

豊田都市交通研究所 研究報告会

2025年7月29日

(公財) 豊田都市交通研究所

2025年度 豊田都市交通研究所 研究報告会 次第

司会:加藤秀樹(研究部主幹研究員)

- 13:30 開催挨拶
太田稔彦(豊田都市交通研究所理事長)
- 13:35 概要説明
山崎基浩(豊田都市交通研究所研究部部長)
- 13:40 研究活動報告①
「デマンド運行の実態と課題ー上郷地域バスを例としてー」
鈴木渉(豊田都市交通研究所研究部研究員)
- 14:00 研究活動報告②
「旅客自動車運送業における外国人運転手の実態に関する研究」
新谷英樹(豊田都市交通研究所研究部主任研究員)
- 14:20 講演
「交通空白での暮らしも支え得る地域公共交通計画の考え方」
松本幸正(名城大学教授)
- 14:50 休憩
- 15:00 パネルディスカッション
「地域公共交通にもの申す！？交通空白での暮らしの視点から」
登壇者 : 松本幸正(名城大学教授)
: 加納祐也(株式会社オーワ常務取締役)
: 鈴木雄也(株式会社三河の山里コミュニティパワー地域交通グループリーダー)
: 鈴木学(豊田市副市長)
: 山崎基浩(研究部部長・主幹研究員)
- 16:20 閉会挨拶
原田昇(豊田都市交通研究所所長)

2024年度 研究活動の概要と研究報告会の趣旨

第3次中期ビジョン(2023～2027)

- 実践政策的研究の重視
- 関係機関等との連携強化
- 研究成果を「豊田市発」で他都市へ展開 等の方針を掲げる

2024年度の研究事業

【まちと暮らしを支える交通】

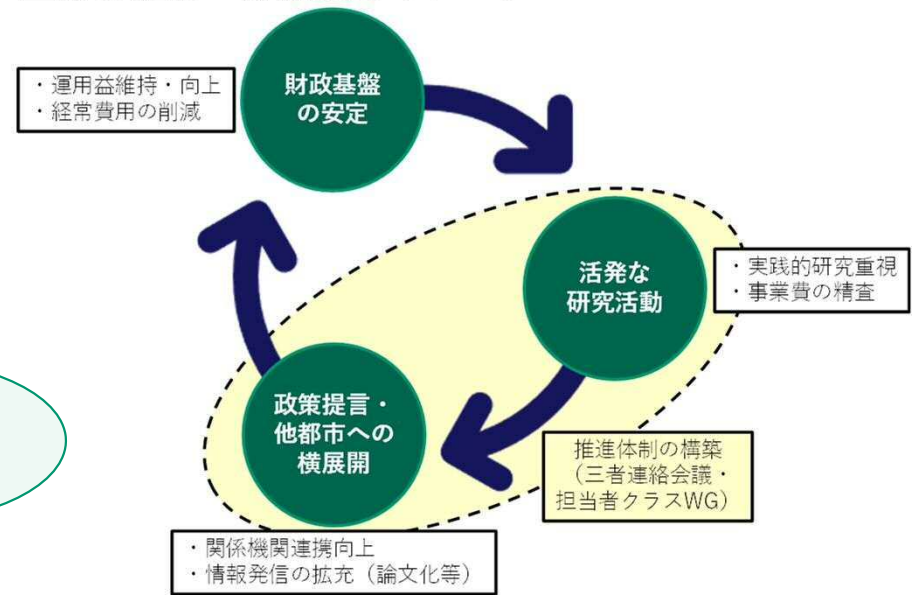
自主研究4件／受託研究6件

【交通の安全安心】

自主研究3件／受託研究13件

別紙 研究
一覧参照

全体の流れ・好循環のイメージ



地域公共交通に関する課題(面的サービスの必要性・担い手不足)に関する2テーマを報告します。

① デマンド運行の実態と課題 -上郷地域バスを例として-

② 旅客自動車運送業における外国人運転手の実態に関する研究

豊田市が次期「地域公共交通計画」策定中であることを踏まえ、さまざまな地域公共交通に関する課題にスポットをあてて議論

松本先生のご講演＋パネルディスカッションにより、現状の問題や今後の展開に向けた課題について議論を深める。

令和7年度 公益財団法人豊田都市交通研究所 研究報告会
2025年7月29日 (火)

研究活動報告①

デマンド運行の実態と課題 ー上郷地域バスを例としてー

研究員 鈴木 渉

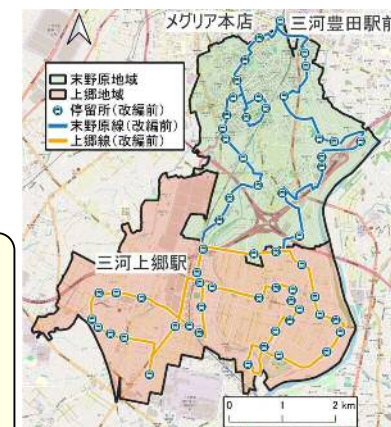
本報告は、令和6年度に豊田市役所上郷支所より受託した
「上郷地域バスの運行評価に係る基礎資料作成業務委託」の成果に基づくものです

本研究の背景

1. 以前は末野原地域、上郷地域それぞれで定時定路線のバスを運行
 - ✓ 上郷線の利用者数の少なさ
 - ✓ 上郷線沿線で目的地となる施設の少なさ
 ⇒住民のニーズと路線のミスマッチが課題
2. 令和元年度の受託業務にて、TTRIから以下の改編方針を提案

- ① 運行の効率化・生産性の向上
- ② 上郷地区を一体的に捉え、「おでかけ目的」を創出する地域公共交通サービスの提供
- ③ 利便性向上に伴い、利用者（あるいは地域）の費用負担を検討

⇒令和3年10月よりデマンドバスの運行開始



デマンド運行とは

- 利用者の予約に応じて、運行内容を自在に変更できるサービス形態
 - ・ 経路、乗降地点、時刻を自由に設定でき、概念的には多様

表 4 DRT の運行形態

分類	路線設定のイメージ			時刻表	予約受付方法
	概略図	起終点	路線・経路		
Fixed	●—●—●—●—●	固定	固定	固定 (予約が入ったときのみ運行)	起点出発時刻より前に予約
Route Deviation	●—●—●—●—● ○	固定	固定+迂回経路	固定(迂回経路は予約が入ったときのみ運行)	迂回経路の停留所を通過する前までに予約
Semi-Dynamic	○—○—○—○—○ ○—○—○—○—○	固定	起終点間を予約に沿って運行	起点出発時刻(終点到着時刻)のみ固定	起点出発時刻より前に予約
Dynamic	○—○—○—○—○ ○—○—○—○—○	非固定	非固定	非固定	任意の時刻に予約受付が可能

凡例：■ 起点(降点) ● 停留所 ○ 停留所(予約に応じて停車) — 路線 - - - 路線(予約に応じて運行)

竹内龍介, 吉田樹: DRTの運行特性と適用範囲の考え方について, 第34回土木計画学研究発表会・講演集, 2006.

- Dynamic型の運行で期待できること
 - ・ 運行地域を面的にカバーでき、需要に応じた効率的な運行
 - ・ 停留所をきめ細かく設定し、自宅・目的地～停留所間の移動距離の短縮

上郷地域バスの
運行形態

運行形態・本研究の目的

運行形態

	改編前 (～R3.9)	改編後 (R3.10～)
運行方式	定時定路線運行	デマンド運行
運行日 ※年末年始除く	火・木曜 (末野原線) 水・金曜 (上郷線)	火・金曜
運行時間帯	午前8時台～午後5時台	午前8時30分～午後4時
乗車申込	—	1週間前から当日30分前まで (電話またはインターネット)
運行本数	12便/日	—
運行台数	2台	2台※
運賃	大人100円 小人・障がい者50円	大人200円 小人・障がい者100円
停留所数	29か所 (末野原線)、34か所 (上郷線)	141か所

※午前中の予約不成立
件数を削減するため、
令和5年10月～令和6
年3月に、8時30分～
13時の運行台数を1台
増車した

目的

- ✓ 利用実績データ (令和3年10月～令和6年9月、306運行日分) やアンケート調査データ (令和6年12月実施) から、利用傾向を確認し、デマンド運行に関する評価を行うこと
- ✓ 令和5年度の実証運行やキャンペーンの効果検証、評価を行うこと
- ✓ 上記を踏まえて、効果的な利用促進策の提案を行うこと

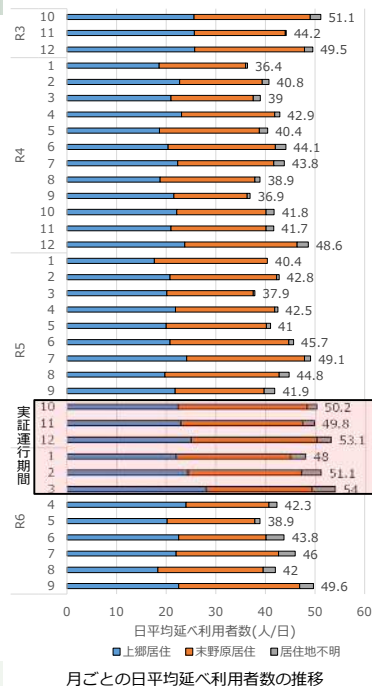
延べ利用者数

- 1日あたり**40～45人**程度で推移
⇒1時間1台あたりの輸送能力は**3～3.5人**程度と推測され、**他地域でのデマンド運行の事例と同水準**
- 各年度、各居住地での延べ利用者数のうち、**1/4～1/2程度は地域を跨いだ利用**
⇒**利用実態としても、上郷地区内で一体的な移動が多数**

地域単位での乗降パターン

年度	居住地	上郷 →上郷	末野原 →末野原	上郷 →末野原	末野原 →上郷	合計
R3年度	上郷	486	17	353	306	1,162
	末野原	1	808	67	74	950
R4年度	上郷	1,261	5	472	409	2,147
	末野原	2	1,456	265	287	2,010
R5年度	上郷	1,326	1	521	448	2,296
	末野原	6	1,674	315	287	2,282
R6年度	上郷	625	1	263	232	1,121
	末野原	2	804	88	128	1,022
合計		3,709	4,766	2,344	2,171	12,990

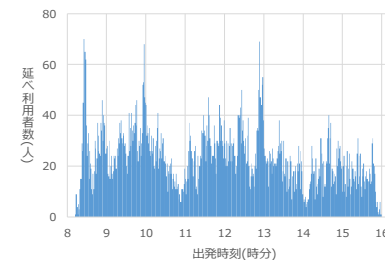
※令和3年度は令和3年10月～翌年3月、令和6年度は令和6年4～9月の実績



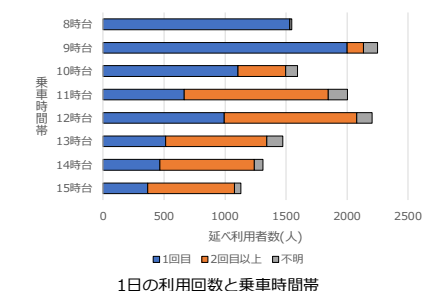
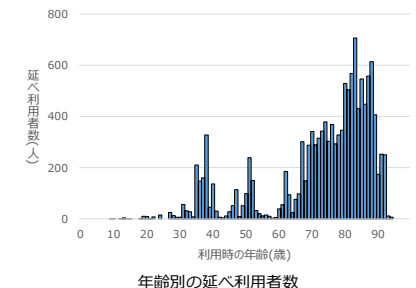
4

属性ごとの延べ利用者数

- 65歳以上の利用がおよそ**8割**
⇒**高齢者の移動の足**としての利用
- 利用のピークがある中で、顕著なのは**8時半頃、10時頃、13時頃**
- **11時以降**、その日に2回目以上の利用が増える一方で、遅い時間帯でもその日初めての利用がみられる
⇒**個人で他交通手段と組み合わせた移動**



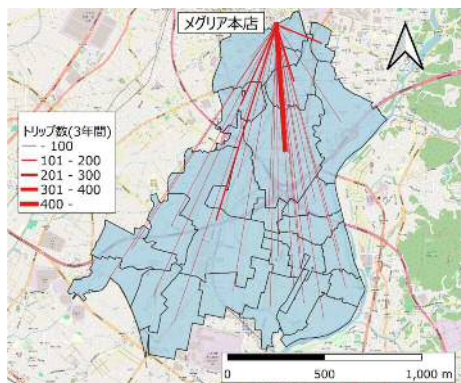
出発時刻(分単位)での延べ利用者数
※令和5年10月～令和6年3月の実証運行期間を除く



5

利用需要の時空間的な偏り

- 1日を通して**メグリア本店停留所**での乗降が多い中で、**午前中に到着する利用、午後に出発する利用が多い**
⇒地区内の広範囲から**メグリア本店停留所へ集中**



延べ利用者数の多い停留所 (8～12時台乗車基準)

順位	停留所名	延べ利用者数(人)
乗車	1 三河上郷駅	464
	2 メグリア本店	420
	3 上郷整形外科・リハビリテーション科	357
	4 小畔公園南	322
	5 国江集会所	300
降車	1 メグリア本店	1499
	2 上郷整形外科・リハビリテーション科	542
	3 さくら病院	394
	4 三河豊田駅前	354
	5 三河上郷駅	345

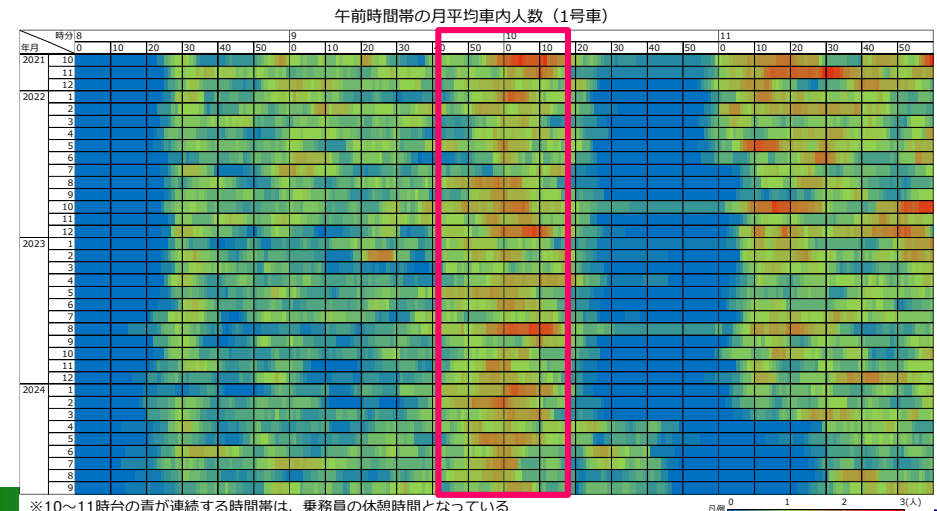
延べ利用者数の多い停留所 (13～15時台乗車基準)

順位	停留所名	延べ利用者数(人)
乗車	1 メグリア本店	1537
	2 三河豊田駅前	449
	3 上郷コミュニティセンター	263
	4 日吉神社前	224
	5 南豊田病院	213
降車	1 メグリア本店	525
	2 上郷市場	321
	3 上郷コミュニティセンター	232
	4 国江集会所	223
	5 メグリア永覚店	222

6

乗合(車内人数)の状況

- 複数人が乗り合っている状態が多くみられるのは**10時前後**であり、この時間については特に、輸送力に余力は少ない
⇒**需要の平準化や他の時間帯での乗合の奨励**は、今後の施策の鍵

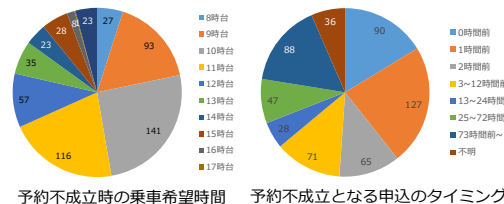


7

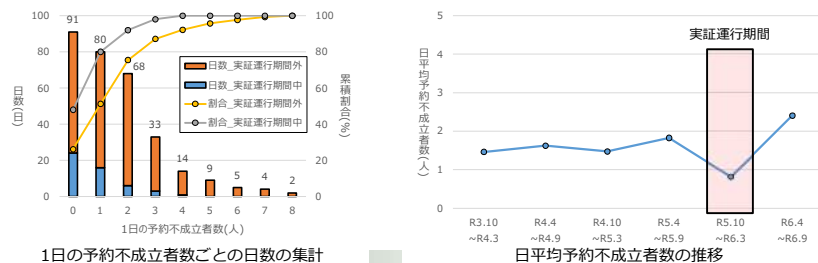
予約不成立の状況

※電話受付の申込みのみ

- 9～11時台の乗車希望や、乗車希望時間の2時間以内の申込で、予約不成立が多く発生
⇒午前中の需要の集中が、予約不成立の発生する主要な要因と推察

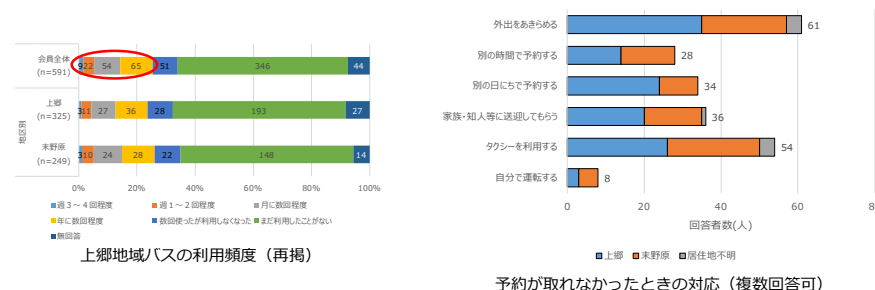


- 1日の予約不成立者数として0人だった日が91日、1日の最多人数は8人
- 実証運行期間外に比べ、実証運行期間中の予約不成立者数は減少する傾向
⇒予約不成立の完全な解消は困難だが、1台増車したことの効果を確認



予約が取れなかったときの対応<会員のみ>

- 利用頻度が「年に数回程度」以上の150人のうち、「外出をあきらめる」の61人が最多
- 「家族・知人等に送迎してもらう」は36人、「タクシーを利用する」は54人
⇒予約が取れなくても代替の交通手段で対応する人も存在



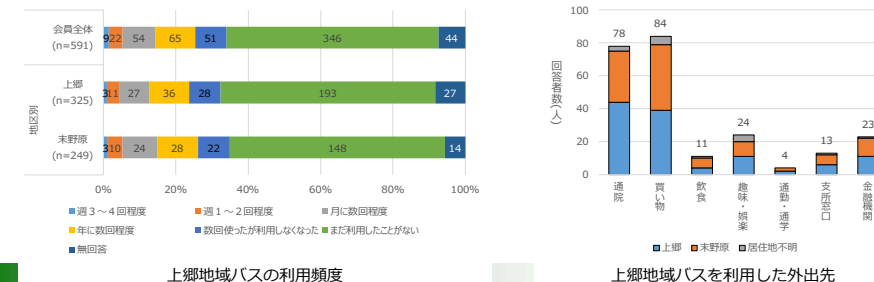
上郷地域バスを利用した移動の実態<会員のみ>

利用頻度

- 「まだ利用したことがない」が半数以上
- 会員回答者591人のうち、「週3～4回程度」が9人のほか、「年に数回程度」以上であるのは150人
⇒利用経験のない人が多い一方で、習慣的に繰り返し利用している会員も少なからずいる

外出先

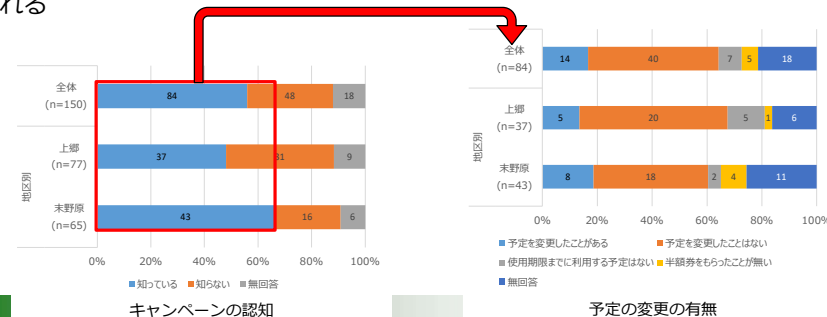
- 利用頻度が「年に数回程度」以上の150人のうち、上郷地域バスを利用した外出先の多くは通院や買い物



午後トクキャンペーン※について<利用頻度が「年に数回程度」以上の会員のみ>

※午後トクキャンペーンとは…キャンペーン期間中に乗車した利用者に、午後の乗車で利用できる半額券を呈呈し、午前の乗車予定を午後に変更してもらうための施策

- 利用頻度が「年に数回程度」以上の150人のうち、キャンペーンのことを知っているのは84人
- 予定を変更した経験があるのは、キャンペーンのことを知っている84人のうち14人
⇒人数としては限られているものの、キャンペーン自体に効果はあったと考えられる



まとめ

実態

- 上郷地区を一体的にとらえたエリアのデマンド運行
 - ・ 利用実態としても、**地域を跨いだ利用**が存在
 - ・ **高齢者の移動の足**として機能、他の交通手段との組み合わせによる利用
 - ・ 主な利用目的としては、**買い物や通院**
- 需要の時空間的な偏りとして、午前に各所からメグリア本店停留所へ向かう流れ、午後にその逆の流れがみられる
 - ・ 特に**午前の需要の集中**が、予約不成立を発生させる大きな要因か
 - ・ 予約が取れなくても、**代替の交通手段で対応**する人も
 - ・ **1台増車**することによる、予約不成立者数減少の効果を確認

課題

- 地区が一体的となった分、**より広範囲から需要の偏り**
- 予約不成立の発生しないことが望ましいが、**完全な解消は困難**
 - ・ 地域住民のモビリティを向上させる点で、移動需要の制限や外出の諦めを少しでも減らすことは必要ではないか

参考資料

今後のデマンド運行への提案

人的・金銭的なリソースに制限がなければ、**増車**することが手ではあるが…

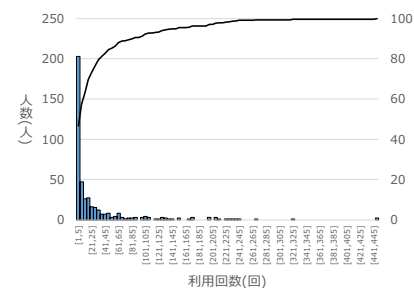
- ・ 輸送力の増加と需要量の増加による、いたちごっこの可能性
- ・ デマンド運行以外の交通手段（自家用車、タクシーなど）との協調も不可欠

デマンド運行の施策案として…

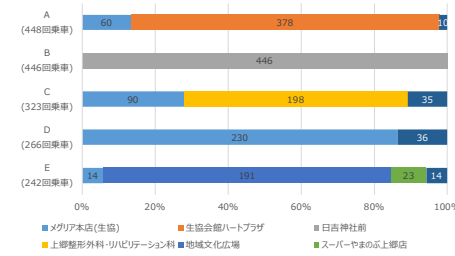
- 量として一定数存在していて、分散している需要を束ねられないか
 - ① 需要の偏りが大きい時間帯にだけ、**Semi-Dynamic型との併用**
 - ・ 午前の1台をSemi-Dynamic型、もう1台をDynamic型
 - ② **乗合率を高める工夫**
 - ・ 1人で乗る場合と複数人で乗る場合で、運賃に差をつける事例も
- 午前中の需要を分散させる工夫 = **より強いインセンティブ**を与える
 - ・ 午後の利用者に対して、協賛店舗で乗車当日に使えるクーポン券（200～500円程度）を配布

利用頻度

- 利用者番号のある実利用者数の総数435人のうち、**半数近い203人が5回以下**の利用
 - ・ 1回 = 71人、2回 = 77人、…
- 利用回数の多い人は、448回、446回、323回、266回、242回、…
 - ・ 最寄り停留所と目的地を繰り返し行き来するような、**習慣的な利用**も少なからず存在



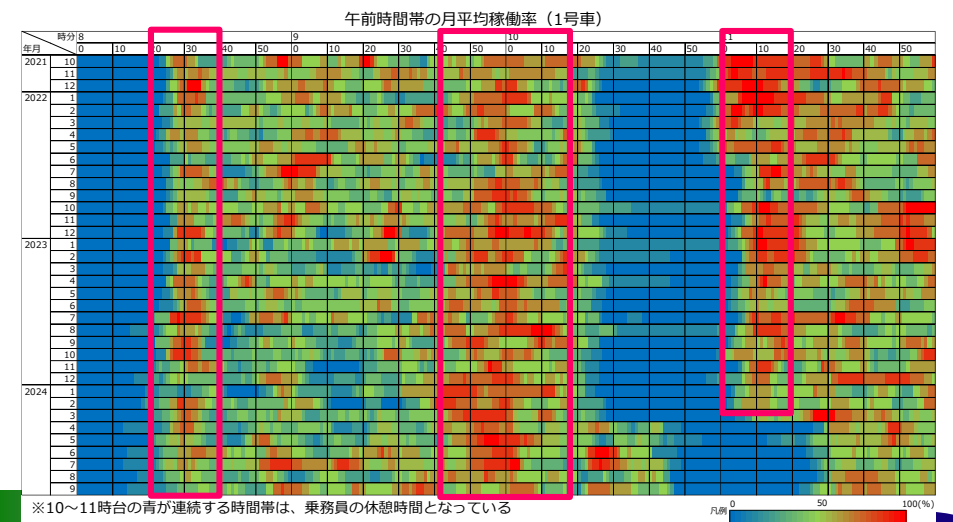
個人ごとの利用回数の分布



利用回数の多い上位5人の、目的地となる主な停留所との間の利用回数

車両の稼働状況

- どの月でも、1人以上乗客を乗せて稼働している時間は**10時前後**で、運行開始当初から変わらない
- 8時半や11時過ぎ**（2号車ドライバーの休憩時間）でも多く稼働



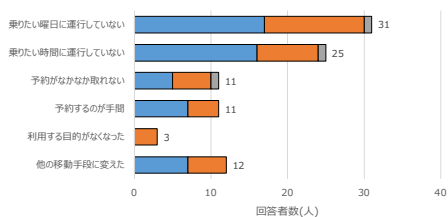
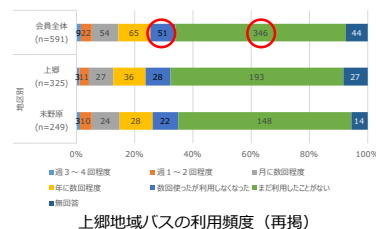
上郷地域バスを利用しない理由＜会員のみ＞

「数回使ったが利用しなくなった」人のその理由

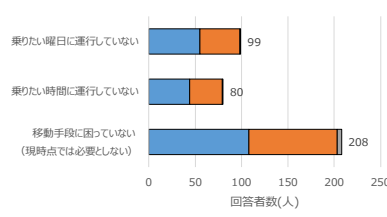
- 51人のうち、「乗りたい曜日に運行していない」が**31人**、「乗りたい時間に運行していない」が**25人**

「まだ利用したことがない」人のその理由

- 346人のうち、「移動手段に困っていない」が**208人**



「数回使ったが利用しなくなった」理由（複数回答可）

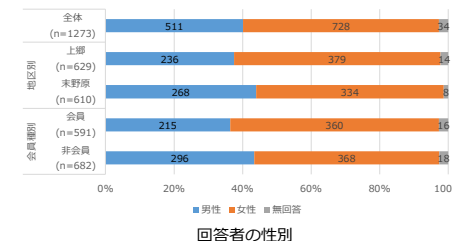
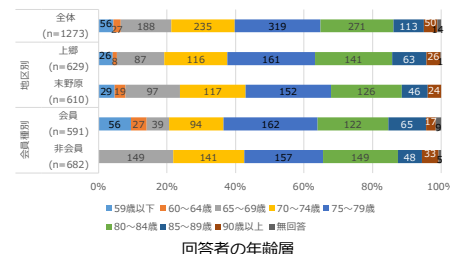


「まだ利用したことがない」理由（複数回答可）

アンケート調査の概要

- 2024年12月に、地域住民の利用実態、意向、移動の実情を把握するためのアンケート調査を実施
- 会員向け→上郷・末野原地域在住の全会員を対象
- 非会員向け→65歳以上の非会員の地域住民を対象（会員向けとほぼ同数を配布）

調査対象	上郷・末野原地区に在住の チョイソコ会員および非会員
調査手法	郵送配布・回収による質問紙調査
配布時期	2024年12月10日
回収期間	2024年12月10日～25日
配布枚数	2,445枚 (会員向け：1,233枚 非会員向け：1,212枚)
回収枚数	1,273枚 (会員向け：591枚 非会員向け：682枚)
回収率	51.9% (会員向け：47.9% 非会員向け：56.3%)



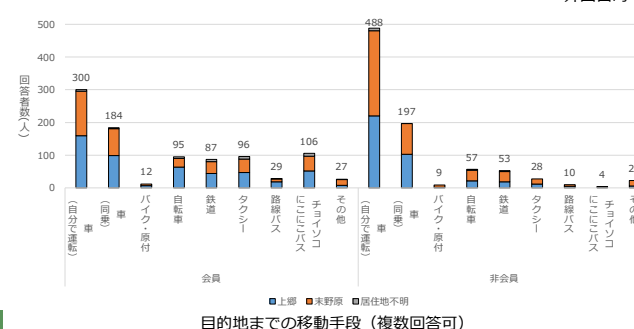
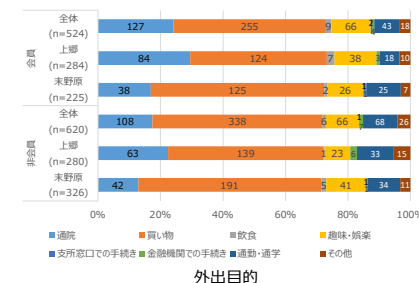
地域住民の普段の外出一最も頻度の高い外出

外出目的

- どの区分でも**買い物**が最多

目的地までの移動手段

- 会員・非会員ともに、「車（自分で運転）」や「車（同乗）」が多い一方で、会員は非会員に比べて、**公共交通の利用が多い傾向**



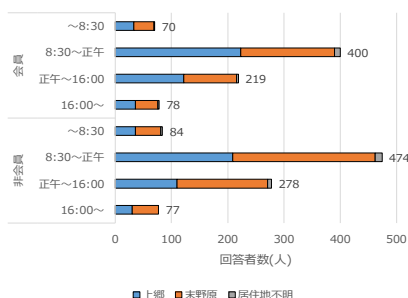
地域住民の普段の外出—最も頻度の高い外出

移動する時間帯

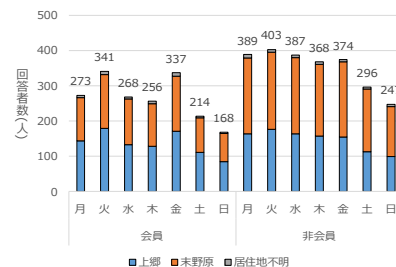
- 会員・非会員ともに、「8:30～正午」の時間帯に移動する人が最多
⇒上郷地域バスの利用状況だけでなく、**地域全体で移動需要が多く発生する時間帯**

曜日

- 非会員に比べて、会員では**火・金曜日**の移動が他の平日の曜日よりも多い
⇒上郷地域バスの運行曜日と一致している点で、上郷地域バスが**会員の移動の足として少なからず機能している**ことを示唆



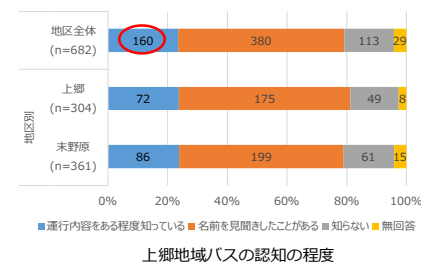
移動する時間帯（複数回答可）



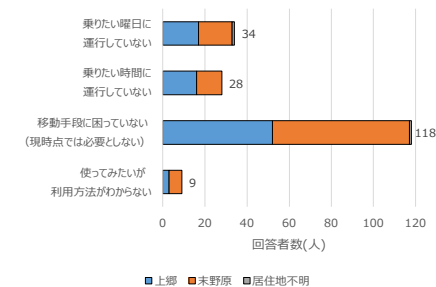
曜日（複数回答可）

上郷地域バスの認知＜非会員のみ＞

- 「運行内容がある程度知っている」および「名前を見聞きしたことがある」のは合わせて8割程度の**540人**
- 「内容がある程度知っている」とした160人のうち、およそ7割に当たる**118人**は、「移動手段に困っていない」と回答
⇒非会員の地域住民にも**上郷地域バスの存在自体は認知されているが、今は移動手段に困っていないため、交通手段の選択肢にはなっていない**



上郷地域バスの認知の程度



運行内容を知っていても利用しない理由（複数回答可）

研究活動報告②

旅客自動車運送事業における 外国人運転手の実態に関する研究

2025年7月29日
研究部 新谷英樹

Ⅱ. 研究の目的

豊田市に於けるバス運転手不足の対策の1つとして
外国人バス運転手の採用・育成につなげるために
在日外国人バス運転手育成の課題を整理する。

本日の発表が、採用からバス運転手として活躍するまでを
網羅したスキームの構築につながればと、考えています。

I. 背景

1. バス運転手不足

(1) 国の動き

- ・労働環境改善 : バス運転手の待遇向上（賃金の引き上げ、労働時間の見直し）
- ・免許制度の見直し : 大型二種免許の取得費用を補助、若年層の参入を促進（⇒20歳バス運転手の誕生等）
- ・外国人採用 : 特定技能制度にバス運転手を対象職種に追加
- ・自動運転技術の活用 : 自動運転バスの実証実験 等

(2) 2024年問題

2. 豊田市の特徴

90年の出入国管理法の改正以降の在日外国人増加

補足 在日外国人と特定技能制度



Ⅲ. 研究の枠組み

1. 豊田市におけるバス運転手事情の把握



2. 事例調査



3. 課題の整理

1. 豊田市におけるバス運転手事情

(1) 路線バスの運転手不足（豊田市の調査結果）

改善基準告示の影響等により、市内の路線バス運行に必要な運転手は2割程度不足。このままで行けば、運転手の高齢化、定年により運転手不足の状況はさらに悪化する見込み。そのため、事業者からは、運転手の採用と定着に当たり、本市とともに改善や見直しを進めたいという意見があった。



出典：令和6年度 第4回 豊田市公共交通会議 資料

豊田市とともに改善や見直しを進めたいという事業者の意見

- 採用のための情報発信の拡充
 - ✓ 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
 - ✓ 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
 - ✓ 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
 - ✓ 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）

出典：令和6年度 第4回 豊田市公共交通会議 資料

<ご参考>

当研究所では、本年度、豊田市からバス運転手不足へ対策としての公務員OBの活用についての実証支援を受託

(2) 豊田市における在日外国人のポテンシャル

国内在日外国人数358万8,956人（2024年6月現在）

1位 東京都 701,955人

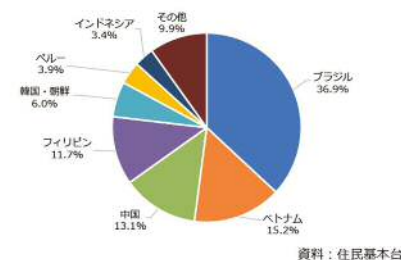
2位 愛知県 321,041人

豊田市 22,406人（県下3位）

* 豊田市は2025年5月現在の数値

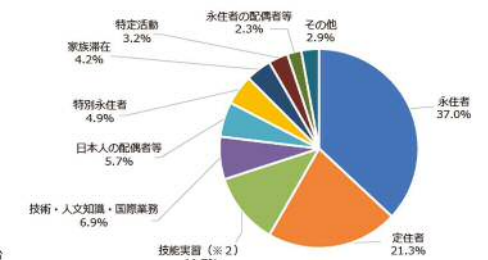
特徴 ブラジル人が多い

（2021年10月1日現在）



就労可能な永住者・定住者の比率が高い

<2021年10月1日現在> 外国人総数17,445人



2. 事例調査（令和7年7月時点）

- (1) **名鉄バス岡崎モデル**・・・令和6年10月からヒヤリング等を実施
名鉄バス×岡崎市×EGAOグループ3社による外国人バスドライバー育成モデル
2024年度 1名（ブラジル人）採用、大型2種免許取得済み
路線バスデビューに向け訓練中（25年6月末時点）

- (2) **豊栄交通**・・・令和7年2月の「まちべん」以降ヒヤリング等を実施
現在2名（ブラジル人、フィリピン人）、大型2種免許取得済み
送迎バス運転手*としてデビューしたところ

*ここでは企業等との契約による貸し切りバスを定義。企業が従業員の通勤に、学校法人が生徒の通学用に契約しているバス等のこと

- (3) **西三交通（新城市）**・・・令和6年4月TV報道等
1名 イタリア人（女性 日本人の配偶者）
路線バスデビュー済み

<補足> 名鉄バス岡崎モデル（名鉄バス×岡崎市×EGAOグループ）

<R6年度の流れ>

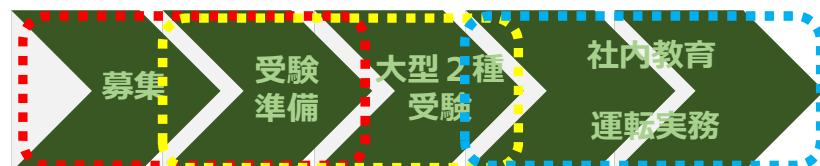


3. 課題の整理

ステージ1～3の設定

1. 人材採用

3. 乗客・同僚との相互理解



2. 受験対策



(1) 人材採用

- ①バス運行事業者が、募集時に**在日外国人にうまくアプローチできていない。**
- ②在日外国人は**就職に関する必要な知識を持っていない。**

EGAOグループ担当者からの説明 @令和7年6月まちべん

- ・在日外国人にアクセスするため（募集案内など）や連絡する際の**ツールが日本人とは異なる**
 - ・Lineでの説明会の募集を、途中から（トラック運転手のよく見ている）Facebookに変更
 - ・連絡をメールからWhatsappに途中から変更
- ・**在日外国人に向けた説明が必要**
 - ・正社員制度について1時間かけて説明

もっとも重要なこと WIN-WINな関係になれるか？

①在日外国人にとってバス運転手になるということ

まちべん（令和7年6月）でのEGAOグループのご説明

- ・在日ブラジル人は永住を希望し安定を求める人が多いが、実際は**目先の待遇**のいい派遣社員などで働くケースが多い
- ・親が派遣社員で働いているとその**子供も同じ様な職**に就く傾向がある
- ・名鉄岡崎プログラム応募者を見たところ**短期で転職**をされている方が非常に多い

豊栄交通外国人運転手2名（ブラジル人1名、フィリピン人1名）のこぼ（令和7年7月）

- ・私にとってバスの運転手になったことは大きな**キャリアアップ**
- ・これまでの仕事と比べ、**安定**している。いわゆる**3Kでない**こと、また、大型2種の**免許取得のメリット**も大きい
- ・子供や家族に胸を張れる
- ・大型2種の免許取得、乗客対応などハードルは決して低くないが、その分**やりがい**がある

(2) 受験対策

自動車学校では、**日本語の教材を使って、日本語で教えるため、教える方も、教わる方も負担が大きい。**

調査内容

- ①名鉄バス岡崎モデル
 - ・自動車学校での教習、大型2種の受験に合わせた**約3か月の日本語教育**を実施
 - ・大型2種の試験は**日本語**で受験
- ②豊栄交通
 - ・自動車学校での教習等において、学習者は**グーグル翻訳**を駆使
 - ・大型2種の試験は**英語**で受験（ブラジル人1名、フィリピン人1名）

<ご参考>

現在**大型2種の試験は20か国語に対応**
名鉄バス、豊栄交通ともに採用時の日本語の目安はN2（N3の上位層）



②バス運行事業者にとって在日外国人を雇うということ (名鉄バス岡崎プログラム関係者、豊栄交通 これまでのヒヤリング)

- ・高齢者、女性などに外国人加わり、求人の**対象者が増える**ことは好ましい（令和6年10月 バス運行事業者 人事課長 他）
- ・名鉄バス、豊栄交通の採用実績から**優秀な人**は間違いなく存在する（令和7年7月 バス運行事業者 人事担当 他）
- ・外国人運転手のまじめな性格が**日本人にも良い影響**、また**刺激**になる（令和7年7月 バス運行事業者 教育担当）
- ・今採用した外国人運転手の方たちの成長が、**将来の外国人運転手採用に必ずつながる**（令和6年10月 バス運行事業者 人事課長 他）
- ・**特別技能制度**による海外からの招へい**よりも手間やリスクが少ない**（令和7年6月 トラック運送事業者 経営幹部）

在日外国人、バス運行事業者の双方にとって、メリットあり

(3) 乗客・同僚との相互理解

今後出てくるであろう問題点（令和7年7月 豊栄交通日本人運転手からのヒヤリング）

- ①**乗客とのコミュニケーション**に関する不安
乗客からの問い合わせ対応や、状況に応じ説明が必要となる。
安全に関係することも含まれる。
次スライドご参照
- ②**日本人運転手等とのコミュニケーション**に関する不安
 - ・細かなやり取りに対応できるか？
例 今から〇〇を通るので待機して欲しい（細い道のすれ違い）
 - ・日本人特有の空気を読むことなどができるか？
例 洗車する際の順番



どこまで日本語の勉強をするべきか？-日本人バス運転手から伺ったこと-

- ・送迎バスと路線バスでは、大きく異なる
- ・自動音声も使えるので、運転手のアナウンスの内容、量について明確なルールがあるわけではない。
- ・立ち客が多い等、安全への配慮を要する際は運転手のアナウンスが増える（この注意喚起は、万一の時の自己防衛にもつながる）
- ・問い合わせや苦情は多くは無いが、両替、料金確認、行先など、聞かれることがある。また、パターンはあるのでQAを作成して勉強することは可能
- ・遅延の説明や事故時の対応などは頻度が少ないこともあり難しいと思われる
- ・実際クレームは、運転手にではなく事務所に連絡が入ることが大半
- ・社内の運転手間のやり取りも重要、苦労する可能性あり

IV. まとめ

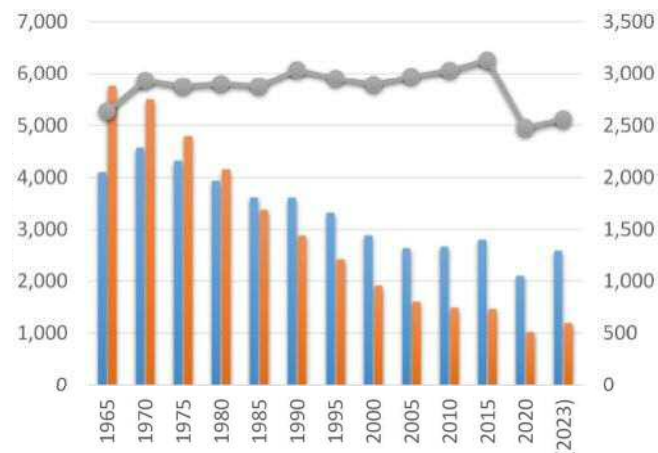
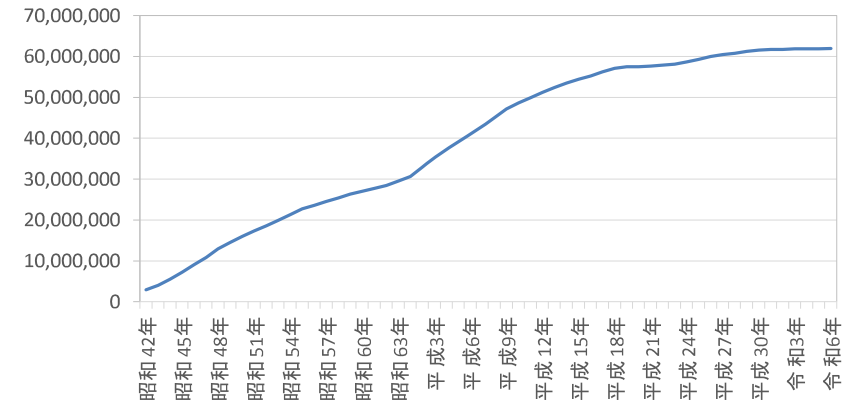
名鉄バス岡崎プログラムや豊栄交通のこれまでの活動を中心に、外国人運転手育成に関する課題について整理いたしました。

	課題	対策案	関連組織など	重要度
1. 人材採用	・ツールが異なりアプ ローチが困難	・情報共有・公開	人材派遣会社、バス 運行事業者	○
	・在日外国人に向けた説 明が必要	・情報共有・公開		
2. 受験対策	・教える方も教わる方も 負担が大きい	・教材（翻訳版）準備	日本語学校、国際交 流団体、自動車学校、 バス運行事業者、有 識者	◎
		・専門の日本語教育プ ログラムの構築		
3. 相互理解	・乗客とのコミュニケー ションに関する不安	・専門の日本語教育プ ログラムの構築	バス利用者、バス運 行事業者、日本語学 校・国際交流団体、 有識者	◎
		・「やさしいにほん ご」の推進		
	・日本人運転手等とのコ ミュニケーションに関す る不安	・その他（AI、学生の バイト活用の検討）		

本日は、本件に関係する方多数にご出席頂いています。本日の発表が、採用からバス運転手として活躍するまでを網羅したスキームの構築につながればと、考えています。

交通空白での暮らしも支え得る 地域公共交通計画の考え方

名城大学理工学部
教授 松本幸正



地域公共交通に対する自治体の役割の変遷

無関与

- 民間収益事業, TOD(公共交通指向型開発) ←所得格差, 経済成長, 人口増

←モータリゼーション, バス利用者減少

税投入

- 欠損補助, 廃止代替路線運行

税投入, バス路線計画, バス運行

- コミュニティバス

税投入, 地域公共交通計画, バス等運行&利用促進

- 他手段との連携

税投入, 都市計画&地域公共交通計画, 都市整備&バス等運行&利用促進

- まちづくりとの連携
- 医療, 福祉, 教育, 観光, 商業, コミュニティ
- ライドシェア
- ???

市町の役割

地域公共交通に関する計画の変遷

- ・路線計画
 - ・道路運送法(平成18年～)
 - ・地域公共交通会議
 - ・コミュニティバス等を地域で協議
 - 路線・ダイヤ・運賃を協議
 - ×民間路線バスのさらなる撤退
- ・地域公共交通総合連携計画
 - ・地域公共交通活性化再生法(平成19年～)
 - ・鉄道, LRT, タクシー, 船舶 →全ての公共交通機関を包含
- ・地域公共交通網形成計画
 - ・地域公共交通活性化再生法の改正(平成26年～)
 - ・地域公共交通のマスタープラン(ビジョン, 事業体系)
 - ・協議応諾義務, 結果尊重義務
 - ・まちづくりとの連携
- ・地域公共交通計画
 - ・地域公共交通活性化再生法の改正(令和2年～)
 - ・策定は自治体の努力義務
 - ・立地適正化計画との連携
 - ・国庫補助との連動化

なぜ、交通計画が必要？

- ・「交通」現象は日常的で身近な活動
 - ・誰もが経験し, 誰もが感じる
 - ・公共交通に対する満足度はワースト
- ・「交通」のあり方は生活を左右
 - ・移動のし易さは暮らしに直結
 - ・移動のし易さは経済活動に直結
- ・「交通」は多様な問題と関連
 - ・まちの活性化, 環境, 福祉, 観光振興, 教育・・・
- ・「交通」は複数手段で構成
 - ・システム全体の最適化



「成り行き」, 「民間任せ」, 「個別施策」
→社会コスト増, 交通格差

公的な交通計画

民間交通事業との違い

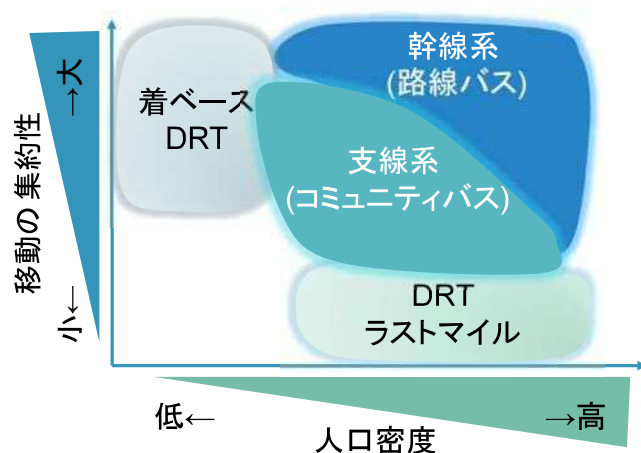
- ・自治体内の移動を担う交通が対象
 - ・都市間交通(民営)への接続
- ・公共交通を取り巻く環境の変化
 - ・私的動機の弱まり ⇒ 公的動機の強まり
 - ・利潤追求 ⇒ 社会資本



地域公共交通計画があると？

- ・ビジョンの明確化と共有
 - ・目標像(目的)の共有, 将来の課題認識, 住民への周知と理解
 - ・交通事業者の参画
- ・個別の交通施策が整合
 - ・公共交通優先 vs. 駅前駐車場の整備
 - ・交通手段間のネットワーク化
- ・交通施策の根拠の明確化
 - ・目的達成のための施策
 - ・住民への説明責任と事業推進の拠り所
- ・都市計画, まちづくり, 福祉や農山漁村政策との連携
 - ・相乗効果(TOD, バリアフリー, モーダルシフト, 過疎地対策)
- ・PDCAサイクルの実行
 - ・評価と見直しの明確化(既得権ではなく, 実績ベース)
- ・国の補助制度との連動

交通手段間の役割分担のイメージ



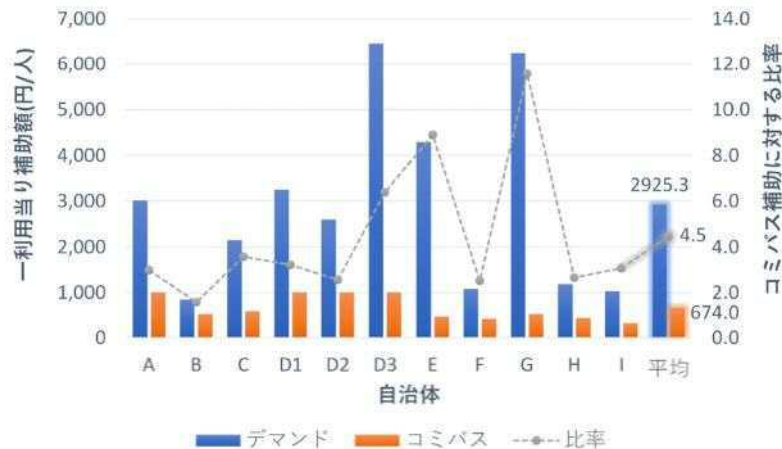
DRT(デマンド型交通)等

- ・ 予約に応じて運行
- ・ 少量輸送
- ・ 移動の時間や場所がバラバラ
- ・ 高コスト
- ・ 利用少
- ・ ヘビーユーザー
- ・ 好きなときに移動可能
- ・ アクセス/イグレスの短縮
- ・ タクシーより安価
- ・ 予約の面倒さ・取りにくさ
- ・ 小型車両での相乗りの忌避
- ・ ネーミングのわかりにくさ

・ 区域運行(4条), タクシー活用, 自家用有償運送, ボランティア輸送

- ・ 既存公共交通(鉄道, バス, タクシー)との調和
 - 棲み分け(対象者, 区域, 目的地, 時間帯, トリップ)
 - 乗り継げる仕組み(拠点, 運賃, ダイア)
 - vs. ドアツードアに対する高い要望

コストの比較



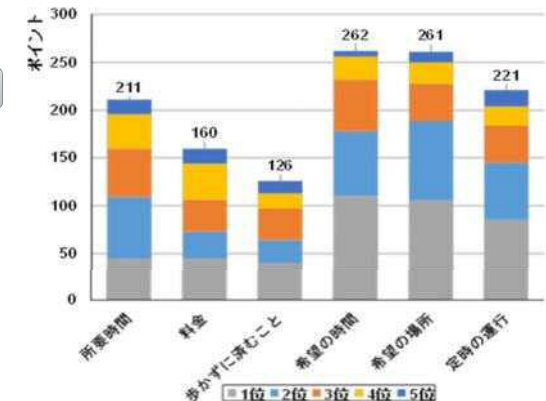
出典:「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」,
愛知県都市・交通局交通対策課

移動手段に求められるもの

免許返納後の交通手段として重要視する項目について順位づけ

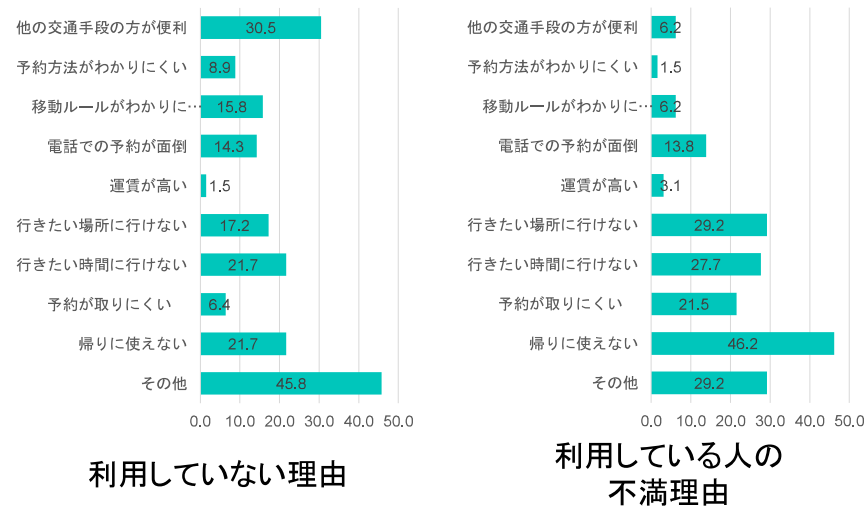
順位のポイント化

- 1位: 5ポイント
- 2位: 4ポイント
- 3位: 3ポイント
- 4位: 2ポイント
- 5位: 1ポイント



出典: 尾張東ブロック老人クラブ大学講座参加者アンケート, 松本研究室

DRTを利用しない理由と不満理由



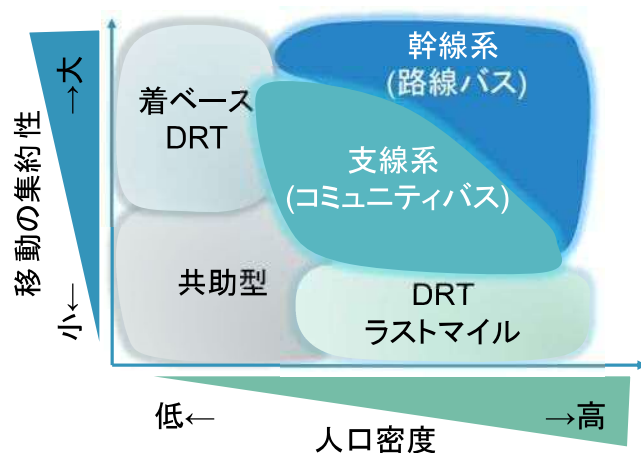
出典:チョイソコ豊明登録者アンケート, 松本研究室

DRTの限界

- 高コスト
 - 長距離の移動
 - 低い乗合率
 - 低い稼働率
- ドライバー不足, 交通事業者不在
 - 配車不可能
 - 事業継続性不担保
- 見える化が困難
 - 安心感につながらず
 - 外からの利用見込めず
 - 周知の継続性(←新規利用者の獲得)

DRTで全域
補完は困難

交通手段間の役割分担のイメージ



共助型交通の計画への位置づけ

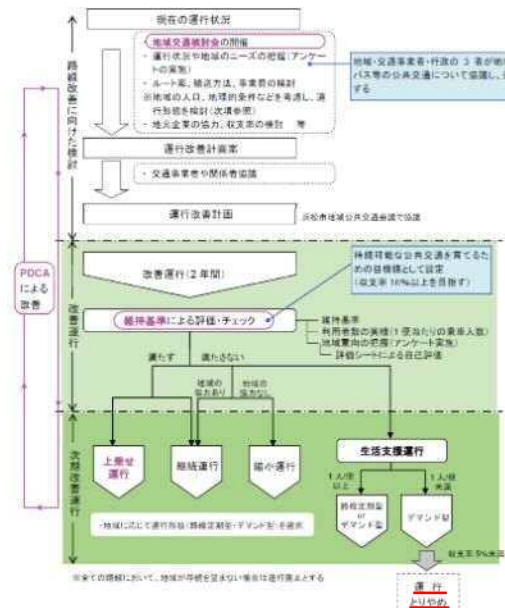
- 困っている人は多くない
 - 現に生活できている
 - ただし, 増えている
 - 行政の役割(←数を求めない)
- 正答はない
 - 現地現物現実
 - 時間変化が大きい
 - 地域が一番知っている
- 単なる移動手段からの脱却
 - まちづくり・交流の装置
 - 地域住民のアイデア次第

地域主体の共助型交通

浜松市の事例

位置 付け	路線の分類	概要	
基幹 路線	民間路線バス	- 骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 - 交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	5.1.3 地区内交通（自主運行バス、交通空白地有償運送）を維持・改善するための手続き 地区内交通（自主運行バス、交通空白地有償運送）は、基幹路線、準基幹路線ではカバーできない、市民が居住する地域を支えるために必要な路線です。 地区内交通（自主運行バス）は、交通事業者の経営努力だけでは維持・改善が困難であり、減便・廃出が生じた路線などに対し、市が政策上必要と判断したうえで、交通事業者への補助や運行委託による、維持・改善を図ります。
準基幹 路線	民間路線バス	- 骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 - 交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	地区内交通（交通空白地有償運送）は、バス・タクシーのサービスが十分でない交通空白地において、自治会やNPO等の地元に着根した団体が役割を担い、交通空白地有償運送の導入を検討することができます。行政が運行に係る補助金や運行経費の一部を補助することにより、支援していきます。
地区内 交通	浜松市自主運行バス	- 骨格的な公共交通ネットワークを形成する路線 - 市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・行政の3者の協力のにより、維持・改善する	運行にあたっては、いずれも交通空白地有償運送推進協議会を兼ねている「浜松市地域公共交通会議」で協議・検討します。
	民間路線バス	- 市民が居住する地域を支えるために必要な路線 - 交通事業者の経営努力による運営を行政・市民が支える	表 5-4 地区内交通（自主運行バス、交通空白地有償運送）の維持・改善のための基本的な考え方
	浜松市自主運行バス	- 市民が居住する地域を支えるために必要な路線 - 市の補助や運行委託により、地域・交通事業者・行政の3者の協力のにより、維持・改善する	○自主運行バス 市が政策上必要なネットワーク形成のために、交通事業者への補助や運行委託を行う。
	交通空白地有償運送	- 市民が居住する地域を支えるために必要な路線 - 地域の助け合いによる移動手段の確保が期待が支えられる	○交通空白地有償運送 地域（町会、企業などの助け合い等）により、地元に着根した団体の自主運営に対し、市が支援を行う。
			○（5.1.3に記載） ○（5.2.4に記載）
	浜松市地域バス	- 市民が居住する地域を支えるために必要な路線 - 地域が主体となった公共交通の導入・維持・改善を行政・事業者が支援する	○（5.1.4に記載） ○（5.2.3に記載）

出典：浜松市地域公共交通網形成計画



出典：浜松市地域公共交通網形成計画

岡崎市の事例

施策簡介

地域主体による交通手段の拡充

実施主体：国・都府県、バス事業者、タクシー事業者、市民 関連する目標：基本目標②



地域コミュニティの維持・活性化のためには、地域の移動手段として公共交通の確保・維持が必要です。しかし、少子高齢化や公共交通利用者数の減少、不採算路線への補填費用の拡大などもあり、行政のみで公共交通サービスを確保・維持していくことが難しくなっており、地域住民・行政・交通事業者が役割を分担・連携して取組むことが必要です。

(1) 地域主体の交通手段の拡充について

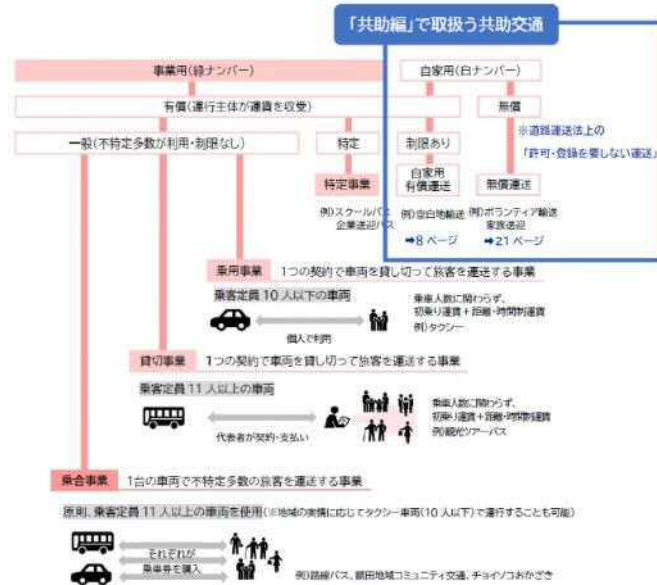
- 地域主体の交通の実現のため、地域内交通検討の組織を設立していますが、ルール作りについては現在検討中の段階にあります。地域の移動ニーズに対応した交通体系を構築するため、多様な移動手段を地域で選択できるルール作りを行います。
- 定期的な評価・検証を行うことで、地域のニーズや利用実態にあった運行となるように改善を図ります。
- 地域住民、運行事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えられるよう、タクシー事業者の活用を検討を踏まえたうえで、NPO、法人等自治会などが主体となった、地域主体の交通の導入要件などを明確にするとともに拡充を図ります。
- 地域が主体となり、ニーズ調査や運行計画の作成などを行うものとすることを想定します。
- 事業の持続可能性を担保するため、運行継続基準（収支率、市費負担額など）を設定し、継続的なPDCAを行うものとします。収入費目には、運賃だけを対象とせず、収入増の取組（協賛金や広告収入など）により、サービスレベルを維持・向上することができる仕組みとすることを想定します。

出典：岡崎市「地域公共交通計画」

岡崎市の事例

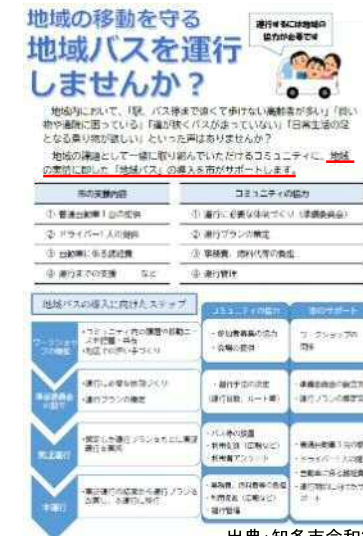


出典：岡崎市「みんなでつくる地域の交通」概要版



出典：岡崎市「みんなで作る地域の交通」 共助による地域内交通編

知多市の事例



出典：知多市令和3年度第1回地域公共交通会議資料

まとめ

- ・ 地域公共交通計画に求められる内容は常に変化
 - 自治体の役割は増大
 - ・ 自治体で全てを担うのは不可能
 - 担当者不足, 予算不足
 - 集約できない多様な需要
 - ・ 市域全体を見据えつつ適切な役割分担
 - 市全体の幹となる交通
 - 幹につながる枝の交通
 - 様々な形の葉の交通
- 重ならず、シームレスにつながる

様々な葉が育つ仕組みを
地域公共交通計画に組み込む！