

中部様式

令和2年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

豊田市地域公共交通活性化協議会

平成17年8月29日設置

フィーダー系統 平成31年6月21日 確保維持計画策定等

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
<p>引き続き、各路線ごとの定量的及び定性的評価の取組を進め、利用促進に努めるほか、「豊田市公共交通基本計画」の目標である利便性の高い公共交通網の構築に向け、地域住民のニーズを反映した改善に取り組むことを期待する。</p>	<p>稲武地域バス 毎年、取組に対する自己評価を行い、利用促進策を検討・実施している。時刻表の配布、高齢者へのバス無料乗車券配布のほか、地域バスの安全利用のきっかけづくりとして稲武こども園親子を対象とするバス乗車体験及び交通安全教室を実施した。</p>	<p>住み慣れた地区で、高齢まで暮らすことができるように「安全・安心」な移動ができるよう、現路線を維持・改善する。利用者数が目標未達であったため、回数券の販売を促進するなどして利用者数の増加に努める。</p>
	<p>藤岡地域バス 毎年、取組に対する自己評価を行い、利用促進策を検討・実施している。イベント時に地域バスのPRブースを設けたり、回数券の補助により、普段あまり利用しない人に地域バスを周知することができた。また、地域バス運営協議会が中心となり、学生から高齢者まで幅広い年代層の意見を聴き、地域バスの利用を阻害する要因を洗い出すことができた。</p>	<p>地域バスの利用を阻害する要因を長期的に解決を図るものと短期的に解決を図るものに分け、地域住民の意見を反映させながら解決策を見出していく。また、地域のイベント等を通して引き続きPR活動を行い、地域住民に親しまれる地域バスのあり方を考えていく。</p>

- **地域の特性と背景**

- ・ **都市と山村**を有する広大な市域（918km²）、**自動車に大きく依存した移動状況**(分担率72%)
- ・ **鉄道、基幹バス、そして住民が運営に参加した地域バス**による多核ネットワークの構築

- **めざすべき姿**

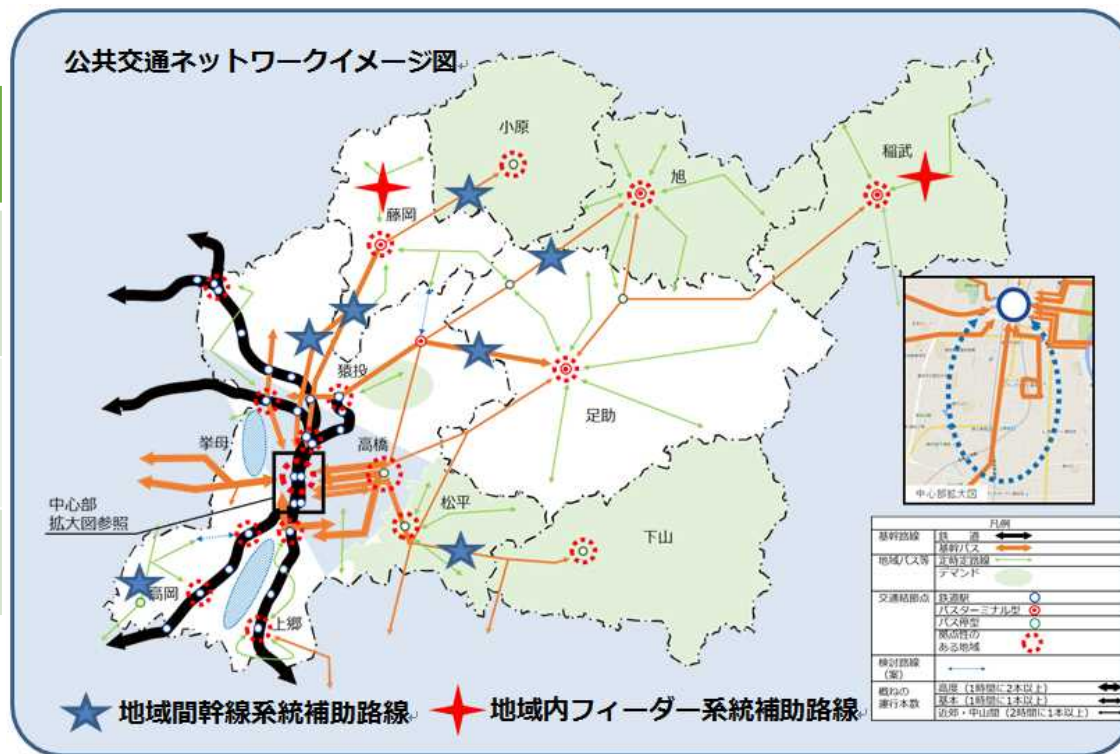
様々な暮らし方を質の高い多様な移動で支えるまちの実現

- **計画の期間**

平成28年度から令和7年度の10年間

- **計画の目標値**

	公共交通 利用者数	バス 利用者数
基準年 (H26)	74,985人/日	13,281人/日
目標年 (R7)	92,000人/日	17,000人/日
増加率	約23%	約28%



- **計画の基本方針**


I 公共交通ネットワークの形成 II 持続可能な公共交通確保 III 移動環境の多様性の創造

3.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容 (Do)

● 評価期間における目標を達成するための主な事業

● は地域間幹線系統路線含む取組み

★ は地域内フィーダー系統含む取組み

事業	取組内容	時期	対象路線
コロナ禍における 利便性、 安全性の確保	定期券の払い戻し 特別対応	R2.3～	● おいでんバス、地域バス全路線
	車内消毒や換気、乗務員のマスク着用	R2.2～	● おいでんバス、地域バス全路線
	出荷できなくなった「山菜」を 貨客混載で臨時運搬	R2. 4～5	快速いなぶ
観光利用者に対する利便性の向上  	観光型MaaS として「とよた1DAYパス」「ENJOYとよたパス」(一日乗車券)の販売 ⇒販売数135枚	R1. 9～10	● おいでんバス全路線 名鉄バス (豊田市内のみ)
	市内全路線がグーグルマップで検索可能 オープンデータ化の実施	H31.4 ～	● 全路線
	キャッシュレス決済システム 「PayPay」導入	R2.2～	快速いなぶ
	小原四季桜(1日5便増便)、香嵐渓シーズンの多客対応の継続実施	R1.11	● 小原・豊田線
	車内Wi-Fi環境整備	R1. 9～11	● さなげ・足助線 ● 小原・豊田線
	バスで観光地へ来訪した人への特典付与		● おいでんバス一部路線 ★ 藤岡地域バス
	先進的な環境技術の導入	燃料電池バス「SORA」の導入	R1.9～

3.目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容 (Do)

事業	取組内容	時期	対象路線
地域・利用者との共働	特定非営利活動法人豊田ハンディキャブの会（車いす利用者とのコミュニケーション研修の実施） 中部運輸局長表彰受賞	R1.10	
	地域バス運営協議会運営 地域住民による運行改善の検討、実施		全地域バス (★稲武地域バス・藤岡地域バス)
通学の利便性向上とMM	足助高校カリキュラムに合わせた追従便の実施	随時	●さなげ・足助線
	稲武こども園親子を対象とするバス乗車体験及び交通安全教室		★稲武地域バス
交通結節点整備及び運用	稲武地区どんぐりの里バスターミナル整備、運用	H30.4～	稲武・足助線 ★稲武地域バス
	藤岡支所結節点整備	R2.4～	●藤岡・豊田線 ★藤岡地域バス



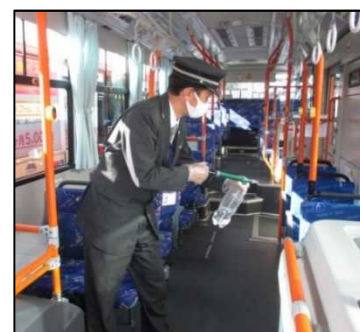
【燃料電池バスSORA】



【地域バス運営協議会】



【豊田ハンディキャブの表彰】



【車内消毒の様子】



【貨客混載】

●計画全体目標の達成状況 (公共交通・バス 1日あたりの利用者数)

	基準年(H26)	H28実績	H29実績	H30実績	R1実績	目標年(R7)
公共交通利用者数	74,985人	82,258人	85,790人	87,601人	89,667人	92,000人
バス利用者数	13,281人	13,973人	14,592人	14,691人	15,614人	17,000人

●達成状況の評価

1 基本方針の評価 ※令和2年に評価アンケートを実施 (() 内は計画策定時の数値)

(1) ネットワークの形成 ⇒ 公共交通のみ利用で①通勤通学ができる人の割合 41.2% (43.1%)
 ②通院 57.8% (60.8%) ③買い物 42.5% (45.5%)

(2) 持続可能性 ⇒ バス運営の収支率(目標40%以上 **令和元年実績41.6%**)
 市民一人当たり年負担額(目標2,300円 **令和元年実績2,189円**)

(3) 移動環境の多様性 ⇒ 日常生活で使える公共交通手段の種類 0.72 ポイント(0.814ポイント)

2 路線ごとの評価 (バス事業評価システム)

【収支率・利用率の水準】

【定量指標】	【利用率】 1日平均利用者数6.1人以上	
	水準クリア	水準以下
【収支率】 基幹バス(4/10) 地域バス(1/10)	水準クリア	水準以下
	現行サービス維持・拡充	利用促進策の充実
	水準以下	運行サービス・内容の確認
		適切なサービス検討

		R1 基幹バス	
基幹バス	【チェック2】沿線人口に対する1日あたり利用者数(6.1人以上)		
	NG	OK	
【チェック1】運行経費に占める負担割合(40%以上)	OK	豊田・渋谷線 保見・豊田線 ト山・豊田線	上橋・豊田線 藤岡・豊田線(西中山) 小原・豊田線
	NG	藤岡・豊田線(加納) 旭・豊田線 稲武・足助線 加・足助線	さなげ・足助線 中心市街地玄関口バス

		R1 地域バス	
地域バス	【チェック2】沿線高齢者に対する1日あたり利用者数(6.1人以上)		
	NG	OK	
【チェック1】運行経費に占める負担割合(100%以上)	OK	高岡地域バス	
	NG	下山地域バス 足助地域バス 上郷地域バス 小原地域バス 保見地域バス 水源東バス 旭地域バス 石野地域バス	稲武地域バス 松平地域バス 藤岡地域バス

●地域間幹線系統補助対象路線の評価 (R1.10～R2.9)

新型コロナウイルス感染症の影響を受け、全路線共通して利用者数は目標未達

系統	収支率	利用者 (目標)	利用者 (実績)	状況	利用状況の考察と今後の方針
藤岡・豊田線 (加納)	25.0%	101,784	80,410	未達	・藤岡地区からの高校通学や福祉施設通所等日常利用が多い ⇒観光地(猿投山)等と連携した利用促進を検討
小原・豊田線	38.3%	199,638	157,711	未達	・小原・藤岡地区からの高校通学・通勤路線 ・秋の観光シーズンには観光利用も多い(小原四季桜) ⇒四郷の区画整理事業に伴うバス停新設を検討
藤岡・豊田線 (西中山)	47.9%	117,354	91,734	未達	・藤岡地区からの高校通学・通勤路線 ⇒四郷の区画整理事業に伴うバス停新設を検討
旭・豊田線	20.8%	91,817	77,248	未達	・接続バス停での乗継利用者増加 ・旭・足助・石野方面からの高校通学路線。市内から足助方面への通学利用も増加 ⇒観光資源を活用した利用促進を検討
さなげ・足助線	23.6%	195,336	169,953	未達	・沿線高校等への通学路線。接続駅、病院利用も多い ⇒利用者の利便性向上のため車両大型化、ダイヤ改正を実施予定
下山・豊田線	37.9%	137,257	120,900	未達	・下山・松平地区からの高校通学路線。通勤利用もあり ⇒松平郷など観光地と連携した利用促進を検討
高岡ふれあい 路線②	31.1%	119,839	86,946	未達	・通勤、通学のための鉄道駅(知立・若林)への利用が多い ⇒渋滞を考慮した路線改編、ダイヤ改正の検討

●基幹バス(地域間幹線系統補助対象路線以外)の評価 (R1.10～R2.9)

系統	収支率	利用者(実績)	利用状況の考察と今後の方針
旭・足助線	7.9%	9,014	山村地域の通学・日常利用路線。利用者減少の状況を踏まえた路線改編の検討
稲武・足助線	9.4%	29,274	山村地域の通学・日常利用路線。貨客混載、観光利用により収支率の改善を図る
保見・豊田線	52.6%	329,896	周辺住宅地から鉄道駅への乗継利用者が多い
中心市街地玄関口バス	24.1%	70,264	慢性的な遅延を解消するためのダイヤ改正の検討
土橋・豊田東環状線	43.7%	804,662	通勤利用者が多い。鉄道との乗継の利便性の向上を図る

●地域内フィーダー系統補助対象路線の評価 (R1.10~R2.9)

基幹バス同様、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、全路線共通して利用者数は目標未達

系統	目標 (収支率・利用者数)	実績 (収支率・利用者数)	状況	利用状況の考察と今後の方針
稲武地域バス (デマンド)	1.5% 2,800人	1.3% 2,119人	未達成	・小中学生の通学利用が主であり、人口減少により利用者は減少傾向 ⇒回数券の販売促進など利用者の増加に努める
藤岡地域バス (西市野々線・三箇線)	7.2% 35,000人	7.1% 22,843人	未達成	・小中学生の通学利用が主であり、一般利用は伸び悩んでいる。 ⇒地域バスのPRを強化し一般利用者の増加に努める

●地域バスの実績 (R1.4~R2.3) ※フィーダー路線も含む

系統	収支率	利用者 (実績)	利用状況	系統	収支率	利用者 (実績)	利用状況
松平	6.9%	16,610人	学生利用を除けば減少傾向 高齢者の利用促進を検討	旭	2.2%	3,059人	利用者が限定的
稲武※	9.2%	7,065人		足助	5.2%	5,906人	学生を除けば減少傾向
保見	2.8%	1,897人	高齢者の利用促進、タク シー化を検討	下山	5.9%	9,063人	利用者の意見を取り入 れた利用促進
石野	1.3%	1,728人		藤岡※	19.4%	31,629人	学生利用が中心
上郷	4.6%	8,879人	デマンド化検討	小原	3.6%	4,429人	高齢者利用が中心
水源東	2.0%	1,528人	タクシー実証実験中R2.4~	高岡	32.1%	165,617人	利用者の伸び悩み

●地域バスの現状

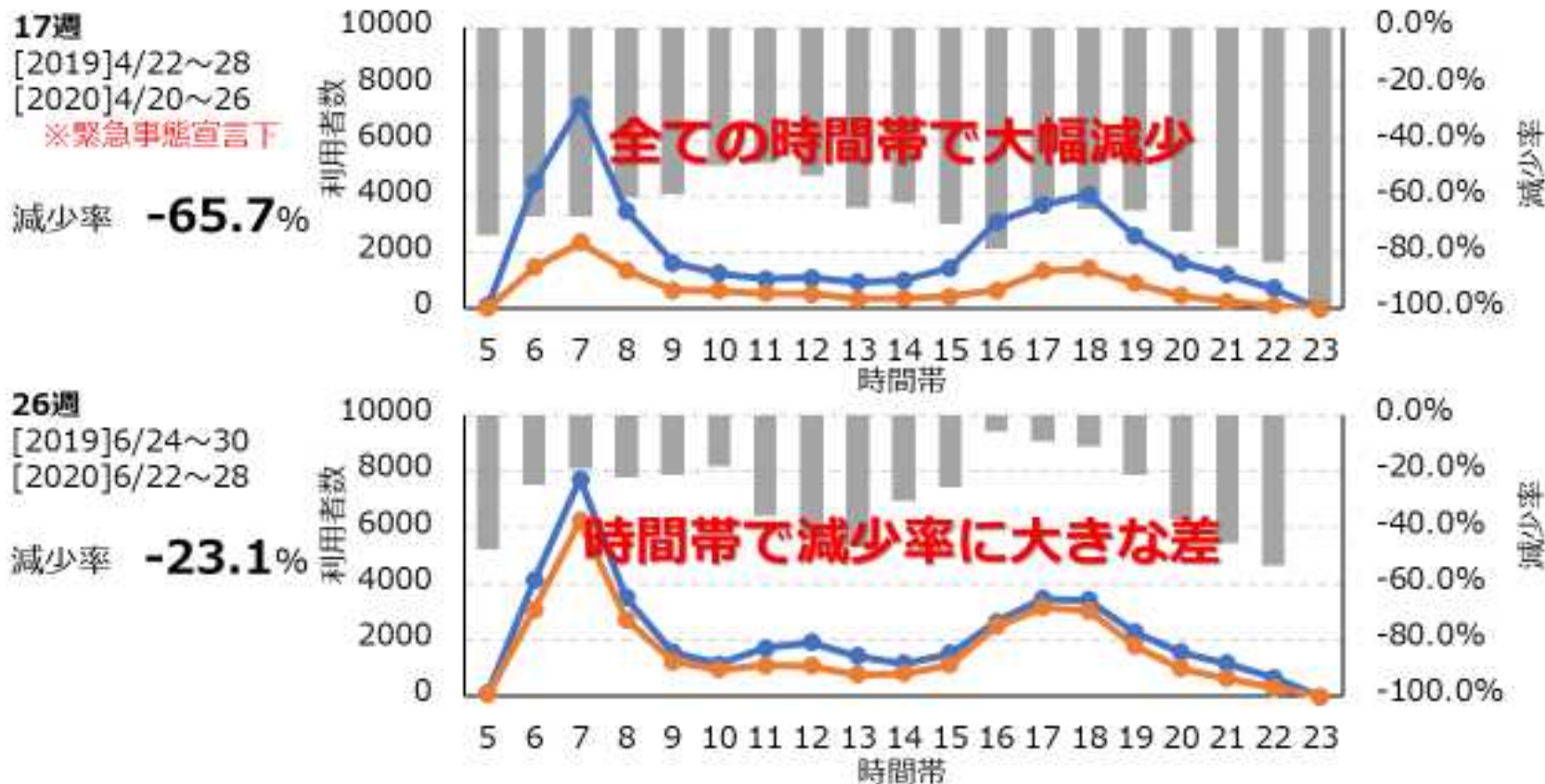
- ・人件費の高騰などによる運行経費の増大に加え、地域の人口減少により利用者が減り収支が悪化傾向。
- ・地域住民からなる地域バス運営協議会で利用促進等を展開しているが、効果は限定的で恒常的な利用増加につながっていない。
- ・バス停まで移動の困難な高齢者が増え、ドアツードアやそれに近い運行形態への意向が必要。

●新型コロナウイルス感染症の影響

- ・基幹バス（とよたおいでんバス）の利用状況を第1回目の緊急事態宣言下と解除後の6月下旬の利用を前年度と比較。
- ・朝夕は、通勤通学利用を中心に回復している（7割減→1～2割減）が、昼間時間帯では回復していない（5～6割減→4割減）ため、対策が必要。

時間帯別利用状況の変化

減少率 2019 2020



とよたおいでんバスICカード利用データを基に名古屋大学福本雅之氏作成

将来にわたり公共交通ネットワークを維持し、地域の移動手段を確保するため、以下の視点での対応を進める。

1 持続可能性

- ・基幹バスサービスの見直し及び地域内移動のあり方について再定義
- ・バス事業（契約方法、事業者選定方法等）の見直し
- ・バス事業評価システム（評価手法、指標、サイクル等）の見直し

2 超高齢社会への対応

- ・高齢者に適した移動手段（デマンドバス、タクシー活用、住民共助の移動等）の導入拡大
- ・高齢者割引運賃の検討
- ・福祉部門との連携強化（タクシー助成、ボランティア移送等）
- ・安全に車を使う施策との連携（安全運転装置補助、小型EV購入補助、里モビサークル等）

3 まちづくり・地域づくりへの対応

- ・都心整備（豊田市駅西口BT整備）に伴うバス路線の再編
- ・立地適正化計画との連携により「コンパクト・プラス・ネットワーク」の推進
- ・山村地域版MaaSとして新たな移動システムの構築

4 先進技術の積極的導入による利便性向上、環境負荷の低減

- ・FCバス、ハイブリッドバス等環境にやさしい車両の導入、運行
- ・自動運転技術の公共交通への導入、MaaSによる移動の利便性向上

5 地域の主体的取組に対する支援

- ・地域で担う自家用運送の導入支援、NPOや民間企業の地域内移動への関わり支援等

6 コロナウィルス感染症への対応

- ・安全安心な運行の継続（換気運行、車内消毒、車内マナー掲示等）
- ・利用回復に向けたモビリティ・マネジメントの検討及び実施

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和2年12月14日

協議会名:豊田市公共交通会議(事務局:豊田市役所交通政策課)

評価対象事業名:陸上交通に係る地域公共交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
豊栄交通株式会社 稲武地域バス	稲武地域全域 (小田木～大野瀬)	①地域が主体となって支える仕組みづくり ・バス運営協議会による、時刻表の作成・全戸配布。 ・地域の協議会と協力し高齢者へ無料乗車券を配布 ・稲武こども園親子を対象とするバス乗車体験及び交通安全教室を実施し、地域バスの安全な利用のきっかけづくりを実施。 ②高齢者の利用に配慮した運行と整備 ・バス停を新設。 ・交通結節点整備により運行ダイヤを改正し、設楽バス発着の変更により、乗り継ぎの利便性が向上した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	今年度の利用者数は2,119人(目標値:2,800人)、収支率は1.3%(目標値:1.5%)であり、どちらも目標値を下回る結果となった。 これは、少子高齢化と人口減少にもよるが、非常事態宣言による高齢者の外出自粛と学校休校による通学児童生徒数の減少が大きな要因と考えられる。 しかしながら、非常事態宣言解除後、利用は昨年度並みに回復しつつあるため、日常生活を送る上で公共交通機関の利用が必要不可欠である人の利用があることが伺える。	コロナ禍においても、バスの運行の安全性を確保した上で、稲武地区での定住促進や地域の活性化を目的に、イベント時に地域バスの利用促進PRを実施する。 また、現在実施している稲武こども園親子安全教室を今後も継続し、交通安全指導やバス乗車体験を通して乗るきっかけづくりをすすめる。 運営協議会の体制を見直し、より地域住民の意見が反映されるよう努める。
豊栄交通株式会社 藤岡地域バス	三箇線 (大平～メグリア藤岡店) 西市野々線 (西市野々～メグリア藤岡店)	①地域でバスを支える仕組みづくり ・藤岡支所の完成に伴い、交通結節点としての整備が行われた。今後は、基幹バスと連携が図れる時刻表を作成するなど、利便性向上に努める。 ②地域住民のニーズを反映した路線への改善 ・地域バス運営協議会の委員が、より地域に密着した意見を運営委員会に反映させることができるよう規約の改定を行った。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	今年度の利用者数は22,843人(目標値:35,000人)、収支率は7.1%(目標値:7.2%)であり、どちらも目標値を下回る結果となった。 少子化の影響が現れていることと、年度末にはコロナ関連の影響により、通学利用者が減少したことが大きな要因と考えられる。また、学生以外の一般利用者が伸び悩んでいることも要因である。 しかしながら、非常事態宣言解除後、利用は昨年度並みに回復しつつあるため、日常生活を送る上で公共交通機関の利用が必要不可欠である人の利用があることが伺える。	利用者の中心が通学に利用する小・中・高校生のため、学生の利用が利用者数に大きく影響している。特に令和元年度末のコロナ関連の影響による休校は地域バスの利用者数に大きく影響している。地域住民に広く利用されるバスにするため、運営協議会の中に、地域バスの利用促進を図るための部会を設け、コロナ禍においても、バスの運行の安全性を確保した上で、引き続き、イベント時に利用促進PRを行っていく。また、地域全体でバスを利用しバスの運行を支える具体的な取組み(広告掲載事業等)を継続するとともに、地域バス運営協議会にて、自治区や高齢者クラブ等の地域団体と連携し、新たな利用促進策の検討・実施に努める。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和2年12月14日

協議会名:	豊田市公共交通会議
評価対象事業名:	陸上交通における地域内フィーダー系統
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>豊田市は、広大な市域に都市部や中山間部が広がり、市民生活の移動手段として自動車が大きな役割を担っている。しかし、これからの超高齢社会や地球温暖化問題などを考えると、自動車に頼りすぎず、誰もが安全で安心に移動でき、かつ交流が促進され、地域の活性化につながる交通体系を確立していく必要がある。</p> <p>豊田市稲武地域バスは、交通空白地域の解消と交通弱者の移動手段を確保し、基幹バス路線に乗り継ぐことで総合病院や高等学校等の施設がある近隣地区へ公共交通を使って移動できるようにするものである。また、近隣地区との移動を可能にすることによって、「都市と農山村の共生」「交流人口拡大による地域の活性化」を図り、地域の活性化を目的とする。</p> <p>藤岡地域バスは、学生、高齢者をはじめとする地域住民の公共交通として、地域内の教育機関、医療機関等への移動を確保するものである。また、基幹バス路線に乗り継ぐことで中心市街地や鉄道駅等への移動を可能にするものであり、地域の交流や活性化を図ることを目的とする。</p>