

令和 5 年度 地域公共交通調査等事業 事業評価（案）について

大分市地域公共交通協議会

# 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名:大分市地域公共交通協議会

評価対象事業名:令和5年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域公共交通利便増進事業(利便増進計画策定事業))

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通計画等の計画策定等に向けた方針
<p><b>【利便増進事業の主な内容】</b>                      ・交通事業者間連携の可能性について調査・検討                      ・公共交通の現状(系統、便数)、利用実績の把握・分析                      ・利便増進事業の実施方針の検討</p> <p><b>【利便増進事業の結果概要】</b>                      鉄道と路線バスの連携など、交通事業者と協議を重ね、連携するために必要な事項や課題の整理を行うとともに、系統と便数、交通系ICカードの利用実績を踏まえ、連携の可能性がある区間を方面別に整理を行った。また、利用者に対しては、連携や乗り継ぎに関するアンケート調査を実施した。                      その結果を踏まえ、来年度以降、策定を目指す「大分市地域公共交通利便増進実施計画」の方向性の検討を行った。</p>	<p>A</p> <p>鉄道事業者と3回、バス事業者と4回、計7回の協議をしたほか、地域公共交通協議会で報告を行った。                      また、電話やメールによる連絡調整等も実施しながら利便増進事業について協議することで、事業は適切に実施された。</p>	<p><b>【計画策定等に向けた方針】</b>                      鉄道とバスの連携など、公共交通機関をまたがる取組により、本市の地域公共交通ネットワークの確保・維持を図るとともに利用者の利便性向上を目指す。                      一定程度、鉄道とバスの乗り継ぎが想定される方面において、ダイヤ調整や乗継時のICカード利用ポイント付与、乗り継ぎに関する情報発信等の取組の実施、併せて、路線バスの見直しについて、実現の可能性を協議しながら検討していく。</p> <p><b>【具体的な検討内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ダイヤ調整、運賃収入の取扱い、乗継時のICカード利用ポイント付与、車内や駅構内、バス停等において、乗り継ぎに関する情報発信の検討</li> <li>◆路線バスの見直しによる、強化路線等の利便増進にかかる取組の検討</li> <li>◆乗り継ぎに対する市民の意向調査の検討</li> </ul>

## 調査事業の概要

【利便増進調査事業を行うエリアの概要】  
大分市内一円を対象とする。

### 【調査事業の主な内容】

- ◆交通事業者間連携の可能性について調査・検討  
他都市の利便増進の事例を参考に、鉄道とバスの連携など、交通事業者間連携の可能性について、調査・検討を行う。
  - ・鉄道とバスの接続や連携する際の課題整理（ダイヤや運賃など）
  - ・地方公共団体の支援のあり方に関する整理（役割の明確化や財政支援など）
  - ・大分市の特性にあった具体的な利便増進に資する取組の整理
- ◆公共交通の現状（系統、便数）や利用実績の把握・分析  
令和4年の交通事業者データ（系統や便数、交通系ICカードによる利用者数）から方面・地域別に利用実績等を整理し、分析する。また、市民アンケート調査を実施し、市民ニーズの調査を行う。
  - ・アンケート調査の概要  
対象地域：大分市内全域  
対象者：大分市内在住の無作為に抽出した500名  
調査内容：公共交通の利用状況、乗り継ぎに関する意向調査、鉄道とバス等の連携についての考え方等
- ◆利便増進事業の実施方針の検討  
上記の内容（連携可能性調査、利用実績）を踏まえ、令和6年度のモデル運用（案）及び利便増進事業の実施方針の検討を行う。

## 基礎データ

合併状況：平成17年1月に1市2町が合併  
人口：474,665人（令和5年12月末現在）  
面積：502.39平方キロメートル  
過疎地域等指定：過疎地域とみなされる区域のある市町村  
高齢化率：28.5%  
補助対象の系統数：27系統（確保維持事業のみ）  
自治体負担額：R3: 32,786千円、R4: 35,299千円、R5: 36,740千円（見込み）  
（※確保維持事業のみ）  
協議会開催数：協議会4回（令和5年4月～令和6年1月）

## 調査前の地域交通状況(Before)

- 【調査前の地域交通状況、明らかになった課題】鉄道と路線バスが並行する主な路線の状況
- ◆佐賀関線
    - ・平日34便/日運行しており、大分地区⇄大在地区の利用者が路線全体の約8割を占める。
    - ・利用状況がかなり落ち込んでおり、供給過剰の状況である。
  - ◆鶴崎経由宮河内線
    - ・平日14便/日運行しており、8割以上が大分地区内のみ利用となっている。
    - ・鉄道と接続するまでの区間内のみ利用者は、路線全体の1~2%とごく少数となっている。
  - ◆臼杵線
    - ・平日16便/日運行しており、大分市内のみ利用者が約9割を占める。
    - ・大南地区内のみ（路線の8%）の利用者は判田局前（中判田駅最寄り）での乗降が半数以上。
  - ◆大南団地線
    - ・平日43便/日運行しており、植田地区⇄大南地区の利用者は路線全体の約1割を占める。
    - ・高江NTから大分大学前駅の利用が一定程度みられる。
- ※上記は、交通系ICカードデータによる整理で、現金利用者のデータは反映されていない点について、留意する必要がある。

## 調査後の地域公共交通利便増進実施計画(After)

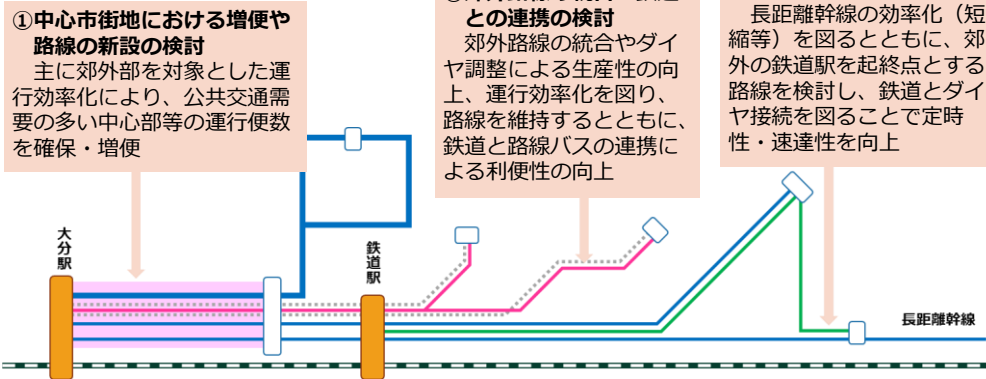
### 【再編の方針、取り組み方法等】

鉄道とバスの連携など、公共交通機関をまたがる取組により、本市の地域公共交通ネットワークの確保・維持を図るとともに利用者の利便性向上を目指す。  
一定程度鉄道とバスの乗り継ぎが想定される方面において、ダイヤ調整や乗継時のICカード利用ポイント付与、乗り継ぎに関する情報発信等の取組の実施、併せて、路線バスの見直しについて、実現の可能性を協議しながら検討していく。

### 【今後の具体的な検討内容】

- ◆ダイヤ調整や運賃収入の取扱い、乗継時のICカード利用ポイント付与、車内や駅構内、バス停等において、乗り継ぎに関する情報発信の検討
- ◆路線バスの見直しによる、強化路線等の利便増進にかかる取組の検討
- ◆乗り継ぎに対する市民の意向調査の検討

## 【イメージ図】



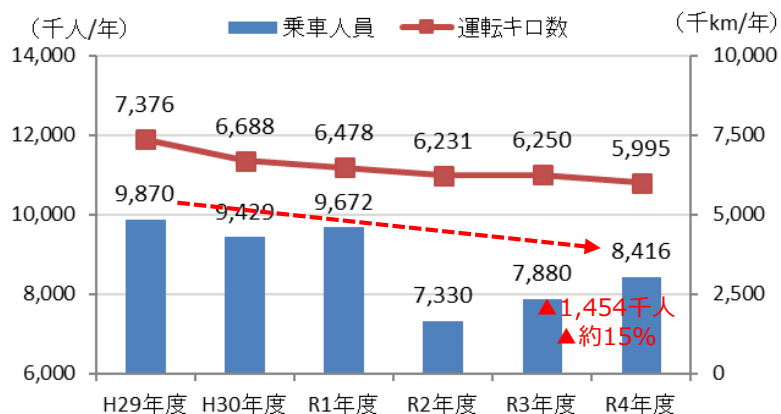
# 令和5年度 地域公共交通調査等事業の進捗状況について

- ◆ 調査業務について
- ◆ 交通事業者間連携の可能性についての調査・検討
- ◆ 公共交通の現状、利用実績の把握・分析
- ◆ 今後について

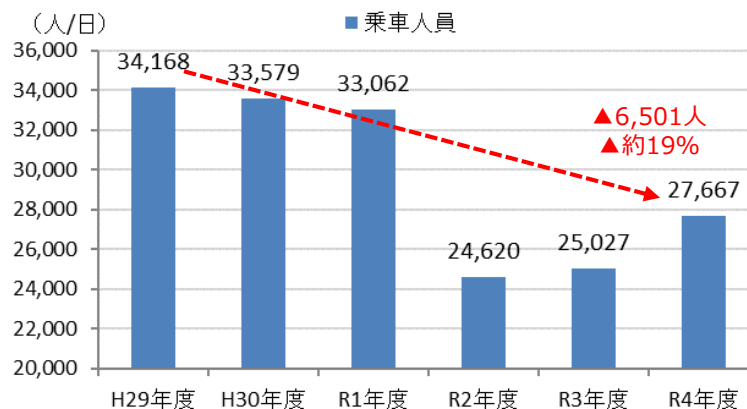
## ①背景・目的・調査概要・他都市の事例

【背景】本市では、公共交通利用者の減少や運転手不足、燃料費の高騰など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増し、減便や廃止など公共交通サービスの低下がみられます。一方で、運転免許返納者数は、毎年2,000人程度存在しており、今後は、交通事業者間の連携など、既存の公共交通を最大限活用し、持続可能な地域公共交通ネットワークの確保・維持に向けた検討が必要です。

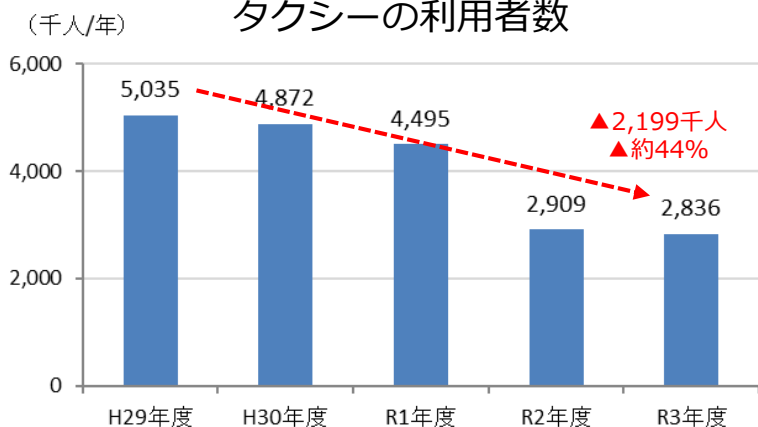
### 路線バスの利用者数・運転キロ数



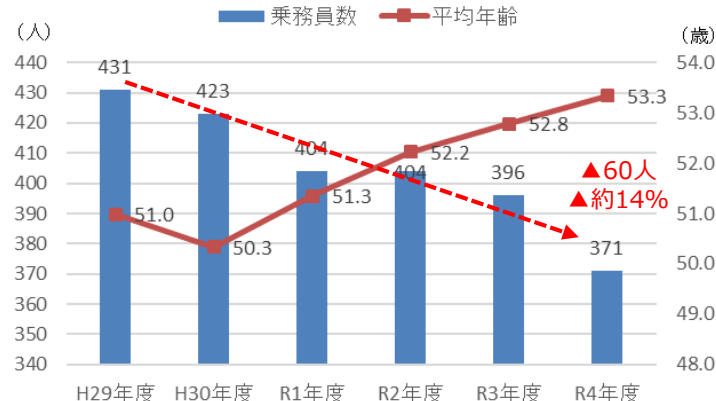
### 鉄道の利用者数



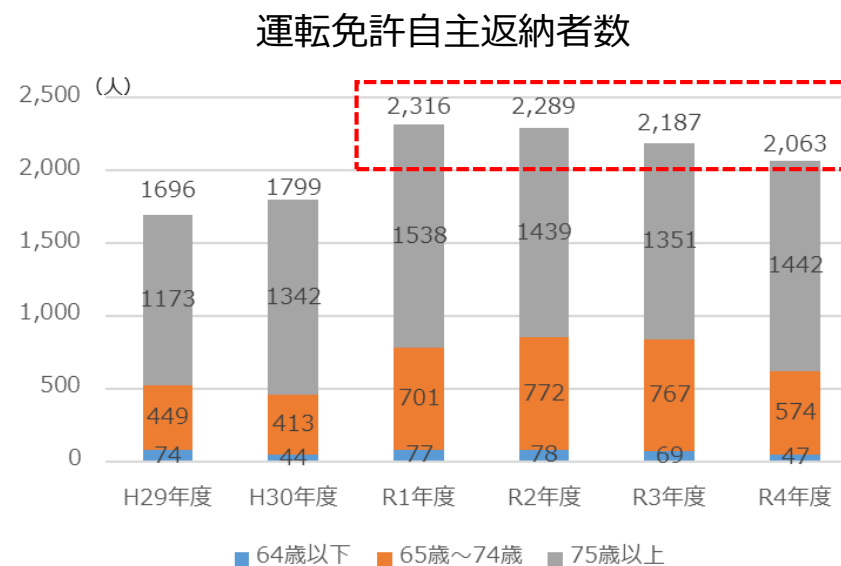
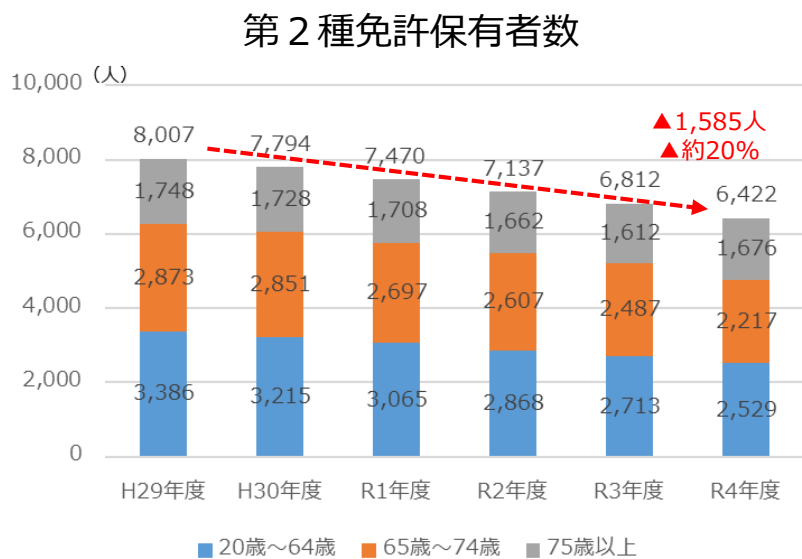
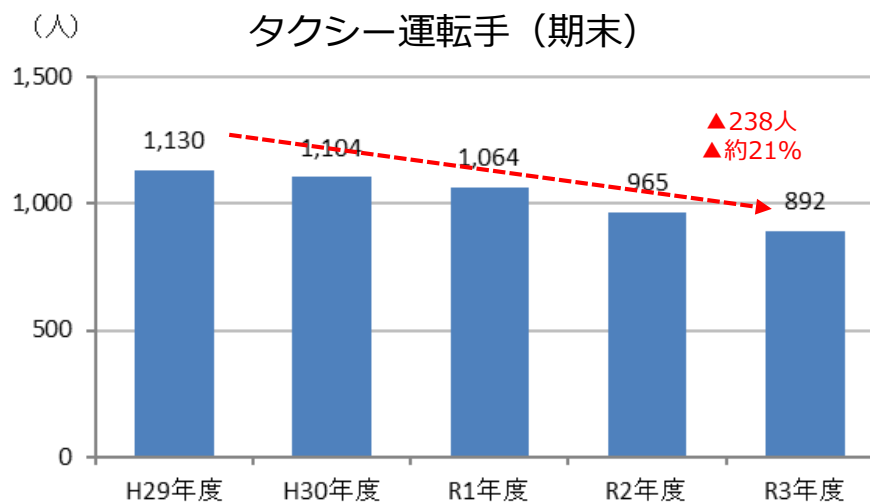
### タクシーの利用者数



### 乗務員数・平均年齢 (バス)



## ①背景・目的・調査概要・他都市の事例



## ①背景・目的・調査概要・他都市の事例

### 【目的】

利用者の利便性向上とともに、効果的な交通事業者の連携などにより、持続可能な本市地域公共交通ネットワークの確保・維持を目的とします。

### 【調査概要】

利用者ニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築に向け、鉄道や路線バスなど、交通事業者間の連携や交通事業者と行政の連携、地域の特性にあった利便増進に資する取組等を調査・検討します。主な調査項目は、以下のとおりです。

- ・鉄道とバスが接続等をした場合に考えられる課題整理
- ・利用実績の分析（系統、便数、交通系ICカード等）
- ・利用状況や連携に関する市民アンケート調査
- ・令和6年度以降の実施方針（案）の検討

### ◆参考

#### 【大分市地域公共交通計画】

令和4年3月に策定した「大分市地域公共交通計画」において、「公共交通の連携可能性調査（地域公共交通利便増進事業の検討）」に取り組むこととしています。

#### 【地域公共交通利便増進事業】

地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業

## 【交通計画（抜粋P108）】

公共交通の連携可能性調査（地域公共交通利便増進事業の検討）

### ① 取組の目的

鉄道や路線バスなど、交通事業者間の連携可能性について調査・検討を行い、持続可能な地域公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。

#### 【地域公共交通利便増進事業】

- ・地方公共団体が中心となって、路線ネットワークにとどまらず、運賃やダイヤ等の見直しも含めた利用者の利便の増進に資する取組を通じて、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図る事業

### ② 取組の内容

#### ■地域公共交通利便増進事業の可能性調査

本市の地域公共交通ネットワークを確保・維持するため、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築するため、運賃やダイヤ等の見直しを含め、交通事業者間での連携可能性について調査・検討を行います。

表 地域公共交通利便増進事業の可能性イメージ

方向性	施策イメージ
ア) ピーク時間帯等において更に利用されるためのサービス・生産性向上	①幹線バス軸において利用しやすくなるための等間隔運行 ②ピーク時間帯にも安心・安全に利用できるよう増車・増便 ③需要の変化に合わせた運行計画の見直し ④一部エリアにおける鉄道とバスの役割分担の明確化（駅への接続強化、列車ダイヤに合わせた運行）
イ) 昼間時間帯や利用者が減少しているエリアにおける幹線軸系統の運行効率化	①並行路線・競合路線の集約・統合 ②利用者が極端に少ないルート・区間の見直し ③利用者が少ないエリア・時間帯における運行内容の見直し（運行効率化） ④地域内交通サービスの充実（支線強化）

### ③ 期待される効果

持続可能な交通体系の実現が期待されます。

### ④ 実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール		
	前期	中期	後期
大分市、交通事業者	調査・検討・（実施）		



## ①背景・目的・調査概要・他都市の事例

### 【他都市の事例】

#### A)北九州市 JR九州×西鉄バス

- JR下曾根駅において、西鉄バスとJRが路線、ダイヤ、情報提供、待合環境の面で連携
- 路線バスは、下曾根駅と住宅地を連絡する新系統を設定
- 期間限定で乗継時のICカード利用ポイント付与を実施



時刻表		JR下曾根駅		現在時刻
小倉・門司港/下関方面				10:31
行先				発車時刻
小倉				10:42
小倉				11:05
小倉				11:24
小倉				11:41
小倉				12:05

詳細な運行状況は駅係員までおたずねください。

下曾根駅周辺の路線バス網

バス車内でのJRダイヤ表示イメージ

出展)九州旅客鉄道(株) PR資料より

#### B)徳島県南部 JR四国×徳島バス

- 並行する路線バスと鉄道を共通運賃・通し運賃で利用できるようにし、利便性の向上と経営力の強化を図った
- 共同経営計画として、独占禁止法特例法による認可
- 主に、JRの便数が少ない駅間で路線バスの利用を図ったもの

### 徳島県南部地域におけるJR四国と徳島バスの共同経営について 国土交通省

○ 徳島県南部地域（JR牟岐線の運行本数が少ない阿南駅以南）における公共交通利用者の利便性を確保するため、徳島バス(株)の運行する**高速バス**について、**鉄道と並行して一般道を運行する一部区間において、途中乗降を可能としているところ**。今般、独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、**当該区間における共通運賃・通し運賃の実現を内容とする共同経営を行う**。  
 ※鉄道とバスという異なる交通モードの事業者間の共同経営に係る認可としては、全国初。

#### 取組の内容 共通運賃・通し運賃の設定及び収入調整

徳島県南部（阿南駅以南）の地域間移動の利便性向上を図るため、JR牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券類による利用を実現。

- JR切符等でバスを利用可能とすることで**初乗り運賃が不要となる**。
- 事業者間での運賃差を埋める配分方法については、**徳島バスの正規運賃の半額をJR四国が徳島バスに支払うこととする**。
- ・ 区間：阿南～浅川

#### <取組イメージ>



#### 取組の効果 利便性向上及び経営力の強化

- 徳島県南部地域の平均運行間隔時間が20分以上短縮される。
- 利便性向上に伴う利用者増等により、**交通事業者の経営力が強化される**。



国土地理院ウェブサイト「地理院地図（電子国土Web）」を加工して作成

出展)国土交通省資料より



## ② 鉄道とバスの接続や連携する際の課題整理、地方公共交通団体の支援のあり方に関する整理

今年度、鉄道事業者2回、バス事業者3回、学識経験者1回の協議を行い、鉄道とバスの接続や連携に関する課題等を整理した。主な意見や課題は以下のとおり。

なお、今年度中、引き続き、協議を実施予定。

### 主な意見（交通事業者等）

1) 連携する方面	<p>本市における鉄道とバス等の連携については、JR日豊本線、豊肥本線、久大本線の各沿線で、鉄道とバスが並行する区間の取組が想定される。</p> <p><b>「日豊本線×佐賀関方面」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道との連携によるバスの長距離路線の効率化が図れる可能性はある。</li> <li>・鉄道とバスの接続により鉄道の利用者増につながる可能性はある。</li> </ul> <p><b>「豊肥本線×大南方面」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐伯・臼杵を発着する路線バスは運転手不足であり、連携による効果は期待できる。</li> <li>・中判田駅や大分大学前駅での乗り継ぎが想定されるものの、中判田駅はバスの乗り入れが困難である。</li> </ul> <p><b>「久大本線×大分大学病院方面」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅に接続する路線バスの系統・便数ともに少ないため増便しなければならない。</li> <li>・路線バスの増便は、運転手不足等により、困難な状況である。</li> </ul>
2) 運賃設定について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎによる運賃割引は難しい。</li> <li>・乗継時のICカード利用ポイント付与等の連携については検討の余地がある（下曾根駅の例）。</li> </ul>
3) 収入について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃収入の再配分は、難しい。</li> </ul>
4) 行政側の支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業取組後、鉄道駅までのバス路線は赤字と想定されるため、行政支援は必要。</li> <li>・一括した鉄道とバスの情報発信があると良い。</li> </ul>
5) 連携可能な分野	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイヤ調整はハードルが高いものの、検討できる。</li> <li>・車両や駅構内、バス停での情報発信は検討できる。</li> </ul>

## ②鉄道とバスの接続や連携する際の課題整理、地方公共交通団体の支援のあり方に関する整理

### 主な課題（交通事業者等）

#### 1) ダイヤ調整

- 鉄道とバスの円滑な連携を図るためのダイヤ設定
- 遅延などによる連携（接続調整）の検討

#### 2) 運賃

- 乗り継ぎ割引や共通運賃などの運賃設定や収入の再配分は難しく、引き続き、調査・検討が必要
- ポイント付与等のICカード連携は、乗り継ぎ利用者の把握など、引き続き、協議が必要

#### 3) 周知・広報

- 駅構内や車両における乗り継ぎの情報発信は引き続き、協議が必要

#### 4) 国庫補助

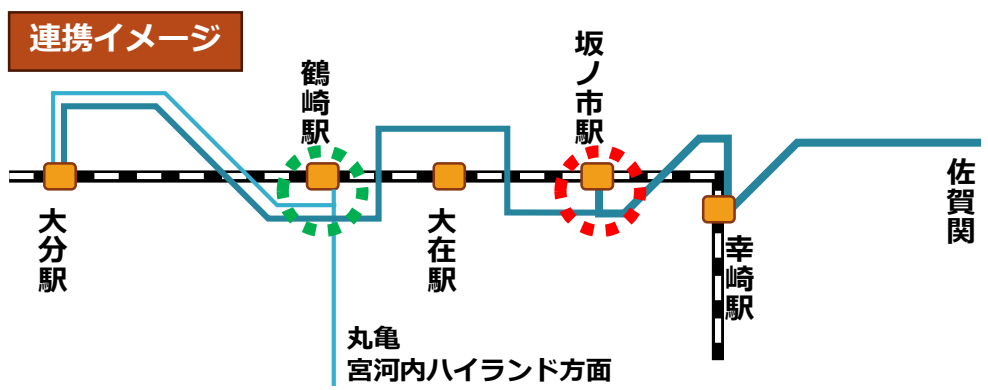
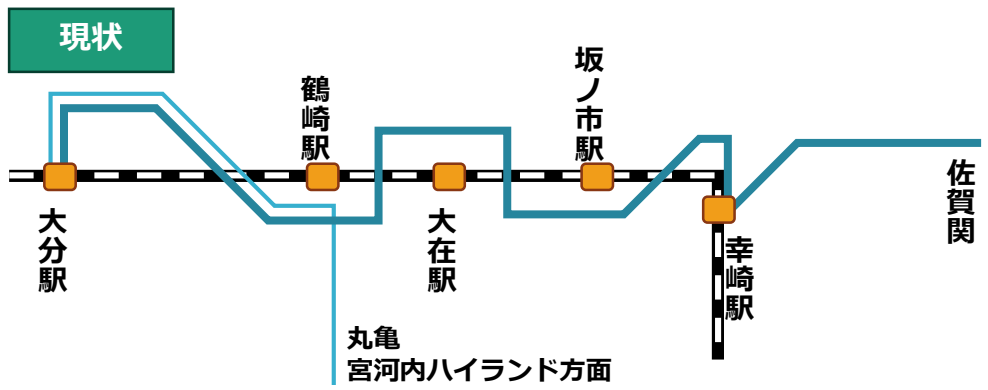
- 路線バスの長距離路線※1は、地域間幹線系統の補助金対象路線であり、補助要件に注意する必要がある

※1佐賀関線、佐伯線、臼杵線等

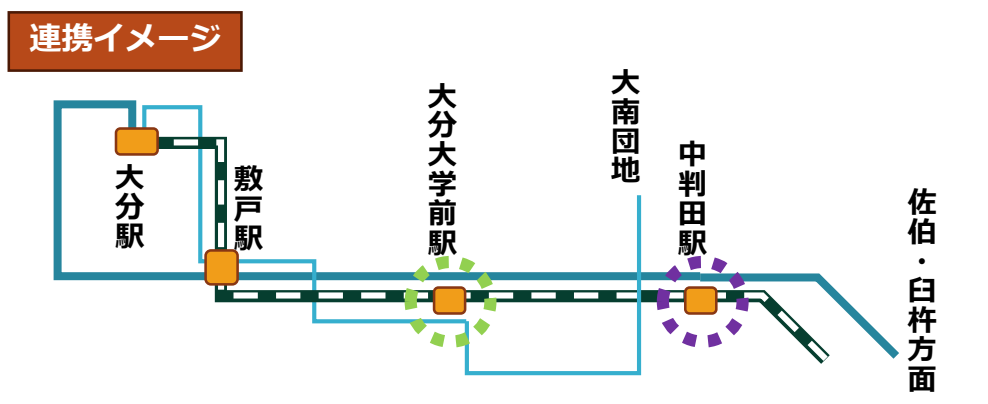
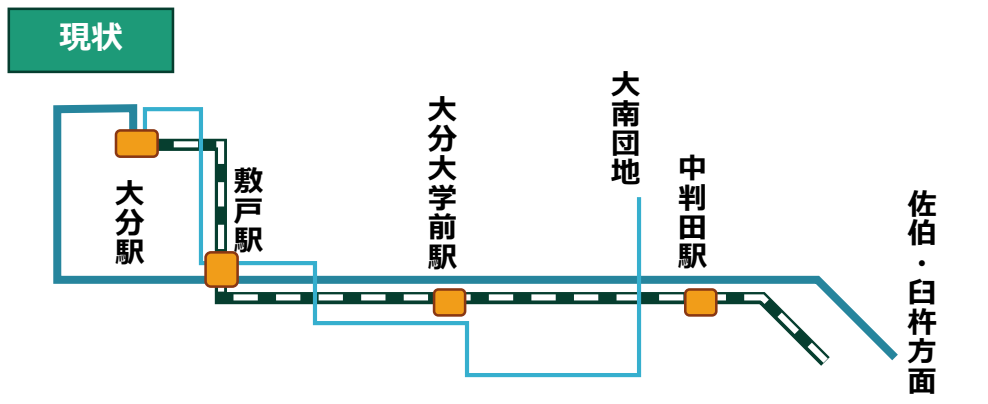
## ③大分市の特性にあった具体的な利便増進に資する取組の整理

他都市の事例や交通事業者との協議を踏まえ、本市における鉄道とバス等の連携については、JR日豊本線、豊肥本線、久大本線の沿線上で、鉄道とバスが並行する区間で取組が想定される。ただし、運行距離や運行時間、道路状況等（渋滞など）を踏まえ、対象区間の検討を行う必要がある。  
 なお、久大本線の沿線は、事業者協議の結果や駅への接続、便数等の課題があることから、見送る。

### A)佐賀関方面



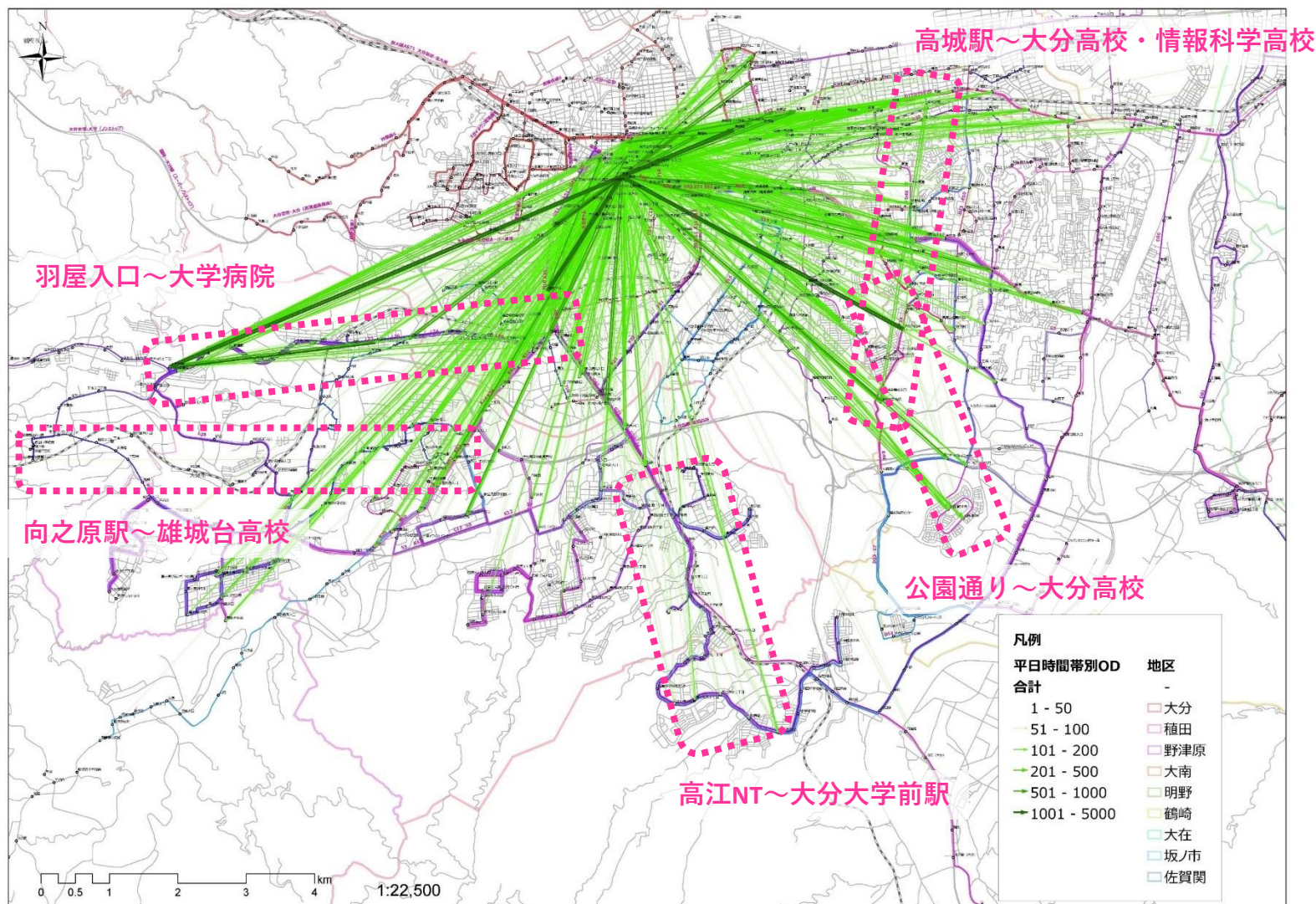
### B)大南方面



## ④ 系統や便数、交通系ICカード等から利用実績等の整理・分析

### 全市的な利用分布傾向（平日）

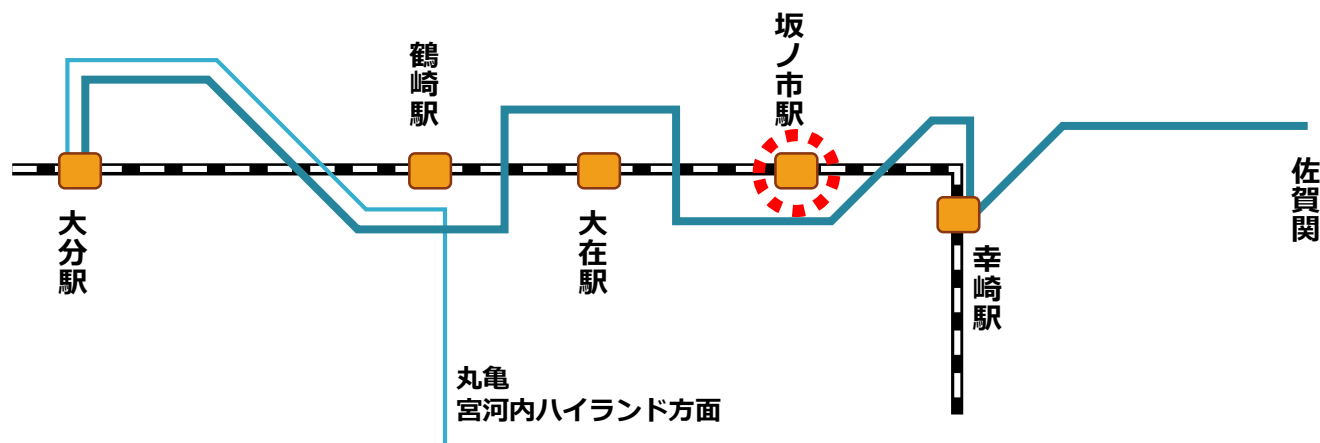
- 令和5年6月の大分バス利用者のICカードデータを集計
- 平日の全市的なODは、大分駅前や中央通り・竹町などの市中心部から放射方向の利用が多数であり、郊外部間に閉じたODは少数であることが分かる
- 中心部から放射方向以外のODでは、高城駅～大分高校・情報科学高校、羽屋入口～大学病院、公園通り～大分高校、向之原駅～雄城台高校など、通学や通院目的が考えられる。
- また、高江NT～大分大学前駅など、既に鉄道と組み合わせた通勤・通学等の利用が想定される移動がみられる。





## ④ICカードデータ分析（佐賀関方面）

方面別の特性：①佐賀関線×坂ノ市駅等（日豊本線）接続



### 【路線全体】

- 佐賀関線のICカード利用者ODは、大分～大在間が全体の8割の利用を占めている
- 佐賀関地区を発着する利用者は、鶴崎・大分地区まで乗り通すことは少数であり、佐賀関地区内または坂ノ市・大在までの利用が中心となっている（発着とも佐賀関地区内のODは、路線全体の1割弱）

### 【佐賀関地区内】

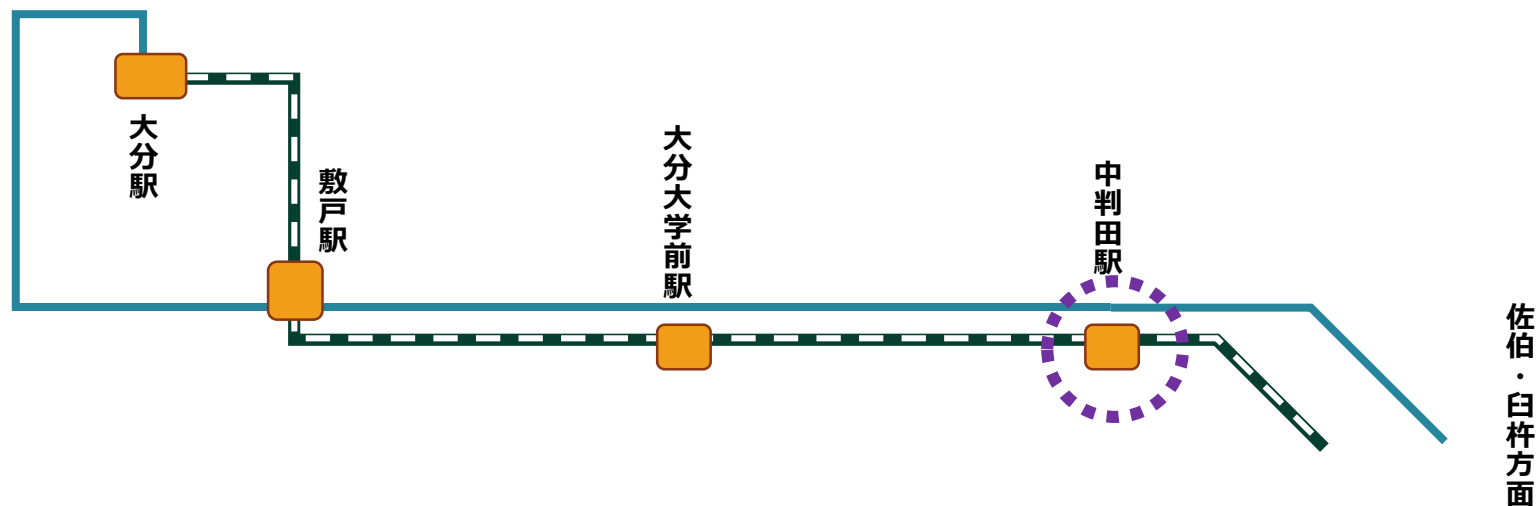
- 佐賀関地区内の利用は、乗降のどちらかが幸崎駅にある利用が多く、地区内のみ利用の約半数を占めており、鉄道への乗り換え利用者が一定程度考えられる。

### 【地区間移動】

- 佐賀関地区～坂ノ市地区、佐賀関地区～大在地区を連絡する利用は路線全体の利用者数と比較すると少数ではあるものの、坂ノ市地区では坂ノ市バス停（坂ノ市駅最寄）、久原バス停（医療施設・商業施設周辺）、大在地区では大在駅前バス停（大在駅最寄）、浜入口バス停（商業施設周辺）への利用が存在している
- 佐賀関地区居住者のICカード利用者は、坂ノ市駅周辺・大在駅周辺までの生活圏が想定される

## ▶ ④ICカードデータ分析（大南方面）

### 方面別の特性：②白杵線×中判田駅（豊肥本線）接続



#### 【路線全体】

- 白杵線のICカード利用者ODは、大分市内の移動が9割の利用を占める
- 白杵市を発着する利用者が、大分地区まで乗り通すことは少数
- 大南地区内での利用が路線全体の8%（平日）を占め、一定程度の利用がある

#### 【大南地区内】

- 大南地区内での利用は、乗降のどちらかが判田局前バス停（中判田駅最寄り）にある利用が多く、地区内利用の約半数以上を占めており、鉄道への乗り換え利用者が一定程度考えられる。
- また、片足が吉野地区にある利用も一定程度みられる

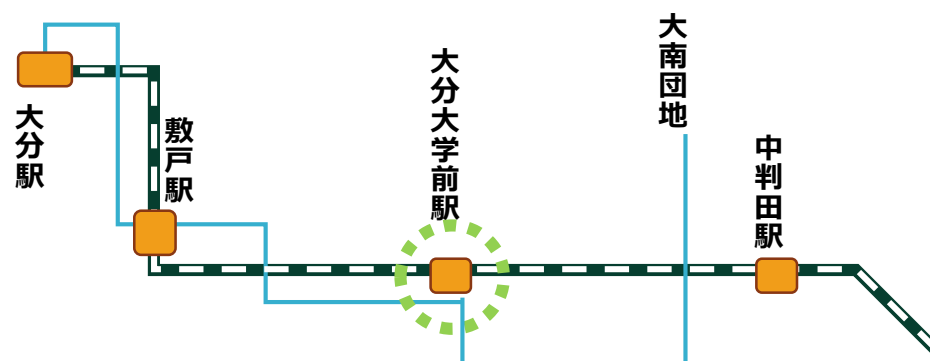
#### 【地区間移動】

- 大南地区～白杵市、大南地区～植田地区を連絡する利用は路線全体の利用者数と比較すると少数であり、鉄道駅最寄りバス停（判田局前＝中判田駅、敷戸駅前＝敷戸駅）での乗降も少ない



## ④ICカードデータ分析（大南方面）

### 方面別の特性：③大南団地線×大分大学前駅（豊肥本線）接続



#### 【路線全体】

- 大南団地線のICカード利用者は大分地区内での利用は3割程度であり、植田・大南地区と大分地区を連絡する利用が半数以上を占める
- 大南地区～植田地区を連絡する利用も1割弱存在し、平日は20人/日/片道程度の利用者が存在している

#### 【地区間移動】

- 大南地区～植田地区を連絡する利用者は、乗降のどちらかが大分大学前駅にある利用が半数を占める

#### 【大南地区内】

- 大南地区内での利用は大分南高校のほか、高江NT内と大分大学前駅の発着が多く、高江NT～大分大学前駅を連絡する鉄道への乗り換え利用者が一定程度考えられる。

#### 【時間帯別】

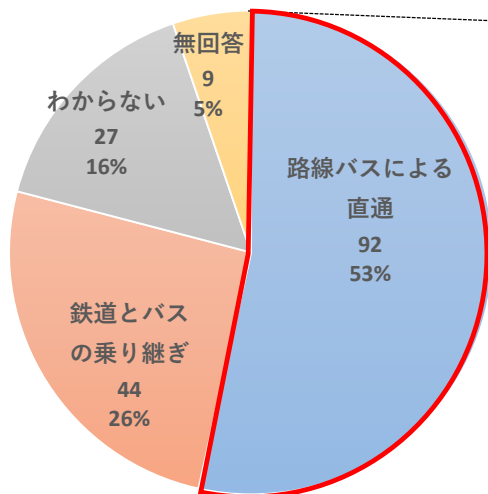
- **AM9時**以前に乗車する通勤・通学時間帯のODは、市中心部まで向かう利用者や大分大学前駅で降車する利用者、沿線高校で降車する利用者など様々なODが存在する
- 高江NTから大分大学前駅への短距離の利用もあり、鉄道に乗り換えていると想定される需要が確認できる

## ⑤市民アンケート調査

市民アンケート	
調査目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民の移動実態や公共交通の利用状況</li> <li>鉄道と路線バスの連携に関する意見</li> <li>鉄道と路線バスの乗り継ぎに関する意向調査</li> </ul>
調査対象	大分市民500名（15歳以上） ※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	2023（令和5）年12月6日～2023（令和5）年12月22日
回収結果	172票（回収率34.4%） （内訳）・郵送回収：124票（回収率24.8%） ・WEB回収：48票（回収率9.6%）

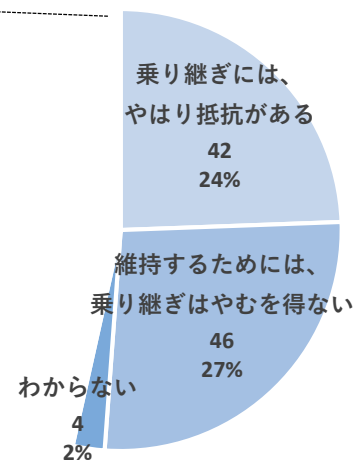
◆ 大分市の公共交通として、どちらの運行体系が利用しやすいと思いますか。

n=172



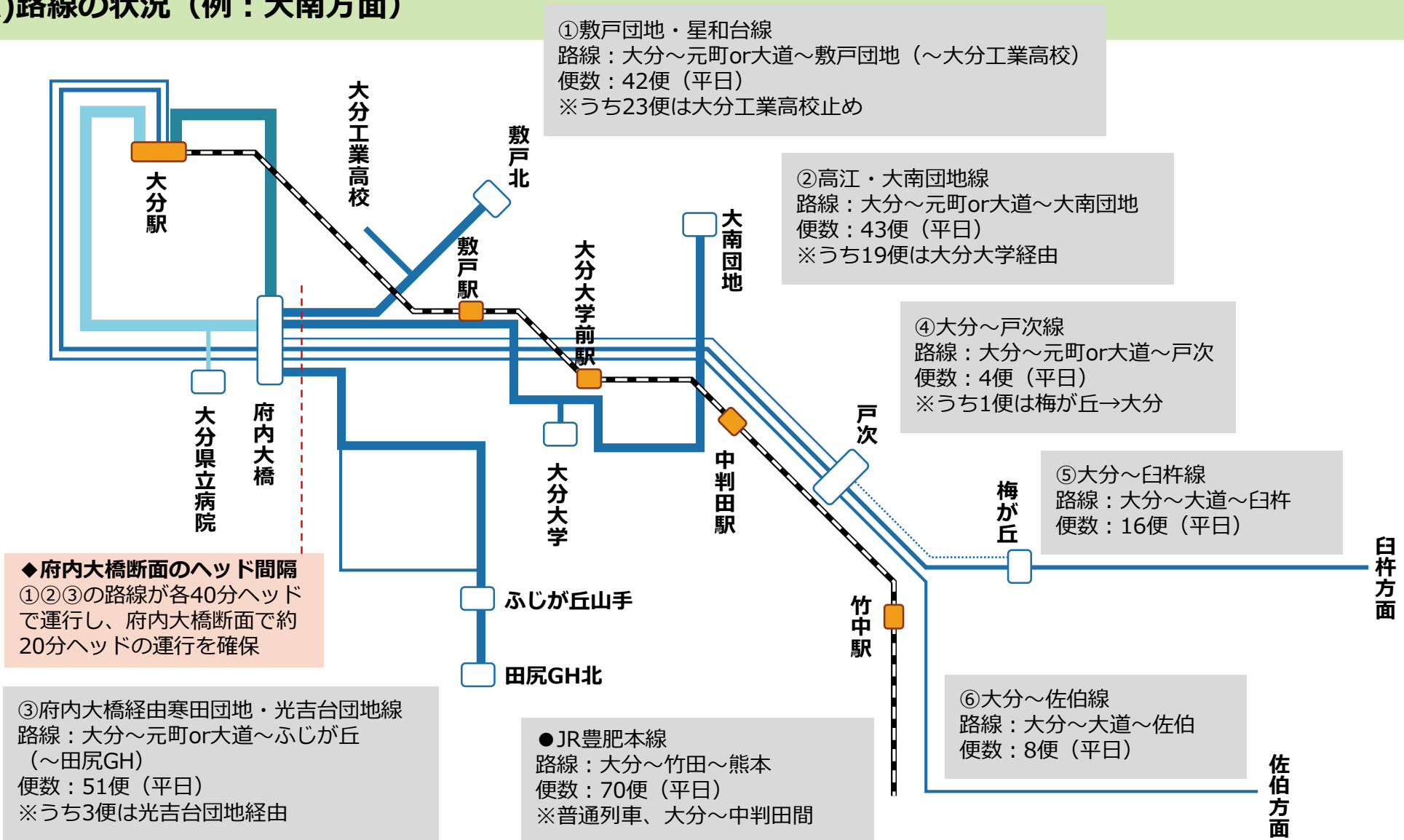
◆ 公共交通を維持するために一部乗り継ぎが発生する場合の考えをお聞かせください。

n=92



## ⑥ 利便増進方針イメージ

### A) 路線の状況 (例：大南方面)



## ⑥ 利便増進方針イメージ

### B) 利便増進方針イメージ

#### ① 中心市街地における増便 や路線の新設の検討

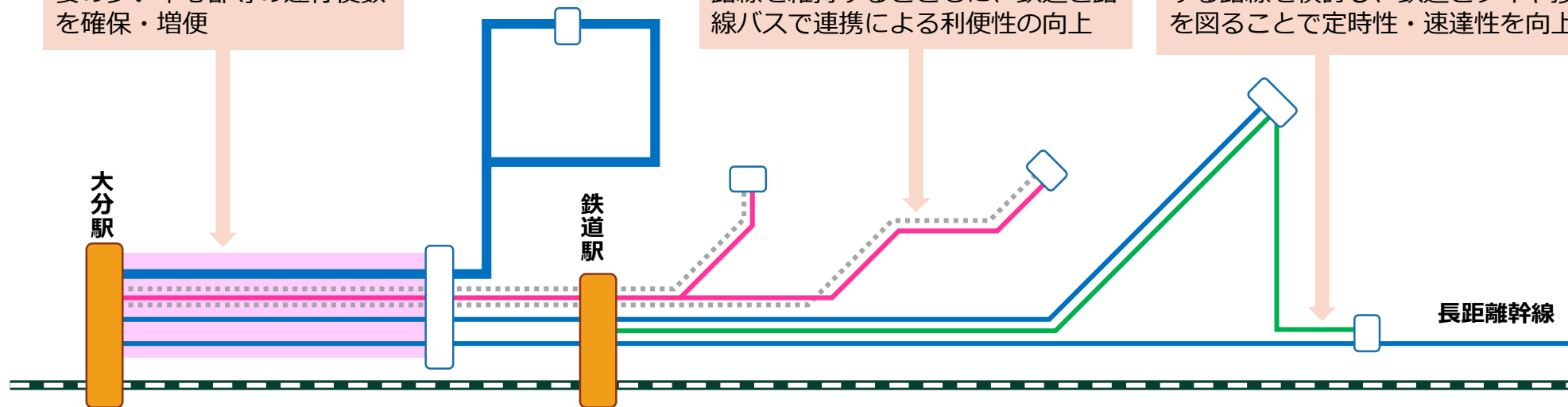
主に郊外部を対象とした運行効率化により、公共交通需要の多い中心部等の運行便数を確保・増便

#### ② 郊外路線の統合・鉄道 との連携の検討

郊外路線の統合やダイヤ調整による生産性の向上・運行効率化を図り路線を維持するとともに、鉄道と路線バスで連携による利便性の向上

#### ③ 郊外駅を起終点とする路線の検討

長距離幹線の効率化（短縮等）を図るとともに、郊外の鉄道駅を起終点とする路線を検討し、鉄道とダイヤ接続を図ることで定時性・速達性を向上



▶ 運賃と時間（現在）

A)佐賀関方面

バスによる直通

佐賀関線	区間		運賃	時間
バス	大分駅	佐賀関バス停	950円	81分

鉄道とバスの乗り継ぎ  **-140円** **32分短縮**

	区間（鉄道：14.5キロ）			運賃（円）		時間（分）	
鉄道	大分駅	⇔	坂ノ市駅	280	<b>810</b>	17	<b>49</b>
+	+		+	+		+	
バス	坂ノ市バス停	⇔	佐賀関バス停	530		32	

バスによる直通

丸亀線	区間		運賃	時間
バス	大分駅	ハイランド郵便局前	570円	47分

鉄道とバスの乗り継ぎ  **-10円** **17分短縮**

	区間（鉄道：8.1キロ）			運賃（円）		時間（分）	
鉄道	大分駅	⇔	鶴崎駅	230	<b>560</b>	9	<b>30</b>
+	+		+	+		+	
バス	鶴崎駅前バス停	⇔	ハイランド郵便局前	330		21	

B)大南方面

バスによる直通

臼杵線	区間		運賃	時間
バス	大分駅	吉野バス停	770円	50分

鉄道とバスの乗り継ぎ  **-80円** **12分短縮**

	区間（鉄道：11.7キロ）			運賃（円）		時間（分）	
鉄道	大分駅	⇔	中判田駅	280	<b>690</b>	17	<b>38</b>
+	+		+	+		+	
バス	判田局前バス停	⇔	吉野バス停	410		21	

バスによる直通

大南団地線	区間		運賃	時間
バス	大分駅	大南団地北バス停	490円	40分

鉄道とバスの乗り継ぎ  **-20円** **12分短縮**

	区間（鉄道：9.2キロ）			運賃（円）		時間（分）	
鉄道	大分駅	⇔	大分大学前駅	260	<b>470</b>	13	<b>28</b>
+	+		+	+		+	
バス	大分大学前駅バス停	⇔	大南団地北バス停	210		15	

※鉄道・バスともにダイヤ上の時間。遅延や乗り継ぎ時間は踏まえてない。

▶ 3か月定期・6か月定期

A)佐賀関方面

バスによる直通

佐賀関線	区間		3か月	6か月
バス	大分駅	佐賀関バス停	<b>81,050円</b>	<b>142,140円</b>

鉄道とバスの乗り継ぎ

**+4,900円**      **+7,610円**

	区間		3か月		6か月	
鉄道	大分駅	⇔ 坂ノ市駅	24,050		41,190	
+		+	+	<b>85,950</b>	+	<b>149,750</b>
バス	坂ノ市バス停	⇔ 佐賀関バス停	61,900		108,560	

バスによる直通

丸亀線	区間		3か月	6か月
バス	大分駅	ハイランド郵便局前	<b>66,010円</b>	<b>115,750円</b>

鉄道とバスの乗り継ぎ

**-6,950円**      **-13,000円**

	区間		3か月		6か月	
鉄道	大分駅	⇔ 鶴崎駅	19,560		33,480	
+		+	+	<b>59,060</b>	+	<b>102,750</b>
バス	鶴崎駅前バス停	⇔ ハイランド郵便局前	39,500		69,270	

B)大南方面

バスによる直通

臼杵線	区間		3か月	6か月
バス	大分駅	吉野バス停	<b>74,900円</b>	<b>131,350円</b>

鉄道とバスの乗り継ぎ

**-2,080円**      **-4,660円**

	区間		3か月		6か月	
鉄道	大分駅	⇔ 中判田駅	23,740		40,620	
+		+	+	<b>72,820</b>	+	<b>126,690</b>
バス	判田局前バス停	⇔ 吉野バス停	49,080		86,070	

バスによる直通

大南団地線	区間		3か月	6か月
バス	大分駅	大南団地北バス停	<b>57,800円</b>	<b>101,360円</b>

鉄道とバスの乗り継ぎ

**-11,220円**      **-21,170円**

	区間		3か月		6か月	
鉄道	大分駅	⇔ 大分大学前駅	21,440		36,110	
+		+	+	<b>46,580</b>	+	<b>80,190</b>
バス	大分大学前駅バス停	⇔ 大南団地北バス停	25,140		44,080	