

協議案件（２）（次期）豊田市地域公共交通計画の策定について

1 協議事項

- ・豊田市公共交通会議規約第 3 条 1 項に基づき、令和 6 年度から約 2 か年かけて検討してきた「(次期)豊田市地域公共交通計画（案）」について、計画の承認をいただきたい。

2 取組経過

令和 6 年度

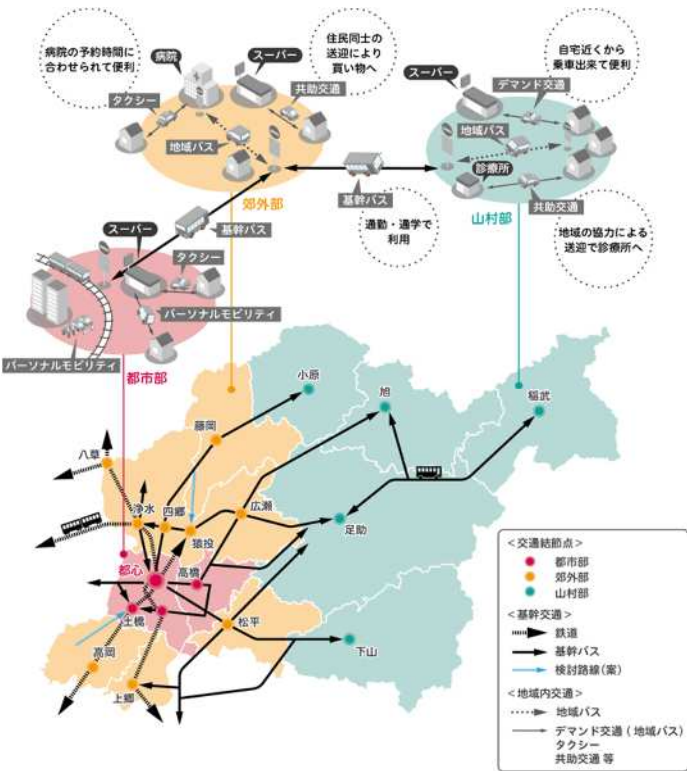
- ・計画策定委員会の立上げ、検討開始
- ・市民モニター調査、利用者アンケート、運行事業者へヒアリングの実施
- ・公共交通会議（年 4 回）で協議

令和 7 年度

- ・市民ワークショップの開催
- ・庁内関係課調整
- ・パブリックコメントの実施
- ・公共交通会議（6 月、8 月、12 月）で協議

3 次期計画の方針

- ・基幹交通ネットワークの維持に向けた再編を進めつつ、利便性向上のための改善を行い、拠点間のアクセス確保や交通結節点の機能強化を図る。
- ・地域内の交通は、地域の多様なニーズや交通事業者の体制を踏まえて、引き続き再編検討
- ・一方で、公共交通では対応が困難な移動需要に対しては、共助交通を選択肢として、自助（マイカー）・共助・公助を組み合わせた移動手段で、多様なニーズに対応
- ・目の前の課題への対応に留まらず、自動運転技術の活用や水素社会の構築に向けた FC バスの導入拡大など、次世代モビリティ社会への挑戦を推進



＜重点取組＞

重点取組	今後 5 年間で注力する事業（案）
①高齢者やこども（子育て世代）に向けた移動支援の拡充	・高齢者利用促進策【拡】 ・高齢者向けタクシー活用【新】 ・こども利用促進策【拡】
②利用状況に応じた運行・サービスの効率化	・基幹バス運行再編検討（次期プロボ時に反映） ・運転手確保支援策の検討
③住民主体による共助交通の推進	・共助交通への取組支援【拡】 ・公共ライドシェアなど交通空白解消に向けた取組
④先進技術の活用	・基幹バスでの自動運転の実証 ・FC バスの導入と水素 ST 受給バランスの検証【拡】

4 パブリックコメントの意見募集結果について

（１）実施結果

- ・実施期間： 令和 7 年 1 2 月 1 日～ 2 6 日
- ・意見通数： 1 1 通、2 6 件

分類			意見件数
計画目標について	目標 2		2 件
評価指標について			3 件
施策・事業について	施策 1 - 1	基幹バスの運行について	4 件
	施策 1 - 2	地域バスの運行について	2 件
	施策 1 - 2	地域タクシーの運行について	1 件
	施策 2 - 2	利用促進策について	1 件
	施策 2 - 2	子どもの移動手段について	1 件
	施策 3 - 1	運転手不足について	2 件
	施策 3 - 3	共助交通について	1 件
感想・その他			9 件

（２）主な意見

- ・次世代モビリティ社会の実現に向けて、自動運転など先進技術に関する事業の推進に関する事
- ・計画指標に関する事（財政負担額の設定方法や、公共交通がもたらす副次的効果の評価手法など）
- ・基幹バスや地域バスの利用しやすい環境づくりに関すること（運行頻度の向上、地域の実情に合わせた柔軟な交通サービスを検討など）
- ・おいでんバスの無料化など料金に関する事
- ・運転手不足の対策に関する事（新たな担い手確保や大型免許を必要としない車両への転換など）
- ・共助交通を広げていくための支援の拡充に関する事

（３）計画への修正事項

- ・【評価指標】「乗車 1 回あたりの財政負担額」を「確認指標」として位置付け

5 今後のスケジュール

- ・本日 令和 7 年度第 4 回豊田市公共交通会議
- ・2 月中 パブリックコメント意見募集結果の公表、軽微な修正等
- ・3 月上旬 計画の公表（豊田市ホームページ、報道発表）
- ・4 月 1 日 施行

(参考) パブリックコメントで寄せられた意見

(1) 計画目標について

ご意見の概要	件数	市の考え方	該当箇所
次世代モビリティ社会の実現に向けて、自動運転など先進技術に関する事業を優先的に進めてほしい。	2 件	次世代モビリティ社会の実現に向け、まちづくりと連動させながら、官民連携で自動運転や AI をはじめとする先進技術の活用について検討を進めていきます。	P.28 計画目標 2

(2) 評価指標について

ご意見の概要	件数	市の考え方	該当箇所
計画指標に「乗車 1 回あたりの財政負担額」を記載しているが、昨今の運行を取り巻く状況を考えると達成は難しい。達成ができないとサービス低下の懸念もあるため、指標設定を再考した方がよい。	1 件	収支状況に関する財政指標については、国の補助金を受けるために、計画への記載が必要となります。一方で、昨今の物価高騰や人件費の上昇により運行経費の増加が見込まれることから、本計画では当該指標を「評価指標」ではなく、「確認指標」として位置付けることとします。	P.29 評価指標・確認指標
利用者数や財政負担額だけでなく、公共交通があることによる経済効果や生活維持効果（クロスセクター効果）を評価指標に加えてはどうか。また、市内一律の評価ではなく、都市部と中山間部に分けた評価指標を導入してはどうか（都市部は利便性・効率性指標、中山間部は生活維持効果指標など）。	1 件	クロスセクター効果については、医療・福祉・買い物環境・その他行政サービスなど多分野に波及する性質を持つため、公共交通施策のみの効果として定量的に把握することが難しい側面があります。このため、今回の計画では評価指標として設定せず、運行実績に基づき直接評価できる指標を中心に据えることとしています。 また、都市部と山村部では交通の役割や利用実態が大きく異なることから、個々の路線評価において、地域特性に応じて利用者数などの分析を分けて行うことを検討しています。	P.29 評価指標・確認指標
計画の中間目標が高く設定されているが、目標達成に向けて具体的にどのような取組を行うのか。	1 件	中間目標については、基準値から向上させる項目と、基準値を維持する項目に分けて設定しています。例えば、評価指標である「高齢者向け制度の利用状況」を向上させるために、おいでんバス高齢者向け定額定期券「おでかけパス 70」の利用促進事業などを検討しています。 また、計画に位置付けた重点事業については、取組内容をさらに充実させることで、設定した評価指標の達成を図っていく考えです。	P.29 評価指標・確認指標

(3) 施策・事業について

ご意見の概要	件数	市の考え方	該当箇所
おいでんバスの運行本数を増やしてほしい。	1 件	運転手不足の影響もあり、現状は、現在のサービスレベルを維持していく方向性です。引き続き、利用状況に応じた運行やサービスの効率化を並行して検討して行きます。	P.37 施策 1-1 基幹交通の維持・改善
基幹バスに限らず地域バスでも、デマンド交通による地域間を跨いだ広域な移動ができるようにしてほしい。また、デマンド交通などのドア to ドアのサービスを拡充してほしい。	2 件	地域バスは、原則として中学校区を基本単位として運行していますが、同一地域を走る基幹バスの再編や、その他の公共交通手段との調整を踏まえ、運行事業者の体制確保や地域住民の合意が得られる場合には、運行範囲の見直しも検討することが可能です。 また、自宅から目的地まで、よりドア to ドアに近い形で移動できるデマンド交通への再編については、現在の地域バスの利用状況や地域の意向を踏まえ、地域内で望ましい運行形態について議論を進めていくことが重要であると考えています。 地域バスの再編にあたっては、各地域バスの運営協議会において、地域の実情を十分に踏まえながら検討を進めていきます。	P.38 施策 1-2 地域内交通の維持・改善
地域タクシーでもキャッシュレス決済を導入してほしい。	1 件	地域タクシーは豊田市独自の制度であるため、既存のキャッシュレス決済をそのまま導入することはできません。導入には専用システムの整備が必要となりますが、現時点では費用対効果が見込めないことから、導入は検討していません。	P.38 施策 1-2 地域内交通の維持・改善
おいでんバスの料金について、大学生までと 70 歳以上の無償化を実現してほしい。	2 件	おいでんバスの料金の無料化については、調整すべき課題が多く、検討には一定の時間を要するため慎重に進める必要があります。まずは、令和 7 年度から開始した高校生等バス通学定期券購入費用への支援制度や、高齢者向け割引定期券購入者に対するクーポン券配付を通じた利用促進策など、バスの利便性向上を図っていく予定です。	P.43 施策 2-2 公共交通で外出しやすい環境づくり

単に「乗って維持する」と呼びかけるだけでなく、外出したくなる目的づくりを進め、目的地と公共交通を組み合わせた取組を強化することで、利用機会を増やしてほしい。	1 件	令和 7 年度に、おでかけ促進につながる施策として、おでかけパス 70 の購入者に対して、沿線施設で使えるクーポン券の配布を行いました。引き続き、観光・商業・地域行事等との連携による「移動の目的づくり」を重視し、関係者と協働して利用促進策の検討を進めていきます。	P.43 施策 2-2 公共交通で外出しやすい環境づくり
山間地域における子どもの通学について、年々児童数が減少する中でも、熊や猪、鹿などの動物から子どもたちを守り、安全に通学できる環境を確保するため、通学バスの導入を検討してほしい。	1 件	スクールバスについては、学校を統廃合した地域の居住者、通学距離が小学生にあっては 4Km 以上、中学生にあっては 6km 以上になる者を対象に運行しています。引き続き児童・生徒の通学の安全を確保できるよう通学路の点検、整備や見守り体制の強化、獣害対策に関する関係機関との連携を進めるとともに、通学バスの導入については、地域の実情や保護者・学校の意見を踏まえ、必要に応じて各支所や関係課等と部局横断的に検討していきます。	P.43 施策 2-2 公共交通で外出しやすい環境づくり
おいでんバスの料金について、山間部は乗車距離が長く、料金が高くなるので改善してほしい。	1 件	走行距離が長くなれば、山間部に限らず運行経費は増加します。そのため、安定した運行を継続するには、利用者の皆さまにも一定の運行経費をご負担いただく必要があります。なお、おいでんバスについては、本市が運営していることから、運行費用の一部を市が負担しており、利用しやすい料金設定となっていると考えています。	P.45 施策 2-3 運賃制度の見直し
運転者不足を直接補う施策として、無人運転や大型 2 種免許が不要なモビリティの導入を進めるとともに、免許保持者の減少を踏まえ、若年層が運転職を選びたいようになるように、仕事の魅力や待遇改善を訴求する施策も併せて進めてほしい。	1 件	自動運転などの新技術は、実証実験を通じて段階的に検証するとともに、運転手不足の解消に向けては、令和 7 年度に実施した「バス運転体験会・バス運転手お仕事相談会」のような交通事業者とタイアップしたイベント開催を企画し、バス運転手の魅力発信や情報提供を行っていきます。	P.48 施策 3-1 運転手確保や働きやすい環境づくり
公務員の兼業乗務については、公用車を運転する職員などを優先的に対象とする制度設計を検討し、可能な範囲で段階的に導入してほしい。	1 件	先行して行っている他市の事例・状況を参考に、公務員兼業運転士やその他新たな人材確保策に関する調査・研究を進めていきます。	P.48 施策 3-1 運転手確保や働きやすい環境づくり
共助交通を充実させるため、市補助制度の拡充や、市民意識の向上に向けた周知啓発、ドライバー確保の対策を進めてほしい。	1 件	現在実施している「共助交通支援事業」を基に、新たに共助交通を検討したい団体やすでに取り組んでいる団体に対して、支援を継続できるよう検討していきます。	P.52 施策 3-3 地域主体の共助交通の推進