

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

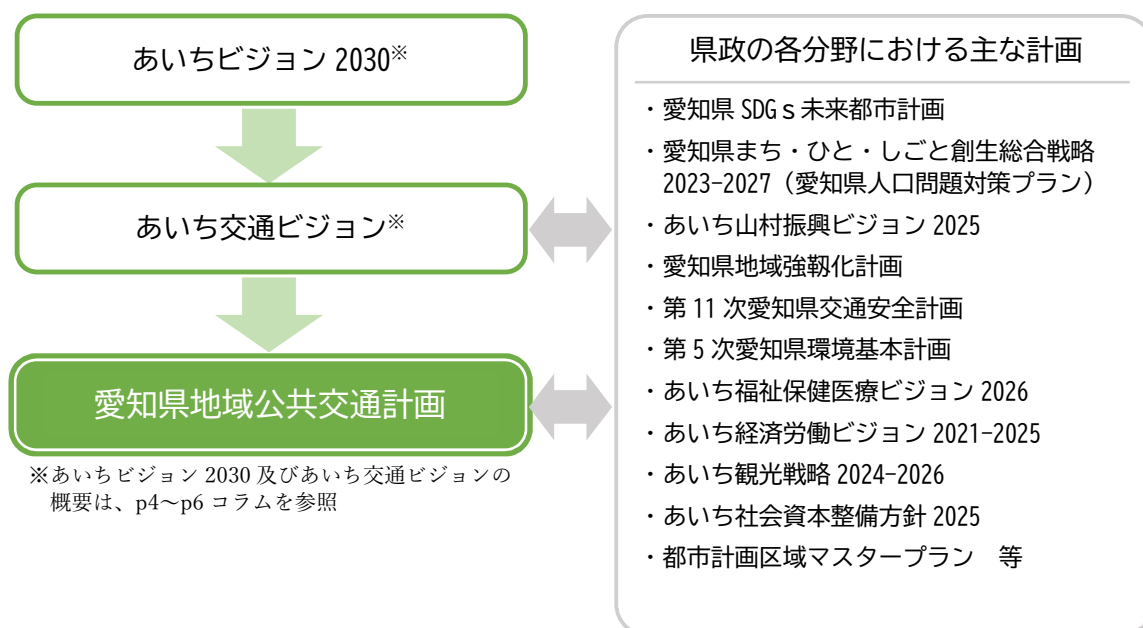
1 計画策定の目的

(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】

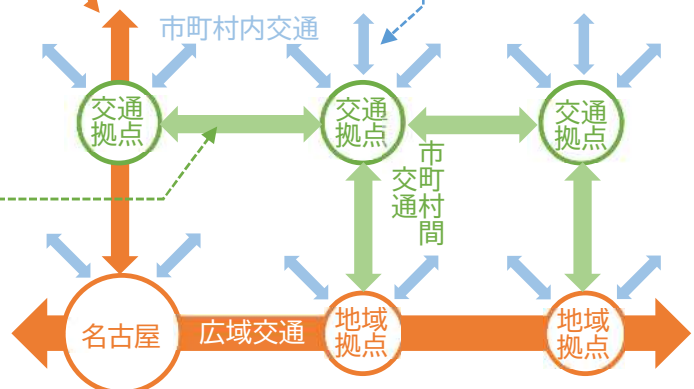
- ・ 市町村境界を越える移動を支える公共交通ネットワーク

【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・副業など多様で柔軟な働き方ができる社会を構築していく。

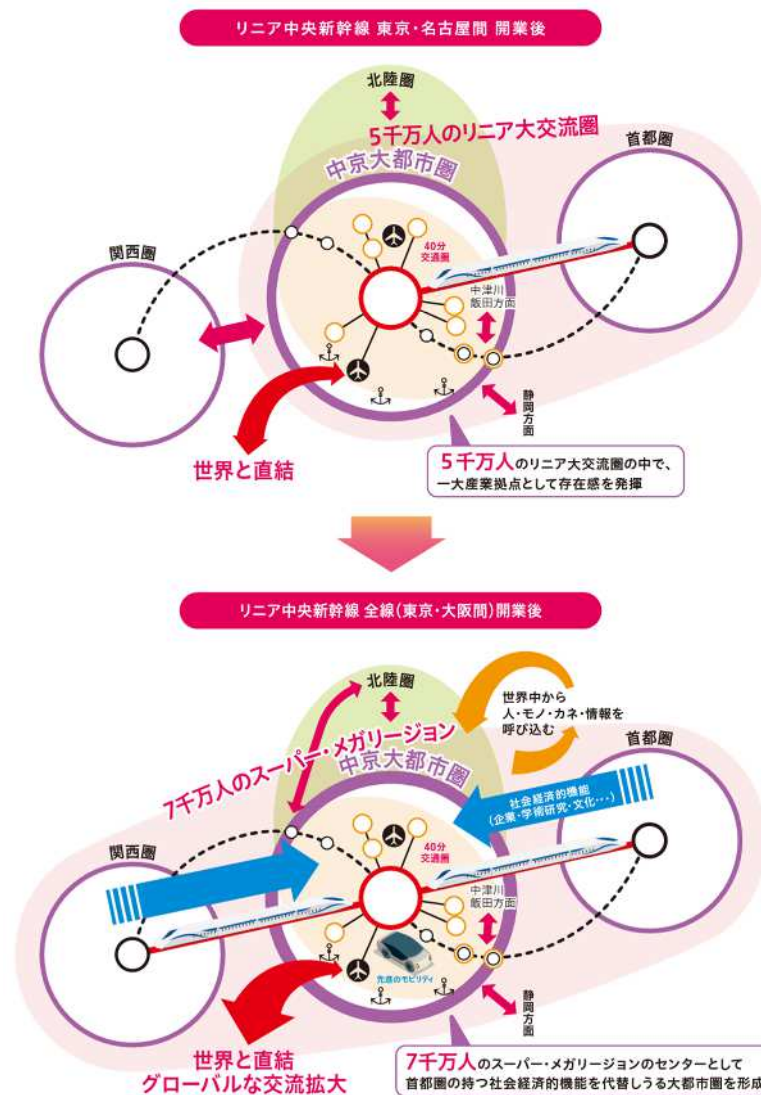


〈中京大都市圏の発展イメージ〉

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

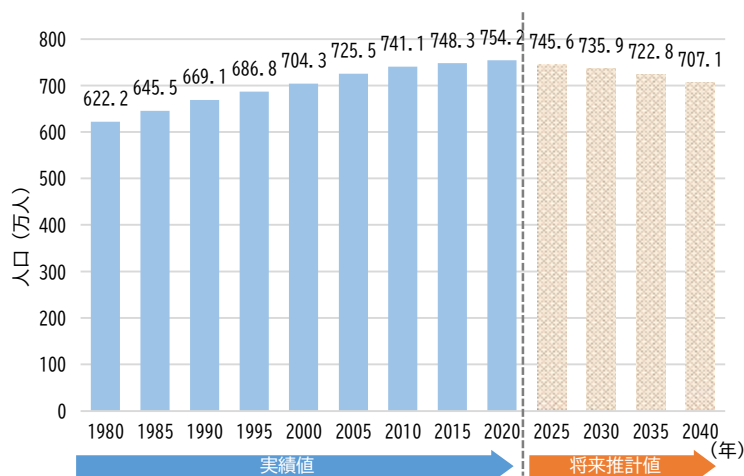
1 地域特性の整理

(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

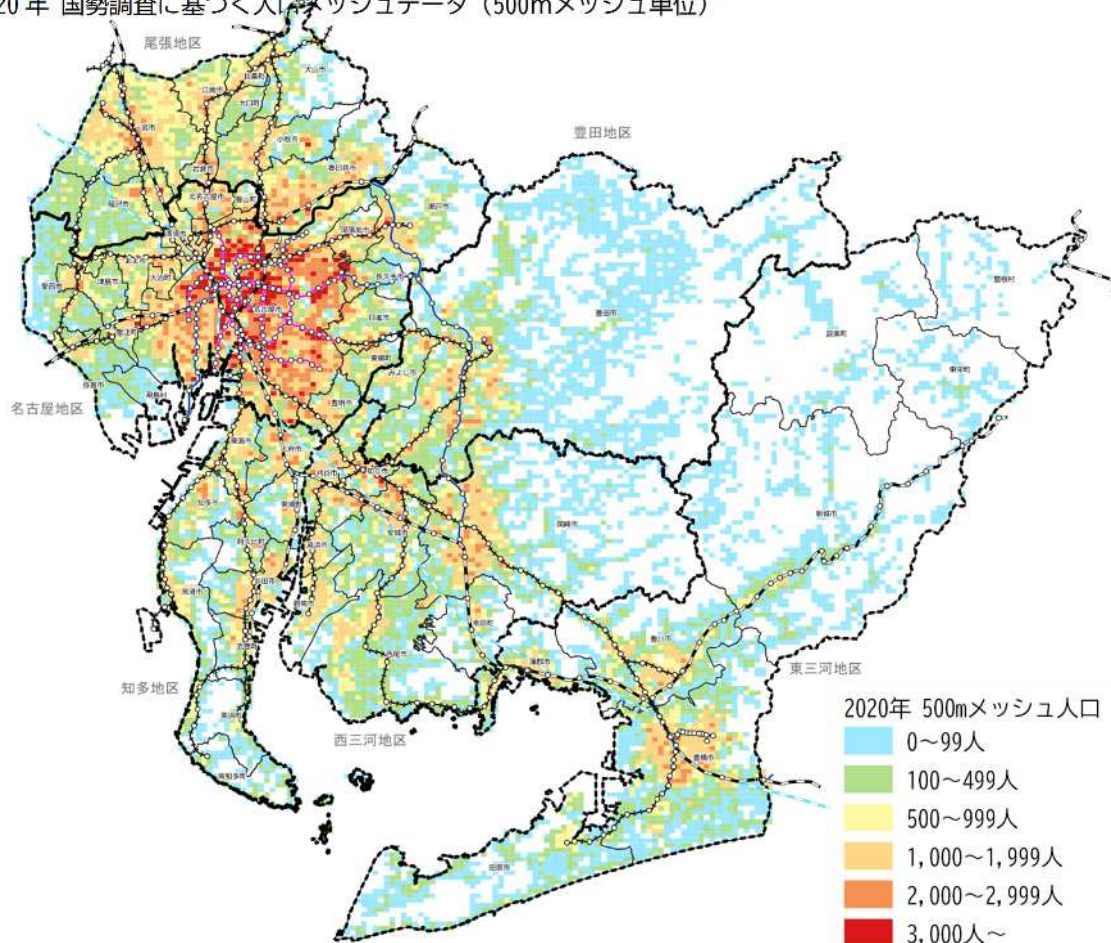


※2015年と2020年の人口は愛知県統計年鑑に合わせて不詳補完値を採用
 なお、不詳補完値とは、国勢調査の結果を利用する人の利便性向上のため、主要な集計項目（年齢層等）での「不詳」をあん分等によって補完したものをいう。

※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）

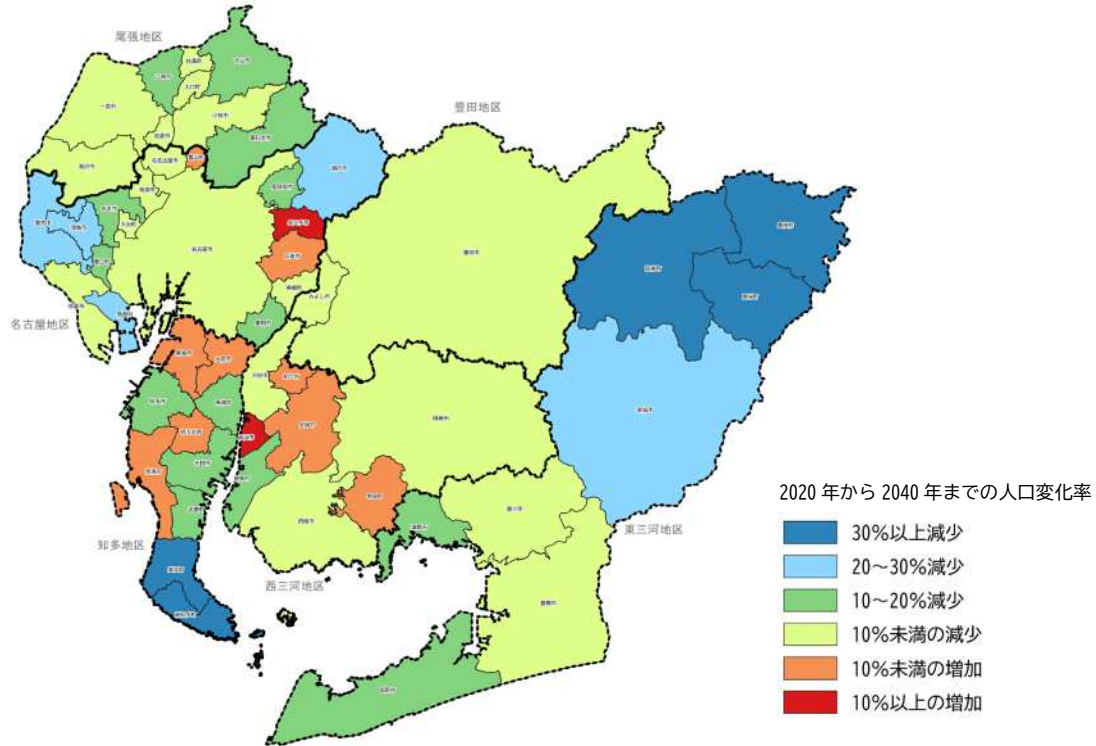
■2020年 国勢調査に基づく人口メッシュデータ（500mメッシュ単位）



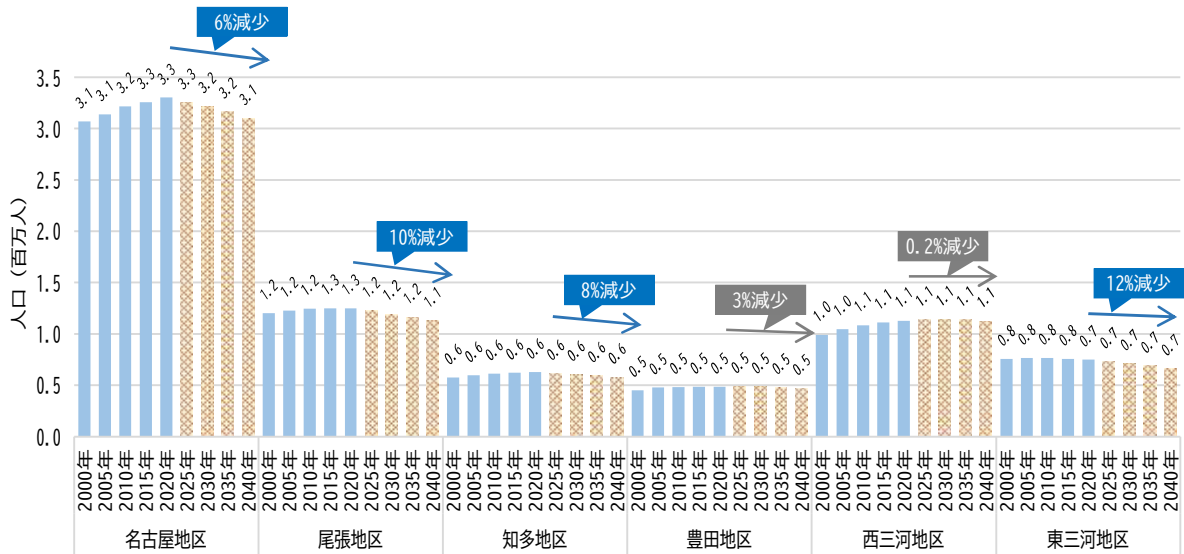
② 地区別・市町村別の人口推移

- 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

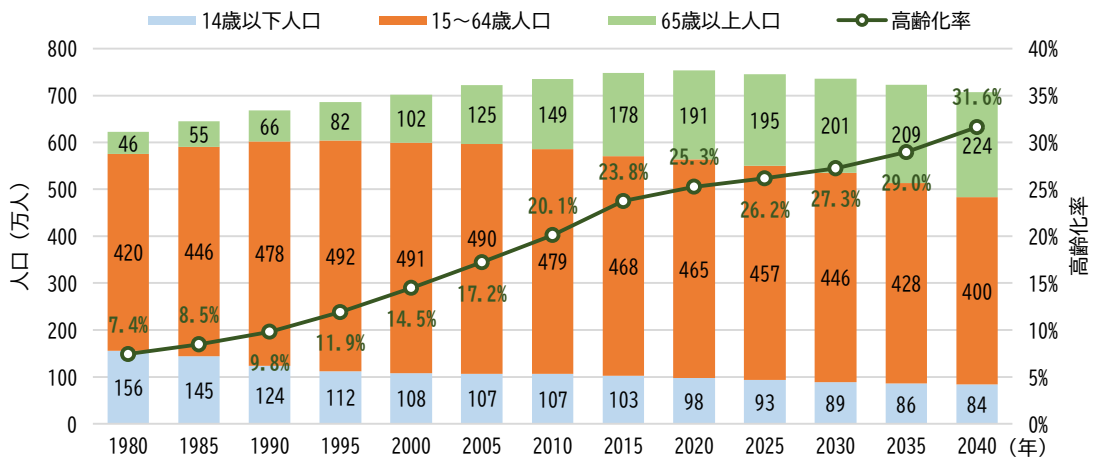
出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（2018年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

(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

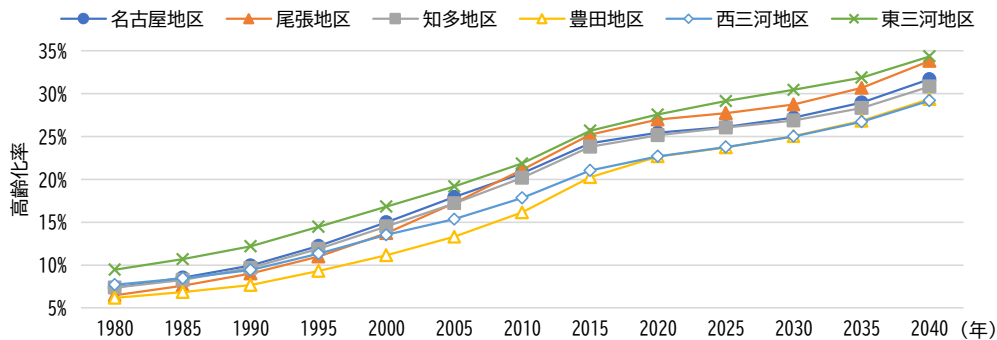


※2015年と2020年の人口は愛知県統計年鑑に合わせて不詳補充値を採用
 なお、不詳補充値とは、国勢調査の結果を利用する人の利便性向上のため、主要な集計項目（年齢層等）での「不詳」をあん分等によって補充したものをいう。

※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。

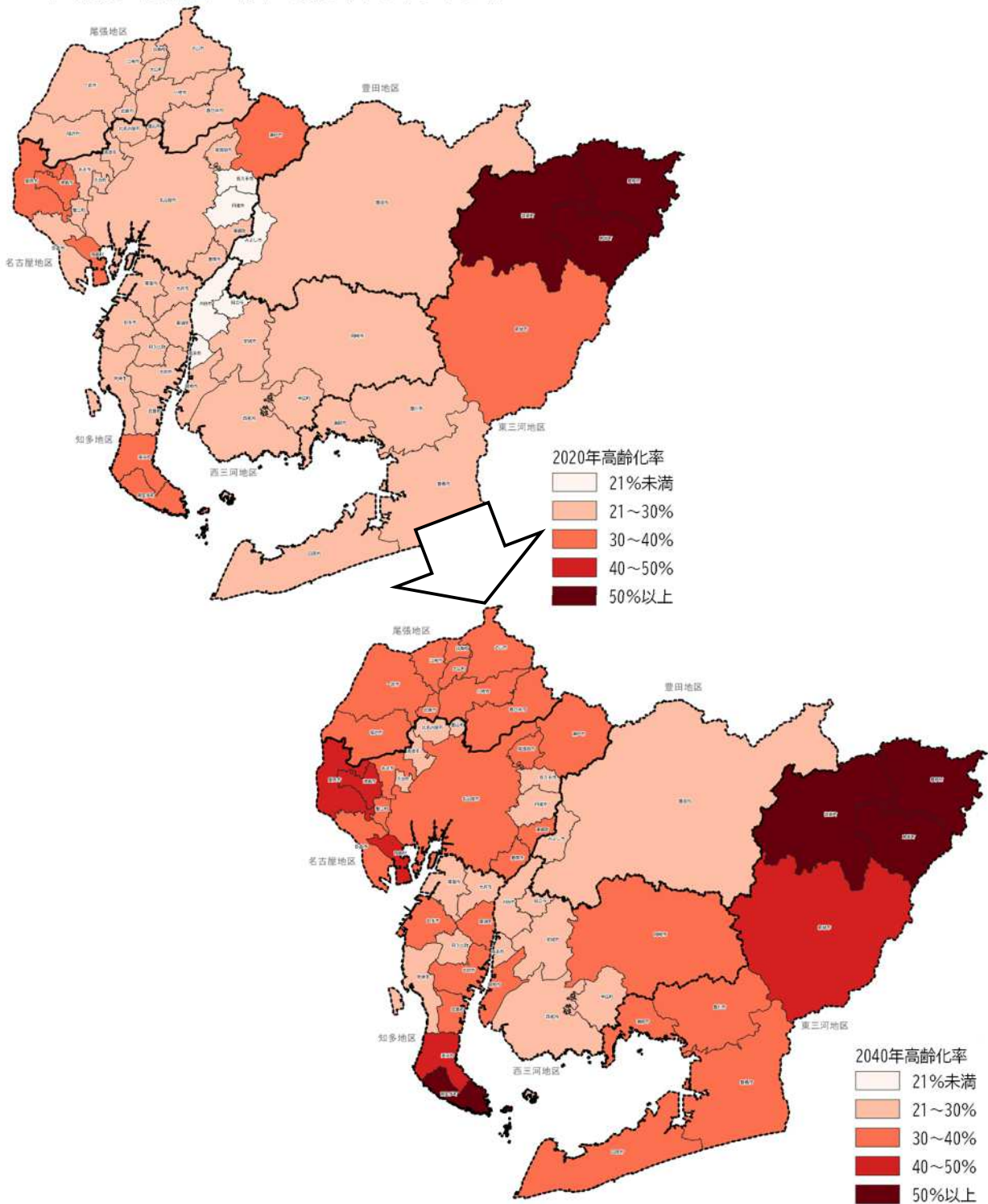
※増減率は2020年→2040年の変化率

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）

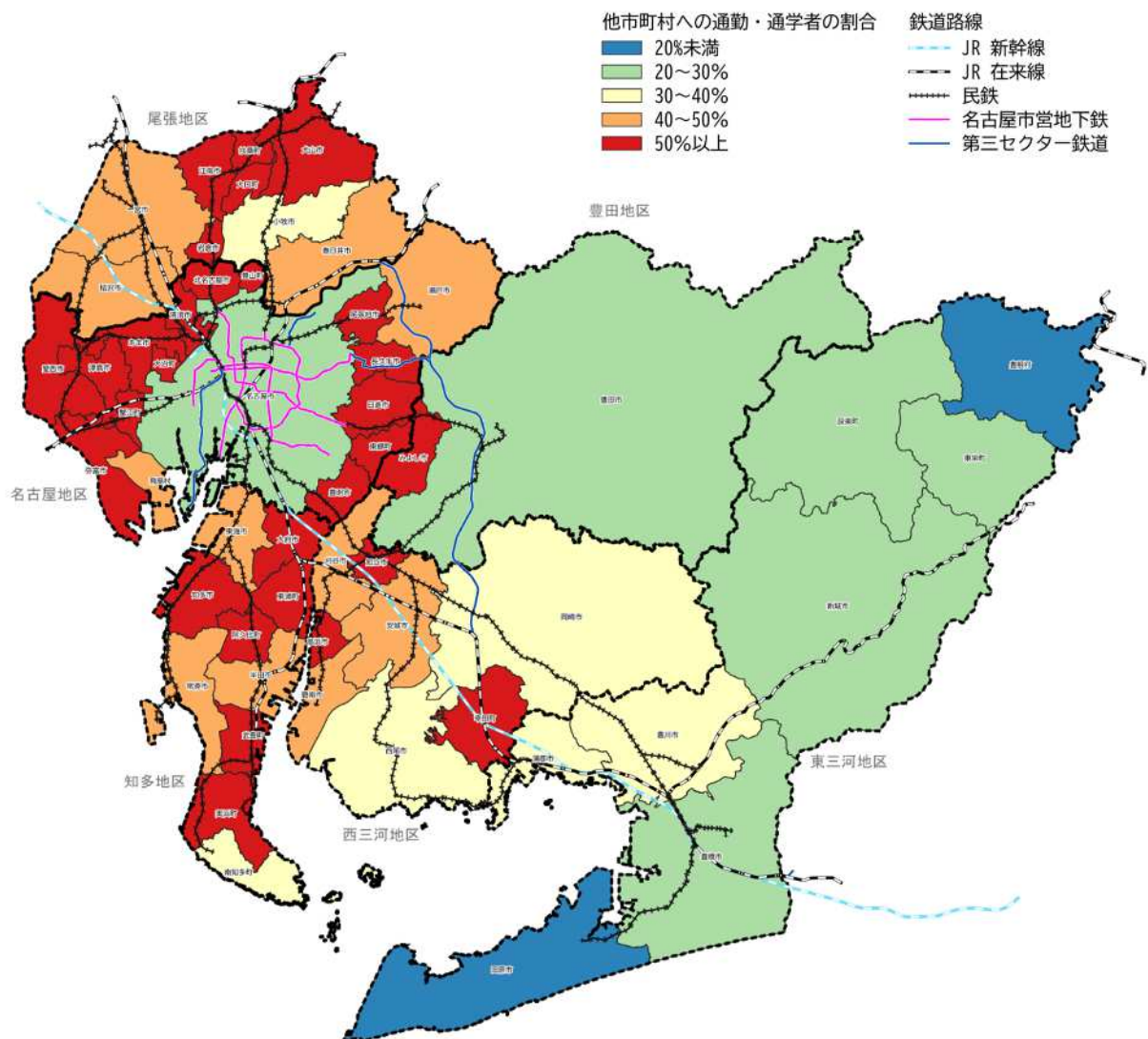


(3) 他市町村への通勤・通学の状況

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）

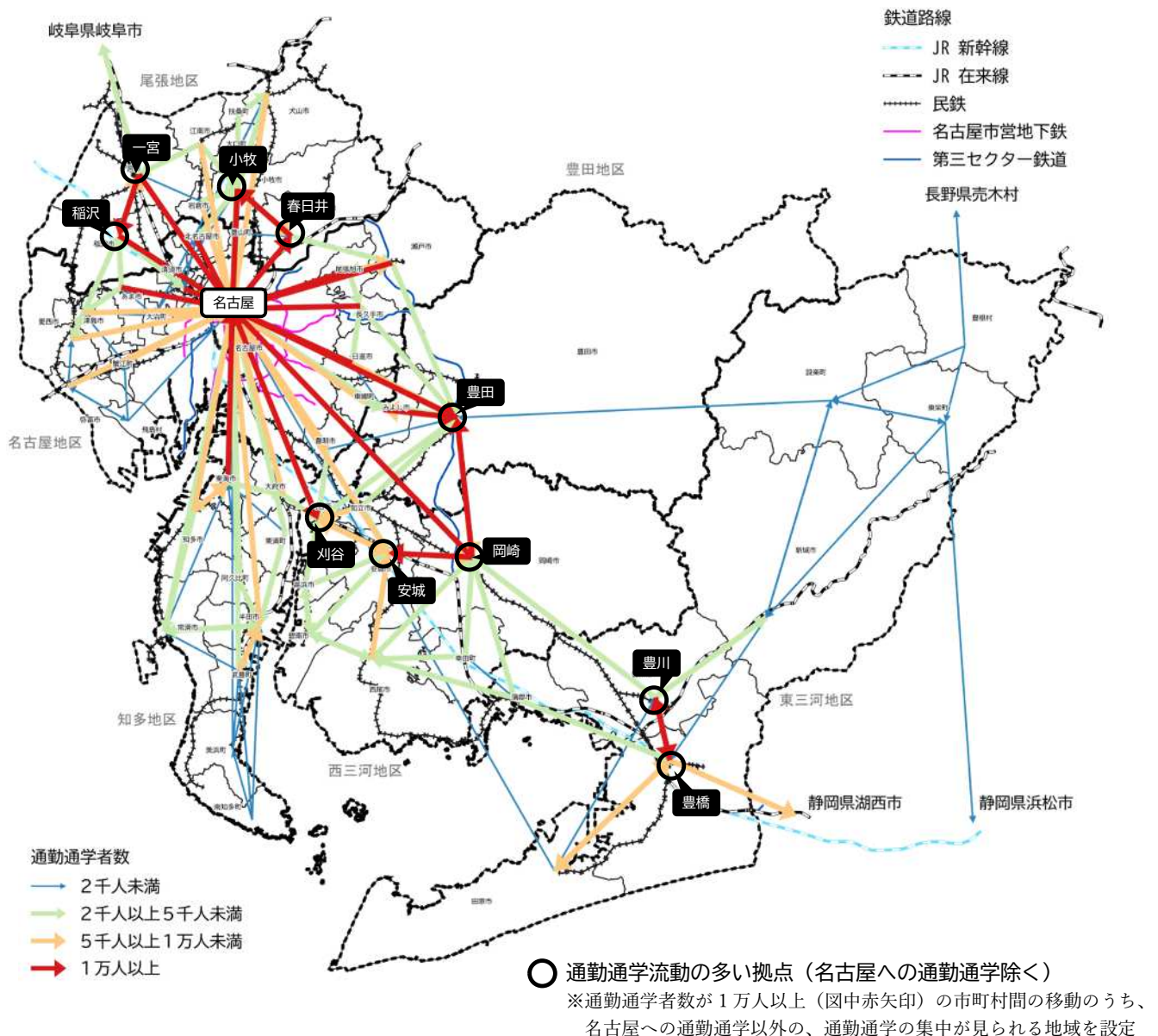


出典：2020年国勢調査、国土数値情報ダウンロードサービスを元に作成

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）



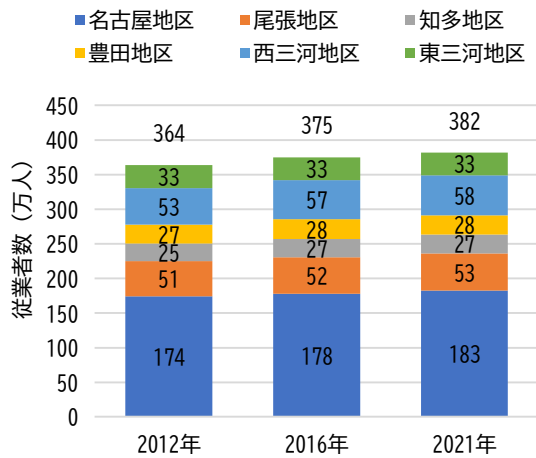
出典：2020年国勢調査、国土数値情報ダウンロードサービスを元に作成

(4) 産業・経済活動

① 産業・経済活動の推移

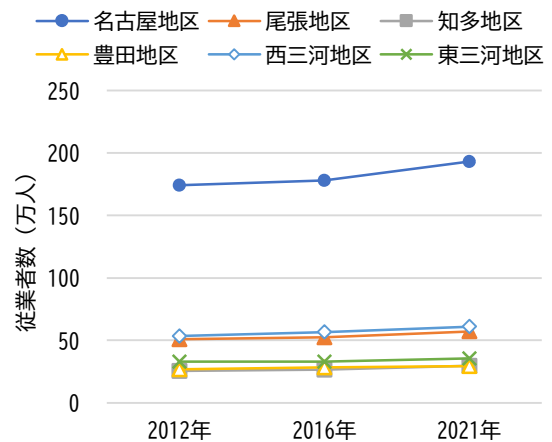
- 県内の従業者数は2012年以降増加を続けており、2021年には約382万人となっています。
- 地区別の従業者数は特に名古屋地区で大きく増加しています。
- 県内の地区別総生産は2012年度から2015年度まで増加を続け、2016年度から2018年度まで横ばいで推移していましたが、2019年度に米中貿易摩擦による世界経済減速の影響等により減少に転じ、2020年度もコロナ禍の影響などにより減少が続きました。

■従業者数の推移



※公務を除く

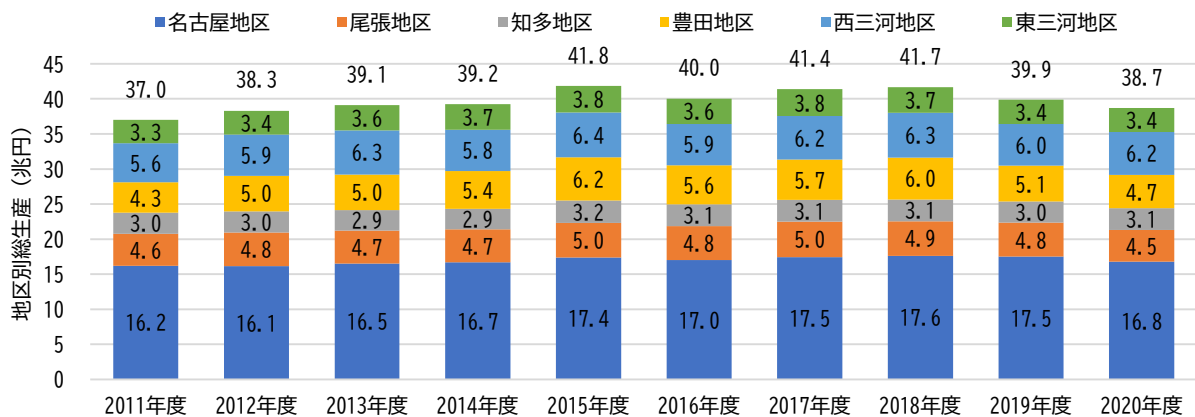
出典：総務省・経済産業省「経済センサス 活動調査」
(2012年、2016年、2021年の調査より加工)



※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)

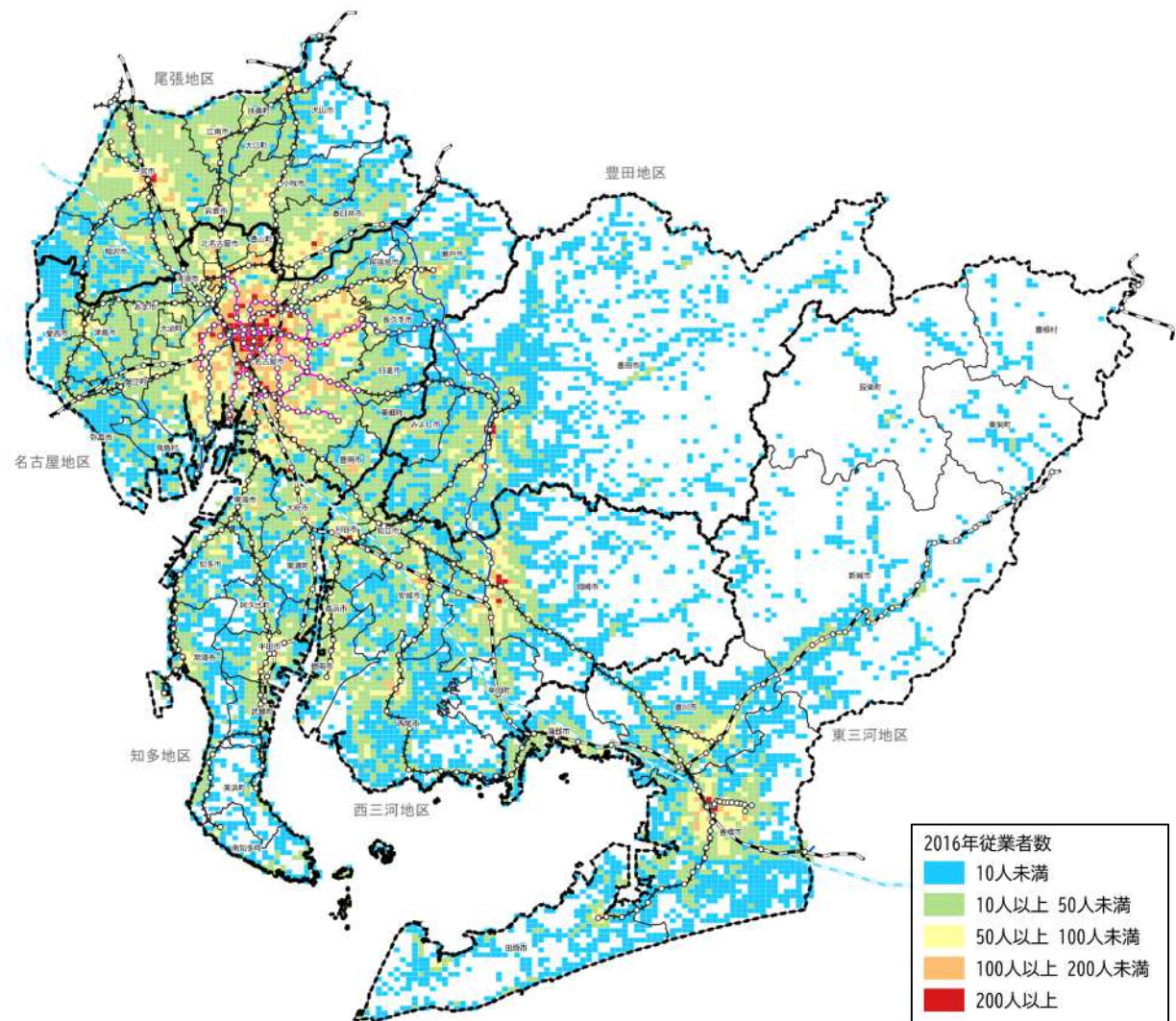
■地区別総生産の推移



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）



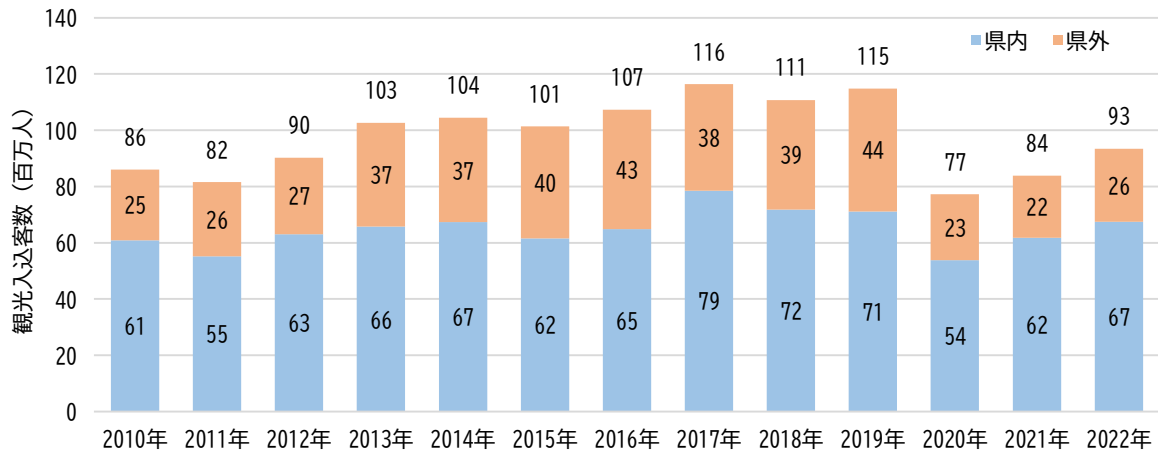
出典：総務省・経済産業省「経済センサス 活動調査」（2016年調査より加工）

(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 ● 14位 ● 15位 ● 20位以下 ●

※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

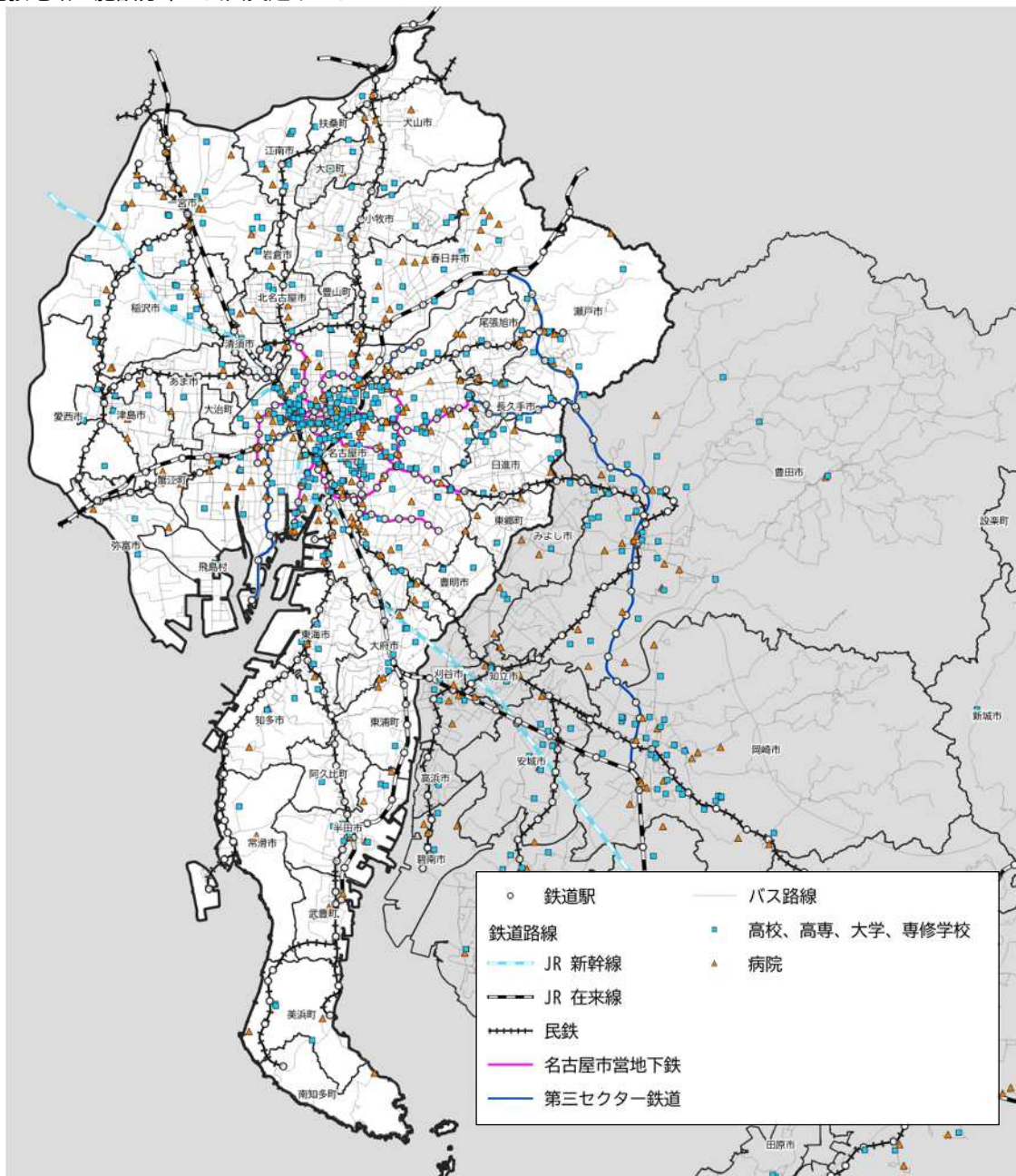
出典：観光レクリエーション利用者統計参考資料（2019年、2022年）

(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



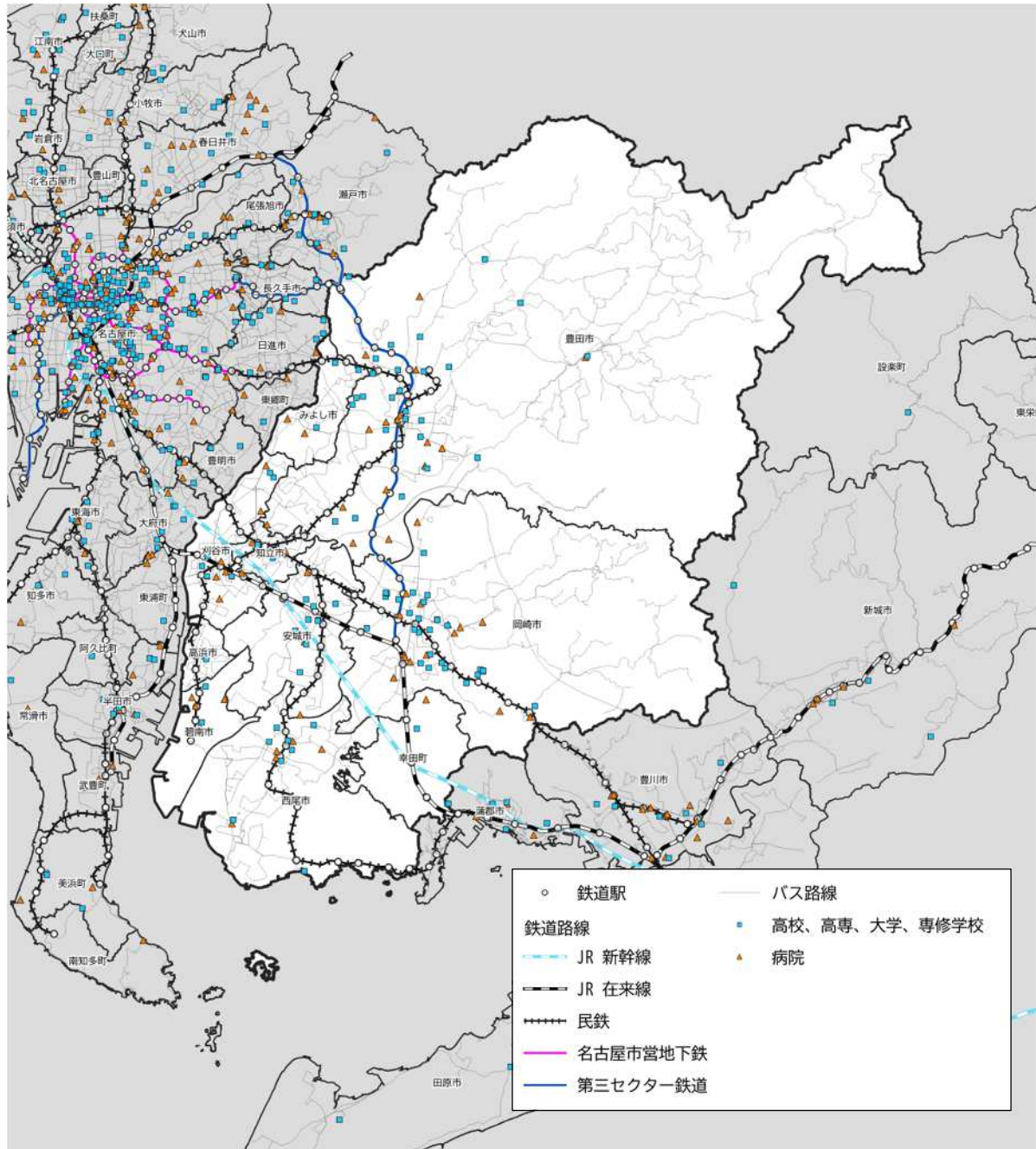
※鉄道の駅及び路線については2022年12月時点のデータ、バス路線については2022年8月時点のデータ、高校、高専、大学、専修学校については2021年のデータ、病院については2020年のデータを元に作成

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

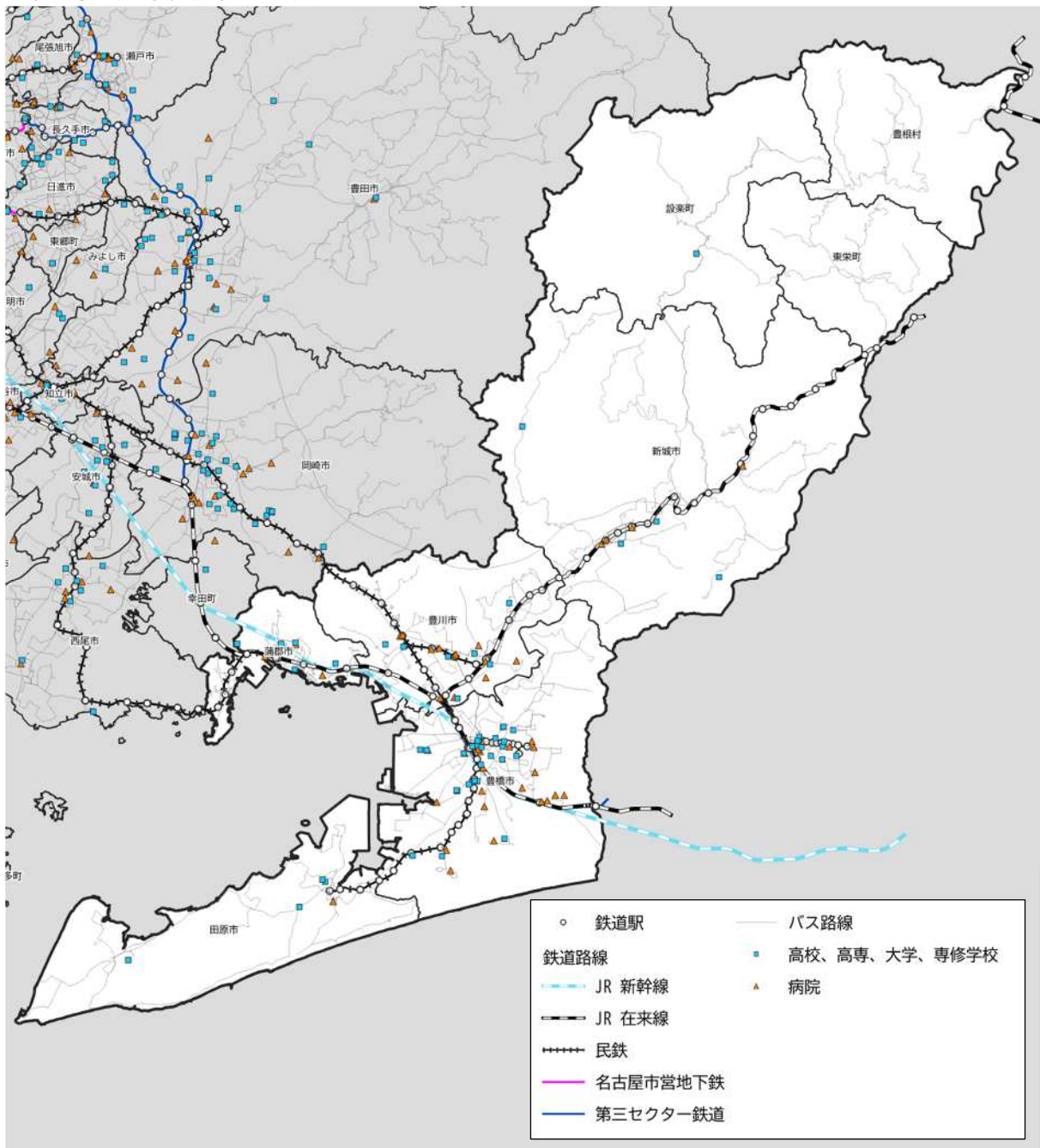


※鉄道の駅及び路線については2022年12月時点のデータ、バス路線については2022年8月時点のデータ、高校、高専、大学、専修学校については2021年のデータ、病院については2020年のデータを元に作成
出典：国土数値情報ダウンロードサービスを元に作成

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

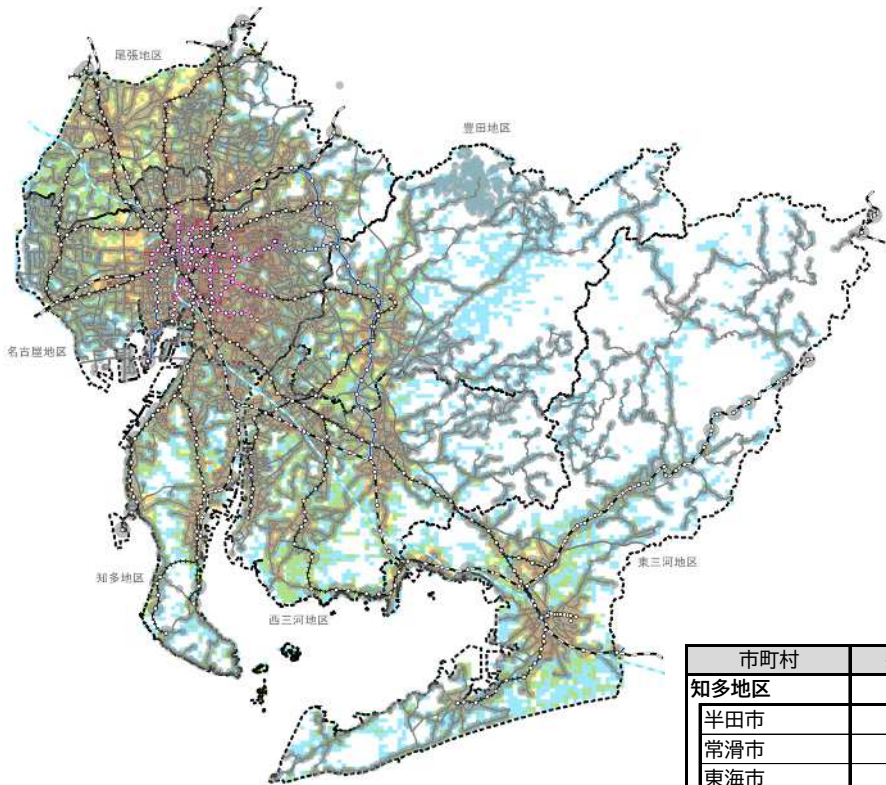
(1) 愛知県の公共交通ネットワーク

- 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

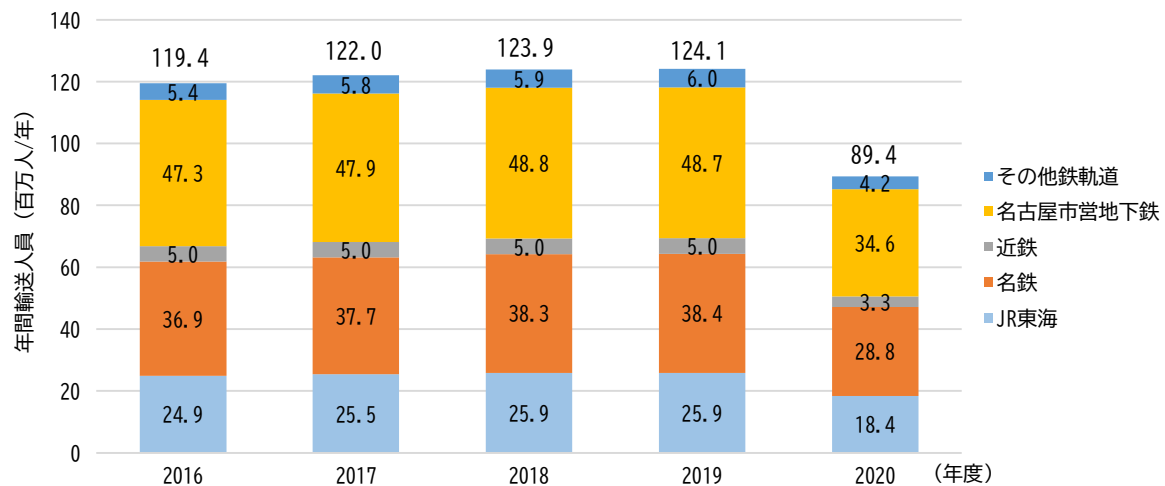
- 本県では 10 の事業者が 6 地区それぞれで鉄道を運行しています。
- 駅別の日平均乗降客数では、名古屋市内の駅の他、尾張一宮駅、刈谷駅、豊橋駅などの利用が特に多くなっています。
- 鉄道各社の輸送人員では、コロナ禍前の 2019 年度までは、各社ともに微増傾向にありましたが、外出抑制等が行われた 2020 年度は 2019 年度比で約 6～8 割に減少しています。

■ 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
JR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）

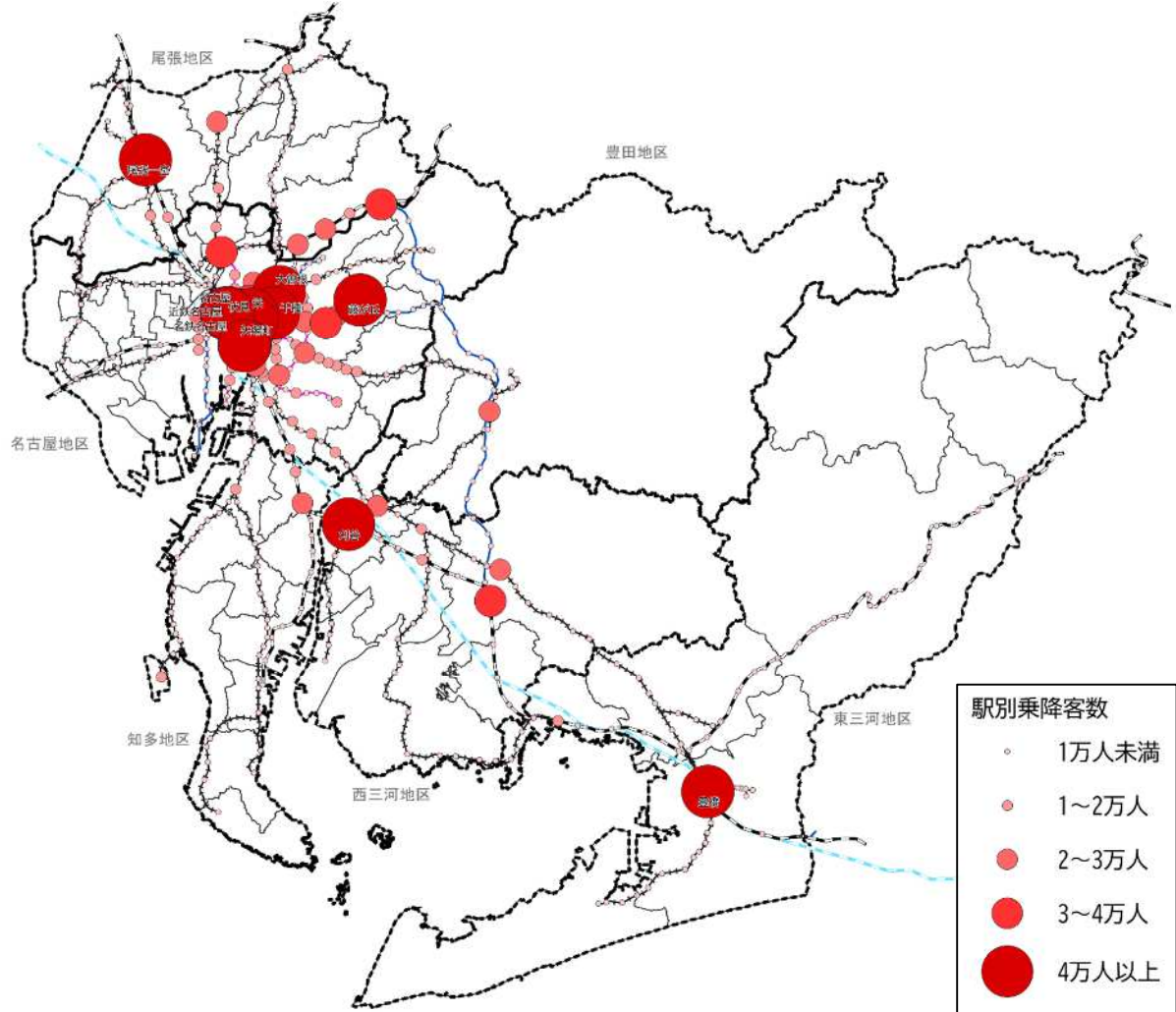


※各鉄道事業者について、下記出典元より各年の輸送人員（JRのみ乗降客数）を引用し作成

出典：JR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）

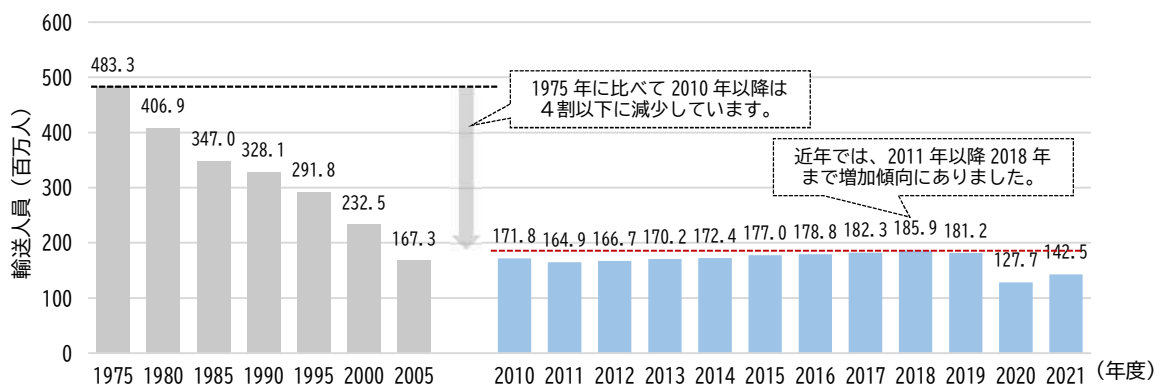
(3) バス

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

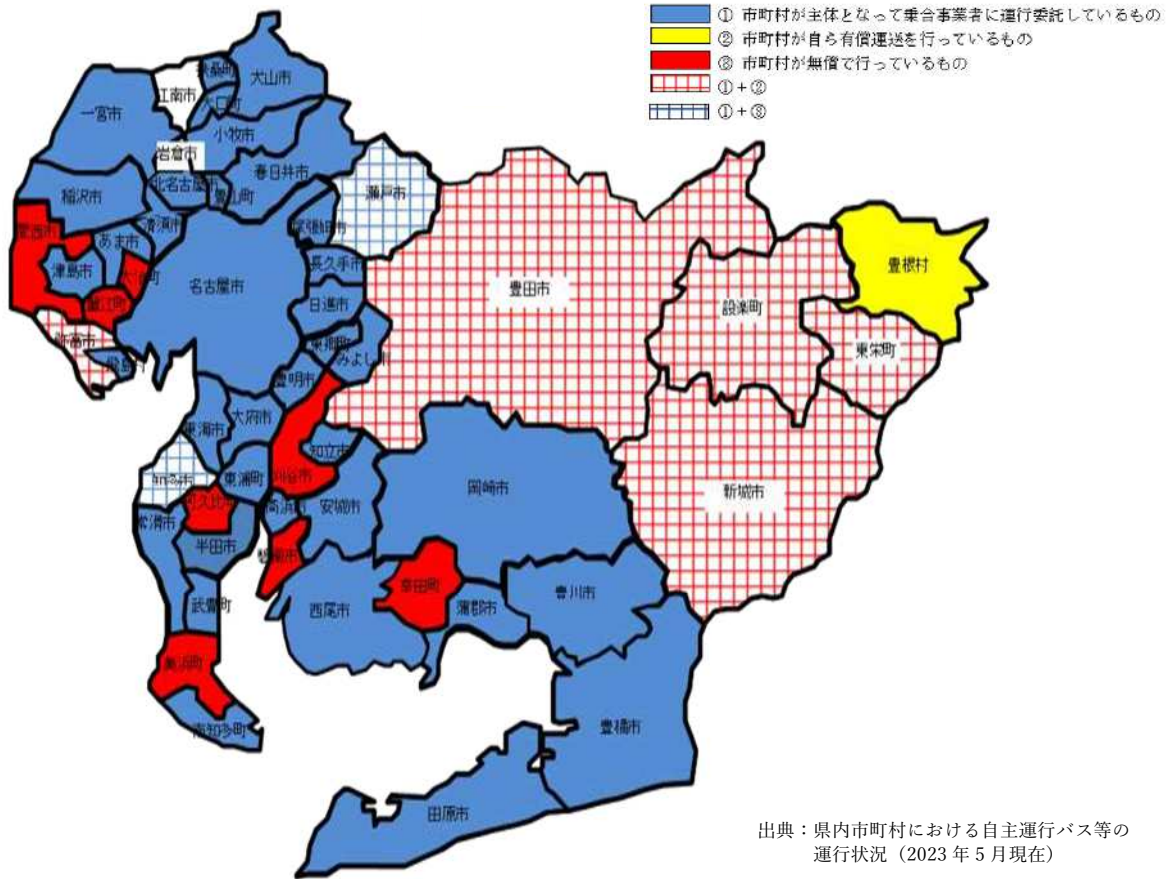


出典：県内市町村における自主運行バス等の運行状況 (2023年5月現在)

■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

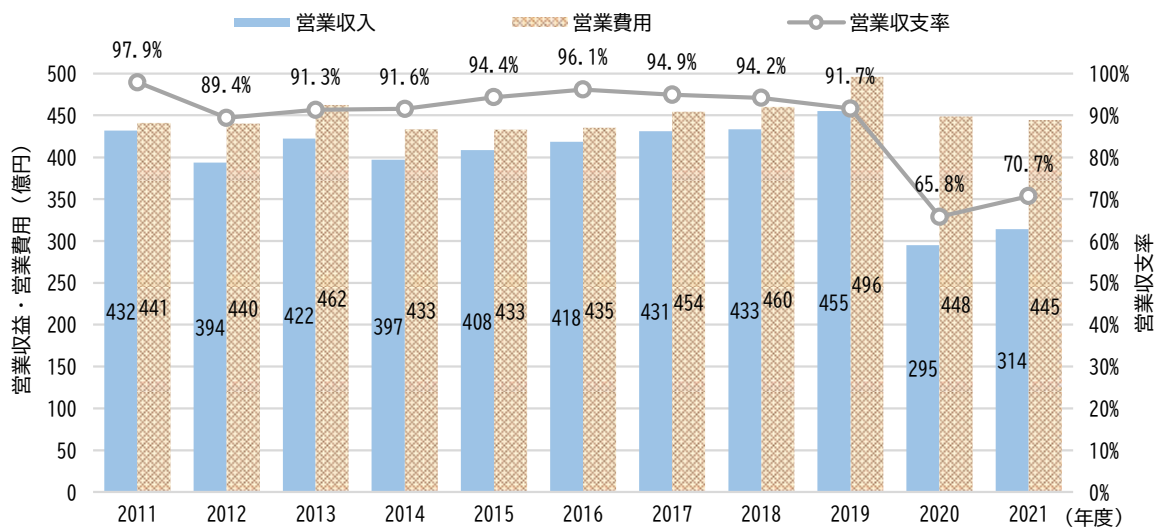


(4) 県内乗合バス事業の営業状況と地域間幹線系統補助

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



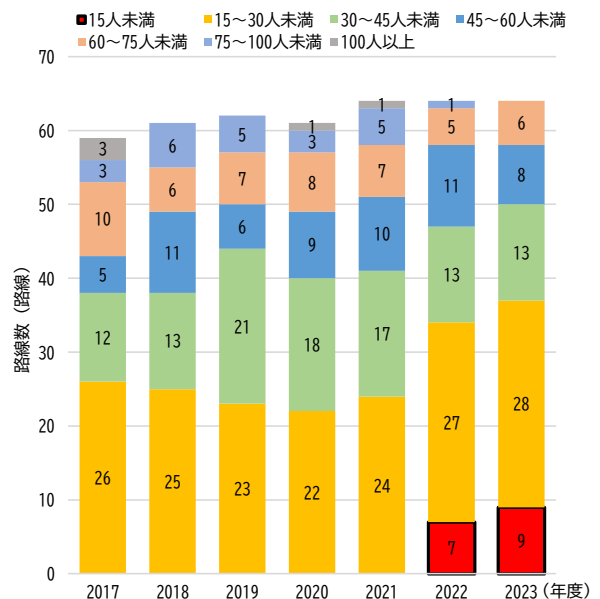
出典：数字で見る中部の運輸

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



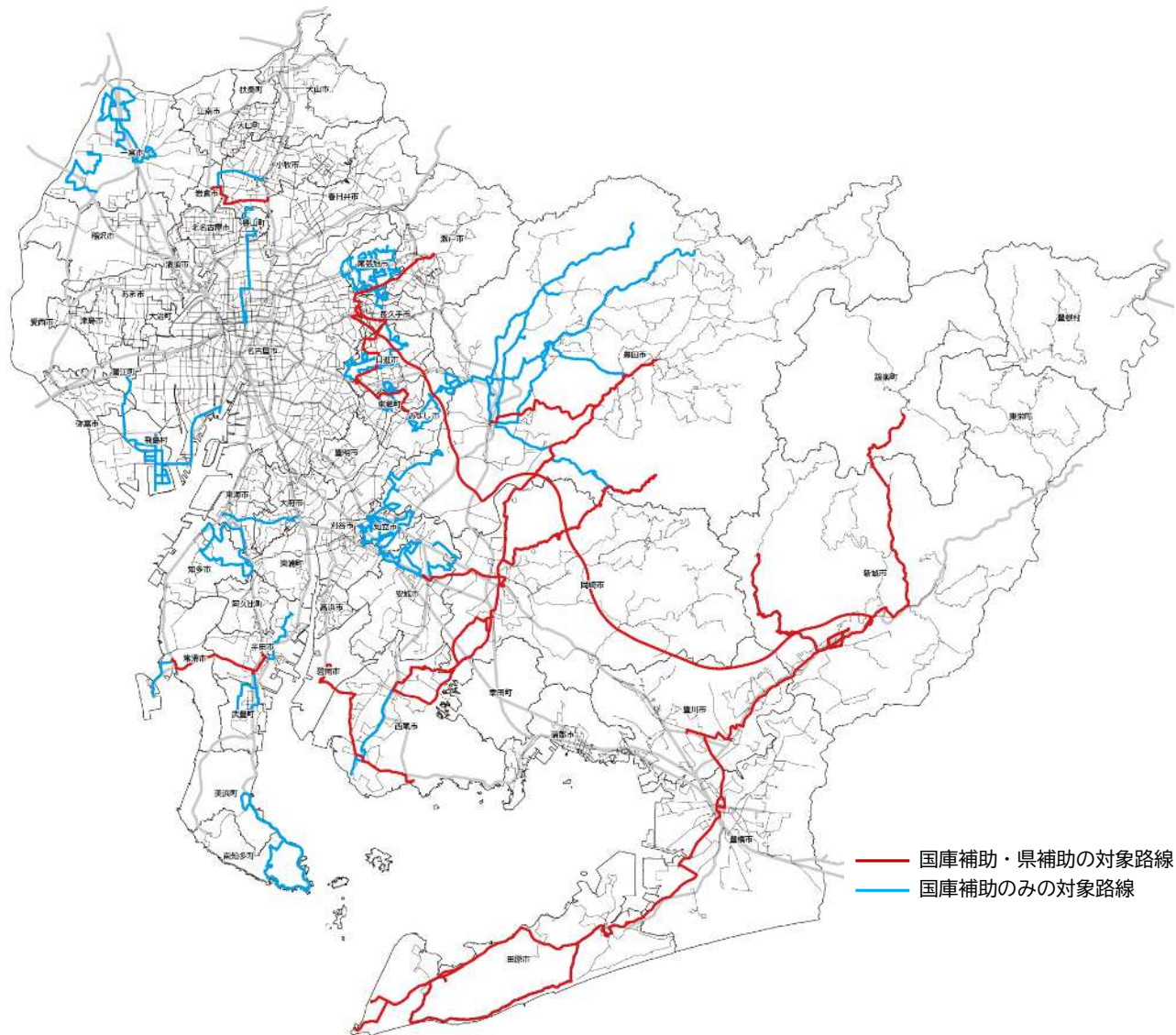
出典：愛知県 各年バス運行対策費補助金資料より

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）

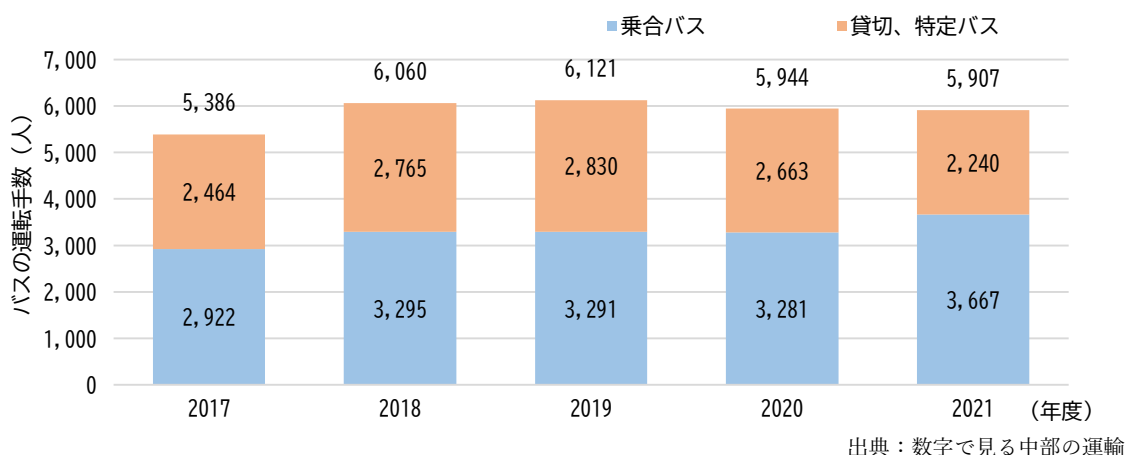


(5) 運転手の確保について

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。

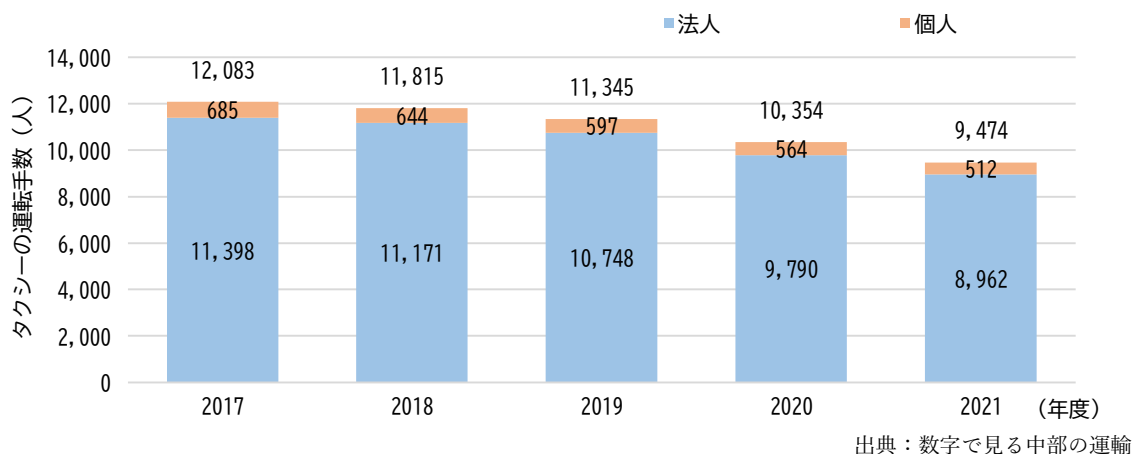
■愛知県の乗合バスの運転手の推移



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

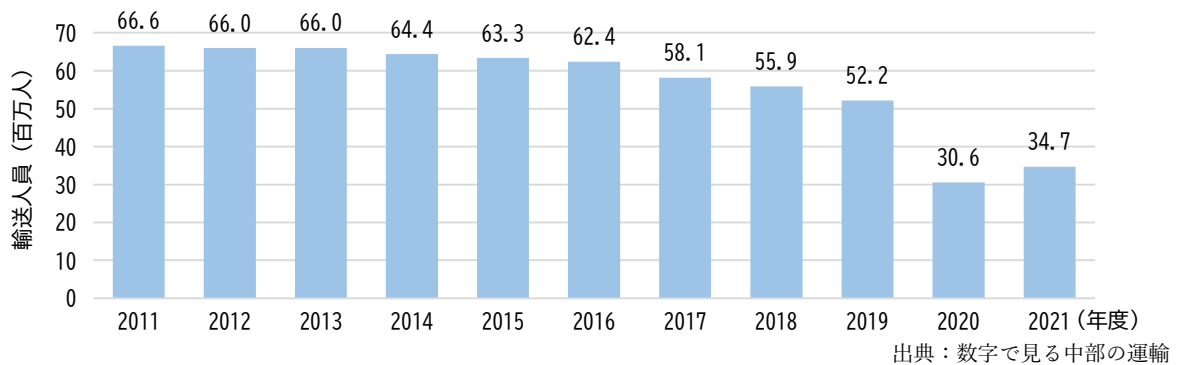


(6) タクシー・旅客船の輸送状況

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。

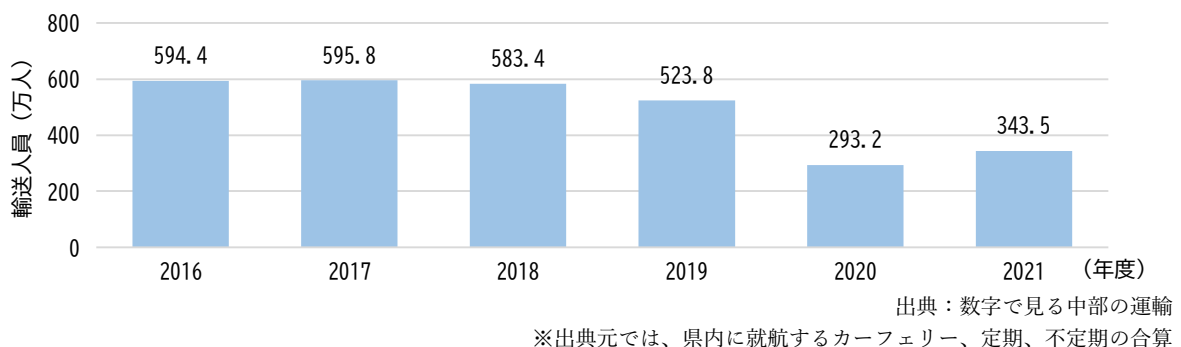
■愛知県のタクシーの輸送実績の推移



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。

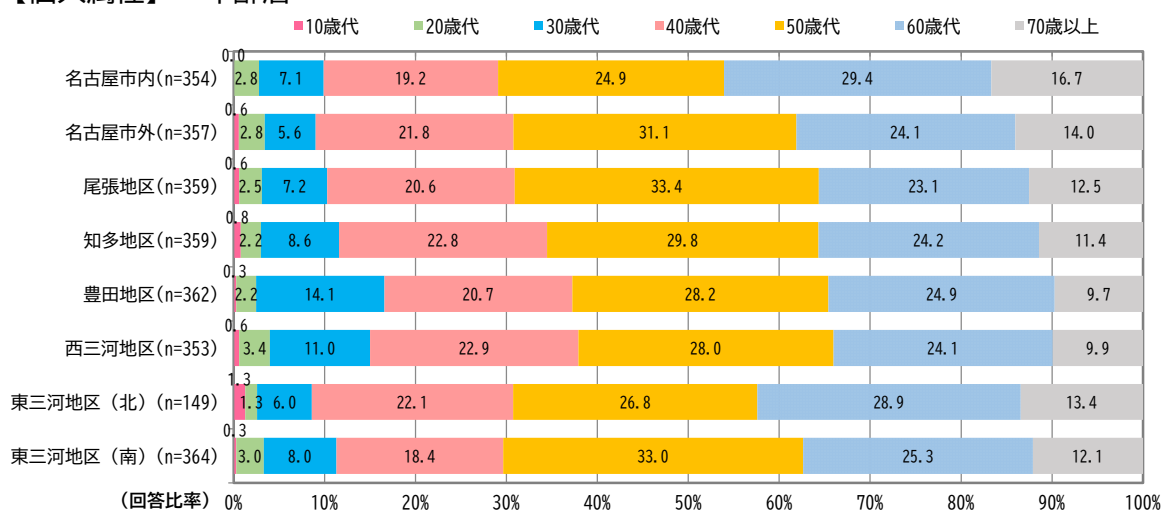
■愛知県の旅客船の輸送実績の推移



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圈、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

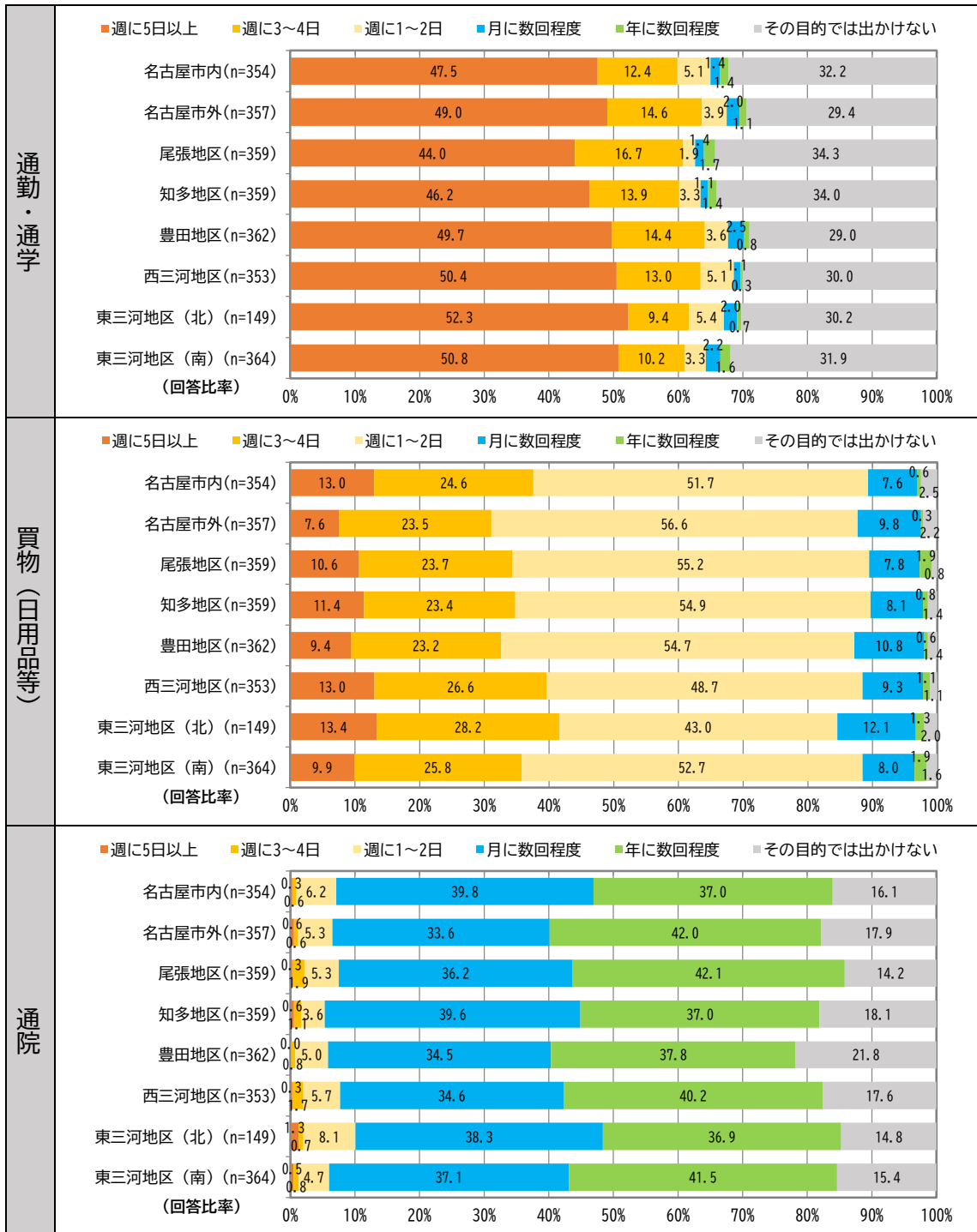
地区区分	市区町村	サンプル数
名古屋地区 (名古屋市内)	千種区	37
	東区	12
	北区	21
	西区	22
	中村区	21
	中区	15
	昭和区	24
	瑞穂区	8
	熱田区	15
	中川区	27
	港区	21
	南区	21
	守山区	21
	緑区	38
名東区	35	
天白区	16	
名古屋地区 (名古屋市外)	瀬戸市	51
	津島市	23
	尾張旭市	29
	豊明市	21
	日進市	35
	愛西市	17
	清須市	31
	北名古屋市	31
	弥富市	15
	あま市	35
	長久手市	20
	愛知郡東郷町	14
	西春日井郡豊山町	3
	海部郡大治町	7
海部郡蟹江町	23	
海部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

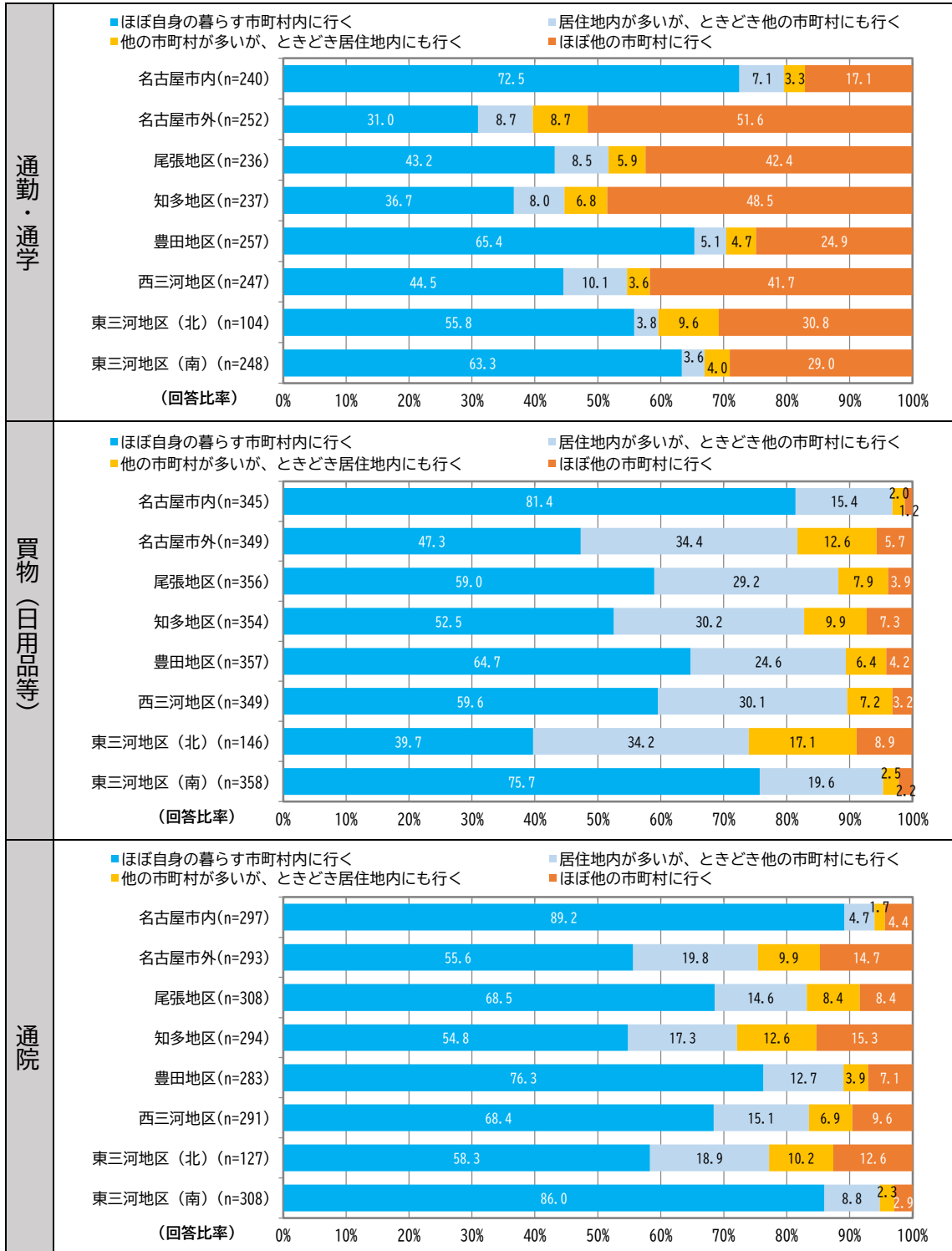
① 交通の頻度

- 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。



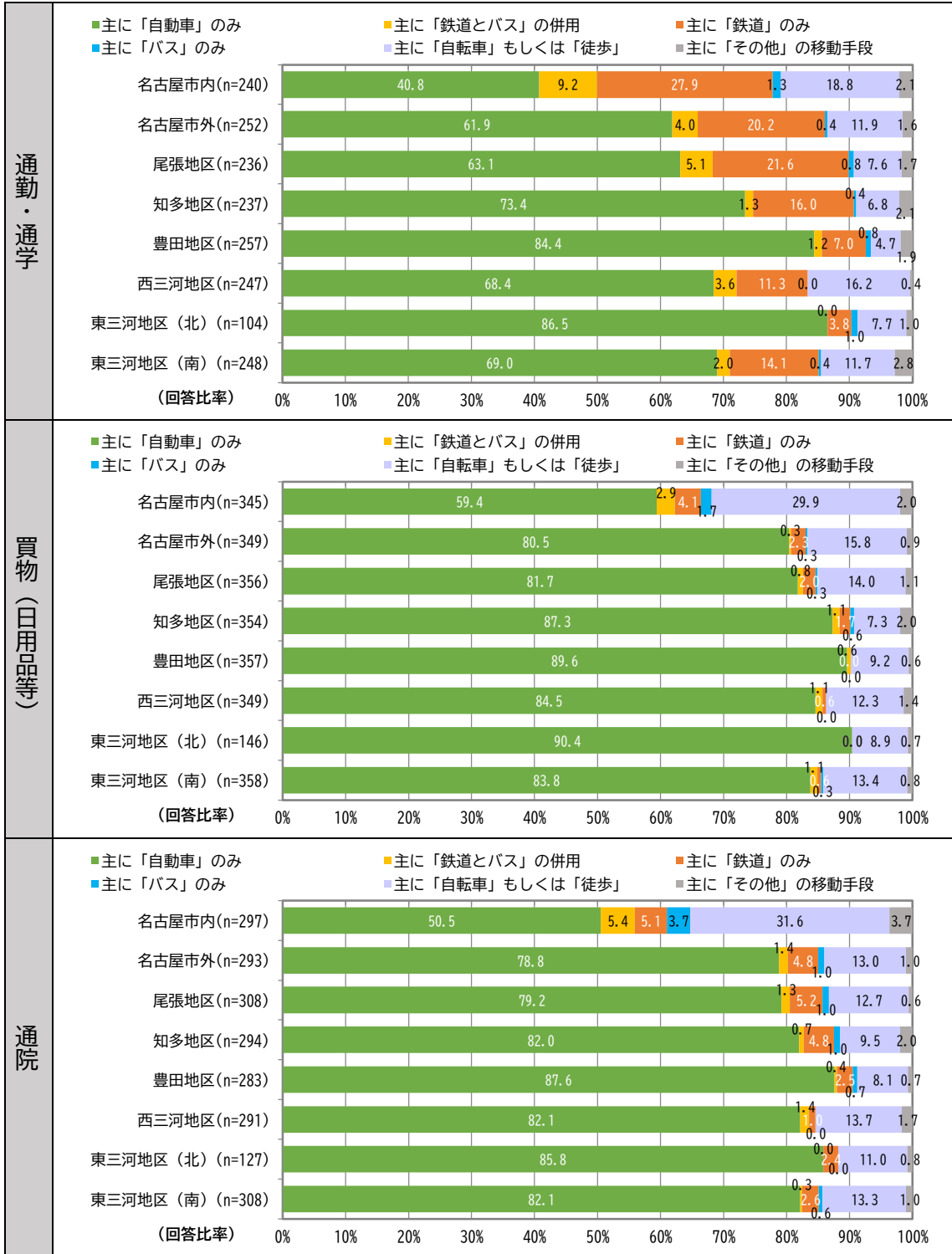
② 交通の行き先 ※市町村を跨る移動の有無

- 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

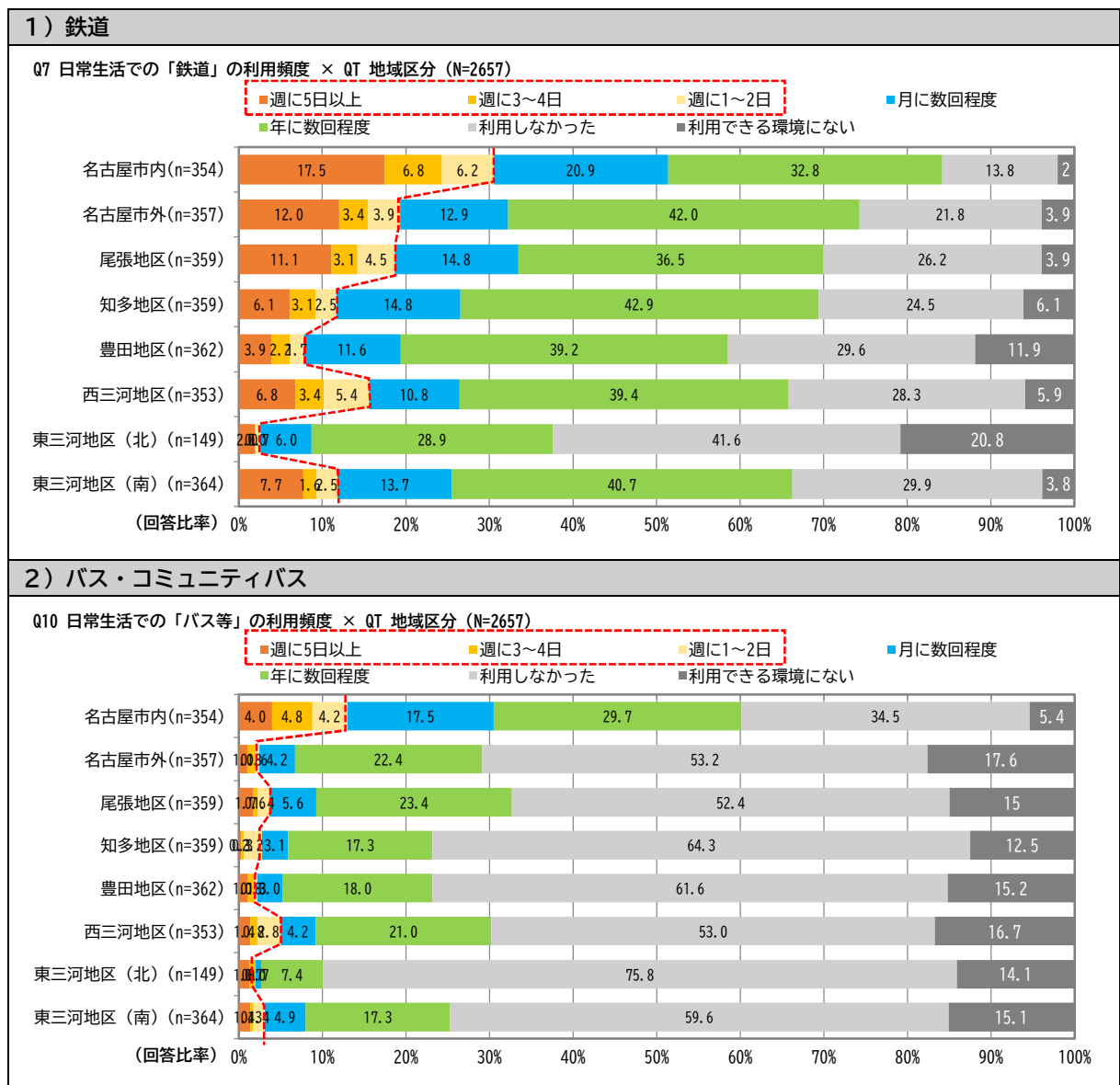
- 目的別の主な移動手段については、名古屋市内以外の買物、通院では8～9割が「自動車」を選択しており、通勤・通学を除いて、地区を問わず自動車への依存が強い状況となっています。



(2) 鉄道やバスの利用頻度と利用環境

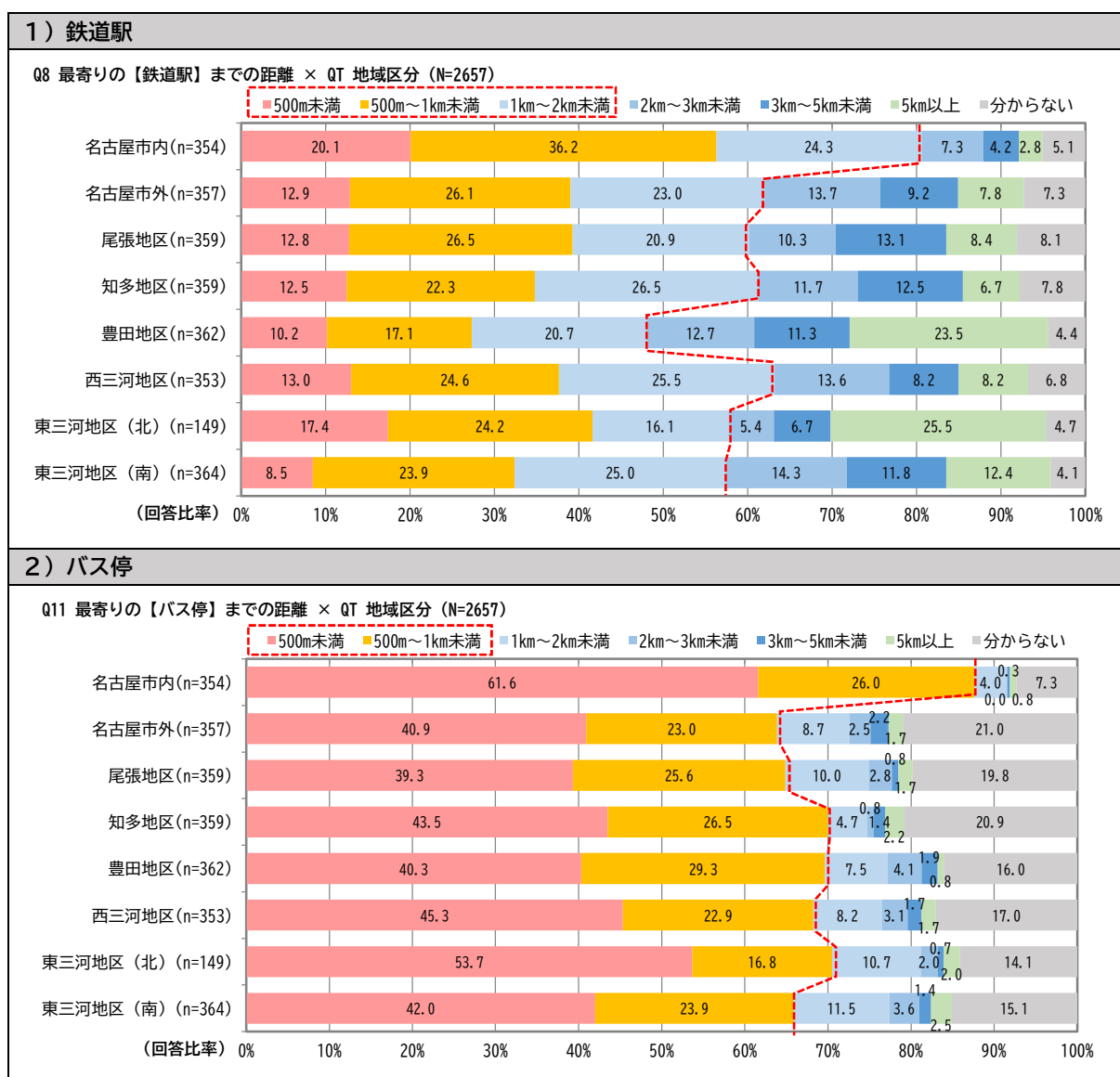
① 日常生活での「鉄道」や「バス・コミュニティバス」の利用頻度

- 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。



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。

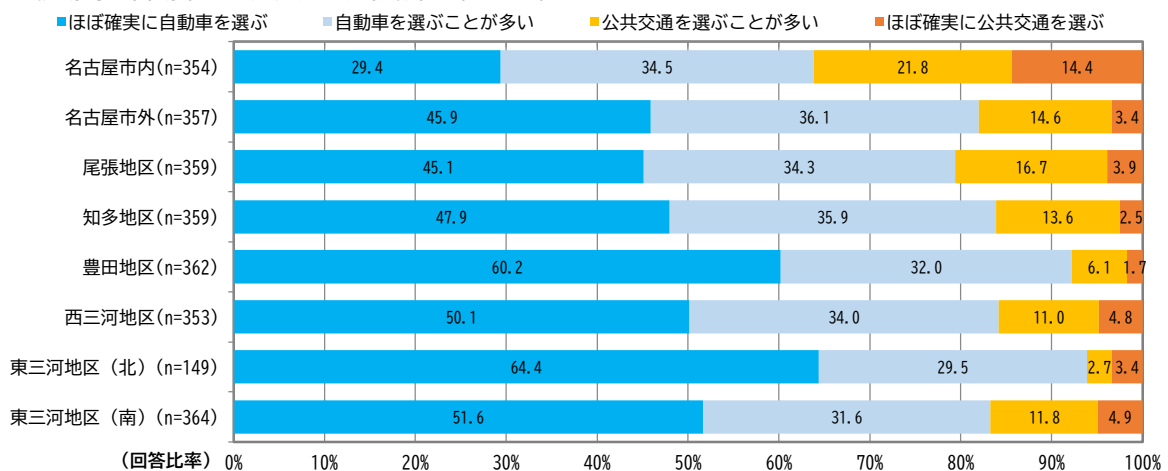


(3) 自動車と公共交通の選択傾向

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)

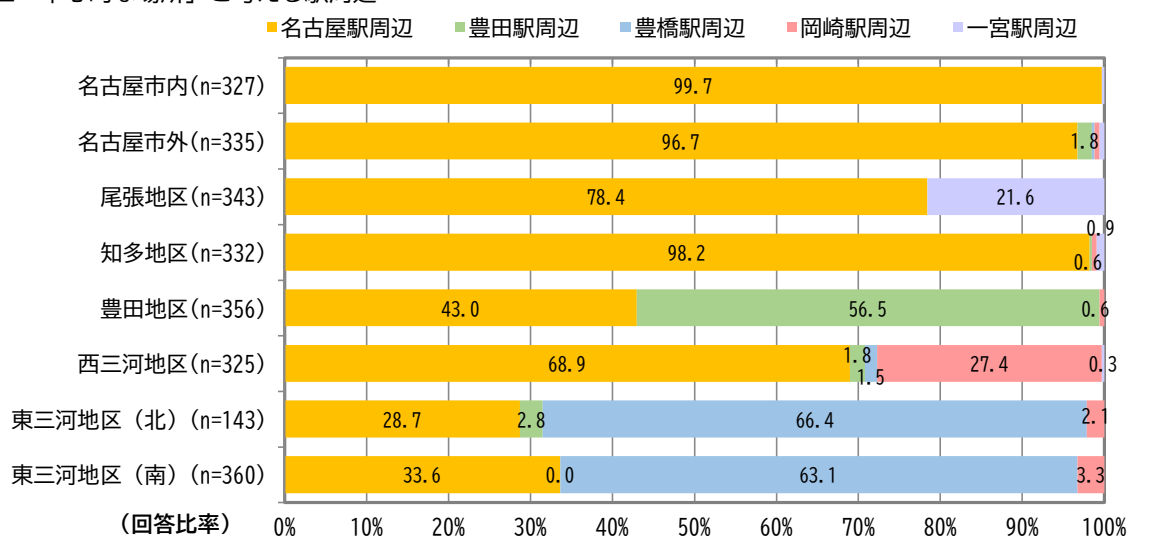
	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内 (n=128)	名古屋市外 (n=64)	尾張地区 (n=74)	知多地区 (n=58)	豊田地区 (n=28)	西三河 (n=56)	(北) (n=9)	(南) (n=61)
運転に不安があるから	19.5	25.0	27.0	22.4	28.6	25.0	22.2	36.1
交通事故が怖いから	20.3	17.2	29.7	31.0	32.1	33.9	22.2	29.5
自動車を利用できないから	36.7	15.6	13.5	19.0	14.3	21.4	11.1	26.2
公共交通の方が、時間が正確だから	28.9	35.9	40.5	32.8	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

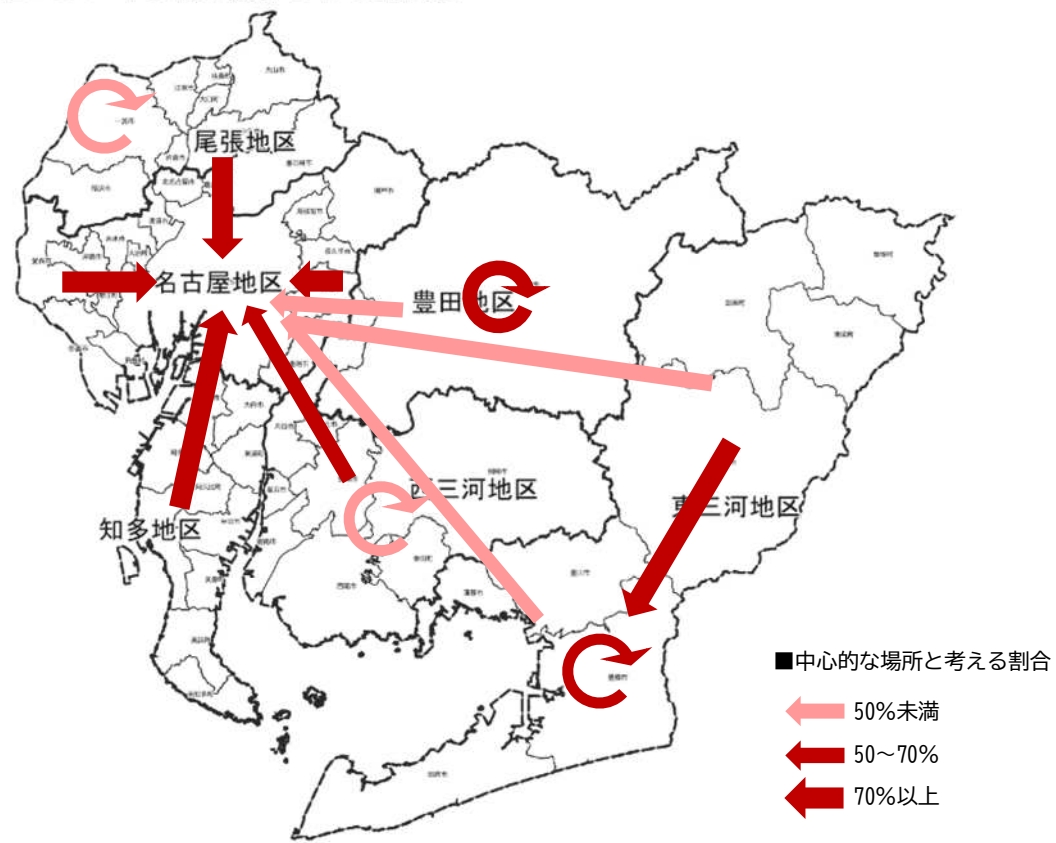
- 県内各地区について「中心的な場所」としてイメージする場所はどの「駅周辺」※かを聞いたところ、豊田地区、東三河地区（北・南）を除き、「名古屋駅周辺」をイメージしていることが分かります。※「中心的な場所」に複数の駅が存在するため「駅周辺」は個別の駅を意味しない。
- 「名古屋駅周辺」以外の中心的な場所としては、尾張地区は「一宮駅周辺」、豊田地区は「豊田駅周辺」、西三河地区は「岡崎駅周辺」、東三河地区（北・南）は「豊橋駅周辺」が挙げられ、これらの駅は地区の中心的な場所となっています。

■ 「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

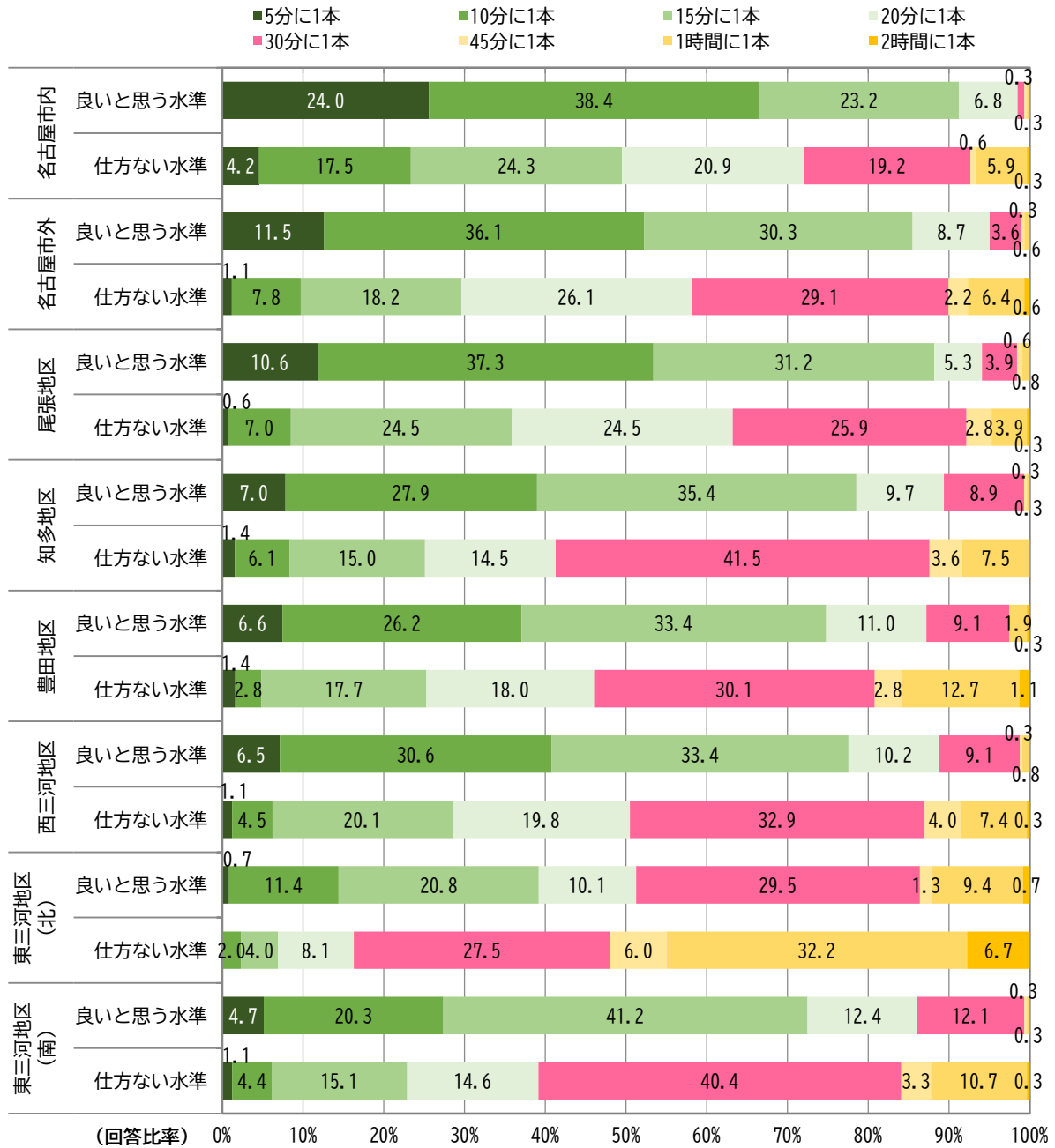
■ 地区ごとの「中心的な場所」と考える駅周辺



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。

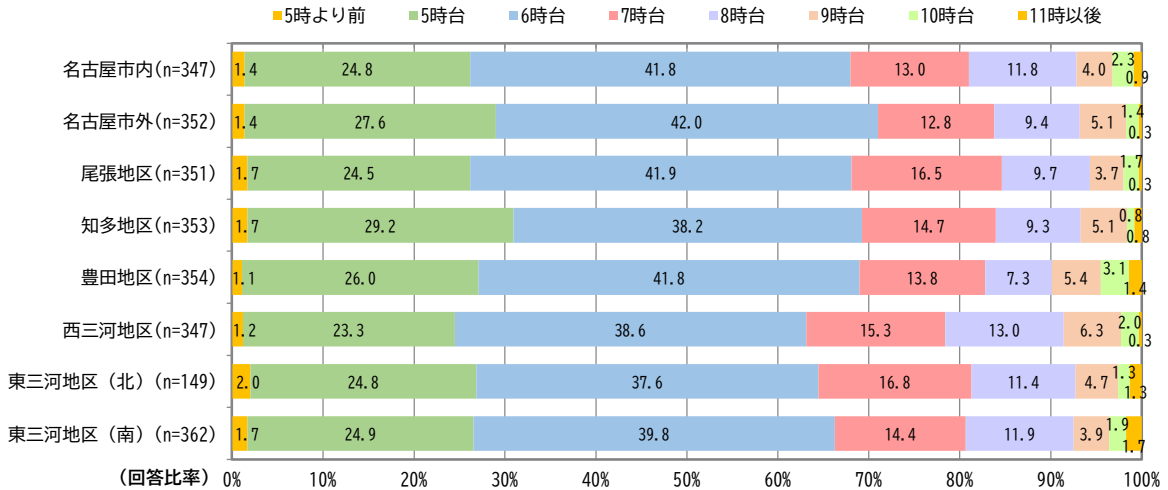
■ 中心的な場所まで公共交通を「利用しても良いと思う」もしくは「仕方がないと思う」水準 (n=2657)



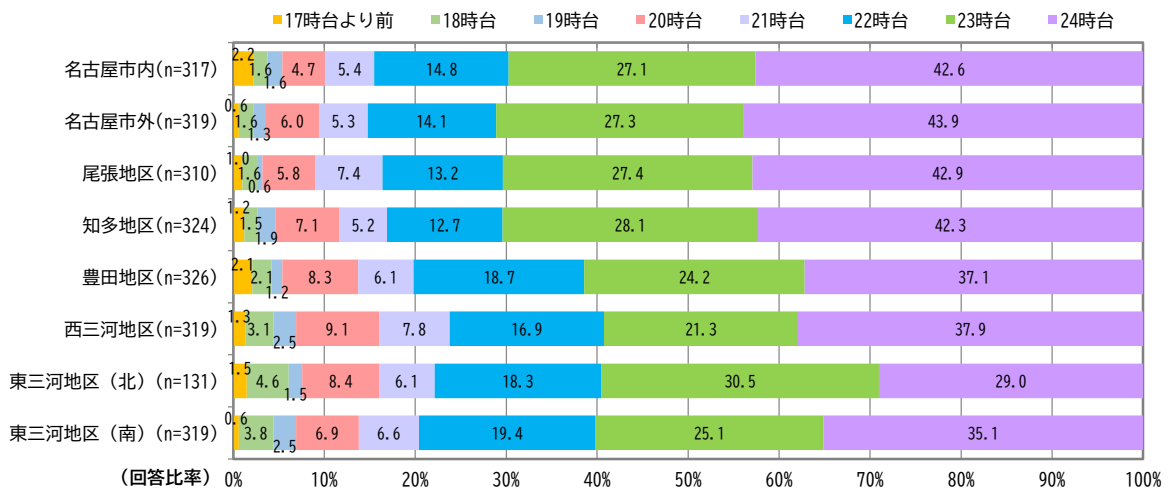
③ 「中心的な場所」まで行くときの「始発」と「終発」の水準

- 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

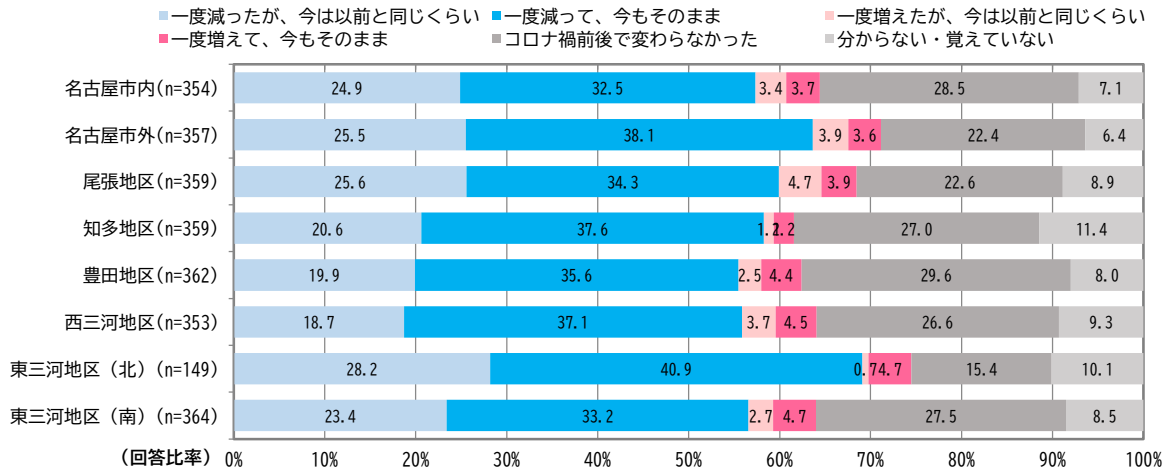
【バス・コミュバス】 利用時の不便なこと	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内 (n=335)	名古屋市外 (n=294)	尾張 (n=305)	知多 (n=314)	豊田 (n=307)	豊田以外 (n=294)	(北) (n=128)	(南) (n=309)
バス停までの距離が遠い	4.5	12.6	11.1	8.9	12.1	10.9	9.4	12.0
バス停まで行くための手段がない	0.9	3.7	1.6	1.6	1.3	1.7	1.6	2.9
バスを使うと交通費が高い	6.3	10.2	14.1	5.4	12.1	10.2	17.2	15.9
バスを使うと時間が掛かる	17.0	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。

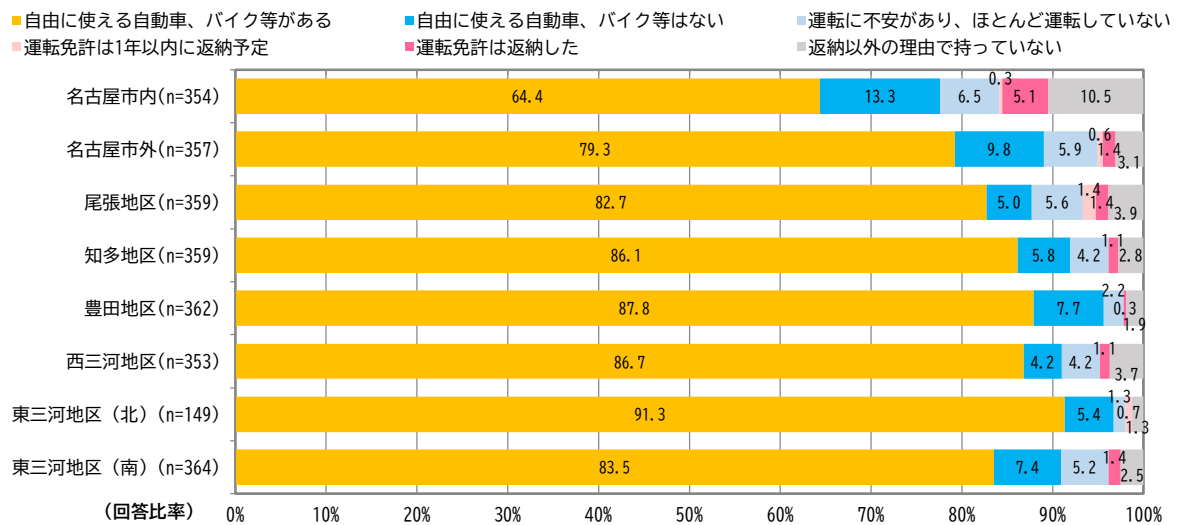
■ コロナ禍前と比べた外出回数の変化 (n=2657)



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)

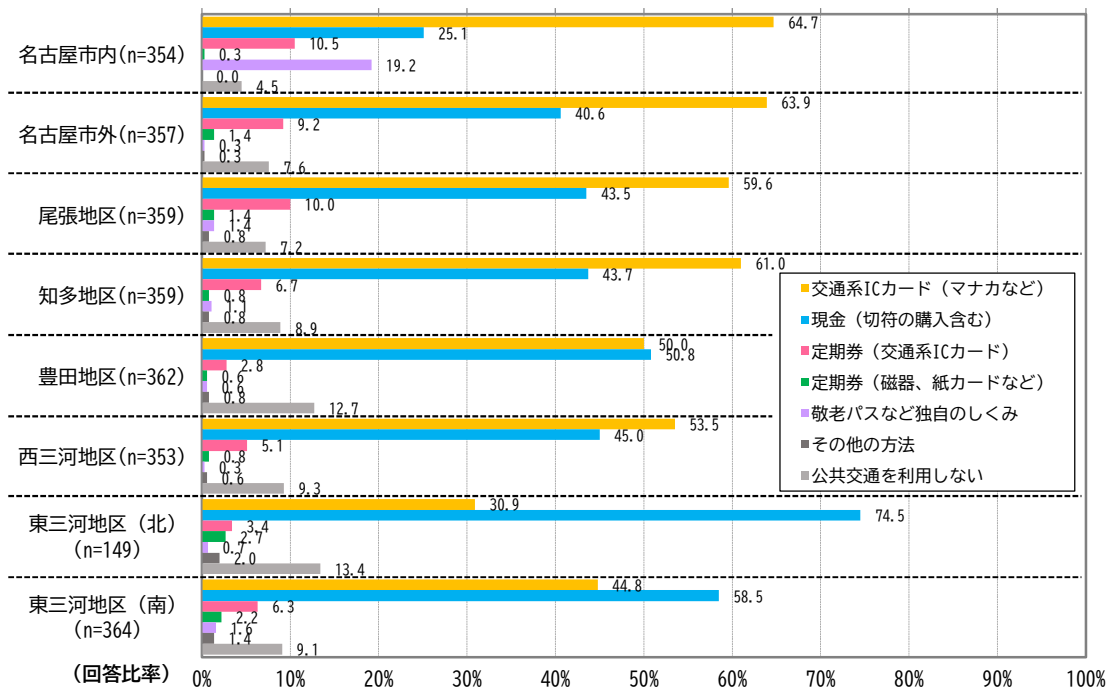


(9) 公共交通利用時の支払方法・情報収集方法

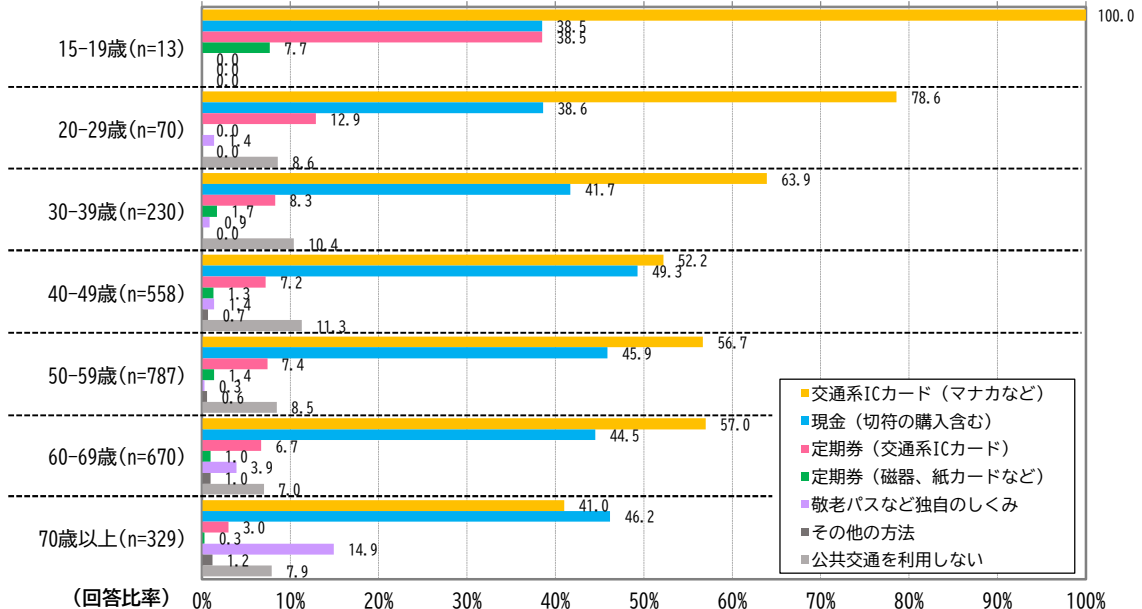
① 公共交通利用時の支払方法（年齢層別）

- 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）



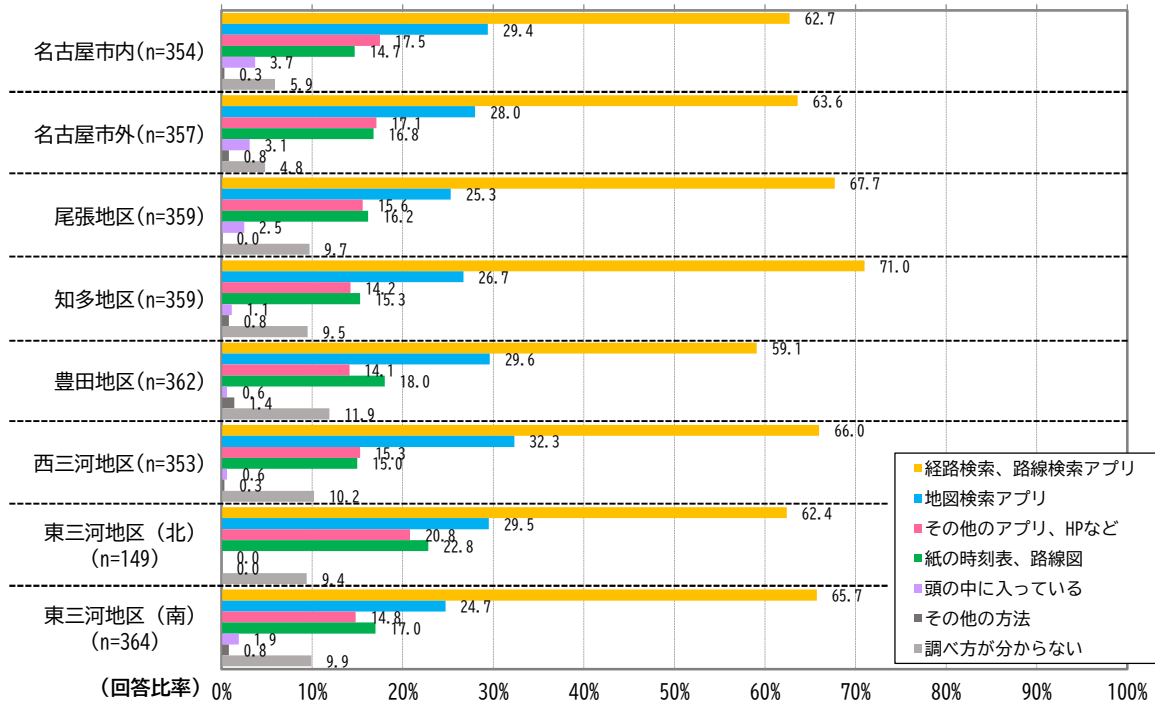
【年齢層別】 公共交通利用時の支払方法（N=2657）



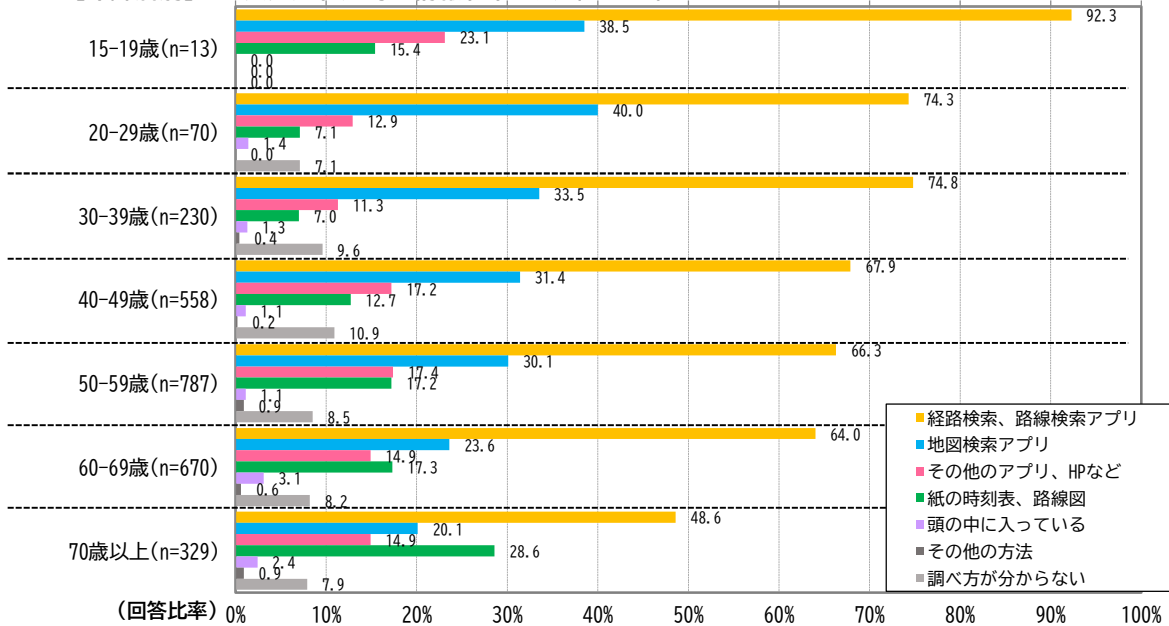
②公共交通利用時の情報収集方法（年齢層別）

- 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

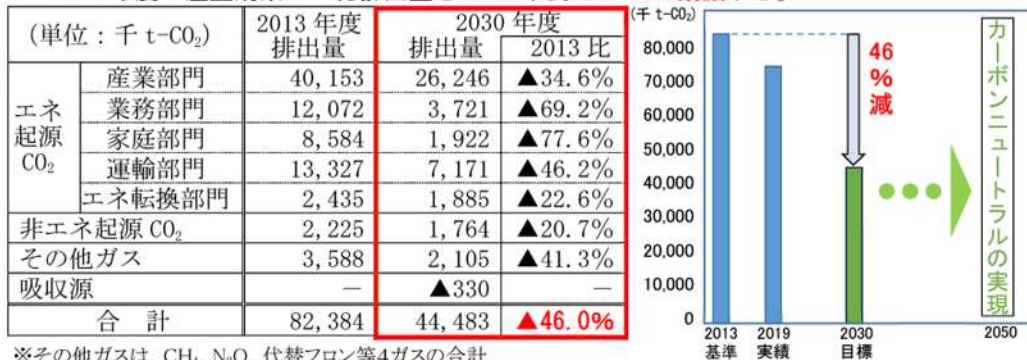


⑤ 脱炭素化

- 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

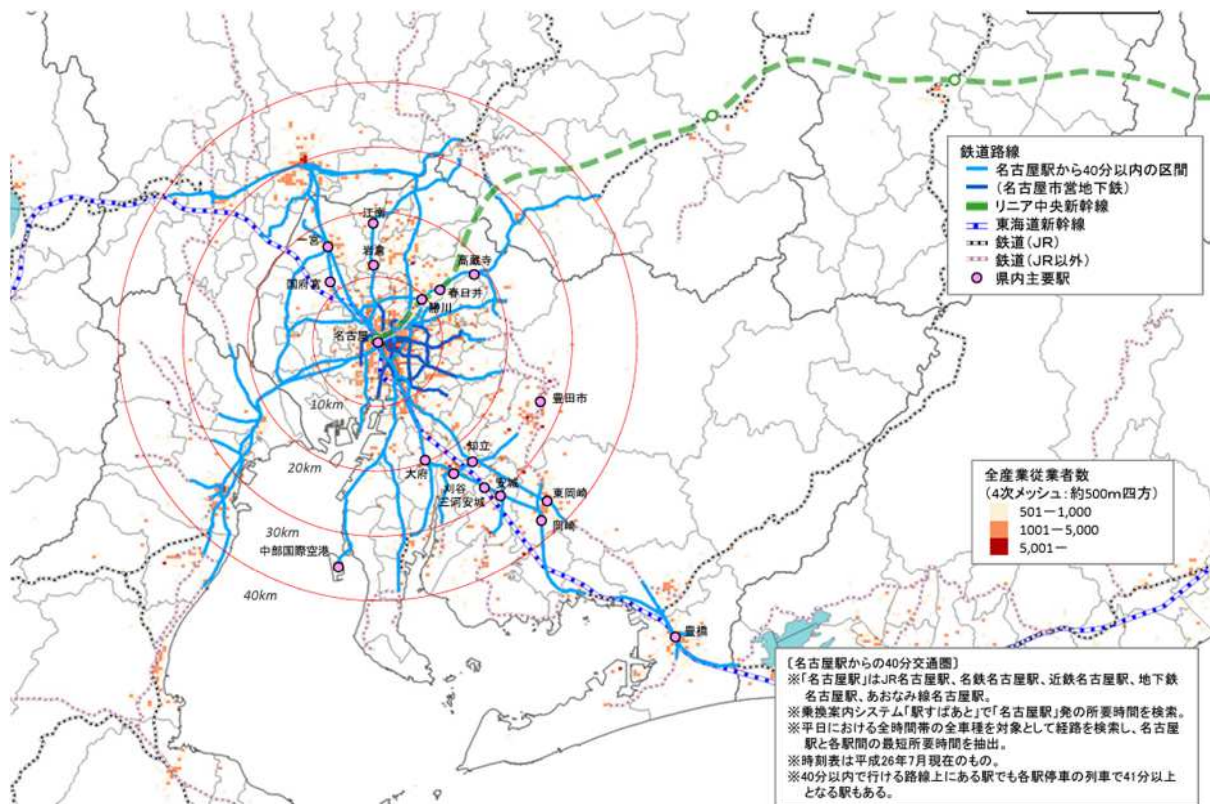
課題⑨ 自動車に依存する傾向が強い日常生活の移動への対応

- 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満への対応

- 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満は見られるものの、総じて「とくに不満は感じない」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、鉄道に比べても不満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」なことに対する不満が他地域よりも多く見られます。
- なお、運行本数等の不満に対しては、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。

Ⅲ

将来像と基本方針

- 1 対応すべき課題と目指すべき未来
- 2 目指す公共交通像と基本方針
- 3 目指すべき公共交通ネットワーク
- 4 関係者の役割分担

1 対応すべき課題と目指すべき未来

(1) 対応すべき課題

- 前述の現状課題の整理に関する基礎データ、県民アンケート調査からの視点を踏まえて、対応すべき課題を整理しました。
- 人口減少や高齢化、コロナ禍の影響等に伴う公共交通の利用者減少や担い手不足が進む中で、本県の公共交通は一部を除き、県全体の広域的な移動も、市町村内の身近な移動も維持が困難な状況になり、自動車が無ければ暮らしや経済活動が成り立たなくなる可能性もあります。

■対応すべき課題（前章より）

対応すべき課題	
1. 地域特性の整理	① 人口減少・高齢化の進行への対応
	② 都市機能の集中と郊外部での交通手段確保への対応
	③ コロナ禍後の観光・交流等の回復への対応
	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
2. 公共交通特性の整理	⑤ ライフスタイル・交通ニーズの変化への対応
	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
	⑦ 公共交通の担い手確保への対応
	⑧ 利用が低迷する地域間幹線系統への対応
3. 移動実態・ニーズの整理	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
	⑩ 地域ごとの拠点への接続の確保
	⑪ 地域に応じたサービス水準の確保
	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
	⑬ 路線バスに対するサービス水準の不満への対応

■課題への対応が不十分な未来では・

公共交通が縮小し、自動車が無ければ暮らしや経済活動が成り立たなくなる可能性も…

県全体では…

- 名古屋駅に繋がる主要な鉄道を除き地域間を結ぶ公共交通が縮小する可能性があります。
- その結果、リニア中央新幹線が開業しても、その効果が県内全体に広がらなくなる恐れがあります。

各市町村では…

- 公共交通の利用者減少と担い手不足が重なり、最低限の移動サービスしか維持できなくなる可能性があります。
- その結果、今以上に、自動車が無ければ、暮らしや経済活動が成り立たなくなる恐れがあります。

県民や組織では…

- 自動車が無ければ暮らしや経済活動が成り立たなくなると、より便利な場所へ人口や産業が流出する可能性があります。
- その結果、山間部等での過疎化がさらに進む恐れがあります。

(2) 目指すべき未来

- 自動車が無くても暮らしや経済活動が成り立つように、県全体として目指すべき未来のイメージを設定しました。
- 県の玄関口となる名古屋駅、空港、港湾とのつながりも意識し、市町村間を結ぶ広域的な移動を維持・充実しながら、市町村内の移動と適切に結びつけ、よりよい未来の交通環境を創りだしていくことが求められます。

■県全体として目指すべき未来のイメージ

① リニア、空港、港湾を有する、日本中央回廊の中心地としての未来

- リニア中央新幹線の開業を見据え、県の玄関口となる名古屋駅、空港、港湾から各地域を繋ぐ広域的な公共交通があることが求められます。
- そのため、地域間を結ぶ鉄道や路線バスを、将来にわたり維持・充実していく必要があります。

② 市町村間の移動に公共交通が利用できる未来

- 今後さらに高齢化が進む中で、県民や事業者等が、自動車無くても暮らし、活動できる交通環境の充実が求められます。
- そのため、公共交通が利用できる環境を維持・充実していく必要があります。

③ 厳しい環境の中でも、市町村内の移動が適切に維持できている未来

- 公共交通の維持が困難な状況にある中で、各市町村の実情に合わせた計画的な事業展開が求められます。
- 市町村内の移動を支える公共交通が将来にわたり維持できるように、国庫補助制度等の積極的な活用を図ることが必要です。

④ 市町村内の移動も、市町村外への移動もスムーズに繋がる交通環境のある未来

- 公共交通の担い手不足が懸念される中で、少ない人員で効率的に移動を支えることができるように、複数路線の乗り継ぎを想定した交通環境の整備が求められます。
- 公共交通の効率的な運行や、乗り継ぎ拠点となる駅やバス停等の交通結節機能の強化が必要です。

⑤ 公共交通を支えるために、一人ひとりが意識して行動する未来

- 県民や来訪者に利用されることが、公共交通の維持・充実のために大切です。
- そのため、一人ひとりが意識して自動車と公共交通を賢く使い分けて移動することが必要です。

⑥ 公共交通が利用しやすい環境づくりに、組織として積極的に取り組む未来

- 通勤・通学においても、公共交通を利用しやすい環境づくりが求められます。
- そのため、組織として自動車の使い方を見直すことや、通勤・通学等の手段として公共交通を利用しやすいように制度を改善するなど、積極的な取組が必要です。

県民や来訪者が、県内を移動するときに積極的に公共交通を選べる環境を創ることが必要

2 目指す公共交通像と基本方針

- 県民の暮らしや、観光や産業などの県の経済活動を支える公共交通ネットワークを、将来にわたり維持するとともに、円滑で快適な移動ができるよう充実を図っていくことが必要です。
- 鉄道や路線バス、旅客船は、広域交通、市町村間交通として、通勤、通学をはじめとする拠点間の移動を支えており、県民の暮らしや、観光や産業などの経済活動の基盤となっています。

目指す
公共交通像

安心・便利な暮らしと、活発な経済活動を

方針
1

広域的な
移動を支える
幹線軸の維持
・充実

- ① リニアインパクトを県内全域に拡げ、**国内外ともつながる広域交通を維持・充実**していきます。
- ② 県民の暮らしや、観光や産業などの経済活動を支える**市町村間交通を維持・充実**していきます。

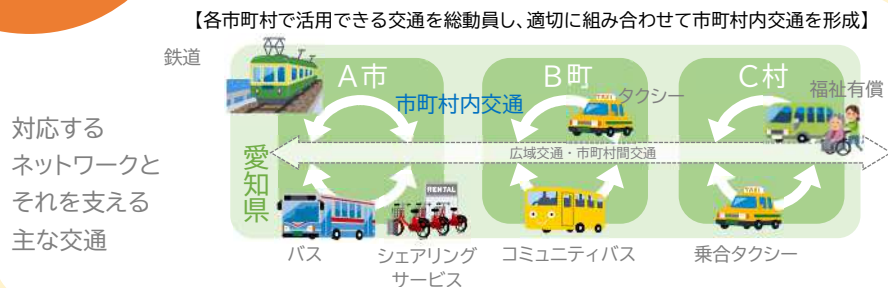


広域交通を、市町村間交通、市町村内交通へと円滑、快適につなげ県民の暮らし、県の産業・観光を支える交通環境を形成し、維持する。

方針
2

公共交通
ネットワークを
支える仕組み
づくり

- ③ 暮らしに必要な**市町村内交通を地域の特性に合わせて形成するための支援**をしていきます。
- ④ 広域交通・市町村間交通と、市町村内交通がつながるよう、**交通拠点での乗り継ぎ環境を充実**します。



- 将来の公共交通ネットワークの確保に向けて、広域的な幹線軸とともに市町村内交通も維持し、新技術も活用しながら個人や組織・団体の積極的な利用を促していくことを、基本方針と位置付けます。

支える公共交通の維持・充実

方針
3

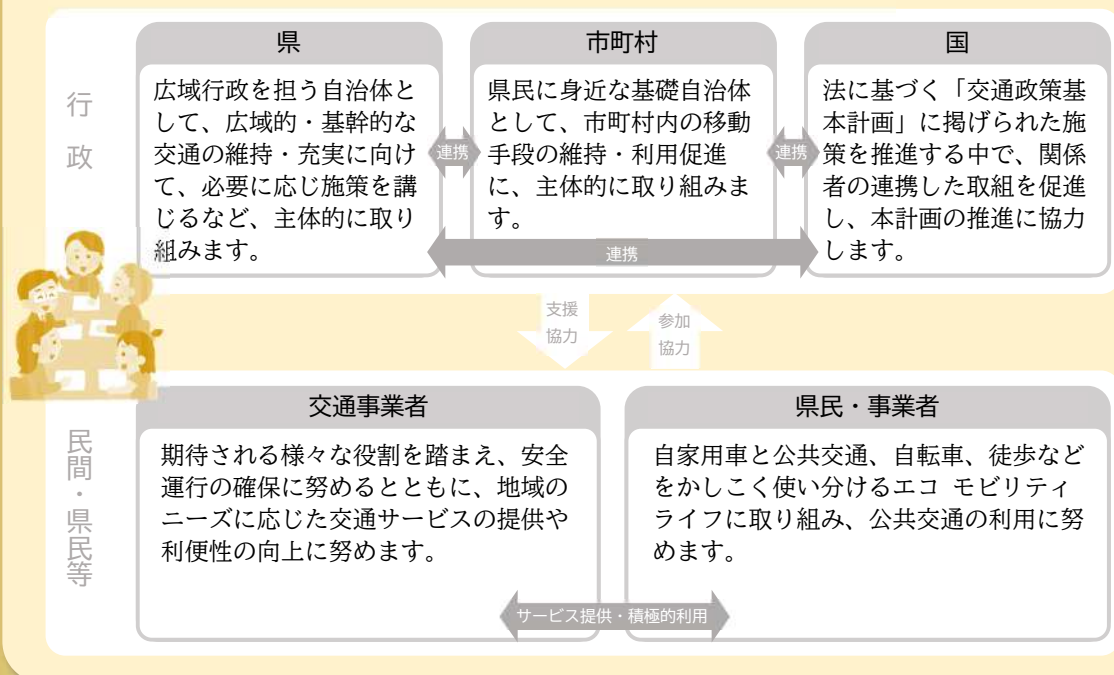
公共交通を
みんなで使い、
支え、育てる
意識の醸成

- ⑤ 県民や来訪者など、一人ひとりの積極的な公共交通の利用を促していきます。
- ⑥ 事業者や学校など、組織や団体としての積極的な公共交通の利用を促していきます。

想定する移動の目的



公共交通を支える【みんな】の構成と役割



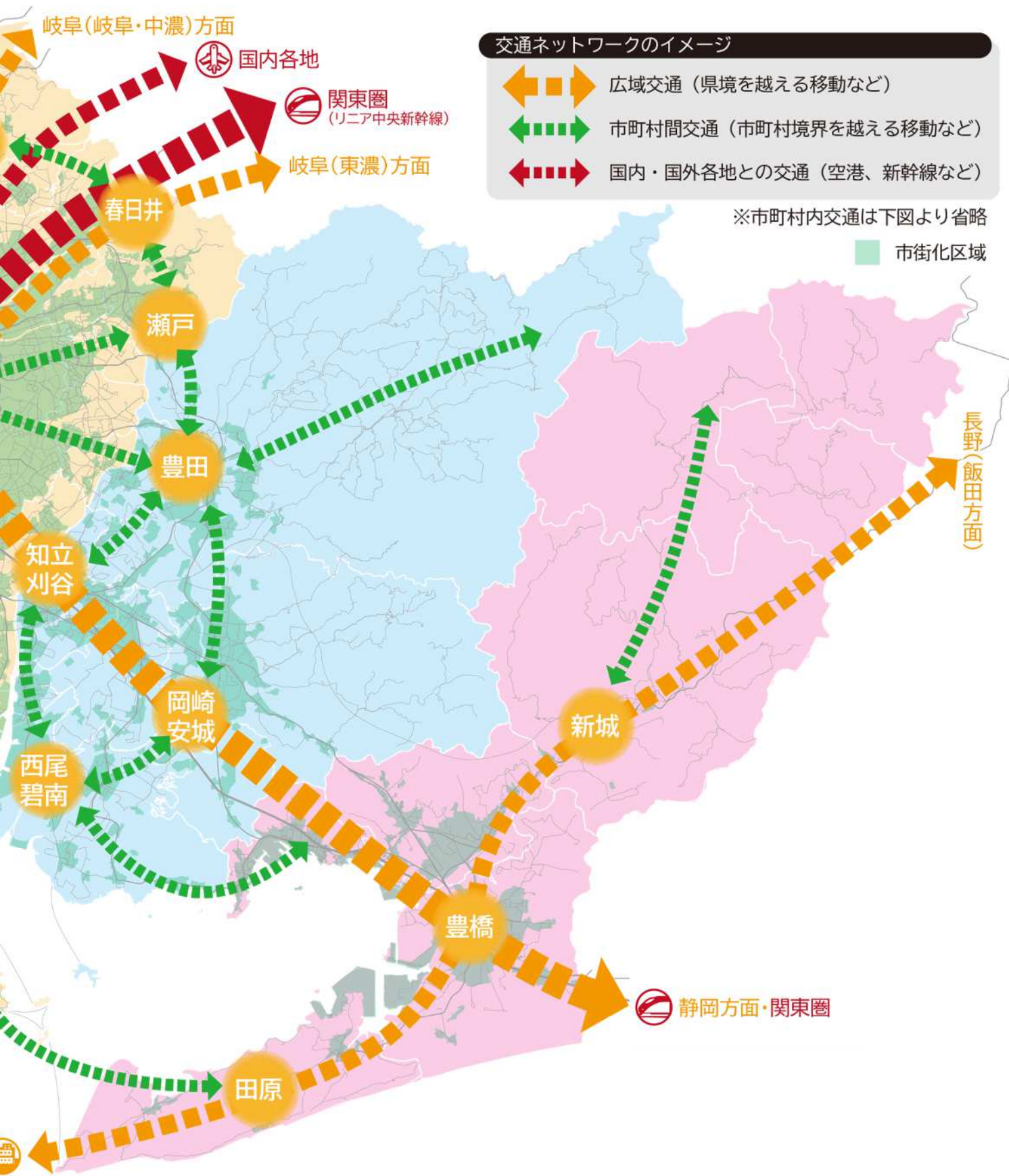
3 目指すべき公共交通ネットワーク

- 【尾張地域】では、鉄道沿線に人口、産業が集積し、名古屋市とのつながりが充実しており、郊外地域間を鉄道や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。名古屋市を中心とした放射+環状のネットワークを維持・充実していきます。
- 【西三河地域】では、岡崎市、刈谷市、豊田市、安城市、知立市等の地域の拠点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が十分でない状況にあります。名古屋市への鉄道による接続を維持・充実しつつ、山間部から豊田市中心部、岡崎市中心部、臨海部（碧南市・西尾市）に繋がる南北の市町村間交通の軸を維持・充実します。
- 【東三河地域】では、名古屋市・静岡県に繋がる軸と、南北の鉄道軸（JR飯田線、豊鉄渥美線）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。将来にわたりこの豊橋市を中心とした公共交通ネットワークを維持します。とくに設楽町、東栄町、豊根村の山間部の町村から新城市、豊橋市、田原市に繋がる南北の市町村間交通の軸を維持・充実します。
- リニア中央新幹線が地域の産業、商業、観光等に与えるインパクトを、県内各地や中部圏全体へ波及していくため、県として広域交通、市町村間交通を維持・充実していくことを目指していきます。

■ 公共交通のネットワーク構成

	想定される移動	維持・充実の考え方
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ① 国内外各地との往来（空港、新幹線へ／からの交通） ② 岐阜県との往来（尾張地域） ③ 三重県との往来（尾張地域・東三河地域） ④ 静岡県との往来（東三河地域） ⑤ 長野県との往来（東三河地域） 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通を担う鉄道事業に対して、官民連携により維持・充実 ・リニア中央新幹線の開業に伴う交流人口の増加を見据えたサービス向上を推進 ・中部国際空港、県営名古屋空港を活用した国内外との接続性の確保
市町村間交通	<ul style="list-style-type: none"> ① 尾張地域郊外部の環状移動 ② 西三河地域西部の環状移動 ③ 知多半島・渥美半島の移動 ④ 西三河地域、東三河地域の山間部の移動 ⑤ 尾張地域、西三河地域の広域交通の無い地域の移動 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来にわたる鉄道、路線バス等を中心とした県内主要拠点間の交通の維持・充実
市町村内交通	<ul style="list-style-type: none"> ① 各市町村内の移動（買物、通院など日常移動） 	<ul style="list-style-type: none"> ・各市町村による計画的な市町村内移動を支える交通の維持・充実





4 関係者の役割分担

- 県の公共交通ネットワークを「広域交通」「市町村間交通」「市町村内交通」に区分し、計画的な公共交通の形成に向けて、各関係主体の役割分担を整理すると、下表の通りです。
- 各主体の役割分担を明確化した上で、県の取り組むべき具体的な施策を検討していきます。

関係主体	地域交通法に示された各主体の役割
国	<p>【地域交通法第4条第1項】</p> <p>国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、必要な情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助、研究開発の推進、人材の養成及び資質の向上並びに関係者相互間の連携と協働の促進に努めなければならない。</p>
愛知県	<p>【地域交通法第4条第2項】</p> <p>都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。</p>
市町村	<p>【地域交通法第4条第3項】</p> <p>市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。</p>
交通事業者	<p>【地域交通法第4条第4項】</p> <p>公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。</p>

ネットワーク構成での役割分担		
広域交通	市町村間交通	市町村内交通
<ul style="list-style-type: none"> 維持、充実のため必要に応じて県と連携し財政的支援等を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて県と連携した財政的支援を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村に対する情報発信や助言を行う。 市町村の協議会等に参加し合意形成を支援する。 必要に応じて財政的支援を実施する。
<ul style="list-style-type: none"> 県民の積極的な利用を促進する。 	<ul style="list-style-type: none"> サービスの維持、充実を図るため、指導、助言を行う。 	
<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者等と連携しサービスの維持、充実を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者等と連携しサービスの維持、充実を図る。 複数市町村を跨ぐ移動について、市町村間の調整を図る。 必要に応じて国と連携した財政的支援を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村に対する情報発信や助言を行う。 市町村の協議会等に参加し合意形成を支援する。 市町村内の計画的な交通施策の展開に対する技術的支援（調査等）を行う。
<ul style="list-style-type: none"> 県民の積極的な利用を促進する。 		
<ul style="list-style-type: none"> 自市町村を越える移動ニーズに対して、県と連携し、関係市町村との調整を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 県民の市町村内移動について、主体的に調査し計画的に推進する。 交通事業者等と連携し、サービスの維持、充実を図る。 	
<ul style="list-style-type: none"> 県民の積極的な利用を促進する。 		
<ul style="list-style-type: none"> 県や国と連携し、広域的な移動需要に対応する。 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村と連携し、市町村内での移動需要に対応する。 	
<ul style="list-style-type: none"> 県民の積極的な利用を促進する。 必要に応じて適宜情報提供を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> サービスを継続するとともに、利便性や安全性の向上を図る。 	

IV

実現に向けた県の施策

- 方針1 広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実
- 方針2 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり
- 方針3 公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成

1 基本方針に対する県の取組の考え方

- 県や市町村が、国、事業者、県民等と連携して「目指す公共交通像」の実現に向け、3つの基本方針に基づいて県の取組の考え方を設定します。

方針1 広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実

本県と県外との往来や県内市町村間の移動を支え、広域的な骨格を担う幹線軸について、国、市町村、交通事業者と連携して、公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。

1-1 国内外とも繋がる広域交通の維持・充実

リニア中央新幹線開業の効果を県内各地へ波及させるため、名古屋駅のスーパーターミナル化や名古屋駅からの鉄道ネットワークの充実強化等の取組を推進します。

1-2 県民の暮らし、経済活動を支える市町村間交通の維持・充実

名古屋駅、豊田市駅・新豊田駅、豊橋駅など、尾張・西三河・東三河地域の中心拠点となる駅を始め、各市町村の拠点間の移動を支え、国、市町村、交通事業者と連携して、維持・充実を図ります。

方針2 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり

県民の日々の暮らしを支える身近な移動手段である市町村内交通について、地域の実情に応じ運行を維持していくことを基本に、市町村における計画策定や拠点整備等を支援することなどにより、公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。

2-1 日々の暮らしに便利な市町村内交通の支援

各市町村が地域の実情に応じて行う計画づくりや、国の補助制度の活用に向けた助言、新たな交通サービスに関する情報提供などを行い、維持・充実を図ります。

2-2 官民連携、他分野連携を実現するための制度・仕組みの構築

市町村内交通の充実・活性化に向け、交通分野以外との連携の促進、利便性向上に向けた調整支援や必要な情報の収集・提供を行います。

方針3 公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成

県民をはじめとする地域の関係者による積極的な利用や、計画づくりへの参画など、より積極的に関わることが出来る環境作りを進めます。

3-1 県民、来訪者等の個人単位の積極利用を促す取組の実施

公共交通ネットワークの維持・充実が、利用者に身近なこととして積極的に関わることの出来る環境づくりを進めます。

3-2 事業者、学校等の組織単位の積極利用を促す取組の推進

通勤・通学、業務等における公共交通の利用を一層進めるため、情報発信や啓発活動を進めます。

1-1-1 リニア開業を見据えた広域交通の維持・充実	p66
----------------------------	-----

1-1-2 空港・港湾と県内各地をつなぐ広域交通ネットワークの維持・充実	p67
--------------------------------------	-----

1-2-1 鉄道の維持・充実	p68
----------------	-----

1-2-2 路線バスの維持・充実	p68
------------------	-----

1-2-3 広域交通・市町村間交通と市町村内交通をつなぐ交通拠点の維持・充実	P69
--	-----

2-1-1 市町村内交通の整備への支援	p70
---------------------	-----

2-1-2 地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援	p70
------------------------------	-----

2-2-1 DX・GX等の新技術の積極的導入の支援	p71
---------------------------	-----

2-2-2 公共交通を支える人材の確保・育成に向けた支援	p72
------------------------------	-----

2-2-3 乗り継ぎ利便性の向上に向けた運賃、ダイヤ等に係る調整支援	p73
------------------------------------	-----

2-2-4 福祉・健康・観光・防災など他分野と連携した支援	p73
-------------------------------	-----

3-1-1 マイレール・マイバス意識の醸成	p74
-----------------------	-----

3-1-2 観光客・来訪者への公共交通利用意識の醸成	p75
----------------------------	-----

3-2-1 事業者、学校と連携した公共交通利用の促進	p76
----------------------------	-----

3-2-2 行政による率先した公共交通利用の推進	p76
--------------------------	-----

方針1 広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実

施策1-1 国内外とも繋がる広域交通の維持・充実

取組1-1-1 リニア開業を見据えた広域交通の維持・充実

【県の取組】

- リニア中央新幹線と圏域内の公共交通ネットワークとの結節点となる名古屋駅のスーパーターミナル化に取り組みます。名鉄三河線の複線化を事業者に働きかける等、名古屋駅からの40分交通圏の拡大を図るなど、総合的な公共交通ネットワークの充実に向けた取組を進めます。
- リニア中央新幹線の整備促進とともに、リニア中央新幹線整備後の東海道新幹線の停車駅の利活用に関する取組を進めます。
- 都市内交通の円滑化と鉄道により分断された市街地の一体化による都市の活性化を図るため、連続立体交差事業の推進を図ります。
- 鉄道駅の段差解消や視覚障害者誘導用ブロック、バリアフリートイレの設置、ホームドア・可動式ホーム柵の設置など、施設・設備のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の取組を促します。

コラム 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のインパクトを最大限生かし、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、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。

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：名古屋市「名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）」

取組 1-1-2 空港・港湾と県内各地をつなぐ広域交通ネットワークの維持・充実

【県の取組】

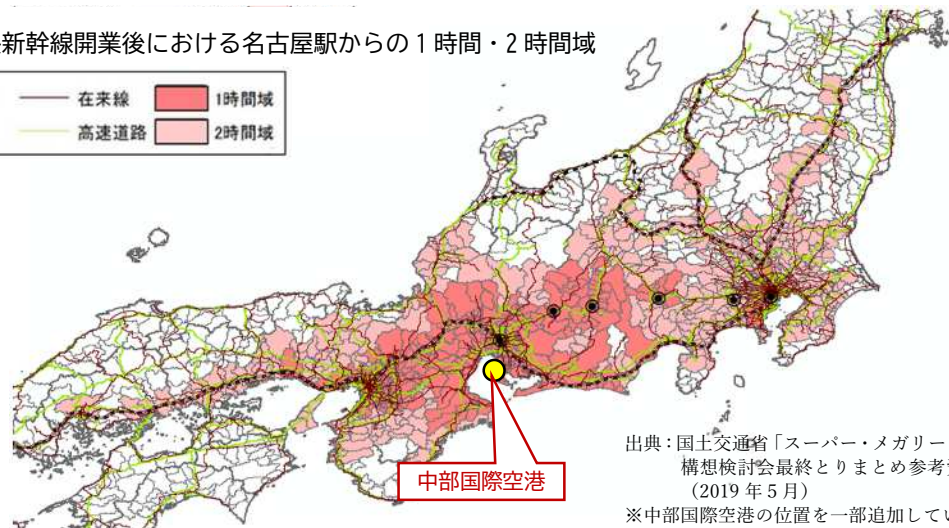
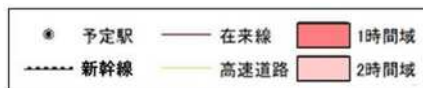
- 人流・物流の両面から全国、全世界へと繋がる中部国際空港へのアクセスの維持・充実を図ります。
- 全国各地へ繋がる県営名古屋空港へのアクセスの維持・充実を図ります。
- 将来的なクルーズ需要の増加を見据え、賑わいのある港湾空間の形成や大型船舶の受け入れ可能な岸壁・ターミナルの整備を図ります。

コラム 日本中央回廊の形成と中部国際空港

リニア中央新幹線の開業とともに、名古屋駅から首都圏、近畿圏のほぼ全域が1時間圏、2時間圏に含まれるようになります。

中部国際空港は、日本中央回廊の中央に位置する空港として、これまで以上に国際的な出入国の玄関口としての役割が高まると考えられます。

■リニア中央新幹線開業後における名古屋駅からの1時間・2時間圏



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参考資料」（2019年5月）
※中部国際空港の位置を一部追加している

コラム 連続立体交差事業

県では連続立体交差事業を推進しており、2023年度現在、9市11箇所の連続立体交差化を実施しています。現在、知立市、半田市の2市2箇所が事業中であり、2028年度までに完了する予定です。



知立駅・三河知立駅



半田駅

施策 1-2 県民の暮らし、経済活動を支える市町村間交通の維持・充実

取組 1-2-1 鉄道の維持・充実

【県の取組】

- 県内の公共交通の骨格を形成する鉄道の各路線について、沿線市町村や観光事業者などと連携し、利用促進に資する取組を進めます。
- 県が出資する第三セクター方式による愛知環状鉄道、愛知高速交通等について、会社運営についての助言を行うなど、地域の移動を支える手段として継続的な運行に取り組みます。
- リニモ沿線地域づくり重点プランに掲げた取組を沿線市等とともに推進します。
- 駅や高架橋等の施設・設備について、耐震対策、豪雨対策、長寿命化、安全対策など、一層の取組を促すとともに、経営の厳しい地域鉄道事業者が実施する、安全安定輸送に必要な修繕・設備投資を支援します。
- J R刈谷駅におけるホーム拡幅やコンコース拡大等の駅総合改善事業を支援します。
- 鉄道駅の段差解消や視覚障害者誘導用ブロック、バリアフリートイレの設置、ホームドア・可動式ホーム柵の設置など、施設・設備のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の取組を促します。

取組 1-2-2 路線バスの維持・充実

【県の取組】

- 市町村間交通を支える路線バスのうち、国庫補助により維持が必要な系統については市町村計画と連携して「地域間幹線系統」として位置付け、運行経費の補助を継続的に実施し、維持に努めます。
- 地域間幹線系統については、国庫補助に加え、県による補助を継続します。
- コロナ禍の影響などを受けて、利用の低迷が続く路線バスについて、沿線市町村及び交通事業者と連携した利用促進を図ります。
- 地域公共交通利便増進事業など、運行継続に資する国の制度の活用に向け、補助事業要件となる計画等の策定の支援を行います。
- 国のフィーダー系統に関する補助については、地域間幹線系統とのつながりが重要となるため、フィーダー系統を有する市町村の計画への位置付けや助言を行います。

コラム 国の地域間幹線系統・フィーダー系統の考え方

国では、複数市町村にまたがる系統を【地域間幹線系統】とし、これに接続する各市町村内の系統を【フィーダー系統】として、それぞれに対する補助制度を設けています。

補助制度の活用には、地方公共団体の策定する地域公共交通計画にこれらの系統を位置付けることが必要とされています。

【地域間幹線系統への補助】は市町村又は都道府県の広域的な地域公共交通計画で、【フィーダー系統への補助】は市町村単位での地域公共交通計画で位置付けることが想定されており、法に基づき計画策定段階において、県、市町村の参加する法定協議会での協議が求められています。



取組 1-2-3 広域交通・市町村間交通と市町村内交通をつなぐ交通拠点の維持・充実

【県の取組】

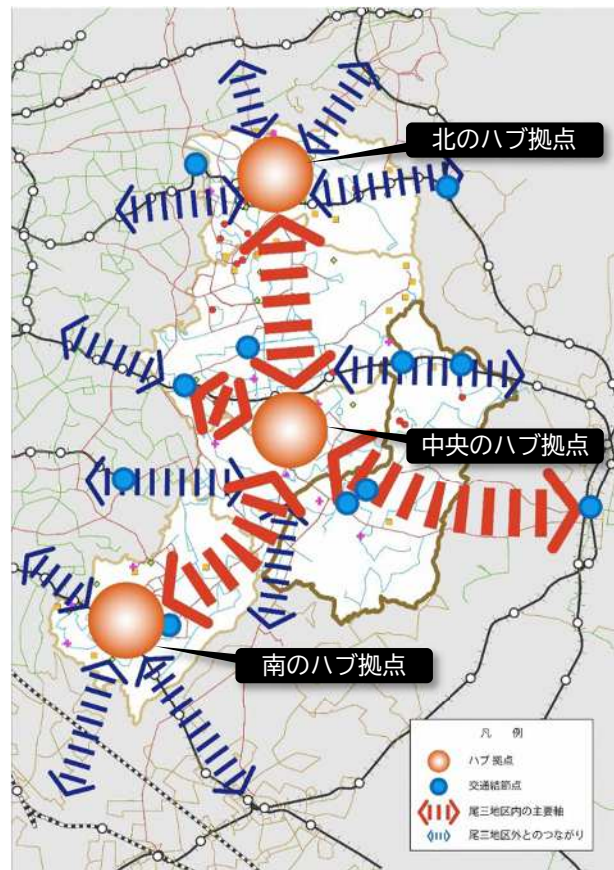
- 公共交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設、バス施設の整備を行うため、社会資本整備総合交付金などの活用に向けた各市町村や交通事業者の取組を支援します。
- 広域交通・市町村間交通と、市町村内交通をつなぐ交通拠点での円滑な乗り継ぎを推進するため、地域公共交通会議等の場を活用し、交通事業者や市町村と連携して、利用しやすいダイヤや運賃の調整を図り、利便性の向上を図ります。
- 広域交通・市町村間交通から各市町村の交通拠点までの連続的な乗り継ぎ環境等の確保を図るため、各市町村の計画への反映を支援します。

コラム 広域公共交通網の路線構想（イメージ図）

2018年2月の「尾三地区広域公共交通推進基礎調査事業」において、豊明市、日進市、みよし市、長久手市、東郷町の5市町を結ぶ「ハブ拠点」が設定されました。

交通結節点の整備、鉄道・路線バス・コミュニティバス等の接続調整、相互乗り入れ等の今後の方向性が示されています。

ハブ拠点	候補となる交通結節点
「北」のハブ拠点	長久手古戦場駅 愛知医科大学病院 等
「中央」のハブ拠点	東郷セントラル地区 日進駅 等
「南」のハブ拠点	前後駅 藤田保健衛生大学病院 等



方針2 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり

施策 2-1 日々の暮らしに便利な市町村内交通の支援

取組 2-1-1 市町村内交通の整備への支援

【県の取組】

- 各市町村の地域特性や交通環境等を踏まえた市町村内交通の計画的な整備、運営、充実等を図るため、市町村内交通の利用実態の把握に努めます。
- 県、市町村、国、交通事業者との情報共有や、行政担当者の交通関連事業に関するスキルアップのための場づくりに取り組みます。
- 市町村の地域公共交通会議などの場を活用し、課題の解決に向けた助言を行うとともに、国の補助事業を積極的に活用するため、地域間幹線系統・地域内フィーダー系統を各市町村計画へ位置付ける支援をします。
- 市町村が地域の実情に応じた交通環境の整備を図るため、公共交通に関わる関係者で構成する地域公共交通会議の設置状況の情報提供を行い、未設置の団体に設置を促します。
- 立地適正化計画等まちづくりのための計画と連携した地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするため、市町村における地域公共交通計画の策定に向けた検討を促します。

取組 2-1-2 地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援

【県の取組】

- 鉄道や路線バス等の定時・定路線型の公共交通から目的地までの、いわゆるラストワンマイル、ファーストワンマイルの移動手段の確保を支援するため、タクシー、乗合タクシー、シェアサイクル・マイクロモビリティ等の新モビリティ、自家用有償旅客運送などの活用方法について検討を行います。
- タクシーや自家用有償旅客運送等については、国での議論を踏まえ、必要に応じて市町村の取組に反映されるよう、情報提供や計画策定の支援を行います。
- 既存の公共交通のほか、送迎サービスやシャトルバス等の地域の輸送資源を総動員するための取組を支援します。

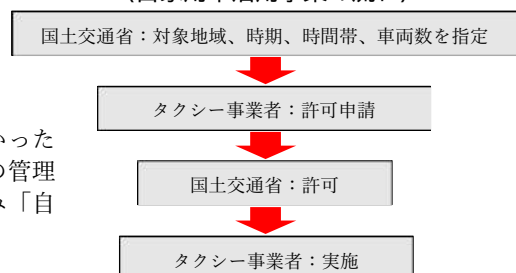
コラム タクシー事業者における一般ドライバーの活用

自家用車を使って有償で旅客を運ぶことは、いわゆる「白タク」行為として禁止されています。その例外として、従来から交通空白地等において市町村やNPO等が行う自家用有償旅客運送があります。

これに加え地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった社会問題に対応するため、国においてはタクシー事業者の管理の下で自家用車や一般ドライバーを活用する新たな仕組み「自家用車活用事業」を2024年4月から開始しました。

また、タクシー事業者以外の者が行うライドシェアについては、引き続き議論されています。

〈自家用車活用事業の流れ〉



施策 2-2 官民連携、他分野連携を実現するための制度・仕組みの構築

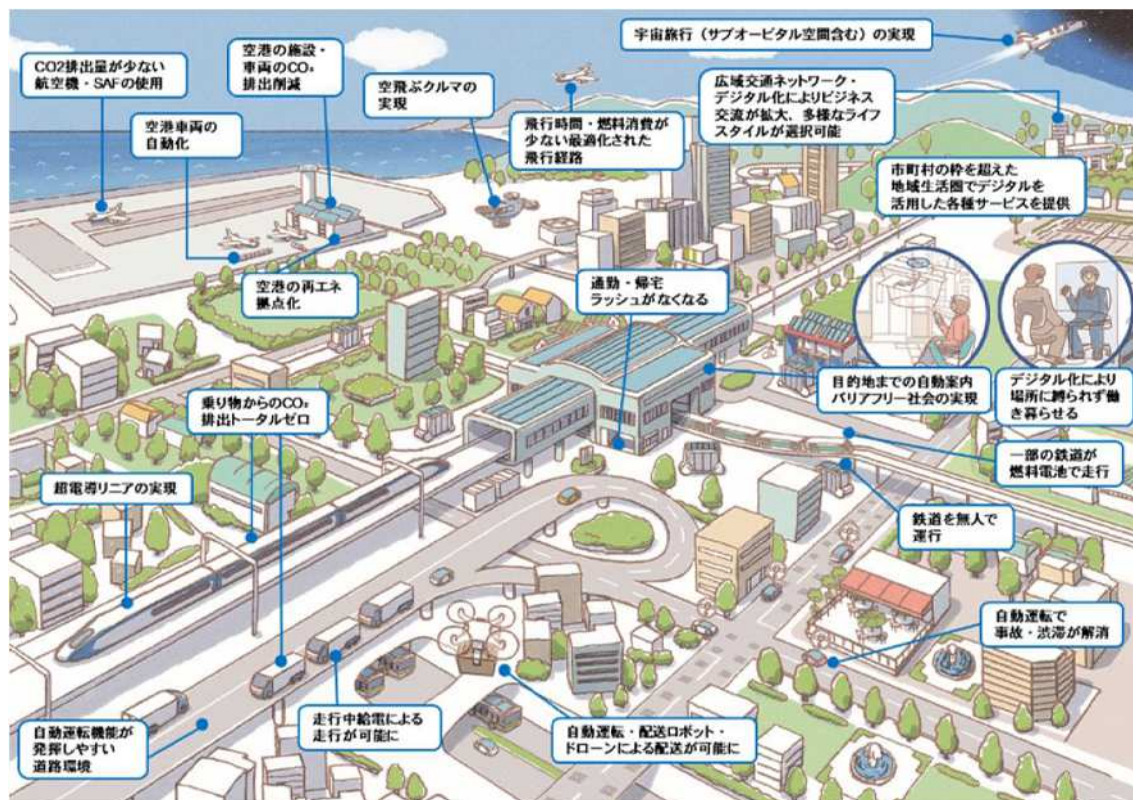
取組 2-2-1 DX・GX等の新技術の積極的導入の支援

【県の取組】

- 各市町村が自動運転やデマンド交通、MaaS等の新しい情報通信技術を活用した取組に積極的に参加できるよう、交通DXの先進的な実証実験の事例の情報収集・提供を行います。
- コミュニティ交通等の整備、運営に必要な利用実態データを取得するため、IoTを活用した新しい調査手法の確立に向け各市町村と連携して検討を進めます。
- 「2050年までのカーボンニュートラル」の実現に向けて、エコモビの取組を推進し、自動車から公共交通へのシフトや、エネルギー効率の良い交通インフラの整備等の取組を推進します。

コラム 豊かさと環境保全が両立した交通インフライメージ

国の「第5期国土交通省技術基本計画」では、多様化するライフスタイルに応じて様々な低炭素・脱炭素化されたモビリティが提供され、豊かさと環境保全が両立したくらしが実現する社会の実現に向けて、下図のイメージが示されています。



取組 2-2-2 公共交通を支える人材の確保・育成に向けた支援

【県の取組】

- 公共交通を支える運転手や整備士などが不足している運輸業界を含む中小企業の人材確保を支援します。
- 小中学校、高等学校等でのキャリア教育の場面を活用し、地域や産業界等との連携を図り、地域の公共交通事業での活躍を目指す児童、生徒に対して、進路指導などで支援します。
- 運転手不足等の課題解決のために自動運転の実証実験や実装を支援します。

コラム 事業者による運転手確保に関する取組事例

国土交通省 中部運輸局では、バス・タクシーの運転手の確保に関する事業者の取組事例を紹介しています。中部圏では、人材育成、求人説明会、学校との連携などを通じた人材確保、育成の取組が見られます。

県別	取組事例	事業者(団体)名	事業区分	掲載年月日
岐阜	人材育成のための新人ドライバー教育	(株) 日本タクシー	タクシー	2021年3月
静岡	女性と若手運転者の雇用拡大のためのDVD作成	商業組合静岡県タクシー協会	タクシー	2021年3月
愛知	ハローワークと連携した求人説明会等の開催	名古屋タクシー協会	タクシー	2021年3月
愛知	在籍型出向を活用した乗務員の確保	誠第一交通(株)	タクシー	2021年3月
愛知	バス運転士確保のための支援・取組	豊鉄バス(株)	バス	2021年3月
愛知	養成運転士制度の導入	名鉄バス(株)	バス	2021年3月
愛知	バス運転士合同就職説明会「どらなびEXPO」の開催	中部バス協会	バス	2020年11月
静岡	「女性運転士採用」「新卒採用」「他社運転士の期間限定受け入れ」	しずてつジャストライン(株)	バス	2020年8月
愛知	女性ドライバーミーティングで女性活躍を支援	名鉄バス(株)	バス	2020年3月
愛知	乗車定員を拡大した車両の導入によるドライバー不足への対応	名鉄バス(株)	バス	2020年3月
静岡		しずてつジャストライン(株)		
愛知	大卒新卒向けインターンシップの開催	名鉄バス(株)	バス	2020年3月
岐阜	バス運転士に挑戦しやすい環境づくり	岐阜乗合自動車(株)	バス	2020年3月
三重	女性限定営業所見学会の開催	三重交通(株)	バス	2020年3月
愛知	ハローワークと連携した会社説明会と事業所見学ツアー	誠第一交通(株)	タクシー	2020年3月
愛知	タクシー乗務未経験者の採用と定着率向上に向けた取組	(有) 第四フジタクシー (有) 第五フジタクシー	タクシー	2020年3月
愛知	保育所を活用したママさんドライバーの活躍支援	あんしんネットなごや	タクシー	2018年10月
静岡	将来の幹部候補生として「高校新卒者」を採用	遠州鉄道(株)	バス	2018年8月
愛知	「女性限定バス運転体験会」の開催	名鉄バス(株) 名鉄観光バス(株) 豊橋鉄道(株) 豊鉄バス(株) 豊鉄観光バス(株) 岐阜乗合自動車(株) 三重交通(株)	バス	2018年6月

出典：国土交通省中部運輸局 人材確保・育成対策推進本部 WEB ページ

コラム 自治体による運転士確保に関する取組事例（豊橋市路線バス等運転士確保支援事業）

豊橋市では2019年より、市内の公共交通の運転士不足を解消するため、キャリアデザイン研修やビジネスマナー講習などを通して、路線バス・タクシーの運転士になるための就職支援が行われています。

事業は下記の内容を中心に実施されており、当該事業により運転手確保に繋がっています。

- (1) 豊橋市による事業説明会
- (2) キャリアデザイン研修・ビジネスマナー講習
- (3) 市内交通事業者による会社説明会
- (4) 合同面接会による事業者とのマッチング支援



取組 2-2-3 乗り継ぎ利便性の向上に向けた運賃、ダイヤ等に係る調整支援

【県の取組】

- 市町村内交通と広域交通・市町村間交通の乗り継ぎ利便性の向上に向けて、地域公共交通会議等の場を活用し、乗り継ぎ運賃やダイヤ等の調整に関して、関係する市町村や交通事業者との調整を支援します。
- 隣接市町村の鉄道駅への接続など、市町村を跨ぐ移動課題の解決に向け、市町村及び交通事業者など、関係者間の調整を支援します。

取組 2-2-4 福祉・健康・観光・防災など他分野と連携した支援

【県の取組】

- あいちビジョン 2030 の目指す「危機に強い愛知」「すべての人が生涯輝き、活躍できる愛知」「イノベーションを創出する愛知」を踏まえ、他分野の計画との整合を図りながら、他分野×交通の観点からの取組を推進します。
- 外出機会の創出や、交通事故の減少など、公共交通の利用促進による高齢者の健康、安全の確保の取組を支援します。
- 県の観光イベント等での公共交通利用の促進や、交通機関や旅行会社等と連携した商品造成、MaaS の導入促進を行います。
- 大規模な地震や風水害などの災害時において、公共交通が出来る限り運行を継続し、早期に復旧できるよう、各事業者の事業継続計画（BCP）の策定及び適正な運用を支援します。

コラム MaaS（マース）とは

MaaS とは、県民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



出典：先進モビリティサービス（MaaS・AI オンデマンド交通）の導入に係る事例集（2022年3月、国土交通省）

方針3 公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成

施策3-1 県民、来訪者等の個人単位の積極利用を促す取組の実施

取組3-1-1 マイレール・マイバス意識の醸成

【県の取組】

- 公共交通の持つ環境、福祉、健康、費用などの多様な役割を踏まえ、自動車から公共交通への転換を促進する情報発信や、啓発を行います。
- 各市町村が取り組む利用促進イベント等への県民の積極的な参加を図るため、情報発信の支援を行います。
- 沿線の魅力を発信し、公共交通の利用を促す取組について、開催支援や情報発信を継続して実施します。

コラム 交通と連携したウォーキング事業

県が事務局を務める愛知環状鉄道連絡協議会、東部丘陵線連絡協議会では、愛知環状鉄道やリニモ沿線の名所や文化・観光施設等を巡り、沿線の魅力に触れながら、観光、レジャー等での公共交通の利用を促すため、ウォーキング事業を、事業者、地元自治体等と連携して実施しています。

■官民連携によるウォーキング事業（左：愛知環状鉄道、右：リニモ）

愛環ぶらっとウォーキング poster details:

- 期間: 10月10日(土)～12月
- 参加費: 無料 (コスト削減)
- 10/29(土) JR東海「さわやかウォーキング」コラボ! 家康公、徳川徳川の像とご当地マンホールを巡る
- 11/12(土) 愛知・リニモで行く! 瀬戸市デジタルまつりを楽しもう
- 12/10(日) 皇印の歴史を体験! 家康公の家臣ゆかりの寺と武家屋敷を訪ねる
- 開催予定: 1/8(日) 名古屋駅、2/3(土) 高蔵寺駅、3月(未定) びんがき駅
- 時間: 8:00~12:30, 9:30~11:30, 9:00~11:30, 9:00~15:00, 10:30~14:30, 10:00~14:30
- 特典: 1. 乗車券を利用したスタート駅へお越しください。 2. スタート駅へスタートバスを駆け付けウォーキング開始。 3. ゴール駅へオリジナルコンパニオンプレゼント!

2023リニモ春風ウォーキング poster details:

- 参加費: 無料, 申込: 不要
- 開催日: スタート駅
- 第1回 3月5日(日) 愛城・山口駅 (9:30)
- 第2回 3月26日(日) 香大通駅 (10:00)
- 第3回 4月15日(土) 八草駅 (9:30)
- 第4回 5月13日(土) 公園西駅 (9:30)
- 第5回 5月27日(土) 秋ヶ池公園駅 (9:30)
- 特典: リニモ! 日乗車券特典 (リニモ1日乗車券で乗車可能)、お買い物家族特典 (乗車券に追加乗車券付)、子ども特典 (ゴール駅に到着した際にゴール駅にて先着順にオリジナルグッズプレゼント)
- スタート受付時間: 9:30~11:30, ゴール受付時間: 10:30~14:30
- 参加方法: 1. スタート駅へお越しください (START STATION), 2. スタートバスを待機しウォーキング開始!, 3. ゴール駅でオリジナルコンパニオンプレゼント!

取組 3-1-2 観光客・来訪者への公共交通利用意識の醸成

【県の取組】

- ジブリパーク開園や、2026年度のアジア競技大会及びアジアパラ競技大会、2027年度以降のリニア中央新幹線の開業など、県内のビッグ・プロジェクトが進む中で、国内外からの観光客やイベント等の来訪者が移動手段として適切な公共交通を選択できるよう、情報提供に努めます。
- 観光資源や集客施設、交流施設等と連携し、イベント開催において公共交通利用によるインセンティブ（使用料金の割引等）を提供するなどの取組を支援します。
- 観光客や来訪者、外国人県民等が国籍、言語などを問わず、不自由なく移動できるよう、多言語による電話案内サービス等を提供します。

コラム 県内のビッグ・プロジェクトとの連動

あいち交通ビジョンでは、2022年度のアジア競技大会及びアジアパラ競技大会、2027年度以降のリニア中央新幹線の開業など、県内のビッグ・プロジェクトに合わせた交通環境の充実を図り、市街地、地方部の実情に合わせて多様な取組を検討、実践しながら、モビリティ先進県の実現を見据えています。

■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
- ・ラストワン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公共交通ネットワークの形成
- ・MaaSの活用による利便性の向上



施策 3-2 事業者、学校等の組織単位の積極利用を促す取組の推進

取組 3-2-1 事業者、学校と連携した公共交通利用の促進

【県の取組】

- 通勤・通学時の積極的な公共交通利用を促進するため、官民連携による取組を推進します。
- 新入学の時期等に合わせて、地域の高校に出向いて定期券の販売を行うなどの取組について、沿線学校等への情報提供に努めます。

コラム エコ モビリティ ライフ

「エコ モビリティ ライフ」(略して「エコモビ」)とは、環境の「エコ」、移動の「モビリティ」、生活の「ライフ」をつなげたことばで、クルマと公共交通、自転車、徒歩などをかしく使い分けるライフスタイルをいいます。

本県では、「あいち エコ モビリティ ライフ推進協議会」(会長：愛知県知事)を中心に、行政・事業者・各種団体・NPO等との連携・協働のもと、環境にやさしい交通行動「エコ モビリティ ライフ」を県民運動として推進しています。

一人ひとりが、「エコモビ」を実践することにより、地球環境にやさしいだけでなく、安全で健康的な県民生活や、機能的で活力あるまちづくりの実現につながります。

■エコ モビリティ ライフの日の制定

「エコ モビリティ ライフ」を意識し、実践を促すきっかけづくりするために、平成21年10月から、毎月第1水曜日を「あいちエコ モビリティ ライフの日」と定めています。



■身近なエコモビリティの行動

近い距離は自転車や徒歩で移動する、遠くへの移動はできるだけ鉄道やバスなどの公共交通機関を使う、クルマで移動するときは相乗りやエコドライブを行うなど、実践できることから行動していくことを推奨しています。

パーク&ライドやサイクル&ライドなどの手法も「エコモビリティ ライフ」の実践行動となります。

- エコ通勤・エコ通学
- パーク&ライド
- サイクル&ライド
- その他のエコモビリティ
 - ・環境にやさしい電気自動車、プラグインハイブリッド車の開発
 - ・カーシェアリング …など



取組 3-2-2 行政による率先した公共交通利用の推進

【県の取組】

- 県や各市町村などの職員及び関係団体等について、通勤、業務等での移動時における、率先した公共交通利用の推進を図ります。
- イベントや施設などの来場者に対し、公共交通による来場を促します。
- 県民や県内事業者等の公共交通利用の促進に繋げるために、県、各市町村の取組による効果や課題を、積極的に発信します。

2 取組の推進に向けた連携先

- 目指す公共交通像の実現に向けて、実施する取り組みの連携先を示します。

方針	施策	取組	県	県の取組の主な連携先			
				市町村	国	事業者	県民等
方針① 広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実	施策 1-1 国内外とも繋がる広域交通の維持・充実	1-1-1 リニア開業を見据えた広域交通の維持・充実	○		○	○	
		1-1-2 空港・港湾と県内各地をつなぐ広域交通ネットワークの維持・充実	○		○	○	
	施策 1-2 県内の暮らし、経済活動を支える市町村間交通の維持・充実	1-2-1 鉄道の維持・充実	○	○	○	○	
		1-2-2 路線バスの維持・充実	○	○	○	○	
		1-2-3 広域交通・市町村間交通と市町村内交通をつなぐ交通拠点の維持・充実	○	○	○		
	方針② 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり	施策 2-1 日々の暮らしに便利な市町村内交通の支援	2-1-1 市町村内交通の整備への支援	○	○	○	
2-1-2 地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援			○	○	○	○	
施策 2-2 官民連携、他分野連携を実現するための制度・仕組みの構築		2-2-1 DX・GX等の新技術の積極的導入の支援	○	○	○	○	
		2-2-2 公共交通を支える人材の確保・育成に向けた支援	○		○	○	
		2-2-3 乗り継ぎ利便性の向上に向けた運賃、ダイヤ等に係る調整支援	○	○	○	○	
		2-2-4 福祉・健康・観光・防災など他分野と連携した支援	○	○	○	○	
方針③ 公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成	施策 3-1 県民、来訪者等の個人単位の積極利用を促す取組の実施	3-1-1 マイレール・マイバス意識の醸成	○	○	○	○	○
		3-1-2 観光客・来訪者への公共交通利用意識の醸成	○	○	○	○	○
	施策 3-2 事業者、学校等の組織単位の積極利用を促す取組の推進	3-2-1 事業者、学校と連携した公共交通利用の促進	○	○	○	○	○
		3-2-2 行政による率先した公共交通利用の推進	○	○	○	○	○

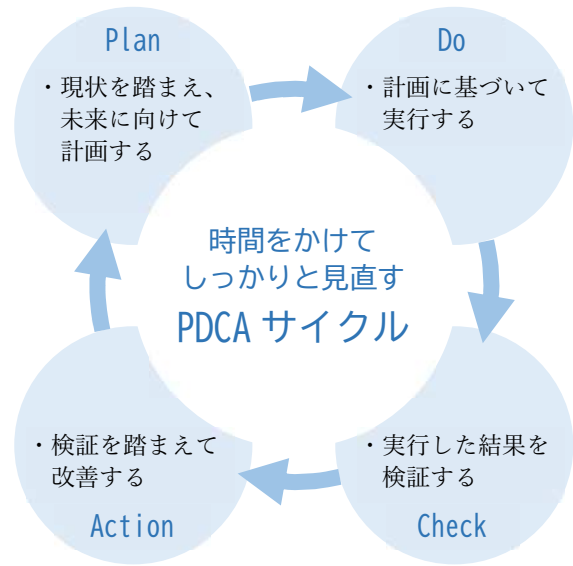


計画の推進に向けて

- 1 計画の進捗管理について
- 2 実施体制
- 3 計画の進捗評価

1 計画の進捗管理について

- 計画全体の「策定」から「実施」、「評価」、「見直し」のPDCAサイクルについては、計画期間の約3年間で1サイクルするスケジュールとします。
- 計画に基づく各取組は「実行」から「検証」し必要に応じて「改善」するサイクルを単年度ごとに実施するものとします。
- 計画の推進等と並行し、地域公共交通確保維持事業に関する地域公共交通協議会による自己評価等を毎年実施します。



		2023	2024	2025	2026	2027~
あいち交通ビジョン		上位計画 (2022~2026 年度)				計画統合 (2027~)
愛知県地域公共交通計画		本計画 (2024~2026 年度)				
計画全体	Plan (策定)	→				
	Do (実施)		取組実施	取組実施	取組実施	
	Check (評価)			調査・効果検証		
	Act (見直し)				計画の見直し	

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
地域間幹線系統に係る 国庫補助事業の 年間スケジュール	事業実施											
	前年度事業の自己評価			翌年度計画の策定								
	第三者評価											

2 実施体制

- 計画全体や計画に位置付けた取組の実施については、県及び市町村の公共交通に関する会議体（県の場合は愛知県公共交通協議会）が相互に連携し、取組の改善や、計画全体の見直しを検討する実施体制とします。

県 愛知県公共交通協議会

【構成員】

①関係地方運輸局・地方公共団体

- ・中部運輸局交通政策部
- ・中部運輸局愛知運輸支局
- ・愛知県都市・交通局
- ・県内市町村

②公共交通事業者

- ・県内で旅客鉄道路線を運行する事業者
- ・公益社団法人愛知県バス協会及び県内で地域間幹線系統の運営主体となる事業者
- ・愛知県タクシー協会及び名古屋タクシー協会
- ・東海北陸旅客船協会

③道路管理者

- ・中部地方整備局名古屋国道事務所
- ・愛知県建設局道路維持課

④港湾管理者

- ・愛知県都市・交通局港湾課

⑤公安委員会

- ・愛知県警察本部

⑥利用者

- ・愛知県商工会議所連合会
- ・愛知消費者協会

⑦学識経験者

⑧その他

- ・愛知県総務局総務部市町村課地域振興室
- ・愛知県都市・交通局都市基盤部都市計画課

【役割】

- ・愛知県地域公共交通計画の策定・見直し
- ・計画に基づく取組の評価
- ・市町村の取組の支援・協力
- ・新たな取組等に対する提案

…など

市町村 各市町村の会議体

【構成員】（地域公共交通会議の例）

- ・主催者（市町村）
- ・交通事業者及びその組織団体
- ・住民又は旅客
- ・運輸局
- ・事業者の運転者組織
- ・道路管理者
- ・都道府県警察署
- ・学識者

…など

※中部運輸局 2021 年度「地域公共交通会議等運営マニュアル（第3改定版）」より引用

【役割】

- ・市町村の地域公共交通計画等の策定・見直し
- ・計画に基づく取組の点検
- ・交通事業者への事業支援
- ・新たな取組等に対する提案

…など

連携

3 計画の進捗評価

県として目指す目標を設定し、計画の着実な推進に努めます。

この目標の達成状況の評価にあたっては、数値だけではなく、その要因も分析し、目指すべき公共交通像にいかに近づけたのかを評価するものとします。

また、その動きが公共交通の状態を把握するうえで重要な指標として「モニタリング指標」を位置付けるものとしました。

「目標指標」及び「モニタリング指標」については、以下の項目を位置づけ、各指標の詳細は次頁以降に取りまとめています。

■設定した各指標の一覧（詳細は次頁以降）

目標指標	現状値	目標
指標 1-① 市町村間移動を支える広域的な公共交通の路線延長	1,978.7km (2023 年度末)	1,978.7km (2026 年度末)
指標 1-② 地域間幹線系統により結ばれる市町村数	44 組 (2023 年度 ^{※1} 末)	44 組 (2026 年度 ^{※2} 末)
指標 1-③ 複数市町村に跨る地域間幹線系統の 1 系統あたり年間輸送人員	8.2 万人/系統 (2023 年度 ^{※1})	9.0 万人/系統 (2026 年度 ^{※2})
指標 1-④ 地域公共交通計画を策定している市町村数	34 市町村 (2023 年度末)	54 市町村 (2026 年度末)
指標 1-⑤ 地域公共交通会議を設置している市町村数	49 市町村 (2023 年度末)	54 市町村 (2026 年度末)
指標 1-⑥ 鉄道事業者が地域公共交通会議等に参画している市町村数	36 市町村 (2023 年度末)	増加
指標 1-⑦ タクシー事業者等が地域公共交通会議等に参画している市町村数	47 市町村 (2023 年度末)	増加
指標 1-⑧ 旅客船事業者が地域公共交通会議等に参画している市町村数	3 市町 (2023 年度末)	増加

※1：2022 年 10 月～2023 年 9 月

※2：2025 年 10 月～2026 年 9 月

モニタリング指標	現状値
指標 2-① 市町村間を跨ぐ鉄道の年間輸送人員	53,313 万人 (2020 年度)
指標 2-② 県内の地域内フィーダー系統数	229 系統 (2023 年度末 [※])

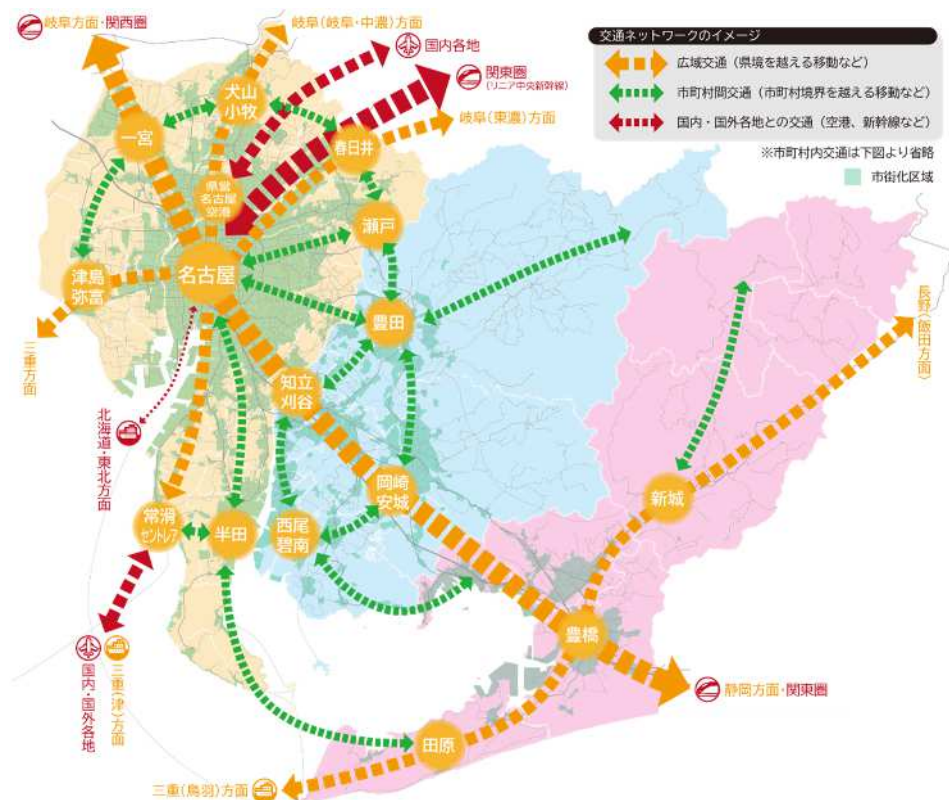
※：2022 年 10 月～2023 年 9 月

(1) 目標指標

指標 1-① 市町村間移動を支える広域的な公共交通の路線延長

ねらい	将来にわたり公共交通により移動できる環境が維持されているかを評価します。 なお、実際の評価にあたっては、将来ネットワーク図（下図）を構成する広域交通（主に鉄道）、市町村間交通（主にバス）のネットワークが、維持されていることを評価するものとします。		
現状値の設定	複数の市町村間を跨ぐ公共交通として、以下の路線を対象に路線延長を合計して設定します。 【鉄道】 複数の市町村間を跨ぐ鉄道（県内区間のみ）※1 【バス】 地域間幹線系統の対象となる路線バス		
目標の設定	市町村間を跨ぐ交通手段が、本計画の計画期間満了時（2026年度）に、交通手段の変更に関わらず適切に維持されていることを目標と設定します。		
数値目標	現状値（2023年度末）	目標（2026年度末）	目標設定の方向性
対象全路線の総延長	1,978.7km	1,978.7km	ネットワークの維持
うち鉄道 （市町村内完結路線除く）	721.8km	721.8km	個別の手段として減少しても、他手段で代替されていればよい
うちバス （地域間幹線系統）	1,256.9km	1,256.9km	
数値の取得方法等	<p>【鉄道】 鉄道路線のうち、複数の市町村間を跨ぐ鉄道※1について、愛知県統計年鑑（表 10-6 鉄道輸送状況）より県内区間の営業キロを集計※2</p> <p>※1 単独市内で完結する、名古屋市営地下鉄、豊橋鉄道（市内線）、名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）、名古屋ガイドウェイバスは除く</p> <p>※2 JR 東海について、愛知県統計年鑑への県内区間の掲載がないため、事業者に個別に確認する</p> <p>【バス】 地域間幹線系統の全補助対象路線について、各事業者から報告される営業キロを集計</p>		

■計画に位置付けた将来ネットワーク（再掲）

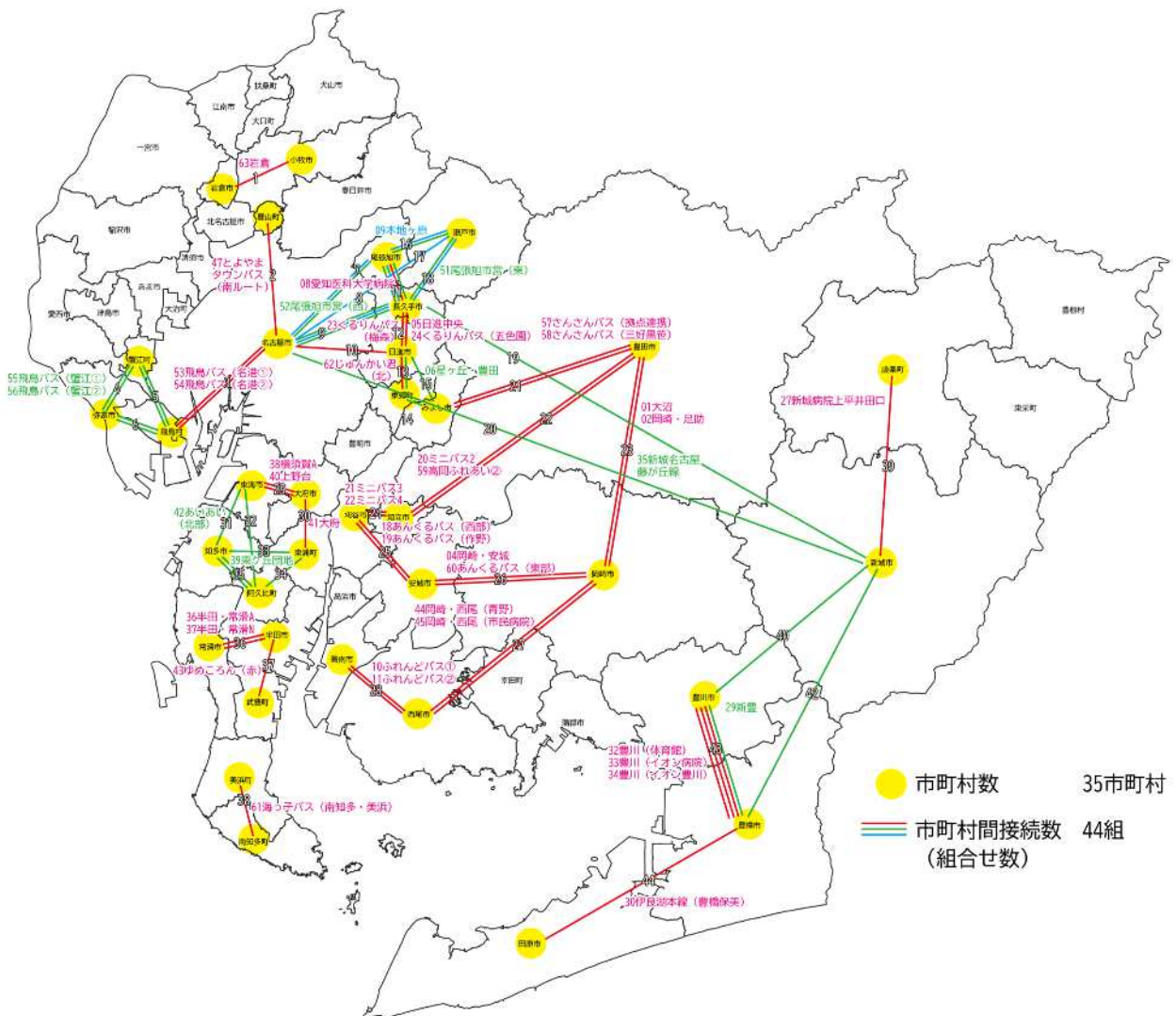


指標 1-② 地域間幹線系統により結ばれる市町村数

ねらい	公共交通ネットワークが適切に維持され、それにより地域間交流ができる交通環境が維持される市町村間の数を評価します。		
現状値の設定	地域間幹線系統のうち、複数市町村に跨る系統を対象として、各系統が経由する市町村を集計します。		
目標の設定	地域間幹線系統の補助を適切に維持していくことで、繋がる市町村の維持を目標とします。		
数値目標	現状値（2023年度※1末）	目標（2026年度※2末）	目標設定の方向性
地域間幹線系統により結ばれる市町村間接続数	44組	44組	ネットワークの維持
数値の取得方法等	<p>地域間幹線系統のうち、複数市町村に跨る系統を対象として、各系統が結ぶ市町村間を下図のように図示し、その組合せ数を集計する。</p> <p>なお、同じ市町村間を複数の路線が重複して運行している場合も、組合せ数は「1」として集計する。</p> <p>また、1つの路線が3市町村以上を結ぶ場合、その全ての市町村の組合せを図示し、計測する。（例えば、本地ヶ原線は、名古屋市、尾張旭市、瀬戸市、長久手市の4市を結ぶため、その組合せ数は6本の線として図示）</p>		

※1：2022年10月～2023年9月 ※2：2025年10月～2026年9月

■地域間幹線系統により結ばれる市町村と組合せ数（2023年度）



指標 1-③ 複数市町村に跨る地域間幹線系統の1系統あたり年間輸送人員			
ねらい	公共交通ネットワークを構成する地域間幹線系統の利用状況を評価します。		
現状値の設定	複数の市町村を跨ぐ地域間幹線系統のうち、複数市町村に跨る系統の年間輸送人員を集計します。 地域間幹線系統補助を受ける路線の増減により年間輸送人員が変動することから、年間輸送人員を対象とする系統数で除した、1系統あたり輸送人員として集計します。		
目標の設定	コロナ禍により減少した年間輸送人員を、コロナ禍前の水準に回復させることを目標とします。		
数値目標	現状値 (2023年度 ^{※1} 実績)	目標 (2026年度 ^{※2})	目標設定の方向性
地域間幹線系統1系統あたり輸送人員	8.2万人/系統	9.0万人/系統	コロナ禍前水準への回復
数値の取得方法等	地域間幹線系統のうち、複数市町村に跨る系統について、各事業者から報告される輸送人員を、対象とする系統数で除して集計します。		

※1：2022年10月～2023年9月 ※2：2025年10月～2026年9月

指標 1-④ 地域公共交通計画を策定している市町村数			
ねらい	立地適正化計画等まちづくりのための計画と連携した地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするため、できるだけ多くの市町村が地域公共交通計画の策定を進めることを目指します。		
現状値の設定	地域交通法に基づく地域公共交通計画を策定している市町村数を位置付けます。		
将来目標の設定	全ての市町村が地域公共交通計画を策定することを目指します。		
数値目標	現状値 (2023年度末実績)	目標 (2026年度末)	目標設定の方向性
地域公共交通計画を策定している市町村数	34市町村	54市町村	全市町村での計画策定
数値の取得方法等	地域交通法に基づく地域公共交通計画を策定している市町村数を把握します。		

指標 1-⑤ 地域公共交通会議を設置している市町村数

ねらい	地域の実情に応じた公共交通を整備し利便性を向上させるため、関係者による合意形成を図る場として地域公共交通会議が設置され、活発な議論を通じて多様な取組を進める体制が整っているかを評価します。		
現状値の設定	地域公共交通会議を設置している市町村数を位置付けます。		
目標の設定	全ての市町村が地域公共交通会議を設置、運営することを目指します。		
数値目標	現状値（2023年度末実績）	目標（2026年度末）	目標設定の方向性
地域公共交通会議を設置している市町村数	49 市町村	54 市町村	全市町村での設置
数値の取得方法等	地域公共交通会議を設置している市町村数を把握します。		

参考 地域公共交通計画策定及び地域公共交通会議設置の市町村数（2024年3月末時点）

	計画策定	会議設置
1 名古屋市	○	○
2 豊橋市	○	○
3 岡崎市	○	○
4 一宮市	○	○
5 瀬戸市	○	○
6 半田市	○	○
7 春日井市	○	○
8 豊川市	○	○
9 津島市		○
10 碧南市	○	○
11 刈谷市	○	○
12 豊田市	○	○
13 安城市	○	○
14 西尾市	○	○
15 蒲郡市	○	○
16 犬山市	○	○
17 常滑市	○	○
18 江南市		○
19 小牧市		○
20 稲沢市		○
21 新城市	○	○
22 東海市	○	○
23 大府市	○	○
24 知多市		○
25 知立市	○	○
26 尾張旭市	○	○
27 高浜市		○
28 岩倉市		○
29 豊明市	○	○
30 日進市	○	○

	計画策定	会議設置
31 田原市	○	○
32 愛西市		
33 清須市	○	○
34 北名古屋市		○
35 弥富市	○	○
36 みよし市	○	○
37 あま市		○
38 長久手市	○	○
39 東郷町	○	○
40 豊山町	○	○
41 大口町		○
42 扶桑町		○
43 大治町		
44 蟹江町		
45 飛鳥村	○	○
46 阿久比町		
47 東浦町	○	○
48 南知多町	○	○
49 美浜町		
50 武豊町	○	○
51 幸田町	○	○
52 設楽町		
53 東栄町		○※
54 豊根村		

※設楽町・東栄町・豊根村は「北設楽郡」として設置

対象市町村数	34 市町村	49 市町村
--------	--------	--------

指標 1-⑥ 鉄道事業者が地域公共交通会議等に参画している市町村数			
ねらい	鉄道が一定の役割を果たしている地域では、地域の実情に応じた公共交通を整備し利便性を向上させるため、鉄道事業者と連携することが重要であることから、単に鉄道事業者が地域公共交通会議等に参画しているかのみに留まらず、そのことによって連携のための体制が整っているかを評価します。		
現状値の設定	地域公共交通会議等に鉄道事業者が参画しているなど、鉄道事業者と連携できる体制が整っている市町村数を位置付けます。(複数事業者が運行する場合は最低1社)		
目標の設定	鉄道駅を有する市町村において、鉄道事業者との連携が強化されることを目指します。		
数値目標	現状値 (2023 年度末実績)	目標	目標設定の方向性
鉄道事業者が地域公共交通会議等に参画している市町村数	36 市町村	増加	連携体制の強化
数値の取得方法等	地域公共交通会議等に鉄道事業者が参画しているか、どのような取組を連携して行っているかを調査し、市町村と鉄道事業者が連携できる体制が整っている市町村数を把握します。		

指標 1-⑦ タクシー事業者等が地域公共交通会議等に参画している市町村数			
ねらい	タクシーが一定の役割を果たしている地域では、地域の実情に応じた公共交通を整備し利便性を向上させるため、タクシー事業者(タクシー協会等タクシー運営に通じた者を含む)と連携することが重要であることから、単にタクシー事業者が地域公共交通会議等に参画しているかのみに留まらず、そのことによって連携のための体制が整っているかを評価します。		
現状値の設定	地域公共交通会議等にタクシー事業者が参画しているなど、タクシー事業者と連携できる体制が整っている市町村数を位置付けます。		
目標の設定	タクシー事業者が営業する市町村において、タクシー事業者との連携が強化されることを目指します。		
数値目標	現状値 (2023 年度末実績)	目標	目標設定の方向性
タクシー事業者等が地域公共交通会議等に参画している市町村数	47 市町村	増加	連携体制の強化
数値の取得方法等	地域公共交通会議等にタクシー事業者が参画しているか、どのような取組を連携して行っているかを調査し、市町村とタクシー事業者が連携できる体制が整っている市町村数を把握します。		

指標 1-⑧ 旅客船事業者が地域公共交通会議等に参画している市町村数			
ねらい	旅客船が一定の役割を果たしている地域では、地域の実情に応じた公共交通を整備し利便性を向上させるため、旅客船事業者と連携することが重要であることから、単に旅客船事業者が地域公共交通会議等に参画しているかのみに留まらず、そのことによって連携のための体制が整っているかを評価します。		
現状値の設定	広域的な航路を有する4市町村※のうち、地域公共交通会議等に旅客船事業者が参画しているなど、市町村と旅客船事業者が連携できる体制が整っている市町村数を位置付けます。 ※常滑市、田原市、南知多町、美浜町		
目標の設定	広域的な航路を有する4市町村において、旅客船事業者との連携が強化されることを目指します。		
数値目標	現状値 (2023 年度末実績)	目標	目標設定の方向性
旅客船事業者が地域公共交通会議等に参画している市町村数	3 市町	増加	連携体制の強化
数値の取得方法等	地域公共交通会議等に旅客船事業者が参画しているか、どのような取組を連携して行っているかを調査し、市町村と旅客船事業者が連携できる体制が整っている市町村数を把握します。		

(2) モニタリング指標

指標 2-① 市町村間を跨ぐ鉄道の年間輸送人員		
ねらい	<p>複数市町村を跨いで運行する鉄道は、広域交通、市町村間交通の骨格を形成し、公共交通ネットワークにおいて重要な役割を果たしています。</p> <p>このため、公共交通ネットワークの利用状況を示すひとつの指標として、鉄道の年間輸送人員をモニタリングします。</p>	
現状値の設定	<p>複数市町村間を跨ぐ鉄道路線の年間輸送人員について、公表されている資料（数字で見る中部の運輸、愛知県統計年鑑等）より集計します。</p> <p>【鉄道】 複数の市町村を跨ぐ鉄道（県内区間のみ）※</p>	
指標として用いる数値	現状値（2020 年度実績）	モニタリングの視点
対象路線の年間輸送人員	53,313 万人	数値を構成するそれぞれの路線の動向や、その理由等を分析することで、指標とする数値の変化が好ましい理由によるものを把握します。
数値の取得方法等	<p>鉄道路線のうち、複数の市町村間を跨ぐ鉄道※1 について、愛知県統計年鑑（表 10-6 鉄道輸送状況）より県内区間の輸送人員を集計※2。</p> <p>※1 単独市内で完結する、名古屋市営地下鉄、豊橋鉄道（市内線）、名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）、名古屋ガイドウェイバスは除く</p> <p>※2 JR 東海について、愛知県統計年鑑への県内区間の掲載がないため、事業者に個別に確認する</p>	

指標 2-② 県内の地域内フィーダー系統数		
ねらい	<p>地域内フィーダー系統は、「広域交通～市町村間交通～市町村内交通」の繋がりによって構成される公共交通ネットワークにおいて、その稠密さを維持するために重要な役割を果たしています。</p> <p>このため、公共交通ネットワークの繋がり度合いを示すひとつの指標として県内の地域内フィーダー系統数をモニタリングします。</p>	
現状値の設定	県内の地域内フィーダー系統の系統数を現状値と設定します。	
指標として用いる数値	現状値（2023 年度末※）	モニタリングの視点
地域間幹線系統に接続するフィーダー系統数	229 系統	数値を構成するそれぞれの系統の動向や、その理由等を分析することで、指標とする数値の変化が好ましい理由によるものを把握します。
数値の取得方法等	<p>県内の地域内フィーダー系統の系統数を位置付けます。</p> <p>愛知運輸支局への照会により、補助対象となるフィーダー系統数を把握します。</p>	

※：2022 年 10 月～2023 年 9 月

計画策定の経緯

①愛知県地域公共交通計画策定のための会議

- 本計画の策定にあたり、「愛知県公共交通協議会」及び「作業部会」を設置し、下記のとおり開催するとともに、適宜、意見照会を実施した。

年月日	会議	議題等
2023年6月9日(金)	令和5年度第1回愛知県公共交通協議会	(1)愛知県公共交通協議会傍聴規則の制定について (2)愛知県地域公共交通計画の策定について (3)作業部会設置規約の制定について
2023年6月9日(金)	令和5年度愛知県公共交通協議会第1回作業部会	愛知県地域公共交通計画の策定について
2023年9月8日(金) ～15日(金)	愛知県公共交通協議会意見照会	愛知県地域公共交通計画策定に係る意見照会について
2023年10月2日(月)	令和5年度愛知県公共交通協議会第2回作業部会	愛知県地域公共交通計画の策定について
2023年12月13日(水) ～22日(金)	愛知県公共交通協議会意見照会	愛知県地域公共交通計画策定に係る意見照会について
2024年1月31日(水)	令和5年度愛知県公共交通協議会第3回作業部会	愛知県地域公共交通計画の策定について
2024年2月2日(金) ～9日(金)	愛知県公共交通協議会意見照会	愛知県地域公共交通計画策定に係る意見照会について
2024年3月12日(火)	令和5年度第2回愛知県公共交通協議会	愛知県地域公共交通計画案について
2024年6月4日(火)	令和6年度第1回愛知県公共交通協議会	愛知県地域公共交通の策定について

②パブリックコメントの実施

- 下記の通りパブリックコメントにより県民からの意見を募集し、計画に反映した。

【県民意見提出制度（パブリック・コメント）の実施】	
期間	: 2024年3月27日(水)～2024年4月25日(木)
閲覧方法	: 県のWEBページ、交通対策課、県民相談・情報センター、各県民相談室、海部県民事務所広報コーナー、知多県民事務所広報コーナー、新城設楽振興事務所広報コーナー
意見提出方法	: 電子申請、電子メール、FAX、郵送
実施結果	: 4名30件

委員名簿

①愛知県公共交通協議会 委員名簿

(敬称略)

区分	団体名	所属	職	氏名	作業 部会
学識経験者	名城大学	理工学部	教授	松本 幸正	○
学識経験者	豊橋技術 科学大学	建築・都市システム学系	准教授	松尾 幸二郎	○
国	中部運輸局	交通政策部 交通企画課	課長	勝山 祐樹	
国	愛知運輸支局	愛知運輸支局	支局長	古橋 靖弘	○
地方公共団体 (計画策定主体)	愛知県	都市・交通局	局長	九鬼 令和	○
地方公共団体 (市町村)	名古屋市	住宅都市局都市計画部 交通企画・モビリティ 都市推進課	課長	脇田 裕二	○
地方公共団体 (市町村)	豊橋市	都市計画部 都市交通課	課長	山下 雅史	○
地方公共団体 (市町村)	岡崎市	総合政策部 地域創生課	課長	木下 政樹	○
地方公共団体 (市町村)	一宮市	まちづくり部 地域交通課	課長	佐野 伸	○
地方公共団体 (市町村)	瀬戸市	都市整備部 都市計画課	課長	山村 和宏	
地方公共団体 (市町村)	半田市	建設部 都市計画課	課長	田中 賢	○
地方公共団体 (市町村)	春日井市	まちづくり推進部 都市政策課	課長	苅谷 健生	
地方公共団体 (市町村)	豊川市	都市整備部 市街地整備課	課長	本多 隆志	
地方公共団体 (市町村)	津島市	市長公室 企画政策課	課長	横井 裕二	
地方公共団体 (市町村)	碧南市	経済環境部 商工課	課長	磯貝 幸満	
地方公共団体 (市町村)	刈谷市	都市政策部 都市交通課	課長	都築 篤	
地方公共団体 (市町村)	豊田市	都市整備部 交通政策課	課長	稲吉 康介	○
地方公共団体 (市町村)	安城市	都市整備部 都市計画課	課長	牧原 俊基	
地方公共団体 (市町村)	西尾市	市民部 地域つながり課	課長	手嶋 政仁	
地方公共団体 (市町村)	蒲郡市	市民生活部 交通防犯課	課長	磯貝 友宏	
地方公共団体 (市町村)	犬山市	市民部 防災交通課	課長	伊藤 修	
地方公共団体 (市町村)	常滑市	市民生活部 市民協働課	課長	齋田 充弘	
地方公共団体 (市町村)	江南市	都市整備部 都市計画課	課長	伊藤 達也	
地方公共団体 (市町村)	小牧市	都市政策部 都市整備課	課長	川島 充裕	

区分	団体名	所属	職	氏名	作業部会
地方公共団体 (市町村)	稲沢市	総務部 総務課	課長	大津 伸二	
地方公共団体 (市町村)	新城市	市民協働部 公共交通対策課	課長	貝崎 禎重	
地方公共団体 (市町村)	東海市	都市建設部 都市計画課	課長	竹内 千明	
地方公共団体 (市町村)	大府市	都市整備部 都市政策課	課長	竹嶋 雅人	
地方公共団体 (市町村)	知多市	企画部 市民協働課	課長	平岩 佳代	
地方公共団体 (市町村)	知立市	都市整備部 まちづくり課	課長	池田 堅策	
地方公共団体 (市町村)	尾張旭市	都市整備部 都市計画課	課長	望月 滋之	
地方公共団体 (市町村)	高浜市	市民部 経済環境グループ	グループリーダー	島口 靖	
地方公共団体 (市町村)	岩倉市	総務部 企画財政課	課長	佐野 剛	
地方公共団体 (市町村)	豊明市	行政経営部 企画政策課	課長	萩野 昭久	
地方公共団体 (市町村)	日進市	生活安全部 防災交通課	課長	三好 恵太	
地方公共団体 (市町村)	田原市	都市建設部 街づくり推進課	課長	鳥居 伸光	
地方公共団体 (市町村)	愛西市	総務部 総務課	課長	青木 万亀雄	
地方公共団体 (市町村)	清須市	企画部 企画政策課	次長兼課長	林 智雄	
地方公共団体 (市町村)	北名古屋市	生活安全部 まちづくり推進課	課長	安田 道秋	
地方公共団体 (市町村)	弥富市	市民生活部 市民協働課	課長	藤井 清和	
地方公共団体 (市町村)	みよし市	都市建設部 都市計画課	課長	原田 恭光	
地方公共団体 (市町村)	あま市	市長公室 企画政策課	課長	室田 裕貴	
地方公共団体 (市町村)	長久手市	市長公室 企画政策課	課長	山本 一裕	
地方公共団体 (市町村)	東郷町	総務部 地域安心課	課長	坂野 丈就	
地方公共団体 (市町村)	豊山町	産業建設部 まちづくり推進課	課長	森川 泰成	
地方公共団体 (市町村)	大口町	地域協働部 町民安全課	課長	稲垣 敬	
地方公共団体 (市町村)	扶桑町	生活安全部 地域協働課	課長	兼松 孝行	
地方公共団体 (市町村)	大治町	総務部 企画政策課	課長	横井 宗宣	
地方公共団体 (市町村)	蟹江町	政策推進室 政策推進課	課長	丹羽 修治	

区分	団体名	所属	職	氏名	作業部会
地方公共団体 (市町村)	飛島村	総務部 企画課	課長	早川 宗徳	
地方公共団体 (市町村)	阿久比町	総務部 防災交通課	課長	西永 秀行	
地方公共団体 (市町村)	東浦町	都市整備部 まちづくり課	課長	前床 昭二	
地方公共団体 (市町村)	南知多町	総務部 防災交通課	課長	石黒 俊光	
地方公共団体 (市町村)	美浜町	総務部 地域戦略課	課長	下村 充功	
地方公共団体 (市町村)	武豊町	総務部 防災交通課	課長	田中 孝往	
地方公共団体 (市町村)	幸田町	企画部 企画政策課	課長	柴田 淳一	
地方公共団体 (市町村)	設楽町	生活課	課長	松井 良之	
地方公共団体 (市町村)	東栄町	総務課	課長	伊藤 太	
地方公共団体 (市町村)	豊根村	振興課	課長	稲垣 淳	
事業者 (鉄道)	東海旅客鉄道 株式会社	東海鉄道事業本部 管理部 企画課	課長	谷口 正明	○
事業者 (鉄道)	名古屋鉄道 株式会社	地域連携部	交通サービス担当課長	高井 勇輔	○
事業者 (鉄道)	近畿日本鉄道 株式会社	名古屋統括部 施設部 工務課	課長	中村 大輔	
事業者 (鉄道)	名古屋市 交通局	企画財務部	担当課長 (企画調整・外郭団体)	堀 千景	○
事業者 (鉄道)	豊橋鉄道 株式会社	鉄道部	執行役員 鉄道部長	坂野 慎	
事業者 (鉄道)	株式会社 東海交通事業	鉄道部	輸送課長	林 尚生	
事業者 (鉄道)	名古屋ガイドウ エイバス株式会社	総務部 総務課	課長	林 史彦	
事業者 (鉄道)	名古屋臨海高速 鉄道株式会社	総務課	課長	山田 和光	
事業者 (鉄道)	愛知高速交通 株式会社	総務部 総務課	次長兼課長	児玉 朋孝	
事業者 (鉄道)	愛知環状鉄道 株式会社	運輸部 企画管理課	企画担当課長	藏地 弘典	
事業者 (バス)	公益社団法人 愛知県バス協会		専務理事	小林 裕之	
事業者 (バス)	名鉄バス 株式会社	運輸本部	取締役運輸本部副本部長 兼地域交通部長	山下 高志	○
事業者 (バス)	豊鉄バス 株式会社		常務取締役	綿貫 琢也	○
事業者 (バス)	知多乗合 株式会社	運輸営業部	取締役 運輸営業部長	橋本 大輔	○
事業者 (バス)	名鉄東部交通 株式会社	路線バス事業部	取締役 路線バス事業部長	玉置 文博	○

区分	団体名	所属	職	氏名	作業 部会
事業者 (タクシー)	愛知県 タクシー協会		専務理事	深谷 克巳	○
事業者 (タクシー)	名古屋 タクシー協会		専務理事	多田 直紀	○
事業者 (旅客船)	東海北陸 旅客船協会		事務局長	片平 澄男	○
道路管理者	中部地方整備局	名古屋国道事務所 計画課	課長	高柿 弘義	
道路管理者	愛知県 建設局	道路維持課	課長	加藤 敬	
港湾管理者	愛知県 都市・交通局	港湾課	課長	堀尾 朋宏	
公安委員会	愛知県 警察本部	交通部 交通規制課	課長	金崎 翔平	
利用者	愛知県商工会議 所連合会	名古屋商工会議所企画部 インフラ・国際ユニット	次長	木本 和紀	
利用者	愛知消費者協会		会長	吉田 典子	
その他	愛知県 総務局	総務部 市町村課 地域振興室	室長	今井 繁樹	
その他	愛知県 都市・交通局	都市基盤部 都市計画課	課長	伊藤 慎悟	

用語集

■用語解説

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
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ることで一つの移動サービスとして捉えるもの
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
カーシェアリング	登録した会員間で、自動車を共同で使用するシェアリングサービス
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味しており、わが国では2050年までに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している
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
コミュニティバス	地方自治体等が主体となり、住民の移動手段の確保のために運行するバス
コミュニティ交通	地方自治体等が主体となり、住民の移動手段の確保のために運行するバス、タクシー、デマンド交通等の総称
コンパクト・プラス・ネットワーク	住宅等の居住機能や、医療・福祉・商業などの都市機能をコンパクトに誘導しながら、それと連携した公共交通ネットワークを構築していく、コンパクトなまちづくりを進めるための考え方
シェアサイクル	登録した会員間で、自転車を共同で使用するシェアリングサービス
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・自転車の貸借が手軽に行えるスマートフォ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
地域間幹線系統	地域間交通ネットワークを形成する広域的なバス路線のこと 沿線をカバーする「地域公共交通計画」に必要事項を記載し、国へ必要な申請を行った上で、次の基準など補助要件を満たしたバス路線は国庫補助の対象となる。 <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること ・複数市町村（H13.3.31 時点）にまたがる系統であること ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること ・経常赤字が見込まれること 等

地域内フィーダー系統	<p>広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線のこと</p> <p>沿線のカバーする「地域公共交通計画」に必要事項を記載し、国へ必要な申請を行った上で、次に基準など補助要件を満たしたバス路線は国庫補助の対象となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること ・補助対象地域間幹線系統等に接続するフィーダー系統であること ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること ・乗車人員が2人／1回以上であること (路線不定期運行、区域運行及び乗用タクシーによる運行を除く。) ・経常赤字であること 等
地域鉄道事業者	<p>地域鉄道とは、一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のこと</p> <p>運営主体は中小民鉄並びにJR、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターであり、これらのうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んでいる。</p>
デマンド交通	<p>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</p>
日本中央回廊	<p>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</p>
乗合バス	<p>法に定める一般乗合旅客自動車運送事業として運行される、路線バス、コミュニティバスの総称(本計画においては、国の法制度に準拠した表現を行う場合にのみ使用するものとし、基本的には路線バス、コミュニティバスと呼称している)</p>
マイクロモビリティ	<p>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</p>
ラストワンマイル	<p>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</p>
立地適正化計画	<p>市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープラン</p>
路線バス	<p>予め設定したル線上を、設定した時刻表に合わせて運行する、主に民間の交通事業者が有償で運行するバス</p>

地域間幹線系統一覽

■県内の地域間幹線系統位置付け路線（令和7年度：補助対象期間 2024年10月1日～2025年9月30日）

2024年6月末時点

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村			【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金	
				起点	経由	終点				系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用		
1	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	大沼	東岡崎	岡崎北高前	大沼	岡崎市	豊田市 (旧下山村)			愛知県地域公共交通計画	岡崎市中心部と豊田市南東部を結ぶ路線であり、沿線地域住民の日常生活における移動手段を確保するとともに、岡崎市と豊田市下山エリアの広域路線として必要不可欠である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
2	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	岡崎・足助	東岡崎	細川	足助	岡崎市	豊田市 (旧足助町)			愛知県地域公共交通計画	隣接する市域を結ぶ重要な幹線系統であり、移動手段を持たない学生や高齢者の生活交通として必要不可欠である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
3	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	矢並	豊田市	矢並区民会館前	足助	豊田市	豊田市 (旧足助町)			愛知県地域公共交通計画	豊田市中心部（豊田市駅）と同市東部（旧足助町）を結ぶ重要な幹線系統であり、移動手段を持たない学生や高齢者の生活交通として必要不可欠である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
4	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	岡崎・安城	東岡崎	矢作橋	JR安城駅前	岡崎市	安城市			愛知県地域公共交通計画	隣接する地域を結ぶ重要な幹線系統であり、移動手段を持たない学生や高齢者の生活交通として必要不可欠である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
5	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	日進中央	赤池駅	日進市役所	長久手古戦場駅	日進市	長久手市			愛知県地域公共交通計画	地下鉄・名鉄赤池駅、リニモ長久手古戦場駅を結ぶ基幹交通であるとともに、日進市役所を乗り継ぎ拠点とし、日進市内各方面の主要施設を結ぶ路線である。 2市間を南北に移動するための重要路線であり、交通結節点を結ぶ広域的な交通ネットワークの基幹路線として機能している路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
6	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	星ヶ丘・豊田	赤池駅	御岳	イオン三好店アイモール前	日進市	みよし市	東郷町		愛知県地域公共交通計画	鉄道駅への接続及び大規模商業施設への移動需要に基づく路線である。 名古屋市への移動手段確保及び地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
7	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	一宮・イオン木曾川	一宮駅	木曾川庁舎	イオンモール木曾川	一宮市	一宮市 (旧木曾川町)			一宮市が策定する地域公共交通計画	一宮市が策定する地域公共交通計画において記載	一宮市が策定する地域公共交通計画において記載	一宮市が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
8	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	愛知医科大学病院	長久手古戦場駅	愛知医科大学病院	尾張旭向ヶ丘	尾張旭市	長久手市			愛知県地域公共交通計画	リニモ長久手古戦場駅、愛知医科大学病院、名鉄尾張旭駅を結んでおり、それらの駅等は鉄道や他市コミュニティバス等へと接続していることから、沿線住民・利用者の通院・通学、買い物等の日常生活に必要な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村				【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金
				起点	経由	終点					系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両価値償却費補助の活用	
9	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	本地ヶ原	藤が丘	愛知医科大学病院	瀬戸駅前	名古屋市	瀬戸市	尾張旭市	長久手市	愛知県地域公共交通計画	藤が丘駅（名古屋市）と尾張瀬戸駅（瀬戸市）を結びとともに、総合病院（愛知医科大学病院）で他の幹線系統やコミュニティバス等と接続しており、地域住民の日常生活における移動手段を確保するため必要不可欠である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
10	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	ふれんどバス①	吉良高校	吉良吉田駅	碧南駅	碧南市	西尾市			愛知県地域公共交通計画	平成16年3月末で廃止された吉良吉田駅～碧南駅間を結び鉄道代替路線として広域的に鉄道駅へ繋ぐとともに、沿線高校への通学、沿線地域から各地の高校等への通学路線であり、地域住民にとっても日常生活の移動手段として必要である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
11	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	ふれんどバス②	吉良高校	碧南駅	碧南高校	碧南市	西尾市			愛知県地域公共交通計画	平成16年3月末で廃止された吉良吉田駅～碧南駅間を結び鉄道代替路線として広域的に鉄道駅へ繋ぐとともに、沿線高校への通学、沿線地域から各地の高校等への通学路線であり、地域住民にとっても日常生活の移動手段として必要である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
12	一宮市	名鉄バス㈱	i-バス（一宮コース）	木曾川庁舎	一宮駅	市民病院	一宮市	一宮市（旧尾西市）	一宮市（旧木曾川町）		運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
13	一宮市	名鉄バス㈱	i-バス（尾西南コース）	萩原駅	一宮医療療育センター	萩原駅	一宮市	一宮市（旧尾西市）			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
14	一宮市	名鉄バス㈱	i-バス（木曾川・北方コース）	木曾川庁舎	木曾川市民病院	木曾川庁舎	一宮市	一宮市（旧木曾川町）			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
15	豊田市	名鉄バス㈱	とよたおいでんバス（旭・豊田線）	小渡	広瀬	豊田市	豊田市	豊田市（旧旭町）			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
16	豊田市	名鉄バス㈱	とよたおいでんバス（小原・豊田線）	上仁木	西中山	豊田市	豊田市	豊田市（旧小原村）			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村				【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金	
				起点	経由	終点					系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用		
17	豊田市	名鉄バス㈱	とよたおいでんバス (藤岡・豊田線) (西中山経由)	藤岡中学校前	西中山	豊田市	豊田市	豊田市 (旧藤岡町)				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
18	安城市	名鉄バス㈱	あんくるバス (西部線)	新城駅南口	東刈谷駅北口	新城駅南口	刈谷市	安城市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
19	安城市	名鉄バス㈱	あんくるバス (作野線)	新城駅南口	東刈谷駅北口	新城駅南口	刈谷市	安城市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
20	知立市	名鉄バス㈱	ミニバス (2コース)	知立駅	三河八橋駅	知立駅	豊田市	知立市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
21	知立市	名鉄バス㈱	ミニバス (3コース)	知立駅	東刈谷駅北口	知立駅	刈谷市	知立市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
22	知立市	名鉄バス㈱	ミニバス (4コース)	知立駅	野田新町駅	知立駅	刈谷市	知立市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
23	日進市	名鉄バス㈱	くるりんばす (梅森線)	市役所	東名古屋病院	市役所	名古屋市	日進市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
24	日進市	名鉄バス㈱	くるりんばす (五色園線)	市役所	長久手古戦場駅	市役所	日進市	長久手市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村			【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金	
				起点	経由	終点				系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用		
25	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	伊良湖支線(福祉C堀切)	渥美病院	福祉センター 堀切	保美	田原市	田原市(旧渥美町)			愛知県地域公共交通計画	田原市中心市街地、赤羽根地域及び渥美地域とを結ぶ地域間幹線系統であり、他に移動手段を持たない沿線地域住民の日常生活における移動手段として必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統
26	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	作手	新城富永	東新町 新城警察署 新城有教館高校	作手高里	新城市	新城市(旧作手村)			愛知県地域公共交通計画	新城市中心部と作手地区を結ぶ地域間幹線系統であり、移動手段を持たない地域住民の必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統
27	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	新城病院上平井田口	新城病院前	上平井 新城有教館高校	田口	新城市	設楽町			愛知県地域公共交通計画	新城市と旧鳳来町、設楽町を結ぶ地域間幹線系統であり、移動手段を持たない地域住民の必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統
28	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	伊良湖本線(渥美病院休暇村明神)	渥美病院	休暇村 中里	伊良湖岬	田原市	田原市(旧渥美町)			愛知県地域公共交通計画	田原市中心市街地と渥美地域とを結ぶ地域間幹線系統であり、他に移動手段を持たない沿線地域住民の日常生活における移動手段として必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統
29	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	新豊	豊橋駅前	豊川市民病院 イオンモール豊川	新城富永	豊橋市	豊川市 新城市			愛知県地域公共交通計画	豊橋市、豊川市、新城市を結ぶ地域間幹線系統であり、移動手段を持たない地域住民の必要不可欠な公共交通機関である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村				【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金	
				起点	経由	終点					系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用		
30	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	伊良湖本線（豊橋保美）	豊橋駅前	田原駅前	保美	豊橋市	田原市	田原市（旧渥美町）			愛知県地域公共交通計画	豊橋市街地、田原市中心市街地及び渥美地域とを結ぶ地域間幹線系統であり、沿線地域住民の日常生活における移動手段として必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統
31	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	伊良湖本線（渥美病院田原駅前保美）	渥美病院 田原駅前	江比間	保美	田原市	田原市（旧渥美町）			田原市が策定する地域公共交通計画	田原市が策定する地域公共交通計画において記載	田原市が策定する地域公共交通計画において記載	田原市が策定する地域公共交通計画において記載		補助対象外
32	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	豊川（体育館前）	豊橋駅前	豊川体育館前	豊川体育館前	豊橋市	豊川市			愛知県地域公共交通計画	豊橋市と豊川市を結ぶ地域間幹線系統であり、移動手段を持たない地域住民の必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統	
33	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	豊川（イオン病院）	豊橋駅前	豊川体育館前 豊川市民病院 イオンモール豊川	豊川駅前	豊橋市	豊川市			愛知県地域公共交通計画	本路線は、豊橋市と豊川市を結ぶ地域間幹線系統であり、移動手段を持たない地域住民の必要不可欠な公共交通機関である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統	
34	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	豊川（イオンモール豊川）	豊橋駅前	豊川体育館前 豊川市民病院	イオンモール豊川	豊橋市	豊川市			愛知県地域公共交通計画	豊橋市と豊川市を結ぶ地域間幹線系統であり、移動手段を持たない地域住民の必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統	
35	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	新城名古屋藤が丘線	新城市民病院西	もっくる新城藤が丘駅 もっくる新城藤が丘駅 亀姫通もっくる新城	長久手古戦場駅	名古屋	新城市	長久手市			愛知県地域公共交通計画	名古屋圏と奥三河地域を結ぶ地域間幹線系統であり、名古屋圏に転出することなく新城市に住み続けたまま通学・通勤を可能とし、定住促進を図る路線である。通学可能範囲が広がることで、経済的負担が抑えられ、高等教育就学の機会を増やすためにも必要な路線である。また、高齢化が著しい新城市にとって、医療機関の充実した大都市圏への通院を可能とする本路線は必要不可欠であり、代替えのない路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村			【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金
				起点	経由	終点				系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用	
36	知多乗合株	知多乗合株	半田・常滑(A)	知多半田駅	青山駅	常滑駅	半田市	常滑市		愛知県地域公共交通計画	半田市中心市街地と常滑市中心市街地を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤通学者の他、沿線の学校への通学の足としても機能している。 半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線へ接続しており、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段として、地域住民の日常生活に必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要性がある。	無	補助対象系統
37	知多乗合株	知多乗合株	半田・常滑(N)	日本福祉大学	知多半田駅	常滑駅	半田市	常滑市		愛知県地域公共交通計画	半田市中心市街地と常滑市中心市街地を結ぶ系統で、鉄道駅を利用する通勤通学者の他、沿線の学校への通学の足としても機能している。 半田市内の青山駅や知多半田駅において、地域内フィーダー路線へ接続しており、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段として、地域住民の日常生活に必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要性がある。	無	補助対象系統
38	知多乗合株	知多乗合株	横須賀(A)	大府駅前		尾張横須賀駅	東海市	大府市		愛知県地域公共交通計画	名鉄尾張横須賀駅とJR大府駅を結ぶ路線で、駅を経由して名古屋方面への通勤通学の利用者が多い路線である。鉄道フィーダー路線として、地域住民にとって必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要性がある。	無	補助対象系統
39	知多乗合株	知多乗合株	東ヶ丘団地	巽ヶ丘駅前	東ヶ丘	巽ヶ丘駅前	東浦町	知多市	阿久比町	愛知県地域公共交通計画	知多市・東浦町・阿久比町の境目に位置する名鉄巽ヶ丘駅と東ヶ丘団地（東浦町）を結ぶ路線であり、通勤・通学やお買い物等の移動手段として利用されている。 沿線市町のコミュニティバスに接続しており、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など、地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要性がある。	無	補助対象外
40	知多乗合株	知多乗合株	上野台	共和駅前		太田川駅前	大府市	東海市		愛知県地域公共交通計画	東海市中心市街地と大府市西部を結ぶ路線であり、通勤・通学やお買い物等の移動手段として利用されている。 沿線市のコミュニティバスに接続しており、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など、地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要性がある。	無	補助対象系統

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村				【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金	
				起点	経由	終点					系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用		
41	知多乗合(株)	知多乗合(株)	大府	大府駅前	あいち健康プラザ	げんきの郷	大府市	東浦町				愛知県地域公共交通計画	大府市中心市街地と東浦町北部を結ぶ路線であり、国立長寿医療研究センター及びあいち小児保健医療総合センターの通院やげんきの郷への買い物等の移動手段として利用されている。沿線市町のコミュニティバスに接続しており、地域内の病院や店舗、スーパーなどへの移動手段など、地域住民の日常生活における移動手段を確保するために必要である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象外
42	知多市	知多乗合(株)	あいあいバス(北部循環コース)	朝倉駅	西知多総合病院	朝倉駅	知多市	東海市	阿久比町			愛知県地域公共交通計画	知多市内における公共交通空白地域の解消のほか、商業施設が無い沿線地域住民や交通弱者である高齢者や障害者等の日常生活の移動手段として利用されている。東海市には、西知多総合病院が立地していることや、知多市東部地域は東海市の南加木屋駅周辺との結びつきが強いことから、広域的な移動手段の確保、維持のために必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象外
43	武豊町	知多乗合(株)	ゆめころん(赤ルート)	武豊町役場	イオン半田店	武豊町役場	半田市	武豊町				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
44	名鉄東部交通(株)	名鉄東部交通(株)	岡崎・西尾(青野)	東岡崎	青野	西尾	岡崎市	西尾市				愛知県地域公共交通計画	交通結節点である名古屋鉄道東岡崎駅や地域医療の拠点である藤田医大岡崎医療センターを起点として、JR岡崎駅を經由し郊外及び隣接する西尾市とを結ぶ広域的路線である。沿線住民の通院や通勤、通学などのために必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統
45	名鉄東部交通(株)	名鉄東部交通(株)	岡崎・西尾(西尾市民病院)	岡崎駅西口	若松町	西尾	岡崎市	西尾市				愛知県地域公共交通計画	岡崎市中心部と西尾市中心部を結ぶ路線であり、沿線住民の日常生活における移動手段を確保するとともに、岡崎市と西尾市の市域間の広域的な移動手段を確保するため必要不可欠な路線である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	有	補助対象系統

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村			【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金	
				起点	経由	終点				系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用		
46	名鉄東部交通(株)	名鉄東部交通(株)	一色	西尾 西尾市民病院	福地	一色町公民館	西尾市	西尾市(旧一色町)			西尾市が策定する地域公共交通計画	西尾市が策定する地域公共交通計画において記載	西尾市が策定する地域公共交通計画において記載	西尾市が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
47	あおい交通(株)	あおい交通(株)	勝川駅 あいち航空ミュージアム	勝川駅	名古屋空港	あいち航空ミュージアム	春日井市	豊山町			愛知県地域公共交通計画	鉄道駅のない豊山町民にとり、名鉄味美駅、JR勝川駅を利用するために重要な路線であるとともに、他地域から流入する県営名古屋空港やあいち航空ミュージアム、大型商業施設の利用客等にも利用されている。平成20年度に春日井市方面と豊山町をつなぐ路線バスが撤退したため、その代替としても機能している。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
48	豊山町	あおい交通(株)	とよやまタウンバス(南ルート)	航空館boon	黒川	名古屋栄	名古屋市	豊山町			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
49	豊田市	豊栄交通(株)	とよたおいでんバス(藤岡・豊田線)(加納経由)	藤岡支所	こども発達センター	豊田市	豊田市	豊田市(旧藤岡町)			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
50	豊田市	豊栄交通(株)	とよたおいでんバス(下山・豊田線)	大沼	鶯ヶ瀬	豊田市	豊田市	豊田市(旧下山村)			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
51	豊田市	豊栄交通(株)	とよたおいでんバス(さなげ・足助線)	豊田厚生病院	広瀬	百年草	豊田市	豊田市(旧足助町)			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
52	尾張旭市	豊栄交通(株)	尾張旭市営バス(東ルート)	市役所	イトーヨーカドー前	市役所	瀬戸市	尾張旭市 長久手市			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村				【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金	
				起点	経由	終点					系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用		
53	尾張旭市	豊栄交通㈱	尾張旭市営バス（西ルート）	市役所	印場駅	市役所	名古屋市	尾張旭市	長久手市			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
54	飛島村	三重交通㈱	飛島公共交通バス（名港線①）	名古屋港	公民館分館 三菱自工南	名古屋港	名古屋市	飛島村				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
55	飛島村	三重交通㈱	飛島公共交通バス（名港線②）	公民館分館	三菱自工南公民館分館	名古屋港	名古屋市	飛島村				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
56	飛島村	三重交通㈱	飛島公共交通バス（蟹江線①）	近鉄蟹江駅前	飛島村役場 新政成神社	公民館分館	弥富市	蟹江町	飛島村			愛知県地域公共交通計画	最寄りの主要な鉄道駅である近鉄「蟹江駅」と飛島村を結ぶ路線であり、飛島村をはじめ、沿線の弥富市・蟹江町の住民の通勤・通学者が近鉄への乗り換え利用が多い。 飛島村方面行き路線では飛島村外からの通勤利用が多い。 地域住民の日常生活に必要不可欠な路線であり、今後も安定継続的に維持確保する必要がある。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象外
57	飛島村	三重交通㈱	飛島公共交通バス（蟹江線②）	近鉄蟹江駅前	飛島村役場	新政成神社	弥富市	蟹江町	飛島村			愛知県地域公共交通計画	最寄りの主要な鉄道駅である近鉄「蟹江駅」と飛島村を結ぶ路線であり、飛島村をはじめ、沿線の弥富市・蟹江町の住民の通勤・通学者が近鉄への乗り換え利用が多い。 飛島村方面行き路線では飛島村外からの通勤利用が多い。 地域住民の日常生活に必要不可欠な路線であり、今後も安定継続的に維持確保する必要がある。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象外
58	みよし市	愛知つばめ交通㈱	さんさんバス（拠点連携線）	豊田厚生病院	イオン三好アイモール	みよし市民病院	豊田市	みよし市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
59	みよし市	愛知つばめ交通㈱	さんさんバス（三好黒笹線）	黒笹駅	豊田厚生病院	イオン三好アイモール	豊田市	みよし市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外

番号	運行主体	運行事業者名	系統名	運行系統			関係市町村			【国庫補助】地域公共交通確保維持改善事業に係る必要事項				【県費補助】バス運行対策費補助金	
				起点	経由	終点				系統を位置付ける地域公共交通計画	地域の公共交通における位置付け・役割	地域公共交通確保維持事業の必要性	車両減価償却費補助の活用		
60	豊田市	高岡ふれあいバス運行共同企業体	高岡ふれあいバス(路線②)	上丘町	高岡公園	知立駅	豊田市	知立市			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
61	安城市	東伸運輸㈱	あんくるバス(東部線)	北部福祉センター	J R安城駅	北部福祉センター	岡崎市	安城市			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
62	南知多町	レスクル㈱	海っ子バス(南知多・美浜環状線)	師崎港	河和駅	師崎港	南知多町	美浜町			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
63	東郷町	瀬戸自動車運送㈱	じゅんかい君(北コース)	ららぽーと愛知東郷	日進駅	ららぽーと愛知東郷	日進市	東郷町			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
64	名鉄バス㈱	東濃鉄道㈱	岩倉	岩倉駅	藤島団地	名鉄間内駅	小牧市	岩倉市			愛知県地域公共交通計画	岩倉駅と間内駅を結ぶ路線であり、沿線住民の鉄道駅への足として利用されており、地域住民の鉄道駅への連絡線として必要不可欠である。	市町村間交通を構成する系統として、地域公共交通確保維持事業により維持する必要がある。	無	補助対象系統
65	東浦町	知多乗合㈱	東浦町行政バス「う・ら・ら」藤江線	緒川駅東口	東浦駅	巽ヶ丘駅	知多市	阿久比町			運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
66	東浦町	知多乗合㈱	東浦町行政バス「う・ら・ら」新田線	緒川駅東口	相生の丘	巽ヶ丘駅	大府市	知多市	阿久比町		運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
67	東浦町	知多乗合㈱	東浦町行政バス「う・ら・ら」長寿線	緒川駅東口	あいち健康プラザ	長寿医療研究センター	大府市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外
68	東浦町	知多乗合㈱	東浦町行政バス「う・ら・ら」刈谷線	緒川駅東口	刈谷豊田総合病院	刈谷駅南口	刈谷市				運行主体が策定する地域公共交通計画	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通計画において記載	補助対象外

