

(1) 大分市地域公共交通計画変更 (案) について

大分市地域公共交通計画の主な変更点について

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に伴い、大分市地域公共交通計画を変更いたします。主な変更点は以下のとおりになります。

①計画期間の変更(P1)

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に伴い、計画期間を補助年度（10月～翌年9月）にあわせ、半年間延長し、修正。

②「各公共交通やコミュニティバス等の位置付け・役割」の新設(P88)

本市公共交通における鉄道、路線バスの位置付け・役割に加え、それを補完する乗合タクシー（ふれあい交通）や路線バス代替交通の位置付け・役割を追記。

③「地域公共交通確保維持事業の必要性」の新設(P89)

地域公共交通確保維持事業を活用し、路線バス、デマンド交通を確保・維持する必要性を追記。

大分市地域公共交通変更(追加)箇所抜粋

1. 計画の目的と関連計画の整理

1-1 計画策定の背景と目的

国においては、人口減少の本格化に伴うバスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転手不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなるなか、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になることとされています。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域公共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、特に過疎地域などでは、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、2020（令和2）年11月27日に施行されたところです。

本市では、2017（平成29）年4月に地域公共交通のマスタープランとなる「大分市地域公共交通網形成計画」を策定し、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指し、各種取組を進めてきました。

高齢者や子育て世代が安心して健康で快適な生活環境の実現や、財政面及び経済面において持続可能な都市経営、低炭素型の都市構造の実現、災害から人命を守ることなど、暮らしやすさと地域の魅力づくりを一体的に推進する中、まちづくりを支える道路整備とあわせ、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められており、地域公共交通が果たす役割は重要さを増しております。

今後も引き続き、公共施設や商業施設など、まちの機能をコンパクトに集約した利便性の高いまちづくりが必要とされており、こうしたまちづくりを支える道路整備とあわせ、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められています。

本計画は、「大分市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするとともに、市民、交通事業者、行政の役割を明確化し、連携を図りながら様々な取組を推進するために定めるものです。

1-2 計画期間と区域

計画期間：2022（令和4）年4月～2027（令和9）年9月

計画区域：大分市全域

（削除）

1-3 計画の位置付け

本計画は、2020（令和2）年3月に策定した「大分市総合計画 おおいた創造ビジョン2024 第2次基本計画」を関連する最上位の計画とし、「大分市都市計画マスタープラン」「大分都市圏総合都市交通計画」「大分市立地適正化計画」など関連する計画と整合を図り、本市の地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。

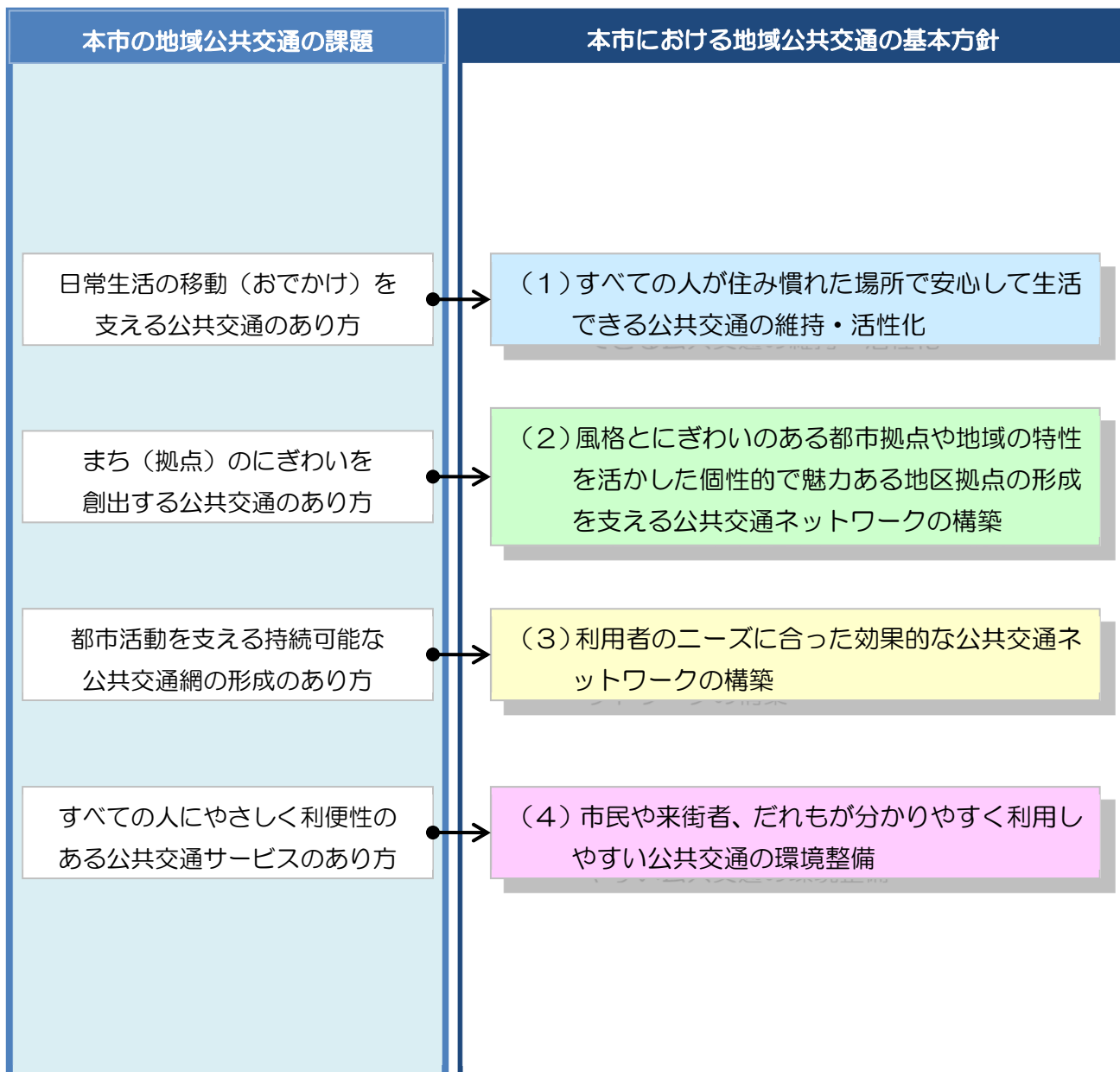
また、路線バスの運行ダイヤの見直し等の地域公共交通利便増進実施計画などの特定事業については、引き続き、調査・検討を進めます

6-2 本市における地域公共交通の基本方針

6-2-1 地域公共交通の基本方針

本市の地域公共交通の課題を踏まえた基本方針は次のとおりです。

(削除)



6-2-3 各公共交通やコミュニティバス等の位置付け・役割

本市は、JR 日豊本線、豊肥本線、久大本線が結節する大分駅を中心市街地に有するとともに、関西や四国を結ぶフェリーや空港アクセスバス、九州各県等の各都市を結ぶ高速バスや県内幹線バスの発着地となっており、東九州の玄関口としての役割や大分市を含む圏域 5 市 1 町の大分都市圏の中核都市としての役割を有しています。

このような中、中心市街地を循環する「大分きゃんバス」、路線バスが廃止された地域や過疎地域などの交通不便地域を運行する乗合タクシーによる「路線バス代替交通」や「ふれあい交通」などが路線バス等を補完しています。

なお、路線バスやふれあい交通の一部で地域間幹線系統確保維持費国庫補助金や地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、運行の維持・確保している系統があります。

■位置付け・役割

位置付け	公共交通・事業	役割	確保・維持
広域幹線 (公共交通幹線軸)	鉄道	JR 日豊本線、豊肥本線、久大本線の全 17 駅があり、市民の地域内交通だけでなく、都市拠点から市外への広域交通を担います。	交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討します。
地域内幹線 (公共交通幹線軸)	路線バス	大分駅を発着地として、市内並びに隣接市等の各拠点を運行します。	交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討します。一部系統については、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指します。
支線 (拠点間連携軸)		市内各地域を運行し、軸となる幹線などと接続しており、本市の市内人口の 97.4% (P29「図 鉄道と路線バスの人口カバー状況の整理結果」参照) をカバーしています。	交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討します。一部系統については、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指します。
支線 (地区拠点内移動)		ふれあい交通	市内の交通不便地域において、買い物や通院など日常生活における移動手段を担います。
	路線バス代替交通	路線バスが廃止となった地域において代替交通(定時定路線)を運行し、地域の生活交通を担います。	交通事業者と連携して、一定以上の運行水準を確保します。
	大分きゃんバス	JR 大分駅やまちなか、大分市美術館等の回遊性向上など、中心市街地における移動を担います。	交通事業者と連携して、一定以上の運行水準を確保します。

6-2-4 地域公共交通確保維持事業の必要性

本市における地域公共交通の基本理念、基本方針、あるべき姿を目指すためには、既存の公共交通を最大限活用するとともに、国庫補助を活用した事業を実施することにより、地域公共交通ネットワークを確保・維持する必要があります。国庫補助を活用した事業の必要性は以下のとおりです。

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用

- 路線バスにおいては、利用者が少ない不採算路線については、交通事業者単独による維持が厳しく、特に過疎地域及び交通不便地域を運行する路線バスは維持が困難な状況です。
- また、鉄道、路線バスがない交通不便地域において、市民等の買い物や通院、その他の外出を支える移動手段がなく、日常生活に支障をきたすおそれがある状況です。
- このため、地域公共交通確保維持事業により、路線バス、ふれあい交通を運行することで、市民の移動手段の確保が必要です。

■各事業における必要性

番号	事業名	必要性
1	路線バス（臼関線）	<ul style="list-style-type: none"> • 大分市と臼杵市を結ぶルートで主に佐賀関地域の市民の通勤や買い物、通院等の日常生活での移動を担っています。また、臼関線以外の路線バスはなく、欠かせない路線です。 • 一方で、過疎地域は特に人口減少や高齢化率が高く、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
2	路線バス（杵原・机張原・大分市内線）	<ul style="list-style-type: none"> • 本市の中心部と西大分方面を結ぶルートで西大分方面の市民の通勤や通学、買い物等の日常生活での移動を担っています。さらには、観光地である杵原八幡宮まで大分駅からアクセスできる唯一の路線です。 • 一方で、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
3	ふれあい交通運行事業	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通不便地域において、市民の買い物、通院、その他の外出機会など、日常生活での移動手段を担っています。また、不便地域から最寄りの路線バス停留所まで接続しており、路線バスを補完する欠かせない事業です。 • 一方で、高齢者等の移動手段の確保等を目的としており、自治体や交通事業者の努力だけでは事業の維持は厳しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

本市における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

目標	評価指標	現況値 (R2)	目標値 (R8)	
だれもが安心して生活できる生活交通の確保	フィーダー補助系統の利用者数	62,354 人/年	62,354 人/年	
	路線バス代替交通利用者数	12,757 人/年	12,700 人/年	
	ふれあい交通の利用者数	7,834 人/年	10,500 人/年	
都市拠点と地区拠点のにぎわい創出	大分キャンバスの年間利用者数	36,733 人/年	65,000 人/年	
	各地区の特定するバス停のバス乗降客数(1日あたり)	大分駅前	6,951 人/日	7,500 人/日
		鶴崎駅・鶴崎	298 人/日	400 人/日
		大在駅前・大在駅裏	35 人/日	70 人/日
		坂ノ市駅	77 人/日	80 人/日
		佐賀関	158 人/日	160 人/日
		アクロス前・アクロス入口	465 人/日	530 人/日
		判田橋・判田局前	34 人/日	60 人/日
		戸次	80 人/日	130 人/日
		トキハわさだタウン	465 人/日	510 人/日
野津原		27 人/日	40 人/日	
公共交通利用者の維持・確保	鉄道の乗車人員 *竹中駅を除く大分市内 16 駅	24,620 人/日	33,000 人/日	
	路線バスの乗降客数	7,330 千人/年	9,600 千人/年	
	タクシー利用者数	2,909 千人/年	4,495 千人/年	
	路線バスの収支率(市内線) *バス年度: 10月~9月	84.0%	100%	
	公的資金が投入されている地域旅客運送サービスの収支率 (フィーダー補助系統)	35%	35%	
	公的資金投入額(主な地域旅客運送サービスに関する事業)	343,025 千円/年	343,000 千円/年	
だれもが利用しやすい公共交通	全バス車両に占める低床バス車両の割合 *低床バス車両: BF 法適合車両(スロープ付き及びリフト付きバス)を含む	66.3%	80%以上	
	全タクシー車両に占めるUD タクシーの割合	15.1%	25%	
	観光入込客数	2,695,681 人/年	5,000,000 人/年	
	「バスどこ大分」の年間閲覧者数	5,500,537 ページビュー/年	8,730,000 ページビュー/年	
	バス事業者の LINE 公式アカウントの登録者数 (各年度上半期: 4~9月)	1,317 人 (R3)	1,450 人	
その他参考				
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手度合い	—	100%	

(削除)

1) 生活交通の確保・維持（鉄道・バス路線）、地域公共交通ネットワークのあり方検討

① 取組の目的			
<p>市内の乗合バスの利用者数は2016（平成28）年度から2019（令和元）年度にかけて507千人減少（約5%減）し、バス乗務員数についても年々減少し、平均年齢は上昇しています。</p> <p>バス事業者は便数や運行ダイヤを調整し、路線の維持に努めていますが、利用者減少や乗務員不足等の理由により、年間運転キロは2016（平成28）年度から2020（令和2）年度までの5年間で1,230千km減少しています。</p> <p>一方で、運転免許返納者数は増加しており、移動手段の確保が喫緊の課題となっています。</p> <p>すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できるようにするため、市民の生活交通である鉄道、バス路線の確保・維持を図ります。</p>			
② 取組の内容			
<p>■バス路線の維持</p> <p>過疎地域など利用者が少ない地域を運行する不採算路線については、バス事業者単独による維持が困難となっています。国庫補助金の活用および市の補助により、路線の維持を図ります。</p> <p>なお、路線バス、国庫補助対象システムに関して、事業及び実施主体の概要は別表に記載。</p> <p>■乗務員の確保（大分県：バス乗務員確保対策支援事業）</p> <p>バス事業者（タクシー事業者含む）が行う乗務員を確保するための取組に対し、その経費を補助することで、乗務員の採用の拡大や定着の促進を図ります。</p> <p>■鉄道・バス利用者の増加・維持の取組</p> <p>鉄道、バス路線を維持するためには、利用者数を増加・維持する必要があります。</p> <p>モビリティ・マネジメントの取組や、沿線住民への呼びかけ等により、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>■地域公共交通ネットワークのあり方の検討</p> <p>地域公共交通ネットワークのあり方について、交通事業者と行政が連携し、調査・検討を行います。</p>			
③ 期待される効果			
<p>利用者が少ない不採算路線は、維持することが困難となり、減便・廃止が進んでいます。国庫補助等の活用、乗務員の確保、公共交通の利用促進により地域住民の移動にかかせない生活交通ネットワークの確保・維持します。</p>			
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、市民・利用者	実施・調査・検討		

2) 乗合タクシー（ふれあい交通）の利用促進及び見直しの検討

① 取組の目的			
<p>公共交通の利用が不便な地域に居住し、自家用車を運転しない方等の買い物や通院、友人との外出等、日常生活における移動手段を確保するために「ふれあい交通運行事業」を実施しています。</p> <p>ルート数や利用者数の拡大により、公共交通不便地域の解消を目指すとともに、「ふれあい交通」が接続する路線バス停留所における上屋やベンチ設置等の利用環境の整備を行います。</p>			
② 取組の内容			
<p>■「ふれあい交通」制度の見直し</p> <p>制度を見直し、利便性の向上を目指します。</p> <p>■ルートの新設</p> <p>公共交通の利用が不便な地域にルートを新設します。</p> <p>■地域検討会の開催</p> <p>定期的に「地域検討会」を開催し、利用者の意見や要望を積極的に運行計画に反映します。</p> <p>■利用環境の整備</p> <p>「ふれあい交通」の接続先となる路線バスの停留所に上屋やベンチを設置し、バス待ち環境の整備を行います。</p> <p>■「ふれあい交通」運行管理システムの導入検討</p> <p>「ふれあい交通」の予約受付から配車、実績集計までを可能とする運行管理システムの導入を検討し、事務の効率化と利用者の利便性向上を目指します。</p> <p>■国庫補助の活用</p> <p>国庫補助を活用しつつ、ふれあい交通を継続的に実施します。また、ふれあい交通、国庫補助対象システムに関して、事業及び実施主体の概要は別表に記載。</p>			
③ 期待される効果			
<p>■利便性の向上と利用者数の増加</p> <p>実際の利用者の意見を運行計画に反映させ、地域の生活実態に合わせることで、利用者の利便性向上と利用者数の増加が見込めます。</p> <p>■公共交通不便地域の解消と公共交通の利用促進</p> <p>公共交通不便地域における移動手段の確保と、路線バス停留所への接続により、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>■事務の効率化と利用者の利便性向上</p> <p>予約受付から配車、実績集計までを自動化し、事務の効率化、また、リアルタイムでの運行状況の可視化により、利用者の生活実態に即した改善策の検討に活用することができます。</p>			
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、 市民・利用者	実施・調査・検討		

〈別表〉

■路線バス、ふれあい交通の国庫補助対象系統に関して、事業及び実施主体の概要

路線バス

系統名	運行経路	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
伯大線	金池ターミナル～佐伯駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
臼大線	金池ターミナル～臼杵港				
国大線	大分駅～国東				
佐賀関線	大分駅～佐賀関				
鉄輪線	大分駅～鉄輪				
別大線	大分駅～関の江				
臼関線	佐賀関～臼杵駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
臼関線	佐賀関～下浦				
机張原線	5号地大交車庫前～田室町～机張原				
柞原線	5号地大交車庫前～田室町～柞原				
机張原線	5号地大交車庫前～西春日町～机張原				
柞原線	5号地大交車庫前～西春日町～柞原				
大分市内線	大分駅前～新川～中大山	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
大分市内線	大分駅前～西春日町～下坂本				
その他系統 (路線バス)	市内その他系統 ・大分駅前～鶴崎 ・県庁正門前～明礮～わさだ T ～三愛メディカル 等	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
路線バス 代替交通	たきおコミュニティバス 大分こども病院前～津守中～片島 等 のつはるコミュニティバス 上原～竹の内～野津原支所 等	4条乗合	路線定期運行	大分市 (運行は交通事業者に委託)	なし
大分 キャンバス	大分駅～市美術館～県立美術館 ～大分駅(循環バス)	4条乗合	路線定期運行	大分市 (運行は交通事業者に委託)	なし

ふれあい交通

系統名（ルート）	運行経路	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤仁田	赤仁田～庵ノ平～判田局前バス停	4条乗合	路線不定期運行	大分市(運行は交通事業者(に委託))	フィーダー補助
檜原	檜原中～小岳～判田局前バス停				
弓立 他2	第二黒岩橋奥～平原橋～戸次バス停				
中野	中野停留所～大淵停留所～戸次バス停				
上石合	屋形木～廻洲～野津原支所				
入蔵	グループホーム館前～上ノ原～野津原バス停				
市尾	奥村～坂ノ市郵便局～坂の市バス停				
延命寺	栗熊～延命寺入口～坂の市バス停				
一木	田尾～政所南公民館～浜入口バス停				
屋山	屋山団地～明～坂の市バス停				
折立	折立上～殿下橋～坂の市小学校前バス停				
道尻	タブの木～下道尻橋～坂の市小学校前バス停				
木佐上 他3	なちなぎ橋～西山下～馬場バス停				
大志生木	元宮～原住宅～大志生木バス停				
大黒	大黒～セキストア上浦店～佐賀関バス停	4条乗合	路線不定期運行	大分市(運行は交通事業者(に委託))	なし
端登	伊与床谷～伊与床公民館前～戸次バス停				
大内	日平～尾津留公民館～戸次バス停				
旦野原 他1	美し野公民館南～叶～川久保バス停				
塚野	塚野鉱泉～一心寺入口～塚野温泉入口バス停				
摺	丹生山～平連石～野津原支所				
朝海	朝海～本福宗上～野津原支所				
高沢	杵ヶ原～丸山～野津原支所				
舟ヶ平	舟ヶ平～福城寺前バス停～野津原支所				
畑	畑精米所前～願光寺～坂の市バス停				
家島	家島公民館前～鶴崎支所前バス停～鶴崎バス停				
葛木	ニュータウン葛木～森中村バス停				
堂園	1・2班～堂園公民館前～鶴崎バス停				
広内	円通寺～広内～宮河内団地入口バス停				
庄の原	庄の原 1-1～ケアハウス庄の原苑前～大石町一丁目バス停				
上白木	13組～戸田自動車前～八幡小学校前バス停				
望みが丘	34街区中央～南新町～久保バス停				
曙台	城原東～城原西～浜入口バス停				
福水	福水集会所～早吸日女神社入口～佐賀関バス停				

大分市地域公共交通計画変更(案)について

～新旧対照表～

旧	新
<p>1. 計画の目的と関連計画の整理</p> <p>1-1 計画策定の背景と目的</p> <p>国においては、人口減少の本格化に伴うバスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転手不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなるなか、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になることとされています。</p> <p>このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域公共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、特に過疎地域などでは、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、2020（令和2）年11月27日に施行されたところです。</p> <p>本市では、2017（平成29）年4月に地域公共交通のマスタープランとなる「大分市地域公共交通網形成計画」を策定し、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指し、各種取組を進めてきました。</p> <p>高齢者や子育て世代が安心して健康で快適な生活環境の実現や、財政面及び経済面において持続可能な都市経営、低炭素型の都市構造の実現、災害から人命を守ることなど、暮らしやすさと地域の魅力づくりを一体的に推進する中、まちづくりを支える道路整備とあわせ、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められており、地域公共交通が果たす役割は重要さを増しております。</p> <p>今後も引き続き、公共施設や商業施設など、まちの機能をコンパクトに集約した利便性の高いまちづくりが必要とされており、こうしたまちづくりを支える道路整備とあわせ、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められています。</p> <p>本計画は、「大分市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするとともに、市民、交通事業者、行政の役割を明確化し、連携を図りながら様々な取組を推進するために定めるものです。</p> <p>1-2 計画期間と区域</p> <p>計画期間：2022（令和4）年度～2026（令和8）年度 計画区域：大分市全域 ※計画の区域（大分市全域）には、運行費の国庫補助（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金及び地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金。以下同じ）を受けて、市外との往來を目的とする幹線とその幹線に接続し、市内における移動を目的とする支線（フィーダー）が存在します。</p> <p>1-3 計画の位置付け</p> <p>本計画は、2020（令和2）年3月に策定した「大分市総合計画 おおいた創造ビジョン2024 第2次基本計画」を関連する最上位の計画とし、「大分市都市計画マスタープラン」「大分都市圏総合都市交通計画」「大分市立地適正化計画」など関連する計画と整合を図り、本市の地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。</p> <p>また、路線バスの運行ダイヤの見直し等の地域公共交通利便増進実施計画などの特定事業については、引き続き、調査・検討を進めます。</p>	<p>1. 計画の目的と関連計画の整理</p> <p>1-1 計画策定の背景と目的</p> <p>国においては、人口減少の本格化に伴うバスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転手不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなるなか、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になることとされています。</p> <p>このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域公共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、特に過疎地域などでは、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、2020（令和2）年11月27日に施行されたところです。</p> <p>本市では、2017（平成29）年4月に地域公共交通のマスタープランとなる「大分市地域公共交通網形成計画」を策定し、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指し、各種取組を進めてきました。</p> <p>高齢者や子育て世代が安心して健康で快適な生活環境の実現や、財政面及び経済面において持続可能な都市経営、低炭素型の都市構造の実現、災害から人命を守ることなど、暮らしやすさと地域の魅力づくりを一体的に推進する中、まちづくりを支える道路整備とあわせ、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められており、地域公共交通が果たす役割は重要さを増しております。</p> <p>今後も引き続き、公共施設や商業施設など、まちの機能をコンパクトに集約した利便性の高いまちづくりが必要とされており、こうしたまちづくりを支える道路整備とあわせ、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築が求められています。</p> <p>本計画は、「大分市にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにするとともに、市民、交通事業者、行政の役割を明確化し、連携を図りながら様々な取組を推進するために定めるものです。</p> <p>1-2 計画期間と区域</p> <p>計画期間：2022（令和4）年4月～2027（令和9）年9月 計画区域：大分市全域</p> <p>（削除）</p> <p>1-3 計画の位置付け</p> <p>本計画は、2020（令和2）年3月に策定した「大分市総合計画 おおいた創造ビジョン2024 第2次基本計画」を関連する最上位の計画とし、「大分市都市計画マスタープラン」「大分都市圏総合都市交通計画」「大分市立地適正化計画」など関連する計画と整合を図り、本市の地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。</p> <p>また、路線バスの運行ダイヤの見直し等の地域公共交通利便増進実施計画などの特定事業については、引き続き、調査・検討を進めます。</p>

旧	
6-2 本市における地域公共交通の基本方針	
6-2-1 地域公共交通の基本方針	
本市の地域公共交通の課題を踏まえた基本方針は次のとおりです。 なお、地域公共交通網の再構築及び将来にわたっての維持の観点から、運行費の国庫補助を活用する必要性があります。	
<p>本市の地域公共交通の課題</p> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>日常生活の移動（おでかけ）を支える公共交通のあり方</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>まち（拠点）のにぎわいを創出する公共交通のあり方</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>都市活動を支える持続可能な公共交通網の形成のあり方</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px;"> <p>すべての人にやさしく利便性のある公共交通サービスのあり方</p> </div>	<p>本市における地域公共交通の基本方針</p> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #d9e1f2;"> <p>（1）すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #d9ead3;"> <p>（2）風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を活かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #fff2cc;"> <p>（3）利用者のニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; background-color: #fce4ec;"> <p>（4）市民や来街者、だれもが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備</p> </div>
6-2-2 本市の地域公共交通のあるべき姿	
(略)	

新	
6-2 本市における地域公共交通の基本方針	
6-2-1 地域公共交通の基本方針	
本市の地域公共交通の課題を踏まえた基本方針は次のとおりです。 (削除)	
<p>本市の地域公共交通の課題</p> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>日常生活の移動（おでかけ）を支える公共交通のあり方</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>まち（拠点）のにぎわいを創出する公共交通のあり方</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>都市活動を支える持続可能な公共交通網の形成のあり方</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px;"> <p>すべての人にやさしく利便性のある公共交通サービスのあり方</p> </div>	<p>本市における地域公共交通の基本方針</p> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #d9e1f2;"> <p>（1）すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #d9ead3;"> <p>（2）風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を活かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #fff2cc;"> <p>（3）利用者のニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築</p> </div> <div style="border: 1px solid #0056b3; padding: 5px; background-color: #fce4ec;"> <p>（4）市民や来街者、だれもが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備</p> </div>
6-2-2 本市の地域公共交通のあるべき姿	
(略)	

旧	新			
(新設)	6-2-3 各公共交通やコミュニティバス等の位置付け・役割			
	<p>本市は、JR 日豊本線、豊肥本線、久大本線が結節する大分駅を中心市街地に有するとともに、関西や四国を結ぶフェリーや空港アクセスバス、九州各県等の各都市を結ぶ高速バスや県内幹線バスの発着地となっており、東九州の玄関口としての役割や大分市を含む圏域 5 市 1 町の大分都市圏の中核都市としての役割を有しています。</p> <p>このような中、中心市街地を循環する「大分きゃんバス」、路線バスが廃止された地域や過疎地域などの交通不便地域を運行する乗合タクシーによる「路線バス代替交通」や「ふれあい交通」などが路線バス等を補完しています。</p> <p>なお、路線バスやふれあい交通の一部で地域間幹線系統確保維持費国庫補助金や地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、運行の維持・確保している系統があります。</p> <p>■位置付け・役割</p>			
	位置付け	公共交通・事業	役割	確保・維持
	広域幹線 (公共交通幹線軸)	鉄道	JR 日豊本線、豊肥本線、久大本線の全 17 駅があり、市民の地域内交通だけでなく、都市拠点から市外への広域交通を担います。	交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討します。
	地域内幹線 (公共交通幹線軸)	路線バス	大分駅を発着地として、市内並びに隣接市等の各拠点を運行します。	交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討します。一部系統については、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指します。
	支線 (拠点間連携軸)		市内各地域を運行し、軸となる幹線などと接続しており、本市の市内人口の 97.4% (P29「図 鉄道と路線バスの人口カバー状況の整理結果」参照) をカバーしています。	交通事業者等関係者と適宜協議を実施し、今後の方針について検討します。一部系統については、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指します。
	支線 (地区拠点内移動)	ふれあい交通	市内の交通不便地域において、買い物や通院など日常生活における移動手段を担います。	交通事業者と連携した取組により、地域の方のニーズにあった運行を確保します。一部系統については、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指します。
		路線バス代替交通	路線バスが廃止となった地域において代替交通(定時定路線)を運行し、地域の生活交通を担います。	交通事業者と連携して、一定以上の運行水準を確保します。
大分きゃんバス		JR 大分駅やまちなか、大分市美術館等の回遊性向上など、中心市街地における移動を担います。	交通事業者と連携して、一定以上の運行水準を確保します。	

旧	新												
<p>(新設)</p>	<p>6-2-4 地域公共交通確保維持事業の必要性</p> <p>本市における地域公共交通の基本理念、基本方針、あるべき姿を目指すためには、既存の公共交通を最大限活用するとともに、国庫補助を活用した事業を実施することにより、地域公共交通ネットワークを確保・維持する必要があります。国庫補助を活用した事業の必要性は以下のとおりです。</p> <p>■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスにおいては、利用者が少ない不採算路線については、交通事業者単独による維持が厳しく、特に過疎地域及び交通不便地域を運行する路線バスは維持が困難な状況です。 また、鉄道、路線バスがない交通不便地域において、市民等の買い物や通院、その他の外出を支える移動手段がなく、日常生活に支障をきたすおそれがある状況です。 このため、地域公共交通確保維持事業により、路線バス、ふれあい交通を運行することで、市民の移動手段の確保が必要です。 <p>■各事業における必要性</p> <table border="1" data-bbox="1516 787 2680 1692"> <thead> <tr> <th>番号</th> <th>事業名</th> <th>必要性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>路線バス（臼関線）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 大分市と臼杵市を結ぶルートで主に佐賀関地域の市民の通勤や買い物、通院等の日常生活での移動を担っています。また、臼関線以外の路線バスはなく、欠かせない路線です。 一方で、過疎地域は特に人口減少や高齢化率が高く、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。 </td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>路線バス（杵原・机張原・大分市内線）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 本市の中心部と西大分方面を結ぶルートで西大分方面の市民の通勤や通学、買い物等の日常生活での移動を担っています。さらには、観光地である杵原八幡宮まで大分駅からアクセスできる唯一の路線です。 一方で、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。 </td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>ふれあい交通運行事業（一部ルート）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域において、市民の買い物、通院、その他の外出機会など、日常生活での移動手段を担っています。また、不便地域から最寄りの路線バス停留所まで接続しており、路線バスを補完する欠かせない事業です。 一方で、高齢者等の移動手段の確保等を目的としており、自治体や交通事業者の努力だけでは事業の維持は厳しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。 </td> </tr> </tbody> </table>	番号	事業名	必要性	1	路線バス（臼関線）	<ul style="list-style-type: none"> 大分市と臼杵市を結ぶルートで主に佐賀関地域の市民の通勤や買い物、通院等の日常生活での移動を担っています。また、臼関線以外の路線バスはなく、欠かせない路線です。 一方で、過疎地域は特に人口減少や高齢化率が高く、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。 	2	路線バス（杵原・机張原・大分市内線）	<ul style="list-style-type: none"> 本市の中心部と西大分方面を結ぶルートで西大分方面の市民の通勤や通学、買い物等の日常生活での移動を担っています。さらには、観光地である杵原八幡宮まで大分駅からアクセスできる唯一の路線です。 一方で、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。 	3	ふれあい交通運行事業（一部ルート）	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域において、市民の買い物、通院、その他の外出機会など、日常生活での移動手段を担っています。また、不便地域から最寄りの路線バス停留所まで接続しており、路線バスを補完する欠かせない事業です。 一方で、高齢者等の移動手段の確保等を目的としており、自治体や交通事業者の努力だけでは事業の維持は厳しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
番号	事業名	必要性											
1	路線バス（臼関線）	<ul style="list-style-type: none"> 大分市と臼杵市を結ぶルートで主に佐賀関地域の市民の通勤や買い物、通院等の日常生活での移動を担っています。また、臼関線以外の路線バスはなく、欠かせない路線です。 一方で、過疎地域は特に人口減少や高齢化率が高く、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。 											
2	路線バス（杵原・机張原・大分市内線）	<ul style="list-style-type: none"> 本市の中心部と西大分方面を結ぶルートで西大分方面の市民の通勤や通学、買い物等の日常生活での移動を担っています。さらには、観光地である杵原八幡宮まで大分駅からアクセスできる唯一の路線です。 一方で、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。 											
3	ふれあい交通運行事業（一部ルート）	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通不便地域において、市民の買い物、通院、その他の外出機会など、日常生活での移動手段を担っています。また、不便地域から最寄りの路線バス停留所まで接続しており、路線バスを補完する欠かせない事業です。 一方で、高齢者等の移動手段の確保等を目的としており、自治体や交通事業者の努力だけでは事業の維持は厳しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。 											
<p>6-3 計画の目標</p> <p>(略)</p>	<p>6-3 計画の目標</p> <p>(略)</p>												

旧

本市における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

目標	評価指標	現況値 (R2)	目標値 (R8)	
だれもが安心して生活できる生活交通の確保	フィーダー補助系統の利用者数	62,354 人/年	62,354 人/年	
	路線バス代替交通利用者数	12,757 人/年	12,700 人/年	
	ふれあい交通の利用者数	7,834 人/年	10,500 人/年	
都市拠点と地区拠点のにぎわい創出	大分きゃんバスの年間利用者数	36,733 人/年	65,000 人/年	
	各 地区 の 特 定 す る バ ス 停 の バ ス 乗 降 客 数 (1日あたり)	大分駅前	6,951 人/日	7,500 人/日
		鶴崎駅・鶴崎	298 人/日	400 人/日
		大在駅前・大在駅裏	35 人/日	70 人/日
		坂ノ市駅	77 人/日	80 人/日
		佐賀関	158 人/日	160 人/日
		アクロス前・アクロス入口	465 人/日	530 人/日
		判田橋・判田局前	34 人/日	60 人/日
		戸次	80 人/日	130 人/日
		トキハわさだタウン	465 人/日	510 人/日
野津原		27 人/日	40 人/日	
公共交通利用者の維持・確保	鉄道の乗車人員*竹中駅を除く大分市内 16 駅	24,620 人/日	33,000 人/日	
	路線バスの乗降客数	7,330 千人/年	9,600 千人/年	
	タクシー利用者数	2,909 千人/年	4,495 千人/年	
	路線バスの収支率(市内線)*バス年度:10月~9月	84.0%	100%	
	公的資金が投入されている地域旅客運送サービスの収支率(フィーダー補助系統)	35%	35%	
	公的資金投入額(主な地域旅客運送サービスに関する事業)	343,025 千円/年	343,000 千円/年	
だれもが利用しやすい公共交通	全バス車両に占める低床バス車両の割合 *低床バス車両:BF 法適合車両(スロープ付き及びリフト付きバス)を含む	66.3%	80%以上	
	全タクシー車両に占める UD タクシーの割合	15.1%	25%	
	観光入込客数	2,695,681 人/年	5,000,000 人/年	
	「バスどこ大分」の年間閲覧者数	5,500,537 ページビュー/年	8,730,000 ページビュー/年	
	バス事業者の LINE 公式アカウントの登録者数(各年度上半期:4~9月)	1,317 人 (R3)	1,450 人	
その他参考				
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手度合い	—	100%	

※運行費の国庫補助対象経費に関しては別紙に記載

新

本市における地域公共交通の基本理念や基本方針の実現に向け、以下の計画目標を設定します。

表 評価指標の現況値と目標値

目標	評価指標	現況値 (R2)	目標値 (R8)	
だれもが安心して生活できる生活交通の確保	フィーダー補助系統の利用者数	62,354 人/年	62,354 人/年	
	路線バス代替交通利用者数	12,757 人/年	12,700 人/年	
	ふれあい交通の利用者数	7,834 人/年	10,500 人/年	
都市拠点と地区拠点のにぎわい創出	大分きゃんバスの年間利用者数	36,733 人/年	65,000 人/年	
	各 地区 の 特 定 す る バ ス 停 の バ ス 乗 降 客 数 (1日あたり)	大分駅前	6,951 人/日	7,500 人/日
		鶴崎駅・鶴崎	298 人/日	400 人/日
		大在駅前・大在駅裏	35 人/日	70 人/日
		坂ノ市駅	77 人/日	80 人/日
		佐賀関	158 人/日	160 人/日
		アクロス前・アクロス入口	465 人/日	530 人/日
		判田橋・判田局前	34 人/日	60 人/日
		戸次	80 人/日	130 人/日
		トキハわさだタウン	465 人/日	510 人/日
野津原		27 人/日	40 人/日	
公共交通利用者の維持・確保	鉄道の乗車人員*竹中駅を除く大分市内 16 駅	24,620 人/日	33,000 人/日	
	路線バスの乗降客数	7,330 千人/年	9,600 千人/年	
	タクシー利用者数	2,909 千人/年	4,495 千人/年	
	路線バスの収支率(市内線)*バス年度:10月~9月	84.0%	100%	
	公的資金が投入されている地域旅客運送サービスの収支率(フィーダー補助系統)	35%	35%	
	公的資金投入額(主な地域旅客運送サービスに関する事業)	343,025 千円/年	343,000 千円/年	
だれもが利用しやすい公共交通	全バス車両に占める低床バス車両の割合 *低床バス車両:BF 法適合車両(スロープ付き及びリフト付きバス)を含む	66.3%	80%以上	
	全タクシー車両に占める UD タクシーの割合	15.1%	25%	
	観光入込客数	2,695,681 人/年	5,000,000 人/年	
	「バスどこ大分」の年間閲覧者数	5,500,537 ページビュー/年	8,730,000 ページビュー/年	
	バス事業者の LINE 公式アカウントの登録者数(各年度上半期:4~9月)	1,317 人 (R3)	1,450 人	
その他参考				
基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施	年次別の事業着手度合い	—	100%	

(削除)

6-5-1 すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化

1) 生活交通の確保・維持（鉄道・バス路線）、地域公共交通ネットワークのあり方検討

① 取組の目的

市内の乗合バスの利用者数は2016（平成28）年度から2019（令和元）年度にかけて507千人減少（約5%減）し、バス乗務員数についても年々減少し、平均年齢は上昇しています。

バス事業者は便数や運行ダイヤを調整し、路線の維持に努めていますが、利用者減少や乗務員不足等の理由により、年間運転キロは2016（平成28）年度から2020（令和2）年度までの5年間で1,230千km減少しています。

一方で、運転免許返納者数は増加しており、移動手段の確保が喫緊の課題となっています。

すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できるようにするため、市民の生活交通である鉄道、バス路線の確保・維持を図ります。

② 取組の内容

■バス路線の維持

過疎地域など利用者が少ない地域を運行する不採算路線については、バス事業者単独による維持が困難となっています。国庫補助金の活用および市の補助により、路線の維持を図ります。

~~なお、運行費の国庫補助対象系統に関しては、別表に記載。~~

■乗務員の確保（大分県：バス乗務員確保対策支援事業）

バス事業者（タクシー事業者含む）が行う乗務員を確保するための取組に対し、その経費を補助することで、乗務員の採用の拡大や定着の促進を図ります。

■鉄道・バス利用者の増加・維持の取組

鉄道、バス路線を維持するためには、利用者数を増加・維持する必要があります。

モビリティ・マネジメントの取組や、沿線住民への呼びかけ等により、公共交通の利用促進を図ります。

■地域公共交通ネットワークのあり方の検討

地域公共交通ネットワークのあり方について、交通事業者と行政が連携し、調査・検討を行います。

③ 期待される効果

利用者が少ない不採算路線は、維持することが困難となり、減便・廃止が進んでいます。国庫補助等の活用、乗務員の確保、公共交通の利用促進により地域住民の移動にかかせない生活交通ネットワークの確保・維持します。

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、 市民・利用者	実施・調査・検討		

6-5-1 すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化

1) 生活交通の確保・維持（鉄道・バス路線）、地域公共交通ネットワークのあり方検討

① 取組の目的

市内の乗合バスの利用者数は2016（平成28）年度から2019（令和元）年度にかけて507千人減少（約5%減）し、バス乗務員数についても年々減少し、平均年齢は上昇しています。

バス事業者は便数や運行ダイヤを調整し、路線の維持に努めていますが、利用者減少や乗務員不足等の理由により、年間運転キロは2016（平成28）年度から2020（令和2）年度までの5年間で1,230千km減少しています。

一方で、運転免許返納者数は増加しており、移動手段の確保が喫緊の課題となっています。

すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できるようにするため、市民の生活交通である鉄道、バス路線の確保・維持を図ります。

② 取組の内容

■バス路線の維持

過疎地域など利用者が少ない地域を運行する不採算路線については、バス事業者単独による維持が困難となっています。国庫補助金の活用および市の補助により、路線の維持を図ります。

なお、路線バス、国庫補助対象系統に関して、事業及び実施主体の概要は別表に記載。

■乗務員の確保（大分県：バス乗務員確保対策支援事業）

バス事業者（タクシー事業者含む）が行う乗務員を確保するための取組に対し、その経費を補助することで、乗務員の採用の拡大や定着の促進を図ります。

■鉄道・バス利用者の増加・維持の取組

鉄道、バス路線を維持するためには、利用者数を増加・維持する必要があります。

モビリティ・マネジメントの取組や、沿線住民への呼びかけ等により、公共交通の利用促進を図ります。

■地域公共交通ネットワークのあり方の検討

地域公共交通ネットワークのあり方について、交通事業者と行政が連携し、調査・検討を行います。

③ 期待される効果

利用者が少ない不採算路線は、維持することが困難となり、減便・廃止が進んでいます。国庫補助等の活用、乗務員の確保、公共交通の利用促進により地域住民の移動にかかせない生活交通ネットワークの確保・維持します。

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、 市民・利用者	実施・調査・検討		

旧	新																						
2) 乗合タクシー（ふれあい交通）の利用促進及び見直しの検討	2) 乗合タクシー（ふれあい交通）の利用促進及び見直しの検討																						
① 取組の目的	① 取組の目的																						
<p>公共交通の利用が不便な地域に居住し、自家用車を運転しない方等の買い物や通院、友人との外出等、日常生活における移動手段を確保するために「ふれあい交通運行事業」を実施しています。</p> <p>ルート数や利用者数の拡大により、公共交通不便地域の解消を目指すとともに、「ふれあい交通」が接続する路線バス停留所における上屋やベンチ設置等の利用環境の整備を行います。</p>	<p>公共交通の利用が不便な地域に居住し、自家用車を運転しない方等の買い物や通院、友人との外出等、日常生活における移動手段を確保するために「ふれあい交通運行事業」を実施しています。</p> <p>ルート数や利用者数の拡大により、公共交通不便地域の解消を目指すとともに、「ふれあい交通」が接続する路線バス停留所における上屋やベンチ設置等の利用環境の整備を行います。</p>																						
② 取組の内容	② 取組の内容																						
<p>■「ふれあい交通」制度の見直し</p> <p>制度を見直し、利便性の向上を目指します。</p> <p>■ルートの新設</p> <p>公共交通の利用が不便な地域にルートを新設します。</p> <p>■地域検討会の開催</p> <p>定期的に「地域検討会」を開催し、利用者の意見や要望を積極的に運行計画に反映します。</p> <p>■利用環境の整備</p> <p>「ふれあい交通」の接続先となる路線バスの停留所に上屋やベンチを設置し、バス待ち環境の整備を行います。</p> <p>■「ふれあい交通」運行管理システムの導入検討</p> <p>「ふれあい交通」の予約受付から配車、実績集計までを可能とする運行管理システムの導入を検討し、事務の効率化と利用者の利便性向上を目指します。</p> <p>■国庫補助の活用</p> <p>国庫補助を活用しつつ、ふれあい交通を継続的に実施を行います。運行費の国庫補助対象系統に関しては、別表に記載。</p>	<p>■「ふれあい交通」制度の見直し</p> <p>制度を見直し、利便性の向上を目指します。</p> <p>■ルートの新設</p> <p>公共交通の利用が不便な地域にルートを新設します。</p> <p>■地域検討会の開催</p> <p>定期的に「地域検討会」を開催し、利用者の意見や要望を積極的に運行計画に反映します。</p> <p>■利用環境の整備</p> <p>「ふれあい交通」の接続先となる路線バスの停留所に上屋やベンチを設置し、バス待ち環境の整備を行います。</p> <p>■「ふれあい交通」運行管理システムの導入検討</p> <p>「ふれあい交通」の予約受付から配車、実績集計までを可能とする運行管理システムの導入を検討し、事務の効率化と利用者の利便性向上を目指します。</p> <p>■国庫補助の活用</p> <p>国庫補助を活用しつつ、ふれあい交通を継続的に実施します。また、ふれあい交通、国庫補助対象系統に関して、事業及び実施主体の概要は別表に記載。</p>																						
③ 期待される効果	③ 期待される効果																						
<p>■利便性の向上と利用者数の増加</p> <p>実際の利用者の意見を運行計画に反映させ、地域の生活実態に合わせることで、利用者の利便性向上と利用者数の増加が見込めます。</p> <p>■公共交通不便地域の解消と公共交通の利用促進</p> <p>公共交通不便地域における移動手段の確保と、路線バス停留所への接続により、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>■事務の効率化と利用者の利便性向上</p> <p>予約受付から配車、実績集計までを自動化し、事務の効率化、また、リアルタイムでの運行状況の可視化により、利用者の生活実態に即した改善策の検討に活用することができます。</p>	<p>■利便性の向上と利用者数の増加</p> <p>実際の利用者の意見を運行計画に反映させ、地域の生活実態に合わせることで、利用者の利便性向上と利用者数の増加が見込めます。</p> <p>■公共交通不便地域の解消と公共交通の利用促進</p> <p>公共交通不便地域における移動手段の確保と、路線バス停留所への接続により、公共交通の利用促進を図ります。</p> <p>■事務の効率化と利用者の利便性向上</p> <p>予約受付から配車、実績集計までを自動化し、事務の効率化、また、リアルタイムでの運行状況の可視化により、利用者の生活実態に即した改善策の検討に活用することができます。</p>																						
④ 実施主体とスケジュール	④ 実施主体とスケジュール																						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 20%;">実施主体</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">スケジュール</th> </tr> <tr> <th style="width: 20%;">前期</th> <th style="width: 20%;">中期</th> <th style="width: 20%;">後期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">大分市、交通事業者、 市民・利用者</td> <td colspan="3" style="text-align: center; background-color: #90ee90;">実施・調査・検討</td> </tr> </tbody> </table>	実施主体	スケジュール			前期	中期	後期	大分市、交通事業者、 市民・利用者	実施・調査・検討			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2" style="width: 20%;">実施主体</th> <th colspan="3" style="text-align: center;">スケジュール</th> </tr> <tr> <th style="width: 20%;">前期</th> <th style="width: 20%;">中期</th> <th style="width: 20%;">後期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">大分市、交通事業者、 市民・利用者</td> <td colspan="3" style="text-align: center; background-color: #90ee90;">実施・調査・検討</td> </tr> </tbody> </table>	実施主体	スケジュール			前期	中期	後期	大分市、交通事業者、 市民・利用者	実施・調査・検討		
実施主体		スケジュール																					
	前期	中期	後期																				
大分市、交通事業者、 市民・利用者	実施・調査・検討																						
実施主体	スケジュール																						
	前期	中期	後期																				
大分市、交通事業者、 市民・利用者	実施・調査・検討																						

旧			新						
〈別表〉 ■運行費の国庫補助対象系統及び事業の実施主体			〈別表〉 ■路線バス、ふれあい交通の国庫補助対象系統に関して、事業及び実施主体の概要						
番号	国庫補助対象系統	事業の実施主体	路線バス						
1	弓立ルート(通常便：戸次)	大分市	系統名	運行経路	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用	
2	弓立ルート(通学便：戸次)		伯大線	金池ターミナル～佐伯駅	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助	
3	弓立ルート(通常便：判田)		臼大線	金池ターミナル～臼杵港					
4	赤仁田ルート		国大線	大分駅～国東					
5	櫻原ルート		佐賀関線	大分駅～佐賀関					
6	中野ルート		鉄輪線	大分駅～鉄輪					
7	上石合ルート		別大線	大分駅～関の江	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助	
8	延命寺ルート		臼関線	佐賀関～臼杵駅					
9	市尾ルート		臼関線	佐賀関～下浦					
10	屋山ルート		机張原線	5号地大交車庫前～田室町～机張原					
11	折立ルート		杵原線	5号地大交車庫前～田室町～杵原					
12	道尻ルート		机張原線	5号地大交車庫前～西春日町～机張原					
13	一本ルート		杵原線	5号地大交車庫前～西春日町～杵原					
14	本佐上ルート(馬場：往路)		大分市内線	大分駅前～新川～中大山					
15	本佐上ルート(馬場：復路)		大分市内線	大分駅前～西春日町～下坂本					
16	本佐上ルート(神崎中学校前：往路)		その他系統(路線バス)	市内その他系統 ・大分駅前～鶴崎 ・県庁正門前～明礮～わさだT ～三愛メディカル 等	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし	
17	本佐上ルート(神崎中学校前：復路)		バス事業者	路線バス代替交通	たきおコミュニティバス 大分こども病院前～津守中～片島 等 のつはるコミュニティバス 上原～竹の内～野津原支所 等	4条乗合	路線定期運行	大分市 (運行は交通事業者 に委託)	なし
18	夫志生本ルート			大分キャンバス	大分駅～市美術館～県立美術館 ～大分駅(循環バス)	4条乗合	路線定期運行	大分市 (運行は交通事業者 に委託)	なし
19	夫黒ルート								
20	臼関線(佐賀関～臼杵駅)								
21	臼関線(佐賀関～下浦)								
22	机張原線(5号地大交車庫前～田室町～机張原)								
23	杵原線(5号地大交車庫前～田室町～杵原)								
24	机張原線(5号地大交車庫前～西春日町～机張原)								
25	杵原線(5号地大交車庫前～西春日町～杵原)								
26	大分市内線(大分駅前～新川～中大山)								
27	大分市内線(大分駅前～西春日町～下坂本)								

旧	新								
	ふれあい交通								
系統名（ルート）	運行経路	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用				
赤仁田	赤仁田～庵ノ平～判田局前バス停	4条乗合	路線不定期運行	大分市運行は交通事業者に委託)	ファイダー補助				
椋原	椋原中～小岳～判田局前バス停								
弓立 他2	第二黒岩橋奥～平原橋～戸次バス停								
中野	中野停留所～大淵停留所～戸次バス停								
上石合	屋形木～廻洲～野津原支所								
入蔵	グループホーム館前～上ノ原～野津原バス停								
市尾	奥村～坂ノ市郵便局～坂の市バス停								
延命寺	栗熊～延命寺入口～坂の市バス停								
一木	田尾～政所南公民館～浜入口バス停								
屋山	屋山団地～明～坂の市バス停								
折立	折立上～殿下橋～坂の市小学校前バス停								
道尻	タブの木～下道尻橋～坂の市小学校前バス停								
木佐上 他3	なちなぎ橋～西山下～馬場バス停								
大志生木	元宮～原住宅～大志生木バス停								
大黒	大黒～セキストア上浦店～佐賀関バス停					4条乗合	路線不定期運行	大分市運行は交通事業者に委託)	なし
端登	伊与床谷～伊与床公民館前～戸次バス停								
大内	日平～尾津留公民館～戸次バス停								
巨野原 他1	美し野公民館南～叶～川久保バス停								
塚野	塚野鉱泉～一心寺入口～塚野温泉入口バス停								
摺	丹生山～平連石～野津原支所								
朝海	朝海～本福宗上～野津原支所								
高沢	杵ヶ原～丸山～野津原支所								
舟ヶ平	舟ヶ平～福城寺前バス停～野津原支所								
畑	畑精米所前～願光寺～坂の市バス停								
家島	家島公民館前～鶴崎支所前バス停～鶴崎バス停								
葛木	ニュータウン葛木～森中村バス停								
堂園	1・2班～堂園公民館前～鶴崎バス停								
広内	円通寺～広内～宮河内団地入口バス停								
庄の原	庄の原 1-1～ケアハウス庄の原苑前～大石町一丁目バス停								
上白木	13組～戸田自動車前～八幡小学校前バス停								
望みが丘	34 街区中央～南新町～久保バス停								
曙台	城原東～城原西～浜入口バス停								
福水	福水集会所～早吸日女神社入口～佐賀関バス停								