

豊田市地域公共交通計画

Toyota City Regional Public Transportation Plan

2026.4

↓
2036.3

概要版

「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

1 計画の基本事項

● 計画の背景

豊田市では、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、さら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。

● 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。



▲ 計画の区域

● 計画の期間

本計画の期間は、2026(令和8)年度から2035(令和17)年度の10か年とします。

● 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。

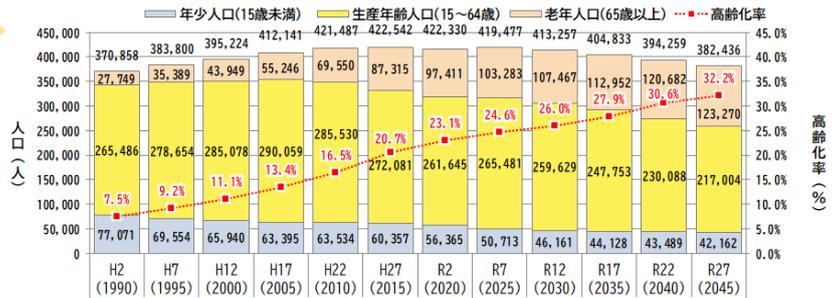
2 地域公共交通の課題と対応

- 豊田市では、「第9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、地域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、地域公共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課題への対応が必要となっています。

課題1 日常生活を支える移動手段の確保

社会状況

- 高齢化・人口減少が加速
- 自宅からバス停までの移動困難者が増加
- 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
- バスの「ダイヤ(便数)」に関する不満



▲ 人口・高齢化率の推移

対応

高齢者や高校生などの移動手段の確保、バス運行に対する利用者満足度の向上

課題2 一層厳しくなる運行事業環境への対応

社会状況

- おいでんバスの将来利用者数はこのままでは減少する見込み
- 慢性的な運転手不足
- 運行経費の増加、更なる人件費上昇や燃料費高騰



▲ 豊田市内の運転手数の将来推計

対応

基幹交通利用者数の確保、担い手の確保・定着に向けた取組、運行の効率化

課題3 地域交通の役割の再認識

社会状況

- 利用者である市民が『公共交通を乗って維持する』という意識を持つ取組が必要
- 運転手不足は運行事業者だけでは対応できないほど深刻化
- デジタル技術を活用した効率的な移動手段やサービスが普及



▲ まちづくりと地域公共交通(総合計画より)

対応

地域で交通を支えるマインドの醸成、行政と運行事業者の更なる連携強化、まちづくりと一体となった魅力づくり・お出かけの機会の創出

3 地域公共交通の将来像

● 目指す姿・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、豊田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

公共交通は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は持続可能な形で積極的に維持し、確保していきます。また、自動車社会との調和を図りながら、次世代モビリティ社会の構築を目指し、多様で持続可能な移動手段の普及を進めます。

次世代モビリティ社会とは、自動運転車やFCV・EV車両、AIオンデマンド交通、パーソナルモビリティなどがサービスを介して連携し、利用者のニーズに応じて最適な移動方法が選択できる社会です。

都市部ではスマートな移動、郊外や山村部ではAIオンデマンド交通などデジタル技術を活用し、地域特性に応じた柔軟な交通サービスが提供されます。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べ、便利で快適な移動が可能となる次世代モビリティ社会を目指します。



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、地域の実情や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、次の3つの方針に基づき取り組みます。

まず、基幹交通は地域間移動を支える重要なインフラとして安定的に維持し、効率化を図りながら、高齢者や子どもなど移動に配慮が必要な市民への支援も充実させます。次に、基幹交通を補完する地域内交通を確保し、住民主体の共助交通や地域特性に応じた柔軟な移動手段を育てます。最後に、自動運転技術やFCV・EV車両、AIオンデマンド交通など先進技術を積極的に活用し、交通の質、効率、環境性能を向上させます。

これらの取り組みを通じて、「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。

● 計画目標

地域公共交通の課題を解決し、目指す姿の実現に向けて、3つの計画目標を設定しました。また、地域の交通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として3つの重点取組、水素社会の構築や自動運転技術の普及など先進分野に挑戦する取組を、革新的プロジェクトとして位置づけました。

＜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

＜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

＜計画目標3＞
多様な主体が連携した地域公共交通の実現

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

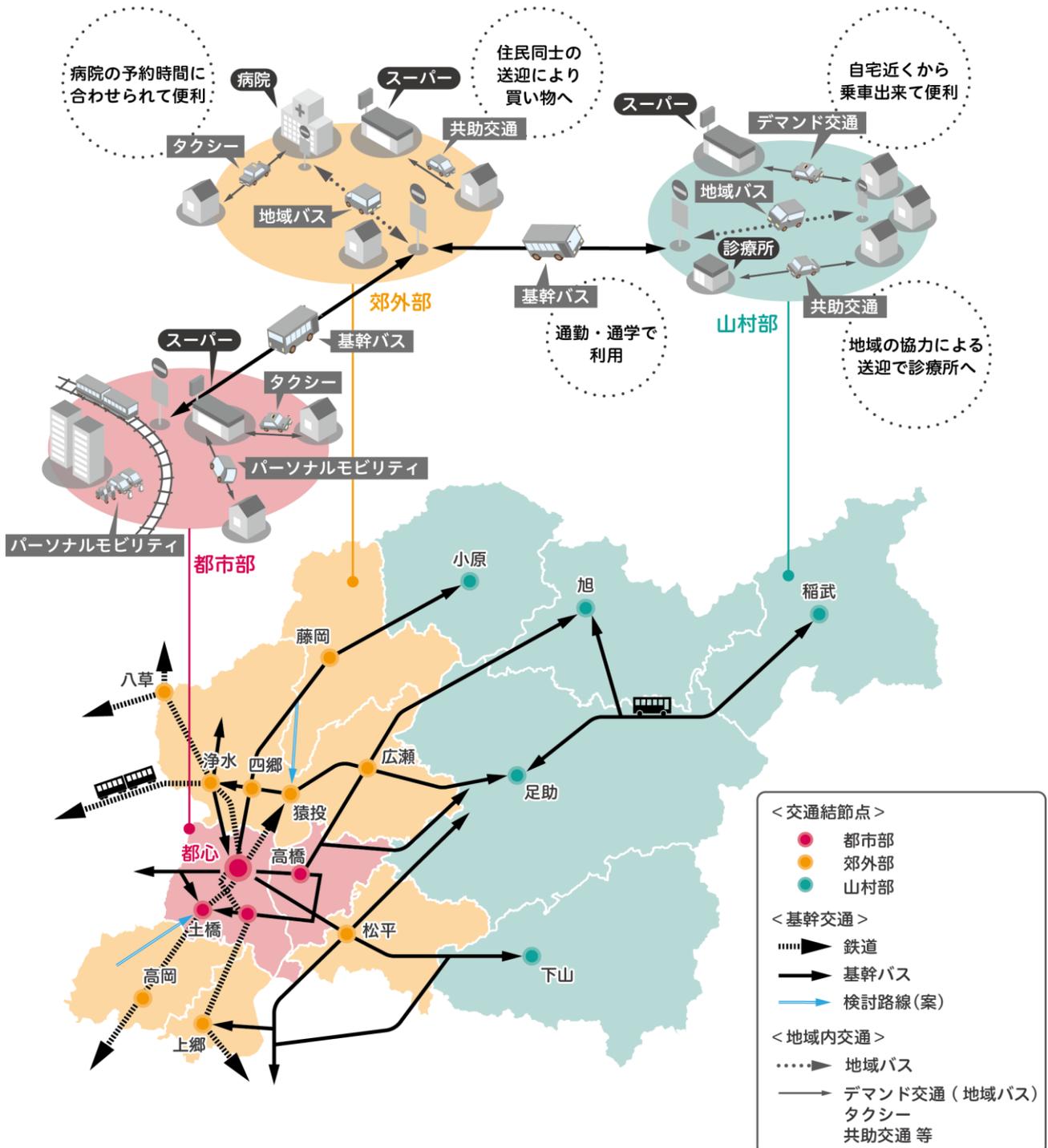


(新たな価値創出を目指す)革新的プロジェクトの展開

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

● 豊田市の公共交通ネットワーク

- 都市部では「おいでんバス」を中心に主要施設や拠点を結ぶ基幹交通ネットワークが重要な役割を果たし、鉄道駅との連携で広域移動にも対応していきます。
- 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。
- 地域の交通ニーズを踏まえ、自助(マイカー)・共助・公助を組み合わせた多様な移動手段を整備し、持続可能な交通体系を構築していきます。



4 取り組むこと(施策・事業)

- 本計画では、計画目標に紐づく、以下の取組を進めていきます。
- (★)は、重点的に行う事業(重点事業)です。

<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

基幹交通の維持・改善

- 鉄道、基幹バスの運行
- バス路線の再編(★)

地域内交通の維持・改善

- 地域バスの運行
- 地域タクシーの運行
- タクシーの活用

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
- パーク&ライド駐車場の管理・運営
- 自転車利用環境の整備・管理
- 豊田市駅周辺の再整備事業
- バリアフリー化
- 鉄道駅周辺の道路環境整備



▲ おいでんバス

<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

分かりやすい情報発信

- バスマップの作成及び配布
- 乗換案内等のサインの充実

運賃制度の見直し

- 運賃体系の見直し検討
- 多様な世代・ニーズに応える運賃の設定

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(★)
- 高齢者や障がい者等への移動支援(★)
- 高齢者のおでかけ促進(★)
- 沿線地域の特色や観光資源を活用した利用促進(★)

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(★)
- 脱炭素、水素社会につながる車両の導入(★)
- デジタル技術の活用
- 貨客混載運送の実施



▲ 自動運転の実証運行(豊田市)



▲ FCバス(SORA)

<計画目標3> 多様な主体が連携した地域公共交通の実現

運転手確保や働きやすい環境づくり

- 運行事業者への支援(★)
- 新たな担い手活用

住民主体の共助交通の推進

- 共助交通の取組への支援(★)
- 公共ライドシェアなど新たな移動手段の展開(★)

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
- モビリティ・マネジメントの実施
- 公共交通利用促進キャンペーンの実施

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(★)



▲ 運転体験会の様子



▲ 豊田市内の共助交通事例(水源カーシェアさくら会)

5 計画の評価と推進

計画の評価指標

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		■公共交通の分担率
	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	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	↑

● 確認指標

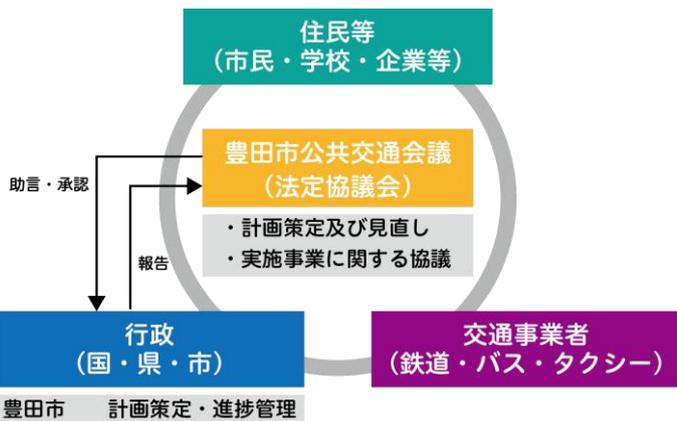
※令和2年国勢調査の結果を基に算出しています。

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 地域タクシー 1,688円

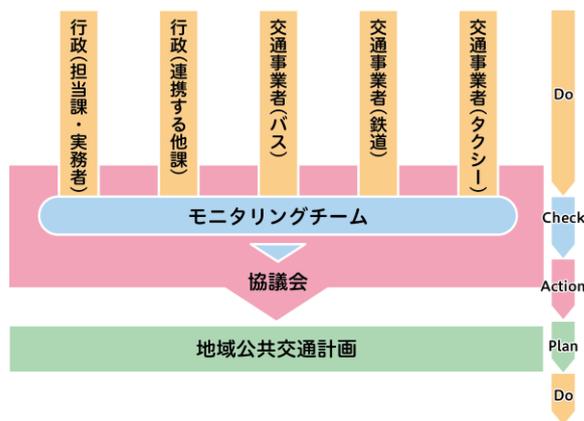
○おいでんバスについては、おいでんバス全12路線の市負担額(運行経費-収入)を年間利用者数で割り返して算出しています。
○地域バス・地域タクシーについては、地域バス全10路線及び地域タクシー全4路線の市負担額(運行経費-収入)を年間利用者数で割り返して算出しています。

計画の推進力

- 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。
- 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。



▲ 計画の推進体制



▲ モニタリングチームのイメージ



<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