

1 協議事項

◎本日の協議事項

- ・新計画の骨子案について
（特にご意見いただきたい点：評価指標、個別施策）

2 新計画の概要

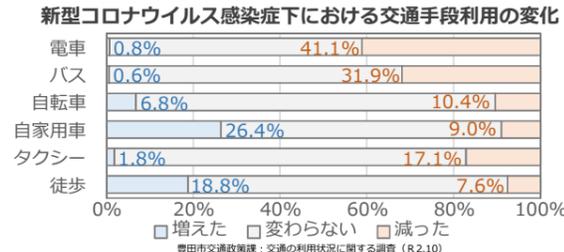
人口減少・高齢化の進展、運転手の担い手不足、新型コロナウイルス感染症等の影響により、交通を取り巻く環境は厳しい状況となっている。

また、自動運転をはじめとした技術革新への対応に加え、国の法改正により「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され「まちづくり」と連携した取組が求められている。

このような社会背景に対応するため、現計画「豊田市公共交通基本計画」を改定し**本市の総合的な交通計画【期間：令和4年度（2022.10）～令和7年度（2026.3）】**として策定する。

3 交通を取り巻く社会背景と課題

社会背景①	<h3>人口減少・高齢化の進展</h3>  <ul style="list-style-type: none"> ・生産年齢人口（15歳～64歳）、年少人口（0歳～14歳）は減少し、高齢化率が上昇すると推計されている ・人口は2020～2025年をピークに減少している
	<h3>課題①</h3> <h4>持続可能なまち・高齢者の移動支援</h4> <p>人口減少や高齢化の進展に対応した持続可能なまちづくりが求められている。また、今後は高齢者など移動に制約を受ける人が増加するため、より一層支援が必要となる。</p>

社会背景③	<h3>新型コロナウイルス感染症による影響</h3>  <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年のおいでんバス・地域バス・地域タクシーの利用者数は大きく減少している  <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍においては、電車やバスの利用を控える傾向がある一方で、自動車や徒歩などの移動手段を選択する人が増えている
	<h3>課題③</h3> <h4>新たな生活様式に着目した対応</h4> <p>テレワークの普及による通勤需要の変化に加え、新型コロナウイルスの感染状況を考慮した上で自由目的での外出手段の変化に着目する必要がある。</p>

社会背景②	<h3>運行経費・運賃収入の動向</h3>  <ul style="list-style-type: none"> ・運行経費と比較して運賃収入が少なく、運行経費と運賃収入の差が大きくなっている ・収支率（運賃収入/運行経費）は減少傾向にある
	<h3>課題②</h3> <h4>将来にわたり利用できる移動サービスの構築</h4> <p>今後も運行経費と運賃収入の差が大きくなり市の財政負担額が増加することが予想される中で、現状路線を維持していくことが困難になる可能性があるため、将来にわたり利用できる移動サービスの構築が必要となる。</p>

社会背景④	<h3>移動に関する新技術の進展</h3> <p>脱炭素社会の実現や持続可能な開発目標 SDGs 達成に向けた機運が高まっている中で、交通分野においても先進的で環境に配慮した技術が注目されている。</p> 
	<h3>課題④</h3> <h4>新たなモビリティサービスの実現</h4> <p>近年、水素など新たなエネルギーを活用したモビリティへ注目が高まっており、本市においても環境技術の実用化・普及に向けた取組が期待されている。</p>

4 (仮称) 豊田市地域公共交通計画の骨子案



5 将来像・基本方針・基本目標について

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
	「交通」と「まち」が一体となり、まちがにぎわい、人々が生き生きと楽しみながら暮らしやすい社会。

基本方針	持続可能なまちを支える交通体系の構築
	持続可能で暮らしやすいまちを実現するために、まちづくりと連携した交通体系の構築を目指す。

基本目標①	まちのにぎわいを生み出す交通
	都市部をはじめ、山村部の拠点となる地域核等の交通環境を整備し、主に公共交通での利用を促すことで人々が集まり、まち全体のにぎわいを創出する。
基本目標②	ミライへつなげる交通
	SDGs、カーボンニュートラルといった共通課題への対応、また将来にわたり利用できる交通を目指すことで次世代へつなぐ。
基本目標③	多様な移動手段を活用できる交通
	地域・事業者・行政それぞれが互いに理解を深め、支え合いながら多様な移動手段を生み育て、地域特性に合った持続可能な移動サービスを実現する。

6 評価指標について

以下の評価指標で計画全体進捗状況を確認する。

評価指標 I	公共交通利用者数		
指標値	指標名	現状値 (R 2)	目標値 (R 7)
	1日あたり公共交通利用者数※	5.9万人/日	7.7万人/日

※公共交通利用者数は、鉄道・基幹バス・地域バス・地域タクシーを合計し算出

評価指標 II	各地域の拠点停留所における乗降者数		
指標値	指標名	現状値 (R 2)	目標値 (R 7)
	各地域の拠点停留所の1日あたりの平均乗降者数※	4,100人/日	4,900人/日

※豊田市土地利用基本構想に基づき、拠点停留所を選定

評価指標 III	複数の交通手段が導入されている地域の数		
指標値	指標名	現状値 (R 2)	目標値 (R 7)
	交通手段※ ¹ が2種類以上使える地域※ ² の数	75/75地域	現状維持

※¹ 鉄道駅、バス停、タクシー運行エリア、その他の移動手段で整理。

※² 地域は小学校区単位を基本とする。

評価指標 IV	運輸(自動車)部門におけるCO ₂ 排出量		
指標値	指標名	現状値 (R 2)	目標値 (R 7)
	運輸(自動車)部門におけるCO ₂ 排出量	※具体的な指標値は検討中	

7 個別施策について

各個別施策に関連する具体的な事業や事業進捗を管理するための個別指標 KPI は検討中。

目標の関連性			個別施策	内容	具体事業	個別指標
①	②	③				
●		●	基幹バスの運行	おいでんバスや民間バス路線を維持し、安全に運行する	検討中	
	●	●	★地域交通の再構築	持続可能な地域交通を実現するため地域が主体となった運営・運行や事業者と連携した移動サービスへ転換を図る		
		●	誰もが利用しやすい交通サービスの展開	高齢者をはじめ様々な移動ニーズに対応するため、利用属性に応じた交通サービスを展開する		
●			交通環境の整備	乗り換え・接続など公共交通ネットワークのアクセス向上を図るため交通環境の整備を行う		
●			基幹交通の利用促進	観光目的などの外出機会の創出に向けて公共交通の利用を促す取組を実施する		
●			分かりやすい情報発信	バスデータを活用しながらWEBサイトを充実させ情報を発信していく		
	●	●	先進技術の展開	AIや自動運転など新技術の活用に向けた実証などを行う		
	●		環境に配慮した対応	環境性能に優れた交通サービスの普及や環境にやさしい交通手段へ転換を図る		

★…重点施策