

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

令和 7 年 3 月

愛知県 豊田市
一般財団法人 地方自治研究機構

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

令和7年3月

愛知県 豊田市
一般財団法人 地方自治研究機構

はじめに

昨今のわが国的地方行政を取り巻く環境は、少子化に伴う本格的な人口減少・高齢化の進行、社会全体のデジタル化の急速な進展、各種災害の激甚化、働き方やライフスタイルの多様化、インバウンドの急増、脱炭素化やSDGs等の地球規模の潮流など、これまでとは大きく異なる変化が見られます。

こうした中で、地方公共団体は、自治体DXの推進、人材の確保・育成、経営マネジメントの強化等を図りつつ、住民ニーズを的確に捉え、地域の特性を活かしながら、住民福祉の向上、地域産業の振興、まちづくりの推進、防災対策の強化、自然環境の保全、共生社会の実現等に関する諸課題に、自らの判断と責任において取り組んでいくことが求められています。

このため、当機構では、地方公共団体が直面している諸課題を多角的・総合的に解決するため、個々の団体が抱える課題を取り上げ、当該団体と共同して、全国的な視点と地域の実情に即した視点の双方から問題を分析し、その解決方策の研究を実施しています。

本年度は6つのテーマを具体的に設定しており、本報告書は、そのうちの一つの成果を取りまとめたものです。

コロナ禍の需要の減少からは回復しているものの、少子高齢化が進むとともに、バス等の運転手不足の深刻化等により、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。本調査研究では、公共交通の現状に関するデータ分析、市民意識調査、利用者アンケート調査、バス運転手に関する調査を行うとともに、2040年度までの利用者数、バス運転手数等の予測、収支のシミュレーション等を実施しました。

本研究の企画及び実施に当たりましては、研究委員会の委員長及び委員を始め、関係者の皆様から多くの御指導と御協力をいただきました。

また、本研究は、公益財団法人 地域社会振興財団の助成金を受けて、豊田市と当機構とが共同で行ったものであり、ここに謝意を表する次第です。

本報告書が広く地方公共団体の施策展開の一助となれば大変幸いです。

令和7年3月

一般財団法人 地方自治研究機構

理事長 三輪和夫

目次

序章 調査研究の概要	1
1 次期「豊田市地域公共交通計画」の概要	3
2 調査研究の目的と実施概要	3
3 調査研究の流れと全体像	4
4 調査研究体制	5
第1章 豊田市の現状等	7
1 豊田市の概況	9
2 豊田市の人口の動向	10
第2章 上位・関連計画等の整理	13
第3章 公共交通の現状	17
1 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	19
2 おいでんバスに関するデータの整理	25
3 市民意識調査	47
4 利用者アンケート調査	68
5 バス運転手に関する調査	96
第4章 地域交通の将来の見通し	105
1 需要推計の概要	107
2 将来運転手数推計	117
3 収支シミュレーションの実施	118
第5章 公共交通の課題	129
1 日常生活を支える移動手段の確保	131
2 一層厳しくなる運行事業環境への対応	131
3 地域交通の役割の再認識	132
第6章 基本的な方針、目指す姿	135
1 基本方針	137
2 目指す姿	137

第7章 計画の目標、目標達成のための施策等、評価指標	139
1 計画の目標.....	141
2 各交通手段の位置づけ.....	143
3 施策・取組、重点対策.....	146
4 評価指標.....	152
第8章 目標の達成状況の評価	153
調査研究委員会名簿	157

序章 調査研究の概要

序章 調査研究の概要

1 次期「豊田市地域公共交通計画」の概要

本調査研究で、策定を検討した「次期豊田市地域公共交通計画（以下、「本計画」という）」の概要は、以下のとおりである。

（1）計画策定の背景と目的

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、本計画を策定する必要があった。

（2）本計画の期間

本計画の期間は、2026年4月から2036年3月まで

（3）本計画の区域

本計画の区域は、豊田市全域。

2 調査研究の目的と実施概要

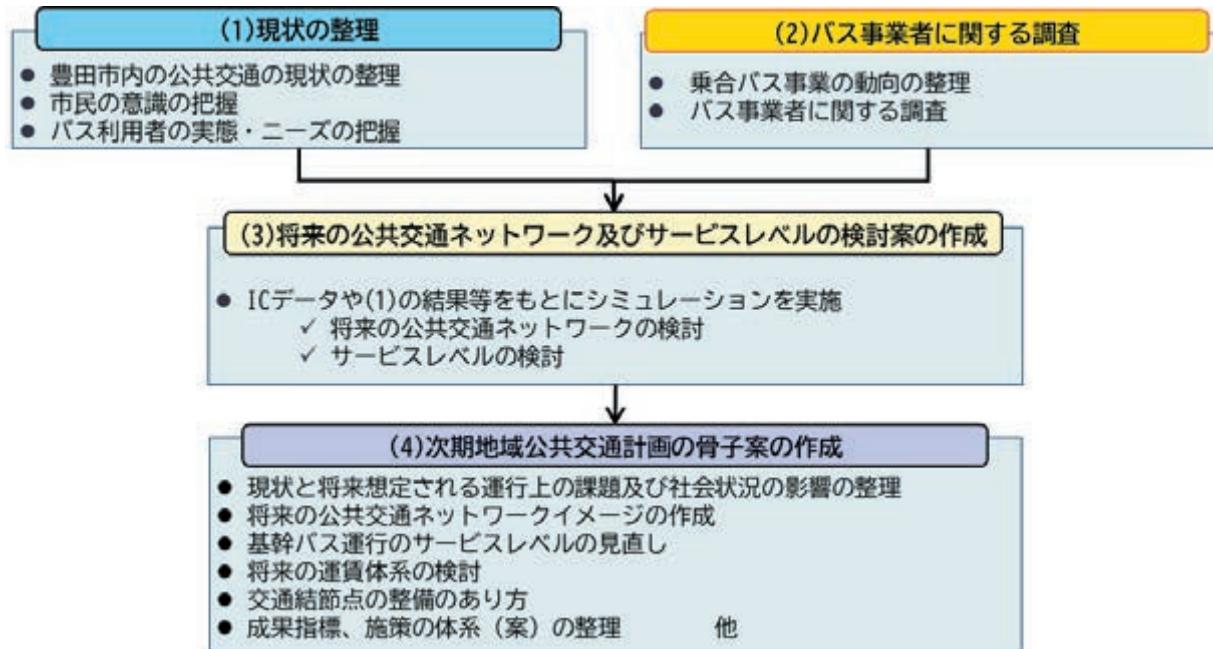
本調査研究は、上述の10年とする本計画を策定するための基礎調査を目的として実施した。

本調査研究では、交通の利用データの整理、市民の意識の把握、バス利用者の実態・ニーズの把握、バス事業者の課題の把握等を行った。さらに、将来の公共交通ネットワーク、基幹バスのサービスレベル、運賃等についての検討を行い、次期地域公共交通計画の骨子（案）の作成を行った。

3 調査研究の流れと全体像

本調査研究の全体像とスケジュールは、以下のとおり。

図表 序－1 本調査研究の構造



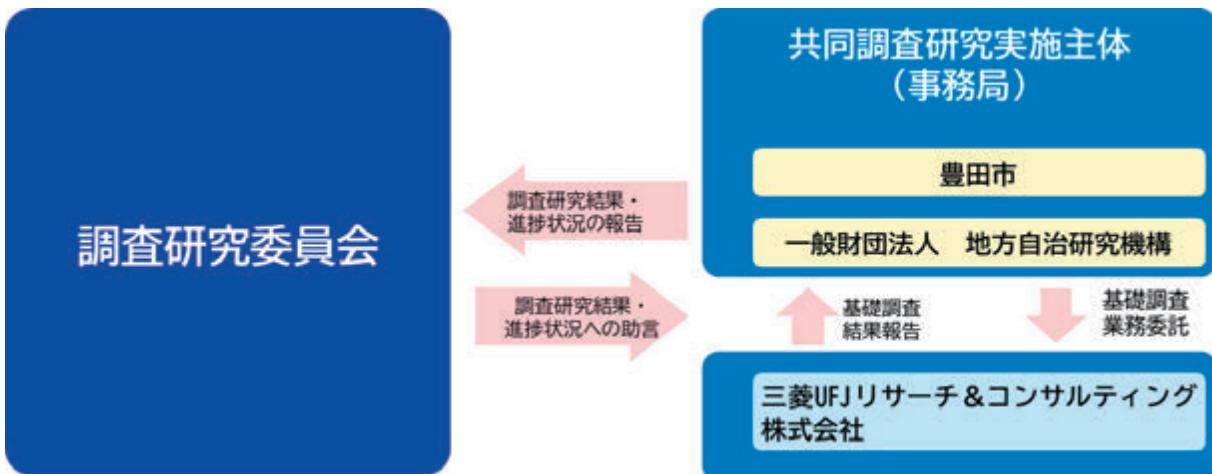
図表 序－2 調査研究スケジュール

	2024年									2025年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
(1)現状の整理					既存の調査結果、開発データ等を整理							
(2)市民意識調査					調査票（案）の作成 調査の実施・集計	分析・とりまとめ						
(3)利用者アンケート調査					実施方法の検討 調査票（案）の作成 チラシ配布等の実施、高校への依頼 関係者調整	調査の実施 集計・分析・とりまとめ						
(4)バス事業者に関する調査					バス事業の動向整理 調査票の作成	調査票の回答 追加のヒアリング	調査結果のとりまとめ					
(5)将来の公共交通ネットワーク及びサービスレベルの検討案の作成					関連データの整理 利用客数の推計、バス運転手数の推移				シミュレーションの実施			
(6)次期公共交通計画骨子案の作成					豊田市の実態の整理 ネットワーク、サービスレベル等の検討 施策の体系、評価指標の検討							
(7)報告書（案）の執筆						中間報告書の作成		報告書（案）作成		報告書とりまとめ		
委員会				▲ 第1回					▲ 第2回		▲ 第3回	

4 調査研究体制

本調査研究は、豊田市及び一般財団法人地方自治研究機構を実施主体として、調査研究委員会（調査研究委員会の構成メンバーは、巻末「調査研究委員会名簿」に記載）の指導及び助言の下、基礎調査機関として、三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社の協力を得て実施した。

図表 序－3 調査研究の体制図



なお、以下の日程で委員会を開催した。

【第1回委員会】

日時：2024年7月19日（金）15:00～17:00

場所：豊田市役所東庁舎6階 東61会議室

内容：調査研究企画書、豊田市の公共交通の現状について

【第2回委員会】

日時：2024年12月25日（水）13:00～14:50

場所：豊田市役所東庁舎7階 大会議室2

内容：各種調査結果の報告、豊田市地域公共交通計画の課題及び見直し項目（案）

【第3回委員会】

日時：2025年1月31日（金）10:00～12:00

場所：豊田市役所東庁舎7階 大会議室1

内容：豊田市地域公共交通計画骨子（案）の概要について

第1章 豊田市の現状等

第1章 豊田市の現状等

1 豊田市の概況

豊田市は、岐阜県及び長野県と隣接していて、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・稻武町の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月時点では面積約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。

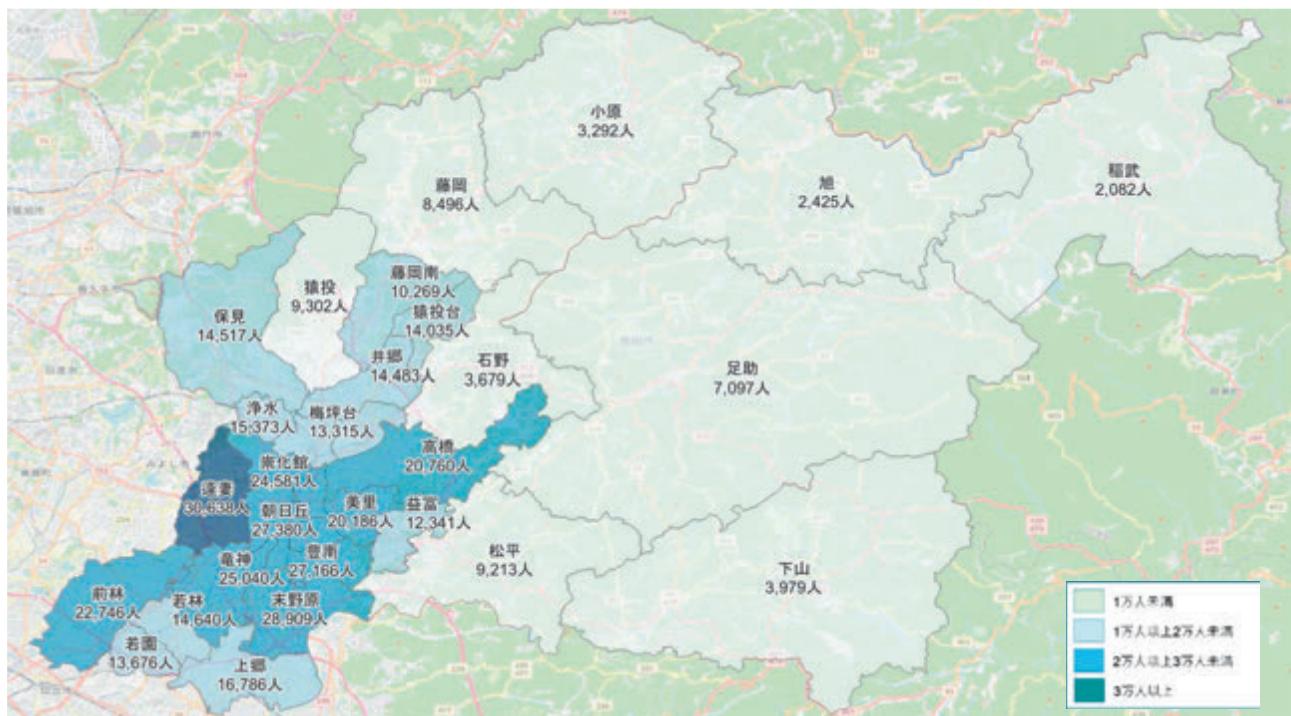
豊田市は、合併を契機に「都市としての一体性の形成」、「都市と農山村の共生」、「交流人口拡大による地域の活性化」を図ることを目的に、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を進めている。

2 豊田市の人口の動向

(1) 2020 年の地区別人口

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、稻武地区が 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。

図表 1－1 2020 年の地区別人口

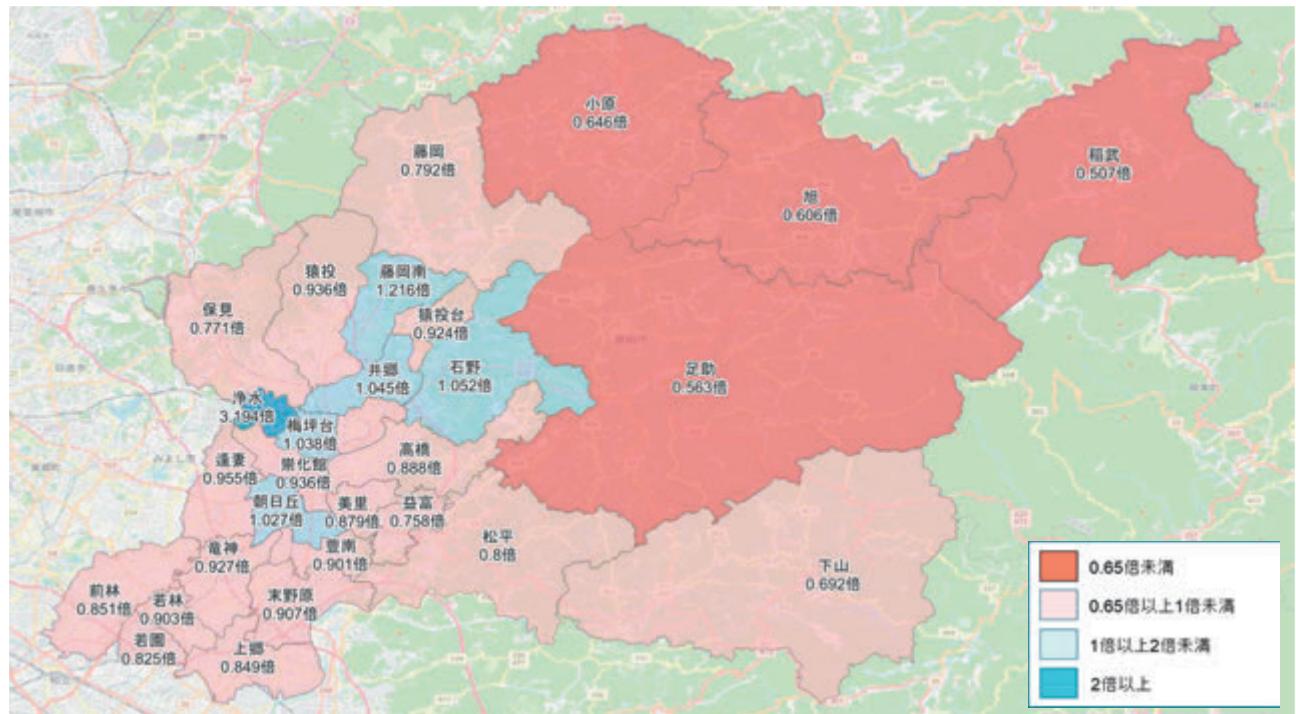


出所：豊田市「令和2年国勢調査」

(2) 地区別の 2040 年/2020 年の人口比

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。

図表 1－2 地区別の 2040 年/2020 年の人口比

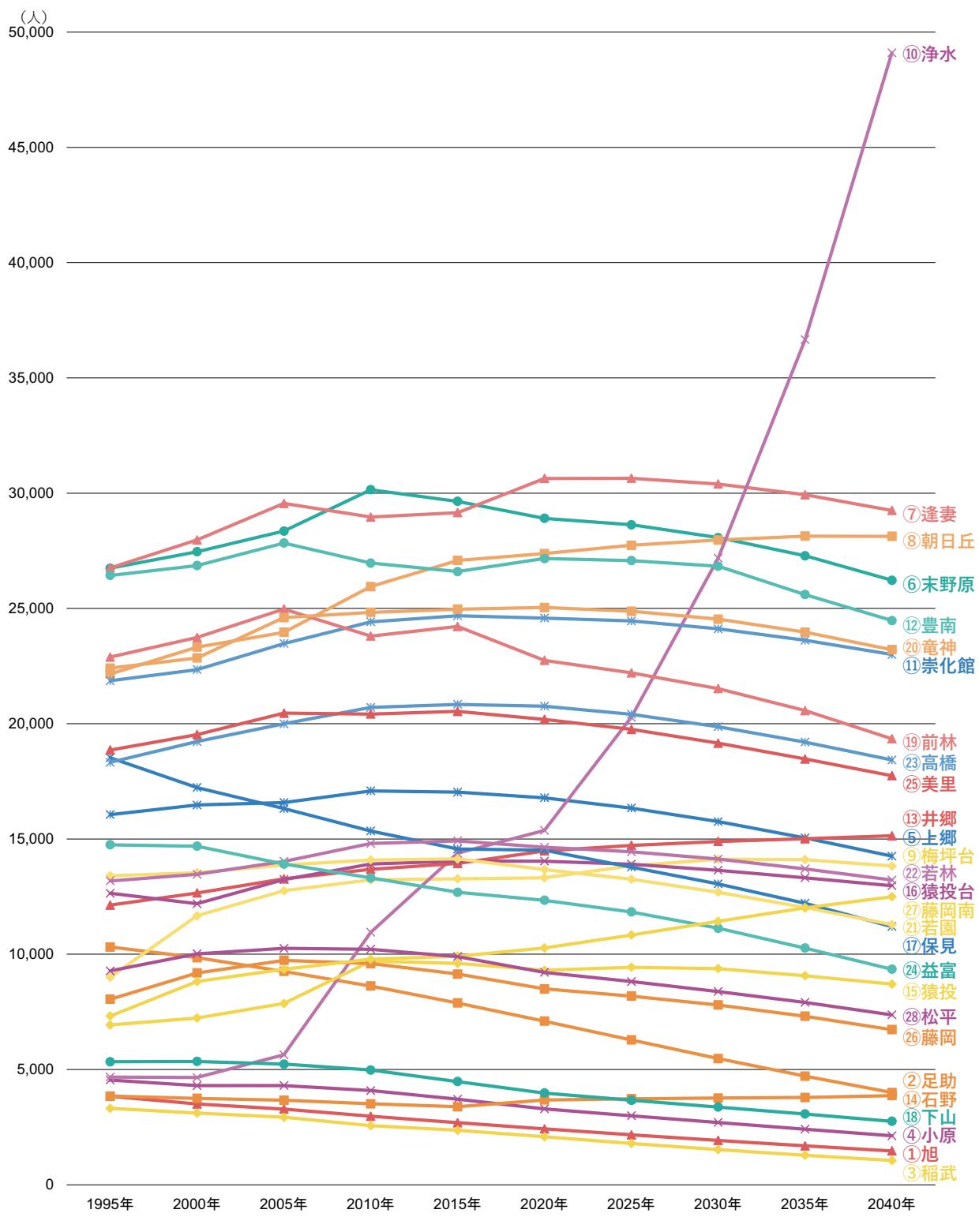


出所：豊田市「地域別カルテ」

(3) 地区別の人口推移

2015年以降に減少傾向に転じている地区も多い。その一方で、区画整理により住宅の開発が進んでいる浄水地区は突出した人口増加が見込まれている。

図表1-3 地区別の人口推移



出所：豊田市「地域別カルテ」

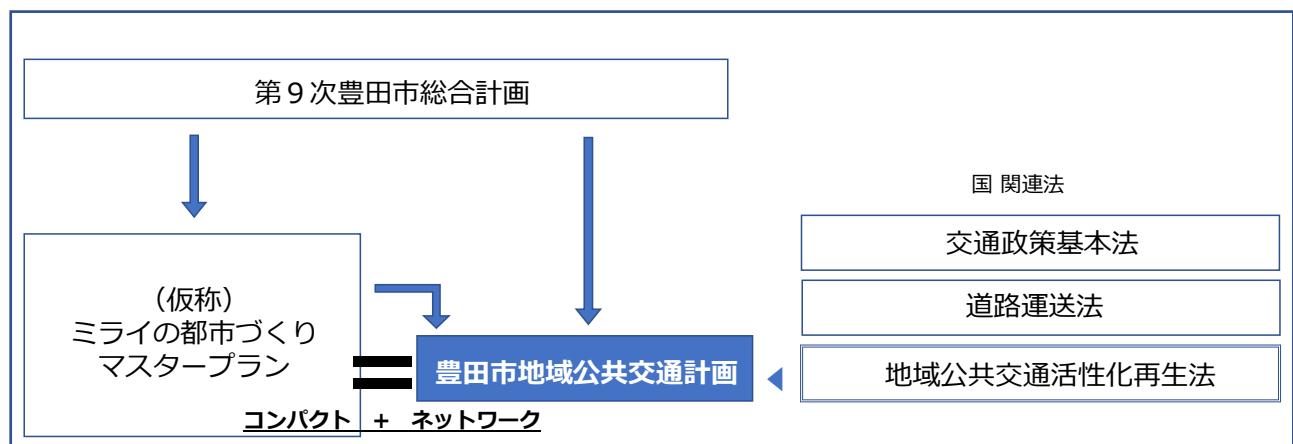
第2章 上位・関連計画等の整理

第2章 上位・関連計画等の整理

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2－1 豊田市地域公共交通計画と上位・関連計画等との関係



第3章 公共交通の現状

第3章 公共交通の現状

1 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

(1) 現状の公共交通ネットワーク

本市では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3-1 豊田市における公共交通ネットワーク

基幹交通	鉄道4路線(名古屋鉄道(名鉄三河線、名鉄豊田線)、愛知環状鉄道、リニモ)
	基幹バス21路線(名鉄バス、おいでんバス)
	地域連絡バス1路線(高岡ふれあいバス)
生活交通	地域バス10地域
	地域タクシー4地域

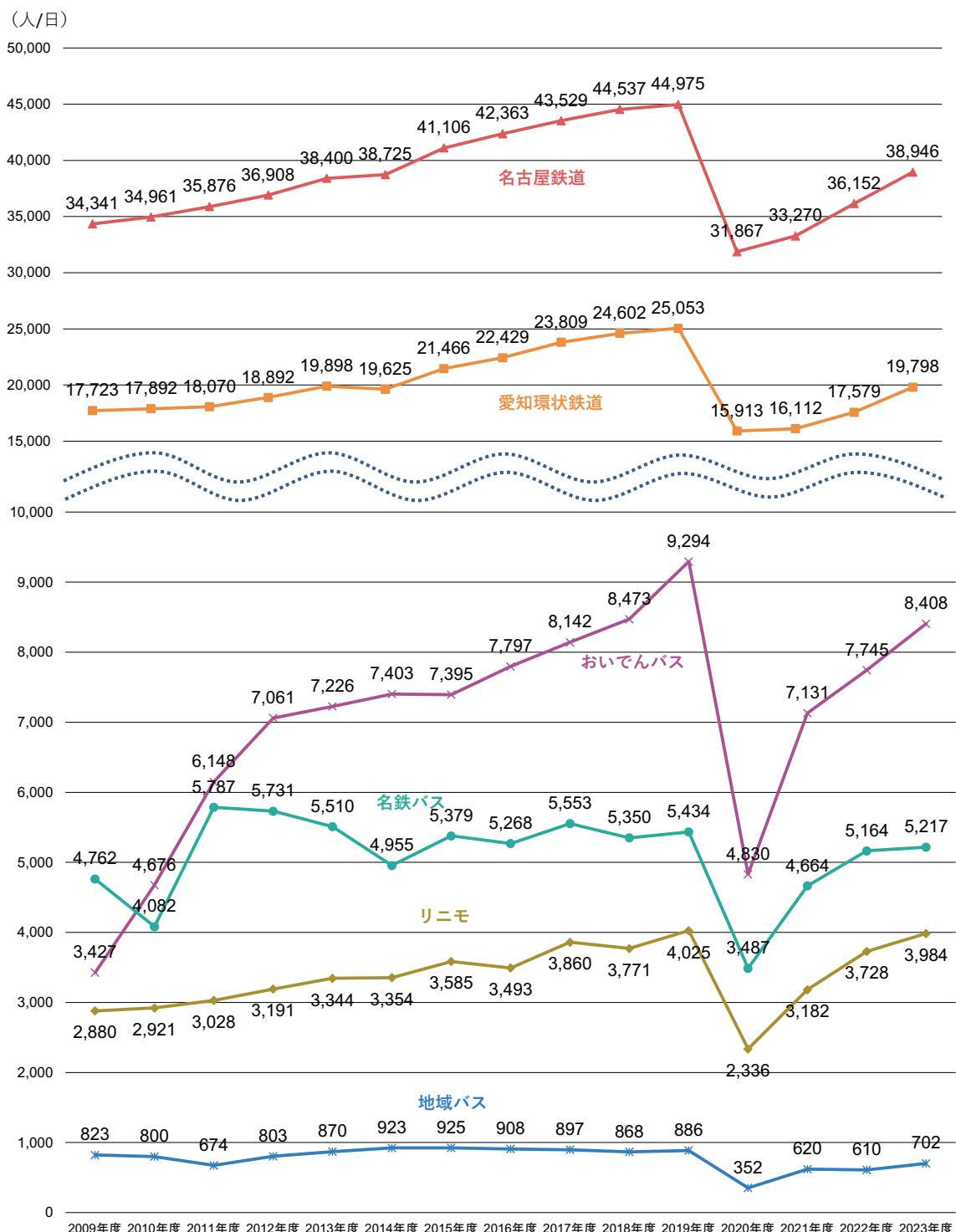


出所：豊田市「豊田市地域公共交通計画 概要版」

(2) 市内の公共交通利用者数

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3－2 市内の1日当たりの公共交通利用者数の推移



出所：豊田市

※1 鉄道利用者数は、市内駅平均利用者数÷2

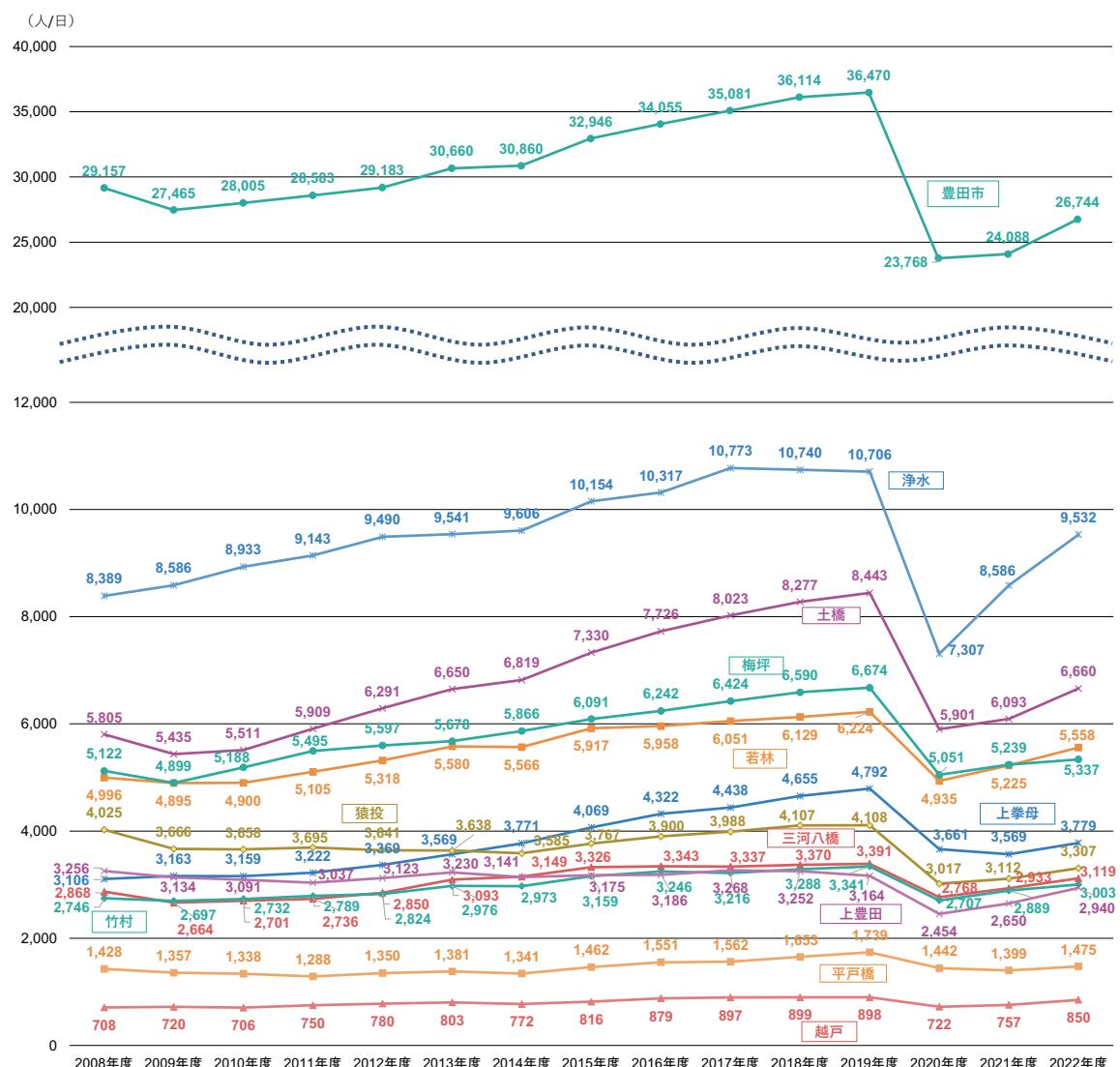
※2 おいでんバス・地域バスは、2010年度までは10月の利用者数÷運行日数、2011年度からは、5月の平日利用者数÷平日運行日数

①鉄道（駅別利用者数の推移）

ア 名古屋鉄道

名古屋鉄道の各駅の利用者数は、コロナ禍前までは、概ね増加傾向にあった。コロナ禍では、全ての駅で減少が見られたが、徐々に回復傾向にある。

図表3-3 豊田市内の名古屋鉄道各駅の利用者数推移



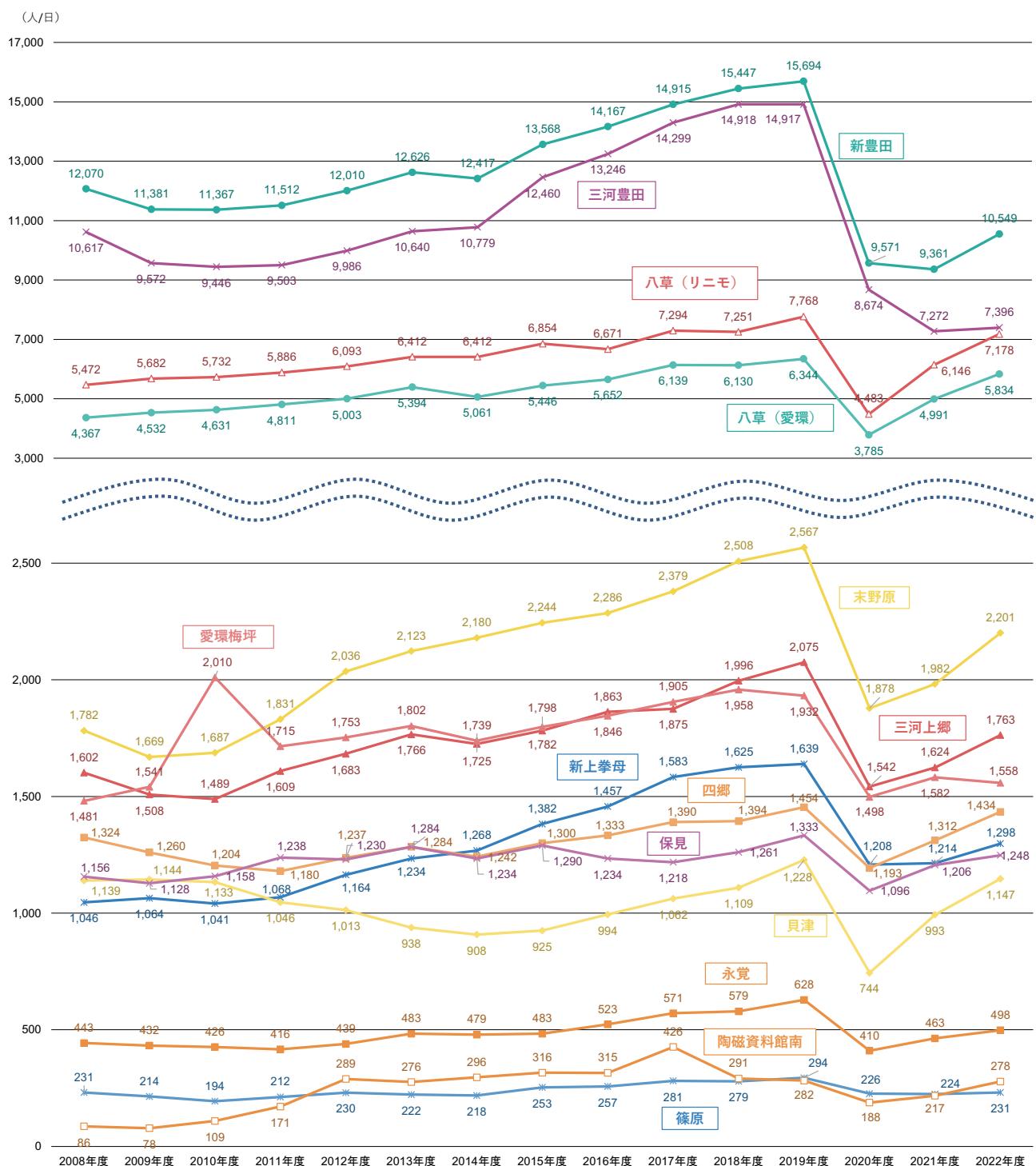
出所：豊田市

イ 愛知環状鉄道・リニモ

愛知環状鉄道・リニモの各駅の利用者数は、コロナ禍前までは、概ね増加傾向にあった。

コロナ禍では、全ての駅で減少が見られたが、徐々に回復傾向にある。

図表3-4 豊田市内の愛知環状鉄道・リニモ各駅の利用者数推移

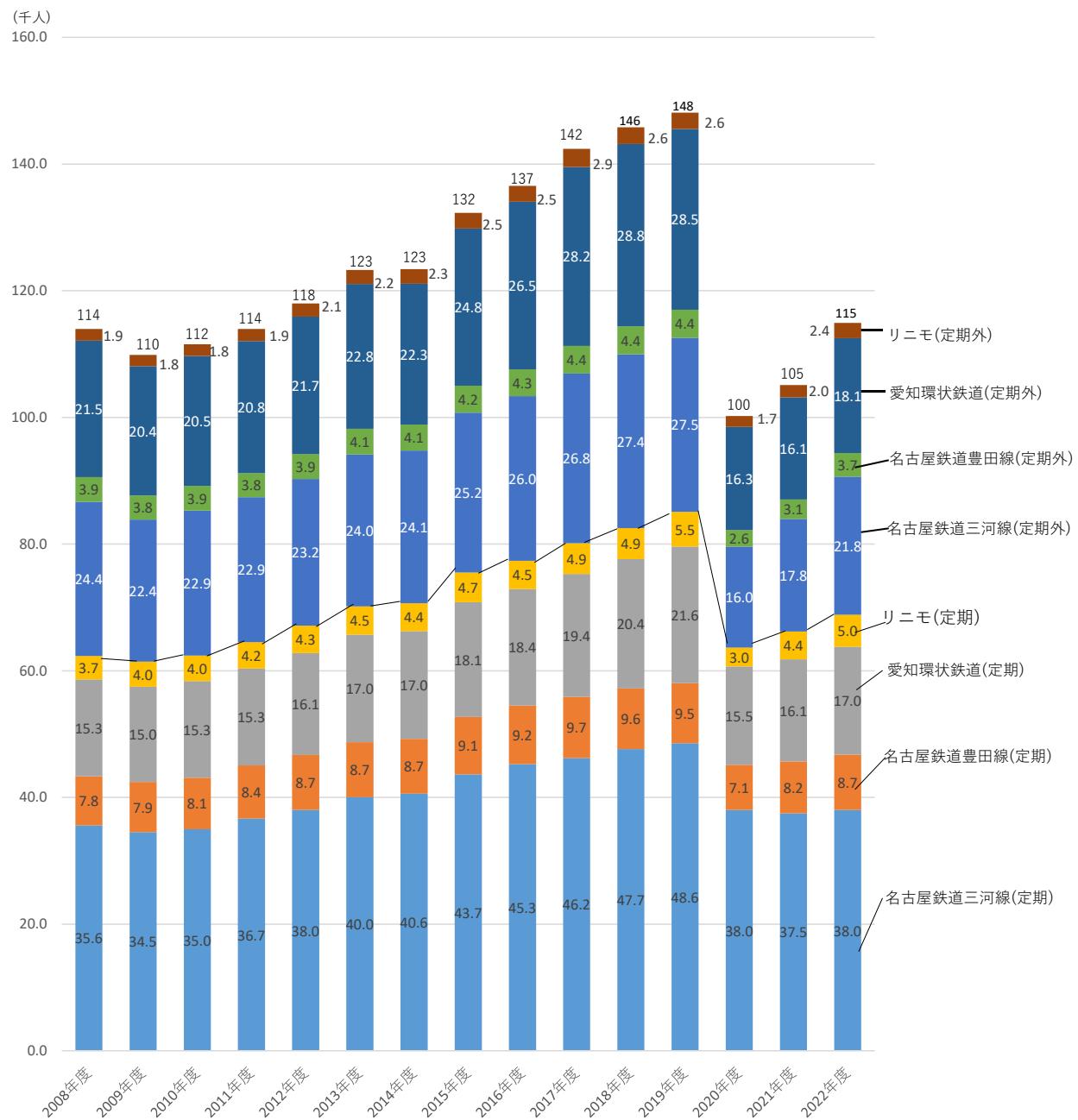


出所：豊田市

ウ 路線別・券種別の内訳

豊田市内の鉄道利用者のうち、約6割程度は定期券を利用しておらず、通勤・通学等の定期利用が多いことが分かる。

図表3－5 路線別・券種別の利用者数内訳の推移（実数）



出所：豊田市

②タクシー

タクシーの延べ輸送人員を見ると、コロナ禍には1/3程度まで落ち込んだ後、2/3程度にまで回復しつつあるが、ほかの公共交通よりも回復の鈍化がみられる。

一方で車当たり運賃収入を見ると、コロナ禍での落ち込みは同程度だが、現在はコロナ禍前の水準に戻っている。

図表3－6 タクシーの延べ輸送人員と車当たり運賃収入の推移



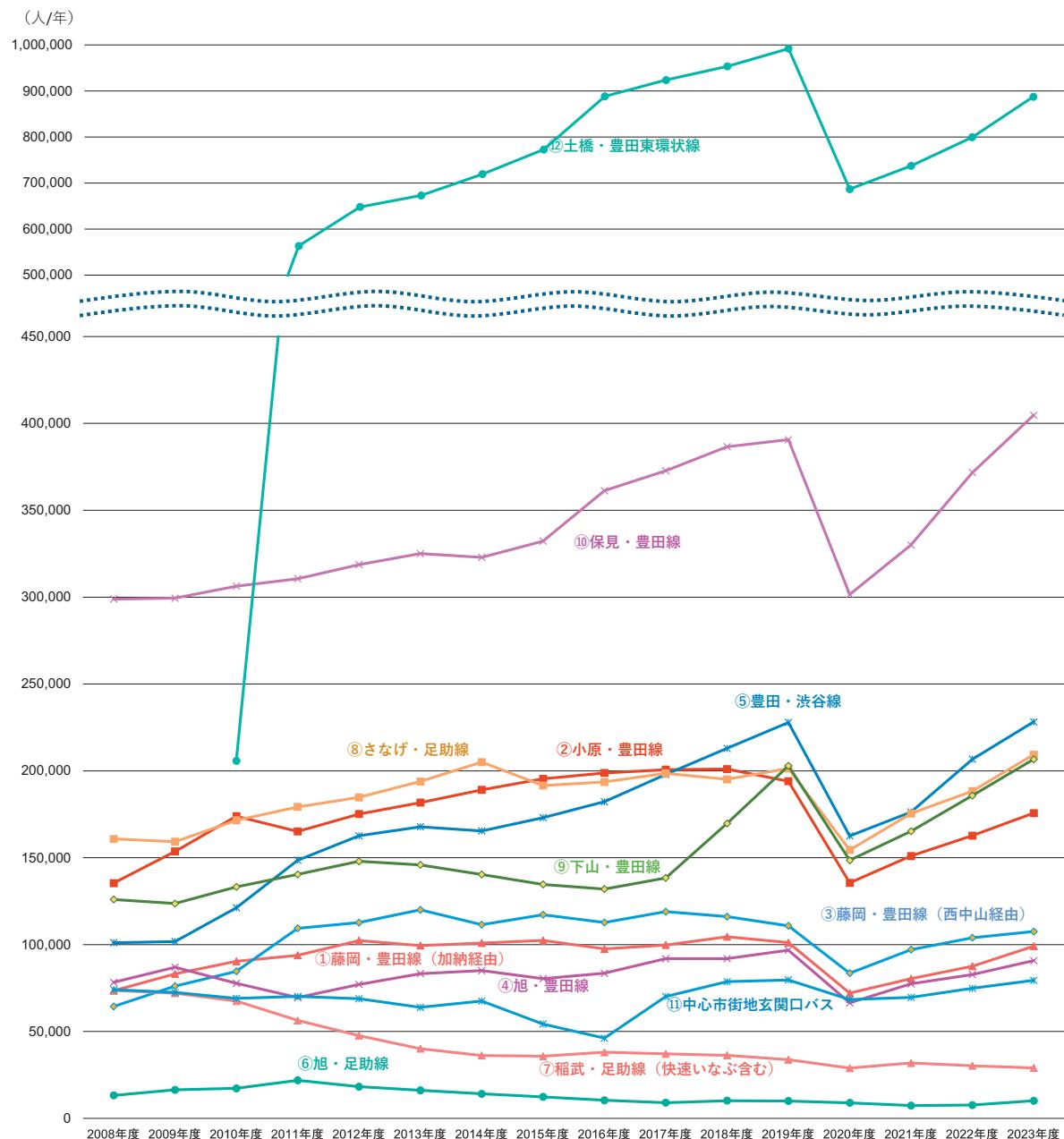
出所：豊田市

2 おいでんバスに関するデータの整理

(1) おいでんバスの路線別利用者数の推移

おいでんバス路線の年間利用者数のうち、多くは増加傾向を示していたものの、コロナ禍で大きく落とした後、現在は、回復傾向にある。一方で、稻武・足助線や旭・足助線は、減少傾向にある。

図表3-7 おいでんバスの年間利用者数推移

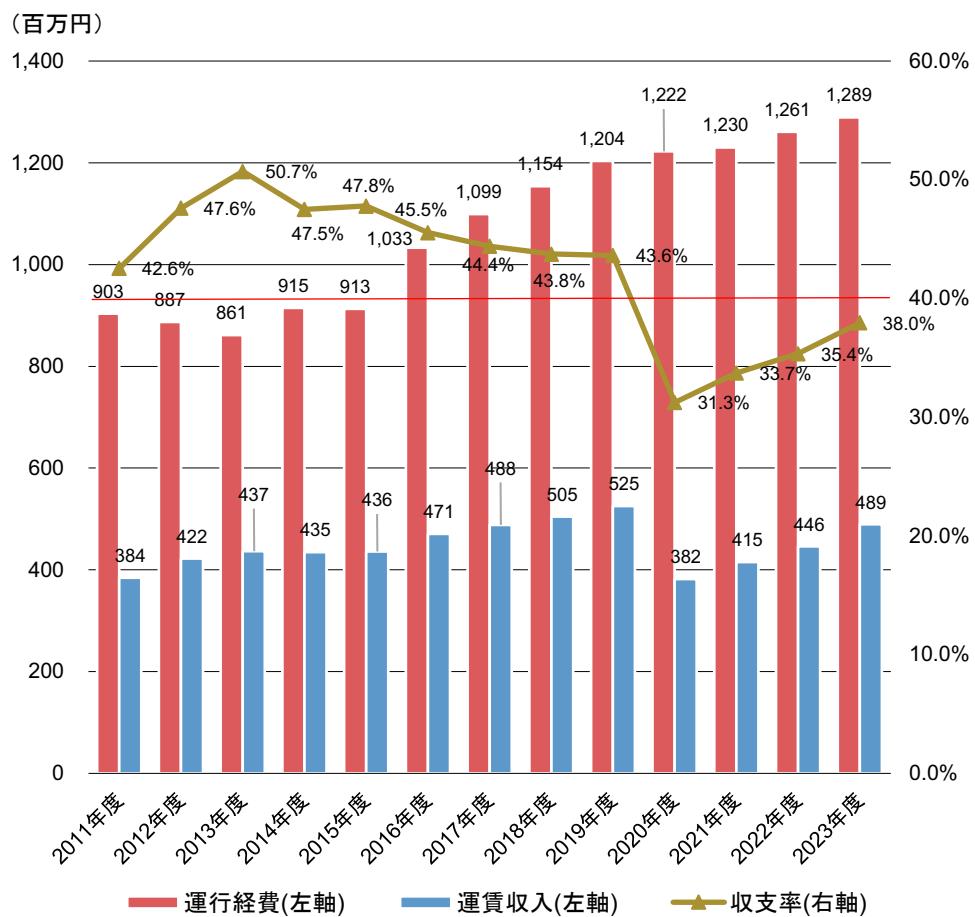


出所：豊田市

(2) おいでんバスの収支状況の推移

おいでんバスの収支状況を見ると、コロナ禍前までは、運賃収入のみで目標としている収支率40%を達成できていたが、コロナ禍で収入が減少したことにより、収支率が大きく減少した。その後、運賃収入は回復傾向にあるが、燃料費や人件費の高騰により、運行経費はさらに増加し続けている。

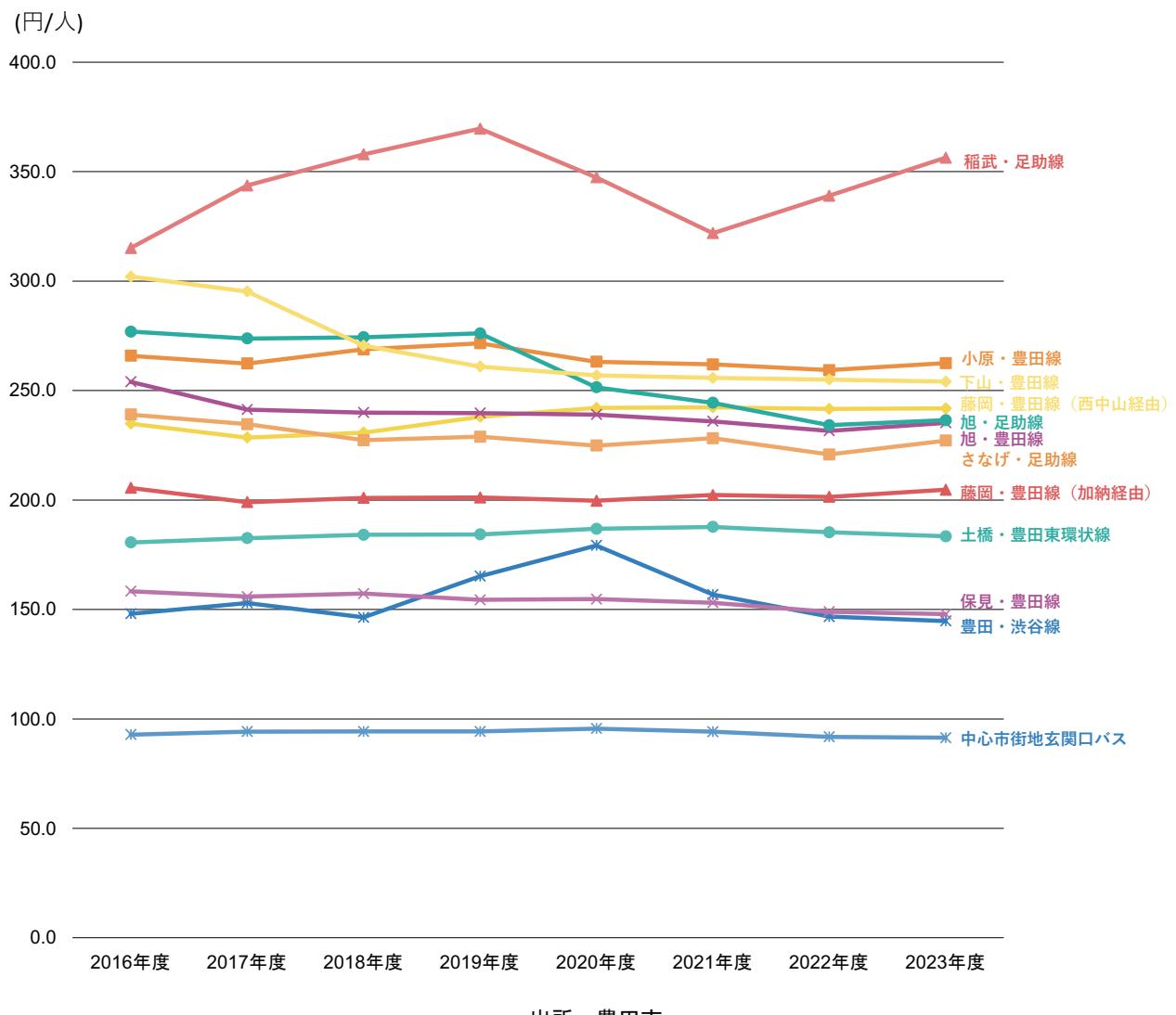
図表3－8 おいでんバスの収支状況の推移



出所：豊田市

利用者1人当たりの運賃収入を見ると、多くの路線で、コロナ禍前から横ばい傾向が続いている。しかしながら、特に、下山・豊田線や旭・豊田線、さなげ・足助線のような長距離路線で、微減傾向となっている。

図表3－9 利用者1人当たり運賃収入の推移



(3) ICカードによるおいでんバスODデータの整理

①路線別・上下別の乗降通過人員

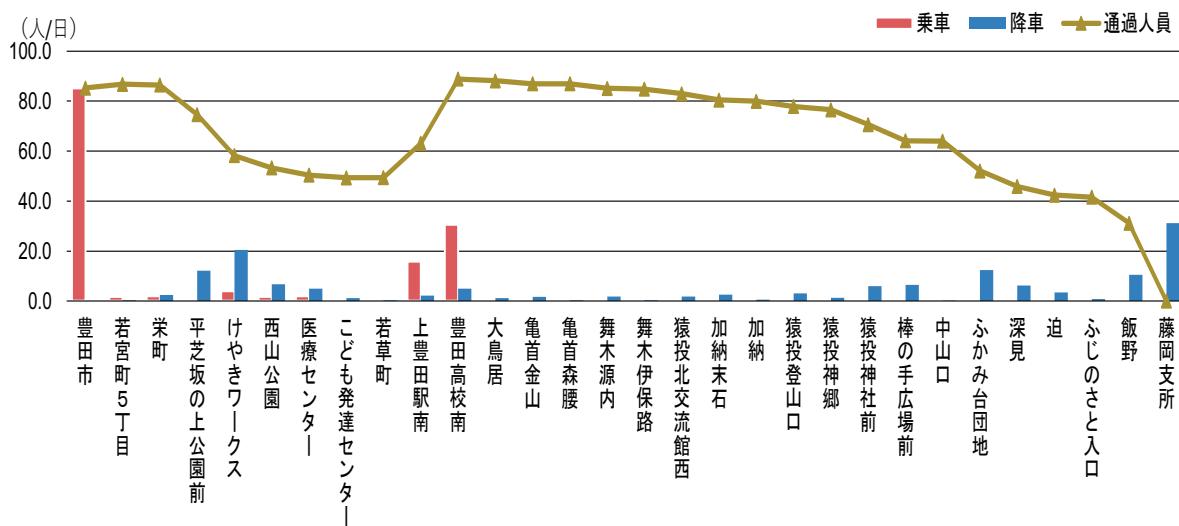
路線別・上限別に、おいでんバスの乗降状況や通過人員について整理した。

ア 藤岡・豊田線（加納経由）

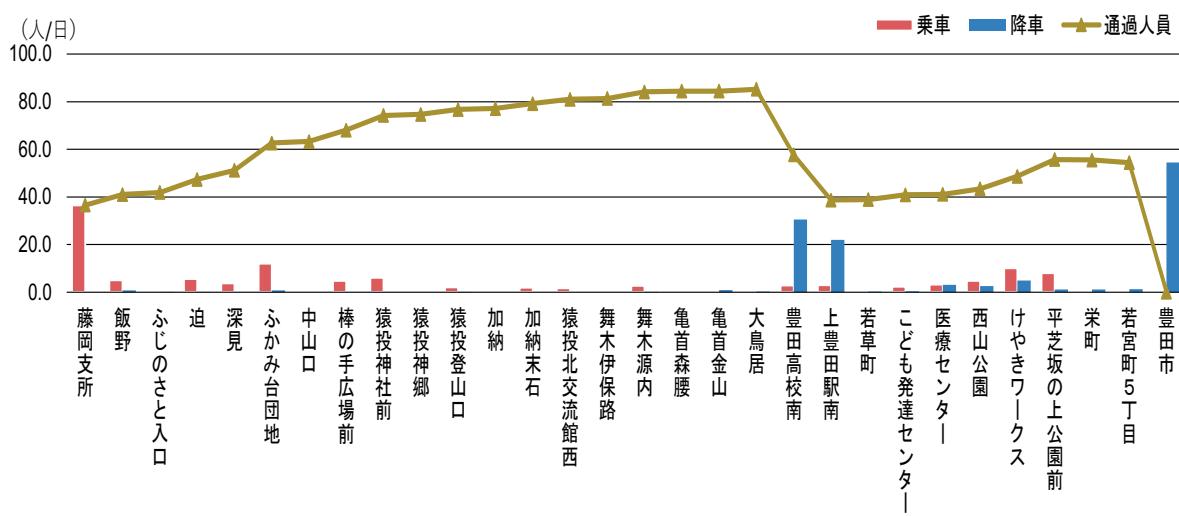
下りは、豊田市、上豊田駅南、豊田高校南での乗車数が多く、平芝坂の上公園前から医療センターの間と藤岡地区（ふかみ台団地から藤岡支所）での降車数が多い。

上りは、藤岡地区での乗車が多く、豊田高校南、上豊田駅南、豊田市の降車が多い。上下ともに、猿投地区（大島居～猿投神郷）の利用が少ない。

図表3-10 乗降・通過人員 下り（12便/日）（2023年10月平日1日当たり）



図表3-11 垂降・通過人員 上り（12便/日）（2023年10月平日1日当たり）



イ 小原・豊田線

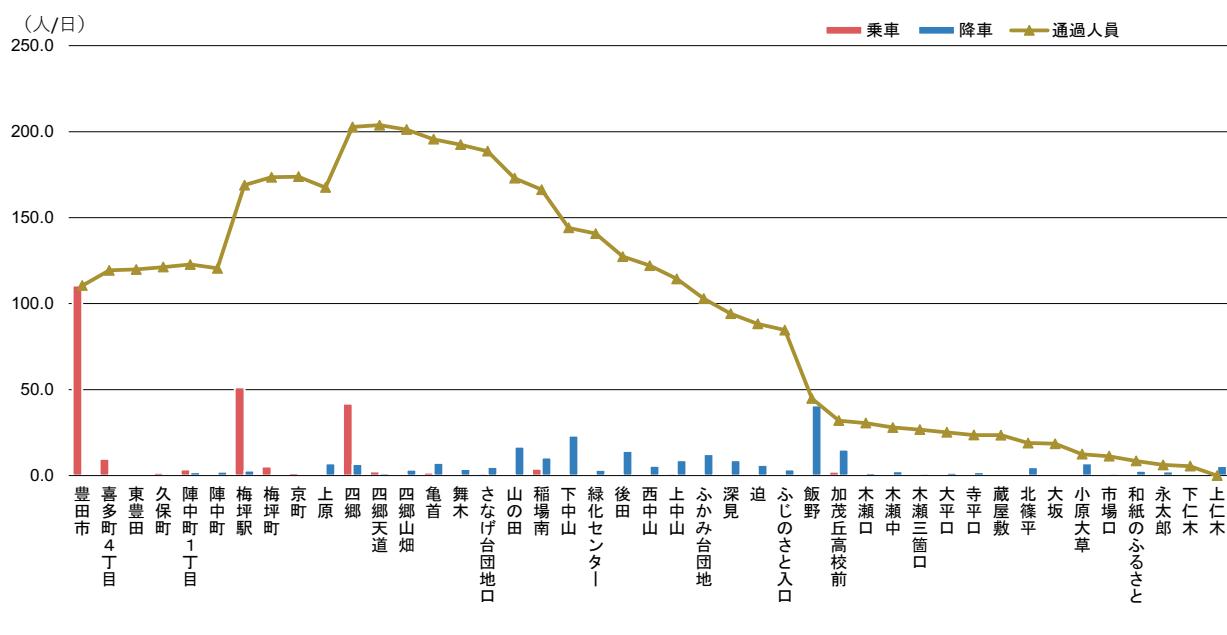
下りは、豊田市、梅坪駅、四郷での乗車数が多く、四郷山畠以降は、降車利用に変わる。

特に藤岡地区（稲葉南～加茂丘高校）での降車数が多い。

上りは、加茂丘高校前での乗車が最も多く、亀首までは、乗車利用が多い。四郷以降は、

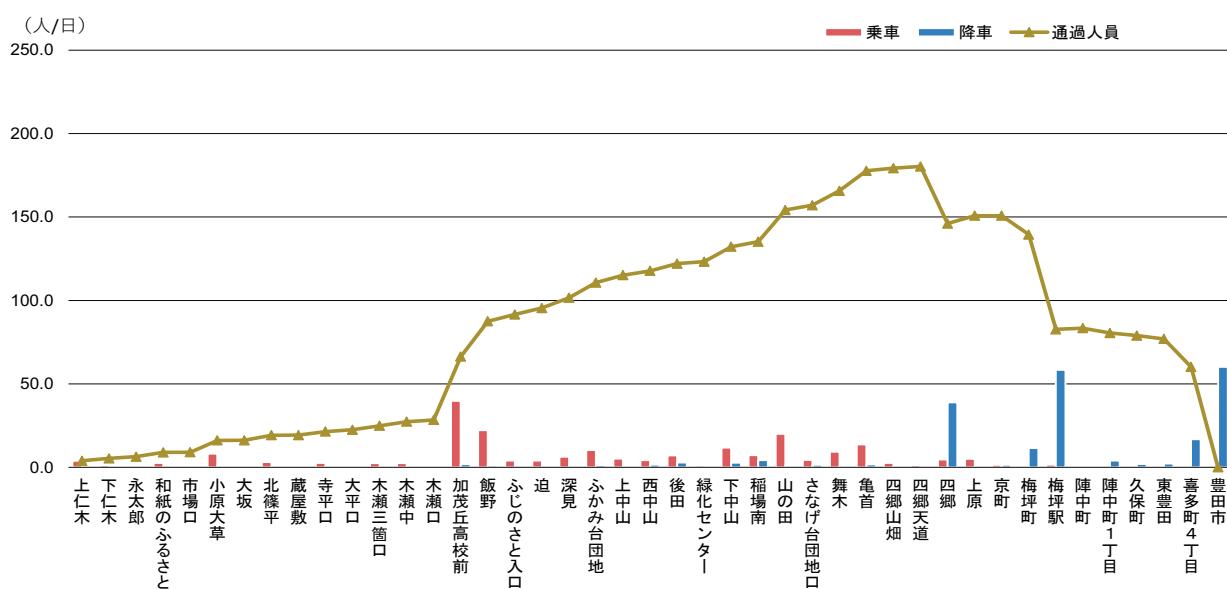
降車がほとんどである。

図表3-12 乗降・通過人員 下り (13便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-13 乗降・通過人員 上り (12便/日) (2023年10月平日1日当たり)

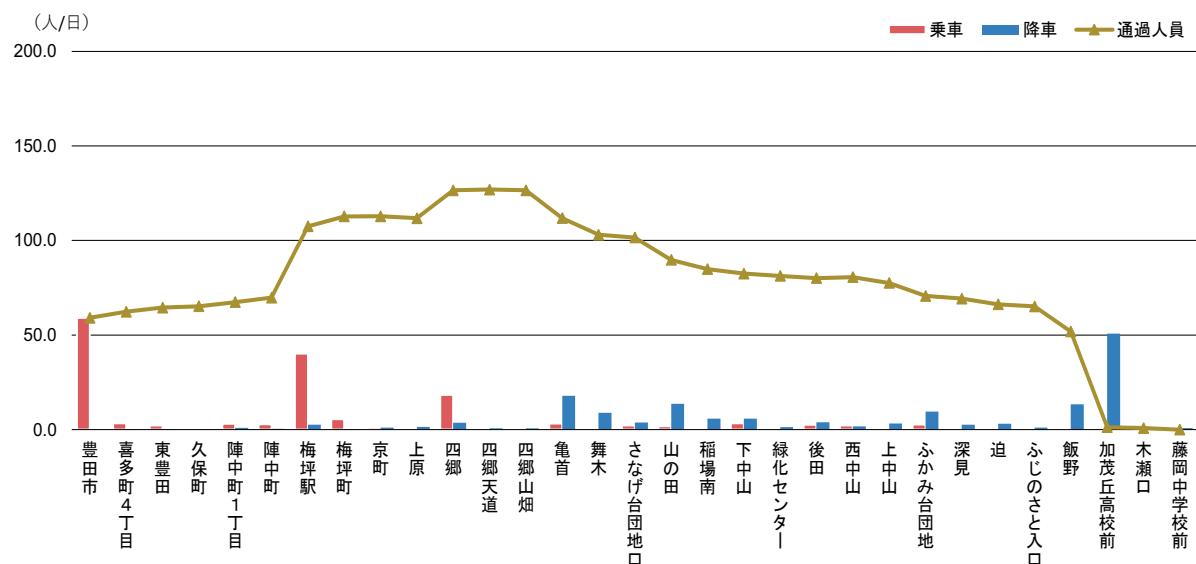


出所：豊田市

ウ 藤岡・豊田線（西中山経由）

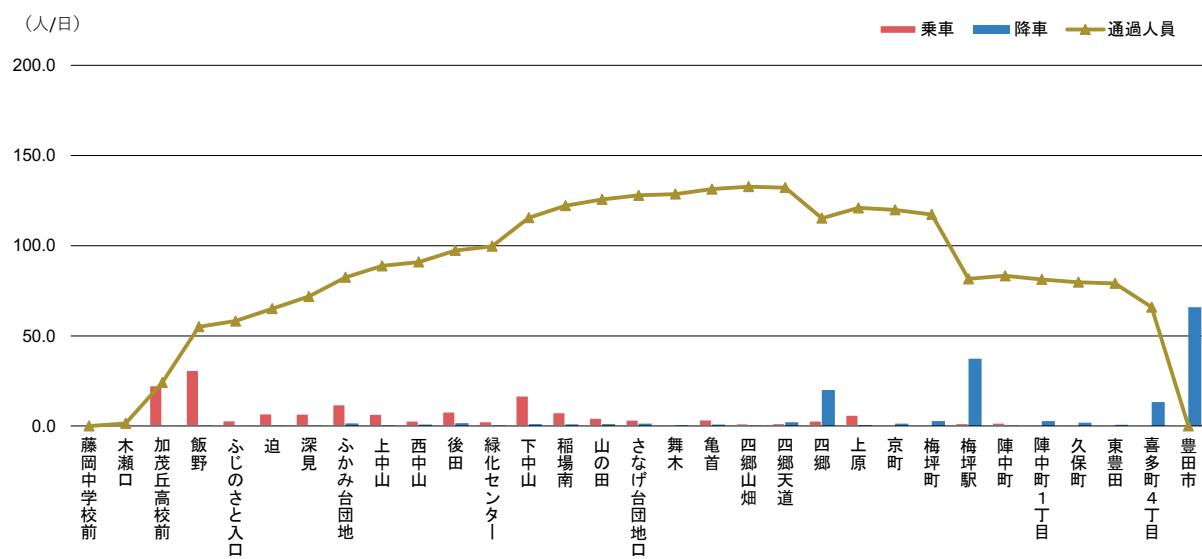
利用状況については、小原・豊田線と同様。

図表3-14 乗降・通過人員 下り (8便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-15 乗降・通過人員 上り (9便/日) (2023年10月平日1日当たり)

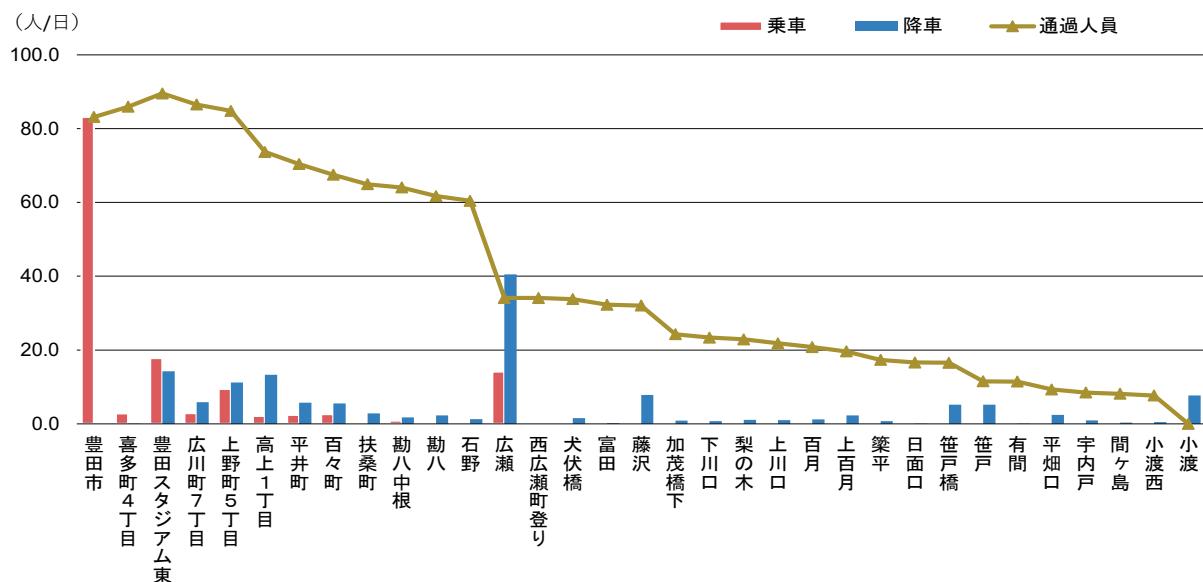


出所：豊田市

工 旭・豊田線

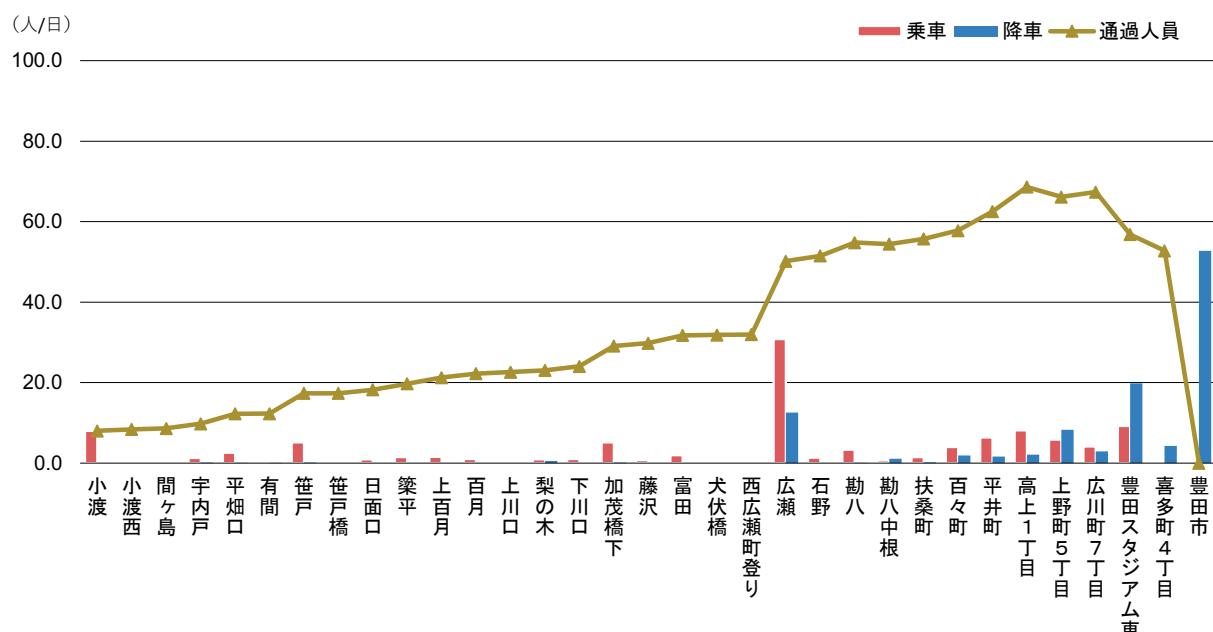
上下ともに、豊田市から広瀬までの利用がほとんどで、西広瀬町登りから小渡までの利用が少ない。旭・豊田線は、広瀬においてさなげ・足助線と接続しているため、広瀬での乗降利用が一定数ある。

図表3-16 乗降・通過人員 下り (12便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-17 乗降・通過人員 上り (13便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

才 豊田・渋谷線

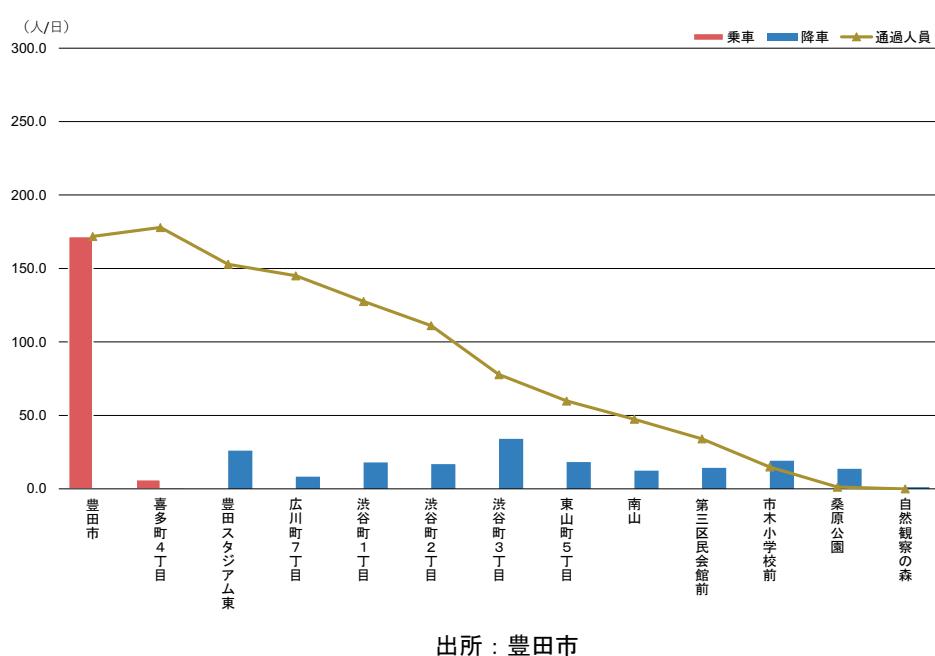
(うち、市木・双美団地経由)

下りでは、豊田市で乗車した利用者が、豊田スタジアム東から桑原公園の間で降車している。

上りにおいても、豊田スタジアム東まではほとんど乗車利用されており、豊田市で降車している。

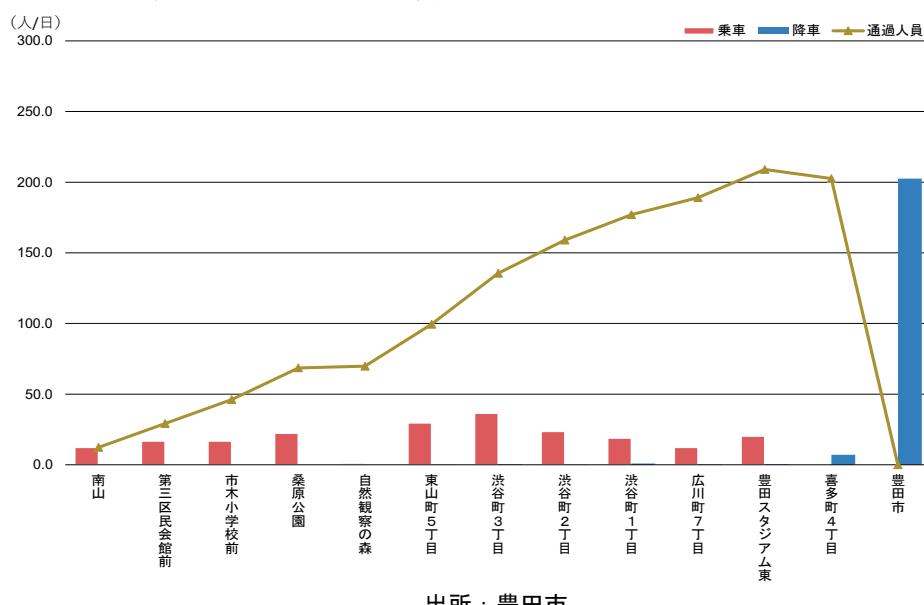
豊田スタジアム東から南山までの区間を移動する利用者はほとんど見られない。

図表3-18 乗降・通過人員 下り (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-19 乗降・通過人員 上り (2023年10月平日1日当たり)

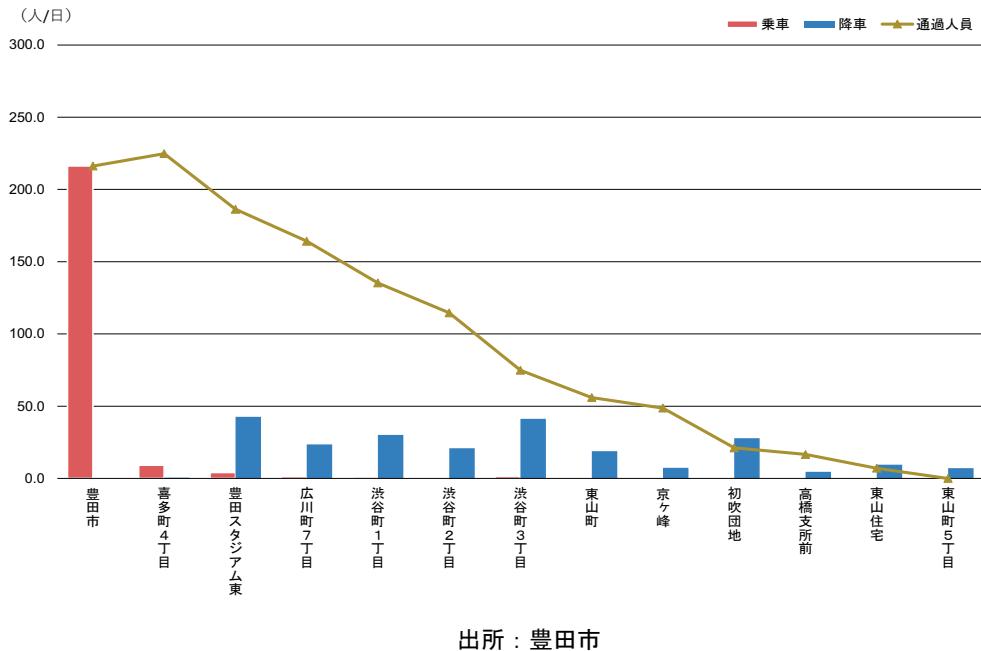


出所：豊田市

(うち、東山地区経由)

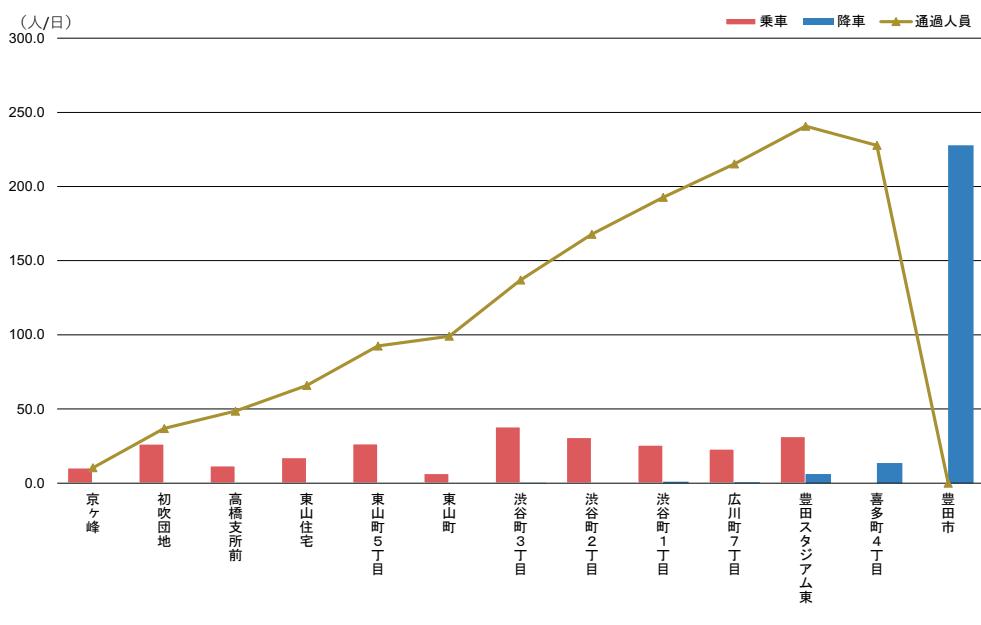
市木・双美団地経由と同様に豊田スタジアム東以降の区間を乗降利用している様子は見られない。

図表3-20 乗降・通過人員 下り (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-21 乗降・通過人員 上り (2023年10月平日1日当たり)



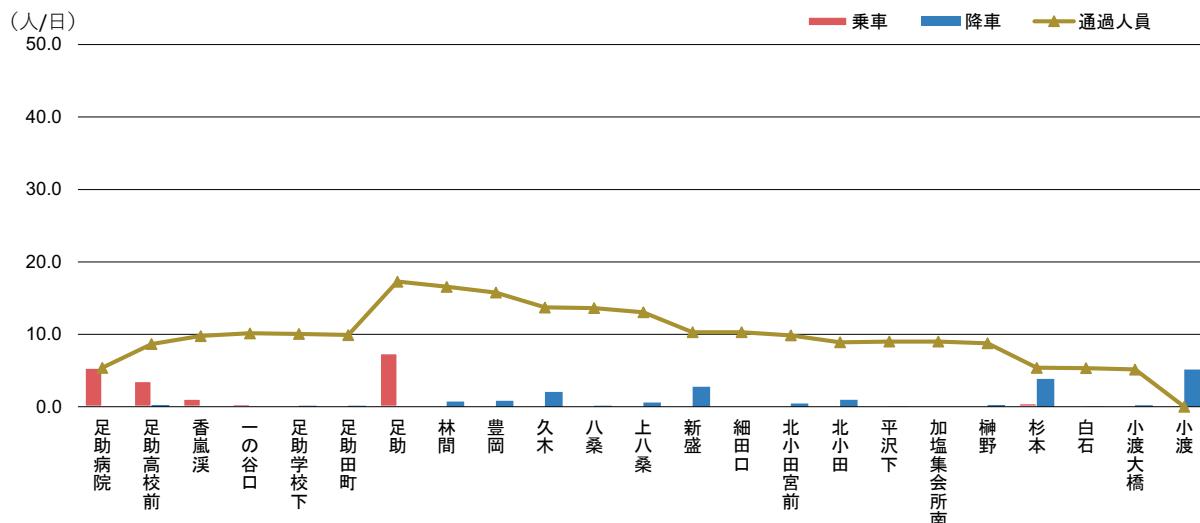
出所：豊田市

力 旭・足助線

上下ともに旭地区内（平沢下から小渡）での利用は、杉本と小渡のみ。

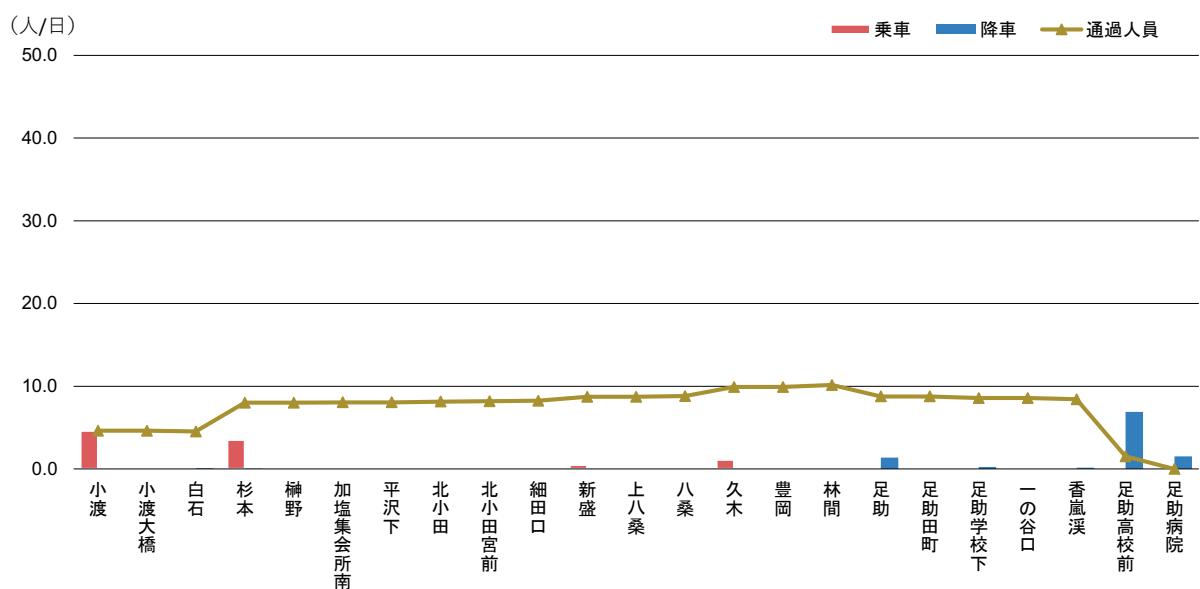
下りは、林間から北小田の間で利用がみられるが、上りの利用はほとんどない。

図表 3-22 乗降・通過人員 下り（8便/日）（2023年10月平日1日当たり）



出所：豊田市

図表 3-23 乗降・通過人員 上り（8便/日）（2023年10月平日1日当たり）



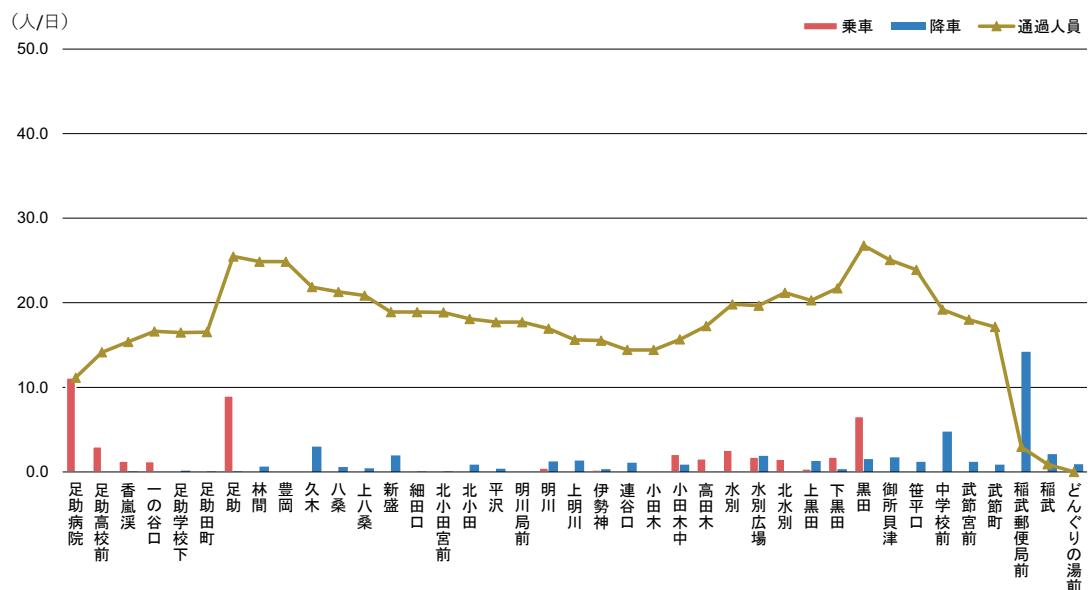
出所：豊田市

キ 稲武・足助線

稻武・足助線は、稻武小学校、稻武中学校への通学で利用されていることから、下りは、足助地区（足助病院から連谷口）だけでなく、小田木から黒田でも乗車があり、小学校の最寄りバス停である稻武郵便局前での降車が多い。

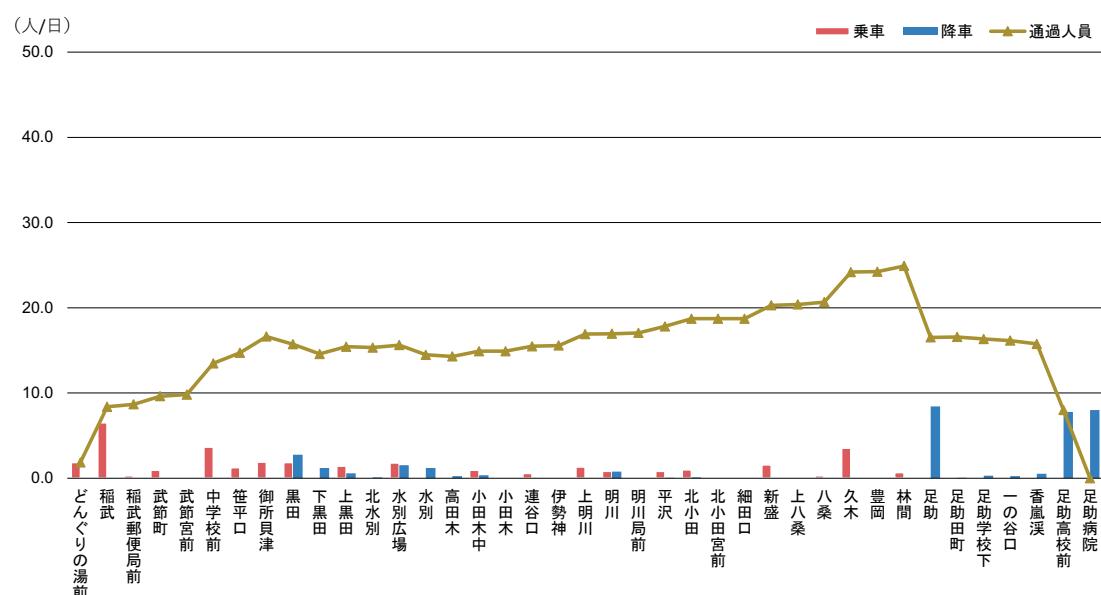
一方で、上りは、下りと比較すると利用が少ない。

図表3-24 乗降・通過人員 下り (11便//日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-25 乗降・通過人員 上り (11便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

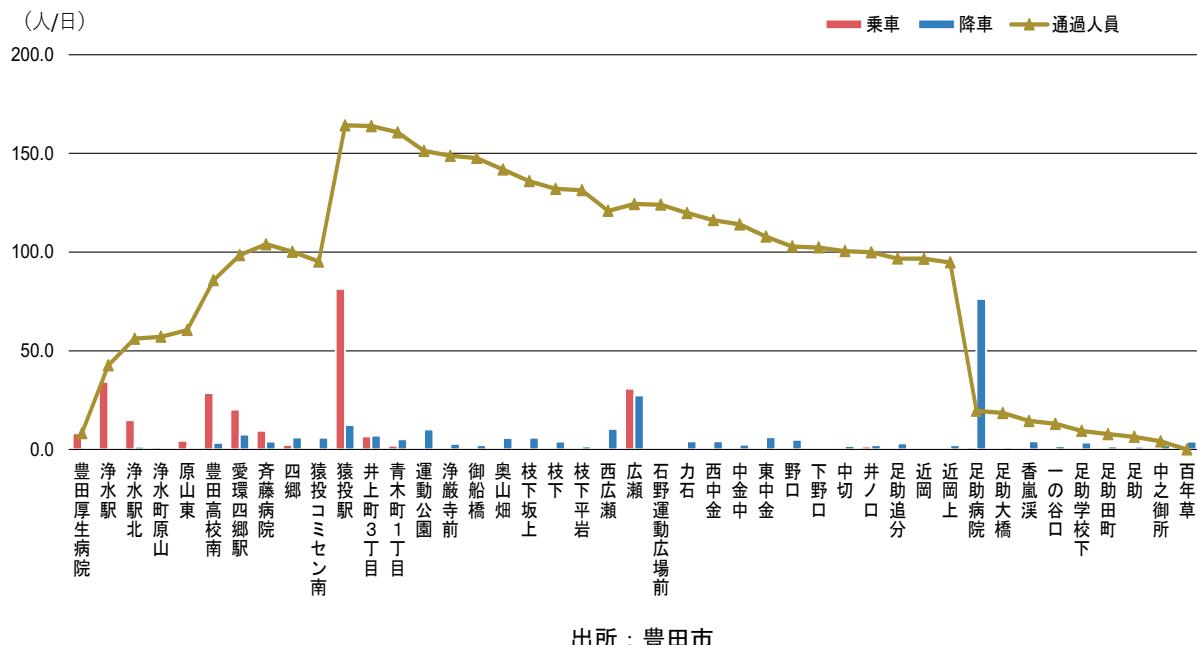
ク さなげ・足助線

下りは、豊田厚生病院から猿投駅までの乗車数が多く、足助病院での降車が多い。

上りは、足助病院の乗車数が多く、猿投駅以降に降車が集中している。

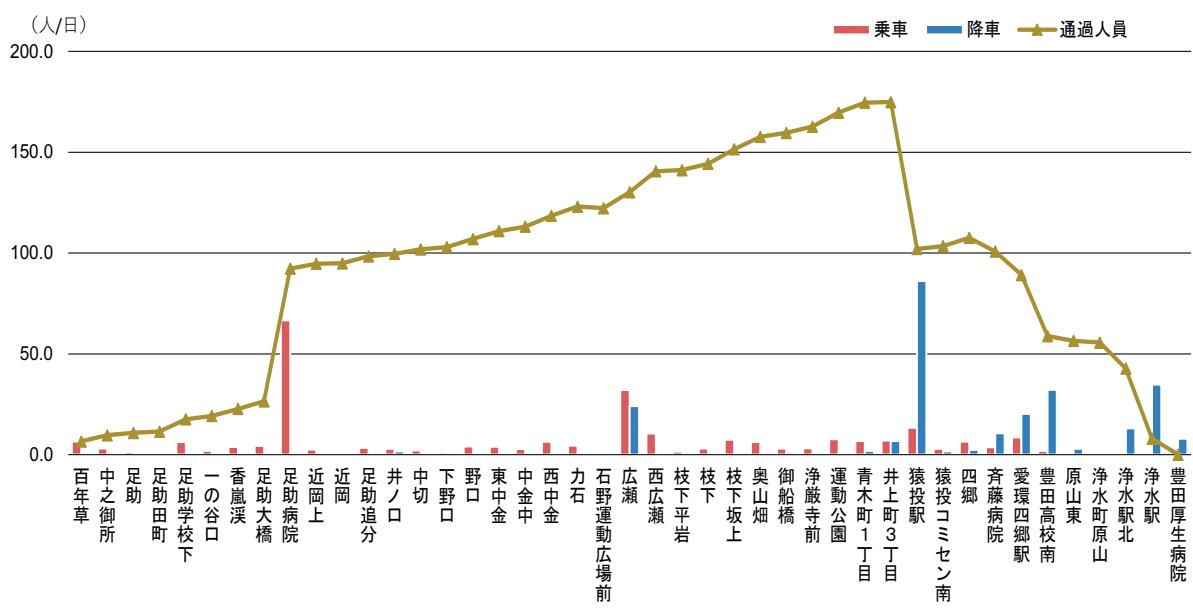
さなげ・足助線は、広瀬で旭・豊田線と接続しているため、広瀬での乗降が一定数ある。

図表3-26 乗降・通過人員 下り (21便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-27 乗降・通過人員 上り (22便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

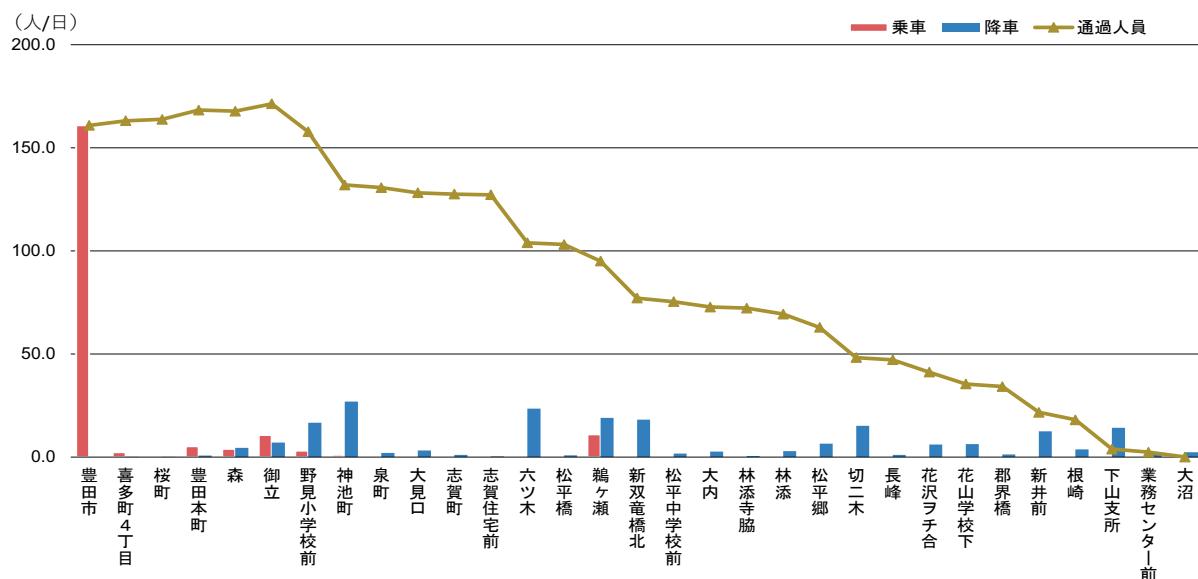
ケ 下山・豊田線

(うち、大沼行)

下りは、豊田市での乗車数が最も多く、近隣に高校がある森、御立、鵜ヶ瀬での乗車もあるが、鵜ヶ瀬以降のバス停は降車利用がほとんどである。

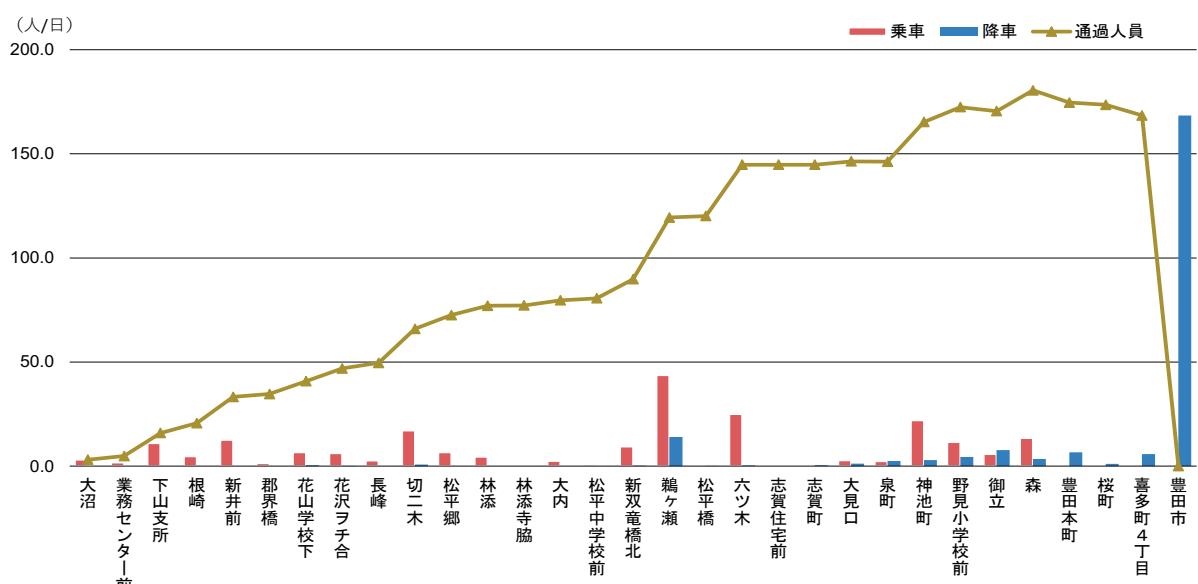
上りは、鵜ヶ瀬など一部のバス停で降車利用があるが、ほとんどが豊田市で降車している。下山・豊田線は泉町で土橋・豊田東環状線に接続できるが、泉町の利用はほとんどない。

図表3-28 乗降・通過人員 下り (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-29 乗降・通過人員 上り (2023年10月平日1日当たり)



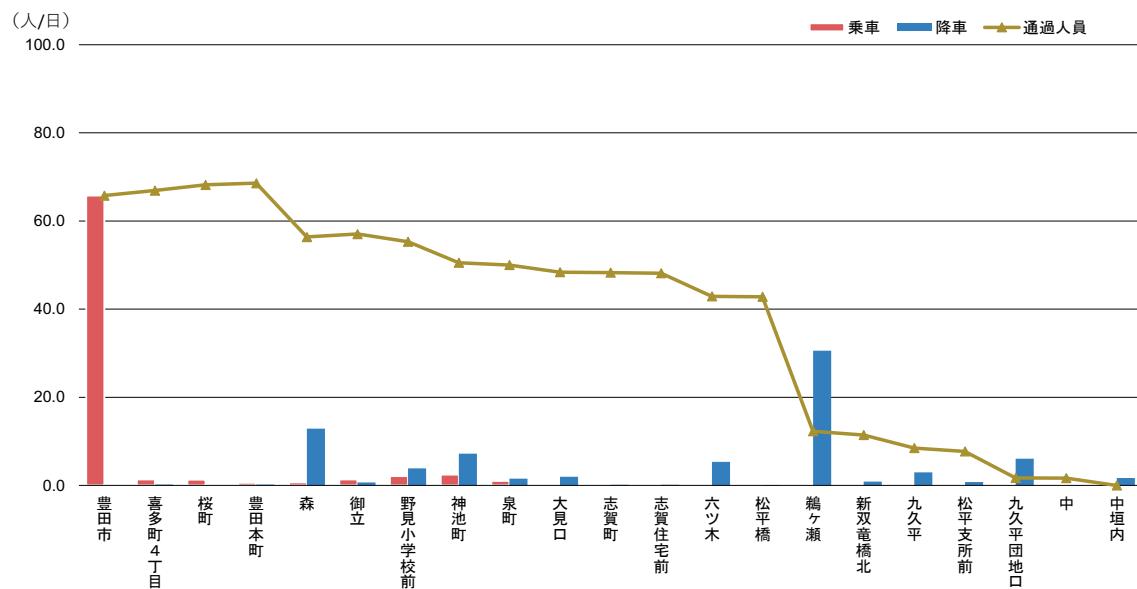
出所：豊田市

(うち中垣内経由)

下りは、豊田市での乗車数が最も多く、野見小学校前、神池町での乗車もあるが、降車利用のみのバス停がほとんどである。

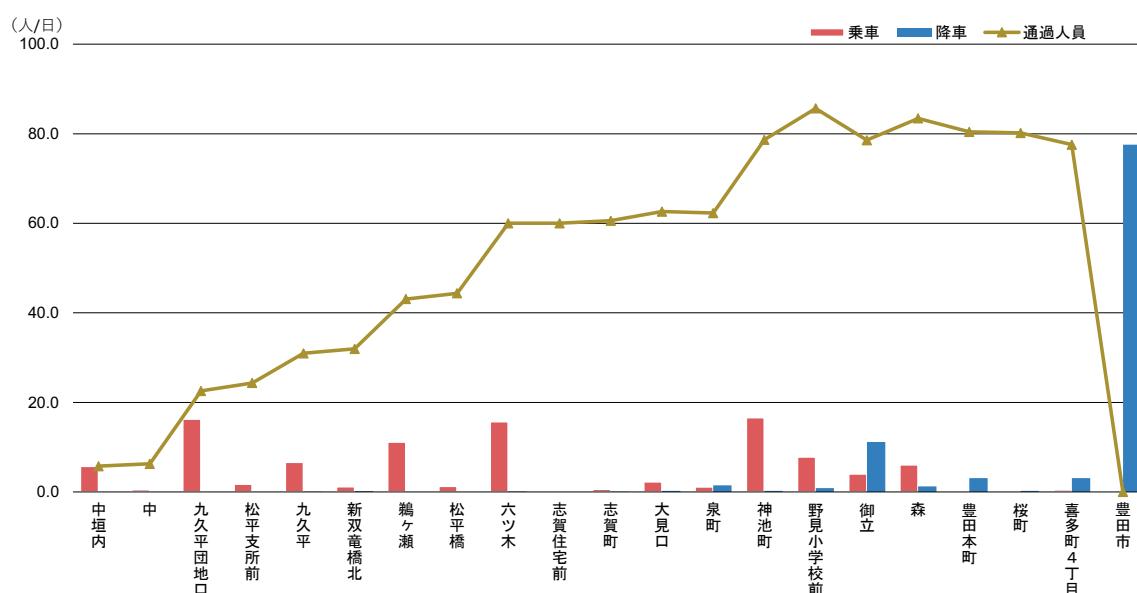
上りは、九久平団地口、鵜ヶ瀬、六ツ木、神池町など一部のバス停で乗車利用が多いバス停がある。ほとんどが豊田市で降車している。

図表3-30 乗降・通過人員 下り (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-31 乗降・通過人員 上り (2023年10月平日1日当たり)



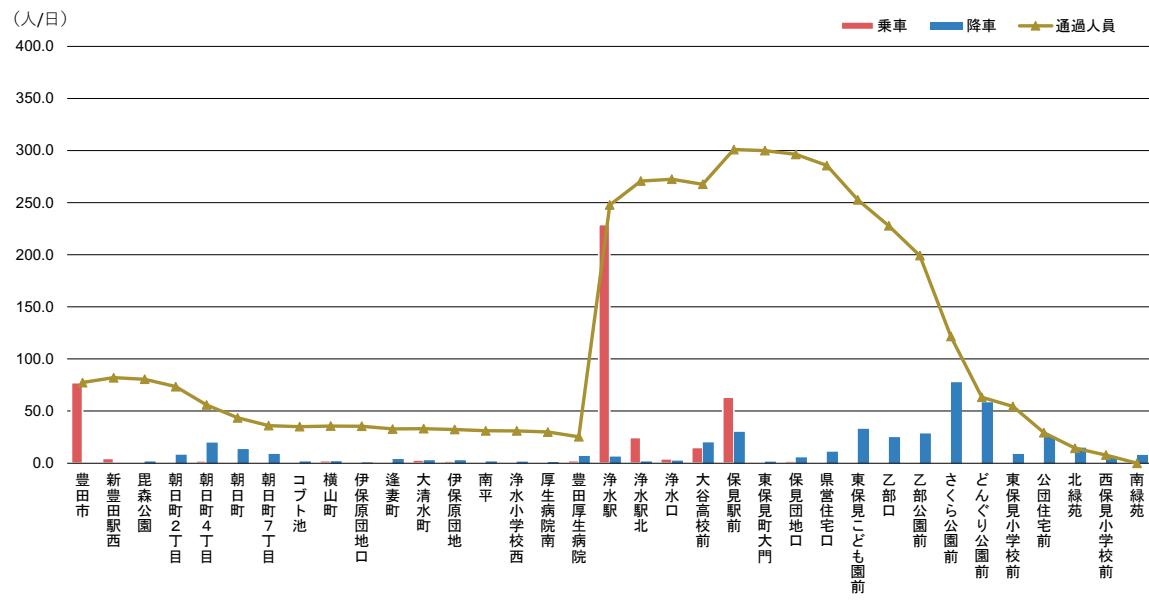
出所：豊田市

コ 保見・豊田線

上下ともに、鉄道利用者が多い浄水駅から保見団地・乙部ヶ丘までの利用者が多い。

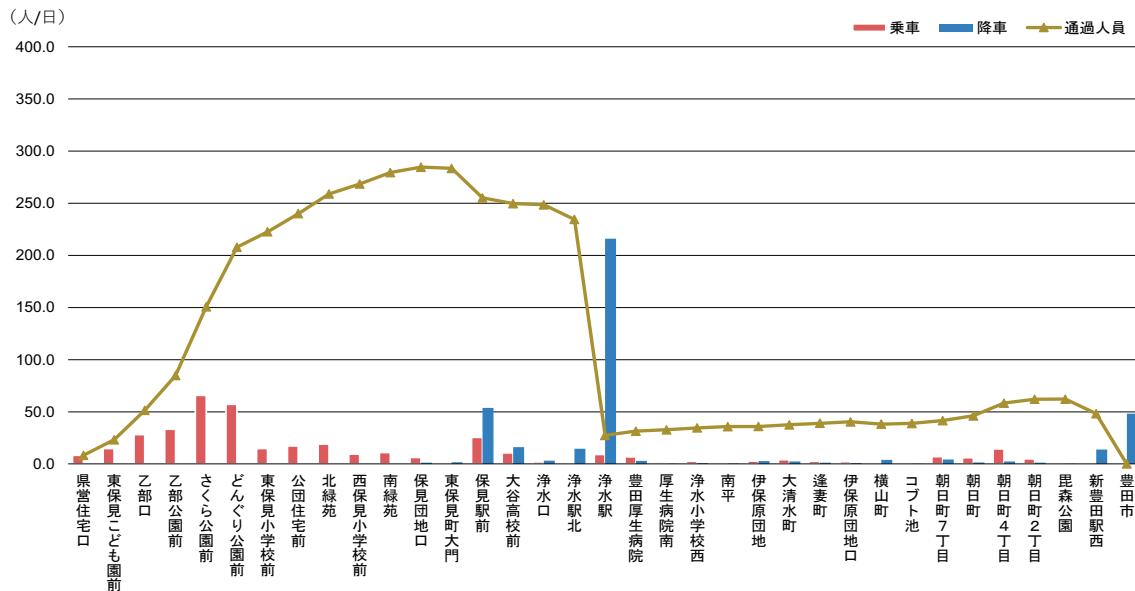
下りは、豊田市で乗車した利用者のほとんどが浄水駅までに降車しており、東保見町大門から南緑園まで乗車している利用者は少ない。

図表3-32 乗降・通過人員 下り（豊田市-南緑苑 13便/日、浄水駅-南緑苑 39便/日）
(2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-33 乗降・通過人員 上り（南緑苑-豊田市 13便/日、南緑苑-浄水駅 39便/日）
(2023年10月平日1日当たり)

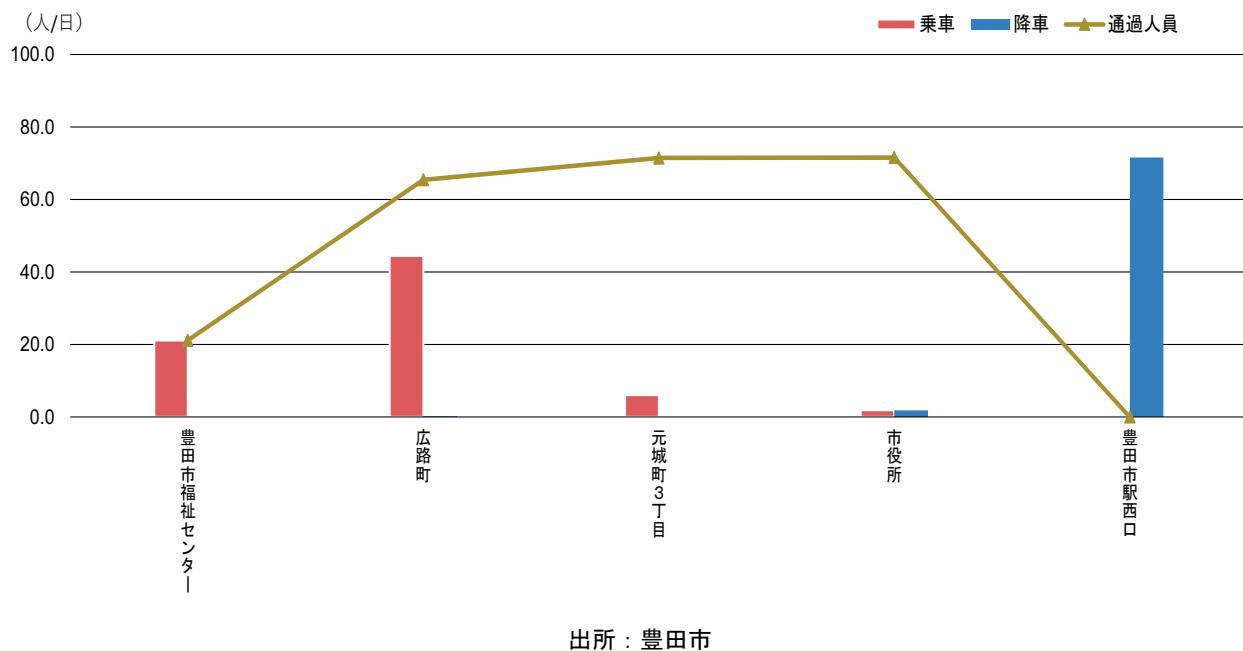


出所：豊田市

サ 中心市街地玄関口バス

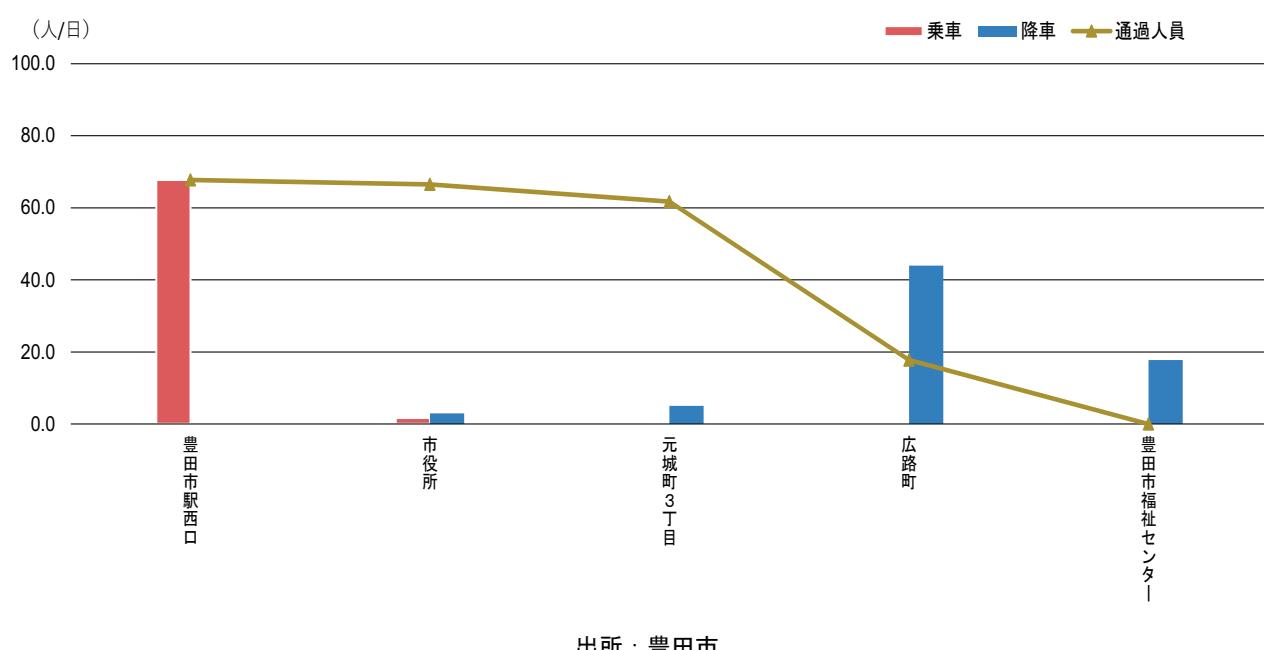
上下ともに、豊田市福祉センター、広路町、豊田市駅西口の利用者がほとんどであり、豊田市駅から商業施設や公共施設のあるエリアに移動するための利用が多い。

図表3-34 乗降・通過人員 下り (25便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-35 乗降・通過人員 上り (25便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

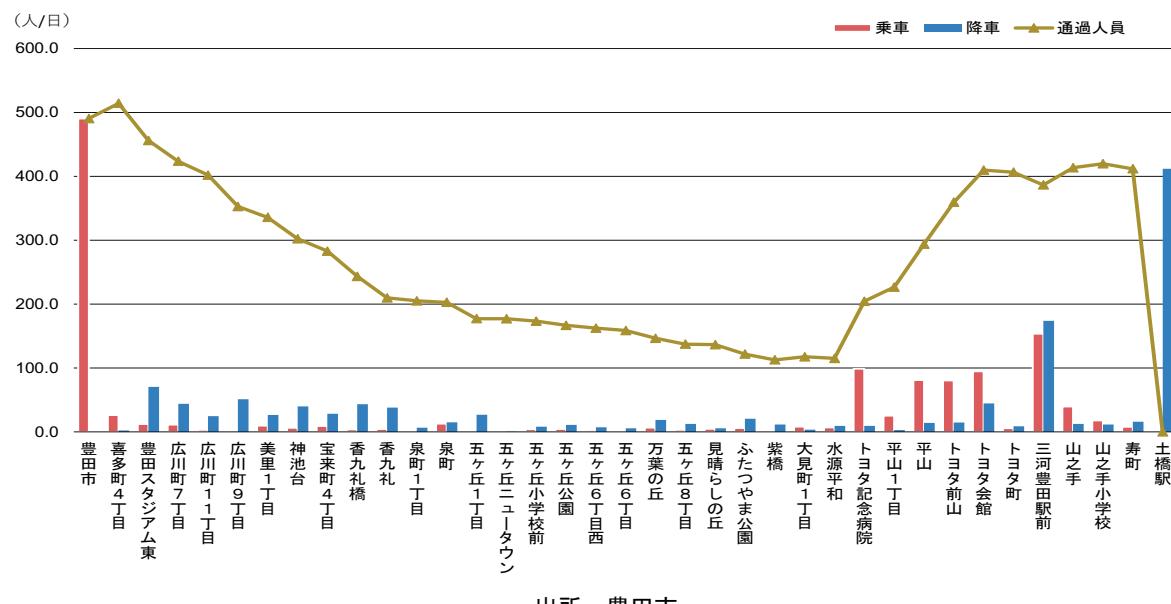
シ 土橋・豊田東環状線

下りは、豊田市の乗車が多く、その利用者のほとんどが豊田スタジアム東からトヨタ記念病院の間で降車している。

一方で、上りの土橋駅で乗車した利用者は、三河豊田駅前からトヨタ記念病院での降車が多い。

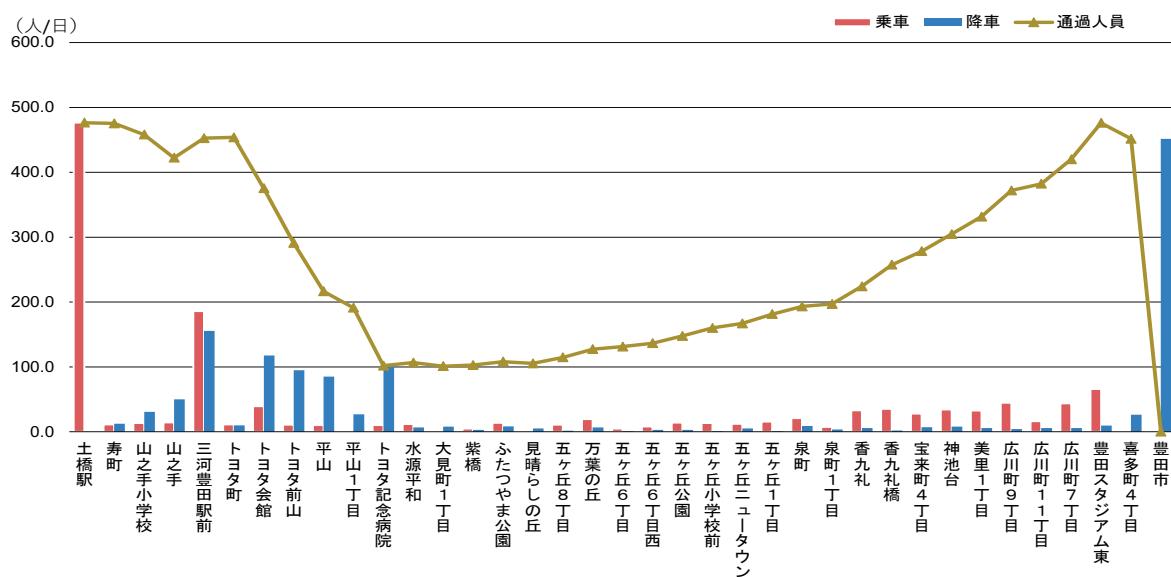
三河豊田駅前については、上下ともに乗降者数が多い。

図表3-36 乗降・通過人員 下り (57便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

図表3-37 乗降・通過人員 上り (60便/日) (2023年10月平日1日当たり)



出所：豊田市

②地区別のOD

崇化館地区と美里地区間は、下山・豊田線、豊田・渋谷線、土橋・豊田東環状線と複数の路線が運行しており、利用者が集中している。また、龍神地区と豊南地区は、おいでんバスの運行の中でも最も利用の多い、土橋駅～トヨタ記念病院の区間にあたる。

図表3-38 地区別のOD（2023年10月の1か月あたり）

乗車区	崇化館	豊南	美里	竜神	浄水	益富	井郷	猿投	保見	藤岡	藤岡南	足助	石野	梅坪台	高橋	松平	下山	稻武	猿投台	小原	旭	朝日丘	計
崇化館	6,392	458	12,295	522	4,687	271	660	171	1,743	1,845		347	370	2,348	2,138	1,002	23	289	134	384	36,079		
豊南	452	8,145	562	8,785		1,208																19,152	
美里	12,052	652	353	12		341			41			264		107	370	115			1	26	73	14,407	
竜神		9,965	7	423		10																10,405	
浄水	544				500		700	3,142	2,559	535	180	417	416	36				267			70	9,366	
益富	4,269	1,330	319	17		287											51	16				6,289	
井郷	222				697		1,275	104		609	475	1,040	599	86				309	172			5,588	
猿投	537					3,071		59	9	969	152	58		451					11		8	5,325	
保見	168					2,148			1,003	1,265	2	6		14							23	4,629	
藤岡	1,678	36				653		632	108		112	391		52	498	4			21	37		4,222	
藤岡南	1,396					206		475	51	2	410	166		1,137					19			3,862	
足助						441			1,109					899	492			303	50	189		3,483	
石野	200		265		495		633		102		594	235		282					7	26	139	2,978	
梅坪台	316					11		72	585	15	471	911		274					91			2,746	
高橋	2,206	90								4		326		35					13		2	2,676	
松平	2,580		491			79									138	188						3,476	
下山	967		139			44									234	52						1,436	
稻武												313						552				865	
猿投台	12		2		238		372			17	59	9	2						15			726	
小原	225	41					146			33	37	9	84	1					70			646	
旭	122	90								2		169	149	1					30			563	
朝日丘	148				20			1	23										37			229	
計	34,486	20,550	14,690	9,237	9,002	6,656	5,744	5,663	5,004	4,233	4,069	3,491	2,898	2,950	2,780	2,931	1,373	855	706	741	567	522	139,148

出所：豊田市

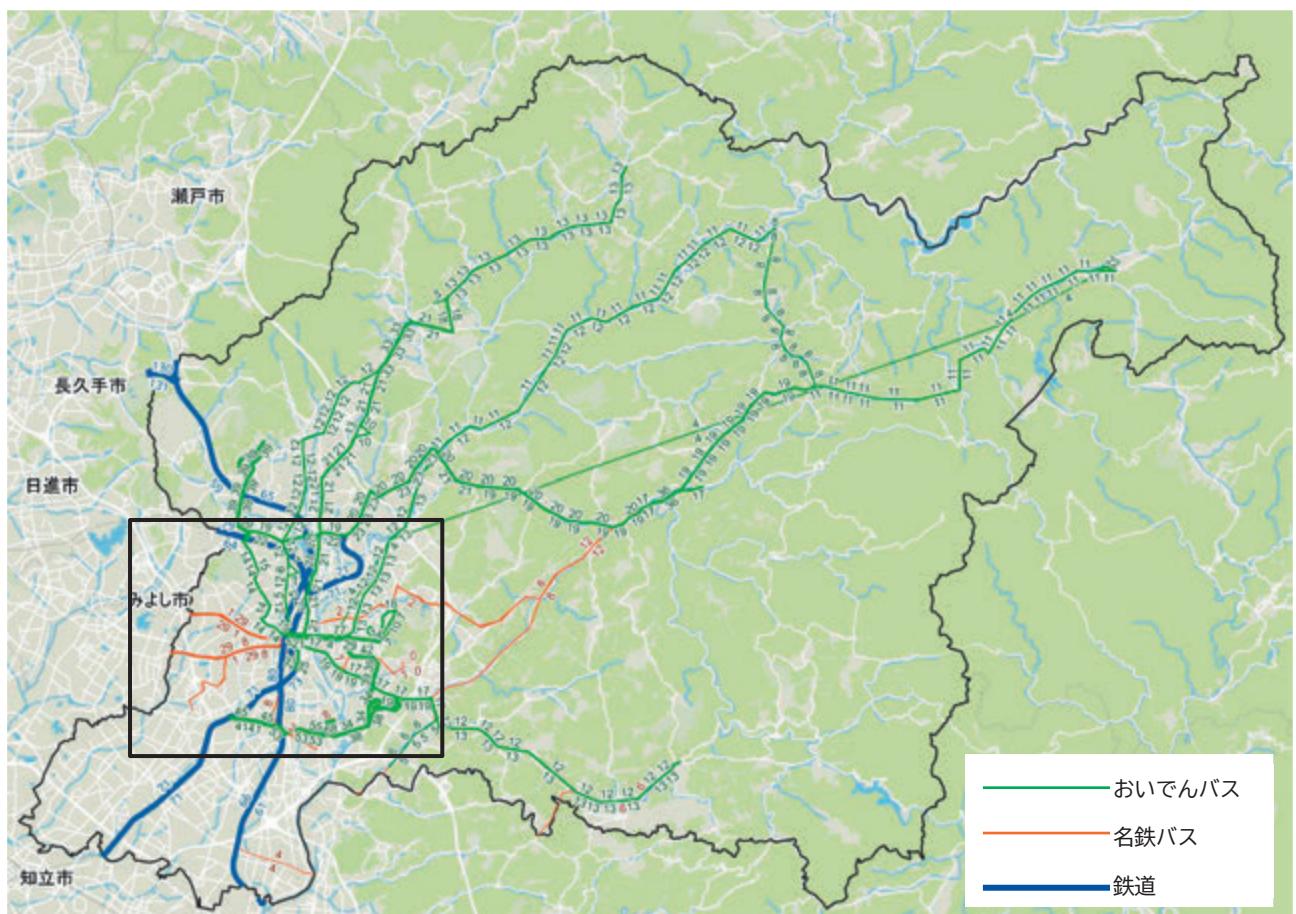
(4) 公共交通のサービスレベル（運行頻度図 2024年6月時点）

① 平日

名古屋鉄道や愛知環状鉄道では、片道 60 本/日程度運行しており、バスについても、豊田市駅～豊田スタジアム付近では、片道 70 本/日程度運行している。

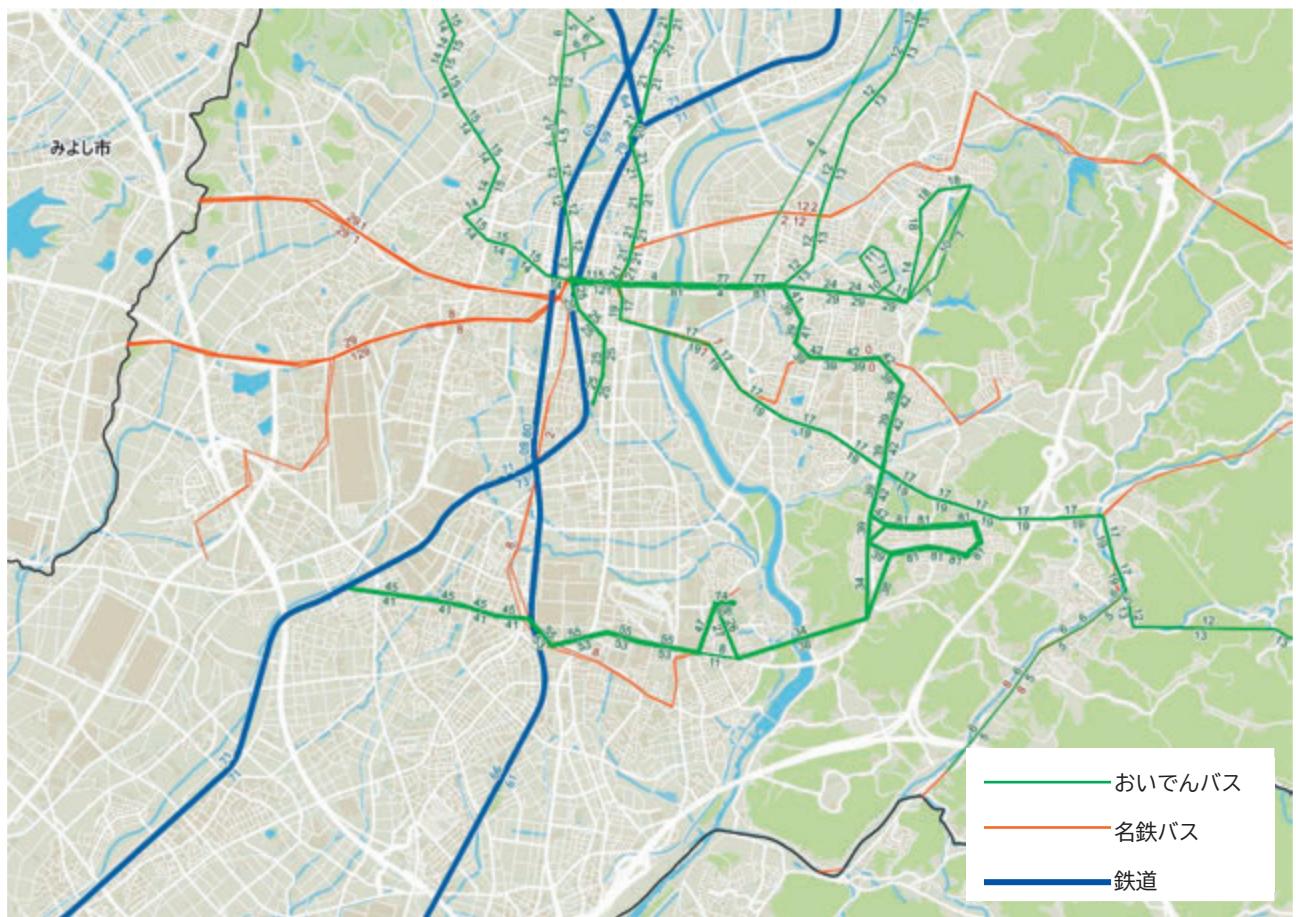
一方で、郊外部については片道 1 本/時間程度、山村部については片道 1 本/時間程度の本数で運行している。

図表3-39 平日の公共交通のサービスレベル（豊田市全域）



出所：豊田市

図表3-40 平日の公共交通のサービスレベル（豊田市中心部）

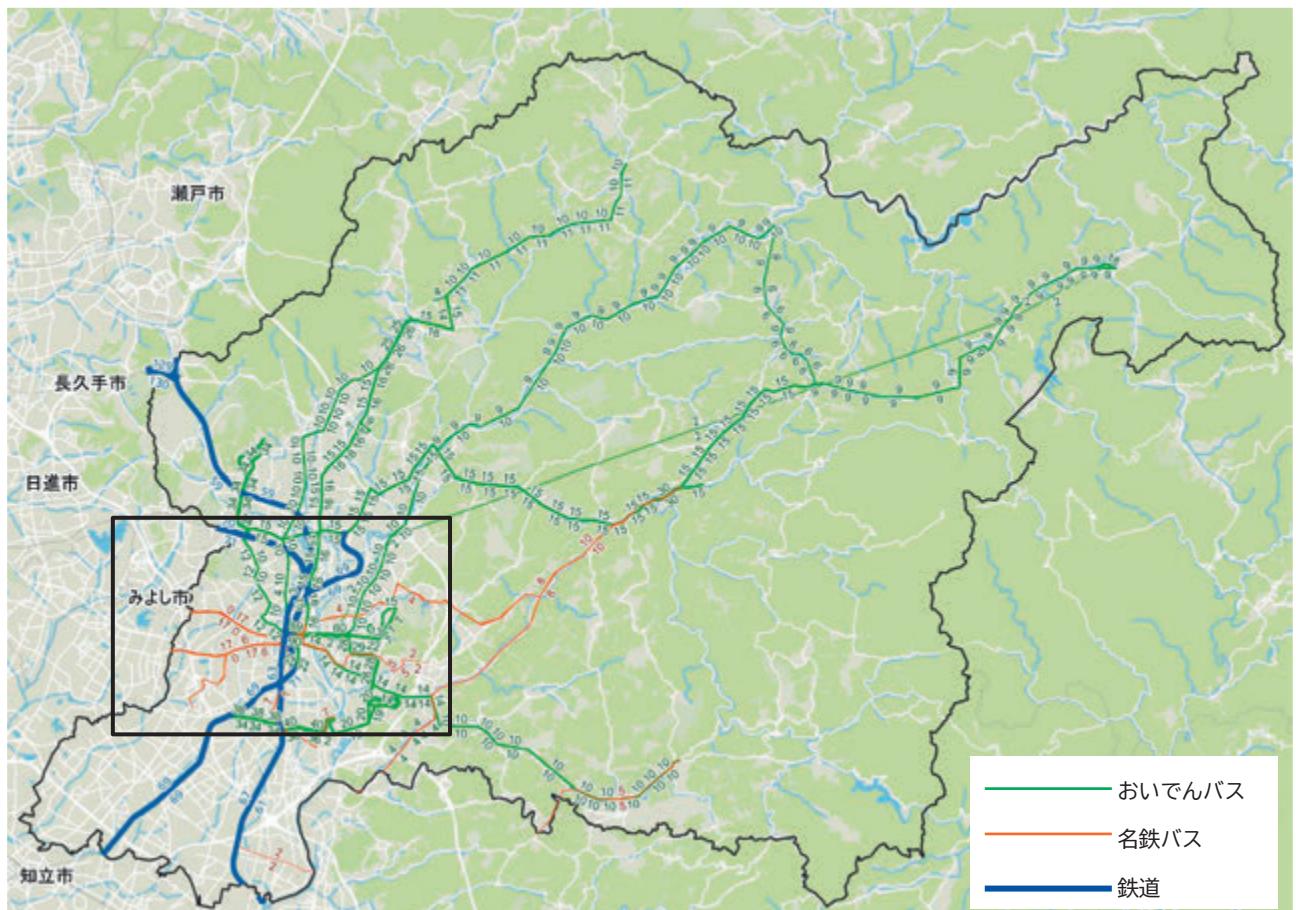


出所：豊田市

②休日

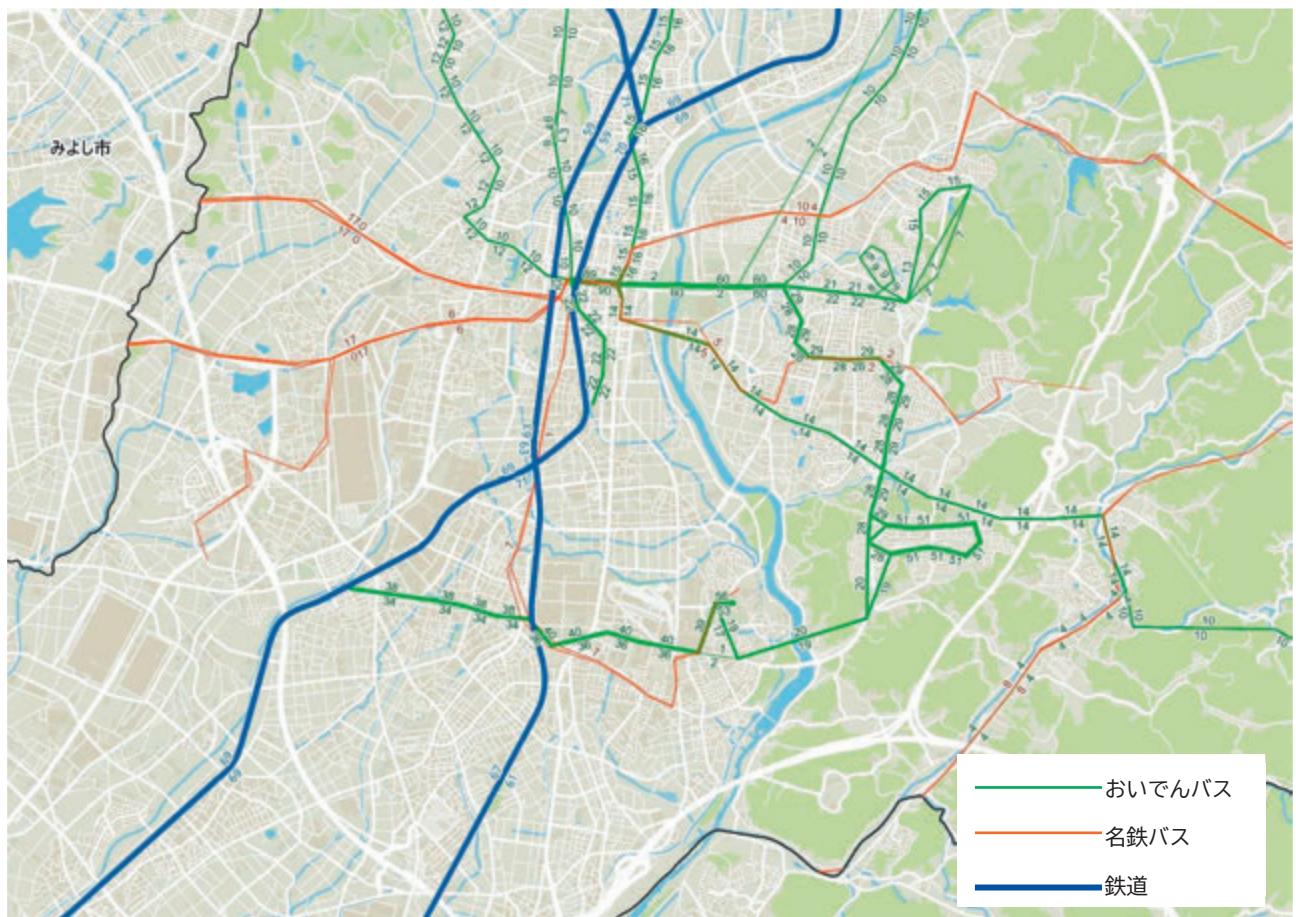
名古屋鉄道や愛知環状鉄道では、平日よりも少し本数は少なくなるが、片道 60 本/日程度運行しており、バスについても、平日と比較すると 2 割程度運行本数が少ない。

図表 3-41 休日の公共交通のサービスレベル（豊田市全域）



出所：豊田市

図表 3-42 休日の公共交通のサービスレベル（豊田市中心部）



出所：豊田市

3 市民意識調査

(1) 調査の概要

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。その実施概要は、以下の通りである。

調査対象	豊田市Eモニター
調査方法	ウェブ回答
実施期間	2024年7月16日(火)～7月25日(木)
回収数	193件

(2) 結果の概要

①公共交通の利用状況

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。

②公共交通を月に数日以上利用する人の利用状況

「鉄道」を利用している人が89.3%で、「基幹バス」は16.1%に留まっており、「地域バス」を利用した人はいなかった。鉄道が圧倒的であり、バスの利用は少なくなっている。

利用目的について、「通勤」は39.3%となっており、次いで「レジャー」が33.9%、「買い物」が30.4%となっている。「通勤」の人の大半は、週に2～3日以上利用している一方で、「買い物」及び「レジャー」の人は、週1日以下の割合が多い。

③自家用車の所有状況

「自分で自由に使える自動車を持っている」が90.7%であり、次いで「自分で運転はしないが世帯で自動車を持っている」が7.8%となっている。「自分も家族も自動車を持っていない」は1.6%であった。「自分で自由に使える自動車を持っている」人のうち、自家用車で移動ができないとなった場合に利用する交通手段として、69.7%は「鉄道」と回答し、次いで「基幹バス」が63.4%となった。基幹バスが鉄道と同程度に地域の移動インフラとして認識されていることが分かる。

④公共交通への期待

「自動車を運転できなくなった時の移動手段を確保する」が 78.2%となっており、次いで「日々の生活を便利にする」が 76.2%であった。

⑤バス交通に対する考え方

「今より財政負担を増やすことになっても、現在の公共交通サービス水準を維持するべき」が 28.0%で最も多く、次いで「今より財政負担を増やさず、運賃を引き上げして、現在の公共交通サービス水準を維持するべき」が 25.9%、「今より財政負担を増やしても、更に公共交通サービス水準の充実を図るべき」が 24.4%であった。

以上から、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。

⑥10 年後の公共交通利用

「今より利用していると思う」が 45.1%となっており、次いで「今と変わらないと思う」が 37.8%であった。「今より利用していると思う」と回答した人のうち、「あなた又は同居家族の体力が衰えるため」が 56.3%で最も多く、次いで「あなた又は同居家族が自家用車を売却、運転免許証を返納するため」が 44.8%であった。

⑦重点的に取り組むべき事項

「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。

(3) 調査結果詳細

①回答者属性

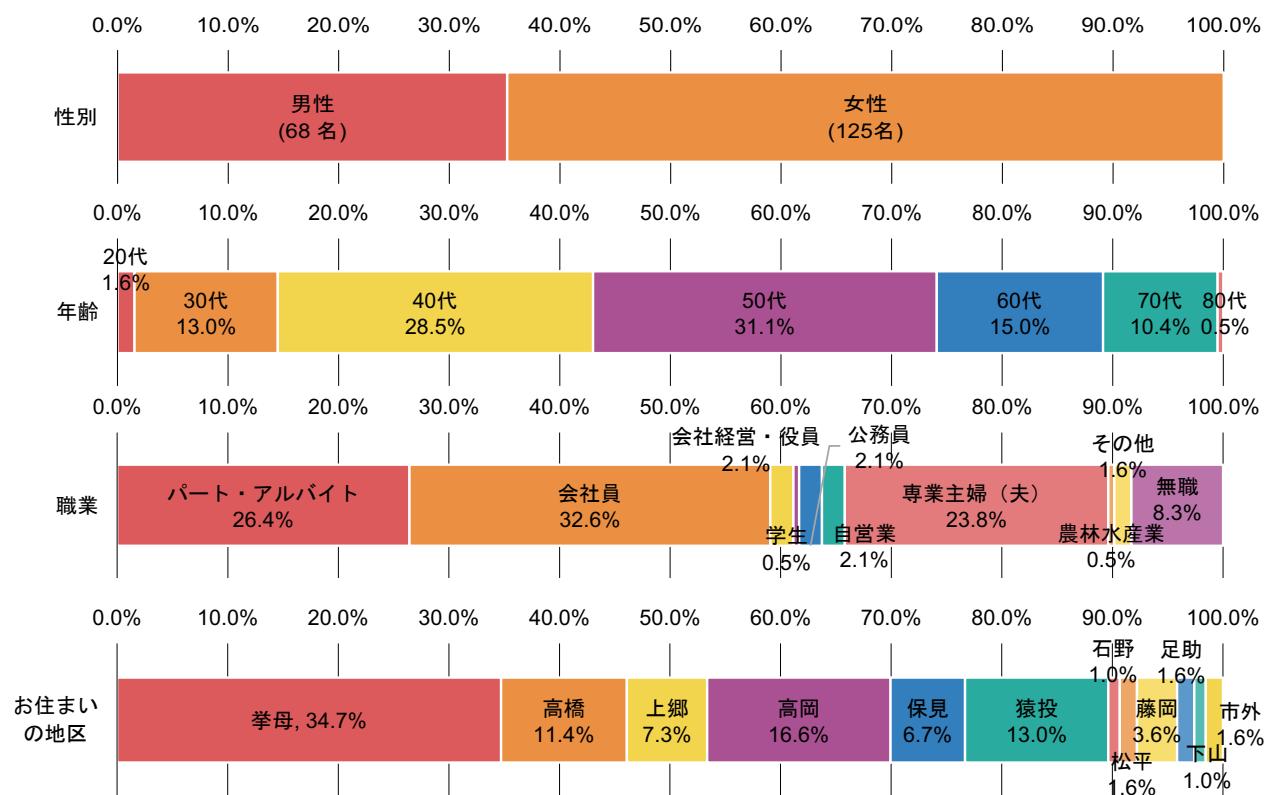
性別では、女性が 64.8%を占めた。

年齢では、40 代 (28.5%)、50 代 (31.1%) で 6 割弱を占めた。

職業ではパート・アルバイト (26.4%)、会社員 (32.6%) で 6 割弱を占めた。

お住まいの地区では、拳母 (34.7%)、高岡 (16.6%)、猿投 (13.0%)、高橋 (11.4%) が 10%以上で全体の 4 分の 3 を占めた。

図表 3-43 回答者属性



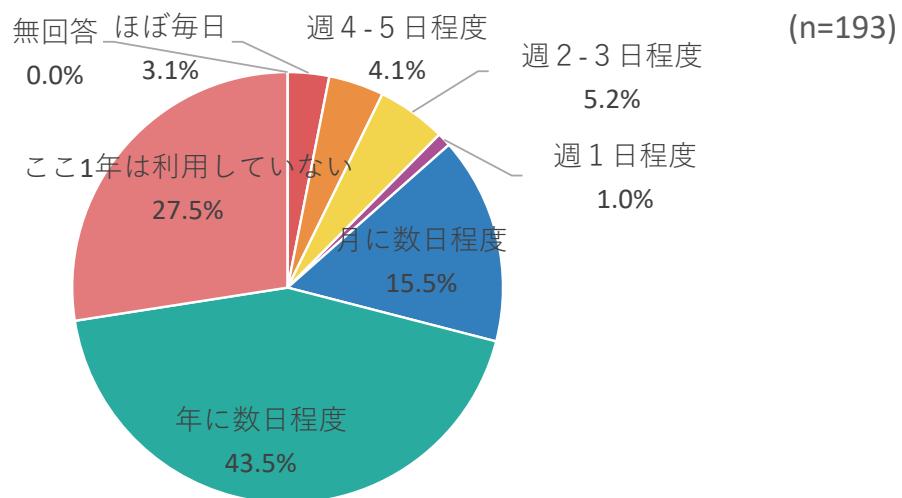
※小原、旭、稻武地区は回答がなかった

②回答結果

Q1 豊田市内の公共交通（鉄道、バス）の利用日数について教えてください。（単一回答）

「年に数日程度」の割合が最も高く43.5%となっている。次いで、「ここ1年は利用していない」(27.5%)、「月に数日程度」(15.5%)となっている。

図表3-44 豊田市内の公共交通利用日数



図表3-45 豊田市内の公共交通利用日数（年代、地区、自家用車別）

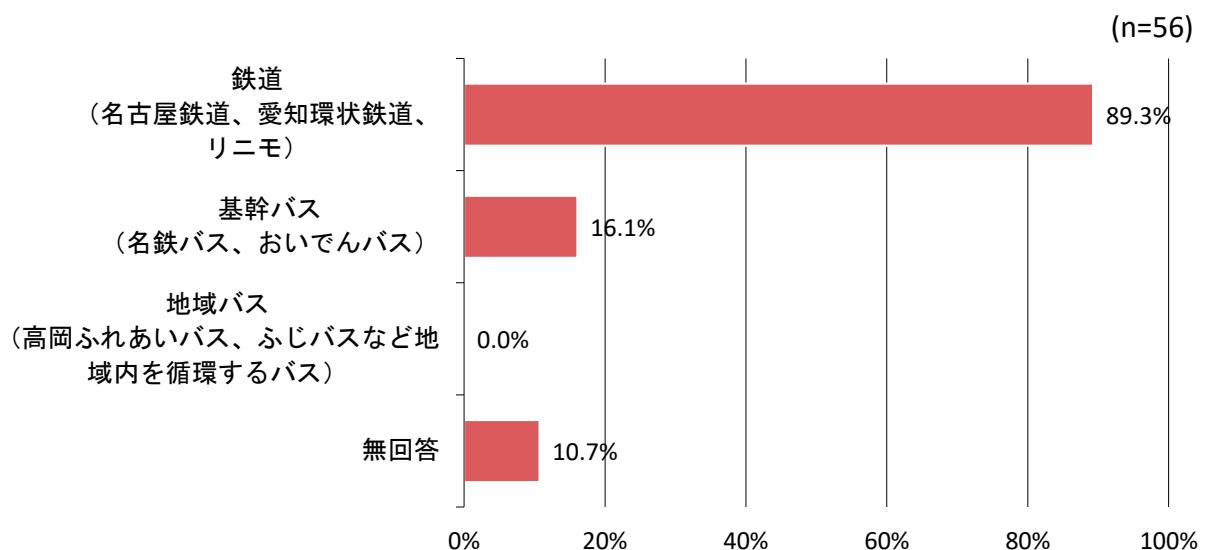
		ほぼ毎日	週4-5日程度	週2-3日程度	週1日程度	月に数日程度	年に数日程度	ここ1年は利用していない	無回答	
計		(n=193)	3.1%	4.1%	5.2%	1.0%	15.5%	43.5%	27.5%	0.0%
年 代	30代以下 (n=28)	0.0%	3.6%	14.3%	0.0%	10.7%	42.9%	28.6%	0.0%	
	40代 (n=55)	5.5%	3.6%	3.6%	1.8%	16.4%	40.0%	29.1%	0.0%	
	50代 (n=60)	1.7%	6.7%	5.0%	0.0%	11.7%	51.7%	23.3%	0.0%	
	60代 (n=29)	6.9%	0.0%	0.0%	3.4%	27.6%	41.4%	20.7%	0.0%	
	70代以上 (n=21)	0.0%	4.8%	4.8%	0.0%	14.3%	33.3%	42.9%	0.0%	
地 区	挙母地区 (n=67)	0.0%	4.5%	4.5%	3.0%	17.9%	41.8%	28.4%	0.0%	
	高橋地区 (n=22)	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	9.1%	54.5%	27.3%	0.0%	
	上郷地区 (n=14)	0.0%	0.0%	21.4%	0.0%	14.3%	42.9%	21.4%	0.0%	
	高岡地区 (n=32)	6.3%	9.4%	0.0%	0.0%	18.8%	31.3%	34.4%	0.0%	
	保見地区 (n=13)	7.7%	0.0%	15.4%	0.0%	15.4%	53.8%	7.7%	0.0%	
	猿投地区 (n=25)	12.0%	0.0%	8.0%	0.0%	16.0%	44.0%	20.0%	0.0%	
	石野地区 (n=2)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	
	松平地区 (n=3)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	
	藤岡地区 (n=7)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	42.9%	57.1%	0.0%	
	足助地区 (n=3)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	
自 家 用 車	下山地区 (n=2)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	
	市外 (n=3)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	
	自分で保有 (n=175)	2.3%	3.4%	4.0%	0.0%	14.9%	46.3%	29.1%	0.0%	
世 帯 で 保 有	世帯で保有 (n=15)	6.7%	13.3%	20.0%	13.3%	13.3%	20.0%	13.3%	0.0%	
	保有しない (n=3)	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	

※Q 1で「ほぼ毎日」「週4-5日程度」「週2-3日程度」「週1日程度」「月に数日程度」と回答した人のみ

Q 2 Q 1で利用する主な公共交通を教えてください。(複数選択可)

「鉄道（名古屋鉄道、愛知環状鉄道、リニモ）」の割合が最も高く89.3%となっている。次いで、「基幹バス（名鉄バス、おいでんバス）（16.1%）」となっている。

図表3-46 Q 1で利用する主な公共交通



図表3-47 Q1で利用する主な公共交通（年代、地区、公共交通の利用日数、自家用車別）

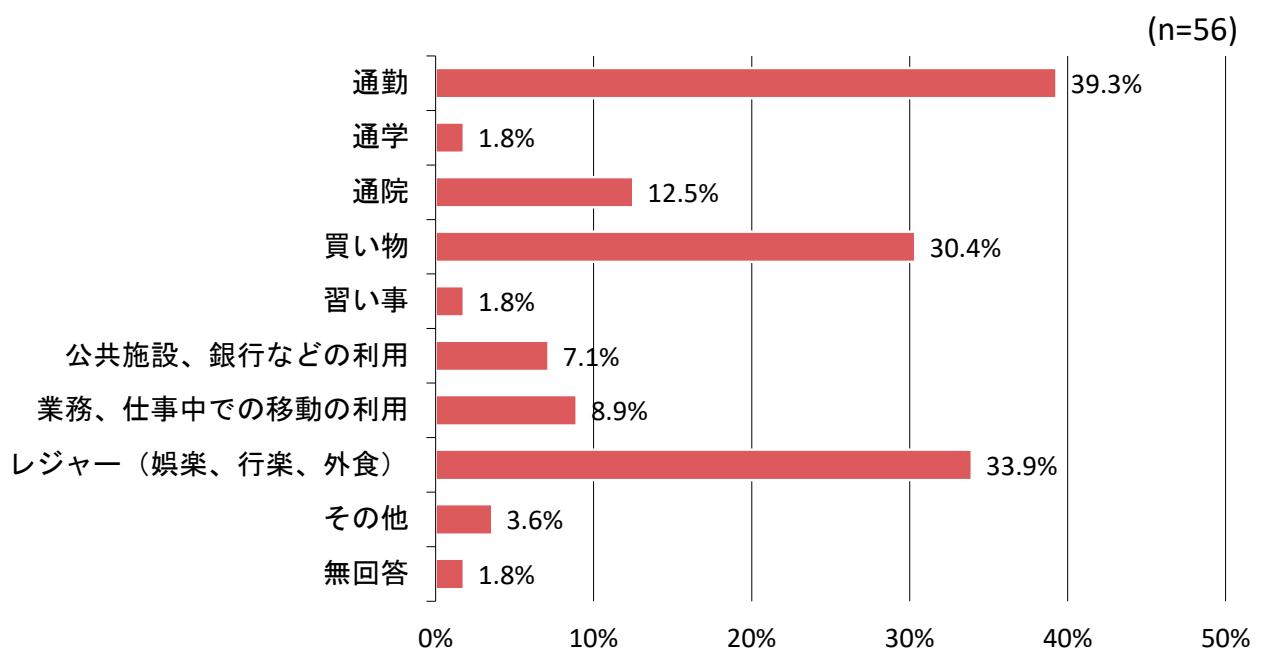
		鉄道	基幹バス	地域バス	無回答
計 (n=56)		89.3%	16.1%	0.0%	10.7%
年 代	30代以下 (n=8)	100.0%	25.0%	0.0%	0.0%
	40代 (n=17)	94.1%	11.8%	0.0%	5.9%
	50代 (n=15)	80.0%	13.3%	0.0%	20.0%
	60代 (n=11)	100.0%	18.2%	0.0%	0.0%
	70代以上 (n=5)	60.0%	20.0%	0.0%	40.0%
地 区	拳母地区 (n=20)	80.0%	15.0%	0.0%	20.0%
	高橋地区 (n=4)	100.0%	25.0%	0.0%	0.0%
	上郷地区 (n=5)	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%
	高岡地区 (n=11)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	保見地区 (n=5)	100.0%	20.0%	0.0%	0.0%
	猿投地区 (n=9)	100.0%	44.4%	0.0%	0.0%
	石野地区 (n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	松平地区 (n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	藤岡地区 (n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	足助地区 (n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公 共 交 通 の 利 用 日 数	下山地区 (n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	市外 (n=2)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	ほぼ毎日 (n=6)	100.0%	16.7%	0.0%	0.0%
	週4-5日程度 (n=8)	87.5%	25.0%	0.0%	12.5%
自 家 用 車	週2-3日程度 (n=10)	80.0%	10.0%	0.0%	20.0%
	週1日以下 (n=32)	90.6%	15.6%	0.0%	9.4%
	自分で保有 (n=39)	90.7%	16.3%	0.0%	9.3%
	世帯で保有 (n=8)	80.0%	20.0%	0.0%	20.0%
	保有しない (n=3)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%

※Q 1で「ほぼ毎日」「週4-5日程度」「週2-3日程度」「週1日程度」「月に数日程度」と回答した人のみ

Q 3 豊田市内の公共交通を利用する主な目的を教えてください。(複数回答可)

「通勤」の割合が最も高く39.3%となっている。次いで、「レジャー(娯楽、行楽、外食)(33.9%)」、「買い物(30.4%)」となっている。

図表3-48 豊田市内の公共交通を利用する主な目的



図表3-49 豊田市内の公共交通を利用する主な目的（年代、地区、公共交通の利用日数別、自家用車別）

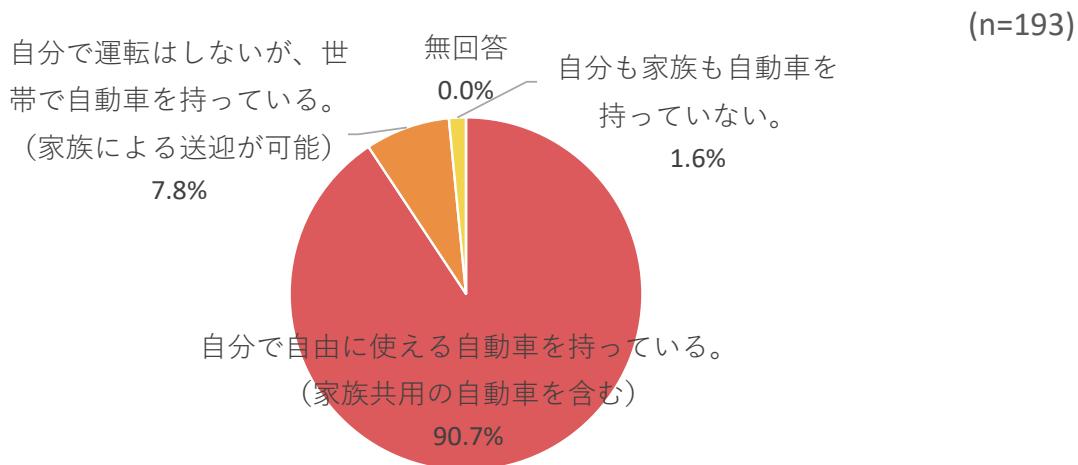
		通勤	通学	通院	買い物	習い事	公共施設、銀行などの利用	業務、仕事中での移動の利用	レジャー	その他	無回答	
計		(n=56)	39.3%	1.8%	12.5%	30.4%	1.8%	7.1%	8.9%	33.9%	3.6%	1.8%
年 代	30代以下	(n=8)	37.5%	12.5%	25.0%	37.5%	12.5%	12.5%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%
	40代	(n=17)	41.2%	0.0%	5.9%	29.4%	0.0%	5.9%	5.9%	29.4%	0.0%	0.0%
	50代	(n=15)	46.7%	0.0%	13.3%	26.7%	0.0%	6.7%	6.7%	26.7%	0.0%	6.7%
	60代	(n=11)	27.3%	0.0%	18.2%	45.5%	0.0%	9.1%	9.1%	36.4%	18.2%	0.0%
	70代以上	(n=5)	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	80.0%	0.0%	0.0%
地 区	挙母地区	(n=20)	30.0%	0.0%	5.0%	50.0%	0.0%	5.0%	5.0%	35.0%	10.0%	5.0%
	高橋地区	(n=4)	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	0.0%
	上郷地区	(n=5)	60.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%
	高岡地区	(n=11)	45.5%	0.0%	9.1%	0.0%	0.0%	0.0%	18.2%	45.5%	0.0%	0.0%
	保見地区	(n=5)	60.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%
	猿投地区	(n=9)	33.3%	11.1%	44.4%	44.4%	11.1%	33.3%	11.1%	11.1%	0.0%	0.0%
	石野地区	(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	松平地区	(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	藤岡地区	(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	足助地区	(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公 共 交 通 の 利 用 日 数	下山地区	(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	市外	(n=2)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
	ほぼ毎日	(n=6)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	週4-5日程度	(n=8)	100.0%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自 家 用 車	週2-3日程度	(n=10)	70.0%	10.0%	10.0%	20.0%	10.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%
	週1日以下	(n=32)	3.1%	0.0%	18.8%	43.8%	0.0%	12.5%	15.6%	53.1%	6.3%	3.1%
	自分で保有	(n=43)	39.5%	0.0%	9.3%	23.3%	0.0%	4.7%	9.3%	37.2%	4.7%	2.3%
	世帯で保有	(n=10)	40.0%	10.0%	10.0%	50.0%	10.0%	10.0%	10.0%	30.0%	0.0%	0.0%
	保有しない	(n=3)	33.3%	0.0%	66.7%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

Q4 自家用車の所有について教えてください。(単一回答)

「自分で自由に使える自動車を持っている。(家族共用の自動車を含む)」の割合が最も高く90.7%となっている。

次いで、「自分で運転はしないが、世帯で自動車を持っている。(家族による送迎が可能)(7.8%)」、「自分も家族も自動車を持っていない。(1.6%)」となっている。

図表3-50 自家用車の所有



図表3-51 自家用車の所有（年代、地区、公共交通の利用日数別）

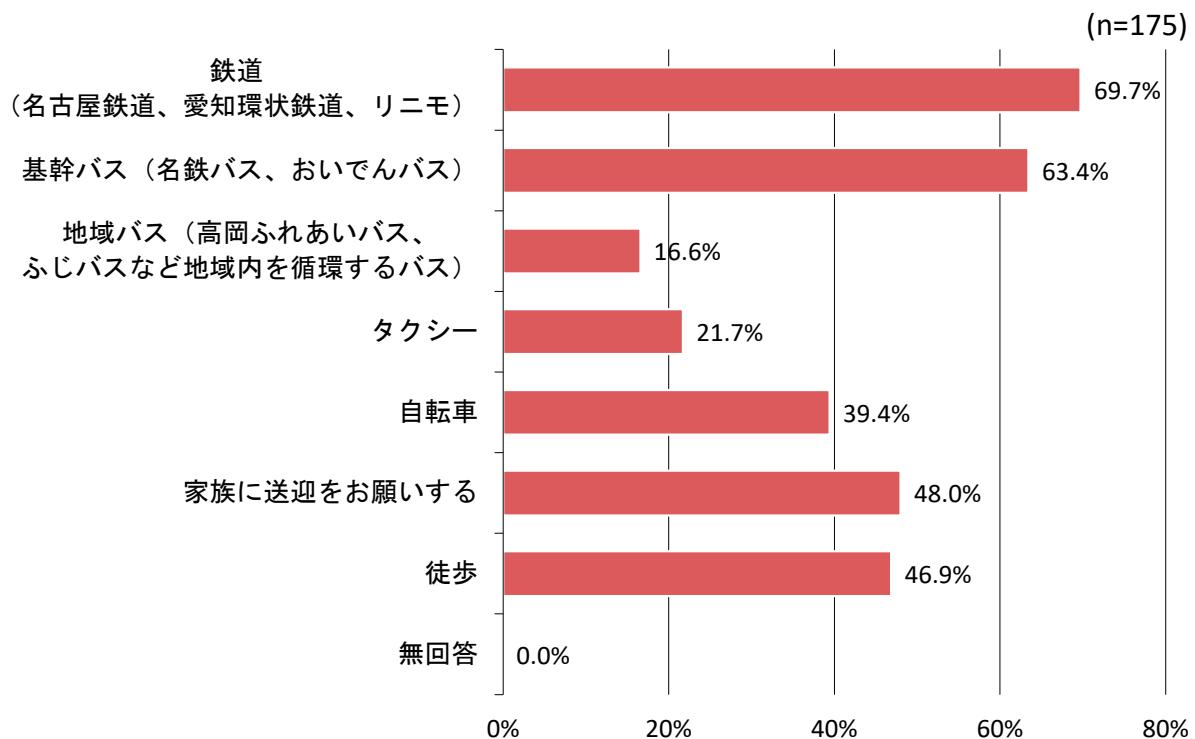
		自分で自由に使える自動車を持っている。	自分で運転はしないが、世帯で自動車を持っている。	自分も家族も自動車を持っていない。	無回答
計	(n=193)	90.7%	7.8%	1.6%	0.0%
年 代	30代以下 (n=28)	89.3%	10.7%	0.0%	0.0%
	40代 (n=55)	92.7%	5.5%	1.8%	0.0%
	50代 (n=60)	91.7%	6.7%	1.7%	0.0%
	60代 (n=29)	82.8%	13.8%	3.4%	0.0%
	70代以上 (n=21)	95.2%	4.8%	0.0%	0.0%
地 区	挙母地区 (n=67)	88.1%	11.9%	0.0%	0.0%
	高橋地区 (n=22)	95.5%	4.5%	0.0%	0.0%
	上郷地区 (n=14)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	高岡地区 (n=32)	96.9%	3.1%	0.0%	0.0%
	保見地区 (n=13)	92.3%	0.0%	7.7%	0.0%
	猿投地区 (n=25)	76.0%	16.0%	8.0%	0.0%
	石野地区 (n=2)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	松平地区 (n=3)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	藤岡地区 (n=7)	85.7%	14.3%	0.0%	0.0%
	足助地区 (n=3)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公 共 交 通 の 利 用 日 数	下山地区 (n=2)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	市外 (n=3)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	ほぼ毎日 (n=6)	66.7%	16.7%	16.7%	0.0%
	週4-5日程度 (n=8)	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%
	週2-3日程度 (n=10)	70.0%	30.0%	0.0%	0.0%
	週1日以下 (n=169)	93.5%	5.3%	1.2%	0.0%

※Q 4で「自分で自由に使える自動車を持っている」と回答した人のみ

**Q 5 仮に自家用車での移動ができなくなった場合、主にどのような交通手段を利用しますか？
(複数回答可)**

「鉄道（名古屋鉄道、愛知環状鉄道、リニモ）」の割合が最も高く69.7%となっている。次いで、「基幹バス（名鉄バス、おいでんバス）（63.4%）」、「家族に送迎をお願いする（48.0%）」となっている。

図表3-52 自家用車での移動が出来なくなった場合の主な交通手段



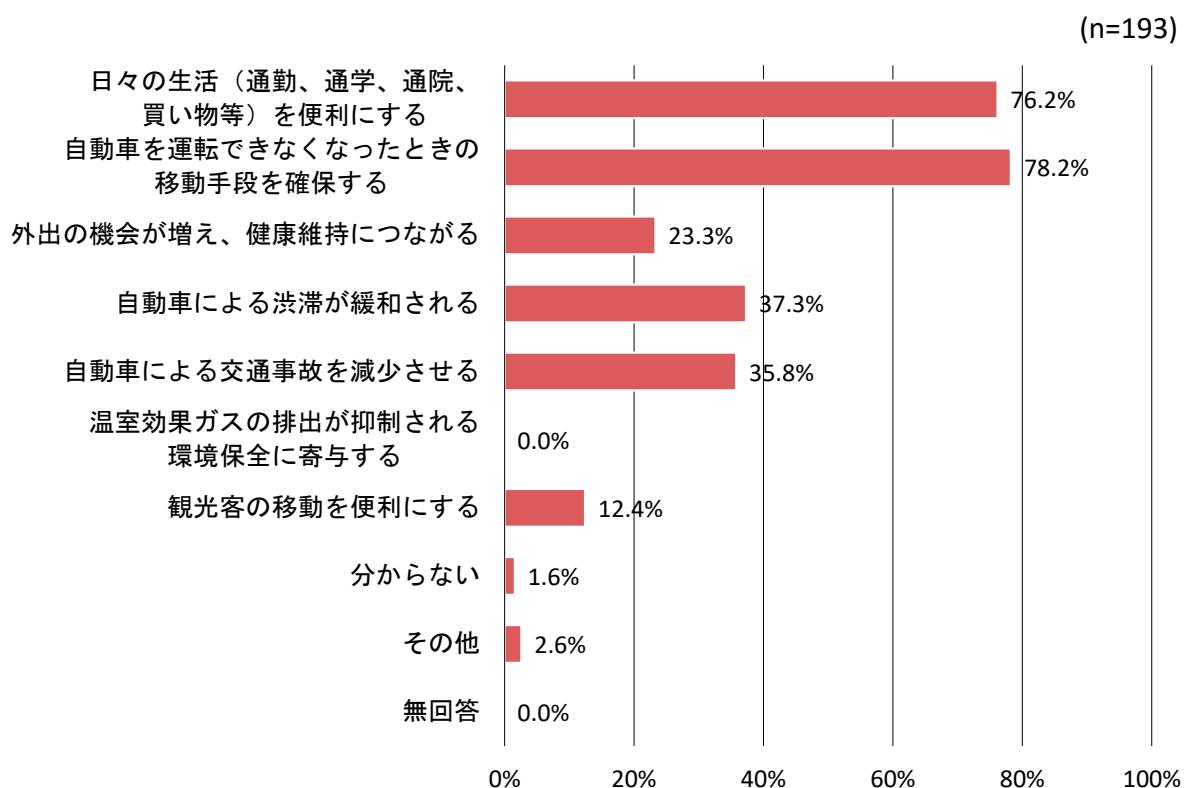
図表3-53 自家用車での移動が出来なくなった場合の主な交通手段（年代、地区、公共交通の利用日数別）

		鉄道	基幹バス	地域バス	タクシー	自転車	家族に送迎をお願いする	徒歩	無回答	
計		(n=175)	69.7%	63.4%	16.6%	21.7%	39.4%	48.0%	46.9%	0.0%
年 代	30代以下 (n=25)	68.0%	48.0%	12.0%	24.0%	36.0%	52.0%	52.0%	0.0%	
	40代 (n=51)	64.7%	66.7%	21.6%	11.8%	43.1%	54.9%	39.2%	0.0%	
	50代 (n=55)	80.0%	69.1%	16.4%	20.0%	41.8%	45.5%	45.5%	0.0%	
	60代 (n=24)	83.3%	54.2%	16.7%	37.5%	33.3%	41.7%	58.3%	0.0%	
	70代以上 (n=20)	40.0%	70.0%	10.0%	30.0%	35.0%	40.0%	50.0%	0.0%	
地 区	挙母地区 (n=59)	72.9%	72.9%	8.5%	30.5%	49.2%	45.8%	57.6%	0.0%	
	高橋地区 (n=21)	47.6%	85.7%	9.5%	47.6%	42.9%	52.4%	57.1%	0.0%	
	上郷地区 (n=14)	85.7%	35.7%	14.3%	7.1%	50.0%	42.9%	28.6%	0.0%	
	高岡地区 (n=31)	74.2%	29.0%	38.7%	16.1%	35.5%	48.4%	48.4%	0.0%	
	保見地区 (n=12)	91.7%	50.0%	16.7%	8.3%	33.3%	25.0%	33.3%	0.0%	
	猿投地区 (n=19)	84.2%	73.7%	5.3%	5.3%	21.1%	63.2%	36.8%	0.0%	
	石野地区 (n=2)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	
	松平地区 (n=3)	33.3%	100.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	
	藤岡地区 (n=6)	16.7%	83.3%	16.7%	16.7%	33.3%	83.3%	33.3%	0.0%	
	足助地区 (n=3)	33.3%	66.7%	33.3%	0.0%	33.3%	66.7%	33.3%	0.0%	
	下山地区 (n=2)	50.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	
利 用 日 数 の	市外 (n=3)	100.0%	66.7%	33.3%	0.0%	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	
	ほぼ毎日 (n=4)	100.0%	50.0%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%	
	週4-5日程度 (n=6)	66.7%	50.0%	16.7%	16.7%	83.3%	16.7%	50.0%	0.0%	
	週2-3日程度 (n=7)	85.7%	57.1%	0.0%	28.6%	42.9%	14.3%	57.1%	0.0%	
	週1日以下 (n=158)	68.4%	64.6%	17.7%	22.2%	38.0%	51.9%	46.8%	0.0%	

Q6 将来、豊田市内の公共交通にどのような効果を期待しますか？（複数回答可）

「自動車を運転できなくなったときの移動手段を確保する」の割合が最も高く78.2%となって
いる。次いで、「日々の生活（通勤、通学、通院、買い物等）を便利にする（76.2%）」、「自動車
による渋滞が緩和される（37.3%）」となっている。

図表3-54 将來の豊田市内の公共交通に期待する効果



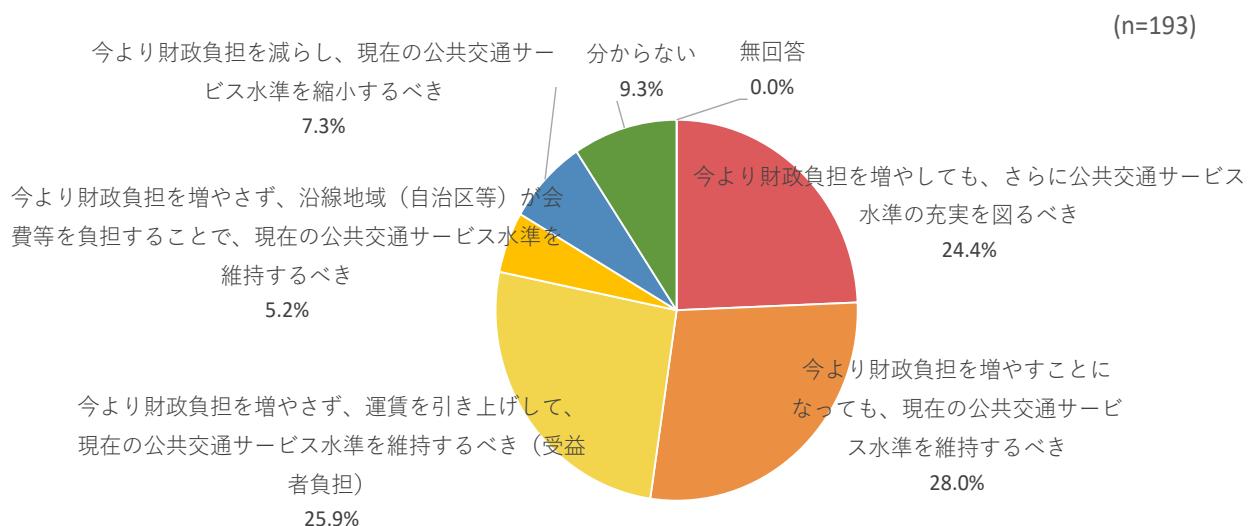
図表3-55 将来の豊田市内の公共交通に期待する効果（年代、地区、公共交通の利用日数、自家用車別）

		日々の生活を便利にする	自動車を運転できなくなったときの移動手段を確保する	外出の機会が増え、健 康維持につながる	自動車による渋滞が緩和される	自動車による交通事故を減少させる	温室効果ガスの排出が抑制される環境保全に寄与する	観光客の移動を便利にする	分からない	その他	無回答
計	(n=193)	76.2%	78.2%	23.3%	37.3%	35.8%	0.0%	12.4%	1.6%	2.6%	0.0%
年 代	30代以下 (n=28)	89.3%	60.7%	17.9%	50.0%	32.1%	0.0%	14.3%	0.0%	3.6%	0.0%
	40代 (n=55)	74.5%	83.6%	18.2%	43.6%	38.2%	0.0%	20.0%	1.8%	5.5%	0.0%
	50代 (n=60)	75.0%	73.3%	21.7%	28.3%	30.0%	0.0%	5.0%	3.3%	1.7%	0.0%
	60代 (n=29)	79.3%	89.7%	34.5%	41.4%	48.3%	0.0%	13.8%	0.0%	0.0%	0.0%
	70代以上 (n=21)	61.9%	85.7%	33.3%	23.8%	33.3%	0.0%	9.5%	0.0%	0.0%	0.0%
地 区	挙母地区 (n=67)	73.1%	73.1%	17.9%	35.8%	28.4%	0.0%	13.4%	1.5%	3.0%	0.0%
	高橋地区 (n=22)	72.7%	95.5%	40.9%	31.8%	59.1%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%
	上郷地区 (n=14)	78.6%	85.7%	14.3%	28.6%	35.7%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	高岡地区 (n=32)	90.6%	68.8%	21.9%	31.3%	34.4%	0.0%	12.5%	3.1%	0.0%	0.0%
	保見地区 (n=13)	61.5%	61.5%	30.8%	53.8%	23.1%	0.0%	7.7%	0.0%	7.7%	0.0%
	猿投地区 (n=25)	80.0%	92.0%	28.0%	44.0%	36.0%	0.0%	12.0%	4.0%	4.0%	0.0%
	石野地区 (n=2)	50.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	松平地区 (n=3)	100.0%	66.7%	33.3%	33.3%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	藤岡地区 (n=7)	85.7%	85.7%	28.6%	57.1%	42.9%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	足助地区 (n=3)	0.0%	33.3%	0.0%	66.7%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%
	下山地区 (n=2)	50.0%	100.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	市外 (n=3)	100.0%	100.0%	33.3%	66.7%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
利 用 日 数 の	ほぼ毎日 (n=6)	83.3%	50.0%	50.0%	50.0%	50.0%	0.0%	16.7%	0.0%	16.7%	0.0%
	週4-5日程度 (n=8)	100.0%	50.0%	25.0%	37.5%	50.0%	0.0%	12.5%	0.0%	12.5%	0.0%
	週2-3日程度 (n=10)	100.0%	80.0%	10.0%	30.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	週1日以下 (n=169)	73.4%	80.5%	23.1%	37.3%	35.5%	0.0%	13.0%	1.8%	1.8%	0.0%
自 家 用 車	自分で保有 (n=175)	74.3%	78.9%	22.9%	38.3%	36.0%	0.0%	12.6%	1.7%	2.3%	0.0%
	世帯で保有 (n=15)	100.0%	73.3%	26.7%	20.0%	26.7%	0.0%	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	保有しない (n=3)	66.7%	66.7%	33.3%	66.7%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%

Q7 豊田市内のバス運行について、どうしていくべきかあなたの考えに最も近いものを選択してください。(単一回答)

「今より財政負担を増やすことになっても、現在の公共交通サービス水準を維持するべき」の割合が最も高く 28.0% となっている。次いで、「今より財政負担を増やさず、運賃を引き上げして、現在の公共交通サービス水準を維持するべき (受益者負担) (25.9%)」、「今より財政負担を増やしても、さらに公共交通サービス水準の充実を図るべき (24.4%)」となっている。

図表 3-56 豊田市内のバス運行についてあなたの考え方



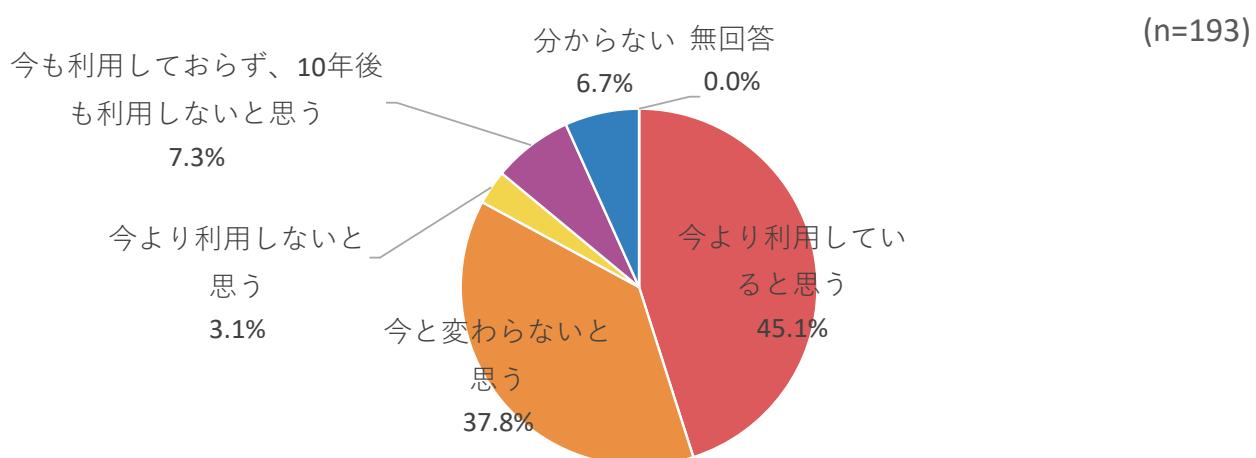
図表3-57 豊田市内のバス運行についてあなたの考え方（年代、地区、公共交通の利用日数、自家用車別）

		今より財政負担を増やしても、さらに公共交通サービス水準の充実を図るべき	今より財政負担を増やすことになっても、現在の公共交通サービス水準を維持するべき	今より財政負担を増やすず、運賃を引き上げて、現在の公共交通サービス水準を維持するべき	今より財政負担を増やすず、沿線地域が会費等を負担することでの、現在の公共交通サービス水準を維持するべき	今より財政負担を減らし、現在の公共交通サービス水準を縮小するべき	分からぬ	観光客の移動を便利にする	分からぬ	その他	無回答	
計		(n=193)	24.4%	28.0%	25.9%	5.2%	7.3%	9.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
年 代	30代以下 (n=28)	25.0%	25.0%	35.7%	3.6%	10.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	40代 (n=55)	27.3%	23.6%	23.6%	5.5%	9.1%	10.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	50代 (n=60)	21.7%	25.0%	30.0%	6.7%	5.0%	11.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	60代 (n=29)	27.6%	37.9%	17.2%	3.4%	3.4%	10.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	70代以上 (n=21)	19.0%	38.1%	19.0%	4.8%	9.5%	9.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
地 区	挙母地区 (n=67)	25.4%	31.3%	28.4%	3.0%	6.0%	6.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	高橋地区 (n=22)	31.8%	22.7%	9.1%	13.6%	18.2%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	上郷地区 (n=14)	21.4%	21.4%	21.4%	0.0%	14.3%	21.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	高岡地区 (n=32)	25.0%	31.3%	25.0%	6.3%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	保見地区 (n=13)	23.1%	15.4%	23.1%	0.0%	15.4%	23.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	猿投地区 (n=25)	28.0%	28.0%	36.0%	4.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	石野地区 (n=2)	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	松平地区 (n=3)	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	藤岡地区 (n=7)	0.0%	42.9%	42.9%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	足助地区 (n=3)	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公 共 交 通 の 利 用 日 数	下山地区 (n=2)	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	市外 (n=3)	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	ほぼ毎日 (n=6)	16.7%	50.0%	16.7%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	週4-5日程度 (n=8)	25.0%	25.0%	25.0%	12.5%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自 家 用 車	週2-3日程度 (n=10)	30.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	週1日以下 (n=169)	24.3%	25.4%	27.8%	5.3%	8.3%	8.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	自分で保有 (n=175)	23.4%	26.9%	27.4%	5.7%	8.0%	8.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
自 家 用 車	世帯で保有 (n=15)	26.7%	46.7%	13.3%	0.0%	0.0%	13.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	保有しない (n=3)	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

Q8 10年後、あなた又は同居家族の豊田市内の公共交通の利用状況はどのように変化すると思いますか？（単一回答）

「今より利用していると思う」の割合が最も高く45.1%となっている。次いで、「今と変わらないと思う（37.8%）」、「今も利用しておらず、10年後も利用しないと思う（7.3%）」となっている。

図表3-58 10年後のあなた又は同居家族の豊田市内の公共交通の利用状況



図表3-59 10年後のあなた又は同居家族の豊田市内の公共交通の利用状況（年代、地区公共交通の利用日数、自家用車別）

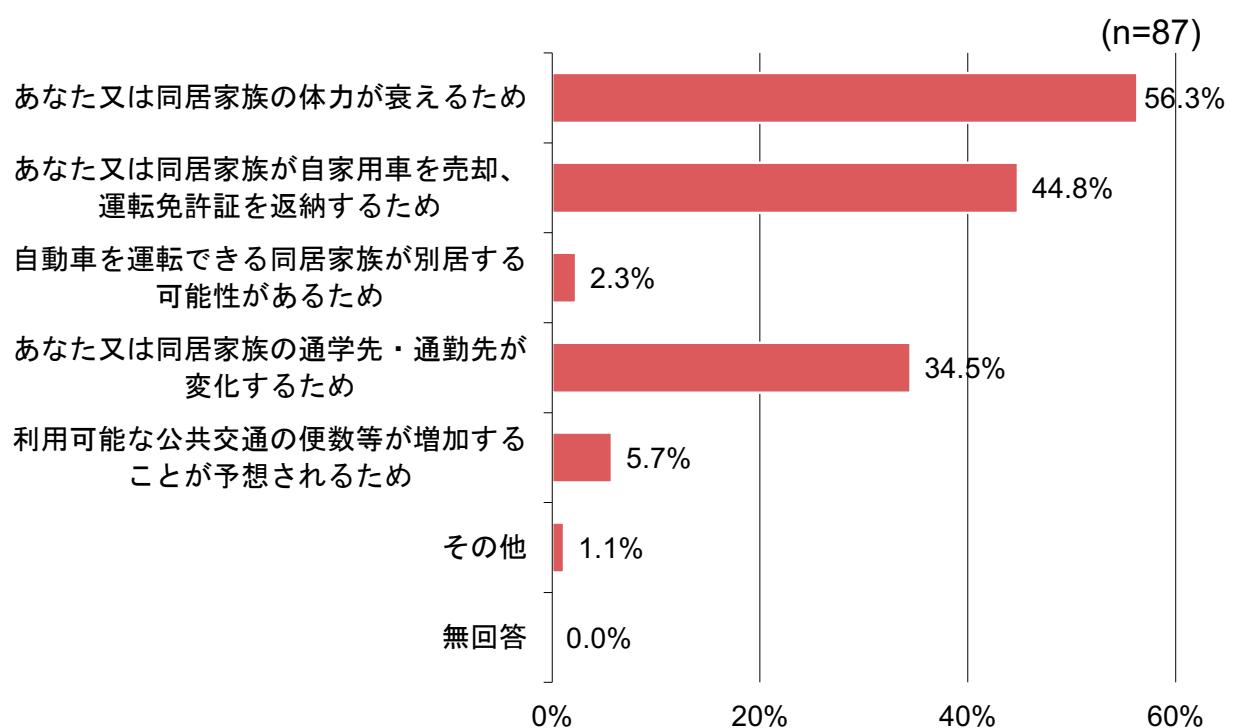
		今より利 用してい ると思う	今と変わ らないと 思う	今より利 用しない と思う	今も利用 しておら ず、10年 後も利用 しないと 思う	分からな い	無回答	
計		(n=193)	45.1%	37.8%	3.1%	7.3%	6.7%	0.0%
年 代	30代以下	(n=28)	50.0%	25.0%	3.6%	14.3%	7.1%	0.0%
	40代	(n=55)	40.0%	47.3%	3.6%	3.6%	5.5%	0.0%
	50代	(n=60)	35.0%	46.7%	3.3%	5.0%	10.0%	0.0%
	60代	(n=29)	58.6%	31.0%	0.0%	6.9%	3.4%	0.0%
	70代以上	(n=21)	61.9%	14.3%	4.8%	14.3%	4.8%	0.0%
地 区	挙母地区	(n=67)	52.2%	34.3%	3.0%	7.5%	3.0%	0.0%
	高橋地区	(n=22)	63.6%	18.2%	4.5%	4.5%	9.1%	0.0%
	上郷地区	(n=14)	28.6%	50.0%	0.0%	7.1%	14.3%	0.0%
	高岡地区	(n=32)	34.4%	40.6%	6.3%	9.4%	9.4%	0.0%
	保見地区	(n=13)	30.8%	61.5%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%
	猿投地区	(n=25)	48.0%	44.0%	0.0%	0.0%	8.0%	0.0%
	石野地区	(n=2)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	松平地区	(n=3)	33.3%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%
	藤岡地区	(n=7)	28.6%	42.9%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%
	足助地区	(n=3)	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%
利 用 日 数 の	下山地区	(n=2)	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	市外	(n=3)	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%
	ほぼ毎日	(n=6)	83.3%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	週4-5日程度	(n=8)	37.5%	37.5%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	週2-3日程度	(n=10)	50.0%	20.0%	10.0%	0.0%	20.0%	0.0%
自 家 用 車	週1日以下	(n=169)	43.8%	39.6%	1.8%	8.3%	6.5%	0.0%
	自分で保有	(n=175)	41.7%	40.0%	3.4%	8.0%	6.9%	0.0%
	世帯で保有	(n=15)	73.3%	20.0%	0.0%	0.0%	6.7%	0.0%
	保有しない	(n=3)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

※Q 8で「今より利用していると思う」と回答した人のみ

Q 9 今より利用していると思うのは、どのような理由からでしょうか？（複数回答可）

「あなた又は同居家族の体力が衰えるため」の割合が最も高く 56.3%となっている。次いで、「あなた又は同居家族が自家用車を売却、運転免許証を返納するため（44.8%）」、「あなた又は同居家族の通学先・通勤先が変化するため（34.5%）」となっている。

図表 3-60 Q8 で今より利用している理由



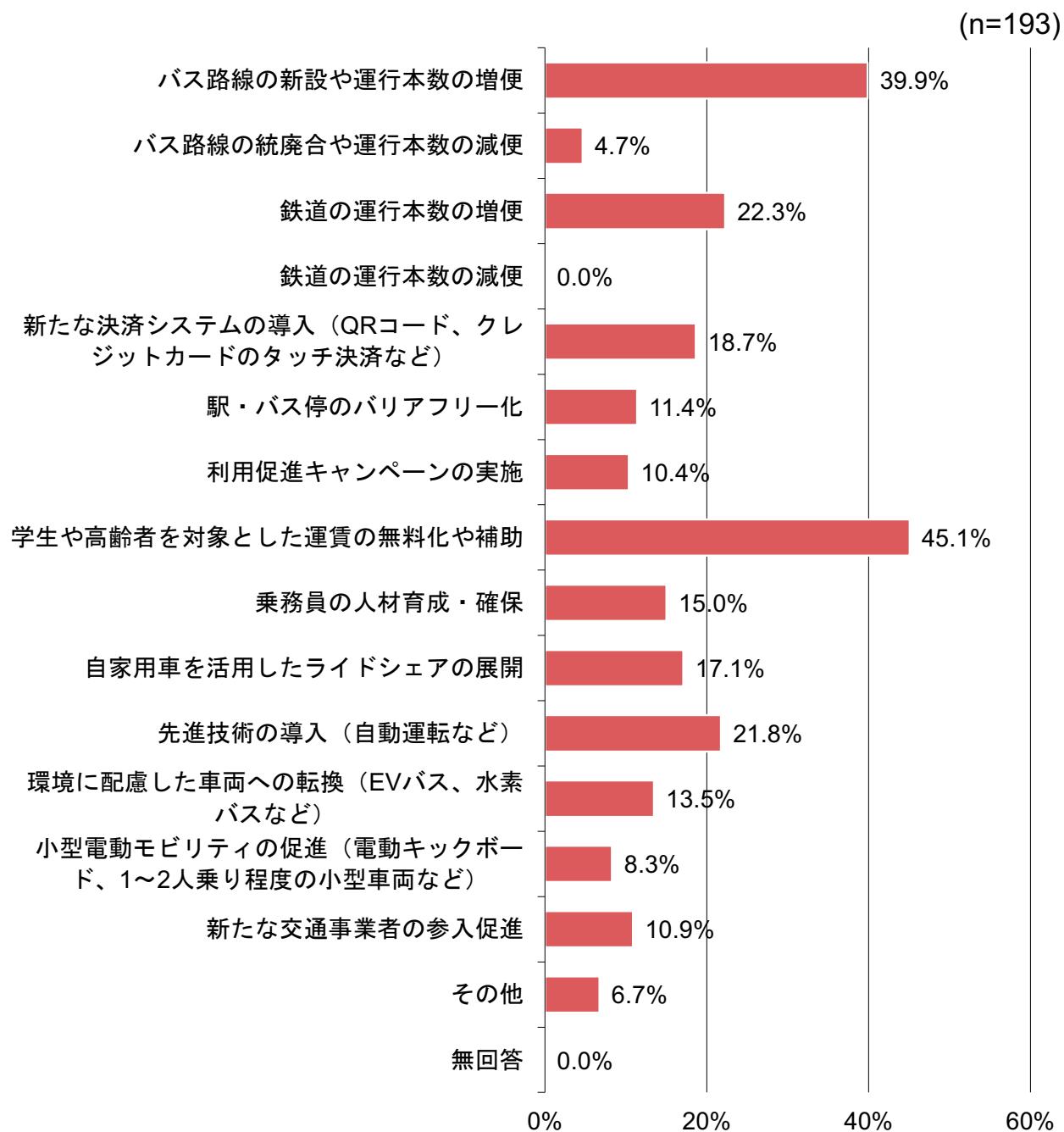
図表3-61 Q8で今より利用している理由（年代、地区、公共交通の利用日数、自家用車別）

		あなた又は同居家族の体力が衰えるため	あなた又は同居家族の自家用車を売却、運転免許証を返納するため	自動車を運転できる同居家族が別居する可能性があるため	あなた又は同居家族の通学先・通勤先が変化するため	利用可能な公共交通の便数等が増加することが予想されるため	その他	無回答	
計		(n=87)	56.3%	44.8%	2.3%	34.5%	5.7%	1.1%	0.0%
年 代	30代以下	(n=14)	42.9%	21.4%	0.0%	64.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	40代	(n=22)	40.9%	18.2%	4.5%	54.5%	18.2%	4.5%	0.0%
	50代	(n=21)	66.7%	42.9%	4.8%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	60代	(n=17)	58.8%	64.7%	0.0%	5.9%	5.9%	0.0%	0.0%
	70代以上	(n=13)	76.9%	92.3%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%
地 区	挙母地区	(n=35)	54.3%	28.6%	0.0%	45.7%	8.6%	0.0%	0.0%
	高橋地区	(n=14)	64.3%	78.6%	7.1%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	上郷地区	(n=4)	50.0%	25.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	高岡地区	(n=11)	45.5%	36.4%	0.0%	36.4%	9.1%	9.1%	0.0%
	保見地区	(n=4)	100.0%	50.0%	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	猿投地区	(n=12)	58.3%	58.3%	0.0%	33.3%	8.3%	0.0%	0.0%
	石野地区	(n=2)	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	松平地区	(n=1)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	藤岡地区	(n=2)	50.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	足助地区	(n=1)	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
公 共 交 通 の 利 用 日 数	下山地区	(n=1)	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	市外	(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	ほぼ毎日	(n=5)	40.0%	20.0%	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%
	週4-5日程度	(n=3)	66.7%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%
自 家 用 車	週2-3日程度	(n=5)	80.0%	60.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	週1日以下	(n=74)	55.4%	45.9%	2.7%	36.5%	5.4%	1.4%	0.0%
	自分で保有	(n=73)	56.2%	42.5%	2.7%	37.0%	5.5%	1.4%	0.0%
	世帯で保有	(n=11)	45.5%	54.5%	0.0%	27.3%	9.1%	0.0%	0.0%
	保有しない	(n=3)	100.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

Q10 豊田市内の公共交通について今後特に重点的に取り組むべき事項を教えてください。
 (複数回答可)

「学生や高齢者を対象とした運賃の無料化や補助」の割合が最も高く45.1%となっている。次いで、「バス路線の新設や運行本数の増便（39.9%）」、「鉄道の運行本数の増便（22.3%）」となっている。

図表3-62 豊田市内の公共交通について今後特に重点的に取り組むべき事項



図表3-63 豊田市内の公共交通について今後特に重点的に取り組むべき事項
(年代、地区、公共交通の利用日数、自家用車別)

		バス路線の新設や運行本数の増便	バス路線の統廃合や運行本数の減便	鉄道の運行本数の増便	鉄道の運行本数の減便	新たな決済システムの導入	駅・バス停のバリアフリー化	利用促進キャンペーンの実施	学生や高齢者を対象とした運賃の無料化	乗務員の人材育成・確保	自家用車を活用したライドシェアの展開	先進技術の導入	環境に配慮した車両への転換	小型電動モビリティの促進	新たな交通事業者の参入促進	その他	無回答	
計		(n=193)	39.9%	4.7%	22.3%	0.0%	18.7%	11.4%	10.4%	45.1%	15.0%	17.1%	21.8%	13.5%	8.3%	10.9%	6.7%	0.0%
年 代	30代以下	(n=28)	32.1%	3.6%	28.6%	0.0%	25.0%	14.3%	14.3%	32.1%	21.4%	7.1%	17.9%	17.9%	10.7%	3.6%	7.1%	0.0%
	40代	(n=55)	40.0%	5.5%	20.0%	0.0%	21.8%	9.1%	12.7%	40.0%	9.1%	23.6%	21.8%	16.4%	7.3%	9.1%	7.3%	0.0%
	50代	(n=60)	38.3%	1.7%	20.0%	0.0%	16.7%	11.7%	11.7%	48.3%	20.0%	13.3%	18.3%	11.7%	3.3%	13.3%	11.7%	0.0%
	60代	(n=29)	55.2%	0.0%	37.9%	0.0%	20.7%	6.9%	3.4%	58.6%	17.2%	17.2%	27.6%	6.9%	13.8%	13.8%	0.0%	0.0%
	70代以上	(n=21)	33.3%	19.0%	4.8%	0.0%	4.8%	19.0%	4.8%	47.6%	4.8%	23.8%	28.6%	14.3%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%
地 区	挙母地区	(n=67)	37.3%	1.5%	29.9%	0.0%	19.4%	9.0%	13.4%	41.8%	17.9%	14.9%	19.4%	14.9%	7.5%	10.4%	9.0%	0.0%
	高橋地区	(n=22)	36.4%	9.1%	9.1%	0.0%	22.7%	18.2%	9.1%	50.0%	13.6%	18.2%	27.3%	9.1%	13.6%	18.2%	4.5%	0.0%
	上郷地区	(n=14)	35.7%	14.3%	14.3%	0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	64.3%	0.0%	7.1%	42.9%	14.3%	0.0%	14.3%	7.1%	0.0%
	高岡地区	(n=32)	43.8%	3.1%	28.1%	0.0%	18.8%	15.6%	15.6%	37.5%	12.5%	21.9%	21.9%	12.5%	9.4%	12.5%	3.1%	0.0%
	保見地区	(n=13)	46.2%	7.7%	30.8%	0.0%	23.1%	7.7%	7.7%	30.8%	7.7%	15.4%	23.1%	7.7%	7.7%	15.4%	7.7%	0.0%
	猿投地区	(n=25)	36.0%	4.0%	20.0%	0.0%	24.0%	12.0%	8.0%	52.0%	20.0%	16.0%	16.0%	16.0%	4.0%	0.0%	8.0%	0.0%
	石野地区	(n=2)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	松平地区	(n=3)	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%
	藤岡地区	(n=7)	71.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	71.4%	28.6%	0.0%	14.3%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	足助地区	(n=3)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	100.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%
利 用 日 数	下山地区	(n=2)	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%
	市外	(n=3)	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	ほぼ毎日	(n=6)	50.0%	0.0%	33.3%	0.0%	16.7%	16.7%	33.3%	33.3%	33.3%	16.7%	0.0%	33.3%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%
	週4-5日程度	(n=8)	25.0%	0.0%	12.5%	0.0%	0.0%	12.5%	12.5%	25.0%	25.0%	0.0%	37.5%	0.0%	12.5%	12.5%	25.0%	0.0%
自 家 用 車	週2-3日程度	(n=10)	50.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	30.0%	20.0%	50.0%	10.0%	20.0%	20.0%	10.0%	10.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	週1日以下	(n=169)	39.6%	5.3%	22.5%	0.0%	19.5%	10.1%	8.9%	46.2%	14.2%	17.8%	21.9%	13.6%	8.3%	11.2%	5.9%	0.0%
	自分で保有	(n=175)	39.4%	5.1%	22.3%	0.0%	18.9%	12.0%	10.3%	45.7%	13.7%	17.7%	21.1%	13.7%	9.1%	10.3%	5.1%	0.0%
	世帯で保有	(n=15)	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%	6.7%	13.3%	46.7%	33.3%	0.0%	20.0%	13.3%	0.0%	13.3%	20.0%	0.0%
	保有しない	(n=3)	66.7%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%

4 利用者アンケート調査

(1) 一般向けアンケート調査

①実施概要

配布対象	おいでんバス・名鉄バス（市内路線）の利用者
実施方法	二次元コードの付いたチラシ等を配布してスマホなどからウェブ回答 ※ただし、高齢者に対して紙による配布・郵送回収も一部行った
配布方法	※②のとおり
実施期間	2024年9月17日～10月7日
回収数	781件 (ウェブ回収784件、郵送回収15件、聞き取り2件) (参考：チラシ配布枚数2,061枚)

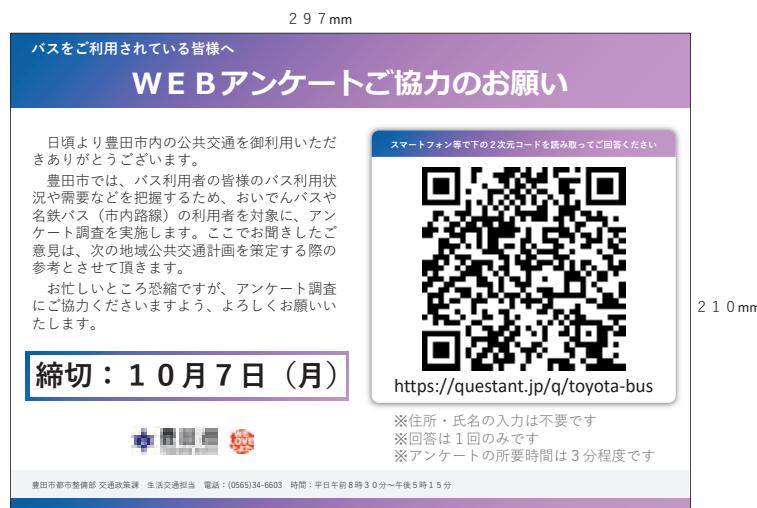
②配布方法

以下の5パターンの方法で配布した。

ア バス停などに案内用紙の設置

豊田市駅、レストえきまえ、浄水駅、足助病院、猿投駅、広瀬バス停、トヨタ記念病院、

豊田厚生病院、土橋駅、三河豊田駅に、以下のチラシをラミネート加工して設置した。



イ バス車体へのマグネット添付



ウ スタッフによる手渡し

以下の日時・場所にて手渡し配布を行った。

日時：9月17日(火)、21日(土)、25日(水)

：7時～9時、11時～13時、16時～19時の計7時間

(足助病院のみ、平日8～13時)

場所：豊田市駅西口、豊田市駅東口、浄水駅、足助病院

エ みちナビとよた掲載（交通政策課ホームページ）

オ 豊田市ホームページ掲載

③調査結果まとめ

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。

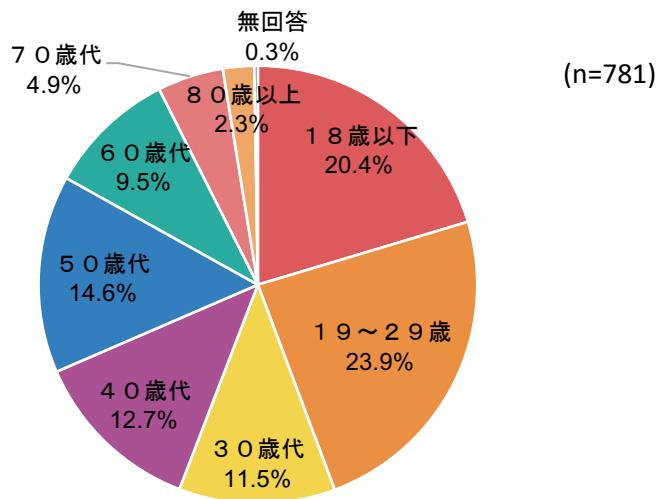
地区別で見ても大きな違いは見られず、多くの地区において、総合満足度で満足より不満の方が多く、不満度の最も大きい要因が「ダイヤ」であり、次いで「バス停の待合環境」であつた。

④実施結果

問1－1 あなたの年齢は？（単一回答）

「19～29歳」の割合が最も高く23.9%となっている。次いで、「18歳以下（20.4%）」、「50歳代（14.6%）」となっている。

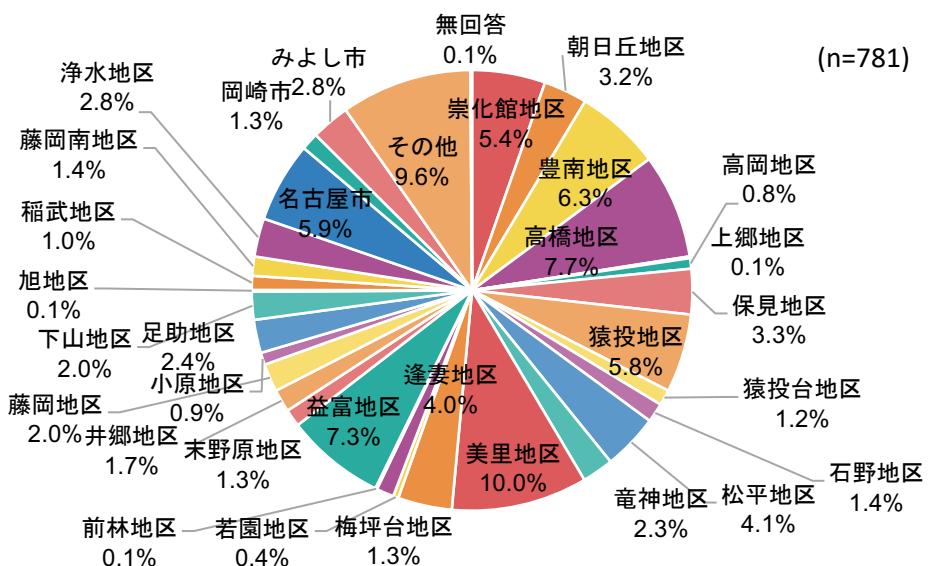
図表3-64 あなたの年齢



問1－2 あなたのお住まいの地区は？（単一回答）

「美里地区」の割合が最も高く10.0%となっている。次いで、「その他（9.6%）」、「高橋地区（7.7%）」となっている。

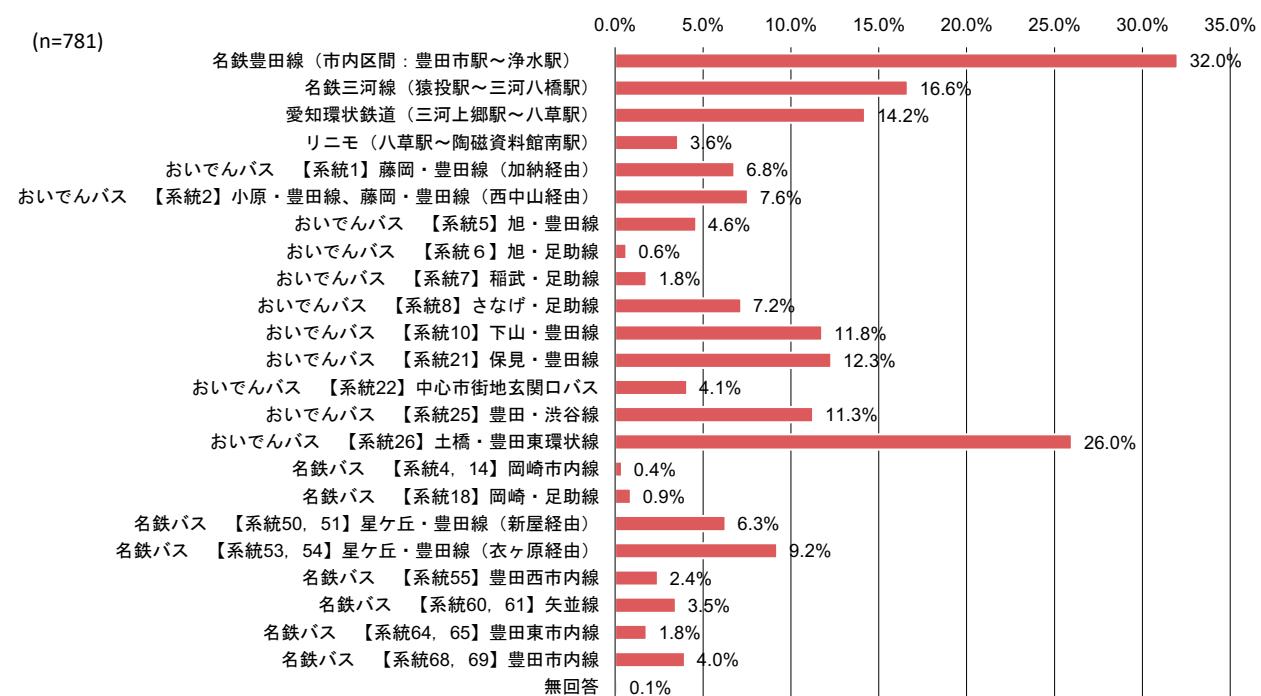
図表3-65 あなたのお住まい



問2 この日、豊田市内で利用した（予定）全ての交通機関を回答してください。（複数回答可）

「名鉄豊田線（市内区間：豊田市駅～浄水駅）」の割合が最も高く32.0%となっている。次いで、「おいでんバス【系統26】土橋・豊田東環状線（26.0%）」、「名鉄三河線（猿投駅～三河八橋駅）（16.6%）」となっている。

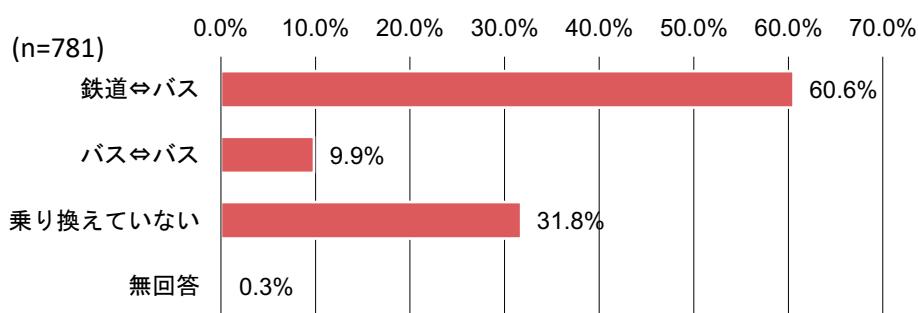
図表3-66 豊田市内で利用した（予定）全ての交通機関



問3 この日、豊田市内で交通機関の乗り換えをしましたか？（複数回答可）

「鉄道↔バス」の割合が最も高く60.6%となっている。次いで、「乗り換えていない（31.8%）」、「バス↔バス（9.9%）」となっている。

図表3-67 この日の豊田市内での交通機関の乗り換え

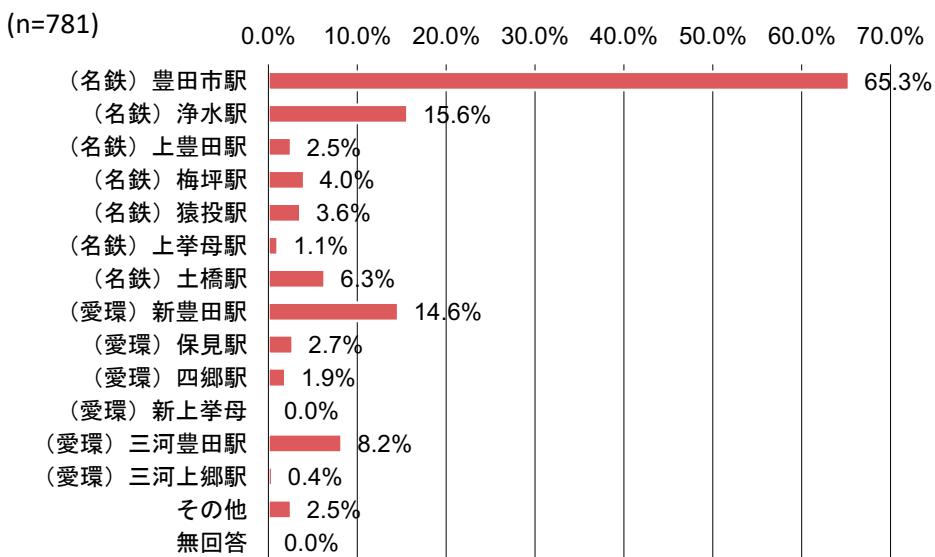


※問3で「鉄道↔バス」と回答した人のみ

問3－1 この日に豊田市内で乗り換えた駅を全て回答してください。(複数回答可)

「(名鉄) 豊田市駅」の割合が最も高く 65.3%となっている。次いで、「(名鉄) 浄水駅 (15.6%)」、「(愛環) 新豊田駅 (14.6%)」となっている。

図表3－68 この日に豊田市内で乗り換えた駅

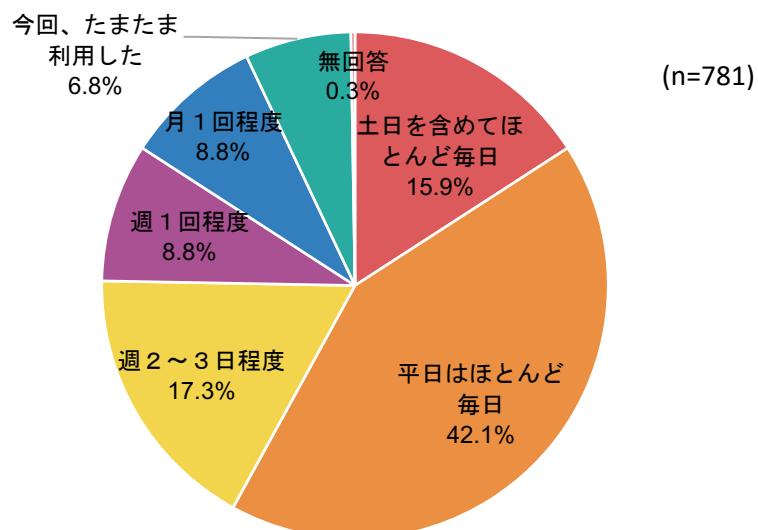


問5 おいでんバス、名鉄バス（市内路線）をどのくらいの頻度で利用されていますか？

(単一回答)

「平日はほとんど毎日」の割合が最も高く 42.1%となっている。次いで、「週2～3日程度 (17.3%)」、「土日を含めてほとんど毎日 (15.9%)」となっている。

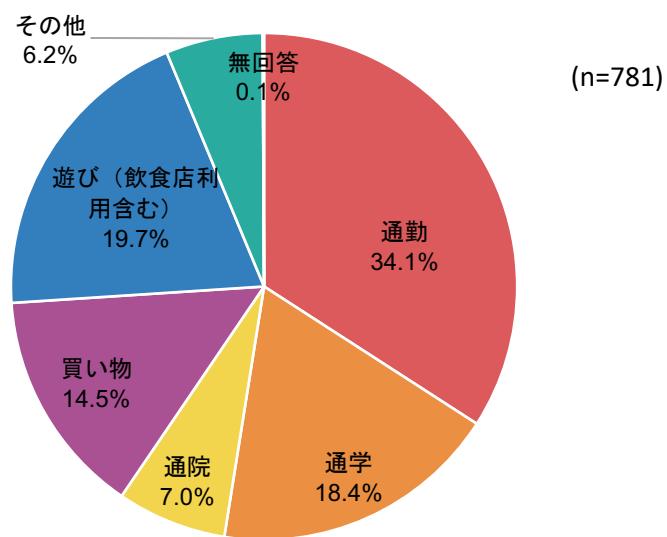
図表3－69 おいでんバス、名鉄バスの利用頻度



問6 おいでんバス、名鉄バス（市内路線）を利用する際の主な目的を教えてください。
(単一回答)

「通勤」の割合が最も高く34.1%となっている。次いで、「遊び（飲食店利用含む）(19.7%)」、「通学（18.4%）」となっている。

図表3-70 おいでんバス、名鉄バスの利用目的

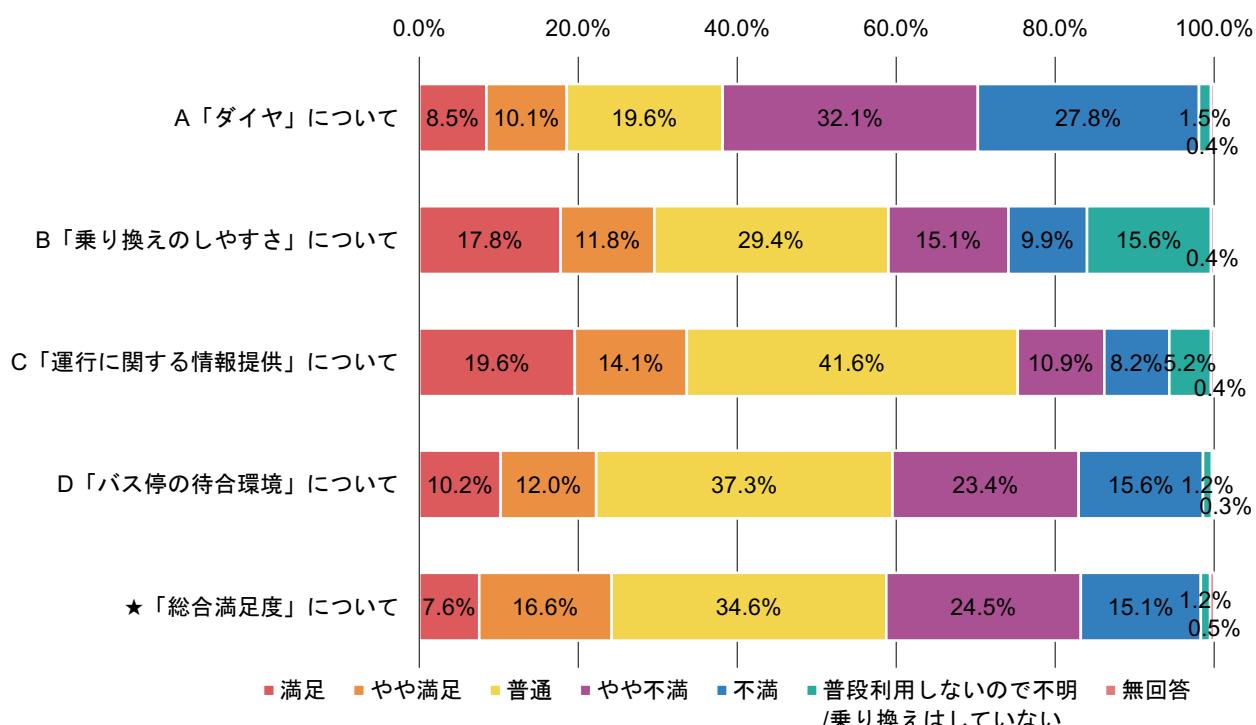


問7—1～7—5 普段利用するバスの満足度について教えてください。(単一回答)

「総合満足度」で見ると、「満足」「やや満足」の満足度の合計が24.2%に対して、「不満」「やや不満」の不満度の合計が39.6%と多くなっている。

各項目を見ていくと、「運行に関する情報提供」の満足度が33.7%と最も高く、「ダイヤ」の不満度が59.9%と最も高くなっている。

図表3-71 普段利用するバスの満足度（項目別）



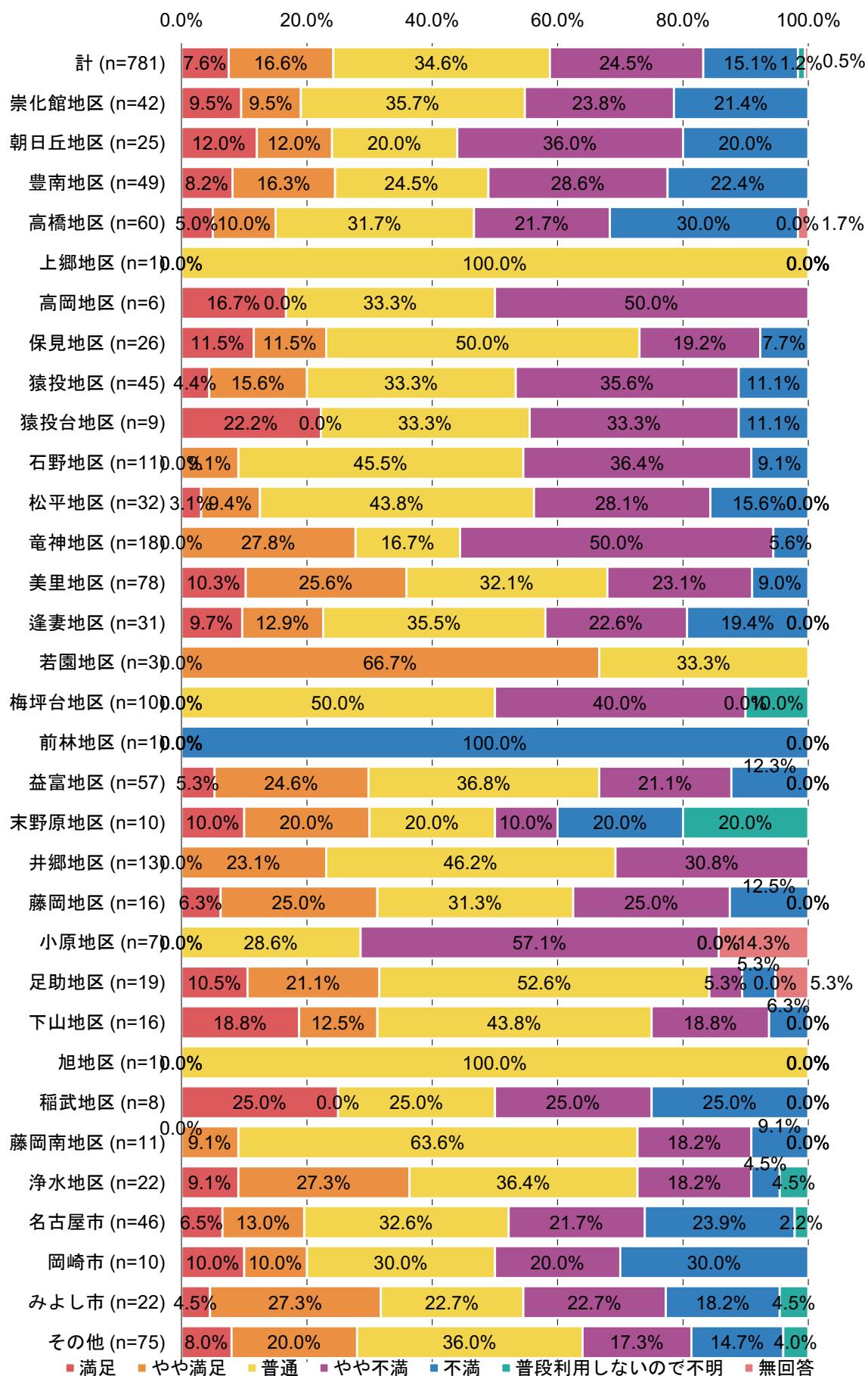
下では、地区ごとにそれぞれの満足度を指数化して比較した。

指数化に当たっては、「満足」を1点、「やや満足」を0.5点、「やや不満」を-0.5点、「不満」を-1点として、期待値をとることで算出した。

図表3-72 普段利用するバスの満足度（地区別）

	A 「ダイヤ」について	B 「乗り換えのしやすさ」について	C 「運行に関する情報提供」について	D 「バス停の待合環境」について	★「総合満足度」について
計 (n=781)	-0.30	0.06	0.13	-0.11	-0.11
崇化館地区 (n=42)	-0.45	-0.02	0.06	-0.29	-0.19
朝日丘地区 (n=25)	-0.32	0.16	0.18	-0.44	-0.20
豊南地区 (n=49)	-0.32	0.09	0.18	-0.05	-0.20
高橋地区 (n=60)	-0.53	0.10	0.08	-0.24	-0.31
上郷地区 (n=1)	-0.50	0.00	0.00	-0.50	0.00
高岡地区 (n=6)	-0.33	0.17	0.25	-0.00	-0.08
保見地区 (n=26)	-0.13	-0.04	0.17	-0.10	-0.00
猿投地区 (n=45)	-0.34	-0.18	0.19	-0.11	-0.17
猿投台地区 (n=9)	-0.22	0.17	0.17	-0.06	-0.06
石野地区 (n=11)	-0.32	-0.18	-0.23	-0.23	-0.23
松平地区 (n=32)	-0.53	0.09	0.11	-0.09	-0.22
龍神地区 (n=18)	-0.42	-0.03	0.06	-0.19	-0.17
美里地区 (n=78)	-0.13	0.13	0.17	-0.03	0.03
逢妻地区 (n=31)	-0.35	-0.05	0.18	-0.23	-0.15
若園地区 (n=3)	-0.33	0.50	0.67	-0.17	0.33
梅坪台地区 (n=10)	-0.55	0.00	0.05	-0.25	-0.20
前林地区 (n=1)	-1.00	1.00	0.50	-0.50	-1.00
益富地区 (n=57)	-0.16	0.05	0.08	-0.01	-0.05
末野原地区 (n=10)	-0.15	0.15	0.00	0.00	-0.05
井郷地区 (n=13)	-0.27	-0.04	0.15	0.19	-0.04
藤岡地区 (n=16)	-0.38	0.06	0.22	-0.09	-0.06
小原地区 (n=7)	-0.50	-0.07	0.21	-0.36	-0.29
足助地区 (n=19)	-0.13	0.08	0.24	0.08	0.13
下山地区 (n=16)	-0.16	0.34	0.09	0.09	0.09
旭地区 (n=1)	-0.50	0.00	0.00	0.00	0.00
稻武地区 (n=8)	-0.25	-0.06	0.19	0.00	-0.13
藤岡南地区 (n=11)	-0.41	0.00	0.05	-0.32	-0.14
浄水地区 (n=22)	-0.14	0.05	0.18	0.02	0.09
名古屋市 (n=46)	-0.35	0.02	0.11	-0.22	-0.22
岡崎市 (n=10)	-0.45	-0.25	0.20	0.10	-0.25
みよし市 (n=22)	-0.32	0.25	0.09	-0.11	-0.11
その他 (n=75)	-0.21	0.19	0.11	-0.04	-0.05

図表3-73 地区別の総合満足度

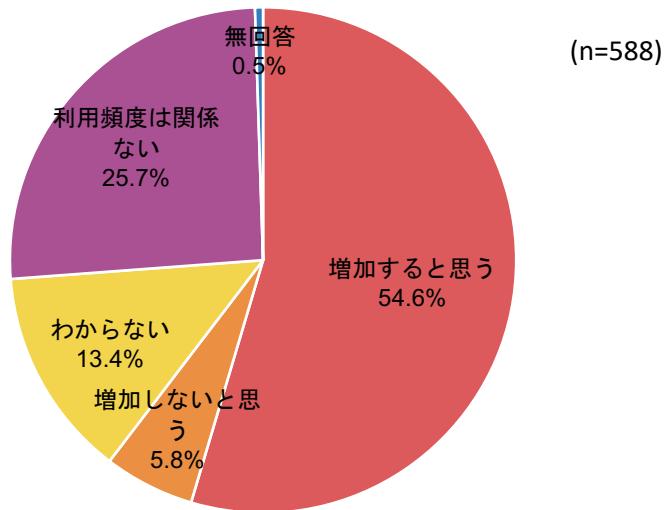


※問7のA～Dのいずれかもしくは全部で「やや不満」「不満」を回答した人のみ

問8 あなたが思う改善すべき点が改善された場合、あなたのバス利用頻度は変化しますか？
(単一回答)

「増加すると思う」の割合が最も高く54.6%となっている。次いで、「利用頻度は関係ない(25.7%)」、「わからない(13.4%)」となっている。

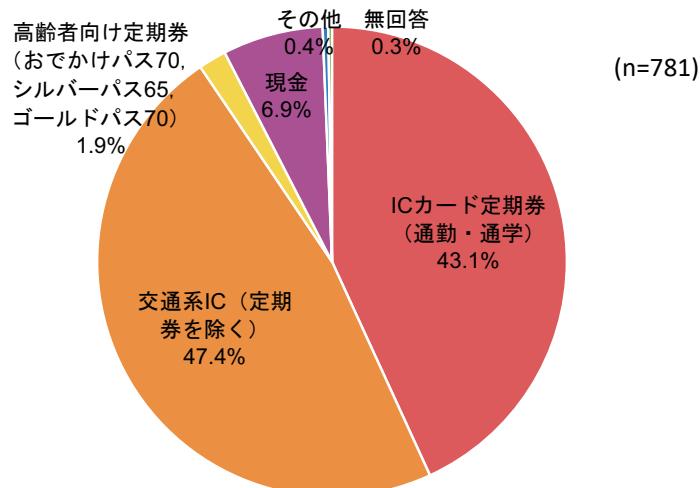
図表3-74 改善点が改善された場合のバスの利用頻度



問9 おいでんバス、名鉄バス（市内路線）を利用した際の主な支払方法を教えてください。
(単一回答)

「交通系IC（定期券を除く）」の割合が最も高く47.4%となっている。次いで、「ICカード定期券（通勤・通学）(43.1%)」、「現金(6.9%)」となっている。

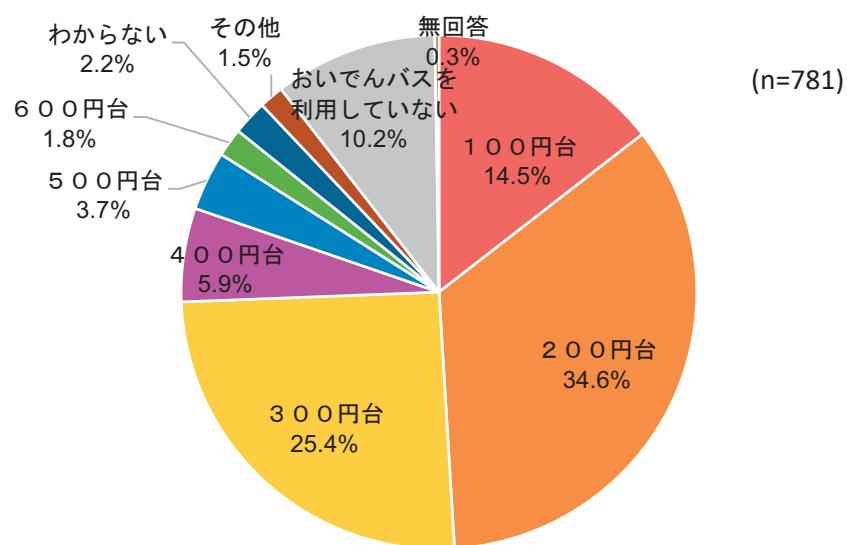
図表3-75 おいでんバス、名鉄バス利用時の支払方法



問10 あなたが主に利用するおいでんバスの区間の片道運賃を教えてください。（単一回答）

「200円台」の割合が最も高く34.6%となっている。次いで、「300円台（25.4%）」、「100円台（14.5%）」となっている。

図表3-76 おいでんバスの区間の片道運賃



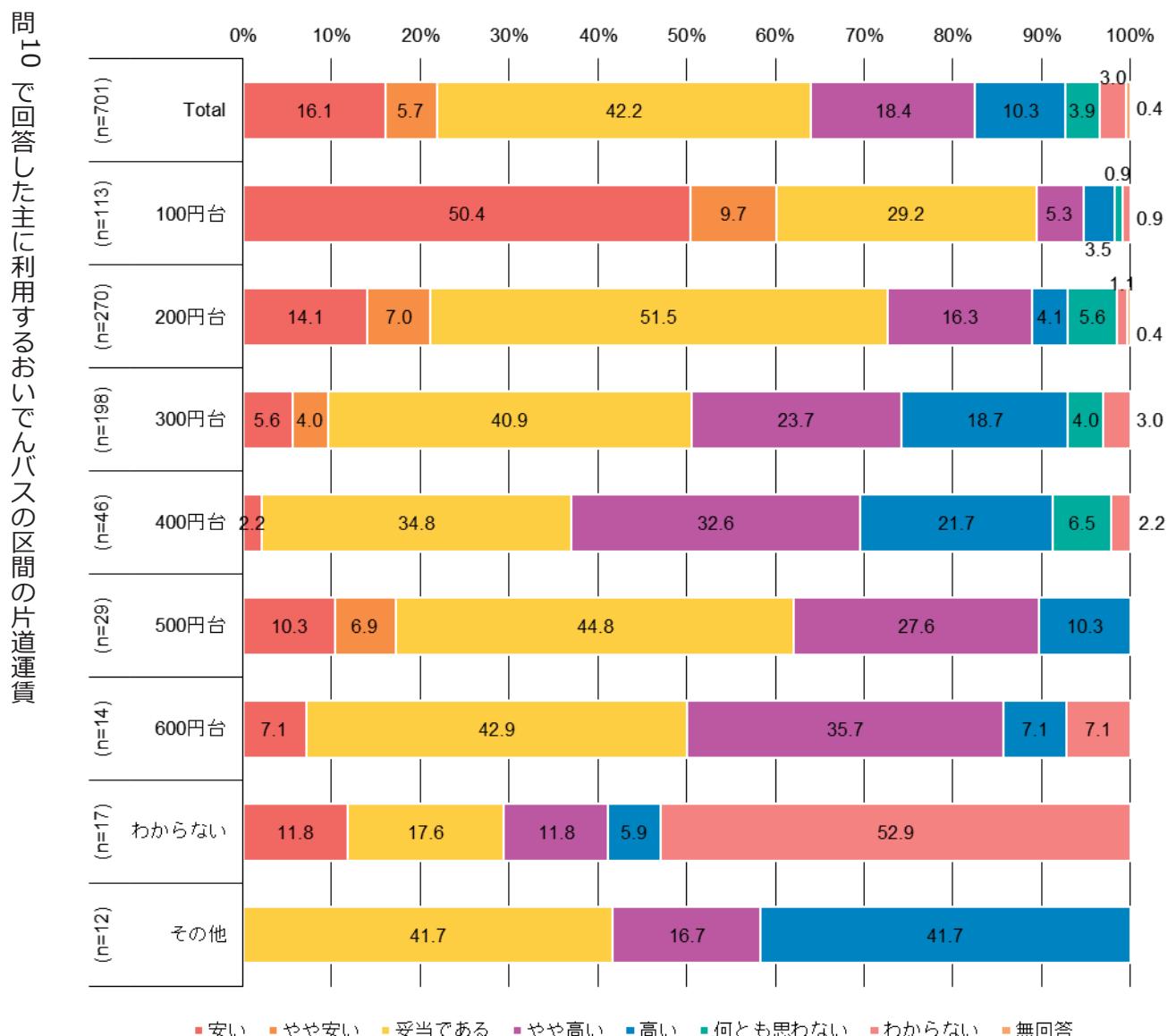
※問10で「おいでんバスを利用していない」以外を回答した人のみ

問11 あなたが主に利用するおいでんバスの区間の片道運賃についてどう感じますか。(単一回答)

全体では「妥当である」の割合が最も高く42.2%となっている。次いで、「やや高い

(18.4%)」、「安い (16.1%)」となっている。

図表3-77 主に利用するおいでんバスの区間の片道運賃についての感想

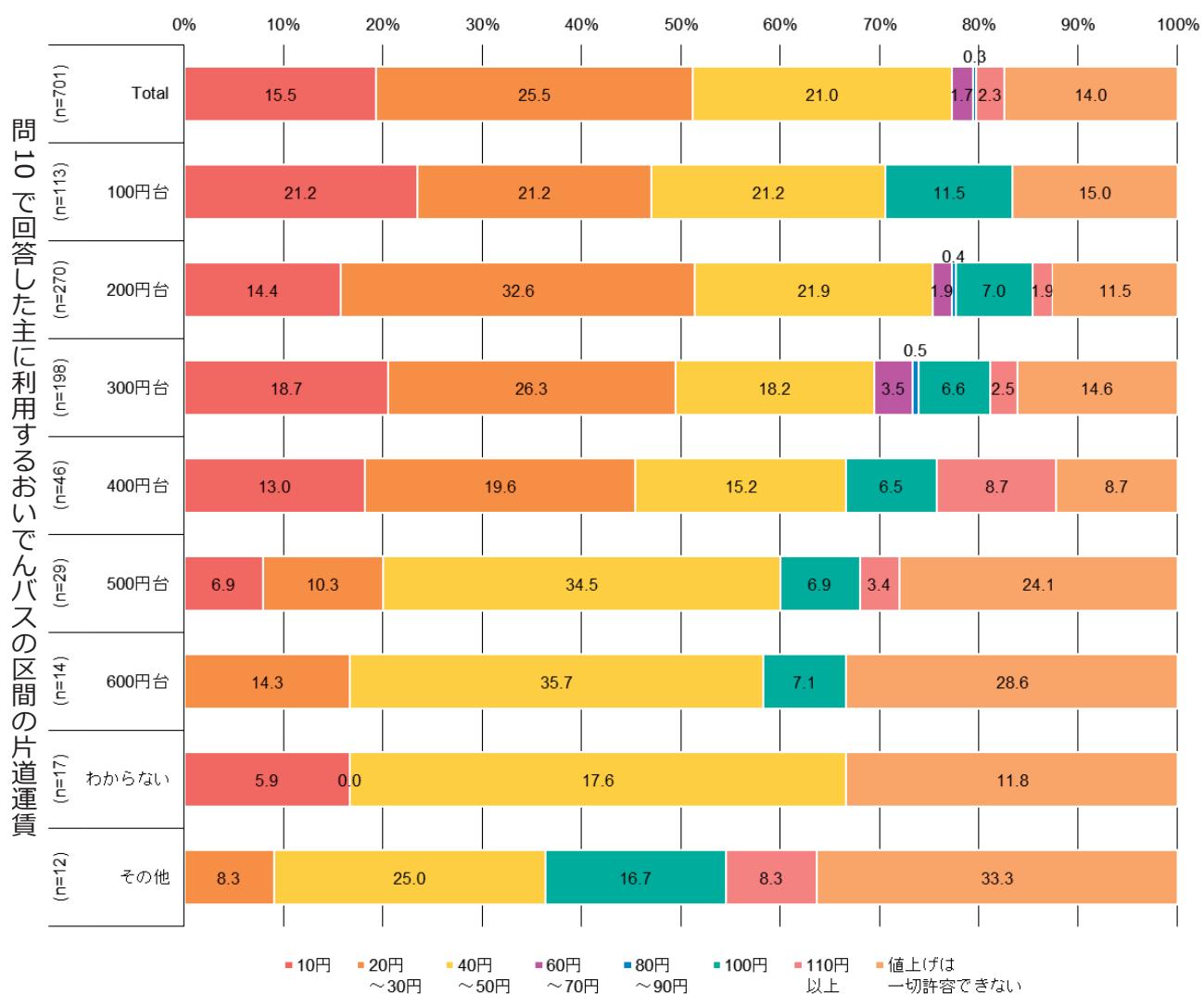


※問10で「おいでんバスを利用していない」以外を回答した人のみ

問12 現在のおいでんバスは、同サービス水準の5年前の運行経費と比べて約7%（約8,500万円）増加しており、さらに今から10年後の運行経費は、今より約20%の増加が見込まれます。サービス水準を維持していくために、仮に今後5年のうちに運賃を上げることになった場合、許容できる値上げ額をお答えください。（単一回答）

全体では「20円～30円」の割合が最も高く25.5%となっている。次いで、「40円～50円（21.0%）」、「10円（15.5%）」となっている。

図表3-78 おいでんバスの値上げ許容額



【「100 円以上」と回答した人の自由回答】

- ・やむを得ない
- ・おいでんバスの使用頻度が高くないため、あまり気になりません。
- ・維持するために適正なら何円でも良い
- ・200 円
- ・300
- ・安定運行にひつような分だけ
- ・名鉄、愛環の電車代より安め
- ・タクシーより安い
- ・200 でも乘ります。
- ・600
- ・必要経費はいくらでも上げるべき
- ・バス継続の為なら出来る限り
- ・200 円
- ・特に気にしない 通勤費用は経費
- ・会社の補助なので何円でもいいです。
- ・200 円

(2) 高校生アンケート調査

①実施概要

配布対象	市内の高校等に通う高校生等 (対象高校等) 足助高校、衣台高校、猿投農林高校、豊田高校、豊田西高校、豊田東高校、松平高校、杜若高校、豊田北高校、豊田高専、豊田大谷高校
実施方法	二次元コードの付いたチラシ等を配布してスマホなどからウェブ回答
配布方法	高校等を通じて配布
実施期間	2024年9月17日～10月7日
回収数	3,497件

②調査結果まとめ

衣台、猿投農林、豊田、豊田西、豊田東、松平高校では、最寄りのバス停について不満の割合が満足より高かった。

豊田、豊田西高校では名鉄バス、豊田東、松平高校ではおいでんバスと名鉄バスに対する不満の割合が満足より高かった。全体的に、ダイヤ（便数）に対する不満が多い。

(回答者の高校等とお住まいとの関係)

図表3-79 回答者の高校等とお住まいとの関係

		豊田市																																	
n		崇化館	朝丘	豊南	高橋	上郷	高岡	保見	猿投	猿投	石野	松平	電神	美里	逢妻	若園	梅坪台	前林	益富	末野原	井郷	藤岡	小原	足助	下山	旭	稻武	藤岡南	淨水	古屋市	名古屋市	岡崎市	その他		
Total	3497	3.6%	5.1%	3.9%	6.4%	1.6%	2.0%	2.8%	3.5%	3.5%	0.9%	3.0%	3.2%	6.4%	5.0%	1.6%	2.8%	2.0%	2.9%	2.2%	0.4%	2.0%	0.6%	0.4%	0.1%	2.7%	4.6%	0.7%	9.4%	2.0%	9.0%				
足助 高校	44	0.0%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	2.3%	4.5%	11.4%	2.3%	6.8%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			
衣台 高校	276	5.4%	7.2%	2.5%	2.2%	0.4%	3.3%	4.7%	2.2%	0.7%	0.0%	0.0%	3.6%	4.0%	14.1%	0.7%	4.7%	5.8%	0.4%	2.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.6%	0.0%	19.2%	0.4%	12.0%	
猿投農林 高校	331	2.7%	3.3%	3.0%	10.9%	0.0%	1.2%	2.7%	8.2%	6.9%	1.8%	3.0%	5.4%	3.0%	3.3%	0.3%	3.9%	1.5%	1.2%	0.9%	6.3%	7.9%	1.2%	3.3%	1.2%	0.6%	0.3%	10.0%	1.2%	0.9%	0.6%	4.2%			
豊田 高校	286	3.5%	3.1%	2.4%	7.0%	1.0%	2.8%	5.2%	4.2%	3.1%	1.7%	1.7%	3.8%	7.0%	4.9%	1.7%	4.9%	3.1%	3.1%	1.7%	7.0%	3.5%	0.0%	2.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.2%	3.8%	0.3%	8.0%	0.0%	4.2%	
豊田西 高校	792	4.4%	7.2%	4.5%	4.3%	2.8%	2.8%	1.1%	2.9%	2.4%	0.5%	0.6%	3.9%	4.3%	4.5%	2.1%	3.4%	1.6%	2.7%	4.4%	1.9%	2.3%	0.1%	0.4%	0.1%	0.4%	0.1%	0.9%	7.8%	0.0%	18.1%	1.1%	5.9%		
豊田東 高校	253	0.8%	7.1%	6.3%	4.3%	5.1%	2.4%	2.0%	3.6%	1.2%	5.1%	4.3%	9.5%	5.5%	2.4%	2.8%	2.8%	3.2%	7.5%	2.4%	0.8%	2.0%	0.4%	4.0%	0.8%	0.0%	0.0%	2.0%	2.8%	0.0%	6.7%	3.2%	0.8%		
松平 高校	337	5.0%	3.6%	9.5%	16.0%	0.9%	0.3%	0.0%	0.0%	0.6%	0.3%	19.0%	3.3%	21.1%	0.3%	0.9%	0.0%	0.3%	7.7%	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%	3.0%	2.1%	
杜若 高校	521	3.1%	5.4%	2.3%	8.3%	1.0%	1.7%	3.1%	5.4%	7.5%	1.0%	1.3%	1.9%	5.6%	3.6%	0.6%	2.7%	1.2%	2.3%	0.8%	7.5%	5.2%	1.3%	2.1%	0.2%	0.2%	0.2%	5.4%	4.2%	0.2%	3.8%	4.2%	6.9%		
豊田北 高校	83	4.8%	3.6%	3.6%	9.6%	1.2%	1.2%	6.0%	2.4%	4.8%	1.2%	3.6%	8.4%	4.8%	1.2%	2.4%	3.6%	3.6%	2.4%	1.2%	1.2%	0.0%	1.2%	0.0%	1.2%	0.0%	1.2%	0.0%	1.2%	0.0%	12.0%	0.0%	10.8%	0.0%	0.0%
豊田高専	14	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	21.4%	0.0%	7.1%	42.9%	
豊田大谷 高校	560	3.2%	3.8%	2.5%	1.8%	1.3%	1.1%	4.3%	2.5%	2.5%	0.4%	0.7%	2.5%	1.4%	6.6%	3.4%	1.4%	1.4%	1.3%	1.8%	0.9%	1.1%	0.2%	0.5%	0.5%	0.2%	0.0%	1.4%	5.7%	3.0%	11.1%	3.2%	28.4%		

③調査結果一覧

図表 3-80 高校等別の公共交通に対する満足度・意見(1/2)

	足助高校 (n=44)	衣台高校 (n=276)	猿投農林高校 (n=331)	豊田高校 (n=286)	豊田西高校 (n=792)	豊田東高校 (n=253)
交通手段 (晴天時)	<ul style="list-style-type: none"> おいでんバスが6割 家族の送迎が4割 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が8割 名鉄バスと家族の送迎が2割 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が5割 おいでんバス、名古屋鉄道、家族の送迎が2割 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が6割 名古屋鉄道が4割 おいでんバス、家族の送迎が2割 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が5割 名古屋鉄道が3割 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車が8割 おいでんバス、家族の送迎、名古屋鉄道、名鉄バスが2割
自宅からの所用時間 (晴天時)	<ul style="list-style-type: none"> 15分～1時間が7割 	<ul style="list-style-type: none"> 15分～1時間が7割 	<ul style="list-style-type: none"> 15分～1時間が8割 	<ul style="list-style-type: none"> 15分～1時間が8割 	<ul style="list-style-type: none"> 15分～1時間が8割 	<ul style="list-style-type: none"> 15分～1時間が7割
おいでんバスの支払方法	<ul style="list-style-type: none"> ICカード定期券が9割 	<ul style="list-style-type: none"> ICカード定期券と現金が4割 	<ul style="list-style-type: none"> ICカード定期券が7割 	<ul style="list-style-type: none"> ICカード定期券が7割 	<ul style="list-style-type: none"> ICカード定期券が7割 	<ul style="list-style-type: none"> 交通系ICが5割
最寄りバス停の待合環境	<ul style="list-style-type: none"> 満足度が5割 	<ul style="list-style-type: none"> 不満度が4割 →座るところが7割 	<ul style="list-style-type: none"> 不満度が3割 →屋根が6割 	<ul style="list-style-type: none"> 不満度が2割 →屋根が6割 	<ul style="list-style-type: none"> 不満度が3割 →座るところが6割 	<ul style="list-style-type: none"> 不満度が6割 →屋根が7割
公共交通の満足度	<ul style="list-style-type: none"> 全体に満足度は高い 	<ul style="list-style-type: none"> 全体に満足度は高い 	<ul style="list-style-type: none"> 全体に満足度は高い 		<ul style="list-style-type: none"> 名鉄バスに対する不満度がある 	<ul style="list-style-type: none"> おいでんバス、名鉄バスに対する不満度がある
おいでんバスの改善点	—	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤに対する不満度が7割 (便数増の意見が多い)
名鉄バスの改善点	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤに対する不満度が8割 (便数増や遅延改善等の意見が多い) 	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤに対する不満度が6割 (便数増の意見が多い) 最寄りバス停の不満度が4割

図表3-80 高校等別の公共交通に対する満足度・意見(2/2)

	松平高校 (n=337)	杜若高校 (n=521)	豊田北高校 (n=83)	豊田高専 (n=14)	豊田大谷高校 (n=560)
交通手段 (晴天時)	・自転車が6割 ・おいでんバスが4割	・自転車が6割 ・名古屋鉄道が3割	・自転車が8割 ・名古屋鉄道が3割	・ <u>名古屋鉄道が6割</u> ・自転車が4割	・ <u>名古屋鉄道</u> 、 自転車が4割
自宅からの所用時間 (晴天時)	・15分～1時間が7割	・15分～1時間が7割	・15分～1時間が7割	・ <u>1時間～1時間半が5割</u>	・ <u>30分～1時間</u> 間が5割
おいでんバスの支払方法	・ICカード定期券が7割	・ICカード定期券が7割	・ICカード定期券が5割	・ICカード定期券と交通系ICが5割	・ICカード定期券が5割
最寄りバス停の待合環境	・ <u>不満度が5割</u> →屋根が8割	・満足度が3割	・満足度が4割	—	・満足度が3割
公共交通の満足度	・ <u>おいでんバス、 名鉄バスに対する 不満度</u> がある	・全体に満足度は高い	・全体に満足度は高い	—	・全体に満足度は高い
おいでんバスの改善点	・ <u>ダイヤに対する 不満度が6割</u> (便数増の意見が多い) ・ <u>最寄りバス停の 不満度が4割</u>	—	—	—	—
名鉄バスの改善点	・ <u>ダイヤに対する 不満度が5割</u> (便数増の意見が多い)	—	—	—	—

④調査結果

ア 通学手段

問2－1 晴天時の通学手段を以下からすべて選んでください。

図表3－81 晴天時の通学手段

	n	おいでんバス	名鉄バス（市内路線）	名古屋鉄道	愛知環状鉄道	JR	リニモ	その他のバス	タクシー	家族の送迎	自転車	徒歩のみ	その他
Total	3497	15.6%	7.5%	26.7%	8.2%	2.1%	1.0%	3.4%	0.0%	18.1%	55.7%	7.3%	1.0%
足助高校	44	59.1%	6.8%	2.3%	0.0%	0.0%	2.3%	0.0%	0.0%	36.4%	13.6%	11.4%	2.3%
衣台高校	276	5.1%	20.3%	4.3%	3.6%	0.4%	2.2%	1.8%	0.0%	19.6%	76.8%	3.3%	0.4%
猿投農林高校	331	23.6%	7.6%	19.6%	5.7%	2.4%	1.2%	0.0%	0.0%	19.9%	52.9%	10.6%	0.6%
豊田高校	286	15.7%	2.1%	43.0%	4.9%	2.4%	0.0%	0.7%	0.0%	17.1%	63.3%	2.4%	1.0%
豊田西高校	792	8.6%	8.1%	33.8%	9.6%	1.4%	0.1%	0.5%	0.1%	16.5%	47.0%	11.1%	1.5%
豊田東高校	253	23.3%	15.4%	19.4%	12.6%	1.2%	0.4%	0.8%	0.0%	20.9%	75.5%	4.3%	0.8%
松平高校	337	38.0%	4.7%	2.7%	3.9%	1.2%	1.8%	1.5%	0.0%	5.6%	63.2%	7.1%	0.3%
杜若高校	521	6.5%	2.7%	27.6%	6.3%	2.9%	0.4%	16.3%	0.0%	23.4%	57.8%	6.1%	1.0%
豊田北高校	83	31.3%	6.0%	30.1%	7.2%	1.2%	1.2%	1.2%	0.0%	13.3%	77.1%	4.8%	0.0%
豊田高専	14	14.3%	0.0%	57.1%	21.4%	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	21.4%	35.7%	14.3%	0.0%
豊田大谷高校	560	12.0%	6.3%	41.1%	14.6%	3.9%	2.1%	2.5%	0.0%	19.3%	40.5%	6.8%	1.3%

問2－2 晴天時の自宅から高校等までの所要時間を教えてください。

図表3－82 晴天時の自宅から高校等までの所要時間

	n	～15分	15～30分	30分～1時間	1時間～1時間半	1時間半～2時間	2時間以上
Total	3497	10.9%	33.7%	40.6%	13.2%	1.6%	0.1%
足助高校	44	15.9%	34.1%	34.1%	11.4%	4.5%	0.0%
衣台高校	276	12.3%	43.8%	33.7%	8.3%	1.8%	0.0%
猿投農林高校	331	9.4%	43.2%	35.0%	11.5%	0.9%	0.0%
豊田高校	286	11.2%	31.1%	47.9%	9.4%	0.3%	0.0%
豊田西高校	792	8.5%	33.0%	45.5%	12.1%	1.0%	0.0%
豊田東高校	253	11.5%	30.8%	42.7%	13.0%	1.6%	0.4%
松平高校	337	13.6%	40.9%	33.5%	10.4%	1.2%	0.3%
杜若高校	521	11.7%	34.2%	35.3%	16.7%	2.1%	0.0%
豊田北高校	83	19.3%	34.9%	33.7%	10.8%	1.2%	0.0%
豊田高専	14	7.1%	14.3%	14.3%	50.0%	7.1%	7.1%
豊田大谷高校	560	10.0%	22.1%	47.0%	18.0%	2.7%	0.2%

問3 雨天時は、晴天時と同じ通学手段ですか？

図表3-83 雨天時と晴天時の通学手段

	n	はい、同じで す	いいえ、違う 通学手段です
Total	3497	75.7%	24.3%
足助高校	44	86.4%	13.6%
衣台高校	276	76.1%	23.9%
猿投農林高校	331	76.4%	23.6%
豊田高校	286	67.8%	32.2%
豊田西高校	792	78.7%	21.3%
豊田東高校	253	59.7%	40.3%
松平高校	337	80.1%	19.9%
杜若高校	521	77.9%	22.1%
豊田北高校	83	51.8%	48.2%
豊田高専	14	85.7%	14.3%
豊田大谷高校	560	79.8%	20.2%

※問3で「いいえ、違う交通手段です」と回答した人のみ

問3-1 雨天時の通学手段を以下からすべて選んでください。

図表3-84 雨天時の通学手段

	n	おいで んバス	名鉄バ ス（市 内路 線）	名古屋 鉄道	愛知環 状鉄道	JR	リニモ	その他の バス	タク シー	家族の 送迎	自転車	徒歩の み	その他
Total	850	19.8%	13.1%	17.3%	6.5%	1.8%	0.2%	1.6%	0.0%	73.8%	5.4%	6.9%	2.5%
足助高校	6	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%
衣台高校	66	10.6%	25.8%	4.5%	3.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	71.2%	4.5%	3.0%	4.5%
猿投農林高校	78	21.8%	6.4%	21.8%	6.4%	5.1%	0.0%	0.0%	0.0%	80.8%	5.1%	3.8%	1.3%
豊田高校	92	14.1%	4.3%	34.8%	4.3%	2.2%	0.0%	1.1%	0.0%	73.9%	1.1%	8.7%	1.1%
豊田西高校	169	8.3%	20.7%	15.4%	6.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	75.7%	7.7%	4.1%	2.4%
豊田東高校	102	46.1%	35.3%	16.7%	10.8%	2.0%	0.0%	2.0%	0.0%	65.7%	4.9%	9.8%	1.0%
松平高校	67	50.7%	7.5%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	55.2%	7.5%	6.0%	0.0%
杜若高校	115	2.6%	0.9%	15.7%	6.1%	3.5%	0.0%	3.5%	0.0%	82.6%	7.0%	12.2%	5.2%
豊田北高校	40	42.5%	10.0%	22.5%	7.5%	2.5%	0.0%	5.0%	0.0%	67.5%	10.0%	7.5%	2.5%
豊田高専	2	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	50.0%	0.0%
豊田大谷高校	113	12.4%	3.5%	20.4%	8.0%	1.8%	1.8%	4.4%	0.0%	77.9%	2.7%	6.2%	3.5%

※問3で「いいえ、違う交通手段です」と回答した人のみ

問3－2 雨天時の自宅から高校等までの所要時間を教えてください。

図表3－85 雨天時の自宅から高校等までの所要時間

	n	～15分	15～30分	30分～1時間	1時間～1時間半	2時間以上
Total	850	22.1%	37.9%	28.7%	11.2%	0.1%
足助高校	6	33.3%	33.3%	16.7%	16.7%	0.0%
衣台高校	66	27.3%	43.9%	18.2%	10.6%	0.0%
猿投農林高校	78	28.2%	32.1%	28.2%	11.5%	0.0%
豊田高校	92	19.6%	35.9%	39.1%	5.4%	0.0%
豊田西高校	169	8.3%	52.1%	31.4%	8.3%	0.0%
豊田東高校	102	11.8%	33.3%	28.4%	26.5%	0.0%
松平高校	67	35.8%	46.3%	9.0%	9.0%	0.0%
杜若高校	115	39.1%	25.2%	26.1%	9.6%	0.0%
豊田北高校	40	35.0%	25.0%	35.0%	5.0%	0.0%
豊田高専	2	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%
豊田大谷高校	113	16.8%	36.3%	36.3%	9.7%	0.9%

※問2－1 または問3－1で「おいでんバス」と回答した人のみ

問5 おいでんバスで最もよく利用する支払い方法は？

図表3－86 おいでんバスで最もよく利用する支払い方法

	n	ICカード定期券	交通系IC(定期券を除く)	現金	その他
Total	664	58.4%	30.1%	11.1%	0.3%
足助高校	27	92.6%	7.4%	0.0%	0.0%
衣台高校	18	44.4%	16.7%	38.9%	0.0%
猿投農林高校	92	67.4%	27.2%	5.4%	0.0%
豊田高校	55	72.7%	25.5%	1.8%	0.0%
豊田西高校	80	70.0%	27.5%	1.3%	1.3%
豊田東高校	88	44.3%	51.1%	4.5%	0.0%
松平高校	153	51.0%	30.7%	18.3%	0.0%
杜若高校	34	67.6%	26.5%	2.9%	2.9%
豊田北高校	37	54.1%	37.8%	8.1%	0.0%
豊田高専	2	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	78	46.2%	23.1%	30.8%	0.0%

イ 高校等の最寄りバス停の待合環境

※問2-1または問3-1で「おいでんバス」または「名鉄バス」と回答した人のみ

問6-1 下校時にバスを利用する際に、バス停でどれくらいバスを待っていますか？

図表3-87 下校時のバス利用時の待機時間

	n	～15分	15～30分	30分～1時間	1時間以上
Total	902	42.4%	37.9%	16.3%	3.4%
足助高校	30	56.7%	33.3%	6.7%	3.3%
衣台高校	75	28.0%	53.3%	16.0%	2.7%
猿投農林高校	108	38.9%	37.0%	21.3%	2.8%
豊田高校	64	39.1%	54.7%	6.3%	0.0%
豊田西高校	165	50.3%	37.6%	9.7%	2.4%
豊田東高校	106	45.3%	35.8%	17.0%	1.9%
松平高校	161	24.2%	34.8%	31.1%	9.9%
杜若高校	45	51.1%	35.6%	11.1%	2.2%
豊田北高校	39	51.3%	35.9%	12.8%	0.0%
豊田高専	2	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	107	58.9%	28.0%	11.2%	1.9%

※問6-1で「30分～1時間」または「1時間以上」と回答した人のみ

問6-2 バス停で長時間バスを待っている理由を教えてください。

図表3-88 バス停で長時間待機する理由

	n	学校内で待つことができないから	座席に座りたいから	その他
Total	178	33.7%	28.1%	38.2%
足助高校	3	33.3%	0.0%	66.7%
衣台高校	14	57.1%	21.4%	21.4%
猿投農林高校	26	30.8%	19.2%	50.0%
豊田高校	4	50.0%	0.0%	50.0%
豊田西高校	20	40.0%	0.0%	60.0%
豊田東高校	20	40.0%	20.0%	40.0%
松平高校	66	25.8%	48.5%	25.8%
杜若高校	6	33.3%	33.3%	33.3%
豊田北高校	5	20.0%	20.0%	60.0%
豊田高専	0	0.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	14	35.7%	21.4%	42.9%

※問2-1または問3-1で「おいでんバス」または「名鉄バス」と回答した人のみ

問6-3 高校等の最寄りバス停の待合環境の満足度をおしえてください。

図表3-89 高校等の最寄りバス停の待合環境の満足度

	n	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
Total	902	8.8%	14.4%	40.4%	20.1%	16.4%
足助高校	30	23.3%	23.3%	43.3%	6.7%	3.3%
衣台高校	75	8.0%	16.0%	36.0%	18.7%	21.3%
猿投農林高校	108	10.2%	17.6%	38.9%	24.1%	9.3%
豊田高校	64	6.3%	14.1%	56.3%	17.2%	6.3%
豊田西高校	165	9.1%	15.8%	41.8%	23.6%	9.7%
豊田東高校	106	4.7%	5.7%	33.0%	30.2%	26.4%
松平高校	161	2.5%	8.7%	36.6%	18.0%	34.2%
杜若高校	45	17.8%	15.6%	40.0%	13.3%	13.3%
豊田北高校	39	15.4%	23.1%	38.5%	15.4%	7.7%
豊田高専	2	50.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%
豊田大谷高校	107	11.2%	19.6%	46.7%	14.0%	8.4%

※問6-3で「やや不満」または「不満」と回答した人のみ

問6-4 高校等の最寄りバス停の待合環境について、改善してほしいことや期待があれば教えてください。

図表3-90 高校等の最寄りバス停の待合環境に関する改善点や期待

	n	座ると ころが 欲しい	雨に濡 れない ように (日よ けがで きるよ うに) 屋根が 欲しい	待機す る場所 をもつ と確保 して欲 しい	明かり がない ので照 明を付 けて欲 しい	わから ない	その他
Total	329	55.0%	65.7%	47.7%	18.8%	3.3%	16.4%
足助高校	3	66.7%	66.7%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%
衣台高校	30	73.3%	63.3%	60.0%	23.3%	0.0%	10.0%
猿投農林高校	36	25.0%	61.1%	52.8%	2.8%	0.0%	22.2%
豊田高校	15	53.3%	66.7%	33.3%	13.3%	0.0%	6.7%
豊田西高校	55	56.4%	40.0%	32.7%	14.5%	5.5%	23.6%
豊田東高校	60	58.3%	78.3%	38.3%	25.0%	5.0%	18.3%
松平高校	84	60.7%	78.6%	61.9%	22.6%	1.2%	10.7%
杜若高校	12	16.7%	25.0%	33.3%	16.7%	16.7%	25.0%
豊田北高校	9	44.4%	55.6%	77.8%	11.1%	0.0%	22.2%
豊田高専	1	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	24	70.8%	79.2%	41.7%	20.8%	8.3%	16.7%

ウ 公共交通の満足度

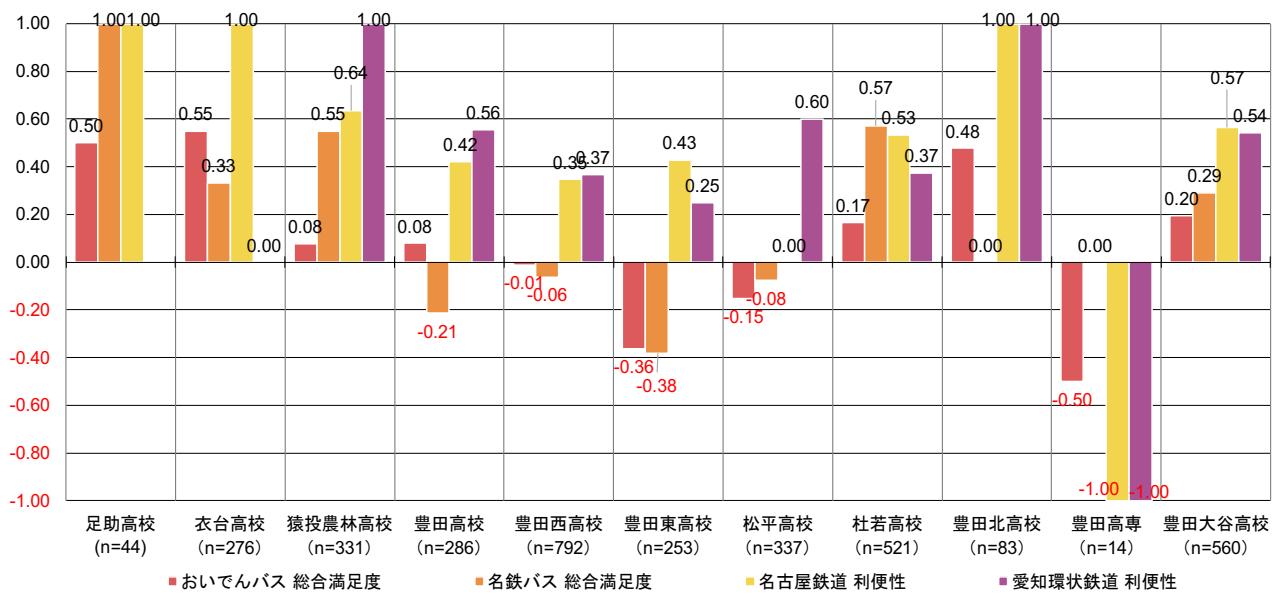
問7 公共交通の満足度について教えてください。

ここでは、問2-1または問3-1でそれぞれの交通手段を利用したと回答した人に対して、バスや鉄道の満足度や利便性について質問した。

そこで、まずは、おいでんバスと名鉄バスの「総合満足度」と、名古屋鉄道と愛知環状鉄道の「利便性」について、それぞれ指数化して比較した。

指数化に当たっては、「満足」「利便が良い」を1点、「やや満足」を0.5点、「やや不満」を-0.5点、「不満」「利便が悪い」を-1点として期待値をとることで算出した。

図表3-91 公共交通の満足度



エ 高校受験の際の選択

問8－1 受験する高校等を選ぶ際に、通学手段が原因で受験を諦めた学校はありましたか？

図表3－92 受験する高校等を選ぶ際に、通学手段が原因で受験を諦めた学校の有無

	n	あった	なかつた	わからぬ
Total	3497	13.1%	71.7%	15.2%
足助高校	44	20.5%	56.8%	22.7%
衣台高校	276	9.4%	72.5%	18.1%
猿投農林高校	331	15.1%	71.9%	13.0%
豊田高校	286	14.0%	74.1%	11.9%
豊田西高校	792	14.4%	75.0%	10.6%
豊田東高校	253	20.2%	66.0%	13.8%
松平高校	337	12.5%	68.0%	19.6%
杜若高校	521	11.9%	71.0%	17.1%
豊田北高校	83	8.4%	72.3%	19.3%
豊田高専	14	14.3%	78.6%	7.1%
豊田大谷高校	560	10.0%	71.4%	18.6%

※問8－1で「あった」と回答した人のみ

問8－2 その高校等はどこですか？

図表3－93 問8の高校等

	n	豊田市内 の高校等	豊田市外 の高校等
Total	459	42.9%	57.1%
足助高校	9	88.9%	11.1%
衣台高校	26	80.8%	19.2%
猿投農林高校	50	54.0%	46.0%
豊田高校	40	70.0%	30.0%
豊田西高校	114	9.6%	90.4%
豊田東高校	51	56.9%	43.1%
松平高校	42	64.3%	35.7%
杜若高校	62	33.9%	66.1%
豊田北高校	7	57.1%	42.9%
豊田高専	2	0.0%	100.0%
豊田大谷高校	56	37.5%	62.5%

通学手段が原因で、受験を諦めた高校と居住地について集計を行った。

図表 3-94 通学手段が原因で受験を諦めた高校と居住地

	足助 高校	加茂 丘高 校	衣台 高校	猿投 農林 高校	杜若 高校	豊田 高校	豊田 北 高校	豊田 西 高校	豊田 東 高校	豊田 南 高校	豊野 高校	松平 高校	豊田 工科 高校	豊田 大谷 高校
崇化館地区		1												
朝日丘地区	1		1			1		1			2			
豊南地区			1									2		
高橋地区										2	1	2	2	
高岡地区					1									
上郷地区														
保見地区			1		1					1				
猿投地区				1			2		1					
猿投台地区										1		1		1
石野地区	1						1				2			1
松平地区						1	1				2	2		
竜神地区			1				1					1		
美里地区	3		1	1						1	2	1	2	1
逢妻地区				1	2				1	1	2	2	1	
若園地区												2		
梅坪台地区					1						2			
前林地区														
益富地区										1		1		
末野原地区					1									
井郷地区		1		1	1			1		1				
藤岡地区											1	1		1
小原地区						1								
足助地区					2					1				1
下山地区														
旭地区					1	1	1							
浄水地区	1				2						4			1
藤岡南地区										2	2	1		2
総計	6	2	5	4	12	4	6	3	7	22	15	7	8	4

※問8－2で「豊田市内の高校等」と回答した人のみ

問8－3 その具体的な原因を教えてください。

図表3－95 問8－2の豊田市内の高校等

	n	時間的な問題	費用的な問題	その他
Total	197	84.8%	32.0%	12.2%
足助高校	8	87.5%	50.0%	12.5%
衣台高校	21	85.7%	38.1%	14.3%
猿投農林高校	27	81.5%	25.9%	11.1%
豊田高校	28	82.1%	28.6%	10.7%
豊田西高校	11	90.9%	9.1%	9.1%
豊田東高校	29	86.2%	34.5%	24.1%
松平高校	27	88.9%	48.1%	7.4%
杜若高校	21	90.5%	19.0%	4.8%
豊田北高校	4	75.0%	25.0%	25.0%
豊田高専	0	0.0%	0.0%	0.0%
豊田大谷高校	21	76.2%	33.3%	9.5%

エ 高校受験の際の選択

問9－1 通学以外の目的でおいでんバスまたは名鉄バス（市内路線）を利用することはあるですか？

図表3－96 通学以外の目的でおいでんバス、名鉄バスの利用の有無

	n	週1回以上利用する	月2～3回程度利用する	月1回程度利用する	年数回程度利用する	利用しない	わからない
Total	3497	7.4%	14.3%	11.0%	20.5%	41.5%	5.3%
足助高校	44	22.7%	18.2%	13.6%	15.9%	18.2%	11.4%
衣台高校	276	5.4%	10.1%	10.9%	18.5%	44.9%	10.1%
猿投農林高校	331	13.0%	18.1%	15.4%	21.5%	27.8%	4.2%
豊田高校	286	4.2%	14.7%	11.2%	25.9%	42.0%	2.1%
豊田西高校	792	4.7%	11.4%	9.8%	20.8%	50.4%	2.9%
豊田東高校	253	3.6%	18.2%	17.0%	26.1%	32.4%	2.8%
松平高校	337	15.7%	23.7%	12.2%	18.7%	23.1%	6.5%
杜若高校	521	6.5%	14.4%	9.8%	20.0%	43.4%	6.0%
豊田北高校	83	7.2%	19.3%	10.8%	28.9%	30.1%	3.6%
豊田高専	14	0.0%	0.0%	7.1%	35.7%	50.0%	7.1%
豊田大谷高校	560	7.3%	9.8%	7.3%	15.4%	52.0%	8.2%

才 通学以外で利用する目的

※問9-1で「利用しない」または「わからない」を回答しなかった人のみ

問9-2 通学以外で利用する目的を教えてください。

図表3-97 通学以外でおいでんバス、名鉄バスを利用する目的

	n	遊び	買い物	公共施設を利用する (図書館など)	塾に行く	習い事	その他
Total	1859	89.8%	30.0%	16.7%	6.6%	2.5%	5.0%
足助高校	31	83.9%	19.4%	9.7%	6.5%	0.0%	22.6%
衣台高校	124	91.9%	28.2%	7.3%	0.8%	0.8%	3.2%
猿投農林高校	225	92.4%	41.3%	11.6%	0.9%	3.1%	2.2%
豊田高校	160	89.4%	23.1%	16.9%	7.5%	1.3%	4.4%
豊田西高校	370	80.0%	21.9%	27.6%	21.1%	1.6%	7.3%
豊田東高校	164	92.7%	42.1%	20.7%	0.6%	4.9%	3.7%
松平高校	237	96.6%	36.3%	9.7%	2.1%	0.4%	2.5%
杜若高校	264	93.9%	25.4%	15.9%	3.0%	3.0%	4.5%
豊田北高校	55	87.3%	34.5%	32.7%	20.0%	5.5%	5.5%
豊田高専	6	100.0%	16.7%	33.3%	0.0%	0.0%	16.7%
豊田大谷高校	223	89.2%	28.7%	11.2%	1.3%	4.5%	6.7%

5 バス運転手に関する調査

(1) 調査概要

①調査の目的

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実施した。

②調査の概要

ア 調査対象者

豊田市内において基幹バスの運行を行っている事業者 3 者
(名鉄バス (株)、豊栄交通 (株)、(株) オーワ)

イ 調査方法

調査対象者に、質問シートをメールにて送付し、回答していただいた。また、質問シートの回答内容についての追加調査をヒアリング及び書面にて実施。

ウ 調査内容

バス事業者の現状、運転手の定着に向けた取り組み、運転手の採用等について調査を実施。

エ 実施期間

質問シートへのご回答：2024 年 9 月 30 日から 2024 年 10 月 15 日まで

ヒアリング調査：2024 年 10 月 30 日

書面での調査：2024 年 11 月 6 日

(2) 調査結果

①運転手不足の実態

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。

今後については、いずれのバス事業者も、運転手不足が悪化すると予測している。

②運転手不足の要因と対応

ア 必要人数の増加

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割以上増加したという声があった。特に、連続した休息時間が9時間以上になったことから、夜間勤務後の早朝勤務シフトが組みにくくなつたという声があった。

イ 確保できる運転手数の減少

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。

ウ 運転手不足への対応

ア、イの影響に伴い、バス事業者における運転手不足が生じており、以下の対応を実施している。

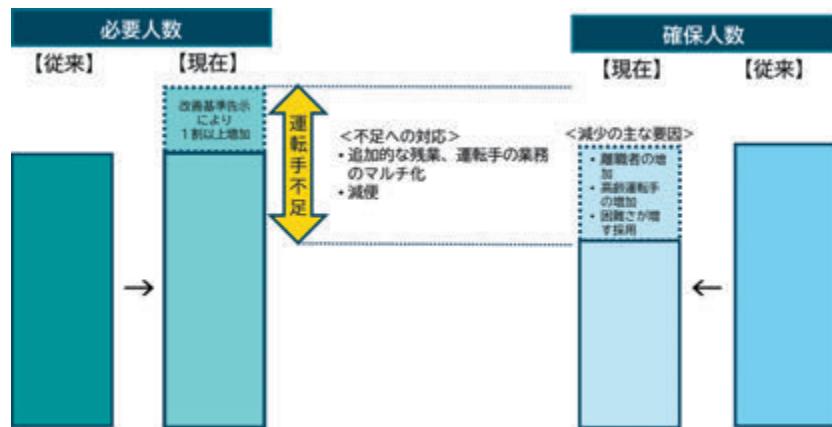
①追加的な残業の増加

②路線バス業務と貸切バス業務の兼務を行うこと

③ダイヤによる減便を行い対応している。

以上をまとめたものが、図表3-98である。

図表3-98 バス運転手不足の要因と対応



③運転手の確保が難しい要因

ア 運転手の年齢構成

図表3-99のとおり、若い運転手（40歳以下）が16%と非常に少ない状況である。

若年層はバス運転手に対する関心が薄いと、バス事業者は感じているようであった。その理由として、将来自動運転の導入が見込まれることから、キャリアの展望が描けないことがあるのではないかという意見もあった。

図表3-99 運転手の年齢構成

年齢	構成比
~40歳	16%
41~60歳	69%
61歳~	15%

イ 離職・採用の状況

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。

一方、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った。バス事業者からは、同業間での取り合いが激化しているという声があった。

ウ 採用の環境

新卒採用がほとんどない理由としては、前述の若年層はバス運転手に対する関心の薄さが考えられる。

中途採用においては、バス事業者によると、大型二種免許保有者の取り合いが同業間で激化しているという声があった。また、採用1人当たりにかかる費用は50万円以上で、その費用は昨今上昇傾向とのことであり、採用に関連する費用が負担になってきていると考えられる。

また、バス事業者は、運転手を確保するために、賃上げ、住宅関連の支援等の報酬の増加、施設等の働く環境の整備等の処遇の改善を進めている。

④豊田市とともに改善や見直しを進めたいこと

運転手の確保に向けた改善や見直しについて、バス事業者が豊田市とともに推進することを希望する項目について、以下に言及する。

ア 運転手の採用及び定着

まず、運転手の採用のための情報発信の拡充については、個別企業では情報発信力が弱く、市と連携し、市ホームページを活用した運転手の採用に向けた情報の掲載やイベント開催をして欲しいという希望があった。

運転手の確保の方法として期待される外国人採用については、外国人採用における定住費等に対する支援をして欲しいという希望があった。

運転手が働きやすい環境の整備については、女性の積極的採用を行うための女子トイレの整備等の施設の整備に関する費用を支援して欲しいという希望があった。

運転手の定住に向けた支援については、豊田市の魅力を積極的に発信し、他県・他市からの流入を促進させる取り組みの実施、運転手への住宅支援・入職支援金支給を行って欲しいという希望があった。

イ バスの運行

路線の再編、ダイヤ、運行体制の見直しについては、行政地区をまたぐバス路線の運行(デマンドバスなど)、同じ時間で同じ目的地に向かい経路が異なる路線について効率化したダイヤの見直しを行って欲しいという希望があった。

運行の担い手の多様化、新たな担い手の参入促進については、中山間地などの地域バスの運行の見直しを行って欲しいという希望があった。

以上を取りまとめたものが、図表3-100である。

図表3-100 バス事業者が豊田市ともに改善や見直しを進めたいこと

運転手の採用及び定着	<ul style="list-style-type: none">■ 採用のための情報発信の拡充<ul style="list-style-type: none">✓ バス事業者（の事業）に関する情報発信、バス事業者の採用活動に関する情報発信■ 運転手採用の促進<ul style="list-style-type: none">✓ 外国人採用における費用に対する支援■ 運転手が働きやすい環境の整備<ul style="list-style-type: none">✓ 職場環境・施設の整備に関する支援（例：女子トイレの整備）■ 運転手の定住に向けた支援<ul style="list-style-type: none">✓ 豊田市の魅力発信、住宅面での支援、その他の移住関連の支援（いずれも外国人を含む）
バスの運行	<ul style="list-style-type: none">■ 路線の再編、ダイヤ、運行体制の見直し<ul style="list-style-type: none">✓ （行政地区をまたぎ）より長距離での運行、（同じ方向への運行や近接する）路線の見直し✓ 効率的な運行を可能にするダイヤの見直し✓ （同じ方向への運行や近接する路線の運行における）共同企業体の組成■ 運行の担い手の多様化、新たな担い手の参入促進<ul style="list-style-type: none">✓ （中山間地などでの）地域バスにおける運行の見直し

⑤運転手確保に向けた課題

ア 運転手

運転手の課題については、属性別に言及する。

まず、大型二種免許の保有者については、採用活動に関連する情報発信の強化、豊田市内で運転手に定着してもらうための支援が必要である。

次に、大型二種免許の未保有者については、例えば、利用者数の少ない路線において、中型二種免許保有者で運行できる車両での運行体制の設計等が必要である。

さらに、外国人については、特定技能制度における外国人の採用を進めるとともに、豊田市内に定着してもらうための支援が必要である。

イ 事業者

事業者の課題については、既存のバス事業者だけでなく、大型二種免許の未保有者が属する他の運輸事業者も含めた運行体制を可能にすることを目指していく必要がある。

ウ バス利用者

バス利用者の過度な要求が運転手にストレスを与え、運転にも支障をきたす懸念があることから、いわゆるカスタマーハラスメントを防止することが求められる。そのような対応は、運転手の負担軽減・離職防止につながると考えられる。

エ 豊田市

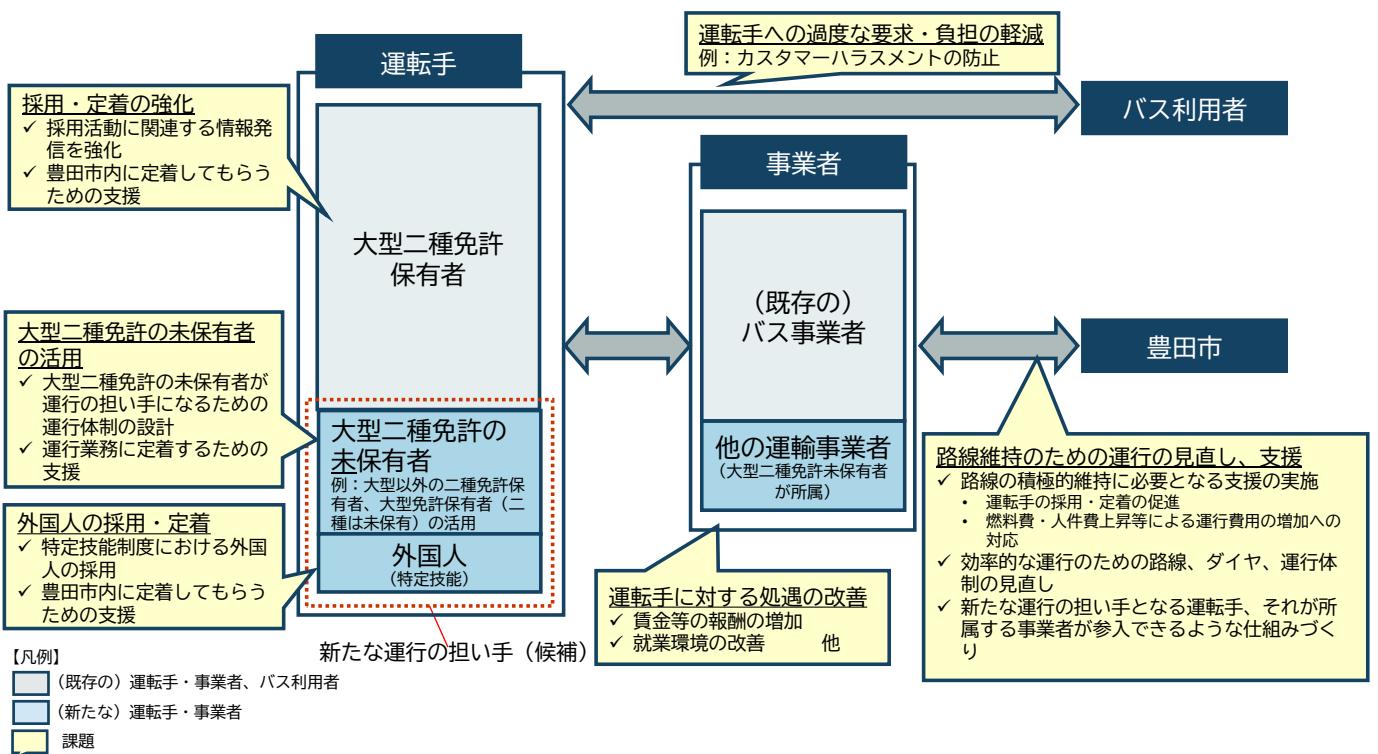
豊田市は、路線の積極的維持のため、バス事業者と連携して、運転手については採用・定着の促進、バスの運行については燃料費・人件費上昇等に運行費用増加への対応を行う必要がある。

次に、バス事業者が効率的な運行を行うことができるよう、バス事業者と連携して、路線、ダイヤ、運行体制の見直しを行う必要がある。

また、新たな運行の担い手となる運転手や、その運転手が所属する事業者が参入できるような仕組みづくりを検討することが必要である。

以上をまとめたものが、図表3-101のとおりである。

図表 3-101 運転手確保に向けた課題



第4章 地域交通の将来の見通し

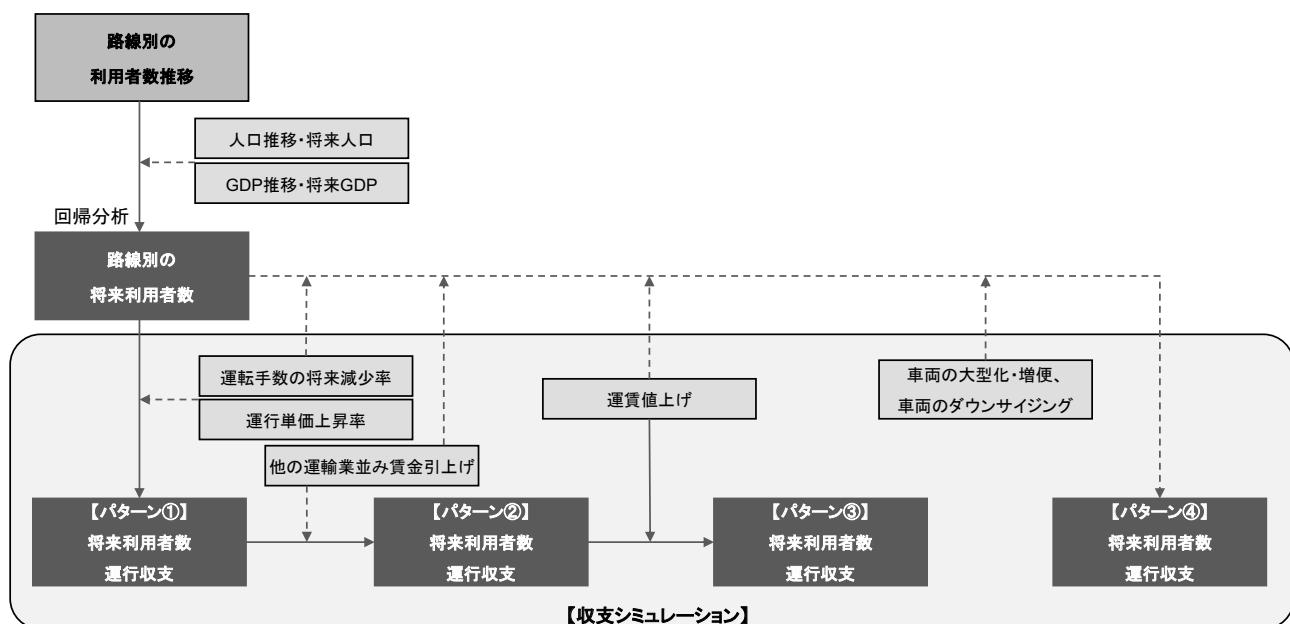
第4章 地域交通の将来の見通し

1 需要推計の概要

(1) 推計のフロー

本章では、将来利用者数、運行収支等の予測を、以下のような手順により実施した。

図表4-1 将来利用者数、運行収支等の予測



(2) 将来利用者数の推計

①推計の手順

バスの利用者数は、沿線人口に大きく影響を受ける傾向がある。

そこで推計に当たっては、各路線とその路線が通過する地区の人口を活用し、重回帰式を用いることとした。重回帰式とは、重回帰分析により得られる数式のことである。

重回帰分析とは、1つの目的変数Y（ここでは路線別のバス利用者数）を、複数の説明変数X（ここでは地区別人口）で予測する手法の一つである。

重回帰式は、以下の数式で表され、 β が回帰係数、 ε が切片と呼ばれる。

$$Y = \beta_1 \times X_1 + \beta_2 \times X_2 + \dots + \varepsilon$$

重回帰分析は、統計学で一般的な手法であり、計算が簡単で構造が非常に分かりやすいという特徴がある。そのため信頼性が高く、市町村の人口推計で使われることも多い推計手法である。

②推計の試行

ここで、回帰分析の推計を例に示す。

この路線では、A地区、B地区等のいくつかの地区を通過することとする。通過する地区的うち、2008～2019年度における主要な地区の人口値を用意して説明変数Xとし、その利用者数を目的変数Yとして重回帰分析を行った。

なお、コロナ禍では人口は変動しない一方で利用者数は極端に落ち込んだため外すこととした。

上記に基づき回帰分析を実行すると、以下のような結果のイメージとなる。

図表4-2 回帰分析の結果のイメージ

概要

回帰統計	
重相関 R	0.962
重決定 R ²	0.925
補正 R ²	0.909
標準誤差	19.473
観測数	12

分散分析表

	自由度	変動	分散	観測された 分散比	有意 F			
回帰	2	42388.180	21194.090	55.893	0.000			
残差	9	3412.736	379.193					
合計	11	45800.917						
	係数	標準誤差	t	P-値	下限 95%	上限 95%	下限 95.0%	上限 95.0%
切片	3636.893	982.830	3.700	0.005	1413.577	5860.210	1413.577	5860.210
A地区人口	0.743	0.085	8.699	0.000	0.550	0.936	0.550	0.936
B地区人口	0.387	0.211	1.835	0.100	-0.090	0.864	-0.090	0.864

なお、路線の沿線のすべての地区を説明変数として重回帰分析を行うと、相関の弱い地区の人口が邪魔をして良い結果が得られにくくなることがある。そのような場合は、変数を減らしたり、使用する年度を取捨選択したりするなどにより、妥当な結果が得られるまで調整を行った。

ただし、回帰分析を 2008～2019 年度で実施したため、2023 年度（実績）と 2024 年度（推計）のつながりが悪くなつた。そのつながりをなだらかにするため、2023 年度と 2024 年度の差分を求めて 2024 年度以降はその差分を加減した。

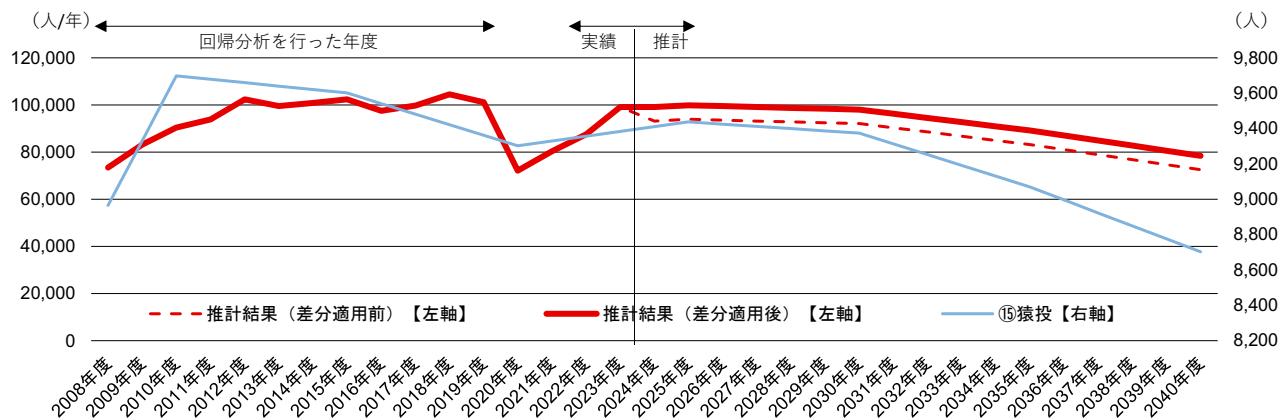
③推計結果

各路線についての推計結果は、図表4-3～図表4-14の通りである。

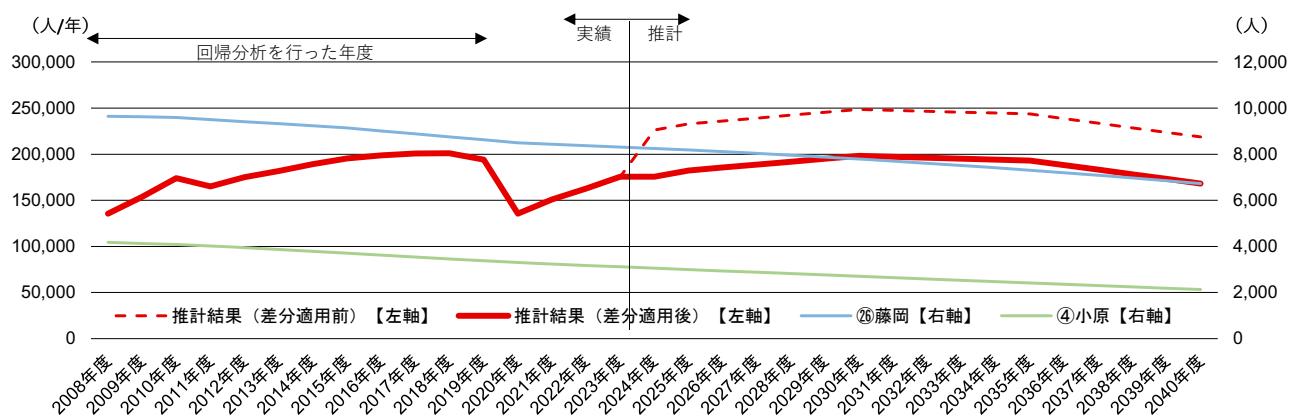
赤い細点線が推計結果であるが、赤い太線が、その推計結果から2023年度と2024年度の差をなだらかにした結果である。

その他の細線は、地区の人口などの説明変数に使用した変数である。

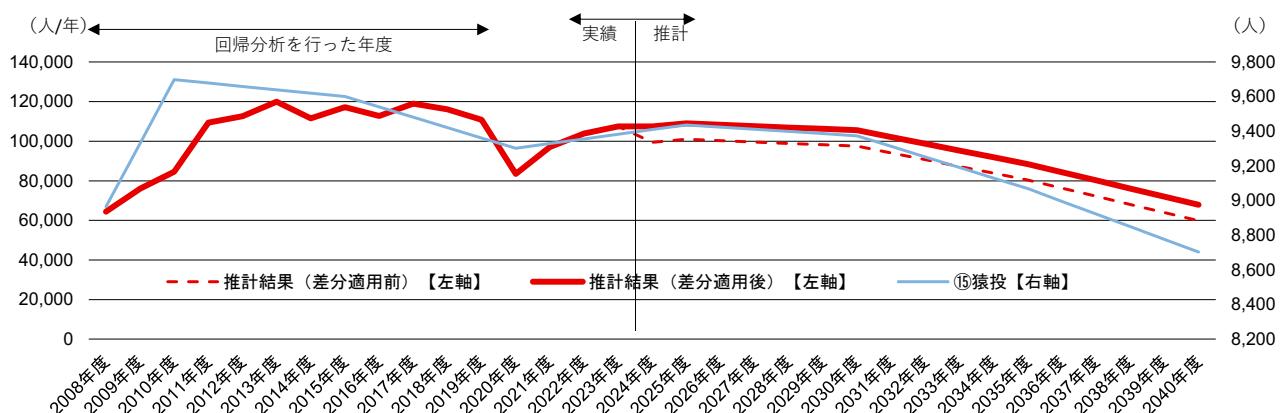
図表4-3 藤岡・豊田線（加納経由）



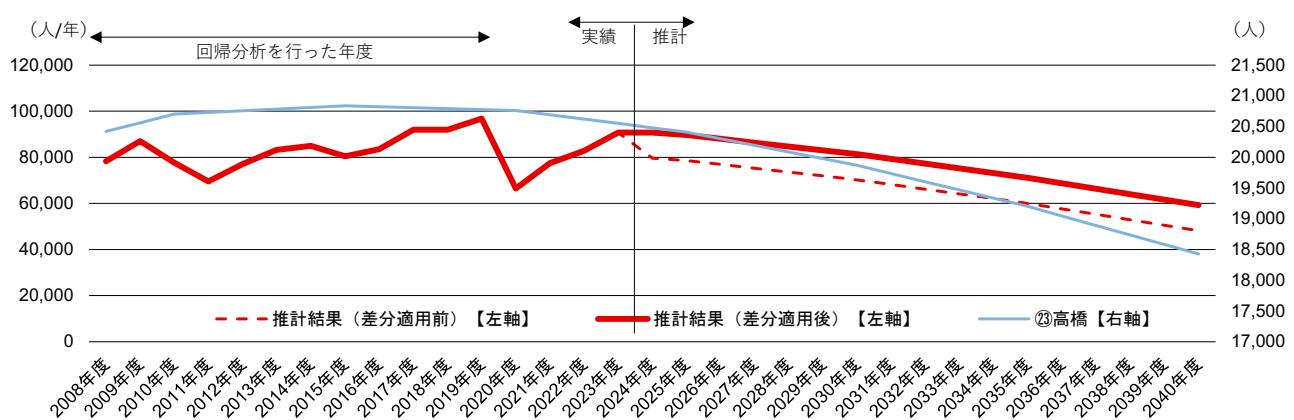
図表4-4 小原・豊田線



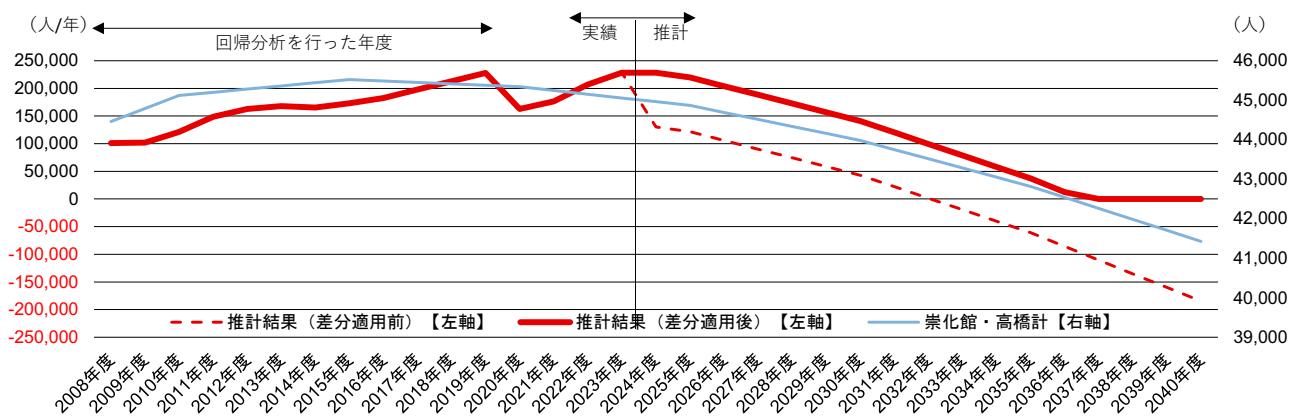
図表 4－5 藤岡・豊田線（西中山経由）



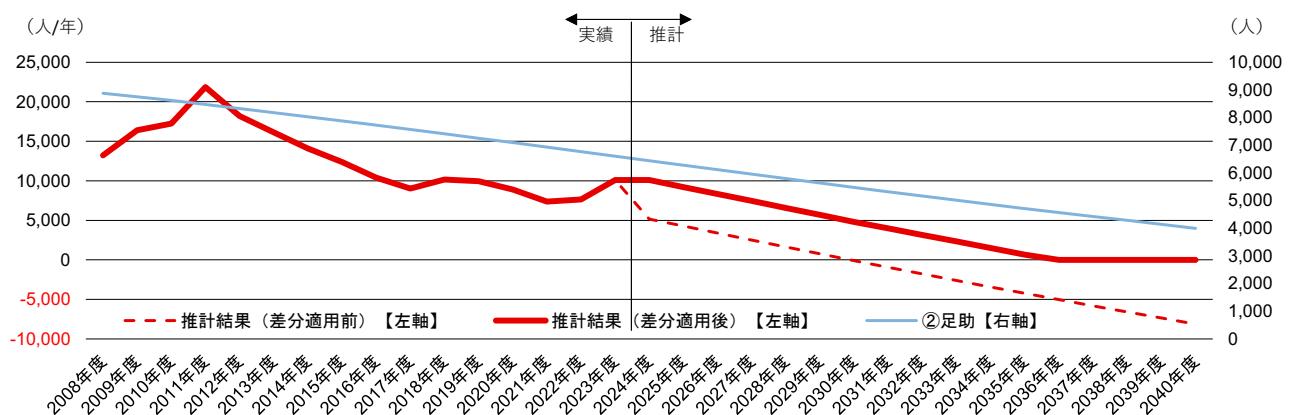
図表 4－6 旭・豊田線



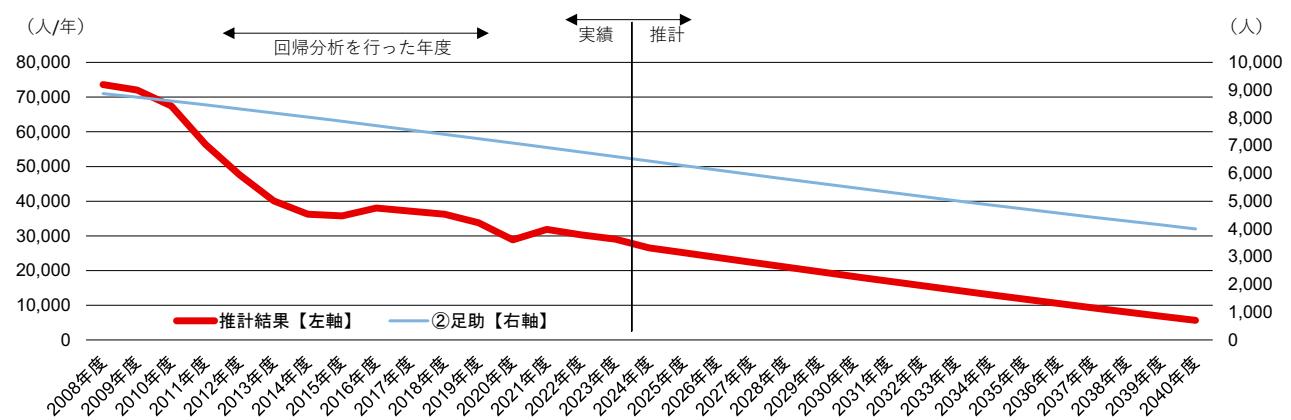
図表 4－7 豊田・渋谷線



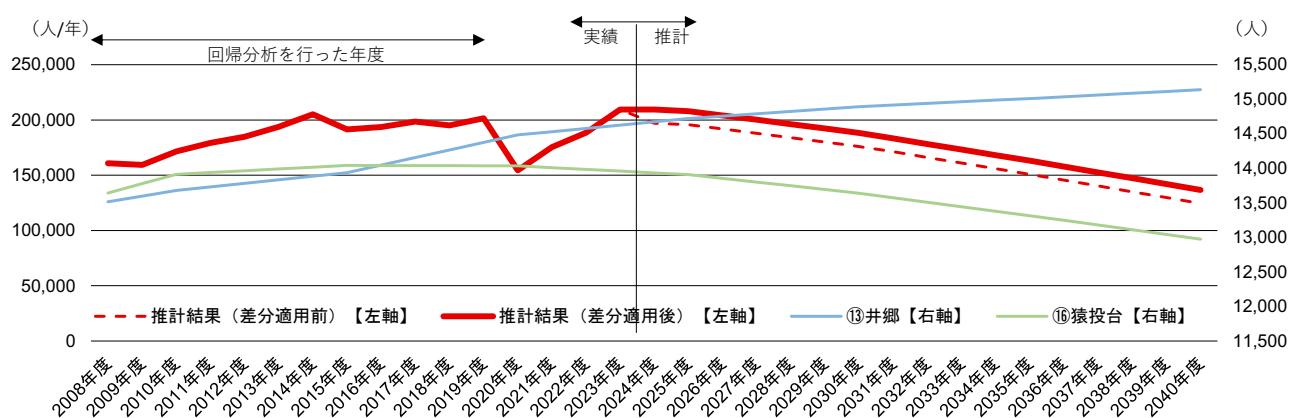
図表 4－8 旭・足助線



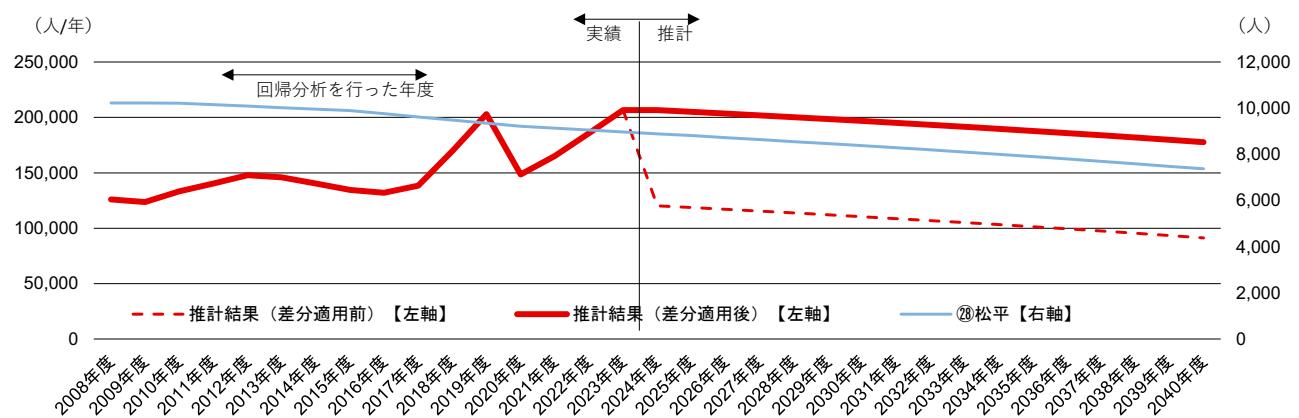
図表 4－9 稲武・足助線



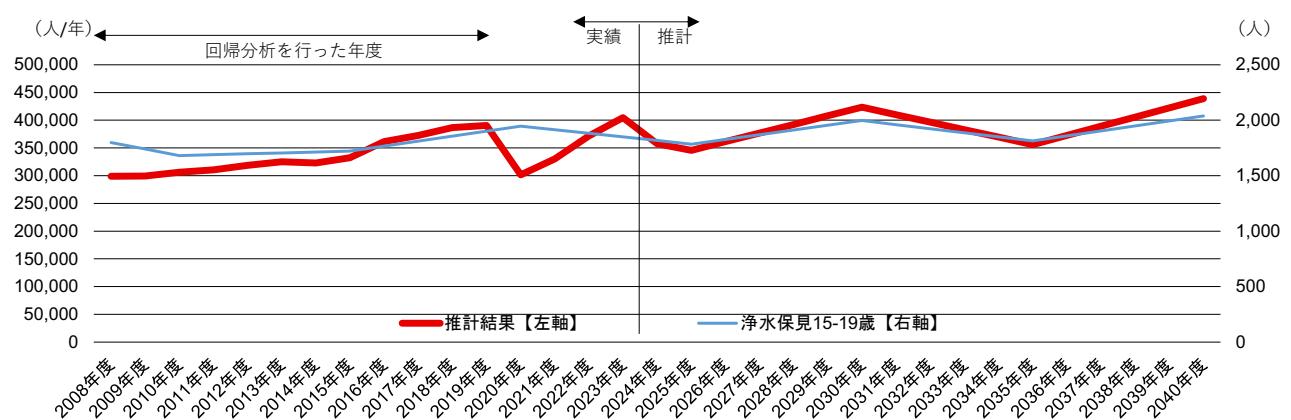
図表 4－10 さなげ・足助線



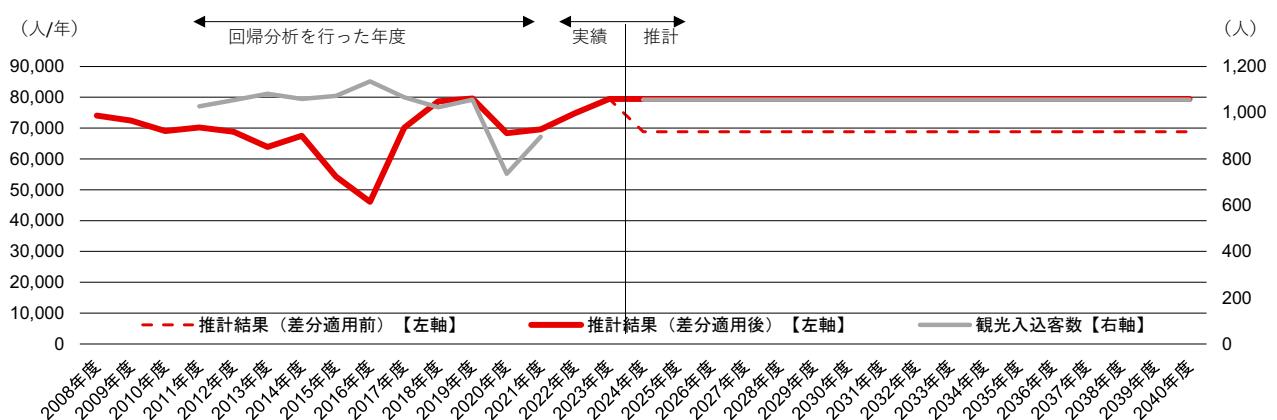
図表 4-11 下山・豊田線



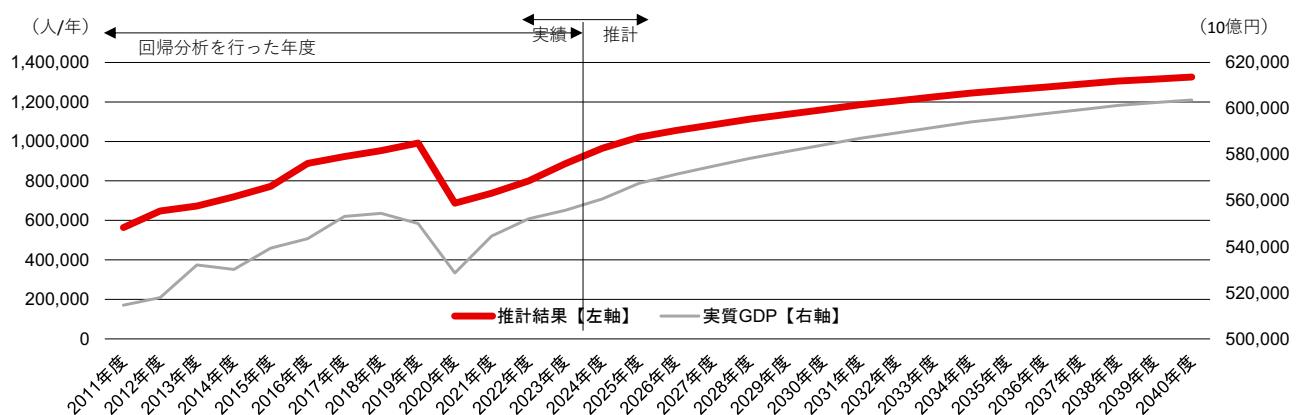
図表 4-12 保見・豊田線



図表 4-13 中心市街地玄関口バス

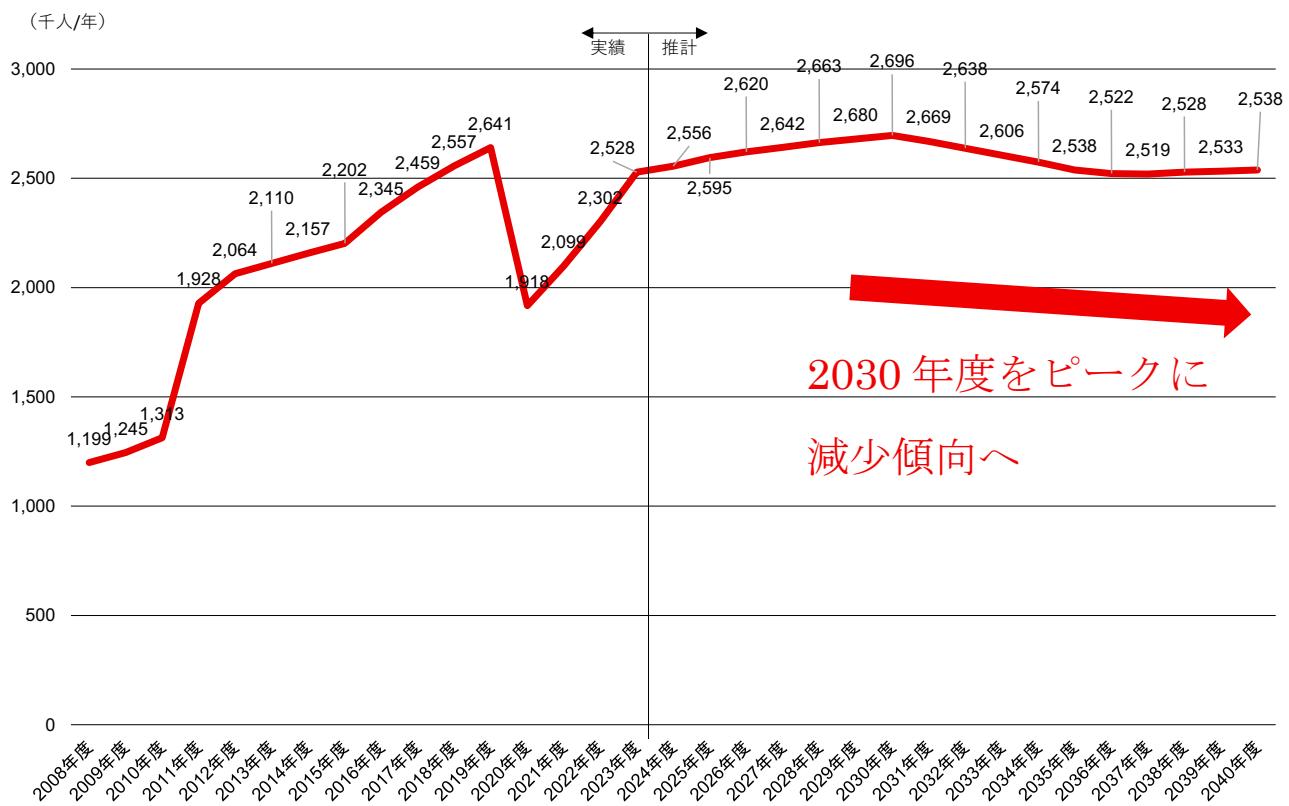


図表 4-14 土橋・豊田東環状線



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、それ以後は、減少に転じる。

図表4-15 12路線の合計



2 将来運転手数推計

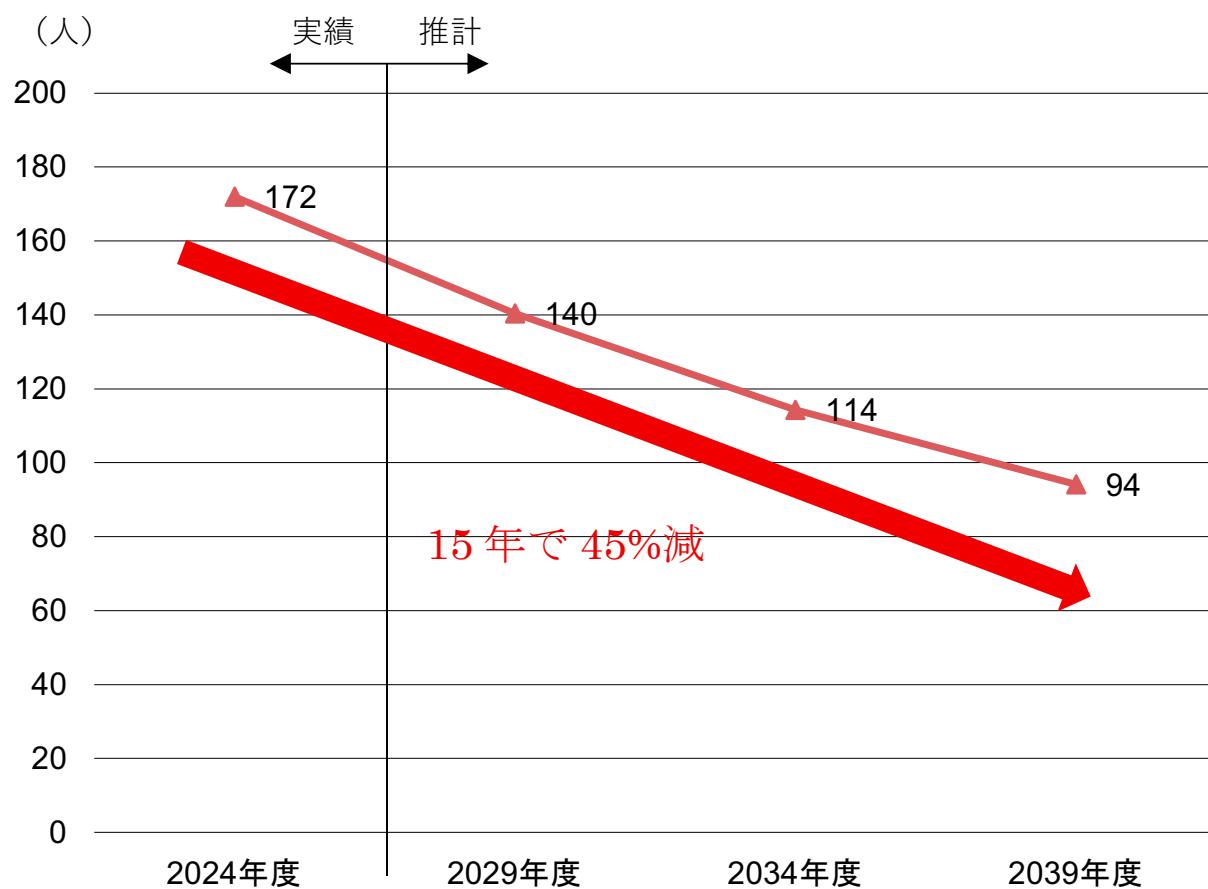
3社の事業者ヒアリングの結果を基に、将来の運転手数の推計を行った。

ここでは、近年の「採用者数」と「離職者数」は、将来にわたって不変として、コーホート推計の手法を用いて推計を行った。

推計に当たっては、県内の運転手数の値を用いて推計を行った後、2024年度の県内と豊田市内の運転手数の比率から、豊田市内の運転手数の値を算出した。

その結果、豊田市内の路線バスに関わる運転手数は、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。

図表4-16 豊田市内の運転手数将来推計（3社の合計）



3 収支シミュレーションの実施

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。

図表4-17 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是増便、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。

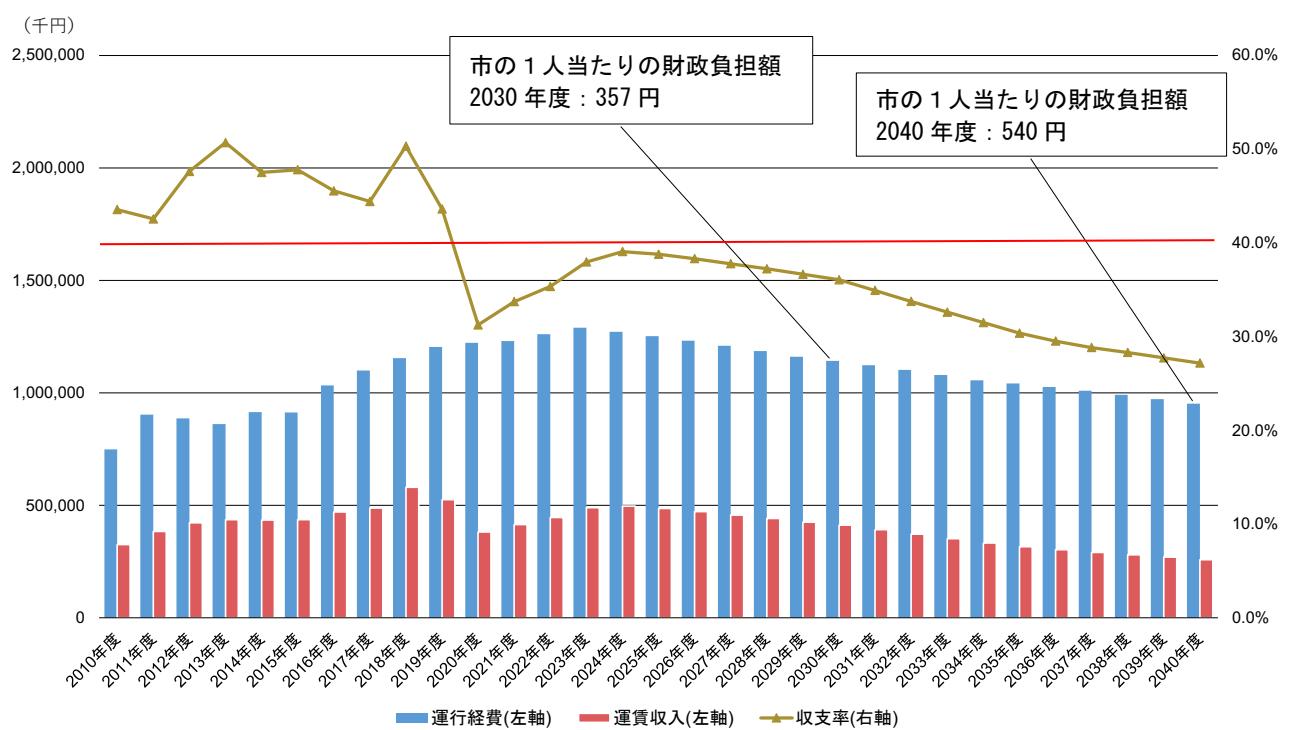
(1) パターン①

パターン①では、運行単価の上昇以上の賃上げを行わず運転手数が減少すると想定することから、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、p116で推計した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。

パターン①の場合、利用者1人当たりの市負担額は、2030年度に357円、2040年度に540円となる。

図表4-18 運賃収入・運行経費のシミュレーション（パターン①）



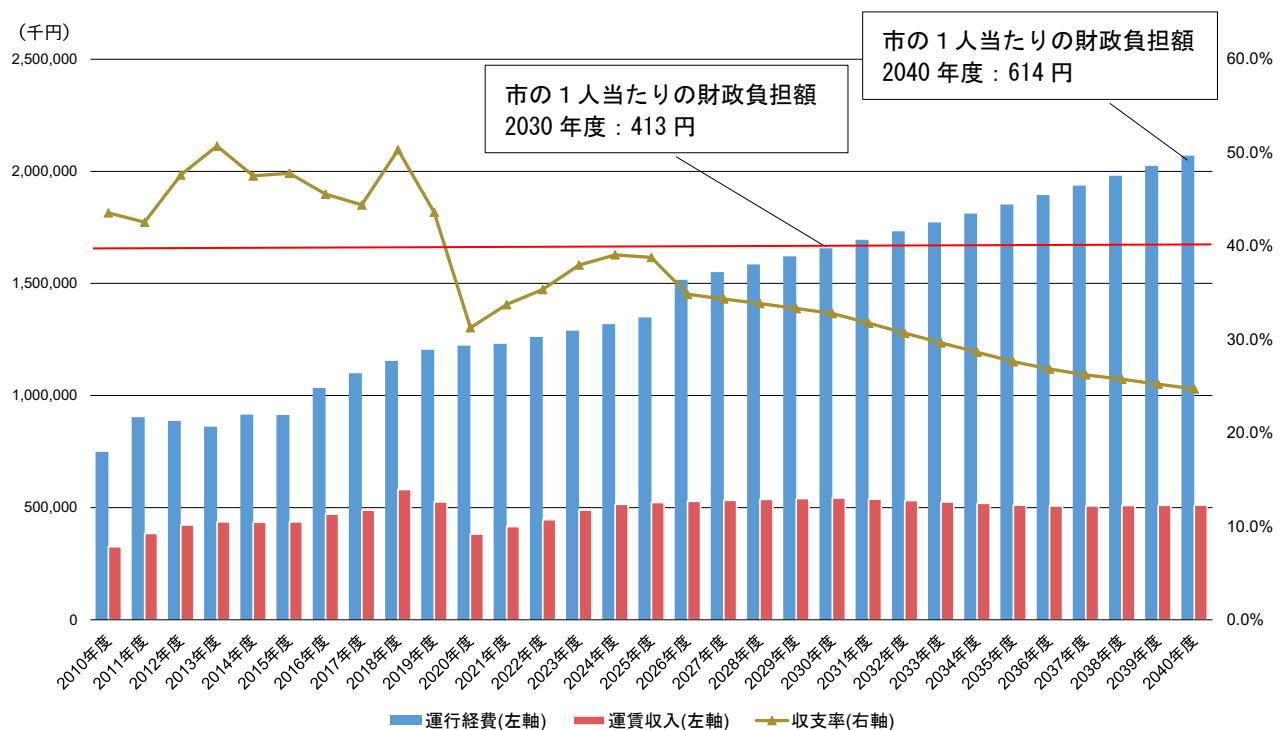
(2) パターン②

パターン②では、運行単価の引き上げを通じて必要運転者数を確保すると想定することから、p116 で推計した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。

パターン②の場合、利用者 1 人当たりの市負担額は、2030 年度に 413 円、2040 年度に 614 円となる。

図表 4-19 運賃収入・運行経費のシミュレーション（パターン②）



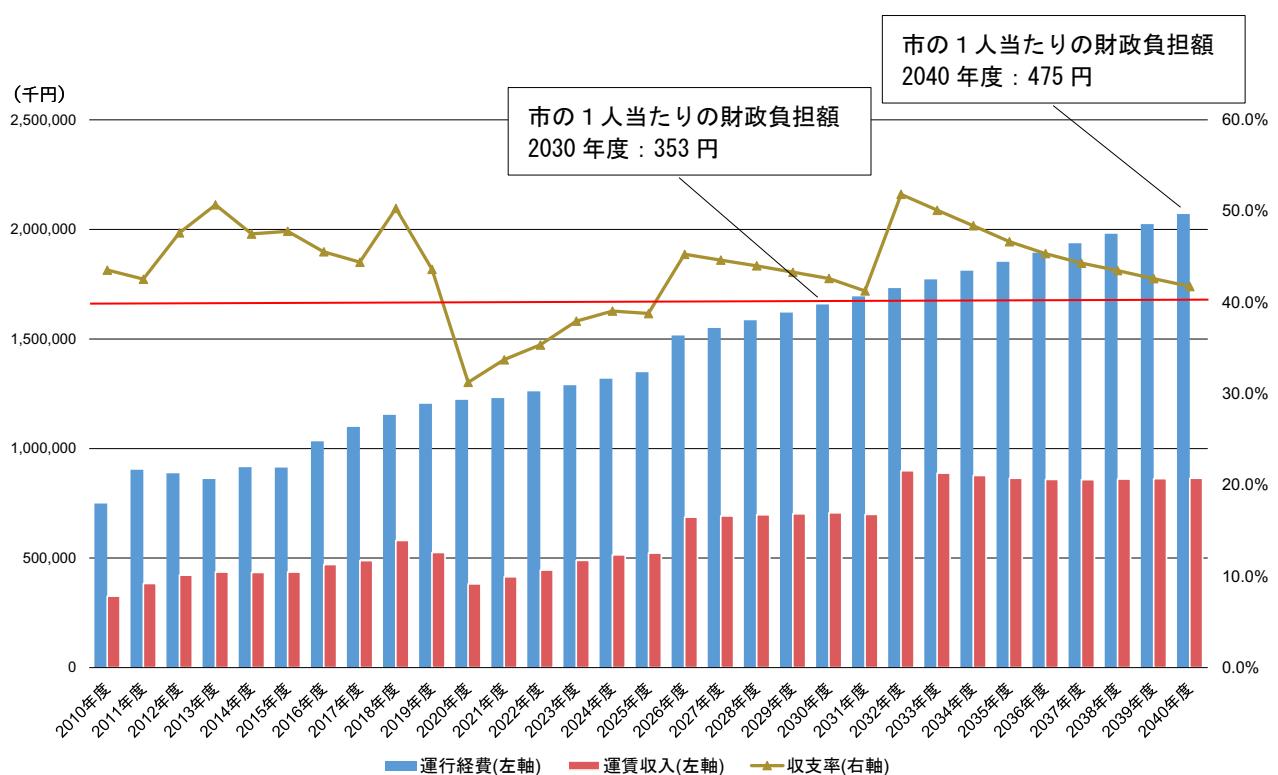
(3) パターン③

パターン③では、パターン②と同様に、運行単価の引き上げを通じて必要運転手数を確保することから、p116 で推計した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。

パターン③の場合、利用者 1 人当たりの市負担額は、2030 年度に 353 円、2040 年度に 475 円となる。

図表 4-20 運賃収入・運行経費のシミュレーション（パターン③）



(4) パターン④

①検討の背景とシミュレーションの条件設定

今後さらに運転手不足が深刻化する中で、路線の運行を効率化していく必要があり、利用者数の少ない路線については、車両のダウンサイジングに伴う「大型免許による運行から中型免許、普通免許の運転手数の拡大」や、「地域路線との統合」、「自家用有償旅客運送制度の活用」が有効と考えられる。

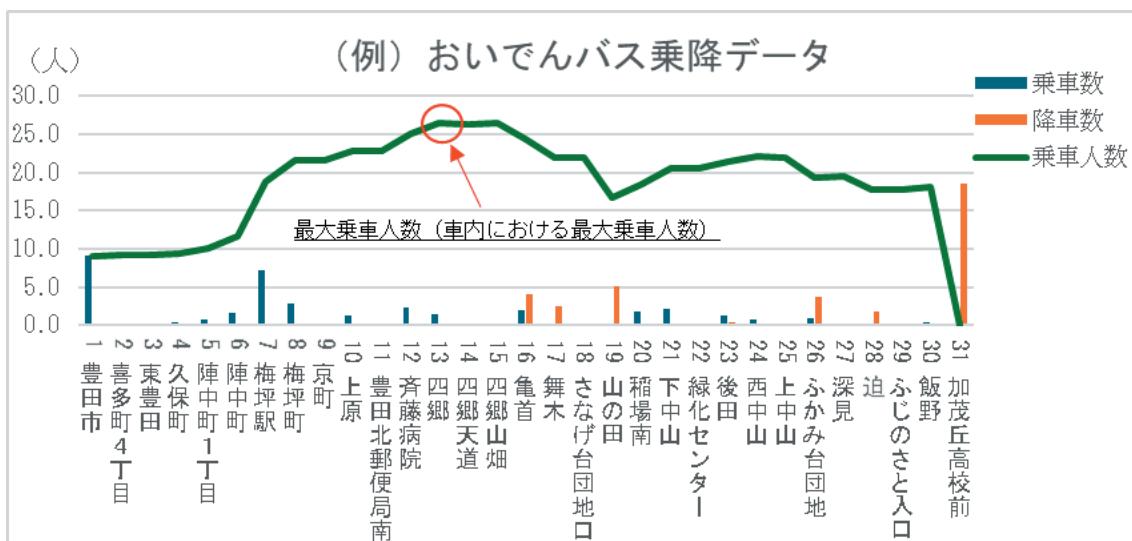
一方で、土橋・豊田東環状線や保見・豊田線については、将来的に利用者数が増加する見込みの路線であり、現状のダイヤでは、将来乗せこぼしが発生する恐れがあることから、車両の大型化や増便を検討する必要がある。

そこで、各路線における「便別の最大乗車人数」に対し、以下の条件を設定し、運行を効率化した際の収支状況についてシミュレーションを行った。

図表4-21 シミュレーションの条件設定

	条件	方法
車両の大型化・増便	土橋・豊田東環状線 将来の最大乗車人数が50人以上の便	増便
	保見・豊田線 将来の最大乗車人数が40人以上の便	車両の大型化
車両のダウンサイジング化	最大乗車人数が3人未満の便	5人乗り乗用車への転換 (イメージ:タクシー)
	最大乗車人数が8人未満の便	10人乗り乗用車への転換 (イメージ:ジャンボタクシー)

図表4-22 最大乗車人数の考え方(参考)



②車両の大型化・増便の対象

将来利用者数推計より、土橋・豊田東環状線は2040年までに利用者数が1.4倍程度増加する見込みであることから、将来、ピーク時間帯（朝7-8時、夕17-19時）の1便当たりの利用者数が2倍に増加すると仮定し、利用者数が2倍になった際の最大乗車人数が50人以上の便について増便の対象とした際に、16便が増便対象となった。

また、保見・豊田線についても、2040年までに1.1倍程度増加する見込みであることから、ピーク時間帯の1便当たり最大乗車人数が1.4倍に増加すると仮定し、利用者数が1.4倍になった際の最大乗車人数が40人以上の便について車両の大型化の対象とした際に、2便が車両の大型化の対象となった。

図表4-23 車両の大型化・増便の対象

路線	車両	平日	土休日	増便
		営業キロに占める50人以上の便数	営業キロに占める50人以上の便数	
土橋・豊田東環状線	大型バス	16便	—	→ 16便

路線	車両	平日	土休日	大型化
		営業キロに占める40人以上の便数	営業キロに占める40人以上の便数	
保見・豊田線	中型バス	2便	—	→ 2便

なお、中型バスと大型バスの減価償却費に大きな差がないことから、車両の大型化は経費に影響がないものとして運行経費を算出する。

③車両のダウンサイジングの対象

路線バスの運行は、上り便、下り便を1台の車両で折り返して運行するがほとんどであるため、ダウンサイジング化をする場合は、折り返し便の利用状況も考慮する必要がある。そのため今回は営業キロに占める対象便の割合が50%以上の路線をダウンサイジングの対象路線とした。図表4-24に基づき、ダウンサイジング化する路線・曜日・便の割合は以下のとおり。

- ・さなげ・足助線の土休日の3/4を10人乗り車両に転換
- ・旭・足助線の平日の半分、土休日の全部を5人乗り車両に転換
- ・旭・豊田線の土休日の半分を10人乗り車両に転換
- ・稻武・足助線の平日の半分、土休日の全部を5人乗り車両に転換
- ・下山・豊田線の土休日の半分を10人乗り車両に転換
- ・藤岡・豊田線（加納経由）の土休日の3/4を10人乗り車両に転換

なお、5人乗り車両と10人乗り車両ともに中型免許で運転できるため、ダウンサイジングにおける車両の種類による経費に差はないものとして運行経費を算出する。

図表 4-24 各路線の営業キロに占める3人未満または8人未満の便の割合

路線	平日		土休日		ダウンサイジング
	営業キロに占める3人未満の便の割合	営業キロに占める8人未満の便の割合	営業キロに占める3人未満の便の割合	営業キロに占める8人未満の便の割合	
さなげ・足助線	6.4%	37.3%	16.6%	93.3%	→ 土休日の3/4を10人乗り車両に
旭・足助線	68.8%	87.5%	100.0%	100.0%	→ 平日の半分、土休日の全部を5人乗り車両に
旭・豊田線	8.4%	31.1%	5.0%	60.0%	→ 土休日の半分を10人乗り車両に
稻武・足助線	54.5%	86.4%	100.0%	100.0%	→ 平日の半分、土休日の全部を5人乗り車両に
下山・豊田線	4.9%	11.5%	10.4%	60.1%	→ 土休日の半分を10人乗り車両に
小原・豊田線、 藤岡・豊田線（西）	2.9%	13.4%	12.7%	45.0%	
中心市街地玄関口バス	22.0%	92.0%	25.0%	97.7%	
土橋・豊田東環状線	3.4%	18.2%	11.5%	39.6%	
藤岡・豊田線（加）	4.2%	29.2%	10.0%	90.0%	→ 土休日の3/4を10人乗り車両に
保見・豊田線	1.1%	6.5%	2.6%	38.2%	
豊田・渋谷線	0.0%	0.0%	0.0%	27.1%	

④増便、ダウンサイ징車両による設定

上記の計算では、平日の1日の営業キロの合計が6,994.7キロ、休日の1日の営業キロの合計が5,550.8キロとなっており、週当たりに換算すると45,975.1キロである。

前頁の検討の結果、増便・ダウンサイ징する営業キロを以下の通り設定した。なお、ダウンサイ징に当たっては、自家用有償旅客運送制度による1種免許運転手を活用することで運行単価が下がるものと仮定した。

図表4-25 増便・ダウンサイ징の営業キロ、運行単価比率の設定

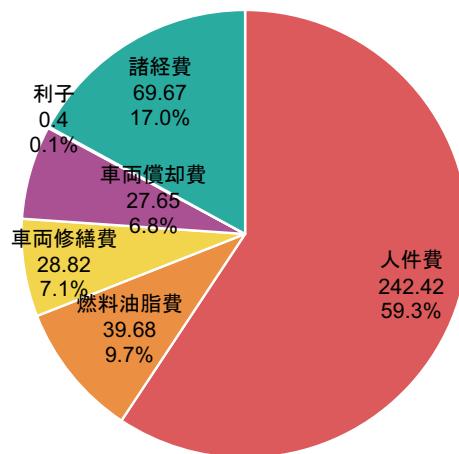
	従前		増便	ダウンサイ징
営業距離	45,975.1キロ	→	850キロ	6,003.0キロ
運行単価比率	100%		100%	75.4%

(参考) 一種免許を活用した際に運行単価の設定

国土交通省「ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価」を見ると、東海ブロックの民営バス事業者の運送原価は以下の通りである。

おいでんバスにおいては、ダウンサイ징を行ってもバス事業者に委託するものと想定するため、人件費以外に大きな変動はないと仮定する。また自家用有償制度で運転手はパートやアルバイトを想定し、人件費が1/2になったとすると、運送原価は75.4%となることが推定される。

図表4-26 東海ブロックの実走行キロ当たりの運送原価（単位：円）



出所：国土交通省「ブロック別実車走行キロ当たりの収入・原価」

⑤シミュレーションの結果

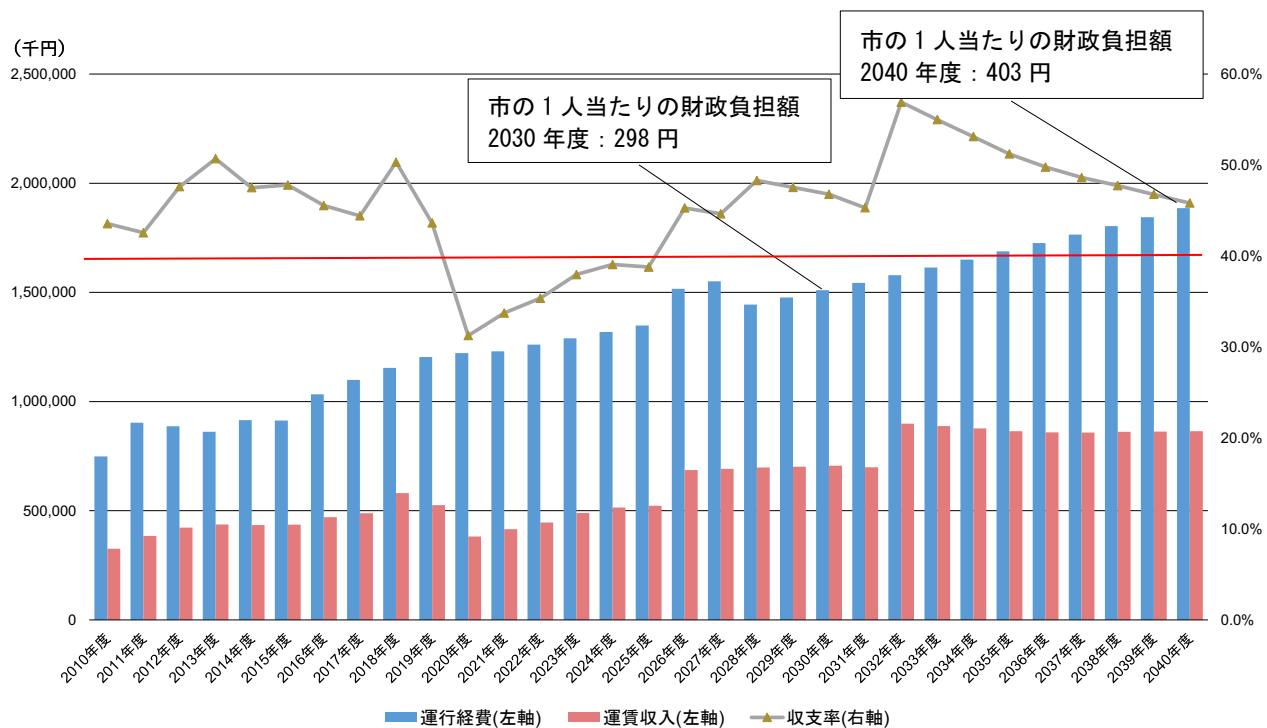
パターン③と比較した場合、便数増・ダウンサイジングを行う 2028 年度以降、運行経費は 8 % 減となった。

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。

しかしながら、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。

パターン④の場合、利用者 1 人当たりの市負担額は、2030 年度に 298 円、2040 年度に 403 円となる。

図表 4-27 運賃収入・運行経費のシミュレーション（パターン④）



第5章 公共交通の課題

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、以下の3つの観点から整理される。

1 日常生活を支える移動手段の確保

(1) 高齢者や高校生などの移動手段の確保 【豊田市の人団】

- ・ 浄水など一部地区では人口増加が予想されている一方で、大半の地区では高齢化・人口減少が進んでいく。山村部においては更に高齢化が進み、自宅からバス停までの移動も困難である人が増えていく。
- ・ 加速する高齢化への対応は勿論、高校生に対しても、その地区で住み続けられるような移動手段の確保が必要である。

(2) バス運行に対する利用者満足度の向上 【一般向けアンケート、高校生アンケート、市民意識調査】

- ・ 基幹バスについて、バスの利用者からはやや不満の意見が見られ、その理由としては「ダメ（便数）」に関する意見が大半であり、これは鉄道に比べ、バスの運行本数が半分以下であることが原因と推測される。
- ・ 運行経費増に対する市民の意見としては、サービスダウンではなく、財政負担増や運賃によるサービス維持・アップの声もある。
- ・ 運行経費が上昇する中で更なるサービス向上は厳しい問題ではあるが、利用者の不満を減少させるための対策が必要である。

2 一層厳しくなる運行事業環境への対応

(1) 基幹交通利用者数の確保 【将来利用者数の推計】

- ・ おいでんバスの将来利用者数を推計したところ、2030年度をピークとして減少傾向が示された。一部増加する路線はあるものの大半の路線で減少傾向が予測されている。

- ・ 地域拠点間の連携を支えていくうえで、基幹交通ネットワークを維持していくためにも利用者数を維持する対策が必要である。

(2) 慢性的な運転手不足への対応 【事業者ヒアリング、将来運転手数推計】

- ・ どの事業者からも慢性的な運転手不足に関する意見が見られ、現段階でも、必要人数に対して2割ほど不足しているとのことである。
- ・ 現状のまま特段対策を実施しなかった場合、今後15年で45%減少する可能性が示された。
- ・ 担い手の確保・定着に向けて、就労環境の改善や、運転手の待遇改善に更に取り組む必要がある。
- ・ 未経験者などを対象とした新たな担い手の確保に向けた、就労支援についても取り組む必要がある。

(3) 運行の効率化（山村部の運行を担う交通事業者の確保）【事業者ヒアリング】

- ・ これまで運行経費は増加傾向であったが、更なる人件費上昇や燃料費高騰は避けられない。
- ・ 山村部の利用者僅少路線を中心に、大型二種免許運転手以外での運行や、公共ライドシェア等の導入も検討していく必要がある。

3 地域交通の役割の再認識

(1) 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」）

- ・ これまでの検討から、利用者数（需要）の減少よりも運転手不足と運行経費増により、サービス提供者（供給）の方が早く危機に瀕することが示唆された。
- ・ 公共交通を縮小させないためにも、利用者である市民に対し『公共交通に乗って維持する』意識づけとなる取組を行う必要がある。

(2) 自治体と運行事業者の更なる連携強化

- ・ 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してきている。
- ・ 人材確保や運行効率化に向けては、更なる行政支援（ヒト・モノ・カネ）と合わせて、運行事業者と連携を強化していく必要がある。

(3) 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

- ・ AI オンデマンド交通や MaaS などの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している。
- ・ こうした技術を活用し、交通の利便性を高めることでお出かけ機会を増やしていくとともに、（仮称）ミライの都市づくりマスターplan等における本市の魅力を向上させる施策と連動した公共交通システムの検討が必要である。

第6章 基本的な方針、目指す姿

第6章 基本的な方針、目指す姿

1 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、基本方針を以下のとおり設定する。

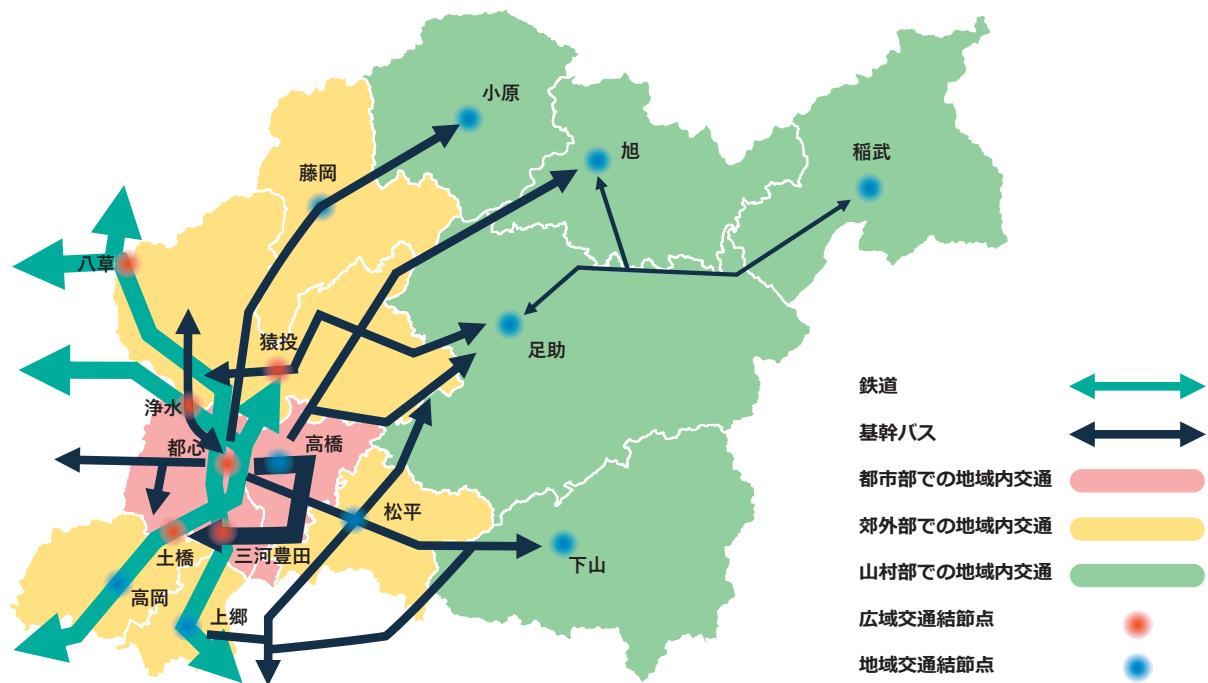


2 目指す姿

(1) ネットワーク

上位計画のまちづくりの将来像に連動し、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。

図表 6-1 今後のネットワーク



(2) おいでんバスのサービスレベル

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。

図表 6－2 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	

※本計画においてもこれまでのサービスレベルを踏襲する方向であるが、おいでんバスの収支シミュレーションのパターン④の結果を参考に、一部路線ではサービスレベルを落として他の交通手段で補っていく検討も進めていく。

(3) おいでんバスの運賃制度

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、利用者への負担が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。

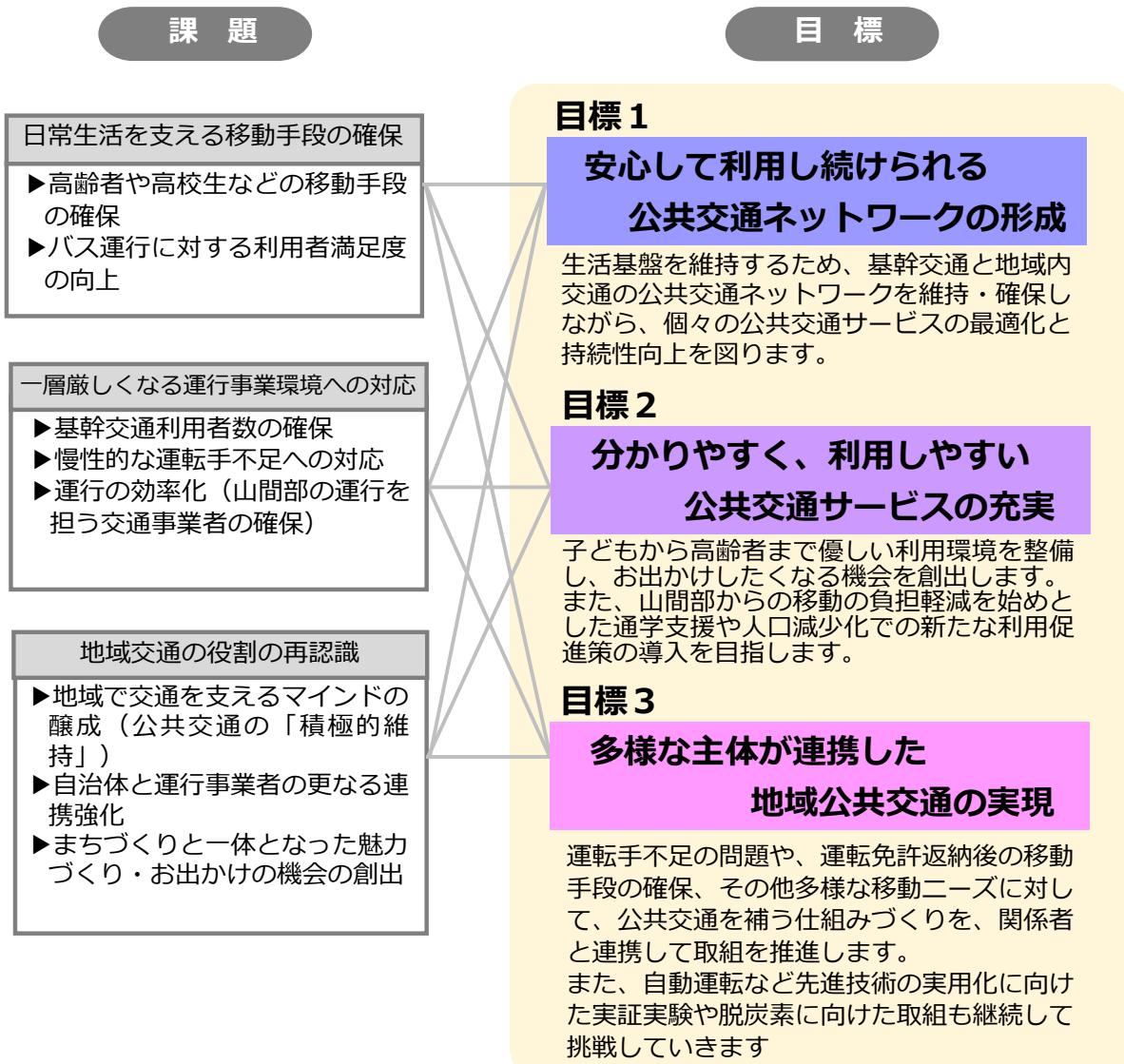
第7章 計画の目標、目標達成のための施策等、評価指標

第7章 計画の目標、目標達成のための施策等、評価指標

1 計画の目標

第5章で整理した公共交通の課題を受け、以下の3つの目標を設定する。

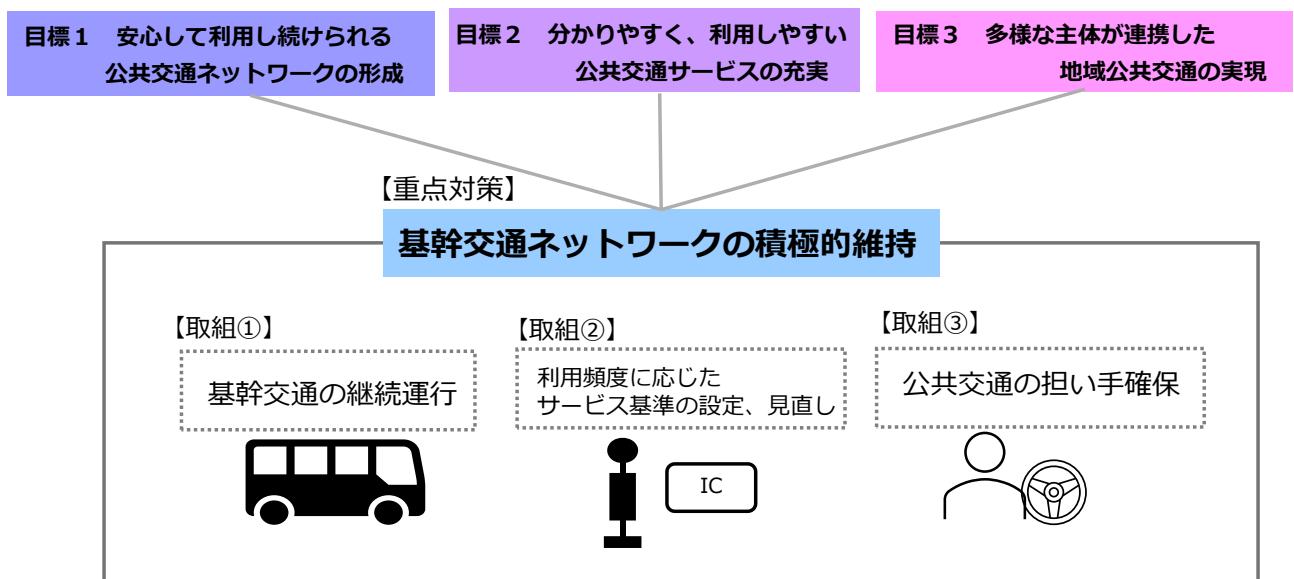
図表7－1 公共交通の課題と設定された目標



目指す姿にあるとおり、本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7－2 基幹交通ネットワークの積極的維持に向けた取組



2 各交通手段の位置づけ

(1) 基幹交通

旅客の大量・長距離の輸送に適することから、主要拠点を結ぶ重要な幹線ネットワークを構築し、主に通勤・通学の移動需要に対応している。豊田市においては、鉄道、基幹バスがその役割を担っている。

① 鉄道

豊田市には名古屋鉄道線、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、豊田市の南北軸における移動を支えている。

② 基幹バス

豊田市にはおいでんバス、名鉄バスがあり、市内外の拠点間を結び、豊田市の都心を中心に放射線状の移動を支えている。

(2) 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行い、高齢者の買い物や通院などの日常生活の移動を支えている。

① 地域バス・地域タクシー

地域バスは主に中学校区ごとにあり、地域内の移動を支えている。

地域タクシーは地域バスの代替として、地域内の移動を支えている。

② 一般タクシー

交通事業者が自ら運行するサービスで、豊田市内の全域における個々の様々な移動需要に対応するものである。

③ 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法人が主体となり、住民等が自家用車を使用することにより、住民の移動手段を確保するものである。

④ 共助交通

交通事業者のサービスが成立しにくい地域等において、地域の住民が運転の労力（住民が自家用車を使用して移動）あるいは資金を提供することにより、住民の移動手段を確保するものである。

図表 7－3 各交通手段の位置付け

交通手段		役割
基幹交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 主要拠点を結ぶ重要な幹線ネットワークを構築し、主に通勤・通学の移動需要に対応。 市内外の拠点間を結び、豊田市の南北軸における移動を支えている。
	基幹バス	<ul style="list-style-type: none"> 主要拠点を結ぶ重要な幹線ネットワークを構築し、主に通勤・通学の移動需要に対応。 市内外の拠点間を結び、豊田市の都心を中心に放射線状の移動を支えている。
地域内交通	地域バス 地域タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 少量・個別輸送で基幹交通を補完し、主に中学校区ごとの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っている。 高齢者の買い物や通院などの日常生活の移動を支えている
	一般タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が自ら運行するサービスで、豊田市内の全域における個々の様々な移動需要に対応するもの。
	公共ライドシェア	<ul style="list-style-type: none"> 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法人が主体となり、住民等が自家用車を使用することにより、住民の移動手段を確保するもの。
	共助交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者のサービスが成立しにくい地域等において、地域の住民が運転の労力（住民が自家用車を使用して移動）あるいは資金を提供することにより、住民の移動手段を確保するもの。

3 施策・取組、重点対策

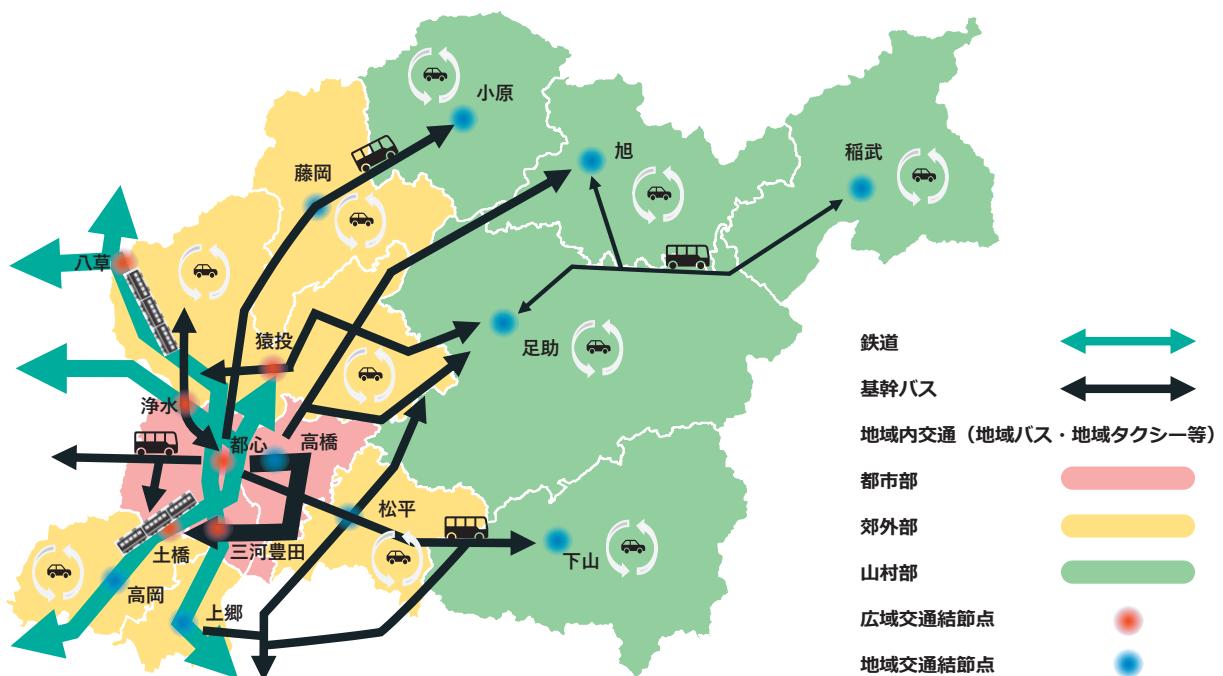
前述の3つの目標に基づき、以下の施策・取組を講じる。

個々の施策については、p146からp151において言及する。

施策1 基幹交通の維持・改善

【取組】 基幹交通ネットワークの維持のために、鉄道、基幹バスの運行を継続します。
なお、利用実態に合わせて、ダイヤの見直しを行います。

図表7-4 鉄道、基幹バスの運行継続によるネットワーク維持

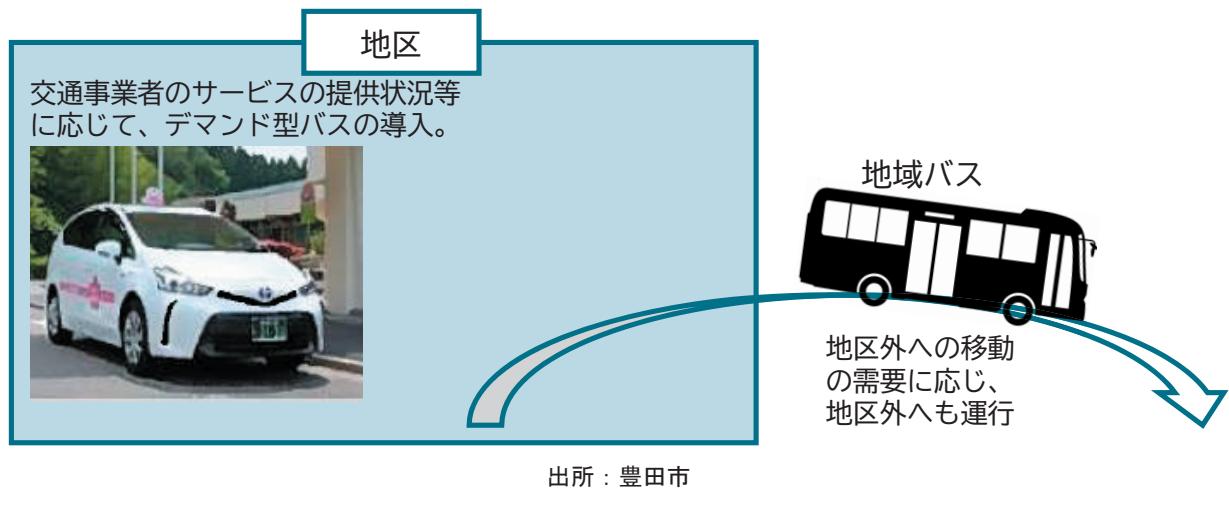


施策2 地域内交通の維持・改善

【取組】 地域特性に応じた運行形態に変更します。

利用実態に合わせて、運行の見直しを行います。

図表7-5 地域特性に応じた運行形態



施策3 交通結節点の機能強化

【取組】 公共交通結節点や主要なバス停における待合環境を整備します。

交通結節点におけるバリアフリー化を進めます。

パーク & ライド駐車場の運営を行います。

図表7-6 バス停における待合環境整備のイメージ



出所：豊田市

施策4 分かりやすい情報発信

【取組】 乗り換え案内等のサインを充実させます。

来訪者に対する案内を分かりやすくします。

図表7-7 京都市駅前バスのり場のバスのり場総合案内板



出所：京都市「京都市バスにおける系統番号について」

施策5 公共交通で通学・外出しやすい環境づくり

【取組】 イベントや通勤・通学における広告等で、鉄道、バス、タクシーの利用を促進します。

バス通学定期券購入者に対し、補助します。

図表7-8 こどもmanaca おでかけキャンペーン（名古屋鉄道）



出所：名古屋鉄道資料

図表7-9 パークアンドト雷イン（名古屋グランパス）



出所：名古屋グランパス資料

施策6 運賃制度の見直し

【取組】 繼続可能な運行のために、社会情勢・利用状況等に応じ、おいでんバスの運賃制度を見直します。

※物価・賃金等の上昇等により運行費用が増加する場合には、それに応じた運賃制度を検討します。

※多頻度での利用者には、今後も多く利用していただけるようなお得なメニューを用意します。

施策7 運転手確保や働きやすい環境づくり

【取組】 運行事業者に対し支援するとともに、外国人等の新たな人材の活用を促進します。

運行を効率化させるとともに、他分野との連携を促進します。

図表7-10 特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要

	バス	タクシー	トラック
・受入れ見込数	2.45万人		
・主な業務内容	①運行業務 ②接遇業務	①運行業務 ②接遇業務	①運行業務 ②荷役業務
・技能水準	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(バス)(※2)	①第二種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(タクシー)(※2)	①第一種運転免許(※1) ②特定技能評価試験(トラック)(※2)
	※1 日本国内で運転免許を取得するための手続き等に要する期間については、在留資格「特定活動」(バス運転手及びタクシー運転手については1年・更新不可、トラック運転手については6ヶ月・更新不可)で在留を認める。 ※2 特定技能評価試験は各業界団体及び実施者である(一財)日本海事協会において準備。		
・日本語能力	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3	・日本語能力試験N4 若しくは ・日本語基礎テスト 合格
・受入れ事業者の要件	・「働きやすい職場認証制度」の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」 又は「Gマーク制度」の認証取得 等

出所：国土交通省「特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要」

施策8 公共交通を支えるマインド醸成

【取組】 市民や関係者とともに、地域交通を考える機会を充実させます。

図表7-11 四国四県において実施されたイベント



徳島県
「ミニゲーム」や
「バスへのお絵かき」など
バスに親しむことができる
イベントを開催！

香川県
香川県内のバス、鉄道、
タクシー、空港会社が集合！
お子様が楽しめる催しも
盛りだくさん！

愛媛県
愛媛県内のバスや
タクシー車両が集結！
ご家族で楽しめる
イベントも満載！



高知県
高知の公共交通をテーマに
した、写真、川柳、絵画を募集！
優秀作品には賞品をプレゼント！
(受賞者以外もWチャンスあり)

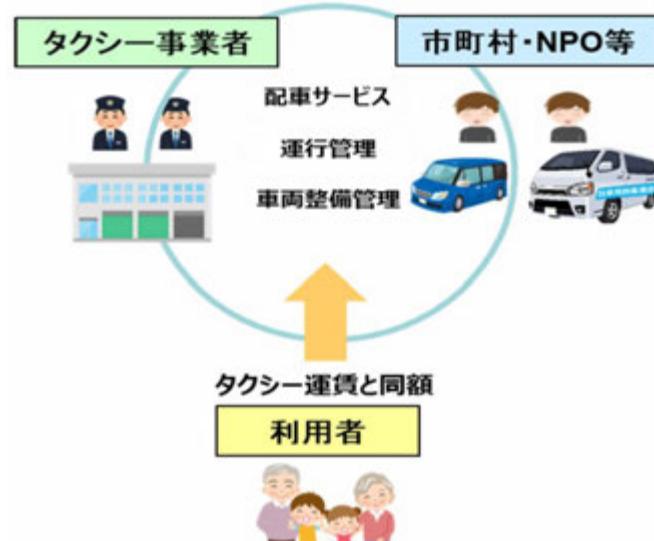
出所：四国公共交通利用促進協議会「公共交通利用促進キャンペーン2022」

施策9 地域主体の共助交通の推進

【取組】 共助交通の取組に対する補助を行います。

公共ライドシェア等の新たな移動手段を支援します。

図表7-12 公共ライドシェアの仕組み



出所：国土交通省「日本版ライドシェア、公共ライドシェア等について」

施策 10 先端技術の利活用や環境配慮

【取組】 AI やデジタル技術、自動運転等の先進技術の導入や実証を促進します。

脱炭素・水素社会につながる車両の導入を進めます。

図表 7－13 先端技術の利活用や環境配慮を目的に導入された自動車

＜自動運転車＞

＜燃料電池車＞



出所：豊田市

4 評価指標

本計画における目標達成状況を評価するための指標として、図表7-14のとおり評価指標を設定する。また、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7-15のとおり「確認指標」を設定する。

図表7-14 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 (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)
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7-15 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 (補助金含む)	45.4%	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)

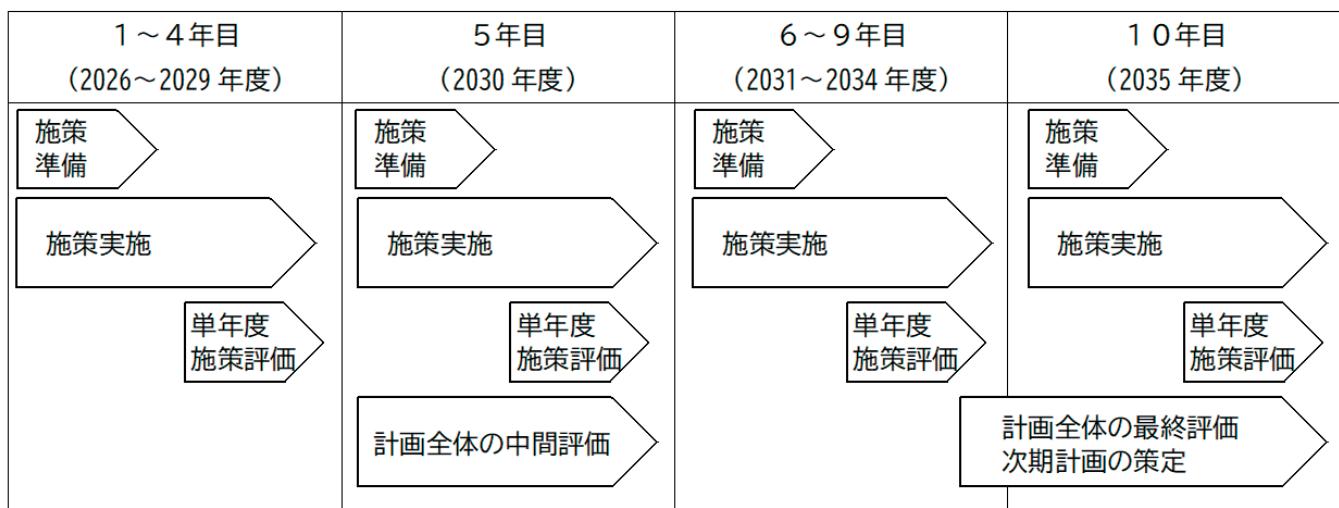
第8章 目標の達成状況の評価

第8章 目標達成状況の評価

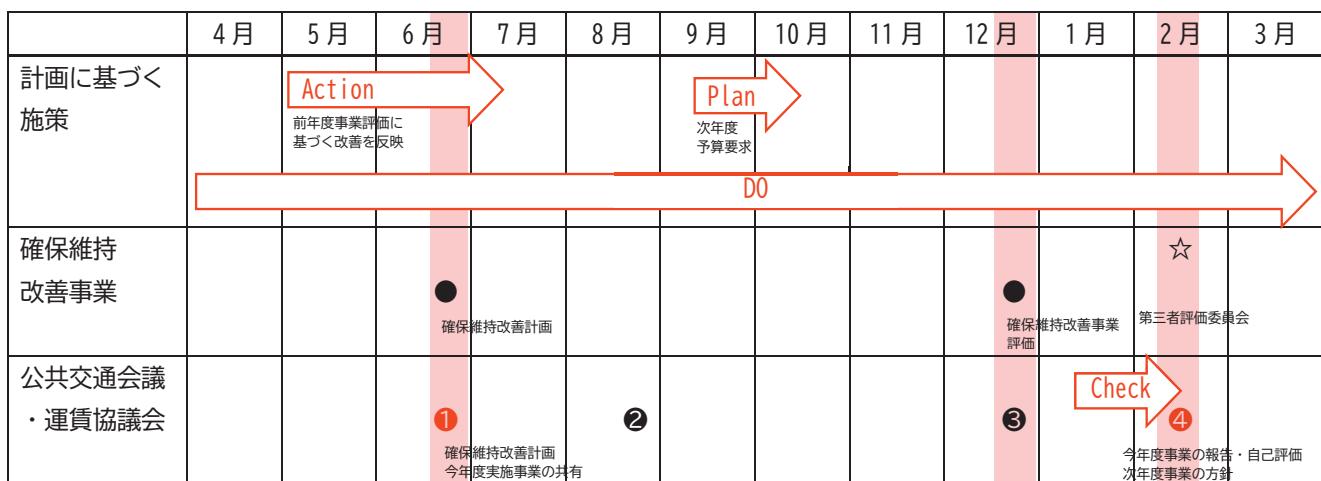
本計画は、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進捗管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す、PDCAサイクルの考え方により推進していく。

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8-1 年間単位の進捗管理、評価スケジュール



図表8-2 月間単位の進捗管理、評価スケジュール



調查研究委員会名簿

調査研究委員会名簿

委員長	山岡 俊一	豊田工業高等専門学校環境都市工学科 教授
委 員	福本 雅之	名古屋大学客員准教授
	上原 真人	名鉄バス株式会社運輸本部交通企画官
	福士 謙規	豊栄交通株式会社本社営業所長
	田原 孝秀	株式会社オーワ足助営業所長
	上野 由貴	名古屋鉄道株式会社地域活性化推進本部地域連携部交通 サービス担当アシスタントマネージャー
	中根 史生	愛知環状鉄道株式会社運輸部企画管理課 係長
	加藤 水竹	愛知県タクシー協会 豊田支部
	稻吉 康介	豊田市都市整備部交通政策課長
	黒澤 友博	一般財団法人地方自治研究機構 法制執務部長兼研修部長

事務局	鳴 和典	豊田市都市整備部交通政策課副課長
	愛川 遼	豊田市都市整備部交通政策課担当長
	山田 真未	豊田市都市整備部交通政策課主査
	山本 史門	一般財団法人地方自治研究機構 主任研究員
	岩渕 諒	一般財団法人地方自治研究機構 研究員

基礎調査機関

近藤 洋平	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 主任研究員
松本 義正	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 研究員
菱川 貴之	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 研究員

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

—令和7年3月発行—

豊田市 都市整備部 交通政策課

〒471-8501

愛知県豊田市西町3丁目60番地

電話 0565-34-6603

一般財団法人 地方自治研究機構

〒104-0061

東京都中央区銀座7-14-16 太陽銀座ビル2階

電話 03-5148-0661 (代表)



この印刷物は、印刷用の紙へ
リサイクルできます。