

地域公共交通の維持については近年全国的に様々な議論が行われています。豊田市においても公共交通の担い手不足の深刻化や運行経費の増加、人口減少の進行、さらなる高齢化の進展など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。本レポートではこれらの社会情勢に対応し、豊田市の公共交通における課題の解決と多様で持続可能な移動手段の普及について提言します。

豊田市の地域公共交通の未来を考える ——多様で持続可能な移動手段の普及に向けた提言——

愛知県本部／豊田市職員労働組合 岡野 大樹

1. はじめに

豊田市は、岐阜県及び長野県と隣接しており、2005（平成17）年4月1日に行われた西加茂郡藤岡町・小原村、東加茂郡足助町・下山村・旭町・稲武町の4町2村との合併により、都市部と山村部を併せ持ち、面積は愛知県第1位の広大な都市である。市域の北部及び矢作川の東部は大部分が森林となっており、その面積は市域の約68%を占めている。

豊田市では、2006（平成18）年度に「豊田市公共交通基本計画」を策定し、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（令和4）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、進む高齢化への対応や、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きた。

一方で、公共交通の担い手不足の深刻化や運行経費の増加、人口減少の進行、さらなる高齢化の進展など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増している。本レポートではこれらの社会情勢に対応し、豊田市の公共交通における課題の解決と多様で持続可能な移動手段の普及について提言する。

2. 豊田市の公共交通の現状

（1）人口と高齢化率の推移

豊田市の人口は減少傾向で少子高齢化が加速しており、2015（平成27）年には年少人口を老年人口が上回り、2040（令和22）年には高齢化率が30%を超えることが予想されている。人口減少と更なる高齢化を見越した、地域公共交通の運行の確保が今以上に重要となる。

（2）公共交通ネットワーク

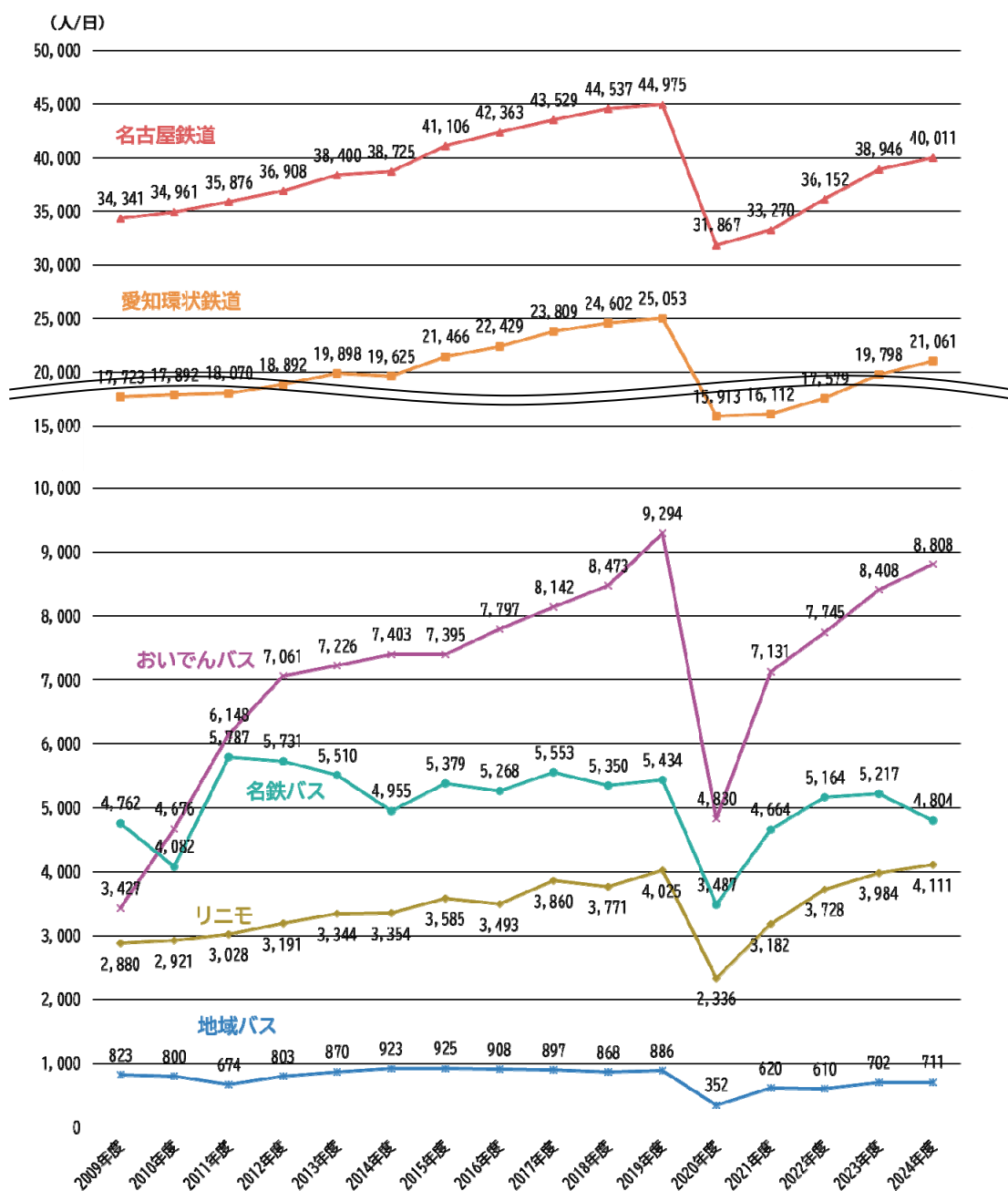
豊田市では広域化した市域の移動を支えるための「公共交通ネットワーク」を整備してきた。

「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に、「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）」が運行し計26駅あり、「基幹バス」は、「とよたおいでんバス」と「名鉄バス」の計21路線が存在している。

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地域で運行しており、高齢者の通院や買い物などの移動を支えている。

(3) 地域公共交通の利用実績

市内の公共交通利用者数は、増加傾向だったが、2020年度に新型コロナウイルス感染症の拡大により大きく減少した。しかし、現在はコロナ禍前まで回復傾向が見られている。



※ 鉄道利用者数は、市内駅平均利用者数÷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

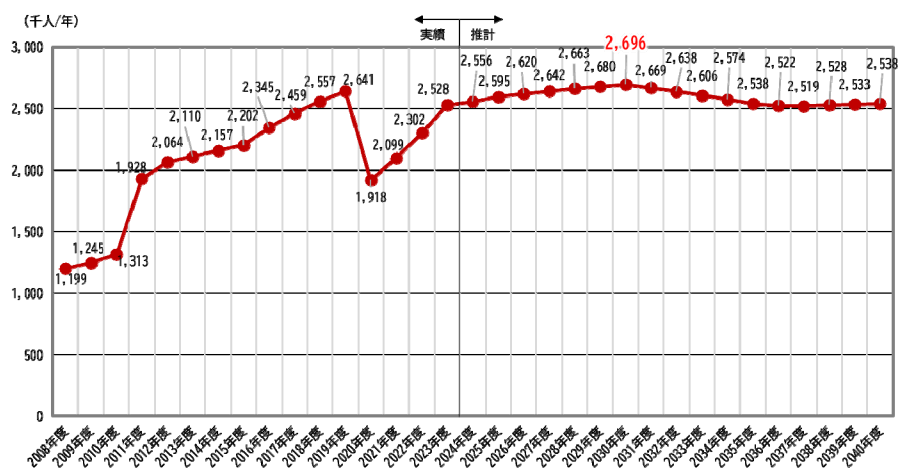
<出典> 豊田市

図1 市内の1日当りの公共交通利用者の推移

(4) 地域公共交通の将来の見通し

① おいでんバスの将来利用者数

おいでんバス12路線の将来利用者数は、運行路線の周辺人口を踏まえると、2030年度までは増加を続ける見込みだが、それ以降は減少に転じると推計されている。

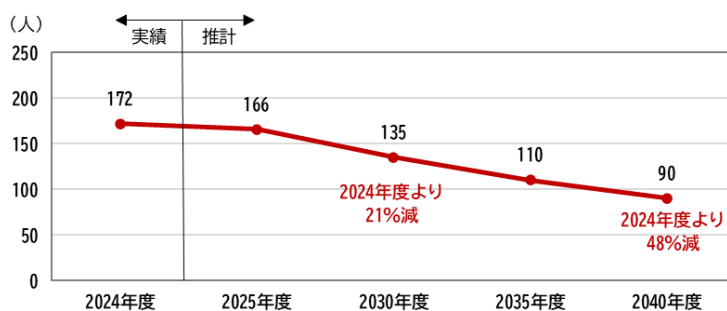


<出典> 豊田市

図2 おいでんバス利用者数の将来推計

② 将来運転手数

豊田市によるおいでんバス運行事業者3者へのヒアリングと、2024年度までの退職者・採用者数に基づく推計によると、15年後の2039年度には運転手数が2024年度の約半数にまで減少する見込みである。

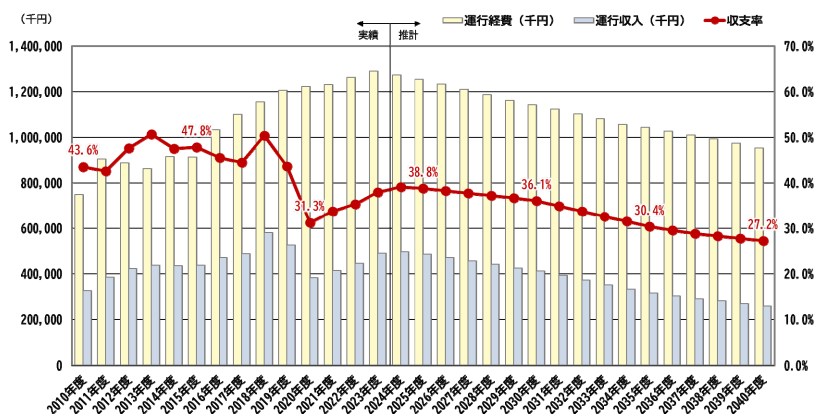


<出典> 豊田市

図3 豊田市内の運転手数の将来推計

③ おいでんバスの将来収支率（運転手が減少した場合）

今後、運転手数が減少した場合、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、おいでんバスの利用者数は減少し、運行収入も減少すると見込まれる。サービス水準の低下に伴い運行経費は縮小するが、人件費などの増加によって、結果的には現状よりも収支率が悪化することが予想されている。

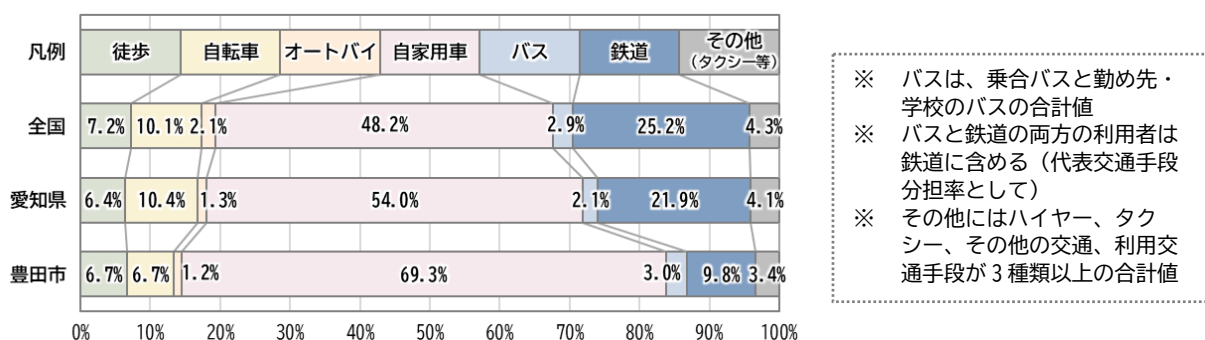


<出典> 豊田市

図4 おいでんバスの運行経費・運行収入の将来推計

(5) 交通分担率（通勤・通学）

通勤・通学者の交通手段を見ると、本市における自家用車による移動が69.3%と愛知県平均の54.0%よりも高く、全国平均と比較しても自動車に依存していることが分かる。今後、高齢化の加速により、自家用車がなくても通勤・通学が行える地域公共交通の確保が今以上に重要となる。



＜出典＞R2 国勢調査（総務省統計局）

図5 交通手段分担率（通勤・通学）

3. 豊田市の公共交通の課題

(1) 自動車過剰依存（モータリゼーション）の弊害

一家に複数台のマイカーを保有することが当然とされる豊田市では、公共交通を利用する文化や習慣が根付きにくい。この結果、バスや鉄道の利用者は通学する高校生や免許を持たない高齢者に限定されがちであり、運賃収入による採算の確保が構造的に極めて困難となっている。採算の悪化は、路線の減便や廃止を引き起こし、それがさらなる利便性の低下を生んで利用者が減少するという「負のスパイラル」をもたらす。

(2) 深刻化する運転手不足と2024年問題

公共交通を維持する上で、近年最も致命的な課題となっているのが「バス・タクシー運転手の絶対的な不足」である。とりわけ、トラック・バス運転手の時間外労働規制が強化されたいわゆる「2024年問題（改善基準告示の改正）」に伴い、限定された労働時間内で運行ダイヤを回すことが困難になっている。豊田市内の基幹バスを運行する事業者においても、必要な運転手数が2割程度不足していると報告されており、高齢化による定年退職も相まって、現状の運行規模を維持するだけでも財政的・人道的な限界を迎えている。

(3) 中山間地域における移動保障と行財政負担

山村部における路線バス（おいでんバスの末端路線等）の維持経費は、利用者の減少や物価・燃料費の高騰により増加傾向にある。市は巨額の補助金を投じてこれらを維持しているが、市税の効率的配分という観点から、将来にわたって無限に赤字補填を続けることは行財政の持続可能性を脅かしかねない。しかし、バスを廃止すれば、山村部に住む高齢者は病院への通院や買い物が必要となり、基本的人権の一部である「移動の自由（移動保障）」が侵害されるため、安易な切り捨ては許されないという二律背反に直面している。

4. 課題解決に向けて

(1) 「豊田市地域公共交通計画」の策定

これまで説明した市の背景から、豊田市は「豊田市地域公共交通計画」を更新・策定している。本計画では、「次世代モビリティ社会の実現ときめ細やかな移動の確保」をビジョンとして掲げている。従来の「ただバスを走らせる」という視点から脱却し、まちづくり（都市計画）と交通政策を一体化させた「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進している。つまり、主要な生活機能を拠点（コ

ンパクト）に集約し、それらの拠点間を公共交通の軸（ネットワーク）で効率的につなぐという方針である。

（２）次世代型モビリティ（MaaS）とAIデマンド交通の導入

トヨタ自動車との緊密な連携を活かし、最先端のデジタル技術を駆使した移動サービス（MaaS: Mobility as a Service）の実証・実装が進められている。その一例が、山村部や郊外エリアで導入されているAIを活用したオンデマンド交通システム（例：「チョイソコ」スキームを参考にした地域ごとの仕組みなど）である。従来の定時定路線バスとは異なり、スマートフォンのアプリや電話で予約を入れると、AIが最適なルートを実タイムで算出・巡回して乗客を目的地まで運ぶ。これにより、乗客がゼロの状態で大規模バスが空気を運ぶような無駄（運行経費・CO₂）を削減しつつ、利用者のニーズに即した柔軟な運行を可能にしている。

（３）「共助交通」の推進と貨客混載

行政による「公助」だけに頼る交通網の維持には限界がある。そこで豊田市が力を入れているのが、住民が主体となって移動を支え合う「共助交通」である。自家用有償旅客運送の仕組みなどを活用し、一種免許しか持たない地域の一般ドライバーが、地域の高齢者を乗せて拠点まで送り届ける仕組みの構築が進められている。これにより、二種免許を持つプロ運転手の不足という課題をカバーする試みが行われている。また、山村部への移動手段維持の工夫として、物流業者と連携した「貨客混載（かきやくこんさい）」の取り組み（おいでんバスのスペースを利用して宅急便などの荷物と乗客を同時に運ぶ実証など）も行われており、運行事業者の付加価値向上と路線の維持に貢献している。

5. おわりに

豊田市における公共交通の課題は、日本の地方都市が抱える「モータリゼーションの進展」、「高齢化」、「過疎化」、「運転手不足」というすべての要素が、よりダイナミックかつ極端な形で現れた縮図であると言える。市は、おいでんバスを中心とする基幹ネットワークを堅持しつつ、山村部におけるAIオンデマンド交通や、住民自らが担い手となる共助交通の導入など、地域特性に応じた多様なレイヤーの交通網（ベストミックス）を提示することで、この難題に先進的に立ち向かっていく必要がある。

また豊田市の地域公共交通を持続可能なものにするためには、行政の努力や自動運転やAIといった技術革新だけでなく、市民の「意識改革」が不可欠であると考えている。現状、多くのマイカードライバーにとって、公共交通は「自分には関係ない、高齢者のための福祉政策」と捉えられがちである。しかし、すべてのドライバーは将来的に必ず高齢になり、運転免許を手放す日が訪れる。公共交通の維持は現在の交通社会的弱者を救うためだけでなく、未来の自分自身の移動の自由を担保するための「社会的投資」に他ならないと考える。

最後に、私が労働組合の書記長を務めている中で感じていることがある。それは、利用者減少の下で厳しい財政状況にある現状、そして利用をすることでその地域公共交通が維持されて、改善されていくという考え方は、労働組合における組織強化の話と通ずる部分があるということだ。活動の停滞・組織の弱体化、組合員の減少、財政の縮小、さらなる活動の停滞・組織の弱体化…という悪循環を断ち切るには、単組に伴走する県本部体制を確立した上で、単組活動の活性化を図ることが必須になる。その様々な単組活動を通して組合員が組合に対して良いイメージ（便利だ、頼りになる、寄り添ってくれるといったプラスな印象）を持ち、組合員で居続けてくれたり、新たな組合員が増えていくことで組合を利用してくれる人が増えていく、それが「持続可能な組織」に繋がっていくと私は考える。そういった視点も踏まえつつ、豊田市として公共交通を維持することが、高齢者の健康増進（引きこもり防止による医療費・介護費の抑制）や、中心市街地の活性化、脱炭素社会の実現など、都市全体の利益に繋がるという「マクロな視点」での市民啓発を行うことも今後意識していきたい。