

あいち公共交通ビジョン

～世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支える あいちの公共交通～

2017年3月



はじめに

公共交通は、県民の日常生活や社会活動、さらには経済活動の基盤となるものです。

これまでモータリゼーションの影響等により厳しい状況にある公共交通ですが、今後、高齢化が一層進む中で、県民の生活の足としての役割をしっかりと果たすとともに、訪日外国人をはじめとする本県への観光誘客のさらなる拡大や、本県に大きなインパクトを与える 2027 年度の東京—名古屋間のリニア中央新幹線の開業を見据え、ビジネスや観光での交流・対流を促進するため、利便性の高い公共交通ネットワークの構築が必要となっています。

このため、ローカルからグローバルまでの活発な交流と暮らしを支える利便性の高い公共交通ネットワークを形成することを目指し、「世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支えるあいちの公共交通」を基本理念とする「あいち公共交通ビジョン」をこのたび策定いたしました。

その基本理念の実現に向けた関係者による取組の指針として、リニア開業効果を高める名古屋駅のスーパーターミナル化や 40 分交通圏域の拡大などの取組をはじめ、名古屋駅や空港などの拠点と主要都市・観光地とのアクセス機能の強化、来訪者にもわかりやすい案内表示や情報提供、生活圏の広域化に対応した地域間連絡軸の形成、高齢者や障害者の利用にも配慮したバリアフリー化など、幅広い施策を掲げたところです。

望ましい公共交通の実現に向けて、県民の皆様をはじめ、国、市町村、交通事業者など、関係者と一体となって取り組んでまいりたいと考えておりますので、一層の御理解・御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本ビジョンの策定に当たり、貴重な御意見を賜りました検討会議委員の皆様を始め、御協力をいただきました多くの皆様に対し、心から御礼申し上げます。

2017 年 3 月



愛知県知事
大村秀章

目 次

序	あいち公共交通ビジョンについて	1
1	あいちの公共交通の現状と公共交通を取り巻く状況変化	2
	(1) あいちの公共交通の現状	2
	(2) 公共交通を取り巻く状況変化	4
2	あいちの公共交通の課題	7
	(1) 地域の活力を支える公共交通の課題	8
	①リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの構築	8
	②空港機能の強化等と連携した広域的な公共交通ネットワークの構築	9
	③地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの構築	10
	(2) 暮らしの安心を支える公共交通の課題	11
	①公共交通ネットワークの骨格を形成する鉄道の維持・活性化	11
	②地域の生活交通軸となるバス交通等の維持・活性化	12
	③生活圏の広域化に対応したバス交通等の広域連携	13
	④都市機能の集約化と一体となった公共交通体系の構築	14
	⑤地域に根差した移動手段の確保	15
	⑥健康や環境にやさしく安全な交通手段への転換	16
3	あいちの公共交通のめざすべき方向	17
	(1) あいちビジョン 2020 における「めざすべき愛知の姿」	17
	(2) あいちの公共交通の役割	18
	(3) あいちの公共交通の基本理念	24
	(4) 基本理念の実現を図るための基本方針	25
4	取り組むべき施策の方向性	26
	基本方針1 「産業首都あいち」を牽引する交通体系の構築	26
	(1) リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの形成	26
	(2) 空港を拠点とする広域的な公共交通ネットワークの充実	29
	基本方針2 「交流拠点あいち」を支える交通体系の構築	31
	(1) 観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実	31
	(2) 地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの形成	35

基本方針3 「集約型まちづくり」を支える交通体系の構築	37
(1) まちづくりと連動した計画的な公共交通ネットワークの形成	37
(2) 乗継拠点における多様なモード*間の連携強化	40
基本方針4 「安心して住めるあいち」を支える交通体系の構築	41
(1) 災害に強い公共交通ネットワークの形成	41
(2) 新たな技術等を活用した交通安全の確保	43
(3) 地域特性に応じた生活交通の確保・維持	44
(4) 高齢者や移動困難者も安心して暮らせる人にやさしい交通体系の創出	50
基本方針5 「環境首都あいち」を支える交通体系の構築	52
(1) 環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実	52
(2) 公共交通の利用促進に向けた取組の推進	53
5 施策の推進に向けて	58
(1) 関係者の役割と連携・協働	58
(2) ビジョンの推進とフォローアップ	59
巻末 参考図表	60
○用語解説	72

※本文・図表中、右肩に*印の付いた用語は、巻末「用語解説」に説明を記載しております。

序 あいち公共交通ビジョンについて

1 策定趣旨

人口減少や少子高齢化の進展により、輸送人員が減少するなど公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなることが予想されますが、地域社会の活力を維持・向上させるために公共交通が果たす役割は増大しています。

こうした中、東京オリンピック・パラリンピックの開催（2020年）やリニア中央新幹線の東京－名古屋間の開業（2027年度）が計画されていることから、国内外からの観光客やビジネス利用客等のニーズを的確に捉え、その社会的要請に応えることも期待されています。

このため、名古屋駅や中部国際空港等の交通拠点の機能を強化しつつ、県内の観光地やビジネスエリアを効率的に結ぶなど、鉄道、バス、タクシー等が相互に連携し、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築を目指して、本県の望ましい公共交通体系の姿を示し、国、県、市町村、交通事業者等の連携した取組を促進するため、「あいち公共交通ビジョン」を策定することとしました。

2 取組期間

2027年度を展望しつつ、2017年度から2021年度までの5年間を取組期間とします。

3 対象とする公共交通

人の移動を支える鉄軌道（以下「鉄道」という）、バス及びタクシーを基本とします。

4 策定方法

本ビジョンの策定にあたっては、有識者や交通事業者、経済団体、行政機関で構成する「あいち公共交通ビジョン検討会議」を設置してご議論いただくとともに、県内市町村や庁内関係課室との調整などを行って策定しました。

なお、交通政策基本計画*（2015年2月）や中部圏広域地方計画（2016年3月）を始めとする国、その他の関連計画も踏まえて策定しました。

(1) あいちの公共交通の現状

愛知県の公共交通の現状について考察した結果は以下のとおりである。

(詳しいデータや図表等は巻末に掲載)

○基幹的公共交通のネットワークは全体で見れば何とか維持されている。

- ・人口密度の高い地区(40人/ha以上)の多くは、基幹的公共交通(鉄道、路線バス)によりカバーされている。(密度の低い地区ではコミュニティバス*やデマンド型交通*などによりカバー)
- ・生活サービス施設(医療、福祉、商業)の多くは、基幹的公共交通(鉄道、路線バス)によりカバーされている。

※ [基幹的公共交通からの徒歩圏内に立地する割合] 医療施設 77%、福祉施設 72%、商業施設 81%

(2010年のデータによる分析、徒歩圏は鉄道 800m、バス 300mとして算定)

○市町村においても、地域の実情に応じた様々な取組がなされ、生活交通の確保が図られているが、その財政負担は大きくなってきている。

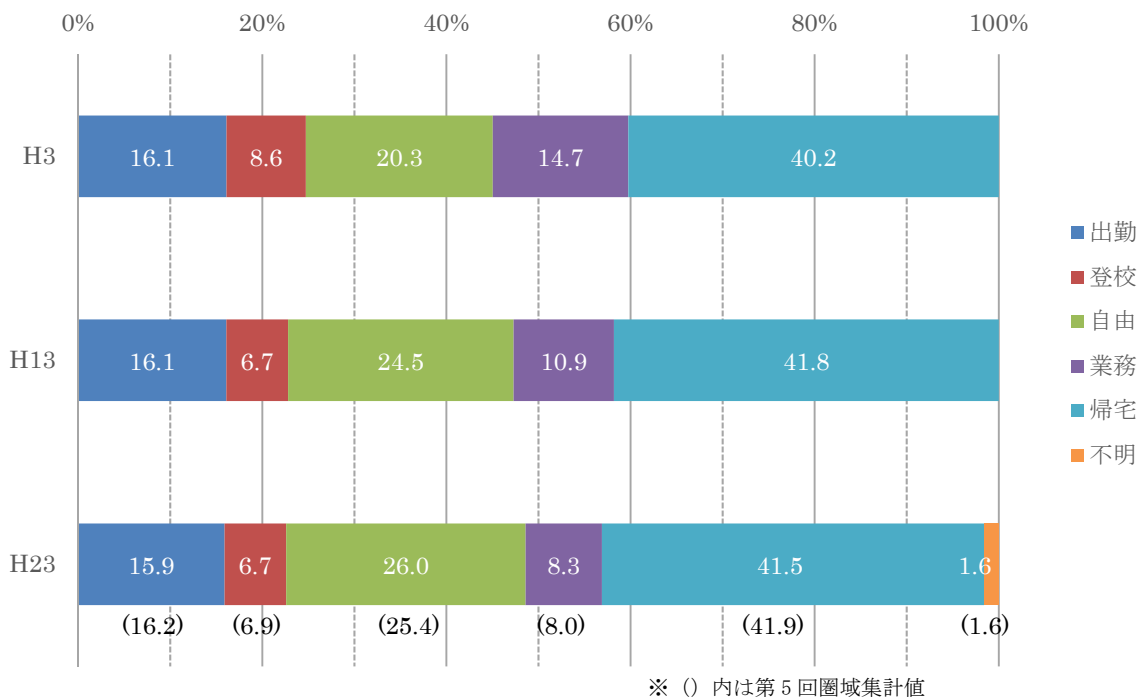
- ・51市町村(全体の約94%)でコミュニティバスが運行されており、その主たる目的は“公共交通不便地域の解消”である。(2016年5月1日現在)なお、運送事業者への補助金も含めた市町村の財政負担額は40億円を超えている。市町村の約88%が、「増大する財政負担への対応」が必要と感じている。
- ・43市町において34の福祉有償運送*運営協議会が設置され、NPO等91団体が登録を受け、856両で福祉有償運送を行っている。(2014年3月31日現在)
- ・道路運送法*による地域公共交通会議*は43市町村で41会議が設置(全体の約76%)され、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律*による法定協議会*は29市町村で27会議設置(地域公共交通会議と兼ねている)されている。(2016年5月1日現在)

○自動車の分担率が58.9%と高く、増加傾向にあるのに対し、鉄道及びバスの分担率は合計12~14%程度と低く、横ばいで推移している。鉄道、バス、タクシーの輸送人員は、いずれもここ数年、ほぼ横ばいで推移している。

- ・自動車分担率が他の大都市圏と比べて高く(2011年:58.9%)、しかも増加傾向にあるのに対し、公共交通(鉄道及びバス)の分担率は低く、12~14%程度で推移している。
- ・鉄道利用状況は、JR、民鉄とも近年5ヵ年の伸び率は1.01倍でほぼ横ばいである。
- ・減少してきた乗合バス輸送人員は、ここ数年横ばいで推移している。
- ・タクシーの輸送人員は、ここ数年横ばいで推移している。

○目的別トリップ*構成比の推移を見ると、業務目的の割合は減少し、自由目的（買物、食事、レクリエーションなどの生活関連のトリップ）の割合が増加している。

図 1-1 目的別トリップ構成比の推移（第 1 回圏域集計、名古屋市含む愛知県）



出典：中京都市圏パーソントリップ調査*から作成

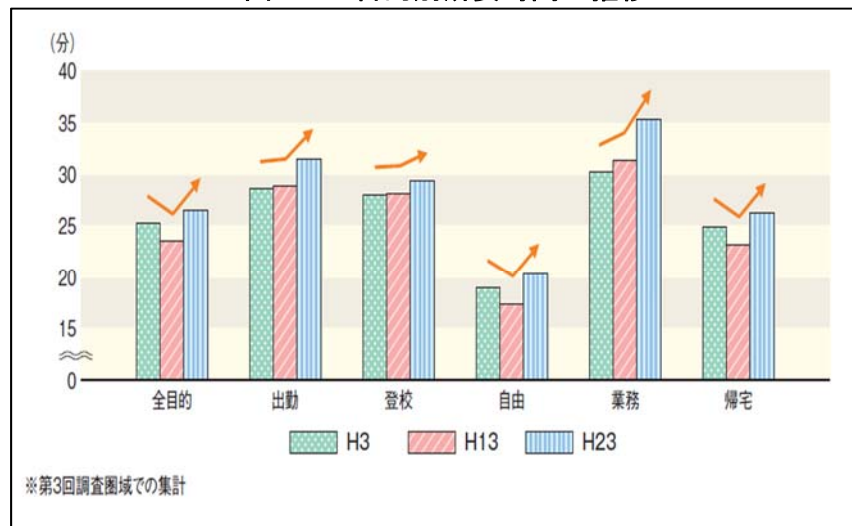
[※以下は中京都市圏全体でのデータ]

○高齢者のトリップ数が増加しており、特に自動車利用は約 2 倍に増加している。

・最近 10 年間（2011 年/2001 年）で高齢者数が 1.35 倍に増加しているのに対して、トリップ数は約 1.4 倍、そのうちの自動車利用トリップ数は約 2.0 倍に増加している。

○全ての目的で 1 トリップ当たり所要時間が増加しており、生活交通圏域が広域化していることがうかがわれる。

図 1-2 目的別所要時間の推移



出典：第 5 回パーソントリップ調査「人の動きからみる中京都市圏のいま」

(2) 公共交通を取り巻く状況変化

①リニア中央新幹線の開業

リニア中央新幹線については、東京―名古屋間の 2027 年度開業を目途に整備が進められている。開業すれば、東京―名古屋間は約 40 分と大幅に時間短縮が図られ、首都圏から中京圏に及ぶ 5,000 万人規模の大交流圏が誕生する。このインパクトを生かし、愛知県は、このリニア大交流圏の西の拠点として、産業の革新・創造拠点としての役割を担いながら、国内外から人・モノ・カネ・情報を呼び込む「中京大都市圏」の実現を目指している。

②インバウンド*を始めとする観光交流需要の増大

2015 年の訪日外国人旅行者数は、前年比約 47%増の 1,973 万 7 千人で過去最高を記録し、今後もさらなる増加が期待されている。

国においては、2016 年 3 月に「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定し、「観光は、真に我が国の成長戦略と地方創生の大きな柱である」との認識の下、「観光先進国」の実現に向け、政府一丸、官民を挙げて、常に先手を打って攻めていくことを打ち出した。

愛知県においても、2014 年に、2015 年を「あいち観光元年」とすることを宣言し、観光を「モノづくり」に続く、新たな戦略産業に位置付け、様々な取組を戦略的に進めているところである。

また、2020 年には東京オリンピック・パラリンピックの開催も計画されていることから、国内外の観光客やビジネス利用客等のニーズも一層高まっていくと期待される。

③交通に関する技術革新の進展

最先端の ICT*を活用して人・道路・車を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム (ITS*) は、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現とともに、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題等の様々な社会問題の解決につながっていくものと期待されている。

とりわけ、近年、自動車技術が進展する中で、自動車の自動走行に関し、実用化に向け様々な取組が行われている。

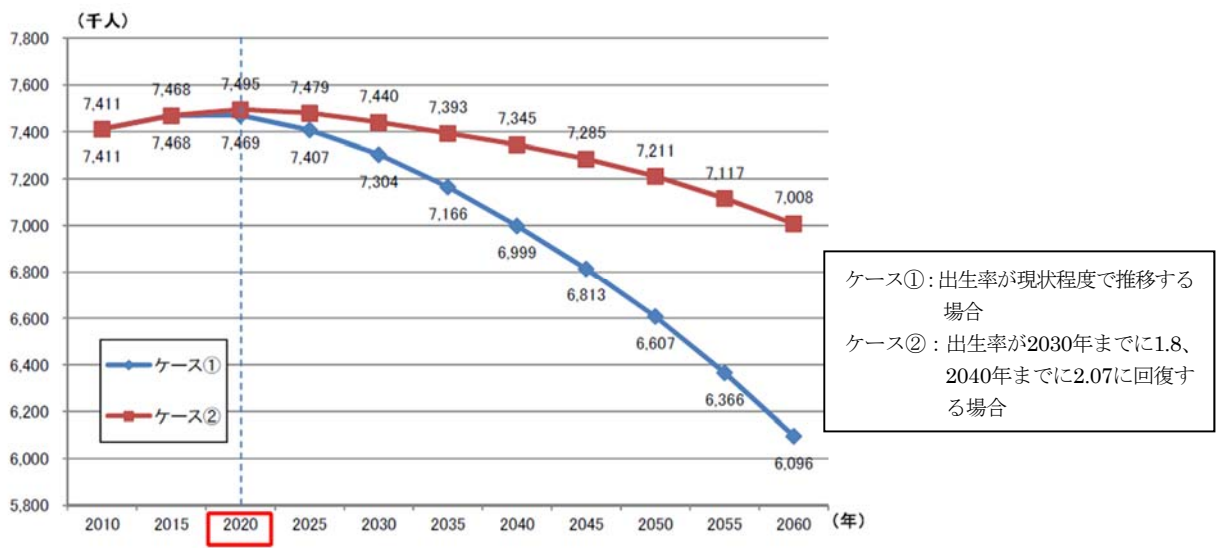
自動車利用率が高い本県においても、高齢化が進む中で、交通事故の削減や渋滞の緩和、環境負荷の低減等への対応が急務となっており、交通事業者においても公共交通の安全性や利便性の確保が重要な課題となる中、こうした新たな技術の実用化が様々な問題の解決につながっていくものと期待されている。

④人口動向（人口減少・少子高齢化）

我が国の人口が2008年（1億2808万人）をピークに減少に転じる中、愛知県の人口は自然増・社会増をともに維持しながら増加が続いているが、2015年10月策定の「愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、社会経済環境等に大きな変化がなければ、2020年頃に人口のピークを迎え、その後減少に転じるとされており、総合戦略に基づいて様々な施策を進め、人口の減少幅を緩やかに留めることを目指している。

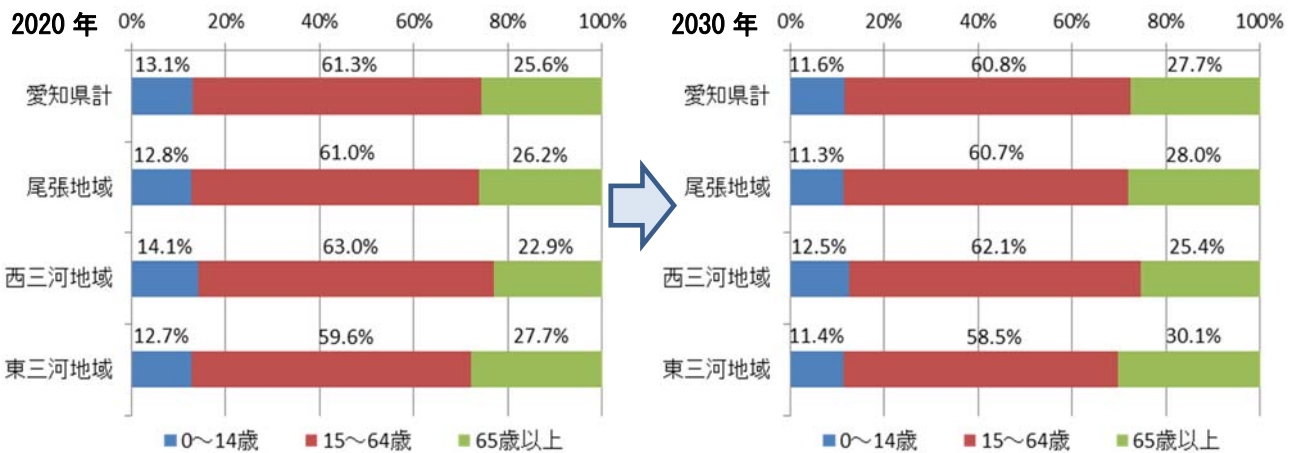
年齢3区分別人口割合を見ると、2010年の県全体の高齢化率(65歳以上人口割合)は20.3%で、東三河地域(22.0%)が最も高い。2030年には県全体の高齢化率は27.7%となり、東三河地域では30.1%に達すると見込まれる(国立社会保障・人口問題研究所の中位推計)。

図1-3 愛知県の人口推移



出典：「愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略」(H27.10)

図1-4 地域別の年齢3区分別人口割合



出典：「日本の地域別将来推計人口」(H25.3推計) 国立社会保障・人口問題研究所

⑤地球温暖化を始め環境問題への対応

自動車交通の集中による道路沿道の大気汚染や騒音などの環境問題も、改善に向けた取組は進んでいるものの、今後、さらなる取組が必要である。

地球規模で平均気温や海水温が上昇し氷河や氷床が縮小する地球温暖化は、グローバルな社会・経済の発展に伴い、ますます深刻化してきており、自然生態系や人間社会に与える様々な悪影響が懸念されている。その主な原因物質である二酸化炭素は自動車から排出される割合も大きく、その削減対策が求められている。

また、東日本大震災に伴う福島第一原発事故により、我が国のエネルギー対策は大きな転換点を迎えることとなった。

持続可能な社会の構築に向けて、様々な環境保全の取組をより一層進め、地球環境にやさしく、人が安心・快適に生活できる社会の構築が求められている。

⑥災害リスクの増大

南海トラフを震源域とするマグニチュード8～9クラスの地震が今後30年以内に70%程度の確率で発生するとされている。

また、1時間に50ミリ以上の「非常に激しい雨」が降る頻度が過去30～40年間で3割余り増加しており、台風が大型化するなど風水害によるリスクも高まっている。

様々な施設・構造物等の改修・耐震化や、地域の防災組織の強化、災害時要配慮者の支援体制、被災直後の帰宅困難者の対応など、災害から県民の生命・財産を守る強靱な県土づくりを進めることが重要となっている。

1で整理した愛知県の公共交通の現状と公共交通を取り巻く状況の変化を踏まえ、愛知県における公共交通の課題を以下のとおり整理した。

愛知県における公共交通の課題

1. 地域の活力を支える公共交通の課題

- ① リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの構築
- ② 空港機能の強化等と連携した広域的な公共交通ネットワークの構築
- ③ 地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの構築

2. 暮らしの安心を支える公共交通の課題

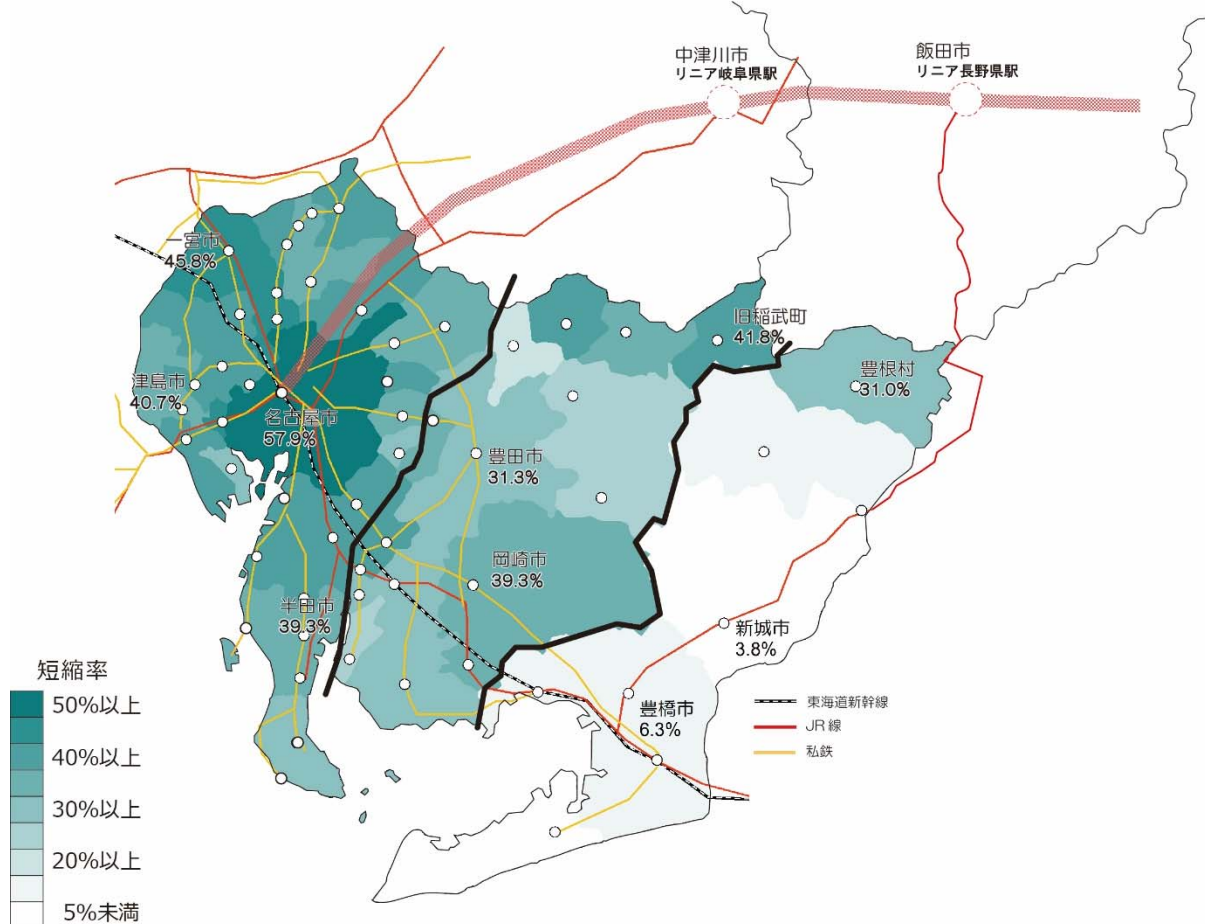
- ① 公共交通ネットワークの骨格を形成する鉄道の維持・活性化
- ② 地域の生活交通軸となるバス交通等の維持・活性化
- ③ 生活圏の広域化に対応したバス交通等の広域連携
- ④ 都市機能の集約化と一体となった公共交通体系の構築
- ⑤ 地域に根差した移動手手段の確保
- ⑥ 健康や環境にやさしく安全な交通手段への転換

(1) 地域の活力を支える公共交通の課題

① リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの構築

- 2027年度のリニア中央新幹線の東京ー名古屋間の開業により首都圏との間の所要時間が大幅に短縮されるが、時間短縮効果は地域によって差があり、尾張地域に比べ西三河地域は低く、東三河地域の場合、さらに低くなっている。一方、リニア中央新幹線の開業が、東京の一極集中に拍車をかけることも懸念されることである。
- したがって、リニア中央新幹線の開業効果を高めるためには、まず、リニア中央新幹線の開業により我が国有数の巨大ターミナル駅となる名古屋駅について、リニアの速達性を活かすなど交通機関相互の乗換利便性を向上する必要がある。
- また、本県が有する高次都市機能集積の優位性を十分活用できるよう豊田市などの産業集積地や地域の拠点都市及び主要な観光地と名古屋駅のアクセス利便性向上を図る必要がある。
- なお、豊田市の北部や新城設楽の奥三河においては、長野県や岐阜県に設置されるリニア中間駅の利活用による首都圏との所要時間の短縮が考えられることから、リニア中間駅の利活用の可能性についても検討が必要である。

図 2-1 リニア開業に伴う東京との間の所要時間変化

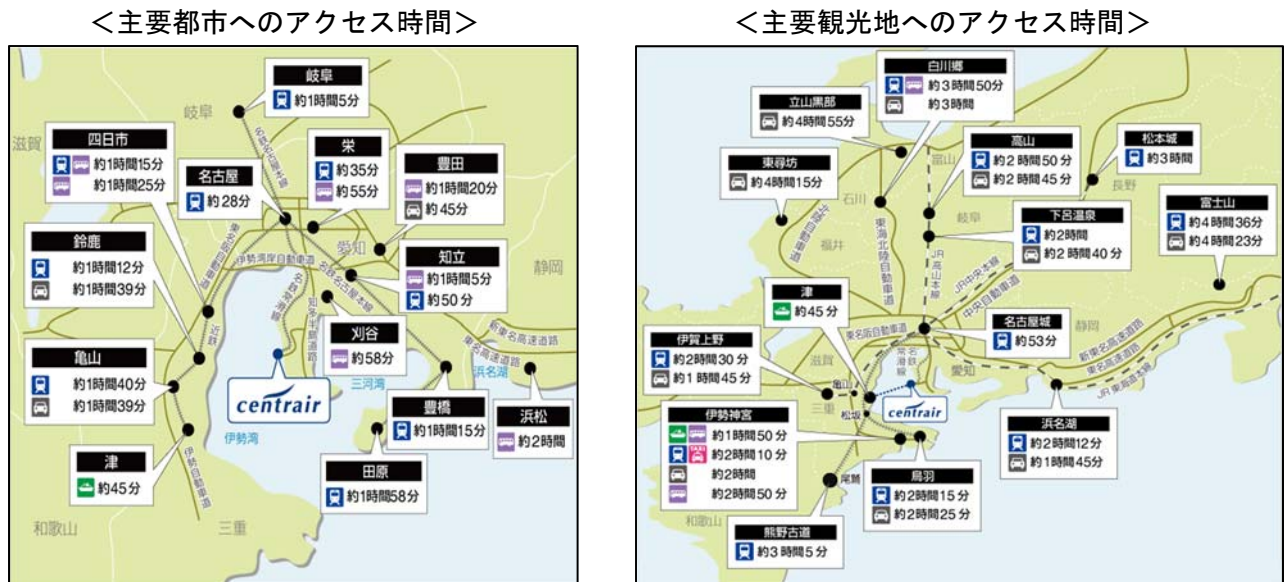


出典：愛知県「リニア中央新幹線影響等調査」から作成

② 空港機能の強化等と連携した広域的な公共交通ネットワークの構築

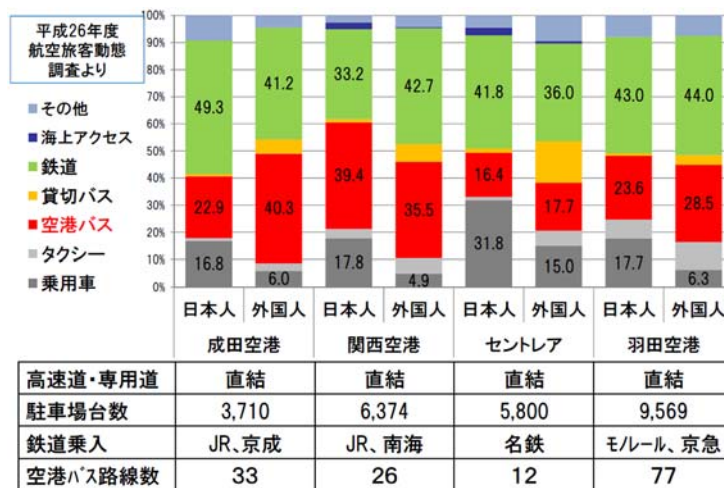
- 中部圏の中核性・求心性を一層高め、本県がモノづくりを中心とした産業の中核として日本の成長をリードしていくためには、中部国際空港については、二本目滑走路(完全24時間化)を始めとする機能強化の実現を図ることが重要であるとともに、交流・移動範囲を拡げ、他圏域との連携強化に大きなインパクトを及ぼすアクセスの拡充が課題となる。
- さらに、中部国際空港への公共交通アクセスについては、海外からの到着便が遅れた場合、鉄道やバスを利用できないといった問題が生じている。深夜バスの運行などの取組も一部始まっているが、今後のLCC(格安航空会社)の就航拡大にも対応し、公共交通によるアクセス確保が求められる。
- また、県営名古屋空港についても通勤航空*、ビジネス航空の拠点化に加え、航空機産業の拠点化を図るなど、空港機能の強化に併せて、アクセスの拡充が課題となる。

図 2-2 中部国際空港への主なアクセス



出典：中部国際空港ホームページ

図 2-3 空港へのアクセス手段構成の比較



出典：平成26年度航空旅客動態調査(中部国際空港株式会社作成)

③ 地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの構築

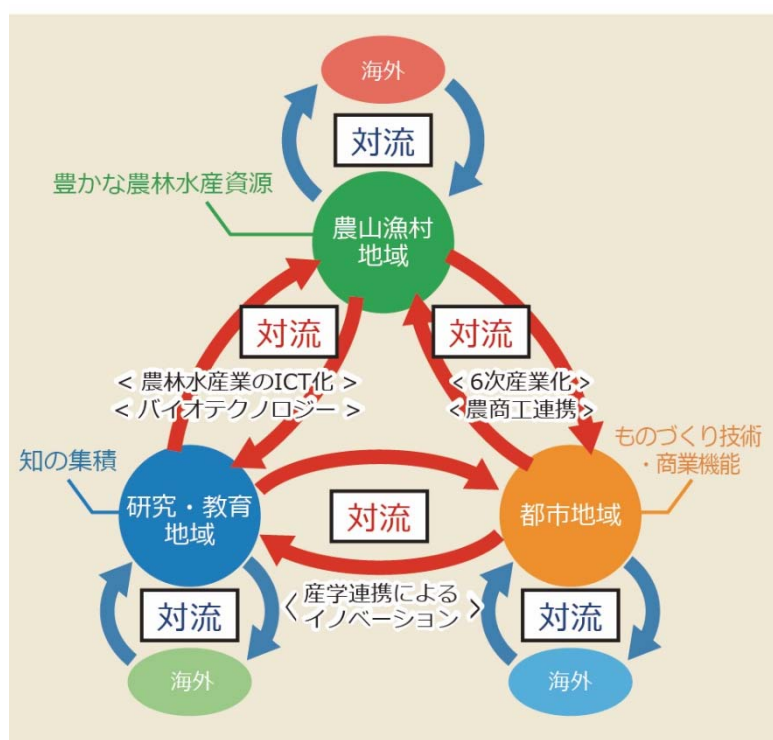
- 国土形成計画（2015年8月）では、「対流」こそが日本の活力の源泉」として対流促進型国土の形成を掲げている。中部圏広域地方計画（2016年3月）も、中部圏の将来像として「世界ものづくり対流拠点」の形成を掲げている。対流は、人・モノ・カネ、情報の活発な流れ自体が地域に活力をもたらすとともに、多様な個性を原動力とした流れであり、個性同士の融合によりイノベーションを創出し、それを通じて生産性の向上等をもたらす。各地域、ひいては我が国が活力を維持し続けるために、対流を促進することが必要とされている。このような対流は、集落地域、地方都市圏、地方広域ブロック、大都市圏等の国内の各地域や地域間における対流から、国内と海外との対流に至るまで、様々なレベルで行われることから、こうした移動ニーズに対応し、公共交通ネットワークの充実を図る必要がある。
- しかし、県内市町村においては、まちづくりや観光振興との連携、行政界を跨ぐ広域的な連携といった視点からの取組を実施している割合は低い状況にある。

※県内市町村への「公共交通施策に関するアンケート」調査結果（2015年12月）

- ・観光振興などによる公共交通利用の需要喚起を実施：29.4%
- ・行政界を跨ぐ路線整備に向けた広域的な連携を実施：41.2%
- ・まちづくりなど他の計画との連携を実施：41.2%

- したがって、地域が相互に作用しあい、地域の活力を向上させていくため、自然環境や土地利用の一体性、観光面や産業活動の連携などの視点により地域に共通する課題を捉え、各地域の交通結節点と地域の産業集積地、拠点都市、観光拠点相互を結び、地域間の交流・対流を促進する公共交通ネットワークを形成する必要がある。

図 2-4 「対流」のイメージ：「個性」と「連携」



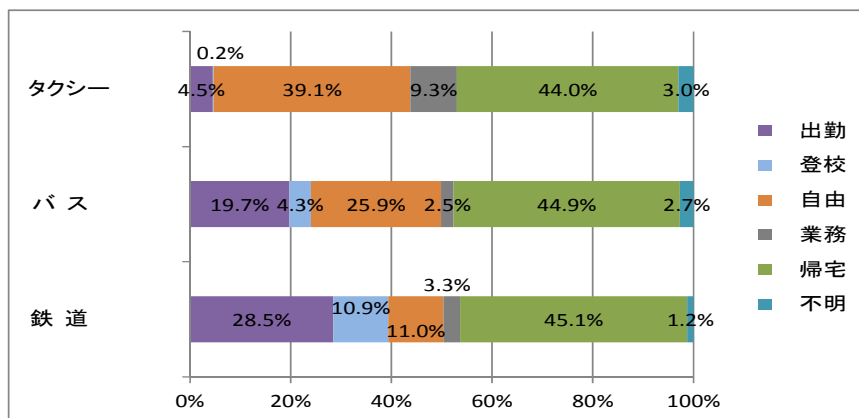
出典：新たな国土形成計画（全国計画）リーフレット

(2) 暮らしの安心を支える公共交通の課題

① 公共交通ネットワークの骨格を形成する鉄道の維持・活性化

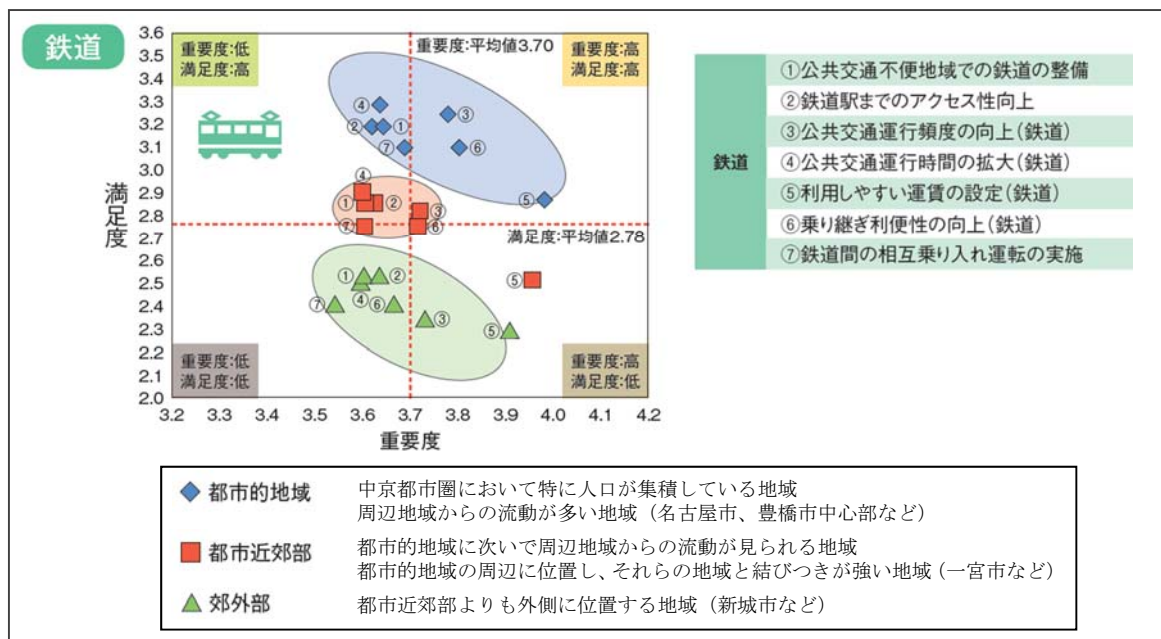
- 鉄道は、大量性、高速性、安定性、安全性といった特性を持つ優れた交通機関で、通勤・通学輸送のみならず、豊かで快適な生活をおくる上で重要な機能を果たしている。
- 鉄道の輸送人員は、横ばいの傾向にあるが、今後、人口減少や少子高齢化が進む中で、輸送人員が減少し、路線維持が困難になる事態も危惧されることから、利用者ニーズに的確に対応し、利便性の向上や利用促進に努め、基幹的な交通軸としてしっかりと維持・活性化を図っていく必要がある。

図 2-5 愛知県居住者の公共交通利用の目的構成 (2011 年平日、第 5 回圏域)



出典：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査 (H23)

図 2-6 地域分類別の鉄道サービスの満足度と交通施策の重要度の関係

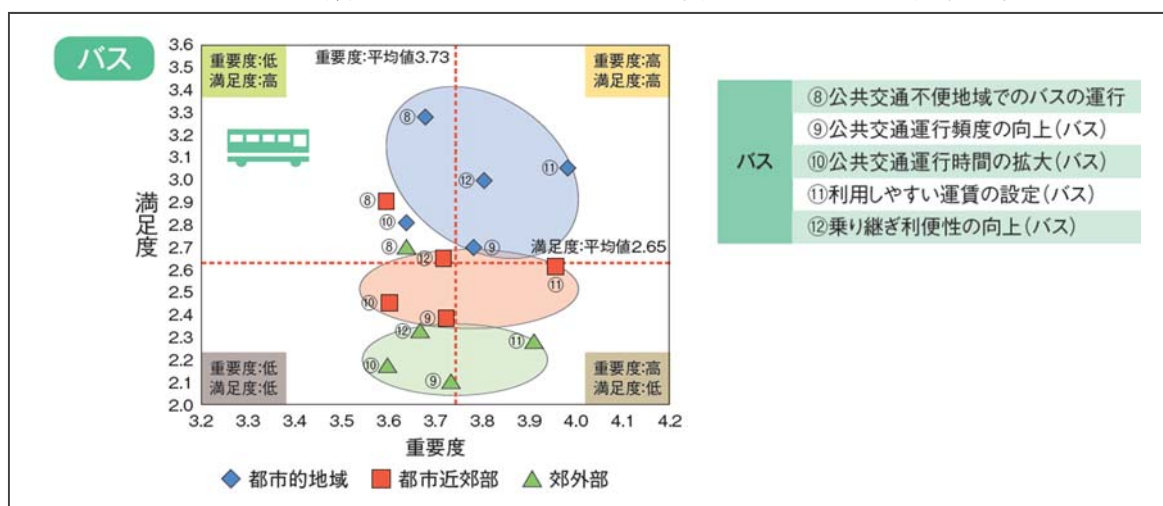


出典：第 5 回パーソントリップ調査「人の動きからみる中京都市圏のいま」

② 地域の生活交通軸となるバス交通等の維持・活性化

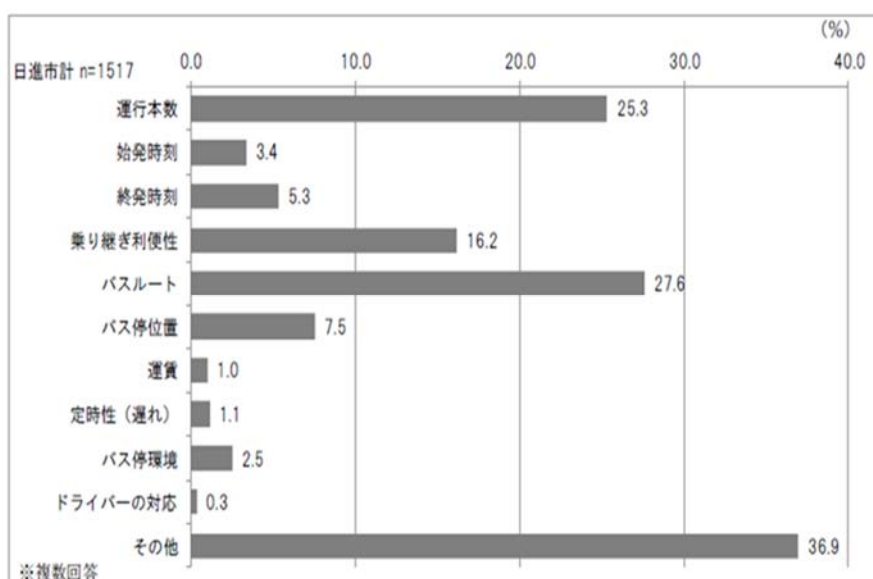
- バス、タクシー別の利用目的をみると、バスは通勤目的と自由目的の割合がほぼ同じで、タクシーは自由目的が多くなっており、それぞれ地域の重要な交通手段として役割を果たしている。
- 乗合バスの利用者数は2005年度までは年々減少してきたが、それ以降横ばいとなっており、2013年度におけるバス事業者の年間営業損失は約40億円となっている。
- タクシーの輸送人員も、ここ数年横ばいとなっている。
- 一方、コミュニティバスの導入は2005年度まで急激に増加し、2016年5月1日現在、県内54市町村のうち51市町村（約94%）で運行されている。
- 今後、人口減少や少子高齢化が進む中で、輸送人員が減少し、路線や事業の維持が困難になる事態も危惧されることから、利用者ニーズに的確に対応し、利便性の向上や利用促進を図り、地域の生活交通軸としてしっかりと維持・活性化を図っていく必要がある。

図 2-7 地域分類別のバスサービスの満足度と交通施策の重要度の関係



出典：第5回パーソントリップ調査「人の動きからみる中京都市圏のいま」

図 2-8 バスを利用しない理由（市民アンケート）



出典：「日進市地域公共交通網形成計画」(H27.4)

③ 生活圏の広域化に対応したバス交通等の広域連携

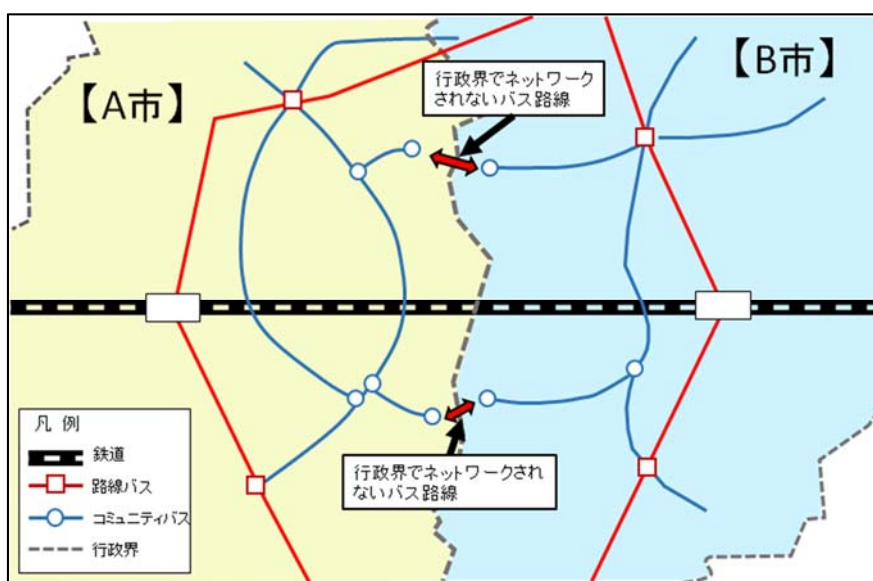
- 人々の行動圏域の拡大により、市町村あるいは県の行政界を跨ぐ地域づくりの重要性が増している。地域住民の生活圏域は広域化しているものの、コミュニティバスは行政界で隣接市町村との連携が十分行われていない場合も多く、以下のような問題が顕在化している。

<顕在化するバス交通の広域連携に係る問題>

- ・ 隣接市の大学病院、大型商業施設、鉄道駅へのアクセス需要が存在するものの、地域の幹線である路線バスは、変化する地域ニーズに応じたネットワークが形成されていない。
- ・ 生活圏域の広域化に対応し、効率的な都市経営を推進するために定住自立圏*の形成を進める上で、行政界を跨ぐバス交通の連携強化が課題となっている。
- ・ 特定施設間（鉄道駅⇄大学）の需要に対応した高いバスサービスが提供されているものの、隣接市町村の路線とのネットワークが形成されておらず、地域全体への波及効果が低い。
- ・ 各市町村が個別に地域の幹線となるバス幹線を検討しており、広域的な視点からの交通圏計画が存在していない。
- ・ 事業採算の悪化により、地域間幹線として機能している民間路線バスが廃止され、幹線ネットワークの維持が課題となっている。

- 北設楽郡のように、3町村（設楽町、東栄町、豊根村）が共同で運行する交通システム「おでかけ北設」により町村を跨ぐ移動需要に対応している事案もみられるものの、多くの地域では広域連携が大きな課題となっている。

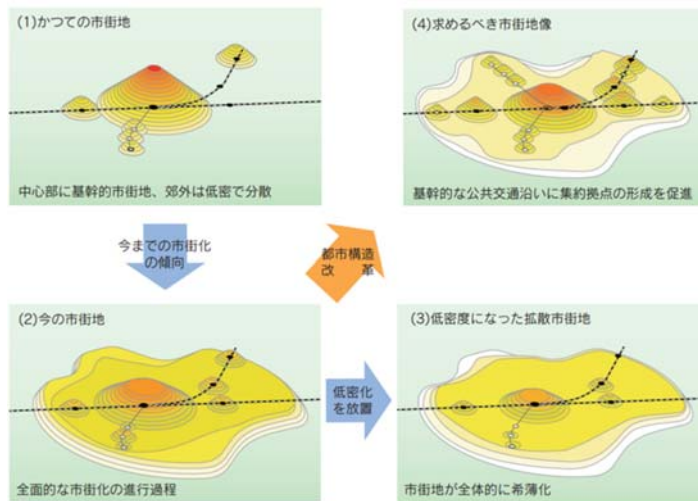
図 2-9 隣接市町とネットワークされていないバス路線のイメージ



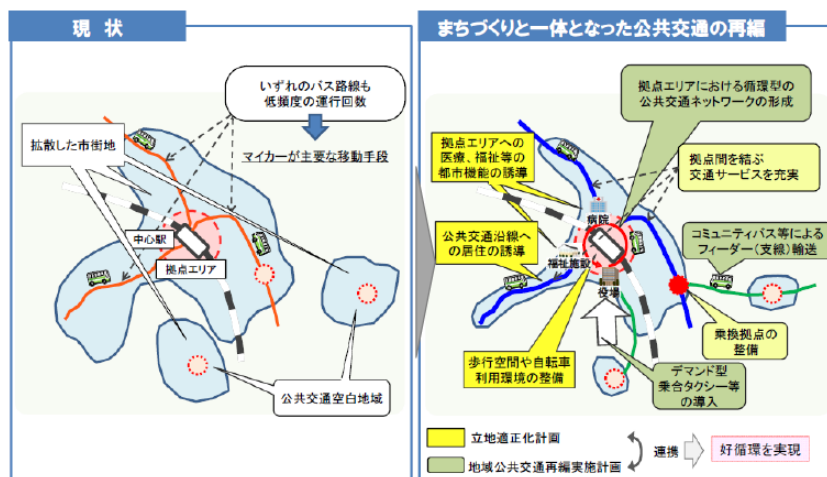
④ 都市機能の集約化と一体となった公共交通体系の構築

- 高度成長期以降の急激なモータリゼーション*の進展とともに、市街地が外延化し、低密な市街地が広い範囲に形成され現在に至っている。また、郊外への大型商業施設の立地はさらに市街地のスプロール化*に拍車をかけるとともに、中心市街地の空洞化を進行させることとなった。
- 東三河地域は既に 2008 年をピークに人口減少が始まっており、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2013 年 3 月）によれば、尾張地域の人口は 2015 年をピークに、西三河地域の人口は 2020 年をピークに減少に転じるとされている。また、同推計によれば、県内の高齢者数は 2010 年時点の約 151 万人（高齢化率 20.3%）から 2020 年には約 191 万人（同 25%強）に増加すると推計されており、今後、急速に高齢化が進展していくことが見込まれている。
- このような状況に対応すべく、本県においても、主要駅周辺の中心市街地や公共交通軸などに都市機能の集約化を図るとともにまちなか居住を促進して、歩いて暮らせる集約型都市構造へと誘導していく必要がある。そして、これら集約型都市が公共交通などの交通軸で有機的に結ばれた多核連携型のネットワークの形成が必要となる。

図 2-10 今後、望まれる拡散型から集約型都市構造への再編イメージ



出典：国土交通省ホームページ「集約型都市構造の実現に向けて」



出典：国土交通省ホームページ「人とまち、未来をつなぐネットワーク」

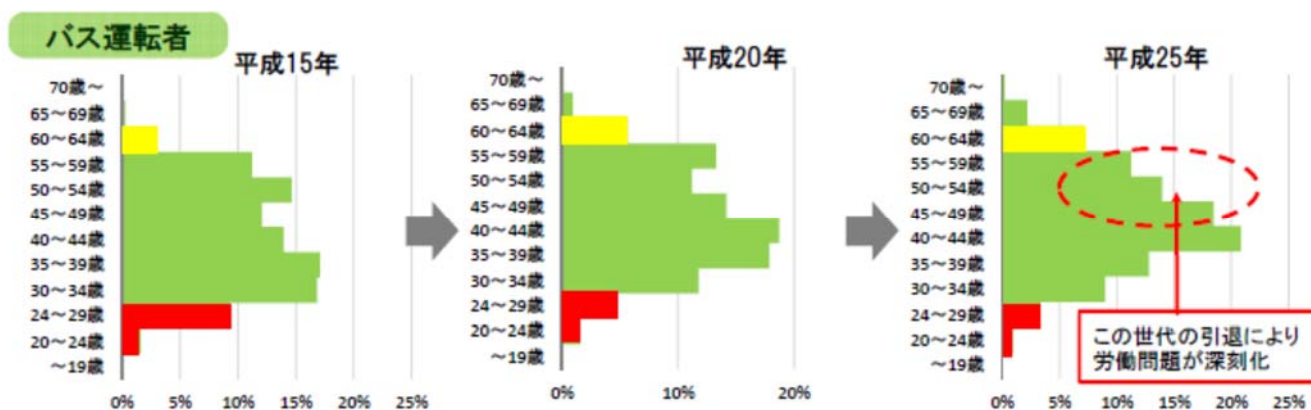
⑤ 地域に根差した移動手段の確保

- 県内の市町村の多くは、モータリゼーションの進展等により公共交通利用者数が減少し、民間では維持が困難となった鉄道や路線バスを存続させるため、運行経費の補助を行ったり、人口集積が低く路線バスによるサービスの提供が困難な公共交通不便地域における移動手段確保のため、コミュニティバスを運行するなどの施策を実施しているが、その財政負担には限界がある。
- また、バス・タクシー運転者の担い手不足も深刻な状況にあり、今後は、人口減少、少子高齢化が加速する中で、自治体と交通事業者の努力のみで公共交通を維持していくことが困難な状況になることも懸念される。
- こうした状況を背景に、近年、交通政策基本法*の制定や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正など、地域自らが需要や実情を踏まえて主体的かつ総合的に地域交通のあり方を考え、生活交通を確保するための制度が整備されてきている。

・道路運送法の地域公共交通会議：43 市町村で 41 会議設置（全市町村の約 76%）
 ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の法定協議会：29 市町村で 27 会議設置
 （地域公共交通会議を兼ねる、全市町村の約 50%）
 [2016 年 5 月 1 日現在]

- 地域の生活交通手段としての公共交通の維持にあたっては、こうした制度等の枠組を活用し、行政、交通事業者に加え、利用者である地域住民らが情報や運行理念を共有し、これら関係者が連携し、適切な役割を果たしながら、地域の実情と移動ニーズに対応した運行形態や運行方法を検討・実施し、改善を繰り返す取組が必要不可欠となっている。

図 2-11 バス運転者の年齢構成比の推移

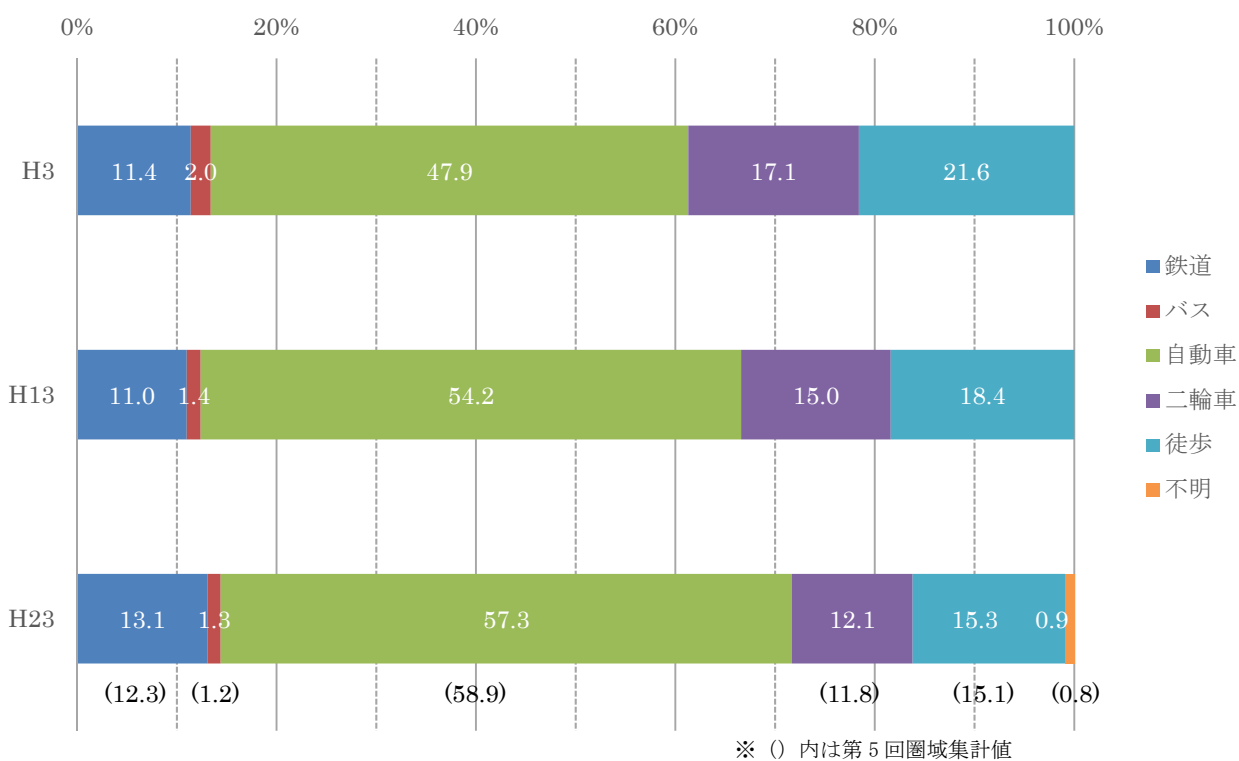


出典：国土交通省中部運輸局資料

⑥ 健康や環境にやさしく安全な交通手段への転換

- 愛知県全体における代表交通手段*構成は、鉄道 12.3%、バス 1.2%、自動車 58.9%と、自動車利用の占める割合が高くなっている。個別輸送手段である自動車は、移動の自由度が高く、利便性の高い交通手段であり、深く日常生活に浸透しているが、過度の自動車利用は、交通渋滞や交通事故の発生、大気汚染物質及び温室効果ガス排出量の増加による環境負荷の増大、さらには日常的な歩行距離の減少による健康維持の阻害等様々な問題を誘発することとなる。
- したがって、過度な自動車利用を抑制し、公共交通や自転車の利用を促進するなど、適切な交通手段への転換をいかに図っていくかが課題となる。
- また、併せて、より一層の安全性の確保や健康の増進などにも配慮して問題解決を図っていく必要がある。

図 2-12 代表交通手段別トリップ構成比の推移（第 1 回圏域集計、名古屋市含む愛知県）



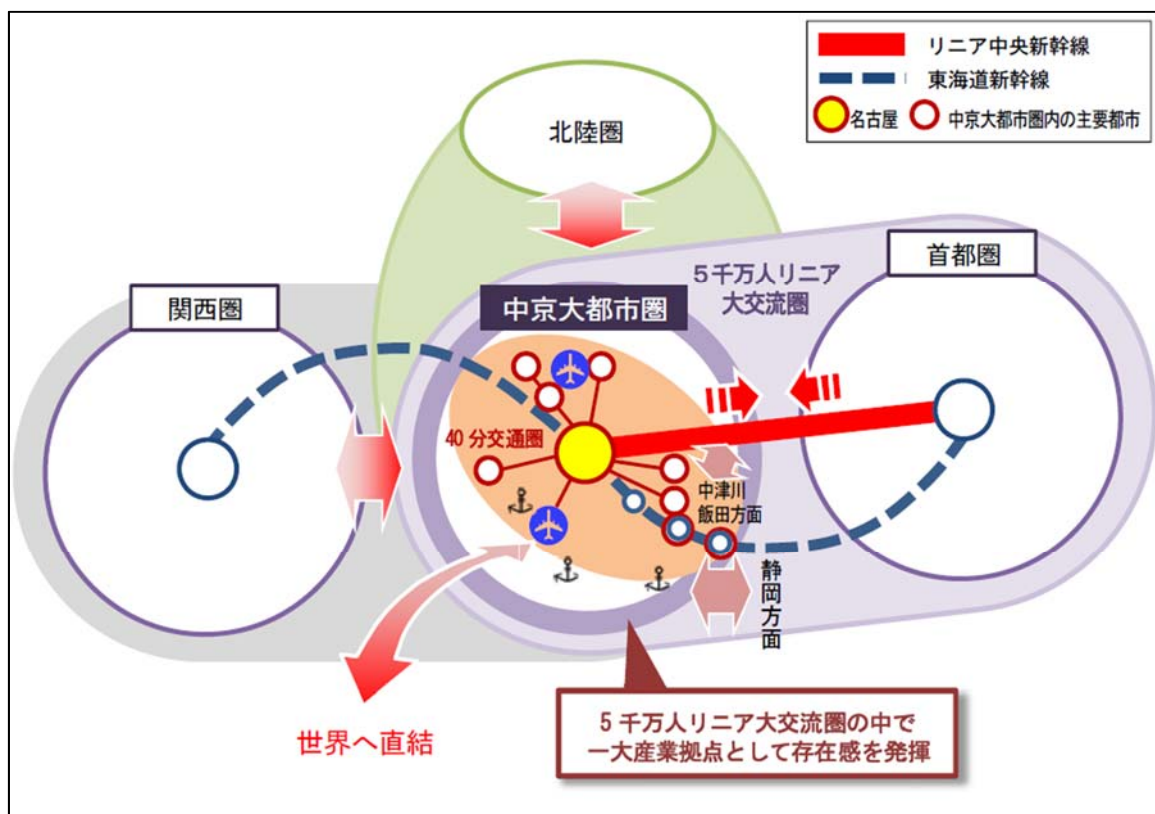
出典：中京都市圏パーソントリップ調査から作成

(1) あいちビジョン2020における「めざすべき愛知の姿」

愛知県の地域づくりの指針となる「あいちビジョン2020」においては、2030年の社会経済を展望し、「めざすべき愛知の姿」を次のとおり掲げている。

- **リニアを生かし、世界の中で存在感を発揮する中京大都市圏**
～5千万人リニア大交流圏の西の拠点として、人、モノ、カネ、情報を呼び込む大都市圏
- **日本の成長をリードする産業の革新・創造拠点**
～企業や人材が集まり、革新的な技術の創出や成長産業への展開が進む最強の産業県
- **安心安全で、誰もが夢と希望を抱き、活躍する社会**
～人が輝き、女性や高齢者、障害のある人など、すべての人が活躍する愛知

図 3-1 中京大都市圏のイメージ



出典：「あいちビジョン2020」

(2) あいちの公共交通の役割

「あいちビジョン 2020」やその関連計画における公共交通関連の位置づけから、本県の公共交通の役割は以下のように整理することができる。

- ① リニア大交流圏の西の拠点として、日本の成長を牽引する
産業の革新・創造拠点としての役割を支える公共交通
- ② インバウンドを中心に増加する観光需要への対応など、
新たな戦略産業としての観光振興に資する公共交通
- ③ 人口減少、超高齢社会の到来を背景に、
集約型都市構造など地域のまちづくりを誘導する公共交通
- ④ 大規模災害や交通事故への対応など、
安心安全な移動環境の確保に資する公共交通
- ⑤ 低炭素化を推進し、環境にやさしい社会を実現するための公共交通

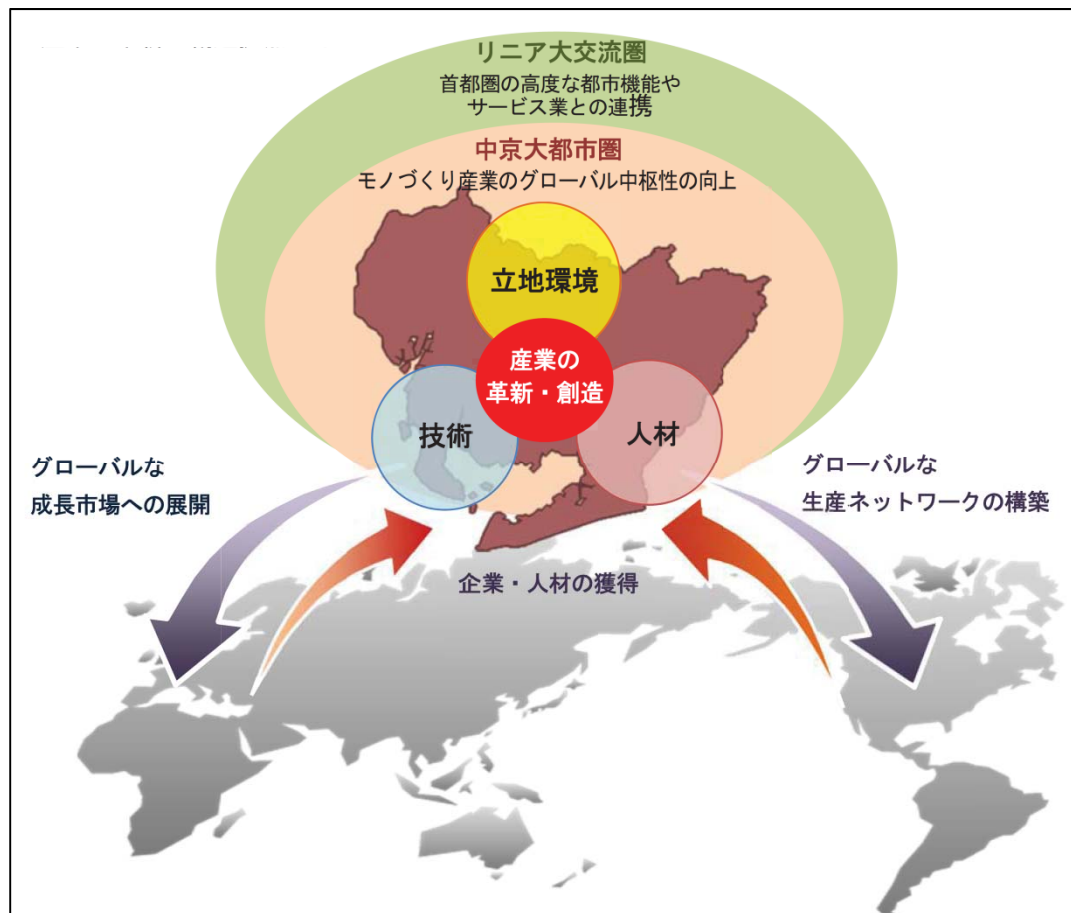
■上位・関連計画における主な公共交通関連の位置づけ

上位計画	あいちビジョン 2020	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア開業効果を高める交通ネットワークの整備など中京大都市圏の実現 ・広域交通ネットワークのリダンダンシー*確保など強靱な県土づくり ・安全・円滑に移動できる道路交通環境の実現と交通事故の減少 ・県民の交通行動の変革促進など持続可能な社会の実現 ・集約型都市が公共交通などの交通軸により結ばれた多核連携型のネットワークの形成
	愛知県まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・陸海空の優れた交通条件を生かし、二次交通*の利便性向上など観光交流拠点機能の強化 ・名古屋駅の乗換利便性の向上など人の流れを支える社会基盤の整備・機能強化 ・公共交通などにより結ばれた多核連携型のネットワークの形成や公共交通ネットワークの維持・充実など持続可能で活力あるまちづくり
関連計画	あいち観光戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点発の二次交通及び観光周遊コースの充実
	第4次愛知県環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷の少ない地域交通ネットワークの構築 ・環境にやさしい交通行動の普及・定着を促す「エコ モビリティ ライフ」の推進
	あいち産業労働ビジョン 2016-2020	<ul style="list-style-type: none"> ・産業インフラ（道路・鉄道・港湾・空港など）の充実・活用促進 ・観光交流拠点県としての機能強化 ・次世代自動車に必要な安全技術などの開発・普及促進
	愛知県地域強靱化計画	<ul style="list-style-type: none"> ・道路網及び鉄道網等の輸送モード*間の連携等による複数輸送ルートの確保 ・輸送経路啓開や鉄道の運転再開に向けた体制整備 ・代替輸送ルートの輸送モード相互の連携・代替性の確保に向けたリニア中央新幹線の整備とその効果の広域的波及等 ・公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上

① リニア大交流圏の西の拠点として、日本の成長を牽引する産業の革新・創造拠点としての役割を支える公共交通

- 本県では、2027年度のリニア中央新幹線の東京―名古屋間の開業により、首都圏から中京圏に及ぶ5,000万人規模の大交流圏が誕生することから、リニア大交流圏の西の拠点として、産業の革新・創造拠点としての役割を担いながら、国内外から人・モノ・カネ・情報を呼び込む「中京大都市圏」の実現を目指している。
- そのためには、名古屋駅からの40分交通圏の拡大、名古屋駅の乗換利便性向上など、リニア開業効果を高めるシームレスでスピーディーな交通ネットワークが求められている。
- あわせて、革新的な技術の創出や成長産業への展開が進む産業の革新・創造拠点である「産業首都あいち」としての役割を果たしていくためには、国際ゲートウェイとなる中部国際空港等の機能強化、産業・物流拠点と主要都市等を結ぶ広域道路ネットワークや公共交通体系の充実・強化など、成長戦略を下支えする総合的な交通ネットワークが求められている。

図 3-2 産業の革新・創造拠点のイメージ

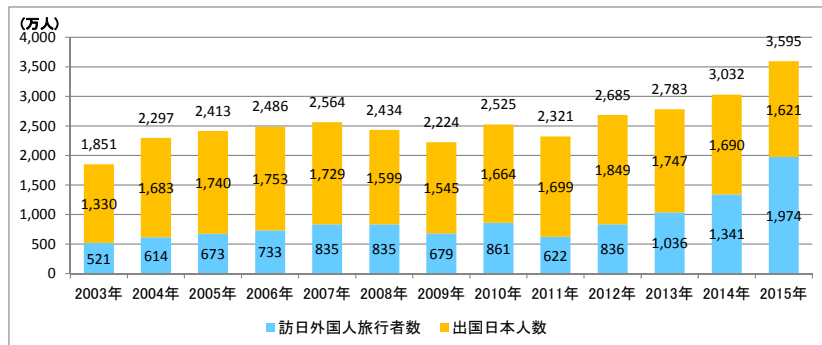


出典：「あいちビジョン 2020」

② インバウンドを中心に増加する観光需要への対応など、新たな戦略産業としての観光振興に資する公共交通

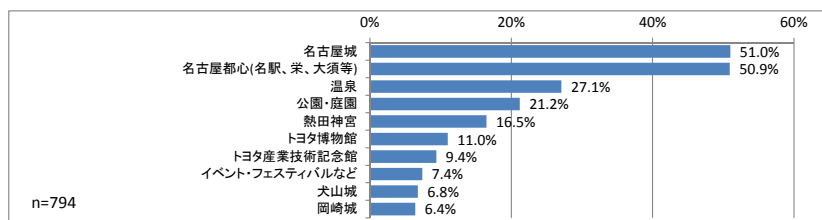
- 2015年の訪日外国人旅行者数は、前年比約47%増の約1,974万人で過去最高を記録し、中部圏においても「昇龍道プロジェクト」をはじめ、広域的な視点に立った取組が進められている。
- こうした中、本県は高い産業集積を背景にわが国有数の産業観光資源を有するとともに、戦国時代に多くの武将を輩出した誇るべき歴史、なごやめしなどのユニークな食文化、海・山の豊かな自然など観光資源に恵まれているが、国内外を問わず、観光地として認知されている割合は低く、その潜在可能性を十分に発揮しているとは言えない状況である。
- このため、2015年を「あいち観光元年」とすることを宣言し、観光を「モノづくり」に続く新たな戦略産業に位置付けて推進することとしており、主要なゲートウェイとなる中部国際空港の機能強化とともに、公共交通を活用した観光拠点のネットワーク化が求められている。

図 3-3 訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移 (万人)



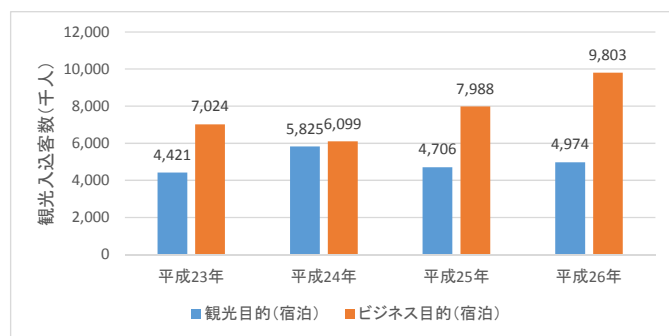
出典：日本政府観光局

図 3-5 愛知県での訪問先 (観光地) 上位 10 位



出典：「愛知県訪日外客動向調査 (平成 27 年度) 調査結果概要」

図 3-6 愛知県の観光入込客数の推移



出典：「愛知県観光入込客統計」

図 3-4 昇龍道プロジェクト



昇龍道プロジェクト

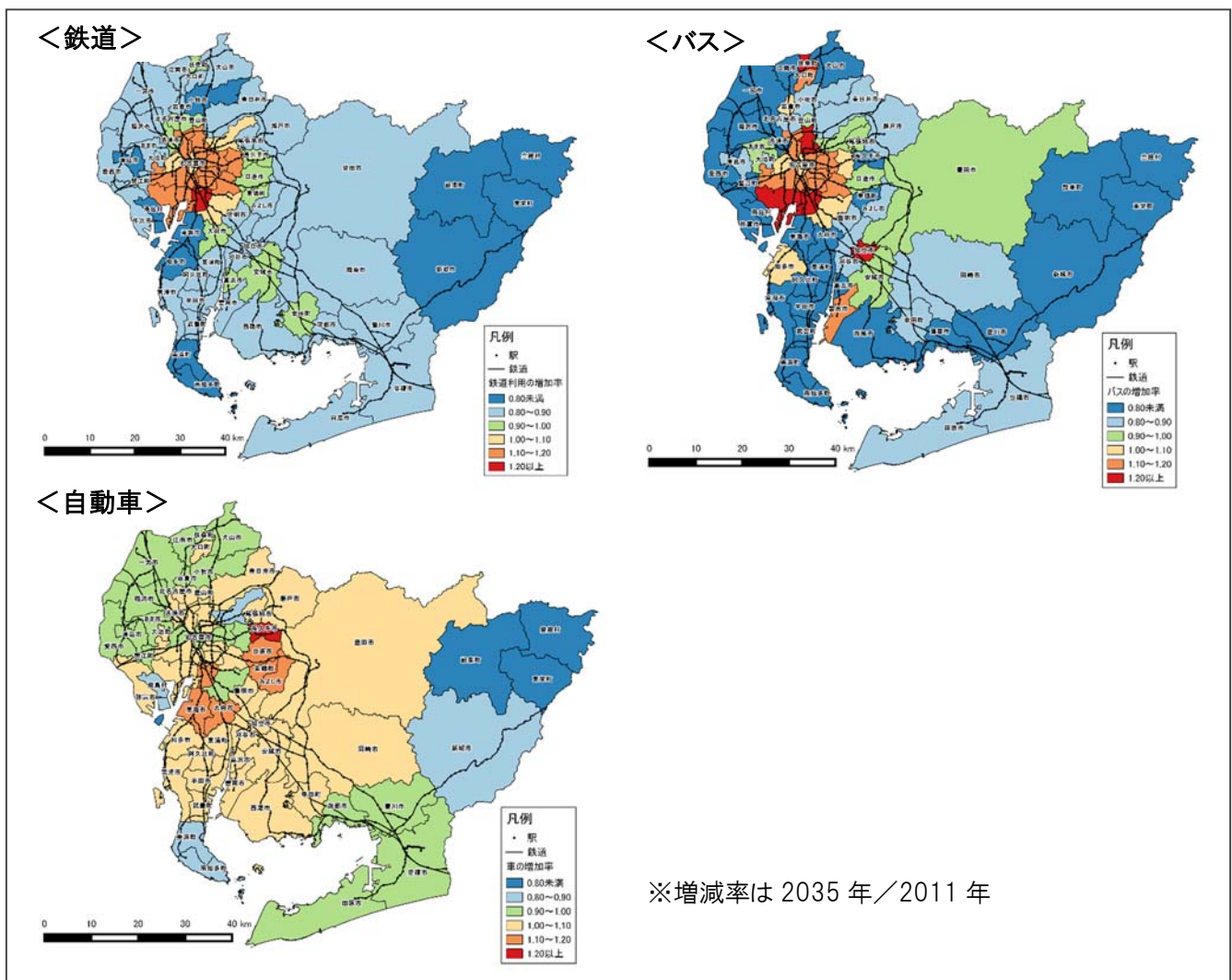
中部運輸局、北陸信越運輸局及び中部広域観光推進協議会が、中部北陸9県の自治体、観光関係団体、観光事業者等と協働して中部北陸圏の知名度向上を図り、海外からのインバウンドを推進するために取り組んでいるプロジェクト。

出典：国土交通省 中部運輸局ホームページ

③ 人口減少、超高齢社会の到来を背景に、**集約型都市構造など地域のまちづくりを誘導する公共交通**

- 本県の人口は依然漸増傾向にあるものの、2020年頃をピークに減少に転じると見込まれている。地域によって人口推移は異なっており、尾張地域は2015年、西三河地域は2020年をピークに減少に転じ、東三河地域は2008年をピークに既に人口が減少している。
- 人口減少は、公共交通利用者の減少を招き、公共交通そのものの維持・存続を危うくする懸念があり、人口減少が著しい中山間地域等公共交通利用が不便な地域で移動困難者が増加することが想定される。
- したがって、地域の特性や住民の生活ニーズを踏まえつつ、地域のまちづくりを誘導する公共交通体系が求められている。
- また、人口減少と共に、少子高齢化が進行しており、人口の構造変化や偏在は、都市部の一部でも自動車を利用できない高齢者が増加する懸念があり、通院や買物など住民が健全な日常生活を営む上で地域公共交通への期待はさらに高まりつつある。
- さらに、こうした日常生活の交通手段としての役割に加え、健康増進や地域コミュニティの維持にもつながることから、その維持・活性化に向けた地域ぐるみの展開も期待されている。

図 3-7 愛知県の代表交通手段別将来発生集中交通量*の伸び率 (2035年/2011年)

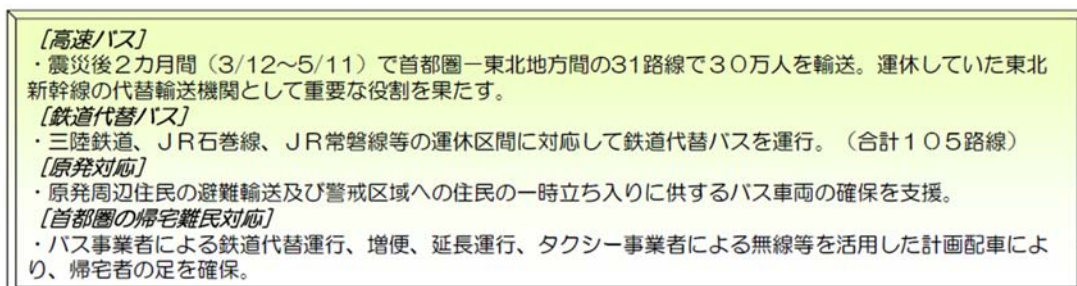


出典：「第5回中京都市圏パーソントリップ調査」(H23)

④ 大規模災害や交通事故への対応など、安心安全な移動環境の確保に資する公共交通

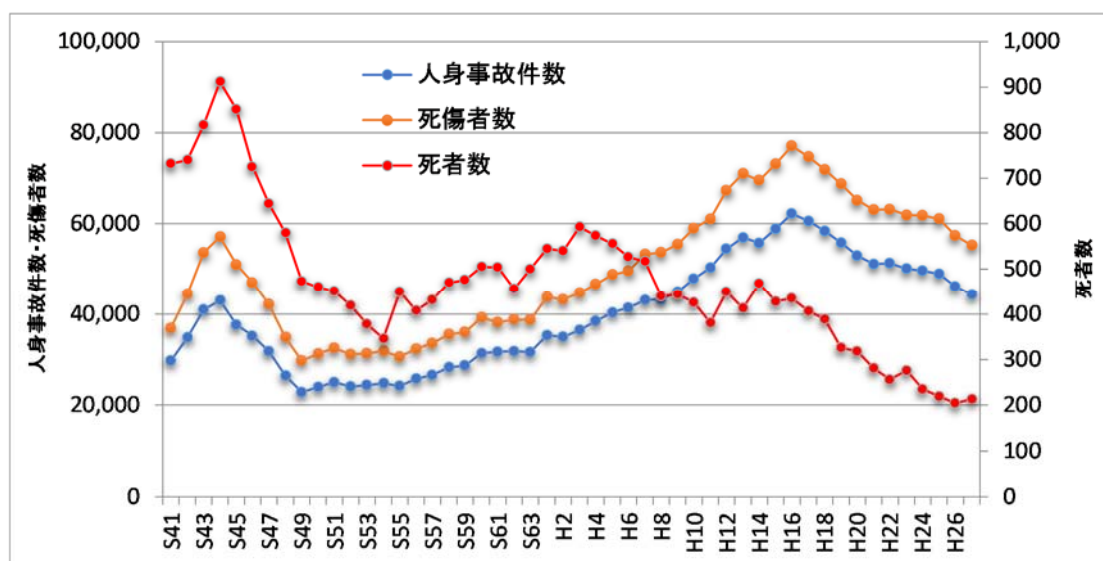
- 南海トラフを震源域とするマグニチュード8～9クラスの地震が今後30年以内に70%程度の確率で発生するとされている。また、1時間に50ミリ以上の「非常に激しい雨」が降る頻度が過去30～40年間で3割余り増加しており、台風が大型化して、最大クラスの高潮が発生した場合には、本県におけるその被害は27,000haを超える浸水と想定されている。
- 東日本大震災においては、津波による鉄道の寸断等の状況下において、道路復旧とともに、自家用車及びその機能を失った人や着の身着のまま避難した人たちの命を支える移動手段としてバスが機能したことが報告（2011年11月 全国バス事業者大会）されている。
- こうした点も踏まえ、被災直後の帰宅困難者の対応も想定しつつ、基幹的な交通ネットワークの機能停止を回避することや、災害時における公共交通の重要性を再認識して維持・確保を図ることなどが重要となる。
- また、県内の交通事故による死者数は、減少傾向にあるものの、2003年から連続で全国ワーストを記録していることから、公共交通利用への転換が事故発生件数削減の一助となると期待される。

図3-8 東日本大震災での旅客自動車輸送（バス等）分野の対応



出典：「国土交通省自動車交通局」資料

図3-9 愛知県の人身事故件数、死傷者数、死者数の推移

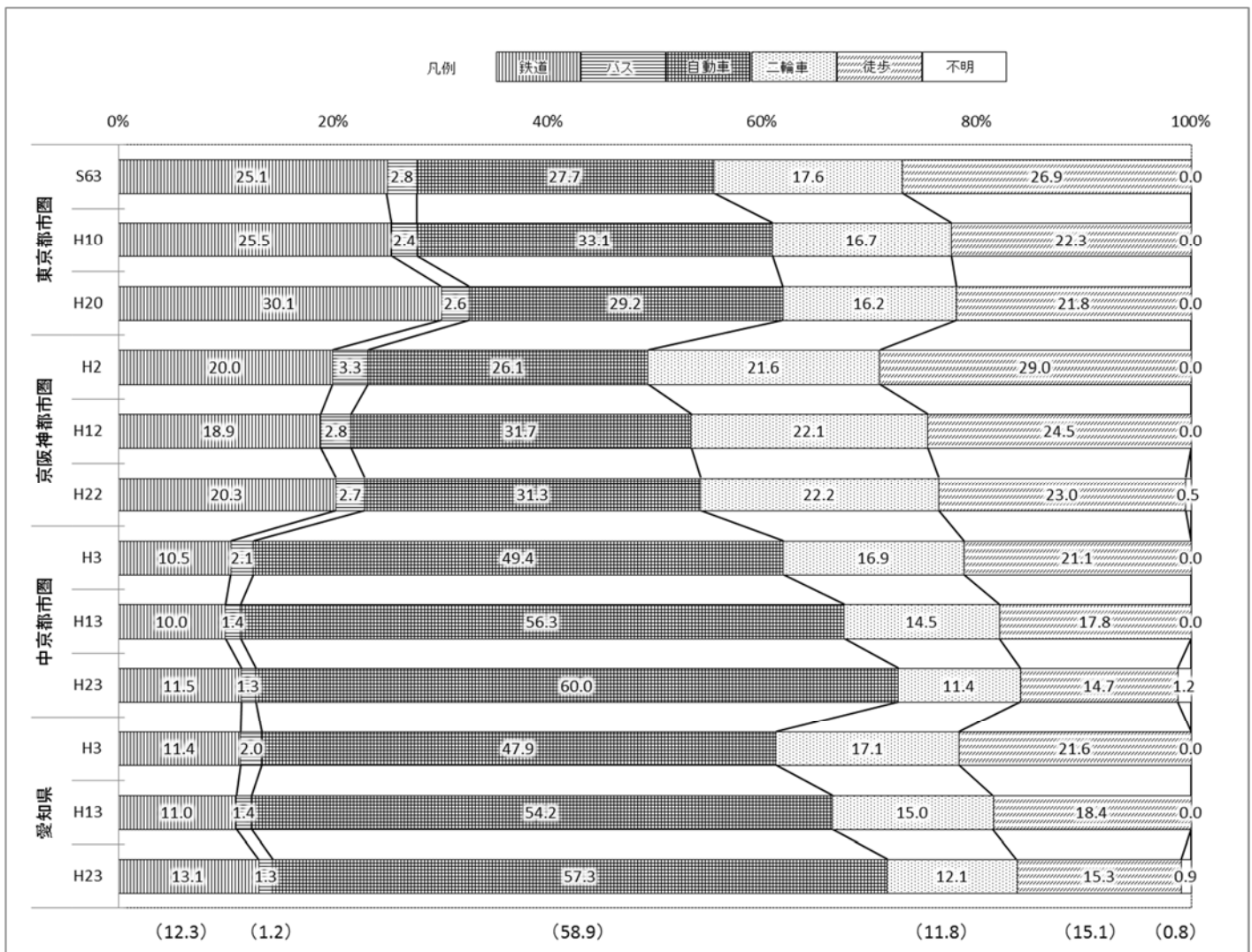


出典：愛知県警察

⑤ 低炭素化*を推進し、環境にやさしい社会を実現するための公共交通

- 2012 年度における愛知県全体の温室効果ガス排出量は、77,410 千トン（二酸化炭素換算）となっており、前年度と比べると 3.9%の減少となっているものの、京都議定書の基準年度（原則 1990 年度）と比べ 0.5%の増加（運輸部門においては 0.4%減少）となっている。
- 一方、愛知県における自動車の利用割合は増加が続いており、他の大都市圏と比べて高い約 59%となっている。また、愛知県の自動車トリップ数（代表交通手段）は、9,765 千トリップであり、この 10 年間(2011 年/2001 年)で 1.02 倍となっている。
- 運輸部門の温室効果ガス排出量は、住民の日常の社会活動と密接な関係があることから、公共交通利用への転換や公共交通の利用促進により環境負荷の軽減に資することが期待される。また、バス事業・タクシー事業などへの環境にやさしい次世代自動車の導入も同様である。

図 3-10 三大都市圏の代表交通手段の構成比（第 1 回圏域集計、名古屋を含む愛知県）



出典：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査 (H23) から作成

(3) あいちの公共交通の基本理念

あいちの公共交通の役割を踏まえ、基本理念を次のとおり設定する。

基本理念

世界との交流を促進し、安心・快適な 暮らしを支える あいちの公共交通

～リニア開業を見据え、一層高まる交通ポテンシャルや、高度な先進技術を活かし、ローカルからグローバルまでの活発な交流と幸せな暮らしを支える利便性の高い公共交通ネットワークを形成～

本県は、日本の中心に位置し、首都圏、関西圏、北陸圏を結ぶ交通の要衝として、高い交通利便性を有しており、2027年度に予定されている東京－名古屋間のリニア中央新幹線の開業により、交通のポテンシャルはさらに高まっていく。

そうした中、国内外から人、モノ、カネ、情報を呼び込み、存在感のある「中京大都市圏」を形成していくためには、社会・経済活動の基盤となる広域交通ネットワークの一層の充実を図り、県内、国内はもとより、全世界との交流をさらに活発にしていくことが重要である。

一方、県民が安心・安全・快適に暮らし、誰もが活躍できる社会を実現するためには、地域における移動手段としての公共交通についても、しっかりと確保していく必要がある。

世界有数のモノづくりの集積地である本県においては、高い技術力の土壌があることから、次世代自動車やITSなど高度な先進技術の活用も図りながら、さらに利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指していく。

(4) 基本理念の実現を図るための基本方針

これまでに整理したあいちの公共交通の課題に加え、上位・関連計画から求められるあいちの公共交通の役割を踏まえ、基本理念を実現するため、5つの視点「活力」「交流」「コンパクト」「安心安全」「環境」をキーワードとした基本方針を次のとおり設定する。

基本方針

活力

1 「産業首都あいち」を牽引する交通体系の構築

- (1) リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの形成
- (2) 空港を拠点とする広域的な公共交通ネットワークの充実

交流

2 「交流拠点あいち」を支える交通体系の構築

- (1) 観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実
- (2) 地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの形成

コンパクト

3 「集約型まちづくり」を支える交通体系の構築

- (1) まちづくりと連動した計画的な公共交通ネットワークの形成
- (2) 乗継拠点における多様なモード間の連携強化

安心安全

4 「安心して住めるあいち」を支える交通体系の構築

- (1) 災害に強い交通ネットワークの形成
- (2) 新たな技術等を活用した交通安全の確保
- (3) 地域特性に応じた生活交通の確保・維持
- (4) 高齢者や移動困難者も安心して暮らせる人にやさしい交通体系の創出

環境

5 「環境首都あいち」を支える交通体系の構築

- (1) 環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実
- (2) 公共交通の利用促進に向けた取組の推進