

## 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 502 km<sup>2</sup>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）、縦木山（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。

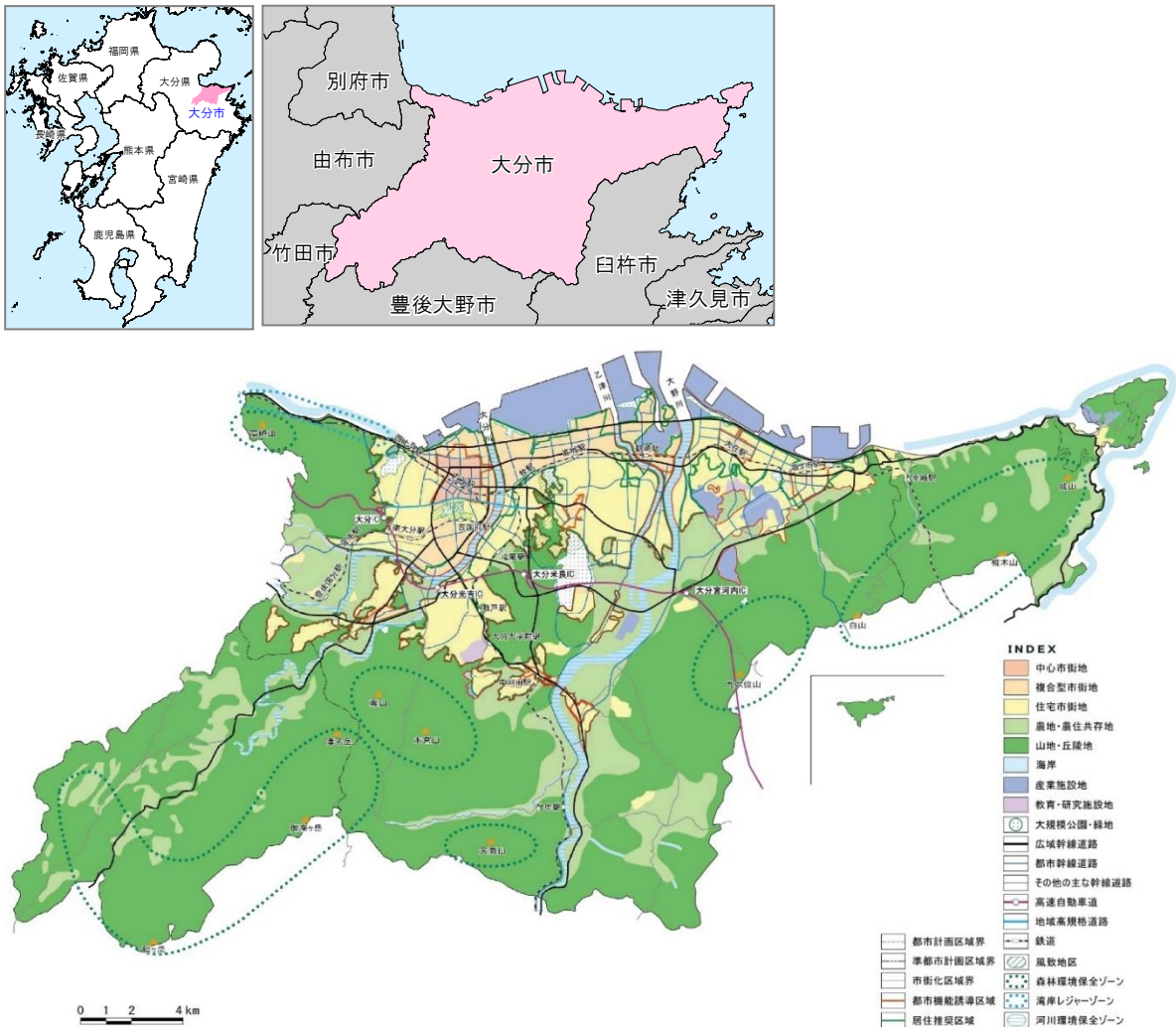


図 大分市の土地利用方針図

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。

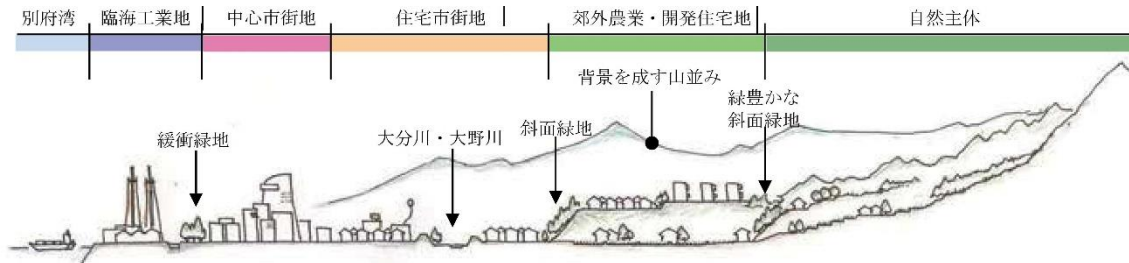


図 大分市の都市環境（断面モデル）

出典：大分市景観計画

## 2-1-3 人口特性

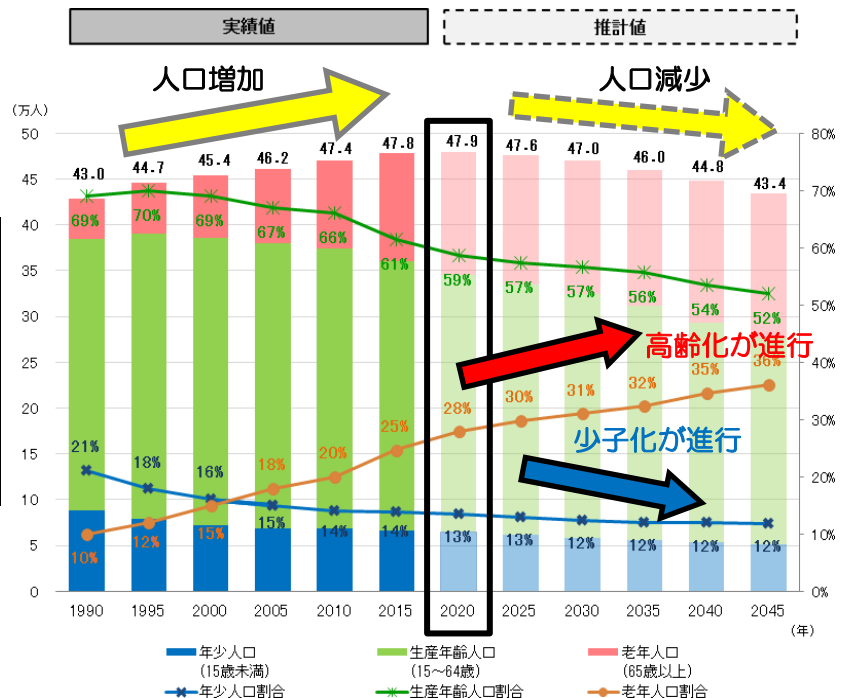
### 1) 総人口の推移

- 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。

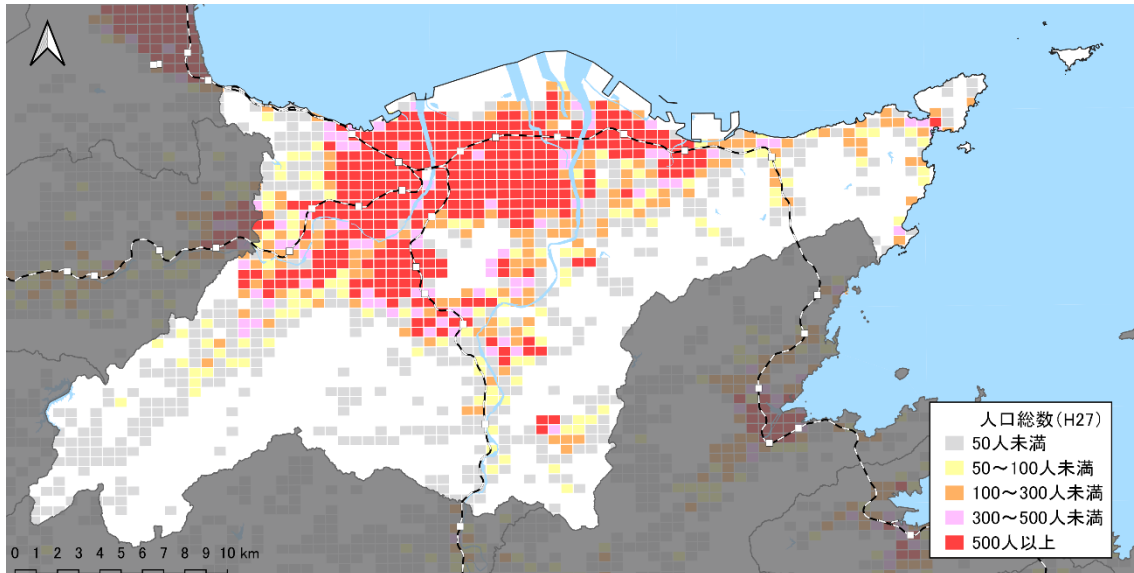


図 大分市の人口分布（500mメッシュ単位）

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。

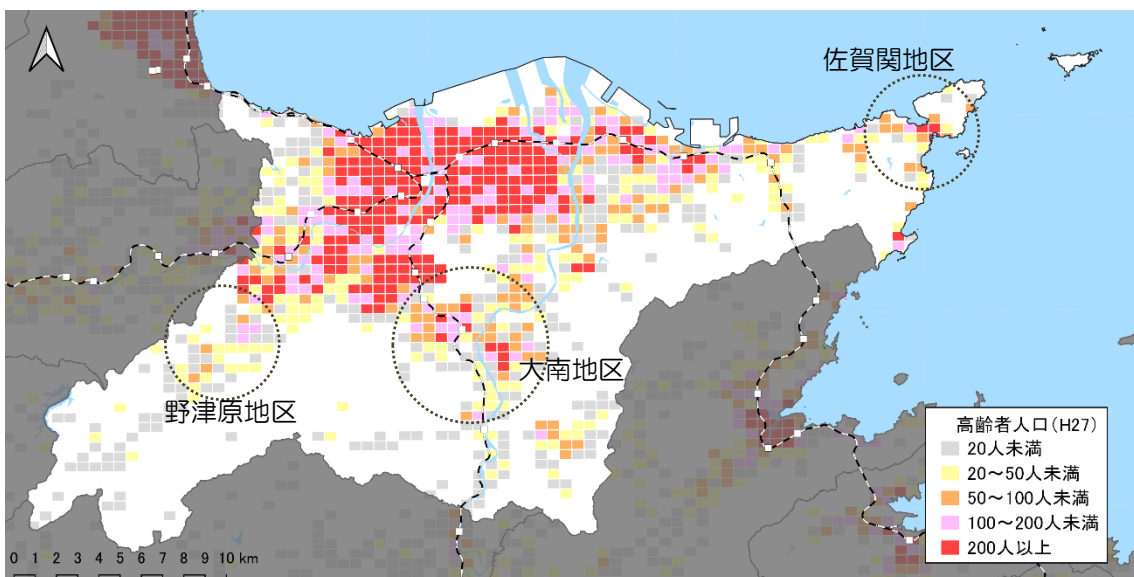


図 高齢者人口の分布状況（500mメッシュ単位）

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ります。

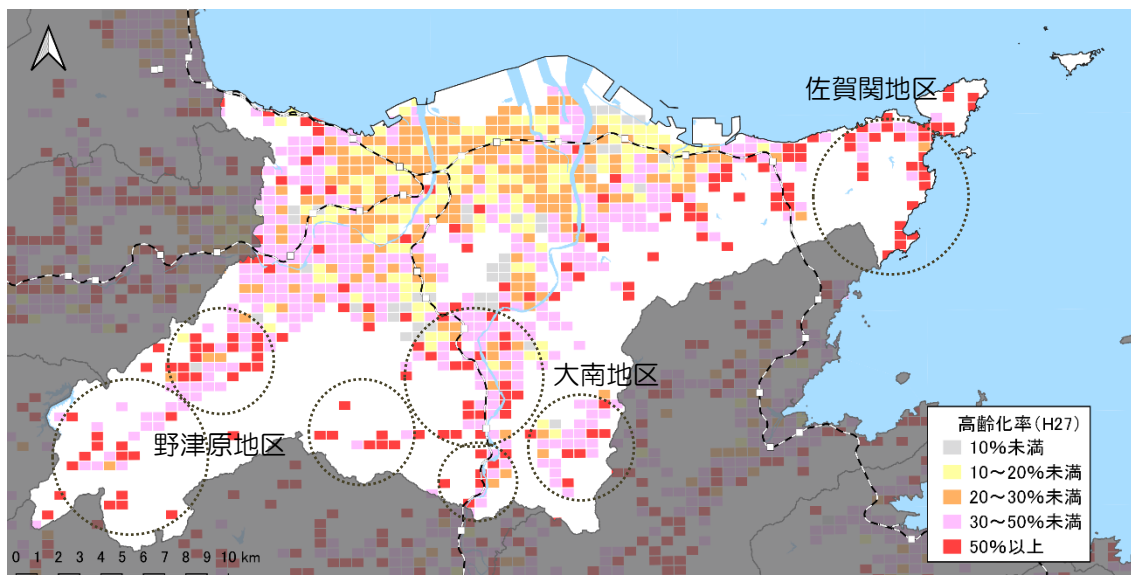


図 高齢化率の分布状況 (500m メッシュ単位)

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。
- 穂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。

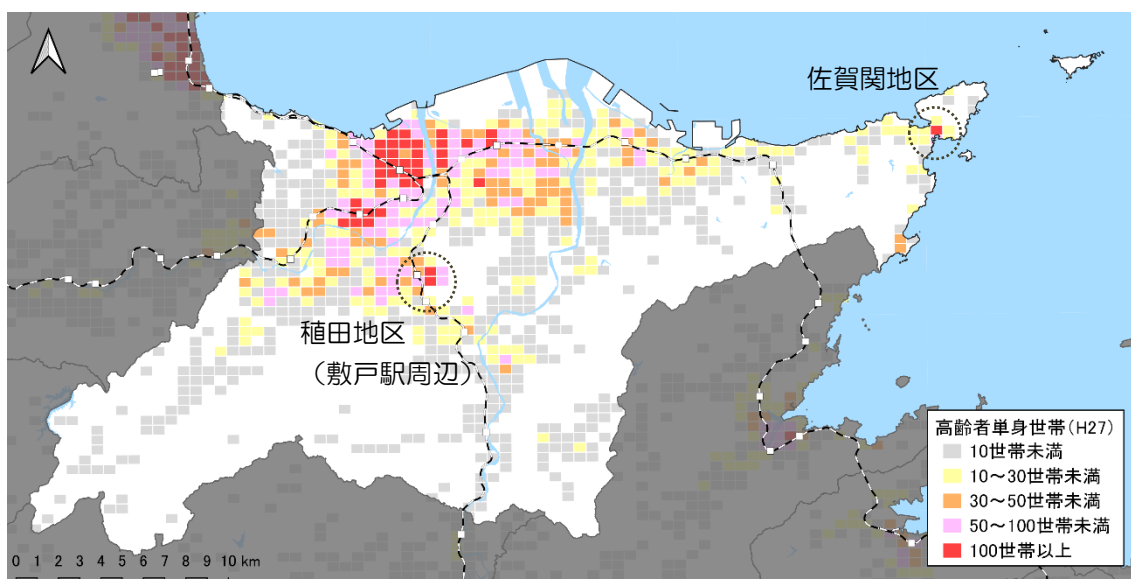


図 高齢者単身世帯の分布状況 (500m メッシュ単位)

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。

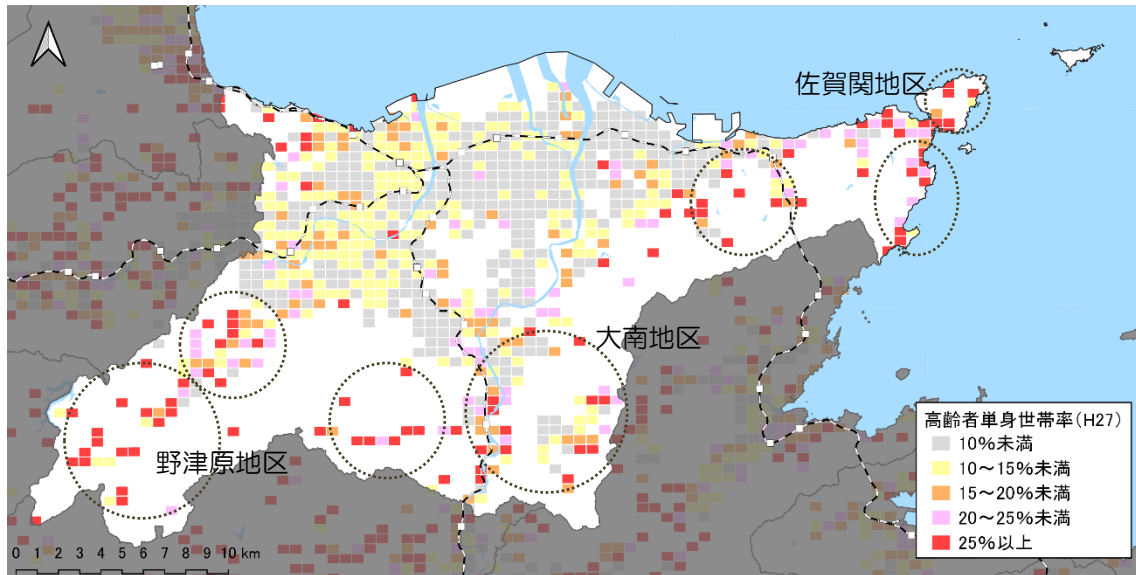


図 高齢者単身世帯率の分布状況（500m メッシュ単位）

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。

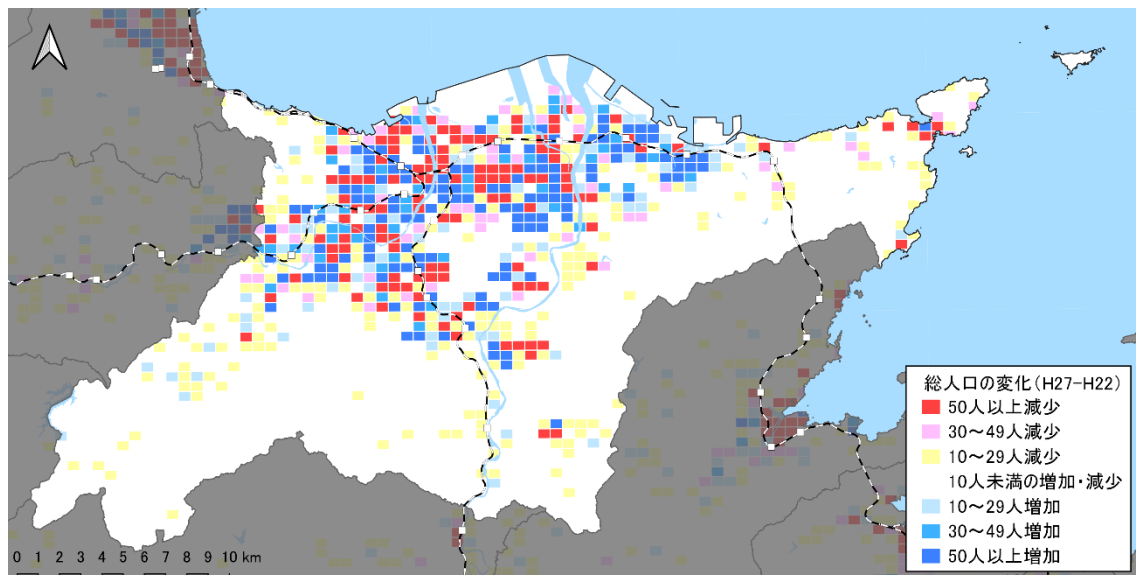


図 人口増減数（500m メッシュ単位）

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、穂田地区では、2割以上の人口増加がみられます。

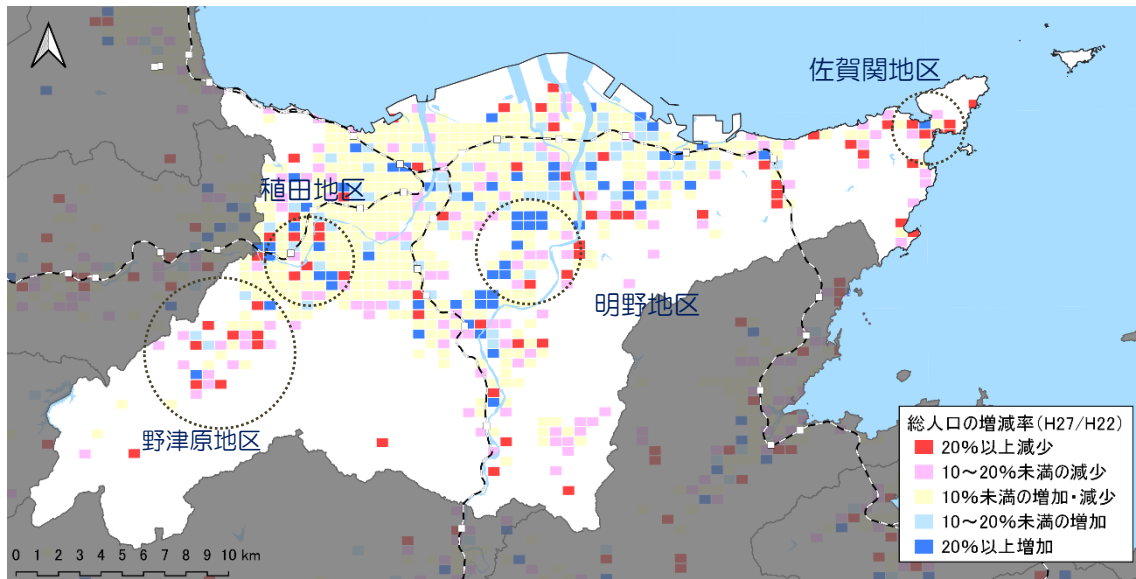


図 人口増減率（500m メッシュ単位）

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、穂田地区、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。

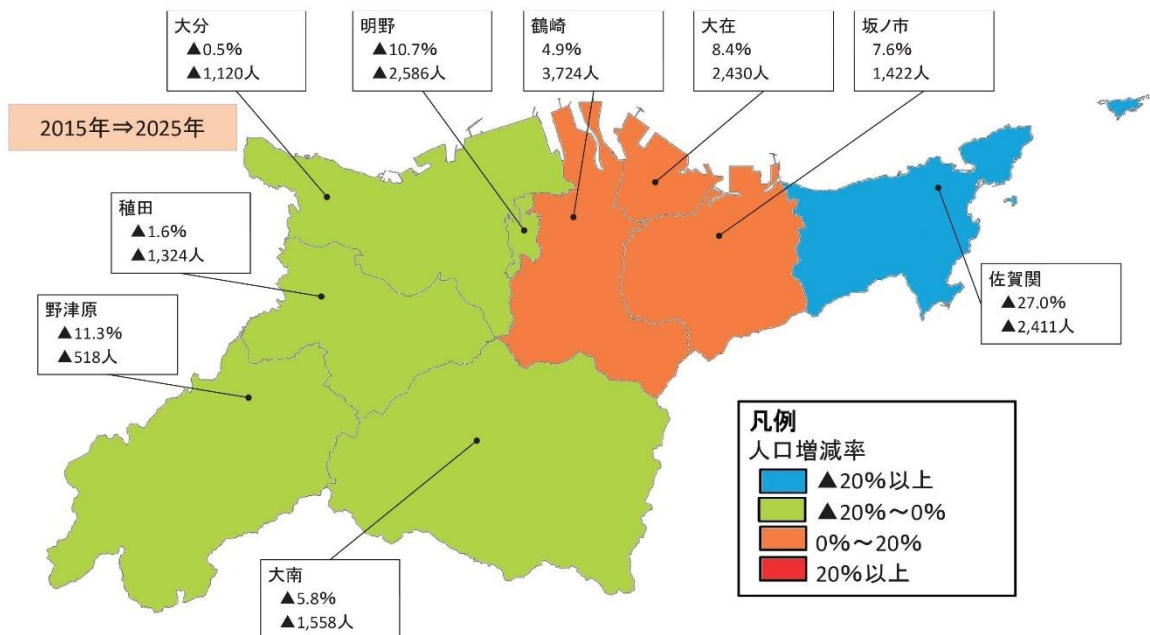


図 地域別の人口推移

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。

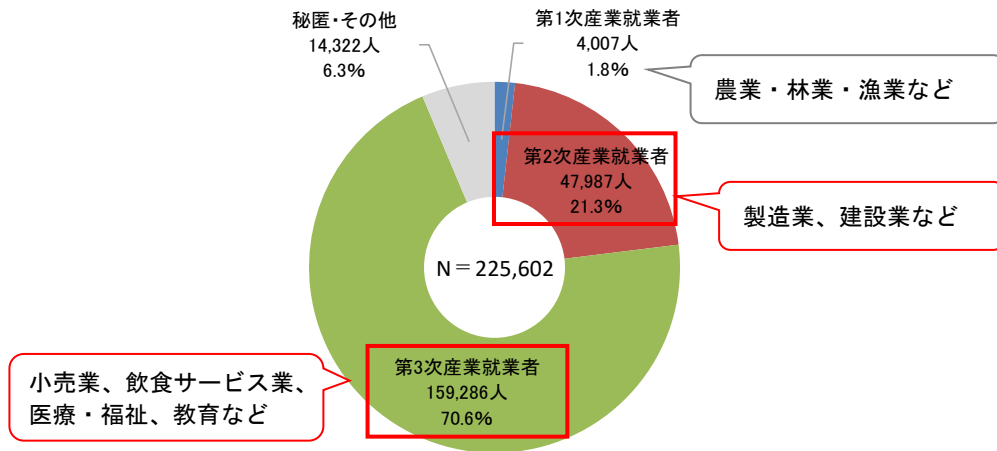


図 大分市の産業別人口

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。

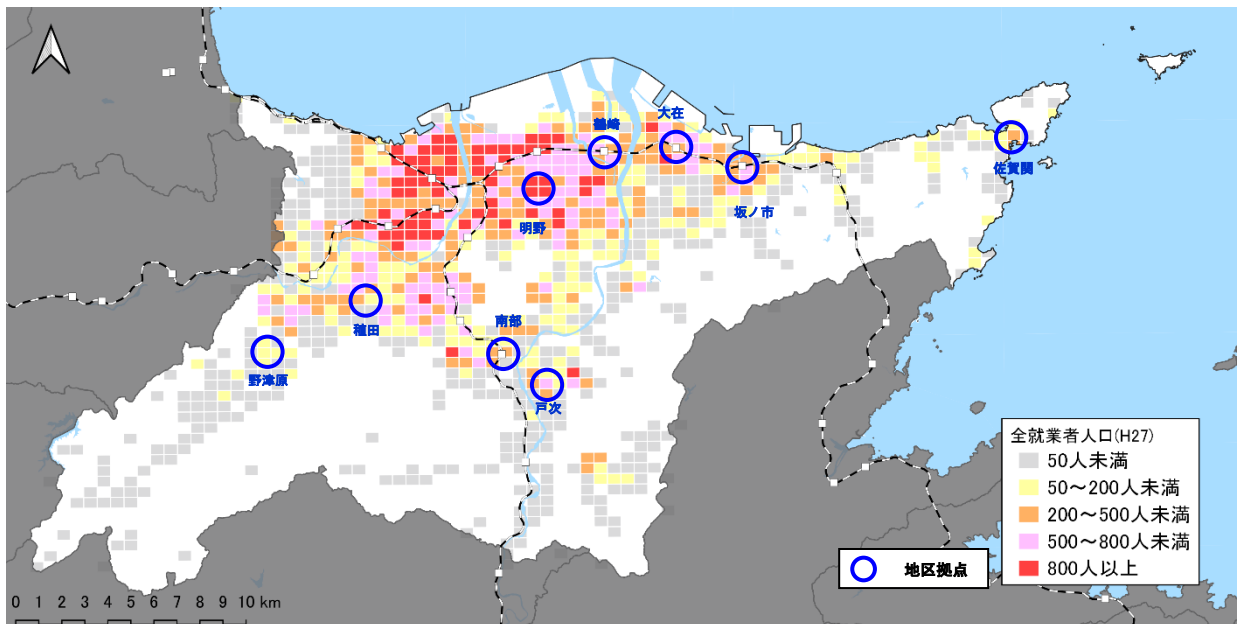


図 就業者人口の分布状況(500mメッシュ単位)

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。

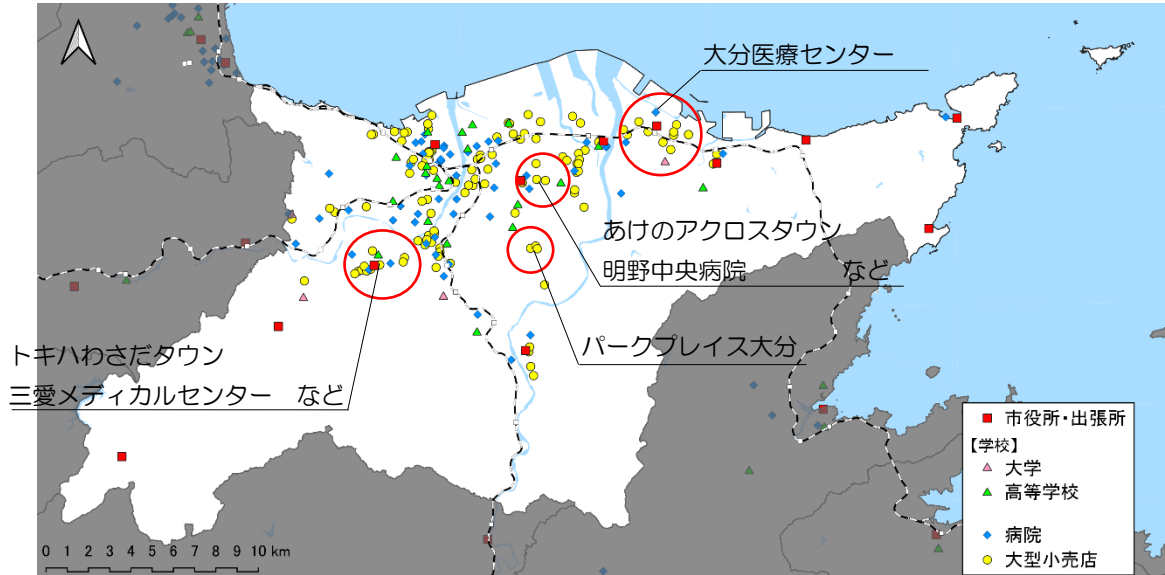


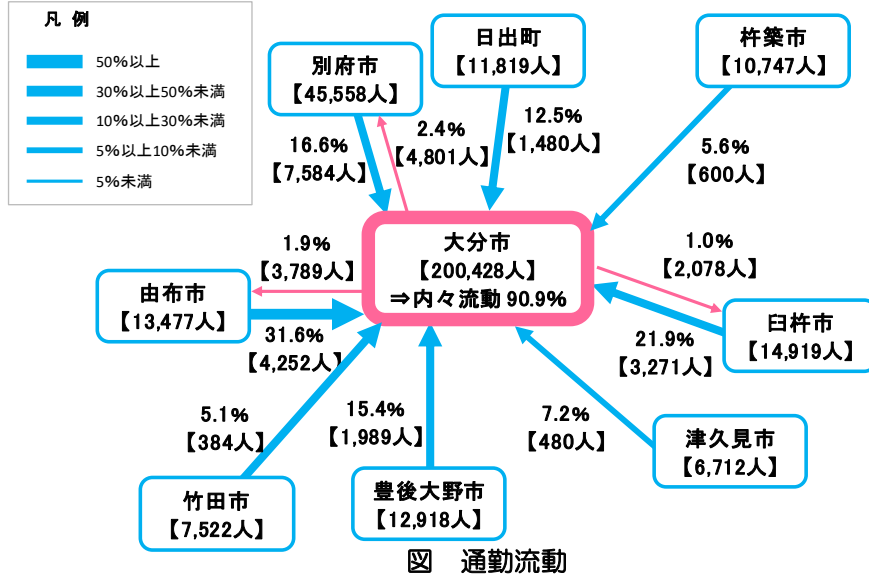
図 市内の主要施設の分布状況

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



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。



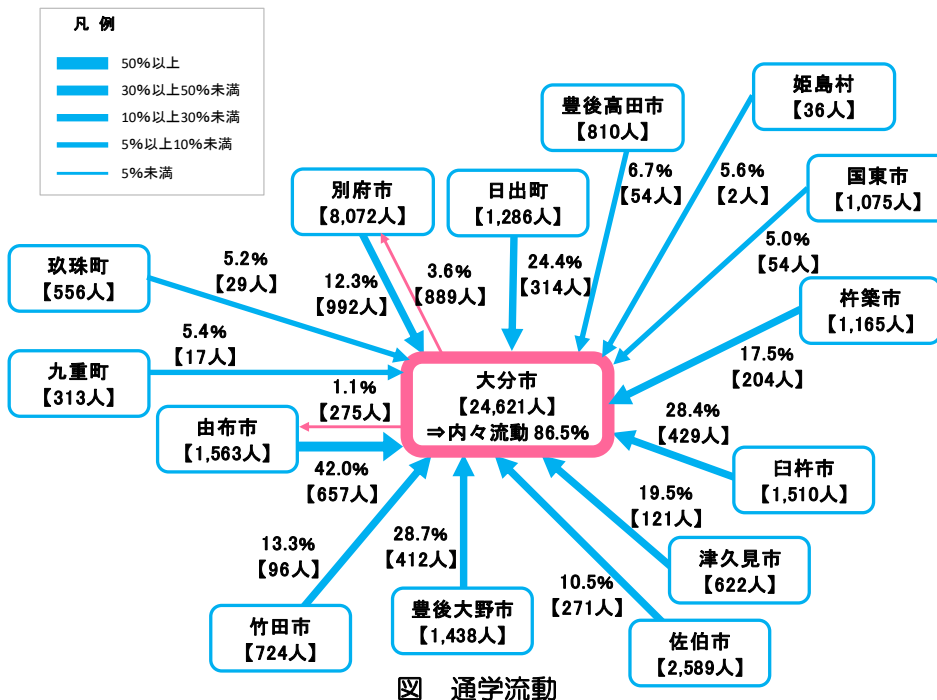
資料：国勢調査(H27年)

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。



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。

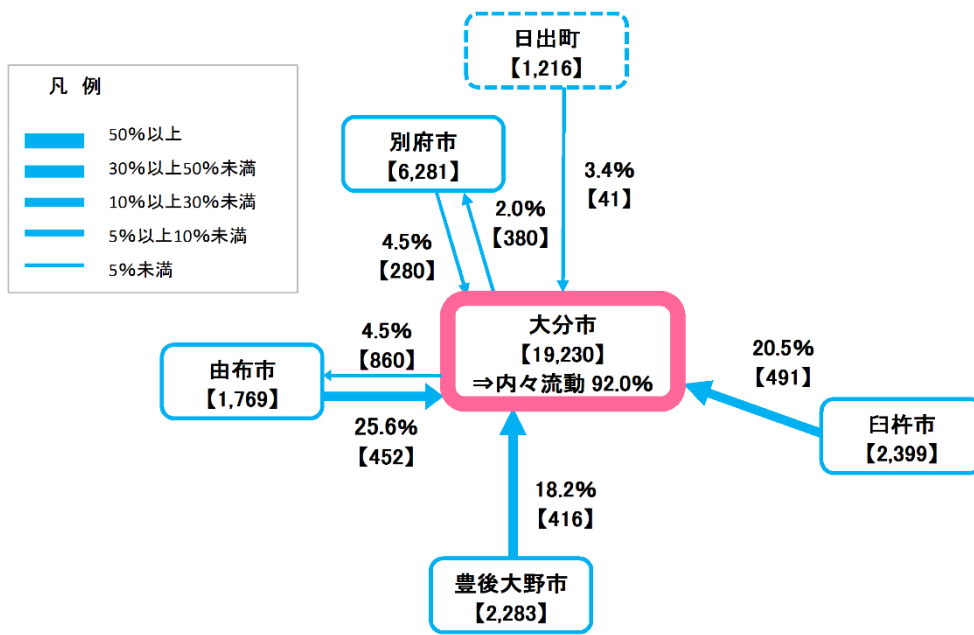


図 通院流動

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。

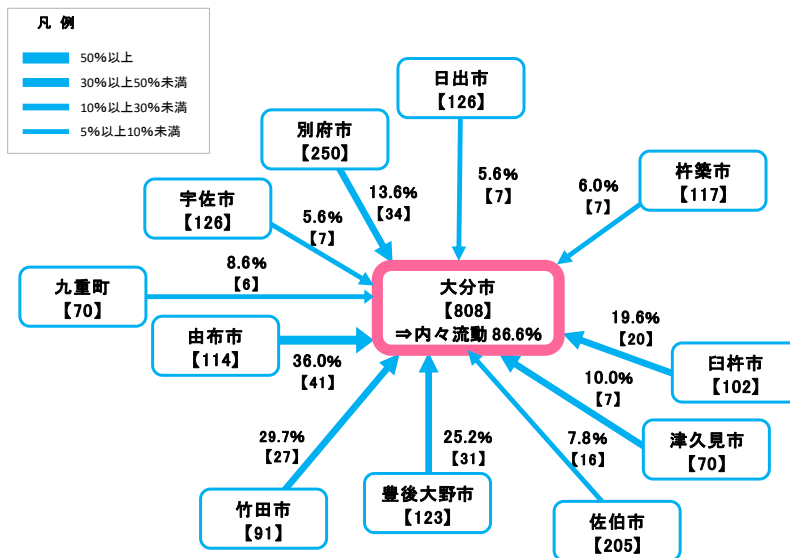


図 買物流動（最寄品）

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

- 本市には、高崎山自然動物園や大分マリンパレス水族館「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。



図 大分市の魅力的な観光資源（一部）

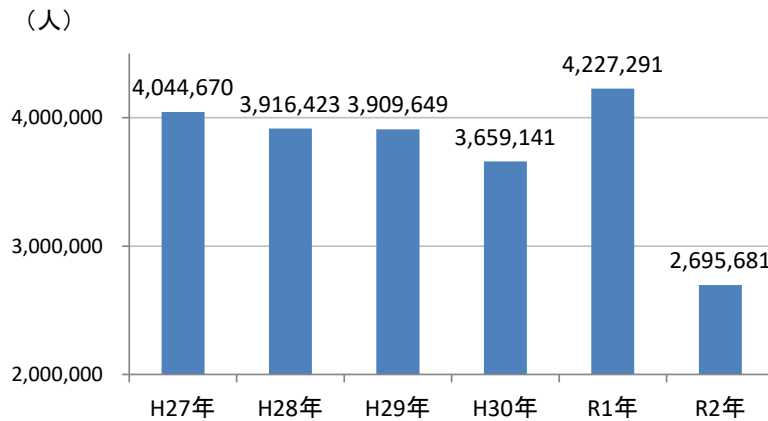


図 観光入込客数の推移

※R2年は速報値

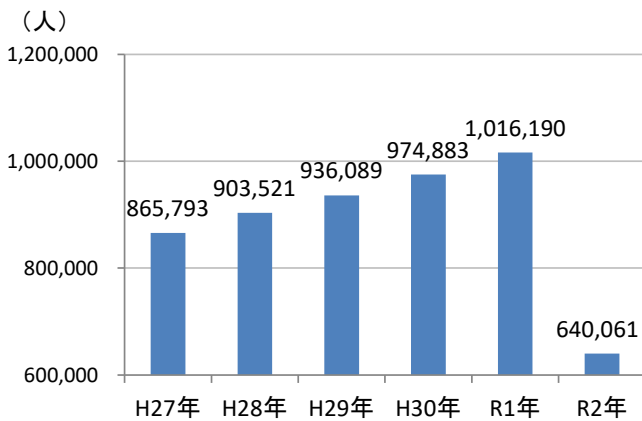


図 観光宿泊客数の推移

※R2年は速報値

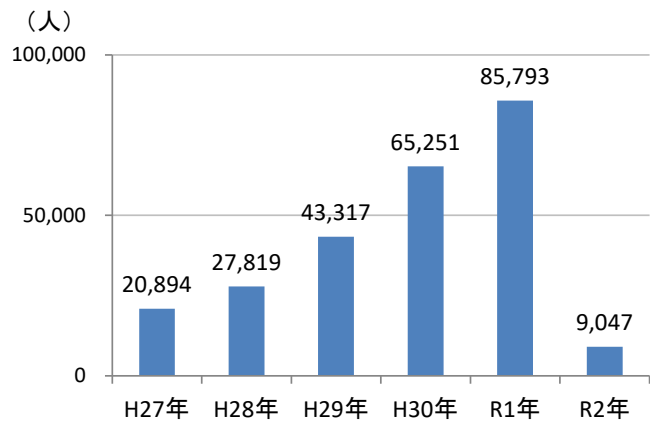


図 外国人観光宿泊客数の推移

※R2年は速報値

## 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

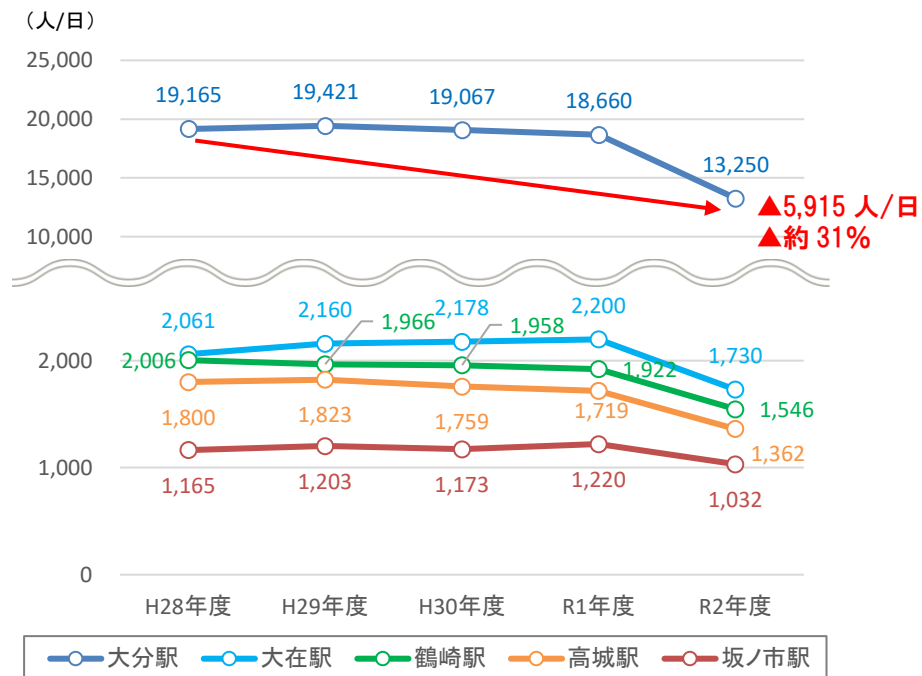


図 大分市内の JR 駅別乗車人員の推移（上位 5 駅）

資料：JR 九州ホームページ、大分市統計年鑑

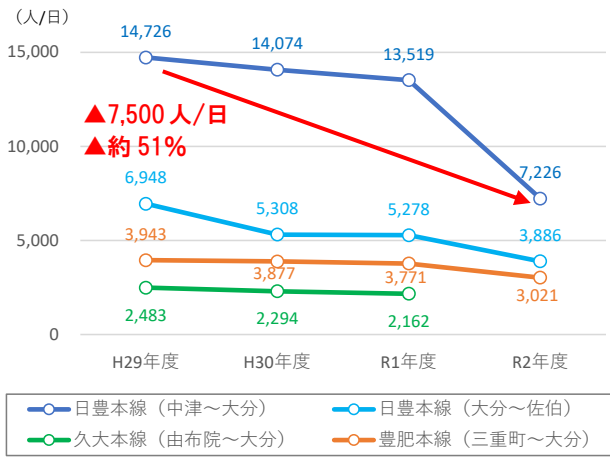


図 JRの線別平均通過人員の推移

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

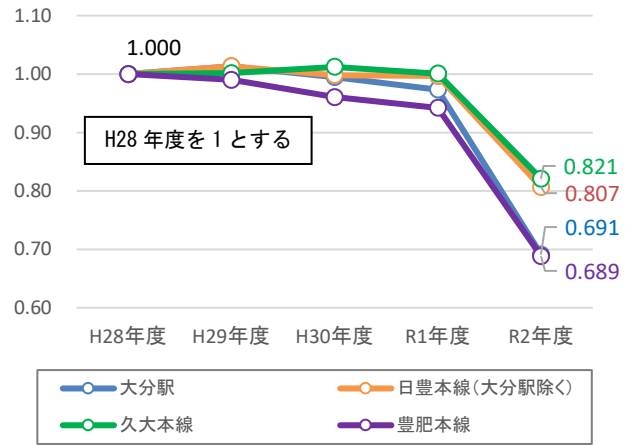


図 JR線別の乗車人員の伸び  
(H28年度を1とした場合)

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。

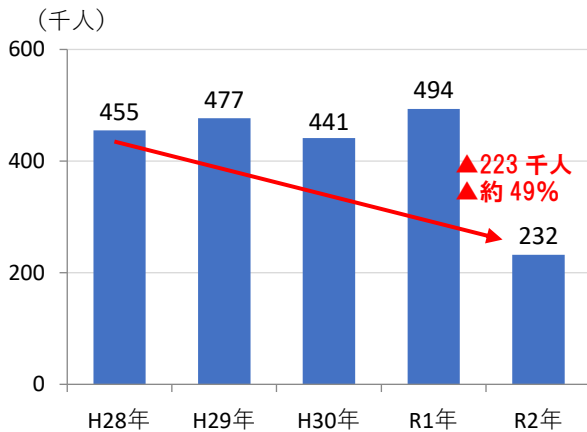


図 大分市内のフェリー旅客人員の推移

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)

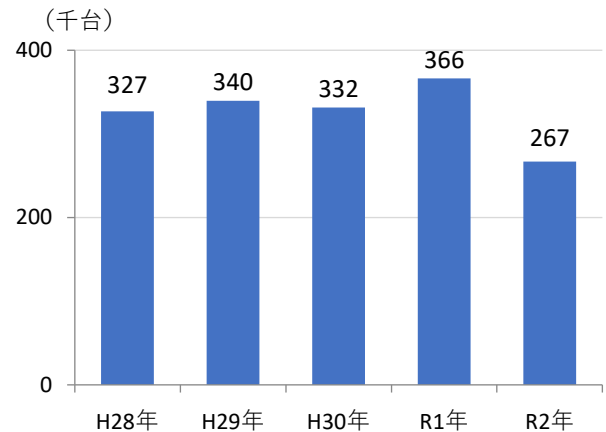


図 大分市内のフェリー自動車搬送台数の推移

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)

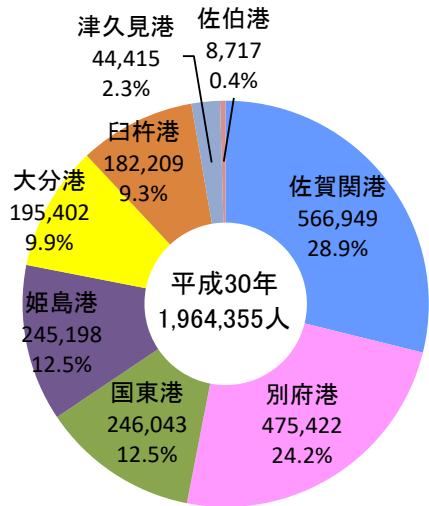


図 県内の港湾別船舶乗降人員 (H30年)

資料：大分県統計年鑑

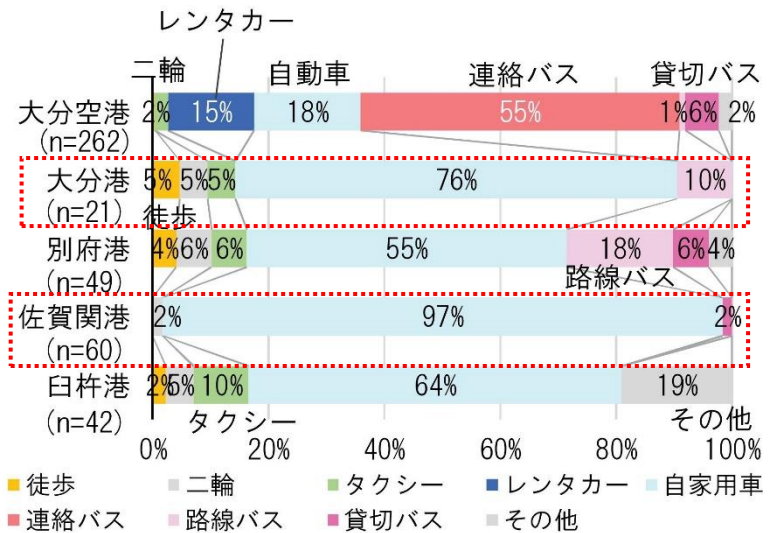


図 空港・フェリーターミナルからの交通手段

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

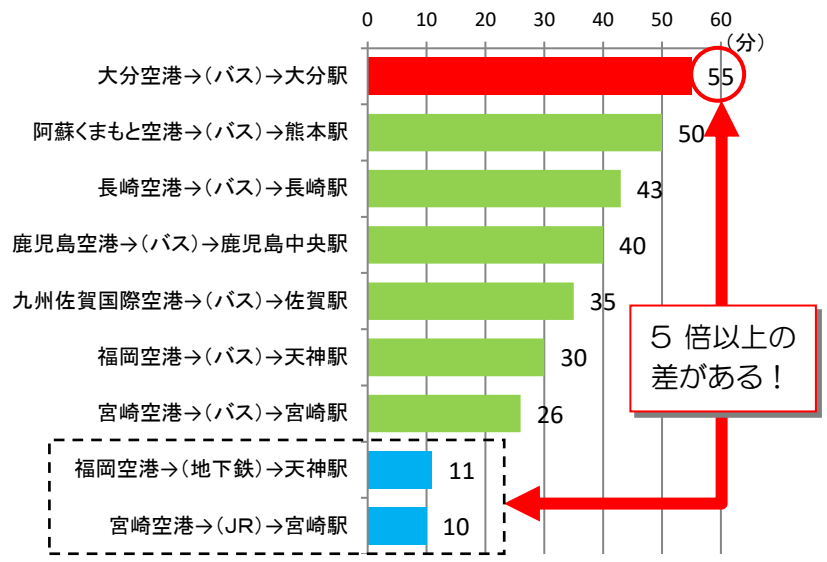


図 九州管内にある空港

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の拡大やインバウンド増で**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



(特) 東国ボートマズ・ワイ、高船

- ◆ 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、ホバ-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、 <b>要町</b> 、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、 <b>要町</b> 、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、行政が交通事業者へ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。

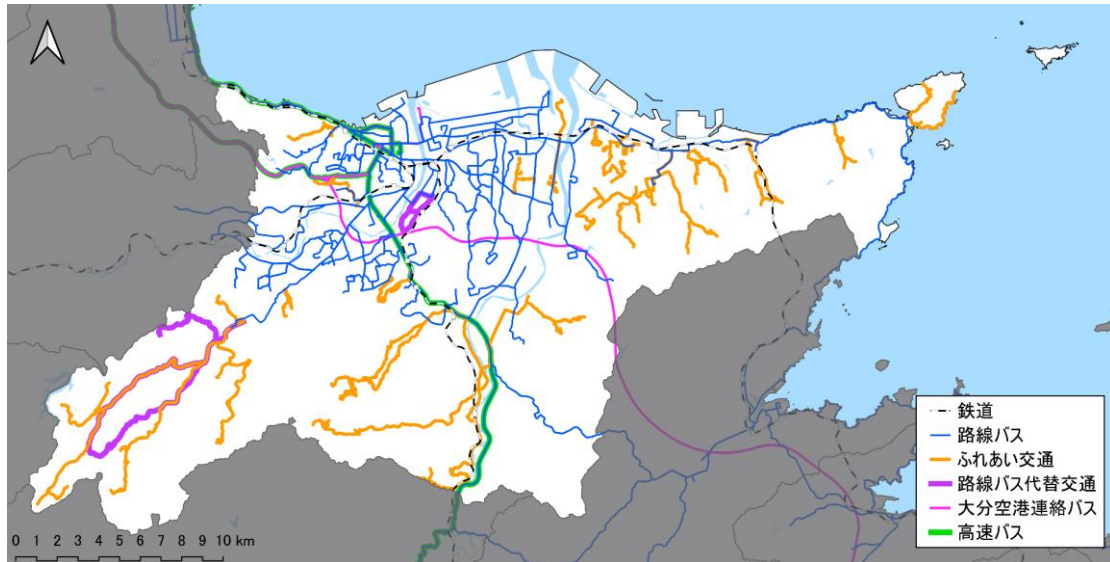


図 大分市の公共交通

注) 2021(令和3)年8月末時点

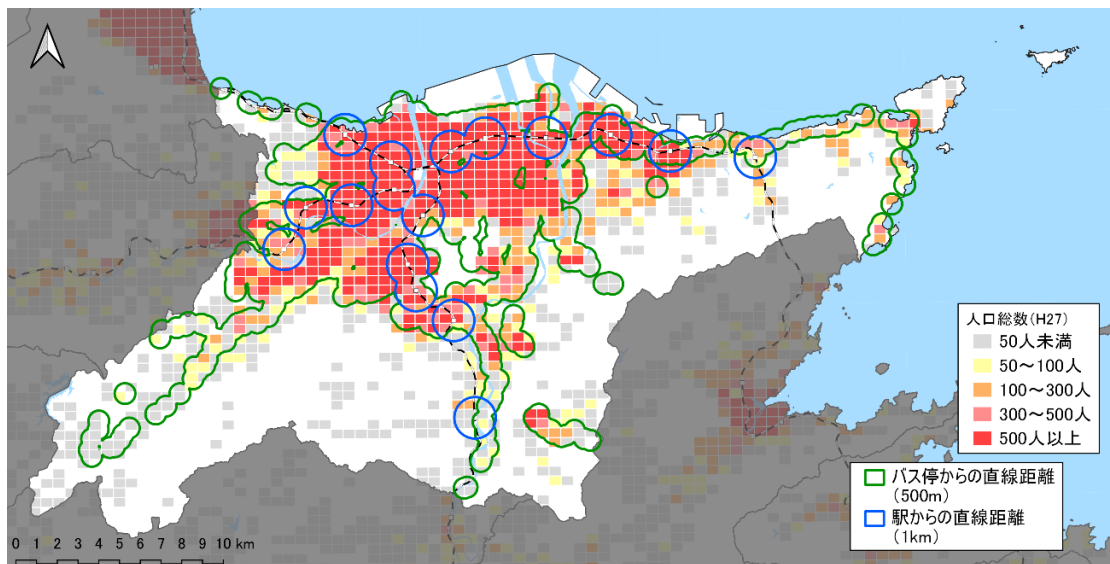


図 人口の分布状況（500mメッシュ単位）

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

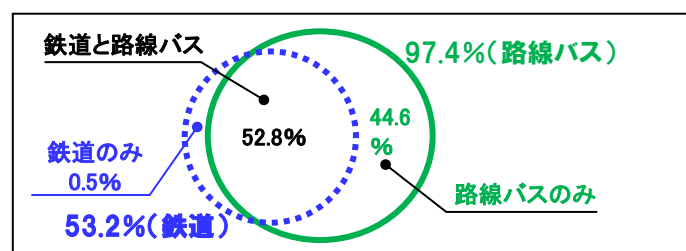


図 鉄道と路線バスの人口カバー状況の整理結果

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

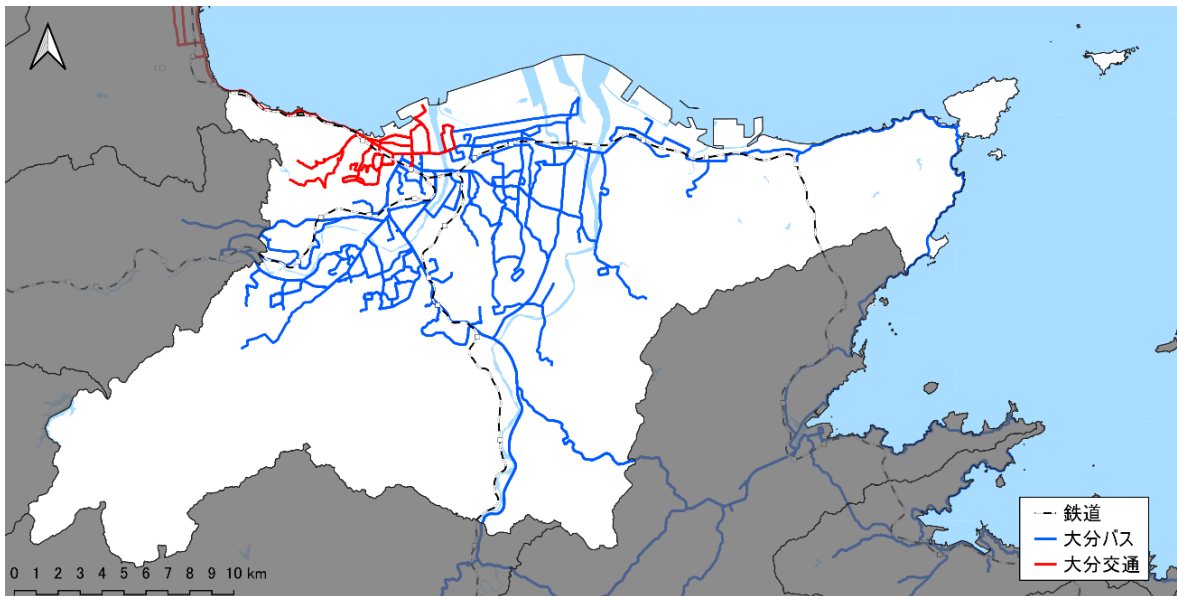


図 民間バス 2 社の市内乗り入れ状況

### 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。

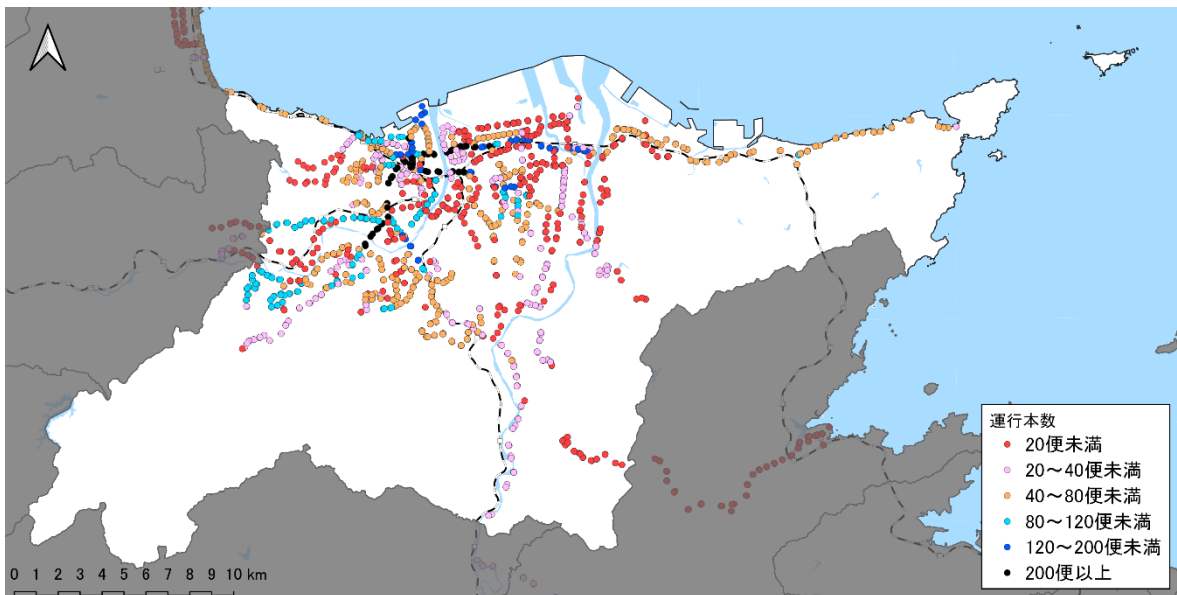


図 バスの運行本数（平日上下線の計）

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。

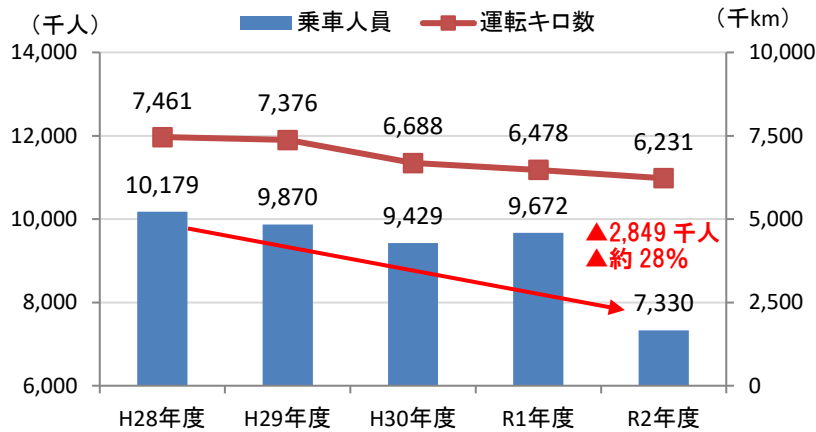


図 バス利用者数の推移

資料：大分市統計年鑑

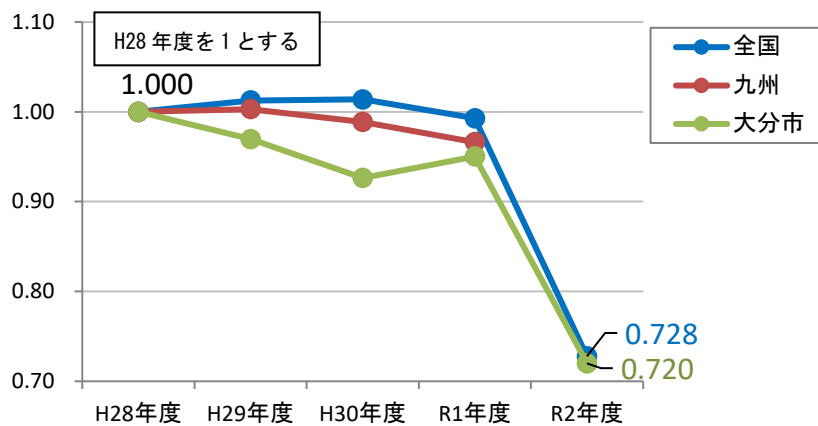


図 バス利用者数の変化（全国平均・九州平均との比較）

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。

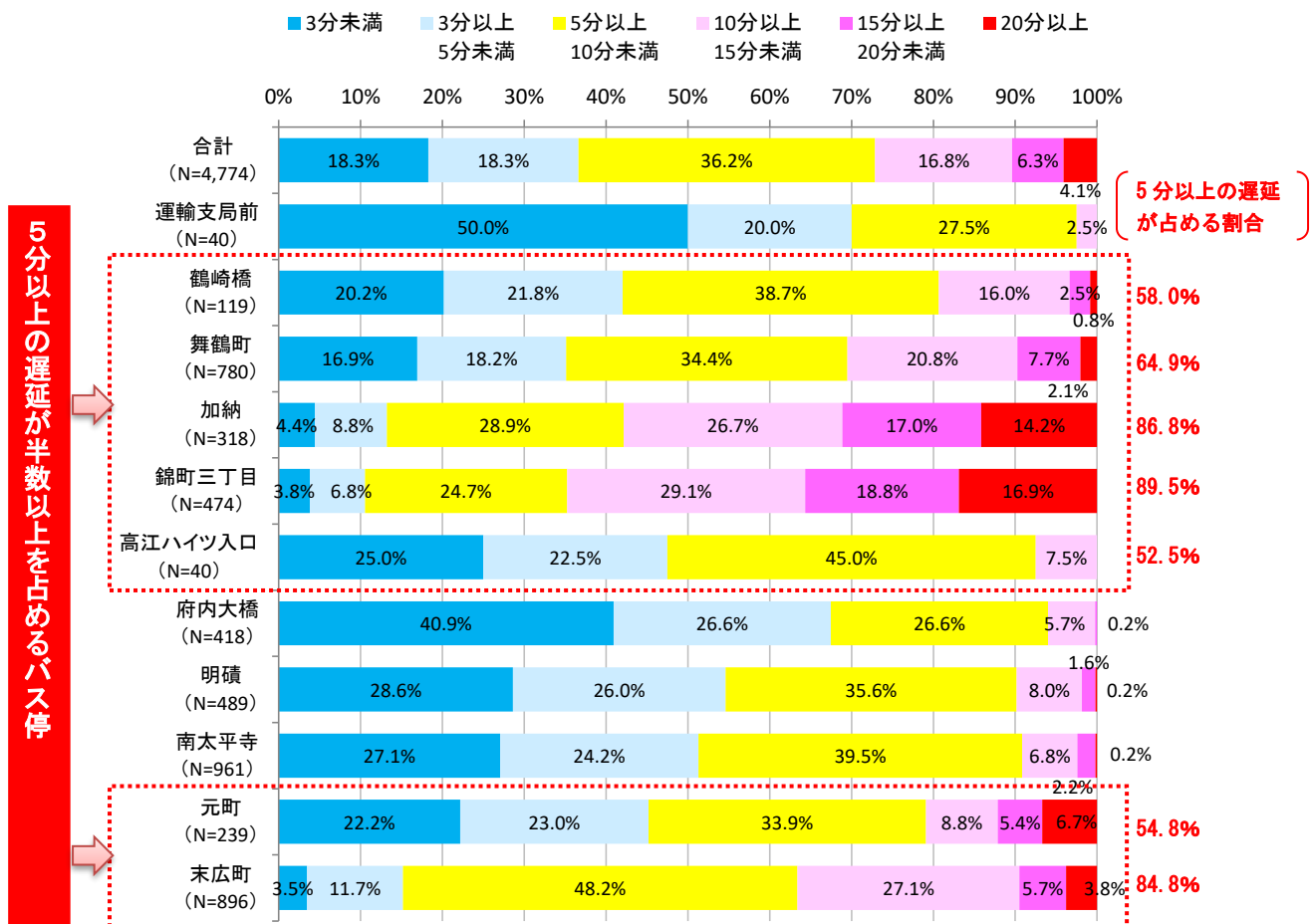
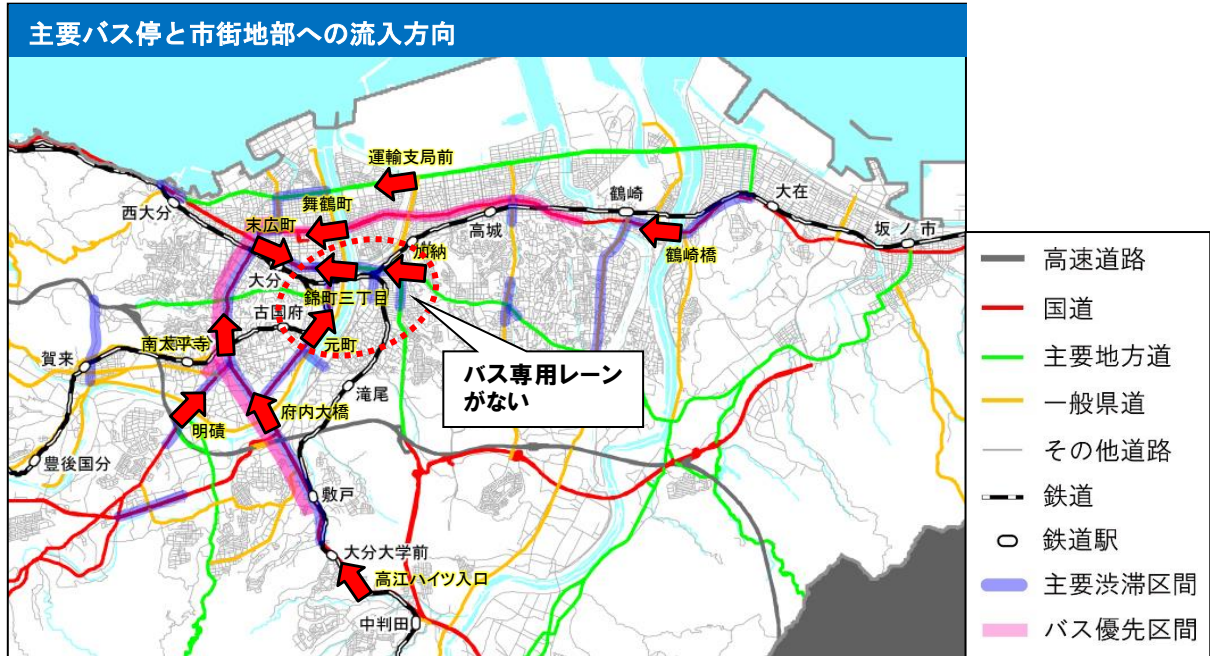


表 主要バス停における通勤・通学時間帯のバス遅延状況

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<sup>※1</sup>が109台登録されています。（大分県下の登録台数193台<sup>※2</sup>）

※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よし予約しても良しの誰もが普通に使え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

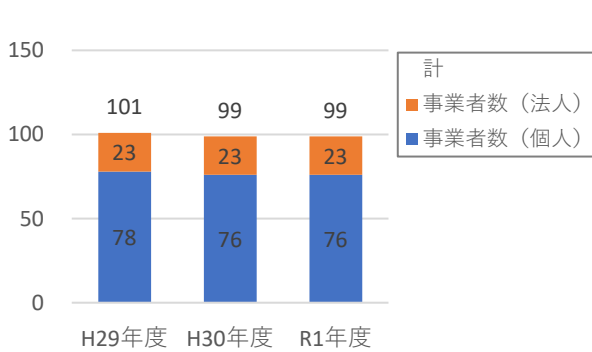


図 大分市内のタクシー事業者数の推移

資料：九州運輸要覧

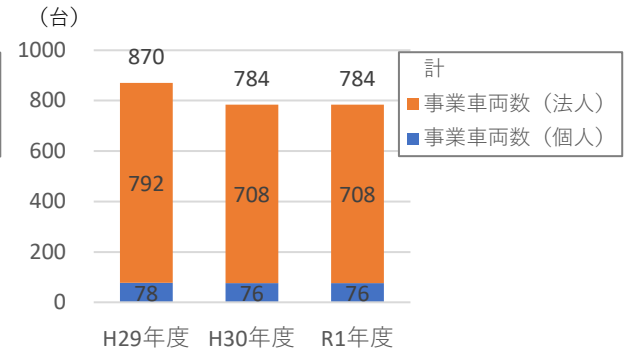


図 大分市内のタクシー事業車両数の推移

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。

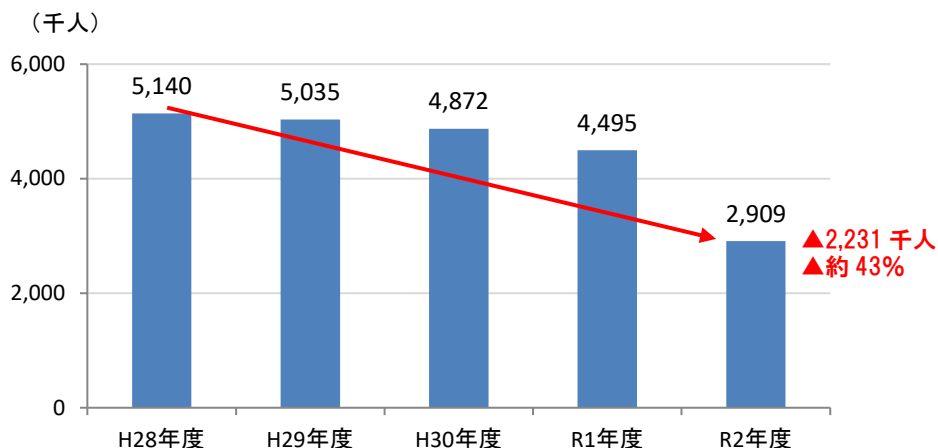


図 大分市内のタクシー利用者数の推移

資料：九州運輸要覧、輸送実績集計表（九州運輸局）

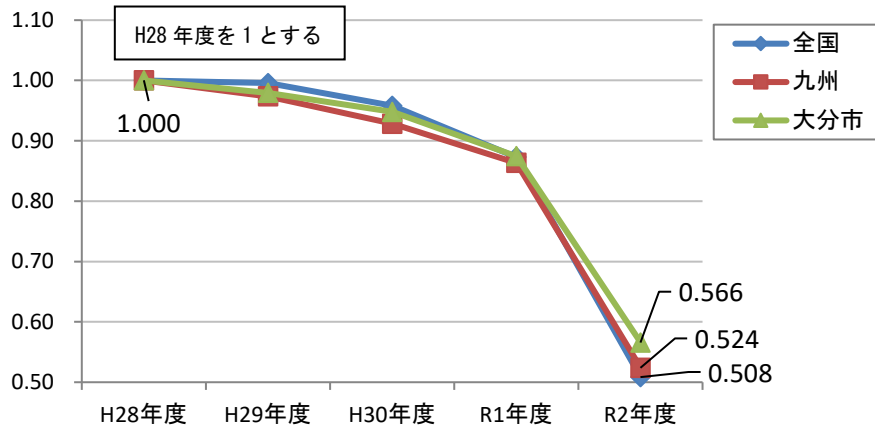


図 タクシー利用者数の変化（全国平均・九州平均との比較）

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。

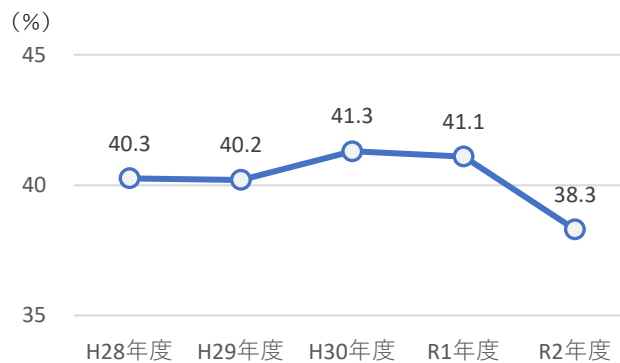


図 大分市内のタクシー実車率の推移

資料：九州運輸要覧

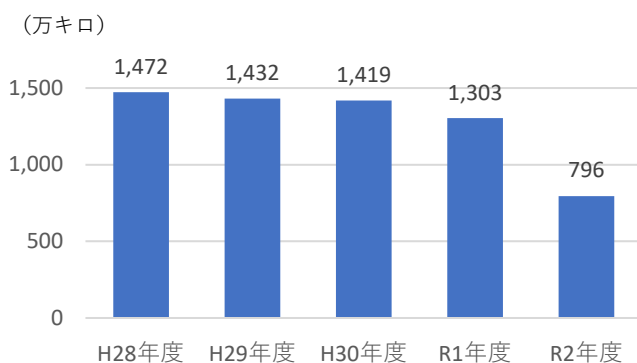


図 大分市内のタクシー実車走行キロの推移

資料：九州運輸要覧

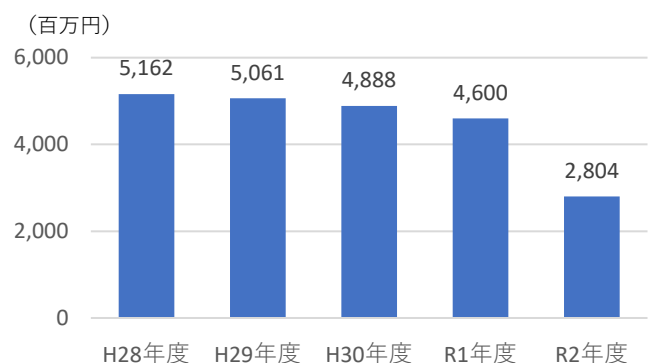


図 大分市内のタクシー営業収入の推移

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。



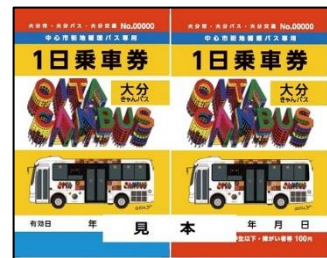
図 大分きゃんバスの運行の様子

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	【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）
運行間隔	【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	<p><b>「大分きゃんバス」1日乗車券</b> 【大人】200円【小学生以下】100円</p> <p>※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</p> <p>※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。</p>



図 運行ルート（R4.4月1日ダイヤ改正）



※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。

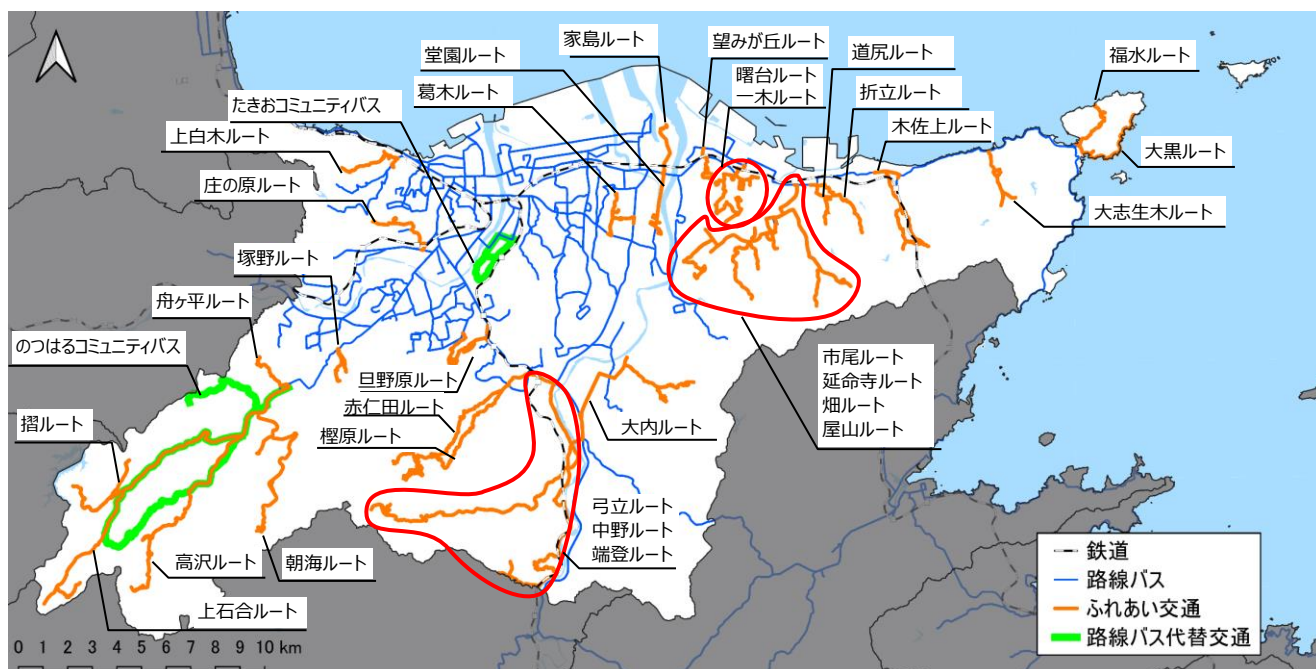


図 ふれあい交通・路線バス代替交通の運行ルート

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

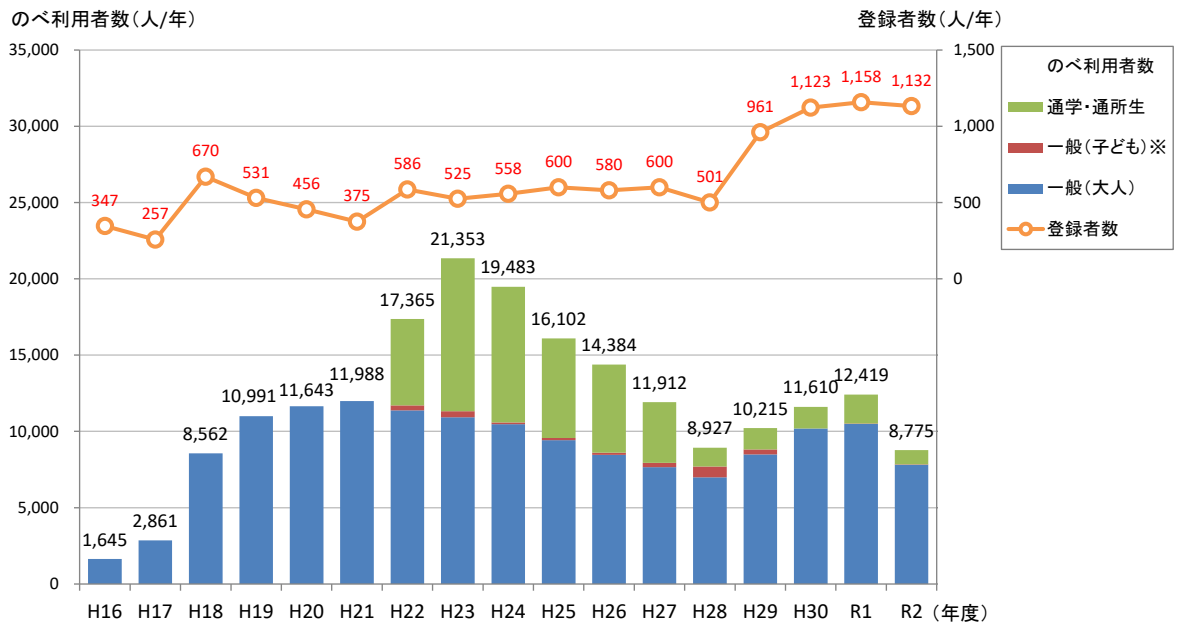


図 「ふれあい交通」のべ利用者数と登録者数

※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

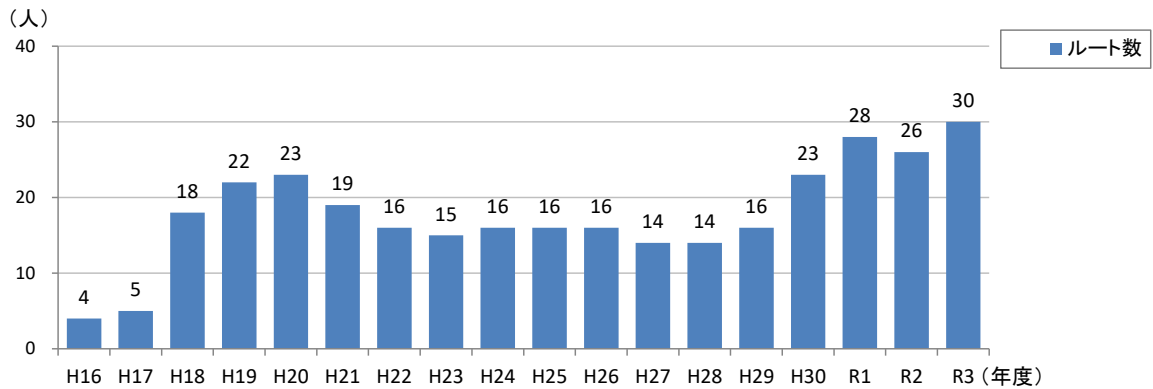


図 「ふれあい交通」ルート数

※H16は6月1日時点、他は4月1日時。



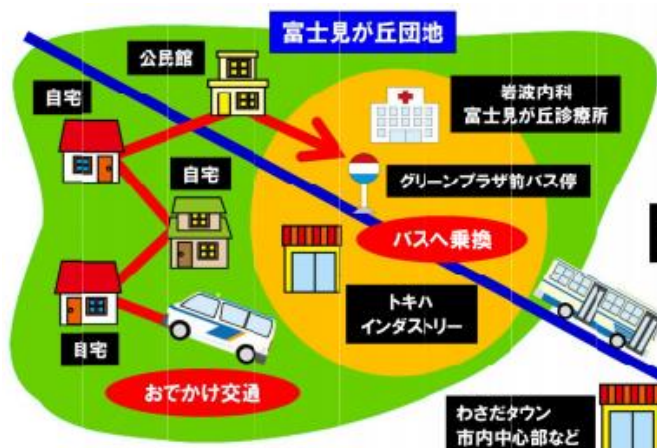
図 ふれあい交通のイメージ図

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>弓立ルートの終点を「河原内バス停」とする</li> <li>河原内ルートはバスの運行時刻と重なったため休止</li> </ul>
H17/6/1	8	追加：大黒、福水、木佐上	<ul style="list-style-type: none"> <li>佐賀岡地域の追加</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>野津原地域の追加</li> <li>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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
H19/10/1	20	休止：上詰、舟ヶ平	<ul style="list-style-type: none"> <li>上詰、舟ヶ平ルートの利用者がいないため、休止</li> </ul>
H19/11/1	19	休止：畑	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
H19/12/1	20	追加：家島	<ul style="list-style-type: none"> <li>家島ルートの追加</li> </ul>
H20/2/1	23	追加：国分団地、平横瀬、宮苑	<ul style="list-style-type: none"> <li>国分団地、平横瀬、宮苑ルートの追加</li> </ul>
H20/8/1	21	休止：平横瀬、宮苑	<ul style="list-style-type: none"> <li>平横瀬、宮苑ルートの利用者が少ないため、休止</li> </ul>
H21/4/1	19	休止：中原、一木	<ul style="list-style-type: none"> <li>中野、中原ルートの利用者が少ないため、統合</li> <li>一木ルートの利用者が少ないため、ルートの休止</li> </ul>
H22/4/1	16	追加：舟ヶ平 休止：川添、上石合、吉熊、国分団地	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>舟ヶ平ルートの復活</li> </ul>
H22/10/1	15	休止：杵ヶ原	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
H23/9/1	15		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
H24/4/1	16	追加：冬田	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあい交通運行事業を開始</li> <li>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</li> <li>冬田ルートの追加</li> </ul>
H24/9/1	16		<ul style="list-style-type: none"> <li>市尾ルートを宮下自治区経由に変更</li> </ul>
H25/4/1	16		<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>冬田ルート判田便の休止</li> </ul>
H26/9/1	14	休止：栗灰、舟ヶ平	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
H27/6/1	15	追加：庄の原	<ul style="list-style-type: none"> <li>庄の原ルートの追加</li> </ul>
H28/3/1	14	休止：冬田	<ul style="list-style-type: none"> <li>冬田ルートの休止</li> </ul>
H28/4/1	14		<ul style="list-style-type: none"> <li>判田ルート通学便の休止</li> </ul>
H28/9/1	15	追加：望みが丘	<ul style="list-style-type: none"> <li>望みが丘ルートの追加</li> </ul>
H29/4/1	16	追加：木佐上	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>木佐上ルートの追加</li> </ul>
H29/10/1	17	追加：舟ヶ平	<ul style="list-style-type: none"> <li>舟ヶ平ルートの追加</li> </ul>
H30/1/1	21	追加：曙台、屋山、一木、大志生木	<ul style="list-style-type: none"> <li>曙台、屋山、一木、大志生木ルートの追加</li> </ul>
H30/3/1	23	追加：大内、葛木	<ul style="list-style-type: none"> <li>大内、葛木ルートの追加</li> </ul>
H31/2/1	28	追加：赤仁田、櫻原（旧判田ルート）、杉原、旦野原、堂園、宮谷 休止：判田	<ul style="list-style-type: none"> <li>判田ルートを赤仁田ルート、櫻原ルートに分割</li> <li>杉原、旦野原、堂園、宮谷ルートの追加</li> </ul>
R2/4/1	26	休止：杉原、宮谷	<ul style="list-style-type: none"> <li>杉原、宮谷ルートの利用者が少ないため、休止</li> </ul>
R2/8/1	29	追加：塚野、折立、道尻	<ul style="list-style-type: none"> <li>塚野、折立、道尻ルートの追加</li> </ul>
R3/4/1	30	追加：上石合	<ul style="list-style-type: none"> <li>上石合ルートの追加</li> </ul>
R3/9/1	31	追加：上白木	<ul style="list-style-type: none"> <li>上白木ルートの追加</li> </ul>

## 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

● 自宅⇒公民館前バス停下車		バス停		1 運行日 (月曜・水曜)
便	自宅	⇒	バス停	2 運行タクシー 大分県111111番 ☎:545-1555
①	8:32~8:42	⇒	8:47	
②	10:00~10:10	⇒	10:15	
③	10:58~11:08	⇒	11:13	
● 公民館前バス停下車⇒自宅		バス停		
便	バス停	⇒	自宅	
④	11:24	⇒	11:29~11:39	
⑤	12:24	⇒	12:29~12:39	
⑥	14:47	⇒	14:52~15:02	

富士見が丘連合自治会 H27.3.4

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)

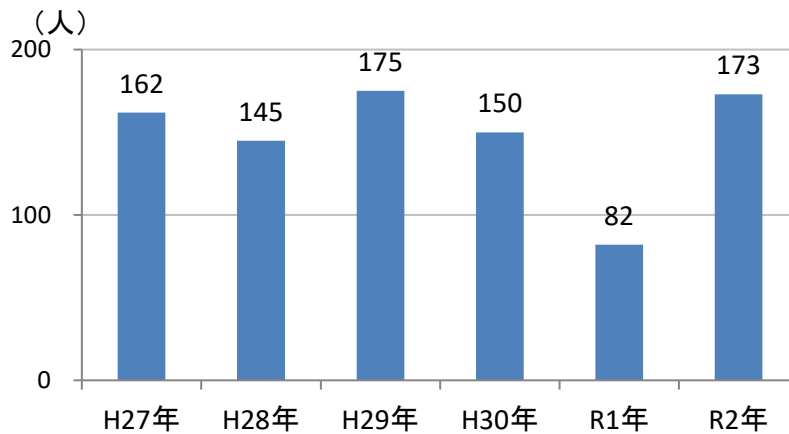


図 「おでかけ交通」利用者数の推移

#### 6) 長寿応援バス事業

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）

#### 参考：「長寿応援バス事業（旧 高齢者ワンコインバス事業）」

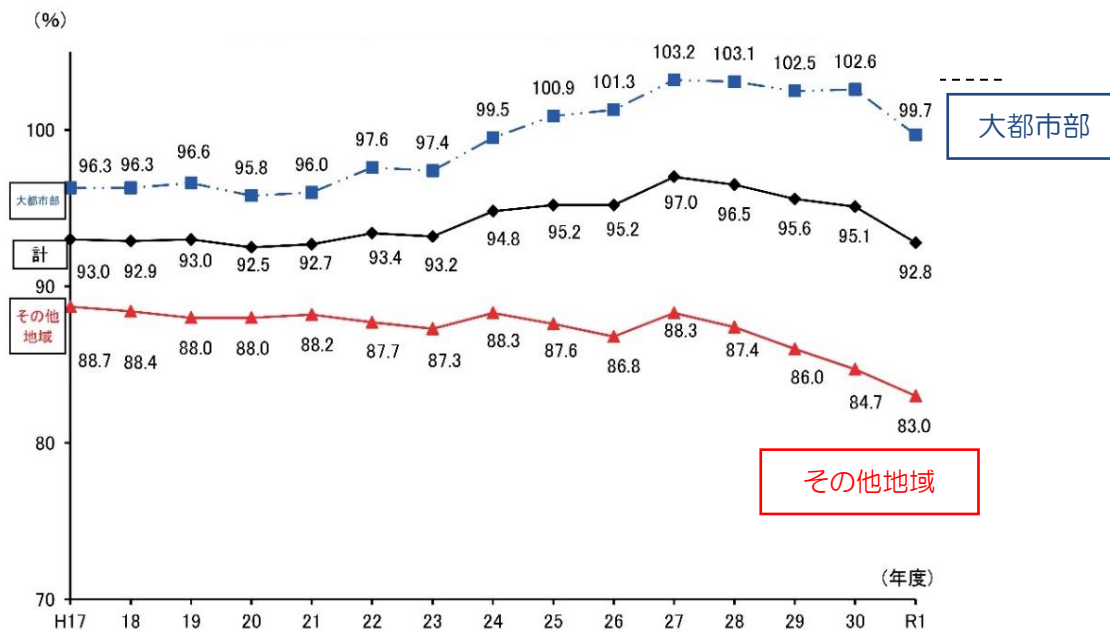
対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内に1カ月以上住所を有する高齢者で次の1、2のいずれかに該当する人               <ol style="list-style-type: none"> <li>70歳以上の人 ※令和2年度から6年度にかけて対象年齢を65歳以上から70以上に引き上げます。 ※昭和30年4月1日以前に生まれた方は69歳以下でも対象となります。</li> <li>運転免許を保有していない65歳から69歳の人</li> </ol> </li> </ul>
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
利用できるバス会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
利用開始日	<ul style="list-style-type: none"> <li>「乗車証」に記載された日から利用可能</li> </ul>

## 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。



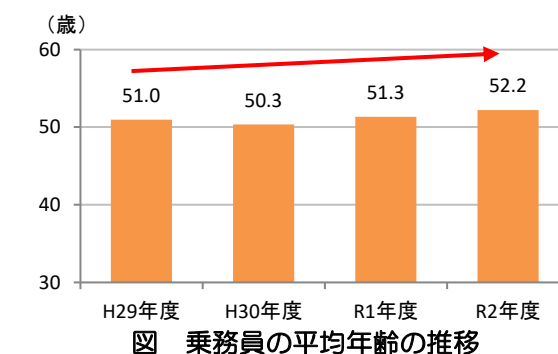
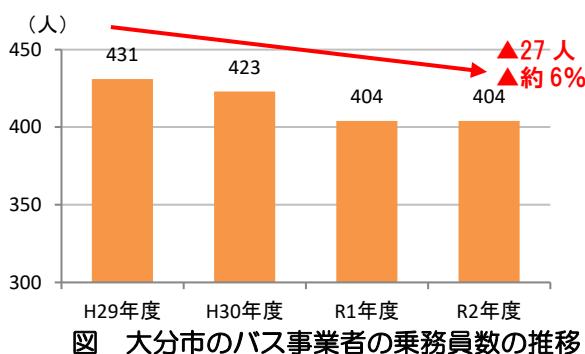
大都市部（三大都市圏）とは、千葉、武相（東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県）、京浜（東京特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、横浜市及び川崎市）、東海（愛知県、三重県及び岐阜県）、京阪神（大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域））ブロックの集計値。

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

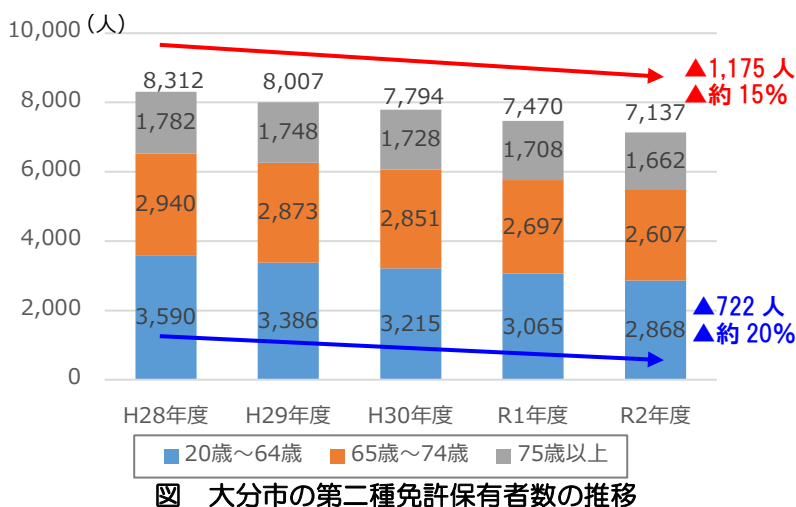
1) 本市における運転手の実態

- 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。

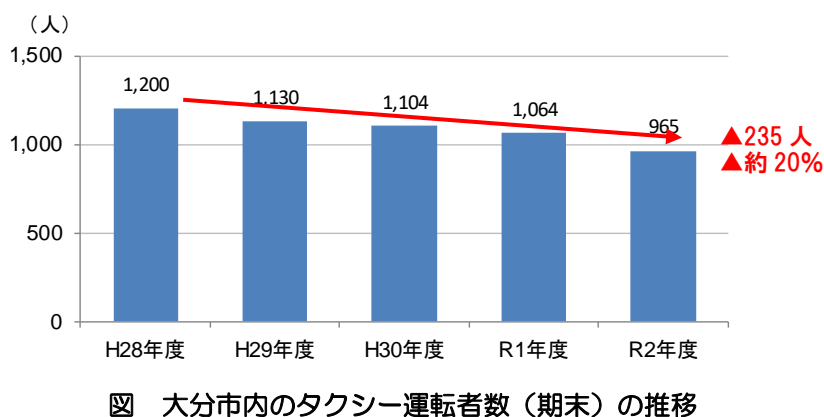


資料：大分バス、大分交通  
注) 大分バス、大分交通の合計値

資料：大分バス、大分交通  
注) 大分バス、大分交通の合計値



資料：大分県警察本部提供資料



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。

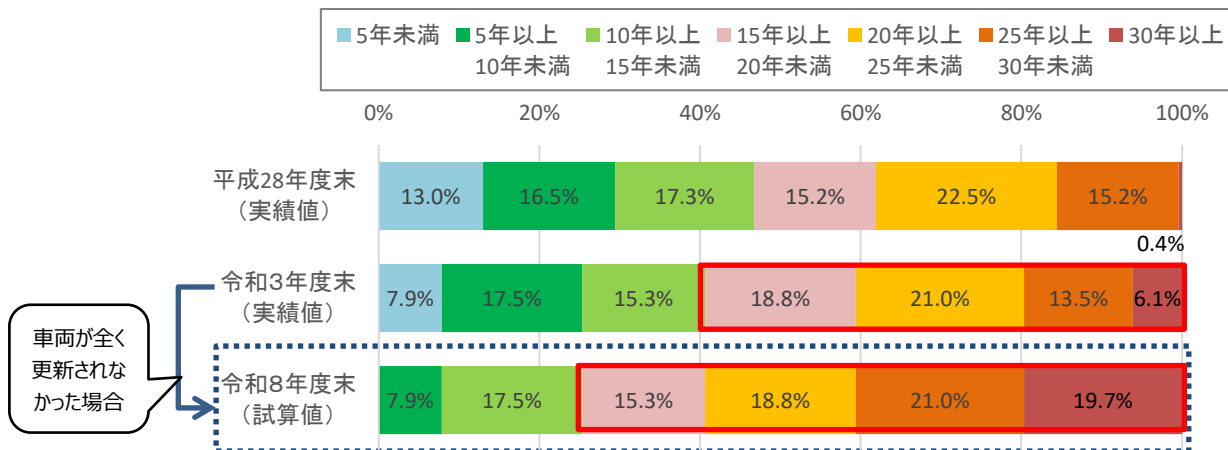


図 大分市内を運行する路線バスの車齢の変化

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 cm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 cm以上であること等、 <u>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。</u> (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 cm以下であるバス。

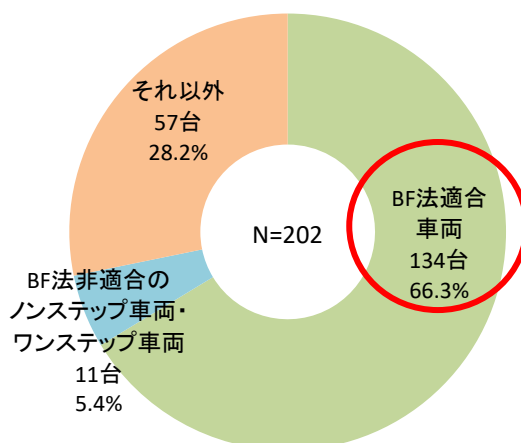


図 本市内を運行する路線バスのバリアフリー法適合車両導入割合

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。

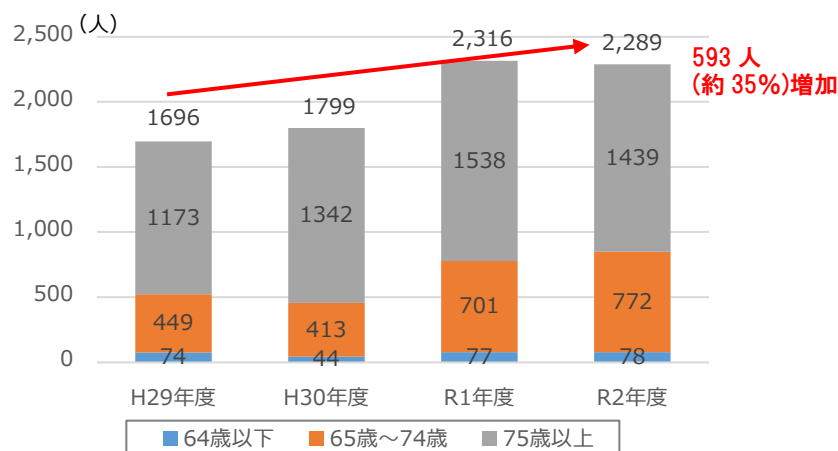


図 大分市の運転免許自主返納者数の推移

資料：大分県警察本部提供資料

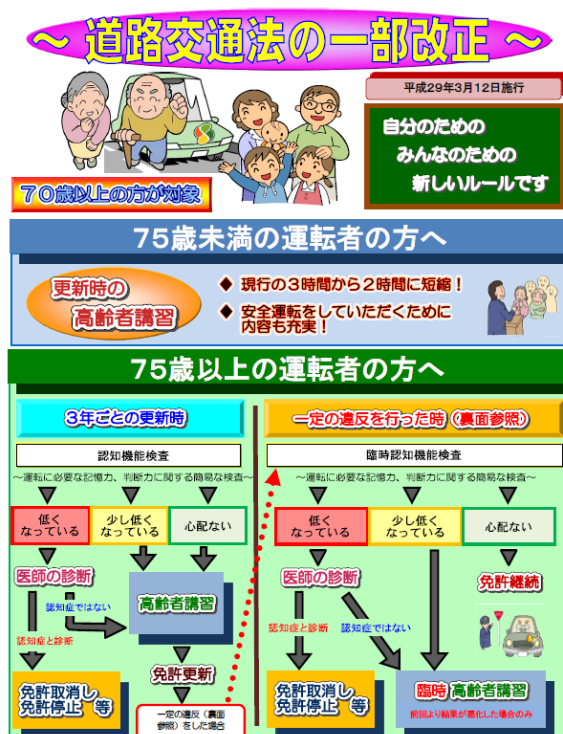


図 道路交通法の一部改正（高齢運転者対策の推進）

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) 調査概要

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。

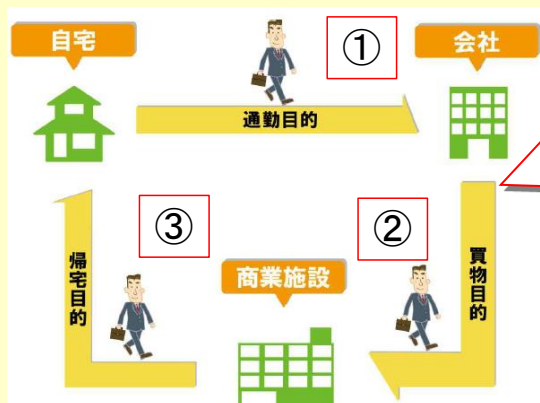


実施機関や調査対象市町村、調査対象者は以下に示すとおりです。

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>大分都市圏内の約 30 万世帯の中から無作為抽出</li> <li>約 3.1 万世帯の約 6.4 万人が回答</li> </ul>

※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)



**トリップ：**  
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

**例：**左図の場合 1 日のトリップ数は 3 トリップ  
(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、大分地区と植田、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。

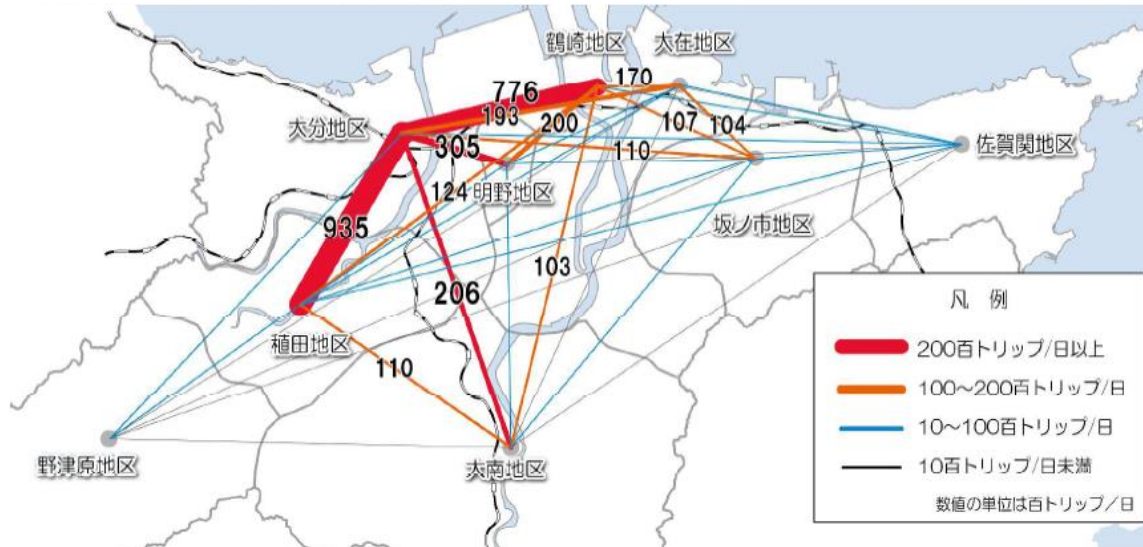


図 大分市内の地区間の動き

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。

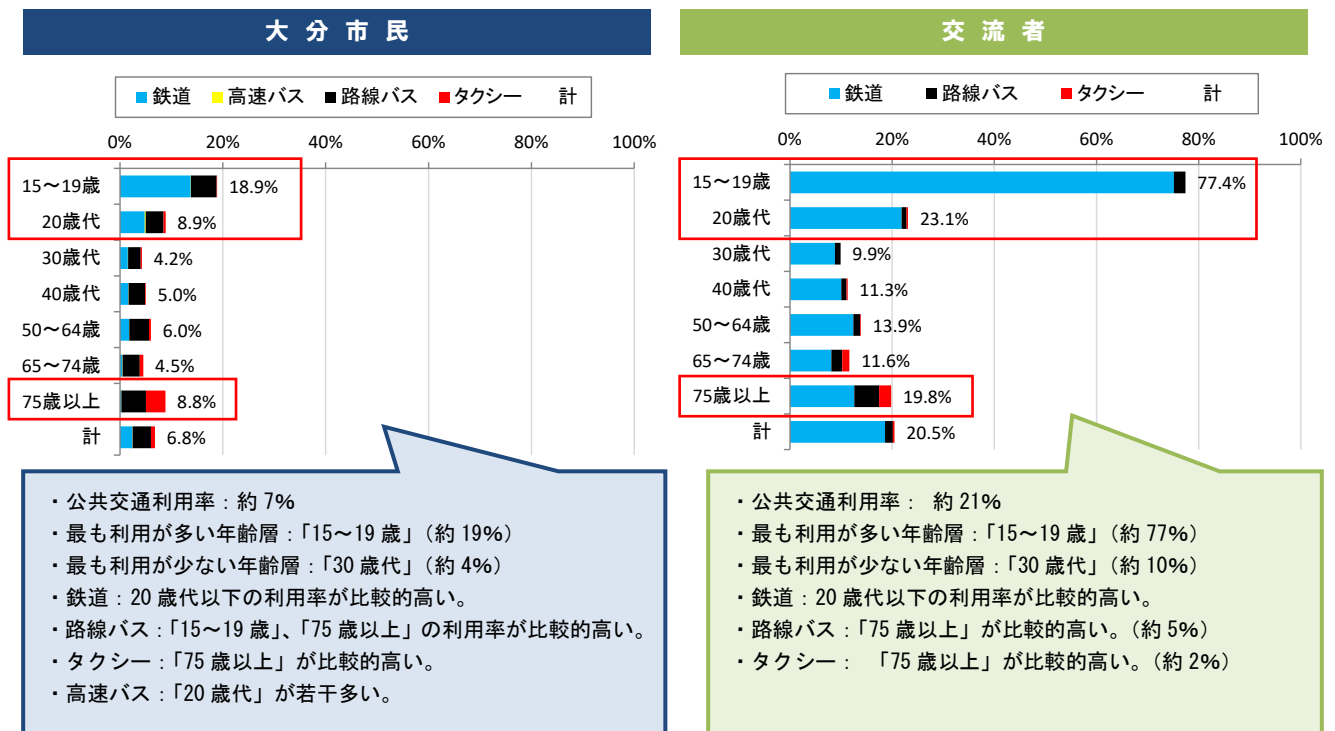


図 公共交通利用者の属性（年代別にみた公共交通の利用状況）

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合

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。

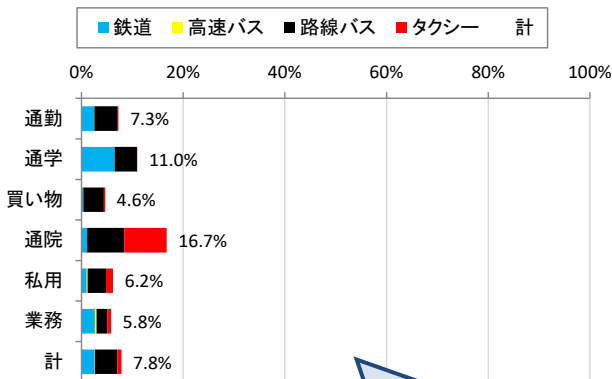
【大分市民】

- 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



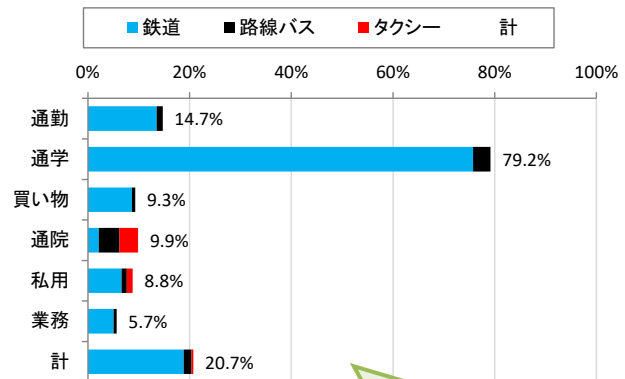
- トリップの多い順に  
「通勤時の路線バス利用」(7,046トリップ/日)  
「通学時の鉄道利用」(4,292トリップ/日)  
「通勤時の鉄道利用」(3,874トリップ/日)
- 通勤：「路線バス」への依存が最も高い。(約5%)
- 通学：「鉄道」への依存が最も高い。(約7%)
- 買い物：「路線バス」(4%)
- 通院：「タクシー」(約8%)、「路線バス」(約7%)
- 私用：「路線バス」(約4%)
- 業務：「鉄道」(約3%)、「路線バス」(約2%)

<実数(大分市民)>

目的	公共交通利用					大分市民 全体
	計	鉄道	高速バス	路線バス	タクシー	
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「福祉」「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				交流者 全体
	計	鉄道	路線バス	タクシー	
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「福祉」「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）

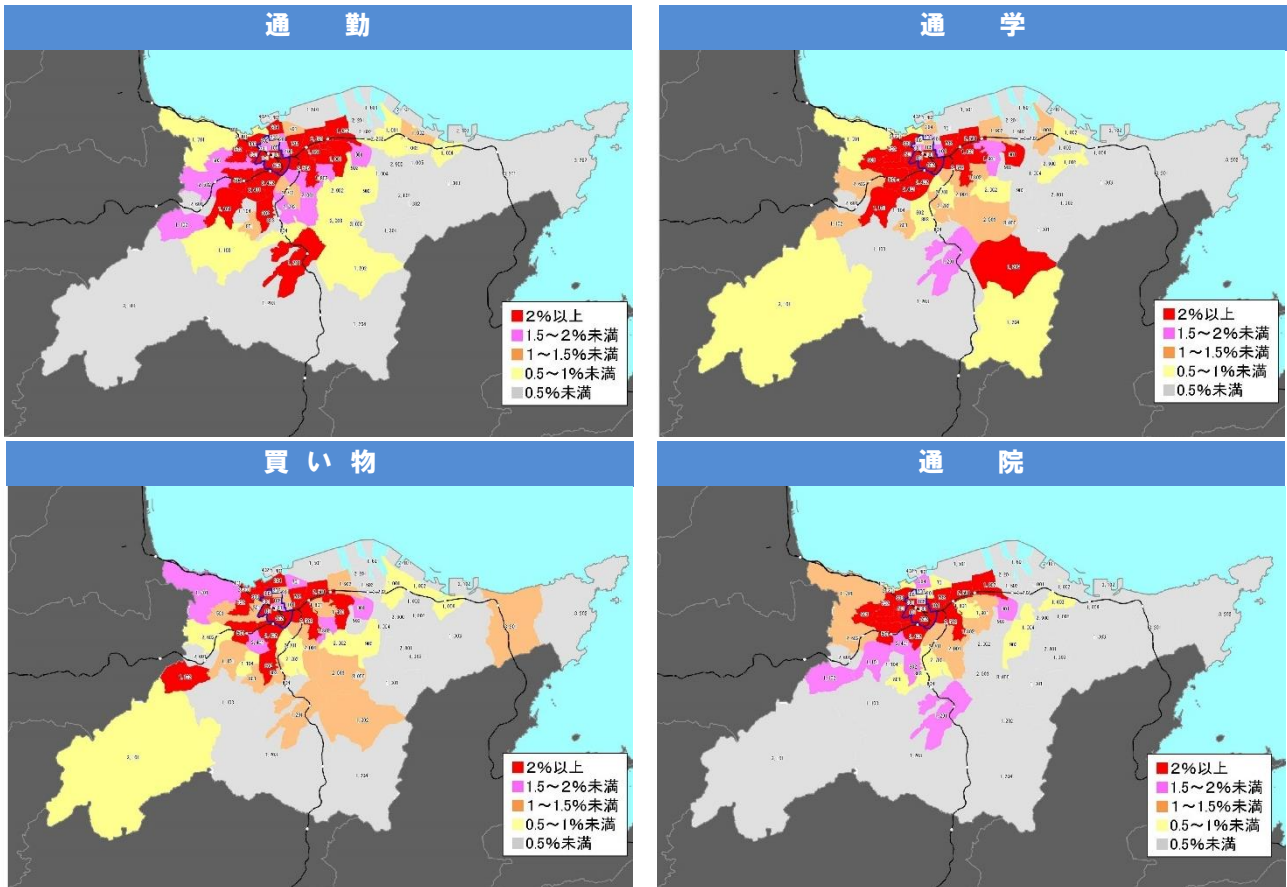


図 大分市中心市街地に外出するトリップの多い発地ゾーン（外出目的別）

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(株)九州製鉄所大分地区、(株)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

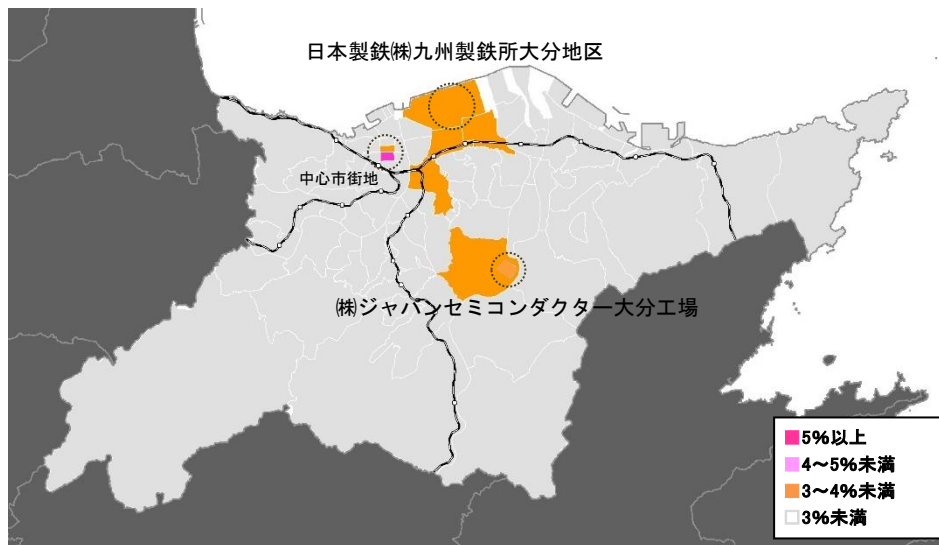


図 通勤目的の到着ゾーン

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植田地区や明野地区を中心に分布しています。

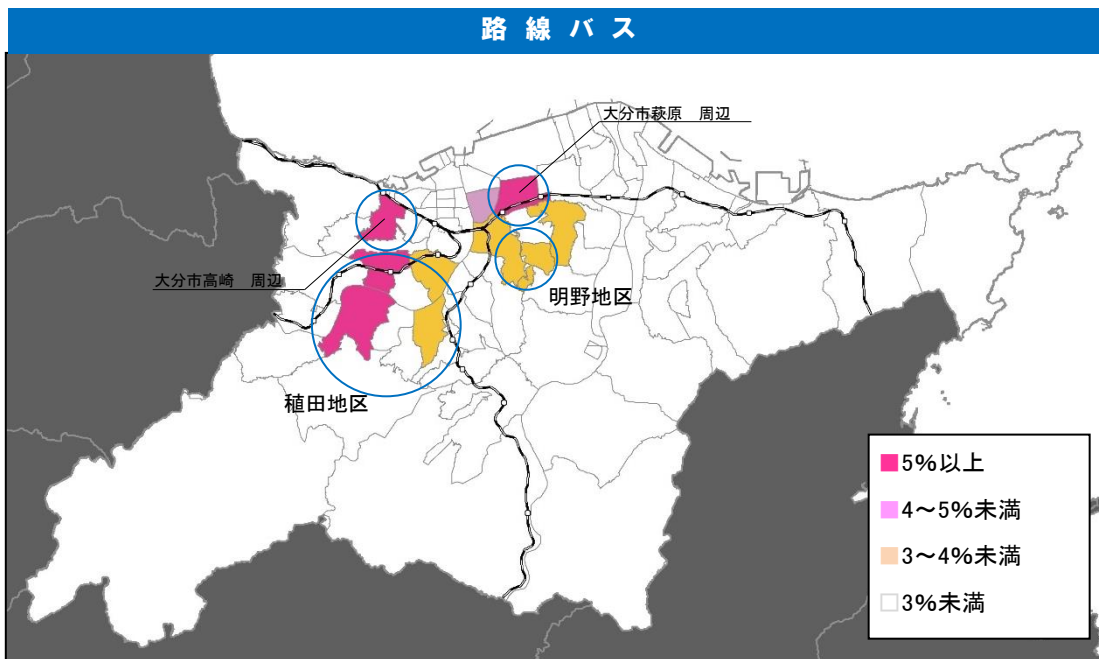
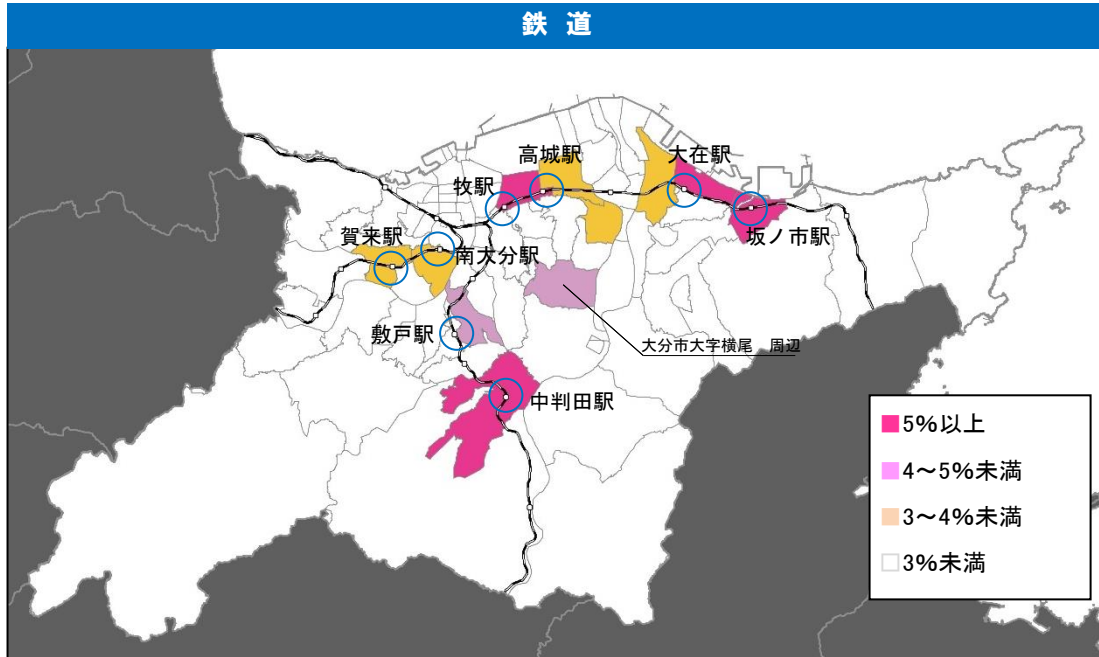


図 鉄道・路線バスの利用が比較的多いゾーン

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

◎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。

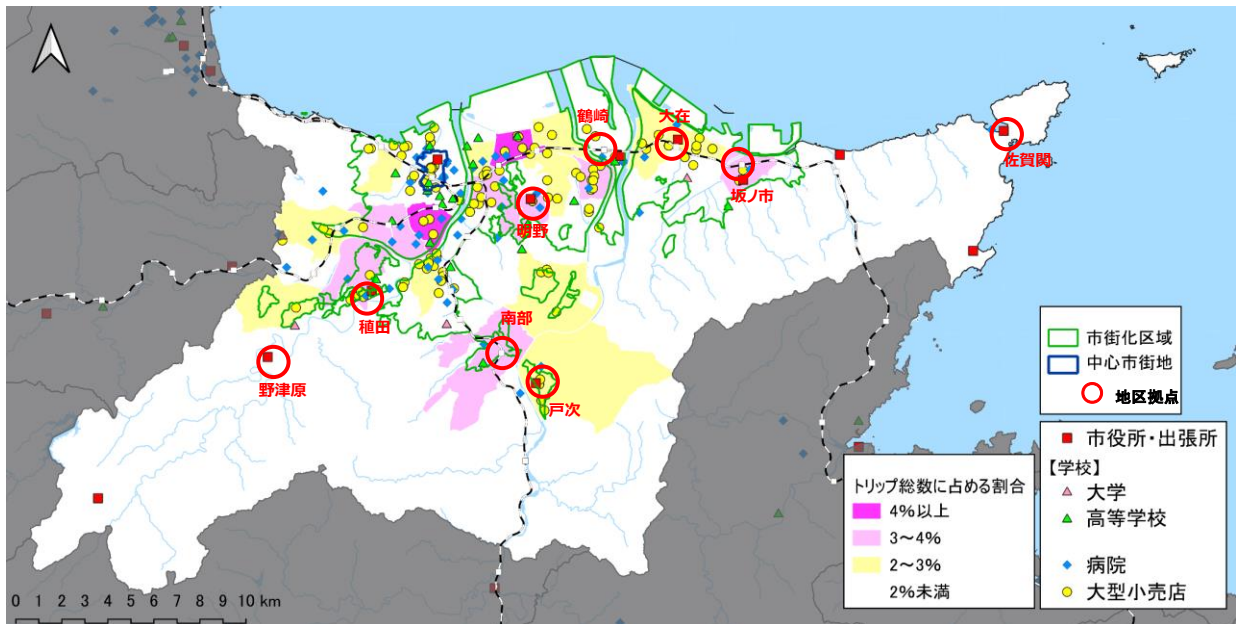


図 中心市街地以外でゾーン内の移動が比較的顕著にみられるゾーンと市街化区域・主要施設の関連性

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

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。

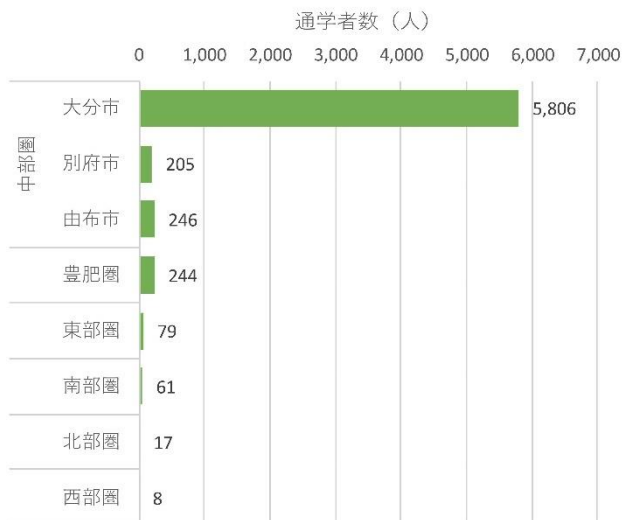


図 大分市への通学者の居住地

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。

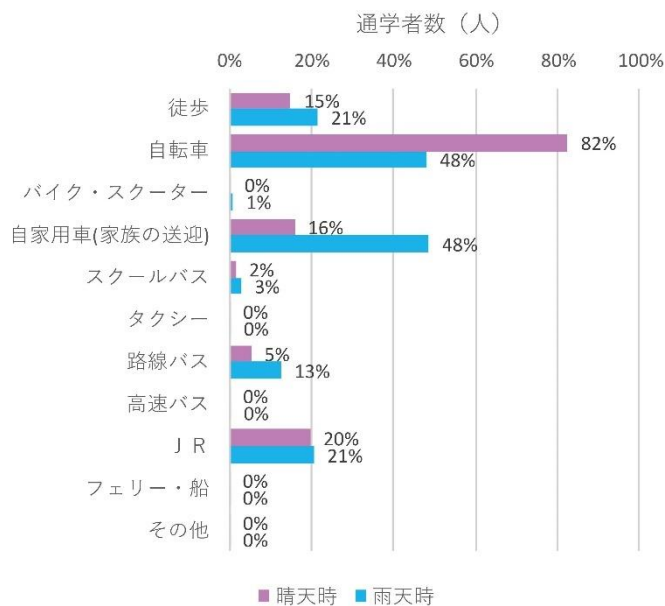


図 移動手段(大分市内の高校へ)

資料：大分県中部圏地域公共交通網形成計画



## 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」「植田」「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。

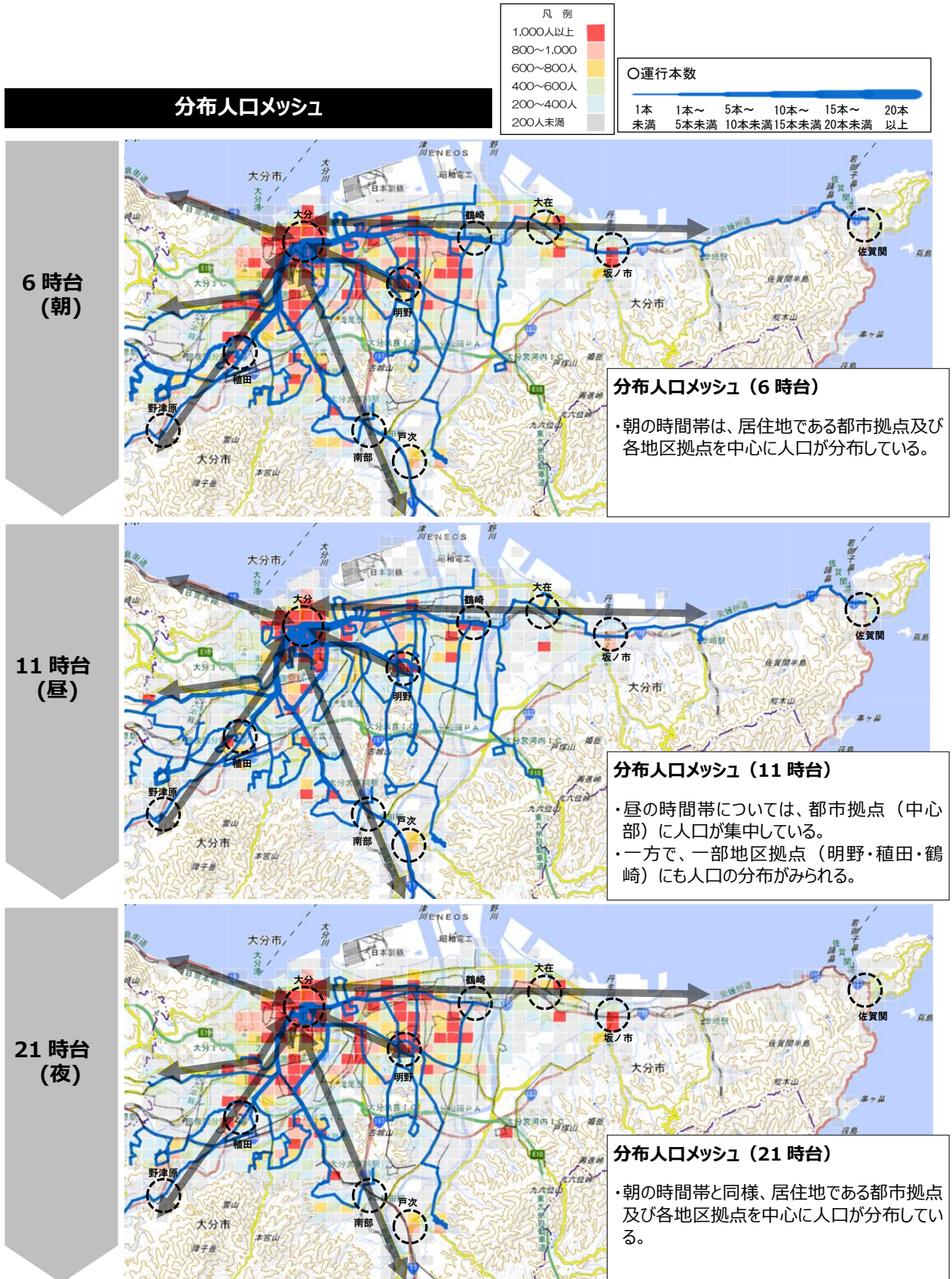


図 分布人口×路線バス利用及び利用実績の分析結果

## ICカード利用実態

凡例	
○バス乗降客数	●カバエリア人口
●乗降客数 (獲得率3%以上)	●乗降客数 (獲得率3%未満)
○バス停 300m圏域	○乗降客数 (獲得率3%未満)
○乗降客数	○乗降客数 (獲得率3%未満)
○運行本数	○乗降客数 (獲得率3%未満)

7 時台  
(朝ピーク)



11 時台  
(アフピーク)



17 時台  
(夕ピーク)



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。

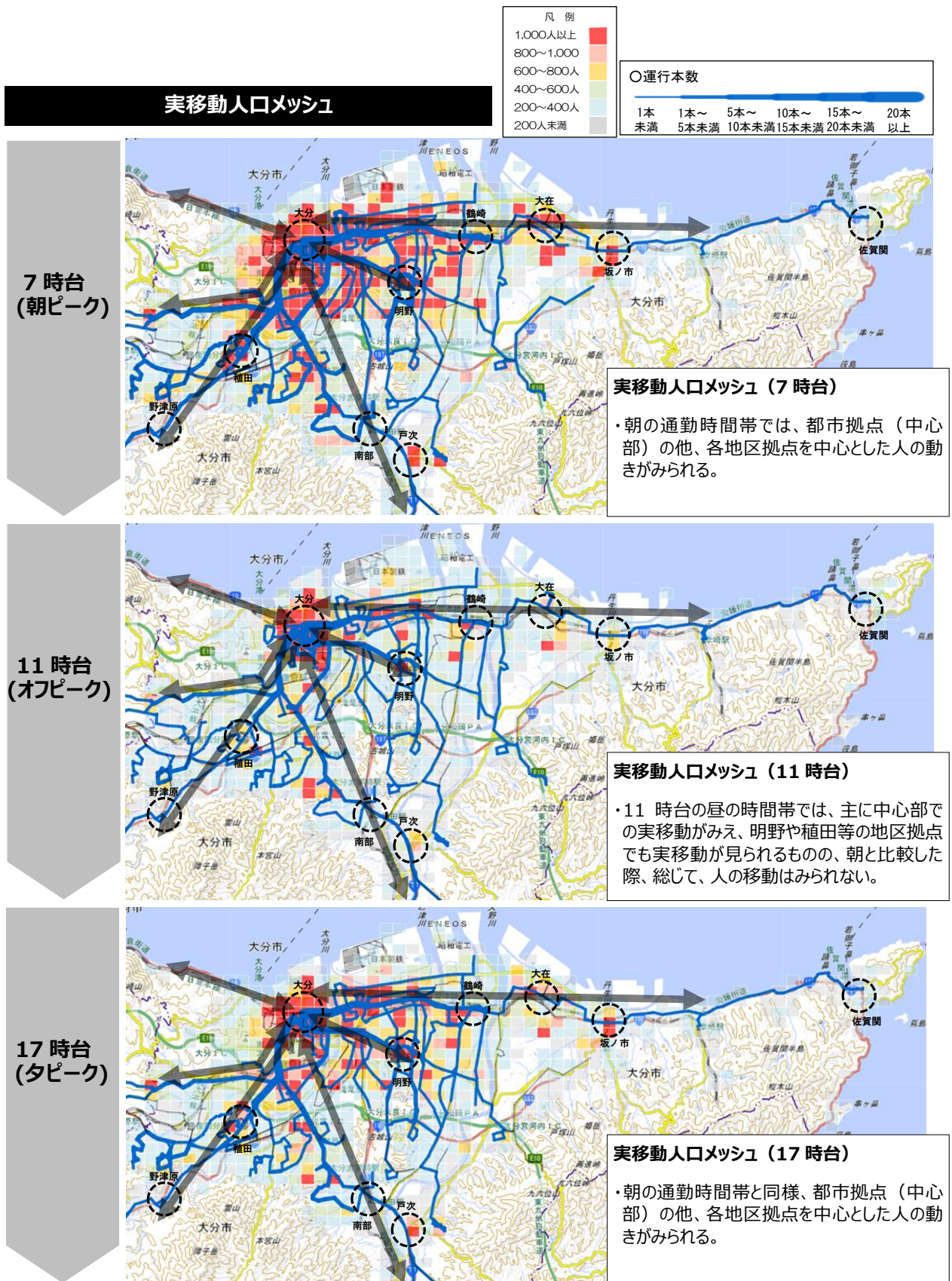


図 実移動×路線バス利用及び利用実績の分析結果

## ICカード利用実態

凡例						
○バス乗降客数	●カバーエリア人口	●乗降客数 (獲得率3%以上)	●乗降客数 (獲得率3%未満)			
バス停 300m圏域	○10人未満	○10人~ 20人未満	○20人~ 30人未満	○30人~ 40人未満	○40人~ 50人未満	○50人以上
乗降客数	○0人	○1人~ 5人未満	○5人~ 10人未満	○10人~ 15人未満	○15人~ 20人未満	○20人以上
○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)



### 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  
(アフピーク)



### 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、大分地区と穂田、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ことICカードデータからはその状況はみられません。
- 大分地区と穂田、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。