

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。

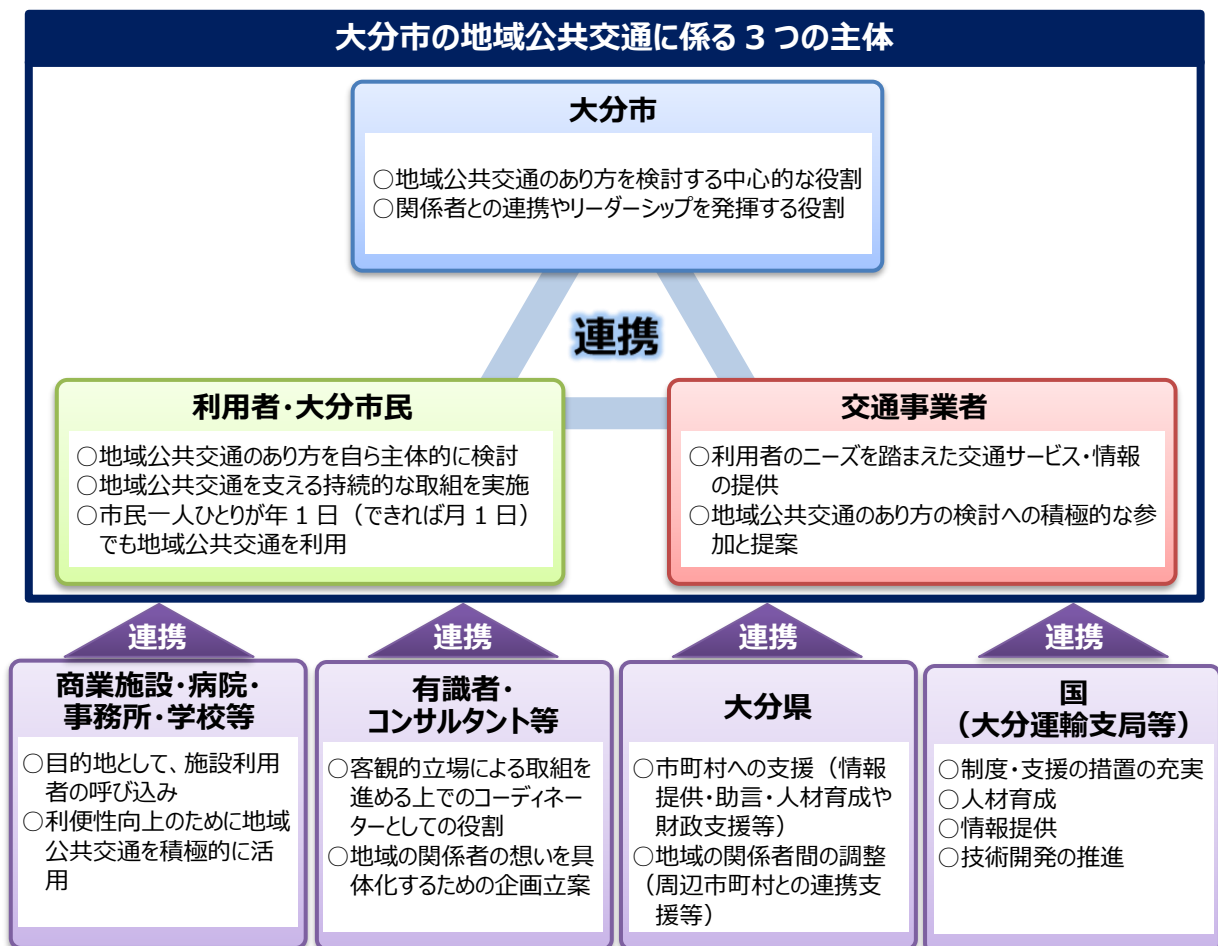


図 連携のイメージ

■ 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

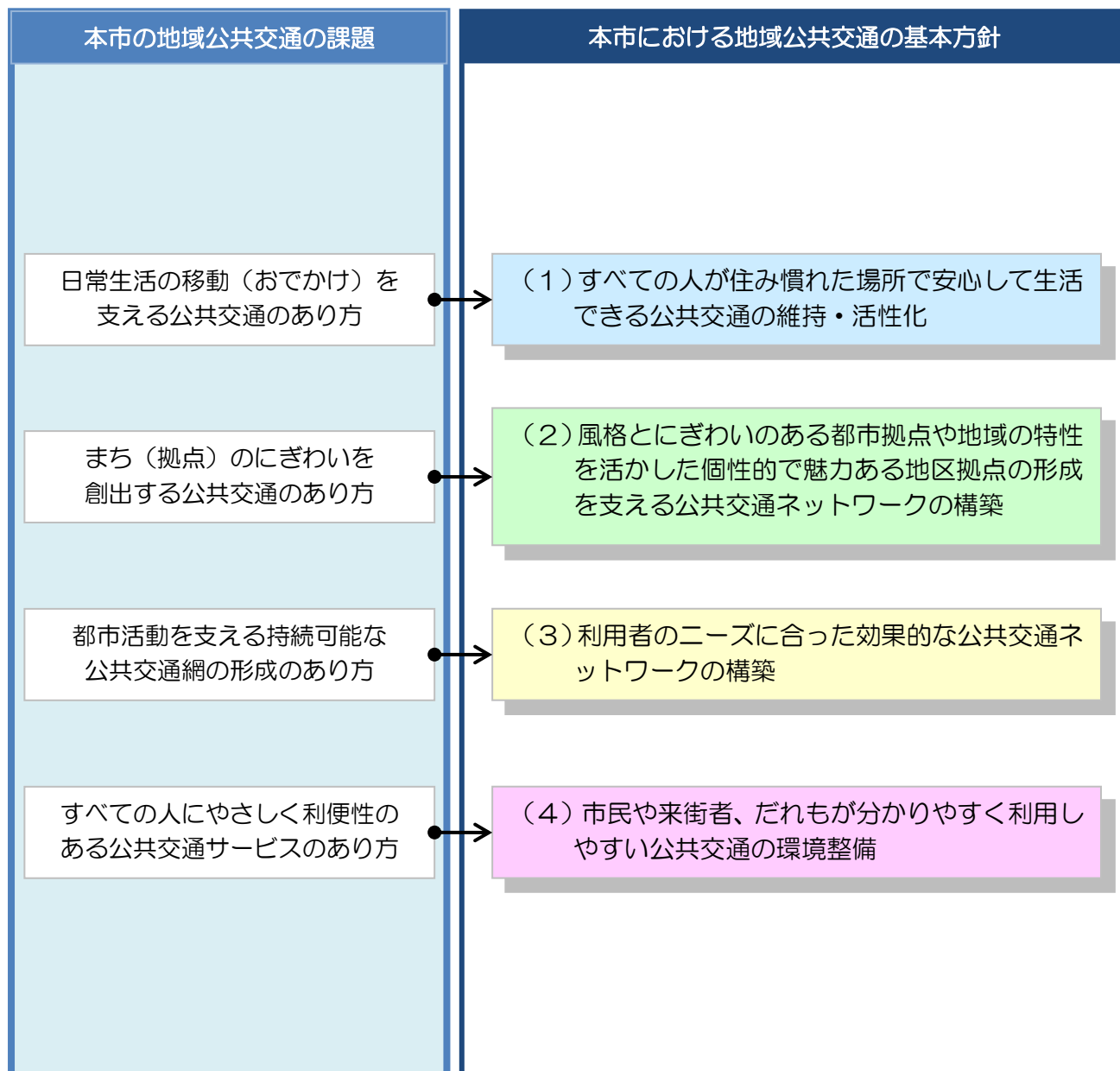
市民・利用者等は、主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生に向けた検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や、市民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、市民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることとします。

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。



（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

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植田地区拠点、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植田交通結節点、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。	<ul style="list-style-type: none"> 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。	<ul style="list-style-type: none"> 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。	<ul style="list-style-type: none"> 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。	<ul style="list-style-type: none"> 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、人口減少のなかで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。

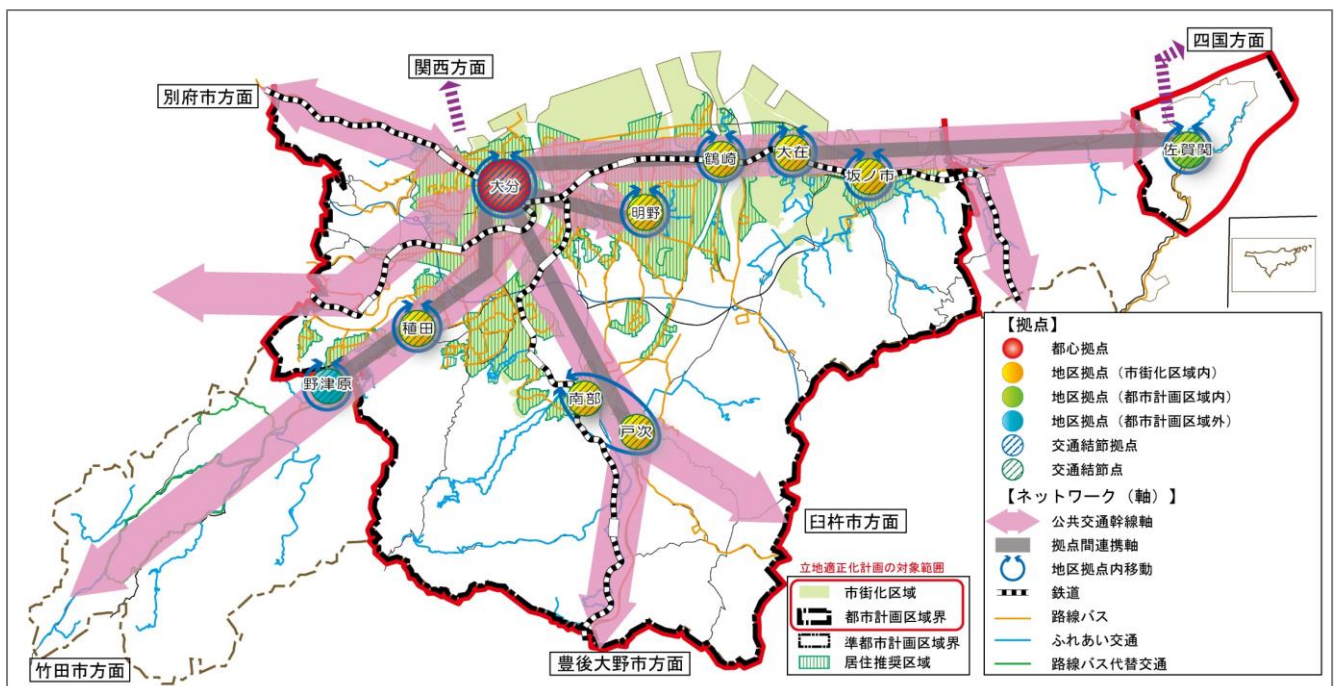
具体的には、誘導区域の設定の対象となる市街化区域内において、拠点に加えて、鉄道駅やバス停から歩いて移動できる一定の範囲や、土地区画整理事業や大規模住宅団地開発等により一定の都市基盤が整備されている区域などをベースに、災害発生の危険性の高い区域などの「居住に適さない区域」を除外する等により居住推奨区域を設定します。

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核都市としての役割を有しています。

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

なお、路線バスやふれあい交通の一部で地域間幹線系統確保維持費国庫補助金や地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、運行を維持・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(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指します。
支線 (地区拠点内移動)	ふれあい交通	市内の交通不便地域において、買い物や通院など日常生活における移動手段を担います。	交通事業者と連携した取組により、地域の方のニーズにあった運行を確保します。一部系統については、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指します。
	路線バス代替交通	路線バスが廃止となった地域において代替交通（定時定路線）を運行し、地域の生活交通を担います。	交通事業者と連携して、一定以上の運行水準を確保します。
	大分きゃんバス	JR 大分駅やまちなか、大分市美術館等の回遊性向上など、中心市街地における移動を担います。	交通事業者と連携して、一定以上の運行水準を確保します。

※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 地域公共交通確保維持事業の必要性

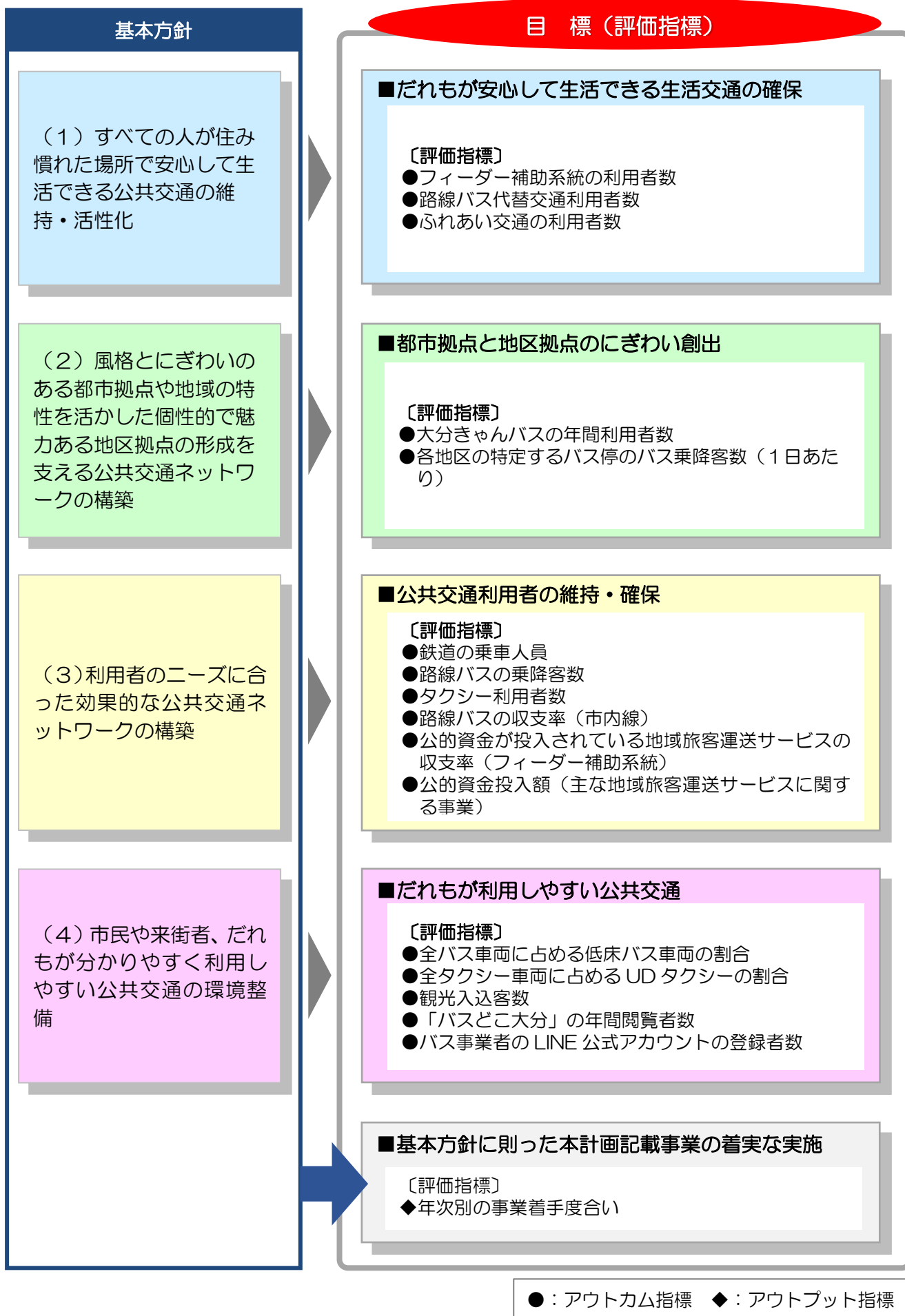
本市における地域公共交通の基本理念、基本方針、あるべき姿を目指すためには、既存の公共交通を最大限活用するとともに、国庫補助を活用した事業を実施することにより、地域公共交通ネットワークを確保・維持する必要があります。国庫補助を活用した事業の必要性は以下のとおりです。

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用

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

■各事業における必要性

番号	事業名	必要性
1	路線バス（臼関線）	<ul style="list-style-type: none"> • 大分市と臼杵市を結ぶルートで主に佐賀関地域の市民の通勤や買い物、通院等の日常生活での移動を担っています。また、臼関線以外の路線バスはなく、欠かせない路線です。 • 一方で、過疎地域は特に人口減少や高齢化率が高く、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
2	路線バス（杵原・机張原・大分市内線）	<ul style="list-style-type: none"> • 本市の中心部と西大分方面を結ぶルートで西大分方面の市民の通勤や通学、買い物等の日常生活での移動を担っています。さらには、観光地である杵原八幡宮まで大分駅からアクセスできる唯一の路線です。 • 一方で、採算性の確保が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
3	ふれあい交通運行事業（一部ルート）	<ul style="list-style-type: none"> • 公共交通不便地域において、市民の買い物、通院、その他の外出機会など、日常生活での移動手段を担っています。また、不便地域から最寄りの路線バス停留所まで接続しており、路線バスを補完する欠かせない事業です。 • 一方で、高齢者等の移動手段の確保等を目的としており、自治体や交通事業者の努力だけでは事業の維持は厳しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。



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

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。



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	中期	後期	大分市	交通事業者	市民・利用者
		概ね 1～2年 程度	概ね 3～4年 程度	概ね 5年 程度			
(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

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クの確保・維持します。

④ 実施主体とスケジュール

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

2) 乗合タクシー（ふれあい交通）の利用促進及び見直しの検討

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

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的し、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廃止しています。それらの地域において、本市が、定時定路線型の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】 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

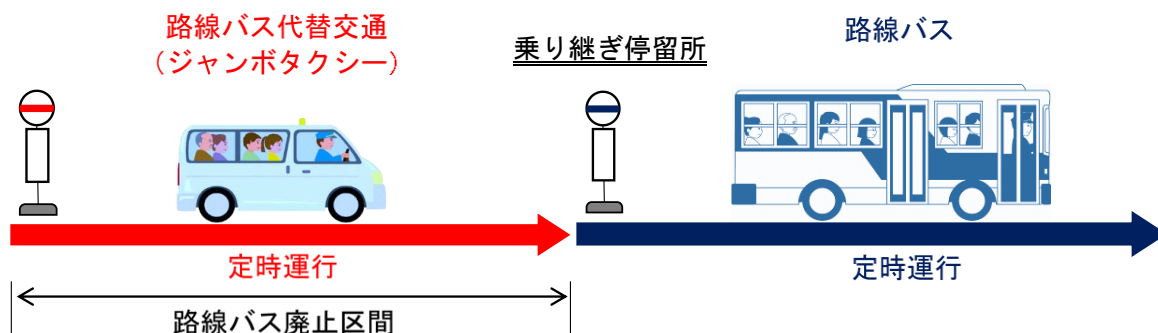


図 路線バス代替交通の概念図

■ 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。

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】



☒ AI オンデマンド交通
（西日本鉄道株式会社）

☒ 空飛ぶクルマ※
（株式会社 SkyDrive）

☒ 超小型モビリティ
（トヨタ車体株式会社）

☒ 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

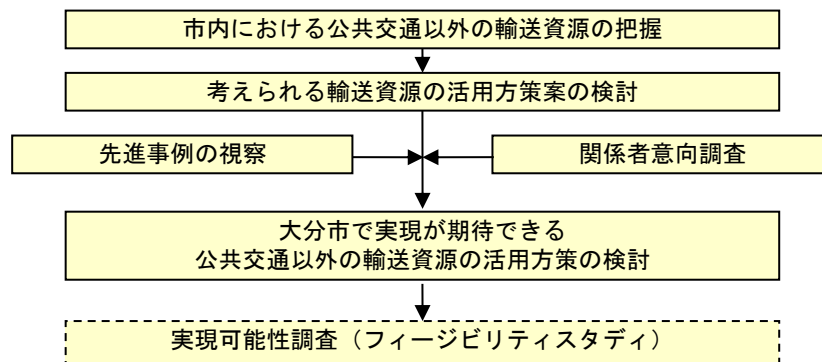
■公共交通以外の輸送資源の可能性検討

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、市内横断的な市内連絡会（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か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

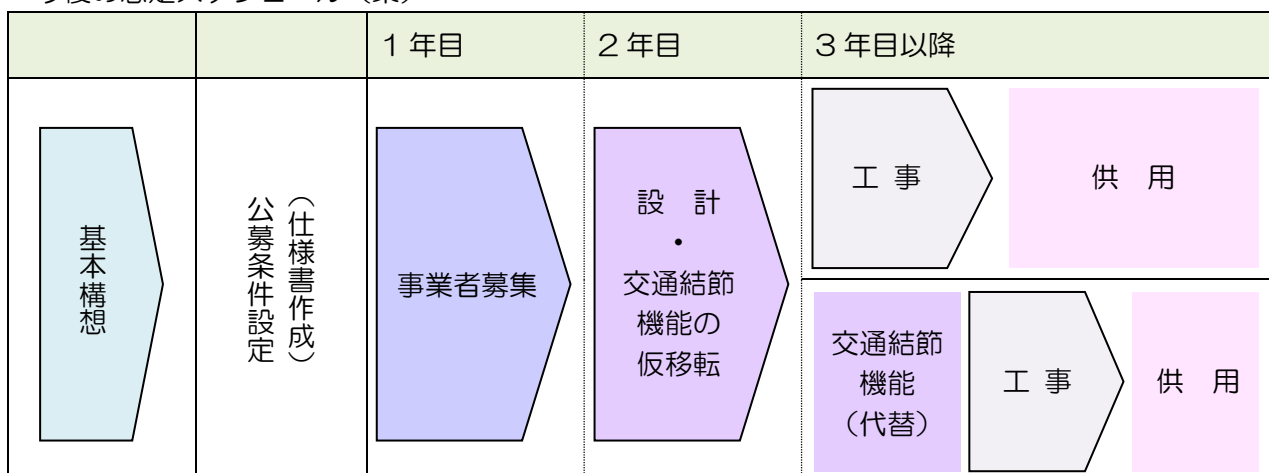
① 取組の目的

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、気軽に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ため、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		

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>

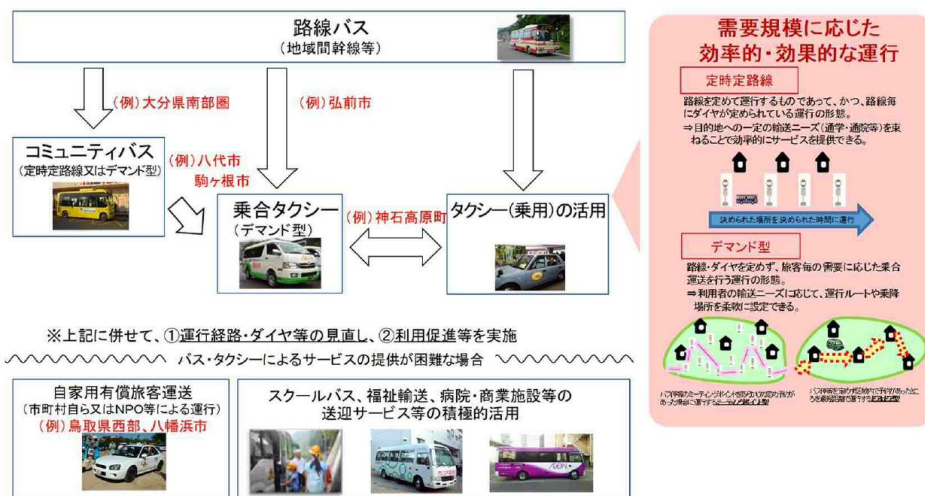


図 地域の实情に合わせた交通手段の見直しのイメージ

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を含め、交通事業者間での連携可能性について調査・検討を行います。

表 地域公共交通利便増進事業の可能性イメージ

方向性	施策イメージ
ア) ピーク時間帯等において更に利用されるためのサービス・生産性向上	①幹線バス軸において利用しやすくなるための等間隔運行 ②ピーク時間帯にも安心・安全に利用できるように増車・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			
<p>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。</p>			
② 取組の内容			
<p>■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。</p> <p>■「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。</p> <p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>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。</p>			
③ 期待される効果			
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>			
④ 実施主体とスケジュール			
実施主体	スケジュール		
	前期	中期	後期
大分市、交通事業者、 市民・利用者	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、CO₂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&エコ通勤ウィークの実施

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(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、走行ルートを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、検討を進めます。



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		

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			
<p>■<u>バスロケーションシステムの運用</u> 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。</p> <p>■<u>「バスどこ大分」の周知</u> 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。</p> <p>■<u>デジタルサイネージの設置</u> 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。</p> <p>■<u>デジタルサイネージの表示内容の拡充</u> 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。</p>			
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々が、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＞

混雑状況	表示内容
高い	かなり混雑
	混雑
	やや混雑
	空席少ない
低い	空席多い



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）	対象期間全体を通じ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

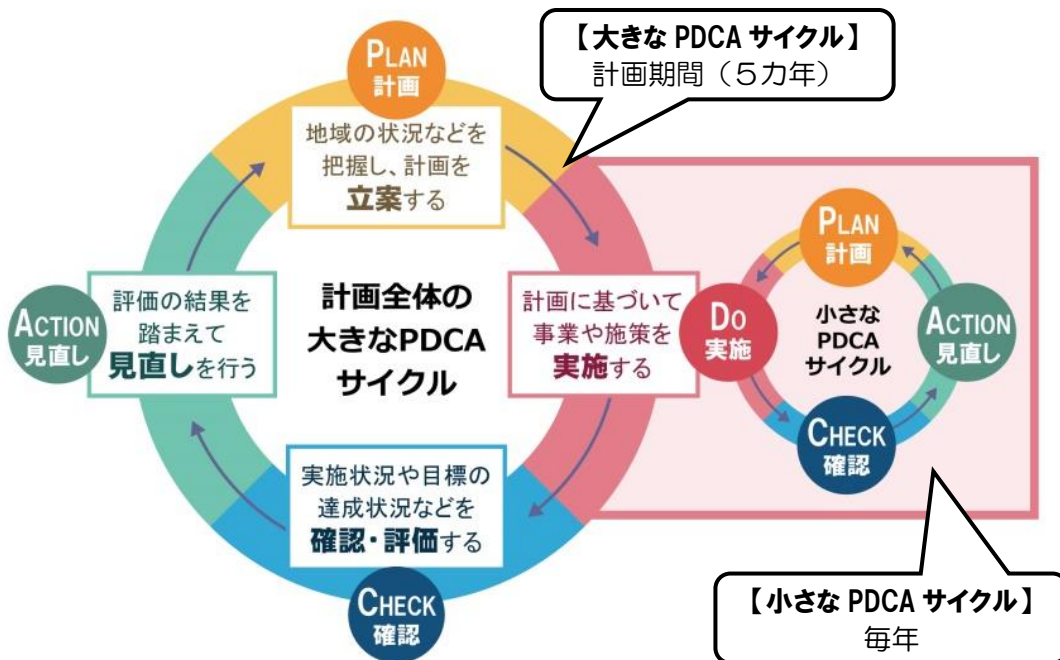


図 PDCA サイクルのイメージ

※「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。

	4月			5月			6月			7月			8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月		
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下			
PDCAサイクル	DO (実施)						Check (評価)			Action (改善)																		Plan (計画)								
評価指標	数値整理						検証 (協議会)			※年度当初把握できない指標は、適宜、把握																										
大分市地域公共交通協議会							開催			適宜、必要に応じて協議会を開催																		開催								
地域公共交通確保維持改善事業							計画策定																					一次評価 (前計画)								
分科会	事業の実施に応じて、協議会と連携を図りながら開催																																			

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