



4. 尾張旭市交通基本計画の基本理念と目標

本市は、大都市近郊にありながらも、森林公園などの豊かな緑と矢田川やため池などの水辺に恵まれ、市民アンケートにおいては、常に9割以上の方から「住みやすい」との回答を得ています。

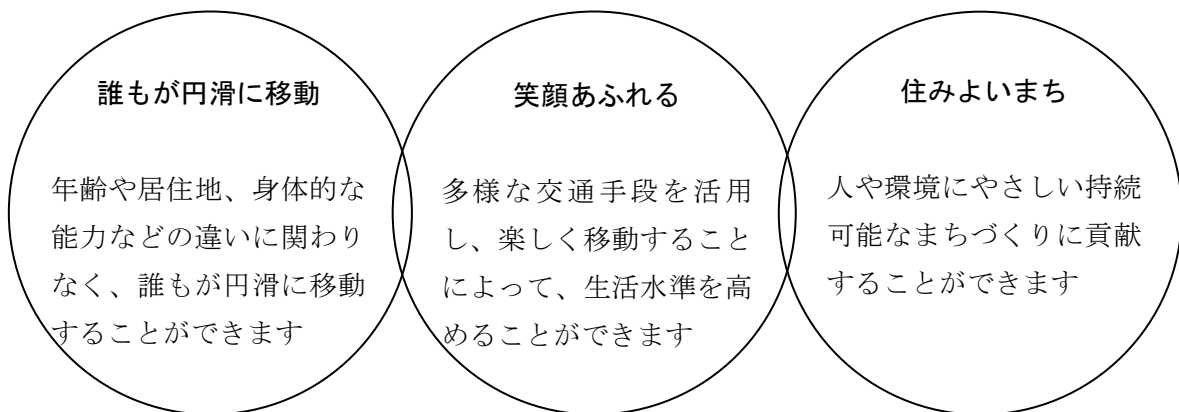
また、最大の流動先である名古屋市とは公共交通機関や幹線道路によって連絡されているとともに、市域がコンパクトであることも加わり、交通の利便性が高い都市であるともいえます。

このため、本計画では、本市が有する利点を最大限に活用しながら、上位計画の見直し内容を踏まえ、目指すべき都市像や基本理念、基本方針を設定します。

4-1. 目指すべき都市像

「2. 尾張旭市の現状と課題」で整理した事項や上位計画・関連計画に加え、今後より一層の進展が見込まれる人口減少や高齢化などといった環境の変化を展望し、本計画における目指すべき都市像を次のように定めます。

誰もが円滑に移動できる 笑顔あふれる 住みよいまち



4-2. 基本理念

目指すべき都市像の実現につなげるため、次の3つの基本理念を掲げ、取り組んでいきます。

誰もが利用しやすい交通体系を構築します

日常生活や社会経済活動に不可欠な移動を支える交通は、誰にとっても利用しやすいことが必要です。このため、多様な交通手段の選択が可能で、誰もが利用しやすい交通体系を構築します。

安全・安心かつ円滑な交通体系を構築します

より安全で安心な生活や活発な活動を支えるため、交通は安全・安心で、円滑であることが必要です。このため、安全・安心かつ円滑な交通体系を構築します。

持続可能なまちづくりにつながる交通体系を構築します

都市の形成を支える交通は、日常生活や環境に配慮したものであることが必要です。このため、持続可能なまちづくりにつながる交通体系を構築します。

4-3. 基本方針

基本理念に基づき、次の3つを計画推進のための基本方針として位置付け、それぞれの実現に向け、各種施策を展開していきます。

1 公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を推進します

- 多様なニーズへの対応を図るため、企業等を含む市民と交通事業者、そして行政が協力し、公共交通ネットワークの形成に向け、福祉事業との役割分担を踏まえながら、市営バスと民間バスなどとの連携強化を推進します。
- 鉄道やバス（市営バス、民間バス）、自動車などの相互連携を高めるため、駅前広場や駐輪場整備といった交通結節点での乗り継ぎ環境の向上を推進します。
- 高齢者や障がい者、子連れの人等の円滑な移動を確保するため、駅周辺施設のバリアフリー化を推進します。

2 適切に機能分担された快適な道路整備を推進します

- 円滑な自動車交通を実現するため、通過交通の分散化や防災機能の強化に資する道路ネットワークの形成を推進します。
- 安全・安心に移動できる環境を創出するため、生活道路などにおける通過交通の進入の抑制を推進します。
- 歩行者や自転車が安全で快適に通行できる環境を確保するため、歩行者と自転車、自動車の道路空間配分の見直しを推進します。

3 人と環境にやさしい交通施策を推進します

- 公共交通に対する意識高揚を図り、これを守り育てるため、市民と交通事業者、行政などが協働で継続的に取り組むことのできる交通施策を推進します。
- 過度に自動車に依存しない交通環境をつくるため、モビリティ・マネジメント⁵の実施や市民への意識啓発などを推進します。
- コンパクトなまちづくりによって、健康都市づくりを推進するとともに、低炭素型自動車の利用といった環境にやさしい交通施策を推進します。

⁵ **モビリティ・マネジメント**：1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）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政策のこと。

4-4. 基本方針の具体的な施策

(1) 前提条件

基本方針に基づく具体的な施策を進めていくためには、企業等を含む市民と交通事業者、そして行政が、それぞれの役割に応じて取り組んでいく必要があります。このため、実施主体や計画の熟度にしたがって、本項の文章表現（語尾の記述）については、次のように整理しています。

表現方法	実施主体など	計画熟度
～推進します。 ～実施します。	市が主体	すでに事業着手されている事項 おおむね計画期間内に取り組む事項
～努めます。	市が主体	目標達成に時間がかかるが、継続して取り組んでいく事項
～検討します。	市が主体	目標の実現に向けて、庁内・関係機関・市民との協議・調整・検討が必要な事項
～図ります。	市が主体、市民や事業者と協働	目標、方向性に関する事項
～促進します。	市が市民、事業者等の取り組みを促進	すでに事業着手されている事項
～行います。	市民、事業者が主体	目標達成のため、継続して取り組んでいく事項

(2) 課題を踏まえた具体的な施策の展開

「2-4. 尾張旭市の都市交通の課題」において整理した本市の都市交通の課題を次のとおり各基本方針に分類し、その対応のための具体的な施策を展開します。

	公共交通に関する課題	自動車交通に関する課題	歩行者・自転車交通に関する課題	都市交通全体に関する課題
【基本方針1】 公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を推進します	A 公共交通の役割分担の明確化 B 交通結節機能の強化		F 公共交通への乗り継ぎ環境の整備	
【基本方針2】 適切に機能分担された快適な道路整備を推進します		C 自動車交通の円滑な処理 D 安全安心な交通環境の確保	E 歩行者や自転車が快適に移動できる交通環境の確保	
【基本方針3】 人と環境にやさしい交通施策を推進します				G 自発的な交通行動への変容 H 適正な自動車利用の促進 I 低炭素でコンパクトなまちづくりへの対応

(3) 具体的な施策

基本方針 1 公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を推進します

施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

施策② 交通結節点の施設整備推進

施策③ 公共交通への乗り継ぎ環境の改善

施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

■公共交通の機能分類の明確化と機能に応じたサービス水準の確保

市内には、名鉄瀬戸線を始め、名鉄バス、名古屋市営バス、あさぴー号など、多様な公共交通が運行しています。

これら公共交通を以下に示す機能に分類し、各機能に応じたサービス水準を設定・確保するとともに、ネットワーク全体としての品質の向上を図ります。

また、既存の公共交通による対応が困難と判断される場合は、市民ニーズを踏まえて必要に応じ、車両の適正化やデマンド型交通⁶の導入を検討します。

さらに、リニア中央新幹線開業に伴う名古屋大都市圏での交通体系の改編に対しては、近隣市と協調しながら対応を検討します。

表 4-1 公共交通の機能分類

機能分類	路線機能	【参考】 現時点で該当する 交通機関及び施策
広域路線 (鉄道)	広域的な交通基幹路線としての機能を担い、需要に応じたサービス水準を確保すべき路線。	名鉄瀬戸線
基幹路線	広域的な流動に対応する路線として、市内外の連絡を確保すべき路線。	名鉄バス 名古屋市営バス
地域路線	広域路線、幹線路線を補完し、地域の生活交通路線として、地域住民のニーズに応じて一定のサービス水準を確保すべき路線。	あさぴー号
移動支援	障がい者等の移動制約者の輸送や高齢者等を対象としたタクシー券助成などの移動支援施策。	福祉有償運送 ⁷ 高齢者等を対象とした タクシー券助成

⁶ **デマンド型交通**：一般の路線バスのような定時定路線の運行とは異なり、利用者（需要）に応じた車両（供給）で、予約があった停留所間のみを運行する合理的な運行形態のこと。

⁷ **福祉有償運送**：NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。

■あさび一号の運行内容の充実

あさび一号の運行目的は、「市民の生活の足として、交通手段を確保することにより、交通空白地域の改善及び市民交流の促進を図り、もって外に出かけたくなるまちづくりを推進すること」としてあります。

こうした中、現在の運行内容は基幹路線と地域路線の両方に対応する形となっており、これがその内容の充実化の妨げとなっている部分もあります。

このため、その運行に当たっては、市民、行政及び交通事業者があさび一号に求められる役割を共有する中で、運行経費の妥当性などを踏まえつつ、ルートやダイヤなどの運行内容の充実化を進め、市民が快適に日常生活を送ることができるよう最も効率的な運行の実現を図ります。

施策② 交通結節点の施設整備推進

急速な少子高齢化や国際化の進展、情報通信技術が飛躍的に発展していく中で、年齢や性別、国籍、障がいの有無等にかかわらず全ての人々が、持てる能力を最大限に発揮し、安全・安心・快適に活動できる差別の無い社会、平等な社会参加を実現していくという「ユニバーサルデザイン」の理念が、社会基盤づくりをはじめ、行政施策のあらゆる側面に対応していくべき課題となっています。

こうしたことを受け、公共交通相互や公共交通と自転車、徒歩などの交通手段の円滑な乗り継ぎ環境を創出するため、駅前広場が未整備の三郷駅については、地域の街づくりの検討と合わせて、その整備を推進します。

また、旭前駅と印場駅については、高齢者や障がい者が安心して移動できるように、駅舎のバリアフリー化について施設管理者である鉄道事業者とともに、段階的にその実現を図ります。

施策③ 公共交通への乗り継ぎ環境の改善

本市においては、名鉄バス、名古屋市営バスが運行しているほか、近隣市の長久手市、瀬戸市のコミュニティバスとも連携が可能な状態にあります。

このため、鉄道駅や複数系統のバスが乗り入れを行う主要なバス停においては、相互の連携を意識した運行ダイヤを検討します。

また、周辺歩道や駐輪場、待合環境の整備やITS⁸技術を活用した乗り継ぎ情報の提供などに努めます。

【参考】計画策定時における既実施中の関連事務事業（基本方針1）

- 公共交通網整備事業（既設公共交通網の整備・拡充を図るとともに、新たな交通手段の確保を図る。）
- 三郷駅前広場整備事業（市の表玄関にふさわしい規模、施設水準の駅前広場を築造する。）

⁸ ITS：人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）

基本方針 2 適切に機能分担された快適な道路整備を推進します

施策④ 円滑な自動車交通を実現する道路ネットワークの構築

施策⑤ 安全で快適な歩行者・自転車等の移動環境の形成

施策④ 円滑な自動車交通を実現する道路ネットワークの構築

■幹線道路ネットワークの形成

市内では、隣接市からの通過交通と駅への送迎交通の混在等により南北の幹線道路において交通渋滞が発生する箇所が多く見られます。また、名古屋市志段味地区における土地区画整理事業の進捗や守山スマートインターチェンジの整備により、今後通過交通量が増加することが懸念されます。一方、人口減少や超高齢社会の到来などによって、将来交通需要が変化し、道路に求められる機能や必要性も変わりつつあります。このため、近隣市との連携強化や通過交通の適正化を図ることを目的として、(都) 霞ヶ丘線や(都) 霞ヶ丘南線等の整備によって幹線道路ネットワークを構築し、自動車交通の分散化を推進するとともに、長期未整備の都市計画道路について必要性の検証を実施します。

■交差点改良等の実施

幹線道路に接続する地区道路については、追越のための車線が整備されていないなどの理由によって、交通が錯綜し交通処理能力が低下している交差点が見受けられます。このため、これら個別の課題が存在する交差点については、形状の見直しや、みなし右折車線の設置などの対応により、交通処理の能力の向上を図ります。

■防災・減災を意識した交通ネットワークの形成

災害時における避難や物資・人員輸送に対応するため、緊急輸送道路・避難路のネットワークとしての整備や、道路及び橋梁の耐震化・長寿命化を推進します。

表 4-2 緊急輸送道路一覧

区分	路線名	起点	終点
第一次緊急輸送道路	東名高速道路	全区間	
第二次緊急輸送道路	(国) 363号	全区間	
	(主) 名古屋瀬戸線	全区間	
市指定緊急輸送道路	(主) 春日井長久手線	森林公園交差点	西本地橋
	(一) 松本名古屋線	印場西交差点	森孝新田交差点
	(一) 篠木尾張旭線	労災病院西交差点	印場西交差点
	(一) 上半田川名古屋線	西原町二丁目交差点	東山町一丁目交差点
	巡検道線	森林公園南門交差点	岩作北山交差点
	瀬戸新居線	白鳳小学校北西交差点	根の鼻橋交差点
	旭南線	東田橋西交差点	西中学校北交差点
	平子線	城前町茅池交差点	西中学校北交差点
	大塚庄南1号線	東山町一丁目交差点	四軒家

※「全区間」は市域内全区間が対象。

資料：尾張旭市地域防災計画

※市外の交差点・橋については市の境界までを示します。

※(国) = 国道、(主) = 主要地方道、(一) = 一般県道

施策⑤ 安全で快適な歩行者・自転車等の移動環境の形成

■安全な移動環境の形成

生活道路への通過交通の進入を抑制するため、あんしん歩行エリアの指定などを行い、地区の生活道路における歩道の整備・改良、段差・勾配の解消、交通安全施設の整備など、面的かつ総合的な交通事故対策を推進します。

また、交通規制等のソフト施策と連動した既存道路空間の配分の見直しや、コミュニティ道路化（ボンエルフ⁹、ハンプ¹⁰設置等）など、まちづくりと一体となった施策を検討します。

図4-1 あんしん歩行エリア（瑞鳳地区）



（整備前）



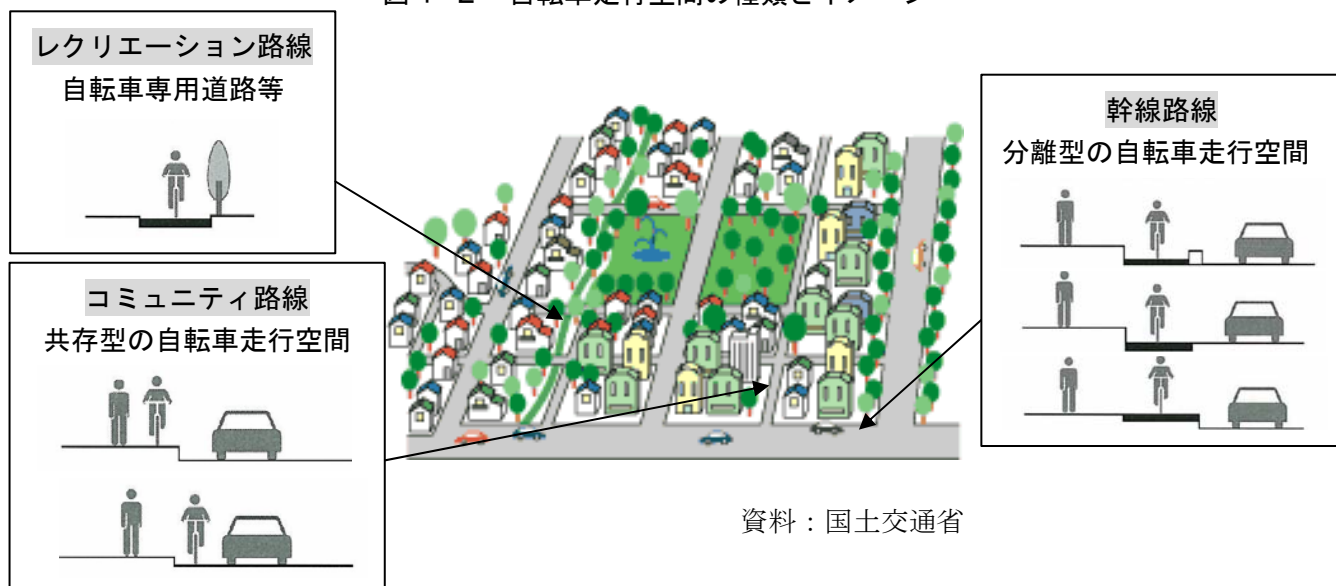
（整備後）

■快適な歩行者・自転車道等の通行空間の確保

公共交通の利便性が高い本市の特性を十分活用するため、鉄道駅や主要施設を結ぶ安全で快適な歩行者・自転車ネットワーク形成を推進します。そして、歩行者・自転車の通行空間が狭く危険な箇所、車道と歩道の段差により通行しづらい箇所においては、安全性・快適性を高めるため、既存道路空間の配分の見直しや河川空間等の活用など、地域の実情に応じた柔軟な歩行者・自転車通行空間の確保に努めます。

また、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足として、今後普及が見込まれる超小型モビリティ¹¹の移動環境の形成について検討します。

図4-2 自転車走行空間の種類とイメージ



⁹ **ボンエルフ**：生活道路において自動車の速度を落とさせるため、車道を蛇行させるなどすること。

¹⁰ **ハンプ**：自動車の速度を落とすために道路上に設けられた突起のこと。

¹¹ **超小型モビリティ**：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両のこと。

【参考】計画策定時における既実施中の関連事務事業（基本方針2）

- 都市計画検討・策定事務（都市計画について立案するための基礎資料を策定する。）
- 霞ヶ丘線整備事業（円滑な道路交通網の確立を図るため、東西の主要幹線道路の一部を成す霞ヶ丘線の用地取得に努め、道路改良工事を実施する。）
- 幹線道路補修事業（自動車交通の安全性、快適性を確保することを目的として、亀裂やたわみ等が激しくなった幹線道路の舗装面の補修を行う。）
- 交差点改良事業（交差点に右折帯を設置するなどによって、渋滞の緩和と、車両を安全に通行できるようにする。）
- 交通安全施設維持管理補修事業（道路交通の安全性を高め、交通事故を抑制するため、道路交通安全施設の管理・補修を行う。）
- 交通安全施設整備事業（道路交通の安全性を高め、交通事故を抑制するため、道路交通安全施設の整備補修を行う。）
- 橋梁長寿命化修繕事業（道路網の安全性・信頼性を確保するため、長寿命化修繕計画を策定し、必要に応じ予防的な修繕、計画的な架け替えを実施する。）
- 生活道路改良事業（道路の機能性や利便性を高めるため、側溝改修など道路施設の改良を行う。）
- 生活道路維持管理事業（道路、橋梁等の施設の安全性や機能を確保するため、維持管理を行う。）
- あんしん歩行エリア整備事業（道路管理者と公安委員会が、あんしん歩行エリア内の交通事故を抑制するために、歩道設置や交通安全施設の整備を行う。）
- 自転車等駐車場維持管理事業（自転車等駐車場を維持管理する。）
- 歩道バリアフリー推進事業（誰もが安心して歩道を通行できるようにするため、歩道巻き込み部の車道と歩道のすりつけ勾配を緩和する。）
- 道水路用地取得事務（良好な道水路環境とするため、道水路整備に係る用地の取得を目的として測量、登記及び不動産鑑定評価を行う。）

基本方針3 人と環境にやさしい交通施策を推進します

施策⑥ 交通需要特性を踏まえた適切な自動車利用への誘導

施策⑦ 人と環境にやさしい交通施策の推進

施策⑥ 交通需要特性を踏まえた適切な自動車利用への誘導

本市では通勤交通の過半数が自動車を利用しており、朝・夕のピーク時に、市街地内の鉄道駅周辺や隣接都市を連絡する道路に交通が集中し、交通渋滞が発生しています。

このため、これらの交通需要特性を踏まえ、通勤交通等を対象とした適切な交通手段への誘導、交通需要の効率化及び適切な自動車利用の誘導に関する施策を推進します。

表4-3 施策の展開例

施策のねらい	施策
適切な手段への誘導	キスアンドライド ¹² への対応 サイクルアンドライド ¹³ 、サイクルアンドバスライド ¹⁴ の促進 自転車道ネットワークの形成
交通需要の効率化	ノーマイカーデーによる自動車利用の自粛 時差出勤による出勤時間の変更 フレックスタイム ¹⁵ による勤務時間の変更
適切な自動車利用の誘導	一方通行化による自動車交通流入抑制 コミュニティ道路による自動車走行速度の低減化 違法駐車に対する規制

図4-3 施策イメージ

サイクルアンドライド（尾張旭駅）



愛知県エコモビリティライフ資料



資料：愛知県HP

- ¹² **キスアンドライド**：鉄道駅まで自動車を送迎し、鉄道に乗り換えて目的地へ向かうこと。
- ¹³ **サイクルアンドライド**：自動車交通の削減と公共交通利用を促進するため、自宅等から自転車を利用し、鉄道に乗り換えて目的地へ向かうこと。
- ¹⁴ **サイクルアンドバスライド**：自動車交通の削減と公共交通利用を促進するため、自宅等から自転車を利用し、バスに乗り換えて目的地へ向かうこと。
- ¹⁵ **フレックスタイム**：一定の定められた時間帯の中で、始業及び終業の時刻を決定することができる変形労働時間制のこと。

施策⑦ 人と環境にやさしい交通施策の推進

■健康都市づくりの推進

駅周辺市街地において快適に回遊できる歩行空間の整備など、コンパクトなまちを形成することにより、人もまちも健康な、誰もが外に出かけたくなる健康都市づくりを推進します。

■人や環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開

過度な自動車利用から公共交通・自転車等の利用への交通行動の転換を促すきっかけ作りを進め、自発的な意識改革を行っていくモビリティ・マネジメントを推進します。

また、その際には、市民、職場、学校教育を対象として、広く交通行動の転換を促進します。

表 4-4 モビリティ・マネジメントの実施例

対象	実施内容（案）
一般	・公共交通利用促進に関する啓発の実施 ・公共交通の運賃と車の維持費に関する講座の開催
職場	・通勤実態調査の実施 ・公共交通利用促進に関する啓発の実施
学校教育	・公共交通の乗り方に関する講座の開催 ・地球温暖化と二酸化炭素の排出に関する講座の開催
転入者	・公共交通マップや動機付けチラシなどの配布
自動車利用者	・かしこいクルマの使い方に関する講座の開催 ・公共交通と健康に関する講座の開催 ・クルマ利用に伴う危険（交通事故）に関する講座の開催 ・移動に対する意識変化に関する調査の実施

また、近年増加傾向にある高齢者の交通事故を回避するとともに、健康で環境にやさしい公共交通の利用への転換を図るため、運転免許証自主返納者に対する支援策の周知拡大や、そのさらなる充実を検討し、運転免許証の返納を促進します。

さらに、CO₂の排出削減を図るため、公用車の低炭素化を推進するとともに、低炭素型自動車の利用を促進します。

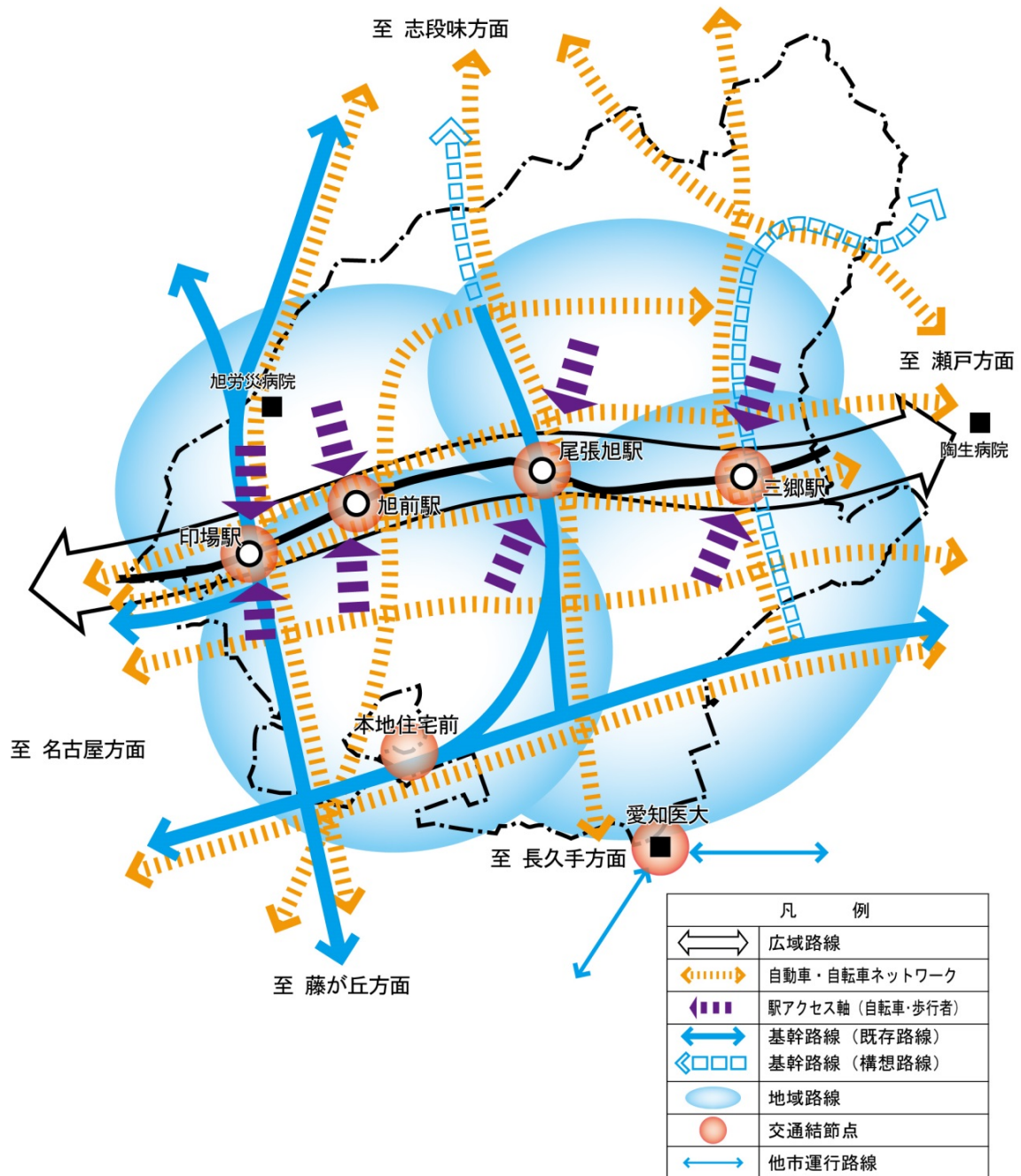
【参考】計画策定時における既実施中の関連事務事業（基本方針3）

- 公共交通網整備事業（既設公共交通網の整備・拡充を図るとともに、新たな交通手段の確保を図る。）
- 自転車通学安全推進事業（中学校へ自転車通学する生徒の安全のためにヘルメット購入の補助をする。）
- 交通安全啓発事業（交通安全に関する啓発を行う。）
- 交通安全活動団体支援事業（交通安全活動を行っている団体に補助金を交付し、活動を支援する。）
- 環境教育・環境学習実施事業（市民の環境に関する知識や行動などを身に付けるための学習活動ができる場として、環境に関する講座を開催し、市民の環境保全に関する意識の高揚を図り、実際に環境保全活動を実践する人材を育成する。）

4-5. 都市交通体系の将来像

将来的に次のような都市交通体系を構築することを目標として、各種施策を推進していきます。

図 4-4 都市交通体系の将来像



※「基幹路線（構想路線）」については、市の要望路線として今後の個別協議により整備する路線として位置付けています。