

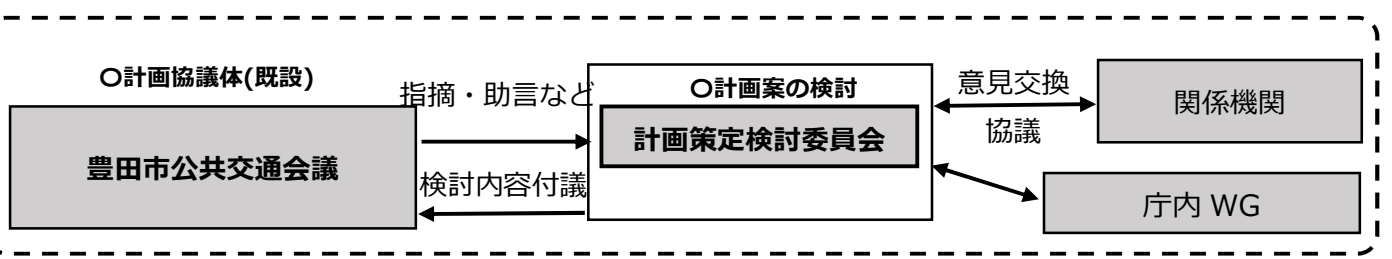
報告案件（2）（次期）豊田市地域公共交通計画策定に向けた進捗状況について

1 報告事項

・現行計画（R4.10～R8.3）の期間が満了するに当たり、令和 6 年度から 2 か年かけて次期計画を策定しており、今年度末までに取りまとめる計画骨子の内容について報告する。

2 検討体制

・公共交通会議の部会として、学識者や交通事業者で構成される計画策定検討委員会を設け、検討を実施



3 検討スケジュール

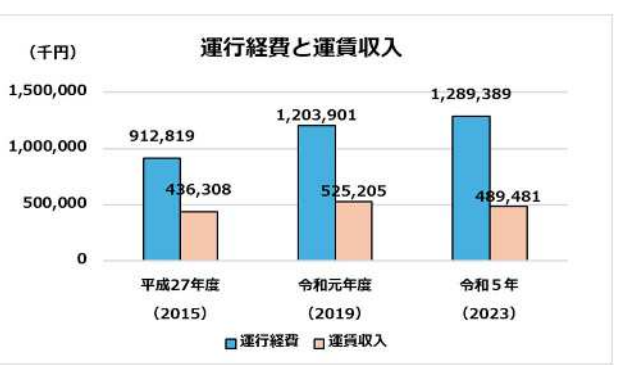
R6年度			R7年度			R8年度
基礎調査・基本構想検討			施策体系・事業検討			周知
検討体制			策定検討委員会			計画実施
市民参画			アンケート			
公共交通会議			★6月 ★8月 ★2月			
			★6月 ★8月 ★12月 ★2月			

4 公共交通の現状

1 将来人口と利用者数の推移



2 運行経費等の推移



3 運転手不足の状況



4 市内路線バスの利用者満足度



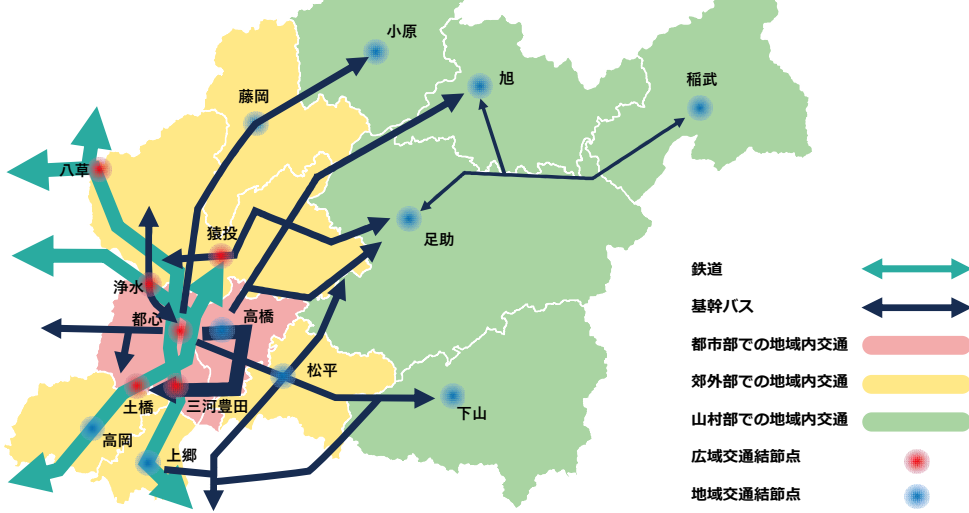
5 課題

日常生活を支える移動手段の確保	▶高齢者や高校生などの移動手段の確保 ▶バス運行に対する利用者満足度の向上
一層厳しくなる運行事業環境への対応	▶基幹交通利用者数の確保 ▶慢性的な運転手不足への対応 ▶運行の効率化（山間部の運行を担う通事業者の確保）
地域交通の役割の再認識	▶地域で交通を支えるマインドの醸成（公共交通の「積極的維持」） ▶自治体と運行事業者の更なる連携強化 ▶まちづくりと一体となった魅力づくり・お出かけの機会の創出

6 計画の概要

（1）計画期間 令和 8 年（2026 年）4 月から令和 18 年（2036 年）3 月までの 10 年
計画期間前半の社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて 5 年後に中間見直しを実施

（2）公共交通ネットワーク



（3）次期計画における重点対策

基幹交通ネットワークの積極的維持

- ・そのために、「基幹交通の継続運行」、「利用頻度に応じたサービス基準の設定、見直し」、「公共交通の担い手確保」に向けた取組について、重点的に取り組む。
 - ・また、運行経費増加に対してある程度の受益者負担の増加も必要。運賃改定も視野に入れて検討。（単純な引上げではなく、利用促進につながる施策とセットで検討を進める。）
- ※その他施策・取組一覧については、別紙参照

（4）評価指標

- ・重点対策「基幹交通ネットワークの積極的維持」を評価するための指標として、「（路線ごとの）基幹バスの営業距離数」、「（山村部から）主要施設へアクセスができること」を新たに設定する。

1. 計画の概要

1) 計画策定の背景と目的

本市では、「豊田市公共交通基本計画」を策定し、平成 17 年度以降、公共交通ネットワークの整備、更なる質の向上に取り組んできた。令和 4 年からは現行計画である「豊田市地域公共交通計画」に改め、ネットワークの維持に加えて、高齢化の進展により、多様な移動手段の活用を目指し、地域住民とともに移動の構築を実現する共助交通の取組を推進している。

一方、公共交通の担い手不足の深刻化や運行経費の増加、高齢化の進展、人口減少時代など公共交通を取り巻く環境は加速度的に厳しくなっており、それらの社会情勢に対応していくために、現行計画を見直し、新たな「豊田市地域公共交通計画」（以下、本計画という）を策定する。

2) 本計画の期間

本計画の期間は、令和 8 年（2026 年）4 月から令和 18 年（2036 年）3 月まで

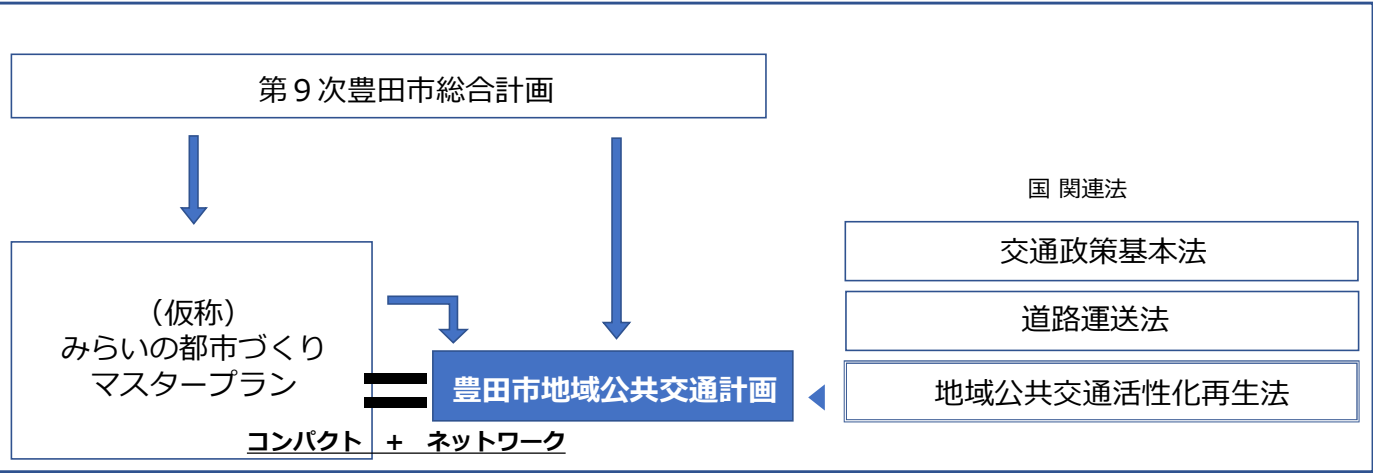
3) 本計画の区域

本計画の区域は豊田市全域。

4) 本計画の位置付けと上位・関連計画

本計画は、「第 9 次豊田市総合計画」（以下、「総合計画」という。）を上位計画として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定する。

また、総合計画で掲げるまちの将来像「つながる つくる暮らし楽しむまち・とよた」の実現や、将来のまちづくりの方針を定めた「(仮称) 미래의都市づくりマスタープラン」で掲げる「コンパクト+ネットワーク」を目指し取り組むものである。



2. 公共交通の現状の整理

1) 現在の基幹交通ネットワークと生活交通

本市には、名鉄豊田市駅と愛知環状鉄道豊田駅を中心として、名鉄三河線、名鉄豊田線、愛知環状鉄道線、愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）が運行しており、計 26 駅がある。

市内のバスネットワークは基幹バス（幹線）と地域バス及び地域タクシー（支線）で形成されている。

基幹バスには、とよたおいでんバスと名鉄バスの計 21 路線がある。おいでんバスは豊田市が運営主体であり、主に平成 17 年度の合併地域の中心部と都市部をつなぎながら人の交流や市民の暮らしを支えている。

また、地域バス及び地域タクシーは、都市部・郊外部・山村部の地域特性に応じて運行形態を決めており、少量個別輸送で基幹バスを補完している。

基幹交通	鉄道 4 路線(名古屋鉄道（名鉄三河線、名鉄豊田線）、愛知環状鉄道、リニモ)
	基幹バス 21 路線（名鉄バス、おいでんバス） 地域連絡バス 1 路線（高岡ふれあバス）
生活交通	地域バス 10 地域
	地域タクシー4 地域

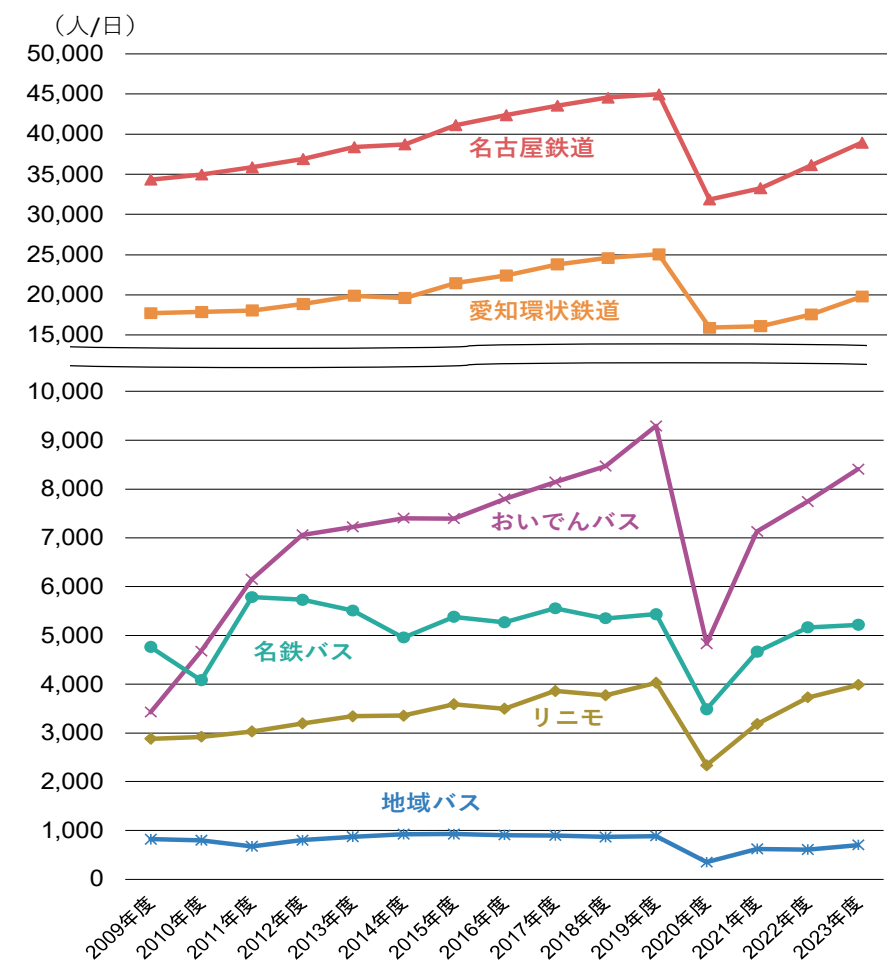


2) 公共交通の利用状況、満足度

(1)利用状況

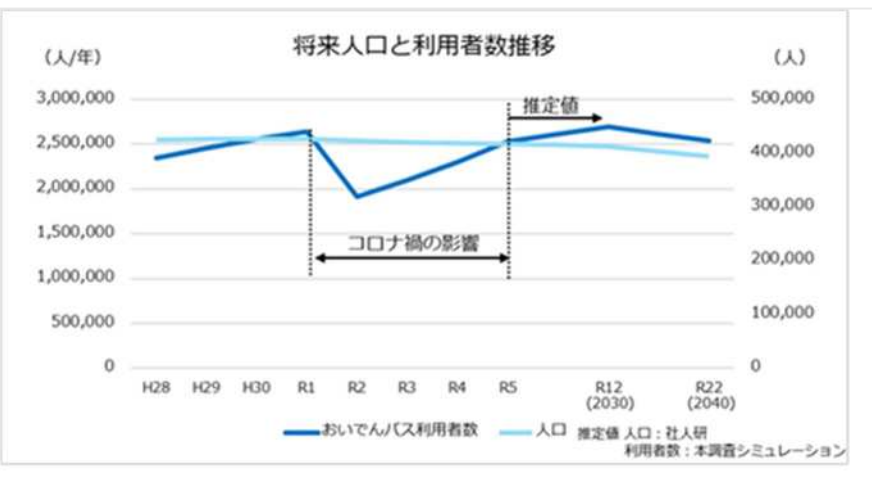
ア) 市内の公共交通利用者数の推移

市内の鉄道・バスは、コロナ禍前までは概ね微増傾向にあった。その後、コロナ禍で大きく落ち込んだ後、現在は回復傾向であり、概ね8割以上回復した。



イ) 市内人口とおいでんバスの利用者数の推移

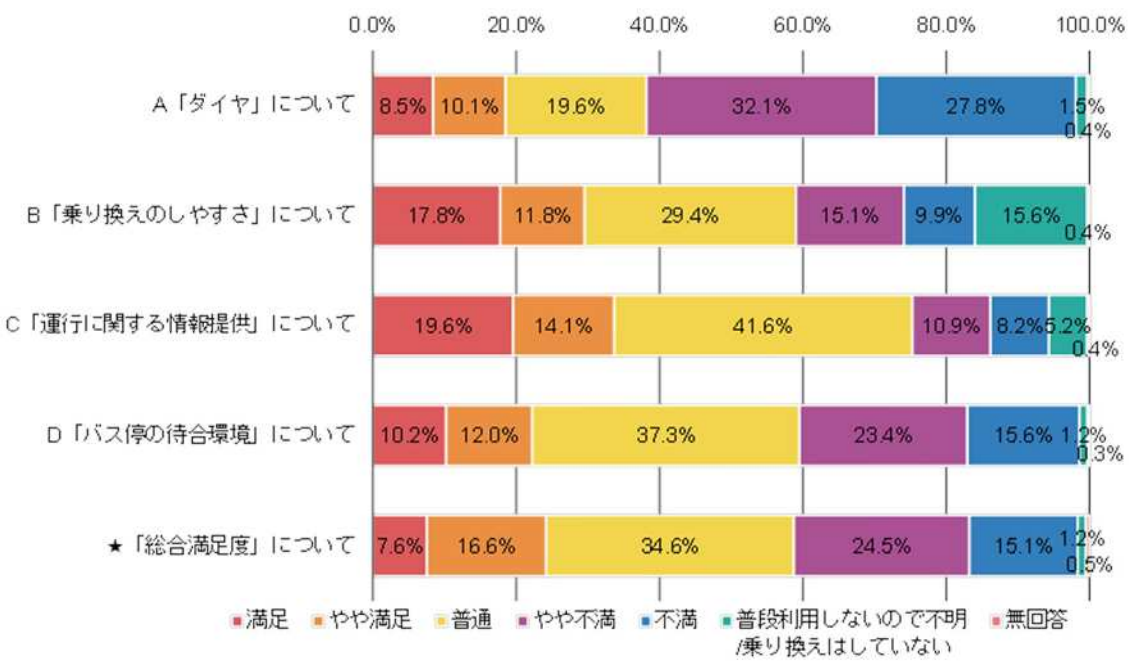
おいでんバス利用者数はコロナ禍の行動制限により減少したが、推計の結果、元の利用者数まで回復する見込み。一方で、今後人口減少が加速していくことから、2030 年頃から利用者数は減少する見込み。



(2)利用者の満足度

ア) 一般向けアンケート (おいでんバス・名鉄バス利用者。回収数 781 件)

- ・現在のバスに対する総合満足度では、全体に不満の割合が満足より高くなっている。
- ・「運行に関する情報提供」の満足度が高い一方で、「ダイヤ」の不満度が最も高くなっている。自由回答を見ると、便数に対する要望・不満が大半である。総合的満足度について不満の割合が大きく、その主たる要因としては「ダイヤ」についての不満が挙げられる。



イ) 高校生アンケート

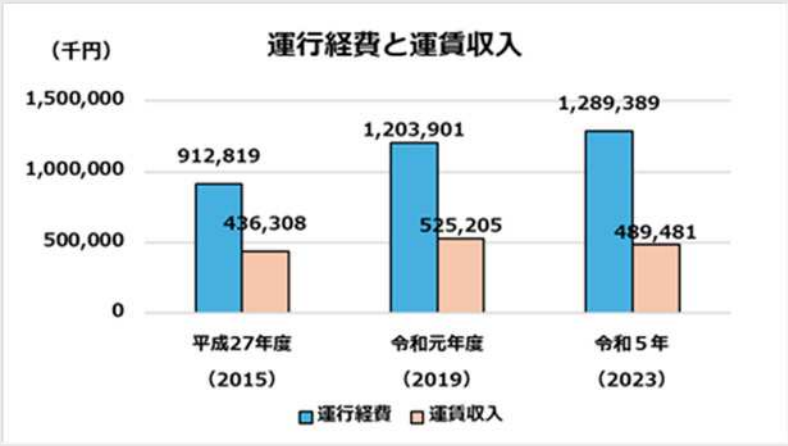
- ・衣台、猿投農林、豊田、豊田西、豊田東、松平高校では、最寄りのバス停について不満の割合が満足より高かった。主たる要因はダイヤ（便数）に対する不満である。

	n	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
Total	902	8.8%	14.4%	40.4%	20.1%	16.4%
足助高校	30	23.3%	23.3%	43.3%	6.7%	3.3%
衣台高校	75	8.0%	16.0%	36.0%	18.7%	21.3%
猿投農林高校	108	10.2%	17.6%	38.9%	24.1%	9.3%
豊田高校	64	6.3%	14.1%	56.3%	17.2%	6.3%
豊田西高校	165	9.1%	15.8%	41.8%	23.6%	9.7%
豊田東高校	106	4.7%	5.7%	33.0%	30.2%	26.4%
松平高校	161	2.5%	8.7%	36.6%	18.0%	34.2%
杜若高校	45	17.8%	15.6%	40.0%	13.3%	13.3%
豊田北高校	39	15.4%	23.1%	38.5%	15.4%	7.7%
豊田高専	2	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%
豊田大谷高校	107	11.2%	19.6%	46.7%	14.0%	8.4%

3) 路線バス運行の現状

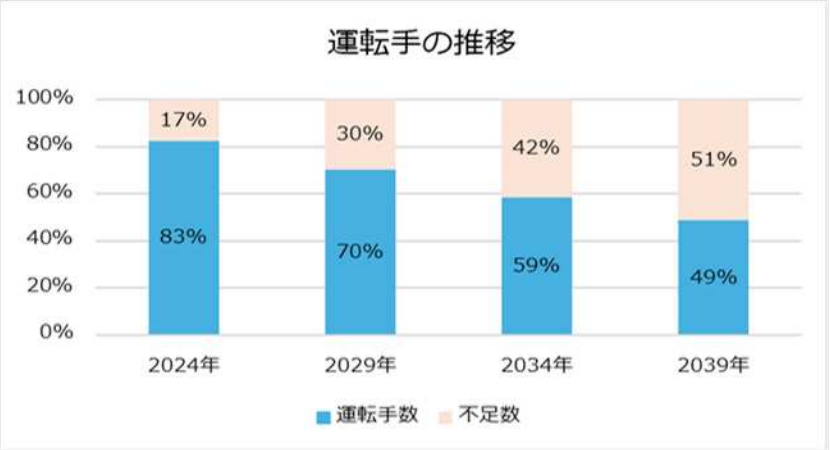
(1)おいでんバスの運行経費等の推移

物価高騰等の影響から、コロナ前（令和元年度）の経費を比較すると約 7%（8 千万円）増加した。
一方で運賃収入は約 7%（3.5 千万円）減少した。



(2)路線バスの運転手不足

改善基準告示の影響等により、市内の路線バス運行に必要な運転手は 2 割程度不足。このままで行けば、運転手の高齢化、定年により運転手不足の状況はさらに悪化する見込み。そのため、事業者からは、運転手の採用と定着にあたり、本市とともに改善や見直しを進めたいという意見があった。



豊田市とともに改善や見直しを進めたいという事業者の意見

- 採用のための情報発信の拡充
 - ✓ バス事業者（の事業）に関する情報発信、バス事業者の採用活動に関する情報発信
- 運転手採用の促進
 - ✓ 外国人採用における費用に対する支援
- 運転手が働きやすい環境の整備
 - ✓ 職場環境・施設の整備に関する支援（例：女子トイレの整備）
- 運転手の定住に向けた支援
 - ✓ 豊田市の魅力発信、住宅面での支援、その他の移住関連の支援（いずれも外国人を含む）

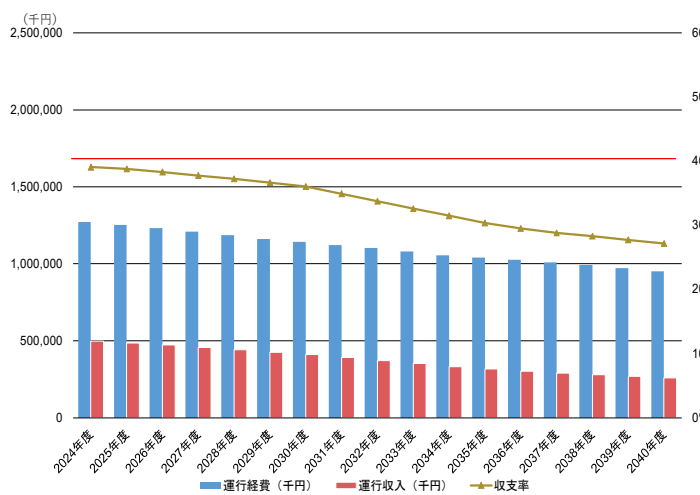
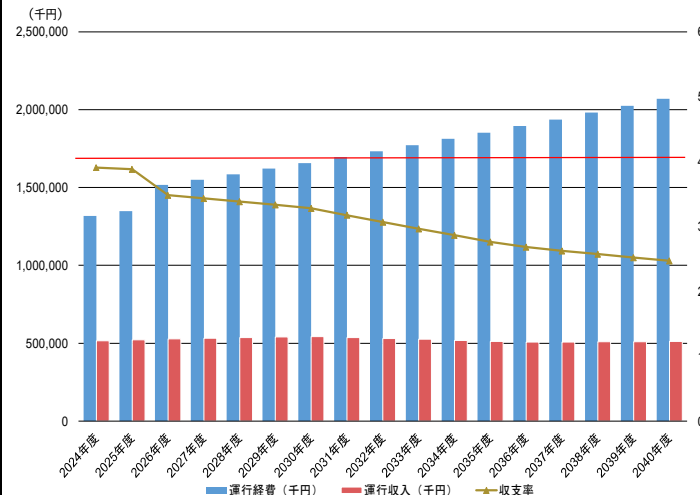
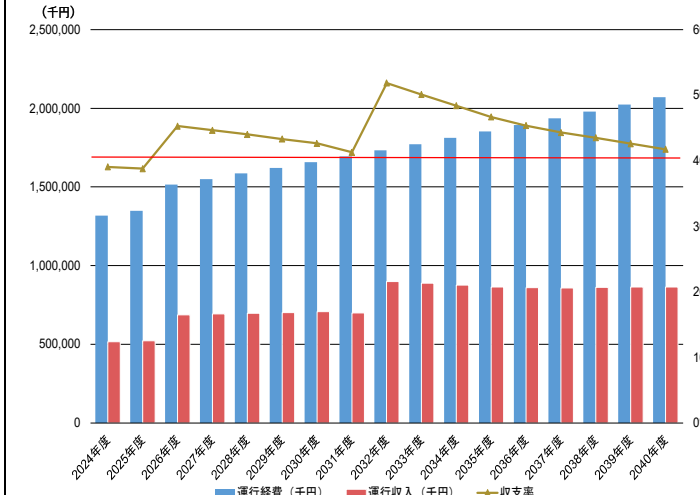
3. 現行計画における評価

現行計画で設定した計画の評価指標については、コロナ禍で減少した公共交通利用者数が想定よりも早く回復しており、ほとんどの指標が達成もしくは達成見込みとなっている。
一方で『地域連絡バス及び地域内交通の利用者一人当たりの市の財政負担額』が目標値に届いておらず、その理由として、運行経費の上昇が要因にある。現計画において地域内交通は利用実態に応じた運行形態の改編を進めているが、担い手不足や燃料費の上昇等により運行経費が増加しており、今後も益々事業環境が厳しくなることが予想される。

指標名	現状値 (令和5年度)	目標値 (令和7年度)	評価
評価指標Ⅰ 1日あたりの公共交通利用者数	79,618 人/日	77,000 人/日	達成
評価指標Ⅱ 各地域の拠点停留所の乗降者数	4,876 人/日	4,900 人/日	達成見込み
評価指標Ⅲ 複数の交通手段が導入されている 小学校区の数	75/75 地域	75/75 地域	達成
参考指標Ⅰ おいでんバス利用者1人あたりの 市の財政負担額	278 円/人	280 円/人	達成見込み
参考指標Ⅱ 地域連絡バス及び地域内交通の 利用者1人あたりの市の財政負担額	1574 円/人	1300 円/人	未達成
参考指標Ⅲ 環境に配慮したおいでんバス車両の 割合	37%	37%	37%以上

4. 今後のおいでんバスの収支シミュレーション

- パターン①：特に何も対策を講じない場合 ⇒運転手も不足し、ネットワークを縮小せざるを得なくなる。
- パターン②：運転手確保のための賃上げ（市負担額を増やすこと）やその他、運転手を増やす施策を積極的に行った場合 ⇒現状の路線を維持し、目標の利用者数も確保できる。収支率は悪化する。
- パターン③：パターン②に加え、利用者の負担も増やすため、運賃の引き上げを行う場合 ⇒現状の路線を維持し、目標の利用者数も確保できる。また、収支率の改善も期待できる。
- パターン④：パターン③に加え、さらに一部の乗車率の低い路線の運行本数を減らす場合 ⇒さらに収支率を改善するとともに、他の路線でサービスレベルを改善することも期待できる。

		パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
条件設定	運転手数 (≒営業 キロ)	2024 年度以降、運転手数は減少を続け、2040 年度 には 45%の大幅減少となる見込み。 ただし、運行単価については 2024 年度以降も、年率 約 2%増（2019-23 年度の平均）	必要な運転者数を確保 2024 年度以降の運行単価は年率約 2%増（2019-23 年度の平均） 2026 年度以降さらに 10%の賃上げ（R5 の運輸業、 郵便業と道路旅客運送業の比率である 110%をパター ン①の運行単価に乗ずる）	必要な運転者数を確保 2024 年度以降の運行単価は年率約 2%増（2019-23 年度の平均） 2026 年度以降さらに 10%の賃上げ（R5 の運輸業、 郵便業と道路旅客運送業の比率である 110%をパター ン①の運行単価に乗ずる）	必要な運転者数を確保 2024 年度以降の運行単価は年率約 2%増（2019-23 年度の平均） 2026 年度以降さらに 10%の賃上 げ（R5 の運輸業、郵便業と道路旅 客運送業の比率である 110%をパ ターン①の運行単価に乗ずる）
	利用者数	運転手が減る＝サービス水準を維持できないため、 利用者も 2040 年度には 45%縮小	12 路線の合計利用者数がすべて利用可能になると設 定	12 路線の合計利用者数がすべて利用可能になると設 定	12 路線の合計利用者数がすべて利 用可能になると設定
	運賃体系 の変更	なし	なし	あり （→2026 年度より 1 人当たり運行収入 201.54 円か ら 30%引き上げ、2032 年度よりさらに 30%引き上 げ）	あり （→2026 年度より 1 人当たり運行 収入 201.54 円から 30%引き上 げ）
	ネットワ ーク	設定なし	維持を前提	維持を前提	維持を前提
	サービス レベル	設定なし	設定なし	設定なし	一部の乗車率の低い路線についての 運行本数を減らす。
図（2024 年度 以降の運行経 費、運行収入、 収支率）					
結果の概要	サービス レベル	低下	原則維持	原則維持	一部の乗車率の低い路線についての 運行本数を減らす。
	利用者一 人当たり の市の負 担額	2030 年度：357 円 2040 年度：540 円	2030 年度：413 円 2040 年度：614 円	2030 年度：353 円 2040 年度：475 円	2030 年度：●●円 2040 年度：●●円

※運行収入に補助金は含まれていない。

5. 公共交通の課題

本計画における公共交通の課題は、以下の1)～3)の観点から整理される。

1) 日常生活を支える移動手段の確保

○高齢者や高校生などの移動手段の確保 【豊田市の人口】

- ・浄水など一部地区では人口増加が予想されている一方で、大半の地区では高齢化・人口減少が進んでいく。山間地域においては更に高齢化が進み、自宅からバス停までの移動も困難である人が増えていく。
- ・加速する高齢化への対応は勿論、高校生に対しても、その地区で住み続けられるような移動手段の確保が必要である。

○バス運行に対する利用者満足度の向上 【一般向けアンケート、高校生アンケート、市民意識調査】

- ・基幹バスについて、バスの利用者からはやや不満の意見が見られ、その理由としては「ダイヤ（便数）」に関する意見が大半であり、これは鉄道に比べバスの運行本数が半分以下であることが原因と推測される。
- ・運行経費増に対する市民の意見としては、サービスダウンではなく、財政負担増や運賃増によるサービス維持・アップの声もある。
- ・運行経費が上昇する中で更なるサービス向上は厳しい問題ではあるが、利用者の不満を減少させるための対策が必要である。

2) 一層厳しくなる運行事業環境への対応

○基幹交通利用者数の確保 【将来利用者数の推計】

- ・基幹バスの将来利用者数を推計したところ、2030 年度をピークとして減少傾向が示された。一部増加する路線はあるものの大半の路線で減少傾向が予測されている。
- ・地域拠点間の連携を支えていくうえで、基幹交通ネットワークを維持していくためにも利用者数を維持する対策が必要である。

○慢性的な運転手不足への対応 【事業者ヒアリング、将来運転手数推計】

- ・どの事業者からも慢性的な運転手不足に関する意見が見られ、現段階でも、必要人数に対して 2 割ほど不足しているとのことである。
- ・現状のまま特段対策を実施しなかった場合、今後 15 年で 45%減少する可能性が示された。
- ・担い手の確保・定着に向けて、就労環境の改善や、運転手の処遇改善に更に取り組む必要がある。
- ・未経験者などを対象とした新たな担い手の確保に向けた、就労支援についても取り組む必要がある。

○運行の効率化（山間部の運行を担う交通事業者の確保）【事業者ヒアリング】

- ・これまでも運行経費は増加傾向であったが、更なる人件費上昇や燃料費高騰は避けられない。
- ・山間部の利用者僅少路線を中心に、大型二種免許運転手以外での運行や、公共ライドシェア等の導入も検討していく必要がある。

3) 地域交通の役割の再認識

○地域で交通を支えるマインドの醸成（公共交通の「積極的維持」）

- ・これまでの検討から、利用者数（需要）の減少よりも運転手不足と運行経費増により、サービス提供者（供給）の方が早く危機に瀕することが示唆された。
- ・公共交通を縮小させないためにも、利用者である市民に対し『公共交通を乗って維持する』意識づけとなる取組を行う必要がある。

○自治体と運行事業者の更なる連携強化

- ・運転手不足は運行事業者だけでは対応できないほど深刻化してきている。
- ・人材確保や運行効率化に向けては、更なる行政支援（ヒト・モノ・カネ）と合わせて、運行事業者と連携を強化していく必要がある。

○まちづくりと一体となった魅力づくり・お出かけの機会の創出

- ・持続可能な環境づくりに向けて、AI やデジタル技術の活用、自動運転や脱炭素など、新しい取組を導入していくことも重要である。

6. 基本方針、目標

1) 基本方針

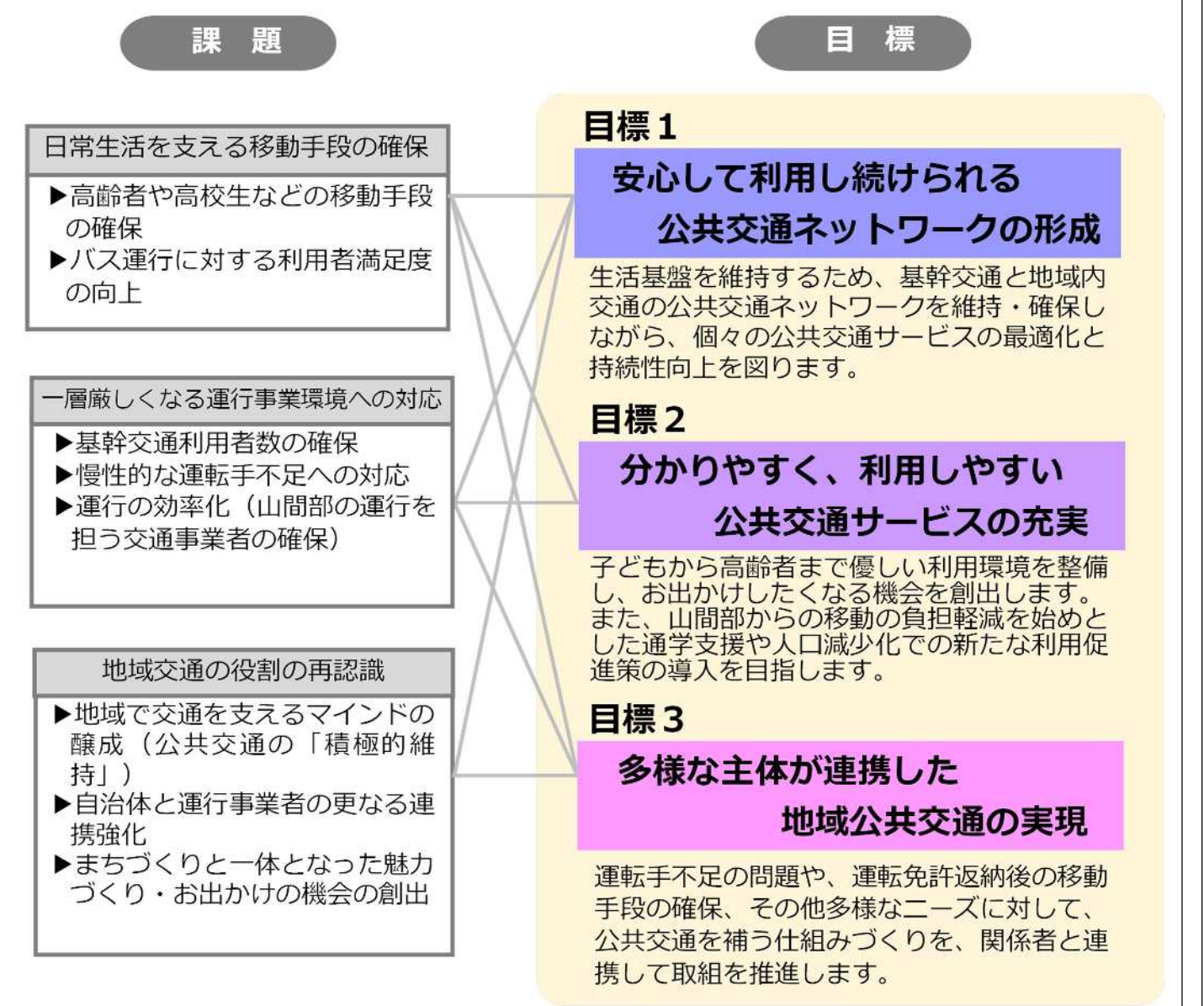
第9次豊田市総合計画における「つながる つくる 暮らし楽しむまち・とよた」の実現に基づき、本市における交通を取り巻く社会状況の変化や課題を踏まえ、基本方針を以下のとおり設定する。

基本方針

多様な主体の共創により、
「ひと」や「まち」をつなぎ 支える 地域公共交通の構築

2) 目標

前述の公共交通の課題を受け、以下の3つの目標を設定する。

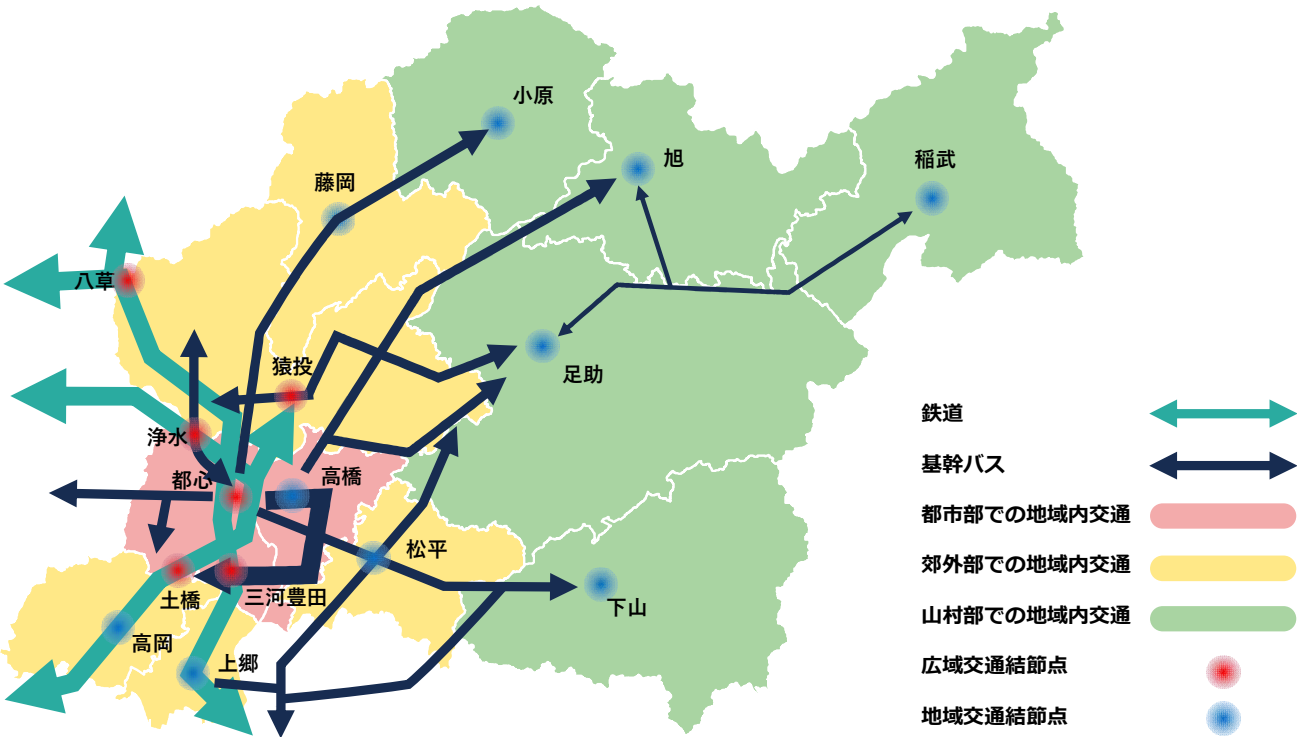


7. 今後のネットワークや、施策・取組、評価指標の設定

1) 今後のネットワーク、基幹バスのサービスレベル、運賃

(1)ネットワーク

上位計画のまちづくりの将来像に連動し、今後も拠点間連携を支える基幹交通ネットワークは維持する。



(2)おいでんバスのサービスレベル

おいでんバスのサービスレベルは、現計画の基準を踏襲する。

	朝・夕	早朝・昼間・夜間	運行時間帯
A：主に旧市部を走行する路線	1 時間に 3 本以上	1 時間に 2 本以上	6 時～22 時
B：旧市部と山村部を走行する路線	1 時間に 1 本以上	1 時間に 1 本以上	
C：主に山村部を走行する路線	1 時間に 1 本以上	2 時間に 1 本以上	

※著しく利用が少ない路線については、今後の収支シミュレーションのパターン④の結果をもとに、地域バスの運行による基幹バスネットワークの補完も含めて、路線ごとにサービスレベルを設定する。

(3)おいでんバスの運賃制度

平成 19 年の運行開始以降、分かりやすい運賃体系として 100 円単位の距離帯運賃を維持してきたが、運行経費上昇により、おいでんバスの運賃制度の変更を検討する。

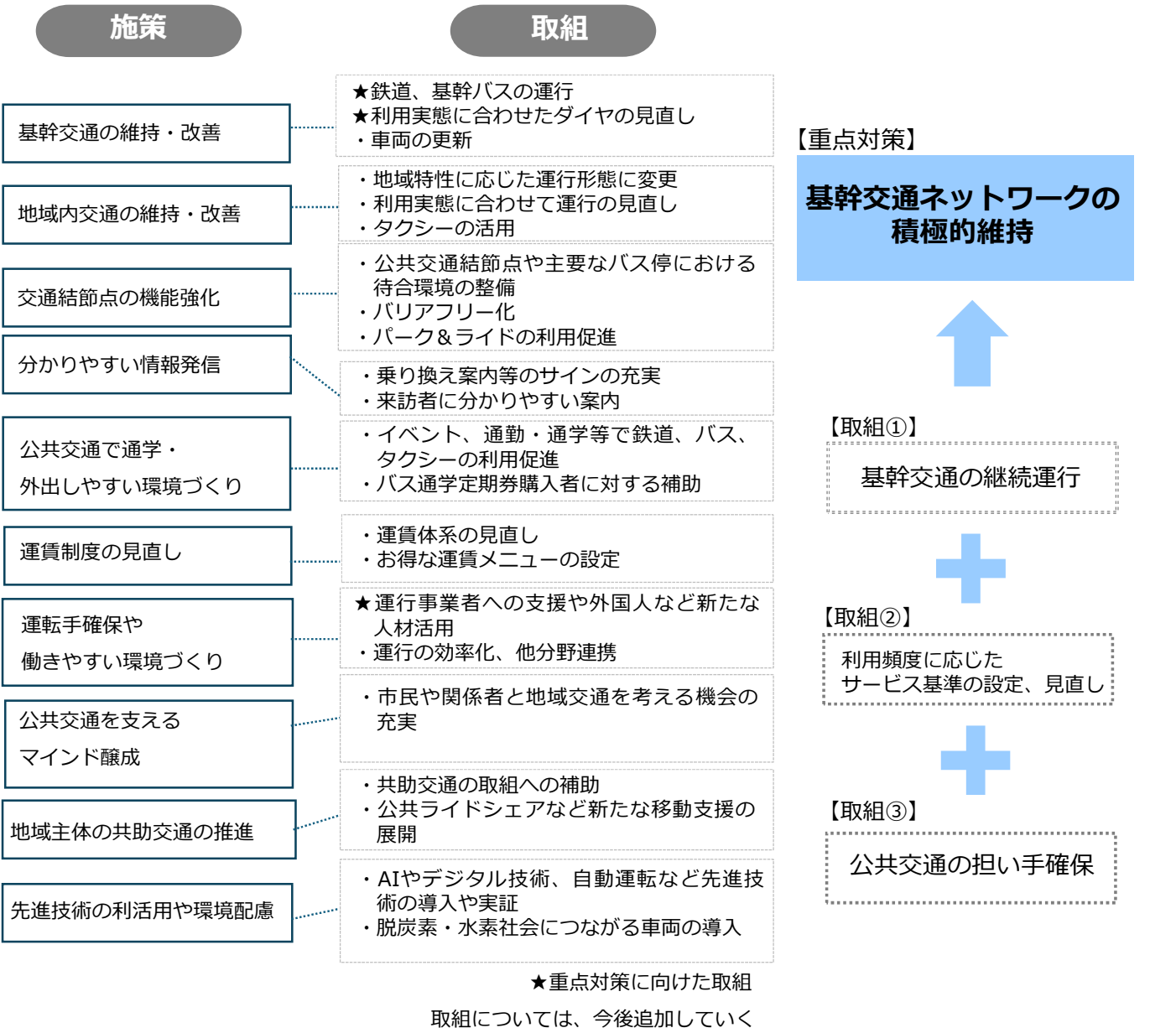
運賃改定においてはある程度の受益者負担を求めつつも、利用者への負担をできるだけ少なくするため、100 円単位の運賃設定からキャッシュレス（IC カード）の特性を活かした 10 円単位の運賃設定への変更も視野に入れて検討を進める。

2) 施策・取組、重要項目

前述の 3 つの目標に基づき、以下の施策・取組を講じる。

特に、本市における基幹交通ネットワークは、市民生活を支える上で不可欠であり、本市の骨格となるものである。市民からは便数増に対する強い意見があるものの、今後の利用者減少・担い手不足・運行経費増を考えると、現状のサービスレベルを維持することも相当な努力が必要である。

こうしたことから、本計画では「基幹交通ネットワークの積極的維持」を重点対策として位置づけ、「基幹交通の継続運行」「利用頻度に応じたサービス基準の設定、見直し」「公共交通の担い手確保」に向けた取組について、重点的に取り組んでいく。



3) 評価指標

本計画では、重点対策「基幹交通ネットワークの積極的維持」を評価するための指標として、ネットワークが維持できていることと、そのネットワークを活かして主要な目的地にアクセスができていることを評価指標として設定する。また、計画全体の進捗を把握する上で参考となる指標として「確認指標」を設定する。

(1)ネットワークの積極的維持の評価指標

指標名	現状値 (令和 6 年度)	中間目標値 (令和 12 年度)	最終目標値 (令和 17 年度)
(路線ごとの) 基幹バスの営業距離数	332.8Km	332.8Km 以上	332.8Km 以上
(山村部から) 主要施設へアクセスが できること	－	すべてアクセスできる	すべてアクセスできる

(2)その他の計画に必要な指標（確認指標）

評価指標	現状値 (令和 6 年度)	中間目標値 (令和 12 年度)	最終目標値 (令和 17 年度)
1 日当たりの 公共交通の利用者数	79,618 人	92,000 人	87,000 人
路線バスの収支率	45.4% (補助金含む)	40%以上	40%以上
利用者 1 人あたりの 公共交通の財政負担額	278 円	(調整中)	(調整中)

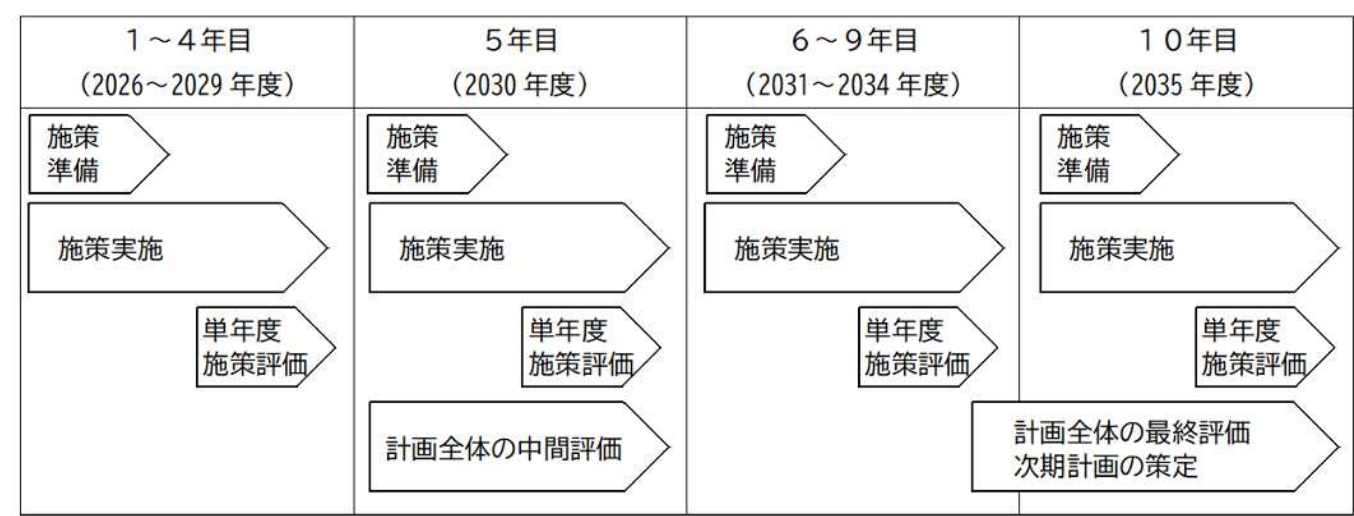
(※) 最終目標値は、中間目標値の達成状況に応じて見直す。
現状値は、暫定的に令和 5 年度の数値を使用。

4) PDCA のスケジュール

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進捗管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す、PDCA サイクルの考え方により推進していく。

個別施策の進捗状況及び確認指標の評価は毎年度実施するが、計画期間の中間年度及び最終年度に、「評価指標」の値を基に本計画が目指す将来像が実現できているか、評価を実施する。

【年間単位の進捗管理、評価スケジュール】



【月間単位の進捗管理、評価スケジュール】

