

提 言

県都大分の交通体系について



平成22年8月

大分経済同友会

目次

はじめに	1
提言	2
補足説明資料	4
1. なぜ交通体系を考える必要があるのか？	5
2. 交通計画の目標設定	8
3. 目標達成のための具体的施策	15

はじめに

私たちは、県都大分のまちづくりが次のステージに入る、まさにその節目に立っています。高齢化を見すえたインフラ整備や交通体系のあり方を含めた「まちづくり長期ビジョン」の策定と実行が求められています。

大分経済同友会では、まちづくりは多様な主体が議論を交わしながら一体となって進めていくべきとの認識に立ち、平成20～21年度にかけて2度にわたり「県都大分のまちづくりビジョンフォーラム」を開催いたしました。特に、平成22年2月に開催した第2回フォーラムでは、バーチャルリアリティを活用して街並みをCGでリアルに再現し、都市構造や景観・デザインを議論のたたき台として視覚的に提示しながら、検討を行いました。

このフォーラムの総括として、まちづくりの長期ビジョンについて、交通体系のあり方を含めて、早急に明確化することが必要との結論が得られました。たしかに、県都大分のまちづくりに際しては、都心南北軸を含む中心市街地エリアの活性化を図ると同時に、大分都市圏という広い視野から、中心市街地を取り巻く広域的な交通ネットワークのあり方も含めた検討が不可欠でしょう。

このため、大分経済同友会ではその後、交通体系を中心とする大分の都市構造のあり方について議論を重ねてまいりました。その検討成果を今般、ここに提言として取りまとめ、皆さまにご報告申し上げたいと思います。

今回の提言が、今年度到大分市が実施を予定している大分都心南北軸トータルデザインの設計、さらには、将来の大分市交通計画の策定に際しての参考となることを要望します。

平成22年8月

大分経済同友会

代表幹事 小 倉 義 人

代表幹事 梅 林 秀 伍

提 言

【提言のポイント】

- 県都大分のまちづくりビジョンを考えるうえで、交通体系のあり方が重要。
- 交通計画の目標として、公共交通による都心部への容易なアクセス、都心部を「2核1モール」¹として徒歩で回遊できる個性的、魅力的なまちづくりなどを提言。最終的には、中央通りのトランジットモール化、LRTも視野に入れた都心部交通システム構築、国道10号の駅前アンダーパス化を実現。
- かかる理想像の実現に向けた段階的な取り組みが重要。第1段階は5年後を見すえ、中央通りを公共交通優先とするため、周辺道路のバイパス機能整備（遊歩公園拡幅、庄の原佐野線大分川新橋）、バス停・バス路線再編等を実施。第2段階は10年後を目途に、バイパス整備の一層の進展を受け、トランジットモール化の社会実験を開始。第3段階で理想像を実現。
- そのために大分市が、国・県・県警・JR九州・バス事業者の協力も得て、強力な推進体制を築くことを提言。その際、県民・市民との対話を図り、県都大分の将来を分かち合う全ての関係者が、ともに手を携え、交通計画を策定、共有することが肝要。
- 本提言が、都心南北軸トータルデザイン的设计や、市交通計画の策定に際しての参考となることを要望。

大分のまちづくり長期ビジョンを考えるうえでは、都心部の果たすべき機能（商業・サービス産業の集積によるにぎわい創出等）と同時に、その基盤となる交通体系等の都市構造についても検討を行うことが極めて重要である。そこで私たちは、「県都大分のまちづくりビジョンフォーラム」の成果も踏まえて、大分の交通計画の最終目標を次のように提案する。

（目標1）公共交通が整備・連携され、誰でも都心部へアクセスしやすい。

（目標2）県外からの来訪者が、公共交通を用いて容易に市内を移動できる。

（目標3）2核1モールの個性的、魅力的なまちなみを回遊できる。

（目標4）都心部はバリアフリーとなっており、歩いて移動しやすい。

（目標5）都心部エリア内を、公共交通を使って移動することができる。

そして、これらの目標が達成された時点の将来像として、中央通りのトランジットモール化（公共交通、歩行者専用化）、LRT（Light Rail Transit：新型路面電車）導入も視野に入れた都心部交通システムの構築、国道10号の駅前アンダーパス化（駅と中心市街地の回遊性確保）を提言したい。

無論のこと、かかる将来像は一朝一夕で実現できるものではなく、越えるべきハードルは高い。しかし、まちづくりに際しては、「現時点ではここまでできない」という発想で取り組むのではなく、何がベストなプランであるかを常に考え、そのプランが将来的に実現できるようにするために、現時点で何を

¹ 「2核」とは、大分駅と、中心市街地の大型店を指す。

なすべきかを計画して段階的に粘り強く取り組む姿勢こそが重要である。
こうした観点を踏まえ、本提言では、次の3段階で大分の将来像を展望する。

① 中期の将来像（5年後）

大分駅が高架化され、都心南北軸の整備（市道中央通り線、北口駅前広場、南口駅前広場、シンボルロード）が一巡する平成26年度までの期間である。中央通りの車線減が市方針であるが、そのためには並行してバイパス機能の充実（県庁前古国府線遊歩公園部の拡幅、庄の原佐野線大分川新橋の架橋等）が必須である。かかる観点から、道路整備の優先順位を明確化し、「選択と集中」に基づく重点投資を行う。また、ハード整備の足らざる面に対しては、バス停やバス路線の再編など、ソフト施策を適切に組み合わせることで、公共交通重視のまちづくりを進めることを提言する。

② 長期の将来像（10年後を目途）

庄の原佐野線大分川新橋の開通に加えて、顕徳町～農業会館前の大分市道の整備を図ることで、中央通りの交通量の負荷をさらに軽減する。このような周辺道路整備の進展を受けて、都心部の交通体系に関する施策の自由度が増すため、トランジットモール化に向けた社会実験を本格的に開始するなど、公共交通重視のまちづくりに向けたさらなる一步を踏み出す。

③ 超長期の将来像（10年後以降の最終形）

冒頭に述べたように、中央通りのトランジットモール化、都心部交通システム構築、国道10号アンダーパス化を実現する。

こうした将来像を実現するため、大分市が中心となり、国・県・県警・JR九州・バス事業者等の協力も得つつ、強力な推進体制をもって取り組みを行うことを望む。そのためには、都市計画、都市交通、道路建設、中心市街地活性化など多岐にわたる分野を総合的に企画・調整できる市の担当セクションを明確化し、そこに人員・予算を重点的に張り付けることが重要である。そのうえで、国における交通基本法制定の動向を見すえながら、平成23年度中にも調査に着手し、市の交通計画を策定することを提言する。大分にとって100年に1度の都市構造の抜本的転換を適切かつ円滑に進めるうえで、市のリーダーシップに期待するところ大である。

また、交通計画の検討に際しては、県民・市民との対話、意見の汲み上げを図ることが極めて重要である。行政、県民・市民、経済界、大学など、県都大分の将来を分かち合う全てのステイクホルダーが、ともに手を携えて、交通計画を策定、共有していくことが求められる。

本提言が、今年度大分市が実施する都心南北軸トータルデザインの設計、さらには、将来の大分市交通計画策定に際しての参考となることを要望する²。

² 本提言の詳細については、以下の報告書も参照されたい。

「県都大分のまちづくりフォーラムの記録」（大分経済同友会 産業委員会 地域委員会、平成22年3月）

補足説明資料

1. なぜ交通体系を考える必要があるのか？

(1) 中心市街地の役割・意義

県都大分のまちづくりを考えるうえで、まず、大分の都心部の役割・意義について整理を試みたい。

昨今、全国各地で地方都市を中心に、都市エリアが拡散して中心市街地はシャッター街化する一方、郊外に大型店や公共施設が分散し、自家用車がない生活は考えられない状況が生じつつある。しかしながら、こうした自動車交通への過度の依存は、以下のような観点から決して望ましいものとはいえない。

① 環境にやさしいまちづくり

拡散した都市構造を放置した場合、市民の主たる交通手段は自家用車となり、運輸・民生部門における温室効果ガスの大幅な増加の一因となる。また、自動車交通への依存が進めば、公共交通機関の利用者数が減少し、その維持が困難になる。その結果、自家用車依存がさらに進むという悪循環に陥る。

環境にやさしいコンパクトなまちづくりを行ううえで、公共交通の利用拡大は大きな鍵であり、その際、都心部は県内各所をつなぐ公共交通ネットワークの結節点として重要な役割を果たす。

② 高齢者にやさしいまちづくり

大分においても、今後の高齢者の大幅な増加は必至である。こうした中で、自家用車に代わって、彼らが容易に利用できる移動手段として、公共交通機関の維持は重要である。

中心市街地は、かかる公共交通の結節点となるとともに、高齢者が公共交通を利用してショッピングやさまざまなサービスの享受を行える場として機能する。

③ 都市全体の個性・魅力の発揮

大分県民・市民の生活スタイルを考えたとき、彼らが都市的なサービスを身近に享受できる機会を持つことは極めて重要である。その際、高感度の商業集積や、さまざまなサービス提供（医療・福祉、行政、宿泊・コンベンション、イベント・交流等）は、都心部の機能として重要であり、郊外の大規模集客施設と差別化できる役割だといえよう。

特に、九州新幹線の全線開通を間近に控えて、福岡・熊本・鹿児島で都市間競争が激化し、福岡でさまざまなプロジェクト（新博多駅ビル等）が展開することが予想される。大分もまた、そうした潮流の影響を被らざるをえない。こうした中で、県都大分の個性・魅力を高め、消費の域外流出を防ぐうえで、都心部ならではの機能の維持・向上は不可欠であろう。

④ 県外客に対する大分の顔

都心部は、県民・市民のみならず、県外から来訪する客にとって、大分県・市の「顔」ともいふべき存在であり、その個性づくり、魅力づくりは、交流人口を拡大させ、大分ファンを増やしていくうえで、重要な役割を果たす。

また、隣接する別府市は観光都市、温泉都市としてのブランド力を有し、全国的にも知名度が高い。大分市も別府市も都市圏（通勤通学圏）としては同じ大分都市圏に含まれる

ことを踏まえれば、両市一体となつてのまちの顔づくりも考えられる。大分を訪れる県外客がビジネス中心なのに対し、別府は観光客中心という違いを活かし、県外客が二つのまちを巡る仕組みを築くことで、大分都市圏の多様な魅力を発信することが可能になる。

⑤ 人口減少社会における効率的な都市経営

人口減少社会においては、地域住民が齒の抜けるように減少し、小規模な低未利用地が随所で生じる逆スプロールともいうべき現象が生じる。こうした状況を放置した場合、低密度に拡散した都市インフラを維持補修していくために大きな財政負担が必要となることが懸念されている。

このため、都市圏内部の複数拠点を公共交通でつなぎ、できるだけその周辺に人口を集中させることで、集約的かつネットワーク型の都市構造を実現することが課題となっている。このような、都市の「賢い縮小 (smart shrink)」を進めるための核として、中心市街地の役割は重要である。

(2) 大分都心部を含む広域的な交通計画策定の必要性

上述のような観点から、大分都市圏の活性化を図るうえで、都心部のまちづくりは極めて重要なテーマといえる。但し、都心部のまちづくりを考えるうえでは、単に当該エリアのみに着目するのではなく、その周囲を含む広域的な視野からの検討が求められている。

まちづくりビジョンフォーラム・Part IIの総括においても「まちづくりのビジョンについて、交通体系のあり方を含め、早急に明確化することが必要」と結論づけられたところである。すなわち、県都大分のまちづくり長期ビジョンを考えるにあたっては、都心部の果たすべき機能を考えると同時に、その基盤となる交通体系等の都市構造についてもあわせて検討を行うことが極めて重要である。

都市機能（ウワモノ）と都市構造（インフラ）について概念を整理すれば以下の通りとなろう。

① 都市機能

都心部と郊外の役割分担を踏まえた、都心部の機能強化、にぎわい創出（例えば、百貨店・専門店等の商業集積、公共サービスを含む多様なサービス産業の集積、大分県の顔としての歴史・文化機能の発揮、まちなか居住の再生等）

② 都市構造

都心部と郊外を結ぶ交通ネットワークの維持・構築、都心部における高齢者等にやさしい都市空間の形成

このうち、都市機能については、大分市中心市街地活性化基本計画、駅南複合文化施設整備等に基づき、既に一定程度の取り組みが進められているところである。今後、都心南北軸整備の具体化に向けて、都市機能の活性化についてさらなる議論と着実な実行が求められよう。大分経済同友会としても、県都大分のにぎわい創出や、駅前における商業集積のあり方について引き続き調査研究を行ってまいりたい。

一方、こうした都市機能の整備を裏切るものとするうえでは、同時に都市構造についての議論・取り組みも重要である。

都市構造に係る施策は中心市街地活性化基本計画等にも一部規定されてはいるが、大分

都市圏という視点から、中心市街地を取り巻く広域的な交通ネットワークのあり方を含めた検討が必要と考える。とりわけ、大分駅付近の連続立体交差化、高速道路の無料化等によって、大分都市圏をめぐる交通環境は激変が予想されており、かかる検討は必須であろう。

また、国においても現在、交通基本法の制定を検討しているところである。平成 22 年 6 月に公表された国土交通省「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」では、同法を来年の通常国会に法案と関連施策の充実策と合わせて提案したいとしている。この中では、交通基本法の根幹に「移動権」を据え、その権利を国民に保障するために、地域公共交通の維持・再生・活性化や、交通施設を誰もが利用しやすいものにしていく「ユニバーサル・デザイン」を進めることが重要としている。県都たる大分市としては、同法に基づく「交通計画」の策定を是非行うべきと考える。

以上のような問題意識に基づき、大分経済同友会地域委員会では今回、交通体系を中心とする県都大分の都市構造のあり方に焦点を当てた検討を行ってきたところである。本提言が、今年度大分市が実施する大分都心南北軸トータルデザインの設計、さらには、将来の大分市交通計画策定に際しての参考となることを期待している。

2. 交通計画の目標設定

(1) 明快な目標の設定と共有、実現に向けた段階的取り組み

① 理想像の提示と段階的取り組みの重要性

県都大分のまちづくりにあたっては、「現時点ではここまでしかできない」という発想で取り組むのではなく、何がベストなプランであるかを常に考え、そのプランが将来的に実現できるようにするために、足下で何をすべきかを計画して段階的に取り組んでいく姿勢が重要と考える。

したがって、以下に掲げる提案は、大分のまちづくりが目指すべき最終目標、いわば理想像を提示したものと考えていただきたい。その理想像の実現に向けて、即座に取り組みを始められる課題（比較的容易に実現できる目標）は何か、中長期的に取り組むべき課題（実現までに相当の努力を要する目標）は何かを明確にしていくことが必要である。

② 目標の設定と関係者間における共有

まちづくりの理想像にどこまで近づいたかを測るうえで、明確で分かりやすい目標値を、できるだけ定量的に設定することが重要である。目標の設定に際しては、行政のみならず、県民・市民、企業など関係者で議論を深め、コンセンサスを得ておくことが必須といえる。

(2) 交通計画の最終目標

以上のような基本的な考え方を実現するために、以下では、交通計画の最終目標について、①都心部と郊外をつなぐ交通ネットワーク、②都心部の都市空間の二つの観点から検討を行う。

① 都心部と郊外をつなぐ交通ネットワークのあり方に関する目標

【目標 1】 公共交通が整備・連携され、誰でも都心部へアクセスしやすい。

【目標 2】 県外からの来訪者が、公共交通を用いて容易に市内を移動できる。

大分県民・市民が公共交通機関を用いて、都心部へアクセスしやすい環境を実現することを目標とする。また、大分市内では、公共交通による目的地までの移動手段が分かりにくく、特に、県外客が公共交通を使いこなすのは至難の業である。このため、県民・市民はもちろん、県外客にとっても使いやすい、分かりやすい公共交通を目指す。

【評価指標の一例】

- 中心市街地来訪者の利用交通機関に占める自家用車の比率を一定以下に下げる。
大分市が隔年で開催している「大分市中心部における歩行者通行量調査」では、利用交通機関についてアンケート調査を行っている。自家用車の比率は平成 18 年度 29.1%、20 年度 25.8%となっており、この比率を長期的にさらに減少させることが考えられる。
- 23 時 30 分に、都心部から公共交通機関を利用（幹線については JR、バスを利用し、自宅最寄りの交通結節点からはタクシー等を利用）して帰宅することができる。
- 県外客（または他県からの転勤者）へのアンケート調査で「大分市内の公共交通が分かりやすい」と答えた人の割合を一定以上に上げる。

② 都心部の都市空間のあり方に関する目標

【目標 3】 2 核 1 モールの個性的、魅力的なまちなみを回遊できる。

【目標 4】 都心部はバリアフリーとなっており、歩いて移動しやすい。

【目標 5】 都心部エリア内を、公共交通を使って移動することができる。

大分駅と中心市街地の大型商業施設の間を「2 核 1 モール」として、県都大分の「ショーウィンドー」と位置づけ、人々が回遊できるような個性的、魅力的なまちなみを構成する。最終的には、駅南、都町（飲食店街）の 2 核を含む 4 つの核の間をモールの間に結んでいく。

その際、都心部を高齢者等が歩きやすいバリアフリーの空間とする。特に、大分駅と都心部商店街の連続性については、二つの核の間にある国道 10 号のあり方を含めて、徒歩でストレスのない移動を妨げない仕組みとする。

さらに、都心部を徒歩に加えて公共交通を使って移動できるようにする。

【評価指標の一例】

- 都心部のにぎわいが評価の視点となるため、中心市街地活性化基本計画の数値目標（中心市街地の歩行者通行量、まちなか滞留時間、小売業年間商品販売額等）の多くと、評価指標は共通するものと考えられる（評価指標の出典は、「大分市中心部における歩行者通行量調査」、商業統計等）。
- 国道 10 号を横断する歩行者の通行量を、一定以上に増やす。
- 都心部における自動車の通過交通量を一定以下に減らす。

(3) 最終目標達成時の大分都心イメージ

最終目標の達成を目指して公共交通重視のまちづくりを進め、以下のイメージ図に掲げる将来像を実現する。これらの図面はいずれも、「県都大分のまちづくりビジョンフォーラム・Part II」において、バーチャルリアリティを用いて作成したものである。



中央通りは公共交通のみ通行可能とし自転車道も整備する（LRTを単線で導入するパターン）。



中央通りの拡幅された歩道。金融機関など、閉店している土曜日曜の店先ではカフェや屋台等を営業し賑わいの場とする。

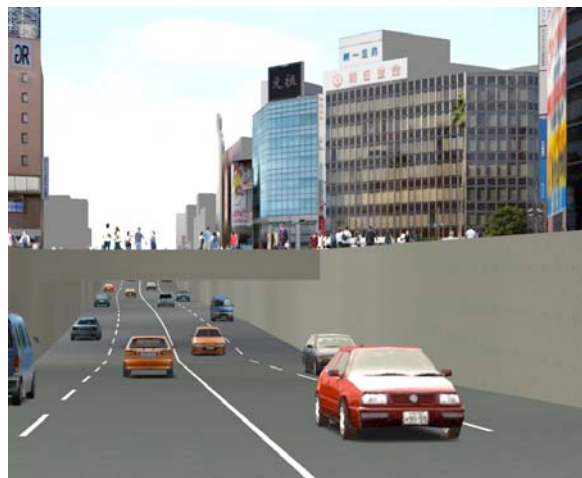


中央通りを公共交通のみ通行可能とした（LRTを導入しないパターン）。



文化ゾーンの駅南シンボルロードは遊歩公園等から彫刻を移設する。

シンボルロードでは四季折々が楽しめる樹木を植える。また、産直の販売や屋台等も出店し賑わう。



中央通りと国道197号交差点の横断歩道橋を撤去して平面横断できるようにする。都町とのアクセスを容易にして、食の文化でまちの活性化を図る。

駅前の国道10号をアンダーパス化して、徒歩での横断を容易にし、バリアを低くする。



駅前の国道10号東側横断歩道。アンダーパス化により、現在7車線の車線幅が、片側1車線ずつの計2車線幅となり、歩行者のバリアが低くなる。



駅前の国道10号西側横断歩道。車線幅は2車線幅となり、歩行者のバリアが低くなる。さらに、バス路線のルートを見直せば、横断歩道自体をなくして完全バリアフリー化することも可能。



【参考】現在の駅前広場



【参考】現在計画されている駅前広場のプラン。バスやタクシーの交通結節機能を有する。



経済界の提案するプラン。
駅前広場を広くとり、各種イベントや集会等も開催できるようにして、大分市の顔となるスペースとする。
交通結節機能の半分は駅前広場に、残りはJR九州と大分市の敷地の地上階部分を利用する（上層階はJR九州と大分市が利用）。

(4) 交通体系の段階的将来像

このような将来像を実現するためには、自家用車の都心部乗り入れを可能なかぎり減らしつつ、公共交通機関が都心部にスムーズに乗り入れることができるような都市構造を実現していくことが重要である。

そのためには、時間軸を意識することが必要であり、たとえ時間を要する対策であったとしても、段階を経ながら、実現に向けて粘り強く取り組んでいくことが肝要である。

こうした観点を踏まえつつ、本提言では、次の3段階で大分の将来像を展望する。

① 中期の将来像（5年後）

大分駅が高架化され、都心南北軸の整備（市道中央通り線、北口駅前広場、南口駅前広場、シンボルロード）が一巡する平成26年度までの将来像。

この時点では、都心南北軸におけるインフラ整備に集中投資がなされる一方で、通過交通を迂回させる周辺道路の整備は十分に進展していないことが予想される。このため、都心部に入出入りする自家用車等の交通量の減少が余り見込めないことを想定しつつ、交通計画を策定する必要がある。ハード整備の足らざる面にはソフト施策を適切に組み合わせ、公共交通重視のまちづくりを進めることが求められる。

② 長期の将来像（10年後を目途）

庄の原佐野線が大分川を跨ぐ架橋区間も含めて開通するなど、都心部の通過交通を周辺に逃す道路網がある程度完成し、駅前や中央通りの自動車交通量の減少が見込まれる時期の将来像である。

周辺の道路整備等が進展する結果、都心部の交通体系に関する施策の自由度が増すため、都心南北軸を、より公共交通優先、歩行者優先の道路空間とすることを目指す。

③ 超長期の将来像（10年後以降の最終形）

「最終目標達成時の大分都心イメージ」に掲げた将来像である。

具体的には、中央通りを公共交通、歩行者専用のトランジットモールに転換する。その際、都心部の公共交通機関としてLRT（Light Rail Transit：新型路面電車）の導入も視野に入れる。また、国道10号（大分駅周辺）の中央2車線をアンダーパス化（地下化）して駅前交差点の自動車交通を大きく減少させ、大分駅から中心市街地にかけての歩行者の回遊性を確保する。

(5) 将来像実現のための推進体制

① 強力な推進体制

以上に述べた将来像の実現を図るうえでは、大分市が中心となり、国・大分県・大分県警・JR九州・バス事業者等の協力も得つつ、強力な推進体制をもって取り組みを行う必要がある。

そのためには、都市計画、都市交通、道路建設、中心市街地活性化など多岐にわたる分野を総合的に企画・調整できる市の担当セクションを明確化し、そこに人員・予算を重点的に張り付けることが重要である。そのうえで、交通基本法制定の動向を見すえながら、平成23年度中にも調査に着手し、大分市の交通計画を策定することを提言したい。

大分にとって 100 年に 1 度の都市構造の抜本的転換を適切かつ円滑に進めるうえで、市のリーダーシップに期待するところ大である。

② 地域の関係者を巻き込んだ計画づくり

交通計画の検討に際しては、バーチャルリアリティも活用するなどして、県民・市民との対話、意見の汲み上げを図ることが極めて重要である。行政、県民・市民、経済界、大学など、県都大分の将来を分かち合う全てのステイクホルダーが、ともに手を携えて、交通計画を策定、共有していくことが求められる。

3. 目標達成のための具体的施策

ここでは、中期将来像、長期将来像、超長期将来像のそれぞれを実現するため、各段階で求められる取り組みについて提言を行う。ここで注意すべきは、例えば「長期将来像の実現に向けた施策」について、長期的な課題だから検討を当面先延ばししてよいということではなく、10年後にはそれら施策が着実に現実化しているように、今から工程表を組んで計画的に進めていく必要があるという点である。

(1) 施策推進に際しての基本的考え方 【図2参照】

① 道路整備の優先順位の設定と「選択と集中」に基づく重点投資

都心部における通過交通の減少に及ぼす効果等を把握したうえで、道路整備の優先順位を検討、当該順位に従い「選択と集中」の観点から重点投資を行い、早期完成を図る。その際、高速道路無料化による市内交通状況の変化を的確に見極め、検討作業に反映させることが重要である。

② 大分周辺の交通状況の想定

市内交通状況の変化については詳細な検討を要するが、本提言においては次のような想定を置いている。

東九州自動車道大分IC以南の無料化（平成22年7月）により、高速道路が大分の外環状バイパスとして機能すると見込まれる。このため、高速道路無料化は、都心部の通過交通を減少させるうえで一定の有効性を持つと考えられよう。

一方で米良有料道路もまた、無料化（平成22年12月予定）に伴う利用者増が見込まれる。国道10号光吉方面の車両が米良道路を利用して県道大分臼杵線へ流れると予測されるため、大分駅前を含むこの区間はさらに混雑すると予想される。すなわち、米良有料道路無料化は、都心部アクセスに関して、利便性向上には役立つ一方、回遊性の観点からはバリアの増大につながりかねない。ゆえに、中央通りを公共交通優先としていくうえでは、バイパス機能をセットで整備する必要がある。

米良有料道路～別大国道間の通過交通をバイパスさせるには、大分IC～十全トンネル～生石の道路整備が有効であろうが、この区間については当面見通しが立っていない。当該区間については、高速道路の無料化が定着するか否かを見届けたうえで、整備計画の検討を行うべきであろう。

したがって、バイパス機能については、庄の原佐野線（大分川新橋区間）など大分駅周辺の道路整備を中心に、その充実を図ることが現実的と考える。

(2) 中期将来像の実現に向けた施策 【図3参照】

【インフラ整備】

① 市道中央通り線の再整備

市道中央通り線については、現在の片側3車線を2車線に減少させるという大分市の方針が打ち出されているところである。中央通りを公共交通、歩行者優先とすることには大

いに賛同するが、5年というスパンで考えた場合、中央通りの交通量を現実的にどこまで減少させることが可能かという問題がある。

また、現状でも3車線のうち1車線は、バス停等に利用されている。中心市街地の大型商業施設を訪れる消費者の多くはバス利用者であり、今後のさらなる高齢化を踏まえると、来街者が中央通りでバスに乗降できる環境は引き続き必要であろう。

このため、2車線化しても、そこから歩道側に切り込みを入れたバスベイを設けるとすると、歩道拡幅の効果は限定的なものに留まる可能性がある。また、バスベイにおける発着は加速・減速に時間を要するため処理能力が低下し、かえって交通混雑を助長する懸念もある。このため、テラス型バス停を採用することも考えられる。

一方、タクシーについては、3～5台程度のコンパクトな乗り場を多数整備し、通行者がさほど歩かなくても気軽にタクシーに乗れる環境の整備が望まれる。そうした乗降場について、夜間はタクシー向けとするが、昼間はトラックの荷捌き用途に活用することも考えられる。

以上のように、バス・タクシー駐車場の必要性、貨物車両のための荷捌き空間確保等の実態を踏まえたうえで、ここ5年間のうちに車線を減少させることの是非を慎重に検討すべきと考える。場合によっては、当面はバス停再編（後述）等のソフト的な施策を組み合わせ対応を図り、車線については、周辺道路整備の状況を見すえながら長期的に減少させることも考えられよう。

② 県庁前古国府線の再整備による中央通りの交通量の負荷軽減

県庁前古国府線（遊歩公園部）の再整備を行い、車線を増やすことで、中央通りにかかる交通量の負荷を軽減する。県庁前古国府線は中央通りのバイパス機能として、中央通りの片側2車線化とセットで整備を図る必要がある。

③ 庄の原佐野線（大分川新橋区間）の整備による通過交通の減少

庄の原佐野線（大分川新橋区間）が整備されれば、通過交通が大分都心部を経由せず、国道10号の交通量が軽減される可能性がある。米良有料道路の無料化に伴う通過交通の増加を抑える効果が期待される。このため、橋梁区間の整備には最優先で取り組み、平成26年度までの完成は難しいとしても、極力早期の開通を図ることが重要である。

④ 大分駅前の国道10号のバリア解消

国道10号のアンダーパス化（後述）については、中期スパンでは実現困難であり、当面は国道10号の歩行者横断を、地下道から平面の横断歩道に改めることで対応する。

⑤ 駐輪場の整備

現在の駅前駐輪スペースが駅北口開発に伴い使用できなくなることを踏まえると、都心部で駐輪場が不足することが予想される。このため、サティ跡地や駅高架下における市営駐輪場の整備を着実に進めるとともに、実態調査を踏まえて都心部に適切な量の駐輪場を確保する。

⑥ 自転車道の整備

自転車で都心部へ通勤通学やショッピングができるよう、鉄道の高架化によって空いた用地等を活用して自転車道の整備を行う。

⑦ 駅南シンボルロードの整備

季節ごとに特色のある街路樹を植えるとともに、彫刻群を移設するなどして、歩いて楽しい空間づくりを目指す。

【交通機関の運用と連携】

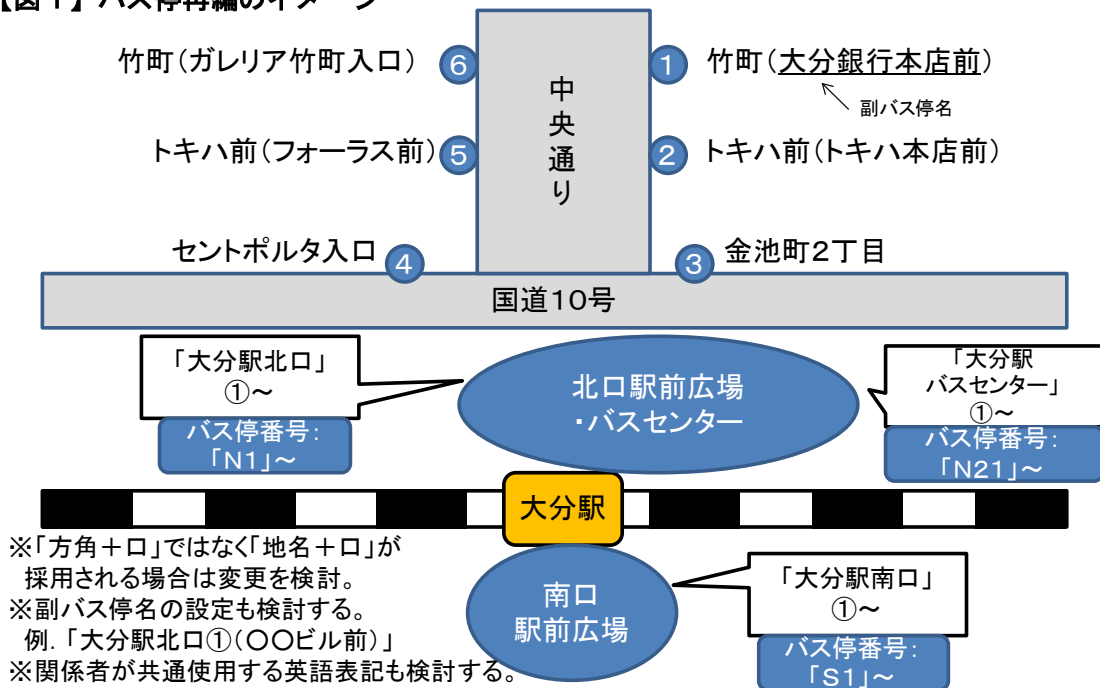
⑧ 利用しやすい（分かりやすい）公共交通の実現

バス停やバス路線の再編を行うなど、県民・市民、さらには県外客にとっても利用しやすい、分かりやすい公共交通ネットワークの構築を図る。

そのためには、バス事業者によって異なるバス停の企画（表示方法等）を統一することが重要である。

また、大分駅前～中央通り周辺のバス停は、バス事業者によって停車位置が異なる、路線によっても停車するバス停が異なるなど、分かりにくい配置になっている。こうした状況を改善するうえで、必要となる処理能力を考慮したバス停の再配置と、停車パターンの均一化が重要である。例えば、竹町、トキハ前のように、ランドマークをバス停の名称に採用する。そのうえで、1箇所のバス停に、竹町のケースであれば「竹町（大分銀行本店前）」「竹町（ガレリア竹町入口）」といったように、道路の左右で異なる副バス停名を付すことで、利用者に分かりやすい配置とする。さらに「竹町（ガレリア竹町入口）」に3箇所の停車場を設置する場合、それぞれを左折車両用（別府方面）、直進車両用（新川方面）、右折車両用（鶴崎方面）とすることで、スムーズな交通処理を実現すると同時に、利用者側からも分かりやすいバス停の配置とすることが可能になる。【図1参照】

【図1】バス停再編のイメージ



こうしたソフト施策を講じながら、北口駅前広場、交通結節機能用地との機能分担を踏まえて中央通りのバス停の再編を行うことが重要である。これらの施策により、中央通りの交通量、混雑状況がいかに変化するかを見極めてから車線減少に着手する方が、効率的な社会資本整備に資するかもしれない。

さらに、バス路線そのものの再編も大きな課題であろう。幹線・支線システムを導入し、

支線を運行する小型バスから幹線の大型バスへの乗り継ぎ利便性の高い仕組みとすることが考えられる。

⑨ 都心部における循環バス路線の実現

都心部を公共交通で巡る手段として、大分市中心部、わさだ地区、明野地区等において循環バス路線の開設を行う。なお、便宜上「循環バス」と称したが、運行ルートは必ずしも「循環」にこだわる必要はなく、乗り継ぎの待ち時間が短くなるよう、多頻度運行を確保することが鍵となる。

⑩ 交通系 ICカード導入を機とする交通 - 交通連携、交通 - 商業連携

大分市、別府市の路線バスに、間もなく交通系 ICカードが導入され、より弾力的な運賃・ポイント体系の構築が容易になる。カード利用による割引等のインセンティブについて個々のバス事業者ベースで行うのではなく、各社の連携による利用者目線に立った割引等が求められる。普段バスを利用しない人々に、バス利用を促すインセンティブを与えるソフト施策を行うことも考えられる。京都府京丹後市の「上限 200 円バス」のように、行政との連携による運賃引き下げと利用者数大幅増に向けた取り組みも考えられよう。

また、交通系 ICカードを商業施設でも使用可能にする交通 - 商業連携を行うことで、中心市街地の商業活性化にも寄与する。

⑪ パーク＆ライドの推進

連続立体交差化に伴う平成 23 年 1 月からの大道陸橋の撤去により、大分都心部への通勤通学に際して、公共交通機関への転換が求められている。これを機に、一層の公共交通利用促進を図ることが重要である。そのために、パーク＆ライドの駐車場の整備等を進めるべきである。例えば、渋滞ポイントの橋梁付近等に駐輪場を整備し、そこから橋を渡らない定時性の高いバスをピストン運行させることなどが考えられる。

⑫ レンタサイクルの整備

都心部の足として、レンタサイクルのシステムを整備する。ICカードを活用することで、利便性の高いシステムを比較的容易に構築することが可能となる。

【県都大分の顔づくり】

⑬ 中央通りを「大分県のショーウィンドー」に

中央通りをはじめとする都心部エリアを「大分県のショーウィンドー」にするとのコンセプトに基づき、県都大分の顔づくりを進める。新大分駅に大分県観光物産等の情報発信拠点を開設するほか、中央通りの東西にもコンシェルジュを設置することが望まれる。

(3) 長期将来像の実現に向けた施策 【図4参照】

【インフラ整備】

① 庄の原佐野線（大分川新橋区間）の整備完了

庄の原佐野線（大分川新橋区間）を、長期スパンの極力早い段階で確実に開通させる。

② 顕徳町～農業会館前の大分市道の整備による中央通りの交通量の負荷軽減

顕徳町～農業会館前にかけての大分市道の整備を行うことで、中央通りにかかる交通量の負荷を軽減する。

【交通機関の運用と連携】

③ 中央通りのトランジットモール化に向けた社会実験の本格化

周辺道路網整備の進展により、都心部の交通体系に関する施策の自由度が増すことを踏まえて、中央通りのトランジットモール化に向けた社会実験を本格的に開始する。

④ 鉄道新駅の設置

大分都市圏の鉄道利用状況を見すえながら、採算性の高いと思われる地域から新駅を開設する。渋滞緩和効果や潜在需要の規模などを考慮した場合、下郡が当面の検討対象として考えられよう。

(4) 超長期将来像の実現に向けた施策 【図5参照】

【インフラ整備】

① 国道10号のアンダーパス化（地下化）

国道10号のバリア解消の抜本的対策として、国道10号（大分駅周辺）の中央2車線の地下化を実現する。これによって、大分駅前交差点の自動車交通の大幅な減少が図られ、横断歩道のスクランブル化が可能となる。

② 周辺道路の整備

国道10号アンダーパス化以外の超長期の道路整備としては、以下の路線が考えられる。

- ・ 上野丘南大分線の整備を行い、国道210号、国道10号（古国府）の負荷を軽減。
- ・ 庄の原佐野線を椎迫交差点周辺で地下化することで、交差点周辺の混雑を解消。
- ・ 下郡～明野間の整備を行い、県道大分臼杵線と国道10号の明野方面の負荷を軽減。

【交通機関の運用と連携】

③ 中央通りのトランジットモール化の実現

中央通りを公共交通、歩行者専用とするトランジットモール化を実現する。

その際、自家用車使用が不可欠な中央通り沿いの施設については、代替地を確保したうえで移転促進を図る。こうした公有地との等価交換等により確保された中央通り沿いの空地については、にぎわい用地（都心部を活性化させるうえで中心市街地に欠けている、または不足している業種を選定し、低めの賃料で誘致を図ることで、まちなかの適切なテナントミックスを実現）や駐輪場用地等として活用する。

また、都心部商業施設の荷捌き等について、中央通りを使用せずに可能となる道路体系や、あるいは、時間帯を限定して貨物車両を中央通りに入れる仕組みの導入を図る必要がある。

④ 都心部交通システムの導入

トランジットモール化とあわせて、都心南北軸を結ぶ基幹的な交通機関を導入する。方策としては、小型バスによる多頻度運行等が考えられるが、社会実験の結果を踏まえつつ、LRTを導入することも視野に入れる。

大分では、過去に大分駅前始発の路面電車が走っていた歴史もある。このため、LRT導入は、都心部の利便性向上という見地に加えて、県都大分のDNAを呼び覚ますという面から、大分の顔づくりにも寄与すると考えられる。

高速道路・米良有料道路無料化に伴う大分駅周辺の交通動向

**市内中心部
バリア増大**

米良有料道路無料化で
利用者増が戻まれる
県道大分日杵線が更に
混雑。中心部にとって
**車利用者の利便性向上
歩行者のバリアは増大**

バイパス機能の整備が必要

- 下郡跨線橋の早期完成
- 県道56号中判田下郡線と県道685号萩原下郡線を結び国道197号へバイパス化
- 県庁前古国府線の遊歩公園部の車道拡幅
- 庄の原佐野線大分川橋の早期共用開始
- 国道110号・大分日杵線交差点混雑解消
- 顕徳町～農業会館前の大分市道の早期完成
- 大分IC～十全トンネル～生石の道路整備

中心部にとって**通過交通減少に有効**

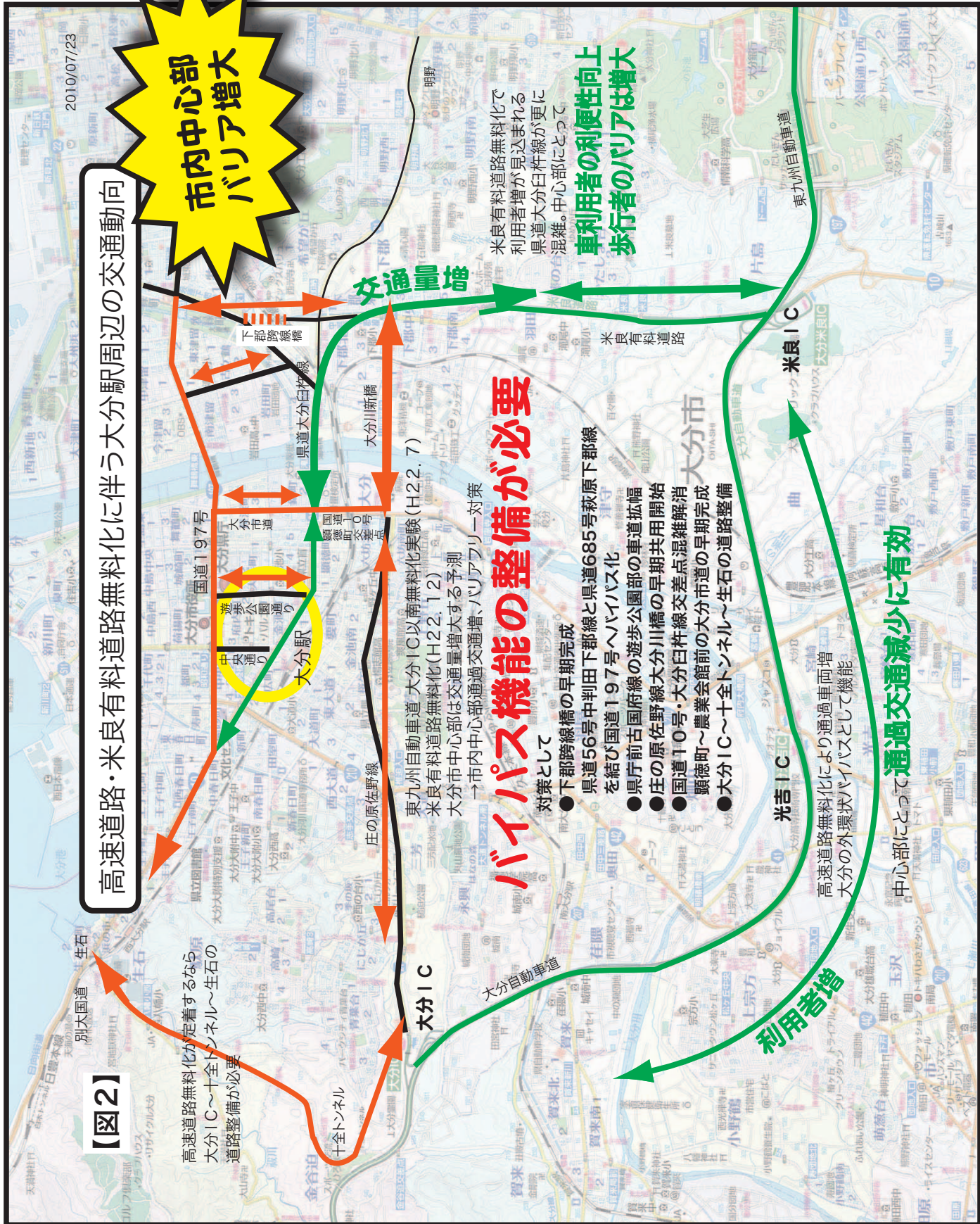
利用者増

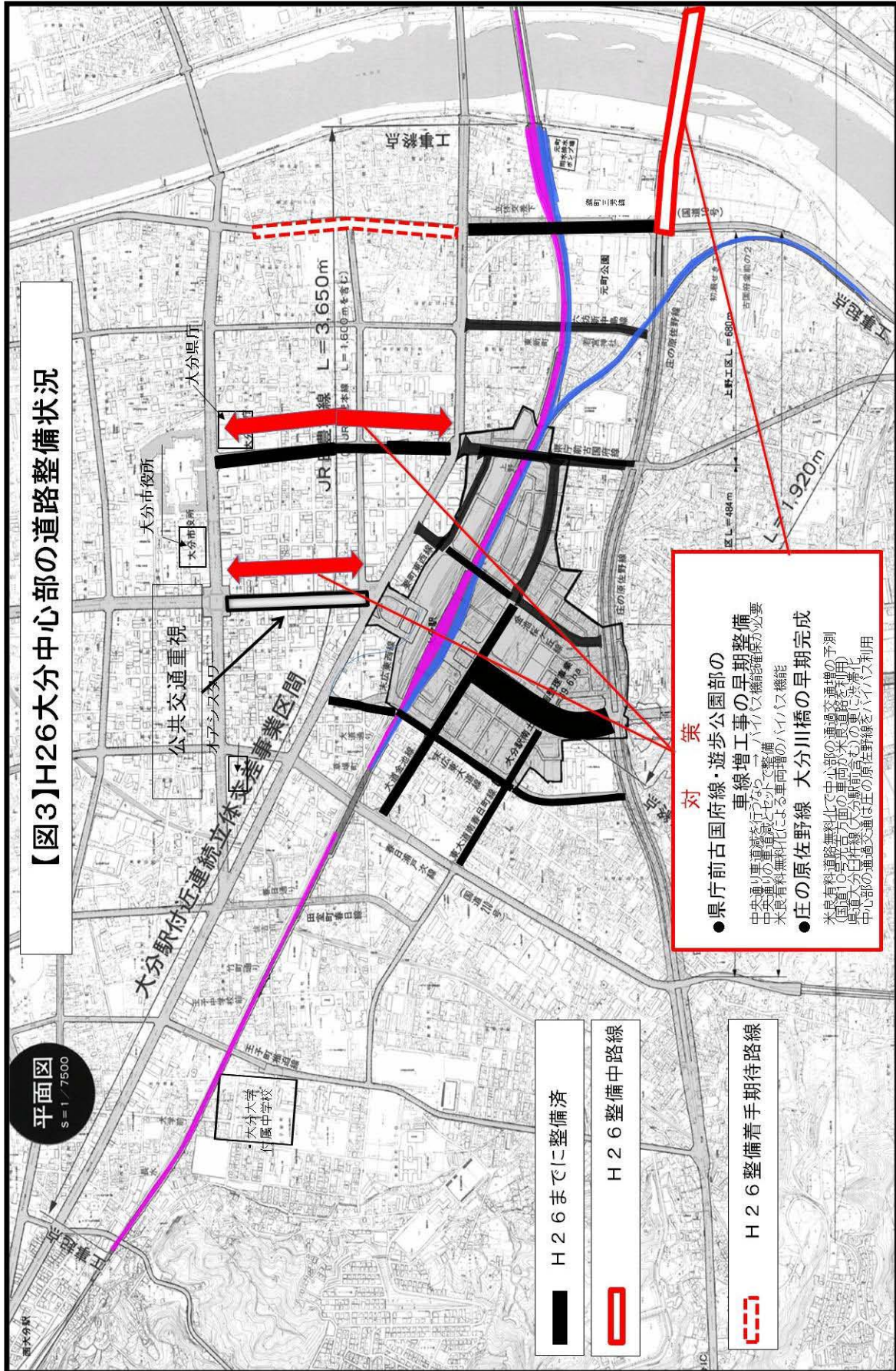
【図2】

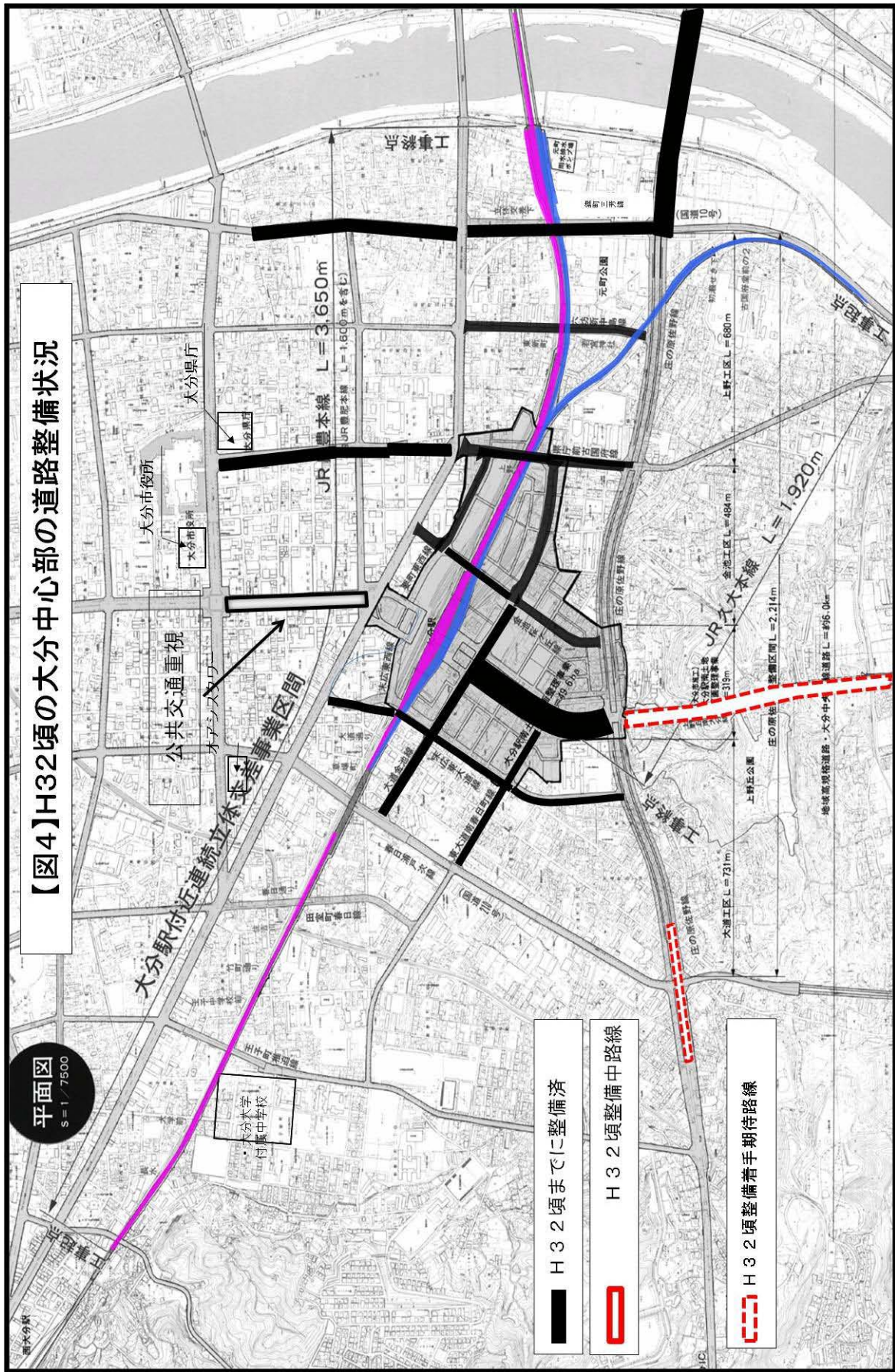
高速道路無料化が定着するなら
大分IC～十全トンネル～生石の
道路整備が必要

東九州自動車道 大分IC以南無料化実験(H22.7)
米良有料道路無料化(H22.12)
大分市中心部は交通量増大する予測
→市内中心部通過交通増、バリアフリー対策

高速道路無料化により通過車両増
大分の外環状バイパスとして機能



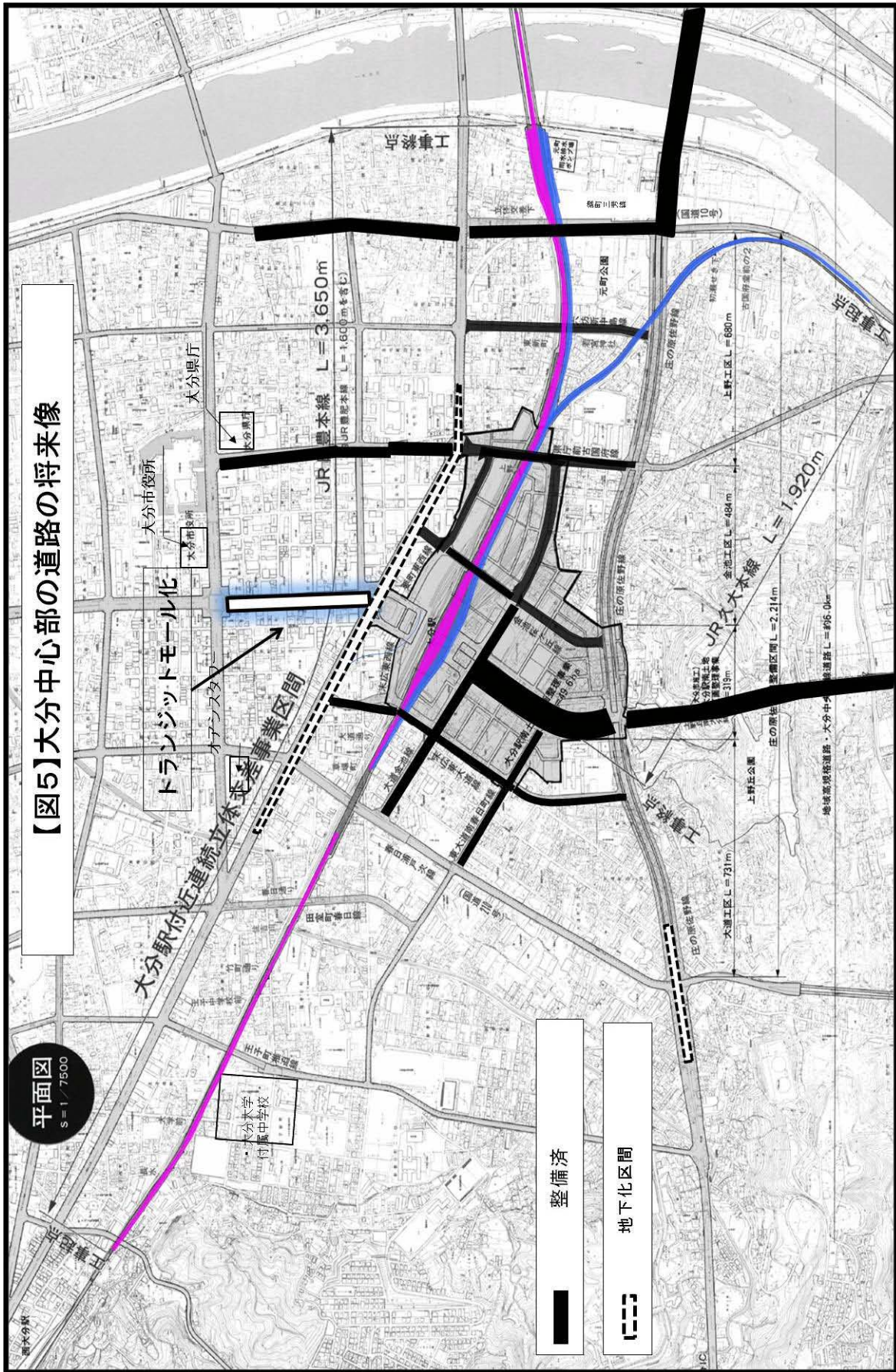




【図4】H32頃の大分中心部の道路整備状況

平面図
S=1/7500

- H32頃までに整備済
- H32頃整備中路線
- H32頃整備着手期待路線



【図5】大分中心部の道路の将来像

平面図
S=1/7500

整備済

地下化区間