

# **大分市地域公共交通計画（案）について**

**令和4年3月14日（月）**

**大分市都市計画部 都市交通対策課**

1. 市民意見公募結果について
2. 市民意見公募による大分市地域公共交通計画（案）の変更について
3. 大分市地域公共交通計画（案）の主な修正について（その他）
4. 今後のスケジュールについて

## 【参考】これまでの協議会等での主な意見について

- 第2回大分市地域公共交通協議会分科会（8月26日開催）
- 第3回大分市地域公共交通協議会（10月22日開催）
- 第3回大分市地域公共交通協議会分科会（11月16日開催）
- 第4回大分市地域公共交通協議会（12月23日開催）
- 第4回大分市地域公共交通協議会分科会（1月13日開催）
- 第5回大分市地域公共交通協議会（1月18日開催）

# 1. 市民意見公募結果について

## ●「大分市地域公共交通計画（案）」の市民意見公募結果について

意見提出期間：令和4年2月1日（火）～令和4年2月28日（月）

意見の提出者：1人

意見件数：1件

番号	意見の要旨	意見に対する本市の考え方
1	京が丘はこれから高校生が増えてきますので、バスの便を増やして欲しいです。 ただ、現在京が丘から大分市内に行く路線は、小池原を經由し197号線に出てから市内までいくので、大分駅に着くまで非常に時間がかかります。 京が丘から下郡へ行き、大分駅まで行く路線を作って欲しいです。	本計画は、地域公共交通のマスタープランとして考え方や方向性を整理しており、p105に記載しているとおり利用者ニーズに応じた公共交通の見直しをすることとしております。 いただいたご意見の路線バスの運行本数や経由の変更などは、交通事業者と情報共有し、地域公共交通ネットワークの見直しの参考にさせていただきます。

# 2. 市民意見公募による大分市地域公共交通計画(案)の変更について

市民意見公募による大分市地域公共交通計画（案）の変更は、ございません。

# 3. 大分市地域公共交通計画(案)の主な修正について（その他）

## 3-1. 大分市地域公共交通計画（案）P85

各基本方針の取組事業の考え方について、より具体的に記載し明確になるよう以下のとおり修正（修正箇所：赤字）。

### 旧（修正前）

#### 基本方針（1）

すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化

- ◆ **生活交通となる鉄道・バス路線の確保・維持を図ります。**
- ◆ 交通不便地域の解消を目指します。
- ◆ シェアサイクルなど、地域内の移動手段の構築を調査・検討します。
- ◆ 代替交通の運行及び見直しの検討など、移動手段の確保を図ります。
- ◆ 新たなモビリティサービスの調査・検討を行います。
- ◆ 公共交通以外の輸送資源（スクールバスや施設送迎バス等）の可能性について、調査・検討を行います。
- ◆ **長寿応援バス事業を継続・実施します。**

### 新（修正後）

#### 基本方針（1）

すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化

- ◆ **生活交通となる鉄道・バス路線の確保・維持を図るとともに、将来的な地域公共交通ネットワークのあり方について検討します。**
- ◆ 交通不便地域の解消を目指します。
- ◆ シェアサイクルなど、地域内の移動手段の構築を調査・検討します。
- ◆ 代替交通の運行及び見直しの検討など、移動手段の確保を図ります。
- ◆ 新たなモビリティサービスの調査・検討を行います。
- ◆ 公共交通以外の輸送資源（スクールバスや施設送迎バス等）の可能性について、調査・検討を行います。
- ◆ **長寿応援バス事業を継続するとともに、適宜、見直しを行い、利便性の向上に努めます。**

# 3. 大分市地域公共交通計画(案)の主な修正について

## 3-1. 大分市地域公共交通計画(案) P85

各基本方針の取組事業の考え方について、より具体的に記載し明確になるよう以下のとおり修正(修正箇所:赤字)。

### 旧(修正前)

#### 基本方針(2)

風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を活かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築

- ◆ 中心市街地のまちづくりと連携し、循環型交通により回遊性を高め活性化を図ります。
- ◆ 本市所有の中心市街地公有地22街区、54街区の利活用について調査・検討します。
- ◆ 地区拠点の特性に合ったモビリティサービスについて調査・検討を行います。
- ◆ 大分空港から大分市街地までのアクセスについて、関係機関と連携し、陸上と海上の両面から利便性・安定性・持続性あるアクセス手段を構築します。
- ◆ 地区拠点の鉄道駅や主要バス停等を活用し、パークアンドライドやサイクルアンドバスライドなど、公共交通の利用促進に向けた取組を行います。
- ◆ **利用者ニーズに対応したダイヤの改善や新駅設置の可能性について調査・検討します。**

#### 基本方針(3)

利用者のニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築

- ◆ 市民・交通事業者・行政が連携し、通勤をはじめとする利用者ニーズに応じた公共交通の見直しを行います。
- ◆ 鉄道駅の接続や、運賃、ダイヤ等の見直しを含め、鉄道事業者やバス事業者等との事業者間連携の可能性について、調査・検討します。
- ◆ 道路整備などバス走行空間の環境整備の促進を図り、速達性や定時性を持つバス基幹軸の構築について検討を行います。
- ◆ 自家用車と公共交通を上手に使える交通体系を目指します。
- ◆ 徒歩や公共交通を中心とした交通手段を適度に利用する生活への自発的な転換を促す取組を推進します。
- ◆ **広域公共交通に関する計画との連携や整合を図ります。**
- ◆ 自動運転技術を活用した新たなモビリティサービスの調査・検討を行います。

### 新(修正後)

#### 基本方針(2)

風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を活かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築

- ◆ 中心市街地のまちづくりと連携し、循環型交通により回遊性を高め活性化を図ります。
- ◆ 本市所有の中心市街地公有地22街区、54街区の利活用について調査・検討します。
- ◆ 地区拠点の特性に合ったモビリティサービスについて調査・検討を行います。
- ◆ 大分空港から大分市街地までのアクセスについて、関係機関と連携し、陸上と海上の両面から利便性・安定性・持続性あるアクセス手段を構築します。
- ◆ 地区拠点の鉄道駅や主要バス停等を活用し、パークアンドライドやサイクルアンドバスライドなど、公共交通の利用促進に向けた取組を行います。
- ◆ **利用者ニーズに対応したダイヤの改善や下郡地区など新駅設置の可能性・役割について検討します。**

#### 基本方針(3)

利用者のニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築

- ◆ 市民・交通事業者・行政が連携し、通勤をはじめとする利用者ニーズに応じた公共交通の見直しを行います。
- ◆ 鉄道駅の接続や、運賃、ダイヤ等の見直しを含め、鉄道事業者やバス事業者等との事業者間連携の可能性について、調査・検討します。
- ◆ 道路整備などバス走行空間の環境整備の促進を図り、速達性や定時性を持つバス基幹軸の構築について検討を行います。
- ◆ 自家用車と公共交通を上手に使える交通体系を目指します。
- ◆ 徒歩や公共交通を中心とした交通手段を適度に利用する生活への自発的な転換を促す取組を推進します。
- ◆ **豊予海峡ルートの実現に向けた取組や広域公共交通に関する計画との連携を図ります。**
- ◆ 自動運転技術を活用した新たなモビリティサービスの調査・検討を行います。

# 3. 大分市地域公共交通計画(案)の主な修正について

## 3-1. 大分市地域公共交通計画(案) P85

各基本方針の取組事業の考え方について、より具体的に記載し明確になるよう以下のとおり修正（修正箇所：赤字）。

### 旧（修正前）

基本方針（4）  
市民や来街者、だれもが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備

- ◆ バスロケーションシステム及びデジタルサイネージを運用し、利便性の向上を図ります。
- ◆ 低床バス車両やUDタクシーの導入等、公共交通のバリアフリー化を推進し、高齢者や障がい者など、だれもが利用しやすい移動手段を目指します。
- ◆ リアルタイム混雑状況やSNSを活用した様々な情報発信の強化を図ります。
- ◆ 交通事業者や観光事業者等との連携を図り、だれもが分かりやすい公共交通サービスの構築を行います。
- ◆ バス停上屋やベンチ設置など利用環境の改善を目指し、待合環境の高質化を図ります。

※基本方針（4）は修正なし

### 新（修正後）

基本方針（4）  
市民や来街者、だれもが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備

- ◆ バスロケーションシステム及びデジタルサイネージを運用し、利便性の向上を図ります。
- ◆ 低床バス車両やUDタクシーの導入等、公共交通のバリアフリー化を推進し、高齢者や障がい者など、だれもが利用しやすい移動手段を目指します。
- ◆ リアルタイム混雑状況やSNSを活用した様々な情報発信の強化を図ります。
- ◆ 交通事業者や観光事業者等との連携を図り、だれもが分かりやすい公共交通サービスの構築を行います。
- ◆ バス停上屋やベンチ設置など利用環境の改善を目指し、待合環境の高質化を図ります。

## 3-2. 「3-1」に伴う大分市地域公共交通計画(案)の修正

「3-1の各基本方針の取組事業の考え方」の修正に伴い、「目標を達成するために行う取組の全体像（P90）」「目標を達成するために行う取組の概要（P91）」「各事業の個表（P92、98、104、109）を修正。詳細は、別冊「大分市地域公共交通計画(案)」参照

# 4. 今後のスケジュールについて

本協議会で承認を受けた後は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、計画内容を公表するとともに、主務大臣、都道府県並びに関係機関に本計画書を送付予定です。

## ●第2回大分市地域公共交通協議会分科会（8月26日開催）

番号	該当箇所	ご意見・ご要望等	反映状況等
1	③公共交通を取り巻く課題の整理	資料④「公共交通ネットワークを維持するには、利用者の確保が必要」及び資料⑥「本市公共交通ネットワークを維持するためには公共交通利用者の確保は必要不可欠」を「公共交通ネットワークを維持するには、利用者の確保及び自治体からの赤字補填が必要不可欠」に修正	本市の地域公共交通を取り巻く課題は、多岐にわたりますが、なかでも「利用者の確保」は重要な課題と考えており、原案どおりいたします。 なお、大分市では、令和元年度に生活交通確保維持事業費補助金を新たに創設し、国庫補助の交付決定を受けた運行系統に対し補助対象経費の2分の1を補助しており、引き続き、補助金等については、検討してまいります。
2	③公共交通を取り巻く課題の整理		
3	①その他調査から	「・高速バスの新規参入やホーバークラフトといった競合が懸念される中、事業者の収益構造の観点からは「貸切バス」の委託方法にも留意が必要。」について、内容・意図が不明なため、記載内容の確認をお願いします。	「バス事業全体の収益悪化により内部補助が限界になり、結果として市内線の赤字分が賄えず、路線撤退やサービス縮減等が生じてしまう恐れがある」に修正しています。
4	評価資料（案）	各駅の乗降者数や線区別収支など当社HPで公表していない情報については、原則、開示できないので、あらかじめご承知おきください。	大分市地域公共交通計画は、記載内容や使用データ等、公表可否を含め、調整し、策定しています。
5	－	資料5により、これまでの大分市地域公共交通網形成計画の課題抽出が整理され、資料6により来年度からの公共交通計画の基本方針により方向性、取り組みは理解できたが、次期計画の中での目標については重要部分と考えていますが、その目標関係について触れられていなかったため、今後目標及び目標値設定についてどのように考えられているでしょうか。	基本方針を基に目標及び目標値設定を進め、目標や目標値については、今後、交通事業者や関係機関と調整うえ、設定しています。
6	－	上位計画、関連計画との絡み整合性について触れられていなかったため、特に大分県中部圏公共交通計画とのすみ分けについては大分県と情報交換を密にお願いします。	承知しました。
7	④基本理念・基本方針	基本方針はそのままでもいいか。また、基本方針の（4）と（5）は似ているので、統一してもよいではないか。また、「外国人旅行者」と特記する必要はあるのか。	基本方針は、現計画の策定当時と比較して、人の動きが大きく変化していないので、引き続き、同様とする。 また、基本方針（4）と（5）については、統一し、「市民や来街者、だれもが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備」とし素案に反映しています。
8	④基本理念・基本方針	基本方針の記載順について、市として、最も重要なことを（1）に持つてくることが望ましい。現行の（1）の効率性より（3）の生活交通の確保などが重要と考える。	「すべての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化」を基本方針の1項目とし素案に反映しています。

## ●第3回大分市地域公共交通協議会（10月22日開催）

番号	該当箇所	ご意見・ご要望等	反映状況等
1	2. 人の動き (パーソントリップ 調査・人口流動 統計等調査)	平成25年の流動を基本にしているが、平成25年から今までで道路が大幅に変わったなど、大きな変化はあるか。	庄の原佐野線と宗麟大橋が大きく変わったところです。
2		道路環境の変化によって計画に影響があるのであれば注意が必要だと思いが、どうか。	道路環境については、変化しているが、人の動きは経年による大きな変化はないと整理しています。今後、具体的に公共交通の運行の見直しなどにおいては、道路環境などを踏まえ、検討していきたいと考えています。
3	3-2 評価指標	「普段の生活を取り戻すことを見据え」とあるが、現在、7～8割程度しか戻ってきていない状況の中、100%戻るという想定は大丈夫なのか。100%に戻る計画にすると達成できない計画になってしまう懸念がある。次期計画の目標値は、70～80%ほどの数値で考えたほうが良いと思うが、どうか。	本記載は、現計画の評価指標の達成状況を確認するための資料であり、ご指摘のコロナ禍前に完全に戻るということは、不透明だと考えています。そのため、次期計画を策定する際の評価指標の設定は令和2年度の数値を現況値として予定しているため、新型コロナウイルスの影響を受けた数値だと考えており、そこからどれくらい回復するかということについては議論し、目標値を設定しています。
4	4. 交通計画 骨子（案）	免許返納が増えているのは事実だが、免許返納者が必ずしも公共交通を利用するわけではない。先手を打ち、免許返納をする前から公共交通を利用してもらえるような計画を記載するべきではないか。	公共交通の利用促進は全世代を対象とすべきであると考えており、素案では包含している。
5		市の拠点はどこに置くのかをきちんと議論をする必要がある。ニーズを把握して拠点に合わせた交通網を形成する必要があると考えるが、どうか。	拠点については、関連計画「立地適正化計画」等と整合をとりながら、進め、反映しています。また、その拠点に合わせた交通網の形成についても、関連計画や地域のニーズを踏まえ、交通事業者と検討していきます。
6		「新たなモビリティサービスに関する調査・検討」「公共交通の連携可能性調査（利便増進事業の検討）」等の取組事業について、交通事業者間の連携など、今後は重要になると想定されることから、検討が必要。	路線バスの駅への接続や運賃、ダイヤの見直しなど、事業者間の連携や自動運転などの新たなモビリティサービスは、素案に反映しており、引き続き、可能性を調査・検討する。

## ●第3回大分市地域公共交通協議会（10月22日開催）

番号	該当箇所	ご意見・ご要望等	反映状況等
7	4. 交通計画 骨子（案）	長期ビジョンの中に効率化という言葉が多く出てくるのが気になる。「効率化」は大事だと感じるが、運行効率だけを目指して作成している計画ではないと考える。	ご指摘のとおり修正し、素案に反映しています。
8		生活交通の確保・維持について路線バスしか記載がないが、JRを入れるべき。	ご指摘のとおり修正し、素案に反映しています。
9		公共交通以外の輸送資源については、すべての輸送資源を活用する必要はないので、入れすぎない方がいいのではないかと。	市としては、既存の公共交通（鉄道・バス・タクシー・フェリー）を最大限活用し、地域公共交通ネットワークの維持・確保に向けた取組を行う。一方で、公共交通以外の輸送資源については、既存の公共交通で市民や来街者の移動手段を確保できなくなった場合の可能性を事前に調査・検討を行うよう素案に反映している。
10		基本方針（2）にぎわいの話の中に公共交通の利用促進に向けた取組という文があるのは趣旨が違うので削除した方が良いのではないかと。	ご指摘のとおり修正し、素案に反映しています。
11	—	高齢者は低床バスでないと乗りにくい。乗車率を増やすためには低床バスを増やしたほうが良い。	大分バス(株)回答 車両の更新を進めていきたいと考えているが、新型コロナウイルスの影響で計画どおりには入れられていない状況。
12	—	低床バスを走らせるルートはどのように決定しているか。	大分バス(株)回答 大分バス(株)の場合、固定したダイヤも設定しているが、全域で広く利用して頂きたいため、色々なルートで走らせている。ワンステップ・ノーステップ合わせて7割ほどなので、今後も車両の更新を進めていきたいと考えている。



## ●第3回大分市地域公共交通協議会分科会（11月16日開催）

番号	該当箇所	ご意見・ご要望等	反映状況等
1	目標指標について	評価指標について利用者の人数だけではなくて、路線バスのバス収支率を両輪で見えていくべき。収支率が高くなれば路線は守れる。計画を続けていくために、人数を入れるのであれば収支率を併せて入れるべき。	現在ではフィーダー補助のみの収支率となっているが、ご意見のとおり素案に反映しています。
2	目標指標について	住民等の公共交通の利用者数・収支率・公的資金の投入額は手引きに書いてあるとおり原則として記載して頂きたい。また、活性化再生法の改正のポイントである計画と国庫補助金の関係性について、具体的な記載方法はまだ不明であり、確認中のため、分かり次第、展開する。	評価指標については、手引きを基に本市の地域公共交通維持・確保に適した目標指標設定をしている。フィーダー路線の計画と国庫補助金の関係性の記載については、ご助言いただきながら、計画に反映する。
3	大分市地域公共交通計画が目指すもの	基本的な考えとして、引き続き、網計画の推進で計画策定していくが、引き続き、推進する理由（決意）を記載し、大分市らしさをメッセージとして発信すべき。	現在の計画策定時と、人の動きや課題が大きく変化していないことなどを踏まえ、ご意見のとおり加筆し、計画に反映しています。
4	基本方針について	基本方針（1）と（2）については、まちづくりのあり方、（3）と（4）については、交通モードの構築という印象があるため、説明を追記してはどうか。	4つの基本方針は、まちづくりとの連携を図り、人の動き、公共交通の現状、交通事業者の現状、市民ニーズ、社会情勢を踏まえ、課題を整理し、設定しており、基本方針ごとにまちづくりや交通モードの構築を明確に区別することは難しいため、原案どおりといたします。
5	目標を達成するために行う取組の概要	交通事業者が対応困難な場合、市としてどこまで路線バス・タクシーなどを継続させていくか、また、共同運行で維持するのかなど、方向性または、総意を可能な範囲で記載すべきではないか。	「方向性（総意）」は、本計画の取組事業にある地域旅客サービス継続事業の検討や公共交通の連携可能性調査（利便増進事業の検討）において、交通事業者の動向もみながら、調査してまいります。
6	目標を達成するために行う取組の概要	「県都大分市交通円滑化検討（BRTの検討）」と「広域圏の公共交通との連携強化」の取組について、基本方針（3）「利用者ニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築」で記載しているが、基本方針（2）「風格とにぎわいのある都市拠点と地域の特性を活かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築」の取組にも該当しないか、再掲でも良いので検討が必要だと考える。	ご意見のとおり基本方針（2）と（3）は相互に関連する内容ですが、基本方針（2）は、地域内の循環、デマンド型交通など各地域規模の小さなネットワークを想定しており、基本方針（3）は、幹線軸や既存公共交通の連携、需給バランスなどのネットワーク全体を想定しています。そのため、再掲することで、基本方針（2）の小さなネットワークにかかる取組事業の位置付けが弱くなることが懸念されるため、原案どおりといたします。

## ●第3回大分市地域公共交通協議会分科会（11月16日開催）

番号	該当箇所	ご意見・ご要望等	反映状況等
7	評価指標について	路線バスの利用者数により移動手段の確保ができる視点だけでなく、極論、白ナンバーの輸送による利用者数もあわせ、全体の移動手段の確保という柔軟な考え方の指標も考えられるのではないかと。	移動の総量というところでは、主に鉄道・路線バス・タクシーの利用者数を指標として素案に反映しています。 ご指摘とおり白ナンバーや地域公共交通以外の輸送を指標に設定することは、全体を把握する観点から有効と考えるが、数値の補足が困難であることから、指標として取り扱うことは難しいと考えています。
8	評価指標について	いかに公共交通を守るかというのが大切である。新交通、新システムで便利になって需要が増えるということがあればそれは成果になるのではないかと。目標値はなくてもいいが、最終的な代替交通などをあげていくのがよいのではないかと。	ご意見のとおり公共交通を守ることは重要であり、本計画では、先端技術の活用も踏まえ、移動手段の確保にかかる検討などを取組事業として記載をしています。
9	取組事業について	タクシーにおいて、行政が運行するデマンド交通などによりタクシー本業の収入が減少する事例がある。これは、移動手段の確保とは言えない。交通事業者と行政が「ここまでは連携してできる」というラインを作るべき。また、白ナンバーは安全性の確保ができないため、最終的に住民にしわ寄せがくる。	本市の地域公共交通ネットワークの維持について、基本的な考えは既存の公共交通を最大限活用することとしており、公共交通では移動手段の確保が難しい場合にはデマンド交通、デマンド交通が難しい場合は、自家用有償運送や地域公共交通以外の輸送資源の活用と考えており、可能性調査などを取組事業として素案に記載しています。
10	2-2公共交通の現状 「 <b>図 JRの駅別乗車人員の推移</b> 」	R2年度は大幅減となっているが、「トレンドでなく新型コロナの影響が含まれている」と注釈が必要ではないかと。	公共交通における新型コロナウイルスの影響は、全てのモードに関係することから「3-3新型コロナウイルス感染症の影響」の項目をたて、整理をしております。すべてのグラフに注釈は付さず、原案どおりいたします。
11	6-3計画の目標 「 <b>鉄道の乗降客数</b> 」	JR九州は乗車人員データしか出していませんが、乗降ということは2倍しているのでしょうか。他のデータとの整合性も考慮しなくてはなりません。	現在の計画では、乗車人員を2倍して、乗降客数として指標にしておりましたが、ご指摘のとおり交通事業者の公表データでの指標とし、「鉄道の乗車人員（人/日）」を計画に反映しています。
12	6-5目標を達成するために行う取組の概要 「 <b>公共交通の連携可能性調査（利便増進事業）</b> 」	鉄道とバスの連携は隣の宮崎でも始まっており、大分市でも早急な取組が必要と考えております。取組の内容にある「一部エリアにおける鉄道とバスの役割分担の明確化」の「一部エリア」については、具体的に想定しているエリアはあるのか。	交通事業者間の連携は必要であると認識しており、具体的なエリアやダイヤ、運賃等の見直しの可能性について、今後、交通事業者や関係機関と調査・検討していきたいと考えております。

## ●第3回大分市地域公共交通協議会分科会（11月16日開催）

番号	該当箇所	ご意見・ご要望等	反映状況等
13	6-5目標を達成するために行う取組の概要「低床バス、UDタクシーの導入促進等」	「ノンステップバスの割合を約80%に引き上げる。」を「スロープ付き及びリフト付きバスの割合を約80%に引き上げる。」に修正。	ご指摘のとおり「低床バス、スロープ付き及びリフト付きバスの割合を80%以上を目指す」に計画に反映しています。
14	6-5目標を達成するために行う取組の概要「低床バス、UDタクシーの導入促進等」	「適用除外認定車両については、その約25%については、その約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障がい者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化をする。」について、具体的な取組はあるか。	本市では、低床バス車両購入費補助事業において、交通事業者が低床バスを計画的に導入することができるよう補助対象車両の購入費等を支援しております。補助対象車両は、ノンステップ型車両のほか、適用除外認定を受けたワンステップ車両（スロープ又はリフト付きのものに限る。）も対象となっており、本制度等を活用しつつ、可能な限りバリアフリー化を推進します。

## ●第4回大分市地域公共交通協議会（12月23日開催）

番号	該当箇所	ご意見・ご要望等	反映状況等
1	評価指標 (P90)	評価指標の「路線バスの乗降客数」9,600(千人/年)が達成できるかどうか、非常に厳しい数字と思われる。路線バスの収支率についても、現状維持が良いとは思っていない。現在の路線網をこのまま維持することが良いのか、その辺りの議論について、利便増進計画で取り組んでいただきたいと思う。	交通事業者との協議を踏まえ、指標「路線バスの乗降客数」の目標値は、「9,600千人/年」とし、新型コロナウイルス感染症の影響前の水準（令和元年度）を目指し、原案どおりといたします。「路線バスの収支率」は、基本的には、100%を上回らなければ、路線バスの維持・確保は難しいこととこれまでの収支率の推移を踏まえ、乗降客数と同様に新型コロナウイルス感染症の影響前の水準を目指し、「収支率（市内線）」の目標値は「100%」に修正し、「収支率（市外線）」の目標値は「50%」に修正し、計画（案）に反映いたします。利便増進計画は、交通事業者と連携し、今後、検討していきます。
2	目標達成に向けたマネジメント (P120)	目標達成に向けたマネジメントのP D C Aサイクル、実際にどうやって検証していくのかについての記載が少し薄いように感じる。新型コロナウイルス感染症の状況も考慮しつつ、P D C Aサイクルをしっかりと回していただきたい。	国が示す地域公共交通計画等の作成と運用の手引き等を参考に計画（案）に反映いたします。

## ●第4回大分市地域公共交通協議会分科会（1月13日開催）

番号	該当箇所	ご意見・ご要望等	反映状況等
1	評価指標 (P90)	「路線バスの乗降客数」の目標値「9,600千人/年」は厳しいと考える。九州運輸局のデータ（新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響）などを参考にコロナ禍前の8割程度の乗降客数はどうか。	新型コロナウイルス感染症の社会へ与える影響を踏まえ、交通事業者と協議した結果、指標「路線バスの乗降客数」の目標値は、「9,600千人/年」とし、新型コロナウイルス感染症の影響前の水準（令和元年度）を目指し、原案どおりといたします。
2	評価指標 (P90)	「路線バスの収支率（市外線）」の目標値について、50% → 100%に修正。これまで赤字路線の維持は黒字路線の収入で補填していたが、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、バス需要が大きく落ち込み、内部補填が厳しい状況となっているため。	市域をまたぐ系統に係る「路線バスの収支率（市外線）」は、今後、大分県が改定を予定している中部圏の同計画を踏まえる必要があることから、項目を削除し、計画（案）に反映いたします。
3	評価指標 (P90)	「路線バスの収支率（市外線）」は、指標として必要なのか。地域間幹線との連携は必要であるが、市外のことも含む指標は必要ないと思う。また、市域をまたぐ系統の場合、他市町との調整や大分県の計画と整合を図る必要がある。	

## ●第5回大分市地域公共交通協議会（1月18日書面開催）

番号	該当ページ	ご意見・ご要望等	反映状況等
1	90ページ 113ページ	バリアフリーの促進について、低床バス車両の割合の目標値を上げ、利用客を増やすよう努めていただきたい。	国のバリアフリー法の基本方針における次期目標（ノンステップバスの割合約80%）を参考に交通事業者と連携し、取組を進め、現状値「66.3%」から目標値「80%以上」と設定しているため原案どおりといたします。 引き続き、地域公共交通のバリアフリー化は、交通事業者や関係機関と連携し、取り組んでまいります。
2	97ページ 102ページ 111ページ	「新たなモビリティサービスの調査・検討」について、新たなモビリティ導入の際には、交通事故防止上の観点から、交通管理者との協議もお願いいたします。	自動運転やグリーンスローモビリティに関する事業は、事前協議をさせていただいております。引き続き、ご意見のとおり関係機関とは事前に協議をいたします。