



豊田市地域公共交通計画

<概要版>

計画の背景

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。本計画では、特にコミュニティバス、その中でも生活交通のあり方について主眼を置いた計画となります。

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。

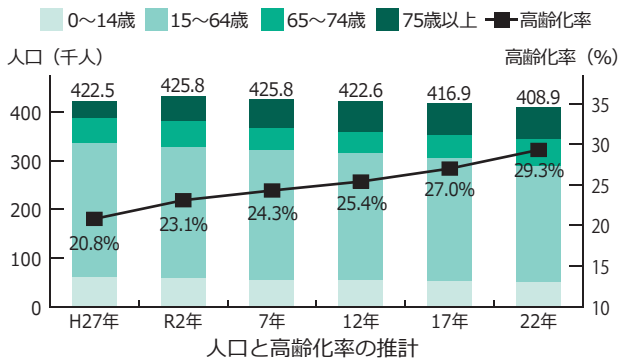
交通を取り巻く社会状況と対応

本市では、「第8次豊田市総合計画」で掲げている将来都市像「つながる つくる 暮らし楽しむまち・とよた」の実現に向けて、公共交通の充実を始め、人々の暮らしやすさとまちの魅力・活気・交流を高める交通まちづくりに取り組んできました。しかし、近年、交通を取り巻く環境は厳しくなっており、社会状況を踏まえた対応が必要となっています。

社会状況 1

人口減少・高齢化の進展

年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）は減少し、高齢化率が今後ますます上昇すると推計されています。



出典：国立社会保障・人口問題研究所（H30）

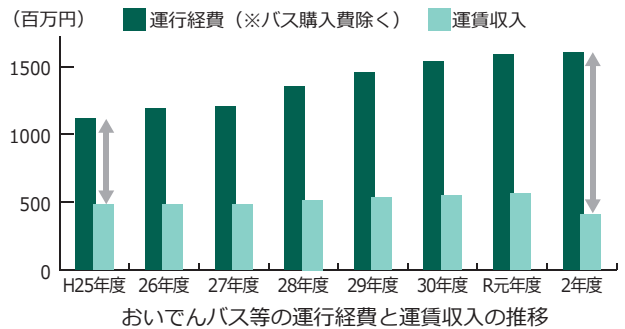
対応 1 高齢者に対する移動支援

今後は高齢者など移動に制約を受ける人への移動支援がより一層必要となります。

社会状況 2

運行経費と運賃収入の差の拡大

交通が充実する一方で、おいでんバス等の運行には多額の経費が掛かっています。収支状況については運行経費と運賃収入の差（市の財政負担額）が大きくなっています。



対応 2 持続可能な移動サービスの構築

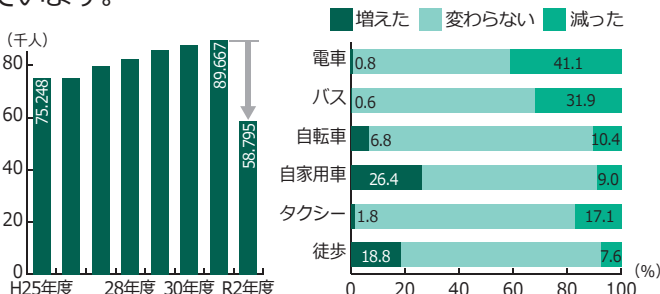
今後も運行経費と運賃収入の差が広がり、現状路線の維持すら困難になる可能性があるため、将来にわたり利用できる移動サービスの構築が必要となります。

社会状況 3

新型コロナウイルス感染症による影響

令和2年度の1日あたりの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大きく減少しました。

また、市民を対象に行ったアンケート調査によると電車やバスの利用を控える傾向がある一方で、自家用車や徒歩などの移動手段を選択する人が増加しています。



1日あたりの公共交通利用者数の推移 コロナ禍における移動手段の変化（鉄道、おいでんバス、地域バス） 出典：交通の利用状況に関するアンケート調査(R2.11)

対応 3 新たな生活様式に着目した対応

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、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となります。

社会状況 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。



燃料電池自動車



小型電気自動車のシェアリング



自動運転



燃料電池バス

対応 4 新たなモビリティサービスの実現

MaaS^{※1}、CASE^{※2}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。

※1 MaaS…Mobility as a Serviceの略で、様々な交通サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービス
 ※2 CASE…Connected Autonomous Share&Service Electricの略で、自動車の次世代技術やサービスの新たな潮流を表す造語

将来像・基本方針・基本目標

社会状況と対応を踏まえ、本計画の「将来像・基本方針・基本目標」を示します。

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

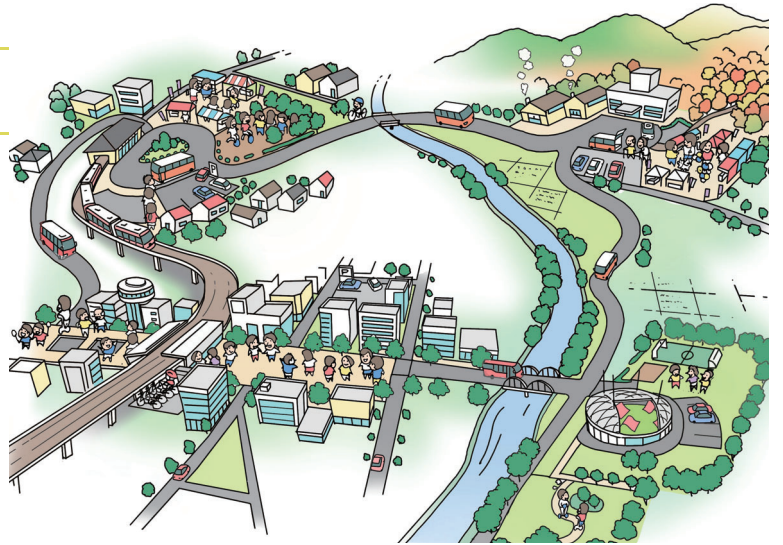
持続可能なまちを支える交通体系の構築

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

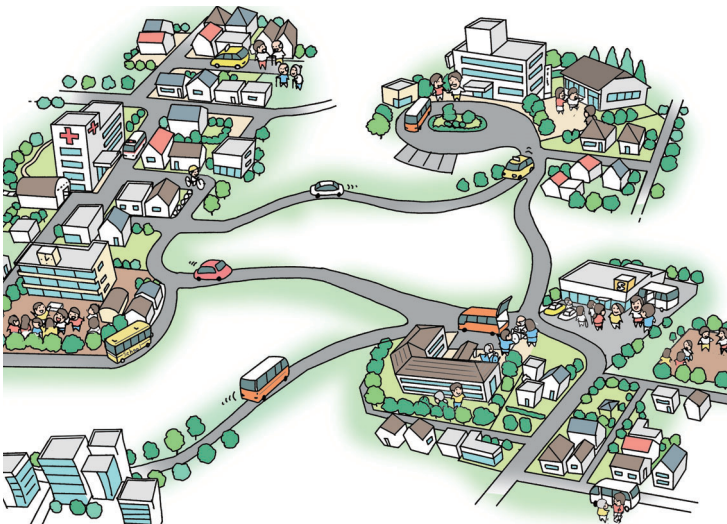
市内において拠点となる地域核等の交通環境を整備し、主に公共交通での利用を促すことで人々が集まり、まち全体のにぎわいを創出します。



基本目標 2

多様な移動手段を活用できる交通

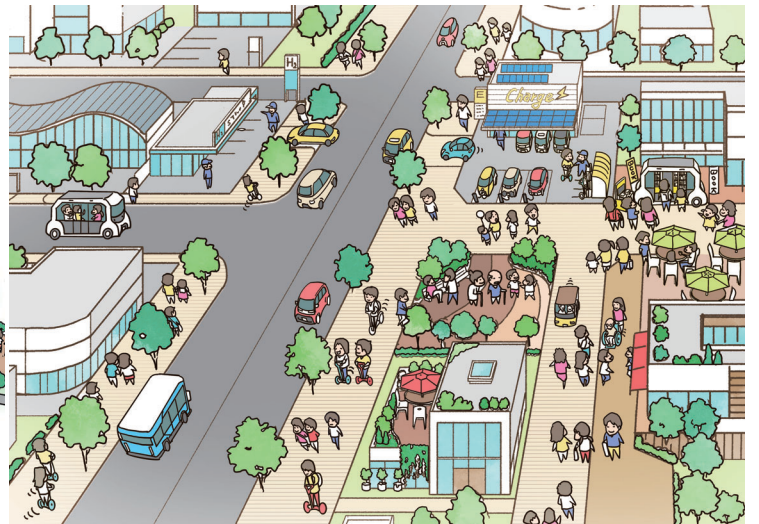
地域・事業者・行政それぞれが互いに理解を深め、支え合いながら多様な移動手段を生み育て、地域特性に合った持続可能な移動サービスを実現します。



基本目標 3

ミライへつなげる交通

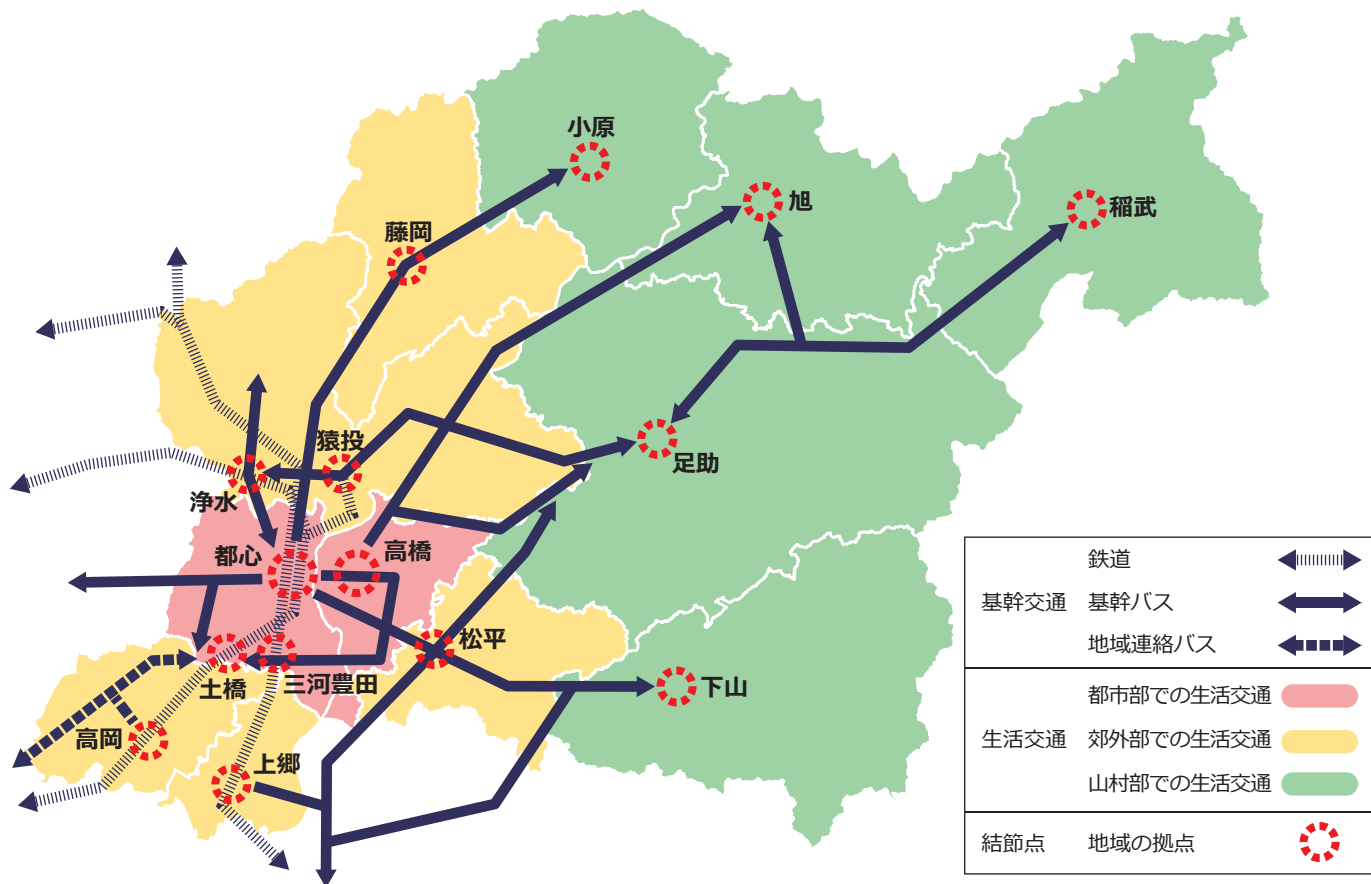
SDGs、カーボンニュートラルといった共通課題へ対応しつつ、将来にわたって利用可能な交通モードの検討を進め、次世代の人々も移動に困らない環境をつないでいきます。



将来の基幹交通ネットワークと生活交通

基幹交通は、現在のネットワークを維持する一方、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て持続可能な移動サービスの展開を目指していきます。

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。



各交通手段の位置付け

本市における各交通手段を以下のとおり位置付けます。

	種別	機能・役割	主な利用	運行区間	具体例
基幹交通	鉄道	大量・長距離輸送に適しており、主要拠点をむす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 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
生活交通	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…主に中学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。

※基幹バス、地域連絡バス、地域内交通については、上記に示す役割を実現するため、国の支援制度である地域公共交通確保維持事業により、路線を確保・維持することで、住民の生活手段を存続させていくことが必要となります。

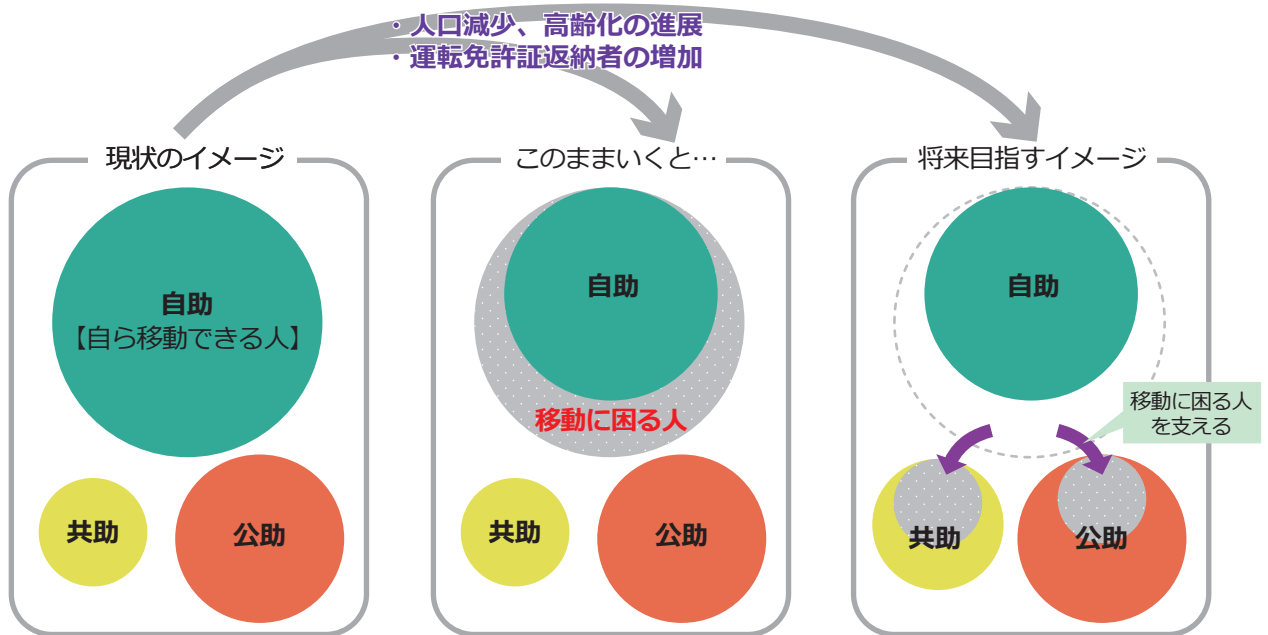
生活交通の考え方

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です。

<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、地域の協賛金による負担
- 公助** 行政等が移動サービスを提供すること ▶ 例) 地域バスの運行、タクシー利用料金の助成

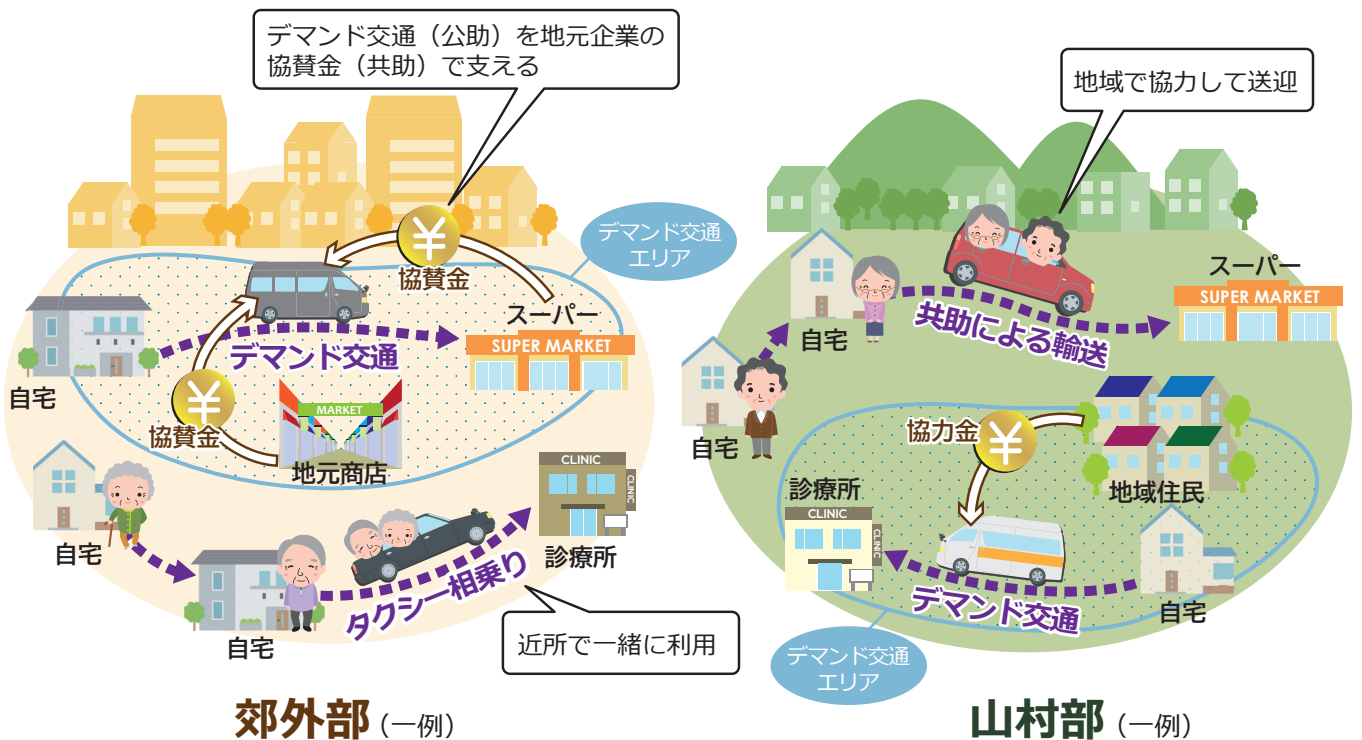
※地域：地域住民、NPO等の団体組織、事業者など



今後は高齢化の進展等により、「移動に困る人」が増えていくため、地域の支え合いによる「共助」と「公助」で地域の移動を支えていきます。

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ります。

「共助」と「公助」の組み合わせによる移動手段のイメージ



取り組むこと

本計画では、主に以下の取組を進めていきます。

I. 基幹バスの運行

● 基幹バスの運行継続

- ・路線を維持し、運行を継続します。基幹バスの運行サービスを評価し、運行改善につなげます。



● 快適で安心安全な運行

- ・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。

II. 交通環境の整備

● 鉄道機能の向上

- ・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・高架化を進めていきます。

● 地域核等拠点停留所の機能向上

- ・地域核等拠点停留所の結節機能を整備し乗り継ぎ環境を向上します。

III. 公共交通の利用促進

● 観光事業との連携

- ・市内の公共交通機関を使った観光ルートの提案、イベントの実施や企画券を発行します。

● 健康づくりとの連携

- ・高齢者を対象においでんバスが乗り放題となる定額バスの販売を行います。

IV. 分かりやすい情報発信

● 各種媒体による情報発信

- ・バスマップや「みちなびとよた」等により、情報提供を行います。

● 運行改善システムの活用

- ・ICカードや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。

V. 生活交通の再構築

重点施策

● 地域バス及び地域タクシーの運行・改善

- ・現在運行している地域バス、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。



● 住民共助による輸送への支援

- ・移動に困る人を協力して送迎する地域に対して支援を行い、地域が取り組みやすい環境をつくります。



● 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。



VI. 安心して移動できる交通サービスの展開

● 高齢者及び障がい者等への移動支援

- ・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います。

● 小中学生・高校生への通学支援

- ・小中学生の通学は遠距離通学となる児童生徒を対象に、スクールバスの運行や通学に要する経費を補助します。
- ・高校生の通学は基幹交通と生活交通で通学しやすい環境を整えます。

VII. 先進的で環境に優れた技術の展開

● CASEをはじめとした先進技術等に関する実証

- ・自動運転などの先進技術実証・実装に向けた取組を進めます。



● 環境に配慮した車両の導入

- ・燃料電池バスを導入し、おいでんバス路線で運行します。



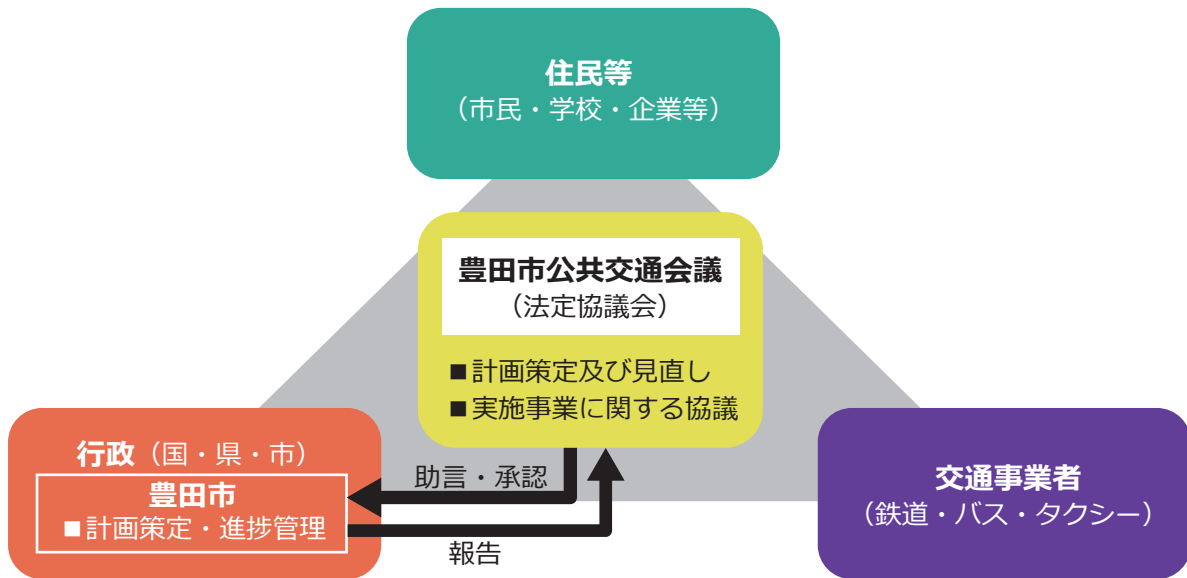
計画の指標

以下の評価指標・参考指標により、計画の進捗状況を評価・確認していきます。

	計画の指標	令和元年度	令和2年度 (現状)	令和7年度 (目標)	基本目標		
					1	2	3
評価指標Ⅰ	1日あたりの公共交通利用者数	9.4万人/日	6.1万人/日	7.7万人/日	●	●	●
評価指標Ⅱ	各地域の拠点停留所の乗降者数	5,800人/日	4,100人/日	4,900人/日	●		
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	75/75地域	75/75地域	現状値維持		●	
参考指標Ⅰ	利用者1人あたりの 市の財政負担額	おいでんバス	230円/人	390円/人	280円/人		
		地域連絡バス 及び地域内交通	1,260円/人	1,800円/人	1,300円/人		●
参考指標Ⅱ	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			●

計画の推進体制

本計画を「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」による地域公共交通計画に位置づけ、各主体が連携しながら事業を推進します。



以下のスケジュールで計画の事業を進め、事業の進捗状況を「豊田市公共交通会議（活性化再生法による法定協議会）」で報告します。

	令和4年度		令和5年度			令和6年度			令和7年度					
	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
事業の計画 (Plan)				次年度事業検討				次年度事業検討				次年度事業検討		
事業の実施 (Do)	事業の実施													
事業の評価 (Check)			検証・評価				検証・評価				検証・評価			
事業の見直し (Action)			見直し・改善				見直し・改善				見直し・改善			
豊田市公共交通会議			報告				報告				報告			

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