

県都大分市交通円滑化 基本方針(案)

令和2年7月

県都大分市交通円滑化検討会

目 次

| | |
|--------------------------------------|----|
| 1 . 検討会設置の背景・目的 | 1 |
| 2 . 県都大分市交通円滑化基本方針の位置付け | 1 |
| 3 . 大分市の交通円滑化に関する課題と対応方針 | 2 |
| 3.1 大分市内の交通円滑化に関する課題 | 2 |
| 3.2 大分市内の交通円滑化に向けた検討内容 | 3 |
| 4 . 検討内容 | 3 |
| 4.1 新交通システム導入の可能性検討 | 3 |
| 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 | 9 |
| 5 . 基本方針と基本方針の実現に向けた取り組み | 15 |
| 5.1 新交通システム導入の可能性 | 15 |
| 5.2 大分スポーツ公園への自家用車等のアクセス改善 | 17 |
| 6 . 留意点 | 18 |

1. 検討会設置の背景・目的

平成 27 年 9 月に策定された大分都市圏総合都市交通計画では、「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」を目指し、様々な交通施策を行うこととしています。現在も、前述の交通計画に基づく交通施策を着実に実施しており、道路網の整備では、都市計画道路庄の原佐野線（元町・下郡工区）や市道岡臨海線の開通などにより、道路混雑の緩和に一定の効果をあげることができました。

一方で、依然として市中心部と明野地区・植田地区を結ぶ路線では慢性的な渋滞が発生していることや、近年のバスの運転手不足は深刻で、これに伴うバスの減便等により、住民の利便性は一段と低下するなど、地域における交通課題は一層深刻さを増しています。

さらに、平成 30 年 11 月 16 日の大分スポーツ公園総合競技場におけるサッカー日本代表戦で大規模な渋滞が発生し、大規模イベントにおける大分スポーツ公園アクセスに関する渋滞問題が顕在化しました。これについては、大分県で「大分スポーツ公園の利用に伴う渋滞対策会議」を立ち上げ、イベント開催時の留意事項のとりまとめ等を行いました。公園施設の活用促進や利用者の利便性等を考えると、大分スポーツ公園へのアクセス向上対策は、重要な課題となっています。

そこで、大分スポーツ公園へのアクセスを含む大分市内の交通円滑化に向け、中長期的な視点から「新交通システム導入可能性」及び「大分スポーツ公園への自家用車利用の改善策」について検討を行うこととし、令和元年 6 月 20 日に行った大分県知事と大分市長の政策協議により、大分県と大分市で一緒に検討を進めることが合意されました。これを受けて、令和元年 7 月 3 日には県、市を含む 22 の関係機関から構成される「県都大分市交通円滑化検討会」を立ち上げ、検討を行ってきました。

本基本方針では、こ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ものです。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きます。

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こととします。

3. 大分市の交通円滑化に関する課題と対応方針

3.1 大分市内の交通円滑化に関する課題

大分市内の交通円滑化に関する課題を以下に示します。

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

- ・ 国、大分県、大分市各々が大分市内の道路整備を実施してきましたが、明野方面、植田方面では朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、引き続き渋滞が残っています。
- ・ しかしながら、渋滞対策を道路整備だけで行うことは多額の費用と多大な時間を要するため、公共交通の利便性を高め、自家用車からの転換を促進することが求められています。

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

- ・ 全国的にバス運転手の不足が深刻になっており、県内でも運転手不足に伴う路線バスの廃止や減便が生じています。
- ・ 今後、バス運転手はさらなる高齢化により減少が続くと見込まれており、バスを利用する住民の利便性低下が懸念されています。

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

- ・ 平成30年11月16日に大分スポーツ公園で開催されたサッカー日本代表戦では、交通量が多い金曜日の帰宅時間帯であったことや、駐車場への誘導が不十分であったことなどが重なり、大規模な渋滞が発生しました。
- ・ それを踏まえ、短期対策として、イベント規模に応じた「渋滞対策協議会の開催」や「大分スポーツ公園パーキングナビ」の運用開始等を実施していますが、今後の公園施設の活用促進や利用者の利便性等を踏まえると、抜本的なアクセス改善が求められています。

3.2 大分市内の交通円滑化に向けた検討内容

3.1 で整理した課題を踏まえ、中長期的な視点から、大分市内の交通円滑化に向けた検討内容を以下のように設定します。

■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検討内容

(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の導入の可能性を検討します。

(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（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ますが、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^(※)（SIC）設置やおかばる花公園周辺の駐車場等について検討します。

※スマートインターチェンジ（SIC）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、ETC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IC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としては、「モノレール」「LRT^(※)」「BRT^(※)」が挙げられ、他都市での先進事例等を参考にしながら、各システムの特徴や事業費、採算性などについて整理しました。
- ・ その結果、モノレールやLRTについて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「BRT」が妥当な交通システムであることを確認し、詳細な検討を進めることとしました。（表-1）

※LRT (Light Rail Transit) とは：次世代型路面電車システム
 バリアフリー化や先進的なデザインを採用した車両
 を用いるほか、まちづくりとも連携した路面電車を
 高度化した交通システム



図-1 LRT 車両 (富山市)

※BRT (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



図-2 バス専用走行空間 (名古屋市)



図-3 連節バス車両 (新潟市)

表-1 新交通システムの比較及び大分市内に導入するにあたっての評価

◎：優れる ○：どちらでもない △：劣る

| | | モノレール | LRT | BRT |
|---------------|------------------------|---|--|--|
| 機能面 | 輸送力 | ◎ 最も高い | ○ 中間 | △ 最も低い |
| | 最急勾配 | 6.0%以下 | 4.0%以下 | 9.0%以下 |
| | バリアフリー | △ 上下移動が必要 | ◎ 上下移動なし | ◎ 上下移動なし |
| | 速達性・定時性 (自動車交通への影響) | ◎ 高い | ○ 専用空間を確保すれば高いが 道路交通が影響する可能性あり | ○ 専用空間を確保すれば高いが 道路交通が影響する可能性あり |
| | わかりやすさ | ◎ わかりやすい | ◎ わかりやすい | △ 軌道系に劣る |
| | 柔軟性 | △ 路線の自由度が低い | △ 路線の自由度が低い | ◎ 路線の自由度が高い |
| | シンボル | ◎ 都市のシンボル 大 | ◎ 都市のシンボル 大 | △ 都市のシンボル 小 |
| 事業費 | | △90億円/km | ○31億円/km | ◎4.2億円/km |
| 採算性 (10kmあたり) | | △約4万人以上 | △約1万人以上 | ◎約0.4万人以上 |
| 地形上の課題 | | △勾配、幅員の問題あり | △勾配、幅員の問題あり | ◎特になし |
| 総合評価 | | △ 採算性の確保には、自動車交通からの大幅な転換が必要。事業費も莫大となる。 | △ 縦断勾配や幅員の確保のため事業費が大きくなる。採算性についてはモノレールほどではないが、大幅な自動車交通からの転換が必要。 | ◎ 輸送力は劣るものの、路線の自由度が高く、採算性の確保も想定される。 |

② BRT 導入検討ルートを選定

- 導入検討ルートについては、①輸送効率の向上（路線バスの便数や利用者数）、②速達性・定時性の向上（道路の整備状況）、③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）などの留意点を参考にしながら、「大分～明野～大分スポーツ公園方面」、「大分～鶴崎方面」、「大分～植田方面」で**6ルートを選定**しました。（図-4）

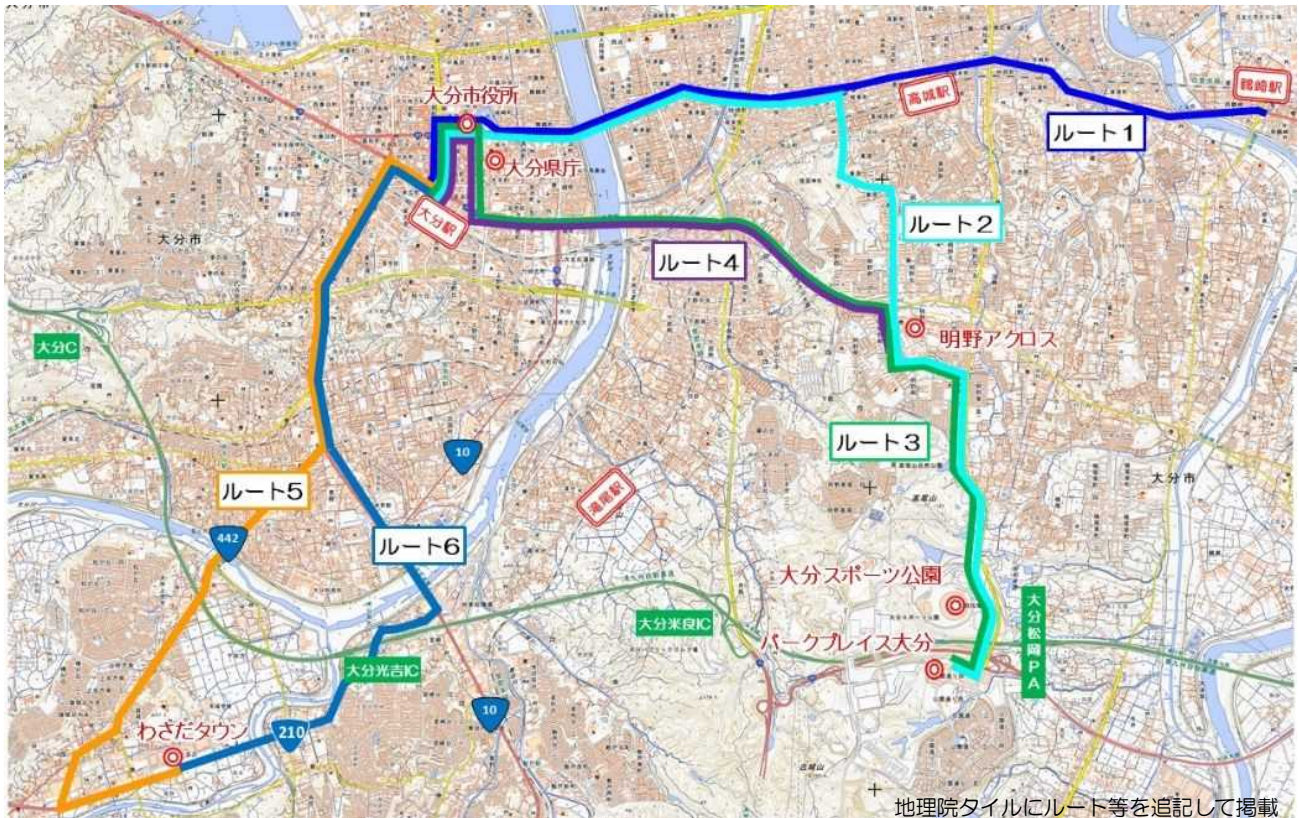


図-4 BRTの導入検討ルート

③ BRT導入のコンセプト

BRT 導入検討に当たってのコンセプトを以下のとおり設定しました。（図-5）

■方針1：バスの所要時間短縮のために走行空間を確保

- 中心部と拠点地区間（明野地区、鶴崎地区、植田地区）にできる限り専用走行空間（朝・夕のみ）を確保したBRTを導入することで、朝・夕ピーク時を中心としたバスの所要時間を短縮します。

■方針2：郊外部は利便性に配慮しつつ路線を再編

- 拠点地区より郊外部では、輸送効率を高めるためにBRTへの乗り継ぎを基本としますが、できる限り乗り継ぎを含めても所要時間が短縮されるよう努めます。
- 連節バスを用いた輸送の効率化によって生じた車両やドライバーを郊外部や他地域に補填

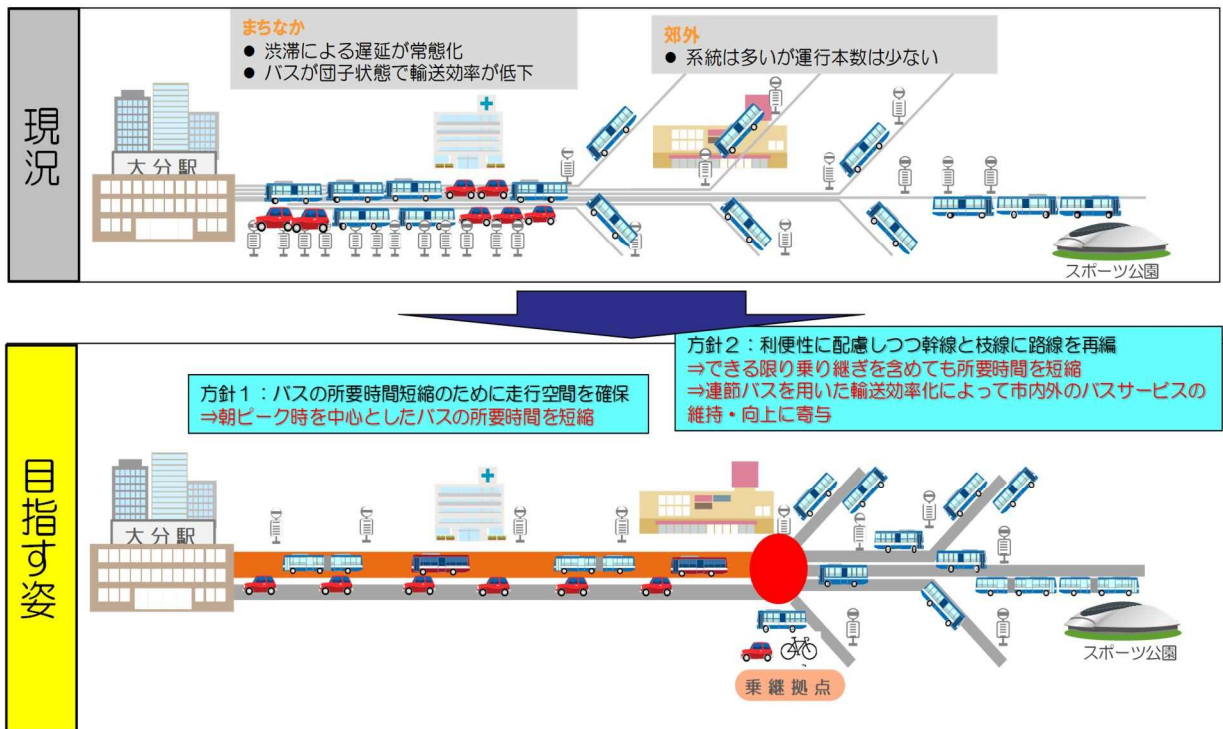


図-5 BRT 導入のコンセプト（目指す姿）

④ BRT が目標とするサービスレベル(表定速度、運行本数、運賃)

BRT が目標とするサービスレベル(表定速度、運行本数) の目標を、以下のとおり設定しました。
(表-2)

【表定速度^(※)】

- 明野・鶴崎方面や植田方面から中心部に向かうバス路線の表定速度は、朝・夕が 13～14 km/時、日中が 15～16 km/時となっており、バスレーンを整備することで、朝・夕を含めて**日中なみの表定速度 (16 km/時)** を目指します。

※表定速度とは：バスがバス停間を走行する時間だけでなく、停車時間も加えた運行速度

【運行本数】

- 現状の明野・鶴崎方面や植田方面の運行本数は、朝が 5.0 本/時～約 7.5 本/時、日中が約 3.0 本/時～4.8 本/時となっており、利便性と効率性を両立するために概ね現状と同程度の**朝夕：6 本/時、日中：4 本/時** を目指します。

【運賃】

- BRT の利用料金は現在の路線バスと同額（新たに乗り継ぎが発生しても追加料金は発生しない）とします。

表-2 目標とするサービスレベル（表定速度、運行本数）

| | | 現状 | | 将来 | |
|----------------|-----|-------------------------------|---------|-------------------------------|---------|
| | | 大分～明野～ スポーツ公園方面 大分～鶴崎方面 | 大分～植田方面 | 大分～明野～ スポーツ公園方面 大分～鶴崎方面 | 大分～植田方面 |
| 表定速度 (km/h) | 朝・夕 | 13～14 | | 16 | |
| | 日中 | 15～16 | | 16 | |
| 運行本数 (本/時) | 朝・夕 | 6～7 | 5～7.5 | 6 | |
| | 日中 | 4.6～4.8 | 3～4.8 | 4 | |

⑤ 費用便益分析、収支採算性の算出及び候補ルートの設定

- ・ 「④BRT が目標とするサービスレベル」を前提に、BRT を導入した場合の利用者需要予測を行いました。
- ・ BRT に必要な事業費としては、「カラー舗装費、車両費、交通結節点整備費、車両基地整備費」とし、各ルートで概算事業費の算出を行いました。
- ・ 利用者需要予測を基に費用便益比、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しました。(表-3)

表-3 BRT の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 | | 明野地区 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 高専～松岡日岡線 | 県道大分日杵線 ～松岡日岡線 | 県道大分日杵線 | 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 | 5.9km | 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 | 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 | |
| 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 | -24百万円 | -20百万円 | 36百万円 | 19百万円 | -29百万円 | |
| 総合評価 | | ○ | × | × | ○ | × | × | |

⑥ 公共交通を用いた大分スポーツ公園へのアクセス改善

- ・ 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しました。
- ・ 検討の結果、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ことや、BRT 路線に直結するフィーダーバスの効率的な運行、さらには来訪者が多い休日の直通便の運行等について利用状況を勘案しながら検討することにより、大分スポーツ公園へのアクセス改善を図ることとしました。(図-6)

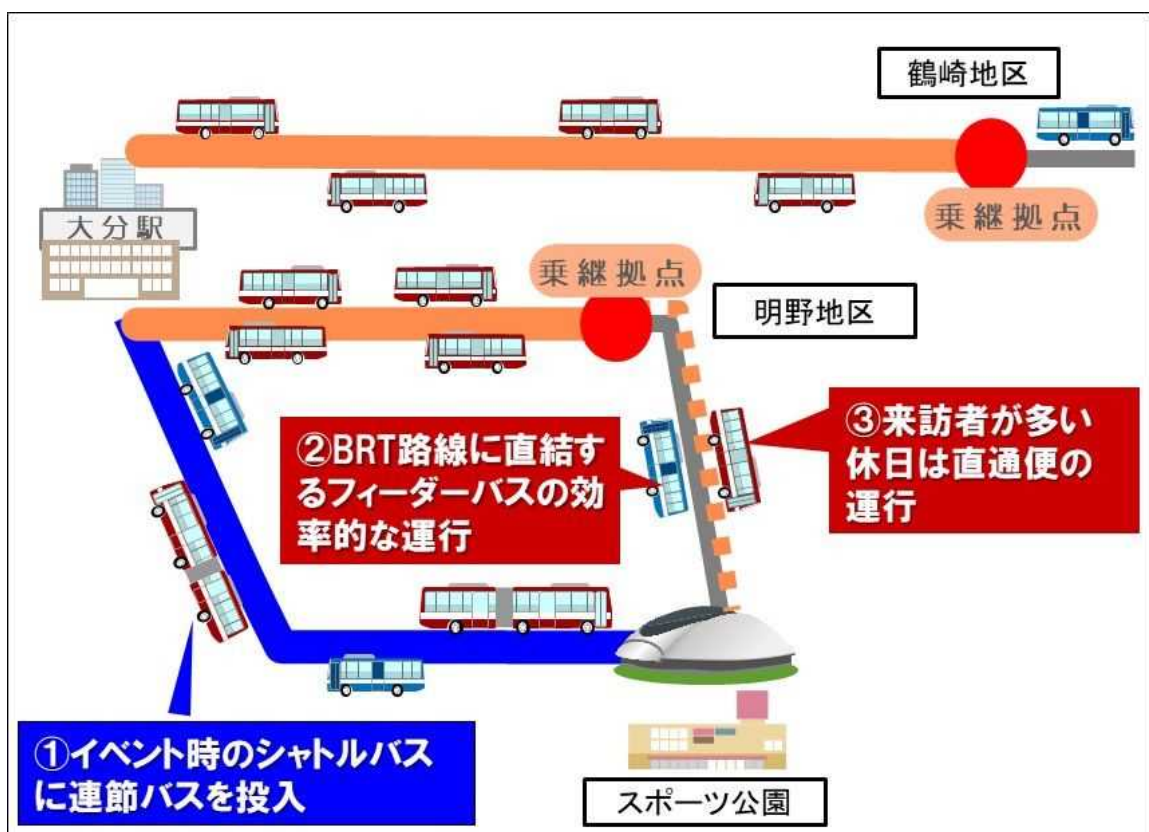


図-6 大分スポーツ公園へのアクセスについて (イメージ図)

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 (松岡 SIC) の設置」と「おかばる花公園周辺の駐車場整備」について検討を行いました。

② 松岡 SIC の必要性の整理(整備効果)

- 松岡 SIC 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) 潜在需要の取り込み**、**4) 救急救命活動の円滑化等**の整備効果が期待できることが確認されました。

1) 地域支援 (集客力の向上)

- ✓ 松岡 SIC が整備されると、大分スポーツ公園への所要時間が福岡・別府方面からは約 2 分短縮、宮崎・臼杵方面からは約 5 分短縮します。(図-7)
- ✓ 松岡 SIC が整備されるとパークプレイス大分や大分スポーツ公園等へのアクセスが向上し、集客力が高まります。



図-7 松岡 SIC 整備による所要時間短縮効果

2) 広域防災性の強化

- ✓ 大分スポーツ公園は、大分県地域防災計画において広域防災拠点として位置づけられています。
- ✓ 松岡 SIC が整備されると広域圏からのアクセスが向上することで、被災時においても県内外へのより円滑な救命・救助や救援物資輸送などの機能を発揮できます。

3) 潜在需要の取り込み（利用者増加・産業支援）

- ✓ 松岡 SIC が整備されると、北側エリアを中心に高速 IC の利便性が高まることで、市内合計で 384 百台/日となり、9 百台の利用増加が見込まれます。（図-8）

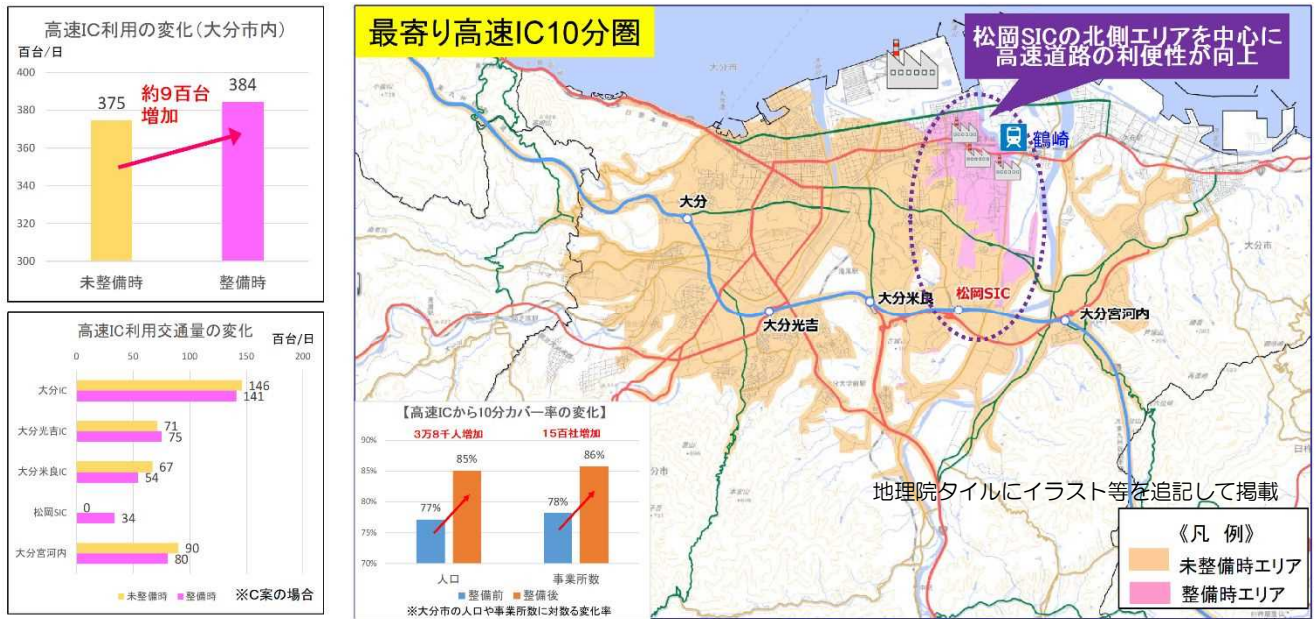


図-8 高速道路 IC アクセス 10 分圏域の変化

4) 救急救命活用の円滑化（第三次救急指定病院）

- ✓ 現況（未整備時）では、最寄高速 IC から 15 分で 61%、20 分で 80%の市民を大分県立病院に搬送できます。
- ✓ 松岡 SIC が整備されると、15 分で 62%（20 百人増加）、20 分で 81%（63 百人増加）の市民を搬送できます。

③ 連結道路の概略ルート設計及び交通量、費用便益分析(B/C)の算出

- ・ 松岡 SIC 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しました。（図-9）
- ・ 3ルートごとに、概略設計や交通量推計を行うとともに、平常時の出入り交通量、費用便益分析（B/C）の算出を行いました。
- ・ 結果としては、いずれのルートとも松岡 SIC と前後の既設 IC の出入交通量の合計が、設置前の前後既設 IC の出入り交通量の合計を上回る見通しがあることや、**費用便益分析（B/C）も1.0を超える**ことが確認されました。



図-9 松岡 SIC 連結ルート（3ルート）

④ 松岡 SIC のイベント時の整備効果

- ・ 令和元年8月17日に開催された大分トリニータ vs 鹿島アントラーズ戦（観戦客数：28,574人）について、モバイル空間統計を用いて、来場者の分析を行いました。
- ・ これによると、現状では、来園車両（約6,100台）の約8割が大分スポーツ公園の西側から来園していることがわかりました。
- ・ 松岡 SIC（A案）では、来園車両の分散効果が確認されませんでした。松岡 SIC（B案、C案）では、**大分スポーツ公園の西側から来園が約5割に減少**し、交通分散の効果が確認されました。また、ピーク時における各交差点への影響も小さいことが確認されました。（図-10, 11）

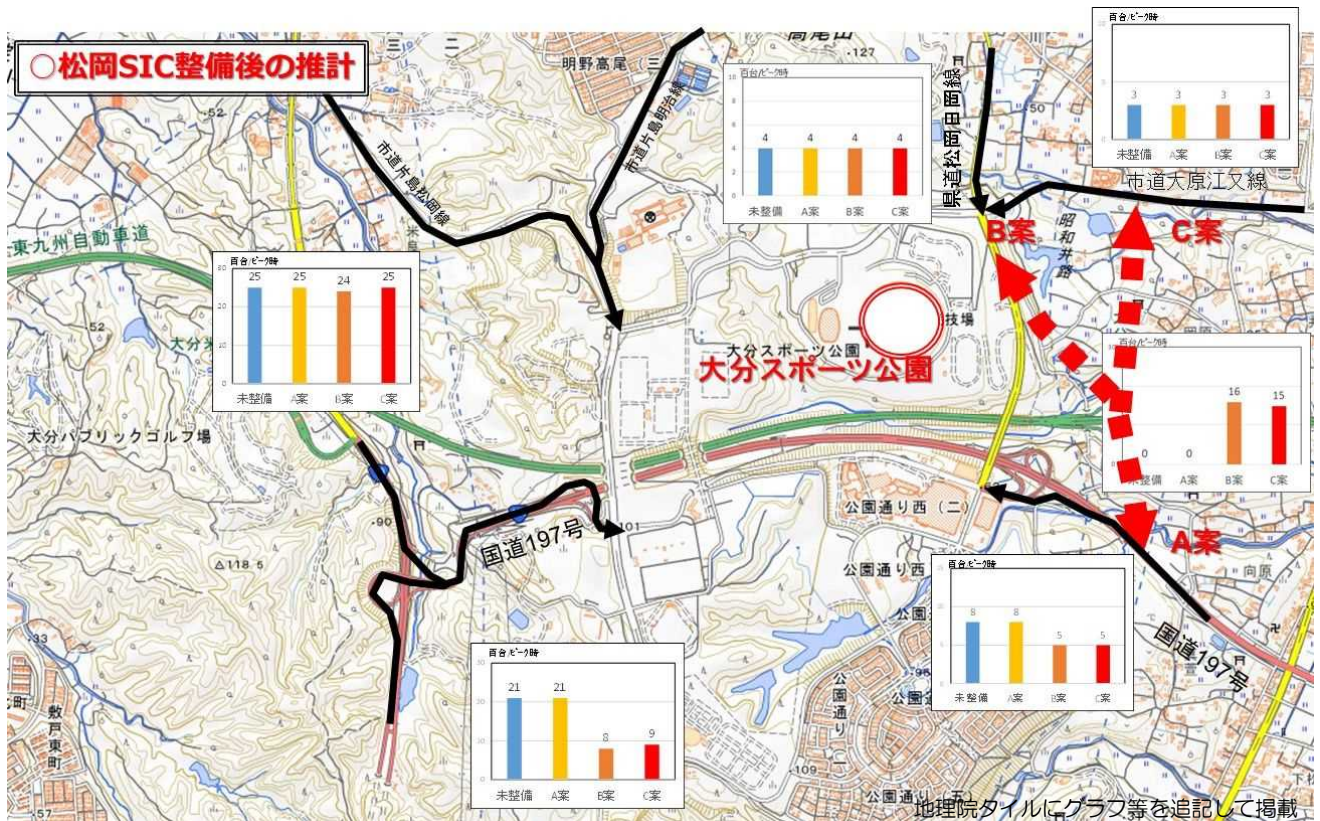


図-10 イベント開催日の分散効果

| 交差点解析 ケース | 交差点の 需要率(λ) | 需給比 (q/Q) |
|--------------|--------------------------|------------------|
| 公園西(未整備) | 0.950 | 1.091 |
| 公園西(整備時) | 0.866 | 0.983 |
| 公園東(未整備) | 0.783 | 0.885 |
| 公園東(整備時) | 0.862 | 0.972 |
| 備考 | $\lambda < 0.9$ | $q/Q < 1.0$ |



図-11 ピーク時における各交差点の影響

⑤ 松岡 SIC 候補ルートの検討

- 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 SIC 連結道路の候補ルートとして選定**しました。（表-4）

表-4 松岡 SIC 連結道路の候補ルート

| 評価項目 | 比較項目 | 国道197号 | 県道 松岡日岡線 | 市道 大原江又線 |
|------------|-----------------------|---|--|--|
| | | A案 | B案 | C案 |
| 経済性 | 概算事業費(延長) B/C | ○ | △ | △ |
| | | 19億円 (L=0.95km) | 22億円 (L=0.85km) | 19億円 (L=1.2km) |
| | | 1.6 | 1.4 | 1.2 |
| 周辺道路構造への影響 | 幾何構造 (縦断勾配) | △ 縦断勾配において10%の特例値 | △ 縦断勾配において10%の特例値 | △ 縦断勾配において10%の特例値 |
| | 周辺交通への影響 | △ R197に新たな信号交差点必要 | △ 県道交差点付近に新たな信号交差点 | ○ 既設交差点へ接続 |
| 整備効果 | 災害時の輸送経路の確保・多重化 | △ 松岡SIC～ドーム5分以上 (5.8分) | ○ 松岡SIC～ドーム5分未満 (2.5分) | ○ 松岡SIC～ドーム5分未満 (3.3分) |
| | 高速道の収益増収 | ○ 増加 | ○ 増加 | ○ 増加 |
| | 関連計画への支援 (おかばる花公園) | △ 直接アクセスできない | ○ 直接アクセス | ○ 直接アクセス |
| イベント時の影響 | | △ 交通の分散効果なし | ○ 交通の分散効果あり | ○ 交通の分散効果あり |
| 総合評価 | | △ パークプレイスへのアクセスに優れるが、新たな信号交差点の設置が必要となり、ドーム方面へのアクセスやおかばる花公園へのアクセスが劣る。 | ○ 接続位置がドームに最も近く、アクセスに優れるイベント時における交通分散効果も高い。 | ○ B案同様に接続位置がドームに比較的近く、既設交差点への接続が可能で、イベント時における交通分散効果も高い。 |

⑥ 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地形、土地利用状況を勘案した結果、約 700 台の駐車場整備が可能（整備費用：約 3 億円）であることが確認されました。（図-12）
- 駐車場はドームに近い箇所から埋まっていくことから、おかばる花公園周辺の駐車場を整備しても、ピーク時間（2～3 時間）前におかばる駐車場は満車になります。その上、駐車場を増やすことで車を大分スポーツ公園周辺に呼び込むことから、ピーク時には今以上の混雑が懸念されます。このため、大分スポーツ公園への自家用車等のアクセス改善として、**周辺の駐車場整備については、利用状況を見ながら検討すること**とします。（図-13, 14）



図-12 おかばる花公園周辺図

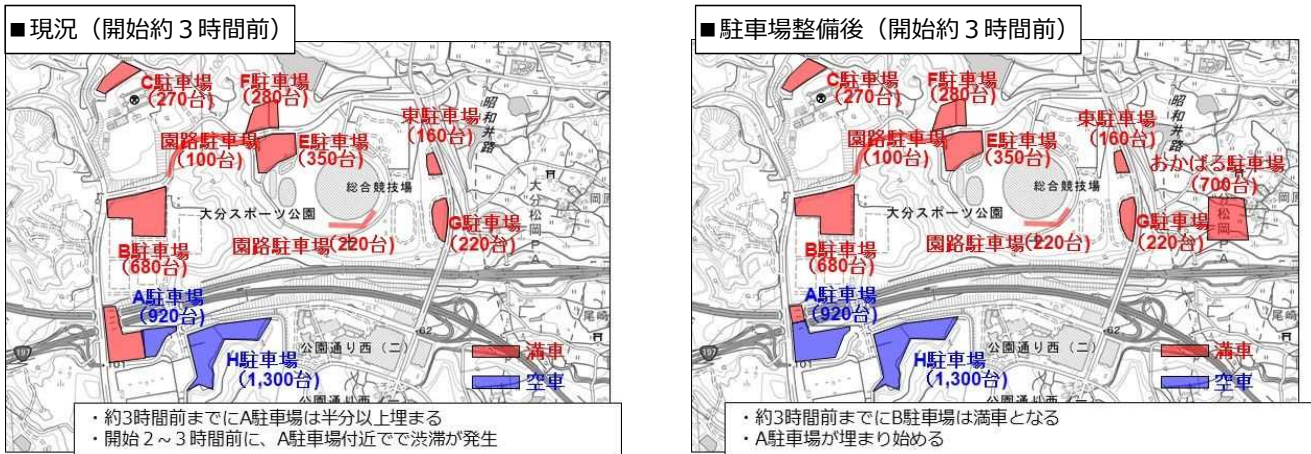


図-13 イベント時の大分スポーツ公園駐車場の様子

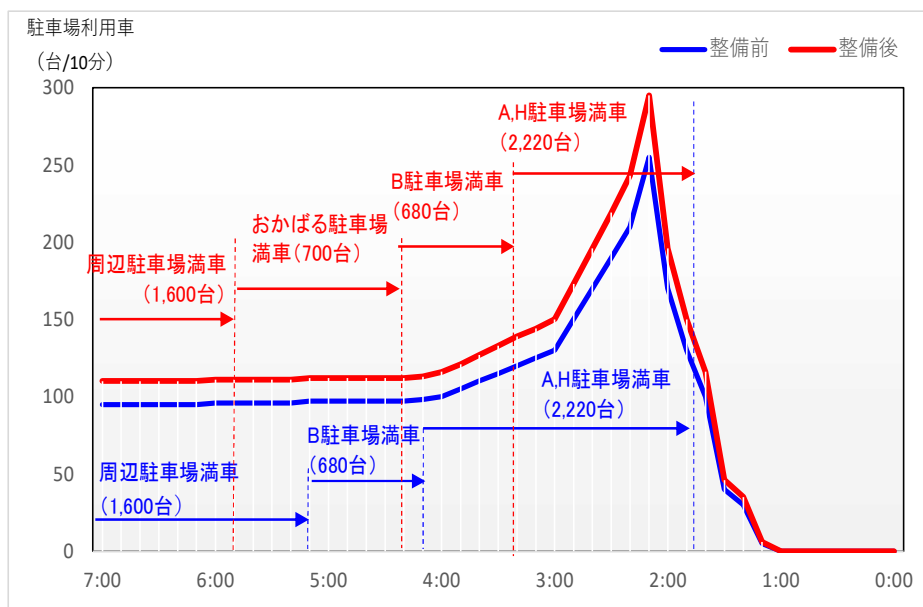


図-14 おかばる花公園整備後の想定 (イメージ図)

5. 基本方針と基本方針の実現に向けた取り組み

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 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 を目指します

大分スポーツ公園への直接アクセスを含むルートで連節バスを活用した BRT について検討を行った結果、大分駅と鶴崎及び明野を結ぶルートについて、費用対効果及び事業採算面でも有用性が確認されました。このことから、両ルートに BRT を導入し、バス基幹軸の強化を目指します。

また、大分スポーツ公園へのアクセス対策として、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ります。あわせて、BRT 路線に直結するフィーダーバスの効率的な運行、さらには来訪者が多い休日の直通便の運行等について利用状況を勘案しながら検討します。

これにより以下の効果が期待できます。

- ・ 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。

(2) 基本方針の実現に向けた取り組み

① 道路整備の推進とバスレーンの設置

(関係機関：大分県、大分市、公安委員会)

定時性・速達性を高めるため、大分都市圏総合都市交通計画に基づき、渋滞対策となる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ついて取り組みます。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ます。

※PTPS とは：

交通管理者（公安委員会）の交通管制システム（信号）とバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。（国土交通省ホームページより）

② 「シンボル性」「大量輸送性」を目的とした連節バスの導入

(関係機関：大分県、大分市、バス事業者)

連節バスはシンボリックで大量輸送を可能とする車両です。しかしながら、車両の購入や新たな連節バス用の整備工場・基地が必要となることや、回送や待機場所も含めたルートでの走行空間の確保等が必要となります。このため、バス事業者と連携を取りながらその導入に向けた協議を進めます。

③ BRT 路線に関連する路線バス網再編による運行の効率化

(関係機関：大分県、大分市、バス事業者)

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るため、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ます。

④ 拠点バス停「バスの駅」による待合環境強化

(関係機関：大分県、大分市、バス事業者)

BRT 路線と路線バスの結節地点で乗換えが発生するため、乗降者が快適で円滑に乗換えが可能となる拠点バス停「バスの駅」が必要となります。このため、「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ます。また、「バスの駅」に駐輪場を整備し、サイクル&バスライドを促進する手法等についてもあわせて検討します。

⑤ 交通系 IC カードの普及促進

(関係機関：大分県、大分市、バス事業者)

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。

⑥ モビリティ・マネジメント^(※)の実施

(関係機関：大分県、大分市、バス事業者)

「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、「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。

※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PAのスマートインターチェンジ化 を目指します

大分スポーツ公園でのイベント時には、自家用車、シャトルバスを、上手に組み合わせることで円滑なアクセスが可能となります。

このため、駐車場に向かう交通の分散により混雑の緩和が期待でき、イベント時以外でも費用対効果が見込め、広域防災性の強化などにもつながる大分松岡PAのスマートIC化を目指します。

また、おかばる花公園周辺の駐車場は車を大分スポーツ公園周辺に呼び込むため、今以上の混雑が懸念されることから、整備については利用状況を見ながら検討することとします。

(2) 基本方針の実現に向けた取り組み

① 大分松岡PAのスマートIC及び連結道路の詳細検討

(関係機関：大分県、大分市、国、NEXCO)

大分松岡PAのSIC化に向け、詳細な構造や整備費用の負担区分及び管理・運営方法の検討調整などを関係機関で進めていきます。

6. 留意点

- BRT 導入、松岡 SIC の整備に関するロードマップを参考資料-①に示します。ロードマップで示すとおり、BRT 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きます。

- BRT の導入に向け、モビリティ・マネジメント、IC 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きます。

- BRT 導入は長期的な取組みとなることから、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。

- 松岡 SIC 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 SIC 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きます。

- 大分松岡 PA のスマートインターチェンジ化により、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きます。あわせて、ピーク時のスマートインターチェンジ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きます。

基本方針(案) ～ロードマップ～

