

(仮称) 豊田市地域公共交通計画(素案)

豊田市

策定の背景

豊田市は、市町村合併に伴う都市としての一体性の形成と、都市と山村の共生、交流人口拡大による地域の活性化を図るため、公共交通ネットワークを構築することを目的に、平成 18 年度に第 1 次となる「豊田市公共交通基本計画」（平成 18 年度～27 年度）を策定し、おいでんバス等の運行を開始しました。

また、平成 27 年度に第 2 次計画（平成 28 年度～令和 7 年度）を策定し、第 1 次計画で築いた公共交通ネットワークの維持と質の向上を目的に、交通結節点の整備、IC カード乗車券システムの導入、バス情報のオープンデータ化、燃料電池バスなどの次世代バス車両の導入に取り組んできました。その結果、鉄道駅 26、バス停約 440（基幹バス）を抱える公共交通の充実した都市となりました。

しかし、近年は人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症などの影響により、交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

このような様々な状況変化に対応するため、現在の「豊田市公共交通基本計画」を改定し、計画の構想に「交通まちづくりビジョン 2040」を据え、公共交通を軸とした交通の総合計画として「豊田市地域公共交通計画」を策定しました。

目次

1	本市の現状	1
1.1	本市の概況及び人口	1
1.1.1	市域の概況	1
1.1.2	主要施設の立地状況	2
1.1.3	人口の推移	3
1.1.4	高齢者の居住状況	4
1.2	自動車交通の状況	5
1.2.1	交通分担率と免許保有状況	5
1.2.2	交通事故の発生状況	6
1.3	公共交通の現状	8
1.3.1	公共交通ネットワーク	8
1.3.2	鉄道	9
1.3.3	基幹バス	10
1.3.4	地域バス及び地域タクシー	14
1.3.5	一般乗用タクシー	17
1.4	新型コロナウイルス感染症の影響	18
1.4.1	おいでんバスの時間帯別の利用者数	18
1.4.2	タクシーの運送収入	19
1.4.3	移動手段の変化	19
1.5	社会潮流の変化	20
1.5.1	SDGsの推進	20
1.5.2	カーボンニュートラルの推進	20
1.5.3	MaaS・CASEの進展	21
2	豊田市公共交通基本計画の取組状況	22
2.1	目標値の達成状況	22
2.2	基本方針における評価指標	23
2.3	施策の実施状況	24
2.4	前計画から見える課題	24
3	現状から見える課題	25
4	本計画の概要	26
4.1	本計画の将来像・基本方針・基本目標	26
4.2	本計画の期間	28
4.3	本計画の区域	28
4.4	本計画の位置付けと上位・関連計画	29

5	将来の基幹交通ネットワークと生活交通	32
6	各交通手段の位置付け	34
6.1	基幹交通の位置付け	34
6.2	生活交通の位置付け	35
7	生活交通の考え方	36
7.1	移動における「自助・共助・公助」の考え方	36
7.2	「共助」と「公助」による移動手段の組み合わせ	37
7.3	各主体に求められる視点	38
8	基幹交通・生活交通のサービスのあり方	39
8.1	基幹バス・地域連絡バスのサービス基準	39
8.2	生活交通の運行形態	39
8.3	地域内交通の新規導入	41
9	運賃制度	42
9.1	基幹バスの運賃制度	42
9.1.1	距離帯に応じた運賃設定	42
9.1.2	利用者増加に向けた運賃施策	43
9.2	地域バス及び地域タクシーの運賃制度	44
10	交通結節点の整備方針	45
11	取り組むこと	46
12	評価指標・参考指標	58
12.1	評価指標	58
12.2	参考指標	59
12.3	基本目標と各指標の関連性	59
13	計画の推進体制	60

1 本市の現状

1.1 本市の概況及び人口

1.1.1 市域の概況

本市は平成 17 年の合併により市域が約 3 倍に広がり、市の面積は約 918 km²と広域な都市となりました。

愛知県北部のほぼ中央に位置し、岐阜県及び長野県と隣接しています。(図 1)

市域の北部及び矢作川の東部は大部分が森林となっており、その面積は市域の約 68%を占めています。(図 2)



図 1 豊田市の位置

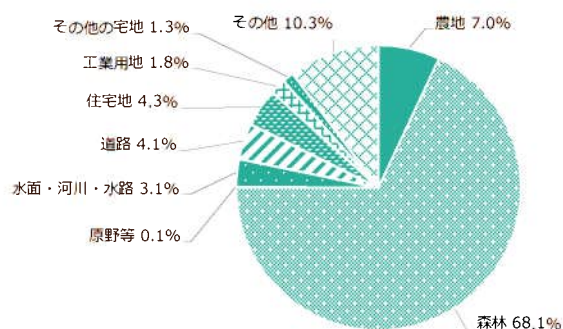


図 2 市域の土地利用別面積割合

出典：愛知県「土地に関する統計年報 2019 年度版」

1.1.2 主要施設の立地状況

本市の大きな特徴は、大規模製造業関連施設（従業員 500 人以上）の立地が多いことであり、トヨタ自動車本社工場をはじめとして、中心市街地よりも南部の地域に集中して立地しています。

大型小売店（店舗面積 1,000 m²以上）は、旧市内部の中心市街地に集中しているとともに、幹線道路沿いに点在し、旧町村部においては立地していません。

大規模な医療施設としては、豊田厚生病院、トヨタ記念病院、足助病院、豊田地域医療センター等があります。

教育施設としては、大学が旧市内部に 4 箇所あり、比較的郊外に立地しています。高等学校は旧市内部に 16 校あるのに対し、その他の地域では足助地区、藤岡地区にそれぞれ 1 校があるのみです。（図 3）

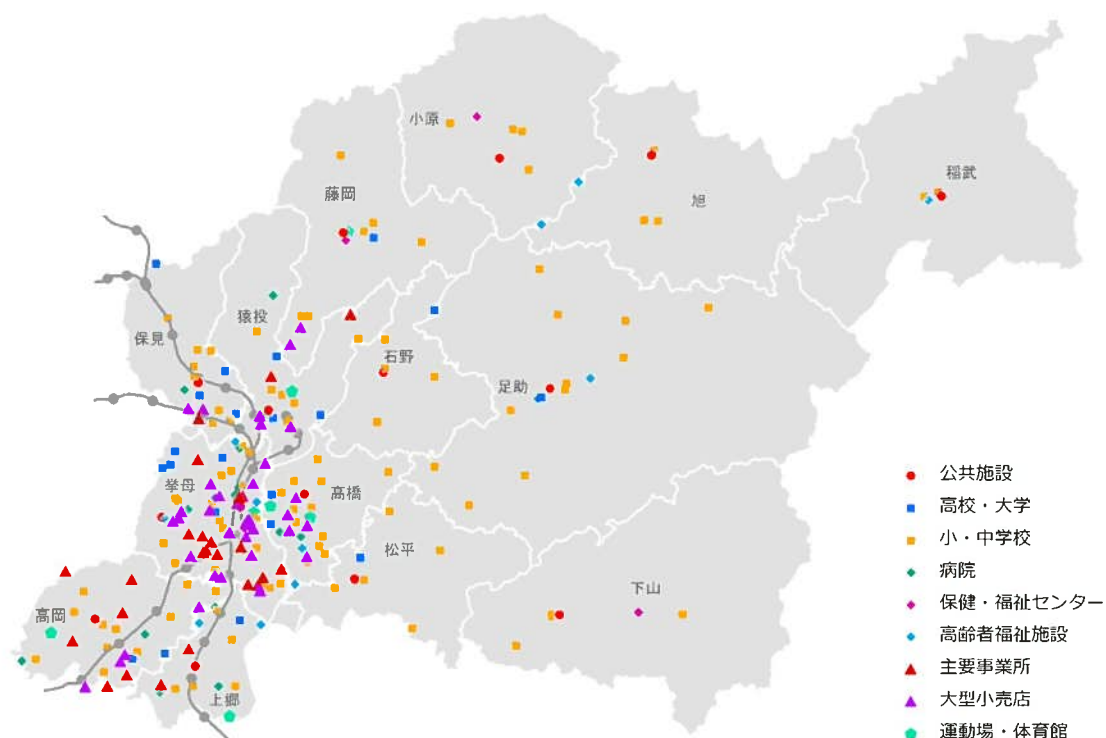


図 3 主要施設の立地状況

1.1.3 人口の推移

本市の人口は令和4年6月1日時点で418,736人です。

国立社会保障・人口問題研究所の調査によると、本市の人口は平成27年から令和7年まで増加し、その後減少すると推計されています。

また、同調査によると、令和2年の高齢化率は23.1%となっています。高齢化率は今後も上昇していくと推計されており、令和22年には高齢化率は29.3%に達するとされています。(図4)

さらに、平成27年を基準としたときの豊田市の後期高齢者は、愛知県内の他市よりも高くなると推計されています。(図5)

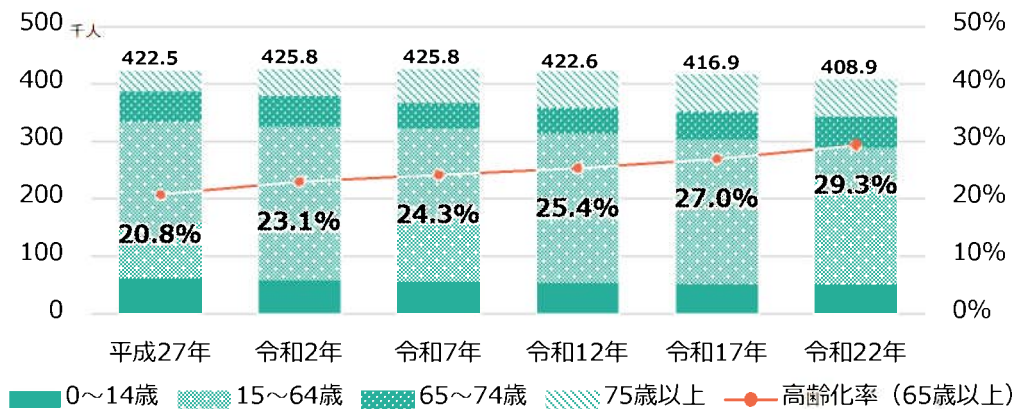


図4 人口と高齢化率の推計
出典：国立社会保障・人口問題研究所（2018年推計）

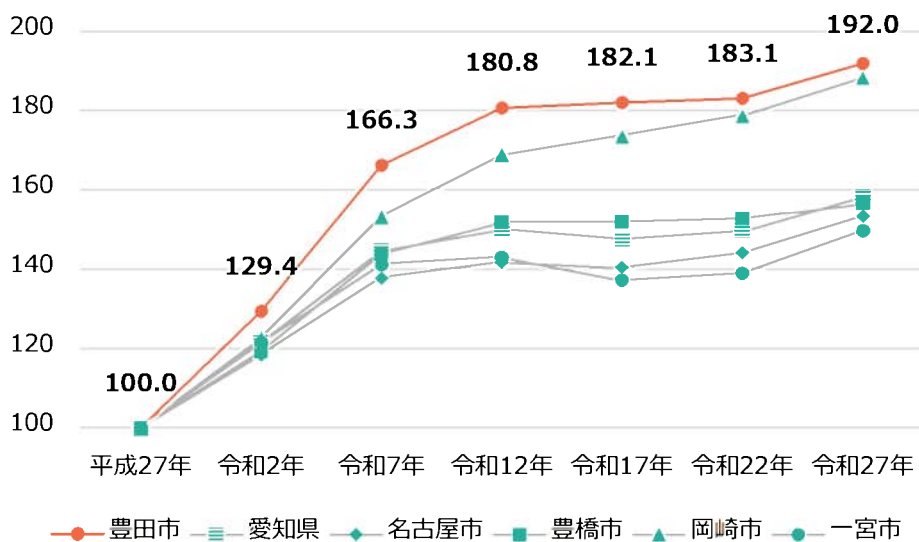


図5 後期高齢者（75歳以上）の推計
出典：国立社会保障・人口問題研究所（2018年推計）

1.1.4 高齢者の居住状況

65歳以上の高齢者が居住するエリアは、令和2年と令和12年を比較すると、鉄道やバス路線の沿線以外のエリアで増加することが見込まれます。(図6)

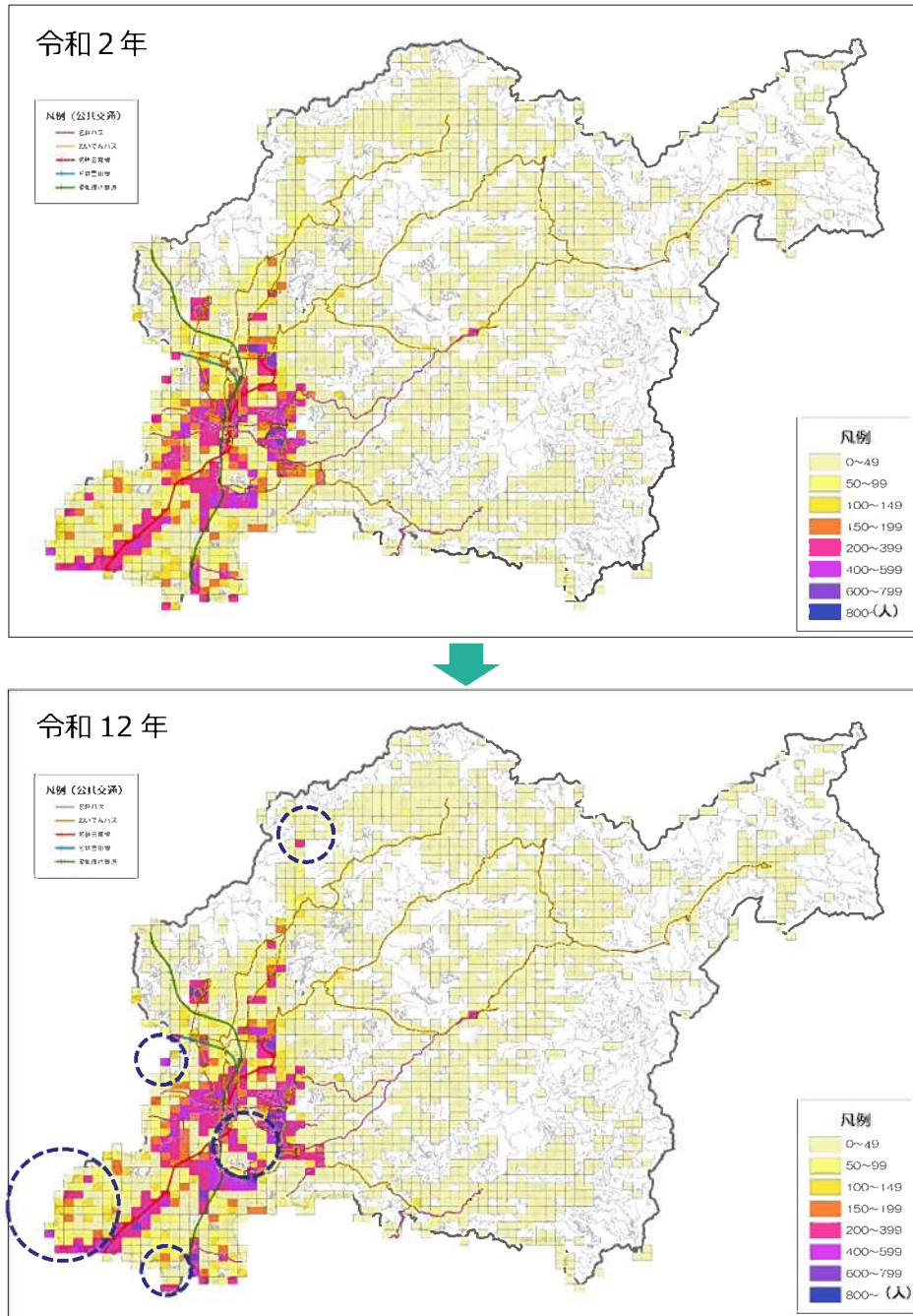


図6 高齢者の居住エリア
出典：国土数値情報

1.2 自動車交通の状況

1.2.1 交通分担率と免許保有状況

第5回中京都市圏パーソントリップ調査によると、本市の交通分担率は自動車が72.0%であり、中京都市圏と比較して高くなっています。また、鉄道及びバスの交通分担率は5.7%にとどまり、中京都市圏と比較して約半数となっています。(図7)

愛知県の高齢者の申請による運転免許の取り消し(免許返納)件数は、平成27年から令和元年にかけて増加傾向にありましたが、令和2年以降は減少しています。(図8)

また、本市の高齢者の外出率を運転免許の保有の有無で比較したところ、運転免許を持っていない人の外出率は持っている人より大きく低下しています。

なお、70歳以上の高齢者の外出率は、「免許あり」で66%、「免許なし」で36%となっています。(図9)

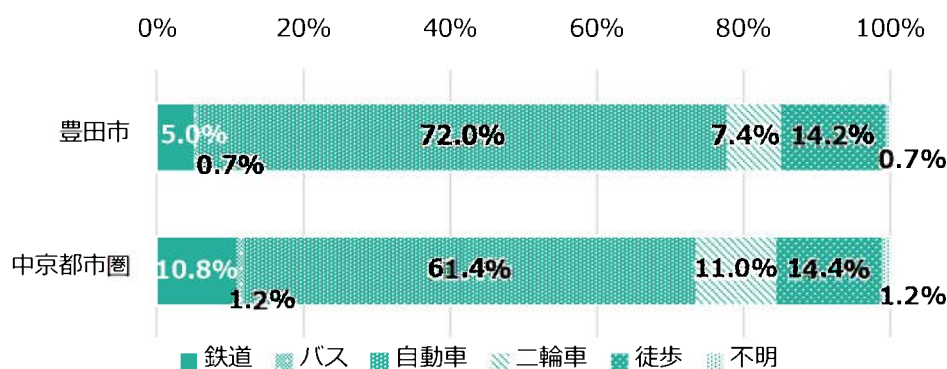


図7 豊田市の代表交通手段分担率
出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)

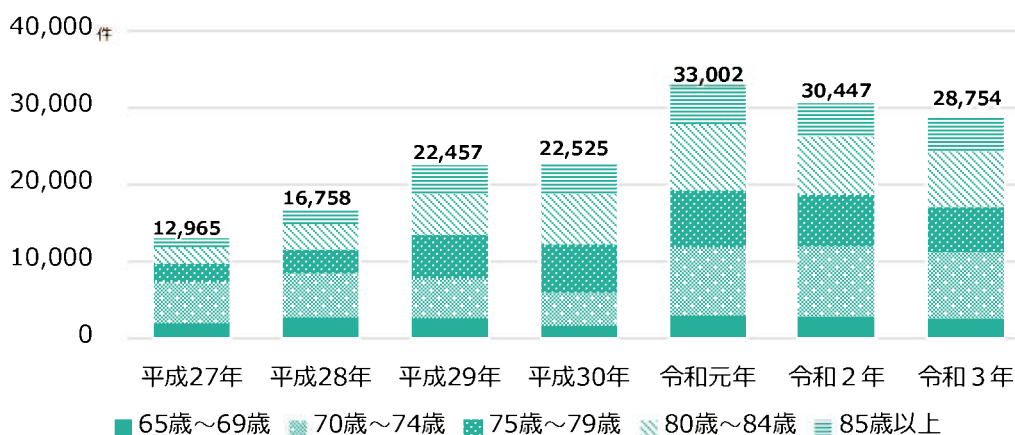


図8 愛知県の65歳以上の申請取り消し件数の推移
出典：運転免許統計 令和3年版

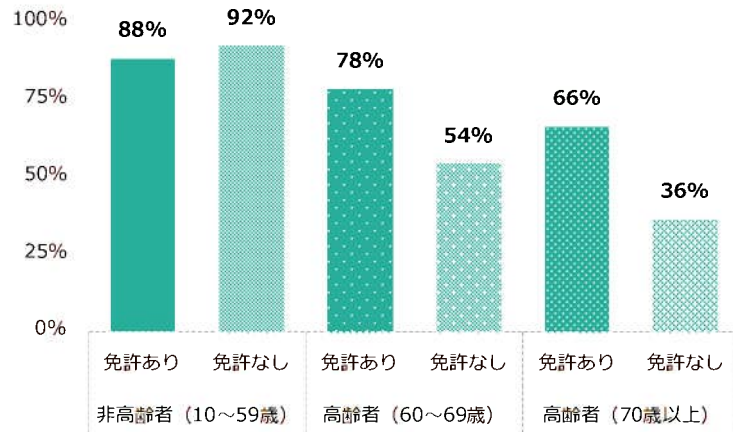


図9 豊田市における運転免許保有別の外出率
出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）

1.2.2 交通事故の発生状況

市内の交通事故発生件数及び死傷者数は大きく減少傾向にあります。令和3年では、交通事故発生件数が1,019件、死傷者数は1,167人となり、平成17年と比較すると1/3程度になっています。（図10）

一方、交通事故発生件数が減少する中で、高齢者の関与する交通事故の割合は増加傾向にあります。令和2年では高齢者事故の発生件数が285件であり、全体の26.1%を占めています。（図11）

特に、高齢運転者の事故は死亡事故となりやすく、全国の85歳以上では、運転免許保有者10万人あたり、11.8件の死亡事故が起きています。また、75歳以上の平均の死亡事故発生件数では75歳未満の2.4倍となっており、高齢運転者による事故の多さが伺えます。（図12）

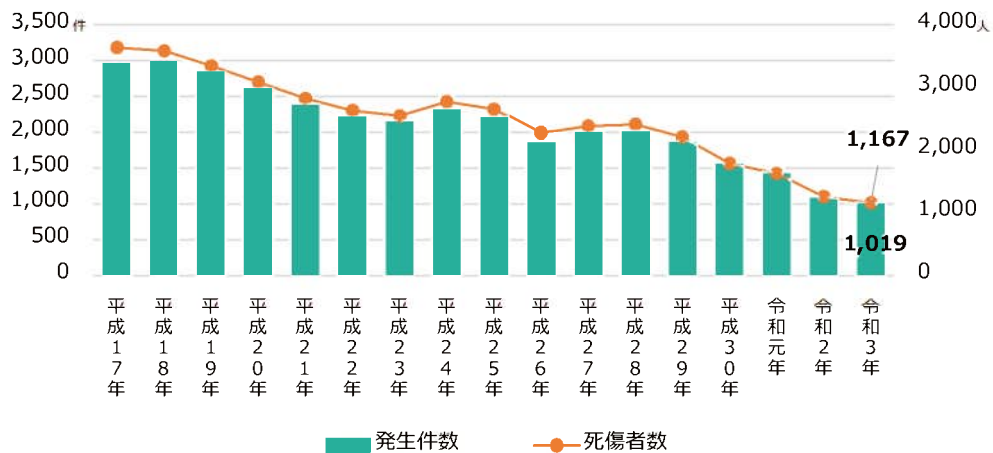


図10 市内の交通事故発生件数及び死傷者数の推移
出典：とよたの交通事故(令和3年版)

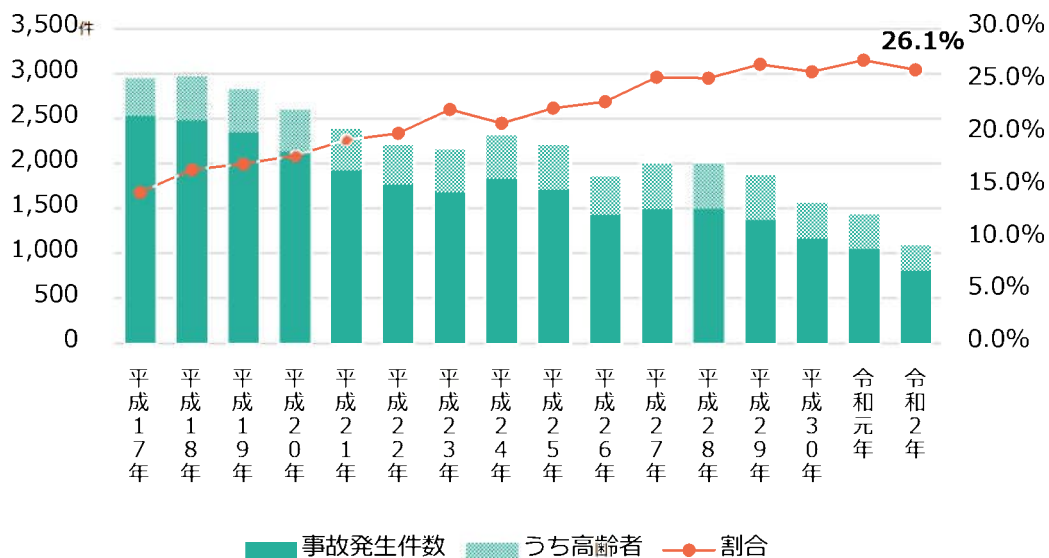


図 11 市内の高齢者の関与する交通事故発生件数の推移
出典：とよたの交通事故(令和3年版)

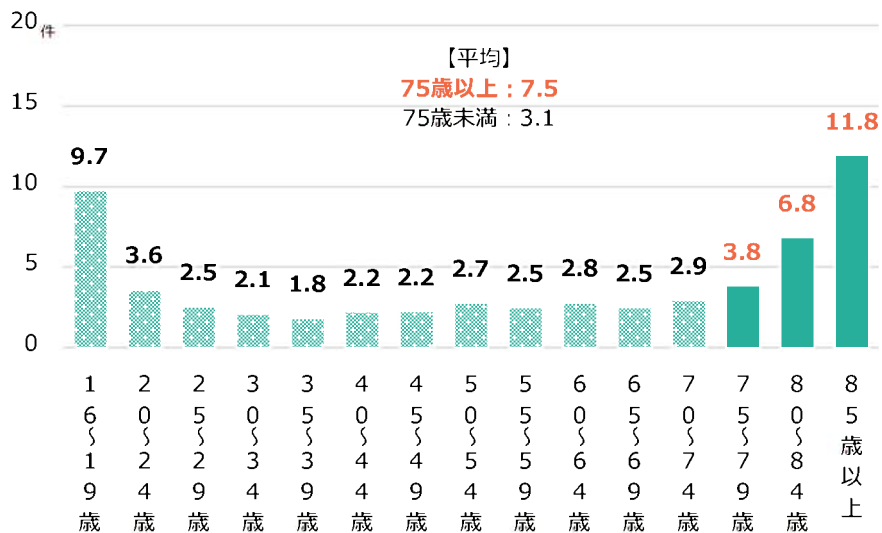


図 12 全国の運転免許保有 10 万人あたりの死亡事故件数
出典：警察庁

1.3 公共交通の現状

1.3.1 公共交通ネットワーク

本市では、名鉄豊田市駅と愛知環状鉄道新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 駅があります。（愛知環状鉄道および愛知高速交通の八草駅は別駅として計上）

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）で形成されています。

基幹バスには、とよたおいでんバスと名鉄バスがあり、おいでんバスは豊田市が運営主体となっています。（運行は各交通事業者）

地域バス（定時定路型・デマンド型）及び地域タクシーは、基幹バスを補完する目的で運行を行っています。（図 13）

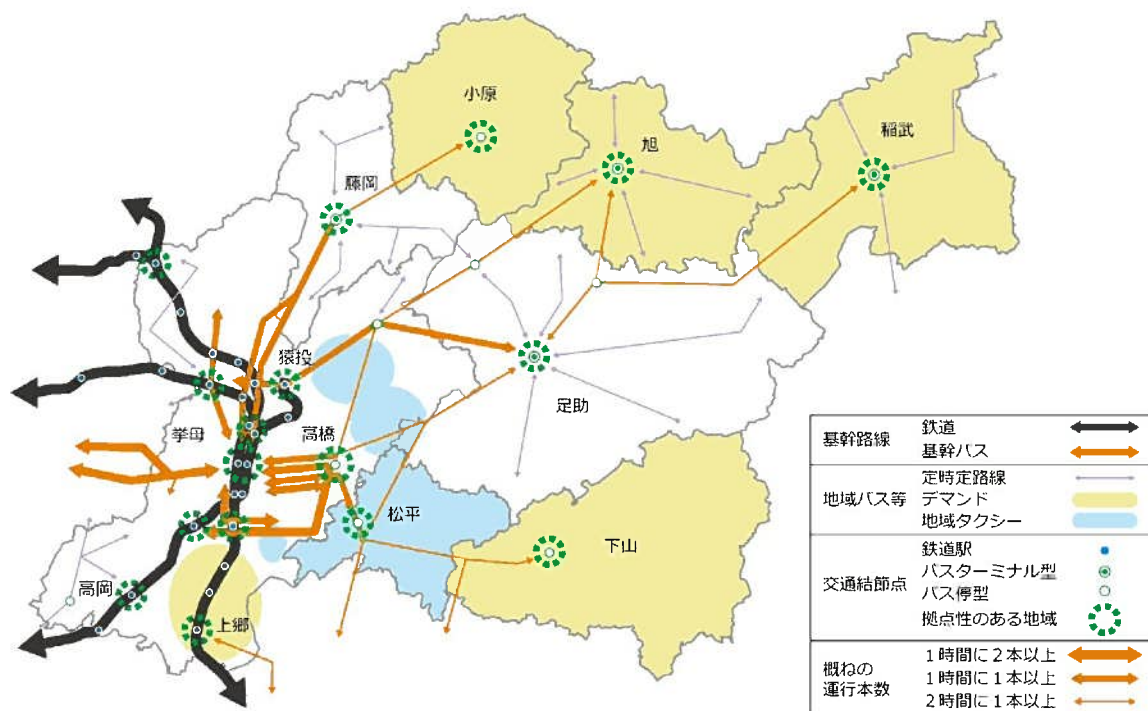


図 13 現状の公共交通ネットワーク

1.3.2 鉄道

市内の全ての駅の1日あたりの平均乗降客数は令和元年度（148,106人）まで増加が続いていましたが、令和2年度（100,229人）は減少しています。（図14）

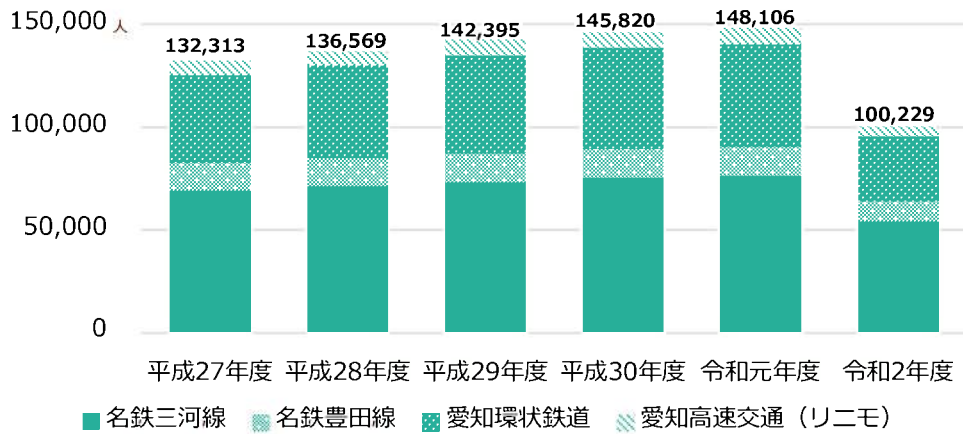


図14 鉄道駅乗降客数（1日平均）の推移
出典：豊田市交通政策課



図15 鉄道路線と駅

1.3.3 基幹バス

豊田市内のバスネットワークは、基幹バス（幹線）と地域バス（支線）で形成されており、基幹バスの「とよたおいでんバス」は12路線、名鉄バスによる自主路線が9路線で運行されています。（表1）

表1 基幹バス路線一覧

	路線名	区間	地域間幹線 系統補助
とよた おいでん バス	豊田・渋谷線	東山地区、市木・双美地区⇔豊田市	
	土橋・豊田東環状線	土橋駅⇔豊田市	
	保見・豊田線	保見団地方面⇔豊田市	
	さなげ・足助線	百年草⇔豊田厚生病院	●
	小原・豊田線	上仁木⇔豊田市	●
	藤岡・豊田線(西中山経由)	藤岡中学校前⇔豊田市	●
	旭・豊田線	小渡⇔豊田市	●
	下山・豊田線	大沼、中垣内⇔豊田市	●
	旭・足助線	小渡⇔足助病院	
	稲武・足助線	どんぐりの湯⇔足助病院、豊田市	
	藤岡・豊田線(加納経由)	藤岡支所⇔豊田市	●
	中心市街地玄関口バス	豊田市福祉センター⇔豊田市	
	名鉄 バス	豊田市内線	トヨタ記念病院⇔豊田市
豊田西市内線		聖心寮前⇔豊田市	
豊田東市内線(古瀬間町経由)		古瀬間墓園⇔豊田市	
大沼線		大沼⇔東岡崎駅	●
矢並線		足助⇔豊田市	●
星ヶ丘・豊田線(新屋経由)		赤池駅⇔豊田市	
星ヶ丘・豊田線(衣ヶ原経由)		赤池駅⇔豊田市	
岡崎市内線		三河上郷駅⇔岡崎駅	
岡崎・足助線		足助⇔東岡崎駅	●

(1) おいでんバスの利用状況

おいでんバスの1日あたりの利用者数は、令和元年度まで増加していましたが、令和2年度は大きく減少しています。(図16)

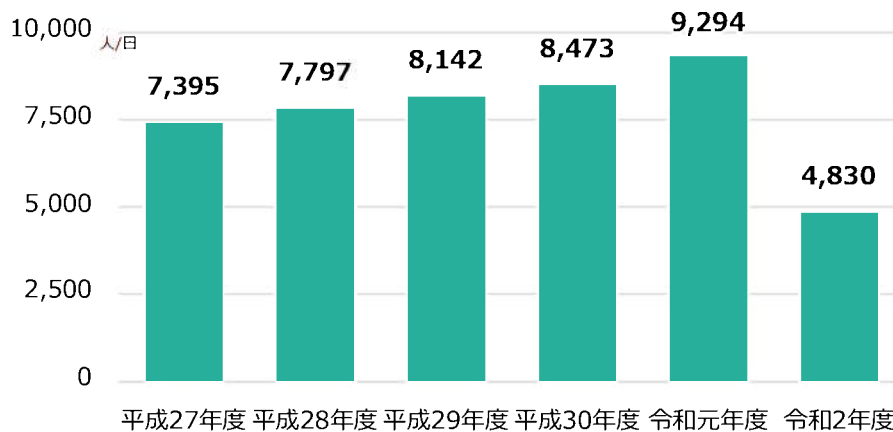


図16 1日あたりのおいでんバスの利用者数の推移
出典：豊田市交通政策課

(2) おいでんバスの運営状況

おいでんバスの運行経費は年々増加傾向にあります。運行経費の大部分を人件費が占めています。その人件費が年々増加傾向にあります。(図17)

一方、運賃収入はあまり増加しておらず、運行経費と運賃収入の差は年々大きくなっています。運賃収入と運行経費から算出される収支率でみると、年々悪化しており、特に令和2年度においては、利用者数が大幅に減少したこともあり大きく減少しています。(図18)

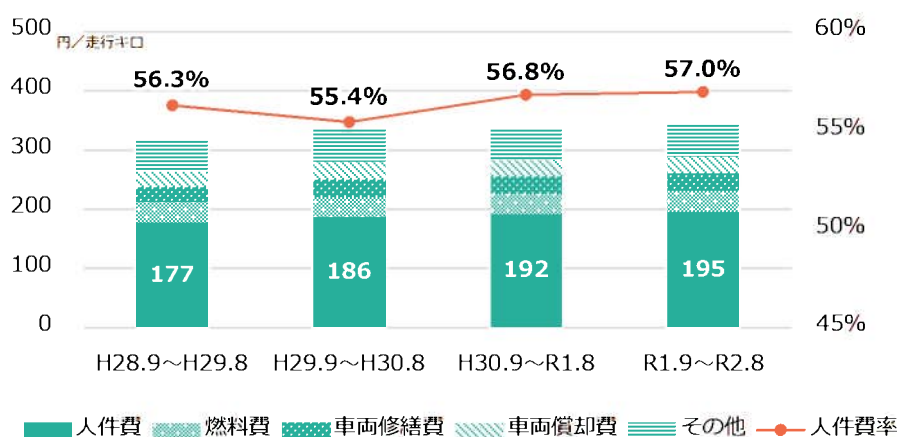


図17 おいでんバスの運行経費内訳
出典：豊田市交通政策課

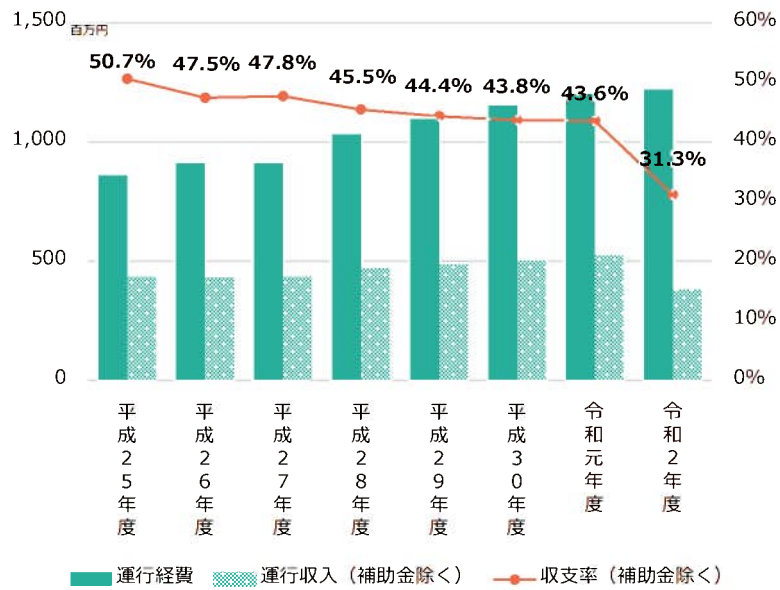


図 18 おいでんバスの運行経費・運賃収入の推移
出典：豊田市交通政策課

おいでんバスの運行には、多額の税金が投入されています。特に、平成 27 年度から市の財政負担額は年々増加しており、令和 2 年度は約 7 億 5 千万円になっています。(図 19)

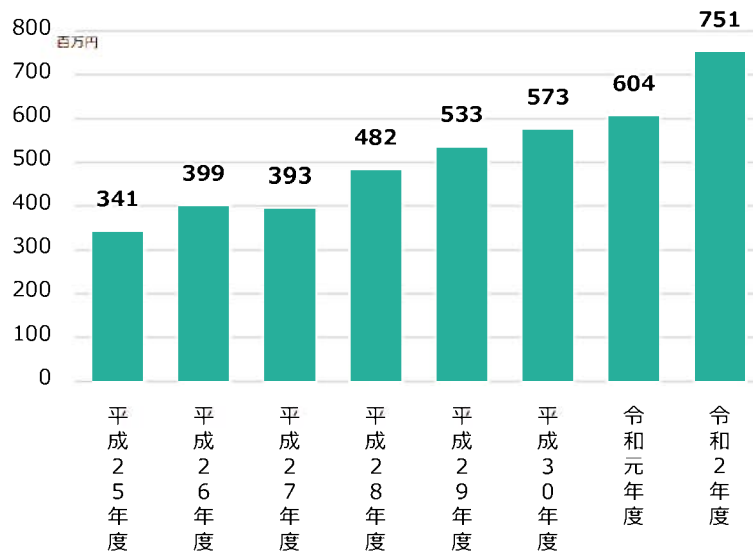


図 19 おいでんバスの市の財政負担額の推移
出典：豊田市交通政策課

令和2年度のおいでんバスの各路線の利用者数は、土橋・豊田東環状線が最も多く、旭・足助線が最も少ない路線となっています。

なお、収支率は、豊田・渋谷線が最も高く、旭・足助線が最も低い路線となっています。路線によって特徴があるため、利用者数及び収支率は大きく異なる状況にあります。(表2)

表2 おいでんバス各路線の利用者数・収支率の推移

	利用者数 (人)				収支率 (%) ※補助金除く			
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
藤岡・豊田線 (加納経由)	99,754	104,531	101,129	72,067	31.9%	34.5%	32.5%	23.2%
小原・豊田線	200,685	201,018	194,027	135,549	50.2%	51.3%	48.9%	32.3%
藤岡・豊田線 (西中山経由)	118,988	116,094	110,809	83,536	62.8%	60.9%	59.4%	45.3%
旭・豊田線	91,908	91,963	96,804	66,438	26.4%	25.8%	26.7%	18.3%
豊田・渋谷線	197,887	212,958	227,891	162,570	86.6%	86.7%	92.2%	65.2%
旭・足助線	9,015	10,159	9,945	8,910	9.2%	9.4%	9.3%	7.5%
稲武・足助線	37,108	36,270	33,737	28,869	12.3%	12.4%	11.8%	9.3%
さなげ・足助線	198,616	195,127	201,409	154,494	36.9%	28.2%	28.9%	21.3%
下山・豊田線	138,361	169,736	202,903	148,504	51.5%	48.6%	48.1%	34.1%
保見・豊田線	372,760	386,602	390,631	301,557	72.2%	74.7%	62.6%	48.8%
中心市街地 玄関口バス	70,103	78,657	79,633	68,384	26.8%	28.8%	27.2%	23.3%
土橋・豊田東 環状線	923,910	953,583	992,101	686,757	51.4%	53.3%	55.0%	38.0%

出典：豊田市交通政策課

1.3.4 地域バス及び地域タクシー

基幹交通（鉄道及び基幹バス）を補完する役割として、地域内の運行を主とする地域バス及び地域タクシーが以下のとおり運行しています。（表 3）

表 3 地域バス及び地域タクシー運行状況一覧

	路線名	運行エリア	運行日	地域間幹線・地域内 フィーダ系統補助
地域バス	藤岡地域バス（定時定路型）	藤岡地区	毎日（2 路線） 平日（1 路線）	●※地域内フィーダ （西市野々線、三箇線）
	稲武地域バス （定時定路型・デマンド型）	稲武地区	毎日（定時定路型） 週 3 日（デマンド型）	●※地域内フィーダ （デマンド型）
	高岡地域バス（定時定路型）	高岡地区	毎日（2 路線）	●※地域間幹線 （路線②）
	上郷地域バス（デマンド型）	上郷・末野原地区	週 2 日	
	小原地域バス（デマンド型）	小原地区	平日	
	旭地域バス （定時定路・デマンド型）	旭地区	週 1 日（定時定路型） 平日（デマンド型）	
	足助地域バス（定時定路型）	足助地区	週 1 日（巡回線） 平日（中心部）	
	石野地域バス（定時定路型）	石野地区	週 2 日	
	保見地域バス（定時定路型）	保見地区	週 2 日	
	下山地域バス（デマンド型）	下山地区	平日	
地域タクシー	水源東地域タクシー	野見山、下野見、大見、岩倉西、渡合自治区	週 2 日	
	つくばね地域タクシー	千鳥・成合、上高町、七重、勘八自治区	週 2 日	
	鞍ヶ池地域タクシー	山中町自治区	週 2 日	
	松平地域タクシー	松平地区（※岩倉西自治区除く）	週 2 日	

出典：豊田市交通政策課

(1) 地域バス及び地域タクシーの利用状況

地域バス及び地域タクシーの1日あたりの利用者数は、平成27年度以降は年々減少傾向となっており、特に令和2年度は前年度と比較し大きく減少しています。(図20)

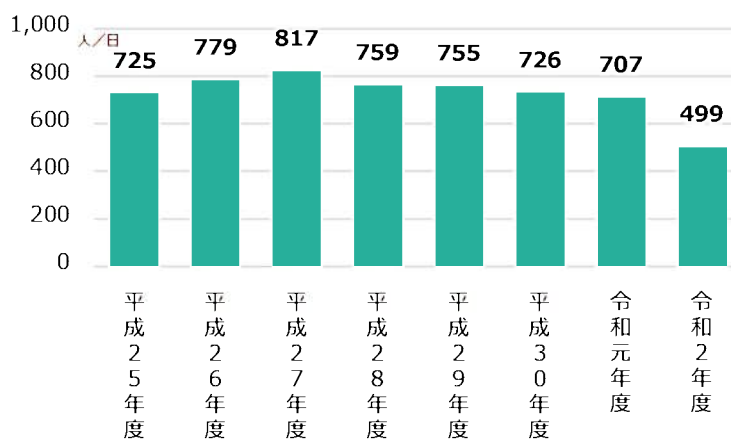


図20 地域バス及び地域タクシーの利用者数の推移
出典：豊田市交通政策課

(2) 地域バス及び地域タクシーの運営状況

地域バス及び地域タクシーの運行経費はおいでんバスと同様に年々増加しています。運賃収入は、利用者数の減少に伴い平成27年度以降減少している一方、運行経費は増加傾向にあるため、収支率も低下しており、令和2年度の収支率は7.5%となっています。(図21)

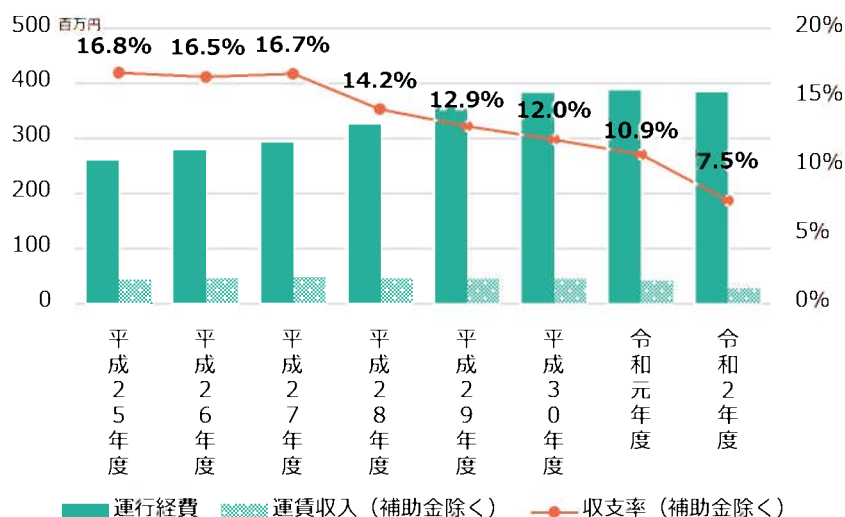


図21 地域バス及び地域タクシーの運行経費・運賃収入の推移
出典：豊田市交通政策課

地域バス及び地域タクシーの運行にも、おいでんバス同様に多額の税金が投入されています。市の財政負担額は年々増加しており、令和2年度は約3億3千万円になっています。(図22)

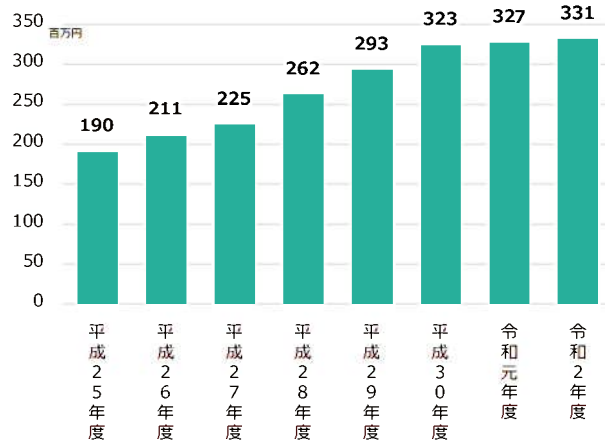


図 22 地域バス及び地域タクシーの市の財政負担額の推移
出典：豊田市交通政策課

地域バス及び地域タクシーの各路線の利用者数と収支率は表 4 のとおりとなっています。おいでんバス同様に地域によって、利用者数及び収支率は大きく異なります。(表 4)

表 4 地域バス及び地域タクシーの利用者数・収支率の推移

	利用者数 (人)				収支率 (%) ※補助金除く			
	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
高岡地域バス	173,638	168,381	165,617	108,874	30.6%	26.3%	25.6%	17.3%
松平地域バス	15,744	16,654	16,610	14,337	6.8%	7.0%	6.9%	5.2%
水源東地域バス ※R2 から地域タクシー	1,794	1,914	1,528	396	2.7%	3.1%	2.0%	18.8%
保見地域バス	2,114	2,171	1,897	1,538	3.4%	3.3%	2.8%	2.0%
鞍ヶ池地域タクシー ※H30 から地域タクシー	346	446	758	557	0.9%	12.0%	10.7%	10.6%
石野地域バス (つくばねコース) ※R2 から地域タクシー	410	442	542	919	1.0%	0.8%	0.9%	8.6%
石野地域バス (ささゆりコース)	599	375	413	167	2.1%	1.7%	1.8%	0.9%
石野地域バス (石野交流館コース)	699	759	773	510				
上郷地域バス	8,987	8,810	8,879	6,427	4.6%	4.5%	4.6%	3.3%
稲武地域バス	7,715	7,321	7,065	5,930	7.1%	6.0%	6.0%	1.7%
旭地域バス	2,835	2,710	3,059	2,035	3.6%	3.0%	2.2%	1.5%
足助地域バス	6,693	6,179	5,906	4,452	10.1%	5.7%	5.2%	3.8%
下山地域バス	10,109	10,604	9,063	6,095	5.7%	6.9%	5.9%	3.9%
藤岡地域バス	38,540	34,174	31,629	26,574	6.3%	7.8%	4.9%	4.1%
小原地域バス	5,274	4,661	4,429	3,371	4.8%	4.1%	3.6%	2.8%

出典：豊田市交通政策課

1.3.5 一般乗用タクシー

市内のタクシー営業所は、令和4年2月時点で10社12営業所が存在しています。
(表5)

表5 市内のタクシー営業所及び稼働可能車両数

営業所名	所在地	稼働可能車両数
名鉄東部交通(株)	豊田市広久手町 2-28-1	81 車両
豊栄交通(株) 本社	豊田市深田町 1-126-1	73 車両
豊栄交通(株) 豊田北営業所	豊田市亀首町町屋洞 188-1	10 車両
拳母タクシー(株)	豊田市東梅坪町 9-3-8	24 車両
豊田交通(有) 本社	豊田市堤町上町 56	13 車両
豊田交通(有) 大島営業所	豊田市西岡町切畑	2 車両
松平交通(有)	豊田市九久平町築場 3-3	7 車両
(株)オーフ 足助営業所	豊田市大井町砂田 23-3	4 車両
大沼タクシー(有)	豊田市大沼町八沢 8-5	3 車両
日の出タクシー(有)	豊田市近岡町吉田 20-1	3 車両
(株)西三交通	豊田市羽布町字金山 29	2 車両
(資)小原タクシー	豊田市小原町堂の本 152-5	1 車両

出典：愛知県タクシー協会

令和2年度の市内のタクシー延べ輸送人員及び運送収入は、前年度と比較して大幅に減少しています。(図23)

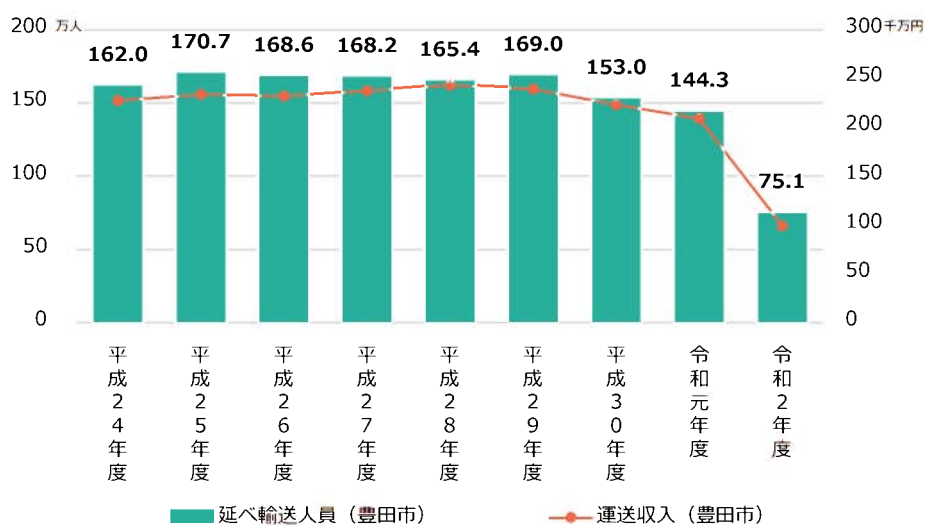


図23 市内タクシー延べ輸送人員及び運送収入の推移

出典：愛知県タクシー協会

1.4 新型コロナウイルス感染症の影響

新型コロナウイルス感染症が世界的に流行し、日本国内においても令和2年1月以降、急速に感染が拡大し、日常生活や社会経済活動が大きく制限される事態となりました。

また、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、外出自粛やテレワーク等の新しい働き方が浸透しています。

1.4.1 おいでんバスの時間帯別の利用者数

おいでんバスの平日における時間帯別の1日あたりの利用者数は、令和元年度と令和2年度を比較すると通勤・通学が多い時間帯（6～8時台、17時～）で減少しています。

令和3年度は、時間帯によっては令和元年度の利用者数に近い値まで回復しています。

また、休日は令和元年度と令和2年度を比較すると各時間帯で1日あたりの利用者数は減少しており、特に6時～8時台と17時台以降の時間帯で5割以上減少しています。

令和3年度は、各時間帯で微増はしているものの大幅な変化は見られません。（図24）

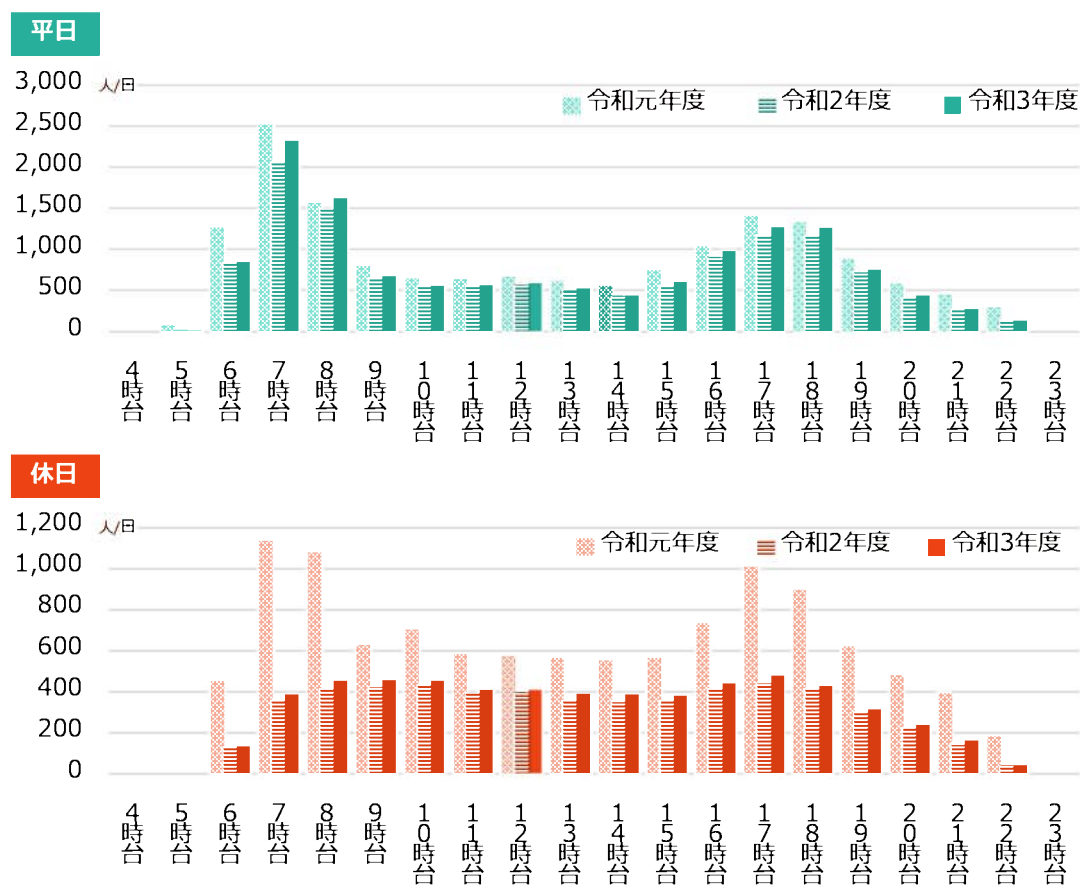


図24 おいでんバスの時間帯別の利用者数

出典：豊田市交通政策課

1.4.2 タクシーの運送収入

市内のタクシー運送収入は緊急事態宣言発令期間（令和2年4月～5月、令和3年1月～3月）に大幅に減少しており、緊急事態宣言解除後も令和元年度以前の運送収入と比較しても少なくなっています。（図25）

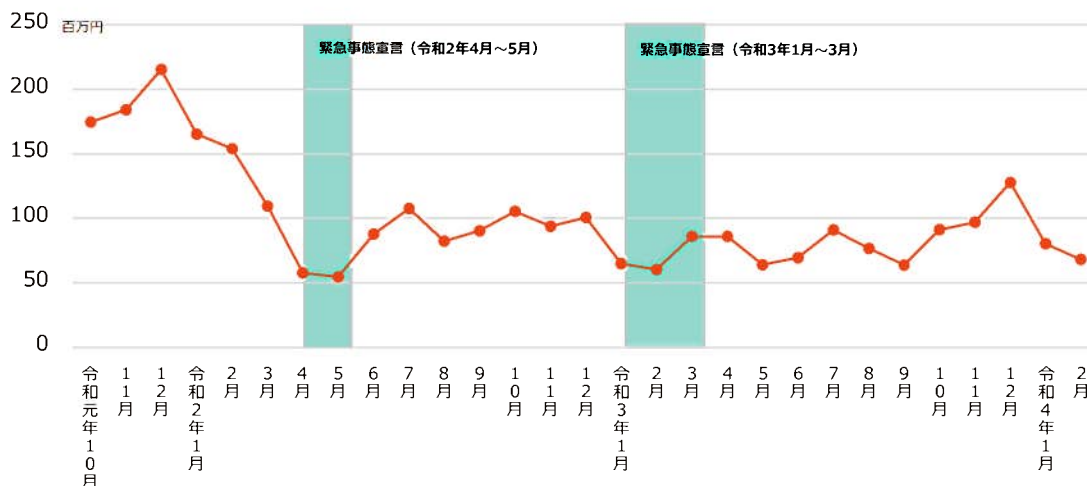


図25 タクシー運送収入の推移 (豊田市)
出典：愛知県タクシー協会

1.4.3 移動手段の変化

令和2年11月に、新型コロナウイルス感染症の影響により移動手段に変化があったかを市民対象に調査した結果、電車やバスといった公共交通の利用は「減った」と回答した人が多い一方で、自家用車、自転車、徒歩が「増えた」と回答した人が多くなっています。（図26）

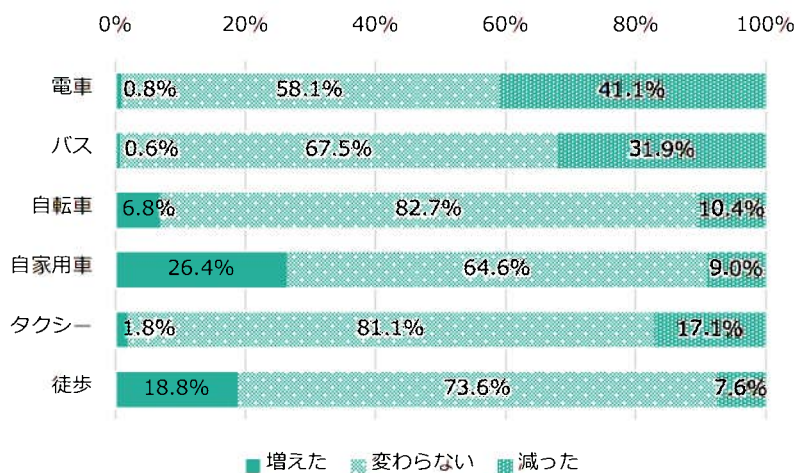


図26 コロナ禍における移動手段の変化
出典：交通の利用状況に関するアンケート調査 (令和2年11月)

1.5 社会潮流の変化

1.5.1 SDGsの推進

SDGs (Sustainable Development Goals) は、平成 27 年 9 月の国連サミットで採択された世界共通の開発目標であり、持続可能な世界を実現するための 17 のゴールから構成されています。

本市は、平成 28 年 6 月に持続可能な開発目標達成に向けた取組を先導的に進めていく自治体として、内閣府から「SDGs 未来都市」に選定されました。現在、「SDGs 未来都市」として、SDGs に関する普及啓発や地域課題の解決の加速化を図り、持続可能なまちづくりに向けた取組を進めています。



1.5.2 カーボンニュートラルの推進

令和元年 11 月、本市は、2050 年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を表明しました。また、令和 2 年 10 月、政府も「2050 年温室効果ガス排出実質ゼロ (2050 年カーボンニュートラル)」宣言をし、これを契機とした地球温暖化対策の推進に関する法律の改正など、脱炭素社会に向けた動きが加速しています。

本市の CO₂ 排出量については、令和元年度は約 286 万 t-CO₂ で、平成 25 年度と比べると約 18%減少しており、部門別では、運輸部門が約 7%減少、産業部門が約 17%減少、民生部門が約 26%減少しています。(図 27)

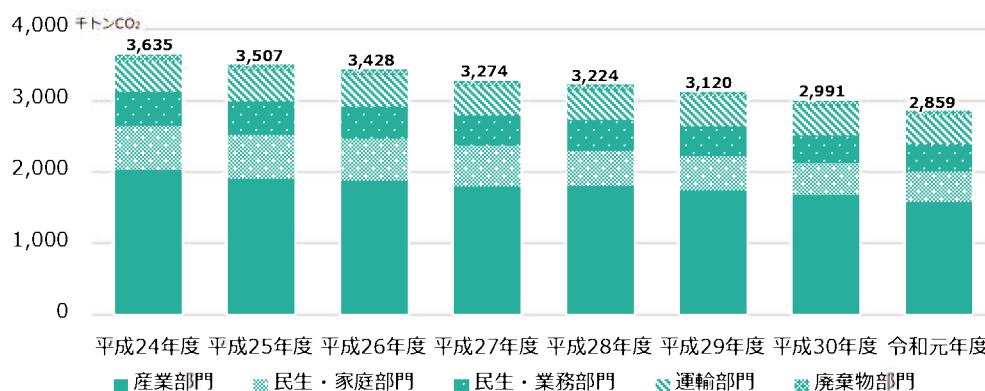


図 27 豊田市の部門別 CO₂ 排出量の推移
出典：豊田市地球温暖化防止行動計画 2018-2025

1.5.3 MaaS・CASEの進展

(1) MaaS における動向

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、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て検索・予約・決済を一括で行うサービスである MaaS（マース：Mobility as a Service）が普及しつつあります。MaaS は、移動の利便性向上だけでなく、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等と連携することにより、地域の課題にも資する重要な手段となり得ます。

MaaS を活用することで、地域や観光地における移動の利便性向上や外出機会の創出、地域活性化等へつなげることが期待されています。（図 28）

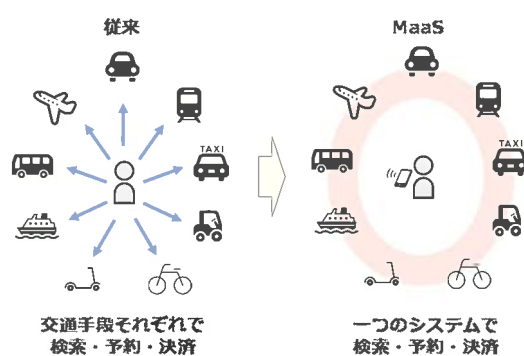


図 28 MaaS のイメージ

(2) CASE における動向

現在、自動車産業は 100 年に 1 度という大変革の時期に突入しており、「コネクテッド (Connected)」、「自動運転 (Autonomous)」、「シェアリング (Shared & Services)」、「電動化 (Electric)」という 4 つの変化が起こっています。これらは、それぞれの頭文字を取って「CASE (ケース)」と呼ばれています。

国内外において、CASE の進展により電気自動車やシェアリングシステムの普及、自動運転をはじめとした新技術の実証・実装に向けた取組が進んできています。（図 29）



図 29 今後活用が期待される新技術

2 豊田市公共交通基本計画の取組状況

前計画の豊田市公共交通基本計画（平成 28 年度～令和 7 年度）では、これまで構築してきた公共交通ネットワークの質を高めることで利用者数を増加させ、そこで得られた収入をさらなるサービス向上に充て、さらに利用者数を増やす好循環を生み出すことに取り組んできました。

ここでは、前計画での取組状況等による評価を行い、今後の課題について示します。

2.1 目標値の達成状況

計画全体の数値目標として、目標年次である令和 7 年度までに公共交通（鉄道+バス）利用者数を 92,000 人/日、バス利用者数を 17,000 人/日を目標値として設定していました。

公共交通利用者数は、おいでんバスの運行開始以来増加し続け、令和元年度は過去最高の利用者数で目標値に迫る状況でした。

しかし、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、目標値から大きく遠ざかっている状況となっています。（表 6）

表 6 豊田市公共交通基本計画の目標に対する達成状況

指標	基準値 (平成 26 年度)	実績値 (達成率)		目標値 (令和 7 年度)
		令和元年度	令和 2 年度	
公共交通利用者数	74,985 人/日	89,667 人/日	58,785 人/日	92,000 人/日
バス利用者数	13,281 人/日	15,614 人/日	8,669 人/日	17,000 人/日

※公共交通利用者数は鉄道とバスの利用者数の合計である。

(鉄道利用者数 = 市内の鉄道 (名鉄・愛環・リニモ) 駅利用者数 ÷ 2)

2.2 基本方針における評価指標

前計画では、計画の基本方針を3つ掲げ、それぞれに評価指標を設定していました。評価指標の令和2年度時点の状況とその評価について以下に示します。

(1) 「基本方針Ⅰ：快適で利用しやすい公共交通ネットワークの形成」の評価指標

評価指標：日常生活で公共交通ネットワークを利用できる人の割合（外出目的別）

(内 容) 電車やバスのみを使って目的（通勤・通学、通院・買い物）を果たせるかアンケート調査したもの

目的	基準値 (平成27年)	現状値 (令和2年度時点)	目標値 (令和7年度)
通勤・通学	43.1%	41.2%	73.1%
通院	60.8%	57.8%	90.8%
買い物	45.5%	42.5%	75.5%

(2) 「基本方針Ⅱ：持続可能な交通ネットワークの確立」の評価指標

評価指標：i おいでんバス及び地域バス運営の収支率

ii おいでんバス及び地域バス運営の市民1人あたりの負担額

指標	基準値 (平成26年度)	現状値 (令和2年度時点)	目標値 (令和7年度)
収支率	48.9%	25.6%	40%以上
市民1人あたりの負担額	1,477円/年	2,566円/年	2,300円/年以下

(3) 「基本方針Ⅲ：先進的で多様な移動環境の創造」の評価指標

評価指標：日常生活で利用可能な公共交通手段の種類

【バス、電車、シェアリング、(タクシー)】

(内 容) 日常生活や余暇等での外出について、自宅から最初に利用できる公共交通手段の種類がいくつあるかアンケート調査したもの

基準値 (平成27年度)	現状値 (令和2年度時点)	目標値 (令和7年度)
0.814ポイント	0.720ポイント	1.000ポイント

各評価指標の現状値（令和2年度時点）は、目標値（令和7年度）を達成できておらず基準値よりも悪化している状況となっています。

2.3 施策の実施状況

先に示した3つの基本方針に対して、それぞれ実施する施策を掲げ、目標達成に向けた取り組みを進めてきました。

令和2年度末時点で実施する50施策のうち、47施策が概ね計画どおり実施されており、計画は順調に進んでいました。(表7)

表7 豊田市公共交通基本計画の施策に対する進捗状況

基本方針	施策の数	進捗状況	
		概ね計画どおり	遅れている
I：快適で利用しやすい 公共交通ネットワークの形成	21施策	19施策	2施策
II：持続可能な交通ネットワークの確立	19施策	18施策	1施策
III：先進的で多様な移動環境の創造	10施策	10施策	0施策

2.4 前計画から見える課題

前計画の施策は概ね計画どおり実施してきたものの、前計画で定めた評価指標を達成できていない状況となっています。

そのため、施策に連動した評価指標の検討が必要です。

また、前計画の策定時から新型コロナウイルス感染症など交通を取り巻く状況は変化しており、今後は様々な社会状況に対応していく施策も必要となります。

3 現状から見える課題

本市の交通を取り巻く環境の変化や前計画の取組状況などから、対応すべき課題を以下のとおり整理します。

現状① ▶人口減少・高齢化の進展

- ・全国的にも人口減少や高齢化が進展する中で、本市においても人口減少が進み、高齢化率も今後さらに上昇することが予想されています。
- ・高齢者の居住地域が郊外に広がり、鉄道や基幹バスの沿線から離れた地域に高齢者が多く居住することが予想されています。

課題① ▶高齢者に対する移動支援

- ・人口減少や高齢化が進む中で、移動に制約を受ける高齢者等への移動を支援する取組がより一層必要です。

現状② ▶運行経費と運賃収入の差の拡大

- ・おいでんバス及び地域バスの運行経費は、運転手不足による人件費高騰などに起因し、上昇傾向にあります。
- ・また、運行経費と運賃収入の差（市の財政負担額）は年々大きくなっており、令和2年度の収支率（運賃収入÷運行経費）は、おいでんバスが31.3%、地域バスが7.5%と悪化しています。

課題② ▶持続可能な移動サービスの構築

- ・今後も運行経費の増加が予想され、人口減少等により運賃収入の増加につながる利用者数の増加が見込めないことから運行経費と運賃収入の差はますます広がり、現状路線の維持すら困難になる可能性が考えられます。
- ・そのような背景の中、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ります。

現状③ ▶新型コロナウイルス感染症による影響

- ・令和元年度まで増加傾向にあった公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度は減少に転じました。
- ・また、人々の移動手段は変化しており、通勤時間帯の移動需要が変化しています。

課題③ ▶新たな生活様式に着目した対応

- ・アフターコロナにおいて、移動の需要は以前のように戻らない可能性があります。
- ・今後はテレワークなどを踏まえた通勤需要などへの対応や通勤以外の自由目的での外出機会の変化に着目したサービスが必要です。

現状④ ▶移動に関する新技術の進展

- ・SDGs や脱炭素社会の実現に向けた取組が加速する中で、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ます。

課題④ ▶新たなモビリティサービスの実現

- ・シームレスな移動サービスを実現するためのMaaSや自動運転をはじめとしたCASEなど移動に関する新しい仕組みや技術の活用により、利便性の高い交通サービスの実現が可能となります。

4 本計画の概要

4.1 本計画の将来像・基本方針・基本目標

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、将来像、基本方針、基本目標を以下のとおり設定します。

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します。

基本目標
1

まちのにぎわいを生み出す交通

市内において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します。



基本目標
2

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します。



基本目標
3

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対応しつつ、将来にわたって利用可能な交通モードの検討を進め、次世代の人々も移動に困らない環境をつないでいきます。



<取り組むべき課題>

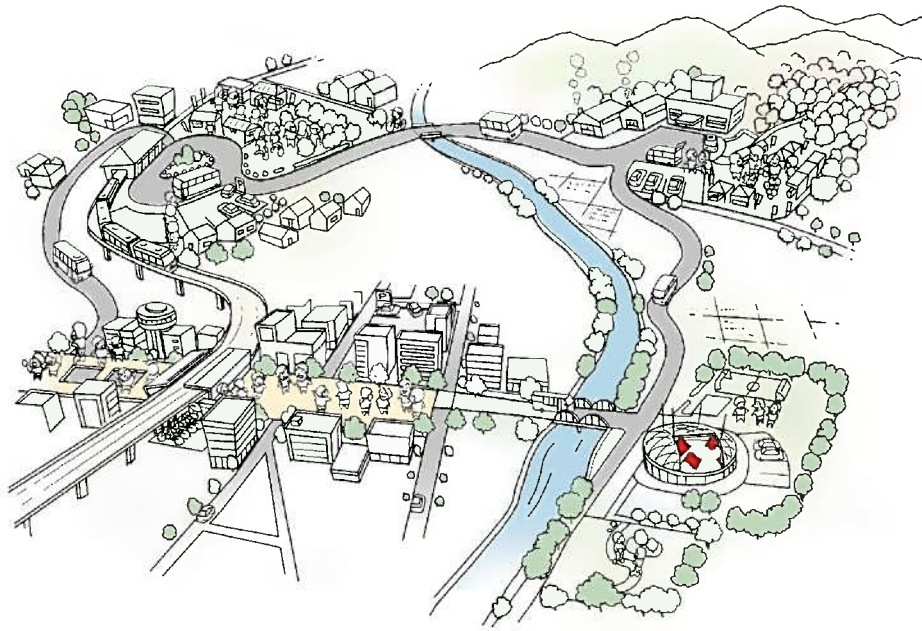
高齢者に対する
移動支援

持続可能な
移動サービスの構築

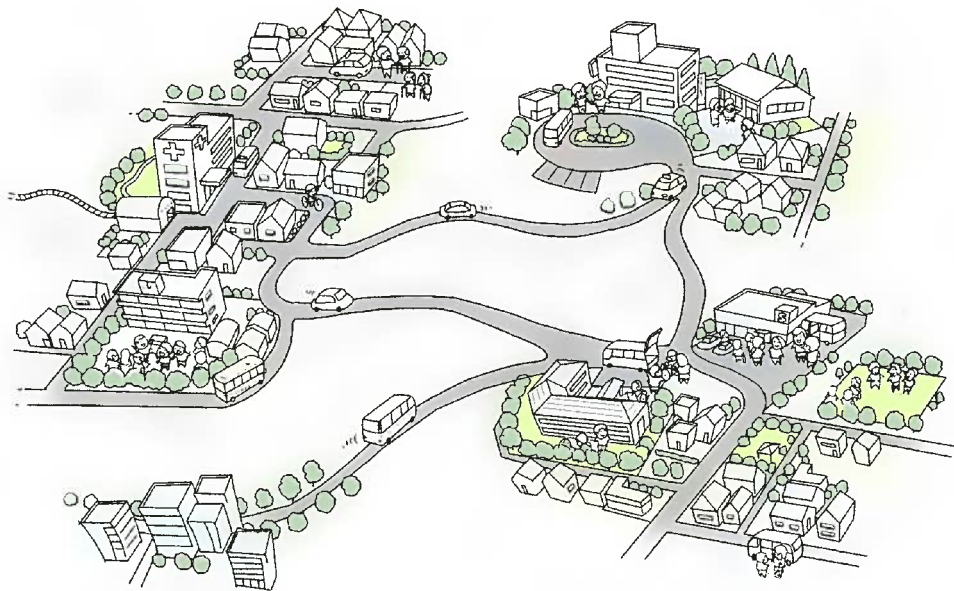
新たな生活様式に
着目した対応

新たなモビリティ
サービスの実現

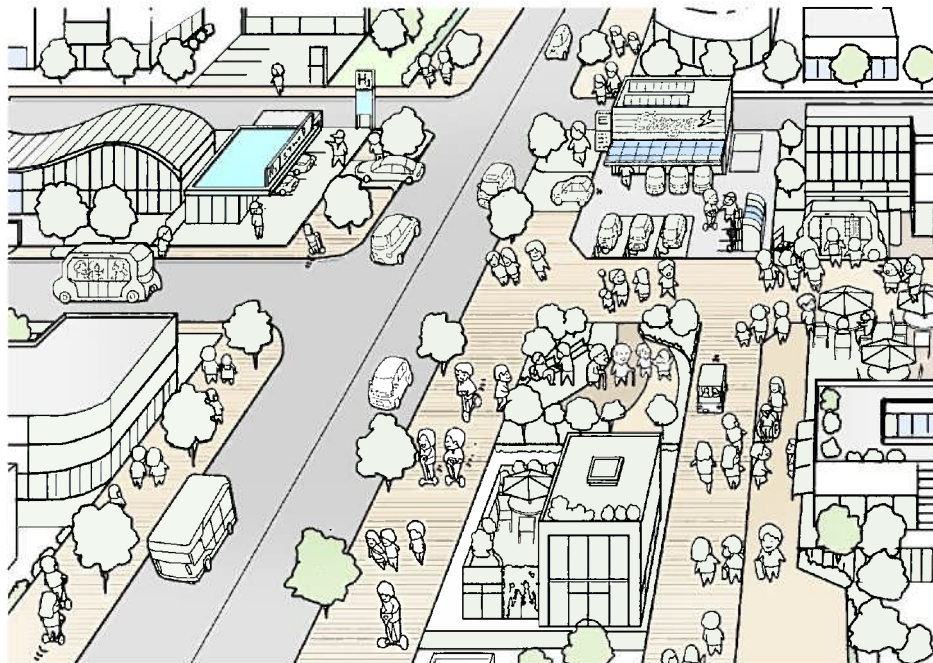
基本目標① まちのにぎわいを生み出す交通



基本目標② 多様な移動手段を活用できる交通



基本目標③ ミライへつなげる交通



4.2 本計画の期間

本計画の期間は、令和4年（2022年）10月～令和8年（2026年）3月とします。

4.3 本計画の区域

本計画の区域は豊田市全域とします。

4.4 本計画の位置付けと上位・関連計画

本計画は、「第8次豊田市総合計画」を上位計画として「豊田市公共交通基本計画」を改定したもので、「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します。

なお、本計画の将来像は「豊田市交通まちづくりビジョン 2040」の理念を継承し、「豊田市交通まちづくり行動計画（2016～2020）」に位置付けられた事業の一部を統合したものとします。

また、本市の都市づくりの総合的な方針を示した「豊田市都市計画マスタープラン」や関連計画と連携を図ります。（図30）

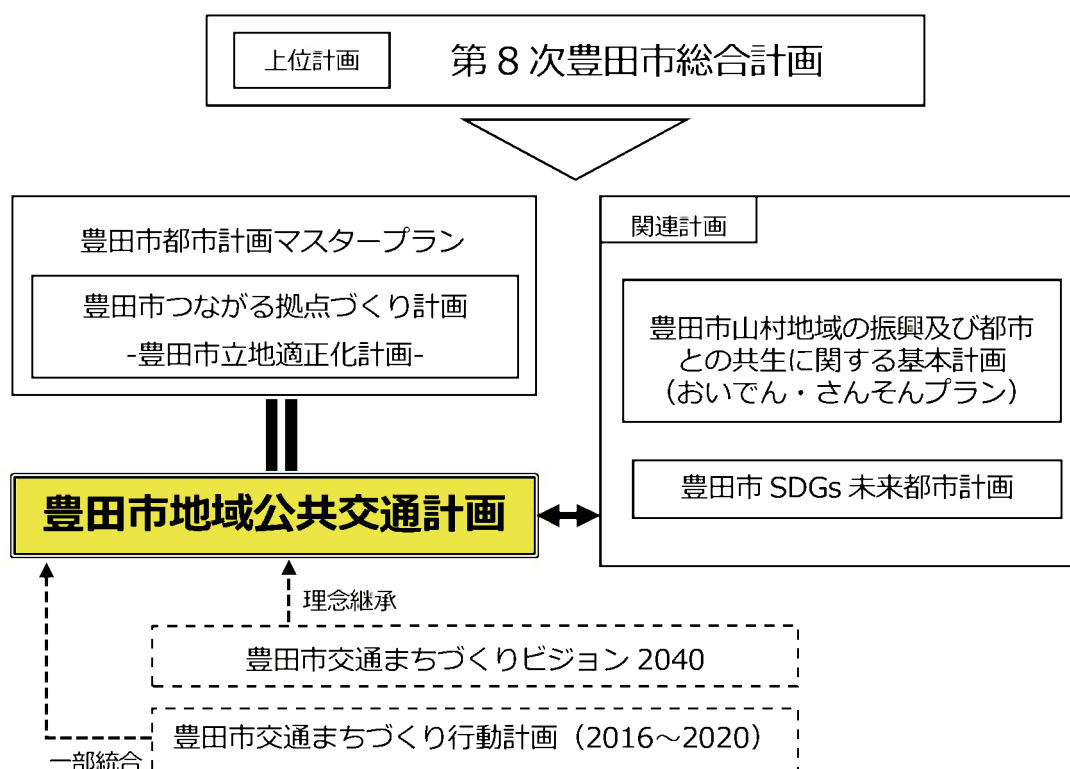


図30 本計画と上位・関連計画の関係

■第8次豊田市総合計画（平成29年度～令和6年度）

第8次豊田市総合計画は、今後の豊田市がめざすまちづくりの方向性を明らかにし、その実現に向けた取り組みを市民の皆さんと共働で進めるための最も基本となる計画です。

2040年を目標年次とし、「つながる つくる 暮らし楽しむまち・とよた」を将来都市像に掲げています。

■豊田市交通まちづくりビジョン 2040

豊田市交通まちづくりビジョン 2040 では、世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指しており、「交流促進」「移動円滑化」「安全安心」「環境」の4つの基本目標を掲げ、人々の暮らしやすさとまちの魅力・活気・交流を高めることとしています。

■豊田市都市計画マスタープラン（平成 29 年度～令和 9 年度）

都市計画マスタープランは、第 8 次豊田市総合計画の将来都市像の実現に向けた将来都市構造や土地利用の基本的な方針を定めた計画です。

広大な市域と点在する市街地や集落を抱える本市の特性を踏まえ、効率的な都市経営に向け、地域ごとの特性に応じて都市機能や生活機能を集約すべき場所を「核」とし、それらの核と核の相互連携を強めるための公共交通や道路を「ネットワーク」として位置づけ、多核ネットワーク型都市構造の確立を目指しています。(図 31)

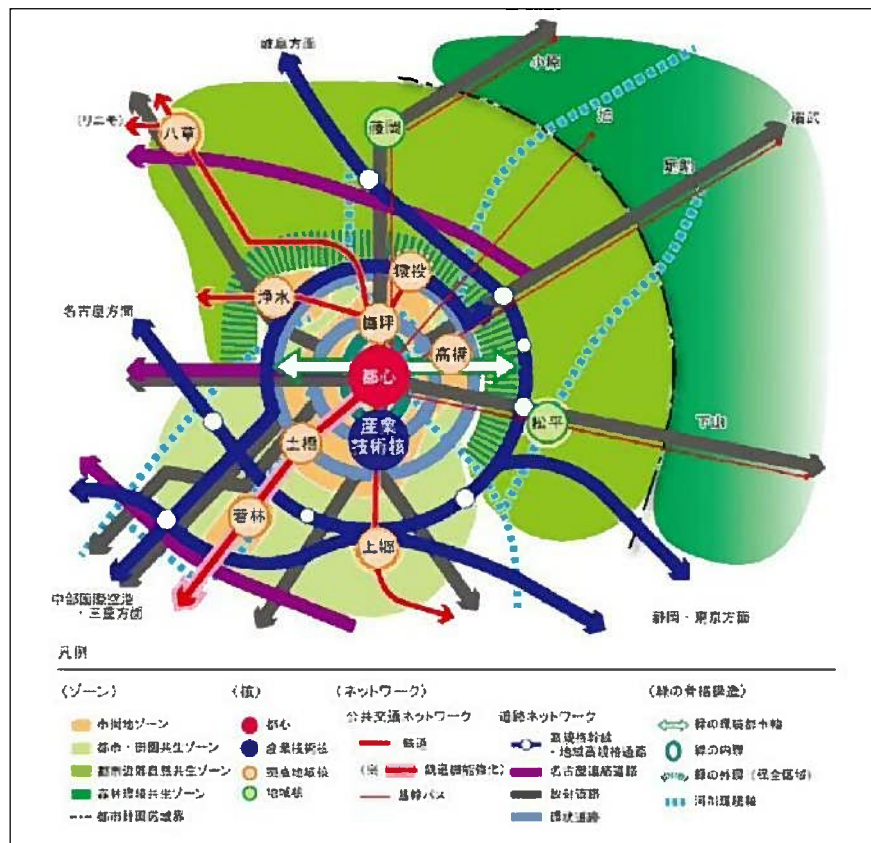


図 31 将来都市構造及び土地利用のイメージ

■ 豊田市つながる拠点づくり計画（平成 30 年度～）

豊田市つながる拠点づくり計画（豊田市立地適正化計画）は、本市がめざす「多核ネットワーク型都市構造」の確立に向けて、将来的な人口減少社会の到来や高齢化の進展等に対応した活力と魅力を備えた持続可能な都市の形成を図ることを目的としています。

また、国の目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けて、立地適正化計画は、まとまりある居住や都市機能等の立地方針を示した主に「コンパクト」なまちづくりに関わる計画です。一方、本計画は主に「ネットワーク」の形成を示した計画となっており、両計画の連携を進めていきます。

■ 豊田市山村地域の振興及び都市との共生に関する基本計画（令和 3 年度～7 年度）

豊田市山村地域の振興及び都市との共生に関する基本計画（おいでん・さんそんプラン）は、多様な主体（地域、市民活動団体、企業等）との共働によって、持続可能な山村地域を実現するための基本計画です。

2040 年の将来像を「“自立”と“つながり”で支え合い 豊かさを創造する山村」と掲げ、都市部に先がけて進行する超高齢・人口減少社会で、持続可能で豊かな暮らしを実現し、その価値を都市と分かち合い、未来を展望できる山村を目指しています。

■ 豊田市 SDGs 未来都市計画（令和 3 年度～5 年度）

本市が抱える都市と山村の 2 面性を活かすとともに、本市の強みである「人・地域・技術」や、地域の拠点や資源等を活かしながら、様々な地域課題の解決を図り、ビジネス創出・人材育成・市民生活の向上といった好循環の確立を目指しています。

また、「エネルギー」、「モビリティ」、「ウエルネス」を優先的に取り上げる重点分野として設定し、「モビリティ」については「誰もがどこからでも移動できる自由」の実現を目指し、本市をフィールドとした実証支援や社会実装に向けた規制緩和の支援、AI、IoT、ビッグデータの積極的活用等について、関係機関と連携して推進するとしています。

5 将来の基幹交通ネットワークと生活交通

本市では、平成 17 年の合併に伴い広域化した市域の移動を支えるためのネットワークとして「基幹交通（鉄道及び基幹バス）」を整備してきました。また、基幹交通を補完するために、地域内の主な移動として「地域バス」を運行させ利用者数を増加させることで、持続可能な公共交通を確立することを目的としてきました。

これまで地域バスは、基幹交通の端末交通としてネットワーク機能を担っていることから利用促進を行ってきましたが、利用者の実態やニーズに合っていない運行形態となっています。

今後は、基幹交通をネットワークとして維持する一方、地域内の移動は「生活交通」として都市部・郊外部・山村部の地域特性に応じた持続可能な移動サービスの展開を目指していきます。（図 32）

生活交通においては、デマンド交通、タクシー、住民間の助け合いによる送迎など、地域の実態に合わせて多様な移動手段を組み合わせしていきます。（図 33）

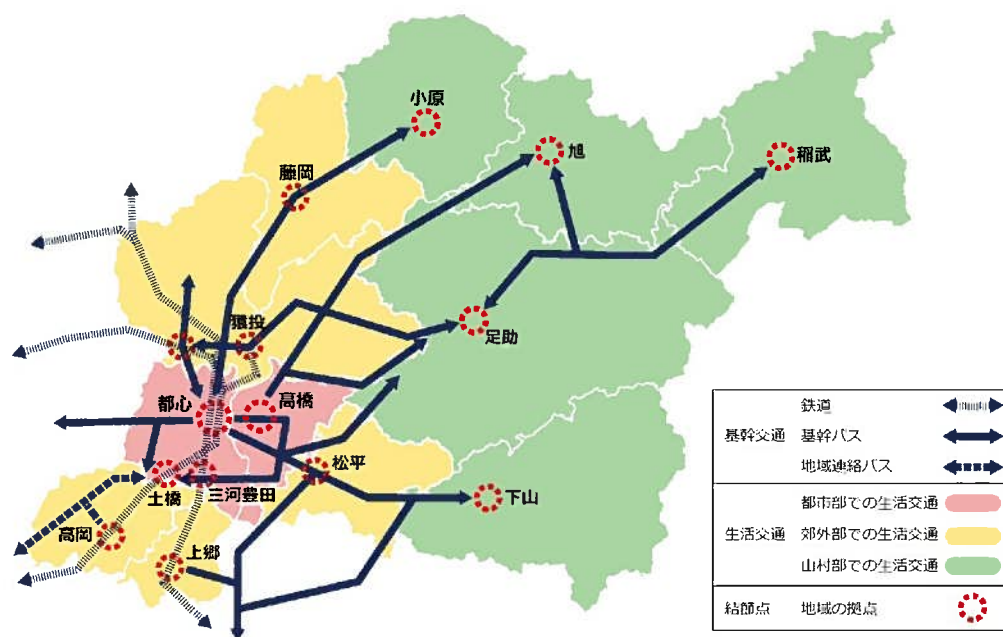


図 32 将来の基幹交通ネットワークと生活交通

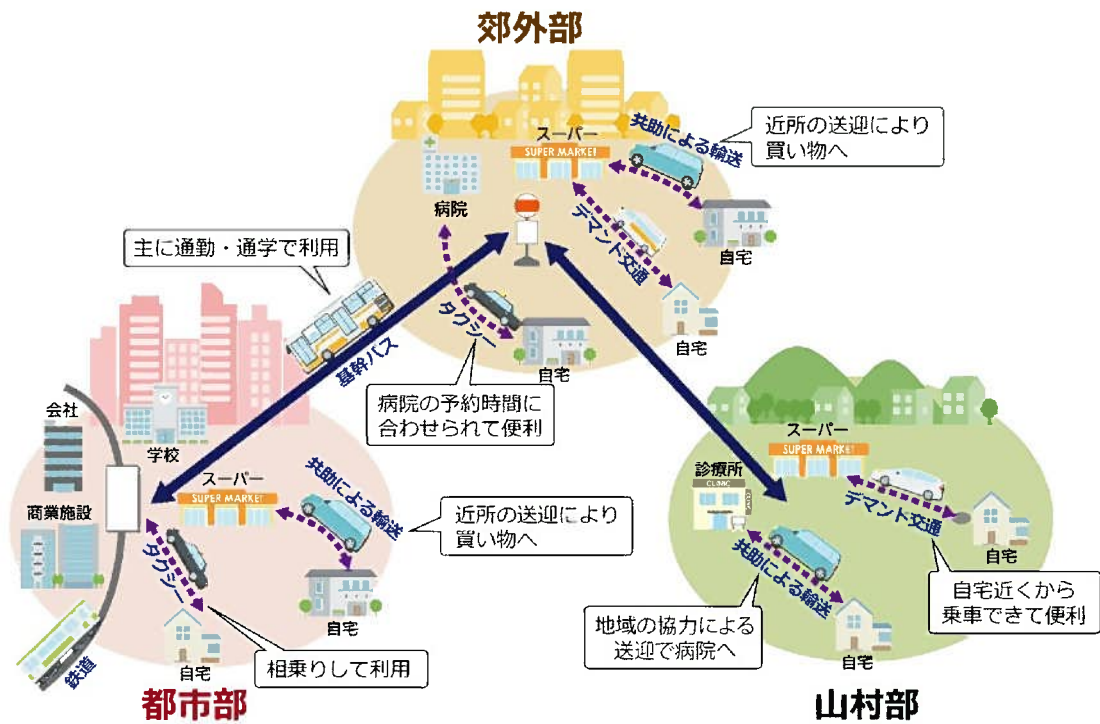


図 33 多様な移動手段の組み合わせのイメージ

各地域で移動に困っている人を明確にした上で、地域の特性に応じた様々な移動手段の組み合わせにより日常生活の移動を支えています。(図 34)

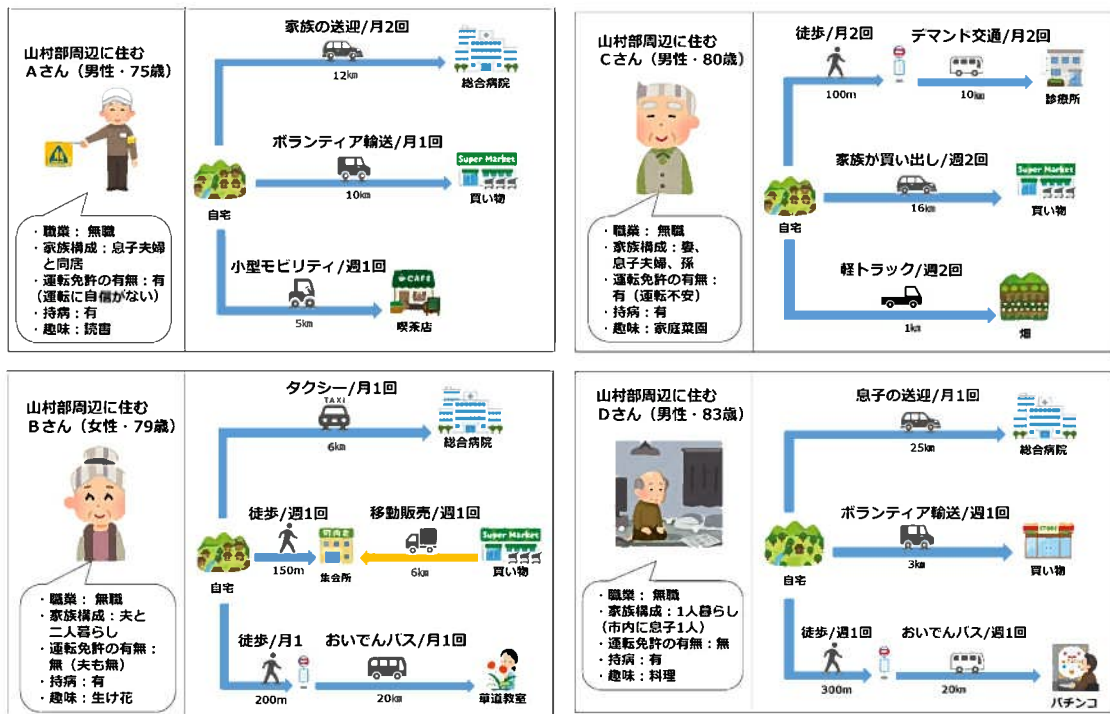


図 34 山村地域における移動のイメージ

6 各交通手段の位置付け

6.1 基幹交通の位置付け

これまで市内外の主要拠点を結ぶ幹線ネットワークとして基幹交通（鉄道及び基幹バス）があり、基幹交通を補完する役割として地域バスが地域内を運行していました。

本計画では、従来通り幹線となる鉄道と基幹バスは基幹交通に位置付けます。

また、通勤や通学での利用が多く、基幹交通に近い機能や役割を担っている地域バス路線については、新たに地域連絡バスとして基幹交通に位置付けていきます。（表8）

表8 基幹交通の位置付け

	機能・役割	主な利用	運行区間	具体例
鉄道	大量・長距離輸送に適しており、主要拠点を結ぶ重要な幹線ネットワークを担う	主に通勤・通学の移動需要に対応する	市内外の拠点間を結び、南北軸に運行する	<ul style="list-style-type: none"> ■ 名古屋鉄道線 ■ 愛知環状鉄道線 ■ 愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）
基幹バス			市内外の拠点間を結び、都心を中心とした放射状に運行する	<ul style="list-style-type: none"> ■ おいでんバス ■ 名鉄バス
地域連絡バス			地域内外の基幹交通に接続し、原則は地域内を運行する	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高岡地域バス

6.2 生活交通の位置付け

これまで基幹交通を補完するため、地域内の移動を地域バスが担ってきましたが、今後は地域特性に応じた様々な運行形態が想定されるため、本計画では、地域内の移動を生活交通として定義します。

生活交通は、行政の関与や支援がある地域内交通、民間事業として実施しているタクシーに分類します。

地域内交通は、従来の地域バスや地域バスの代替として運行している地域タクシーのほか、共助による輸送としてボランティア輸送などを含めます。(表 9)

表 9 生活交通の位置付け

	機能・役割	主な利用	運行区間	具体例
地域内交通	少量・個別輸送に適しており、基幹交通を補完し、日常生活の移動を支える	主に買い物・通院等の移動需要に対応する	地域内にある基幹交通との結節点への接続を前提に、原則は地域内を運行する	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域連絡バスを除く地域バス ■ 地域タクシー ■ 共助による輸送など
タクシー		個々の様々な移動需要に対応する	市内全域を運行する	<ul style="list-style-type: none"> ■ 一般タクシー

※地域とは…主に中学校区単位を基本としますが、生活の実態を考慮した上で、住民の合意があればこの限りではありません。

7 生活交通の考え方

7.1 移動における「自助・共助・公助」の考え方

今後も高齢化の進展により、運転免許返納者の増加が予想されるため、移動に制約を受ける人々への移動支援がより一層求められます。

その一方で、交通を取り巻く環境は厳しく、バスの運転手不足などに起因し運行経費が上昇する一方、人口減少等により大幅な利用者数の増加が見込めないため、収入の確保が難しい状況となっています。

今後も収支がさらに悪化し、現状路線の維持さえ困難な状況が予想される中で、持続可能な交通のあり方が問われています。

将来にわたり利用できる交通を目指すためには、今までにない視点が必要となり、特に生活交通においては「自助・共助・公助」の組み合わせが重要となります。

<自助・共助・公助の定義>

自助	個人が自ら移動手段を確保すること	▶	例) 徒歩、自転車、自家用車の利用 各交通サービスの利用負担
共助	地域が協力して移動手段を確保すること	▶	例) 地域の協力による送迎 地域の協力金による負担
公助	行政等が移動サービスを提供すること	▶	例) 地域バス等の運行 タクシー利用料金の助成

現状においては、「自助（自ら移動できる人）」が大部分を占めており、その他の部分を「共助」と「公助」が担っています。

今後は、人口減少や高齢化の進展等により、「自助」が減っていき移動に困る人が今まで以上に増加することが予想されています。

今までであれば、「公助」の移動手段（バスの運行）で概ね対応してきましたが、「公助」による移動手段の現状維持が難しい中で、さらに拡大していくことは厳しい状況です。

そのような中で、「共助（地域の支え合い）」が必要となってきます。

将来に向けては、移動に困る人を「公助」で担っていきながら、これまで以上に「共助」の視点が重要になってきます。

また、「公助」による移動サービスは、これまで以上に利用ニーズや実態に合ったものへ転換を図っていきます。（図 35）

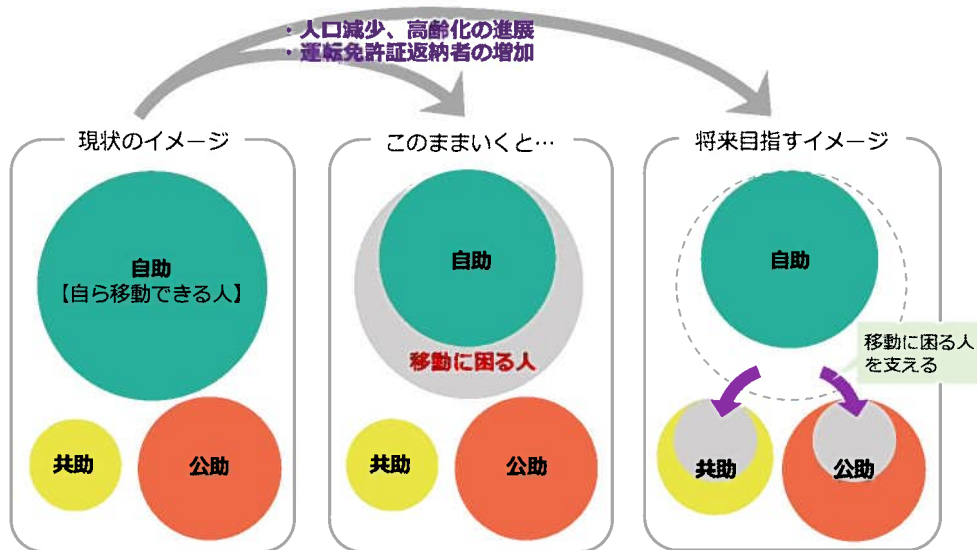


図 35 「自助・共助・公助」による生活交通の考え方

7.2 「共助」と「公助」による移動手段の組み合わせ

将来にわたり地域の移動手段を確保していくため、「共助」と「公助」による様々な移動手段の組み合わせにより持続可能な生活交通を目指していきます。(図 36)

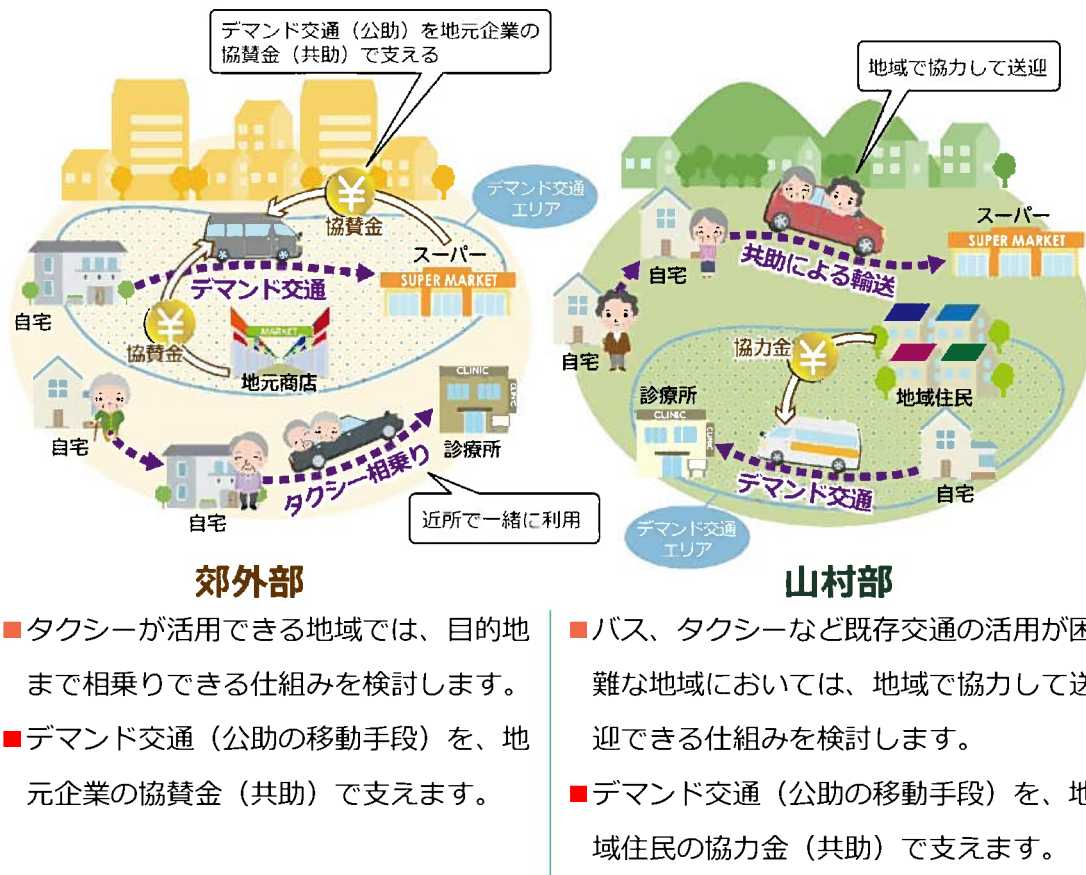


図 36 「共助」と「公助」の組み合わせによる移動手段のイメージ

図 36 は一例であり、郊外部においても公助による移手段の提供が困難な場合は、共助による輸送が考えられます。

また、山村部においてもタクシーが活用できる場合もあります。

7.3 各主体に求められる視点

これまでの地域バスの運行においては、交通事業者が安心・安全な交通サービスを提供し、それを地域住民は利用者として乗って支え、行政は継続的に運行できるように経費を支払うことが主な役割でした。

しかし、今後はバスの運行だけでは難しい状況もあり、「自助・共助・公助」による多様な移手段の組み合わせが求められています。その考え方の中では、各主体が今までとは異なる視点で地域の交通に関与する必要があります。

地域は、利用者としてバスに乗って支えることだけでなく、自ら助け合って移動支援を行うことや、バス運行に係る経費を支援するなど、地域交通を維持確保するために主体的に取り組むことが必要となります。

行政は、地域が主体的に取り組むことに対して支援を行い、地域の交通が持続できるように進めていきます。

交通事業者は、運行における専門的な視点で地域や行政に対して助言や提案を行います。このように各主体が連携しながら、持続可能な移動サービスを目指していきます。(図 37)

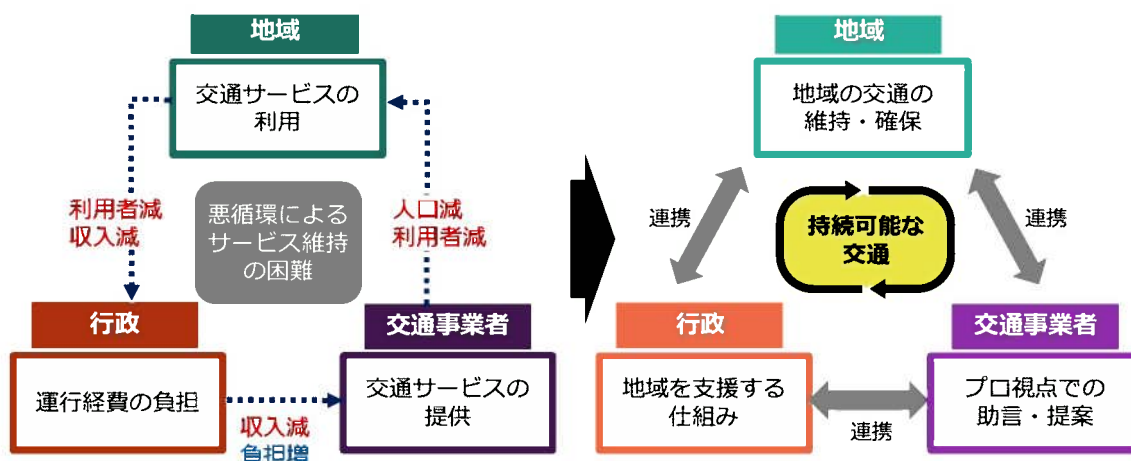


図 37 各主体の役割と関係性

8 基幹交通・生活交通のサービスのあり方

8.1 基幹バス・地域連絡バスのサービス基準

基幹バスのサービス基準は、前計画と同等のサービス基準に設定します。(表 10)

基幹バスは、運行区間が都市部から山村部にまたがっていることから、区間単位で設定を行いますが、極端に需要の少ない区間や時間帯においては、利用実態に合わせて見直しを検討していきます。

地域連絡バスのサービス基準は、基幹バスのサービス基準を適用します。

表 10 基幹バスのサービス基準の設定

基幹バス区分	朝・夕	早朝・昼間・夜間	運行時間帯
	(7-8 時台・17-19 時台)	(5-6 時台) (9-16 時台) (20-22 時台)	
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	6～22 時
B：旧市部と山間部を結ぶ路線	1 時間に 1 本以上	1 時間に 1 本以上	
C：主に山村を走行する路線	1 時間に 1 本以上	2 時間に 1 本以上	


8.2 生活交通の運行形態

従来の生活交通の移動手段は、バスでの運行を基準として定時定路型とデマンド型、また、バスの代替として運行する地域タクシーで構成されていました。

今後、公助による生活交通のサービス基準は前計画での曜日限定運行を目安とします。

また、表 11 を参考にしながら「自助・共助・公助」の移動手段を組み合わせさせていただきます。

表 11 生活交通における主な交通モードの比較

交通モード	主な概要	主なメリット	主なデメリット
定時定路型バス (地域バス) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内と交通結節点間を決まったルートと時刻で運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・経路、ダイヤ等が設定可能 ・バス停に行けば、定められた時刻に乗車可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者がいなくても運行経費がかかる ・バス停の位置が路線上に限定される

交通モード	主な概要	主なメリット	主なデメリット
デマンド型バス (地域バス) 	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路型のサービスが成立しない地域において、利用者の予約に応じた運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・定時定路型と比較し、柔軟な利用ができる ・利用者が少ない場合の運行経費の削減が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約受付、配車等にコストがかかる ・利用者にとって予約の手間がかかり、場合によっては稼働時間が延びる
地域タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアと運行時間、利用者等を特定した上で、自宅と指定目的地もしくは指定目的地間の移動を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅までの送迎が可能 ・利用者は、運行時間内であれば自分の都合で利用可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・大量の輸送には適さない ・タクシーの運行が可能ない地区のみしか導入できない
乗用タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者自らが運行するタクシー ・市内に営業所を構える事業者は10社12営業所 	<ul style="list-style-type: none"> ・降車する場所の制限を受けにくい ・自宅までの送迎が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の自己負担額大 ・一定の需要がないと採算性の低下により、配車台数の減少につながる
自家用有償運送 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者等によるサービスが成立しない地域等において、行政等が地域住民と協力した上で、自家用車を利用して行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のニーズに対応した柔軟な運行が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行による事故が発生した場合の責任が、運営主体となる
共助による輸送 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者等によるサービスが成立しない地域等において、住民等が自家用車を使用して行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域のニーズに対応した柔軟な運行が可能 ・費用、人手をかけずに導入が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行の安全性、持続性の確保が課題 ・地域が責任を負うことになる
グリーンスローモビリティ 	<ul style="list-style-type: none"> ・電動で時速20km未満 ・4人乗り以上のモビリティ ・高低差の大きい住宅団地における日常の移動手段として他市では導入事例あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・一般車両では通行が困難な細路でも通行可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量が多い公道を走ることには困難 ・荒天時は利用が困難
カーシェアリング 	<ul style="list-style-type: none"> ・1台の車両を不特定多数の人が利用するサービス ・民間事業者のサービスが徐々に拡大中 	<ul style="list-style-type: none"> ・稼働時間や時間などの制限を比較的受けにくい 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許がないと利用できない ・人口の少ない地域では事業性が低く活用できない

8.3 地域内交通の新規導入

地域内交通の新規導入にあたっては、地域内の移動に関する課題等が地域の共通課題として認識されること、また、既存の交通だけではその課題の解決が困難である場合に、地域が主体的に移動需要の把握などの検討を始めることからスタートします。

需要の確認から始まり、主な利用層を明確にした上でサービス内容を検討していきます。これらの検討にあたっては、行政も専門的な知識や他地域の交通モードの事例紹介などの支援を行っていきます。持続可能な交通として、地域に欠かせない移動手段となるためには、多くの段階を経て検討する必要があるため、検討開始から実際に運行するまでには、かなりの時間を要します。

導入までのフロー図は以下の通りですが、あくまで目安であり、検討する交通モードの種類によって内容が変わる場合があります。(図 38)

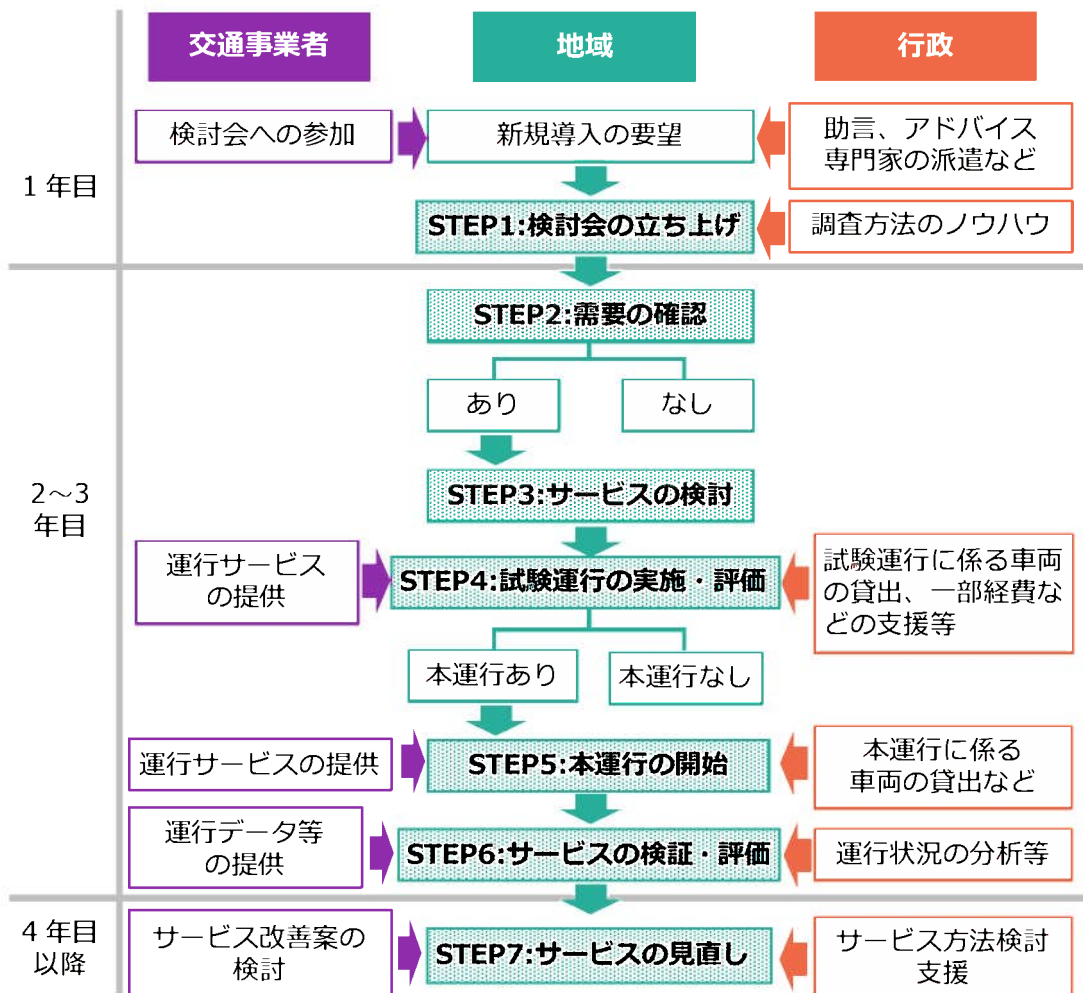


図 38 地域内交通の新規導入検討フロー(参考)

9 運賃制度

9.1 基幹バスの運賃制度

9.1.1 距離帯に応じた運賃設定

基幹バスの運賃は、平成 19 年の運行開始以来 100 円刻みの距離帯運賃であり、わかりやすい運賃体系となっています。(表 12)

IC カードが普及している背景や今後の社会情勢等の変化に対応するため、現行の 100 円単位の運賃体系について見直しを検討していきます。(図 39)

表 12 現在の基幹バス運賃設定

距離帯	運賃 (円)
～2km	100
2km 超～6km	200
6km 超～12km	300
12km 超～17km	400
17km 超～25km	500
25km 超～33km	600
33km 超～	700

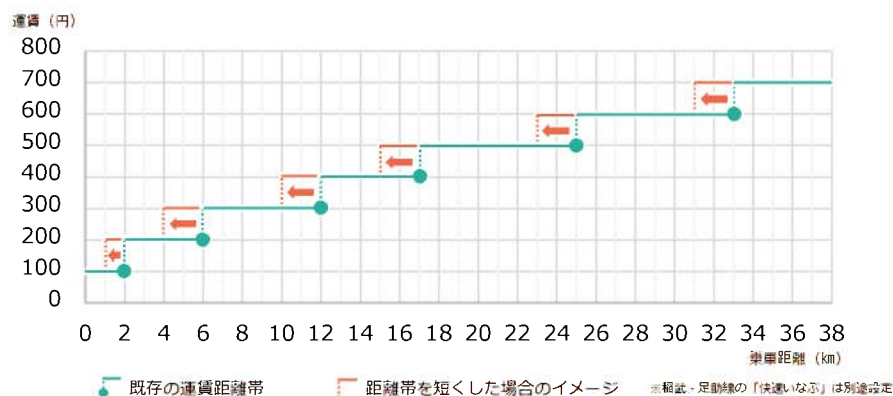


図 39 距離帯の変更イメージ

9.1.2 利用者増加に向けた運賃施策

令和3年10月より、市内在住の70歳以上の高齢者を対象に、おいでんバス全12路線が定額にて乗り放題となるパスを販売しています。定額パスの販売価格は、1か月：3,000円、2か月：5,500円、3か月：8,000円となっています。

今後は、対象路線を地域連絡バスに拡大することやICカード対応を検討します。

平日の日中や、休日の運賃を安くする時間帯別運賃の導入により、利用のピーク時間をずらし、利用時間帯の平準化を行うことを検討します。(図40)

また、通勤定期券所持者が対象となる休日運賃割引制度「環境定期制度」の対象者拡大などを検討します。

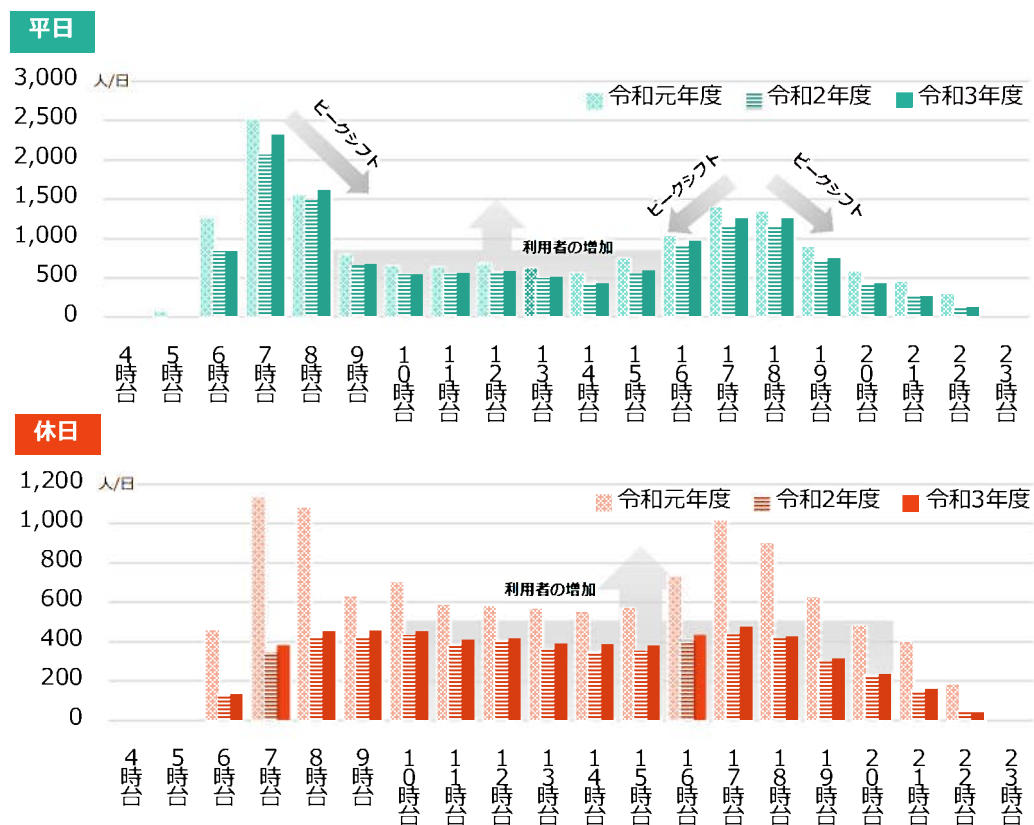


図40 おいでんバス利用時間帯のピークシフトのイメージ

9.2 地域バス及び地域タクシーの運賃制度

現在の地域バスは100円もしくは200円の運賃設定が行われています。また、地域タクシーは300円もしくは600円の運賃設定となっています。(表13)

本計画16ページの図22に記載があるとおり、地域バス等については、利用者1人あたりの市の財政負担額が非常に大きくなっています。運行経費が上昇する一方で、運賃収入はあまり変化がないことからその差は広がっています。

今後、現状路線の維持が困難になる可能性があるため、現在の地域バスは運行形態の転換等に合わせて運賃の値上げを検討します。

また、地域タクシーについても同様に、運賃の値上げを検討していきます。

表13 現在の地域バス及び地域タクシーの運賃設定

地域バス	運賃	地域タクシー	運賃
保見地域バス	100円	水源東地域タクシー	300円
石野地域バス		鞍ヶ池地域タクシー	
高岡地域バス	200円	つくばね地域タクシー	もしくは 600円
上郷地域バス		松平地域タクシー	
稲武地域バス			
旭地域バス			
足助地域バス			
下山地域バス			
藤岡地域バス			
小原地域バス			

10 交通結節点の整備方針

前計画では公共交通ネットワークの質を高めるために、交通結節点の整備を行ってきました。本計画においても、引き続き下表の優先度に応じて交通結節点を整備します。

なお、整備場所の優先順位及び具体的な実施内容は、整備の必要性・課題・事業費等を勘案して決定します。(表 14)

表 14 交通結節点における整備の優先度

交通結節点区分	位置づけ	具体的な地点	バリフリ経路	上屋	ベンチ	トイレ(多目的)	待合空間	駐輪場	キッズ&ライド停車帯	パーク&ライド駐車場	タクシー乗り場
① 拠点鉄道駅型	拠点性のある地域に立地する鉄道駅	豊田市駅、新豊田駅、八草駅(リニモ・愛環)、浄水駅、梅坪駅、土橋駅、三河豊田駅、三河上郷駅、猿投駅、若林駅	●	●	●	●	●	●	●	●	●
② 鉄道駅型	①以外の鉄道駅	②-I 他の鉄道や基幹バスと接続する鉄道	●	▲	▲	●	●	●	●	▲	●
		②-II 上記以外の鉄道駅	●	▲	▲	●	●	●	●	▲	●
③ 拠点バスターミナル型	拠点性を持つ施設に近接し、バスロータリー等を有する基幹バスが接続するバス停	トヨタ記念病院バス停、足助病院バス停、どんぐりの湯前バス停、小渡バス停、藤岡支所バス停	●	▲	▲	●	●	●	▲	▲	×
④ バスターミナル型	バスロータリー等を有し、基幹バス・地域バスが接続するバス停	広瀬バス停、高岡公園バス停	●	▲	▲	●	●	●	×	×	×
⑤ 拠点バス停型	拠点性を持つ施設に近接し、基幹バスが接続するバス停	豊田スタジアム東、松平(六ツ木バス停)、高橋(高橋町バス停・神池町バス停・上野町5バス停)、藤岡(稲場南バス停)、小原(小原大草バス停)、下山(大沼バス停)	●	▲	▲	×	×	▲	×	×	×
⑥ バス停型	基幹バスが接続する路上バス停	新盛(北小田バス停)ほか	●	▲	▲	×	×	×	×	×	×

※整備の優先度 高：● 中：▲ 低：×

11 取り組むこと

計画の基本方針、基本目標を達成するため7つの施策群に関連する32の個別施策に取り組んでいきます。
また、計画の基本目標と個別施策の関連性を以下のとおり整理します。

基本方針

持続可能なまちを支える交通体系の構築

基本目標1 まちのにぎわいを生み出す交通

基本目標2 多様な移動手段を活用できる交通

基本目標3 ミライへつなげる交通

施策群	概要	実施主体	個別施策	基本目標		
				1	2	3
I.基幹バスの運行	■おいでんバスや民間バス路線を維持し、安全に運行します	■事業者 ■行政	1) 基幹バスの運行継続 2) 快適で安心安全な運行 3) 企業協賛の活用	●	●	●
II.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います	■事業者 ■行政	4) 鉄道機能の向上 5) 地域核等拠点停留所の機能向上 6) パーク&ライド・パーク&バスライドの活用 7) 豊田市駅周辺の道路環境の整備 8) 自転車利用環境の整備	●		
III.公共交通の利用促進	■各事業と連携しながら公共交通の利用を促す取組を実施します	■地域 ■事業者 ■行政	9) 観光事業との連携 10) 沿線施設や地域イベントとの連携 11) 健康づくりとの連携 12) MaaSの推進 13) モビリティ・マネジメントの実施	●	●	●
IV.分かりやすい情報発信	■様々な媒体により交通に関する情報を発信します	■事業者 ■行政	14) 各種媒体による情報発信 15) オープンデータの活用 16) 運行改善システムの活用	●		
重点施策 V.生活交通の再構築	■持続可能な生活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サービスへ転換を図ります	■地域 ■事業者 ■行政	17) 地域バス及び地域タクシーの運行・改善 18) 新たな運営方法の検討 19) 地域主催の勉強会への支援 20) 住民共助による輸送への支援 21) 中山間地域での移動支援 22) 自家用有償運送の活用 23) 一般乗用タクシーの活用 24) 運転手確保への支援		●	●
VI.安心して移動できる交通サービスの展開	■高齢者をはじめとした人が安心して移動できる交通サービスを展開します	■地域 ■事業者 ■行政	25) 高齢者及び障がい者等への移動支援 26) 小中学生への通学支援 27) 高齢者への交通安全啓発		●	
VII.先進的で環境に優れた技術の展開	■AI、自動運転技術の活用や環境性能に優れた交通手段の導入を進めます	■事業者 ■行政	28) AI デマンド交通システムの展開 29) CASEをはじめとした先進技術等に関する実証 30) 環境に配慮した車両の導入 31) 次世代自動車の普及促進 32) 先進的な交通インフラの導入			●

■ 施策群 I. 基幹バスの運行

■ 個別施策 1 基幹バスの運行継続

- 事業内容
- ▶ 基幹バスは路線を維持していき、運行を継続します。
 - ▶ 基幹バスの運行状況を評価し、運行改善につなげていきます。



基幹バス（おいでんバス・名鉄バス）

■ 個別施策 2 快適で安心安全な運行

- 事業内容
- ▶ 快適で安心安全な運行を行うため、適切な車両更新を進めます。
 - ▶ 車いすやベビーカーでも快適に利用できる車内環境を提供します。
 - ▶ 新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、車内換気装置や飛沫防止シートなど感染症対策が行われた車両を使用します。



車いすに対応したおいでんバス車両



安全な公共交通の乗り方ポスター

出典：一般財団法人 日本モビリティ・マネジメント会議

■ 個別施策 3 企業協賛の活用

- 事業内容
- ▶ 運賃収入以外の収入を確保するため、バス車内外（ラッピング含む）への広告掲載を検討します。
 - ▶ バス停の設置や維持管理費の一部費用に充てるため、バス停上屋への広告掲載を検討します。

■ 施策群Ⅱ. 交通環境の整備

■ 個別施策 4 鉄道機能の向上

- | | |
|------|--|
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none">▶ リニア中央新幹線の開業に向け、名古屋方面へのアクセスを向上させるため、名鉄三河線の複線化を行います。▶ 豊田市内にある鉄道駅のバリアフリー化を実施します。 |
|------|--|
-

■ 個別施策 5 地域核等拠点停留所の機能向上

- | | |
|------|---|
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none">▶ 各地域の拠点停留所における「鉄道⇔基幹バス」、「基幹バス相互」、「基幹バス⇔地域内交通」の結節機能を整備し乗り継ぎ環境を向上します。▶ 豊田市駅周辺の停留所を整備し、鉄道⇔バス、バス相互の乗り継ぎ利便性の向上を図るほか、都心部への来訪者の利便性を高めます。 |
|------|---|
-

■ 個別施策 6 パーク&ライド・パーク&バスライドの活用

- | | |
|------|--|
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none">▶ 鉄道やバス利用時に駅まで車でアクセスすることができるよう、駅周辺の駐車場において適切な駐車スペースを確保します。 |
|------|--|
-

■ 個別施策 7 豊田市駅周辺の道路環境の整備

- | | |
|------|--|
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none">▶ バスや自動車など各交通手段による都心へのアクセスを向上するため、豊田市駅周辺の道路環境を整備します。 |
|------|--|
-

■ 個別施策 8 自転車利用環境の整備

- | | |
|------|--|
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none">▶ 適正な駐輪台数が確保されるように駅周辺の駐輪場を整備します。 |
|------|--|
-

■ 施策群Ⅲ. 公共交通の利用促進

■ 個別施策 9 観光事業との連携

- 事業内容
- ▶ 市内の公共交通機関を使った観光ルートの提案及びイベントの実施や企画券の発行を行います。
 - ▶ 紅葉シーズンの香嵐渓や豊田スタジアムでの大規模イベント等に対応するため、バスの増便や経路変更を実施しています。
 - ▶ サイクルツーリズムのニーズの高まりに応えるため、おいでんバスへの自転車積載用ラックを設置しています。



EMOTION!リーフレット



サイクルラックバス

■ 個別施策 10 沿線施設や地域イベントとの連携

- 事業内容
- ▶ 共通 IC カード manaca の機能を利用し、公共交通利用で施設にアクセスした場合の利用料金の割引などを検討します。



共通 IC カード

■個別施策 11 健康づくりとの連携

- 事業内容 ▶ 高齢者の外出促進を図るため、市内の70歳以上の高齢者を対象においでんバス全路線が乗り放題となる定額パスの販売を行います。



■個別施策 12 MaaSの推進

- 事業内容 ▶ 国内外において、多様な移動手段を一括して提供するサービスや移動手段と他のサービス（商業等）を連携して提供するサービスとしてMaaS（Mobility as a Service）導入に向けた新たな取組が進んでいます。
- ▶ 本市は令和2年度に「豊田市MaaS検討委員会」を設立し、本市におけるMaaSの解釈を「モビリティによって地域課題を解決する」＝「Mobility as a Solution」と定義しており、産官学で連携しながらMaaS導入に向けた検討を進めています。

■個別施策 13 モビリティ・マネジメントの実施

- 事業内容 ▶ 民間企業との連携によって、通勤等における公共交通への転換を促進します。
- ▶ 児童・生徒を対象としたモビリティ・マネジメントを実施することで、将来にわたって公共交通を利用するライフスタイルの定着化を図ります。



バスの乗り方教室

■ 施策群Ⅳ. 分かりやすい情報発信

■ 個別施策 14 各種媒体による情報発信

- 事業内容
- ▶ おいでんバスの運行情報等を検索できる WEB 専用システム「みちなびとよた」により情報提供を行います。
 - ▶ 市内のバス路線が掲載されているマップの作成及び配布を行います。
 - ▶ 駐車場案内板で都心部の駐車場の入庫状況などの情報提供を行います。



みちなびとよた



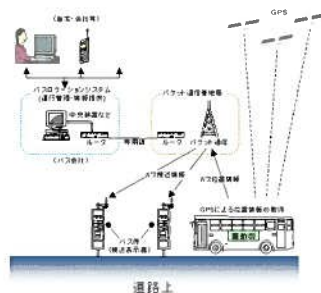
豊田市バスマップ

■ 個別施策 15 オープンデータの活用

- 事業内容
- ▶ 運行ダイヤや乗り継ぎ情報を GTFS（標準的なバス情報フォーマット）データ化し、検索サービスを運営している民間企業等へ提供することで、来訪者等が情報入手しやすい環境を整えます。

■ 個別施策 16 運行改善システムの活用

- 事業内容
- ▶ 共通 IC カード manaca の利用ログから収集できる OD データなどを活用して、利用状況を詳細に把握することで、ダイヤ改正や経路変更等のネットワークの改善を行います。
 - ▶ バスロケーションシステムのデータを活用し、バスの遅延状況を把握することで、ダイヤ改正等に活用します。



バスロケーションシステムのイメージ

出典：国土交通省

重点施策 施策群V. 生活交通の再構築

■個別施策 17 地域バス及び地域タクシーの運行・改善

事業内容 ▶生活交通として現在運行している地域バス及び地域タクシーの評価を行い、運行形態やサービス内容を見直し持続可能な移動手段へ転換を図ります。



地域バス



地域タクシー

■個別施策 18 新たな運営方法の検討

事業内容 ▶これまでの地域バスは、各地域の運営協議会が主体となり利用促進や改善案の提案などを行っています。
▶今後は運営協議会による利用促進策の検討だけでなく、生活交通を維持・確保していくため、地域の協賛・協力金等で一部財源を確保することや地域で協力して送迎を行える仕組みを検討していきます。



地域バス運営協議会

■個別施策 19 地域主催の勉強会への支援

事業内容 ▶移動に関する課題を解決するために勉強会を行う地域に対して、移動需要に関する調査方法や先進事例の紹介など専門的な知見からアドバイスを行う専門家の派遣などを新たに実施していきます。

■個別施策 20 住民共助による輸送への支援

- 事業内容 ▶住民共助による輸送は法的な手続きが不要で取り組みやすい一方で、安全面や継続性が課題となることから、実施する地域に対して支援する事業をつくり地域が取り組みやすい環境をつくっていきます。
- ▶現在、市ではマッチングシステムを活用して高齢者の移動をボランティアドライバーがマイカーで送迎する「たすけあいカー」の取組を行っています。



たすけあいカー



たすけあい交通システム

■個別施策 21 中山間地域での移動支援

- 事業内容 ▶中山間地域での高齢者を中心とした住民の安全・安心な移動を支援するため、超小型モビリティの活用を進めています。
- ▶山里で使いやすいように工夫した超小型モビリティ「里モビ」を希望する地域住民に貸し出しすることで、高齢者の外出支援を行い、コミュニティの活性化に取り組んでいます。



里モビ LIFE プロジェクト



「里モビ」

■個別施策 22 自家用有償運送の活用

- 事業内容 ▶既存の公共交通による輸送が困難な地域において成立する自家用有償運送は、法改正によりバス、タクシー事業者が運行管理、車両整備管理を協力できる制度が創設されており、安心・安全な運行サービスの提供が可能となっています。
- ▶上記制度等を活用しながら、生活交通の移動手段として自家用有償運送を検討していきます。

■個別施策 23 一般乗用タクシーの活用

- 事業内容
- ▶生活交通の移動手段として一般乗用タクシーの活用を行います。
 - ▶道路運送法の一部改正により、「一括定額運賃」や「変動迎車料金」などタクシーの利便性を高めるための制度が新しく導入されています。
 - ▶上記制度を含め、更なる一般乗用タクシーの活用を検討していきます。

変動迎車料金 (H30.10.1～11.30)	定額タクシー (H30.10.1～2.28)
<p>過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて臨時的に運賃を変動させる運賃料金</p> <p>□期間：平成30年10月1日～11月30日</p> <p>□地域：東京都中央区、港区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丸の内線有明駅～有明駅：643両 ・丸の内線有明駅～有明駅：1,844両 ・丸の内線有明駅～有明駅：1,844両 ・丸の内線有明駅～有明駅：1,844両 <p>□サービス例（大塚自動車交通（大塚自動車）） 過去の輸送実績を基盤として、リアルタイムの車両状況（空車台数等）が稼働状況を判断し、迎車料金を0円以上で段階的に変動。</p> <p>・閑散時間帯の潜在的な配車の需要 ・混雑時間帯の優先的配車の需要 といったニーズに対応</p>	<p>事業者が利用可能区域、利用回数の条件を定め、条件の範囲内で一定期間、定額を乗り放題とする運賃</p> <p>□期間：平成30年10月1日～平成31年2月28日</p> <p>□地域：全国7地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北海道旭川市等・神奈川県厚木市等 ・福島県郡山市・岡山県倉敷市 ・福島県白河市・福岡県北九州市等 ・東京都立川市等 <p>□サービス例（十軒中央観光タクシー（北海道帯広市））</p> <p>（定額3,000円）</p> <p>1日あたり2,760円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅、病院等を乗降地に設定 ・利用回数を設定 ・定額運賃算出例 定額運賃3,000円 × 20回 × 1.72回 = 54,600円 <p>・運転免許を返納した高齢者の送迎 ・共働き夫婦の子どもの送迎 といった各地域のニーズに対応</p>

タクシーの新たな運賃・料金サービス

出典：内閣府「第59回公共料金等専門調査会」

■個別施策 24 運転手確保への支援

- 事業内容
- ▶全国的に路線バスやタクシー運転手不足が問題となっており、今後も交通サービスを提供していくためにも担い手確保に向けた取組が重要です。
 - ▶各交通事業者は、各社ホームページや企業説明会などで積極的に求人を行っているものの、運転手の確保に苦慮している状況にあるため、市も各事業者と連携し、運転手の確保に向けた支援を行います。

■ 施策群VI. 安心して移動できる交通サービスの展開

■ 個別施策 25 高齢者及び障がい者等への移動支援

- 事業内容
- ▶ 介護認定を受けたひとり暮らし高齢者等や障がい者の移動を支援するためタクシー料金の助成券の交付を行っています。
 - ▶ NPO 等民間事業者が高齢者や障がい者の移動手段の1つとして福祉有償運送を実施しています。



福祉有償運送（NPO等民間事業）

- ▶ 車いす等の利用により公共交通機関等の利用が困難な方の移動手段を確保するため、リフト付き車両による移送を実施しています。

■ 個別施策 26 小中学生への通学支援

- 事業内容
- ▶ 通学における移動手段を確保するため、市内の小中学生を対象にスクールバスを運行しています。現在は小原、下山、足助、石野、旭、松平の6地区で運行しています。

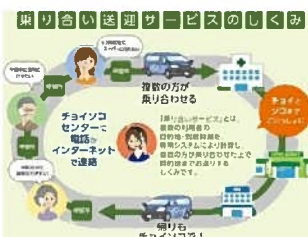
■ 個別施策 27 高齢者への交通安全啓発

- 事業内容
- ▶ 高齢者の交通安全意識を向上し、交通事故防止を図るため、高齢者講習の実施や高齢者が住む世帯を交通安全防犯推進員が訪問し、高齢者とその家族に啓発を行っています。

■ 施策群Ⅶ. 先進的で環境に優れた技術の展開

■ 個別施策 28 AI デマンド交通システムの展開

- 事業内容
- ▶ 近年、AI を使い効率的なルートを算出し、利用者からの予約に応じて車両を配車するデマンド交通システムの開発が進んでいます。
 - ▶ 市内の一部地域では AI デマンド交通システムを導入しており、今後も他地域への展開を検討していきます。



AI デマンド交通システムを活用したチョイソコにこここバス

■ 個別施策 29 CASE をはじめとした先進技術等に関する実証

- 事業内容
- ▶ 本市においても CASE による新技術の活用が期待されており、「豊田市つながる社会実証推進協議会」による事業として、産学官金連携の下、自動運転などの先進技術実証・実装に向けた取組を進めています。



つながる社会
TOYOTA CITY

豊田市つながる社会実証推進協議会



ゆっくり自動運転実証

■個別施策 30 環境に配慮した車両の導入

- 事業内容 ▶ おいでんバス路線の一部を燃料電池バスにより運行しています。
- ▶ 電気バスや時速 20 km未滿で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス「グリーンスローモビリティ」などカーボンニュートラルにつながる新たな車両の開発が進んでおり導入を検討します。



燃料電池バス SORA



グリーンスローモビリティ

■個別施策 31 次世代自動車の普及促進

- 事業内容 ▶ EV(電気自動車)、PHV(プラグインハイブリッド車)、FCV(燃料電池自動車)などの環境性能に優れた次世代自動車を購入する市民・事業者への購入費補助を行い、次世代自動車の普及を促進します。



電気自動車



プラグインハイブリッド車



燃料電池自動車

■個別施策 32 先進的な交通インフラの導入

- 事業内容 ▶ 次世代自動車の充電施設の整備や市内の水素ステーションの整備促進など先進的な交通インフラの導入を進めます。

12 評価指標・参考指標

本計画では、計画全体の進捗状況を評価するための指標として「評価指標」を設定します。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「参考指標」を設定します。

12.1 評価指標

■ 評価指標Ⅰ 1日あたりの公共交通利用者数

指標名	令和元年度	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)
-----	-------	----------------	----------------

1日あたり公共交通利用者数	9.4万人/日	6.1万人/日	7.7万人/日
---------------	---------	---------	---------

※公共交通利用者数は、鉄道・基幹バス・地域連絡バス・地域バス・地域タクシー・一般乗用タクシーを合計し算出します。

なお、目標値は今後の社会情勢に応じて、随時見直しを行う予定です。

■ 評価指標Ⅱ 各地域の拠点停留所の乗降者数

指標名	令和元年度	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)
-----	-------	----------------	----------------

拠点停留所の乗降者数	5,800人/日	4,100人/日	4,900人/日
------------	----------	----------	----------

※拠点停留所は、豊田市土地利用基本構想を参考に設定します。

都心：豊田市・喜多町4丁目、産業技術核：三河豊田駅前

旧市内部拠点地域核：土橋駅・三河上郷駅・若林駅・浄水駅・猿投駅・高橋支所前・松平支所前

旧町村部地域核及び交流促進拠点：藤岡支所・小原大草・小渡・足助・香嵐渓・大沼・稲武・どんぐりの湯前

なお、目標値は、今後の社会情勢に応じて、随時見直しを行う予定です。

■ 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

指標名	令和元年度	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)
-----	-------	----------------	----------------

交通手段が2種類以上導入されている小学校区の数	75/75地域	75/75地域	現状値維持
-------------------------	---------	---------	-------

※交通手段のカウント方法は「鉄道駅」、「バス停」、「タクシーの運行エリア」、「その他行政が把握している交通手段」の有無により行います。

タクシーの運行エリアについては原則30分以内で配車可能なエリアとします。

前計画では、公共交通カバー率を鉄道駅勢圏（半径1,000m）、バス停勢圏（半径500m）で算出を行っていましたが、本計画では一般乗用タクシーが加わったことにより、ほぼ全域をカバーしています。

12.2 参考指標

■ 参考指標Ⅰ 利用者1人あたりの市の財政負担額

指標名	令和元年度	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)
おいでんバスの利用者1人あたりの市の財政負担額	230円/人	390円/人	280円/人
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	1,260円/人	1,800円/人	1,300円/人

※目標値の算出方法は、令和2年度の運行経費をもとに、おいでんバスは収支率40%、地域連絡バス及び地域内交通は収支率10%として設定します。

おいでんバス、地域連絡バス及び地域内交通の利用者数は評価指標Ⅰ「1日あたりの公共交通利用者数」の目標値より算出します。

■ 参考指標Ⅱ 環境に配慮したおいでんバス車両の割合

指標名	令和元年度	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和7年度)
環境に配慮したおいでんバス車両の割合	37%	37%	現状値以上

※環境に配慮したおいでんバス車両は、EV・FCV・HV等の市が保有するおいでんバス車両とします。

12.3 基本目標と各指標の関連性

本計画で掲げる3つの基本目標と各指標の関係性について以下に整理します。(表15)

表15 基本目標と各指標の関連性

	基本目標1	基本目標2	基本目標3
評価指標Ⅰ	●	●	●
評価指標Ⅱ	●		
評価指標Ⅲ		●	
参考指標Ⅰ			●
参考指標Ⅱ			●

