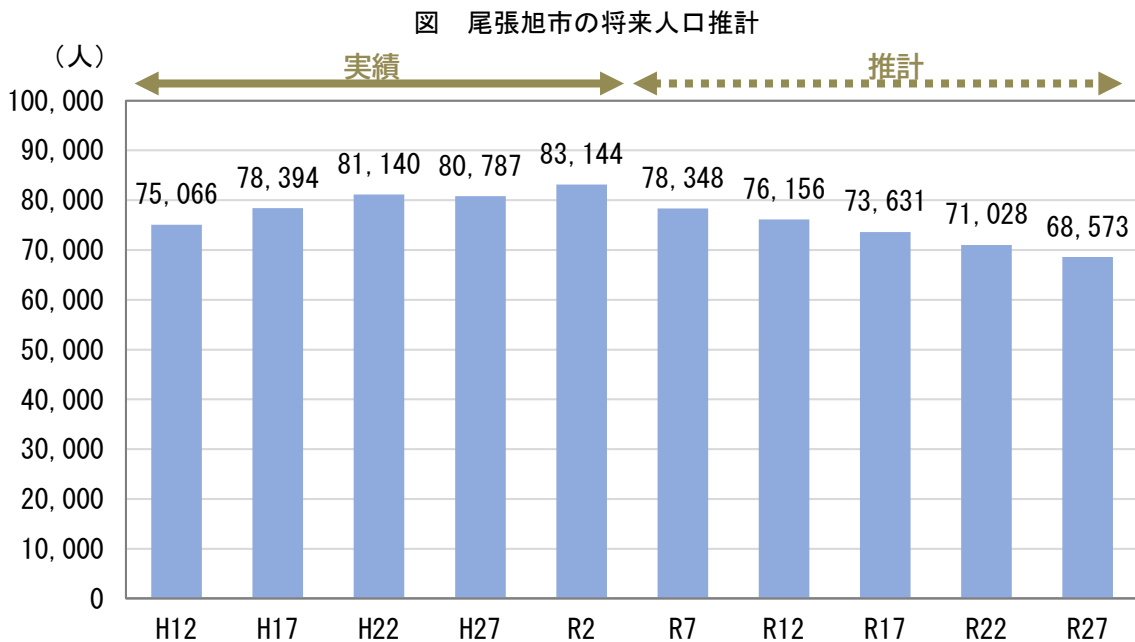


1. 尾張旭市の現状整理

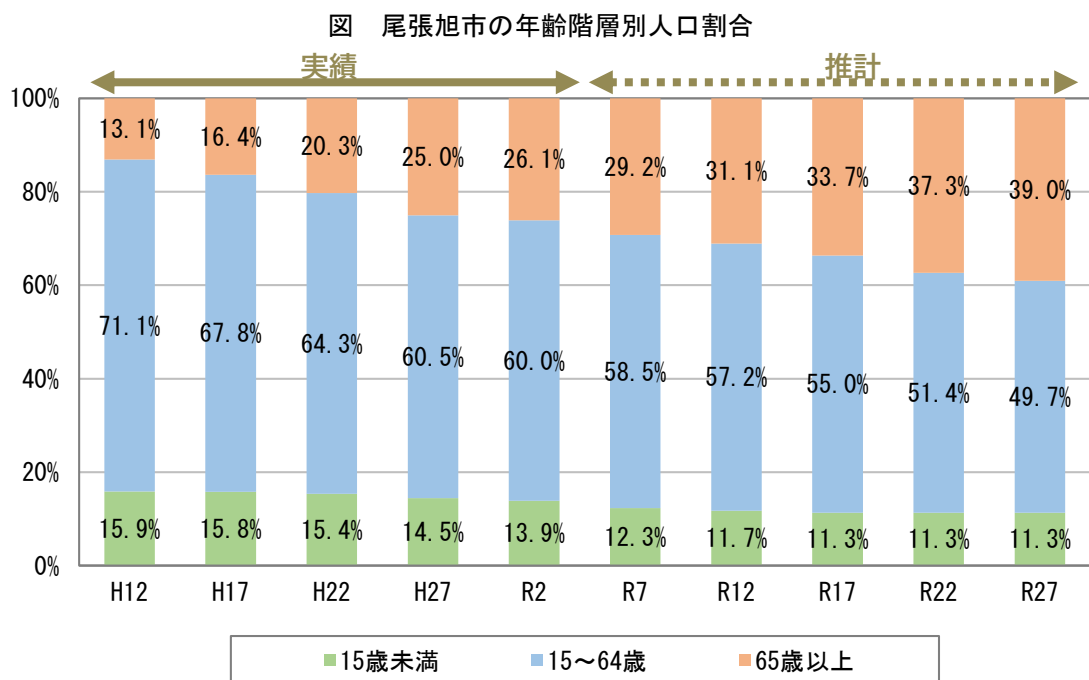
(1) 尾張旭市の概況

1) 人口の推移と見通し

尾張旭市の人口は増加傾向にありましたが、今後減少していくと推計されています。年齢階層別の人口構成を見ると、高齢者の人口割合が増加し、令和 12 年には約 3 人に 1 人が高齢者となる見込みです。



(資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

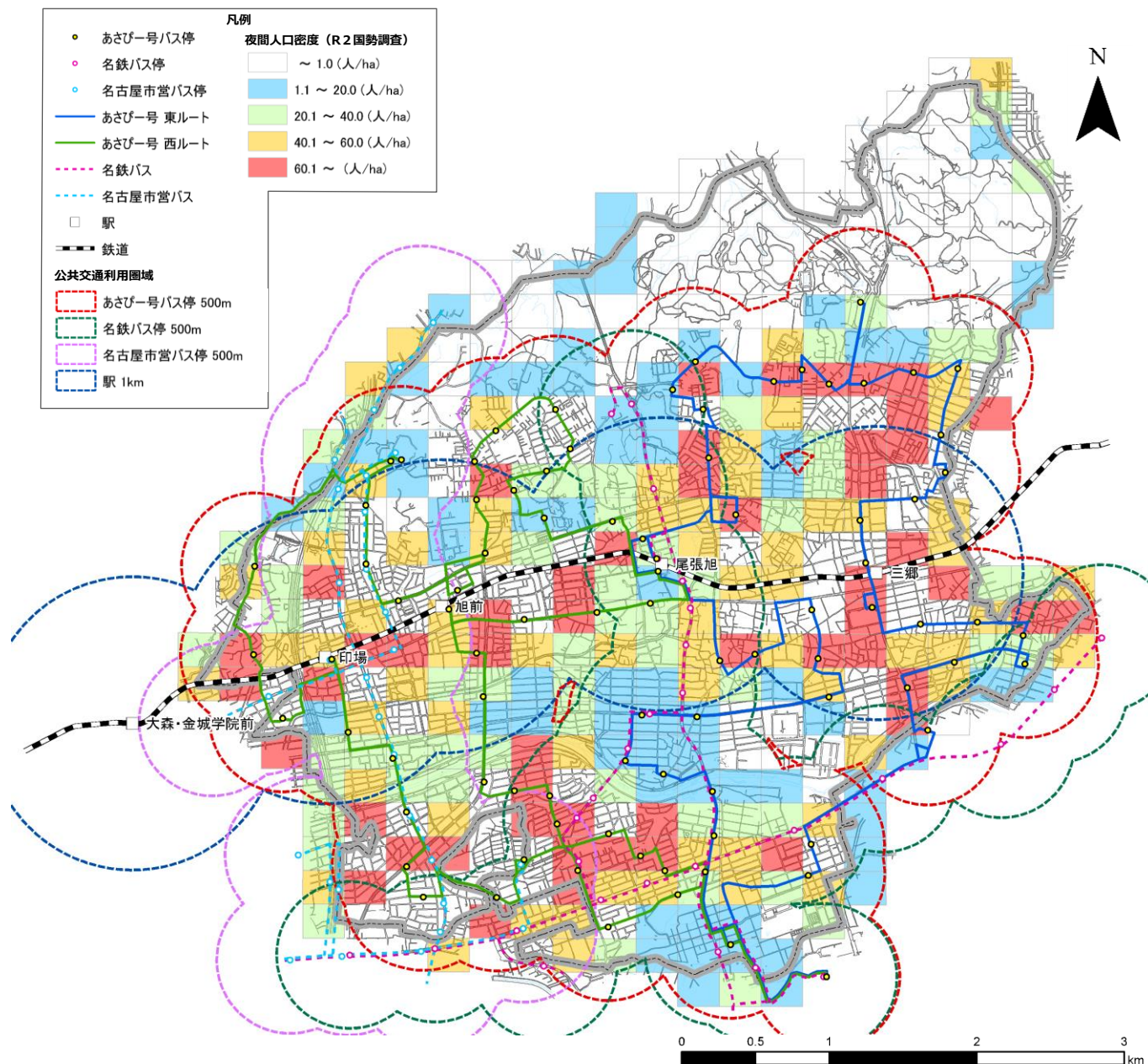


(資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

2) 人口密度と公共交通の状況

市内を運行する鉄道、バスの利用圏域と人口密度を重ねると、主な居住区域は、公共交通利用圏域に含まれています。

図 人口メッシュと公共交通利用圏域

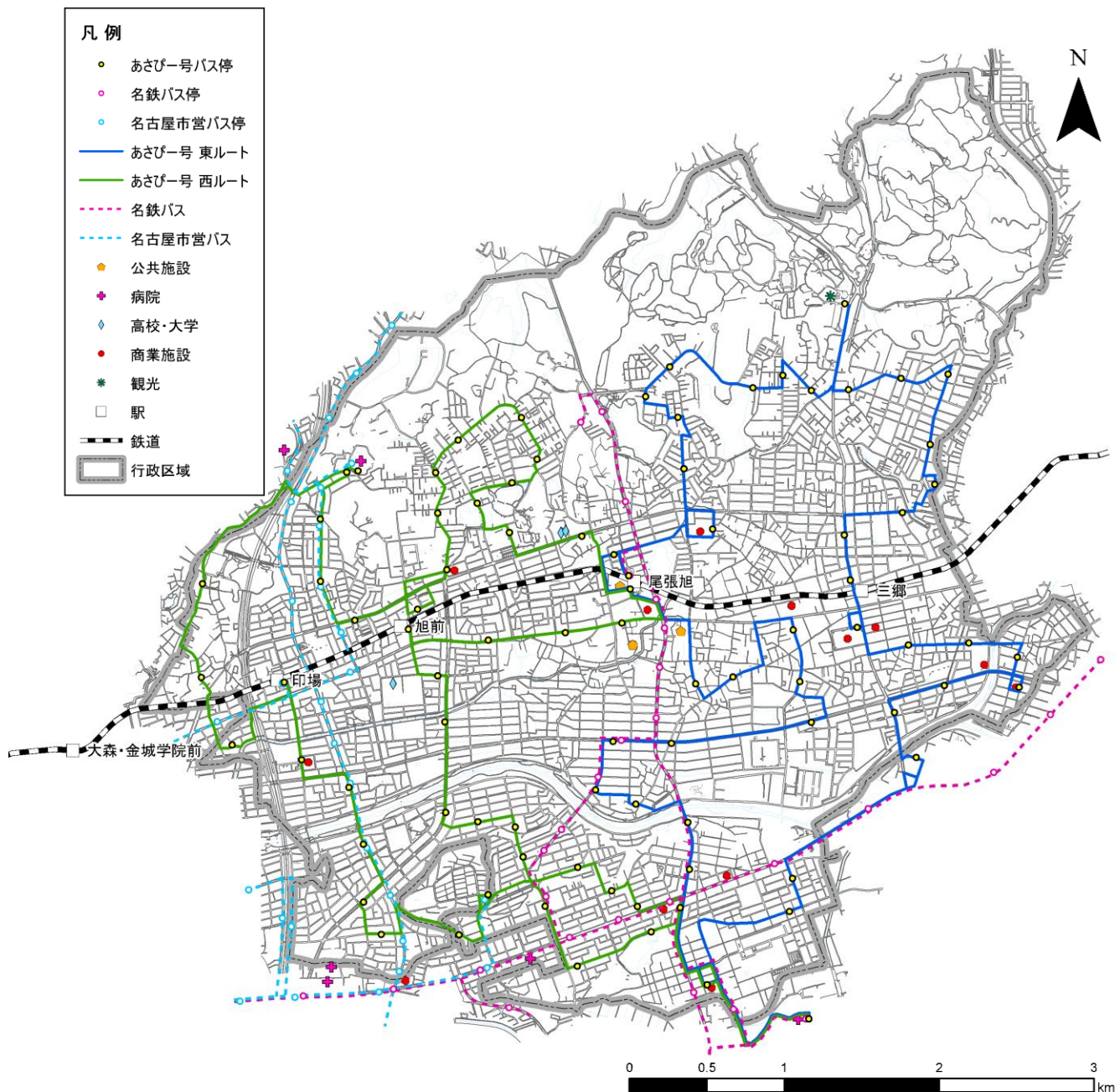


※鉄道駅から1km、バス停から500mを公共交通利用圏域と設定
(資料：令和2年国勢調査人口メッシュ)

3) 主要施設の分布

市内の主な公共施設や商業施設、病院等の生活利便施設は、市内を運行する鉄道やバスでアクセス可能となっています。

図 主要施設と公共交通ネットワーク



4) 都市交通特性

①通勤通学特性

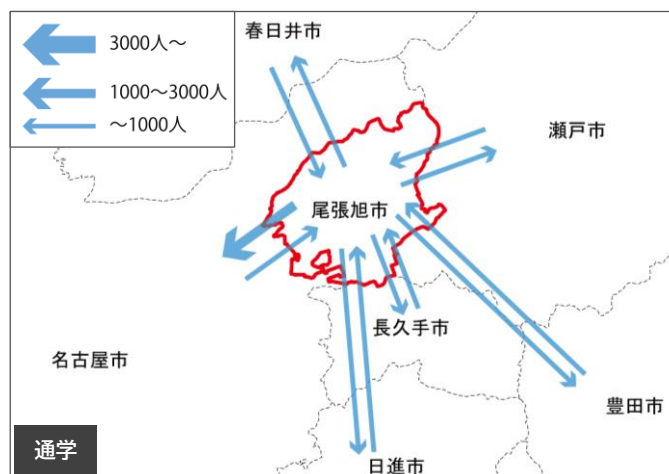
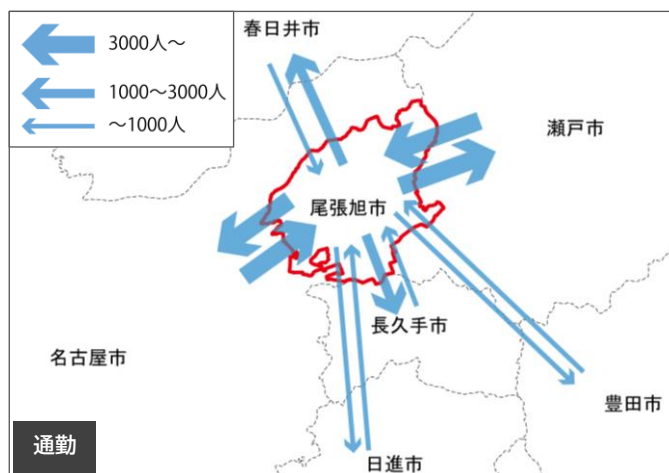
令和2年の国勢調査における15歳以上の通勤・通学流動では、市外からの流入より、市外への流出の方が多い流出過多となっています。周辺市町では、名古屋市との結びつきが強く、次いで瀬戸市や長久手市への移動が見られます。

表 通勤・通学流動

		流出			流入－流出	流入				
		総数	通勤者	通学者		総数	通勤者	通学者		
本市内から 他市区町村へ 通勤・通学		29,512	26,344	3,168	-16,462	13,050	11,877	1,173	他市区町村から 本市内へ 通勤・通学	
周辺市町	名古屋市	15,750	14,263	1,487	-10,790	4,960	4,538	422	名古屋市	周辺市町
	瀬戸市	5,144	4,541	603	-1,011	4,133	3,801	332	瀬戸市	
	長久手市	2,208	1,789	419	-1,440	768	724	44	長久手市	
	春日井市	1,610	1361	249	-462	1,148	958	190	春日井市	
	豊田市	976	911	65	-816	160	144	16	豊田市	
	日進市	580	473	107	-312	268	264	4	日進市	

(資料：令和2年国勢調査)

図 通勤・通学流動図

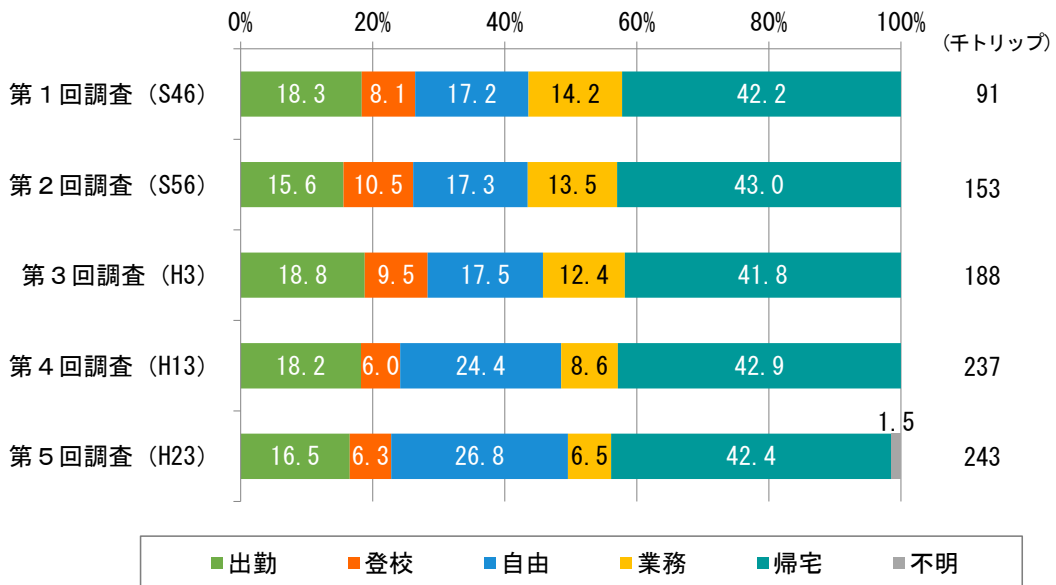


(資料：令和2年国勢調査)

②目的別トリップ特性

中京都市圏パーソントリップ調査より、尾張旭市関連トリップの目的別トリップ構成の推移は、自由目的（買い物・通院等）が年々増加する一方で、登校及び業務目的が減少傾向となっています。

図 全手段目的別トリップ構成の推移

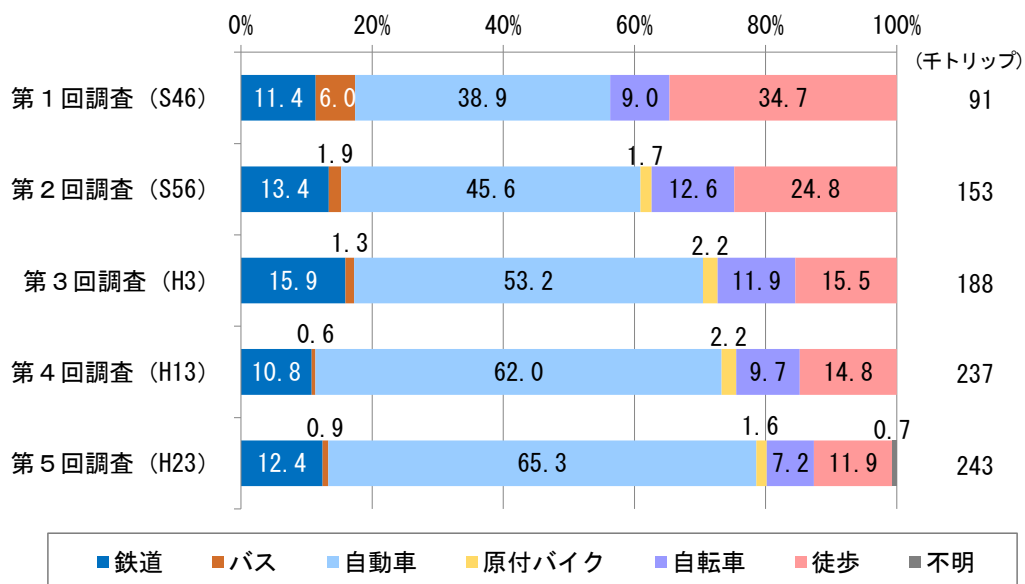


(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

③代表交通手段別トリップ特性

尾張旭市関連トリップの代表交通手段別トリップ構成の推移は、自動車が年々増加する一方で、徒歩及び自転車が減少しており、公共交通（鉄道・バス）の割合は増減を繰り返しながらも減少傾向にあります。

図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移

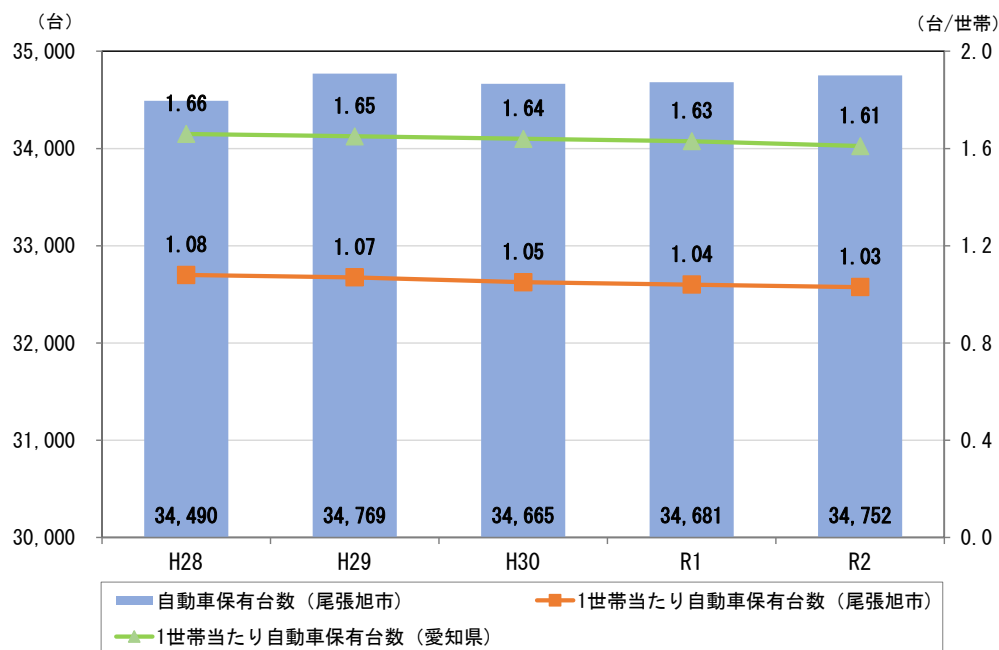


(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

5) 自動車保有台数

市内の自動車登録台数は、令和2年度時点で34,752台であり、近年は横ばい傾向となっています。1世帯当たりの自動車保有台数は1.03台で、愛知県平均の1.61台より低い値となっています。

図 自動車保有台数の推移



(資料：令和3年版尾張旭市の統計、令和3(2021)年度刊愛知県統計年鑑、愛知県人口動向調査結果)

(2) 公共交通の現状

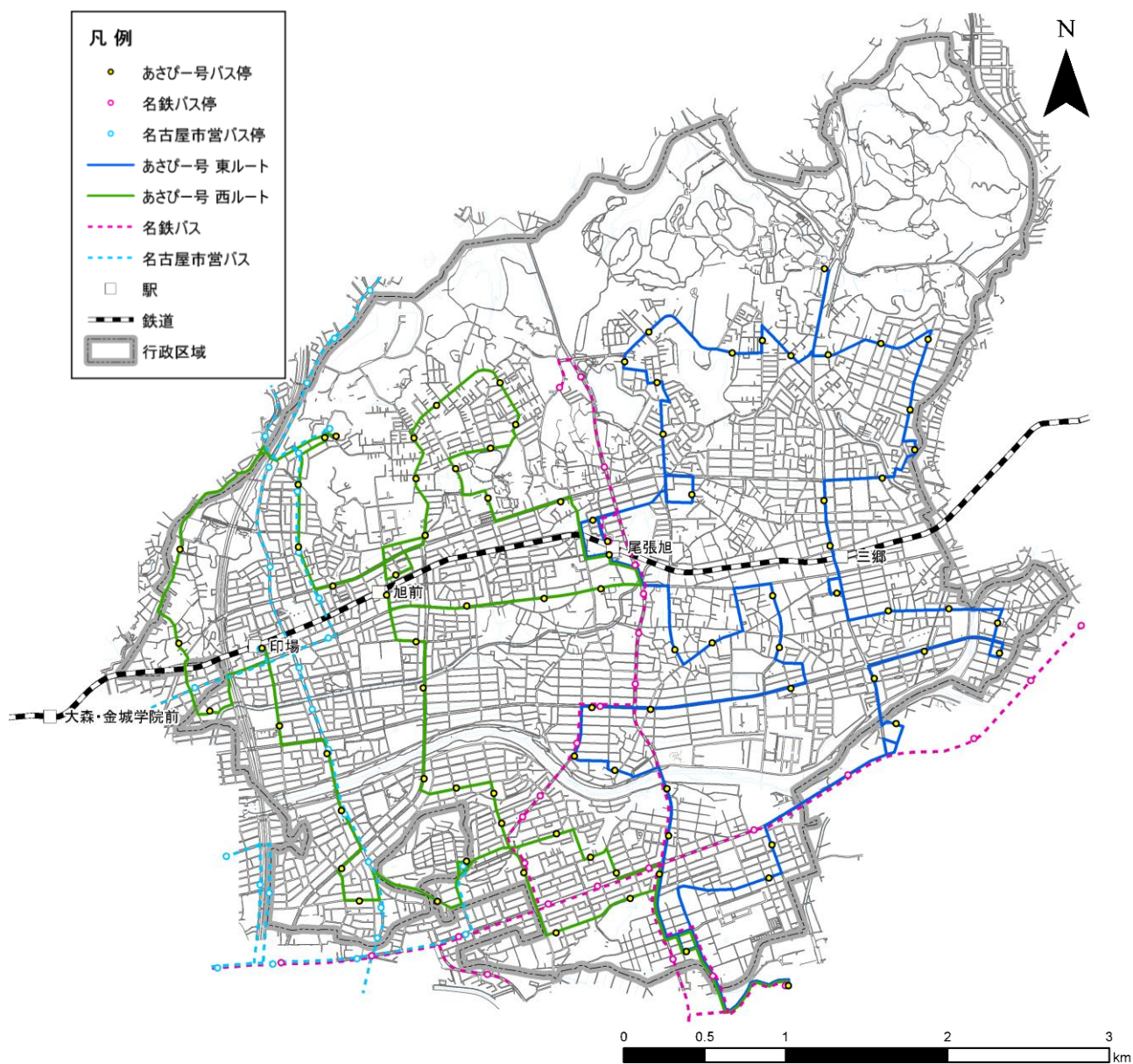
1) ネットワークの形成状況

尾張旭市には、名鉄瀬戸線、名鉄バス、名古屋市営バス、尾張旭市営バス「あさぴー号」が運行しています。

名鉄瀬戸線は市中心部を東西方向に運行しており、名古屋市から瀬戸市を連絡しています。

名鉄バスは尾張旭向ヶ丘や瀬戸方面から名鉄バスセンターや藤が丘駅、長久手古戦場駅に発着しており、名古屋市営バスは、本地住宅や印場駅、東谷山フルーツパークから小幡駅や藤が丘駅に発着しています。あさぴー号は、東ルートと西ルートの2ルートが双方向ループ方式で運行しています。

図 公共交通網図

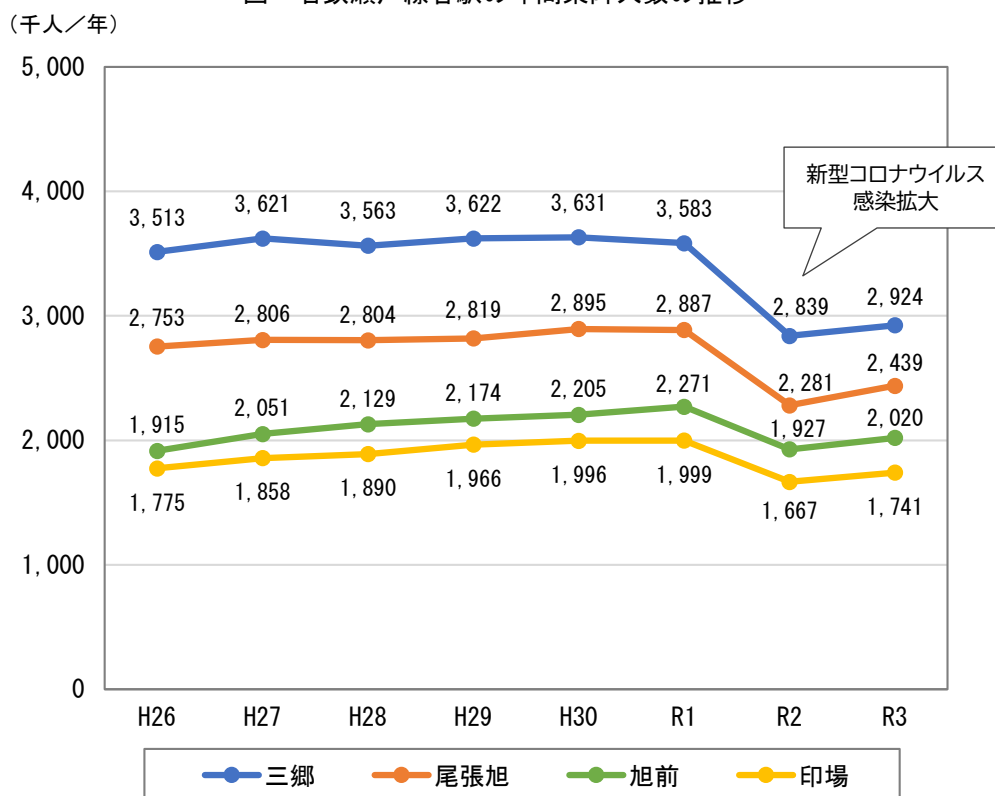


2) 名鉄瀬戸線

①利用者数

市内各駅の年間乗降人数は横ばい傾向にありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、令和元年の8割程度となっています。

図 名鉄瀬戸線各駅の年間乗降人数の推移



(資料：令和3年版尾張旭市の統計)

3) 名鉄バス

利用者数データ調整中

4) 名古屋市営バス

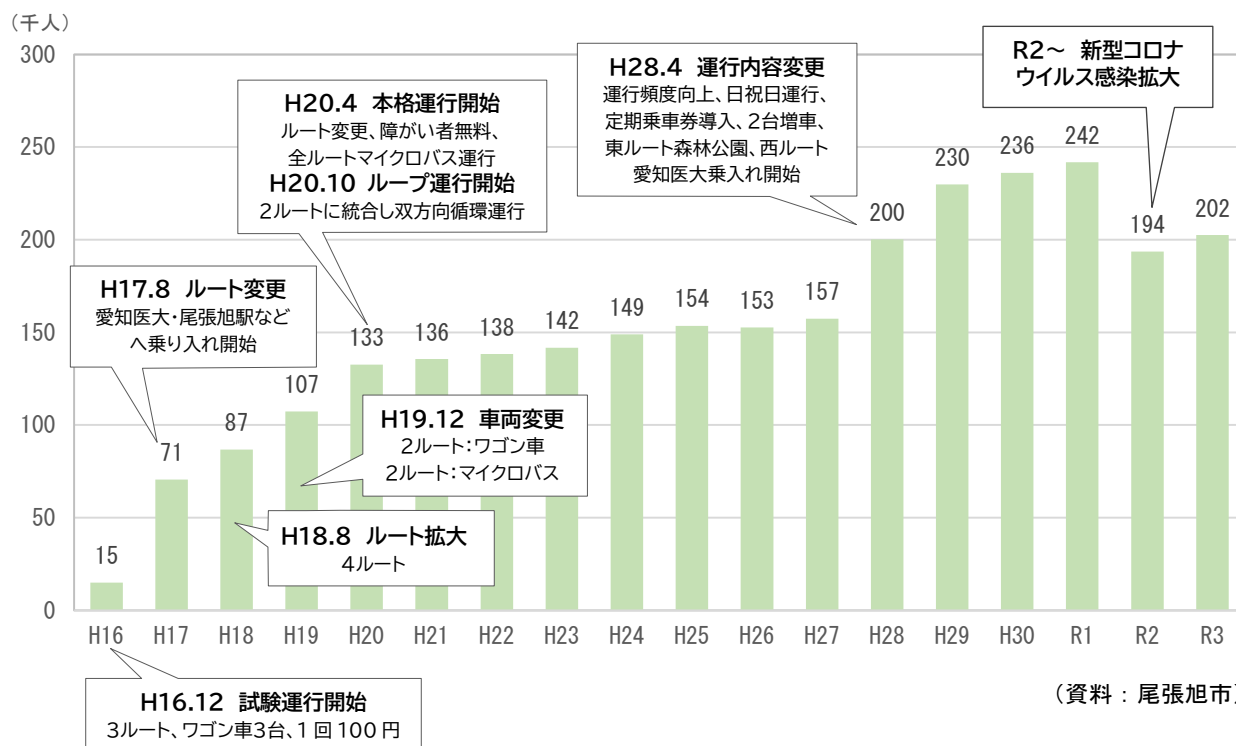
利用者数データ調整中

5) 尾張旭市営バス

①利用者数

平成16年より試験運行を開始した尾張旭市営バスあさびー号は、平成20年に本格運行を開始し、利用者数は令和元年度まで年々増加していました。令和2、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、令和元年度の8割程度となっています。

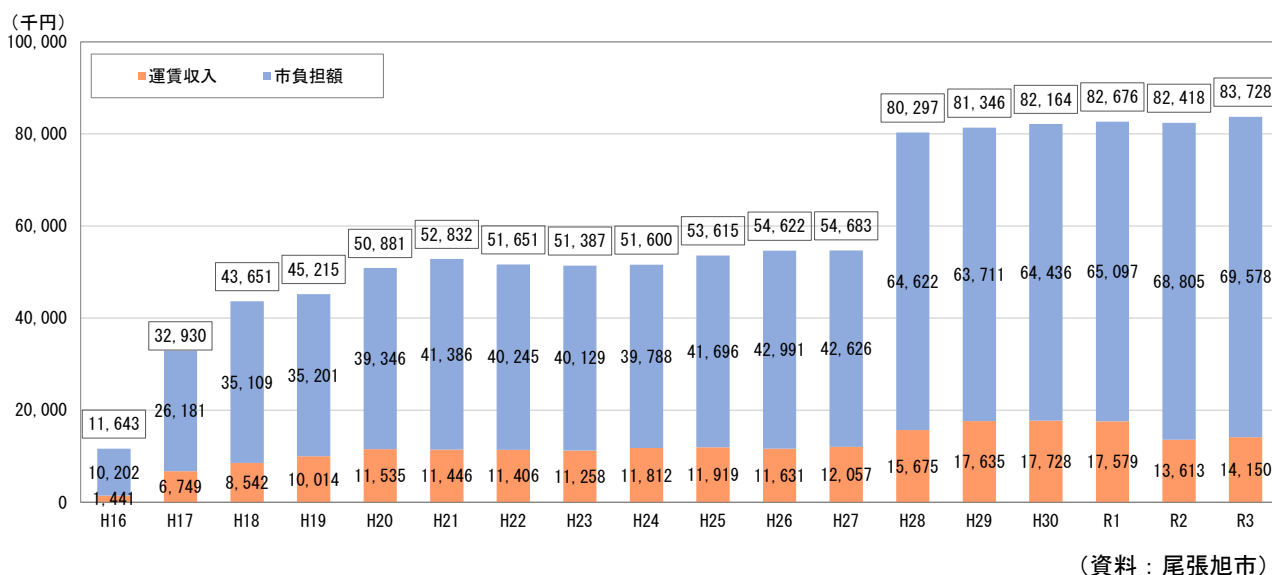
図 あさびー号の年間利用者数の推移



②運行経費

あさびー号の令和3年度の運行経費の総額は83,728千円となっています。その内、国庫補助金を含む市負担額が69,578千円、運賃収入が14,150千円となっています。

図 あさびー号の運行経費の推移



6) 一般タクシー

利用者数データ調整中

(3) 道路交通の現状

1) 道路網

市内には、高速道路と国道が各1路線、県道が6路線、市道が1497路線あり、そのうち88%が改良済みとなっています。また、市域南部を瀬戸市と名古屋市を連絡する国道363号が東西に横断しているとともに、(主)名古屋瀬戸線が名鉄瀬戸線と並行し、(主)春日井長久手線が三郷駅西側を南北に縦断しています。なお、名鉄瀬戸線以南では、国道、主要地方道、一般県道が各1路線ずつ東西方向に横断していますが、名鉄瀬戸線以北には存在しません。

表 道路の現状(令和3年3月末現在)

区分 種類	路線数	延長 (m)	舗装延長 (m)	舗装率 (%)	改良済延長 (m)	改良済率 (%)
総数	1,505	358,593	352,579	98.3	315,720	88.0
高速道	1	2,600	2,600	100.0	2,600	100.0
国道	1	1,859	1,859	100.0	1,859	100.0
県道	6	18,983	18,983	100.0	18,983	100.0
市道	1,497	335,151	329,137	98.2	292,278	87.2

(資料: 令和3年版尾張旭市の統計)

図 市内及び周辺の道路網

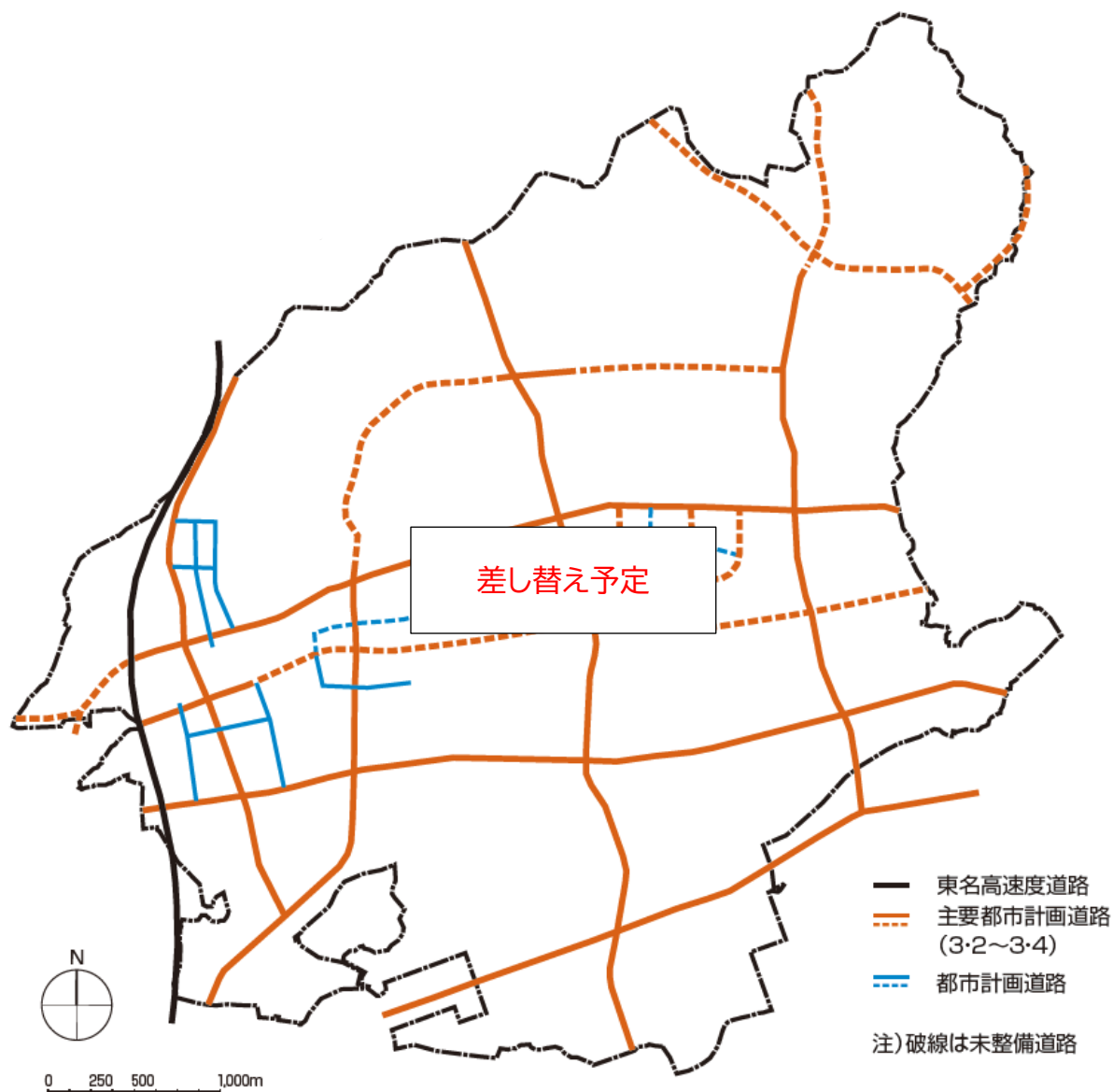


2) 都市計画道路の整備状況

①都市計画道路

都市計画道路は令和3年4月1日現在で46.9kmが計画決定されており、そのうち約69%にあたる32.2kmが整備済となっています。

表 都市計画道路の整備状況



(資料：尾張旭市都市計画マスタープラン)

表 都市計画道路の路線別整備状況（令和3年4月1日現在）

名 称		延長 (m)	幅員 (m)	完了済延長 (m)	進捗率 (%)	
都市計画 No.	路線名					
3・2・	259	第3環状線	2,280	(30) 23	-	-
3・3・	289	瀬戸環状西部線	630	25	-	-
3・4・	256	瀬港線	1,880	16	1,880	100.0
3・4・	268	旭南線	5,050	20	5,050	100.0
3・4・	270	印場線	3,240	16	3,240	100.0
3・4・	273	川南線	1,690	20	1,690	100.0
3・4・	287	瀬戸新居線	4,290	20	4,290	100.0
3・4・	290	玉野川森林公園線	4,030	16	3,020	74.9
3・4・	300	名古屋瀬戸線	4,730	16	740	15.6
3・4・	526	稲葉線	4,970	16	4,500	90.5
3・4・	527	霞ヶ丘線	1,110	20	1,081	97.4
3・4・	528	平子線	4,410	16	1,621	36.8
3・4・	533	尾張旭駅前線	240	20	240	100.0
3・4・	534	霞ヶ丘南線	30	20	-	-
3・4・	535	北原山1号線	400	16	-	-
3・4・	536	北原山2号線	1,410	16	-	-
3・5・	529	旭前駅前線	130	14	130	100.0
3・5・	530	印場駅前線	540	12	540	100.0
3・5・	531	印場公園線	450	12	450	100.0
3・5・	532	印場庄中線	610	12	610	100.0
3・5・	537	北原山3号線	270	14	-	-
3・5・	538	卓ヶ洞1号線	250	12	250	100.0
3・5・	539	卓ヶ洞2号線	870	12	870	100.0
3・5・	540	東印場線	680	12	680	100.0
7・6・	526	旭前城前1号線	230	10	230	100.0
7・6・	527	旭前城前2号線	380	10	380	100.0
7・6・	528	北原山4号線	690	10	-	-
7・6・	529	北原山5号線	680	10	-	-
8・7・	526	卓ヶ洞中央通	730	6	730	100.0
合 計		46,900		32,222	68.7%	

（資料：令和3年版尾張旭市の統計）

②駅前広場

市内の4駅について、三郷駅以外は駅前広場が整備されています。三郷駅周辺では、駅前広場整備を含めた周辺地区の再開発事業が計画されています。

4駅のうち尾張旭駅、三郷駅、旭前駅はバリアフリー化されており、印場駅は令和4年中に駅構内と自由通路南側のバリアフリー化の整備工事が完了する予定となっています。

3) 歩道の整備状況

市内の主要な幹線道路では歩道が整備されていますが、(主)稲葉線以東の地域では未整備が多く、ネットワーク化されていない箇所も見られます。

図 歩道の整備状況



4) 道路交通の状況

①交通量

表 路線別の自動車類交通量



図 国県道路の交通量



②混雑時平均旅行速度

表 路線別の混雑時平均旅行速度

R3 センサス公表後作成

図 国県道路の混雑時平均旅行速度



③大型車混入率

表 路線別の大型車混入率



図 国県道路の大型車混入率



5) 交通事故発生状況

尾張旭市内の人身事故発生件数は令和2年まで減少傾向にありましたが、令和3年は増加し256件の人身事故が発生しています。

令和4年については小学校区別では、旭小学校区が最も人身事故件数が多くなっています。

図 尾張旭市人身事故件数

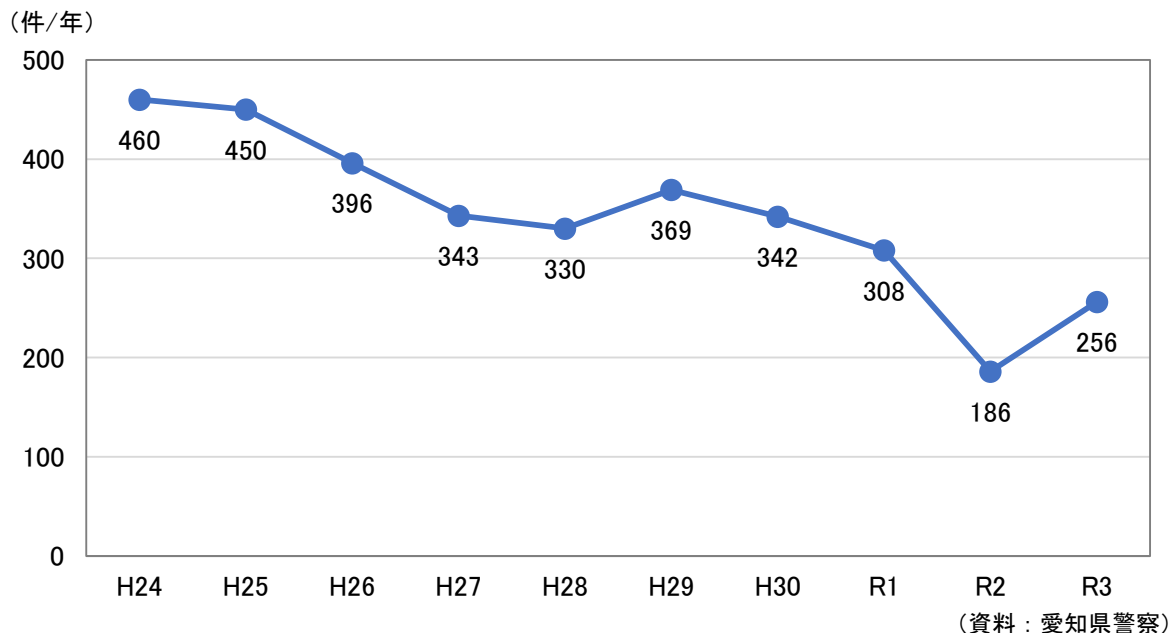
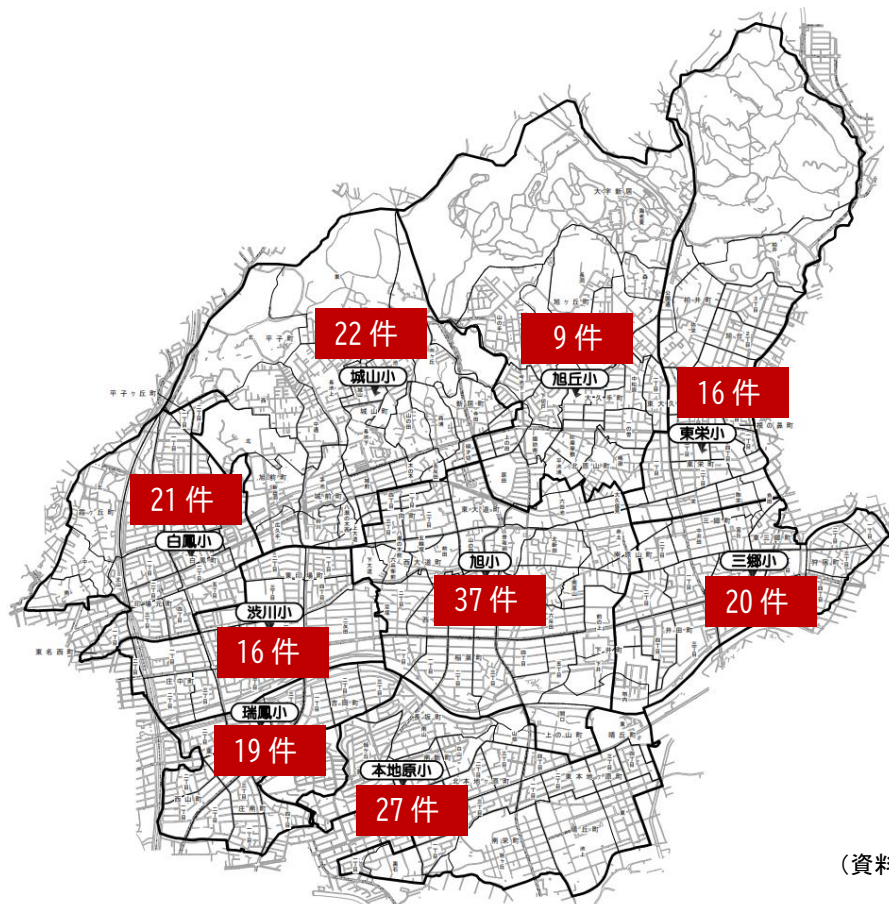


図 小学校区別人身事故件数（令和4年1～10月）



2. 各種ニーズ調査

(1) 市民アンケート

1) 調査概要

対象	16歳以上の市民2,000人
方法	郵送配布、郵送回収もしくはWEB回答
時期	令和4年9月21日(水)～10月11日(火)
回収	926通(回収率:46.3%)

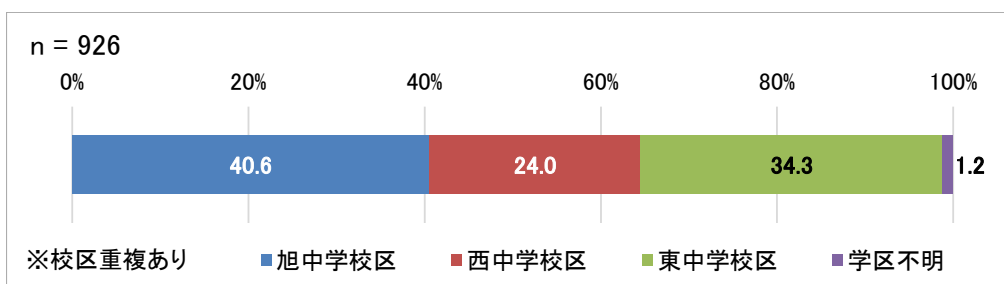
2) 調査項目とねらい

項目案		調査項目のねらい
問1①	年齢	以降の回答結果について、属性別の分析をする上での基礎データとして使用
②	お住まいの地域	
③	自家用車(送迎を含む)の利用頻度	
④	自動車運転免許の有無	
⑤	(※60歳以上の方のみ) 運転免許を返納しようと思う(返納した)年齢	
⑥	(※60歳以上の方のみ) 運転免許返納後に利用したい(利用している)移動手段	
問2①	普段の外出の目的	日常的な生活交通圏域、交通行動の実態、地区別の交通特性(交通手段選択等)を把握
②	普段の外出の目的地	
③	普段の外出の頻度	
④	自宅から目的地までの移動経路と手段	
問3	名鉄瀬戸線、名鉄バス、名古屋市営バス、あさぴー号、一般タクシー、自動車、自転車、徒歩の満足度、不満内容	名鉄瀬戸線、名鉄バス、名古屋市営バス、あさぴー号、一般タクシー、自動車、自転車、徒歩それぞれの利用状況及び非利用者が利用可能となる条件を把握 (計画の目標基準値の参考)
問4	尾張旭市の公共交通について知っていること	公共交通の認知度より利便性向上に向けた周知項目を検討
問5	市民懇談会の参加意向	懇談会の参加意向を把握
問6	尾張旭市の交通に関するアイデア	尾張旭市内の公共交通に関するアイデアや意見を募る

3) 調査結果

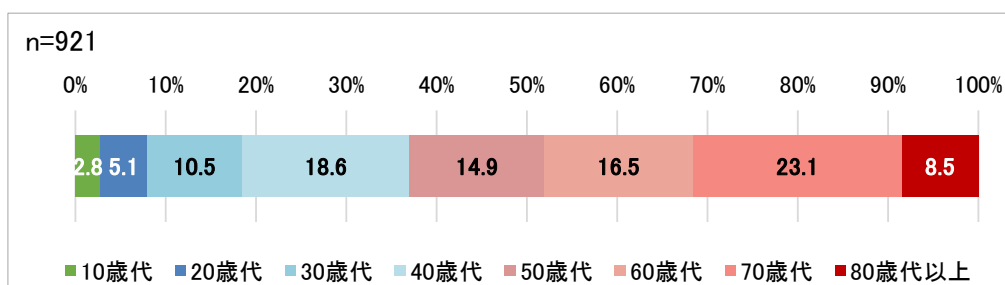
【地域】

西中学校区の回答率が若干低くなっています。



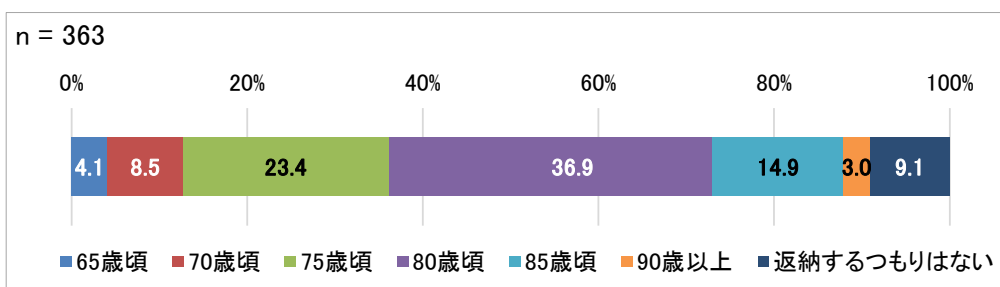
【年齢】

若年層の回答率が若干低くなっています。



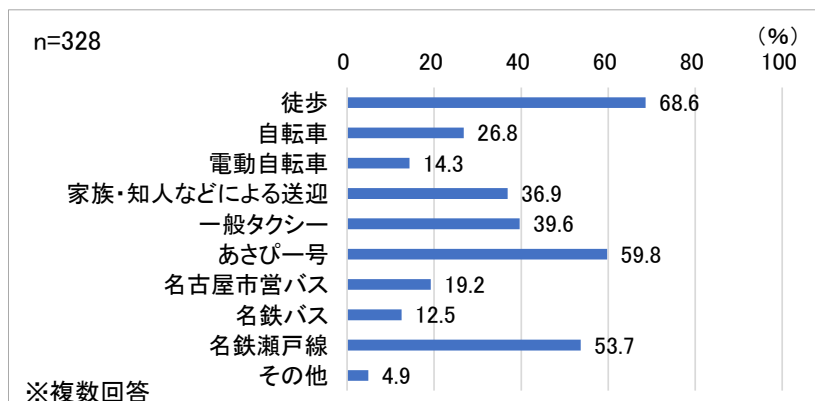
【免許を返納しようと思う年齢】

80歳頃、75歳頃の割合が高くなっています。



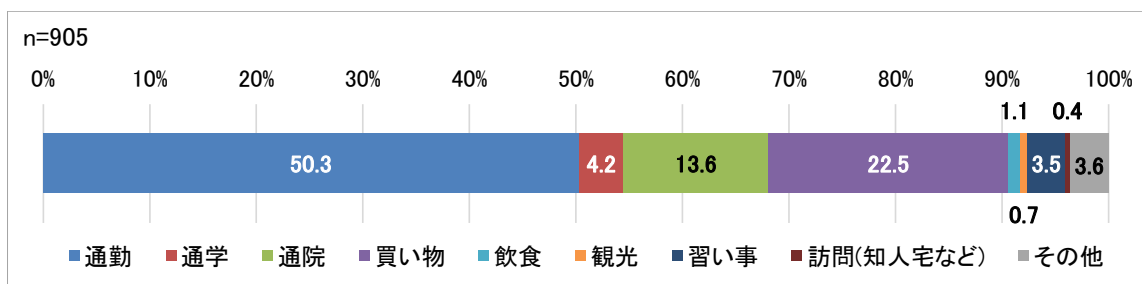
【免許返納後の移動手段】

徒歩に次いで、あさび一号、名鉄瀬戸線の割合が高くなっています。



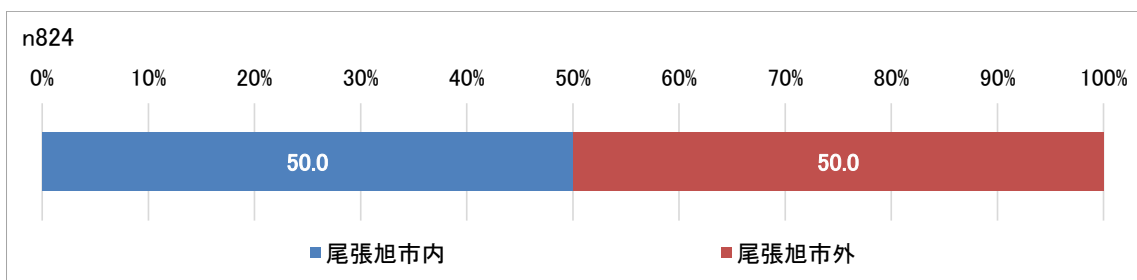
【平日の外出目的】

通勤が半数を占め、次いで買い物の割合が高くなっています。



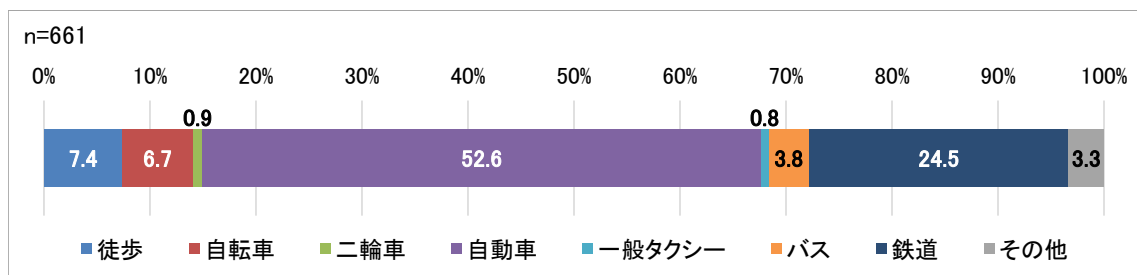
【平日の目的地】

市内、市外がそれぞれ半数となっています。



【平日の代表交通手段】

自動車の割合が高く、次いで鉄道の割合が高くなっています。

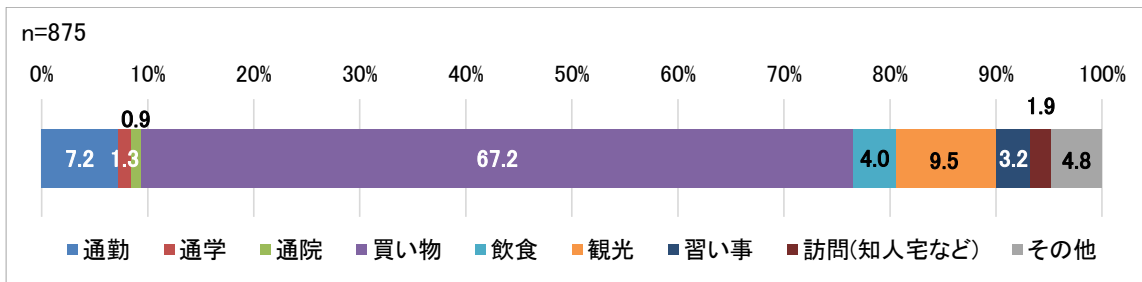


※代表交通手段

いくつかの交通手段を利用している場合、その中で利用した主な交通手段を代表交通手段とする。
集計上の優先順位は、鉄道→バス→一般タクシー→自動車→二輪車→自転車→徒歩→その他

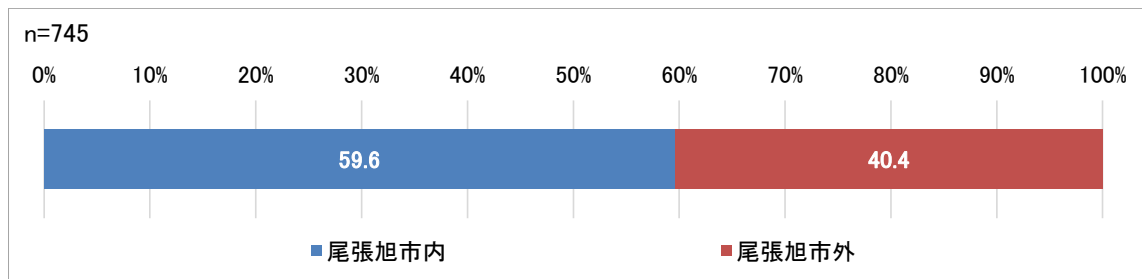
【休日の外出目的】

買い物が最も多く、全体の約7割を占めています。



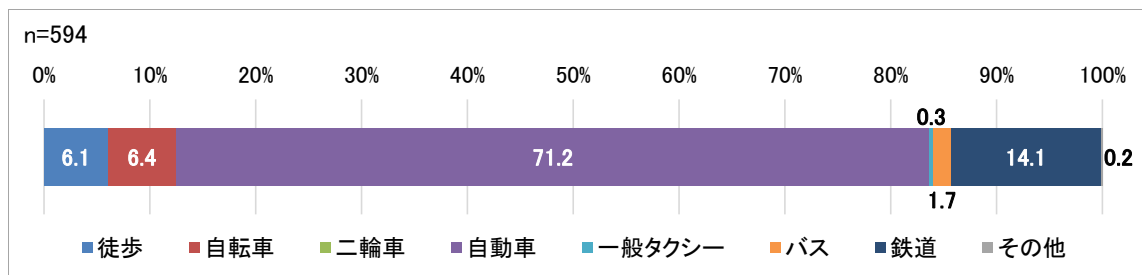
【休日の目的地】

市内の割合が高くなっています。



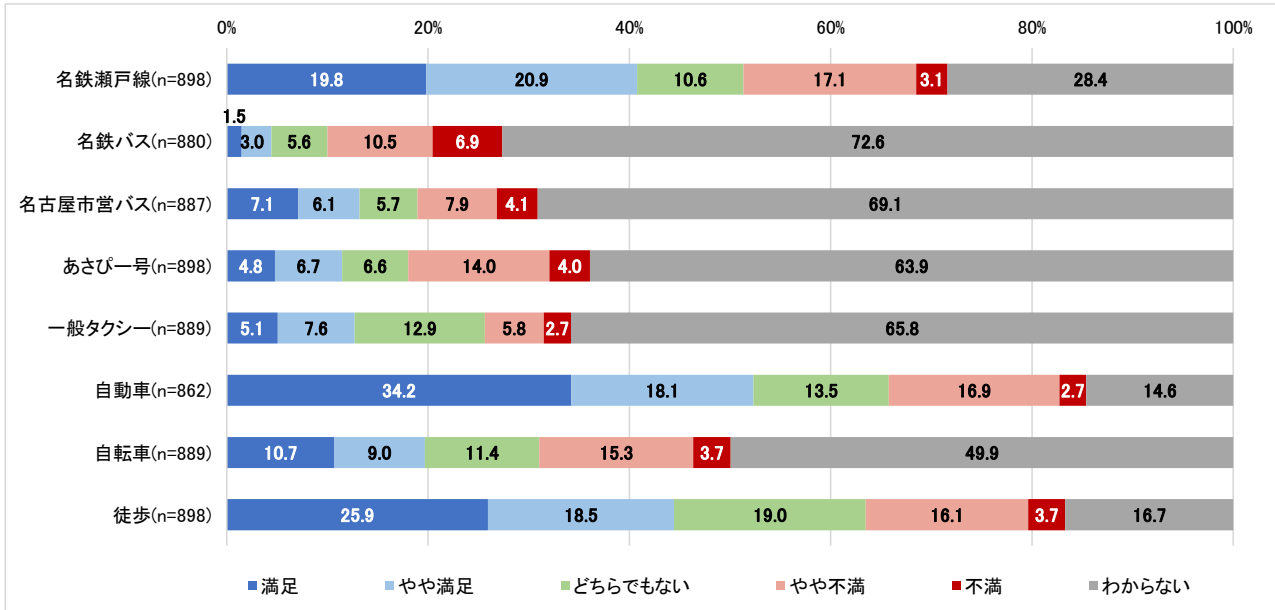
【休日の代表交通手段】

自動車の割合が最も高くなっています。



【交通手段別満足度】

名鉄バス、名古屋市営バス、あさび一号、一般タクシーについては「わからない」の割合が高くなっています。



【交通手段別不満項目】

各種バスはいずれも「運行本数が少ない」が1位となり、名鉄バスと名古屋市営バスはどちらも「バス停が遠い」が2位となっています。

	1位	2位	3位
名鉄瀬戸線	運賃が高い	駅周辺に魅力がない	駅が遠い
名鉄バス	運行本数が少ない	バス停が遠い	運賃が高い
名古屋市営バス	運行本数が少ない	バス停が遠い	他の交通機関との接続が悪い
あさび一号	運行本数が少ない	終発時刻が早い	他の交通機関との接続が悪い
一般タクシー	つかまらない、予約できない	運賃が高い	乗車前に運賃がわからない
自動車	渋滞で時間がかかる	道路構造上の問題がある	交差点処理に問題がある
自転車	道路の道幅が狭く危険	自転車道が整備されていない	段差が多く通行しづらい
徒歩	歩道がなく危険	歩道が狭く通行しづらい	その他(街灯、舗装等)

【主な自由意見】

- ・ 藤が丘駅へのバスでのアクセスを良くして欲しい（あさび一号の藤が丘駅への運行希望や名鉄バスの復活希望等）
- ・ 公共交通での南北の移動をしやすくして欲しい（神領駅への移動や名鉄バスの増便希望等）
- ・ 名鉄瀬戸線踏切周辺の渋滞を解消して欲しい（踏切～白鳳小学校北西交差点間等）
- ・ 三郷駅周辺の整備をして欲しい（ロータリーの整備、踏切周辺の渋滞解消希望等）

(2) 鉄道・路線バス利用者アンケート

1) 調査概要

対象	鉄道・路線バス利用者	
方法	直接配布、郵送回収、WEB 回答	
配布場所	三郷駅	名鉄瀬戸線
	尾張旭駅	名鉄瀬戸線、名鉄バス愛知医科大学病院線・本地ヶ原線（尾張旭向ヶ丘方面／名古屋方面）
	旭前駅	名鉄瀬戸線
	印場駅	名鉄瀬戸線、名古屋市営バス
	本地住宅バス停	名古屋市営バス
	晴丘バス停	名鉄バス本地ヶ原線（名古屋・藤が丘方面／瀬戸方面）
時期	配布：令和4年9月27日（火） 回収締切：令和4年10月11日（火）	
回収	1500 通配布、543 通回収（回収率：36.2%）	

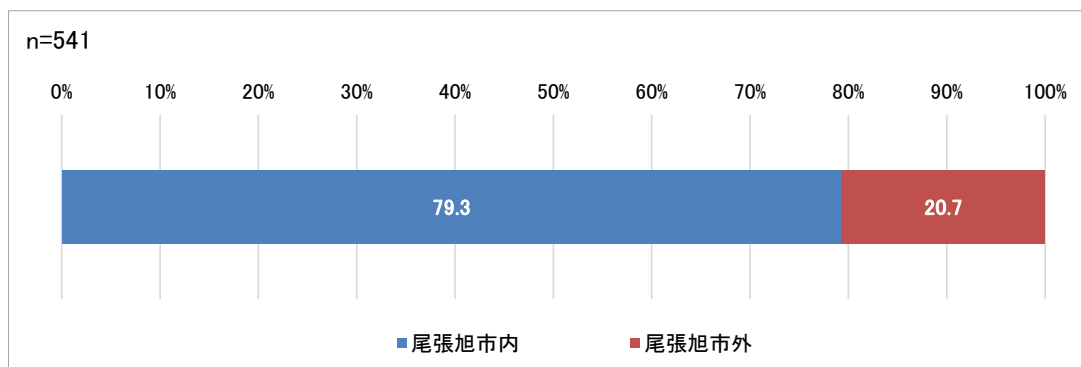
2) 調査項目とねらい

項目案		調査項目のねらい
問1①	年齢	以降の回答結果について、属性別の分析をする上での基礎データとして使用
②	お住まいの地域	
③	自家用車（送迎を含む）の利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車への依存度を把握 ・不満事項の改善による利用頻度の増加の可能性を分析する際の参考
問2①	移動の目的	日常的な生活交通圏域、交通行動の実態、地区別の交通特性（交通手段選択等）を把握
②	目的地	
③	頻度	
④	自宅から目的地までの移動経路と手段	
問3	利用した鉄道・路線バスサービスの項目別満足度	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バスに関する項目別満足度を把握 ・路線別や利用状況別の分析により、属性別の改善すべき事項を抽出
問4	具体的な不満内容や改善アイデア	<ul style="list-style-type: none"> ・不満事項を抽出し、回答結果を参考に改善策を検討
問5	市民懇談会の参加意向	懇談会の参加意向を把握
問6	尾張旭市の交通に関するアイデア	尾張旭市内の公共交通に関するアイデアや意見を募る

3) 調査結果

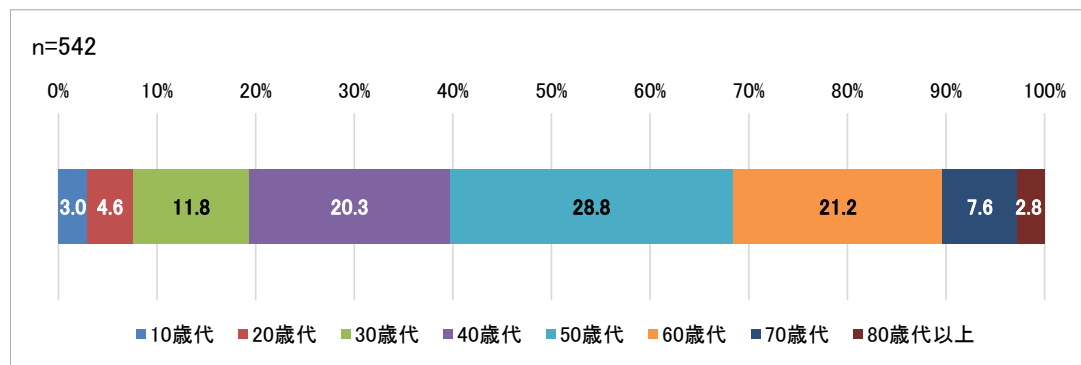
【地域】

回答者の約8割が市内在住となっています。



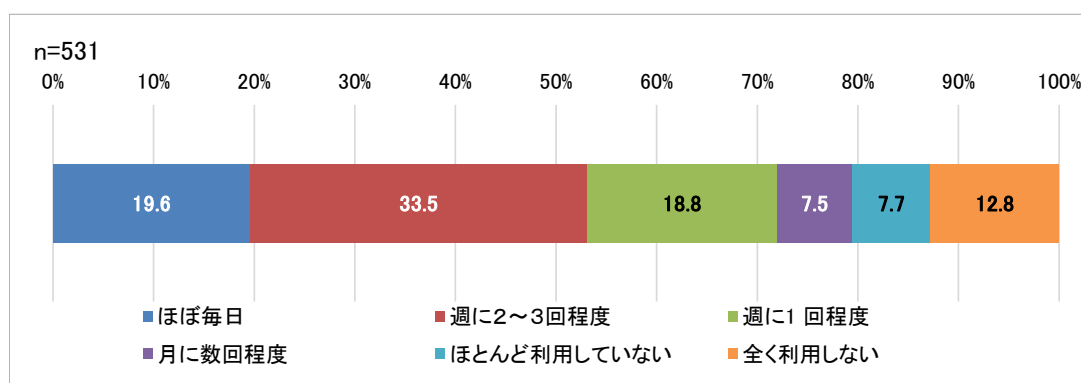
【年齢】

若年層の回答率が若干低くなっています。



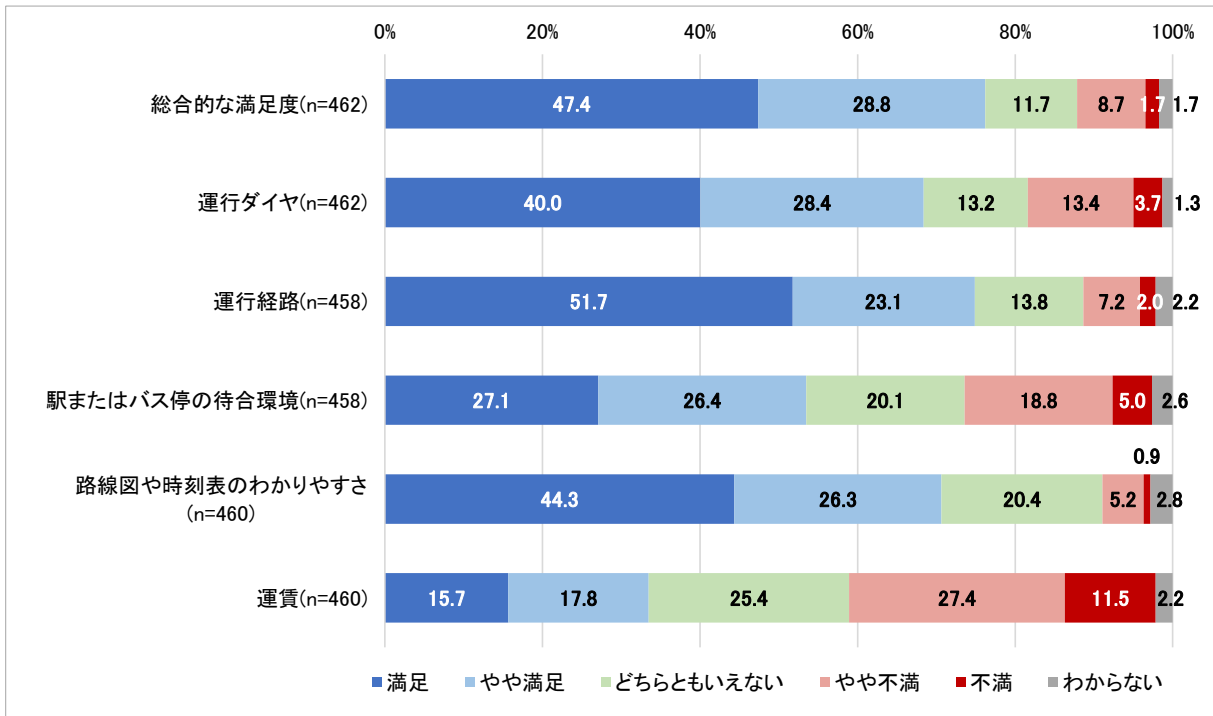
【自家用車の利用頻度】

「週に2～3回」の割合が最も高く、次いで「ほぼ毎日」が高くなっています。



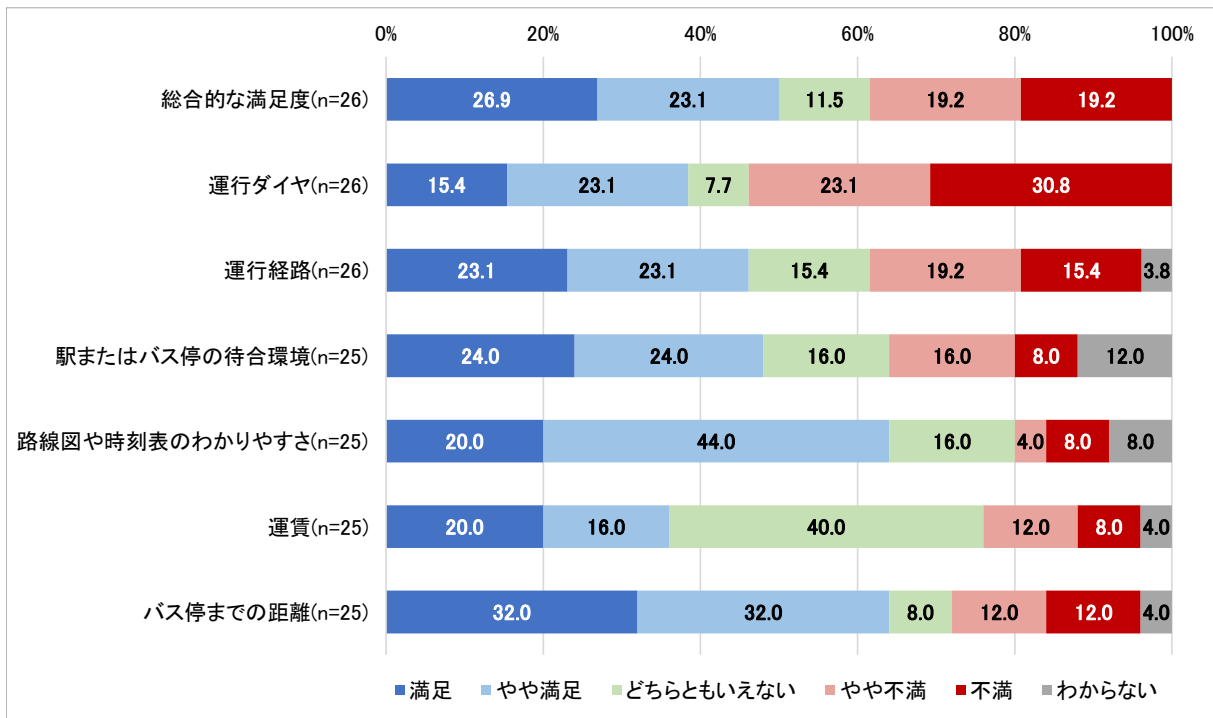
【名鉄瀬戸線の満足度】

「駅またはバス停の待合環境」「運賃」以外は「満足」＋「やや満足」の割合が約7割となっており、その中でも満足度が最も高い項目は「運行経路」となっています。「不満」＋「やや不満」が約4割で最も高いのは「運賃」となっています。



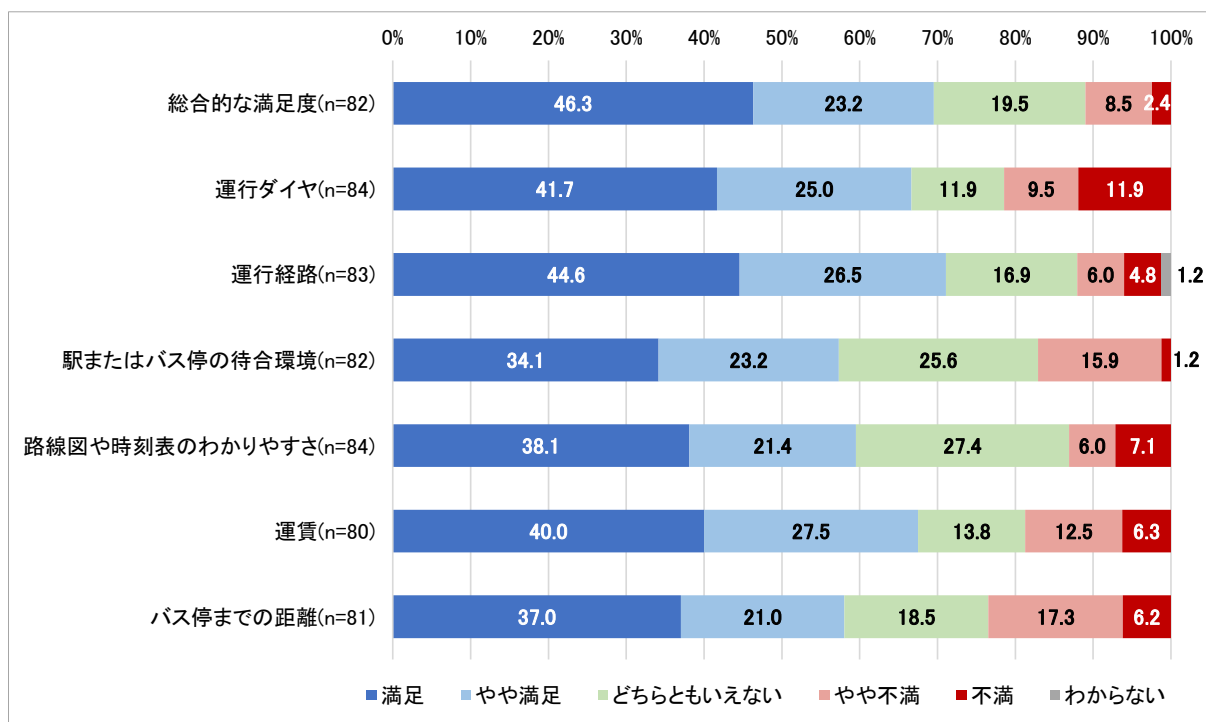
【名鉄バスの満足度】

「路線図や時刻表のわかりやすさ」「バス停までの距離」は「満足」＋「やや満足」の割合が約6割で最も高く、「不満」＋「やや不満」が約5割で最も高いのは「運行ダイヤ」となっています。



【名古屋市営バスの満足度】

全項目で「満足」＋「やや満足」の割合が半数以上となっており、その中でも満足度が最も高い項目は「運行経路」となっています。「不満」＋「やや不満」が約2割で最も高いのは「バス停までの距離」となっています。



【不満（不満+やや不満）割合が高い項目】

	1位	2位	3位
名鉄瀬戸線	運賃	駅の待合環境	運行ダイヤ
名鉄バス	運行ダイヤ	運行経路	バス停の待合環境 バス停までの距離
名古屋市営バス	バス停までの距離	運行ダイヤ	運賃

【主な自由意見】

- ・ 藤が丘駅へのバスでのアクセスを良くして欲しい（あさぴ一号の藤が丘駅への運行希望や現運行路線の運行本数増等）
- ・ 南北の移動をしやすくして欲しい（公共交通の充実や道路環境の整備等）
- ・ 市内の名鉄瀬戸線の各駅を高架化して欲しい
- ・ 三郷駅周辺の整備をして欲しい（ロータリーの整備、踏切周辺の渋滞解消希望等）

(3) あさび一号利用者アンケート

1) 調査概要

対象	あさび一号利用者
方法	バス同乗による直接配布、直接回収、アンケート回収箱による回収
時期	配布 : 令和4年12月15日(木) 回収締切: 令和5年1月6日(金)
回収	集計作業中

2) 調査項目とねらい

①	年齢	以降の回答結果について、属性別の分析をする上での基礎データとして使用
②	職業	
③	自ら運転して使える交通手段	
④	あさび一号の利用回数	
⑤	お住まいの地域	
⑥	利用する目的	あさび一号を利用する目的及び理由を把握
⑦	利用する理由	
⑧	乗降内容	日常的な生活交通圏域、交通行動の実態を把握
⑨	目的地	
⑩	お出かけとお帰りの交通手段	
a~f	項目別満足度	<ul style="list-style-type: none">・あさび一号に関する項目別満足度を把握・利用状況別の分析により、属性別の改善すべき事項を抽出・不満事項を抽出し、回答結果を参考に改善策を検討
	その他自由意見	あさび一号に関するアイデアや意見を募る

3) 調査結果

集計作業中

(4) 事業者ヒアリング

1) 調査概要

対象事業者	名古屋鉄道株式会社、名鉄バス株式会社、名古屋市交通局、豊栄交通株式会社、瀬戸自動車運送株式会社
方法	聞き取り（ヒアリングシートを事前送付）
時期	令和4年12月8日(木), 9日(金)、令和5年1月11日(水)

2) 調査項目とねらい

	項目	ねらい
問1	<ul style="list-style-type: none">・運行上の問題点（ルート、危険箇所等）・運行を継続する上での問題点（乗務員不足、利用者減少等）・改善に向けた方策	<ul style="list-style-type: none">・事業者が考える運行上の問題点や運行を継続する上での問題点を把握し、市民アンケートで確認した市民の不満内容との違い等を確認する。・安定的な運行の継続に向けて連携協力できる施策の検討に活用する。
問2	<ul style="list-style-type: none">・利用者の現状（利用状況、利用時間帯、目的、利用者特性）・今後の見通し	<ul style="list-style-type: none">・事業者から見た利用実態、今後の動向を把握する。
問3	<ul style="list-style-type: none">・利用者や沿線住民の方々から寄せられるご意見、ご意向	<ul style="list-style-type: none">・事業者へ寄せられる利用者の生の声を把握する。
問4	<ul style="list-style-type: none">・公共交通全体の利便性を高めるための取り組み実績・今後実施予定の取り組み・尾張旭市や地域と連携した取り組みの提案	<ul style="list-style-type: none">・実施事業を検討する際に活用する。・行政や地域との連携の可能性を確認する。
問5	<ul style="list-style-type: none">・その他	

3) 調査結果

	名古屋鉄道（名鉄瀬戸線）	名鉄バス	名古屋市交通局（名古屋市営バス）	豊栄交通（あさぴー号）	瀬戸自動車運送（一般タクシー）
運行上の問題点	特になし	<ul style="list-style-type: none"> ・晴丘交差点は交通量が多くラッシュ時間帯の混雑が発生している（雨天時特に渋滞が激しく運行遅延が発生） ・尾張旭駅踏切は朝ラッシュ時間の渋滞により運行遅延が発生している ・乗務員不足解消が課題となっている →採用活動は継続的に実施しているが、応募総数が減少しており乗務員の大幅な増加には至っていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・踏切を通過することにより遅延が発生する可能性がある 藤丘 12 系統…県道 213 号線 志段味巡回系統…桜ヶ丘通線 →運行実態に合わせたダイヤ改正を実施している（毎年 4 月実施） 	<ul style="list-style-type: none"> ・西ルート「旭労災病院」～「どうだん亭」間は道幅が狭く歩行者や自転車とすれ違う際危険である →改善ルートを市に提案済である ・東ルート左回り「西本地橋パロー前」周辺で、夕方交通量が増え、自然渋滞が発生している。年末になるとさらに渋滞が酷く最大 1 時間近く遅延することもある →年末の臨時停留所の設置などを市に提案している。信号のタイミング改善も提案したい ・ 1 便の運行時間が長い(1.5 時間) →バス停やルート変更が必要 ・乗務員不足解消が課題となっている 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約をお断りすることが多い ・市との連携不足で尾張旭市の情報が入ってこない ・乗務員不足解消が課題となっている
利用者の現状・今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学利用がメインになっている ・新型コロナウイルスで減少した利用者はコロナ前の 8 割程度となっている ・テレワーク導入企業により通勤は完全に戻らないと想定している →構造改革を推進していく（駅の無人化、需要に合わせたダイヤ調整等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は年々減少しており、新型コロナウイルスの影響を受けてコロナ前の 8 割程度となっている ・朝ラッシュ時に一部の便で学生、通院利用がみられ、夕方に復路利用がみられる →利用実績を見ながら適正なダイヤ設定に努める 	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスの影響で利用者数が減少し、コロナ前の 8 割程度となっている ・朝夕のラッシュ時間帯より昼間時間帯や 21 時台以降の減少が大きくなっている ・通勤通学利用者は戻ってきているが、高齢者の利用が少し減少している →利用促進していく必要があると考えている ・名古屋市敬老パスの制度変更により利用実態に変化が見られるが、現在分析中である ・尾張旭市内で利用者が多いバス停：印場、旭労災病院 	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルスの影響で利用者数が減少し、コロナ前の 8 割程度となっている ・ 7 割は後期高齢者の利用で、目的は病院や買い物が中心となっている ・障がい者の方の利用が 2 割となっている 	<ul style="list-style-type: none"> ・三郷駅北地域の高齢者利用が多い ・イトーヨーカドー、旭労災病院など市内の近距離の移動が多い ・平均運賃は 1200 円程度となっている
利用者や沿線住民の方々の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃が高いので安くしてほしい ・通勤通学時間帯の増便や車両数の増加を実施してほしい ・マナーを守らない乗客への注意喚起をしてほしい ・事故などで遅延した際の代替手段がなく困っている 	<ul style="list-style-type: none"> ・特に受けていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤通学時間帯の遅延発生を無くしてほしい（藤丘 12 系統） →運行実態に合わせたダイヤとするよう努める ・増便してほしい →名古屋市営バスの全 164 系統の約 4 割が 1 本/h である また、コロナ禍により乗車人員が減少しており、利用実態を踏まえても現状では増便は難しい状況にある 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院予約の時間に間に合わせるため朝の便を増やしてほしい ・目的地まで行くのに時間がかかる ・バス停に風雨をしのげるものを設置してほしい ・遅延の際、簡単にバスの運行状況が確認できるものを作ってほしい 	<ul style="list-style-type: none"> ・午前中は特に予約が取りにくいいため、改善してほしい

	名古屋鉄道（名鉄瀬戸線）	名鉄バス	名古屋市交通局（名古屋市営バス）	豊栄交通（あさぴー号）	瀬戸自動車運送（一般タクシー）
事業者の取組・市や地域と連携した取組	<p><実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両の更新 ・MaaS アプリ「CentX」 ・マイクロ MaaS ・沿線キャンペーン <p><予定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・遅延時の案内強化 <p><市や地域と連携した取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・三郷駅周辺のまちづくりは、市と連携して進めている ・CentX へのイベント情報等掲載可能 ・沿線キャンペーン等実施可能 	<p><実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・償還方式による名古屋市の敬老パス（福祉乗車券）の利用を開始したことにより、毎月利用者数が増加している。 <p><予定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域ごとのエリア定期券の設定（次回システム変更に合わせて実施） <p><市や地域と連携した取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・尾張旭市の交通を公共交通会議で全体的に考えることで、尾張旭市民の利便向上を図るために連携していく ・市主催のイベントに、名鉄バスが参加することも可能である 	<p><実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・志段味巡回系統 <p>尾張旭市内へのバス停設置や高蔵寺駅への結節、運行時間帯の拡大、旭労災病院の経路等の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出入庫（森・藤）系統 <p>大森車庫～名鉄印場～藤が丘の路線を新設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あさぴー号 <p>本地住宅回転場への乗り入れに協力</p>	<p><実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・回数券販売取扱店の開拓 ・長寿課から発行されている高齢者利用券の運用 ・車いす対応車両の運行管理 <p><市や地域と連携した取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民祭の際、シャトルバスや巡回バスにあさぴー号を利用しての運行の提案 ・福祉団体に協力を仰ぎ、車いす車両のアピールを含めた乗車体験等の提案 ・PayPay 導入の検討 	<p><実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業送迎バス・タクシー ・選挙日の投票箱送致業務 ・学生と連携した観光事業（ジブリタクシー） <p><他市での実績></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転バスの実証実験 ・デマンドタクシーの運行 ・小学生のスクールタクシー ・観光事業としての乗合タクシー ・移動新事業（フレイル予防） <p><予定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光事業による定額制運賃の設定 ・旅行会社と連携した観光事業 <p><市や地域と連携した取組></p> <ul style="list-style-type: none"> ・選挙日の投票箱送致業務 ・乗場案内（掲示版）等の設置、管理 ・尾張旭市民祭などの広告協賛
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市町との連携が重要と考えている ・定住者の通勤通学利用中心の路線のため、観光目的の利用者増加に向け取組を進める 	<ul style="list-style-type: none"> ・あさぴー号のルートマップを公共交通マップとして、鉄道・バス・タクシーすべての情報を掲載してはどうか ・あさぴー号と名鉄バスで支払い方法の連携も可能である 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のバス路線の維持が課題であり、重要と考えている 		<ul style="list-style-type: none"> ・電話予約だけでも配車が間に合っていないため、さらに増えると想定される予約アプリは実施できないと考えている

(5) 市民懇談会

	日時	参加者数	テーマ①普段のお出かけ	テーマ②移動に関する課題	テーマ③課題解決アイデア
西中学校区	令和4年12月17日(土) 9:30~11:30	12名	 <p><通勤目的> 目的地：名古屋市、豊田市 手段：自家用車、名鉄瀬戸線、地下鉄 <買い物目的> 目的地：尾張旭市内（イトーヨーカドー、ピアゴ） 手段：自家用車、あさぴー号、自転車、徒歩 <その他（趣味等）目的> 目的地：公民館、体育館 手段：あさぴー号、自家用車、バイク、徒歩</p>	<p><名鉄瀬戸線> ・通勤通学時間帯が混雑する、駅周辺に活気がない <名鉄バス・名古屋市営バス> ・神領、藤が丘駅へ行きたいがアクセスが悪い <あさぴー号> ・1周するのに時間がかかり、待ち時間が長い <一般タクシー> ・駅に待機していない、電話しても予約できない <自動車（道路）> ・南北方向の道路が不足し、踏切や駅周辺の渋滞がひどい <自転車> ・自転車道が整備されていない <徒歩> ・歩道が狭い、整備されていない</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の駐車場、駐輪場を整備し、パーク&ライド、サイクル&ライドを促進 ・鉄道駅の高架化により渋滞解消 ・名鉄バス、名古屋市営バス、あさぴー号の連携（乗継利便） ・あさぴー号のダイヤ、ルートの改善 ・あさぴー号利用者への施設割引 ・デマンド交通の導入 ・歩行者、自転車にやさしい道路環境に改善
旭中学校区	令和4年12月17日(土) 14:00~16:00	17名	 <p><通勤目的> 目的地：名古屋市、尾張旭市内 手段：自家用車、名鉄瀬戸線、地下鉄 <買い物目的> 目的地：尾張旭市内（アスカ、ナフコ、ピアゴ、タチヤ）、長久手市（イオン） 手段：自家用車、あさぴー号、徒歩 <その他（趣味、通院等）目的> 目的地：愛知医大、旭ろうさい病院、名古屋市 手段：あさぴー号、タクシー、自家用車</p>	<p><あさぴー号> ・待ち時間が長い、荷物置き場がない、乗りこぼしが発生している <一般タクシー> ・駅に待機していない、電話しても予約できない <自動車（道路）> ・踏切や駅周辺の渋滞がひどい <自転車> ・自転車道が整備されていない ・乗車マナーの教育が不足している <徒歩> ・歩道が狭い、整備されていない</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅の高架化により渋滞解消 ・名鉄バス、名古屋市営バス、あさぴー号の連携（乗継利便、ICカード） ・あさぴー号のダイヤ、ルート、バス停位置の改善 ・あさぴー号の車両の見直し（荷物置き場、低床） ・デマンド交通の導入 ・災害時の対応も想定したオーバーパス、アンダーパスの整備 ・歩行者、自転車にやさしい道路環境に改善 ・自転車マナーの周知
東中学校区	令和4年12月18日(日) 14:00~16:00	16名	 <p><通勤目的> 目的地：名古屋市、春日井市、瀬戸市、日進市 手段：自家用車、名鉄瀬戸線、地下鉄、自転車 <買い物目的> 目的地：尾張旭市内（バロー、イトーヨーカドー、タチヤ） 手段：自家用車、自転車、徒歩 <その他（趣味、通院等）目的> 目的地：名古屋市、公民館、図書館 手段：名鉄瀬戸線、自家用車、レンタカー、自転車、徒歩</p>	<p><名鉄瀬戸線> ・通勤通学時間帯が混雑する、駐車場や駐輪場が不足している <名鉄バス・名古屋市営バス> ・藤が丘駅へ行きたいがアクセスが悪い <あさぴー号> ・バス停の待合環境が悪い、土日の本数が少ない <自動車（道路）> ・南北方向の道路が不足し、踏切や駅周辺の渋滞がひどい <自転車> ・自転車道が整備されていない <徒歩> ・歩道が狭い、整備されていない</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の駐車場、駐輪場を整備し、パーク&ライド、サイクル&ライドを促進 ・鉄道駅の高架化により渋滞解消 ・バス停の待合環境改善（屋根、ベンチ） ・名鉄バス、名古屋市営バス、あさぴー号の連携（乗継利便、ICカード） ・あさぴー号のダイヤ、ルートの改善 ・あさぴー号の車両の見直し（障がい者、ベビーカー） ・子育て世代へのタクシー券支給 ・デマンド交通の導入 ・歩行者、自転車にやさしい道路環境に改善 ・自転車マナーの周知 ・市民や利用者の声を聞く場の設置

※複数の方から出された意見を中心に掲載

3. 現尾張旭市交通基本計画の評価

(1) 施策の進捗状況

尾張旭市交通基本計画に基づいて実施してきた施策の進捗状況を以下に整理します。

表 現尾張旭市交通基本計画に位置付けた施策の実施状況 (1/2)

施策	施策の概要	進捗状況	事業の概要	事業の効果と影響	施策の課題	今後の方針	対象交通モード									
							名鉄瀬戸線	名鉄バス	名古屋市営バス	あさび一号	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩		
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	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	・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向上を図ります。 ・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の導入を検討します。	着手済	・H29には名鉄バスが新たな基幹路線として「愛知医科大学病院線」の運行を開始。 ・デマンド交通事業者からシステムの内容等について、聞き取りを実施。	広域路線（名鉄瀬戸線）、基幹路線（名鉄バス、名古屋市営バス）、地域路線（あさび一号）としてネットワークを形成し、各機能に応じたサービスを提供できている。	基幹路線である名鉄バス、名古屋市営バスに対しては、年1回要望活動を実施しているが、各モードとの連携をさらに強化している余地がある。	○	○	○	○					
		あさび一号の運行内容の充実	・運行経費の妥当性などを踏まえつつ、ルート・ダイヤなどの運行内容の充実化を進め、効率的な運行の実現を図ります。	着手済	利用者アンケート及び利用者懇談会で把握した各種要望などを踏まえ、H28に運行見直しを実施。	近年は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しているが、H28の運行見直し以降、大幅に利用者が増加	利用者から運行便数や運行ルートについて、随時、要望をもらっているため、検討が必要な事項が多くある。				○					
	施策② 交通結節点の施設整備推進	鉄道駅の整備【バリアフリー化関係】	・旭前駅、印場駅の段階的なバリアフリー化の実現を図ります。	着手済	・旭前駅については、バリアフリー化工事を実施済。 ・印場駅については、鉄道事業者と令和4年度に整備を実施することで協議を調えた。	旭前駅のバリアフリー化工事が平成30年度に完了したことにより、名鉄瀬戸線4駅のうちバリアフリー化未整備は印場駅のみとなった。印場駅については、令和4年度にバリアフリー化工事を実施する。	令和4年度に印場駅構内及び自由通路南側のバリアフリー化工事を実施するが、自由通路北側についても、整備をしていく必要がある。	○								
		鉄道駅の整備【三郷駅前広場整備推進関係】	・三郷駅の駅前広場整備を推進します。	着手済	地元準備組合とともに、駅前広場整備を含めた計画づくりの中で、駅前広場やアクセス道路について検討中。	地元準備組合とともに、駅前広場整備を含めた計画づくりの中で、駅前広場やアクセス道路について検討中。	駅前広場は、同時に都市計画決定した市街地再開発事業（地元地権者による組合事業）と併せ整備する必要がある。	駅前広場整備に向け周辺基盤整備調査や関係機関協議、まちづくりデザイン検討を推進するとともに、組合による市街地再開発事業の事業化を支援する。	○							
施策③ 公共交通への乗り継ぎ環境の改善	主要バス停のダイヤ検討、環境整備、情報提供	・主要バス停における相互連携を意識した運行ダイヤを検討します。 ・周辺歩道や駐輪場、待合環境の整備やITS技術を活用した乗り継ぎ情報の提供などに努めます。	着手済	・相互連携については、運行見直し時に検討した。 ・バスロケーションシステムの導入について、検討を進めている。 ・GTFSデータを作成したことにより、あさび一号のWeb上での経路検索が可能となった。	・相互連携の実施可能性等について、把握することができた。 ・バスロケーションシステムの検討を進めたことにより、AIカメラを使用したシステムや費用感等について、情報収集することができた。 ・あさび一号利用者の利便性が向上した。	利用者から乗継ダイヤや市営バスの運行状況の情報提供について、要望が上がっている。	相互連携及びバスロケーションシステムの導入について、検討する。	○	○	○	○	○	○	○	○	○
基本方針2 適切に機能分擔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	幹線道路ネットワークの形成	・（都）霞ヶ丘線、（都）霞ヶ丘南線等の整備 ・長期末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。	着手済	・（都）霞ヶ丘線については、平成31年3月供用を開始。 ・都市計画道路網の見直し検討結果をもとに、必要路線の計画化や廃止路線の実現に向けて検討中。	霞ヶ丘線の開通が要因のひとつと考えられるが、関連するまちづくりアンケート（市外への移動が円滑に行えると思う市民の割合、自動車での幹線道路利用による満足度）の実績値が向上している。	長期未整備の都市計画道路について、必要性の検証を進めていく必要がある。	必要路線の計画化や廃止路線の実現に向けて検討する。					○	○		
		交差点改良等の実施	・課題が存在する交差点において、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。	着手済	地元住民から渋滞解消対策が望まれている交差点の改良について、事務を進めている。	交差点改良後は、交通処理能力の向上が図られ、渋滞が解消する。	交差点改良に伴う道路用地の拡幅には、隣接地からの用地の協力が必要となる。	引き続き、関係機関と協議を進め、早期の工事着手を目指す。					○	○		
		防災・減災を意識した交通ネットワークの形成	・緊急輸送道路・避難路の整備や、道路及び橋梁の耐震化・長寿命化を推進します。	着手済	・稲葉橋の長寿命化を図るため、橋梁長寿命化修繕計画に基づき補修工事を実施。 ・道路の補修を行い、適切な維持管理を実施。	稲葉橋の補修工事や道路の補修を行い、施設の長寿命化が図られている。	橋梁定期点検に多大な費用が生じている。	引き続き定期点検を実施し、施設の長寿命化を推進する。						○	○	
	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	・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、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。 ・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、ハンブ設置等）など、まちづくりと一体となった施策を検討します。	着手済	・あんしん歩行エリアの整備や歩道バリアフリーを推進し、交通事故対策を実施。 ・生活道路における通過車両のスピード抑制対策として、三郷小学校西側道路にて、ハンブ設置の実証実験を実施。	あんしん歩行エリアや歩道バリアフリーの整備を推進し、交通事故が減少している。	あんしん歩行エリアのゾーンの面積基準が広く、指定が難しくなっている。	新たなゾーン対策であるゾーン30を推進し、道路の安全対策を推進する。						○	○	
快適な歩行者・自転車等の通行空間の確保		・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。 ・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。 ・超小型モビリティの移動環境の形成について検討します。	着手済	自転車道や歩道拡幅の整備の可能性について検討中。	令和4年度に稲葉町交差点から晴丘町交差点にて自転車通行空間整備工事を試行的に実施。自転車利用者及び歩行者並びに自動車の安全性の向上が図られる。	自転車専用通行帯等の交通規制の伴う整備には道路幅員構成の再整理及び地元の同意が必要となる。	試行的整備後の利用状況を鑑み、今後の自転車通行空間整備について検討する。								○	○

表 現尾張旭市交通基本計画に位置付けた施策の実施状況 (2/2)

施策		施策の概要	進捗状況	事業の概要	事業の効果と影響	施策の課題	今後の方針	対象交通モード								
								名鉄瀬戸線	名鉄バス	名古屋市営バス	あさぴー号	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	
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	通勤時の公共交通利用促進	着手済	旭前駅バリアフリー化工事を実施したことにより、駅の環境を整えた。	旭前駅バリアフリー化工事に併せて、駅北側の乗降スペースの整備も実施したことにより、キスアンドライドが行いやすい環境が整い、利便性が向上した。	公共交通利用促進に関する周知をさらにしていく余地がある。	公共交通利用促進のためのイベントの参加や他事業者との連携を検討する。 ・三郷駅前広場整備を推進する。	○	○	○	○	○	○			
		通勤時の公共交通利用促進【サイクルアンドライド関係】	着手済	・サイクルアンドライドが実施しやすくなるよう自転車等駐車場の利用状況調査、状況を勘案し、管理を実施。 ・他関係部署と連携を図り、自転車等駐車場の適正な配置等について検討中。	整理員を配置し、自転車等駐車場の整備を実施。放置自転車の回収後、返却またはリユースによる再資源化を行い、自転車等駐車場の駐車台数を確保実施。	新型コロナウイルスの影響により休校及び在宅勤務の増加で駐車場利用件数は減少中。	新型コロナウイルスによる生活様式の変化に注力し、自転車等駐車場の適正な配置等を行う。	○	○	○	○		○	○		
	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	着手済	本市が持続的に発展し、将来にわたって選ばれる都市となることをめざし、都市づくりの方針等を定めた立地適正化計画を策定した。	自家用車に依存することなく、市内のどの居住地からでも各拠点への移動を可能にする公共交通サービスの確保と、公共交通ネットワークの利便性の堅持及び向上を、方針として定めた。	ソフト対策の推進と合わせ、歩行空間や自転車走行空間等の充実や再構築等のハード対策が課題となる。	移動の快適性の向上に資する、居心地が良く歩いて出かけたくなる「ウォークブル」なまちづくりの環境整備を推進する。	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		人や環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開【交通行動の転換の促進関係】	着手済	本市の公共交通について周知をするため、健康フェスタや広報おわりあさひでの周知を実施した。	周知を実施したことにより、本市の公共交通について知ってもらう機会を作ることができた。	公共交通利用促進に関する周知をさらにしていく余地がある。	公共交通利用促進のためのイベントの参加や他事業者との連携を検討する。	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		人や環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開【運転免許証の返納促進関係】	着手済	・市内事業所を対象に高齢者交通安全サポーター店を募集し、周知した。 ・70歳以上の自主返納者に記念品を配布し、自主返納を支援した。	免許証の自主返納者がH25度36名よりR3年度242名と増加傾向にある。	運転免許証の自主返納数は頭打ちである。返納者数を増やすには、返納しやすい社会的な仕組みが必要。	R4年度自主返納者への記念品を2000円相当へ増額を行ったため、周知する。							○	○	
		人や環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開【公用車の低炭素化推進関係】	着手済	・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。	電動自動車（ハイブリッド車）等の購入を実施した。	コストや環境性能を踏まえ、選定可能な車両が無い場合を除き「電動車」を選定しており、普通乗用車では80%、小型乗用車については100%の電動化率となっている。	電動車のうち特に電気自動車は、車両価格が高額であること、充電スタンドの設置が必要であることなど、導入に相当のコストがかかることが課題となっている。	引き続き低炭素自動車の導入を検討する。							○	○

(2) 市民満足度による評価

交通手段別の市民満足度について、尾張旭市交通基本計画策定時の平成 24 年に実施した市民アンケート結果と、改訂版の策定にあたって令和 4 年に実施した市民アンケート結果を比較すると、名鉄バスは 0.1 ポイント、自転車は 1.5 ポイントとわずかながら減少しています。その他手段は上昇しているものの、その他バスや一般タクシー、自転車はいずれも 10% 台と低い値となっています。

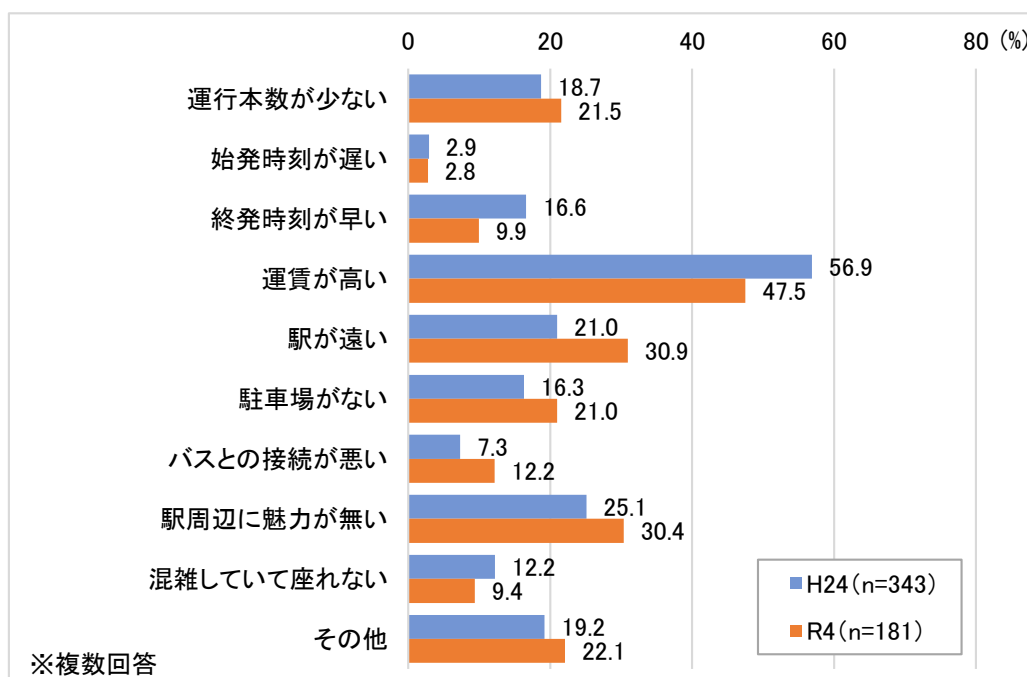
表 交通手段別満足度（「満足」＋「やや満足」）の変化

交通手段	平成 24 年	令和 4 年
名鉄瀬戸線	36.8%	40.7%
名鉄バス	4.6%	4.5%
名古屋市営バス	12.2%	13.2%
あさぴー号	7.6%	11.5%
一般タクシー	—	12.7%
自動車	47.9%	52.3%
自動二輪・原付	5.1%	—
自転車	21.2%	19.7%
徒歩	36.6%	44.4%

【名鉄瀬戸線】

名鉄瀬戸線については、令和 4 年、平成 24 年ともに「運賃が高い」「駅周辺に魅力がない」「駅が遠い」が上位となっています。平成 24 年と比較すると「運賃が高い」は約 9 ポイント減少していますが、「駅周辺に魅力がない」は約 5 ポイント、「駅が遠い」は約 10 ポイント増加しています。

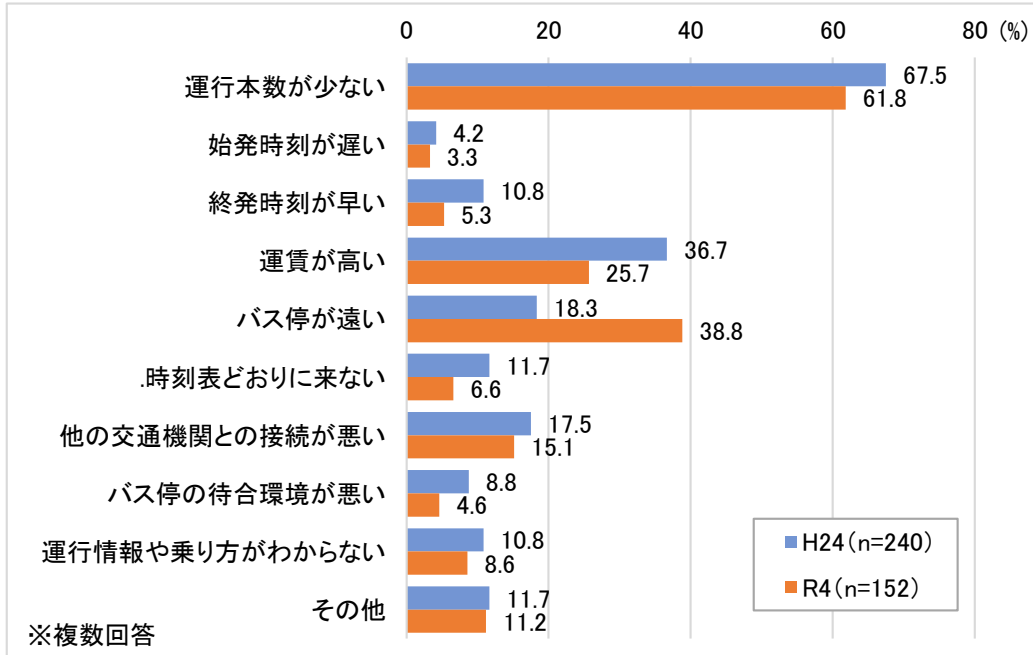
図 名鉄瀬戸線の不満項目



【名鉄バス】

名鉄バスについては、令和4年は「運行本数が少ない」「バス停が遠い」が上位となっており、「運行本数が少ない」は旭、西中学校区で、「バス停が遠い」は東中学校区で割合が高くなっています。平成24年と比較すると、「バス停が遠い」が約21ポイントと大幅に増加していますが、それ以外の項目はいずれも減少しています。

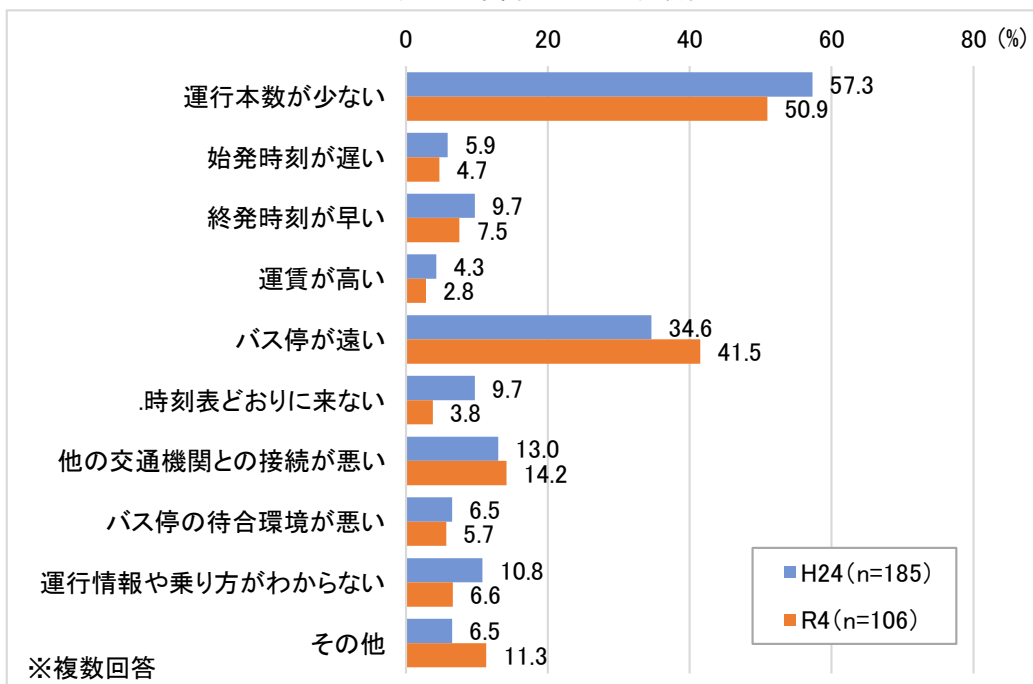
図 名鉄バスの不満項目



【名古屋市営バス】

名古屋市営バスについては、令和4年、平成24年ともに「運行本数が少ない」「バス停が遠い」の2項目が特に高くなっています。「運行本数が少ない」は西中学校区で、「バス停が遠い」は旭、東中学校区で割合が高くなっています。

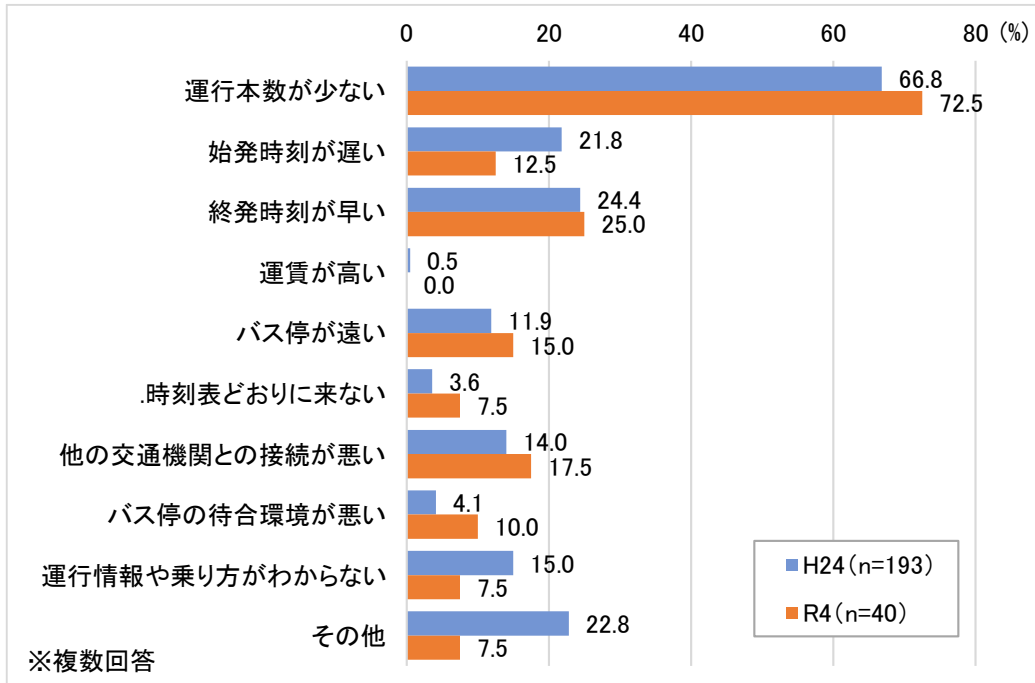
図 名古屋市営バスの不満項目



【あさぴー号】

あさぴー号については、令和4年、平成24年ともに「運行本数が少ない」が特に高くなっています。「始発時刻が遅い」は、平成24年から令和4年で約9ポイント減少しています。

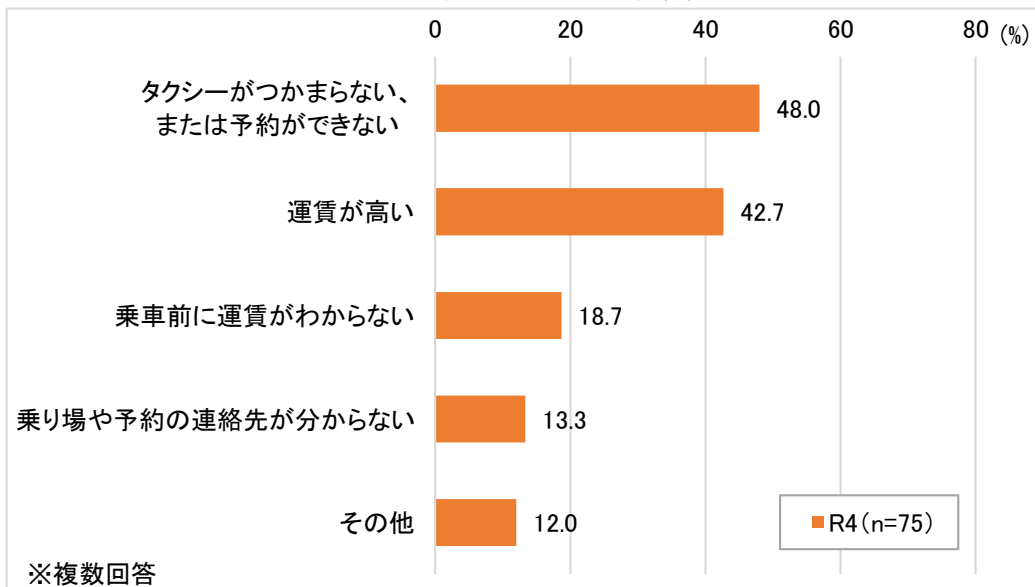
図 あさぴー号の不満項目



【一般タクシー】

一般タクシーについては、「タクシーがつかまらない、または予約ができない」「運賃が高い」の2項目が特に高くなっています。

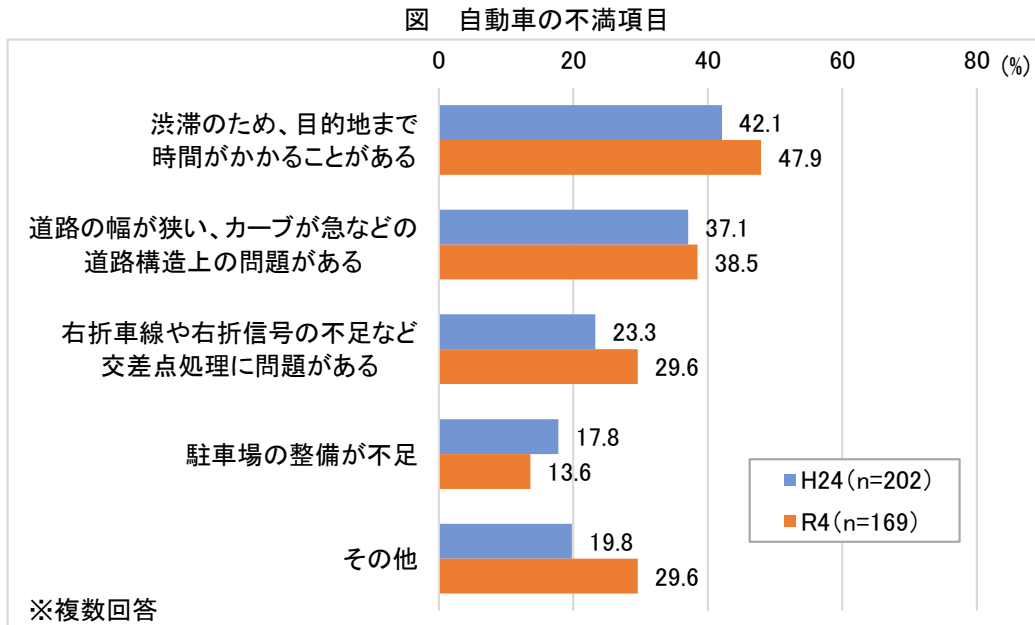
図 一般タクシーの不満項目



(※一般タクシーは平成24年調査データなし)

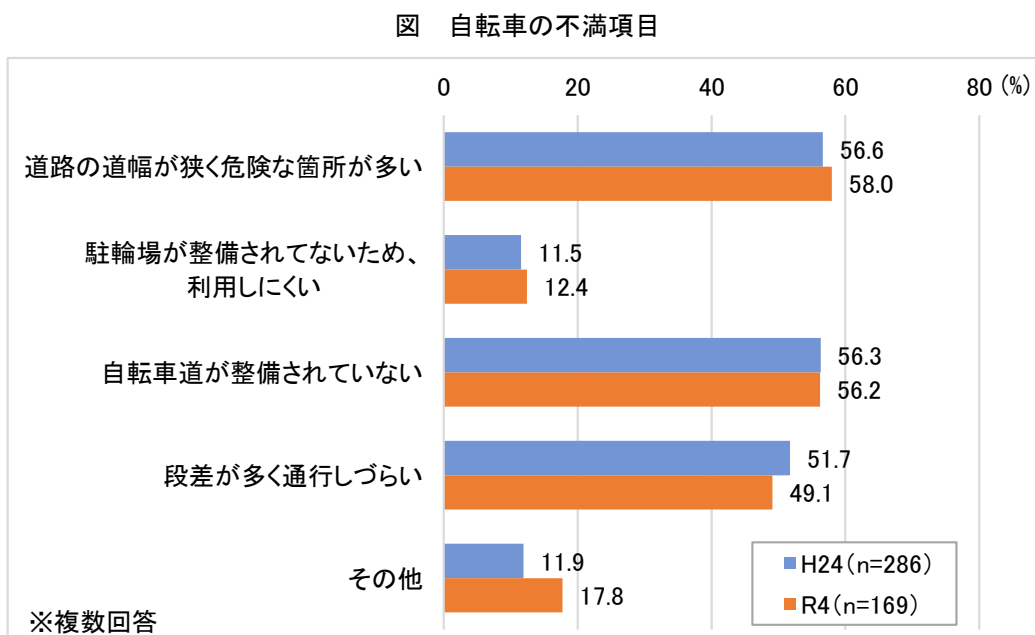
【自動車】

自動車については、平成 24 年と比較すると、「駐車場の整備が不足」は約 4 ポイント減少していますが、「渋滞のため、目的地まで時間がかかることがある」、「右折車線や右折信号の不足など交差点処理に問題がある」については、ともに約 6 ポイント増加しています。また、令和 4 年は「渋滞のため、目的地まで時間がかかることがある」について、約半数の方が不満と回答しています。



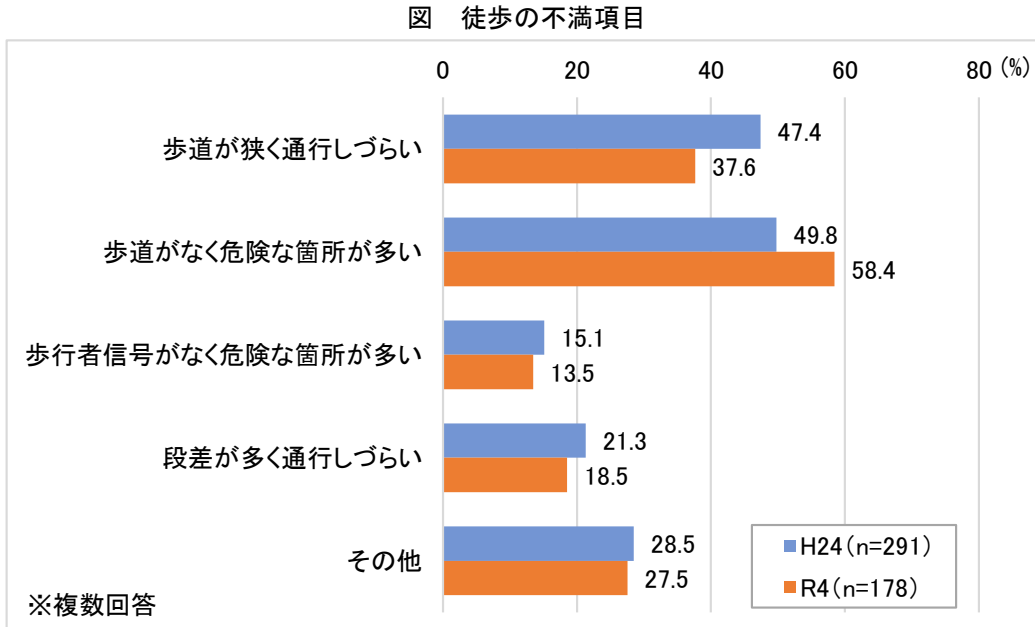
【自転車】

自転車については、令和 4 年、平成 24 年ともに、「道路の道幅が狭く危険な箇所が多い」「自転車道が整備されていない」「段差が多く通行しづらい」の 3 項目について特に高くなっています。平成 24 年と比較すると「段差が多く通行しづらい」は約 3 ポイント減少していますが、「道路の道幅が狭く危険な箇所が多い」は約 1 ポイント増加しています。



【徒歩】

徒歩については、平成24年と比較すると「歩道が狭く通行しづらい」は平成24年から令和4年で約10ポイント減少していますが、「歩道がなく危険な箇所が多い」は約9ポイント増加しています。



4. 上位・関連計画の整理

(1) 尾張旭市第五次総合計画（平成 26～令和 5 年度）

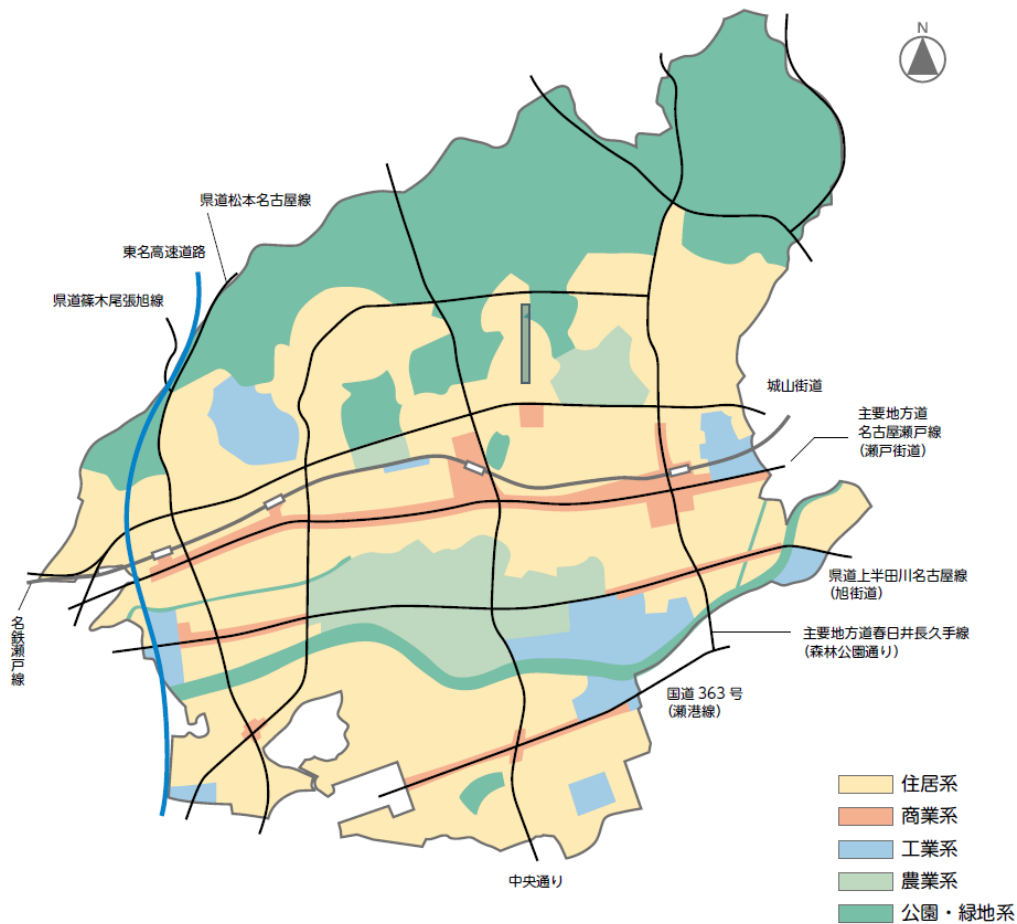
①将来の都市像

尾張旭市第五次総合計画では、将来の都市像を「みんなで支えあう 緑と元気あふれる 住みよいまち 尾張旭」としています。

②土地利用

将来の都市像を実現するために、恵まれた緑や水辺などの自然環境を保全しながら、市街地における都市的土地利用を計画的に推進します。市民生活の利便や産業面での活力を確保しつつ、全体として調和のとれた土地利用に向けて、土地利用の方針を定めています。

図 土地利用構想図



③交通分野の施策

交通分野の現状と課題として、高齢化の進展による移動困難者の増加や道路等の老朽化、公共交通の衰退などが挙げられており、交通分野の施策「快適に移動できる交通基盤の整備」では、「市内・市外への移動を円滑に行うことができます」というめざす姿を掲げ、2つの成果指標と5つの基本事業を設定しています。

指標1 市外への移動が円滑に行えると 思う市民の割合

現状値 (平成25年1月)	前期目標値 (平成30年度)	後期目標値 (平成35年度)
89.1%	90%	92%

市外への移動が円滑にできているかを見る指標です。
まちづくりアンケートで、円滑に市外へ移動することが「できる」「どちらかといえばできる」と回答した市民の割合です。

指標2 市内の移動が円滑に行えると 思う市民の割合

現状値 (平成25年1月)	前期目標値 (平成30年度)	後期目標値 (平成35年度)
85.7%	87%	90%

市内の移動が円滑にできているかを見る指標です。
まちづくりアンケートで、円滑に市内を移動することが「できる」「どちらかといえばできる」と回答した市民の割合です。

3-2-1 公共交通による 移動手段の確保	●公共交通網が整備され、 移動手段が確保されてい ます。	事業者 行政	●市内の移動に困っている 市民の割合	% 11.4	% 11	% 10	自己決定 健康都市
3-2-2 駅・駅周辺施設の 整備	●駅、駅前広場、バス停、タ クシー乗り場などが整備 され、乗り継ぎが円滑に できています。 ●駅・駅周辺施設が整備さ れています。	事業者 行政	●駅前広場の整備率	% 75	% 75	% 100	自己決定 施設運営 分野横断 健康都市
3-2-3 交通バリアフリー の推進	●駅や道路が、人にやさし い構造になっています。	事業者 行政	●駅のバリアフリー化率	% 50	% 75	% 100	自己決定 分野横断 健康都市
			●歩道のバリアフリー化実 施箇所数	箇所 275	箇所 317	箇所 352	
			●道路段差に不便を感じる 市民の割合	% 28.6	% 27	% 25	
3-2-4 幹線道路整備の 推進	●幹線道路が整備され、 円滑に移動可能な道路が 増えています。	行政	●自動車での幹線道路利用 による満足度	% 79.8	% 80	% 85	自己決定 分野横断 健康都市
3-2-5 生活道路の 整備と維持管理	●生活道路が、誰もが安全 に利用できるように維持 管理されています。	事業者 行政	●市民により生活道路等が 維持管理されている箇所数	箇所 14	箇所 16	箇所 19	自己決定 施設運営 分野横断 健康都市
			●道路管理の瑕疵により損 害賠償の対象となった件数	件 0	件 0	件 0	

(2) 尾張旭市都市計画マスタープラン（平成23～令和7年度）

①都市づくりの理念

尾張旭市都市計画マスタープランでは、都市づくりのテーマを「ともに育てる 笑顔とうるおい あふれるまち」と定め、以下の3つの理念に基づき都市づくりを進めます。

- 緑と水に彩られたまちづくり
- 活力とやすらぎのあるまちづくり
- ともにつくるまちづくり ↓

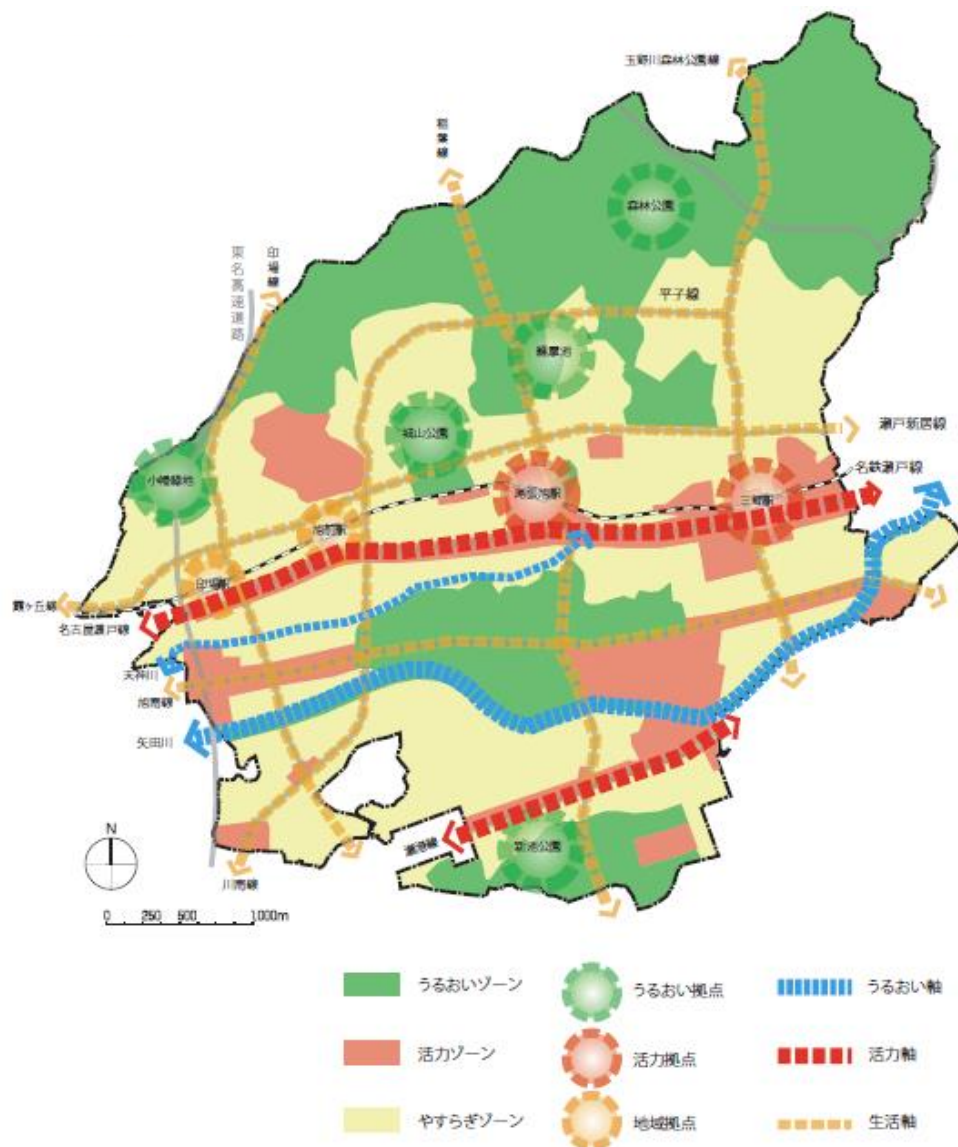
都市づくりの目標(交通分野)

公共交通の充実や道路の整備などによって、円滑な道路交通ネットワークの実現をめざします。

②将来都市構造

将来都市構造では、鉄道駅を、交通結節機能を持つ活力拠点と地域拠点、主要な幹線道路を活力軸と生活軸に位置づけています。

図 都市構造図



③交通に関する方針

【交通体系の形成方針】

■総合的な交通ネットワークの形成

■主要幹線道路網の形成

主要幹線道路の維持・幹線道路の整備・補助幹線道路の整備・生活道路の整備・安全で安心、快適な道路環境の創出

■都市計画道路の見直し

■公共交通体系の確立

地域公共交通体系の検討・鉄道の利用促進・バス交通の利用促進

■その他交通施設の整備

駐車場、自転車駐車場の整備

【高齢者や障がい者にやさしいまちづくりの形成方針】

■誰もが利用しやすい公共交通機関の充実

(3) 尾張旭市立地適正化計画（令和4～24年度）

①まちづくりの方針

尾張旭市立地適正化計画では、居住、都市機能、交通ネットワークの3つの視点でまちづくりの方針を定めています。

●誰もが住みやすく、安全・安心に暮らすことができる住環境の形成を図り、

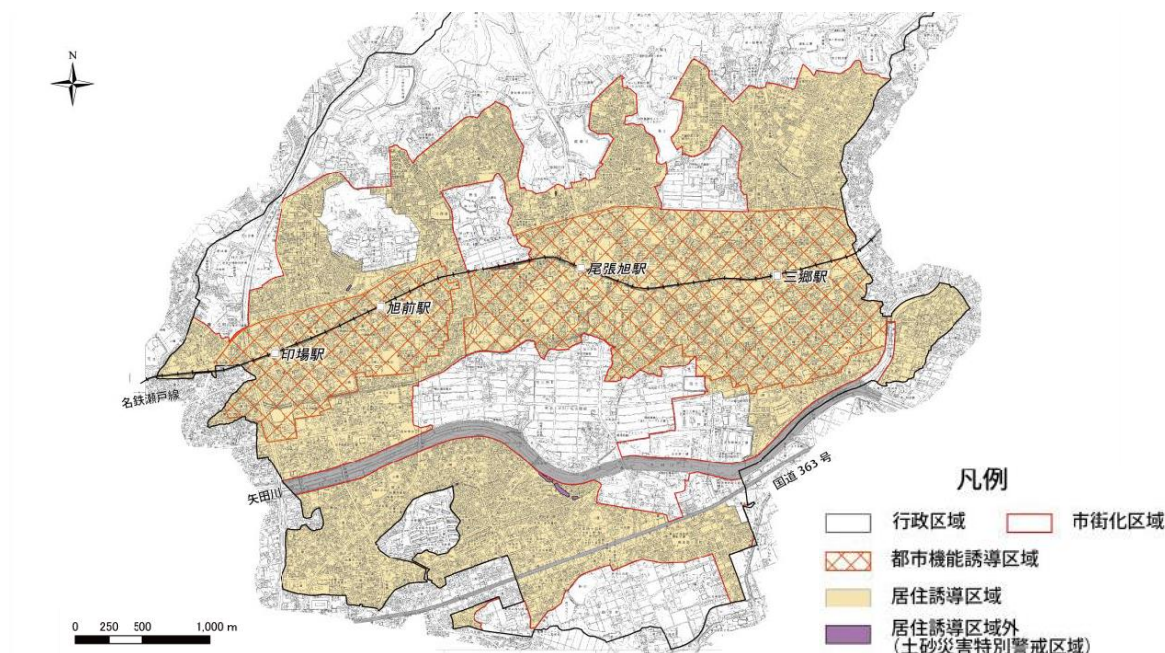
居住地として選ばれるまちづくりを進めます。

●生活利便性の高い都市機能を維持し、都市としての魅力や活力の創出を図り、

いきいきと元気な拠点づくりを進めます。

●高齢化に対応した公共交通の維持、コンパクトな都市の特性を活かした交通環境の充実を図り、**歩いて出かけたくなるまちづくり**を進めます。

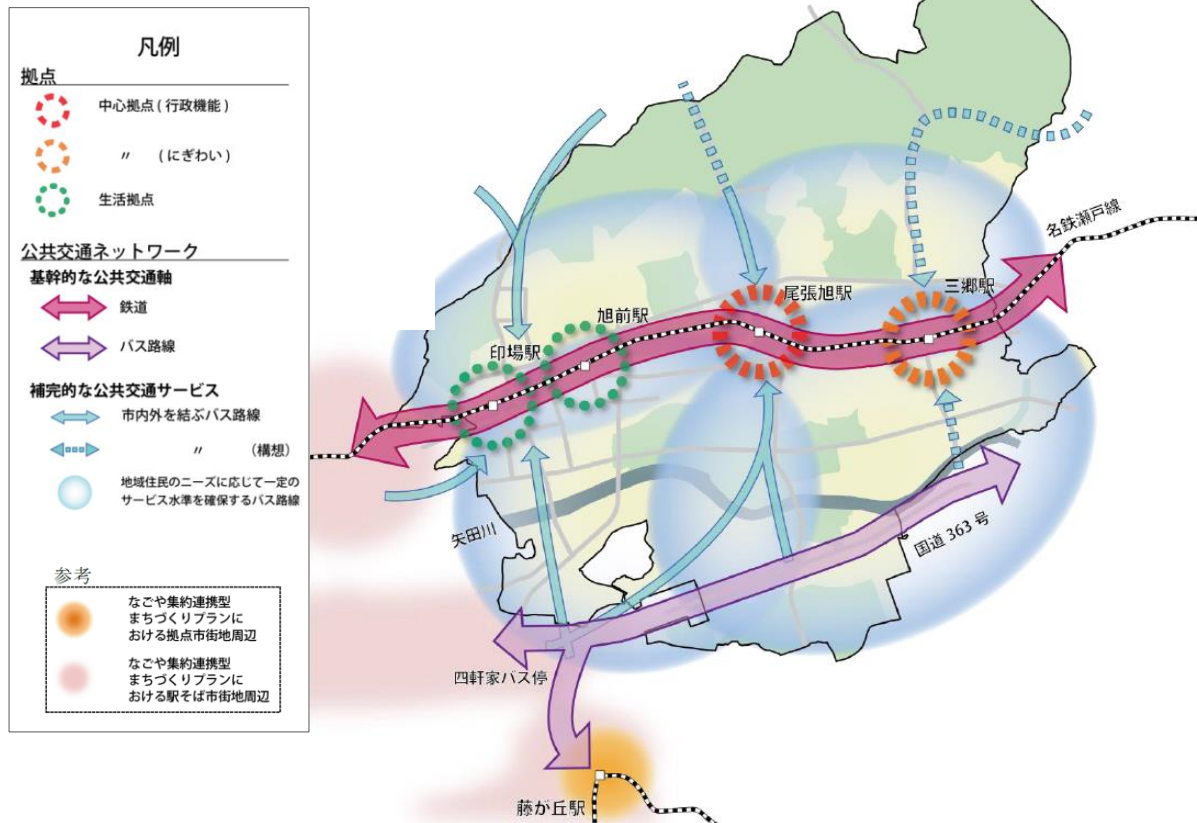
図 誘導区域図



②目指すべき都市の骨格構造

市内各所から公共交通等によるアクセス性に優れた名鉄瀬戸線の各駅は、「都市の拠点」として各駅の特성에に基づき「中心拠点」「生活拠点」、名鉄瀬戸線（鉄道）及び国道 363 号のバス路線（名鉄バス本地ヶ原線）は「基幹的な公共交通軸」、その他の名鉄バス、名古屋市営バス及び市営バス「あさぴー号」の路線は「補完的な公共交通サービス」として位置づけられています。

図 都市構造



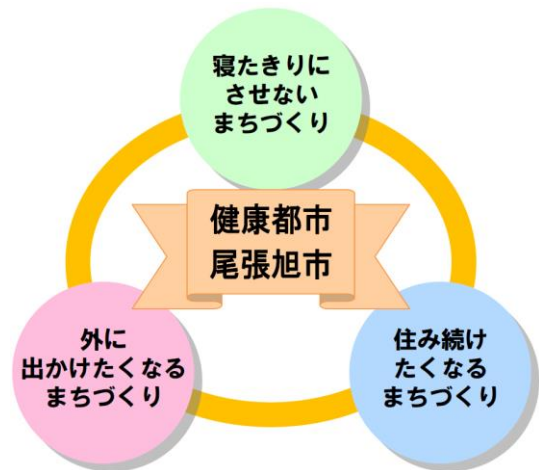
③交通ネットワークに関する施策

- 交通結節機能の強化及び施設整備の推進
- 国道 363 号沿線の利便性の維持・向上
- 南北を結ぶ公共交通ネットワークの連携強化
- 誰ひとり取り残さないための移動手段の確保・充実
- 持続可能な地域公共交通サービスの確保
- 安全で快適な歩行者・自転車通行空間の整備

(4) 尾張旭市健康都市プログラム（平成26～令和5年度）

① 施策の方針

健康に暮らしている市民だけではなく、健康に不安を持っている市民も含めて、すべての市民がいつまでも元気でいきいきと暮らせるまちの実現を目指し、「寝たきりにさせないまちづくり」「外に出かけたくなるまちづくり」「住み続けたくなるまちづくり」の3つを施策の方針に掲げています。



② 交通に関する施策

「外に出かけたくなるまちづくり」では、「まちのやさしさいっぱい作戦」として「誰もが自由にまちの中を移動できる環境の整備」を掲げています。

施策 まちのバリアフリー化

多様な人々に配慮したユニバーサルデザインを念頭におき、道路の段差解消や広い歩道空間を整えることにより、交通事故の危険性を回避し、年齢や障がいの有無にかかわらず安全に移動できるバリアフリー化された道路環境を整備し、歩道のネットワーク化を推進します。

施策 公共交通網の整備

高齢者をはじめとする車を運転しない・運転できない市民の生活の利便性の向上と積極的な社会参加を促すため、市営バス「あさぴー号」を運行するとともに、名鉄瀬戸線、既存路線バスを含めた利便性の高い公共交通体系を目指します。

(5) 尾張旭市環境基本計画（平成19～令和5年度）

①施策の方針

尾張旭市環境基本計画は、「環境を考えたもにつくる私たちのまち」を望ましい環境像として掲げています。これに基づき、今ある環境を将来の世代へ、より良くしながら継承し、誰もが健康で快適な市民生活を営むため、市、市民・市民団体、事業者が協力し、環境に配慮した取り組みを総合的に推進するため、「教育・学習」「ごみ」「地球環境」「自然環境」「生活環境」の各分野の施策を掲げています。

②交通に関する施策

【分野別目標】 地域で地球を考えるまちづくり

施策：二酸化炭素（CO₂）排出量を減らす

自動車による環境負荷低減	○公共交通網の充実に努めます。	都計	○公共交通機関が利用できる場合は、自家用車よりも公共交通機関を利用するよう努めます。 ○車を使用する際は、エコドライブを心がけます。 ○車を利用するときは相乗りに努め、近所への移動は徒歩や自転車を利用するよう努めます。 ○ノーカーデー運動を事業者、市と協力して進めます。 ○車の購入や買い替えの際には、次世代自動車等先進エコカーの購入に努めます。	○車を使用する際は、エコドライブを心がけます。 ○車を利用するときは、相乗りに努めます。 ○配送の合理化を図るなど、効率的な物流システムの整備に取り組みます。 ○ノーカーデー運動を市民、市と協力して進めます。 ○車の購入や買い替えの際には、次世代自動車等先進エコカーの購入に努めます。
	○駅・駅周辺施設を充実させ、公共交通の利用を促進します。	市活 都計		
	○幹線道路交通の円滑化に努めます。	都計		
	○ノーカーデー運動を市民、事業者と協力して進めます。	人事 環境		
	○公用車の購入や買い替えの際には、次世代自動車等先進エコカーの導入に努めます。	契約 各課		
	●次世代自動車等エコカーの導入と、関連設備の整備を促進します。（新規）	契約 各課		

(6) 尾張旭市第6期障がい者計画・第6期障がい者福祉計画・第2期障がい児福祉計画（令和3～5年度）

①基本理念

尾張旭市第6期障がい者計画・第6期障がい者福祉計画・第2期障がい児福祉計画は、「誰もが自分らしくいきいきと暮らす福祉の街をめざして ともに生きよう！みんなで支えあう住みよいまち“尾張旭”」を基本理念としています。

②施策の体系

基本理念	基本的な視点	基本目標	施策の方向
ともに生きよう！みんなで支えあう住みよいまち“尾張旭” <small>誰もが自分らしくいきいきと暮らす福祉の街をめざして</small>	視点1 地域共生社会の実現に向けた取り組み 視点2 障がいを理由とする差別の解消 視点3 ライフステージに沿った切れ目のない包括的な支援 視点4 社会参加の推進と安全確保	目標1 わかり合うために ○差別解消に向けた取り組みの推進 ○地域共生をめざす交流の促進	○包括的な相談支援の充実 ○権利擁護の推進 ○福祉サービス等の利用促進と情報提供の充実 ○障がい福祉にかかる人材確保の促進 ○地域生活支援の充実 ○外出したくなるまちづくりの推進 ○防災・感染症対策の推進 ○発達が気になる子どもへの支援の充実 ○地域でともに学び育つ機会の充実 ○インクルーシブ教育の充実 ○雇用・就労支援の促進 ○文化芸術・スポーツ・レクリエーションの推進 ○障がいの早期発見と疾病の予防の充実 ○医療と保健・福祉との連携促進
		目標2 安心して暮らしていくために	
		目標3 誰もが安全で快適に暮らせるために	
		目標4 子どもの可能性を伸ばすために	
		目標5 誰もがいきいきと活動するために	
		目標6 健やかに生きるために	
	★第6期障がい福祉計画 ①障害者総合支援法に基づくサービスの概要 ②障がい福祉計画の目標 ③障害福祉サービスの見込量と確保策 ④地域生活支援事業の見込量と確保策		
	★第2期障がい児福祉計画 ①障がいのある児童等に対する支援施策の動向 ②障がい児福祉計画の目標 ③障がいのある児童等に対するサービスの見込量と確保策 ④子ども・子育て支援		
	【交通に関する主な取り組み】 ・市営バスの利便性の向上 ・タクシー料金の助成による外出支援 ・重度身体障がいのある人に対する外出支援 ・移動支援の検討		

(7) 尾張旭市高齢者保健福祉計画（令和3～5年度）

①基本理念と基本目標

尾張旭市高齢者保健福祉計画では、「高齢者の笑顔輝く思いやりのまち」を基本理念として、「いきいき共生のまち」「毎日健康のまち」「安心生活のまち」「安心介護のまち」の4つの目標を定めています。

②施策の体系

基本目標	施策	取組
1 いきいき共生の まち	1 生きがいつくりの推進	(1) 学習・交流の促進 (2) 就業機会の拡大 (3) 社会参加活動の推進
	2 生活を支える地域づくり	(1) 見守り体制の充実 (2) 地域力の強化
2 毎日健康のまち	3 健康づくり・介護予防の推進	(1) 健康づくりの推進 (2) 介護予防・日常生活支援総合事業の推進
3 安心生活のまち	4 安心生活づくりに向けた環境整備	(1) 相談体制の強化 (2) 権利擁護施策の推進 (3) 認知症施策の推進 (4) 医療と介護との連携強化 (5) 高齢者の住まいと環境整備 (6) 防災・防犯体制の充実
	5 総合的な支援体制の整備	(1) 地域包括支援センターの充実 (2) 関係機関のネットワークの強化 (3) 分野横断的な支援体制の構築 (4) 生活支援・介護予防サービスの基盤整備の推進
4 安心介護のまち	6 在宅生活継続への支援の充実	(1) 在宅生活継続のための支援の充実 (2) 家族介護者への支援
	7 介護サービスの充実	(1) 介護サービス基盤の整備 (2) 事業所に対する介護人材確保等の支援
	8 介護保険事業の適正な運営	(1) 財源の確保と経済的負担の軽減 (2) 介護給付の適正化

【交通に関する取り組み】

- ・ 高齢者外出支援助成
- ・ 移送サービスの利用助成

(8) 尾張旭市地域防災計画

①計画の目的

尾張旭市地域防災計画は、市民生活の各分野にわたり重大な影響を及ぼすおそれのある災害に対処するため、県、市、指定地方行政機関、自衛隊、指定公共機関、指定地方公共機関等の防災関係機関がその全機能を十分に発揮し、相互に協力して総合的かつ計画的な防災対策の推進を図ることにより、市民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的としています。

②交通の確保・緊急輸送対策

【基本方針】

- 災害応急対策が的確かつ円滑に行われるようにするため、道路交通法及び災害対策基本法に基づき、応急措置及び交通規制等の措置を推進する。
- 緊急輸送道路の復旧作業等を他の道路に優先して実施する。
- 市、県及び関係機関は、応急対策の実施に当たり必要な人員、物資等を迅速に輸送するため、各々が保有する車両等を動員するとともに、運送関係業者等の保有する車両等を調達して、緊急輸送体制を確保するものとする。
- 災害時においては、対策要員及び資機材の輸送を迅速に行うことが必要であり、このための交通の円滑を期するよう道路、鉄道等交通施設に対する応急復旧活動を実施するとともに、輸送機能の確保に努める。

平成 30 年 7 月には、尾張旭市営バス「あさぴー号」の指定管理者である豊栄交通株式会社と尾張旭市の間で、災害時における緊急輸送にあさぴー号の車両を利用し、人や物資を輸送する災害協定が締結されています。

図 緊急輸送道路網図



(資料：尾張建設事務所管内緊急輸送道路網図 (令和 2 年 6 月))

5. 交通を取り巻く社会情勢

(1) SDGs（持続可能な開発目標）の推進

平成 27 年 9 月に国連サミットにおいて、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ（2030 アジェンダ）」が採択されました。2030 アジェンダの中には、先進国を含む国際社会全体の開発目標として、SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）の 17 のゴール（目標）と 169 のターゲットが掲げられました。

日本では、平成 28 年 12 月に、日本の取組の指針となる「SDGs 実施指針」が決定され、令和 2 年 12 月に令和 3 年の SDGs 推進のための具体施策をとりまとめた『SDGs アクションプラン 2021』が決定されました。

(2) カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、平成 27 年にパリ協定が採択され、120 以上の国と地域が「2050 年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。日本では、令和 2 年 10 月、政府が令和 32 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

交通分野では、EV/PHEV/FCV や自動運転バス、カーシェア、グリーンスローモビリティのような新たなモビリティ等が地域脱炭素ロードマップに施策として位置づけられています。

(3) Society5.0 を実現する DX の推進

「Society5.0」は、AI や IoT 等の技術革新を様々な産業や社会に取り入れることで、経済発展と社会的課題の解決を両立する社会として平成 28 年に提唱された未来社会のコンセプトです。Society5.0 の実現のため、近年 DX（デジタルトランスフォーメーション）が進展しています。

交通分野では、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、MaaS（Mobility as a Service）、AI を活用したデマンド交通など新たな技術を活用した取組が進められています。

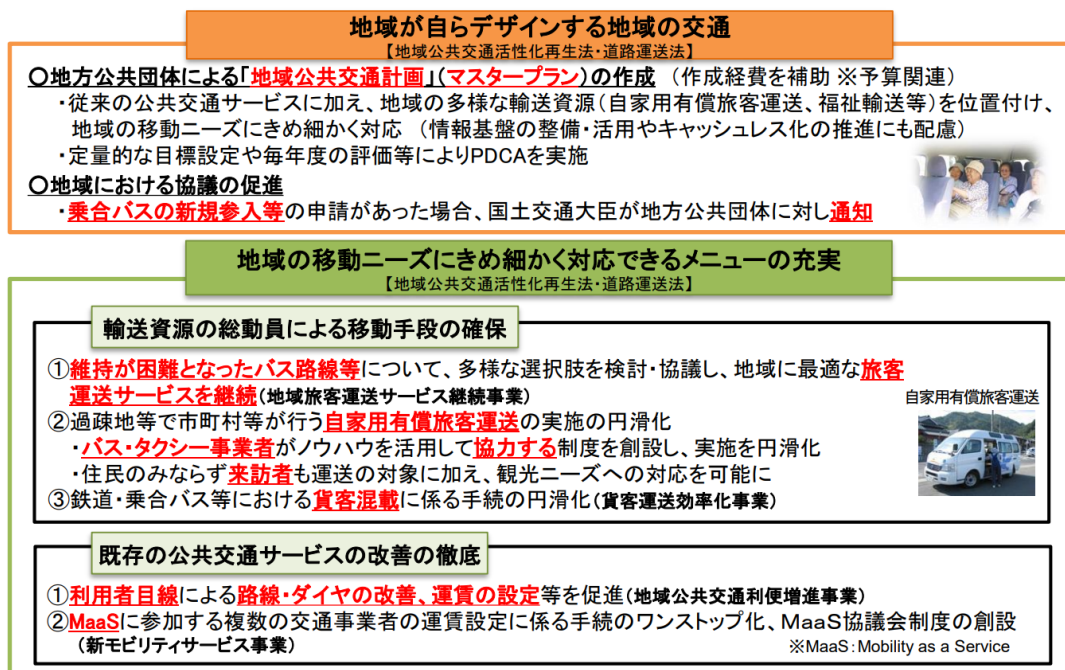
(4) 新型コロナウイルス感染症の流行

令和2年1月に新型コロナウイルスの感染者が日本で初めて報告され、愛知県でも度々緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が発出されました。宣言や重点措置による行動制限や感染リスクへの不安から、公共交通利用者数は大幅に減少しました。また、新しい生活様式としてテレワークやオンライン授業などが推奨されたことで、通勤・通学の移動が必要なくなった人も一定数存在しており、交通事業者の経営状況は厳しいものとなっています。

(5) 「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

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）が令和2年11月27日に改正され、「地域公共交通網形成計画」に代わり、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導の公共交通サービス改善や、地域の多様な輸送資源を総動員する取組が位置付けられています。

図 法改正の概要



(資料：国土交通省)

(6) リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線は、中部国際空港、新東名高速道路等とともに、交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、愛知県の社会・経済に大きな波及的効果を与えると考えられます。

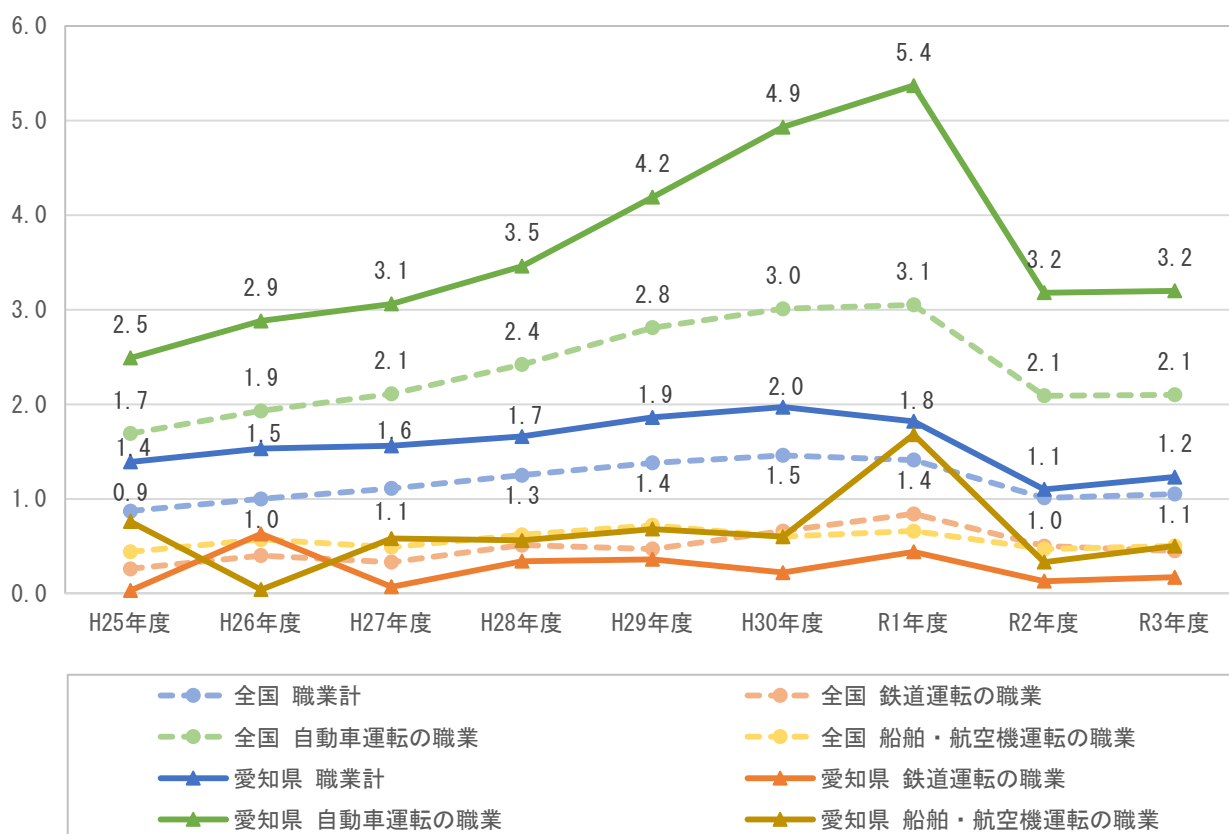
(7) ジブリパークの開園

令和4年11月に、本市と隣接する長久手市の愛・地球博記念公園内にスタジオジブリの世界を表現した公園施設「ジブリパーク」が開園しました。愛知県外や国外からの集客により、本市を含む周辺地域への経済効果が期待されています。

(8) 運転手不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではさらに高い水準で上昇しており、路線バスを含めた運転手が不足していると考えられます。

図 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移

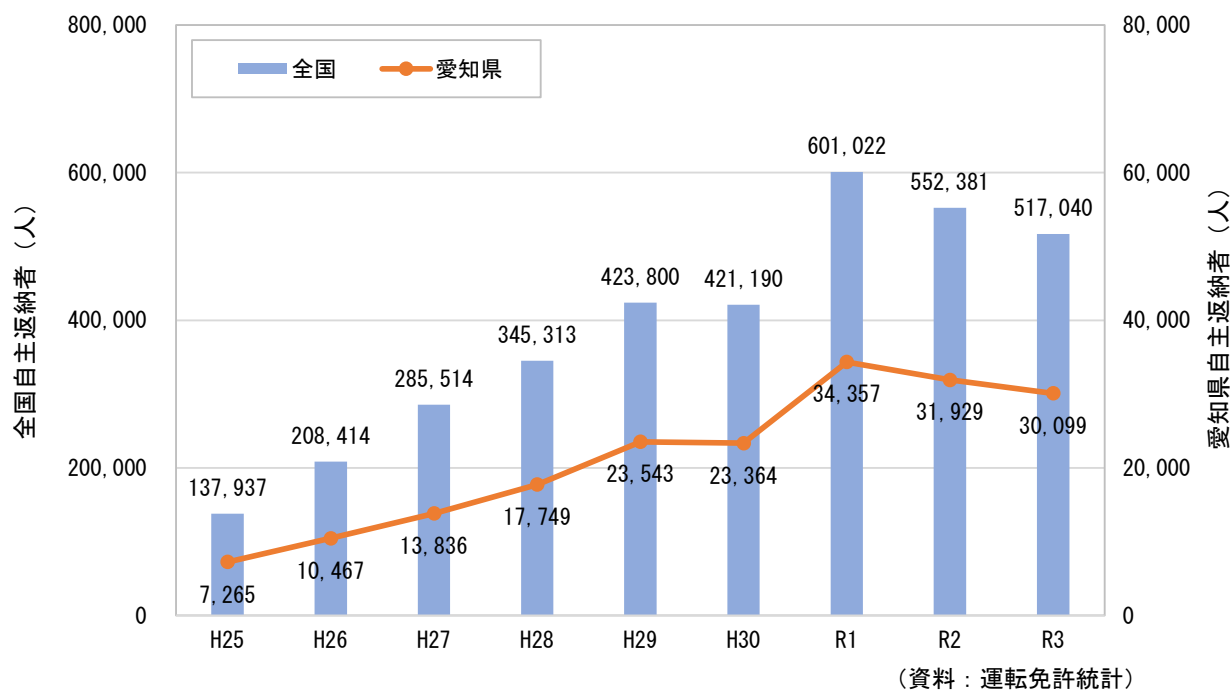


(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況（職業安定業務統計）)

(9) 運転免許返納者の増加

高齢者を中心とした運転免許返納は年々増加してきましたが、令和元年以降は減少しています。新型コロナウイルスの影響により、密を避けた移動手段として自家用車等の需要が高まったことが要因の一つと考えられます。令和3年は全国で約52万人が運転免許の自主返納を行っており、愛知県では約3万人となっています。運転免許返納後の移動手段として、公共交通の需要が高まっています。

図 運転免許自主返納件数の推移



(10) 「あいち交通ビジョン」の策定

愛知県では、令和4年2月に「あいち交通ビジョン」を策定しました。あいち交通ビジョンでは、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」を目指しています。

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通
～モビリティ先進県を目指して～