

あいち交通ビジョン（仮称） 素案

愛知県

目 次

1 基本的事項

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

2 社会経済の展望と公共交通を取り巻く状況

- 1 2030年～2040年頃の社会経済の展望
- 2 公共交通を取り巻く状況
 - (1) 本県における公共交通の状況
 - (2) 自動車交通の変化と高齢化による影響
 - (3) 新しいモビリティサービスの推進
 - (4) 国の動き
- 3 「あいち公共交通ビジョン」(2017-2021)の取組状況
- 4 課題と検討の視点

3 目指すべき方向

- 目指すべき姿
- 目指すべき施策の方向性

4 施策の方向性

- 1 まもる
- 2 たかめる
- 3 ひきつける
- 4 つなぐ
- 5 へらす

5 施策の推進に向けて

6 参考資料(策定の経緯・用語解説等) ※後日作成

1. 基本的事項

1 策定趣旨

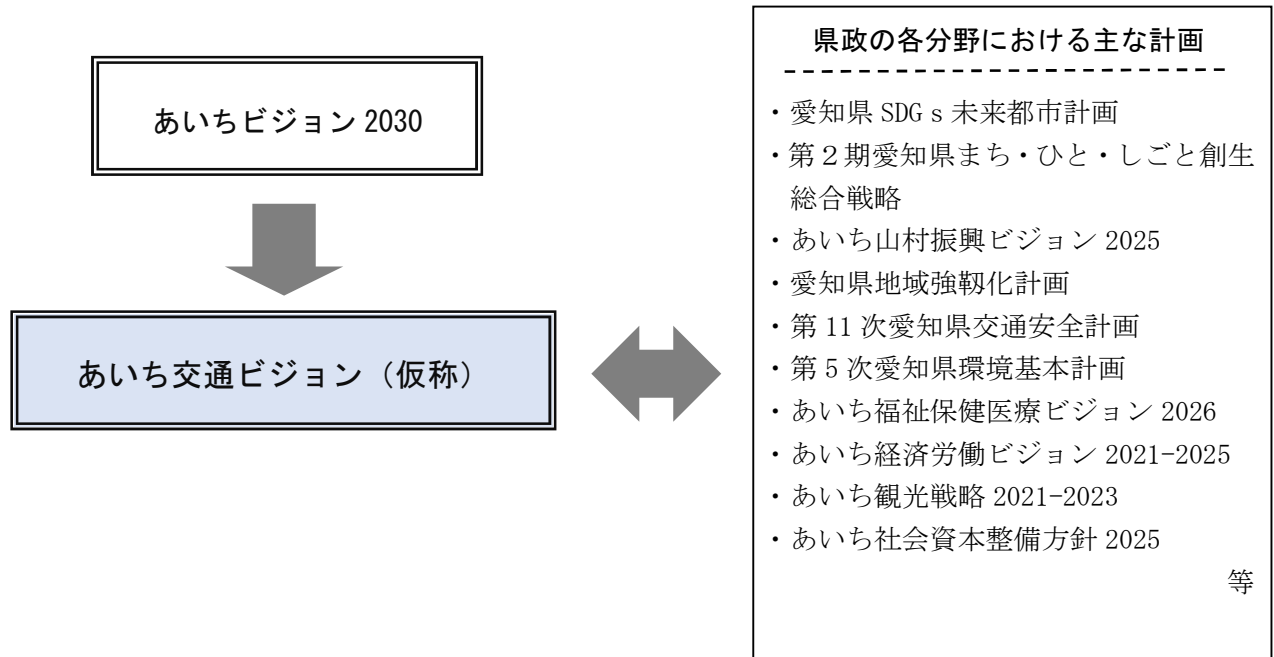
- 愛知県では、2017年3月に「世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支えるあいちの公共交通」を基本理念に掲げる「あいち公共交通ビジョン」を策定し、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築を目指し、国、県、市町村、交通事業者等が連携して着実に取組を進めてきました。
- 今後、人口減少・少子高齢化が本格化していく中、輸送人員が減少するなど公共交通を取り巻く環境は厳しくなることが予想されますが、地域社会の活力を維持・向上させるために公共交通が果たす役割はますます重要となってきます。
- また、ジブリパークの開業やアジア競技大会の開催、リニア中央新幹線の東京-名古屋間開業といった愛知のさらなる飛躍につながるプロジェクトが進展していきます。総合的な交通ネットワークの充実に取り組むことにより、多くの人を呼び込み、愛知の更なる発展につなげていくことが期待されます。
- さらに、自動運転やMaaS、AIを活用したデマンド交通など新たな技術を活用したモビリティサービスが進展するなど、公共交通の利便性の向上や地域における移動手段の確保といった課題の解決に向けた新しい動きも出てきています。
- そうした中、2020年以降新型コロナウイルス感染症の拡大により、公共交通の利用者数や収入は大きく減少し、交通事業者は非常に厳しい状況に置かれています。今こそ、関係者が十分に連携しながら、誰もが安心して快適に暮らし続けることのできる持続可能な公共交通ネットワークをしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら利便性の高い公共交通を築き、この危機を乗り越えていく必要があります。
- 「あいち公共交通ビジョン」の取組期間の終了を受け、中長期的視点として2030年～2040年頃の社会経済を展望しつつ、公共交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、リニア中央新幹線（東京-名古屋間）の開業を控える2026年度までの5年間に取り組む施策の方向性を示す「あいち交通ビジョン」を策定します。

なお、鉄道やバス、タクシーに代表される公共交通に加え、人の移動を支える輸送資源を幅広く捉え、様々な輸送資源が連携して総合的なネットワークの構築していくことが重要となっていることから、「あいち交通ビジョン（仮称）」とします。

2 ビジョンの位置づけ

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

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



また、「あいち交通ビジョン（仮称）」は、「地域公共交通計画」を始めとする地域における公共交通計画のよりどころとなるものです。



3 取組期間

中長期的視点として 2030 年～2040 年頃の社会経済を展望しつつ、公共交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、リニア中央新幹線（東京-名古屋間）の開業を控える 2026 年度までの 5 年間に取り組む施策の方向性を示します。

取組期間：2022 年度から 2026 年度（5 年間）

4 対象

鉄道やバス、タクシー、海上交通などの公共交通を中心に、デマンド交通、自家用有償運送、ボランティア（無償）輸送、特定施設との送迎用バス、グリーンスローモビリティを始めとする新型輸送サービスなど、人の移動を支える輸送資源を幅広く捉え、対象とします。

また、自転車や自家用車といった個別輸送とも連携を図ります。

5 関係者の役割

ビジョンの推進に向けては、県のみならず、国、市町村、交通事業者、NPO等、県民その他様々な関係主体が、公共交通は地域を支える重要な社会基盤であるとの認識を共有し、連携・協働して取り組むことが不可欠です。

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

県	<ul style="list-style-type: none">・本ビジョンで掲げる目指すべき姿の実現に向け、国・県・市町村・交通事業者等の連携した取組を促進し、関係者が一体となった着実な推進を主導する。・広域行政を担う自治体として、広域的・基幹的な公共交通ネットワークの確保・充実に向けて、必要に応じ施策を講じるなど、主体的に取り組む。また、県バス対策協議会の運営や地域公共交通会議等への参画、研修会の開催、公共交通の利用促進等の取組を行い、広域的な見地から総合的な調整や、必要な助言その他の援助を行う。
市町村	<ul style="list-style-type: none">・住民に身近な基礎自治体として、区域内の地域公共交通の確保・活性化・再生に主体的に取り組む。その際には、地域の課題や実情を踏まえ住民、交通事業者等の関係者と協力・連携を図りつつ、まちづくりを一体的に進める。・市町村界を跨ぐ地域公共交通の確保に向けては、県及び関係市町村と協力・連携して取り組む。
国	<ul style="list-style-type: none">・交通政策基本法に基づき策定された「交通政策基本計画」に掲げられた施策を推進する中で、関係者の連携した取組を促進し、本ビジョンの推進に協力する。・公共交通に関する情報の収集・整理・分析・提供や技術開発の推進、人材育成を行う。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・公共交通に期待される様々な役割を踏まえ、地域のニーズに応じた交通サービスの提供を図るとともに、その質の向上に努める。・行政が実施する施策に協力するとともに、地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めるなど、公共交通の利用促進に取り組む。
NPO等	<ul style="list-style-type: none">・交通事業者では対応できない場合に、移動ニーズに応じた交通サービスを提供するにあたり、安全性や継続性の確保など質の向上に努める。・行政に対し、現場の実情について情報提供を行うなど緊密な連携を図り、地域の交通ネットワークの維持について、目的意識を共有する。
県民	<ul style="list-style-type: none">・公共交通が地域を支える重要な社会基盤であることを念頭に、公共交通の利用に努めるとともに、当事者意識をもって、地域公共交通会議など地域の公共交通のあり方の検討への参画や、行政や交通事業者等の公共交通の維持・利用促進に向けた施策の推進に協力する。

2. 社会経済の展望と公共交通を取り巻く状況

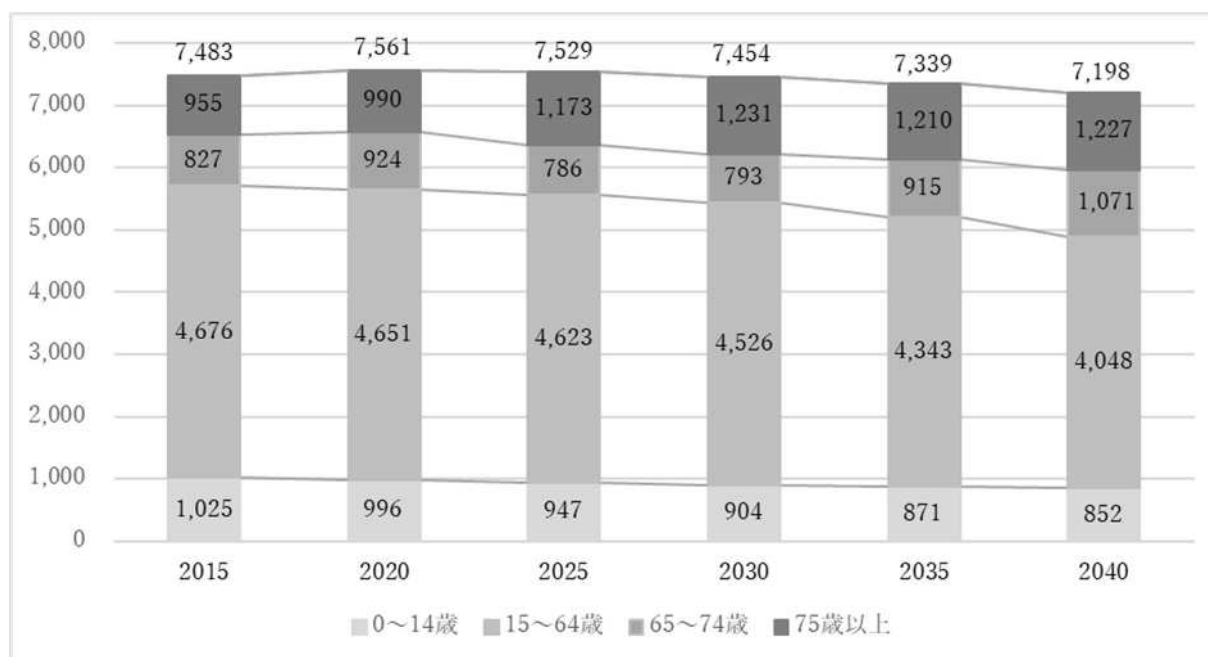
1 2040年頃の社会経済の展望

(1) 人口減少の進行、人生100年時代の到来

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

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

<4区分別人口の見通し（出生率が現状程度で推移する場合）>



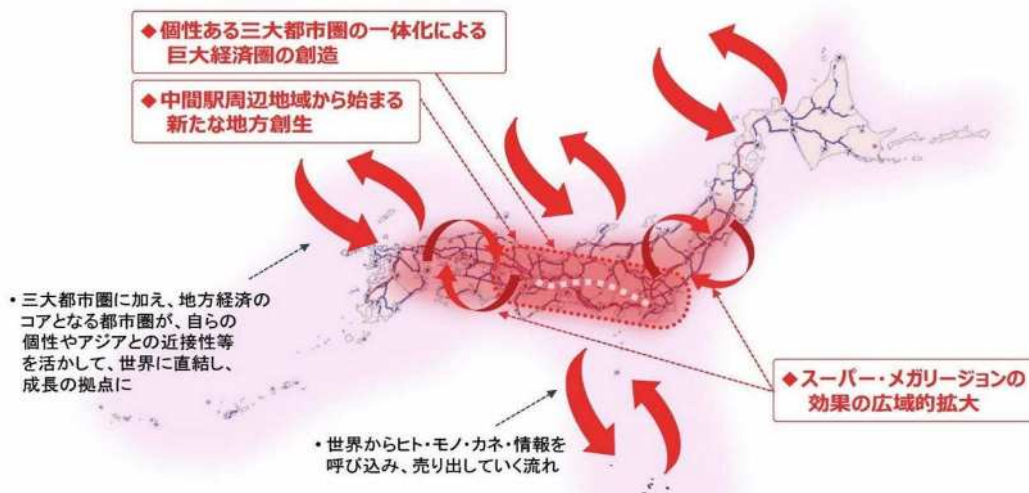
(出典：あいちビジョン2030)

(2) スーパー・メガリージョンの形成

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

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

<スーパー・メガリージョン形成のイメージ>



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

(3) 第4次産業革命

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

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



(出典：内閣府資料「Society 5.0で実現する社会」)

(4) 感染症・災害リスクの増大

新型コロナウイルスは多くの人々に感染症のリスクを強く認識させました。今後世界の経済、社会を激変させる大きなリスクとして、感染症への意識が高まるとともに、感染症に対するリスク管理がますます求められていくと考えられます。

また、本県においては、南海トラフ地震が今後 30 年以内に発生する確率が 70~80%とされています。加えて、気候変動の影響による豪雨の頻発化や台風の大型化などに伴い風水害が激甚化するなど、自然災害のリスクが高まっています。

(5) 共助社会の必要性の増大

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

(6) 都市のスポンジ化、高齢インフラの増加

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

(7) 脱炭素化の進展

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

(8) 持続可能な社会の実現

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



2 公共交通を取り巻く状況

(1) 本県における公共交通の状況

① 鉄道

本県では、36路線・842.27km（新幹線、貨物鉄道を除く）の鉄道の営業が行われており、基幹的な交通軸としての役割を果たしています。

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

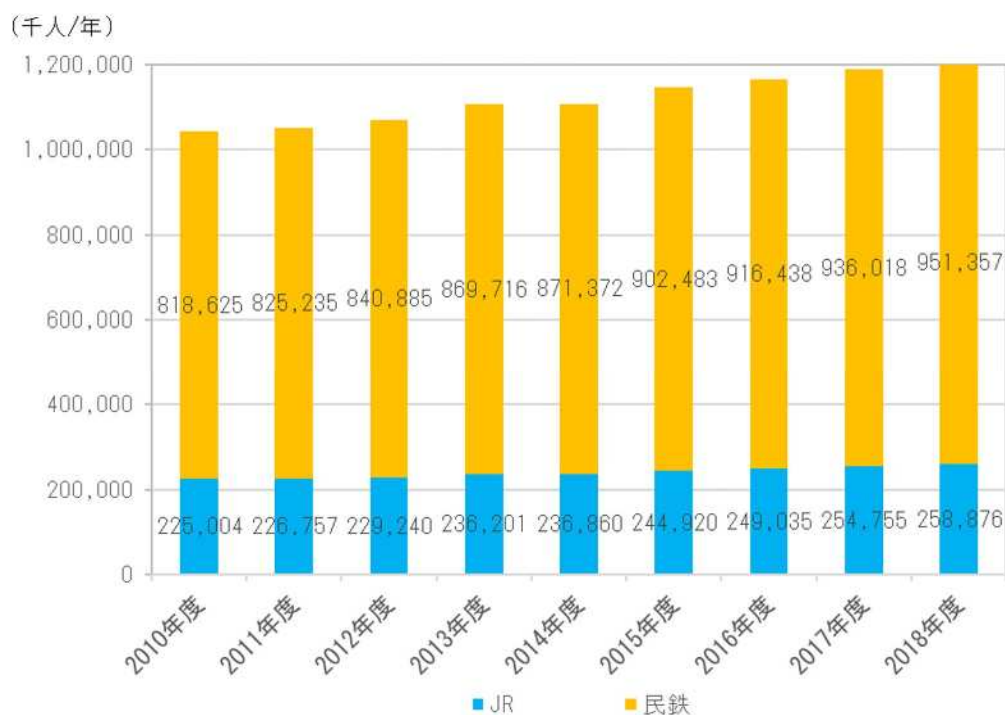
また、テレワークの進展など「新しい生活様式」の定着は、通勤や移動のあり方を変容させ、感染症収束後も、以前の水準まで需要が回復することは難しいとの見方もあり、中長期的に影響が及ぶことにより、安全安定輸送・利便性向上に必要な設備投資や、路線やサービスの維持に影響が出ることが懸念されます。

<愛知県内で運行する鉄道の概況（新幹線、貨物鉄道を除く）>

企業体	東海旅客鉄道(株)	名古屋鉄道(株)	近畿日本鉄道(株)	名古屋市交通局	豊橋鉄道(株)	愛知環状鉄道(株)	㈱東海交通事業	名古屋ガイドウェイバス(株)	名古屋臨海高速鉄道(株)	愛知高速交通(株)	合計
路線数	5	17	1	6	2	1	1	1	1	1	36
総駅数	82	233	11	85	30	21	5	9	11	9	496
延長km	228.4	392.3	17.7	93.3	23.4	45.3	11.2	6.5	15.2	8.9	842.2

(注)・総駅数の内、複数の鉄道事業者が共通の改札口を利用する駅については、当該駅を管理する事業者に計上
・ガイドウェイバスは志段味線 11.9kmのうち高架部分 6.5km

<愛知県の鉄道輸送人員の推移>



(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

② 乗合バス

本県では、43 事業者、2,791 車両の乗合バス（コミュニティバスを含む／2020.3.31 時点）が運行されており、通勤、通学、通院、買物等の地域住民の日常生活を支える公共交通機関として重要な役割を果たしています。

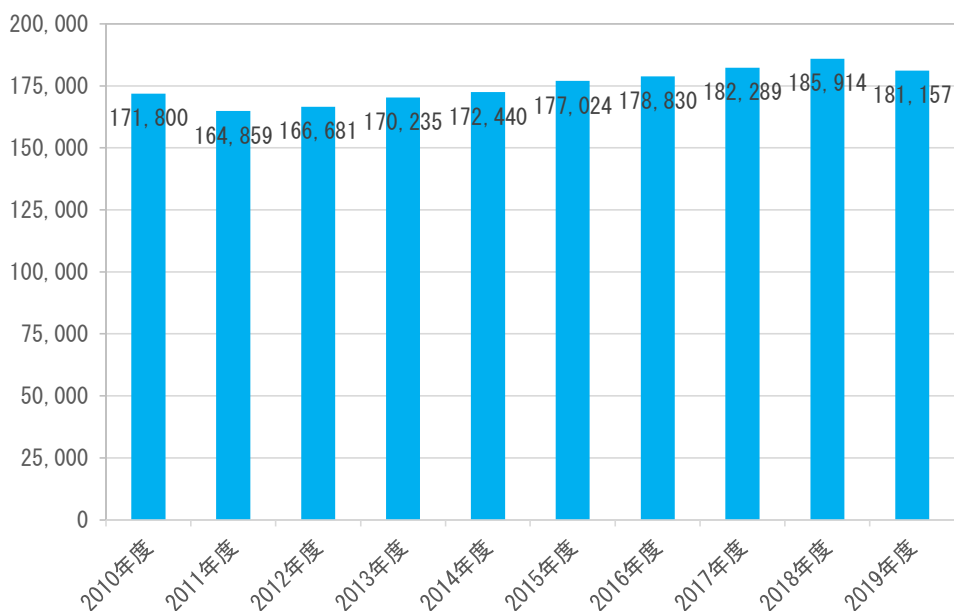
本県における乗合バスの輸送人員は、横ばい～微増傾向で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道と同様、2020 年 3 月以降利用者が落ち込み、2020 年度は前年度と比較して、7 割程度となり、2021 年度も厳しい状況が続いています。（P11 参照）

乗合バス事業においては、従前よりその多くで事業収入が赤字となっており、新型コロナウイルス感染症の影響を受け始めた 2019 年度においては、さらに拡大し、県内のバス事業者の年間営業損失は約 41 億円となっています。

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

<愛知県の乗合バス事業の推移>

(千人/年)



	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
事業者数 (者)	37	38	38	45	43	45	46	45	43	43
車両数 (両)	2,390	2,402	2,478	2,614	2,640	2,416	2,680	2,772	2,795	2,791
走行キロ (千km)	110,082	110,875	111,787	112,843	116,393	117,643	116,825	115,380	116,116	108,870
実車キロ (千km)	99,379	100,096	98,880	101,398	104,524	106,680	104,823	103,599	103,868	97,896
輸送人員 (千人)	171,800	164,859	166,681	170,235	172,440	177,024	178,830	182,289	185,914	181,157
営業収入 (千円)	43,133,107	43,185,188	39,358,733	42,229,589	39,683,707	40,843,513	41,843,352	43,109,033	43,314,846	45,488,144
営業費用 (千円)	47,722,396	44,100,893	44,021,728	46,234,724	43,335,702	43,285,750	43,520,429	45,420,947	46,003,666	49,630,091
営業損益 (千円)	△ 4,589,289	△ 915,705	△ 4,662,995	△ 4,005,135	△ 3,651,995	△ 2,442,237	△ 1,677,077	△ 2,311,914	△ 2,688,820	△ 4,141,947

(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

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

<愛知県内のコミュニティバス等の運行状況と市町村負担額（2021年度）>

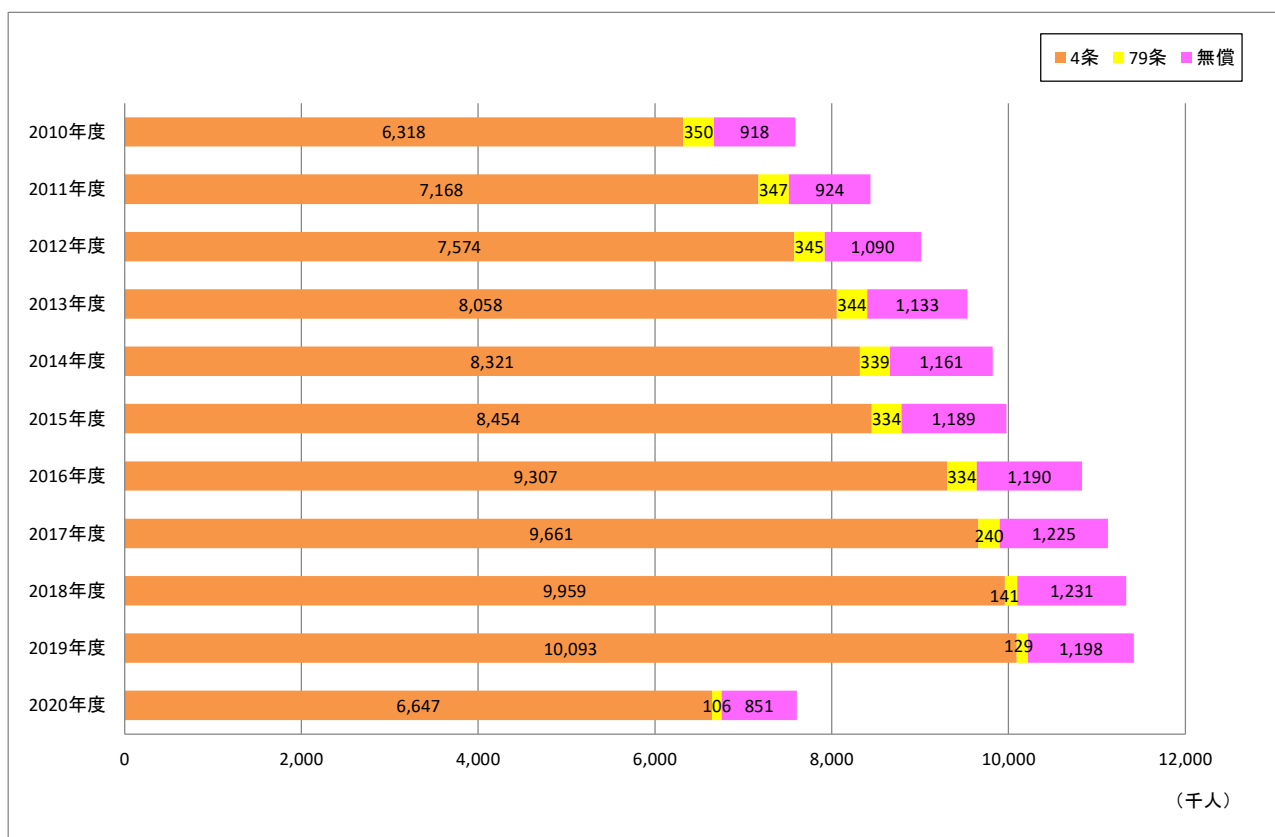
	コミュニティバス種別			その他		計
	市町村が主体となって乗合事業者へ運行委託しているもの (道路運送法4条許可) (旧21条許可を含む)	市町村が自ら有償運行を行っているもの (道路運送法79条登録) (旧80条許可)	市町村が無償で運行を行っているもの (道路運送法適用外)	市町村が特定の施設への送迎目的で運行を行っているもの	乗合バス事業者の営業路線に対して市町村が補助しているもの	
運行市町村数	41市町村※	6市町村	11市町村	26市町村	23市町村	—
	コミュニティバスの運行 51市町村					
市町村実負担額 (千円)	4,236,320	168,150	578,571	727,033	1,273,289	6,983,364

※2021年5月1日時点。市町村実負担額は2020年度の実績。

※名古屋市営バスを除く、名古屋市のメーグルを含む。

※複数の運行形態を採用している市町村があるため、市町村数の合計は一致しない。

<愛知県のコミュニティバスの利用状況の推移>



(出典：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（愛知県調べ）)

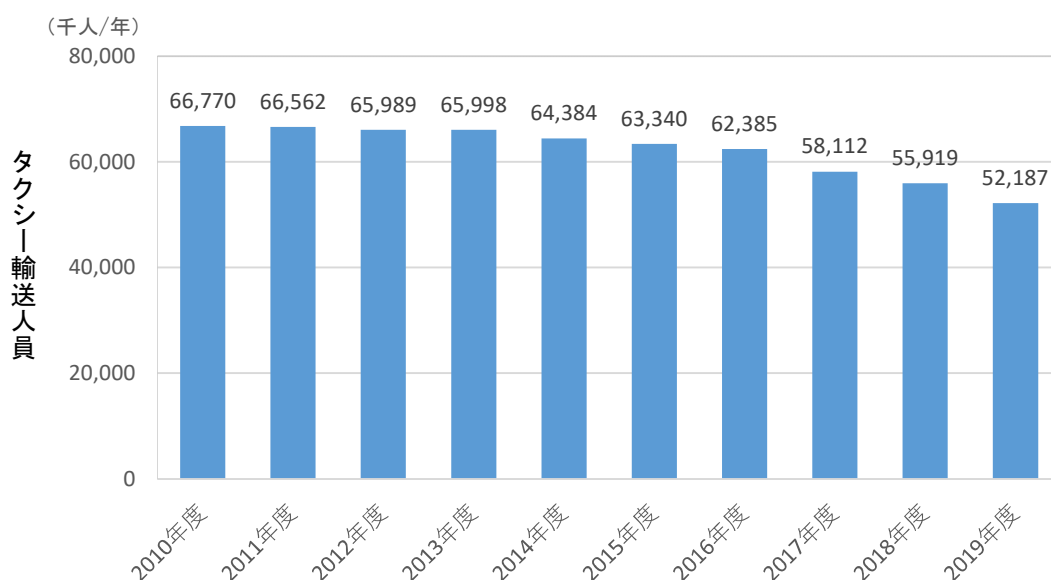
③ タクシー

本県では、748 事業者（法人 151・個人 597）により 8,544 車両（法人 7,947・個人 597/2020.3.31 時点）のタクシーが運行されており、子どもからお年寄りまで幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する重要な役割を果たしています。

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

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

<愛知県のタクシー事業の推移>

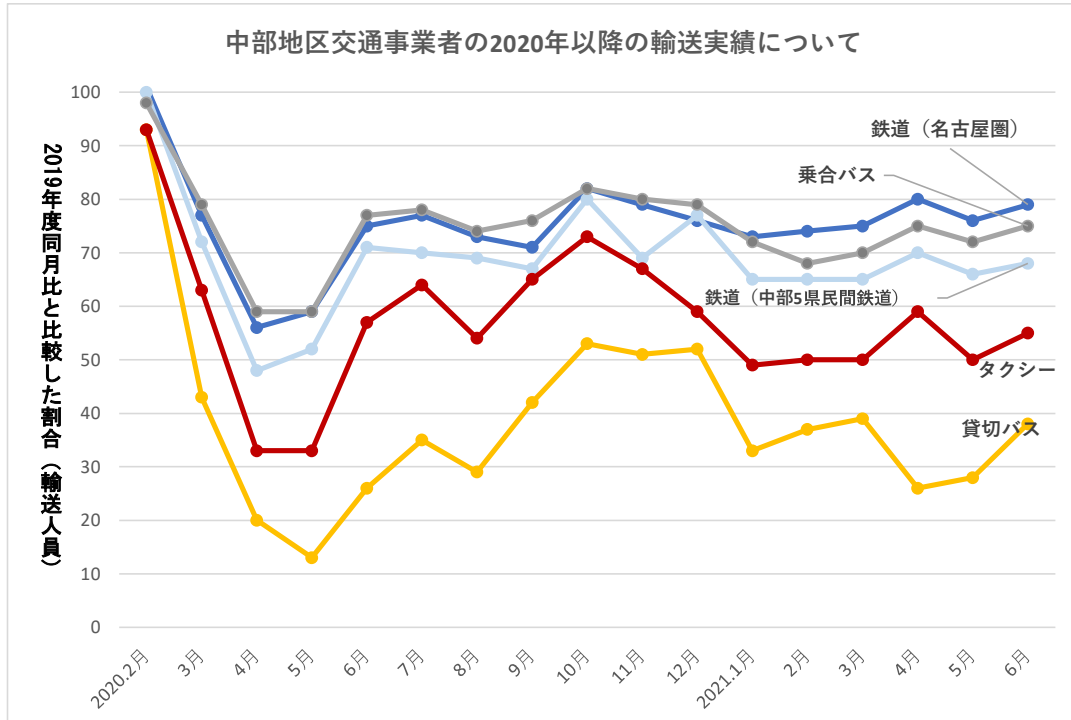


年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度
事業者数 (者)	1,122	1,076	1,032	995	957	927	884	842	798	748
車両数 (両)	9,586	9,464	9,384	9,336	9,283	9,221	9,158	9,089	8,895	8,544
総走行キロ (千km)	459,710	458,723	449,333	444,030	429,540	416,485	411,912	382,568	368,657	338,924
実車キロ (千km)	171,052	176,023	175,014	174,645	170,938	168,698	166,476	159,143	154,762	142,503
輸送人員 (千人)	66,770	66,562	65,989	65,998	64,384	63,340	62,385	58,112	55,919	52,187
運送収入 (千円)	73,551,329	73,279,863	72,210,529	73,371,785	71,933,093	71,272,213	71,134,624	71,172,190	68,911,001	63,779,097

(出典：中部運輸局「数字で見る中部の運輸」)

中部地区交通事業者の2020年度以降の輸送実績について

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、鉄道・乗合バス・タクシーの輸送人員・運送収入については、2020年4～5月を底として大幅に減少し、以降は感染症の拡大状況に合わせて回復と減少を繰り返してきました。2021年4月以降は、前年同月よりは改善が確認できますが、コロナ禍前の2019年度比では依然として厳しい状況となっております。



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

④ その他の輸送資源の状況

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

(2021年4月1日時点)

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

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

(2) 自動車交通の変化と高齢化による影響

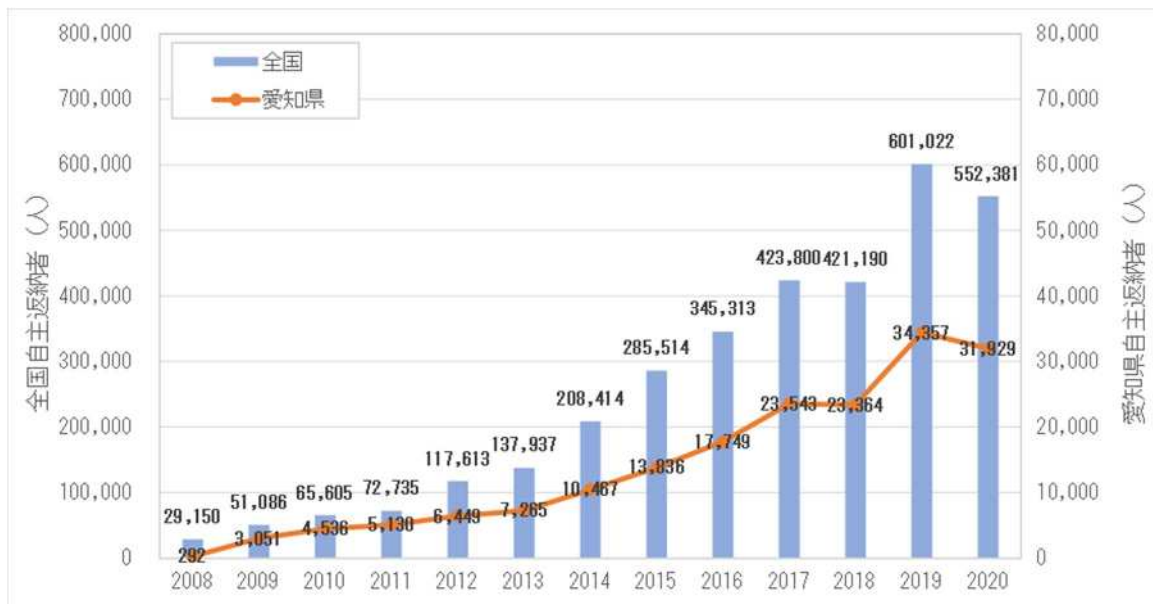
近年、加齢に伴う運転への不安から、本県においても高齢者による運転免許の自主返納の件数は増加してきました。

また、自動車教習所の卒業者数も近年は減少傾向にあり、新たに自動車免許を取得する人口が減少していることから、今後は幅広い年齢層において、移動時に自動車を利用しない人口が増加すると見込まれます。

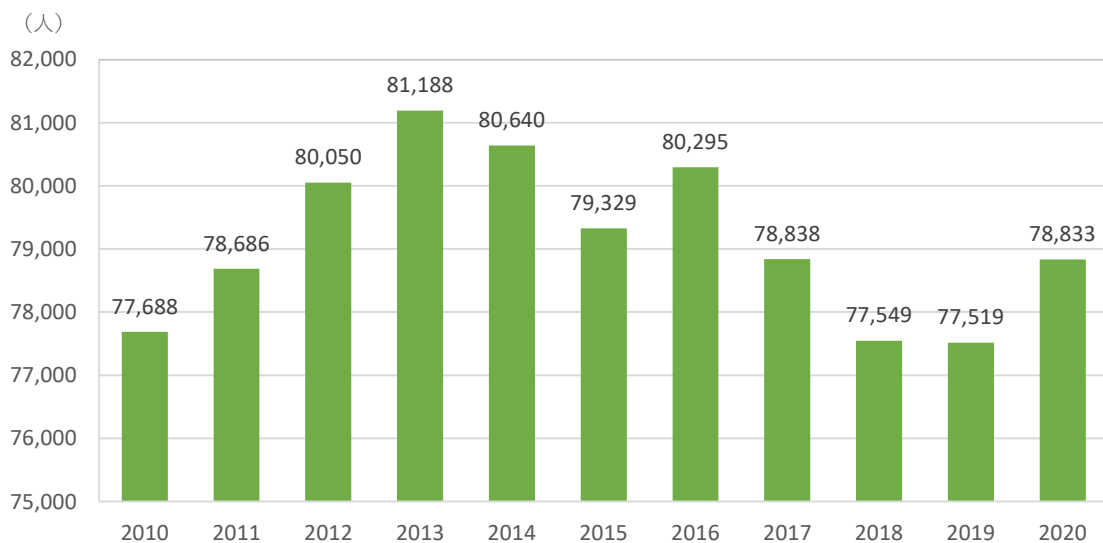
一方、バスやタクシーの運転手の高齢化や人手不足が進むことが懸念されます。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた2020年度は、一転して運転免許返納数は減少、運転免許の取得者数は増加しました。これは、生活の変化により自動車を利用する傾向が高まったためと考えられます。

<運転免許申請取消件数（自主返納件数）の推移>



<愛知県の自動車教習所の卒業者数の推移>

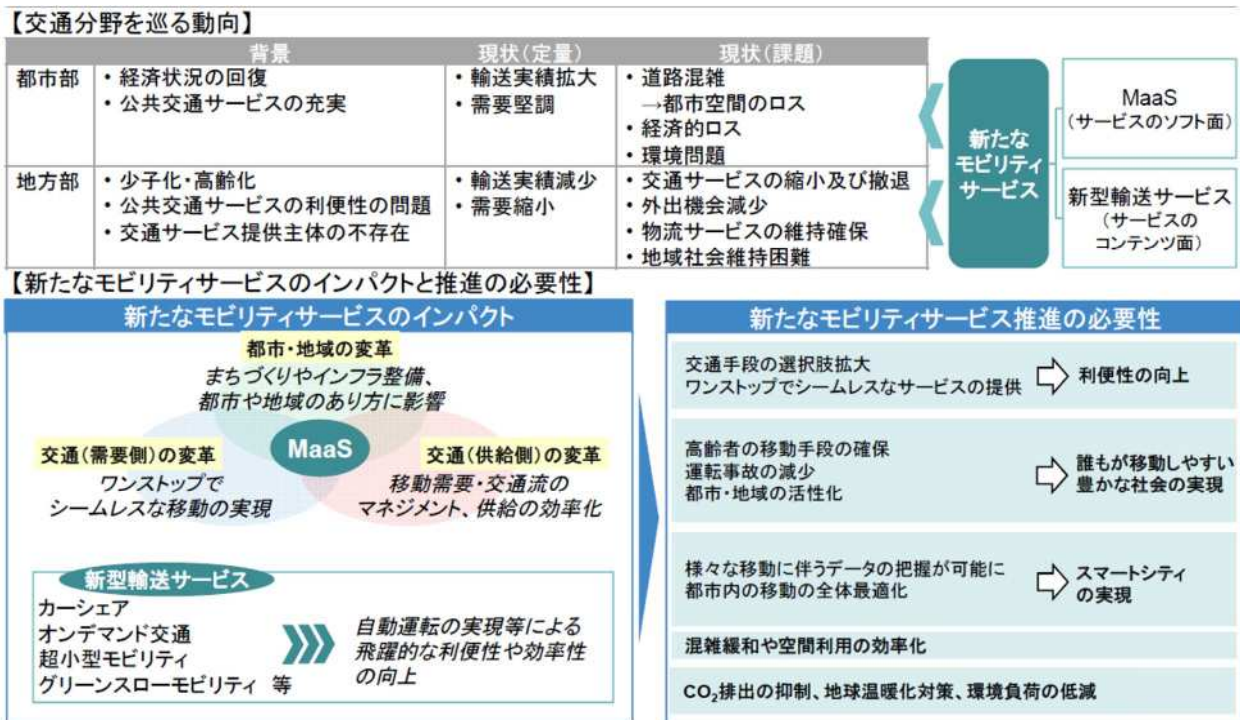


(出典：警察庁「運転免許統計」)

(3) 新しいモビリティサービスの推進

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

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



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

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

データ形式の標準化やオープン化に向けては、経路検索に資する交通に関する情報の受け渡しを効率的に行うための「標準的なバス情報フォーマット」を定め、データ整備すすめているほか、運賃の柔軟化については、タクシー事業において、事前確定運賃制度や、一括定額運賃(定期券・回数券)、変動迎車料金の導入が可能となるなど、制度改正が進められています。

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

(4) 国の動き

①「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正

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

人口減少の本格化、運転者不足の深刻化に伴い、公共交通サービスの維持・確保が厳しさをマスコ、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっていること等を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正が行われ、以下の取組を進めていくこととしています。

<概要>

- ・地域が自らデザインする地域の交通
- ・輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ・既存の公共交通サービスの改善の徹底（利用者目線による路線の改善、ダイヤ・運賃の設定等の促進）

合わせて、独占禁止法特例法の制定により、乗合バス及び地域銀行に関する独占禁止法の適用除外の特例が創設され、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外することにより、複数事業者間でのサービス連携が可能となり、複数事業者間の円滑な連携を促進していくこととしています。

②「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」及び「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の一部改正（2021年4月1日施行）

共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフトの対策を強化する「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律」が施行されました。

また、2021年度以降の移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づく基本目標が設定されました。次期目標については、以下の点に留意することとしています。

- ・各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
- ・聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
- ・マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
- ・移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」の推進

③「第2次交通政策基本計画」の策定（2021年5月28日閣議決定）

人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化など、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として3つの基本的方針を定め、地域公共交通の維持・確保、MaaSやバリアフリー化の推進、公共交通・物流分野のデジタル化、徹底した安全・安心の確保、運輸部門における脱炭素化等に、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して全力で取り組むこととしています。

<3つの基本的方針>

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

3 「あいち公共交通ビジョン」(2017-2021)の取組状況

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

<取組期間中の主な取組>

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

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

<取組期間中の主な進捗>

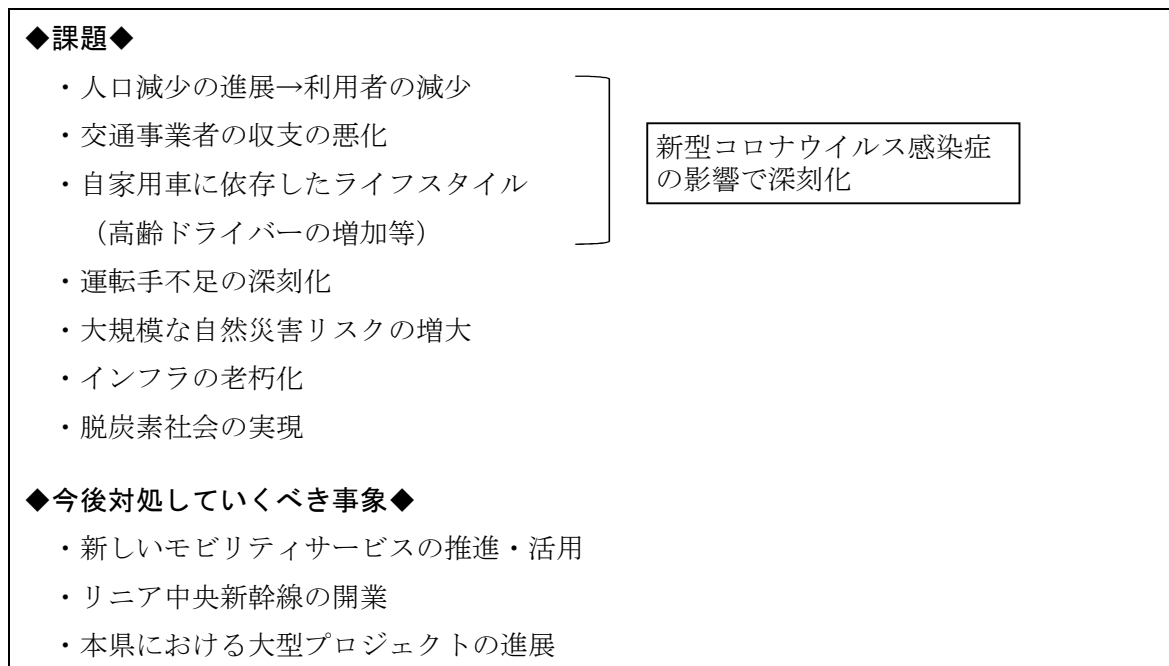
主な進捗状況	策定時(時点)	現状値(時点)
地域公共交通計画(地域公共交通網形成計画)の策定	14市町村(2016.5.1)	32市町村(2021.5.1)
コミュニティバスの広域運行(隣接市町村への乗り入れ)	25市町村60路線(2016.5.1)	31市町村71路線(2021.5.1)
ホームドアの設置	65駅(2018.3.31)	95駅(2021.3.31)
ノンステップバスの導入率	74.9%(2016.3.31)	82.5%(2020.3.31)
コミュニティバスにおける標準的なバス情報フォーマットの整備	11市町(2019.5.1)	26市町(2021.5.1)

【参考：2040年に向けた本県における人を呼び込むプロジェクト】

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

4 課題と検討の視点

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



こうした課題等に対処していくため、以下の視点が必要と考えられます。

①持続可能な公共交通

人口減少や少子高齢化の本格化、新型コロナウイルス感染症の影響を見据えながら、誰もが安心して快適に暮らし続けることのできる持続可能な公共交通ネットワークを構築していくことが必要です。

②利便性の高い公共交通

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

また、先端技術の活用を推進し、先進のモビリティサービスがいち早く実装され、幅広く展開されるモビリティ先進県となって行くことを目指します。

③愛知の強みを活かす公共交通

世界有数のモノづくり産業の集積、充実した広域交通基盤、大都市圏でありながらゆとりある生活環境など、愛知の独自の強みを活かしながら、愛知の更なる発展を支える公共交通としていく必要があります。

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

新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた公共交通の今後のあり方

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

<感染症拡大の主な影響>

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



<今後の公共交通のあり方に向けた検討の視点>

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

3. 目指すべき方向

本ビジョンにおける目指すべき姿を、以下のとおり設定します。

目指すべき姿

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

人口減少や少子高齢化の進展により、輸送人員が減少するなど公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなることが予想されます。こうした中、広がった新型コロナウイルス感染症を契機として、公共交通はさらに厳しい状況を迎えています。

運行本数の削減や路線の縮小・廃止といったサービスの低下が進み、使いづらい公共交通となれば、さらに利用者を減らす悪循環を生み、地域から公共交通がなくなる事態にもつながります。

公共交通は、県民生活を支える移動手段であるとともに、観光を始めとする様々な分野と深く関わり、地域活性化の重要な役割を担っています。

加えて、世界中から注目の集まるプロジェクトを控える中、中部国際空港の第二滑走路の整備を始めとするゲートウェイ機能の強化とともに、総合的な公共交通ネットワークの充実に取り組むことにより、多くの人を呼び込み、愛知の更なる発展につなげていくことが期待されます。

誰もが安心して快適に暮らし続けることのできる持続可能な公共交通ネットワークをしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら利便性の高い公共交通を築き、この危機を乗り越え、さらなる好循環を生み出すことで、あらゆる地域において、公共交通を始めとした移動の利便性が確保されるモビリティ先進県の実現を目指していきます。



<関係する SDGs のゴール>

施策の方向性

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

また、行政と交通事業者との連携、交通事業者間の連携、公共交通以外の様々な分野との連携のほか、住民との連携、市町村域や県域を跨ぐ広域連携など、「連携」を重視した取組を進めていきます。

<検討の視点>

持続可能な公共交通

利便性の高い公共交通

愛知の強みを活かした
公共交通

+

新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた今後の公共交通のあり方

1 まもる

公共交通を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進めます。

2 たかめる

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

3 ひきつける

観光客を呼び込み、本県の活性化につなげる、国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進めます。

4 つなぐ

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

5 へらす

脱炭素化社会の実現を目指し、二酸化炭素排出量を「へらす」取組を進めます。

4 . 施策の方向性

まもる



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

持続可能な移動手段の確保・充実

① 地域公共交通の確保・維持

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

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

<主な取組>

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

＜クロスセクター効果について＞

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

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

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



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

② 輸送資源の総動員による移動手段の確保・充実

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

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

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

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

<主な取組>

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

<これからの地域旅客運送サービスのイメージ>



(国土交通省：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き)

※参考事例を追加

③ 新型輸送サービスの活用推進

AI など先端技術も活用しながら、新型輸送サービス（AI オンデマンド交通、グリーン スローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転など）の導入に向けた実証実験が進められています。

高齢化が進む地域におけるラストワンマイルや、観光地、狭い路地の多い地域など、地域の課題に即した新型輸送サービスの活用を進めることにより、移動の利便性や外出機運の向上に加え、さらなるにぎわいの創出等も期待されます。

<主な取組>

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

<新型輸送サービスの例>

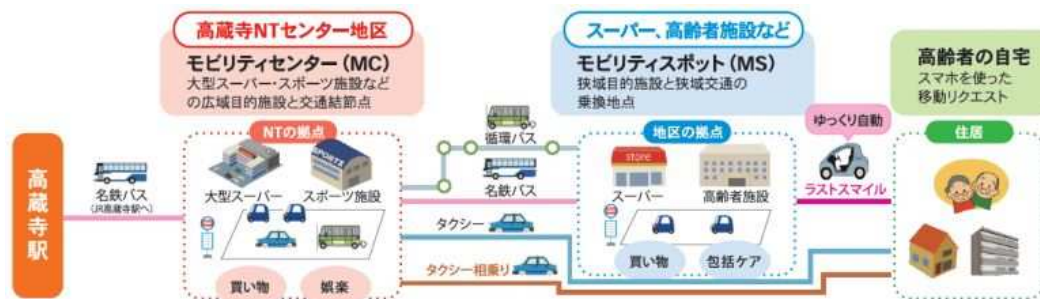
オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年急速に進む運転者不足への対応として、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

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

<高蔵寺スマートシティプロジェクト（春日井市）>

高蔵寺ニュータウンでは、初期の居住者が一斉に高齢期を迎え、人口減少や高齢化の進行が進む中、坂道やバス停までの距離による外出機会の減少や公共交通サービスの衰退が課題となっています。

そこで、自宅から各拠点までのラストワンマイルを担う新型輸送サービスの導入や、拠点からの各施設へのシームレスな移動などを連携して展開することにより、魅力向上と持続可能なまちの実現を目指す「高蔵寺スマートシティプロジェクト」を推進しています。



- 新型輸送サービスの導入による移動支援
- ・ 自宅～バス停や各種施設までをゆっくり短距離移動する「ゆっくり自動運転」サービスを展開
 - ・ MaaS アプリによる事前予約
 - ・ 区域内の乗降ポイントで乗降



（出典：国土交通省、春日井市資料）

④ 交通分野における担い手の確保

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

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

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

<主な取組>

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

誰もが安心して快適に移動できる環境の創出

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

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

ウィズコロナにおいては、混雑情報の提供や時間帯別割引の実施等によるピークシフトに向けた取組、キャッシュレス決済の活用など、新しい生活様式の普及に伴う利用者ニーズに対応していく必要があります。

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

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

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

<主な取組>

- ・時差出勤の推進や時間帯別乗車券やポイントサービスの付与等、ピークシフトに向けた取組の推進（交通事業者・国・県・市町村等）
- ・混雑情報の提供（交通事業者（市町村を含む））
- ・キャッシュレス化の推進（交通事業者（市町村を含む）・国）
- ・MaaS の推進（国・県・市町村・交通事業者等）
- ・名古屋東部丘陵地域における MaaS の導入に向けた実証実験の実施（県）
- ・わかりやすい情報提供に向けた運行情報等のデータ化の推進（交通事業者・市町村・国）
- ・運賃の乗継割引やサブスクリプション（定額制）等の導入、タクシーにおける事前確定運賃制度等の活用など柔軟な運賃制度や多様なサービスの検討・推進（交通事業者等）

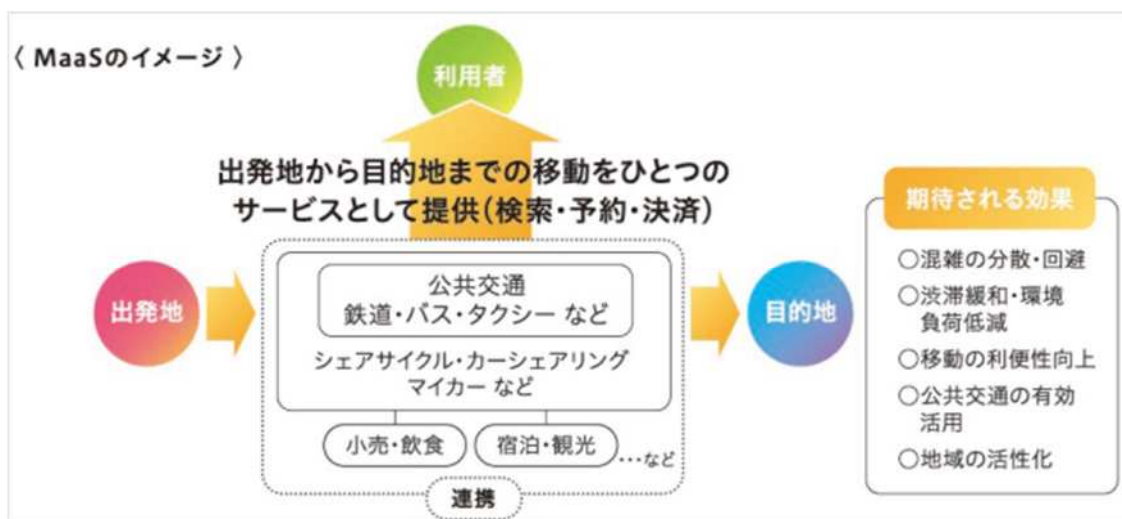
※参考事例を追加

<MaaS (Mobility as a Service) について>

MaaSとは、Mobility as a Serviceの略で、出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせることで一つの移動サービスとして捉えるもの。

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

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



<標準的なバス情報フォーマットについて>

今後の更なるデジタル化の進展を見据え、バス事業におけるデータ化・デジタル化の重要性は一層高まることが予想されます。国土交通省では、平成29年3月に、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の静的情報を統一された様式でデータ化する方法を「標準的なバス情報フォーマット」として定め、整備を進めています。オープンデータのため、データの活用や展開が容易で、利便性向上に向けた様々な活用が期待されます。

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。

路線 時刻 運賃

情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

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

といった効果が期待できます。

(出展：国土交通省資料)

② バリアフリー・ユニバーサルデザイン化の推進

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

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

<主な取組>

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

③ 高齢者の移動手段確保に向けた取組の推進

国土交通省が行った調査では、65 歳以上の高齢者について、自動車を持たない人ほど外出回数が少ない傾向となっています。人生 100 年時代を迎えるにあたり、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくても地域で安心して元気に暮らしていけるよう、使いやすく安全な移動手段を確保していくことは、重要な地域課題のひとつです。

そのためには、行政における交通部門と福祉部門の連携や、高齢者の外出を促進する支援事業やその啓発など、高齢者の方が利用しやすい環境を整えていくことが必要です。

<主な取組>

- ・自動車運転免許返納支援事業の実施及び啓発（市町村・県警）
- ・高齢者向けフリーパスや回数券の発行・交付、割引運賃の実施等、高齢者向けサービスの提供（市町村・交通事業者）
- ・高齢者向け施策の広報・啓発（県・市町村等）
- ・マイバス時刻表の作成支援等（市町村等）
- ・福祉輸送やボランティア輸送等の活用や福祉部門との連携による高齢者の移動支援に向けた取組の推進（県・市町村等）

※参考事例を追加

安全な公共交通サービスの提供

① 災害に強い公共交通ネットワークの形成

南海トラフ地震の発生が懸念されているほか、近年は気候変動により風水害が激甚化するなど災害リスクが高まっています。また、高度経済成長期以降に集中的に整備された社会インフラの老朽化も懸念されており、施設等の安全確保と安定的な運行に向け、ハード・ソフト両面で防災・減災対策を推進していく必要があります。

<主な取組>

- ・高架橋や駅等の鉄道施設の耐震化や安全対策の実施（交通事業者・国・県・市町村）
- ・文字及び音声、多言語等による情報発信等の対策の実施（交通事業者）
- ・BCP（事業継続計画）の策定及び訓練の実施等（交通事業者等）

② 感染症対策の推進

新型コロナウイルスの感染拡大は、人々に感染症の脅威を強く認識させています。引き続き、感染症対策を推進するとともに、公共交通利用にかかる乗車マナー等の利用者への呼びかけなどを行い、公共交通に対する過度な不安が広がることのないよう取り組んでいく必要があります。また、今後も起こりうる感染症への対策も含め、過密リスクの回避に向けた取組等を進めていく必要があります。

<主な取組>

- ・感染拡大防止の取組の実施（交通事業者等）
- ・公共交通利用にかかる乗車マナー等の利用者への呼びかけ（交通事業者・国・県・市町村等）
- ・時差出勤の推進や時間帯別乗車券やポイントサービスの付与等、ピークシフトに向けた取組の推進（交通事業者・国・県・市町村等）（再掲）
- ・混雑情報の提供（交通事業者等）（再掲）
- ・MaaSの推進（国・県・市町村・交通事業者等）（再掲）

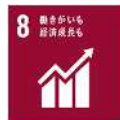
③ 公共交通輸送における交通安全の確保

バスやタクシーの安全輸送に向けては、交通事故を未然に防ぐ取組が求められます。先進の自動車安全技術や道路と車両間の通信等によるITS技術などの活用も図りながら、安全・快適な移動環境の創出に向けた取組を進めます。

<主な取組>

- ・バス停留所における交通安全対策の推進（国・県・市町村・交通事業者）
- ・自動車安全技術や高度道路交通システム（ITS）技術など関連技術の研究開発の推進、普及啓発の実施（交通事業者、県等）
- ・衝突防止システム、歩行者探知システムの活用検討、導入（交通事業者）

たかめる



- ◆ リニア中央新幹線の全線開業に伴い、三大都市圏が約1時間で結ばれて一体化するスーパー・メガリージョンの形成が期待される一方、東京圏へのさらなる一極集中の進行による、感染症や自然災害に脆弱な国土構造を助長させることも懸念されます。
- ◆ そうした中、本県では、リニア中央新幹線の開業による移動時間の大幅な短縮や交流拡大がもたらす社会経済効果を最大限に活かしながら、世界に誇るモノづくり産業の集積地としての強みを伸ばして日本の成長をリードするとともに、スーパー・メガリージョンのセンターとして、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる中京大都市圏の形成に取り組んでいく必要があります。
- ◆ そのため、名古屋駅のスーパーターミナル化や、中部国際空港や港湾の機能強化など、陸・海・空が一体となった広域交通ネットワークの整備や機能強化を図り、国際競争力の強化に取り組んでいくとともに、名古屋都心部等への高次都市機能の集積等により、本圏域の拠点性を高めていく必要があります。
- ◆ また、拠点間の移動を短縮する交通ネットワークの整備や、持続可能でスマートな地域づくりを進め、本県の強みであるバランスの良い多核連携型の圏域構造の維持・発展につなげていくことも重要です。
- ◆ 国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めます。

(1) スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり

① リニア中央新幹線の整備促進と開業効果の広域的な波及

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

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

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

<主な取組>

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

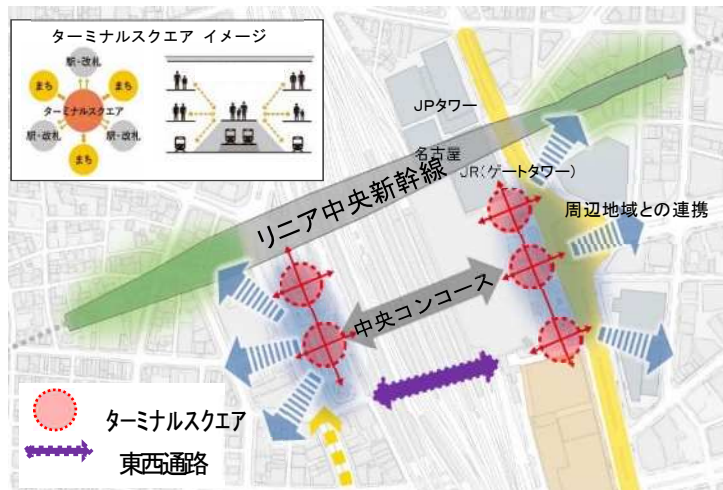
<名古屋駅のスーパーターミナル化>

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

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



名古屋駅駅前広場の再整備プラン（名古屋市 2019年1月）より



【ターミナルスクエア】

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

【新たな東西通路】

- ・歩行者が集中する中央コンコースの快適性の向上を図るため、新たな東西通路を整備

（出典：名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）（名古屋市））

② 空港の機能強化

新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大を受け、大きく落ち込んだ航空需要については、感染症の克服や世界経済の回復に伴い、中長期的には再び拡大していくと見込まれます。こうした中、中部国際空港については、就航路線の拡充に取り組むとともに、大規模補修への対応等を踏まえ、スーパー・メガリージョンにおける国際拠点空港としての役割を十分に発揮していくために必要不可欠な第二滑走路の整備を始めとする機能強化に向けた取組を進めていきます。

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

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

<主な取組>

- ・第二滑走路の整備を始めとする機能強化に向けた取組の推進（中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会等）
- ・中部国際空港就航路線の早期回復・拡充、利用促進に向けた取組の推進（中部国際空港利用促進協議会等）
- ・名鉄名古屋駅における中部国際空港行列車の「わかりやすい乗り場」「乗降しやすい環境」の確保に向けた取組の推進（交通事業者等）
- ・県営名古屋空港の利用促進に向けた取組の推進（県営名古屋空港協議会等）
- ・県営名古屋空港のコンピューター航空、ビジネス機の拠点化の推進（県）
- ・愛知県基幹的広域防災拠点の整備推進（県）

③ 港湾の機能強化

本圏域のモノづくり産業を支えている港湾については、船舶の大型化や取扱貨物の増加に対応した岸壁やふ頭用地の整備、AI や IoT などの ICT を活用したコンテナターミナルの自動化や港のスマート化などにより、港湾物流機能を強化していきます。

<主な取組>

- ・金城ふ頭の岸壁等整備など名古屋港の物流機能強化に向けた取組の推進（県等）
- ・外港地区（衣浦ポートアイランド）における耐震強化岸壁の整備など衣浦港の物流機能強化に向けた取組の推進（県等）
- ・神野地区や蒲郡地区におけるふ頭用地の整備など三河港の物流機能強化に向けた取組の推進（県等）

④モビリティ先進県の実現

2026年のアジア競技大会や、2027年度のリニア中央新幹線の開業を見据え、世界に誇る自動車産業の集積地として、先進のモビリティサービスがいち早く実装され、幅広く展開されるモビリティ先進県となっていくことを目標に、自動運転技術を活用したモビリティサービスやMaaSの社会実装の推進など、あらゆる地域において公共交通を始めとした移動の利便性が確保される社会を目指し、産学行政で連携した取組を推進します。

<主な取組>

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

<自動運転の社会実装の推進（愛知県）>

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

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

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

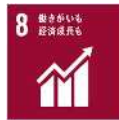
将来の自動運転サービスの実現を目指し、2016年度から先導的に大規模な自動運転の実証実験を重ねています。



【都心における自動運転を利用した移動（2021年度）】

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

ひきつける



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

観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実

①交通拠点と観光地を結ぶ公共交通アクセスの充実

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

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

感染症の状況も踏まえながら、交通拠点からのアクセス利便性の向上や二次交通の充実など、交通拠点と観光地を結ぶアクセスの充実を進めます。

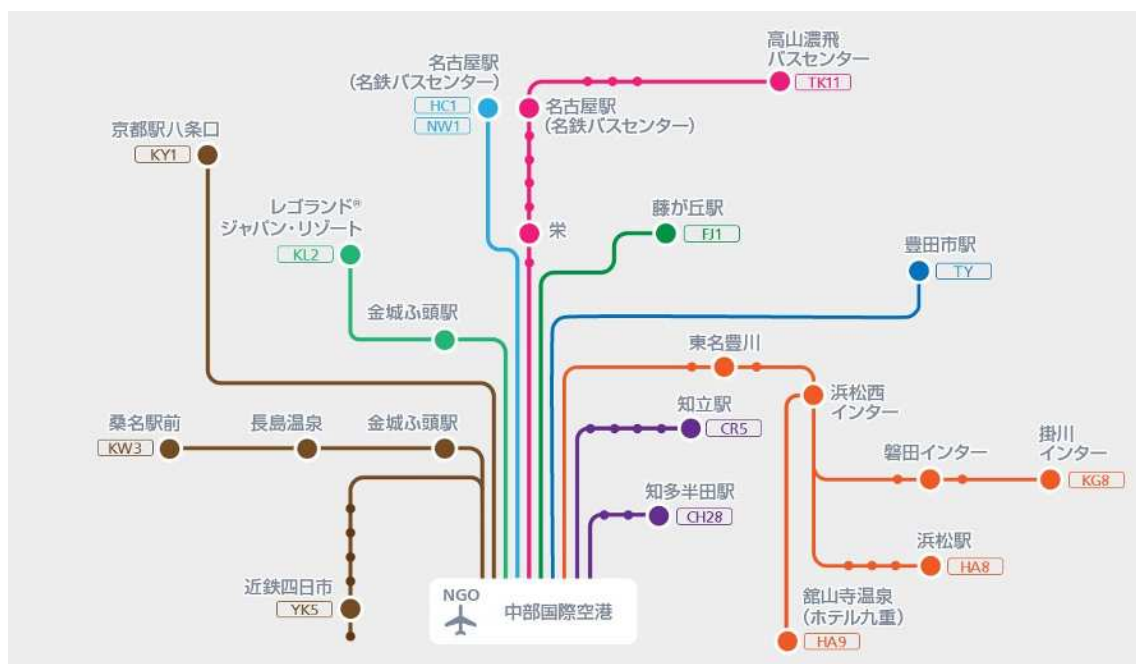
<主な取組>

- ・中部国際空港及び県営名古屋空港とのアクセス利便性の向上（アクセスバス路線や運行本数の充実など）（交通事業者・中部国際空港利用促進協議会・県営名古屋空港利用促進協議会等）
- ・名鉄名古屋駅における中部国際空港行列車の「わかりやすい乗り場」「乗降しやすい環境」の確保に向けた取組の推進（交通事業者等）（再掲）
- ・名古屋駅のスーパーターミナル化の推進（名古屋市・県・事業者等）（再掲）
- ・乗継の円滑化（乗り場へのわかりやすい案内表示、バス停名・系統名の改善、乗継しやすいダイヤへの改善など）に向けた取組の推進（交通事業者（市町村を含む））
- ・観光循環バスや観光タクシーの活用推進（交通事業者・市町村等）
- ・駅や主要なバス停、観光施設等におけるシェアサイクルの整備の推進（市町村・民間事業者等）

<中部国際空港のアクセス利便性向上>

中部国際空港では、2019年の第2ターミナル開業に伴い、第2ターミナルにも停留所を新設。新規路線も乗り入れ、アクセスバスが便利になりました。

また、セントレアを発着する全てのバス路線において行き先をアルファベット記号により表示する「バス系統ナンバリング」と、停留所ごとに数字を振り、系統ナンバリングと併せて表示する「停留所ナンバリング」が実施され、訪日外国人旅行者等にもわかりやすい案内表示となりました。



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

②観光客等の利便性の向上

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

また、交通事業者を始め、小売、飲食、観光等の幅広い事業者との連携したサービスの提供や、共通乗車券等は、移動需要の喚起につながることを期待されます。

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

<主な取組>

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

※参考事例を追加

③周遊を促す仕組みの構築

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

また、クルーズ需要の推移を注視しつつ、将来のクルーズ需要の増加を見据え、クルーズ船の誘致に向けた取組や、国内外の観光需要に対応していくための地域の観光資源と連携等を進めます。

<主な取組>

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

ジブリパーク開業のインパクトを活用したリニモ沿線地域づくり

①リニモ沿線地域づくり重点プラン 2021-2025 の推進

2022 年秋に開業が予定されているジブリパークは、国内外から多くの来場者が訪れることが予想されます。その開業効果を、東部丘陵線（リニモ）を始めとする公共交通の利用や周辺地域の活性化に繋げるため、「リニモ沿線地域づくり重点プラン 2021-2025」に掲げる「何度も訪れたくなる沿線」の実現に向け、ジブリパーク及び周辺地域の魅力の発信や、周遊や滞在を促す取組を推進します。

<主な取組>

- ・名古屋東部丘陵地域における MaaS の導入に向けた実証実験の実施（県）（再掲）
- ・ジブリパークとの連携による公共交通利用促進策の検討（県・沿線市町村・観光施設等）
- ・リニモ沿線地域観光モデルルートの作成（県・沿線市町村・交通事業者・観光施設等）
- ・沿線施設周遊企画チケットの検討（県・沿線市町村・交通事業者・観光施設等）
- ・沿線情報の発信（県・沿線市町村・交通事業者・観光施設等）
- ・観光資源としてのリニモの活用・PR（県・交通事業者）

※参考事例を追加

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

まちづくりと連携したコンパクト・プラス・ネットワークの構築

①まちづくりと連携した計画的な公共交通ネットワークの構築

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

鉄道駅周辺などネットワークの拠点となる地域においては、公共施設や商業施設など都市機能や生活機能の集積、快適な歩行空間の整備を進めるなど、都市の再構築を進めるとともに、中心市街地や生活拠点を結ぶ公共交通ネットワークの構築やまちなかの回遊性を向上する取組を進めていく必要があります。

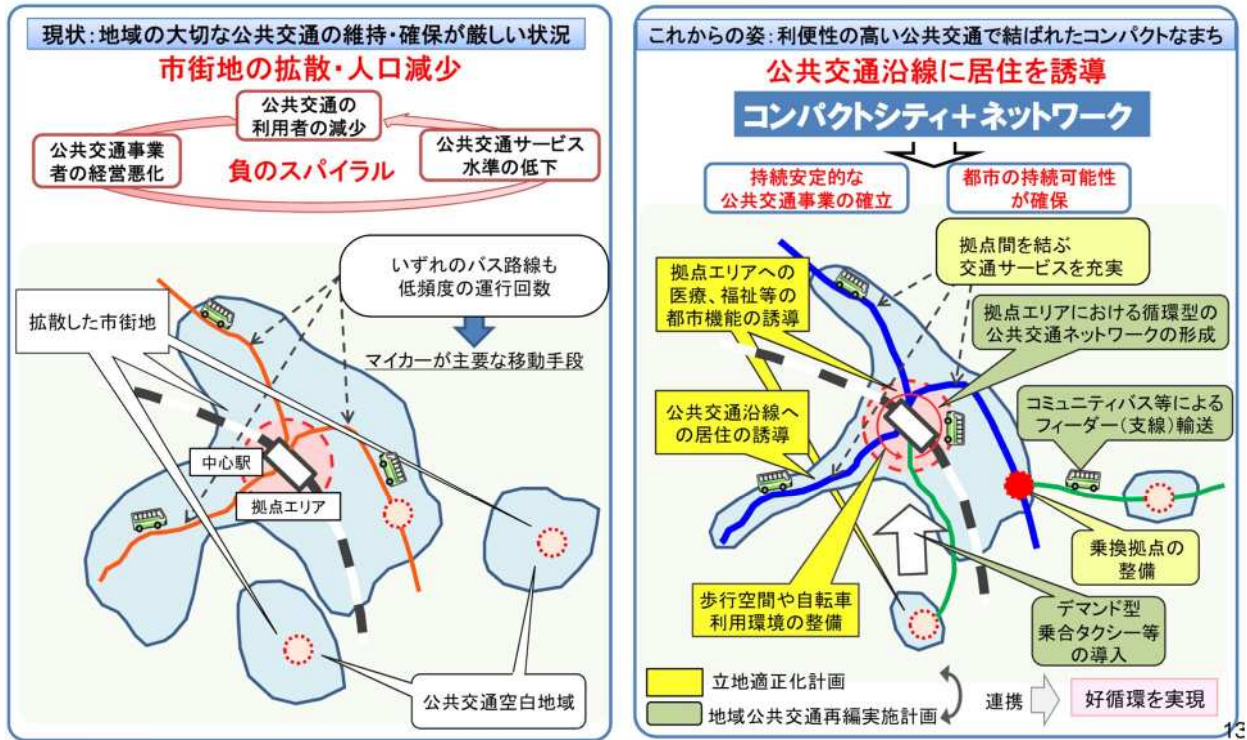
郊外では、日常生活を支える機能の維持や土地利用の適切な規制・誘導を行い、都市部との適切な役割分担を図るとともに、地域内の移動手段の確保・維持や拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図るなど、ネットワーク型のコンパクトシティを形成していくことが望めます。

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

<主な取組>

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

<地域公共交通施策との連携>



(出典：国土交通省資料)

②まちづくりと一体となった交通基盤の整備推進

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

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

<主な取組>

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

※参考事例を追加

③交通結節点の機能強化

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

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

<主な取組>

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

※参考事例を追加

④「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

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

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

<主な取組>

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

<ウォーカーブル推進都市>

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

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

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



<歩きたくなるまちなかのイメージ>

（出典：国土交通省資料）

※参考事例を追加



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

脱炭素社会に向けた環境負荷の低減

①公共交通分野における次世代自動車の導入推進

本県においては、自動車の保有台数が全国第1位であり、陸上旅客輸送における自動車への依存率は東京都や大阪府よりも高くなっています。バス・タクシー等におけるEV・PHV・FCVといった次世代自動車の普及を促進することで、CO₂の削減、大気汚染の改善を進めます。

<主な取組>

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

<EV・PHV・FCVの普及について>

EV：電気自動車

PHV：プラグインハイブリッド自動車

FCV：燃料電池自動車

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



(出典：愛知県資料)

②公共交通の利用促進

本県においては、自家用車の利用率が高くなっています。公共交通は自家用車に比べ、一人あたりのCO₂排出量が少なく、公共交通を利用することがCO₂排出量削減につながります。公共交通の利用促進につながる取組や、県民・事業者に対する普及啓発活動などを通じて、自家用車と公共交通のバランスがとれた、環境負荷の小さい交通への転換を促進します。

<主な取組>

- ・乗継利便性の向上や MaaS の推進を始めとする快適で質の高いモビリティサービスの提供（国・県・市町村・交通事業者等）
- ・「エコ モビリティ ライフ」を始めとする県民運動の推進（エコモビリティライフ推進協議会）
- ・意識啓発をはかるモビリティマネジメントの推進（国・県・市町村等）

※参考事例を追加

③グリーンスローモビリティ等の活用

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

<主な取組>

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

<グリーンスローモビリティについて>

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

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

といった効果が期待されます。



（出典：国土交通省資料）

④航空・港湾分野におけるカーボンニュートラルの促進

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

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

「カーボンニュートラルポート」の形成を図り、先進的な取組港湾の実現に向け取組を推進します。

※参考事例を追加

5. 施策の推進に向けて

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

目指すべき姿の実現に向け、下記の目標を掲げます。

<基本目標>

公共交通（鉄道・乗合バス・タクシー）の年間輸送人員

また、上記の目標を達成するための取組指標を下記のとおり設定し、施策の推進に取り組めます。

取組指標	目標	現状
地域公共交通計画の策定（県）	—	
県内市町村における地域公共交通計画の策定	精査中	
Ma a Sの県内への導入		
コミュニティバスにおける標準的なバス情報フォーマットの整備		
鉄道駅におけるバリアフリー化		
ホームドア・可動式ホーム柵の設置数		
ノンステップバスの導入率		
UDタクシーの導入率		
県内市町村における地域公共交通計画及び立地適正化計画の連携した策定		
あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員数		

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

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