

# 令和6年度 豊田市「次期豊田市地域公共交通計画策定に向けた基礎調査研究」報告書 概要版

## 序章 調査研究の概要

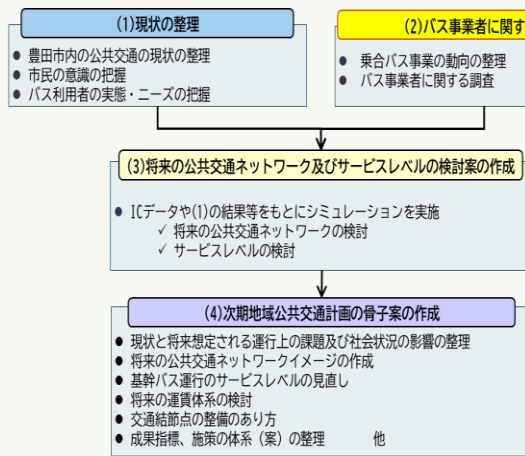
### ■ 調査研究の背景と目的（報告書 P.3）

- 豊田市では、「豊田市公共交通基本計画」を策定し、2005年度以降、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た。2022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、高齢化の進展により、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いる。一方、公共交通の担い手不足の深刻化や運行経費の増加、高齢化の進展、人口減少時代など公共交通を取り巻く環境は厳しくなっており、それらの社会情勢に対応していくために、現行計画を見直し、次期豊田市地域公共交通計画を策定する必要がある。
- 本調査研究は、次期豊田市地域公共交通計画（以下、「本計画」という）を策定するための基礎調査を目的として実施した。

### ■ 調査研究の流れと全体像（報告書 P.4）

- 本調査研究の構造は図表1のとおり。

【図表1】本調査研究の構造



## 第1章 豊田市の現状等

### ■ 豊田市の概況（報告書 P.9）

- 豊田市は、岐阜県及び長野県と隣接しており、2005年4月1日に行われた西加茂郡藤岡町・小原村、東加茂郡足助町・下山村・旭町・稲武町の4町2村との合併により、都市部と農山村部を併せ持ち、「豊田市統計書」によると、2022年10月時点で面積約918平方キロメートルと広大な都市で、面積は愛知県第1位である。また人口は約41.7万人である。

### ■ 豊田市の人口の動向（報告書 P.10～12）

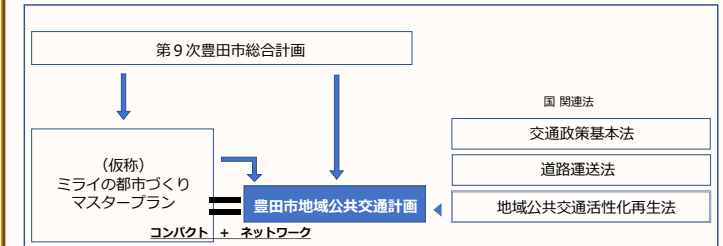
- 豊田市内の人口を地区別（中学校区別）に見ると、逢妻地区が30,638人で最も多く、次いで末野原地区が28,909人となっている。一方で、稲武地区が2,082人で最も少なく、次いで旭地区が2,425人となっている。
- 2020年から2040年にかけて、浄水地区では3倍以上の人口増加が予測されている。その他の多くの地区は概ね1倍前後で推移が見込まれる一方で、稲武地区や足助地区の山間部を中心に半減に近い減少が見込まれる地区もある。

## 第2章 上位・関連計画等の整理

### ■ 上位・関連計画等の整理（報告書 P.15）

- 本計画は、「第9次豊田市総合計画（以下、「総合計画」という。）」を上位計画として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、法定計画として策定する。また、総合計画で掲げるまちの将来像「つながる つくる暮らし楽しむまち・とよた」の実現や、将来のまちづくりの方針を定めた「（仮称）ミライの都市づくりマスタープラン」で掲げる「コンパクト+ネットワーク」を目指し、取り組むものである。

【図表2】上位・関連計画等との関係



## 第3章 公共交通の現状

### ■ 現状の公共交通ネットワークと市内の公共交通利用者数（報告書 P.19）

- 広域化した市域の移動を支えるためのネットワークとして、「基幹交通（鉄道及び基幹バス）」を整備してきた。基幹交通のうち、鉄道は、名鉄豊田市駅と愛知環状鉄道新豊田駅を中心として、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）が運行しており、計26駅ある。また基幹バスは、とよたおいでんバスと名鉄バスの計21路線がある。
- 地域内の移動は「生活交通（地域バス及び地域タクシー）」を運行しており、都市部・郊外部・山村部の地域特性に応じて運行形態を決めて、少量個別輸送で、基幹バスを補完している。地域バスと地域タクシーは計14地域で運行し、高齢者の通院や買い物などの移動を支えている。（図表3参照）
- 市内の公共交通の利用者数は大半の公共交通機関はコロナ前まで増加傾向が見られていた。現在はコロナ禍に伴う急減の後で回復傾向が見られている。（図表4参照）

### ■ 市民意識調査（豊田市Eモニター制度による意識調査）（報告書 P.47）

- 豊田市民の公共交通の利用状況等を把握するため、豊田市Eモニター制度を活用して、アンケート調査を行った。（回収数193件）
- アンケート結果は以下のとおり。
  - 公共交通の利用について、「年に数日程度」が43.5%を占めているなど、1ヶ月に1度も利用していない人が7割近くとなっている。
  - 「バス交通に対する考えは、サービス水準の維持・向上への意見は強く、その財源として、運賃よりも財政負担増に対する意見が強く見られている。
  - 重点的に取り組むべき事項は、「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」が45.1%で最も多く、次いで、「バス路線の新設や運行本数の増便」が39.9%であった。

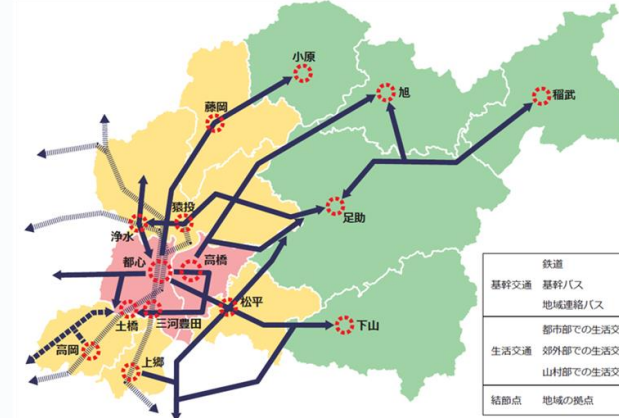
### ■ 一般向けアンケート調査（報告書 P.68）

- おいでんバス・名鉄バス（市内路線）の利用者に向けて二次元コードのついたチラシ等を配布してウェブによるアンケート調査を実施した。（回収数781件）
- アンケート結果は以下のとおり。
  - 普段利用するバスの満足度については、「総合満足度」で見ると、「満足」、「やや満足」を足した合計が24.2%に対して「不満」、「やや不満」の合計が39.6%となっており、不満の方が多くなっている。
  - 各項目を見ていくと、「運行に関する情報提供」の満足度が最も高く、不満度では「ダイヤ」最も高くなっている。
  - 地区別で見ても大きな違いは見られず、多くの地区において、総合満足度で満足より不満の方が多く、不満度の最も大きい要因が「ダイヤ」であり、次いで「バス停の待合環境」であった。

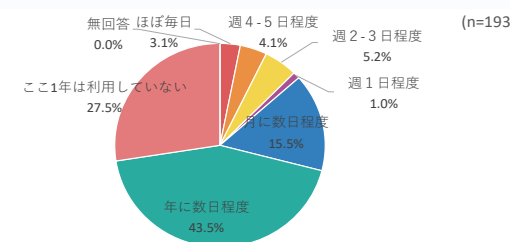
### ■ 高校生アンケート調査（報告書 P.82）

- 市内の高校等に通う高校生等に向けて二次元コードのついたチラシ等を配布してウェブによるアンケート調査を実施した。（回収数3,497件）
- アンケート結果は以下のとおり。
  - 公共交通の満足度をたずねたところ、過半の高校において不満よりも満足の方が大きい。
  - 項目別にみると、最寄りのバス停について不満がある高校（衣台、猿投農林、豊田、豊田西、豊田東、松平）やダイヤ（便数）への不満がある高校（松平、豊田西、豊田東）があった。

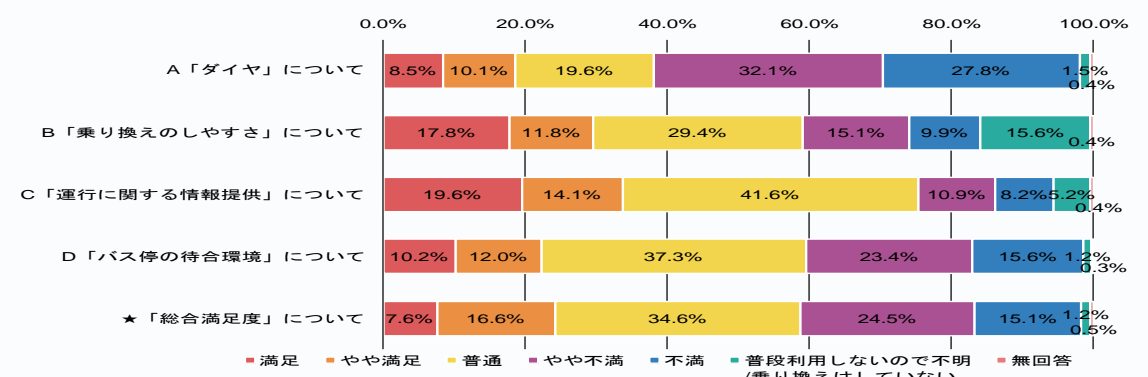
【図表3】豊田市における公共交通ネットワーク



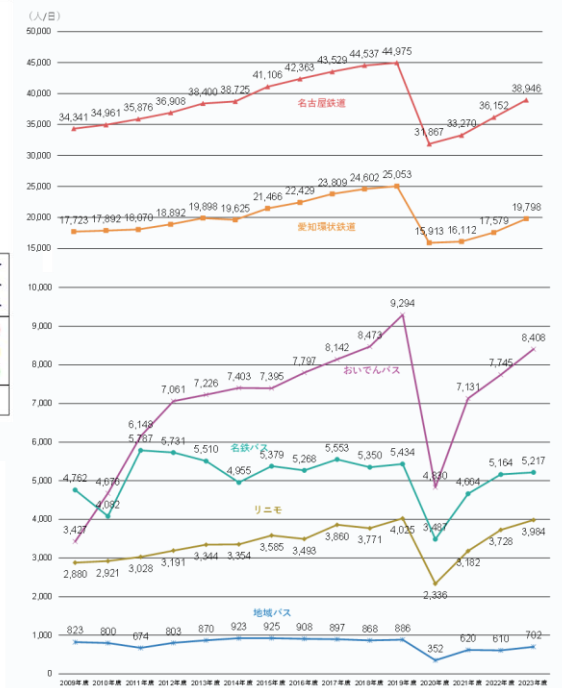
【図表5】豊田市内の公共交通利用日数（市民意識調査）



【図表6】普段利用するバスの満足度（項目別）（一般利用者アンケート調査）



【図表4】市内の1日あたりの公共交通利用者数の推移





# 令和6年度 豊田市「次期豊田市地域公共交通計画策定に向けた基礎調査研究」報告書 概要版

## ■ バス運転手に関する調査（報告書 P.96）

- 豊田市内において、基幹バスの運行を行う事業者の運転手不足の現状や運転手の採用、その他事業者が抱えている課題を調査することを目的として豊田市内において基幹バスの運行を行っている3事業者に実施した。
- 調査結果は以下のとおり。
  - ✓ 豊田市内の路線バス運行における運転手の必要人数は、3者合計で176人であった。必要人数に対する不足人数は、3者合計で31人となっており、運転手不足が顕著であった。なお、運転手数には、路線バス専任だけでなく貸切バスとの兼務者を含んでいる。
  - ✓ 2024年4月1日の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正に伴い、必要となる運転手数が1割以上増加した。
  - ✓ 運転手数の確保には、離職者数を減少させるとともに、採用者数を増加させることが求められる。離職者については、転職者が増加するとともに、高齢者の体力面等からの退職も増加している。一方で、採用については、新卒採用はほとんどなく、中途採用が大部分であるが、中途採用では同業間の競争が激化していることから、予定の運転者数を確保しにくい環境にあった。そのため、確保できる運転手数が減少している。
  - ✓ 上記の影響に伴い、バス事業者における運転手不足が生じており、次の①から③の対応を実施している。①追加的な残業の増加②路線バス業務と貸切バス業務の兼務③ダイヤによる減便
  - ✓ 2020年度から2023年度における離職と採用の状況は、離職者数が採用者数を2割弱上回っている。
  - ✓ 離職については、転職者が増加するとともに、高齢者の体力面等からの退職も増加している。全運転者数に占める離職者数の割合は、5%以上になることが多い。その割合は、事業者・年度により異なるが、10%超になることもあった。なお、高齢者については、運転能力に問題がない運転手については雇用を続けることを可能にし、70代の運転手が業務するバス事業者もある。

## 第4章 地域交通の将来の見通し

### ■ 将来のおいでんバス利用者数の推計（報告書 P.116）

- 12路線を合計した推計結果については、利用者は2030年度までは増加し続けるが、それ以降は、減少に転じる。（図表7のとおり）

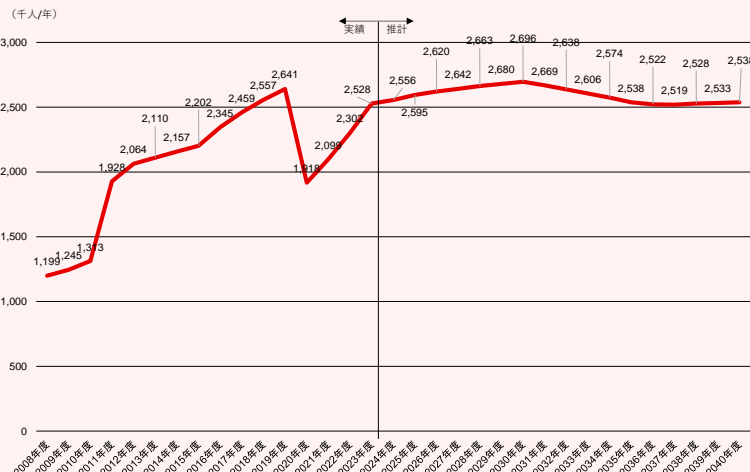
### ■ 将来のバス運転手数の推計（報告書 P.117）

- 3社の事業者ヒアリングの結果を基に、将来の運転手数の推計を行った結果、豊田市内の路線バスに関する運転手数は、今後、減少し続け、2039年度には、2024年度と比較して45%の減少となる。

### ■ 収支シミュレーションの実施（報告書 P.118～127）

- 運転手数、運行経費、利用者数、運賃、サービスレベルに関する4つの条件設定のパターンについて、おいでんバス運行の収支のシミュレーションを実施した。（条件設定のパターンは図表8のとおり）
- パターン①では、ネットワークやサービスレベルを維持することができなくなり、図表7の利用者数よりも少なくなる。おいでんバス全体の運行経費及び運賃収入は低下し続けるとともに、収支率は悪化し続け、30%に近づくことになる。（図表9参照）
- パターン②では、図表7の利用者数を確保でき、ネットワークやサービスレベルを維持することができる。おいでんバス全体の運行経費は、必要運転手数を確保するために増加し続ける。また運賃収入は、将来利用者数の推計結果から2030年度までは緩やかに増加するが、それ以降は緩やかに減少する。その結果、収支率は悪化し続けることになる。（図表10参照）
- パターン③では、図表7の利用者数を確保でき、ネットワークやサービスレベルを維持できるとしている。またおいでんバス運行全体の運行経費についてもパターン②と同様に増加し続けることとなる。一方で、収支率40%の確保を目指すために運賃の値上げを行うとすると、2026年度と2032年度に30%ずつ運賃を引き上げる必要がある事が分かった。（図表11参照）
- パターン④は③と比較した場合、便数増・ダウンサイジングを行う2028年度以降、運行経費は8%減となった。また自家用有償旅客運送制度による一種免許の活用により、二種免許による運転が必要な営業キロが約13%減少することから、運行に必要な二種免許運転手のうち12人分を一種免許運転手に転換することが可能になると推計された。しかし、将来運転手数推計より、豊田市内の路線バス運転手（二種免許保有者）数の減少はさらに深刻化していく見込みであるため、二種免許の運転手の確保は依然課題である。（図表12参照）

【図表7】 おいでんバスの利用者数推計12路線の合計



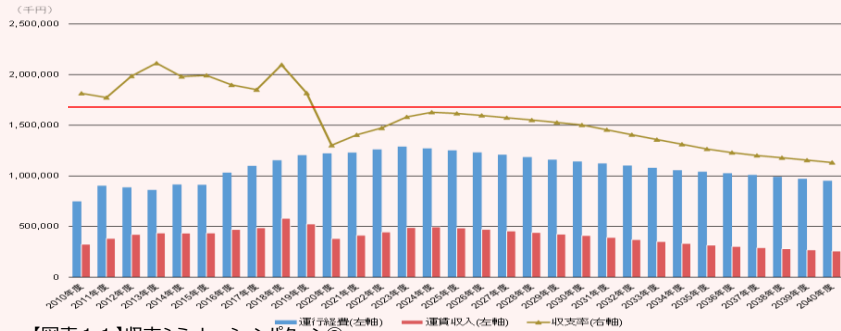
【図表8】 シミュレーションの条件設定のパターン

	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④
運転手数	将来運転手数推計より、2040年度の運転手数は2024年度よりも45%減少する。	必要な運転手数を確保する。（運行経費の上昇以上の賃上げを実施）	パターン②と同様	増便のため、二種免許保有者を増やす
運行経費	運行単価は年率約2%増（2019-23年度の平均）	運行単価は年率約2%増（※1）賃金を高くするためさらに10%の引上げ（※2）	パターン②と同様	ダウンサイジングする便の単価を下げる
利用者数	運転手数の減少に合わせて、将来利用者数も減少する。	必要運転手数が確保できるため、将来利用者数推計のとおり利用者が確保できる。	パターン②と同様	パターン②と同様
運賃の変更	なし	なし	収支率40%が確保されるように、運行収入を増やす。（2026年度より30%引き上げ、2032年度よりさらに30%引き上げ）	パターン③と同様
サービスレベル	設定なし	設定なし	設定なし	一部の乗車率の高い便は増便、低い路線については車両のダウンサイジングする。

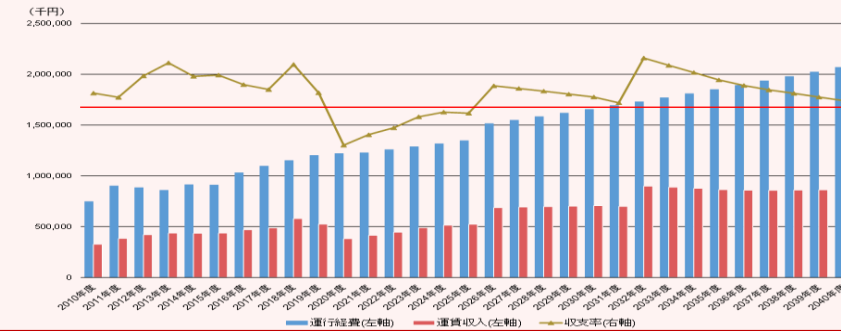
※1 2019-23年度の平均

※2 令和5年の運輸業、郵便業と道路旅客運送業の比率である110%をパターン①の運行単価に乗ずる。

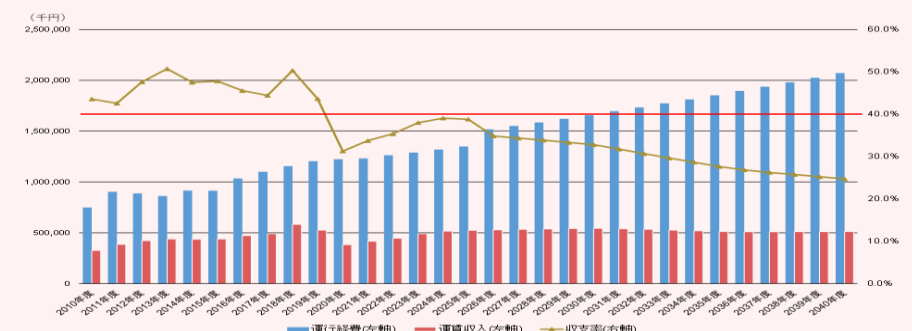
【図表9】 収支シミュレーションパターン①



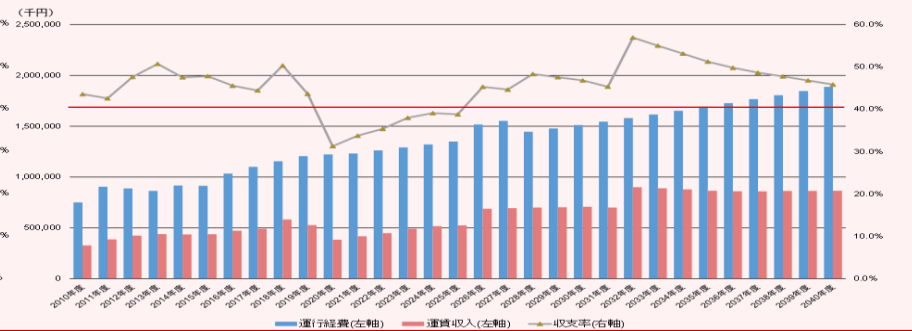
【図表11】 収支シミュレーションパターン③



【図表10】 収支シミュレーションパターン②



【図表12】 収支シミュレーションパターン④



## 第5章 公共交通の課題

本計画における公共交通の課題は、3つの観点から整理される。

### ■ 日常生活を支える移動手段の確保（報告書 P.131）

- 高齢者や高校生などの移動手段の確保
- バスの運行に対する利用者満足度の向上

### ■ 一層厳しくなる運行事業環境への対応（報告書 P.131）

- 基幹交通利用者数の確保
- 慢性的な運転手不足への対応
- 運行の効率化（山村部の運行を担う交通事業者の確保）

### ■ 地域交通の役割の再認識（報告書 P.132）

- 地域で交通を支えるマインドの醸成（公共交通の「積極的維持」）
- 自治体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・お出かけ機会の創出



# 令和6年度 豊田市「次期豊田市地域公共交通計画策定に向けた基礎調査研究」報告書 概要版

## 第6章 基本的な方針、目指す姿

- **基本方針**（報告書 P.137）
  - 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」の実現に基づき、本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、基本方針は「多様な主体の共創により、「ひと」や「まち」をつなぎ支える地域公共交通の構築」と設定する。
- **目指す姿**（報告書 P.137）
  - 今後も拠点間連携を支える基幹交通ネットワークは維持する。
  - おいでんバスのサービスレベルは、山村部における主要施設へのアクセスを確保しつつ、標準的なサービスレベルとして下表を設定する。利用者の少ない路線や時間帯については、路線ごとに需要に応じたサービスレベルの設定も検討する。
  - おいでんバスの運賃制度は、平成19年の運行開始以降、分かりやすい運賃体系として100円単位の距離帯運賃を維持してきたが、運行経費上昇により、おいでんバスの運賃制度の変更を検討する。運賃改定においては、ある程度の受益者負担を求めつつも、利用者への負担をできるだけ少なくするため、100円単位の運賃設定からキャッシュレス（ICカード）の特性を活かした10円単位の運賃設定への変更も視野に入れて検討を進める。

基本方針

多様な主体の共創により、「ひと」や「まち」をつなぎ支える地域公共交通の構築

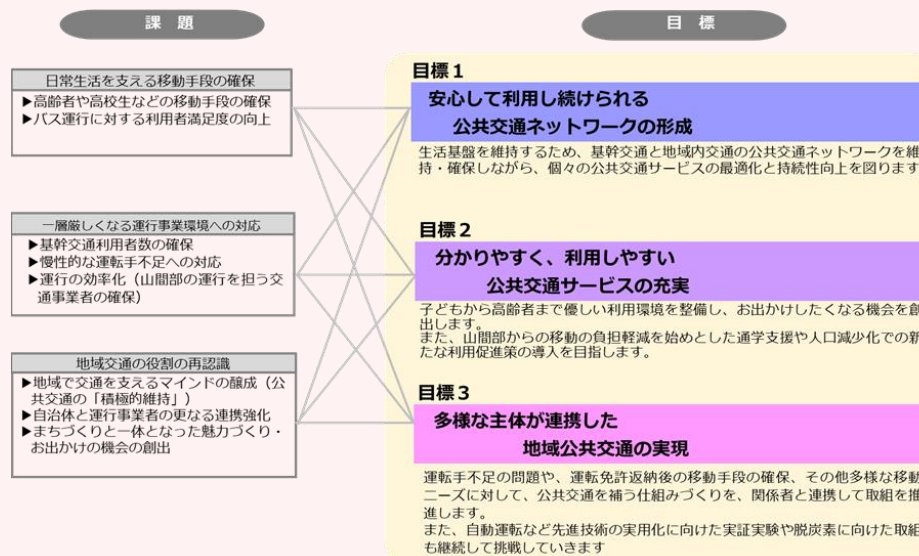
【図表13】おいでんバスのサービスレベル

	朝・夕	早朝・昼間・夜間	運行時間帯
A：主に旧市部を走行する路線	1時間に3本以上	1時間に2本以上	6時～22時
B：旧市部と山村部を走行する路線	1時間に1本以上	1時間に1本以上	
C：主に山村部を走行する路線	1時間に1本以上	2時間に1本以上	

## 第7章 計画の目標、目標達成のための施策等、評価指標

- **計画の目標**（報告書 P.141）
  - 第5章で整理した公共交通の課題を受け、図表14のとおり目標を設定する。
  - 豊田市における基幹交通ネットワークは、市民生活を支える上で不可欠であり、本市の移動の骨格となるものである。市民からは路線バスの増便に対する強い意見があるものの、今後の利用者減少・担い手不足・運行経費増を考えると、現状のサービスレベルを維持することも相当な努力が必要である。こうしたことから、本計画では「基幹交通ネットワークの積極的維持」を重点対策として位置づけ、「基幹交通の継続運行」「利用頻度に応じたサービス基準の設定、見直し」「公共交通の担い手確保」に向けた取組について、重点的に取り組んでいく。

【図表14】公共交通の課題と設定された目標



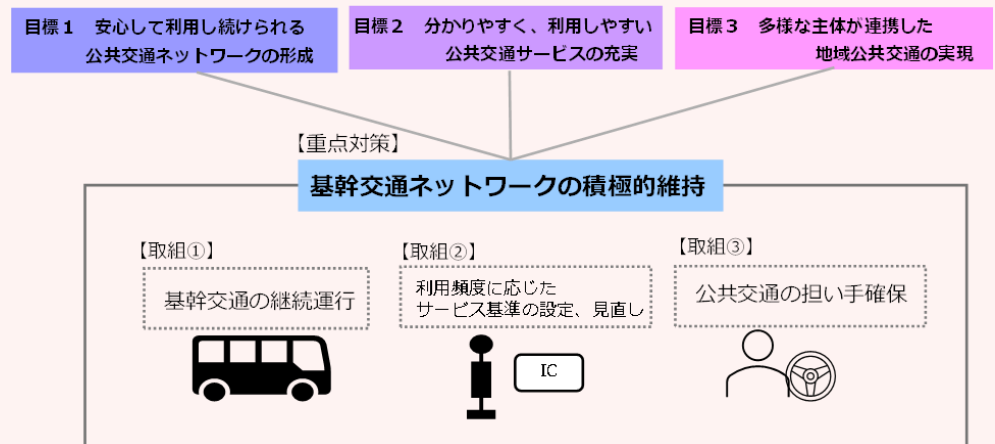
- **施策・取組、重点対策**（報告書 P.146）
 前述の3つの目標に基づき、以下の施策・取組を講じる。
  - 施策1 基幹交通の維持・改善
  - 施策2 地域内交通の維持・改善
  - 施策3 交通結節点の機能強化
  - 施策4 分かりやすい情報発信
  - 施策5 公共交通で通学・外出しやすい環境づくり
  - 施策6 運賃制度の見直し
  - 施策7 運転手確保や働きやすい環境づくり
  - 施策8 公共交通を支えるマインド醸成
  - 施策9 地域主体の共助交通の推進
  - 施策10 先端技術の利活用や環境配慮

- **評価指標**（報告書 P.152）
 目標達成状況を評価するための指標として、図表16のとおり評価指標を、計画全体の進捗を把握する上で参考となる指標として図表17のとおり確認指標を設定する。

【図表16】ネットワークの積極的維持の目標に対する評価指標

目標	指標名	現状値	中間目標値	最終目標値
		(令和6年度)	(令和12年度)	(令和17年度)
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	(路線ごとの) 基幹バスの営業距離数	332.8Km	332.8Km以上	332.8Km以上
目標2 分かりやすく、利用しやすい公共交通サービスの充実	(山村部から) 主要施設へアクセスができること	—	すべてアクセスできる	すべてアクセスできる
	サービスレベルの維持	—	できている	できている
目標3 多様な主体が連携した地域公共交通の実現	公共交通会議における取組事業数	—	(調整中)	(調整中)

【図表15】基幹交通ネットワーク積極的維持に向けた取組



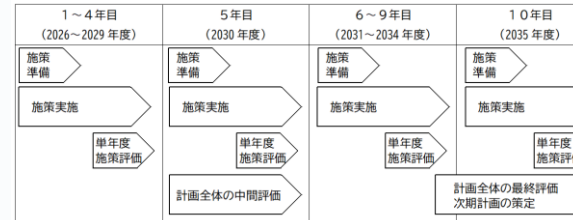
【図表17】その他の計画に必要な指標（確認指標）

評価指標	現状値 (令和6年度)	中間目標値 (令和12年度)	最終目標値 (令和17年度)
1日当たりの公共交通の利用者数	79,618人	92,000人	87,000人
おいでんバスの収支率	45.4% (補助金含む)	40%以上	40%以上
おいでんバス利用者1人当たりの市の財政負担額	278円	(調整中)	(調整中)

## 第8章 目標の達成状況の評価

本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進捗管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す、PDCAサイクルの考え方により推進していく。個別施策の進捗状況及び確認指標の評価は毎年度実施するが、計画期間の中間年度及び最終年度に、「評価指標」の値を基に本計画が目指す将来像が実現できているかについて評価を実施する。

【図表18】年間単位の進捗管理、評価スケジュール



【図表19】月間単位の進捗管理、評価スケジュール

