

新

旧

1 愛知県の旅客船の輸送実績の推移（グラフ）（P29 ②旅客船の状況）

1 愛知県の旅客船の輸送実績の推移（グラフ）（P29 ②旅客船の状況）

（6）タクシー・旅客船の輸送状況

（6）タクシー・旅客船の輸送状況

① タクシーの状況

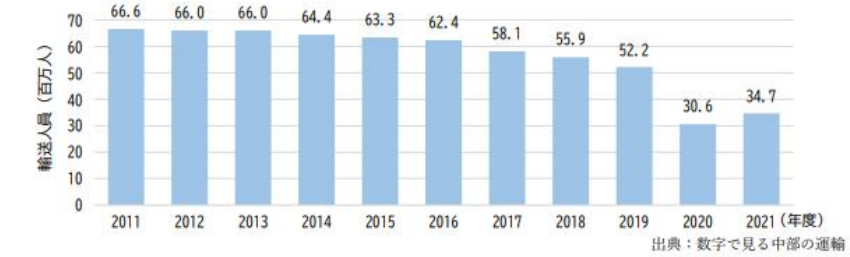
① タクシーの状況

- 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。

- 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

■愛知県のタクシーの輸送実績の推移



② 旅客船の状況

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。

- 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

■愛知県の旅客船の輸送実績の推移



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（現状値）
（P82 及び P88 モニタリング指標 表内）

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な近づけた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	52,933 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

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（現状値）
（P82 及び P88 モニタリング指標 表内）

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な近づけた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

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（現状値）
（P88 モニタリング指標 表内）

（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	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。 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。	
現状値の設定	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。 【鉄道】 複数の市町村を跨ぐ鉄道（県内区間のみ）※	
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	52,933万人	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	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} 。 ※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 ※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	

指標 2-② 県内の地域内フィーダー系統数		
ねらい	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。 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。	
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	県内の地域内フィーダー系統の系統数を位置付けます。 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。	

※：2022年10月～2023年9月

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（現状値）
（P88 モニタリング指標 表内）

（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	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。 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。	
現状値の設定	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。 【鉄道】 複数の市町村を跨ぐ鉄道（県内区間のみ）※	
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	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} 。 ※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 ※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	

指標 2-② 県内の地域内フィーダー系統数		
ねらい	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。 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。	
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	県内の地域内フィーダー系統の系統数を位置付けます。 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。	

※：2022年10月～2023年9月