

あいち公共交通ビジョン（2017－2021）の取組状況について

～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～

【策定趣旨】

今後の人口減少や少子高齢化の進展、東京オリンピック・パラリンピックの開催やリニア中央新幹線の開業などを見据え、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策定。

【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

【基本理念の実現を図るための基本方針】

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

○主な取組状況

※「あいち公共交通ビジョンでは成果目標は設定していませんが、進捗状況を数値で示すことができるものについては、進捗状況を合わせて掲載しています。

基本方針1

活力

「産業首都あいち」を牽引する交通体系の構築

<主な取組>

(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

①名古屋駅の乗継利便性向上

- 「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」の策定（名古屋市）（2018年3月）
- 名古屋駅駅前広場の再整備プラン(中間とりまとめ)の策定(名古屋市)(2019年1月)
- 「名古屋駅周辺まちづくりの現在の状況」の公表（名古屋市）（2020年3月）
- 名古屋駅周辺まちづくり構想に基づく取組の促進：名古屋駅周辺まちづくり推進懇談会・名古屋駅乗換空間等合同調整会議の開催等（名古屋市）

②名古屋駅のアクセス利便性向上

- 名鉄三河線複線化等による豊田市方面への速達化に向けた検討(県・市・交通事業者)
- 知立駅付近連続立体交差事業を始めとする鉄道高架事業の推進（県）

③リニア中央新幹線中間駅の利活用

- リニアを活用した本県へのアクセス性向上に関する調査の実施（県）（2018年度）

(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

④中部国際空港（セントレア）へのアクセス利便性向上

- 中部国際空港と各拠点都市間のバス路線及び運行本数の充実（交通事業者）
- 中部国際空港第2ターミナルにおけるアクセスバス停留所の設置（中部国際空港バスターミナル運営協議会）（2019年9月）
- 空港交通の路線の開設や延伸等にかかる広報費等に対する支援の実施（中部国際空港利用促進協議会）

⑤県営名古屋空港へのアクセス利便性向上

- 「あいち航空ミュージアム」のオープン等に対応したバス路線の開設（交通事業者）
- 公共交通の利用促進に向けた広報の実施（県営名古屋空港協議会）

<取組状況>

- ◇ リニア中央新幹線と圏域内の交通ネットワークとの結節点となる名古屋駅のスーパーターミナル化に向け計画の具体化や、名古屋駅からの40分交通圏の拡大を目指した検討が進められている。また、訪日外国人旅行者の増加を背景に、セントレアへのアクセスの充実等が進められた。

<課題>

- ◇ リニア中央新幹線の開業による三大都市圏間の移動時間の短縮や、それに伴う交流の拡大がもたらす社会経済効果を圏域全体に広く波及させていくため、名古屋駅のスーパーターミナル化や拠点間の移動時間を短縮する交通ネットワークの整備等を引き続き進めていく必要がある。

＜主な取組＞

（1）観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実

⑥観光地への公共交通アクセス充実

- 新たな観光施設（レゴランド等）と交通拠点等を結ぶバス路線の開設（交通事業者）
- 公共交通を利用して観光スポット等を巡るモデルルートの創出とPR用パンフレット「エコたび」の作成（県）（2018年度・2019年度）
- 「リリモ（東部丘陵線）」と沿線の魅力をPRする情報発信や沿線施設を周遊するイベントの実施（県）

⑦観光客等の利便性向上

- 鉄道や路線バス、タクシーを利用して観光スポットや体験スポットを巡るツアーの開催・旅行商品の販売（観光事業者・交通事業者）
- モバイルチケットによる企画きっぷの販売（豊田市「ENJOYとよたパス」）（2019年度）
- 鉄道駅等における通訳・翻訳機能を備えたタブレット端末の配置等、多言語での案内サービスの充実（交通事業者）
- 車内案内の多言語放送の充実（交通事業者）
- 鉄道や高速バス等におけるフリーWi-Fiの整備（交通事業者）
- 中部国際空港における訪日外国人向けのツーリストインフォメーションセンターの開設（交通事業者）（2019年1月）
- 空港のアクセスバスにおけるバス系統・停留所ナンバリングの実施（中部国際空港バスターミナル運営協議会）（2019年9月）
- 愛知環状鉄道におけるICカード乗車券システムの導入（交通事業者）（2019年3月）
- バスやタクシー等におけるQRコード決済サービスの導入（交通事業者）

（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

⑧交通行動の広域化に伴う地域間連絡軸の形成

- 市町村自主運行バス等（以下「コミュニティバス」という。）の広域運行
- 広域的な公共交通の利用促進や利便性向上を図る取組等を実施する団体への補助制度の創設（県）
- 名古屋東部丘陵地域における乗継拠点となるバスターミナルの整備及び広域バス路線の開設（交通事業者）
- 名古屋東部丘陵地域における市町域を越えた広域での交通網の検討（尾三地区広域公共交通推進会議）
- 高速バス等を活用した東三河地域と名古屋等との連携強化（新城市・交通事業者）

＜主な進捗状況＞

| | | |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| コミュニティバスの広域運行 （隣接市町村への乗り入れ） | 25市町村60路線 （2016.5.1時点） | 28市町村68路線 （2020.5.1時点） |
|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|

<取組状況>

- ◇ 訪日外国人旅行者の増加やキャッシュレス決済サービスの普及を背景に、公共交通においても、多言語での案内サービスの充実やキャッシュレス決済サービスの導入など、観光客等の利便性向上に向けた取組が進められた。また、生活圏の広域化に対応したバス交通等における広域連携が進められている。

<課題>

- ◇ 観光に関する輸送需要については、新型コロナの感染拡大に伴い減少しているものの、ジブリパーク開業やアジア競技大会などを控え、国内外の旅行者等が、公共交通を利用してストレスフリーで快適に移動できる環境の整備や回遊性の向上に向けた取組を一層進めていく必要がある。

基本方針3

「3」の外

「集約型まちづくり」を支える交通体系の構築

<主な取組>

(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

⑨集約型まちづくりを支える公共交通ネットワークの形成

- 立地適正化計画の作成
- 「新たな路面公共交通システムの導入に係る基本的な考え方」(2017年3月)及び「新たな路面公共交通システムの実現を目指して(SRT構想)」(2019年1月)の策定(名古屋市)
- 新たな路面公共交通システム(SRT)の導入に向けた試験走行(名古屋市)(2020年)

<主な進捗状況>

| | | |
|------------|----------------------|-------------------------|
| 立地適正化計画の策定 | 8市 (2017.7.31.時点) | 18市町 (2020.12.31.時点) |
|------------|----------------------|-------------------------|

(2) 乗継拠点における多様なモード間の連携強化

⑩交通結節点における乗継利便性の確保

- パーク&ライド駐車場を備える新たなバスの乗継拠点の整備(豊田市、新城市)
- 鉄道、船、路線バス、コミュニティバス等交通機関の相互の乗換案内等を掲載したマップや時刻表の作成・配布(市町村・交通事業者)

<取組状況>

- ◇ 立地適正化計画を策定する地域は年々増加している。地域公共交通網形成計画を策定している市町村も着実に増加しており、まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成に向けた計画策定が進められている。

<課題>

- ◇ 人口減少・高齢化が本格化する中、持続可能で利便性の高いスマートなまちづくりを推進していくことが一層求められており、まちづくりと十分に連携して交通施策を進めていく必要がある。

<主な取組>

(1) 災害に強い公共交通ネットワークの形成

⑪災害に強い公共交通ネットワークの形成

- 高架橋や鉄道施設の耐震化（交通事業者）
- 金山総合駅連絡通路橋の耐震化（名古屋市）
- 「愛知県帰宅困難者対策実施要領」（2015年3月改訂）の普及／「徒歩帰宅ステーション」の拡充・啓発（県）

(2) 新たな技術等を活用した交通安全の確保

⑫公共交通輸送における交通安全の確保

- 愛知県 ITS 推進協議会を中心とした ITS の普及・啓発（県）
- 「自動車安全技術プロジェクトチーム」を中心とした自動安全技術に係る調査、研究開発・実証実験及びその支援の実施（県）

(3) 地域特性に応じた生活交通の確保・維持

⑬地域住民の生活を支える公共交通ネットワークの形成

- 地域公共交通網形成計画の策定
- 地域の実情に応じたコミュニティバスの運行：52市町村で運行（2020年5月1日現在）
- 地域公共交通の役割や地域の実情に応じた輸送手段の選択検討
（デマンド型交通・自家用有償運送・タクシー等の活用、貨客混載など）
 - ・名古屋市東部地区における相乗りタクシー実証実験の実施（交通事業者）（2017年度）
 - ・住民が主体となった「住民バス」の運行（瀬戸市「菱野団地住民バス」）（2017年～）
 - ・企業と連携した「乗合送迎サービス」の実証実験の実施（豊明市「チョイソコとよあけ」）（2018年～）
 - ・コミュニティバスにおける貨客混載の実施（豊田市）（2018年～）
 - ・路線バスからデマンドバスへの運行形態の見直し（新城市）（2019年～）
 - ・配車プラットフォームを導入したオンデマンドバス実証実験の実施（豊田市）（2019年）
 - ・「高蔵寺スマートシティ実行計画」の策定（春日井市）（2020年3月）
 - ・次世代モビリティサービスに関する業務連携協定の締結（豊田市）（2019年3月）
- 自動運転技術を活用したモビリティサービスの社会実装の推進（県）
 - ・「あいち自動車運転推進コンソーシアム」や「あいち自動運転ワンストップセンター」の設置など、地域企業が自動運転に関するビジネスに参入できる体制づくり
 - ・自動運転の実証実験の実施

<主な進捗状況>

| | | |
|----------------|-----------------------|------------------------|
| 地域公共交通網形成計画の策定 | 14市町村 (2016.5.1時点) | 29市町村 (2020.1.31時点) |
|----------------|-----------------------|------------------------|

⑭地域で公共交通を支える仕組みの構築

- 地域公共交通会議や法定協議会を通じた関係者間の協議・調整
- 三河山間地域における幹線バス路線「田口新城線」活性化に向けた関係者による検討会を設置（県）（2018年3月）・検討
- 名鉄西尾・蒲郡線沿線やリニモ沿線等における市民団体や沿線大学の学生等による利用促進活動の実施
- 若者や女性に向けたPRの実施等、事業者等と連携した運転者不足を解消するための取組の推進（中部運輸局・愛知県バス協会等）
- 「バス事業人材確保・育成対策行動計画2019～2021」の策定（中部バス事業人材確保・育成対策会議）（2019年2月）
- 路線バス等の運転士として就労を希望する定住外国人と乗合事業者とのマッチングを行う乗合事業運転士確保支援事業の実施（豊橋市）（2019年度～）

<主な進捗状況>

| | | |
|-------------------|--|--|
| 地域公共交通会議や法定協議会の設置 | 地域公共交通会議 43 市町村 41 会議 法定協議会 29 市町村 27 会議 (2016. 5. 1 時点) | 地域公共交通会議 43 市町村 41 会議 法定協議会 33 市町村 31 会議 (2020. 5. 1 時点) |
|-------------------|--|--|

(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

⑮誰もが安心して公共交通を利用できる環境の創出

- 鉄道駅におけるバリアフリー化（交通事業者）
- 鉄道駅におけるホームドアの設置（交通事業者）
- JR金山駅東海道線ホームにおける可動柵の設置に向けた整備（交通事業者）
- ノンステップバスの導入（交通事業者）
- 旅客・貨物運送事業者、自動車リース事業者のユニバーサルデザインタクシー（ハイブリッド車に限る）導入経費への補助（県）：（2019年度～）

<主な進捗状況>

| | | | |
|----------------------|------------------|---------------------------|----------------------------|
| バリアフリー化※ 鉄軌道駅における | 段差の解消 | 83.9% (2016. 3. 31 時点) | 89.7 % (2020. 3. 31 時点) |
| | 視覚障害者誘導用 ブロック | 89.6% (2016. 3. 31 時点) | 92.6% (2020. 3. 31 時点) |
| | 障害者対応型トイレ | 82.1% (2016. 3. 31 時点) | 85.3% (2020. 3. 31 時点) |
| ホームドアの設置 | | 65 駅 (2017. 3. 31 時点) | 88 駅 (2021. 1. 31 時点) |
| ノンステップバスの導入率 | | 74.9% (2016. 3. 31 時点) | 82.6% (2020. 3. 31 時点) |

※1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のもの

⑩高齢者の公共交通利用促進

- コミュニティバスの回数券・無料乗車券、タクシーチケットの贈呈等による高齢者に対する優遇措置の実施：39市町村で実施（2020年5月現在）※年齢に関係なく無料で利用できる市町村自主運行バス等の取組を含む
- 運転免許証を自主返納した方に、コミュニティバスの無料券等を交付するなどの「運転免許証」自主返納支援事業の実施

<主な進捗状況>

| | | |
|-----------------|-----------------------|----------------------|
| 運転免許自主返納支援事業の実施 | 24市町村 (2016.5.1時点) | 37市町村 (2020.4月時点) |
|-----------------|-----------------------|----------------------|

<取組状況>

- ◇ 各地域で、地域の課題や実情に応じた輸送手段（デマンド型交通、自家用有償運送、貨客混載など）の実証実験や新たな運行が進められた。また、自動運転の実証実験など、最先端技術を活用したモビリティサービスの社会実装に向けた取組も進められている。
- ◇ 鉄道駅やバス・タクシー車両におけるバリアフリー化や、ホームドアの設置等が進められている。

<課題>

- ◇ 高齢者を始め地域の移動手段の確保が求められる中、地域公共交通は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により厳しい環境に置かれている。地域公共交通をしっかりと確保・維持していくとともに、地域の移動に最適な移動手段を確保していく必要がある。
- ◇ 利便性の高い移動サービスを提供できる MaaS の普及や、更なるバリアフリー化の推進など利用者サービスの高度化に取り組み、誰もが安心・快適に移動できる環境を整えていく必要がある。

基本方針5

環境

「環境首都あいち」を支える交通体系の構築

<主な取組>

(1) 環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実

⑪環境にやさしい公共交通の実現

- 旅客・貨物運送事業者や中小企業等の次世代自動車導入経費への補助（県）
- 燃料電池バスの運行・普及啓発（豊田市）（常滑市）
- 充電インフラ設備の整備：整備基数（累計）1,929基（2020年3月末現在）
- 水素ステーションの整備：整備箇所（累計）28箇所（2020年12月25日現在）

(2) 公共交通の利用促進に向けた取組の推進

⑱過度な自家用車利用からの転換を促す取組

- エコ モビリティ ライフの推進（県及びあいちエコモビリティライフ推進協議会）
- 小学生を対象とした夏休みコミュニティバス無料キャンペーンや公共交通に親しむ日など利用促進キャンペーンの実施（市町村）

⑲公共交通の利便性等を高める取組

- 路線バスにおけるバスロケーションシステムの導入（交通事業者）
- コミュニティバスにおけるバスロケーションシステムの導入
- コミュニティバスの経路検索における国際標準データ化（GTFS 化）
 - (※) GTFS (General Transit Feed Specification) : 公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。閲覧が容易な CSV 形式を採用し、仕様がオープン化されていることから、海外で幅広くデータが整備されている。
- 公共交通マップの作成、ダイヤ・サービス水準の改善、各種料金割引制度の実施等（交通事業者・市町村）
- MaaS 推進会議の設置（愛知県 ITS 推進協議会）（2020 年 2 月）
 - (※) MaaS (Mobility as a Service) : Mobility As A Service の略で出発地から目的地までの移動に対して様々な移動手段・サービスを組み合わせて一つのサービスとして捉えるもの。

<主な進捗状況>

| | | | |
|-------------------------------|-----------|----------------------------|----------------------------|
| バスロケーションシステムの導入 | 路線バス | 700 系統 (2016. 3. 31 時点) | 896 系統 (2019. 3. 31 時点) |
| | コミュニティバス※ | 18 市町村 (2017. 5. 1 時点) | 23 市町村 (2020. 5. 1 月時点) |
| コミュニティバスにおける経路検索における国際標準データ化※ | | 11 市町 (2019. 5. 1 時点) | 21 市町 (2020. 5. 1 月時点) |

※一部の路線のみで導入している場合も含む

<取組状況>

- ◇ 充電インフラや水素ステーションの整備等が進められるとともに、公共交通における環境にやさしい次世代自動車の導入に向けた取組も進められた。
- ◇ バスロケーションシステムの導入やコミュニティバスの GTFS 化など、公共交通の利便性向上に向けた取組が進められている。

<課題>

- ◇ 本県は移動手段に占める自家用車の利用率が高いことに加え、新型コロナウイルスの影響により公共交通利用者が減少している。公共交通の利用促進により、地域における交通手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現していくため、利用しやすい情報提供や利用環境の改善により、公共交通の利用を促していく必要がある。