

豊田市 地域公共交通計画

Toyota City Regional Public Transportation Plan

2026.4
↓
2036.3

「ひと」や「まち」を
つなぎ・支える
次世代モビリティ社会の構築



令和8年3月
豊田市

目次

序章	1
1 計画の概要	2
2 計画の区域	2
3 計画の対象	3
4 計画の期間	3
5 計画の位置づけ	4
1 基本的な方針	7
1-1 地域公共交通の現状診断	8
1-2 課題	18
1-3 目指す姿と基本方針	20
1-4 ネットワークイメージ	22
2 計画目標・評価指標	27
2-1 計画目標	28
2-2 重点取組	28
2-3 評価指標・確認指標	29
3 施策・事業	31
3-1 計画体系・重点事業	32
3-2 施策・事業一覧	34
3-3 各施策と関連事業	37
4 計画の達成状況の評価	55
4-1 評価スケジュール	56
5 計画の推進力	59
5-1 モニタリングチームの構築	60
5-2 各主体の役割・推進体制	61
資料編	63
資料1 地域概況	64
資料2 上位計画・関連計画等の整理	72
資料3 公共交通の利用実績	84
資料4 移動ニーズ	88
資料5 事業者ニーズ	120
資料6 評価指標及び確認指標の算出方法・目標値の考え方	125
資料7 豊田市内を運行する基幹バス・地域バス・地域タクシーの一覧	126

序章

1 計画の概要

| 計画策定の背景と目的 |

本市では、2006（平成 18）年度に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、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ました。2022（令和 4）年度からは、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、進む高齢化への対応や、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きました。一方で、公共交通の担い手不足の深刻化や運行経費の増加、人口減少の進行、更なる高齢化の進展など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、これらの社会情勢に対応していくために、本計画を策定しました。

| 地域公共交通計画とは |

地域公共交通計画とは、地域にとって望ましい交通サービスのあり方を明らかにし、その実現のための方針や施策・目標を示す「公共交通のマスタープラン＝指針」です。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、全ての地方公共団体に対し「地域公共交通計画」の策定が努力義務とされています。

2 計画の区域

本計画の区域は、豊田市全域としますが、愛知県及び周辺自治体等との連携も図りながら、計画を進めていきます。



図 1 計画区域

3 計画の対象

本計画の対象は、以下の交通手段になります。

	交通手段	概要
基幹交通 主要拠点を結ぶ重要な幹線ネットワークを構築し、旅客の大量・長距離輸送を担う交通	鉄道	名古屋鉄道（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）があり、市内外の拠点間を結び、本市の南北軸における移動を支えています。
	基幹バス	おいでんバス、名鉄バスがあり、市内外の拠点間を結び、本市の都心を中心に放射線状の移動を支えています。
地域内交通 少量・個別輸送で基幹交通を補完し、地域内の移動や地域内にある基幹交通との結節点への接続を担う交通	地域バス（デマンド交通）・地域タクシー	地域バスは基幹交通との接続を前提に地域内を運行し、地域タクシーは地域バスの代替として、タクシーを活用して地域内の移動を支えています。
	一般タクシー	交通事業者が自ら運行するサービスで、個々の様々な移動需要に対応します。
	公共ライドシェア	交通事業者のサービスが成立しにくい地域等において、地方公共団体やNPO法人、地域団体等が主体となり、自家用車を用いて有償で住民の移動を確保します。
	共助交通	地域住民がドライバーになることや、運行経費の一部を協力金によって賄うことで、地域内で移動に困る人に対して、外出や移動支援を行います。共助交通には、無償運送だけでなく、一般タクシーや公共ライドシェアを活用した取組も含まれます。
	パーソナルモビリティ	鉄道駅・バス停留所周辺の目的地までの移動や観光地での移動といった、公共交通の機能を補完してラストワンマイルの移動を支えます。

表 1 計画の対象とする地域公共交通

4 計画の期間

<計画の期間>

2026（令和8）年度 から 2035（令和17）年度の10か年

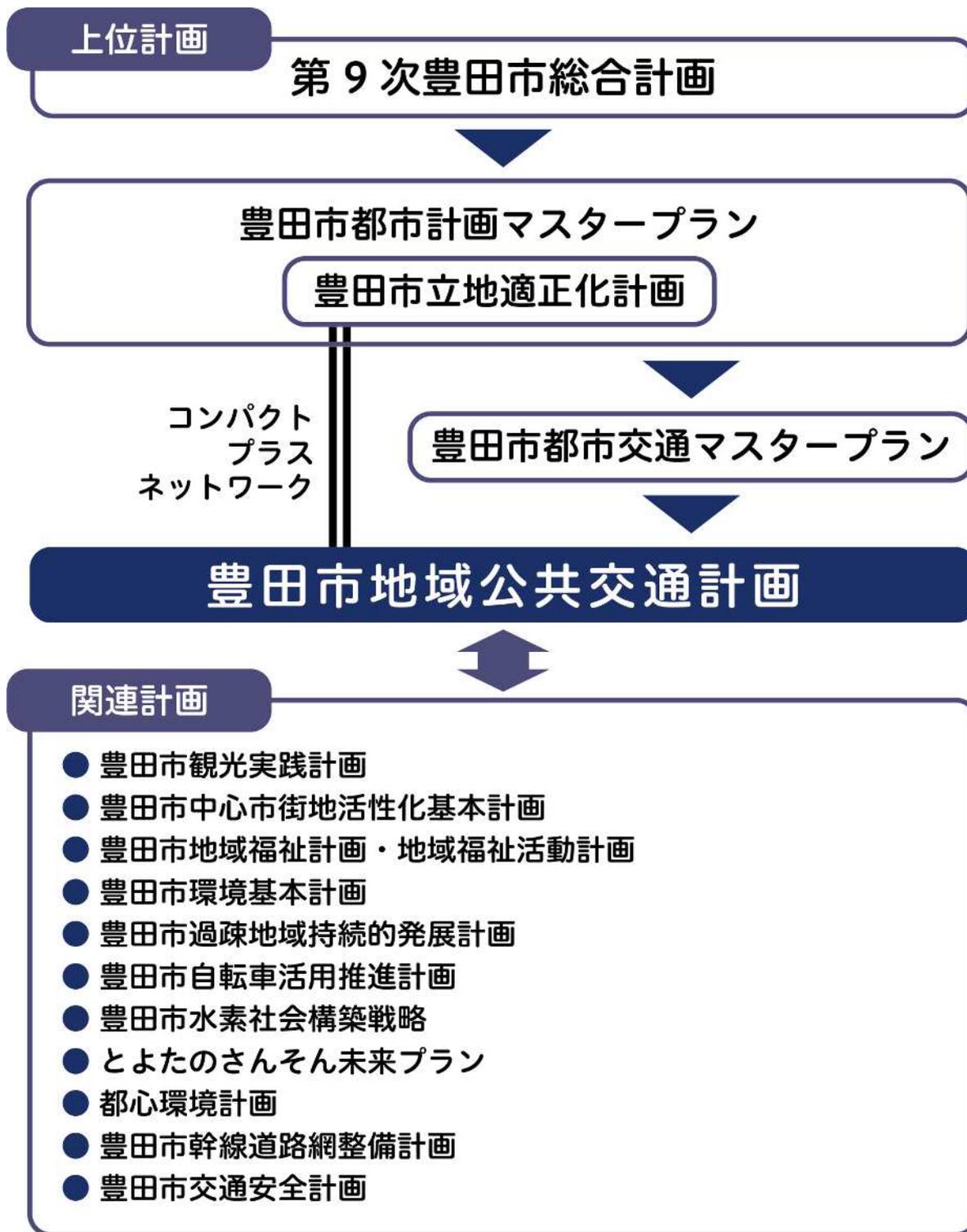


図3 本計画の位置づけ

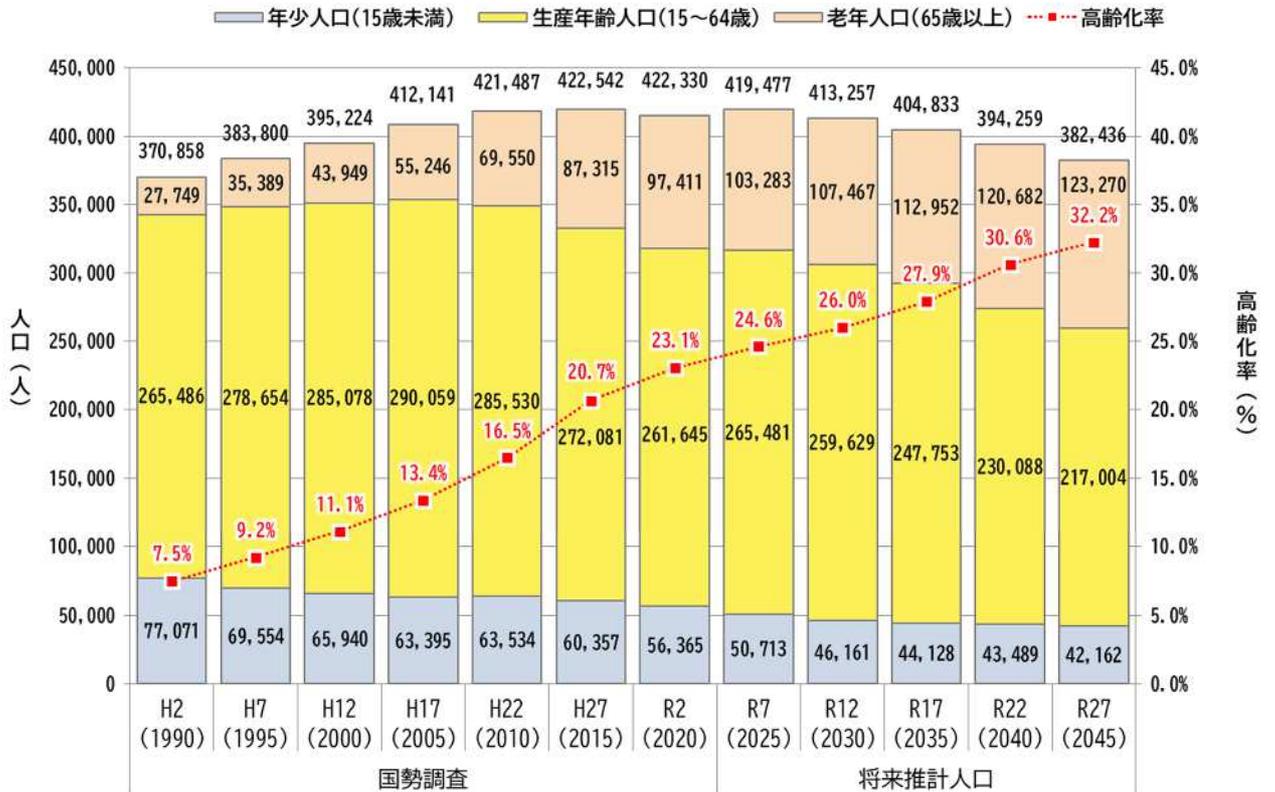
1 基本的な方針

1-1 地域公共交通の現状診断

(1) 人口と高齢化率の推移

本市の人口は減少傾向で少子高齢化が加速しており、2010（平成 22）年には老年人口が年少人口を上回り、2040（令和 22）年には高齢化率が 30%を超えることが予想されています。

人口減少と更なる高齢化を見越した、地域公共交通の運行の確保が今以上に重要となります。



<出典> H2～R2 国勢調査（総務省統計局） R7～R27：国立社会保障・人口問題研究所
※総人口には年齢不詳を含む

図 1-1 人口・高齢化率の推移

(2) 公共交通ネットワーク

本市では広域化した市域の移動を支えるための「公共交通ネットワーク」を整備してきました。

「基幹交通」のうち、「鉄道」は名鉄豊田市駅と愛知環状鉄道新豊田駅を中心に、「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）」が運行し計 26 駅あります。「基幹バス」は、「とよたおいでんバス」と「名鉄バス」の計 21 路線があります（令和 8 年 3 月時点）。

地域内の移動は「生活交通（地域バス及び地域タクシー）」とし、基幹交通を補完しながら、地域特性に応じて運行しています。「地域バス」と「地域タクシー」は計 14 地域で運行しており、高齢者の通院や買い物などの移動を支えています。

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（おいでんバス、名鉄バス）
	○ 地域連絡バス 1 路線（高岡ふれあいバス）
生活交通	○ 地域バス 10 地域
	○ 地域タクシー 4 地域

表 1-1 豊田市における公共交通ネットワーク

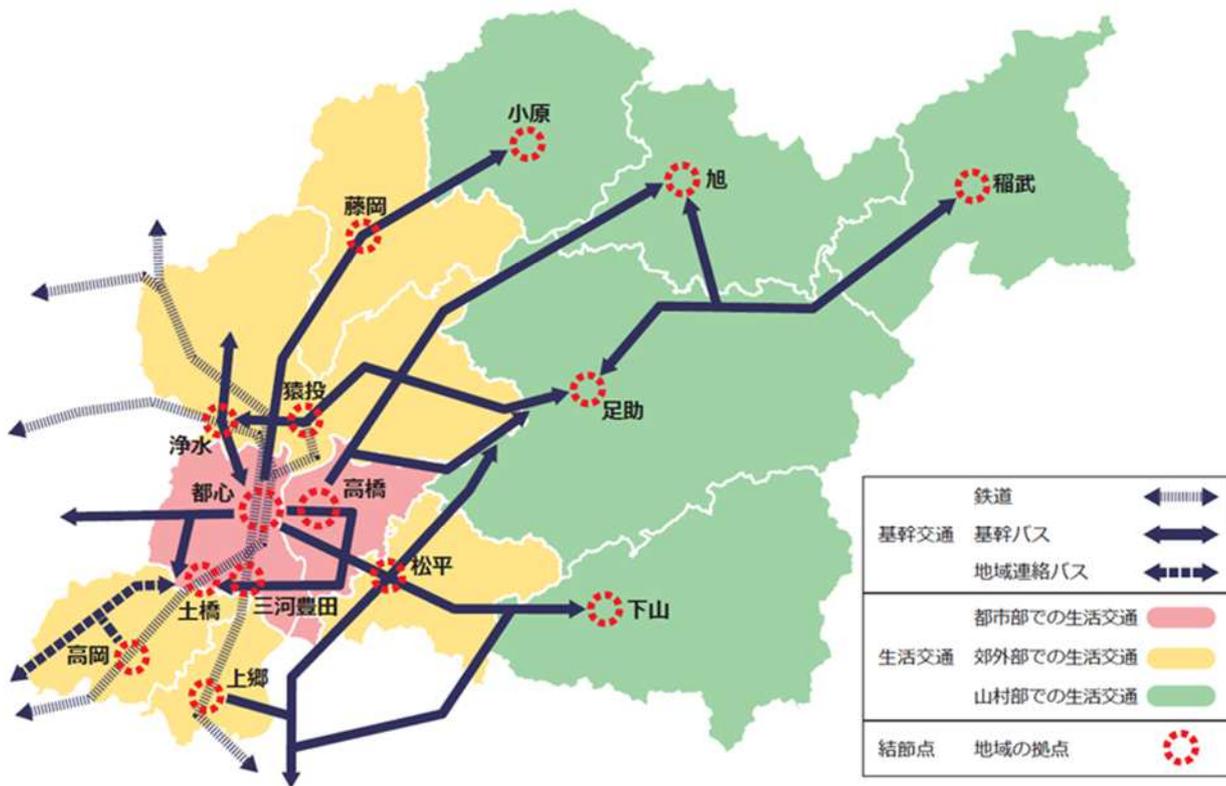
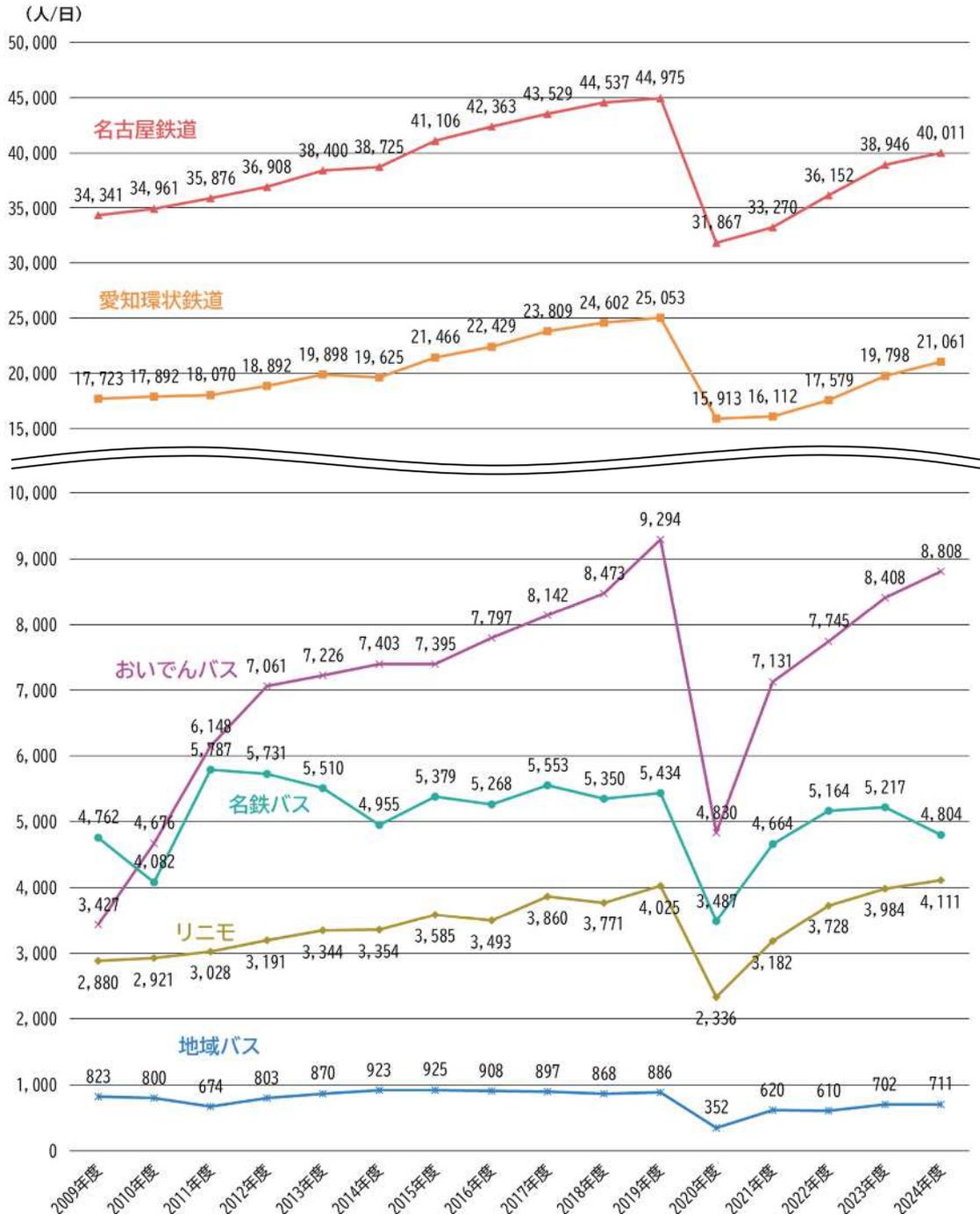


図 1-2 公共交通ネットワークイメージ（旧豊田市地域公共交通計画）

(3) 地域公共交通の利用実績

市内の鉄道及びバスの公共交通利用者数は、増加傾向でしたが、2020年度に新型コロナウイルス感染症の拡大により大きく減少しました。現在は回復傾向が見られます。



※ 鉄道利用者数は、市内駅平均利用者数 ÷ 2
 ※ おいでんバス・地域バスは、2010年度までは10月の利用者数 ÷ 運行日数、2011年度からは、5月の平日利用者数 ÷ 平日運行日数

<出典> 豊田市

図 1-3 市内の1日当たりの公共交通利用者の推移

(4) バス事業者の現状と課題

市内において、基幹バスの運行を行う事業者の運転手不足の現状や運転手の確保が難しい要因、その他事業者が抱えている課題を調査することを目的に、市内の基幹バス運行事業者3者（名鉄バス（株）、豊栄交通（株）、（株）オーワ）に対して、ヒアリング調査を実施しました（2024年10～11月）。

1) 運転手不足の現状

	ヒアリング結果
不足人員	○ 必要人数に対する不足人数は、3者合計で31人
運転手不足の要因	○ 必要人員の増加（2024年4月1日の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正） ○ 運転手数自体の減少
運転手不足への対応	○ 追加的な残業の増加 ○ 路線バス事業と貸切バス業務の兼務 ○ ダイヤによる減便

2) 運転手の確保が難しい要因

	ヒアリング結果
運転手の年齢構成	⇒ 若い運転手（40歳以下）が16%と非常に少ない状況
離職・採用の状況	⇒ 離職者数が採用者数を2割弱上回っている ⇒ 採用については、新卒採用はほとんどなく、中途採用が大部分
採用の環境	⇒ 新卒採用がほとんどない理由としては、若年層のバス運転手に対する関心の薄さが考えられる ⇒ 中途採用においては、バス事業者によると、大型二種免許保有者の取り合いが同業間で激化している

3) 豊田市とともに改善や見直しを進めたいこと（今後の課題）

	ヒアリング結果
運転手の採用及び定着	<採用のための情報発信の拡充> ⇒ 市と連携した企業説明会の開催や採用活動に関する情報配信 <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 <運転手の定住に向けた支援> ⇒ 住宅面での支援、移住関連の支援
バスの運行	<路線の再編、ダイヤ、運行体制の見直し> ⇒ 効率的な運行を可能にするダイヤの見直しや運行ルートの再編

(5) 移動ニーズ・実態把握調査

市民の公共交通の利用状況等を把握するため「市民意識調査」、おいでんバス・名鉄バス（市内路線）の利用者の実態を把握するため「利用者アンケート調査」、市内の高校に通う高校生の通学の実態を把握するため「高校生アンケート調査」を行いました。各種アンケートの主な調査結果は、以下のとおりです。

1) 市民意識調査 (n=193)

調査概要	<ul style="list-style-type: none"> ●調査対象：豊田市Eモニター ●調査方法：インターネット回答 ●実施期間：2024年7月16日（火）～7月25日（木）
主な調査結果	
公共交通の利用状況	●「年に数日程度」が4割、1か月に1度も利用していない人が7割
自家用車の所有状況	<ul style="list-style-type: none"> ●「自分で自由に使える自動車を持っている」が9割 ●自家用車で移動ができなくなった場合に利用する交通手段として、7割は「鉄道」、6割が「基幹バス」と回答しており、「基幹バス」が「鉄道」と同程度に地域の移動インフラとして認識されている
公共交通への期待	●7割が「自動車を運転できなくなった時の移動手段を確保する」、「日々の生活を便利にする」と回答
バス交通に対する考え	●サービス水準の維持・向上への意見は強く、その財源として、運賃よりも財政負担増に対する意見が強く見られる
重点的に取り組むべき事項	●「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」が4割と最も多く、次いで、「バス路線の新設や運行本数の増便」が多い

2) 利用者アンケート調査(n=781)

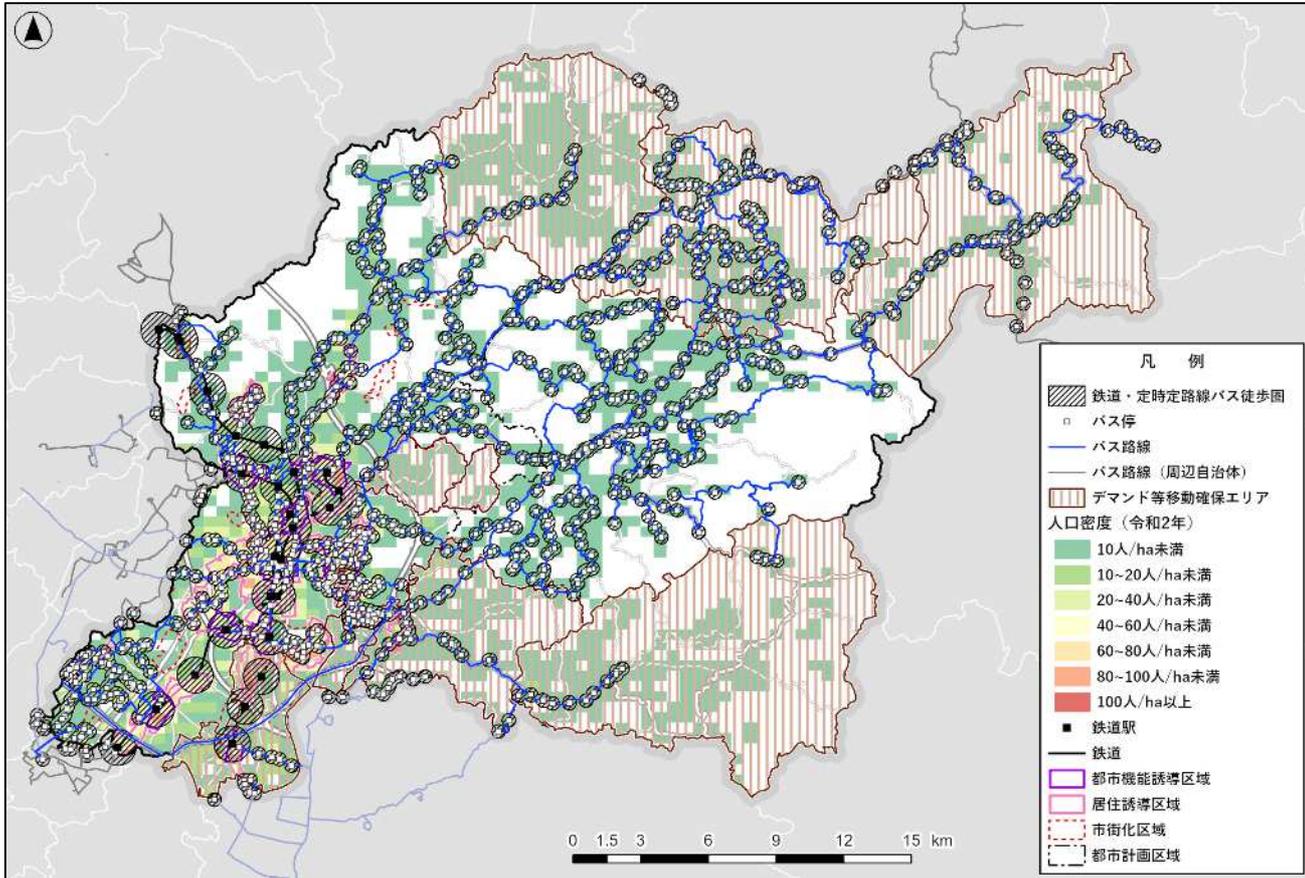
調査概要	<ul style="list-style-type: none"> ●配付対象：おいでんバス・名鉄バス（市内路線）の利用者 ●調査方法：インターネット回答 ※ただし、インターネット回答できない方向けに、紙による配布・郵送回収も一部行った ●実施期間：2024年9月17日（火）～10月7日（月）
主な調査結果	
普段利用するバスの総合満足度	●「満足」、「やや満足」を足した合計が2割に対して「不満」、「やや不満」の合計が4割となっており、不満のある利用者の割合の方が高くなっている
地域公共交通の不満（課題）	●地区別で大きな差はなく、不満の最も大きい要因が「ダイヤ」であり、次いで「バス停の待合環境」という結果

3) 高校生アンケート調査(n=3,497)

調査概要	<ul style="list-style-type: none"> ●配付対象：市内の高校等に通う高校生、高専生 ●調査方法：インターネット回答 ●実施期間：2024年9月17日（火）～10月7日（月）
主な調査結果	
地域公共交通の不満（課題）	<p><全体></p> <ul style="list-style-type: none"> ●ダイヤ（便数）に対する不満が多い <p><衣台、猿投農林、豊田、豊田西、豊田東、松平高校></p> <ul style="list-style-type: none"> ●最寄りのバス停についての不満の割合が高い

(6) 公共交通（鉄道・バス）カバー状況

市内における公共交通（鉄道・バス）のカバー状況は、以下のとおりです。



<公共交通徒歩圏①：市内の鉄道と定時定路運行のバス路線のカバー率>

	人口	公共交通カバー人口①	公共交通カバー率①
都市機能誘導区域内	82,110 人	79,900 人	97.3 %
居住誘導区域内	214,891 人	169,723 人	79.0 %
豊田市全域	422,330 人	273,638 人	64.8 %

<公共交通徒歩圏②：市内の鉄道と定時定路運行・デマンド運行のバス路線（地域タクシーを含む）のカバー率>

	総人口	公共交通カバー人口②	公共交通カバー率②
都市機能誘導区域内	82,110 人	80,217 人	97.7 %
居住誘導区域内	214,891 人	180,120 人	83.8 %
豊田市全域	422,330 人	329,622 人	78.0 %

【参考】公共交通徒歩圏②の鉄道駅から1,000m圏内、バス停から500m圏内の豊田市全域のカバー率は、95.7%。

<出典> (人口) R2：国勢調査 (鉄道)国土数値情報 (バス)豊田市、GTFS-JP

注)「豊田市公共交通基本計画」(平成28年3月)では、公共交通徒歩圏を鉄道駅から1000m圏内、バス停から500m圏内として算出していたため、公共交通カバー率が、毎日運行の鉄道・バスサービスがされている区域で83.4%と今回より高い結果となっていました。本計画では、公共交通徒歩圏を、「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月 国土交通省都市局都市計画課)に準拠し設定した上で、下記の①、②のケース別に算出しています。

※公共交通徒歩圏①：鉄道駅から800m圏内、バス停から300m圏内
公共交通徒歩圏②：鉄道駅から800m圏内、バス停から300m圏内、デマンドバス・地域タクシー運行エリア
公共交通カバー人口：公共交通徒歩圏内①又は②に住む人口 公共交通カバー率：総人口に対する公共交通カバー人口①又は②の割合

図 1-4 公共交通のカバー状況

序

1

2

3

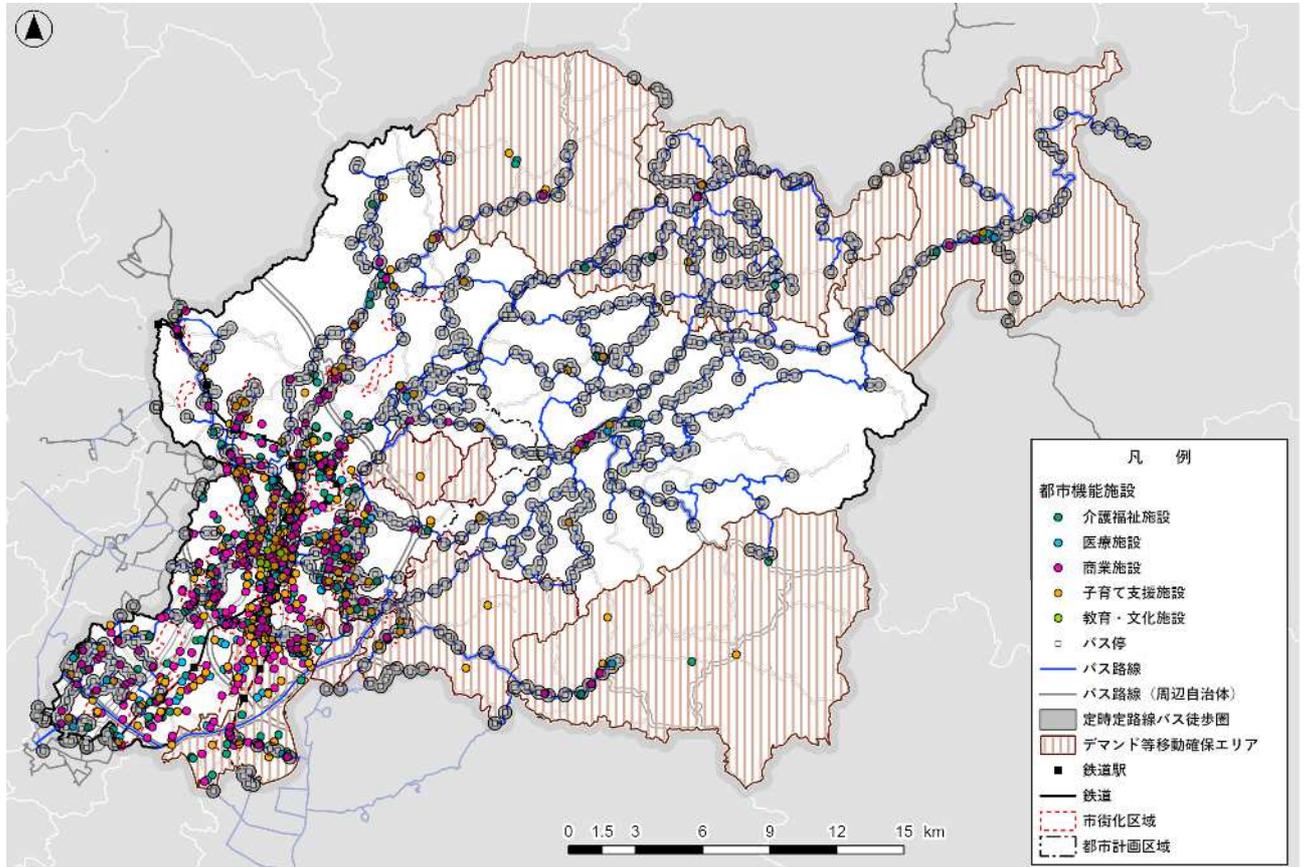
4

5

資

(7) 都市機能施設とバス停圏域

豊田市立地適正化計画で定めた都市機能施設は、概ねバス停圏域内（バス停より300m圏内）に位置しています。

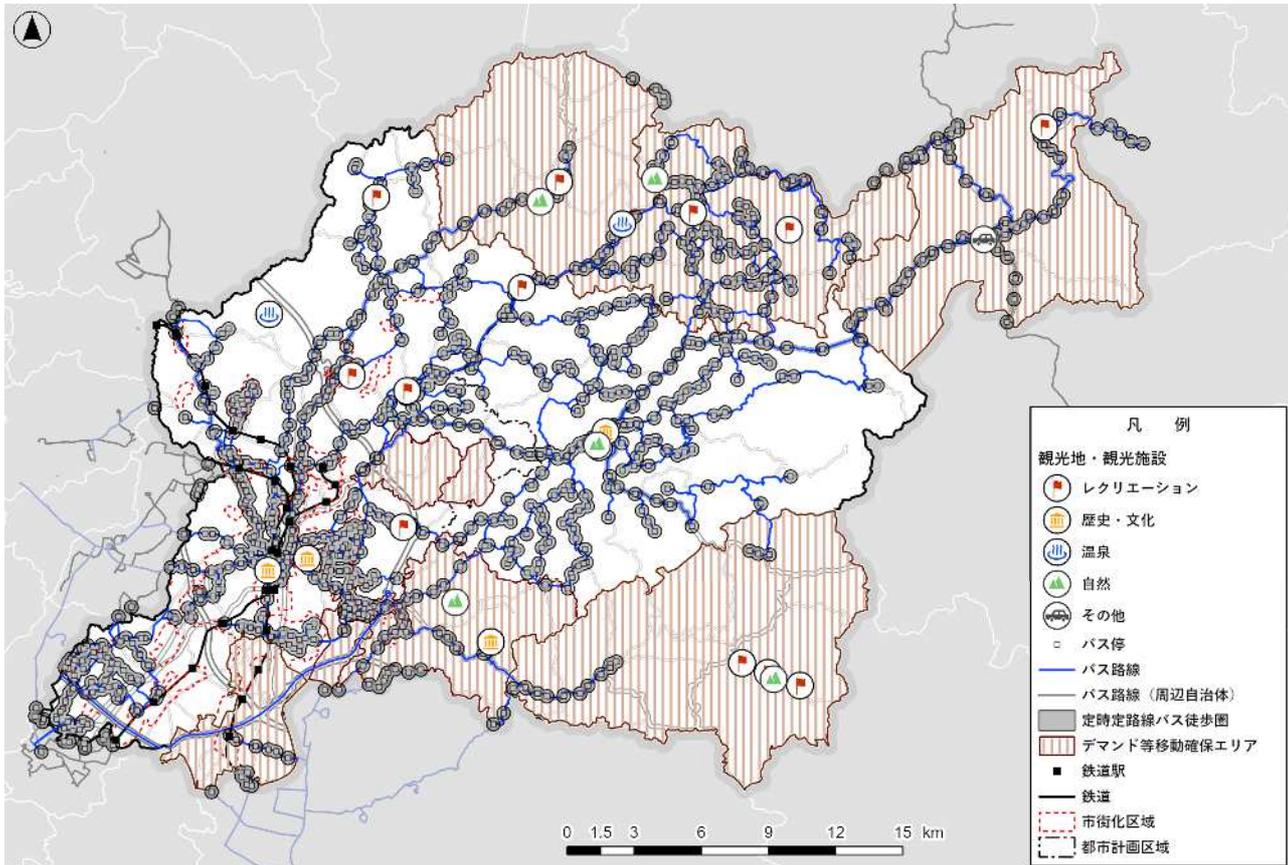


<出典> 豊田市立地適正化計画

図 1-5 都市機能施設の立地状況

(8) 観光地・観光施設とバス停圏域

市内の観光地・観光施設は、概ねバス停圏域内（バス停より 300m 圏内）に位置しています。日常生活を支える地域公共交通の充実とともに、観光客の周遊性や利便性を高める地域公共交通を検討していくことも重要な視点です。



<出典> 豊田市

図 1-6 観光地・観光施設とバス停圏域

序

1

2

3

4

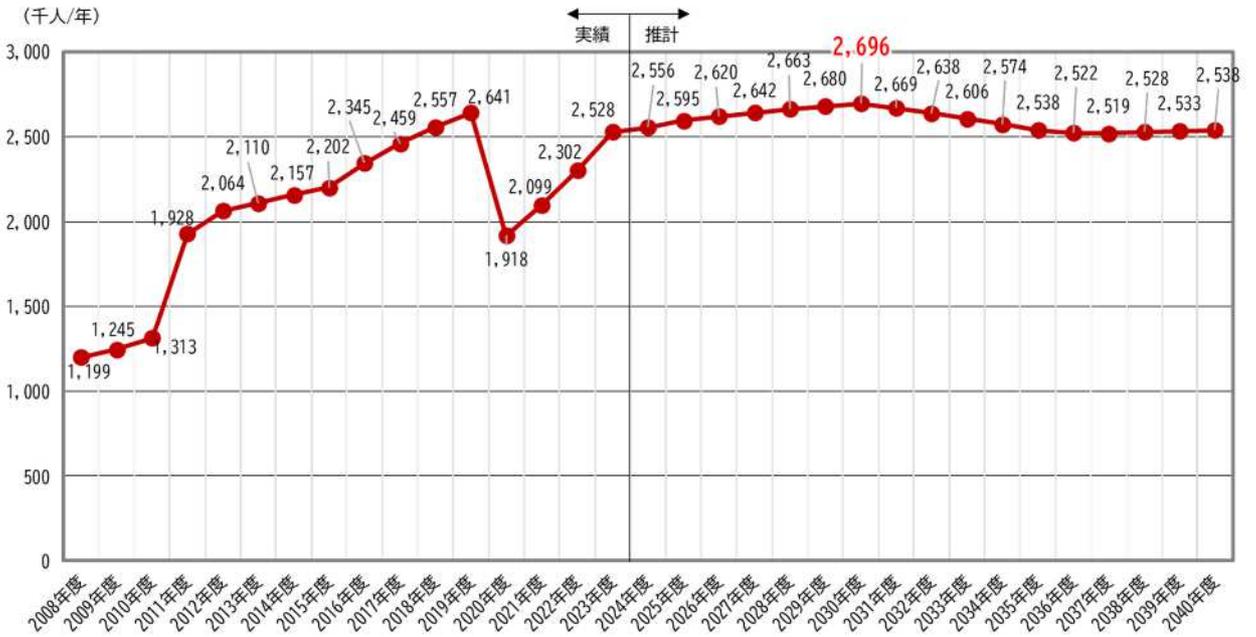
5

資

(9) 地域公共交通の将来の見通し

1) おいでんバスの将来利用者数

おいでんバス 12 路線の将来利用者数は、運行路線の周辺人口を踏まえると、2030 年度までは増加を続ける見込みですが、それ以降は減少に転じると推計されます。

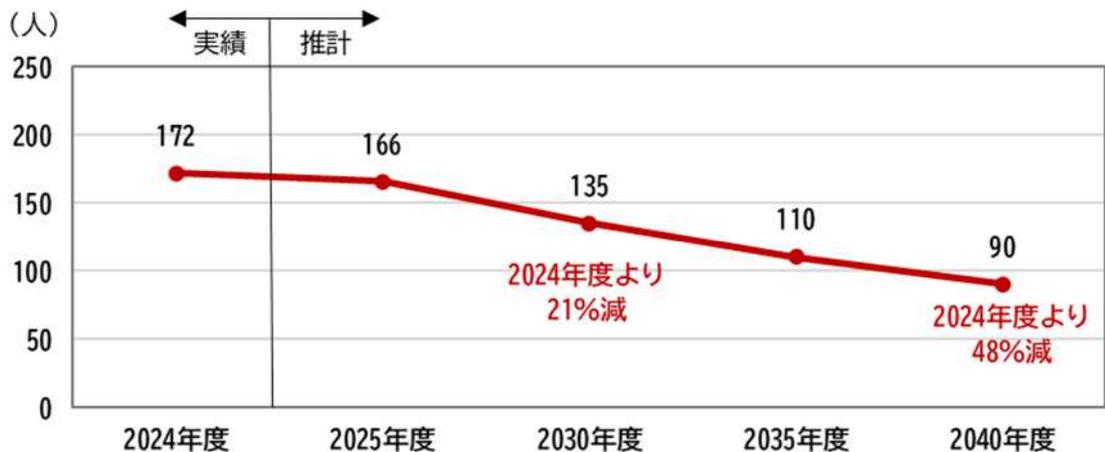


< 出典 > 豊田市

図 1-7 おいでんバス利用者数の将来推計

2) 将来運転手数

おいでんバス運行事業者 3 者へのヒアリングと、2024 年度までの退職者・採用者数に基づく推計によると、2040 年度には運転手数が 2024 年度の約半数にまで減少する見込みです。



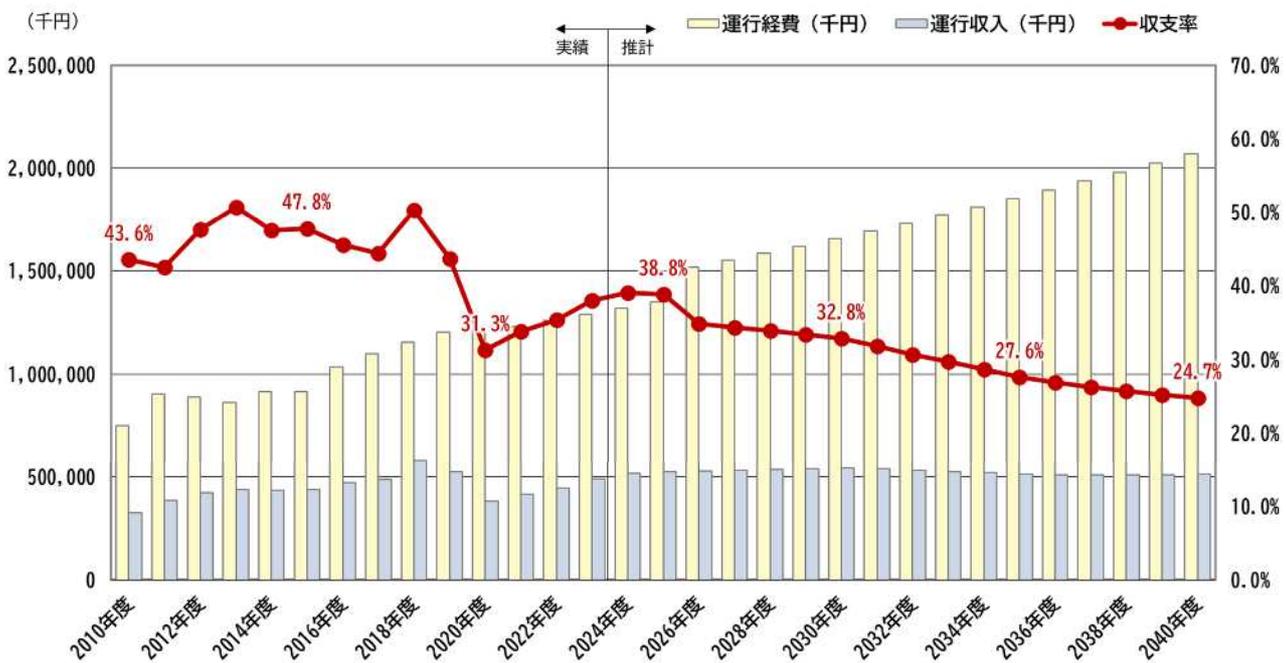
< 出典 > 豊田市

図 1-8 豊田市内の路線バス運転手数の将来推計

3) (必要な運転手数を確保した場合の) おいでんバスの将来収支率

今後、必要な運転手数を確保する場合、ネットワークやサービスレベルの維持により、おいでんバスの利用者数は将来においても横ばいに推移しますが、運行経費の増加によって、結果的には現状よりも収支率が悪化することが予想されます。

運転手不足も含め、地域公共交通の課題は交通事業者だけの課題ではなく、交通事業者と行政が連携を強化し課題を解決するとともに、利用者である市民に対し「公共交通を乗って維持する」という意識づけとなる取組を行うことが重要です。



※運行収入には補助金を含んでいない。

< 出典 > 豊田市

図 1-9 おいでんバスの運行経費・運行収入の将来推計

1-2 課題

地域概況、上位・関連計画、地域公共交通サービスを踏まえて、本市における地域公共交通の3つの課題として、「日常生活を支える移動手段の確保」、「一層厳しくなる運行事業環境への対応」、「地域交通の役割の再認識」を設定しました。

課題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

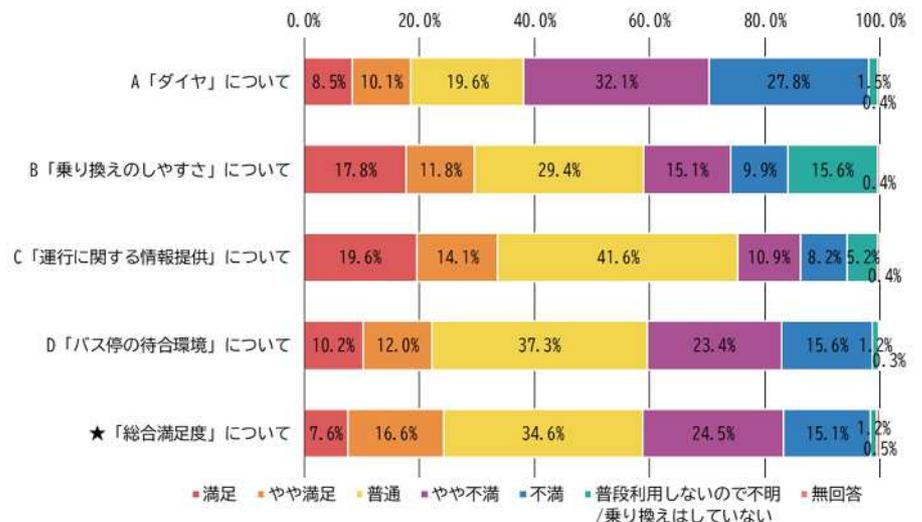
- 高齢化・人口減少が加速
- 自宅からバス停までの移動が困難な人が増加
- 移動手段の不安から、運転免許の返納に踏み切れない状況
- 安心して通学できる環境づくりが必要



<人口・高齢化率の推移>

バス運行に対する利用者満足度の向上

- 「ダイヤ（便数）」に関する不満が大きい
- 財政負担増や運賃増によるサービス維持・向上の声も
- 利用者の満足度向上に向けた対策が必要



<項目別バスへの満足度（利用者アンケート調査）>

1-3 目指す姿と基本方針



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」の実現に向け、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、目指す姿と基本方針を以下のとおり設定しました。

目指す姿

次世代モビリティ社会の実現ときめ細やかな移動の確保

近年、運行経費の増加や運転手不足など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増す中、地域間連携を支える基幹交通ネットワークについては、持続可能な形で積極的に維持し、地域の移動の柱として安定的に確保していきます。 その上で、マイカーを中心とした自動車社会との調和を図りながら、「自動車に過度に依存しない、より持続可能で多様なモビリティを享受できる社会」へと進化させていきます。

次世代モビリティ社会とは、自動車や公共交通が走る上で、自動運転車、FCV・EVなどの電動車両、AIを活用したオンデマンド交通、パーソナルモビリティといった先進的かつ多様な移動手段が、サービスを介して連携し、利用者のニーズやライフスタイルに応じて最適な移動方法を柔軟に選択できる社会です。

「クルマのまち」として技術革新を牽引してきた豊田市は、これらの先進技術を積極的に導入し、移動サービスの質と効率を高めることで、次世代モビリティ社会のモデル都市としての役割を果たしていきます。 都市部では高度な技術によるスマートで快適な移動を実現し、郊外部や山村部においても、AI オンデマンド交通などのデジタル技術を活用して、地域特性に応じた柔軟な交通サービスを展開します。

市民一人ひとりが、自分のライフスタイルに合った移動手段を選択できるようになり、日々の移動が便利で快適になるとともに、移動が暮らしを豊かにする魅力あふれる次世代モビリティ社会の構築を目指します。

基本方針

「ひと」や「まち」をつなぎ・支える次世代モビリティ社会の構築

次世代モビリティ社会の実現に向けて、地域の実情や多様な移動ニーズに応じた持続可能で柔軟な交通サービスの展開を進めます。具体的には、以下の3つの方針に基づき取り組みます。

1 基幹交通の安定的な維持・運用

地域間移動を支える基幹交通は、重要なインフラとして安定的に維持します。利用状況に応じた運行の最適化やサービスの効率化を図り、公共交通の役割を着実に果たしていきます。また、移動手段の選択肢が限られる高齢者や子どもなど、移動に配慮が必要な市民への支援についても、多様な交通手段を活用しながら充実を図り、外出や社会参加の機会を確保していきます。

2 基幹交通を補完する地域内交通の確保

基幹交通だけでは対応しきれない移動ニーズに対応するため、地域内の移動を補完する柔軟な交通サービスを確保します。特に、住民主体の共助交通など、地域特性に応じた多様な移動手段を育て、地域のつながりを活かした移動支援体制を強化します。

3 先進技術の積極的な活用

自動運転技術やFCV・EV車両、AI オンデマンド交通などの先進技術を積極的に導入し、交通サービスの質や効率、環境性能の向上を図ります。

これらの取組を通じて、「ひと」と「まち」をつなぎ、暮らしや地域活動を支える次世代モビリティ社会の実現に向けた基盤を築いていきます。

● 目指す姿（イメージ）



序

1

2

3

4

5

資

図 1-10 目指す姿（イメージ）

1-4 ネットワークイメージ

本市は、広大な市域を有し、都市部・郊外部・山村部が混在する地理的特性を持っています。このような多様な地域構成に対応するためには、それぞれの地域特性に応じた交通施策の展開が不可欠です。

<地域特性に応じた交通サービスの提供>

都市部では、「おいでんバス」を中心とした基幹交通ネットワークが、主要施設や拠点を結ぶ重要な移動手段として機能します。また、鉄道駅との接続により、広域的な移動ニーズにも対応していきます。

一方、郊外部や山村部では、基幹交通に加え、地域バス（デマンド交通）や地域タクシーなどを活用し、地域の実情に応じた柔軟な交通サービスを提供していきます。

さらに、基幹バスや地域バスでは対応が難しい移動ニーズに対しては、地域住民の協力によって運営される共助交通の取組を進めていきます。

<移動の課題と対応の方向性>

都市部では交通需要が高く、利便性の高い交通サービスが求められる一方で、郊外部・山村部では人口構成の変化に伴い、より柔軟で持続可能な交通サービスへの転換が求められています。

また、高齢化の進展により、通院や買い物など、日常生活における移動支援の重要性が一層高まっています。

こうした状況を踏まえ、今後の公共交通の方向性としては、地域ごとの交通ニーズを的確に把握し、自助（マイカー等）・共助・公助を組み合わせた多様な移動手段の確立を図っていく必要があります。

各交通手段が今後果たすべき役割は、以下のとおりです。

● 各交通手段の役割

交通手段		役割	
基幹交通	鉄道	大量・長距離輸送で市内外の拠点を結びます。	
	基幹バス	大量・長距離輸送で豊田市の都心を中心に放射状の移動を支えます。	
地域内交通	地域バス（デマンド交通）・地域タクシー	主に中学校区単位での少量・個別輸送により地域内の移動や基幹交通への接続を担います。特にデマンド交通は、交通空白地域を補完するだけでなく、高齢者など移動に不安や制約のある人々の多様な移動ニーズに対応します。	
	一般タクシー	交通事業者が自ら運行するサービスで、市内の全域における個々の様々な移動需要に対応します。	
	公共ライドシェア	交通事業者のサービスが成立しにくい地域等において、地方公共団体やNPO法人、地域団体等が主体となり、自家用車を用いて有償で住民の移動を確保します。	
	共助交通	交通事業者のサービスが成立しにくい地域等において、住民同士の助け合いにより、住民の移動手段を確保します。共助交通には、無償運送だけでなく、一般タクシーや公共ライドシェアを活用した取組も含まれます。	
	パーソナルモビリティ	鉄道駅・バス停留所周辺の目的地までの移動や観光地での移動といった、公共交通の機能を補完してラストワンマイルの移動を支えます。	

なお、おいでんバスのサービスレベルの目安は以下のとおりです。

● おいでんバスのサービスレベルの目安

	朝・夕	昼間・夜間	運行時間帯
主に都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
都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	
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	

2 計画目標・評価指標

2-1 計画目標

前章で示した「日常生活を支える移動手段の確保」、「一層厳しくなる運行事業環境への対応」、「地域交通の役割の再認識」という3つの課題の解決に向けて、本市では、地域の実情や将来の交通ニーズを踏まえながら、持続可能で利用しやすい公共交通のあり方を検討していきます。

これらの課題に対応し、地域全体で目指すべき方向性を示すために、3つの計画目標を設定し、今後の取組として位置づけます。

<計画目標1> 安心して利用し続けられる 公共交通ネットワークの形成	生活基盤を維持するため、基幹交通と地域内交通の公共交通ネットワークを維持・確保しながら、個々の公共交通サービスの最適化と持続性向上を図ります。
<計画目標2> 次世代モビリティ社会の実現に向けた 公共交通サービスの充実	移動を便利にする先進技術等を積極的に活用し、広域・多様な地域特性に応じた公共交通サービスを充実することで、より便利で効率的な次世代モビリティ社会を目指します。
<計画目標3> 多様な主体が連携した 地域公共交通の実現	運転手不足対策や、運転免許返納後の移動手段の確保、その他多様なニーズに対して、公共交通を補う仕組みづくりを、関係者と連携して取組を推進します。

2-2 重点取組

地域の移動の課題や将来のニーズを踏まえ、重点的に取り組むべき対策を整理しました。

高齢者や子育て世代など、移動に不安を感じる方にとって、移動手段の確保は健康維持や社会参加、子育て支援において重要です。そのため、こうした層への移動支援の充実が求められています。

一方、運行事業者は運転手不足や燃料費高騰、利用者減少など厳しい環境に直面しており、限られた資源の中で効率的な運行やサービス提供が必要です。

また、基幹交通だけでは対応しきれない移動ニーズについては、地域バスをはじめとする地域内交通がその補完を担います。その中でも、住民主体の「共助交通」は、地域のつながりを強化する重要な手段として、特に交通空白地においてその意義を深めています。公共交通が十分に行き届かない地域の住民にとって、移動手段を確保し、生活の安心を支える仕組みであり、今後、地域交通の中心的な要素として、より一層の活用が期待されています。

さらに、水素社会の構築や自動運転技術の導入など、先進的な取組によって地域の魅力や先進性を発信し、新たな価値の創造につなげます。

これらを踏まえ、地域公共交通の充実と持続的な発展に向けた重点取組を以下のとおり設定し、取組を進めていきます。

重点取組	
<重点取組1>	高齢者や子ども（子育て世代）に向けた移動支援の拡充
<重点取組2>	利用状況に応じた運行・サービスの効率化
<重点取組3>	住民主体による共助交通の推進

+

(新たな価値創出を目指す) 革新的プロジェクトの展開	水素社会の構築や自動運転技術の普及を見据え、交通分野において先進技術のショーケースとしての機能を果たし、新たな価値の創造を推進する取組への挑戦
-------------------------------	---

2-3 評価指標・確認指標

本計画における各計画目標の目標達成状況を評価するための指標を以下のとおり設定します。

短期(1年サイクル)		中期
目標1	おいでんバスの運行頻度(サービスレベル)	■1日あたりの公共交通利用者数 (確認指標) ■乗車1回あたりの財政負担額
	主要施設へのアクセス状況	
目標2	高齢者、こども向け制度の利用状況	
	FCバス、EVバス等の先進車両の導入台数	
目標3	共助交通の取組支援件数	

● 評価指標

項目	基準値(2024年)	中間目標(2030年)	将来目標(2035年)	
おいでんバスの運行頻度(サービスレベル)	サービスレベルの設定のとおりに	基準値維持	→	
主要施設へのアクセス状況	—	全てアクセス可能	→	
高齢者、こども向け制度の利用状況	高齢者	2,131件	3,200件	↑
	こども	—	4,200件	↑
FCバス、EVバス等の先進車両の導入台数	3台	7台	↑	
共助交通の取組支援件数	3件	10件	↑	
1日あたりの公共交通利用者数	82,050人	87,000人	↑	
公共交通の分担率(通勤・通学)	16.2%*	基準値より増加	↑	

※令和2年国勢調査の結果を基に算出しています。

● 確認指標

項目	基準値(2024年)	
乗車1回あたりの財政負担額	おいでんバス	262円
	地域バス	1,688円
	地域タクシー	

図 2-1 行ける・行けない表

※本計画の評価指標とともに、確認指標についても適切な時期に確認・検証します。

※おいでんバスについては、おいでんバス全12路線の市負担額(運行経費-収入)を年間利用者数で割り返して算出しています。

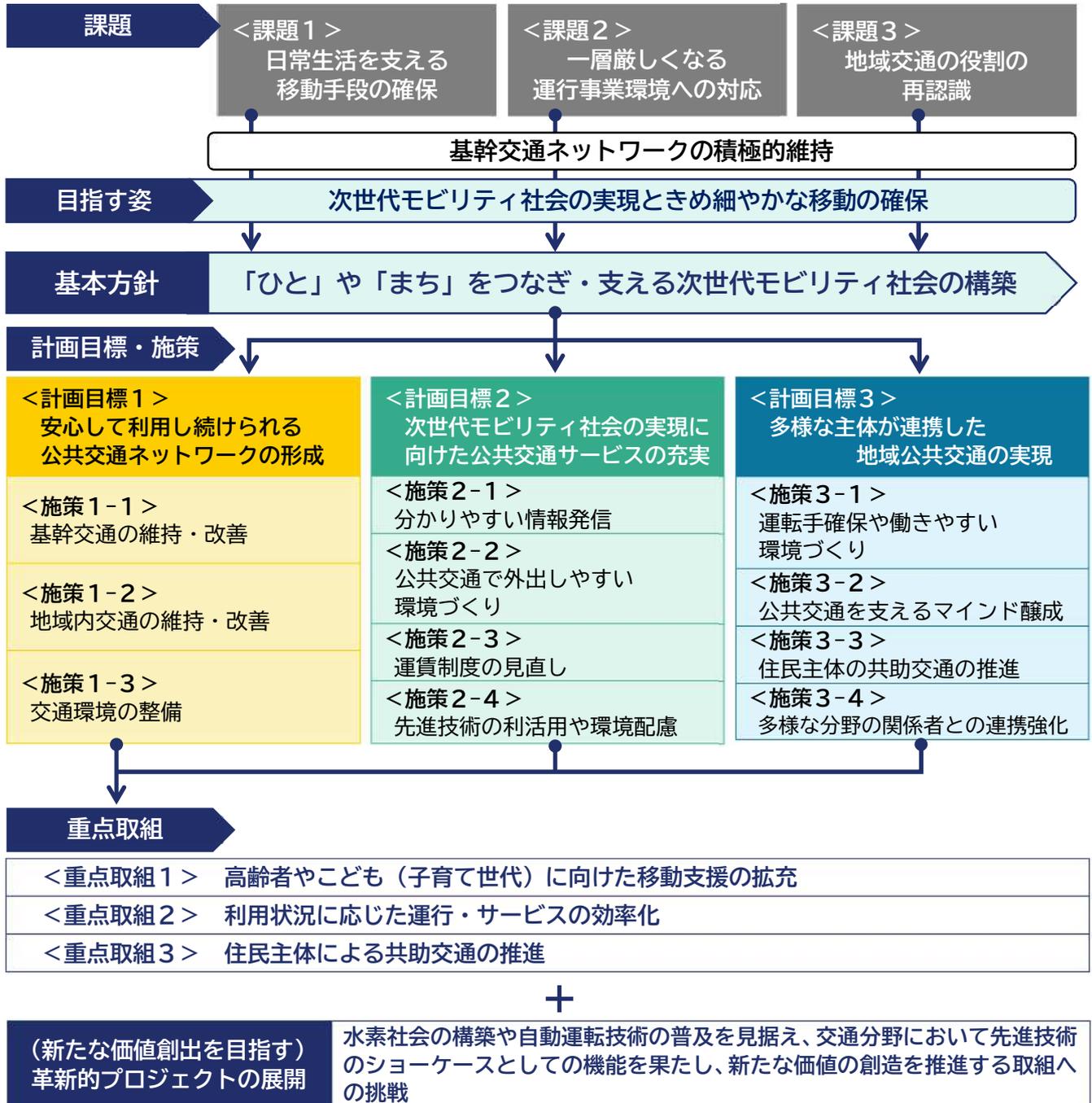
※地域バス・地域タクシーについては、地域バス全10路線及び地域タクシー全4路線の市負担額(運行経費-収入)を年間利用者数で割り返して算出しています。

3 施策・事業

序
1
2
3
4
5
資

3-1 計画体系・重点事業

前章までの内容をまとめた計画体系になります。



3つの計画目標に紐づく施策及び重点事業を以下のとおり設定します。

<計画目標1>

安心して利用し続けられる
公共交通ネットワークの形成

生活基盤を維持するため、基幹交通と地域内交通の公共交通ネットワークを維持・確保しながら、個々の公共交通サービスの最適化と持続性向上を図ります。

<施策1-1> 基幹交通の維持・改善 →

重点事業① バス路線の再編

<施策1-2> 地域内交通の維持・改善

<施策1-3> 交通環境の整備

<計画目標2>

次世代モビリティ社会の実現に
向けた公共交通サービスの充実

移動を便利にする先進技術等を積極的に活用し、広域かつ多様な地域特性に応じた公共交通サービスを充実することで、より便利で効率的な次世代モビリティ社会を目指します。

<施策2-1> 分かりやすい情報発信

<施策2-2> 公共交通で外出しやすい
環境づくり →

重点事業② こどもや子育て世代の移動支援

重点事業③ 高齢者や障がい者等への移動支援

重点事業④ 高齢者のおでかけ促進

重点事業⑤ 沿線地域の特色や観光資源を
活用した利用促進

<施策2-3> 運賃制度の見直し

<施策2-4> 先進技術の利活用や
環境配慮 →

重点事業⑥ AI やデジタル技術、自動運転など
先進技術の導入や検証

重点事業⑦ 脱炭素、水素社会につながる
車両の導入

<計画目標3>

多様な主体が連携した
地域公共交通の実現

運転手不足対策や、運転免許返納後の移動手段の確保、その他多様なニーズに対して、公共交通を補う仕組みづくりを、関係者と連携して取組を推進します。

<施策3-1> 運転手確保や働きやすい
環境づくり →

重点事業⑧ 運行事業者への支援

<施策3-2> 公共交通を支えるマインド醸成

<施策3-3> 住民主体の共助交通の推進 →

重点事業⑨ 共助交通の取組への支援

重点事業⑩ 公共ライドシェアなど
新たな移動手段の展開

<施策3-4> 多様な分野の関係者
との連携強化 →

重点事業⑪ 多様な関係者との共創による
移動手段の確保

3-2 施策・事業一覧

計画目標に紐づく施策・事業一覧は、以下のとおりです。

施策・事業 (★重点事業)	事業内容	関係課	実施時期		
			<短期> 概ね3年以内	<中期> 概ね5年以内	<長期> 概ね10年以内
<施策1-1> 基幹交通の維持・改善					
鉄道、基幹バスの運行	鉄道（名古屋鉄道、愛知環状鉄道）の運行	・交通政策課	継続		
	基幹バス（おいでんバス、名鉄バス）の運行、ネットワーク維持	・交通政策課			
	国や県の補助金活用	・交通政策課			
	計画的な車両更新及び車両サイズの適正化検討	・交通政策課			
	鉄道との接続を考慮したバスダイヤの検討	・交通政策課			
	ラッピングバスやネーミングライツ等による収益確保	・交通政策課			
バス路線の再編（★）	持続可能な運行に向けたバス路線の再編及び改善	・交通政策課	継続		
	運行及び利用状況に基づいた路線評価の実施	・交通政策課			
<施策1-2> 地域内交通の維持・改善					
地域バスの運行	基幹交通ネットワークの支線として、地域特性に応じた運行	・関係支所 ・交通政策課	継続		
	国や県の補助金活用<再掲>	・関係支所 ・交通政策課			
	計画的な車両更新及び車両サイズの適正化検討<再掲>	・関係支所 ・交通政策課			
	運行形態やサービス内容の見直し	・関係支所 ・交通政策課			
地域タクシーの運行	地域バスの代替として、一般乗用タクシーを活用した運行	・関係支所 ・交通政策課	継続		
	運行形態やサービス内容の見直し<再掲>	・関係支所			
タクシーの活用	タクシー観光プランや相乗りサービス等の新規利用促進策の検討	・交通政策課	検討	実施	
	一括定額運賃や変動送迎料金などの新制度の導入検討	・交通政策課			
<施策1-3> 交通環境の整備					
交通結節点の機能強化及び鉄道機能の向上	バス停の待合環境・利用環境の向上（上屋、ベンチ、LED照明の整備等）	・交通政策課	継続		
	豊田市駅周辺の整備	・都市整備課			
	名鉄三河線若林駅付近連続立体交差事業の推進	・街路課			
	名鉄三河線の複線化	・都市計画課			
	鉄道駅前広場の整備	・工事関係課 （市街地整備課、区画整理支援課ほか）			
パーク＆ライド駐車場の管理・運営	パーク＆ライド駐車場の適切な管理・運営	・交通政策課	継続		
自転車利用環境の整備・管理	自転車通行空間の整備	・建設企画課 ・都市整備課	継続		
	鉄道駅周辺の駐輪場の適切な管理	・交通安全防犯課			
	自転車の利用促進	・交通政策課			
豊田市駅周辺の再整備事業	にぎわい創出に向けたまちなかウォークアブル空間の整備	・都市整備課 ・産業振興課	継続		
バリアフリー化	駅舎をはじめとした移動動線のバリアフリー化の推進	・交通政策課 ・工事関係課	継続		
鉄道駅周辺の道路環境整備	鉄道駅周辺の都市計画道路の整備	・街路課 ・工事関係課	継続		

計画目標1 安心して利用し続けられる公共交通ネットワークの形成

序
1
2
3
4
5
資

計画目標2 次世代モビリティ社会の実現に向けた公共交通サービスの充実

施策・事業 (★重点事業)	事業内容	関係課	実施時期		
			<短期> 概ね3年以内	<中期> 概ね5年以内	<長期> 概ね10年以内
<施策2-1> 分かりやすい情報発信					
バスマップの作成及び配布	継続的な更新による作成及び配布	・交通政策課	継続		
乗換案内等のサインの充実	主要バス停や駅へのデジタルサイネージ、多言語ユニバーサルサインの導入	・交通政策課	継続		
	WEB上でのバス運行情報(経路、位置)の提供(Googleマップ、バスロケーションシステム)	・交通政策課			
	豊田市駅周辺のサイン整備	・都市整備課 ・交通政策課			
<施策2-2> 公共交通で外出しやすい環境づくり					
こどもや子育て世代の移動支援(★)	子育て世帯応援施策の実施	・交通政策課	検討	実施	
	高校生等バス通学定期券購入費補助金の実施	・交通政策課	継続		
	通学困難者支援定期券の発行	・学校教育課			
高齢者や障がい者等への移動支援(★)	高齢者向けタクシー活用事業の推進	・交通政策課	検討	実施	
	高齢者、障がい者向けタクシー料金助成事業の実施	・障がい福祉課 ・高齢福祉課	継続		
	福祉車両による移送サービス事業の実施	・障がい福祉課			
	福祉有償運送による移動支援	・障がい福祉課			
高齢者のおでかけ促進(★)	高齢者向け定期券等を活用したサービスの提供(おでかけバス70、シルバーパス65・ゴールドパス70等)	・交通政策課	継続		
沿線地域の特色や観光資源を活用した利用促進(★)	沿線地域や観光地と連携した利用促進施策の実施	・交通政策課 ・観光誘客推進課 ・ツーリズムとよた	検討	実施	
	イベントに合わせた利用促進策の検討(無料乗車日の設定、ポイントキャッシュバック制度の導入等)	・交通政策課	継続		
	イベントに対応したバス運行と公共交通の利用促進(増便、追従便、臨時便)	・交通政策課			
	サイクルラックバスの利用促進、サービス拡充	・交通政策課			
<施策2-3> 運賃制度の見直し					
運賃体系の見直し検討	運賃体系の見直し検討	・交通政策課	検討	実施	
	キャッシュレス決済の拡充	・交通政策課			
多様な世代・ニーズに応える運賃の設定	こども企画券や期間限定運賃メニューの導入検討	・交通政策課	検討	実施	
	高齢者向け定期券等を活用したサービスの提供(おでかけバス70、シルバーパス65・ゴールドパス70等)〈再掲〉	・交通政策課	継続		
<施策2-4> 先進技術の利活用や環境配慮					
AIやデジタル技術、自動運転など先進技術の導入や検証(★)	AIデマンド交通システムの展開	・交通政策課	継続		
	パーソナルモビリティの活用	・未来都市推進課 ・交通政策課			
	自動運転の技術実証・実装に向けた取組の推進	・未来都市推進課 ・交通政策課			
脱炭素、水素社会につながる車両の導入(★)	FCバス、EVバスの導入促進	・交通政策課 ・未来都市推進課 ・環境政策課	継続		
	水素ステーションや充電インフラの整備	・未来都市推進課 ・環境政策課			
	パーソナルモビリティの活用〈再掲〉	・未来都市推進課 ・交通政策課			
デジタル技術の活用	MaaSアプリを活用した企画乗車券や回数券の販売・配布	・交通政策課	検討	実施	
貨客混載運送の実施	農協・宅配業等と連携したバス車両の物流共用	・交通政策課	継続		

計画目標3 多様な主体が連携した地域公共交通の実現

施策・事業 (★重点事業)	事業内容	関係課	実施時期		
			<短期> 概ね3年以内	<中期> 概ね5年以内	<長期> 概ね10年以内
<施策3-1> 運転手確保や働きやすい環境づくり					
運行事業者への支援 (★)	運転手確保支援策の実施(バス運転体験会、企業説明会、定住促進策等)	・交通政策課	継続		
新たな担い手活用	外国人運転手などの新たな担い手活用	・交通政策課			
	交通空白地における公務員兼業ドライバーの活用検討	・交通政策課	検討	実施	
	住民ドライバーやスクールバス運転手の活用検討	・交通政策課			
<施策3-2> 公共交通を支えるマインド醸成					
市民や関係者と地域交通を考える機会の充実	地域住民と地域交通を考えるシンポジウム等の実施	・交通政策課 ・各支所 ・地域交流課	検討	実施	
モビリティ・マネジメントの実施	生涯学習出前講座の実施	・交通政策課			
	民間企業等との連携による公共交通の利用促進	・交通政策課	継続		
	専門機関等との情報共有・連携の検討(JCOMMへの発信等)	・交通政策課			
公共交通利用促進キャンペーンの実施	市民の公共交通利用意識向上を目的とした利用促進イベントの実施	・交通政策課	実施		
	市民や事業者を対象としたエコ交通の呼びかけ	・交通政策課	継続		
	時差出勤によるオフピーク通勤の促進	・交通政策課	検討	実施	
<施策3-3> 住民主体の共助交通の推進					
共助交通の取組への支援 (★)	共助交通の検討から運行体制の構築、関係者調整までの伴走支援	・交通政策課	継続		
	共助交通に取り組む団体に対する運営費等の補助	・交通政策課			
公共ライドシェアなど新たな移動手段の展開 (★)	交通空白地等における公共ライドシェアの導入検討	・交通政策課	継続		
	グリーンスローモビリティの導入検討	・交通政策課			
<施策3-4> 多様な分野の関係者との連携強化					
多様な関係者との共創による移動手段の確保 (★)	自治区・企業・病院等と連携した交通支援ネットワーク形成	・交通政策課	継続		
	産学官連携の定期的な協議会の実施	・交通政策課			

※<長期>については、事業の進捗や検討状況により、適宜見直しを図ります。

3-3 各施策と関連事業

序
1
2
3
4
5
資

計画目標 1 安心して利用し続けられる公共交通ネットワークの形成

<施策1-1> 基幹交通の維持・改善

課題

- 基幹交通利用者数の確保
- 運行の効率化
- バス運行に対する利用者満足度の向上

事業1-1-1 | 鉄道、基幹バスの運行 |

事業内容

- 鉄道（名古屋鉄道・愛知環状鉄道）の運行
- 基幹バス（おいでんバス、名鉄バス）の運行、ネットワーク維持
- 国や県の補助金活用
- 計画的な車両更新及び車両サイズの適正化検討
- 鉄道との接続を考慮したバスダイヤの検討
- ラッピングバスやネーミングライツ等による収益確保



図 3-1 おいでんバス

	とよたおいでんバス	名鉄バス
路線名	藤岡・豊田線（加納経由）、小原・豊田線、 藤岡・豊田線（西中山経由）、旭・豊田線、 旭・足助線、稲武・足助線、 さなげ・足助線、下山・豊田線、 保見・豊田線、中心市街地玄関口バス、 豊田・渋谷線、土橋・豊田東環状線	岡崎市内線、岡崎・足助線、大沼線、 星ヶ丘・豊田線（新屋経由）、 星ヶ丘・豊田線（衣ヶ原経由）、 豊田西市内線、矢並線、 豊田東市内線（古瀬間町経由）、豊田市内 線

表 3-1 基幹バス一覧

事業1-1-2 | <重点事業①> バス路線の再編 |

事業内容

- 持続可能な運行に向けたバス路線の再編及び改善
- 運行及び利用状況に基づいた路線評価の実施

計画目標 1 安心して利用し続けられる公共交通ネットワークの形成

<施策1-2> 地域内交通の維持・改善

課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 山村部における移手段の確保 ● 運行の効率化 ● バス運行に対する利用者満足度の向上
----	--

事業1-2-1 | 地域バスの運行 |

事業内容

- 基幹交通ネットワークの支線として、地域特性に応じた運行
- 国や県の補助金活用〈再掲〉
- 計画的な車両更新及び車両サイズの適正化検討〈再掲〉
- 運行形態やサービス内容の見直し



図 3-2 地域バスの運行（上郷地域バス：チョイソコにここにこバス）

地域バス	
路線名	高岡地域バス、藤岡地域バス、稲武地域バス、足助地域バス、旭地域バス、下山地域バス、小原地域バス、保見地域バス、石野地域バス、上郷地域バス

表 3-2 地域バス一覧

事業1-2-2 | 地域タクシーの運行 |

- 地域バスの代替として、一般乗用タクシーを活用した運行
- 運行形態やサービス内容の見直し〈再掲〉



図 3-3 地域タクシーの利用イメージ（水源東地域タクシー）

地域バス	
路線名	鞍ヶ池地域タクシー、水源東地域タクシー、つくばね地域タクシー、松平地域タクシー

表 3-3 地域タクシー一覧

事業1-2-3 | タクシーの活用 |

- タクシー観光プランや相乗りサービス等の新規利用促進策の検討
- 一括定額運賃や変動送迎料金などの新制度の導入検討

営業所名	稼働可能車両数
名鉄東部交通（株）	81台
豊栄交通（株）	81台
孝母タクシー（株）	24台
豊田交通（有）	15台
松平交通（有）	7台
（株）オーワ	3台
大沼タクシー（有）	3台
日の出タクシー（有）	3台
（株）西三交通	15台
（資）小原タクシー	1台
10社合計	233台

表 3-4 市内のタクシー事業者及び稼働可能車両数（令和7年6月時点）

事業内容

事業内容

計画目標 1 安心して利用し続けられる公共交通ネットワークの形成

<施策1-3> 交通環境の整備

課題	<ul style="list-style-type: none"> ● バス運行に対する利用者満足度の向上 ● 豊田市駅周辺のにぎわい創出 ● 各モビリティ間の連結強化
----	--

事業1-3-1 | 交通結節点の機能強化及び鉄道機能の向上 |

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停の待合環境・利用環境の向上（上屋、ベンチ、LED照明の整備等） ● 豊田市駅周辺の整備 ● 名鉄三河線若林駅付近連続立体交差事業の推進 ● 名鉄三河線の複線化 ● 鉄道駅前広場の整備
------	--



図 3-4 バス停における待合環境整備のイメージ

事業1-3-2 | パーク&ライド駐車場の管理・運営 |

事業内容	● パーク&ライド駐車場の適切な管理・運営
------	-----------------------

事業1-3-3 | 自転車利用環境の整備・管理 |

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間の整備 ● 鉄道駅周辺の駐輪場の適切な管理 ● 自転車の利用促進
------	---

事業1-3-4 | 豊田市駅周辺の再整備事業 |

事業内容

- にぎわい創出に向けたまちなかウォークブル空間の整備



図 3-5 豊田市駅東口駅前広場整備イメージ（ウォークブル空間）

事業1-3-5 | バリアフリー化 |

事業内容

- 駅舎をはじめとした移動動線のバリアフリー化の推進



通路幅の広い自動改札機



バリアフリー多目的トイレ



エレベーター

図 3-6 駅舎のバリアフリー化事例

事業1-3-6 | 鉄道駅周辺の道路環境整備 |

事業内容

- 鉄道駅周辺の都市計画道路の整備

序
1
2
3
4
5
資

計画目標 **2** 次世代モビリティ社会の実現に向けた公共交通サービスの充実

<施策2-1> 分かりやすい情報発信

- 課題
- バス運行に対する利用者満足度の向上
 - ユニバーサルデザインの推進
 - インバウンド対策

事業2-1-1 | バスマップの作成及び配布 |

事業内容

- 継続的な更新による作成及び配布

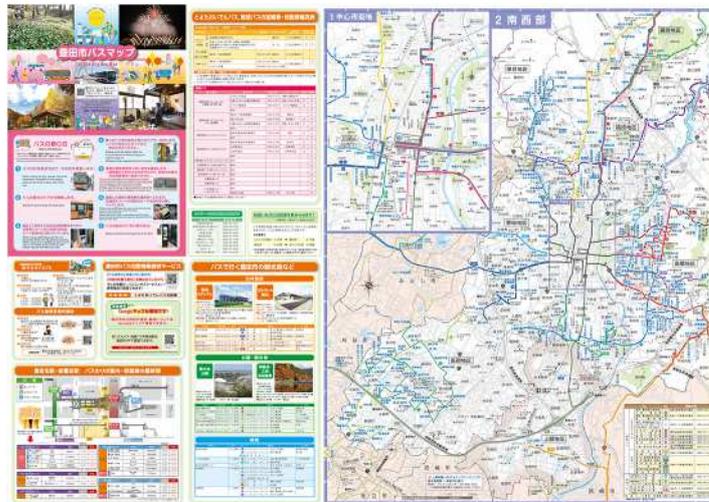


図 3-7 豊田市バスマップ

事業2-1-2 | 乗換案内等のサインの充実 |

事業内容

- 主要バス停や駅へのデジタルサイネージ、多言語ユニバーサルサインの導入
- WEB 上でのバス運行情報（経路、位置）の提供（Google マップ、バスロケーションシステム）
- 豊田市駅周辺のサイン整備



図 3-8 豊田市駅西口デジタルサイネージ

計画目標 2 次世代モビリティ社会の実現に向けた公共交通サービスの充実

<施策2-2> 公共交通で外出しやすい環境づくり

課題

- 公共交通の利用促進
- 子育て世代の支援
- 高齢者の外出支援

事業2-2-1 | <重点事業2> こどもや子育て世代の移動支援 |

事業内容

- 子育て世帯応援施策の実施
- 高校生等バス通学定期券購入費補助金の実施
- 通学困難者支援定期券の発行



図 3-9 高校生等バス通学定期券購入費補助

事業2-2-2 | <重点事業3> 高齢者や障がい者等への移動支援 |

事業内容

- 高齢者向けタクシー活用事業の推進
- 高齢者、障がい者向けタクシー料金助成事業の実施
- 福祉車両による移送サービス事業の実施
- 福祉有償運送による移動支援



図 3-10 左：福祉車両による移送サービス、右：福祉有償運送

事業2-2-3 | <重点事業④> 高齢者のおでかけ促進 |

- 高齢者向け定期券等を活用したサービスの提供（おでかけパス 70、シルバーパス 65・ゴールドパス 70 等）

事業内容

おでかけパス70の「購入証」の発行を申請

利用希望日のおよび1週間前までに電話またはスマートフォン等より発行を申請します。

Step 2 「おでかけパス70」の購入

豊田市内にあるセブンイレブンのマルチコピー機、デジタル複写機(本館、支店店、支店店、藤岡店、井上店、旭栄川店、朝日店)、豊田市駅前のかみかみセンター「コンテナ」で購入可能です。

とよたおいでんバス
「おでかけパス70」使いごなし
ガイドブック

乗り継ぐほどお得に!!

とんぐりの湯 遊ばせコース
おでかけバス70で
おでかけバス70で
おでかけバス70で
おでかけバス70で

図 3-11 おでかけパス 70 (左: チラシ、右: ガイドブック)

事業2-2-4 | <重点事業⑤> 沿線地域の特色や観光資源を活用した利用促進 |

- 沿線地域や観光地と連携した利用促進施策の実施
- イベントに合わせた利用促進策の検討（無料乗車日の設定、ポイントキャッシュバック制度の導入等）
- イベントに対応したバス運行と公共交通の利用促進（増便、追従便、臨時便）
- サイクルラックバスの利用促進、サービス拡充

事業内容

おでかけパス70を購入すると、
市内の観光・文化施設で使える **クーポン券** (おでかけパス70 購入相当額) がもらえる!

クーポン券の受け取り・利用方法

STEP1 おでかけパス70を購入しましょう!
STEP2 クーポン券を受け取りましょう!
STEP3 クーポン券を利用しましょう!

クーポン券は、本人及び本人と同伴でお出かけされる方のみ利用できます。
クーポン券の利用は1日に1枚までです。
おでかけパス70に関する情報は市ホームページで確認

クーポン券が使える施設

クーポン券の配布場所
9 ウェルカムセンター THE CONTAINER n6 (コンテナ・スタジアム) ※各駅乗降口で乗車券を販売する窓口にて配布

配布期間
令和7年11月1日～令和8年1月31日

配布枚数
令和7年12月1日から令和8年2月28日の期間を念念定期券で、
定期券の期間 1か月 2か月 3か月
配布枚数 3枚 6枚 9枚

有効期間
令和7年12月1日～令和8年2月28日
(クーポン券の発行日より有効)

問合せ先
■ クーポン事業に関すること 豊田市交通政策課 電話:0565-34-6603 / FAX:0565-33-2433
■ サービス提供機関・クーポンメニューに関すること 各サービス提供機関へお問合せください。 掲載日:令和7年11月28日

図 3-12 おでかけパス 70 購入者への期間限定クーポン配布

計画目標 **2** 次世代モビリティ社会の実現に向けた公共交通サービスの充実

序
1
2
3
4
5
資

<施策2-3> 運賃制度の見直し

- 課題
- バス運行に対する利用者満足度の向上
 - 基幹交通利用者数の確保

事業2-3-1 | 運賃体系の見直し検討 |

- 運賃体系の見直し検討
- キャッシュレス決済の拡充



<出典>名鉄バス

事業内容

図 3-13 キャッシュレス決済 (manaca)

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

表 3-5 基幹バスの基本的な運賃設定

事業2-3-2 | 多様な世代・ニーズに応える運賃の設定 |

- 事業内容
- こども企画券や期間限定運賃メニューの導入検討
 - 高齢者向け定期券等を活用したサービスの提供 (おでかけパス 70、シルバーパス 65・ゴールドパス 70 等) (再掲)

計画目標 2 次世代モビリティ社会の実現に向けた公共交通サービスの充実

<施策2-4> 先進技術の利活用や環境配慮

課題

- 目まぐるしい技術の進歩への対応と活用
- 運行の効率化
- カーボンニュートラルの実現

事業2-4-1 | <重点事業⑥> AIやデジタル技術、自動運転など先進技術の導入や検証 |

事業内容

- AI デマンド交通システムの展開
- パーソナルモビリティの活用
- 自動運転の技術実証・実装に向けた取組の推進



図 3-14 左：トヨタ シエナ、右：トヨタ e-Palette

事業2-4-2 | <重点事業⑦> 脱炭素、水素社会につながる車両の導入 |

事業内容

- FCバス、EVバスの導入促進
- 水素ステーションや充電インフラの整備
- パーソナルモビリティの活用〈再掲〉

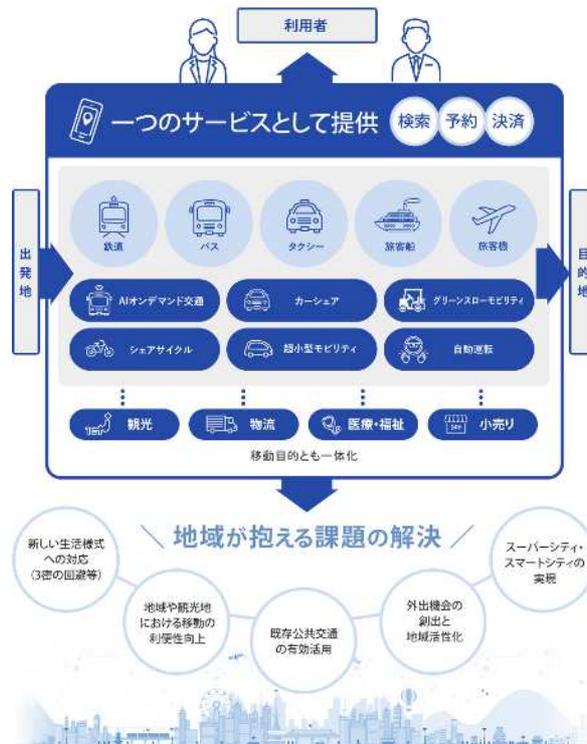


図 3-15 FCバス(SORA)

事業2-4-3 | デジタル技術の活用 |

- MaaS アプリを活用した企画乗車券や回数券の販売・配布

事業内容



<出典> 国土交通省

図 3-16 MaaS のイメージ図

事業2-4-4 | 貨客混載運送の実施 |

- 農協・宅配業等と連携したバス車両の物流共用

事業内容



図 3-17 おいでんバスを活用した貨客混載

序
1
2
3
4
5
資

計画目標 **3** 多様な主体が連携した地域公共交通の実現

<施策3-1> 運転手確保や働きやすい環境づくり

- | | |
|----|--|
| 課題 | <ul style="list-style-type: none"> ● 慢性的な運転手不足への対応 ● 自治体と運行事業者の更なる連携強化 |
|----|--|

事業3-1-1 <重点事業⑧> | 運行事業者への支援 |

- 運転手確保支援策の実施（バス運転体験会、企業説明会、定住促進策等）

事業内容



図 3-18 運転体験会の様子

事業3-1-2 | 新たな担い手活用 |

- 外国人運転手などの新たな担い手活用
- 交通空白地における公務員兼業ドライバーの活用検討
- 住民ドライバーやスクールバス運転手の活用検討

事業内容

	バス	タクシー	トラック
・受入れ見込数	2. 45万人		
・主な業務内容	①運行業務 ②接客業務	①運行業務 ②接客業務	①運行業務 ②荷役業務
・技能水準	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(バス)(※2)	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(タクシー)(※2)	①第一種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(トラック)(※2)
	<small>※1 日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間については、在留資格「特定活動」(バス運転手及びタクシー運転手については1年・更新不可、トラック運転手については6ヶ月・更新不可)で在留を認める。 ※2 特定技能評価試験は各業界団体及び実施者である(一財)日本海事協会において準備。</small>		
・日本語能力	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3	・日本語能力試験N4 若しくは ・日本語基礎テスト 合格
・受入れ事業者の要件	・「働きやすい職場認証制度」の 認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の 認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」 又は「Gマーク制度」の認証取得 等

<出典> 国土交通省

表 3-6 特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要

計画目標 **3** 多様な主体が連携した地域公共交通の実現

<施策3-2> 公共交通を支えるマインド醸成

- 課題
- 地域公共交通の維持
 - 公共交通を『乗って支える』という気持ちを、市民の間に広めること

事業3-2-1 | 市民や関係者と地域交通を考える機会の充実 |

- 地域住民と地域交通を考えるシンポジウム等の実施

事業内容



図 3-19 住民主体の共助交通シンポジウム

事業3-2-2 | モビリティ・マネジメントの実施 |

- 生涯学習出前講座の実施
- 民間企業等との連携による公共交通の利用促進
- 専門機関等との情報共有・連携の検討（JCOMM への発信等）

事業内容



図 3-20 おいでんバスの乗り方教室

事業3-2-3 | 公共交通利用促進キャンペーンの実施 |

事業内容

- 市民の公共交通利用意識向上を目的とした利用促進イベントの実施
- 市民や事業者を対象としたエコ交通の呼びかけ
- 時差出勤によるオフピーク通勤の促進



図 3-21 豊田市内におけるエコ通勤の実施

計画目標 **3** 多様な主体が連携した地域公共交通の実現

<施策3-3> 住民主体の共助交通の推進

課題

- 共助交通の仕組み検討
- 交通空白地の解消
- 高齢者や高校生等の移手段の確保

事業3-3-1 | <重点事業9> 共助交通の取組への支援 |

事業内容

- 共助交通の検討から運行体制の構築、関係者調整までの伴走支援
- 共助交通に取り組む団体に対する運営費等の補助



図 3-22 豊田市内の共助交通事例（水源カーシェアさくら会）

事業3-3-2 | <重点事業10> 公共ライドシェアなど新たな移手段の展開 |

事業内容

- 交通空白地等における公共ライドシェアの導入検討
- グリーンスローモビリティの導入検討



図 3-23 豊田市内の公共ライドシェア事例（しきしま運営協議会）

計画目標 **3** 多様な主体が連携した地域公共交通の実現

<施策3-4> 多様な分野の関係者との連携強化

課題

- 行政・事業者・地域団体が参加する体制の構築
- 分野横断での情報共有や意見交換の促進
- 連携による取組効果の見える化と共有

事業3-4-1 | <重点事業①> 多様な関係者との共創による移動手段の確保 |

- 自治区・企業・病院等と連携した交通支援ネットワーク形成
- 産学官連携の定期的な協議会の実施

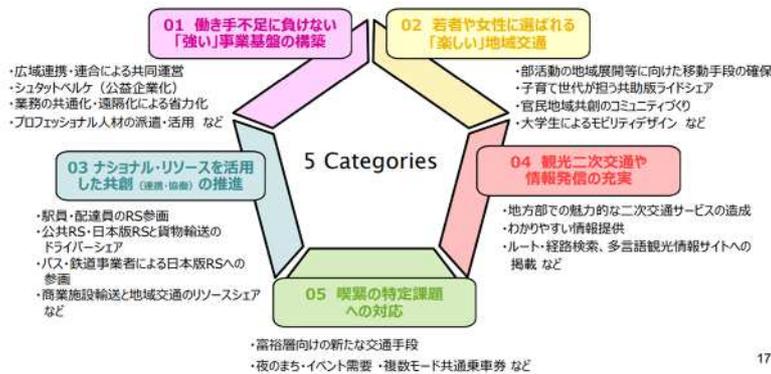


図 3-24 豊田市公共交通会議

事業内容

「交通空白」解消に向けたパイロット・プロジェクトの展開

- 加速する人口減少・働き手不足の下において、地方創生の基盤である地域交通を守るため、従来の発想を超える持続可能な地域交通の「新しいカタチ」を官民で創出する。
- 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム（会員数：1,235（R7.7.31時点））のもと、2030年頃を見据え、全国展開・実装が期待される新しい仕組み（運営、技術・サービス、システム、人材等）の構築に取り組み。
- 令和7年度は、以下の5分野を重点テーマに、計20件程度の実証事業（順次公表）を展開。



<出典> 国土交通省

図 3-25 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

4 計画の達成状況の評価

4-1 評価スケジュール

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きます。

PDCA サイクルの運用は、毎年度の小さな (細やかな) サイクルと計画期間を通しての大きな (長期の) サイクルにより、着実な計画推進・進捗管理を行います。

個別施策の推進状況の評価は毎年実施し、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について評価を実施し、社会情勢や評価等を踏まえながら、次期計画策定を進めます。

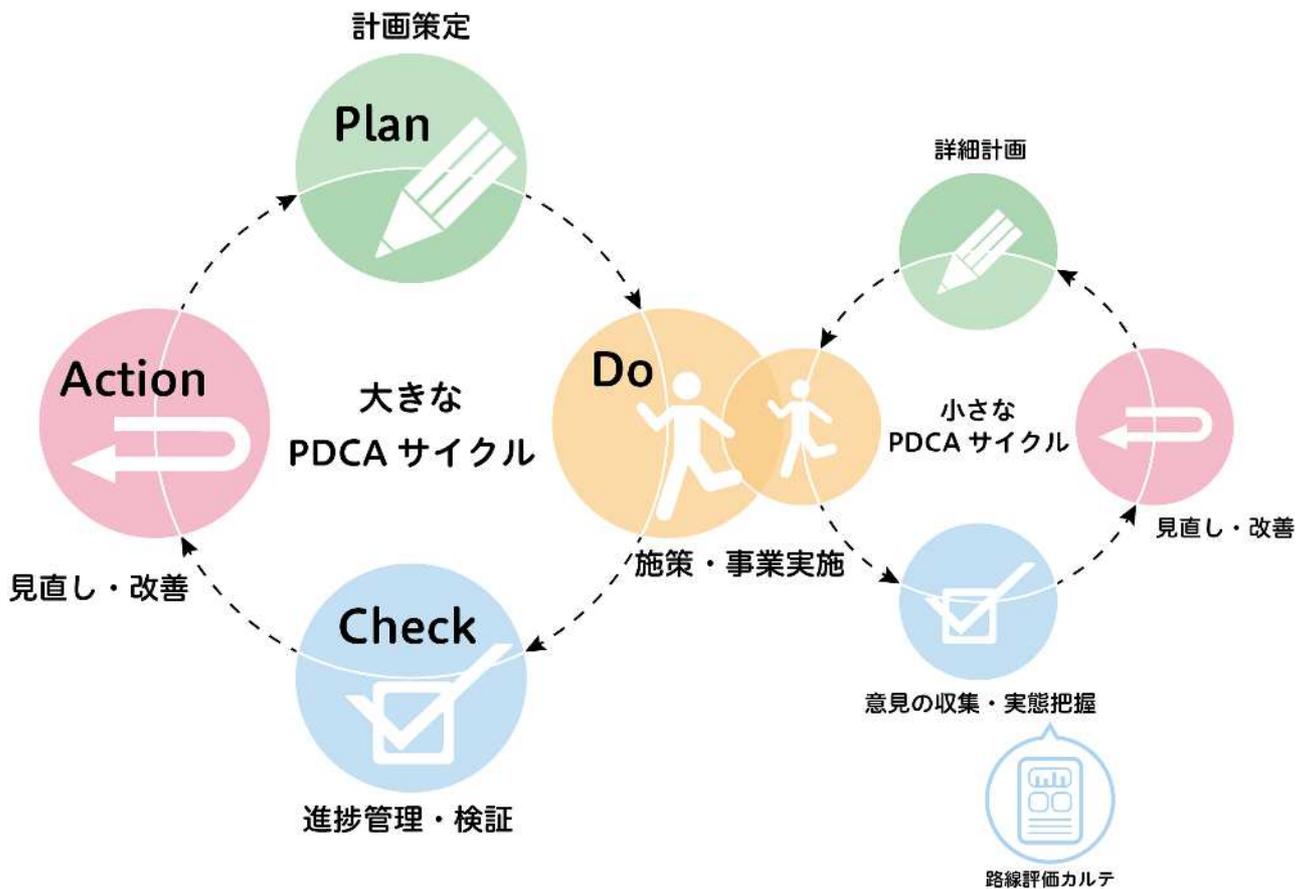


図 4-1 PDCA サイクルのイメージ



図 4-2 月間単位の進捗管理・評価スケジュール（小さな PDCA サイクル）

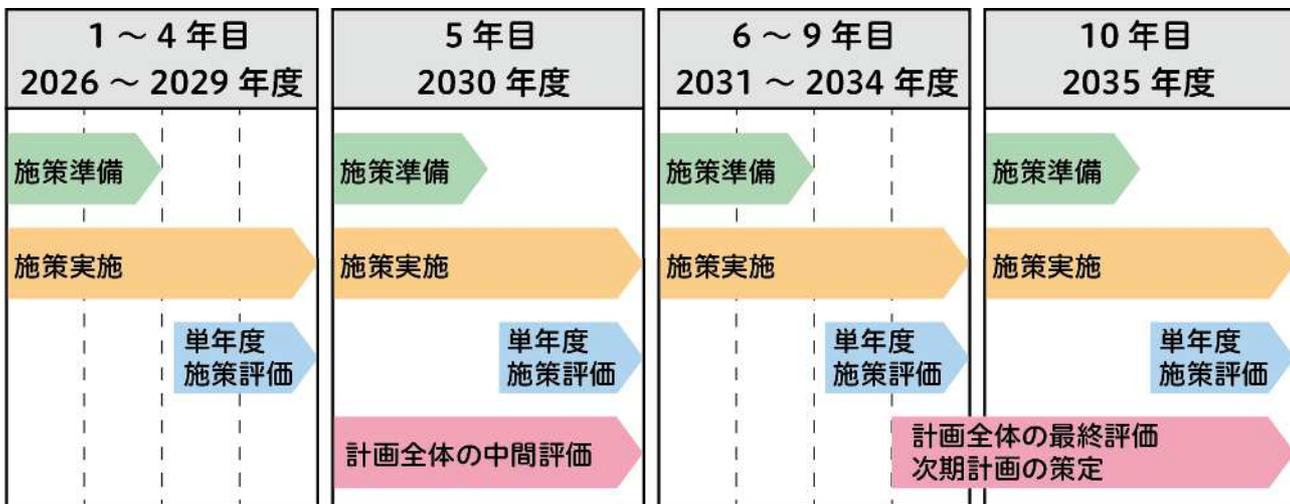


図 4-3 年間単位の進捗管理・評価スケジュール（大きな PDCA サイクル）

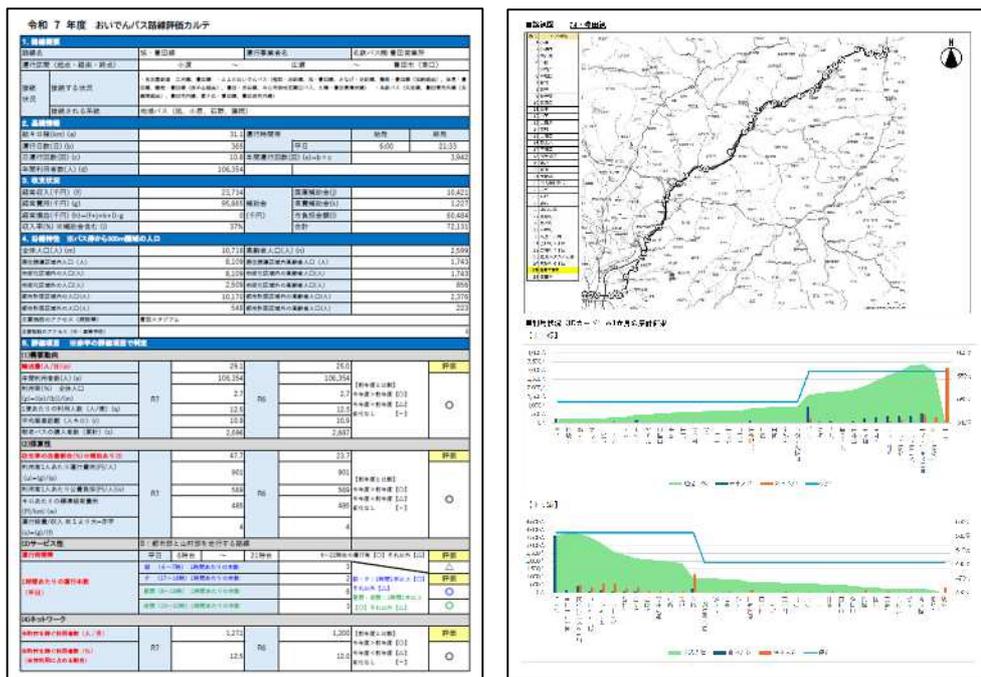


図 4-4 路線評価カルテ

5 計画の推進力

5-1 モニタリングチームの構築

各施策の機動的な実行・見直しを図るため、行政と交通事業者が定期的かつ継続的に連携・共有・協議を行うモニタリングチームの構築を検討します。

モニタリングチームでは、データの共有に基づき、計画のモニタリング指標を継続的に観察し、必要に応じて改善を実施します。

協議会では、全体方針・目標、実行計画、役割分担等を規定します。協議会の分科会等をモニタリングチームと位置づけることも考えられます。

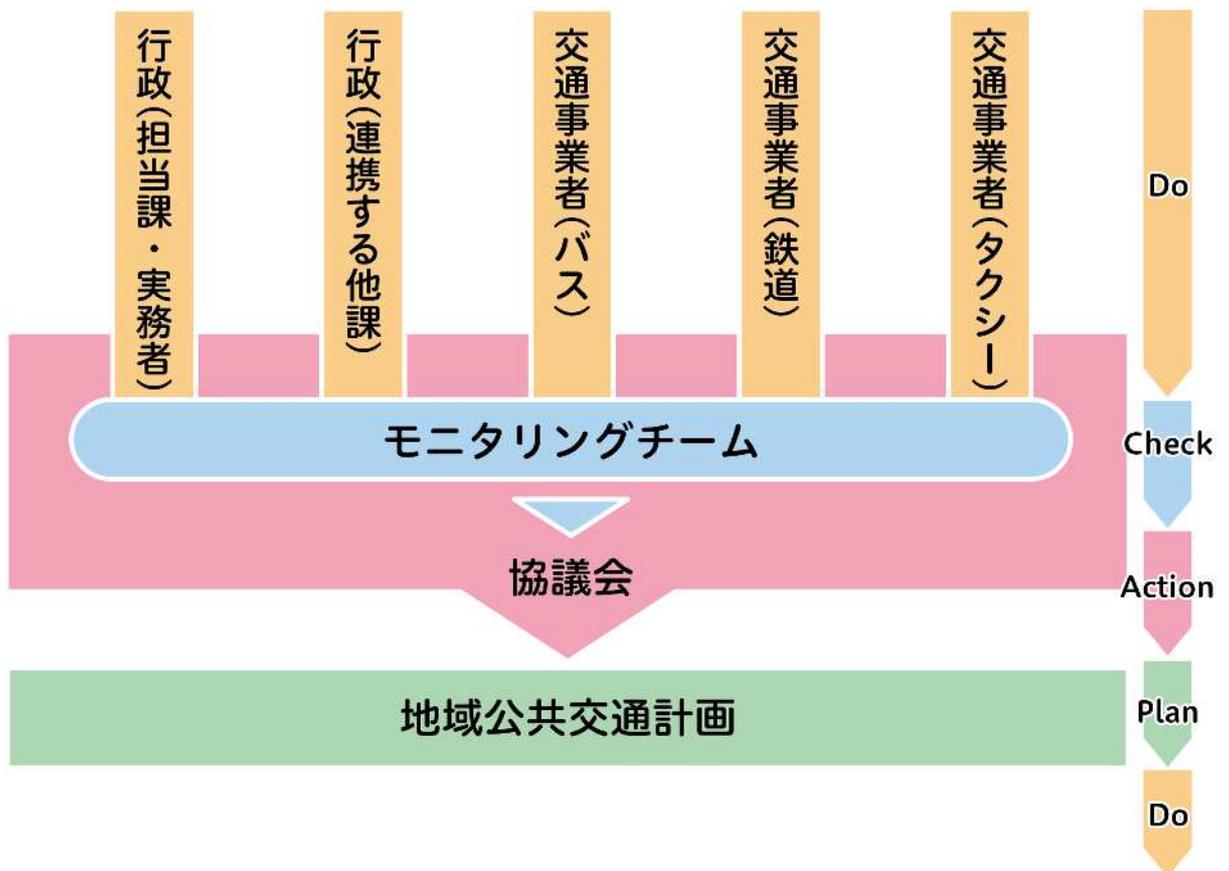


図 5-1 モニタリングチームのイメージ

5-2 各主体の役割・推進体制

本計画で示した方針に基づき「目標」を達成するには、各種施策を着実に推進し、評価・進捗管理・改善等を行う必要があります。そのため、本計画では施策実施に向けた推進体制（関係者の役割）を下表のように定め、目標の実現に向けて取り組みます。

関係者	主な役割
住民等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各種交通サービスの積極的な利用 ■ 各種交通サービスに対する意見や要望の発信 ■ 各種交通サービスの利用に対する運賃の負担 ■ 各種交通サービスの運行に対する協力
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ■ 安全な運行 ■ 運行実績や利用実績のデータ収集・提供 ■ 各種交通サービスに関する施策の検討・実施・協力 ■ 利用促進活動の実施
行政	<ul style="list-style-type: none"> ■ 各種交通サービスに関する施策の検討・実施 ■ 各種交通サービスに対する適切な行政負担 ■ 各種交通サービスに対する利用者意見の調査・集約 ■ 利用促進活動の実施

表 5-1 各主体の主な役割

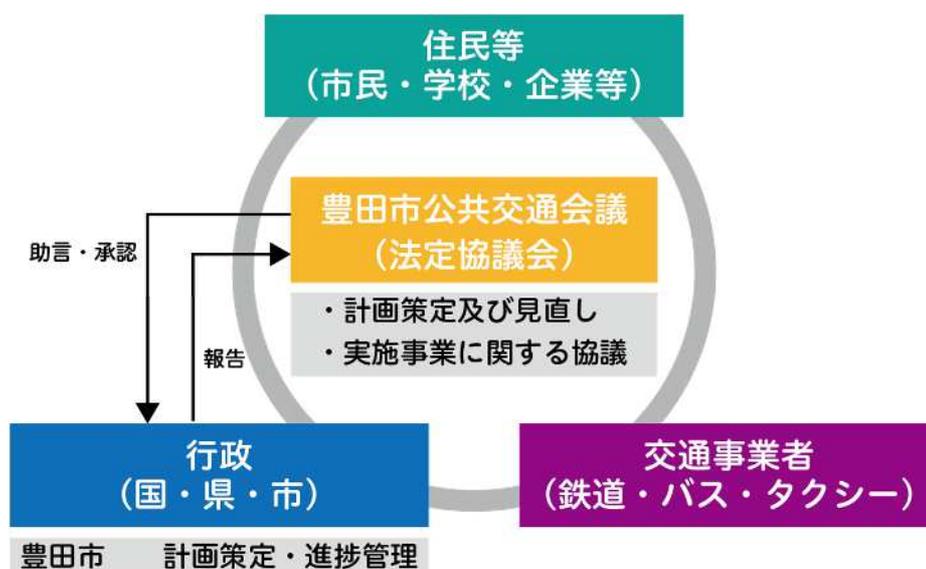


図 5-2 計画の推進体制

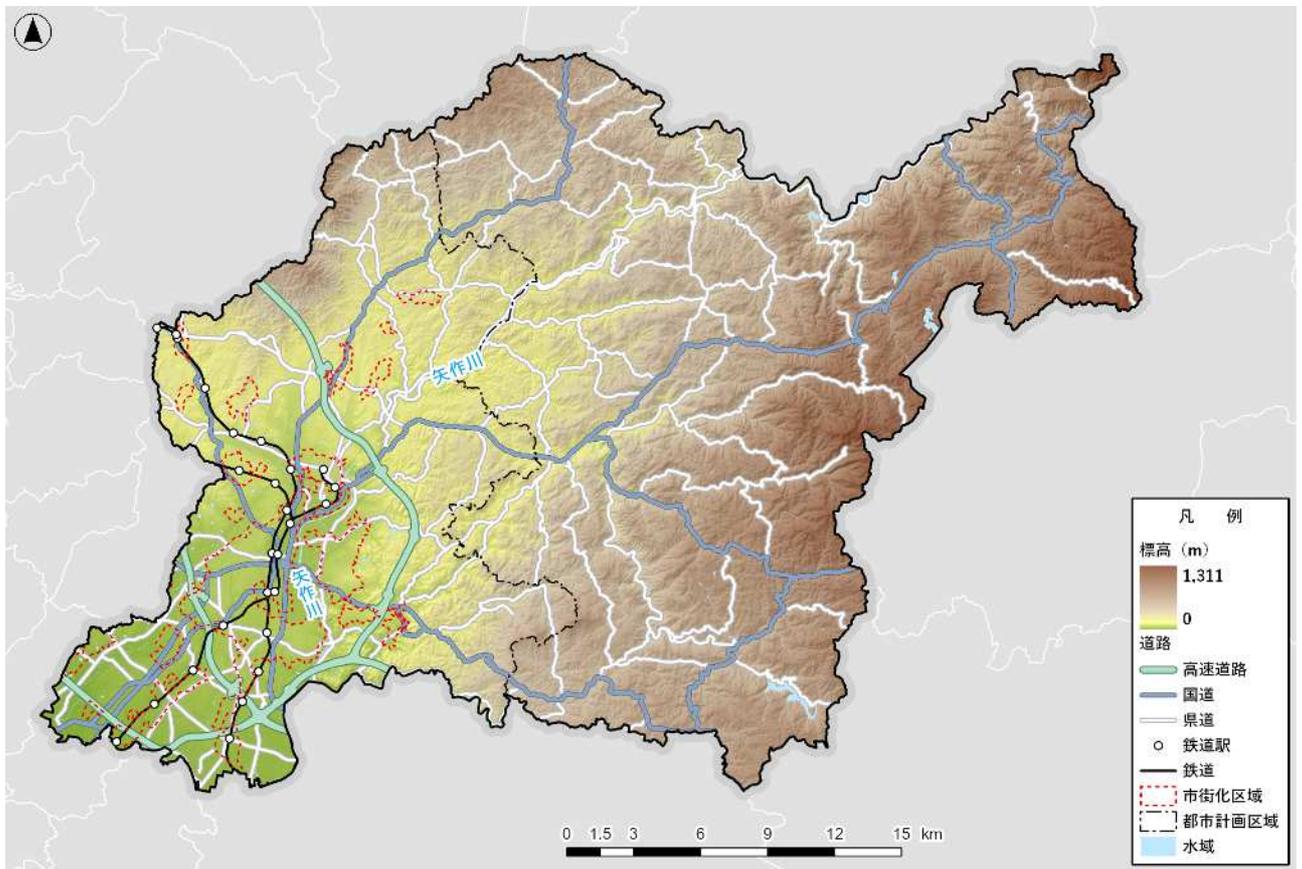
資料編

資料1 地域概況

(1) 地勢・地理

本市は、岐阜県及び長野県と隣接しており、2005（平成17）年4月1日に行われた西加茂郡藤岡町・小原村、東加茂郡足助町・下山村・旭町・稲武町の4町2村との合併により、都市部と山村部を併せ持ち、面積は愛知県第1位と広大な都市です。

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。

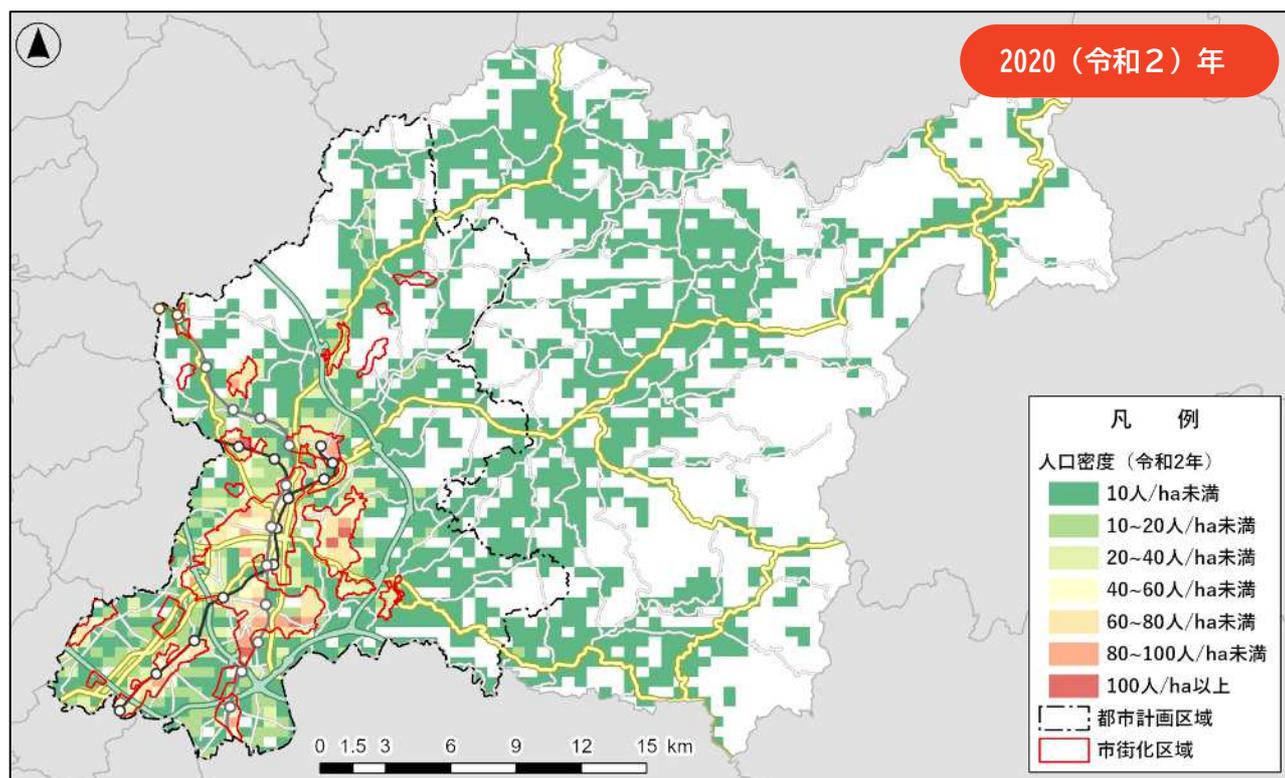


<出典> 国土地理院「基盤地図情報 数値標高モデル」
※数値標高モデルを加工して作成

図1 地勢図

(2) 人口分布

現 状	<ul style="list-style-type: none"> ○ 人口は今後減少が見込まれるものの、市街化区域内では一定の人口密度が維持され、都市部への人口集積が続くと予想されます。 ○ 一方、郊外部や山村部では人口密度が低く、居住が広域に分散しています。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 郊外では人口が広く分散しているため公共交通を維持しにくく、市街地と郊外を行き来できる移動手段を安定して確保することが課題となります。

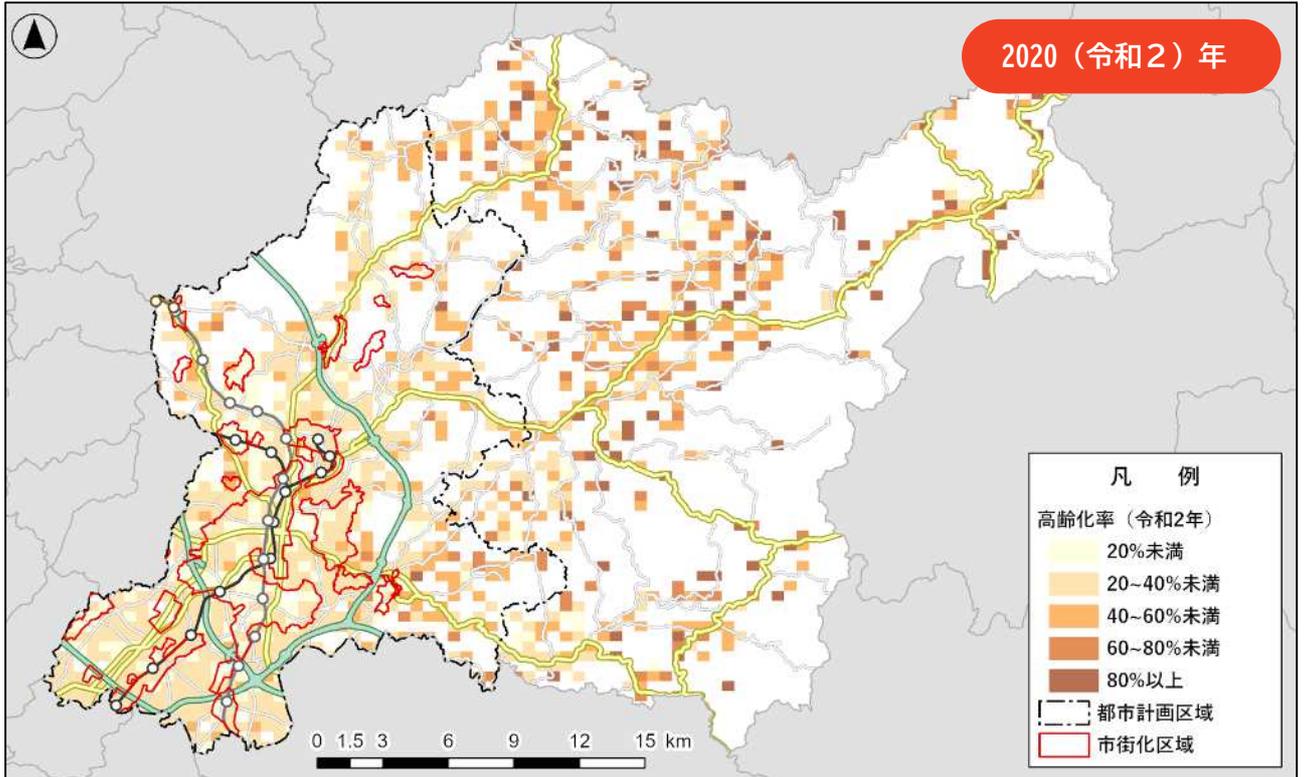


<出典> 2020年：国勢調査（総務省統計局）

図 2 人口分布

(3) 高齢化率分布

現 状	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市街化区域内より郊外の高齢化率が高い傾向にあります。 ○ 今後、高齢化率の高いエリアが拡大することが予想されています。
課 題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者が多く住む郊外部では、人口減少と高齢化が同時に進むことで公共交通需要が偏り、効率的な移動手段の提供が難しくなることが課題となります。

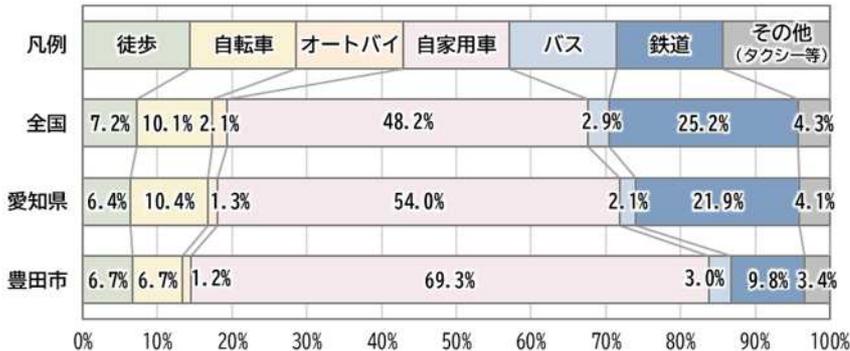


<出典> 2020年：国勢調査（総務省統計局）

図 3 高齢化率分布

(4) 交通手段分担率（通勤・通学）

現 状	○ 通勤・通学者の交通手段を見ると、自家用車による移動が 69.3%と愛知県平均の 54.0%よりも高く、全国平均と比較しても自動車に依存しています。
課 題	○ 公共交通の利用が伸びにくくなり、収益悪化による運行縮小や移動格差の拡大を招き、地域の持続性が低下します。サービス水準も下がるため、車を使えない人の不便が増え、地域全体の活力も損なわれます。



- ※ バスは、乗合バスと勤め先・学校のバスの合計値
- ※ バスと鉄道の両方の利用者は鉄道に含める（代表交通手段分担率として）
- ※ その他にはハイヤー、タクシー、その他の交通、利用交通手段が3種類以上の合計値

<出典> R2 国勢調査（総務省統計局）

図 4 交通手段分担率（通勤・通学）

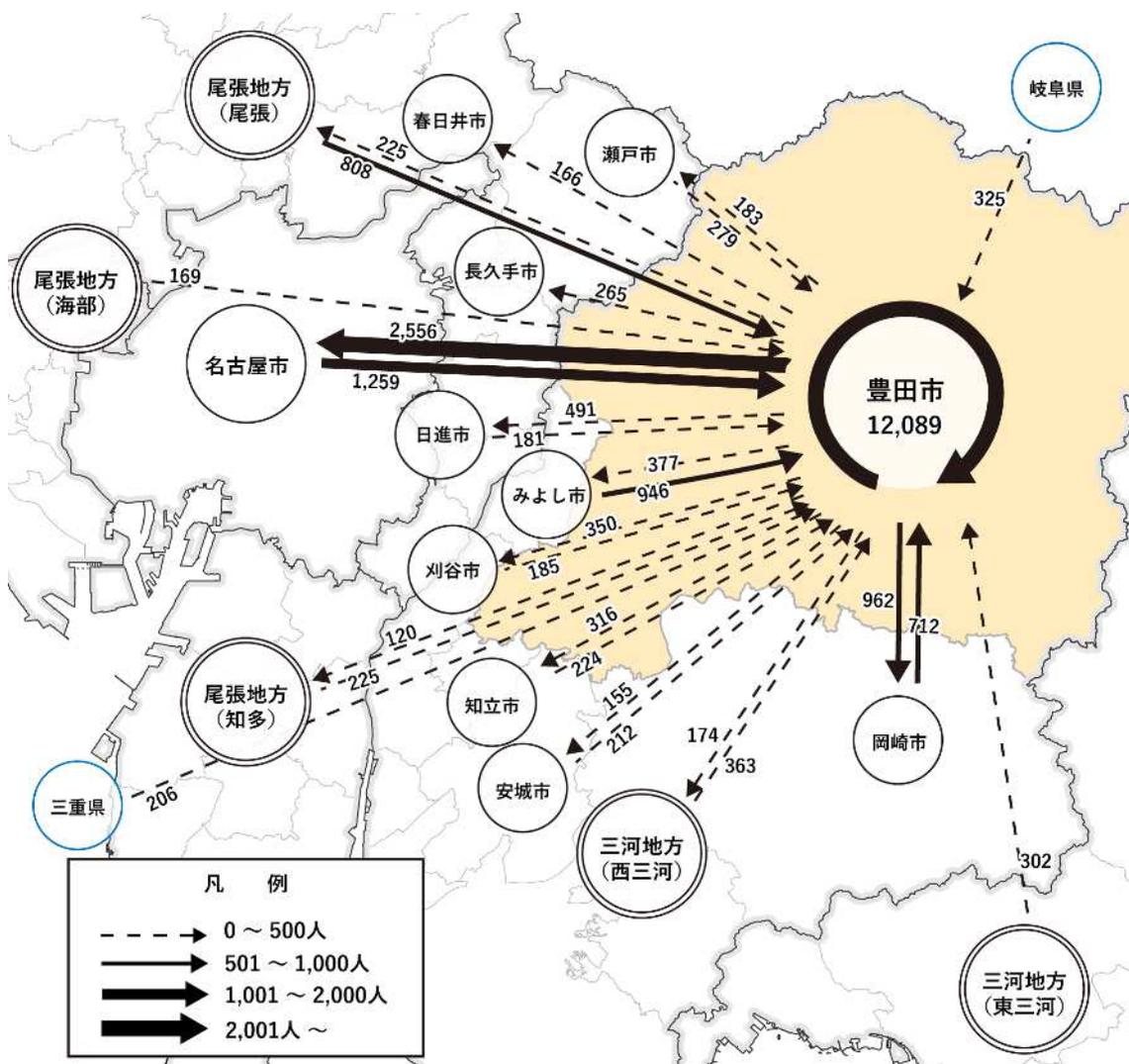
(5) 交通事故の発生状況

現 状	○ 交通事故死傷者数は減少傾向にあり、65 歳以上の高齢者の割合は横ばい傾向にあります。
課 題	○ 更なる交通事故の削減に向けて、横ばい傾向にある高齢者による交通事故を減らす必要があります。



<出典> 豊田市の交通事故統計

図 5 豊田市の交通事故死傷者数の推移



※上位10市町及びエリア別の流動数を掲載

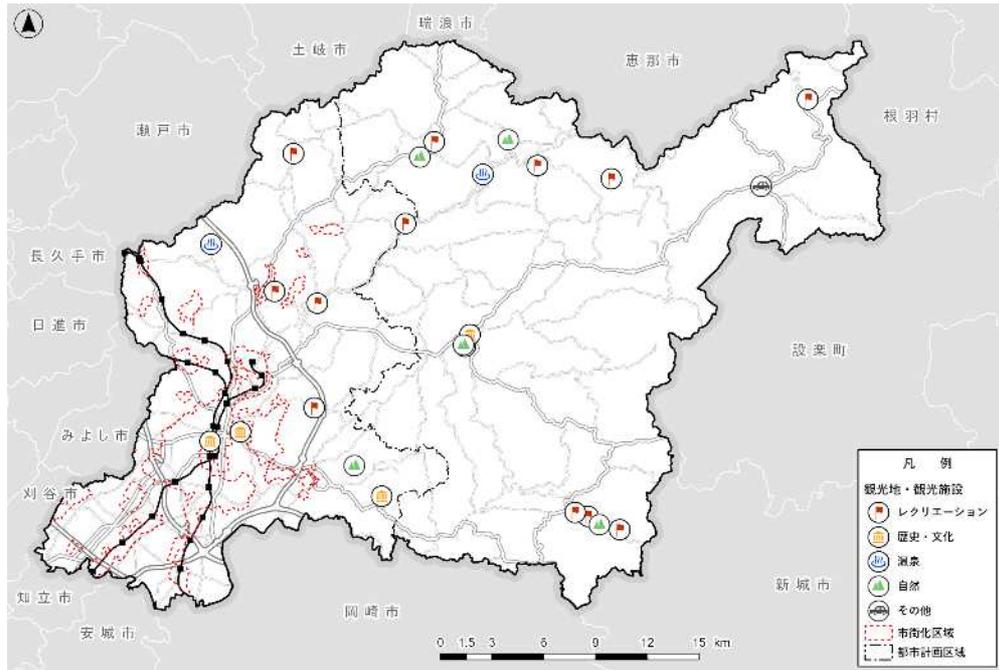
※尾張地方(尾張)は、上位10市町に含まれる、瀬戸市、長久手市、日進市、春日井市を除く
 ※三河地方(西三河)は、上位10市町に含まれる、みよし市、岡崎市、知立市、安城市、刈谷市を除く

<出典>R2国勢調査(総務省統計局)

図7 通学流動

(7) 観光資源

現 状	○ 市内には、歴史・文化や自然に由来する観光資源が多く位置しています。
課 題	○ 地域によって公共交通のアクセス性に差があるため、観光地間を移動しやすい環境を確保することが課題となります。



<出典> 豊田市

図 8 観光資源の位置



<香嵐渓>



<豊田スタジアム>



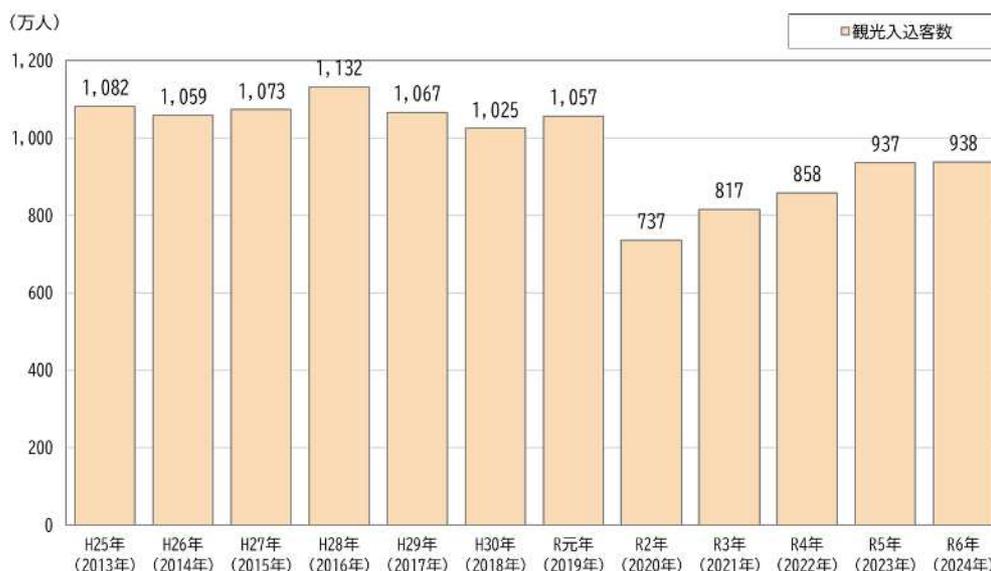
<鞍ヶ池公園>



<小原四季桜>

(8) 観光入込客数の推移

現 状	○ 本市の観光入込客数は、2020（令和2）年に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しましたが、現在はコロナ禍前の1,000万人に届くほど回復傾向が見られます。
課 題	○ 観光地によって公共交通の利便性に差があるため、周遊性やアクセス性を確保することが課題となります。



<出典> 豊田市

図 9 豊田市の観光入込客数の推移

施設・資源	利用者数 (人)
豊田スタジアム	1,777,816
鞍ヶ池公園	1,374,600
香嵐溪	624,600
愛知県緑化センター	418,800
三河湖	408,798
道の駅どんぐりの里いなぶ どんぐり横丁	401,783
スカイホール豊田	337,245
豊田市美術館	285,316
拳母神社	271,000
猿投神社	238,000
愛知県昭和の森	215,700

<出典> 豊田市

表 1 豊田市の観光施設の観光入込客数上位

資料2 上位計画・関連計画等の整理

(1) 関連法規の概要

国は「道路運送法」、「交通政策基本法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、交通施策に関する基本理念や基本事項、地方公共団体による計画策定等を定めており、これら関係法令に基づき本計画を策定します。

1) 道路運送法（昭和26年6月施行、令和7年6月改正）

同法では、有償で交通を運行するにあたっての種別及び定めるべき事項やこれらを協議する場など、旅客自動車運送事業を行うにあたり、必要となる手続内容等について定めています。

項目	内容
目的	道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図ること 道路運送の相互的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること
定める運行の種別	<ul style="list-style-type: none"> ●旅客自動車運送事業（4条） <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業 <ul style="list-style-type: none"> ～ 路線定期運行 ～ 路線不定期運行 ～ 区域運行 ・一般貸切旅客自動車運送事業 ・一般乗用旅客自動車運送事業 ●一般乗合旅客自動車運送事業者による運行が困難な場合における一時的な需要のための運送（21条） ●自家用有償旅客運送（79条） <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地有償運送 ・福祉有償運送
運行にあたって定める事項	<ul style="list-style-type: none"> ●事業計画 <ul style="list-style-type: none"> ・路線又は営業区域 ・停留所の名称、位置、停留所間の距離 ・主たる事務所及び営業所の名称、位置 ・営業所に配置する事業用自動車の数 ・自動車車庫の位置及び収容能力 ●運行計画 <ul style="list-style-type: none"> ・運行系統（ルート） ・運行回数 ・運行時刻 ●運賃 <ul style="list-style-type: none"> ・上限運賃（上限の範囲内で実施運賃を届出） ・協議運賃（運賃協議会において運賃の協議が行われ、協議が調ったもの）

表2 道路運送法の概要

2) 交通政策基本法（平成 25 年 12 月施行、令和 2 年 12 月改正）

同法では、交通が担うべき役割などを示しており、特に地方公共団体が行うべき施策として「まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携」が示されています。

項目	内容
目的	交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ること
基本的認識	<ul style="list-style-type: none"> ●交通が果たす機能 <ul style="list-style-type: none"> ・国民の自立した生活の確保 ・活発な地域間交流、国際交流 ・物資の円滑な流通 ●国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要
交通の役割	<ul style="list-style-type: none"> ●交通機能の確保・向上 <ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化の進展等に対応しつつ、以下の内容に寄与 <ul style="list-style-type: none"> ～ 豊かな国民生活の実現 ～ 国際競争力の強化 ～ 地域の活発な向上 ・大規模災害に的確に対応 ●環境負荷の低減、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交流の安全の確保
国の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●豊かな国民生活の実現 <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の交通手段確保 ・高齢者、障がい者等の円滑な移動 ・交通の利便性向上、円滑化、効率化 ●地域の活力の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・国内交通ネットワークと拠点の形成 ・交通に関する事業の基盤強化、人材育成等 ●国際競争力の強化、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携
地方公共団体の施策	<ul style="list-style-type: none"> ●自然的・経済的・社会的諸条件に応じた交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施 <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりその他の観点を踏まえた、施策間の相互連携

表 3 交通政策基本法の概要

3) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年10月施行、令和5年10月改正)

同法では、地域公共交通計画の策定にあたって「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」が求められるとともに、改正では、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン(再構築)」を加速化することを目的とした項目が創設・拡充されています。

項目	内容
目的	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会に寄与すること
地域が自らデザインする地域の交通	<ul style="list-style-type: none"> ●地方公共団体による「地域公共交通計画(マスタープラン)」の作成 <ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による地域公共交通計画(マスタープラン)の作成の努力義務化 地域の多様な輸送資源も計画に位置付け 定量的な目標(利用者数・収支・公的資金投入額等)の設定、毎年度の評価を行う ●地域における協議の促進
移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実	<ul style="list-style-type: none"> ●輸送資源の総動員による移動手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、新たな事業者を選定する事業を創設 自家用有償旅客運送について、バス・タクシー事業者が運行管理・車両整備管理で協力する制度を創設 自家用有償旅客運送について、地域住民だけではなく観光客も含む来訪者も対象として明確化 鉄道や乗合バス等において貨客混載を行う事業を創設 ●既存の公共交通サービスの改善の徹底 <ul style="list-style-type: none"> 等間隔運行や定額制乗り放題運賃、乗継割引運賃等のサービス改善を促進
地域公共交通の「リ・デザイン」	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の関係者の連携と協働の促進 <ul style="list-style-type: none"> 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、地域公共交通計画への記載に努める事項として追加 ●ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 <ul style="list-style-type: none"> 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設 ●バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 <ul style="list-style-type: none"> 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設 AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進する事業を創設 ●鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 <ul style="list-style-type: none"> 地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出による運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

表 4 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の概要

(2) 上位計画・関連計画の概要

上位計画・関連計画より、公共交通に関連した施策等を幅広く収集し、本計画との連携・整合を図ります。

対象とした、上位計画・関連計画は、以下のとおりです（令和8年3月時点）。

計画名		策定（改訂）年
上位計画	第9次豊田市総合計画	2025（令和7）年3月
	豊田市都市計画マスタープラン	2018（平成30）年3月
	豊田市都市交通マスタープラン	2015（平成27）年3月
計画連携	豊田市立地適正化計画	2019（平成31）年3月
関連計画	豊田市観光実践計画	2025（令和7）年3月
	豊田市中心市街地活性化基本計画	2023（令和5）年4月
	豊田市地域福祉計画・地域福祉活動計画	2026（令和8）年3月
	豊田市環境基本計画	2026（令和8）年3月
	豊田市過疎地域持続的発展計画	2021（令和3）年9月
	豊田市自転車活用推進計画	2025（令和7）年3月
	豊田市水素社会構築戦略	2025（令和7）年5月
	豊田市山村地域の持続的発展及び都市と山村の共生に関する計画ーとよたのさんそん未来プランー	2026（令和8）年3月
	都心環境計画	2016（平成28）年3月
	豊田市幹線道路網整備計画	2025（令和7年）3月
	豊田市交通安全計画	2021（令和3）年12月

表 5 対象とした上位計画・関連計画

序
1
2
3
4
5

資

1) 第9次豊田市総合計画（企画政策部 企画課）

第9次豊田市総合計画	
計画期間	2025（令和7）年度～2034（令和16）年度
将来像	<p>つながる つくる 暮らし楽しむまち・とよた</p> <p>豊田市には、先人のたゆまぬ努力により培われてきた豊かな自然や歴史・文化・芸術、また、本市の発展とともに「クルマのまち」として育まれてきたものづくり産業・技術など多様な資源がある。</p> <p>豊田市民は、こうした資源に愛着や誇りを持って、守り、更に大きく育て、次代を担うこどもたちへとつないでいくことで、安心と輝きに包まれた豊かな豊田市のミライをつくり出していくことが大切であるとする。</p> <p>「つながり」と「チェンジ（変化）・チャレンジ（挑戦）」によって、一人ひとりが主役となって、幸せを感じながらミライをひらく「つながる つくる 暮らし楽しむまち・とよた」を目指す</p>
公共交通に 関連する施策	<p>＜取組目標④ 将来を展望した都市環境の形成を進める＞</p> <p>＜施策＞都市部の利便性の高い暮らし環境の充実</p> <p>⇒ 土地利用計画制度の活用や事業者への支援等により土地の高度利用を図り、都市拠点（都市機能誘導区域）への暮らし機能と居住の誘導を推進する。</p> <p>＜施策＞山村部の持続可能な暮らしの仕組みづくり</p> <p>⇒ 暮らし機能を維持・確保するため、生活拠点を中心とした機能配置や事業者との共働、住民同士の支え合いなど持続可能性を重視しながら、地域の実情に応じた仕組みづくりへの伴走支援を行う。</p> <p>＜施策＞社会環境の変化に適應する暮らしの機能の最適化</p> <p>⇒ 地域の生活交通について、住民共助による移動支援を促進し、市民が安全で快適に移動できる環境づくりを進める。</p> <p>＜施策＞都市間・拠点間の連携を支える交通ネットワークの強化</p> <p>⇒ リニア中央新幹線の開業によって形成される日本中央回廊における本市の優位性を高めるため、名鉄三河線の速達化による名古屋へのアクセス性の向上を図る。</p> <p>⇒ 拠点間の相互連携を支える公共交通として、基幹交通（鉄道、基幹バスなど）のネットワークの維持や運行サービスの改善のほか、交通結節点の環境改善によって、交流や地域活性化など、連携を深める公共交通サービスを展開する。</p> <p>⇒ 広域連携、拠点間連携、産業の強化のほか、拠点へのアクセス性の向上につながる道路ネットワークの形成を図る</p> <p>＜取組目標⑤ 脱炭素社会の実現に挑戦する＞</p> <p>＜施策＞水素社会の実現に向けた取組の推進</p> <p>⇒ 水素社会の実現に向け、「豊田市水素社会構築戦略」に基づき、関連企業や近隣自治体との共働により、水素を「つくる」・「はこぶ」・「つかう」取組を推進する。</p> <p>そのほか取組目標①～③についても、クルマのまちの更なる魅力の向上や、若者や子育て世代に選ばれるまちの視点、事業者の人材確保への支援など、公共交通に関連する施策があります。</p>

2) 豊田市都市計画マスタープラン（都市整備部 都市計画課）

豊田市都市計画マスタープラン	
計画期間	2018（平成30）年度～2027（令和9）年度
基本的な方針	多核ネットワーク型都市構造の確立 都市機能や生活機能を集約する「核」が公共交通や道路で結ばれた多核ネットワーク型都市構造の確立
公共交通に関連する施策	<p>《公共交通の方針》</p> <p>＜鉄道＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 名鉄三河線の高架化・複線化、愛知環状鉄道の複線化の促進 ⇒ 市域南部における名鉄三河線の鉄道機能の強化と併せた、沿線地域における土地区画整理事業等の定住に資する施策の推進 ⇒ 主要な鉄道駅における駅前広場や自転車駐車場等の整備、交通結節点の機能強化、段差の解消や昇降機の設置、誘導案内設備等の整備促進 ⇒ 鉄道の利便性向上やウォーキングイベントの開催等による利用促進 <p>＜路線バス＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 基幹バスにおける利用者の動向及び土地利用の状況に応じたサービスの提供 ⇒ 地域バスにおける地域住民を主体とした運営及び運行改善による利用促進、持続可能な運行形態の検討 ⇒ 複数の公共交通機関を乗り継ぐ交通結節点における快適で乗り継ぎがしやすい待合空間の創出、公共交通の利便性の向上 ⇒ 公共交通を活用した観光の促進、ウォーキング等の健康づくりと連動した利用促進、市民意識の向上 <p>＜新たな交通システム＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 基幹となる公共交通ネットワークを補完する多様な交通システムの充実 <p>《都心整備の方針》</p> <p>＜交通結節機能の強化＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 豊田市駅西口のペDESTリアンデッキの再整備等と併せた鉄道、バス等の利用者の円滑な移動の確保 ⇒ 鉄道・バス等の利用促進やサービス向上 <p>《その他都市施設等の整備の方針》</p> <p>＜駐車場の整備＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ パークアンドライド駐車場の整備及び有効活用の促進、市街地整備と併せた駐車場までのアクセス性向上 ⇒ 自転車の利用促進、放置自転車の防止のための自転車駐車場の整備

3) 豊田市都市交通マスタープラン（都市整備部 都市計画課）

豊田市都市交通マスタープラン	
計画期間	2015（平成27）年度～
基本的な方針	自動車利用の適正化と公共交通利用の増加
公共交通に関連する施策	<p>《都市交通への対応方針》</p> <p>＜都市活力の向上を支える交通体系の構築＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 交流促進・都市機能強化・ものづくり産業支援のための交通ネットワークの構築 ⇒ リニア中央新幹線開業に合わせた関連圏との連携強化 ⇒ 人・公共交通・クルマが共存する都心交通環境の構築

序

1

2

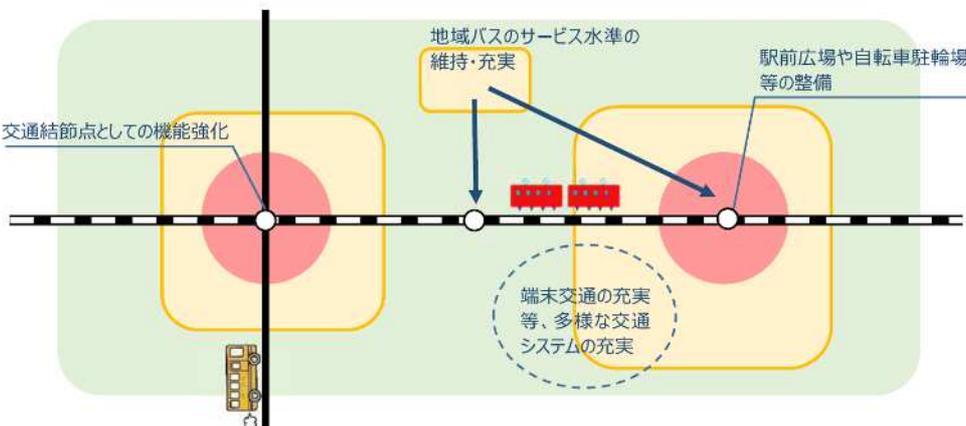
3

4

5

資

4) 豊田市立地適正化計画（都市整備部 都市計画課）

豊田市立地適正化計画	
計画期間	具体的な計画年の定めなし
基本的な方針	<p>多核ネットワーク型都市構造の確立 ※豊田市都市計画マスタープランに即する</p>
公共交通に 関連する施策	<p>《公共交通の方針》 <核となる市街地> ⇒ 核を相互に結ぶ鉄道の機能強化（高速化・高架化等）や基幹バスの利便性向上、これらの利用促進策の展開とあわせ、主要な鉄道駅やその周辺を中心に、駅前広場の整備を進め、複数の交通手段による結節性を高める。 ⇒ 複数の公共交通機関を乗り継ぐ交通結節点では、快適で乗り継ぎがしやすい待合空間の創出やパークアンドライド利用環境の向上を進め、交通結節点としての機能強化を図る。</p> <p><各周辺・郊外市街地> ⇒ 核と核を結ぶ基幹的な公共交通の軸となる鉄道や基幹バスへのアクセス性を高めるため、地域バスのサービス水準の維持・拡充を図るとともに、地域住民を主体とした運営及び運行改善により、その利用推進を図る。 ⇒ 幹線道路沿道の都市機能や住まいの身近に立地する生活機能の利用にあたっては、徒歩や自転車での利用を基本としますが、これら機能へのアクセス性を充実させるため、超小型モビリティ・自転車シェアリングシステム等を活用した末端交通（ラストワンマイル・ファーストワンマイル）の充実など、多様な交通システムの活用を図る。</p>
	 <p>公共交通の方針イメージ図</p> <p>The diagram illustrates the public transport strategy. It features a horizontal dashed line representing a transit axis with a bus icon at the bottom. Two vertical solid lines represent cores. A red circle at the intersection of the left core and axis is labeled '交通結節点としての機能強化' (Functional enhancement as a transport node). A red circle at the intersection of the right core and axis is labeled '駅前広場や自転車駐輪場等の整備' (Improvement of station plazas, bicycle parking lots, etc.). A red train icon is on the axis between the cores, with a label '地域バスのサービス水準の維持・充実' (Maintenance and improvement of local bus service standards). A dashed circle below the axis is labeled '末端交通の充実等、多様な交通システムの充実' (Improvement of last-mile transport, etc., and improvement of diverse transport systems).</p>

5) 豊田市観光実践計画（魅力創造部 観光誘客推進課）

豊田市観光実践計画	
計画期間	2025（令和7）年度～2029（令和11）年度
目指す姿	連綿たる歴史と未来の技術が紡ぐ、多様な幸せを観光で実現するまち 地域で長く育まれてきた自然・歴史・文化・伝統・愛着・誇り（連綿たる歴史）と、クルマづくりなど未来を切り拓く革新的な技術（未来の技術）が融合し新たな価値を創造し続ける本市の強みを活かし、「観光」で市民の活力や来訪者の感動を生み出すとともに、地域経済の活性化を図りながら、誰もが持続的に幸せになる状態（ウェルビーイング）を目指す。
公共交通に 関連する施策	《受入環境の整備》 《観光地の拠点整備》 ⇒ 周辺施設との回遊性を創出する。

6) 豊田市中心市街地活性化基本計画（産業部 産業振興課）

豊田市中心市街地活性化基本計画	
計画期間	2023（令和5）年度～2027（令和9）年度
目指す姿	“WE LOVE とよた” と “エリアマネジメント意識” の醸成・5輪駆動のまちづくり 「WE LOVE とよた」により、市民の地域に対する再認識とまちづくりへの意識が高まっており、第3期計画からの公民連携によるエリアマネジメントの継承・発展へとつなげるとともに、中心市街地の抱える「居住」「商業」「都市機能・交通」「まちづくり」「産学官連携」の5つの課題解決を図る。
公共交通に 関連する施策	《都市機能・交通》 《プレイスメイキングの推進》 ⇒ 公共交通の機能強化（目標：中心市街地の利便性向上による来街増の観点から休日歩行者通行量を目標指標とする）

7) 豊田市地域福祉計画・地域福祉活動計画（福祉部 地域包括ケア企画課）

豊田市地域福祉計画・地域福祉活動計画	
計画期間	2026（令和8）年度～2031（令和13）年度
基本理念	ともに 誰もがつながり合い 自分らしく 安心して暮らすことができるまちをつくる
公共交通に 関連する施策	《支え合う地域づくりの推進》 《持続可能な地域活動の支援》 ⇒ 地域で生じる生活課題を住民自身が主体的に捉え、協力して解決に取り組む地域づくりを推進します。多様な主体が関わり合いながら、持続可能な地域活動を支える仕組みの構築をめざします。

8) 豊田市環境基本計画（環境部 環境政策課）

豊田市環境基本計画	
計画期間	2026（令和8）年度～2035（令和17）年度
計画の理念 ・ めざす環境像	<p><計画の理念> 私たちは、「WE LOVE とよた」を合言葉に、共働によるまちづくりの視点のもと、“豊かな自然の恵み”と“先進的な技術”を活かして、将来にわたって環境にやさしく、多様で豊かな豊田市をつくります。</p> <p><めざす環境像> 豊かな心を育む、人と自然にやさしいまち・とよた</p>
公共交通に 関連する施策	<p>《気候変動対策》 <u><新たなエネルギーや技術の普及促進></u> ⇒ 公民連携による先進技術の開発・活用の促進、水素社会の実現に向けた取組の推進等を積極的に進めることで、環境先進都市として脱炭素社会に向けた取組が広く行われ、水素サプライチェーンが構築されたまちを目指します。 <u><多分野連携によるまちの脱炭素化></u> ⇒ 次世代自動車の普及、カーシェアリングの普及、公共交通の利用促進等を進めることで、交通分野の脱炭素化を目指します。</p>

9) 豊田市過疎地域持続的発展計画（地域活躍部 総合山村室）

豊田市過疎地域持続的発展計画	
計画期間	2021（令和3）年度～2026（令和8）年度
基本方針の 1つ	<p>持続可能な地域経営の推進 住民主体の取組を進め、自ら決めて自ら担う自治を推進し、持続可能な地域経営の実現を目指す。また、暮らしの基盤となるサービス（医療、福祉、教育、交通、買い物等）について、先端技術の活用も視野に入れながら充実を図るとともに、暮らしを支える事業者の担い手確保等の支援に取り組む。</p>
公共交通に 関連する施策	<p>《交通施設の整備、交通手段の確保》 <u><公共交通（バス等）></u> ⇒ 基幹バス及び地域バスについては、現在の路線の利用状況や運賃収入の状況、利用率などによる運行評価とそれに基づく改善を行い、効率的な運営形態を目指すとともに、利用者の拡大及び利便性の向上を図る。</p>

10) 豊田市自転車活用推進計画（建設部 建設企画課）

豊田市自転車活用推進計画	
計画期間	2020（令和2）年度～2027（令和9）年度
目指す姿	だれもが安全で快適に楽しく自転車につながるまち 豊田 ～「自転車交通事故の更なる削減」と「クルマと自転車のかしこい使い分けが可能な交通社会」を目指して～
公共交通に関連する施策	<p>《自転車ネットワーク路線の質の向上》 <自転車ネットワーク路線の安全性・快適性の向上> ⇒ 効果的・効率的な自転車通行空間の延伸や道路整備に合わせた自転車通行空間の確保</p> <p><自転車通行空間の改善> ⇒ 整備後の課題や利用者の声をふまえた自転車通行空間の改善</p> <p>《クルマから自転車への転換を促し、楽しく自転車を利用できる取組の推進》 <クルマと自転車のかしこい使い分けと自転車に乗りたくなる取組の充実> ⇒ 公共交通と連携したおすすめポタリングコースのPR及び自転車イベントの支援</p> <p><良好な駐輪環境の確保> ⇒ 鉄道駅周辺の駐輪場の適切な管理</p>

11) 豊田市水素社会構築戦略（企画政策部 未来都市推進課）

豊田市水素社会構築戦略	
計画期間	2025（令和7）年度～2050（令和32）年度
2050年の豊田市	世界で一番水素をつかえるまち 2050年の豊田市は、水素をクリーンエネルギーの一つとして積極的に活用し、市民生活と企業活動におけるカーボンニュートラルを実現するとともに、水素関連技術の活用が進んだ地域として認知される都市を目指す
公共交通に関連する施策	<p>《交通運輸分野における水素普及促進》 <公用車のFCEV化の促進> ⇒ 市の公用車や路線バスへのFCEV導入を通じて、水素の初期需要を創出し、水素ステーション整備の呼び水とする。</p>

12) 豊田市山村地域の持続的発展及び都市と山村の共生に関する計画
 -とよたのさんそん未来プラン- (地域活躍部 総合山村室)

豊田市山村地域の持続的発展及び都市と山村の共生に関する計画-とよたのさんそん未来プラン-	
計画期間	2026(令和8)年度~2030(令和12)年度
目指す姿	<p>+1(ぷらすわん)を広げる つながりと笑顔があふれ わくわくする とよたのさんそん</p> <p>山村の価値を守り、生かし、分かち合い、その価値を次の世代につなげていくため、これまで取り組まれてきた好事例を地域に合った形に広げ、挑戦し、主体的に変化していくことで、これまで以上に人々とのつながりと笑顔があふれ、わくわくすることのできる「とよたのさんそん」を目指す。</p>
公共交通に関連する施策	<p><u><交通インフラとデジタルインフラの維持・確保></u> ⇒ 新しい技術や仕組みを取り入れながら、地域の実情に合った持続可能な公共交通の確保に取り組む。</p> <p><u><公民連携の支え合い支援></u> ⇒ 暮らしを支える新たな仕組みやサービスの創出に向けて、全国の先進的な取組を参考にしながら、新しい技術の活用や試行を通じて、地域の実情に合った対策の検討を進める。</p>

13) 都心環境計画 (都市整備部 都市整備課)

都心環境計画	
計画期間	2016(平成28)年度~2027(令和9)年度
目指す姿	<p>森と矢作川に育まれた 祝祭・交流空間の創造</p> <p>自然と調和した活気のある祝祭・交流の場として再生し、市民や来街者が楽しめる魅力的な空間を目指す</p>
公共交通に関連する施策	<p><u><来街機会を増やす魅力の創出></u> <u><新たなモビリティ拠点等の整備></u> ⇒ 人が優先の賑わい空間や都心の各施設への快適な移動を支援するとともに、自動車や公共交通を組み合わせた「かしこい移動手段の選択」ができる交通環境を提供します。</p> <p><u><「まち」と「さと」をつなぐアクセスの利便増進と適正化></u> <u><バス乗降場整備></u> ⇒ バス乗降場所の集約整備により、公共交通の利用者の増加への対応や、利用しやすさ、分かりやすさ、快適な待合環境空間の確保を図る。</p> <p><u><バスルートの改編></u> ⇒ 都心内の移動や交通処理計画と整合を図り、豊田市駅西口のバス乗降場を発着する新たなバスルートを再編成することで、円滑な移動の支援を目指す。</p>

14) 豊田市幹線道路網整備計画（建設部 建設企画課）

豊田市幹線道路網整備計画	
計画期間	2025（令和7）年度～2034（令和16）年度
目指す姿	平常時・災害時を問わないシームレスな輸送の実現
公共交通に関連する施策	<p><u><都市拠点のアクセス性向上></u> ⇒ 暮らし機能や居住を集積する都市拠点と周辺主要都市や高速道路インターチェンジなどの交通結節点までの連絡道路における拡幅整備や並行路線の整備を促進し、連絡道路の円滑性や定時性の向上を行い、都市間連携の強化につなげます。また、連絡道路の円滑性や定時性の向上により、都市拠点の利便性向上や公共交通との連携強化を図ります。</p> <p><u><山村地域における生活機能の維持></u> ⇒ 都市部と山村部を結ぶ基幹バス路線などからなる基幹交通ネットワークの道路整備を促進し、山村地域における公共交通等の定時性向上を図るとともに、リニア中央新幹線開通を見据え今後まちづくりが進められる東濃地域や南信地域との連絡道路の整備を促進し日常生活の連絡性の確保を行います。</p>

15) 豊田市交通安全計画（地域活躍部 交通安全防犯課）

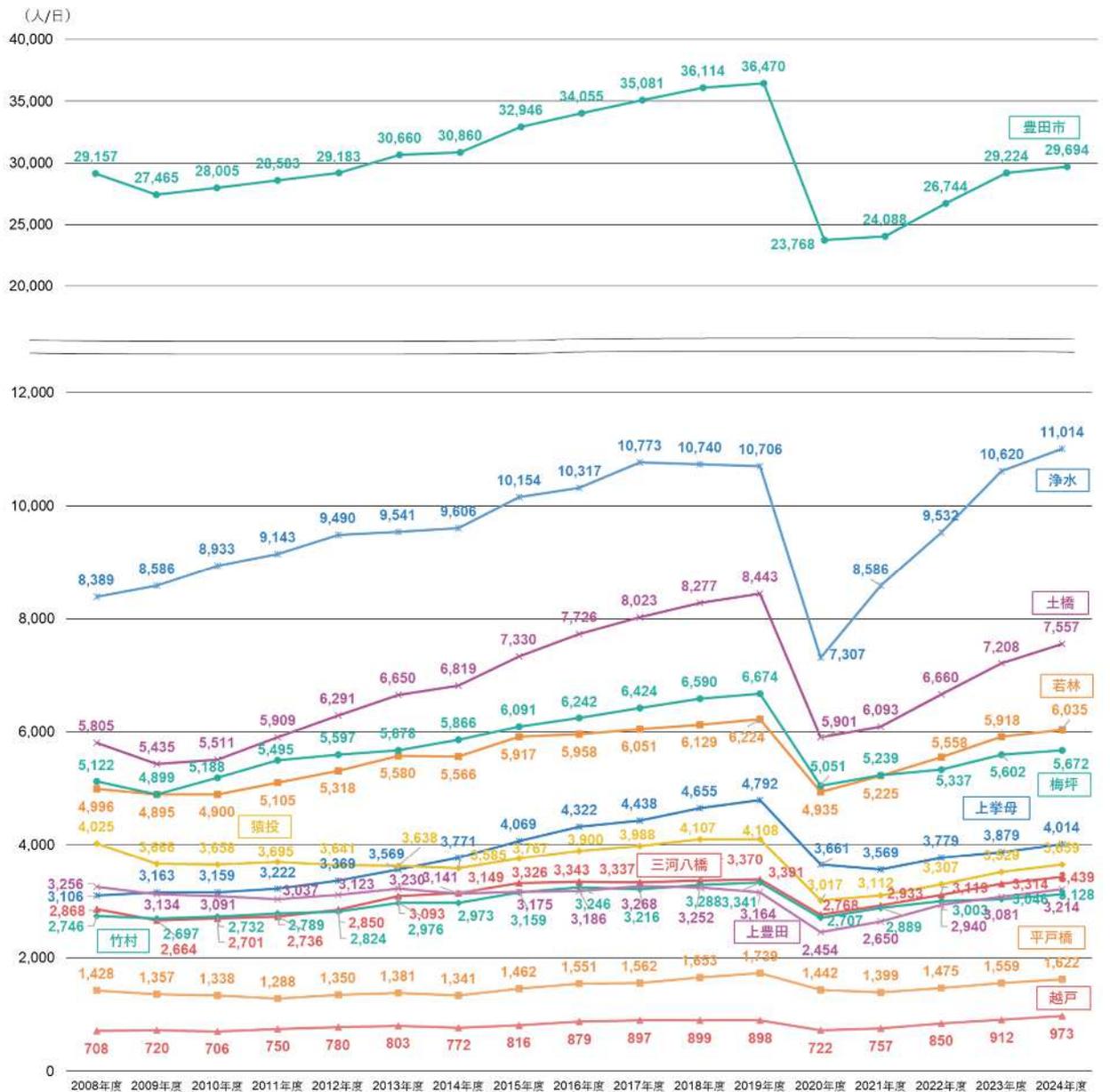
豊田市交通安全計画	
計画期間	2021（令和3）年度～2025（令和7）年度 ※ 2026（令和8）年度に次期計画を策定予定
目指す姿	<p>交通事故ゼロの豊田市を目指し、2025（令和7）年までに交通事故死傷者数を1,000人以下とする</p> <p>2025（令和7）年までに交通事故死傷者数を2020（令和2）年の1,266人から21%減少させ、1,000人以下とする</p>
公共交通に関連する施策	<p>《交通需要マネジメントの推進》</p> <p><u><公共交通機関利用の促進></u> ⇒ バスロケーションシステムデータを基に定時性確保策を検討し、鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性向上を図る。また、パークアンドライドやキスアンドライドの促進を通じて、安全で効率的な移動手段として公共交通機関への転換を進める。</p> <p><u><モビリティ・マネジメントによる環境にやさしい交通への転換促進></u> ⇒ 自動車依存から公共交通やエコドライブへの転換を促し、モビリティ・マネジメントを通じて交通事故削減、渋滞緩和、環境負荷軽減、健康増進を図る。</p>

資料3 公共交通の利用実績

(1) 鉄道

1) 名古屋鉄道

名古屋鉄道の各駅の利用者数は、コロナ禍前までは、概ね増加傾向にありました。コロナ禍では、全ての駅で減少が見られたが、徐々に回復傾向にあります。

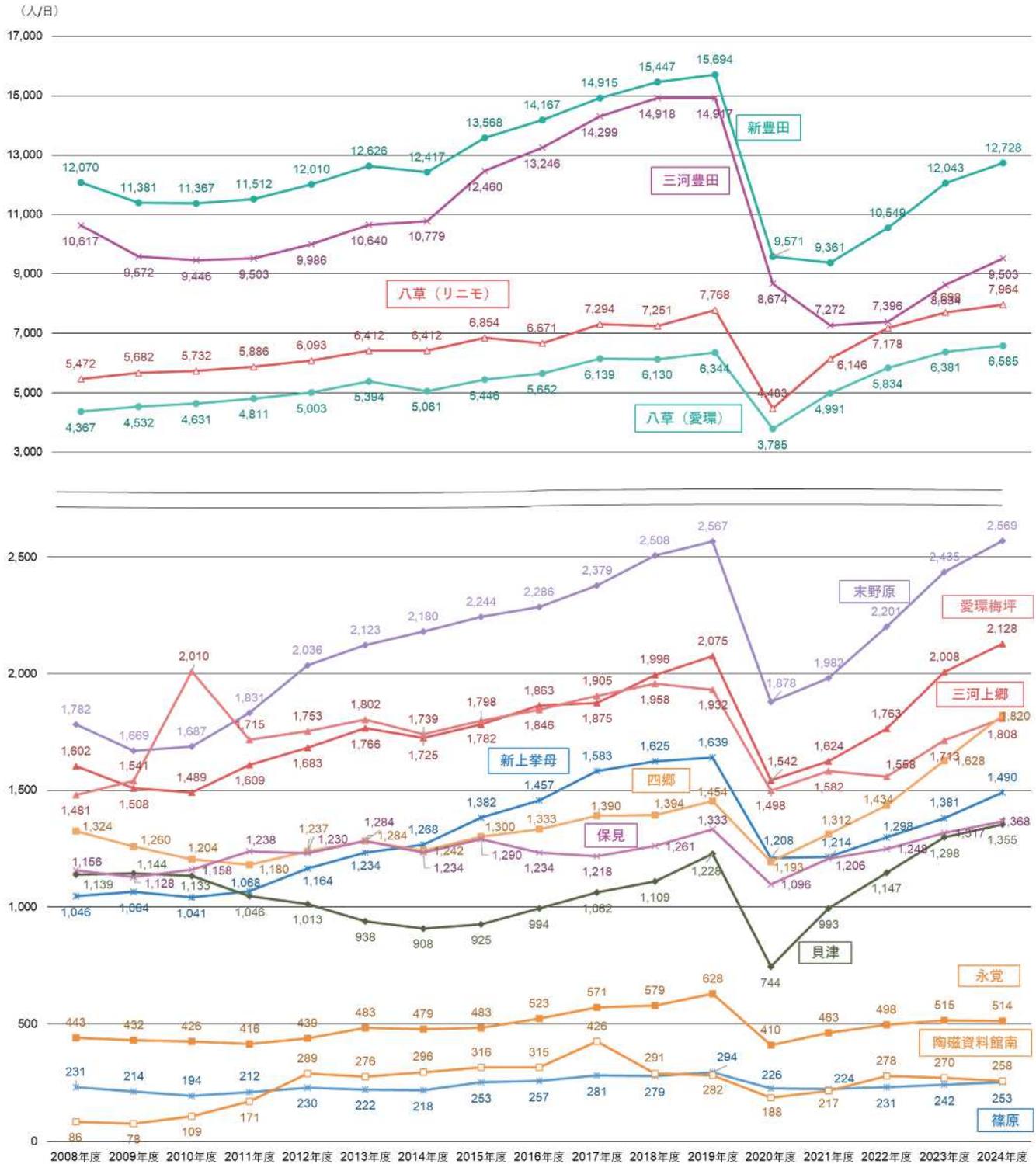


< 出典 > 豊田市

図 10 豊田市内の名古屋鉄道各駅の利用者数推移

2) 愛知環状鉄道・リニモ

愛知環状鉄道・リニモの各駅の利用者数は、コロナ禍前までは、概ね増加傾向にありました。コロナ禍では、全ての駅で減少が見られたが、徐々に回復傾向にあります。

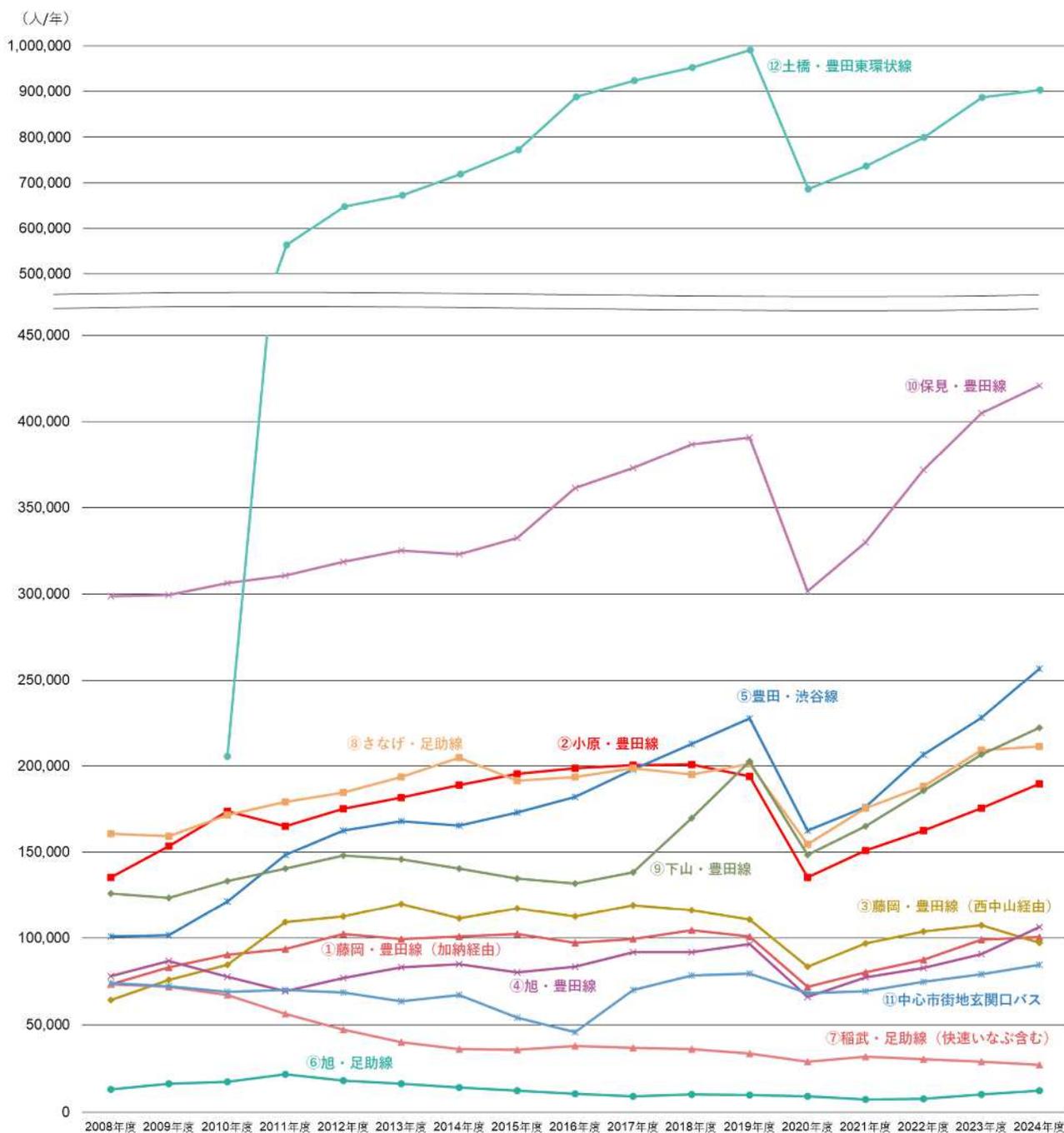


<出典> 豊田市

図 11 豊田市内の愛知環状鉄道・リニモ各駅の利用者数推移

(2) おいでんバス

おいでんバス路線の年間利用者数のうち、多くは増加傾向を示していたものの、コロナ禍で大きく減少した後、現在は、回復傾向にあります。一方で、稲武・足助線や旭・足助線は、減少傾向にあります。



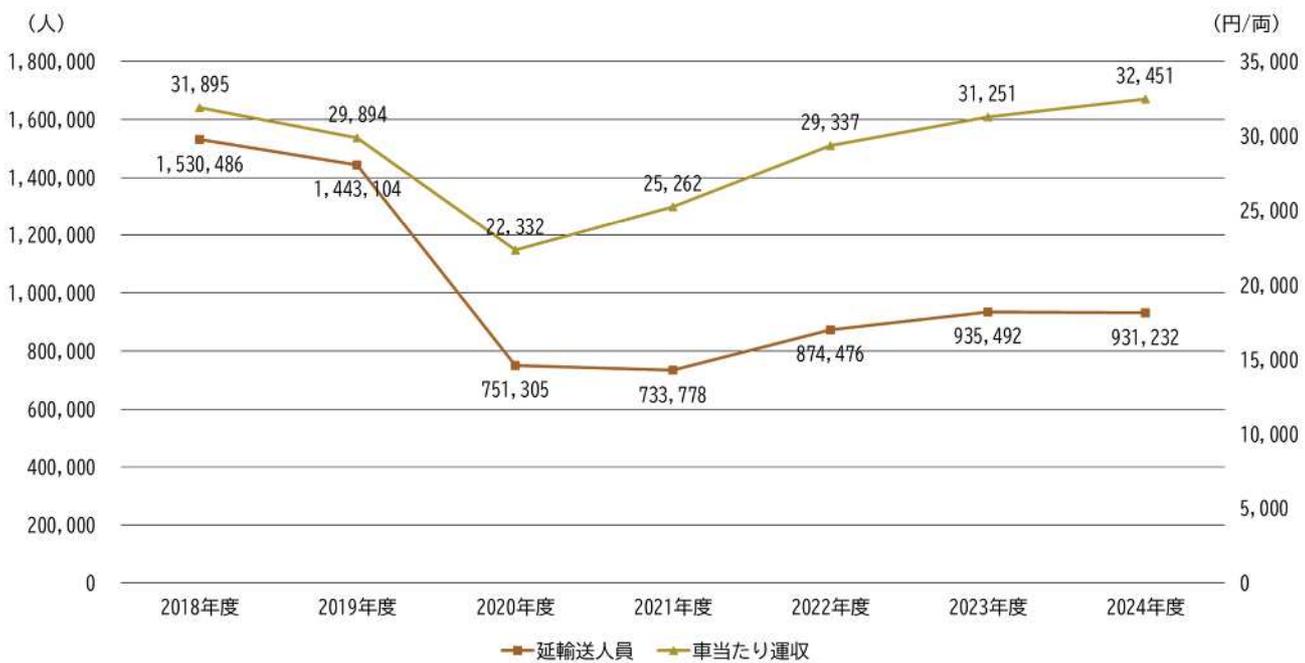
<出典> 豊田市

図 12 おいでんバスの年間利用者数推移

(3) タクシー

タクシーの延べ輸送人員を見ると、コロナ禍にはそれ以前と比べて1/2程度まで落ち込んだ後、2/3程度にまで回復しつつありますが、他の公共交通よりも回復の鈍化がみられます。

一方で車当たり運賃収入を見ると、コロナ禍での落ち込みは同程度ですが、現在はコロナ禍前の水準に戻っています。



<出典> 愛知県タクシー協会 豊田支部

図 13 タクシーの延べ輸送人員と車当たり運賃収入の推移

資料4 移動ニーズ

(1) 市民意識調査

1) 調査の概要

豊田市民の公共交通の利用状況等を把握するため、豊田市Eモニター制度を活用して、アンケート調査を行いました。調査の概要は、以下のとおりです。

調査対象	豊田市Eモニター
調査方法	ウェブ回答
実施期間	2024年7月16日(火)～7月25日(木)
回収数	193件

2) 結果の概要

①公共交通の利用状況

公共交通の利用について、「年に数日程度」が43.5%を占めているなど、1ヶ月に1度も利用していない人が7割近くとなっています。

②公共交通を月に数日以上利用する人の利用状況

「鉄道」を利用している人が89.3%で、「基幹バス」は16.1%に留まっており、「地域バス」を利用している人はいませんでした。

利用目的について、「通勤」は39.3%となっており、次いで「レジャー」が33.9%、「買い物」が30.4%となっています。「通勤」の人の大半は、週に2～3日以上利用している一方で、「買い物」及び「レジャー」の人は、週1日以下の割合が多いです。

③自家用車の所有状況

「自分で自由に使える自動車を持っている」が90.7%であり、次いで「自分で運転はしないが世帯で自動車を持っている」が7.8%となっています。「自分も家族も自動車を持っていない」は1.6%にとどまっています。「自分で自由に使える自動車を持っている」人のうち、自家用車で移動ができなくなった場合に利用する交通手段として、69.7%は「鉄道」と回答し、次いで「基幹バス」が63.4%となっています。基幹バスが鉄道と同程度に地域の移動インフラとして認識されていることが分かります。

④公共交通への期待

「自動車を運転できなくなった時の移動手段を確保する」が78.2%となっており、次いで「日々の生活を便利にする」が76.2%となっています。

⑤バス交通に対する考え

「今より財政負担を増やすことになっても、現在の公共交通サービス水準を維持するべき」が28.0%で最も多く、次いで「今より財政負担を増やさず、運賃を引き上げて、現在の公共交通サービス水準を維持するべき」が25.9%、「今より財政負担を増やしても、更に公共交通サービス水準の充実を図るべき」が24.4%となっています。

以上から、サービス水準の維持・向上への意見は強く、その財源として、運賃よりも財政負担増に対する意見が強く見られます。

⑥10年後の公共交通利用

「今より利用していると思う」が45.1%となっており、次いで「今と変わらないと思う」が37.8%となっています。「今より利用していると思う」と回答した人のうち、「あなた又は同居家族の体力が衰えるため」が56.3%で最も多く、次いで「あなた又は同居家族が自家用車を売却、運転免許証を返納するため」が44.8%となっています。

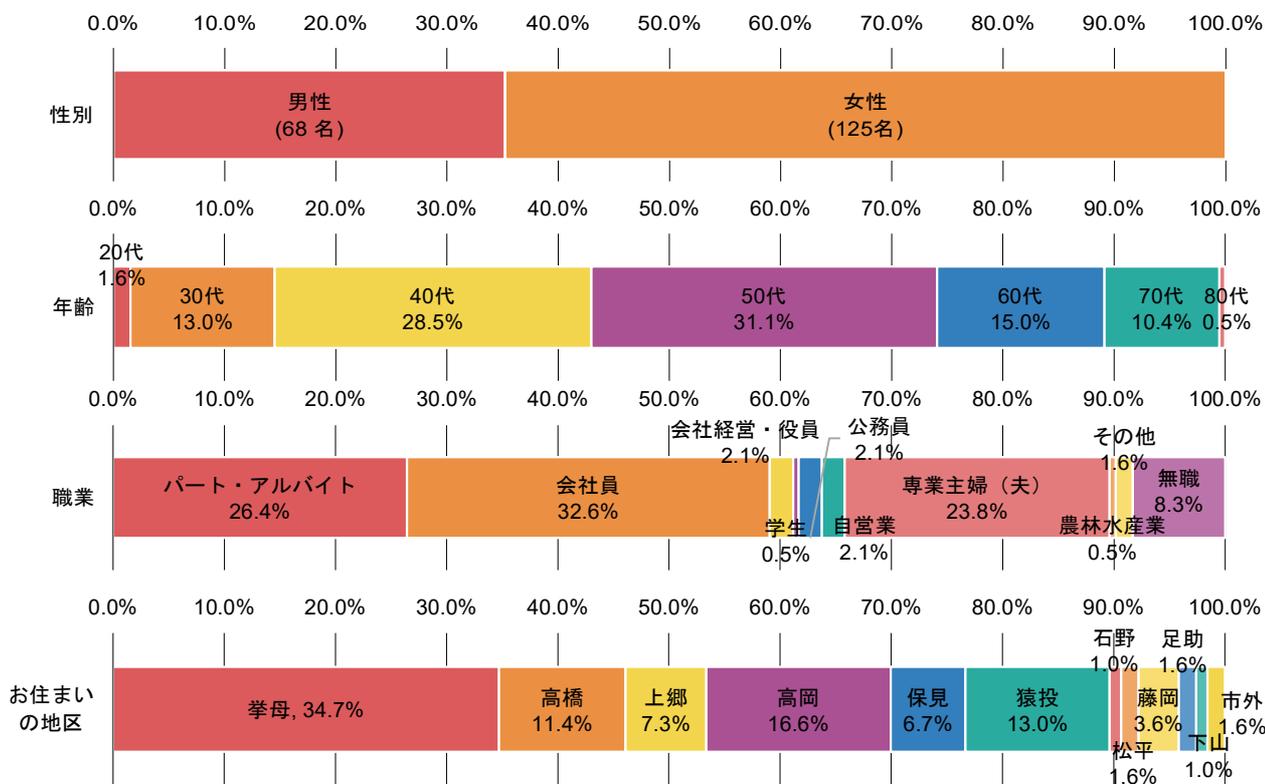
⑦重点的に取り組むべき事項

「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」が45.1%で最も多く、次いで「バス路線の新設や運行本数の増便」が39.9%となっています。

3) 調査結果詳細

①回答者属性

- 性別では、女性が64.8%を占めた。
- 年齢では、40代(28.5%)、50代(31.1%)で6割弱を占めた。
- 職業ではパート・アルバイト(26.4%)、会社員(32.6%)で6割弱を占めた。
- お住まいの地区では、拳母(34.7%)、高岡(16.6%)、猿投(13.0%)、高橋(11.4%)が10%以上で全体の4分の3を占めた。



※小原、旭、稲武地区は回答がなかった

図 14 回答者属性

Q1 豊田市内の公共交通（鉄道、バス）の利用日数について教えてください。（単一回答）

- 「年に数日程度」の割合が最も高く 43.5%となっている。次いで、「ここ1年は利用していない（27.5%）」、「月に数日程度（15.5%）」となっている。

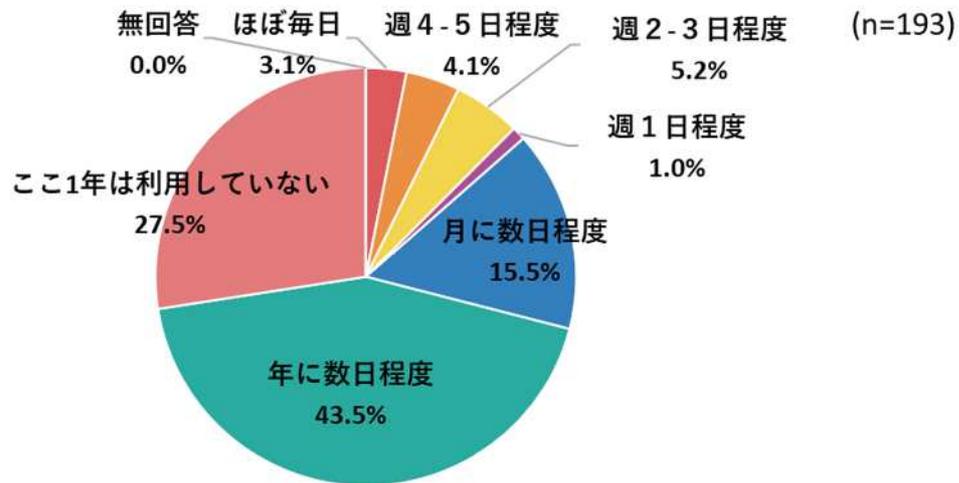


図 15 豊田市内の公共交通利用日数

Q2 Q1で利用する主な公共交通を教えてください。（複数選択可）

- 「鉄道（名古屋鉄道、愛知環状鉄道、リニモ）」の割合が最も高く 89.3%となっている。次いで、「基幹バス（名鉄バス、おいでんバス）（16.1%）」の割合が高くなっている。

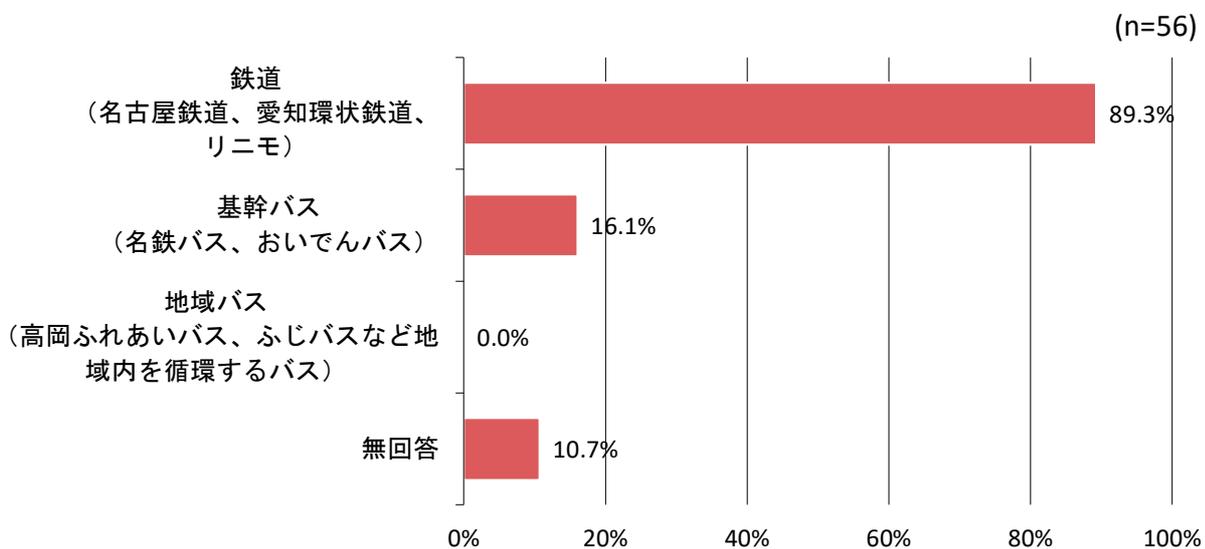


図 16 Q1で利用する主な公共交通

Q3 豊田市内の公共交通を利用する主な目的を教えてください。(複数回答可)
 ○ 「通勤」の割合が最も高く 39.3%となっている。次いで、「レジャー(娯楽、行楽、外食)(33.9%)」、「買い物(30.4%)」となっている。

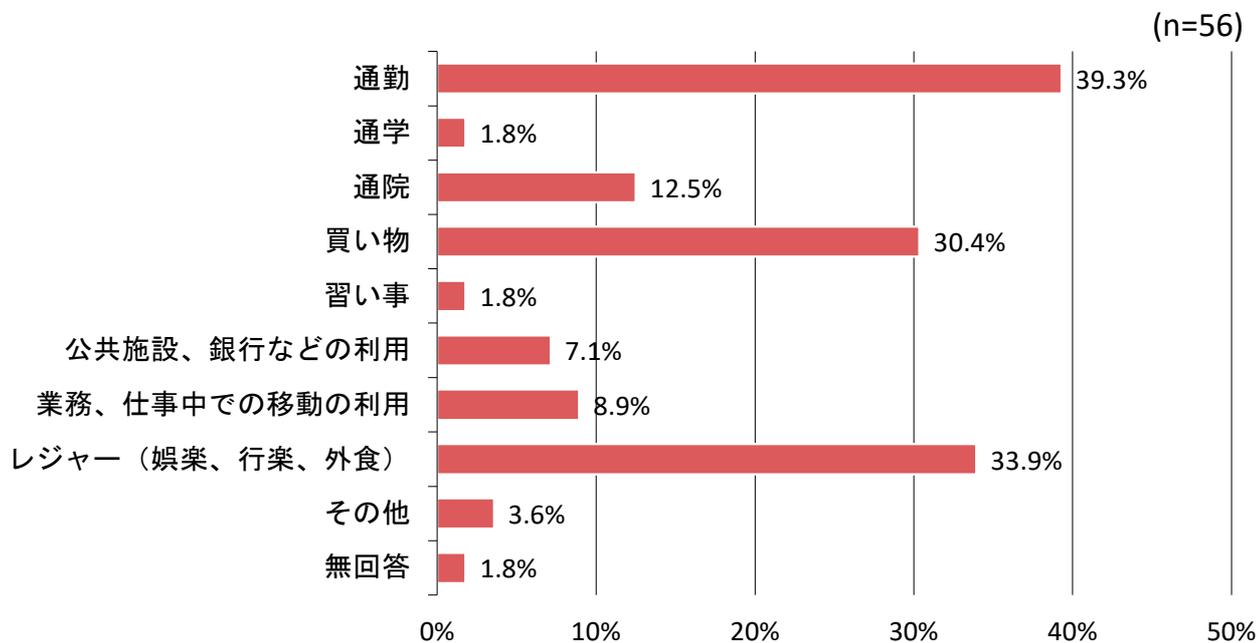


図 17 豊田市内の公共交通を利用する主な目的

Q4 自家用車の所有について教えてください。(単一回答)
 ○ 「自分で自由に使える自動車を持っている。(家族共用の自動車を含む)」の割合が最も高く 90.7%となっている。
 ○ 次いで、「自分で運転はしないが、世帯で自動車を持っている。(家族による送迎が可能)(7.8%)」、「自分も家族も自動車を持っていない。(1.6%)」となっている。

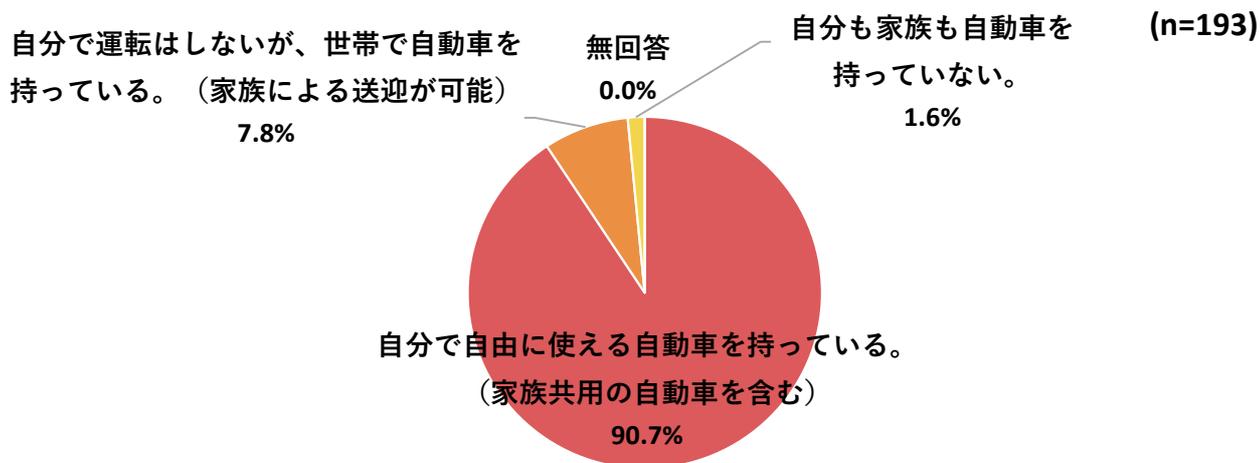


図 18 自家用車の所有

Q5 仮に自家用車で移動ができなくなった場合、主にどのような交通手段を利用しますか？
(複数回答可)

- 「鉄道（名古屋鉄道、愛知環状鉄道、リニモ）」の割合が最も高く 69.7%となっている。次いで、「基幹バス（名鉄バス、おいでんバス）（63.4%）」、「家族に送迎をお願いする（48.0%）」となっている。

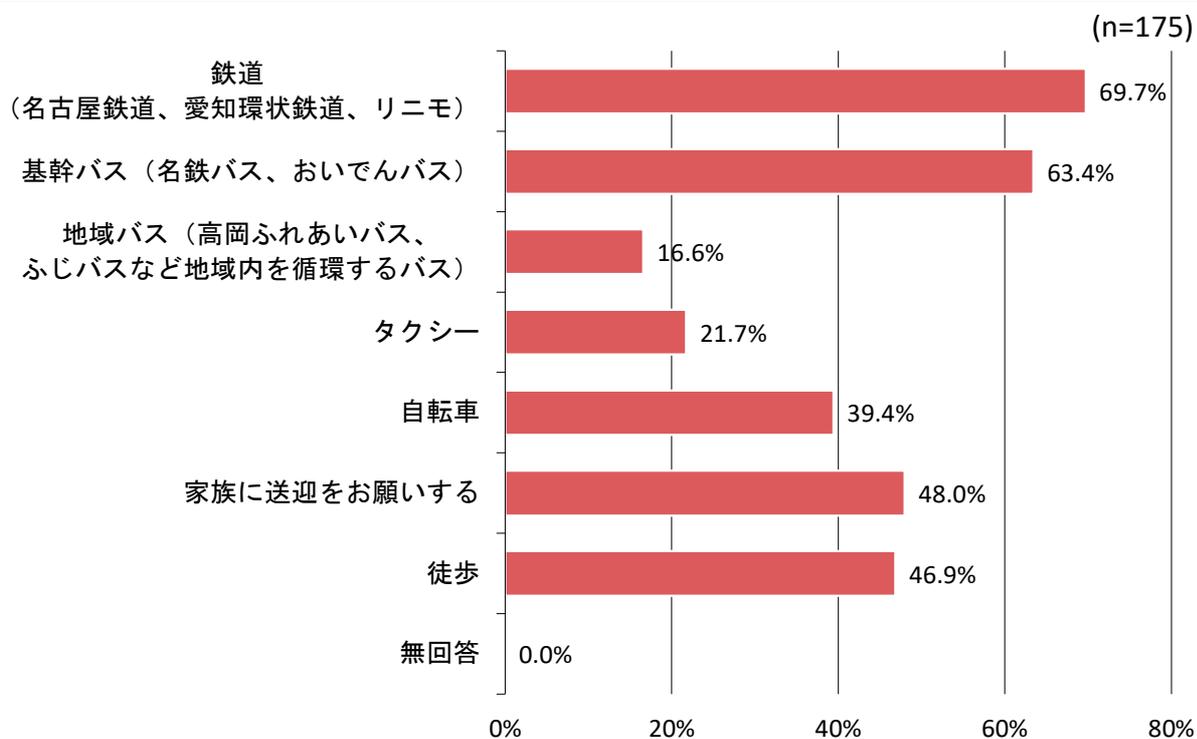


図 19 自家用車で移動が出来なくなった場合の主な交通手段

Q6 将来、豊田市内の公共交通にどのような効果を期待しますか？（複数回答可）

○ 「自動車を運転できなくなったときの移動手段を確保する」の割合が最も高く 78.2%となっている。次いで、「日々の生活（通勤、通学、通院、買い物等）を便利にする（76.2）」、「自動車による渋滞が緩和される（37.3%）」となっている。

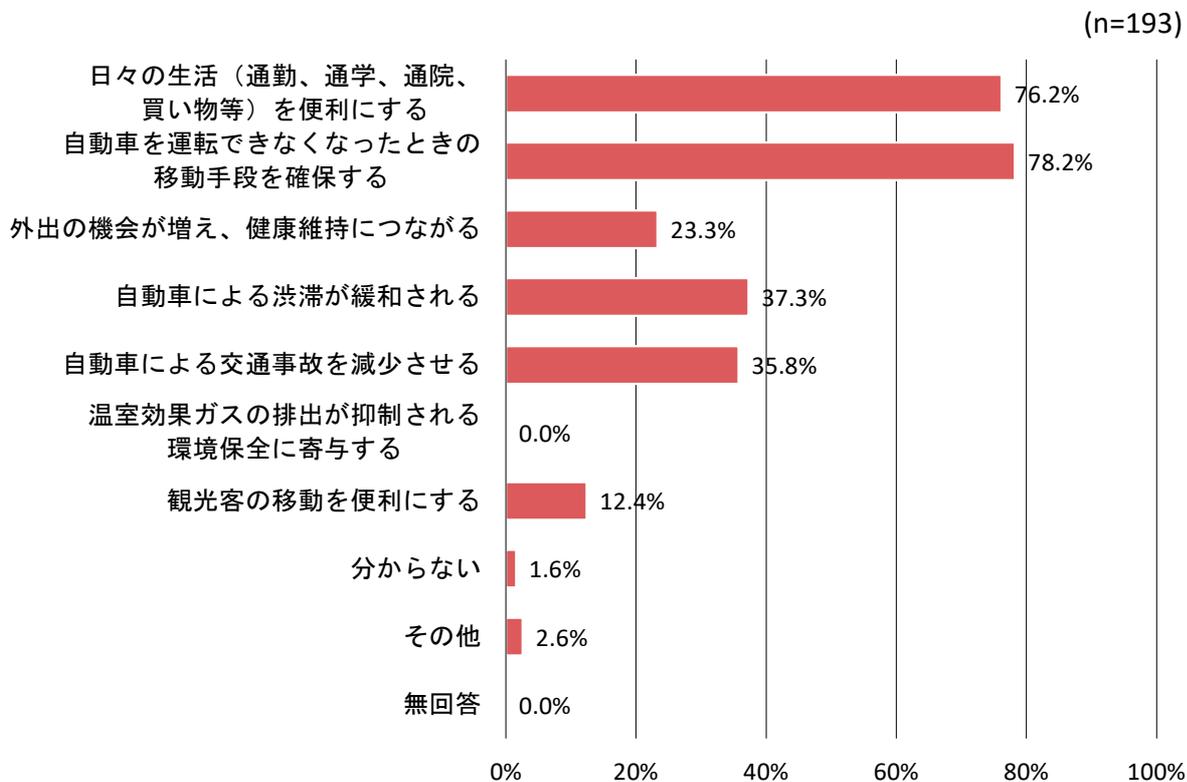


図 20 将来の豊田市内の公共交通に期待する効果

Q7 豊田市内のバス運行について、どうしていきべきかあなたの考えに最も近いものを選択してください。(単一回答)

- 「今より財政負担を増やすことになっても、現在の公共交通サービス水準を維持するべき」の割合が最も高く 28.0%となっている。次いで、「今より財政負担を増やさず、運賃を引き上げて、現在の公共交通サービス水準を維持するべき(受益者負担)(25.9%)」、「今より財政負担を増やしても、さらに公共交通サービス水準の充実を図るべき(24.4%)」となっている。

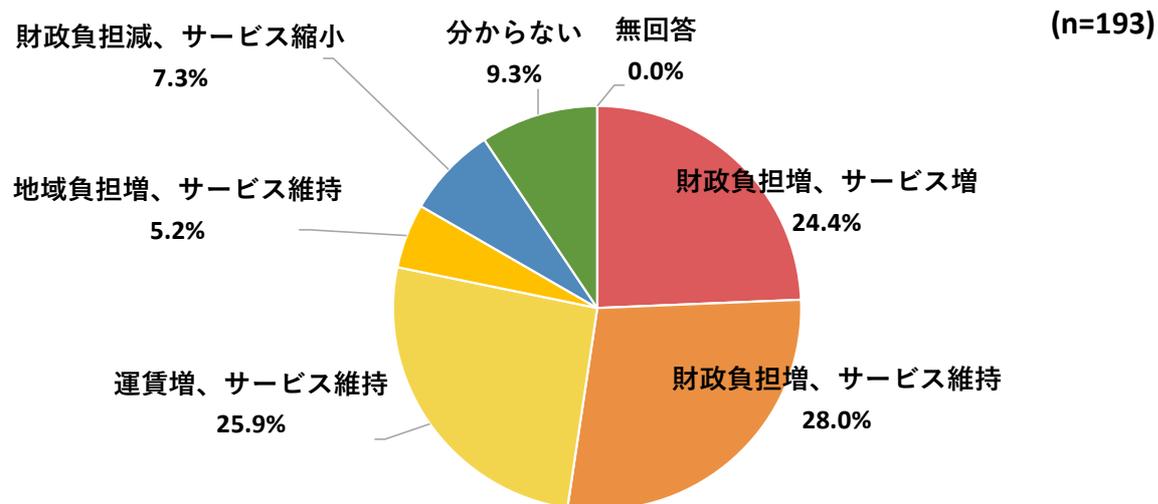


図 21 豊田市内のバス運行についてあなたの考え

Q8 10年後、あなた又は同居家族の豊田市内の公共交通の利用状況はどのように変化すると思いますか？(単一回答)

- 「今より利用していると思う」の割合が最も高く 45.1%となっている。次いで、「今と変わらないと思う(37.8%)」、「今も利用しておらず、10年後も利用しないと思う(7.3%)」となっている。

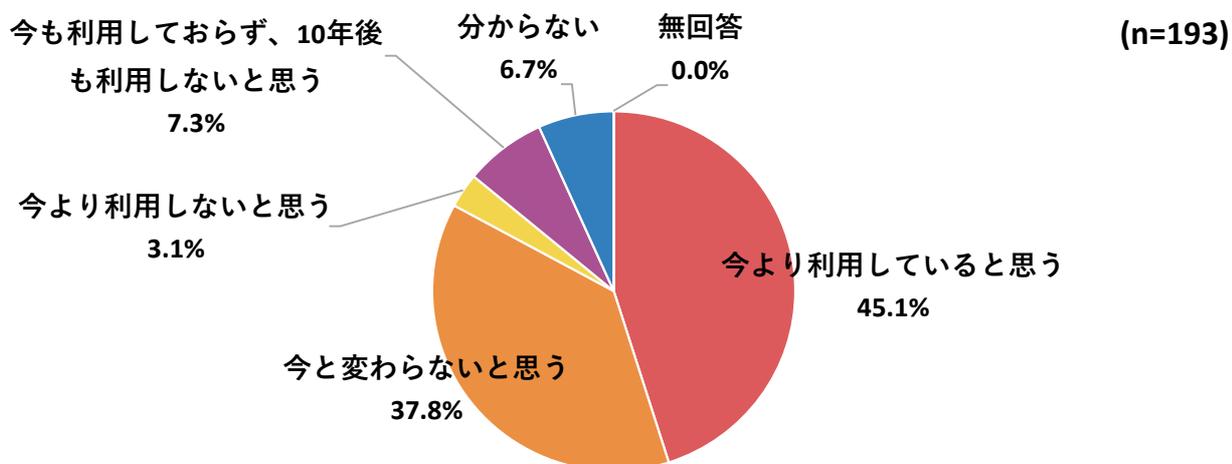


図 22 10年後のあなた又は同居家族の豊田市内の公共交通の利用状況

Q9 今より利用していると思うのは、どのような理由からでしょうか？（複数回答可）

○ 「あなた又は同居家族の体力が衰えるため」の割合が最も高く 56.3%となっている。次いで、「あなた又は同居家族が自家用車を売却、運転免許証を返納するため（44.8）」、「あなた又は同居家族の通学先・通勤先が変化するため（34.5%）」となっている。

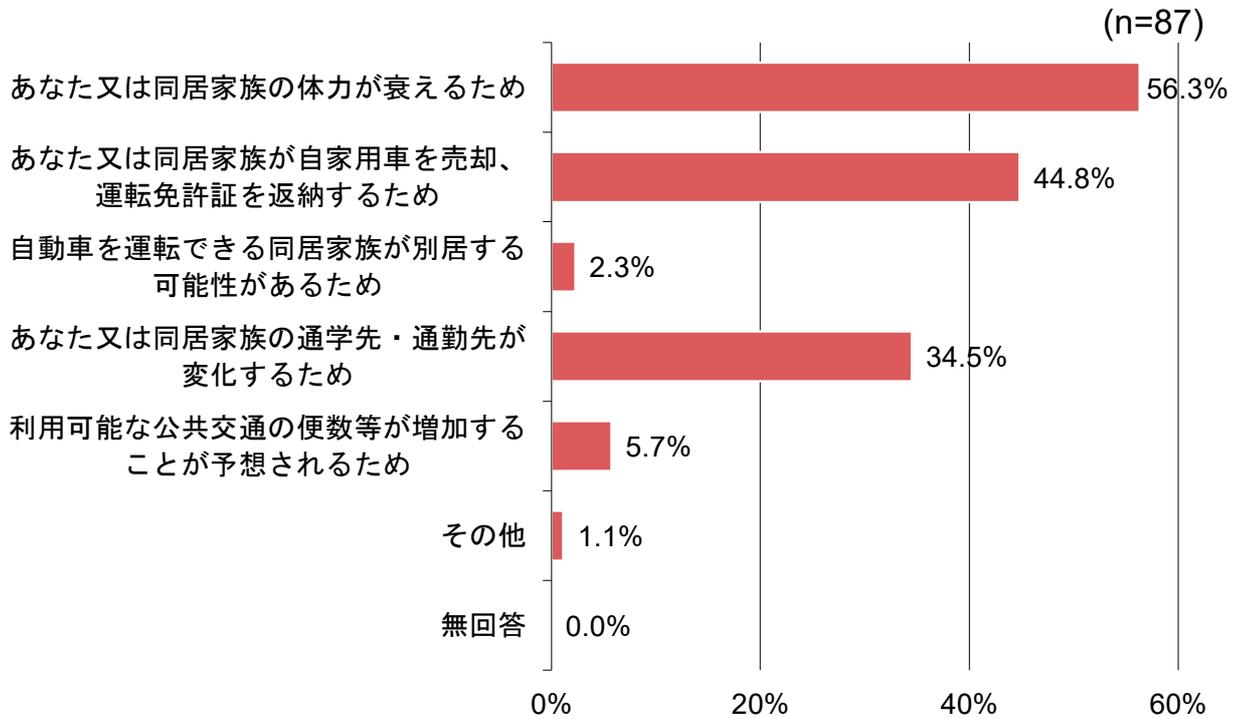


図 23 Q8 で今より利用している理由

Q10 豊田市内の公共交通について今後特に重点的に取り組むべき事項を教えてください。

(複数回答可)

○ 「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」の割合が最も高く 45.1%となっている。次いで、「バス路線の新設や運行本数の増便 (39.9%)」、「鉄道の運行本数の増便 (22.3%)」となっている。

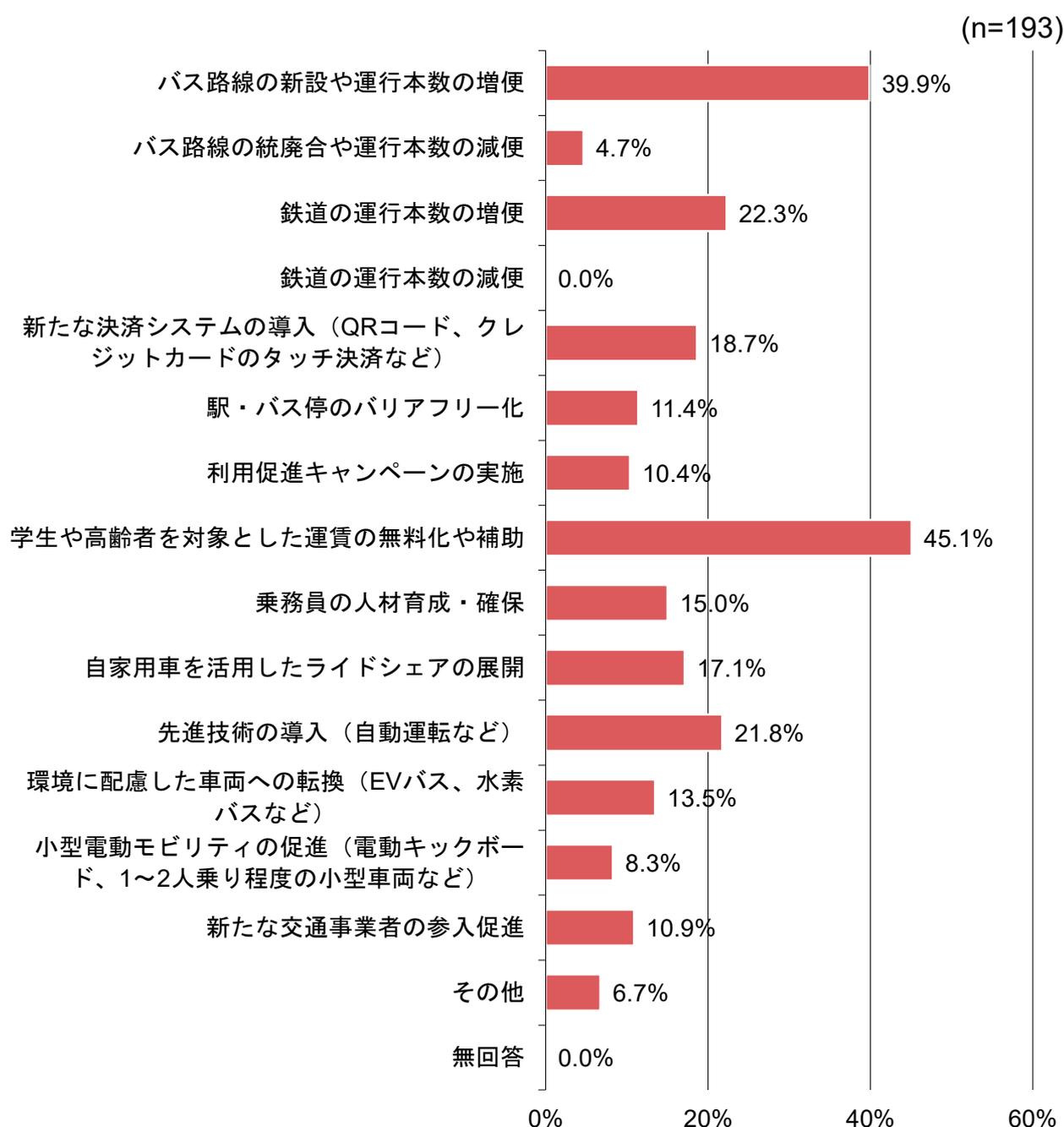


図 24 豊田市内の公共交通について今後特に重点的に取り組むべき事項

(2) 利用者アンケート

1) 調査の概要

豊田市内バス路線の利用状況や満足度を把握するため、アンケート調査を行いました。調査の概要は、以下のとおりです。

調査対象	おいでんバス・名鉄バス（市内路線）の利用者
調査方法	二次元コードの付いたチラシ等を配布してスマホなどからウェブ回答 ※操作が苦手な方には、紙による配布・郵送回収も行っています
実施期間	2024年9月17日～10月7日
回収数	781件（ウェブ回収784件、郵送回収15件、聞き取り2件） （参考：チラシ配布枚数2,061枚）

2) 結果の概要

①バスの満足度

普段利用するバスの満足度については、「総合満足度」で見ると、「満足」「やや満足」を足した合計が24.2%に対して「不満」「やや不満」の合計が39.6%となっており、不満の方が多くなっています。

「運行に関する情報提供」の満足度が最も高く33.7%、不満度では「ダイヤ」への不満が最も高く59.9%、「バス停の待合環境」への不満が39.0%となっています。

②バスの片道運賃

主に利用するおいでんバスの区間の片道運賃については、全体で「妥当である」の割合が最も高く42.2%、次いで「やや高い(18.4%)」「安い(16.1%)」となっています。

3) 調査結果詳細

問1-1 あなたの年齢は？（単一回答）

○ 「19～29歳」の割合が最も高く23.9%となっている。次いで、「18歳以下（20.4%）」、「50歳代（14.6%）」となっている。

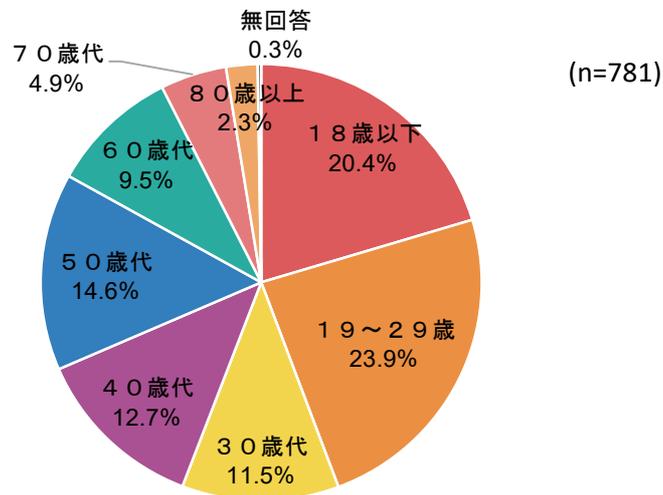


図 25 あなたの年齢

問1-2 あなたのお住まいの地区は？（単一回答）

○ 「美里地区」の割合が最も高く10.0%となっている。次いで、「高橋地区（7.7%）」、「益富地区（7.3%）」となっている。

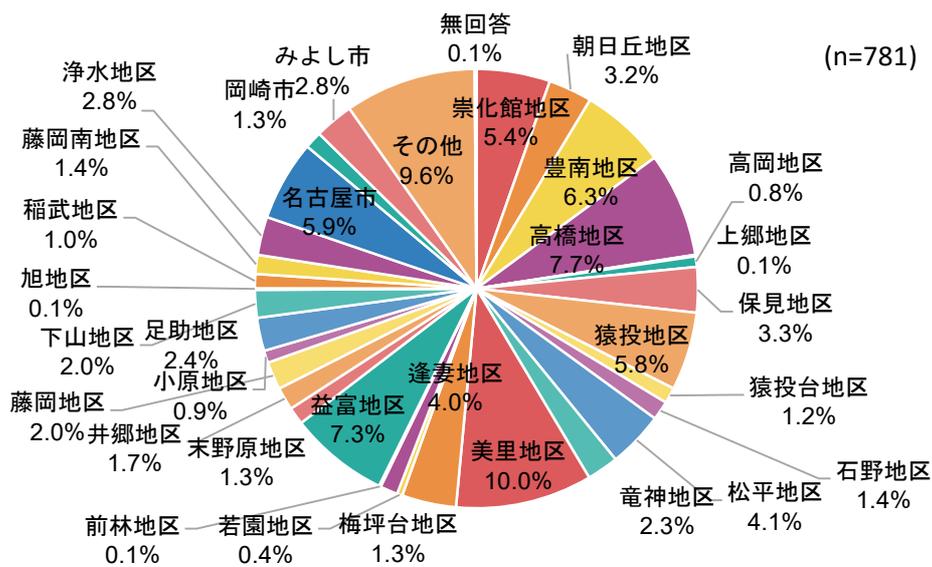


図 26 あなたの住まい

問2 この日、豊田市内で利用した（予定）全ての交通機関を回答してください。（複数回答可）

○ 「名鉄豊田線（市内区間：豊田市駅～浄水駅）」の割合が最も高く 32.0%となっている。次いで、「おいでんバス【系統26】土橋・豊田東環状線（26.0%）」、「名鉄三河線（猿投駅～三河八橋駅）（16.6%）」となっている。

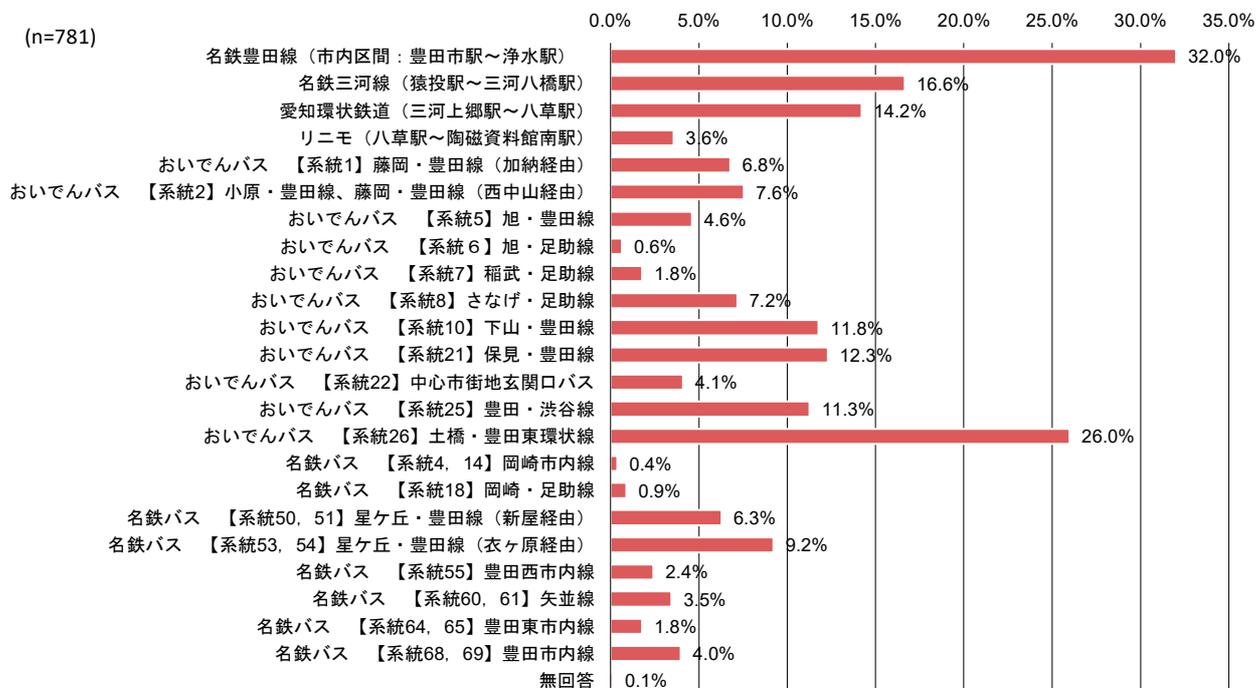


図 27 豊田市内で利用した（予定）全ての交通機関

問3 この日、豊田市内で交通機関の乗り換えをしましたか？（複数回答可）

○ 「鉄道⇄バス」の割合が最も高く 60.6%となっている。次いで、「乗り換えていない（31.8%）」、「バス⇄バス（9.9%）」となっている。

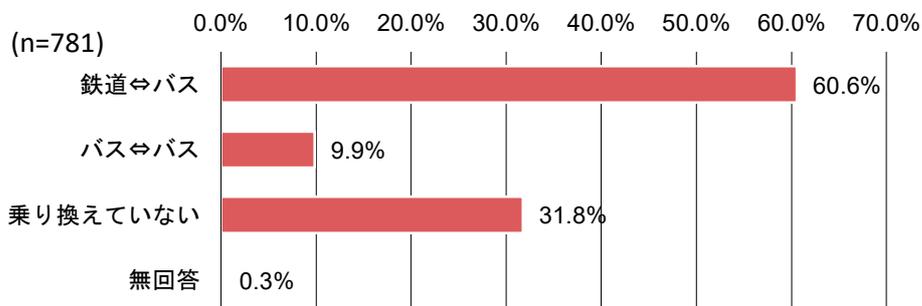


図 28 この日の豊田市内での交通機関の乗り換え

問4 この日に豊田市内で乗り換えた駅を全て回答してください。(複数回答可)

- 「(名鉄) 豊田市駅」の割合が最も高く 65.3%となっている。次いで、「(名鉄) 浄水駅 (15.6%)」、「(愛環) 新豊田駅 (14.6%)」となっている。

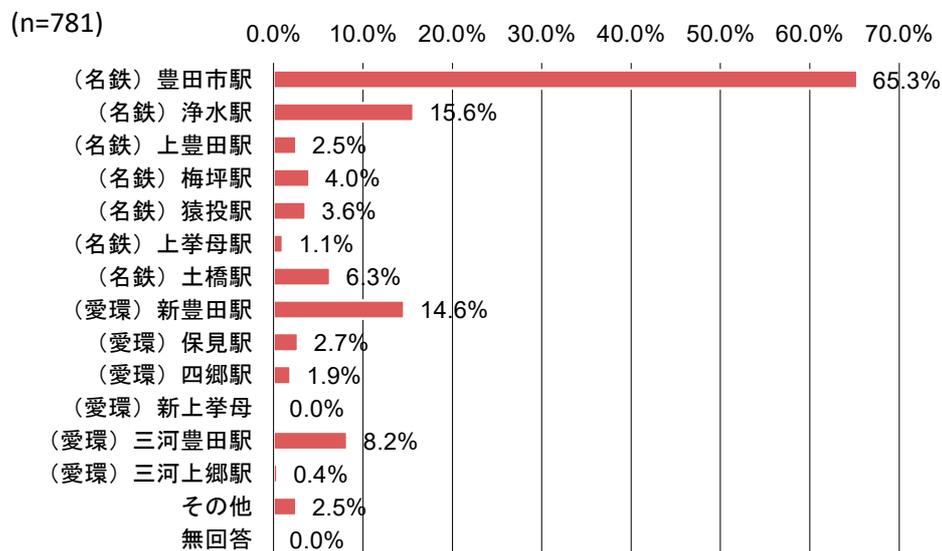


図 29 この日に豊田市内で乗り換えた駅

問5 おいでんバス、名鉄バス（市内路線）をどのくらいの頻度で利用されていますか？

(単一回答)

- 「平日はほとんど毎日」の割合が最も高く 42.1%となっている。次いで、「週2～3日程度 (17.3%)」、「土日を含めてほとんど毎日 (15.9%)」となっている。

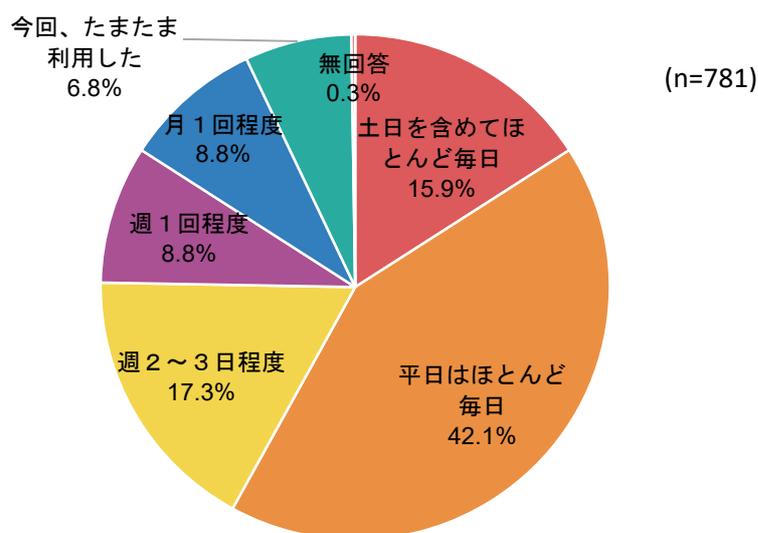


図 30 おいでんバス、名鉄バスの利用頻度

問6 おいでんバス、名鉄バス（市内路線）を利用する際の主な目的を教えてください。
（単一回答）

○ 「通勤」の割合が最も高く34.1%となっている。次いで、「遊び（飲食店利用含む）（19.7%）」、「通学（18.4%）」となっている。

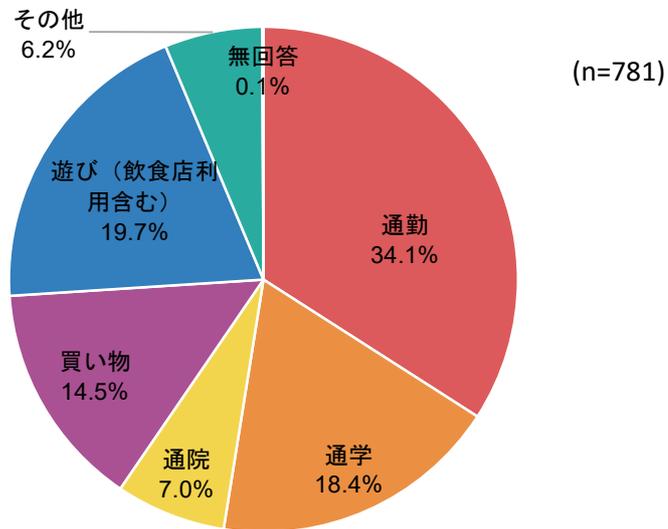


図 31 おいでんバス、名鉄バスの利用目的

問7-1～7-5 普段利用するバスの満足度について教えてください。(単一回答)

- 「総合満足度」で見ると、「満足」「やや満足」の満足度の合計が24.2%に対して、「不満」「やや不満」の不満度の合計が39.6%と多くなっている。
- 各項目を見ていくと、「運行に関する情報提供」の満足度が33.7%と最も高く、「ダイヤ」の不満度が59.9%と最も高くなっている。

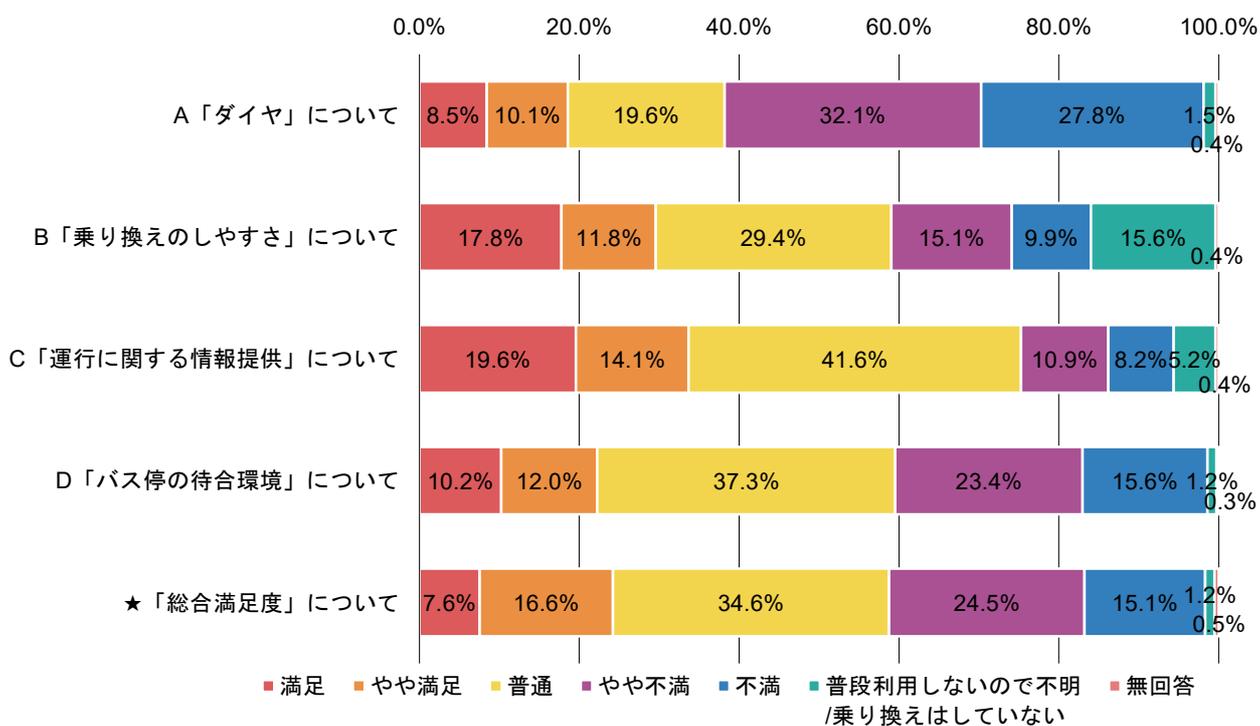


図 32 普段利用するバスの満足度 (項目別)

問8 あなたが思う改善すべき点が改善された場合、あなたのバス利用頻度は変化しますか？
(単一回答)

○ 「増加すると思う」の割合が最も高く 54.6%となっている。次いで、「利用頻度は関係ない (25.7%)」、「わからない (13.4%)」となっている。

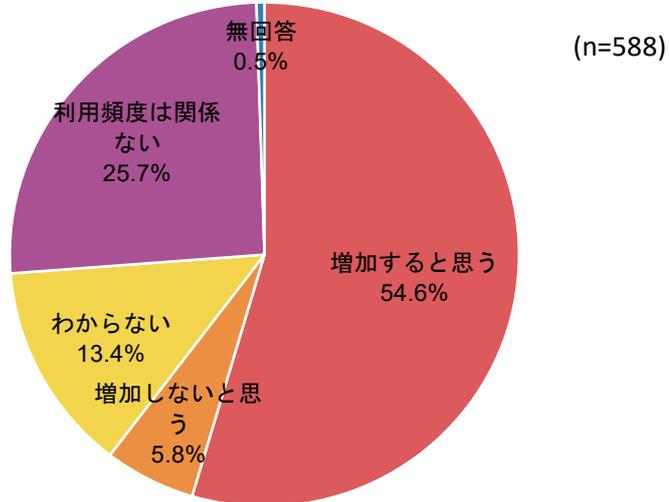


図 33 改善点が改善された場合のバスの利用頻度

問9 おいでんバス、名鉄バス（市内路線）を利用した際の主な支払方法を教えてください。
(単一回答)

○ 「交通系 IC（定期券を除く）」の割合が最も高く 47.4%となっている。次いで、「ICカード定期券（通勤・通学）（43.1%)」、「現金（6.9%)」となっている。

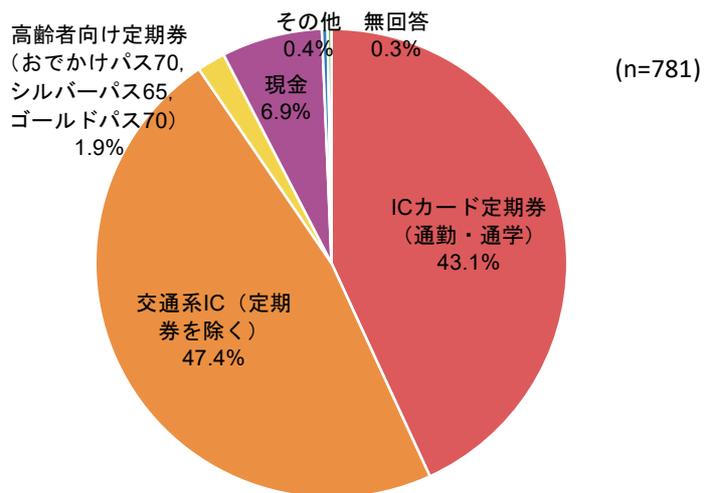


図 34 おいでんバス、名鉄バス利用時の支払方法

問10 あなたが主に利用するおいでんバスの区間の片道運賃を教えてください。(単一回答)

○ 「200 円台」の割合が最も高く 34.6%となっている。次いで、「300 円台 (25.4%)」、「100 円台 (14.5%)」となっている。

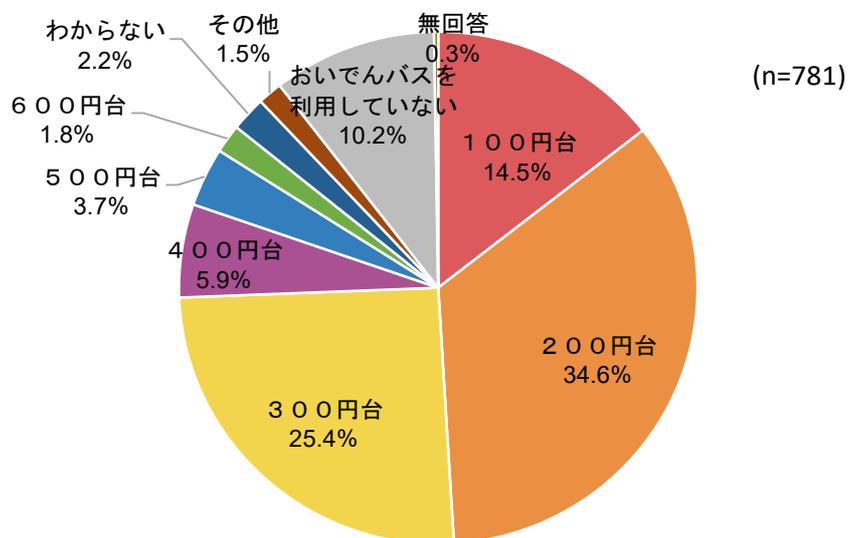


図 35 おいでんバスの区間の片道運賃

問 11 あなたが主に利用するおいでんバスの区間の片道運賃についてどう感じますか。(単一回答)
 ○ 全体では「妥当である」の割合が最も高く 42.2%となっている。次いで、「やや高い (18.4%)」、「安い (16.1%)」となっている。

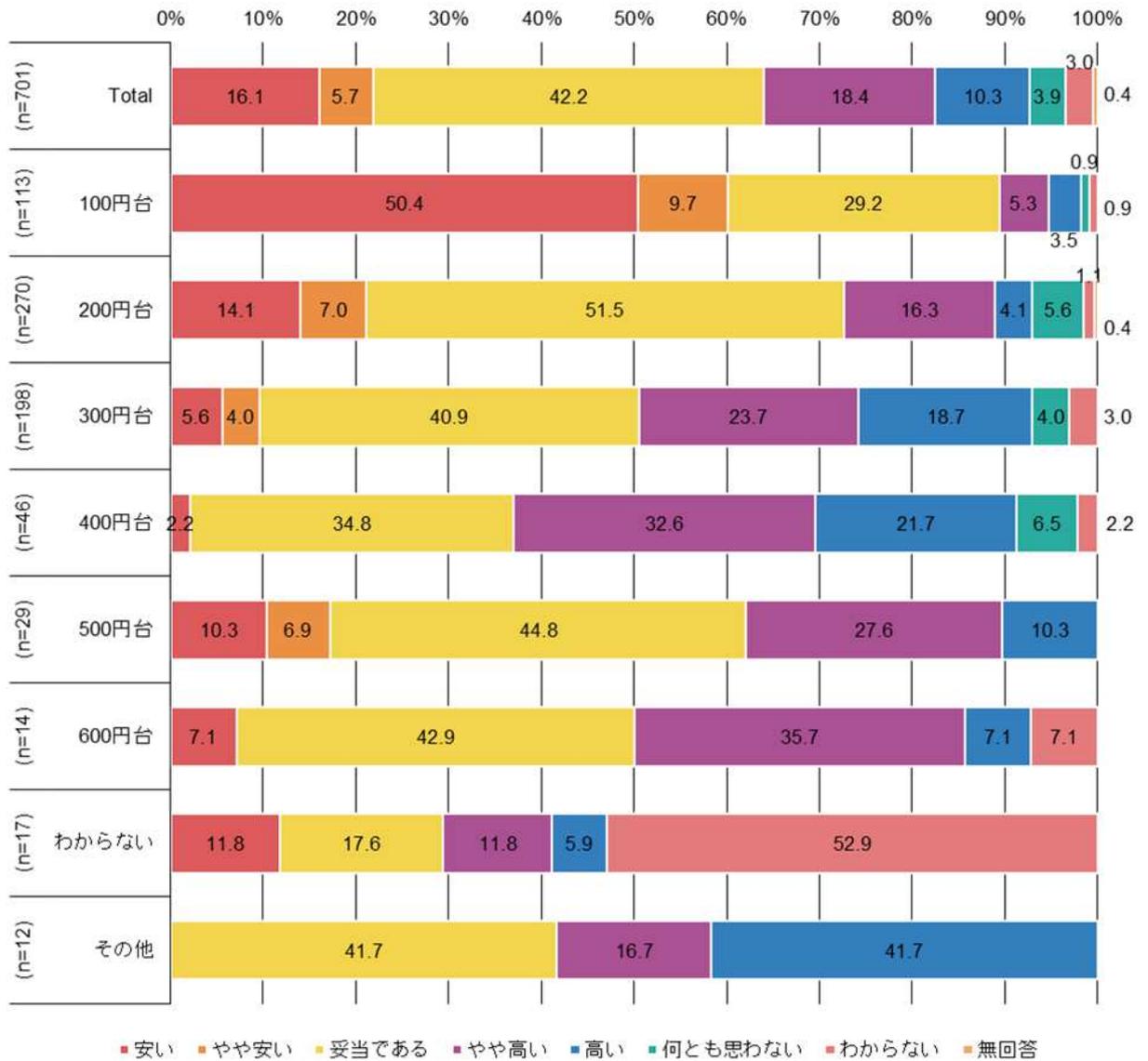


図 36 主に利用するおいでんバスの区間の片道運賃についての感想

問 12 現在のおいでんバスは、同サービス水準の5年前の運行経費と比べて約7%（約8,500万円）増加しており、さらに今から10年後の運行経費は、今より約20%の増加が見込まれます。サービス水準を維持していくために、仮に今後5年のうちに運賃を上げることになった場合、許容できる値上げ額をお答えください。（単一回答）

○ 全体では「20円～30円」の割合が最も高く25.5%となっている。次いで、「40円～50円（21.0%）」、「10円（15.5%）」となっている。

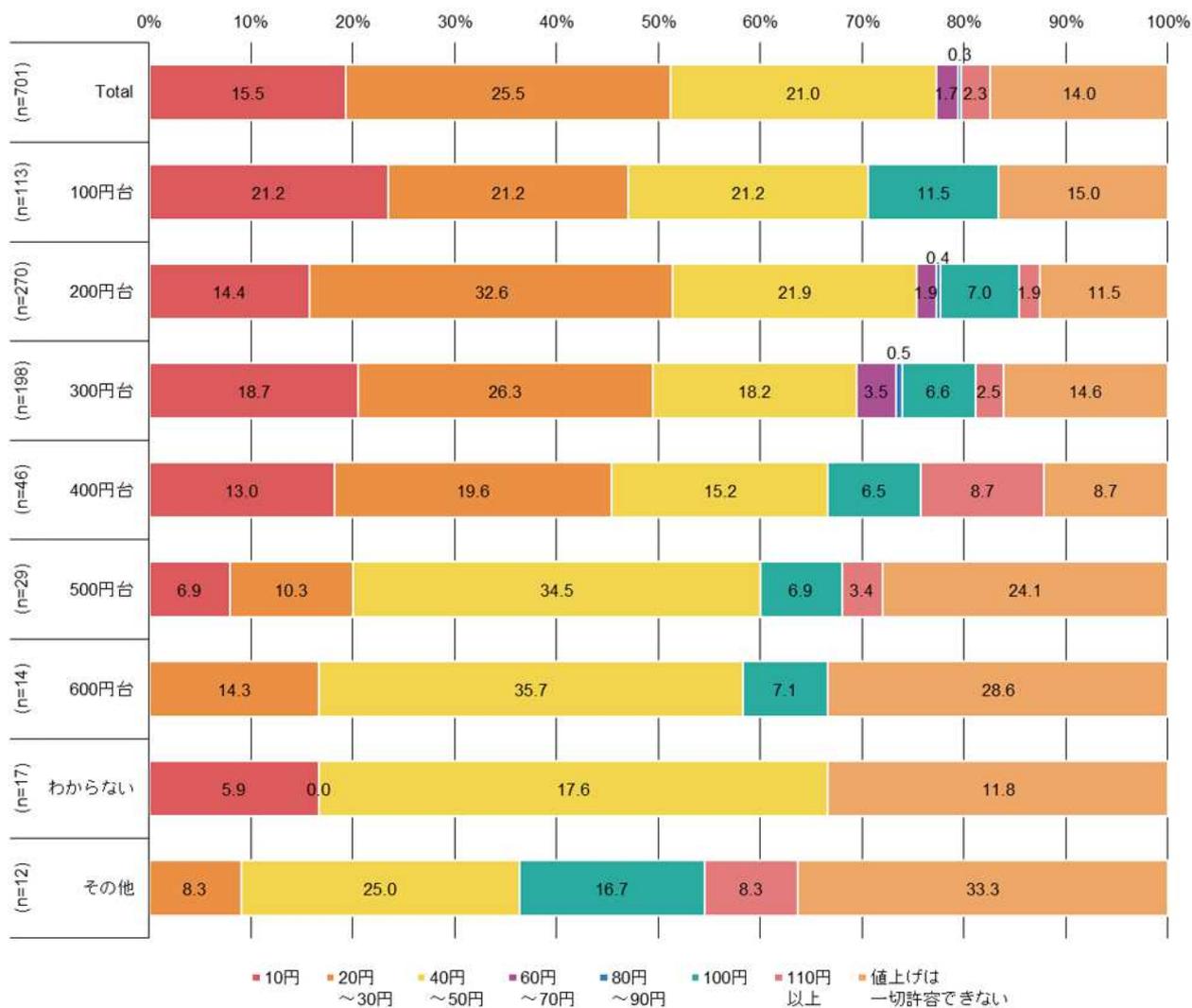


図 37 おいでんバスの値上げ許容額

(3) 高校生アンケート

1) 調査の概要

配布対象	市内の高校等に通う高校生等 (対象高校等) 足助高校、衣台高校、猿投農林高校、豊田高校、豊田西高校、豊田東高校、松平高校、 杜若高校、豊田北高校、豊田高専、豊田大谷高校
実施方法	二次元コードの付いたチラシ等を配布してスマホなどからウェブ回答
配布方法	高校等を通じて配布
実施期間	2024年9月17日～10月7日
回収数	3,497件

2) 結果の概要

①：高校等の最寄りバス停の待合環境の満足度について、「満足」「やや満足」の合計よりも「やや不満」「不満」の合計割合が高いのは、衣台、猿投農林、豊田、豊田西、豊田東、松平高校でした。

②：公共交通の満足度については、豊田・豊田西高校では名鉄バス、豊田東・松平高校ではおいでんバスと名鉄バス、豊田高専では名鉄バスと名古屋鉄道、愛知環状鉄道に対する不満の割合が多かったです。

3) 調査結果詳細

<通学手段> 晴天時の通学手段を以下からすべて選んでください。

	n	おいで んバス	名鉄バ ス（市 内路 線）	名古屋 鉄道	愛知環 状鉄道	JR	リニモ	その他 のバス	タク シー	家族の 送迎	自転車	徒歩の み	その他
Total	3497	15.6%	7.5%	26.7%	8.2%	2.1%	1.0%	3.4%	0.0%	18.1%	55.7%	7.3%	1.0%
足助高校	44	59.1%	6.8%	2.3%	0.0%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	36.4%	13.6%	11.4%	2.3%
衣台高校	276	5.1%	20.3%	4.3%	3.6%	0.4%	2.2%	1.8%	0.0%	19.6%	76.8%	3.3%	0.4%
猿投農林高校	331	23.6%	7.6%	19.6%	5.7%	2.4%	1.2%	0.0%	0.0%	19.9%	52.9%	10.6%	0.6%
豊田高校	286	15.7%	2.1%	43.0%	4.9%	2.4%	0.0%	0.7%	0.0%	17.1%	63.3%	2.4%	1.0%
豊田西高校	792	8.6%	8.1%	33.8%	9.6%	1.4%	0.1%	0.5%	0.1%	16.5%	47.0%	11.1%	1.5%
豊田東高校	253	23.3%	15.4%	19.4%	12.6%	1.2%	0.4%	0.8%	0.0%	20.9%	75.5%	4.3%	0.8%
松平高校	337	38.0%	4.7%	2.7%	3.9%	1.2%	1.8%	1.5%	0.0%	5.6%	63.2%	7.1%	0.3%
杜若高校	521	6.5%	2.7%	27.6%	6.3%	2.9%	0.4%	16.3%	0.0%	23.4%	57.8%	6.1%	1.0%
豊田北高校	83	31.3%	6.0%	30.1%	7.2%	1.2%	1.2%	1.2%	0.0%	13.3%	77.1%	4.8%	0.0%
豊田高専	14	14.3%	0.0%	57.1%	21.4%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	21.4%	35.7%	14.3%	0.0%
豊田大谷高校	560	12.0%	6.3%	41.1%	14.6%	3.9%	2.1%	2.5%	0.0%	19.3%	40.5%	6.8%	1.3%

図 38 晴天時の通学手段

<通学手段> 晴天時の自宅から高校等までの所要時間を教えてください。

	n	～15 分	15～ 30分	30分 ～1時 間	1時間 ～1時 間半	1時間 半～2 時間	2時間 以上
Total	3497	10.9%	33.7%	40.6%	13.2%	1.6%	0.1%
足助高校	44	15.9%	34.1%	34.1%	11.4%	4.5%	0.0%
衣台高校	276	12.3%	43.8%	33.7%	8.3%	1.8%	0.0%
猿投農林高校	331	9.4%	43.2%	35.0%	11.5%	0.9%	0.0%
豊田高校	286	11.2%	31.1%	47.9%	9.4%	0.3%	0.0%
豊田西高校	792	8.5%	33.0%	45.5%	12.1%	1.0%	0.0%
豊田東高校	253	11.5%	30.8%	42.7%	13.0%	1.6%	0.4%
松平高校	337	13.6%	40.9%	33.5%	10.4%	1.2%	0.3%
杜若高校	521	11.7%	34.2%	35.3%	16.7%	2.1%	0.0%
豊田北高校	83	19.3%	34.9%	33.7%	10.8%	1.2%	0.0%
豊田高専	14	7.1%	14.3%	14.3%	50.0%	7.1%	7.1%
豊田大谷高校	560	10.0%	22.1%	47.0%	18.0%	2.7%	0.2%

図 39 晴天時の自宅から高校等までの所要時間

<通学手段>雨天時は、晴天時と同じ通学手段ですか？

	n	はい、同じです	いいえ、違う通学手段です
Total	3497	75.7%	24.3%
足助高校	44	86.4%	13.6%
衣台高校	276	76.1%	23.9%
猿投農林高校	331	76.4%	23.6%
豊田高校	286	67.8%	32.2%
豊田西高校	792	78.7%	21.3%
豊田東高校	253	59.7%	40.3%
松平高校	337	80.1%	19.9%
杜若高校	521	77.9%	22.1%
豊田北高校	83	51.8%	48.2%
豊田高専	14	85.7%	14.3%
豊田大谷高校	560	79.8%	20.2%

図 40 雨天時と晴天時の通学手段

<通学手段>雨天時の通学手段を以下からすべて選んでください。

	n	おいでんバス	名鉄バス(市内路線)	名古屋鉄道	愛知環状鉄道	JR	リニモ	その他のバス	タクシー	家族の送迎	自転車	徒歩のみ	その他
Total	850	19.8%	13.1%	17.3%	6.5%	1.8%	0.2%	1.6%	0.0%	73.8%	5.4%	6.9%	2.5%
足助高校	6	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%
衣台高校	66	10.6%	25.8%	4.5%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	71.2%	4.5%	3.0%	4.5%
猿投農林高校	78	21.8%	6.4%	21.8%	6.4%	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	80.8%	5.1%	3.8%	1.3%
豊田高校	92	14.1%	4.3%	34.8%	4.3%	2.2%	0.0%	1.1%	0.0%	73.9%	1.1%	8.7%	1.1%
豊田西高校	169	8.3%	20.7%	15.4%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	75.7%	7.7%	4.1%	2.4%
豊田東高校	102	46.1%	35.3%	16.7%	10.8%	2.0%	0.0%	2.0%	0.0%	65.7%	4.9%	9.8%	1.0%
松平高校	67	50.7%	7.5%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	55.2%	7.5%	6.0%	0.0%
杜若高校	115	2.6%	0.9%	15.7%	6.1%	3.5%	0.0%	3.5%	0.0%	82.6%	7.0%	12.2%	5.2%
豊田北高校	40	42.5%	10.0%	22.5%	7.5%	2.5%	0.0%	5.0%	0.0%	67.5%	10.0%	7.5%	2.5%
豊田高専	2	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	50.0%	0.0%
豊田大谷高校	113	12.4%	3.5%	20.4%	8.0%	1.8%	1.8%	4.4%	0.0%	77.9%	2.7%	6.2%	3.5%

図 41 雨天時の通学手段

<通学手段>雨天時の自宅から高校等までの所要時間を教えてください。

	n	～15分	15～30分	30分～1時間	1時間～1時間半	2時間以上
Total	850	22.1%	37.9%	28.7%	11.2%	0.1%
足助高校	6	33.3%	33.3%	16.7%	16.7%	0.0%
衣台高校	66	27.3%	43.9%	18.2%	10.6%	0.0%
猿投農林高校	78	28.2%	32.1%	28.2%	11.5%	0.0%
豊田高校	92	19.6%	35.9%	39.1%	5.4%	0.0%
豊田西高校	169	8.3%	52.1%	31.4%	8.3%	0.0%
豊田東高校	102	11.8%	33.3%	28.4%	26.5%	0.0%
松平高校	67	35.8%	46.3%	9.0%	9.0%	0.0%
杜若高校	115	39.1%	25.2%	26.1%	9.6%	0.0%
豊田北高校	40	35.0%	25.0%	35.0%	5.0%	0.0%
豊田高専	2	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
豊田大谷高校	113	16.8%	36.3%	36.3%	9.7%	0.9%

図 42 雨天時の自宅から高校等までの所要時間

<通学手段>おいでんバスで最もよく利用する支払い方法は何ですか？

	n	ICカード定期券	交通系IC（定期券を除く）	現金	その他
Total	664	58.4%	30.1%	11.1%	0.3%
足助高校	27	92.6%	7.4%	0.0%	0.0%
衣台高校	18	44.4%	16.7%	38.9%	0.0%
猿投農林高校	92	67.4%	27.2%	5.4%	0.0%
豊田高校	55	72.7%	25.5%	1.8%	0.0%
豊田西高校	80	70.0%	27.5%	1.3%	1.3%
豊田東高校	88	44.3%	51.1%	4.5%	0.0%
松平高校	153	51.0%	30.7%	18.3%	0.0%
杜若高校	34	67.6%	26.5%	2.9%	2.9%
豊田北高校	37	54.1%	37.8%	8.1%	0.0%
豊田高専	2	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	78	46.2%	23.1%	30.8%	0.0%

図 43 おいでんバスで最もよく利用する支払い方法

<高校等の最寄りバス停の待合環境>

下校時にバスを利用する際に、バス停でどれくらいバスを待っていますか？

	n	～15分	15～30分	30分～1時間	1時間以上
Total	902	42.4%	37.9%	16.3%	3.4%
足助高校	30	56.7%	33.3%	6.7%	3.3%
衣台高校	75	28.0%	53.3%	16.0%	2.7%
猿投農林高校	108	38.9%	37.0%	21.3%	2.8%
豊田高校	64	39.1%	54.7%	6.3%	0.0%
豊田西高校	165	50.3%	37.6%	9.7%	2.4%
豊田東高校	106	45.3%	35.8%	17.0%	1.9%
松平高校	161	24.2%	34.8%	31.1%	9.9%
杜若高校	45	51.1%	35.6%	11.1%	2.2%
豊田北高校	39	51.3%	35.9%	12.8%	0.0%
豊田高専	2	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	107	58.9%	28.0%	11.2%	1.9%

図 44 下校時のバス利用時の待機時間

<高校等の最寄りバス停の待合環境>

バス停で長時間バスを待っている理由を教えてください。

	n	学校内で待つことができないから	座席に座りたいから	その他
Total	178	33.7%	28.1%	38.2%
足助高校	3	33.3%	0.0%	66.7%
衣台高校	14	57.1%	21.4%	21.4%
猿投農林高校	26	30.8%	19.2%	50.0%
豊田高校	4	50.0%	0.0%	50.0%
豊田西高校	20	40.0%	0.0%	60.0%
豊田東高校	20	40.0%	20.0%	40.0%
松平高校	66	25.8%	48.5%	25.8%
杜若高校	6	33.3%	33.3%	33.3%
豊田北高校	5	20.0%	20.0%	60.0%
豊田高専	0	0.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	14	35.7%	21.4%	42.9%

図 45 バス停で長時間待機する理由

< 高校等の最寄りバス停の待合環境 >

高校等の最寄りバス停の待合環境の満足度をおしえてください。

	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%

図 46 高校等の最寄りバス停の待合環境の満足度

< 高校等の最寄りバス停の待合環境 >

高校等の最寄りバス停の待合環境について、改善してほしいことや期待があれば教えてください。

	n	座るところが欲しい	雨に濡れないように（日よけができるように）屋根が欲しい	待機する場所をもっと確保してほしい	明かりがないので照明を付けて欲しい	わからない	その他
Total	329	55.0%	65.7%	47.7%	18.8%	3.3%	16.4%
足助高校	3	66.7%	66.7%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%
衣台高校	30	73.3%	63.3%	60.0%	23.3%	0.0%	10.0%
猿投農林高校	36	25.0%	61.1%	52.8%	2.8%	0.0%	22.2%
豊田高校	15	53.3%	66.7%	33.3%	13.3%	0.0%	6.7%
豊田西高校	55	56.4%	40.0%	32.7%	14.5%	5.5%	23.6%
豊田東高校	60	58.3%	78.3%	38.3%	25.0%	5.0%	18.3%
松平高校	84	60.7%	78.6%	61.9%	22.6%	1.2%	10.7%
杜若高校	12	16.7%	25.0%	33.3%	16.7%	16.7%	25.0%
豊田北高校	9	44.4%	55.6%	77.8%	11.1%	0.0%	22.2%
豊田高専	1	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	24	70.8%	79.2%	41.7%	20.8%	8.3%	16.7%

図 47 高校等の最寄りバス停の待合環境に関する改善点や期待

<公共交通の満足度> 公共交通の満足度について教えてください。

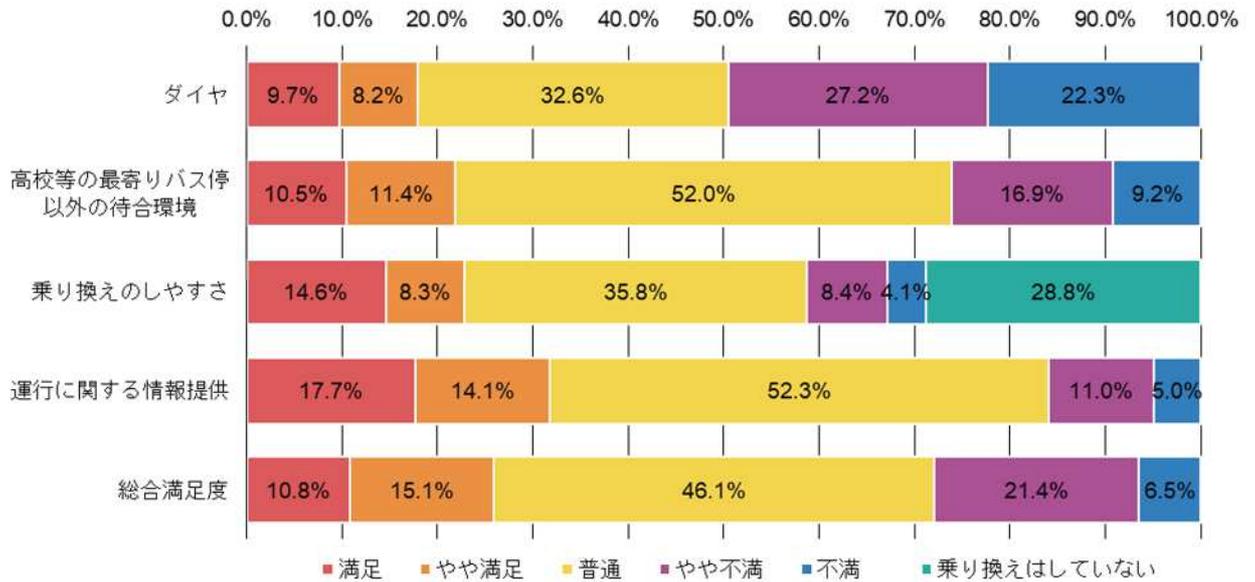


図 48 公共交通の満足度

<高校受験の際の選択> 受験する高校等を選ぶ際に、通学手段が原因で受験を諦めた学校はありましたか？

	n	あった	なかった	わからない
Total	3497	13.1%	71.7%	15.2%
足助高校	44	20.5%	56.8%	22.7%
衣台高校	276	9.4%	72.5%	18.1%
猿投農林高校	331	15.1%	71.9%	13.0%
豊田高校	286	14.0%	74.1%	11.9%
豊田西高校	792	14.4%	75.0%	10.6%
豊田東高校	253	20.2%	66.0%	13.8%
松平高校	337	12.5%	68.0%	19.6%
杜若高校	521	11.9%	71.0%	17.1%
豊田北高校	83	8.4%	72.3%	19.3%
豊田高専	14	14.3%	78.6%	7.1%
豊田大谷高校	560	10.0%	71.4%	18.6%

図 49 受験する高校等を選ぶ際に、通学手段が原因で受験を諦めた学校の有無

(4) 市民ワークショップ

1) ワークショップの概要

次期地域公共交通計画の策定にあたり、市民が安心して移動できる地域づくりを目指し、公共交通ネットワークや共助交通のあり方について市民とともに考える機会としてワークショップを開催しました。ワークショップの概要は、以下のとおりです。

実施期間	2025年9月12日(金) 13:00~16:00
実施場所	豊田市福祉センター34会議室
参加人数	26人(40代:1人、50代:2人、60代:6人、70代:10人、80代以上:7人)



図 50 ワークショップの様子(左:班ごとに議論、右:班ごとに議論した結果を発表)

2) ワークショップの概要

① 普段の生活での訪問先と移動手段

【訪問先】

普段の生活でよく行く場所は、「買物(49件)」「観光・娯楽・交流を行う施設や公園、交流館等(43件)」が多く、次いで「病院(24件)」「文化施設の図書館、交流館、美術館等(15件)」「社会的活動を行う文化センター、福祉センター等(11件)」「交通(鉄道駅等)(10件)」「生活(郵便局・市役所等)(4件)」「仕事(職場等)(2件)」の順に多く、「観光・娯楽・交流を行う施設や公園、交流館等」が、買物と同程度の行先となっていました。

【移動手段】

公共交通を利用して移動しているのは1割以下で鉄道駅や病院、スーパー、飲食店、職場への移動の際に活用しており、約8割が「自動車」による移動でした。

②10年後も通い続けたいと思う場所と移動手段

10年後も通い続けたい場所として具体的に示された意見をみると、8割の方が「公共交通」を利用して「買物、病院、生活、観光・娯楽・交流、文化施設、社会的活動」のために移動すると回答しており、ワークショップで意識が変化してきていることが伺えました。

公共交通を選択した理由は、「家族に依頼できない、車を運転しなくなるから、バス・鉄道の活用、タクシーの利用」といった意見の他、「企業の送迎バス、自動車学校のバス」といった地域にある既存の輸送資源の活用について要望する意見もありました。

③10年後の移動手段の実現のためにやるべきこと

10年後の移動手段を実現するために、誰がどの様なことをするべきか、「市（行政）、バス・タクシー会社、地域（市民）、その他」別に意見を出し合いました。

市（行政）	<ul style="list-style-type: none"> ・補助金、無料バス・登録性の送迎サービスなど、高齢者の外出支援につながる取組 ・路線の見直しやサービスの見直し ・各自治区の移動の取組や共助交通の車や保険、運転手の育成・確保など、地域の取組に対する支援
バス・タクシー会社	<ul style="list-style-type: none"> ・料金割引 ・ドライバーの育成や路線網の充実など
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none"> ・共助交通の実施やお助け隊の発足など、地域で何とかしようという取組 ・可能な範囲で徒歩移動の心がけ
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・通学の利便性確保など地域の若者に対する意見 ・自家用車に頼らないで移動できる仕組みの要望

3) ワークショップの詳細

具体的な施設名や名称等を確認しているため、以下のカテゴリ分類を行いました。

カテゴリ	訪問場所の内容等
買物	スーパー、商業施設、ドラッグストア、ホームセンター等
病院	総合病院、内科、整形外科、クリニック等
交通	鉄道駅等
生活	市役所、郵便局等
仕事	職場等
観光・娯楽・交流	観光施設、観光地、飲食店、喫茶店、交流施設（公園・交流館を含む）等
文化施設	美術館、博物館、図書館等
社会的活動	文化センター、福祉センター、小学校等
その他	廃棄施設、不明

表 6 普段の生活で訪れる場所のカテゴリ分類

普段の生活で訪れている場所と移動手段についての意見を整理しました。

カテゴリ	意見数	移動手段 (件)	
買物	49	公共交通	1
		自動車	40
		徒歩・自転車	8
		計	49
病院	24	公共交通	2
		自動車	19
		徒歩・自転車	3
		計	24
交通	10	公共交通	4
		自動車	3
		徒歩・自転車	3
		計	10
生活	5	公共交通	0
		自動車	4
		徒歩・自転車	1
		計	5
仕事	2	公共交通	1
		自動車	1
		徒歩・自転車	0
		計	2
観光・娯楽・交流	43	公共交通	2
		自動車	37
		徒歩・自転車	4
		計	43
文化施設	15	公共交通	1
		自動車	8
		徒歩・自転車	6
		計	15
社会的活動	11	公共交通	0
		自動車	8
		徒歩・自転車	3
		計	11
その他	5	公共交通	0
		自動車	5
		徒歩・自転車	0
		計	5
合計	164	公共交通	12 (7%)
		自動車	125 (77%)
		徒歩・自転車	27 (16%)
		計	164

表 7 普段の生活で訪れる場所のカテゴリ分類

10年後も通いたい場所への移動手段についての意見を整理しました。

利用したい 移動手段	理由や要望等	意見数	備考
公共交通	・AI カー（AI タクシー）の活用	1	タクシー
	・タクシー	1	
	・福祉タクシーの活用	1	
	・タクシー代を安くする	1	
	・観光地に行くのは年数回なので、バスが使いやすい	1	バス
	・公共交通バスに乗ろうと思うと、目的地の反対方向を経由してから向かう必要がある。もっと便利で使いやすくしてほしい。	1	
	・廃線になった名鉄の路線バスの復活	1	
	・便数が多くなれば利用したい	1	
	・免許返納をする場合は交通機関になる	1	
	共助交通	・共助交通	1
その他	・バス・鉄道の乗り継ぎ	1	
	・無料パスポート	1	
	計	12	

表 8 10年後も通いたい場所への移動手段

移動手段を実現するために市（行政）、バス・タクシー会社、地域（市民）等の役割に関する意見について整理しました。

誰が	何をすべきか	意見数
市（行政）	補助金（高齢者の料金、シニアカー、シルバーカー）	5
	無料バス、登録制の送迎サービス	2
	路線等の見直し（バス路線の充実、市を超えた乗り入れ） サービスの見直し（長距離路線バスのトイレ導入、家⇄バス停の 移動もサービス化）	4
	新たなシステム導入（AIカー・AIバス）	1
	取組支援（各自治区の移動の取組、共助の車や保険）	2
	事業者の運転手の育成・確保	1
	その他（歩道整備、市民目線の政策、主要な病院前に駅設置）	4
	計	19
バス・タクシー会社	補助金・料金割引（タクシー補助、タクシー料金割引、無料や相 乗り割引、病院へのバス代）	4
	路線等の見直し（バスの巡回路線の見直し）	1
	普通乗用車のワンボックス導入	1
	ドライバー育成（タクシードライバーの育成、運転手（外国人を 含むの育成・確保）	2
	計	8
地域（市民）	できる範囲で徒歩移動	2
	共助交通（運転手に手を挙げる、地域で運用、申請）	3
	市の施策に協力（利用する）	1
	地域で「お助け隊」の発足	1
	Uber 地域バスの導入	1
	計	8
その他	送迎サービス（病院の送迎）	1
	交通サービスを張り巡らせる	1
	LRT の導入	2
	無人カーゴの開発	2
	水源カーシェアの取組の簡素化	1
	共助交通・将来の担い手確保	1
	通学の利便性確保	1
	その他（他都市を参考にした制度、街の魅力、目的地の集約、 状況に応じた多彩な選択肢）	4
	計	14
合計	49	

表 9 移動手段を実現するためにやるべきこと

資料5 事業者ニーズ

(1) バス運転手調査

1) 調査の概要

調査の目的	豊田市内において、基幹バスの運行を行う事業者の運転手不足の現状や運転手の採用、その他事業者が抱えている課題を調査することを目的として実施した。
調査対象者	豊田市内において基幹バスの運行を行っている事業者3者 (名鉄バス(株)、豊栄交通(株)、(株)オーワ)
調査方法	調査対象者に、質問シートをメールにて送付し、回答していただいた。また、質問シートの回答内容についての追加調査をヒアリング及び書面にて実施した。
調査内容	バス事業者の現状、運転手の定着に向けた取り組み、運転手の採用等について調査を実施した。
実施期間	質問シートへのご回答：2024年9月30日から2024年10月15日まで ヒアリング調査：2024年10月30日 書面での調査：2024年11月6日

2) 調査の結果

運転手不足の実態

- 豊田市内の路線バス運行における運転手の必要人数は、3者合計で176人であった。必要人数に対する不足人数は、3者合計で31人となっており、運転手不足が顕著であった。なお、運転手数には、路線バス専任だけでなく貸切バスとの兼務者を含んでいる。
- 今後については、いずれのバス事業者も、運転手不足が悪化すると予測している。

運転手不足の要因と対応	
(ア) 必要人数の増加	
○ 2024年4月1日の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正に伴い、必要となる運転手数が1割以上増加したという声があった。特に、連続した休息時間が9時間以上になったことから、夜間勤務後の早朝勤務シフトが組みにくくなったという声があった。	
(イ) 確保できる運転手数の減少	
○ 運転手数の確保には、離職者数を減少させるとともに、採用者数を増加させることが求められる。	
○ 離職者については、転職者が増加するとともに、高齢者の体力面等からの退職も増加している。一方で、採用については、新卒採用はほとんどなく、中途採用が大部分であるが、中途採用では同業間の競争が激化していることから、予定の運転者数を確保しにくい環境にあった。	
○ そのため、確保できる運転手数が減少している。	
運転手不足への対応	
○ (ア)、(イ)の影響に伴い、バス事業者における運転手不足が生じており、以下の対応を実施している。	
①追加的な残業の増加	
②路線バス業務と貸切バス業務の兼務	
③ダイヤによる減便	
○ 上記をまとめたものが、以下である。	

図 51 バス運転手不足の要因と対応

運転手の確保が難しい要因

(ア) 運転手の年齢構成

- 下記の表のとおり、若い運転手（40歳以下）が16%と非常に少ない状況である。
- 若年層はバス運転手に対する関心が薄いと、バス事業者は感じているようであった。その理由として、将来自動運転の導入が見込まれることから、キャリアの展望が描けないことがあるのではないかという意見もあった。

年齢	構成比
～40歳	16%
41～60歳	69%
61歳～	15%

表 10 運転手の年齢構成

(イ) 離職・採用の状況

- 2020年度から2023年度における離職と採用の状況は、離職者数が採用者数を2割弱上回っている。
- 離職については、転職者が増加するとともに、高齢者の体力面等からの退職も増加している。全運転者数に占める離職者数の割合は、5%以上になることが多い。その割合は、事業者・年度により異なるが、10%超になることもあった。なお、高齢の運転手については、運転能力に問題がない場合は雇用を続けることを可能にし、70代の運転手が業務するバス事業者もある。
- 一方、採用については、新卒採用はほとんどなく、中途採用が大部分であった。バス事業者からは、同業間での取り合いが激化しているという声があった。
- 新卒採用がほとんどない理由としては、前述の若年層はバス運転手に対する関心の薄さが考えられる。
- 中途採用においては、バス事業者によると、大型二種免許保有者の取り合いが同業間で激化しているという声があった。また、採用1人当たりにかかる費用は50万円以上で、その費用は昨今上昇傾向とのことであり、採用に関連する費用が負担になってきていると考えられる。
- また、バス事業者は、運転手を確保するために、賃上げ、住宅関連の支援等の報酬の増加、施設等の働く環境の整備等の処遇の改善を進めている。

豊田市とともに改善や見直しを進めたいこと	
(ア) 運転手の採用及び定着	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 運転手採用に関する情報発信の拡充については、個別企業では情報発信力が弱く、市と連携し、市ホームページを活用した運転手の採用に向けた情報の掲載やイベント開催をして欲しいという希望があった。 ○ 運転手の確保の方法として期待される外国人採用については、定住費等に対する支援をして欲しいという希望があった。 ○ 運転手が働きやすい環境の整備については、女性の積極的採用を行うため、女子トイレ等の施設の整備に関する費用を支援して欲しいという希望があった。 ○ 運転手の定住に向けた支援については、豊田市の魅力を積極的に発信し、他県・他市からの流入を促進させる取り組みの実施、運転手への住宅支援・入職支援金支給を行って欲しいという希望があった。 	
(イ) バスの運行	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 路線の再編、ダイヤ、運行体制の見直しについては、行政地区をまたぐバス路線の運行（デマンドバスなど）、同じ時間で同じ目的地に向かい経路が異なる路線について効率化したダイヤの見直しを行って欲しいという希望があった。 ○ 運行の担い手の多様化、新たな担い手の参入促進については、中山間地などでの地域バスの運行の見直しを行って欲しいという希望があった。 ○ 上記をまとめたものが、以下である。 	
運転手の 採用及び定着	<ul style="list-style-type: none"> ■ 採用のための情報発信の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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）
バスの運行	<ul style="list-style-type: none"> ■ 路線の再編、ダイヤ、運行体制の見直し <ul style="list-style-type: none"> ✓ （行政地区をまたぎ）より長距離での運行、（同じ方向への運行や近接する）路線の見直し ✓ 効率的な運行を可能にするダイヤの見直し ✓ （同じ方向への運行や近接する路線の運行における）共同企業体の組成 ■ 運行の担い手の多様化、新たな担い手の参入促進 <ul style="list-style-type: none"> ✓ （中山間地などでの）地域バスにおける運行の見直し
図 52 バス事業者が豊田市とともに改善や見直しを進めたいこと	

運転手確保に向けた課題

(ア) 運転手

- 運転手の課題については、属性別に言及する。
- まず、大型二種免許の保有者については、採用活動に関連する情報発信の強化、豊田市内で運転手として定着してもらうための支援が必要である。
- 次に、大型二種免許の未保有者については、例えば、利用者数の少ない路線において、中型二種免許保有者で運行できる車両での運行体制の設計等が必要である。
- さらに、外国人については、特定技能制度における採用を進めるとともに、豊田市内に定着してもらうための支援が必要である。

(イ) 事業者

- 事業者の課題については、既存のバス事業者だけでなく、大型二種免許の未保有者が属する他の運輸事業者も含めた運行体制を可能にすることを目指していく必要がある。

(ウ) バス利用者

- バス利用者の過度な要求が運転手にストレスを与え、運転にも支障をきたす懸念があることから、いわゆるカスタマーハラスメントを防止することが求められる。そのような対応は、運転手の負担軽減・離職防止につながると考えられる。

(エ) 豊田市

- 豊田市は、路線の積極的維持のため、バス事業者と連携して、運転手については採用・定着の促進、バスの運行については燃料費・人件費上昇等に運行費用増加への対応を行う必要がある。
- 次に、バス事業者が効率的な運行を行うことができるように、バス事業者と連携して、路線、ダイヤ、運行体制の見直しを行う必要がある。
- また、新たな運行の担い手となる運転手や、その運転手が所属する事業者が参入できるような仕組みづくりを検討することが必要である。

まとめ

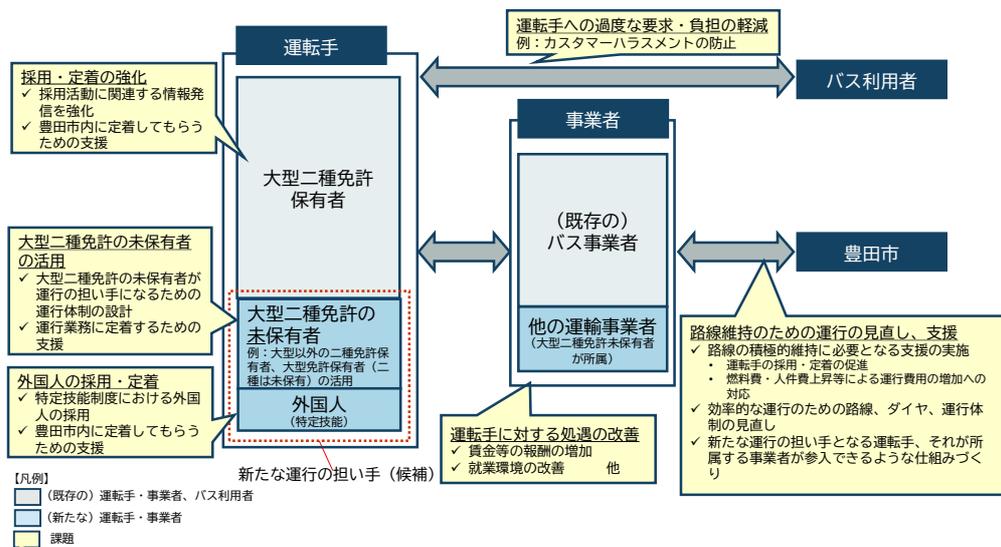


図 53 運転手確保に向けた課題

資料6 評価指標及び確認指標の算出方法・目標値の考え方

序

1

2

3

4

5

資

設定した評価指標及び確認指標の算出方法、目標値の考え方は、以下のとおりです。

評価指標	算出方法
おいでんバスの 運行頻度 (サービスレベル)	<p><算出方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 時間帯の便数で評価します <p><目標値の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ サービスレベルの目安を踏まえて、高ければ維持、低い場合は向上を目指します
主要施設への アクセス状況	<p><算出方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市内の主要施設及び出発地点において、主要施設と出発地点間の移動において、移動時間も考慮して、公共交通のみでアクセス可能かを評価します <p><目標値の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 立地適正化計画との連携より、公共交通で都市機能誘導施設にアクセスできることを目指します <p><主要施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 都市機能誘導区域より選定（高校・病院） <p><出発地点></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 各支所
高齢者・こども向け 制度の利用状況	<p><算出方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者・こども向けの公共交通利用支援制度（例：おでかけパス 70、高校生等バス通学定期券購入費補助金など）の利用件数を対象とします <p><目標値の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 移動手段が限られる高齢者やこどもに対して、公共交通の利用促進を図ることで、おでかけ機会の創出や公共交通の利用者数を増やすことを目指します
FCバス、EVバス等 先進車両の 導入台数	<p><算出方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市内の路線バスにおけるFCバス、EVバス等の先進車両の導入台数を集計します <p><目標値の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 先進車両の導入により、地域公共交通の環境性能向上と次世代モビリティ社会の推進を図ります
共助交通の 取組支援件数	<p><算出方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 共助交通の取組に対して、市が行った支援件数を集計します <p><目標値の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市が伴走支援を実施することで、共助交通の推進を図ります
1日あたりの 公共交通利用者数	<p><算出方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 基幹交通（鉄道、基幹バス）と地域内交通（地域バス、地域タクシー、タクシー）の利用者数を対象とします <p><目標値の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 人口減少が見込まれる中でも、利用促進策等により、利用者数を増やすことを目指します
公共交通の分担率	<p><算出方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 国勢調査を基に、公共交通の分担率を算出します <p><目標値の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車に過度に依存せず、公共交通の利用頻度を高め、公共交通の分担率の増加を目指します

確認指標	算出方法
乗車1回あたりの 財政負担額	<p><算出方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ おいでんバス、地域バス・地域タクシーの年間の市負担金額（運行経費－収入）を年間利用者数で割り返し算出します <p><確認指標の考え方></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 市の財政負担額を定期的に把握するための指標であり、運行における収支状況を確認します。

資料7 豊田市内を運行する基幹バス・地域バス・地域タクシーの一覧

豊田市が交付を受けている地域公共交通確保維持事業の補助金は、以下のとおりです。

● 地域間幹線系統補助

複数の市町村をまたいで運行する広域幹線的な路線バスが、サービスを確保して運行を続けるために、国が赤字の運行経費の一部を補助する制度です。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

補助率
1/2

主な補助要件

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること
(平成13年3月31日時点で判定)
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ※ 1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数)
- ※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- ・経常赤字が見込まれること

＜補助対象経費算定方法＞
 予測費用
 (事業者のキロ当たり経常費用見込額
 × 系統毎の実車走行キロ)
 -
 予測収益
 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額
 × 系統毎の実車走行キロ)

● 地域内フィーダー系統補助

幹線に接続して、住宅地や商店街などの細かい移動を補うフィーダー路線やデマンド交通の赤字を、サービス確保と運行維持のために国が一部補助する制度です。

補助内容

- 補助対象事業者
地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額

補助率
1/2以内

主な補助要件

- ・市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

● 車両購入に係る補助

車両購入補助は、老朽更新による安全確保や、利用者利便の向上を図る目的で、国がバス等の購入費や減価償却費の一部を補助する制度です

補助内容

- 補助対象事業者
 【車両減価償却費等補助】
 幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者
 又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
 フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
 【公有民営補助】
 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
 ※ 令和6年度までは乗合事業者も対象
- 補助対象経費
 【車両減価償却費等補助】
 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額
 (地域公共交通利便増進計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可)
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
 ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
 ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
 ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 ①ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 ②ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)
 ③小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)
 ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

【公有民営補助】
 補助対象車両購入費用
 ※補助対象経費の限度額
 ① ノンステップ型車両：1,500万円
 ② ワンステップ型車両：1,300万円
 ③ 小型車両：1,200万円
 ④ 都市間連絡用車両：1,500万円

<出典> 国土交通省

図 54 地域公共交通確保維持事業について

基幹バス路線の一覧については、以下のとおりです（令和8年3月時点）。

名称	実施主体	路線名	区間	地域間幹線系統補助 及び 車両購入費補助
とよたおいでんバス	豊田市 (運行は交通事業者)	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	交通事業者	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	●		

※ 基幹バスについては、道路運送法第4条（路線定期運行）に基づく運行。

※ 自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

地域間幹線系統の役割については、以下のとおりです。

名称	路線名	役割
おいでんバス	さなげ・足助線	浄水地区と足助地区を結び、主に通学通勤等の生活移動を担う。
	小原・豊田線	小原地区と豊田市中心部を結び、主に通勤通学等の生活移動を担う。
	旭・豊田線	旭地区と豊田市中心部を結び、主に通勤通学等の生活移動を担う。
	下山・豊田線	下山地区と豊田市中心部を結び、主に通勤通学等の生活移動を担う。
	藤岡・豊田線(西中山経由)	藤岡地区と豊田市中心部を結び、主に通勤通学等の生活移動を担う。
	藤岡・豊田線(加納経由)	
名鉄バス	大沼線	下山地区と豊田市外を結び、主に通勤通学等の生活移動を担う。
	矢並線	足助地区と豊田市中心部を結び、主に通勤通学等の生活移動を担う。
	岡崎・足助線	足助地区と豊田市外を結び、主に通勤通学等の生活移動を担う。

地域バス及び地域タクシーの一覧については、以下のとおりです（令和8年3月時点）。

名称	実施主体	路線名	運行エリア	運行日	地域間幹線・地域内フィーダー系統補助及び車両購入費補助	
地域バス	豊田市（運行は交通事業者）	高岡地域バス	路線①	明知下公民館～若林駅西	毎日	●地域間幹線（路線②）
			路線②	上丘町～知立駅		
		藤岡地域バス	西市野々線	西市野々生活改善センター～メグリア藤岡店	毎日	●地域内フィーダー（西市野々線、三箇線）
			三箇線	大平～メグリア藤岡店		
			川口・飯野線	加茂橋下～藤岡支所	平日	
		稲武地域バス	根羽線	根羽～どんぐりの湯前	平日	●地域内フィーダー（デマンド型）
			押山線	押山～稲武		
			デマンド型	稲武地区	週6日	
		足助地域バス	Aコース	実栗集会所～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター	週2日	
			Bコース	葛公民館～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Dコース	上佐切 SB 待合所～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Eコース	怒田沢集会所～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Fコース	梨野大下り～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Gコース	常盤橋～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Hコース	月原丸山～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Iコース	漆畑坂～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Jコース	戸坂口辻～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Kコース	桑原田倉庫前～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
			Lコース	国谷集会所前～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター		
Mコース	上八木集会所～足助病院～豊田市足助支所～名鉄バスセンター					
町内巡回コース	足助病院～百年草～足助病院					

地域バス	豊田市（運行は交通事業者）	旭地域バス	生駒線	小渡中央広場～田津原～小渡中央広場	週1日	
			笹戸浅野線	小渡中央広場～白石～小渡中央広場		
			築羽線	小渡中央広場～平沢～小渡中央広場		
			敷島線	小渡中央広場～榊野～小渡中央広場		
		デマンド型	旭地区	平日		
	下山地域バス	デマンド型	下山地区	平日		
	小原地域バス	デマンド型	小原地区	平日		
	保見地域バス	広幡・八草コース	大畑公民館～浄水駅	週2日		
		田糲コース	田糲～浄水駅			
		広幡・八草・田糲コース	浄水駅～田糲～大畑公民館			
石野地域バス	ささゆりコース	広瀬～下室町～広瀬	週2日			
	石野交流館コース	広瀬～押沢町～広瀬				
上郷地域バス	デマンド型	上郷地区	週2日			
地域タクシー	鞍ヶ池地域タクシー	山中町自治区	週2日			
	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、勤八自治区	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			

※ 自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の役割については、以下のとおりです。

名称	路線名	役割
地域バス	高岡地域バス（路線②：地域間幹線）	豊田市外の鉄道駅や路線①に接続し、高岡地区の主に通学通勤等の生活移動を担う。
	藤岡地域バス （西市野々線、三箇線：地域内フィーダー）	小原・豊田線や藤岡・豊田線（西中山経由）に接続し、藤岡地区の主に通学通勤等の生活移動を担う。
	稲武地域バス （デマンド型：地域内フィーダー）	根羽線・押山線や市内外のコミュニティバスに接続し、稲武地区の主に通学通勤等の生活移動を担う。

その他、地域の公共交通ネットワークを維持・確保するための支援策である、愛知県の過疎バス補助金の交付を受けている路線は以下のとおりです。

名称	路線名
おいでんバス	藤岡・豊田線（加納経由）、小原・豊田線、藤岡・豊田線（西中山経由）、旭・豊田線、旭・足助線、稲武・足助線
地域バス	藤岡地域バス（川口・飯野線）、稲武地域バス（根羽線、押山線）



<発行元> 豊田市 都市整備部 交通政策課
<TEL> 0565-34-6603 <FAX> 0565-33-2433
<E-mail> koutsu@city.toyota.aichi.jp