

■ 現行ビジョン策定以降の社会情勢の変化

■ 愛知県の特性

- ・2000年代前半に年少人口が老年人口を下回り、少子・高齢化が進展。国立社会保障人口問題研究所の推計では、2020年～2025年頃をピークに人口は減少（図1参照）
- ・2020年11月に発表された愛知県人口動向調査結果では、新型コロナウイルス禍で県外からの転入者が減り、1956年の調査開始以来、2020年は初めて年間の人口が減少
- ・主要集客施設（医療・商業・福祉・教育）は、鉄道・路線バス・コミュニティバスの公共交通利用圏内に概ね内包
- ・代表交通手段構成では、自動車利用は一貫して増加し2011年時点で65%、公共交通利用は全体の10%程度で横ばい（図2参照）
- ・自由目的（買物、通院）の割合が増加し、業務目的が減少、全ての目的で1トリップ当たりの所要時間が増加
- ・鉄道、バスの輸送人員は近年微増傾向、一方、タクシーは微減傾向であったが、新型コロナウイルスの影響により、鉄道、バス、タクシーともに、2020年3月から急激に減少、6月以降多少持ち直しているが、依然厳しい状況が続く（図3～6参照）
- ・交通事故死亡件数は減少傾向にあるものの、高齢運転者による死亡事故件数は横ばい、構成比は増加傾向（図7参照）
- ・自動車運転免許自主返納件数は増加傾向（図8参照）
- ・自動車運転業務の有効求人倍率は、2020年に入ってから改善傾向にあるものの、愛知県は全国と比較して高い水準（図9、10参照）

図1 年齢4区分別人口の推移（あいちビジョン2030）

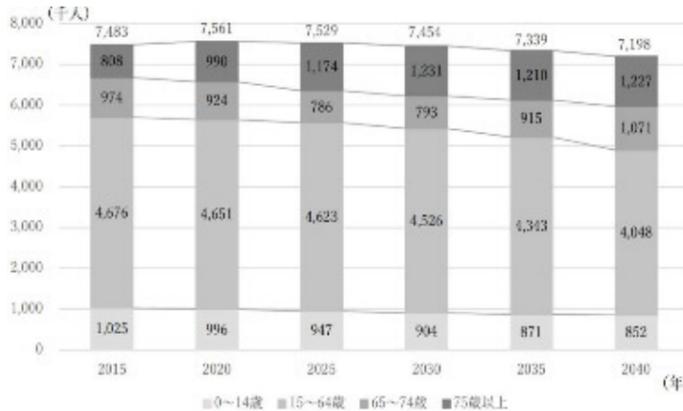


図2 代表交通手段別トリップ構成比の推移（パーソントリップ調査）

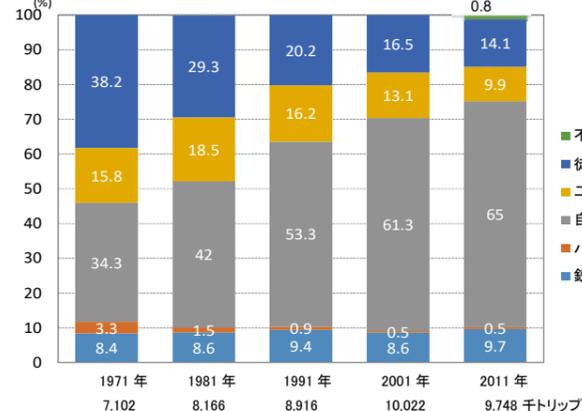


図3 公共交通利用者数の推移（数字でみる中部の運輸）

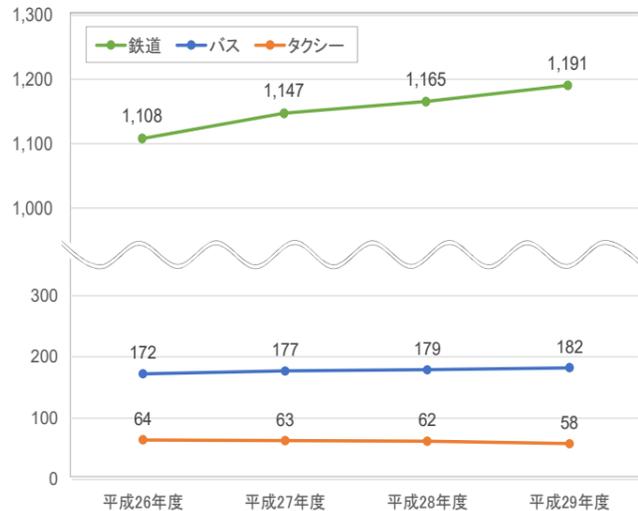


図4 コロナ禍の鉄道利用者数の推移（中部地方における運輸の動き令和2年10月分）

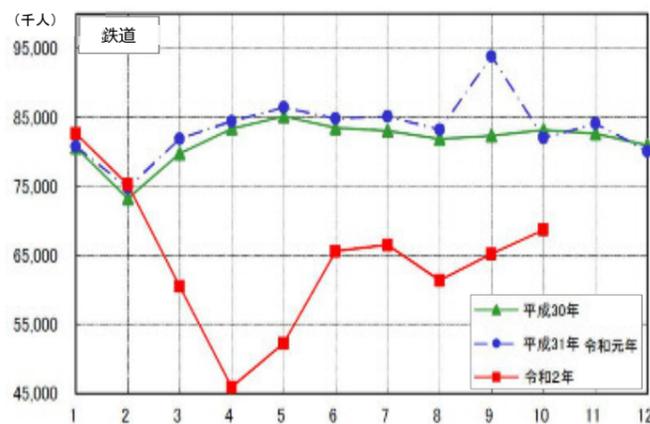


図5 コロナ禍の乗合バス利用者数の推移（中部地方における運輸の動き令和2年10月分）

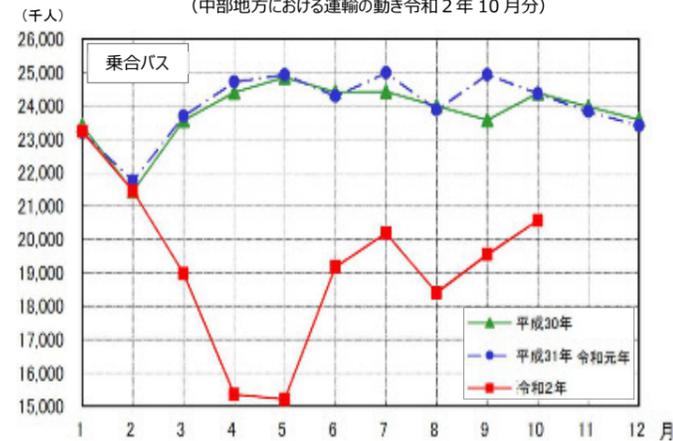


図6 コロナ禍のタクシー利用者数の推移（中部地方における運輸の動き令和2年10月分）

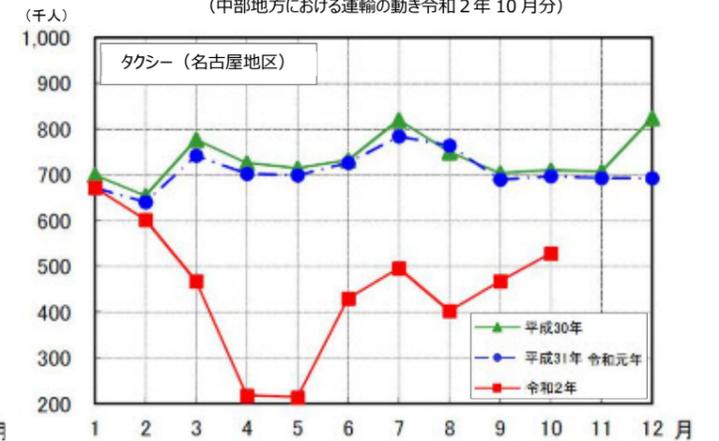


図7 原付以上の車両が第1原因となる交通事故死亡事故件数及び高齢者構成比（運転免許統計）

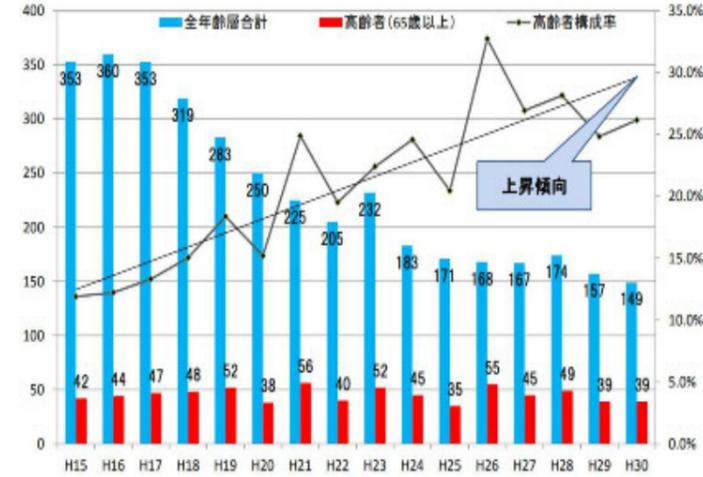


図8 運転免許の自主返納件数（運転免許統計）

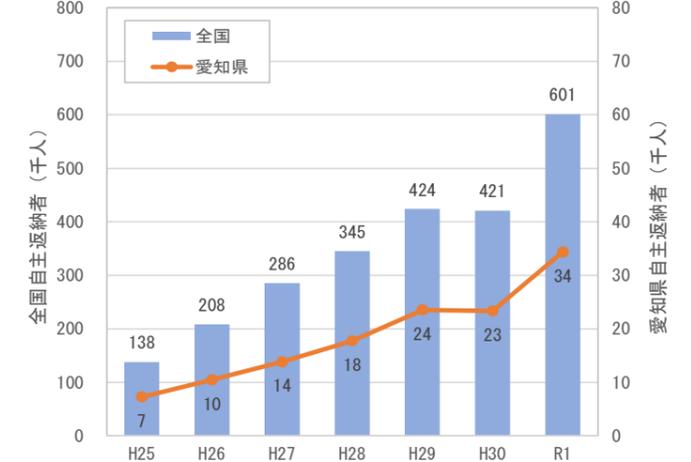
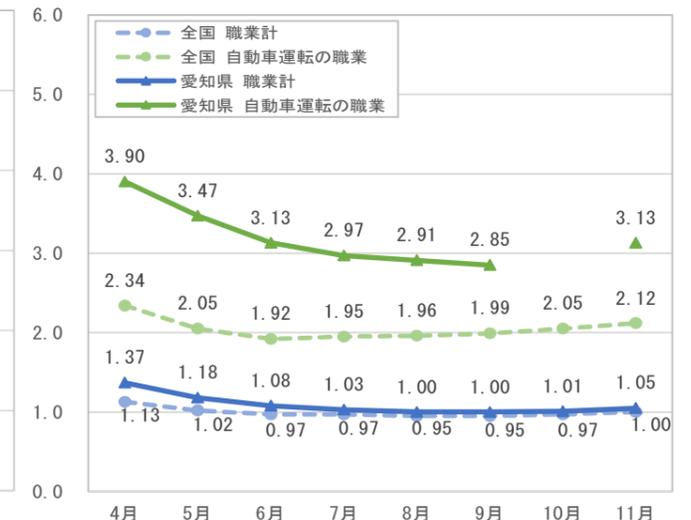


図9 自動車運転の職業の有効求人倍率推移（一般職業紹介状況）



図10 2020年の自動車運転の職業の有効求人倍率推移（一般職業紹介状況）



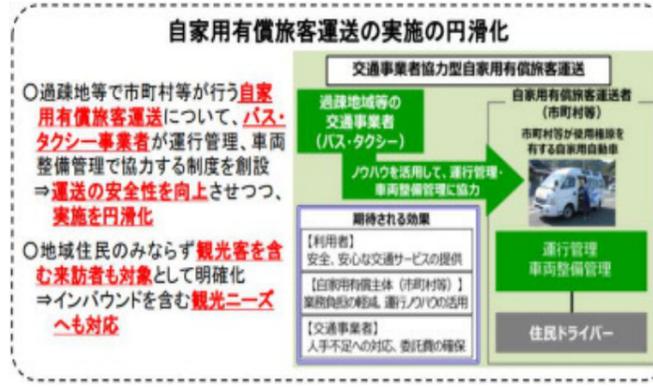
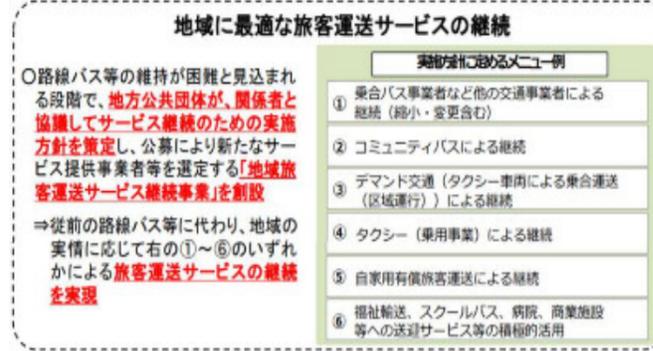
■公共交通を取り巻く状況の変化

・「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（2020年11月27日施行）

地域の移動手段の確保・充実のため、**地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進**

<法改正の概要>

- 維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続
- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化
- 鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続の円滑化
- 利用者目線による路線・ダイヤの改善や、運賃の設定等を促進
- MaaSに参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設等



- 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化**
 ○公共交通事業者等に対するソフト基準適合義務の創設（※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）
 ○公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト（旅客支援、情報提供等）の移動等円滑化に関する協議への応答義務を創設
 ○障害者等へのサービス提供について国が認定する観光施設（宿泊施設・飲食店等）の情報提供を促進
- 国民に向けた広報啓発の取組推進**
 (1)優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進
 ○国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「車椅子優先席、車椅子用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」を追加
 ○公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「上記施設の適正な利用の推進」等を追加
 (2)市町村等による「心のバリアフリー」の推進（学校教育との連携等）（主務大臣に文科大臣を追加）
 ○目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「心のバリアフリー」に関する事項を追加
 ○心のバリアフリーに関する「教育啓発特定事業」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、作成経費を補助（※予算関連）
 ○バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等
- バリアフリー基準適合義務の対象拡大**
 ○公立小中学校及びバス等の旅客の乗降のための道路施設（旅客特定車両停留施設）を追加

・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化に関する法律」の一部改正（2021年4月1日施行）

<法改正の概要>

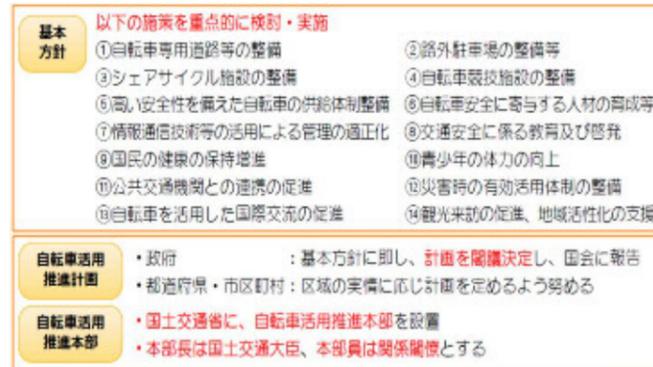
- 公共交通事業者など施設管理者について、**ハード面のバリアフリー化を進める一方、使用方法等ソフト面の対策を強化**
- 移動等円滑化に関して国民の理解と協力を進める、**心のバリアフリーを推進**
- 基本方針における、**2025年度末までの次期目標を設定**

・「自転車活用推進法」の施行（2017年5月1日施行）

<法施行の概要>

- 自転車は環境にやさしく、機動的で、健康増進や交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果を発現する移動手段であり、**活用方策を総合的・計画的に推進**
- 都道府県や市区町村は自転車活用推進計画の策定に努める

→愛知県では、「**愛知県自転車活用推進計画**」を策定（2020年2月）



・MaaS等新たなモビリティサービスの推進

国土交通省では、全国各地におけるMaaS等新たなモビリティサービスの実証実験や、公共交通機関におけるキャッシュレス決済の導入を支援するなど、**日本版MaaSの実現**に向けた取組を進めている。

また、経済産業省・国土交通省では、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指す地域や企業を支援する「スマートモビリティチャレンジ」プロジェクトに取り組んでいる。**2020年度対象地域として、愛知県では尾三地区南部、常滑市（経産省採択地域）、春日井市（国交省採択地域）が選定**されている。

図 令和2年度スマートモビリティチャレンジ 日本版MaaS推進・支援事業（国土交通省事業）



・公共交通分野における「オープンデータ化」の推進

公共交通分野における利用者への情報提供は、経路検索事業者のサービスの充実、各交通事業者のホームページやアプリによる提供等により、多言語化を含め相当程度進んできている。

一方、**標準的なバス情報フォーマット整備については、现阶段では、一部の交通事業者・自治体に留まっている。**

・タクシー事業に係る運賃等制度の改正

<制度改正の概要>

- 2019年10月 配車アプリ等で旅客が入力した乗車地点と降車地点との間の推計走行距離をもとに算定した運賃に、地方運輸局が定める係数を乗じて算定する**事前確定運賃制度を導入**
- 2020年9月 貨物自動車運送事業法の許可の取得や一定の安全管理等に係る措置を講じることを前提として、**タクシー事業者による食料・飲料に係る貨物自動車運送事業の許可が継続（貨物運送の恒久化）**
- 2020年11月 利用者ニーズへのきめ細かい対応による利便性の向上と運転手の多様な働き方を実現するため、従来の距離制・時間制運賃に加え**一括定額運賃等の柔軟な運賃制度を導入**

図 令和2年度スマートモビリティチャレンジ 先進パイロット地域（経済産業省事業）
 図 交通系ICカード利用可能な愛知県の先進パイロット地域（経済産業省事業）
 交通機関・2019年3月2日時点（公共交通利用促進ネットワーク）

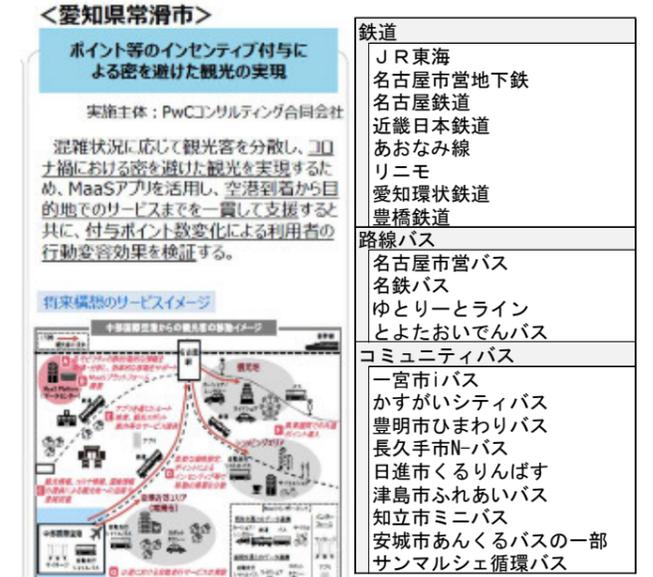


図 GTFS-JP オープンデータの公開状況 2020年2月現在 (T.Shimada's Data Lab.)

鉄道 豊橋鉄道（市内線のみ）	コミュニティバス 豊田市・豊橋市・豊山町 日進市・長久手市・西尾市 東浦町・碧南市・みよし市 南知多町・安城市・一宮市 岡崎市・尾張旭市・蒲郡市 刈谷市・武豊町・知多市 東郷町・豊明市・豊川市
--------------------------	--

表 タクシーの運賃・料金の柔軟化

名称	概要
事前確定運賃	目的地までの走行距離、予測時間から運賃を算出し、事前に運賃が確定するサービス
一括定額運賃（定期券・回数券）	あらかじめ利用回数やエリア、利用時間帯を制限し、複数回分の運賃を一括して支払い、定期券や回数券として利用するサービス
変動迎車料金（ダイナミックプライシング）	需要の増減に応じて迎車料金を変動させるサービス

■公共交通に関する県民意向・交通事業者の課題

◇県民アンケート調査

<調査概要>

調査日時	令和2年11月30日(月) 9:00~22:00
調査箇所	県内主要5駅(藤が丘、尾張一宮/名鉄一宮、知多半田、東岡崎、豊橋/新豊橋)周辺
調査方法	駅・バス停付近の公共交通利用者に調査票を手渡し配布、郵送回収
配布数	5,000票(各駅1,000)
回収数	1,212票(回収率24%)
調査項目	・新型コロナウイルスに伴う移動の変化 ・鉄道、バス、タクシーの利用で不便に感じる事 ・経路検索サービスの利用について

<結果概要>

- 直近1か月と対前年比較における公共交通利用の変化
→ 外出頻度が減少した人が5割、変化なしも4割
- 公共交通を安心して利用するための有効な対策(複数回答)
→ 「マスク着用や会話を控えること」の呼びかけ8割、「車内の換気、消毒」7割
- 検索サービスの利用(複数回答)
→ 「Yahoo」4割、「交通事業者Webサイト」2割、「Googleマップ」2割
- 検索で不便に感じる事(複数回答)
→ バスについては「バス停名称がわからないため検索できない」が最も多く3割
- 一体的に提供してほしい情報や利用したい機能(複数回答)
→ 「定額乗り放題サービス」4割、「公共交通と自家用車の所要時間や料金の比較」4割、「周辺施設や駐車場の情報・決済」3割
- 県内の鉄道・バス「1日」定額乗り放題サービスの利用(複数回答)
→ 「利用したい」は約7割。利用したい目的は「観光・レジャー」5割、「買物」3割、「趣味・娯楽」3割

◇交通事業者アンケート

<調査項目>

- ・新型コロナウイルス感染拡大の予防対策、課題
- ・利用者を回復させる取組の実施状況、課題(オープンデータ化、事業者間連携、キャッシュレス化など)
- ・公共交通の維持・活性化に向けた課題(新たな需要開拓、運転手確保、事業者間の調整、規制緩和、支援制度など)

<結果概要(主な意見)>

鉄道

- 新型コロナウイルス感染拡大予防対策
 - ・座席やつり革等の消毒の実施のため、要員・施設・車両の運用、費用負担の増加が課題(複数)
 - ・協力いただけないお客様への対応(複数)
 - ・安心・安全に利用してもらうための情報の提供方法の検討が必要

■利用者回復に向けた取組における課題

- ・オープンデータ化やスマホアプリなどを活用した運行情報の提供に関して、人的・予算的にも自社単独では困難(複数)
- ・キャッシュレス化に関して、導入・運用コストが高額(複数)
- ・事業者間連携による企画切符導入に関して、事業者間調整(料金設定)、割引等の負担が課題(複数)

■運行サービスの見直し

- ・減便や運賃改定の見直しが必要と回答(複数)

■行政への期待

- ・マイカーから鉄道に回帰させる広報活動、利用促進策の検討(複数)
- ・観光やイベントなど公共交通と連携した企画の実施(複数)
- ・公共交通を中心としたまちづくり(複数)
- ・既存の補助制度の拡大や新たな支援制度の創設(複数)
- ・コロナ予防対策に関する補助(複数)
- ・公共交通利用が「3密」にあたらないことを積極的にアピール

バス

■新型コロナウイルス感染拡大予防対策

- ・協力いただけないお客様への対応(複数)
- ・座席やつり革等の消毒実施のための要員が課題
- ・利用者回復に向けた強いメッセージが必要

■利用者回復に向けた取組における課題

- ・キャッシュレス化に関して、導入を検討しているがコストが高額
- ・社内で勉強会を開催したいが、コロナに精通した人材がいない
- ・HPや車内掲示で予防対策啓発をしているが、浸透度が低い

■運行サービスの見直し

- ・減便や運行時間の短縮などの見直しが必要(複数)

■行政への期待

- ・コロナ予防対策についての啓発(複数)
- ・更なる経営支援(複数)
- ・コロナ予防対策に関する補助
- ・エコ通勤の推奨

タクシー

■新型コロナウイルス感染拡大予防対策

- ・複数の方の利用時のソーシャルディスタンスの確保が課題

■利用者回復に向けた取組における課題

- ・新型コロナウイルス感染拡大の予防対策の実施状況の啓発が課題
- ・キャッシュレス導入のコスト

■運行サービスの見直し

- ・乗務員の勤務時間の変更と短縮、配車の効率化などが必要

■行政への期待

- ・地域公共交通機関であるタクシーの必要性の理解