

「豊田市地域公共交通計画（案）」における意見募集結果の公表について

- **意見通数**
11 通

- **意見の内訳**

総数で 26 件の意見等があり、項目ごとに分類しました。

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

- **寄せられた意見に対する豊田市の考え方**

意見の概要は、主旨を損なわない範囲で要約しています。また、本計画と直接関係のない意見等を除く意見に対し、市の考え方を示しています。

(1) 計画目標について

ご意見の概要	件数	市の考え方
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。

(2) 評価指標について

ご意見の概要	件数	市の考え方
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>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）。</p>	<p>1件</p>	<p>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。</p> <p>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>
<p>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。</p>	<p>1件</p>	<p>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。</p> <p>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>

(3) 施策・事業について

ご意見の概要	件数	市の考え方
<p>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。</p>	<p>2件</p>	<p>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>
<p>おいでんバスの運行本数を増やしてほしい。</p>	<p>1件</p>	<p>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>
<p>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。</p>	<p>1件</p>	<p>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>

<p>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。</p>	<p>2 件</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>
<p>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。</p>	<p>1 件</p>	<p>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>
<p>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。</p>	<p>1 件</p>	<p>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>
<p>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。</p>	<p>1 件</p>	<p>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つては4Km以上、中学生にあつては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>
<p>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。</p>	<p>1 件</p>	<p>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>

<p>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。</p>	<p>1件</p>	<p>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>
<p>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。</p>	<p>1件</p>	<p>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>