

あいち交通ビジョン

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通
～モビリティ先進県を目指して～

2022年2月



はじめに

今後、人口減少・少子高齢化が本格化していく中、輸送人員が減少するなど公共交通を取り巻く環境は厳しくなることが予想されますが、移動を制約されることなく豊かな暮らしを送ることができるよう、地域の移動手段の確保に向けた取組の必要性が高まっています。

また、ジブリパークの開園やアジア競技大会の開催、リニア中央新幹線の東京-名古屋間開業といった愛知のさらなる飛躍につながるプロジェクトが進展していく中、総合的な交通ネットワークの充実に取り組むことにより、多くの人を呼び込み、愛知のさらなる発展につなげていくことが期待されます。

そうした中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。今こそ、関係者が十分に連携して、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越えていく必要があります。

こうした交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応し、県民生活や社会経済活動の基盤である交通分野で取り組む施策の方向性を示していくため、このたび「あいち交通ビジョン」を策定いたしました。

「危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通」を目指すべき姿に掲げ、あらゆる地域において移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」を目指して、取組を進めてまいります。

このビジョンの推進にあたりましては、県民の皆様をはじめ、国、市町村、交通事業者など、関係者と一体となって取り組んで参りたいと考えておりますので、一層のご理解・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

2022年2月

愛知県知事
大村秀章



目次

1. 基本的事項

1	策定趣旨	1
2	ビジョンの位置づけ	2
3	取組期間	2
4	対象	3
5	関係者の役割	3

2. 社会経済の展望と交通を取り巻く状況

1	2040年頃の社会経済の展望	4
2	交通を取り巻く状況	7
	(1) 本県における交通の状況	
	(2) 高齢者の運転免許返納と若者の自家用車離れ	
	(3) 訪日旅行者を始めとする観光需要への対応	
	(4) 新しいモビリティサービスの推進	
	(5) 国の動き	
3	「あいち公共交通ビジョン」(2017-2021)の取組状況	18
4	課題と検討の視点	19

3. 目指すべき姿

	目指すべき姿	21
--	--------	----

4. 施策の方向性

	施策の方向性	23
--	--------	----

1 まもる

	【持続可能な移動手段の確保・充実】	24
--	-------------------	----

- ① 地域公共交通の確保・維持
- ② 輸送資源の総動員による移動手段の確保・充実
- ③ 新型輸送サービスの活用推進
- ④ 山間・離島地域の暮らしを支える取組の推進
- ⑤ 交通分野における担い手の確保

	【誰もが安心して快適に移動できる環境の創出】	33
--	------------------------	----

- ① ウイズコロナ・アフターコロナを見据えた快適で質の高いモビリティサービスの提供
- ② バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進
- ③ 高齢者の移動手段確保に向けた取組の推進

【安全な交通サービスの提供】 39

- ①輸送の安全の確保
- ②交通安全対策の推進

2 たかめる

【スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり】 41

- ①リニア中央新幹線の整備促進と開業効果の広域的な波及
- ②空港の機能強化
- ③港湾の機能強化
- ④先進のモビリティサービスの導入

3 ひきつける

【観光交流を促進する交通ネットワークの充実】 46

- ①交流拠点と観光地を結ぶ交通アクセスの充実
- ②観光客等の利便性の向上
- ③周遊を促す仕組みの構築

【ジブリパークを活かした県内周遊観光の促進】 50

- ①ジブリパークを活かした県内周遊観光の促進

4 つなぐ

【まちづくりと連携したコンパクト・プラス・ネットワークの構築】 51

- ①まちづくりと連携した計画的な交通ネットワークの構築
- ②まちづくりと一体となった交通基盤の整備推進
- ③交通結節点の機能強化
- ④快適に移動できるまちづくり
- ⑤「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

5 へらす

【環境と調和した自動車利用】 57

- ①環境負荷の小さい交通・運輸への転換
- ②公共交通分野における次世代自動車の導入推進
- ③グリーンスローモビリティ等の活用

【航空・港湾分野における脱炭素化の推進】 60

- ①航空・港湾分野におけるカーボンニュートラル化に向けた取組の推進

5. 施策の推進に向けて 62

6. 参考資料 63

1. 基本的事項

1 策定趣旨

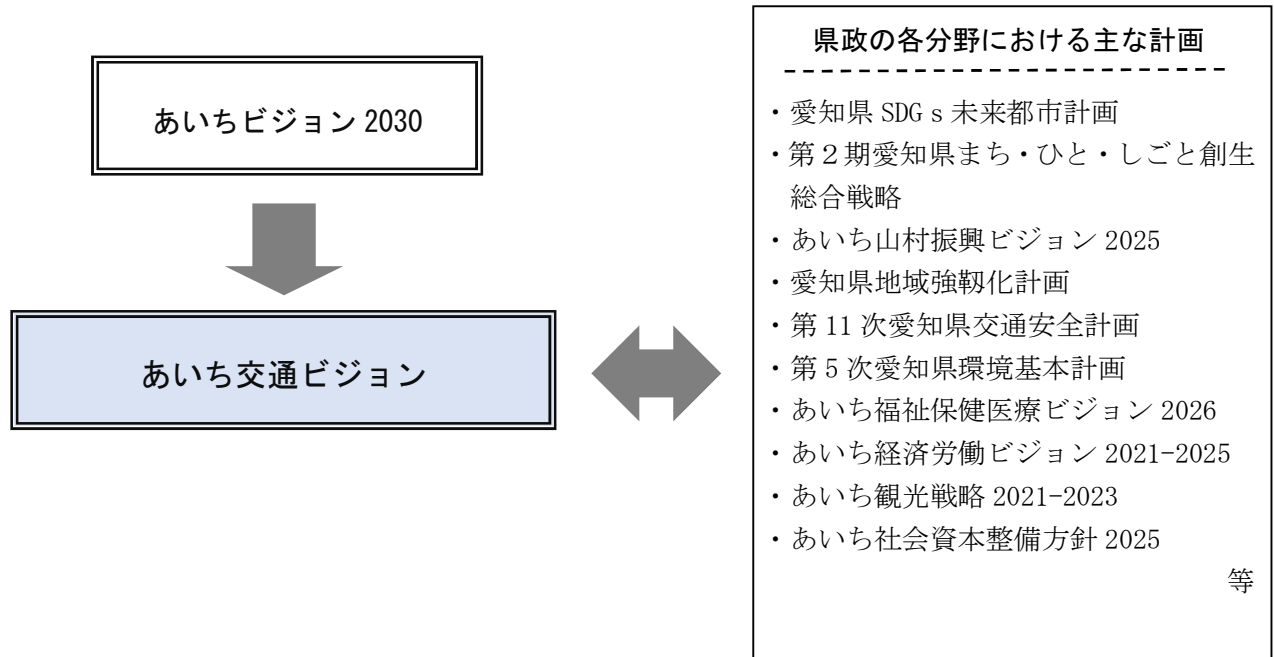
- 愛知県では、2017年3月に「世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支えるあいちの公共交通」を基本理念に掲げる「あいち公共交通ビジョン」を策定し、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築を目指し、国、県、市町村、交通事業者等が連携して着実に取組を進めてきました。
- 今後、人口減少・少子高齢化が本格化していく中、輸送人員が減少するなど公共交通を取り巻く環境は厳しくなることが予想されますが、地域社会の活力を維持・向上させるために公共交通が果たす役割はますます重要となってきます。
- また、ジブリパークの開園やアジア競技大会の開催、リニア中央新幹線の東京-名古屋間開業といった愛知のさらなる飛躍につながるプロジェクトが進展していく中、総合的な交通ネットワークの充実に取り組むことにより、多くの人を呼び込み、愛知の更なる発展につなげていくことが期待されます。
- さらに、自動運転やMaaS、AIを活用したデマンド交通など新たなモビリティサービスが進展するなど、公共交通の利便性の向上や地域における移動手段の確保といった課題の解決に向けた新しい動きも出てきています。
- そうした中、新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通の利用者数は大きく減少し、交通事業者は非常に厳しい状況に置かれています。今こそ、関係者が十分に連携して、誰もが安心して快適に暮らし続けることのできる持続可能な交通ネットワークをしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら利便性の高い交通サービスを提供し、この危機を乗り越えていく必要があります。
- 「あいち公共交通ビジョン」の取組期間の満了を受け、中長期的視点として2040年頃の社会経済を展望しつつ、交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、リニア中央新幹線（東京-名古屋間）の開業を控える2026年度までの5年間に取り組む施策の方向性を示す「あいち交通ビジョン」を策定します。

なお、鉄道・バス・タクシーに代表される従来の公共交通に加え、デマンド交通や自家用有償旅客運送など様々な輸送サービスの運行や、超小型モビリティなど新しいモビリティの活用が、地域の実情に応じて進められています。また、まちづくりを始めとする様々な分野とも連携をして、幅広い視野を持って、公共交通を中心とした地域の移動環境を良くしていくことが重要です。そこで、名称を「あいち交通ビジョン」とします。

2 ビジョンの位置づけ

本ビジョンは、県の総合的な計画である「あいちビジョン 2030」の個別計画として、交通分野で取り組む施策の方向性を示し、国・県・市町村・交通事業者・県民等の連携した取組を促進するものです。

交通分野は様々な分野と密接に関係していることから、県政の各分野における計画とも連携を図り、取組を進めます。



また、「地域公共交通計画」を始めとする地域における公共交通計画のよりどころとなるものです。



3 取組期間

中長期的視点として 2040 年頃の社会経済を展望しつつ、交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、リニア中央新幹線（東京-名古屋間）の開業を控える 2026 年度までの 5 年間に取り組む施策の方向性を示します。

取組期間：2022 年度から 2026 年度（5 年間）

4 対象

鉄道やバス、タクシーなどの公共交通はもちろんのこと、人の移動を支える輸送資源を幅広く捉え、対象とします。

5 関係者の役割

ビジョンの推進に向けては、県のみならず、国、市町村、交通事業者、NPO等、県民その他様々な関係主体が、人の移動を支える交通は、地域の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す。

下記のそれぞれの役割を果たしながら、連携・協働して取組を推進し、目指すべき姿の実現を目指します。

県	<ul style="list-style-type: none">・本ビジョンで掲げる目指すべき姿の実現に向け、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着実な推進を主導する。・広域行政を担う自治体として、広域的・基幹的な交通ネットワークの確保・充実に向けて、必要に応じ施策を講じるなど、主体的に取り組む。また、県バス対策協議会の運営や地域公共交通会議等への参画、研修会の開催、公共交通の利用促進等の取組を行い、広域的な見地から総合的な調整や、必要な助言その他の援助を行う。
市町村	<ul style="list-style-type: none">・住民に身近な基礎自治体として、域内の移動手段の確保・維持・活性化に主体的に取り組む。・市町村界を跨ぐ移動手段の確保に向けては、県及び関係市町村と協力・連携して取り組む。・地域の課題や実情を踏まえ、関係部署が一体となって、住民、交通事業者等の関係者と連携し、まちづくりと一体的な取組を推進する。
国	<ul style="list-style-type: none">・交通政策基本法に基づき策定された「交通政策基本計画」に掲げられた施策を推進する中で、関係者の連携した取組を促進し、本ビジョンの推進に協力する。・公共交通等に関する情報の収集・整理・分析・提供や技術開発の推進、人材育成を行う。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・公共交通を担う交通事業者においては、期待される様々な役割を踏まえ、安全運行の確保に努めるとともに、地域のニーズに応じた交通サービスの提供や利便性の向上に努める。・情報・データの提供に努めるなど、行政が実施する施策に協力するとともに、公共交通の利用促進に取り組む。
NPO等	<ul style="list-style-type: none">・地域の移動ニーズに応じた交通サービスを提供するにあたり、安全性や継続性の確保など質の向上に努める。・行政に対し、現場の実情について情報提供を行うなど緊密な連携を図り、地域の交通ネットワークの維持について、目的意識を共有する。
県民・企業	<ul style="list-style-type: none">・クルマ（自家用車）と公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分けるエコモビリティライフに取り組み、公共交通の利用に努める。・地域の移動手段の確保・維持に向け、当事者意識をもって、地域公共交通会議への参画など地域の交通ネットワークのあり方の検討へ積極的に参加する。

2. 社会経済の展望と交通を取り巻く状況

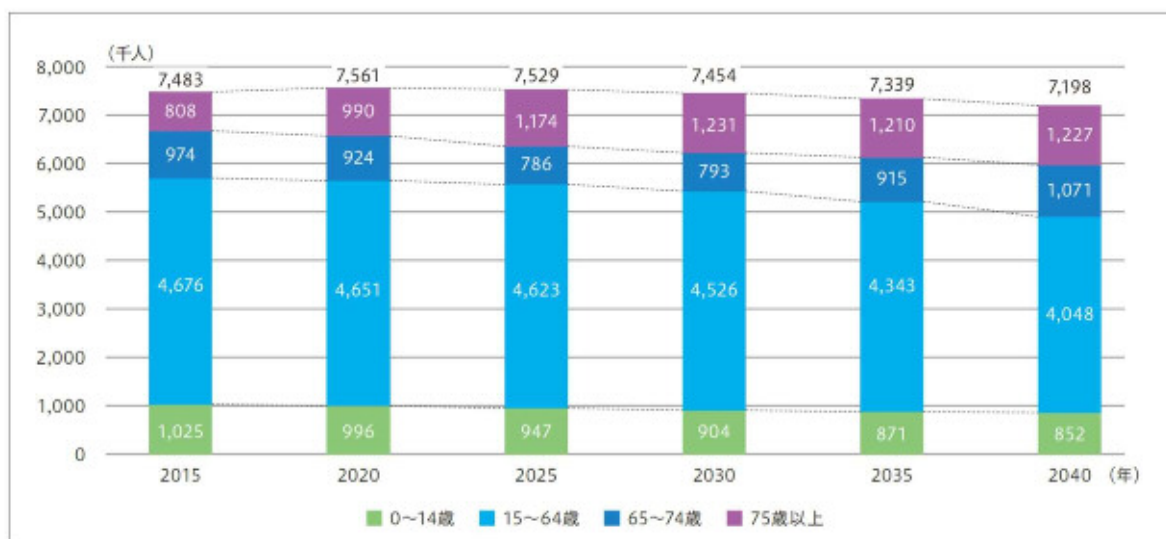
1 2040年頃の社会経済の展望

(1) 人口減少の進行、人生100年時代の到来

わが国の人口は2008年をピークに減少を続けています。一方、本県の人口は出生率が現状程度で推移する場合、2020年～2025年頃をピークに減少に転じると推計されています。

年齢3区分別の人口を見ると、年少人口（0～14歳人口）及び生産年齢人口（15～64歳人口）は減少していくものの、老年人口（65歳以上）は増加し、特に「団塊ジュニア世代」（1971～1974年生まれ）が65歳を迎える2035年から2040年の間に老年人口は大きく増加し、2040年の本県の高齢化率は31.9%となり、3人に1人が高齢者となる見込みです。

<4区分別人口の見通し（出生率が現状程度で推移する場合）>



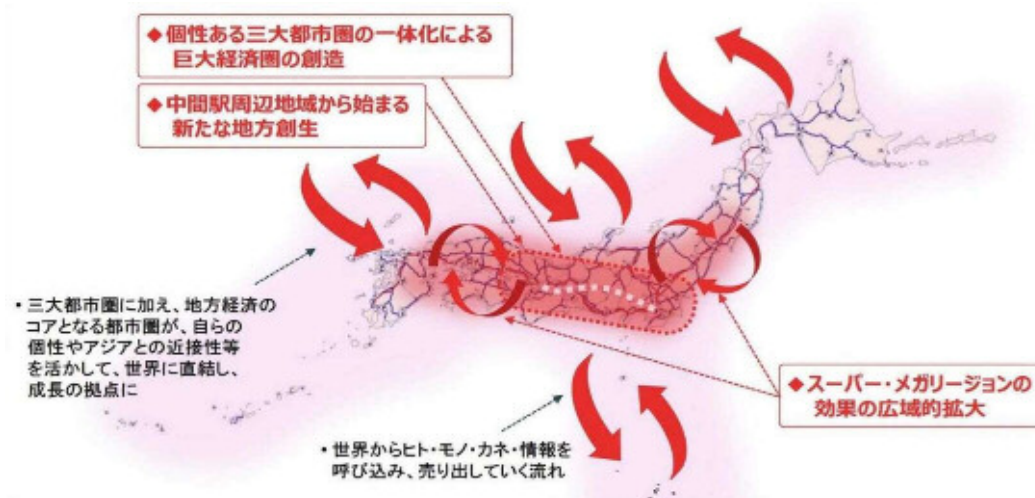
(出典：あいちビジョン2030)

(2) スーパー・メガリージョンの形成

リニア中央新幹線が大阪まで全線開業することにより、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を約1時間で結ぶこととなり、首都圏、中京圏、関西圏が一体となった人口7千万人のスーパー・メガリージョンが形成されることが期待されており、愛知県はその中心に位置する地域となります。

今後、世界の大都市圏との競争が激化していくことが見込まれ、また、スーパー・メガリージョン内での東京圏への一極集中の進行が懸念されます。一方で、大都市圏の過密化は、感染症や自然災害に対して脆弱であるという意識が高まっており、集積がもたらすリスクとメリットのバランスが求められるようになっていくことも見込まれます。

<スーパー・メガリージョン形成のイメージ>



(出典：国土交通省「スーパー・メガリージョン構想検討会 最終とりまとめ」(2019年5月))

(3) 第4次産業革命の進展

AI、IoT、ビッグデータ等の進化による第4次産業革命の進展により、先端技術が幅広い分野において活用され、新たな製品やサービスが生み出されることで、産業構造や社会の変革を誘発していくことが見込まれます。本県の産業の柱である自動車産業においても、自動運転等の社会実装等、デジタル技術の進展に伴い、大きな変革を遂げていくと考えられます。

こうした先端技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れ、経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会「Society 5.0」の実現が見込まれます。



(出典：内閣府資料「Society 5.0で実現する社会」)

(4) 感染症・災害リスクの増大

新型コロナウイルスは多くの人々に感染症のリスクを強く認識させました。グローバル化の更なる進行により、人々の往来が活発化するのに伴い、世界の経済、社会を激変させる大きなリスクとして、感染症への意識が高まるとともに、感染症に対するリスク管理がますます求められていくと考えられます。

また、本県に甚大な被害をもたらすおそれがある南海トラフ地震が今後 30 年以内に発生する確率が 70～80%とされています。加えて、気候変動の影響による豪雨の頻発化や台風の大規模化などに伴い風水害が激甚化するなど、自然災害のリスクが高まっています。

(5) 共助社会の必要性の増大

ライフスタイルの多様化が進み、単身世帯は今後も増加していくことが見込まれています。国立社会保障・人口研究所の試算では、2040 年には、本県の単身世帯は、一般世帯の 38.0%となり、特に高齢単身世帯は、その 4 割を占めるようになります。医療や介護、日常生活の支援に対するニーズが増加することが想定され、地域での共助の必要性が拡大していく一方、生産年齢人口の減少に加え、高齢者等の労働参加が進むことで、地域コミュニティの担い手不足が懸念されます。

(6) 都市のスポンジ化、高齢インフラの増加

大都市中心部では都市の再開発が進む一方で、人口減少に伴い、空き地・空き家が増加していくことが見込まれており、都市環境が悪化する地域も増えていくことが懸念されます。また、人口減少が進めば、生活サービスや行政サービスを提供することが困難となる地域が現れるおそれがある中、高度経済成長期以降に集中的に整備された社会インフラが一斉に老朽化していくことを踏まえ、より効率的な維持管理や施設総量の適正化を進めていく必要があります。

(7) 脱炭素化の進展

地球温暖化の進行により様々な影響が懸念される中、2015 年の温室効果ガス削減の国際的枠組みであるパリ協定の採択を受け、国においても、「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」（2019 年閣議決定）や「2050 年カーボンニュートラル宣言」（2020 年）を掲げ、脱炭素社会の実現に向けて、国を挙げて実践していくこととしています。

(8) 持続可能な社会の実現

世界の急速な人口増加に伴う影響や深刻化する気候変動、経済格差の拡大など相互に絡み合う課題を同時かつ根本的に解決するため、2015 年 9 月の国連サミットにおいて採択された SDGs は、2030 年までの達成を目標としており、理念がより深まる形で定着していることが見込まれます。



2 交通を取り巻く状況

(1) 本県における交通の状況

① 鉄軌道

本県では、36 路線・840.0 km（新幹線、貨物鉄道を除く/2021.3.31 時点）の鉄軌道の営業が行われており、基幹的な交通軸としての役割を果たしています。

本県における鉄軌道の輸送人員は、堅調な通勤・通学需要や観光需要を背景に、微増傾向で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年3月以降、利用者が大幅に落ち込み、2020年度は前年度と比較して7割程度となっており、2021年度も厳しい状況が続いています。（P11 参照）

また、テレワークの進展など「新しい生活様式」の定着は、通勤や移動のあり方を変容させ、感染症収束後も、以前の水準まで需要が回復することは難しいとの見方もあり、中長期的に影響が及ぶことにより、安全安定輸送・利便性向上に必要な設備投資や、路線やサービスの維持に影響が出ることが懸念されます。

<愛知県内で運行する鉄道・軌道の概況（新幹線、貨物鉄道を除く）>

事業者	東海旅客鉄道(株)	名古屋鉄道(株)	近畿日本鉄道(株)	名古屋市交通局	豊橋鉄道(株)	愛知環状鉄道(株)	(株)東海交通事業	名古屋ガイドウェイバス(株)	名古屋臨海高速鉄道(株)	愛知高速交通(株)	合計
路線数(路線)	5	17	1	6	2	1	1	1	1	1	36
総駅数(駅)	82	233	11	85	30	21	5	9	11	9	496
営業キロ(km)	228.4	390.1	17.7	93.3	23.4	45.3	11.2	6.5	15.2	8.9	840.0

※・総駅数の内、複数の鉄道事業者が共通の改札口を利用する駅については、当該駅を管理する事業者に計上

・ガイドウェイバスは志段味線 11.9kmのうち高架部分 6.5km

(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

<愛知県の鉄軌道輸送人員の推移>



(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

② 乗合バス

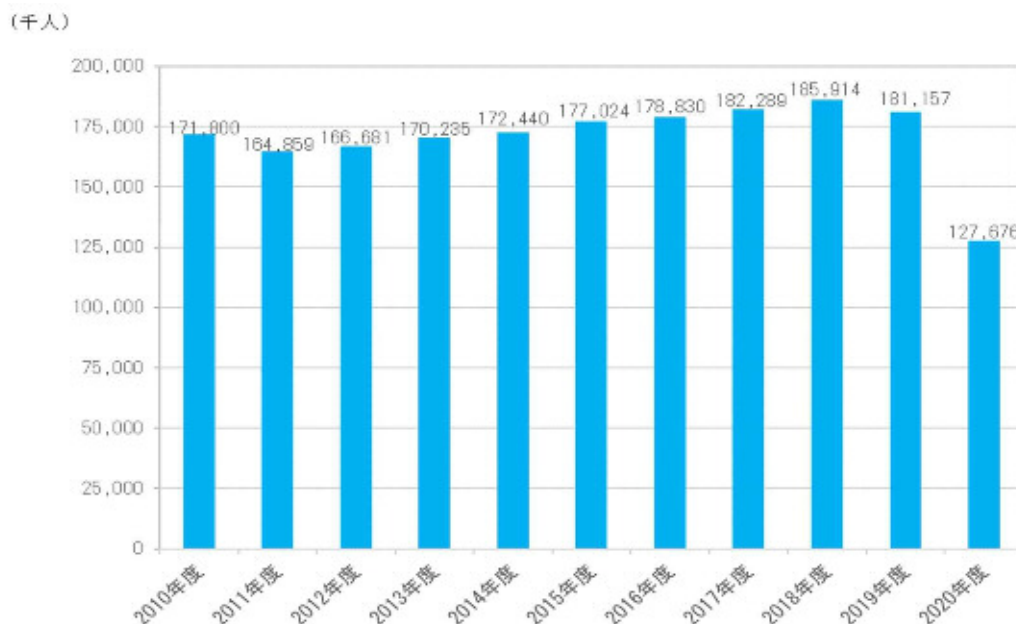
本県では、44 事業者、2,730 車両（コミュニティバスを含む/2021.3.31 時点）の乗合バスが運行されており、通勤、通学、通院、買物等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を果たしています。

本県における乗合バスの輸送人員は、横ばい～微増傾向で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道と同様、2020 年 3 月以降利用者が落ち込み、2020 年度は前年度と比較して、7 割程度となり、2021 年度も厳しい状況が続いています。（P11 参照）

乗合バス事業においては、従前よりその多くで事業収入が赤字となっており、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた 2020 年度においては、さらに拡大し、県内のバス事業者の年間営業損失は約 153 億円となりました。

これまでは、貸切バス・高速バスを始めとするその他の事業の利益を補填することで、乗合バス事業を運営してきた事業者も多く、それら収益事業が大きく落ち込む中、乗合バス事業における路線の廃止やサービスの縮小が進むことが懸念されます。

<愛知県の乗合バス輸送人員の推移>



(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

<愛知県の乗合バス事業の推移>

	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
事業者数 (者)	37	38	38	45	43	45	46	45	43	43	44
車両数 (両)	2,390	2,402	2,478	2,614	2,640	2,416	2,680	2,772	2,795	2,791	2,730
走行キロ (千 km)	110,082	110,875	111,787	112,843	116,393	117,643	116,825	115,380	116,116	108,870	86,483
実車キロ (千 km)	99,379	99,379	100,096	101,398	104,524	106,680	104,823	103,599	103,868	97,896	78,892
輸送人員 (千人)	171,800	164,859	166,681	170,235	172,440	177,024	178,830	182,289	185,914	181,157	127,676
営業収入 (千円)	43,133,107	43,185,188	39,358,733	42,229,589	39,683,707	40,843,513	41,843,352	43,109,033	43,314,846	45,488,144	29,502,512
営業費用 (千円)	47,722,396	44,100,893	44,021,728	46,234,724	43,335,702	43,285,750	43,520,429	45,420,947	46,003,666	49,630,091	44,846,554
営業損益 (千円)	△ 4,589,289	△ 915,705	△ 4,662,995	△ 4,005,135	△ 3,651,995	△ 2,442,237	△ 1,677,077	△ 2,311,914	△ 2,688,820	△ 4,141,947	△ 15,344,042

(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

市町村が運行するコミュニティバス等は、バス事業者が運行する路線を補完し、地域の移動手段を確保するため、現在、県内の51市町村で運行されています。路線の拡大等とともに輸送人員も微増傾向で推移してきましたが、2020年度はコミュニティバスにおいても大きく利用者が減少しました。

＜愛知県内のコミュニティバス等の運行状況と市町村負担額＞

	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に運行委託しているもの (道路運送法4条許可) (旧21条許可を含む)	市町村が自ら有償運行を行っているもの (道路運送法79条登録) (旧80条許可)	市町村が無償で運行を行っているもの (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	
運行市町村数	41市町村	6市町村	11市町村	26市町村	23市町村	-
	コミュニティバスの運行 51市町村					
市町村実負担額 (千円)	4,236,320	168,150	578,571	727,033	1,273,289	6,983,363

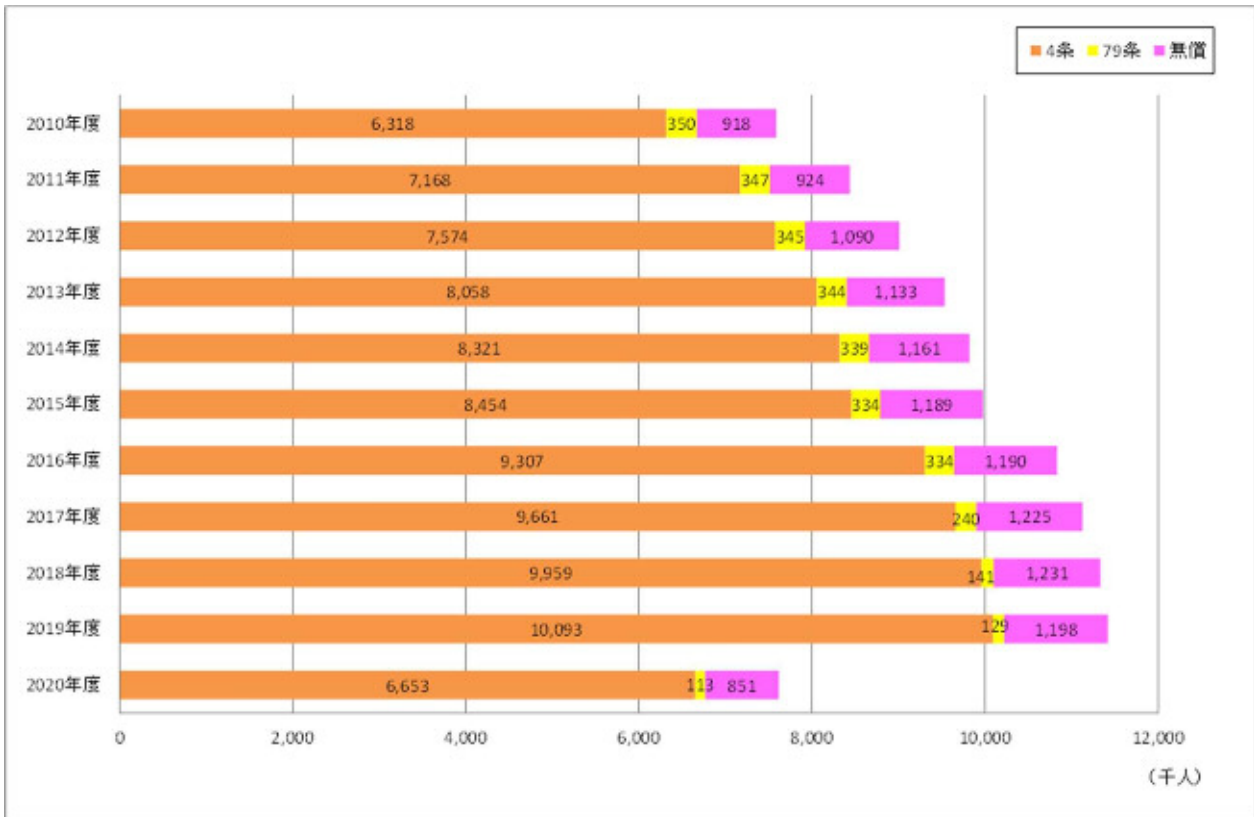
(2021年5月1日時点。市町村実負担額は2020年度の実績)

※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。

(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 (愛知県調べ))

＜愛知県のコミュニティバスの利用者数の推移＞



(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 (愛知県調べ))

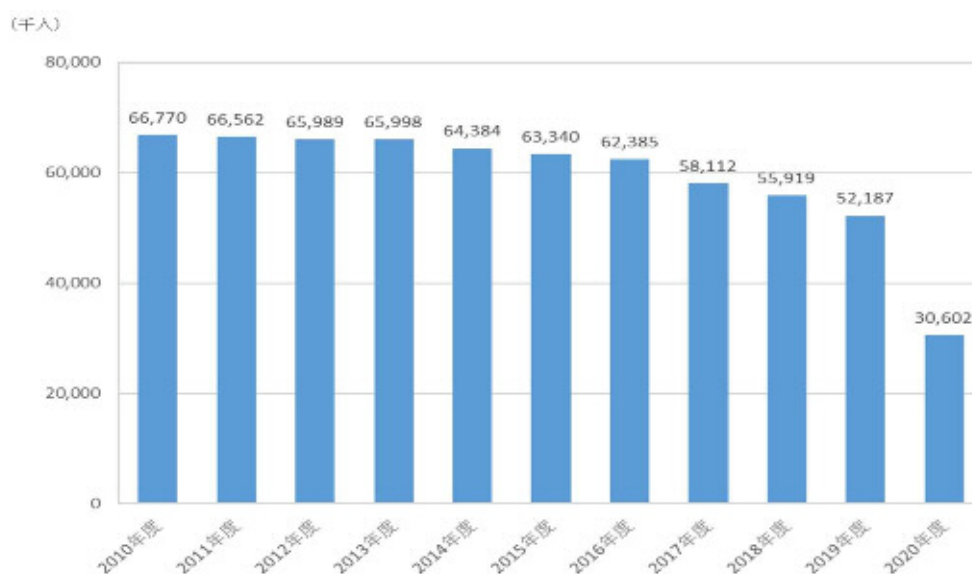
③ タクシー

本県では、701 事業者（法人 137・個人 564）により 7,925 車両（法人 7,361・個人 564/2021.3.31 時点）のタクシーが運行されており、子どもからお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する重要な役割を果たしています。

本県におけるタクシーの輸送人員は、減少傾向が続いてきました。こうした中、飲食店への営業時間短縮要請や観光客の減少等、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、2020 年 3 月以降利用者が落ち込み、2020 年度は前年度と比較して 5～6 割程度となり、2021 年度も厳しい状況が続いています。（P11 参照）

利用者の少ない地域等において、タクシー事業者の廃業や撤退が進むことが懸念されます。

<愛知県のタクシー輸送人員の推移>



(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

<愛知県のタクシー事業の推移>

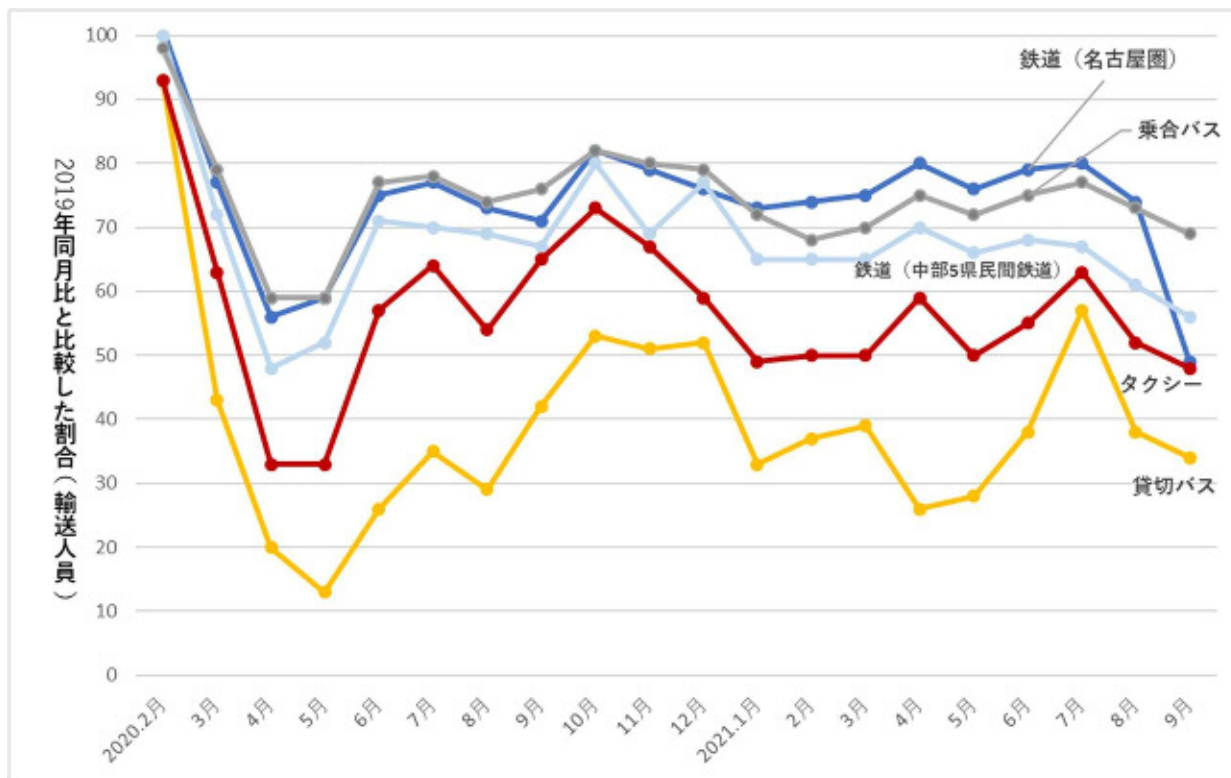
年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
事業者数 (者)	1,122	1,076	1,032	995	957	927	884	842	798	748	701
車両数 (両)	9,586	9,464	9,384	9,336	9,283	9,221	9,158	9,089	8,895	8,544	7,925
総走行キロ (千km)	459,710,405	458,723	449,333	444,031	429,540	416,485	411,912	382,568	368,657	338,924	228,885
実車キロ (千km)	171,052,417	176,023	175,014	174,645	170,938	168,698	166,476	159,143	154,762	142,503	80,908
輸送人員 (千人)	66,769,788	66,562	65,989	65,998	64,384	63,340	62,385	58,112	55,919	52,187	30,602
運送収入 (千円)	73,551,329	73,279,863	72,210,529	73,371,785	71,933,093	71,272,213	71,134,624	71,172,190	68,911,001	63,779,097	36,758,547

(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

中部地区交通事業者の2020年以降の輸送実績について

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、鉄道・乗合バス・タクシーの輸送人員については、2020年4～5月を底として大幅に減少し、以降は感染症の拡大状況にあわせて回復と減少を繰り返してきました。2021年度上半期の状況としては、感染再拡大による外出自粛を受け、依然として厳しい状況となっています。

<中部地区交通事業者の2020年以降の輸送実績について>



※鉄道(名古屋圏)は名古屋駅に乗り入れるJR東海(新幹線を除く)、名鉄、近鉄、地下鉄、名古屋臨海高速鉄道(あおなみ線)の5社局。
(出典:中部運輸局「中部地区交通事業者の令和2年以降の輸送実績について」)

④ その他の輸送資源の状況

県内では、地域の実情と移動ニーズに応じ、デマンド交通やNPO等による自家用有償旅客運送、住民による移動サービス等の運行が行われています。このほかにも、スクールバスや企業バスの活用など、地域の移動手段の確保に向け、様々な輸送資源が利用されています。

デマンド交通	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約があった時のみ運行（運行方式、発着地の自由度の組み合わせ等により多様な運行形態が存在する。）	豊橋市・一宮市・半田市・豊田市・安城市・稲沢市・新城市・豊明市・みよし市・飛島村・設楽町・東栄町 (※実証実験、無料運行を除く)
自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）※	バス・タクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送するサービス	豊田市・新城市・設楽町・東栄町・豊根村 山吉田ふれあい交通運営協議会、日間賀島観光協会、津具商工会、豊根村社会福祉協議会
住民による移動サービス	主にボランティア団体や地域住民による団体により運行される移動サービス	瀬戸市菱野団地住民バス

(2021年4月1日時点)

※自家用有償旅客運送には、他に、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用できない身体障害者等の輸送を行う福祉有償運送がある。

また、高齢化が進む地域におけるラストマイルでの活用など、新しい移動手段の一つとしての活用が期待される新型輸送サービス（グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転など）の導入に向けた取組が県内で進められています。

<新型輸送サービスの例>

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合 	<ul style="list-style-type: none"> 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待
			

(出展：国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ概要」)

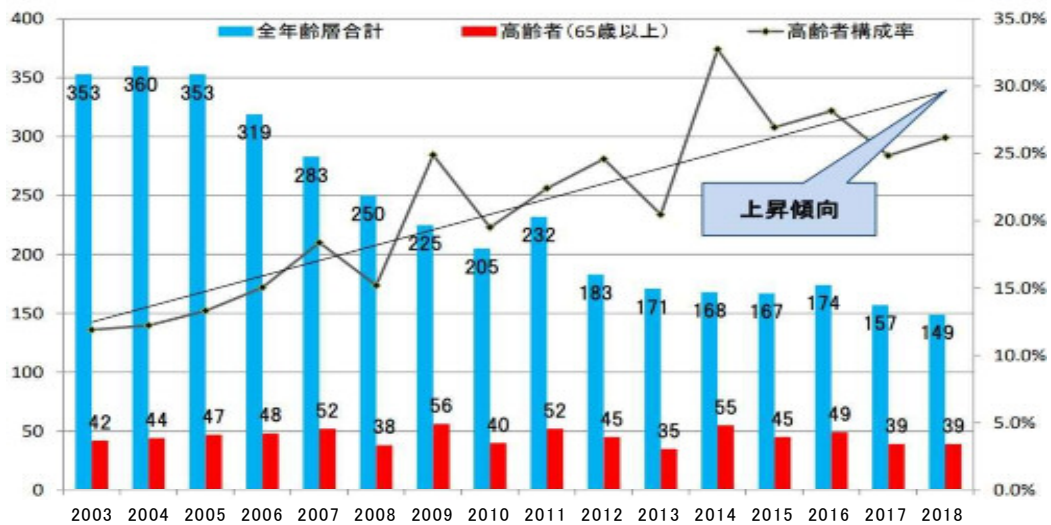
(2) 高齢者の運転免許返納と若者の自家用車離れ

愛知県の交通死亡事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者の割合は増減を繰り返しながら、上昇傾向にあります。

1998年から運転免許の自主返納制度が始まり、高齢者を中心に自主返納の件数は年々増加してきましたが、2020年は減少に転じました。

今後、高齢人口（65歳以上）が増加し、高齢ドライバーの増加が見込まれる中、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持できる環境づくりを進め、運転免許の自主返納を促進していく必要があります。

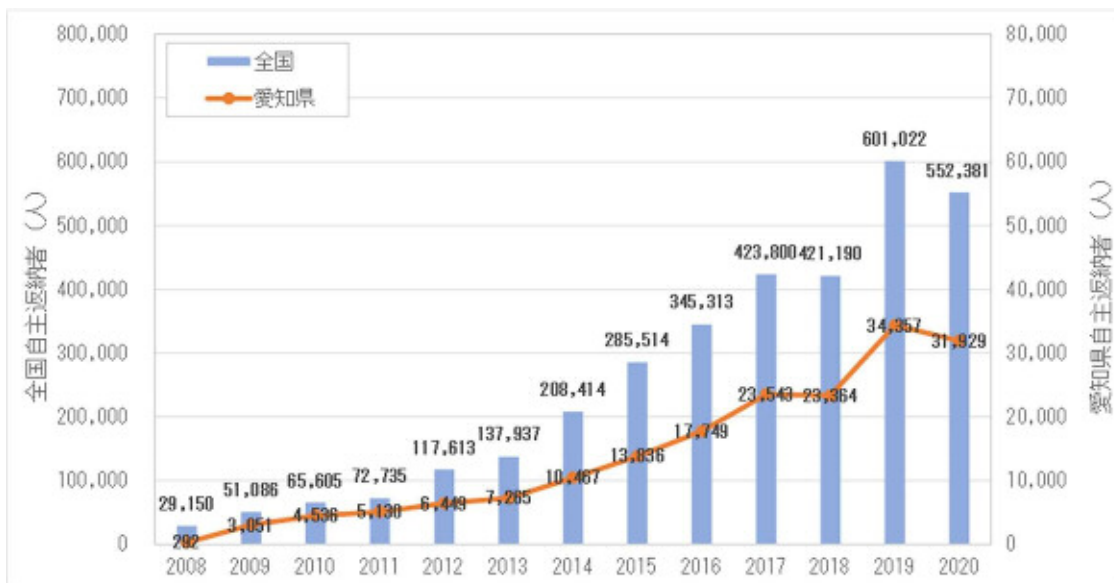
<愛知県の交通死亡事故件数※及び高齢者構成比の推移>



※原付以上の車両の過失により発生した交通死亡事故件数

(出典：愛知県警HP)

<運転免許申請取消件数（自主返納件数）の推移>



※件数は、65歳未満も含む総件数

(出典：警察庁「運転免許統計」)

一方、人口に占める運転免許保有者数の割合（保有率）は、10年前と比較して、50歳以上では増加しているのに対し、10代、20代においては減少し、低い割合となっています。

新たに運転免許を取得する人口が減少していることから、若い世代を中心に、移動時に自動車を利用しない人が増加していくことが見込まれ、今後はこうしたニーズに応じていく必要もあります。

また、運転免許保有者数の減少は、バスやタクシーの運転手の高齢化や人手不足が進むことが懸念されます。

<年齢別運転免許保有者数と保有率>

年齢層	2009年			2019年		
	年齢層別総人口 (千人)	保有者数 (千人)	保有率 (%)	年齢層別総人口 (千人)	保有者数 (千人)	保有率 (%)
80歳以上	7,900	1,188	15.0%	11,248	2,286	20.3%
70歳～79歳	12,723	5,672	44.6%	15,928	9,667	60.7%
60歳～69歳	17,798	13,110	73.7%	16,232	13,468	83.0%
50歳～59歳	16,873	14,482	85.8%	16,278	15,112	92.8%
40歳～49歳	16,407	15,468	94.3%	18,519	17,458	94.3%
30歳～39歳	18,306	17,471	95.4%	14,302	13,233	92.5%
20歳～29歳	14,415	12,293	85.3%	12,627	10,070	79.7%
16歳～19歳	4,872	1,128	23.2%	4,714	865	18.4%

(2009年、2019年いずれも12月末現在)

※人口については、総務省統計資料「年齢(各歳)、男女別人口及び人口性比—総人口、日本人人口(各年10月1日現在)による。人口の千単位は四捨五入しているため、合計の数字と内訳が一致しない場合がある。

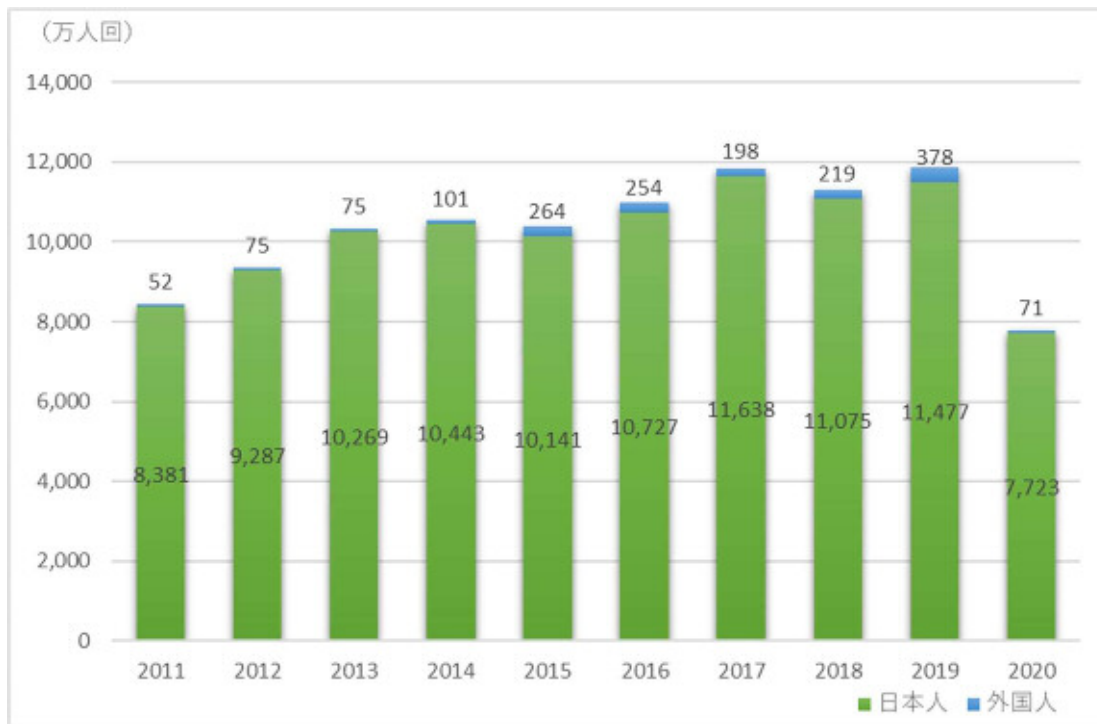
(出典：内閣府「交通安全白書」(平成22年版/令和2年版)より算出)

(3) 訪日旅行者を始めとする観光需要への対応

観光目的などの理由により愛知県を訪れた観光入込客数は、徐々に増加し、2019年には1.2億人回弱を記録しました。とりわけ、外国人旅行者数は2011年と比較し、大きく増加しており、観光振興に大きな役割を果たすようになりました。

2020年以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により観光需要は大きく減少していますが、ジブリパーク開園やアジア競技大会の開催、リニア中央新幹線の開業など、本県の観光振興の追い風となるプロジェクトを控え、国内外の旅行者等が、公共交通を利用してストレスなく快適に観光を満喫できる環境を整えていく必要があります。

<愛知県の観光入込客数の推移>

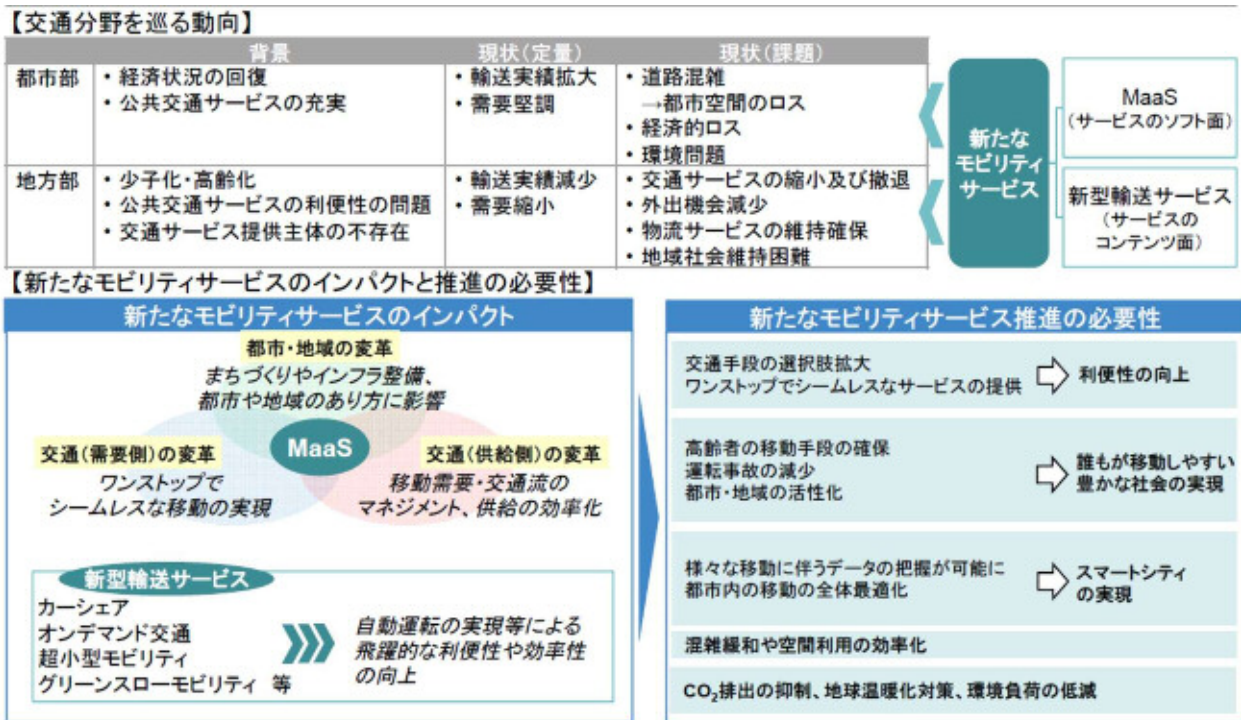


(出典：愛知県「愛知県観光入込客統計」)

(4) 新しいモビリティサービスの推進

近年、AI や IoT、ビッグデータ等のデジタル技術の急速な進展を背景として、交通分野においても新たな技術の開発・社会実装に向けた取組が進められています。

スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、MaaS (Mobility as a Service)、AI を活用したデマンド交通など新たな技術を活用したモビリティサービスの実装に向けた取組が進められています。また、グリーンスローモビリティといった新型輸送サービスの活用も進められているほか、さらには、自動運転の実用化や「空飛ぶクルマ」等の実証・検討など、モビリティのあり方に大きな影響を与える技術革新も進んでいます。



(出典：国土交通省「都市と地方の新しいモビリティサービス懇談会 中間とりまとめ」)

これらの新技術を積極的に活用していくためには、データ形式の標準化やオープン化、連携といったデジタル化の推進や、運賃・料金の柔軟化やキャッシュレス化をあわせて進めていく必要があります。

データ形式の標準化やオープン化に向けては、国において、経路検索に資する交通に関する情報の受け渡しを効率的に行うための「標準的なバス情報フォーマット」を定め、データ整備を進めているほか、運賃・料金の柔軟化については、タクシー事業において、事前確定運賃や、一括定額運賃(定期券・回数券)、変動迎車料金、相乗りサービスといった制度が導入されるなど、制度改革が進められています。

より利便性の高い次世代の旅客サービスを提供することにより、移動の利便性向上や効率化、人手不足対策への活用、地域における移動手段の確保、行政負担の軽減など、地域の課題解決が期待されています。

(5) 国の動き

①「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部改正

乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法特例法の制定（2020年11月27日施行）

公共交通サービスの維持・確保が厳しさをます中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。こうした状況を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が施行され、以下の取組を進めて行くこととしています。

- ・地域が自らデザインする地域の交通
- ・輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ・既存の公共交通サービスの改善の徹底

あわせて、地域における基盤的なサービスの提供を維持するため、乗合バス及び地域銀行に関して独占禁止法の適用を除外する特例法が設けられ、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外することにより、複数事業者間でのサービス連携が可能となりました。

②「第2次交通政策基本計画」の策定（2021年5月28日閣議決定）

人口減少の進展や新型コロナウイルス感染症の影響、デジタル革命の加速、自然災害の激甚化・頻発化、グリーン社会の実現に向けた動きなど、社会情勢が大きく変化する中で、交通政策基本法に基づき、新たな交通政策基本計画（第2次計画）が策定されました。今後の交通政策の柱として3つの基本方針を定め、あらゆる施策を総動員して全力で取り組むこととしています。

<3つの基本方針>

- ・誰もがより快適で容易に移動できる、生活に必要な交通の維持・確保
- ・我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化
- ・災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

③「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」及び「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の一部改正（2021年4月1日施行）

「鉄道駅バリアフリー料金制度」の創設（2021年12月28日施行）

共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフトの対策を強化するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の一部改正が行われ、新たに以下の措置が追加されました。あわせて、同法に基づく基本方針における整備目標が新たに設定されました。

- ・公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化
- ・国民に向けた広報啓発の取組推進
- ・バリアフリー基準適合義務の対象拡大

また、鉄道駅のバリアフリー化を加速するため施策として、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備を通じ、高齢者や障害者だけでなく、全ての利用者が受益するとの観点から、全ての利用者に薄く広く負担を求める制度が2021年12月に創設されました。

3 「あいち公共交通ビジョン」(2017-2021)の取組状況

2017年3月に策定した「あいち公共交通ビジョン」(取組期間:2017年度から2021年度まで)では、5つの基本方針に基づき、名古屋駅の乗換利便性の向上、公共交通の利便性の向上、地域特性に応じた生活交通の確保・維持、安心して公共交通を利用できる環境の創出などに向けた取組が着実に進められてきました。

<取組期間中の主な取組>

- ・名古屋駅のスーパーターミナル化の推進、中部国際空港へのアクセスの充実など
- ・愛知環状鉄道におけるICカード導入を始めキャッシュレス決済サービスの導入や、多言語案内サービスの充実、MaaS推進会議の設置や名古屋東部丘陵地域を中心とした実証実験の実施など利便性向上に向けた取組の推進
- ・公共交通を利用した周遊プランの創出や、市町村の広域連携による取組の推進など
- ・地域の課題や実情に応じた輸送サービス(デマンド型交通や自家用有償運送等)の導入など生活交通の確保・維持に向けた取組の推進
- ・鉄道駅におけるホームドアの設置などバリアフリー化の推進
- ・公共交通における次世代自動車導入の推進など

「あいち公共交通ビジョン」では数値目標は定めていませんが、数値化できる主な進捗状況を例示すると下記の通りとなっています。

<取組期間中の主な進捗>

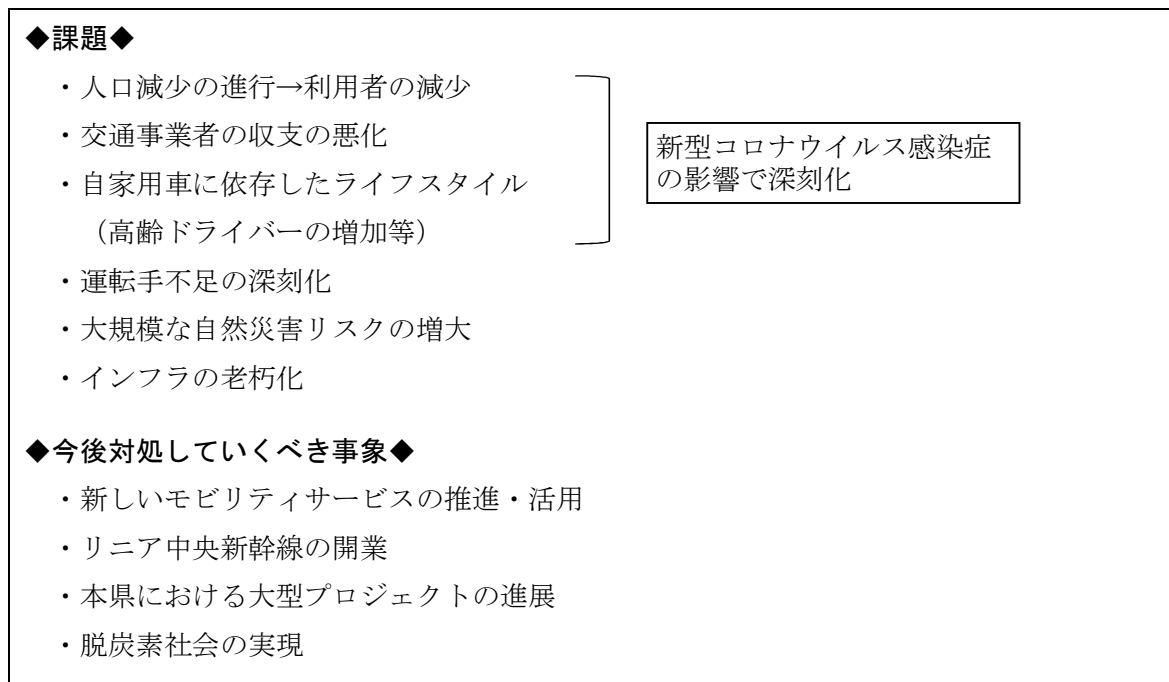
主な進捗状況	策定時(時点)	現状値(時点)
地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)の策定	14市町村(2016.5.1)	32市町村(2021.5.1)
コミュニティバスの広域運行(隣接市町村への乗り入れ)	25市町村60路線(2016.5.1)	31市町村71路線(2021.5.1)
ホームドアの設置	65駅(2018.3.31)	95駅(2021.3.31)
ノンステップバスの導入率	74.9%(2016.3.31)	82.5%(2020.3.31)
ユニバーサルデザインタクシーの導入率	2.9%(2018.3.31)	17.1%(2021.3.31)
コミュニティバスにおける標準的なバス情報フォーマットの整備	11市町(2019.5.1)	26市町(2021.5.1)

【参考:2040年に向けた本県における人を呼び込むプロジェクト】

2022年11月	ジブリパーク開園
~2030年	アジア競技大会(2026年) リニア中央新幹線(名古屋-東京間)開業(2027年度)
~2040年	リニア中央新幹線(名古屋-大阪間)開業(2037年)

4 課題と検討の視点

社会経済の展望や本県における交通を取り巻く状況を踏まえ、次のような課題等に対応していく必要があります。



こうした課題等に対処していくため、以下の視点が必要と考えられます。

①持続可能な交通ネットワーク

人口減少や少子高齢化の本格化、新型コロナウイルス感染症が及ぼす影響を見据え、誰もが安心して快適に暮らし続けることのできるまちづくりに向けて、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築していくことが必要です。

②利便性の高い交通サービス

公共交通の利便性・快適性の向上を図り、どこでも、誰でも使いやすい交通サービスを実現していく必要があります。

また、先端技術の活用を推進し、先進のモビリティサービスがいち早く実装され、幅広く展開される社会を目指します。

③愛知の強みを活かした交通とまちづくり

世界有数のモノづくり産業の集積、充実した広域交通基盤、大都市圏でありながらゆとりある生活環境など、愛知の独自の強みを活かしつつ、更なる発展を支える交通とまちづくりを一体となって進めていく必要があります。

また、リニア中央新幹線の開業やジブリパークの開園などの効果を広く波及させる広域交通ネットワークを充実していく必要があります。

新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた今後の公共交通のあり方

- 新型コロナウイルス感染症は公共交通に大きな影響を与えています。外出・移動の自粛により利用者は大きく減少し、交通事業者は厳しい事業環境に置かれています。また、感染症の拡大を契機に生じた人々の意識や社会生活の変化による影響は、収束後も続くことが想定されており、今後の社会情勢の展望や本県における交通を取り巻く状況とともに、今後の公共交通のあり方についても留意しながら、取組を進めていく必要があります。
- まずは、感染防止を図りつつ、運行を継続することが重要であり、国や自治体により感染症対策や運行継続、雇用維持のための支援が講じられてきたところです。依然として感染症リスクが残り、経済活動が本格的に回復しない間にあっては、深刻な影響を回避するために、事業継続や雇用維持のための緊急支援的な取組を引き続き行っていく必要があります。
- また、中長期にわたって公共交通を確保・維持していくためには、今後も「新しい生活様式」に対応した公共交通への転換を図っていく必要があります。
- 感染症の影響を踏まえた今後の公共交通のあり方における検討の視点は次のとおりです。

<感染症拡大の主な影響>

- ・ 旅客の減少による交通事業者の収益の悪化（投資余力の減少や路線廃止の懸念）
- ・ 利用者の「新しい生活様式」など意識や行動の変容（三密の回避、テレワークやオンラインミーティング等の普及による移動の減少など）
- ・ 非接触（キャッシュレス決済等）や非対面（オンライン予約）ニーズの高まり
- ・ 近隣県、県内など、身近なエリアからの誘客の重要性の高まり



<今後の公共交通のあり方に向けた検討の視点>

- 継続的な設備投資に向けた財源の確保
利用者数に関わらず、耐震化やバリアフリー化など継続的な設備投資を行っていくことが必要であり、そのための財源確保策を図っていく必要があります。
- 安定的な公共交通の提供に向けた取組の推進
今後も利用者が従前通りには戻らないことも想定した上で、安定的に公共交通を確保・維持していけるよう、需要の平準化など事業の効率性を向上させていく取組が必要です。
- 連携の促進
他の交通事業者や、観光や飲食など多様な事業者と連携を促進し、これまでにはない収益源を確保していく取組を進めていく必要があります。また、行政と交通事業者との連携も一層緊密にし、地域公共交通のあり方を一緒に検討していくことが必要です。

3. 目指すべき姿

本ビジョンにおける目指すべき姿を、以下のとおり設定します。

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通 ～モビリティ先進県を目指して～

運転免許を返納した高齢者や免許を所持しない若者が増える中、移動を制約されることなく豊かな暮らしを送ることができるよう、地域の移動手段の確保に向けた取組の必要性が高まっています。しかしながら、人口減少や少子高齢化の進展に加え、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。今後、経営状況の悪化により、運行本数の削減や路線の縮小・廃止といったサービスの低下が進み、使いづらい公共交通となれば、さらに利用者を減らす悪循環を生み、地域から公共交通がなくなる非常事態にもつながりかねません。

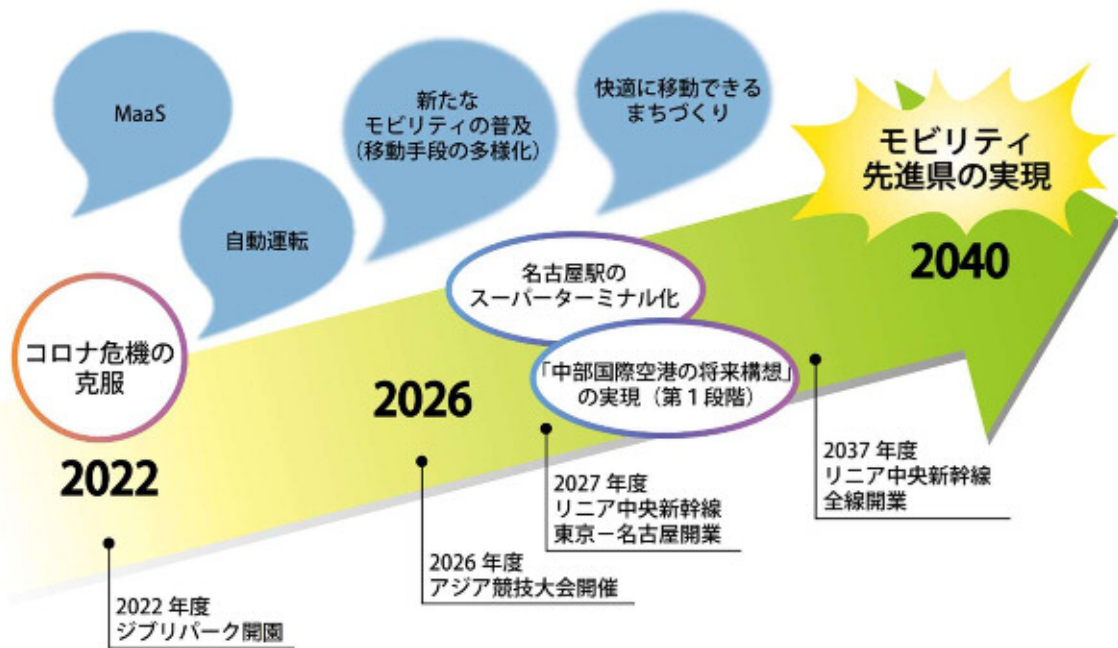
一方、公共交通は、県民生活を支える移動手段であるとともに、観光を始めとする様々な分野と深く関わり、地域活性化の重要な役割を担っています。本県においては、ジブリパークの開園やアジア競技大会の開催など、世界中から注目の集まるプロジェクトを控えており、リニア中央新幹線の開業や「中部国際空港の将来構想」の実現を始めとするゲートウェイ機能の強化とともに、広域交通ネットワークの充実を図ることで、多くの人を呼び込み、愛知の更なる発展につなげていくことが重要です。

こうした状況を踏まえ、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」となることを目指し、取組を進めます。

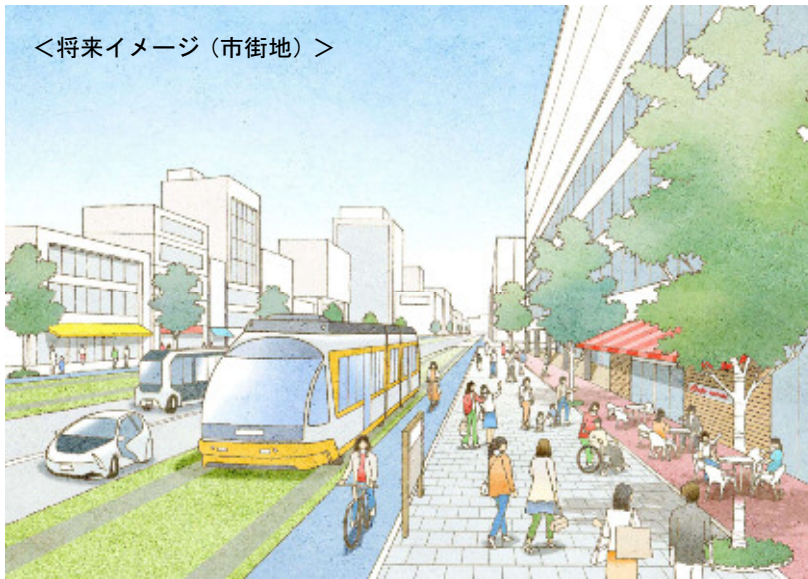
なお、目指すべき姿の実現に向けた2026年度までの基本目標として下記の目標を掲げます。

公共交通（鉄道・乗合バス・タクシー）の年間輸送人員
→2019年度の水準までの回復

<モビリティ先進県のイメージ>



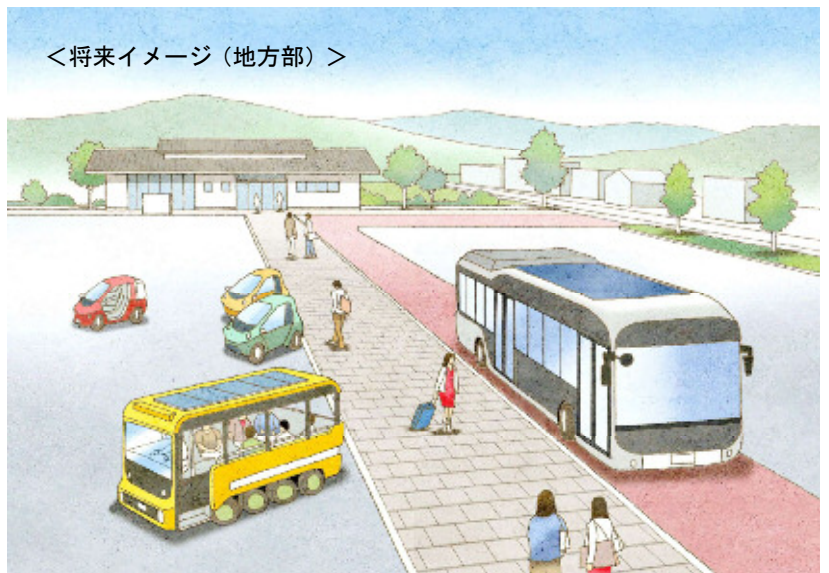
<将来イメージ (市街地)>



例えば・・・

- ・公共交通、超小型モビリティやシェアサイクル等、多様なモビリティによるシームレスな移動
- ・回遊性を高める BRT 等の導入
- ・自動運転技術の活用
- ・中心部の車の流入規制、パーク＆ライド、公共交通優先レーンの設置、自転車通行空間の確保など
- ・賑わいと交流の場となる都市交通ターミナルの形成
- ・MaaS の活用による利便性の向上

<将来イメージ (地方部)>



例えば・・・

- ・輸送資源の総動員による移動手段の確保・充実
- ・ラストマイルや観光地等における超小型モビリティやグリーンスローモビリティ等の導入
- ・多様なモビリティによるシームレスな移動
- ・自動運転技術の活用
- ・商業施設や道の駅等を拠点とした交通ネットワークの形成
- ・MaaS の活用による利便性の向上

4. 施策の方向性

目指すべき姿の実現に向けて、検討の視点を踏まえ、以下の5つの取り組むべき施策の方向性「まもる」「たかめる」「ひきつける」「つなぐ」「へらす」を定め、取組を推進していきます。

また、行政と交通事業者との連携、交通事業者間の連携、様々な移動手段との連携、観光など他の分野との連携のほか、住民との連携、市町村域や県域を跨ぐ広域連携など、「連携」を重視した取組を進めていきます。

<検討の視点>

持続可能な
交通ネットワーク

利便性の高い
交通サービス

愛知の強みを活かした
交通とまちづくり

+

新型コロナウイルス感染症
の影響を踏まえた今後の
公共交通のあり方

1 まもる

地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進めます。

2 たかめる

リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めます。

3 ひきつける

本県の活性化につながる国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進めます。

4 つなぐ

魅力にあふれ、快適に暮らすことができるまちづくりに向け、人とまちを「つなぐ」取組を進めます。

5 へらす

脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取組を進めます。

1 まもる



- ◆ 公共交通は、県民生活を支えるとともに、観光、医療、教育、環境など様々な分野と関わっており、地域社会の活力を維持・向上させるために重要な役割を担っています。また、本県においても 2035 年から 2040 年の間に老年人口が大きく増加すると見込まれており、高齢者が増えていく中、車に頼らなくても安心して移動できる環境を整えていくことが一層求められています。
- ◆ 一方、人口減少の進行に伴い、通勤・通学を始めとする需要の縮小や運転者不足の深刻化など、公共交通を確保・維持していくことは厳しい状況にあります。加えて、新型コロナウイルス感染症の拡大による外出・移動の自粛は、交通事業者の経営を急激に悪化させており、鉄道における設備投資の延期や縮小、バス路線の撤退やサービスの縮小、タクシー事業者の廃業などが進むことが懸念されます。
- ◆ 通勤や移動のあり方の変容などによる中長期にわたる影響も懸念されており、持続可能な交通ネットワークを築いていくためには、安全な交通サービスの提供はもとより、公共交通の効果的・効率的な運行、さらには地域の輸送資源の活用による移動手段の確保・充実等を進めていくことが必要です。加えて、移動を便利で快適なものとする取組を進め、利用者を増やしていくことが重要です。
- ◆ どこでも、誰でも、安心して快適に移動できる交通を実現し、将来にわたり、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進めていきます。

持続可能な移動手段の確保・充実

①地域公共交通の確保・維持

これからの地域公共交通は「地域が自らデザインする地域の交通」、「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」、「事業者による競争だけでなく、事業者間の連携の促進」を目指していく必要があります。また、クロスセクター効果の考え方も取り入れながら、様々な分野とも一体となって地域公共交通を考えていくことが重要です。

まちづくりと連携した地域公共交通の将来像を描く「地域公共交通計画」（マスタープラン）を策定した上で、必要に応じた公的支援も講じながら、関係者が一体となって地域公共交通の確保・維持に向けた取組を進めます。

<主な取組>

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画」の策定及び計画に位置づけた施策の着実な実施（県・市町村・国・交通事業者）
- ・地域特性や実情に応じた公共交通ネットワークの確保・維持に向けた支援（国・県・市町村）
- ・公共交通の利用促進や維持・活性化に向けた検討（国・県・市町村・交通事業者等）

<クロスセクター効果について>

地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。

例えば、地域公共交通の収支が赤字であっても、公共交通の利便性が高まり、高齢者の外出機会が増えることによって、高齢者の健康増進や就労機会が増加し、そのために医療費や社会保障費が削減され、むしろ社会全体としての費用負担が下がる可能性などもあります。こうした効果を「クロスセクター効果」と呼びます。

地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが重要です。



(参考：近畿運輸局「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」)

②輸送資源の総動員による移動手段の確保・充実

少子高齢化の進展に伴い、公共交通利用者の減少に加え、通勤・通学目的の利用の減少、昼間帯利用の増加といった需要が変化していくことが予想されます。

地域の暮らしに不可欠な移動手段を確保していくためには、需要の変化も踏まえながら、既存の公共交通のより効果的・効率的な運行に向けた取組を進めるとともに、地域の実情に応じて移動手段を選択していく必要があります。

また、多様な輸送資源の活用や連携を進め、交通ネットワークを構築することにより、地域の移動手段を充実していくことが重要です。

利用状況や住民の移動ニーズに応じて、車両や運行経路・ダイヤ等の見直しによる最適化を進めるとともに、タクシーの活用、デマンド交通の導入、自家用有償旅客運送の活用等を組み合わせ、地域の実情に応じた移動手段の確保・充実を図ります。

<主な取組>

- ・公共交通の利用状況や移動ニーズに基づいた、路線バスやコミュニティバスにおける既存のサービス内容の見直しや、ダウンサイジング等（運行経路やダイヤの見直しや車両の小型化等）の取組の推進（交通事業者（市町村を含む））
- ・三河山間地域の実情にあったバス路線の維持・確保への支援（県）
- ・移動需要の少ない地域における、タクシーの活用やデマンド型交通の導入（市町村等）
- ・バスやタクシーによるサービスの提供が困難な地域等における、自家用有償旅客運送やボランティア輸送、特定施設との送迎用バス等、地域の輸送資源の活用による移動手段の確保（市町村、NPO 法人等）
- ・貨客混載など生産性の向上に向けた取組の推進（交通事業者（市町村を含む））

<これからの地域旅客運送サービスのイメージ>



(国土交通省：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き)

具体事例コミュニティバスにおける広域連携
 <バス停の共同利用（東海市・大府市）>

市町村が運行するコミュニティバスにおいても、地域住民の生活圏域や他の交通機関への乗継等を考慮し、隣接市町村への広域運行が行われており、31市町村71路線（2021年5月1日時点）で隣接市町村への乗り入れが行われています。

東海市と大府市では、双方のコミュニティバスが停車するバス停については、両市が共同して設置しています。

バス停の共同利用は、交通安全や管理上の観点から有効であることに加え、利用者にとっても、他のバスへの乗り継ぎがしやすくなります。



緑枠・・・東海市が利用
 青枠・・・大府市が利用
 ※バス停の管理は東海市が実施

具体事例タクシーの活用
 <いこまいかー（西尾市）>

西尾市では、駅やバス停、病院、商業施設など、小学校区ごとに決められた目的地と自宅の間の移動に、タクシーを利用することのできる「いこまいかー」を運行しています。

自宅から駅やバス停までの距離が遠い方、バス停まで歩いていくのが難しい方など、市民なら誰でも利用することができます。

運転免許証を自主返納された75歳以上の方は200円で利用できるほか、コミュニティバスに乗り継ぐ場合はバス運賃が無料となる乗継割引も行っています。

利用時間 午前8時～午後5時 ※12/29～1/3は運休
運賃 1台 300円 ※複数人の利用でも300円

<p>①まずは利用登録を！ いこまいかーを利用するには、事前に利用登録をしてください。地域つながり課へ住所・氏名・電話番号をお伝えください。登録後、1週間程度で「利用登録証」と「精算用チケット」をお届けします。</p> <p>■利用登録先 市役所（2階）6番窓口 地域つながり課 65-2107 FAX 56-2155 E-Mail : kyoudou@city.nishio.lg.jp</p> <p>②電話で予約する ・利用登録証に記載のタクシー会社へ電話し、「いこまいかーを利用」と伝える。 ・氏名、電話番号、出発地、目的地、利用日時、人数を伝える。 ※車両に空きがあれば、「今から」の配車も可能です。</p>	利用方法	<p>③乗車する ・予約時間になったら、出発地の入口付近でお待ちください。 ・乗車する時に、運転手に黄色の「利用登録証」を見せてください。</p> <p>④運賃を支払う ・目的地に到着したら、運転手に桃色の「精算用チケット」と運賃300円を返してください。 ※「精算用チケット」がない場合は、いこまいかーとして利用できないため、通常のタクシー料金が必要です。また、他の割引制度やチケットは利用できません。 ※運転免許証自主返納支援の「コミュニティバス乗車証」をお持ちの方は、運賃をお支払いの際、見せてください。</p>
---	------	--

具体事例ボランティアによる輸送
 <菱野団地「住民バス」(瀬戸市)>

瀬戸市菱野団地では、高低差のある地形に加え、高齢化が進行していることから、団地内の生活交通を確保するため、団地内の外周等や、団地センター地区の商店街・病院・NPO施設、バス停留所、タクシー乗り場などを周回する「住民バス」を運行しています。

自治会や瀬戸市、交通事業者などで構成する菱野団地コミュニティ交通運行協議会が運行主体となり、地域のボランティアが運転手を務めています。



具体事例 デマンド型交通

＜チョイソコとよあけ（豊明市）＞



豊明市では、地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進を目的としたデマンド交通「チョイソコ」を導入しています。

民間企業がオペレーションを行い、地域のタクシー会社と提携し運行を行っています。

公共施設、スーパーや薬局、病院といったエリアスポンサーから協賛を得ることにより採算性を向上させています。協賛施設は停留所に設定されることにより利用者の増加が期待でき、利用者側は日常の買い物や通院などが便利になり、どちらにもメリットがある仕組みとなっています。

デマンド交通に、出かけたくなる“コトづくり”をプラスした「チョイソコ」の取組は、現在では岡崎市、幸田町、蒲郡市、豊田市でも導入されており、全国にも広がっています。



具体事例 公共交通空白地自家用有償旅客運送

＜山吉田ふれあい交通（新城市）＞

新城市の鳳来南部地域では、商業・医療施設の撤退によって地域の移動ニーズが変化し、既存のバス路線では日常の買い物や通院が困難になったことから、地域が主体となって自家用有償旅客運送によるデマンド型交通を運行しています。

「事業者協力型自家用有償旅客運送」の制度を活用し、運転手の確保やデマンド受付予約などの運営は地域で行い、運行管理や車両の整備管理といった輸送の安全確保を交通事業者に委託をしています。



＜事業者協力型自家用有償旅客運送＞

③新型輸送サービスの活用推進

新型輸送サービス（オンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転など）の活用により、高齢化が進む地域におけるラストマイルや、観光地、狭い路地の多い地域などにおける、移動の利便性や外出機運の向上に加え、さらなる賑わいの創出等といった地域の課題解決が期待されています。（※新型輸送サービスの例はP12参照）

実証実験の実施など、地域の課題に即した新型輸送サービスの活用に向けた取組を進めます。

<主な取組>

- ・ 新型輸送サービスの実装に向けた実証実験の実施（国・県・市町村・民間事業者等）
- ・ 自動運転の社会実装に向けた取組の推進（ビジネスモデルを構築するための実証実験の実施、あいち自動運転推進コンソーシアムによる自動運転の推進、あいち自動運転ワンストップセンターによる支援など）（県・市町村・民間事業者・大学等）

具体事例 新型輸送サービスの活用 <高蔵寺スマートシティプロジェクト（春日井市）>

高蔵寺ニュータウンでは、人口減少や高齢化の進行が進む中、坂道やバス停までの距離による外出機会の減少や公共交通サービスの衰退が課題となっています。

そこで、自宅から各拠点までのラストマイルを担う自動運転サービスの導入や、AI オンデマンド乗合サービスなどを連携して展開することにより、魅力向上と持続可能なまちの実現を目指す「高蔵寺スマートシティプロジェクト」を推進しています。



- 新しいモビリティサービスの導入による移動支援
 - ・ 自宅～バス停や各種施設までをゆっくり短距離移動する「ゆっくり自動運転」サービス
 - ・ MaaS アプリによる移動サービス連携等
 - ・ 乗合特別料金（通常料金の約5割引き）による乗合サービス（乗合タクシー）



（出典：国土交通省、春日井市資料）

④山間・離島地域の暮らしを支える取組の推進

三河山間地域や離島においては、人口減少や高齢化が県内で先行して進んでおり、安全安心な生活と地域活力の維持向上が重要な課題となっています。

地域公共交通の確保・維持や、地域内における移動の利便性の向上など、日常生活の移動を支える取組を進めます。

あわせて、交流人口を拡大させ、地域活力を向上させていくため、地域間の交流を促進する交通ネットワークの形成に取り組みます。

<主な取組>

- ・ 山間地域バス路線や離島航路の確保・維持（国・県・市町村）
- ・ 自家用有償旅客運送やボランティア輸送等による移動手段の確保（市町村・NPO等）
- ・ 地域の実情に応じた超小型モビリティ等の新型輸送サービスの活用（市町村・NPO等）
- ・ 異なるモード間での乗継の円滑化（乗継しやすいダイヤへの改善など）（交通事業者（市町村を含む）等）
- ・ 道の駅における乗継拠点の整備（市町村等）
- ・ 高速バス等を活用した地域間連携の促進（市町村等）
- ・ リニア中央新幹線中間駅への活用に向けた取組の推進（県・関係市町村等）

【具体事例】中山間地域における地域内移動の利便性向上

<超小型モビリティの活用（豊田市）>

豊田市の旭地区では、2020年12月に設立した一般社団法人里モビリティが、中山間地域での高齢者を中心とした住民の安心・安全な移動を支援するため、超小型モビリティを活用しています。

中山間地域に適した使用に改造した超小型モビリティを、希望する地域住民に貸し出しすることで、高齢者の外出支援を進めています。合わせて、地域での絆形成のためのセミナーを開催しており、高齢者の生活の質の向上や健康寿命の延伸を進め、持続可能な地域づくりを目指しています。

2021年4月より活動を本格化し、現在は地域内で高齢者（9名）のほか、移動に問題を抱える地域にも車両をリースするなど、約60台の車両を保有し、高齢者の外出率の増加等につなげています。

この取組では、最高速度を時速30kmに制限した車両も活用しており、高齢者の安全・安心なモビリティライフの提供や、公共交通サービスの維持が困難な地域での移動手段として、注目されています。



具体事例 地域間連携の促進

< 高速バス等を活用した地域間交流／道の駅の活用（新城市） >

新城市では、定住人口の確保や、名古屋圏からの観光客等の交流人口の増加を目的に、新城市と名古屋市藤が丘を結ぶ高速バス「山の湊号」を運行しています。

生活交通としての確保・維持を図るとともに、道の駅「もっくる新城」へのバス停の設置、路線バスとの乗継の円滑化、企画切符の発売等の誘客に向けた取組をあわせて進めています。

また、道の駅「もっくる新城」では、東京・横浜方面、京都・大阪方面へアクセスできる高速バスのバス停が設置されました。市民の利便性向上とともに、東京方面、大阪方面から新城市へビジネスや観光での来訪も期待されます。



⑤交通分野における担い手の確保

自動車運転分野における有効求人倍率は高い水準となっており、バス・タクシーにおける人手不足が課題となっています。また、新たに運転免許を取得する人口も減少しており、今後、運転手の高齢化が進展するとともに、人手不足が一層進む可能性があります。

運転手不足は、バスにおけるサービスの低下（減便・廃止など）や、廃業によりタクシーが不存となる地域が生じるなど、地域の移動手段の確保に大きな影響を及ぼします。

運転手の確保に向け、若者を始め、多様な人材の活用に向けた取組を関係者が連携して推進します。

＜主な取組＞

- ・セミナー、職場体験、就職説明会等の開催（国・県・市町村・事業者団体・交通事業者等）
- ・働きやすい勤務体系の整備、労働条件の改善、デジタル化による労働生産性の改善等労働環境の改善に向けた取組の推進（交通事業者・国・県等）
- ・運転手確保に向けた取組事例の紹介、広報活動等の支援（国・県・事業者団体等）

【具体事例】多様な人材の確保に向けた取組

＜運転士確保支援事業（豊橋市）＞

豊橋市では、市内の公共交通の運転士不足を解消するため、バスやタクシーの運転士への就労を支援する事業を実施しています。

運転士として就労を希望する定住外国人や就職氷河期世代へ向けた講座の開催、事業者とのマッチングなど、多様な人材の確保に向け、市や事業者、関係団体が連携しながら取組を進めています。



【具体事例】多様な人材の確保に向けた取組

＜タクシードライバー就職応援サイト（名古屋タクシー協会）＞

名古屋タクシー協会では、特に若者や女性向けに魅力を発信し、人材確保につなげるため「タクシードライバー就職応援サイト」を開設し、情報発信を行っています。

サイトでは、ドライバーのインタビューや、マンガで解説したタクシードライバーの魅力、採用までのプロセスなどをわかりやすく紹介するとともに、求人情報を掲載し、タクシードライバーへの就職を応援しています。

愛知県タクシー協会を始めとする関係団体や、国等とも連携しながら、広報活動を行っています。



誰もが安心して快適に移動できる環境の創出

①ウイズコロナ・アフターコロナを見据えた快適で質の高いモビリティサービスの提供

公共交通の利用を促進し、利用者を増やしていくためには、移動しやすい環境を整えていくことが重要です。

ウイズコロナにおいては、感染拡大防止対策の実施や公共交通利用にかかる乗車マナー等の呼びかけなどを行い、公共交通に対する過度な不安が広がることのないように取り組んでいく必要があります。また、時差出勤の推進や、混雑情報の提供や時間帯別割引の実施等ピークシフトに向けた取組を進めるとともに、キャッシュレス決済の活用など、新しい生活様式の普及に伴う利用者ニーズに対応していく必要があります。

また、アフターコロナも見据えながら、外出機運を向上させていくためには、公共交通を利用して出かけたくなるような、快適に移動できる環境を整えていく必要があります。

県が行ったアンケート調査では、経路検索サービスを利用する際に、一体的に提供してほしい情報や利用したい機能として、多くの方が「公共交通と自家用車の所要時間や料金の比較」や「決まった金額（定額）で公共交通を自由に利用できる機能」をあげています。

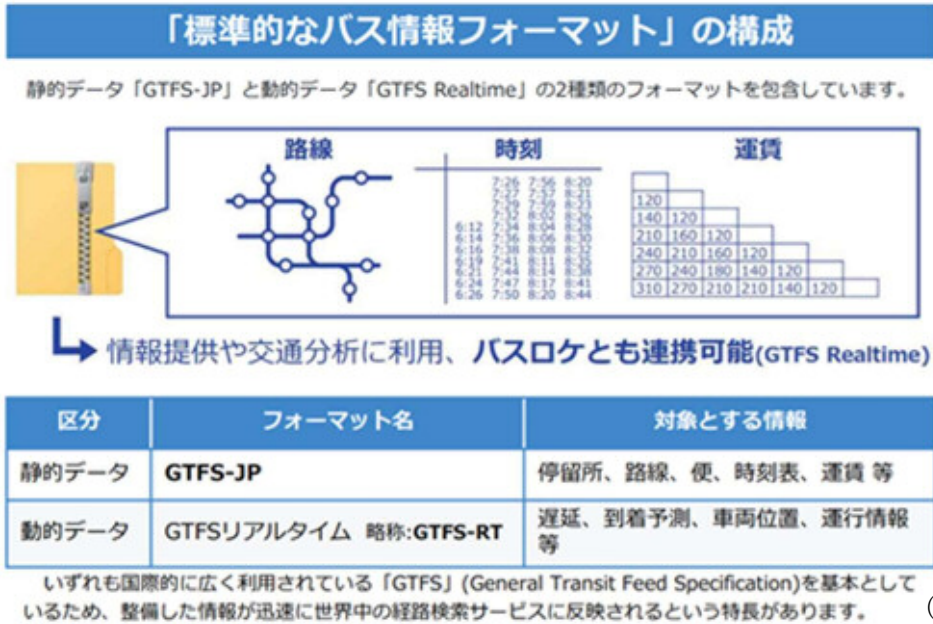
こうしたサービスを提供することにより、移動需要の喚起が期待されます。移動手段と多様なサービスを組み合わせたMaaS（Mobility as a Service）やサブスクリプション（定額制）など、新たなモビリティサービスも導入しながら、利便性の高い交通サービスを目指します。

<主な取組>

- ・感染拡大防止対策の実施や公共交通利用に係る乗車マナー等の呼びかけ（交通事業者・国・県・市町村等）
- ・時差出勤の推進や時間帯別乗車券、ポイントサービスの付与等、ピークシフトに向けた取組の推進（交通事業者・国・県・市町村等）
- ・混雑情報の提供（交通事業者（市町村を含む））
- ・キャッシュレス化の推進（交通事業者（市町村を含む）・国）
- ・運行情報のデータ化等わかりやすい情報提供に向けた取組の推進（交通事業者・市町村・国）
- ・MaaSの推進（国・県・市町村・交通事業者等）
- ・名古屋東部丘陵地域におけるMaaSの導入及び他地域への導入促進（県）
- ・等間隔運行の実施等、利用しやすいサービスへの改善（交通事業者（市町村を含む）等）
- ・運賃の乗継割引やサブスクリプション（定額制）等の導入、タクシーにおける事前確定運賃制度等の活用など柔軟な運賃制度や多様なサービスの検討・推進（交通事業者等）

<標準的なバス情報フォーマットについて>

今後の更なるデジタル化の進展を見据え、バス事業におけるデータ化・デジタル化の重要性は一層高まることが予想されます。国土交通省では、2017年3月に、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の静的情報を統一された様式でデータ化する方法を「標準的なバス情報フォーマット」として定め、整備を進めています。オープンデータのため、データの活用や展開が容易で、利便性向上に向けた様々な活用が期待されます。



- ・小規模バス事業者やコミュニティバスも、経路検索サービス等に掲載される。
- ・バスロケ情報や運行情報が経路検索に掲載される。
- ・多様な活用ができる。(デジタルサイネージ等への情報提供や交通分析など)
- ・案内の正確さを向上できる。
- ・業務の効率化ができる。

といった効果が期待できます。

具体事例 標準的なバス情報フォーマットの活用

<各種乗換案内への情報提供>

標準的なバス情報フォーマットにより、GoogleMapを始めとした各種乗換案内への情報提供が可能となります。情報提供への1つとして、GTFS Realtime とバスロケーションシステムを連携したスマートバス停における情報配信があります。

スマートバス停とは、バス停にデジタルサイネージを設置し、バスの運行時刻表や運行情報などを表示するものです。バス情報以外にも、行政からの告知や広告などを表示することも可能なため、平常時はバスの運行情報を掲示し、災害時には、バス停において避難情報等を発信するといった活用も期待できます。

県内では、日進市のコミュニティバス「くるりんばす」において実証実験が行われています。

出発時刻 Departure 時刻	運行状況 Status 状況	路線 Route 路線	現在走行位置 Current Location 現在走行位置
15:45	1分遅延 DELAY	7 碓氷線 7 MAEBE LINE	2110 1160 1120 1160 1120 1100
15:50	定刻 ON TIME	1 赤池線 1 AKAI LINE	2110 1160 1120 1160 1120 1100
15:55	定刻 ON TIME	2 米野木線 2 KUNINOKI LINE	2110 1160 1120 1160 1120 1100

11月7日に日進市立図書館で「日進市水災をつくると子ども防災1日体験」イベントが開催されます。

循環線 **まもなく到着します**

バス運行情報.html

地域避難所案内

内水氾濫発生!
現在、以下の避難所が利用可能です。

避難所名：製の本小学校
住所：新戸町製子ノ木28-31
ここから：約820m

スマートフォンで場所を確認!

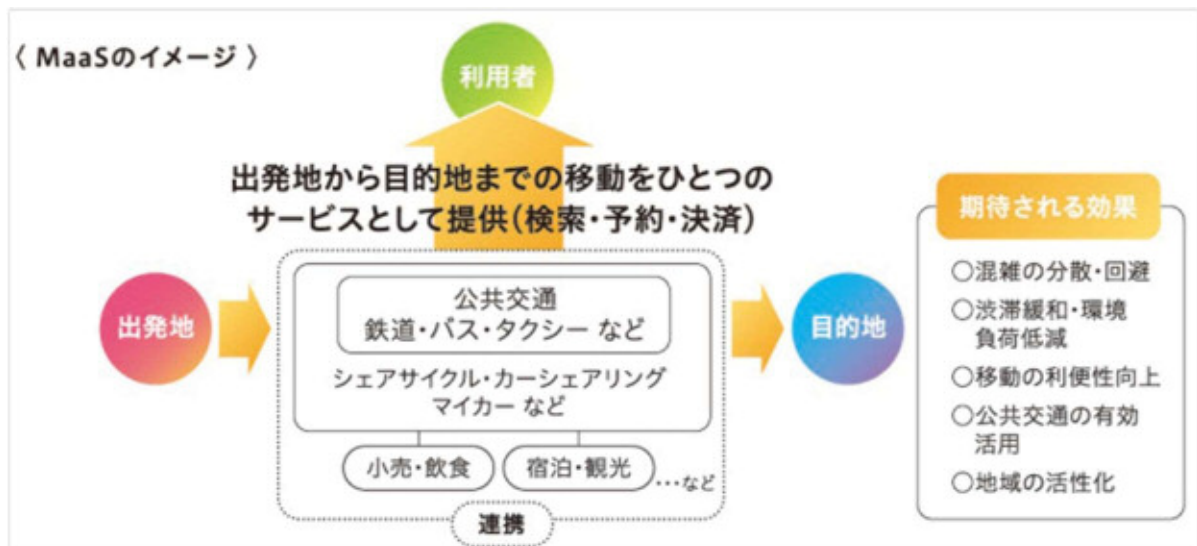
災害・避難情報.html

<MaaS (Mobility as a Service) について>

MaaSとは、Mobility as a Serviceの略で、出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせてひとつの移動サービスとして捉えるものです。

ワンストップでシームレスな移動が可能となり、公共交通の利便性の向上や、観光など様々な分野との連携により、高付加価値化や需要の拡大が期待されます。

愛知県では、混雑の分散・回避など「新しい生活様式」に対応した地域公共交通の実現や、地域の住民及び来訪者の円滑かつ効率的な移動、更には地域経済の活性化を図るため、MaaSの社会実装に向けた取組を推進しています。



具体事例 MaaSの導入に向けた取組の推進

<MaaSの社会実装に向けた実証実験(愛知県)>

愛知県では、ジブリパークの開園により、国内外から多くの来訪者が見込まれる名古屋東部丘陵地域を中心に、地域住民や来訪者の移動の利便性の向上を図るため、MaaSの社会実装に向けた取組を進めています。

2021年度は「my route」(マイルート)アプリを活用し、鉄道、バス、タクシーに加え、マイカーやレンタカー、シェアサイクルも対象とする経路検索や、リニモ駅構内のリアルタイムの混雑情報の提供、デジタル乗車券の購入、観光情報の発信やデジタルクーポンの配信などのサービスの提供を行う実証実験を実施しました。

この実証実験の成果やMaaS推進会議を活用し、MaaSの社会実装を推進していきます。



②バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進

外出の促進を図るには、幅広い利用者にとって移動しやすい環境を整備していく必要があります。バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化は、高齢者や障害者の方のみならず、子ども連れの人や外国人旅行者など、誰もが乗り降りしやすく、利用しやすい公共交通につながる取組です。

鉄軌道駅等における段差解消や視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、障害者用トイレの設置、ホームドア・可動式ホーム柵の設置、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）の導入といった施設面・設備面におけるバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を進めるとともに、介助体験などを行う講座の開催といった啓発活動など「心のバリアフリー」の推進に向けたソフト面での取組をあわせて進め、更なるバリアフリー化を進めます。

<主な取組>

- ・鉄軌道駅、バスターミナルにおける段差解消や視覚障害者誘導用ブロック、案内設備、障害者用トイレの設置、鉄軌道駅におけるホームドア・可動式ホーム柵の設置などバリアフリー化の推進（交通事業者・国・県・市町村）
- ・ノンステップバスやUD タクシーの導入の推進（交通事業者・国・県・市町村）
- ・バリアフリー教室の開催や広報啓発活動等、産学官が連携した心のバリアフリーの取組の推進（国・県・市町村・交通事業者等）

<心のバリアフリーについて>

高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活が出来るようにするためには、施設整備（ハード面）だけではなく、高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」が重要です。

2021 年度以降の移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく基本目標では、心のバリアフリーを合わせて推進していくこととしています。

国土交通省では、擬似体験、介助体験、バリアフリー化された施設の体験等をしていただく「心のバリアフリー教室」を学校や地方公共団体、交通事業者等を対象に開催しています。



心のバリアフリー教室
(出典：中部運輸局)



また、2021 年 4 月から、高齢者障害者等用施設等（※）の適正な利用の推進が、国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務となりました。

高齢者障害者等用施設等を、真に必要な方が必要な時に利用できるよう、広報啓発を行っています。

※高齢者障害者等用施設等：高齢者、障害者等が円滑に利用するための適正な配慮が必要な施設・設備（バリアフリースペース、車椅子使用者用駐車施設等、鉄道、バス等の優先席、エレベーター、車両等の車椅子スペース）

③高齢者の移動手段確保に向けた取組の推進

高齢化が進展する中、高齢運転者による交通事故防止に向けて、運転免許の自主返納が進められています。

一方、国土交通省が行った調査では、65歳以上の高齢者について、自動車を持たない人ほど外出回数が少ない傾向となっており、自家用車に依存することなく、地域で元気に暮らせる環境を整えていくことが地域課題となっています。

そのため、自家用車以外の移動手段を確保するとともに、高齢者の外出を促進する取組をあわせて進めます。

<主な取組>

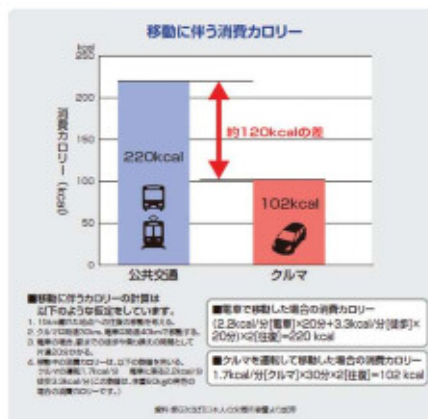
- ・公共交通利用のメリットに関する情報提供等、高齢者向けモビリティマネジメントの実施（県・市町村等）
- ・自動車運転免許返納支援事業の実施及び啓発（市町村・県）
- ・高齢者向けフリーパスや回数券の発行・交付、割引運賃の実施等、高齢者向けサービスの提供（市町村・交通事業者）
- ・高齢者向け施策の広報・啓発（県・市町村等）
- ・マイ時刻表の作成支援等、公共交通を利用しやすい取組の実施（市町村等）
- ・福祉輸送やボランティア輸送等の活用や福祉部門との連携による高齢者の移動支援に向けた取組の推進（県・市町村等）

具体事例 公共交通利用のメリットに関する情報提供

<公共交通への転換に向けたパンフレットの作成（安城市）>

安城市では、公共交通などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換するように促すための「モビリティマネジメント」を実施しています。

パンフレット『『クルマの使い方』について考えてみませんか』では、公共交通の利用により、1日の歩く距離や運動量が増加し、健康に良いことなど、公共交通を利用するメリットを紹介しています。



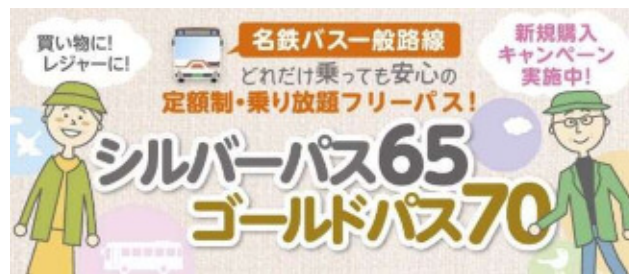
具体事例 高齢者向けフリーパス

<シルバーパス 65・ゴールドパス 70（名鉄バス）>

名鉄バスでは、満 65 歳以上 70 歳未満の方と満 70 歳以上の方向けに、定額で一般路線全線が乗り放題となるフリーパスを販売しています。

購入者を対象として、沿線の情報や情報誌の送付も行い、外出促進を図っています。

また、一部の自治体では、このフリーパスの費用を一部負担する補助を行っています。



具体事例 公共交通を利用しやすい取組の実施

<マイ時刻表の作成支援（新城市・西尾市）>

「マイ時刻表」とは、自分の移動ニーズに合わせてよく利用するバス停の発着時刻や、乗継情報などをまとめた自分だけの時刻表です。

「自宅から目的地までどう行けばいいかわからない」「バスの時間を調べるのが難しい」といった方のために、市町村職員が「マイ時刻表」を作成するサービスも広がっています。

インターネットを利用しない高齢者も多い中、公共交通の使いやすい環境を整える取組です。

マイ時刻表申込書

氏名 _____ 電話番号 _____
住所（〒 _____ ） _____

出発地①	<input type="checkbox"/> 自宅（同住所） <input type="checkbox"/> その他（ _____ ）
目的地① （具体的に記入）	
利用日	<input type="checkbox"/> 平日 <input type="checkbox"/> 土日祝 <input type="checkbox"/> 両方
希望時刻	【行き】 _____ 時 _____ 分頃までに <input type="checkbox"/> 出発 または <input type="checkbox"/> 到着 【帰り】 _____ 時 _____ 分頃までに <input type="checkbox"/> 出発 または <input type="checkbox"/> 到着
地図 （複数希望可）	<input type="checkbox"/> 出発地の最寄りバス停 <input type="checkbox"/> 目的地の最寄りバス停 <input type="checkbox"/> 不要
徒歩	<input type="checkbox"/> 普通に歩くことができる <input type="checkbox"/> 不安がある（ _____ 分くらいなら歩き続けられる）

（出典：西尾市）

安全な交通サービスの提供

①輸送の安全の確保

南海トラフ地震の発生が懸念されているほか、近年は気候変動により風水害が激甚化するなど災害リスクが高まる中、交通インフラの防災・減災対策を、確実に進めていく必要があります。駅や高架橋等の耐震対策や、豪雨による法面崩落や土砂流入等への安全対策などを進めます。

また、高度経済成長期以降に集中的に整備された社会インフラの老朽化も懸念されており、安全性を確保していくため、橋梁やトンネル等の施設の長寿命化や、老朽化した設備の修繕や更新を計画的に進めていきます。

加えて、高齢化の進行や外国人旅行者の増加など、災害時等における要配慮者が増加していくことも見込まれています。さらに、鉄道での事件が相次いだこと等を受け、防犯に対する意識も高まっており、様々なリスクに応じた対策の充実に取り組んでいきます。

<主な取組>

- ・ 駅や高架橋等の耐震対策や、土砂流入防止対策等の豪雨対策の推進（交通事業者・国・県・市町村）
- ・ 橋梁やトンネル等の施設の長寿命化や、老朽化した施設・設備の計画的な修繕や更新の実施（交通事業者・国・県・市町村）
- ・ 災害・緊急時における文字及び音声、多言語等による避難誘導や情報発信等の対策の実施（交通事業者等）
- ・ 災害・緊急時における帰宅困難者や避難者等の安全確保対策の実施（交通事業者・市町村等）
- ・ 災害・緊急時を想定した訓練の実施（交通事業者等）
- ・ 交通機関相互の連携による代替ルートの確保（交通事業者等）
- ・ 早期復旧に向けたBCP（事業継続計画）の策定等（交通事業者等）
- ・ 駅や車内における防犯対策の強化（交通事業者等）

②交通安全対策の推進

県民を交通事故から守り、バスやタクシー等の安全輸送を確保していくために、総合的な交通事故対策に取り組んでいく必要があります。

そのため、歩道設置や交差点改良、事故多発箇所対策等、効果的・効率的な交通事故対策を進めるとともに、通学路や生活道路での交通安全対策の実施や、安全で快適な自転車通行空間の確保など、誰もが安全・安心に通行できる道路環境の整備を推進します。

あわせて、高齢者の運転免許返納に向けた取組の推進や、交通事故の防止や渋滞の軽減等につながる高度道路交通システム（ITS）技術や自動車安全技術に関する研究や開発、活用を進め、事故を未然に防ぐ取組を進めます。

<主な取組>

- ・歩道設置や交差点改良等の推進（国・県・市町村）
- ・事故多発箇所等におけるカラー舗装や路面表示等による対策の推進（国・県・市町村）
- ・通学路や未就学児の移動経路の安全対策の実施（国・県・市町村）
- ・自転車通行空間の整備推進（国・県・市町村）
- ・バス停留所における交通安全対策の推進（国・県・市町村・交通事業者）
- ・自動車運転免許返納支援事業の実施及び啓発（市町村・県等）（再掲）
- ・自動車安全技術や高度道路交通システム（ITS）技術など関連技術の研究開発の推進、普及啓発の実施（国・県）
- ・衝突防止システム、歩行者探知システムの活用検討、導入（交通事業者）

<バス停留所の安全性確保対策について>

国土交通省では、バス停留所の安全性確保対策のため、警察や自治体、バス協会、路線バス事業者とともに各都道府県ごとにバス停留所安全性確保合同検討会を設置し、対策の検討を進めています。

本県では、2020年10月に「愛知県バス停留所安全性確保合同検討会」を設置し、バス停留所にバスが停車した際に、歩行者の視界を妨げてしまい、交通事故につながるおそれがある状況にあるバス停留所を公表するとともに、その改善を進めています。

また、注意喚起を促すためのバスの車内アナウンスや、バス車内・各所へのポスターの掲載を行っています。





- ◆ リニア中央新幹線の全線開業に伴い、三大都市圏が約1時間で結ばれて一体化するスーパー・メガリージョンの形成が期待される一方、東京圏へのさらなる一極集中の進行による、感染症や自然災害に脆弱な国土構造を助長させることも懸念されます。
- ◆ そうした中、本県では、リニア中央新幹線の開業による移動時間の大幅な短縮や交流拡大がもたらす社会経済効果を最大限に活かしながら、世界に誇るモノづくり産業の集積地としての強みを伸ばして日本の成長をリードするとともに、スーパー・メガリージョンのセンターとして、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる中京大都市圏の形成に取り組んでいく必要があります。
- ◆ そのため、名古屋駅のスーパーターミナル化や、中部国際空港や港湾の機能強化を進め、陸・海・空一体となった広域交通ネットワークの整備や機能強化を図り、国際競争力の強化に取り組んでいくとともに、名古屋都心部等への高次都市機能の集積等により、本圏域の拠点性を高めていく必要があります。
- ◆ また、拠点間の移動を短縮する交通ネットワークの整備や、持続可能でスマートな地域づくりを進め、本県の強みであるバランスの良い多核連携型の圏域構造の維持・発展につなげていくことも重要です。
- ◆ 国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めます。

スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり

①リニア中央新幹線の整備促進と開業効果の広域的な波及

リニア中央新幹線の東京-名古屋間の2027年度開業、さらにはその後の早期全線開業に向けて、整備を促進していくとともに、リニア中央新幹線の開業による社会経済効果を圏域全体に広く波及させていく必要があります。

そのため、リニア中央新幹線と圏域内の交通ネットワークとの結節点となる名古屋駅において、誰にでもわかりやすく利用しやすい乗換空間を形成し、乗換利便性の向上等を目指したスーパーターミナル化に取り組むとともに、名古屋駅からの圏域内主要都市への40分交通圏の拡大など、総合的な交通ネットワークの充実に向けた取組を進めます。

また、リニア中央新幹線開業後、東海道新幹線の運用見直しにより利便性の向上が期待できる、ひかり・こだま停車駅やリニア中央新幹線中間駅の活用により、ビジネスや観光など幅広い交流の拡大が期待されることから、交流圏拡大に向けた広域交通ネットワークの形成に取り組みます。

<主な取組>

- ・リニア中央新幹線の整備促進（リニア中央新幹線建設促進期成同盟会等）
- ・名古屋駅のスーパーターミナル化に向けた取組の推進（名古屋市・民間事業者・県等）
- ・名古屋駅からの40分交通圏拡大に向けた検討（県・関係市町村・交通事業者等）
- ・名古屋駅と豊田市間の速達化に向けた連続立体交差事業の推進（県・関係市町村・交通事業者）
- ・名古屋駅アクセス改善や利便性向上（名古屋市・名古屋高速道路公社等）
- ・東海道新幹線駅の利活用に向けた取組の推進（県・関係市町村等）
- ・リニア中央新幹線中間駅への活用に向けた取組の推進（県・関係市町村等）

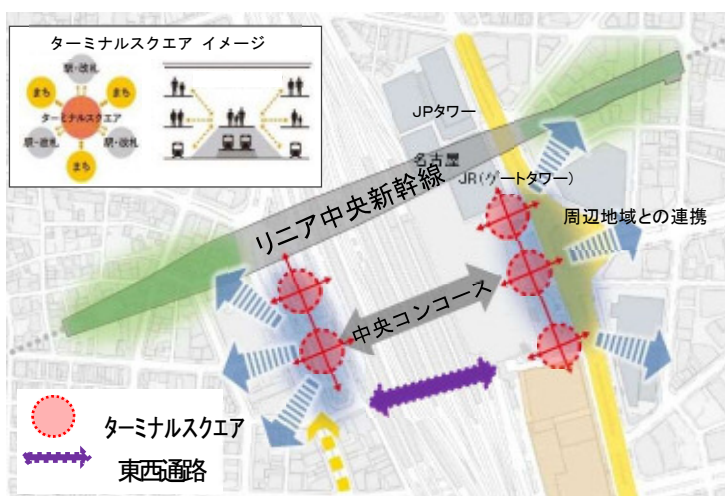
<名古屋駅のスーパーターミナル化>

リニア中央新幹線の開業により、東京・名古屋間の所要時間が約40分へと大幅な短縮が図られます。このインパクトを最大限生かし、時間短縮効果をより広域的に波及させるためには、名古屋駅の乗換利便性やアクセス利便性の向上を図り、リニア開業を見据えた公共交通ネットワークの充実・強化に取り組んでいく必要があります。

このため、複雑で入り組んだ構造となっている名古屋駅について、交通機関相互の乗換利便性に優れた駅とするため、誰にでもわかりやすく利用しやすい乗換空間「ターミナルスクエア」の形成など、乗換利便性向上を図る取組を進めています。



出典：名古屋駅駅前広場の再整備プラン【中間取りまとめ】
(2019年1月名古屋市)



【ターミナルスクエア】

- ・乗換先が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能も備えた乗換空間を5か所設置

【新たな東西通路】

- ・歩行者が集中する中央コンコースの混雑解消等を図るため、新たな東西通路を整備

出典：名古屋駅駅前広場の再整備プラン【中間取りまとめ】
(2019年1月名古屋市)

②空港の機能強化

新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大を受け、大きく落ち込んだ航空需要については、感染症の克服や世界経済の回復に伴い、中長期的には再び拡大していくと見込まれます。こうした中、中部国際空港については、就航路線の拡充に取り組むとともに、現滑走路の大規模補修への対応等を踏まえ、2段階の整備により、将来的に滑走路処理容量を現在の約1.5倍とすることを目指す「中部国際空港の将来構想」の実現に向けた取組を進めていきます。

同時に、リニア中央新幹線の開業を見据え、リニア中央新幹線の間駅やリニア中央新幹線の開業後に運用の見直しが見込まれる東海道新幹線の沿線地域を始め、北陸圏など隣接圏域を対象に、利用圏域の拡大に向けた取組を推進していきます。

また、県営名古屋空港においては、通勤・通学航空・ビジネス機の拠点化、利用促進に取り組むとともに、空港北西部には、大規模災害時における人員・物資の支援の受け入れ等の機能を担う基幹的広域防災拠点の整備を推進していきます。

<主な取組>

- ・「中部国際空港の将来構想」の実現に向けた取組の推進（中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会等）
- ・中部国際空港就航路線の早期回復・拡充、利用促進に向けた取組の推進（中部国際空港利用促進協議会等）
- ・名鉄名古屋駅における中部国際空港行列車の「わかりやすい乗り場」「乗降しやすい環境」の確保に向けた取組の推進（交通事業者等）
- ・中部国際空港へのアクセス道路の整備推進（国・県）
- ・県営名古屋空港の利用促進に向けた取組の推進（県営名古屋空港協議会等）
- ・県営名古屋空港の通勤・通学航空、ビジネス機の拠点化の推進（県）
- ・愛知県基幹的広域防災拠点の整備推進（県）

③港湾の機能強化

本圏域のモノづくり産業を支えている港湾については、名古屋港、衣浦港、三河港において、船舶の大型化や取扱貨物の増加に対応した岸壁やふ頭用地の整備、AI や IoT などの ICT を活用したコンテナターミナルの自動化や港のスマート化などにより、港湾物流機能を強化していきます。また、3 港と背後地域との交通ネットワークを強化するため、主要アクセス道路整備を推進していきます。

また、クルーズ需要の推移を注視しつつ、将来のクルーズ需要の増加を見据え、クルーズ船の受入れが可能な岸壁・ターミナルの整備や、賑わいのある港湾空間の形成などに取り組むとともに、商工・観光を始めとした関係機関と連携した地域ならではのツアープランの提案など、クルーズ船の誘致に向けた取組を進めます。

<主な取組>

- ・金城ふ頭の岸壁等整備など名古屋港の物流機能強化に向けた取組の推進（国・名古屋港管理組合）
- ・外港地区（衣浦ポートアイランド）における耐震強化岸壁の整備など衣浦港の物流機能強化に向けた取組の推進（国・県）
- ・神野地区や蒲郡地区におけるふ頭用地の整備など三河港の物流機能強化に向けた取組の推進（国・県）
- ・背後地域との交通ネットワークの強化（国・県・関係市町村）
- ・常滑港におけるクルーズ船誘致に向けた取組の推進及び地域資源との連携推進（県・関係市町・観光事業者等）

<クルーズ船の誘致（愛知県）>

クルーズ船の寄港は、地域経済の活性化につながることから、全国で誘致活動が行われており、愛知県においても、名古屋港や三河港でクルーズ船の誘致に取り組んでいます。

2018 年度からは、中部国際空港エリアにおいて、国際競争力の高い「MICE を核とした国際観光都市」の実現に向けた取組の一環として、常滑港へのクルーズ船誘致にも取り組み、2021 年 9 月にはクルーズ船「にっぽん丸」が常滑港へ初寄港しました。

常滑港への誘致により、寄港地や観光ツアーなどの選択肢が増え、愛知県全体のクルーズ船の寄港の増加が期待されます。



④先進のモビリティサービスの導入

AI や IoT、ビッグデータ等のデジタル技術の活用・導入がさらに進むことが想定される中、自動車産業では、「CASE」「MaaS」の動きが活発化し、100年に一度の大変革期にあります。そのような中、本県の強みであるモノづくりとデジタル技術を組み合わせた革新的技術の社会実装に向けた取組を進めて行くことが重要です。

2026年のアジア競技大会や、2027年度のリニア中央新幹線の開業を見据え、世界に誇る自動車産業の集積地として、先進のモビリティサービスがいち早く実装され、幅広く展開されることを目標に、自動運転技術を活用したモビリティサービスやMaaSなど新たなモビリティサービスの社会実装に向け、産学行政で連携した取組を推進します。

<主な取組>

- ・ MaaS の推進（国・県・市町村・交通事業者等）（再掲）
- ・ 名古屋東部丘陵地域における MaaS の導入及び他地域への導入促進（県）（再掲）
- ・ 自動運転の社会実装に向けた取組の推進（ビジネスモデルを構築するための実証実験の実施、あいち自動運転推進コンソーシアムによる自動運転の推進、あいち自動運転ワンストップセンターによる支援など）（県・市町村・民間事業者・大学等）（再掲）
- ・ あいち・とこなめスーパーシティ構想の実現に向けた取組の推進（県・関係市町村・民間事業者等）

<自動運転の社会実装の推進（愛知県）>

愛知県の基幹産業である自動車産業を取り巻く環境は、「CASE」「MaaS」の動きが活発化し、まさに100年に一度の大変革期を迎えています。

そのような中、自動運転社会の実現は、自動車産業の発展のみならず、交通事故問題の解決、交通不便地における移動手段の確保など、地域経済・社会に大きなインパクトを与えます。

本県では、自動運転を活用した新たなモビリティサービスの実現に向け、社会実装を技術面、運用面の両面から検証する実証実験を実施するとともに、企業や大学、市町村が実施する県内各地の取組を支援するなど、実用化に向けた取組を加速しています。



将来の自動運転サービスの実現を目指し、2016年度から先導的に大規模な自動運転の実証実験を重ねています。

【都心における自動運転を利用した移動（2021年度）】

名古屋市鶴舞周辺において、「都心における自動運転を利用した移動」をテーマに、幹線道路を含むルートで、交通事業者が自動運転車両を運行

3 ひきつける



- ◆ 本県では、2022年11月のジブリパーク開園、2026年のアジア競技大会、2027年度のリニア中央新幹線の開業など、国内外から注目を集めるビッグプロジェクトが控えています。
- ◆ 日本が世界に誇るスタジオジブリの世界観を表現した唯一無二の公園施設であるジブリパークには、多くの人を訪れることが想定され、スムーズでわかりやすい交通アクセスの確保に取り組んでいく必要があります。
- ◆ また、現在は新型コロナウイルス感染症の影響により、訪日外国人旅行者は落ち込んでいますが、中長期的には、世界的な観光需要は拡大していくと考えられており、アジア競技大会を契機に、アジア地域における本県の知名度が高まっていくことも期待されています。
- ◆ 加えて、リニア中央新幹線の開業は、交通結節点の機能がさらに強化されるとともに、乗ること自体が観光目的の一つになることから、多くの乗換客が見込まれる名古屋駅を起点とした観光需要を取り込み、観光客を広く県内に波及させていくことが望まれます。
- ◆ 感染症の収束後も見据えながら、目的地への快適なアクセスの充実や、外国人旅行者を含むすべての旅行者にとって利用しやすい公共交通の充実など、移動しやすい環境を整え、多くの観光客を呼び込むとともに、本県の活性化につなげていくことが重要です。
- ◆ 国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進めます。

観光交流を促進する交通ネットワークの充実

①交通拠点と観光地を結ぶ交通アクセスの充実

本県は2つの空港（中部国際空港・県営名古屋空港）や3つの新幹線駅（名古屋駅・三河安城駅・豊橋駅）を有する交通利便性が非常に優れた地域です。

利便性を活かし、観光客を呼び込むとともに、広く県内に波及させるためには、こうした交通拠点から観光地への交通アクセスを充実するとともに、近隣県を始め、県域を越えた広域的な周遊も視野に入れながら、鉄道、バス、タクシーなど多様な交通手段が連携し、目的地に快適に移動できる交通ネットワークを充実していくことが重要です。

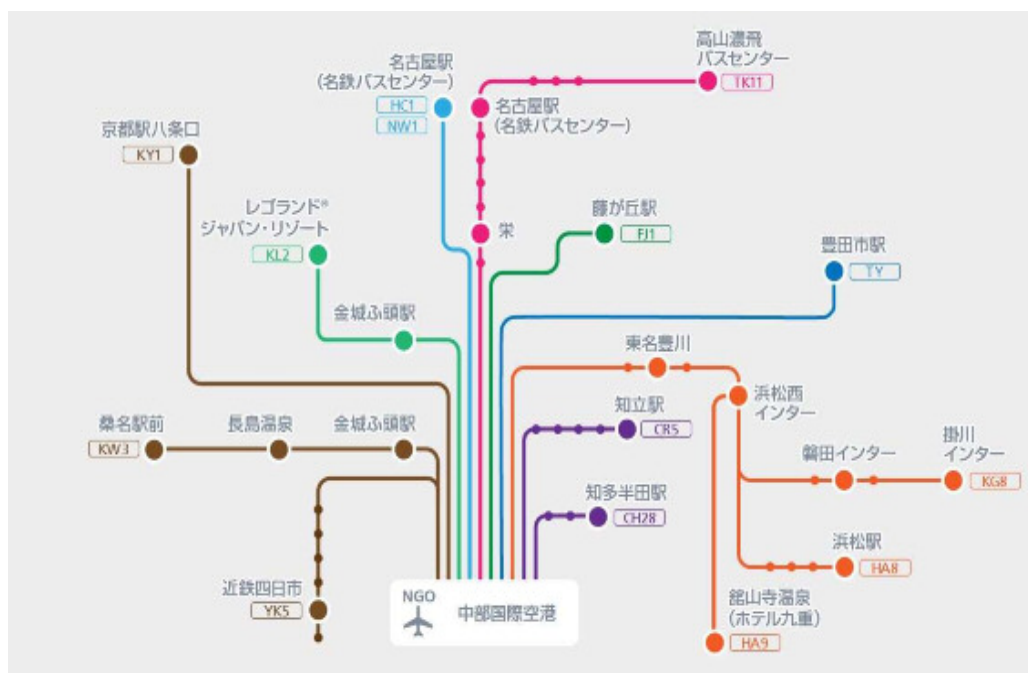
交通拠点からのアクセス利便性の向上や二次交通の充実など、交通拠点と観光地を結ぶアクセスの充実を進めます。

<主な取組>

- ・中部国際空港及び県営名古屋空港とのアクセス利便性の向上（アクセスバス路線や運行本数、深夜到着便に対応するバス輸送等の充実など）（交通事業者・中部国際空港利用促進協議会・県営名古屋空港協議会等）
- ・名鉄名古屋駅における中部国際空港行列車の「わかりやすい乗り場」「乗降しやすい環境」の確保に向けた取組の推進（交通事業者等）（再掲）
- ・名古屋駅のスーパーターミナル化に向けた取組の推進（名古屋市・民間事業者・県等）（再掲）
- ・名古屋駅アクセス改善や利便性向上（名古屋市・名古屋高速道路公社等）（再掲）
- ・東海道新幹線駅の利活用に向けた取組の推進（県・関係市町村等）（再掲）
- ・リニア中央新幹線中間駅の活用に向けた取組の推進（県・関係市町村等）（再掲）
- ・乗継の円滑化（乗り場へのわかりやすい案内表示、バス停名・系統名の改善、乗継しやすいダイヤへの改善など）に向けた取組の推進（交通事業者（市町村を含む））
- ・観光循環バスや観光タクシーの活用推進（交通事業者・市町村等）
- ・駅や主要なバス停、観光施設等におけるシェアサイクルの整備の推進（市町村・民間事業者等）

<中部国際空港におけるアクセスバスの利便性の向上>

中部国際空港では、第2ターミナル開業に伴い、新規バス路線が乗り入れ、アクセスバスが便利になりました。また、セントレアを発着する全てのバス路線において行き先をアルファベット記号により表示する「バス系統ナンバリング」と、停留所ごとに数字を振り、系統ナンバリングと併せて表示する「停留所ナンバリング」が実施され、訪日外国人旅行者等にもわかりやすい案内表示となりました。



※新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、一部の交通機関で運休している場合があります
（出典：中部国際空港ホームページ）

②観光客等の利便性の向上

誘客に向けては、言語、年齢、障害の有無にかかわらず、すべての人が気兼ねなく旅行ができる環境を整えていく必要があります。言葉や通信環境、通貨等の壁をできるだけ低くし、コミュニケーションを円滑にすることや、バリアフリー化を進めることは、旅行者の利便性、満足度の向上につながります。

また、MaaS の取組と連携した多様なモード間の乗継の円滑化や、交通事業者を始め、小売、飲食、観光等の幅広い事業者との連携したサービスの提供は、利便性の向上に加え、移動需要の喚起につながることを期待されます。

観光客等の利便性向上に向け、受入環境の整備や快適で質の高いサービスの提供に向けた取組を進めます。

<主な取組>

- ・多言語表示や駅ナンバリング、案内用図記号による標識等のわかりやすい案内表示の整備推進（交通事業者）
- ・無料公衆無線 LAN やキャッシュレス決済といった受入環境の整備推進（交通事業者・国等）
- ・鉄軌道駅等におけるバリアフリー化やノンステップバス、UD タクシーの導入の推進（交通事業者・国・県・市町村）（再掲）
- ・MaaS の推進（国・県・市町村・交通事業者等）（再掲）
- ・名古屋東部丘陵地域における MaaS の導入及び他地域への導入促進（県）（再掲）
- ・運行情報のデータ化等わかりやすい情報提供に向けた取組の推進（交通事業者・市町村・国）（再掲）
- ・異なる交通事業者や多様なサービスを組み合わせた共通乗車券の導入の検討・推進（交通事業者等）

具体事例 デジタルパスの発売

<渥美半島サイクルきっぷ ほか（豊橋鉄道）>

<土日に乗ろう秋の愛環 1 day パス（愛知環状鉄道）>

<海っ子バスでゆるり旅（南知多町）>

「RYDE PASS」アプリを活用したデジタルパスの発売が広がっています。

スマートフォンで事前に購入ができ、画面を見せるだけで利用することができます。

また、1日乗車券に加え、沿線施設での優待特典や、路線図や時刻表、見所などの情報が合わせて掲載されており、1つの画面で様々な情報を得ることができます。



③周遊を促す仕組みの構築

国内外から注目を集めるビッグプロジェクトの効果を広く波及させ、公共交通の利用促進や地域の活性化に繋げていくためには、県内での周遊に導いていく必要があります。周遊を促す取組や、公共交通そのものを観光資源として活用する取組を促進します。

また、将来のクルーズ需要の増加を見据え、商工・観光を始めとした関係機関と連携し、地域ならではのツアープランの提案など、クルーズ船誘致に向けた取組を進めます。

<主な取組>

- ・観光資源を公共交通で結ぶモデルルートを作成、観光資源等と連携したイベントの実施（県・市町村・交通事業者等）
- ・観光資源等と連携した企画乗車券の発行（交通事業者・観光事業者等）
- ・交通拠点や観光拠点における情報発信（県・市町村・交通事業者・観光事業者等）
- ・サイクルトレインの導入（交通事業者等）
- ・公共交通そのものを観光資源として活用する取組の推進（交通事業者等）
- ・常滑港におけるクルーズ船誘致に向けた取組の推進及び地域の観光資源との連携推進（県・関係市町村・観光事業者等）（再掲）

具体事例 モデルルートの提供／周遊切符の発売／観光タクシーの活用／シェアサイクルの設置 <岡崎おでかけナビ（岡崎市観光協会）>

岡崎市観光協会では、ニーズに応じて旅を楽しんでもらえるよう「岡崎おでかけツアーズ」として、バス停を起点にハイキングを楽しむ「岡さんぽプラン」、タクシーを使った定額周遊ツアー「タクシープラン」など様々な周遊ツアーを提供しています。

また、岡崎市では、市内のバスが乗り放題になる「おかざき1dayきっぷ」や、さらに岡崎城入館券などの特典が付いた「おかざき満喫きっぷ」を発売しているほか、市内各所のポートで返却可能なサイクルシェアも設置しており、多様な交通手段を活用し、周遊しやすい環境づくりを進めています。



具体事例 サイクルトレインの導入

<サイクルトレイン（豊橋鉄道渥美線）>

豊橋鉄道渥美線では、自転車を列車内に持ち込むことのできるサイクルトレインを実施。サイクルトレインを利用すれば、距離や時間の計画も立てやすく、海沿いの渥美半島でのサイクリングが楽しめます。また、平日も実施しており、豊橋市内の買い物や散策といった日常での利用も期待できます。



ジブリパークを活かした県内周遊観光の促進

①ジブリパークを活かした県内周遊観光の促進

2022年11月の開園に向けて整備が進められているジブリパークは、国内外から多くの来場者が訪れることが予想されます。周辺地域や交通事業者と連携し、ジブリパーク及び周辺地域の魅力を発信するなど、ジブリパーク開園に向けた機運を地域全体で盛り上げていくとともに、ジブリパーク来園者を同パークだけに完結させることなく、県内への周遊に導き、その開園効果を広く波及させる取組を進めます。

また、ジブリパークの開園に伴い、周辺の交通集中が想定される名古屋東部丘陵地域においては、公共交通の利用促進や、混雑の分散・回避、来訪者のスムーズでわかりやすい交通アクセスを進めていきます。

<主な取組>

- ・名古屋東部丘陵地域における MaaS の導入に向けた取組の推進（県）
- ・ジブリパークとの連携による公共交通利用促進策の検討（県・沿線市町村・観光施設等）
- ・ジブリパーク開園に向けた交通拠点とのアクセス向上（県・交通事業者）
- ・リニモ沿線地域観光モデルルート作成・PR（県・沿線市町村・交通事業者・観光施設等）
- ・観光資源等と連携した企画乗車券やツアーの造成（県・沿線市町村・交通事業者・観光施設等）
- ・観光情報の発信（県・市町村・交通事業者・観光施設等）
- ・観光資源としてのリニモの活用・PR（県・交通事業者）

<リニモ沿線地域づくり重点プラン 2021-2025>

リニモ沿線地域では、愛知県及び沿線4市（瀬戸市、豊田市、日進市、長久手市）において、地域の将来像「リニモ沿線地域づくり構想」として示すとともに、まちづくりの指針となるプランを策定し、リニモを活用した計画的な地域づくりを進めています。

ジブリパーク開園等、沿線地域を取り巻く状況の変化を踏まえ策定した「リニモ沿線地域づくり重点プラン 2021-2025」では、ジブリパークを核とした地域の魅力向上による「何度も訪れたいくなる沿線」をキーワードに、沿線を拠点としたより広域の観光モデルルートの作成や、モリコロパークの来場者を沿線市の施策やイベントに誘客する仕掛け作りなどに取り組んでいくこととしています。



本プランにおけるリニモ沿線地域づくりの3つのキーワード

ジブリパークを核とした地域の魅力向上による
「何度も訪れたいくなる沿線」

充実した都市機能と自然環境が調和した
「住み続けたいくなる沿線」

効率的で快適な移動を可能にする
「誰もが使いやすい交通の実現」



- ◆ 本県は、交通の利便性が高いことや、大都市圏でありながら豊かな自然に近接し、ゆとりある生活環境を確保していること等、住みやすい環境が整っています。そうした強みを活かしながら、地域が魅力にあふれ、快適に暮らすことのできるまちづくりを進め、多くの人から住みたいと思ってもらえるような地域を目指していくことが期待されます。
- ◆ 一方、自家用車利用を前提としたライフスタイルにより、生活圏は広がっており、今後、人口減少や高齢化が進めば、商業や医療などの都市機能や、公共交通を維持していくことが困難になっていくことが懸念され、持続可能で活力あるまちづくりに取り組んでいく必要があります。
- ◆ そのためには、都市機能が集積し、公共交通等でアクセスしやすい効率的なまちにしていくことが重要です。あわせて、回遊性の向上や、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりを進め、地域の魅力や活力を創出していくことが望まれます。
- ◆ 人や公共交通を重視した歩きやすいまちづくりは、生活利便性の維持・向上のみならず、地域での消費の拡大、観光客の増加、健康寿命の延伸などにもつながります。
- ◆ 人とまちを公共交通で「つなぐ」取組を進めます。

まちづくりと連携したコンパクト・プラス・ネットワークの構築

①まちづくりと連携した計画的な交通ネットワークの構築

地域の特性や実態に応じたまちづくりとともに、交通ネットワークを構築していく必要があります。

鉄道駅周辺などネットワークの拠点となる地域においては、公共施設や商業施設など都市機能や生活機能の集積、快適な歩行空間の整備、まちなかの回遊性の向上など、賑わい空間の創出を進めるとともに、中心市街地や生活拠点を結ぶ交通ネットワークの構築や交通結節点の整備を進めていく必要があります。

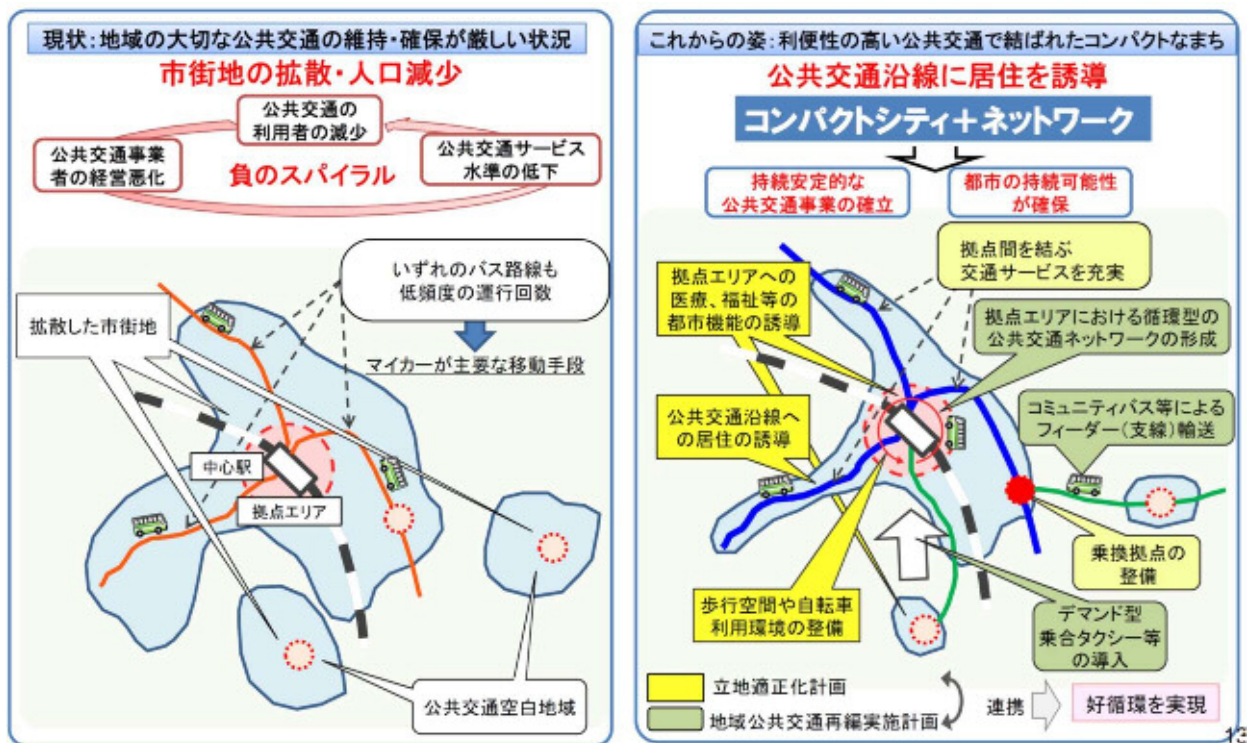
郊外では、日常生活を支える機能の維持や土地利用の適切な規制・誘導を行い、都市部との適切な役割分担を図るとともに、地域内の移動手段の確保・維持や拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実を図るなど、ネットワーク型のコンパクトシティを形成していくことが望まれます。

まちづくりは長期的な視野をもって進めていく必要があります。「コンパクト・プラス・ネットワーク」を目指し、計画的に取組を進めていきます。

<主な取組>

- ・まちづくりと交通ネットワークが連携した「立地適正化計画」及び「地域公共交通計画」の策定やまちづくりにあわせた公共交通の見直し・再編（県・市町村・交通事業者等）
- ・「立地適正化計画」に則した土地区画整理事業や都市再生整備計画事業など都市基盤の整備の推進（国・県・市町村等）

<地域公共交通施策との連携>



(出典：国土交通省資料)

②まちづくりと一体となった交通基盤の整備推進

鉄道駅は、交通の結節拠点としての機能を有しているのみならず、駅を中心に市街地が形成され、地域の活性化を図る上で重要な役割を担っています。一方で、道路交通の増大に伴い、主要な踏切では慢性的な交通渋滞が発生するとともに、鉄道により市街地が分断され、活力あるまちの発展に影響を及ぼしています。

周辺市街地の生活環境や都市機能の向上、駅の利便性向上、都市交通の円滑化を図り、快適で魅力あるまちづくりに繋げるため、鉄道高架事業や鉄道駅総合改善事業などまちづくりと一体となった交通基盤整備を進めます。

<主な取組>

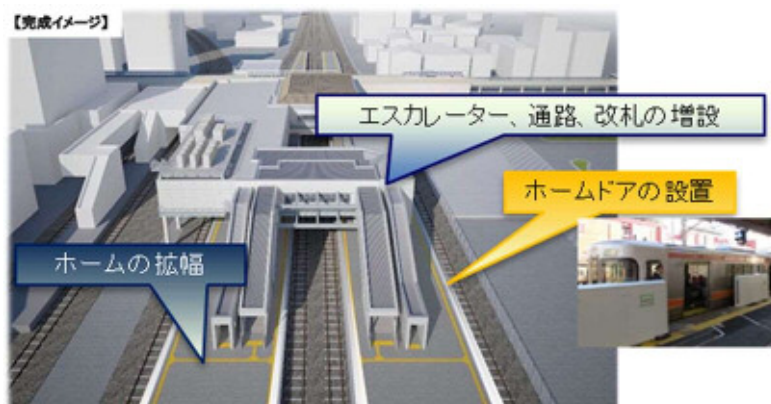
- ・まちづくりと一体となった鉄道高架事業の推進（国・県・関係市町村・交通事業者等）
- ・まちづくりと一体となった鉄道駅総合改善事業の推進（国・県・関係市町村・交通事業者等）

【具体事例】誰もが安全で利用しやすい駅改良整備

< JR刈谷駅総合改善事業（刈谷市） >

JR 刈谷駅の駅利用者数はまちの発展と共に年々増加しており、ホームやコンコースは特に朝夕の時間帯に大変混雑し、改札までの移動に時間を要するなど安全性の確保と利便性の向上が喫緊の課題となっています。

そこで、駅ホームの拡幅やホームドアの設置、駅空間高度化機能施設の整備を中心とした駅改良を実施し、まちと一体感のある、魅力あふれる駅まち空間づくりを行っています。



③交通結節点の機能強化

公共交通のネットワークを強化していく上では、複数の交通手段が接続し、乗継が行われる鉄道駅やバスターミナルに加え、道の駅などの交流拠点や商業施設等とも連携して、アクセスの充実や利用環境の向上に向けた取組を進め、乗継がしやすい交通結節点の形成を図っていく必要があります。

また、こうした交通結節点に併設して、駐車場や駐輪場などを整備し、パーク&ライドやサイクル&ライドなどを推進することにより、クルマ（自家用車）や自転車、公共交通をかしこく使い分け、コンパクトなまちづくりや公共交通の利用促進に繋がります。

<主な取組>

- ・バスやタクシーへの乗継しやすい駅前広場の整備推進（市町村等）
- ・待合環境の改善（道の駅や商業施設等における乗継拠点の整備、上屋・ベンチの設置等）（交通事業者・市町村等）
- ・乗継の円滑化（乗り場へのわかりやすい案内表示、バス停名・系統名の改善、乗継しやすいダイヤへの改善など）に向けた取組の推進（交通事業者・市町村等）（再掲）
- ・パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場の整備の推進（市町村・民間事業者等）

具体事例 商業施設等における乗継拠点の整備

＜バスターミナルの整備（東郷町）＞

東郷町では、既存の公共施設に加え、大規模商業施設やバスターミナルの整備により、広域的な交流と交通の機能を有する都市拠点の形成を進めています。

そのため、都市拠点へのアクセス利便性の確保や広域的な公共交通ネットワークの形成、多様な公共交通・関係者との連携を図ることで、東郷町における地域公共交通の活性化及び再生を推進しています。

＜将来公共交通ネットワークイメージ＞



(出典：東郷町地域公共交通計画)

④快適に移動できるまちづくり

人の交流を活性化し、地域の活力を維持・向上させるためには、移動手段のみならず、移動を支える道路も含め、快適に移動できるまちづくりを総合的に検討していくことが重要です。

そのため、渋滞や交通事故等を減らし、移動を円滑にする道路整備や、まちなかや観光地等への自動車の集中緩和を図る取組等を進めるとともに、歩行者や自転車等の安全で快適な通行空間の確保などを進めます。

さらに、今後は、シェアリングサービスや小型モビリティなど移動手段の多様化が一層進むことも想定され、地域の実情に応じて、各道路での機能分担や必要なスペースの確保といった環境整備に向けた検討を進めます。

<主な取組>

- ・渋滞の著しい交差点の改良や狭隘な道路の拡幅など、地域全体における自動車交通の円滑化に資する道路の整備推進（国・県・市町村）
- ・バス優先道路の設置や、路上駐車抑制、乗降・待機空間の確保など、公共交通の走行環境・利用環境の改善（国・県・市町村）
- ・街中や観光地等におけるパーク＆ライドの推進（県・市町村・民間事業者）
- ・歩道設置や歩道のバリアフリー化の推進（国・県・市町村）
- ・自転車活用推進計画の策定・推進や、自転車通行空間の整備、自転車駐輪場の確保など安全で快適な自転車利用環境の創出（国・県・市町村）
- ・多様な移動手段の選択に向けた道路と公共交通等の情報の統合・発信（MaaSなど）（国・県・市町村・交通事業者等）

<各道路での機能分担イメージ>



(出典：国土交通省資料)

<2040年、道路の景色が変わる>



国土交通省では、道路政策を通じて実現を目指す社会像と、その実現に向けた中長期的な政策の方向性を提案する「2040年、道路の景色が変わる」を2020年6月に取りまとめました。「マイカーなしでも便利に移動」「行きたくなる、居たくなる道路」に向けた取組を進め、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会を目指していくこととしています。

⑤「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

中心市街地の衰退などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を上向きせ、まちなかに賑わいを創出することが、多くの都市に共通して求められています。

そこで、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を進めるとともに、まちなかを車中心からひと中心の空間へ転換し、官民が連携して、ウォーカブルシティ（居心地が良く歩きたくなるまちなか）を創出することにより、ゆとりと賑わいのあるまちづくりの実現を目指します。

<主な取組>

- ・官民の連携による「居心地が良く歩きたくなるまちなか」創出に向けた取組の推進（市町村・民間事業者等）
- ・トランジットモール・LRT・BRT など、まちなかにおける公共交通優先施策の検討（市町村・民間事業者等）

<ウォーカブル推進都市>

世界の多くの都市で、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。

これらの取組は、ひと中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、地域消費や投資の拡大、観光客の増加や健康寿命の延伸、孤独・孤立の防止など様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながります。

国土交通省では、この趣旨に賛同する「ウォーカブル推進都市」を募集しており、県内でも17市（2021年7月31日時点）が賛同しています。



<歩きたくなるまちなかのイメージ>

（出典：国土交通省資料）

具体事例 居心地が良く歩きたくなるまちなかの実現

<QURUWA戦略（岡崎市）>

QURUWA（くるわ）とは、岡崎市を流れる乙川のまわり、名鉄東岡崎駅、乙川河川緑地、桜城橋、中央緑道、籠田公園、図書館交流プラザりぶら、岡崎公園など公共空間の各拠点を結ぶ主要回遊動線です。

岡崎市では、豊かな公共空間を活用して、公民連携によるプロジェクトを実施することにより、その回遊を実現させ、人やものの動きを活発にし、まちの活性化（暮らしの質の向上やエリアの価値向上）を図る戦略として進めています。





- ◆ 「パリ協定」や国の「2050年カーボンニュートラル宣言」など国内外の動向を踏まえ、脱炭素社会の実現に向け、地球温暖化対策の取組は、より加速していくことが見込まれます。
- ◆ 地球温暖化の主な要因であるCO₂（二酸化炭素）について、運輸部門は、CO₂排出量の約2割を占めており、環境性能に優れた次世代自動車の普及促進や、航空分野や港湾分野におけるカーボンニュートラルに向けた取組の推進など、CO₂排出量削減に向けて、運輸部門での着実な取組を推進していく必要があります。
- ◆ また、クルマ（自家用車）が1人を1km運ぶのに排出するCO₂の量は、鉄道の約8倍、バスの約2倍となっており、公共交通を利用することが、CO₂排出量削減につながります。
- ◆ 脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取組を進めます。

環境と調和した自動車利用

①環境負荷の小さい交通・運輸への転換

公共交通は自家用車に比べ、一人あたりのCO₂排出量が少なく、公共交通を利用することがCO₂排出量削減につながります。

本県では、クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイル「エコ モビリティ ライフ」を進めています。公共交通を利用しやすい環境の整備や、県民・事業者に対する普及啓発活動などを通じて、自家用車と公共交通のバランスがとれた、環境負荷の小さい交通への転換を促進します。

また、複数の踏切を同時に除去し、渋滞を減らすことでCO₂削減に資する連続立体交差事業の推進を始めとする交通流対策や、まちなかへ住まいや都市機能を集約し、環境負荷を減らすコンパクト・プラス・ネットワークの都市形成など、まちづくりとも連携した取組を進めます。

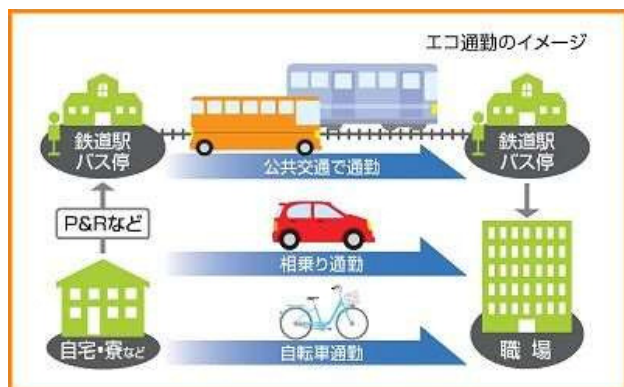
<主な取組>

- ・公共交通を利用しやすい環境の整備（国・県・市町村・交通事業者等）
- ・「エコ モビリティ ライフ」の推進（あいちエコモビリティライフ推進協議会）
- ・公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進（国・県・市町村等）
- ・鉄道の連続立体交差事業の推進等による交通流対策の実施（国・県・市町村等）
- ・立地適正化計画制度、中心市街地活性化基本計画制度などを活用した集約型まちづくりの推進（国・県・市町村）

具体事例公共交通の利用促進に向けた県民運動
 <「エコ モビリティ ライフ」の推進（愛知県）>

「エコ モビリティ ライフ」とは、環境（エコロジー）の「エコ」移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげたことばで、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す。

県内の企業・団体等に、期間中のエコ通勤（マイカー通勤の抑制等）を呼びかける「エコモビ実践キャンペーン」の実施など、公共交通や自転車等の利用への交通行動の転換を促す取組を行っています。



②公共交通分野における次世代自動車の導入推進

本県においては、自動車の保有台数が全国第1位であり、陸上旅客輸送における自動車への依存率は東京都や大阪府よりも高くなっています。バス・タクシー等におけるEV・PHV・FCVといった次世代自動車の普及を促進することで、CO₂排出量の削減、大気汚染の改善を進めるとともに、本県の基幹産業である自動車産業の振興・発展にも貢献します。

<主な取組>

- ・EV・PHV・FCV など先進環境対応自動車の導入の推進（交通事業者・国・県・市町村）
- ・充電インフラ及び水素ステーションの整備の推進（事業者・県等）

<EV・PHV・FCVの普及について>

EV：電気自動車

PHV：プラグインハイブリッド自動車

FCV：燃料電池自動車

	1位	2位	3位	全国
EV・PHV FCV計	愛知県 (25,294台)	東京都 (20,774台)	神奈川県 (17,078台)	259,279台
EV	神奈川県 (9,482台)	愛知県 (9,053台)	東京都 (7,493台)	119,159台
PHV	愛知県 (15,102台)	東京都 (12,137台)	神奈川県 (7,327台)	136,362台
FCV	東京都 (1,144台)	愛知県 (1,139台)	神奈川県 (269台)	3,758台



(2020年3月末時点) (出典：愛知県資料)

**具体事例 公共交通における次世代自動車の導入
<燃料電池バス「SORA」(豊田市)>**

とよたおいでんバスでは2019年9月より、量販燃料電池バスの運行を行っています。

燃料電池車は、水素を使用して燃料電池で発電することでモーターを動かして動力を得る車で、ガソリンエンジン車と異なり、大気汚染の原因となる物質は排出されず、水蒸気のみが発生するため、環境にやさしい乗り物です。



③ グリーンスローモビリティ等の活用

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用したグリーンスローモビリティは、環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する新しいモビリティです。地域が抱える交通等の課題解決と環境負荷の低減を同時に実現するモビリティとして活用が期待されており、地域の実情に応じて活用に向けた検討を進めます。

<主な取組>

- ・ グリーンスローモビリティの活用に向けた検討・実証実験の実施（市町村等）

<グリーンスローモビリティについて>

グリーンスローモビリティとは、時速 20 km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことです。

- ・ 従来の公共交通ネットワークを補完する「低速の小さな移動サービス」
- ・ 運転手と乗客や乗客同士、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む機能を持つ「乗って楽しい移動サービス」
- ・ 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現

といった効果が期待されます。



(出典：国土交通省資料)

航空・港湾分野における脱炭素化の推進

① 航空・港湾分野におけるカーボンニュートラル化に向けた取組の推進

空港は、敷地や建物を活用した太陽光発電の導入拡大など、再生可能エネルギーの拠点化が可能な空間です。空港における脱炭素化を推進します。

また、港湾・臨海部は、CO₂削減に資する水素・アンモニア等の次世代エネルギーの利活用のポテンシャルが高いエリアです。さらに、停泊中の船舶への再生可能エネルギーによる電力供給、荷役機械への燃料電池の導入等による脱炭素化も期待できます。

「カーボンニュートラルポート」の形成に向けた取組を推進します。

具体事例 空港における脱炭素化の取組

＜セントレア・ゼロカーボン 2050 宣言（中部国際空港株式会社）＞

中部国際空港株式会社では、2050年までに空港からのCO₂排出について実質ゼロを目指す「セントレア・ゼロカーボン 2050 宣言」を表明しました。

これまでも、中部国際空港では、ターミナルビルへの太陽光発電システムの設置や、水素エネルギーの活用（水素ステーションの設置、燃料電池フォークリフトの導入、中部国際空港～対岸部間を結ぶシャトルバスへの燃料電池バスの導入等）など、環境負荷低減に向けた取組を進めてきましたが、CO₂排出実質ゼロの実現を目指し、一層取組を推進していくこととしています。



＜太陽光パネル発電（第1ターミナルビル）＞

セントレア・ゼロカーボン 2050 宣言

- ・ 2050年までに、空港の地上施設からのCO₂排出について、実質ゼロを目指します。
- ・ まずは、国が掲げる2030年度の温室効果ガス削減目標（2013年度比46%削減）の達成に向け、取組を進めてまいります。
- ・ 取組の推進にあたっては、セントレアエコエアポート推進協議会、国、自治体など、関係者と連携・協力してまいります。

中部国際空港株式会社
代表取締役社長 大塚 力



具体事例 港湾・臨海部における脱炭素化の取組

＜カーボンニュートラルポートの形成（名古屋港・衣浦港・三河港）＞

名古屋港では、「名古屋港カーボンニュートラルポート検討会」が設置され、輸送車両の燃料電池化を始めとする港湾荷役機械の脱炭素化、臨海部に立地する発電所や工場で使用する化石燃料の次世代エネルギーへの転換等について検討を行っています。また、水素等の受入・貯蔵・配送システムの実現可能性についての調査を進めています。

名古屋港において、国・民間企業と連携して、カーボンニュートラルポートを先行して目指すとともに、重要港湾である衣浦港と三河港においても、カーボンニュートラルポート形成計画の策定を進めます。



＜カーボンニュートラルポート（CNP）の形成イメージ＞

（出典：国土交通省資料）

5. 施策の推進に向けて

本ビジョンに掲げる目指すべき姿の実現に向けては、県のみならず、国、市町村、交通事業者等が連携・協働して取組を推進します。

ビジョンの推進に当たっては、有識者や関係者等の参画を得たフォローアップ会議を、年1回開催し、定期的に主な取組の実施状況等を確認し、課題等の共有を図ります。

また、5つの施策の方向性に沿って、下記の通り取組指標を設定し、施策の推進に取り組むとともに進捗を図る際の参考とします。

なお、今後の新型コロナウイルス感染症の影響や、社会・経済情勢の変化や関係する諸制度の動向等も踏まえ、必要に応じて、目標値の見直し等を行うとともに、施策内容についても柔軟かつ適切に対応していきます。

<取組指標>

取組指標	目標	現状
地域公共交通計画の策定（県）	策定 (2023年度までに)	-
市町村における地域公共交通計画及び立地適正化計画の連携した策定	30市町村	16市町 (2021.7月末)
MaaSや新型輸送サービスの導入	新たに10件	-
自動運転実証実験件数	40件 (2025年度までに)	28件 (2016～2019年度)
ホームドア・可動式ホーム柵の設置	111駅	95駅 (2020年度末)
ユニバーサルデザインタクシーの導入率	25%以上 (2025年度までに)	17.1% (2020年度末)
バス停の安全性確保対策 (安全性確保が必要なバス停留所数)	改善	520箇所 (2020年12月)
鉄道高架事業の推進 (事業区間内線路の高架切替率)	30.8% (2025年度までに)	15% (2020年度末)
水素ステーションの整備数	100基 (2025年度までに)	累計27基 (2019年度まで)
あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員数	375団体・名	325団体・名 (2021.8月末)

※目標年次の記載のない取組の目標年次は2026年度までとします。

6. 参考資料

「あいち交通ビジョン」策定の経緯

- 次期あいち公共交通ビジョン（仮称）検討会議の開催

有識者等から専門的な見地や地域の実情に応じた助言を幅広く得るため、「次期あいち公共交通ビジョン（仮称）検討会議」を設置し、下記の通り開催。

	開催日	議題
第1回	2021年3月1日	・次期あいち公共交通ビジョン（仮称）の策定について ・あいち公共交通ビジョン（2017-2021）の取組状況について ・現行ビジョン策定以降の社会情勢の変化 ・次期ビジョンの施策体系イメージ
第2回	2021年7月12日	・次期あいち公共交通ビジョン（仮称）骨子案について
第3回	2021年10月6日	・あいち交通ビジョン（仮称）素案について
第4回	2021年12月6日	・あいち交通ビジョン（仮称）最終案について

- 市町村説明会の開催

開催日：2021年10月14日

議 題：あいち交通ビジョン（仮称）素案について

このほか、意見照会を実施。

- 交通事業者へのヒアリングの実施

実施期間：2021年11月16日～11月29日

実施状況：10社

議 題：あいち交通ビジョン（仮称）最終案について

- 県民意見提出制度（パブリック・コメント）の実施

実施期間：2021年12月25日～2022年1月27日

実施状況：7名27件

＜次期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	所属・職	氏名
有識者	名城大学理工学部 教授	松本 幸正【座長】
	椙山女学園大学現代マネジメント学部 教授	大串 葉子
	南山大学総合政策学部 教授	石川 良文
交通 事業者	中部鉄道協会 事務局長	西尾 和晴 (渡辺 要)
	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事	小林 裕之
	愛知県タクシー協会 専務理事	深谷 克巳
	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・企画調整部長	田口 一規 (大竹 正芳)
	一般社団法人中部経済連合会 社会基盤部長	森 直樹
	一般社団法人愛知県観光協会 専務理事兼 事務局長	榊原 仁
行政	国土交通省中部運輸局 交通政策部交通企画 課長	石井 信
	国土交通省中部地方整備局 企画部広域計画 課長	後藤 明 (山田 裕行)

（委員の交代があった場合について、二段標記とし、旧委員を括弧書きで下段に示す。）

用語解説

項目	説明
BRT	【Bus Rapid Transit の略】 連接バス、PTPS（公共車両優先システム）、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。
CASE	自動車に関する技術で、「Connected（コネクティッド化）」、「Autonomous（自動運転化）」、「Shared/Service（シェア/サービス化）」、「Electric（電動化）」の4つ頭文字をとったもの。
ICT	【情報通信技術（Information and Communication Technology の略）】 情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語。
IoT	【Internet of Things の略】 工場設備や航空機、発電所等のインフラ、自動車や家電など、様々なモノをインターネットにつなぎ、センサーなどから得たビッグデータを分析し、コスト削減や生産システムの効率化・最適化につなげること。
ITS	【高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems の略）】 最先端の情報通信技術を活用して、人と車と道路を結ぶことにより、交通事故や渋滞などの交通問題や、大気汚染などの環境問題の解決をめざすシステム。
LRT	【次世代型路面電車システム（Light Rail Transit の略）】 従来の路面電車から走行空間や車両等を改善させたもので、低床式車両の活用等により、乗降の容易性、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。
MaaS	【Mobility as a Service の略】 出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせてひとつの移動サービスとして捉えるもの。
Society5.0	サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）のこと。狩猟社会（Society1.0）、農耕社会（Society2.0）、工業社会（Society3.0）、情報社会（Society4.0）に続く、新たな社会を指し、第5期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱された。
あいち自動運転推進 コンソーシアム	企業、大学等と市町村のマッチング等により、県内各所における自動運転の実証実験を推進し、自動運転に係るイノベーションの誘発により、新たな事業を創出し、オールあいちによる自動運転の社会実装を目指すことを目的に2017年10月に設立。自治体、企業、大学、関係団体等で構成。
エコモビリティライフ	環境（エコロジー）の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげたことばで、クルマと電車・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
カーボンニュートラル レポート	国際物流の結節点かつ産業拠点となる港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを目指すもの。

グリーンスローモビリティ	時速 20 km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。
クロスセクター効果	地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較して把握できる地域公共交通の多面的な効果。
ゲートウェイ機能	広義では「玄関口」の意味で、交通ネットワーク（航空路・航路、道路網、公共交通網等）同士をつなぐ機能を指す。
通勤用航空及びビジネス機	通勤用航空は、主に地方都市間を結ぶ 100 人以下を定員とする定期路線。ビジネス機は数人から数十人程度を定員とし、必要な時に目的地まで飛行することができる。
サイクル&ライド	最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自転車で行って駐輪し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式。
シェアリングサービス	物品を多くの人と共有したり、個人間で貸し借りをしたりする際の仲介を行うサービスの総称。自動車・自転車の貸借手続きが手軽に行えるスマートホン向けサービスなどがある。
自家用有償旅客運送	バスやタクシー事業者のサービス提供が困難な地域において、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。
スーパーシティ	国家戦略特別区域法の一部改正により、新たに設けられた制度。国からスーパーシティ型国家戦略特区として区域指定される。AI やビッグデータなど先端技術を活用し、未来の生活を先行実現する「まるごと未来都市」を目指すもの。
スーパー・メガリージョン	リニア中央新幹線の開業によって首都圏・中部圏・関西圏の三大都市圏が約 1 時間で結ばれ、一体となった巨大都市圏。
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両。
デマンド交通	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約があった時のみ運行する移動サービス。
トランジットモール	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、都市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と歩行者の通行だけを許す都市システム。
パーク&ライド	自家用車で目的地に直接向かう代わりに、最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式。
バスロケーションシステム	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。
ユニバーサルデザインタクシー (UD タクシー)	乗り降りしやすい乗降口や、乗降用のスロープや手すりを備えており、高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、荷物の多い旅行者など、誰もが使いやすいデザインのタクシー車両。
ラストマイル	最寄りの駅やバス停から、自宅等の最終目的地までの移動。
連続立体交差事業	鉄道を高架化または地下化することにより複数の踏切を除却し、道路と鉄道を連続的に立体交差化する都市計画事業。