

協議案件（１）豊田市地域公共交通計画の前計画及び令和７年度の実績について

協議 1

<趣旨>

国土交通省へ提出する「地域公共交通計画の評価等結果の様式」**別紙**（裏面）について、令和７年度の評価結果を協議するとともに、前計画期間の実績について報告するものである。

1 前豊田市地域公共交通計画の概要

（１）計画期間

令和４年１０月から令和８年３月まで

（２）計画策定の背景

- 新型コロナウイルス感染症による移動需要の変化や人口減少や高齢化の進展など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化した。
- 運転手不足の深刻化や地域バスの利用者数の伸び悩み、運行経費の増加等により、従来の運行形態を維持することが困難になりつつあった。

（３）計画の基本方針

■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

■基本方針

持続可能なまちを支える交通体系の構築



<内容>

- 基幹交通（鉄道・基幹バス）は、公共交通ネットワークの骨格として維持・充実を図る。
- 地域内の移動については、地域バスに加え、デマンド交通、タクシー、住民共助による輸送など、多様な移動手段を組み合わせた「生活交通の再構築」を重点施策として推進する。
- 「自助・共助・公助」の考え方にに基づき、地域主体による移動支援の仕組みづくりを推進する。

2 計画期間における成果

（１）計画指標の達成状況（６項目中５項目で目標を達成）

計画指標は、**別紙**（裏面）「地域公共交通計画の評価等結果の様式」の項目と同様

指標名	目標値	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	達成状況
１日あたりの公共交通利用者数（人/日）	77,000人以上	93,620人	60,843人	66,989人	73,373人	79,617人	82,050人	85,451人	達成 (111%)
利用者１人あたりの市の財政負担額（おいでんバス）（円/人）	280円以下	229円	392円	341円	312円	278円	262円	271円	達成 (103%)
利用者１人あたりの市の財政負担額（地域バス・地域タクシー）（円/人）	1300以下	1,260円	1,819円	1,725円	1,595円	1,574円	1,688円	1,954円	未達 (66%)
各地域の拠点停留所の乗降者数（人/日）	4,900人以上	5,800人	4,100人	4,826人	5,343人	5,838人	6,356人	6,739人	達成 (138%)
複数の交通手段が導入されている小学校区の数（地域）	現状値維持	75地域	75地域	75地域	75地域	75地域	75地域	75地域	達成 (100%)
環境に配慮したおいでんバス車両の割合（％）	現状維持以上	37％	37％	37％	37％	37％	37％	37％	達成 (100%)

（２）計画期間における主な取組

- 計画期間においては、基本方針に基づき、基幹交通の維持・改善から生活交通の再構築、利用促進施策まで、各分野にわたり総合的な取組を実施した。

施策区分	主な取組内容	主な成果
基幹バスの運行	・おいでんバスの運行経路やダイヤの見直し ・豊田市駅西口整備事業の実施	利用実態に応じた運行改善や交通結節点の整備を行うことで、利便性の向上を図った。
公共交通の利用促進	・高校生等バス通学定期券購入費補助制度の創設・運用 ・高齢者向け「おでかけバス 70」の利用促進及びクーポン事業の実施 ・バスマップ、Google マップ等を活用した情報発信 ・乗り方教室、オリジナルグッズ作成等のPR活動	高齢者・学生・子どもなど各世代を対象とした利用促進施策を展開し、公共交通の認知度向上及び利用促進を図った。
生活交通の再構築（重点施策）	・地域バス再編検討（利用状況に応じたデマンド化） ・豊田市共助交通支援事業の創設・運用開始（共助タクシー、コミュニティ・カーシェアリング導入、移動支援サービス専用保険料補助） ・共助交通シンポジウムの開催 ・公共ライドシェア（自家用有償運送）の導入	地域主体による移動支援制度を新たに構築するとともに、多様な移動手段を組み合わせた「生活交通の再構築」を推進し、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保に向けた取組を進めた。

3 達成状況分析・課題

- 「１日あたりの公共交通利用者数」は、鉄道、タクシーの利用者数に関しては、令和元年度数値までは回復していないが、基幹バスの利用者については通学定期券購入費補助やおでかけバス 70 などの各種利用促進施策の実施により増加し、目標値を達成できた。
- 「おいでんバス利用者１人あたりの市の財政負担額」は、利用者数の回復等により目標値を達成した。一方、「地域バス・地域タクシー利用者１人あたりの市の財政負担額」は、地域バスでは利用者の減少や、燃料費・人件費等の運行経費増加、地域タクシーでは利用実績の増加に伴う市負担の増加などにより、目標未達となった。



4 前計画から現行計画への反映

- 前計画で成果のあった、「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」等の利用促進施策は、引き続き、重点事業として事業を推進していくこととした。
- 前計画の重点施策である「生活交通の再構築」について、共助交通支援制度の創設など、地域主体による移動手段の確保の仕組みを導入した。
- 運転手不足の深刻化や運行経費の上昇等によるバスネットワーク維持の課題については、現行計画では、「バス路線の再編」を重点事業に掲げ、持続可能な運行体制の確保に向け事業を推進していくこととした。
- 現行計画では、自動運転やFCバスなど先進技術の活用も視野に入れ、実証事業等を通じて将来的なモビリティ社会への対応や持続可能な公共交通の実現に向けた検討を進めることとしている。



<地域公共交通計画の評価等結果の様式>

豊田市（区町村）地域公共交通計画の評価等結果（令和7年4月～令和8年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
●1日あたりの公共交通利用者数 （目標値：77,000人/日）	●基幹バスの運行及び改善 ●地域バス、地域タクシーの運行及び改善 ●豊田市駅西口交通結節点整備など交通結節機能の向上 ●駅周辺整備や地域の利用実態を踏まえた乗継環境の改善 ●豊田市高校生等バス通学定期券購入費補助制度の適用 ●高齢者向け割引定期券「おでかけバス70」の販売・利用促進に向けたクーポン事業の実施 ●バス路線やダイヤの見直しによる利便性向上 ●バスマップやホームページ、Googleマップ等を活用した情報発信 ●沿線施設・観光施設・地域イベント等と連携した利用促進事業	●鉄道・バス・タクシー事業者の有する乗降データを使用	【達成状況】 ●1日あたりの公共交通利用者数：85,451人/日（R7年度） 【分析】 ●新型コロナウイルス感染症収束後の移動需要の回復等により、公共交通全体の利用者数は増加した。 ●高校生・高齢者向けの利用促進施策や交通結節点整備、路線・ダイヤ見直し等も利用者増加に寄与したと考えられる。 ●一方、一般乗用タクシーは令和元年度比約65%にとどまり、回復が緩やかな状況にある。	●新型コロナウイルス感染症収束後の移動需要の回復に加え、高校生・高齢者を対象とした利用促進施策等を総合的に実施した結果、計画指標を上回る利用者数を達成することができた。 ●引き続き、高校生等バス通学定期券購入費補助制度や高齢者向け「おでかけバス70」の利用促進事業等を継続し、幅広い世代が公共交通を利用しやすい環境づくりを推進する。 ●利用実態や地域ニーズを踏まえ、交通事業者と連携した路線再編やダイヤ見直しを検討するとともに、公共交通の利便性向上を図る。	
●おいでんバスの利用者1人あたりの市の財政負担額 （目標値：280円/人） ●地域バス・地域タクシーの利用者1人あたりの市の財政負担額 （目標値：1,300円/人）		●バス、タクシー事業者の有する乗降データを使用 ●令和7年度実績の運行負担金	【達成状況】 ●おいでんバスの利用者1人あたりの市の財政負担額：271円/人（R7年度） ●地域バス・地域タクシーの利用者1人あたりの市の財政負担額：1,954円/人（R7年度） 【分析】 ●おいでんバスは利用促進施策等により利用者数が増加し、目標を達成した。 ●地域バスは利用者数の減少や燃料費・人件費等の上昇により、財政負担額が増加した。 ●地域タクシーは利用増加に伴う運行回数の増加等により、市負担額が増加した。	●地域バスについては、運転手不足や運行経費の上昇など、公共交通を取り巻く環境変化を踏まえ、利用状況や地域ニーズに応じた効率的な運行体制の構築を検討する。 ●地域タクシーについては、利用増加に伴う市負担の増加が見られるものの、地域の移動手段として重要な役割を担っていることから、利用状況を踏まえながら持続可能な制度運用を検討する。 ●生活交通の再構築については、共助タクシーやコミュニティ・カーシェアリングなど地域主体による移動支援の取組を推進し、多様な移動手段を組み合わせた持続可能な公共交通ネットワークの構築を進める。	
●各地域の拠点停留所の乗降者数 （目標値：4,900人/日）		●バス事業者の有する乗降データを使用	【達成状況】 ●各地域の拠点停留所の乗降者数：6,739人/日（R7年度） 【分析】 ●駅周辺整備による交通結節機能の向上や利用環境の改善、土橋駅・浄水駅周辺における区画整理事業による居住環境の整備、高校生通学定期補助による通学利用の増加等により、目標値を達成した。	●駅周辺整備による交通結節機能の向上や利用環境の改善、土橋駅・浄水駅周辺における区画整理事業等によるまちづくりの進展に加え、高校生等バス通学定期券購入費補助制度による通学利用の増加などにより、拠点停留所の利用者数は目標値を上回った。 ●引き続き、駅周辺整備や地域の利用実態を踏まえながら、交通事業者と連携して運行内容や乗継環境の改善に取り組み、拠点停留所を中心とした公共交通ネットワークの利便性向上を図る。	
●複数の交通手段が導入されている小学校区の数 （目標：75地区の現状維持）	●鉄道、基幹バス、地域バス、地域タクシー等の公共交通ネットワークの維持 ●交通事業者と連携した運行内容の改善及びサービス水準の確保 ●地域の移動実態やニーズを踏まえた地域バの運行改善 ●地域公共交通会議等を通じた関係者間の協議・調整	●鉄道駅、バス停（基幹バス・地域バス）及びタクシー運行エリアを対象とし、2種類以上の交通手段を利用できる小学校区を1地域として算定	【達成状況】 ●複数の交通手段が導入されている小学校区の数：75地域（R7年度） 【分析】 ●交通事業者と連携し、利用実態や地域ニーズを踏まえた運行維持・改善に取り組んだ結果、計画策定時の水準を維持した。	●鉄道、基幹バス、地域バス、地域タクシー等の公共交通ネットワークを維持するとともに、交通事業者と連携しながら利用実態や地域ニーズを踏まえた運行内容の改善に取り組むことで、引き続き複数の移動手段を確保できる環境づくりを推進する。 ●地域ごとの移動課題を踏まえ、既存の公共交通を基本としながら、共助交通など多様な移動手段の活用も検討し、地域の実情に応じた持続可能な移動手段の確保を進める。	
●環境に配慮したおいでんバス車両の割合 （目標値：37%の現状維持）	●環境負荷の低減に配慮した車両（HV車・FCV車）の導入・運用 ●車両更新時における環境性能を考慮した車両導入の検討	●市保有のおいでんバス車両に占める環境配慮型車両（HV車及びFCV車）の割合を算出	【達成状況】 ●環境に配慮したおいでんバス車両の割合：37%（R7年度） 【分析】 ●HV車及びFCV車の導入割合を維持し、目標値を達成した。	●今後も車両更新の時期や運行事業者の状況を踏まえながら、環境負荷の低減につながる車両導入について検討する。	

（記載に当たったの留意事項）

※ 本様式中、表題の「（〇年〇月～〇年〇月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。

※ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。

※ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。

※ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の整備等に係る協議の結集（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。

※ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。