

県都大分市交通円滑化基本方針(案)

1. 検討会設置の背景・目的

- 本基本方針では、「県都大分市交通円滑化検討会」の検討結果を踏まえ、大分市内の交通円滑化に向け、これから具体的な取組を進めるにあたっての方向性について示した。
- 今後県民・市民の皆様より広くご意見をいただくとともに、警察、道路管理者、交通事業者など関係者の理解・協力を得ながら取組を推進していく。

2. 県都大分市交通円滑化 基本方針の位置付け

- 本基本方針は、大分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た「大分都市圏総合都市交通計画（平成27年9月）」及び大分市の公共交通ネットワークの構築を推進する計画（マスタープラン）として位置付けられている「大分市地域公共交通網形成計画（平成29年4月）」と整合を図りながら、これらの計画を補完するものとして定める。

3. 大分市の交通円滑化に関する課題と対応方針

■ 大分市内の交通円滑化に関する課題

- 【課題①】市中心部と明野地区・植田地区を結ぶ路線で慢性的な渋滞が発生
- 【課題②】運転手不足に伴うバスの減便等により住民の利便性が低下
- 【課題③】大分スポーツ公園アクセスに関する渋滞問題が顕在化

■ 大分市内の交通円滑化に向けた対応方針

(1) 新交通システム導入の可能性検討（課題①、②、③に対応）

- 自家用車からの転換を促進するには、公共交通サービスの向上が必要であることから、市中心部と明野地区、植田地区を結ぶ路線に新交通システム導入の可能性を検討。

(2) 大分スポーツ公園周辺への自家用車等のアクセス改善の検討（課題②、③に対応）

- 大分スポーツ公園における大規模イベント時には主にソフト対策で対応しているが、今後の公園施設の活用促進や利用者の利便性向上のため、松岡パーキングエリアへのスマートインターチェンジ(※)（S I C）設置やおかばる花公園周辺の駐車場等について検討。

※スマートインターチェンジ（S I C）とは：高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア等から乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、E T Cを搭載した車両に限定している。利用車両が限定されているため、簡易な料金所の設置で済み、料金徴収員が不要なため、従来のI Cに比べて低コストで導入できるなどのメリットがある。（国土交通省ホームページより）

4. 検討内容

4-1. 新交通システム導入の可能性検討

① 新交通システムの比較検討

- 代表的な新交通システムである「モレール」「L R T」「B R T(※)」のうち、モレールやL R Tは輸送力やわかりやすさの面で優れるものの、事業費が高く採算性や地形上の課題が大きいことから、**大分市においては「B R T」が妥当な交通システム**とした。

※ B R T（Bus Rapid Transit）とは：バス高速輸送システム

専用走行空間や連節車両を有することが多く、通常の路線バスを高度化し幹線的な交通の役割を担うバスシステム



② B R T 導入検討ルートの選定

- 導入検討ルートとして、以下のような視点を踏まえ、**6ルートを選定**。（右図）

【ルート選定に考慮した視点】

- 輸送効率の向上（路線バスの便数や利用者数）
- 速達性・定時性の向上（道路の整備状況）
- 大規模需要への対応（市外から多くの来訪者が訪れる施設までの区間）

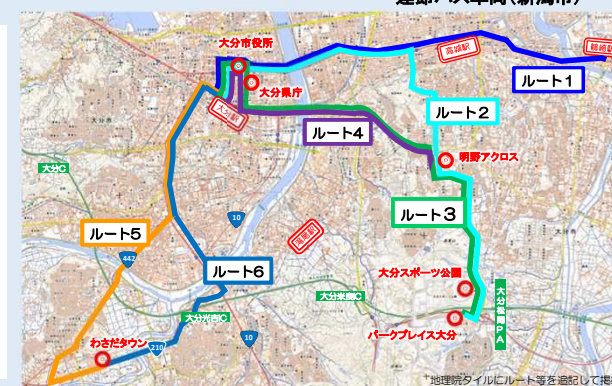


図 BRT導入検討ルート

③ 費用便益分析、収支採算性に基づく候補ルートの設定

- 費用便益比、収支採算性を算出した結果、「**ルート1**」と「**ルート4**」を候補ルートとして選定。（右表）

④ 公共交通による大分スポーツ公園へのアクセス改善

- 平日にB R T 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。

- B R T 路線に直結するフィーダーバスの効率的な運行等について利用状況を勘案しながら検討。

表 BRT導入検討ルートの評価結果

| | 鶴崎地区方面 | | 明野地区・スポーツ公園方面 | | 植田地区方面 | |
|-------------------------|------------|-------------------|---------------|------------|---------------|------------|
| | 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～大分県警～松岡日開線 | 県道大分日開線 | 県道大分日開線 | 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 | 5.9km | 9.1km | 9.0km |
| 所要時間(上段:現況、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 | | | |
| 概算利用人数 | | | | | | |
| 現況 | 3,100人 | 2,500人 | 2,500人 | 2,000人 | 2,500人 | 1,900人 |
| BRT導入後 | 3,500人 | 3,000人 | 2,900人 | 2,300人 | 2,800人 | 2,200人 |
| 比率 | 1.12 | 1.20 | 1.16 | 1.15 | 1.13 | 1.13 |
| 概算事業費 | 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) ※概算計測50年間 | 1.22 | 1.40 | 1.38 | 1.99 | 0.82 | 0.79 |
| 収支採算性 | 84百万円 | -24百万円 | -20百万円 | 36百万円 | 19百万円 | -29百万円 |
| 総合評価 | ○ | × | × | ○ | × | × |

4-2. 大分スポーツ公園への自家用車等のアクセス改善策の検討

①改善策の概要

- 大分スポーツ公園への自家用車等のアクセス改善策として、「**松岡パーキングエリアのスマートインターチェンジ化(松岡S I C)**」と「**おかばる花公園周辺の駐車場整備**」について検討。

②松岡S I Cの必要性の整理(整備効果)

- 松岡S I Cが整備されることで、**1) 地域支援(集客力の向上)**、**2) 広域防災性の強化**、**3) 潜在需要の取込**、**4) 救急救命活動の円滑化等**の効果が期待できることを確認。

③松岡S I C連結道路の候補ルート選定

- 松岡S I C連結道路として**3ルート**(**A案: 国道197号接続**、**B案: 一般県道松岡日岡線接続**、**C案: 市道大原江又線接続**)の概略ルートを設定。
- 費用便益分析、平常時、イベント時の効果も含めた総合評価により、**B、C案を松岡S I C連結道路の候補ルートとして選定**。(下図)



図 松岡S I C連結道路の概略ルート

④おかばる花公園周辺の駐車場設置検討

- おかばる花公園周辺の駐車場を整備した場合、来園車両を大分スポーツ公園周辺に呼び込み、今以上の混雑が懸念されることを確認。
- このため、**おかばる花公園周辺の駐車場設置については、利用状況を見ながら検討することとする**。

5. 県都大分市の交通円滑化に対する基本方針

5-1. 新交通システム導入の可能性

(1) 基本方針

- 大分駅～鶴崎間、大分駅～明野間への**B R T**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**を目指す

(2) 基本方針の実現に向けた取組

| 取組 | 関係機関 |
|----------------------------------|---------------|
| ①道路整備の推進とバスレーンの設置 | 大分県、大分市、公安委員会 |
| ②「シンボル性」「大量輸送性」を目的とした連節バスの導入 | 大分県、大分市、バス事業者 |
| ③B R T路線に関連する路線バス網再編による運行の効率化 | 大分県、大分市、バス事業者 |
| ④拠点バス停「バスの駅」による待合環境強化 | 大分県、大分市、バス事業者 |
| ⑤交通系I Cカードの普及促進 | 大分県、大分市、バス事業者 |
| ⑥モビリティ・マネジメント ^(※) の実施 | 大分県、大分市、バス事業者 |

※モビリティ・マネジメントとは、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施策。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。

5-2. 大分スポーツ公園への自家用車等のアクセス改善

(1) 基本方針

- 東九州自動車道大分松岡P Aの**スマートインターチェンジ化**を目指す

(2) 基本方針の実現に向けた取組

| 取組 | 関係機関 |
|----------------------------------|-----------------|
| ①大分松岡P Aのスマートインターチェンジ及び連結道路の詳細検討 | 大分県、大分市、国、NEXCO |

6. 留意点

- B R Tの導入については、定時性、速達性確保のためのハード整備(道路整備)が前提となっているため、まずは現在事業中の道路整備を着実に進めていく。
- B R Tの導入に向け、モビリティ・マネジメント、I Cカードの普及促進は早期に取り組むことが可能であることから、交通事業者、県、市が連携して実施していく。
- B R T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く。
- 松岡S I C周辺の土地利用については、県、市、地元が連携して検討を行い、松岡S I Cのストック効果が最大限に発揮できるよう十分検討を行っていく。
- 大分松岡P AのS I C化より、大分スポーツ公園へ向かう交通の分散が図られるものの、駐車場への誘導や駐車場内の誘導方法等については、大分県が主催する渋滞対策会議等の中で十分検討を行っていく。あわせて、ピーク時のS I Cの通行能力の精査についても、今後、詳細な検討を行っていく。

基本方針（案） ～ロードマップ～

概要版

県都大分市交通円滑化

現行

短期（概ね5年以内）

中期（概ね5～10年後）

長期（10年後以降）

道路整備の推進とバスレーンの設置

- ・庄の原佐野線（下郡工区）、（下郡～明野区間）
- ・国道197号鶴崎拡幅
- ・市道片島松岡線 など

拠点バス停の整備

路線・区間の再編

連節バスの導入

交通系ICカードの普及

モビリティ・マネジメントの実施

【基本方針】

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

【基本方針】

- ・大分松岡PAのスマートインターチェンジ及び
連結道路の詳細検討
- ・松岡スマートインターチェンジの整備

東九州自動車道大分松岡PA
のスマートインターチェンジ化