

とよたおいでんバスの 「業助」による運営と利用促進方策

令和3年度 調査研究事業

『コロナ禍が豊田市の都市交通に与える影響のモニタリング』
に基づく政策提言

主幹研究員 山崎 基浩

【提言】コロナ禍の経験により推進が図られるであろう「働き方の変容」を背景に、基幹バス利用者数の回復を目指した地域公共交通の「業助」運営による維持と利用促進を提案します。

- 基幹バスへの法人支援を制度化（企業が「協賛」する）
→ 現在、市外企業に対しては「企業版ふるさと納税」のメニューが提示されているが市内企業への施策も必要
- バス車内外や停留所で協賛企業の広告等掲示するとともに、**従業員とその家族向けの「乗車券（サブスクリプション等）」を発行**
- 協賛企業の従業員・家族らが安価に利用できる、山村部の空き家等を活用した施設整備
- 併せて、「おでかけ」情報とともに「公共交通の安全性等の理解を得る」ための情報を提供
(e.g. チョイソコに倣い News Letter 発行など)

「業助」による おいでんバス の運営イメージ

行政

- 計画による地域公共交通の確保・維持
- 交通政策としての管理

交通政策の要となる「おいでんバス」の運行主体として管理

とよたおいでんバス

- 市内拠点間の基幹交通
⇒ 山村と都心を結ぶ「おでかけ」交通手段
- コロナ禍で減少した利用者数の回復
⇒ 「非高齢女性」「休日・昼間」の利用
- 産業都市の利点を活かし、地域の企業による協賛で「とよたブランド」の地域公共交通に！

山村活性の取組を加速

従業員と家族が利用できるサブスク乗車券の発行
車内外広告やNews Letter 等で企業をPR

運行経費の支援
従業員の利用

交通事業者

- 安全で安心できる運行

余暇活動・テレワークの場
移住支援

単に協賛金を得るだけではなく、利用促進に繋がるリワードを設定

協賛企業

- CSRの一環として地域のモビリティ運営に協力
- 従業員とその家族の「おでかけ」促進

産業都市の利点

【参考】業助とは？（防災・減災の考え方）

（岐阜大学 高木朗義教授）

就業世代のコミュニティは、地域ではなく職場である

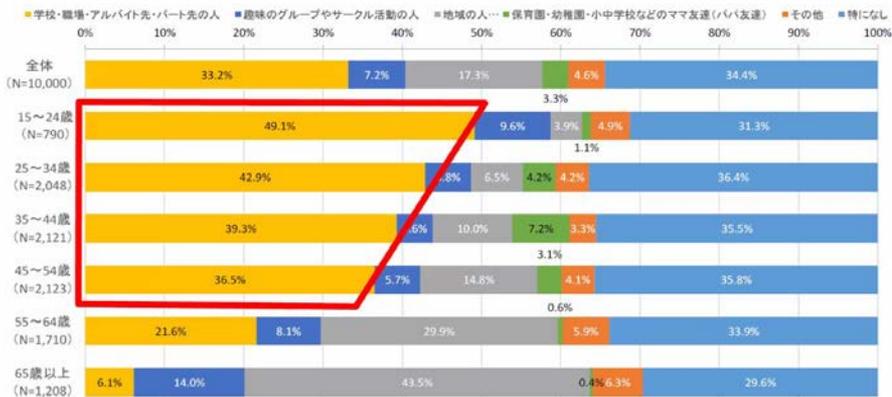


図3 もっとも日常的に意思疎通を行っている人【年齢階層別】

就業世代の殆どがもっとも
日常的に意思疎通を行っている人

= 職場の人
(地域の人ではない)

- 就業世代のコミュニティは「職場」である
⇒ 職場を通じたバス利用促進の可能性
- 防災・減災の取組みでは「自助」「共助」「公助」に加えて「業助」という考え方が必要
⇒ 地域公共交通の運営においても同様の考え方が適用できるのでは？

防災・減災の基本：自助・共助・公助 + 業助



業助とは何か？

- ① 「業助」とは、SDGsの「誰一人として取り残さない」というビジョンの下、企業が業務あるいはCSR（企業の社会的責任）、CSV（共通価値の創造）として防災・減災に取り組むことです。
- ② 防災は「自助」「共助」「公助」を中心に推進されていますが、社会の重要な構成員である企業の防災・減災に関する役割が今まで明確ではありませんでした。そこで、企業の防災・減災の取り組みを「業助」と呼び、社会的に位置付けて展開して行くというものです。
- ③ もちろん、防災・減災に取り組んでいる企業が既に多く存在していることは十分承知しています。
- ④ この「業助」という概念で、企業の防災・減災への取り組みが促進できたら、防災・減災は格段に進むと思います。

地域公共交通を地域の企業が支えている例

チョイソコひさえだ(愛媛県松山市)の事例

1台の場合(円/月)		
収入		
利用会員 月会費	450,000	3,000円/月×150人
協力事業者 月会費	350,000	5,000円/口・月×70口 ※4,200,000円/年
計	800,000	
支出		
タクシー 会社人件費	360,000	3,000円/時×6時間/日×20日/月×1台 9:00~12:00 13:00~16:00(6時間)
車両リース 料金	50,000	ノアウェルジョインを想定 1台
燃料代	50,000	「チョイソコひさえだ」経験則 1台分
保険料	20,000	「チョイソコひさえだ」経験則 1台分
オペレー ター料金	168,000	1,200円/時×7時間/日×20日/月×1台 8:30~15:30(7時間)
システム 料金	123,200	アイシン精機(株)既存システム使用料 ※2台まで同額
雑費	28,800	停留所看板設置費用など
計	800,000	

出典: ネットトヨタ瀬戸内 大石 一浩 氏
(チョイソコひさえだ事業 - 久枝地区まちづくり協議会)

チョイソコとは?

全国30自治体様で運行中

- ・地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進に貢献する
デマンド型交通 (※) **高齢者対応に秀でたコールセンターを自社にて保有**
- ・従来のデマンド型交通と異なり、**民間企業が事業主体となり、エリアスポンサーによる協賛を得ることで採算性を向上**
- ・単なる運行のシステム提供に留まらず、**高齢者の健康増進につながる外出促進の“コト”づくりを推進**
運行開始後も地域と共に利用促進につながる施策を継続

シンボルマーク

チョイソコまで、ごいっしょに



~チョイソコの想い~

シンボルマークに表現されている「チョイソコ」の各文字は老若男女な人を表し、利用者の多様性を表現しています。多様な人が乗り合わせる移動により、外出を楽しみ、健康増進につながる... そのような世の中を実現していきたいと考えます。

自治体名入り

車両デザイン



- 利用料金月額3,000円(デマンド乗り放題)に加え、53の地元事業者から月額5,000円の協力金を集め、自治体負担ゼロで運営
- 「久枝地区まちづくり協議会」が運行主体、カーディーラー(ネットトヨタ)が予約配車業務を請ける
- 「おでかけ先」たる商店や娯楽・飲食店だけではなく、利用者にとって「用事が無い」事業所もCSRの一環として協力

自動車産業を中心とした多くの民間企業が立地する「産業都市」の利点を活かして…

着目する背景と課題

研究で得られた
知見と課題

コロナ禍による「おでかけ」減少

- 公共交通利用の減少回復
- 利用者の安心感の回復

働き方変容の加速

- テレワーク定着と郊外居住意向
- 従業員(+家族)の安全な外出

着目する交通まちづくり政策の課題

基幹バスの利用促進と安定的な運営
+
山村部活性化政策の加速

既往の施策

新たな地域公共交通計画

- 地域バスは「共助」も検討しながら個別少量輸送にシフト
- 基幹バスは交通政策的に維持

山村部の活性化政策

- 中山間地域の定住促進
- おでかけ目的となるコト・モノの創出、関係人口増加の促進

市内の民間企業・法人の
チカラを活かしながら、
課題への対応に臨む

- 「共働によるまちづくりパートナーシップ協定」「つながる社会実証推進協議会」「SDGsパートナー」「歩行者保護モデルカー活動」など、既に民間企業との連携により展開している政策手法を「地域公共交通(基幹バス運営)」に適用

着目する背景と課題

研究で得られた
知見と課題

コロナ禍による「おでかけ」減少

- 公共交通利用の減少回復
- 利用者の安心感の回復

働き方変容の加速

- テレワーク定着と郊外居住意向
- 従業員(+家族)の安全な外出

着目する交通まちづくり政策の課題

基幹バスの利用促進と安定的な運営

+

山村部活性化政策の加速

既往の施策

新たな地域公共交通計画

- 地域バスは「共助」も検討しながら個別少量輸送にシフト
- 基幹バスは交通政策的に維持

山村部の活性化政策

- 中山間地域の定住促進
- おでかけ目的となるコト・モノの創出、関係人口増加の促進

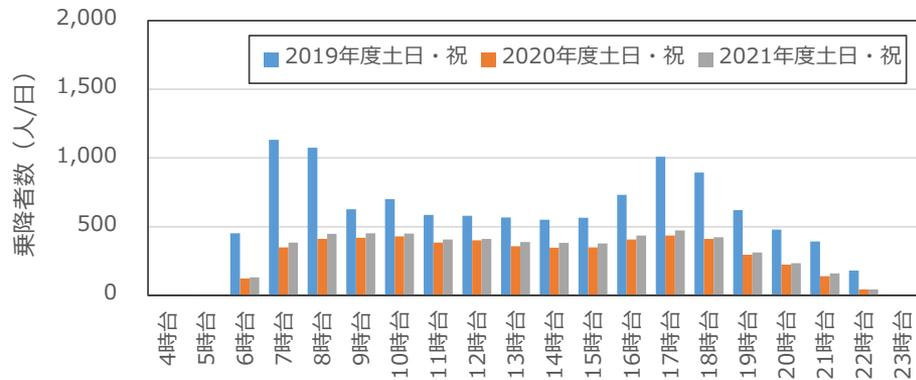
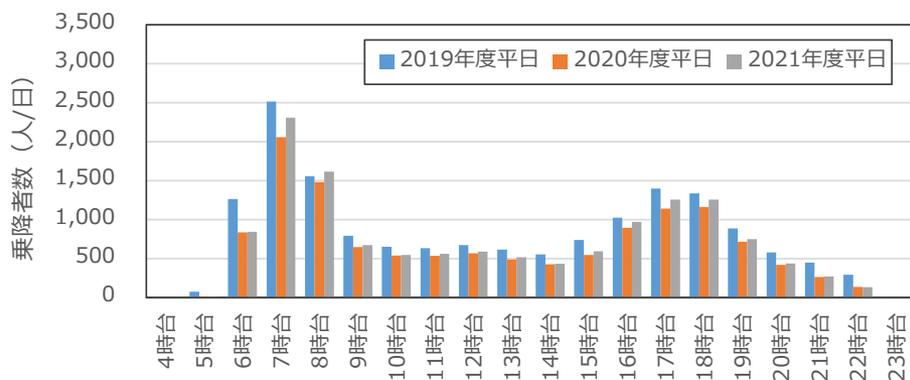
公共交通(おいでんバス)の利用者数 (交通政策課データより集計)

- おいでんバス全体で、2021年9月では2019年9月と比較して73.4%の利用者数
- 土日・祝日の利用者回復が芳しくない

おいでんバスの利用者数の変化(対コロナ前年(2018年1月~2019年12月)同月比)

	2020年												2021年								
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
藤岡・豊田線(加納経由)	100.9%	93.1%	69.4%	39.3%	36.8%	71.3%	69.3%	69.6%	81.4%	85.7%	76.5%	78.0%	72.7%	72.4%	79.5%	80.9%	75.1%	80.5%	77.4%	74.0%	71.9%
小原・豊田線	97.7%	95.6%	66.3%	39.6%	37.6%	75.6%	74.5%	71.2%	79.6%	83.3%	63.1%	73.7%	70.6%	72.9%	77.5%	82.7%	71.9%	80.6%	77.1%	72.7%	74.6%
藤岡・豊田線(西中山経由)	103.5%	93.8%	66.5%	44.4%	36.8%	80.8%	82.2%	78.3%	81.1%	87.3%	73.2%	80.9%	76.0%	78.7%	81.5%	90.4%	77.6%	86.3%	81.1%	79.2%	81.5%
旭・豊田線	114.5%	104.0%	68.8%	37.2%	33.2%	74.9%	72.2%	71.9%	76.5%	78.1%	69.3%	70.0%	74.0%	77.4%	84.9%	88.9%	76.6%	78.3%	75.7%	73.7%	70.8%
豊田・渋谷線	105.7%	101.4%	76.0%	45.5%	41.4%	74.3%	74.2%	65.9%	80.6%	84.5%	75.1%	74.9%	72.7%	76.6%	79.4%	82.6%	73.2%	73.9%	76.2%	70.4%	71.6%
旭・足助線	111.8%	109.0%	59.8%	55.3%	43.8%	104.6%	86.4%	93.4%	106.6%	105.4%	96.3%	87.5%	98.7%	93.0%	94.5%	71.1%	61.0%	74.5%	62.3%	58.9%	75.4%
稲武・足助線	100.7%	96.8%	49.0%	31.0%	34.9%	93.8%	109.1%	104.6%	89.9%	98.7%	94.0%	95.0%	82.4%	83.9%	84.6%	86.4%	74.7%	84.7%	87.0%	63.2%	77.2%
さなげ・足助線	108.5%	97.9%	68.8%	41.6%	41.1%	82.4%	81.9%	85.2%	85.7%	86.9%	74.6%	81.2%	80.6%	82.5%	86.7%	87.0%	78.5%	87.5%	80.7%	77.5%	78.7%
下山・豊田線	108.0%	98.4%	66.0%	35.8%	36.1%	79.4%	80.6%	74.7%	84.1%	86.0%	78.4%	78.8%	76.0%	73.4%	80.7%	81.6%	72.8%	81.6%	81.8%	71.1%	72.1%
保見・豊田線	105.0%	100.5%	79.4%	52.7%	52.4%	79.7%	79.1%	74.4%	81.1%	86.7%	81.4%	81.5%	80.9%	80.1%	85.2%	83.3%	78.2%	83.5%	82.0%	78.1%	79.4%
中心市街地玄関口バス	98.9%	102.5%	83.1%	61.8%	66.9%	83.6%	85.7%	78.9%	87.0%	99.4%	90.2%	89.9%	87.8%	92.3%	94.1%	85.2%	85.0%	80.0%	88.5%	74.9%	75.8%
土橋・豊田東環状線	110.7%	100.3%	84.2%	56.2%	40.2%	72.8%	74.6%	61.0%	75.2%	78.5%	74.0%	72.3%	69.9%	70.2%	82.0%	79.0%	65.2%	75.9%	73.3%	68.4%	69.4%
おいでんバス全体	107.0%	99.4%	76.6%	48.7%	41.8%	76.6%	77.0%	69.3%	79.6%	83.5%	75.1%	76.5%	74.4%	75.3%	82.6%	82.2%	72.0%	79.5%	77.4%	72.1%	73.4%

おいでんバスの利用者数の変化(年度毎・時間帯別)



公共交通の利用頻度（個人へのアンケート調査より）

- いずれの手段も趣味・娯楽、通院が概ねコロナ禍前の状況まで回復
- 通勤通学は2/3程度、買い物は2020年7月とほとんど変化がみられない
- 特に65歳以上、ならびに女性において回復が鈍い

		通勤通学			買い物			趣味・娯楽			通院		
		電車	バス	タクシー	電車	バス	タクシー	電車	バス	タクシー	電車	バス	タクシー
全体	2019年12月	3.3	1.4	0.1	0.8	0.5	0.2	1.0	0.4	0.2	0.2	0.1	0.1
	2020年7月	1.1	0.4	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0
	2021年10月	2.2	0.9	0.0	0.3	0.2	0.0	0.8	0.3	0.2	0.2	0.2	0.0
年齢 29歳未満	2019年12月	6.3	2.7	0.1	1.0	0.6	0.3	2.1	0.6	0.4	0.3	0.1	0.1
	2020年7月	2.3	0.7	0.0	0.5	0.1	0.0	0.1	0.2	0.1	0.0	0.1	0.0
	2021年10月	4.4	1.7	0.0	0.6	0.2	0.0	1.8	0.2	0.3	0.3	0.5	0.1
30-64歳	2019年12月	1.9	0.7	0.0	0.7	0.5	0.2	0.4	0.4	0.0	0.2	0.1	0.0
	2020年7月	0.5	0.4	0.0	0.0	0.3	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0
	2021年10月	1.2	0.5	0.0	0.2	0.3	0.0	0.2	0.3	0.0	0.2	0.1	0.0
65歳以上	2019年12月	0.3	0.1	0.1	0.5	0.3	0.2	0.2	0.2	0.3	0.1	0.0	0.0
	2020年7月	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
	2021年10月	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.0	0.0
性別 男性	2019年12月	2.3	0.9	0.0	0.4	0.4	0.2	0.6	0.5	0.2	0.2	0.1	0.1
	2020年7月	0.8	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
	2021年10月	1.7	0.6	0.0	0.3	0.2	0.0	0.5	0.4	0.1	0.3	0.1	0.0
女性	2019年12月	4.3	1.9	0.1	1.2	0.6	0.3	1.6	0.4	0.2	0.2	0.1	0.1
	2020年7月	1.4	0.5	0.0	0.4	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0
	2021年10月	2.8	1.1	0.0	0.4	0.2	0.0	1.1	0.1	0.2	0.1	0.3	0.0

※単位：日/月、6段階（ほぼ毎日～その目的では外出しない）の回答結果を月あたりの日換算で算定

施設利用の安心感（個人へのアンケート調査より）

- 全体的に施設利用の安心感は向上している
- 居酒屋・バー、劇場・映画館等の安心感が大きく改善されている一方で、電車、バスの安心感の改善状況はそれほど大きくない
- 65歳以上、男性では電車、バスの安心感に変化があまりみられない

		買物施設			飲食施設			娯楽施設			学校		公的施設			公共交通		
		デパートや ショッピング モール	スーパー マーケット やドラッグ ストア	コンビニエ ンスストア	飲食店	居酒屋・ バー	オープンカ フェ	体育館	カラオケ ボックス	劇場、映画 館、ライブ ハウス	学校	こども園・ 幼稚園・保 育園	役所・役 場、税務署 などの公共 施設	図書館・博 物館・美術 館	病院・診療 所	電車	バス	タクシー
全体	2020年7月	0.01	0.18	0.06	-0.14	-0.82	0.02	-0.40	-1.04	-0.80	-0.24	-0.29	0.04	-0.03	-0.06	-0.70	-0.74	-0.40
	2021年10月	0.16	0.31	0.24	0.10	-0.60	0.24	-0.08	-0.75	-0.33	-0.04	-0.08	0.17	0.15	0.11	-0.57	-0.56	-0.11
年齢 29歳未満	2020年7月	0.00	0.17	0.06	-0.05	-0.75	0.11	-0.50	-0.94	-0.57	-0.42	-0.49	-0.10	-0.15	-0.19	-0.75	-0.81	-0.51
	2021年10月	0.10	0.37	0.25	0.14	-0.63	0.28	-0.04	-0.49	-0.10	-0.03	-0.10	0.18	0.17	0.02	-0.54	-0.47	-0.07
30-64歳	2020年7月	-0.02	0.22	0.05	-0.12	-0.73	0.00	-0.41	-0.96	-0.83	-0.22	-0.28	0.04	-0.04	-0.16	-0.72	-0.69	-0.37
	2021年10月	0.21	0.28	0.24	0.20	-0.44	0.33	-0.10	-0.73	-0.30	-0.01	-0.05	0.18	0.15	0.13	-0.55	-0.58	-0.13
65歳以上	2020年7月	0.05	0.16	0.07	-0.23	-0.93	-0.05	-0.30	-1.19	-1.02	-0.08	-0.08	0.18	0.08	0.12	-0.62	-0.69	-0.32
	2021年10月	0.19	0.27	0.21	-0.11	-0.78	0.05	-0.11	-1.21	-0.77	-0.10	-0.11	0.13	0.10	0.24	-0.66	-0.68	-0.15
性別 男性	2020年7月	0.05	0.19	0.05	-0.08	-0.68	-0.01	-0.23	-0.96	-0.82	-0.10	-0.09	0.11	0.10	0.04	-0.52	-0.58	-0.22
	2021年10月	0.14	0.24	0.22	0.10	-0.53	0.16	-0.08	-0.87	-0.44	-0.05	-0.04	0.11	0.10	0.13	-0.54	-0.53	-0.06
女性	2020年7月	-0.02	0.16	-0.03	-0.20	-0.97	0.05	-0.58	-1.13	-0.79	-0.40	-0.49	-0.03	-0.18	-0.17	-0.88	-0.91	-0.60
	2021年10月	0.19	0.39	0.25	0.11	-0.68	0.33	-0.09	-0.62	-0.21	-0.02	-0.13	0.24	0.20	0.09	-0.61	-0.60	-0.16

※単位：5段階評価の平均点（安心できる（2点）～安心できない（-2点））

○「利用頻度」と「利用時の安心感」の関係を共分散分析にて解析
 ⇒ 施設利用の安心感が利用頻度に有意に影響していることが明らかとなっている

【参考】中部運輸局の調査結果 (中部運輸局 交通企画課 実施調査)

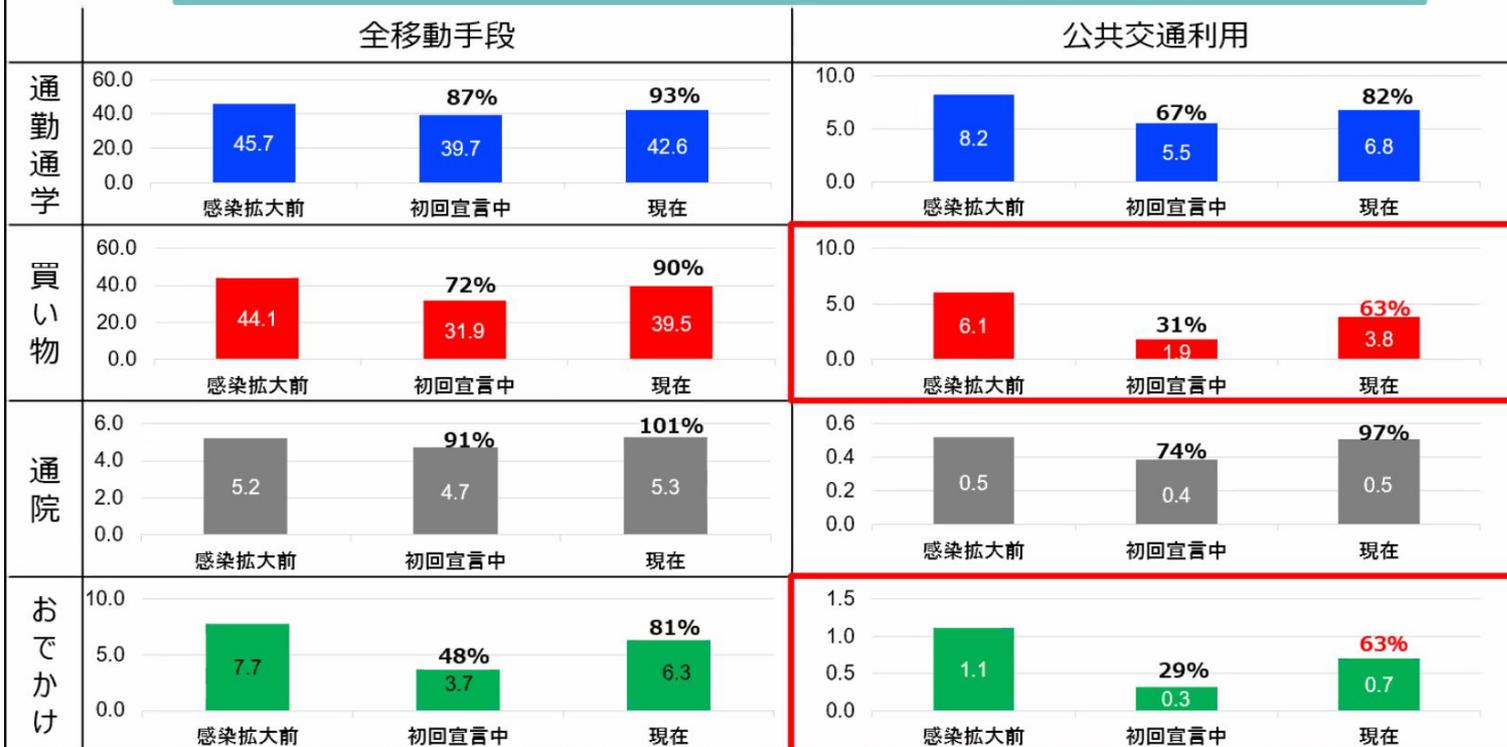
出典：都市計画学会中部支部シンポジウム講演資料

調査結果の概要について【公共交通利用の何が減ったか】②



- 活動目的を問わず全輸送手段より公共交通利用の、また、全輸送手段、公共交通利用ともに「通勤通学」「通院」より「買い物」「おでかけ」の回復が遅れており、かつ感染拡大・緩和の影響を強く受けている。
- 特に、公共交通利用の「買い物」「おでかけ」目的は、いずれも感染拡大前比63%にとどまり、回復の遅れ、影響が強い。

【活動目的別】月当たり総トリップ数の推移 (平休日計：万トリップ/月)



※「おでかけ」は「食事」「娯楽」「地域活動」「習い事」目的の回答の合計。以下同じ。 ※初回宣言中及び現在について、感染拡大前を100とする割合を記載

- 全般的に公共交通利用においてコロナ禍の影響が大きい
- 「買い物」「おでかけ」など自由目的での公共交通利用者の回復が鈍い

【参考】中部運輸局の調査結果 (中部運輸局 交通企画課 実施調査)

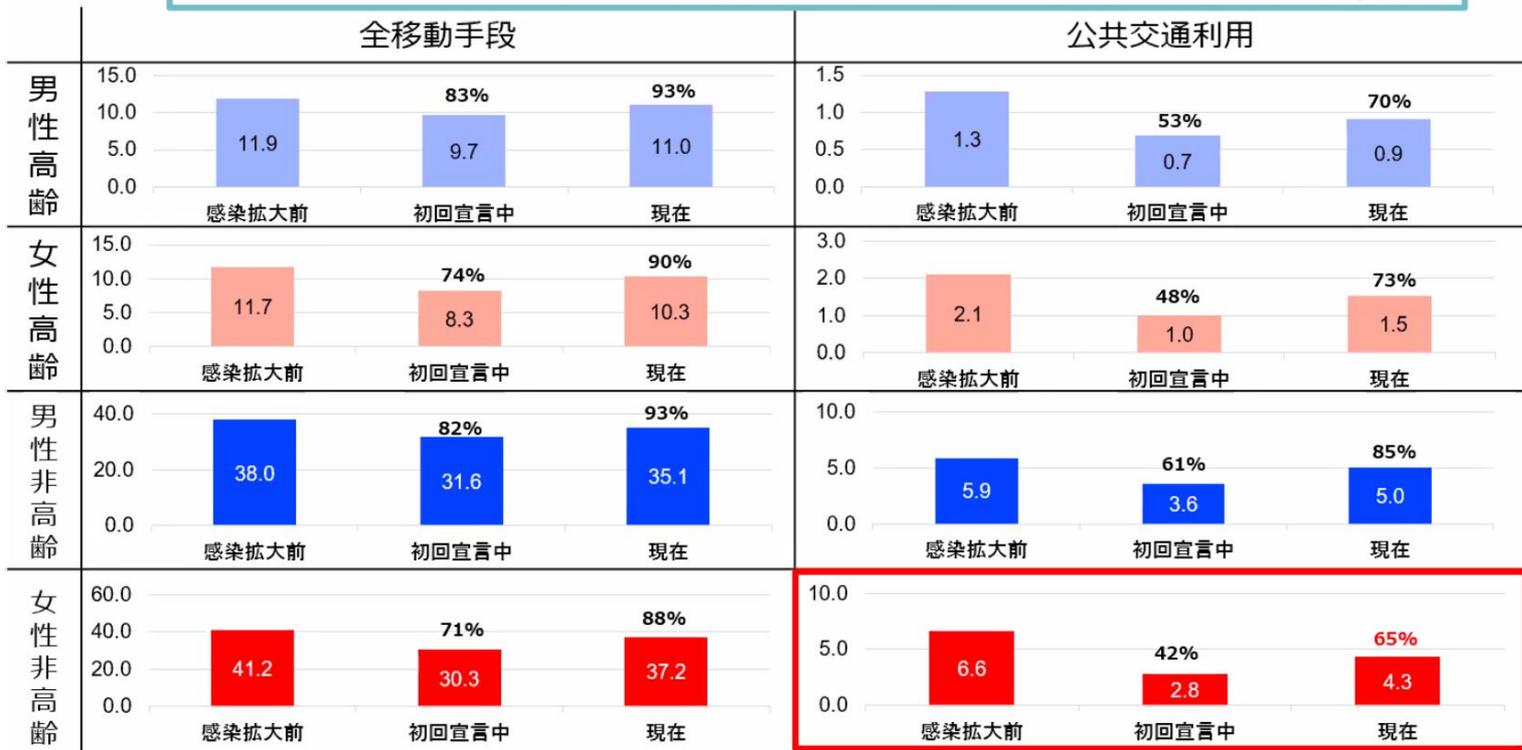
出典：都市計画学会中部支部シンポジウム講演資料

調査結果の概要について【公共交通利用の何が減ったか】⑥



- 男女・年齢層を問わず全移動手段より公共交通利用の回復が遅れており、かつ感染拡大・緩和の影響を強く受けている。
- 公共交通利用では、男女問わず「高齢者」と「非高齢女性」の回復が遅れており、特に「非高齢女性」は、感染拡大前比65%にとどまり、回復の遅れ、影響が強い。

【男女・年齢層別】感染拡大前から現在にかけての月当たり総トリップ数の推移 (平休日計：万トリップ/月)



※「おでかけ」は「食事」「娯楽」「地域活動」「習い事」目的の回答の合計。以下同じ。 ※初回宣言中及び現在について、感染拡大前を100とする割合を記載

- 「女性・非高齢者」の公共交通利用の減少がやや大きく、回復も鈍い
 → 「非高齢女性」「買物・おでかけ」需要回復施策のターゲットとなりうる

着目する背景と課題

研究で得られた
知見と課題

コロナ禍による「おでかけ」減少

- 公共交通利用の減少回復
- 利用者の安心感の回復

働き方変容の加速

- テレワーク定着と郊外居住意向
- 従業員(+家族)の安全な外出

着目する交通まちづくり政策の課題

基幹バスの利用促進と安定的な運営

+

山村部活性化政策の加速

既往の施策

新たな地域公共交通計画

- 地域バスは「共助」も検討しながら個別少量輸送にシフト
- 基幹バスは交通政策的に維持

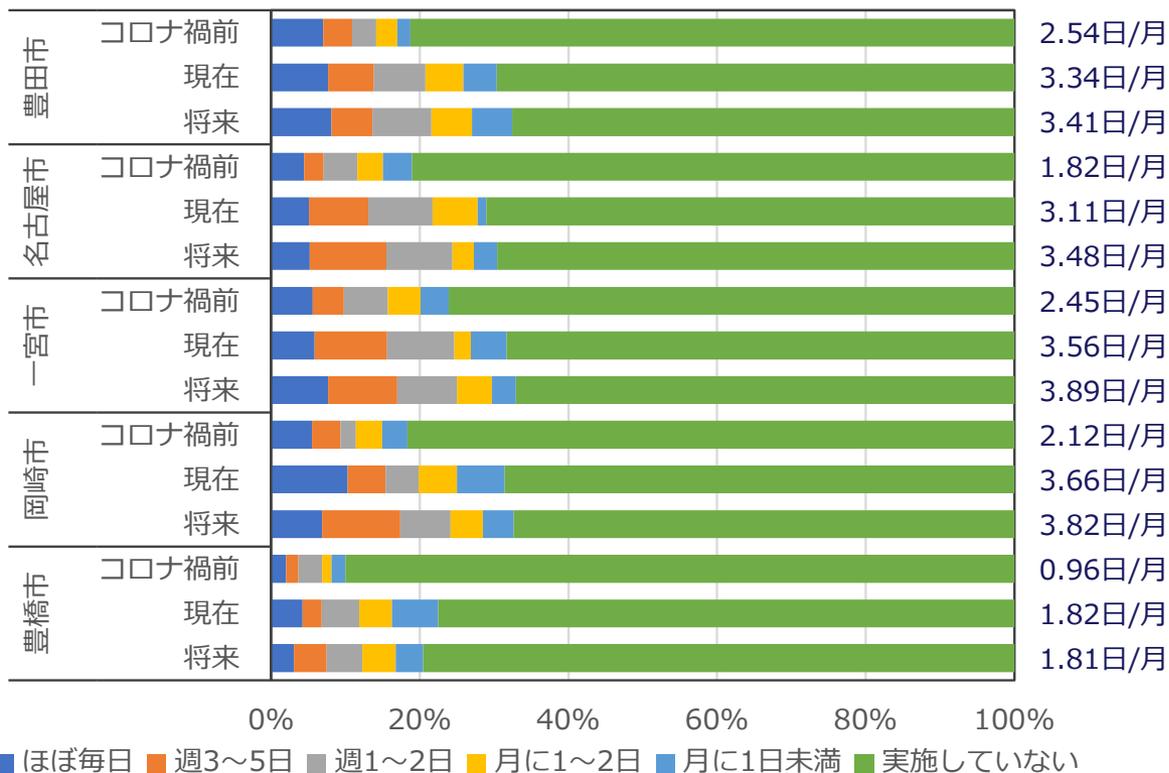
山村部の活性化政策

- 中山間地域の定住促進
- おでかけ目的となるコト・モノの創出、関係人口増加の促進

リモートワークの実施状況

- コロナ禍において豊田市ではリモートワークおよび時差出勤が0.8日/月増加
- 将来においてもこの傾向は続くことが想定されている

リモートワークの実施状況（2021年10月調査）

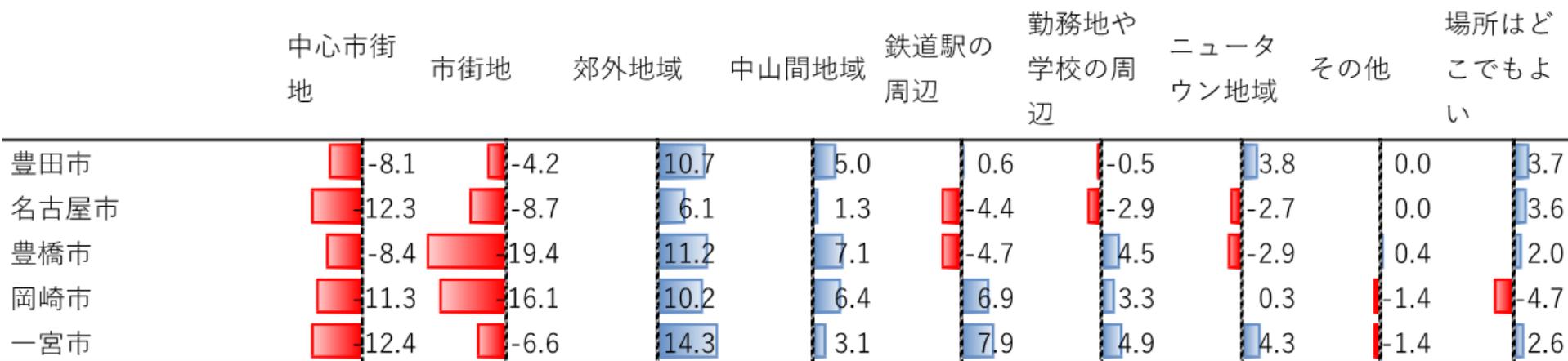


コロナ禍前として2019年12月以前を質問、コロナ禍として2021年10月時点を質問
 性別・年代で拡大係数を用いたもので集計。平均の日数は「ほぼ毎日：24日/月」「週3~5日程度：16日/月」
 「週1~2日程度：6日/月」「月に1~2日程度：1.5日/月」「月に1日未満：0.5日/月」「会話していない：0日」で計算

希望する居住地は郊外・中山間に変化 (個人へのアンケート調査より)

- コロナ禍前に比べ、中心市街地、市街地の希望居住地が大きく低下し、郊外地域、中山間地域の希望が高まっている

コロナ禍前後での希望居住地の意向 (現在の希望居住地－コロナ禍前の希望居住地)

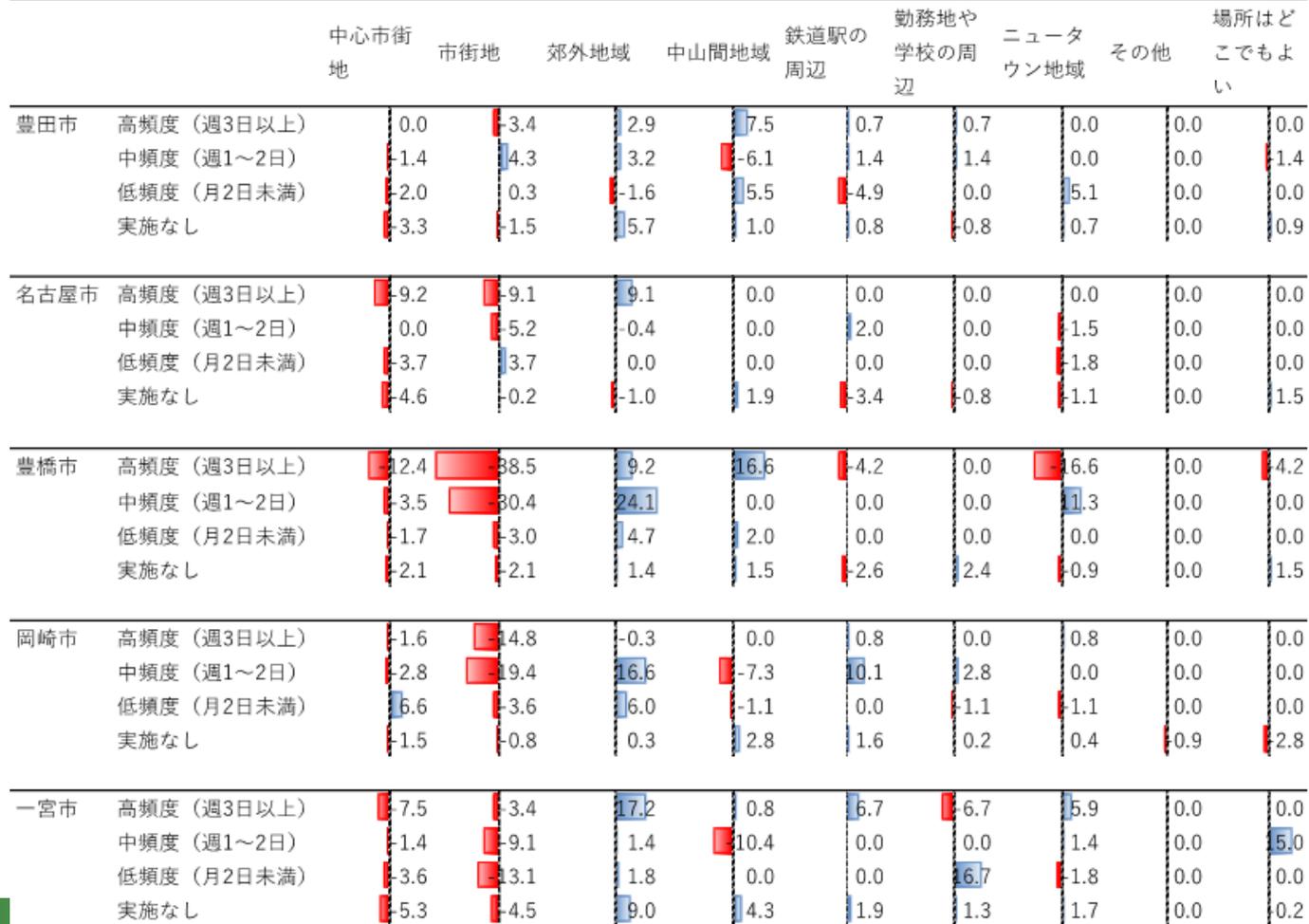


※ 単位%

希望する居住地の変化をリモートワーク頻度別に見ると

- リモートワーク頻度が高い人は、郊外や中山間地域への居住意向が強い傾向
- 豊田市中山間地域へ居住誘導できる他市居住者のポテンシャルは高い

コロナ禍前後での希望居住地の意向（現在の希望居住地－コロナ禍前の希望居住地）

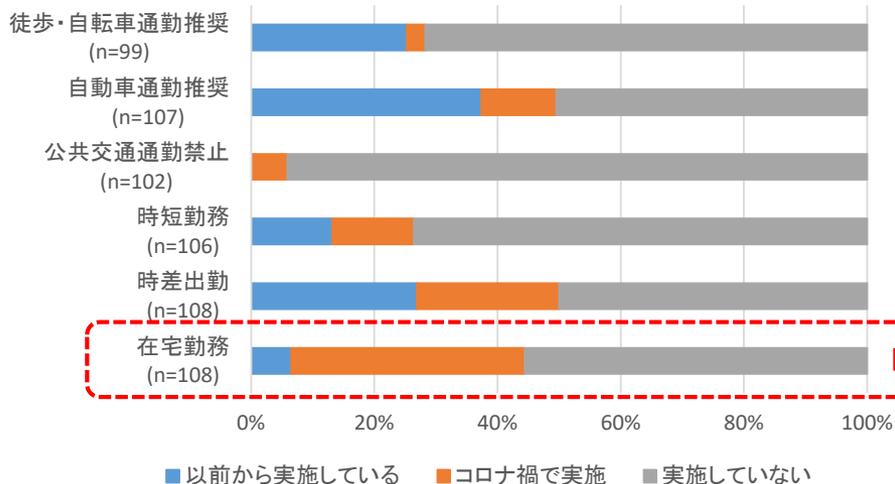


※ 単位%

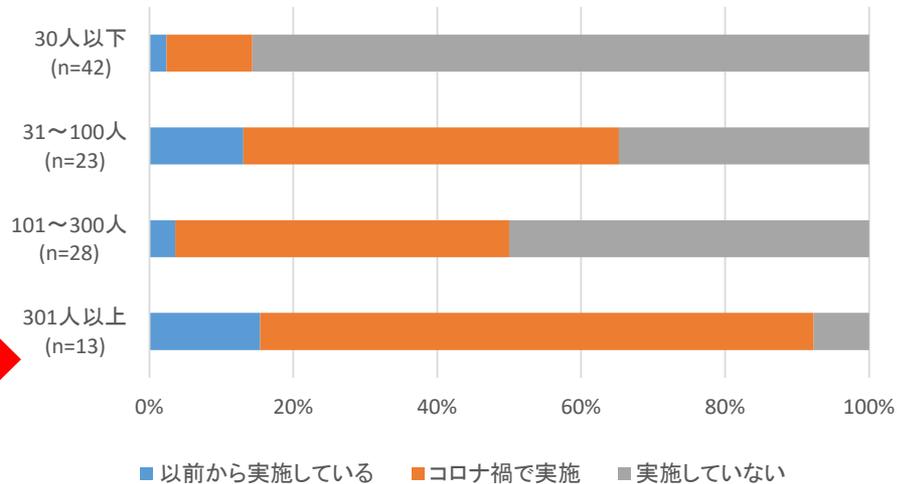
事業所へのアンケート調査から見たこと

- テレワーク(在宅勤務)実施の事業所は5割弱
- 多くの事業所がコロナ禍以前より自家用車通勤を推奨しているが、コロナ禍に公共交通通勤を禁止した事業所はごく少数
- 小規模事業所ではテレワークを実施していない(できない)傾向にある

コロナ禍において実施した通勤・就業に関する対策



従業員規模別に見た在宅勤務の実施状況



【調査概要】

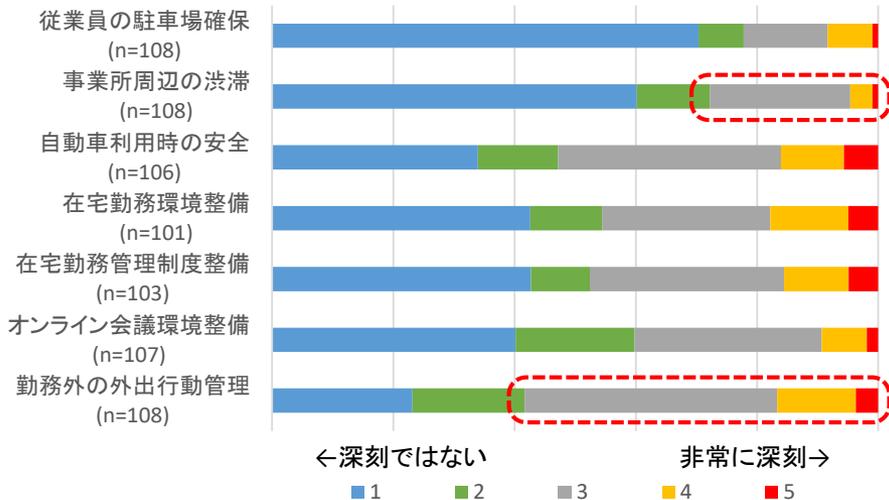
- 令和4年1月に実施
- 豊田商工会議所の協力により450事業所に郵送配布、111事業所から回収(回収率:24.7%)
- 30人以下の事業所が最も多く45件、うち建設業が最多の12件
- 製造業は大規模から小規模まで分布、情報通信業は回収無し

事業所にとっての課題とその対応

- 「勤務外の外出行動管理」は深刻な課題だが対策を講じる事業所は少ない
 → コロナ禍での外出の安全確保により深刻さは軽減されるのではないかと
 → 非高齢女性の公共交通利用回復という視点(中部運輸局調査)から、「従業員の家族」も対象とすることが効果的(環境定期券という既往施策)ではないかと
- テレワーク環境の整備も比較的深刻な課題
- 事業所周辺の渋滞や従業員駐車場の確保は比較的深刻ではなく、対策を講じる事業所は少ない

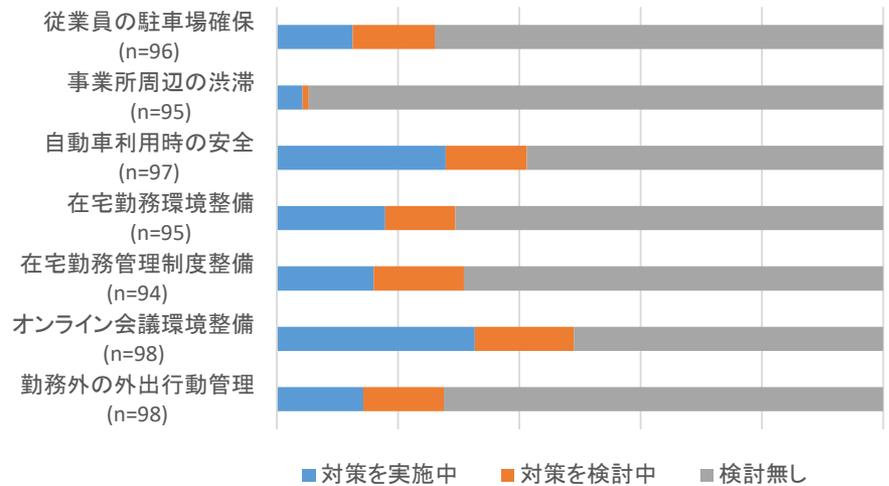
事業所にとっての課題の深刻さ

0% 20% 40% 60% 80% 100%



課題への対応

0% 20% 40% 60% 80% 100%



着目する背景と課題

研究で得られた
知見と課題

コロナ禍による「おでかけ」減少

- 公共交通利用の減少回復
- 利用者の安心感の回復

働き方変容の加速

- テレワーク定着と郊外居住意向
- 従業員(+家族)の安全な外出

着目する交通まちづくり政策の課題

基幹バスの利用促進と安定的な運営
+
山村部活性化政策の加速

既往の施策

新たな地域公共交通計画

- 地域バスは「共助」も検討しながら個別少量輸送にシフト
- 基幹バスは交通政策的に維持

山村部の活性化政策

- 中山間地域の定住促進
- おでかけ目的となるコト・モノの創出、関係人口増加の促進

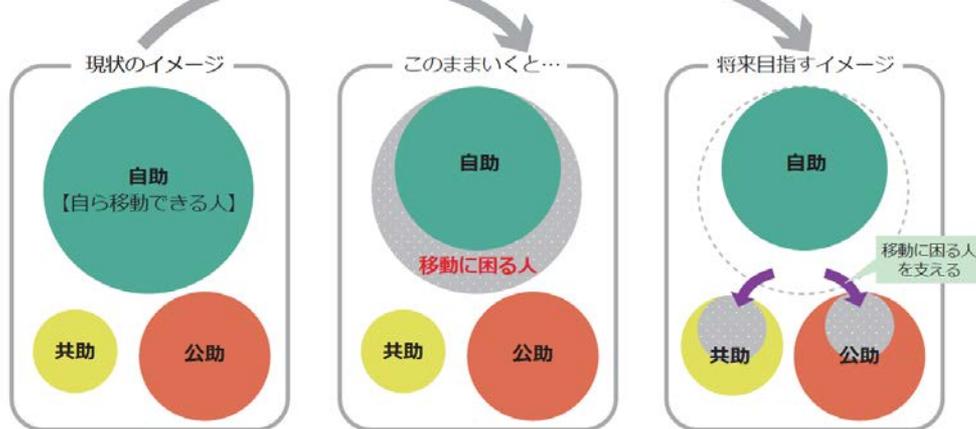
豊田市の新たな地域公共交通計画における「生活交通」の考え方

	種別	機能・役割	主な利用	運行区間	具体例
基幹交通	鉄道	大量・長距離輸送に適しており、主要拠点をむすぶ重要な幹線ネットワークを担う	主に通勤・通学の移動需要に対応する	市内外の拠点間を結び、南北軸に運行する	・名古屋鉄道線 ・愛知環状鉄道線 ・東部丘陵線（リニモ）
	基幹バス			市内外の拠点間を結び、都心を中心とした放射状に運行する	・おいでんバス ・名鉄バス
	地域連絡バス			地域内外の基幹交通に接続し、原則は地域内を運行する	・高岡地域バス
生活交通	地域内交通	少量・個別輸送に適しており、基幹交通を補完し、日常生活の移動を支える	主に買い物・通院等の移動需要に対応する	地域内にある基幹交通との結節点への接続を前提に、原則は地域内を運行する	・地域連絡バスを除く地域バス ・地域タクシー ・共助による輸送など
	タクシー		個々の様々な移動需要に対応する	市内全域を運行する	・一般タクシー

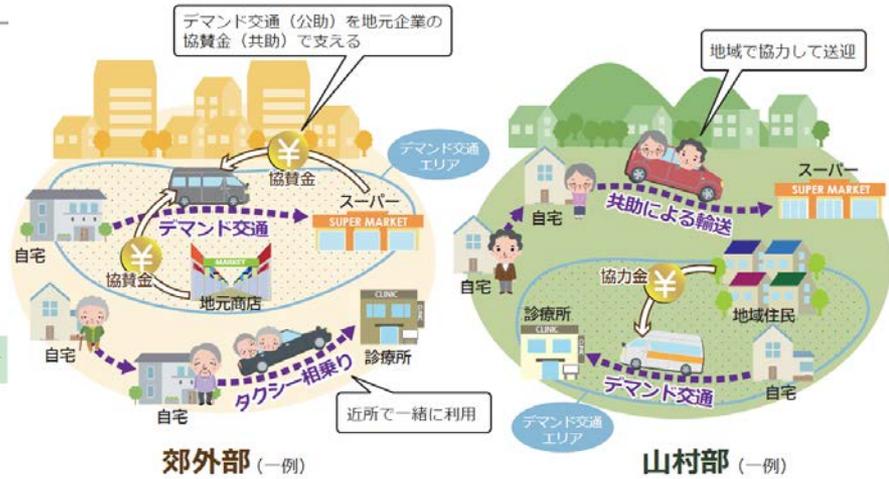
<自助・共助・公助の定義>

- 自助** 個人が自ら移動手段を確保すること ▶ 例) 徒歩・自転車・自家用車の利用、各交通サービスの利用負担
- 共助** 地域が協力して移動手段を確保すること ▶ 例) 地域の協力による送迎、地域の協力金による負担
- 公助** 行政等が移動サービスを提供すること ▶ 例) 地域バスの運行、タクシー利用料金の助成

・人口減少、高齢化の進展
・運転免許証返納者の増加



「共助」と「公助」の組み合わせによる生活交通のイメージ



出典：(仮称)豊田市地域公共交通計画素案

着目する背景と課題

研究で得られた
知見と課題

コロナ禍による「おでかけ」減少

- 公共交通利用の減少回復
- 利用者の安心感の回復

働き方変容の加速

- テレワーク定着と郊外居住意向
- 従業員(+家族)の安全な外出

着目する交通まちづくり政策の課題

基幹バスの利用促進と安定的な運営
+
山村部活性化政策の加速

既往の施策

新たな地域公共交通計画

- 地域バスは「共助」も検討しながら個別少量輸送にシフト
- 基幹バスは交通政策的に維持

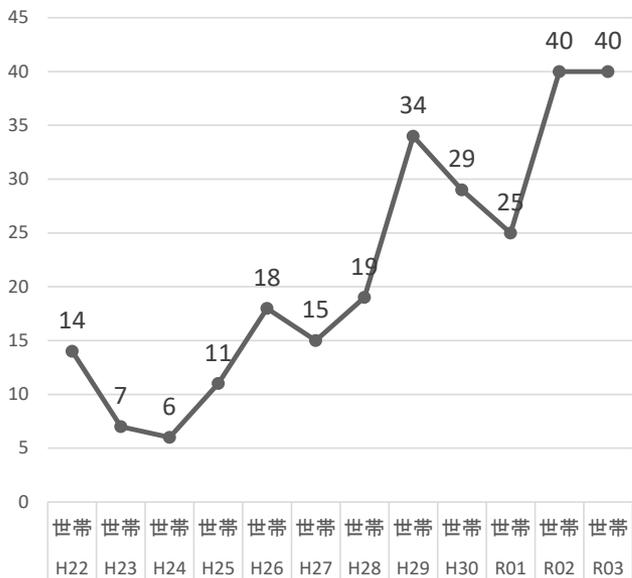
山村部の活性化政策

- 中山間地域の定住促進
- おでかけ目的となるコト・モノの創出、関係人口増加の促進

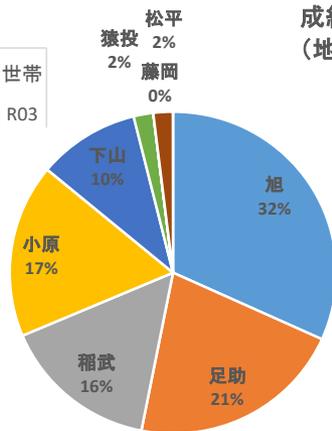
豊田市における山村地域活性化の現行施策

- 空き家・空き地情報バンクを介しての成約件数は10年間で3倍に増加
登録物件は不足している状況(「玉数」としては存在しているが…)
- 情報バンクへの利用者登録は令和2年度に急増(働き方改革・コロナ禍の影響)

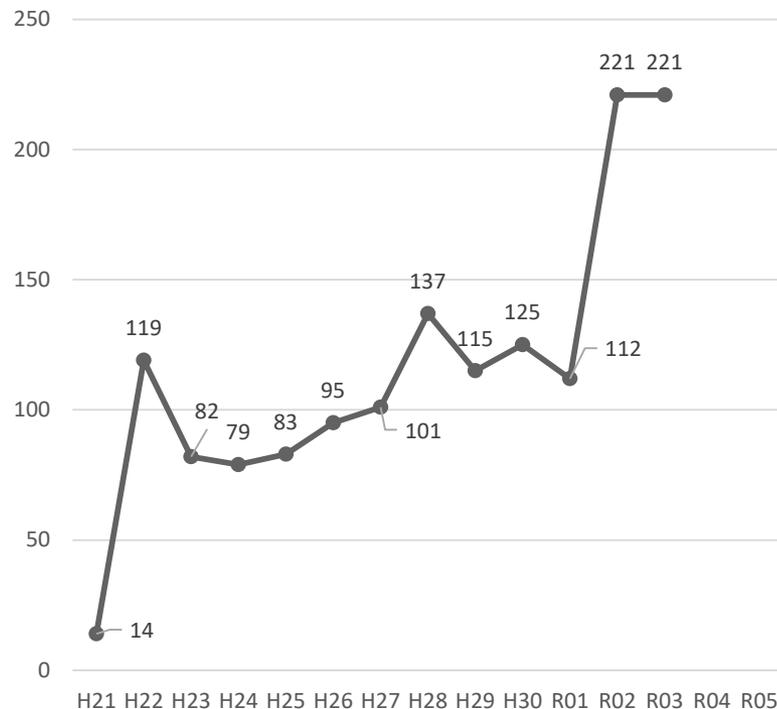
成約件数の推移(移住世帯数)



成約件数
(地域別)



利用者登録数の推移



資料提供: 豊田市地域支援課

豊田市における山村地域活性化の現行施策

PICK UP 足助地区と稲武地区のわくわく事業で、地域外の住民が関わる団体が申請



そこに住んでいなくても地域づくりに関われる!

有志団体「Burupon(ブルボン)」のメンバーが立っているのは、今年度本格的に整備して
新盛自治区すけの里周辺の耕作放棄地



「高齢化と人口減少が進んでいます」は、ここ何年も聞き続けているフレーズではないでしょうか。具体的な数字で見ると、豊田市の山村地域5地区（足助、旭、小原、稲武、下山）の人口は、合併時の26,248人から27.0%減少、高齢化率（総人口に占める65歳以上の割合）は、30.2%から13.7ポイント上昇し、今年5月1日現在、人口19,160人、高齢化率43.9%となっています。（豊田市オープンデータ）

高齢者が増えてくるということは、これまでやってきたことが従来のようにできなくなってくるということ。例えば、近年山村地域では、「田んぼが体力不足でこれ以上継続できない」という話がよく聞かれます。

高齢化、人口減少が進んでも、その地域に住んでいない人たちが継続的に関わり続けることで、地域が維持される。そんな事例が全国で現れ始め、その地域外の人たちが、「関係人口」と呼ばれています。

今回、足助地区と稲武地区の「わくわく事業」では、この関

係人口の事例に当てはまる申請がありました。

わくわく事業とは、地域資源（人、歴史、文化など）を活用し、地域課題の解決や地域の活性化に取り組む団体を支援する地域活動支援制度です。これまで、その地域の住民が団体を組織して補助金申請をしていましたが、この度、足助と稲武で、「地域外の人」が組織した団体、またはメンバーに加わった団体が補助申請をしました。

地域外の住民が、地域に関わり続けることで、地域の維持につながるかどうか。この2事例をご紹介しますことで、みなさんに理解してもらえるのではないかと思います。



report デイサービス型地域活動支援センター「睦道」から移転し、地域ならではの活動を続ける



新盛自治区に、就労支援B型事業所「よりみち」が開所

『NPO法人みち』が就労支援B型事業所「よりみち」を5月に開所しました。代表の今枝美恵子さんと副代表の鈴木悠太さんは大学の同期。再会をきっかけに2017年『NPO法人みち』を立ち上げ、病気や障がいのある方が住み慣れた地域で通える居場所、働きたいと望む方を支援できる場所を作ろうと、同年の5月に足助地区新盛自治区でデイサービス型地域活動支援センター「睦道（あぜみち）」を開所しました。2022年5月、事業をより充実させるため睦道と同自治区にある築51年の古民家を改装して「睦道」から「よりみち」に移転されました。当センターも物件探しのお手伝いをさせて頂きました。

先月、「よりみち」の内覧会に伺ってきました。足助の香嵐溪から車を10分程走らせたところに「よりみち」があります。改装された建物に入ると木のよい香りがしました。地元材の床板を張った活動室の広い窓からは田んぼや山が見え気持ちのいい空間になっていました。部屋数が増えたので、利用者の方のペースに合わせて、作業や活動がしやすくなる

と説明がありました。

ここを拠点とし、就労支援B型事業所として、豊田市産の木材を活用した木工商品作り、薪割り、農作業、綿から糸を紡ぐお仕事、お寺や空き家の掃除、一人暮らしの高齢者宅の草取りなど、この地域ならではの活動を継続していくそうです。

利用者の方に寄り添い、地域の方との関わりを大切にしている「NPO法人みち」は、これからも地域の力となり、地域になくてはならない存在になっていくと感じました。（本多さおり）



（左）古民家を改装して開所した「よりみち」（右）代表の鈴木悠太さんと今枝美恵子さん

- 「おいでん・さんそんプラン」に基づき、具体的な施策を展開
- 法人による活動として「地域貢献型ワークスペースコーディネートモデル事業」の実証的取組（稲武）や、地域外住民の関わりによる事業（足助・稲武）を実施中
- NPO法人による空き家を活用した福祉系事業所開設（足助）
- 市営住宅等の見直し活用による定住に向けた「足掛かり」の提供

「業助」による おいでんバス の運営イメージ

行政

- 計画による地域公共交通の確保・維持
- 交通政策としての管理

交通政策の要となる「おいでんバス」の運行主体として管理

とよたおいでんバス

- 市内拠点間の基幹交通
⇒ 山村と都心を結ぶ「おでかけ」交通手段
- コロナ禍で減少した利用者数の回復
⇒ 「非高齢女性」「休日・昼間」の利用
- 産業都市の利点を活かし、地域の企業による協賛で「とよたブランド」の地域公共交通に！

山村活性の取組を加速

従業員と家族が利用できるサブスク乗車券の発行
車内外広告やNews Letter 等で企業をPR

運行経費の支援
従業員の利用

交通事業者

- 安全で安心できる運行

余暇活動・テレワークの場
移住支援

単に協賛金を得るだけではなく、利用促進に繋がるリワードを設定

協賛企業

- CSRの一環として地域のモビリティ運営に協力
- 従業員とその家族の「おでかけ」促進

産業都市の利点

企業協賛＋地域の協力を得るために取組むべきこと

【企業に対して】

- 協賛を得るための道筋
 - SDGsパートナー企業等を対象に「持続可能な公共交通」への協賛の意義を訴える
- リワードとしての「従業員・家族専用サブスク乗車券」発行
 - 「企業が従業員らのために乗車券を購入」という見方もできる
- 従業員・家族のバス利用を促進
 - 「山村地域」や「バス旅」の魅力、公共交通の安全性等をNews Letterで(職場を介して)発信

【地域に対して】

- 山村地域でのコトづくりの誘導
 - おいでんさんそんセンターの取組みへの支援
- 空き家・空き地の効率的・効果的利用への協力を促す
 - 地域住民(地主)の態度・行動変容を促すアプローチ

【参 考】

**令和3年度 自主研究で得られた
知見(実態)と課題の整理**

【参考】令和3年度自主研究で得られた知見(実態)と課題

■ 個人の生活

- 買物、食事、余暇活動の外出は依然として減少したまま
- 高齢者の外出頻度減少によるストレスが(他市と比較して)高い
- 公共交通利用者、中心市街地居住の若年層の会話頻度が減少
- 通販・宅配の利用増加、コロナ収束後も継続して利用されると推察

■ 交通の状況

- 公共交通利用者は平日2~3割減、休日や昼間の4~5割減
- 主要幹線道路で交通量が1割減、ただし交通量が増加している地点もある(JARTICおよび幹線市道調査)
- 郊外より都市部(中心部)で顕著な減少
- 平日は火水木曜日の減少が顕著、休日は日曜日の減少が顕著

【課題】

- 増加する通信販売や宅配への輸送対応
- 公共交通の維持(休日・昼間時の利用促進)、安心感の創出
- 高齢者の「不要不急」な外出行動促進

■ 就業と居住／都心への来訪

- リモートワーク頻度の多い人ほど居住地変更意向が顕著
- 在宅勤務を週1日以上実施している人は、週1日未満の人よりも生きがい大きい
- 郊外・中山間地域居住意向の上昇（市街地・中心市街地の低下）
- 高齢者の都心来訪頻度が低下、将来は若年層の高頻度来訪が低下
- 買い物（8%）、飲食・喫茶（11%）、娯楽施設利用（7%）、イベント参加（10%）目的の都心来訪が継続的に減少

【課題】



- 都心の居住人口流出抑止
- 郊外・中山間地域居住の魅力向上による定住促進
- 都心の活力維持
- 若者・高齢者に対する魅力向上（アクセス方法含む）

■ 事業者側の状況と対策

- 比較的小規模な事業所ではコロナ禍の影響を受けているが対策が十分ではない(リモートワーク環境整備など)
- 建設業・製造業の現場勤務、商業系ではリモートワーク不可能(未実施、今後も実施しない方針の事業所が多数)
⇒玄田・萩原らによるJSPEDデータ分析結果からも確認
- サンプル数は少ないが飲食・宿泊業者は多大な影響を受けている
- 勤務外の外出行動管理は深刻であるとの回答が比較的多いものの、対策の検討はなされていない
- 事業所周辺の渋滞は深刻な課題となっていない

【課題】

- 交通量が増加している路線もあるため、局所的な道路交通混雑への対策が求められる
- 勤務外の外出行動も含めたモビリティ・マネジメント
- 事業所周辺などの道路交通状況の詳細把握が必要

■ 物流交通の状況と対策

- トヨタ主要3工場の「生産混乱(計画精度の低下)」が、2020年5月顕在化
- 2020年後半、計画精度は向上するも半導体不足により影響継続
⇒トヨタ主要3工場の「生産台数」がピーク時の2割減
- 仕入れ先～物流倉庫間のトラック(2t以上)「納入回数」は2割減
- 10tトラック等大型物流車両の豊田市内の自動車交通に与える影響は軽微(トヨタ主要3工場が豊田市西部に位置していることも影響)
- 物流倉庫～トヨタ工場間輸送は、納入回数での調整で対応しトラックを減らすまでには至っていない
- 部品搬送は「部品代」に含まれるため生産減は部品メーカーの収入減

【課題】

- 物流業者の収益悪化(トラックの過剰確保、物流倉庫の回転効率の悪化、滞留時間の長期化)
- 仕入れ先の収益悪化(部品収入の減額、物流業者に支払う倉庫利用費用の収益圧迫)

【参考】令和3年度 自主研究成果として整理した具体的施策

- 昼間・休日の自由目的外出促進にむけた公共交通時間帯別運賃割引の導入
- 外出先の魅力向上と移動手段との連携による交通まちづくりの推進
- テレワークの場の創出、山村や都心でのワーケーション誘致の推進
- 地域拠点での宅配預かりサービスの実施、山間部での貨客混載の実施
- 公共交通利用感染リスクに関するエビデンスの周知徹底
- 中山間地居住への施設誘致、魅力発信
- 働き方改革と併せた交通需要マネジメント(モビリティ・マネジメント)施策の促進
- 事業所を通じた生活行動全般に対するモビリティ・マネジメント
- 小規模事業所への対策検討支援
- 局所的な道路交通渋滞の実態把握と対策
- まずは物流業者、物流倉庫に荷を預けている中小部品メーカー「物流倉庫」の経営状態実態把握が重要
- 将来的に「物流費の外出し」「メーカー管理下のミルクラン(巡回集荷)実現」
※自動車メーカーへの提言