

●新旧対照表

区分	旧（修正前）		新（修正後）	
	頁数	内容	頁数	内容
概要版	P5	共助：地域が協力して移動手段を確保すること	P5	共助：地域※が協力して移動手段を確保すること ※ <b>地域：地域住民、NPO等の団体組織、事業者など</b>
	P6	○基幹バスの運行継続 ・路線を維持し、運行を継続します。基幹バスの運行状況を評価し、運行改善につなげます。	P6	○基幹バスの運行継続 ・路線を維持し、運行を継続します。基幹バスの <b>運行サービス</b> を評価し、運行改善につなげます。
本編	P23	0.814ポイント	P23	0.814ポイント※ ※ <b>ポイント：各交通手段の割合をポイント化（10%=0.1ポイント）し合計したもの</b>
	P33	図33	P33	図33に <b>基幹バスと生活交通の凡例を追加</b>
	P36	共助：地域が協力して移動手段を確保すること	P36	共助：地域※が協力して移動手段を確保すること ※ <b>地域：地域住民、NPO等の団体組織、事業者など</b>
	P38	■「共助」に関する事例 全国各地で取り組んでいる「共助」に関する事例を紹介します。 「共助」に関する取組みは、既存交通の活用を前提としますが、既存交通の活用が困難な地域は、新たな移動手段の導入を検討します。 表10 全国各地における共助に関する事例	P38	■「 <b>自助・共助・公助</b> 」の組み合わせによる事例 全国各地で取り組んでいる「 <b>自助・共助・公助</b> 」の組み合わせによる事例を紹介します。 「 <b>自助・共助・公助</b> 」の組み合わせによる取組みは、既存交通の活用を前提としますが、既存交通の活用が困難な地域は、新たな移動手段の導入を検討します。 表10 全国各地における「 <b>自助・共助・公助</b> 」の組み合わせによる事例
	P43	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）	P43	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） <b>また、地域が主体的に検討しやすいように、検討手引き・マニュアル等を整備します。</b>
	P50	個別施策1 基幹バスの運行継続 ・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。	P50	個別施策1 基幹バスの運行継続 ・ <b>各路線の運行サービス</b> を評価し、運行改善につなげていきます。 ・ <b>運賃体系の見直しや、利用者増加に向けた運賃施策を進めます。</b>
	P50	個別施策3 企業協賛の活用 ・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を充てるため、バス停上屋への広告掲載を検討します。	P50	個別施策3 企業協賛の活用 ・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 <b>行っています。</b> ・バス停の設置や維持管理費の一部費用を充てるため、バス停への広告掲載を <b>進めます。</b>
	P52	個別施策10 沿線施設や地域イベントとの連携 ・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。	P52	個別施策10 沿線施設や地域イベントとの連携 ・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 <b>割引などにより施設やイベントとの連携を行っていきます。</b>
	P53	個別施策12 MaaSの推進 ・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みが進んでいます。 ・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」＝「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。	P53	個別施策12 MaaSの推進 ・ <b>国内外でMaaS（Mobility as a Service）導入に向けた新たな取組みが進んでいる中で、本市においても、令和2年度に「豊田市MaaS検討委員会」を設立しており、産官学で連携しながら豊田市版MaaS（Mobility as a Solution）導入に向けた調査研究を進めます。</b>

●新旧対照表

区分	旧（修正前）		新（修正後）	
	頁数	内容	頁数	内容
	P55	個別施策18 新たな運営方法の検討 ・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した。 ・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。	P55	個別施策18 新たな運営方法の <b>仕組みづくり</b> ・ <b>これまでの</b> 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 <b>つくっていきま</b> <b>す。</b>
	P56	個別施策20 住民共助による輸送への支援 ・現在市内では、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。	P56	個別施策20 住民共助による輸送への支援 ・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 <b>支援します。</b>
	P56	個別施策22 自家用有償運送の活用 ・既存の公共交通による輸送が困難な地域において実施可能な自家用有償運送は、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。	P56	個別施策22 自家用有償運送の活用 ・ <b>道路運送法の一部改正により、交通事業者が運行管理等を協力できる自家用有償運送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ることから、生活交通として自家用有償運送の活用を進めます。</b>
	P57	個別施策23 一般乗用タクシーの活用 ・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。	P57	個別施策23 一般乗用タクシーの活用 ・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 <b>導入されており</b> 、更なる一般乗用タクシーの活用を <b>進めます。</b>
	P57	個別施策24 運転手確保への支援 ・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、市も各交通事業者と連携し、運転手の確保に向けた支援を行います。	P57	個別施策24 運転手確保への支援 ・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、市と各交通事業者で連携し、運転手の確保に向けた支援を行います。
	P59	個別施策28 AIデマンド交通システムの展開 ・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。	P59	個別施策28 AIデマンド交通システムの展開 ・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、今後は他地域への展開を <b>進めます。</b>
	P60	個別施策30 環境に配慮した車両の導入 ・電気バスや時速20km未満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。	P60	個別施策30 環境に配慮した車両の導入 ・電気バスや時速20km未満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 <b>導入を進めます。</b>