

### 3. これまでの地域公共交通の取組の検証

#### 3-1 大分市地域公共交通網形成計画の概要

・計画期間：2017（平成29）年度～2021（令和3）年度

基本理念

市民・交通事業者・行政が連携し、だれもが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指す。

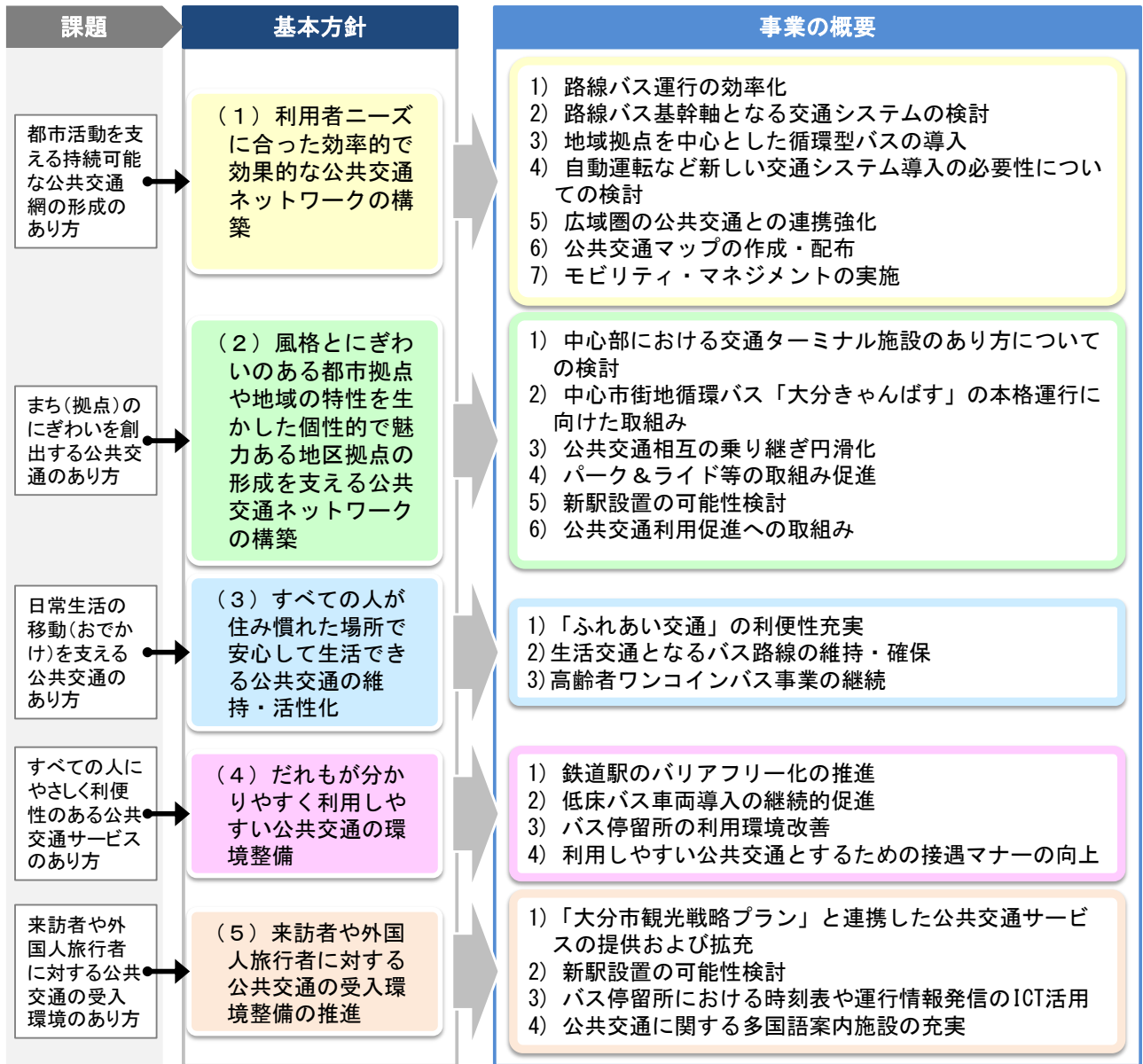


表 基本方針1の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆通勤をはじめとする利用者のニーズに対応するため、交通事業者を主体とした運転手確保の取組をいつつ、公共交通事業者の限られた資源（人・車両）の合理的な活用を図り、路線バス運行の効率化を行います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者と路線バスの運行の見直しについて協議を行うなか、中心市街地までの直行便や各駅への接続など利用者ニーズに対応するための<b>循環バス実証実験</b>を実施したが、一定程度の利用者はあったものの、採算に見合う成果は得られなかった。</li> <li>一方で、年々、運転手が減少してきたことにより、路線バスの減便や一部路線の廃止が実施され、利用者が減少した。</li> </ul>
◆路線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。	<ul style="list-style-type: none"> <li>国・県・市・交通事業者等で構成する「<b>県都大分市交通円滑化検討会</b>」において、大分駅～鶴崎間、大分駅～明野間へのBRT導入、大分スポーツ公園でのイベント時における連節バスの活用に向けた「<b>県都大分市交通円滑化基本方針</b>」を策定した。</li> </ul>
◆既存の鉄道ネットワークを有効活用するため、利用者の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検討します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>他都市での新駅設置の概算事業費や内訳などの事例調査を行い、関係者と情報共有するとともに、下郡地区での<b>新駅設置</b>について、地元と協議を進めている。</li> </ul>
◆拠点内の鉄道駅を中心に、路線バスやタクシーなど他の公共交通との円滑な乗り継ぎ環境を整備し、拠点の交通結節機能の強化を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> <li>「<b>中心市街地公有地利活用基本構想</b>」を策定し、22街区の交通結節機能施設のイメージを整理した。各地区拠点では、「<b>大分市パークアンドライド駐車場ナビ</b>」や鉄道とバスの乗り継ぎ利用例を掲載した「<b>公共交通情報ナビ</b>」、<b>Google マップへのバス情報の公開</b>を実施し、乗り継ぎ環境の向上を進めている。</li> </ul>
◆自動運転などの新しい交通システム導入の必要性について検討を行います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民が乗車体験できる<b>自動運転車両実験運行</b>や、国・県・市・交通事業者等で構成する「<b>大分市自動運転のあり方検討会議</b>」など、地域公共交通における自動運転技術の活用に向けた調査・検討を進めている。</li> </ul>
◆広域公共交通に関する計画との連携や整合を図ります。特に、県都にふさわしい広域都心においては、多様な公共交通との結節機能の強化を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> <li>「<b>大分市地域公共交通網形成計画</b>」を大分県が策定する「<b>大分県中部圏地域公共交通網形成計画</b>」に反映し、各種取組を進めている。</li> </ul>
◆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。	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>エコ交通まちづくり教室の開催</b>や<b>大分市パークアンドライド駐車場ナビの公開</b>、<b>サイクルアンドバスライド実証実験</b>など、公共交通利用促進に向けた取組を進めている。</li> </ul>

注) 赤文字：大分市が実施した取組、青字：交通事業者や大分県等が実施した取組

表 基本方針2の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆中心市街地において、まちづくりに関連する様々な事業や取組と連携し、都市拠点を中心とした循環型交通により回遊性を高め活性化を図ります。	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>中心市街地循環バス「大分きゃんバス」</b>を運行し、中心市街地の回遊性を向上させるための取組を進めている。</li> </ul>
◆地区拠点を中心とした循環型交通の構築を行い、まちづくりと連携した交通体系を構築します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内の移動や駅への接続、商業施設への移動など、買い物や通院をはじめとする利用者ニーズを調査するため<b>地域内循環バス実証運行</b>を6地域（種田、大南、鶴崎、明野、大在、坂ノ市）で実施した。一定程度利用がみられた地域もあったが、採算性を確保できるほどの利用者が得られず、事業化に至っていない。なお、<b>グリーンスローモビリティ実験運行</b>により、地域の課題解決に向けた取組を進めている。</li> </ul>
◆拠点内の鉄道駅を中心に、路線バスやタクシーなど他の公共交通との円滑な乗り継ぎ環境を整備し、拠点の交通結節機能の強化を図ります。（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> <li>「<b>中心市街地公有地利活用基本構想</b>」を策定し、22街区の交通結節機能施設のイメージを整理した。各地区拠点では、「<b>大分市パークアンドライド駐車場ナビ</b>」や鉄道とバスの乗り継ぎ利用例を掲載した「<b>公共交通情報ナビ</b>」、<b>Google マップへのバス情報の公開</b>を実施し、乗り継ぎ環境の向上を進めている。（再掲）</li> </ul>

注) 赤文字：大分市が実施した取組、青字：交通事業者や大分県等が実施した取組

表 基本方針3の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆自動車運転に頼らなくても日常生活が支障なく送られるような交通体系を目指します。	・エコ交通まちづくり教室の開催や大分市パークアンドライド駐車場ナビの公開、シェアサイクル、サイクルアンドバスライド実証実験などの取組を進めている。
◆公共交通不便地域の解消を目指します。（日常の移動需要に応じた「ふれあい交通」などのコミュニティバスの利便性の向上を図ります。）	・交通不便地域での「ふれあい交通運行事業」や路線バス廃止区間での「路線バス代替交通運行事業」に取り組んでいる。また、自治会が主体となりバス路線を維持する「生活交通路線確保維持地域支援事業（広内自治会）」や「おでかけ交通（富士見が丘団地）」も併せて取組を進めている。
◆生活交通となるバス路線の確保・維持を図ります。	・市内の生活交通ネットワークを確保・維持するため赤字路線バスに対する「生活交通確保維持事業（臼関線（杵原・机張原線）」の取組を進めている。
◆高齢者ワンコインバス事業を継続・実施します。	・長寿応援バス事業の取組を進めている。

注）赤文字：大分市が実施した取組

表 基本方針4の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆拠点において交通結節機能の役割となる鉄道駅を中心に、高齢者や障がい者など、あらゆる人の円滑な移動を促進するため、公共交通における利用環境のバリアフリー化を推進します。	・エレベーターやスロープの設置、段差解消など、鉄道駅のバリアフリー化事業や低床バス、UD タクシーの導入を進めている。
◆上屋・ベンチ設置など、バス停留所等の待合施設における利用環境の整備を促進します。	・ふれあい交通と路線バスの接続バス停において、上屋・ベンチの設置など利用環境の整備を進めている。
◆公共交通をより利用しやすくするため、ICT 技術を活用した情報発信の充実を図ります。	・バスロケーションシステムの改修、デジタルサイネージの新設、路線バスの運行情報の「GTFS データ」により、Google マップへのバス情報の公開を実施した。

注）赤文字：大分市が実施した取組、青字：交通事業者や大分県等が実施した取組

表 基本方針5の主な取組状況

実施方針	計画期間中の取組（交通事業者・行政）
◆交通事業者や観光従事者等との連携を図り、JR 大分駅を起点にした日帰り観光が可能な公共交通のサービスの提供・拡充を図ります。	・路線バスで行く佐賀関あじさばすきっぷやモンキーマリンチケットの販売、大分都市広域圏観光パンフレットなど、各種取組を進めている。
◆観光需要の拡大に繋がるような、新駅設置の可能性を含めた新しい交通結節機能について検討します。	・他都市での新駅設置の概算事業費や内訳などの事例調査を行い、関係者と情報共有するとともに、下郡地区での新駅設置について、地元と協議を進めている。（再掲）
◆上屋・ベンチ設置など、バス停留所等の待合施設における利用環境の整備を促進します。（再掲）	・ふれあい交通と路線バスの接続バス停において、上屋・ベンチの設置など利用環境の整備を進めている。（再掲）
◆ラグビーワールドカップ2019™などの国際的イベントの開催を見据え、公共交通に関する多言語案内施設等の充実を図ります。	・バスロケーションシステムの改修、デジタルサイネージの新設、路線バスの運行情報の「GTFS データ」により、Google マップへのバス情報の公開などを実施した。

注）赤文字：大分市が実施した取組、青字：交通事業者や大分県等が実施した取組

## 3-2 網計画の検証

### 3-2-1 評価指標のまとめ

評価指標のまとめについて、2020（令和2）年の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響により大半の評価指標が、目標値を上回っておらず、計画当初の現況値を割り込んでいる状況。2期目の計画の策定にむけては、新型コロナウイルス感染症の終息後は、普段の生活を取り戻すことを見据え、影響が少ない、2019（令和元）年の数値を実績値として採用し、整理を行いました。

- 網計画の事業は全て着手・実施している状況である。
- 17 の評価指標のうち、7 指標で目標達成、10 指標で目標未達成の結果となった。
- 各指標と紐づく目標の結果は、【目標①公共交通の利用促進】は、4 指標中1 指標が目標達成。
- 【目標②通勤における公共交通の利用促進および運行効率化】は、4 指標中2 指標が目標達成。
- 【目標③交通結節機能の強化】は、3 指標中1 指標が目標達成。
- 【目標④公共交通のバリアフリー促進】は、2 指標中目標達成なし。
- 【目標⑤観光客数の増加】は、4 指標中3 指標が目標達成。

#### <結果>

##### ■ 公共交通の利用促進：

- ・ 1 人あたりの年間公共交通利用回数（鉄道・路線バス）や路線バス1 便当たりの利用者数、タクシー利用者数は目標値を下回った。

##### ■ 通勤における公共交通の利用促進および運行効率化：

- ・ 中心部の特定するバス停の乗降客数（大分市役所合同新聞社前、県庁前・県庁正門前）は、目標値を上回った。
- ・ IC カードによる通勤定期利用者数は、目標値を下回った。

##### ■ 交通結節機能の強化：

- ・ 地区拠点最寄りバス停での乗降客数（大分駅前、アクロス前等）は、目標値を上回った。一方で、地区拠点最寄りバス停での乗降客数（鶴崎駅・鶴崎、大在駅前・大在駅裏、佐賀関、トキハわさだタウン、野津原）は、目標値を下回り、現況値からも減少傾向。

##### ■ 公共交通のバリアフリー促進：

- ・ 低床バスの累計導入台数は、目標値を下回った。
- ※JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所数は目標値を上回る見込み（R3）。

##### ■ 観光客数の増加：

- ・ 観光宿泊客数、外国人観光宿泊客数は目標値を上回っており、観光入込客数は目標値を上回らないものの現況値を上回り、増加傾向である。



表 目標達成状況

目標	指標	単位	現況値 (計画当初)	H29 (実績値)	H30 (実績値)	R1 (実績値)	R2 (実績値)	目標値	
公共交通の 利用促進	1人あたりの年間公共交通利用回数 (鉄道・路線バス)	回/年	44.4	46.6	45.3	45.4	34.1	48.0	
	路線バス1便当たりの利用者数	人/便	21.6	21.0	19.0	21.6	15.8	22.0	
	タクシー利用者数	千人/年	5,306	5,140	4,872	4,495	2,909	5,400	
	「ふれあい交通」の利用者数	人/年	7,658	8,823	10,188	10,519	7,834	7,700	
通勤における 公共交通の 利用促進およ び運行効率 化	通勤時間帯(7～8時台)における バス利用者数(乗降客数)	人/日	13,723	14,573	14,061	13,808	11,866	13,800	
	ICカードによる通勤定期利用者数	人/日	79,909	76,300	73,639	71,986	70,810	80,000	
	特定する バス停の 乗降客数	大分市役所合同新聞社 前	人/日	1,463	1,490	1,555	1,751	1,308	1,500
	県庁前・県庁正門前	人/日	1,193	1,168	1,127	1,383	1,011	1,200	
	主要バス停での定時運行率 (3分未満の遅延率)	%	24.3	20.4	-	22.3	21.1	50	
交通結節機 能の強化	JR駅の乗降客数 (市内にある駅の乗降客数より)	人/日	61,565	68,406	67,158	66,126	49,240	68,868	
	地区拠点	大分駅前	人/日	6,771	9,255	8,953	7,549	6,951	6,800
	最寄りバス 停での乗 降客数	鶴崎駅・鶴崎	人/日	471	430	416	410	298	500
		大在駅前・大在駅裏	人/日	85	54	77	69	35	90
		坂ノ市駅	人/日	143	72	67	84	77	150
		佐賀関	人/日	162	162	168	163	158	170
		アクロス前・アクロス入口	人/日	429	601	583	537	465	430
		判田橋・判田局前	人/日	23	56	52	64	34	30
		戸次	人/日	93	114	98	129	80	100
		トキハわさだタウン	人/日	612	601	539	511	465	700
		野津原	人/日	50	47	38	38	27	50
		フェリーと路線バスの乗り継ぎ者数	人/日	32	55	53	47	19	40
公共交通の バリアフリー促 進	低床バスの累計導入台数	台	142	157	163	166	168	181	
	JR鉄道駅のバリアフリー化整備箇所	駅	1	1	2	2	3	4	
観光客数の 増加	観光入込客数	人/年	4,044,000	3,909,649	3,659,141	4,227,291	2,695,681	4,880,000	
	観光宿泊客数	人/年	869,911	936,089	998,330	1,004,174	640,061	956,000	
	外国人観光宿泊客数	人/年	20,896	43,317	64,468	86,987	9,047	44,500	
	交通結節点での多言語化対応箇所 数	箇所	1	5	5	5	5	5	

※赤書き箇所は、目標値を下回っている評価指標の数値

### 3-2-2 各基本方針の検証結果（総括）

網計画においては、5つの基本方針と、それぞれに対応した施策、評価指標を設定しています。

表 各基本方針の目標達成状況の評価（総括）

基本方針	目標達成状況の評価（総括）
<p>(1) 利用者のニーズに合った効率的で効果的な公共交通ネットワークの構築</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 関係機関と連携して、各地区拠点での循環バスや自動運転車両の実験運行、交通結節機能施設やBRT、新駅設置の検討など取組を進めています。</li> <li>• 1人あたりの年間公共交通利用回数（鉄道・路線バス）、路線バス1便あたりの利用者数は目標値を下回っているものの、現況値からは横ばいで推移しています。</li> <li>• 通勤時間帯におけるバス利用者数、特定するバス停の乗降客数（大分市役所合同新聞社前）、地区拠点最寄りバス停での乗降客数（大分駅前）は、目標値を上回っています。</li> </ul> <p>⇒公共交通利用者は年々減少し、交通事業者を取り巻く環境は厳しさを増しており、利用者のニーズに合った効率的で効果的な公共交通ネットワークの構築に向けては、引き続き、通勤時間帯の公共交通を維持する一方で、昼間の時間帯を含め、事業者間の連携等による効率的なネットワークを構築し、公共交通利用者の確保が必要です。</p>
<p>(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个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</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 関係機関と連携して、中心市街地循環バス「大分きゃんバス」、地域内循環バス実証実験、交通結節機能施設、大分市パークアンドライド駐車場ナビなど取組を進めています。</li> <li>• 路線バス1便あたり利用者数、地区拠点最寄りバス停での乗降客数（鶴崎駅・鶴崎バス停、トキハわさだタウン）は、目標値を下回っており、現況値からも横ばいまたは、減少傾向となっています。</li> <li>• 一方で、特定するバス停の乗降客数（県庁前・県庁正門前）や地区拠点最寄りバス停での乗降客数（アクロス前・アクロス入口）は、目標値を上回っています。</li> </ul> <p>⇒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个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に向けては、都市拠点と地区拠点間の移動、各地区拠点を中心とした地域内の移動も含め、それぞれの地区の特性に応じた取組を引き続き、調査・検討する必要がある、さらに、担い手となる二種免許保有者数が減少するなど、運転手不足解消に資する取組が必要です。</p>

基本方針	目標達成状況の評価（総括）
(3) 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 関係機関と連携して、サイクルアンドバスライド実証実験、ふれあい交通運行事業、交通・買い物支援対策事業（おでかけ交通）など取組を進めています。</li> <li>• ふれあい交通の利用者数は、目標値を上回っており、ルート数も年々増加しています。</li> <li>• タクシー利用者数、低床バスの累計導入台数は、目標値を下回っているものの、低床バスは増加傾向であり、タクシー利用者数は、ゆるやかな減少傾向で推移しています。</li> </ul> <p>⇒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に向けては、交通不便地域における移動手段の確保について取組を進めているものの、免許返納者数が増加傾向であり、公共交通が果たす役割は重要さを増していることから、引き続き、交通不便地域の解消に向けた取組が必要です。</p>
(4) 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 関係機関と連携して、鉄道駅のバリアフリー化事業、路線バスの上屋整備やベンチの設置、バスロケシステムの改修、デジタルサイネージの新設など取組を進めています。</li> <li>• 1人あたりの年間公共交通利用回数（鉄道・路線バス）、主要バス停での定時運行率（3分未満の遅延率）は、目標値を下回っています。</li> <li>• JR 鉄道駅のバリアフリー化整備箇所、低床バスの累計導入台数はともに目標値を下回っていますが、整備箇所、導入台数は取組が進んでいます。</li> </ul> <p>⇒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に向けては、引き続き、公共交通の待合環境の整備等を行うとともに、ハード施策とソフト施策の両輪によるモビリティ・マネジメントなど利用促進に向けた取組を進めていくことが必要です。</p>
(5) 来訪者や外国人旅行者に対する公共交通の受入環境整備の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 関係機関と連携して、バスロケシステムの改修、デジタルサイネージの新設、路線バスの上屋整備やベンチの設置、新駅設置の検討など取組を進めています。</li> <li>• タクシー利用者数は目標値を下回っているものの、ゆるやかな減少傾向で推移しています。</li> <li>• 観光宿泊客数、外国人観光宿泊客数、交通結節点での多言語化対応箇所数は、目標値を上回っています。</li> </ul> <p>⇒来訪者や外国人旅行者等、なかなか見通しが立たず、厳しい現状ですが、回復基調を見据え、引き続き、市民や来訪者の受入環境整備の推進に向けた取組を進めていくことが必要です。</p>

※各基本方針共通事項：R2年の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響によりほとんどの指標が前年より大幅に減少するだけでなく、計画当初の現況値を下回っています

### 3-3 新型コロナウイルス感染症の影響

#### 3-3-1 交通事業者データにみる影響

- 大分市内の主要駅においては、新型コロナウイルス感染症が拡大した2020（令和2）年度に乗車人員が大幅に減少しています。
- 市内路線バスにおいても、同様の傾向にあります。

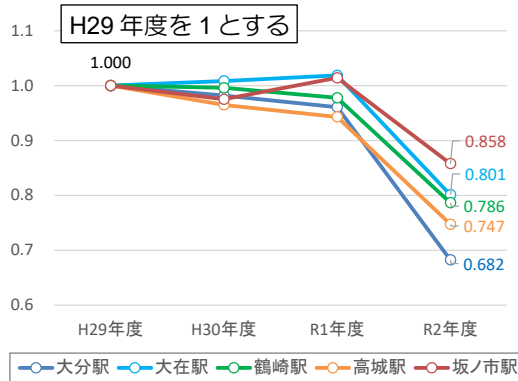


図 市内の主要駅における乗車人員の変化 (H29年度を1とする)

資料：JR九州ホームページ、大分市統計年鑑

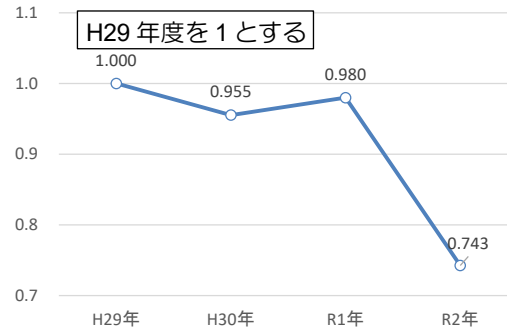
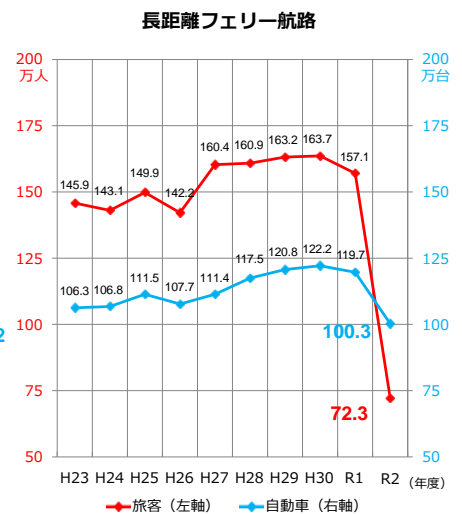
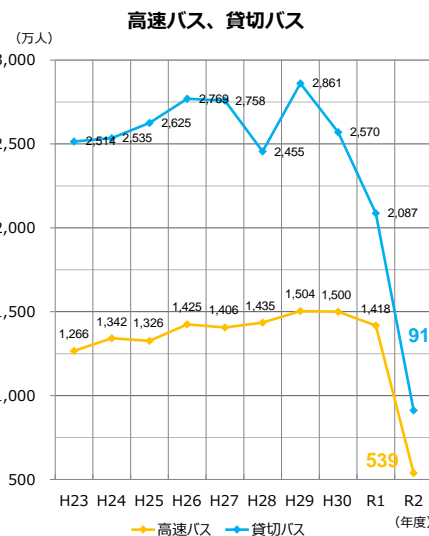
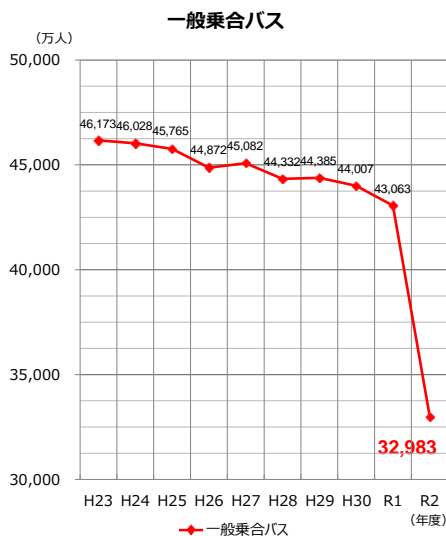


図 市内の路線バス乗車人員の変化 (H29年度を1とする)

資料：大分市統計年鑑

- 九州運輸局によると、九州全体の2020（令和2）年度の輸送実績について、上半期は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による移動の自粛の影響から大きく減少し、下半期は、Go Toトラベルや感染状況が一時落ち着いたこともあり、回復傾向がみられたものの、1月からの緊急事態宣言が発令されると再び減少に転じたことが分かっています。
- 特に、貸切バス事業、タクシー事業、旅客船事業は、新型コロナウイルス感染症による移動の自粛や飲食店の時短営業の影響を大きく受け、減少幅が大きく、他のバス事業、鉄軌道事業についても新型コロナウイルス感染症の影響を受け、前年度の7割程度にとどまっています。



※「一般乗合バス」とは、路線バスのうち、高速バス（高速道路を利用して、概ね50km以上走行するもの）を除いたもの。  
 ※R2年度の輸送実績は一般乗合バス、高速バス、貸切バスともに速報値。

図 九州のバス事業・旅客船事業の輸送実績

資料：「各交通モードの年度別輸送実績」（九州運輸局、2021（令和3）年8月）



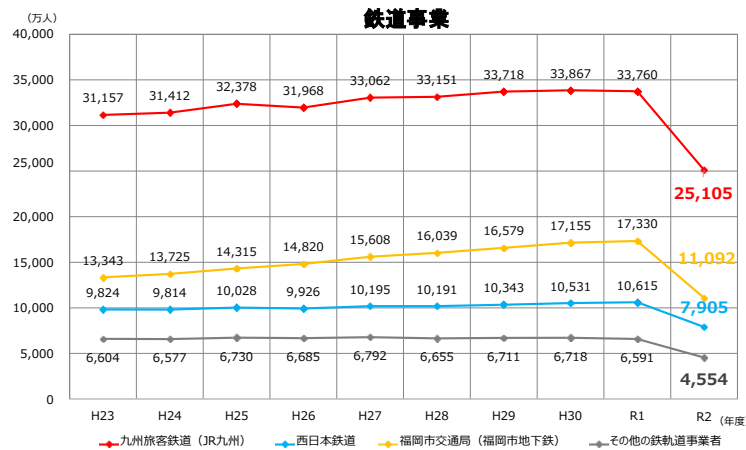
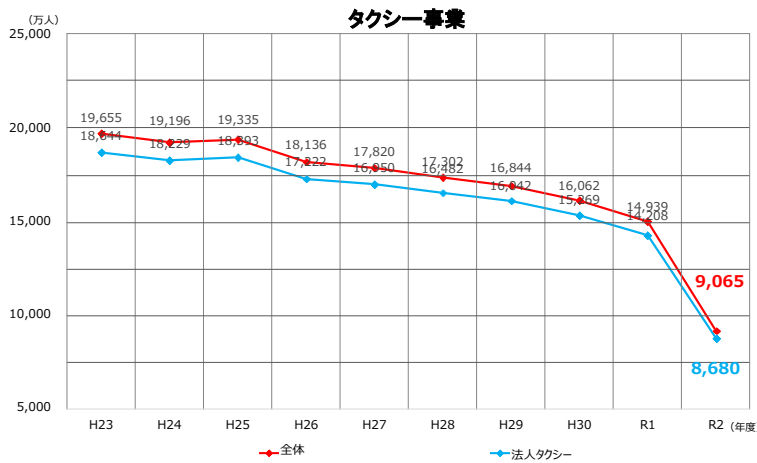
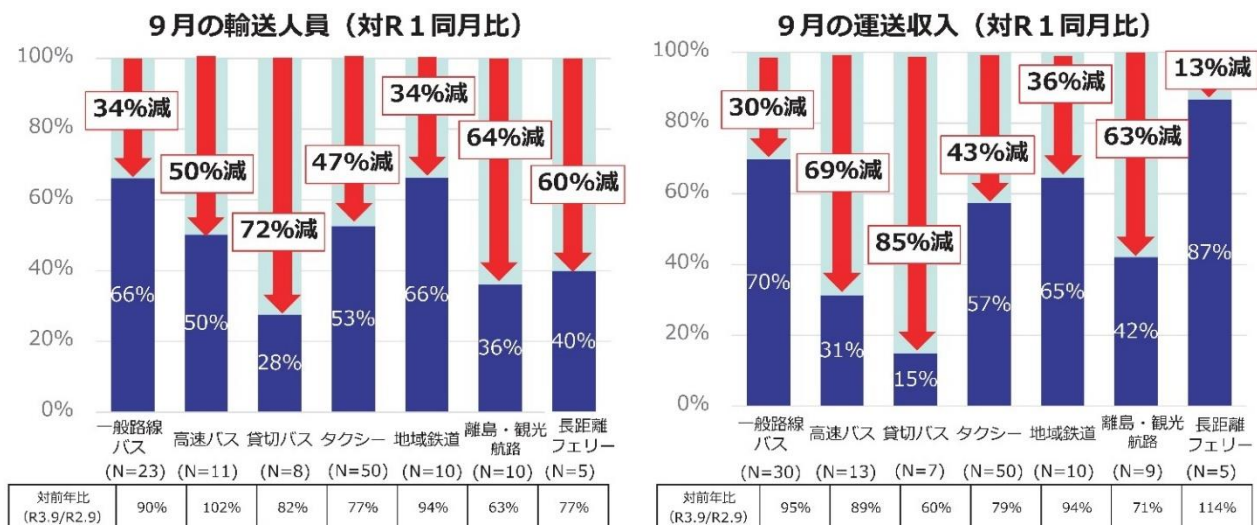


図 九州のタクシー事業・鉄道事業の輸送実績

資料：「各交通モードの年度別輸送実績」(九州運輸局、2021(令和3)年8月)

- なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛の影響は現在も続いているため、2021(令和3)年度も引き続き厳しい状況が続いています。
- 2021(令和3)年9月時点では、九州全体でも公共交通の輸送人員や運送収入は新型コロナウイルス感染症発生前に比べ、3~8割減少しています。
- タクシー事業は、運送収入が4割減少しており、バス事業においては収入源の貸切バスや高速バスが著しく落ち込んでいます。

※令和3年と令和元年の9月を比較



※ 対象期間は、令和3年6月1日～6月30日(貸切バスの輸送人員のみ、同期間の実働率の対R1年比)。  
 ※ 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。  
 ※ 地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のこと(JR九州、西日本鉄道等は含まれない。)

図 新型コロナウイルス感染症による公共交通事業者への影響(九州運輸局管内)

出典：「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(令和3年9月分までの実績)」(九州運輸局、2021(令和3)年11月)

- 新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響としては、JR 各社の輸送人員が総じて7割減<sup>※1</sup>となっているほか、全国の高速バス事業者の7割が「運送収入が7割以上減少した<sup>※2</sup>」と回答しています。
- また、「運送収入が3割以上減少した<sup>※2</sup>」との回答は、全国の一般路線バス事業者の4割、タクシー事業者の9割となっています。
- このように、大分市あるいは九州にとどまらず全国的な影響を踏まえると、アフターコロナの状況は、未だ完全には見通せない状況です。
- 今後は、一定程度の回復に向けて、公共交通の取組を行っていくこととします。なお、日常生活が大きく変わる状況を踏まえ、引き続きアフターコロナの動向に注視していきます。

※1：2021(令和3)年8・9月と2019(令和元)年同時期比

※2：2021(令和3)年9月と2019(令和元)年同月比

### <JRの輸送人員>

・JR 6社は総じて「輸送人員が7割減少した」と回答。

### ○JR(新幹線等)の輸送人員(8・9月実績) ※対前々年比(東海道新幹線は、2018年比)

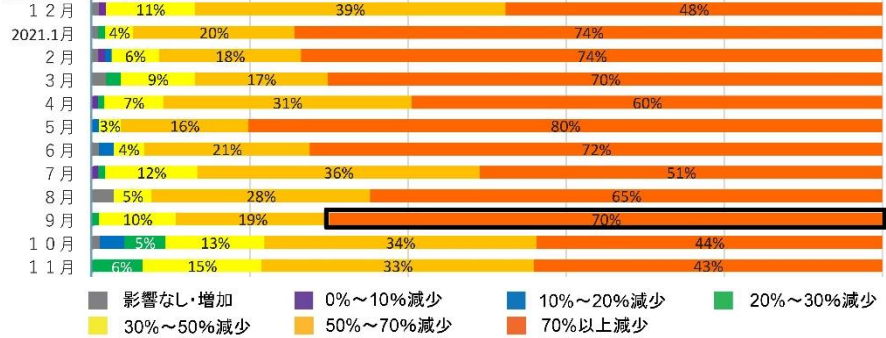
北海道新幹線	東北・上越・北陸新幹線	東海道新幹線	山陽新幹線	瀬戸大橋線	九州新幹線
73%減 (8/1~31)	65%減 (9/1~30)	68%減 (9/1~21)	71%減 (9/1~30)	62%減 (8/1~31)	65%減 (9/1~26)

### <高速バスの運送収入>

・2021(令和3)年9月はコロナ前(令和元年)と比べて「輸送人員が70%以上減少した」と高速バス事業者の7割が回答。

### <高速バス等>

(回答:114者)

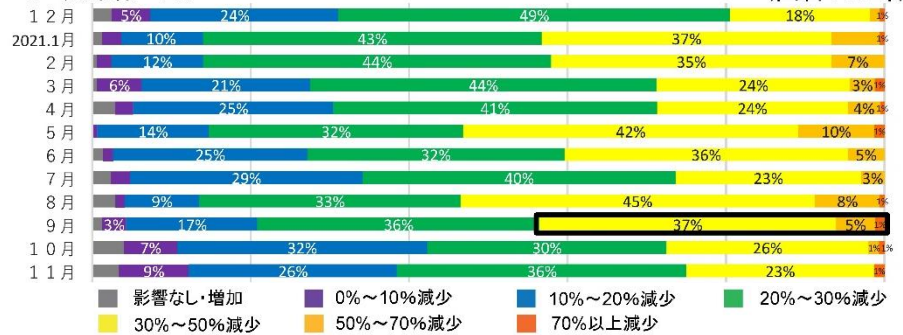


### <一般路線バスの運送収入>

・2021(令和3)年9月はコロナ前(令和元年)と比べて「運送収入が30%以上減少した」とバス事業者の4割が回答。

### <一般路線バス>

(回答:172者)



### <タクシーの運送収入>

・2021(令和3)年9月はコロナ前(令和元年)と比べて「輸送人員が70%以上減少した」とタクシー事業者の9割が回答。

(回答:254者)

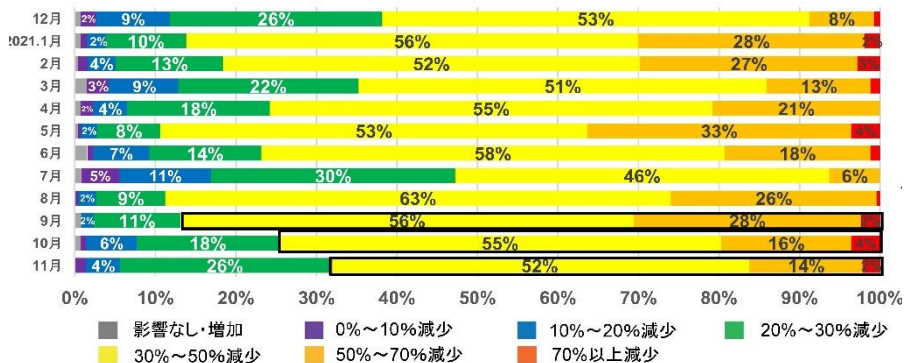


図 新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響

出典：「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響について(令和3年9月30日時点)」(国土交通省、2021(令和3)年10月)

### 3-4 公共交通を取り巻く社会情勢

#### 3-4-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

高齢者の運転免許の返納も増える中、移動手段の受け皿の確保が重要となっているにもかかわらず、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通の維持が容易でなくなっています。

また、観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外の来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要があります。

このような状況を踏まえ、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、2020（令和2）年11月27日に施行されました。

人口減少や労働力不足が本格化する地方における移動手段の確保を図るため、国土交通省では、以下の考え方で対応していくこととしています。

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する
- ② その際、MaaS、AIによる配車、自動運転などの最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進する
- ③ 上記①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく

上記の考え方を基本とし、法制度の改正により、以下のとおり、輸送資源の総動員による移動手段の確保や、既存の公共交通サービスの改善の徹底等、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。

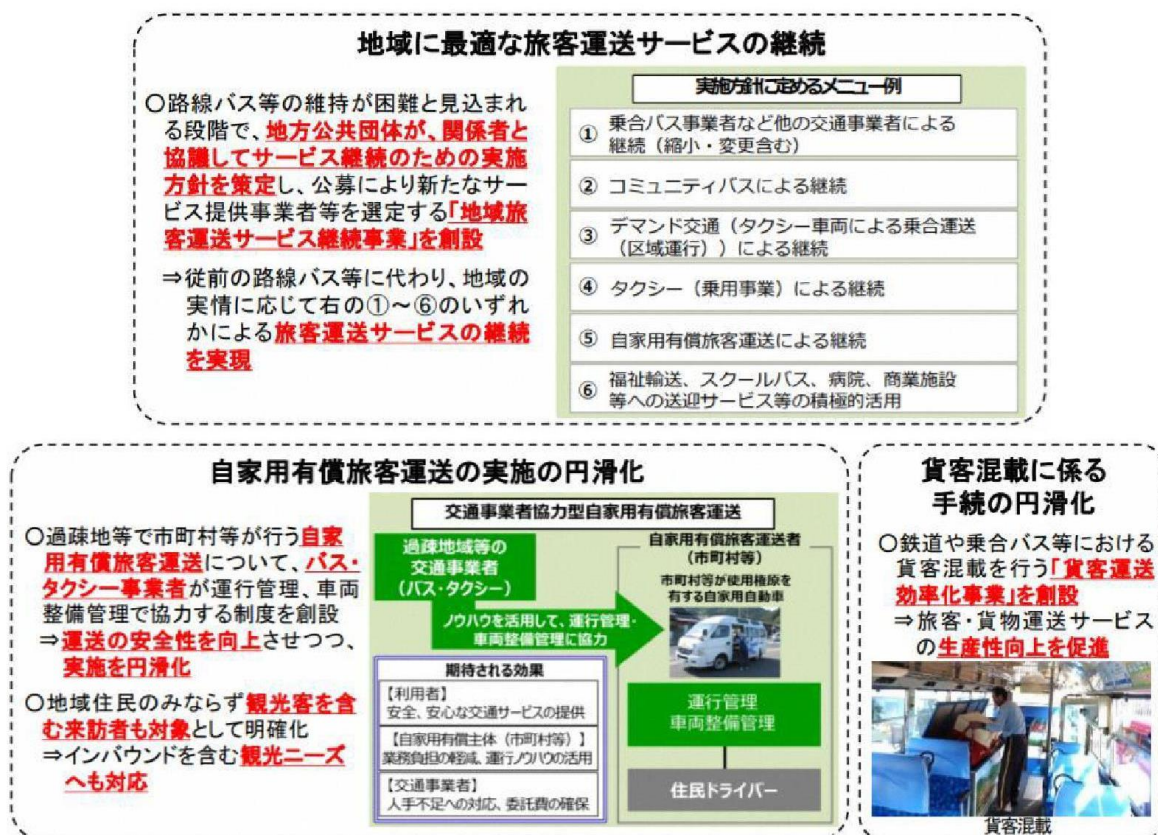


図 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

出典：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の概要（国土交通省、2020（令和2）年6月）



### 3-4-2 持続可能な開発目標SDGs

2015（平成27）年9月の国連サミットにおいて採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核をなすSDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）は、持続可能な世界を実現するための17のゴールと169のターゲットで構成される国際目標であり、経済・社会・環境をめぐる広範囲な課題を不可分なものとして統合的に解決することを目指しています。

本計画の上位計画である「おおいた創造ビジョン2024 第2次基本計画」にも述べているとおり、地球上の誰一人として取り残さないことを基本方針としているSDGsの理念は、笑顔が輝き夢と魅力あふれる未来創造都市を目指す本市の取組と軌を一にするものであり、引き続き、「市民福祉の向上」「教育・文化の振興」「防災安全の確保」「産業の振興」「都市基盤の形成」「環境の保全」の6つの基本的な政策を進めることにより、持続可能な社会の実現を図ります。

なお、大分市総合計画とSDGsの関連性は以下に示すとおりです。

表 大分市総合計画とSDGsの関連性

大分市総合計画「おおいた創造ビジョン2024」第2次基本計画とSDGsの関連表

SDGsの17のゴール		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
総合計画の19の具体的な政策		貧困	飢餓	保健	教育	ジェンダー	水・衛生	エネルギー	経済成長と雇用	インフラ、産業化、イノベーション	不平等	持続可能な都市	持続可能な生産と消費	気候変動	海洋資源	陸上資源	平和	実施手段	
第1部 市民福祉の向上	1 社会福祉の充実																		
	2 健康の増進と医療体制の充実																		
	3 人権尊重社会の形成																		
	4 地域コミュニティの活性化																		
	5 健全な消費生活の実現																		
第2部 教育・文化の振興	6 豊かな人間性の創造																		
	7 個性豊かな文化・芸術の創造と発信																		
	8 スポーツの振興																		
	9 国際化の推進																		
第3部 防災安全の確保	10 防災力の向上																		
	11 安全・安心な暮らしの確保																		
第4部 産業の振興	12 持続性を生かした生産業の展開																		
	13 活気ある流通・サービス業の展開																		
	14 安定した雇用の確保と勤労者福祉の充実																		
	15 魅力ある観光の振興																		
第5部 都市基盤の形成	16 快適な都市構造の形成と賑わいの充実																		
	17 安定した生活基盤の形成																		
第6部 環境の保全	18 豊かな自然の保全と緑の創造																		
	19 快適な生活環境の確立																		

本市の公共交通政策の関連部分

### 3-4-3 カーボンニュートラル

カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します。

2020（令和2）年10月、政府は2050（令和32）年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

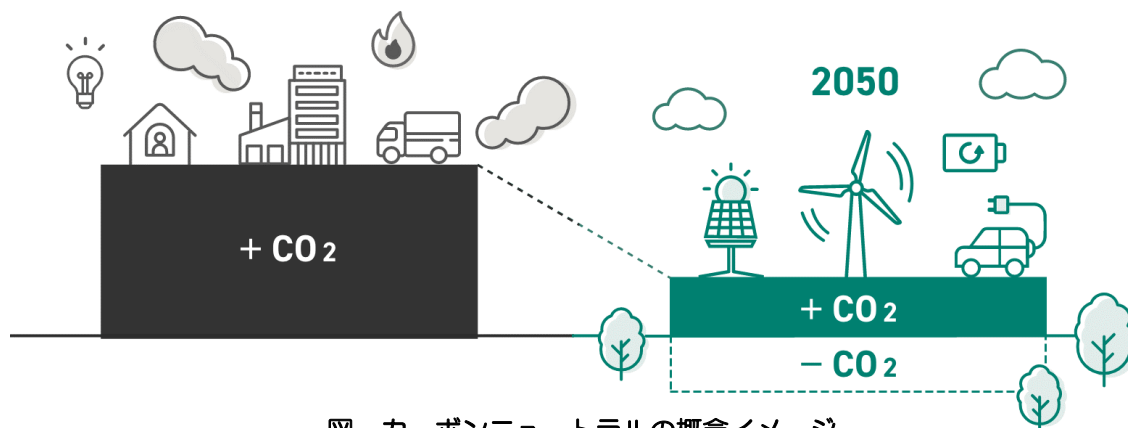


図 カーボンニュートラルの概念イメージ

出典：環境省 脱炭素ポータルサイト ([https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon\\_neutral/](https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/))

カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減、ならびに吸収作用の保全及び強化をする必要があります。

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015（平成27）年にパリ協定が採択され、世界共通の長期目標として、①世界的な平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求すること（2℃目標）、②今世紀後半に温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との間の均衡を達成すること等を合意しました。

この実現に向けて、世界が取組を進めており、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げているところです。

近年、国内外で様々な気象災害が発生しています。個々の気象災害と気候変動問題との関係を明らかにすることは容易ではありませんが、気候変動に伴い、今後、豪雨や猛暑のリスクが更に高まることが予想されています。日本においても、農林水産業、水資源、自然生態系、自然災害、健康、産業・経済活動等への影響が出ると指摘されています。

気候変動の原因となっている温室効果ガスは、経済活動・日常生活に伴い排出されています。国民一人ひとりの衣食住や移動といったライフスタイルに起因する温室効果ガスが我が国全体の排出量の約6割を占めるという分析もあり、国や自治体、事業者だけの問題ではありません。

将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要があります。



2020（令和2）年2月の新型コロナウイルス感染拡大以降、鉄道やバス等の公共交通機関の利用は低迷し、今後、公共交通機関のあり方の見直しが求められます。公共交通については、各事業者において、感染拡大予防ガイドラインに基づき、感染予防に徹底して取り組んでおり、国からは、国民が公共交通機関を安心して利用できるように、利用者にもコロナ時代の新たな利用スタイルの実践の協力を呼び掛けています。

新型コロナウイルスの感染拡大により、移動に対する価値観は大きく変わり、密と接触を可能な限り避けて移動するニーズが高まっています。

新型コロナウイルスの感染拡大防止を図りつつ、人々に安心して、かつ安全に公共交通機関を利用してもらうためには、事業者側の対応のみならず、利用者側においても、より自主的に、正しく混雑を回避して、公共交通機関を利用するよう、行動変容を促進することが重要です。

そのような中、国土交通省は2020（令和2）年9月に「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」を公表しました。

混雑情報提供の導入・普及促進により、混雑している便から他の便への転換が期待できます。

さらには、交通機関の混雑情報だけではなく、目的地の施設を含めた他分野の混雑情報を組み合わせることで、出発地から目的地までの移動、更には目的地における活動も含めて一貫して混雑を避ける環境を提供することも可能となり、利用者における行動変容を促す効果が高いと考えられます。



図 安全な公共交通の乗り方掲示ポスター

出典：一般社団法人日本モビリティ・マネジメント会議

### 【MaaS による総合的な移動サービスの展開】

国土交通省では、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせた、日本版 MaaS の推進を行っています。また、国土交通省と経済産業省においては、将来の自動運転社会の実現を見据え、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による意欲的な挑戦を促す新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を2019（平成31）年4月に開始しています。

※MaaS とは“ドア・ツー・ドア”の移動に対し、様々な移動手法・サービスを組み合わせて1つの移動サービスを提供するものであり、ワンストップでシームレスな移動を可能”とするもの。

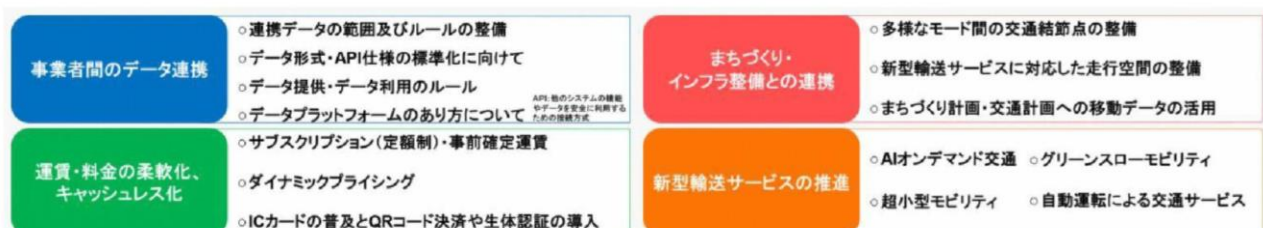


図 MaaS を含む新たなモビリティサービスの推進のための取組

出典：日本版 MaaS の推進（国土交通省 HP）