

# 協議案件（４）（仮称）豊田市地域公共交通計画の策定について ～新計画の体系案について～

## 1 （仮称）豊田市地域公共交通計画の概要について

本市の公共交通を取り巻く社会状況に対応するため、新たに「（仮称）豊田市地域公共交通計画」を策定する。新計画は、新技術の導入やまちづくりと連携を図り、本市の総合的な交通計画として位置付ける。

## 2 新計画の体系図（案）について

（仮称）豊田市地域公共交通計画における体系図（案）は以下の通り



## 3 将来像・基本方針について

将来像	人々が暮らしやすく「魅力」「活気」「交流」を生む交通社会
-----	------------------------------

超高齢社会などの社会状況の変化に対応しつつ、まちのにぎわいを生み出すために「交通」と「まちづくり」が一体となった社会を目指す。

基本方針	持続可能なまちづくりに向けた交通体系の実現
------	-----------------------

今後、人口減少や高齢化が進展する中で、将来にわたって持続可能なまちを目指し、多種多様な移動手段を活用した交通体系を実現し、さらなるまちの発展につなげる。

また、多種多様な移動手段を使い分けられることができる社会の実現により、人々が移動しやすく、暮らしやすい、魅力あるまちを目指す。

## 4 基本目標・個別施策について

基本目標①	<b>持続可能で多様な移動手段を活用できる交通</b> 地域特性に合った移動手段を生かし、高齢者をはじめとする各世代が自身の生活に合った移動を選択でき、地域が主体的に取り組むことで将来にわたって活用ができる移動環境を整える。
主な個別施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域特性に合った地域内移動サービスの提供</li> <li>・住民共助の仕組みによる移動手段の確保</li> <li>・オープンデータ活用による情報発信 など</li> </ul>

基本目標②	<b>まちのにぎわいを生み出す交通</b> 中心市街地だけでなく地域の拠点となる地域核等への移動できる交通ネットワークを整備し、公共交通を利用することでまち全体のにぎわいづくりを創出する。
主な個別施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域核等交通結節点の環境整備</li> <li>・バス停上屋整備、バスベイ改良事業</li> <li>・観光周遊ルートの提案 など</li> </ul>

基本目標③	<b>ミライへつなげる交通</b> 移動における利便性向上のために先進技術の導入や、環境にやさしい交通手段の活用を積極的に行うことで、将来を見据えた交通手段の確保を目指す。
主な個別施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境に配慮した次世代車両（FCバスなど）の導入</li> <li>・自動運転をはじめとしたCASEの検討</li> <li>・MaaS導入によるシームレスな移動手段の確立 など</li> </ul>

## 5 評価指標について

評価指標Ⅰ	<b>公共交通利用者数</b> 目標年次までにコロナ禍以前の数値まで回復させることを目標とする
-------	--

評価指標Ⅱ	<b>公共交通の利用者1人あたりの市の財政負担額</b> おいでんバス、地域バス等の利用者1人あたりに要する市の財政負担額を下げることが目標とする
-------	--

評価指標Ⅲ	<b>各地域の拠点停留所の乗降者数</b> 拠点停留所の乗降者数を令和元年度の値まで回復した数に設定
-------	---

評価指標Ⅳ	<b>日常生活で利用できる交通手段の種類</b> 自宅から出発するときに利用できる交通手段の数について、鉄道やバス以外の移動手段の割合を増加させることを目標に設定
-------	--

# 協議案件（４）（仮称）豊田市公共交通計画の策定について ～地域内の移動手段における今後の方向性～

## 1 前回のおさらい

前回会議で出た意見の中で、今後議論の中心となる地域内の移動手段に関する意見について整理を行った。 ※別紙 1 参照

## 2 各種データ分析

### ①山村地域を中心としたデータ分析

豊田市では持続可能な山村地域を実現するために、「山村地域の振興及び都市との共生に関する基本方針－おいでん・さんそんビジョン－」を策定している。地域バスの運行実態を検証するために、当該ビジョンに定める山村地域の将来人口推移等から地域バスの現状データ（利用者数、運行経費、収支率、利用者 1 人あたりの市の財政負担額）の分析を行った。

### ②路線評価

地域バスは以下の現計画に位置づけられている 2 つの評価基準（収支率・利用率）をもとに、令和 2 年度に路線評価を行った。

収支率	10%（運賃収入÷運行経費）
利用率	沿線人口 100 人（高齢者）あたり 1 日平均利用者数 6.1 人以上

### ③アンケート調査結果

令和 2 年 10 月に市民 3,000 人を対象に交通の利用状況に関するアンケートを実施し、地域バスの重要性や負担金についての調査を行った。

※①～③の詳細については別紙 2 参照

## 3 これまでの課題

### ・地域内移動手段の位置づけ

現計画において、地域バスを「基幹的公共交通（鉄道・基幹バス）を補完する地域内の公共交通」として位置づけていることから、地域内移動は地域バスが前提で、硬直化している状況。このため、多様なニーズに対応するためには、これまで計画に明確に位置づけられていなかった地域バス以外の移動手段の積極的な利活用を念頭に進める必要がある。

### ・サービスレベル水準

別紙 3 のとおり、地域間で様々なサービスが提供されている。また、地域からはサービスの充実に関する要望が多い一方、利用者数などから見て実態に即していない地域も散見される。サービスレベルを判断し、決定する際の統一的な基準が必要である。

### ・運賃体系

別紙 3 のとおり、地域間でサービスレベルは異なり様々であるが、運賃は同一料金を基準としており、収支状況に応じた運賃体系とは言い難い。ただし、運賃だけでは収支改善をするのは難しい側面もあるため、運賃に加えて新たな財源の検討も必要である。

## 4 今後の方針案

これまでの計画では、地域内の移動として地域バスを前提にしているが、新計画では、ターゲットとなる属性を明確にすること、小中学生の通学への移動手段は確保することを前提とした上で、地域内移動について再定義を行う。

今後、地域バスは地域内移動の一つの手段とし、共助の仕組みを最大限活用していく。

### ●今後の地域内移動手段の位置づけ

現在の地域内移動は「地域バス」を主として位置づけているが、今後は「多様な移動手段」を積極的に活用していくため、以下の表のとおり概念整理を行った。

（※多様な移動手段の中には、現在において一部試行中のものもあり。）

	広域的な移動	地域内の移動
現在の位置づけ	<p>【基幹交通】</p> <p>鉄道（名鉄、愛環、リニモ）</p> <p>路線バス（名鉄）</p> <p>路線バス（おいでん）</p>	<p>【地域バス】</p> <p>定時定路型バス</p> <p>デマンド型バス</p> <p>※一部地域タクシーもあり</p>
新たな位置づけ	<p>【基幹交通】</p> <p>鉄道（名鉄、愛環、リニモ）</p> <p>路線バス（名鉄）</p> <p>路線バス（おいでん）</p>	<p>【地域バス】</p> <p>定時定路型バス</p> <p>デマンド型バス</p> <p>＋ 組み合わせ</p> <p>【多様な移動手段（自助・共助）】</p> <p>行政等による交通空白地域有償運送</p> <p>地域タクシー 互助による輸送</p> <p>自治区やNPO等による交通空白地域有償運送</p> <p>乗用タクシー 新モビリティサービス</p> <p>自転車 カーシェアリング（コムスなど）</p>

※上記の表の移動手段において、点線は民間事業者が実施するサービス、単線は行政が提供する公助によるサービス、二重線は主に自助・共助が期待される移動サービス  
⇒全国における事例紹介：別紙 4 参照

## 5 次回以降の議論内容

次回以降の会議では、持続可能な地域内の移動手段について上記の課題だけでなく、地域ヒアリングの結果も踏まえた上で、新計画におけるサービス基準などについて議論を行う予定

前回のおさらい（議事録の抜粋）

・地域内の移動に関する主な意見

意見①	公共交通体系の中における自助とは何かを明確にしてもらいたい。
回答①	自助は、地域住民自らが確保する移動手段のこと。自動車だけでなく、自転車・シニアカー・徒歩を含んだ移動手段を指す。 また、受益者負担の考え方においても、自助として適切な利用者の負担を検討していきたい。
意見②	地域バス等の収支率を見ると、自助の中に受益者負担を含めて自助・共助・公助のバランスについて考えていかないと、経営が成り立たないと事業者として懸念している。
回答②	新計画の中では、受益者負担の考え方においても、自助として適切な利用者の負担を検討していきたい。 また、適切な受益者負担を踏まえ、地域にとって持続可能な移動手段とは何かについて考えていく。
意見③	高齢者が免許返納後地域バスを使わないのであればどのような交通手段を利用しているのか。
回答③	免許返納後の交通手段については現状把握できていない。 免許返納者が地域バスを利用していない実態があるのであれば、その他の移動手段を活用している可能性があるため、今後は免許返納者などの移動実態にも着目していきたい。

・今後の主な論点

前回の意見をもとに、今後の会議での論点を以下に整理した。

1 持続可能性（自助・共助・公助）

適正なサービスレベルや受益者負担について検討する。

2 足の確保（地域内の移動手段）

高齢者などターゲットを明確にし、地域内の移動実態に着目する。

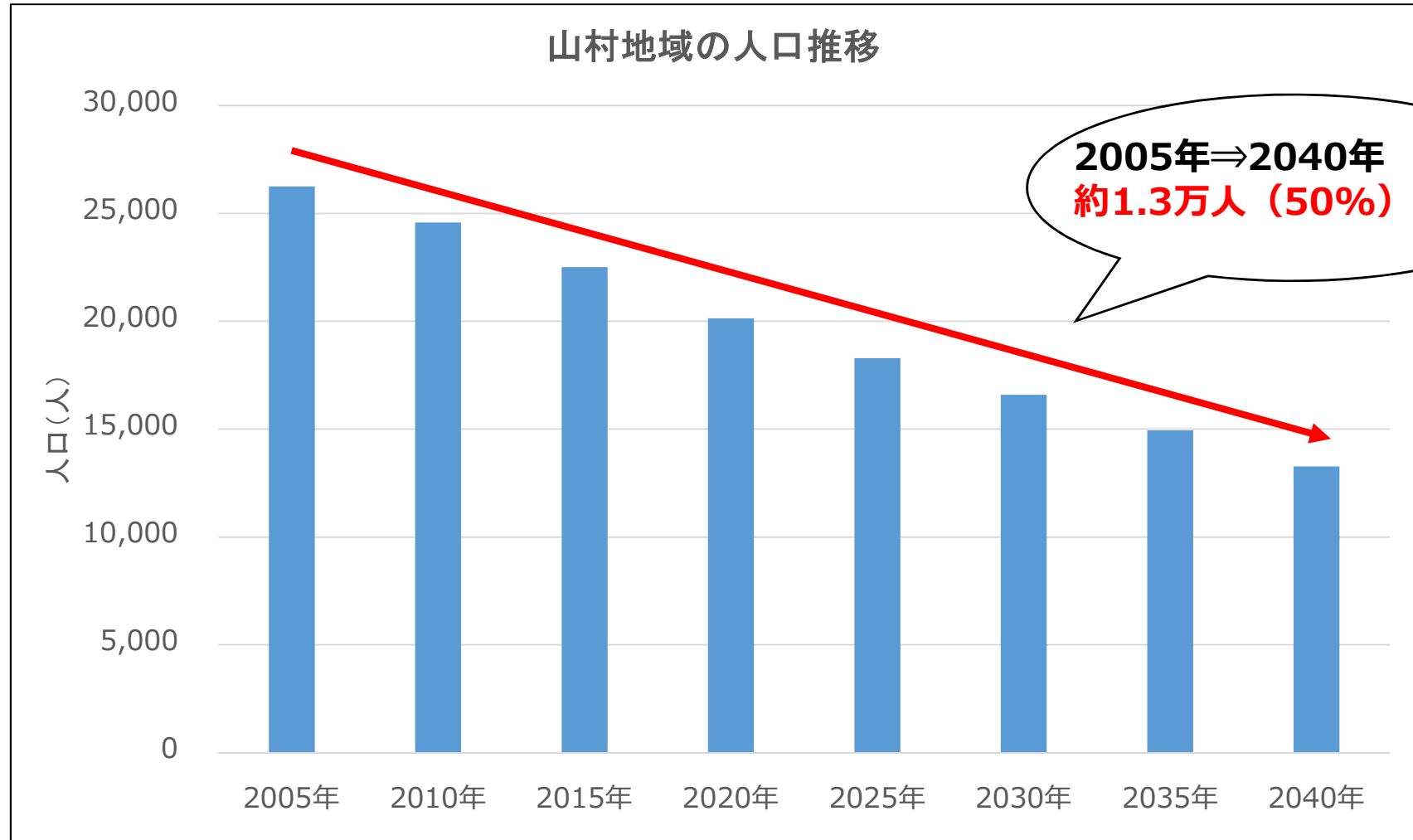
・その他の主な意見

意見④	公共交通政策を考える際に時間の観念は考慮されないのか。時間到達圏のようなイメージ図があるとよいのではないか。
回答④	<p>主な交通モードを輸送量・距離で以下のグラフに整理すると、民間による交通モードは、主に通勤・通学などの利用が多く大量輸送・定時性確保を考慮されている。</p> <p>一方で自助・共助・公助による交通モードは少量個別輸送・随時性の傾向があり、時間の観念は考慮されにくい。</p>

意見⑤	豊田市の場合ビジネス客も多いため、市外からの来訪者について何かしらデータを盛り込むとよいのではないか。
回答⑤	来訪者のデータについては、観光入込客数のデータが地区ごとにあるので活用できるか検討をしたい。コロナの影響で市外からの来訪者数は減少し、来訪者の意識も変化している。観光ではマイクロツーリズムのニーズが高まっているのでそういった需要にも着目し検討を進めたい。

## ①山村地域を中心としたデータ分析 ～山村地域の人口推移～

●山村地域の人口は大幅な**減少傾向**にあり、将来も減少傾向は継続する見込み

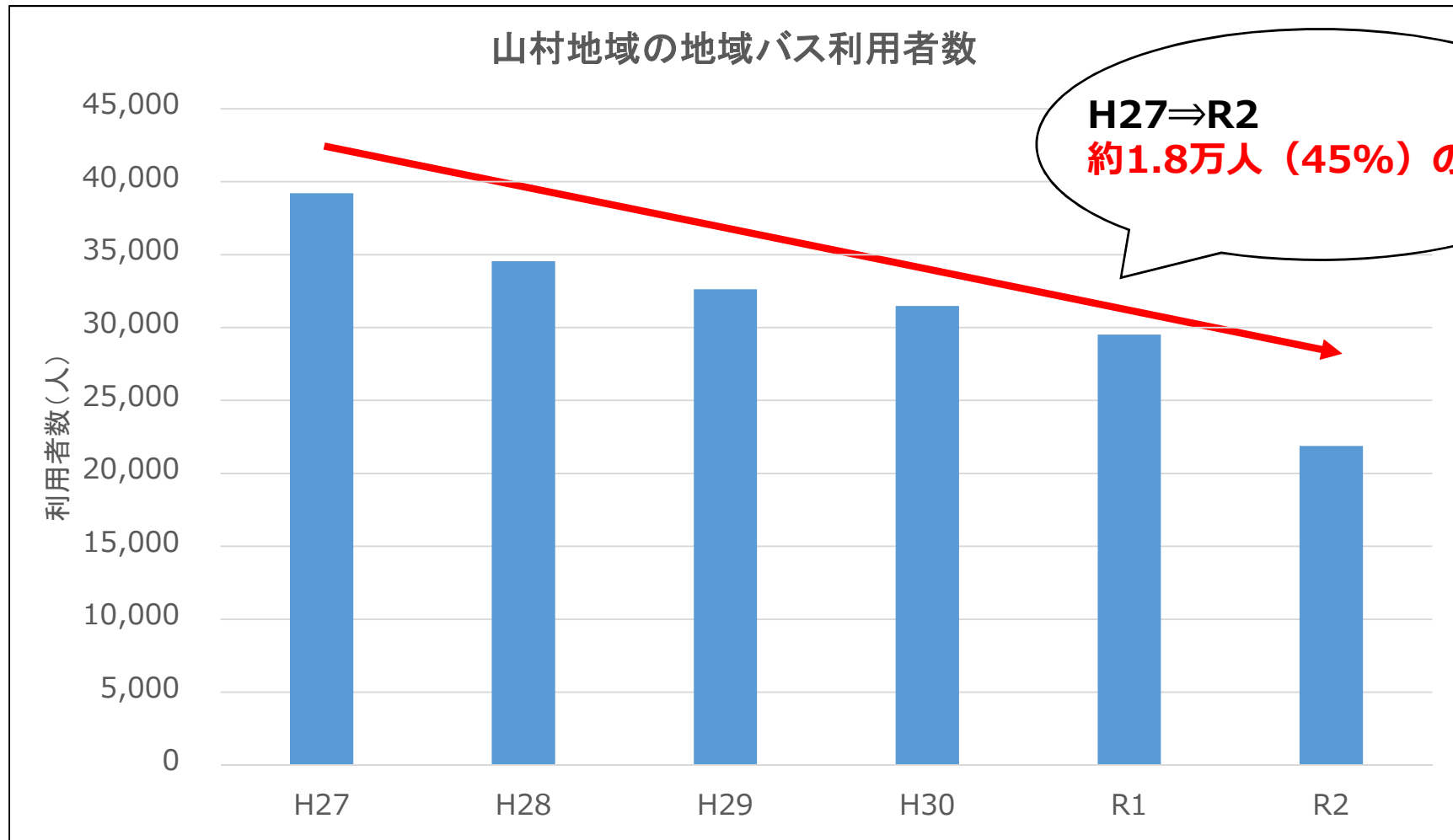


出典:おいでんさんそんビジョン

人口減少は、様々な社会問題に発展し「交通分野」へも影響

# ①山村地域を中心としたデータ分析 ～山村地域の地域バス利用者数～

●山村地域における地域バスの利用者数は大幅な**減少傾向**



出典: 豊田市交通政策課

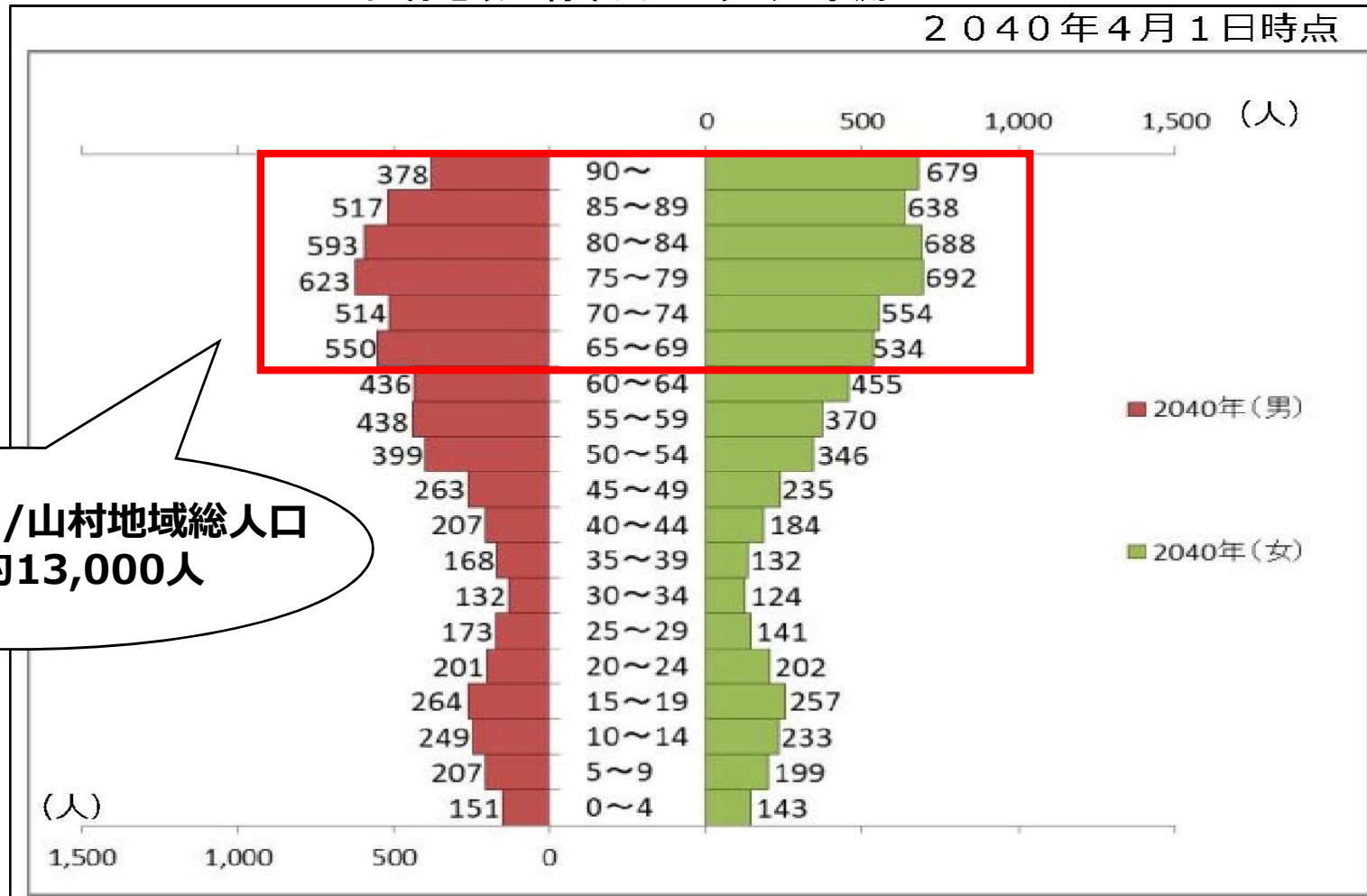
将来人口の減少が予想される中、利用者数増加は期待できない

# ①山村地域を中心としたデータ分析 ～山村地域の将来人口ピラミッド予測～

●2040年には、山村地域の総人口の約半数以上が65歳以上になる予測

山村地域の将来人口ピラミッド予測

2040年4月1日時点

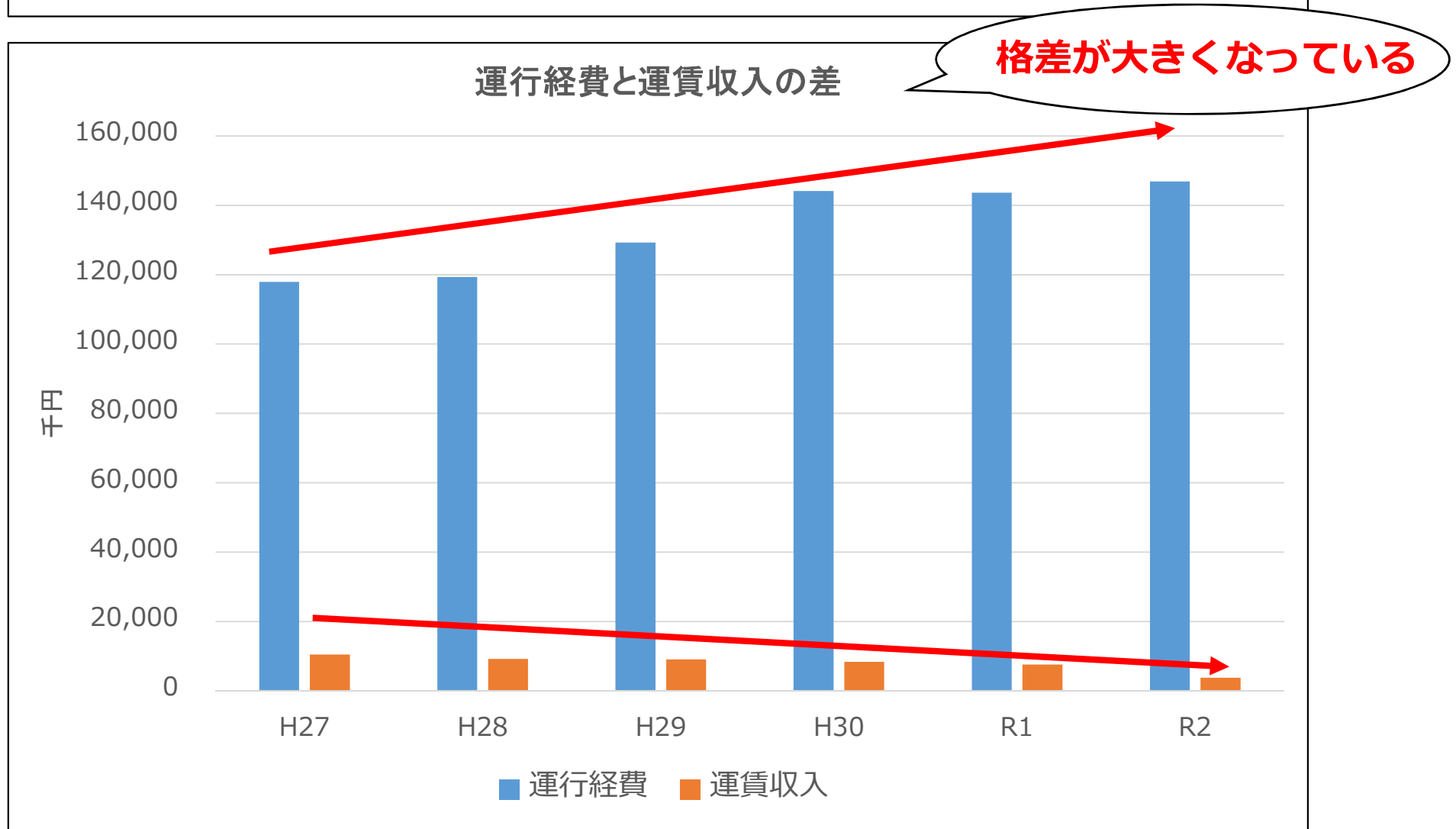


出典:おいでんさんそんビジョン

特に山村地域では、高齢者への対応がさらに必要

# ①山村地域を中心としたデータ分析 ～運行経費と運賃収入の差～

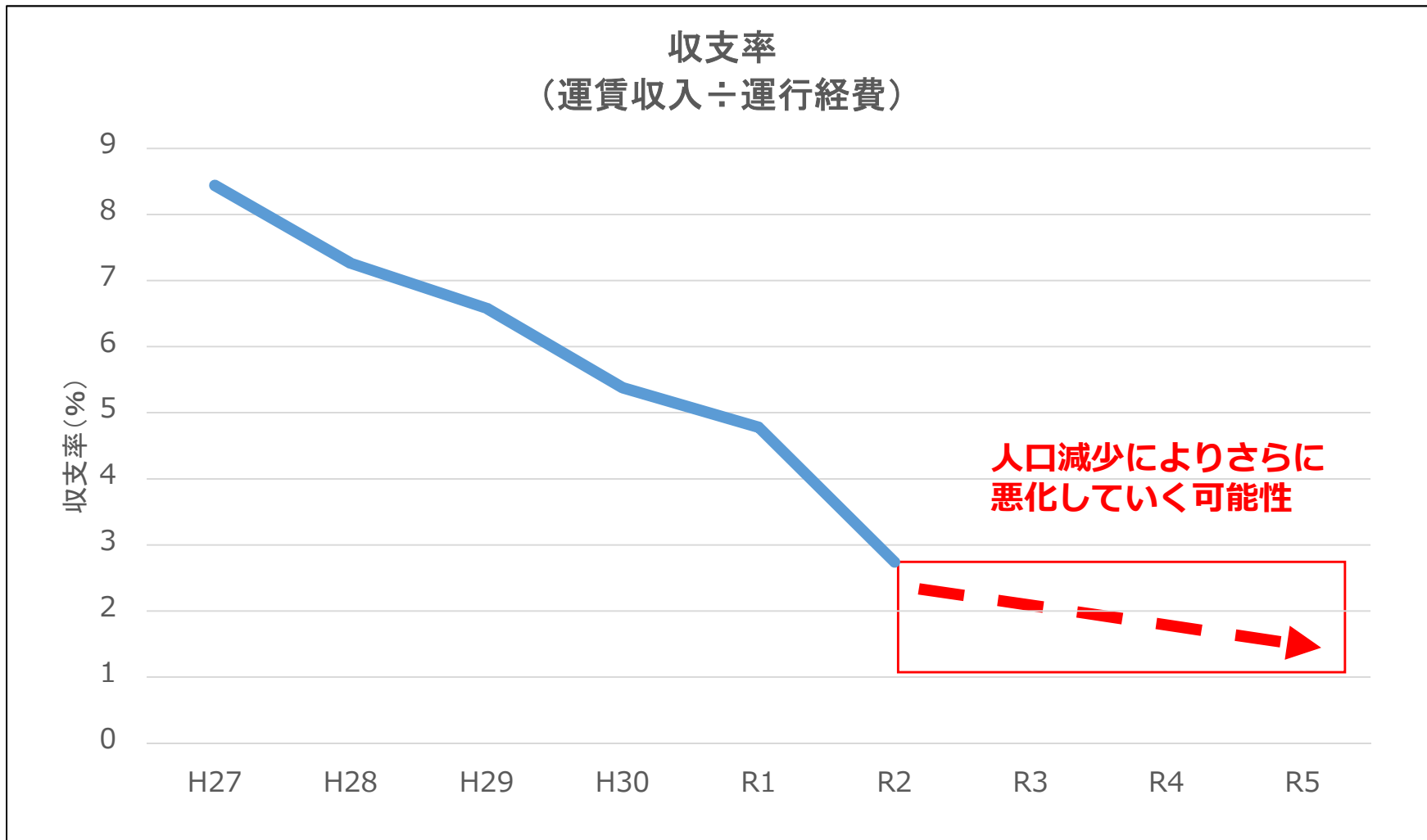
●運行経費は増加傾向にある一方で、運賃収入は減少傾向



運行経費と運賃収入の格差は広がり、解消する対応が必要

# ①山村地域を中心としたデータ分析 ～収支率～

●利用者数の減少及び運行経費の増加に伴い、収支率は**悪化傾向**



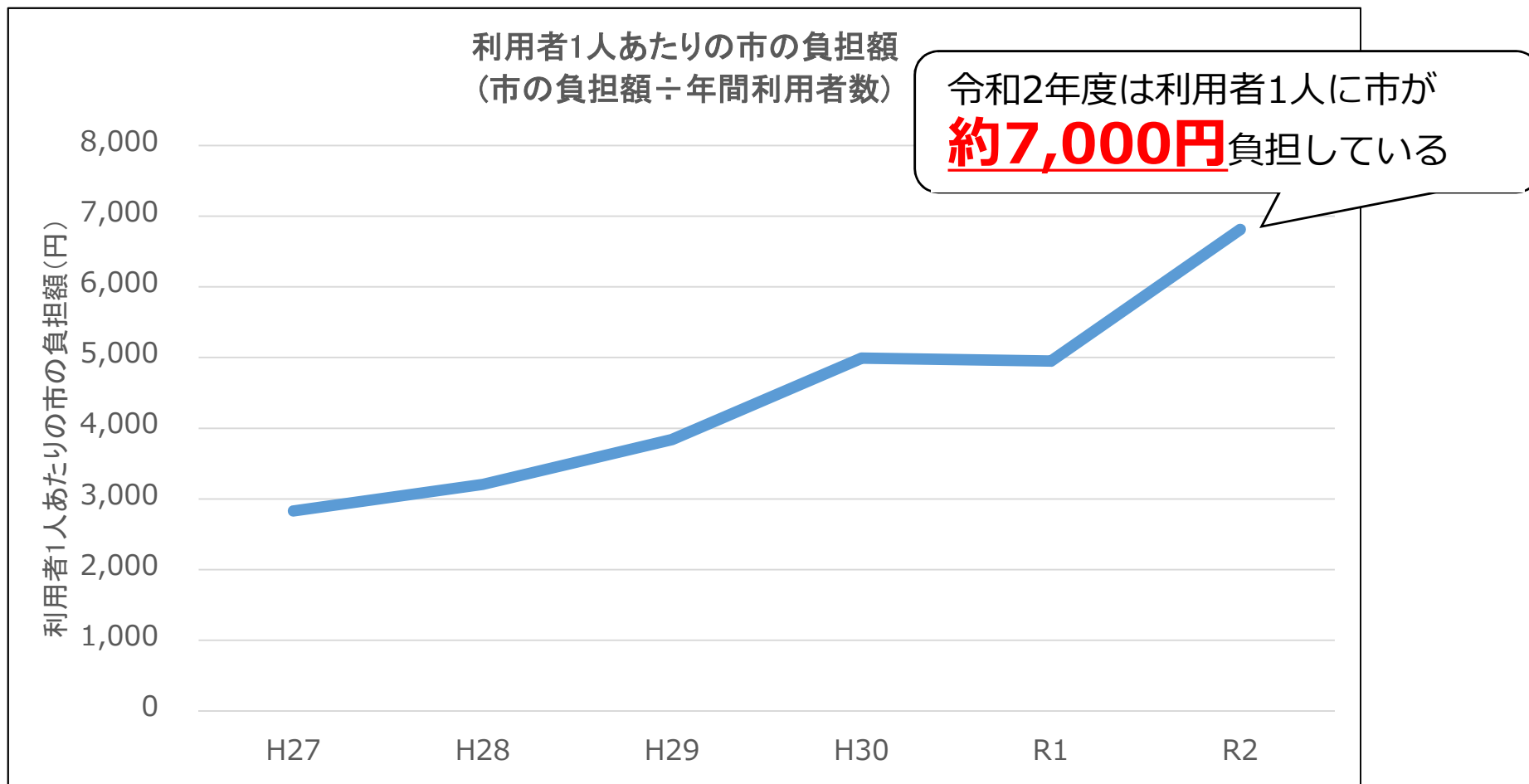
出典：豊田市交通政策課

**人口減少、利用者数増加も見込めないので、悪化が予想される**



# ①山村地域を中心としたデータ分析 ～利用者1人あたりの市の財政負担額～

● 運行経費の増加から、利用者1人あたりの市の財政負担額は**増加傾向**



出典：豊田市交通政策課

市の負担額は増える一方で、運賃収入は100円～200円程度

## ②路線評価

- ・ 評価方法

令和元年度における地域バスの収支率及び利用率について算出

- ・ 評価基準

収支率は**10%**、利用率は**高齢者沿線人口100人あたり1日平均利用者数6.1人**に設定

- ・ 主な特徴

路線名	主な利用
高岡地域バス	<b>通勤・通学での利用が多い</b>
藤岡地域バス	
松平地域バス	<b>通学のため小中学生の利用がある</b>
稲武地域バス	
下山地域バス	
足助地域バス	<b>買い物・通院といった高齢者の利用が中心</b>
上郷地域バス	
小原地域バス	
保見地域バス	
水源東地域バス	
旭地域バス	
石野地域バス	

## ②路線評価

- 2つの基準を満たさない路線が多く、一部路線では利用率のみの基準をクリア

		利用率：高齢者人口100人に対する1日当たり利用者数	
		○ (6.1人以上)	× (6.1人以下)
収支率・運賃収入÷運行経費	○ (10%以上)	高岡地域バス	下山地域バス 足助地域バス 上郷地域バス 小原地域バス 保見地域バス 水源東バス 旭地域バス 石野地域バス
	× (10%以下)	藤岡地域バス 松平地域バス 稻武地域バス	

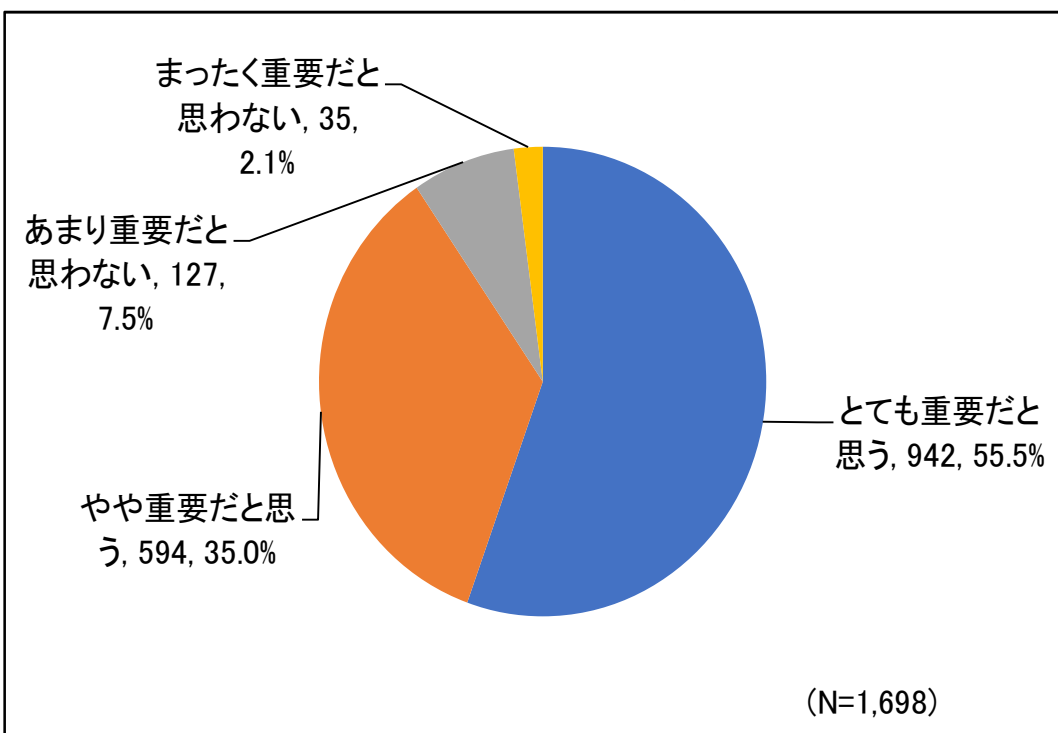
大幅な改編を検討

小中学生の通学対応や  
高齢者の移動手段を検討

### ③アンケート調査結果

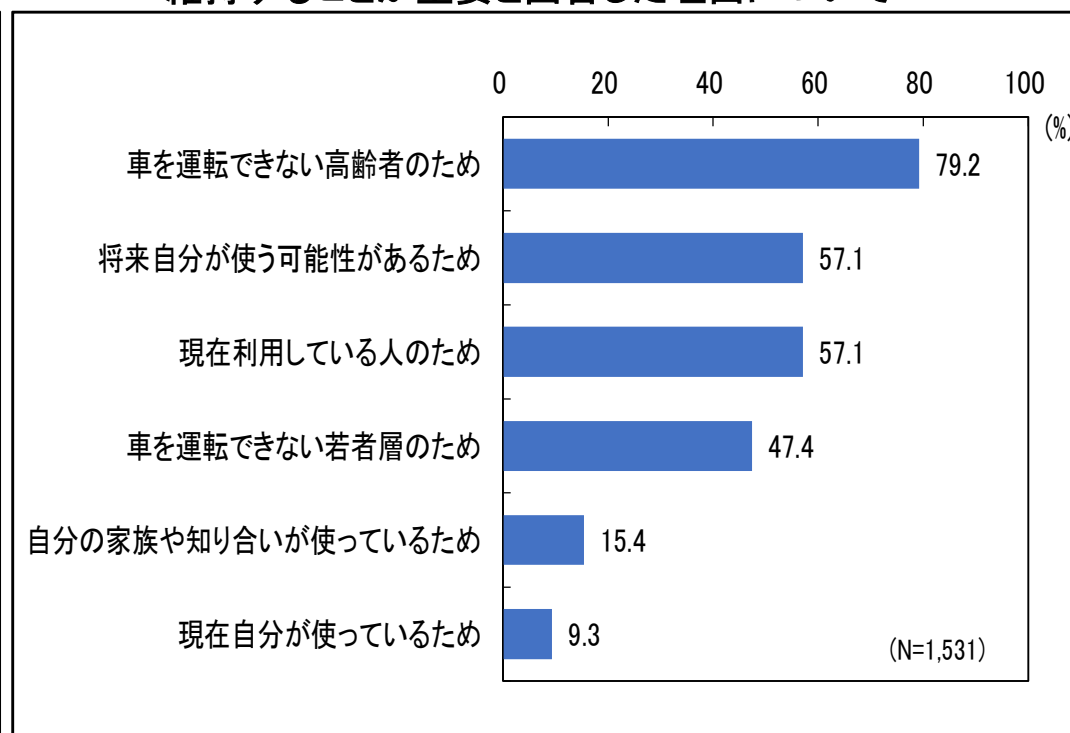
- 地域バスを維持することに対し、約9割程度の人が重要と回答
- その理由は「車を運転できない高齢者」や「将来自分が使う可能性」が多数

地域バスを維持していくことの重要性について



出典：豊田市交通政策課

維持することが重要と回答した理由について



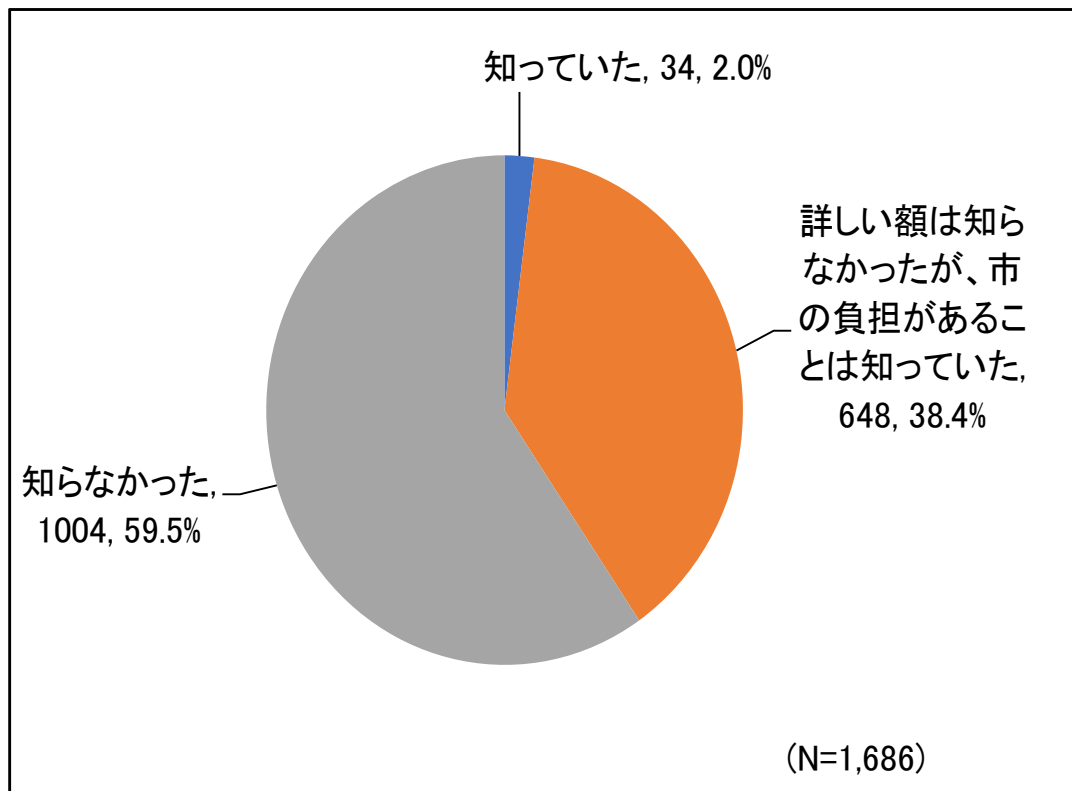
出典：豊田市交通政策課

地域バスの主なターゲットは「高齢者」として検討

### ③アンケート調査結果

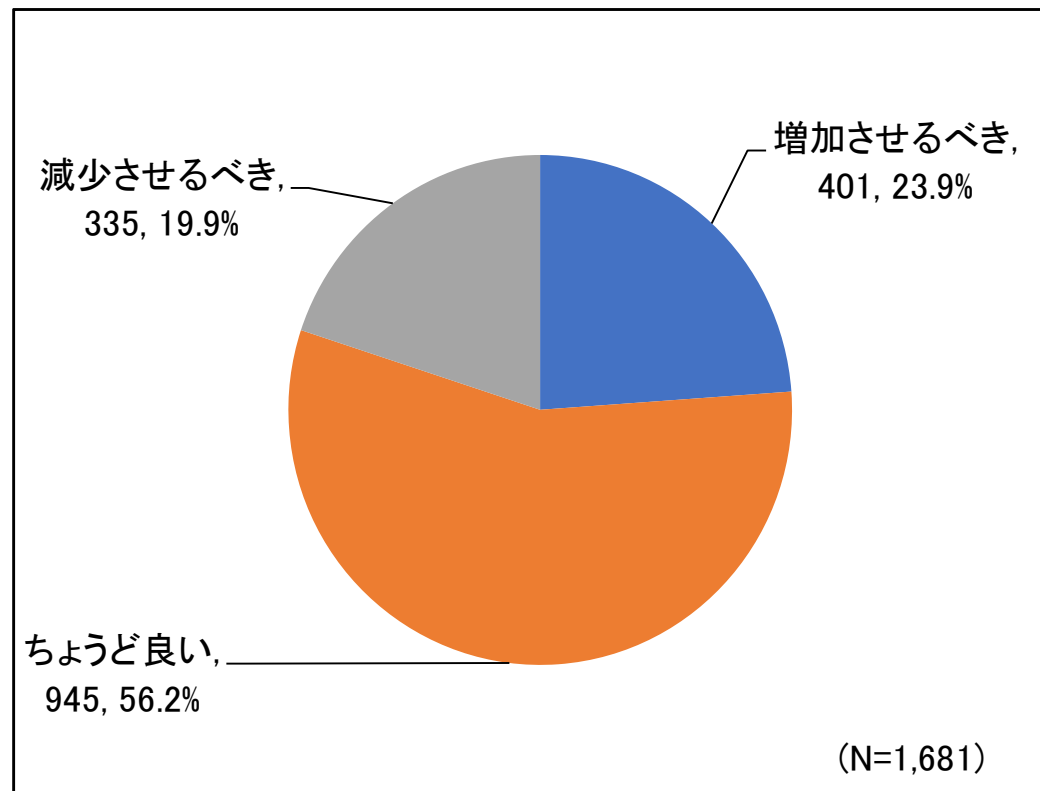
- 地域バスが市の負担により運行していることについて半数以上が知らない
- 市の負担額については、半数以上が現状のままで良いと考えている

市の負担額があることを知っているか



出典：豊田市交通政策課

市の負担額についてどのようにすれば良いと思うか



出典：豊田市交通政策課

**まずは、地域に現状の地域バスを理解してもらうことが重要**

### ③アンケート調査結果

#### その他の主な意見（一例）

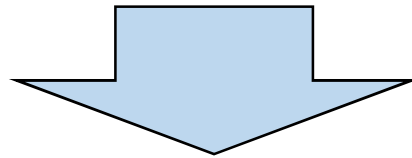
- ・ 本数を増やして欲しい。本数が増えれば利用すると思う。
- ・ バス停の数を増やしてほしい。
- ・ バス停までの距離が遠いのでなかなか使いづらい。
- ・ ○○地域バスを行政として存続させてほしい。
- ・ 今現在、私は必要としていませんが将来必要とすると思います。

.....

**地域バスの利用者数が減少している一方で、地域バスの維持やサービスレベルの向上を求める声も多い**

## ○分析結果

- ・各データ(人口・利用者数・経費など)は悪化している
- ・悪化の一方で、地域からはサービス求める声も多い
- ・高齢化が進展しており、高齢者へのさらなる対応が必要  
⇒運行を取り巻く環境は厳しい状況下にある



## ○今後の進め方

- ・従来とは異なる新たな視点や手法が必要となる
- ・主な利用者層を特定して、アプローチをかけていく  
⇒運行形態の在り方や代替となる移動手段を含め検討

## ○現状のサービスレベル・運賃体系

路線名	定時定路（路線数）	デマンド	運賃（1乗車）
高岡地域バス	毎日（2路線）	—	200円
松平地域バス	週1（3路線）	平日	100円、200円
上郷地域バス	週2（2路線）	—	100円
保見地域バス	週2（3路線）	—	100円
石野地域バス	週2（2路線）	—	100円
藤岡地域バス	毎日（2路線）、平日（1路線）	—	200円
足助地域バス	週1（12路線）、週5（1路線）	—	200円
稲武地域バス	毎日（2路線）	週3	200円
小原地域バス	—	平日	200円
下山地域バス	—	平日	200円
旭地域バス	週1（4路線）	平日	200円



・ 地域住民が主体となり運営している一例

自治体名	交通モード	ポイント
福井県永平寺町	デマンド	運転手は地域住民自らで確保
愛媛県八幡浜市	デマンド・定時定路	
千葉県市原市	デマンド・定時定路	運営経費の一部を住民が負担
京都府宇治市	デマンド・定時定路	
兵庫県西宮市	定時定路	地域住民が運行ルートや運賃を設定
東京都小平市	デマンド型バス	

地域公共交通計画等の作成と運用の手引きより抜粋（国土交通省）

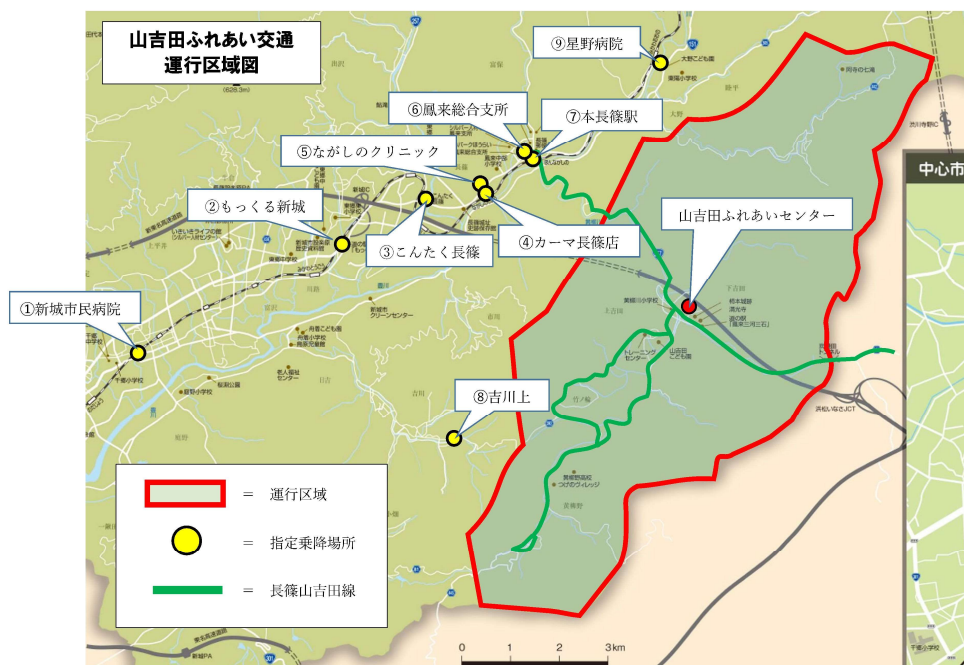
**地域が主体となり運営（運転手の確保など）を行い、運行に関わる経費を住民共助の仕組みで負担している自治体もある**

# 全国における事例紹介 ～愛知県新城市～

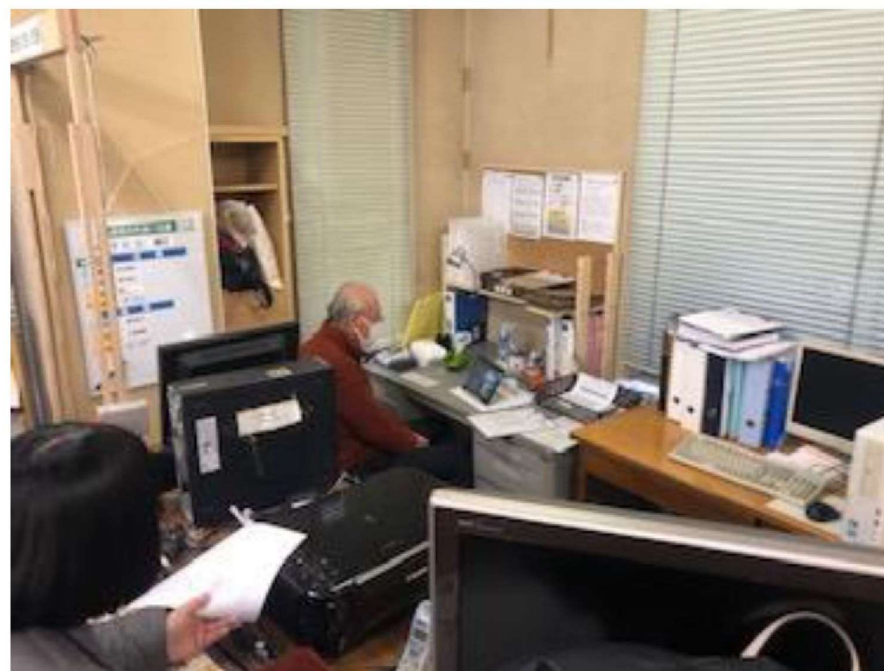
## 事例：自治区やNPO等による交通空白地域有償運送

### 概要・経緯

中心市街地（病院・スーパー）まで自家用車を使えない高齢者のため、地域住民同士が助け合い、地域運営による持続可能な生活の足の確保に向け、地域が主体となった運営協議会を令和元年に設立し、令和3年度によりデマンド乗合方式で運行開始



山吉田ふれあい交通運行区域図（新城市HPより抜粋）



山吉田ふれあい交通運営協議会事務所内（新城市HPより抜粋）

### ポイント

地域が主体となり自らの地域の交通問題について研究やアンケート調査を実施し、運転手の確保やデマンド受付予約などの運行に関して**地域自らが運営**