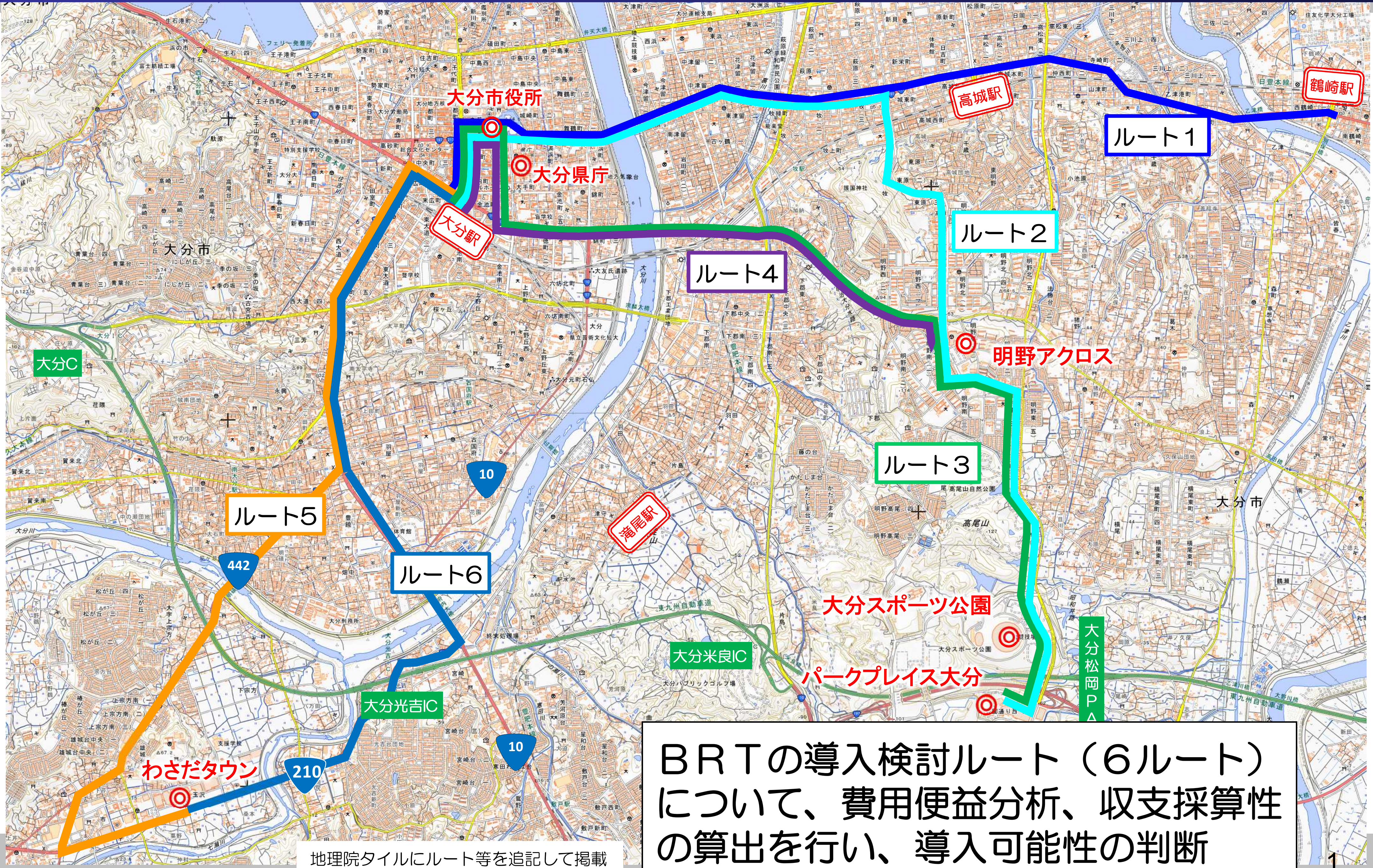
資料：①

第４回　県都大分市交通円滑化の検討

（新交通システム導入の可能性検討）

令和２年７月３０日（木）

導入可能性の判断



地理院タイルにルート等を追記して掲載

ＢＲＴの導入検討ルート（６ルート）について、費用便益分析、収支採算性の算出を行い、導入可能性の判断

（１）新交通システム導入の可能性検討

導入可能性の判断

１．候補ルートについて（一覧表）

		鶴崎地区方面	明野地区・スポーツ公園方面		明野地区方面	稙田地区方面	
		ルート１	ルート２	ルート３	ルート４	ルート５	ルート６
経由		国道197号	国道197号～大分高専～松岡日岡線	県道大分臼杵線～松岡日岡線	県道大分臼杵線	国道210号～国道442号	国道210号
運行概要	営業距離	8.4km	10.8km	10.0km	5.9㎞	9.1km	9.0km
	所要時間 上段：現況（朝ピーク時） 下段：ＢＲＴ	36分 32分	45分 41分	42分 38分	27分 22分	36分 34分	36分 34分
	運行間隔	朝夕：10分　日中：15分					
概算利用者数	現況	3,100人/日	2,500人/日	2,500人/日	2,000人/日	2,500人/日	1,900人/日
	BRT導入後	3,500人/日	3,000人/日	2,900人/日	2,300人/日	2,800人/日	2,200人/日
	比率	1.12	1.20	1.16	1.15	1.13	1.13
費　用		16.1億円	18.7億円	16.8億円	12.2億円	16.0億円	16.8億円
費用便益比（B／C）※便益計測50年間		1.22	1.40	1.38	1.99	0.82	0.79
収支採算性 ※単年度		84百万円/年	-24百万円/年	-20百万円/年	36百万円/年	19百万円/年	-29百万円/年
総合評価		○	×	×	○	×	×

導入可能性の判断

2．導入に向けた取り組みについて

ルート①（大分駅～鶴崎間）、ルート④（大分駅～明野間）に「定時性」「速達性」「シンボル性」「大量輸送性」を有するＢＲＴを導入するためには、「大分都市圏総合都市交通計画」や「大分市地域公共交通網形成計画」に基づき、今後、以下の取り組みが必要である

- **道路整備の推進とバスレーンの設置**

　大分都市圏総合都市交通計画に基づき、都市計画道路庄の原佐野線（下郡工区）、（下郡～明野間）、国道197号鶴崎拡幅、市道片島松岡線などの道路整備を推進するとともに、新たなバスレーンの設置に取り組む。あわせて、PTPSやリバーシブルレーンの導入など定時性・速達性を高めるその他の手法についても検討を進める

- **「シンボル性」「大量輸送性」を目的とした連節バスの導入**

　連節バスの導入に必要な走行空間や整備場の確保などについて、バス事業者と連携を取りながら連節バス導入に向けた協議を進める

- **BRT路線に関連する路線バス網再編による運行の効率化**

　利用者の動向や利便性及びバス事業者の人員に配慮しつつ、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とりながら協議を進める

- **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乗換えが発生するため、「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る

導入可能性の判断

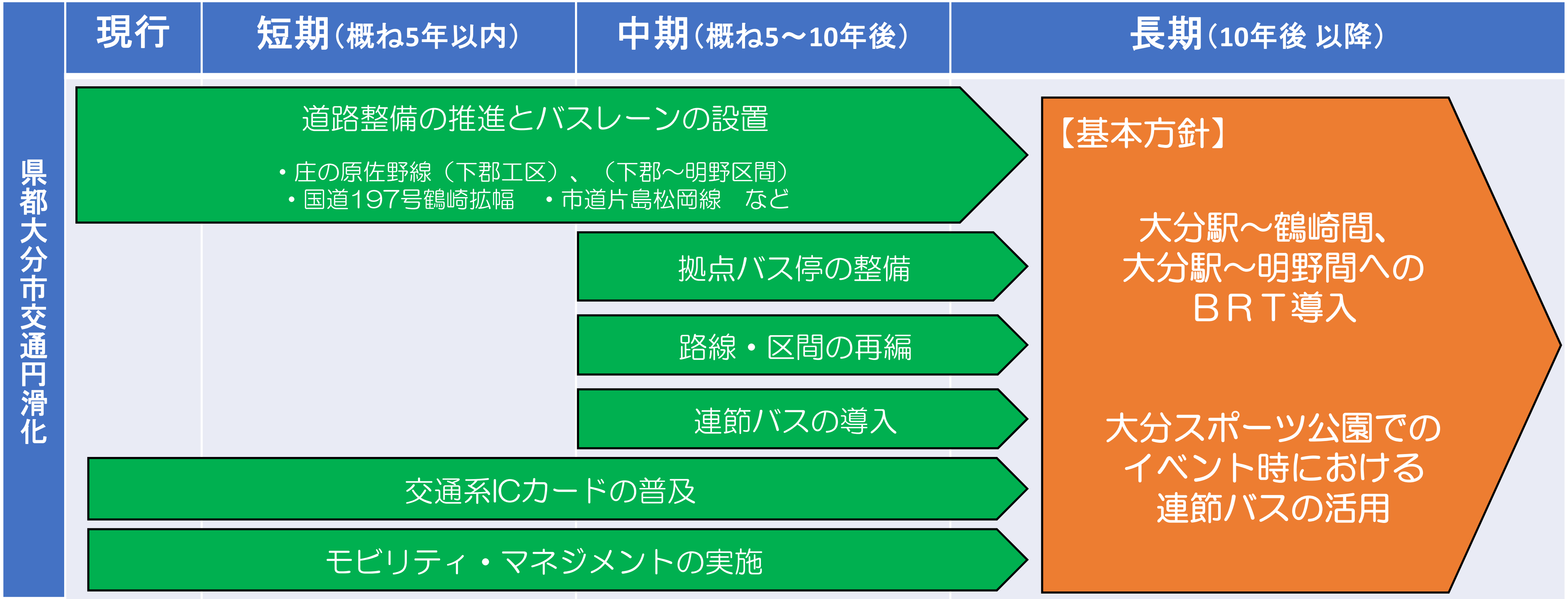
● 交通系ICカードの普及促進

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む

● モビリティ・マネジメントの実施

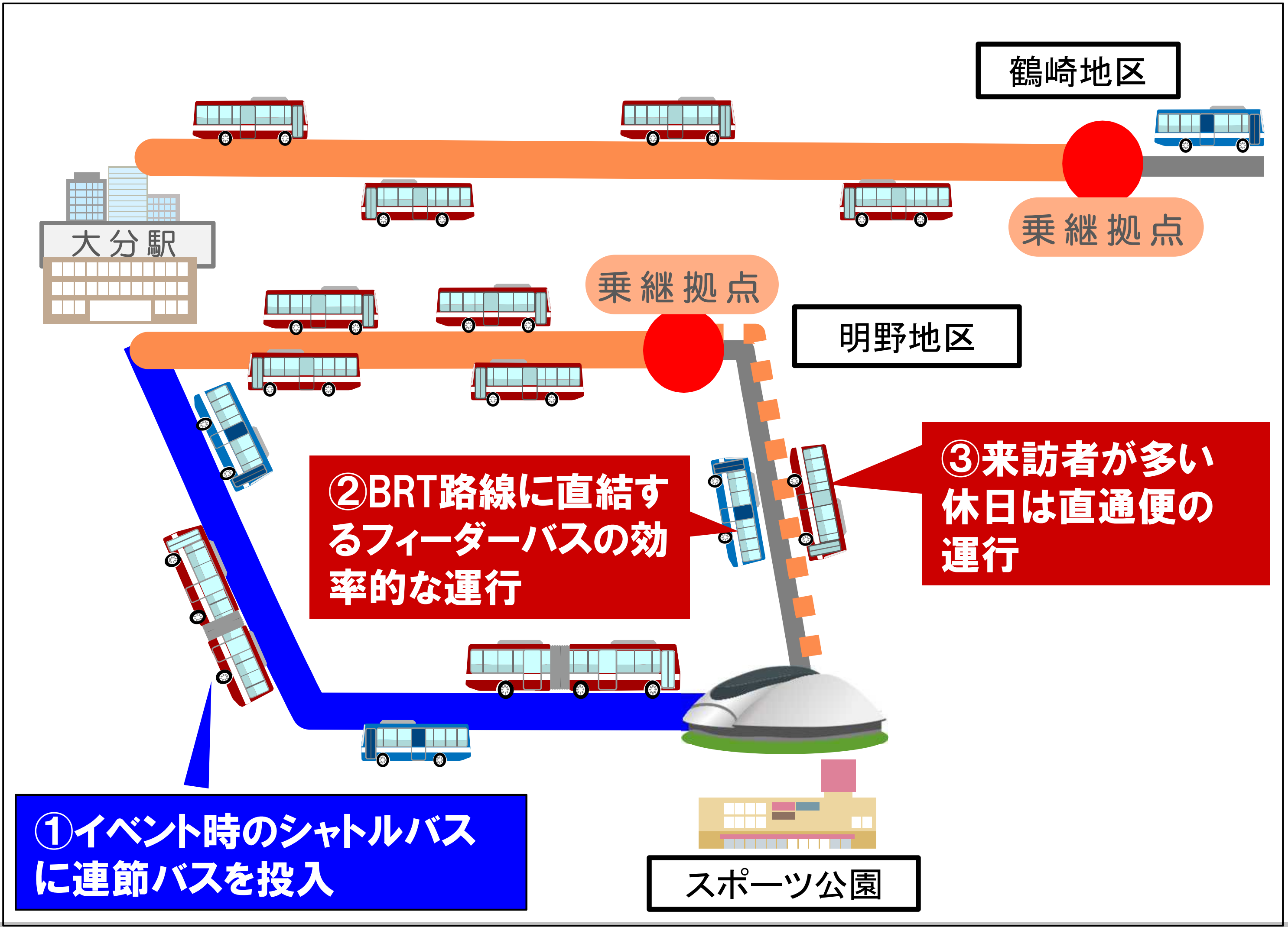
「クルマ中心の生活スタイル」から「公共交通や徒歩・自転車等の多様な移動手段をかしこく利用する生活スタイル」への転換を図るため、公共交通の利用促進に向けた意識啓発や時差出勤の促進などのモビリティ・マネジメントに取り組む

【参考：施策のロードマップ】



導入可能性の判断

3. 公共交通を用いた大分スポーツ公園へのアクセス改善

今回設定したBRT候補ルートは、大分スポーツ公園へ直接アクセスするルートが選定されなかったことから、公共交通を用いた大分スポーツ公園へのアクセス改善を図るための方法を別途検討

- 平日にBRT路線を運行する連節バスを、休日に行われるイベントのシャトルバスとして活用を図る
- BRT路線に直結するフィーダーバスの効率的な運行を検討
- 来訪者が多い休日の直通便の運行を検討