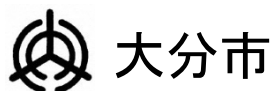


大分市地域公共交通計画

(概要版)

令和4年3月
(令和8年6月変更)



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

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。

2. 大分市の公共交通に関する課題

本市の公共交通の現状や特徴を踏まえ、「大分市にとって望ましい公共交通のすがた」の実現に向けた課題は以下のとおりです。

これまでの大分市の地域公共交通の取組の検証（大分市地域公共交通網形成計画の総括）

■パーソントリップ調査

- ・大分都市圏における人の動きを把握

■人口流動統計調査（携帯電話の位置情報を活用）

- ・実移動人口やその分布状況を把握

都市拠点（大分）を中心とした放射状の幹線軸は必要

取組事業の整理：網計画の事業は全て着手・実施

評価指標の整理：17の評価指標のうち、7指標で目標達成、10指標で目標未達成

■大分市の現況

- ・路線バス・鉄道のサービス縮減
- ・鉄道、路線バス、タクシー、フェリー利用者の減少
- ・運転手不足、二種免許保有者の減少
- ・免許返納者の増加

■社会情勢・社会的潮流

- ・地域公共交通活性化再生法の改正
- ・新型コロナウイルス感染症による公共交通事業者等への影響
- ・SDGs、カーボンニュートラル
- ・混雑情報の提供やMaaSの普及促進

■地域まちづくりビジョン

- ・市内13地域において、移動ニーズや地区内の循環型交通の要望等があることを把握

■交通事業者意見（ヒアリング）

- ・事業者の現状や将来の意向等を把握

■市民アンケート調査

- ・外出時の移動手段は自家用車が8割以上
- ・新型コロナウイルス感染症により回答者の8割が「外出頻度が減少」と回答し、コロナ後に「外出が戻る」又は「増える」と回答したのは7割

公共交通を取り巻く課題

本市公共交通ネットワークを維持するためには公共交通利用者の確保は必要不可欠。

<日常生活の移動（おでかけ）を支える公共交通のあり方>

- 運転免許返納者が増加し、今後、公共交通が果たす役割が重要になる一方で、交通事業者を取り巻く環境は厳しい。
- 循環型バスやデマンド交通などの効果的な運行を行うとともに、取組事業の連携の強化が必要。

<まち（拠点）のにぎわいを創出する公共交通のあり方>

- 地域内の循環、デマンド型交通など各地域の特性にあった交通モードの検討が必要。

<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>

- 都市拠点と地区拠点の移動が多いため、幹線軸の維持は非常に重要。
- 市域の公共交通ネットワーク維持において、既存公共交通（鉄道・バス・タクシー・フェリー）の連携を図り、効率的なネットワークの検討が必要。
- 昼の時間帯については、公共交通利用者の確保に努めるとともに、公共交通サービスとの需給バランスの調査・検討が必要。

<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>

- モビリティのバリアフリー化の促進や積極的な情報発信など、だれでも利用しやすい環境の整備が必要。
- リアルタイム混雑状況や自動運転技術など、先端技術を活用した取組を強化するとともに、取組事業の連携を図り、市域の交通ネットワーク全体として整理が必要。

【参考】データでみる大分市の主な公共交通の利用状況と免許等の状況（1 / 2）

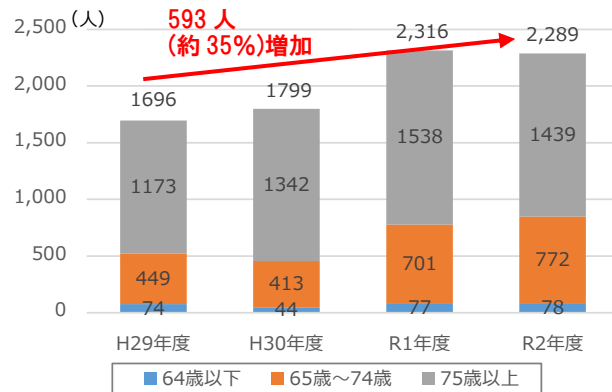


図 大分市の運転免許自主返納者数の推移

資料：大分県警察本部提供資料

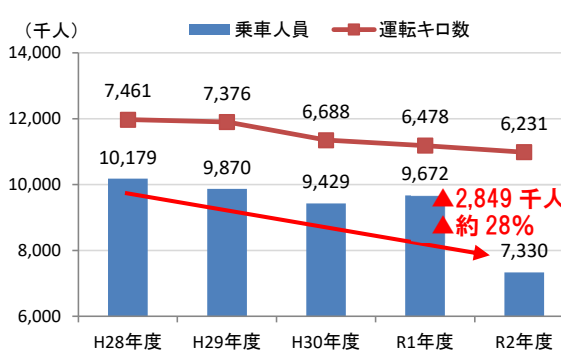


図 大分市のバス利用者数の推移

資料：大分市統計年鑑

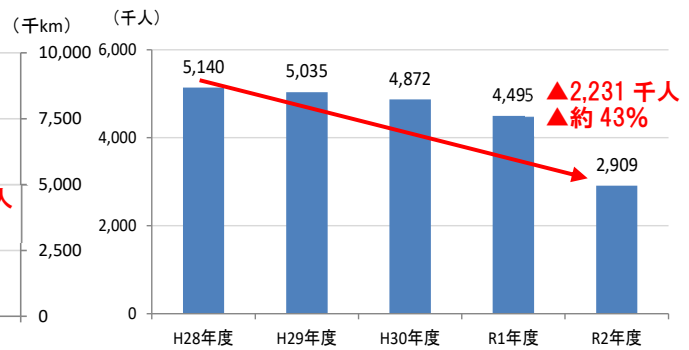


図 大分市のタクシー利用者数の推移

資料：九州運輸要覧、輸送実績集計表（九州運輸局）

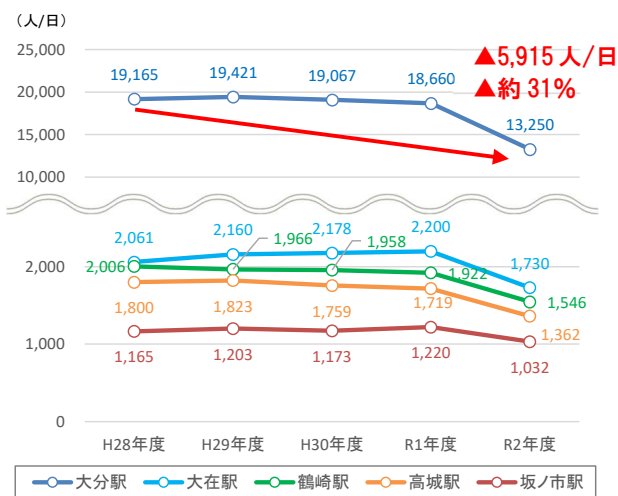


図 大分市内のJR 駅別乗車人員の推移（上位5 駅）

資料：JR 九州ホームページ、大分市統計年鑑

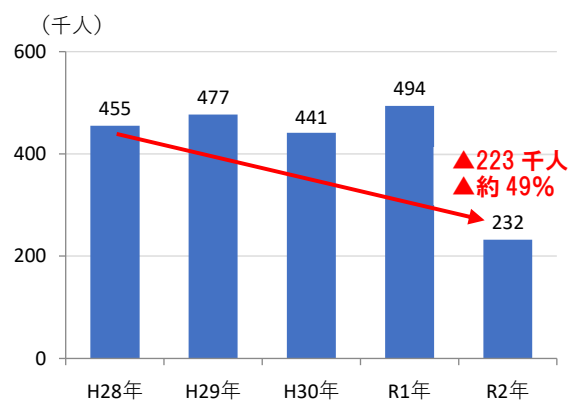


図 大分市内のフェリー旅客人員の推移

資料：大分市内フェリー事業者提供資料を基に作成
注）大分市内フェリー事業者の合計値（運転手を除く）

【参考】データでみる大分市の主な公共交通の利用状況と免許等の状況（2 / 2）

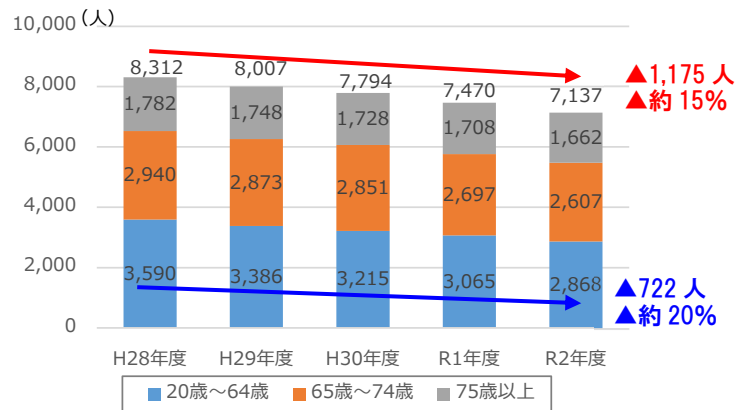


図 大分市の第二種免許保有者数の推移

資料：大分県警察本部提供資料

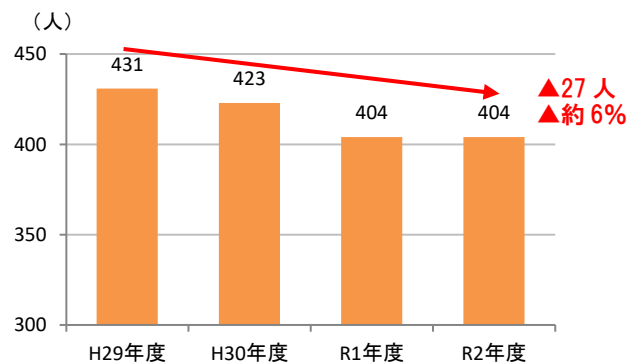


図 大分市内のバス事業者の乗務員数の推移

資料：大分バス、大分交通

注) 大分バス、大分交通の合計値

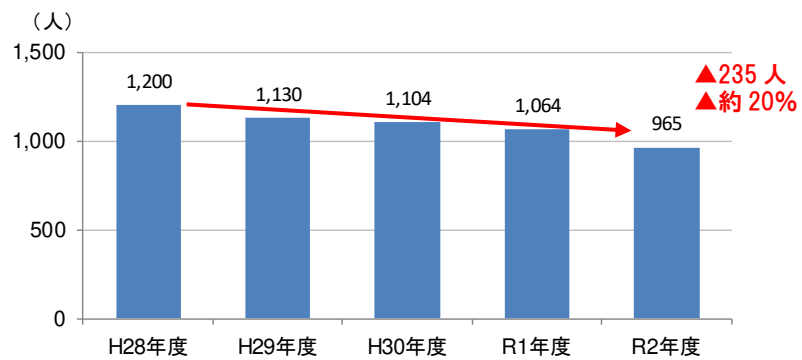


図 大分市内のタクシー運転者数（期末）の推移

資料：九州運輸要覧

3. 大分市地域公共交通計画が目指すもの

3-1 本市における地域公共交通の基本理念

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。しかしながら、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。

これまで続いてきた、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなってきている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

また、地域における移動手段の確保・維持は、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらし、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。

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」を策定して以降、基本的な本市の人の流れに大きな変化はないことから、公共交通利用者や交通事業者の現状、市民ニーズなどを踏まえ、引き続き、前計画の基本理念を基に各種取組を進めます。

公共交通利用者が減少する中、市民一人ひとりが公共交通の利用を意識しなければ、公共交通（鉄道・バス・タクシー・フェリー）を維持することは困難です。既存の公共交通を最大限活用し、市民・交通事業者・行政が一体となって、持続可能な公共交通ネットワークを構築することが必要です。

市民・交通事業者・行政が連携し、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す。

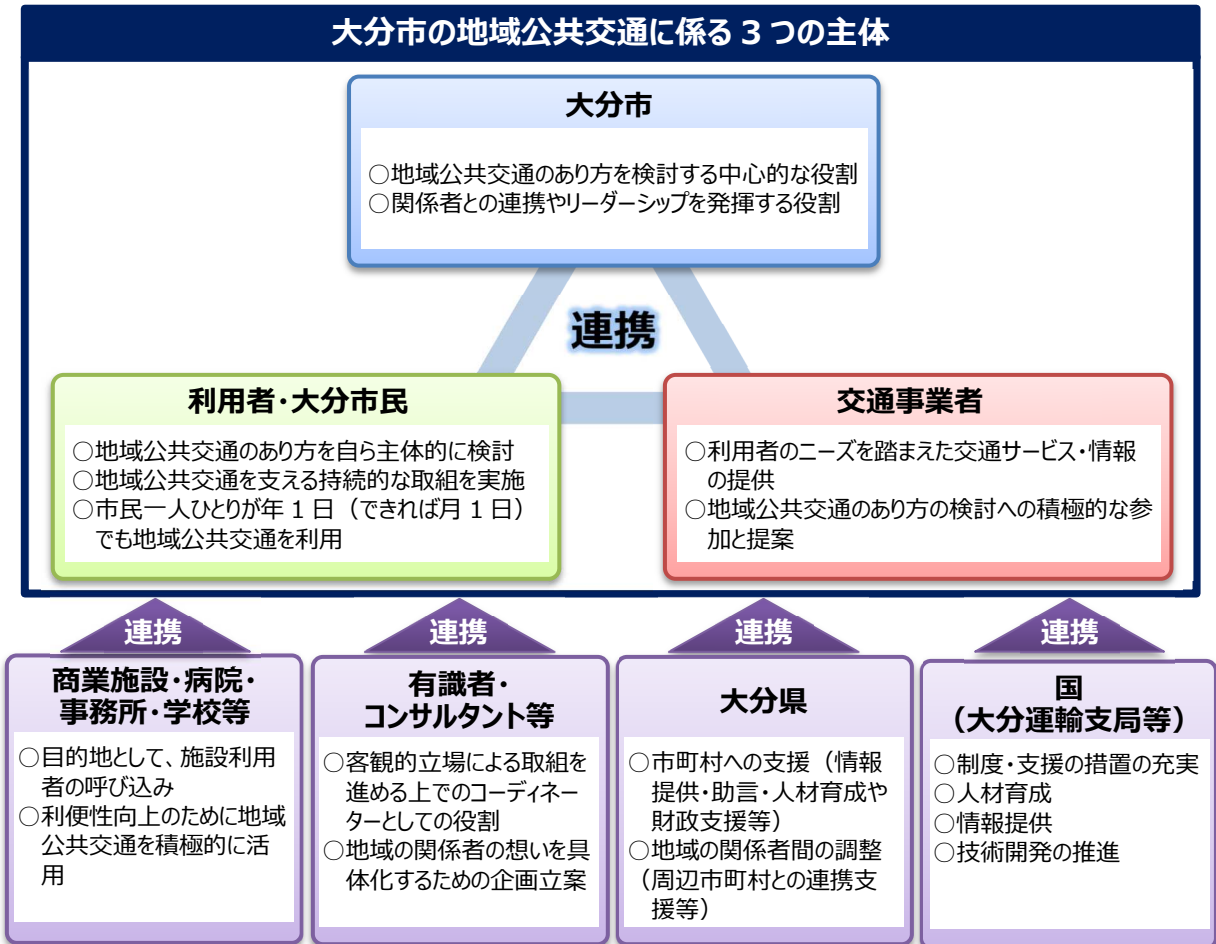
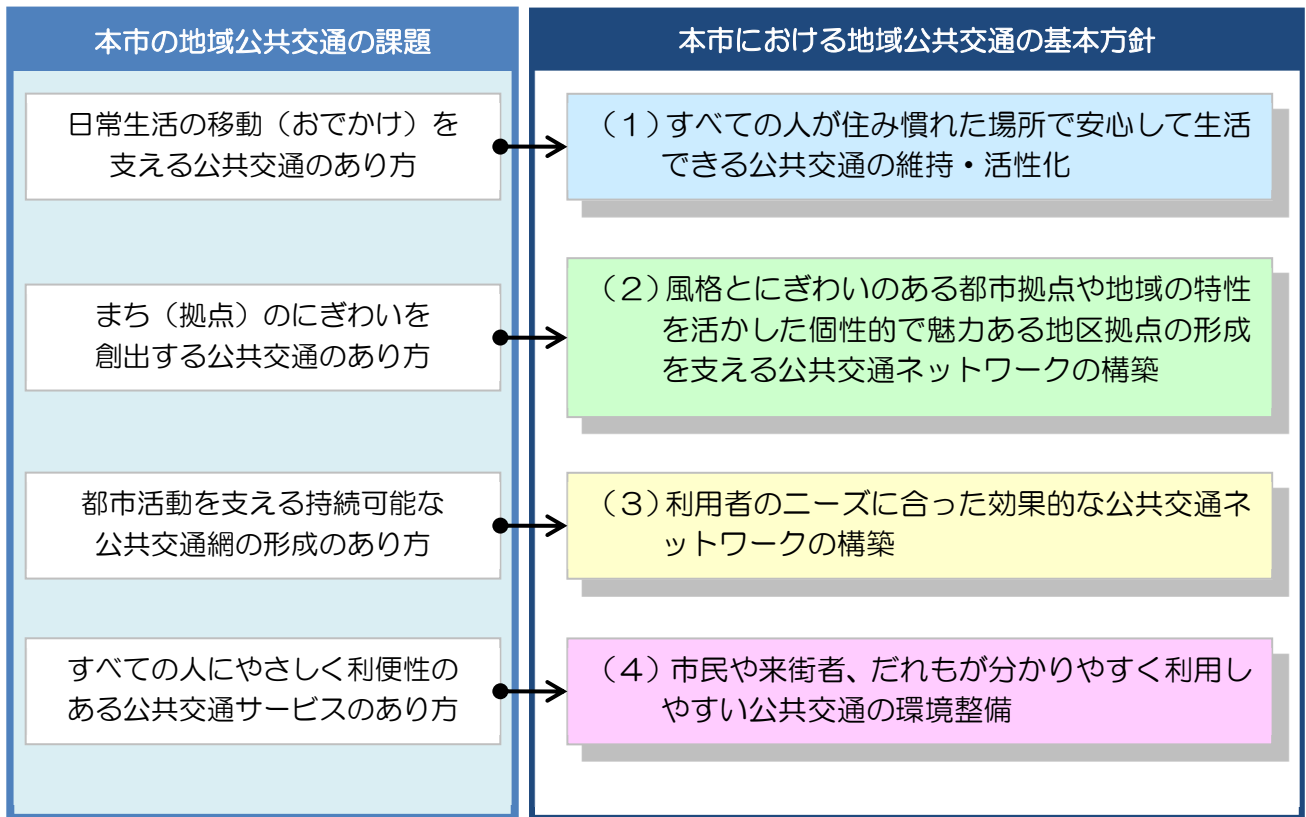


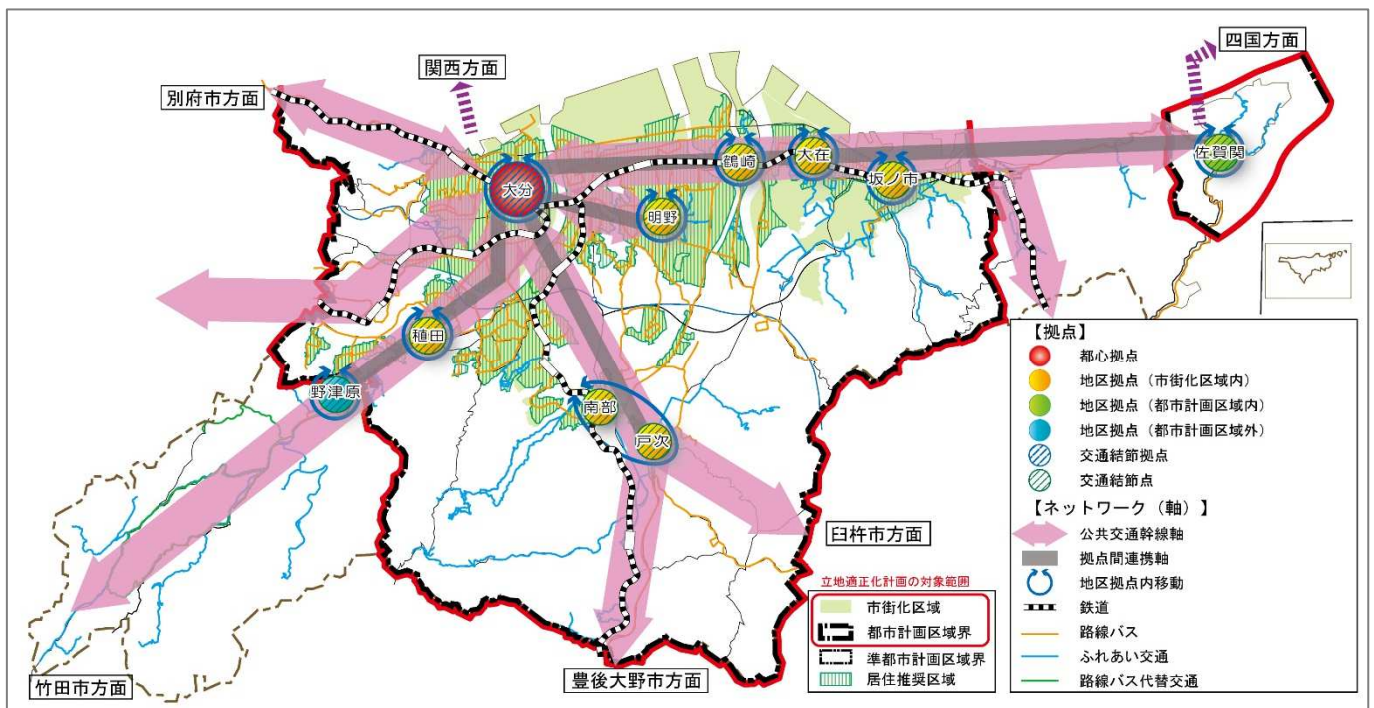
図 連携のイメージ

3-2 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。



～本市の地域公共交通網のあるべき姿～



（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

- ◆ 生活交通となる鉄道・バス路線の確保・維持を図るとともに、将来的な地域公共交通ネットワークのあり方について検討します。
- ◆ 交通不便地域の解消を目指します。
- ◆ シェアサイクルなど、地域内の移動手段の構築を調査・検討します。
- ◆ 路線バス代替交通の運行及び見直しの検討など、移動手段の確保を図ります。
- ◆ 新たなモビリティサービスの調査・検討を行います。
- ◆ 公共交通以外の輸送資源（スクールバスや施設送迎バス等）の可能性について、調査・検討を行います。
- ◆ 長寿応援バス事業を継続するとともに、適宜、見直しを行い、利便性の向上に努めます。

（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

- ◆ 中心市街地のまちづくりと連携し、循環型交通により回遊性を高め活性化を図ります。
- ◆ 本市所有の中心市街地公有地 22 街区、54 街区の利活用について調査・検討します。
- ◆ 地区拠点の特性に合った新たなモビリティサービスについて調査・検討を行います。
- ◆ 大分空港から大分市街地までのアクセスについて、関係機関と連携し、陸上と海上の両面から利便性・安定性・持続性あるアクセス手段を構築します。
- ◆ 地区拠点の鉄道駅や主要バス停等を活用し、パークアンドライドやサイクルアンドバスライドなど、公共交通の利用促進に向けた取組を行います。
- ◆ 利用者ニーズに対応したダイヤの改善や下郡地区など新駅設置の可能性・役割について検討します。

（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

- ◆ 市民・交通事業者・行政が連携し、通勤をはじめとする利用者ニーズに応じた公共交通の見直しを行います。
- ◆ 鉄道駅の接続や、運賃、ダイヤ等の見直しを含め、鉄道事業者やバス事業者等との事業者間連携の可能性について、調査・検討します。
- ◆ 道路整備などバス走行空間の環境整備の促進を図り、速達性や定時性を持つバス基幹軸の構築について検討を行います。
- ◆ 自家用車と公共交通を上手に使える交通体系を目指します。
- ◆ 徒歩や公共交通を中心とした交通手段を適度に利用する生活への自発的な転換を促す取組を推進します。
- ◆ 豊予海峡ルートの実現に向けた取組や広域公共交通に関する計画との連携を図ります。
- ◆ 自動運転技術を活用した新たなモビリティサービスの調査・検討を行います。

（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

- ◆ バスロケーションシステム及びデジタルサイネージを運用し、利便性の向上を図ります。
- ◆ 低床バス車両や UD タクシーの導入等、公共交通のバリアフリー化を推進し、高齢者や障がい者など、だれもが利用しやすい移動手段を目指します。
- ◆ リアルタイム混雑状況や SNS を活用した様々な情報発信の強化を図ります。
- ◆ 交通事業者や観光事業者等との連携を図り、だれもが分かりやすい公共交通サービスの構築を行います。
- ◆ バス停留所の上屋・ベンチ設置など、利用環境の整備を行います

3-3 計画の目標

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 (R9)	
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（路線バス）の利用者数	62,354 人/年	7,017 人/年	
	路線バス代替交通利用者数	12,757 人/年	25,594 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	-	
	客各地区の特定するバス停のバス乗降数（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%	

3-4 目標を達成するために行う取組の全体像

計画目標の達成に向け、地域の関係者と連携しつつ、大分市が主体となり以下の取組を実施します。



図 実施する事業など

大分市 都市計画部 都市交通対策課

〒870-8504 大分市荷揚町2番31号

(TEL)(097) 534-6111

(FAX)(097) 536-7719

E-mail : tosikotu@city.oita.oita.jp

URL : <http://www.city.oita.oita.jp>

令和4年3月 作成

令和8年6月 変更