

愛知県地域公共交通計画

2024年度～2026年度

2024年6月
愛知県

Contents

I	計画策定に向けて	1
1	計画策定の目的	2
(1)	計画の目的	2
(2)	計画の位置付け	2
2	計画の基本的事項	3
(1)	計画期間と対象区域	3
(2)	対象とする交通機関	3
II	現状課題の整理	7
1	地域特性の整理	8
(1)	人口推移と人口分布	8
(2)	高齢化率の推移と将来予測	10
(3)	他市町村への通勤・通学の状況	12
(4)	産業・経済活動	14
(5)	観光・交流	16
(6)	学校、病院の分布	17
2	公共交通特性の整理	20
(1)	愛知県の公共交通ネットワーク	20
(2)	鉄道	22
(3)	バス	24
(4)	県内乗合バス事業の営業状況と地域間幹線系統補助	26
(5)	運転手の確保について	28
(6)	タクシー・旅客船の輸送状況	29
3	移動実態・ニーズの整理	30
(1)	暮らしの中で発生する移動のこと	31
(2)	鉄道やバスの利用頻度と利用環境	34
(3)	自動車と公共交通の選択傾向	36
(4)	「中心的な場所」への交通に期待するサービス水準	37
(5)	県が公共交通の維持に公的支援を行うことの評価	40
(6)	地域に暮らし続けるときの交通面での不安	40
(7)	公共交通利用時に感じる不満や不便	41
(8)	外出行動に関する個人属性について	42
(9)	公共交通利用時の支払方法・情報収集方法	43
4	公共交通を取り巻く社会情勢の変化	45
5	未来に向けて対応すべき課題	48
(1)	地域特性からの課題	48
(2)	公共交通の現状からの課題	49
(3)	県民アンケートからの課題	50

Ⅲ 将来像と基本方針.....	53
1 対応すべき課題と目指すべき未来.....	54
(1) 対応すべき課題.....	54
(2) 目指すべき未来.....	55
2 目指す公共交通像と基本方針.....	56
3 目指すべき公共交通ネットワーク.....	58
4 関係者の役割分担.....	60
Ⅳ 実現に向けた県の施策.....	63
1 基本方針に対する県の取組の考え方.....	64
2 取組の推進に向けた連携先.....	77
Ⅴ 計画の推進に向けて.....	79
1 計画の進捗管理について.....	80
2 実施体制.....	81
3 計画の進捗評価.....	82
(1) 目標指標.....	83
(2) モニタリング指標.....	88
Ⅵ 参考資料	
1 計画策定の経緯	
2 委員名簿	
3 用語集	
4 地域間幹線系統一覧	

I

計画策定に向けて

- 1 計画策定の目的
- 2 計画の基本的事項

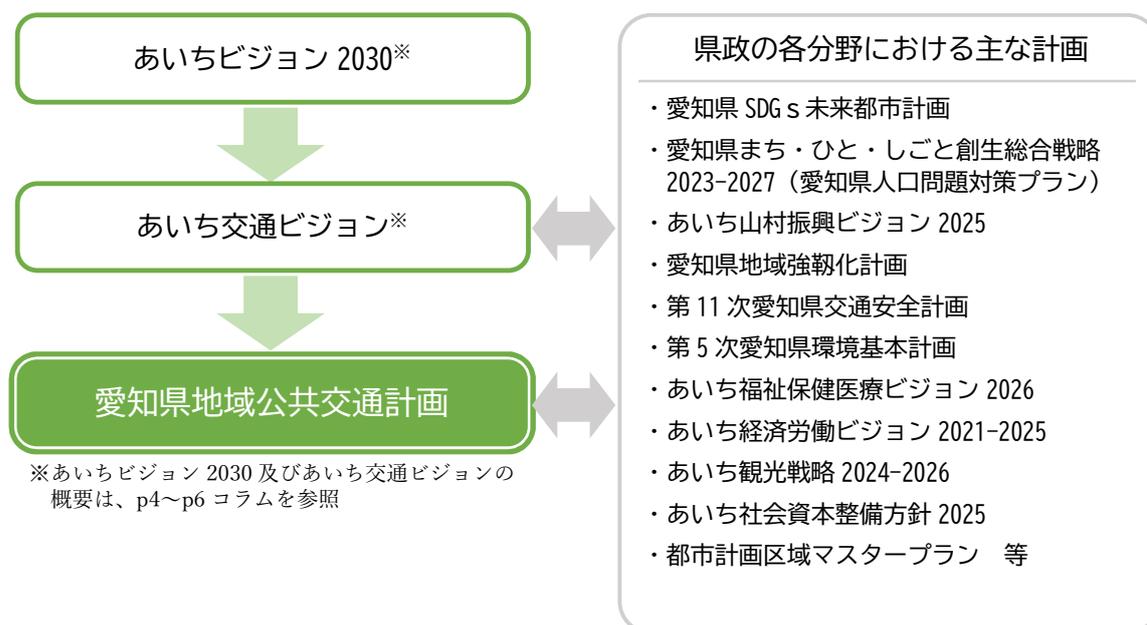
1 計画策定の目的

(1) 計画の目的

- 本県では 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、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」を策定しました。
- 「あいち交通ビジョン」では、【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】の視点を踏まえ、今後取り組むべき 5 つの方向性と、具体的な取組が示されています。
- 本計画の策定に当たっては、「あいち交通ビジョン」に位置付けられた取組と整合をとり、将来的に求められる公共交通ネットワークの考え方や、国、県、市町村の役割分担等を明確化することが必要です。
- 本計画は、「あいち交通ビジョン」の理念を受け継ぎながら、また 2023 年 11 月に改正法が全面施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）」に基づき、将来にわたり健康的な暮らし、活発な経済活動や観光振興などを支え続ける、持続可能な公共交通の確保・充実を図ることを目標に、実現に向けた方針や取組を示すものです。

(2) 計画の位置付け

- 本計画は、県の総合的な計画である「あいちビジョン 2030」を受けて策定した交通に関するビジョン「あいち交通ビジョン」の個別計画として、交通分野で取り組むべき施策の方向性を示し、国・県・市町村・交通事業者・県民等の役割分担と連携のもと、県として取り組む施策を位置付けるものです。
- 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。



2 計画の基本的事項

(1) 計画期間と対象区域

- 本計画は、2024年度から2026年度までの概ね3年間の計画期間とします。
- 計画区域は愛知県全域を対象とし、地域による公共交通の状況や地域特性が異なることから、尾張、西三河、東三河の3地域区分を基本に課題の整理などを行います。

【期間】 2024年度から2026年度
(概ね3年間)

【区域】 愛知県全域
(尾張／西三河／東三河)



(2) 対象とする交通機関

- 本計画で対象とする交通機関は、鉄道・軌道（以後、鉄道）、旅客船、路線バス（近距離高速バス含む）、コミュニティ交通（コミュニティバス、デマンド交通等）、タクシー（乗合タクシー含む）を基本とした公共交通を対象とします。
- なお、これらにより構成される公共交通ネットワークについて、大きく広域交通（県間交通含む）、市町村間交通、市町村内交通の3つの種別に区分します。

広域交通（県間交通含む）

【位置付け】

- ・ 県境を越える移動などを支えるネットワーク
- ・ 県中心の「名古屋地区」に繋がる路線

【構成する主な交通機関】

- ・ 鉄道 ・ 旅客船

【主な関係者】

- ・ 県、国、交通事業者

市町村内交通

【位置付け】

- ・ 各市町村の県民の移動ニーズに対し、主として市町村の区域内で提供される公共交通ネットワーク

【構成する主な交通機関】

- ・ 路線バス ・ コミュニティ交通 ・ タクシー

【主な関係者】

- ・ 市町村、県、交通事業者

市町村間交通

【位置付け】

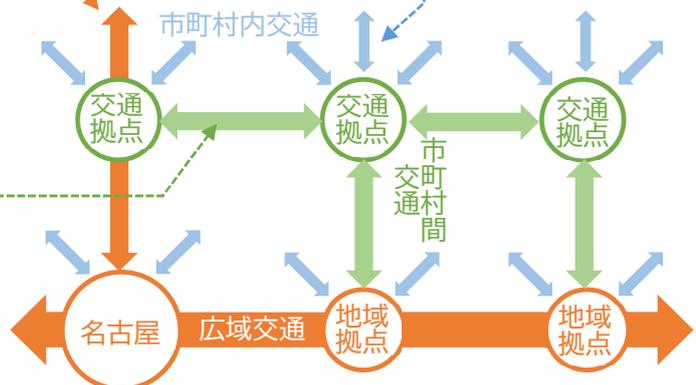
- ・ 市町村境界を越える移動を支える公共交通ネットワーク

【構成する主な交通機関】

- ・ 鉄道 ・ 路線バス（県内、近距離高速バス含む）

【主な関係者】

- ・ 県、国、市町村、交通事業者



コラム あいちビジョン 2030（2021 年度～2030 年度）

- リニア中央新幹線が全線開業し、スーパー・メガリージョンの形成が期待される 2040 年頃を展望し、2030 年度までに重点的に取り組むべき政策の方向性を示しています。
- 2040 年頃の社会経済の展望を踏まえ、以下のとおり、将来の愛知の姿を描き、その実現をめざしています。

【基本目標】 暮らし・経済・環境が調和した輝くあいち
 ～危機を乗り越え、愛知の元気を日本の活力に～

【めざすべき愛知の姿】の概要

1. 危機に強い愛知

- いかなる危機に直面しても、被害を最小限に抑え、愛知が日本の成長エンジンとして、引き続き、我が国の発展を力強くリードしていくため、県民の生命・財産を守るとともに、速やかに社会経済活動を再開できる危機に強い地域づくりを実現していく。



2. すべての人が生涯輝き、活躍できる愛知

- 多様な価値観を認め合う寛容さを持ち、自分の可能性を高めて、次の時代を切り拓いていく人材を育成するとともに、すべての人が、豊かな時間を楽しみながら、望む形で役割を担うことができる社会をつくっていく。
- 「人生 100 年時代」において、お互いが支え合いながら、地域で安心して暮らし、生涯にわたって輝き、活躍できる社会を実現していく。



3. イノベーションを創出する愛知

- あらゆる産業で新技術の活用を進め、「産業首都あいち」として、国際的なイノベーションの創出拠点を形成していくとともに、未来を拓くイノベーションを生み出す人材を育成・確保していく。
- テレワークや兼業・副業など多様な柔軟な働き方ができる社会を構築していく。

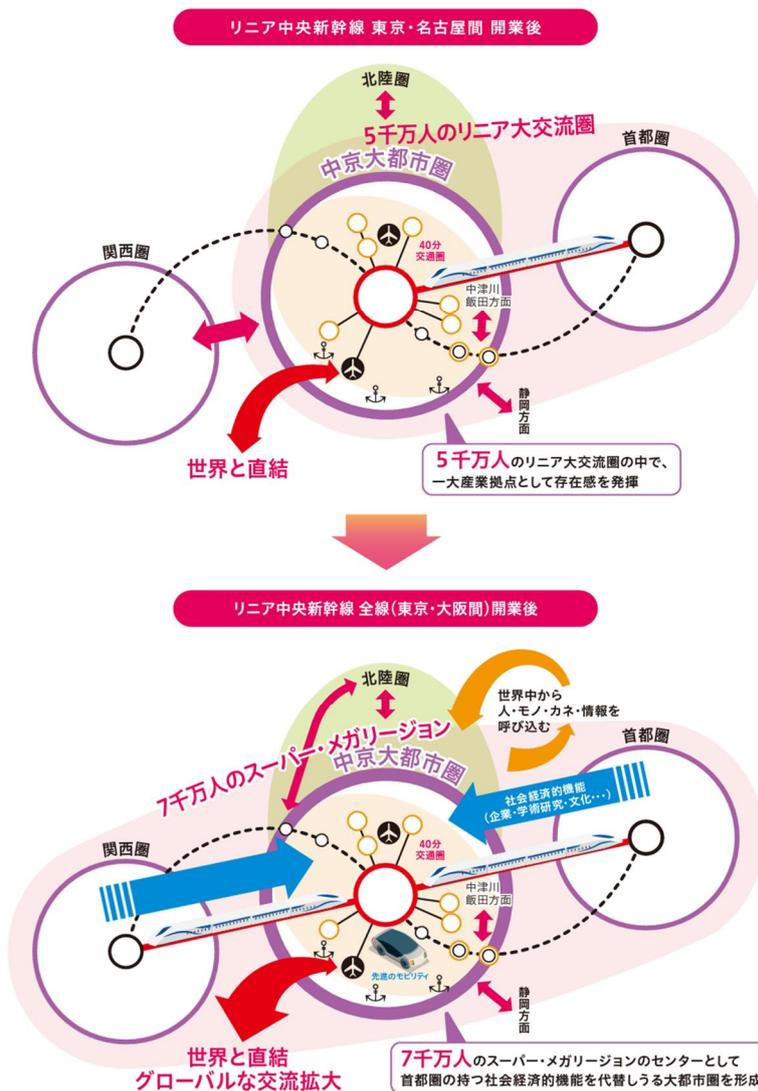


〈中京大都市圏の発展イメージ〉

4. 世界から選ばれる魅力的な愛知

- スーパー・メガリージョンのセンターとして、世界中からヒト・モノ・カネ・情報が集まり、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※の形成をめざしていく。

※中京大都市圏：名古屋を中心に社会的・経済的な結びつきが強く、一体性の強い産業集積を有するエリア（名古屋を中心とした概ね80～100キロ圏）を「中京大都市圏」と位置付けている。



【基本目標】 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～

【5つの方向性】

方向性	施策の枠組み	具体的な取組
1 まもる	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 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	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	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	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	① 交通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	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	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	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	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

Ⅱ

現状課題の整理

- 1 地域特性の整理
- 2 公共交通特性の整理
- 3 移動実態・ニーズの整理
- 4 公共交通を取り巻く社会情勢の変化
- 5 未来に向けて対応すべき課題

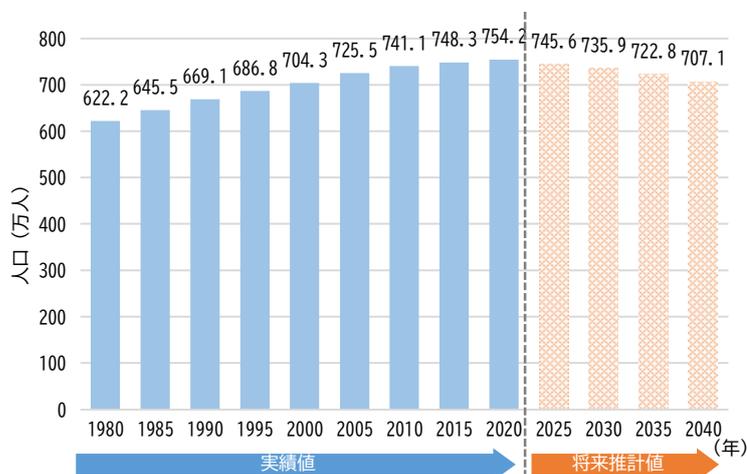
1 地域特性の整理

(1) 人口推移と人口分布

① 県全体での人口推移

- 愛知県全体の人口は、1980年以降堅調に増加し、2020年時点で754.2万人となっています。
- 人口メッシュデータ（概ね500m四方）を見ると、名古屋市内及び周辺市町村に人口が集中しており、とくに鉄道駅周辺の集中が目立ちます。
- 一方で、県北東部の鉄道駅から離れた山間部については、人口分布がまばらとなっています。

■愛知県の人口の推移と将来予測値

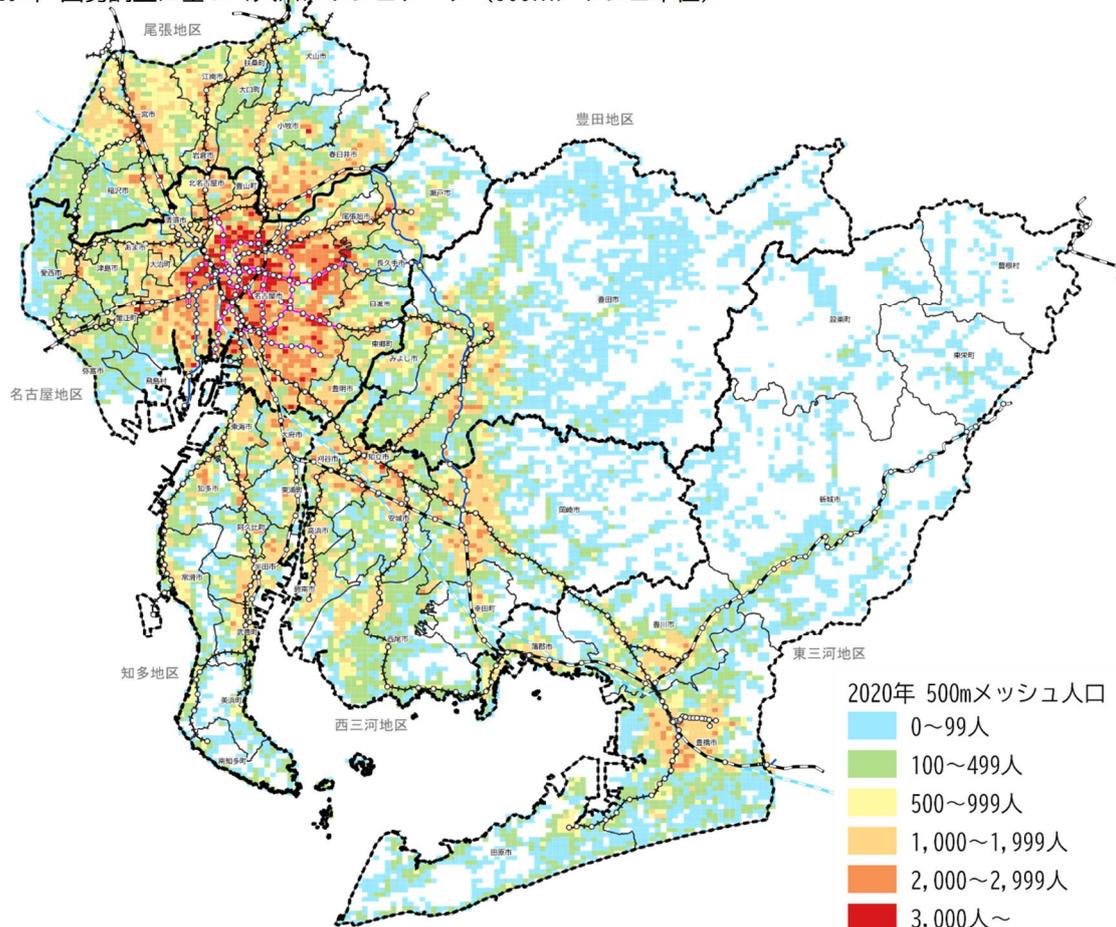


※2015年と2020年の人口は愛知県統計年鑑に合わせて不詳補完値を採用
 なお、不詳補完値とは、国勢調査の結果を利用する人の利便性向上のため、主要な集計項目（年齢層等）での「不詳」をあん分等によって補完したものをいう。

※増減率は2020年→2040年の変化率

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（2018年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

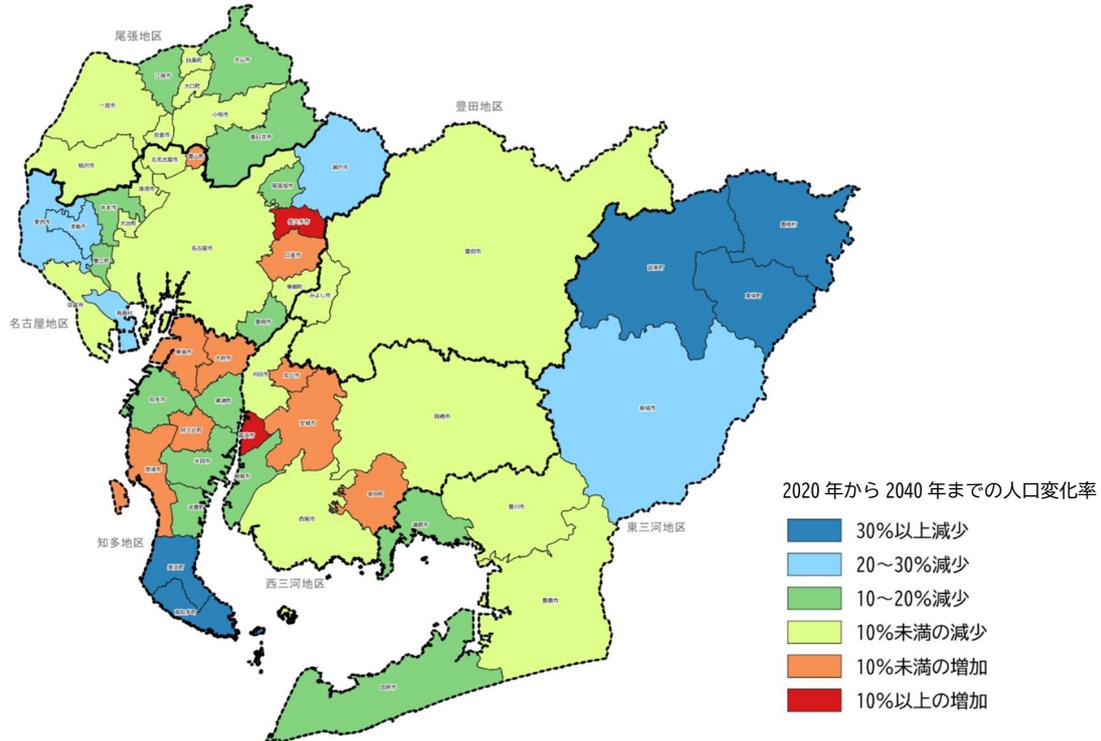
■2020年 国勢調査に基づく人口メッシュデータ（500mメッシュ単位）



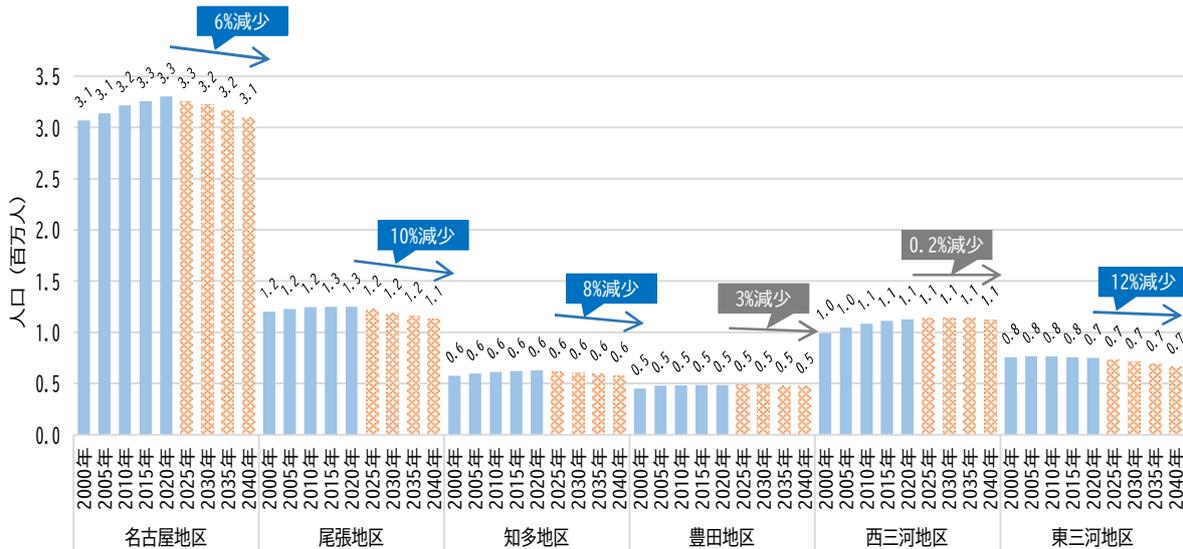
② 地区別・市町村別の人口推移

- 本県の人口は地区によらず、2025年以降減少することが予測されています。
- 市町村別では、長久手市や高浜市などの一部の市町を除いて人口は減少することが予測されています。
- 特に知多地区の南部や、東三河地域の北部で人口が著しく減少することが予測されています。

■市区町村別の将来人口の増減率（2020年→2040年の変化）



■地区別の人口の推移と将来予測値



※2015年と2020年の人口は愛知県統計年鑑に合わせて不詳補完値を採用
 なお、不詳補完値とは、国勢調査の結果を利用する人の利便性向上のため、主要な集計項目（年齢層等）での「不詳」をあん分等によって補完したものをいう。

※増減率は2020年→2040年の変化率

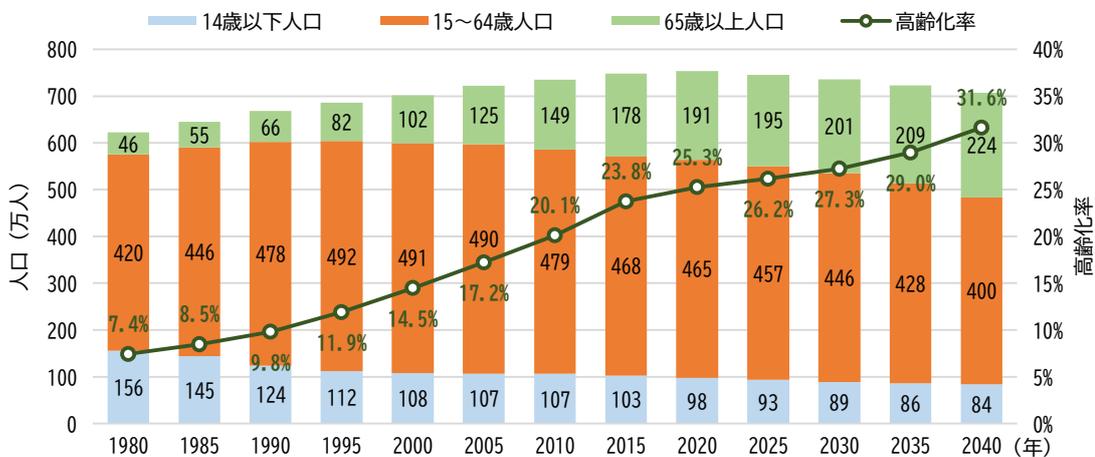
出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（2018年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 高齢化率の推移と将来予測

① 高齢化率の推移

- 高齢人口（65歳以上）は増加を続ける一方で、若年人口（14歳以下）、生産年齢人口（15～64歳）は20年以上前から減少が続いています。
- 高齢化率は1980年から増加を続けており、2040年には約32%となることが予測されています。
- 地区別の高齢化率の推移についても、県全体と同様の動きをしており、比較的高齢化率が低い豊田地区・西三河地区でも、高齢化率が30%近くになることが予測されています。

■愛知県の年齢別人口と高齢化率の推移と将来予測

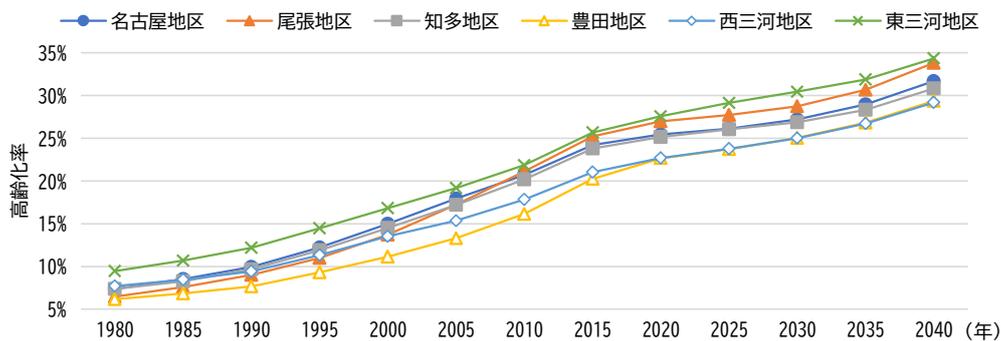


※2015年と2020年の人口は愛知県統計年鑑に合わせて不詳補充値を採用
 なお、不詳補充値とは、国勢調査の結果を利用する人の利便性向上のため、主要な集計項目（年齢層等）での「不詳」をあん分等によって補充したものをいう。

※増減率は2020年→2040年の変化率

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（2018年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

■地区別の高齢化率の推移と将来予測



	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
名古屋地区	7.4%	8.5%	10.0%	12.2%	15.0%	17.9%	20.7%	24.2%	25.4%	26.1%	27.2%	29.0%	31.7%
尾張地区	6.5%	7.6%	9.0%	11.0%	13.7%	17.2%	21.1%	25.2%	27.0%	27.7%	28.7%	30.7%	33.8%
知多地区	7.4%	8.3%	9.7%	11.9%	14.5%	17.2%	20.2%	23.8%	25.2%	26.0%	26.9%	28.3%	30.8%
豊田地区	6.2%	6.9%	7.7%	9.3%	11.1%	13.3%	16.1%	20.2%	22.7%	23.7%	25.0%	26.9%	29.4%
西三河地区	7.7%	8.5%	9.5%	11.3%	13.5%	15.4%	17.8%	21.0%	22.7%	23.8%	25.0%	26.7%	29.2%
東三河地区	9.5%	10.7%	12.2%	14.5%	16.8%	19.2%	21.8%	25.7%	27.6%	29.1%	30.4%	31.9%	34.3%

※2015年と2020年の人口は愛知県統計年鑑に合わせて不詳補充値を採用
 なお、不詳補充値とは、国勢調査の結果を利用する人の利便性向上のため、主要な集計項目（年齢層等）での「不詳」をあん分等によって補充したものをいう。

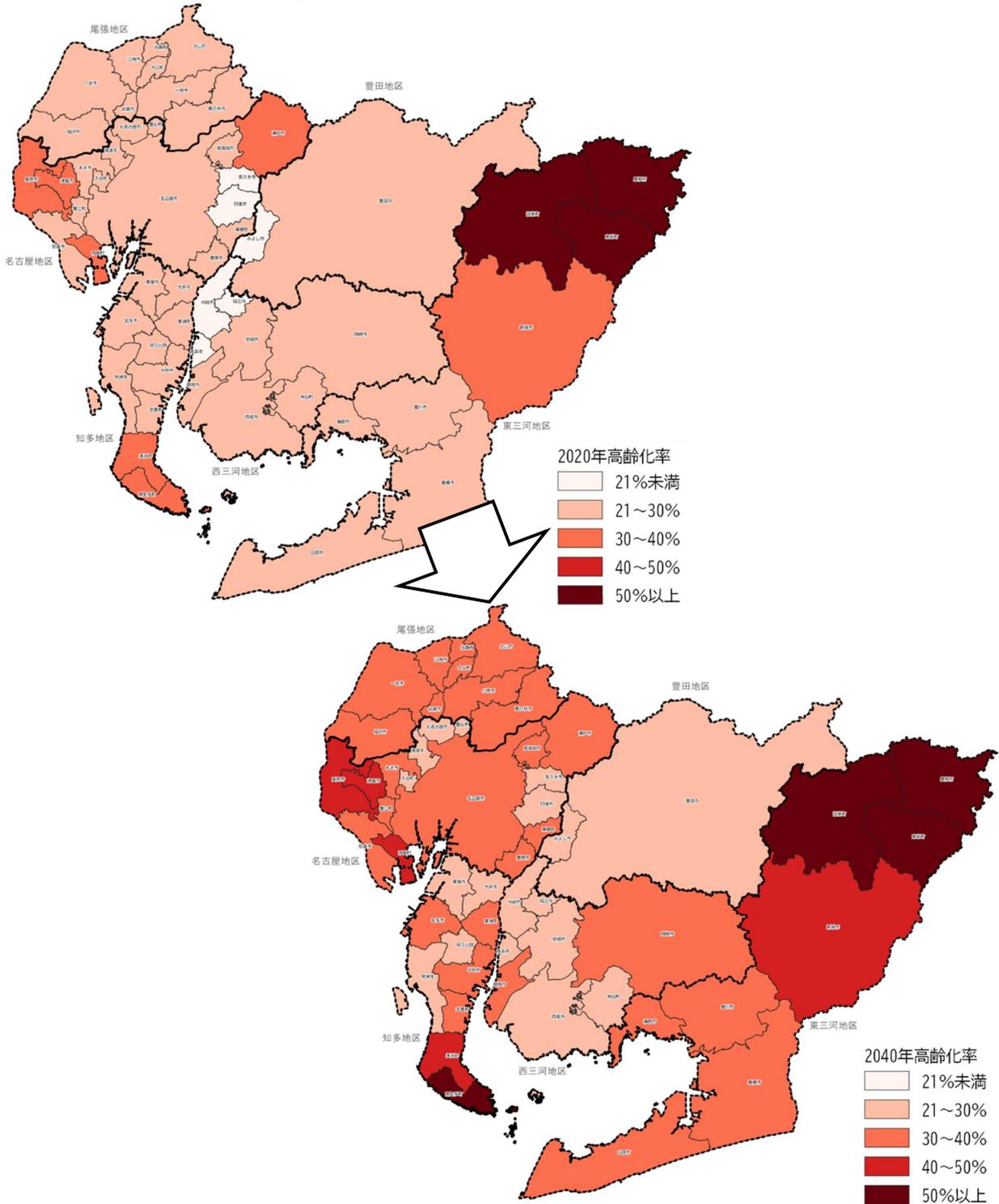
※増減率は2020年→2040年の変化率

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（2018年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

② 市町村別の現況・将来の高齢化率の変化

- 市町村別に高齢化率の状況を整理すると、2020年時点（上図）で東三河地区の北設楽郡の町村で高齢化率50%以上となっており、また長久手市から高浜市までの南北に連なる6市を除く全ての市で、WHO（世界保健機関）の定める基準による超高齢社会（高齢化率21%以上）となっています。
- 2040年時点では県内全ての市町村で超高齢社会となり、名古屋圏を中心に高齢化率30%以上となります。

■市町村別の高齢化率の将来の変化（2020年、2040年）

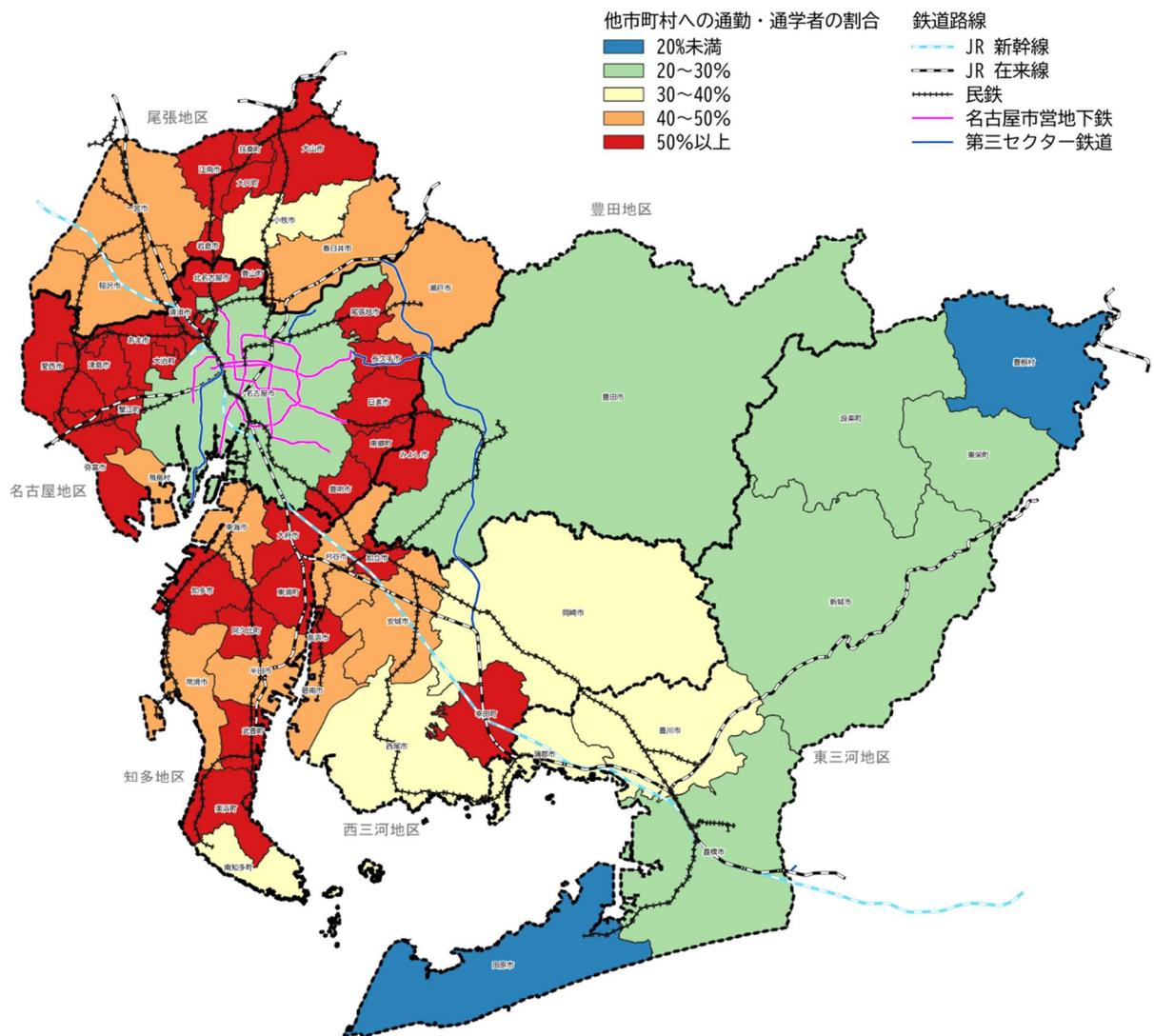


(3) 他市町村への通勤・通学の状況

① 他市町村へ通勤・通学する人の占める割合

- 2020年の国勢調査における「通勤・通学流動」から、通勤・通学時における他市町村への移動の状況を整理します。
- 通勤・通学時に他市町村へ跨る移動の割合を見ると、名古屋市周辺の市町村について他市町村への移動割合が40～50%以上となっています。
- また、隣接市に工場等の通勤先が多い幸田町は他市町村への移動割合が50%以上となっています。

■ 自市町村以外への他市町村へ通勤・通学する人の占める割合（2020年）

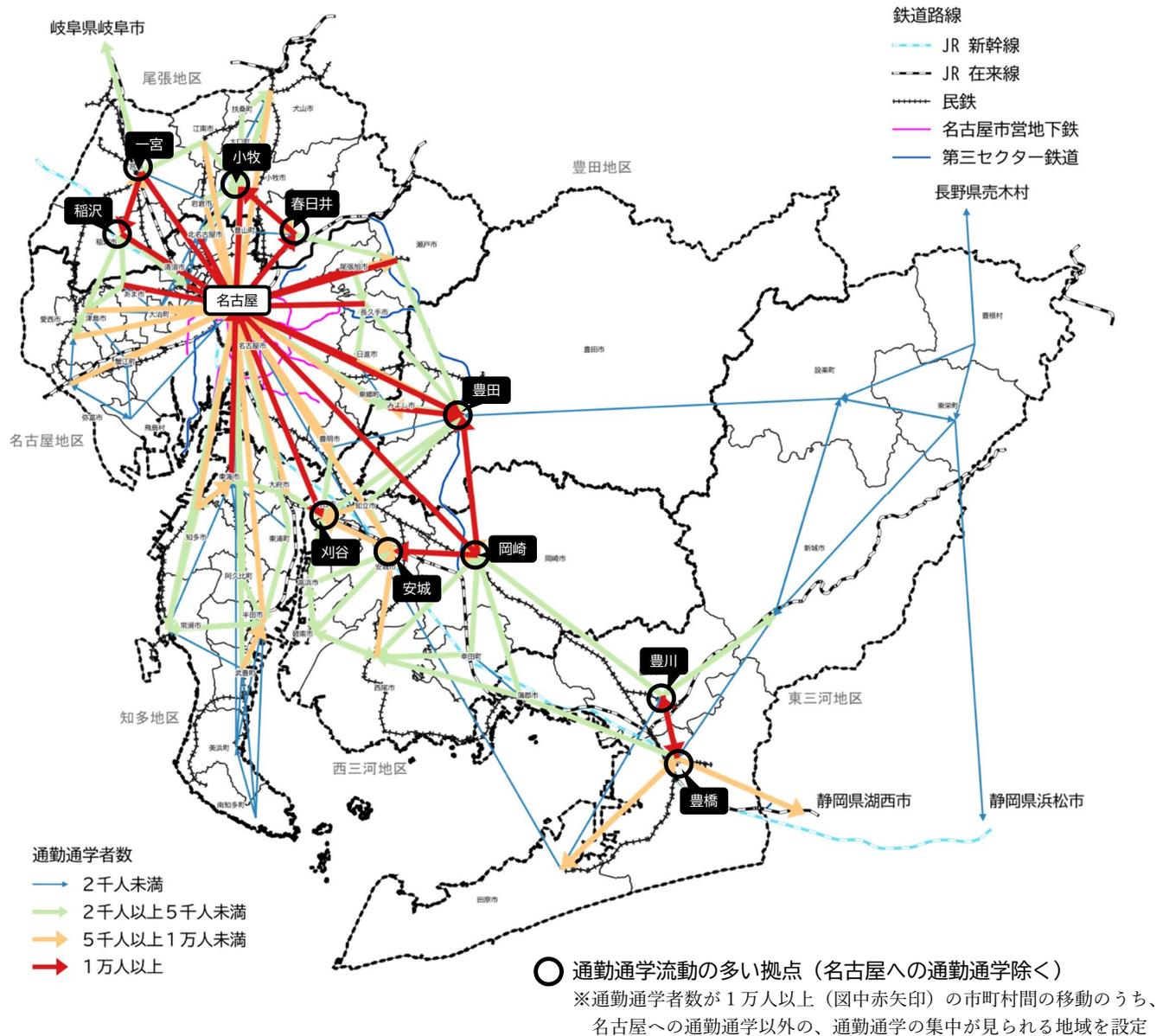


出典：2020年国勢調査、国土数値情報ダウンロードサービスを元に作成

② 市町村別の常住地以外の市町村への通勤・通学者数

- 常住地以外の他市町村への移動先を見ると、名古屋市に移動する動きが大半となっています。
- 他市町村への移動先について、名古屋市以外にも、豊田市、刈谷市、豊橋市など、通勤・通学が集中する地域が見られます。

■市町村別の常住地以外の市町村への通勤・通学者数（2020年）（上位3位まで）



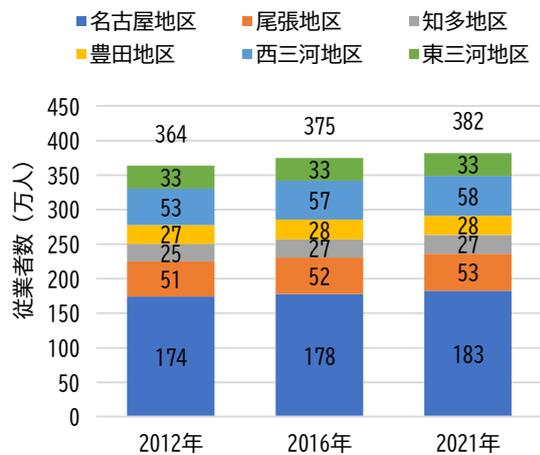
出典：2020年国勢調査、国土数値情報ダウンロードサービスを元に作成

(4) 産業・経済活動

① 産業・経済活動の推移

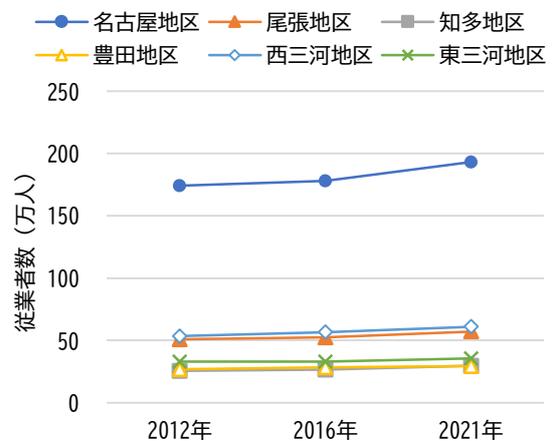
- 県内の従業者数は2012年以降増加を続けており、2021年には約382万人となっています。
- 地区別の従業者数は特に名古屋地区で大きく増加しています。
- 県内の地区別総生産は2012年度から2015年度まで増加を続け、2016年度から2018年度まで横ばいで推移していましたが、2019年度に米中貿易摩擦による世界経済減速の影響等により減少に転じ、2020年度もコロナ禍の影響などにより減少が続きました。

■従業者数の推移



※公務を除く

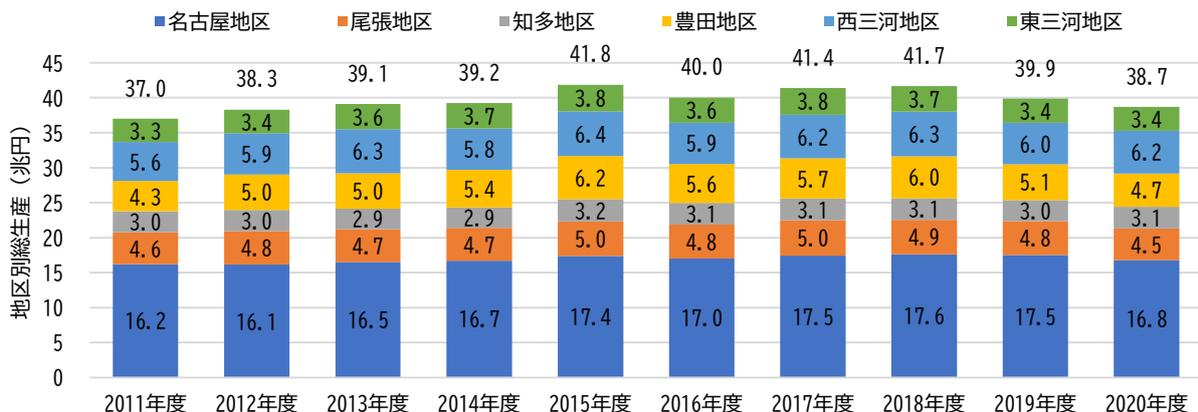
出典：総務省・経済産業省「経済センサス 活動調査」
(2012年、2016年、2021年の調査より加工)



※公務を除く

出典：総務省・経済産業省「経済センサス 活動調査」
(2012年、2016年、2021年の調査より加工)

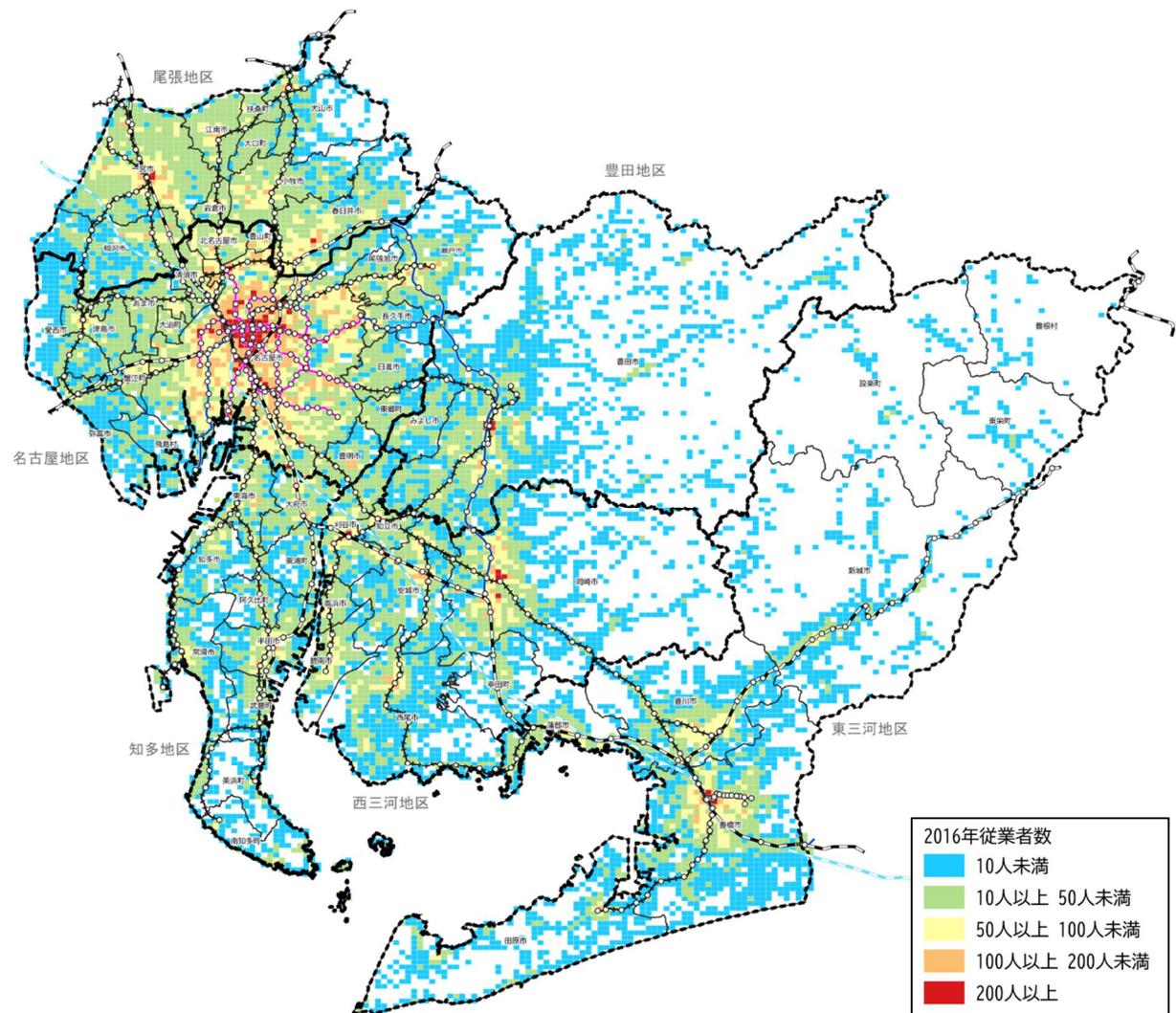
■地区別総生産の推移



出典：2020年度あいちの市町村民経済計算

- 従業者数は、名古屋市や豊橋市の商業施設等が密集する場所や、豊田市や岡崎市などの大規模な工場等がある場所を中心に分布しています。
- 従業者数が多い場所の多くが、鉄道駅に近接している場所となっていることから、鉄道は特に重要な通勤手段であるといえます。

■2016年従業者数の分布（500mメッシュ）



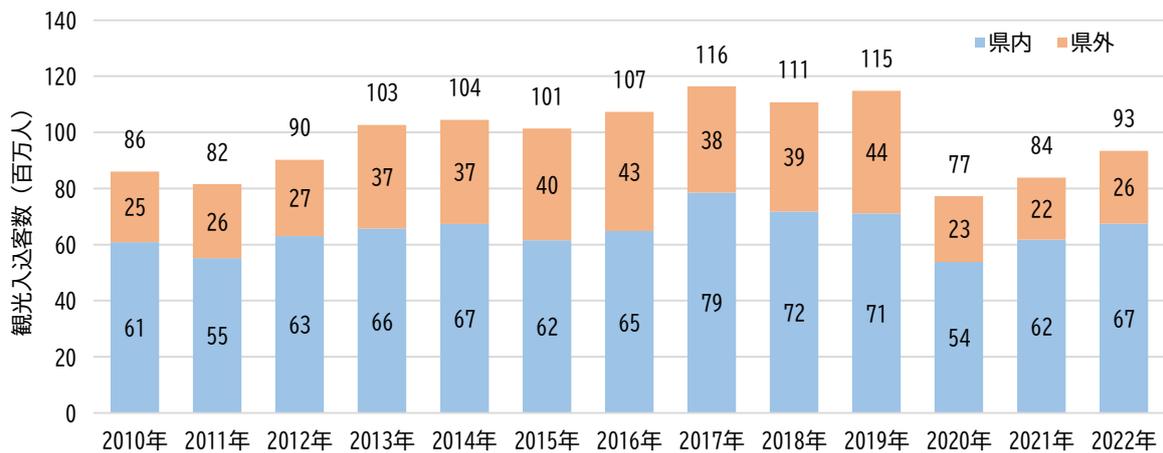
出典：総務省・経済産業省「経済センサス 活動調査」（2016年調査より加工）

(5) 観光・交流

① 観光入込客数の推移

- 観光入込客数は2010年から2019年にかけて増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響により2020年に大きく減少し、以降回復傾向にあるものの、2019年の水準には戻っていません。
- 観光入込客数のうち県内からの観光客が全体の7～8割程度を占めています。
- 利用者数の多い観光施設では、刈谷ハイウェイオアシスや中部国際空港、NEOPASA 岡崎などの交通の要衝にあたる施設の利用が最も多くなっています。
- コロナ禍の影響もあり、にっぽんど真ん中祭りなどのイベントの来訪者は特に減少しています。
- 自動車で来訪しやすい刈谷ハイウェイオアシスや NEOPASA 岡崎は他の観光施設等に比べて相対的に順位が上がったものと思われます。

■観光入込客数の推移



出典：愛知県観光入込客統計

■県内の観光施設の利用者数の上位10位

□2019年				□2022年				
順位	市町村	観光資源名	利用者数 (人)	順位	市町村	観光資源名	利用者数 (人)	増減数 (人)
1	常滑市	中部国際空港来場者	15,614,000	2	常滑市	中部国際空港来場者	7,022,000	▲ 5,762,000
2	刈谷市	刈谷ハイウェイオアシス	8,595,000	1	刈谷市	刈谷ハイウェイオアシス	7,151,000	▲ 1,333,000
3	名古屋市	熱田神宮	7,405,049	3	岡崎市	NEOPASA岡崎	5,375,922	▲ 635,893
4	岡崎市	NEOPASA岡崎	6,216,084	4	豊川市	豊川稲荷	4,928,846	▲ 184,504
5	豊川市	豊川稲荷	5,187,014	5	名古屋市	熱田神宮	4,720,911	▲ 2,385,831
6	名古屋市	ナゴヤドーム	5,179,563	6	名古屋市	パンテリンドームナゴヤ	3,032,421	▲ 1,350,108
7	蒲郡市	ラグーナテンボス	2,558,420	7	名古屋市	東山動植物園	2,251,240	▲ 270,430
8	名古屋市	東山動植物園	2,514,391	8	豊橋市	道の駅とよはし	2,236,256	-
9	名古屋市	にっぽんど真ん中祭り	2,357,000	9	名古屋市	名古屋港水族館	1,844,811	▲ 245,054
10	名古屋市	名古屋城	2,205,544	10	長久手市	愛・地球博記念公園	1,493,300	▲ 161,900

12位 ● → 15位 ※2019年の「ナゴヤドーム」は、2022年より「パンテリンドームナゴヤ」に名称変更
14位 ● → 20位以下

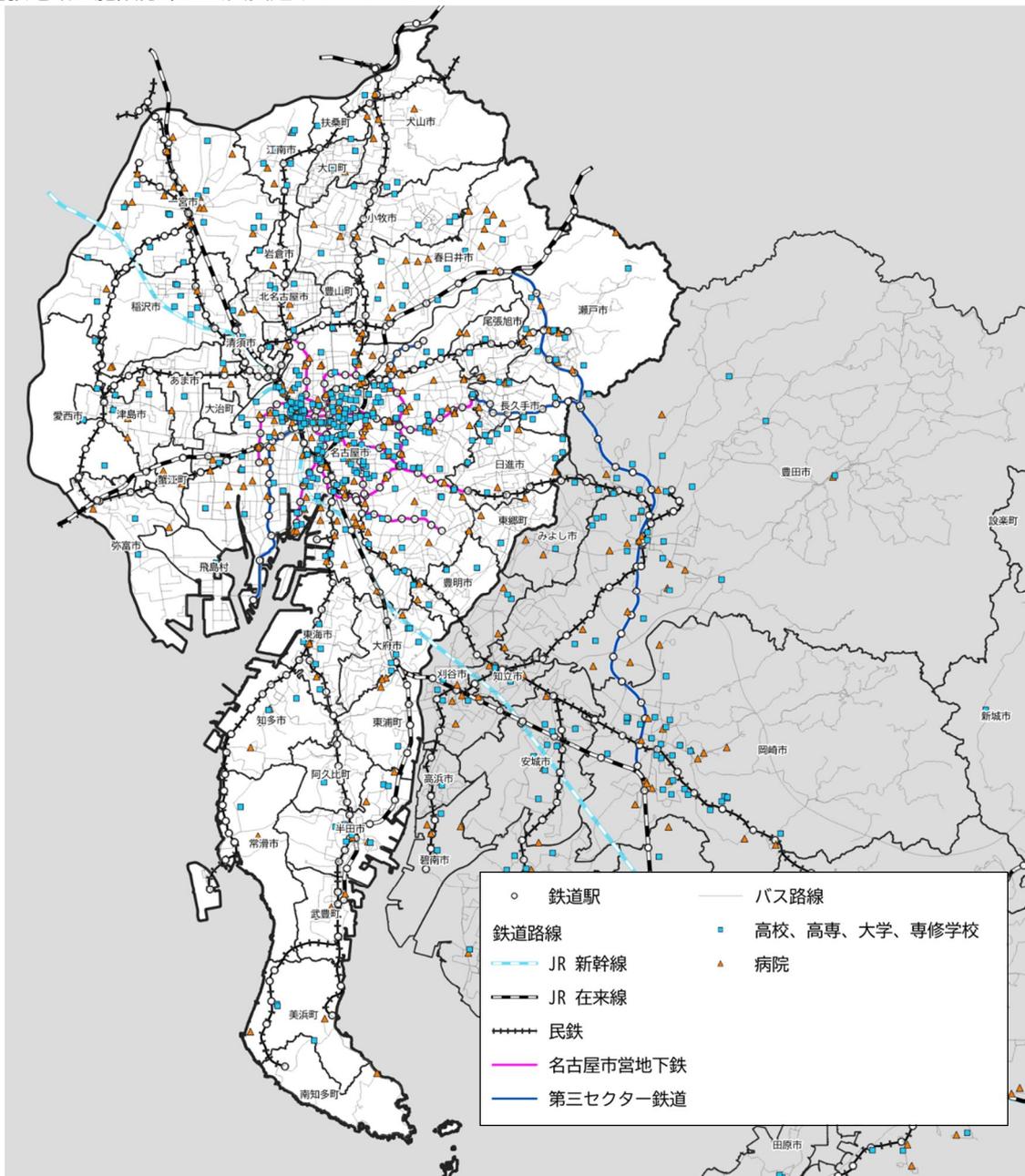
出典：観光レクリエーション利用者統計参考資料（2019年、2022年）

(6) 学校、病院の分布

① 尾張地域

- 尾張地域において学校（高校、高専、大学、専修学校）、病院（病床数20床以上）は、名古屋市中心に立地しており、春日井市、日進市、尾張旭市などの一部の地域を除き、鉄道駅周辺に立地しています。駅から離れた学校、病院についても、路線バス、コミュニティバス等によるアクセスが確保されています。
- 鉄道沿線に人口、産業が集積し、名古屋地区とのつながりが充実しており、郊外地域間を路線バスがつなぐことで、市町村間交通が形成されています。

■尾張地域の施設分布と公共交通ネットワーク



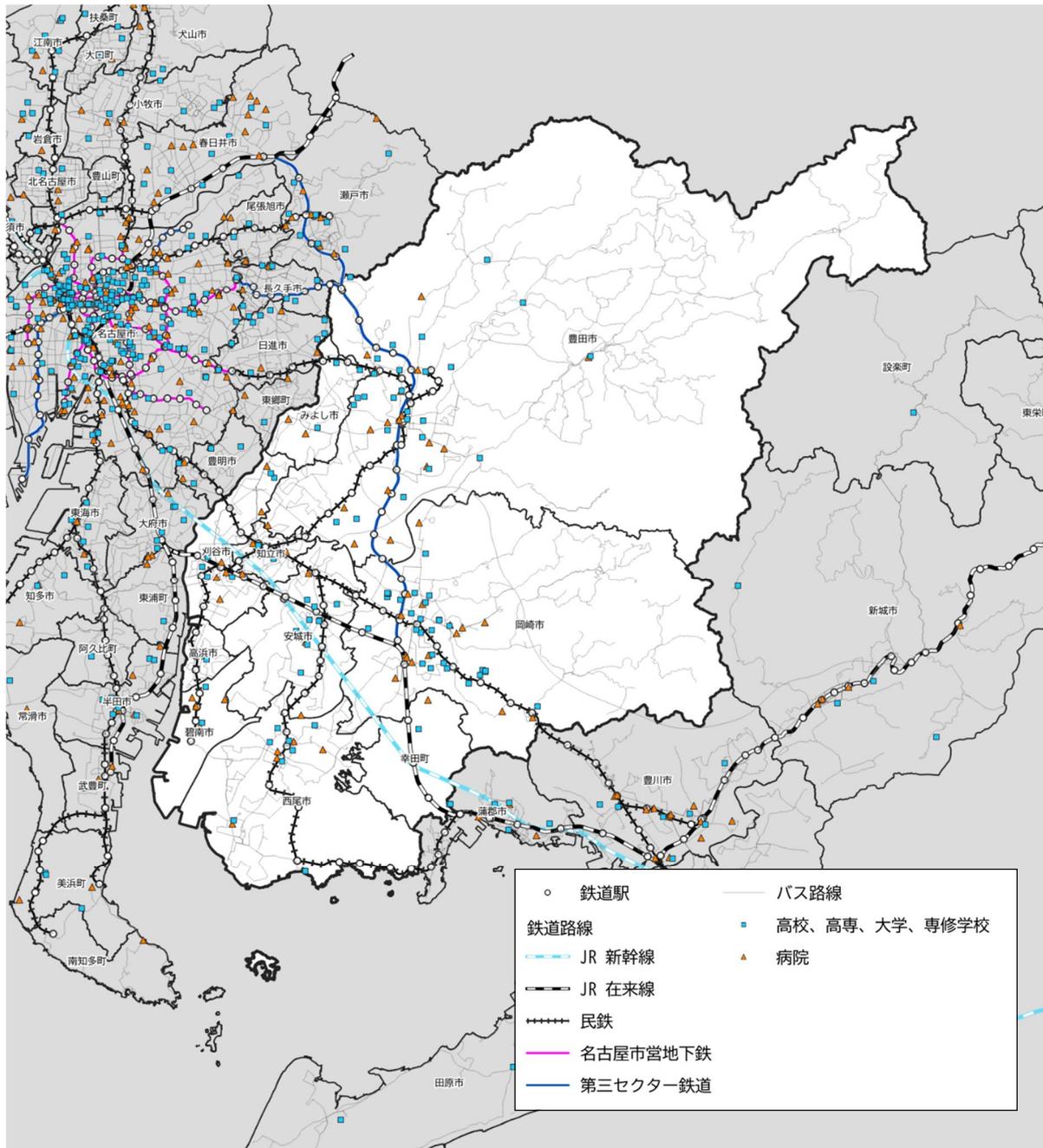
※鉄道の駅及び路線については2022年12月時点のデータ、バス路線については2022年8月時点のデータ、高校、高専、大学、専修学校については2021年のデータ、病院については2020年のデータを元に作成

出典：国土数値情報ダウンロードサービスを元に作成

② 西三河地域

- 西三河地域において学校、病院は、東岡崎駅、豊田市駅・新豊田駅等の主要駅周辺に多く立地しています。
- 豊田市の山間部は、学校、病院ともに立地が少なく、移動手段の確保が重要となっています。
- 岡崎市、刈谷市、豊田市、安城市、知立市等の中心部と名古屋市を結ぶ交通が充実している一方で、西三河北部・東部の山間部の移動手段が十分でない状況にあります。

■西三河地域の施設分布と公共交通ネットワーク

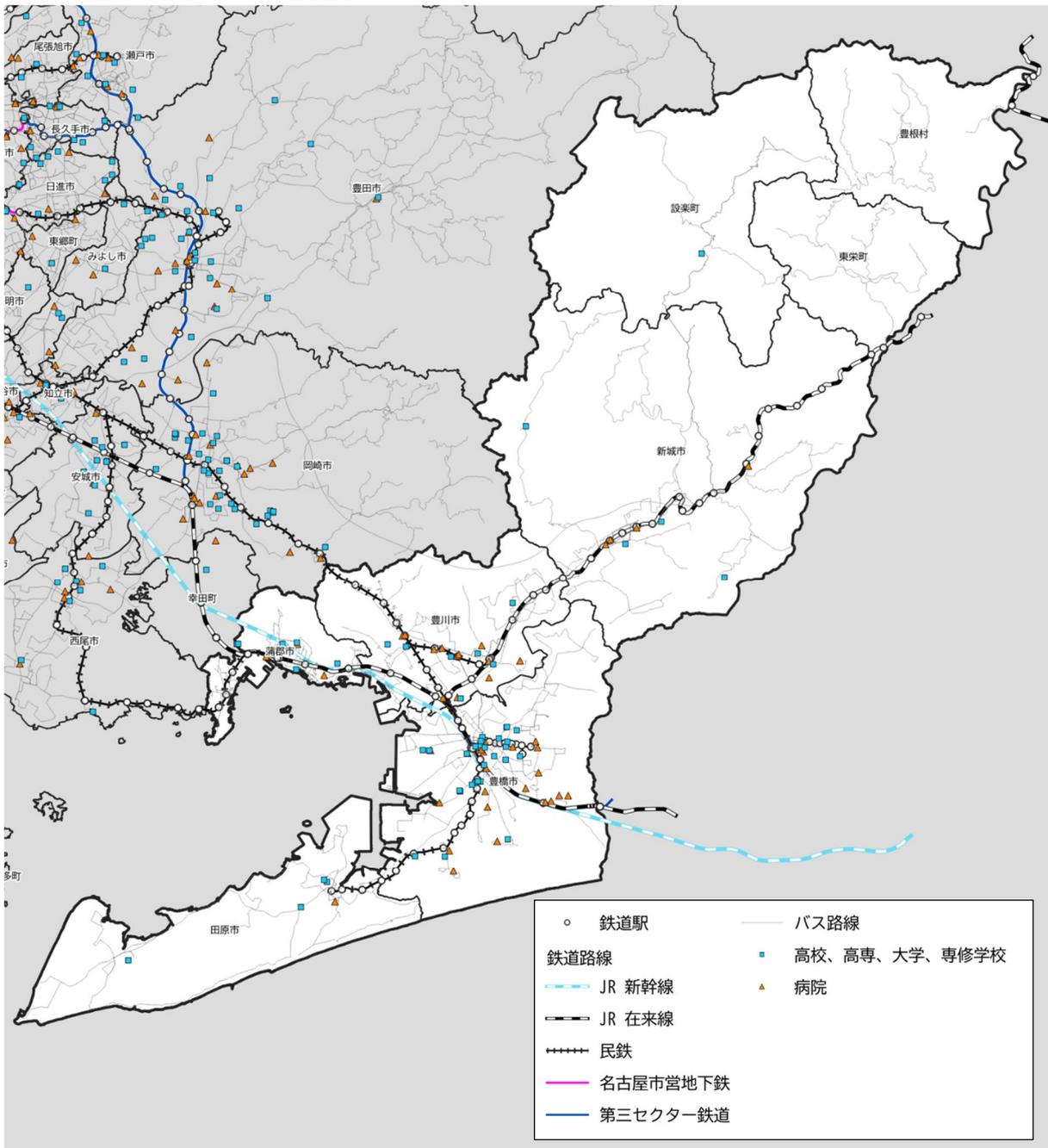


※鉄道の駅及び路線については2022年12月時点のデータ、バス路線については2022年8月時点のデータ、高校、高専、大学、専修学校については2021年のデータ、病院については2020年のデータを元に作成
 出典：国土数値情報ダウンロードサービスを元に作成

③ 東三河地域

- 東三河地域において地域の中心地である豊橋駅周辺と、複数の鉄道路線のある豊川市内の駅周辺に学校、病院等が集中していますが、新城市以北の各町村や田原市では、学校や病院の立地が少数となっています。
- これらの市町村では、通学、通院等に市町村境界を越えるなど長距離移動が必要な状況となっています。
- 名古屋市・静岡県に繋がる鉄道軸と南北の鉄道軸が交差する豊橋市を中心とした公共交通ネットワークとなっています。

■東三河地域の施設分布と公共交通ネットワーク



※鉄道の駅及び路線については2022年12月時点のデータ、バス路線については2022年8月時点のデータ、高校、高専、大学、専修学校については2021年のデータ、病院については2020年のデータを元に作成

出典：国土数値情報ダウンロードサービスを元に作成

2 公共交通特性の整理

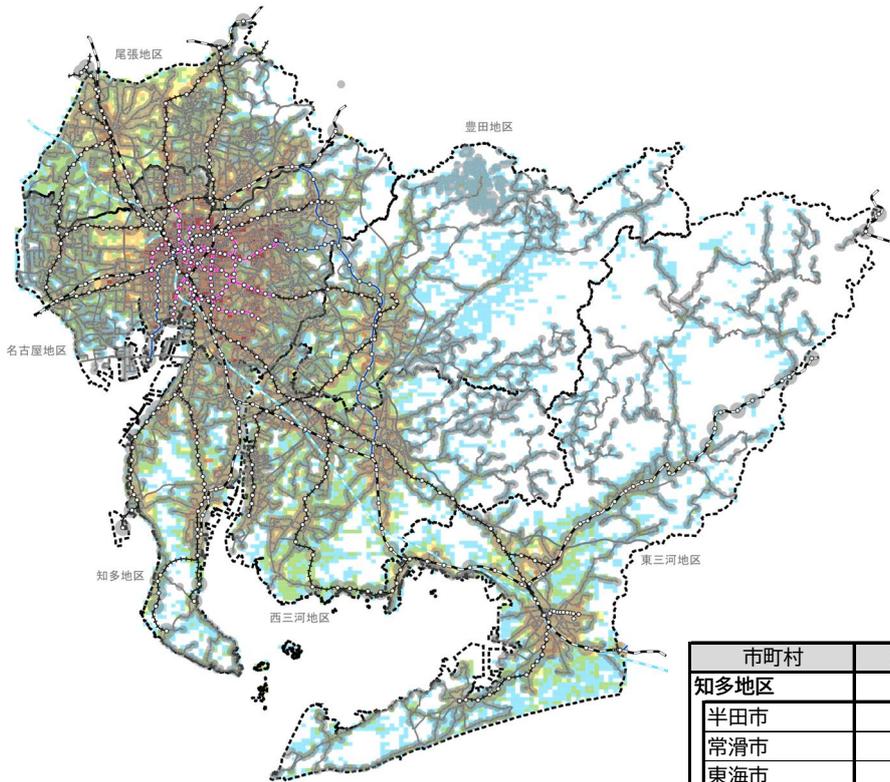
(1) 愛知県の公共交通ネットワーク

- 愛知県では尾張地域、西三河地域、東三河地域を縦貫し、県内外とつながる鉄道が整備され、公共交通の幹線軸を形成しています。
- 尾張地区、名古屋地区、知多地区からなる尾張地域では、名古屋駅を中心に放射状に鉄道が整備され、尾張地域内の移動のみならず他県や西三河地域、東三河地域への接続を担うネットワークが形成されるとともに、名古屋市内では鉄道、路線バス、タクシー等の交通機関が充実しています。
- 西三河地域、東三河地域では、豊橋駅、東岡崎駅・岡崎駅、豊田市駅・新豊田駅などの地域の拠点となる主要駅への市町村を跨る移動を、鉄道や市町村間交通としての路線バスが担っています。
- 多くの市町村では、路線バス、コミュニティバス、タクシー等が市町村内交通として県民の暮らしを支えています。
- 離島部については、西尾市、南知多町の市町村内交通として離島への定期便が運航するほか、市町村間交通として美浜町の河和港から離島を経由し田原市の伊良湖港を結ぶ高速船が運航しており、島民の暮らしを支えるとともに観光等に利用されています。

■県内の公共交通ネットワークの現状構成（2023年現在）



■公共交通の人口カバー率（2022年）



■人口カバー率の算定

【使用データ】
 (人口) 2020年度国勢調査
 (駅・バス停)
 国土交通省 国土数値
 情報ダウンロードサイト
 ※2022年度時点

【駅・バス停勢力圏設定】

・駅・バス停の勢力圏については、各市町村の計画等において個別に設定しているが、本計画においては統一的な基準として、下記の駅・バス停勢力圏の設定としている。

駅 半径 1km
 バス停 半径 500m

愛知県	総人口	カバー人口	カバー率
県全域	7,542,415	7,046,204	93.4%

市町村	総人口	カバー人口	カバー率
名古屋地区	3,302,576	3,216,530	97.4%
名古屋市	2,332,176	2,304,875	98.8%
名古屋市以外	970,400	905,345	93.3%
瀬戸市	127,792	124,140	97.1%
津島市	60,942	59,381	97.4%
尾張旭市	83,144	83,144	100.0%
豊明市	69,295	69,295	100.0%
日進市	91,520	91,520	100.0%
愛西市	60,829	60,829	100.0%
清須市	67,352	66,620	98.9%
北名古屋市	86,385	86,335	99.9%
弥富市	43,025	40,301	93.7%
あま市	86,126	55,574	64.5%
長久手市	60,162	59,598	99.1%
東郷町	43,903	42,827	97.5%
豊山町	15,613	15,404	98.7%
大治町	32,399	16,046	49.5%
蟹江町	37,338	29,896	80.1%
飛島村	4,575	4,435	96.9%

市町村	総人口	カバー人口	カバー率
尾張地区	1,250,102	1,150,412	92.0%
一宮市	380,073	343,403	90.4%
春日井市	308,681	302,401	98.0%
犬山市	73,090	71,029	97.2%
江南市	98,255	78,292	79.7%
小牧市	148,831	147,865	99.4%
稲沢市	134,751	113,593	84.3%
岩倉市	47,983	43,190	90.0%
大口町	24,305	24,143	99.3%
扶桑町	34,133	26,495	77.6%

市町村	総人口	カバー人口	カバー率
知多地区	628,495	578,092	92.0%
半田市	117,884	113,037	95.9%
常滑市	58,710	42,771	72.9%
東海市	113,787	111,220	97.7%
大府市	93,123	93,123	100.0%
知多市	84,364	80,915	95.9%
阿久比町	28,383	18,873	66.5%
東浦町	49,596	48,524	97.8%
南知多町	16,617	11,592	69.8%
美浜町	22,496	16,588	73.7%
武豊町	43,535	39,853	91.5%

市町村	総人口	カバー人口	カバー率
豊田地区	484,282	429,576	88.7%
豊田市	422,330	371,552	88.0%
みよし市	61,952	58,023	93.7%

市町村	総人口	カバー人口	カバー率
西三河地区	1,128,730	1,034,310	91.6%
岡崎市	384,654	355,870	92.5%
碧南市	72,458	72,458	100.0%
刈谷市	153,834	148,244	96.4%
安城市	187,990	175,330	93.3%
西尾市	169,046	134,354	79.5%
知立市	72,193	71,700	99.3%
高浜市	46,106	45,775	99.3%
幸田町	42,449	30,460	71.8%

市町村	総人口	カバー人口	カバー率
東三河地区	748,230	637,284	85.2%
北部	52,751	47,660	90.3%
新城市	44,355	40,843	92.1%
設楽町	4,437	3,291	74.2%
東栄町	2,942	2,599	88.3%
豊根村	1,017	927	91.2%
南部	695,479	589,623	84.8%
豊橋市	371,920	323,270	86.9%
豊川市	184,661	150,459	81.5%
蒲郡市	79,538	64,745	81.4%
田原市	59,360	51,149	86.2%

(2) 鉄道

① 鉄道の輸送人員

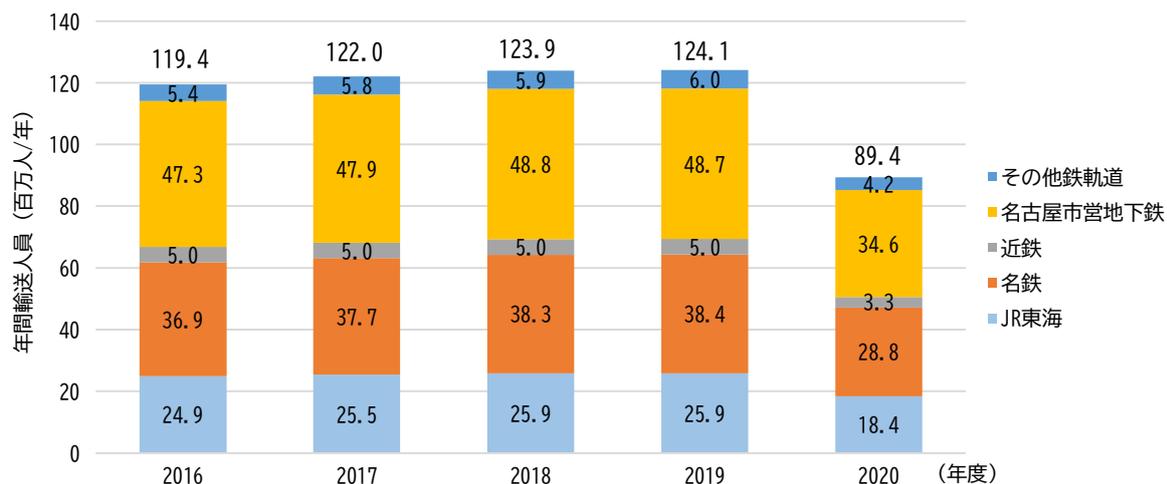
- 本県では 10 の事業者が 6 地区それぞれで鉄道を運行しています。
- 駅別の日平均乗降客数では、名古屋市内の駅の他、尾張一宮駅、刈谷駅、豊橋駅などの利用が特に多くなっています。
- 鉄道各社の輸送人員では、コロナ禍前の 2019 年度までは、各社ともに微増傾向にありましたが、外出抑制等が行われた 2020 年度は 2019 年度比で約 6～8 割に減少しています。

■県内鉄道事業者と鉄道駅の有無

鉄道事業者	鉄道駅の有無（6地区別）					
	名古屋	尾張	知多	豊田	西三河	東三河
J R 東海	●	●	●	-	●	●
名鉄	●	●	●	●	●	●
近鉄	●	-	-	-	-	-
名古屋市営地下鉄	●	-	-	-	-	-
豊橋鉄道	-	-	-	-	-	●
愛知環状鉄道	●	●	-	●	●	-
東海交通事業（城北線）	●	●	-	-	-	-
名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）	●	-	-	-	-	-
愛知高速交通（リニモ）	●	●	-	●	-	-
名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）	●	-	-	-	-	-

※名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）の営業キロは軌道区間のみ

■県内の鉄道事業者の年間輸送人員*の推移（2016 年～2020 年）

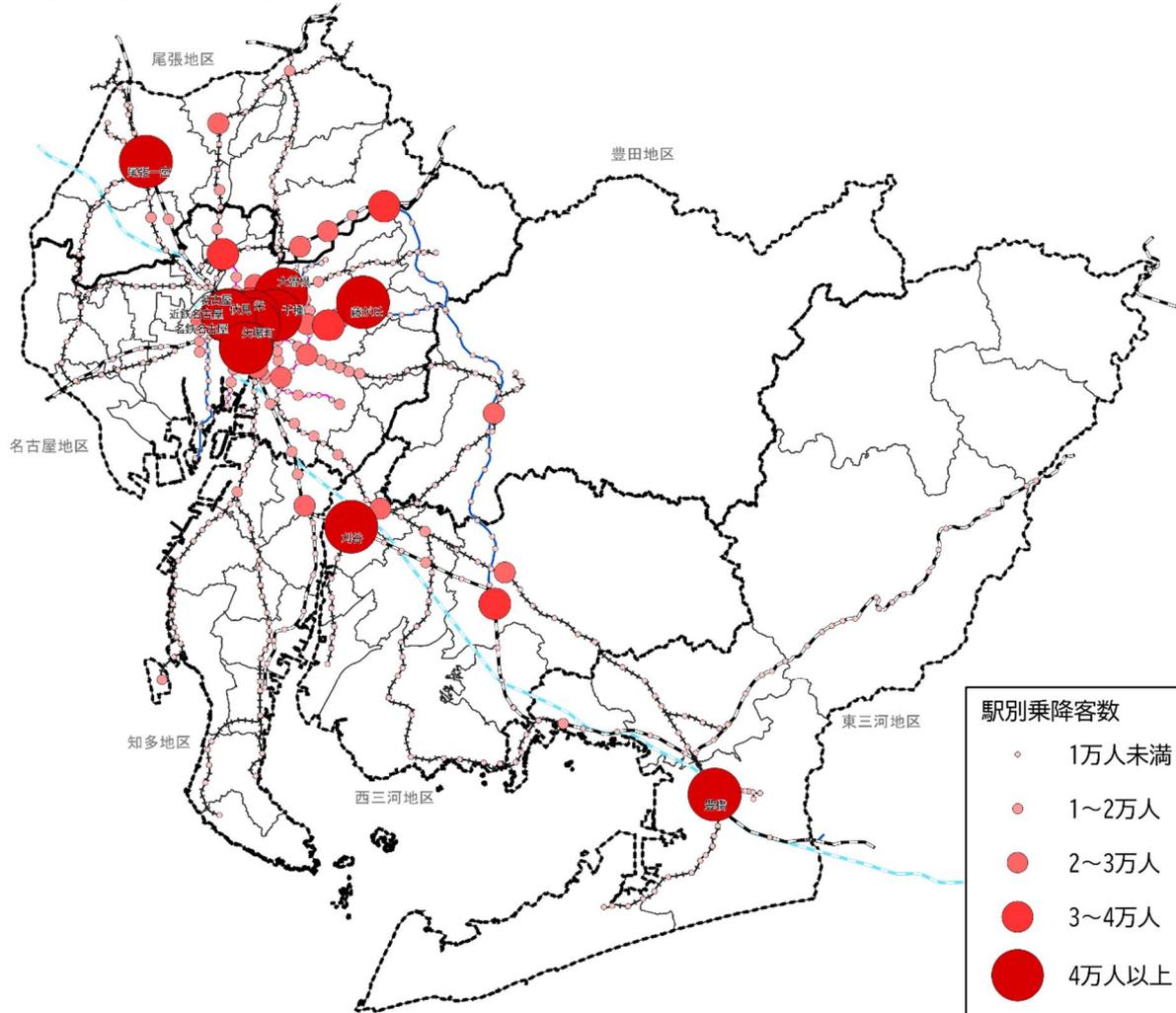


※各鉄道事業者について、下記出典元より各年の輸送人員（J R のみ乗降客数）を引用し作成

出典：J R 東海（乗降客数） 数字でみる中部の運輸
 名鉄（輸送人員） 愛知県統計年鑑
 近鉄（輸送人員） 愛知県統計年鑑
 名古屋市営地下鉄（輸送人員） 名古屋市オープンデータ市営地下鉄各駅乗車人員
 その他鉄道（輸送人員） 愛知県統計年鑑

※その他鉄道のうち、ガイドウェイバス（輸送人員）は鉄道統計年報より作成

■県内の鉄道駅別の日平均乗降客数（2020年）



■鉄道事業者の営業キロと運行路線

鉄道事業者		県内区間 営業キロ	運行路線名
J R 東海		215.7km	東海道本線、中央本線、関西本線、飯田線、武豊線
名鉄		390.7km	名古屋本線、西尾・蒲郡線、空港線、常滑線、築港線、河和線、津島線、犬山線、小牧線、瀬戸線、豊田線、三河線、尾西線、広見線、知多新線、豊川線
近鉄		17.7km	名古屋線
名古屋市営地下鉄		93.3km	東山線、名城線、名港線、鶴舞線、桜通線、上飯田線
その他鉄道		110.5km	(下記の通り)
その他 内訳	豊橋鉄道	23.4km	渥美線、市内線
	愛知環状鉄道	45.3km	愛知環状鉄道線
	東海交通事業	11.2km	城北線
	名古屋臨海高速鉄道	15.2km	西名古屋港線（あおなみ線）
	愛知高速交通	8.9km	東部丘陵線（リニモ）
	名古屋ガイドウェイバス	6.5km	志段味線（ゆとりーとライン）

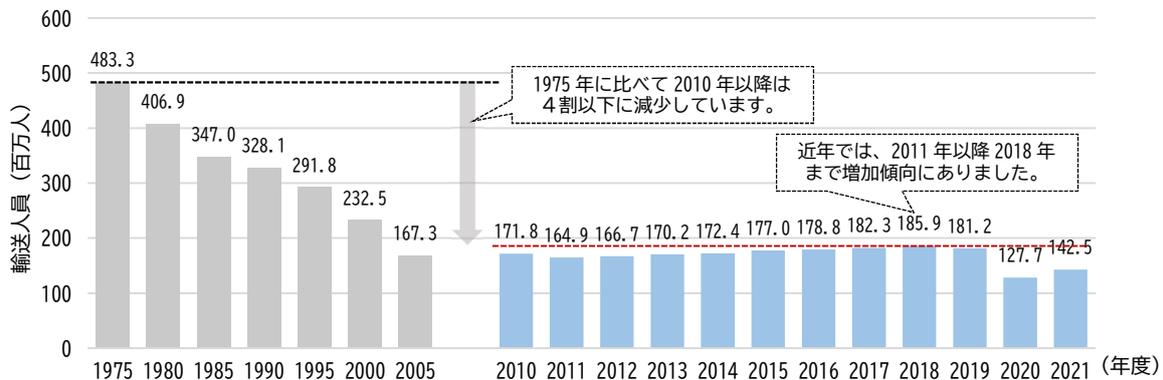
(3) バス

① バスの輸送人員

A 路線バス

- 愛知県内の路線バスの輸送実績は、1975年度の約483百万人から、2011年度の約165百万人まで長期的に4割程度まで減少しており、2011年度以降は若干の増加傾向に転じていますが、コロナ禍の影響により、2020年度は2019年度比で7割程度まで大きく減少し、約50年間の中で最も利用者数が少なくなりました。
- 2021年度は2020年度比で増加しているもののコロナ禍以前の水準には戻っていません。

■愛知県の路線バスの輸送人員の推移

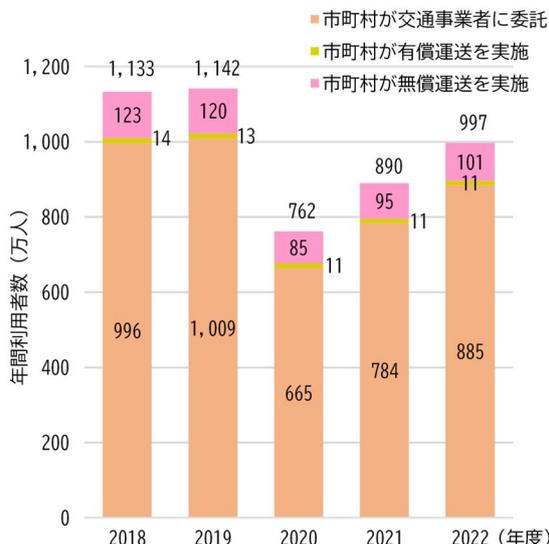


出典：数字でみる中部の運輸

B コミュニティバス

- 2022年度時点で県内54市町村のうち、51市町村でコミュニティバスが運行されています。
- 利用者数は2018年度から2019年度にかけて、約1,100万人で推移していましたが、2020年度に約760万人に減少し、2021年度は増加に転じ2022年度は約890万人となったものの、コロナ禍以前の利用者数に戻っていません。

■コミュニティバスの利用者数の推移

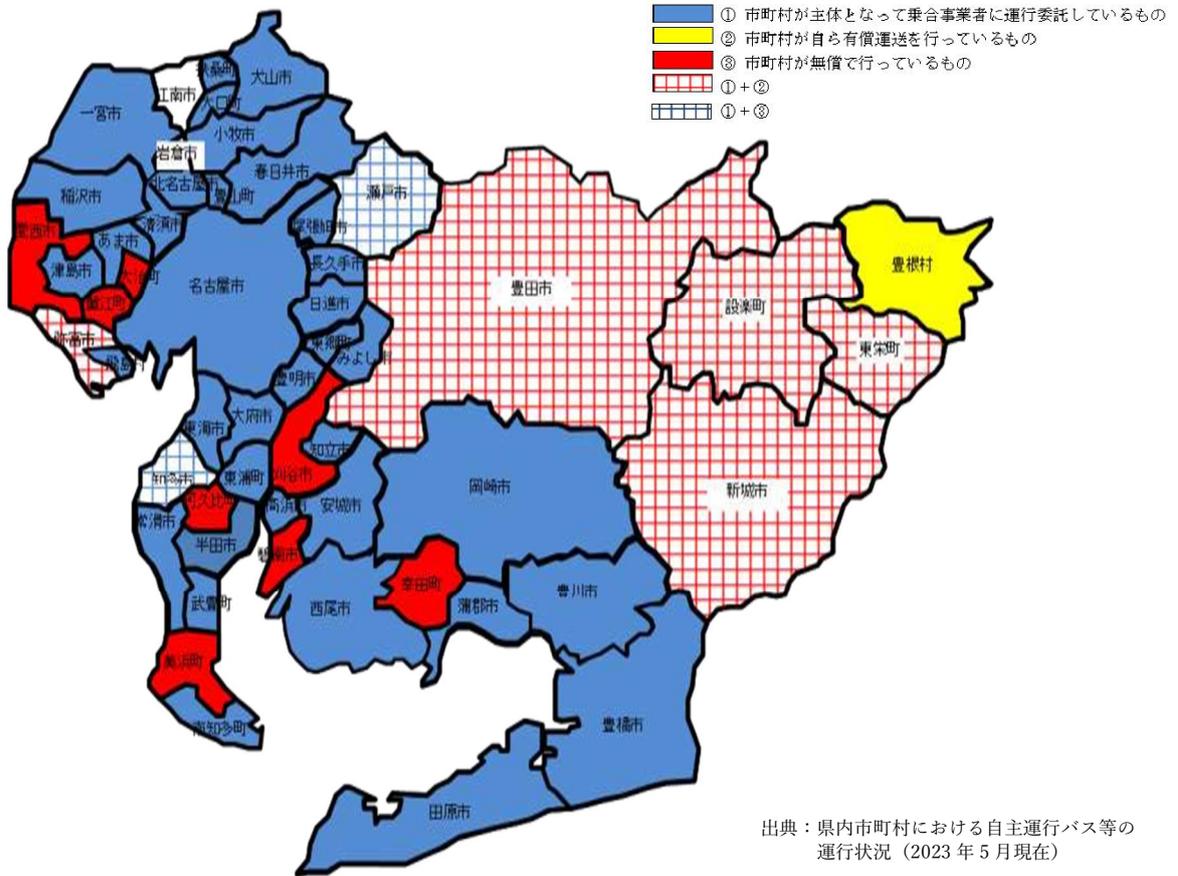


出典：県内市町村における自主運行バス等の運行状況 (2023年5月現在)

■コミュニティバスを運行する市町村数 (2023年)

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 (道路運送法第4条許可) (旧21条許可を含む)	市町村が自ら有償 運送を行っているもの (道路運送法79条登録) (旧80条許可)	市町村が無償で運 送を行っているもの (道路運送法適用外)
43市町村	6市町村	10市町村
コミュニティバス運行市町村数		
52市町村数 (全54市町村のうち96%)		

(参考) 県内の市町村のコミュニティバスの導入状況

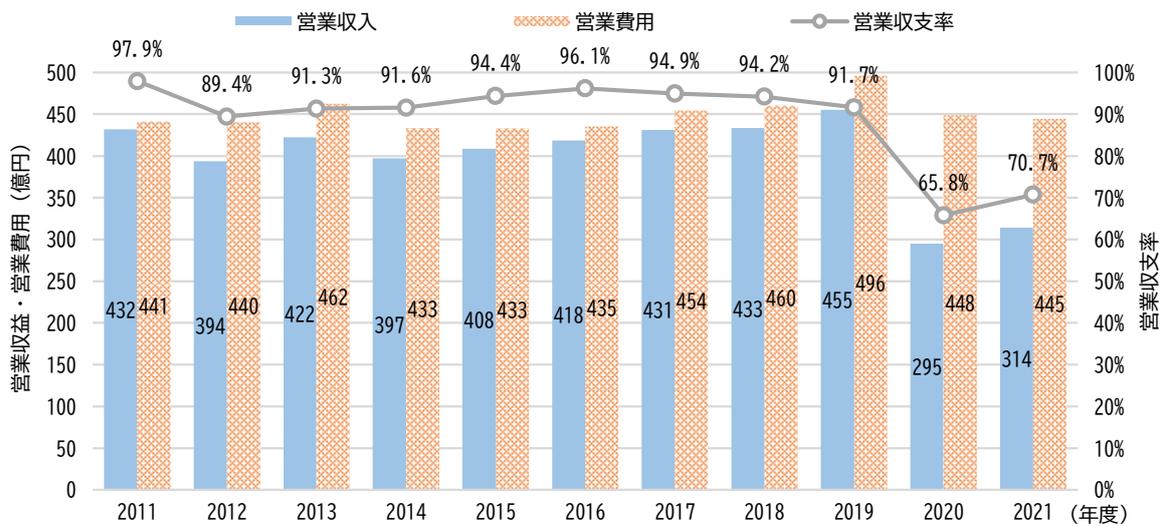


(4) 県内乗合バス事業の営業状況と地域間幹線系統補助

① 県内の乗合バス営業収支の推移

- 乗合バスの営業収支率は、長期にわたり 100%を下回っており、基本的には赤字経営の状況が続いてきました。
- 不採算路線の維持に関しては、採算路線の収益と行政補助を投入することで維持していますが、コロナ禍により、2020 年度の収支率は 65.8%まで下がっています。
- 2021 年度の収支率は回復したものの 70.7%にとどまっています。

■愛知県の乗合バスの営業収支の推移



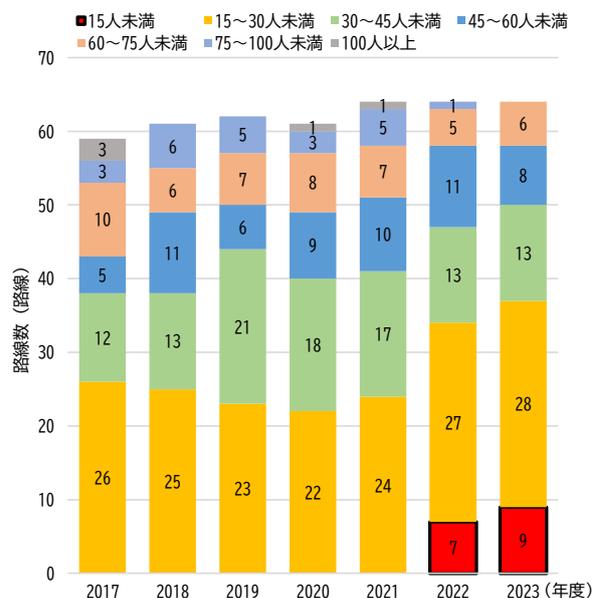
出典：数字で見る中部の運輸

② 地域間幹線系統の維持に関する国・県補助の対象路線

A 国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）

- 地域間幹線系統の維持に関する補助については、国の定める基準（1日あたり輸送量 15～150 人等）に基づき設定し、2017 年度時点で 59 路線、2023 年度時点で 64 路線を対象としています。
- コロナ禍に伴い、2022 年度 7 路線、2023 年度 9 路線の 1 日あたり輸送量の計画値が、補助対象の基準（15 人/日以上）を下回る状況となり、国の緩和措置を適用し補助を継続しています。

■地域間幹線系統補助の 1 日当たり輸送量別の路線数



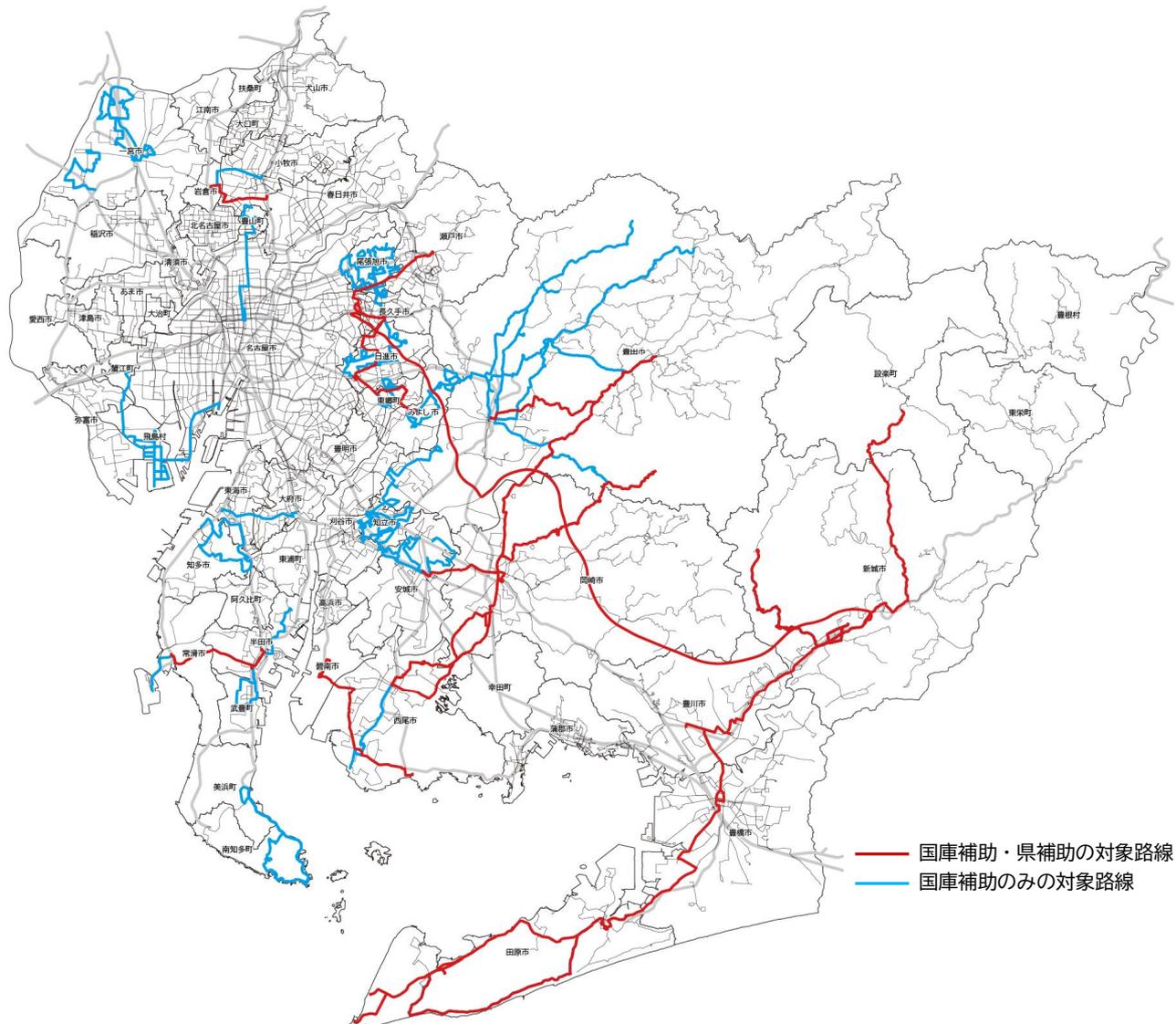
出典：愛知県 各年バス運行対策費補助金資料より

B 県補助（愛知県バス運行対策費補助金）

- 国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 7 条の「地域間幹線系統確保維持計画」に位置付けられた路線（市町村が乗合バス事業者に運行を委託している路線を除く）のうち、特定の要件（※）を満たすものについて、「生活交通路線」として県補助を実施しており、2017 年度時点で 21 路線、2023 年度時点で 24 路線を対象としています。

※県交通対策課 WEB ページを参照。<https://www.pref.aichi.jp/soshiki/kotsu/022402.html>

■2023 年度の補助対象路線図（2023 年度（2022 年 10 月～2023 年 9 月）時点）

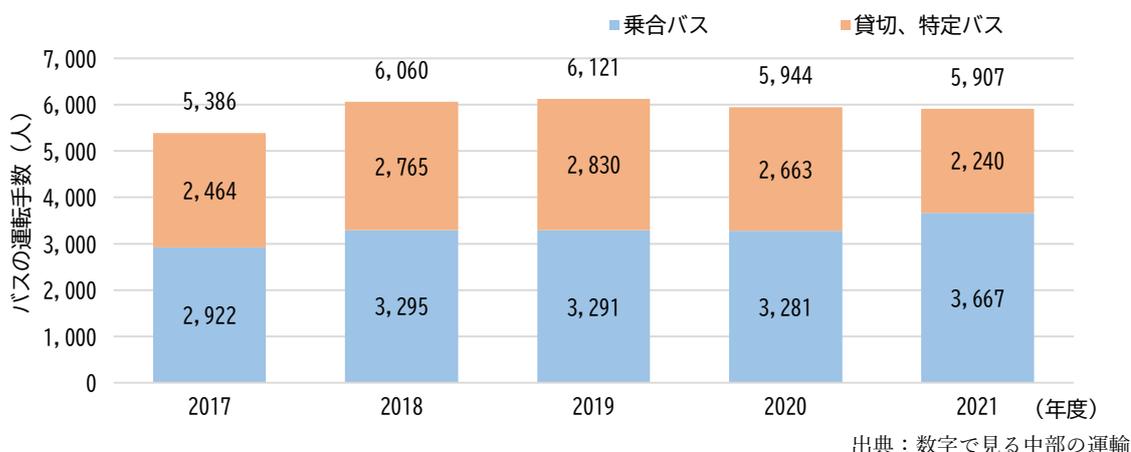


(5) 運転手の確保について

① 乗合バスの運転手の推移

- 愛知県内のバス事業者での乗合バスの運転手数については、2018年度まで増加しており、2020年度までほぼ横ばいを維持していますが、2021年度に大きく増加しています。コロナ禍による貸切バス等の需要減少を受け、一般貸切バスから乗合バスへの運転手登録の変更と考えられます。
- 改善基準告示の改正に伴い、運転手の拘束時間の制限、必要な休憩時間の確保等が進むことから、必要な人員の確保に支障が出るのが懸念されます。

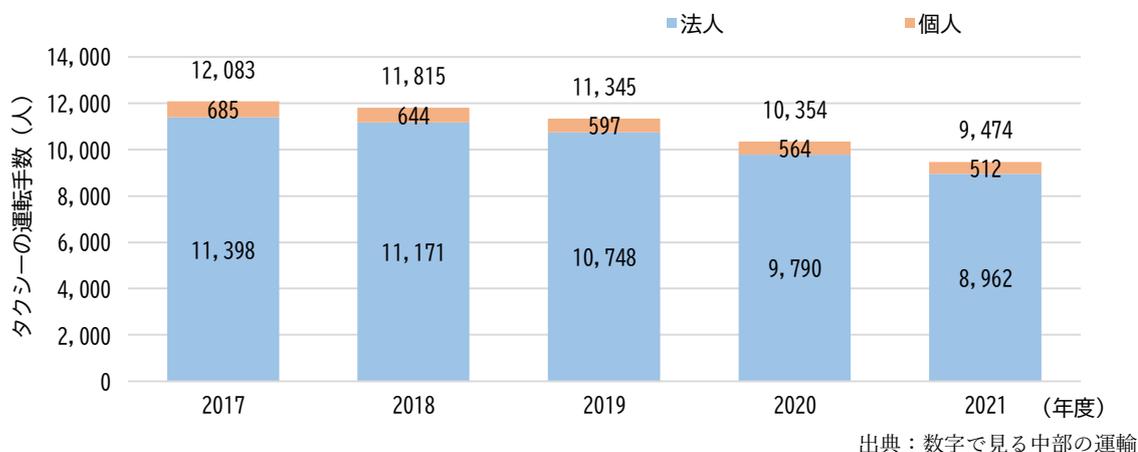
■愛知県の乗合バスの運転手の推移



② タクシーの運転手の推移

- タクシーの運転手は減少を続けており、2021年度は1万人を下回り、2017年度から約2割減少しました。
- 特に2020年度以降の減少が大きく、コロナ禍による交通需要の減少も運転手の減少に影響したと考えられます。

■愛知県のタクシーの運転手の推移

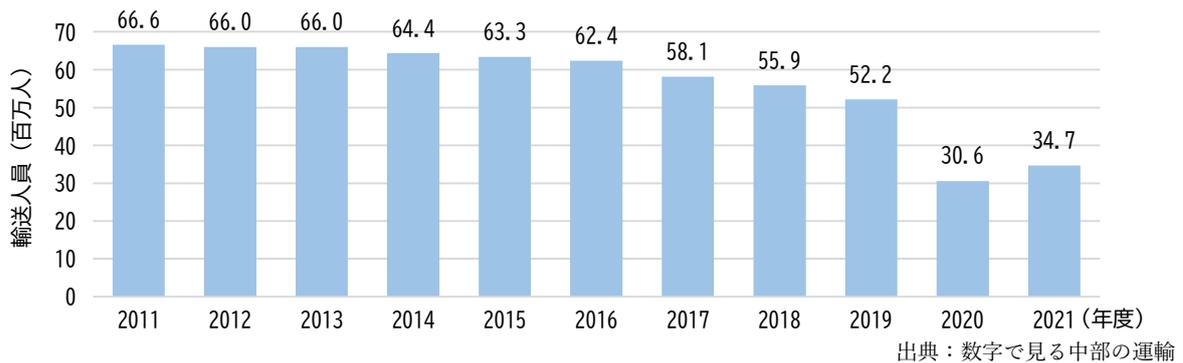


(6) タクシー・旅客船の輸送状況

① タクシーの状況

- タクシーの輸送実績は2013年度まではほぼ横ばいでしたが、その後、減少に転じています。
- 2020年度のコロナ禍の外出規制や飲食店の営業制限、観光需要の減少等の影響を受け、2019年度比で6割程度まで利用が減少しています。
- 2021年度は増加に転じたものの、2019年度以前の水準には戻っていません。

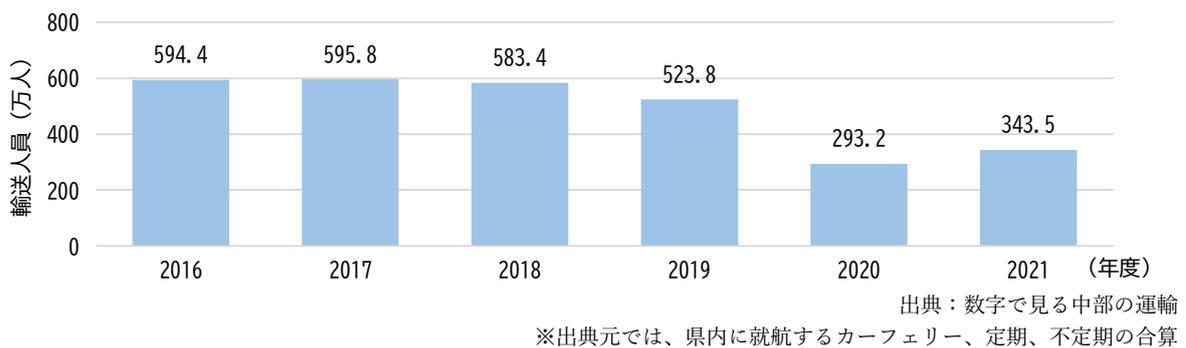
■愛知県のタクシーの輸送実績の推移



② 旅客船の状況

- 旅客船の輸送実績は2018年度から減少傾向となっています。
- 2020年度はコロナ禍での観光需要の減少等の影響を受け、2019年度比で6割程度に利用が減少しています。
- 2021年度は増加に転じたものの、2019年度以前の水準には戻っていません。

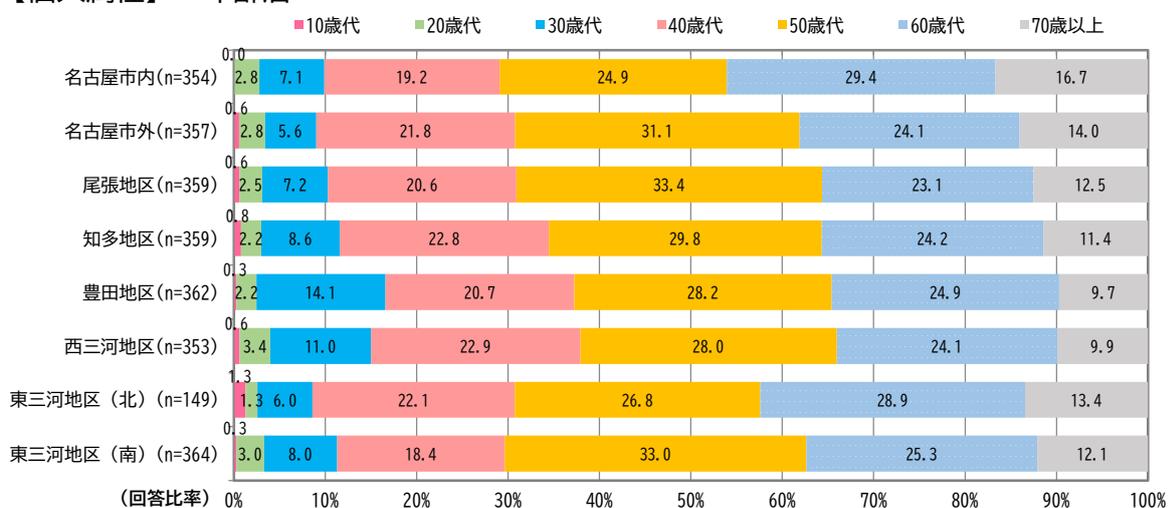
■愛知県の旅客船の輸送実績の推移



3 移動実態・ニーズの整理

- 愛知県地域公共交通計画の策定に向けて、県民の移動実態や公共交通、自動車交通に対するニーズや考え方、移動に対する不安などを把握するため、県民に対する意識調査を実施しました。
- 調査は2023年5月19～22日にかけてWEBアンケート調査として実施し、県の3地域区分（尾張、西三河、東三河）に基づき、下図の8地区（名古屋地区、東三河地区地域は生活圏、公共交通整備状況等を考慮し2地区に分割）に分けて設定し、調査しました。
- 各地区での特性を中心に分析するため、各地区は人口按分でなく約350サンプル取得を上限として実施し、全体で2,657サンプルの回答を得ました。

【個人属性】 年齢層



【個人属性】 居住地区

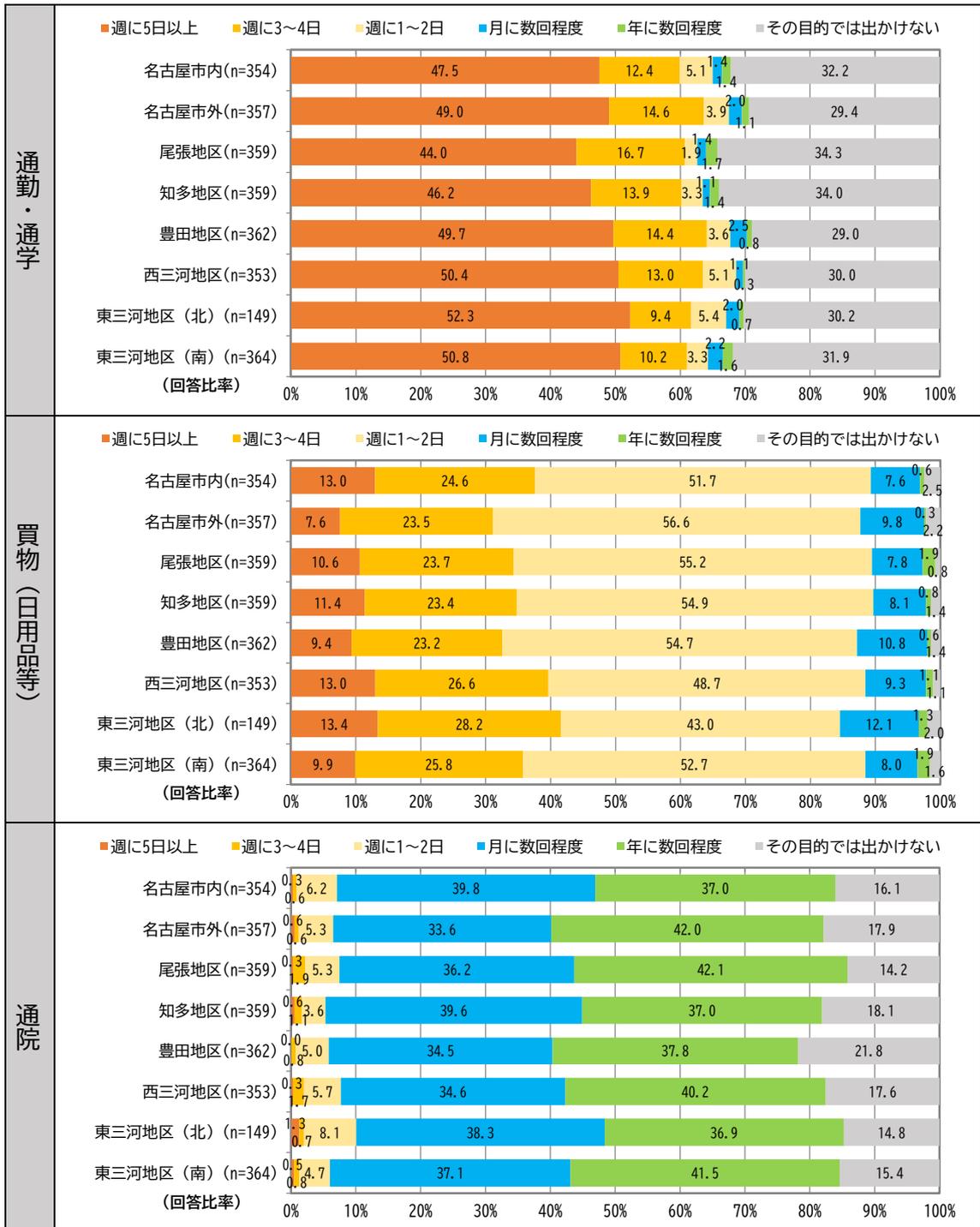
地区区分	市区町村	サンプル数
名古屋地区 (名古屋市内)	千種区	37
	東区	12
	北区	21
	西区	22
	中村区	21
	中区	15
	昭和区	24
	瑞穂区	8
	熱田区	15
	中川区	27
	港区	21
	南区	21
	守山区	21
	緑区	38
名東区	35	
天白区	16	
名古屋地区 (名古屋市外)	瀬戸市	51
	津島市	23
	尾張旭市	29
	豊明市	21
	日進市	35
	愛西市	17
	清須市	31
	北名古屋市	31
	弥富市	15
	あま市	35
	長久手市	20
	愛知郡東郷町	14
	西春日井郡豊山町	3
	海部郡大治町	7
海部郡蟹江町	23	
海部郡飛島村	2	

地区区分	市区町村	サンプル数
尾張地区	一宮市	111
	春日井市	76
	犬山市	18
	江南市	24
	小牧市	40
	稲沢市	58
	岩倉市	13
	丹羽郡大口町	7
	丹羽郡扶桑町	12
知多地区	半田市	69
	常滑市	32
	東海市	54
	大府市	54
	知多市	48
	知多郡阿久比町	19
	知多郡東浦町	29
	知多郡南知多町	7
	知多郡美浜町	17
知多郡武豊町	30	
豊田地区	豊田市	301
	みよし市	61
西三河地区	岡崎市	126
	碧南市	15
	刈谷市	39
	安城市	61
	西尾市	59
	知立市	30
	高浜市	11
	額田郡幸田町	12
東三河地区 (北)	新城市	138
	北設楽郡設楽町	8
	北設楽郡東栄町	3
東三河地区 (南)	豊橋市	227
	豊川市	75
	蒲郡市	42
	田原市	20
全合計		2657

(1) 暮らしの中で発生する移動のこと

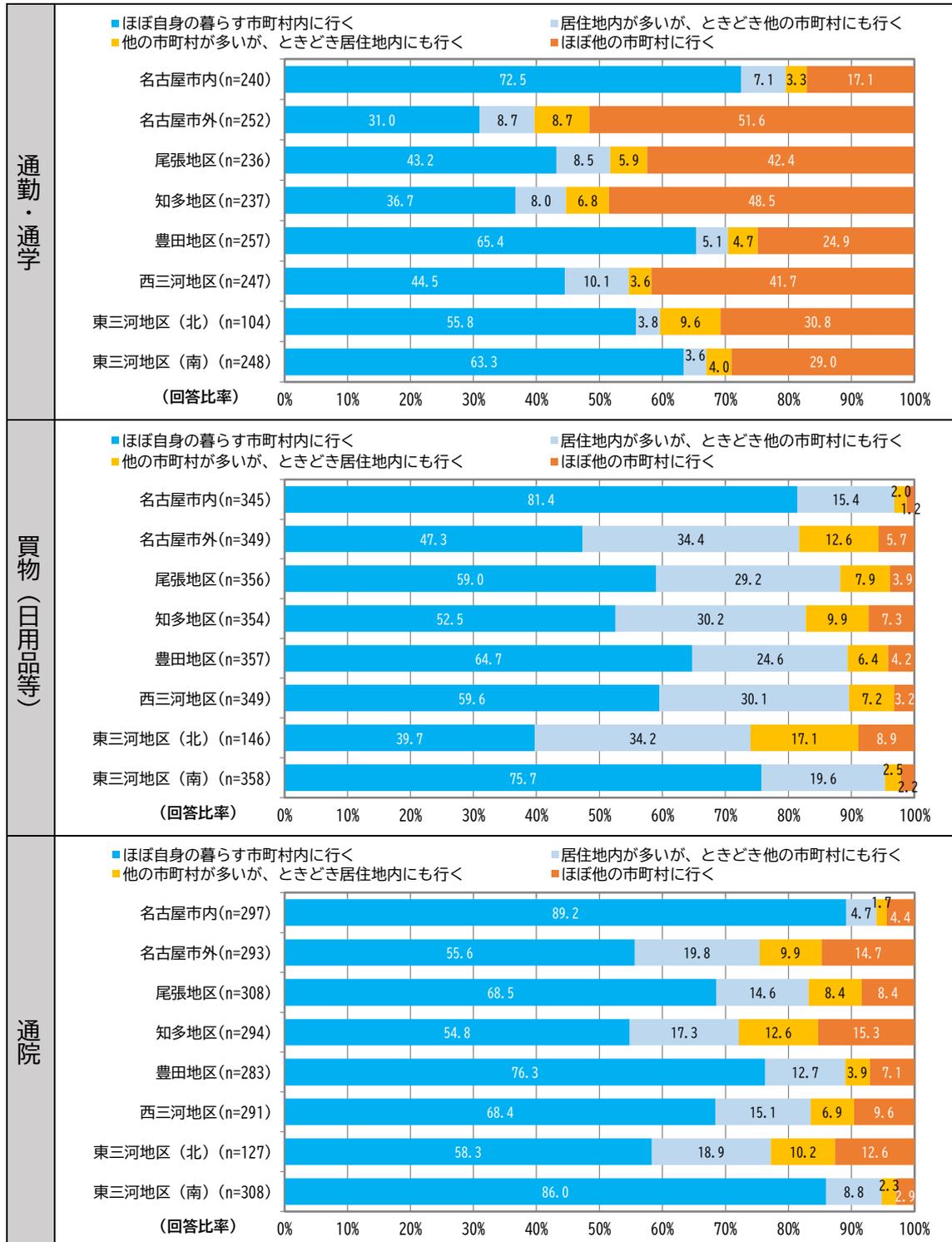
① 交通の頻度

- 交通の頻度では、通勤・通学、買物（日用品等）、通院の各目的について、居住地区別に大きな違いは見られません。
- 通勤・通学は「週に5日以上」、買物（日用品等）は「週に1～2日」の利用が一番多くなっています。



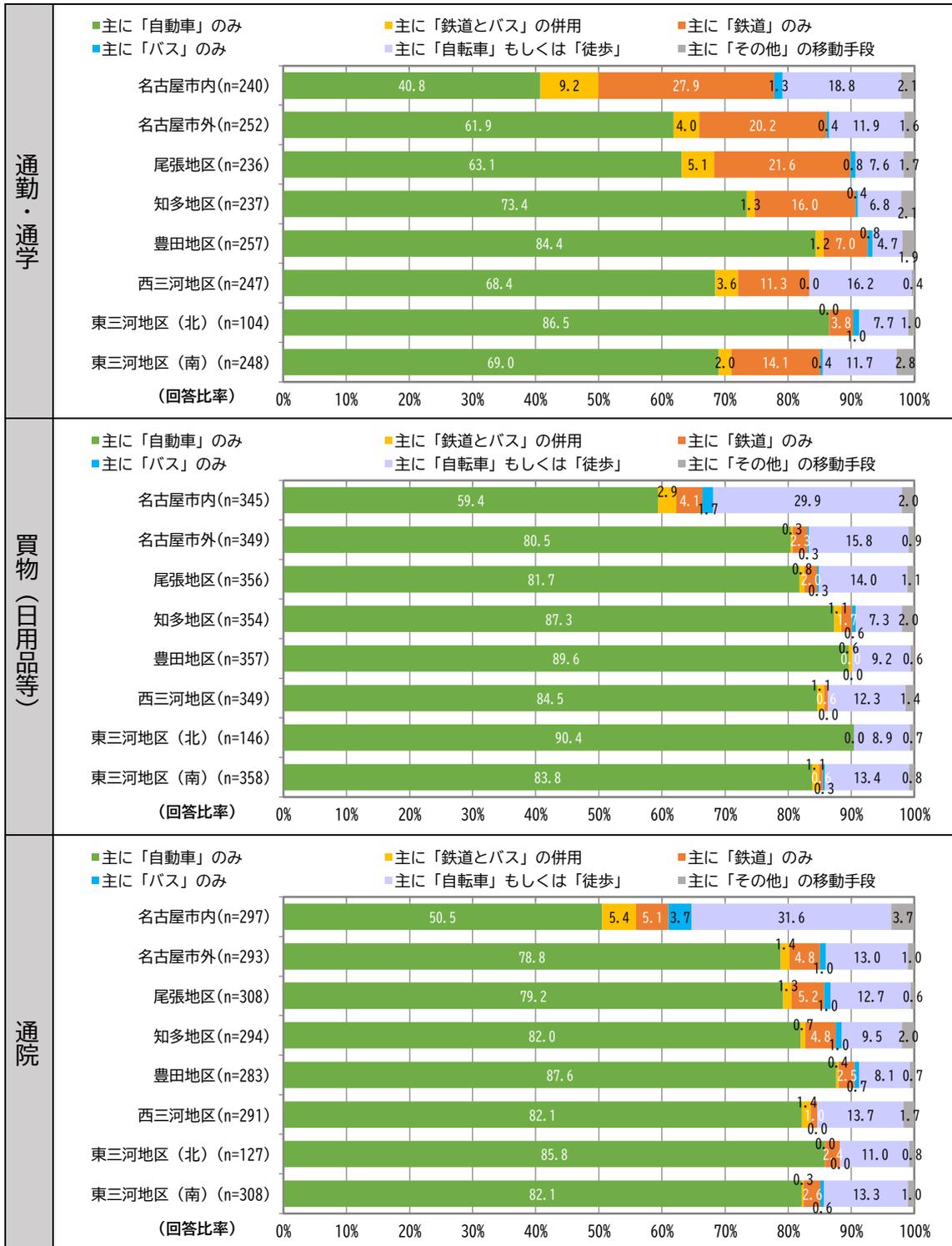
② 交通の行き先 ※市町村を跨る移動の有無

- 通勤・通学については名古屋市内外や豊田地区では自市町村内で完結する移動が多いものの、それ以外の地区では他市町村への移動が多くなっています。
- 買物、通院については、居住地区に関わらず、居住地と同じ同一市町村内で完結する移動が多くなっています。



③ 主な移動手段

- 目的別の主な移動手段については、名古屋市内以外の買物、通院では8～9割が「自動車」を選択しており、通勤・通学を除いて、地区を問わず自動車への依存が強い状況となっています。



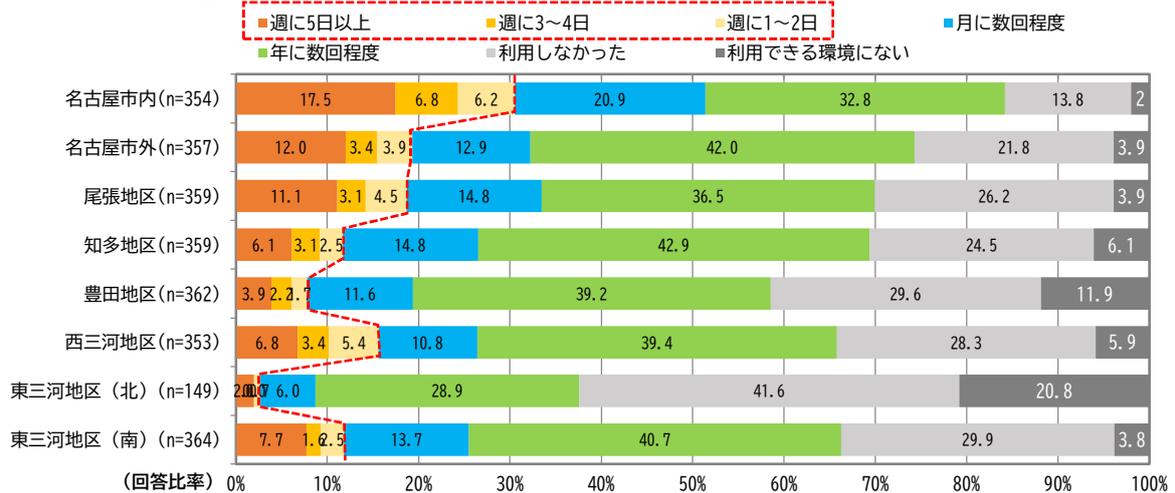
(2) 鉄道やバスの利用頻度と利用環境

① 日常生活での「鉄道」や「バス・コミュニティバス」の利用頻度

- 日常的な移動での鉄道の利用頻度では、「週に5日以上」から「週に1～2日」を合わせた「週に1日以上の利用」について、公共交通サービスが充実した名古屋市内でも3割程度であり、他地区では1～2割となります。
- また、「月に数回程度」「年に数回程度」と、頻度は低くても利用経験はある人は一定数おり、これらの利用者の頻度を高めていくことの重要性が示唆されます。
- バス・コミュニティバスについては利用経験のある人が鉄道より少なく、「月に数回程度」「年に数回程度」の低頻度利用を含めても2～3割程度にとどまります。
- なお、「利用できる環境にない」とする意見は、多くの地区で鉄道よりバス・コミュニティバスが高くなっていますが、東三河地区（北）では、鉄道の方が高くなっています。

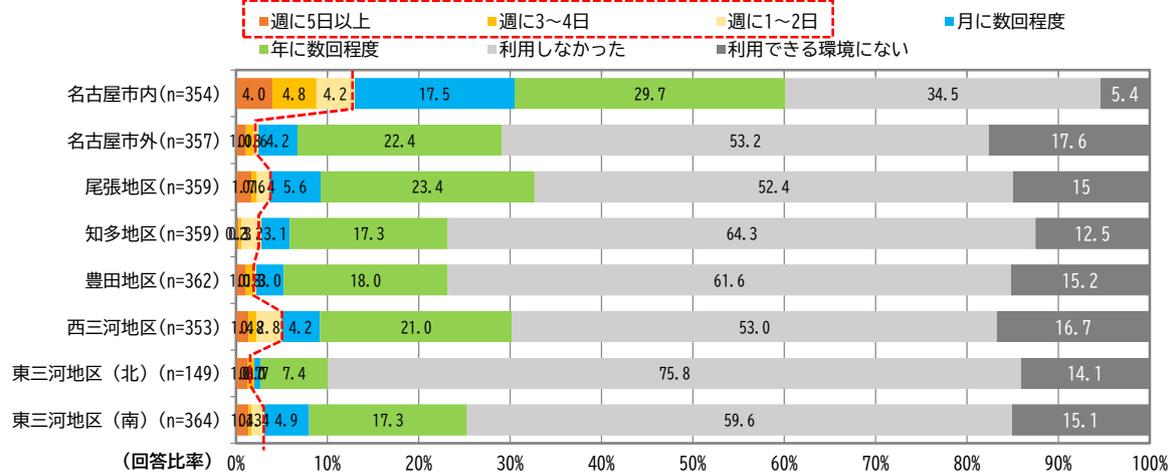
1) 鉄道

Q7 日常生活での「鉄道」の利用頻度 × QT 地域区分 (N=2657)



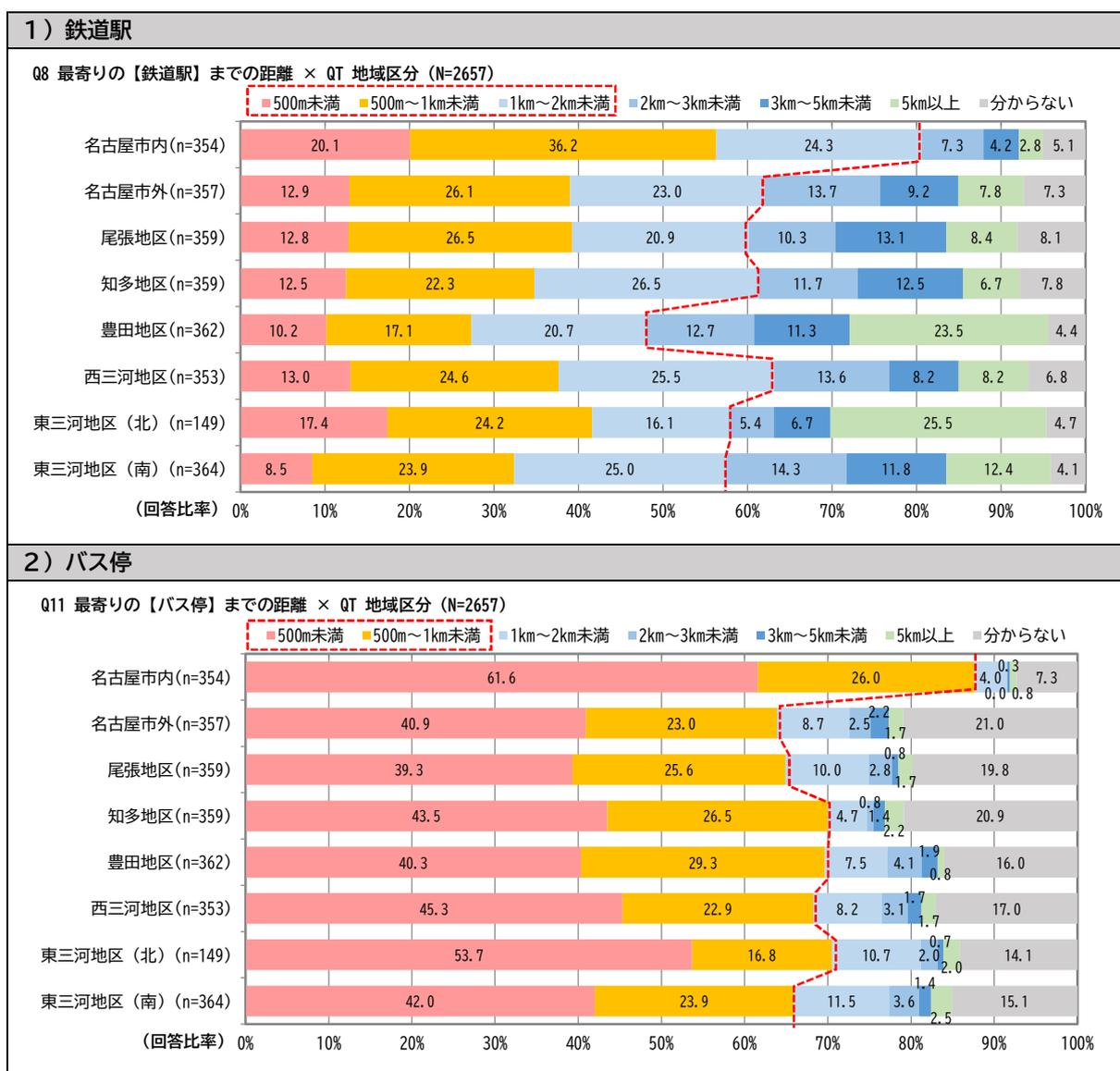
2) バス・コミュニティバス

Q10 日常生活での「バス等」の利用頻度 × QT 地域区分 (N=2657)



② よく利用する、もしくは最寄りの「鉄道駅」及び「バス停」までの距離

- 鉄道駅、バス停までの距離について、鉄道駅では「2km 未満」、バス停では「1km 未満」の場合に、各地区の回答者の半数以上が含まれる水準となります。
- 地区別では、名古屋市内を除くと、鉄道2kmの場合に約6割が含まれる状況ですが、豊田地区のみは5割となり他地区に比べて低めとなります。
- バス停に関しては「500m未満」で約4割、「1km 未満」で約7割と名古屋市内を除き地区の差異は小さくなっています。

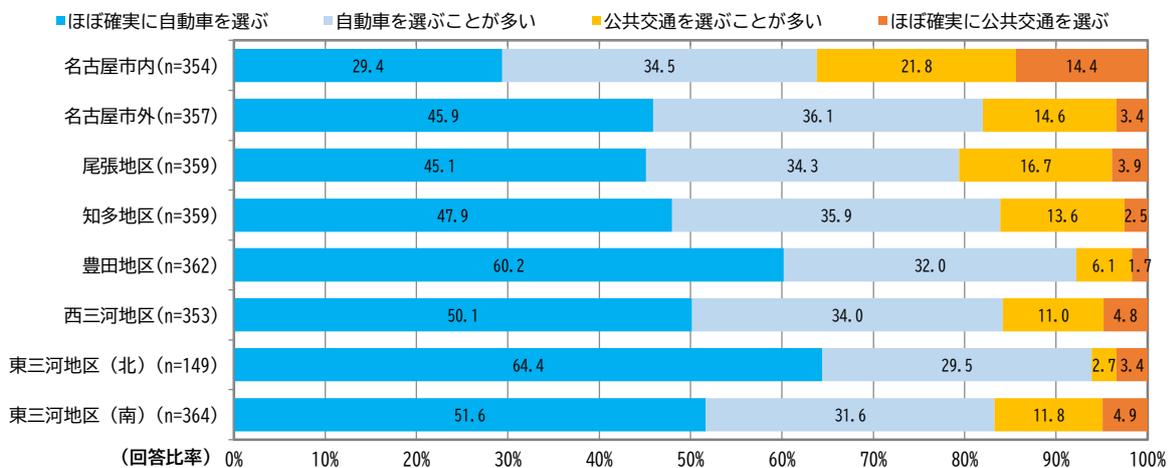


(3) 自動車と公共交通の選択傾向

① 自動車と公共交通の選択理由

- 移動時に「自動車」と「公共交通」のどちらを選ぶことが多いかを聞いたところ、名古屋市内の居住者を除き 8～9 割が自動車を選択する傾向があります。
- 自動車を選ぶ人が「公共交通を選ばない理由」として、地区を問わず、時間、行き先、途中での立ち寄りなど、「自動車に比べて自由度が無い」ことが挙げられています。定時・定路線を基本とする鉄道、バス等の公共交通では解消しにくい不利な要因となっています。
- 一方、公共交通を選ぶ人が「自動車を選ばない理由」としては、自動車が利用できない、交通事故が怖い、飲酒時の問題など、運転に関わる部分が挙げられています。

■ 移動時の自動車と公共交通の選択傾向 (n=2657)



■ 自動車を選ぶ人が「公共交通を選ばない理由」(各地区の上位 5 位)

	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内 (n=226)	名古屋市外 (n=293)	尾張地区 (n=285)	知多地区 (n=301)	豊田地区 (n=334)	西三河 (n=297)	(北) (n=140)	(南) (n=303)
時間が自由にならないから	61.9	62.5	55.1	64.5	64.4	63.3	65.7	64.4
行き先が自由にならないから	38.5	41.3	33	38.2	44.9	40.1	38.6	41.3
途中での立ち寄り等ができないから	35.8	37.5	37.5	38.2	36.8	36	43.6	41.6
自動車の方が「お金がかからない」から	12.8	22.2	20.7	17.3	24.9	21.9	23.6	18.8
自動車の方が「時間がかからない」から	19.9	16	14.4	15	31.4	16.8	28.6	19.8

■ 公共交通を選ぶ人が「自動車を選ばない理由」(各地区の上位 3 位)

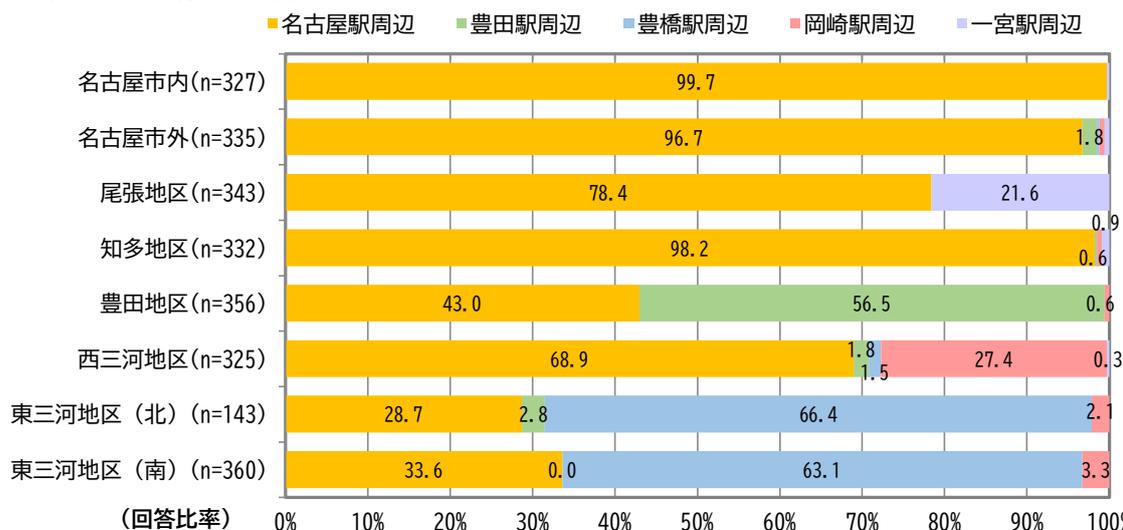
	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内 (n=128)	名古屋市外 (n=64)	尾張地区 (n=74)	知多地区 (n=58)	豊田地区 (n=28)	西三河 (n=56)	(北) (n=9)	(南) (n=61)
運転に不安があるから	19.5	25.0	27.0	22.4	28.6	25.0	22.2	36.1
交通事故が怖いから	20.3	17.2	29.7	31.0	32.1	33.9	22.2	29.5
自動車を利用できないから	36.7	15.6	13.5	19.0	14.3	21.4	11.1	26.2
公共交通の方が、時間が正確だから	28.9	35.9	40.5	32.8	28.6	30.4	11.1	26.2
公共交通の方が、時間がかからないから	11.7	18.8	18.9	19.0	7.1	25.0	0.0	18.0
お酒を飲んだときに利用できるから	16.4	21.9	20.3	27.6	42.9	25.0	44.4	13.1

(4) 「中心的な場所」への交通に期待するサービス水準

① 地域にとっての「中心的な場所」としてイメージする場所

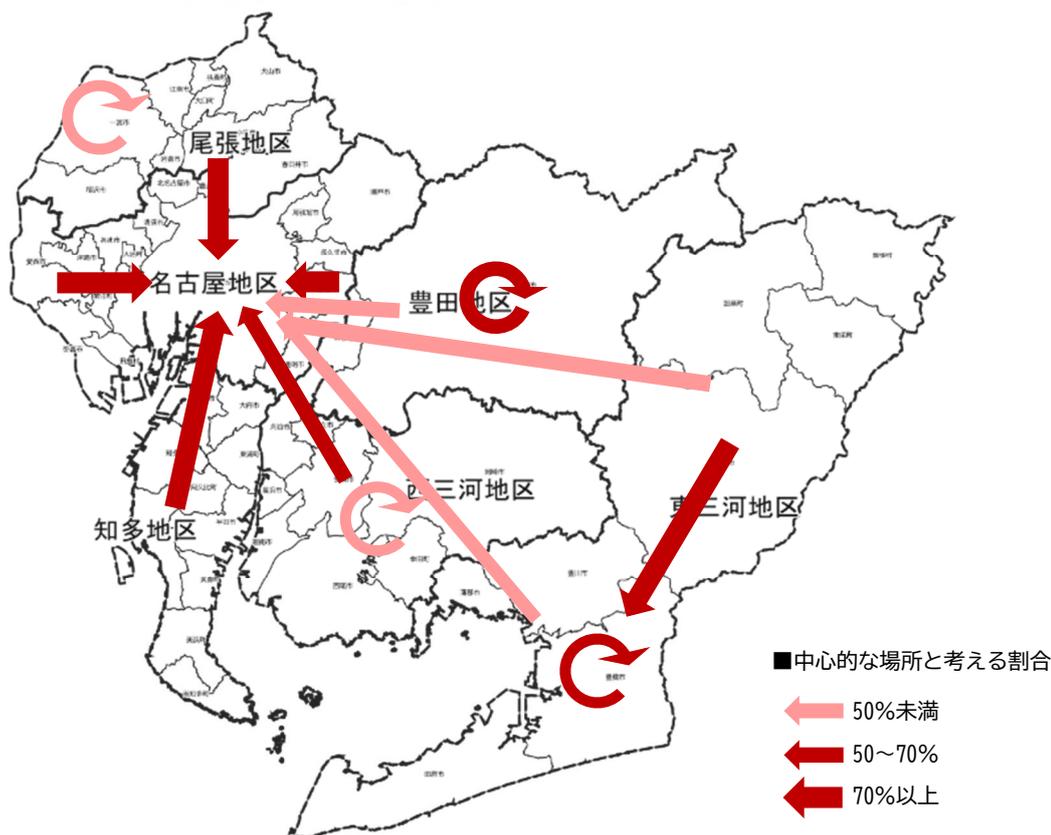
- 県内各地区について「中心的な場所」としてイメージする場所はどの「駅周辺」※かを聞いたところ、豊田地区、東三河地区（北・南）を除き、「名古屋駅周辺」をイメージしていることが分かります。※「中心的な場所」に複数の駅が存在するため「駅周辺」は個別の駅を意味しない。
- 「名古屋駅周辺」以外の中心的な場所としては、尾張地区は「一宮駅周辺」、豊田地区は「豊田駅周辺」、西三河地区は「岡崎駅周辺」、東三河地区（北・南）は「豊橋駅周辺」が挙げられ、これらの駅は地区の中心的な場所となっています。

■ 「中心的な場所」と考える駅周辺



※比率が0%の場合、数値ラベルを非表示とした

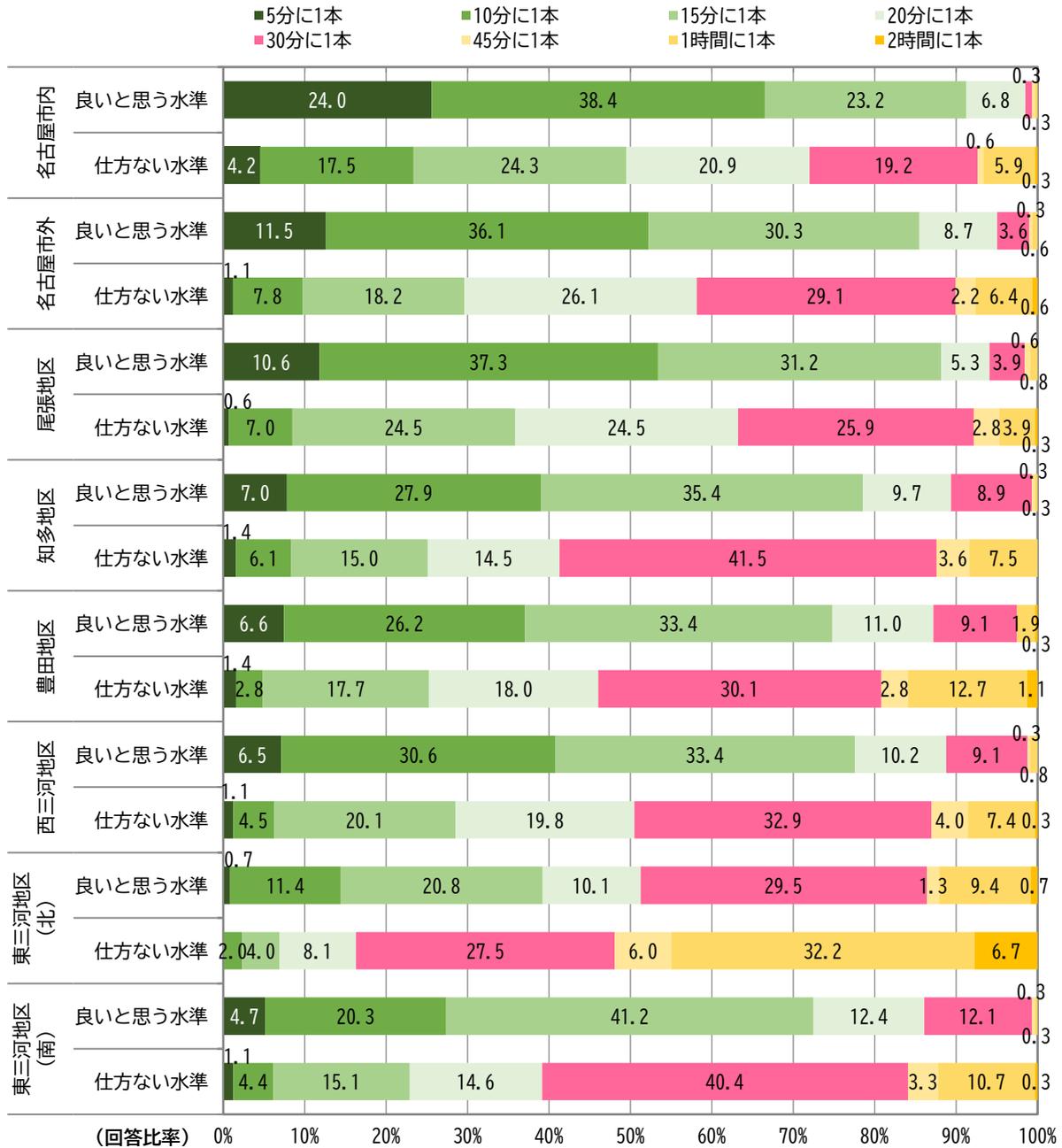
■ 地区ごとの「中心的な場所」と考える駅周辺



② 「中心的な場所」まで行くときの「運行本数」の水準

- 【利用しても良いと思う】水準は、「10分に1本」「15分に1本」を選択する人が多くなっていますが、東三河地区（北）は「30分に1本」が多くなっています。
- 【仕方がないと思う】水準は、名古屋市内、東三河地区（北）を除き「30分に1本」が中心であり、【利用しても良いと思う】水準より条件が緩和される傾向があります。なお、東三河地区（北）は「1時間に1本」でも仕方がないと捉える傾向が見られます。

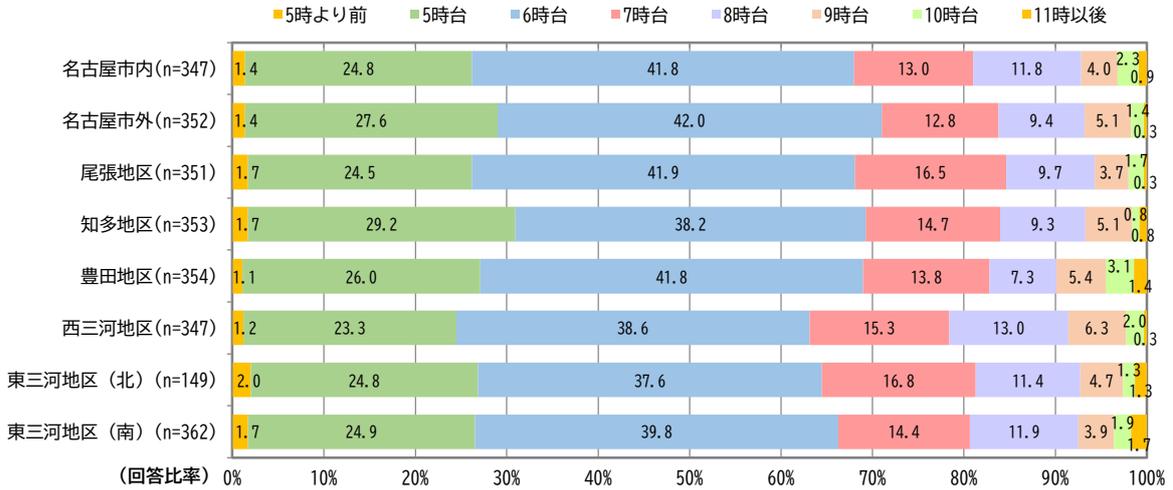
■ 中心的な場所まで公共交通を「利用しても良いと思う」もしくは「仕方がないと思う」水準 (n=2657)



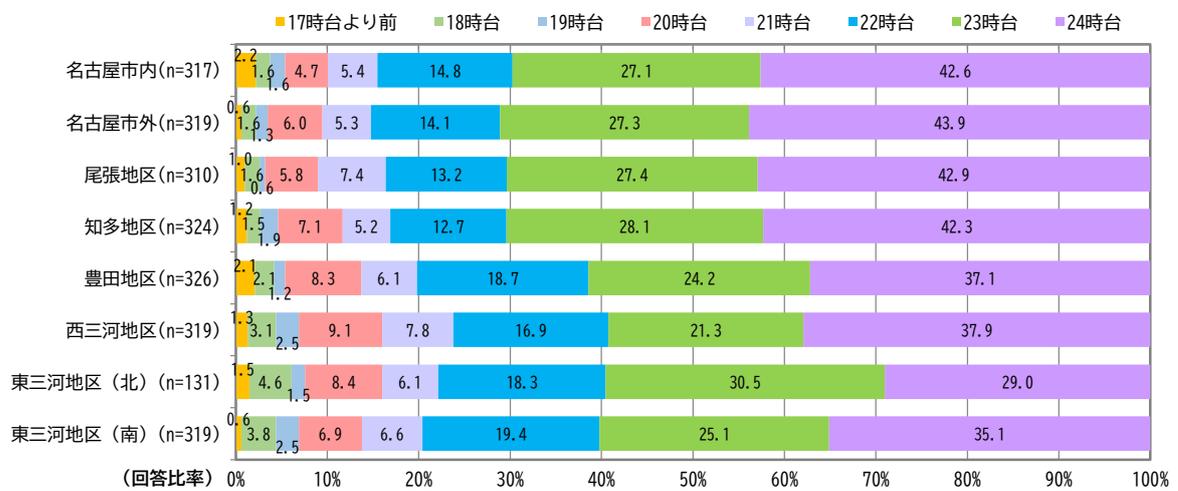
③ 「中心的な場所」まで行くときの「始発」と「終発」の水準

- 中心的な場所までの「始発」や「終発」の時間はどの地区でも差異はなく、回答者の半数以上が、始発の場合は「5～6時台」、終発の場合は「23～24時台」としており、現在の鉄道ダイヤと同程度の水準となっています。

■ 中心的な場所までの公共交通として欲しい「始発」時刻の水準 (n=2615)



■ 中心的な場所までの公共交通として欲しい「終発」時刻の水準 (n=2615)



(5) 県が公共交通の維持に公的支援を行うことの評価

- 県が公的支援により公共交通を維持することに対して、1)自分や周りの人、2)自動車を利用できない人の事を想定し、「とても必要」「やや必要」とする割合が約8割と、どの地区でも多くなっています。
- 一方、4)健康づくり、5)環境負荷の低減、6)まちの経済の活性化、7)県内観光の活性化、の視点では、その割合は5割程度となります。

■ 公共交通の維持に公的支援を行うことの評価（回答のうち「とても必要」と「やや必要」の合算）

公的支援を行うことの評価 (とても必要+やや必要)	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内 (n=347)	名古屋市外 (n=343)	尾張 (n=345)	知多 (n=337)	豊田 (n=319)	豊田以外 (n=332)	(北) (n=118)	(南) (n=118)
自分や周りの人の暮らしの視点	79.1	79.9	73.5	73.5	78.2	81.5	83.3	79.4
自動車を利用できない人の移動の視点	79.9	83.5	79.4	81.1	84.3	81.8	89.9	86.0
交通事故の不安の解消の視点	65.0	66.6	65.7	65.7	65.4	70.6	73.1	70.0
健康づくりの視点	52.6	47.0	50.7	47.6	45.6	47.9	46.3	51.4
環境負荷の低減の視点	57.3	58.2	57.1	56.0	55.8	57.8	57.1	58.5
まちの経済の活性化の視点	57.7	56.8	57.4	56.5	53.6	61.5	64.5	62.7
県内観光の活性化の視点	57.0	51.0	51.6	51.5	50.0	55.5	60.4	53.8

※赤文字は「とても必要」「やや必要」の合算値が70%以上の項目

(6) 地域に暮らし続けるときの交通面での不安

- 今の居住地に暮らし続けることを考えた場合の交通面での不安については、名古屋市内を除くと「高齢になったときの運転への不安」がどの地区でも半数以上となっており、とくに自動車の選択傾向の高い豊田地区、東三河地区（北・南）で高くなっています。
- 名古屋市内を除く地区で「燃料費の高騰で自動車を使いにくくなることへの不安」が3割程度から回答されています。
- 「まちから公共交通が無くなること」への不安は西三河地域・東三河地域で3割以上となっており、特に東三河地区（北）では4割と高くなっています。

■ 今の居住地に暮らし続けることを考えた場合の交通面での不安

	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内 (n=354)	名古屋市外 (n=357)	尾張 (n=359)	知多 (n=359)	豊田 (n=362)	豊田以外 (n=353)	(北) (n=149)	(南) (n=364)
「高校生、大学生等」になったときの通学手段が不安	4.2	9.2	10.6	11.1	17.4	11.0	21.5	10.7
「働き始めたとき」の通勤手段が不安	2.8	5.3	6.7	8.4	8.8	7.6	14.1	8.0
高齢になったときの運転への不安	34.5	58.3	56.0	57.7	65.7	56.4	71.8	58.8
まちから公共交通が無くなるのが不安	22.9	21.0	25.6	29.2	34.8	30.9	40.9	33.2
公共交通の値段が高くなるのが不安	22.3	19.3	26.2	30.4	29.3	23.5	30.2	30.2
燃料費の高騰で自動車を使いにくくなるのが不安	24.6	27.7	32.3	33.4	31.2	34.6	36.2	29.9
その他の不安	0.6	0.8	0.6	0.8	0.6	1.1	0.7	0.5
交通に関してあまり不安はない	36.7	21.3	22.8	22.6	14.9	19.0	12.1	19.0

(7) 公共交通利用時に感じる不満や不便

① 「鉄道」利用時に感じる不便なこと

- 鉄道の利用時に不便を感じることに、豊田地区・東三河地区（北）以外の地区では「とくに不便は感じない」が多くなっています。
- 東三河地区（北）については「鉄道の本数が少なく不便」が6割超と突出しています。

■ 「鉄道」利用時に感じる不便なこと

	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内 (n=347)	名古屋市外 (n=343)	尾張 (n=345)	知多 (n=337)	豊田 (n=319)	豊田以外 (n=347)	(北) (n=118)	(南) (n=350)
鉄道駅までの距離が遠い	22.8	32.4	30.1	35.6	45.1	28.3	27.1	30.9
鉄道駅まで行くための手段がない	2.9	7.9	6.1	7.7	10.0	5.7	9.3	7.1
鉄道を使うと交通費が高い	11.0	23.3	20.3	20.2	25.1	22.0	11.0	17.1
鉄道を使うと時間が掛かる	9.8	14.0	11.9	15.1	21.0	12.0	16.1	14.6
鉄道の本数が少なく不便	4.3	9.9	9.9	19.3	17.2	17.8	62.7	11.1
目的地までの乗り換えが不便	9.5	11.1	11.3	11.3	22.3	14.8	19.5	10.6
行きの時間が合わない	0.9	2.0	1.4	1.2	1.9	1.5	6.8	2.9
帰りの時間が合わない	1.4	1.5	2.3	2.4	2.5	2.4	6.8	3.4
始発が遅すぎる	0.9	1.2	0.9	0.9	0.3	1.8	0.8	1.4
終発が早すぎる	1.7	1.2	3.2	2.1	3.1	2.4	1.7	3.4
その他の理由	4.3	2.9	3.8	3.0	1.9	3.3	4.2	2.9
とくに不便は感じない	53.6	33.8	40.9	31.2	21.0	35.5	16.1	36.9

② 「バス・コミュニティバス」利用時に感じる不便なこと

- バス・コミュニティバスについては「とくに不便を感じない」割合は鉄道に比べて低くなっています。特に東三河地区（北）で不便を感じない割合は低くなっています。
- バス・コミュニティバス利用時に不便を感じることに、全体として「バスの本数が少なく不便」が突出しており、次いで「バスを使うと時間がかかる」に回答が集まる傾向があります。
- 東三河地区（北）では、他の地区に比べて「目的地までの乗り換えが不便」が高くなっています。

■ 「バス・コミュニティバス」利用時に感じる不便なこと

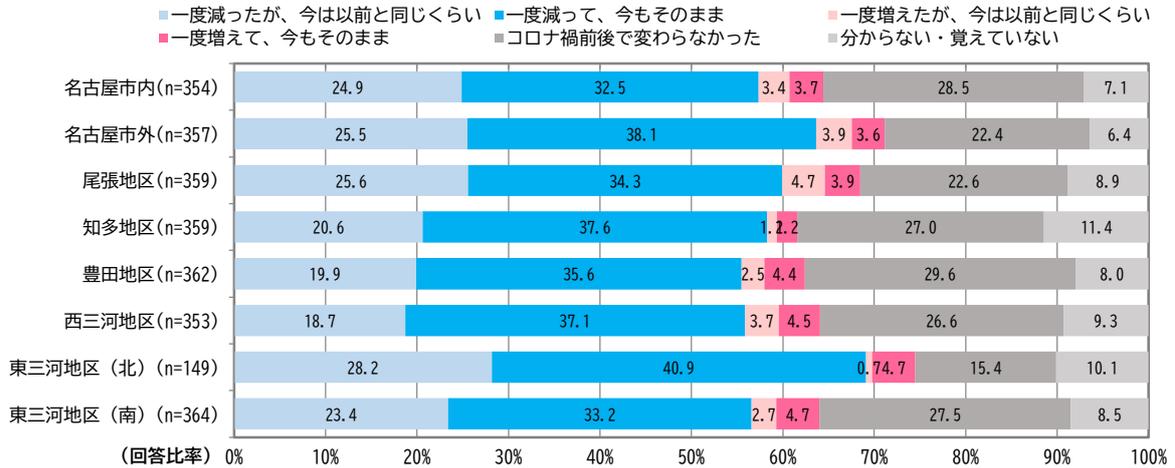
【バス・コミュバス】 利用時の不便なこと	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内 (n=335)	名古屋市外 (n=294)	尾張 (n=305)	知多 (n=314)	豊田 (n=307)	豊田以外 (n=294)	(北) (n=128)	(南) (n=309)
バス停までの距離が遠い	4.5	12.6	11.1	8.9	12.1	10.9	9.4	12.0
バス停まで行くための手段がない	0.9	3.7	1.6	1.6	1.3	1.7	1.6	2.9
バスを使うと交通費が高い	6.3	10.2	14.1	5.4	12.1	10.2	17.2	15.9
バスを使うと時間が掛かる	17.0	22.4	20.7	27.4	34.2	28.9	27.3	23.6
バスの本数が少なく不便	27.8	47.6	34.4	53.8	50.2	39.1	63.3	36.2
目的地までの乗り換えが不便	9.6	13.3	8.5	10.2	16.6	16.3	18.8	10.4
行きの時間が合わない	4.2	8.5	6.9	12.7	6.5	7.5	10.2	6.1
帰りの時間が合わない	4.8	8.5	6.2	10.2	6.5	7.8	4.7	7.1
始発が遅すぎる	0.9	1.7	1.3	0.6	0.3	2.0	0.8	1.9
終発が早すぎる	3.3	4.1	5.2	2.9	6.2	4.4	4.7	5.8
その他の理由	4.8	2.7	3.3	2.5	3.3	3.7	3.1	2.3
とくに不便は感じない	48.7	25.9	36.7	28.7	22.8	26.2	18.0	34.0

(8) 外出行動に関する個人属性について

① コロナ禍前と比べた外出回数の変化

- コロナ禍前と比べた外出回数の変化について、どの地区でも「一度減って、今もそのまま」が3～4割程度となっています。

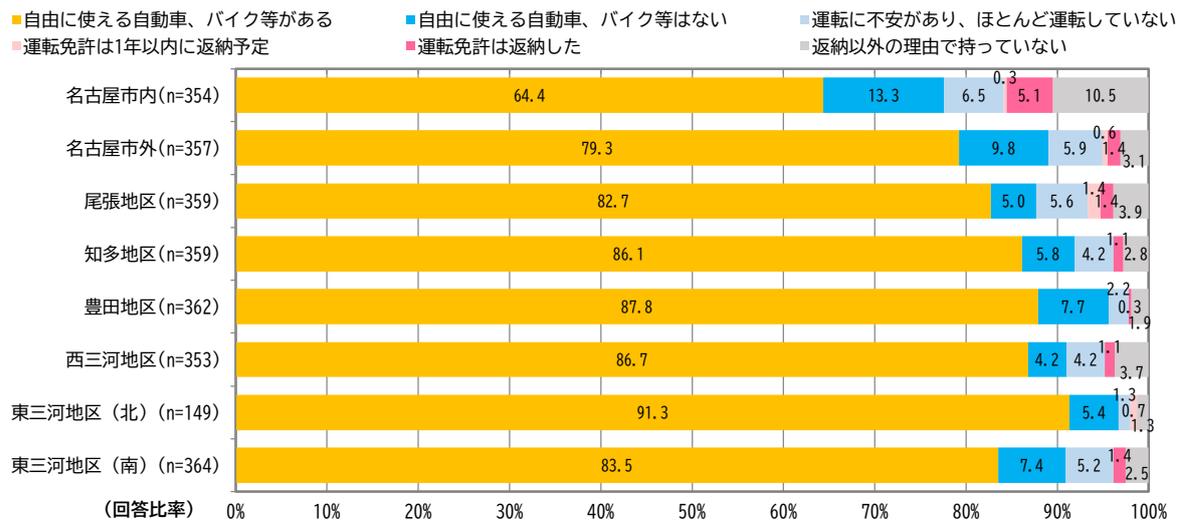
■ コロナ禍前と比べた外出回数の変化 (n=2657)



② 自由に使える自動車等の有無

- 自動車、バイク・原付の運転免許を有しており、自由に自動車等を使える状況にある人は、名古屋市内で6割程度、その他の地区では8～9割と高くなっています。
- 運転免許の返納に関しては、公共交通の利便性が高い名古屋市内でも5%程度となっています。

■ 自由に使える自動車・バイク等の有無 (n=2657)

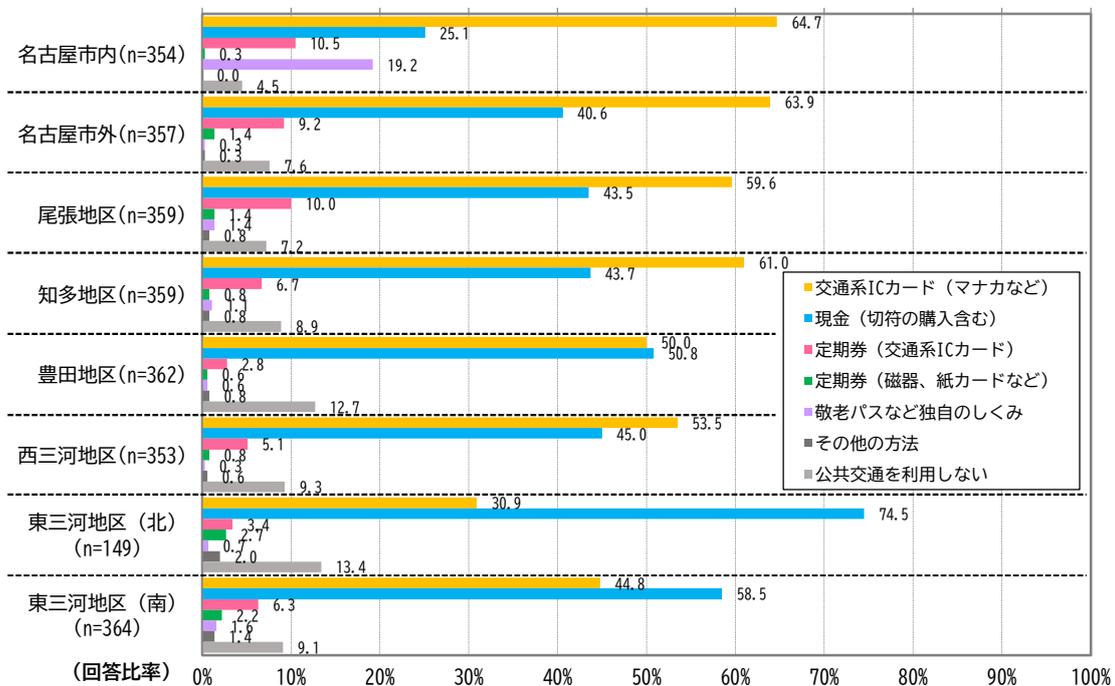


(9) 公共交通利用時の支払方法・情報収集方法

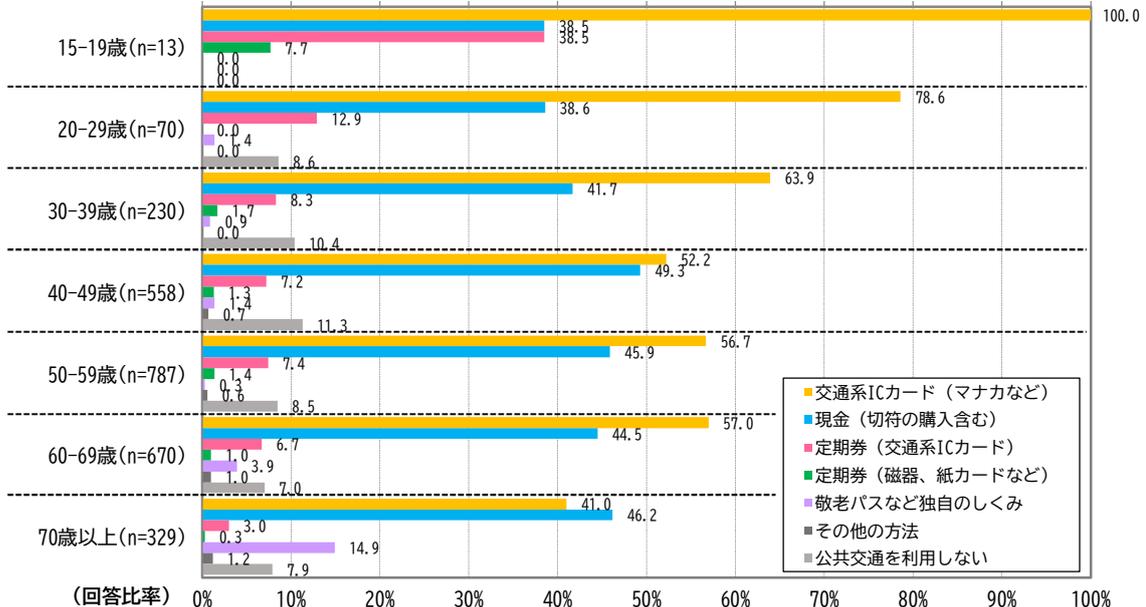
① 公共交通利用時の支払方法（年齢層別）

- 公共交通利用時の支払方法について地区別にみると、東三河地区（北・南）や豊田地区では、交通系 IC カードより現金支払いが多く、とくに東三河地区（北）では現金利用の割合が高くなっています。
- 年齢層別にみると、70 歳以上を除き半数以上の人々が「交通系 IC カード」を利用しており、とくに若い世代は基本的に交通系 IC カードにシフトしています。
- 現金の利用は年齢層に関係なく一定数あります。
- 一方で定期券（IC カード、磁気カード・紙面）を保有している人は全体からすると非常に少なく、利用の都度支払う形が多くなっています。

【地域別】 公共交通利用時の支払方法 (N=2657)



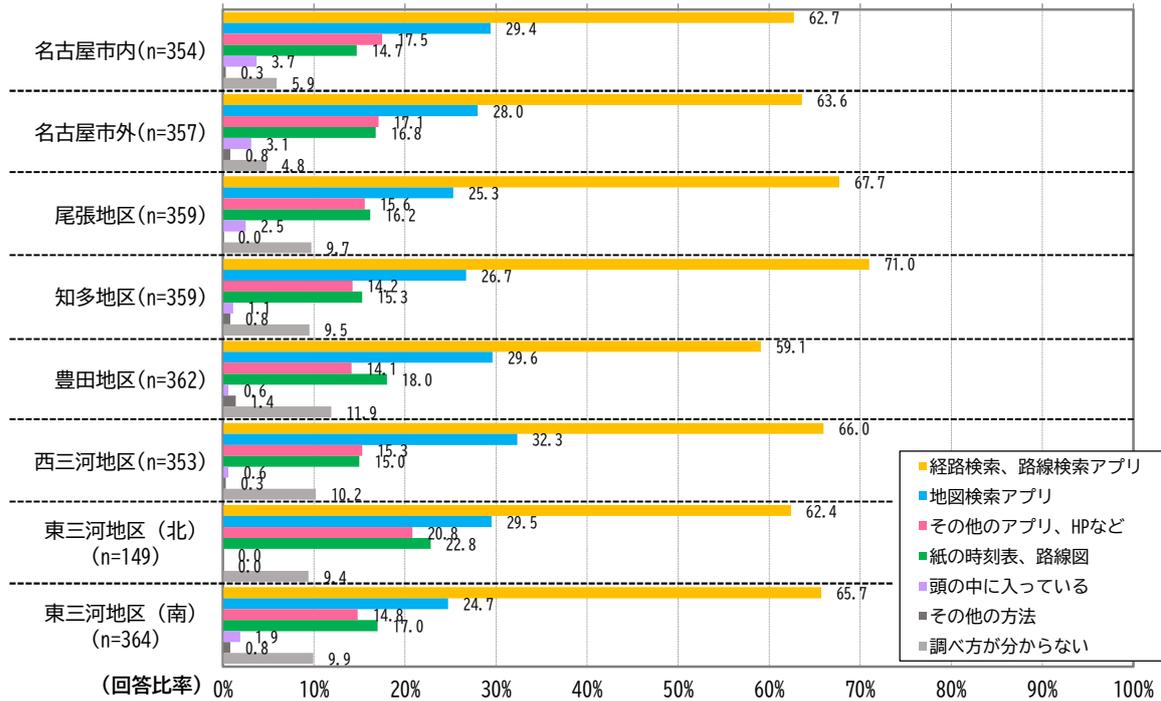
【年齢層別】 公共交通利用時の支払方法 (N=2657)



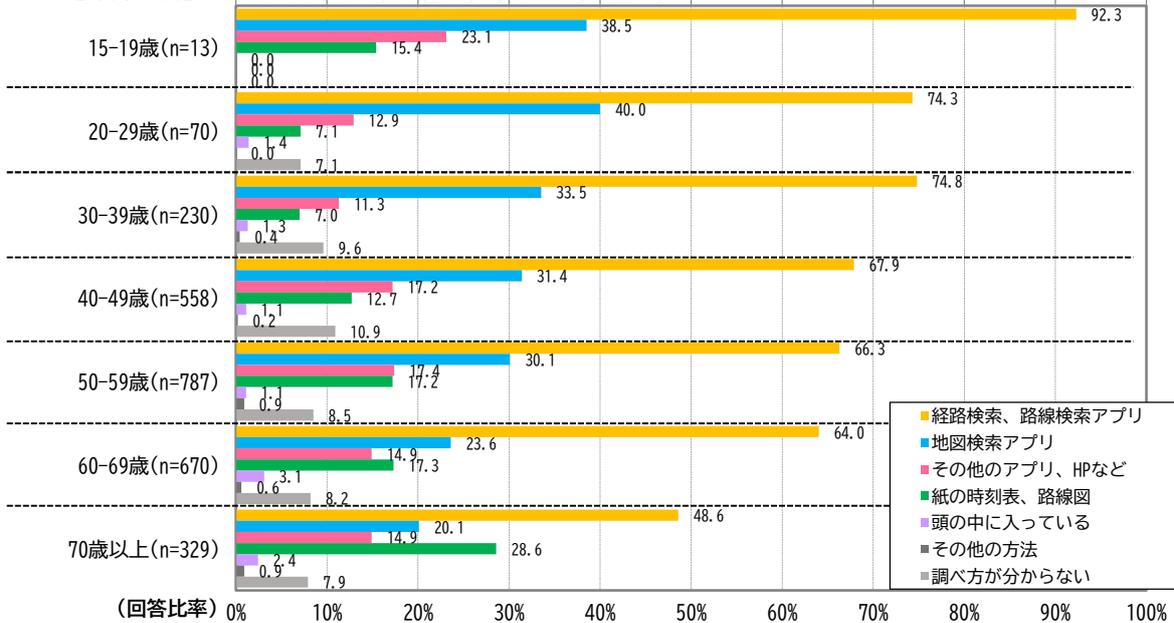
②公共交通利用時の情報収集方法（年齢層別）

- 公共交通利用時の情報収集に関しては、どの地区でも「経路検索、路線検索アプリ」が多くなっています。
- 年齢層別にみると、70歳以上では「紙の時刻表、路線図」の割合が若干高くなる傾向があります。
- WEB アンケート調査であることを考慮する必要はあるものの、情報収集の中心はスマートフォン、パソコン等になっています。

【地域別】 公共交通利用時の情報収集方法（N=2657）



【年齢層別】 公共交通利用時の情報収集方法（N=2657）



4 公共交通を取り巻く社会情勢の変化

① コロナ禍により変化した公共交通利用

- コロナ禍の影響により、観光需要の減少や、経済活動の停滞など、経済、社会の変化に伴い、ライフスタイルや交通ニーズが多様化しています。
- 公共交通の利用実態に目を向けると、鉄道、バス、タクシー、旅客船などの多くはコロナ禍以前の利用水準に回復していません。
- コロナ禍以前の水準に戻すだけでなく、多様化したライフスタイル、交通ニーズに見合う形に再構築していくことも必要です。

② 世界的なエネルギー価格の高騰

- 国家間の紛争等の激化とともに、世界のエネルギー情勢は混迷を深めており、近年、エネルギー価格の上昇が続いています。(2023年現在)
- エネルギー価格の高騰は、鉄道、バス、タクシーなどあらゆる公共交通の経費増加に繋がり、もともと経営環境が厳しいこともあり、現在の公共交通事業の維持が困難になりかねない状況となっています。

③ ビッグ・プロジェクトとの連携

- リニア中央新幹線の開業や東海環状自動車道西回りの開通など、交通インフラの整備が進められているとともに、第20回アジア競技大会・第5回アジアパラ競技大会をはじめとした国内外からの集客に繋がる様々なイベントが予定されています。
- これらのビッグ・プロジェクトのインパクトを、県内各市町村に波及させるために、公共交通ネットワークや二次交通の充実を図るとともに、外国人や障がい者などに配慮したユニバーサルデザインやバリアフリーの取組を推進する必要があります。

④ SDGs

- 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、2030年までの達成目標としてSDGs（持続可能な開発目標）が示されました。
- 本県では「愛知県SDGs未来都市計画（第2期）改訂版」を策定し、愛知が一丸となって「暮らし・経済・環境が調和した輝くあいち」の実現を目指すための取組を推進するものとしています。
- 公共交通を維持・充実していくことは、あらゆる年齢層の健康的な生活、福祉を促進していくことや、過度な自動車利用からの脱却を進めることなどにつながり「目標11 住み続けられるまちづくりを」「目標13 気候変動に具体的な対策を」など、多様な目標の達成に寄与します。

■SDGsの17のゴール

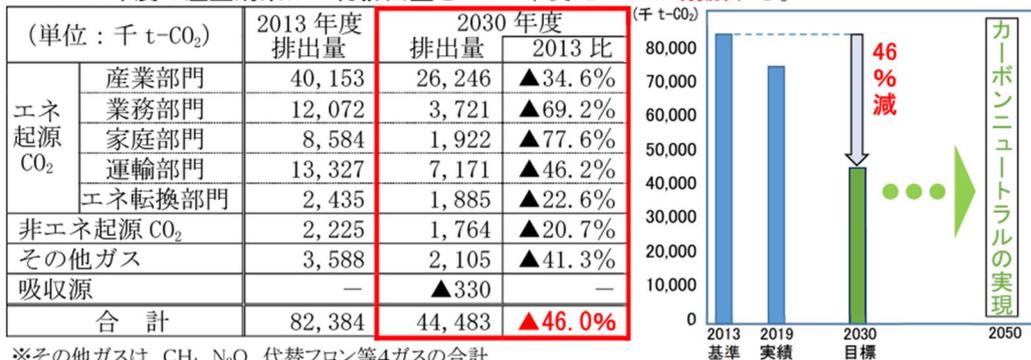


⑤ 脱炭素化

- 2020年に国はパリ協定を踏まえ、2050年までに温室効果ガス排出量実質ゼロを目指すことを宣言し、その達成に向けて、2030年度までに2013年度比で温室効果ガス排出量46%削減を目指すこととしました。
- 愛知県においても国と同様の目標に向けて、温室効果ガス排出量の削減に取り組んでいます。
- 部門別を見ると運輸部門では46.2%の削減が求められており、自動車の環境負荷の低減、「エコモビリティライフ」の普及などの取組が期待されます。

■温室効果ガスの排出削減目標

- 2030年度の温室効果ガス総排出量を2013年度比で**46%削減**する。



出典：愛知県「あいち地球温暖化防止戦略2030（改定版）」

⑥ 多様な主体・分野との連携・協働

- 公共交通は、福祉や商業、交通安全、観光、環境など様々な分野との関わりがあります。
- 地域から公共交通が喪失すると、病院への通院や観光地への移動が困難になるなど、他分野へ影響が及びます。
- 公共交通の維持・充実を、単に交通分野の問題にとどめず、他分野と連携・協働して取り組むことが求められます。

■交通分野に関わりのある他分野



5 未来に向けて対応すべき課題

(1) 地域特性からの課題

課題① 人口減少・高齢化の進行への対応

- 愛知県全体の人口は減少傾向に転じており、とくに若年人口、生産年齢人口は20年以上前から減少が続いています。これらの世代の減少は、公共交通を支える通学、通勤利用の減少に繋がります。
- また、一方で65歳以上の高齢人口の増加は今後も続くことから、高齢者を中心に、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持できる交通環境づくりが求められます。

課題② 都市機能の集中と郊外部での交通手段確保への対応

- 都心部など、地域の拠点となる場所での再開発が進む中、郊外での生活サービス、行政サービスの提供が困難になる可能性があります。
- そのため、コンパクトなまちづくりと、それらを繋ぐ持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要です。

課題③ コロナ禍後の観光・交流等の回復への対応

- コロナ禍の影響により、国内外からの観光需要や、県内の商業施設等の利用が大幅に減少しました。また、移動時の密の回避のため、公共交通から自家用車利用、自転車利用への転換も発生しました。
- 2023年度に入り徐々にアフターコロナに移行しつつある中で、観光需要の復活や産業・商業の活性化に向けて、これを支える公共交通の充実を図ることが必要です。
- コロナ禍による社会構造の変化を踏まえ、多様化したライフスタイルや交通ニーズに対応した公共交通の充実を図ることが必要です。

課題④ 山間部、半島部などで顕著に進む交通需要の減少への対応

- 西三河地域、東三河地域の山間部や、知多半島、渥美半島の半島部では、高校や大学、病院等が少なく、人口減少も進んでいる状況にあり、移動需要の少なさから公共交通サービスも十分でない傾向があります。
- 地域の実情に応じて対策を検討していくことが必要です。

(2) 公共交通の現状からの課題

課題⑤ ライフスタイル・交通ニーズの変化への対応

- 鉄道やバスの輸送人員は、コロナ禍以前の 2019 年度まで、概ね横ばいか微増の傾向を示してきましたが、感染拡大が進んだ 2020 年度は、2019 年度比で約 6~8 割に減少しました。
- コロナ禍を受けて変化したライフスタイルや就業・就学環境等の中で、コロナ禍前の水準にまで回復していない状況があります。
- 公共交通の持続的な運営に向けて、アフターコロナでの移動需要に応じた効率化を図るとともに、利用回復に向けた取組を続けていく必要があります。

課題⑥ 広域交通・市町村間交通・市町村内交通の接続確保への対応

- 県内の移動を支える公共交通ネットワークは、地域の拠点を結ぶ鉄道路線や地域間幹線系統のバス路線を主な骨格として形成されています。
- 地域間幹線系統のバスは、地域の拠点を結ぶため、国、県の補助を受けて維持を図っている状況にあります。
- 全ての人々が広域的に移動できる環境を維持するためには、広域交通・市町村間交通・市町村内交通の互いの接続を意識した公共交通ネットワークの確保が必要です。

課題⑦ 公共交通の担い手確保への対応

- 公共交通を担う運転手、整備士の人材確保や、効率的な配車や自動運転等を活用した人材不足を補うための事業効率化を検討する必要があります。

課題⑧ 利用が低迷する地域間幹線系統への対応

- 県内の路線バスでは、コロナ禍の影響を受けて、地域間幹線系統の輸送量の下限（1日当たり 15 人）を下回る補助対象路線が生じています。
- これまでは、コロナ禍による利用低迷を受けて、輸送量の下限を下回った路線についても補助対象とされましたが臨時的な措置であるため、利用が低迷する地域間幹線系統への対応が求められています。
- 地域間幹線系統及び地域内フィーダー系統の存続や見直しは、地域内の移動手段の維持にも影響することから、県と市町村が連携し、これらの補助要件から外れる路線の維持や、効率化あるいは利便性向上に向けた見直し等に取り組む必要があります。

(3) 県民アンケートからの課題

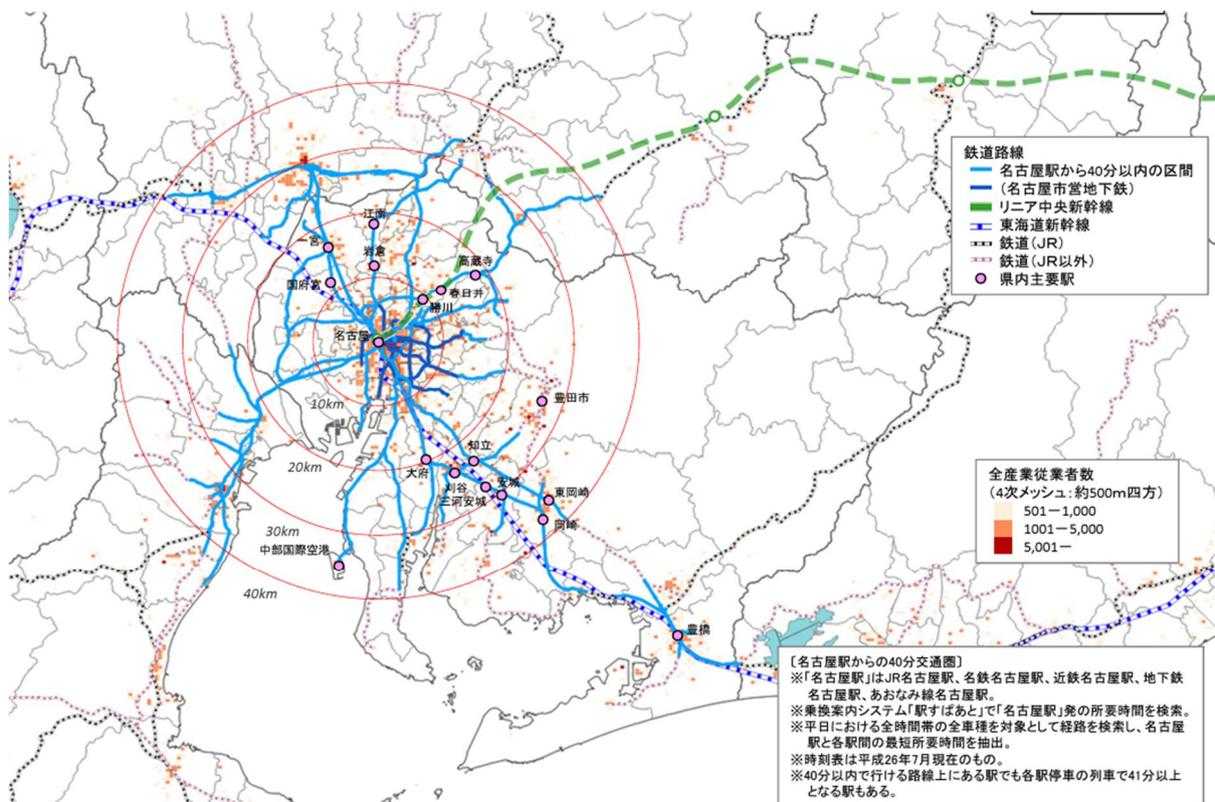
課題⑨ 自動車に依存する傾向が強い日常生活の移動への対応

- 県民の日常生活における移動は、その多くが居住地と同じ市町村内で行われており、移動手段は自動車に依存する傾向があります。
- 自動車への依存傾向は、名古屋市以外でとくに高く、買物、通院については自動車利用が8～9割となっています。また、通勤・通学についても、鉄道駅から遠い地域について高くなる傾向が見られます。
- このため、市町村内での移動の充実を図るとともに、通勤・通学を中心とした市町村を跨ぐ地域間の移動手段の確保が必要です。

課題⑩ 地域ごとの拠点への接続の確保

- 県内の多くの地区では、地域の「中心的な場所」として「名古屋駅周辺」を想起する回答が多くなっています。
- ただし、豊田地区では「豊田市駅・新豊田駅周辺」、東三河地域では「豊橋駅周辺」を中心的な場所とイメージする回答が多くなっています。
- 居住地から地域の中心的な場所への接続を意識した公共交通ネットワークの確保が必要です。

(参考) 名古屋駅からの40分交通圏



※主要駅：平成23年度の日平均乗車人数が1万人以上の駅(愛知県統計年鑑(平成25年度))に基づき、名古屋駅以外の名古屋市内の駅を除く、及び東海道新幹線駅。

出典：愛知県「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案参考資料」(2015年3月)より愛知県政策企画局作成

課題⑪ 地域に応じたサービス水準の確保

- 各地域の県民が想起する中心拠点に対して、最低限必要な運行本数、始発・終発時刻などのサービス水準について、運行本数では概ね「30分に1本」となっています。
- ただし、名古屋市内では「仕方がない」と思う水準を10分や15分に1本とする意見がある一方、東三河地区（北）では「1時間に1本」との意見が多くなるなど、地区の状況によって差が見られます。
- 公共交通として地域ごとに必要なサービス水準の確保が求められます。

課題⑫ 公共交通の持つ多様な役割を踏まえた公的支援への期待

- 公共交通の維持のために公的支援を行うことについては、自分や周りの人の暮らしのため、自動車を利用できない人の移動のため、「必要」なことと多くの県民が認識しています。
- また、交通事故の不安解消や健康づくり、環境負荷の低減、経済や観光の活性化のために関しても、半数以上が「必要」と認識しています。
- 多様な交通ニーズを支える公共交通を維持するためには、一定の県民の理解があることから、公共交通の持つ多様な役割を踏まえた継続的な支援を行っていくことが求められます。

課題⑬ 路線バスに対するサービス水準の不满への対応

- 公共交通のサービス水準については、東三河地域の北側（新城市以北）を除き、鉄道については、駅まで遠いことや交通費が高いことなどで不满は見られるものの、総じて「とくに不满は感じない」とする意見が多くなっています。
- 一方で路線バスに対しては、バスの本数が少ないことや、時間がかかることなどを中心に、鉄道に比べても不满を感じる意見が多くみられる状況です。
- また、東三河地域の北側に関しては、「目的地までの乗り換えが不便」なことに対する不满が他地域よりも多く見られます。
- なお、運行本数等の不满に対しては、事業者の経営環境や運転手の不足などから現実的には対応が困難な状況もあり、モードにとらわれない交通手段を模索するとともに、県民等の利用者への理解を求めていくことも必要です。

