を試行・評価し、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を行います。

(近年の取組)

- ・ 中心市街地循環バス「大分きんバス」のルートなどで、自動運転車両を用いた実証運行を実施 (R1～大分市)
- ・ 由布院駅を発着とするグリーンスローモビリティを用いた実証実験を実施 (R1～由布市)



社会実験の流れ  
出典：国土交通省HP

## 第4章 交通体系の実現による効果

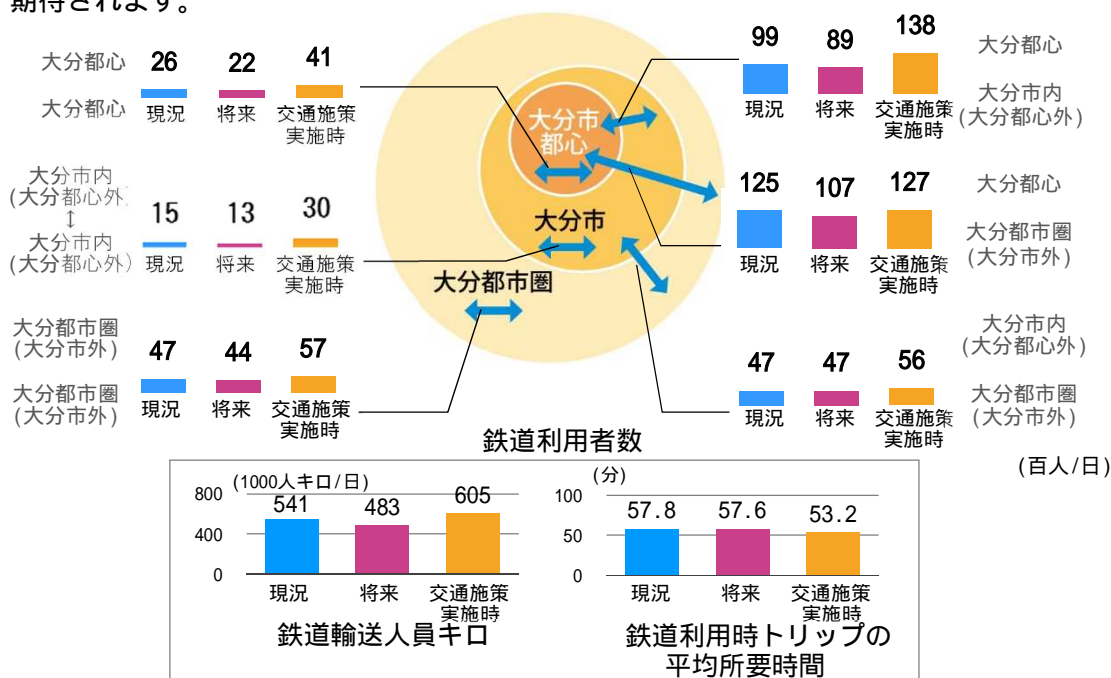
ここでは、平成25（2013）年の「現況」と、令和17（2035）年において、現在実施中の道路事業のみ完成し、その他の交通施策を講じない「将来」と、第3章の取組みを行った「交通施策実施時」を比較し、施策の実施により想定される効果を示します。

この比較では、公共交通の利便性向上や道路交通網の整備といった交通施策が実施されることにより、公共交通の利用が促進されることや道路混雑の緩和が期待される結果となっています。

### 1. 鉄道の利用促進

鉄道利用者数・鉄道輸送人員キロ

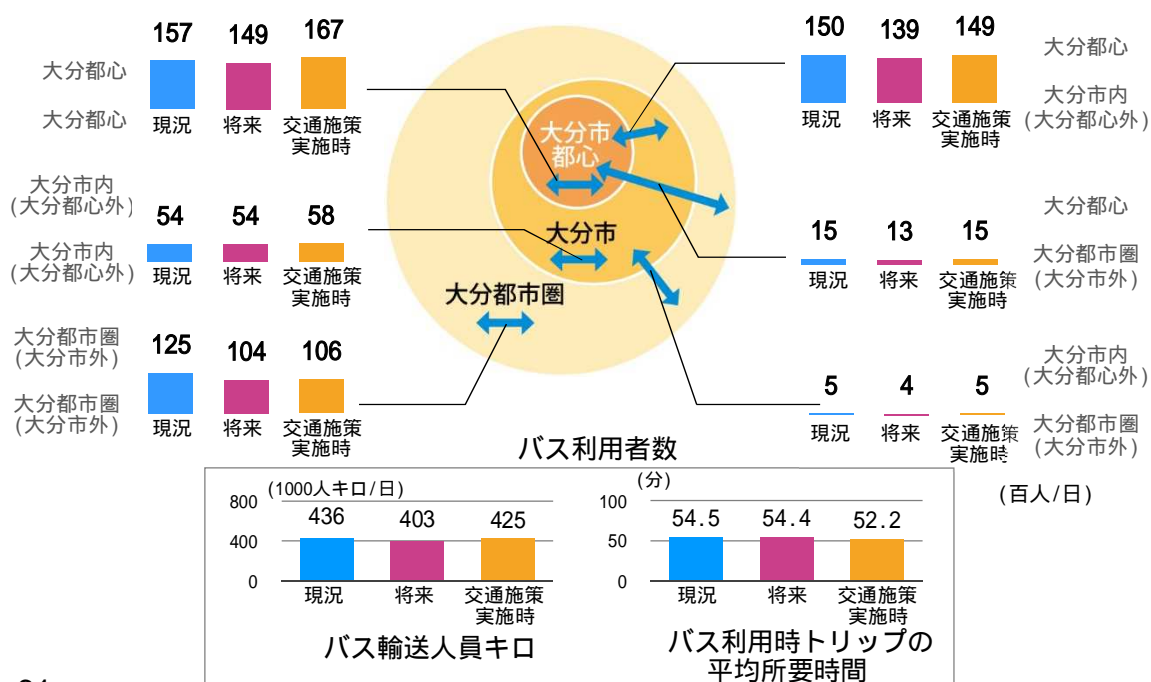
鉄道利用時の利便性向上により、鉄道の利用者数の増加と移動に要する時間の短縮が期待されます。



### 2. 路線バスの利用促進

バス利用者数・バス輸送人員キロ

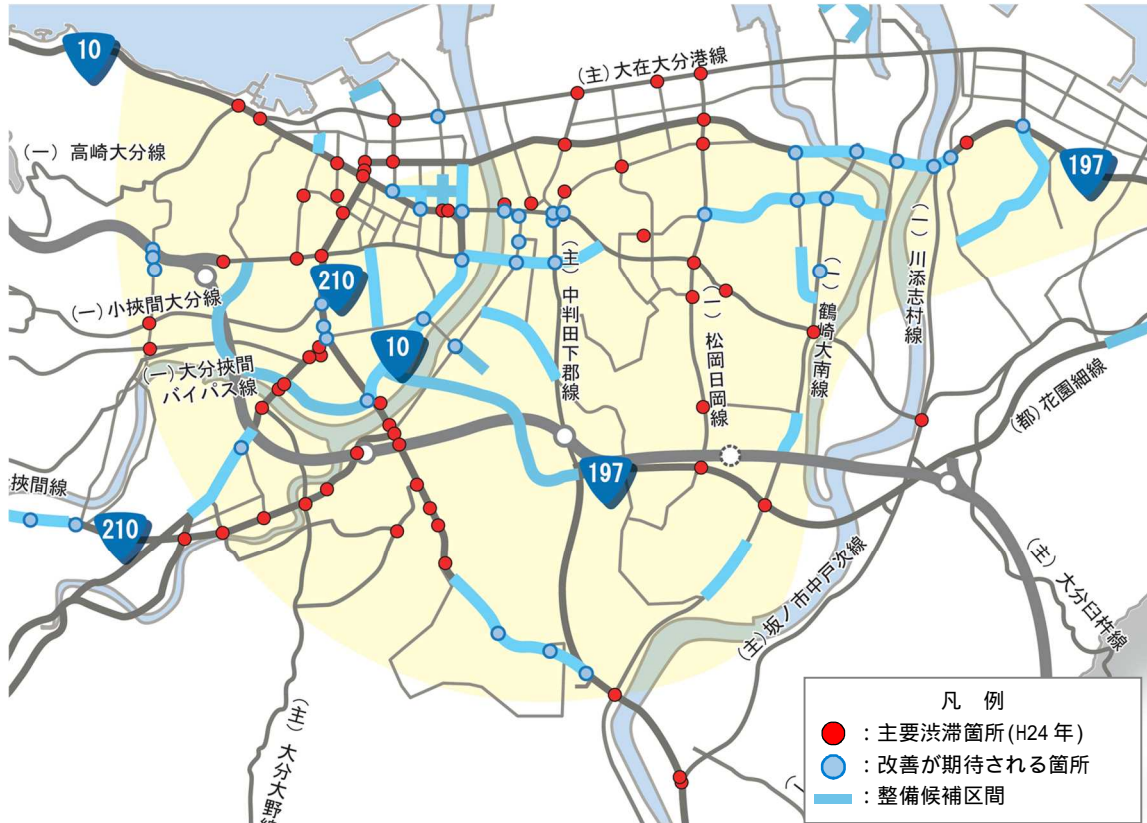
路線バスの利便性が向上し、バス利用者の増加と移動時間の短縮が期待されます。



### 3. 道路混雑の緩和

#### 主要渋滞箇所数

渋滞緩和に向けた効果が見込まれる道路整備の実施によって、主要渋滞箇所の混雑緩和などが期待されます。



道路整備により改善が期待される大分市内の主要渋滞箇所

資料：H24 大分県渋滞対策協議会

R2 大分都市圏総合都市交通計画改訂【交通量推計結果を基に推計】

#### 混雑度

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できます。(令和2年度時点の道路整備計画に基づき推計)



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

混雑度については26ページ下の「混雑度のイメージ」を参照



## 第5章 進捗管理

### 1. 進捗状況の確認

本計画は、令和17（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されます。

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必要があります。

令和2年度の計画改訂時においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者が大幅に減少していることを踏まえ、特に公共交通維持に対する危機感を関係者全員でより一層強く共有し、施策の実効性を高めていく必要があります。そのため、今後は進捗管理を年に一度程度実施することに加え、コロナ収束後の新たな生活様式に伴う動向等を注視するとともに、都市圏内の人口動態やビッグデータによる人の動きなど、関連性のあるデータを広く収集・蓄積することで、次回の迅速かつ有効な計画改訂に備えることとします。

#### (1) モニタリング

総合都市交通計画のモニタリングは、透明性の確保等の観点から、PDCA（Plan - Do - Check - Action）サイクルに基づいてチェックを行います。

本計画で提案した施策の実施や目標の達成に向けては、現時点からの定期的なモニタリングが重要であり、短・中・長期の目標指標とともに社会情勢等の変化も整理します。

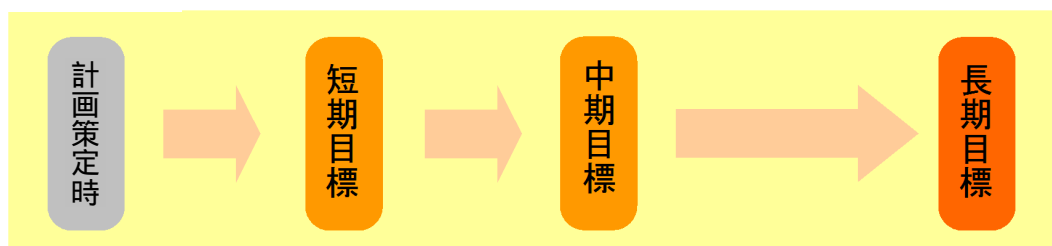
令和2年度の計画改訂以降、フォローアップ指標や施策の進捗状況に対するモニタリングは、年に一度程度実施します。

#### 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

平成 27 年 (2015 年)                  令和 2 年 (2020 年)                  令和 7 年 (2025 年)                  令和 17 年 (2035 年)

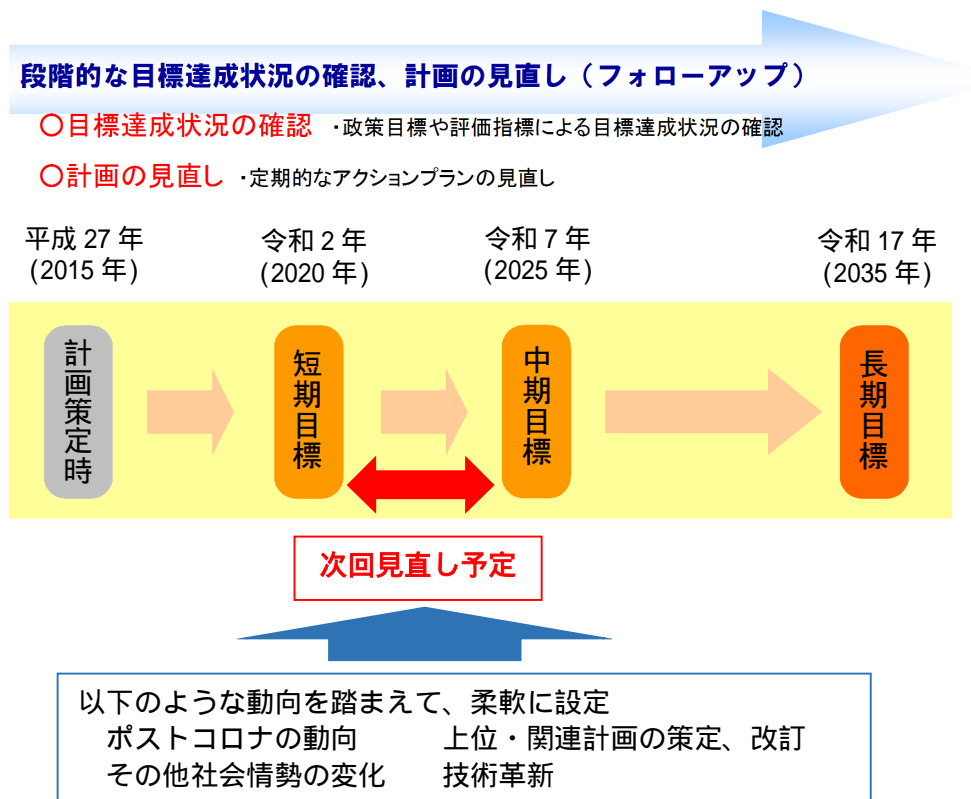


計画的なモニタリングの実施イメージ

## (2) フォローアップ

段階的に計画の進捗確認（モニタリング）をする一方で、目標の達成状況等を踏まえ、計画の見直しや改訂を含めたフォローアップを的確に行い、効果的で効率的な施策実施を図ります。

令和2年度の改訂後、次回の見直しは中期目標である令和7（2025）年を基本としますが、新型コロナウイルス収束後（ポストコロナ）の動向等を踏まえて柔軟に設定していくこととします。



計画的なフォローアップと次回見直しの実施イメージ

### (3) フォローアップ指標

都市圏における施策の進捗状況と取組みによる効果を、複数の指標により確認し、目標の達成に向けた進捗状況を把握します。具体的な指標については、公表されている統計情報などを活用し、下記のような内容を想定しています。

進捗管理指標（案）

将来像と主な取組み	期待される効果	評価指標
<b>他都市圏との活発な交流・連携を支援する広域交通体系</b> 東九州自動車道の4車線化促進とアクセスの向上 中九州横断道路の整備促進 高速バスの利便性の向上 鉄道サービスの維持・向上 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	<b>大分都市圏への交流人口の増加</b>	高速バス利用者数
		大分駅乗降客数
		高速道路利用台数
		空港利用者数
		定期航路の利用者数
<b>拠点集約型まちづくりを支援する持続可能な交通体系</b> 混雑の緩和に向けた幹線道路の整備 鉄道、路線バスの利便性・速達性の向上 路線バス網の再編 鉄道とバスの連携強化	<b>道路混雑の緩和</b>	主要断面の平均混雑度
		都心 主要拠点間の自動車所要時間
	<b>公共交通利用者数の増加</b>	鉄道利用者数
		路線バス利用者数
<b>安全・安心な移動により生活を支える交通体系</b> 地域公共交通等による交通手段の確保 地区拠点における歩行・自転車利用環境の改善 モビリティ・マネジメントによる鉄道、路線バス等の利用促進	<b>都心部来街者の増加</b>	都心部主要バス停の乗降者数
	<b>地域公共交通による交通手段の確保</b>	路線バス、コミュニティバス等のサービス享受人口の割合
	<b>安全な歩行空間・自転車走行空間の創出</b>	歩行者・自転車が当事者の交通事故数

## 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し、PDCAサイクルによるフォローアップを行っていきます。

---

## 主な用語の解説



## OD おーでいー ・ OD表 おーでいーひょう

出発地を表すO (origin) と目的地を表すD (destination) を並べてODと呼びます。

また、ある地域(ゾーン)から別の地域へ移動する交通量を、出発地と目的地ごとに表形式にまとめたものをOD表といいます。(右図参照)

このうち、現在の交通状況をOD表にまとめたものを現在OD表といい、将来の交通状況を推定してOD表にまとめたものを将来OD表といいます。

O \ D	a	b	...	z	計
a					
b					
...					
z					
計					

OD表の例

## 外出率 がいしゅつりつ

全人口に対する外出した人数の割合をいいます。

## 改正地域公共交通活性化再生法 かいせいちいきこうきょうこうつうかつせいかさいせいほう

原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画(地域公共交通計画)を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月27日に施行されました。(国土交通省HPより)

## 幹線道路 かんせんどうろ

幹線道路は、国土・地域の骨格を形成し、広域の物流や交流を分担する広域幹線道路と居住や職場、日常的な生活活動拠点と広域幹線道路を結ぶその他の幹線道路に分類されます。

## グリーンスローモビリティ ぐりんすろーもびりてい

時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ。高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められるものとして推進されています。(国土交通省HPより)

## 圏域 けんいき

調査対象の範囲を圏域といいます。また、それ以外の地域を圏域外、または単に域外といいます。圏域と圏域外の境界をコードンラインといいます。

本調査の対象圏域は、大分市への通勤通学が多い5市1町(大分市、別府市、臼杵市、豊後大野市、由布市、日出町)としています。

## 高規格幹線道路 こうきかくかんせんどうろ

高速交通の確保を図る目的の道路で、高速自動車国道と一般国道の自動車専用道路から構成される自動車専用道路のことです。(昭和62年に第4次全国総合開発計画の中で閣議決定された約14,000km)

## コードンライン こーどんらいん

調査対象である大分都市圏を圏域として、圏域外との境界線のことをいいます。

本調査では、広域交通の出入箇所当たる空港・港湾において、コードンライン調査を実施しました。

## コミュニティバス こみゅにていばす





コミュニティバスは、地域住民の移動手段を確保するために地方自治体などが運行するバスをいいます。

従来の路線バスによるサービスを補う公共交通サービスとして運行されており、コミュニティバスも普通の路線バスと同様に道路運送法などの規定に従います。

## 混雑度 こんざつど

道路の混雑状況を指標化したもので、道路の1日の交通量や時間交通量を交通容量で除して算出します。(道路の日交通量又は時間交通量÷交通容量)

混雑度が1.00以上になると、1日のうち混雑する時間帯が発生するとされています。

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>

混雑度のイメージ

## コンパクト・プラス・ネットワーク こんぱくと・ぷらす・ねっとわーく

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることを指します。(国土交通省 HP より)。

## 自家用有償旅客運送 じかようゆうしょうりよきゃくうんそう

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。旅客から収受する対価は実費の範囲内となります。(国土交通省 HP より)

## 自転車活用推進計画 じてんしゃかつようすいしんけいかく

平成 29 年 5 月に施行された自転車活用推進法において、当該都道府県・市町村の区域における実情に応じた自転車の活用推進に関する施策を定めた計画、として位置付けられているものです。大分県では令和元年 12 月に、大分市では令和 2 年 4 月に、自転車活用推進計画が策定されています。

**自転車走行空間ネットワーク整備計画** じてんしゃそうこうくわんねとわーくせいびけいかく  
自転車が安心・安全・快適に走行できる環境づくりと意識づくりをハード・ソフト両面から進めるとともに、全ての道路利用者にとって安心・安全な道路環境並びに快適で利便性の高い自転車走行空間の創出を効率的かつ効果的に推進することを目的とした計画です。

大分市では平成25年7月に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」が策定されています。

### 将来フレーム しょうらいふれーむ

将来フレームとは、人口や世帯数、産業、土地利用の状況などについて地域の将来の姿を定量的に示す指標のことをいいます。例えば、交通量予測で使われるフレームは、夜間人口、就業人口、従業人口、学生人口などです。

なお、本調査の将来夜間人口は、国立社会保障・人口問題研究所（H25.3）の推計値と整合させており、過去の年齢別構成の推移を考慮して将来の年齢階層別人口を推計しました。

### スクリーンライン すくりんらいん

調査対象圏域内の主要河川あるいは市境に人為的に分割線を導入したものをスクリーンラインといいます。このスクリーンラインを横切る交通量を調査し、本体調査によって得られた自動車トリップの確認・補正を行いました。

### スマートインターチェンジ すまーといんたーちえんじ

スマートインターチェンジ（スマートIC）は、高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジです。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、従来のICに比べて低コストで導入できるなどのメリットがあります。（国土交通省HPより）

### ゾーン ゾーん

本調査の対象圏域をさらに細かく区分した地域をゾーンといい、地域間の移動の状況を捉えるために設定しています。このゾーンを設定する作業（圏域を区分けしていく作業）をゾーニングといいます。

ゾーニングは、解析の上で必要な人口や経済関連指標が得られること、行政区画や国勢調査統計区などとの整合を行っています。

### 代表交通手段（モード） だいひょうこうつうしゅだん

1回のトリップにおける代表的な交通手段をいいます。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。

以下の通勤トリップの例では、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（通勤目的）

## 地域高規格道路 ちいきこうきかくどうろ

高規格幹線道路と同じレベルが、それに準じるサービスレベルをもった道路のことをいいます。

大分県では、中九州横断道路や中津日田道路、大分空港道路、大分市内にある庄の原佐野線（大分 IC～南下郡東下交差点間）があります。

## 抽出率 ちゅうしゅつりつ

アンケート調査などをする際に、対象圏域の全ての人に調査することは、調査期間、費用、労力などが膨大になり現実的ではないことから、統計学上の根拠を整理し一部の方々を選んで調査をすることがあります。このときに、選ばれた人の数（ $n$ ）を対象圏域の全人数（ $N$ ）で除したものを抽出率（ $n/N$ ）と言います。

本調査でも、対象圏域の一部の方々を対象として調査を行っており、その抽出率は9%です。

## 都市計画区域マスタープラン としけいかくいきますたーぷらん

長期的な都市の将来像を明確にするため、広域的な視点に立って都市計画区域におけるこれからの方針を示すもので、大分県では18の都市計画区域ごとに定められています。

都市計画法第六条の二にある「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の略称になります。

## 都市計画マスタープラン としけいかくますたーぷらん

都市計画区域マスタープランが広域的な視点で都市計画の方針を定めているのに対し、都市計画マスタープランは住民の身近な視点に立ったまちづくりの将来ビジョンを示しています。

住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫の基に住民の意見を反映し、まちづくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めます。

大分市では、「大分市都市計画マスタープラン」（改訂版）が平成23年3月に策定されています。

## 都市再生特別措置法 としさいせいとくべつそちほう

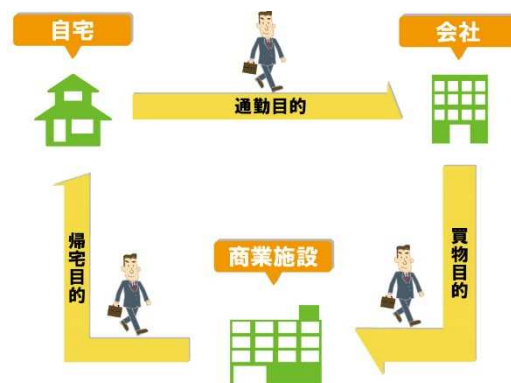
近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、都市全体の構造を見渡しながら都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、その基本方針等を定めることなどが位置づけられています。平成14年に制定されました。

平成26年に一部改正されており、市町村は、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設等）の立地適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができるようになりました。

## トリップ とりっぷ

トリップとは、人がある目的を持ってある場所から場所へと移動することをいいます。その際、いくつかの交通手段に乗り換えても1つのトリップとなります。

右図のように、1日の行動をした場合、この方のトリップ数は3トリップとなります。（自宅から会社 会社から商業施設 商業施設から自宅）



1日の動きの一例



## トリップエンド とりっぷえんど

1つのトリップの出発地と目的地をトリップエンドといいます。1つのトリップには、2つのトリップエンド(出発地と目的地)があります。上図の3トリップでは、6トリップエンドとなります。

## ノード/リンク のーど/りんく

ネットワークを構成する“線”の部分リンクといい、“結節点”をノードといいます。道路網では、道路の“単路部”がリンクであり、“交差点”がノードとなります。

## ビッグデータ びっくでーた

ビッグデータとは、情報通信技術により提供される様々なサービスに伴って取得される、人や車両の位置情報が把握可能なデータを指します。具体的には、携帯電話基地局との交信履歴から得られる位置情報、GPSで取得される軌跡等の位置情報、交通系ICカードによる乗降履歴情報、カメラ画像検出による歩行者交通量などが該当します。(国土交通省HPより)

## B R T びーあーるていー

B R T (Bus Rapid Transit) は、「バス高速輸送システム」を意味する英語であり、専用走行空間や連節車両を有することが多く、通常の路線バスを高度化し幹線的な交通の役割を担うバスシステムのことです。

## フィーダーバス ふいーだーばす

フィーダーバスとは、幹線的な交通(鉄道や幹線バス)と接続して、支線の役割をもち運行される路線バスをいいます。

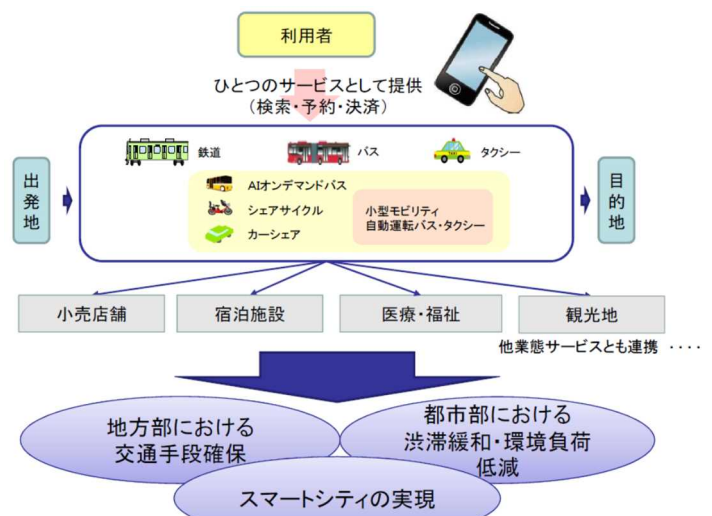
## フィーダーバス ふいーだーばす

フィーダーバスとは、幹線的な交通(鉄道や幹線バス)と接続して、支線の役割をもち運行される路線バスをいいます。

## M a a S まーす

M a a S (Mobility as a Service) は、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスです。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。(国土交通省HPより)



## M a a S のイメージ

出典：国土交通省HP

### マスター・ファイル ますたー・ふぁいる

本調査で把握した回答内容を原票のまま収録したものをオリジナル・ファイルといいます。一方で、対象圏域のフレームに合うように拡大したものをマスター・ファイルといいます。このマスター・ファイルが、本調査を用いた交通計画における集計・分析に用いられます。

### 目的 もくてき

調査結果における集計時には、主に5つの目的に分類してとりまとめています。

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

### モビリティ・マネジメント もびりてい・まねじめんと

モビリティ・マネジメントとは、「一人一人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的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交通政策」として定義されています。（土木学会より）

一般に、過度に自動車に依存したライフスタイルから、かしこくクルマと公共交通や自転車等を適切に利用するライフスタイルへの行動の変化を期待する施策のことなどをいいます。

### リダンダンシー りだんだんしー

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示すものです。（国土交通省HPより）

### 路線バス ろせんばす

路線バスとは、国土交通省より道路運送法に規定される「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を受けた路線を運行し、不特定旅客を運送するバスをいいます。

### 有効回収率 ゆうこうかいしゅうりつ

アンケートをお願いした数のうち、記入の漏れやミスがなく有効に活用できた回答数の割合のことをいいます。（有効に活用できた回答数÷全部の回答数）

本調査では、配布数108,466世帯に対し、有効回収数30,546世帯でしたので、有効回収率は28.2%になります。

### ワンコインバス わんこいんばす

ワンコインバスとは、路線バスにおいて運賃がワンコイン（一般的には100円）であるもの、またその路線をいいます。

大分市では、市内に在住する65歳以上の高齢者が、市内の一般路線バスを利用する際、市が発行する「ワンコインバス乗車証」をバス乗務員に提示することで、市内1乗車につき、利用者負担額100円で利用できる「ワンコインバス制度」を導入しています。



