

基本方針5 「環境首都あいち」を支える交通体系の構築

(1) 環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実

⑰ 環境にやさしい公共交通の実現

環境にやさしい次世代自動車の公共交通への導入を図っていくとともに、次世代自動車に係るインフラ整備に向けた取組を進める。

ア. 公共交通分野における次世代自動車の導入

イ. 次世代自動車のエネルギー供給設備の整備（充電設備、水素ステーション）

図 4-45 バス及びタクシーでの次世代自動車導入事例 [ア.の参考例]



豊田市おいでんバス（燃料電池バス）

出典：豊田市提供資料



伊勢市ピカチュウ電気バス（三重交通）

出典：三重交通ホームページ



トヨタ『MIRAI（ミライ）』を用いた燃料電池車タクシー・ハイヤー

出典：名鉄タクシーホールディングス及び
つばめタクシーグループホームページ



日産『LEAF（リーフ）』を用いた電気自動車タクシー

出典：東海交通㈱提供資料

(2) 公共交通の利用促進に向けた取組の推進

⑱ 過度な自家用車利用からの転換を促す取組

環境にやさしい社会を目指すため、県民や事業所との協力・連携の下、環境負荷の小さな交通手段である公共交通・自転車等の利用への交通行動の転換を促すような取組を進める。

ア. 「エコ モビリティ ライフ」の推進

イ. 住民や学校、職場等を対象として意識啓発を図るモビリティ・マネジメント*の実施（公共交通ガイドブックや啓発本の作成・発行等）

ウ. 公共交通に親しむ日などの公共交通利用促進キャンペーンの実施

図 4-46 「エコ モビリティ ライフ」の推進 [ア.イ.の参考例]

愛知県では、クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイルである「エコ モビリティ ライフ」（エコモビ）を推進している。

また、アンケート方式により、鉄道やバスに関する情報を伝えながら、エコ通勤が環境にやさしく、健康にもよいこと、交通事故のリスク軽減につながることなどを意識に強く訴えて、交通行動の自発的な転換を促すという「モビリティ・マネジメント」の手法を使い、県内の企業や大学、そして従業員の方に対して調査を行うなどして、エコ通勤への転換を促進している。



「エコモビ」PR活動

はじめよう!
環境にやさしい交通行動

エコモビ

あいち エコ モビリティ ライフ

電車・バスで
安全、スムーズに

自転車、徒歩で
健康、気持ちよく

クルマは
便利な
エコライフで

「エコ モビリティ ライフ」(エコモビ)とは？
環境の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげた言葉で、
クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるライフスタイルをいいます。
毎週一人ひとりが、「エコモビ」を実践することにより、地球環境にやさしいだけでなく、
安全で健康的な県民生活や、無給付で済むまちづくりの実現につながります。

毎月第1水曜日は「エコモビの日」です
まずは月に1日でも、「エコモビ」をはじめましょう！

「エコ通勤」を
はじめよう!

かきこいクルマの使い方

クルマは便利で快適な乗り物です。
しかし、クルマでの通勤には、**環境問題や渋滞、
交通事故の危険性**のほか、**あなたの健康への影響**など、
考えなければいけないことも少なくありません。

このリーフレットでは皆さんに、
一度お考えいただきたいことをまとめました。

この機会に「かきこいクルマの使い方」を
考えてみてください。

愛知県

図 4-47 カーフリーデー [イ.ウ.の参考例]

「カーフリーデー」とは、イベントなどを通じ、自家用車に頼らなくても日常生活に支障がないことを実感してもらう取組のことで、毎年9月22日に世界同時で開催されている。

また、カーフリーデー前の1週間である9月16日～9月22日を、都市交通を考える交通週間として位置づけ、新しい交通施策を展開する機会としたのが「モビリティウィーク」となっている。豊橋市は2013年よりこの取組に参加している。

ええじゃないかとよほし
カーフリーデー 2016
H28 9/17(土)
場所: ども未来館
ここにこ
時間: 9:30～15:00

カーフリーデーってなに?
クルマの代わりに歩いたり、自転車や公共交通機関を利用する日です。クルマの少ない環境で、安全で快適な移動ができることを体験しましょう。

ぼの国ハイキング
駅前広場を歩き、自然の恵みを感じながら楽しめるイベントです。ハイキングシューズや帽子などを持参してください。雨天の場合は中止となります。

さあ、クルマを置いて
まちを歩こう
自転車

自転車の魅力発見! トークショー
講師: ども未来館 芝生広場
時間: 10:00～11:00
内容: 自転車での人と人とのつながり、自転車の魅力、安全な乗り方などを学びましょう。

オープニングセレモニー
場所: サウフルプラザ (豊橋駅前バスストップ隣接ビル)
時間: 9:15～11:00 (雨天時は9:45から)

カーフリーデーセット
先着順に配布のみの/当日配布あり

コミ/SA de シャトル/バス
子ども未来館の専用シャトルバス

カーフリーデークイズラリー
クイズを解いてお楽しみ品をゲットしよう!

お問い合わせ: 豊橋市都市計画部都市交通課 Tel.0532-51-2620

出典: 豊橋市ホームページ

図 4-48 豊田エコ交通をすすめる会 [イ.ウ.の参考例]

人と環境に優しい「エコ交通」を推進し、通勤時の渋滞緩和ならびに環境に配慮した活動を実施するため、豊田市と民間企業等31事業所で構成する「豊田エコ交通をすすめる会」を設立している。

学校及び地域への出前教室などにより、環境にやさしい移動を率先して実践する意識を広め、環境負荷の低減や道路渋滞の緩和、事故削減を目指している。

第11回 日本モビリティ・マネジメント会議 2018年7月18日

エコ交通意識を醸成する豊田エコ交通出前教室の開発
豊田市都市計画部交通政策課 豊山誠也、鈴木清宗、加納賢士
愛知工業大学 伊豆原浩二
公益財団法人豊田研究所 岡田麻透、西松泰英、樋口圭一

1. はじめに
愛知県豊田市ではDM施策として、産官学共働の「豊田エコ交通をすすめる会」(以下「すすめる会」)による全市的なエコ交通普及活動を展開
2008年～ すすめる会が発足し会員事業所従業員の「エコ運動」を推進
2013年～ 一般市民への「エコ交通」普及も含めたエコ交通月間を実施 (図1,表参照)
⇒一定の成果はあったが、すすめる会会員事業所の枠を超えた市民向けイベントにならず
2015年～ (a)短期的なエコ交通転換(児童から保護者へ働きかけ)、
(b)長期的なエコ交通意識醸成
を目的とした小学生向けエコ交通出前教室を企画・開催 (図1,エコ交通月間ポスター)

2. 豊田エコ交通出前教室
(1)出前教室の進め方
①環境教育に熱心な教員に協力依頼、②児童向け環境出前教室を開催しているNPO法人と共働、③すすめる会会員(バス会社)に協力依頼
④教育コンテンツ作成は(公財)エコロジーモビリティ財団のエコ環境BOOK、仙台市の資料を共働

(2)高学年向け教室 (小学校(5年生62名))
1回目: エコ交通、バス乗り方
児童が燃料電池車(FCEV)などエコカーに興味
校長先生にエコカー教室をお願い

2回目: エコカー、カーシェアリング仕組み
エコカー試乗
FCV(MIRAID)
PHV(ガソリン)、EV(COMIS)
Hamo

(3)低学年向け教室 (小学校(1年生80名))
エコ交通(紙芝居)、バス乗り方
(仙台市資料を活用して作成)

(4)結果 出前教室を開催した小学校からいただいたお手紙から地球環境や車の正しい使い方を理解⇒エコ交通意識醸成に有効
N小学校からお手紙: 自動車が排出するCO2を理解、エコカーに興味
J小学校からお手紙: ちきゅうおんだんかを理解

(5)継続と今後の進め方 出前教室開催と継続する仕組みづくりを整理して推進
①継続、拡大していく体制ができていない ⇒運営していた団体を募集、教育用コンテンツの充実
②エコ交通意識醸成の効果を必ず評価できない ⇒評価指標の一つとして発行している他市を参考に数年経過後に意識調査を検討

表2. 平成28年度会員事業所
豊田市及びその周辺に事業所を持つ民間企業、公共団体で構成し産官学共働によりエコ交通を推進し、豊田市内の道路交通渋滞の緩和や環境負荷の低減、公共交通の利用促進を図ることを目的とした団体

豊田エコ交通をすすめる会
豊田市のエコ交通をすすめる会

出典: 豊田市ホームページ、第11回日本モビリティ・マネジメント会議資料

⑨ 公共交通の利便性等を高める取組

鉄道駅・バス停等の待合環境や運行サービスのさらなる改善を図るとともに、わかりやすく、利用しやすい情報提供や魅力的な料金制度の導入など利便性の高い利用環境の創出に向けた取組を進める。

ア. 待合環境の整備（上屋やベンチ等）やバスロケーションシステム*の導入

イ. 利用者ニーズに合ったエリア単位での路線・時刻表・主要な目的地等の情報を掲載した便利な公共交通マップ等の作成

ウ. 経路検索システムや総合的な交通案内システム等によるわかりやすい情報提供

エ. ダイヤ・サービス水準の改善（便数・運行時間の拡大、パターンダイヤ*等のわかりやすい運行等）

オ. 運行改善やサービス向上に向けた公共交通の利用や人の移動に係るビッグデータ*の分析・活用

カ. 料金割引制度等の導入（乗継割引、ファミリー割引、買物バス券、フリー乗車券等）

図 4-49 バスの待合環境等を改善する取組事例 [ア. の参考例]

バス停上屋・ベンチの設置（知北平和公園前）



病院内に設置されたバスロケーションシステム（安城市）



簡易型バスロケーションシステム「あしあとランプ」（東海市らんらんバス）



バスが通過したかどうかを「あしあとマーク」で表示するシンプルかつ安価なシステム

出典：東海市地域公共交通網基本構想・形成計画、安城市ホームページ、ITS アライアンス株式会社ホームページ

図 4-50 バス情報の見える化 –ケータイ・スマホでのバス検索システムの取組[ウ.の参考例]

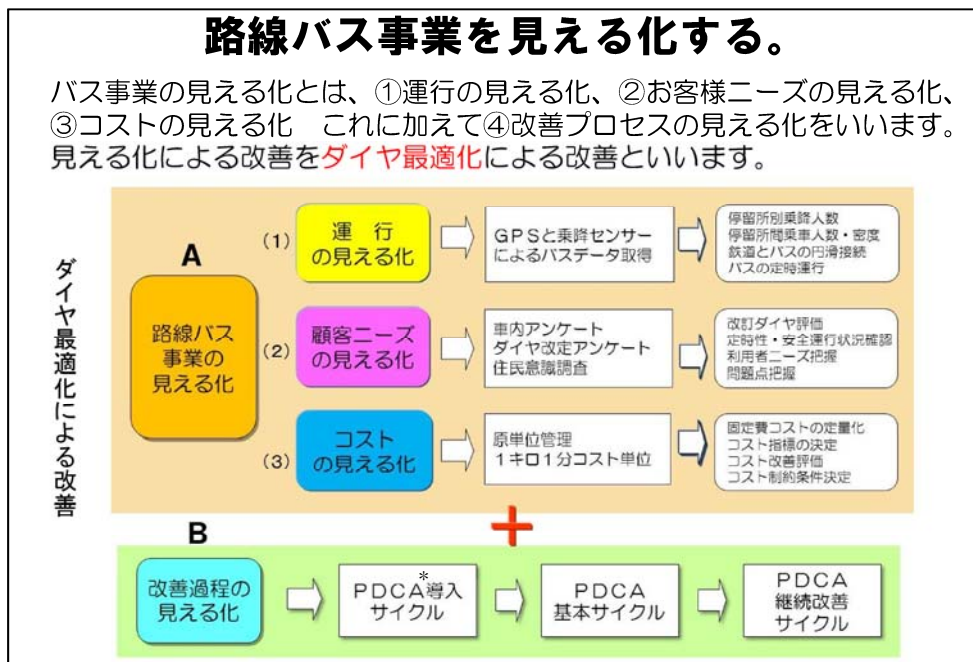
兵庫県では、行政担当者や交通事業者との勉強会を開催するほか、バス情報の“見える化”を推進するなど、バス交通の活性化に向けた取組を行っている。路線バス事業者やコミュニティバス運行市町と協力し、鉄道とバスとの一括ネット経路検索を可能にすべく、「ネット経路検索に県内バスを載せよう！」プロジェクトを推進するとともに、スマートフォンや携帯電話から路線バスの運行情報等をリアルタイムで入手できるバスロケーションシステムの導入を促進し、現在、県下の路線バス事業者でも導入が進められている。



出典：兵庫県ホームページ

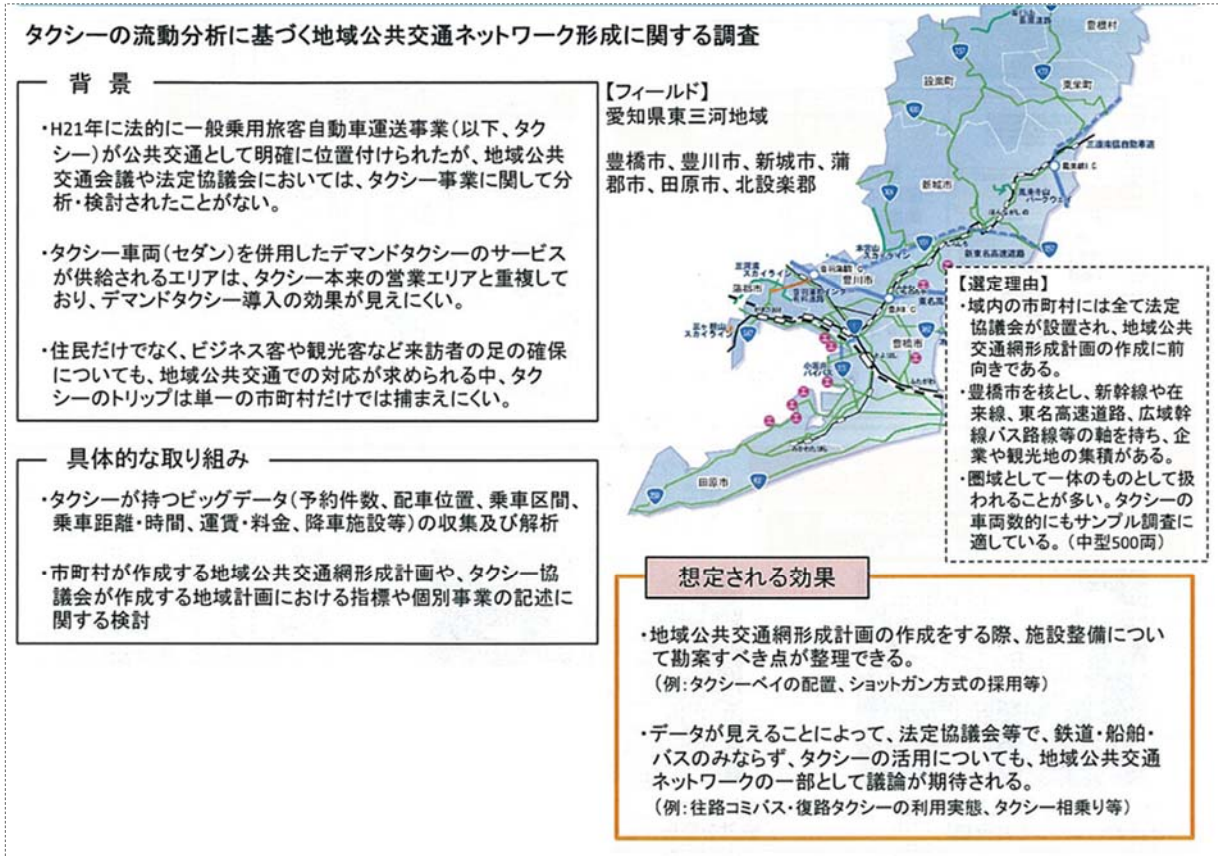
図 4-51 データを活用したダイヤ最適化の取組(イーグルバス株式の事例)[エ.オ.の参考例]

埼玉県のイーグルバス株式会社では、路線バスにセンサーとGPSを設置し、停留所ごとの乗降客数等のデータを収集・分析することで、ダイヤの最適化を図り、事業改善に成果を上げている。



出典：交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料（イーグルバス株式会社の資料）

図 4-52 東三河地域におけるタクシーの利用実態データの分析・活用事例 [オ. の参考例]



出典：中部運輸局資料

図 4-53 公共交通の利用促進に向けた料金割引の取組 [カ. の参考例]

— 夏休み小学生 50 円バス —

毎年、夏休み期間に東三河の全バス路線(一部除く)でこども運賃を1乗車50円とし、バスの利用促進が図られている。

2016 年度パンフレットより

- 1 実施期間：2016年7月16日(土曜日)から8月31日(水曜日)
- 2 対象路線：東三河の全バス路線(高速バス、名鉄バス東部のふれんどバスを除く)
- 3 その他：50円運賃を適用する場合の支払い方法は現金に限る



出典：豊川市ホームページ

(1) 関係者の役割と連携・協働

このビジョンがめざす望ましい公共交通の姿を実現するには、県のみならず、国、市町村、交通事業者、地域住民その他様々な関係主体が、公共交通は地域を支える重要な社会基盤であるとの認識を共有し、連携・協働して取り組むことが不可欠である。

「4. 取り組むべき施策の方向性」に掲げた取組も、その多くは様々な関係主体の取組が組み合わさったものとなっている。

主な関係主体それぞれの基本的な役割を以下のとおり整理する。

■県の役割

- このビジョンの策定により、愛知県の公共交通の望ましい姿を示し、めざす方向に向かって、国、県、市町村、交通事業者等の連携した取組を促進し、関係者が一体となったビジョンの着実な推進を主導する。
- 広域行政を担う自治体として、市町村、交通事業者等その他の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、県バス対策協議会等の運営や地域公共交通会議等への参画、研修会等の開催・協力、エコモビ県民運動の推進等の取組を継続するとともに、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。
- 市町村界を跨ぐ広域的・基幹的な公共交通については、市町村、交通事業者等と連携・調整を図りつつ、必要に応じ施策を講じるなど、その確保に向けて、主体的に取り組む。

■市町村の役割

- 住民に身近な基礎自治体として、区域内の地域公共交通の確保、活性化・再生に主体的に取り組む。その際には、地域の課題や実情を踏まえ、住民、交通事業者等の関係者と協力・連携を図りつつ、まちづくりと一体的に進める。
- 市町村界を跨ぐ地域公共交通の確保に向けては、県及び関係市町村と協力・連携して取り組む。

■国の役割

- 交通政策基本法と交通政策基本計画に基づき、「日常生活の交通手段確保」や「交通の利便性向上、円滑化、効率化」、さらに「まちづくりの観点からの施策推進」など、必要な諸施策を推進する中で、各種支援制度等の活用により、このビジョンに基づく取組が着実に進められるよう、ビジョンの推進に協力する。

- とりわけ、地域公共交通の活性化・再生については、その推進に必要となる情報の収集・整理・分析・提供や研究開発の推進、人材の養成・資質の向上に努めるほか、支援制度の適切な運用により、ビジョンの推進に配慮する。

■交通事業者の役割

- 公共交通に期待される様々な役割を踏まえ、地域のニーズに応じた適切な交通サービスの提供を図るとともに、その質の向上に努める。
- 行政が実施する施策に協力するとともに、地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めるなど、公共交通の利用促進に取り組む。

■県民の役割

- 公共交通が地域を支える重要な社会基盤であることを念頭に、当事者意識を持って、地域公共交通会議など地域の公共交通のあり方の検討に積極的に参画するほか、行政や交通事業者等の公共交通の維持・利用促進に向けた施策の推進に協力する。
- クルマ(自家用車)と公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けるライフスタイルである「エコ モビリティ ライフ」を実践するなど、公共交通の維持・確保、利用促進に努める。

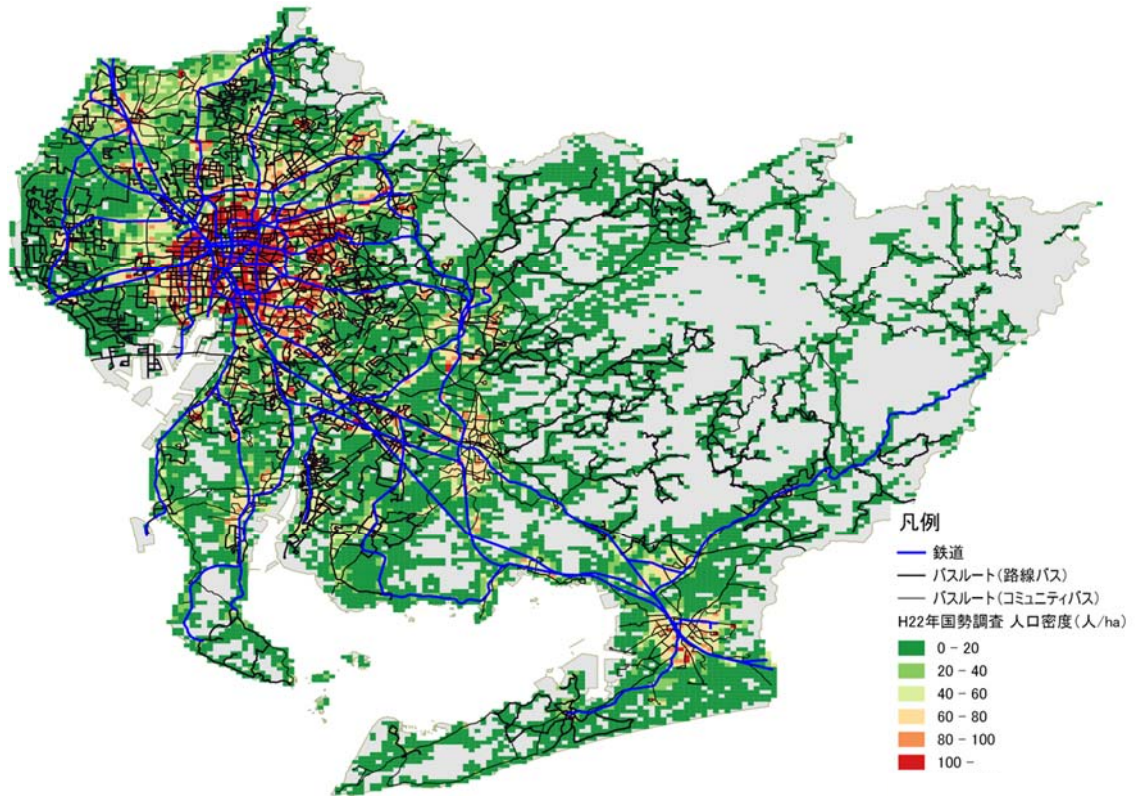
(2) ビジョンの推進とフォローアップ

ビジョンの推進に当たっては、関係者が連携・協働し、進捗状況等を確認しながら、取組を進める必要がある。

このため、関係者等によるフォローアップのための組織を設置し、定期的に主な取組の実施状況等を確認し、課題等の共有を図っていくこととする。

また、今後の社会・経済情勢の変化や関係する諸制度、技術開発の動向等も踏まえ、必要に応じて施策内容を見直すなど、柔軟かつ適切に対応していく。

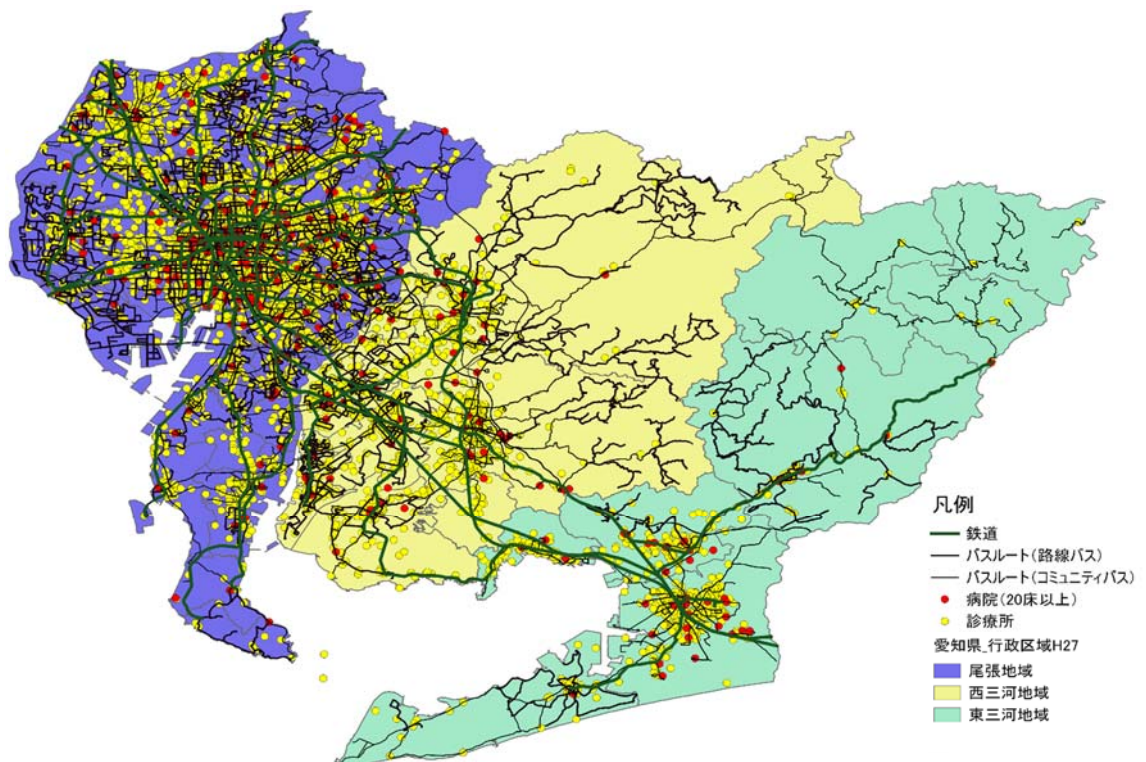
図 6-1 公共交通網と人口密度 (2010 年)



資料：国土交通省「国土数値情報」、国勢調査 500m メッシュデータより作成

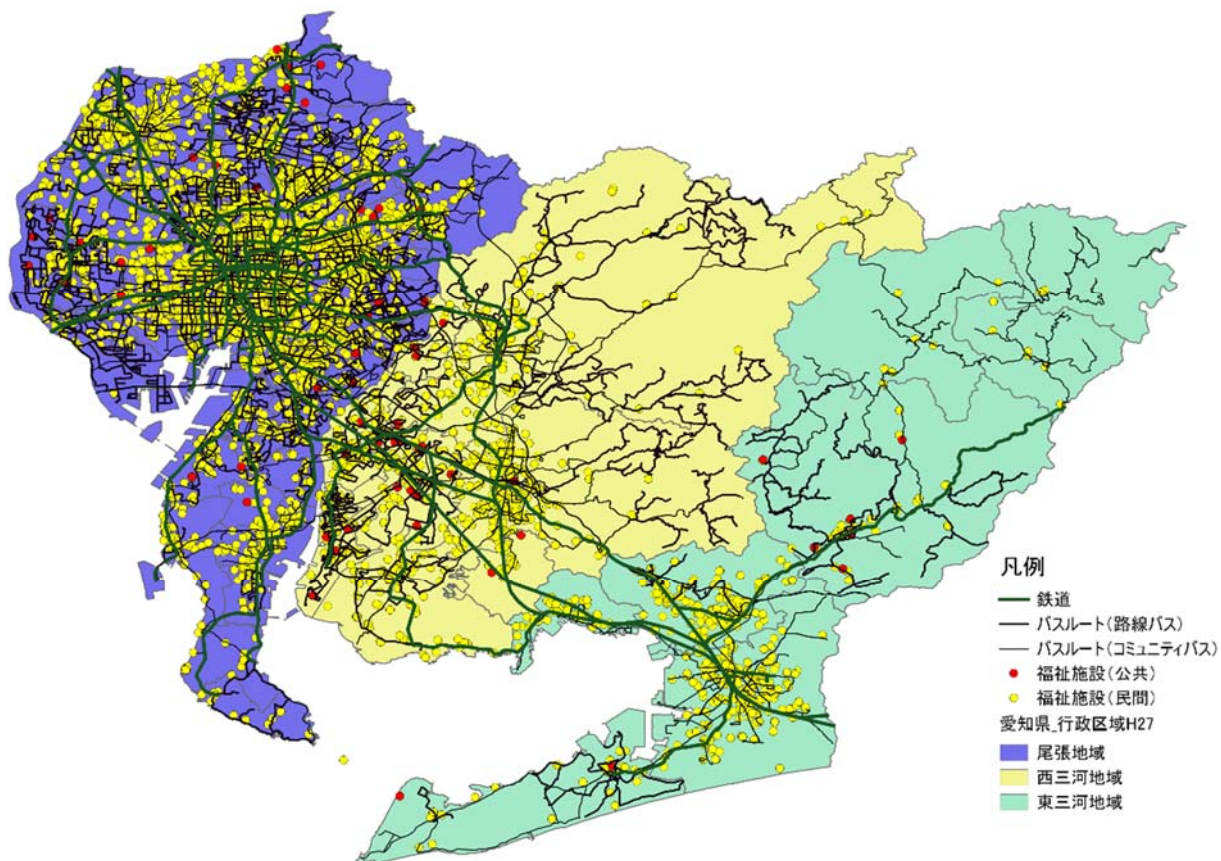
算出方法：徒歩圏は鉄道 800m、バス 300m として算定した。なお、ここでいう公共交通網は鉄道、路線バス、コミュニティバスを示す。

図 6-2 公共交通網と医療施設 (2010 年)



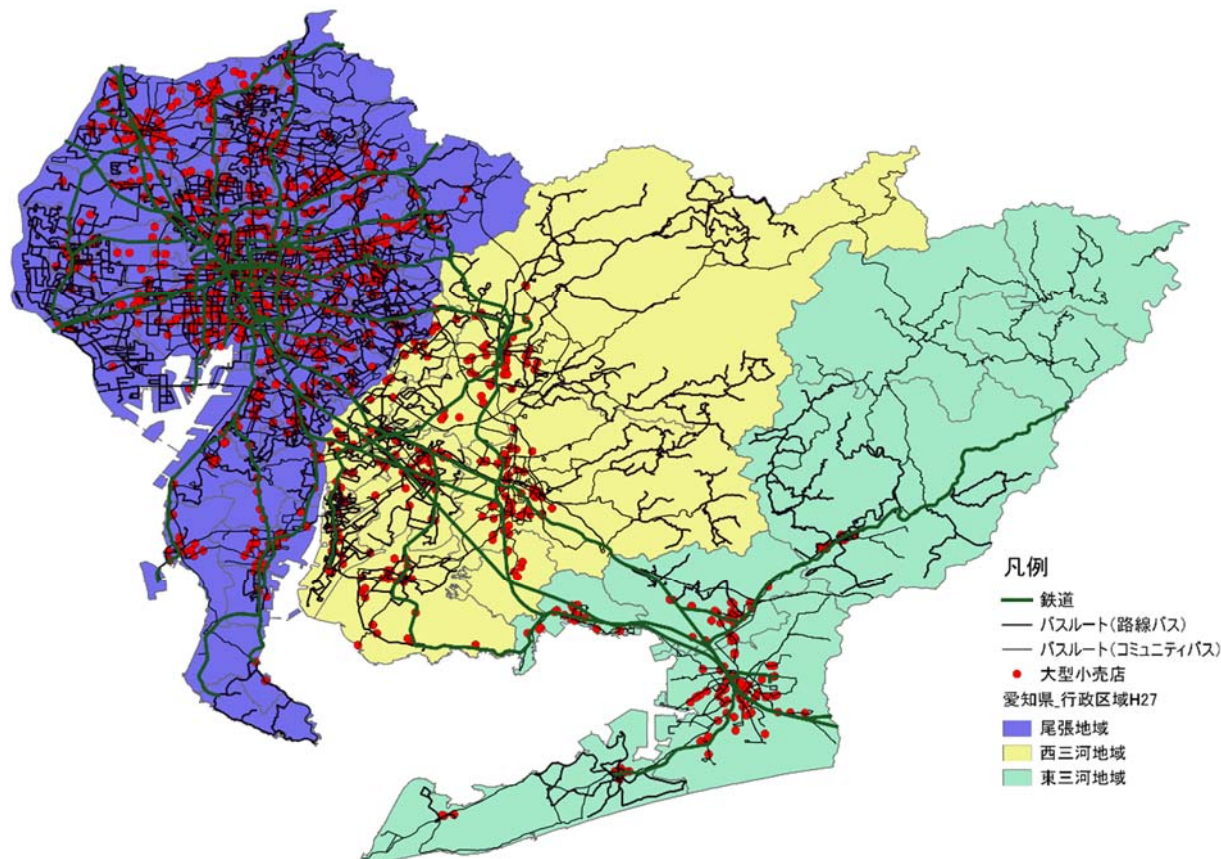
資料：国土交通省「国土数値情報」、愛知県「医療機関名簿」より作成

図 6-3 公共交通網と福祉施設（2010 年）



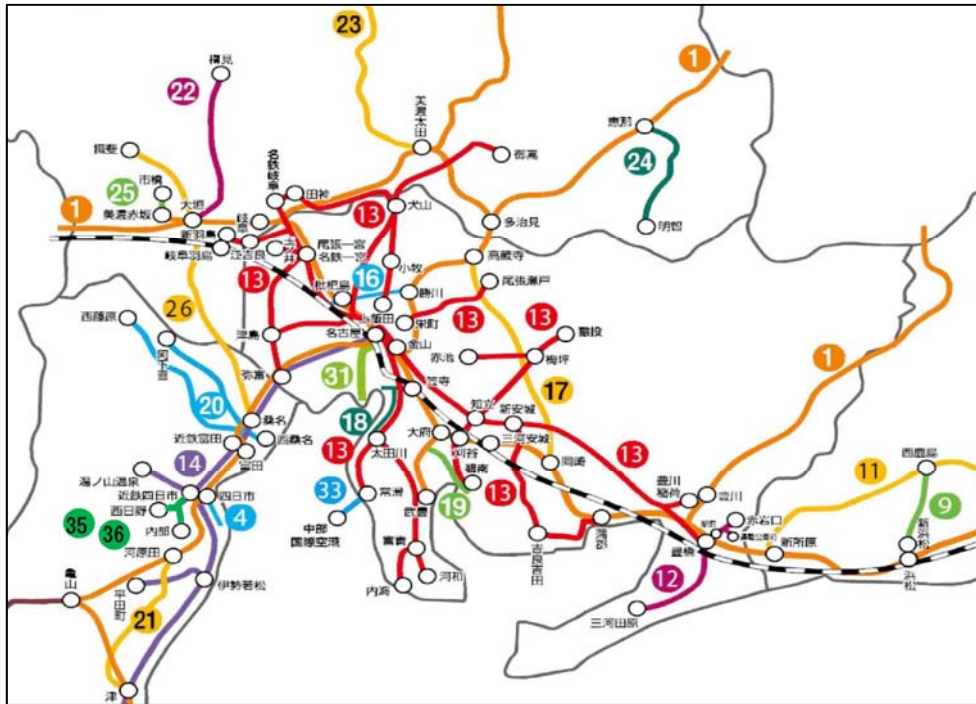
資料：国土交通省「国土数値情報」、厚生労働省「介護サービス情報公表システム」より作成

図 6-4 公共交通網と商業施設（大型小売店）（2010 年）

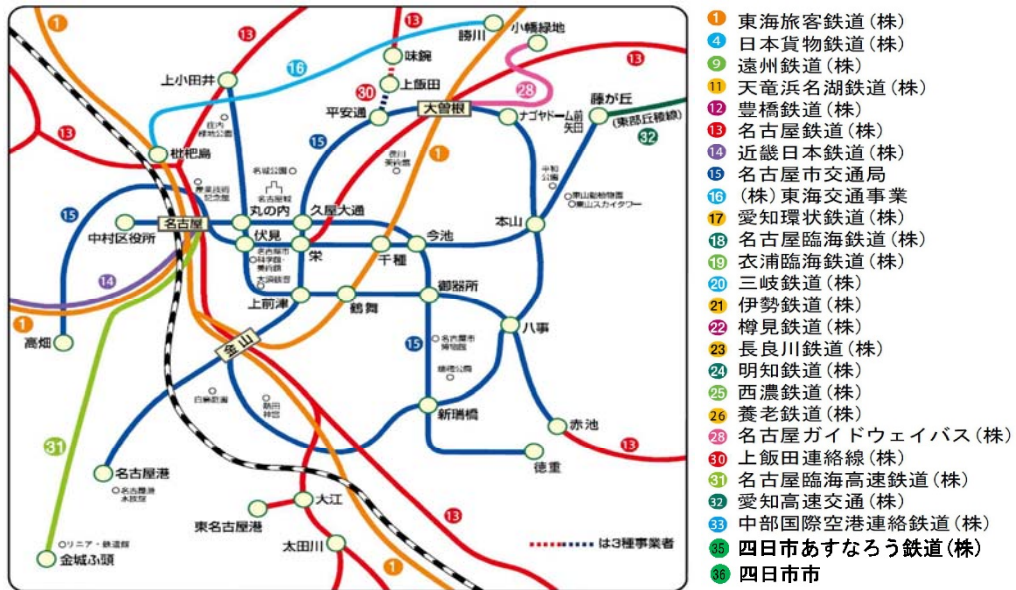


資料：国土交通省「国土数値情報」、(株)東洋経済新報社「大型小売店データ 2015 年版」より作成

図 6-5 愛知県周辺の鉄道網



【名古屋市】



出典：国土交通省 中部運輸局 HP

表 6-1 愛知県内で運行する鉄道の概況（新幹線、貨物専用線を除く）

企業体	東海旅客 鉄道(株)	㈱東海交 通事業	名古屋 鉄道(株)	近畿日本 鉄道(株)	名古屋 市交通 局	名古屋 ガイドウェイ バス(株)	豊橋鉄 道(株)	愛知環状 鉄道(株)	名古屋臨海 高速鉄道(株)	愛知高速 交通(株)	合 計
路線数	5	1	17	1	6	1	2	1	1	1	36
営業キロ	228.4	11.2	392.3	17.7	93.3	6.5	23.4	45.3	15.2	8.9	842.2

出典：愛知県振興部交通対策課作成

表 6-2 近年の愛知県内の鉄道開業路線

路線名	区間	開業年月	営業キロ
地下鉄 4 号線(名城線)	大曾根～砂田橋	2000 年 1 月	1.7
	砂田橋～名古屋大学	2003 年 12 月	4.5
	名古屋大学～新瑞橋	2004 年 10 月	5.6
ガイドウェイバス志段味線	大曾根～小幡緑地:高架部分	2001 年 3 月	6.5
上飯田連絡線	味鏡～上飯田～平安通	2003 年 3 月	3.1
西名古屋港線(あおなみ線)	名古屋～金城ふ頭	2004 年 10 月	15.2
中部国際空港連絡鉄道(名鉄空港線)	常滑～中部国際空港	2005 年 1 月	4.2
東部丘陵線(リニモ)	藤が丘～万博八草(現:八草)	2005 年 3 月	8.9
地下鉄 6 号線(桜通線)	野並～徳重	2011 年 3 月	4.2

出典：愛知県 HP「愛知県における鉄道網整備の状況」

表 6-3 近年の愛知県内の鉄道廃止状況 (2000 年度以降)

路線名	事業者名	区間	営業廃止年月日	営業キロ
三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	2004 年 4 月	16.4
三河線	名古屋鉄道	猿投～西中金	2004 年 4 月	8.6
桃花台線	桃花台新交通	小牧～桃花台東	2006 年 10 月	7.4
モンキーパークモノレール線	名古屋鉄道	犬山遊園～動物園	2008 年 12 月	1.2

出典：国土交通省 HP「近年廃止された鉄道路線(平成 12 年度以降)」

表 6-4 乗合バス事業の推移

県別	年度	事業者数 (者)	車両数 (両)	実働率 (%)	走行キロ (千km)	実車走行 キロ (千km)	実車率 (%)	輸送人員 (千人)	系統数	運転者数 (人)	営業収入 (千円)	営業費用 (千円)	営業損益 (千円)	実働1日1車当たり		
														走行キロ (km)	輸送人員 (人)	営業収入 (円)
愛知	22	37	2,390	82	110,082	99,379	90	171,800	1,430	3,116	43,133,107	47,722,396	△ 4,589,289	160	249	62,569
	23	38	2,402	84	110,875	100,096	90	164,859	1,402	2,906	43,185,188	44,100,893	△ 915,705	164	245	54,782
	24	38	2,478	83	111,787	98,880	88	166,681	1,425	3,038	39,358,733	44,021,728	△ 4,662,995	160	238	56,221
	25	45	2,614	88	112,843	101,398	90	170,235	1,439	3,147	42,229,589	46,234,724	△ 4,005,135	167	252	57,306
	26	43	2,640	86	116,393	104,524	90	172,440	1,543	2,837	39,683,707	43,335,702	△ 3,651,995	170	253	60,012

出典：中部運輸局「数字でみる中部の運輸」

表 6-5 コミュニティバス等運行にかかる市町村負担額（2015 年度）

コミュニティバス種別			その他		計
市町村が主体となって乗合事業者運行委託しているもの 〔道路運送法第 4 条許可 旧 21 条許可を含む〕	市町村が自らが有償運送を行っているもの 道路運送法第 79 条 (旧 80 条許可)	市町村が無償で運送を行っているもの 道路運送法適用外	市町村が特定の施設への送迎目的で運行を行っているもの	乗合バス事業者の営業路線に対して市町村が補助しているもの	
40 市町村※	6 市町村	9 市町村	21 市町村	22 市町村	—
コミュニティバス運行市町村数 51 (全 54 市町村のうち 94%)					
2,959,184 千円	192,598 千円	377,603 千円	582,118 千円	800,118 千円	4,911,621 千円

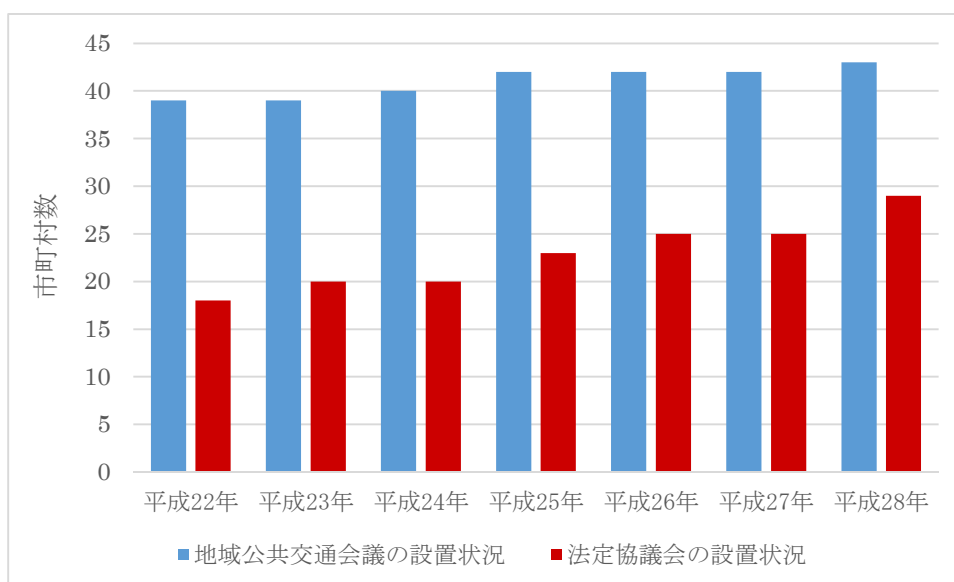
※名古屋市営バスを除く、名古屋市のメーグルを含む

※複数の運行形態を採用している市町村があるため、市町村数の合計は一致しない

※設楽町、東栄町、豊根村の 3 町村は、地域公共交通活性化再生法による法定協議会を共同で設置し、コミュニティバスを共同運行している

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（H28.5 調査）」愛知県

図 6-6 地域公共交通会議等協議会設置状況

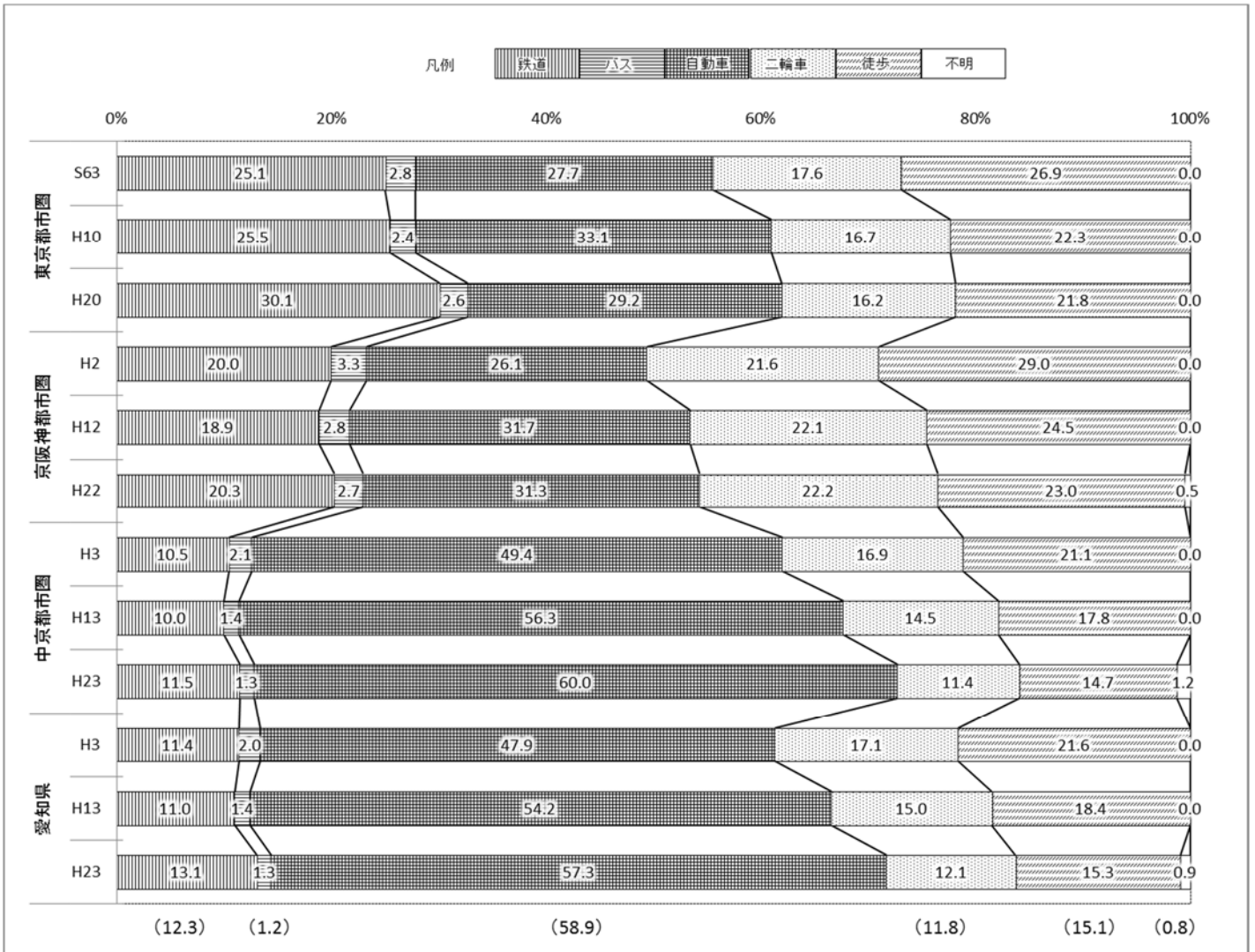


※各年 5 月 1 日現在

(市町村数)	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年
地域公共交通会議の設置状況	39	39	40	42	42	42	42
法定協議会の設置状況	18	20	20	23	25	25	25

出典：愛知県 HP「県内のコミュニティバスの現況」

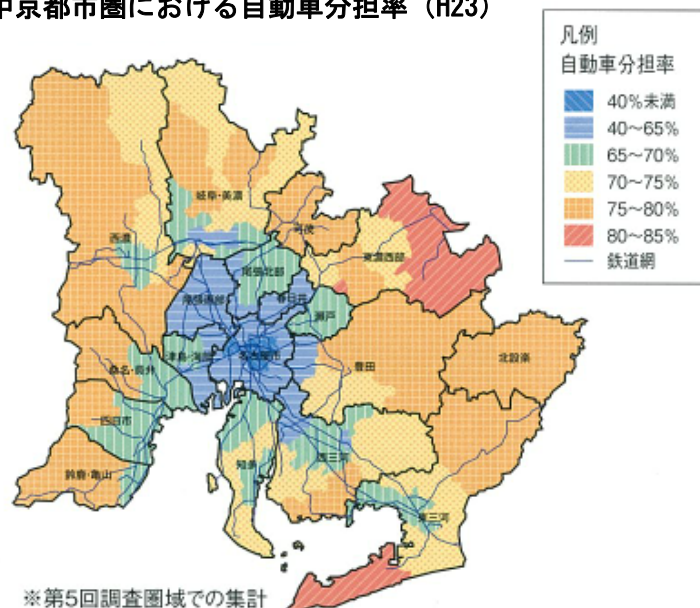
図 6-7 三大都市圏の代表交通手段の構成比（第 1 回圏域集計、名古屋市含む愛知県）



※ () 内は第 5 回圏域集計値

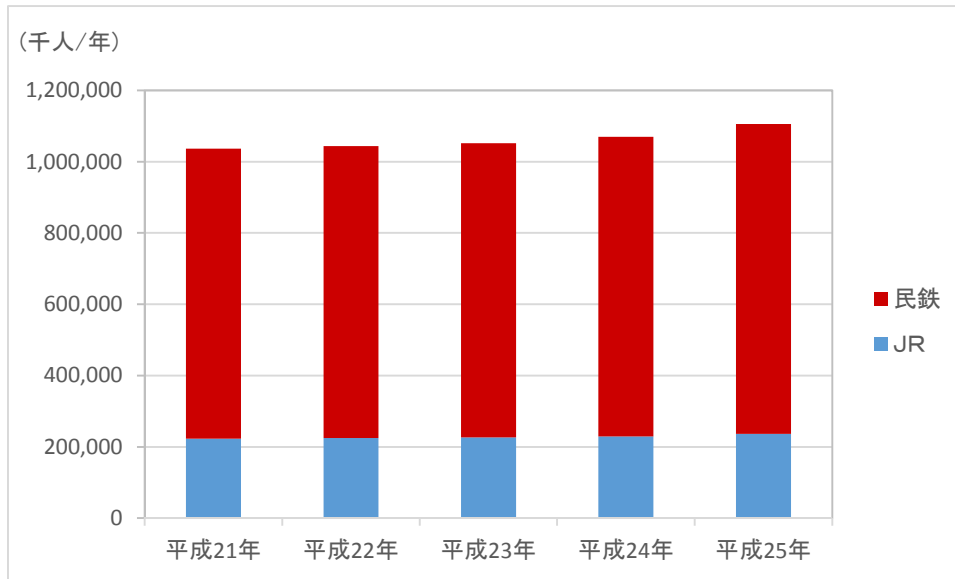
出典：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査 (H23) から作成

図 6-8 中京都市圏における自動車分担率 (H23)



出典：第 5 回パーソントリップ調査「人の動きからみる中京都市圏のいま」

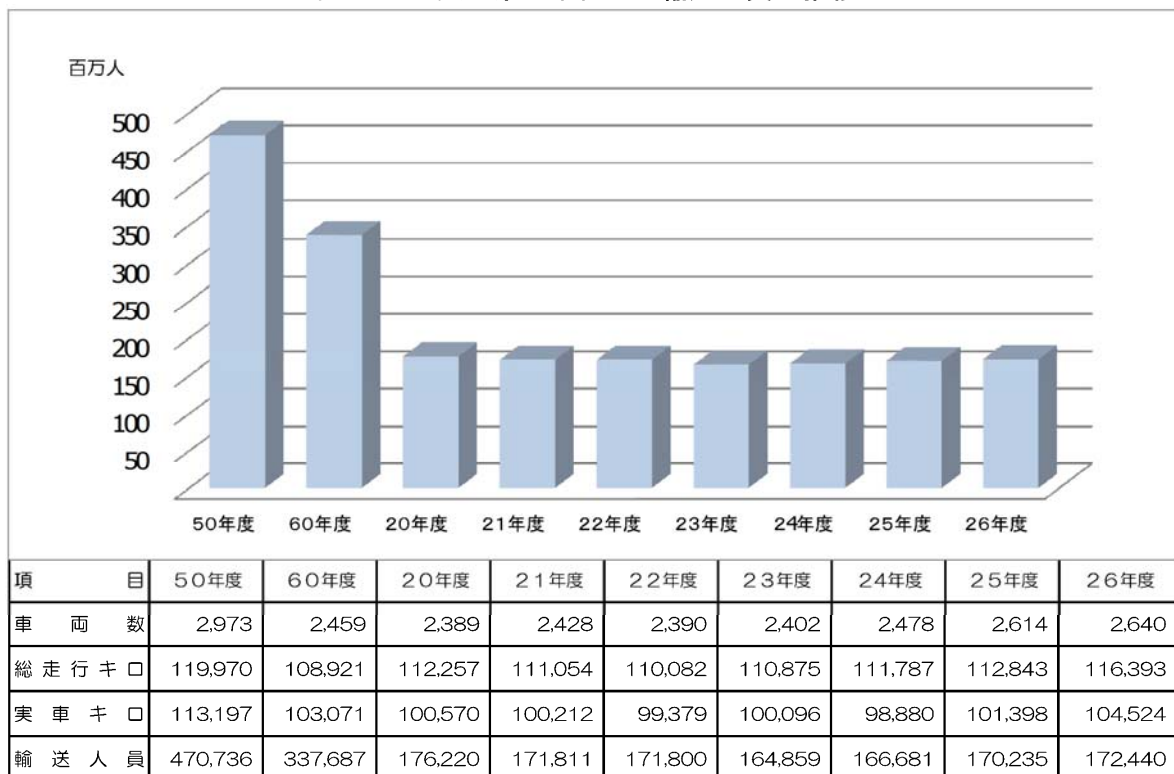
図 6-9 愛知県の鉄道輸送人員の推移



	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
JR	222,651	225,004	226,757	229,240	236,201
民鉄	813,524	818,625	825,235	840,885	869,716
合計	1,036,175	1,043,629	1,051,992	1,070,125	1,105,917

出典：中部運輸局「数字でみる中部の運輸」

図 6-10 愛知県の乗合バス輸送人員の推移

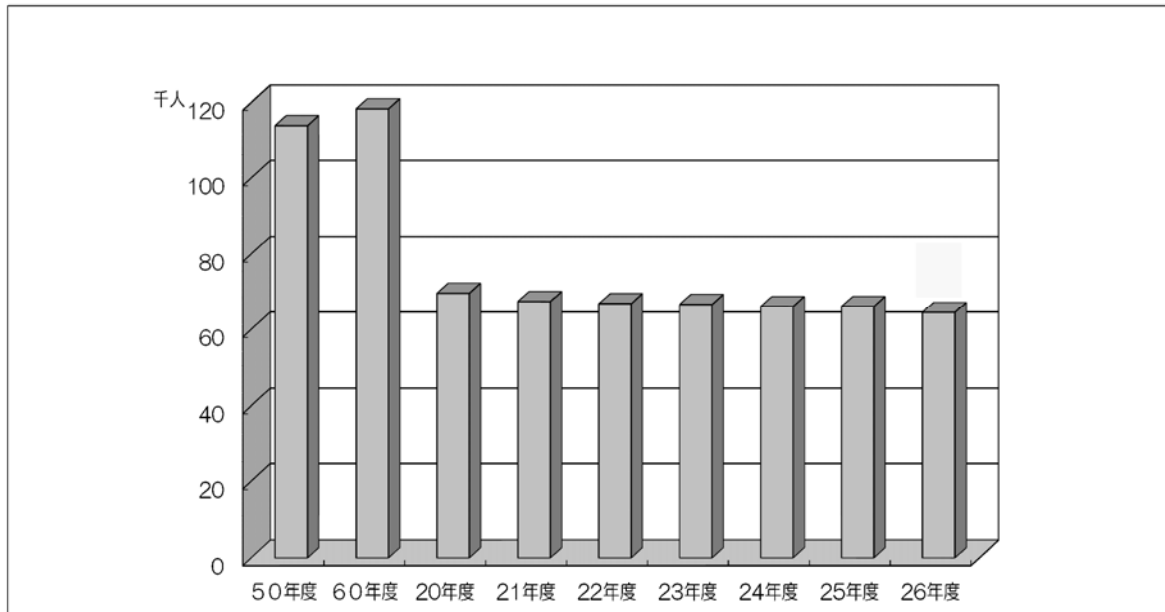


資料：平成20年度以降の数値については、中部運輸局「数字でみる中部の運輸」による。

- (注) 1. 総走行キロ・実車キロの単位は千³、輸送人員の単位は千人。
 2. 道路運送法の一部改正に伴い、平成20年度以降の数値にはコミュニティバスを含む。

出典：中部運輸局 愛知運輸支局ホームページ

図 6-11 愛知県のタクシー輸送人員の推移



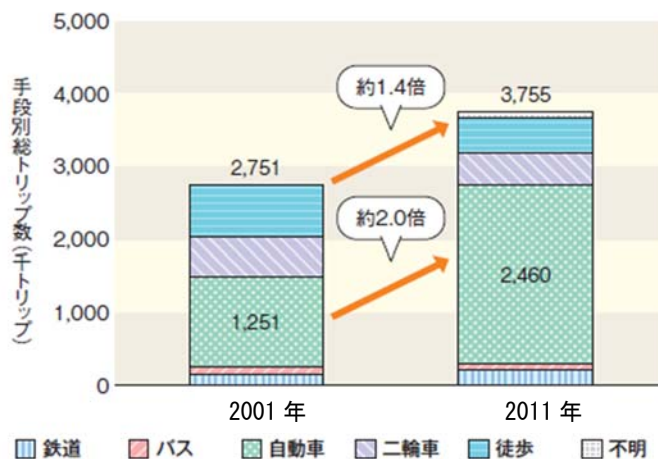
項目	50年度	60年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度
車両数	10,721	11,138	10,949	10,777	9,698	9,575	9,491	9,443	9,388
延実在車両数	3,905,874	4,045,794	3,891,705	3,919,815	3,697,207	3,463,944	3,472,495	3,442,018	3,429,175
延実働車両数	3,436,038	3,648,940	3,010,207	3,102,366	2,945,187	2,747,316	2,683,715	2,631,468	2,546,478
総走行キロ	755,521	807,776	518,567	502,872	462,326	461,103	451,670	446,369	431,813
実車キロ	356,128	354,070	206,757	185,752	172,673	177,537	176,555	176,072	172,376
輸送回数	76,008	79,599	52,220	48,139	47,829	47,056	47,152	46,990	45,637
輸送人員	118,364	118,364	69,657	67,440	66,861	66,648	66,098	66,112	64,494
営業収入	57,422,336	100,131,775	83,379,054	75,895,794	74,341,308	74,007,778	72,961,031	74,134,014	72,670,832

資料：平成21年度以降の数値については、中部運輸局「数字でみる中部の運輸」による。

(注) 総走行キロ・実車キロの単位は千³、輸送回数の単位は千回、輸送人員の単位は千人、営業収入の単位は千円。

出典：中部運輸局 愛知運輸支局ホームページ

図 6-12 高齢者の代表交通手段別総トリップ数の変化（中京都市圏）



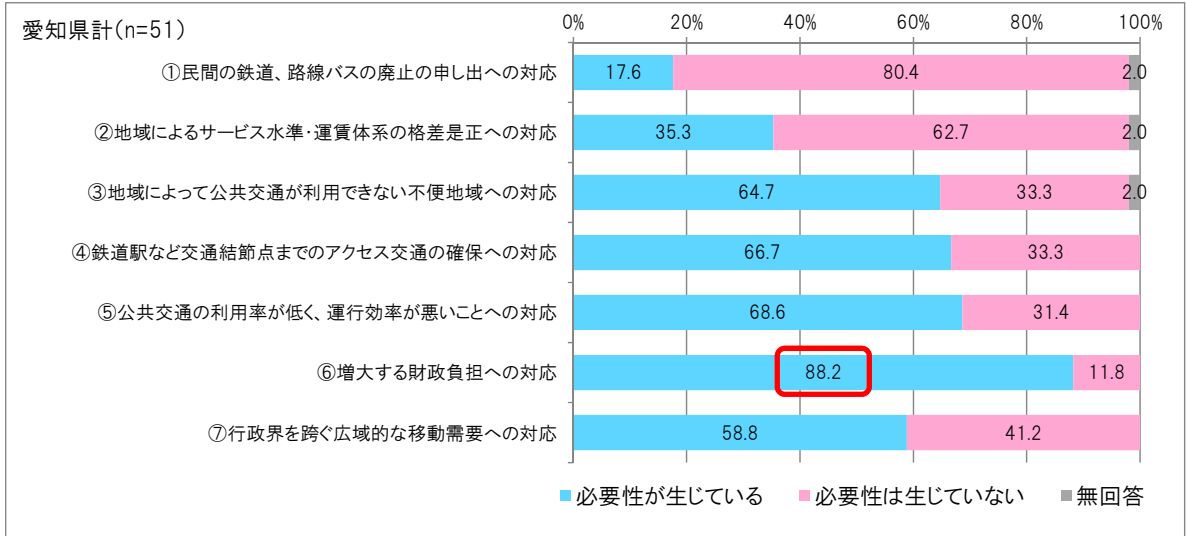
※第4回調査圏域での集計

出典：第5回パーソントリップ調査「人の動きからみる中京都市圏のいま」

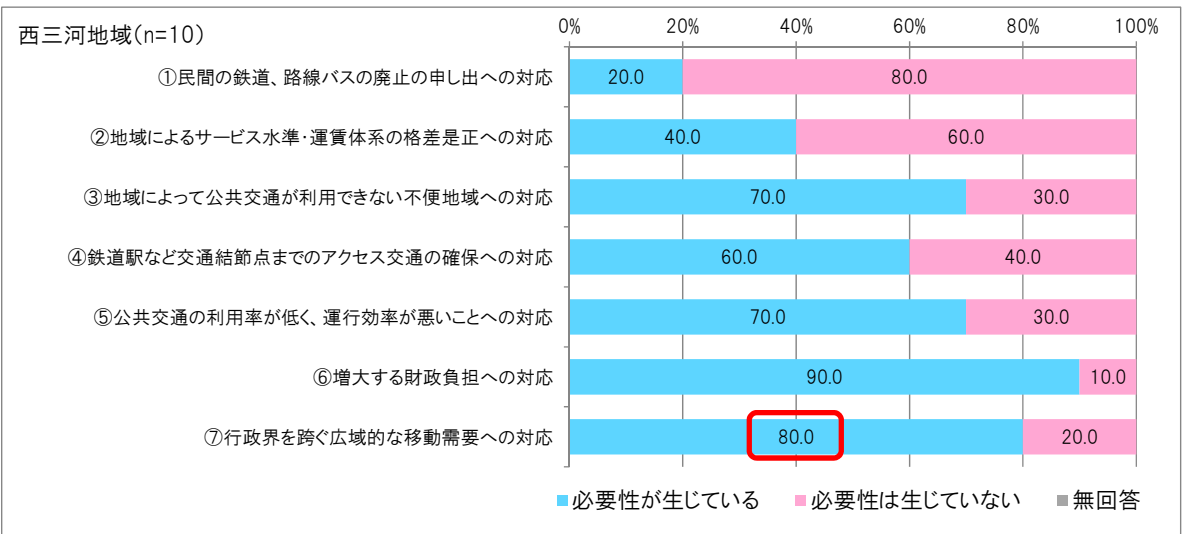
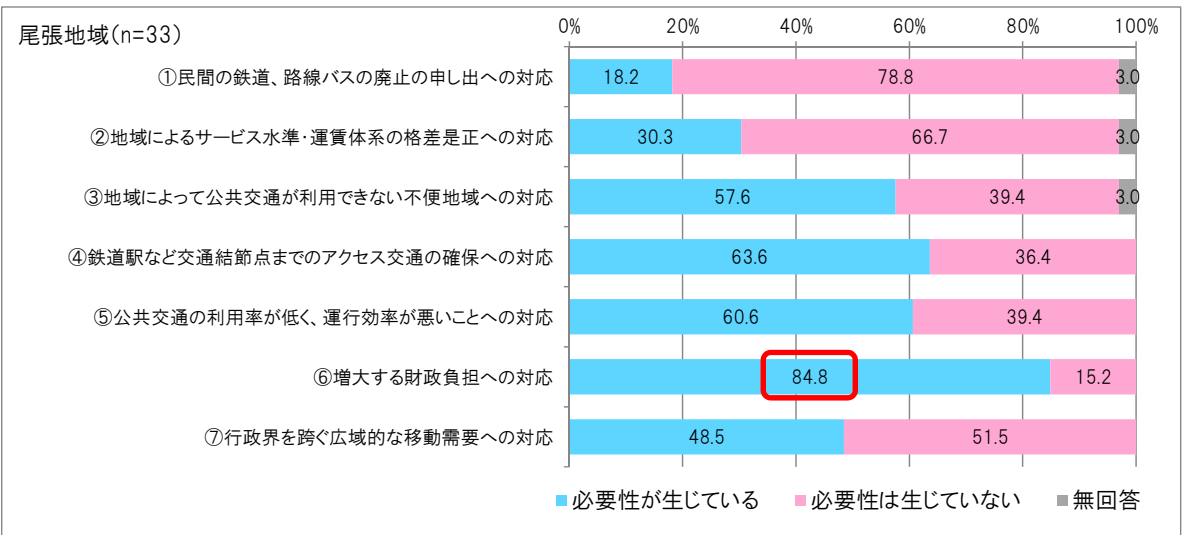
愛知県内市町村への「公共交通施策に関する自治体アンケート」結果 (H27.12 実施)

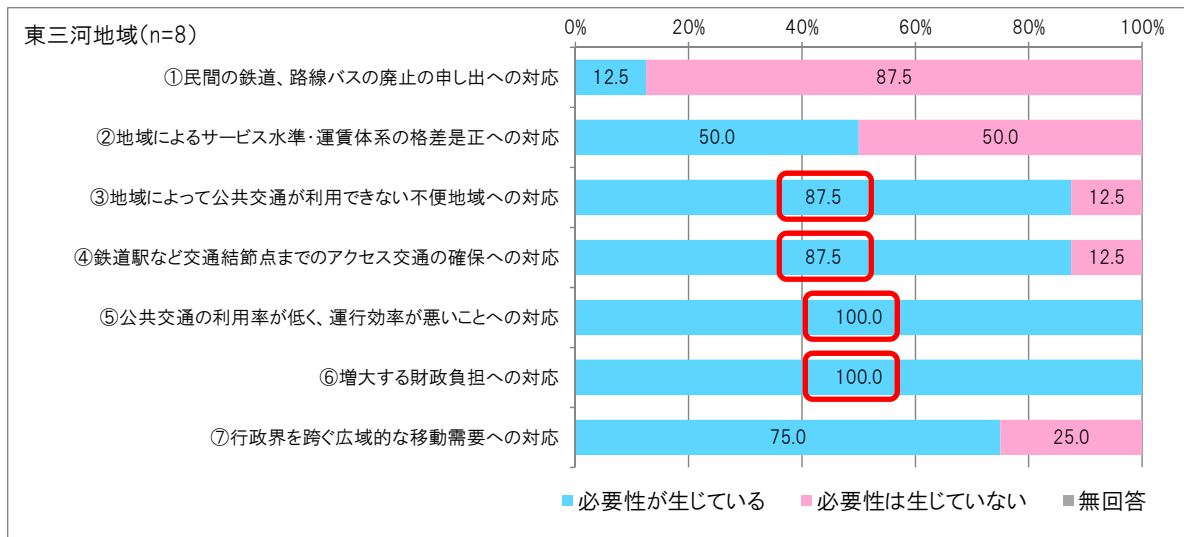
(1) 公共交通の運営・管理に関わる課題への対応の必要性の有無

①愛知県計



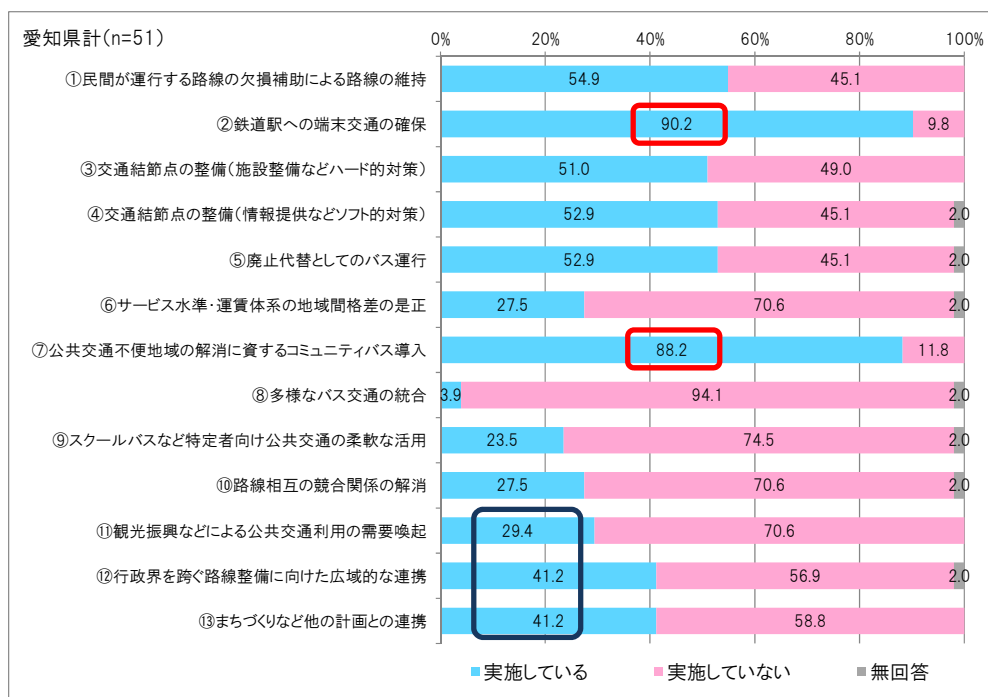
②地域別



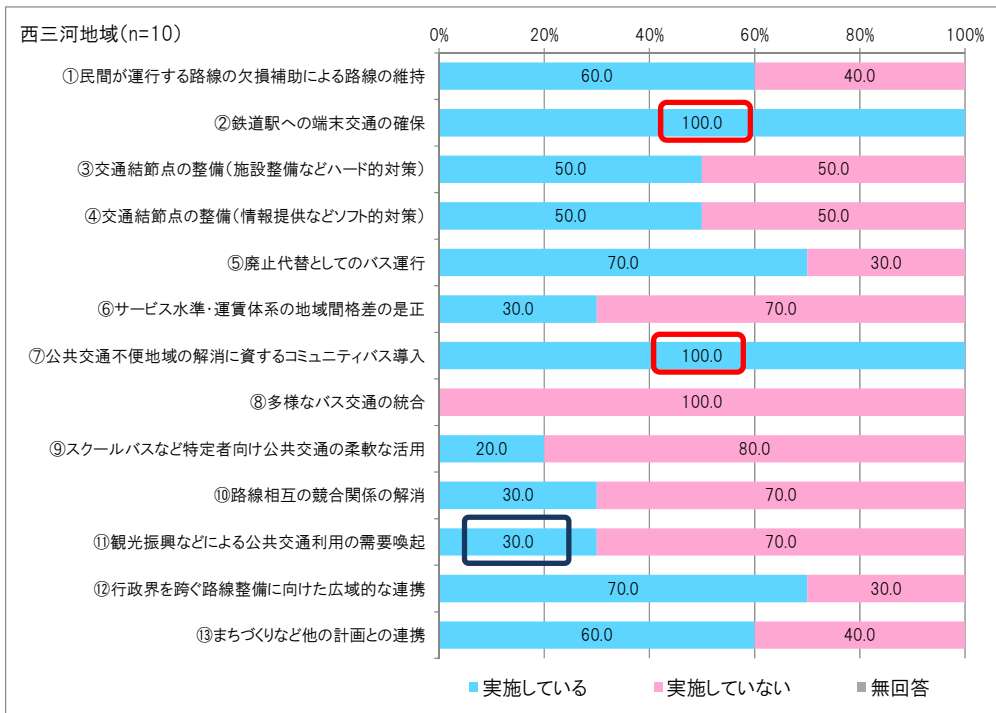
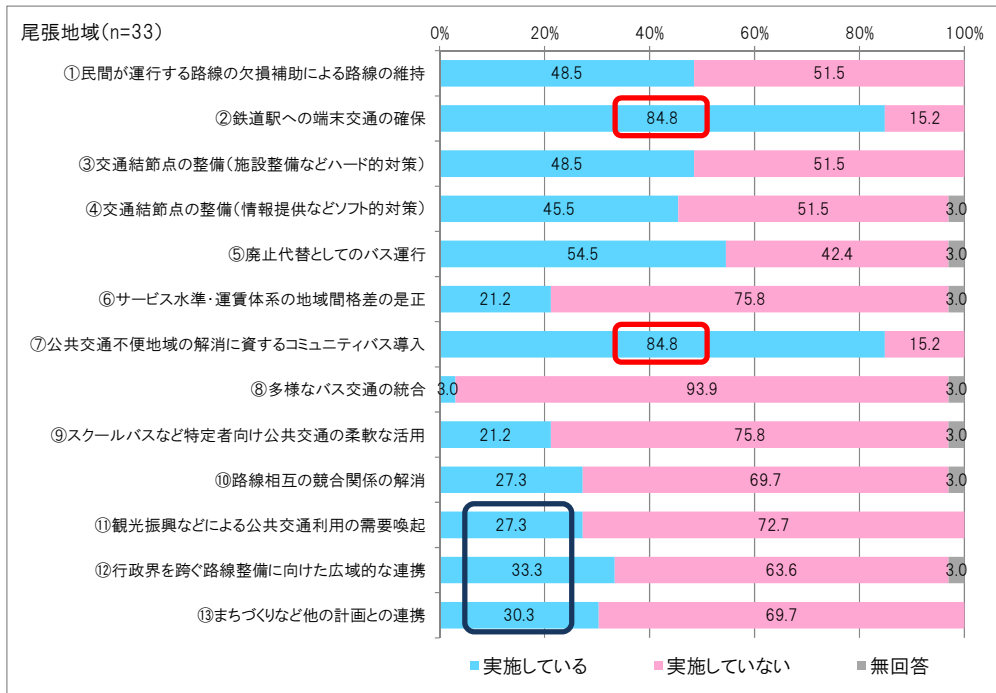


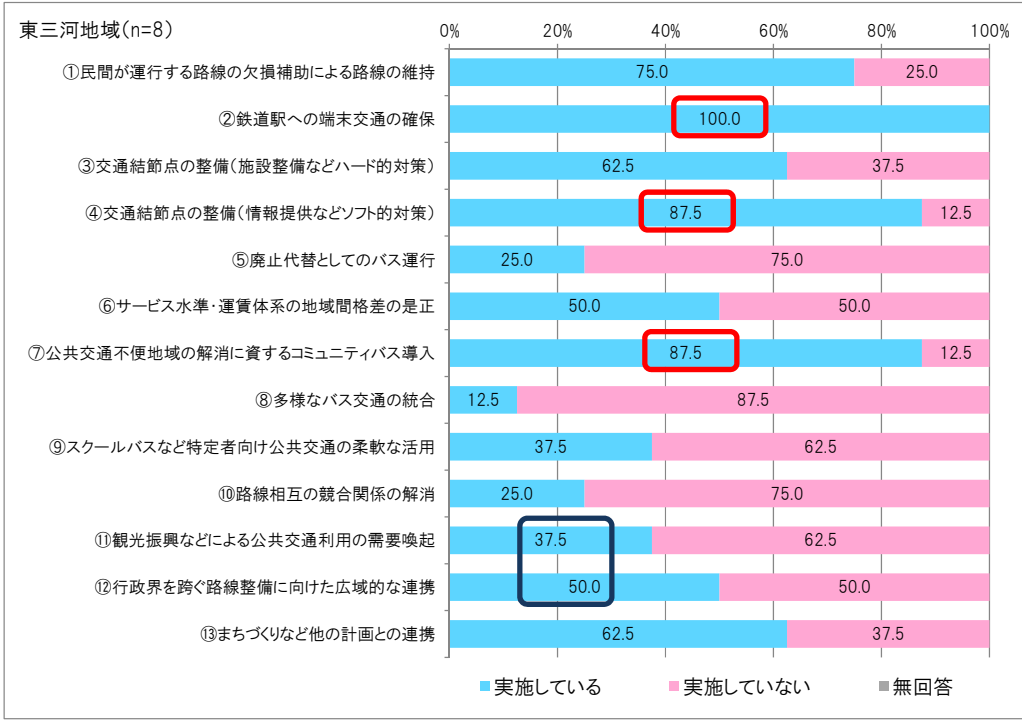
(2) 公共交通の運営・管理について実施している取組・政策

①愛知県計



②地域別





○用語解説

- **愛知県バス対策協議会 (P48)**

愛知県内の乗合バス等による生活交通確保のための具体的方策を協議するため、愛知県が設置する、市町村、関係行政機関、バス事業者等からなる協議会。

- **あいち航空ミュージアム (P30)**

航空機産業の情報発信、航空機産業をベースとした産業観光の強化、次代の航空機産業を担う人材育成の推進をコンセプトに、愛知県が平成29年秋頃のオープンを目指して県営名古屋空港内に整備する、航空機をテーマとした見学者の受入拠点施設。

- **アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区 (P30)**

愛知県を中心として中部地域に厚く集積する航空宇宙産業の国際競争力の強化を図るため、アジア最大・最強の航空宇宙産業クラスターの形成をめざし、全国7つの国際戦略総合特区の一つとして国の指定を受けた特区。

- **インバウンド (P4)**

外国人が訪れてくる旅行のこと。日本においては訪日外国人旅行。

- **ガイドウェイバス (P31)**

専用軌道も一般道路も走行できるバスによる新しい交通システムで、補助誘導輪等による専用軌道上の安全な走行や渋滞の回避が可能。

- **貨客混載 (P44)**

宅配便の荷物等の貨物と旅客を同じ車両で輸送すること。

- **近未来技術実証特区 (P47)**

無人飛行機や自動運転車など先端技術の活用を促す特区で、愛知県は「リハビリ遠隔医療・ロボット実証プロジェクト」、「無人飛行ロボット実証プロジェクト」「自動走行実証プロジェクト」を提案。

- **ぎんれん銀聯カード (P34)**

中国銀聯が発行する「銀聯ブランド (UnionPay : ユニオンペイ)」が付与されたキャッシュカードやクレジットカードのこと。多くの中国人が持っている最もメジャーなカードで、ATMから預金を引き出せるだけでなく、加盟店で買い物ができるデビットカードとしても利用できる。

- **公共車両優先システム**（ピーティーピーエス パブリック トランスポート プライオリティ システム P T P S : Public Transport Priority Systemの略称）（P37）
公共交通の定時性確保と利用者の利便性向上、自家用車等からの利用転換の促進を目的として、バス専用・優先レーンを設置、優先信号制御（赤信号の短縮、青信号の延長等）等により、バスなどの公共交通の車両が優先的に通行できるようにするシステムのこと。
- **交通政策基本計画**（P1）
交通政策基本法に基づき、政府が策定する交通施策に関する基本的な計画（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）。計画期間は、平成 26 年度から平成 32 年度までで、交通に関する施策の基本的な方針、施策の目標、政府が総合的かつ計画的に行うべき施策、数値指標等について定められている。
- **交通政策基本法**（P15）
我が国における初めての交通政策に関する基本法制として、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務、交通政策基本計画の策定等について定めた法律（平成 25 年 12 月公布・施行）。
- **通勤用航空機**（P9）
法的な定義はないが、「客席 100 以下、又は最大離陸重量が 50 トン以下の航空機を使用する航空運送事業」という定義が一般的となっている。
- **コミュニティバス**（P2）
法的な定義はないが、通常は、地域住民の日常生活の足の確保等を図るため、有償・無償を問わず、市町村等が主体的に計画し運行する一般乗合バスのことを指す。
- **サイクル & アンド（バス）ライド**（P40）
自転車から鉄道（バス）に乗り換える仕組み。
- **自家用有償運送**（P44）
過疎地域等での輸送や福祉輸送といった地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によって提供されない場合に、その代替手段として、国土交通大臣又は事務・権限の移譲を受けた地方公共団体の長から登録を受けた市町村やNPO等が自家用車を使用して有償で運送できることとする制度。
- **スクールバス混乗**（P44）
児童・生徒が利用するスクールバスに一般住民も同乗できるようにすること。

- **スプロール化 (P14)**
都市の急激な発展で、市街地が無計画に郊外に広がっていく現象で、上下水道や交通機関といった社会資本の非効率化や、都市中心部の空洞化などを招く。
- **代表交通手段 (P16)**
パーソントリップ調査において、1つのトリップの中で、いくつかの交通手段（鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩、その他）を利用している場合、そのトリップで利用した代表的な交通手段のことをいう。
- **地域公共交通会議 (P2)**
地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様や運賃等に関する事項について協議するために、市町村長又は都道府県知事が設置・主宰する会議。
- **地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (P2)**
持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組や創意工夫を推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として定められた法律。
- **地域公共交通網形成計画 (P44)**
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地方公共団体が作成する、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画。
- **定住自立圏 (P13)**
地方において大幅な人口減少、少子高齢化が見込まれる中、地域住民のいのちと暮らしを守るため、市町村の主体的取組として、「中心市」の都市機能と「近隣市町村」の農林水産業、自然環境、歴史、文化など、それぞれの魅力を活用し、相互に役割分担、連携・協力することにより、圏域全体で必要な生活機能を確保し、人口定住を促進する目的で形成される圏域。
(愛知県内では、刈谷市を中心市とする衣浦定住自立圏と、合併後の西尾市の定住自立圏の2か所で展開)
- **低炭素化 (P23)**
地球温暖化の最大の原因といわれる二酸化炭素の排出をできるだけ抑えながら、経済発展を図り、人々が安心して暮らすことができる社会づくりを行うこと。
- **デマンド型交通 (P2)**
乗客からの事前連絡で基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始するなど、乗客の要望を運行に反映できる交通。

- **道路運送法 (P2)**
道路運送に関する総合法規であり、輸送の安全確保、利用者の利益の保護・増進を図ることを目的として、地域の重要な公共交通機関であるバス・タクシーの事業経営等に関し必要な規制・監督について定めた法律。
- **トランジットモール (P37)**
都市中心部の活性化、交通渋滞や環境問題の解消などを図るため、都心部での一般車両の通行を禁止し、バスや路面電車などの公共交通機関と歩行者の通行だけを許す都市システム。
- **トリップ (P3)**
パーソントリップ調査において、人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの1回の動きをいう。移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える。
- **二次交通 (P18)**
空港や鉄道の駅、港などの交通拠点から観光目的地までの交通のこと。バスや乗合タクシー、レンタサイクルなどが使われる。
- **ノンステップバス (P50)**
床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性が高い。
- **パーク^{アンド} & ライド (P40)**
自家用車で目的地に直接向かう代わりに、自家用車で近隣の駅等まで行き、そこから鉄道等の大量公共交通機関に乗り換えて目的地まで到達すること。
- **パーソントリップ調査 (P3)**
都市交通の実態を把握するため、交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、調査日1日の全ての動きを調査するもの。
- **バスロケーションシステム (P55)**
バスの位置情報をGPS車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ情報等の提供を行うシステム。
- **パターンダイヤ (P55)**
毎時何分など、一定期間に同じ形式のダイヤが繰り返されているダイヤのこと。利用者にとっては、同じダイヤが繰り返されているため、記憶しやすいというメリットがある。

- **発生集中交通量 (P21)**
 パーソントリップ調査において、対象地域から発生（出発）するトリップと、対象地域へ集中（到着）するトリップを合計した値。
- **ビッグデータ (P55)**
 コンピュータや通信機器などの高機能なデジタル機器が仕事や暮らしに広く利用されることにより、日々刻々と記録されているさまざまなデータの巨大な集まりのこと。
- **福祉有償運送 (P2)**
 タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスをいう。
- **法定協議会 (P2)**
 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議を行うため設置する協議会。
- **ホームドア (P50)**
 駅のホームから線路に入れないように仕切りを設け、列車ドアと同じ位置に設けたドアを列車ドアと連動して開閉する仕組み。
- **モータリゼーション (P14)**
 自家用車が大衆に普及すること。
- **モード (P18)**
 交通手段のこと。
- **モビリティ・マネジメント (Mobility Management : 略称MM) (P53)**
 一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
- **ユニバーサルデザイン (Universal Design : 略称UD) (P50)**
 障害の有無、年齢、性別、国籍、人種等にかかわらず、様々な人々が気持ちよく使えるよう都市や生活環境を計画する考え方。

- **リダンダンシー (P18)**

国土計画上、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されているような性質のこと。

- **立地適正化計画 (P37)**

人口の急激な減少と高齢化を背景に、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携の考えで今後のまちづくりを進めるため、都市再生特別措置法に基づき、市町村が、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして作成する計画。

- エーティーオー
A T O ([自動列車運転装置] オートマチック トレイン オペレーション Automatic Train Operationの略称) (P32)

自動列車制御装置(ATC)の機能をより進め、列車の発進・加速あるいは指示された位置での停止などを自動的に行う装置。

- ビーアールティー
B R T ([バス高速輸送システム] バス ラピッド トランジット Bus Rapid Transitの略称) (P37)

通常の路線バスよりも高速に運行し、都市の幹線的交通を担うバスシステム。連節バス、専用走行路、専用レーン、優先レーン、PTPS(公共車両優先システム)等を組み合わせて定時性、速達性を確保するもの。

- イ コ カ
I C O C A (P34)

JR西日本が発行している定期券、プリペイドカード機能両方をもっているICカード。1枚でJR、私鉄、バスの乗車券、定期券、電子マネーとして利用することができる。

- アイシーティー
I C T ([情報通信技術] インフォメーション アンド コミュニケーション テクノロジー Information and Communication Technologyの略称) (P4)

情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語。

- アイティーエス
I T S ([高度道路交通システム] インテリジェント トランスポート システム Intelligent Transport Systemsの略称) (P4)

最先端の情報通信技術を活用して人・道路・車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム。

- エルアールティー
L R T ([次世代型路面電車システム] ライト レール トランジット Light Rail Transitの略称) (P37)

従来の路面電車から走行空間、車両等を改善させたもので、低床式車両(LRV)の活用等により、乗降の容易性、高い速達性、定時性、快適性などの特徴を有する、人や環境に優しい都市公共交通システム。

- ^{ピーディーシーエー}**P D C A** (P56)

計画 (Plan)、実行 (Do)、評価 (Check)、改善 (Act) のプロセスを順に実施し、このプロセスを繰り返すことによって、品質の維持・向上や継続的な業務改善活動を推進するマネジメント手法のこと。

- ^{ピ タ バ}**P i T a P a** (P34)

関西圏の私鉄、バス会社等が共同で発行している定期券、プリペイド機能をもっている IC カード。1枚で私鉄、JR、バスの乗車券、定期券、電子マネーとして利用することができる。

「あいち公共交通ビジョン(仮称)」検討会議 委員名簿

(敬称略)

区 分	委 員
有識者	愛知工業大学 客員教授 伊豆原 浩二
	名城大学人間学部人間学科 教授 水尾 衣里
	名古屋大学未来社会創造機構 教授 森川 高行
交通事業者	中部鉄道協会 事務局長 渡辺 要
	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事 古田 寛
	愛知県タクシー協会 専務理事 山田 透
	名古屋タクシー協会 専務理事 多田 直紀
経済界	愛知県商工会議所連合会(名古屋商工会議所) 理事・企画振興部長 田中 豊
	一般社団法人中部経済連合会 社会基盤部担当部長 山口 智
	一般社団法人愛知県観光協会 事務局長 尾関 直人 (～H28.3.31)
	一般社団法人愛知県観光協会 事務局長 大沢 昭信 (～H28.9.30)
	一般社団法人愛知県観光協会 広報・企画事業部長 西尾 英文
行政	国土交通省中部運輸局 交通政策部交通企画課長 山下 隆道 (～H28.3.31)
	国土交通省中部運輸局 交通政策部交通企画課長 伊藤 光明
	国土交通省中部地方整備局 企画部広域計画課長 竹下 康則 (～H28.3.31)
	国土交通省中部地方整備局 企画部広域計画課長 森山 幸司

※全 12 委員 (団体)

「あいち公共交通ビジョン(仮称)」検討会議の開催状況

- 第 1 回：平成 27 年 6 月 10 日 (水) 場所：愛知県議会議事堂 1 階 ラウンジ
- 第 2 回：平成 28 年 1 月 15 日 (金) 場所：愛知県本庁舎 6 階 正庁
- 第 3 回：平成 28 年 3 月 17 日 (木) 場所：愛知県本庁舎 6 階 正庁
- 第 4 回：平成 28 年 7 月 26 日 (火) 場所：愛知県自治センター 5 階 研修室
- 第 5 回：平成 28 年 11 月 28 日 (月) 場所：愛知県本庁舎 6 階 正庁
- 第 6 回：平成 29 年 2 月 17 日 (金) 場所：愛知県議会議事堂 1 階 ラウンジ

あいち公共交通ビジョン

2017年3月

作成・発行 愛知県振興部交通対策課

所在地 〒460-8501

名古屋市中区三の丸三丁目1番2号

電話 052-954-6124 (ダイヤルイン)

F A X 052-961-3248

U R L <http://www.pref.aichi.jp/kotsu/>