

序章 第2次大府市地域公共交通計画策定の背景と目的

本市域に関わる交通体系は、高速道路や主要国道の広域道路網と、本市を南北に縦貫する鉄道網があり、基幹となる広域的な交通体系が整っています。

公共交通機関としては、鉄道網として市域中央部の南北を通るJR東海道本線と武豊線が整備されており、大府駅と共和駅があります。また、路線バス（知多バス）が3路線、コミュニティバス（本市循環バス）が5路線、タクシー事業者の鉄道駅乗入れがあるなど、公共交通機関が概ね整備されています。知多バスの上野台線及び横須賀線は、市域を跨いで鉄道駅を結ぶ地域間幹線として重要な路線を担っています。本市循環バスは、2000（平成12）年に運行を開始し、福祉的役割に主眼を置き、これまで幾度も改正を重ね年々利用者数を増やしてきました。

地域公共交通は、少子高齢化により高齢者人口が増加傾向にあることから、買物や通院をはじめとした外出支援のための移動手段として、また、高齢者の運転免許証返納への対応のためにも、さらなる充実が求められています。

本市では、2020（令和2）年10月に「大府市地域公共交通計画」（以下、第1次計画）を策定し、より多くの市民が地域公共交通を利用し外出することで健康増進を図るとともに、にぎわいや交流の創出など、まちづくりと一体なった「健康都市おおぶ」に相応しい持続可能な地域公共交通体系を構築することで、誰もが安心・安全かつ快適に利用できる公共交通環境を目指してまいりました。

地域公共交通体系の構築に際しては、本市の地域公共交通を一つの交通手段だけで解決せず、様々な交通手段を一つのサービスとして捉え、いわゆる大府市版 MaaS*の具現化により、その時、その人、その場所に最適な移動サービスを提供し、利用者がそのサービスを楽しむことが重要です。

一方で、2020（令和2）年から全国的な社会問題となった新型コロナウイルス感染症の影響に伴う人々の行動変容により、地域公共交通利用者数が大幅に減少し、新型コロナウイルス感染症が感染症法における5類へ移行した2023（令和5）年5月以降においても、地域公共交通利用者数は2019（令和元）年以前の推移まで回復していません。

また、働き方改革の導入に伴う就業形態の変化や人材不足の課題の顕在化、シェアリングエコノミー**の動きに加えて、2024（令和6）年4月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正施行されるなど、地域公共交通を取り巻く環境が新たな局面を迎えています。

以上より、社会全体の動向に対応するとともに、本市の実情に見合ったまちづくりと連携した交通計画として、新たに「第2次大府市地域公共交通計画」（以下、第2次計画）を策定します。

*MaaS: Mobility as a Service ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体に関わらず、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ(移動)を一つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」概念のこと。

**シェアリングエコノミー: インターネットを介して個人と個人・企業などとの間で活用可能な資産(場所・モノ・スキルなど)をシェア(売買・貸し借りなど)することで生まれる新しい経済の形のこと。地域公共交通分野では、カーシェアリングなどがシェアリングエコノミーの一つとされる。