あいち交通ビジョン
−第二次愛知県地域公共交通計画−
（案）

目次

Ⅰ.基本的事項 1
１ 策定の目的 1
２ ビジョンの位置付け 1
３ 取組期間と対象区域 2
４ 対象 2
５ 関係者の役割 2
Ⅱ．本県の交通を取り巻く社会情勢 4
１　社会情勢 4
（１）人口減少・少子高齢化の進行／担い手不足の深刻化 4
（２）自然災害リスクの増大 5
（３）インフラ老朽化の進行 5
（４）世界、国内の交流、連携強化 5
（５）デジタル技術の進化と普及拡大 7
（６）カーボンニュートラルへの対応 7
２　本県の公共交通の現状 8
（１）概況 8
（２）県内の人の移動状況 13
（３）公共交通の状況 17
（４）担い手の状況 26
（５）バリアフリー化の状況 29
３　交通に関する実態・ニーズの整理 30
（１）市町村のニーズの整理 30
（２）公共交通事業者のニーズの整理 31
（３）県民の移動実態・ニーズの整理 32
４　法改正等の国の動向 36
（１）地域公共交通のリ・デザイン（2023 年５月） 36
（２）自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の制度開始（2024 年３月） 36
（３）公共交通分野における外国人材の受入れ（2024 年３月～） 36
（４）第３次交通政策基本計画（2026 年１月） 37
（５）地域公共交通活性化再生法の一部改正（2026 年６月、10 月施行） 37
５　現行ビジョン及び現行計画の成果 38
（１）あいち交通ビジョン 38
（２）愛知県地域公共交通計画 39
Ⅲ．目指すべき姿 40
１ 課題と検討の視点 40
２ 取り組むべき施策の方向性 40
３ 目指すべき姿 41
Ⅳ．施策の方向性 42

基本方針1　持続可能で安全・安心・快適な交通の実現（つなぐ） **42**
1-1　移動手段の確保・充実 **42**
（1） 地域公共交通の確保・充実 42
（2） 交通空白の解消に向けた取組の推進 44
（3） 交通分野における担い手の確保・育成 46
1-2　安全・安心・快適性の確保 **47**
（1） 輸送の安全の確保 47
（2） バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進 48
（3） 快適で質の高いモビリティサービスの提供 49
1-3　公共交通の利用を促す取組の推進 **50**
（1） 公共交通利用意識の醸成、利用促進 50
基本方針2　地域経済の活力を生み出す交通の実現（ひきつける） **52**
2-1　大都市圏づくり **52**
（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 52
（2） 国際ゲートウェイの機能強化 54
2-2　まちの活性化 **56**
（1） 集約型まちづくりの推進 56
（2） まちづくりと一体となった交通基盤の整備促進 58
（3） 快適に移動できる豊かなまちづくり 59
2-3　観光交流の促進 **62**
（1） 広域連携による誘客と域内周遊の促進 62
（2） 観光客等の利便性の向上 64
基本方針3　進化する未来の交通（つくる） **65**
3-1　デジタル・新技術の社会実装 **65**
（1） 交通分野の DX 推進による生産性の向上 65
（2） 新技術の社会実装に向けた取組の推進 68
3-2　グリーン社会の実現 **70**
（1） 交通 GX の推進 70
Ⅴ．施策の推進に向けて **72**
参考資料 **74**
ビジョン策定の経緯 74
委員名簿 76
用語集 81
地域間幹線系統一覧 86

Ⅰ．基本的事項

1　策定の目的

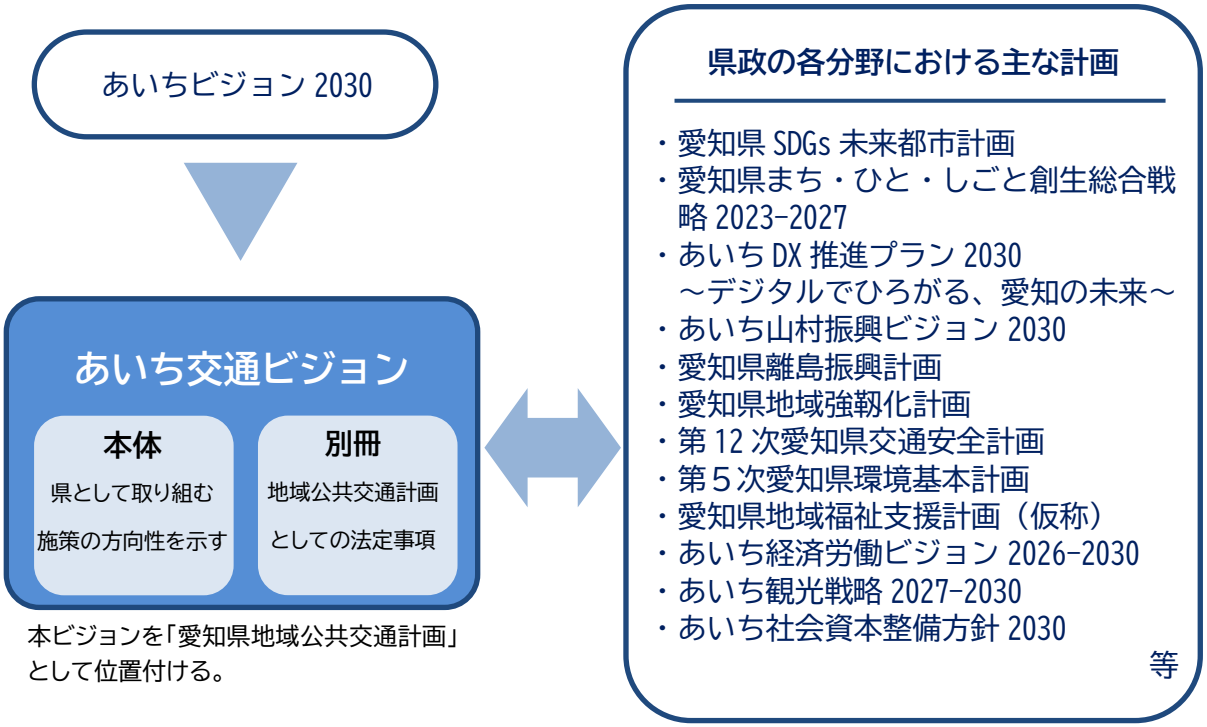
将来にわたり健康的な暮らし、活発な経済活動や観光振興などを支え続ける持続可能な交通の確保・充実を図ることを目標に、「あいち交通ビジョン」（2022 年度－2026 年度）及び「愛知県地域公共交通計画」（2024 年度－2026 年度）のこれまでの取組を踏まえ、交通を取り巻く状況の変化に柔軟かつ適切に対応していくため、「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」を策定します。

2　ビジョンの位置付け

○　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べき施策の方向性を示し、国、県、市町村、交通事業者、企業・団体、県民等の連携のもと、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、まちづくり・産業・観光・防災・環境などといった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ビジョン・計画とも連携を図りながら、取組を推進していきます。

○　また、本ビジョンは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）に基づく法定計画として、県で進めるべき施策を位置付けるものです。



本ビジョンを「愛知県地域公共交通計画」として位置付ける。

３　取組期間と対象区域

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、2030 年度までの４年間に取り組む施策の方向性を示します。

取組期間：2027 年度から 2030 年度（４年間）

対象区域：愛知県全域

４　対象

鉄軌道、旅客船、乗合バス、タクシーを始め、人の移動を支える輸送資源を幅広く捉え、対象とします。

５　関係者の役割

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

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

県	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、企業・団体、県民その他関係主体との連携した取組を促進し、関係者が一体となった着実な推進を主導する。 広域行政を担う自治体として、広域的・基幹的な交通ネットワークの確保・充実に向けて、必要に応じ施策を講じるなど、主体的に取り組む。また、愛知県公共交通協議会バス対策部会の運営や地域公共交通会議等への参画、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。
国	交通政策基本法に基づき策定された「交通政策基本計画」に掲げられた施策を推進する中で、関係者の連携した取組を促進し、本ビジョンの推進に協力する。 公共交通等に関する情報の収集、整理、分析及び提供、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を行う。
市町村	住民に身近な基礎自治体として、域内の移動手段の確保・維持・活性化に主体的に取り組む。 市町村界をまたぐ移動手段の確保に向けては、県及び関係市町村と協力・連携して取り組む。 地域の課題や実情を踏まえ、関係部署が一体となって、住民、交通事業者等を始めとする様々な関係者と連携し、まちづくりと一体的な取組を推進する。
交通事業者	公共交通を担う交通事業者においては、期待される様々な役割を踏まえ、安全運行の確保に努めるとともに、時代の変化や地域のニーズに応じた交通サービスの提供や利便性の向上に努める。 交通ネットワークの確保・充実に向けて、行政と連携して取り組むとともに、積極的な利用を促進する。
企業・団体等	交通サービスを提供する企業・団体等においては、安全性や継続性の確保に努めるとともに、市町村が連携・協働を図るべき地域関係者として、地域の実情に応じた交通ネットワークの確保・充実に向け、目的意識を共有し、円滑な実施に協力する。
県民	クルマ（自家用車）と公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けるエコモビリティ ライフに取り組み、公共交通の利用に努める。 地域の移動手段の確保・維持に向け、当事者意識をもって、地域公共交通会議への参画など地域の交通ネットワークのあり方の検討へ積極的に参加する。

Ⅱ. 本県の交通を取り巻く社会情勢

1　社会情勢

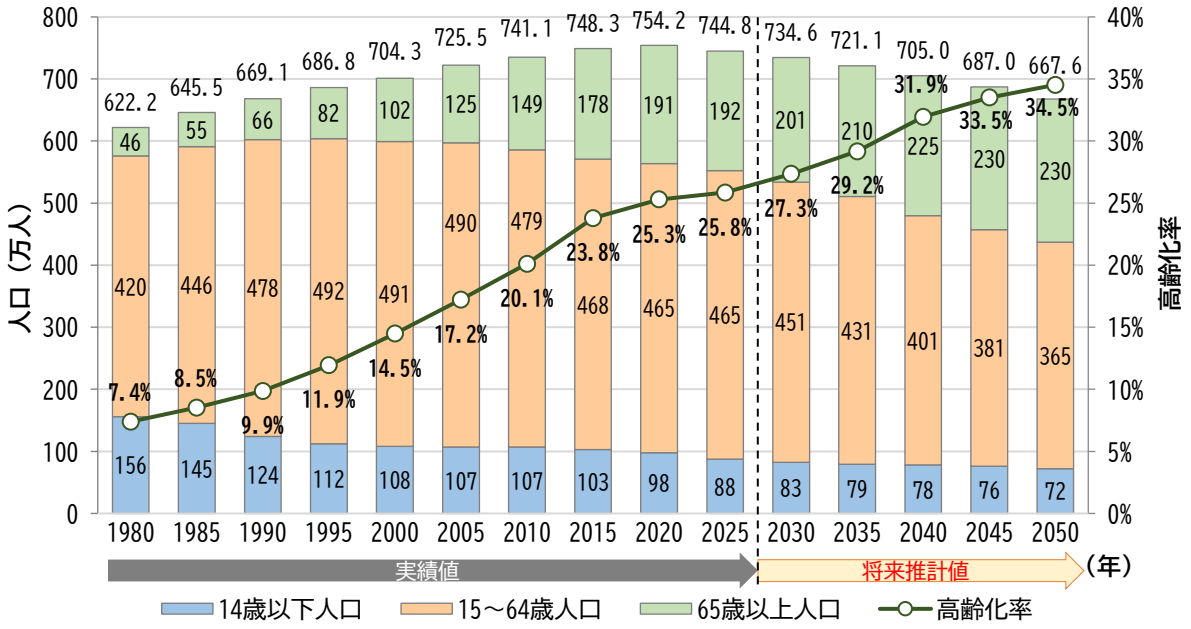
（1）人口減少・少子高齢化の進行／担い手不足の深刻化

愛知県全体の人口は、1950 年以降増加を続けてきましたが、2025 年の国勢調査（10 月 1 日現在）において、調査以降初めて減少に転じ、744 万 8,043 人となりました。今後も、総人口は一貫して減少する見通しです。

また、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 2000 年以降減少しており、高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の割合）は、2040 年には 30％を超え、３人に１人が高齢者となる見込みです。

今後、労働人口が減少することにより、慢性的な人手不足が続くことも予想されます。

また、人口減少に伴い、買い物、医療、学校など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進んでおり、日々の暮らしへの影響が懸念されます。



※2015 年、2020 年及び 2025 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」を按分等によって補完したものをいう。

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（2023 年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

図　愛知県の年齢別人口と高齢化率の推移及び将来予測

（２）自然災害リスクの増大

本県に甚大な被害をもたらすおそれがある南海トラフ地震について、地震調査研究本部の長期評価によると、マグニチュード８～９クラスの地震が今後 30 年以内に発生する確率は 60～90%程度以上（2025 年１月１日時点）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・頻発化するなど、自然災害のリスクが高まっています。

一方、本県が 2026 年６月に公表した愛知県南海トラフ地震被害予測調査では、各種の防災対策を推進した場合、被害を大幅に軽減できると見込まれるとの試算結果が出ています。

災害による被害の未然防止や拡大防止を図るため、耐震対策や浸水対策など安全対策を促進していく必要があります。

（３）インフラ老朽化の進行

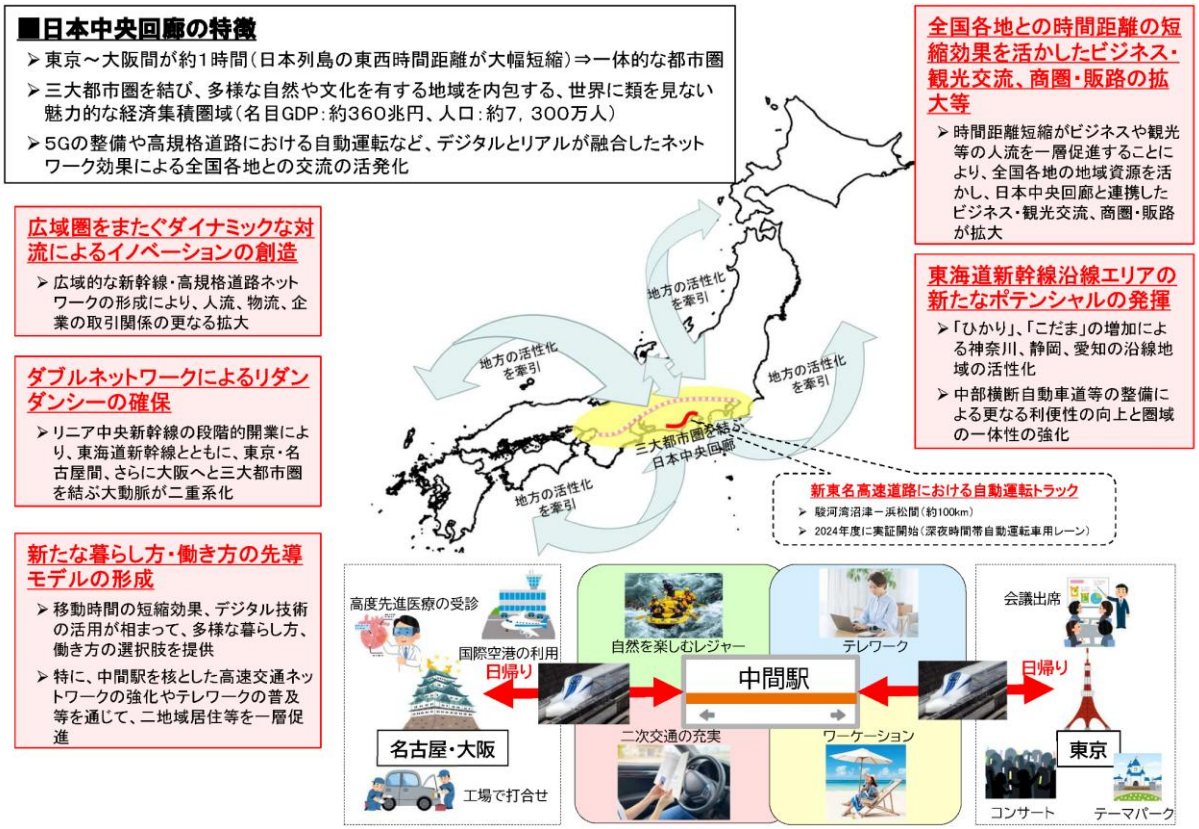
社会資本（インフラ）の多くは、高度経済成長期（1950～70 年代）に集中的に整備されたものであり、建設後 50 年以上を経過する施設の割合が今後、急速に増加することが見込まれています。橋梁・トンネルなどにおいても、老朽化が進行し、事故や機能低下のリスクが高まることが懸念されています。安全確保のため、計画的な維持管理・更新（長寿命化）を進めるとともに、官民連携やデジタル技術等を活用したメンテナンスの効率化・高度化などを図っていく必要があります。

（４）世界、国内の交流、連携強化

①　リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線の開業により東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約１時間で結ばれ、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域「日本中央回廊」が形成されることにより、地域の活性化や国際競争力の強化が期待されています。

三大都市圏の中心に位置する本県では、新幹線や高速道路など広域交通の結節地としての優位性がさらに高まることを活かしながら、名古屋駅のスーパーターミナル化や空港・港湾の機能強化を進めるとともに、名古屋都心部等への高次都市機能の更なる集積等により拠点性を高め、日本中央回廊の中心を担う大都市圏づくりを進めていく必要があります。



（出典：国土交通省　国土形成計画）

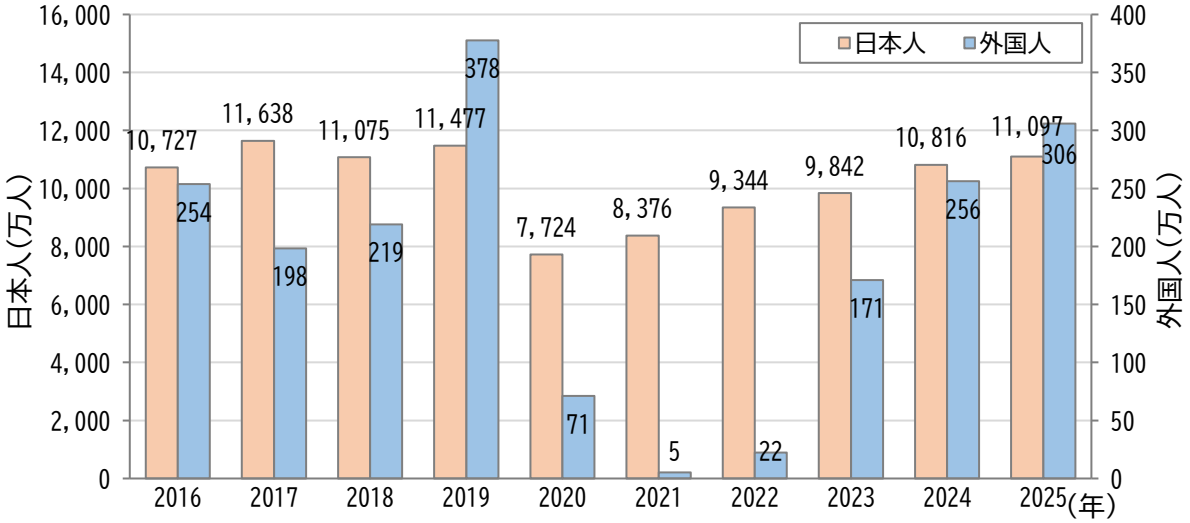
図　日本中央回廊による効果の全国的波及（イメージ）

② 観光資源の充実、インバウンドの増加

新型コロナウイルス感染症による深刻な影響を受けた観光産業ですが、2025 年の訪日外国人旅行者数は約 4,268 万人となるとともに、訪日外国人旅行消費額は９兆 4,549 億円となり、過去最高を更新しました。本県においても、外国人の観光入込客数は 306 万人となり、過去最高となった 2019 年に迫っています。

本県においては、愛・地球博記念公園内にスタジオジブリ作品の世界観を表現したジブリパークを整備し、2022 年 11 月に「ジブリの大倉庫」「青春の丘」「どんどこ森」の３エリア、2023 年 11 月に「もののけの里」、2024 年３月に「魔女の谷」を開園し、国内外から多くの旅行客が来県しています。また、2026 年に開催されたアジア競技大会・アジアパラ競技大会でも、アジア地域から大会関係者や観客など多くの方々が来県し、交流拡大や本県の魅力を発信する機会となりました。

こうした状況を踏まえ、歴史・文化・産業など多様な観光資源の磨き上げと発信に加え、国内外からの来訪者が円滑かつ快適に移動できる交通環境の整備を進めるとともに、観光拠点間を結ぶアクセスの向上や周遊性の強化を図り、インバウンドを含めた交流人口の拡大につなげていくことが求められます。



出典：愛知県観光入込客統計（愛知県）

図　日本人及び外国人　愛知県観光入込客数の推移

（５）デジタル技術の進化と普及拡大

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として、国際的に情報通信技術が発達し、デジタルの活用があらゆる分野で進展しています。

とりわけ、2022 年 11 月の「ChatGPT」の発表を契機とした生成 AI の急速な普及は、社会・経済活動に大きなインパクトを与え、様々な領域で変革を起こしつつあります。

交通分野においても、キャッシュレス化や AI 技術を活用した配車システムの導入など、デジタル技術を活用した取組が進められています。

また、本県では、自動運転の実用化に向けた実証実験や、AAM（空飛ぶクルマ）の社会実装に向けた取組を進めており、新たなモビリティの事業化も期待されています。

（６）カーボンニュートラルへの対応

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）の策定や「2050 年カーボンニュートラル宣言」（2020 年）を行うなど、脱炭素社会の実現に向けた取組を進めています。

本県では、2022 年に「あいち地球温暖化防止戦略 2030（改定版）」を策定し、「2050 年カーボンニュートラル」の実現を目指して、2030 年度に温室効果ガス排出量を 2013 年度比で 46%削減する目標を掲げ、取組を推進しています。

交通分野においても、モーダルシフト等、多様な輸送モードが連携した取組や、省エネ、クリーンエネルギーへの移行を進めるとともに、公共交通の利用を推奨するなど県民・企業等の行動変容を促していく必要があります。

2　本県の公共交通の現状

（1）概況

①　本県の交通ネットワーク

本県では、東海道新幹線、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線が東西を貫き、広域的な交通ネットワークを形成しているほか、空路や航路が機能しています。

東海道新幹線は、県内に名古屋、三河安城、豊橋の３つの駅があり、東は東京まで、西は山陽新幹線と接続し博多まで直通で運行されています。そのほか、JR 在来線や私鉄では長野、岐阜、三重、北陸、関西等に向かう特急列車が運行されています。

空路は、県内に中部国際空港と県営名古屋空港の２つの空港があります。国際拠点空港である中部国際空港からは国内外の主要都市を結ぶ路線が、コミューター航空の拠点である県営名古屋空港からは国内各地を結ぶ路線が就航しています。

航路は、中部国際空港と津を結ぶ航路、伊良湖岬と鳥羽を結ぶ航路、名古屋港と仙台・苫小牧を結ぶ航路が運航されています。

このほか、高速バスが、名古屋を始め県内各地から、東京・大阪・北陸・四国・九州など全国の主要都市へ運行されています。

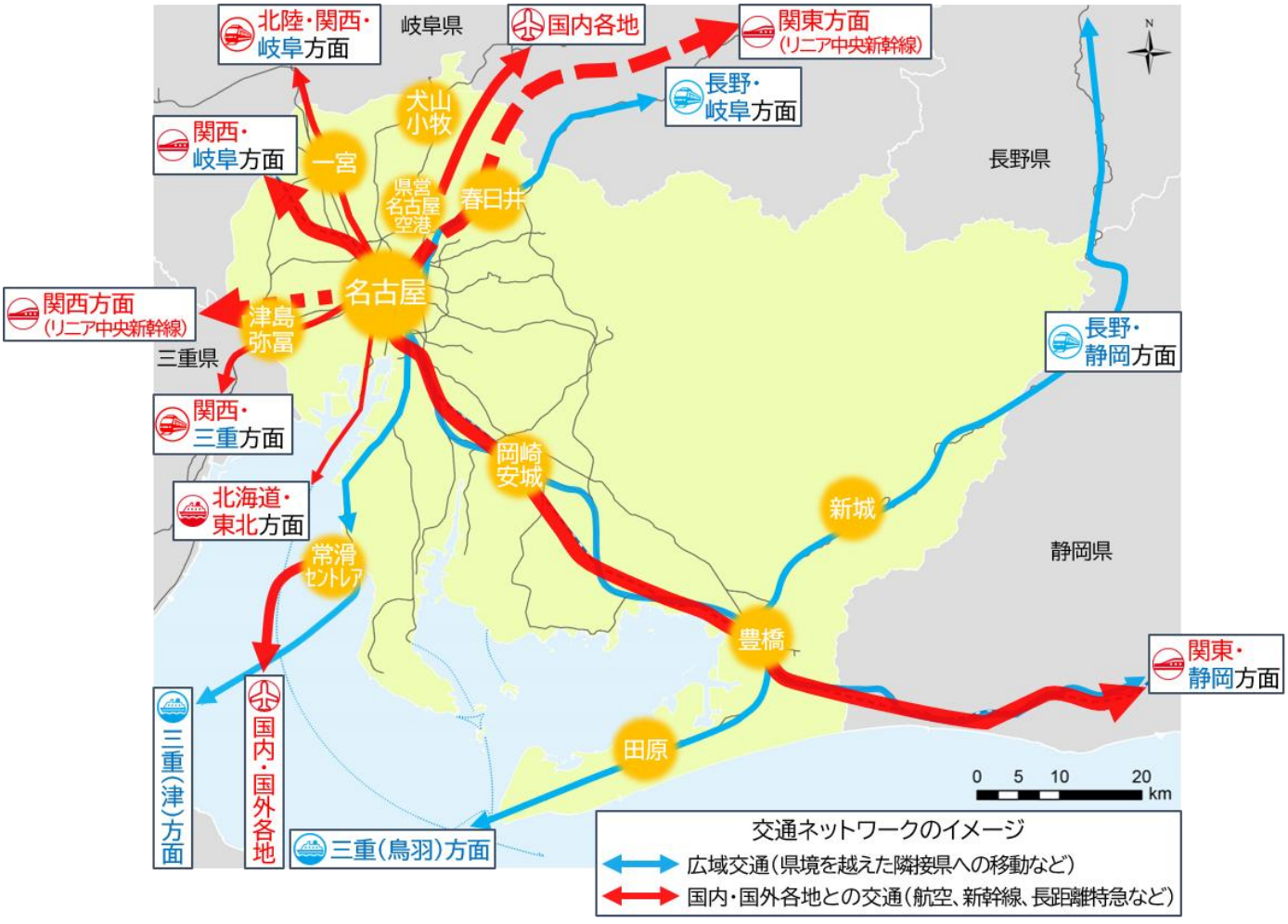


図　本県をまたぐ広域公共交通ネットワークの現状

国際線（１８都市）

2026年11月現在

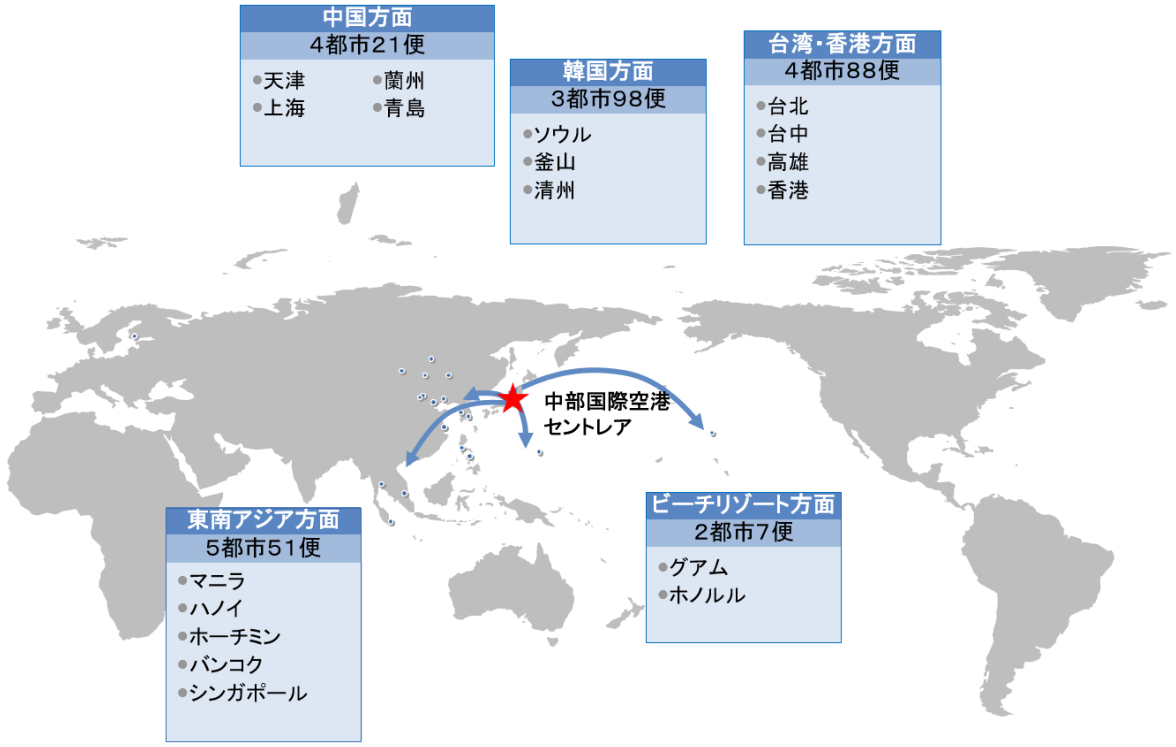
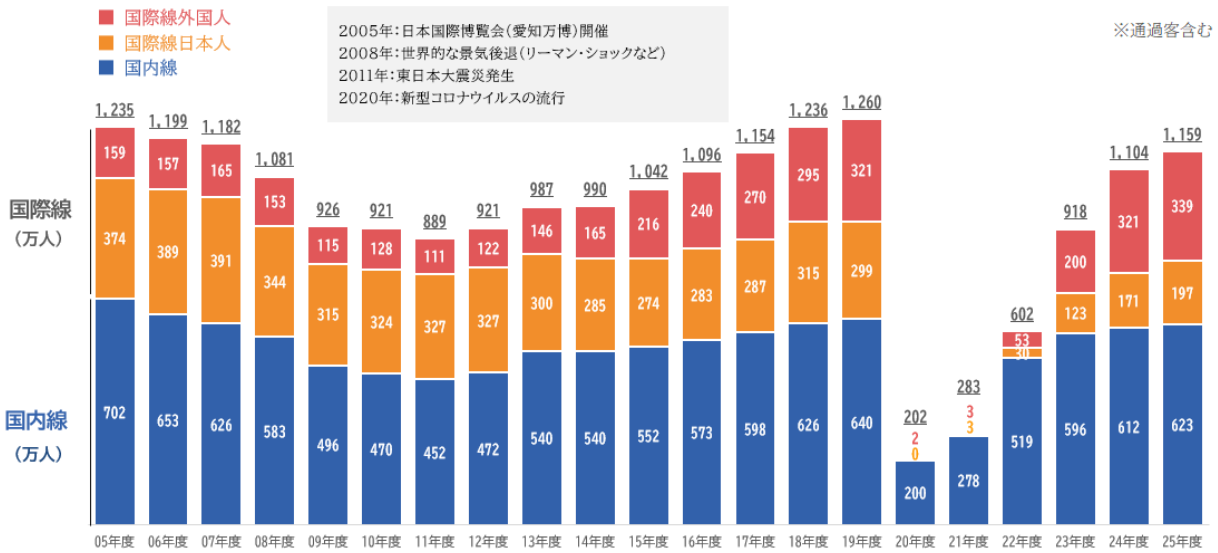


図　中部国際空港の国際線ネットワーク



（出典：中部国際空港(株)）

図　中部国際空港における旅客数の推移

② 県内の公共交通ネットワーク

県内では、尾張地域の名古屋駅、三河地域の豊橋駅を中心に放射状に鉄道路線網が形成され、公共交通の幹線軸を形成しています。

路線バスやタクシー等が、鉄道との接続や市町村内交通として、運行されているほか、交通事業者におけるサービスが難しい地域では、市町村によるコミュニティバス等が運行され、地域の交通ネットワークを形成しています。

離島部では、高速船やフェリーが定期運航し、離島と本土側の港（師崎・一色・伊良湖岬など）を結んでいます。

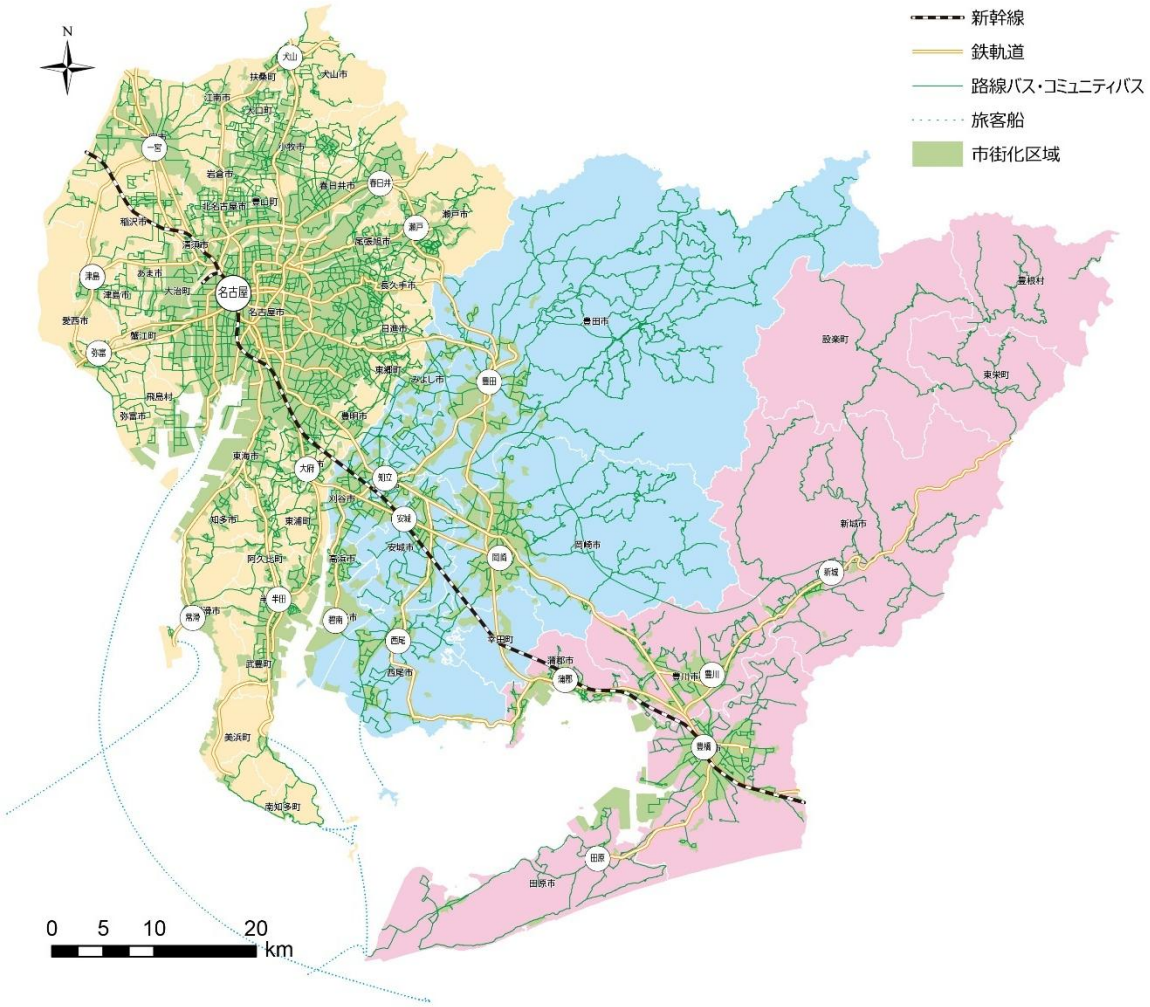
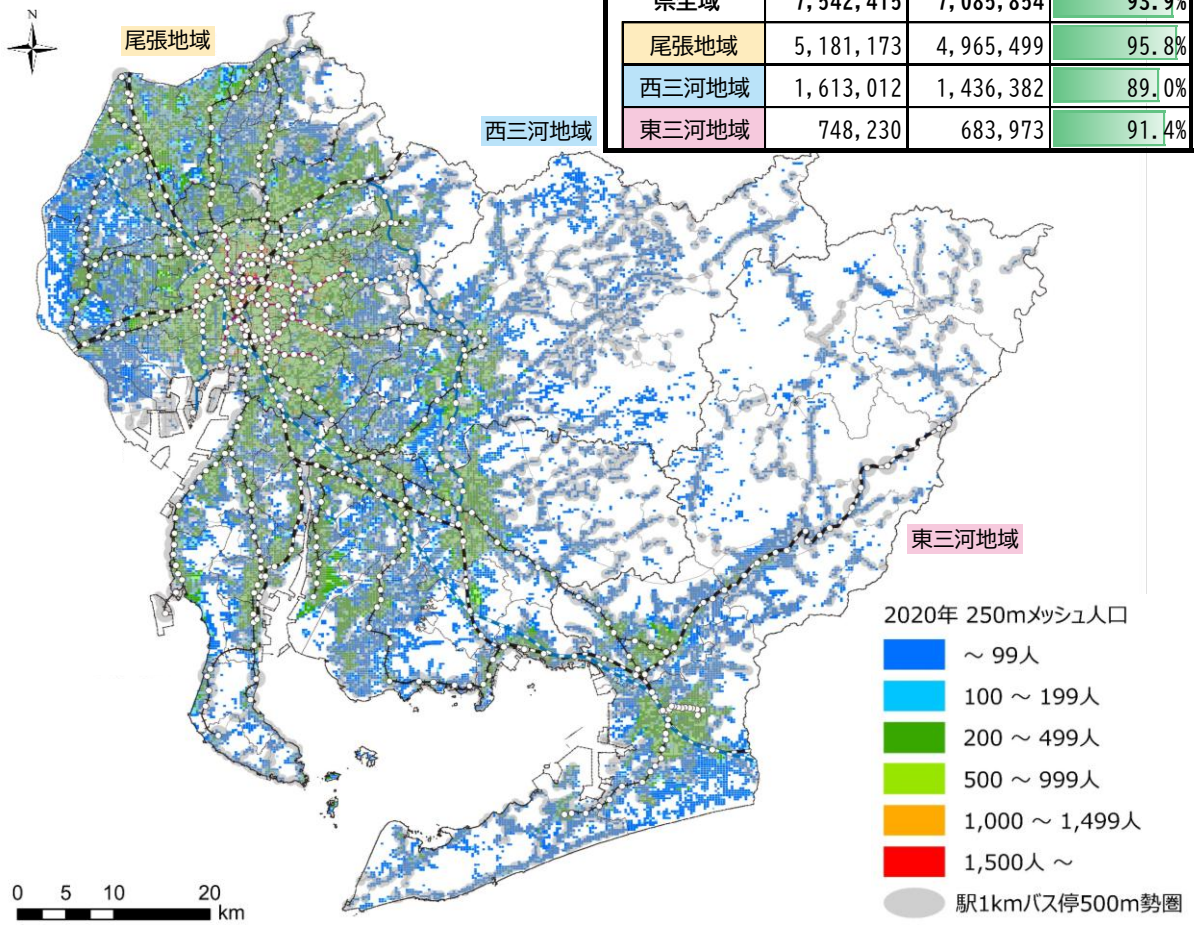


図 県内の公共交通ネットワークの現状（2025 年現在）

県全体での公共交通の人口カバー率（バス停から 500m 又は鉄道駅から 1,000m 圏域に居住する人口の割合）は 93.9%となっています。名古屋市などの都市部では、ほとんどの地域が公共交通にカバーされていますが、山間部や半島部を中心に、バス停 500m 圏域や鉄道駅 1,000m 圏域外になる地域が存在しています。

地区名	総人口	カバー人口	カバー率
県全域	**7,542,415**	**7,085,854**	**93.9%**
尾張地域	5,181,173	4,965,499	95.8%
西三河地域	1,613,012	1,436,382	89.0%
東三河地域	748,230	683,973	91.4%



※公共交通の人口カバー率算定について

【使用データ】		
データ項目	データの時点	出典
250m メッシュ人口	2020 年	国勢調査
駅位置情報	2025 年	国土数値情報ダウンロードサイト
バス停位置情報	2022 年	国土数値情報ダウンロードサイト

【駅・バス停勢圏設定】
駅：半径 1km 圏　バス停：半径 500m 圏

図　公共交通の人口カバー率

2024 年に設置された国土交通省「交通空白」解消本部が実施した「交通空白」等リストアップ調査では、自治体が地域の足について、「何らかの対応が必要とされる「交通空白」」と考える地域が、本県では 27 市町村で 77 地域（2026 年５月 15 日集計時点）報告されています。

都市近郊部についても報告されており、多くの自治体で、地域交通の有無のみならず、住民が実際に移動できる環境を確保していく必要性を感じています。

「交通空白」等リストアップ一覧表【地域の足】（2026 年５月 15 日集計）

各自治体において、以下の考え方に基づき、「何らかの対応が必要とされる「交通空白」」のリストアップを実施。

①「交通空白」の考え方

誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない。）

②「何らかの対応が必要」の考え方

①の「交通空白」に関して、自治体や地域住民等がその解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが、解消の手段が未定・検討中のものを含む。）

	地区数				人口面積	
	総数	実施中	準備中	検討中	居住人口（千人）	面積（㎢）
愛知県自治体計	77	28	40	9	576	1,564

出典：第６回国土交通省「交通空白」解消本部資料

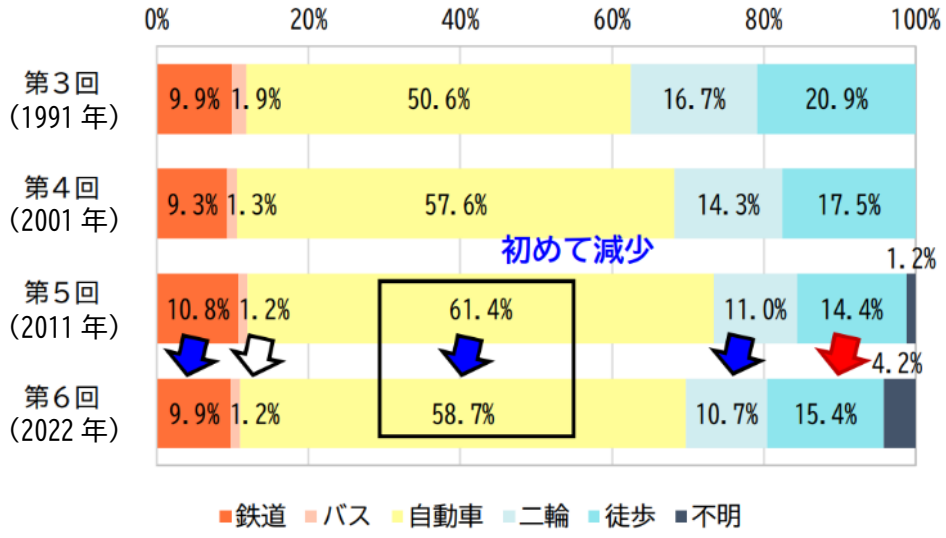
（２）県内の人の移動状況

①　移動手段構成の変化

本県を含む中京都市圏（愛知県、岐阜県南部、三重県北勢地域／92 市町村）においては、他の大都市圏と比較して、自動車の分担率が高くなっています。

2022 年の中京都市圏パーソントリップ調査では、鉄道及び自動車トリップ数が初めて減少するとともに、トリップ数の減少に伴い、自動車分担率も初めて減少となりました。

一方、徒歩分担率は増加するなど、人々の移動内容の変化が見られます。

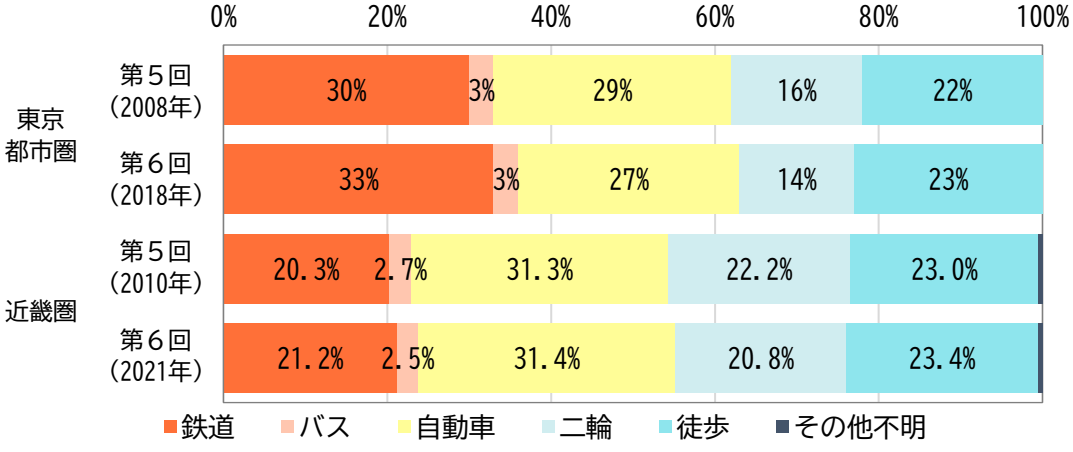


［第３回調査の圏域で集計］

出典：中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

図　代表交通手段別トリップ数の推移（平日）

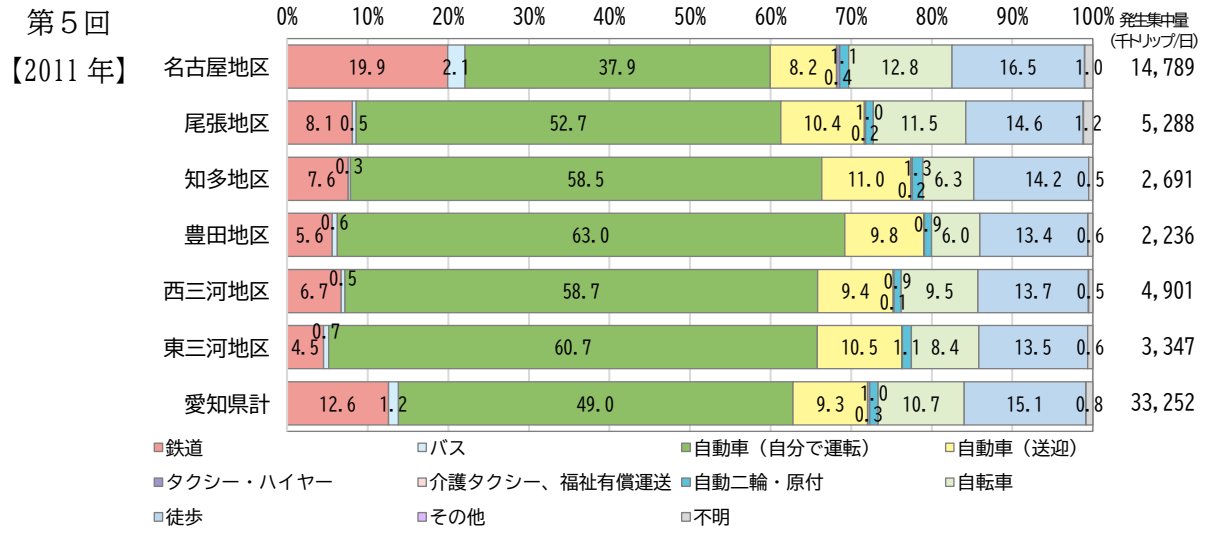
【参考：他都市圏の代表交通手段分担率の推移】



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）
近畿圏パーソントリップ調査　　（京阪神都市圏交通計画協議会）

県内の移動の状況を見ると、名古屋地区では、移動手段が分散していますが、それ以外の地域では、自動車（自分で運転）が 50%を超えており、送迎や自動二輪を加えた自動車分担率は 70%を超える状況となっています。

本県においても、2011 年と比較して、いずれの地域においても総トリップ数自体が減少しており、日常生活における様々な活動を外出することなく実施できる環境の整備が進んでいることが、移動縮小の要因の一つと考えられます。



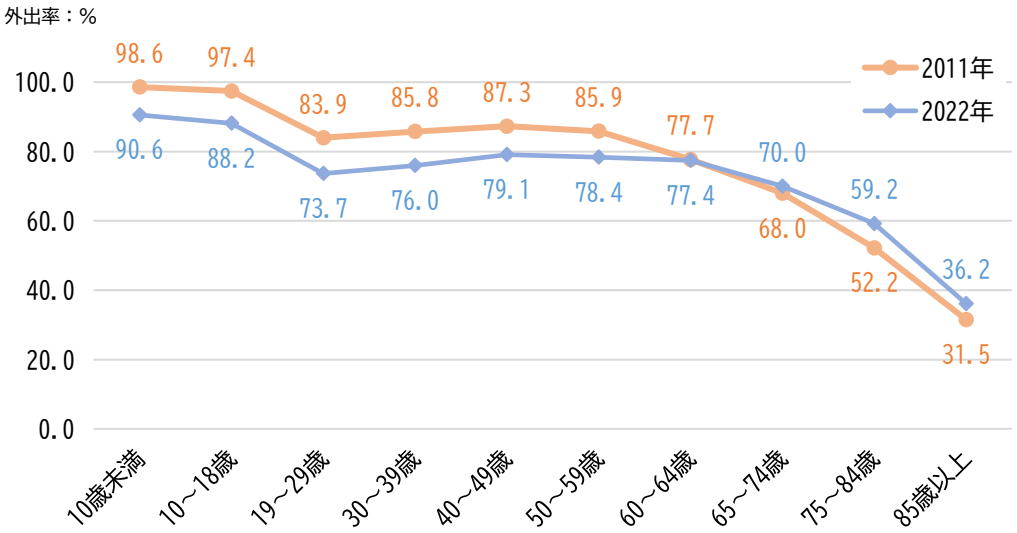
出典：中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

図　地区別の移動手段構成の変化

地区単位	対象市町村
名古屋地区	名古屋市、瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、 北名古屋市、弥富市、あま市、長久手市、東郷町、豊山町、大治町、蟹江町、飛島村
尾張地区	一宮市、春日井市、犬山市、江南市、小牧市、稲沢市、岩倉市、大口町、扶桑町
知多地区	半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町
豊田地区	豊田市、みよし市
西三河地区	岡崎市、碧南市、刈谷市、安城市、西尾市、知立市、高浜市、幸田町
東三河地区	豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市、設楽町、東栄町、豊根村

② 年齢階層別の外出率の変化

60 歳未満では外出率が 1 割近く減少しているのに対し、65 歳以上の高齢者においては、外出率がやや増加傾向にあります。65 歳以上の高齢者では、買物トリップやその他の自由トリップが増加しており、これらの目的地として主要駅周辺や地域内の商業施設など、日常生活に密接した施設への移動が増えています。

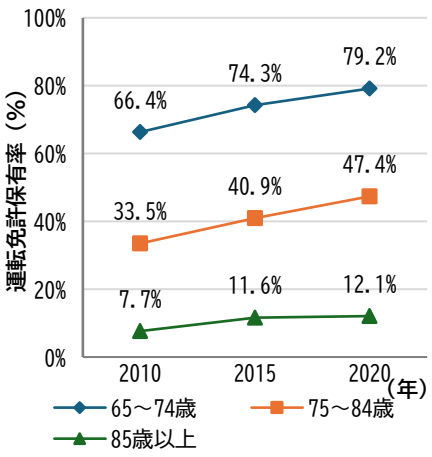


※外出率：全人口に対する外出した人口の割合

出典：中京都市圏パーソントリップ調査（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

図　年齢階層別の外出率の変化

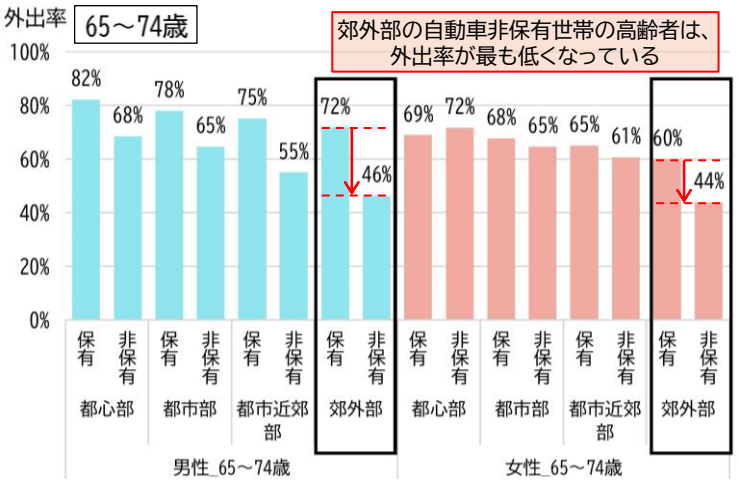
65 歳以上の高齢者の外出率がやや増加傾向にある要因の一つとして、運転免許の保有率の増加が考えられます。その一方で、鉄道駅やバス停から離れた地域に居住する自動車を利用できない高齢者の外出頻度が低下しており、外出できないことが社会参加や健康維持に影響を与える可能性があるものと考えられます。



出典：国勢調査

愛知県の運転免許人口（愛知県警察）

図　65 歳以上の高齢者の運転免許保有率



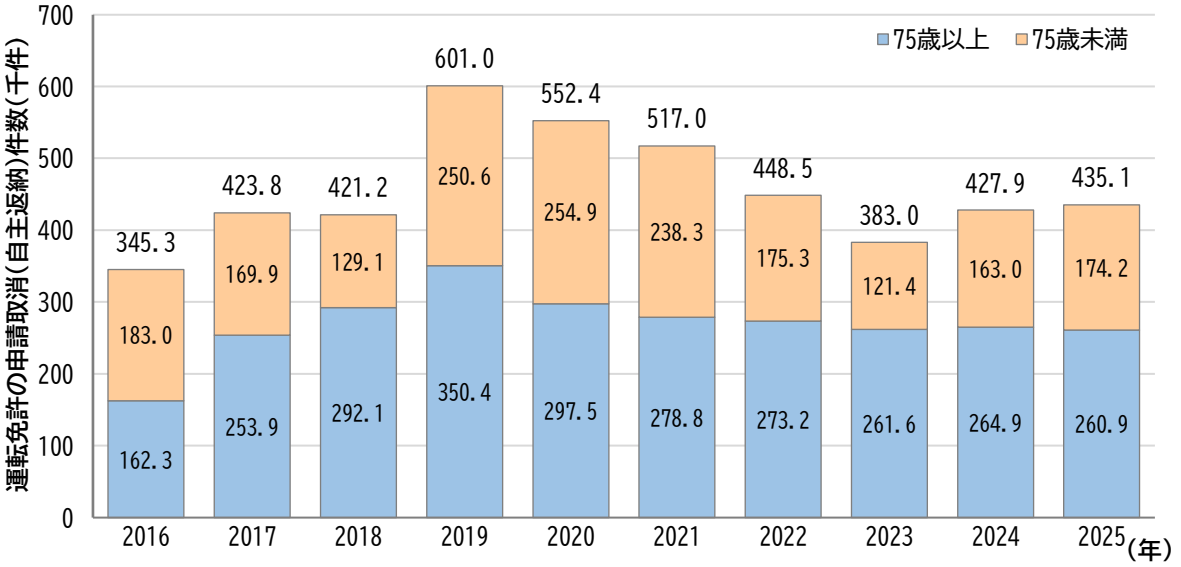
出典：中京都市圏パーソントリップ調査

（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

図　居住地の地域分類別・自動車保有有無別にみた高齢者における外出率（平日）

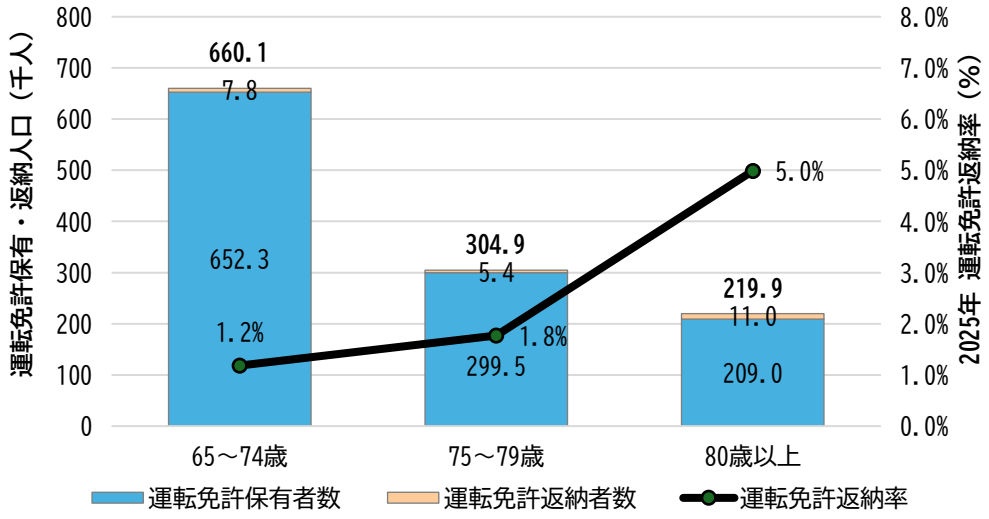
③　運転免許返納

1998 年から開始された運転免許の自主返納制度については、コロナ禍の影響等もあり減少したものの、長期的には大きく増えています。2025 年は、本県では、25,402 人の方が運転免許の返納（運転免許申請取消）をしています。とりわけ 80 歳以上では、その割合が高くなることから、高齢化が進む中、さらに返納を検討する方は増えることが想定されます。



出典：警察庁「運転免許統計」

図：運転免許申請取消件数（自主返納件数）の推移



出典：愛知県の運転免許人口（愛知県警察）
自主返納件数と運転経歴証明書交付件数の都道府県別・月別の推移（警察庁）

図　愛知県内での自主返納件数（2025 年）

（３）公共交通の状況

①　鉄軌道

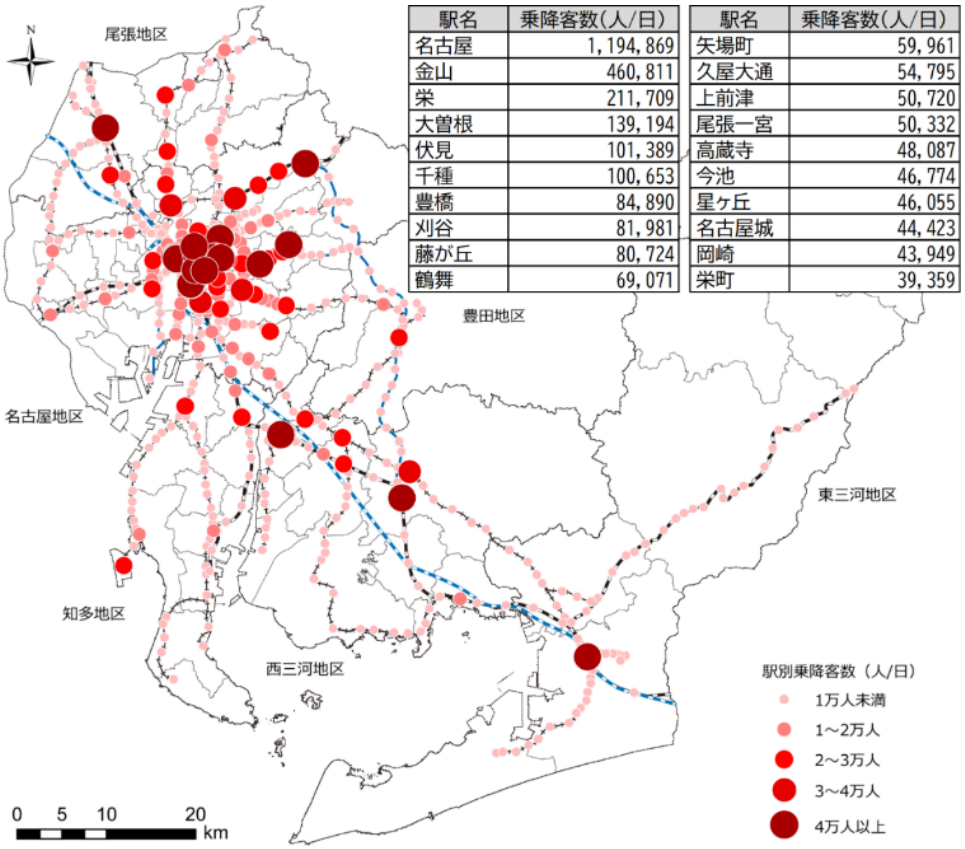
本県では 10 の事業者により鉄軌道が運行されています。

駅別の日平均乗降客数では、名古屋市内の駅のほか、豊橋駅、刈谷駅、尾張一宮駅、高蔵寺駅、岡崎駅などの利用が特に多くなっています。

表　愛知県内で運行する鉄軌道の概況

鉄軌道事業者		県内区間営業キロ(km)	運行路線名
東海旅客鉄道（JR 東海）		215.7	東海道本線、中央本線、関西本線、飯田線、武豊線
名古屋鉄道（名鉄）		390.1	名古屋本線、西尾線、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
近畿日本鉄道（近鉄）		17.7	名古屋線
名古屋市営地下鉄		93.3	東山線、名城線、名港線、鶴舞線、桜通線、上飯田線
その他鉄道		110.5	（下記のとおり）
内訳	豊橋鉄道	23.4	渥美線、市内線
	愛知環状鉄道	45.3	愛知環状鉄道線
	JR 東海交通事業	11.2	城北線
	名古屋臨海高速鉄道	15.2	西名古屋港線（あおなみ線）
	愛知高速交通	8.9	東部丘陵線（リニモ）
	名古屋ガイドウェイバス	6.5	志段味線（ゆとりーとライン）

出典：2025 年度愛知県統計年鑑（愛知県統計課）

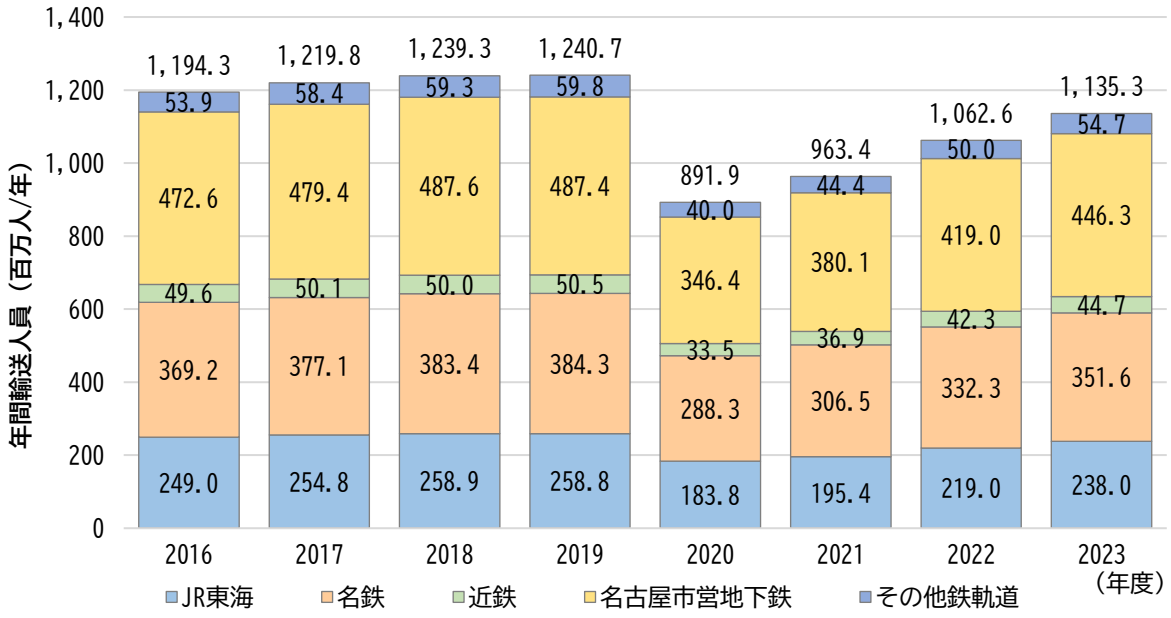


駅名	乗降客数(人/日)	駅名	乗降客数(人/日)
名古屋	1,194,869	矢場町	59,961
金山	460,811	久屋大通	54,795
栄	211,709	上前津	50,720
大曽根	139,194	尾張一宮	50,332
伏見	101,389	高蔵寺	48,087
千種	100,653	今池	46,774
豊橋	84,890	星ヶ丘	46,055
刈谷	81,981	名古屋城	44,423
藤が丘	80,724	岡崎	43,949
鶴舞	69,071	栄町	39,359

出典：国土数値情報ダウンロードサイト

図　県内の駅別の日平均乗降客数（2024 年）

鉄道各社の輸送人員は、2019 年度までは各社ともに微増傾向にありましたが、コロナ禍の影響により、2020 年度は 2019 年度比で約６割から８割に大きく減少しました。その後、回復傾向にありますが、2023 年時点では、コロナ禍前の水準まで回復をしていない状況にあります。



出典：各鉄軌道事業者について、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

JR 東海（乗降客数）：数字でみる中部の運輸（国土交通省中部運輸局）
名鉄、近鉄、その他鉄軌道（輸送人員）：愛知県統計年鑑（愛知県統計課）
名古屋市営地下鉄及び「その他鉄軌道」のうちガイドウェイバス（乗車人員）：名古屋市オープンデータ（名古屋市統計課）

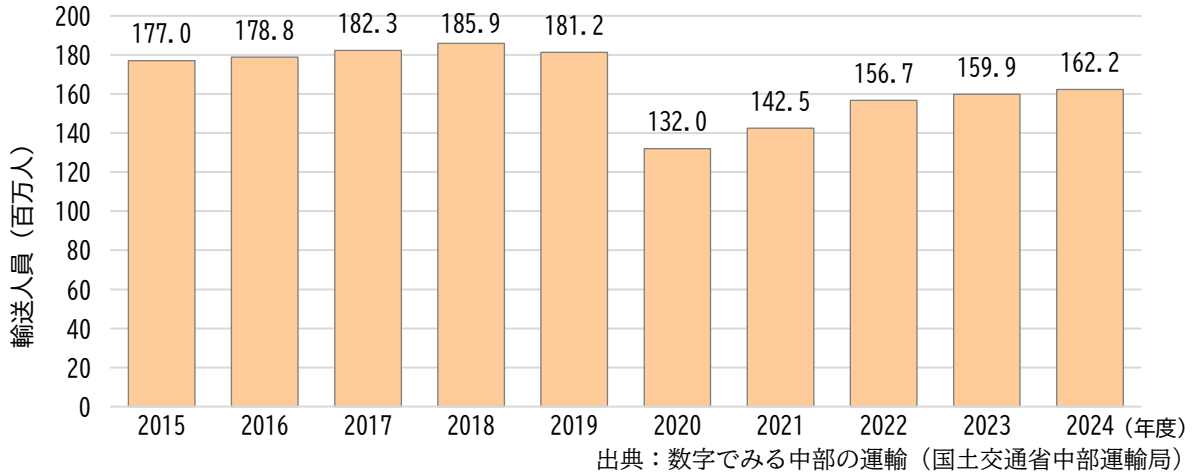
図　県内の鉄軌道事業者の年間輸送人員の推移（2016 年～2023 年）

② バス

本県では、45 事業者、2,792 車両（2025 年３月 31 日時点）の乗合バスが運行されており、地域住民の日常生活等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。

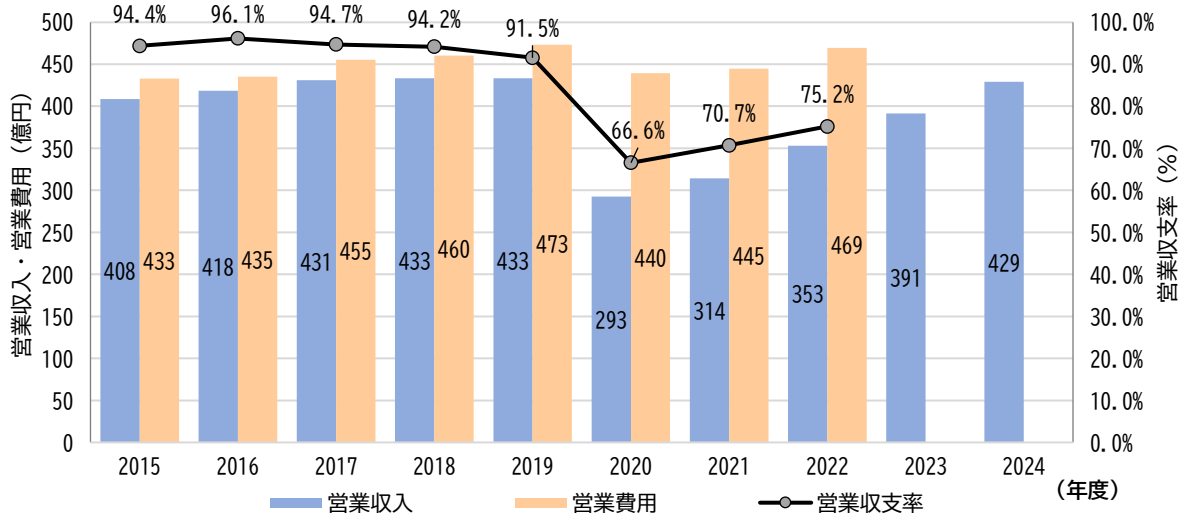
本県における乗合バスの輸送人員は、横ばいから微増傾向にありましたが、コロナ禍の影響により、2020 年度は 2019 年度比で約７割に大きく減少し、その後、回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には回復していない状況にあります。

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いましたが、コロナ禍以降、輸送人員の減に伴い、営業収入が減り、赤字幅は大きくなっています。近年は、人手不足や物価高騰等の経営環境が悪化する中、運賃改定の実施により収益確保の対応を進めていますが、厳しい状況が続いています。



出典：数字でみる中部の運輸（国土交通省中部運輸局）

図　愛知県の乗合バスの輸送人員の推移



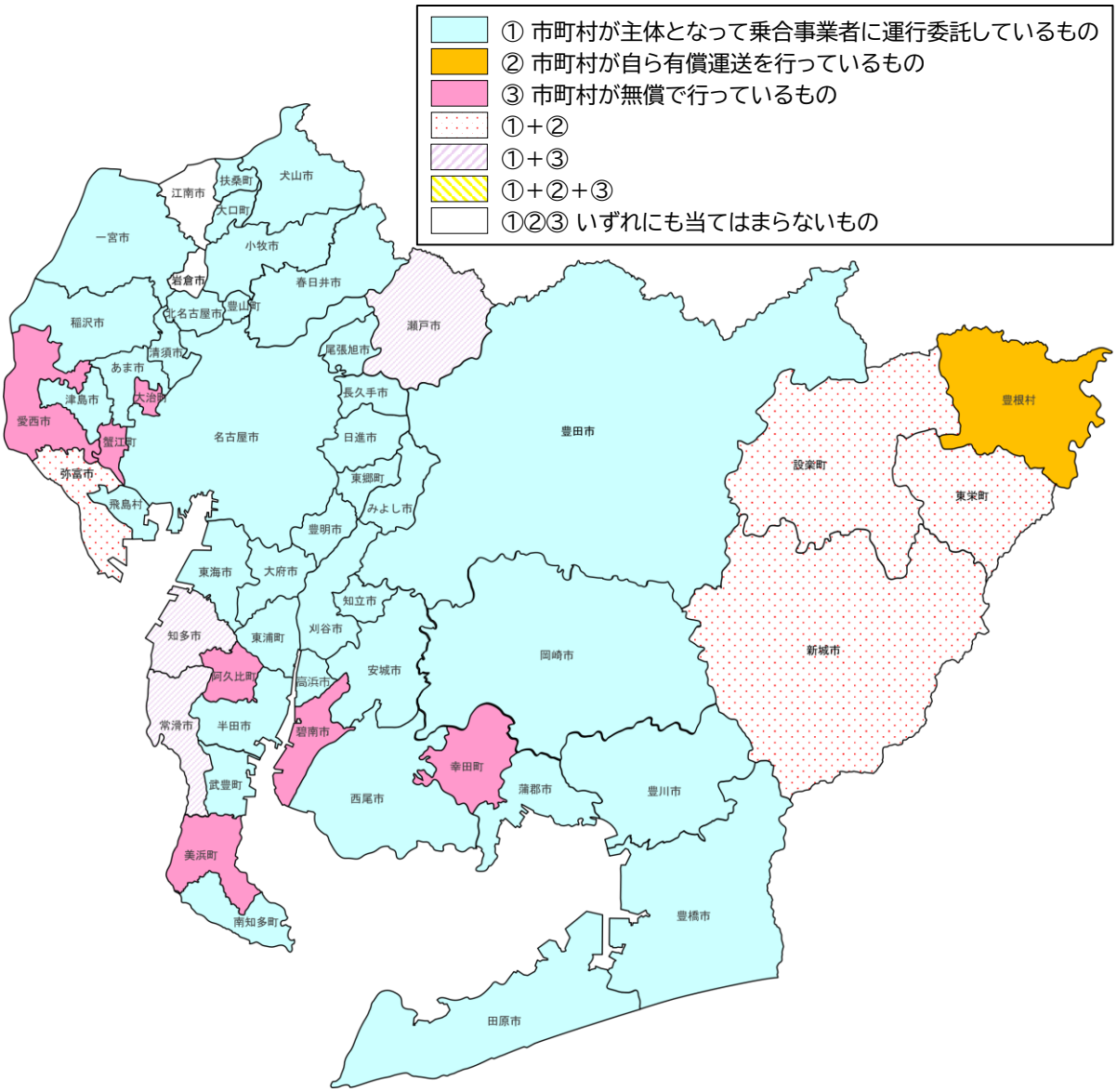
出典：数字でみる中部の運輸（国土交通省中部運輸局）
※2023 年度以降は、営業費用は公開されていない

図　愛知県の乗合バスの営業収入・営業費用・営業収支率

■　コミュニティバス

交通空白地域・不便地域の解消（地域住民の日常生活の足の確保）等を図るため、2026 年度時点で県内 54 市町村のうち、52 市町村でコミュニティバスが運行されています。

利用者数は運行市町村の増加等に伴い 2019 年度まで増加傾向にあり、2017 年度から 2019 年度までは 1,100 万人を超えていました。他の交通機関同様、コロナ禍の影響により大きく減少しましたが、徐々に増加し、2023 年度には再び利用者数が 1,100 万人以上となりました。



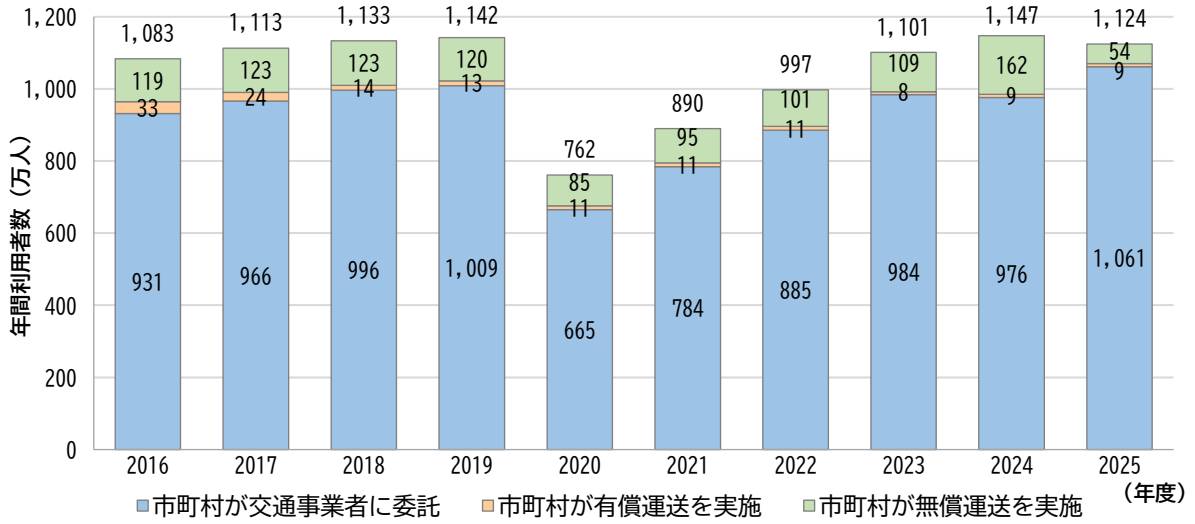
出典：県内市町村における自主運行バス等の運行状況（2026 年５月現在）（愛知県都市・交通局交通対策課）

（参考）県内の市町村のコミュニティバスの導入状況

表　コミュニティバスを運行する市町村数

	市町村が主体となって乗合事業者に運行委託しているもの （道路運送法第 4 条許可） （旧 21 条許可を含む）	市町村が自ら有償運送を行っているもの （道路運送法 79 条登録） （旧 80 条許可）	市町村が無償で運送を行っているもの （道路運送法適用外）
2010	32 市町村	６市町村	12 市町村
…	・・・	・・・	・・・
2023	43 市町村	５市町村	10 市町村
2024	44 市町村	５市町村	11 市町村
2025	43 市町村	５市町村	12 市町村
2026	44 市町村	５市町村	10 市町村

出典：県内市町村における自主運行バス等の運行状況（愛知県都市・交通局交通対策課）



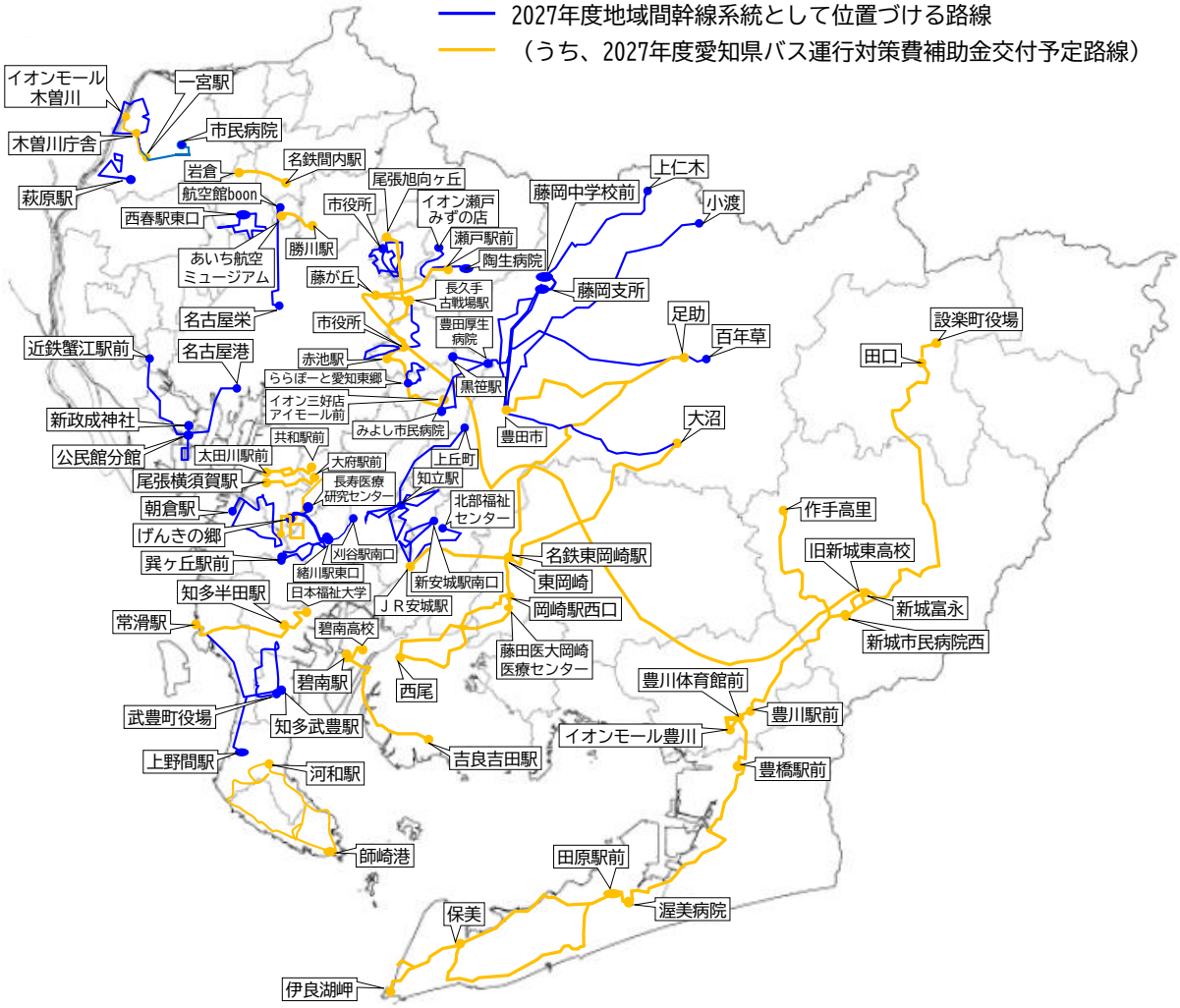
出典：県内市町村における自主運行バス等の運行状況（愛知県都市・交通局交通対策課）

図　コミュニティバスの利用者数の推移

■　地域間幹線系統

本県では、複数市町村間（2001 年３月 31 日時点）を運行する路線バスのうち、国庫補助による維持が必要な系統について、市町村計画と連携して「地域間幹線系統」と位置付けるとともに、特定の要件を満たすものについて、「生活交通路線」として、国と協調して支援を行っています。

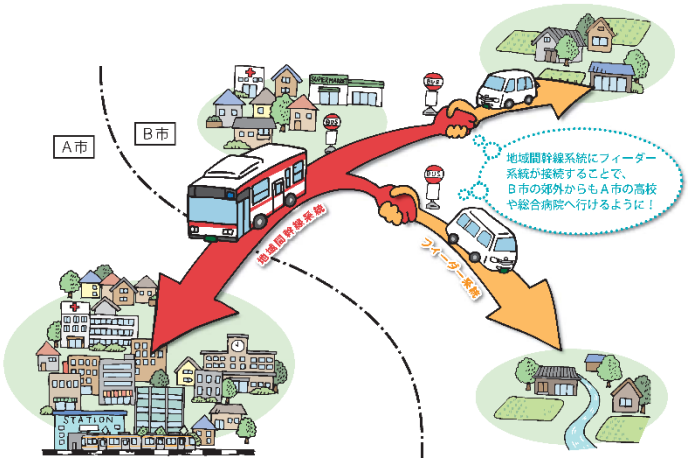
2027 年度は７事業者 34 系統について、支援を行っています。



出典：2027 年（令和９年）度愛知県バス運行対策費補助金交付路線（愛知県都市・交通局交通対策課）

図　2027 年度の補助対象路線図（運行期間 2026 年 10 月～2027 年９月）

また、地域間幹線系統と、地域内の生活交通を担う路線（フィーダー系統）が有機的に連携することにより、生活交通ネットワークを形成することを目指しています。

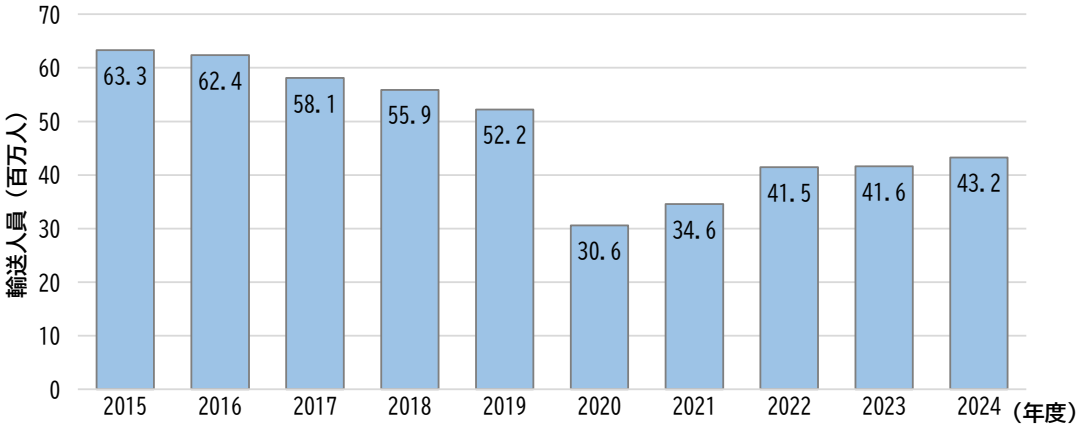


③　タクシー

本県では、522 事業者（法人 122、個人 400）により 6,017 車両（法人 5,617、個人 400）のタクシーが運行されており（2025 年３月 31 日時点）、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。

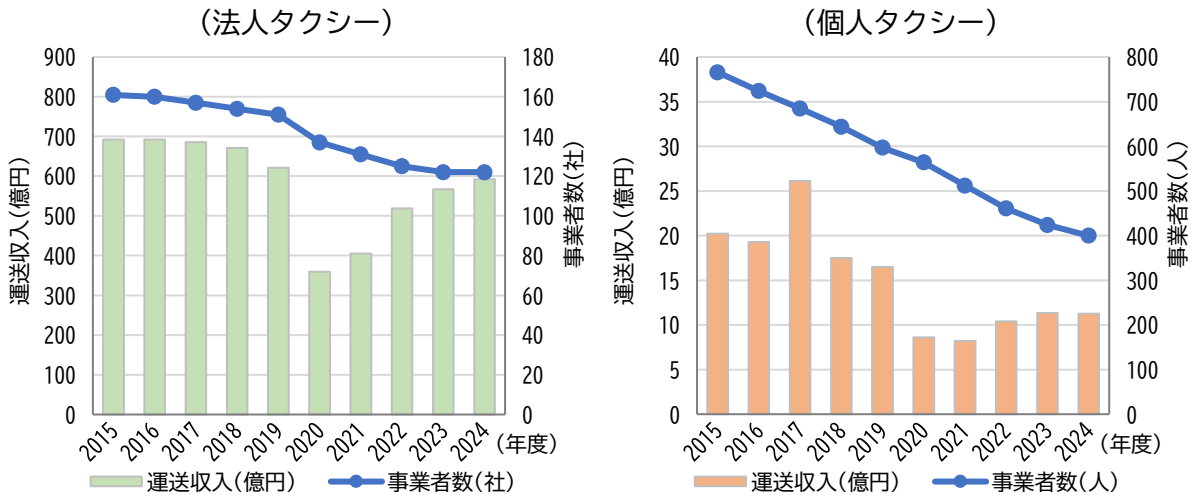
本県におけるタクシーの輸送人員は 2015 年度以降、減少に転じていましたが、コロナ禍の影響を大きく受け、2020 年度は 2019 年度比で約６割に大きく減少し、その後、回復傾向にはあるものの、コロナ禍前の水準には回復をしていない状況にあります。

また、法人・個人タクシーとも事業者数は減少しており、とりわけ個人タクシーでは 2015 年度と比較して、半数程度にまで減少しています。



出典：数字でみる中部の運輸（国土交通省中部運輸局）

図　愛知県のタクシーの輸送人員の推移



出典：数字でみる中部の運輸（国土交通省中部運輸局）

図　愛知県のタクシーの運送収入及び事業者数の推移

④　旅客船

本県では、本土と離島を結ぶ定期航路として、佐久島へは高速船が、日間賀島・篠島へは高速船とフェリーが運航し、島民の日常生活や観光客の移動等を支えています。また、渥美半島と鳥羽（三重）を結ぶ伊勢湾フェリーや中部国際空港と津（三重）を結ぶ津エアポートラインが、近隣県とのアクセスとして運航されています。

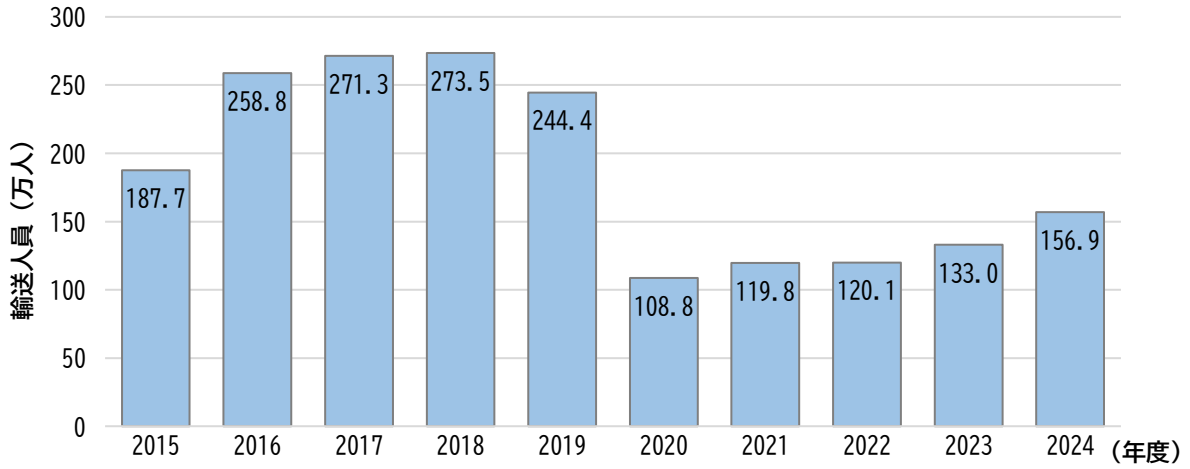
本県における旅客船の輸送人員は、2018 年度まで増加傾向にありましたが、コロナ禍での観光需要の減少等の影響により、2020 年度は 2019 年度比で半数以下に大きく減少し、その後、回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には回復をしていない状況にあります。

表　定期航路（離島航路）の状況

種類	区間	運航便数（※）
高速船	一色港～佐久島	7
	師崎港～篠島・日間賀島	23～24
	河和港～日間賀島・篠島～（伊良湖）	10（うち２～３）
フェリー	師崎港～篠島	6
	師崎港～日間賀島	5

※1 日当たりの就航回数（往復）

出典：佐久島 WEB サイト（西尾市役所 佐久島振興課）
名鉄海上観光船株式会社 WEB サイト
（2026 年 10 月閲覧）



※輸送人員は旅客（一般旅客定期、旅客不定期）及びフェリー（一般旅客定期、旅客不定期）を合算して算出

出典：数字でみる中部の運輸（国土交通省中部運輸局）

図　愛知県の旅客船の輸送人員の推移

⑤　その他の輸送資源の状況

■　乗合タクシー・デマンド型交通

交通空白地域・不便地域の解消（地域住民の日常生活の足の確保）等を図るため、デマンド交通（利用者の予約等に応じて、利用希望のある地点まで送迎するバスや乗合タクシー等）が、県内では 19 市町村の 66 路線（無償運送を除く。）で運行されています。（2026 年５月時点/出典：県内市町村における自主運行バス等の運行状況（愛知県都市・交通局交通対策課））

近年は、AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行う AI オンデマンド交通を導入する地域も増えています。

■　自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）

既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスが困難な地域において、市町村や NPO 法人等が地域住民等の一般ドライバーを活用して、地域住民や観光客等の運送を行う「自家用有償旅客運送」（公共ライドシェア）が行われています。

市町村	・犬山市　・新城市　・設楽町　・東栄町　・豊根村
その他	・特定非営利活動法人石尾台おでかけサービス協議会（春日井市） ・しきしまの家運営協議会（豊田市） ・山吉田ふれあい交通運営協議会（新城市） ・一般社団法人日間賀島観光協会（南知多町） ・津具商工会（設楽町） ・社会福祉法人豊根村社会福祉協議会（豊根村）

（2026 年６月２日時点）

■　自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の実施状況

タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足の状態を補うため、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で旅客を運送することを可能とする「自家用車活用事業（日本版ライドシェア）」が 2024 年３月より開始され、本県でも活用されています。運行開始に際しては、国が指定した交通圏・不足台数に応じて、タクシー事業者に許可が出されています。

交通圏	運行時間帯	不足車両数	許可の状況
名古屋交通圏　※1	①　金曜日の午後４時台から 翌午前４時台 ②　土曜日の午後４時台から 翌午前４時台	①　25 台 ②　57 台	25 社
知多交通圏　　※2	金曜日・土曜日の午後４時台から 翌午前５時台	17 台	１社

（2026 年４月１日時点）

※1　名古屋交通圏（名古屋市、瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、あま市、長久手市、東郷町、豊山町、大治町、蟹江町、飛島村）

※2　知多交通圏（半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町）

■　その他の輸送資源

道路運送法の許可・登録を要しない住民の共助による移動サービスや、企業・団体等の送迎バスやスクールバスを住民も利用できるようにする混乗化等も行われています。

（４）担い手の状況

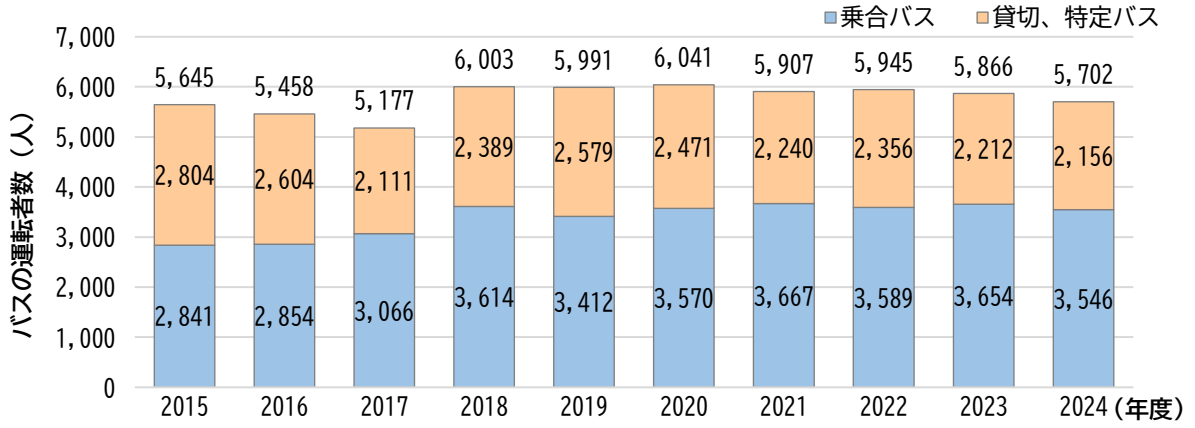
①　公共交通従事者数

本県におけるバスの運転者の総人数は、2018 年以降、ほぼ横ばいが続いていますが、近年は再び伸び悩んでいる状況です。

タクシーの運転者数は、年々減少をしておりましたが、コロナ禍の影響による輸送人員の減に伴い、さらに減少をしました。その後、法人タクシーにおいては、輸送人員の回復とともに近年は増加傾向にありますが、個人タクシーの事業者数は、減少を続けています。

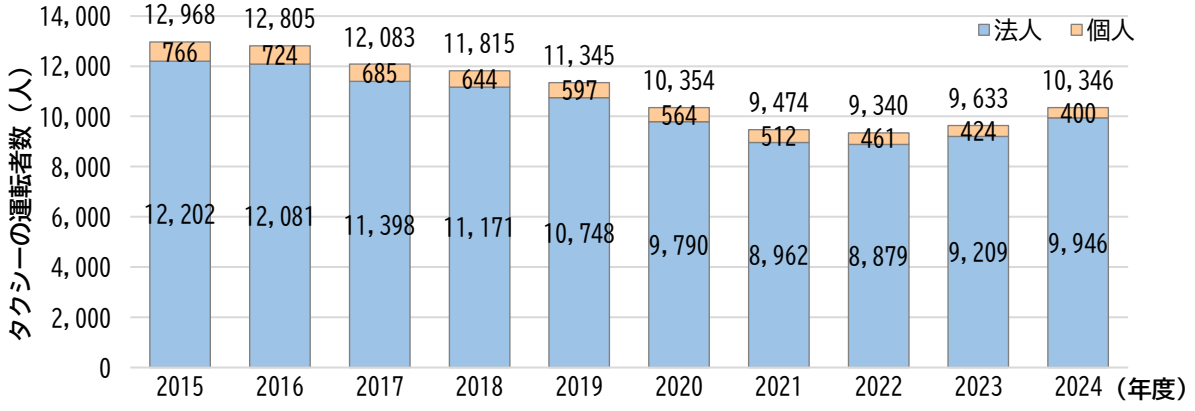
また、鉄道分野においても、運転士や乗務員、駅係員、保守・整備に従事する人材の確保が課題となっており、運行に必要な人材の不足が懸念されています。船舶分野においても、船員の高齢化や若年層の入職者不足となっており、公共交通全体で、人材不足や担い手の高齢化が進んでいます。

こうした中、バスやタクシーにおいては、2024 年４月より自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図るため、拘束時間の上限や休息期間について新たな基準が設けられたことから、運行に必要な人員を確保していくことがこれまで以上に厳しくなっています。



出典：数字でみる中部の運輸（国土交通省中部運輸局）

図　愛知県のバス運転者数の推移



出典：数字でみる中部の運輸（国土交通省中部運輸局）

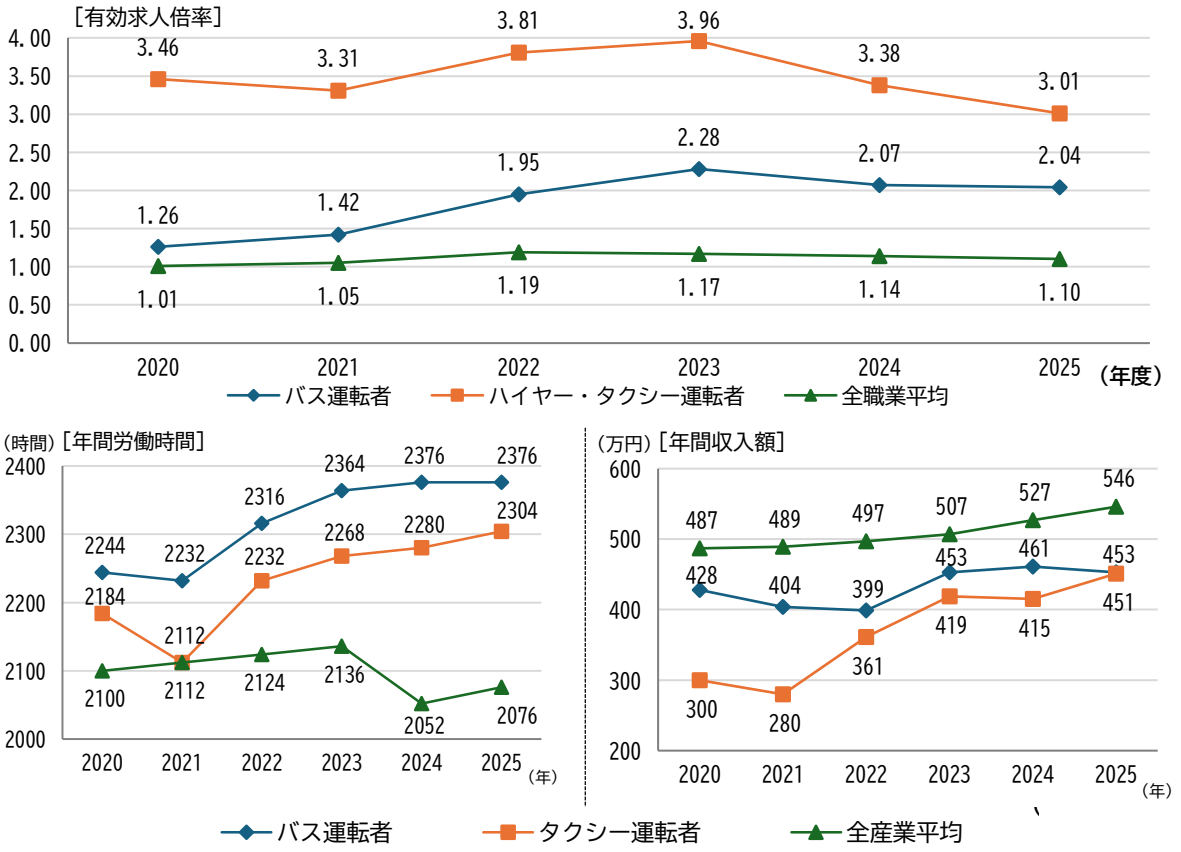
図　愛知県のタクシー運転者数の推移

② 有効求人倍率

有効求人倍率で見ると、バス運転者、ハイヤー・タクシー運転者は、全職業平均と比較して、高い水準が続いており、担い手不足が続いています。

愛知県と全国平均の比較で見ると、愛知県では 2025 年度の自動車運転従事者の有効求人倍率が 3.56 と、全国平均の 2.58 よりも高くなっており、バス・タクシー分野の担い手不足の状況が全国平均よりも深刻な状況にあると考えられます。

多くの業界において人材確保が課題となる中、バス・タクシー分野においては、全産業平均より年間労働時間が長く、全産業平均より年間収入額が低いといった厳しい労働環境がその要因と考えられます。

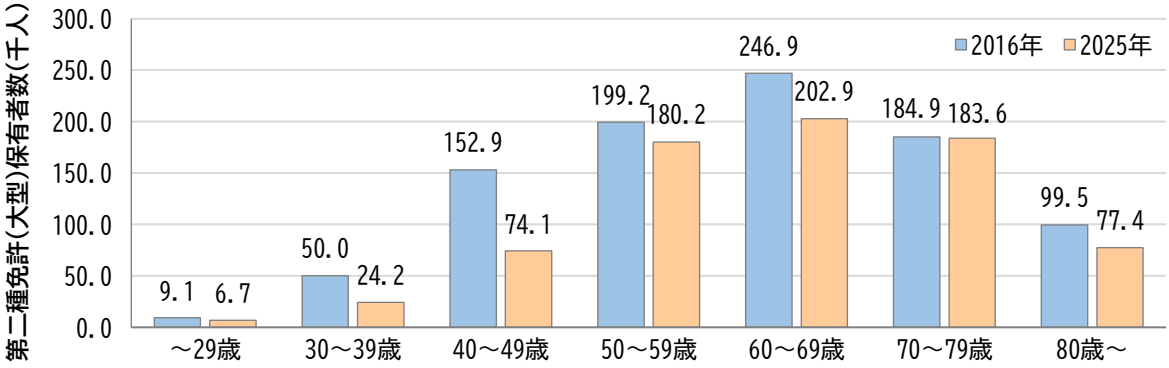


出典：統計からみる運転者の仕事（厚生労働省）

図　全国の有効求人倍率（上）、年間労働時間（左）及び年間収入額（右）の推移

③　第二種免許保有者数

バスの運転者に必要となる大型の第二種免許保有者は、2016 年と 2025 年を比較すると、約 19%減少しています。とりわけ、30 代～40 代の減少が顕著であるとともに、60 代以上の占める割合がさらに増え６割以上となるなど、担い手の不足と高齢化が懸念されます。



出典：警察庁「運転免許統計」

図：年齢別・第二種免許（大型）保有者数

（５）バリアフリー化の状況

高齢者、障害者の方を始め、誰もが安全・安心かつ快適に移動できる社会の実現に向け、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、旅客施設や車両等のバリアフリー化整備が進められています。

2026 年度から 2030 年度までの５年間を目標期間とする第４次バリアフリー整備目標が取りまとめられ、新たな目標に向けて更なる推進を図っていくこととしています。

表　愛知県及び全国の移動等円滑化の目標達成状況（2024 年度末）

2030(令和12)年度末までの目標				2024年度末現状値		2030年度末数値目標
				愛知	全国	
鉄軌道駅	3,000人以上/日及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の鉄軌道駅におけるバリアフリー化率	障害者用トイレの設置	対象数	276	3,330	
			達成数	247	3,086	
			割合	89.5%	92.7%	原則100%
		段差の解消	対象数	310	3,577	
			達成数	284	3,371	
			割合	91.6%	94.2%	原則100%
		視覚障害者用誘導ブロック	対象数	310	3,577	
			達成数	120	1,662	
			割合	38.7%	46.5%	原則100%
		案内設備	対象数	310	3,577	
			達成数	266	2,765	
			割合	85.8%	77.3%	原則100%
乗合バス	ノンステップバスの割合	基準適合車両数		1,936	44,735	
		ノンステップバス車両数		1,721	32,237	
		割合		88.9%	72.1%	約90%
タクシー	ユニバーサルデザインタクシーの割合	総車両数		6,905	167,428	各都道府県総車両数の約25%
		UDタクシー車両数		2,516	47,119	
		割合		36.4%	28.1%	

出典：移動等円滑化評価会議　第８回中部分科会（2026 年７月 31 日開催）
資料１「中部における基本方針に定める移動等円滑化の目標達成状況」
（国土交通省中部運輸局）

3　交通に関する実態・ニーズの整理

（1）市町村のニーズの整理

県内の市町村を対象に、交通に関する課題やニーズ等の把握を目的に、「課題認識」「今後の取組（利用促進や経営効率化の観点）」等について調査を行いました。

■　市町村が特に重要と考える課題（５つまで）

「利用者の利便性の確保・向上」や「路線や運行本数の維持」について、いずれの地域でも７割を超える自治体において重要な課題と感じています。また、「自治体負担額の増加への対応」も同様に多くなっており、物価高騰等により運行経費が増加する中、限られた予算の中で、地域交通の維持・充実について、課題と感じる市町村が多くなっていることが窺えます。

表　市町村における公共交通に関する課題

（単位：%）

	全市町村（n=54）	尾張地域（n=36）	西三河地域（n=10）	東三河地域（n=8）
路線や運行本数の維持	74.1	72.2	70.0	87.5
人口減少への対応	24.1	22.2	10.0	50.0
自治体負担額の増加への対応	72.2	80.6	50.0	62.5
施設や設備、車両等の老朽化への対応	13.0	13.9	10.0	12.5
鉄道駅のバリアフリー化や鉄道施設の災害対策の推進	3.7	2.8	10.0	0.0
利用者数の維持・増加	63.0	58.3	80.0	62.5
利用者の利便性の確保・向上	77.8	86.1	70.0	50.0
利用者の経済的負担の軽減	1.9	0.0	10.0	0.0
公共交通利用に関する住民意識の向上	42.6	36.1	70.0	37.5
交通事業者の運転手や技術社員の人材確保	50.0	44.4	60.0	62.5
自治体のマンパワー確保や専門知識の向上	22.2	27.8	0.0	25.0
まちづくりと連携した施策の推進	14.8	16.7	10.0	12.5
事業者との意思疎通・連携	11.1	11.1	10.0	12.5
地域公共交通会議等の活性化	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	7.4	5.6	0.0	25.0

（２）公共交通事業者のニーズの整理

公共交通事業者が抱える課題やニーズ等の把握を目的に、県内の公共交通事業者及び関係団体を対象に調査を行いました。

■　公共交通事業者が特に重要と考える課題（５つまで）

「運転手や技術社員の人材確保」を重要と考える事業者の割合が最も高くなっており、バス事業者及びタクシー事業者では、全ての事業者が重要な課題と回答をしました。

次いで、「増加する運行経費の抑制」や「施設や設備、車両等の老朽化への対応」などが高くなっており、老朽化に加え、人件費、燃料費、物価等の高騰などの影響が窺えます。とりわけ鉄軌道事業者では、「施設や設備、車両等の老朽化への対応」を重要と考える事業者の割合が最も高くなっており、設備更新等への負担が大きくなっていることが窺えます。

また、少子化を迎える中、「利用者数の維持・増加」も課題として挙げられています。

表　公共交通事業者が抱えている課題

（単位：%）

課題	回答事業者（n=25）	鉄軌道事業（n=10）	バス事業（n=14）	タクシー事業（n=8）
路線や運行本数の維持	20.0	0.0	35.7	25.0
増加する運行経費の抑制	60.0	60.0	71.4	62.5
施設や設備、車両等の老朽化への対応	72.0	90.0	71.4	62.5
鉄道駅のバリアフリー化や鉄道施設の災害対策の推進	20.0	50.0	7.1	0.0
更なる業務効率化（DXの推進等）	32.0	40.0	28.6	25.0
利用者数の維持・増加	60.0	70.0	57.1	62.5
利用者の利便性の確保・向上	36.0	40.0	35.7	50.0
利用者の経済的負担の軽減	0.0	0.0	0.0	0.0
公共交通利用に関する住民意識の向上	20.0	10.0	21.4	12.5
運転手や技術社員の人材確保	88.0	80.0	100.0	100.0
行政との意思疎通・連携	40.0	20.0	50.0	37.5
地域公共交通会議等の活性化	4.0	0.0	0.0	12.5
営業区域内の人口減少	16.0	10.0	14.3	12.5
その他	4.0	0.0	0.0	0.0

※回答事業者には旅客航路事業等、鉄軌道・バス・タクシー事業以外を運行する事業者・関係団体等が存在する。また、鉄軌道・バス・タクシーの複数の事業を運営する事業者が存在する。そのため、回答事業者数(n=25)と各事業者数の合計は一致しない。

（３）県民の移動実態・ニーズの整理

①　調査概要

県内を下表の８地区に区分し、各地区で 350 サンプル確保を目標として 2025 年９月に WEB モニターアンケートを実施しました。公共交通を利用する頻度が高いと考えられる 15～19 歳については、各地区 20 サンプル、計 160 サンプル確保を目標とし、同様に 70 歳以上については、各地区 40 サンプル、計 320 サンプル確保を目標とし、全体で 2,690 サンプルの回答を得ました。

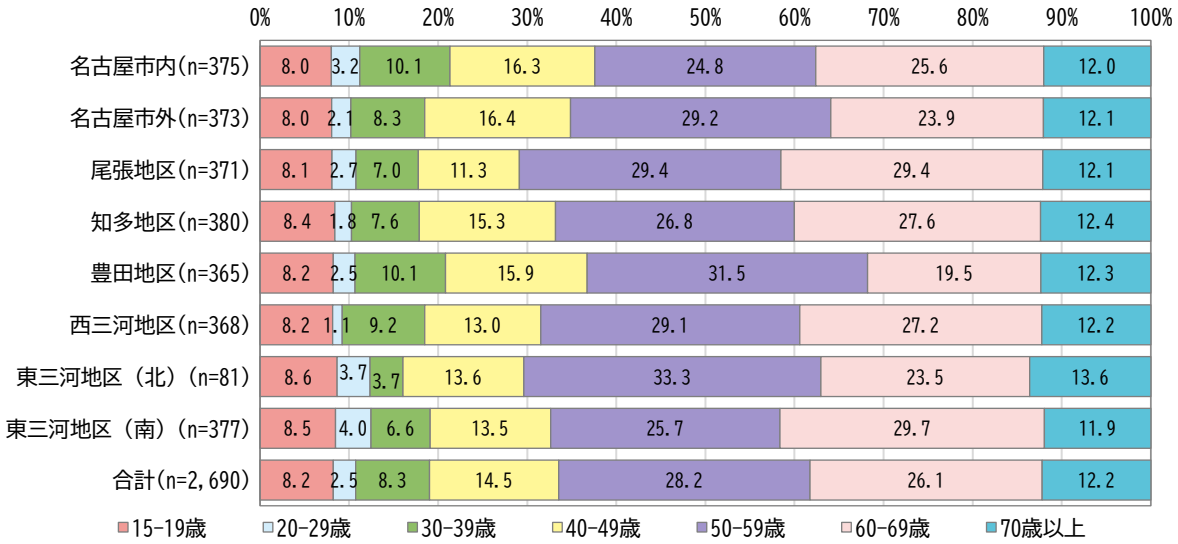
表　地域区分

地区	市町村
名古屋市内	名古屋市
名古屋市外	瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、北名古屋市、弥富市、あま市、長久手市、東郷町、豊山町、大治町、蟹江町、飛島村
尾張地区	一宮市、春日井市、犬山市、江南市、小牧市、稲沢市、岩倉市、大口町、扶桑町
知多地区	半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町

地区	市町村
豊田地区	豊田市、みよし市
西三河地区	岡崎市、碧南市、刈谷市、安城市、西尾市、知立市、高浜市、幸田町
東三河地区（北）	新城市、設楽町、東栄町、豊根村
東三河地区（南）	豊橋市、豊川市、蒲郡市、田原市

（人）

地区名	15-19歳	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70歳以上	計
名古屋市内	30	12	38	61	93	96	45	375
名古屋市外	30	8	31	61	109	89	45	373
尾張地区	30	10	26	42	109	109	45	371
知多地区	32	7	29	58	102	105	47	380
豊田地区	30	9	37	58	115	71	45	365
西三河地区	30	4	34	48	107	100	45	368
東三河地区(北)	7	3	3	11	27	19	11	81
東三河地区(南)	32	15	25	51	97	112	45	377
合計	221	68	223	390	759	701	328	2,690



※データラベルの数値は小数点第２位以下を四捨五入しているため、合計は一致しない場合があります。

図　地区別・年齢階層別　回収数

② 日常生活での「鉄道」や「バス」の利用頻度

日常的な移動での「鉄道」や「バス」の利用頻度を地区別で見ると、「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、名古屋市内では 30%を超えますが、他地区では 10～20%程度となっており、日常的に公共交通を利用する方は少ないことがわかります。

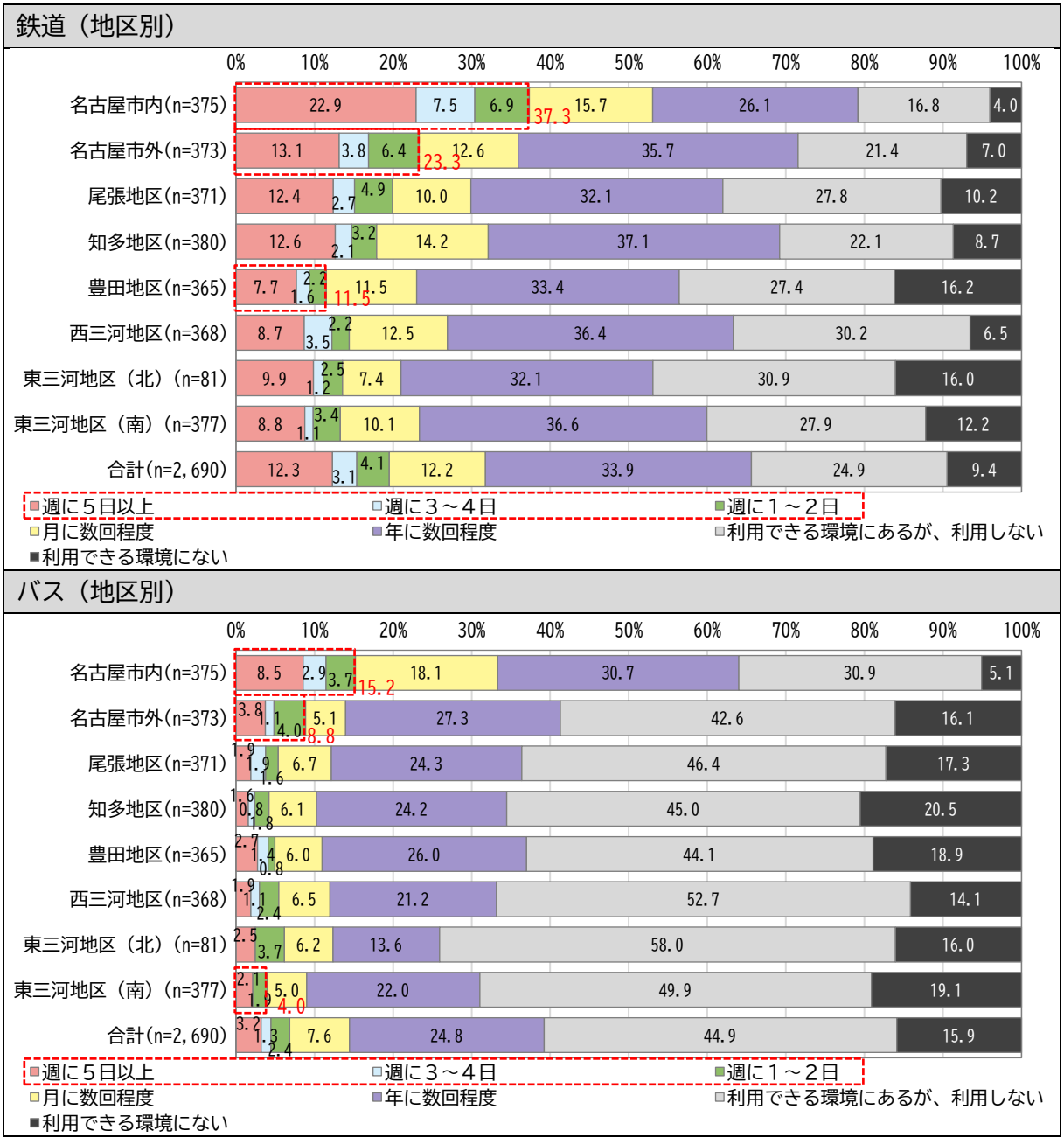


図　地区別　日常生活での「鉄道」「バス」の利用頻度

③　自動車と公共交通の選択傾向

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、名古屋市内では５割程度、それ以外の地域では８～９割が自動車を選択する傾向があります。

自動車を選択する人が「公共交通を選ばない理由」としては、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低いことが挙げられています。

一方、公共交通を選択する人が「自動車を選ばない理由」としては、公共交通の方が時間が正確であるという定時性を評価する人が多く、次いで、自動車を利用できない、運転に不安があるといった運転に関わる部分が挙げられています。

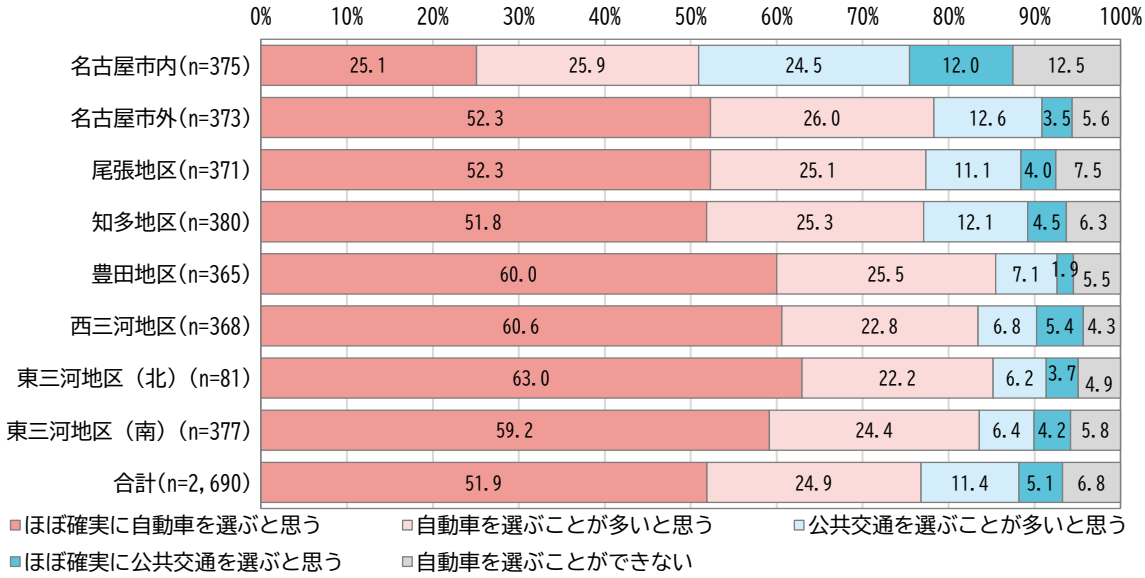


図　地区別　移動時の自動車と公共交通の選択傾向

表　地区別　自動車を選ぶ人が「公共交通を選ばない理由」（上位５位）

（単位：%）

	合計	尾張				西三河		東三河	
	(n=2066)	名古屋市内 (n=191)	名古屋市外 (n=292)	尾張地区 (n=287)	知多地区 (n=293)	豊田地区 (n=312)	西三河地区 (n=307)	(北) (n=69)	(南) (n=315)
時間が自由にならない	66.6	60.7	62.0	65.2	65.5	71.5	69.7	75.4	67.0
行き先が自由にならない	47.8	42.4	47.3	48.1	49.8	51.6	45.9	47.8	47.6
途中での立ち寄り等ができない	36.7	35.6	39.4	38.7	35.5	35.9	32.6	49.3	36.2
自動車の方が「お金がかからない」	25.1	17.3	22.3	28.2	23.2	33.0	25.1	14.5	26.0
自動車の方が「時間がかからない」	27.9	28.3	27.4	25.8	28.3	34.0	24.8	21.7	27.9

表　地区別　公共交通を選ぶ人が「自動車を選ばない理由」

（単位：%）

	合計	尾張				西三河		東三河	
	(n=442)	名古屋市内 (n=137)	名古屋市外 (n=60)	尾張地区 (n=56)	知多地区 (n=63)	豊田地区 (n=33)	西三河地区 (n=45)	(北) (n=8)	(南) (n=40)
運転に不安がある	24.9	18.2	38.3	21.4	27.0	30.3	22.2	12.5	30.0
交通事故が怖い	20.4	15.3	35.0	19.6	17.5	24.2	13.3	0.0	30.0
自動車を利用できない	25.3	28.5	20.0	28.6	20.6	30.3	17.8	25.0	30.0
公共交通の方が「お金がかからない」	22.9	33.6	20.0	16.1	19.0	15.2	17.8	50.0	12.5
公共交通の方が「時間が正確」	31.9	27.0	41.7	30.4	39.7	24.2	33.3	25.0	30.0

④　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、名古屋市内を除き、「高齢になり、運転に不安を感じるようになったときの交通手段」の回答が一番多く、半数以上となっています。特に、自動車の選択傾向の高い地域で高く、免許返納をした場合の移動手段について、不安を感じる方の割合が多くなっています。

表　地区別　地域に暮らし続けるときの交通面での不安

（単位：%）

	合計	尾張				西三河		東三河	
	(n=2690)	名古屋市内 (n=375)	名古屋市外 (n=373)	尾張地区 (n=371)	知多地区 (n=380)	豊田地区 (n=365)	西三河地区 (n=368)	(北) (n=81)	(南) (n=377)
「高校生、大学生等になったとき」の、通学する交通手段	12.8	10.7	12.6	11.1	12.4	15.9	11.7	18.5	14.3
「働き始めたとき」の、通勤する交通手段	9.7	8.8	11.5	9.7	7.6	12.3	7.3	12.3	9.8
高齢になり、運転に不安を感じるようになった時の交通手段	49.2	31.5	46.6	49.3	50.8	61.1	46.2	67.9	54.9
公共交通の利用者が減り、公共交通が不便になること	29.4	26.7	24.7	28.0	26.1	41.1	21.7	43.2	35.0
公共交通の利用者が減り、公共交通の運賃・料金が高くなること	30.0	26.4	28.2	28.0	25.3	40.8	25.5	34.6	35.0
ガソリン代等の高騰で、自動車が使いにくくなること	22.9	14.9	24.9	22.9	23.2	25.8	24.2	22.2	24.9
運転士不足により公共交通が維持できなくなること	23.8	25.1	20.6	25.9	18.4	31.5	17.1	23.5	28.4
自転車走行レーンの通行など、自転車の利用	7.6	8.5	5.1	8.4	5.3	11.8	7.9	3.7	7.4
その他の不安	0.4	1.1	0.3	0.3	0.8	0.0	0.3	0.0	0.5
「交通」に関してあまり不安はない	24.6	40.0	26.3	22.6	24.5	15.6	26.6	9.9	19.6

4　法改正等の国の動向

（1）地域公共交通のリ・デザイン（2023 年５月）

地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることを目的に、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「３つの共創」、自動運転や MaaS などデジタル技術を実装する「交通 DX」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通 GX」を柱とする地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めていくこととしています。この取組を後押しするため、社会資本整備総合交付金の対象に「地域公共交通再構築」が追加され、鉄道やバスのネットワーク再編、乗継環境の改善など、公共交通の再構築に必要な施設整備等に同交付金を活用できるようになりました。



出典：国土交通省「地域公共交通のリ・デザイン」パンフレット

図　地域公共交通の「リ・デザイン」

（2）自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の制度開始（2024 年３月）

タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足の状態を、道路運送法第 78 条第３号の「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」であるとして、タクシー事業者の管理の下、地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で旅客を運送することを可能とする「自家用車活用事業（日本版ライドシェア）」が 2024 年３月に制度開始されました。

（3）公共交通分野における外国人材の受入れ（2024 年３月～）

深刻化する人手不足に対応するため、生産性向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況にある産業上の分野において、一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人材に関し、就労を目的とした、在留資格「特定技能」が創設され、鉄道分野や自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転手）での受入れが可能となりました。（2024 年３月 29 日閣議決定）

これにより、一定の技能や日本語能力を有する外国人材が、運転業務や鉄道の運輸係員、保線・車両整備などの業務に従事できるようになりました。

また、我が国の人手不足分野における人材の育成・確保を目的とする育成就労制度が創設（2026 年４月１日施行）され、鉄道分野においても、受入れが可能な分野として定められています。

（４）第３次交通政策基本計画（2026 年１月）

交通政策基本法に基づき、2025 年度から 2030 年度を計画期間とする第３次交通政策基本計画が 2026 年 1 月に閣議決定されました。

今後の交通政策の在り方に係る「基本認識」として、「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現」を掲げ、基本認識に基づく基本的方針として４つの柱に基づき取組を進めていくこととしています。

- 地域社会を支える、地域課題に対応した交通の実現
- 成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現
- 持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現
- デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化

（５）地域公共交通活性化再生法の一部改正（2026 年６月、同年 10 月施行）

急速な人口減少・少子高齢化や運転者等の担い手不足により、バス路線等の減便や廃止が相次ぐなど供給が制約される一方、高齢者の運転免許返納、学校・病院の統廃合等を背景に、地域公共交通に対する社会的需要は拡大し、全国で約 2,500 の「交通空白」が生じています。

こうした状況を踏まえ、地域の輸送資源のフル活用や、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るとしています。

a. 地域旅客運送サービスの持続可能性確保
- 運転者や車両等に関して、運送主体とは別の交通事業者や施設送迎提供者から協力が得られるよう地方公共団体があっせん等することで、複数の者が協力して最適な形態で運送を提供する事業（自動車地域旅客運送サービス再構築事業）を創設
- 市町村が連携・協働を図るべき関係者として、教育文化・医療・福祉・商業・観光等の施設利用者用運送サービス提供者を追加し、上記事業に協力する努力義務を措置
- 他の事業者から代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航の確保を図る事業を創設

b. 連携促進団体の活動推進
- 地域の関係者間の連携の促進等を行う団体を「連携促進団体」に位置付け、法定協議会の任意構成員として明確化し、地域公共交通計画の作成等の提案権を措置

c. モビリティデータの利活用
- 地方公共団体による事業実施計画作成時の情報提供等の協力要請に対し、正当な理由がある場合を除き、交通事業者等の応諾義務を措置

5　現行ビジョン及び現行計画の成果

（1）あいち交通ビジョン

2022 年２月に策定した「あいち交通ビジョン」（取組期間：2022 年度から 2026 年度まで）では、コロナ禍の厳しい状況を乗り越えるとともに、利便性の高い交通サービスの提供により交流を活発にすることを目指し、「危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ　あいちの交通」を目指すべき姿に掲げ、持続可能な移動手段の確保・充実、日本中央回廊の中心を担う大都市圏づくり、観光交流を促進する交通ネットワークの充実などに向けた取組が着実に進められました。指標とした取組については、概ね順調に進捗しており、未達成となっている項目についても、取組を推進しているところであります。

今後は、こうした成果を基盤として、引き続き、持続可能な移動手段の確保・充実に向けた取組を進めるとともに、まちを活性化する大都市圏づくりや、先進技術を活用した進化する交通の実現に向けた取組を一層進めていく必要があります。

表　あいち交通ビジョン　取組指標の一覧

取組指標	策定時	目標	進捗状況
地域公共交通計画の策定（県）	－	策定 （2023年度までに）	策定 （2024年６月）
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	16市町村	30市町村	33市町村 （2026年度末見込み）
MaaS や新型輸送サービスの導入	－	新たに10件	14件 （2025年度末）
自動運転実証実験件数	28 件 （2016～2019年度）	40件 （2025年度までに）	67件 （2025年度末）
ホームドア・可動式ホーム柵の設置	95 駅 （2020年度末）	111駅	111駅 （2026年10月末）
ユニバーサルデザインタクシーの導入率	17.1% （2020年度末）	25%以上 （2025年度までに）	33.5% （2025年度末）
バス停の安全性確保対策 （安全性確保が必要なバス停留所数）	520箇所 （2020年12月）	改善	318箇所 （2025年度末）
鉄道高架事業の推進 （事業区間内線路の高架切替率）	15% （2020年度末）	30.8% （2025年度までに）	27.3% （2025年度末）
水素ステーションの整備数	累計27基 （2019年度まで）	100基 （2025年度までに）	33基 （2025年度末）
あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員数	325団体・名 （2021.８月末）	375団体・名	377団体・名 （2026年10月末）

（２）愛知県地域公共交通計画

地域公共交通活性化再生法に基づき 2024 年６月に策定した「愛知県地域公共交通計画」（取組期間：2024 年度から 2026 年度まで）では、「安心・便利な暮らしと、活発な経済活動を支える公共交通の維持・充実」を目指す公共交通像に掲げ、県が取り組むべき施策を位置付け、広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実、市町村内交通の整備への支援、公共交通の利用促進などの取組を着実に進めてきました。

取組期間中、目標指標は概ね進捗しており、広域連携や関係者間の連携が進んでいることが読み取れますが、引き続き、県では、移動の幹線軸となる広域的な交通ネットワークの確保・充実に向けた取組を進めるとともに、地域での移動手段の確保・充実に向けて、市町村や事業者との連携を一層密にして取組を促進していく必要があります。

表　愛知県地域公共交通計画　目標指標の一覧

目標指標	策定時	目標	進捗状況
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）	2022.4km （2025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）	44組 （2026年度 ※2）	44組 （2025年度　※3）
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）	8.7万人/系統 （2025年度 ※3）
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）	45市町村 （2026年度末見込み）
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）	50市町村 （2025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	37市町村 （2026年7月）
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	49市町村 （2026年7月）
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	３市町 （2026年7月）

※1：2022 年 10 月～2023 年９月
※2：2025 年 10 月～2026 年９月
※3：2024 年 10 月～2025 年９月

表　愛知県地域公共交通計画　モニタリング指標の一覧

モニタリング指標	策定時	現状
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）	66,745万人 （2025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 ※1）	253系統 （2025年度 ※3）

Ⅲ. 目指すべき姿

1　課題と検討の視点

地域交通が抱える課題
・人口減少やコロナ禍後の生活様式の変化による公共交通利用者の減少 ・高齢者の免許返納後の移動手段の確保 ・人口減少に伴う生活関連施設（学校・病院・スーパー等）の統廃合や撤退 →新たな公共交通ニーズの拡大 ・担い手不足の深刻化 ・増大する自然災害リスクへの対応 ・進行するインフラの老朽化の対応

愛知のポテンシャル
・充実した広域交通基盤 ・リニア中央新幹線の開業による「日本中央回廊」の形成 →更なる本県の優位性の向上 ・観光資源の充実 ・自動車産業を中心とする世界有数のモノづくり産業の集積地

社会経済環境の変化
・インバウンドの増加　・デジタル技術の進化と普及拡大 ・カーボンニュートラルへの対応

2　取り組むべき施策の方向性

基本方針１：持続可能で安全・安心・快適な交通の実現（つなぐ）
地域の実情に応じた移動手段の確保・充実に向けて、行政や交通事業者、地域の様々な主体、住民が連携して取組を進めるとともに、誰もが安心して利用できる交通環境の整備、利便性や快適性の向上、公共交通の利用促進を推進し、地域全体で支える交通基盤を強化し、持続可能で安全・安心・快適な交通を実現する。
基本方針２：地域経済の活力を生み出す交通の実現（ひきつける）
愛知の更なる発展に向けて、リニア中央新幹線の開業を見据えた広域交通ネットワークの整備や機能強化を進めるとともに、愛知の活力を一層高める持続的なまちづくりを進める。また、国内外から誘客や周遊の促進に向けて、交流の活性化を支える交通ネットワークの強化や移動円滑化などに取り組み、地域経済の活力を生み出す交通を実現する。
基本方針３：進化する未来の交通（つくる）
交通分野におけるデジタル活用を推進し、業務効率化や生産性向上を進め、持続可能な交通を実現するとともに、交通分野の GX 化を進め、脱炭素社会へと対応する。併せて、本県の強みであるモノづくりと先端のデジタル技術を組み合わせた、新たなモビリティの社会実装を進め、未来に向けて交通を進化させる。

３　目指すべき姿

目指すべき姿

地域の暮らしと魅力づくりを支え、未来にチャレンジする あいちの交通

○　これまで、2022 年２月に策定した「あいち交通ビジョン」（2022 年度～2026 年度）では、コロナ禍の厳しい状況を乗り越えるとともに、利便性の高い交通サービスの提供により交流を活発にすることを目指し、「危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ　あいちの交通」を目指すべき姿に掲げ、行政や交通事業者、県民等の連携した取組を進めてきました。また、2024 年６月には、「地域公共交通活性化再生法」に基づき、県が取り組むべき施策を位置づけた「愛知県地域公共交通計画」を策定し、本県における取組を進めています。

○　こうした中、少子高齢化が一層進展するとともに、コロナ禍後の生活様式の変化により移動需要は減少しており、多くの公共交通で、利用者がコロナ禍前に戻らない状況にあります。また、担い手不足による供給制約の深刻化や、物価や燃料費の高騰等により、公共交通の維持は一層厳しい状況となっています。一方で、運転免許返納後の移動手段の確保などを背景に、公共交通への期待は高まっており、「交通空白」への対応も求められています。公共交通は、移動手段としての役割に加え、人々の交流を支え、徒歩や自転車と組み合わせた利用による健康増進や地域活力の向上にも寄与する重要な社会基盤です。また、交通は地域の暮らしを支えるとともに、産業や観光の発展、国内外との交流を支える基盤でもあります。世界有数のモノづくり産業の中心拠点や広域交通結節拠点としての本県の強みを活かし、地域社会や成長型経済、国内外との交流を支える持続可能な交通基盤の実現を目指し、未来に向けてチャレンジを続けていく必要があります。

○　こうした状況を踏まえ、本ビジョンでは、愛知県内それぞれの地域特性に応じた移動手段の確保と誰もが安心して利用できる交通環境の充実を図るとともに、公共交通の利用を支える徒歩や自転車との連携にも配慮しながら、リニア中央新幹線を始めとする広域的な交流基盤の強化を見据えて地域の活力創出につなげ、併せてデジタル技術や新たなモビリティサービスの活用による交通サービスの進化を図り、「地域の暮らしと魅力づくりを支え、未来にチャレンジする あいちの交通」を目指します。

Ⅳ. 施策の方向性

基本方針１　持続可能で安全・安心・快適な交通の実現（つなぐ）

1-1 移動手段の確保･充実

移動手段の確保・充実は、住民の日常生活を支える基盤であるとともに、地域の持続的な発展に不可欠な要素です。誰もが安心して移動できる環境を確保することで、地域の活力と暮らしの質の向上につなげていくことが求められています。

一方、多くの公共交通において、人口減少の進行やコロナ禍を契機とする移動需要の変化等に伴う利用者の減少に加え、インフラの老朽化、物価高騰による運行経費の拡大、担い手不足の深刻化など地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

また、人口減少や少子高齢化を背景に、高齢者の運転免許証返納後の移動手段の確保や病院・学校の統廃合に伴う新たなニーズへの対応など、社会的需要が高まる中、「交通空白」といった課題も顕在化しています。

そのため、今後、一層の少子高齢化社会を迎えるに当たり、地域全体を見渡した地域公共交通ネットワークの最適化を図るとともに、鉄道や路線バス、旅客船、タクシーに加え、デマンド交通、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバスなど多様な輸送資源を組み合わせた移動サービスの構築を進めていく必要があります。

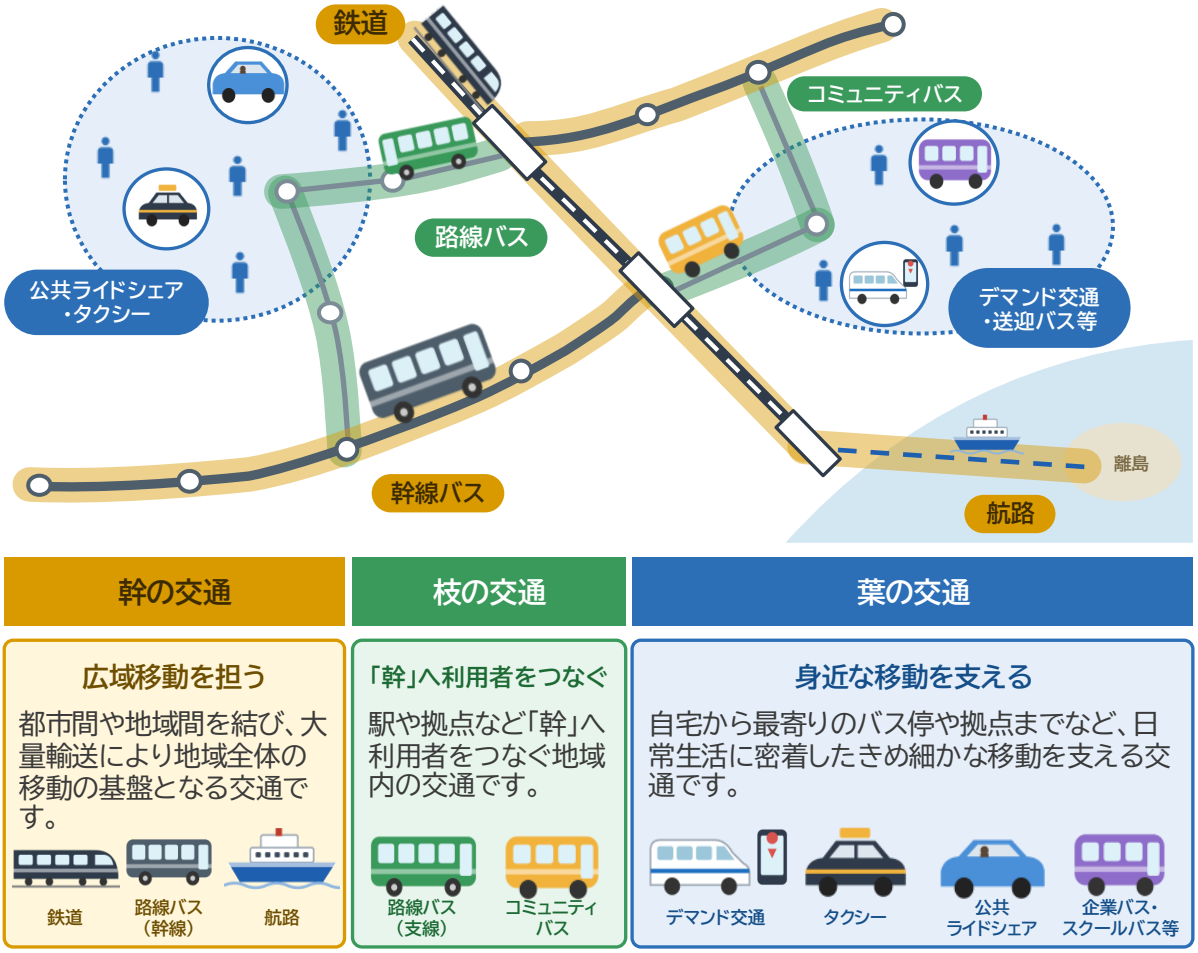
（1）地域公共交通の確保･充実

地域公共交通は、鉄道や路線バス、航路などの広域移動を担う「幹」、路線バスやコミュニティバスなどにより「幹」へ利用者をつなぐ「枝」、デマンド交通やタクシーなどにより身近な移動を支える「葉」で構成されており、それぞれが役割を分担しながら連携することで、地域全体の移動を支えています。

地域公共交通の確保・充実に当たっては、国、県、市町村及び交通事業者が連携し、各交通手段の持続可能な運行を確保するとともに、相互の接続や連携による利便性の向上を図りながら、地域公共交通ネットワークを確保・維持していくことが重要です。

また、住民の行動圏が自治体の区域を越えて広がっていることを踏まえ、目的地までの円滑な移動を実現するためには、近隣自治体との交通ネットワークの連携強化を図る必要があります。

そのため、広域・幹線交通と地域内交通の確保・維持に向けた取組を一体的に推進するとともに、交通モード間の連携や乗継環境の向上を図り、誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通ネットワークの確保・充実を進めます。



地域公共交通ネットワークのイメージ（幹・枝・葉）

〈主な取組〉

- 「地域公共交通活性化再生法」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
- 地域間幹線系統を始めとする広域・幹線交通の確保・維持
- 地域間幹線系統の位置付け路線に係る対応策の検討
- 地域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の社会資本整備総合交付金の活用
- 山間地域バス路線や離島航路の確保・維持
- 暮らしを支える地域内交通の確保・維持
- 行政区域をまたいだ地域公共交通ネットワークの推進

（2）交通空白の解消に向けた取組の推進

高齢者や子どもを含めた住民の移動手段の確保や、住民や来訪者の周遊・交流の促進など、地域の様々な移動ニーズに応じたきめ細やかなモビリティサービスが求められています。

「交通空白」の解消に向けては、地域ごとに人口密度や移動需要、担い手となり得る人材の確保状況などが異なることから、「その地域に既にある資源をどのように組み合わせて活用するか」という視点が重要となります。

そのため、行政、交通事業者、民間事業者、地域住民などの多様な主体が連携しながら、既存の公共交通サービスに加え、デマンド交通やタクシー、自家用有償旅客運送、企業・団体等の送迎バスの活用など、地域の実情に応じた多様な移動手段の活用に向けた取組を進めるとともに、持続可能な移動サービスの確保に取り組みます。

〈主な取組〉

- 地域の実情に応じた多様な移動手段の活用に向けた取組の推進
- 地域交通やまちづくりに関する知識を有する人材の育成
- 地域の足を確保するための多様な関係者との連携の推進（官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の推進）

コラム　交通空白

交通空白は、通学・通院・買い物・旅行などの移動手段が不足し、移動に支障が生じる状態として顕在化します。一方で、家族による送迎や自家用車への依存により課題が見えにくい地域もあります。

しかし、家族間送迎は負担を伴うほか、多岐にわたる機会損失も懸念されます。また、運転者の高齢化や家族構成の変化により継続が困難となることで、潜在化していた交通空白が将来的に顕在化するおそれがあります。

このため、タクシーによる送迎サービスや施設利用者用の運送サービスなど地域の多様な移動資源と連携しながら、交通空白の発生を未然に防ぎ、誰もが必要な時に移動できる持続可能な交通環境の確保が求められています。



出典：国土交通省『地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［理念編］』（2026 年９月）

事例紹介　デマンド交通【チョイソコ】



「チョイソコ」は、(株) アイシンが運営するデマンド交通サービスで、決まった路線や時刻表を設けず、利用者の予約に応じ、自宅近くの停留所から目的地付近の停留所まで、複数の利用者を効率的に乗り合わせて送迎します。

愛知県内において９市町で導入・実証（2026 年 10 月時点）が行われており、高浜市では、市内全域をほぼカバーする停留所を結び、日常生活を支える公共交通として運行されています。

事例紹介　公共ライドシェア【犬山市】



犬山市では、民間のバス路線の減便に伴う代替手段として、通勤・通学の移動手段確保を目的に、2024 年から定時・定路線の公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）を開始しました。

市が事業主体となって一般ドライバーを募り、雇用や運行管理は交通事業者が行っています。

エリアとしては「交通空白地」に該当しませんが、近年の運用改善により追加された、「時間帯による空白」に該当するもので、定時・定路線の公共ライドシェアは県内初の取組です。

事例紹介　企業シャトルＢａａＳ【豊橋市】



豊橋市と湖西市（静岡県）では、(株) デンソーと連携し、従業員送迎バスを地域住民も利用できる「企業シャトル BaaS」に取り組んでいます。

県境をまたぐ生活圏の移動ニーズに対応する取組であり、自家用有償旅客運送制度を活用し、企業の移動資源を地域で共有する新たな移動サービスとして注目されている取組です。

（3） 交通分野における担い手の確保･育成

公共交通を維持・確保していく上で、運転者や船員、整備士など交通サービスを支える担い手の確保は重要な課題となっています。近年は、少子高齢化の進行により、将来的な労働力人口の減少が見込まれる中、交通分野においても従事者の高齢化も進んでいるほか、2024 年問題への対応に伴う労働時間規制の強化などにより、担い手不足は深刻化しています。

そのため、多様な人材の確保・活躍に向けた取組や、働きやすい職場環境の整備を促進し、幅広い担い手の確保・育成を進めます。併せて、担い手不足に対応していくため、近年進展しているデジタル技術を活用したシステムの導入促進など、交通分野における DX を推進し、運行の効率化や生産性の向上を進めます。

また、長期的視点を持って、公共交通を支える人材の裾野の拡大を進めていくことも重要であることから、若い世代や学生等に交通の仕事の魅力を発信する取組を進めます。

〈主な取組〉

- 多様な人材（若者・女性・中高年齢者・外国人等）の確保・活躍の推進
- 人手不足に対応するデジタル化等の推進
- 取組事例の紹介・広報活動等の推進
- 公共交通の役割・魅力を発信するイベントの開催（運転体験会など）

事例紹介　外国人バス運転士「岡崎モデル」【岡崎市】



岡崎市と名鉄バス（株）では、包括連携協定を締結し、外国人バス運転士の雇用と、岡崎市内定住による市内公共交通の維持発展を目指した「岡崎モデル」の取組を進めています。

在留資格を持っている外国人を対象に、名鉄バスと連携協定を結ぶ日本語教育機関において、採用活動や研修を行うとともに、岡崎市が行政手続きや生活相談、地域コミュニティとのつながりづくりなどを支援することで、外国人材が安心して働き続けられる環境を整えています。

行政と路線バス事業者、日本語教育機関が一体となり外国人バス運転士を養成する全国初の取組です。

1-2 安全･安心･快適性の確保

公共交通は、地域住民の日常生活や経済活動を支える重要な社会基盤であり、誰もが安心して利用できる環境を確保することが必要です。特に、高齢者や障害者、子どもなどを含めた全ての人が安全に移動できる交通サービスの提供は、地域における暮らしの質の向上や社会参加の促進につながります。

また、人口減少や高齢化の進行に加え、担い手不足が深刻化する中においても、安全な運行を継続していくことが求められています。さらに、公共交通の利用促進を図るためには、安全･安心の確保に加え、利用しやすく快適な移動環境を整備し、利用者の満足度や利便性を高めていくことが重要です。

このため、交通事業者や関係機関と連携しながら、計画的に防災・減災対策や老朽化対策を進めるとともに、バリアフリー化やユニバーサルデザインへの対応、情報提供の充実などに取り組み、誰もが利用しやすい安全・安心で快適な公共交通環境の確保を進めます。

(1) 輸送の安全の確保

公共交通は、県民生活や経済活動を支える重要な社会基盤であり、安全で安定した輸送サービスの確保が求められています。南海トラフ地震の発生が懸念されるほか、近年は豪雨や台風などの気象災害が激甚化・頻発する中、防災・減災対策に取り組んでいくことが必要です。橋梁の耐震対策等を進めることは、救急活動や物資輸送のための緊急輸送道路を確保していく面でも必要です。また、高度経済成長期に整備された交通インフラの老朽化が進行しているほか、鉄道車両やバス車両、船舶の更新への対応も負担となっており、計画的な維持補修や更新を進めていく必要があります。

そのため、駅や高架橋、橋梁等の耐震化や、鉄道施設の浸水対策など防災・減災対策、長寿命化や維持修繕などの老朽化対策を進めるとともに、災害発生時の交通機能の継続に向けた公共交通機関の事業継続計画（BCP）の推進を図ります。

また、災害発生時等に交通手段が使えなくなることにより発生する帰宅困難者等の対策を推進します。

〈主な取組〉

- 鉄軌道駅や高架橋等の施設・設備における耐震対策や浸水対策の推進
- 橋梁・トンネル等の施設の長寿命化や施設・設備の計画的な修繕・更新の推進
- 公共交通機関の事業継続計画（BCP）の推進
- 帰宅困難者等対策の推進

（2）バリアフリー化･ユニバーサルデザイン化の推進

公共交通の利用者は、高齢者や障害者の方のみならず、外国人旅行者、子ども連れの利用者など、ますます多様化しており、誰もが安全かつスムーズに移動できる環境整備が求められています。

バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を進めるためには、駅の段差解消やホームドアの設置、ノンステップバスや超低床車両、UD タクシーの導入など、施設や車両の整備に取り組むことに加え、多言語案内の充実やわかりやすい情報提供、利用者へのサポート体制の充実など、ソフト面の取組を併せて進めていくことが重要です。ハード・ソフト両面から取組を進めることで、より多くの人にとって利用しやすい交通環境の実現と、公共交通による移動や外出の促進が期待されます。

そのため、交通事業者等と連携し、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の取組を総合的かつ継続的に推進していきます。

〈主な取組〉

- 鉄軌道駅のバリアフリー設備の整備促進
- ホームドア、可動式ホーム柵等の整備促進
- ノンステップバスや超低床車両、UD タクシーの導入等の推進
- 産学官が連携した心のバリアフリー化の推進
- 多言語案内表示や、わかりやすいサインや情報提供などによる情報アクセシビリティの向上

（3）快適で質の高いモビリティサービスの提供

公共交通の利用促進を図るためには、利用者にとって使いやすく快適なサービスを提供し、移動の利便性を高めることが重要です。

記録的な猛暑の発生などを踏まえ、駅や停留所における快適な待合空間の確保を進めるとともに、リアルタイム運行情報や混雑情報の提供、デジタルサイネージの活用など、公共交通に関するわかりやすい情報発信の充実を図り、利用しやすい環境を整備していく必要があります。

また、二次交通の充実に向けて、配車アプリやシェアサイクルなど多様なモビリティサービスの活用を進めるとともに、公共交通機関相互やこれらのサービスとの連携を強化し、円滑な乗継ぎや移動手段の選択肢の拡大を図ることが重要です。

さらに、キャッシュレス決済の一層の導入拡大や、検索・予約・決済を一体的に提供する MaaS の活用等を通じてシームレスな移動の実現を進めることで、公共交通の利便性向上と利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワークの形成につなげていきます。

〈主な取組〉

- 待合環境の改善（上屋・デジタルサイネージの設置等）の推進
- GTFS データやリアルタイム運行情報の整備・活用などデジタル技術を活用した情報発信の推進
- 多様な二次交通の確保・充実
- キャッシュレス化の推進
- MaaS の推進

事例紹介　東三河 MaaS「いこまい」

地域住民や来訪者のスムーズな移動および周遊・交流の促進による地域活性化を図るため、豊橋鉄道は、東三河８市町村と連携し公共交通や観光の情報を一体的に提供する東三河 MaaS「いこまい」を運営しています。

「いこまい」では、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどを組み合わせた経路検索を始め、「のってみりん＋(プラス)」と連携して、バスや鉄道の位置情報や運行状況を取得することができます。

また、おでかけに便利なデジタル乗車券の購入もでき、観光スポットやイベント情報を知ることができます。



1-3 公共交通の利用を促す取組の推進

2025 年に県が実施した移動実態アンケート調査では、公共交通を選ぶ人が「自動車を選ばない理由」として公共交通の定時性の高さを最も多く挙げており、次いで自動車を利用できない、運転に不安があるといった理由が続いています。

公共交通は、利用者に利用されることで維持・確保されるサービスです。人口減少やライフスタイルの変化が進む中、利用者の減少は運行本数の減便や路線縮小につながり、更なる利用者減少を招くおそれがあります。一方で、多くの人に利用されることでサービスの維持・充実が図られ、利便性の向上につながる好循環を生み出すことができます。

また、地域における交通サービスは、移動課題への対応のみならず、まちづくりや観光振興、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらしており、県民一人ひとりが公共交通の価値や利便性を理解し、利用につなげていくことも重要です。

(1) 公共交通利用意識の醸成、利用促進

世代によりライフスタイルや移動特性が異なることから、それぞれに応じた取組を行い、幅広い世代の公共交通の利用を促していくことが重要です。現役世代や若年層に対しては、公共交通を日常的な移動手段として選択する意識の醸成を図るとともに、徒歩・自転車と公共交通を組み合わせたアクティブトラベルを、ウェルビーイングの向上に資する身近な選択肢として定着させていくことも有効です。一方、高齢者に対しては、運転免許返納後も安心して移動できることや、公共交通を利用した外出が健康づくりや社会参加につながることを伝えるなど、安心して利用できる環境づくりと併せた働きかけが求められます。

また、観光、福祉、教育など他部門とも連携して、公共交通の利用促進に向けた取組を実施していくことも重要です。

そのため、行政、交通事業者、学校、企業、地域などの多様な主体が連携し、モビリティ・マネジメントの推進や利用促進キャンペーンの実施、高齢者の公共交通利用支援などに取り組みます。

〈主な取組〉

- モビリティ・マネジメントの実施
- 高齢者向け利用促進策の実施や運転免許自主返納支援事業の推進
- 官民連携による公共交通の利用促進策の実施
- 公共交通の役割・魅力を発信するイベントの開催
- 「エコ モビリティ ライフ」の推進

コラム　子ども・若者意見反映ワークショップ

愛知県では、子どもに関する施策等について、当事者である子どもや若者の意見を直接お聴きするワークショップを開催しています。2026 年７月に、「まちの『のりもの（＝公共交通）』をもっと使ってもらうにはどうしたらいいだろう？」をテーマに、高校生・大学生から意見を伺いました。

ワークショップでは、「公共交通の利用は条件次第で決める」、「日々の生活で減便・廃線の影響を受けている」、「学生の“交通費負担”と学割のデジタル化を」、「移動時間も価値ある時間に」など、若者ならではの視点から、公共交通に対する率直な課題認識や利用促進に向けた多様な提案が示されました。

子ども・若者を始め、多様な利用者の声を生かしながら、より利用しやすい交通環境の実現を目指していくことが重要です。





事例紹介　東三河夏休み小学生 50 円バス

東三河地域では、８市町村と路線バス事業者等が連携し、夏休み期間中、路線バスとコミュニティバスの小児運賃を 1 乗車 50 円とする「夏休み小学生 50 円バス」を実施しています。合わせて、バスを利用するきっかけづくりとなるイベントも開催しています。

未来を担う子どもたちを対象に、夏休み期間を通じた取組みとすることで利用を促し、公共交通への親しみと利用意識の醸成につなげています。



基本方針２　地域経済の活力を生み出す交通の実現（ひきつける）

2-1 大都市圏づくり

リニア中央新幹線東京・名古屋間の開業により、名古屋駅を起点とする２時間圏人口は国内最大になります。また、全線開業により、東京・名古屋・大阪間の時間距離を大幅に短縮し、３大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」が誕生します。

本県では、リニア中央新幹線の開業による巨大な都市圏の誕生というインパクトを最大限活用して、人流・物流を活性化し、愛知の更なる発展につなげるとともに、日本中央回廊の中心として、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる大都市圏の形成に取り組んでいく必要があります。

そこで、道路、鉄道、港湾、空港が一体となる広域交通ネットワークの整備や機能強化を進め、国際競争力を高めるとともに、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る取組を進めます。

（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

リニア中央新幹線については、県内では、名古屋駅の地下でターミナル駅の新設工事が進められているほか、約 25km のトンネル全線で工事に着手し、建設工事が本格的に進められています。東京・名古屋間の１日も早い開業に向けて、引き続き、リニア沿線の都府県と連携して、早期整備に向けた取組を促進していきます。

併せて、リニア開業の効果を最大限に活かし、より広域的に波及させるためには、玄関口となる名古屋駅について、誰にでもわかりやすく利用しやすい乗換空間の形成等を目指すスーパーターミナル化や、名鉄名古屋駅地区再開発計画など官民連携による名古屋駅周辺のまちづくりを着実に進め、交通結節点の機能強化を図るとともに、高い国際競争力を発揮する都心部の形成を目指します。

また、リニア開業の効果が県内全域に広く行き渡るよう、名古屋駅からの 40 分交通圏の拡大や、中部国際空港へのアクセスの向上など、名古屋駅と各地域をつなぐ交通ネットワークの充実・強化に取り組みます。

加えて、リニア中央新幹線開業後、運用見直しにより利便性の向上が期待できる東海道新幹線について、その利活用に向けた取組を進め、交流圏拡大に取り組みます。

〈主な取組〉

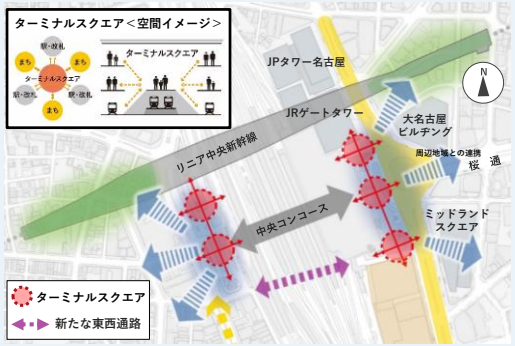
- リニア中央新幹線の整備促進
- 名古屋駅のスーパーターミナル化の推進
- 官民連携による名古屋駅周辺まちづくりの推進
- 名古屋駅からの 40 分交通圏の拡大、中部国際空港などへのアクセス向上、東海道新幹線駅の利活用の促進など、リニア開業を見据えた交通ネットワークの強化・充実

コラム　名古屋駅周辺のまちづくり

名古屋駅周辺まちづくりは、リニア中央新幹線の開業を見据え、国際的・広域的な役割を担う圏域の拠点を目指すとともに、誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅の形成を基本方針として進められています。

交通施策としては、乗換先が一目で見渡せ、上下移動も円滑にできる「ターミナルスクエア」や、駅東西の交通施設間の乗換やまちへの動線の利便性を高めるための「新たな東西通路」などが計画されており、誰もが快適に移動できる利便性の高い交通結節点の形成を図ることとしています。

2026 年３月には、名古屋市が名古屋駅東側駅前広場デザイン計画を策定し、高い機能性と独自の魅力・風格を兼ね備えた空間のデザインを示しました。にぎわいを創出する広場や交通結節機能を適切に配置することで、人が集い、憩い、心地よく過ごせる交流拠点の形成を目指しています。



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



出典：名古屋駅東側駅前広場デザイン計画（2026 年３月名古屋市）

（2）国際ゲートウェイの機能強化

本県は、日本一の産業集積を誇る世界でも有数の産業圏域であり、今後も諸外国との激しい国際競争に打ち勝ち、日本経済を支える核として発展していくためには、空港や港湾など国際物流・交流拠点と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進め、産業集積や交流人口をさらに拡大させていく必要があります。

中部国際空港は、24 時間運用可能な国際拠点空港として、国内外のヒト・モノの交流に大きく貢献しています。今後も日本中央回廊の空の玄関口としての役割を十分に発揮していくため、第二滑走路の整備を始めとする機能強化の早期実現を推進するとともに、航空ネットワークの拡充に向けた取組を進めます。

また、県営名古屋空港は、都市間を結ぶコミューター航空や国際ビジネス機の拠点、航空機産業の集積拠点、広域防災拠点としての役割を担うことから、空港機能の維持・向上や利用促進に取り組みます。

また、港湾については、国際拠点港湾である名古屋港や重要港湾である衣浦港・三河港の物流機能強化を進めるとともに、クルーズ船や大型プレジャーボートの受入れ拡大を見据え、観光資源と連携したクルーズ船の誘致などによる地域活性化に取り組みます。

さらに、空港・港湾へのアクセス向上やフライ＆クルーズの推進など、道路、鉄道、港湾、空港が連携した広域交通ネットワークの機能強化を図り、国内外との交流・物流を支えるゲートウェイ機能の向上を進めます。

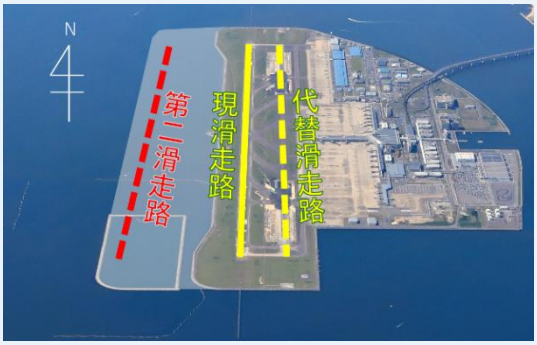
〈主な取組〉

- 「中部国際空港の将来構想」の実現に向けた取組の推進
- 中部国際空港の更なる需要拡大に向けた関係者との連携による利用促進の実施
- 中部国際空港及び県営名古屋空港へのアクセス利便性の向上
- 県営名古屋空港の計画的・効率的な維持補修や大規模改修の実施
- 名古屋港、三河港、衣浦港の機能強化
- クルーズ船誘致に向けた取組の推進及び地域資源との連携推進

コラム　中部国際空港の機能強化に向けた取組

中部国際空港においては、現在、『中部国際空港の将来構想』に基づき、その第 1 段階である代替滑走路の整備が進められており、2027 年度に供用開始される予定です。これにより、完全 24 時間運用が実現し、航空機の運航を継続しながら、日々のメンテナンスや現滑走路の大規模補修を行うことができるようになります。また、深夜・早朝時間帯における国際貨物便や LCC 等の多様なニーズにも対応できます。さらに、第２段階では、将来の航空需要を踏まえ、また、漁業者を始めとする関係者との十分な調整を前提に、新たな埋立地へ第二滑走路を整備することを目指しています。

代替滑走路の整備効果を高め、将来の第二滑走路の実現に向けた需要拡大を図るため、愛知県では、需要拡大に向け、知事や幹部職員による海外航空会社へのエアポートセールスや、アウトバウンド事業を実施しているほか、愛知県をはじめとする地元自治体や経済界で構成する「中部国際空港利用促進協議会」においても地域一体となった航空ネットワークの拡充に取り組んでいます。



コラム　空港を起点とした広域交通ネットワークの形成

津エアポートラインは、中部国際空港と三重県津市を最短約 45 分で結ぶ高速船であり、本県の広域交通ネットワークの一翼を担っています。

鉄道利用では名古屋駅での乗換えが必要となる一方、空港と津市を直接結ぶことで、移動時間の短縮や移動負担の軽減に寄与しています。

また、航空・鉄道・バス・船舶が連携した多様な交通手段の確保により、中部圏における広域的な移動利便性の向上や観光交流を支え、県境を越えた地域間連携の強化に貢献しています。



2-2 まちの活性化

自家用車利用を前提としたライフスタイルの定着により、生活圏の広域化が進んできた一方で、人口減少や少子高齢化の進行に伴い、一定の人口集積に支えられている商業や医療、福祉などの都市機能や公共交通の維持が今後一層困難になることが懸念されています。

さらに、高齢者のみならず、若者の自動車保有率の低下やコロナ禍以降のライフスタイルや消費行動の変化による移動需要の減少も進んでおり、都市機能を集約し、利便性の高いコンパクトで効率的なまちづくりを進めるとともに、ICT 等の活用による都市機能の効率化などを進めていくことが重要です。

また、本県では、若年層の東京圏への転出超過が大きくなっており、とりわけ 20 代女性の転出超過が顕著であり、県内への定着や県外からの UIJ ターンを促進するため、まちの魅力を創造し、本県の「住みやすさ」を高める取組を進めていく必要があります。

集約型まちづくりを進めるとともに、街中の回遊性向上や、居心地が良く歩きたくなる空間の創出を進めることで、にぎわいや交流を生み出し、地域の魅力や活力の向上につなげていくことが期待されます。

人や公共交通を中心とした歩きやすいまちづくりは、生活利便性の維持・向上に加え、地域経済の活性化、観光振興、健康寿命の延伸、環境負荷の低減など、多様な効果をもたらします。

本県が有する交通利便性や豊かな生活環境といった強みを活かしながら、多様な世代に「住みたい」「住み続けたい」と思われる魅力ある地域の実現を目指します。

(1) 集約型まちづくりの推進

人口減少が進む中、都市の持続可能性をどう確保するかが重要な課題となっています。

こうした変化に対応するため、駅前の中心市街地などの拠点エリアに都市機能などを誘導し、その周辺に居住を誘導するコンパクトなまちづくりと、それら拠点間が公共交通などの交通軸で結ばれた公共交通ネットワークの構築により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めます。

また、まちづくりと合わせて、企業等とも連携をしながら、ICT 等の先進技術の活用により、都市や地域の機能、サービスを効率化、高度化し、新たな価値を創出する取組を進めます。

〈主な取組〉

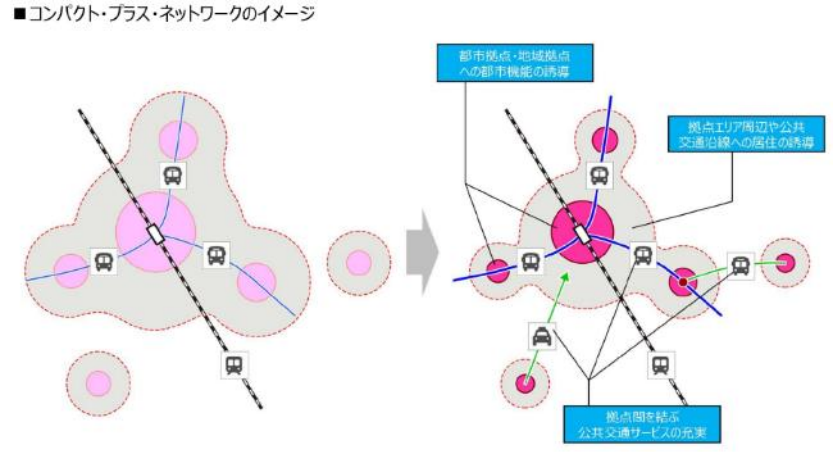
- まちづくりと交通ネットワークが連携した「立地適正化計画」及び「地域公共交通計画」の策定及び計画に位置付けた施策の着実な実施の推進
- まちづくりにあわせた公共交通の見直し・再編の推進
- 集約型まちづくりの推進に資する土地区画整理事業の推進
- 先進的技術やサービスを活用したまちづくりの推進

コラム　人口減少時代に求められる都市の在り方

人口減少や高齢化が進展する中、地域の暮らしや活力を維持するためには、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、まちづくりと公共交通を一体的に進めることが重要です。

都市機能を拠点に集約するとともに、鉄道やバスなどの公共交通で拠点間を結ぶことで、誰もが移動しやすく、必要なサービスを利用しやすい地域づくりを推進します。

公共交通を軸とした持続可能な都市構造の形成が期待されています。



出典：国土交通省「立地適正化計画の手引き【基本編】」

（2）まちづくりと一体となった交通基盤の整備促進

鉄道駅は、交通結節点としての機能に加え、地域のにぎわいや交流、都市機能の集積を支える重要な拠点です。防災、観光など多様な機能も期待される中、駅を中心としたまちづくりが求められています。

一方で、主要な踏切における慢性的な交通渋滞や、鉄道による市街地の分断は、活力のあるまちづくりに影響を及ぼしていることが課題となっています。

このため、鉄道の高架化等を進め、都市内交通の円滑化を図るとともに、デジタル技術の活用や官民連携により駅自体の機能や魅力を高めるとともに、市街地再開発事業等を進め、駅を中心とした魅力的なまちづくりを進めます。

また、バスやタクシー等へ乗り継ぎしやすい駅前広場の整備、バス乗降場や周辺道路の再編、自転車駐輪場の整備を推進し、駅へのアクセス性を向上させていくことも重要です。

これらの取組により、まちの生活環境や都市機能の向上、交通の円滑化を進めるとともに、地域公共交通を軸とした魅力と活力あるまちづくりを推進します。

〈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
- 鉄道駅総合改善事業の推進
- 乗り継ぎしやすい駅前広場の整備やバス乗降場の設置の推進
- 地域のニーズに応じた駐輪場の整備促進

コラム　連続立体交差事業

本県では、踏切による渋滞や事故の解消を図るため、鉄道を高架化・地下化する連続立体交差事業を進めています。

踏切の除却により、自動車や歩行者の移動の円滑化や安全性の向上に加え、列車の定時性向上など公共交通の利便性向上にもつながります。また、駅前広場や道路の整備、高架下空間の活用などを通じて、まちの一体化や活性化にも貢献します。

現在、知立市と半田市で県主体事業を進めており、安全で快適な交通ネットワークの形成と、公共交通を中心とした持続可能なまちづくりを目指します。





事例紹介　公共交通を中心とした駅周辺のまちづくり【豊田市】

豊田市では、豊田市駅周辺を公共交通の重要な結節点として位置付け、バス乗降場の集約や駅前広場の整備、歩行者空間の充実を進めています。

また、鉄道・バス・徒歩の円滑な乗り継ぎを実現するとともに、駅周辺の利便性やにぎわいの向上にも取り組んでいます。

こうした公共交通を中心とした都市空間の形成を通じて、持続可能で誰もが移動しやすいまちづくりを目指しています。



（3）快適に移動できる豊かなまちづくり

人の交流を活性化し、地域の活力を維持・向上させるためには、交通基盤の整備のみならず、快適に移動できるまちづくりを総合的に進めていくことが重要です。

商業施設や観光施設等と連携し、公共交通と徒歩・自転車を組み合わせた移動環境の充実を図ることは、まちの回遊性の向上に加え、住民や来訪者の健康増進にもつながります。また、コロナ危機を契機として、自転車や徒歩で回遊できる空間の充実に対するニーズが高まっており、こうした取組は持続可能で魅力ある都市空間の形成に向けて重要性を増しています。

このため、歩行者や自転車が安全かつ快適に移動できる環境の整備や公共交通の利用促進を通じて、街中や観光地等への自動車の過度な集中を緩和し、まちの回遊性の向上を図ります。

また、シェアリングサービス等の活用や、鉄道駅やバス停等における運行情報、乗換案内、観光情報の提供を充実させることで、誰もが移動しやすい環境づくりを推進します。

これらの取組を通じて、外出機会の創出や街中のにぎわいの向上を図り、人々が快適に移動し、交流できるまちづくりを推進します。

〈主な取組〉

- ウォーカブルシティの推進
- シェアサイクルを始めとするシェアリングサービスの普及促進
- パーク＆ライド、サイクル＆ライド、サイクル＆バスライドの推進
- 利用しやすい交通拠点やわかりやすい情報発信の推進

コラム　新たな路面公共交通システム SRT（Smart Roadway Transit）

名古屋市では、都心部の回遊性向上や賑わい創出を目的に新たな路面公共交通システム SRT（Smart Roadway Transit）を導入しました。快適な乗り心地やスムーズな乗降に加え、車内で沿線の魅力を発信するなど、移動そのものの価値を高める工夫を取り入れています。

沿道のまちづくりと連携し、都心部の更なる活性化や回遊性の向上を図るとともに、公共交通や歩行者を中心とした賑わいのある都市空間の形成を目指しています。



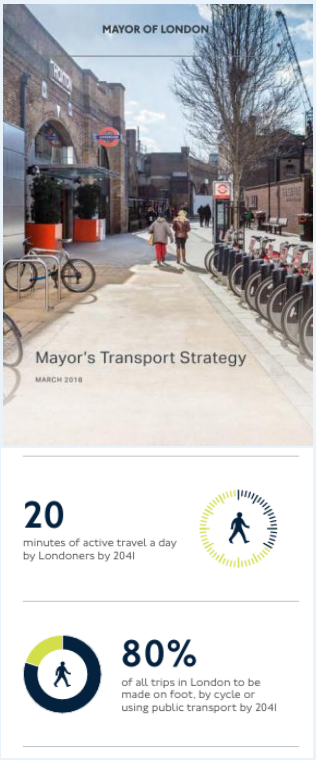
コラム　公共交通と徒歩・自転車で健康なまちへ ～ロンドンの交通戦略～

英国ロンドンでは、2018 年に策定された「ロンドン市長交通戦略（Mayor's Transport Strategy)」において、人々の健康を交通政策の中心に据えています。

戦略の柱である「ヘルシー・ストリート（Healthy Streets)」の考え方は、誰もが安全・快適に歩き、自転車に乗り、公共交通を利用できる環境をつくることで、人々の健康とまちの魅力を高めようとするものです。

この戦略では、徒歩や自転車による移動を「アクティブトラベル」と呼び、公共交通と組み合わせた移動を促進しています。そのうえで、2041 年までに次の２つの目標を掲げています。

・市内の移動の 80%を徒歩・自転車・公共交通で担う
・全ての市民が 1 日 20 分以上のアクティブトラベルを行う



公共交通の利用には、駅やバス停までの徒歩や自転車での移動が伴うため、公共交通を日常的に使うことが、無理なく身体活動を増やし、健康づくりにつながります。

本県においても、公共交通と徒歩・自転車を一体的に捉え、健康増進やウェルビーイングの向上につながる移動環境づくりを進めていくことが重要です。

出典：Mayor of London「Mayor's Transport Strategy」（2018 年３月）
Mayor of London「Walking and wheeling action plan 2」（2026 年５月）

事例紹介　シェアサイクルを活用した周遊促進【名古屋市】

名古屋市では、複数のシェアサイクル事業者のポート情報を一元化した「シェアサイクルマップ」を公開し、自転車を活用した移動の利便性向上を図っています。

シェアサイクルは、駅やバス停から目的地までをつなぐラストマイルの移動手段として期待されており、公共交通と組み合わせることで、より便利で柔軟な移動を実現します。

また、まちの回遊性向上や公共交通の利用促進にもつながり、持続可能な交通体系の構築に貢献しています。





2-3 観光交流の促進

本県では、2022 年のジブリパーク開園、2025 年の愛知国際アリーナ（IG アリーナ）開業、2026 年のアジア競技大会・アジアパラ競技大会の開催などにより、国内外から多くの人々が訪れており、本県の魅力を発信する大きな機会となっています。

また、インバウンド需要の更なる高まりや、将来的にはリニア中央新幹線の開業等により、広域交通の結節点としての機能が一層強化され、更なる来訪者の増加が見込まれます。

こうした機会を捉え、名古屋駅を始めとする交通結節点を起点として、旅行者による公共交通を利用した県内周遊を促進し、その効果を広く県内各地域へ波及させていくことが重要です。

そのためには、鉄道やバス、タクシー、シェアサイクル等の多様な交通手段が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するとともに、観光地への二次交通の充実や交通機関相互の円滑な乗継ぎ環境の整備を進めていく必要があります。

また、国内外の旅行者にとって利用しやすい移動環境やわかりやすい情報提供の充実を図り、国内外の旅行者から選ばれる観光地域づくりに取り組みます。

（1） 広域連携による誘客と域内周遊の促進

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）を有するほか、充実した鉄道ネットワークを有していることから、全国各地からアクセスしやすい交通利便性の高い地域です。

こうした優位性を国内外からの旅行者の誘客につなげるためには、交通ネットワークで結ばれた周辺地域との広域的な連携を進めるとともに、本県を訪れた旅行者が県内各地を円滑に周遊できる環境を整備することが重要です。

そのため、中部広域リージョンなど県境を越えた広域連携による誘客を推進するとともに、鉄道、バス、タクシー、シェアサイクル等の多様な交通手段との連携や、交通拠点から観光地までのアクセス向上、二次交通の充実を図ります。

また、公共交通を活用したモデルルートの設定や交通事業者等と連携した旅行商品の造成、地域との連携強化などを進めることで、旅行者の利便性向上と域内周遊の促進を図り、地域経済の活性化につなげます。

〈主な取組〉

- 観光と交通の一体的な商品造成や周遊観光コンテンツの造成による回遊性の向上
- 多様な二次交通の確保・充実
- 県境を越えた連携による誘客促進
- 地域との連携強化（イベント時の臨時運行やスタンプラリーの実施など）
- 自転車を活用した周遊の促進（サイクルトレイン、サイクルラックバスの普及促進など）

事例紹介　公共交通と自転車の連携

豊橋鉄道渥美線のサイクルトレインや、とよたおいでんバスのサイクルラックバスは、公共交通と自転車を組み合わせた新たな周遊スタイルです。鉄道やバスで目的地近くまで移動し、その先を自転車で巡ることで、地域の魅力をより身近に楽しむことができます。

公共交通と自転車の連携により回遊性を高め、過度に自家用車に頼らない移動環境の形成や地域の活性化につなげています。





事例紹介　スマートパーソナルモビリティの活用

犬山市及び南知多町（日間賀島）において、トヨタの小型モビリティ「C+walk」を活用したシェアリングサービスが導入されました。

犬山市ではホテルインディゴ犬山有楽苑を、南知多町では日間賀島の西港前のレンタサイクル店を拠点としており、新たな移動手段として周辺エリアの回遊性向上や観光利用の利便性向上が期待されています。

こうした取組を通じて、移動の選択肢を広げながら、地域の魅力向上やにぎわいの創出につなげていきます。





事例紹介　ジブリパークを契機とした周遊観光の促進

愛・地球博記念公園内に開園した「ジブリパーク」には、国内外から多くの来園者が訪れています。

愛知県とリニモ沿線市で構成する東部丘陵線連絡協議会では、ジブリパークを起点にリニモ沿線を巡る周遊プランや観光スポット、お土産等を紹介するWEBサイトやリーフレットを作成し、多言語（日本語・英語・中国語（簡体字・繁体字）・韓国語）での情報発信を行っています。





（2）観光客等の利便性の向上

国内外の旅行者の誘客や域内周遊を促進するためには、本県を訪れた旅行者が国籍、言語、年齢、障害の有無にかかわらず、快適に移動できる環境を整えていくことが重要です。移動の不便をできる限り解消していくため、多言語案内の充実やバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化に加え、キャッシュレス決済環境の整備を進めることで、旅行者の利便性や満足度の向上を図っていく必要があります。

また、多様化する交通モード間のシームレスな移動や、小売、飲食、観光事業者等と連携したサービスを提供することで、旅行者の利便性向上や移動需要の創出を図り、地域経済の活性化につなげていくことが期待されます。

さらに、生成 AI やデジタルサービスを活用して移動情報を取得する機会が増加していることを踏まえ、運行情報や経路情報、観光情報等をわかりやすくデジタル化・オープンデータ化し、多様な情報媒体を通じて必要な情報に円滑にアクセスできる環境を整備していくことが重要です。

そのため、受入環境の整備や快適で質の高いモビリティサービスの提供を進め、旅行者にとってわかりやすく利用しやすい移動環境の形成を図ります。

〈主な取組〉

- 多言語表示や案内用図記号による標識、路線図や観光マップの充実などわかりやすい情報提供、案内の整備
- バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の推進
- MaaS の推進
- キャッシュレス化の推進
- 運行情報や経路情報等のデジタル化・オープンデータ化の推進

コラム　クレカ乗車（タッチ決済）の導入

鉄道やバスなどの公共交通機関において、クレジットカードのタッチ決済対応が全国的に広がる中、名古屋市営地下鉄でも、2026 年９月から全駅でクレジットカード等のタッチ決済による乗車サービスが開始されました。

タッチ決済の導入により、本県を訪れた旅行者などがきっぷや交通系 IC カードを購入することなく、自身のクレジットカードで乗車できることから、利用者にとっての利便性の向上や公共交通利用の促進につながることが期待されます。



基本方針３　進化する未来の交通（つくる）

3-1 デジタル･新技術の社会実装

本県においても、人口減少や少子高齢化の進展により、交通需要の減少や担い手不足の深刻化といった課題に直面しており、持続可能な地域公共交通へ再構築していくことが求められています。

そのためには、人手不足の解消や経営改善につながるシステムの導入、モビリティデータの利活用など、交通分野のデジタル化・DX を推進し、業務効率化や生産性向上などに取り組んでいく必要があります。

また、サービスの高度化や省人化、安全性を高めるといった観点から、自動運転や「AAM（空飛ぶクルマ）」など、本県の強みであるモノづくりと先端のデジタル技術を組み合わせた、革新的技術の社会実装に向けた取組を進めていくことも重要です。

こうした取組を通じて、地域の限られた資源を最大限活用し、持続可能で、質の高いサービスを提供する地域公共交通を目指します。

（1）交通分野の DX 推進による生産性の向上

交通需要が減少し、運転者等の担い手不足が深刻化する中、従来と同じ仕組みのままでは交通サービスの水準を確保・維持していくことが厳しくなってきています。

そのため、交通事業者における、運行管理支援システムや配車アプリ等のデジタル技術を活用したシステムの導入など、交通分野の DX を推進し、業務効率化や生産性向上を進めます。

また、交通サービスの確保・維持が困難さを増す中、需要の発掘や地域公共交通の再構築等に向けて、データを活用するため、モビリティデータの整備、標準化、利活用に向けて、関係者の連携した取組を進めます。

〈主な取組〉

- DX を活用した人手不足の解消や経営改善につながるシステムの導入の推進
- モビリティデータの整備、標準化、利活用

コラム　二次元バーコードを用いたチケット認証システム「デジタチ」の導入

西尾市のおでかけタクシー「いこまいかー」では、二次元バーコードを用いた、移動サービス利用チケット認証システム「デジタチ」を導入しています。

「デジタチ」の導入により、紙チケットの記入情報を、簡単・正確・迅速にデータ化することが可能となり、利用者の利便性向上、運転手の作業の簡素化、事業者・自治体間の精算業務の効率化に貢献しています。



※本取組は、「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第３期/スマートモビリティプラットフォームの構築」の一環として、名古屋大学が実施しています。

出典：国立大学法人東海国立大学機構「先進的モビリティシステムを活用したスマート・ディストリクトの構築」(2026 年３月)

コラム　地域交通のためのポータルサイト「MOBILITY UPDATE PORTAL」

国土交通省が開設した「MOBILITY UPDATE PORTAL」では、地域公共交通計画をアップデートするための手順やモビリティデータの具体的な活用方法をまとめた、地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」を提供しています。

また、モビリティデータの利活用など、地域公共交通計画の実質化に向けたアップデートに必要な新たな取組を促進するためのツールのほか、施策検討の参考となる地域の事例などを提供し、計画策定から評価、次期計画の検討まで、一貫してサポートしています。



出典：国土交通省「MOBILITY UPDATE PORTAL」

（2）新技術の社会実装に向けた取組の推進

運転者不足への対応や交通空白地域における移動手段の確保など、従来の手法だけでは解決が難しい課題に直面する中、自動運転や「AAM（空飛ぶクルマ）」など次世代モビリティの活用が、こうした課題を解決するための新たな選択肢として期待されています。

自動運転については、それぞれ走行環境の異なる３地域で実証を実施しています。名古屋市都心部では、複雑な道路環境において高度な自動運転技術の検証とビジネスモデルの確立を目指した実証を行います。知多半島道路大府パーキングエリアから中部国際空港までの路線では、高速バスとしては全国初となる 2027 年度の自動運転レベル４の社会実装（走行環境条件付与の取得）や 2028 年度の有償運行の開始を目指した実証を進めます。愛・地球博記念公園では、園内バスならではの課題を解決しながら自動運転の実装を進めます。

また、ドローンや AAM（空飛ぶクルマ）等の次世代空モビリティについて、社会実装の早期化を図るとともに、自動運転車等の「陸」のモビリティとの同時制御により創出される新しいモビリティ社会「愛知モデル」の構築などを目指す「あいちモビリティイノベーションプロジェクト『空と道がつながる愛知モデル 2030』」を推進します。

〈主な取組〉

- 自動運転の社会実装に向けた取組の推進（自動運転レベル４（走行環境条件付与等）の取得、ビジネスモデルを構築するための実証実験の実施、あいちモビリティ DX 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）
- 「AAM」の社会実装に向けた取組の推進
- 「あいちモビリティイノベーションプロジェクト『空と道がつながる愛知モデル 2030』」の推進

コラム　自動運転車両の公道運行

愛知県は、全国に先駆けて 2016 年度から自動運転の実証実験を積み重ね、自動運転技術の向上とともに、ビジネスモデルの構築や社会受容性の醸成を図っています。

【名古屋市都心部】

2026 年度は名古屋市内の複雑な交通環境においてオンデマンドによる自動運転走行を実施することで、県内での自動運転の社会実装に向けた取組を進めています。



【知多半島道路等】

知多半島道路を走行する高速バスの自動運転の実証は、2026 年３月に国の自動運転社会実装先行的事業化地域事業に選定され、2027 年度のレベル４取得に向けて取組を進めます。自動運転レベル４はドライバー不足への対応及びドライバーの負担軽減へ資するとの考え方のもと、ドライバーの適切な配置等についても検討を進めます。

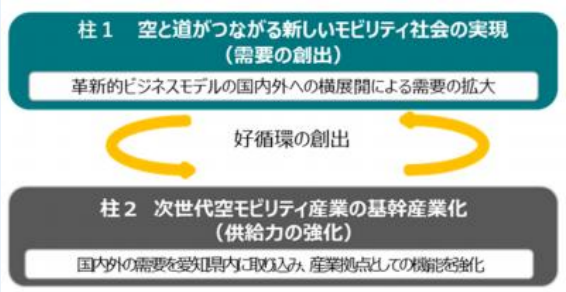


コラム　あいちモビリティイノベーションプロジェクト「空と道がつながる愛知モデル 2030」

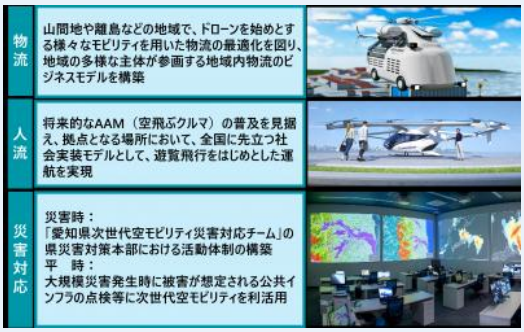
あいちモビリティイノベーションプロジェクト「空と道がつながる愛知モデル 2030」は、愛知県が 2023 年度に立ち上げた官民連携のプロジェクトです。

ドローンや AAM（空飛ぶクルマ）等の次世代空モビリティの社会実装の早期化を図るとともに、人やモノの移動に境界がなくなる新しいモビリティ社会の構築や次世代空モビリティの基幹産業化を目指しています。物流、人流、災害対応の各分野で早期の社会実装を目指す「ローンチモデル」の実現や、次世代空モビリティのサプライチェーン構築に向けた取組を進めています。

【目指す姿】



【ローンチモデル】



3-2 グリーン社会の実現

カーボンニュートラル・脱炭素社会の実現に向けて、本県においても、環境負荷低減に向けた取組を推進していくことが求められています。

地球温暖化の主な要因である CO2 の排出量について、運輸部門は全体の約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拡大など、CO2 排出量削減に向けた取組を着実に推進していく必要があります。

また、自家用車から電車・バス等の公共交通利用への転換は、それ自体が CO2 の排出量削減につながることから、県民・事業者の意識・行動変容を促していくことも重要です。

こうした取組を関係者が一丸となって推進し、環境に優しいグリーン社会の実現を目指します。

(1) 交通 GX の推進

環境に優しいグリーン社会の実現に向けて、EV・PHV・FCV といった環境対応自動車への転換や、燃料電池商用車（バス、タクシー等）の普及、充電インフラ・水素ステーションの整備などの取組を推進します。

こうした取組は、環境負荷の低い交通への転換促進を図るとともに、本県の基幹産業である自動車産業の振興・発展に貢献することから、脱炭素と経済成長の両立にもつながります。

また、クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けて、環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイル「エコ モビリティ ライフ」の推進を始め、公共交通への転換や自動車利用を減らす取組を進めます。

〈主な取組〉

- 燃料電池商用車（バス、タクシー等）の導入の促進
- EV・PHV・FCV など環境対応自動車の導入の促進
- 充電インフラ及び水素ステーションの整備の促進
- 公共交通を利用しやすい環境の整備
- パーク＆ライド、サイクル＆ライド、サイクル＆バスライドの推進
- 「エコ モビリティ ライフ」の推進

コラム　FC 商用車の普及による交通の脱炭素化

本県では、水素を燃料として走る燃料電池(FC)バスやタクシーの普及を推進しています。これらの車両は、走行時に CO2 を排出しないことから、脱炭素化に貢献する次世代モビリティとして期待されています。

県では、車両導入や水素ステーションの整備への支援を行い、水素モビリティの利用環境の充実を図っています。

2026 年度からは FC タクシーの導入支援や利用拡大に力を入れており、2026 年７月 24 日には愛知県庁にて「FC タクシーお披露目式」、９月７日には JR 名古屋駅広小路口にて「水素タクシーのりばお披露目式」を開催しました（「水素タクシーのりば」は９月７日から 10 月 24 日まで設置運営）。

これらの取組により、水素の利用拡大による需要の創出を図り、水素社会の実現を目指すとともに、脱炭素と利便性を両立した持続可能な公共交通の構築を目指します。





コラム　エコ モビリティ ライフ

本県では、クルマ（自家用車）と電車・バス等の公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分けるライフスタイル「エコ モビリティ ライフ」（エコモビ）を県民運動として推進しています。

クルマが１人を１km 運ぶために排出する CO2 の量は、電車の約７倍、バスの約２倍です。

また、40 歳代の男性が 10km の道のりを、クルマ通勤した場合（25 分程度）と比較して、公共交通で通勤した場合※の消費カロリーは、約２倍となります。

（※自宅～最寄り駅まで徒歩 10 分、鉄道 15 分、下車後徒歩 10 分と想定）

エコモビ
あいち エコ モビリティ ライフ

「エコモビ」を実践していただくことは、地球温暖化対策はもとより、一人ひとりの健康増進のほか、交通事故や交通渋滞などの都市問題対策など様々な効果があります。できることから、身近なエコモビリティ行動に取り組んでいただくことを進めています。

Ⅴ. 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、企業・団体、県民その他様々な関係主体が、人の移動を支える交通は地域の重要な社会基盤であるとの認識を共有し、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ます。

ビジョンの推進に際し、３つの基本方針に沿って、下記のとおり取組指標を設定し、施策の推進に取り組むとともに、進捗を把握する際の参考とします。

そのうえで、評価結果や社会経済情勢の変化、関係する法制度の動向等を踏まえ、必要に応じて、施策内容や目標値の見直しを行うなど、ビジョンの実効性を高めていきます。

〈取組指標〉

指　　標	現　　状	目　　標 （2030年度）
基本方針１　持続可能で安全・安心・快適な交通の実現（つなぐ）		
公共交通機関の輸送人員 （鉄道、乗合バス、ハイヤー・タクシー、旅客船）		
鉄道の輸送人員	1,140,432千人 （2024年度）	増加
乗合バスの輸送人員	162,199千人 （2024年度）	増加
ハイヤー・タクシーの輸送人員	43,389千人 （2024年度）	増加
旅客船の輸送人員	1,453千人 （2024年度）	増加
「持続可能な地域公共交通の実現に向けた体制づくりの認定制度」（都道府県版）の認定取得	―	取得
地域公共交通計画策定市町村数	42市町村 （2025年度）	54市町村
運転者数（乗合バス、ハイヤー・タクシー）	14,075人 （2024年度）	維持
県が主体となる三セクにおける鉄軌道施設の耐震化率※1	85.3% （2025年度）	100%
ホームドア・可動式ホーム柵の設置	111駅 （2026.10.31時点）	増加
ノンステップバス（低床バス）の導入率※2	88.9% （2024年度）	93.5%
新たな交通サービス（デマンド交通、公共ライドシェア、MaaS等）の新規導入件数	―	増加
GTFS-RTの導入市町村数	15市町 （2026.10.31時点）	増加
あいちエコモビリティライフ推進協議会構成員数	377団体・名 （2026.10.31時点）	415団体・名

基本方針２　地域経済の活力を生み出す交通の実現（ひきつける）		
中部国際空港旅客数	11,589,759人 （2025年度）	13,000,000人 （2028年度）
クルーズ船寄港回数	58回 （2025年度）	71回 （2027年度）
立地適正化計画策定市町村数	31市町 （2025年度）	37市町村
鉄道の事業区間内線路の高架切替率（県事業）	27.3% （2025年度）	72.7%
市町村自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画策定市町村数	12市 （2025年度）	調整中
観光消費額（全体）	1兆3,784億円 （2025年）	1兆7,000億円
旅行者満足度（全体）	50.8% （2025年度）	70.0%
基本方針３　進化する未来の交通（つくる）		
「自動運転」分野での社会実装件数	１件 （2026.10.31時点）	３件
FCタクシーの導入件数	約90台 （2026年度見込み）	250台

※１　省令で定める緊急輸送道路と交差・並走する線区における高架橋等の耐震補強実施率
※２　ノンステップバス車両数／（総車両数－移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両数）

モニタリング指標	現　　状
市町村移動を支える広域的な公共交通の路線延長	1990.8km （2026年３月末）
地域間幹線系統により結ばれる市町村数	37市町村 （2025年度※）
地域間幹線系統の年間輸送人員	5,841,802人 （2025年度※）
地域間幹線系統数	67系統 （2025年度※）

※2024年10月～2025年９月

ビジョン策定の経緯

①「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」策定のための会議

本ビジョンの策定に当たり、「愛知県公共交通協議会」及び「作業部会」を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
2026 年６月２日（火）	令和８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設置規約及び作業部会設置規約の一部改正について (2)次期「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」（仮称）の策定について
2026 年６月２日（火）	令和８年度愛知県公共交通協議会第１回作業部会	次期「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」（仮称）骨子案について
2026 年８月 10 日（月）～18 日（火）	愛知県公共交通協議会意見照会	次期「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」（仮称）の素案に係る意見照会について
2026 年８月 24 日（月）	令和８年度愛知県公共交通協議会第２回作業部会	次期「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」（仮称）素案について
2026 年 10 月 16 日（金）	令和８年度愛知県公共交通協議会第３回作業部会	次期「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」（仮称）素案修正案について
2026 年 10 月 27 日（火）～11 月５日（木）	愛知県公共交通協議会意見照会	次期「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」（案）に係る意見照会について
2026 年 11 月 13 日（金）	令和８年度第２回愛知県公共交通協議会	次期「あいち交通ビジョン-第二次愛知県地域公共交通計画-」（案）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

今後記載予定

期間　　：
閲覧方法　：
意見提出方法：
実施結果　：

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	名古屋大学	情報学部	教授	浦田　真由	○
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	○
学識経験者	名古屋大学	工学部	准教授	宮脇　勝	○
国	中部運輸局	交通政策部 交通企画課	課長	髙野　克海	○
国	中部運輸局	愛知運輸支局	首席運輸企画専門官	原田　光一郎	○
国	中部地方整備局	企画部 広域計画課	課長	山田　純弘	○
地方公共団体 （計画策定主体）	愛知県	都市・交通局	局長	多田　龍介	○
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	大竹　宏昌	○
地方公共団体 （市町村）	岡崎市	総合政策部 交流戦略課	課長	冨田　浩也	○
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	近藤　英樹	○
地方公共団体 （市町村）	瀬戸市	都市整備部 都市計画課	専門員兼計画係長	高橋　伸行	
地方公共団体 （市町村）	半田市	建設部 都市計画課	課長	竹内　法道	○
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	堀尾　悦嗣	
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	総合政策部 企画政策課	課長	木谷　時久	
地方公共団体 （市町村）	碧南市	経済環境部 商工課	課長	小林　圭介	
地方公共団体 （市町村）	刈谷市	都市政策部 都市交通課	課長	各務　誠一	
地方公共団体 （市町村）	豊田市	都市整備部 交通政策課	課長	宮川　貴行	○
地方公共団体 （市町村）	安城市	都市整備部 都市計画課	課長	谷川　敬芳	
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	吉野　勲	

区分	団体名	所属	職	氏名	作業部会
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	山本　健太郎	
地方公共団体（市町村）	小牧市	都市政策部 都市整備課	課長	大澤　正人	
地方公共団体（市町村）	稲沢市	総務部 総務課	課長	城　朝雄	
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	本田　貴久	
地方公共団体（市町村）	東海市	都市建設部 都市計画課	課長	山下　一	
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	河村　英城	
地方公共団体（市町村）	知立市	都市整備部 都市整備課	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	技監兼課長	永尾　幸市	
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	都築　真哉	
地方公共団体（市町村）	岩倉市	総務部 企画財政課	課長	井手上　豊彦	
地方公共団体（市町村）	豊明市	行政経営部 企画政策課	課長	松本　裕介	
地方公共団体（市町村）	日進市	都市産業部 都市計画課 移動政策室	室長	三角　良栄	
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	伊藤　靖幸	
地方公共団体（市町村）	清須市	企画部 企画政策課	課長	神野　満裕	
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	岩田　繁樹	
地方公共団体（市町村）	みよし市	企画部 企画政策課	主幹	水谷　昌弘	
地方公共団体（市町村）	あま市	市長公室 企画政策課	課長	水野　恭伸	
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	企画部 公共交通対策室	部長	木本　清彦	
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	近藤　和彦	

区分	団体名	所属	職	氏名	作業部会
地方公共団体（市町村）	扶桑町	生活安全部 地域協働課	主幹	奥田　敏弘	
地方公共団体（市町村）	大治町	総務部 企画政策課	課長	水野　学	
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	
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	まちづくり部 都市整備課	課長	小田　浩昭	
地方公共団体（市町村）	南知多町	総務部 防災交通課	課長	山下　哲矢	
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	建設部 都市計画課	課長	明壁　直久	
地方公共団体（市町村）	幸田町	企画部 企画政策課	課長	小林　祐史	
地方公共団体（市町村）	設楽町	生活課	課長	後藤　哲嗣	
地方公共団体（市町村）	東栄町	政策推進課	課長	荒河　光弘	
地方公共団体（市町村）	豊根村	企画課	課長	稲垣　淳	
事業者（鉄道）	東海旅客鉄道 株式会社	管理部 企画課	課長	小山　工	○
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	髙井　勇輔	○
事業者（鉄道）	近畿日本鉄道 株式会社	鉄道本部名古屋統括部 施設部　工務課	課長	楠山　達弥	
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）	中野　紗江子	○
事業者（鉄道）	豊橋鉄道 株式会社	鉄道部	取締役 鉄道部長	坂野　慎	
事業者（鉄道）	株式会社 JR 東海交通事業	鉄道部	部長	大沼　正信	
事業者（鉄道）	名古屋ガイドウェイバス株式会社	総務部 総務課	課長	加藤　貴英	
事業者（鉄道）	名古屋臨海高速 鉄道株式会社	総務部 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	丹羽　真理	
事業者（鉄道）	愛知環状鉄道 株式会社	総務部 経営企画課	企画担当課長	松岡　直人	
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	運輸統括部	取締役運輸統括部長	渥美　雅也	○

区分	団体名	所属	職	氏名	作業部会
事業者 （バス）	豊鉄バス 株式会社		代表取締役社長	今川　孝英	○
事業者 （バス）	知多乗合 株式会社	運輸営業部	執行役員 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 営業統括	綿貫　琢也	○
事業者 （バス）	あおい交通 株式会社		代表取締役	松浦　秀則	○
事業者 （タクシー）	愛知県 タクシー協会		専務理事	小笠原　洋和	○
事業者 （タクシー）	名古屋 タクシー協会		専務理事	野田　敏幸	○
事業者 （旅客船）	東海北陸 旅客船協会		事務局長	菊川　幸信	○
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	髙橋　治	
道路管理者	愛知県	建設局 道路維持課	課長	夏目　和紀	
港湾管理者	愛知県	都市・交通局 港湾課	課長	朝日　克幸	
公安委員会	愛知県 警察本部	交通部 交通規制課	課長	玉腰　元己	
利用者	愛知県商工会議 所連合会	名古屋商工会議所	企画部長	坂東　俊幸	○
利用者	愛知消費者協会		会長	吉田　典子	
利用者	一般社団法人 中部経済連合会	価値創造本部 産業基盤強化推進部	担当部長	小林　隼	○

用語集

用語解説

項目	説明
AAM（空飛ぶクルマ）	【Advanced Air Mobility の略】電動化や自動化などの航空技術を活用し、都市部や地域間で人や物を輸送する次世代の空の移動サービス。「空飛ぶクルマ」などが含まれる。
EV・PHV・FCV	EV は電気自動車、PHV は外部充電が可能なプラグインハイブリッド自動車、FCV は水素と酸素の化学反応で発電して走行する燃料電池自動車を指す。いずれも走行時等の環境負荷低減を図る環境対応自動車。
GTFS	【General Transit Feed Specification の略】公共交通の経路、停留所、時刻表などの情報を、経路検索サービス等で利用できる共通形式にしたデータ仕様。国内のバス情報では、国土交通省の「標準的なバス情報フォーマット」において、GTFS を基本とした静的データ「GTFS-JP」が定められている。
GTFS-RT	【GTFS Realtime の略】GTFS を基本とした、公共交通のリアルタイムの運行情報を扱うデータ形式。遅延や到着予測、車両位置のほか、運休・迂回・増発などの運行情報を提供でき、経路検索サービス等で活用される。国土交通省の「標準的なバス情報フォーマット」では、停留所や路線、時刻表などを扱う静的データ「GTFS-JP」と併せて、動的データとして位置付けられている。
ICT	【情報通信技術（Information and Communication Technology の略)】情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語。
MaaS	【Mobility as a Service の略】出発地から目的地までの移動に対し、様々な移動手段・サービスを組み合わせてひとつの移動サービスとして捉えるもの。
UIJ ターン	大都市圏から出身地に戻る U ターン、出身地以外の地方へ移住する I ターン、出身地の近くの地方都市へ移住する J ターンの総称。
あいち自動運転ワンストップセンター	愛知県が、「あいちモビリティ DX コンソーシアム」内に設置する、自動運転の実証実験や社会実装を支援する総合窓口。企業や大学、市町村等に対し、関係法令に関する相談対応や情報提供を行うとともに、警察、運輸局などの関係機関との連絡調整を行い、自動運転の実証実験の円滑な実施を支援している。

あいちモビリティ DX コンソーシアム	自動車産業の競争力強化や交通安全の向上、地域交通の確保、デジタル技術を活用した新たなモビリティ産業の創出・高度化を目的として、愛知県が企業、大学・研究機関、行政機関等と連携して設立した産学官連携組織。
ウォーカブルシティ	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指し、街路や公共空間を人中心の空間へ転換していくまちづくり。
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、徒歩などをかしこく使い分けて環境にやさしい交通手段を利用するライフスタイル。
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。
ガイドウェイバス	専用の高架軌道上ではガイドレールに沿って走行し、一般道路では通常のバスとして走行できるバスシステム。県内では名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）が運行している。
ゲートウェイ機能	広義では「玄関口」の意味で、交通ネットワーク（航空路・航路、道路網、公共交通網等）同士をつなぐ機能を指す。
交通空白	誰もが利用できる移動の足がない、または利用しづらいなど、地域交通に関する困りごとを抱える状態。地理的・空間的に公共交通がない地域だけでなく、時間帯や利用条件によって移動が困難な場合も含む。
交通結節点	鉄道駅やバスターミナル、駅前広場など、異なる交通手段や路線の間で乗換えが行われる場所。
交通 GX	車両の電動化、再生可能エネルギーの活用、公共交通への利用転換などを通じて、交通分野の脱炭素化と産業・社会構造の変革を進める取組。GX は Green Transformation の略。
交通 DX	デジタル技術やモビリティデータを活用し、交通事業の業務効率化・生産性向上、利用者サービスの高度化、地域公共交通の再構築を進める取組。DX は Digital Transformation の略。
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。
コミューター航空及びビジネス機	コミューター航空は、主に地方都市間を結ぶ 100 人以下を定員とする定期路線。ビジネス機は、数人から数十人程度を定員とし、必要なときに目的地まで飛行することができる。

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。
サイクル＆ライド	最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自転車で行って駐輪し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式。
シェアサイクル	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。
自家用車活用事業（日本版ライドシェア）	タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者の管理の下、地域の自家用車や一般ドライバーが有償で旅客を運送する制度。2024 年３月に開始された。
自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）	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。
持続可能な地域公共交通の実現に向けた体制づくりの認定制度	「交通空白解消・集中対策期間」（令和７年度～令和９年度）の先も見据え、「交通空白」を発生させない持続可能な地域公共交通の体制構築を推進するため、市区町村・都道府県等を対象として創設された認定制度。国土交通省「交通空白」解消本部が認定を行う。
自動運転レベル４	特定の条件（走行環境条件）の下で、運転者を必要とせず、システムが全ての運転操作を行う自動運転。
社会資本整備総合交付金	地方公共団体が行う社会資本の整備等を、総合的・一体的に支援する国の交付金。
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。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、国へ申請した上で、所定の補助要件を満たす路線は国庫補助の対象となる。
地域公共交通のリ・デザイン	地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組。官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「３つの共創」、交通 DX、交通 GX を柱として、地域公共交通を再構築する考え方。
地域内フィーダー系統	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。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、国へ申請した上で、所定の補助要件を満たす路線は国庫補助の対象となる。

デジタルサイネージ	駅や停留所、車内などに設置したディスプレイ等で、運行情報や案内等を表示する電子看板。
デマンド交通	バスや電車などのようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約があった時のみ運行する移動サービス。
二次交通	拠点となる駅や空港等から目的地までの移動に利用する交通手段。路線バス、タクシー、シェアサイクルなど。
日本中央回廊	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。
乗合バス	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。本計画では国の法制度に準拠した表現を行う場合にのみ使用し、基本的には路線バス、コミュニティバスと呼称している。
パーク＆ライド	自家用車で目的地に直接向かう代わりに、最寄りの駅や停留所、目的地の手前まで自家用車で行って駐車し、そこから鉄道やバスに乗り継ぐ移動方式。
ホームドア・可動式ホーム柵	駅ホームの縁に設置し、列車の到着・発車に合わせて開閉することで、ホームからの転落や列車との接触を防止する設備。
モーダルシフト	自動車による輸送を、環境負荷の小さい鉄道や船舶等の輸送に転換すること。
モビリティデータ	交通機関の運行、位置、経路、時刻、利用実績、移動需要など、人や物の移動に関するデータの総称。交通サービスの改善や地域公共交通の再構築に活用される。
モビリティ・マネジメント	一人ひとりの移動や、地域・組織の交通が、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。
ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）	乗り降りしやすい乗降口や、乗降用のスロープや手すりを備えており、高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、荷物の多い旅行者など、誰もが使いやすいデザインのタクシー車両。
ラストマイル	最寄りの駅やバス停から、自宅等の最終目的地までの移動。
立地適正化計画	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。
連続立体交差事業	鉄道を高架化または地下化することにより複数の踏切を除却し、道路と鉄道を連続的に立体交差化する都市計画事業。
路線バス	あらかじめ設定した路線上を、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。

地域間幹線系統一覧

■県内の地域間幹線系統位置付け路線（令和９年度：補助対象期間 2026 年 10 月 1 日～2027 年９月 30 日）　　2026 年９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	名鉄東岡崎駅	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性がある。	無	補助対象系統
2	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	岡崎・足助	名鉄東岡崎駅	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性がある。	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性がある。	無	補助対象系統
4	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	岡崎・安城	名鉄東岡崎駅	矢作橋	ＪＲ安城駅	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性がある。	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性がある。	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性がある。	無	補助対象系統
7	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	一宮・イオン木曽川	一宮駅	木曽川庁舎	イオンモール木曽川	一宮市	一宮市（旧木曽川町）			愛知県地域公共交通計画	旧一宮市と旧木曽川町を運行する地域間幹線系統として、通勤、通学、買い物等の足として利用されており、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性がある。	無	補助対象系統
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

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	
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）を結ぶとともに、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性がある。	無	補助対象系統
10	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	ふれんどバス①	吉良吉田駅	一色高校西	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～碧南駅間を結ぶ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性がある。	無	補助対象系統
11	名鉄バス㈱	名鉄バス㈱	ふれんどバス②	吉良吉田駅	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～碧南駅間を結ぶ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性がある。	無	補助対象系統
12	一宮市	名鉄バス㈱	ｉ－バス（一宮コース）	木曽川庁舎	名鉄一宮駅	市民病院	一宮市	一宮市（旧尾西市）	一宮市（旧木曽川町）		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（木曽川・北方コース）	木曽川庁舎	木曽川市民病院	木曽川庁舎	一宮市	一宮市（旧木曽川町）			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）	新安城駅南口	東刈谷駅北口	新安城駅南口	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）	新安城駅南口	東刈谷駅北口	新安城駅南口	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
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	赤池駅	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	五色園	長久手古戦場駅	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性がある。	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性がある。	有	補助対象系統
27	豊鉄バス㈱	豊鉄バス㈱	田口新城	新城富永 旧新城東高校	新城警察署 本長篠駅前	田口 設楽町役場	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性がある。	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性がある。	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。	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性がある。	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）			愛知県地域公共交通計画	田原市中心部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性がある。	有	補助対象系統
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性がある。	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	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性がある。	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性がある。	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 新城南 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	名古屋市	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	
36	知多乗合㈱	知多乗合㈱	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㈱	知多乗合㈱	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㈱	知多乗合㈱	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㈱	知多乗合㈱	東ケ丘団地	巽ヶ丘駅前	東ケ丘	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	補助対象系統
40	知多乗合㈱	知多乗合㈱	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㈱	知多乗合㈱	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性がある。	無	補助対象系統
42	常滑市	知多乗合㈱	コミュニティバスグルーン（常滑南部・武豊線）	常滑駅	桧原公会堂上山	知多武豊駅	常滑市	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
43	常滑市	知多乗合㈱	コミュニティバスグルーン（常滑南部・上野間線）	常滑駅	坂井	上野間駅	常滑市	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
44	知多市	知多乗合㈱	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		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
45	武豊町	知多乗合㈱	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

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㈱	名鉄東部交通㈱	岡崎・西尾（青野）	東岡崎 藤田医大岡崎医療センター	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岡崎駅を経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性がある。	有	補助対象系統
47	名鉄東部交通㈱	名鉄東部交通㈱	岡崎・西尾（西尾市民病院）	岡崎駅西口	若松町 藤田医大岡崎医療センター	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性がある。	有	補助対象系統
48	あおい交通㈱	あおい交通㈱	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って、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性がある。	無	補助対象系統
49	北名古屋市	あおい交通（株）	ふじ線	西春駅東口	上小田井駅北	西春駅東口	北名古屋市	清須市			愛知県地域公共交通計画	北名古屋市と清須市を結ぶ路線であり、買い物や沿線病院への移動手段として利用されている。市民の利便性向上及び交通弱者の移動を確保し、移動分野における生活環境を維持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性がある。	無	補助対象外
50	豊山町	あおい交通㈱	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
51	豊田市	豊栄交通㈱	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

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	
52	豊田市	豊栄交通㈱	とよたおいでんバス（下山・豊田線）	大沼	鵜ヶ瀬	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
53	豊田市	豊栄交通㈱	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
54	尾張旭市	豊栄交通㈱	尾張旭市営バス（東ルート）	市役所	シーナシーナ尾張旭前	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
55	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
56	飛島村	三重交通㈱	飛島公共交通バス（名港線）	名古屋港	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
57	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性がある。	無	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	
58	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性がある。	無	補助対象外
59	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
60	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
61	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
62	安城市	東伸運輸㈱	あんくるバス（東部線）	北部福祉センター	ＪＲ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
63	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			愛知県地域公共交通計画	幹線鉄道駅と地域を結ぶ、住民の「生活の足」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性がある。	有	補助対象系統
64	南知多町	レスクル（㈱）	海っ子バス（豊浜線）	師崎港	―	河和駅	南知多町	美浜町			愛知県地域公共交通計画	幹線鉄道駅と地域を結ぶ、住民の「生活の足」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性がある。	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	
65	瀬戸市	瀬戸自動車運送㈱	瀬戸市コミュニティバスこうはん線	イオン瀬戸みずの店		陶生病院	瀬戸市	尾張旭市			運行主体が策定する地域公共交通網形成計画	運行主体が策定する地域公共交通網形成計画において記載	運行主体が策定する地域公共交通網形成計画において記載	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
67	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性がある。	無	補助対象系統
68	東浦町	知多乗合㈱	東浦町運行バス「う・ら・ら」藤江線	緒川駅東口	東浦駅	巽ケ丘駅	知多市	阿久比町	東浦町		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
69	東浦町	知多乗合㈱	東浦町運行バス「う・ら・ら」新田線	緒川駅東口	相生の丘	巽ケ丘駅	大府市	知多市	阿久比町	東浦町	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
70	東浦町	知多乗合㈱	東浦町運行バス「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	東浦町			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
71	東浦町	知多乗合㈱	東浦町運行バス「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	東浦町			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