大分市地域公共交通計画

令和４年３月
（令和８年８月変更）

大分市

［ 目　　次 ］

1．計画の目的と関連計画の整理 1

1-1 計画策定の背景と目的 1
1-2 計画期間と区域 1
1-3 計画の位置付け 1
1-4 本市の上位・関連計画 3

2．大分市の現状 12

2-1 地域の現状 12
2-2 公共交通の現状 23
2-3 公共交通事業者の現状 41
2-4 交通に関する社会情勢 44
2-5 移動に関する特性 45

3．これまでの地域公共交通の取組の検証 58

3-1 大分市地域公共交通網形成計画の概要 58
3-2 網計画の検証 61
3-3 新型コロナウイルス感染症の影響 65
3-4 公共交通を取り巻く社会情勢 68

4．大分市の公共交通に関する意向等の把握 72

4-1 市民アンケートにみる公共交通への今後の意向等 72
4-2 地域まちづくりビジョン 78
4-3 交通事業者ヒアリングにみる今後の公共交通サービスの方向 80

5．大分市の公共交通に関する課題 81

6．大分市地域公共交通計画が目指すもの 82

6-1 本市における地域公共交通の基本理念 82
6-2 本市における地域公共交通の基本方針 84
6-3 計画の目標 90
6-4 目標を達成するために行う取組の全体像 92
6-5 目標を達成するために行う取組の概要 93
6-6 目標達成に向けたマネジメント 118

〈別表〉 121

〈巻末資料〉 123

■策定経緯 123
■大分市地域公共交通協議会会則 124
■大分市地域公共交通協議会　委員名簿 126
■大分市地域公共交通協議会　分科会員名簿 126
■目標値の算出根拠 127

〈別紙〉

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。

交通政策基本法
（2013(H25).12.4 施行）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正
（2020(R2).11.27施行）

基本方針
（国）

［ 関連する上位計画 ］

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」
『笑顔が輝き　夢と魅力あふれる　未来創造都市』

大分市都市計画マスタープラン
＜将来都市像＞
『笑顔が輝き　夢と魅力あふれる　未来創造都市』
＜都市づくりの基本方針＞
◆ライフスタイルを豊かにする快適で安全な住環境と地区拠点を中心としたコンパクトな都市づくり　等

［ 関連する計画 ］

大分都市圏総合都市交通計画
＜都市圏の交通体系の将来像＞
◆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

＜将来像の実現に向けた基本方針＞
◆他都市圏との活発な交流・連携を支援する広域交通体系
◆拠点集約型まちづくりを支援する持続可能な交通体系
◆安全・安心な移動により生活を支える交通体系

第２次大分都市広域圏ビジョン
＜大分都市広域圏の将来像＞
◆人と地域を未来につなぐ『大分都市広域圏』

＜圏域の目指す方向性＞
①圏域全体の経済成長のけん引
②高次の都市機能の集積・強化
③圏域全体の生活関連機能サービスの向上

［ 他分野で関連する計画例 ］

大分市自転車活用推進計画
◆交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくり

大分市観光戦略プラン
◆公共交通の利用に関する案内など受入環境整備の推進

大分市中心市街地活性化基本計画
◆中心市街地循環バスの運行による中心市街地の活性化につながる回遊性の向上

大分市バリアフリー基本構想
◆公共交通ネットワークのバリアフリー環境整備を推進

第４期大分市地域福祉計画・第５次地域福祉活動計画
◆交通不便地域の利便性向上、高齢者等の移動支

大分市環境基本計画（第３次）
◆公共交通の利用促進

大分市過疎地域持続的発展計画
◆交通施設の整備、交通手段の確保

（整合）

（整合）

大分市
地域公共交通計画

（連携）

大分市立地適正化計画
◆都市機能誘導区域内における都市機能の立地促進
◆居住誘導区域内における居住環境の向上　等

（マスタープラ

地域公共交通特定事業
◆地域公共交通利便増進事業
　地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業
　併せて、独占禁止法特例法により、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設

　地域公共交通利便増進実施計画（アクションプラン）等

持続可能な公共交通ネットワークの形成

1-4 本市の上位・関連計画

1-4-1　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（概要）

〇めざすまちの姿（都市像）
　笑顔が輝き　夢と魅力あふれる　未来創造都市

〇基本計画の期間
　２０２０（令和２）年度～２０２４（令和６）年度

〇基本的な政策
　１ 健やかでいきいきと暮らせるあたたかさあふれるまちづくり　（市民福祉の向上）
　２ 豊かな心とたくましく生きる力をはぐくむまちづくり　（教育・文化の振興）
　３ 安全・安心を身近に実感できるまちづくり　（防災安全の確保）
　４ にぎわいと活力あふれる豊かなまちづくり　（産業の振興）
　５ 将来にわたって持続可能な魅力あふれるまちづくり　（都市基盤の形成）
　６ 自然と共生する潤い豊かなまちづくり　（環境の保全）

４ にぎわいと活力あふれる豊かなまちづくり
第４章　魅力ある観光の振興

本市が有する観光資源の磨き上げや新たな資源の発掘を行うことでブランド力の向上に努めるとともに、本市を訪れる人が「また来たい」と感じてくれるような「おもてなしのまちづくり」に取り組みます。

また、県下の市町村や九州各都市等との広域的な連携を強めるとともに、本市を応援してくれる個人・団体・事業者・関係機関と協力し効果的な情報発信や誘客を国内はもとより、海外にも積極的に展開することで、国内外での大分市の知名度を高め、交流人口の増加を目指します。

＜主な取組＞
①観光資源の魅力向上
・外国人を含め、本市を訪れた人が快適に過ごすことができるよう、観光施設等におけるユニバーサルデザインの推進や多言語対応をはじめとする受入態勢の整備・充実に努めます。

②観光振興に向けた連携
・県下の市町村や九州各都市、歴史的・文化的なつながりを持つ都市などとの広域的な交流・連携を強化し、訪日外国人旅行者も視野に入れた広域的な観光ルートの確立など、さらなる誘客に向けた戦略的な取組に努めます。

５ 将来にわたって持続可能な魅力あふれるまちづくり
第１章　快適な都市構造の形成と機能の充実
第２節　交通体系の確立

市民、交通事業者、行政等の幅広い関係者が十分な連携・協働のもとで、だれもが利用できる持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るとともに、自家用車や自動二輪車、自転車などの私的交通との最適な組合せにより、まちづくりを支える交通体系の確立を図ります。

＜主な取組＞
①公共交通ネットワークの構築
・交通事業者等と連携し、利用者により分かりやすく利用しやすい環境の整備を進めるとともに、効率的で効果的なバス路線網の構築を目指します。
・交通事業者等と連携し、各鉄道駅における駅前広場、駐車場、駐輪場などの整備をはじめ、新駅の設置、日豊本線の高速・複線化などを促進するとともに、バスやタクシーをはじめとする交通機関との乗り換えなど、交通結節機能の強化を目指します。
・地域の関係者との協働や交通事業者との連携により、公共交通の不便地域等における日常生活に必要な生活交通路線の確保を図ります。

・市域全体の暮らしやすさや活力の維持・増進につながり、だれもが将来にわたり身近な場所で安心して暮らし続けることができる多極ネットワーク型集約都市※の形成に向け、まちづくりと連携した持続可能な公共交通の在り方を検討します。
・自動運転車両など新たな公共交通システム導入の必要性等について検討します。

②公共交通の利便性の向上と利用促進

・高齢者や障がいのある人等の移動制約者や訪日外国人旅行者、来訪者等の公共交通機関を利用した移動の安全性及び利便性の向上を図るため、市民、交通事業者、行政が一体となり、ハード・ソフトの一体的な取組のもと利用環境のユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を促進します。
・公共交通の利用促進を図るため、過度に自動車に頼る生活から、徒歩、自転車、公共交通を中心とした多様な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モビリティ・マネジメント（MM）の取組を推進します。

③自転車等利用環境の充実

・国、県等の関係機関と連携し、連続性のある自転車走行空間の整備を進めるなど、自転車を安全・快適に利用できる環境づくりに努めます。
・駐輪場の整備やシェアサイクルの導入、自転車利用者の安全対策に関する取組を進めます。

④広域交通ネットワークの強化

・地域間の連携や交流の促進、リダンダンシーの確保、物流の機能向上等を図るため、港湾、空港の機能充実や道路の整備を促進するとともに、公共交通ネットワークの維持・利用促進に努め、有機的な広域交通体系の確立を関係機関等と連携して進めます。
・東九州新幹線の整備実現に向けて、国や九州各県、関係機関などと連携して事業の推進を図ります。
・豊予海峡ルートの整備など本市と四国・関西方面を結ぶ太平洋新国土軸構想の実現に向けて、国や九州・四国各県、関係機関などと連携し、相互に情報共有や交流を行うなかで、事業の推進を図ります。

⑤交通渋滞の解消・緩和

・国、県等の関係機関と連携し、公共交通への利用転換及びノーマイカーデーや時差出勤、パークアンドライドなど、交通の円滑化を図る取組を促進し、渋滞等の交通問題の解消・緩和に努めます。

※多極ネットワーク型集約都市
教育、福祉、商業施設などの生活サービス機能をコンパクトに配置し、地域の特性を生かした拠点の形成と、拠点間を相互につなぐなど、交流・連携の骨格となる交通体系の形成・強化を進める考え方。それにより、新たな魅力の創出や市域全体の暮らしやすさや活力の維持・増進につながり、高齢者や子どもなど、だれもが将来にわたり身近な場所で安心して快適に暮らせるまちづくりを目指すもの。

大分市都市計画マスタープラン（概要）

〇将来都市像

笑顔が輝き 夢と魅力あふれる 未来創造都市

〇計画策定年次　2020（令和２）年度

〔中間年次〕　2030（令和１２）年

〔目標年次〕　2040（令和２２）年

都市づくりの基本理念

本マスタープランにおける都市づくりの基本理念を、上位計画である「大分市総合計画　おおいた創造ビジョン 2024」が掲げる都市像及び 6 つの基本的な政策に合わせ、以下のように定めます。

【将来都市像】

笑顔が輝き　夢と魅力あふれる

未来創造都市

【基本理念】

- 健やかでいきいきと暮らせるあたたかさあふれるまちづくり
- 豊かな心とたくましく生きる力をはぐくむまちづくり
- 安全・安心を身近に実感できるまちづくり
- にぎわいと活力あふれる豊かなまちづくり
- 将来にわたって持続可能な魅力あふれるまちづくり
- 自然と共生する潤い豊かなまちづくり

都市づくりの基本方針

都市づくりの基本理念に基づき、それを実現するための都市づくりの基本方針を以下のように定めます。

基本方針１ ▶ 県都にふさわしい広域都心の形成

基本方針２ ▶ 広域的な交流・連携やまちづくりを支える交通体系の確立

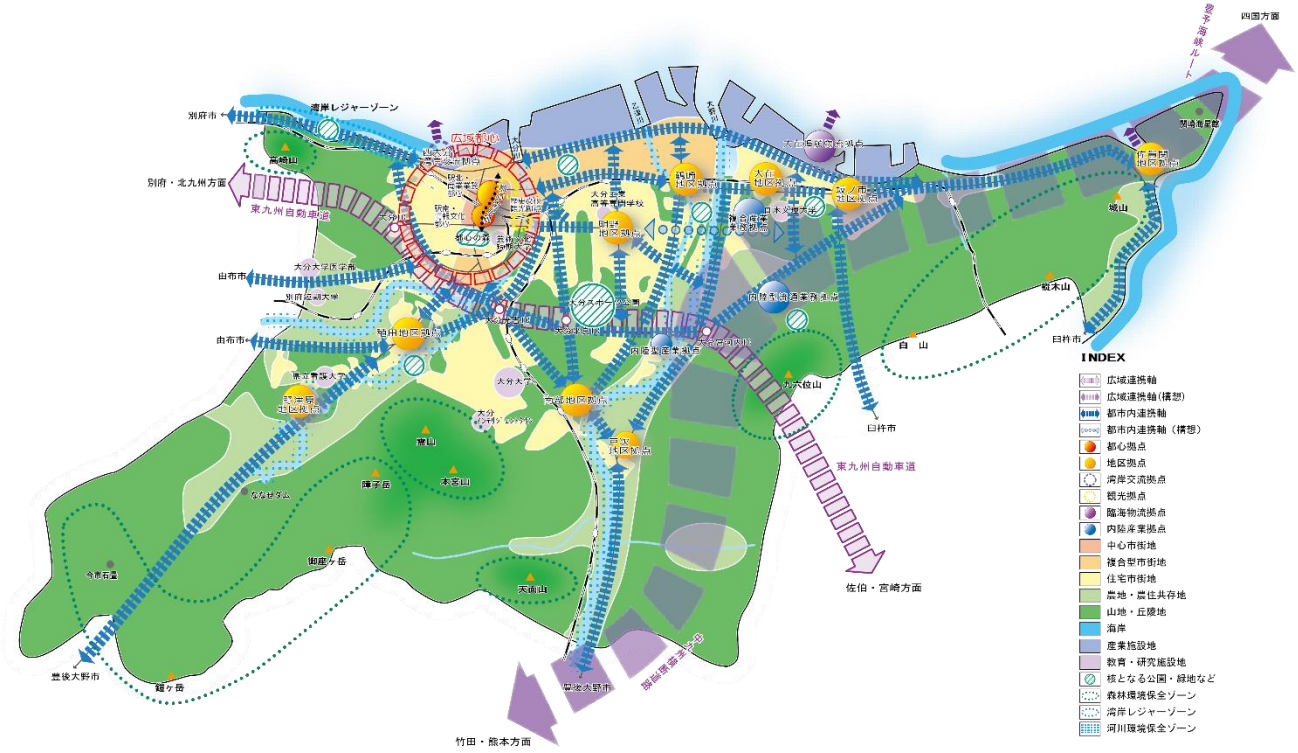
基本方針３ ▶ ライフスタイルを豊かにする快適で安全な住環境と地区拠点を中心としたコンパクトな都市づくり

基本方針４ ▶ 都市の個性と風格を醸成し集客力を高める都市の魅力創出

基本方針５ ▶ 人と自然とが共生できる豊かな自然環境の保全・活用と 身近な緑、水辺の再生

基本方針６ ▶ 自然災害に備える防災機能の向上と危機管理体制の確立

基本方針７ ▶ 産学官民が協働して参画する都市づくりの推進



出典：大分市都市計画マスタープラン

○交通体系の基本方針

1　都市間連携を強化する広域交通体系の確立
2　まちづくりを支える交通ネットワークの構築
3　公共交通施設などの利便性と安全性の向上
4　バイシクルフレンドリータウン～自転車が似合うまち～の創造
5　モビリティ・マネジメント（MM）の実施と交通渋滞の解消・緩和

1-4-2　大分都市圏総合都市交通計画（概要）

○目的

2013（平成 25）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。

○計画期間

・2015（平成 27）～2035（令和 17）年度

○計画の対象と位置付け

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、「大分県長期総合計画」や「大分県の都市計画の方針」、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。

図　大分県の市町村と対象圏域図

出典：大分都市圏総合都市交通計画

○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。

○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、稙田などの 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の強化を図ります。

図　大分都市圏を取り巻く広域交通体系

出典：大分都市圏総合都市交通計画

表　大分都市圏を取り巻く広域交通体系の強化策例

道路網	○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
公共交通網	○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

○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

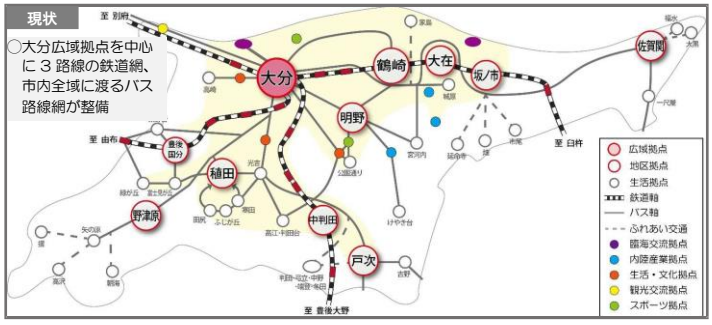
表　大分市における道路ネットワークに関する整備候補路線

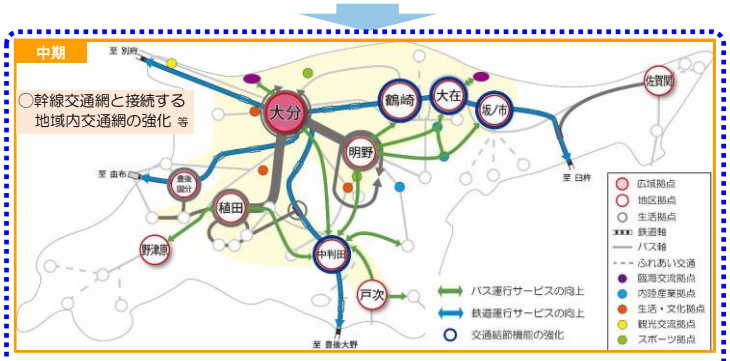
No	路線名	区間	供用を目指す時期
1	県庁前古国府線	金池町３丁目～金池町3丁目 【大手町１丁目交差点～顕徳町１丁目交差点】	短期
2	庄の原佐野線	元町～大字下郡 【東元町交差点～下郡工業団地入口交差点】	短期★
3	鶴崎駅前松岡線	大字横尾～大字毛井 【岡の下橋南～毛井三差路交差点付近】	短期
4	鶴崎駅前松岡線	大字松岡～大字松岡 【松岡バス停付近～松岡小学校付近】	短期★
5	岡臨海線	大字角子原～大字迫 【角子原陸橋南交差点～(都)志村迫線】	短期★
6	片島松岡線	大字片島～大字羽田 【(都)萩原鬼崎線～(都)下郡羽田線】	短期★
7	中島錦町線	長浜町2丁目～錦町2丁目 【市道長浜･府内線～錦町2丁目交差点】	短期
8	（国道10号） 春日浦戸次線	大字鴛野～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
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

出典：大分都市圏総合都市交通計画

※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

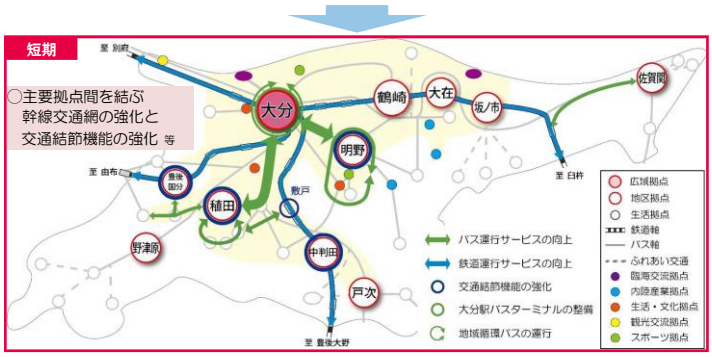
★は事業が完了したことを指す



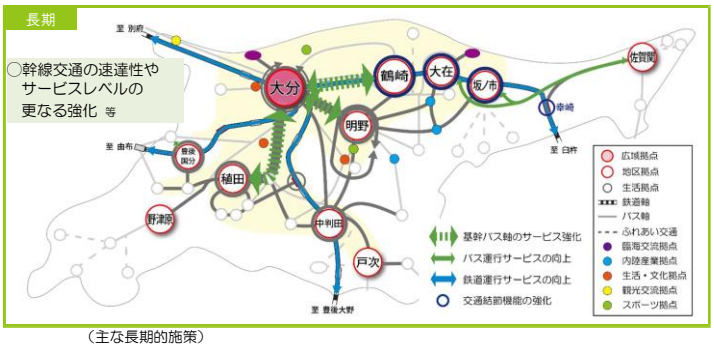


（主な中期的施策）
- 中判田駅等からのフィーダーバスの運行
- 鶴崎駅、大在駅等における交通結節機能強化

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。

1-4-3 大分市立地適正化計画（概要）

【計画の概要】

〇対象区域：大分市全域（都市再生特別措置法に基づく区域等の設定は、大分都市計画区域が対象）

〇目標年次：２０４０（令和２２）年　※おおむね２０年後を想定

都市づくりの基本方針

【都市づくりの基本理念】

元気・安心・快適な暮らしを支える
将来にわたって持続可能な『多極ネットワーク型集約都市』の形成

【都市づくりの基本方針】

1 県都にふさわしい風格とにぎわいのある大分都心拠点づくり

商業・業務をはじめ、医療、福祉、教育、歴史・文化等のあらゆる都市機能が集積する都心拠点の魅力を高めていくため、高次の都市機能の更なる集積・強化やまちなかの回遊性向上などを図り、県都にふさわしい風格とにぎわいのある大分都心拠点を形成します。

2 地域特性を生かした個性と魅力あふれる地区拠点づくり

地区の成り立ちや歴史性などを踏まえ、大分都心拠点への一極集中ではなく、旧市町村中心部などに地区拠点を配置し、駅などを中心に歩いて暮らせる範囲を中心に、地域特性を生かした個性と魅力あふれる地区拠点づくりを進めます。

3 だれもが安心して暮らし続けることができる居住環境づくり

市民の多様な暮らし方を尊重しながら、ライフスタイルに応じた居住選択による住み替えなどを通じて、生活利便性・安全性の高い場所に緩やかな居住推奨を図り、だれもが安心して暮らし続けることができる居住環境を形成します。

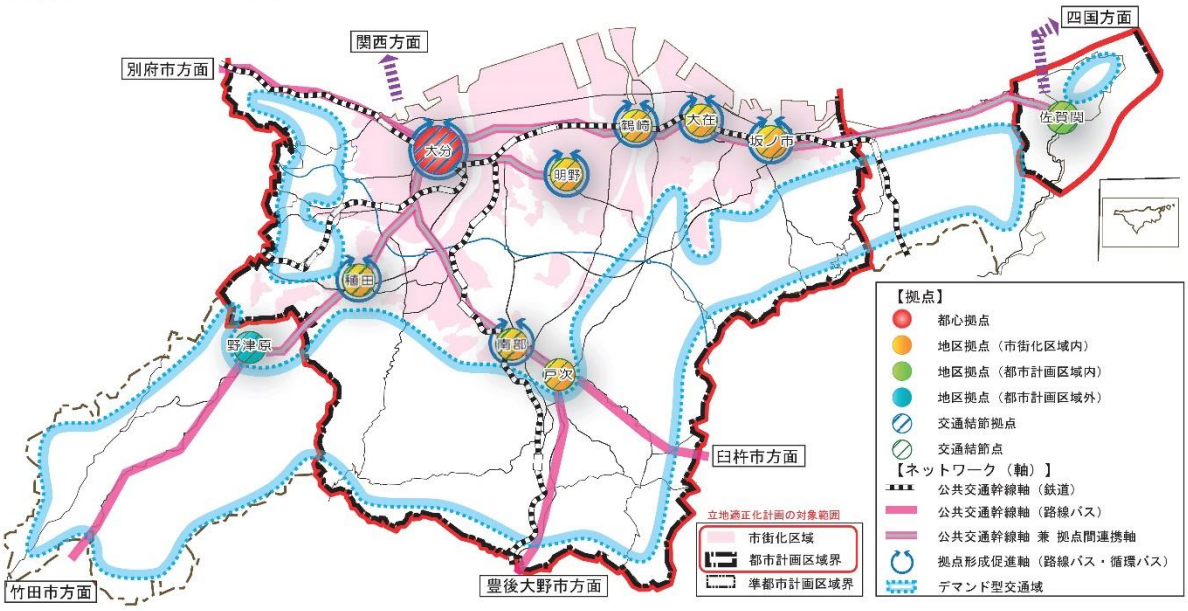
4 交流とつながりをはぐくむ公共交通ネットワークづくり

子どもからお年寄りまですべての市民や来街者が快適に移動でき、自家用車に過度に頼らなくても外出や交流ができる、自立的な暮らしの実現に向けて、交通施策との連携により持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

目指すべき将来都市構造イメージ

「拠点」については、県都として活力ある大分都心拠点の形成を進めていくとともに、旧市町村の中心部など、歴史的に地区の中心的な役割を担ってきた地区等についても地区拠点として位置づけ、交通アクセス性の優れた場所に地域特性を踏まえた各種都市機能の維持・集積を図り、個性と魅力ある都市づくりを進めていきます。

「ネットワーク（軸）」については、自家用車に過度に頼らなくてもよい自立的な暮らしを守る観点から、公共交通幹線軸等によって拠点間の連携・補完を促進するとともに、郊外住宅地や田園集落等で暮らす人々も、公共交通ネットワークを利用して、都心部や地区拠点に買い物や通院等に出かけることができる公共交通環境の形成を図ります。



誘導区域の設定方針

「居住推奨区域」及び「都市機能誘導区域等」は以下の考え方に基づき設定を行います。なお、概ね 5 年毎に人口の推移や誘導施策の進捗状況・効果等、評価・分析を行い、必要に応じて適宜、設定方法や区域の見直しを行います。

■居住推奨区域（居住誘導区域）

「居住推奨区域」とは、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティの持続的な確保を図る区域です。以下のエリアを基本とします。

✓ 公共交通の利便性が高い市街化区域内（鉄道駅から 1 ㎞、バス停から 500mの圏域）
✓ 人口集積性の高い区域
✓ 一定の都市基盤が整備されている区域

※ただし、以下の区域を除く
・市街化調整区域、農用地区域、保安林の区域
・災害リスクの高い区域
・住宅と工場の混在により住環境悪化につながるおそれのある区域　等

■都市機能誘導区域等

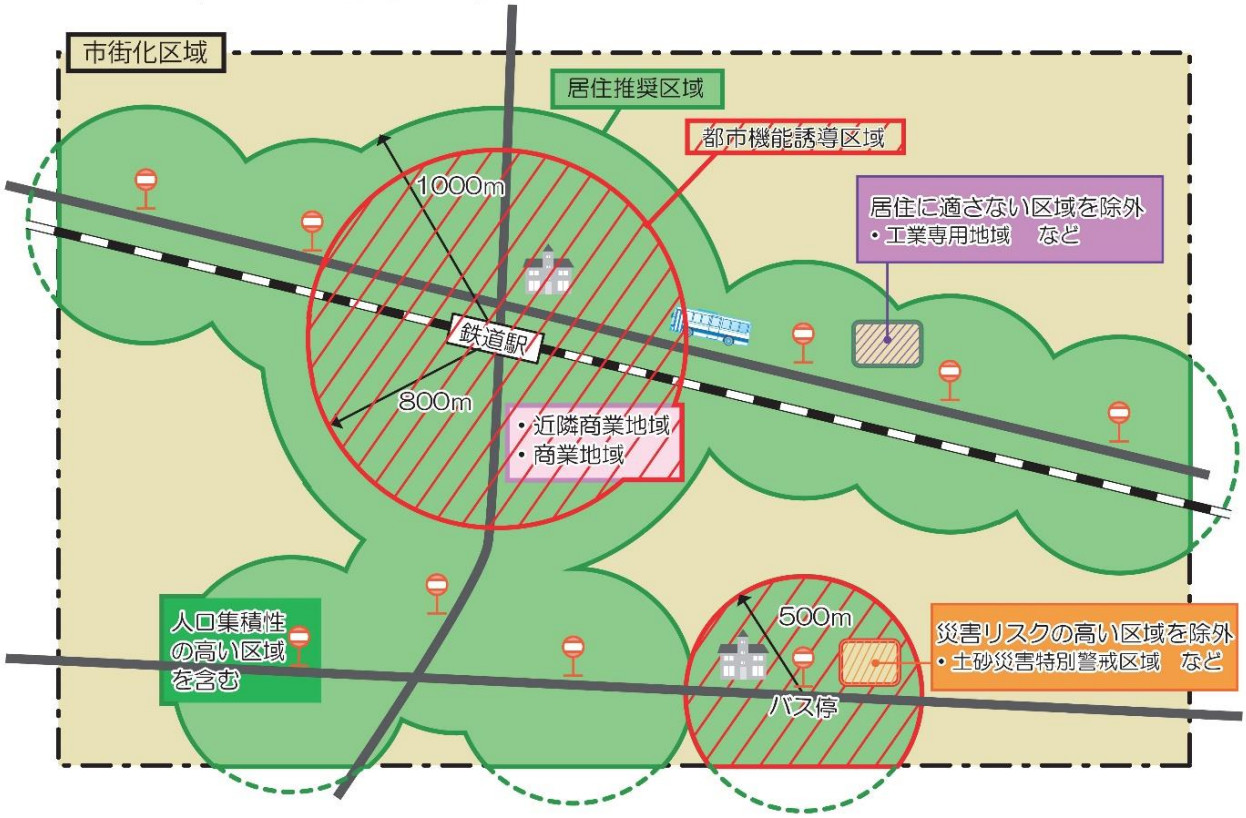
「都市機能誘導区域」とは、商業・福祉等の都市機能を拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの市民への効率的な提供を図る区域です。以下のエリアを基本に設定します。

✓ 市街化区域内の交通結節拠点・交通結節点から徒歩で移動可能（鉄道駅から 800m、バス停から 500m の圏域）で都市機能が集積している区域
✓ 中心市街地、商業系用途地域
✓ 歴史的に各地区のまちづくりの中心的な役割を担ってきた「地区拠点（市街化区域内）」

※ただし、以下の区域を除く
・災害リスクの高い区域
・都市機能集積にふさわしくない工業系用途地域及び低層住居専用地域

「生活拠点区域」は、市が独自に設定する区域で、都市機能誘導区域以外で地区生活圏の中心となる拠点の形成を図る必要のある区域を設定します。

▼居住推奨区域及び都市機能誘導区域の設定イメージ

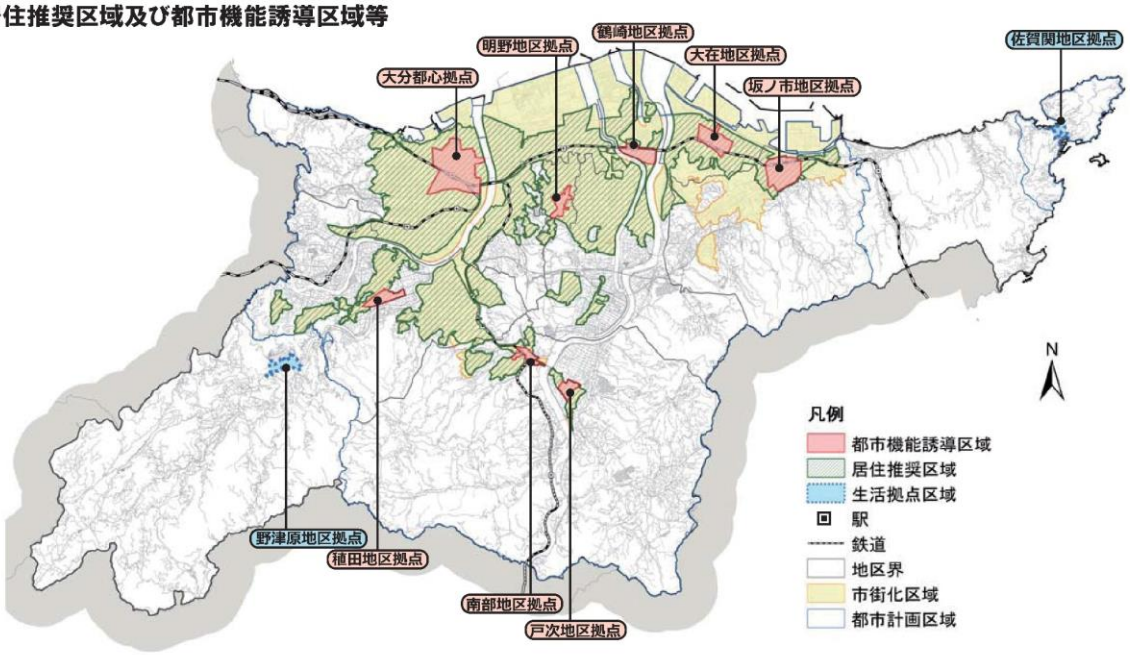


出典：大分市立地適正化計画

誘導区域及び誘導施設等

都市再生特別措置法に基づく「居住推奨区域（居住誘導区域）」及び都市機能誘導区域等として、下図の区域を設定します。また、各地区の特性や市民ニーズ、各種施設の立地状況等を踏まえ、各都市機能誘導区域等に求められる「誘導施設」を下記のとおり設定します。

▼居住推奨区域及び都市機能誘導区域等



▼誘導施設の設定

誘導施設（都市機能の増進に著しく寄与する施設）		（法定の）都市機能誘導区域								生活拠点区域	
		都心拠点	地区拠点								
			鶴崎	南部	戸次	稙田	大在	坂ノ市	明野	佐賀関	野津原
商業	大規模商業施設（10,000㎡超）	□				□			□		
	大規模商業施設（1,000㎡超）	□	□	□	□	□	□	□	□		
	商店街内店舗	□	□								
子育て支援	こどもルーム	□	□		□	□	□	□	□	□	
福祉	社会福祉センター	□									
教育	大学、専修学校、各種学校	□									
文化交流	文化会館・ホール、博物館	□									
	図書館	□									
	地区公民館	□	□			□	□	□	□	□	□
行政	市役所	□									
	支所		□		□	□	□	□	□	□	□
交通	主要な鉄道駅（都市機能誘導区域内の鉄道駅）	□	□	□			□	□			
	バスターミナル	□									

出典：大分市立地適正化計画

2. 大分市の現状

2-1　地域の現状

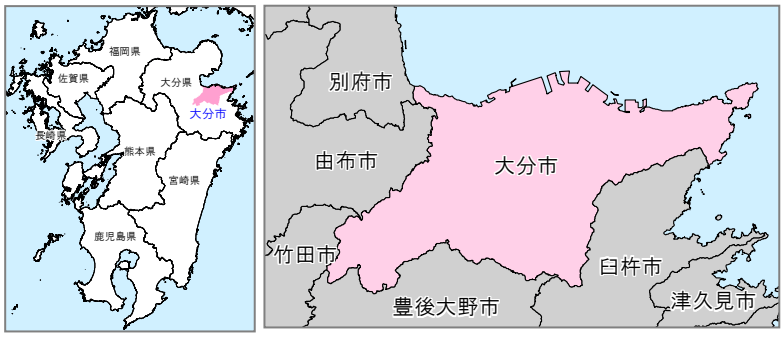
2-1-1　地勢・沿革

■　本市は、人口約 48 万人、市域は東西 50.8km、南北 24.4km、面積約 502ｋm²で大分県のほぼ中央に位置し、南は臼杵市及び豊後大野市、西は別府市、由布市及び竹田市に接しています。

■　地勢は、高崎山をはじめ鎧ヶ岳（野津原地域）、樅木山（佐賀関地域）等の山々が連なり、市域の約半分を森林が占めるなど、豊かな緑に恵まれています。また、これらの山々を縫うように県下の二大河川である大野川、大分川が南北に貫流しながら別府湾に注いでいます。

■　本市は、海、山、川の全てがそろい、自然と都市が共存する優れた都市環境を有しています。

■　本市では、道路交通網の骨格となる国道 10 号、197 号、210 号、442 号などの幹線道路が広域都心部を通る放射型の構造になっているほか、大分川、大野川により市街地を分断されている構造となっています。



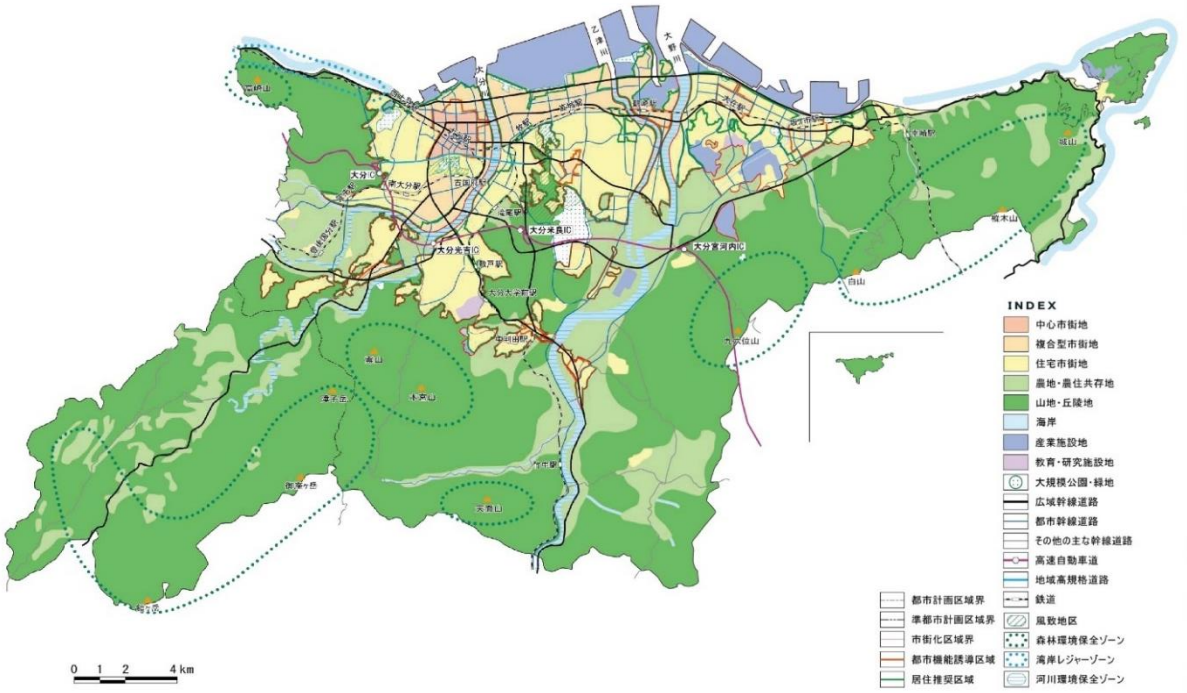


図　大分市の土地利用方針図

出典：大分市都市計画マスタープラン

2-1-2　都市環境

■　大分市の都市環境をみると、別府湾、臨海工業地、中心市街地、住宅市街地、郊外農業・開発住宅地、自然主体等によって構成されています。
■　郊外には大規模な開発団地（住宅地）が散在し、それらの団地には概ね 40 年以上が経過したものもあり、住民の高齢化が進んでいます。

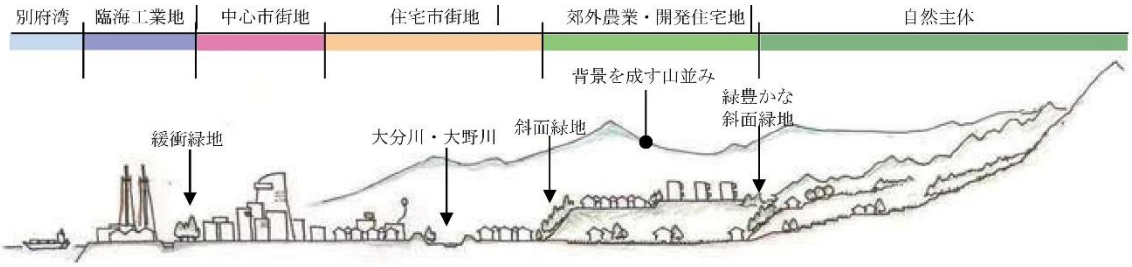


図　大分市の都市環境（断面モデル）

出典：大分市景観計画

2-1-3　人口特性

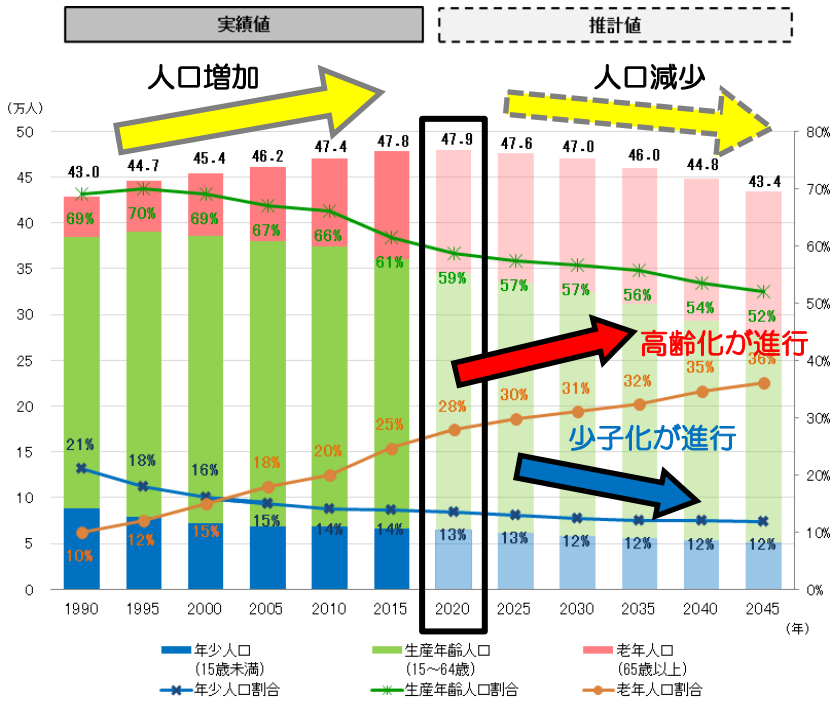
1）総人口の推移

■　大分市人口ビジョンでは、本市の人口は年々増え続けていましたが、2016（平成 28）年をピークに人口減少局面に入り、その後、人口減少が進むと推測しています。

表　大分市の人口と高齢化率

	人口（万人）	高齢化率（%）
2015 年	47.81	24.7
2016 年	47.94	25.0
2017 年	47.93	25.6
2018 年	47.90	26.3
2019 年	47.86	26.8
2020 年	47.83	27.3

出典：H27　国勢調査
　　H28～R2　大分市統計年鑑



※2015（平成27）年まで総務省統計局「国勢調査」（2020（令和2）年以降は国立社会保障・人口問題研究所推計）
2000（平成12）年以前の人口は、旧佐賀関町、野津原町の人口を含む

図　総人口・年齢３区分別人口の推計

出典：大分市人口ビジョン

2-1-4　人口分布特性

1）総人口

■　前ページの大分市の都市環境（断面モデル）と照合すると、中心市街地や住宅市街地で人口密度が高く、郊外では人口密度が低い状況です。

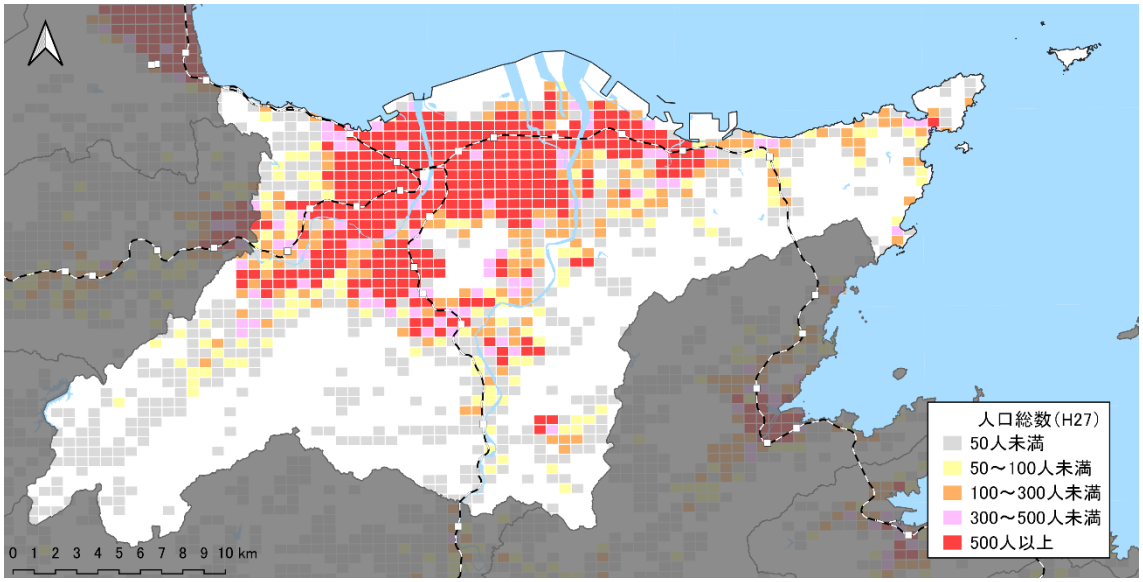


図　大分市の人口分布（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(H27 年)

2）高齢者

■　総人口の分布と比べると、より市街地に集中しています。また、大南地区、野津原地区や佐賀関地区などにも一定の分布があります。

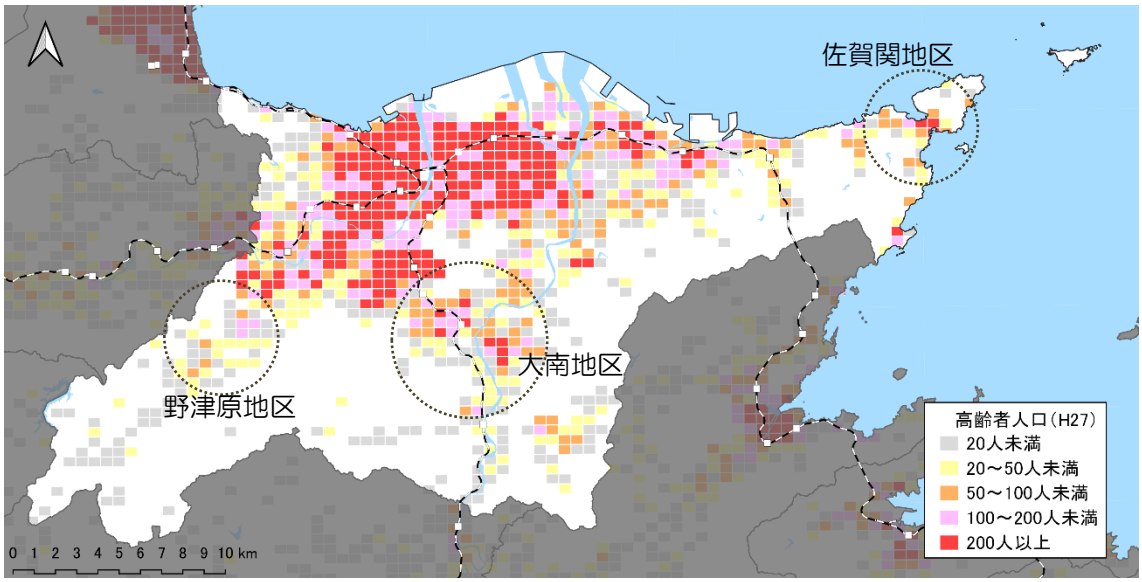


図　高齢者人口の分布状況（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(H27 年)

3）高齢化率

■　中心市街地や市街地では、高齢化率が 20%未満のエリアが多くあります。
■　大南地区、野津原地区や佐賀関地区などでは、高齢化率 30%以上のエリアが多くあり、中心市街地や市街地に比べると、高齢化率が高い状況です。
■　高齢者人口が多い箇所でも、高齢化率が低い箇所が存在し、地区によって高齢化の状況が異なっています。

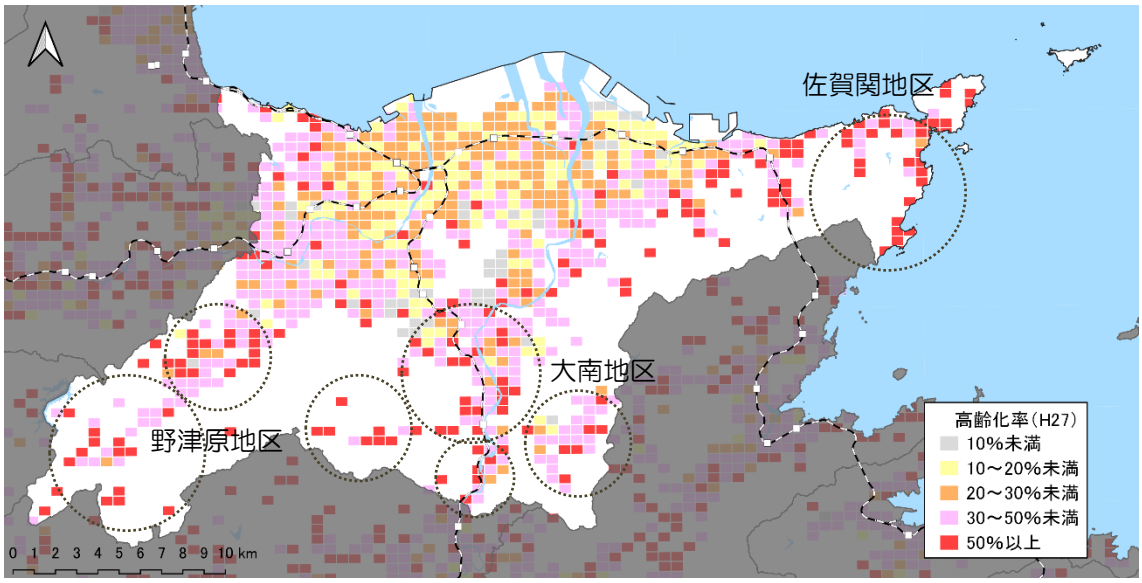


図　高齢化率の分布状況（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(H27 年)

4）高齢者単身世帯

■　高齢者単身世帯は、高齢者人口の多い中心市街地およびその周辺に集中しています。
■　稙田地区や佐賀関地区にも、高齢者単身世帯が集中している地域があります。

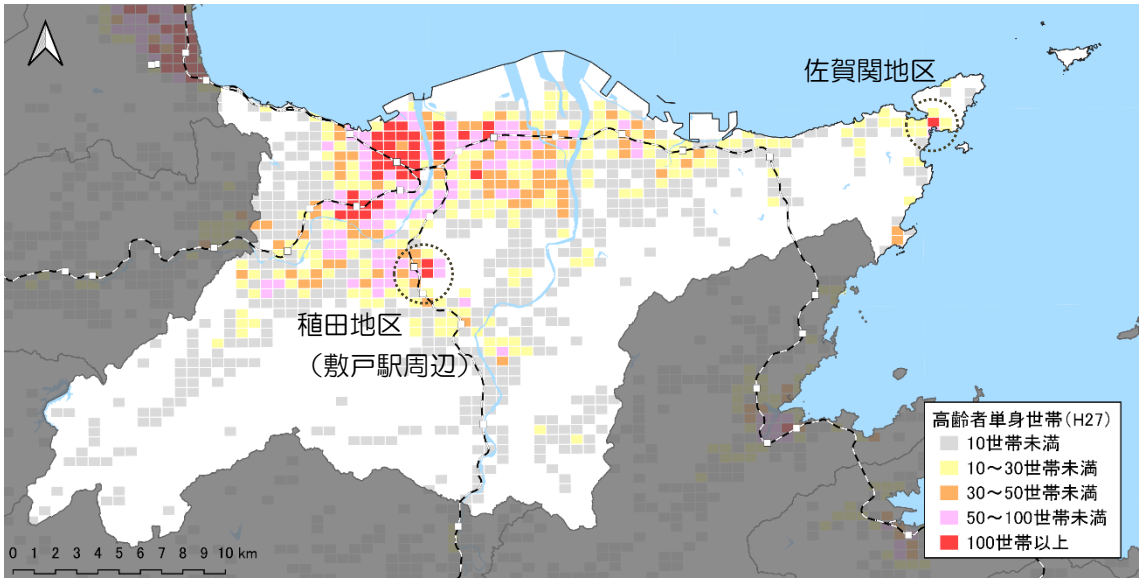


図　高齢者単身世帯の分布状況（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(H27 年)

5）高齢者単身世帯率

■　世帯数に対する高齢者単身世帯の割合は、郊外の方が高い状況です。
■　郊外では高齢者単身世帯率が 25%以上となる地域が点在しています。そのような地域では、ほぼ５世帯に１世帯は高齢者単身世帯と考えられます。

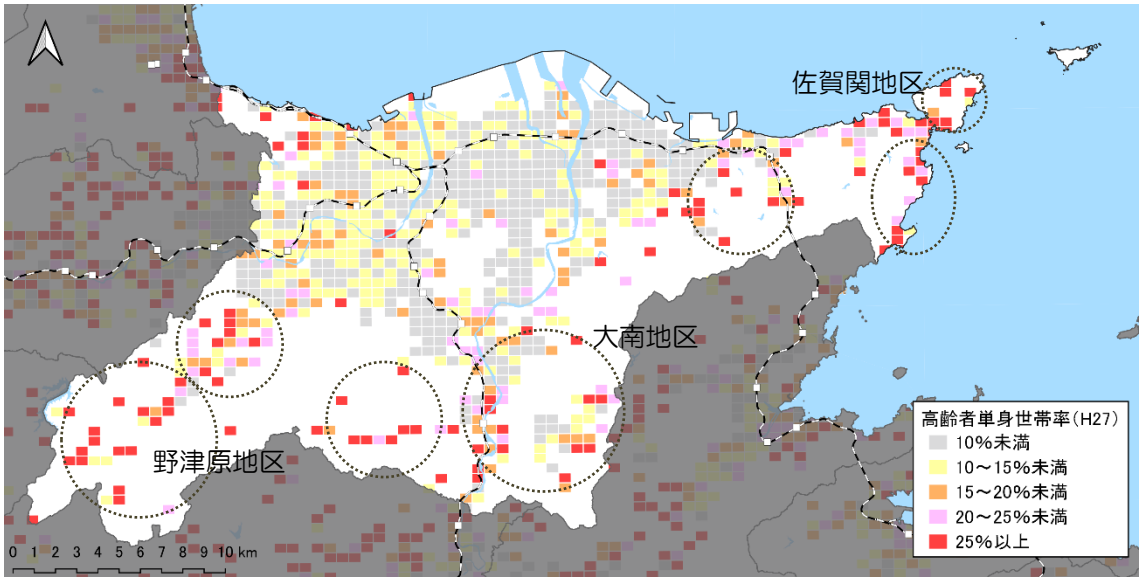


図　高齢者単身世帯率の分布状況（500m メッシュ単位）

注）平成 27 年の国勢調査から大分市の総世帯数の約 9.7%が高齢者単身世帯であることが分かるため、一番低い区分を 10%として算出

資料：国勢調査(H27 年)

6）人口増減数

■　人口が増加している箇所と減少している箇所に偏りがあり、人口増減が偏在化しています。

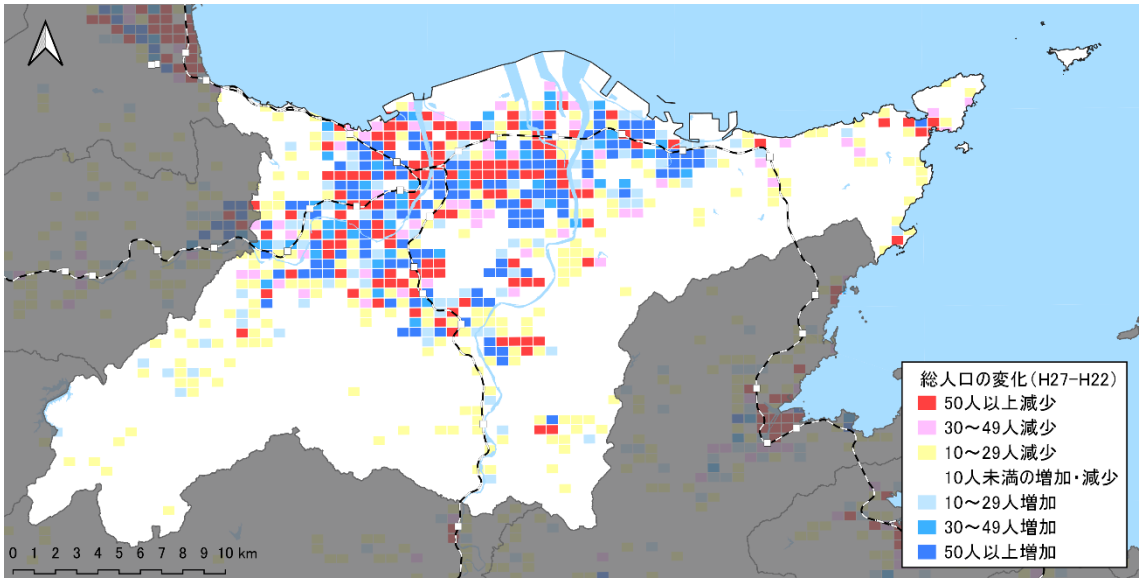


図　人口増減数（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(H27 年-H22 年)

7） 人口増減率

■　野津原地区、佐賀関地区では、２割以上の人口減少がみられます。
■　鉄道沿線部や明野地区、稙田地区では、２割以上の人口増加がみられます。

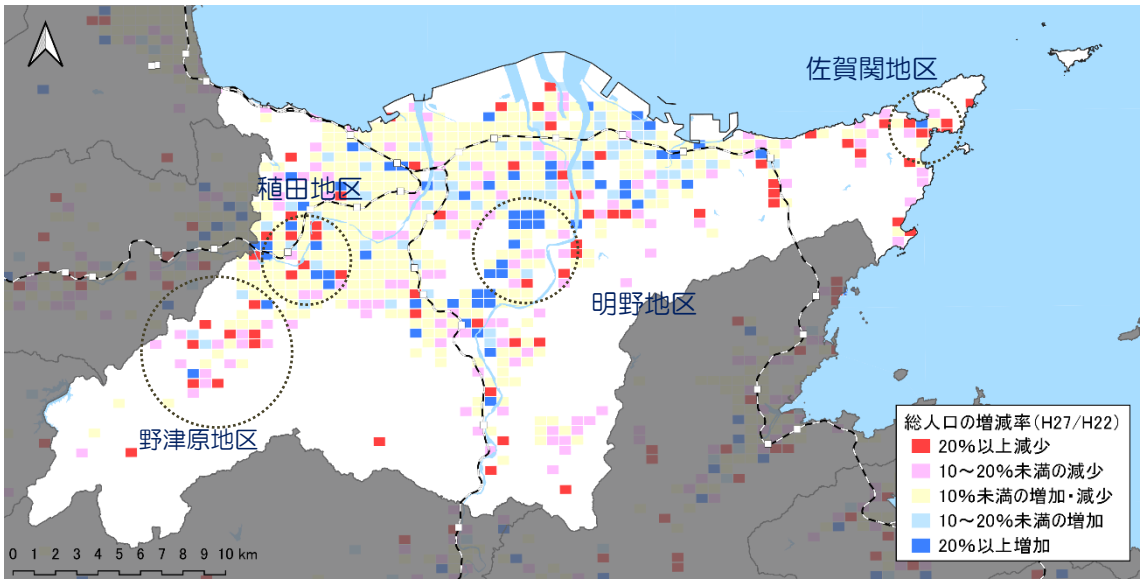


図　人口増減率（500m メッシュ単位）

注）総人口が 20 人未満のメッシュについては、人口増減率の対象外
資料：国勢調査(H27 年／H22 年)

8） 地域別の人口推移

■　大分市人口ビジョンの 2025 年推計では、本市の総人口の減少に伴い大分地区、大南地区、稙田地区、佐賀関地区、野津原地区、明野地区では人口が減少する一方で、鶴崎地区、大在地区、坂ノ市地区では人口が増加すると見込んでいます。

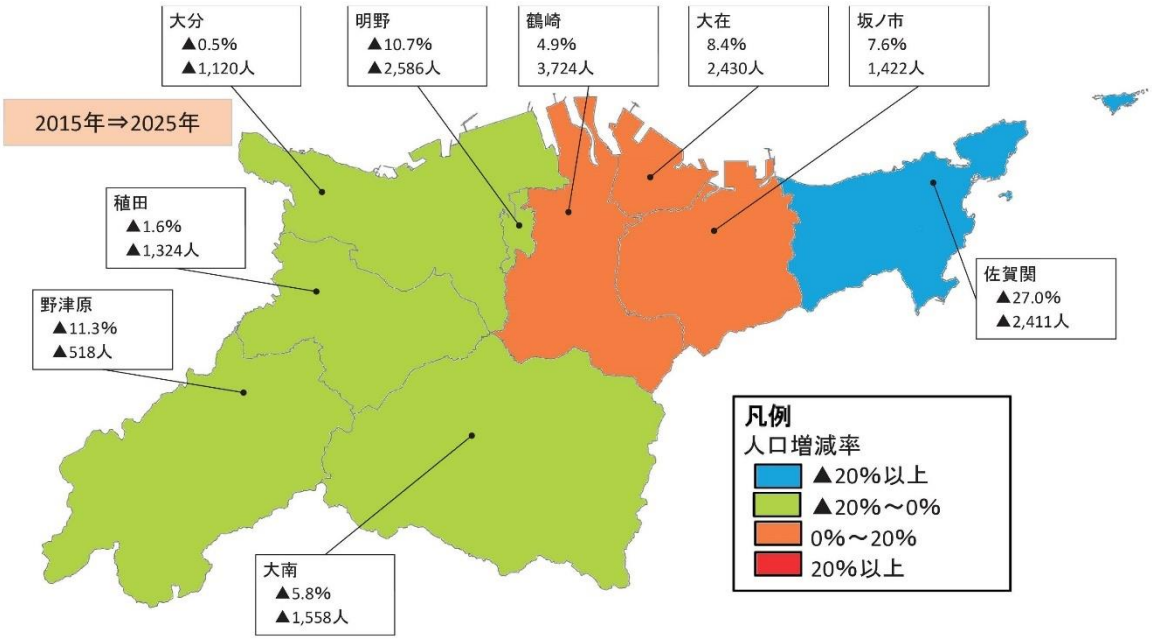


図　地域別の人口推移

出典：大分市人口ビジョン

2-1-5　産業構造

1）産業別人口

■　第２次および第３次産業就業者は全就業人口の約 92%に及び、通勤における移動需要が多くあると考えられます。

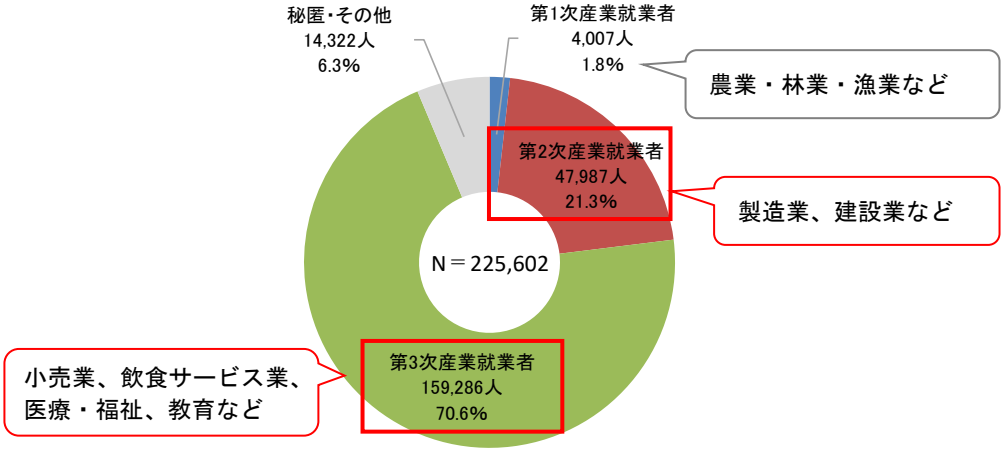


図　大分市の産業別人口

資料：国勢調査(H27 年)

2）全就業者の人口分布状況

■　概ね市街地や各地区拠点の周辺に集中しています。

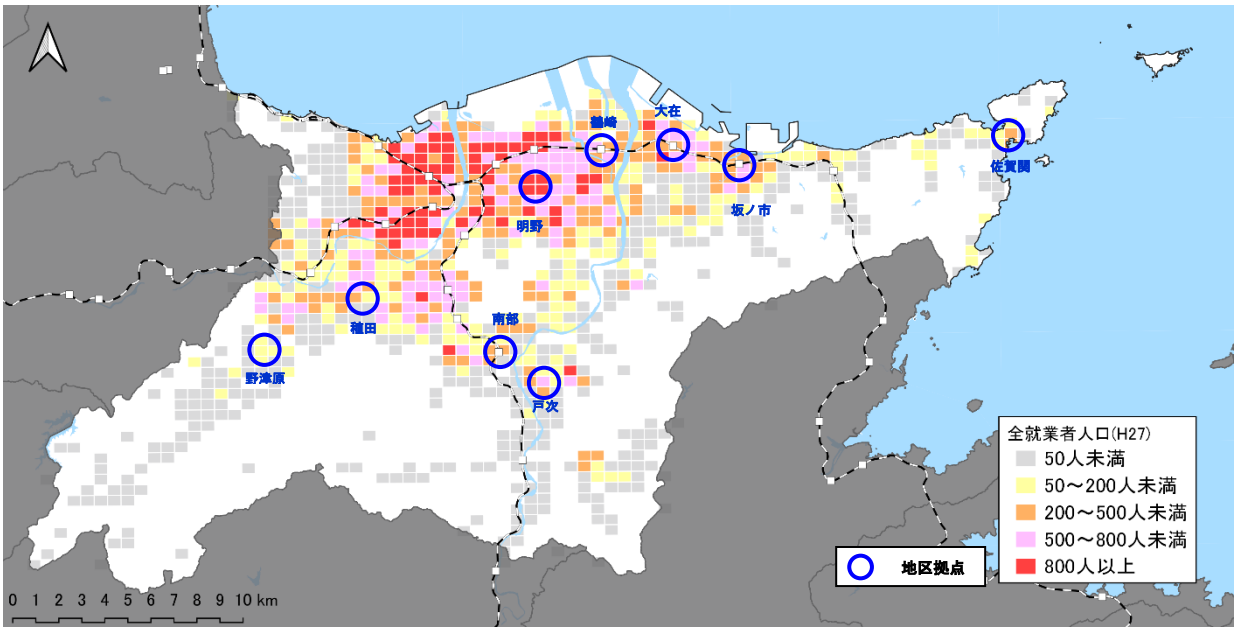


図　就業者人口の分布状況（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(H27 年)

2-1-6　施設立地状況

■　多くの主要施設は市街地に集中していますが、郊外にも医療施設（総合病院）や大型小売店の立地がみられます。

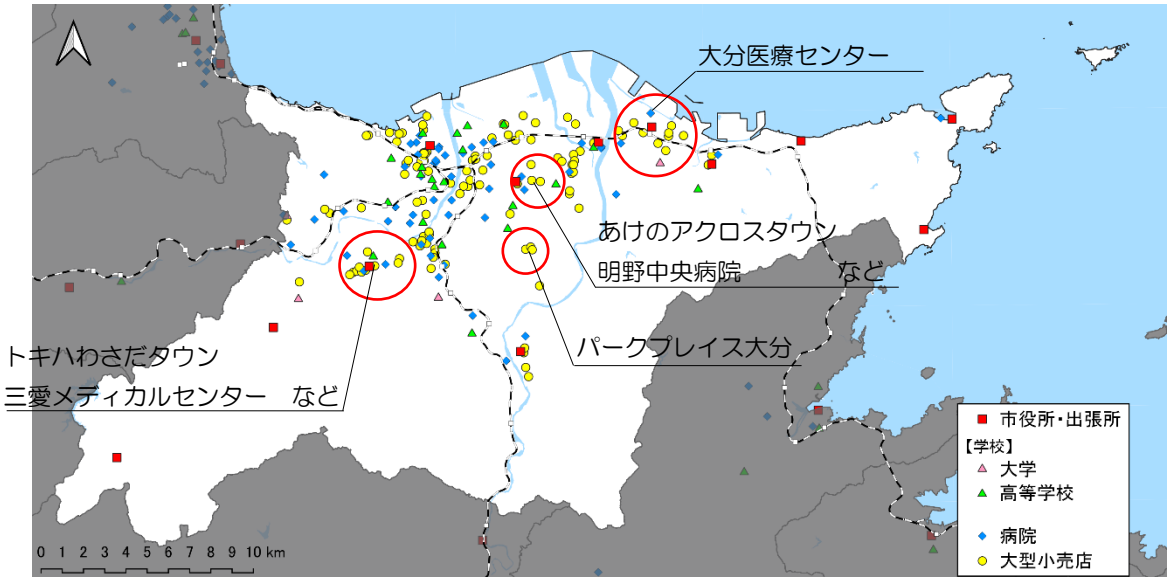


図　市内の主要施設の分布状況

資料：「全国大型小売店総覧」（(株) 東洋経済新報社）、大分県医療政策課資料など

2-1-7　日常生活における周辺市町村との結び付き

1）通勤での人の動き

■　大分市民の通勤者（200,428 人）のうち、９割が市内に通勤しています。
■　その他、周辺市の別府市（7,584 人）、由布市（4,252 人）、臼杵市（3,271 人）などからも大分市への通勤がみられます。

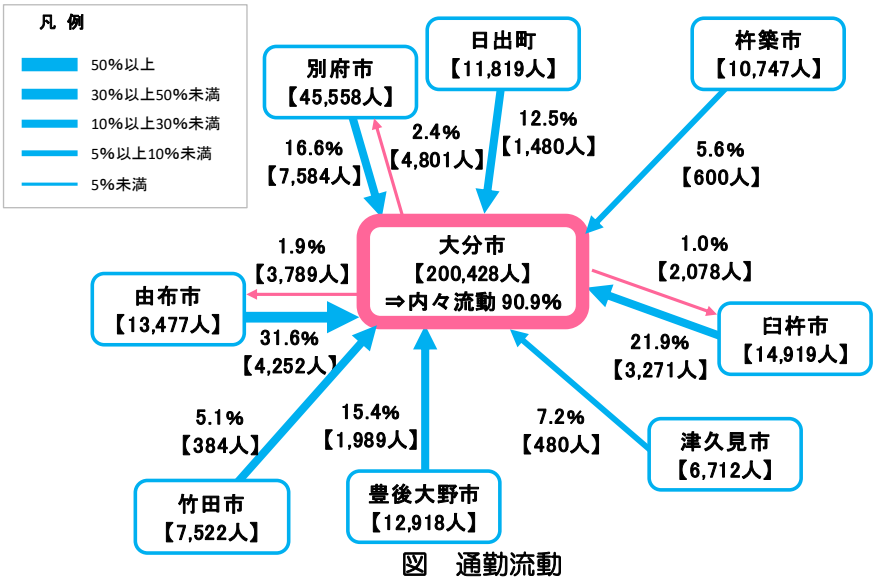


図　通勤流動

資料：国勢調査(H27 年)
注）大分市への流動は 5%以上を明示。大分市からの流動は 1%以上を明示
注）各市町の通勤する者のうち、大分市へ通勤する者の割合。または、大分市より他の市町へ通勤する者の割合

2）通学での人の動き

■　大分市民の通学者（24,621 人）のうち、８割以上が市内に通学しています。
■　その他、周辺市の別府市（992 人）、由布市（657 人）、臼杵市（429 人）、豊後大野市（412 人）などからも大分市への通学がみられます。

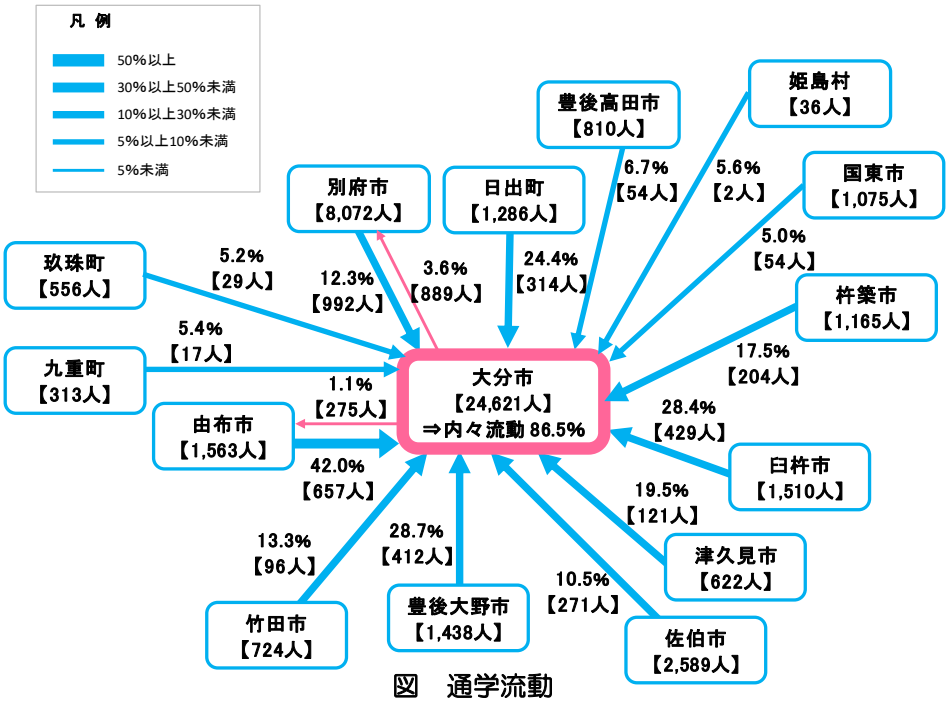


図　通学流動

資料：国勢調査(H27 年)
注）大分市への流動は 5%以上を明示。大分市からの流動は 1%以上を明示
注）各市町の通学する者のうち、大分市へ通学する者の割合。または、大分市より他の市町へ通学する者の割合

3） 通院での人の動き

■　大分市民の９割が市内で通院しています。

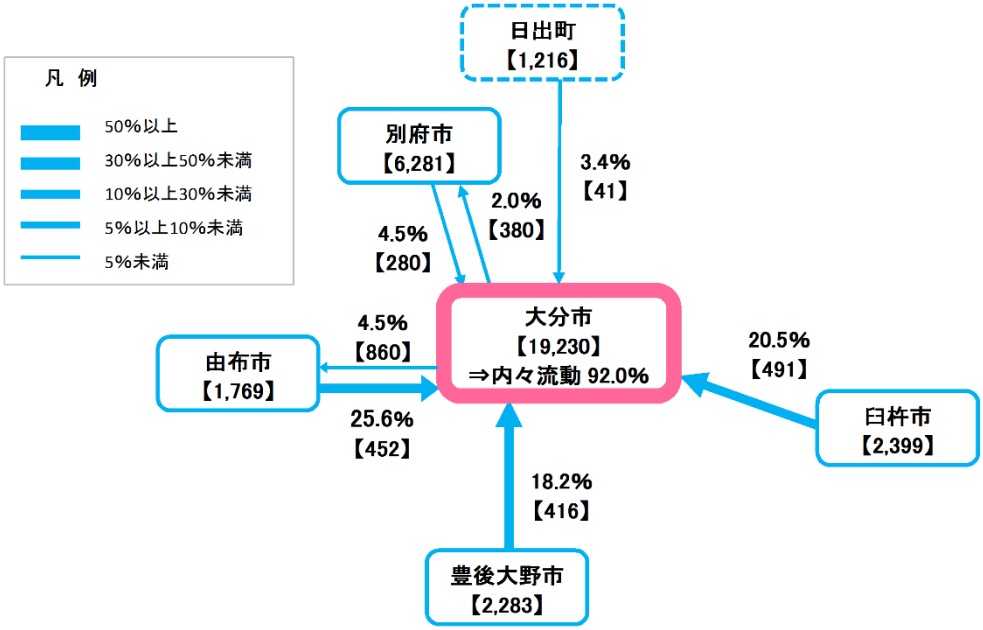


図　通院流動

資料：平成 25 年大分都市圏　PT 調査結果（トリップベース）
注）【　】内数値単位：トリップ
注）大分都市圏･･･大分市・別府市・臼杵市・豊後大野市・由布市・日出町
注）1%以上を明示
注）各市町の通院する者のうち、大分市へ通院する者の割合。または、大分市より他の市町へ通院する者の割合

4） 買い物での人の動き

■　大分市民の８割以上が市内で買い物しています。

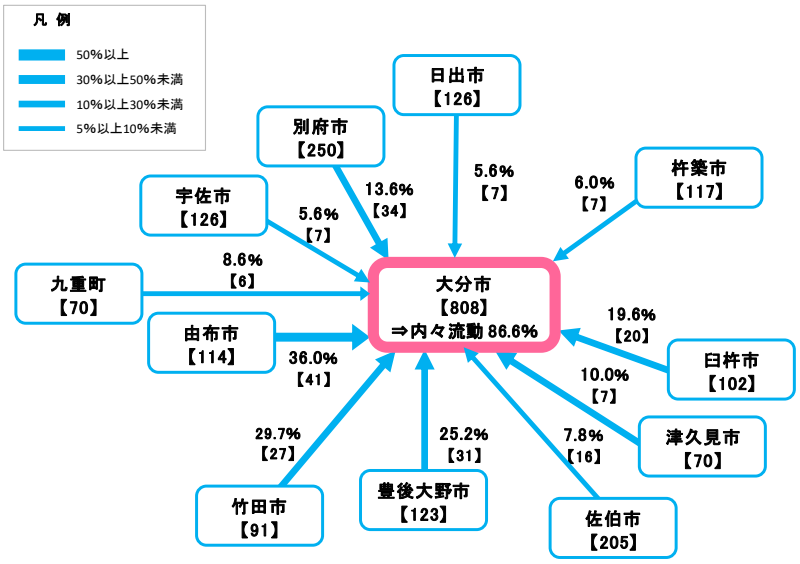


図　買い物流動（最寄品）

資料：平成 29 年度大分県中心市街地等消費者動向調査
注）【　】内数値単位：調査での標本数
注）5%以上を明示
注）各市町の買い物する者のうち、大分市で買い物する者の割合

2-1-8 8　観光

■　本市には、高崎山自然動物園や大分マリーンパレス水族館「うみたまご」などの観光施設のほか、「関あじ・関さば」をはじめとする豊かな食、温泉、大友氏関連史跡などの歴史遺産、文化施設や著名な建築家による建築物など、さまざまな地域資源に恵まれています。

■　近年は、観光宿泊客数も増加傾向にあり、特に外国人宿泊客数はラグビーワールドカップ２０１９™を契機に大きな伸びを示しています。

■　２０２０（令和２）年は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、観光客数が大きく落ち込みをみせましたが、今後の観光需要の回復に向け、受入環境のさらなる充実が求められます。

高崎山自然動物園

大分マリーンパレス水族館「うみたまご」

関あじ・関さば・大分ふぐ

図　大分市の魅力的な観光資源（一部）

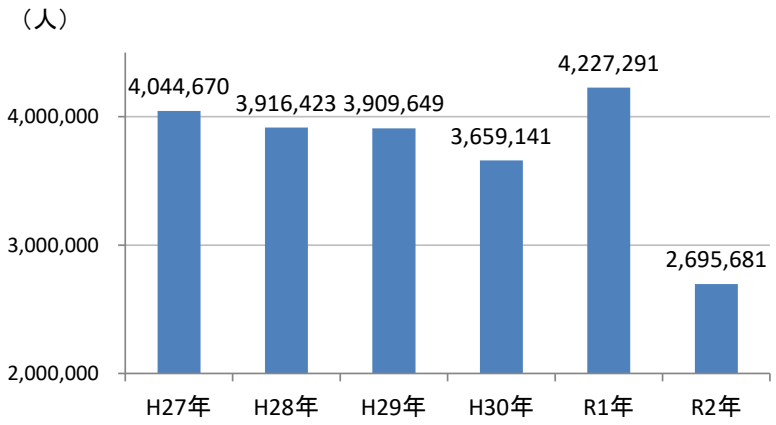


図　観光入込客数の推移

※R2 年は速報値

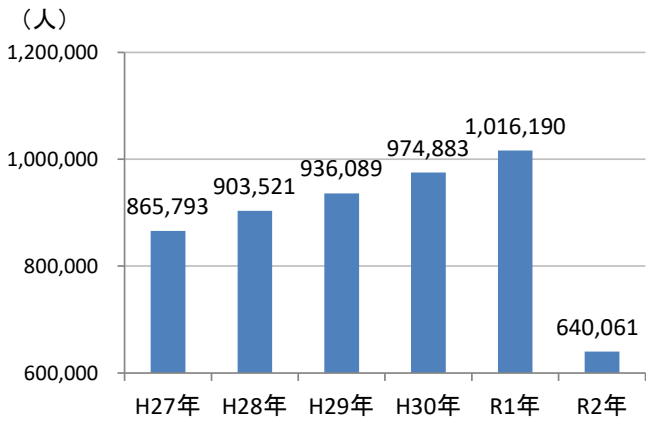


図　観光宿泊客数の推移

※R2 年は速報値

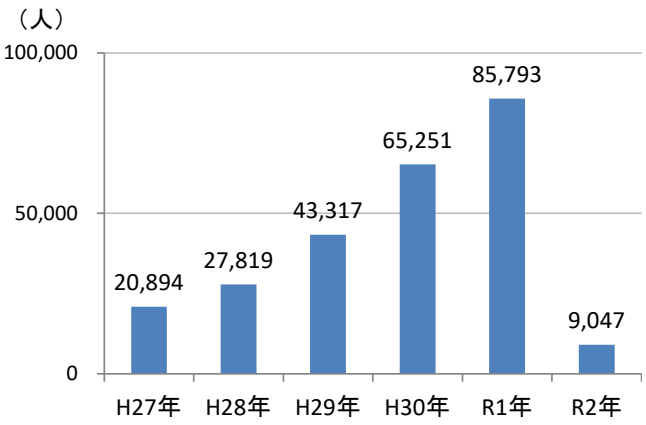


図　外国人観光宿泊客数の推移

※R2 年は速報値

資料：大分市観光課

2-2　公共交通の現状

2-2-1　広域交通ネットワークとの関係

■　本市は、鉄道や航路などの広域交通ネットワークとの結節機能を有しています。
■　県下に広がる JR3 路線、四国・関西方面を結ぶフェリー航路、大分空港アクセスバス、他都市に直結する高速バスがあり、大分市内での発着が可能です。

図　大分県の鉄道と広域交通拠点（航空・フェリー航路）

出典：大分都市圏総合都市交通計画

1） JR（日豊本線、豊肥本線、久大本線）

■　JR 日豊本線、豊肥本線、久大本線が市域をネットワークしており、すべての路線が JR 大分駅で結節しています。
■　JR の駅別乗車人員（上位５駅）は、2016（平成 28）年度から 2020（令和２）年度にかけて減少しており、特に大分駅では、約 31％減少しています。
■　日豊本線、久大本線、豊肥本線ともに平均通過人員は減少傾向にあります。

図　JR の整備状況

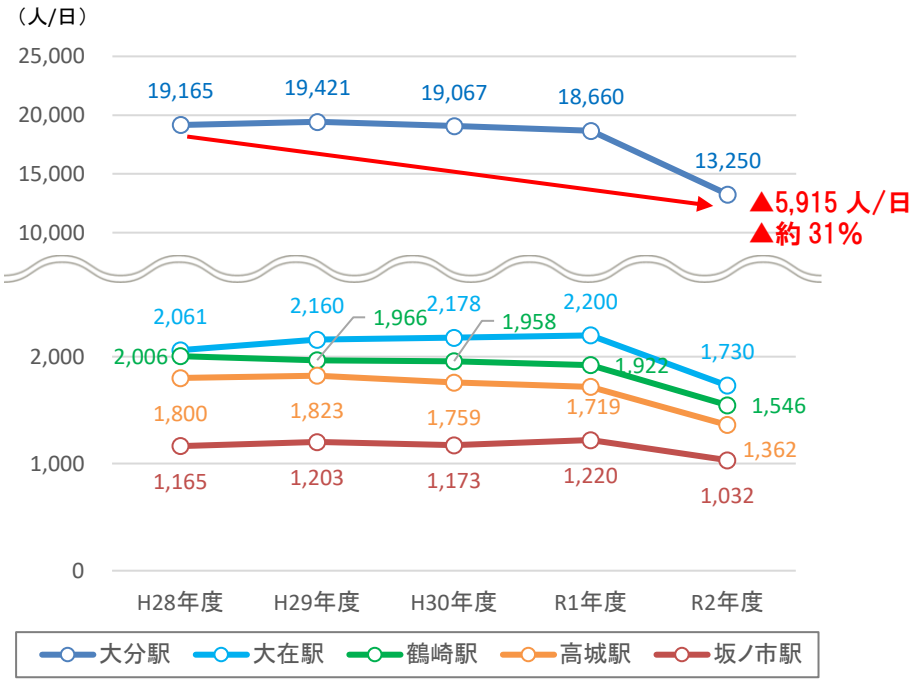


図　大分市内の JR 駅別乗車人員の推移（上位５駅）

資料：JR 九州ホームページ、大分市統計年鑑

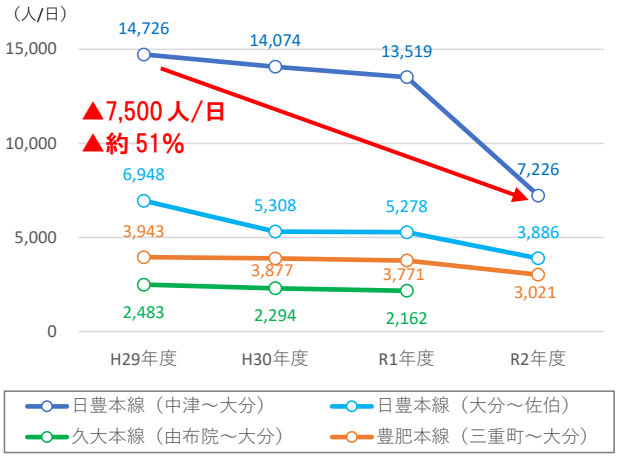


図　JR の線区別平均通過人員の推移

資料：JR 九州ホームページ
注）2020（令和 2）年度の久大本線データ欠損は 2020（令和 2）年豪雨災害被害によるもの

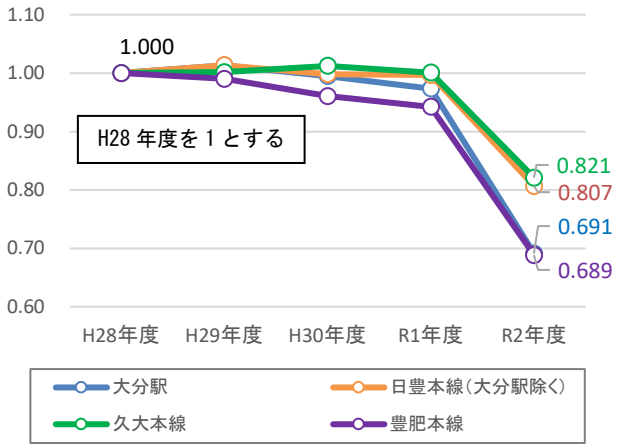


図　JR 線区別の乗車人員の伸び
（H28 年度を 1 とした場合）

資料：JR 九州ホームページ、大分市統計年鑑
注）大分市内の駅のみ

2）フェリー航路

■　大分市内フェリー事業者の旅客人員と自動車搬送台数の推移をみると、2016（平成 28）年から 2019（令和元）年までは横ばいで推移しています。
■　県内のフェリー航路は年間 １９０万人ほどの利用者がおり、本市においては、「佐賀関港」で約５７ 万人、「大分港」で約１９万人が利用しています。
■　これらの２つの港付近には路線バスの停留所がありますが、フェリーからの乗り継ぎで利用する交通手段の多くは自家用車であり、路線バスの利用はあまりない状況です。

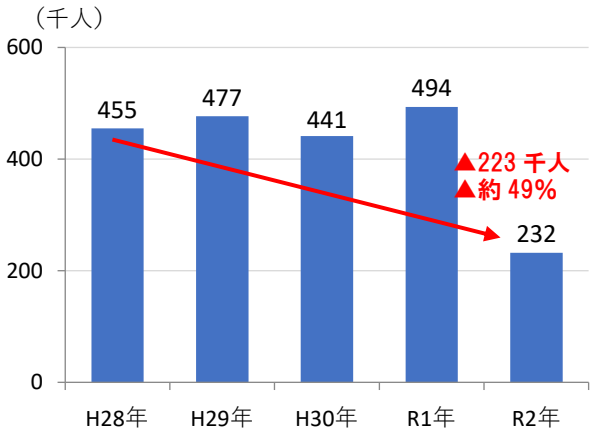


図　大分市内のフェリー旅客人員の推移

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）

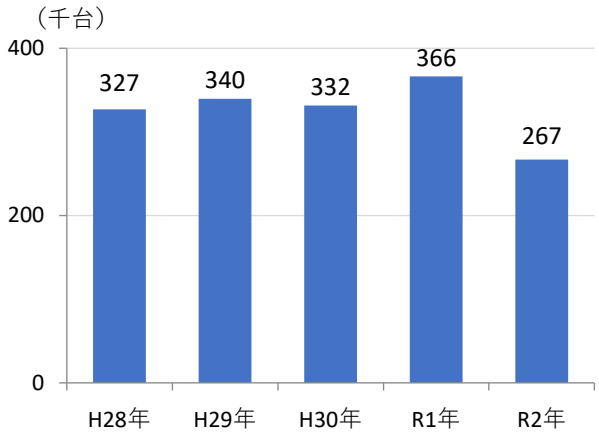


図　大分市内のフェリー自動車搬送台数の推移

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（バイク、自転車等を含む）

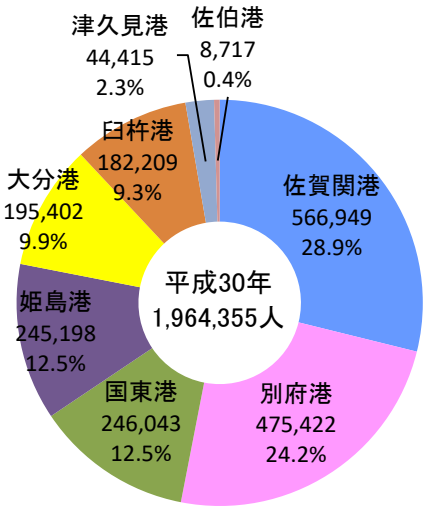


図　県内の港湾別船舶乗降人員（H30 年）

資料：大分県統計年鑑

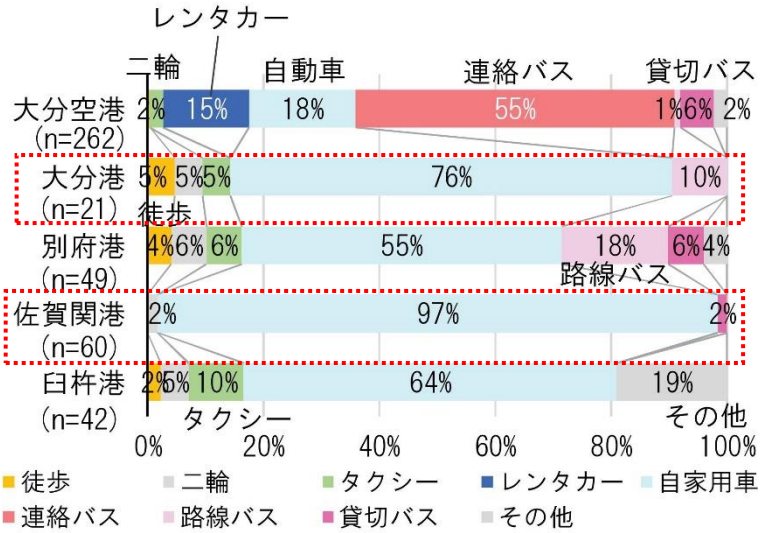


図　空港・フェリーターミナルからの交通手段

出典：大分都市圏総合都市交通計画

3）大分空港アクセスバス

- ■　大分空港と JR 大分駅を結ぶ空港特急バス（エアライナー）が 1 日 35.5 往復※運行しています。
- ■　エアライナーの所要時間は最短 55 分であり、福岡市（福岡空港→天神駅）や宮崎市（宮崎空港→JR 宮崎駅）と比較すると、5 倍以上の差となっています。

※）条件付き運行を含む（2021（令和 3）年 11 月 30 日時点）

図　空港特急バス（エアライナー）運行ルート

図　九州管内にある空港

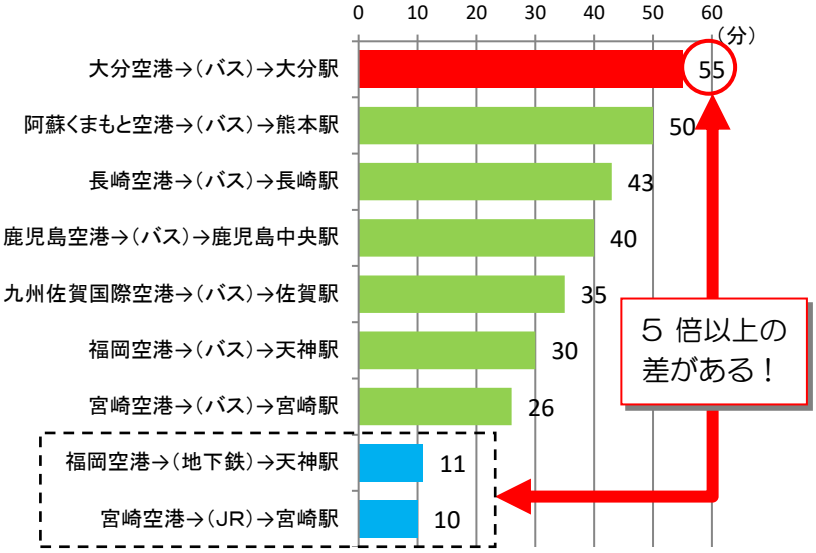


図　県庁所在都市の主要駅までのバス・鉄道での所要時間（九州管内）

注）各空港ホームページでの案内情報を整理

■　大分県では、大分空港への海上アクセスについて、船舶（ホーバークラフト）を活用することが有効との調査結果が示されました。

■　大分空港と大分市街地を結ぶ陸上交通と海上交通が互いに運行持続性を維持できるように、2023（令和５）年以降の就航に関して、関係機関と協議を進めることが必要です。

大分空港への海上アクセス導入について

空港アクセス改善の必要性

- H30年度の大分空港利用者数は16年ぶりに**200万人を突破**。LCCｼｪｱ拡大やｲﾝﾊﾞｳﾝﾄﾞ増で**今後もさらに増加の見込み**。
- **空港・航空路線は地域発展における重要な交通基盤**。航空需要増を確実に取り込み、地方創生を加速化させることが重要。
- そのための**最大の課題は**、他空港よりも著しく時間を要する**大分空港のアクセスを改善**し、**利便性を高める**ことが不可欠。

海上アクセスによる検討

大分空港のアクセス改善については、以下の理由から、**船舶を活用した「海上アクセス」が最も有効かつ効果的**

① 地理的条件から、鉄道等陸路では別府湾の迂回が必要となり、直線で結べる海上アクセスの方が時間短縮効果を期待できる
② 陸路から離れた位置に海路のアクセスを整備することにより、災害時のリダンダンシーが確保できる
③ 用地取得や大規模構造物整備が必要な鉄道等の陸上交通よりも、海上アクセスの方が事業費が安く、導入期間も短い

検討結果

◆船型については、以下の点から、**「ホーバークラフト」**が最も有効と考えられる。

	高速船	ホーバークラフト
時間短縮効果	約60分⇒約40分	**約60分⇒約25分**
空港側接続	約250～750m	**約40m**
県負担額	約115～200億円	**約75～85億円**
整備期間	11～12年	**3～4年**

（例）英国ポーツマス・ワイト島船

◆運航形態については、以下の点から、本県が船舶等を保有し、民間事業者が運航を行う、いわゆる**「上下分離方式」**を採用することで、**収支確保が可能**との結論を得た。

① 国内製造がなく導入経費が割高で、新たな施設整備が必要なため、民間運航事業者のみでは安定的な収支確保が難しい
② 民間運航事業者の柔軟な発想や創意工夫を活かしたサービスの提供が期待できる

導入方針

◆利用者数は、**年間30～40万人台**を想定。ビジネス需要に加え、ﾎｰﾊﾞｰの希少性を活かした観光需要も取り込む。

◆運航計画
- 船舶　：旅客定員**80名程度**で**バリアフリー対応**のホーバークラフト
- ルート：海上運航距離約29ｋｍ、最速所要時間**約25分**
- 時間帯：概ね６時～22時
- 便数　：航空利用者の利便性に配慮した便数
- 隻数　：常用船２隻と予備船１隻の**３隻体制**
- 支援　：船舶購入・貸与と発着地の整備、貸付料及び使用料の減免（赤字補填なし）

◆大分市側発着地は、**大分市西新地又は西大分**を候補に、今後調整。500台程度駐車可能な無料駐車場を整備。

◆**県負担額　75～85億円程度**

◆環境対策　発着地に遮音壁設置→発生音、水しぶきの抑制

◆**運航開始予定　令和５年以降**

出典：大分県交通政策課資料

4） 高速バス（都市間特急バスを含む）

■　大分市内を発着・経由する高速バス路線は５路線あります。
■　JR 大分駅周辺では、駅に隣接する「要町（かなめまち）バス停」が、JR との乗り継ぎに容易ですが、乗降できる路線は２路線となっております。
■　高速バスは、専用の WEB サイトより座席予約とオンライン決済ができます。

図　JR 大分駅周辺の高速バス乗り場

表　大分市に乗り入れている高速バス路線の概要

路線名	主なバス停	便情報	運行会社
大分・別府～三宮・京都・大阪（SORIN 号）	大分新川、中央通り、別府北浜、三宮バスターミナル、大阪駅前、京都駅八条口	１便/日（上り・下り）	・近鉄バス ・大分バス
福岡～大分線（とよのくに号）	博多バスターミナル、西鉄天神高速バスターミナル、高速基山、高速日田、椎迫、要町、中央通り、大分新川	平日）24 往復/日 土日祝）28 往復/便	・大分バス ・大分交通 ・西日本鉄道
北九州～別府・大分線（ゆのくに号）	大分新川、大分(中央通り)、高崎山、別府北浜、鉄輪口、高速別府湾・ＡＰＵ、行橋今川、中谷、徳力公団前駅、守恒駅、競馬場前 北九州市立大学前、三萩野、平和通り、小倉駅前、砂津	４往復/日	・西鉄バス 北九州
大分～熊本線（やまびこ号）	中央通り、要町、竹田玉来、阿蘇くまもと空港、熊本桜町バスターミナル、熊本駅前	７往復/日 ※現在コロナウイルスの影響で一部減便（５往復）	・大分バス ・九州産交バス
長崎～別府・大分線（サンライト号）	長崎駅前、昭和町、別府北浜、中央通り、大分新川	４往復/日	・長崎バス ・長崎県営バス ・大分交通 ・大分バス

注）2021(令和 3)年 10 月末時点
注）ハイウェイバスドットコム、大分バスホームページ、大分交通ホームページを元に作成。基山での乗り継ぎ便は含まない

表　網形成計画後の高速バスのサービス変更内容

路線名	廃止・新設した主なバス停	便情報	撤退した運行会社
大分・別府～三宮・京都・大阪（SORIN 号）	【廃止】大分（トキハ前） 【新設】中央通り	（変更なし）	・亀の井バス ・大分交通
福岡～大分線（とよのくに号）	【廃止】大分（トキハ前） 【新設】中央通り、高速日田	・平土日祝ともに 12 往復/日減便	（変更なし）
北九州～別府・大分線（ゆのくに号）	【廃止】要町、椎迫	・各停便：２往復/日減便 ・ノンストップ便：廃止	・大分バス ・亀の井バス ・大分交通
大分～熊本線（やまびこ号）	【廃止】大分（トキハ前） 【新設】中央通り	・１往復/日増便 ※現在コロナウイルスの影響で一部減便	（変更なし）
長崎～別府・大分線（サンライト号）	【廃止】大分（トキハ前） 【新設】中央通り	・１往復/日増便	（変更なし）
別府・大分～延岡・宮崎線	（廃止）		
大分～鹿児島線（トロピカル号）	（廃止）		

注）2021(令和 3)年 10 月末時点
注）大分市地域公共交通網形成計画策定時（2016(平成 28)年 11 月時点）と比較した場合の変更内容

2-2-2　市域を走る公共交通

■　鉄道や路線バス、タクシー、行政が交通事業者に委託して運行する中心市街地循環バス「大分きゃんバス」、交通不便地域の移動手段となる「ふれあい交通」、路線バス廃止区間の代替となる「路線バス代替交通（のつはるコミュニティバス、たきおコミュニティバス）」等があります。

■　鉄道と路線バス（路線バス代替交通含む）の人口カバー状況をみると、鉄道が全体の約53%であるのに対し、路線バス（路線バス代替交通含む）では約 97%となっています。

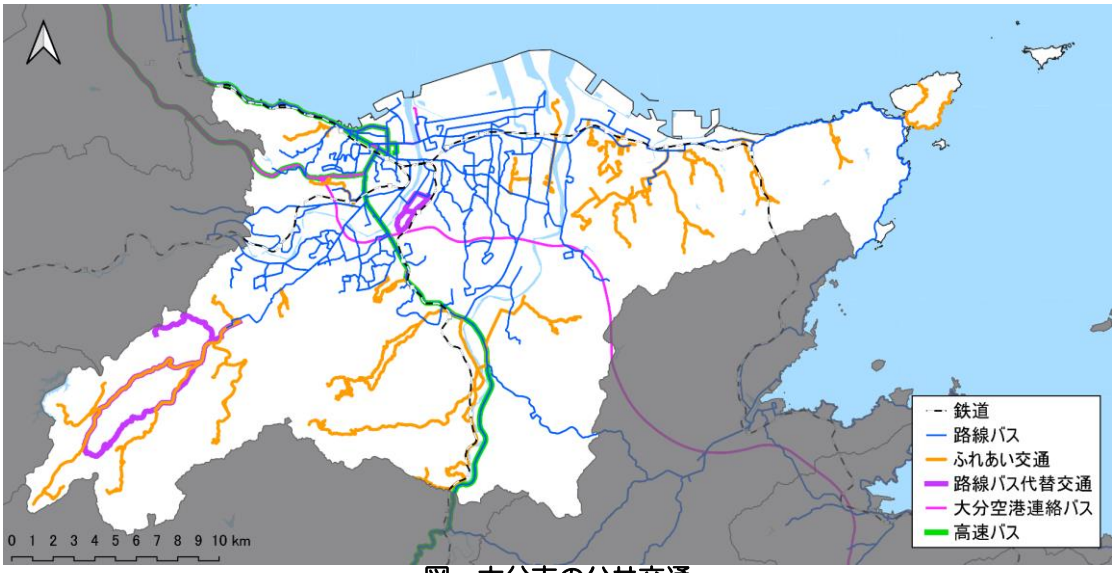


図　大分市の公共交通

注）2021(令和 3)年 8 月末時点

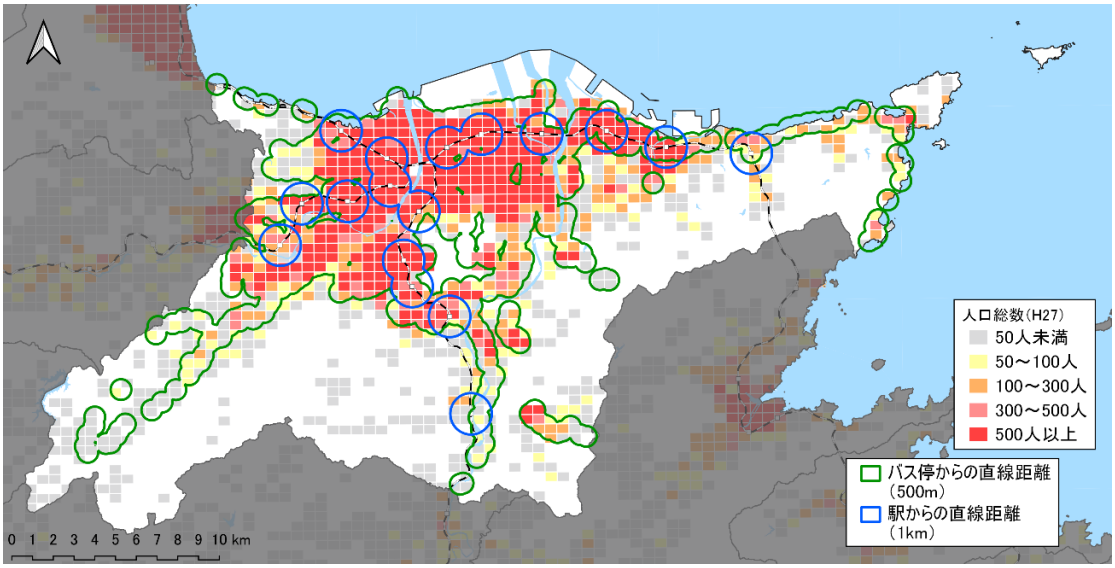


図　人口の分布状況（500m メッシュ単位）

資料：国勢調査(H27 年)

注）鉄道駅から 1km 圏域、バス停（路線バスと路線バス代替交通）から 500m 圏域を含むメッシュの人口をカバー人口として定義

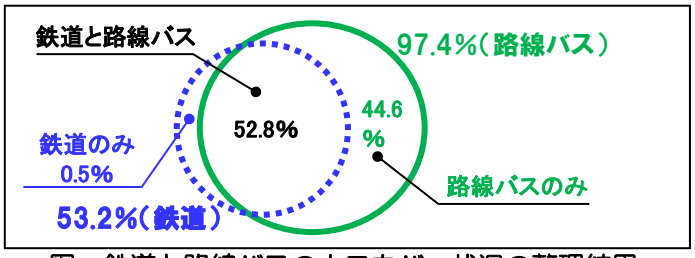


図　鉄道と路線バスの人口カバー状況の整理結果

注）路線バスの数値は、路線バス代替交通含む

1） 路線バス

①市域の路線

■　本市では、民営の交通事業者２社（大分バス㈱・大分交通㈱）が運行しています。
※大分バス㈱はグループ会社を含む

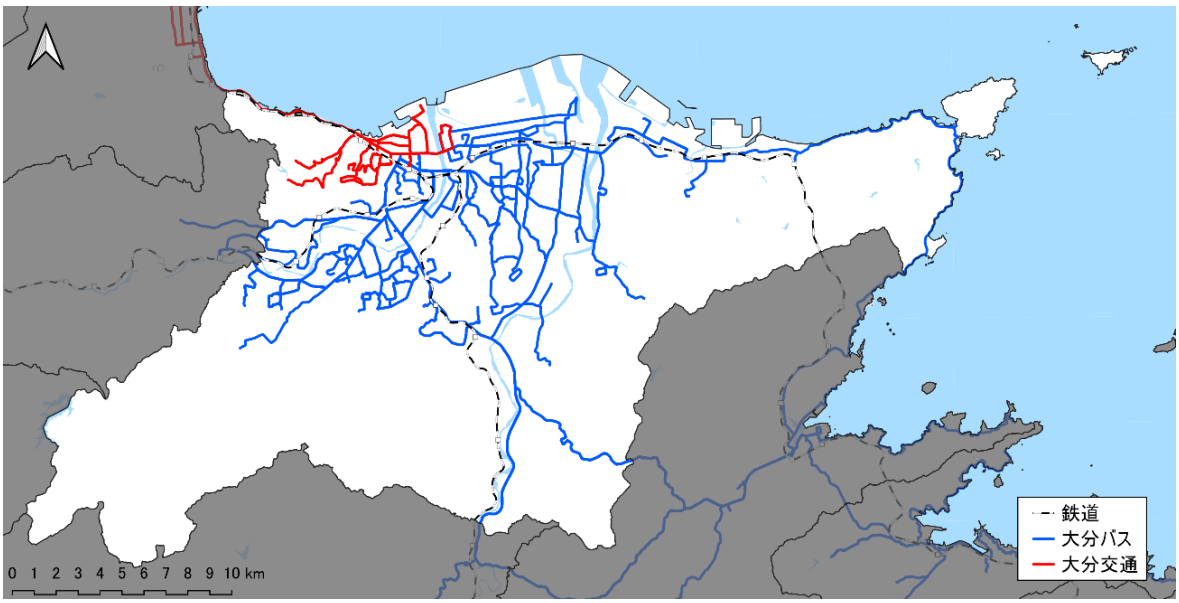


図　民間バス２社の市内乗り入れ状況

②バス運行本数

■　市街地では 200 便/日以上停車するバス停が集中している一方で、郊外部では 20 便/日未満のバス停が多くみられます。
■　市街地においても、20 便/日未満となる路線があります。

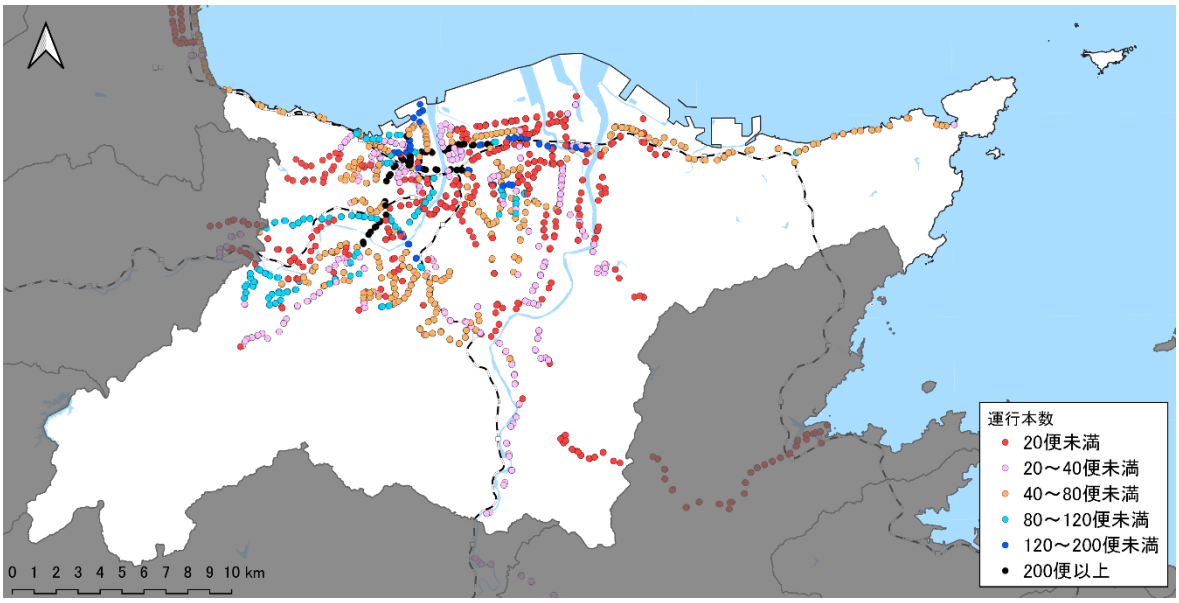


図　バスの運行本数（平日上下線の計）

注）バス運行本数は 2021（令和 3）年 9 月時点

③バス利用者数等の推移

■　バス利用者数は、ここ５年間で全国平均と同様に３割程度減少しています。
■　路線バスの営業キロ・停留所数は 2019（令和元）年度までに大きな変化はないものの、路線バスが一部廃止された 2020（令和 2）年度は減少しています。
■　市内路線バスの年間運転キロは、路線バスの運転手不足や利用者の減少により、５年間で 1,230 千ｋｍ減少しています。
■　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、生活交通の確保・維持は課題です。

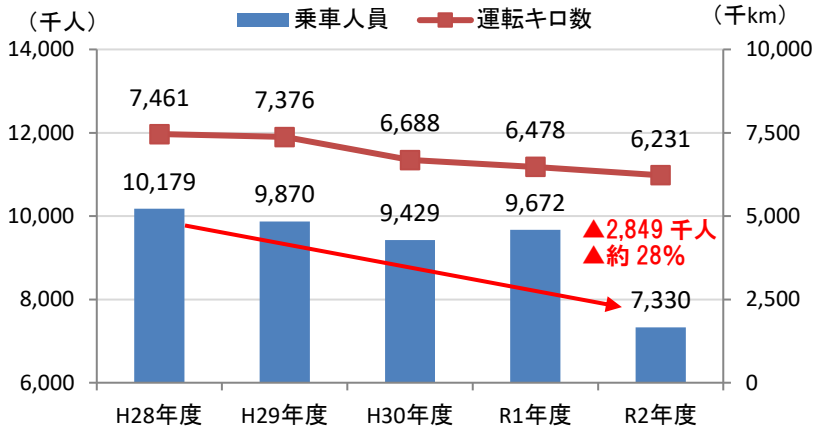


図　バス利用者数の推移

資料：大分市統計年鑑

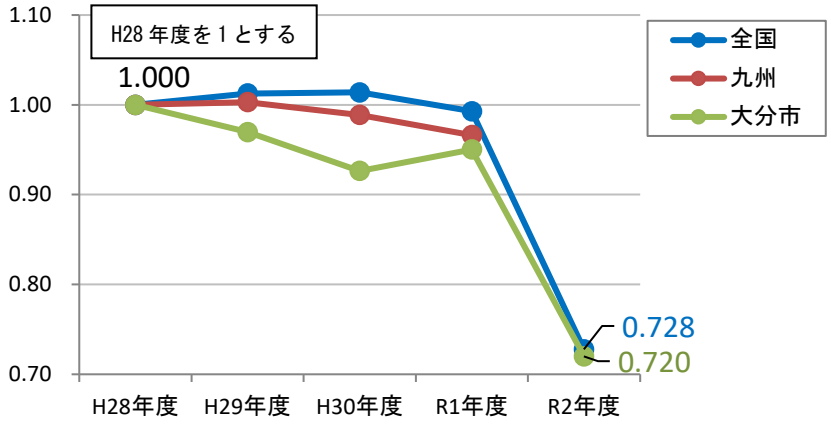


図　バス利用者数の変化（全国平均・九州平均との比較）

資料：自動車輸送統計、九州運輸要覧、大分市統計年鑑

表　バス事業者（2 社）の営業状況

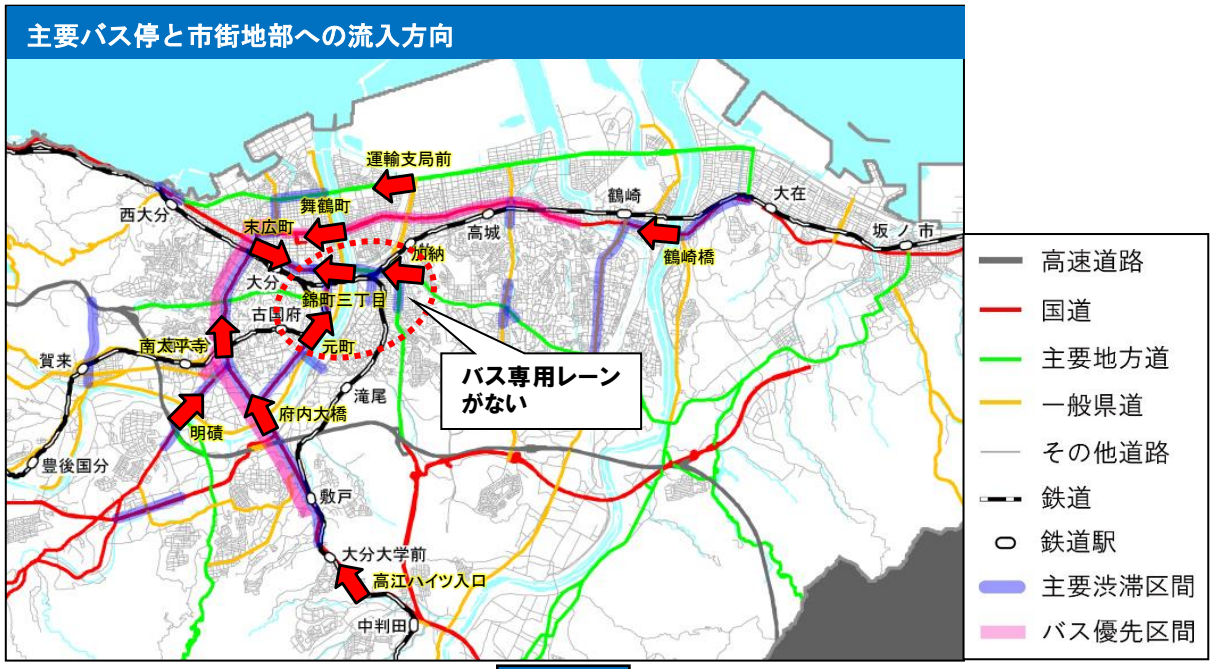
年度	営業キロ（千 km）	年間運転キロ（千 km）	停留所数
H28	528	7,461	821
H29	528	7,376	820
H30	527	6,688	811
R1	527	6,478	822
R2	497	6,231	772

※大分バス、大分交通合計値

④通勤・通学時間帯のバスの遅延状況

■　主要国道および県道におけるバス路線では、通勤・通学時間帯に遅延している便がみられます。特に、大分駅前に近い「錦町三丁目」「末広町」や、「加納」「舞鶴町」「元町」などの渡河部周辺の停留所では、便数の半数が５分以上の遅延となっています。

■　「加納～錦町三丁目」「元町～大分駅前」では、バス専用レーンが整備されていないことも、遅延の原因であると推測されます。



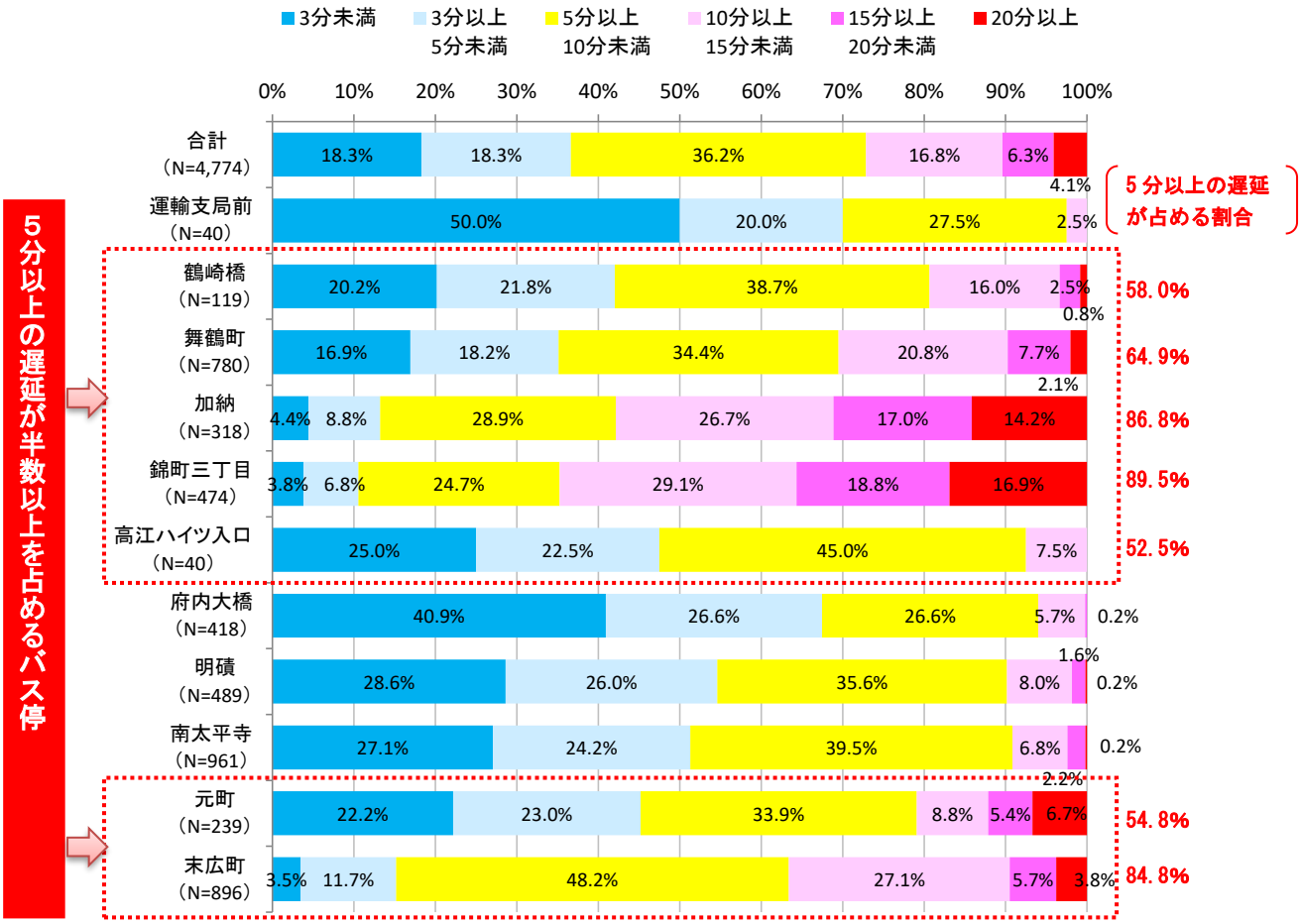


表　主要バス停における通勤・通学時間帯のバス遅延状況

資料：大分バス
注）2021(令和 3)年 11 月の平日（20 日間）の 7 時台から 8 時台の実績値。府内大橋は大道経由、元町経由両バス停の合算値

2）タクシー

■　タクシー事業者数は法人・個人ともに概ね横ばいですが、法人のタクシー事業車両数は2017（平成29）年度から2018（平成30）年度にかけて、1割程度減少しています。
■　本市には23社のタクシー事業者（タクシー協会加盟）があり、だれもが安心して利用できるUDタクシー(※1)が109台登録されています。（大分県下の登録台数193台(※2)）

※1　UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）とは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"であり、街中で呼び止めても良し予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーです。（運賃料金は一般のタクシーと同じです。）
※2　大分県タクシー協会登録

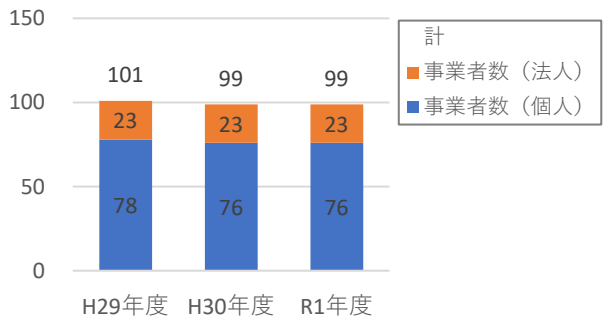


図　大分市内のタクシー事業者数の推移

資料：九州運輸要覧

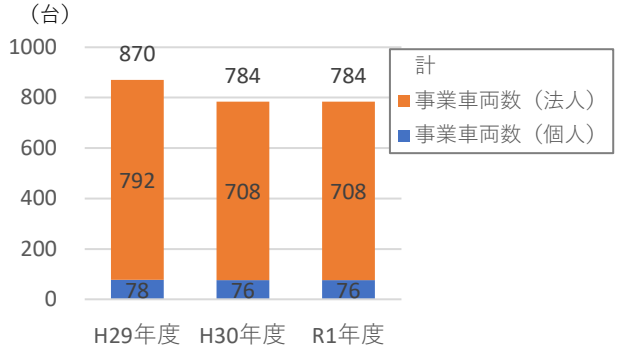


図　大分市内のタクシー事業車両数の推移

資料：九州運輸要覧

表　UDタクシーの登録数（R2年度末）

大分県	193　台
大分市	109　台

注）大分県タクシー協会へのヒアリング結果より

図　UDタクシー

出典：「TAXI TODAYinjapan2015」（一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会）

■　本市におけるタクシー利用者数は、5年間で4割以上減少しており、全国や九州の平均と比較すると、ほぼ同じ落ち込みとなっています。

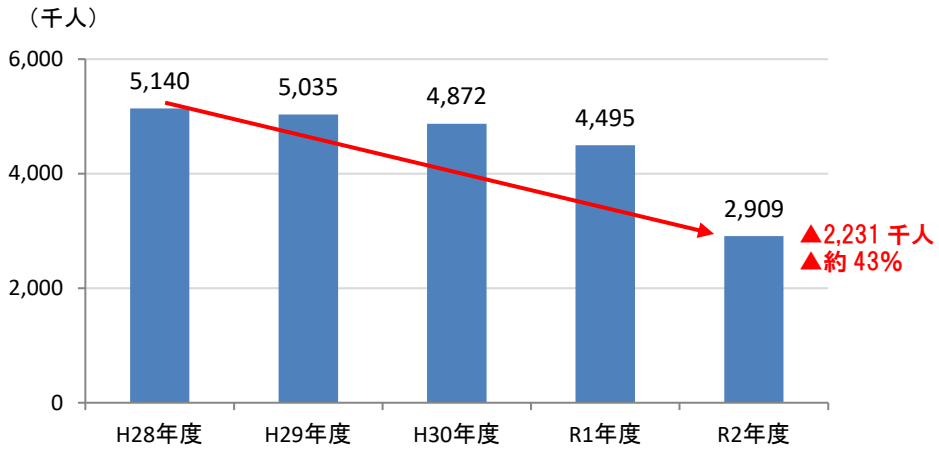


図　大分市内のタクシー利用者数の推移

資料：九州運輸要覧、輸送実績集計表（九州運輸局）

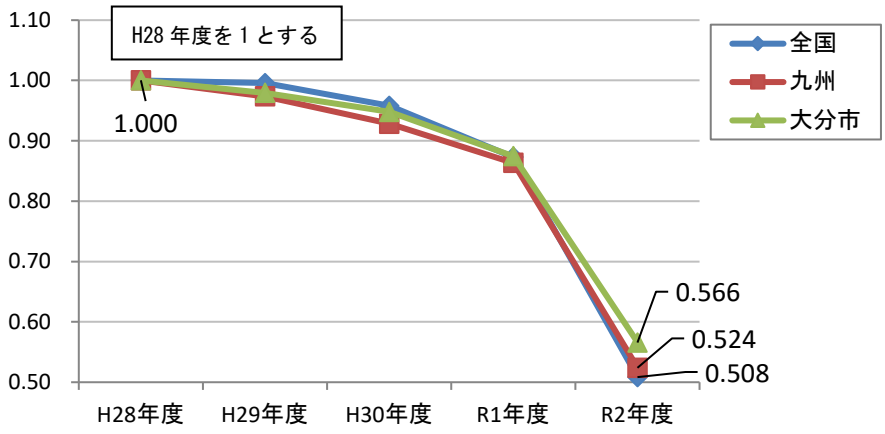


図　タクシー利用者数の変化（全国平均・九州平均との比較）

資料：自動車輸送統計、九州運輸要覧

■　総走行距離に対して利用者を乗車して走る距離の割合である「実車率」は、2019（令和元）年度までは概ね横ばいでしたが、2020（令和２）年度は減少しています。
■　利用者を乗車して走る距離である「実車走行キロ」は、５年間で減少傾向にあり、2020（令和２）年度は大幅に減少しています。
■　利用者が減少し、かつ実車距離が短くなる結果として、「営業収入」も減少しています。

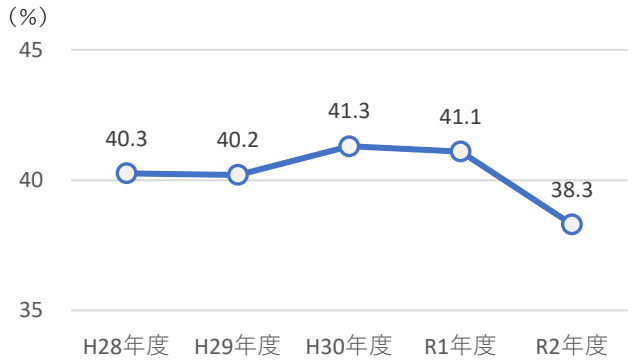


図　大分市内のタクシー実車率の推移

資料：九州運輸要覧

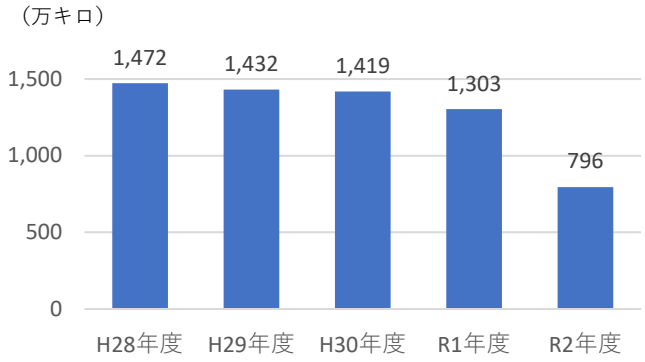


図　大分市内のタクシー実車走行キロの推移

資料：九州運輸要覧

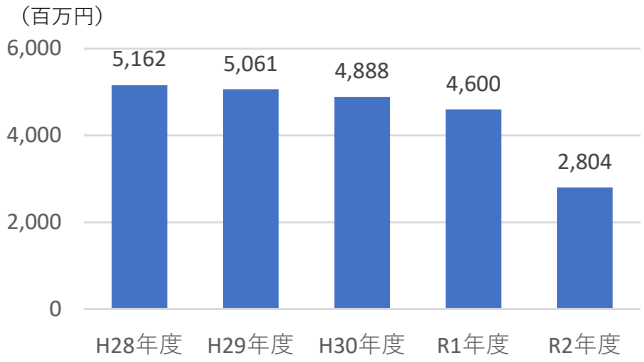


図　大分市内のタクシー営業収入の推移

資料：九州運輸要覧

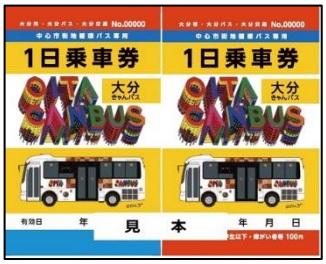
3）中心市街地循環バス「大分きゃんバス」

■　大分市では、中心市街地の回遊性の向上、公共交通機関の利用促進などを目的に、100円で JR 大分駅からまちなかを通り、大分県立美術館、大分市美術館などを経由する循環バス「大分きゃんバス」を運行しています。

図　大分きゃんバスの運行の様子

図　運行ルート（R4.4 月 1 日ダイヤ改正）

表　大分きゃんバスの運行概要

運行開始	2015（平成 27）年 6 月 13 日（土）～
運行時間 運行間隔	【平日】 運行時間：8～17 時台 運行間隔： 30 分間隔（午前 9 時 45 分～午後 4 時 45 分） 60 分間隔（始発～9 時 45 分、午後 4 時 45 分～終発） 【土日祝】 運行時間：9～17 時台 運行間隔：30 分間隔（始発～午後 4 時 45 分） 60 分間隔（午後 4 時 45 分～終発）
その他	「大分きゃんバス」1 日乗車券 【大人】200 円【小学生以下】100 円 ※身体障害者手帳または療育手帳の旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄が「第 1 種」または「第 2 種」もしくは精神障害者保健福祉手帳が「1 級」～「3 級」の人は 100 円 ※中心市街地循環バス「大分きゃんバス」の 1 日乗車券を、大分県立美術館（OPAM）、大分市美術館、アートプラザの窓口で提示すると、それぞれの展覧会の観覧料金が団体料金割引を適用。  ※スマートフォンアプリ「乗換案内」で電子チケットを購入可能。バス降車時に、1 日乗車券の有効日の表示面を乗務員に提示する。

4）ふれあい交通・路線バス代替交通（のつはるコミュニティバス、たきおコミュニティバス）

■　路線バスの一部ルートが廃止された野津原地域・滝尾地区において、路線バスに替わり、ジャンボタクシーによる路線バス代替交通を運行しています。

■　交通が不便な地域では、居住する方の移動手段の確保、外出機会の創出、バス利用の促進を目的として「ふれあい交通」を運行しています。

■　「ふれあい交通」は、事前予約を受けて運行するデマンド型交通であり、タクシー車両により最寄りのバス停留所まで運行します。

■　各ルートでは、より地域の実情にあった移動手段となるよう毎年「地域検討会」と「運行説明会」を開催しています。「地域検討会」では、利用者が集まり意見交換を行い、運行計画の見直しについて話し合います。「運行説明会」では、地域の方に新しい運行計画の内容についてお知らせします。

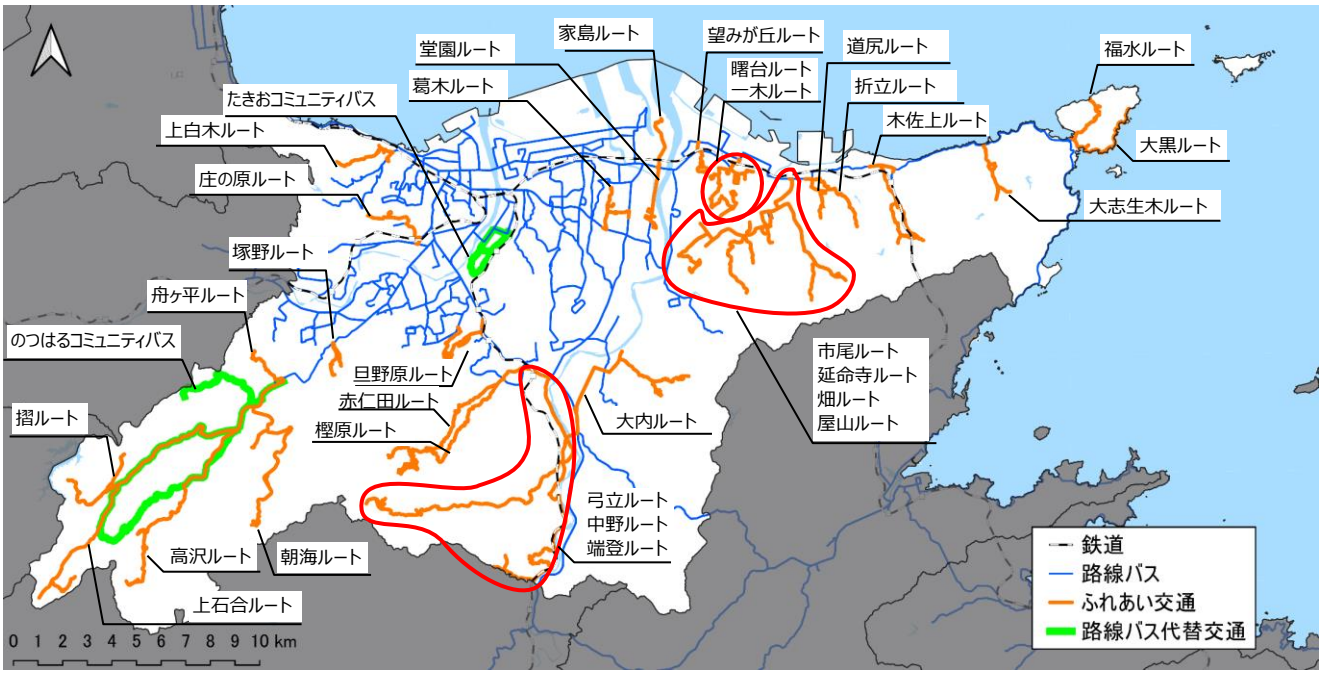


図　ふれあい交通・路線バス代替交通の運行ルート

表　ふれあい交通運行事業概要

事業名	ふれあい交通運行事業
運行開始日	2012（平成２４）年　4月１日
ルート数	３１ルート　（2022（令和４）年　３月末時点）
運行形態	交通が不便な地域から、最寄りの路線バスのバス停留所までを結ぶ登録制・予約制の乗合タクシー
対象者	・運行地域に住所を有する方
利用方法	・利用申請書を提出し、事前に利用者登録を行う（登録者へ決定通知書及び利用券を交付） ・利用予定日前日 17 時までに電話での予約
運行回数	登録者数に応じて、週６便～２０便
運賃	200 円/回　（小学生以下と、長寿応援バス乗車証をお持ちの方は 100 円）
運行方法	予約制　　（行き帰りともに１名からの予約が可能）
運行ルート	地域の拠点から最寄りの路線バス停留所まで
運行車両	タクシー車両（乗車定員 10 人以下）
運行委託者	大分市タクシー協会

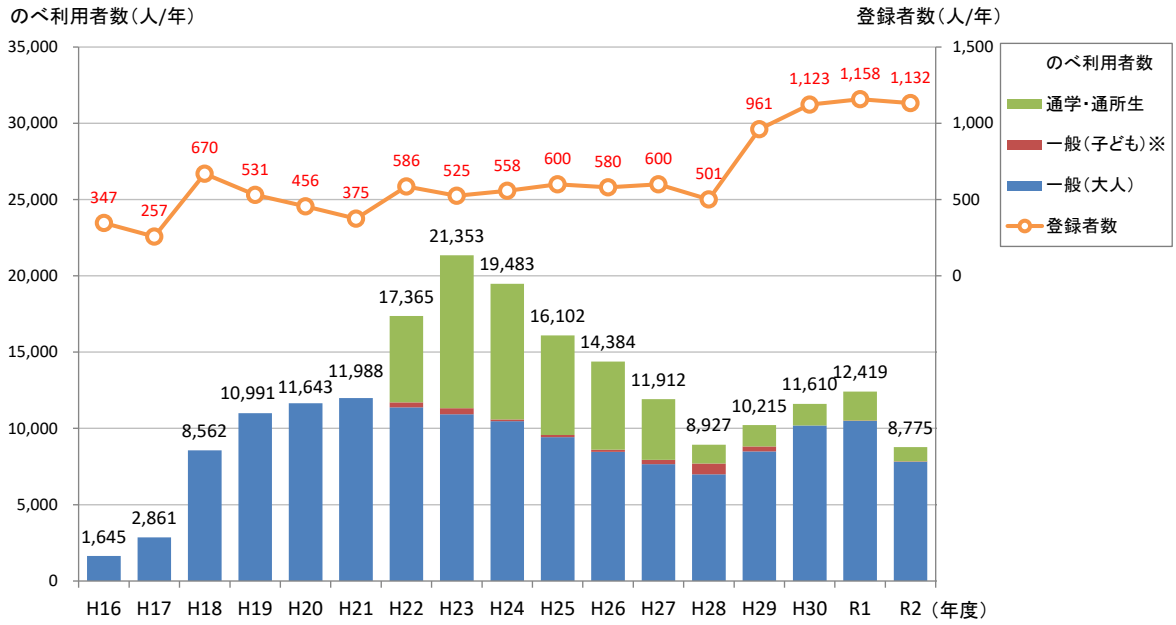


図　「ふれあい交通」のべ利用者数と登録者数

※2010（平成 22）年 10 月より、スクールバス機能を追加し、子どもの利用料を半額とした

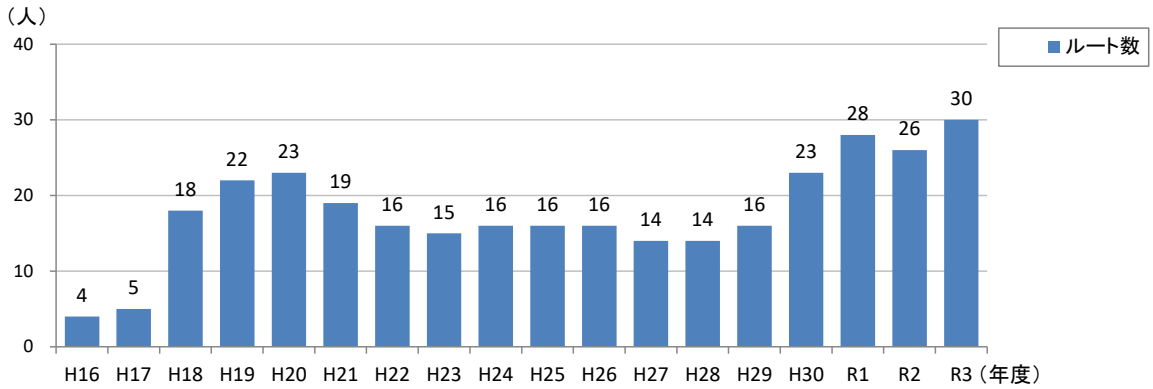


図　「ふれあい交通」ルート数

※H16 は 6 月 1 日時点、他は 4 月 1 日時。

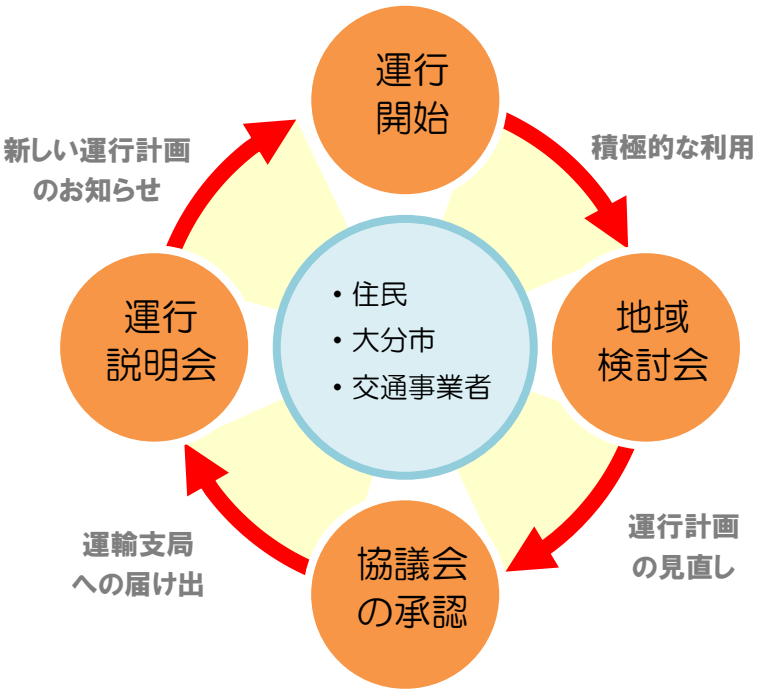


図　ふれあい交通のイメージ図

表　「ふれあい交通」等のルート追加または休止の経過（2004(平成 16)年６月～2021(令和３)年９月）

年月日	ルート	ルートの追加または休止	特記事項
H16/6/1	4	追加：志津留、市尾、東上野、端登	
H16/9/1	6	追加：判田、川添	
H16/11/1	9	追加：弓立、河原内、仁田原	
H17/4/1	5	休止：志津留、東上野、河原内、仁田原	・弓立ルートの終点を「河原内バス停」とする ・河原内ルートはバスの運行時刻と重なったため休止
H17/6/1	8	追加：大黒、福水、木佐上	・佐賀関地域の追加
H18/4/1	18	追加：摺、朝海、栗灰、本福宗、上石合、上詰、舟ヶ平、杵ヶ原、高沢、吉熊、河原内 休止：弓立	・野津原地域の追加 ・バス路線廃止に伴い、弓立ルートを休止し、「中津留バス停」終点の河原内ルートを復活
H18/10/1	22	追加：一木、延命寺、畑、小野	
H19/4/1	22	追加：弓立、中野、中原 休止：河原内、木佐上、本福宗	・弓立地区にタクシーの直接乗り入れを実現させるため、河原内を弓立、中野、中原の３ルートに分割
H19/10/1	20	休止：上詰、舟ヶ平	・上詰、舟ヶ平ルートの利用者がいないため、休止
H19/11/1	19	休止：畑	・畑ルートの利用者が少ないため、近接する小野ルートとの統合
H19/12/1	20	追加：家島	・家島ルートの追加
H20/2/1	23	追加：国分団地、平横瀬、宮苑	・国分団地、平横瀬、宮苑ルートの追加
H20/8/1	21	休止：平横瀬、宮苑	・平横瀬、宮苑ルートの利用者が少ないため、休止
H21/4/1	19	休止：中原、一木	・中野、中原ルートの利用者が少ないため、統合 ・一木ルートの利用者が少ないため、ルートの休止
H22/4/1	16	追加：舟ヶ平 休止：川添、上石合、吉熊、国分団地	・川添、上石合、吉熊、国分団地ルートの利用者が少ないため、休止 ・舟ヶ平ルートの復活
H22/10/1	15	休止：杵ヶ原	・杵ヶ原ルートの利用者が少ないため、近接する高沢ルートとの統合 ・判田、弓立、中野、摺、朝海、栗灰、舟ヶ平、高沢ルートを新コミュニティ交通に移行
H23/9/1	15		・弓立、中野ルートに冬田地区を経由する判田便を新たに追加
H24/4/1	16	追加：冬田	・ふれあい交通運行事業を開始 ・ふれあいタクシーと新コミュニティ交通の運行ルートすべてをふれあい交通に移行 ・冬田ルートの追加
H24/9/1	16		・市尾ルートを宮下自治区経由に変更
H25/4/1	16		・端登ルートを岩上自治区経由とし、終点を「戸次バス停」まで延長 ・冬田ルート判田便の休止
H26/9/1	14	休止：栗灰、舟ヶ平	・栗灰、舟ヶ平ルートの利用者が少ないため、両ルートの休止 ・高沢ルートの道路開通により、最寄りのバス停を「山中バス停」から「河津原バス停」へ変更
H27/6/1	15	追加：庄の原	・庄の原ルートの追加
H28/3/1	14	休止：冬田	・冬田ルートの休止
H28/4/1	14		・判田ルート通学便の休止
H28/9/1	15	追加：望みが丘	・望みが丘ルートの追加
H29/4/1	16	追加：木佐上	・利便性向上のため制度拡充（対象地域、最大便数、必要予約人数、利用料金） ・木佐上ルートの追加
H29/10/1	17	追加：舟ヶ平	・舟ヶ平ルートの追加
H30/1/1	21	追加：曙台、屋山、一木、大志生木	・曙台、屋山、一木、大志生木ルートの追加
H30/3/1	23	追加：大内、葛木	・大内、葛木ルートの追加
H31/2/1	28	追加：赤仁田、樫原（旧判田ルート）、杉原、旦野原、堂園、宮谷 休止：判田	・判田ルートを赤仁田ルート、樫原ルートに分割 ・杉原、旦野原、堂園、宮谷ルートの追加
R2/4/1	26	休止：杉原、宮谷	・杉原、宮谷ルートの利用者が少ないため、休止
R2/8/1	29	追加：塚野、折立、道尻	・塚野、折立、道尻ルートの追加
R3/4/1	30	追加：上石合	・上石合ルートの追加
R3/9/1	31	追加：上白木	・上白木ルートの追加

5）「おでかけ交通」（富士見が丘団地）

■　地元の自治会（富士見が丘連合自治会）が、自治区の高齢者などの外出を支援するため、タクシー会社と連携し、運営する移動サービスです。

「おでかけ交通」（富士見が丘団地）運行イメージ

表　「おでかけ交通」（富士見が丘団地）運行事業概要

運行開始日	2015（平成 27）年３月４日
運営主体	富士見が丘連合自治会
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）
運行車両	タクシー車両（乗車定員 10 人以下）
運行区域	富士見が丘西１丁目～4 丁目、富士見が丘東１丁目～5 丁目 ※停留所３カ所（「グリーンプラザ前」「センター前」「公民館前」にある専用の停留所）
運行ルート	自宅　～「グリーンプラザ前」バス停まで
運行回数	３日／週（月曜・水曜・金曜）、 ６便／日（行き３便・帰り３便）
運行時間帯	８時　～　15 時　（路線バスへの乗り継ぎが可能な時刻）
対象者	以下のすべてに該当する人 ・富士見が丘団地に居住する者 ・バス停までの移動や家族による送迎が困難な者 ・虚弱な高齢者や障害がある者
利用方法	・利用希望者は利用申請書を富士見が丘公民館へ事前に提出し、自治会が運営する審査会で利用の可否を決定 ・利用時は利用予定日の前日 17 時までにタクシー会社へ電話で予約
運賃	１回 200 円　（別途　年会費 1,000 円）
運行方法	予約制
運行委託者	大分市タクシー協会　（６カ月ごとに複数の会社でローテーション）

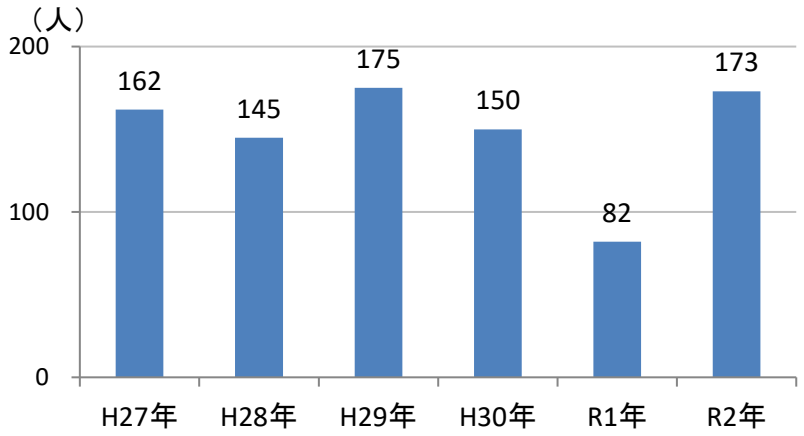


図　「おでかけ交通」利用者数の推移

6）<u>長寿応援バス事業</u>

本市では、2004（平成 16）年より、高齢者向けの公共交通利用促進策として、1 乗車 150 円で利用できる「長寿応援バス事業（旧 高齢者ワンコインバス事業）」を行っています。
（※2019（令和元）年 10 月に、名称と内容を変更して事業を継続）

<u>参考：「長寿応援バス事業（旧 高齢者ワンコインバス事業）」</u>

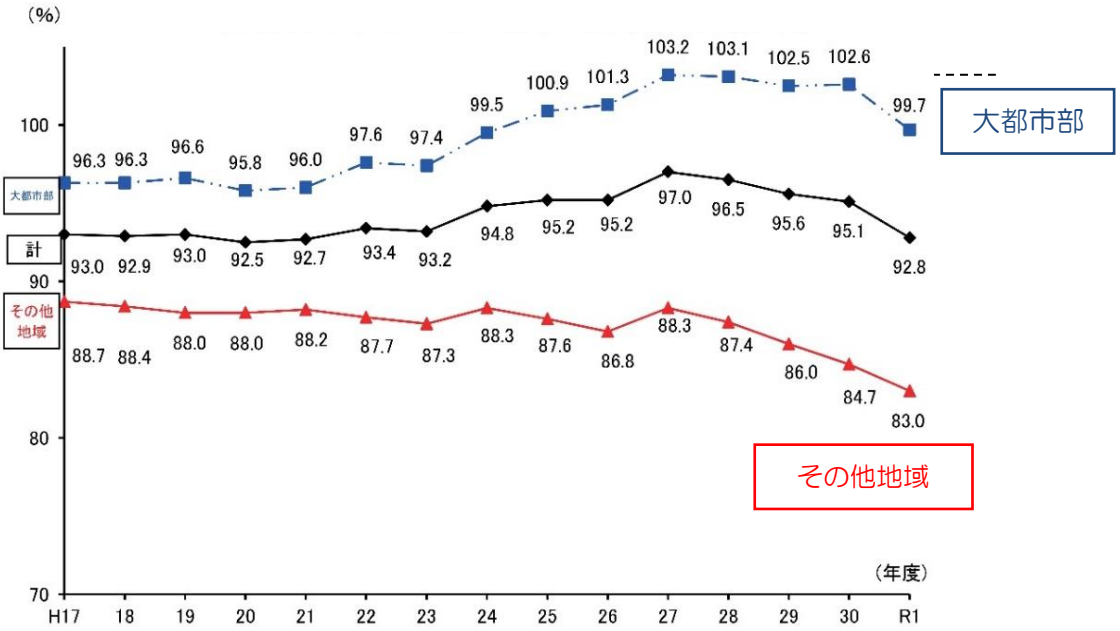
対象者	・市内に 1 カ月以上住所を有する高齢者で次の 1、2 のいずれかに該当する人 1．70 歳以上の人 ※令和 2 年度から 6 年度にかけて対象年齢を 65 歳以上から 70 以上に引き上げます。 ※昭和 30 年 4 月 1 日以前に生まれた方は 69 歳以下でも対象となります。 2．運転免許を保有していない 65 歳から 69 歳の人
事業内容	・市内の路線バスを利用する際、市が発行する「乗車証」をバス乗務員に提示することで、市内 1 乗車一律 150 円（現金）で乗車できます。
利用できるバス会社	・大分バス、臼津交通、大分交通、国東観光バス ※高速バス、特急バス「やまびこ」、定期観光バス、イベント用の臨時バスなどを除く）
利用開始日	・「乗車証」に記載された日から利用可能

2-3　公共交通事業者の現状

2-3-1　営業収支の状況

1）乗合バス事業を取巻く全国的な状況

■　乗合バス事業の収支率は非常に厳しい状況となっており、大都市部以外の地域においては、ここ 10 年以上収支率が 90%に届いていない状況です。



大都市部（三大都市圏）とは、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））ブロックの集計値。

図　乗合バス事業の収支率の推移（大都市部・その他地域）

出典：国土交通省自動車局資料

2-3-2　バス事業・タクシー事業の運営実態

1）本市における運転手の実態

■　本市のバス事業者の運転手の状況をみると、乗務員数は、2017（平成 29）年度から2020（令和 2）年度にかけて 27 人（約6%）減少し、平均年齢も年々上昇しています。
■　市内第二種免許保有者数は、2016（平成 28）年度から 2020（令和 2）年度にかけて1,175 人（約 15%）減少しており、中でも 64 歳以下では 722 人（約 20%）減少しています。
■　本市のタクシー事業者の運転者数は、2016（平成 28）年度から 2020（令和 2）年度にかけて 235 人（約 20%）減少しています。
■　担い手となる第二種免許保有者数が減少する一方で、運転免許返納者数は増加しており、乗務員の確保は喫緊の課題です。

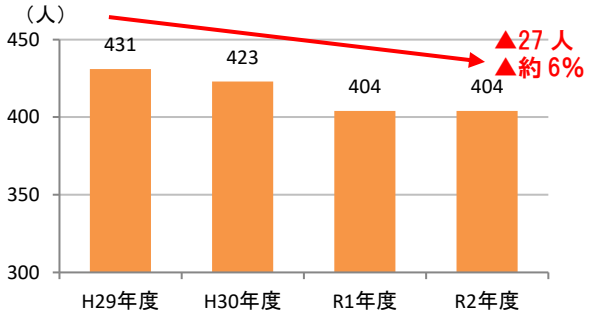


図　大分市のバス事業者の乗務員数の推移

資料：大分バス、大分交通
注）大分バス、大分交通の合計値

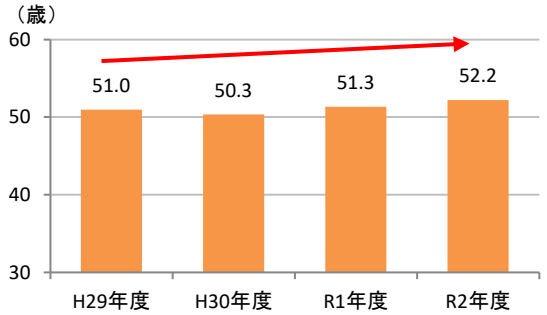


図　乗務員の平均年齢の推移

資料：大分バス、大分交通
注）大分バス、大分交通の合計値

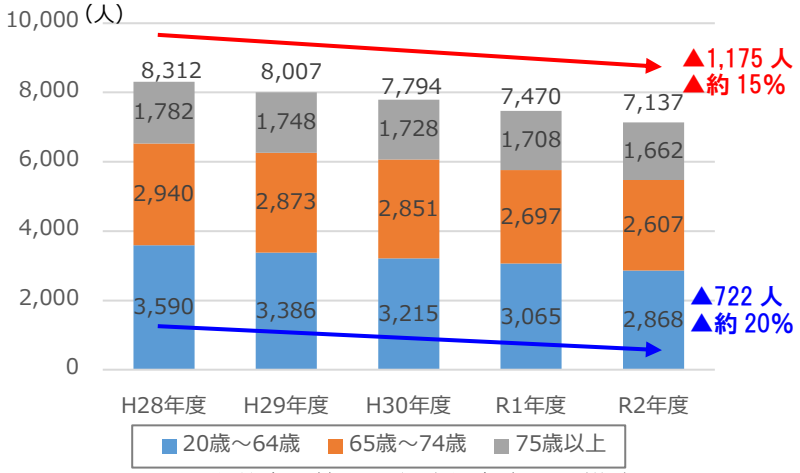


図　大分市の第二種免許保有者数の推移

資料：大分県警察本部提供資料

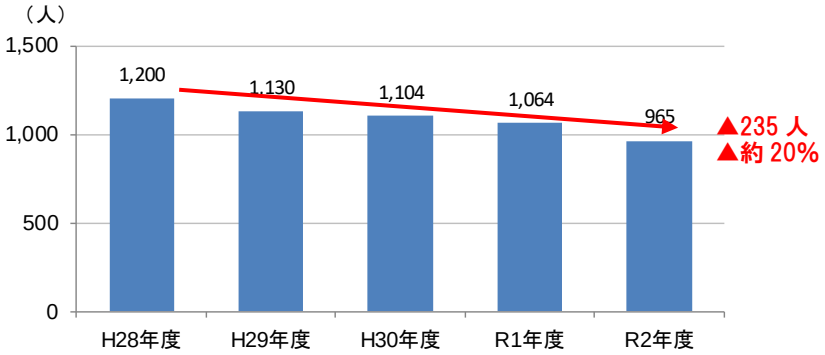


図　大分市内のタクシー運転者数（期末）の推移

資料：九州運輸要覧

2） 乗合バス事業における車両の実態

■　大分市内を運行する路線バスの６割以上が 15 年以上の車齢となっています。
■　仮に車両更新がされない状態が続くと、５年後（2026(令和 8)年度末）には全体の７割が車齢 15 年以上となります。
■　市内を運行する路線バスのバリアフリー法適合車両導入割合は約 66%となっています。

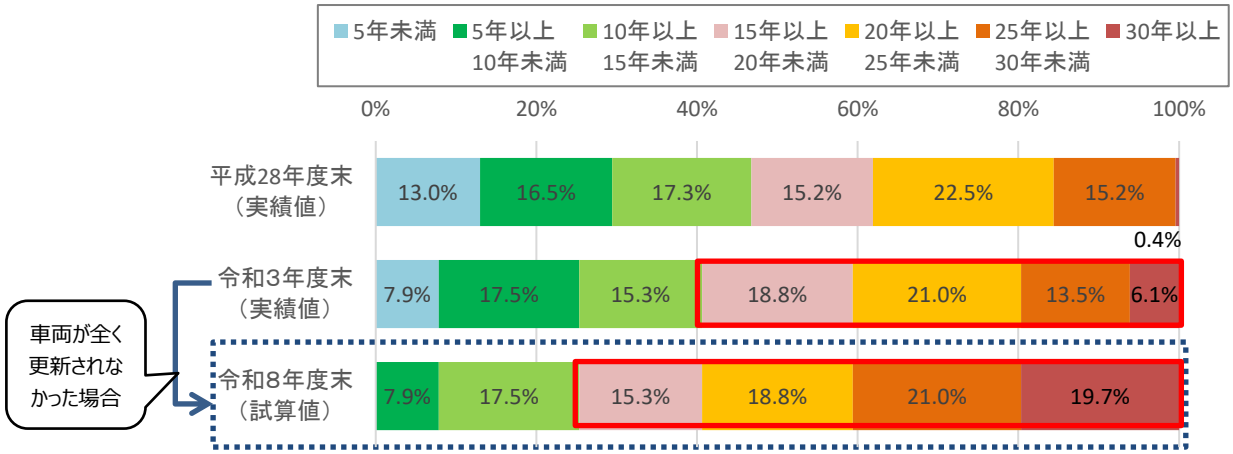


図　大分市内を運行する路線バスの車齢の変化

資料：大分バス、大分交通（路線バスの車齢）
注）2021(令和 3)年度末時点

表　バリアフリー適合車両（低床バス）の定義

種　別	定　義
低床バス	バス床面の地上面からの高さが 65 ㎝以下であって、スロープ板及び車いすスペースを各 1 以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅が 80 ㎝以上であること等、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。（ワンステップバス、ノンステップバスの総称）
ノンステップバス	低床バスのうち、床面の地上面からの高さが概ね 30 ㎝以下であるバス。

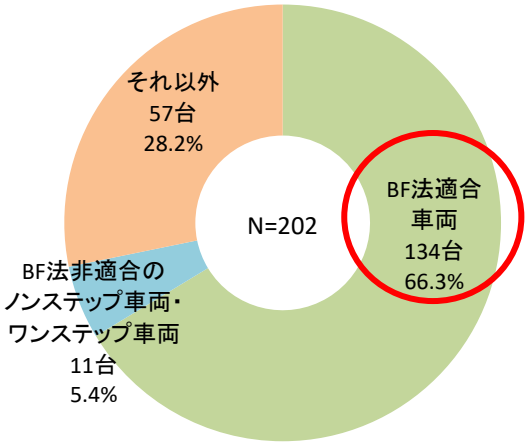


図　本市内を運行する路線バスのバリアフリー法適合車両導入割合

注）BF 法適合車両とは、低床バス（ノンステップ車両・ワンステップ車両）、スロープ付き及びリフト付きバスを指す

2-4　交通に関する社会情勢

2-4-1　高齢化進行や法改正等が契機となって増加する運転免許返納者

■　75 歳以上の高齢運転者による事故情勢が厳しくなっていることを受け、2017（平成29）年３月に高齢運転者対策の一環として、道路交通法が一部改正されました。
■　主な改正内容の高齢運転者対策として、
　・臨時認知機能検査、臨時高齢者講習の新設
　・認知症のおそれがあると判断された場合、医師の診断書の提出等が必要
　などがあります。
■　本市の運転免許返納者数は年々増加しており、2017（平成 29）年度と 2020（令和２）年度を比較すると 593 人増加、約 1.35 倍となっています。
■　地域公共交通の潜在的需要は、年々拡大していくことが見込まれます。

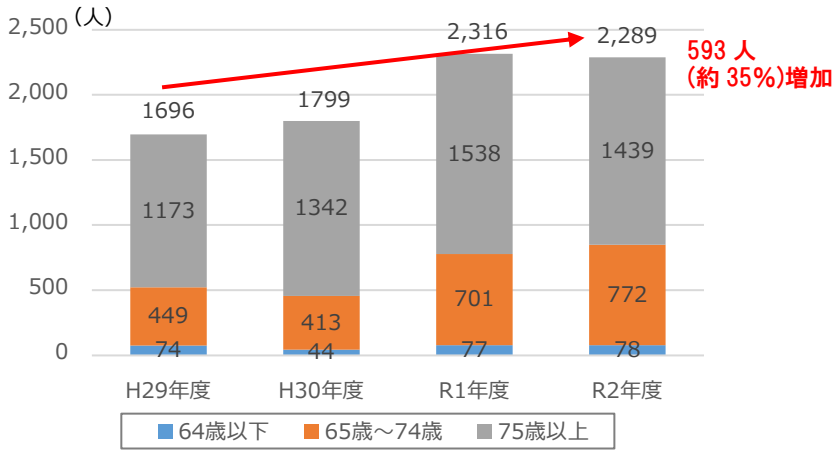


図　大分市の運転免許自主返納者数の推移

資料：大分県警察本部提供資料

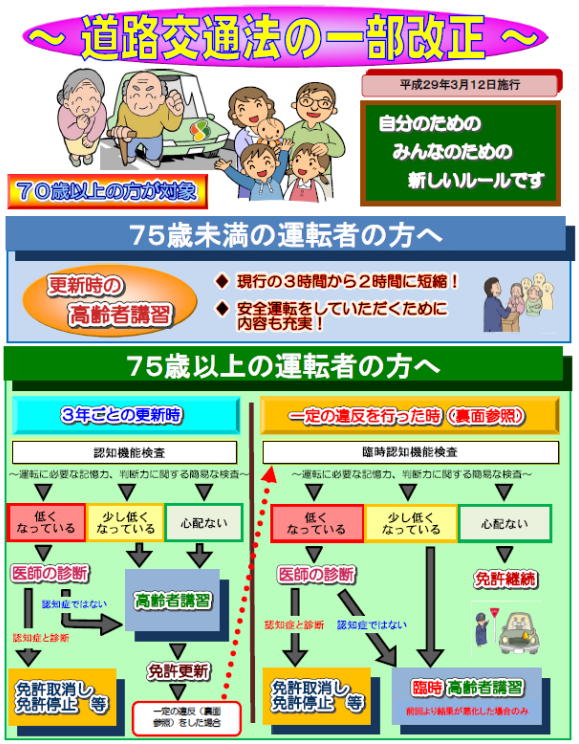


図　道路交通法の一部改正（高齢運転者対策の推進）

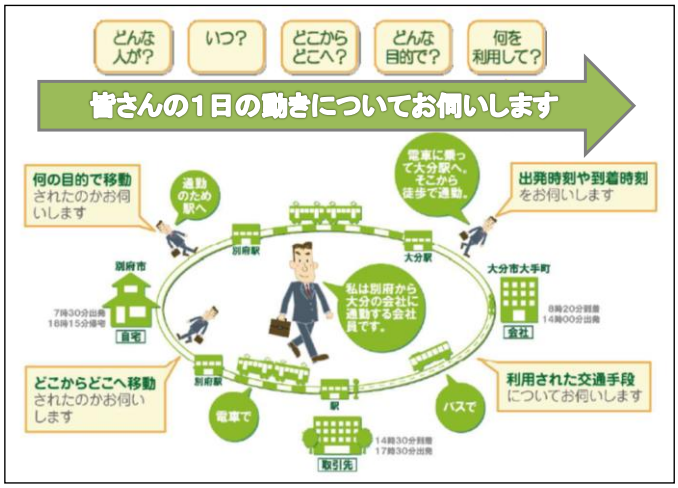
出典：大分県警ホームページより

2-5　移動に関する特性

2-5-1　平成 25 年大分都市圏パーソントリップ調査

1）<u>調査概要</u>

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」移動したかなどについて把握する調査です。



実施機関や調査対象市町村、調査対象者は以下に示すとおりです。

実施機関	大分都市圏総合都市交通計画協議会 （事務局：大分県土木建築部都市計画課、大分市都市計画部都市計画課）
調査対象市町村	大分市、別府市、臼杵市、豊後大野市、由布市、日出町
調査対象者	・大分都市圏内の約 30 万世帯の中から無作為抽出 ・約 3.1 万世帯の約 6.4 万人が回答

※次頁以降に出てくる用語「トリップ」についての説明

- 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）

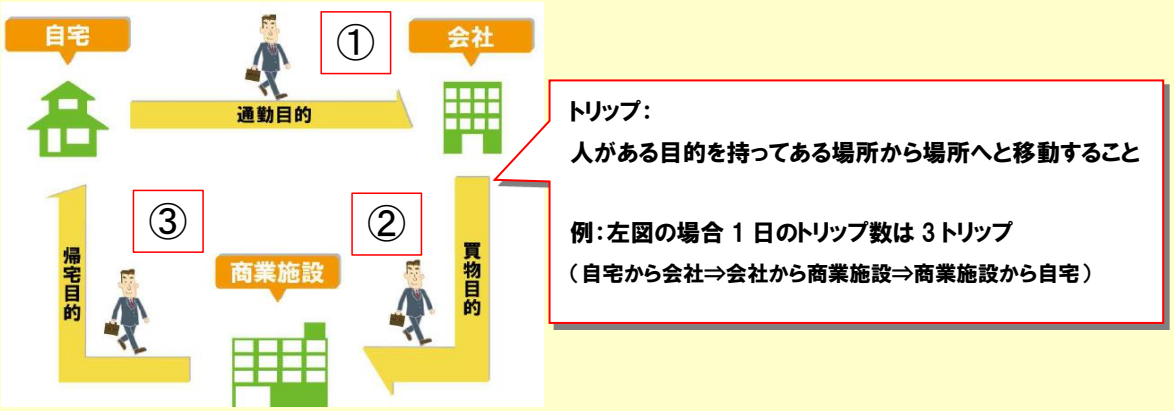


図　1 日の動きの一例

2）分析結果

①市内の地区間の人の動き

■　市内では、大分地区と稙田、鶴崎、明野地区間での移動が多く、全体の移動のおよそ 60%を占めています。

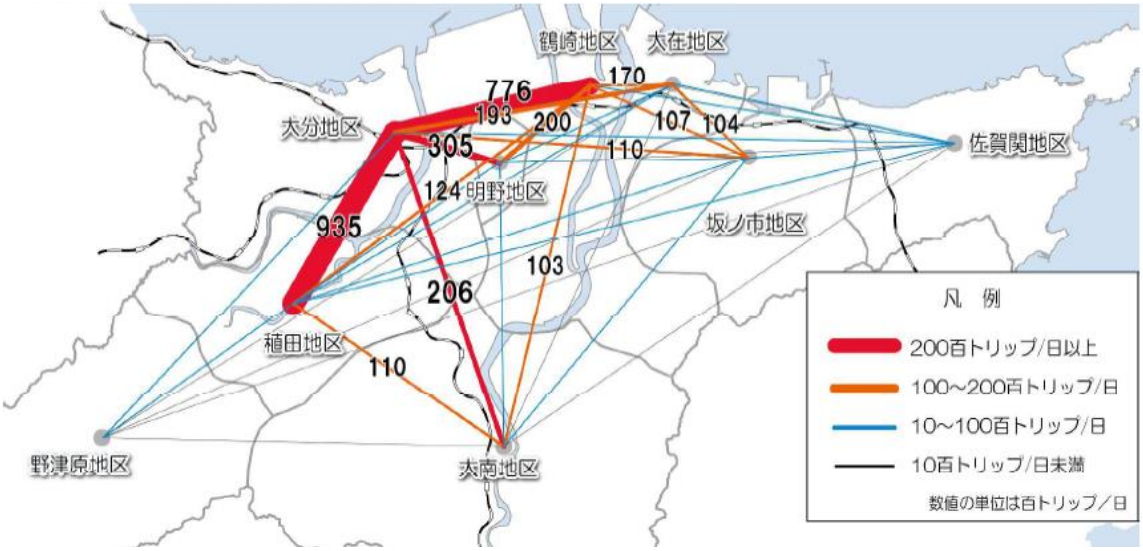


図　大分市内の地区間の動き

出典：大分都市圏総合都市交通計画

②公共交通利用者の属性

■　大分市民と交流者のどちらも、公共交通利用の中心は「20 歳代以下」と「75 歳以上」であり、それ以外の年齢層の利用は低い状況にあります。

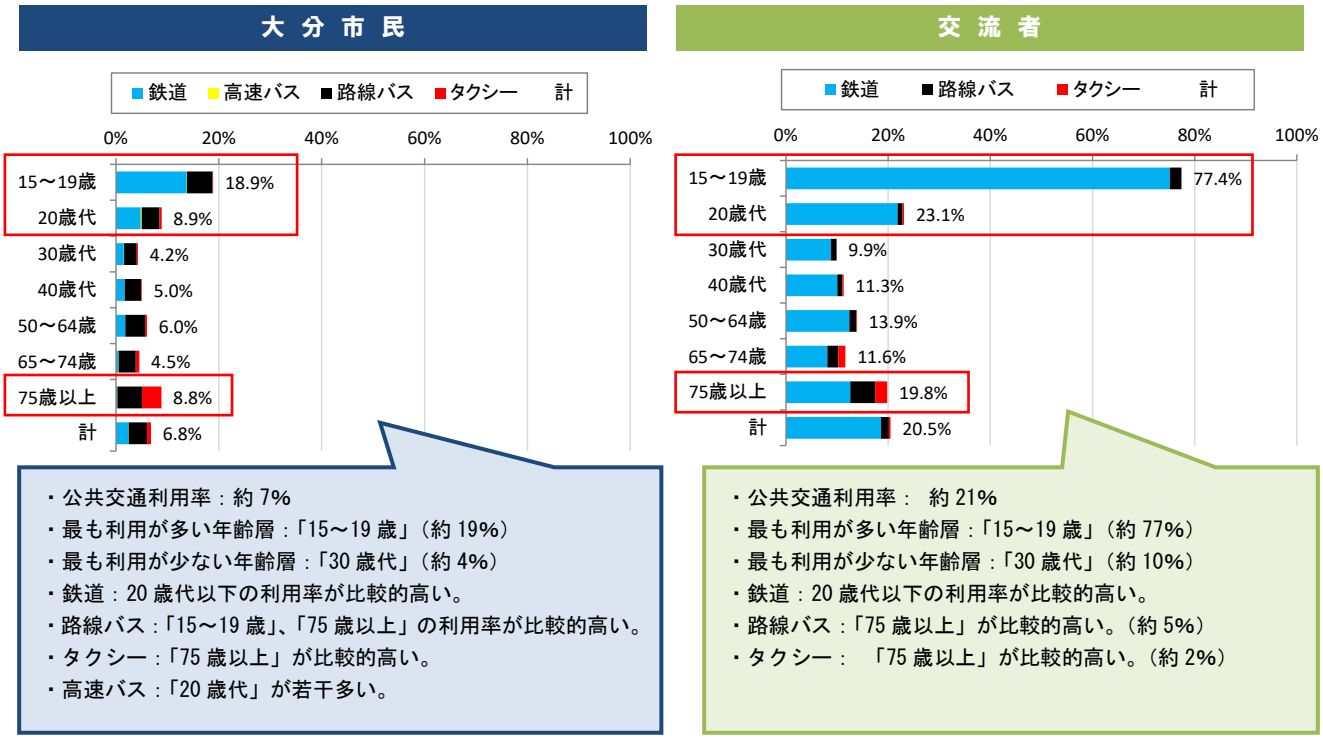


図　公共交通利用者の属性（年代別にみた公共交通の利用状況）

注）大分市民とは調査において現住所が「大分市」の回答者

注）交流者とは調査において現住所が「大分市以外」であり、かつトリップの目的地が大分市内の回答者
（ただし、大分都市圏内での調査のため、現住所が別府市・臼杵市・由布市・豊後大野市・日出町のみ）

■　5～12 歳の子どもを同伴する人（大分市民・交流者）の、買い物・私用目的の移動の約 70%が自動車によるものであり、路線バス利用が約 4%、鉄道利用は 1%となっており、公共交通利用が低い傾向です。

表　5～12 歳の子どもを同伴する人の買い物・私用目的の交通手段選択割

交通手段	買い物＋私用（2,404 トリップ）
自動車（同乗）	66.8%
鉄道	1.0%
路線バス	4.4%

③公共交通の利用目的

【全体】

■　大分市民・交流者の最も多い外出目的はどちらも「通勤」であり、それぞれ約 15 万トリップ、約 1.7 万トリップみられます。

【大分市民】

■　全ての利用目的において路線バスの割合が高い状況です。

■　「通勤」「通学」「業務」では鉄道の割合が高い状況です。

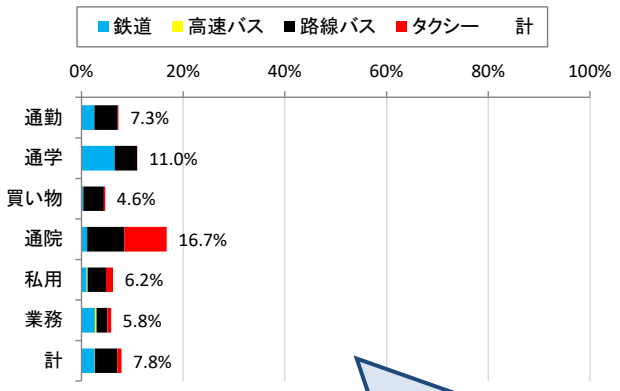
■　「通院」では、特にタクシーの割合が高い状況です。

【交流者】

■　全ての利用目的で鉄道の割合が高く、「通学」は約 80%弱に及んでいます。

■　「通院」では路線バスやタクシーの割合が高い状況です。

大 分 市 民



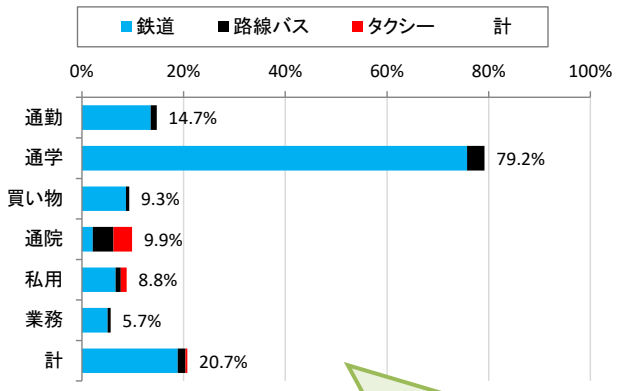
■トリップの多い順に
「通勤時の路線バス利用」（7,046 トリップ/日）
「通学時の鉄道利用」（4,292 トリップ/日）
「通勤時の鉄道利用」（3,874 トリップ/日）
■通勤：「路線バス」への依存が最も高い。（約 5%）
■通学：「鉄道」への依存が最も高い。（約 7%）
■買い物：「路線バス」（4%）
■通院：「タクシー」（約 8%）、「路線バス」（約 7%）
■私用：「路線バス」（約 4%）
■業務：「鉄道」（約 3%）、「路線バス」（約 2%）

＜実数（大分市民）＞

目的	公共交通利用 計	鉄道	高速バス	路線バス	タクシー	大分市民全体
通勤	11,151	3,874	25	7,046	206	153,218
通学	7,205	4,292	0	2,903	10	65,794
買い物	2,044	167	0	1,758	119	43,970
通院	3,227	216	0	1,405	1,606	19,268
私用	4,802	778	139	2,824	1,061	77,537
業務	559	251	32	206	70	9,600
計	28,988	9,578	196	16,142	3,072	369,387

注）上記以外の「帰社」「帰校」「その他」については掲載していない。

交 流 者



■トリップの多い順に
「通学時の鉄道利用」（2,753 トリップ/日）
「通勤時の鉄道利用」（2,262 トリップ/日）
■通勤：「鉄道」への依存が最も高い（約 14%）
■通学：「鉄道」への依存が最も高い（約 76%）
■買い物：「鉄道」（約 9%）
■通院：「路線バス」（約 4%）、「タクシー」（約 4%）
■私用：「鉄道」（約 7%）
■業務：「鉄道」（5%）

＜実数（交流者）＞

目的	公共交通利用 計	鉄道	路線バス	タクシー	交流者全体
通勤	2,458	2,262	196	0	16,724
通学	2,878	2,753	125	0	3,634
買い物	254	237	17	0	2,736
通院	163	35	67	61	1,651
私用	338	254	38	46	3,838
業務	63	56	7	0	1,113
計	6,154	5,597	450	107	29,696

注）上記以外の「帰社」「帰校」「その他」については掲載していない。

図　公共交通利用者の外出目的（目的別にみた公共交通の利用状況）

注）「大分市民」ならびに「交流者」の定義付けは、前頁「公共交通利用者の属性」と同じ

④大分市中心市街地へ移動するトリップの多い発生地（目的別）

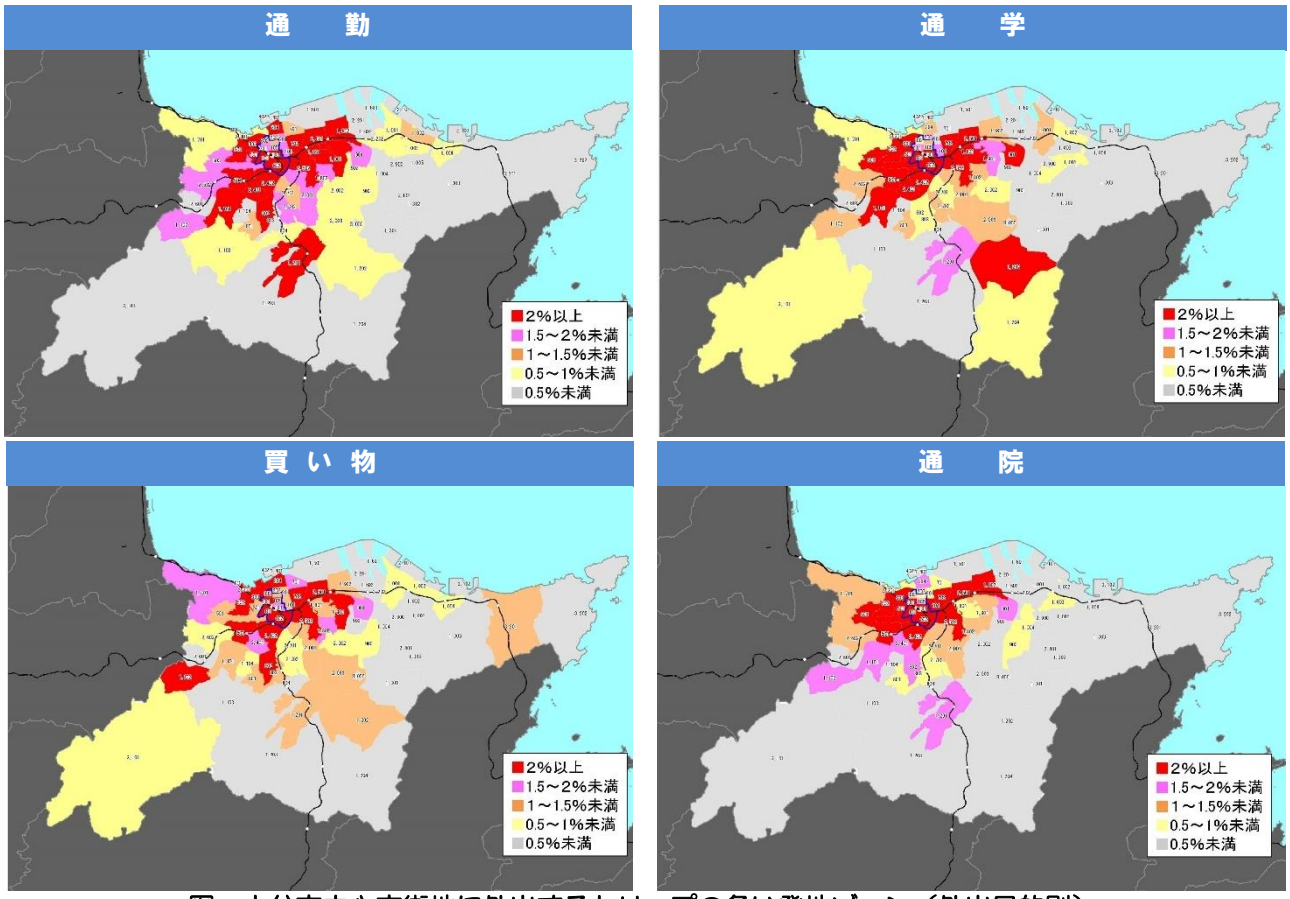


図　大分市中心市街地に外出するトリップの多い発地ゾーン（外出目的別）

注）大分市民の全交通手段

注）C ゾーン単位で明示（C ゾーン：パーソントリップ調査における最小エリア。居住人口 1 万人程度）

■　トリップ数が最も多い「通勤」に注目すると、概ね市街化区域内に発生地が集中する一方で、中心市街地や、日本製鉄㈱九州製鉄所大分地区、㈱ジャパンセミコンダクター大分工場のあるゾーンに目的地が集中しています。

注）「中心市街地」は、大分市都市計画マスタープランでの定義による

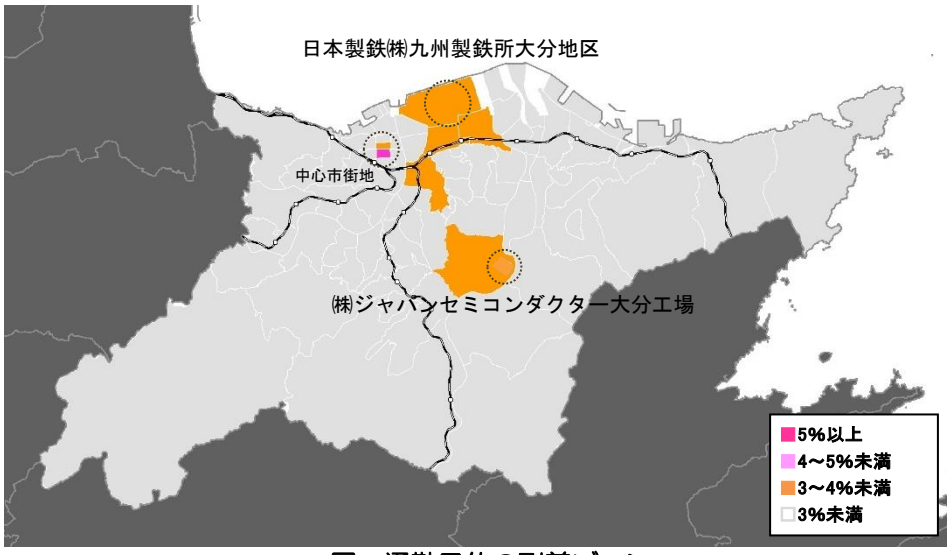


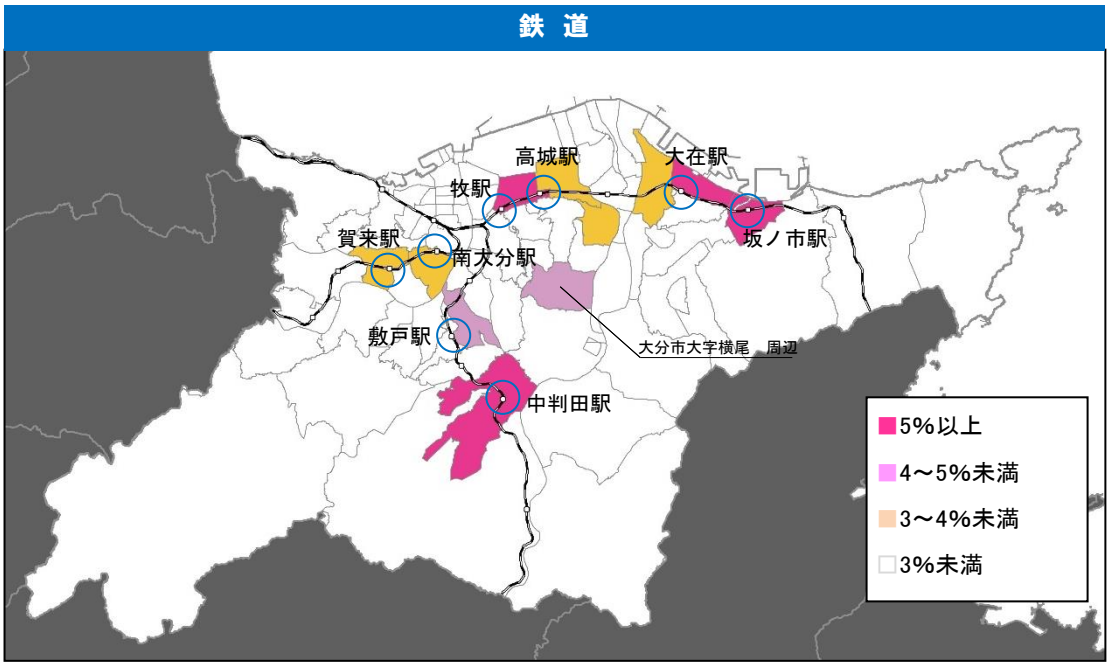
図　通勤目的の到着ゾーン

注）市内の通勤トリップ数に占める集中トリップの割合の多寡を図化

注）3%以上の割合を占める C ゾーン（但し、大分市内居住者に限る）のみを抽出・図化

⑤鉄道と路線バスの利用が比較的多い出発地

■　鉄道を利用したトリップの出発地は、鉄道沿線だけでなく、駅からある程度離れている箇所にもみられます。
■　路線バスを利用したトリップの出発地は、主に、鉄道駅から離れている箇所に位置する稙田地区や明野地区を中心に分布しています。



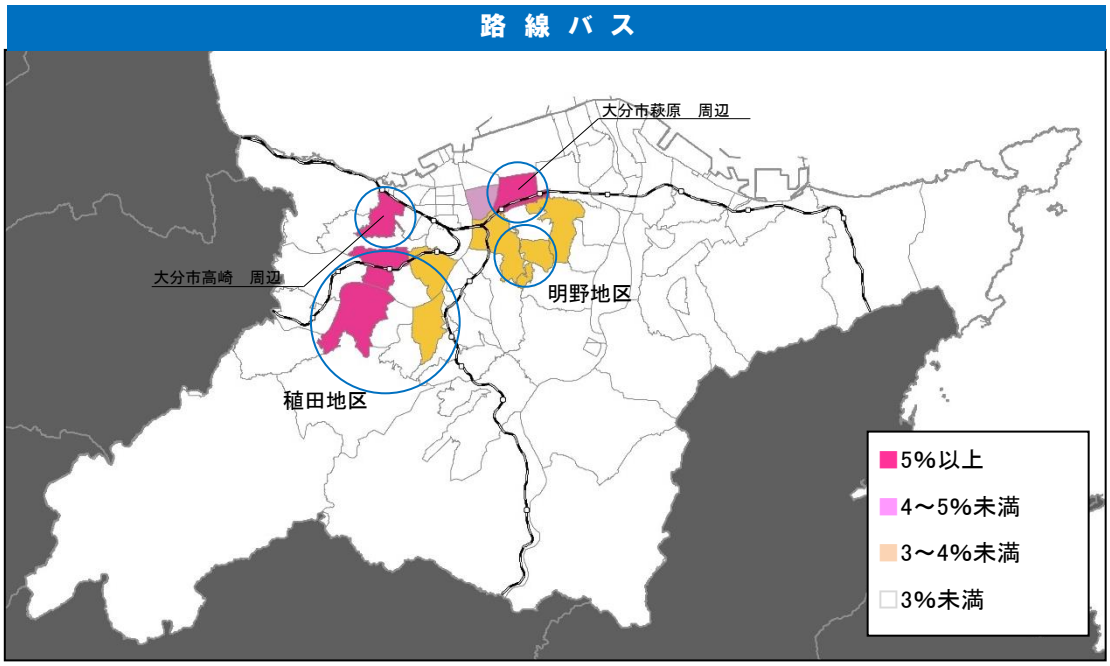


図　鉄道・路線バスの利用が比較的多いゾーン

注）市内の各交通手段の全発生トリップ数に占める発生トリップの割合の多寡を図化
注）3%以上の割合を占めるＣゾーン（但し、大分市内居住者に限る）のみを抽出・図化

⑥ゾーン内の移動が比較的顕著にみられるゾーン

■　ゾーン内の移動が顕著なものは、概ね市街化区域内の地区拠点周辺で主要施設の集積エリア近辺にみられます。

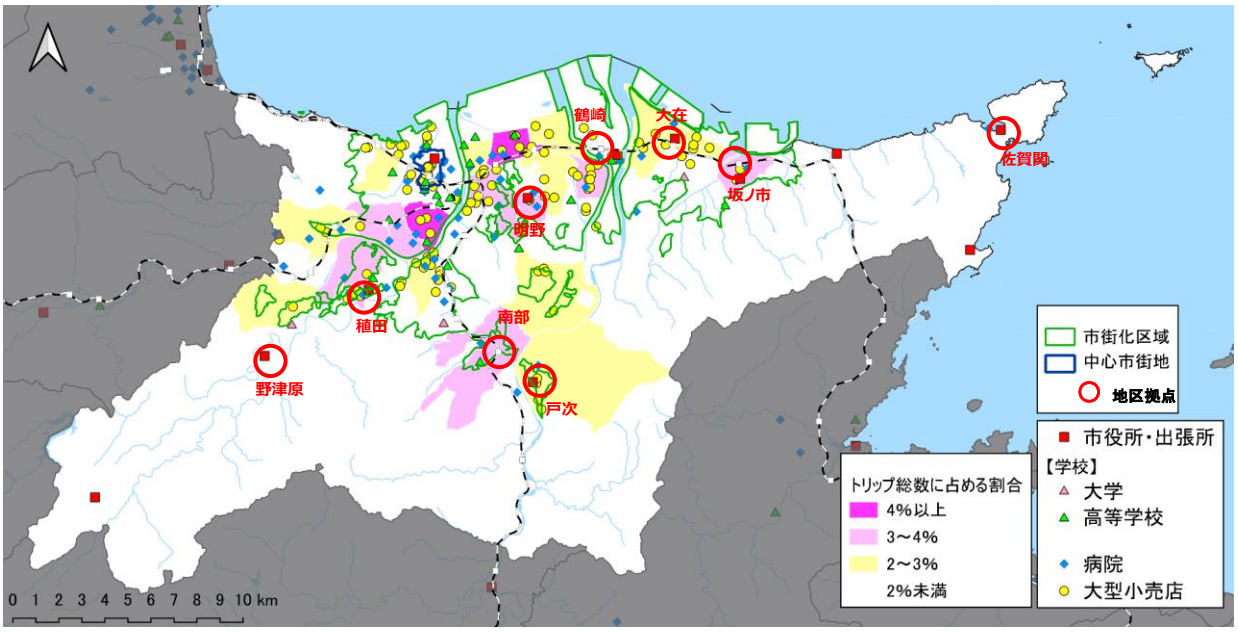


図　中心市街地以外でゾーン内の移動が比較的顕著にみられるゾーンと市街化区域・主要施設の関連性

注）市内のゾーン内を移動するトリップの総数に占める割合について、中心市街地以外を図化

2-5-2　大分中部圏地域公共交通網形成計画

1）通学流動

■　大分市への通学者は多くが大分市内居住者ですが、別府市、由布市、豊肥圏(豊後大野市、臼杵市、竹田市)からの通学も各 200 人強存在します。

図　大分市への通学者の居住地

資料：大分県中部圏地域公共交通網形成計画

2）通学時の移動手段

■　大分市内の高校への移動手段は、晴天時は 8 割が自転車、2 割が JR を利用し、路線バスの利用は 1 割未満です。雨天時は家族による送迎が増えますが、路線バスへの転換もみられます。

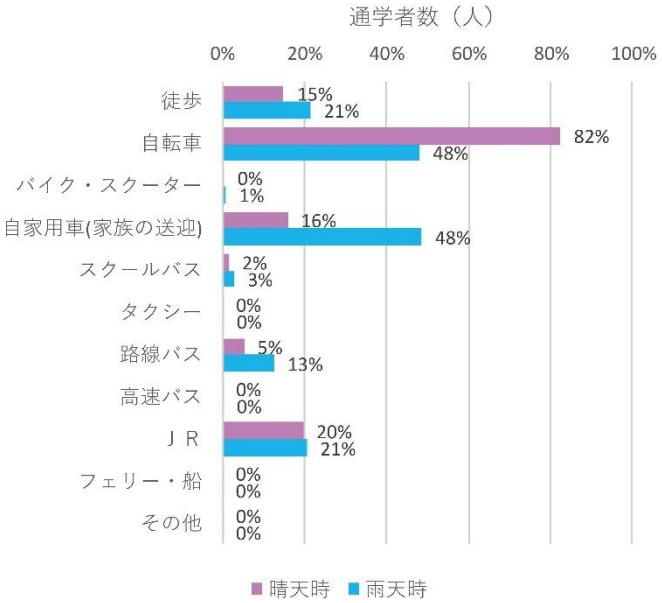


図　移動手段(大分市内の高校へ)

資料：大分県中部圏地域公共交通網形成計画

2-5-3　人口流動統計等調査

1）調査概要

分析目的や分析期間、使用データは以下に示すとおりです。

目的	携帯電話の位置情報に基づく分布人口、実移動人口、IC カードの利用状況による路線バスの利用実績のデータを活用し、収集・分析ツールにおいて、大分市の人口流動やバス路線の調査・検討を行った。
使用データ	2019（令和元）年６月（平日） ※性別、年代、居住エリア等は考慮していない
データ概要	○モバイル空間統計人口メッシュ（一時間ピッチ） ・分布人口　：時間帯毎に 500m メッシュに分布する人口 ・実移動人口：比較する２つの時間帯における、メッシュ毎の『流入』数、『流出』数の合計値 ○IC カード利用実績データ（大分バス・大分交通）

※調査実施時期：2020(令和 2)年度（2020(令和 2)年４月～2021(令和 3)年３月）

※モバイル空間統計とは？

・モバイル空間統計とは、NTT ドコモの携帯電話ネットワークの仕組みを使用して作成される人口の統計情報です。1 時間ごとの人口を、24 時間 365 日把握することができます。

・携帯電話ネットワークは電話やメールなどをいつでもどこでもご利用いただけるように、各基地局のエリアごとに所在する携帯電話を周期的に把握しています。この仕組みを利用して携帯電話の台数を集計し、地域ごとにドコモの普及率を加味することで人口を推計することができます。

・モバイル空間統計では、「性別」「年代」「居住エリア」「国・地域」などの切り口から人口を分析することができます。エリアの特徴（分布）や人々の動き（移動）を、時間帯ごと（推移）に継続して把握できるのが最大の特徴です。

2）分析内容

「人の動き」と「公共交通の利用実態（IC カード）」を基に分析を行いました。
「人の動き」については、下記２つの視点で問題点・課題を整理しました。

視点①　分布人口×路線バス利用及び運行実績

・分布人口メッシュとバス路線を時間帯別に可視化、比較することにより、人口分布状況を整理
・バス路線図との重ね合わせにより整理

視点②　実移動×路線バス利用及び運行実績

・実移動人口メッシュとバス路線を時間帯別に可視化、比較することにより、方面別の移動状況を整理
・実移動人口からバス停圏域人口、ＩＣカード利用実績による獲得率を整理

3）分析結果

①分布人口×路線バス利用及び利用実績の分析結果

■分布人口：朝・夜は居住地（中心部、各地区拠点）に人口分布が見られ、昼の時間帯は中心部に人口が集中しています。中心部の他、「鶴崎」「稙田」「明野」は終日人口が一定程度集中しています。

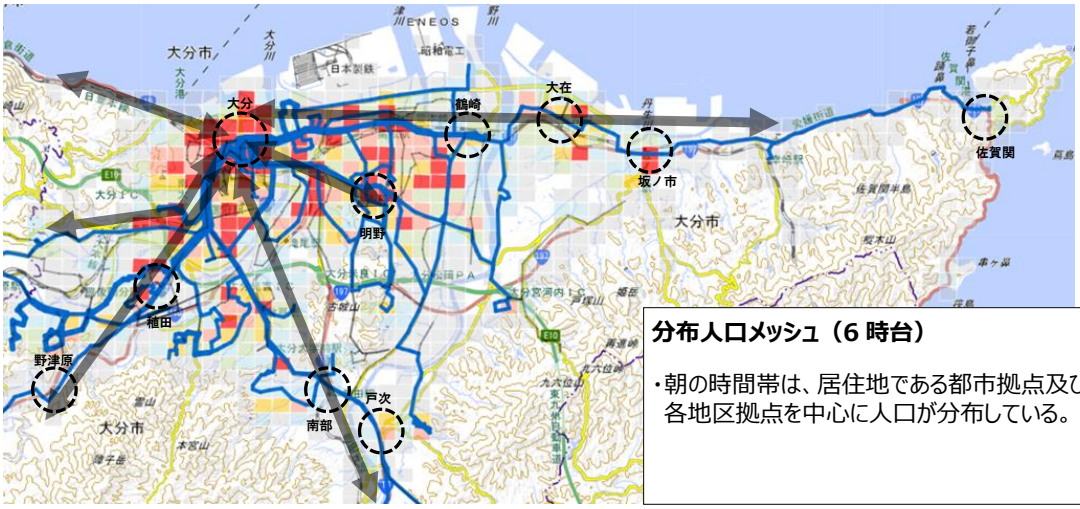
■ＩＣ実績：幹線軸に利用割合・獲得率が高い状況です。

分布人口メッシュ

凡 例
- 1,000人以上
- 800～1,000
- 600～800人
- 400～600人
- 200～400人
- 200人未満

○運行本数
- 1本未満
- 1本～5本未満
- 5本～10本未満
- 10本～15本未満
- 15本～20本未満
- 20本以上

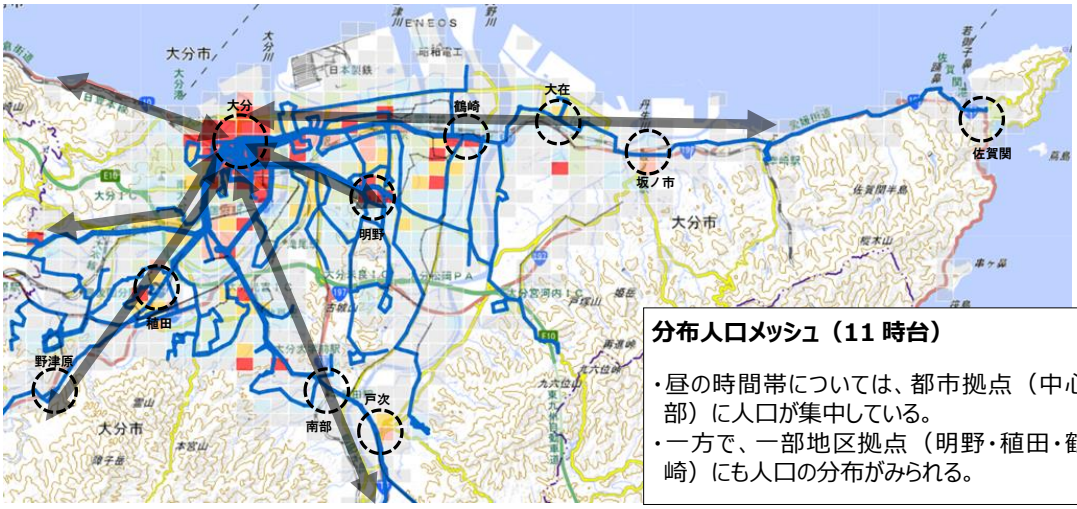
6 時台（朝）



分布人口メッシュ（6 時台）

・朝の時間帯は、居住地である都市拠点及び各地区拠点を中心に人口が分布している。

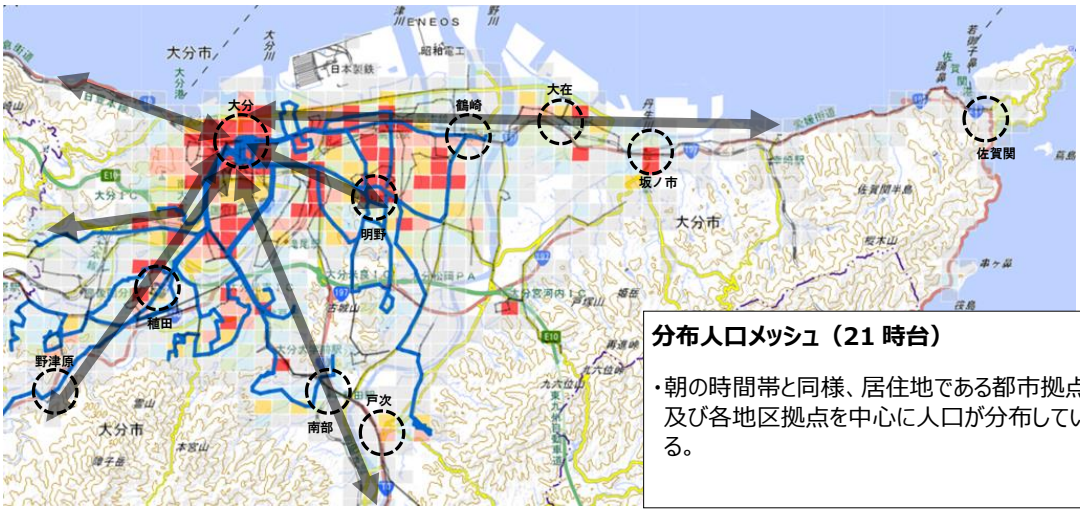
11 時台（昼）



分布人口メッシュ（11 時台）

・昼の時間帯については、都市拠点（中心部）に人口が集中している。
・一方で、一部地区拠点（明野・稙田・鶴崎）にも人口の分布がみられる。

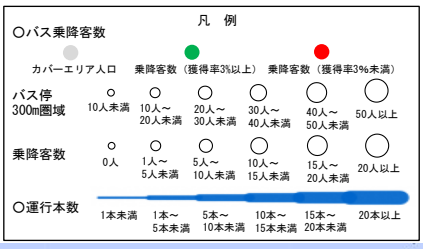
21 時台（夜）



分布人口メッシュ（21 時台）

・朝の時間帯と同様、居住地である都市拠点及び各地区拠点を中心に人口が分布している。

図　分布人口×路線バス利用及び利用実績の分析結果



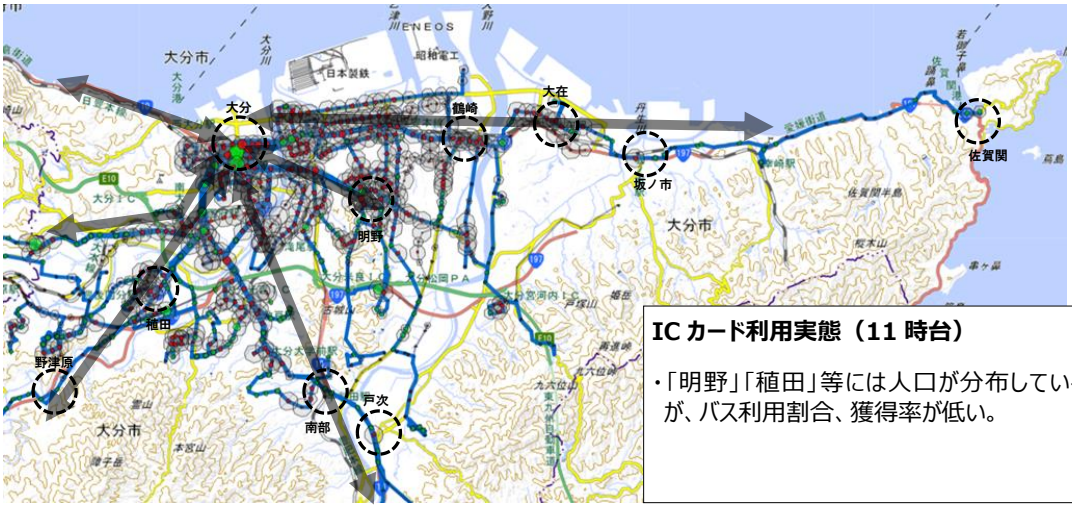
IC カード利用実態

7 時台（朝ピーク）

IC カード利用実態（7 時台）

・「鶴崎方面」「明野方面」に利用割合・獲得率が高い。

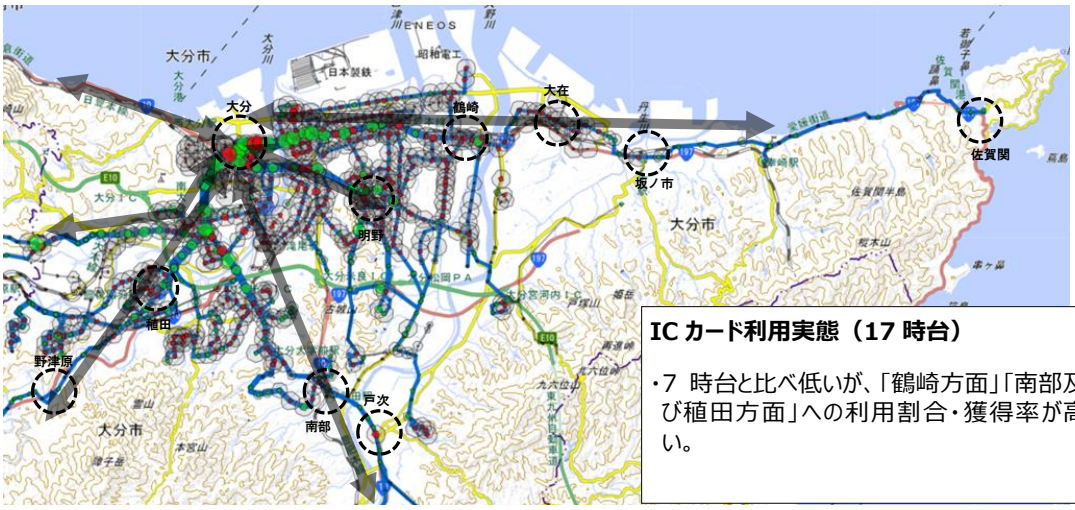
11 時台（オフピーク）



IC カード利用実態（11 時台）

・「明野」「植田」等には人口が分布しているが、バス利用割合、獲得率が低い。

17 時台（夕ピーク）



IC カード利用実態（17 時台）

・7 時台と比べ低いが、「鶴崎方面」「南部及び植田方面」への利用割合・獲得率が高い。

図　分布人口×路線バス利用及び利用実績の分析結果

②実移動×路線バス利用及び利用実績の分析結果

■実移動人口：網計画の将来ネットワーク・幹線軸に沿って実移動人口が集中しています。
■ＩＣ実績　：実移動人口と同様に、幹線軸に利用割合・獲得率が高い状況です。

実移動人口メッシュ

凡　例
1,000人以上
800～1,000
600～800人
400～600人
200～400人
200人未満

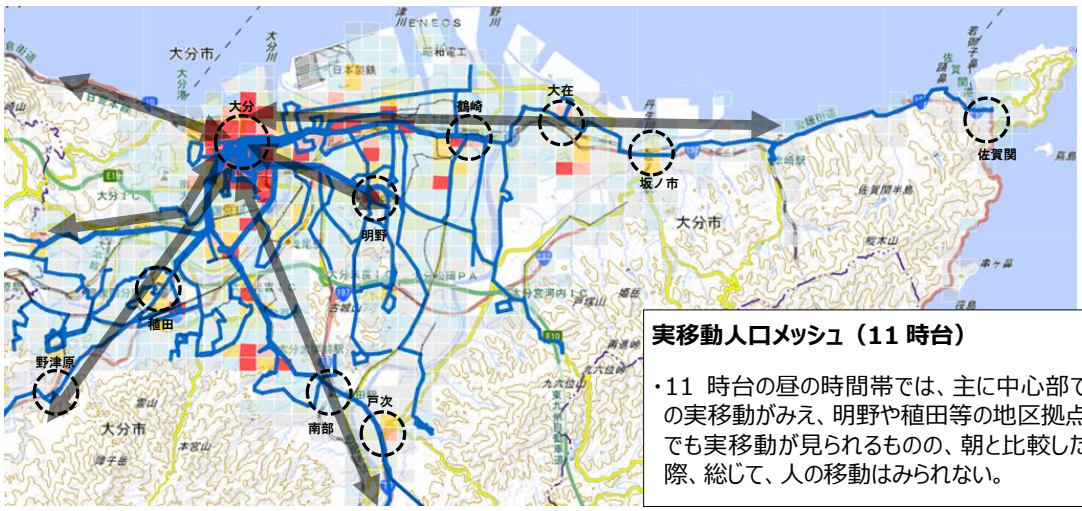
○運行本数
1本未満　1本～5本未満　5本～10本未満　10本～15本未満　15本～20本未満　20本以上

7 時台（朝ピーク）

実移動人口メッシュ（7 時台）

・朝の通勤時間帯では、都市拠点（中心部）の他、各地区拠点を中心とした人の動きがみられる。

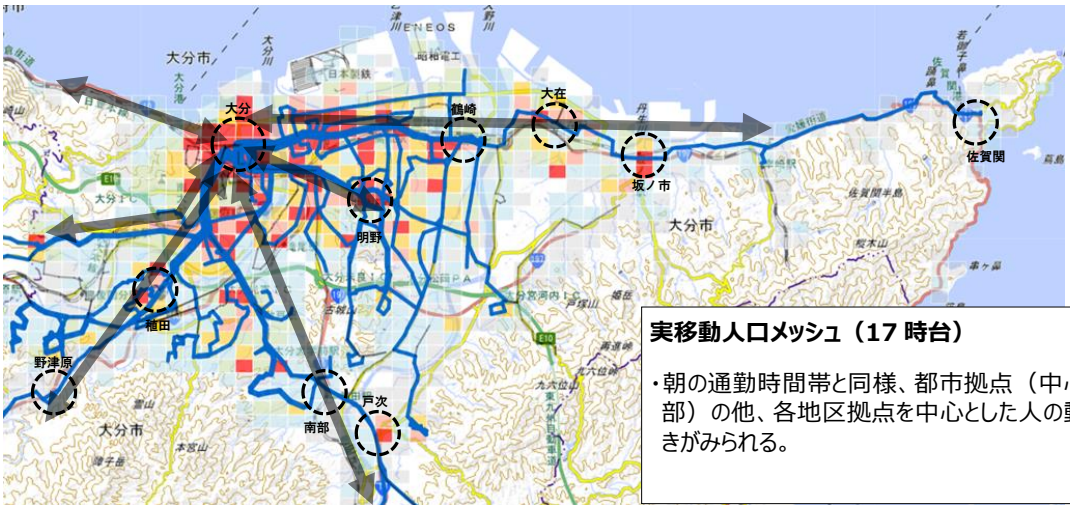
11 時台（オフピーク）



実移動人口メッシュ（11 時台）

・11 時台の昼の時間帯では、主に中心部での実移動がみえ、明野や植田等の地区拠点でも実移動が見られるものの、朝と比較した際、総じて、人の移動はみられない。

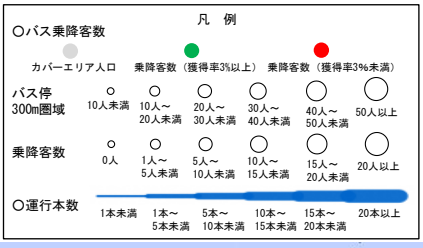
17 時台（夕ピーク）



実移動人口メッシュ（17 時台）

・朝の通勤時間帯と同様、都市拠点（中心部）の他、各地区拠点を中心とした人の動きがみられる。

図　実移動×路線バス利用及び利用実績の分析結果



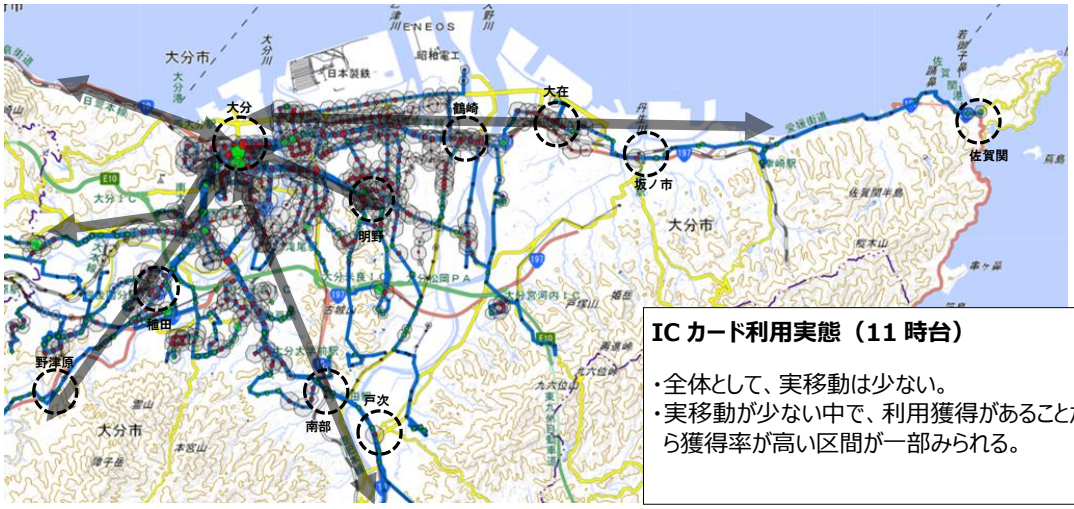
IC カード利用実態

7 時台（朝ピーク）

IC カード利用実態（7 時台）

・「鶴崎方面」「明野方面」に利用割合・獲得率が高い。その他網計画の幹線軸の獲得率が高い。

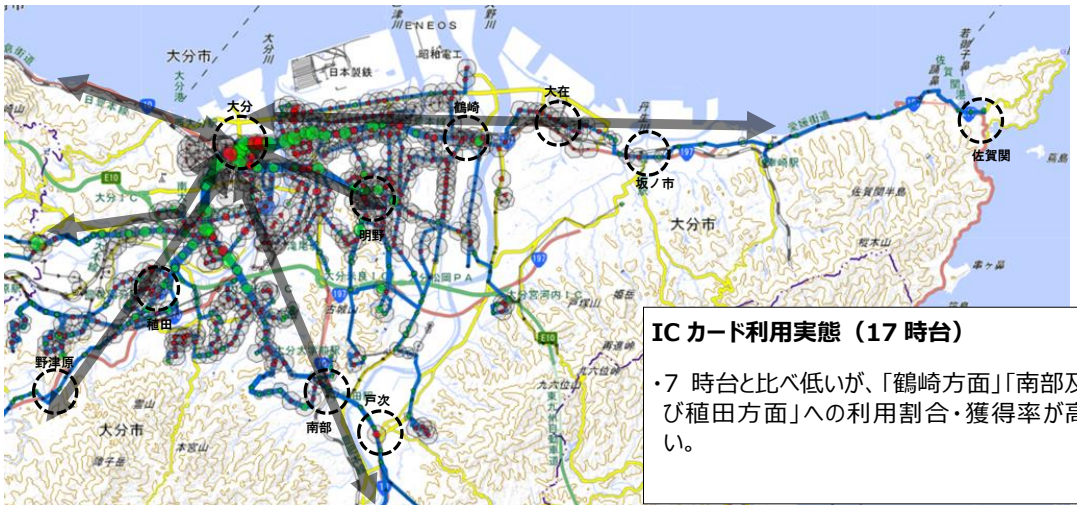
11 時台（オフピーク）



IC カード利用実態（11 時台）

・全体として、実移動は少ない。
・実移動が少ない中で、利用獲得があることから獲得率が高い区間が一部みられる。

17 時台（夕ピーク）



IC カード利用実態（17 時台）

・7 時台と比べ低いが、「鶴崎方面」「南部及び植田方面」への利用割合・獲得率が高い。

図　実移動×路線バス利用及び利用実績の分析結果

2-5-4　２つの調査にみえる大分市の移動特性まとめ

■　人の動きについては、大分地区を中心として各地区間の動きが多く、放射線状に人が動いていることが２つの調査からみえ、経年による大きな変化はみられません。
■　市内では、大分地区と稙田、鶴崎、明野地区間での移動が多く、これらの地区では通勤・通学や買い物、通院などの多様な移動がなされており、路線バスネットワークの運行方向と合致している状況にあります。
■　これらの拠点エリアでは朝・夕のピーク時間帯ならびに昼間時間帯（オフピーク）において、実際に移動している人口が相対的に多いですが、実際のバス利用が顕在化しているかというとIC カードデータからはその状況はみられません。
■　大分地区と稙田、鶴崎、明野地区間での移動は全体の移動の６割となっており、路線バスネットワークはあるものの、市民の路線バスの利用割合は１割未満であり、非常に利用が少ない状況にあります。

■　大分市地域公共交通網形成計画の幹線軸は、本市公共交通ネットワークの根幹であり、維持が必要。
■　公共交通利用者が少ない時間帯（昼の時間帯）は、公共交通サービスとの需給バランス改善の調査・検討が必要。一方で、各地区の移動は一定程度あるため、地域の特性にあった公共交通サービスの調査・検討が必要。
■　公共交通ネットワークの維持において、公共交通利用者の維持・確保は非常に重要。

3. これまでの地域公共交通の取組の検証

3-1　大分市地域公共交通網形成計画の概要

・計画期間：２０１７（平成２９）年度～２０２１（令和３）年度

基本理念

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。

課題	基本方針	事業の概要
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	（１）利用者ニーズに合った効率的で効果的な公共交通ネットワークの構築	1) 路線バス運行の効率化 2) 路線バス基幹軸となる交通システムの検討 3) 地域拠点を中心とした循環型バスの導入 4) 自動運転など新しい交通システム導入の必要性についての検討 5) 広域圏の公共交通との連携強化 6) 公共交通マップの作成・配布 7) モビリティ・マネジメントの実施
まち(拠点)のにぎわいを創出する公共交通のあり方	（２）風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を生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	1) 中心部における交通ターミナル施設のあり方についての検討 2) 中心市街地循環バス「大分きゃんばす」の本格運行に向けた取組み 3) 公共交通相互の乗り継ぎ円滑化 4) パーク＆ライド等の取組み促進 5) 新駅設置の可能性検討 6) 公共交通利用促進への取組み
日常生活の移動(おでかけ)を支える公共交通のあり方	（３）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)「ふれあい交通」の利便性充実 2)生活交通となるバス路線の維持・確保 3)高齢者ワンコインバス事業の継続
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	（４）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	1) 鉄道駅のバリアフリー化の推進 2) 低床バス車両導入の継続的促進 3) バス停留所の利用環境改善 4) 利用しやすい公共交通とするための接遇マナーの向上
来訪者や外国人旅行者に対する公共交通の受入環境のあり方	（５）来訪者や外国人旅行者に対する公共交通の受入環境整備の推進	1)「大分市観光戦略プラン」と連携した公共交通サービスの提供および拡充 2) 新駅設置の可能性検討 3) バス停留所における時刻表や運行情報発信のICT活用 4) 公共交通に関する多国語案内施設の充実

表　基本方針１の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆通勤をはじめとする利用者のニーズに対応するため、交通事業者を主体とした運転手確保の取組を行いつつ、公共交通事業者の限られた資源（人・車両）の合理的な活用を図り、路線バス運行の効率化を行います。	・交通事業者と路線バスの運行の見直しについて協議を行うなか、中心市街地までの直行便や各駅への接続など利用者ニーズに対応するための循環バス実証実験を実施したが、一定程度の利用者はあったものの、採算に見合う成果は得られなかった。 ・一方で、年々、運転手が減少してきたことにより、路線バスの減便や一部路線の廃止が実施され、利用者が減少した。
◆路線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。	・国・県・市・交通事業者等で構成する「県都大分市交通円滑化検討会」において、大分駅～鶴崎間、大分駅～明野間へのＢＲＴ導入、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向けた「県都大分市交通円滑化基本方針」を策定した。
◆既存の鉄道ネットワークを有効活用するため、利用者のニーズに対応したダイヤの改善や新駅設置の可能性について検討します。	・他都市での新駅設置の概算事業費や内訳などの事例調査を行い、関係者と情報共有するとともに、下郡地区での新駅設置について、地元と協議を進めている。
◆拠点内の鉄道駅を中心に、路線バスやタクシーなど他の公共交通との円滑な乗り継ぎ環境を整備し、拠点の交通結節機能の強化を図ります。	・「中心市街地公有地利活用基本構想」を策定し、22 街区の交通結節機能施設のイメージを整理した。各地区拠点では、「大分市パークアンドライド駐車場ナビ」や鉄道とバスの乗り継ぎ利用例を掲載した「公共交通情報ナビ」、Google マップへのバス情報の公開を実施し、乗り継ぎ環境の向上を進めている。
◆自動運転などの新しい交通システム導入の必要性について検討を行います。	・市民が乗車体験できる自動運転車両実験運行や、国・県・市・交通事業者等で構成する「大分市自動運転のあり方検討会議」など、地域公共交通における自動運転技術の活用に向けた調査・検討を進めている。
◆広域公共交通に関する計画との連携や整合を図ります。特に、県都にふさわしい広域都心においては、多様な公共交通との結節機能の強化を図ります。	・「大分市地域公共交通網形成計画」を大分県が策定する「大分県中部圏地域公共交通網形成計画」に反映し、各種取組を進めている。
◆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。	・エコ交通まちづくり教室の開催や大分市パークアンドライド駐車場ナビの公開、サイクルアンドバスライド実証実験など、公共交通利用促進に向けた取組を進めている。

注）赤文字：大分市が実施した取組、青字：交通事業者や大分県等が実施した取組

表　基本方針２の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆中心市街地において、まちづくりに関連する様々な事業や取組と連携し、都市拠点を中心とした循環型交通により回遊性を高め活性化を図ります。	・中心市街地循環バス「大分きゃんバス」を運行し、中心市街地の回遊性を向上させるための取組を進めている。
◆地区拠点を中心とした循環型交通の構築を行い、まちづくりと連携した交通体系を構築します。	・地域内の移動や駅への接続、商業施設への移動など、買い物や通院をはじめとする利用者ニーズを調査するため地域内循環バス実証運行を６地域（稙田、大南、鶴崎、明野、大在、坂ノ市）で実施した。一定程度利用がみられた地域もあったが、採算性を確保できるほどの利用者が得られず、事業化に至っていない。なお、グリーンスローモビリティ実験運行により、地域の課題解決に向けた取組を進めている。
◆拠点内の鉄道駅を中心に、路線バスやタクシーなど他の公共交通との円滑な乗り継ぎ環境を整備し、拠点の交通結節機能の強化を図ります。（再掲）	・「中心市街地公有地利活用基本構想」を策定し、22 街区の交通結節機能施設のイメージを整理した。各地区拠点では、「大分市パークアンドライド駐車場ナビ」や鉄道とバスの乗り継ぎ利用例を掲載した「公共交通情報ナビ」、Google マップへのバス情報の公開を実施し、乗り継ぎ環境の向上を進めている。（再掲）

注）赤文字：大分市が実施した取組、青字：交通事業者や大分県等が実施した取組

表　基本方針３の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆自動車運転に頼らなくても日常生活が支障なく送られるような交通体系を目指します。	・エコ交通まちづくり教室の開催や大分市パークアンドライド駐車場ナビの公開、シェアサイクル、サイクルアンドバスライド実証実験などの取組を進めている。
◆公共交通不便地域の解消を目指します。（日常の移動需要に応じた「ふれあい交通」などのコミュニティバスの利便性の向上を図ります。）	・交通不便地域での「ふれあい交通運行事業」や路線バス廃止区間での「路線バス代替交通運行事業」に取り組んでいる。また、自治会が主体となりバス路線を維持する「生活交通路線確保維持地域支援事業（広内自治会）」や「おでかけ交通（富士見が丘団地）」も併せて取組を進めている。
◆生活交通となるバス路線の確保・維持を図ります。	・市内の生活交通ネットワークを確保・維持するため赤字路線バスに対する「生活交通確保維持事業（臼関線）（柞原・机張原線）」の取組を進めている。
◆高齢者ワンコインバス事業を継続・実施します。	・長寿応援バス事業の取組を進めている。

注）赤文字：大分市が実施した取組

表　基本方針４の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆拠点において交通結節機能の役割となる鉄道駅を中心に、高齢者や障がい者など、あらゆる人の円滑な移動を促進するため、公共交通における利用環境のバリアフリー化を推進します。	・エレベーターやスロープの設置、段差解消など、鉄道駅のバリアフリー化事業や低床バス、UD タクシーの導入を進めている。
◆上屋・ベンチ設置など、バス停留所等の待合施設における利用環境の整備を促進します。	・ふれあい交通と路線バスの接続バス停において、上屋・ベンチの設置など利用環境の整備を進めている。
◆公共交通をより利用しやすくするため、ICT 技術を活用した情報発信の充実を図ります。	・バスロケーションシステムの改修、デジタルサイネージの新設、路線バスの運行情報の「GTFS データ」により、Google マップへのバス情報の公開を実施した。

注）赤文字：大分市が実施した取組、青字：交通事業者や大分県等が実施した取組

表　基本方針５の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆交通事業者や観光従事者等との連携を図り、JR 大分駅を起点にした日帰り観光が可能な公共交通のサービスの提供・拡充を図ります。	・路線バスで行く佐賀関あじさばすきっぷやモンキーマリーンチケットの販売、大分都市広域圏観光パンフレットなど、各種取組を進めている。
◆観光需要の拡大に繋がるような、新駅設置の可能性を含めた新しい交通結節機能について検討します。	・他都市での新駅設置の概算事業費や内訳などの事例調査を行い、関係者と情報共有するとともに、下郡地区での新駅設置について、地元と協議を進めている。（再掲）
◆上屋・ベンチ設置など、バス停留所等の待合施設における利用環境の整備を促進します。（再掲）	・ふれあい交通と路線バスの接続バス停において、上屋・ベンチの設置など利用環境の整備を進めている。（再掲）
◆ラグビーワールドカップ２０１９™ などの国際的イベントの開催を見据え、公共交通に関する多言語案内施設等の充実を図ります。	・バスロケーションシステムの改修、デジタルサイネージの新設、路線バスの運行情報の「GTFS データ」により、Google マップへのバス情報の公開などを実施した。

注）赤文字：大分市が実施した取組、青字：交通事業者や大分県等が実施した取組

3-2　網計画の検証

3-2-1　評価指標のまとめ

評価指標のまとめについて、２０２０（令和２）年の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響により大半の評価指標が、目標値を上回っておらず、計画当初の現況値を割り込んでいる状況。２期目の計画の策定にむけては、新型コロナウイルス感染症の終息後は、普段の生活を取り戻すことを見据え、影響が少ない、２０１９（令和元）年の数値を実績値として採用し、整理を行いました。

●網計画の事業は全て着手・実施している状況である。

●17 の評価指標のうち、７指標で目標達成、１０指標で目標未達成の結果となった。

●各指標と紐づく目標の結果は、【目標①公共交通の利用促進】は、４指標中１指標が目標達成。

●【目標②通勤における公共交通の利用促進および運行効率化】は、４指標中２指標が目標達成。

●【目標③交通結節機能の強化】は、３指標中１指標が目標達成。

●【目標④公共交通のバリアフリー促進】は、２指標中目標達成なし。

●【目標⑤観光客数の増加】は、４指標中３指標が目標達成。

＜結果＞

■公共交通の利用促進：

・１人あたりの年間公共交通利用回数（鉄道・路線バス）や路線バス１便当たりの利用者数、タクシー利用者数は目標値を下回った。

■通勤における公共交通の利用促進および運行効率化：

・中心部の特定するバス停の乗降客数（大分市役所合同新聞社前、県庁前・県庁正門前）は、目標値を上回った。
・IC カードによる通勤定期利用者数は、目標値を下回った。

■交通結節機能の強化：

・地区拠点最寄りバス停での乗降客数（大分駅前、アクロス前等）は、目標値を上回った。一方で、地区拠点最寄りバス停での乗降客数（鶴崎駅・鶴崎、大在駅前・大在駅裏、佐賀関、トキハわさだタウン、野津原）は、目標値を下回り、現況値からも減少傾向。

■公共交通のバリアフリー促進：

・低床バスの累計導入台数は、目標値を下回った。
※JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数は目標値を上回る見込み（R3）。

■観光客数の増加：

・観光宿泊客数、外国人観光宿泊客数は目標値を上回っており、観光入込客数は目標値を上回らないものの現況値を上回り、増加傾向である。

表　目標達成状況

目標	指標		単位	現況値（計画当初）	H29（実績値）	H30（実績値）	R1（実績値）	R2（実績値）	目標値
公共交通の利用促進	1 人あたりの年間公共交通利用回数(鉄道・路線バス)		回/年	44.4	46.6	45.3	45.4	34.1	48.0
	路線バス 1 便当たりの利用者数		人/便	21.6	21.0	19.0	21.6	15.8	22.0
	タクシー利用者数		千人/年	5,306	5,140	4,872	4,495	2,909	5,400
	「ふれあい交通」の利用者数		人/年	7,658	8,823	10,188	10,519	7,834	7,700
通勤における公共交通の利用促進および運行効率化	通勤時間帯(7～8 時台)におけるバス利用者数(乗降客数)		人/日	13,723	14,573	14,061	13,808	11,866	13,800
	IC カードによる通勤定期利用者数		人/日	79,909	76,300	73,639	71,986	70,810	80,000
	特定するバス停の乗降客数	大分市役所合同新聞社前	人/日	1,463	1,490	1,555	1,751	1,308	1,500
		県庁前・県庁正門前	人/日	1,193	1,168	1,127	1,383	1,011	1,200
	主要バス停での定時運行率(3 分未満の遅延率)		%	24.3	20.4	–	22.3	21.1	50
交通結節機能の強化	JR 駅の乗降客数(市内にある駅の乗降客数より)		人/日	61,565	68,406	67,158	66,126	49,240	68,868
	地区拠点最寄りバス停での乗降客数	大分駅前	人/日	6,771	9,255	8,953	7,549	6,951	6,800
		鶴崎駅・鶴崎	人/日	471	430	416	410	298	500
		大在駅前・大在駅裏	人/日	85	54	77	69	35	90
		坂ノ市駅	人/日	143	72	67	84	77	150
		佐賀関	人/日	162	162	168	163	158	170
		アクロス前・アクロス入口	人/日	429	601	583	537	465	430
		判田橋・判田局前	人/日	23	56	52	64	34	30
		戸次	人/日	93	114	98	129	80	100
		トキハわさだタウン	人/日	612	601	539	511	465	700
		野津原	人/日	50	47	38	38	27	50
	フェリーと路線バスの乗り継ぎ者数		人/日	32	55	53	47	19	40
公共交通のバリアフリー促進	低床バスの累計導入台数		台	142	157	163	166	168	181
	JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所		駅	1	1	2	2	3	4
観光客数の増加	観光入込客数		人/年	4,044,000	3,909,649	3,659,141	4,227,291	2,695,681	4,880,000
	観光宿泊客数		人/年	869,911	936,089	998,330	1,004,174	640,061	956,000
	外国人観光宿泊客数		人/年	20,896	43,317	64,468	86,987	9,047	44,500
	交通結節点での多言語化対応個所数		箇所	1	5	5	5	5	5

※赤書き箇所は、目標値を下回っている評価指標の数値

3-2-2　各基本方針の検証結果（総括）

網計画においては、５つの基本方針と、それぞれに対応した施策、評価指標を設定しています。

表　各基本方針の目標達成状況の評価（総括）

基本方針	目標達成状況の評価（総括）
(1) 利用者のニーズに合った効率的で効果的な公共交通ネットワークの構築	・関係機関と連携して、各地区拠点での循環バスや自動運転車両の実験運行、交通結節機能施設や BRT、新駅設置の検討など取組を進めています。 ・１人あたりの年間公共交通利用回数（鉄道・路線バス）、路線バス１便あたりの利用者数は目標値を下回っているものの、現況値からは横ばいで推移しています。 ・通勤時間帯におけるバス利用者数、特定するバス停の乗降客数（大分市役所合同新聞社前）、地区拠点最寄りバス停での乗降客数（大分駅前）は、目標値を上回っています。 **⇒公共交通利用者数は年々減少し、交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増しており、利用者のニーズに合った効率的で効果的な公共交通ネットワークの構築に向けては、引き続き、通勤時間帯の公共交通を維持する一方で、昼間の時間帯を含め、事業者間の連携等による効率的なネットワークを構築し、公共交通利用者の確保が必要です。**
(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	・関係機関と連携して、中心市街地循環バス「大分きゃんバス」、地域内循環バス実証実験、交通結節機能施設、大分市パークアンドライド駐車場ナビなど取組を進めています。 ・路線バス１便あたり利用者数、地区拠点最寄りバス停での乗降客数（鶴崎駅・鶴崎バス停、トキハわさだタウン）は、目標値を下回っており、現況値からも横ばいまたは、減少傾向となっています。 ・一方で、特定するバス停の乗降客数（県庁前・県庁正門前）や地区拠点最寄りバス停での乗降客数（アクロス前・アクロス入口）は、目標値を上回っています。 **⇒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に向けては、都市拠点と地区拠点間の移動、各地区拠点を中心とした地域内の移動も含め、それぞれの地区の特性に応じた取組を引き続き、調査・検討する必要があり、さらに、担い手となる二種免許保有者数が減少するなど、運転手不足解消に資する取組が必要です。**

基本方針	目標達成状況の評価（総括）
⑶ 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	・関係機関と連携して、サイクルアンドバスライド実証実験、ふれあい交通運行事業、交通・買い物支援対策事業（おでかけ交通）など取組を進めています。 ・ふれあい交通の利用者数は、目標値を上回っており、ルート数も年々増加しています。 ・タクシー利用者数、低床バスの累計導入台数は、目標値を下回っているものの、低床バスは増加傾向であり、タクシー利用者数は、ゆるやかな減少傾向で推移しています。 **⇒すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持活性化に向けては、交通不便地域における移動手段の確保について取組を進めているものの、免許返納者数が増加傾向であり、公共交通が果たす役割は重要さを増していることから、引き続き、交通不便地域の解消に向けた取組が必要です。**
⑷ 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	・関係機関と連携して、鉄道駅のバリアフリー化事業、路線バスの上屋整備やベンチの設置、バスロケシステムの改修、デジタルサイネージの新設など取組を進めています。 ・1 人あたりの年間公共交通利用回数(鉄道・路線バス)、主要バス停での定時運行率(3 分未満の遅延率)は、目標値を下回っています。 ・JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所、低床バスの累計導入台数はともに目標値を下回っていますが、整備箇所、導入台数は取組が進んでいます。 **⇒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に向けては、引き続き、公共交通の待合環境の整備等を行うとともに、ハード施策とソフト施策の両輪によるモビリティ・マネジメントなど利用促進に向けた取組を進めていくことが必要です。**
⑸ 来訪者や外国人旅行者に対する公共交通の受入環境整備の推進	・関係機関と連携して、バスロケシステムの改修、デジタルサイネージの新設、路線バスの上屋整備やベンチの設置、新駅設置の検討など取組を進めています。 ・タクシー利用者数は目標値を下回っているものの、ゆるやかな減少傾向で推移しています。 ・観光宿泊客数、外国人観光宿泊客数、交通結節点での多言語化対応箇所数は、目標値を上回っています。 **⇒来訪者や外国人旅行者等、なかなか見通しが立たず、厳しい現状ですが、回復基調を見据え、引き続き、市民や来訪者の受入環境整備の推進に向けた取組を進めていくことが必要です。**

※各基本方針共通事項：R２年の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響によりほとんどの指標が前年より大幅に減少するだけでなく、計画当初の現況値を下回っています

3-3　新型コロナウイルス感染症の影響

3-3-1　交通事業者データにみる影響

■　大分市内の主要駅においては、新型コロナウイルス感染症が拡大した２０２０（令和２）年度に乗車人員が大幅に減少しています。
■　市内路線バスにおいても、同様の傾向にあります。

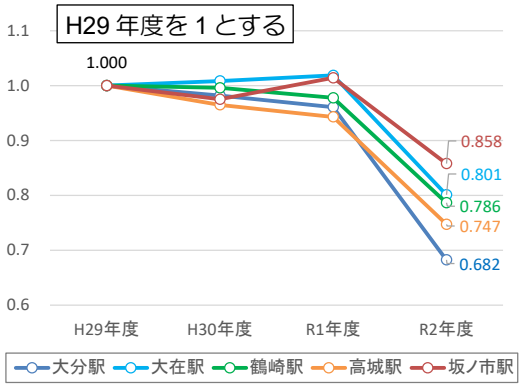


図　市内の主要駅における乗車人員の変化
（H29 年度を１とする）

資料：JR 九州ホームページ、大分市統計年鑑

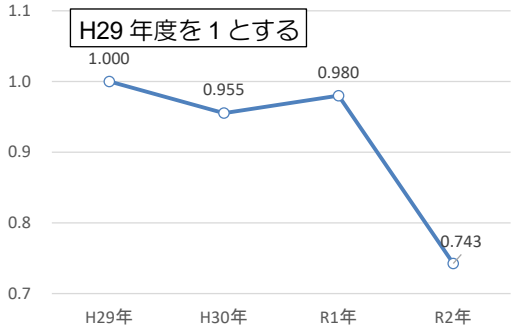
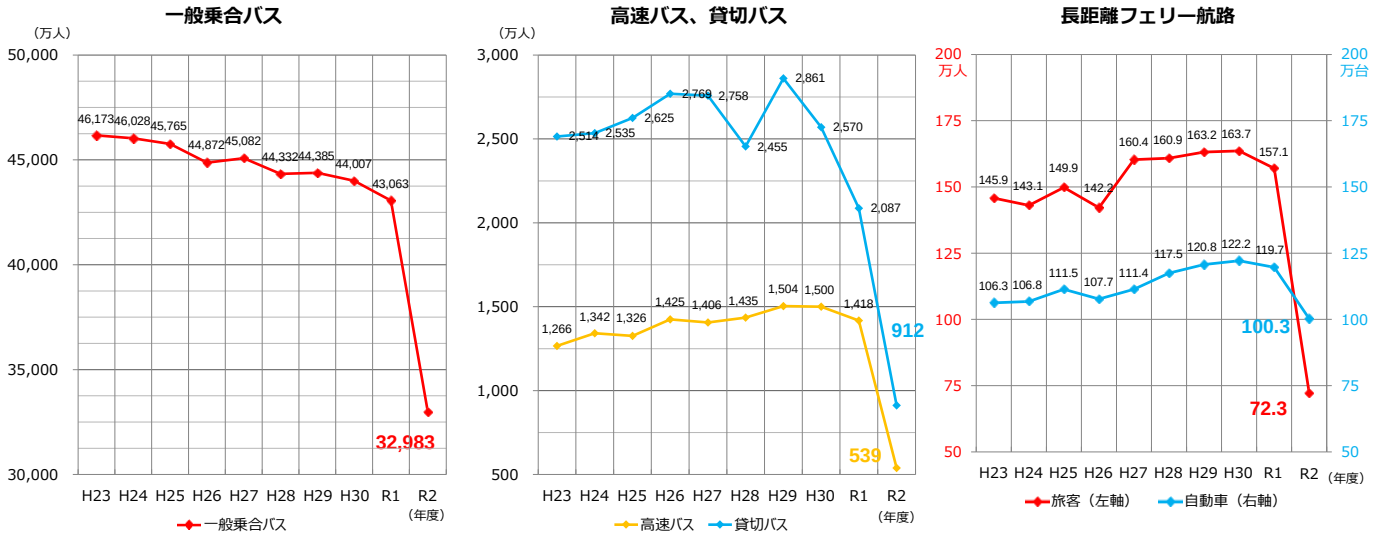


図　市内の路線バス乗車人員の変化
（H29 年度を１とする）

資料：大分市統計年鑑

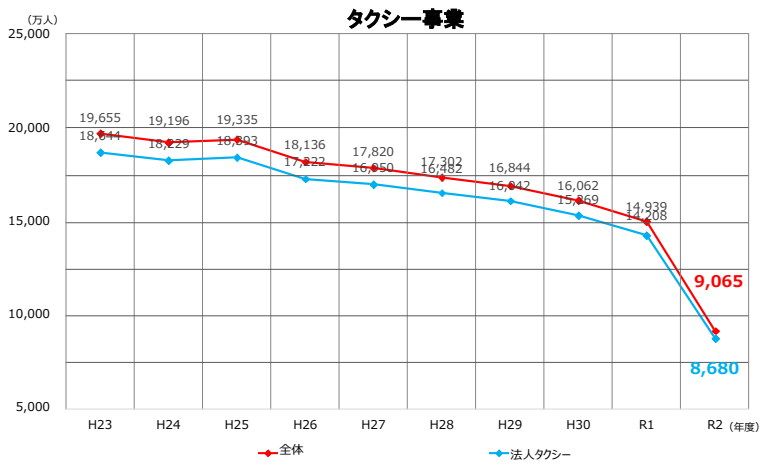
■　九州運輸局によると、九州全体の２０２０（令和２）年度の輸送実績について、上半期は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による移動の自粛の影響から大きく減少し、下半期は、Go To トラベルや感染状況が一時落ち着いたこともあり、回復傾向がみられたものの、１月からの緊急事態宣言が発令されると再び減少に転じたことが分かっています。
■　特に、貸切バス事業、タクシー事業、旅客船事業は、新型コロナウイルス感染症による移動の自粛や飲食店の時短営業の影響を大きく受け、減少幅が大きく、他のバス事業、鉄軌道事業についても新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年度の７割程度にとどまっています。



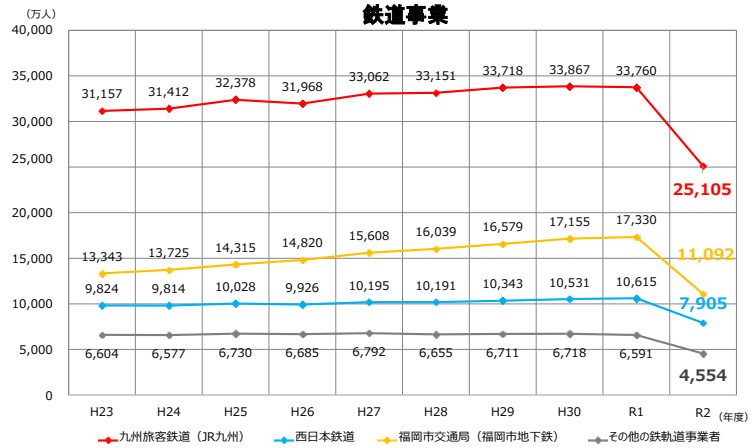
※「一般乗合バス」とは、路線バスのうち、高速バス（高速道路を利用して、概ね 50 ㎞以上走行するもの）を除いたもの。
※R2 年度の輸送実績は一般乗合バス、高速バス、貸切バスともに速報値。

図　九州のバス事業・旅客船事業の輸送実績

資料：「各交通モードの年度別輸送実績」（九州運輸局、2021（令和 3）年 8 月）



※「全体」には、法人タクシーの輸送実績のほか、いわゆる「個人タクシー」の輸送実績を含む。
※R2 年度の輸送実績は速報値。



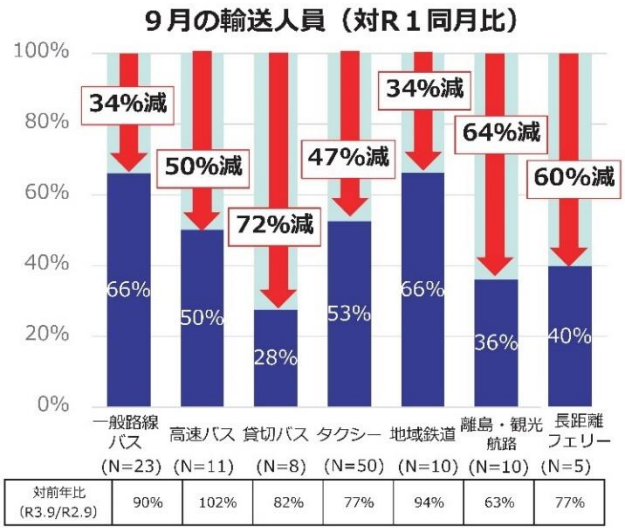
※「その他の鉄軌道事業者」とは、次の 13 社の合計値。
（筑豊電気鉄道、島原鉄道、熊本電気鉄道、甘木鉄道、南阿蘇鉄道、松浦鉄道、平成筑豊鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道、北九州高速鉄道、長崎電気軌道、熊本市交通局、鹿児島市交通局）

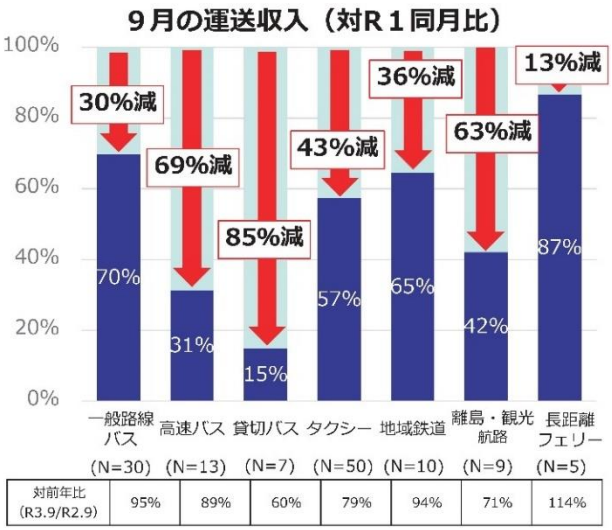
図　九州のタクシー事業・鉄道事業の輸送実績

資料：「各交通モードの年度別輸送実績」（九州運輸局、2021（令和 3）年 8 月）

■　なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛の影響は現在も続いているため、２０２１（令和３）年度も引き続き厳しい状況が続いています。
■　２０２１（令和３）年９月時点では、九州全体でみても公共交通の輸送人員や運送収入は新型コロナウイルス感染症発生前に比べ、3～8 割減少しています。
■　タクシー事業は、運送収入が４割減少しており、バス事業においては収入源の貸切バスや高速バスが著しく落ち込んでいます。

※令和 3 年と令和元年の 9 月を比較





※ 対象期間は、令和３年６月１日～６月３０日（貸切バスの輸送人員のみ、同期間の実働率の対 R1 年比）。
※ 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。N は、回答のあった事業者数。
※ 地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のこと（JR 九州、西日本鉄道等は含まれない。）。

図　新型コロナウイルス感染症による公共交通事業者への影響（九州運輸局管内）

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和 3 年 9 月分までの実績）」（九州運輸局、2021（令和 3）年 11 月）

■　新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響としては、JR 各社の輸送人員が総じて７割減※1となっているほか、全国の高速バス事業者の７割が「運送収入が７割以上減少した※2」と回答しています。

■　また、「運送収入が３割以上減少した※2」との回答は、全国の一般路線バス事業者の４割、タクシー事業者の９割となっています。

■　このように、大分市あるいは九州にとどまらず全国的な影響を踏まえると、アフターコロナの状況は、未だ完全には見通せない状況です。

■　今後は、一定程度の回復に向けて、公共交通の取組を行っていくこととします。なお、日常生活が大きく変わる状況を踏まえ、引き続きアフターコロナの動向に注視していきます。

※１：2021(令和 3)年 8・9 月と 2019(令和元)年同時期比

※２：2021(令和 3)年 9 月と 2019(令和元)年同月比

＜JR の輸送人員＞

・JR６社は総じて「輸送人員が７割減少した」と回答。

○JR(新幹線等)の輸送人員(8･9月実績)　※対前々年比(東海道新幹線は、2018年比)

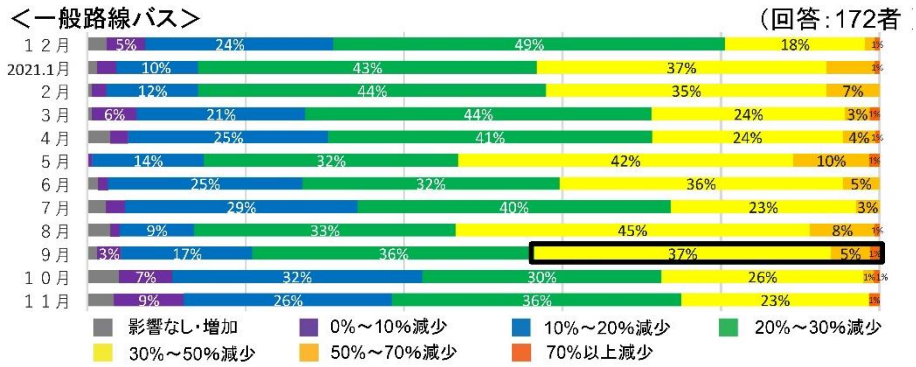
北海道新幹線	東北･上越･北陸新幹線	東海道新幹線	山陽新幹線	瀬戸大橋線	九州新幹線
73%減 (8/1～31)	65%減 (9/1～30)	68%減 (9/1～21)	71%減 (9/1～30)	62%減 (8/1～31)	65%減 (9/1～26)

＜高速バスの運送収入＞

・2021(令和 3)年 9 月はコロナ前（令和元年）と比べて「輸送人員が 70%以上減少した」と高速バス事業者の７割が回答。

＜一般路線バスの運送収入＞

・2021(令和 3)年 9 月はコロナ前（令和元年）と比べて「運送収入が 30%以上減少した」とバス事業者の４割が回答。



＜タクシーの運送収入＞

・2021(令和 3)年 9 月はコロナ前（令和元年）と比べて「輸送人員が 70%以上減少した」とタクシー事業者の９割が回答。

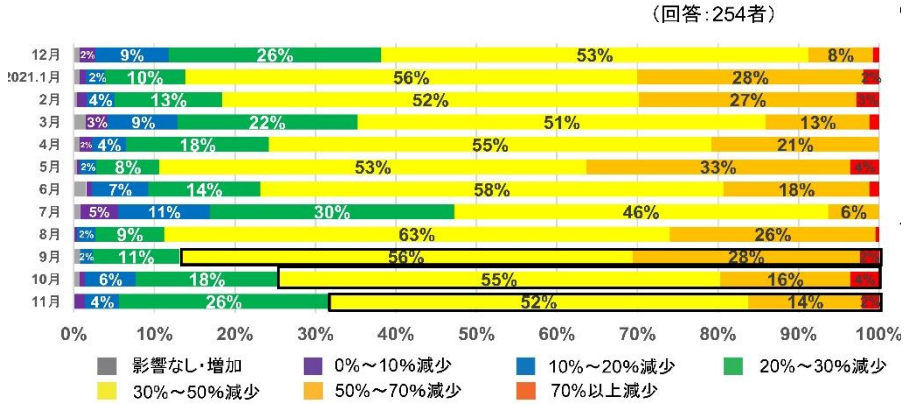


図　新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響

出典：「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について（令和３年９月 30 日時点）」（国土交通省、2021(令和 3)年 10 月）

3-4　公共交通を取り巻く社会情勢

3-4-1　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっています。

また、観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。

このような状況を踏まえ、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 日に施行されました。

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしています。

① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する
② その際、MaaS、AI による配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する
③ 上記①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく

上記の考え方を基本とし、法制度の改正により、以下のとおり、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。

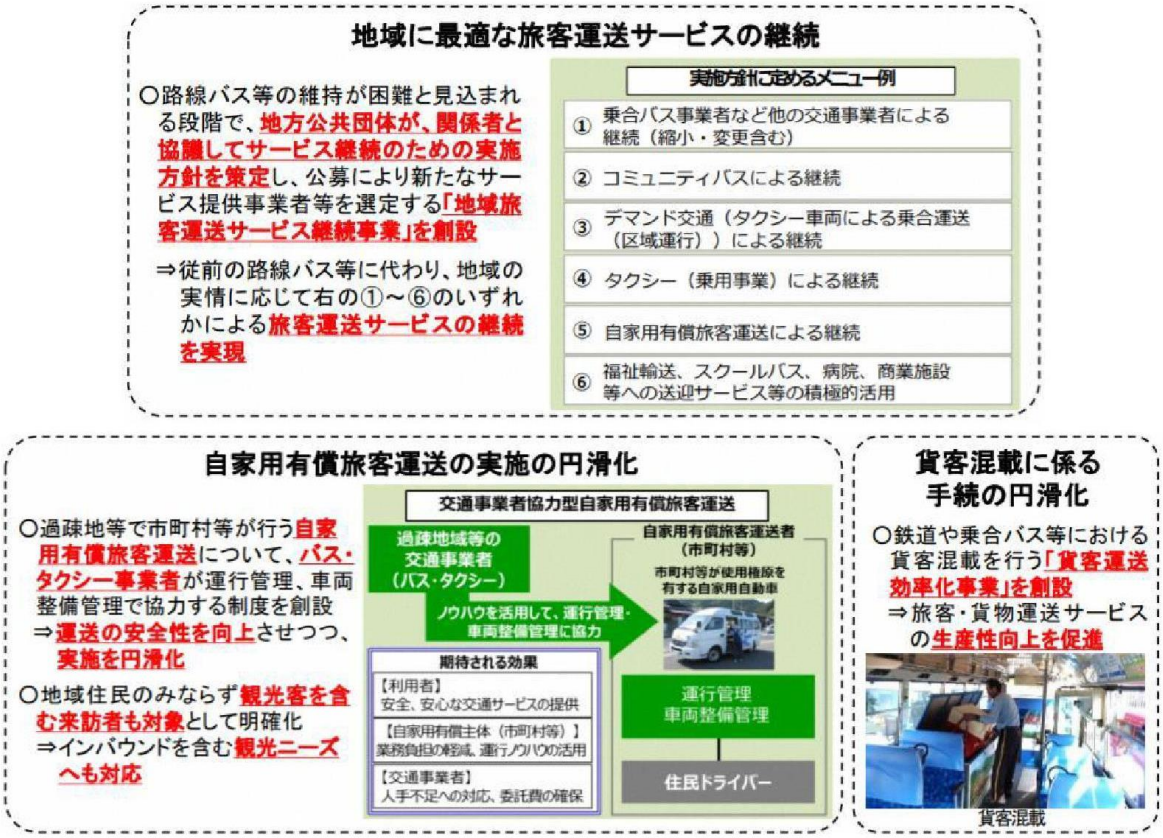


図　地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

出典：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の概要
（国土交通省、2020（令和２）年６月）

3-4-2　持続可能な開発目標ＳＤＧｓ

2015（平成27）年９月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核をなすSDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、持続可能な世界を実現するための17のゴールと169のターゲットで構成される国際目標であり、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題を不可分なものとして統合的に解決することを目指しています。

本計画の上位計画である「おおいた創造ビジョン2024　第２次基本計画」にも述べているとおり、地球上の誰一人として取り残さないことを基本方針としているSDGsの理念は、笑顔が輝き夢と魅力あふれる未来創造都市を目指す本市の取組と軌を一にするものであり、引き続き、「市民福祉の向上」「教育・文化の振興」「防災安全の確保」「産業の振興」「都市基盤の形成」「環境の保全」の６つの基本的な政策を進めることにより、持続可能な社会の実現を図ります。

なお、大分市総合計画とSDGsの関連性は以下に示すとおりです。

表　大分市総合計画とSDGsの関連性

大分市総合計画「おおいた創造ビジョン2024」第２次基本計画とSDGsの関連表

総合計画の19の具体的な政策 ＼ SDGsの17のゴール		1 貧困	2 飢餓	3 保健	4 教育	5 ジェンダー	6 水・衛生	7 エネルギー	8 経済成長と雇用	9 インフラ、産業化、イノベーション	10 不平等	11 持続可能な都市	12 持続可能な生産と消費	13 気候変動	14 海洋資源	15 陸上資源	16 平和	17 実施手段
第１部 市民福祉の向上	1 社会福祉の充実	●	●	●	●				●			●					●	●
	2 健康の増進と医療体制の充実		●	●														●
	3 人権尊重社会の形成				●	●					●						●	●
	4 地域コミュニティの活性化				●													●
	5 健全な消費生活の実現										●							●
第２部 教育・文化の振興	6 豊かな人間性の創造	●	●	●	●	●			●		●	●	●	●			●	●
	7 個性豊かな文化・芸術の創造と発信				●				●		●	●						●
	8 スポーツの振興			●	●				●	●		●						●
	9 国際化の推進	●	●	●	●	●	●		●		●	●					●	●
第３部 防災安全の確保	10 防災力の向上	●				●				●		●		●		●		●
	11 安全・安心な暮らしの確保			●		●				●	●	●		●			●	●
第４部 産業の振興	12 特性を生かした生産業の展開		●				●	●	●	●		●	●	●	●	●		●
	13 活気ある流通・サービス業の展開		●		●				●	●								●
	14 安定した雇用の確保と勤労者福祉の充実				●				●		●							●
	15 魅力ある観光の振興								●	●		●	●					●
第５部 都市基盤の形成	16 快適な都市構造の形成と機能の充実			●	●			●	●	●		●	●	●		●	●	●
	17 安定した生活基盤の形成						●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
第６部 環境の保全	18 豊かな自然の保全と緑の創造		●				●					●	●			●		●
	19 快適な生活環境の確立		●	●			●	●		●		●	●	●	●	●		●

本市の公共交通政策の関連部分

3-4-3　カーボンニュートラル

カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。

2020（令和２）年 10 月、政府は 2050（令和 32）年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの） から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの） を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

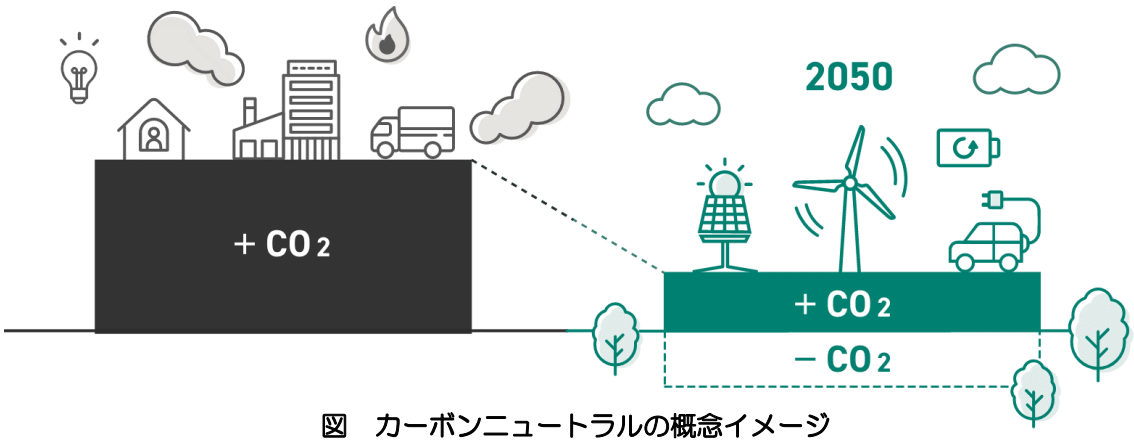


図　カーボンニュートラルの概念イメージ

出典：環境省　脱炭素ポータルサイト（https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/）

カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減、ならびに吸収作用の保全及び強化をする必要があります。

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015（平成 27）年にパリ協定が採択され、世界共通の長期目標として、①世界的な平均気温上昇を産業革命以前に比べて２℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求すること（２℃目標）、②今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡を達成すること等を合意しました。

この実現に向けて、世界が取組を進めており、120 以上の国と地域が「2050 年カーボンニュートラル」という目標を掲げているところです。

近年、国内外で様々な気象災害が発生しています。個々の気象災害と気候変動問題との関係を明らかにすることは容易ではありませんが、気候変動に伴い、今後、豪雨や猛暑のリスクが更に高まることが予想されています。日本においても、農林水産業、水資源、自然生態系、自然災害、健康、産業・経済活動等への影響が出ると指摘されています。

気候変動の原因となっている温室効果ガスは、経済活動・日常生活に伴い排出されています。国民一人ひとりの衣食住や移動といったライフスタイルに起因する温室効果ガスが我が国全体の排出量の約６割を占めるという分析もあり、国や自治体、事業者だけの問題ではありません。

将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。

3-4-4　アフターコロナでの安心安全な移動環境の実現

2020（令和２）年２月の新型コロナウイルス感染拡大以降、鉄道やバス等の公共交通機関の利用は低迷し、今後、公共交通機関のあり方の見直しが求められます。公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けています。

新型コロナウイルスの感染拡大により、移動に対する価値観は大きく変わり、密と接触を可能な限り避けて移動するニーズが高まっています。

新型コロナウイルスの感染拡大防止を図りつつ、人々に安心して、かつ安全に公共交通機関を利用してもらうためには、事業者側の対応のみならず、利用者側においても、より自主的に、正しく混雑を回避して、公共交通機関を利用するよう、行動変容を促進することが重要です。

そのような中、国土交通省は 2020（令和２）年９月に「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」を公表しました。

混雑情報提供の導入・普及促進により、混雑している便から他の便への転換が期待できます。

さらには、交通機関の混雑情報だけではなく、目的地の施設を含めた他分野の混雑情報を組み合わせることで、出発地から目的地までの移動、更には目的地における活動も含めて一貫して混雑を避ける環境を提供することも可能となり、利用者における行動変容を促す効果が高いと考えられます。

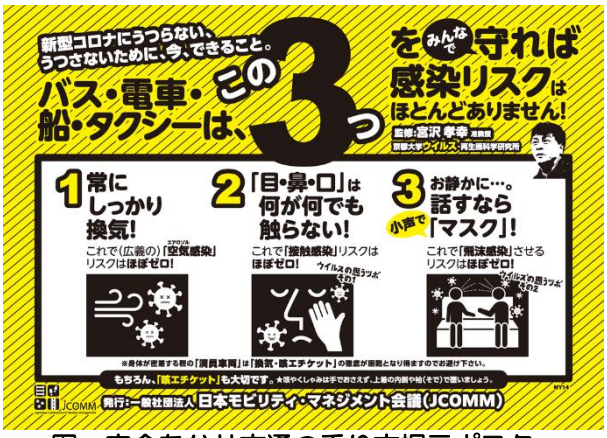


図　安全な公共交通の乗り方掲示ポスター

出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議

【MaaS による総合的な移動サービスの展開】

国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、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た、日本版 MaaS の推進を行っています。また、国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を 2019（平成 31）年４月に開始しています。

※MaaS とは“ドア・ツー・ドア　の移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて１つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。

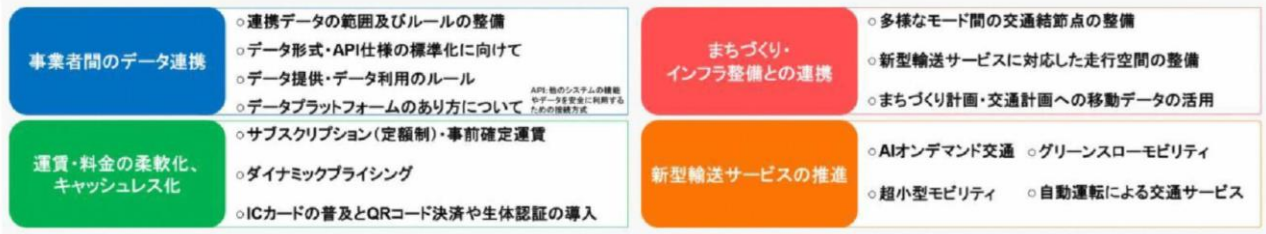


図　MaaS を含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省 HP）

4. 大分市の公共交通に関する意向等の把握

4-1 市民アンケートにみる公共交通への今後の意向等

市民アンケート調査の概要は下表のとおりです。

表　市民アンケート調査の概要

	市民アンケート
調査目的	・市民の計画期間中の取組評価（政策評価） ・現在の公共交通の利用実態（移動実績）を把握し、現状の市の取組との整合を図った上で効果・課題等を把握 ・移動需要を把握 ・今後の市の公共交通のあり方の市民意向を把握
調査対象	大分市民（３,５００人） ※中学生以上（15 歳以上）が回答対象 ※大分市民の居住地区・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	２０２１（令和３）年９月１日～２０２１（令和３）年９月 17 日
回収結果	1,542 票（回収率 44.1%） （内訳） ・郵送回収：1,257 票（回収率 35.9%） ・WEB 回収：285 票（回収率 8.1%）

4-1-1　新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う日常生活の外出の変化

■　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」と回答しています。

■　外出頻度が変化した主な理由としては、娯楽レジャーや外食、買物といった不要不急の行動の抑制が中心でした。

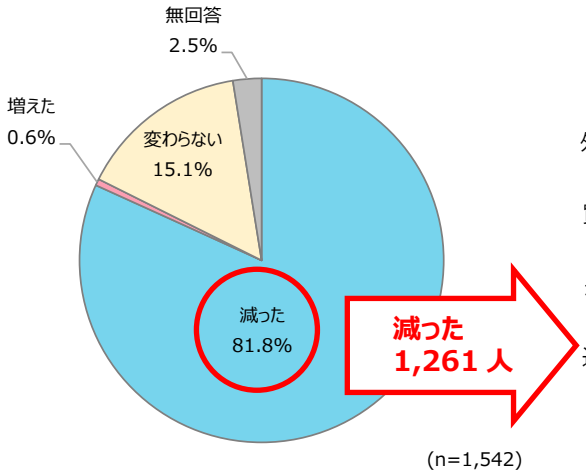


図　新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出頻度の変化

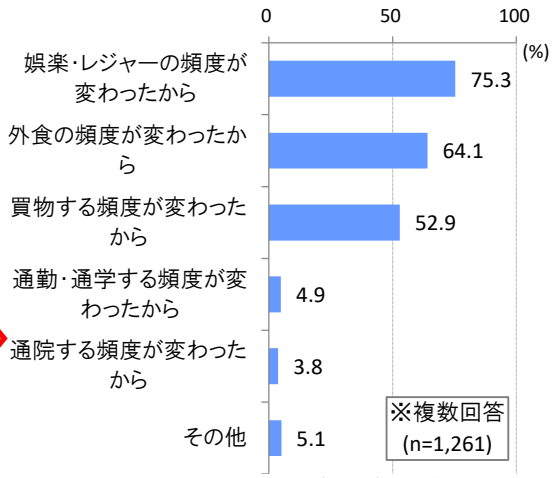


図　新型コロナウイルス感染症の拡大により外出頻度が減った理由

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

4-1-2　アフターコロナにおける市民の公共交通の利用意向

■　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」と回答している中で、コロナ収束後に外出の変化等について、以下の図となります。
■　コロナ後に「コロナ以前に戻る」又は「コロナ以前より増える」と回答したのが７割となっています。
■　コロナ禍においては、月１日以上の公共交通の利用割合をみると、「路線バス」、「鉄道」、「タクシー」の順に多い結果でしたが、コロナ収束後では、利用が増えるのは「鉄道」、「路線バス」、「高速バス」、「フェリー」、「タクシー」の順に多い結果となりました。

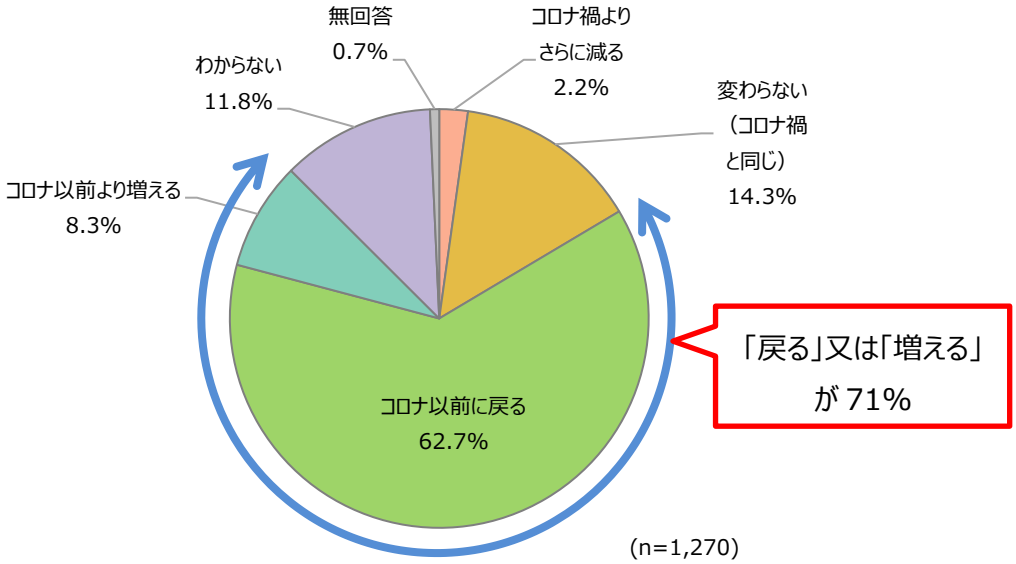


図　新型コロナウイルス感染症収束後の外出頻度

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

表　コロナ禍とコロナ収束後の公共交通の利用頻度

	この１年間（コロナ禍）の利用頻度が月1日以上の割合	コロナ収束後に利用が増えるとの回答割合
路線バス	12.0%	12.1%
鉄道	8.5%	20.7%
タクシー	4.5%	8.1%
ふれあい交通／おでかけ交通	1.6%	1.5%
コミュニティバス	1.3%	1.6%
高速バス	0.5%	11.2%
フェリー	0.2%	8.4%

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

4-1-3　公共交通の今後のあり方

■　公共交通の今後のあり方として、鉄道・路線バス・タクシーについて、もっと使いやすくなるために必要なことは以下となります。
■　鉄道が使いやすくなるための改善点としては、「運行本数の増便」、「最終時刻の延長」、「運賃の値下げ」、「鉄道とバスの乗り継ぎ改善」、「情報発信の強化」が比較的多い状況にあります。
■　路線バスの場合、「運賃の値下げ」、「増便」、「情報提供の改善」、「定時性の向上」が比較的多い状況にあります。
■　タクシーの場合、「介護・福祉タクシー」、「アプリ配車」「キャッシュレス決済」、「買物代行」、「子育てタクシー」、「UD タクシーの普及」等幅広い結果となりました。

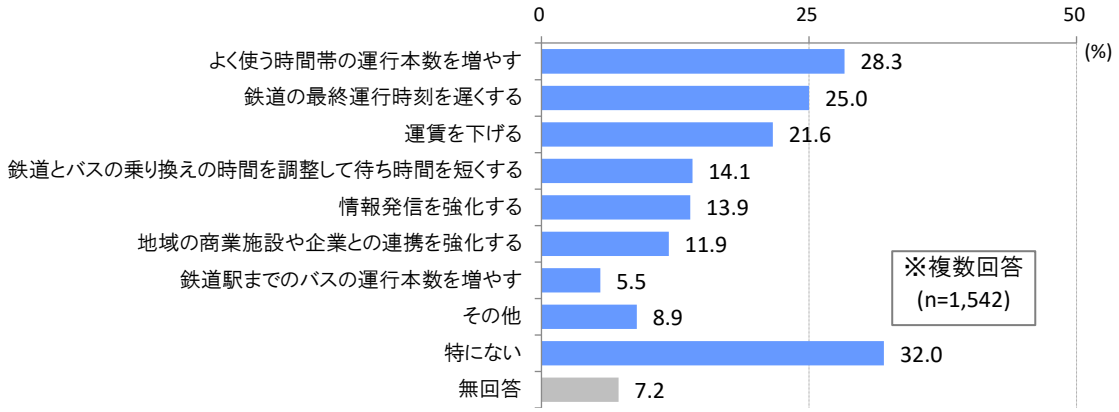


図　鉄道が使いやすくなるための改善点

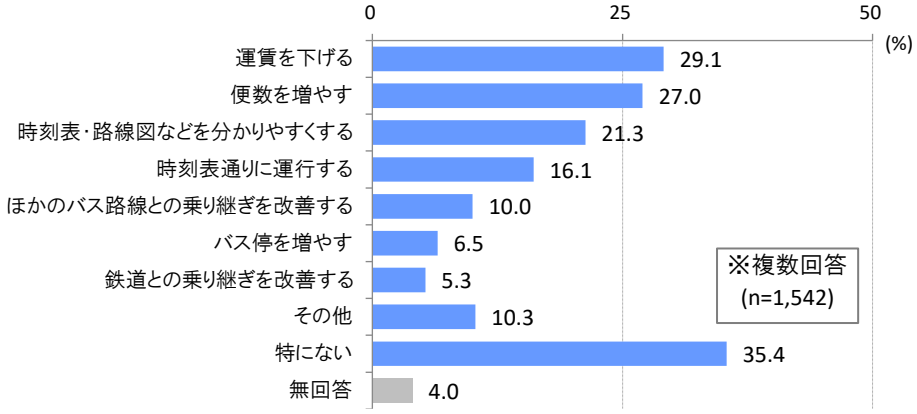


図　路線バスが使いやすくなるための改善点

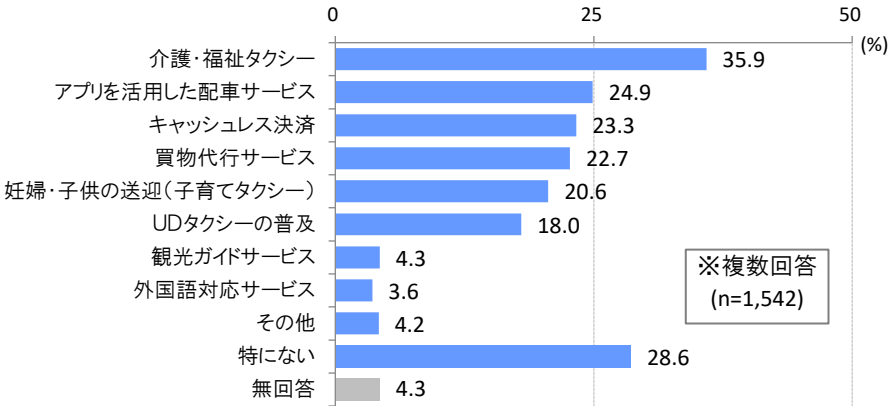
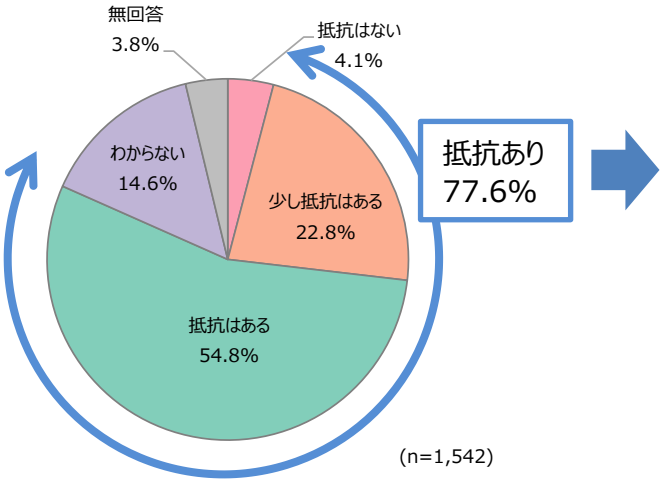


図　今後、タクシーに必要なサービス

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

■　「まちなかまでの公共交通の移動について、途中の駅やバス停で乗り継ぎが必要となった場合の意向」を把握した結果が以下となります。
■　「抵抗はある」と「少し抵抗はある」の回答が８割を占める結果となり、各地区の回答結果をみると、佐賀関地区や野津原地区で若干割合が低いですが、全地区において抵抗を感じることが分かりました。
■　公共交通の乗り継ぎに重要な条件としては、「乗り継ぎ時間の短縮」や「駅や主要バス停周辺の環境整備」、「分かりやすい情報発信」が特に重要である結果となりました。



【地区別の指摘割合】

地区	抵抗あり
大分(n=261)	78.9%
鶴崎(n=182)	82.4%
大南(n=171)	78.9%
稙田(n=187)	80.7%
大在(n=135)	81.5%
坂ノ市(n=146)	72.6%
明野(n=164)	79.9%
野津原(n=151)	70.2%
佐賀関(n=143)	69.9%
無回答(n=2)	0.0%

図　乗り継ぎが必要になった場合の抵抗感

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

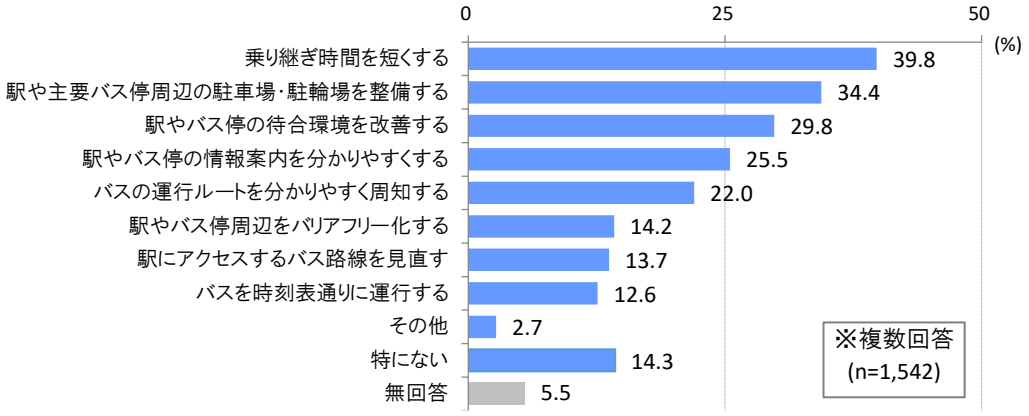


図　公共交通の乗り継ぎに重要な条件

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

4-1-4　市民の交通政策に対する認識

■　地域公共交通網形成計画の期間中に大分市内において交通事業者や市等が中心となって実施した公共交通の取組の認知度や利用状況、意向（市民が進めて欲しいと思っている取組）は以下の結果となります。

■　知っている取組として、比較的高いのが、「SUGOCA」と「nimoca」の交通系 IC カード、「JR 九州インターネット予約サービス」となっており、利用状況も高い結果となっています。市の取組の中では「自動運転の実験運行」と「長寿応援バス」となっていますが、利用状況からみると、各取組で１割に満たない結果となっています。

■　もっと進めて欲しい取組が比較的高いのは、交通事業者の取組・情報発信の取組の中では「公共交通情報ナビ」、「休日ファミリー割引」、「LINE を活用した情報発信」、「配車アプリ」、「バスどこ大分」となっています。大分市の移動手段にかかる取組の中では、「長寿応援バス」、「鉄道駅バリアフリー化」、「各地区内を運行する循環バス実証実験」、「自動運転の実験運行」となっています。

表　公共交通の取組の認知度や利用状況・意向

【交通事業者の取組･情報発信の取組】

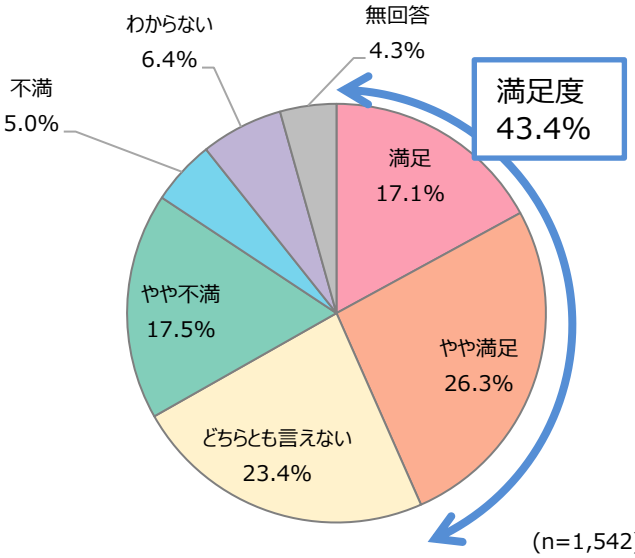
『交通事業者の取組』や『情報発信の取組』	①知っているもの	②使った（利用した）もの	③もっと進めてほしいもの
マルのり定期（バス事業者）	2.6%	0.5%	5.2%
１０１６（といろ）バス（バス事業者）	1.8%	0.1%	4.9%
１日乗車券ワイド･ミニ（バス事業者）	5.9%	0.6%	6.7%
佐賀関あじさばすきっぷ（バス事業者）	8.6%	0.2%	6.2%
モンキー･マリンチケット（バス事業者）	2.3%	0.3%	5.7%
休日ファミリー割引（バス事業者）	6.1%	1.9%	9.3%
ＪＲ九州アプリ（鉄道事業者）	13.7%	8.0%	6.5%
ＪＲ九州インターネット予約サービス（鉄道事業者）	25.3%	15.9%	6.4%
ＳＵＧＯＣＡ（鉄道事業者）	32.9%	17.4%	5.4%
ｎｉｍｏｃａ（バス事業者）	27.5%	15.8%	5.1%
配車アプリ（タクシー事業者）	11.7%	1.1%	8.4%
ＬＩＮＥを活用した情報発信（交通事業者）	3.4%	0.7%	9.1%
バスどこ大分	9.1%	7.1%	8.2%
バス停の多言語化	3.5%	0.3%	6.5%
公共交通情報ナビ（乗り継ぎ案内）	4.9%	2.3%	10.1%
大分市パークアンドライド駐車場ナビ	4.0%	0.7%	7.6%

【大分市の移動手段にかかる取組】

『交通手段にかかる取組』	①知っているもの	②使った（利用した）もの	③もっと進めてほしいもの
コミュニティバスの運行（野津原、滝尾）	29.0%	0.6%	6.6%
自動運転の実験運行（中心市街地等）	36.6%	0.5%	8.2%
各地区内を運行する循環バス実証実験	20.4%	1.1%	10.6%
鉄道駅バリアフリー化（鶴崎駅、大在駅、高城駅など）	18.4%	2.5%	13.0%
グリーンスローモビリティの実験運行（野津原、佐賀関）	13.6%	0.7%	6.5%
中心市街地循環型バス「大分きゃんバス」	27.9%	4.2%	7.3%
おおいたサイクルシェア	24.5%	1.1%	7.2%
サイクル＆バスライド	4.2%	0.0%	5.6%
長寿応援バス（旧ワンコインバス）	35.7%	9.2%	13.6%
ふれあい交通	6.7%	0.1%	6.0%
おでかけ交通	2.5%	0.2%	6.1%

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

■　市民が市内移動を快適と感じているかを市民アンケートで把握した結果です。
■　市内移動について自家用車移動を含む場合の満足度評価（満足+やや満足の割合）は 43%となっている一方で、公共交通のみの移動の場合、17%となっており、20 ポイント以上も低い結果となりました。
■　この結果は、年齢層別にみても、地区別にみても、同様の傾向にあることが分かりました。



【年齢層別満足度】

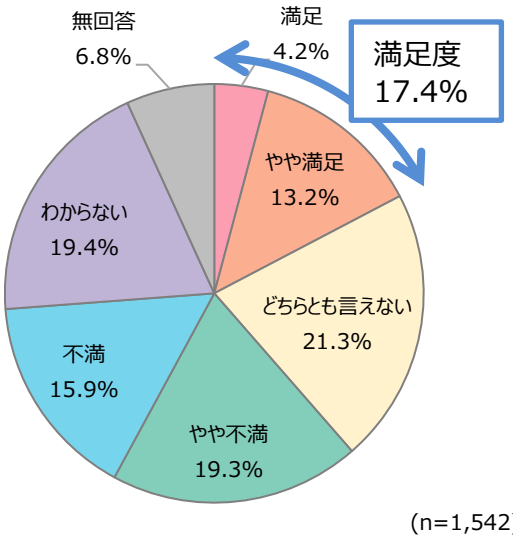
年齢層	満足度
19歳以下(n=98)	54.1%
20～39歳(n=299)	43.8%
40～59歳(n=421)	44.4%
60～64歳(n=202)	49.0%
65～74歳(n=412)	39.8%
75歳以上(n=108)	32.4%
無回答(n=2)	0.0%

【地区別満足度】

地区	満足度
大分(n=261)	47.5%
鶴崎(n=182)	41.2%
大南(n=171)	42.1%
稙田(n=187)	48.7%
大在(n=135)	39.3%
坂ノ市(n=146)	43.8%
明野(n=164)	49.4%
野津原(n=151)	40.4%
佐賀関(n=143)	33.6%
無回答(n=2)	0.0%

図　市内移動の快適性評価（自家用車移動を含む）

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査



【年齢層別満足度】

年齢層	満足度
19歳以下(n=98)	25.5%
20～39歳(n=299)	14.0%
40～59歳(n=421)	15.0%
60～64歳(n=202)	15.8%
65～74歳(n=412)	20.6%
75歳以上(n=108)	18.5%
無回答(n=2)	0.0%

【地区別満足度】

地区	満足度
大分(n=261)	25.7%
鶴崎(n=182)	13.2%
大南(n=171)	15.8%
稙田(n=187)	14.4%
大在(n=135)	19.3%
坂ノ市(n=146)	15.1%
明野(n=164)	21.3%
野津原(n=151)	11.3%
佐賀関(n=143)	15.4%
無回答(n=2)	0.0%

図　市内移動の快適性評価（公共交通のみ）

資料：大分市の公共交通に関するアンケート調査

4-2 地域まちづくりビジョン

■　13 地域全ての地域において、公共交通に関する提言・事業提案があり、そのなかでも、地域の特性にあった、地域内移動に関する提案・意見等が多く見られました。

表　公共交通に関する提言・事業提案（1／2）

地域	提言	事業提案	概要（抜粋）	ビジョン会議・フォローアップ会議の委員意見等
大分中央	地域全体の回遊性の向上	回遊性の向上のためのルート整備	・大分駅～鉄道残存敷～大友氏遺跡～大分城址公園をめぐる遊歩道や自転車道など、大分の歴史に触れる散策ルートとして整備するとともに、徒歩での散策を補完するため、循環バス等の公共交通機関の利便性向上が必要。	・大分駅から大友氏館まで、実際に自転車で回ってみると移動が容易でない部分がある。更なる回遊性の向上に期待したい。
大分東部	地域ｺﾐｭﾆﾃｨの活性化の促進	大分東部公民館の機能強化	・大分東部公民館を地域の拠点としての活用やソフト・ハード含めた機能面の強化。	
大分西部	暮らし/住み続けたくなる地域、住んでみたい地域づくり	買い物弱者支援事業	・狭隘道路や傾斜面が多い地域において、高齢者等の買い物弱者の支援策として、乗合タクシーや移動販売等を実施する。	・高齢化が進み、免許返納者が増えている。 ・地域に店がなくなり、買い物が不便になった。 ・道が狭く、バスが通ってない。
		鉄道残存敷の利活用事業	・日豊本線の鉄道残存敷きの利活用として、地域住民が利用できる憩いの場とするとともに、観光拠点と JR 大分駅を結ぶ移動空間とする。	・鉄道残存敷と住吉川の一体的な活用。
大分南部	住み続けたくなる、帰ってきたくなる地域づくり	JR の線路を利用して富山方式の路面電車を走らせる	・大分駅から大分大学駅の間に、3～400m間隔で新駅を設置し、路面電車を走らせることで観光客を集めることができ、高齢者にも優しい公共交通となる。	・豊肥線の駅を増やした方がよいと考える。
南大分	道路をはじめとする生活基盤の整備・充実	コミュニティバス事業	・南大分の病院や駅等を周遊できるコミュニティバスを運行。 ・誰もが気軽に病院や買い物や学びに出掛けることのできる環境整備。	・南大分の病院、駅、まちなかを 100 円で周遊できるバス。
鶴崎	鶴崎駅や鶴崎市民行政センター周辺を核とした街のにぎわいづくり	鶴崎駅周辺の整備	・鶴崎駅周辺のバスの利便性を向上させる。 ・地域を循環するバス路線があればまちの活性化につながる。 ・道路や公共交通の機能を充実させ、生活の利便性を向上させる。	・鶴崎駅を降りてからの交通手段が少ない。 ・地域を循環する小さいバスがあれば、まちの活性化につながる。 ・高齢者が大変なのでマイクロバスなどが運行できれば。
大南	公共交通網等の整備による住みよいまちづくり	コミュニティバスなどを活用した買い物弱者にやさしい地域づくり事業	・高齢者などの買い物弱者への支援のためのコミュニティバスの運行と併せ、ワンストップショッピングができる施設の整備。 ・中判田駅を起点に大南地域を循環するシャトルバスの運行。	・戸次の新バイパスの開通に合わせて、バイパスに大南公民館も近いことから、地元住民の生活利便と本町に地区外から来る方へのアクセスの一つの手段としてコミュニティバスを運行して欲しい。

表　公共交通に関する提言・事業提案（２／２）

地域	提言	事業提案	概要（抜粋）	ビジョン会議・フォローアップ会議の委員意見等
稙田	快適で魅力あるまちづくりの促進	わさだ地区専用コミュニティバスの運行	・公共交通の拠点機能（バスセンター等）強化や利便性向上に引き続き取り組むとともに、民間と行政の役割分担を整理する中で、コミュニティバスを充実させる。 ・買い物弱者対策としてわさだタウン・稙田市民行政センターを経由するコミュニティバスを運行。	・稙田にコミュニティバスのようなものを走らせたら（ホノルルやディズニーランドで走っているようなバス）。 ・バスは多いけれど、大きい道路しか走っていない。
大在	人を呼び込むふるさとづくり（産業・福祉）	平成のまち大在の観光事業	・道の駅を整備したり、バスで三井造船や日本文理大学の見学に回れるようにする。	・文化遺産や日本文理大学や造船所が２か所あり、バスで回ってもらうことも１つの観光事業となる。
坂ノ市	安全・安心なまちづくり	子どもや高齢者の安全を確保する道路や交通網の整備促進	・ふれあい交通等の交通網の充実。	・ふれあい交通のルートは、最寄りの路線バスのバス停までとなっており、バス停の場所によっては、利用しにくい場所もあるので市によく相談することが大切。
佐賀関	便利で快適なまちづくり	交通弱者対策事業	・JR と連携し、JR 幸崎駅から佐賀関半島循環バスを運行する。 ・バスと JR 幸崎駅との接続の利便性向上。 ・高齢者にもっと出掛けてもらうため、ワンコインバスやコミュニティバス、乗合タクシーの運行を行う。	・幸崎駅から佐賀関を周る交通機関の充実。 ・駅までのアクセス強化。
野津原	豊かな自然・文化財を活かした観光の振興	野津原の桜の名所×ウォーキング×（桜の）特産物	・桜を活かした野津原の特産品の開発や、バスやウォーキング、マラソンなどで、野津原を巡るイベントを実施。	・高齢になるとバス等が今のままでは不便。 ・病院や買い物に行くときに車がないと動けない。
明野	新しい試みと魅力の発信を	コミュニティバスの運行などの公共交通網の整備	・事業者、医療・福祉機関、自治会、行政の協働でコミュニティバスの運行を行うなど、さまざまな方法により公共交通の整備を検討する。	・コミュニティバスやグリーンスローモビリティなどのルート設定の際には明野には地理的特性があるため事前に地元と協議していただきたい。

4-3　交通事業者ヒアリングにみる今後の公共交通サービスの方向

市民・交通事業者・行政が連携し、地域公共交通ネットワークの構築

市内バス事業者は、１社単独の取組以外にも、バス事業者同士がタッグを組んでの利用促進等の取組等を行ってきたほか、行政と連携した取組を進めてきました。

バス事業がコロナ前から厳しい経営状況が続いており、コロナの影響を強く受け、さらに悪化している状況にあります。バス事業者全体の収益悪化により、路線撤退やサービス縮減等が生じてしまう恐れがあります。

そのような状況を市民の皆さん・利用者の皆さんとも共有しつつ、地域の皆さんと一緒になって、路線再編や利用促進を行うことが今後の課題だと思っています。

自家用車に過度に依存しない交通体系の実現

利用促進の一環として、通勤定期券の利用促進が必要だと考えます。

例えば、大分県では「エコ通勤割引」などの取組があり、そのような取組と市の政策を連携させること、企業が従業員に捻出している通勤手当を「通勤定期券の現物支給」に切り替えることを促すことで、低炭素社会の実現に加え、バス事業者からみた定期券の売上増加の一石二鳥を期待しています。

バス事業者

乗合タクシー（ふれあい交通）の利用促進及び見直し

ふれあい交通の運行は市内タクシー事業者・地域の皆さん・大分市と密に連携をとりつつ、取組を進めています。今、タクシーの運転手不足は大分市にとどまらず、地方都市の大きな問題となっています。

そのような中で、現在ふれあい交通の中で、利用者が比較的少ない地区においては、運転手の生産性を高めるため運行エリアの統合等の工夫が必要だと思っています。

また、利用者の皆さんからは「今から乗りたい」という声が聞こえてきています。スマートフォンのアプリを用いた予約方法が広まっていけば、実車・回送中の車両を有効活用できる可能性もあります。ただし、ふれあい交通等のサービス拡大がタクシーの民業圧迫にならないようにお願いしたいです。

タクシー協会

高齢者が運転免許返納後も安心して生活していくためのタクシーの最大限活用

高齢者が運転免許返納後も安心して生活していくため、市内移動における公共交通の利用促進にあたっては、バスのみならず、タクシーの利用促進や最大限の活用に期待しています。

交通事業者全体の魅力発信・情報発信の強化

バス・タクシー合同でイベント等を行い、業界の魅力等を発信し、利用促進を進めていくべきだと考えています。

バス事業者

タクシー協会

5. 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。

6. 大分市地域公共交通計画が目指すもの

6-1 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。

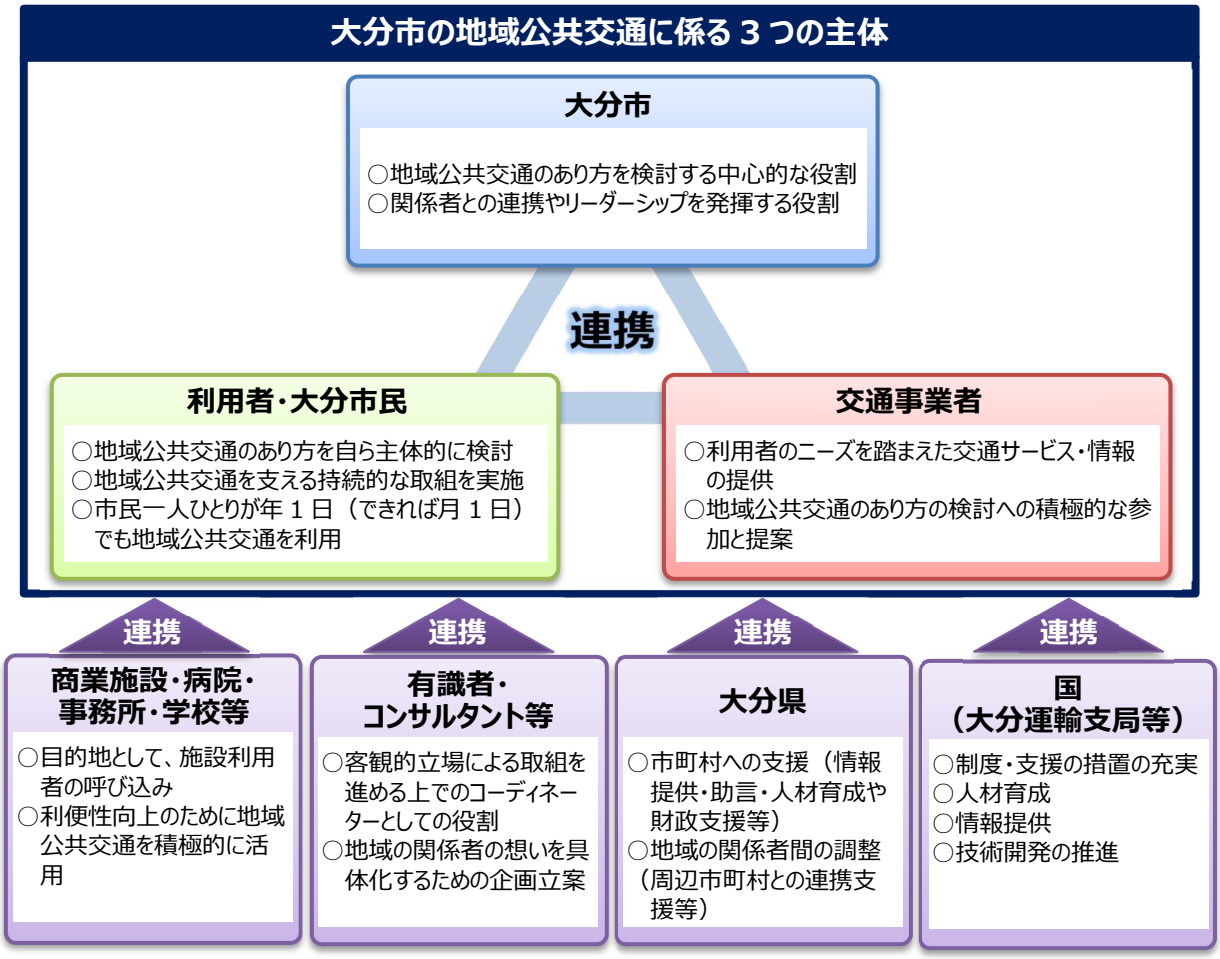


図　連携のイメージ

本市の地域公共交通に関する関係者の役割

■ 大分市（行政）

大分市（行政）は、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となり、市民・利用者や公共交通事業者をはじめとする地域の関係者と検討・合意形成を図ります。また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むこととします。

また、地方の総合行政を担う立場から、まちづくり、観光振興その他の観点を踏まえながら、これまで連携が十分でなかった分野を含め、関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に施策を実施します。

■ 公共交通事業者

公共交通事業者は、協議会等における協議に積極的に参画するとともに、利用者の視点に立ち、地域において合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることとします。

また、IC カード等の技術も活用しつつ、より詳細な利用実態や潜在的な需要の把握をはじめとして、従来行ってきた事業のやり方に捉われず、地域公共交通の利用減少を食い止め、回復していく取組を展開するよう努めることとします。

■ 市民・利用者等

市民・利用者等は、主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生に向けた検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や、市民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、市民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることとします。

また、その他の地域の関係者についても、公共交通の活性化及び再生を支える担い手として、積極的に取組を行うよう努めることとします。

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。

本市の地域公共交通の課題	本市における地域公共交通の基本方針
日常生活の移動（おでかけ）を支える公共交通のあり方	（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
まち（拠点）のにぎわいを創出する公共交通のあり方	（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
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	（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
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	（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

（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

6-2-2　本市の地域公共交通のあるべき姿

1）目指すべき将来都市構造イメージ（大分市立地適正化計画）

目指すべき将来都市構造イメージは、上位計画や都市の成り立ちなどを踏まえ、都市機能の集積を目指す「拠点」と、都市活動を支える主要な交通体系である「ネットワーク（軸）」の考え方などを示します。

「拠点」については、県都として活力ある大分都心拠点の形成を進めていくとともに、旧市町村の中心部など、歴史的に地区の中心的な役割を担ってきた地区等についても地区拠点として位置付け、交通アクセス性の優れた場所に地域特性を踏まえた各種都市機能の維持・集積を図り、個性と魅力ある都市づくりを進めていきます。

「ネットワーク（軸）」については、自家用車に過度に頼らなくてもよい自立的な暮らしを守る観点から、公共交通幹線軸等によって拠点間の連携・補完を促進するとともに、郊外住宅地や田園集落等で暮らす人々も、公共交通ネットワークを利用して、都心部や地区拠点に買い物や通院等に出かけることができる公共交通環境の形成を図ります。

今後は、特色のある拠点の形成、拠点間および拠点への公共交通ネットワークの形成を図ることで、郊外に広がる農地や森林などの自然環境と調和しながら、だれもが市民生活に必要な機能を充足できるとともに、都市としての価値・活力を高めることのできる将来都市構造に転換するため『多極ネットワーク型集約都市』の形成を目指します。

表　拠点の種類と役割及び区域

拠点の種類	役割及び区域
都心拠点	市全体かつ東九州の中核となり、高次で多様な都市機能を備え、集約型都市を先導する都市の顔となる拠点
	①大分都心拠点（中心市街地及びその周辺部）
地区拠点	地区生活圏の中心となり、その圏域に必要とされる多様なサービスが享受できる拠点
	合併前旧市町村の単位を基本に以下の９箇所を設定 【市街化区域内】①鶴崎地区拠点、②南部地区拠点、③戸次地区拠点、④稙田地区拠点、⑤大在地区拠点、⑥坂ノ市地区拠点、⑦明野地区拠点 【市街化区域外】⑧佐賀関地区拠点 【都市計画区域外】⑨野津原地区拠点
交通結節拠点	鉄道駅周辺など公共交通によるアクセス性に優れた特性を生かしたまちづくりを進める拠点
	１日平均利用者数が 10,000 人以上の鉄道駅周辺 ①大分交通結節拠点
交通結節点	交通結節機能の強化を図るエリア
	【市街化区域内】①鶴崎交通結節点、②南部交通結節点、③戸次交通結節点、④稙田交通結節点、⑤大在交通結節点、⑥坂ノ市交通結節点、⑦明野交通結節点 【市街化区域外】⑧佐賀関交通結節点 【都市計画区域外】⑨野津原交通結節点

出典：大分市立地適正化計画

表　ネットワークの種類と機能分類及び該当する公共交通

ネットワークの種類	機能分類	該当する公共交通
公共交通幹線軸	○複数市町村をまたぐ広域的な移動や、地区拠点間の連携・交流など、多様かつ高度な都市機能が集積する市街地への円滑なアクセスを確保することで、市民・交流者の都市活動を支える。 ○需要に応じて利便性の高いサービスを提供する。	・フェリー ・鉄道 ・高速バス ・大分空港アクセスバス ・路線バス（広域幹線） ・路線バス（基幹軸）
拠点間連携軸	○市内の公共交通軸としての機能を担うとともに、将来都市構造を誘導するため、需要に応じて、１時間に２本以上のサービス水準を確保すべき軸とする。	・路線バス（支線）
拠点形成促進軸	○人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、都市活動を支え、拠点のにぎわいづくりに寄与する軸となる。	・路線バス（支線） ・中心市街地循環バス
デマンド型交通	○中山間部の生活交通を支える軸となる。 ○公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し、路線バスへ接続することで市街地部への移動を可能とする。 ○利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、地域主体の住民協働型の公共交通を目指す。 ○車両や運行形態は、地域特性や移動需要に応じて適宜判断する。	・ふれあい交通

出典：大分市立地適正化計画

2）居住推奨区域の設定

①基本的な考え方

都市再生特別措置法に基づく「居住誘導区域」は、人口減少のなかにあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきとされています。居住誘導区域を定めることが考えられる区域として以下が想定されています。

○都市機能や居住が集積している都市の中心拠点および生活拠点並びにその周辺の区域
○都市の中心拠点および生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
○合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

（都市計画運用指針より）

②大分市における居住推奨区域（居住誘導区域）設定の考え方

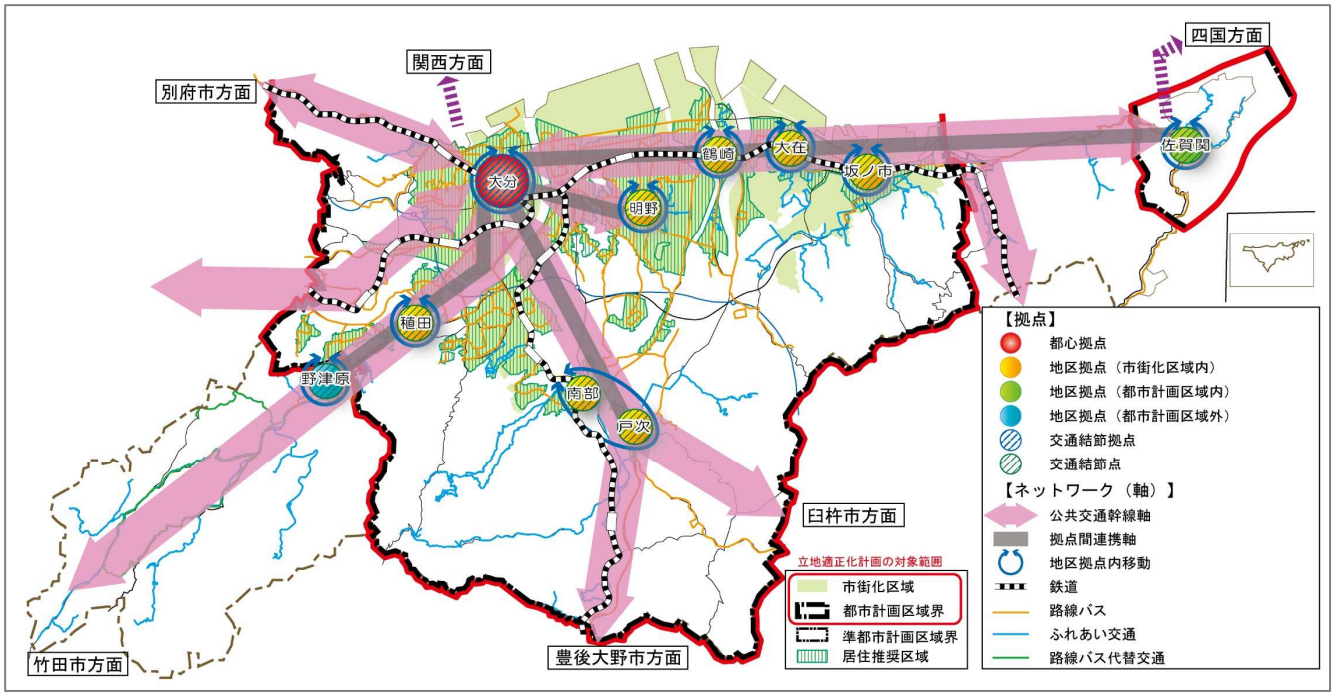
本計画では、都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域の名称を『居住推奨区域』とし、都市づくりの基本方針で示した「３ だれもが安心して暮らし続けることができる居住環境づくり」を進めるため、将来にわたって人口集積性・交通利便性・災害安全性が高いと考えられる区域への居住を推奨することで一定のエリアにおける人口密度の維持を図ります。

具体的には、誘導区域の設定の対象となる市街化区域内において、拠点に加えて、鉄道駅やバス停から歩いて移動できる一定の範囲や、土地区画整理事業や大規模住宅団地開発等により一定の都市基盤が整備されている区域などをベースに、災害発生の危険性の高い区域などの「居住に適さない区域」を除外する等により居住推奨区域を設定します。

なお、水防法に規定する「洪水浸水想定区域」や、津波防災地域づくりに関する法律第８条第１項に規定する津波浸水想定における区域、土砂災害防止法に基づく基礎調査等により判明した災害の発生のおそれのある区域は、「居住に適さない区域」に位置付けしないものとします。

■居住に適さない区域
・土砂災害特別警戒区域　・土砂災害警戒区域　・地すべり防止区域　・急傾斜地崩壊危険区域
・工業専用地域　・流通業務地区　・臨港地区　・工業地域　・一部の準工業地域　など

～本市の地域公共交通網のあるべき姿～



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枢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」、路線バスが休廃止された地域を運行する「路線バス代替交通」、公共交通の利用が不便な地域を運行する「ふれあい交通」などが路線バス等を補完しています。

なお、路線バスや路線バス代替交通、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」、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」及び「地域内観光フィーダー系統国庫補助金」を活用し、運行を維持・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（地域内フィーダー補助）及び観光振興事業（地域内観光フィーダー補助）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（地域内フィーダー補助）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	路線バスが休廃止となった地域において代替交通を運行し、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。一部系統については、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指します。
	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。

※市域をまたいで運行する地域間幹線系統の一部系統は、県等が策定する地域公共交通計画に位置付け、役割、必要性等が設定されており、それに基づき、地域公共交通確保維持事業を活用します。

６-２-４ 国庫補助事業の必要性

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（地域内フィーダー系統補助）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。
- 鉄道、路線バスがない交通不便地域においては、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を活用し、路線バス、路線バス代替交通、ふれあい交通により市民の移動手段を確保する必要があります。

■観光振興事業（地域内観光フィーダー系統補助）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、地域住民の日常生活を支える生活交通の一部路線では、鉄道駅等の主要交通結節点と観光地域を結び、観光客の二次交通としての役割を担う路線があります。
- 自家用車を利用しない観光客や訪日外国人旅行者にとって、観光資源へのアクセス手段は限られており、路線バスが廃止されると観光地への移動に支障をきたすおそれがある状況です。
- このため、地域内観光フィーダー系統補助を活用し、生活交通としての役割に加え、観光の二次交通として市民及び観光客の移動手段を確保する必要があります。

■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）	・主に佐賀関地域の市民の通勤や買い物、通院等の移動を担う、日常生活に欠かせない路線です。また、佐賀関～臼杵駅間は、佐賀関地区と主要交通結節点である臼杵駅を結ぶ公共交通機関であり、観光客の移動手段としての役割も担っています。 ・一方、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く、交通事業者単独での路線の維持が困難な状況です。 ・このため、佐賀関～下浦間を運行する系統については地域公共交通確保維持事業、佐賀関～臼杵駅間を運行する系統については観光振興事業により運行を確保・維持する必要があります。
2	路線バス代替交通運行事業（柞原線、机張原線、中大山線、東八幡線）	・八幡地域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。また、八幡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、交通不便地域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。
3	ふれあい交通運行事業（一部ルート）	・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。

6-3　計画の目標

基本方針	目　標（評価指標）
（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	■だれもが安心して生活できる生活交通の確保 〔評価指標〕 ●フィーダー補助系統（路線バス）の利用者数 ●路線バス代替交通利用者数 ●ふれあい交通の利用者数
（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	■都市拠点と地区拠点のにぎわい創出 〔評価指標〕 ●大分きゃんバスの年間利用者数 ●各地区の特定するバス停のバス乗降客数（1日あたり）
（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	■公共交通利用者の維持・確保 〔評価指標〕 ●鉄道の乗車人員 ●路線バスの乗降客数 ●タクシー利用者数 ●路線バスの収支率（市内線） ●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） ●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）
（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	■だれもが利用しやすい公共交通 〔評価指標〕 ●全バス車両に占める低床バス車両の割合 ●全タクシー車両に占めるUDタクシーの割合 ●観光入込客数 ●「バスどこ大分」の年間閲覧者数 ●バス事業者のLINE公式アカウントの登録者数
	■基本方針に則った本計画記載事業の着実な実施 〔評価指標〕 ◆年次別の事業着手度合い

●：アウトカム指標　◆：アウトプット指標

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	-
	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%

6-4　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。

基本方針	目　標	取組の全体像
（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	だれもが安心して生活できる生活交通の確保	◆ 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 ◆ 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 ◆ 地域内の移動手段の調査・検討 ◆ 路線バス代替交通の運行及び見直しの検討 ◆ 新たなモビリティサービスの調査・検討（その他） ◆ 公共交通以外の輸送資源の可能性検討 ◆ 長寿応援バス事業の実施・継続・見直し
（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	都市拠点と地区拠点のにぎわい創出	◆ 中心市街地循環バス「大分きゃんバス」の運行 ◆ 中心市街地公有地利活用の調査・検討 ◆ 新たなモビリティサービスの実施及び検討（グリーンスローモビリティ） ◆ 海上アクセスに関連する取組（MaaS 等） ◆ パークアンドライドやサイクルアンドバスライド等の取組の促進 ◆ 新駅設置の可能性・役割の検討
（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	公共交通利用者の維持・確保	◆ 移動需要に応じた運行の見直し（地域旅客サービス継続事業の検討） ◆ 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） ◆ 県都大分市交通円滑化検討（BRT の検討） ◆ 公共交通の利用促進に向けた取組（モビリティ・マネジメント） ◆ 広域圏の公共交通との連携強化 ◆ 新たなモビリティサービスの実施及び検討（自動運転）
（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	だれもが利用しやすい公共交通	◆ バスロケ及びデジタルサイネージの運用 ◆ 低床バス、UD タクシーの導入促進等 ◆ 公共交通の情報発信の取組強化 ◆ 市民・来訪者の受入環境整備（観光戦略プランとの整合） ◆ バス停上屋、接続バス停の待合環境整備

図　実施する事業など

6-5　目標を達成するために行う取組の概要

各取組の実施時期と実施主体は次のとおりです。

表　取組の実施時期及び実施主体

取組の概要		実施予定時期			実施主体		
		前期 概ね1～2年程度	中期 概ね3～4年程度	後期 概ね5年程度	大分市	交通事業者	市民・利用者
（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	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	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	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	地域内の移動手段の調査・検討	実施・調査・検討			◎	○	○
	路線バス代替交通の運行及び見直しの検討	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	新たなモビリティサービスの調査・検討（その他）	調査・検討			◎	○	
	公共交通以外の輸送資源の可能性検討	調査・検討			◎	○	
	長寿応援バス事業の実施・継続・見直し	実施			◎	◎	○
（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	中心市街地循環バス「大分きゃんバス」の運行	実施・検討			◎	○	
	中心市街地公有地利活用の調査・検討	調査・検討			◎	◎	○
	新たなモビリティサービスの実施及び検討（グリーンスローモビリティ）	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	海上アクセスに関連する取組（MaaS 等）	調査・検討・（実施）			◎	◎	◎
	パークアンドライドやサイクルアンドバスライド等の取組の促進	実施・調査・検討			◎	◎	
	新駅設置の可能性・役割の検討	調査・検討			◎	◎	○
（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	移動需要に応じた運行の見直し（地域旅客サービス継続事業の検討）	調査・検討・（実施）			◎	◎	
	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）	調査・検討・（実施）			◎	◎	
	県都大分市交通円滑化検討（BRT の検討）	調査・検討			◎	◎	○
	公共交通の利用促進に向けた取組（モビリティ・マネジメント）	実施・調査・検討			◎	◎	◎
	広域圏の公共交通との連携強化	実施・調査・検討			◎	◎	
	新たなモビリティサービスの実施及び検討（自動運転）	実施・調査・検討			◎	◎	◎
（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	バスロケ及びデジタルサイネージの運用	実施・調査・検討			◎	◎	
	低床バス、UD タクシーの導入促進等	調査・検討・（実施）			◎	◎	
	公共交通の情報発信の取組強化	実施・調査・検討			◎	◎	○
	市民・来街者の受入環境整備（観光戦略プランとの整合）	検討・実施			◎	◎	
	バス停留所の利用環境整備	実施			◎	○	

注）実施主体：　◎･･･中心的な立場で実施、○･･･積極的な協力

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、路線バスの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		

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

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。

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。

② 取組の内容

■「ふれあい交通」制度の見直し

制度を見直し、利便性の向上を目指します。

■ルートの新設

公共交通の利用が不便な地域にルートを新設します。

■地域検討会の開催

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。

■利用環境の整備

「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。

■「ふれあい交通」運行管理システムの導入検討

「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。

■国庫補助の活用

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、ふれあい交通の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。

③ 期待される効果

■利便性の向上と利用者数の増加

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。

■公共交通不便地域の解消と公共交通の利用促進

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。

■事務の効率化と利用者の利便性向上

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。

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		

3） 地域内の移動手段の調査・検討

① 取組の目的

郊外部やまちなかの移動において、市民の移動手段の選択肢を増やすことによる利便性の向上や公共交通の補完、環境負荷の低減、駐輪場不足の解消、健康増進、市街地・観光地の回遊性向上などを目指し、シェアサイクルや新たなモビリティサービスなど、ファースト・ラストワンマイルの移動手段の調査・検討を行います。

② 取組の内容

■地域内の移動手段の調査・検討

地域ビジョンの実現に向け、ファースト・ラストワンマイルの移動手段のあり方等を調査・検討します。

■大分市自転車活用推進計画との整合

交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくりを目指し、自転車と公共交通機関との連携を強化するなど、自転車が交通施策の一つとして効果的な役割を担うことができるよう、最新の動向を踏まえながら、活用方法について調査・検討します。

■シェアサイクル普及促進事業

市内の各所に設置したサイクルポートにおいて、24 時間自転車の貸出・返却が可能なシェアサイクルの取組を引き続き実施します。

図　シェアサイクル設置ポート

③ 期待される効果

大分市の地域課題の解決に資するファースト・ラストワンマイルのあり方等を検討し、公共交通のみでは解決できない問題・課題に柔軟に対応できるファースト・ラストワンマイルの体系化が整理されることで、将来的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、市民・利用者	実施・調査・検討		

4）路線バス代替交通の運行及び見直しの検討

① 取組の目的

市内バス事業者は、路線バス利用者の減少や運転手不足等を理由に、利用者が少ない地域や狭隘道路で安全運行が困難な地域の一部路線を休廃止しています。それらの地域において、本市が、路線バス代替交通を運行し地域の生活交通を確保します。

② 取組の内容

本市が委託する一般乗合旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）が、ジャンボタクシー（定員９名）で所定の停留所を通過し最寄りの路線バス（乗り継ぎ停留所）に接続するよう運行します。

【運行形態】路線定期運行
【停 留 所】休廃止バス路線の停留所等
【そ の 他】最寄りの路線バスと乗り継ぎが可能な時刻、便数で運行

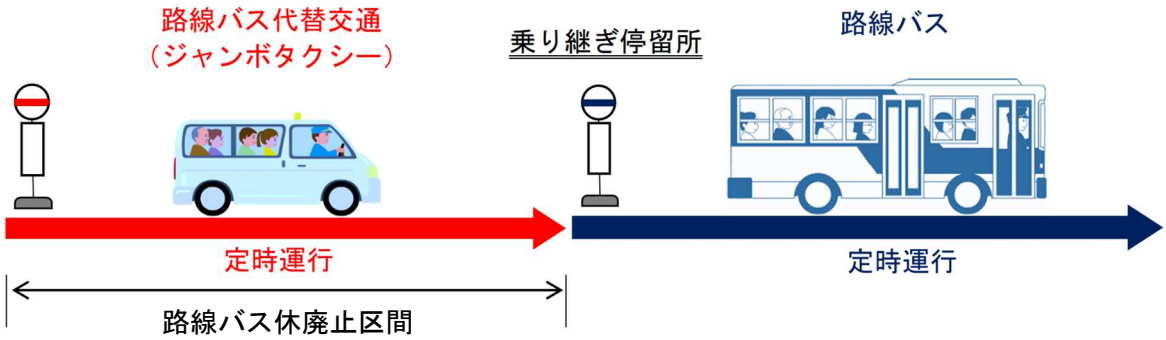


図　路線バス代替交通の概念図

■運行の見直し

沿線地域の住民が参加する「地域検討会」や利用者アンケート調査を行い、利用ニーズを踏まえ、利用実績に基づく運行の見直しを行います。

■国庫補助の活用

国庫補助を活用しつつ、路線バス代替交通を継続的に実施します。また、路線バス代替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は別表に記載。

③ 期待される効果

公共交通不便地域の発生を抑制するとともに、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公共交通ネットワークの維持を図ります。

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		

5）新たなモビリティサービスの調査・検討（その他）

① 取組の目的

国は、２０２５（令和７）年を目途に無人自動運転移動サービスの全国展開を目指すほか、空飛ぶクルマの２０３０（令和１２）年以降の実用化拡大を目指すなど、官民が連携し、新たなモビリティサービスの社会実装に向けた取組を行っています。

本市においても、高齢化や運転手不足などの地域課題の解決のほか、広域拠点間のアクセス強化等に資する新たなモビリティサービスの可能性について、調査・検討を行います。

② 取組の内容

■多様な技術を活用した新たなモビリティサービスに関する調査・検討

本市域内及び大分都市広域圏における交通の課題を整理します。

新たなモビリティサービスの最新動向について、国内外の事例などを基に情報を整理・分析します。

超小型モビリティや電動キックボード、AI オンデマンド交通、空飛ぶクルマなど、近年普及・開発が進む新たなモビリティサービスの調査・検討を行います。

【新たなモビリティサービス例】

図　AI オンデマンド交通
（西日本鉄道株式会社）

図　空飛ぶクルマ※
（株式会社 SkyDrive）

図　超小型モビリティ
（トヨタ車体株式会社）

図　電動キックボード
（株式会社 Luup）

※空飛ぶクルマ…電動垂直離着陸型無操縦者航空機

③ 期待される効果

国や関係市町、民間事業者と連携し、新たなモビリティサービスに関する調査・検討し、運転手不足や移動手段の確保などの地域公共交通が抱える課題解決を目指します。

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	調査・検討		

6）公共交通以外の輸送資源の可能性検討

① 取組の目的

既存の公共交通を最大限活用し、公共交通ネットワークを確保・維持することを基本とし、今後、公共交通のみでは移動手段の確保が難しくなる場合を想定し、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。

② 取組の内容

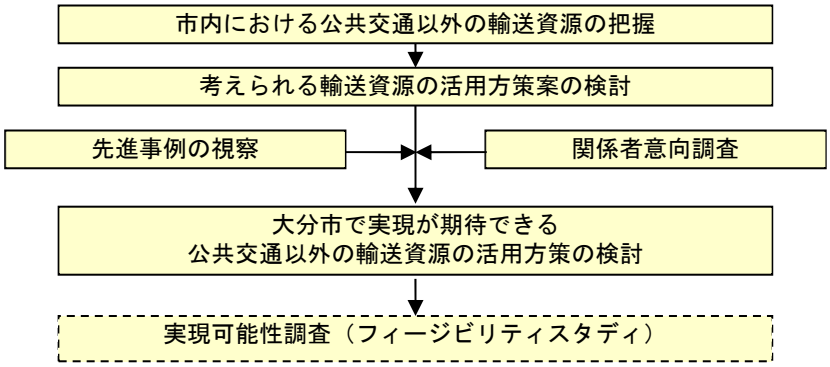
■公共交通以外の輸送資源の可能性検討

鉄道や路線バス、路線バス代替交通、ふれあい交通、タクシー（タクシー相乗りやタクシー宅配を含む）といった既存の公共交通サービスの維持ができない場合の公共交通以外の輸送資源の活用可能性について調査・検討します。

公共交通以外の輸送資源としては、①行政や民間が運行主体となるスクールバスの利活用、②福祉分野の移動サービス、③各種施設・法人が実施している送迎サービス、④運送事業者の宅配サービスとの連携（貨客混載）等の人や物の移動サービス等があります。

本市では、庁内横断的な庁内連絡会（１２課）を開催し、公共交通以外の輸送資源を把握し、情報共有を図るとともに、輸送資源としての可能性を、引き続き、調査・検討します。

＜検討の全体像案＞



③ 期待される効果

実現が期待できる公共交通以外の輸送資源の活用方策等を整理し、既存公共交通のみでは移動手段の確保ができない場合に備え、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。

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		

7）長寿応援バス事業の実施・継続・見直し

① 取組の目的

高齢者が気軽に外出できる環境をつくり、健康の維持増進や積極的な社会参加の促進を図ります。

② 取組の内容

■長寿応援バス事業の実施・継続

市内に１か月以上住所を有する高齢者が、市内の一般路線バスを利用する際、市が発行する「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１５０円で利用できるよう継続的に事業を実施します。

＜事業内容＞

対象者	市内に１カ月以上住所を有する高齢者で次の１、２のいずれかに該当する人 １．70 歳以上の人 ※2020（令和２）年度から 2024（令和６）年度にかけて対象年齢を 65 歳以上から 70 歳以上に引き上げます。 ※1955（昭和 30）年４月１日以前に生まれた方は６９歳以下でも対象となります。 ２．運転免許を保有していない 65 歳から 69 歳の人
事業内容	市内の路線バスを利用する際、市が発行する「乗車証」をバス乗務員に提示することで、市内１乗車一律 150 円（現金）で乗車できます。
利用者負担	市内１乗車一律 150 円（現金） ※回数券・IC カードでの支払いはできません。
利用できるバス会社	大分バス・臼津交通・大分交通・国東観光バス ※高速バス、特急バス「やまびこ号」、定期観光バス、イベントバス用の臨時バスなどを除く ※急行バスは利用可
利用開始日	「乗車証」に記載された日から利用可能

■長寿応援バス事業の適宜、見直しの検討

高齢者が気軽に外出できる環境をつくり、健康の維持増進や積極的な社会参加を図ることを目的としている長寿応援バス事業について、利便性向上に向けた調査・検討を行います。

③ 期待される効果

高齢者の外出支援をすることにより健康の維持増進や積極的な社会参加が期待できるほか、公共交通の利用促進につながります。

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		

6-5-2　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

1）中心市街地循環バス「大分きゃんバス」の運行

① 取組の目的

中心市街地循環バス「大分きゃんバス」は、ＪＲ大分駅やまちなか、大分市美術館、大分県立美術館、大友氏館跡等の回遊性の向上と、高齢者や子育て家庭など、徒歩での長距離の移動が困難な方の中心市街地における移動の利便性を図り、中心市街地の活性化を目的に運行しています。

② 取組の内容

■中心市街地循環バスの運行

２０１５（平成２７）年６月から実証運行を開始し、２０１６（平成２８）年２月と２０１７（平成２９）年１０月に運行ルートや時刻表を変更し、本格運行に移行しました。２０２２（令和４）年４月からは、新たに歴史文化観光拠点として整備が進む大友氏館跡をルートに加えます。

今後も中心市街地の状況の変化に合わせ、ルートや時刻表、停留所の移設等の検討を行います。

■まちなかの商店街や沿線施設と連携した中心市街地活性化の取組

大分市美術館や大分県立美術館、南蛮 BVNGO 交流館等、ルート沿線の施設と連携し、「大分きゃんバス」を利用して中心市街地を回遊したくなるようなサービスを実施します。

また、バスの車内放送や車内デジタルサイネージにより、沿線施設やまちなかのイベント、本市を紹介する映像、音声で、大分市の魅力をＰＲします。

■利便性向上の取組

大分きゃんバスの利便性向上の取組として、１日乗車券の電子チケット化や販売窓口の拡大、車内公共 Wi-Fi の設置を行いました。また、水戸岡鋭治氏デザインによる、観光客にも分かりやすく魅力ある車両にリニューアルしました。

待ち合い環境改善のためにバス停上屋やベンチの設置、さらにバス停のマウントアップなどバリアフリーのための整備を引き続き実施します。

③ 期待される効果

沿線施設へのアクセス手段としてサービスを提供することで、徒歩での移動が困難な方も容易に移動できるようになり、施設への集客効果が見込まれます。

何度も乗車できる１日乗車券を活用することで、まちなかの回遊性が向上し、中心市街地の活性化につながります。

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	実施・検討		

2） 中心市街地公有地利活用の調査・検討

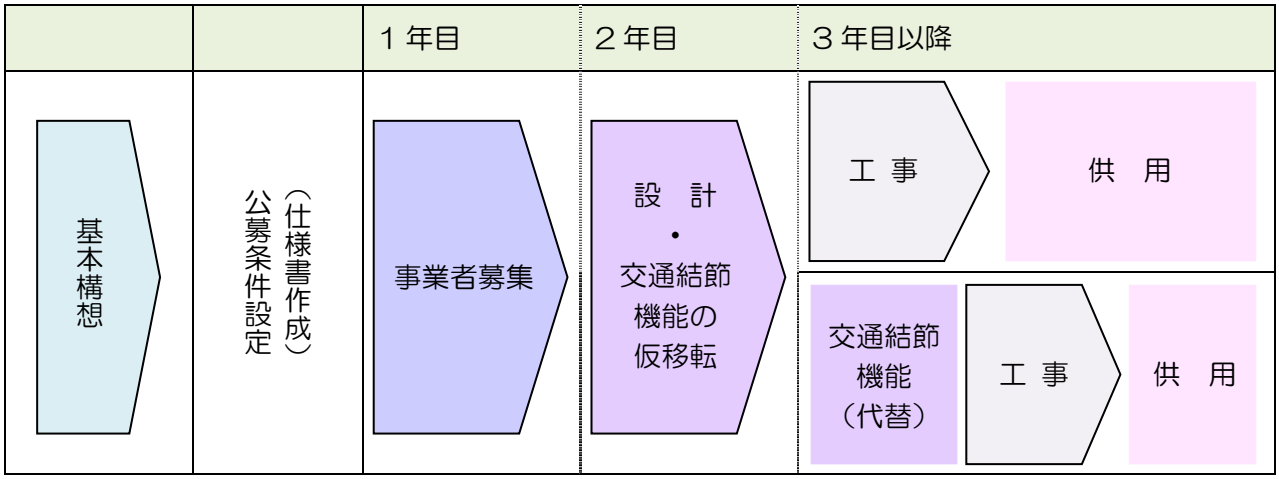
① 取組の目的

大分駅府内中央口広場の東に本市が所有する大規模公有地 22 街区と 54 街区があり、今後の中心市街地の魅力ある発展に資する利活用が望まれています。また、この公有地は、鉄道やバス、タクシーなど公共交通の結節する拠点であるため、市民や来街者の乗り継ぎ環境を円滑にするとともに、ハブ機能を持った公共交通ネットワークの強化が必要です。これらのことから、民間活力の活用も視野に入れ、２０１９（平成３１）年３月に策定された「中心市街地公有地利活用基本構想」に基づき、「県都の玄関口にふさわしい、にぎわいをつなぐ交流の場の形成」をコンセプトに今後の利活用方策を検討し、有効活用を図ります。

② 取組の内容

２０１９（令和元）年度に実施した民間アイデア募集や、民間事業者等との対話等により、今後の中心市街地の魅力ある発展に資する活用施策の策定に向け、近隣の大型再開発事業の状況や、新型コロナウイルス感染症による影響を見極めながら検討します。

今後の想定スケジュール（案）



③ 期待される効果

今後の中心市街地の魅力ある発展が期待され、鉄道や高速バス、路線バス、タクシーなどの乗継環境の改善が図られます。

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、市民・利用者	調査・検討		

3） 新たなモビリティサービスの実施及び検討（グリーンスローモビリティ）

① 取組の目的

高齢者等の移動困難者の支援や過疎地域における移動手段の確保など公共交通が抱える課題解決に向け、グリーンスローモビリティの実験運行を実施し、地域ニーズに合った新しいモビリティサービスの創出を目指します。

② 取組の内容

本市が所有するグリーンスローモビリティによる実験運行を実施し、地域の特性に合った活用方法を調査・検討します。フリー乗降を主体とした運行により、気軽で利便性の高い実験運行を目指します。

【活用例】
- 日常生活を支える移動
- 観光地での移動
- イベントでのシャトルバスとしての移動

※可能な限り、既存の公共交通との路線の重複を避け、乗り継ぎを促す。

③ 期待される効果

新たなモビリティサービスの創出により、地域ビジョンの実現に期待できます。
乗合による移動の楽しさを体験することで、日常生活における公共交通の利用促進に資します。

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		

4）海上アクセスに関連する取組（MaaS 等）

① 取組の目的

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。

② 取組の内容

■大分空港から大分市までの陸上交通・海上交通アクセスの利便向上にかかる MaaS 等の検討

大分空港と大分市を結ぶアクセス手段である「エアライナー」や県が主導で検討している「ホーバークラフト」等の二次交通、さらには市内での移動手段となる路線バスやタクシー等、複数の公共交通サービスの連携を高める、MaaS 等の検討を行います。

出典：国土交通省提供

③ 期待される効果

市外からの来街者や市民が大分空港と大分市を往来しやすくなるような環境整備を行うことで、公共交通の利便性向上と利用促進が期待できます。

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	調査・検討・（実施）		

5）パークアンドライドやサイクルアンドバスライド等の取組の促進

① 取組の目的

鉄道駅やバス停等を活用し、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及び渋滞緩和、環境負荷の軽減に向けた取組を行います。

② 取組の内容

■パークアンドライドの取組の促進

中心市街地などへの過度な自動車の流入を軽減し、鉄道・バスの利用を促進するために、ＪＲ駅周辺の既存の民営駐車場のほか、公的施設や商業施設等の駐車場等の利用に関する情報提供（大分市パークアンドライド駐車場ナビ）を行い、パークアンドライドの取組を促進します。

■サイクルアンドバスライド実証実験

市民の移動手段の選択肢を増やすとともに、サイクルアンドバスライドを促進することにより、自動車から自転車及び路線バスへの転換による市中心部の渋滞緩和、環境負荷の軽減、路線バス・自転車の利用促進を図り、また、サイクルアンドバスライドの利用者ニーズや乗継環境の課題等を把握・検討します。

地域の拠点となるバス停近くの店舗等に対し、専用駐輪場の設置協議を行い、利用需要の高い専用駐輪場の新規設置を検討します。専用駐輪場を新規設置する際には、設置する店舗等の意向を踏まえ、バリアポップもしくは床サインにより専用駐輪場の標示を行います。また、自治会へのチラシ回覧による情報発信のほか、企業等を訪問して事業説明と従業員等への周知などを行い、利用者の増加を図ります。

③ 期待される効果

道路混雑や環境負荷が低減されるほか、公共交通の利用促進が期待できます。

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	実施・調査・検討		

6） 新駅設置の可能性・役割の検討

① 取組の目的

既存の鉄道ネットワークを有効活用し、利用者のニーズに基づいた新駅設置の可能性について検討します。

② 取組の内容

地域ビジョンや要望等、地域課題の解決に向けた取組として、新駅設置の可能性について、調査・検討をします。

【大分南部地域まちづくりビジョン（抜粋）】

・提言１「下郡駅の開設とその沿線に防災公園のある桜並木道の整備」

歴史に裏打ちされた地域の観光資源を活かすため、人が集まりやすくなる新駅、沿線道路の整備を行う。宗麟大橋の開通により交通量が増加しているので、渋滞の緩和にもつながる整備を行う。

③ 期待される効果

鉄道は、大量輸送や定時性の確保に優れており、活用することで、道路渋滞の緩和や通勤通学、買い物など、日常生活の移動手段として大きく貢献します。

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	調査・検討		

6-5-3　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

1）移動需要に応じた運行の見直し（地域旅客サービス継続事業の検討）

① 取組の目的

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うとともに、市民・交通事業者・行政が連携し、地域公共交通ネットワークの構築を行います。

また、既存公共交通の維持が困難と見込まれる場合は、交通事業者や関係機関等と連携し「地域旅客サービス継続事業」の調査・検討を行い、切れ目のない、公共交通サービスの確保・維持を図ります。

【地域旅客運送サービス継続事業】

・乗合バスや鉄道等の特定旅客運送事業の利用状況や収支状況など、経営状況を勘案し、特定旅客運送事業者からの申出を契機として、今後の事業の維持が困難と見込まれる場合は、地方公共団体が関係者と協議して、サービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者を選定するもの。交通事業者がこれ以上のサービスの維持が困難だと相談するきっかけの場を用意するとともに、地方公共団体が中心となって、既存の交通事業者を含む関係者と連携し、代替サービスの維持・確保を図っていく。

② 取組の内容

■鉄道、路線バスの通勤・通学等を考慮した運行ダイヤ等の見直し

既存データや各種データを通じて、利用者の動向を踏まえながら、通勤・通学等を考慮した運行ダイヤや運行本数の見直しについて、鉄道やバス事業者等と協議を進めます。

■地域旅客運送サービス継続事業の検討

＜地域旅客運送サービスのイメージ図＞

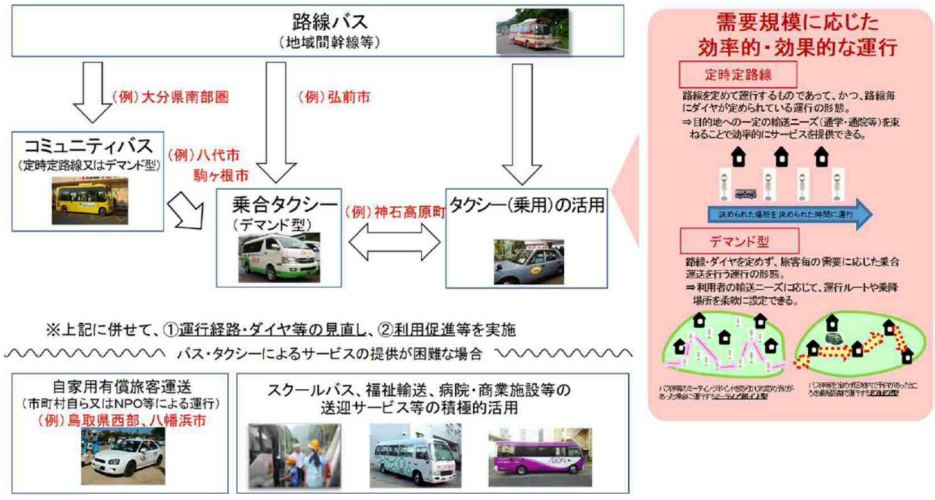


図　地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

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）		

2）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な増車・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）		

3）県都大分市交通円滑化検討（BRT の検討）

① 取組の目的

２０２０（令和２）年１０月に産学官の２１の機関で構成される「県都大分市交通円滑化検討会」により「県都大分市交通円滑化基本方針」が策定されました。基本方針において、大分駅～鶴崎間、大分駅～明野間への BRT 導入を目指すこととしており、バス基幹軸の強化を図ります。

② 取組の内容

■道路整備の推進とバスレーンの設置

定時性・速達性を高めるため、渋滞対策となる道路の整備を推進するとともに、新たなバスレーンの設置について取り組みます。また、バスレーンについては一般車への認知向上を図ることに加え、定時性・速達性を高めるその他の手法についても検討を進めます。

■「シンボル性」「大量輸送性」を目的とした連節バスの導入

連節バスの購入や新たな連節バス用の整備工場・基地や走行空間の確保等が必要となるため、バス事業者と連携を取りながら導入に向けた協議を進めます。

■BRT 路線に関連する路線バス網再編による運行の効率化

路線バス網の再編や運行ダイヤの改正について、バス事業者と連携を取りながら協議を進めます。

■拠点バス停「バスの駅」による待合環境強化

BRT 路線と路線バスの結節地点で、円滑に乗換えが可能となる拠点バス停「バスの駅」の具体的な位置選定や整備手法について検討を進めます。

■交通系 IC カードの普及促進

乗降時間の短縮や、乗り継ぎの円滑化を図るため、交通系 IC カードの普及に取り組みます。

■モビリティ・マネジメントの実施

「ノーマイカーデー」等の公共交通の利用促進に向けた意識啓発や時差出勤の促進などのモビリティ・マネジメントに取り組みます。

なお、BRT 導入は、長期的な取組となることから、今後の時代の潮流に目を向け、特に自動運転等の技術動向を見極め、必要に応じて柔軟に施策の変更を行っていきます。

③ 期待される効果

定時性・速達性の向上やシンボル性があり大量輸送が可能となる連節バスの活用により、移動が自家用車からバスに転換され、自動車総量が減少することで渋滞緩和につながります。

バス事業者の限られた資源（人・車両）の合理的な活用が図られ、路線の維持や運転手不足の対応が可能となります。

バス基幹軸を強化し明確化することで、利用者にとってわかりやすい路線網の構築が可能となります。

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	調査・検討		

4）公共交通の利用促進に向けた取組（モビリティ・マネジメント）

① 取組の目的

過度の自動車移動によらずに、市民の移動手段の多様化、意識化を図り、公共交通利用促進、交通渋滞の緩和、解消、CO_2 排出量の削減及び市民の健康増進を図ります。

② 取組の内容

■多様な主体を対象としたモビリティ・マネジメント※の実施

「大分市地域公共交通協議会」の開催、「大分県交通渋滞対策協議会（公共交通利用促進や交通渋滞対策の検討）」への参画、バスの乗り方教室、大分市パークアンドライド駐車場ナビ、公共交通マップなどの有効活用により、公共交通の利用促進を図る取組を実施します。

（事業一例）

■ヘルシー＆エコ通勤ウイークの実施

市内の渋滞緩和や二酸化炭素等の温室効果ガス排出抑制、本市職員の健康増進のため、自動車通勤者の通勤手段を公共交通、自転車、徒歩へと自発的に転換するよう促します。

■エコ交通まちづくり教室の実施

公共交通利用促進を目的とした「エコ交通まちづくり教室」を市内小学校を対象に、バス事業者と共同で開催します。

・公共交通の利用による環境負荷軽減に関する授業
・バスの乗り方や乗車マナーを学ぶバス乗車体験

■公共交通情報ナビの発信

バスや鉄道に関するウェブサービスや割引サービス、各地域における乗り継ぎ利用例を掲載した「公共交通情報ナビ」を発信し、公共交通の利用促進を図ります。

※モビリティ・マネジメント（MM）
自発的な公共交通利用を促すコミュニケーションを通じた交通政策。自動車交通に過度に依存する状態から、環境問題、個人の健康など様々な面を踏まえ、自発的に自家用車以外の交通手段を利用するように変えていく取組。

③ 期待される効果

市民が自主的に公共交通をかしこく利用する意識が醸成されることにより、公共交通の利用を促進し、公共交通利用者の維持・確保を図ります。

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		

5）広域圏の公共交通との連携強化

① 取組の目的

広域公共交通に関する計画との連携や整合を図ります。

② 取組の内容

■広域圏の公共交通との連携強化

豊予海峡ルートの実現に向けた取組と連携するとともに、大分県と大分市の共同事務局で取り組んでいる「大分都市圏総合交通計画」や「大分都市広域圏ビジョン」等の取組の推進を行います。

具体的には、豊予海峡ルートの整備をはじめ、本市と四国・関西方面を結ぶ太平洋新国土軸構想の実現に向けて、国や九州・四国各県、関係機関などと連携し、相互に情報共有や交流を行うなかで、事業の推進を図るとともに、広域交通網の構築と高速化を図りつつ、JR 大分駅をはじめとする主要鉄道駅交通結節機能の強化などにおいて連携を図ります。

■大分県中部圏地域公共交通計画との連携

活性化再生法の改正動向を踏まえながら、マスタープランである「大分県中部圏地域公共交通計画」、アクションプランである「大分県中部圏地域公共交通利便増進実施計画」を策定予定です（2022（令和４）年 10 月）。

鉄道各線や国大線関連路線等の旧市町村をまたぐ路線を幹線としながら、市町村間と連絡する準幹線、市町村内の地域内交通に至るネットワークを構築します。

市域を跨ぐ幹線について、大分県をはじめとする関係市町村と連携し、広域的な公共交通ネットワークの構築を図ります。

図　中部圏における公共交通ネットワークの形成方針（大分中部圏地域公共交通計画）

③ 期待される効果

モード間や公共交通事業者間の連携強化により圏内外を有機的につなぐ広域交通ネットワークを創出することで、地域間交流が活発化することに加え、市外からの来訪者や市民の広域移動が円滑になるよう環境整備を行うことで、公共交通の利便性向上と利用促進が期待できます。

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	実施・調査・検討		

6）新たなモビリティサービスの実施及び検討（自動運転）

① 取組の目的

国は、移動に関わる社会課題の解決に向けて、自動運転システムの高度化に向けた技術開発、関係する制度や交通インフラの整備、新しい技術の社会実装や社会的な受容性の醸成などを進めることとしています。

こうした中、本市は、高齢者等の移動困難者の支援や過疎地域における移動手段の確保、ドライバー不足への対応など地域公共交通が抱える課題解決に資する自動運転の実験運行を行います。

② 取組の内容

自動運転技術の社会実装に向けた取組を継続し、国、県、市、交通事業者、学識経験者が参画する「大分市自動運転のあり方検討会議」において、自動運転に対する社会受容性の把握や自動運転車両の活用方法等について調査・検討します。

■自動運転技術の社会実装に向けた取組

自動運転車両の実験運行について、一般公道における遠隔監視・操作技術等を取り入れるなど社会実装に向けた調査をします。

■大分市自動運転のあり方検討会議

自動運転技術の社会実装に向けて、走行ルートの選定やユーザーインターフェースのあり方、道路インフラ側からの支援などについて課題を整理し、その解決に向け調査、検討そ進めます。

図　大分いこいの道周辺を遠隔監視・操作で運行する自動運転車両

③ 期待される効果

自動運転には、多様化する移動ニーズに対応する、きめ細やかな新たなモビリティサービスを創出することが期待されており、持続可能な地域公共交通網の実現に向け、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を構築することを目指します。

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		

6-5-4　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

1）バスロケ及びデジタルサイネージの運用

① 取組の目的

バスロケーションシステムやデジタルサイネージなどの ICT 化を進め、市民や来街者における公共交通の利便性向上を図ります。

② 取組の内容

■バスロケーションシステムの運用

待ち時間や乗換案内などのバス運行に関する情報を網羅したバスロケーションシステムを運用するとともに、更新・機能強化を行います。

■「バスどこ大分」の周知

バスロケーションシステムのウェブサイトである「バスどこ大分」の周知を行います。

■デジタルサイネージの設置

市内中心部各バス停等、デジタルサイネージの設置箇所の増加を目指します。

■デジタルサイネージの表示内容の拡充

路線バス情報だけでなく、鉄道時刻表や観光情報など表示内容の見直しを検討します。

③ 期待される効果

公共交通の利便性向上を図ることにより、利用促進が期待できます。

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	実施・調査・検討		

2） 低床バス、UD タクシーの導入促進等

① 取組の目的

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー法」という。）では市町村主導で地域のバリアフリー施策を推進することとされており、高齢者・障がい者等を含む全ての人が、いつでもどこへでも、安心かつ円滑に移動できる社会の実現が求められています。

市内の交通事業者において、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）およびユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）を計画的に導入できるよう、導入に対する支援を実施・検討します。

② 取組の内容

■低床バスの導入

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標（２０２１(令和３)年度～２０２５(令和７)年度）では、乗合バス車両の総車両数から適用除外認定車両を除いた車両数に占めるノンステップバスの割合を約８０％とされています。

本市においては、乗合バス車両の総車両数に占めるバリアフリー法適合車両（低床バス、スロープ付き及びリフト付きバス）の割合を８０％以上にすることを目指します。

■UDタクシーの導入

バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標（２０２１(令和３)年度～２０２５(令和７)年度）では、『各都道府県における総車両数の約２５％についてユニバーサルデザインタクシーとする』とされていることから、本市においても総車両数の２５％以上をUDタクシーにすることを目指します。

■だれもが利用しやすい移動手段の構築を推進

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を交通事業者と連携し、取り組みます。

③ 期待される効果

低床バスや UD タクシーの計画的な導入により、安心かつ円滑に移動できる社会の実現が期待できます。

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）		

3）公共交通の情報発信の取組強化

① 取組の目的

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。

② 取組の内容

バスロケーションシステムやデジタルサイネージ、交通事業者のアプリや SNS などの取組を、引き続き、実施するとともに、公共交通の利便性向上や利用促進に向けて、交通事業者・行政が連携して、積極的な情報発信を行っていきます。

■バス事業者の LINE 公式アカウント

バス事業者の LINE の活用による効果的な情報発信により、バスの運行・接近情報、お得な乗車券、高速バスの予約など、簡単にアクセスできる取組を実施します。

■リアルタイム混雑状況の発信

バスロケーションシステム「バスどこ大分」のシステムを通じてバス車内のリアルタイム混雑状況を発信する取組を実施します。

＜リアルタイム混雑状況＞

出典：大分バス㈱HP

＜LINE 公式アカウント＞

出典：大分県

③ 期待される効果

公共交通に関する最新情報を簡単に収集でき、公共交通で移動できる環境整備を行うことで、公共交通の利便性向上と利用促進が期待できます。

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		

4） 市民・来街者の受入環境整備（観光戦略プランとの整合）

① 取組の目的

「第２次大分市観光戦略プラン」と整合を図り、交通事業者や観光事業者等と連携し、だれもが分かりやすい公共交通サービスの構築を目指し市民や来街者の受入環境の整備を行います。

② 取組の内容

■科学技術や新たなモビリティを活用した観光コンテンツの創造（基本方針３：基本施策３－１）

２０２３（令和５）年の就航を予定しているホーバークラフトのほか、野津原地区・佐賀関地区で実験運行を実施しているグリーンスローモビリティや自動運転車両などの新たなモビリティサービス、ドローンをはじめとする先端技術を観光コンテンツとして活用することにより、国内外からの誘客を促進します。

＜取組例＞

・国内唯一の航路となる「ホーバークラフト」の観光コンテンツとしての積極的な活用と本市へのアクセス改善の PR
・「グリーンスローモビリティ」「自動運転車両」を活用した誘客促進と回遊性向上に向けた検討
・観光資源として活用を視野に入れた新たなモビリティの導入の検討

■バリアフリー、多言語対応など誰もがストレスなく観光できる環境づくり（基本方針５：基本施策５－１）

まちなかや観光施設等においてユニバーサルデザインの視点に立った環境整備、ピクトグラムや多言語表記によるナビゲーション機能の向上、公衆無線 LAN の整備、公共交通等の利便性の向上など、受入環境の整備に取り組みます。

＜取組例＞

・観光施設への快適かつ効率的な移動を実現するため、MaaS などの新たなモビリティサービスの活用の検討

③ 期待される効果

公共交通の利便性向上など、市民や来街者の受入環境を整えることで、公共交通の利用促進を図るとともに、来街者の周遊や滞在時間の延長などが期待できます。

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	検討・実施		

5）バス停留所の利用環境整備

① 取組の目的

市内の特定のバス停留所を対象に、上屋・ベンチの設置、分かりやすい案内標示や情報発信の充実を図るなど、利用環境の整備を行います。

② 取組の内容

■上屋・ベンチの設置などバス停留所の利用環境整備

乗降者数の多いバス停留所や他の公共交通との交通結節機能を有するバス停を優先的に、上屋・ベンチを設置し利用環境の整備を行います。

また、路線バス沿線の公共施設や商業施設と連携し、運行に関する情報を提供するとともに、快適な待合スペースの確保に向けた取組を促進します。

③ 期待される効果

だれもが公共交通を利用しやすい環境を整備し、公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。

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	実施		

6-6　目標達成に向けたマネジメント

6-6-1　マネジメント推進体制

本計画のマネジメント（進捗管理や成果の把握など）は、**「大分市地域公共交通協議会」**※で行います。

6-6-2　マネジメントの進め方

本計画で定めた数値目標の達成状況について評価を行います。

このうち、実績値が毎年度把握できる指標については、毎年度進捗状況を把握するとともに、その達成状況に応じて、適宜、事業の見直しを図ります。

計画期間の最終年度にはすべての数値目標の達成状況について把握・評価を行い、その後の計画策定や事業の見直し等につなげます。

５カ年の計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進することとします。

表　PDCA サイクルによる継続的な改善

	対象期間	概　要
大きな PDCA サイクル	計画期間（５カ年）	対象期間全体を通した事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さな PDCA サイクル	毎　年	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施

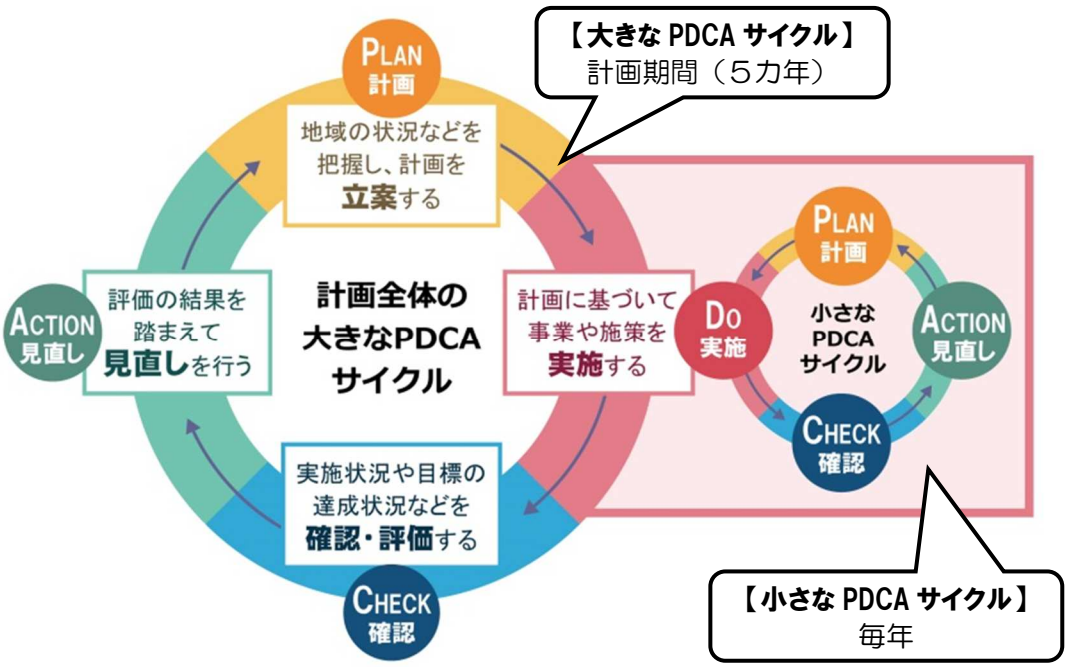


図　PDCA サイクルのイメージ

※「大分市地域公共交通協議会」

大分市が組織し、交通事業者、道路管理者、港湾管理者、警察、地域公共交通の利用者、学識経験者等により構成され、住民の生活に必要なバスその他旅客輸送の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に関する協議や、地域公共交通計画の作成や実施に関して必要な協議を行うことを目的とする。

（参照－巻末資料）

表　数値目標に対するモニタリングの実施時期

目標	評価指標		モニタリング 実施時期
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		毎年 （交通事業者データによる）
	路線バス代替交通利用者数		毎年 （市データによる）
	ふれあい交通の利用者数		毎年 （市データによる）
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		毎年 （市データによる）
	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	毎年 （交通事業者データによる）
		鶴崎駅・鶴崎	
		大在駅前・大在駅裏	
		坂ノ市駅	
		佐賀関	
		アクロス前・アクロス入口	
		判田橋・判田局前	
		戸次	
		トキハわさだタウン	
		野津原	
公共交通利用者の維持・確保	鉄道の乗車人員		毎年 （交通事業者データによる）
	路線バスの乗降客数		毎年 （交通事業者データによる）
	タクシー利用者数		毎年 （交通事業者データによる）
	路線バスの収支率（市内線）		毎年 （交通事業者データによる）
	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）		毎年 （市データによる）
	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）		毎年 （市データによる）
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		毎年 （交通事業者データによる）
	全タクシー車両に占めるUDタクシーの割合		毎年 （交通事業者データによる）
	観光入込客数		毎年 （市データによる）
	「バスどこ大分」の年間閲覧者数		毎年 （交通事業者データによる）
	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）		毎年 （交通事業者データによる）
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		毎年 （市データによる）

6-6-3　PDCA の年間スケジュール（予定）

計画策定後、２年目以降は、前年の取組事業の進捗状況及び評価指標の数値の整理を行い、大分市地域公共交通協議会において、検証を行い、必要に応じて計画や事業の見直し等を行います。年間のスケジュール（予定）を以下に示します。

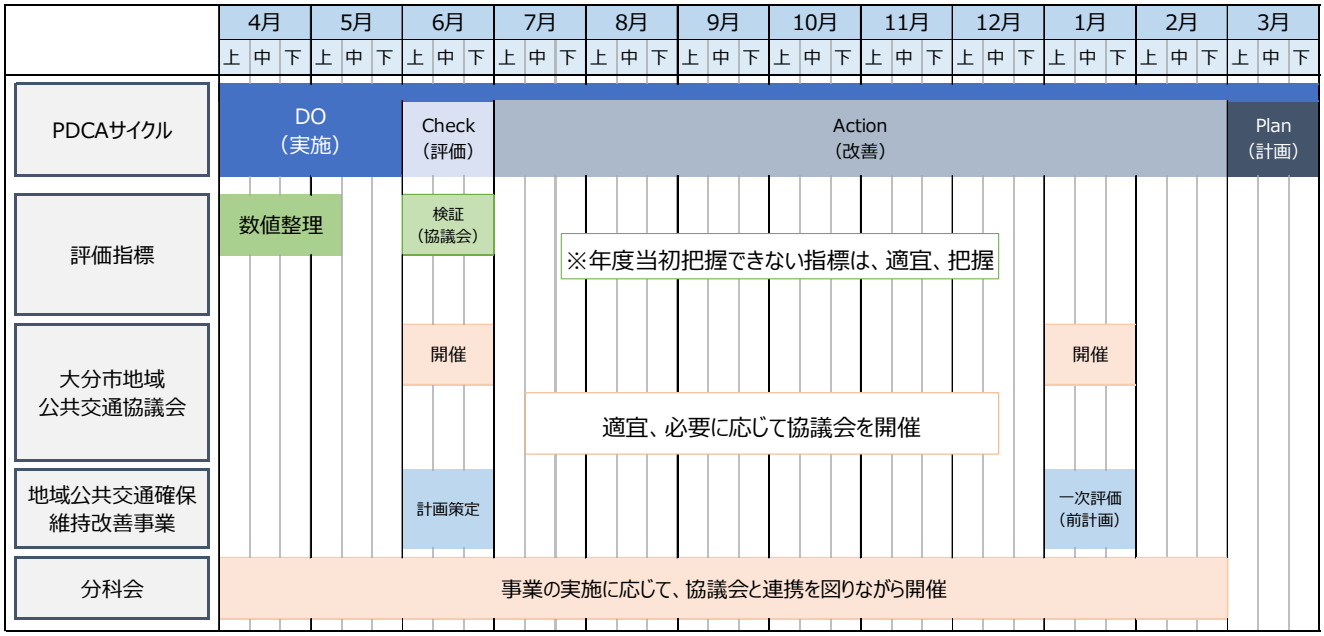


図　年間スケジュール（予定）

※運行費の国庫補助対象系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載

〈別表〉

■路線バス、路線バス代替交通、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

令和８年８月２１日時点

路線バス、路線バス代替交通

<table>
<tr><th>系統名</th><th colspan="2">運行経路</th><th>事業許可区分</th><th>運行態様</th><th>実施主体</th><th>補助事業の活用</th></tr>
<tr><td>伯大線</td><td colspan="2">金池ターミナル～佐伯駅</td><td rowspan="5">４条乗合</td><td rowspan="5">路線定期運行</td><td rowspan="5">交通事業者</td><td rowspan="5">幹線補助</td></tr>
<tr><td>臼大線</td><td colspan="2">金池ターミナル～臼杵港ターミナル</td></tr>
<tr><td>佐賀関線</td><td colspan="2">大分駅～佐賀関</td></tr>
<tr><td>鉄輪線</td><td colspan="2">大分駅～鉄輪</td></tr>
<tr><td>別大線</td><td colspan="2">大分駅～関の江</td></tr>
<tr><td>臼関線</td><td colspan="2">佐賀関～臼杵駅</td><td rowspan="2">４条乗合</td><td rowspan="2">路線定期運行</td><td rowspan="2">交通事業者</td><td>観光フィーダー補助</td></tr>
<tr><td>臼関線</td><td colspan="2">佐賀関～下浦</td><td>地域内フィーダー補助</td></tr>
<tr><td>その他系統（路線バス）</td><td colspan="2">市内その他系統
・大分駅前～鶴崎
・県庁正門前～明磧～わさだＴ～三愛メディカル　等</td><td>４条乗合</td><td>路線定期運行</td><td>交通事業者</td><td>なし</td></tr>
<tr><td>路線バス代替交通（のつはるコミュニティバス）</td><td colspan="2">のつはるコミュニティバス
上原～竹の内～野津原支所　等</td><td>４条乗合</td><td>路線定期運行</td><td>大分市（運行は交通事業者に委託）</td><td>なし</td></tr>
<tr><td rowspan="4">路線バス代替交通（やはたコミュニティバス）</td><td>柞原線</td><td>野稲田～ミスターマックス～生石一丁目　等</td><td rowspan="4">４条乗合</td><td rowspan="4">路線定期運行</td><td rowspan="4">大分市（運行は交通事業者に委託）</td><td rowspan="4">地域内フィーダー補助</td></tr>
<tr><td>机張原線</td><td>新村～ミスターマックス～生石一丁目　等</td></tr>
<tr><td>中大山線</td><td>中大山～生石一丁目 等</td></tr>
<tr><td>東八幡線</td><td>東八幡～ミスターマックス～生石一丁目</td></tr>
<tr><td>大分きゃんバス</td><td colspan="2">大分駅上野の森口～大分市美術館</td><td>４条乗合</td><td>路線定期運行</td><td>大分市（運行は交通事業者に委託）</td><td>なし</td></tr>
</table>

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）	地域内フィーダー補助
樫原	樫原中～小岳～判田局前バス停				
弓立　他２	黒岩～平原橋～戸次バス停				
中野	中野停留所～中町停留所～戸次バス停				
上石合	屋形木～新鮮市場～野津原支所				
入蔵	グループホーム館奥～新鮮市場～野津原バス停				
市尾	奥村～坂ノ市郵便局～坂ノ市駅バス停				
延命寺	栗熊～延命寺入口～坂ノ市駅バス停				
一木	田尾～政所南公民館～浜入口バス停				
屋山	屋山団地～TOTO 北～坂ノ市駅バス停				
折立	折立上～殿下橋～坂ノ市駅バス停				
道尻	タブの木～下道尻橋～坂ノ市駅バス停				
上白木	13 組～御幸～生石一丁目バス停				
木佐上　他１	赤井～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				
河内	明谷橋～河内公民館～河内入口バス停				
緑ケ丘・辛幸２区	辛幸２区公民館～緑ケ丘公民館～古宮バス停				
端登	伊与床谷～伊与床公民館前～戸次バス停	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
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				
摺	丹生山～新鮮市場～野津原支所				
朝海	朝海～新鮮市場～野津原支所				
高沢	杵ヶ原～新鮮市場～野津原支所				
舟ヶ平	舟ヶ平～福成寺前バス停～新鮮市場				
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　他１	スポーツパークグラウンド前～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～田中北バス停				
望みが丘	３４街区中央～南新町～北公園前バス停				
曙台	城原東～リブホール大在～浜入口バス停				
福水	福水集会所～福水入口～佐賀関バス停				
曲・芳河原	上富岡～曲公民館～光吉入口バス停				

〈巻末資料〉

■策定経緯

表　策定経緯

日付		会議名	議事
2021（令和3）年	6月7日	令和３年度第１回 大分市地域公共交通協議会分科会	1.大分市地域公共交通協議会分科会 2.網形成計画の進捗状況及び交通計画 3.ｱﾝｹｰﾄ調査
	6月14日	令和３年度第１回 大分市地域公共交通協議会	1.大分市地域公共交通協議会会則改正(案) 2.ふれあい交通運行事業　事業計画変更(案) 3.生活交通確保維持改善計画【大分市地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ系統確保維持計画】(案)
	9月3日	令和３年度第２回 大分市地域公共交通協議会分科会	1.大分市地域公共交通網形成計画の総括 2.大分市地域公共交通計画骨子(案)
	10月22日	令和３年度第３回 大分市地域公共交通協議会	1.中心市街地循環ﾊﾞｽ「大分きゃんﾊﾞｽ」ﾙｰﾄ変更(案) 2.「大分市地域公共交通計画」策定
	11月16日	令和３年度第３回 大分市地域公共交通協議会分科会	1.これまでの各種会議の意見について 2.大分市地域公共交通計画(素案) 3.大分市地域公共交通計画の評価指標
	12月23日	令和３年度第４回 大分市地域公共交通協議会	1.大分市地域公共交通計画(素案) 2.路線ﾊﾞｽ代替交通運行事業 3.令和元･2 年度ﾊﾞﾘｱﾌﾘｰ化設備等整備事業日豊本線大在駅 生活交通改善事業計画事業評価(案)
2022（令和4）年	1月13日	令和３年度第４回 大分市地域公共交通協議会分科会	1.大分市地域公共交通計画(素案)からの変更点 2.大分市地域公共交通計画(案)
	1月18日	令和３年度第５回 大分市地域公共交通協議会	1.大分市地域公共交通計画(案) 2.令和３年度生活交通確保維持改善計画【大分市内ﾌｨｰﾀﾞｰ系統確保維持計画】事業評価(案)
	2月1日～28日	大分市地域公共交通計画(案)についての市民意見公募(ﾊﾟﾌﾞﾘｯｸｺﾒﾝﾄ)の実施	意見提出期間:令和４年２月１日～28日 意見の提出者1 人 意　見　件　数:1 件
	3月14日	令和３年度第７回 大分市地域公共交通協議会	1.大分市地域公共交通計画(案)

■大分市地域公共交通協議会会則

（設置）

第１条　道路運送法施行規則（昭和２６年運輸省令第７５号）第４条の２に規定する地域公共交通会議として地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、及び地域の実情に即した輸送サービスを実現するために必要となる事項を協議し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）第６条に規定する協議会として同法第５条第１項に規定する地域公共交通計画（以下「地域公共交通計画」という。）、同法第２７条の２第１項に規定する地域旅客運送サービス継続実施計画（以下「地域旅客運送サービス継続実施計画」という。）及び同法第２７条の１４第１項に規定する地域公共交通利便増進実施計画（以下「地域公共交通利便増進実施計画」という。）の作成等を行うため、大分市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（所掌事項）

第２条　協議会は、次に掲げる事項について業務を行うものとする。

⑴　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様等に関する協議

⑵　自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する協議

⑶　地域公共交通計画、地域旅客運送サービス継続実施計画及び地域公共交通利便増進実施計画の作成、変更及び実施に関する事項

⑷前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

（組織）

第３条　協議会の委員は、次の各号に掲げる者により構成する。

(1)　大分市長又はその指名する者

(2)　一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者

(3)　一般旅客定期航路事業者

(4)　一般旅客自動車運送事業者の組織する団体

(5)　鉄道事業者

(6)　住民又は利用者の代表

(7)　国土交通省九州運輸局大分運輸支局長又はその指名する者

(8)　大分県知事又はその指名する者

(9)　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

(10)　道路管理者又はその指名する者

(11)　港湾管理者又はその指名する者

(12)　大分県大分中央警察署長又はその指名する者

(13)　大分県大分東警察署長又はその指名する者

(14)　大分県大分南警察署長又はその指名する者

(15)　学識経験者

(16)　前各号に掲げる者のほか、協議会が必要と認める者

（任期）

第４条　委員の任期は、２年とする。

２　委員は再任されることができる。

（会長）

第５条　協議会に会長を置き、第３条第１号に規定する委員をもって充てる。

２　会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

３　会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長の指名する委員が会長の職務を代理する。

（監事）

第６条　協議会に監事を２人置く。

２　監事は、委員の中から会長が指名する。

３　監事は会計監査を行い、その当該監査の結果を協議会の会議（以下「会議」という。）において報告しなければならない。

（会議）

第７条　会議は、必要に応じて会長が召集し、会長がその議長となる。

２　会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

３　会議の議事は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

４　会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

５　会議の案件について、議長が軽微な事案と判断したものについては、各委員に対する書面での報告事項として処理できるものとする。

６　会議は原則として公開とする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、議長は会議に諮って非公開とすることができる。

(1)　大分市情報公開条例（平成１６年大分市条例第３号）第７条に規定する非公開情報が含まれる事項に関して協議するとき。

(2)　会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるとき。

７　前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（分科会）

第８条　第２条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じて協議会に分科会を置くことができる。

２　分科会は、委員又は委員の関係者（委員と同じ法人に所属する者をいう。）から会長が指名する者をもって組織する。

３　分科会に分科会長を置き、大分市都市交通対策課長の職にある者をもって充てる。

４　分科会の会議は、分科会長が招集し、分科会長がその議長となる。この場合において、分科会長は、必要に応じて分科会員の一部を招集して分科会の会議を開くことができる。

５　分科会長に事故があるとき、又は分科会長が欠けたときは、あらかじめ分科会長の指名する分科会員がその職務を代理する。

６　協議会が認めた事項については、分科会の決議をもって、協議会の決議とすることができる。

７　分科会長は、分科会の調査又は検討の結果を協議会に報告するものとする。

（事務局）

第９条　協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

２　事務局は、大分市都市計画部都市交通対策課に置く。

３　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費）

第１０条　協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金その他収入をもって充てる。

２　前項の規定に関わらず、会議の開催に係る経費の一部又は全部は、大分市において負担することができる。

（財務に関する事項）

第１１条　協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（報償）

第１２条　委員（第３条第１項第６号、第９号、第１５号及び第１６号に規定する委員に限る。）に対する報償は、第 10 条第２項の規定に基づき、会長が決定し、これを支払うことができる。

２　分科会員に対する報償は、前項の規定に準じて、予算の範囲内で、会長が決定し、これを支払うことができる。

（残余財産の帰属）

第１３条　協議会が解散した場合における残余財産の処分は、会議に諮って定める。

（委任）

第１４条　この会則に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

（施行期日）

この会則は、平成２３年 ６月２４日から施行する。

附 則

この会則は、平成２７年 ６月２２日から施行する。

附 則

この会則は、平成２８年 １０月２１日から施行する。

附 則

この会則は、令和　３年 ６月２５日から施行する。

附 則

この会則は、令和　５年 ８月２日から施行する。

附 則

この会則は、令和　６年 ６月20 日から施行する。

■大分市地域公共交通協議会　委員名簿

令和４年３月末時点

	委員区分		所　属	職　名	氏　名
1	1号	大分市	大分市	副市長	木原　正智
2			大分市	都市計画部長	姫野　正浩
3	2号	バス事業者	大分バス株式会社	バス営業本部 自動車部長	平川　厚志
4			大分交通株式会社	自動車部長	林　征志
5			臼津交通株式会社	代表取締役社長	中山　勝宏
6	3号	航路事業者	株式会社フェリーさんふらわあ	大分支店長	金子　義明
7			国道九四フェリー株式会社	取締役総務部長	下釜　恭道
8	4号	交通事業者の組織団体	一般社団法人大分県バス協会	専務理事	脇　紀昭
9			大分市タクシー協会	会長	早瀬　勇治
10			大分個人タクシー協同組合	理事長	佐藤　博義
11	5号	鉄道事業者	九州旅客鉄道株式会社大分支社	副支社長	池田　裕記
12	6号	住民利用者代表	大分市自治会連合会	理事	江川　清一
13			大分市消費者団体連絡協議会	会長	小野　ひさえ
14			社会福祉法人大分市社会福祉協議会	会長	江藤　郁
15			大分市老人クラブ連合会	会長	牧　達夫
16			naanaパートナー		廣瀬　圭子
17			大分商工会議所	専務理事	中島　英司
18			大分県高等学校ＰＴＡ連合会	理事	井元　哲治
19	7号	大分運輸支局	国土交通省九州運輸局大分運輸支局	支局長	久世　和彦
20	8号	大分県	大分県企画振興部	交通政策課長	遠藤　健人
21	9号	運転者組織団体	全国自動車交通労働組合総連合大分地方連合会	執行委員長	海老原　昇
22			大分バス労働組合	執行委員長	佐藤　満宏
23			大分交通労働組合	執行委員長	宮本　勝明
24	10号	道路管理者	国土交通省九州地方整備局大分河川国道事務所	所長	樋口　尚弘
25	10号 11号	道路管理者 港湾管理者	大分県大分土木事務所	企画調査課長	工藤　達也
26	10号	道路管理者	大分市	土木建築部長	吉田　健二
27	12号	中央警察署	大分県大分中央警察署	交通第一課長	柳澤　和直
28	13号	東警察署	大分県大分東警察署	交通課長	小林　靖正
29	14号	南警察署	大分県大分南警察署	交通課長	佐藤　智宏
30	15号	学識経験者	国立大学法人大分大学経済学部門	教授	大井　尚司
オブザーバー			国土交通省九州運輸局交通政策部	交通企画課長	丹下　涼

■大分市地域公共交通協議会　分科会員名簿

令和４年３月末時点

	協議会 委員区分	所　属	職　名	氏　名	備考
1	2号	大分バス株式会社自動車部乗合課	課長	仲摩　剛	
2		大分交通株式会社自動車部乗合課	課長	大賀　良久	
3		臼津交通株式会社	専務取締役	安部　隆志	
4	3号	株式会社フェリーさんふらわあ大分支店	支店長	金子　義明	○
5		国道九四フェリー株式会社	取締役総務部長	下釜　恭道	○
6	4号	大分市タクシー協会	会長	早瀬　勇治	○
7		大分個人タクシー協同組合	副理事長	伊澤　弘行	
8	5号	九州旅客鉄道株式会社大分支社	大分駅長	甲斐　裕明	
9	7号	国土交通省九州運輸局大分運輸支局	首席運輸企画専門官 （企画調整担当）	吉岡　順一	
10	8号	大分県企画振興部交通政策課	主幹	岩本　善道	
11	15号	国立大学法人大分大学経済学部	教授	大井　尚司	○
12	1号	大分市都市計画部都市交通対策課	次長兼課長	橋本　陽嗣	

※「○」は協議会委員兼任

■目標値の算出根拠

●フィーダー補助系統（路線バス）の利用者数

・目標値は、現状維持を目指し、7,017 人/年とする。

【対象フィーダー補助系統】
■地域内フィーダー
・臼関線（佐賀関～下浦）

■地域内観光フィーダー
・臼関線（佐賀関～臼杵駅）

※数値の算出は、補助金にあわせ前年 10 月～9月とする
※目標値は、地域内フィーダー及び地域内観光フィーダーの合計とする

●路線バス代替交通利用者数

・目標値は、現状維持を目指し、25,594 人/年とする。

【対象代替交通】
・のつはるコミュニティバス
・やはたコミュニティバス（地域内フィーダー）

現況値の数値について
・のつはる（8,200 人/年）
2020（令和 2）年 10 月からの運行のため、現況値は、2020（令和 2）年 10 月～2021（令和 3）年 9 月の数値を採用し、令和 3 年度は、2021（令和 3）年 4 月～2022（令和 4）年 3 月までの数値を実績値として取り扱う
・やはた（17,394 人/年）
1 便あたり 2 名以上の乗車を目標として算出。

●ふれあい交通の利用者数

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、10,500 人/年とする。

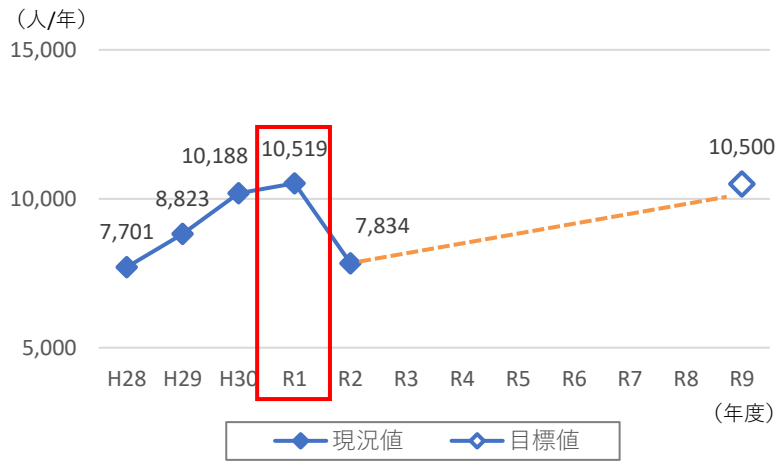


図　ふれあい交通の利用者数（人/年）

●各地区の特定するバス停のバス乗降客数（１日あたり）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、7,500 人/日とする。

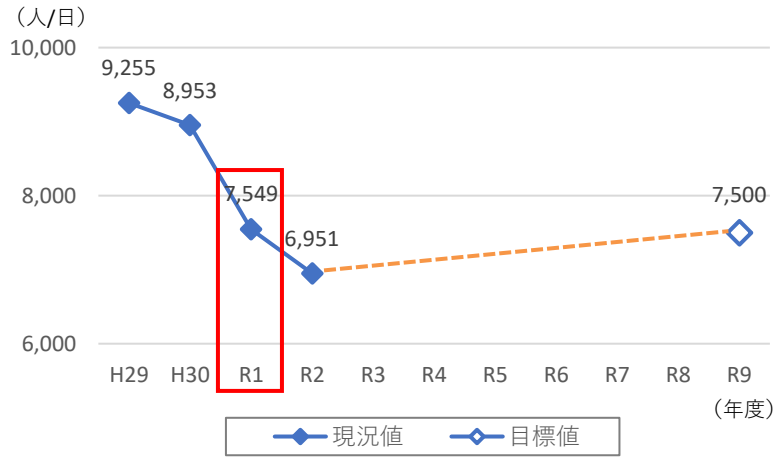


図　「大分駅前」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、400 人/日とする。

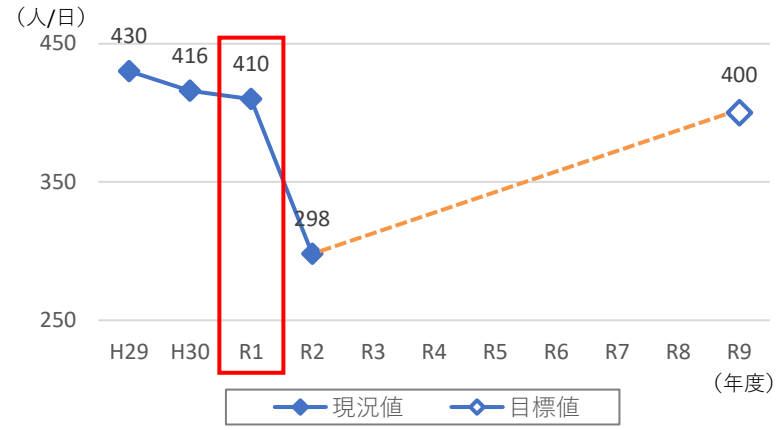


図　「鶴崎駅・鶴崎」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、70 人/日とする。

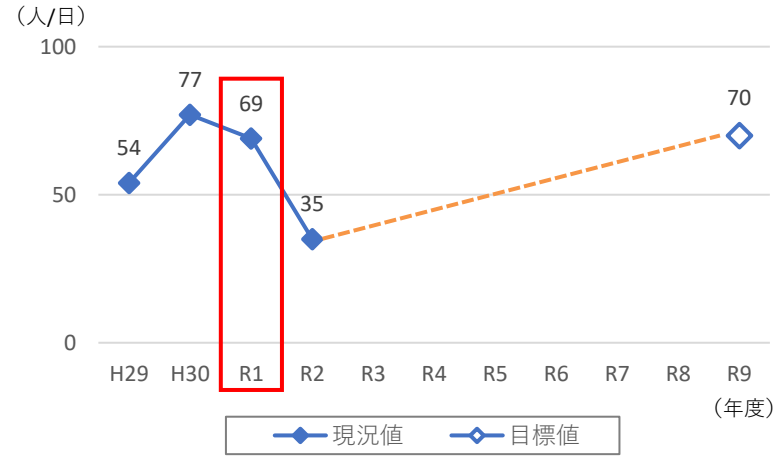


図　「大在駅前・大在駅裏」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、80 人/日とする。

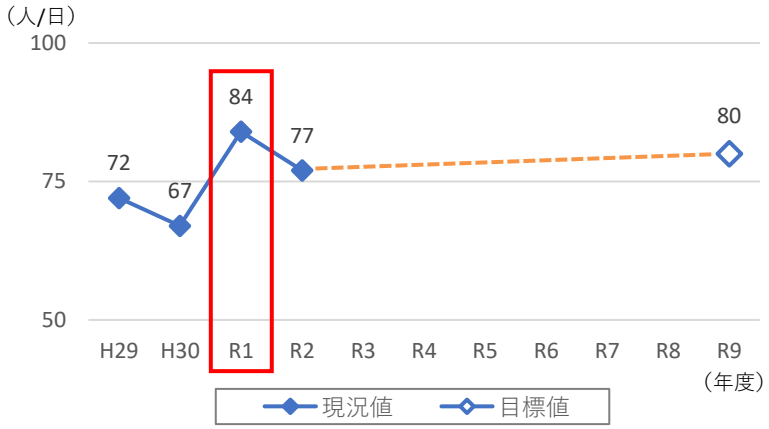


図　「坂ノ市駅」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、160 人/日とする。

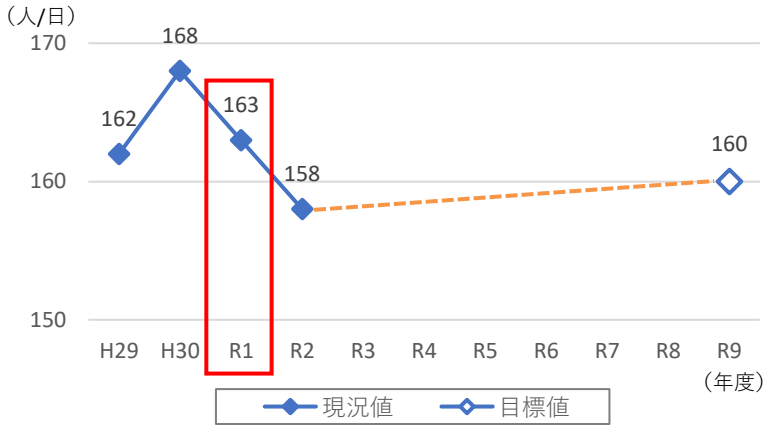


図　「佐賀関」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、530 人/日とする。

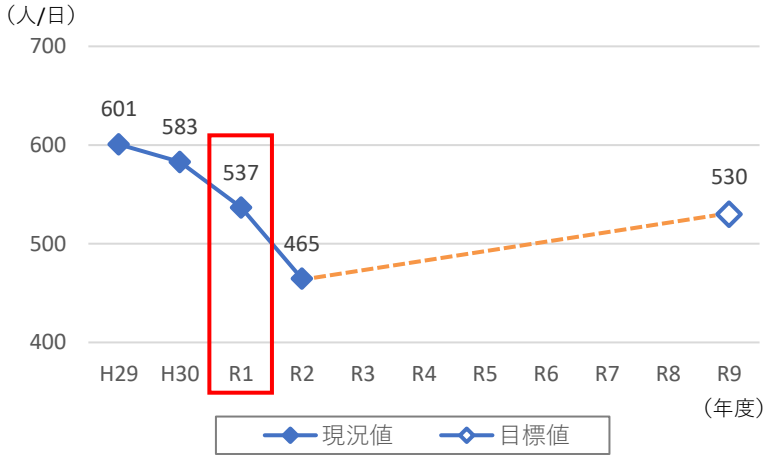


図　「アクロス前・アクロス入口」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、60 人/日とする。

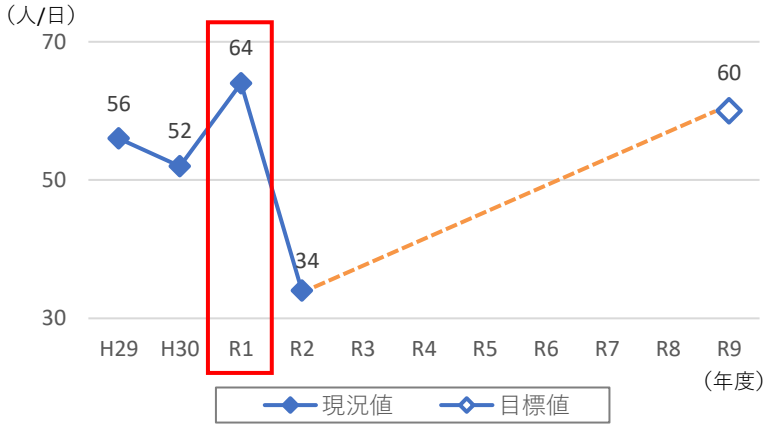


図　「判田橋・判田局前」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、130 人/日とする。

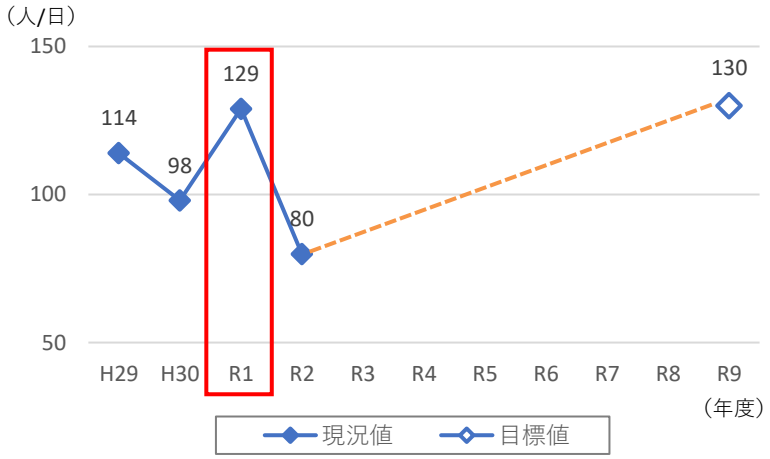


図　「戸次」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、510 人/日とする。

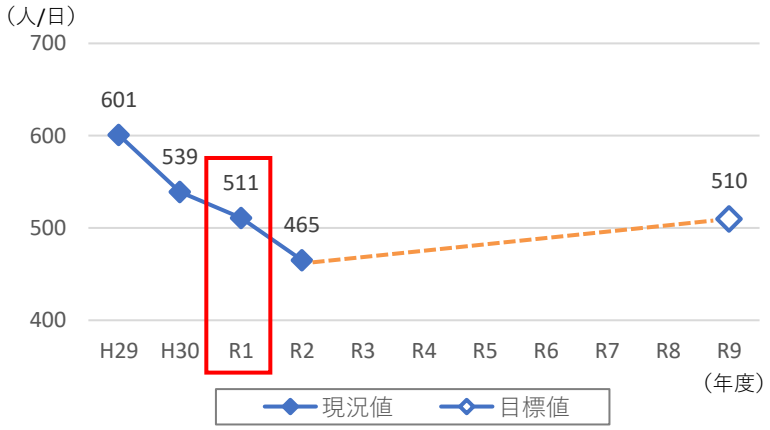


図　「トキハわさだタウン」バス停の乗降客数（人/日）

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、40 人/日とする。

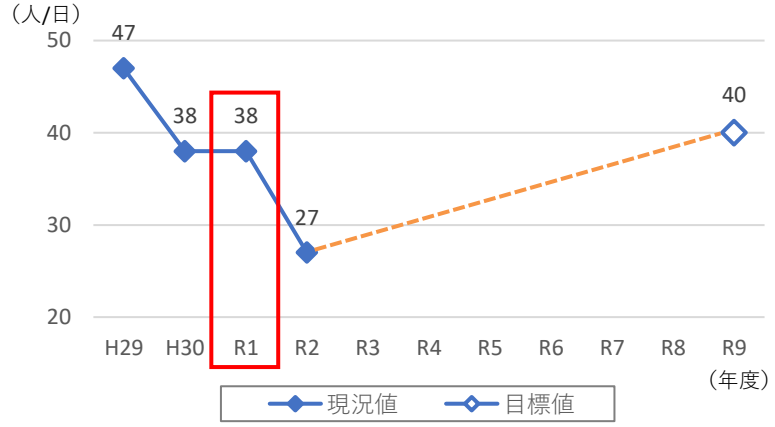


図　「野津原」バス停の乗降客数（人/日）

●鉄道の乗車人員

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、33,000 人/日とする。

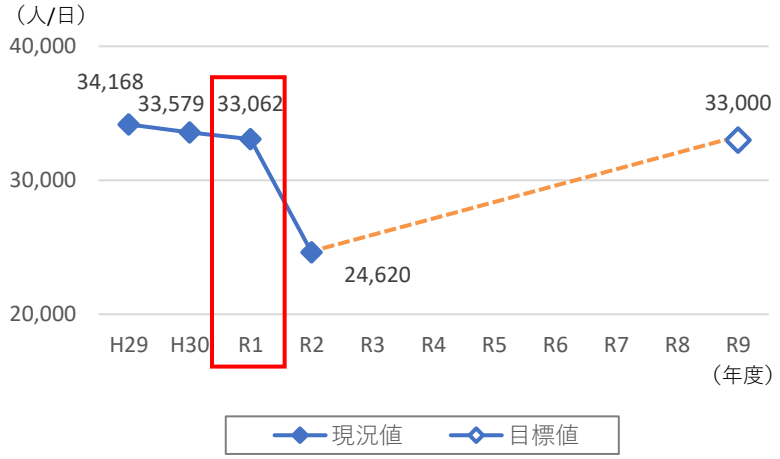


図　鉄道の乗車人員（人/日）

＊竹中駅を除く大分市内 16 駅

●路線バスの乗降客数

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、9,600 千人/年とする。

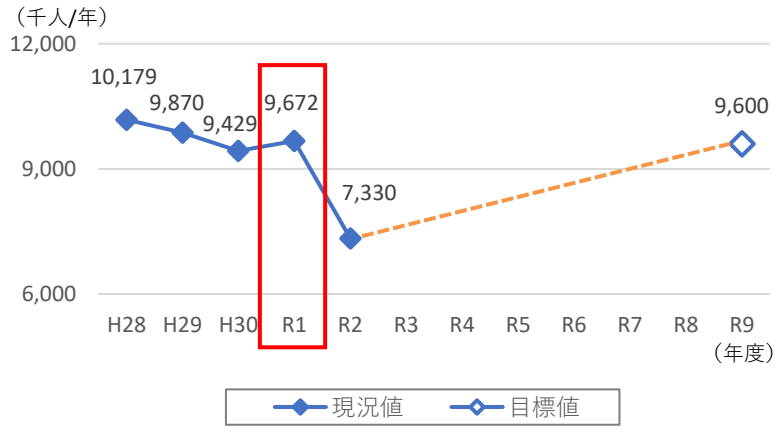


図　路線バスの乗降客数（千人/年）

●タクシー利用者数

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、4,495 千人/年とする。

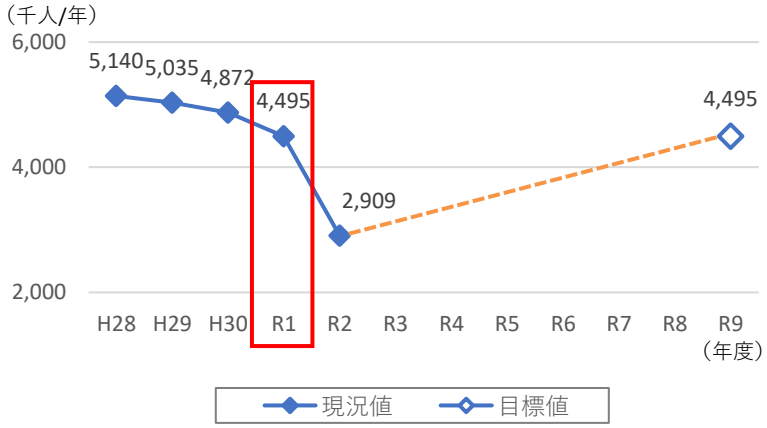


図　タクシー利用者数（千人/年）

●路線バスの収支率（市内線）

・目標値は、交通事業者との協議を踏まえ、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、100%とする。

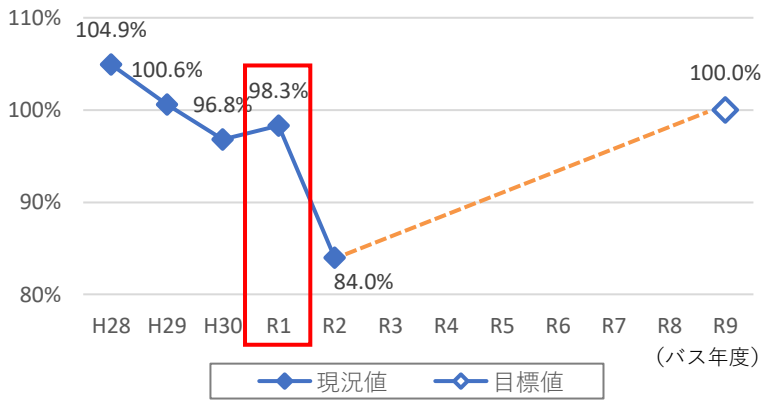


図　路線バスの収支率（市内線）

●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）

・目標値は、2020（令和 2）年度の実績を参考として、35%とする。

【対象フィーダー補助系統】
■地域内フィーダー
・臼関線（佐賀関～下浦）

■地域内観光フィーダー
・臼関線（佐賀関～臼杵駅）

※収支率については、国費と市費を除く経常収益（運送収入、運送雑収、営業外収益）と経常費用を割って算出を行う
※目標値は、地域内フィーダー及び地域内観光フィーダーの合計とする

●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）

・目標値は、2020（令和 2）年度の実績を参考として、343,000 千円/年とする。

決算ベース

対象事業
中心市街地循環型バス運行事業
ふれあい交通運行事業
路線バス代替交通運行事業
交通渋滞対策・公共交通利用促進事業（P＆R）
交通結節機能施設等管理運営業務
生活交通確保維持事業（フィーダー補助）
低床バス車両購入費補助事業
交通・買い物支援対策事業（おでかけ交通）
長寿応援バス事業
公共交通受入環境整備事業（バスロケ・サイネージ）

※国庫補助、県補助の対象となる上記事業があるため、その補助金額を含んで算出

●全バス車両に占める低床バス車両の割合

・目標値は、バリアフリー法を参考に 80%以上とする。

【低床バス車両】
・全車両（R2）　：202 台
・低床バス車両（R2）　：66.3%（134 台）
・低床バス車両（目標値）　：80%以上

※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

●全タクシー車両に占める UD タクシーの割合

・目標値は、バリアフリー法を参考に 25%以上とする。

【バリアフリー法の基本方針】
・2020(令和 2)年 11 月、国土交通省はバリアフリー法の基本方針（大臣告示）に掲げる福祉・UD タクシー車両台数の導入目標を全国 9 万台に上方修正しただけでなく、UD タクシーを地方に普及させることを目的に各都道府県のタクシー総車両数の約 25%を UD タクシーにするという目標を新たに設定しました。

●観光入込客数

・目標値は、他計画との整合を図り、5,000,000 人/年とする。

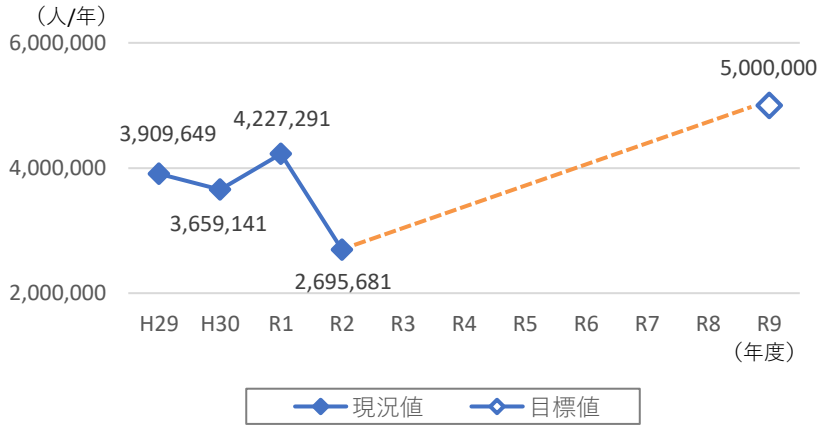


図　観光入込客数（人/年）

●「バスどこ大分」の年間閲覧者数

・目標値は、2019（令和元）年度まで回復することを目指し、873 万ページビュー/年とする。

【バスどこ大分アクセス数】
・2019(平成 31)年 3 月運用開始
・2018(平成 30)年：15,613 ページビュー/年
・2019(令和元)年：8,736,117 ページビュー/年
・2020(令和 2)年：5,500,537 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）

・目標値は、1,450 人とする。

【上半期（4～9 月））の LINE 公式アカウントの登録者数】
・2021(令和 3)年度上半期：1,317 名

※2021（令和 3）年 3 月 2 日より運用開始

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 ８月 変更