

## (2) 鉄道

### ① 鉄道の輸送人員

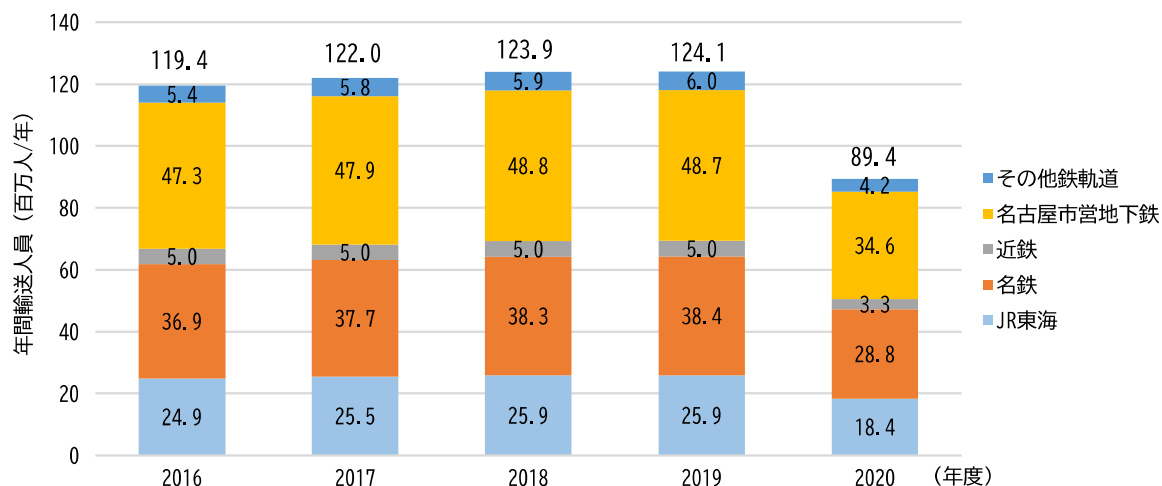
- 本県では 10 の事業者が 6 地区それぞれで鉄道を運行しています。
- 駅別の日平均乗降客数では、名古屋市内の駅の外、尾張一宮駅、刈谷駅、豊橋駅などの利用が特に多くなっています。
- 鉄道各社の輸送人員では、コロナ禍前の 2019 年度までは、各社ともに微増傾向にありましたが、外出抑制等が行われた 2020 年度は 2019 年度比で約 6～8 割に減少しています。

#### ■ 県内鉄道事業者と鉄道駅の有無

鉄道事業者	鉄道駅の有無（6地区別）					
	名古屋	尾張	知多	豊田	西三河	東三河
J R 東海	●	●	●	-	●	●
名鉄	●	●	●	●	●	●
近鉄	●	-	-	-	-	-
名古屋市営地下鉄	●	-	-	-	-	-
豊橋鉄道	-	-	-	-	-	●
愛知環状鉄道	●	●	-	●	●	-
東海交通事業（城北線）	●	●	-	-	-	-
名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）	●	-	-	-	-	-
愛知高速交通（リニモ）	●	●	-	●	-	-
名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）	●	-	-	-	-	-

※名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）の営業キロは軌道区間のみ

#### ■ 県内の鉄道事業者の年間輸送人員\*の推移（2016 年～2020 年）



※各鉄道事業者について、下記出典元より各年の輸送人員（J R のみ乗降客数）を引用し作成

出典：J R 東海（乗降客数）

数字でみる中部の運輸

名鉄（輸送人員）

愛知県統計年鑑

近鉄（輸送人員）

愛知県統計年鑑

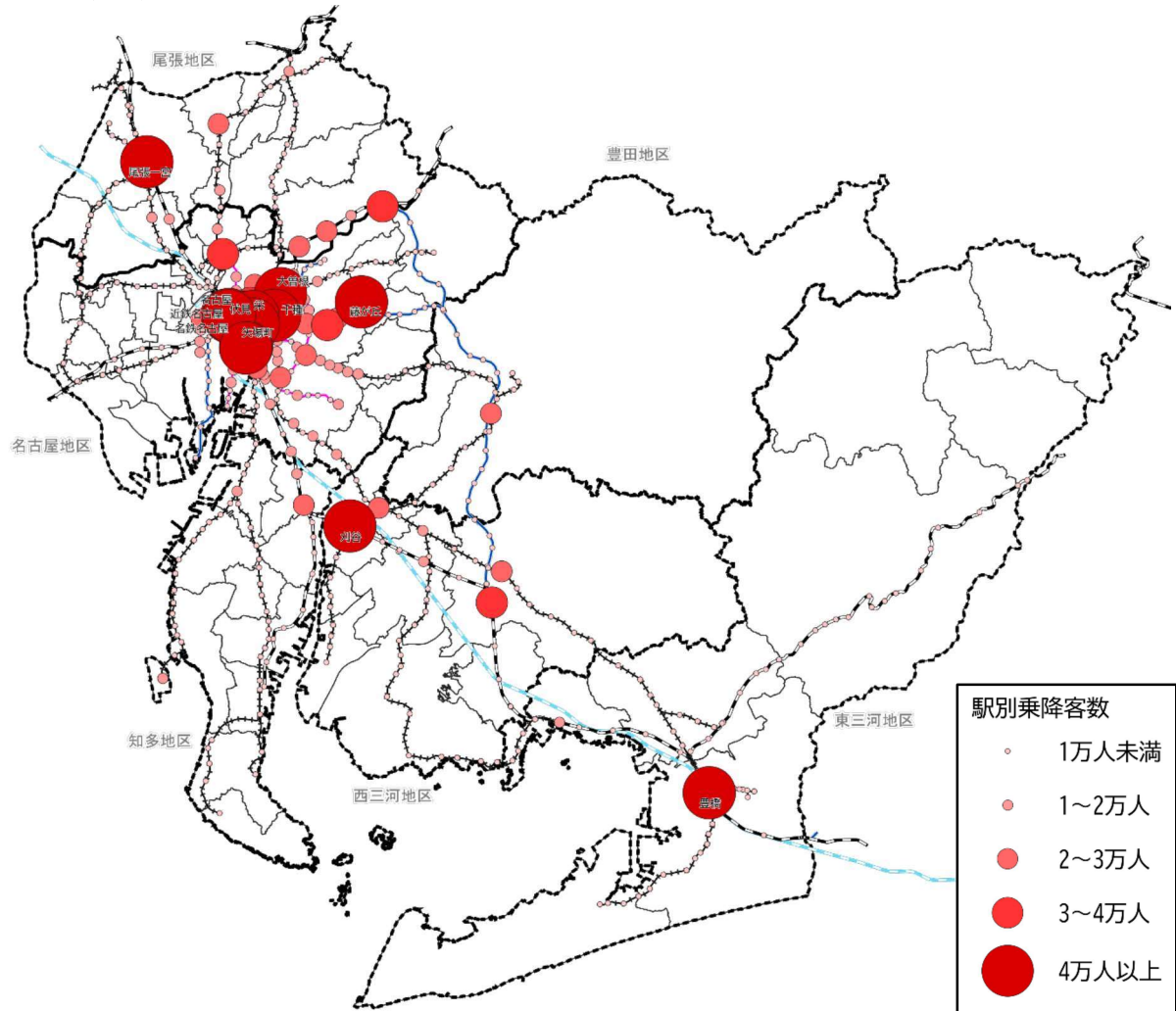
名古屋市営地下鉄（輸送人員） 名古屋市オープンデータ市営地下鉄各駅乗車人員

その他鉄道（輸送人員）

愛知県統計年鑑

※その他鉄道のうち、ガイドウェイバス（輸送人員）は鉄道統計年報より作成

■県内の鉄道駅別の日平均乗降客数（2020年）



■鉄道事業者の営業キロと運行路線

鉄道事業者		県内区間 営業キロ	運行路線名
J R 東海		215.7km	東海道本線、中央本線、関西本線、飯田線、武豊線
名鉄		390.7km	名古屋本線、西尾・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
近鉄		17.7km	名古屋線
名古屋市営地下鉄		93.3km	東山線、名城線、名港線、鶴舞線、桜通線、上飯田線
その他鉄道		110.5km	(下記の通り)
その他 内訳	豊橋鉄道	23.4km	渥美線、市内線
	愛知環状鉄道	45.3km	愛知環状鉄道線
	東海交通事業	11.2km	城北線
	名古屋臨海高速鉄道	15.2km	西名古屋港線（あおなみ線）
	愛知高速交通	8.9km	東部丘陵線（リニモ）
	名古屋ガイドウェイバス	6.5km	志段味線（ゆとりーとライン）

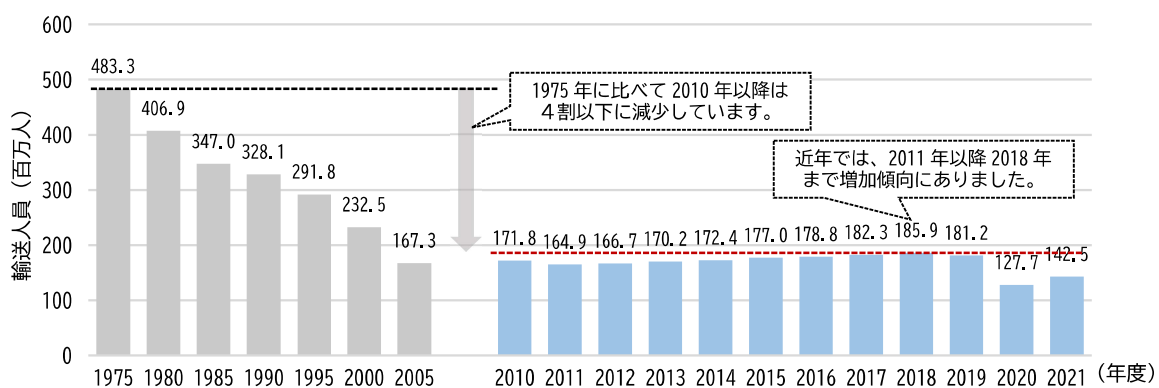
# (3) バス

## ① バスの輸送人員

### A 路線バス

- 愛知県内の路線バスの輸送実績は、1975年度の約483百万人から、2011年度の約165百万人まで長期的に4割程度まで減少しており、2011年度以降は若干の増加傾向に転じていますが、コロナ禍の影響により、2020年度は2019年度比で7割程度まで大きく減少し、約50年間の中で最も利用者数が少なくなりました。
- 2021年度は2020年度比で増加しているもののコロナ禍以前の水準には戻っていません。

#### ■愛知県の路線バスの輸送人員の推移

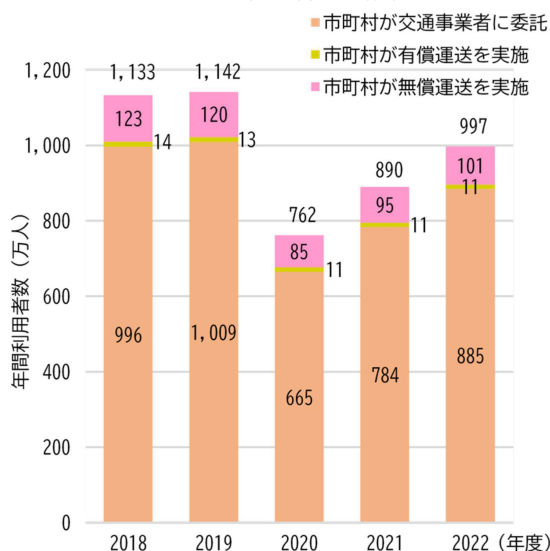


出典：数字でみる中部の運輸

### B コミュニティバス

- 2022年度時点で県内54市町村のうち、51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2018年度から2019年度にかけて、約1,100万人で推移していましたが、2020年度に約760万人に減少し、2021年度は増加に転じ2022年度は約890万人となったものの、コロナ禍以前の利用者数に戻っていません。

#### ■コミュニティバスの利用者数の推移



出典：県内市町村における自主運行バス等の運行状況 (2023年5月現在)

#### ■コミュニティバスを運行する市町村数 (2023年)

市町村が主体となって乗合事業者へ運行委託しているもの (道路運送法第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)
43市町村	6市町村	10市町村
コミュニティバス運行市町村数		
52市町村数 (全54市町村のうち96%)		

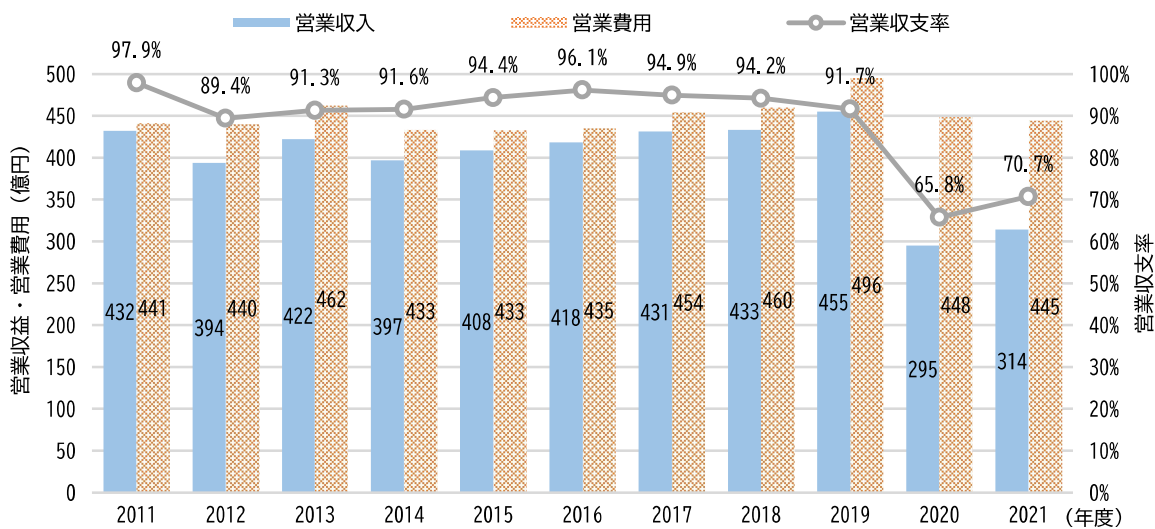


## (4) 県内乗合バス事業の営業状況と地域間幹線系統補助

### ① 県内の乗合バス営業収支の推移

- 乗合バスの営業収支率は、長期にわたり 100%を下回っており、基本的には赤字経営の状況が続いてきました。
- 不採算路線の維持に関しては、採算路線の収益と行政補助を投入することで維持していますが、コロナ禍により、2020 年度の収支率は 65.8%まで下がっています。
- 2021 年度の収支率は回復したものの 70.7%にとどまっています。

■愛知県の乗合バスの営業収支の推移



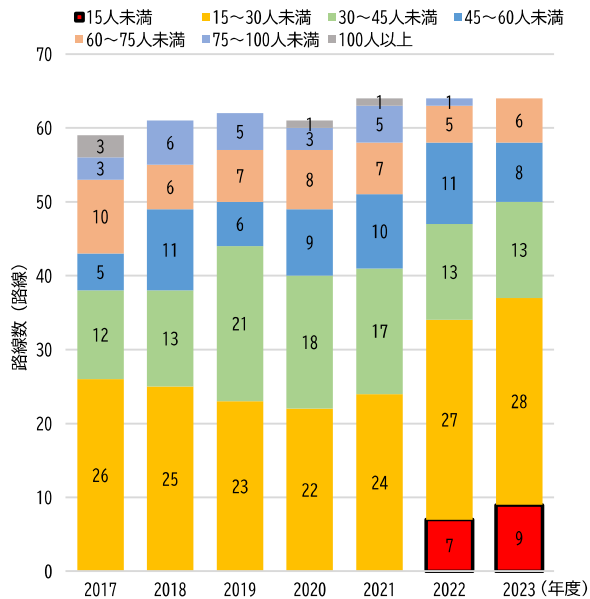
出典：数字で見る中部の運輸

### ② 地域間幹線系統の維持に関する国・県補助の対象路線

#### A 国庫補助（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）

- 地域間幹線系統の維持に関する補助については、国の定める基準（1日あたり輸送量 15～150 人等）に基づき設定し、2017 年度時点で 59 路線、2023 年度時点で 64 路線を対象としています。
- コロナ禍に伴い、2022 年度 7 路線、2023 年度 9 路線の 1 日あたり輸送量の計画値が、補助対象の基準（15 人/日以上）を下回る状況となり、国の緩和措置を適用し補助を継続しています。

■地域間幹線系統補助の1日当たり輸送量別の路線数



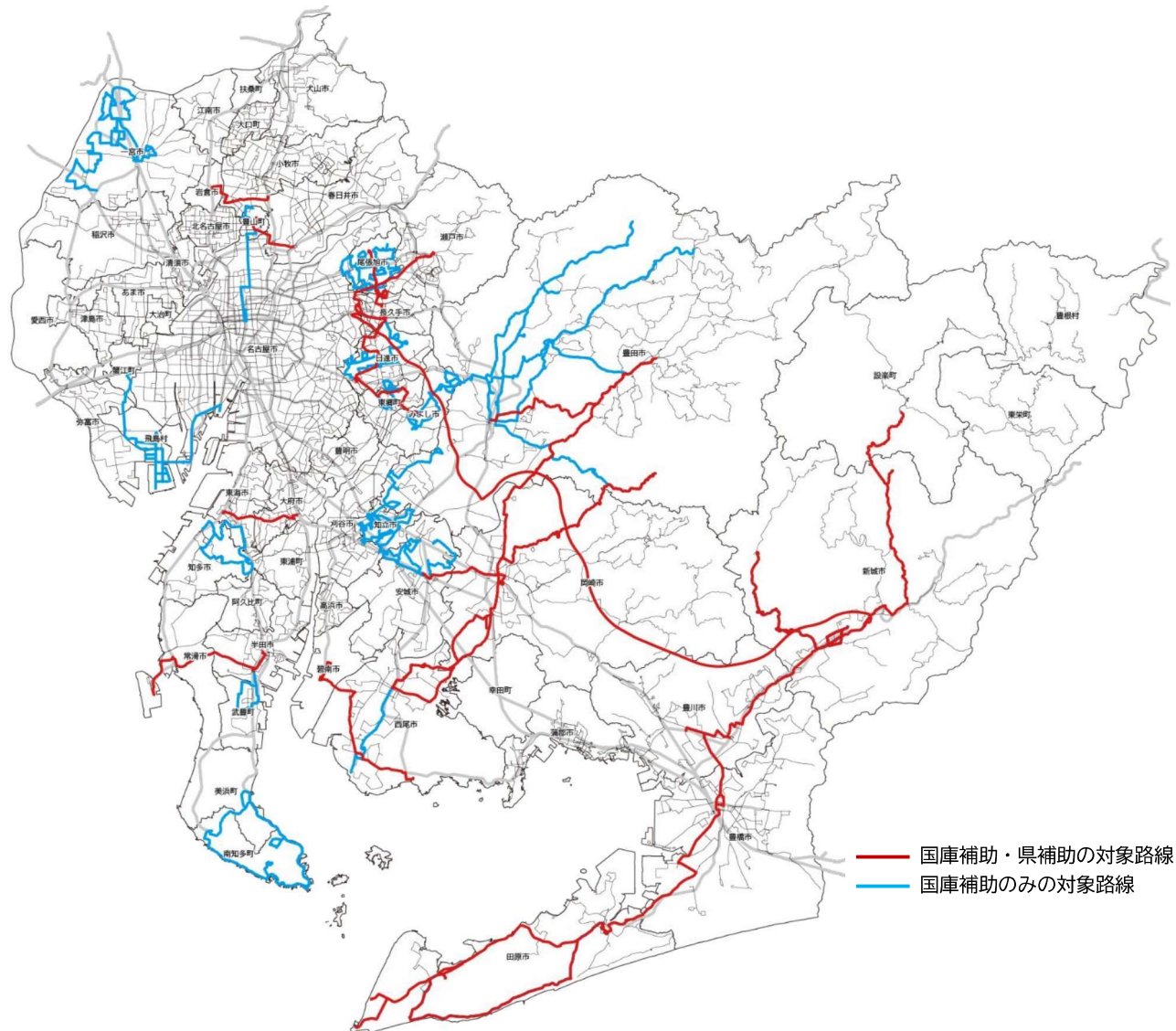
出典：愛知県 各年バス運行対策費補助金資料より



## B 県補助（愛知県バス運行対策費補助金）

- 国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 7 条の「地域間幹線系統確保維持計画」に位置付けられた路線（市町村が乗合バス事業者に運行を委託している路線を除く）のうち、特定の要件を満たすものについて、「生活交通路線」として県補助を実施しています。

■2023 年度の補助対象路線図（2023 年度（2022 年 10 月～2023 年 9 月）時点）

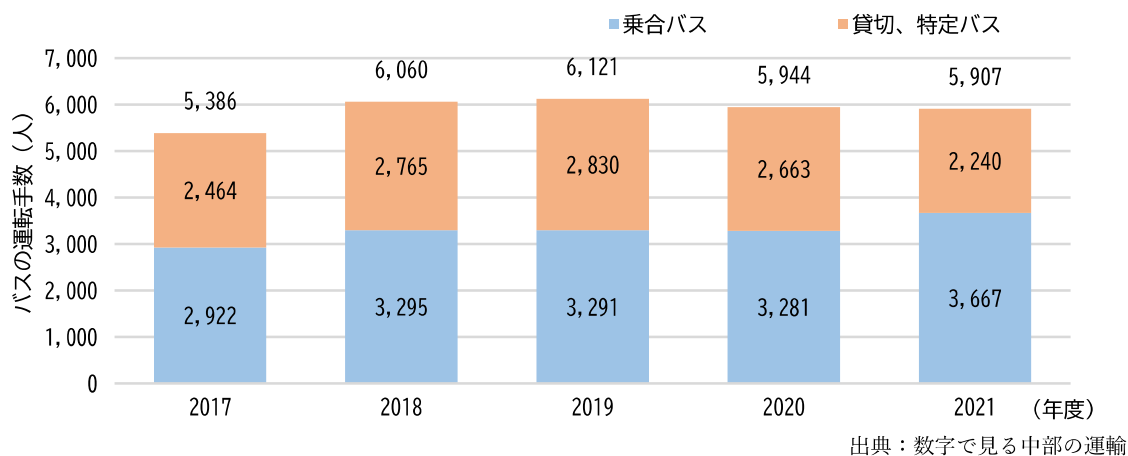


## (5) 運転手の確保について

### ① 乗合バスの運転手の推移

- 愛知県内のバス事業者での乗合バスの運転手数については、2018年度まで増加しており、2020年度までほぼ横ばいを維持していますが、2021年度に大きく増加しています。コロナ禍による貸切バス等の需要減少を受け、一般貸切バスから乗合バスへの運転手登録の変更と考えられます。
- 改善基準告示の改正に伴い、運転手の拘束時間の制限、必要な休憩時間の確保等が進むことから、必要な人員の確保に支障が出るのが懸念されます。

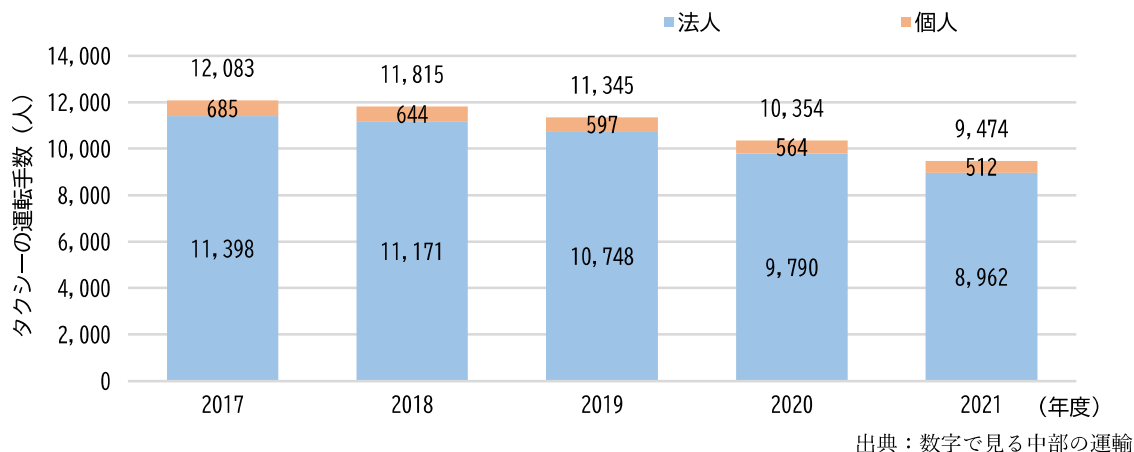
#### ■愛知県の乗合バスの運転手の推移



### ② タクシーの運転手の推移

- タクシーの運転手は減少を続けており、2021年度は1万人を下回り、2017年度から約2割減少しました。
- 特に2020年度以降の減少が大きく、コロナ禍による交通需要の減少も運転手の減少に影響したと考えられます。

#### ■愛知県のタクシーの運転手の推移

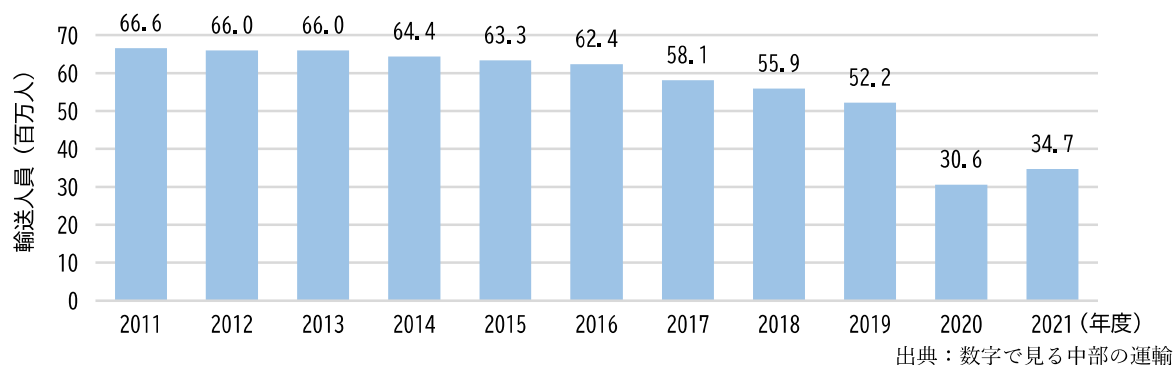


## (6) タクシー・旅客船の輸送状況

### ① タクシーの状況

- タクシーの輸送実績は2013年度まではほぼ横ばいでしたが、その後、減少に転じています。
- 2020年度のコロナ禍の外出規制や飲食店の営業制限、観光需要の減少等の影響を受け、2019年度比で6割程度まで利用が減少しています。
- 2021年度は増加に転じたものの、2019年度以前の水準には戻っていません。

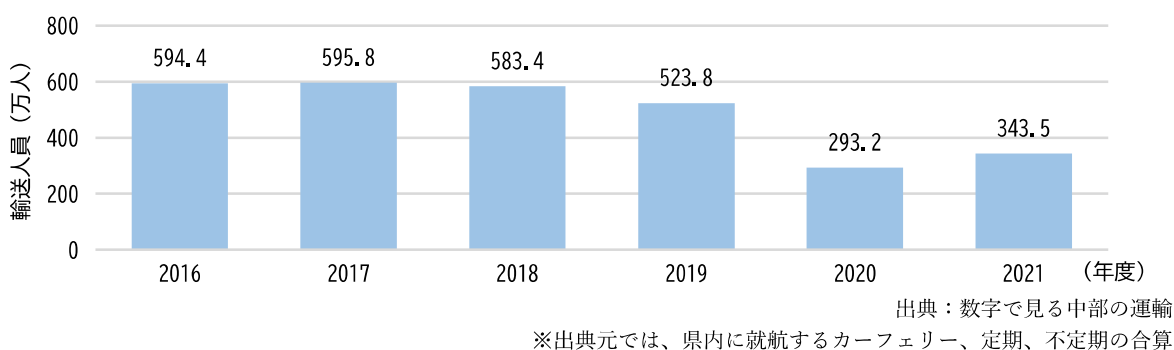
■愛知県のタクシーの輸送実績の推移



### ② 旅客船の状況

- 旅客船の輸送実績は2018年度から減少傾向となっています。
- 2020年度はコロナ禍での観光需要の減少等の影響を受け、2019年度比で6割程度に利用が減少しています。
- 2021年度は増加に転じたものの、2019年度以前の水準には戻っていません。

■愛知県の旅客船の輸送実績の推移

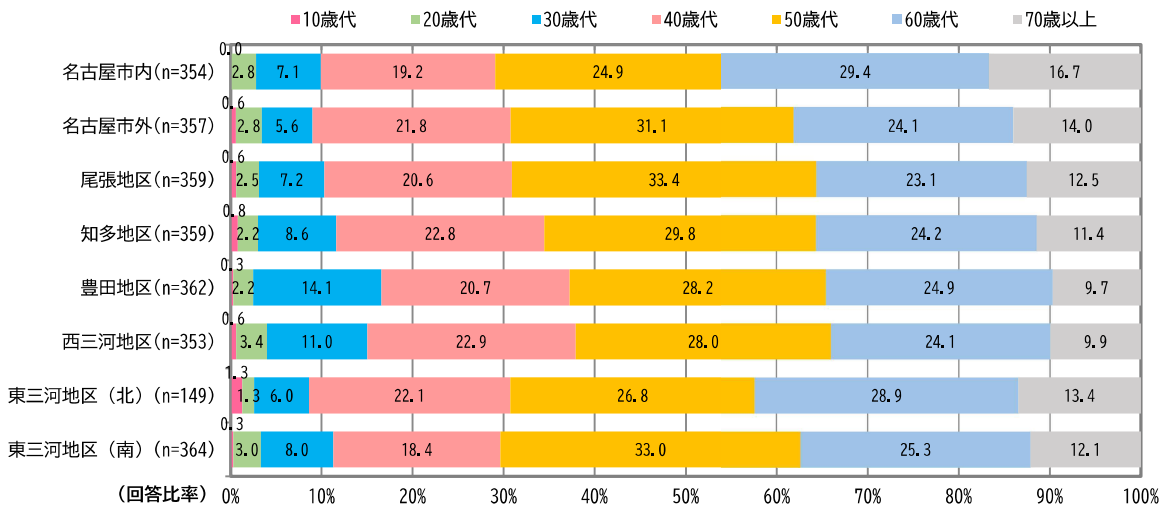




### 3 移動実態・ニーズの整理

- 愛知県地域公共交通計画の策定に向けて、県民の移動実態や公共交通、自動車交通に対するニーズや考え方、移動に対する不安などを把握するため、県民に対する意識調査を実施しました。
- 調査は2023年5月19～22日にかけてWEBアンケート調査として実施し、県の3地域区分（尾張、西三河、東三河）に基づき、下図の8地区（名古屋地区、東三河地区地域は生活圈、公共交通整備状況等を考慮し2地区に分割）に分けて設定し、調査しました。
- 各地区での特性を中心に分析するため、各地区は人口按分ではなく約350サンプル取得を上限として実施し、全体で2,657サンプルの回答を得ました。

#### 【個人属性】 年齢層



#### 【個人属性】 居住地区

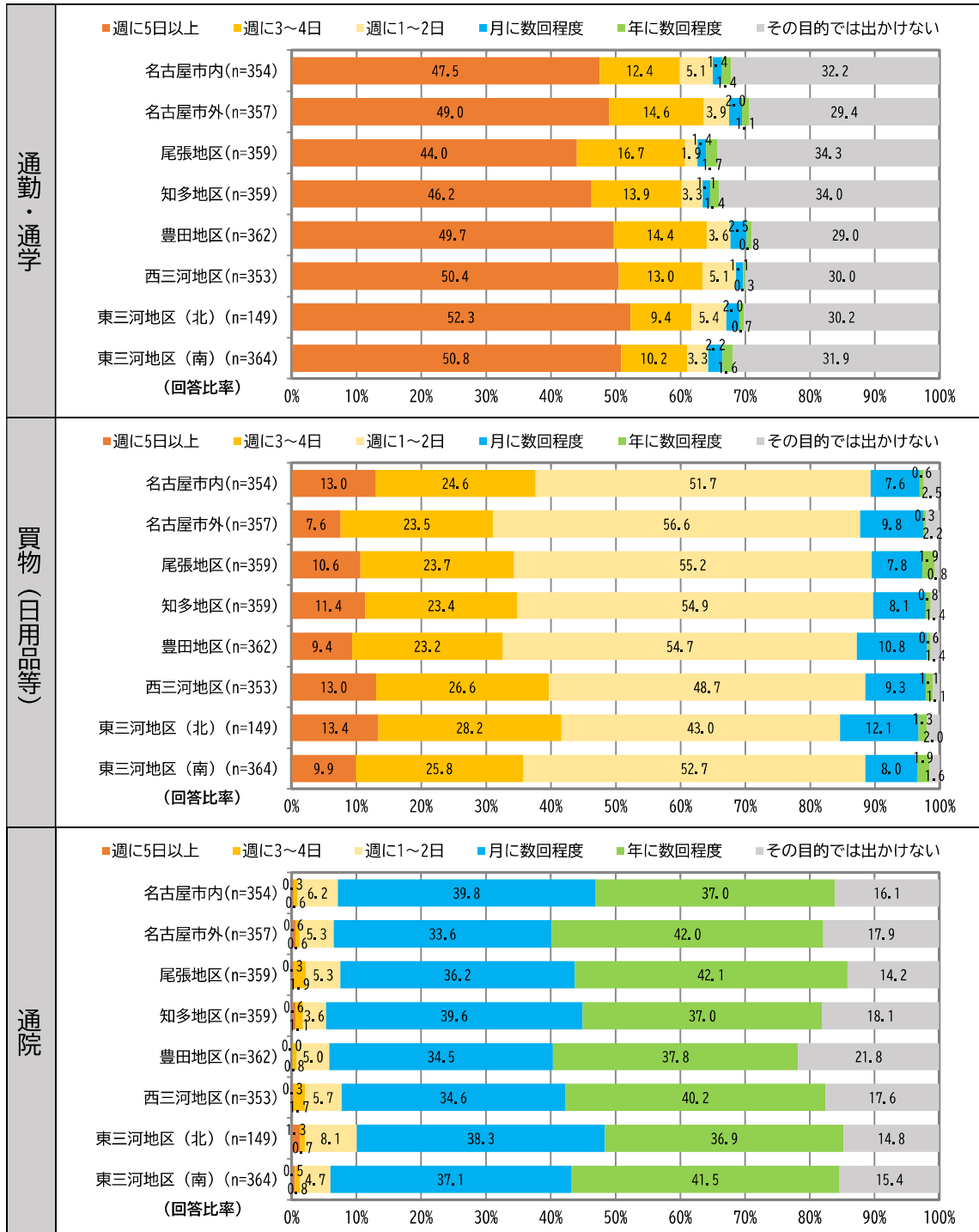
地区区分	市区町村	サンプル数
名古屋地区 (名古屋市内)	千種区	37
	東区	12
	北区	21
	西区	22
	中村区	21
	中区	15
	昭和区	24
	瑞穂区	8
	熱田区	15
	中川区	27
	港区	21
	南区	21
	守山区	21
	緑区	38
	名東区	35
	天白区	16
	名古屋地区 (名古屋市外)	瀬戸市
津島市		23
尾張旭市		29
豊明市		21
日進市		35
愛西市		17
清須市		31
北名古屋市		31
弥富市		15
あま市		35
長久手市		20
愛知郡東郷町		14
西春日井郡豊山町		3
海部郡大治町		7
海部郡蟹江町		23
海部郡飛鳥村		2

地区区分	市区町村	サンプル数
尾張地区	一宮市	111
	春日井市	76
	犬山市	18
	江南市	24
	小牧市	40
	稲沢市	58
	岩倉市	13
	丹羽郡大口町	7
	丹羽郡扶桑町	12
	半田市	69
知多地区	常滑市	32
	東海市	54
	大府市	54
	知多市	48
	知多郡阿久比町	19
	知多郡東浦町	29
	知多郡南知多町	7
	知多郡美浜町	17
	知多郡武豊町	30
	豊田地区	豊田市
みよし市	61	
西三河地区	岡崎市	126
	碧南市	15
	刈谷市	39
	安城市	61
	西尾市	59
	知立市	30
	高浜市	11
	額田郡幸田町	12
東三河地区 (北)	新城市	138
	北設楽郡設楽町	8
	北設楽郡東栄町	3
東三河地区 (南)	豊橋市	227
	豊川市	75
	蒲郡市	42
	田原市	20
	全合計	2657

# (1) 暮らしの中で発生する移動のこと

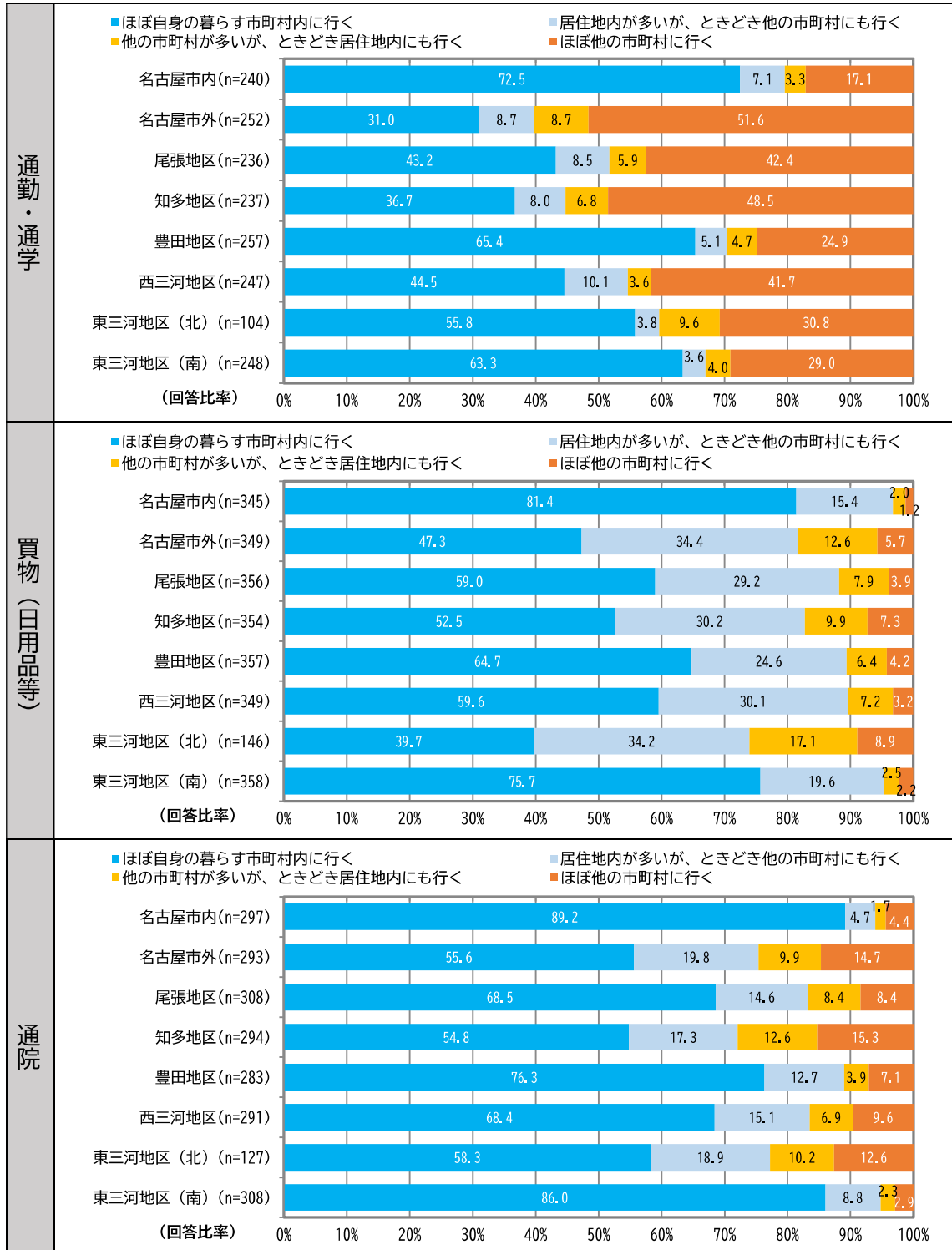
## ① 交通の頻度

- 交通の頻度では、通勤・通学、買物（日用品等）、通院の各目的について、居住地区別に大きな違いは見られません。
- 通勤・通学は「週に5日以上」、買物（日用品等）は「週に1～2日」の利用が一番多くなっています。



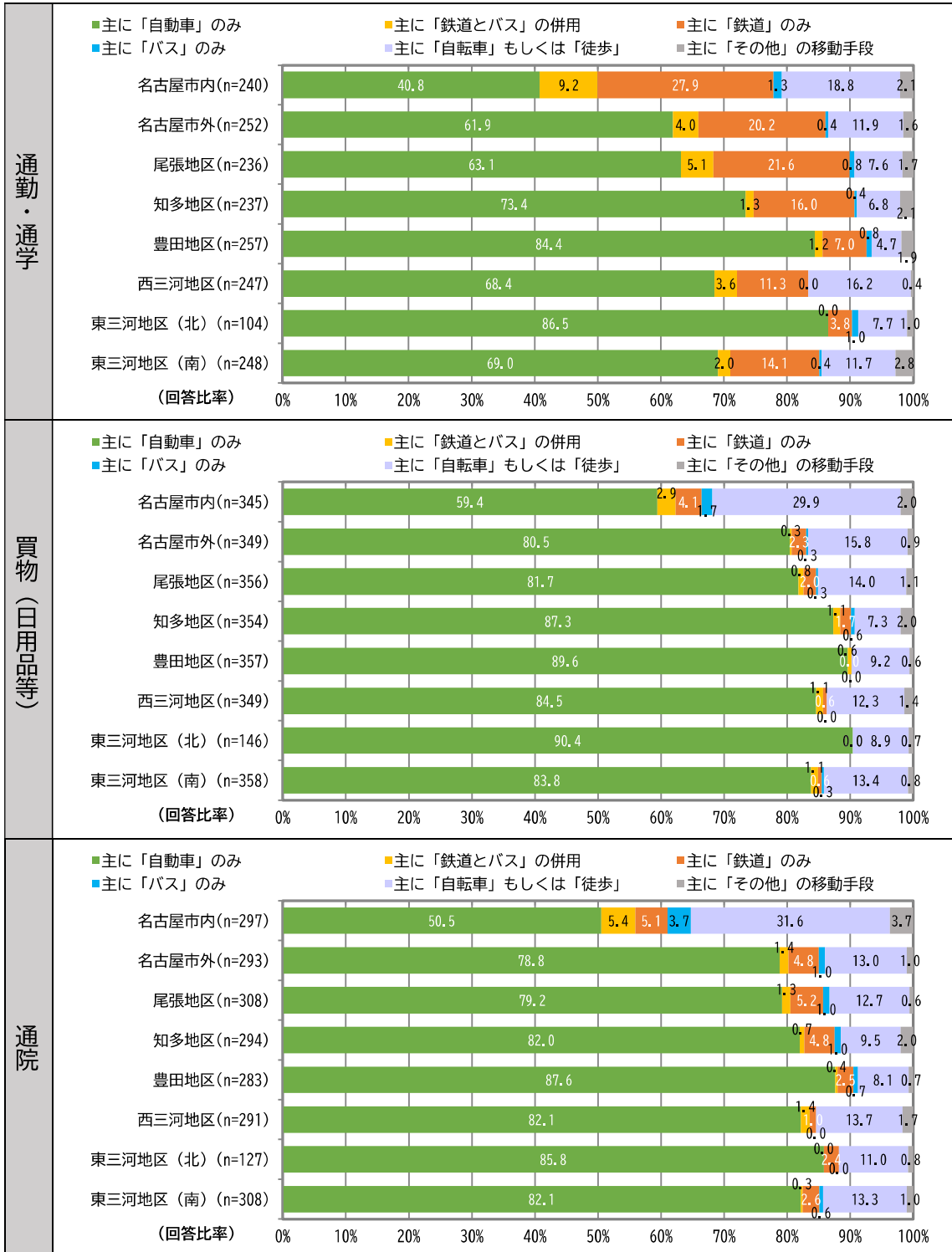
## ② 交通の行き先 ※市町村を跨る移動の有無

- 通勤・通学については名古屋市内や豊田地区では自市町村内で完結する移動が多いものの、それ以外の地区では他市町村への移動が多くなっています。
- 買物、通院については、居住地区に関わらず、居住地と同じ同一市町村内で完結する移動が多くなっています。



### ③ 主な移動手段

- 目的別の主な移動手段については、名古屋市内以外の買物、通院では8～9割が「自動車」を選択しており、通勤・通学を除いて、地区を問わず自動車への依存が強い状況となっています。



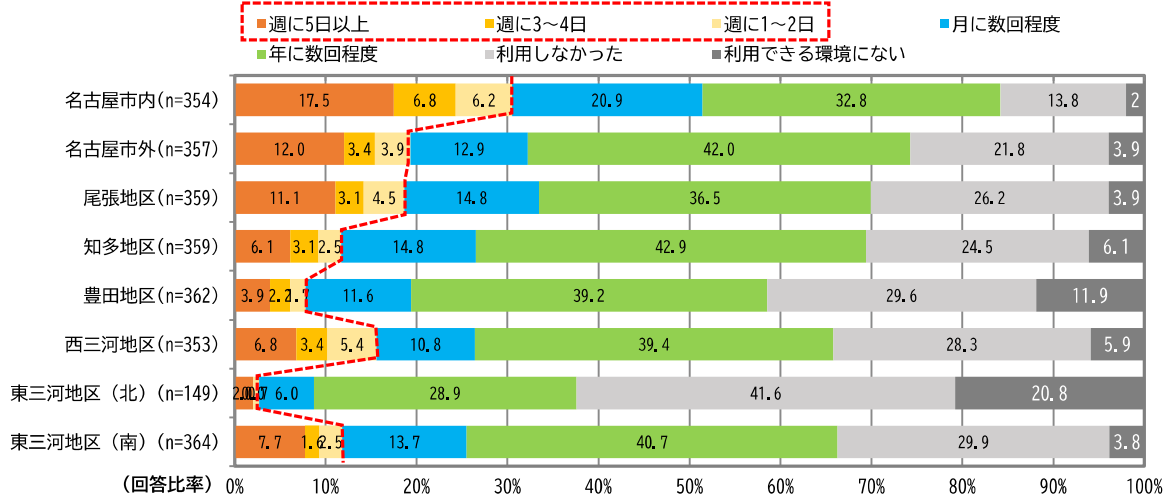
## (2) 鉄道やバスの利用頻度と利用環境

### ① 日常生活での「鉄道」や「バス・コミュニティバス」の利用頻度

- 日常的な移動での鉄道の利用頻度では、「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、公共交通サービスが充実した名古屋市内でも3割程度であり、他地区では1～2割となります。
- また、「月に数回程度」「年に数回程度」と、頻度は低くても利用経験はある人は一定数おり、これらの利用者の頻度を高めていくことの重要性が示唆されます。
- バス・コミュニティバスについては利用経験のある人が鉄道より少なく、「月に数回程度」「年に数回程度」の低頻度利用を含めても2～3割程度にとどまります。
- なお、「利用できる環境にない」とする意見は、多くの地区で鉄道よりバス・コミュニティバスが高くなっていますが、東三河地区（北）では、鉄道の方が高くなっています。

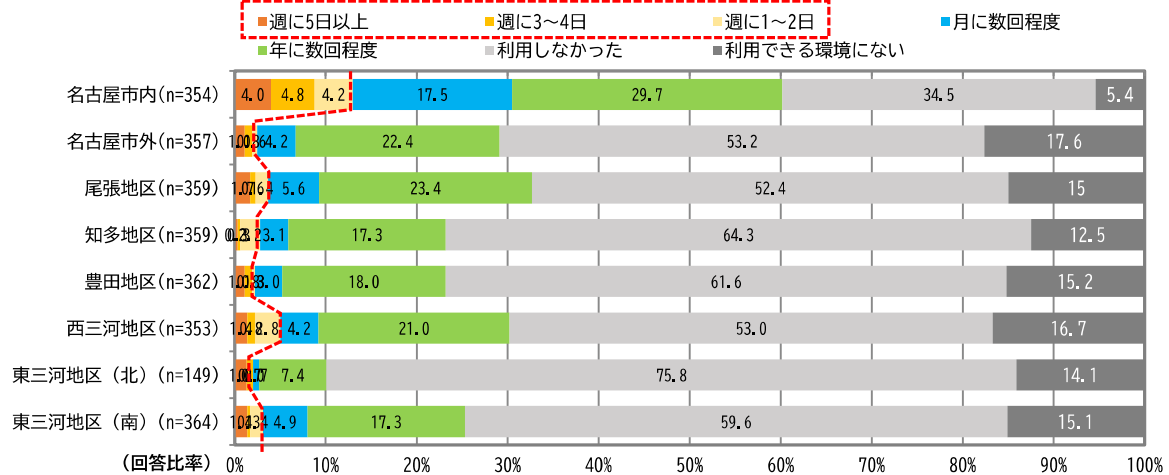
#### 1) 鉄道

Q7 日常生活での「鉄道」の利用頻度 × QT 地域区分 (N=2657)



#### 2) バス・コミュニティバス

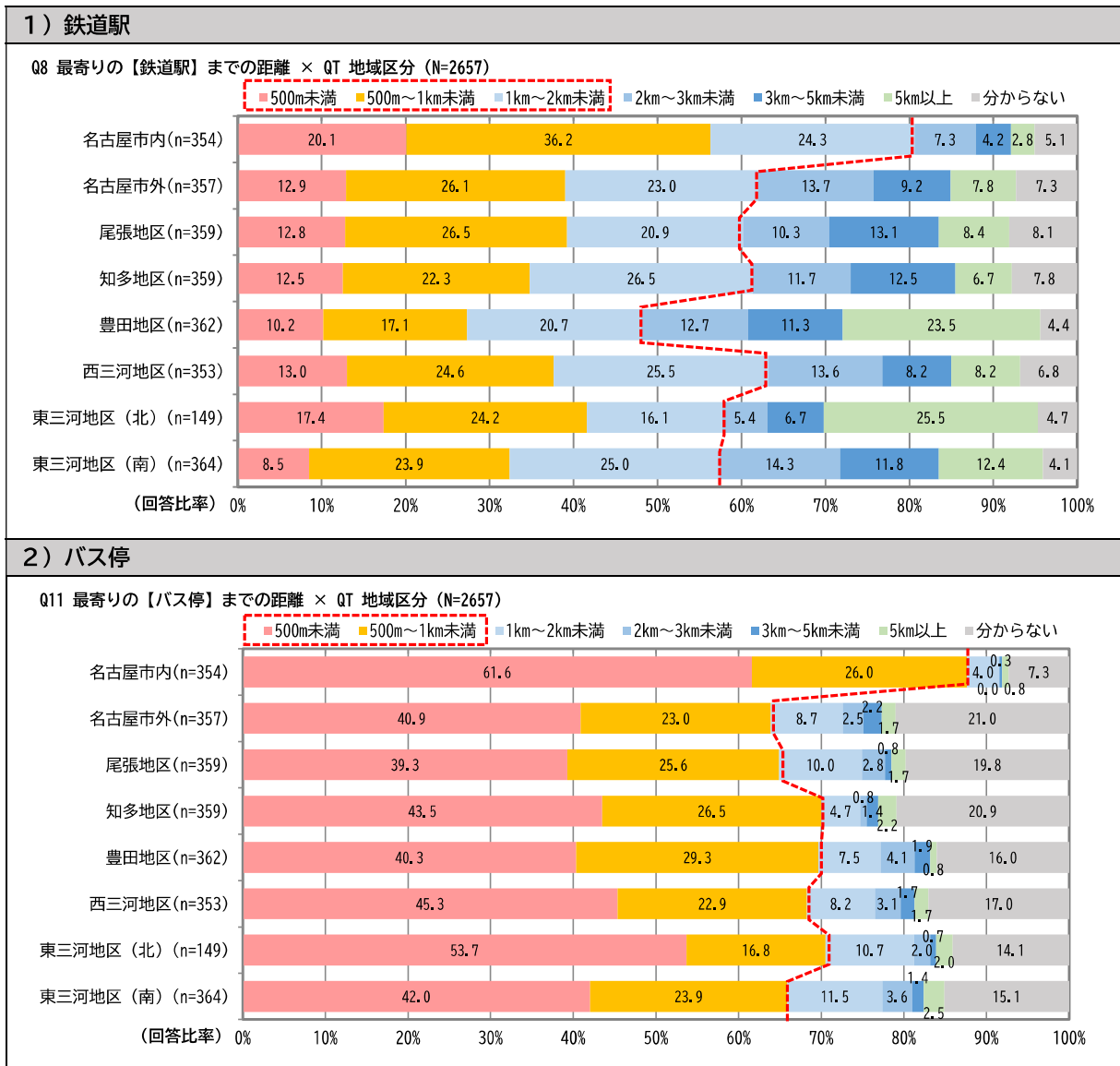
Q10 日常生活での「バス等」の利用頻度 × QT 地域区分 (N=2657)





## ② よく利用する、もしくは最寄りの「鉄道駅」及び「バス停」までの距離

- 鉄道駅、バス停までの距離について、鉄道駅では「2km 未満」、バス停では「1km 未満」の場合に、各地区の回答者の半数以上が含まれる水準となります。
- 地区別では、名古屋市内を除くと、鉄道 2km の場合に約 6 割が含まれる状況ですが、豊田地区のみは 5 割となり他地区に比べて低めとなります。
- バス停に関しては「500m 未満」で約 4 割、「1km 未満」で約 7 割と名古屋市内を除き地区の差異は小さくなっています。

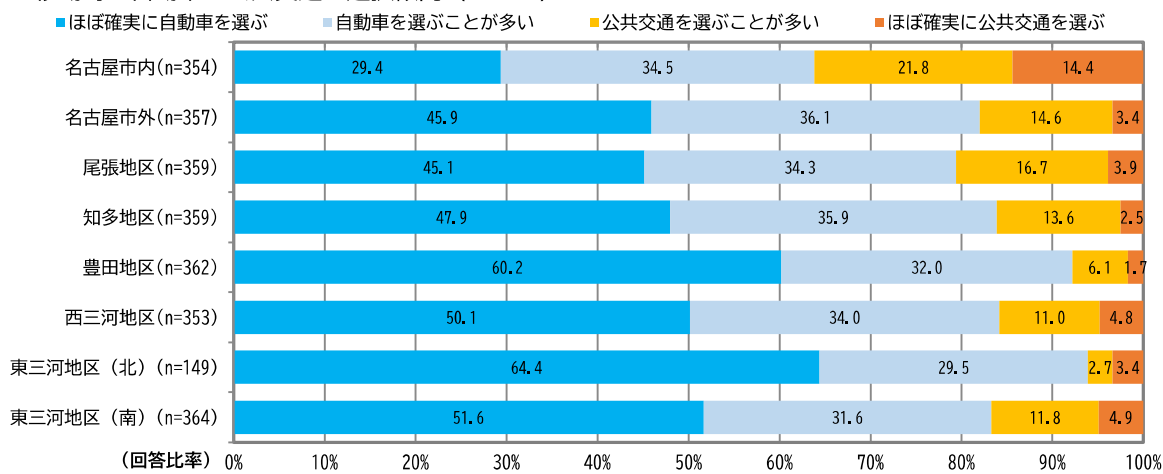


### (3) 自動車と公共交通の選択傾向

#### ① 自動車と公共交通の選択理由

- 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、名古屋市内の居住者を除き8～9割が自動車を選択する傾向があります。
- 自動車を選ぶ人が「公共交通を選ばない理由」として、地区を問わず、時間、行き先、途中ででの立ち寄りなど、「自動車に比べて自由度が無い」ことが挙げられています。定時・定路線を基本とする鉄道、バス等の公共交通では解消しにくい不利な要因となっています。
- 一方、公共交通を選ぶ人が「自動車を選ばない理由」としては、自動車が利用できない、交通事故が怖い、飲酒時の問題など、運転に関わる部分が挙げられています。

■ 移動時の自動車と公共交通の選択傾向 (n=2657)



■ 自動車を選ぶ人が「公共交通を選ばない理由」(各地区の上位5位)

	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内(n=226)	名古屋市外(n=293)	尾張地区(n=285)	知多地区(n=301)	豊田地区(n=334)	西三河(n=297)	(北)(n=140)	(南)(n=303)
時間が自由にならないから	61.9	62.5	55.1	64.5	64.4	63.3	65.7	64.4
行き先が自由にならないから	38.5	41.3	33	38.2	44.9	40.1	38.6	41.3
途中での立ち寄り等ができないから	35.8	37.5	37.5	38.2	36.8	36	43.6	41.6
自動車の方が「お金がかからない」から	12.8	22.2	20.7	17.3	24.9	21.9	23.6	18.8
自動車の方が「時間がかからない」から	19.9	16	14.4	15	31.4	16.8	28.6	19.8

■ 公共交通を選ぶ人が「自動車を選ばない理由」(各地区の上位3位)

	尾張				西三河		東三河	
	名古屋市内(n=128)	名古屋市外(n=64)	尾張地区(n=74)	知多地区(n=58)	豊田地区(n=28)	西三河(n=56)	(北)(n=9)	(南)(n=61)
運転に不安があるから	19.5	25.0	27.0	22.4	28.6	25.0	22.2	36.1
交通事故が怖いから	20.3	17.2	29.7	31.0	32.1	33.9	22.2	29.5
自動車を利用できないから	36.7	15.6	13.5	19.0	14.3	21.4	11.1	26.2
公共交通の方が、時間が正確だから	28.9	35.9	40.5	32.8	28.6	30.4	11.1	26.2
公共交通の方が、時間がかからないから	11.7	18.8	18.9	19.0	7.1	25.0	0.0	18.0
お酒を飲んだときに利用できるから	16.4	21.9	20.3	27.6	42.9	25.0	44.4	13.1