

「県都大分市交通円滑化基本方針(案)」に対する県民意見募集結果について

資料：①

- 1.期間
令和2年8月11日(火)～令和2年9月10日(木)
- 2.提出件数
21件(9名)
- 3.意見の分類
新交通システム導入の可能性検討:13件
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:5件
その他:3件

※第5回検討会(10/9)では一部意見(番号に着色箇所)が漏れていました。
委員長、副委員長の了承をとった上で、資料の訂正を致しました。

番号	項目	ご意見の概要	大分県、大分市の考え方及び反映状況
1		<p>新交通システムについて大分市においては「BRT」が妥当な交通システム」としているが、BRTよりモノレールがふさわしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大量輸送、定時性が確保。 ・未来の大分市に魅力を感じる、よって人が集まる 等。 	<p>ご意見の通り、モノレールはBRTに比べ輸送力が高く、速達性・定時性に優れています。また、シンボル性が高く、大分市の魅力向上に繋がる等、整備効果が大きい新交通システムです。(基本方針P5、表-1参照)。</p> <p>しかしながら、採算性を確保するためには、1日10kmあたり約4万人の乗客が必要であり、大分市内全体のバス利用者数(約2.7万人/日(H26))や、大分空港の年間200万人の利用客を考慮したとしても、採算性の確保は困難と考えられます。</p> <p>さらに、モノレールの縦断勾配は6.0%と定められており、大分スポーツ公園に至るルートでの縦断勾配(約7.5%～約9.0%)から判断すると、構造的にも建設が困難と考えられます。</p>
2	新交通システム導入の可能性検討	<p>大分市内の交通体系の検討と空港の交通アクセス問題は縦割り行政的なやり方ではなく、両者を併せて検討してもらいたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モノレールを空港と大分駅を結ぶだけでは採算性等がとれないが、大分市内の交通網のあり方と合わせれば、検討の組上にのせることができる。 ・JR杵築駅から鉄道を第三セクターで延伸する案も考えられる。元々大分交通国東線があったため、旧線路敷を活用すれば可能では。 	<p>現在、大分駅～杵築駅間は特急電車で20分強で運行していることから、杵築駅～大分空港間の約20kmを鉄道延伸し、特急電車で直通運転をすることで、物理的には40分程度で運行できる可能性はありますが、整備期間や費用、航空便と接続するための既存ダイヤとの調整など課題があります。</p> <p>一方で、ホーバークラフトでは、自家用車からの転換も考慮し、大分市側発着地へ500台程度の無料駐車場を整備することに加え、発着地をハブとしてバスやタクシーなどの二次交通の充実が図られるよう、関係者と協議を進めていくこととしています。起点を大分駅ではなく発着地と捉え、大分空港まで海上を最速約25分で結ぶことが可能であるため、速達性を十分確保できると判断しました。</p> <p>もちろん気象条件による遅延や運休等も想定されることから、既存並行路線であるエアライナーと共存しながら県民の利便性が向上するような運用に努めていきます。</p>
3		<p>2車線道路の1車線を専用、優先車線に変更しても、右折・左折時に一般車が入り込むことで、定時性は保てない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の道路を使うのであれば、車線の色分けや信号システムの改良・一般車の乗り入れ制限等組み込むことが必要。 	<p>ご意見を基本方針に反映。(下線部追加)</p> <p>基本方針(案) (2)基本方針の実現に向けた取り組み ④ 拠点バス停「バスの駅」による待合環境強化</p> <p>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」の設計にあたっては、周辺景観との融合やバリアフリー等に留意するとともに、駐輪場の整備やシェアサイクルの活用など、サイクル&バスライドを促進する手法についても検討を進めます。</p>

「県都大分市交通円滑化基本方針(案)」に対する県民意見募集結果について

資料：①

- 1.期間
令和2年8月11日(火)～令和2年9月10日(木)
- 2.提出件数
21件(9名)
- 3.意見の分類
新交通システム導入の可能性検討:13件
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:5件
その他:3件

※第5回検討会(10/9)では一部意見(番号に着色箇所)が漏れていました。
委員長、副委員長の了承をとった上で、資料の訂正を致しました。

番号	項目	ご意見の概要	大分県、大分市の考え方及び反映状況
4	新交通システム導入の可能性検討	<p>BRT及びスマートICは、明野周辺の交通渋滞解消にとても有効な策。是非計画を実行に移してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・明野緑地あたりにバスセンターを設置する案も上がってくると思うが、自然と融合したバスセンターを希望。 ・明野バスセンター付近に学生や社会人が気軽に使用できる無料駐輪場や電動自転車を含むシェアサイクルの導入も希望。 	<p>ご意見を基本方針に反映。(下線部追加)</p> <p>基本方針(案) (2)基本方針の実現に向けた取り組み ④ 拠点バス停「バスの駅」による待合環境強化</p> <p>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」の設計にあたっては、周辺景観との融合やバリアフリー等に留意するとともに、駐輪場の整備やシェアサイクルの活用など、サイクル&バスライドを促進する手法についても検討を進めます。</p>
5	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	<p>松岡SICは米良IC出入りへのボトルネック渋滞リスクの分散化からも必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ルートはA+B案もしくはC案(B案はドーム最短距離のため、渋滞するリスクがあり、2カ所で自由選択幅もたせ、抜かれるようにしておいたほうがよいので)。 ・松岡SIC～ドームまでのあいだに緊急車両通行スペースの設置。 ・松岡PAをSAにし、GSの設置と県の観光情報発信拠点化。 	<p>費用便益分析、イベント時の効果など総合的に評価して、B,C案を松岡SIC 連結道路の候補ルートとして選定していますが、今後、B,C案について道路構造も含めた詳細な設計を行いながら、最適案を決定いたします。また、松岡PAのSA化についての要望は関係機関にお伝えします。</p>
6		<p>ドーム周辺駐車場の利便性向上策を提案。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドーム周辺道路の完全4車線化。 ・駐車場で移動できる通路を作る。 ・駐車場にA-Kの大きな駐車場看板や電子掲示板を作り、遠くから見えるようにする。 ・駐車場監視カメラ設置し、駐車場の空き状況を管理司令塔室で把握、誘導警備員と共有。 ・雨天時以外はドローンなどでドーム周辺の渋滞状況を把握し、管理司令塔室に情報を送る。 	<p>イベント開催時における駐車場の円滑な案内を図るため、昨年度より主要な駐車場出入口に台数を把握するための機器を設置し、常に駐車台数を把握しているところです。</p> <p>また、得られた情報を基にスマートフォン向けアプリ「大分スポーツ公園パーキングナビ」で混雑状況等をリアルタイムで公表すると共に、駐車場へのルート案内も行えるようにしています。</p> <p>さらに、道路交通情報通信システム(VICS)に対応したカーナビへも情報提供しています。</p> <p>まずは、公園利用者にアプリを周知し利用拡大を図っていきます。</p> <p>なお、大型看板や監視カメラの設置などについては、アプリの利用状況やその効果を見ながら検討を行います。</p>
7		<p>武道館横の駐車場を立体地下駐車場化、ドームなどのシェルター化等により防災拠点化を。</p>	<p>大分スポーツ公園は、大分県地域防災計画に基づく広域防災拠点として、大分県広域防災拠点基本計画に基づき取り組んでいきます。</p>

「県都大分市交通円滑化基本方針(案)」に対する県民意見募集結果について

資料：①

- 1.期間
令和2年8月11日(火)～令和2年9月10日(木)
- 2.提出件数
21件(9名)
- 3.意見の分類
新交通システム導入の可能性検討:13件
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:5件
その他:3件

※第5回検討会(10/9)では一部意見(番号に着色箇所)が漏れていました。
委員長、副委員長の了承をとった上で、資料の訂正を致しました。

番号	項目	ご意見の概要	大分県、大分市の考え方及び反映状況
8	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	競技場から駐車場までの距離次第では、2次交通手段が必要となる。バスの運転手の不足を考慮しながら検討してもらいたい。	おかばる花公園周辺の駐車場の整備については、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、おかばる花公園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ています。仮に整備となった場合には、駐車場からスポーツ公園への移動方法も含めて検討を行います。
9	その他 (道路整備・公共交通施策について)	<ul style="list-style-type: none"> ・宗方ICの設置。 ・大分IC一宮河内IC区間のETC利用100円など定額低料金通行。 ・大分ICから別大国道附近へ延びる道路の整備。 ・大分ICから駅裏まで有料道路又は高速道路を延長。 	大分市内の道路整備や公共交通施策は、今回策定した「県都大分市交通円滑化基本方針」に加え、「大分都市計画区域マスタープラン」や「大分都市圏総合都市交通計画」を踏まえ検討を進めます。
10		上野の山をトンネルで抜いてドームにつながる道路の計画を実現してもらいたい。	
11		<ul style="list-style-type: none"> ・連結快速バスの高速道路利用。 ・普段通勤利用もできる回遊ルートぐるりん観光バスの導入。 ・普段の通勤客も利用できる回遊観光ワンコインバスの導入。 	

「県都大分市交通円滑化基本方針(案)」に対する県民意見募集結果について

資料：①

- 1.期間
令和2年8月11日(火)～令和2年9月10日(木)
- 2.提出件数
21件(9名)
- 3.意見の分類
新交通システム導入の可能性検討:13件
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:5件
その他:3件

※第5回検討会(10/9)では一部意見(番号に着色箇所)が漏れていました。
委員長、副委員長の了承をとった上で、資料の訂正を致しました。

番号	項目	ご意見の概要	大分県、大分市の考え方及び反映状況
12	新交通システム導入の可能性検討	<p>鶴崎地区方面のルート1は除外、植田地区方面のルート5、ルート6を再検討する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鶴崎地区方面のルート1は並行する鉄道利用も加味した上で評価を行うべき。今回の基本方針では鉄道も含め公共交通全体の利用促進する姿をみたい。 ・BRTの導入検討ルートの評価結果では植田地区方面のルートは選定されていない。植田地区の慢性的な渋滞緩和はどのように実現するのか。 	<p>BRTの実現可能性を検討するにあたり、費用便益比、収支採算性を算出し、「ルート1」と「ルート4」を候補ルートとして選定しています。</p> <p>鶴崎方面については、起終点で見ると鉄道とバスが並行していますが、ルートや駅・バス停間隔は大きく異なり、国道197号沿いのバス利用者数も多いことから一定の使い分けがされていると考えられます。</p> <p>一方で、植田方面の慢性的な渋滞は大分市内における重要な交通課題と認識していますが、植田方面の「ルート5」と「ルート6」では、利用者の時間短縮効果が比較的小さい等から、費用便益比が1を下回る結果となり、今回の候補ルートからは除外しました。</p> <p>植田方面については、大分都市圏総合都市交通計画等を踏まえ、道路整備など渋滞対策の検討を進めていきます。</p>
13		<p>ルート4の費用便益分析、収支採算性の評価には、庄の原佐野線(下郡・明野区間)整備の影響は加味されているのか。</p>	<p>今回BRTの表定速度として設定している16km/時は、多くの区間にバスレーンを設置することを想定しており、ルート4の費用便益分析、収支採算性の評価では、庄の原佐野線(下郡・明野区間)整備を考慮して算定しています。</p>
14		<p>人口減少、自動運転技術の進展による影響は加味されているのか。</p>	<p>費用便益分析のベースとなる利用者予測は、将来の人口減少を考慮しています。また、自動運転技術の進展は考慮していませんが、基本方針:P21の「6.留意点」で示すとおり、自動運転技術動向を見極め、柔軟に施策の変更を行っていくこととしています。</p>
15		<p>連節バスのみを導入する「なんちゃってBRT」にならないように検討をしてもらいたい。</p>	<p>「道路整備の推進とバスレーンの設置」や「交通系ICカードの普及促進」など、基本方針の実現に向けた取組を着実に実施し、定時性・速達性を有するBRTの導入を目指します。</p>
16		<p>バスの駅は既存商業施設に設置を望む。 ・ルート4におけるバスの駅はあけのアクロスタウンが最適。 ・ルート5、ルート6におけるバスの駅はトキハわさだタウンが最適。</p>	<p>基本方針で「快適で円滑に乗換えが可能となるバスの駅が必要」としており、ご意見も踏まえて位置の選定を検討していきます。</p>
17		<p>基本方針(案)ではBRTの導入まで10～20年後を予定しているとのことだが、あまりに遅すぎる。大分県は新幹線整備や空港アクセス性等で他県に遅れをとってことから、スピード感をもってこの計画を完成させて頂きたい。</p>	<p>定時性・速達性を有するBRTの導入には、庄の原佐野線(下郡工区)・(下郡～明野区間)等の道路整備が必要です。このため、導入まで概ね10年程度を想定していますが、BRT導入に向け各種取組を着実に推進していきます。</p>
18		<p>BRTに使用するバスは低床バスと思われるが、それに接続するフィーダーバスも全車低床バスとして利用者の乗換に対する抵抗感を緩和してもらいたい。</p>	<p>低床バスの導入については、バス事業者に対して低床バスの購入費用の一部を補助する「低床バス車両購入費補助事業」を大分市にて実施しており、引き続き、低床バス導入の支援を続けてまいります。</p>

「県都大分市交通円滑化基本方針(案)」に対する県民意見募集結果について

資料：①

- 1.期間
令和2年8月11日(火)～令和2年9月10日(木)
- 2.提出件数
21件(9名)
- 3.意見の分類
新交通システム導入の可能性検討:13件
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:5件
その他:3件

※第5回検討会(10/9)では一部意見(番号に着色箇所)が漏れていました。
委員長、副委員長の了承をとった上で、資料の訂正を致しました。

番号	項目	ご意見の概要	大分県、大分市の考え方及び反映状況
19	新交通システム導入の可能性検討	現在大分市において行われている「長寿応援バス事業」は現金での支払いであるが、現在のシステムの改良で対応は可能なはずであるので、これにより交通系ICカードの普及促進を図る。	「長寿応援バス事業」の交通系ICカード化には、発行手続きやシステム改良に伴う課題がありますことから、今後もバス事業者と協議を続けてまいります。
20		PTPSはBRT定時性確保には必要不可欠なシステムであり、現状のバスレーン運用にもすぐに適用できるのでは。	大分市についてはR197号のバスレーン区間の一部でPTPSを導入しています。今後、新たなバスレーンの設置の段階にはPTPSの導入を検討します。
21	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	松岡SIC連結道路はどの案も縦断勾配が10パーセントの特例値となっている。例えば高速道路の下り線に対してはB又はC案のルートで対応し、上り線に対してはA案で対応として特例値の解消は出来ないか。	地形上の条件により、概略検討の段階では特例値である縦断勾配10%を採用しています。今後、詳細な測量、設計を行うなかで、できるだけゆるやかな勾配にしていく予定です。