

第2次大府市地域公共交通計画（案）に対する意見の概要と市の考え方

ページ	意見の概要	市の考え方
4, 5 17～19 43, 56 ほか	知多バス路線活用についての意見 循環バス路線を増設するのではなく、代わりに知多バス路線の運賃を低減できるように、知多バスへ大府市が補助すればよいのではないかな。 ・上野台線：沿線住民（長草地区）に必要な路線 ・横須賀線：沿線住民（吉田地区）に必要な路線 ・大府循環線：循環バス路線との乗り継ぎに配慮するとよい 循環バス路線についての要望 ・ＪＲ線西側路線である西コースと南コースについて、左まわりと右まわりの交互運行から右まわりのみに変更し、さらに運行車両を増車して便数を倍増させれば、大府駅の西口で知多バス大府循環線に乗り継ぐことで、国立長寿医療研究センターへ行くのに便利である。 ・新設路線①②について、ＪＲ線を跨ぐ必要はなく、中央コースと乗り継ぐことでＪＲ線を跨ぐ利用に対応する方がよいのではないかな。 ・ＪＲ線東側路線である東コースと北コースについて、同じエリアで両路線が運行しているが、地域の実情を踏まえた路線に変更すべきではないかな。	本市における地域公共交通体系の構築に際しては、一つの交通手段だけで解決せず、ＪＲ線や知多バス、循環バス、タクシーなどの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享受できることが重要です。 その上で、循環バスの現行路線は、ＪＲ線を跨ぐ中央コース（２台運行）を基幹路線として、その他の４路線（東・北・西・南コース（各１台運行））が中央コースと接続することにより、ＪＲ線を跨ぐ利用に対応する運行としています。 一方で、依然として、通院・買い物支援のための循環バスのさらなる充実を望む多くの市民の声があります。 このため、本計画では、新たな経路の新設路線①②を加えることで、ＪＲ線や知多バス、タクシーなどの様々な交通手段と乗り継ぐ機会を充実させ、ＪＲ線を跨ぐ利用を始め、市民の様々な利用形態に対応することとしています。 また、バス車両について、市内の細部を走行できるよう、現在、小型バスで運行しています。乗車人数は便ごとに変化し、多い時には乗車率が１００％に近づくこともあります。 本市における地域公共交通は、循環バスに限らず、各種公共交通機関で相互に補完することで、人口分布に対して駅やバス停の利用圏域が充足している割合を示す人口カバー率

・市内は細い道が多く、また、乗車率が低いと思うので、現在よりもバス車両を小さくし、路線数や便数を増やしてもらいたい。 ・安くて地域を巡ることができる循環バスがあり、とても助かっている。今後、便数を減らすことはあっても、路線の廃止は避けてもらいたい。 ・高齢者はバス停まで歩くことが困難であるため、増設を含め設置位置を再考してもらいたい。また、国土交通省が示す公共交通不便地域（バス停からの距離 300m圏域外）の解消のため、横根平子地区・国道 366 号沿いにかつてあったバス停を復活してもらいたい。 ・市内中央部は便利になり、神田地域は前後駅へ乗り入れたことで改善され感謝しているが、全路線が 1 時間に 1 本となるような増便、長草地域や南加木屋駅への乗り入れを検討してもらいたい。 ・バスを増やすのはいいが、大府市の財政は大丈夫なのか。利用しない身からすると、バスを増やせばいいという問題ではないと思う。 その他交通サービスに関する意見・質問 ・タクシーが捕まらない。 ・大府市ではライドシェアを導入しないのか。	が、86.1%（第 1 次計画策定時点：85.9%）まで向上しています。 交通状況や運行時間、乗務員確保などの面で、路線や便数の追加、バス停の設置が難しいこともありますが、今後もバスの利用状況を把握し、また、本市の財政状況を踏まえた上で、より多くの市民にとって使い勝手の良い循環バスとなるよう、引き続き、利便性の向上に努めます。 一方で、全国的な動きとして、令和 6 年 4 月に、一般のドライバーや自家用車を活用した日本版ライドシェアサービスが開始されたように、今後、シェアリングエコノミーの動きは徐々に浸透していくものと捉えています。 本計画では、定時定路線である循環バスの拡充のみではなく、シェアリングエコノミーなどの新たなサービスの情報の収集に努めるとともに、本年度には、地域の交通資源を活用する取組として、社会福祉法人が保有する福祉送迎車両を活用した移動支援モデル事業を始めるなど、交通事業者以外の関係者との連携・協働により、より多くの市民の移動支援の充実を図っています。
--	---

43, 45 49 ほか	循環バス事業者への支援についての要望・意見 ・事業者ヒアリングの結果、「深刻な乗務員不足」が課題であることから、乗務員募集のための広報、運行経費に対する行政負担の充実など、今以上に事業者への支援に取り組んでももらいたい。 ・また、「乗務員の労働環境を考慮した運行計画」とするため、「大府市と交通事業者が綿密に連携して取り組む必要があります」と書かれているが、具体的に何をするのか。	本計画では、事業者ヒアリングを始めとするモニタリング調査の結果などを踏まえ、課題を整理し、地域公共交通に関わる全ての関係者の連携・協働により、持続可能な地域公共交通を構築し、支え育む取組を進めることとしています。 また、循環バス事業者の乗務員募集については、本市産業文化まつり開催時における車両展示の場などを活用し、募集チラシの配布に協力するほか、運行経費については、近年の労務費や燃料費の高騰などの実情を踏まえ、必要額を行政が負担しています。 なお、本計画は、本市の地域公共交通全体についての基本的事項を体系的に取りまとめたものですが、循環バス事業者や関係機関との協議及び大府市地域公共交通活性化協議会での協議などを踏まえ、循環バス事業者に配慮した、運行計画や循環バスの利用促進の取組などを定め、この運行計画に基づく運行の開始に向けて、認可申請の手続きを行っています。
--------------------	--	--

※MaaS：Mobility as a Service の略称。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。