

尾張旭市交通基本計画（改訂版）素案

目次

1. はじめに	1
(1) 計画の背景と目的	1
(2) 計画の役割と位置づけ	1
2. 計画の区域と期間	2
(1) 計画の区域	2
(2) 計画の期間	2
3. 尾張旭市の現状整理	3
(1) 尾張旭市の概況	3
(2) 公共交通の現状	9
(3) 道路交通の現状	18
4. 各種ニーズ調査	28
(1) 市民アンケート	28
(2) 鉄道・路線バス利用者アンケート	33
(3) あさぴー号利用者アンケート	37
(4) 事業者ヒアリング	41
(5) 市民懇談会	44
5. 現尾張旭市交通基本計画の評価	45
(1) 施策の実施状況	45
(2) 市民満足度による評価	47
6. 上位・関連計画の整理	58
(1) 尾張旭市第五次総合計画（平成26～令和5年度）	58
(2) 尾張旭市都市計画マスタープラン（平成23～令和7年度）	60
(3) 尾張旭市立地適正化計画（令和4～24年度）	61
(4) 尾張旭市健康都市プログラム（平成26～令和5年度）	63
(5) 尾張旭市環境基本計画（平成19～令和5年度）	64
(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）	65
(7) 尾張旭市高齢者保健福祉計画（令和3～5年度）	66
(8) 尾張旭市地域防災計画	67

7. 交通を取り巻く社会情勢	68
（1）SDGs（持続可能な開発目標）の推進	68
（2）カーボンニュートラルの実現に向けた取組み	68
（3）Society5.0を実現するDXの推進	68
（4）新型コロナウイルス感染症の流行	69
（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	69
（6）リニア中央新幹線の整備	70
（7）ジブリパークの開園	70
（8）運転手不足の深刻化	70
（9）運転免許返納者の増加	71
（10）「あいち交通ビジョン」の策定	71
8. 尾張旭市の都市交通の課題整理	72
（1）尾張旭市の現状と個別課題	72
（2）尾張旭市の交通に関する集約課題設定の考え方	74
（3）尾張旭市の交通に関する集約課題	75
9. 尾張旭市がめざす都市交通の未来像	82
（1）尾張旭市がめざす都市交通の未来像	82
（2）尾張旭市の都市交通の機能分類	83
10. 基本方針と実施施策	86
（1）基本方針1	86
（2）基本方針2	88
（3）基本方針3	90
（4）基本方針4	93
11. 評価指標	
12. 実施プログラム	
13. 推進体制	

1. はじめに

(1) 計画の背景と目的

本市では、人口減少や高齢化の進展などを背景に、地域活力の維持・向上、低炭素化の推進、高齢者などが安心・安全に移動できる移動環境の確保などに向け、都市交通全体としての総合交通体系の視点に基づき、本市がめざすべき都市交通のビジョンを共有するとともに、その具現化に向けた施策の立案や推進方策を示した令和7年度を目標年次とする「尾張旭市交通基本計画」を平成25年度に策定しました。

この交通基本計画に基づき、各種施策・事業を推進してきましたが、令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」とする。）が改正され、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に向けた取り組みを推進するものとしています。

また、近年、超高齢社会への対応、交通に起因する環境負荷の低減などの社会的な要請のほか、尾張旭市立地適正化計画の策定、三郷駅周辺まちづくりの推進など、本市を取り巻く環境が大きく変化しており、現行計画におけるまちづくりの視点やアクションプランの内容を見直す必要が生じています。

そのため、過度に自家用車利用に依存することなく、公共交通や自転車、徒歩等の各交通モードが連携して適切な役割分担のもと、望ましい都市像の実現を図る観点から、本市を中心として、関係機関・団体や市民等が相互に連携・協働し、交通とまちづくりが一体となった総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的として、交通基本計画を改定します。

(2) 計画の役割と位置づけ

本計画は、令和2年11月に施行された地域交通法の一部改正に基づくとともに、上位計画の総合計画や都市計画マスタープランで示される将来都市像の実現に向け、地域公共交通の再生及び活性化に資する基本的な方針や計画目標の設定及び目標を達成するために実施する施策・事業等を明らかにする「地域公共交通計画」として位置づけます。

また、尾張旭市立地適正化計画において中心拠点や生活拠点として位置づけられた名鉄瀬戸線各駅へのアクセス利便性の向上に資する公共交通ネットワークの維持・活性化を図るため、公共交通と他の交通モードとの連携強化を含めた各種ハード整備・ソフト施策が一体となった総合的な交通計画である「都市・地域総合交通戦略」としての位置づけを有するものとします。

2. 計画の区域と期間

(1) 計画の区域

本計画の区域は、市内の都市交通を一体的に取り扱うことから、尾張旭市全域とします。なお、周辺市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

(2) 計画の期間

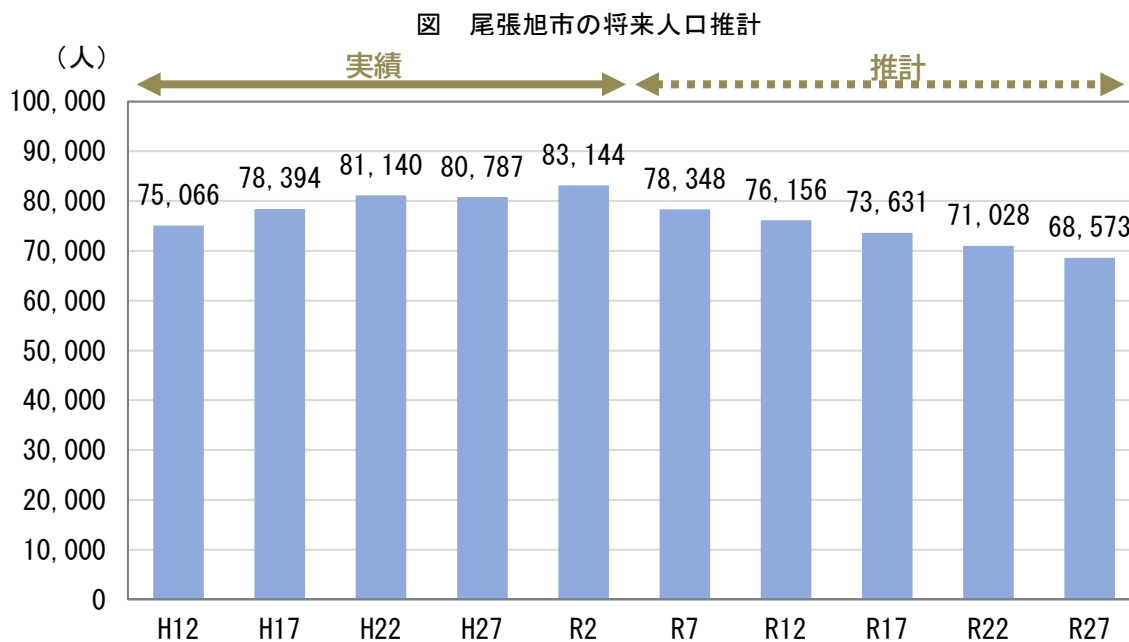
本計画の期間は、市内の都市交通を一体的に取り扱うことから、尾張旭市第六次総合計画の計画期間と整合を図り、令和6年度から令和15年度までとします。なお、中間年度には計画の中間評価を実施し、必要に応じて計画の見直しを実施します。

3. 尾張旭市の現状整理

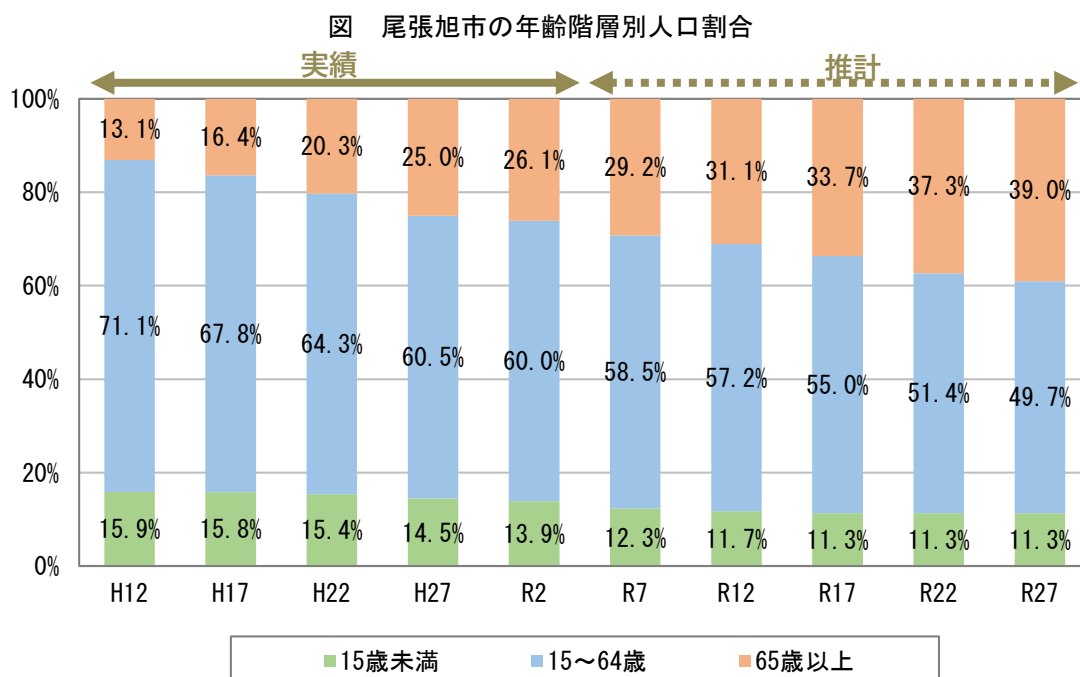
(1) 尾張旭市の概況

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)

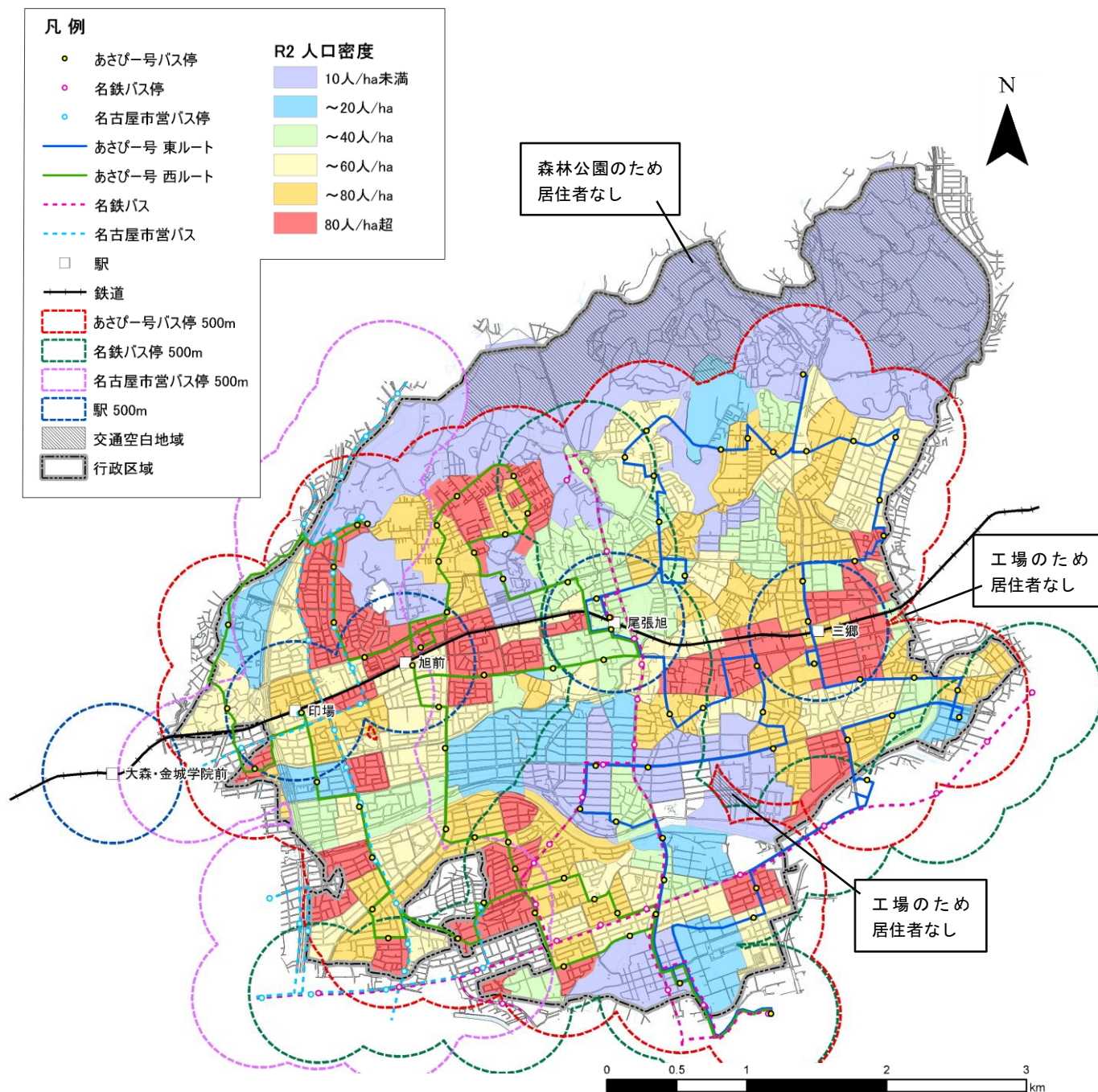


(資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

2) 人口密度と公共交通の状況

本市では、平成16年から平成19年にかけて学識経験者や市民代表などを構成員とし、「生活交通のあり方」について議論する場である「尾張旭市交通問題懇話会」を開催しました。その懇話会での協議を経て、鉄道駅及びバス停から500mを公共交通利用圏域に設定しており、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、市民の居住区域は、公共交通利用圏域に含まれています。

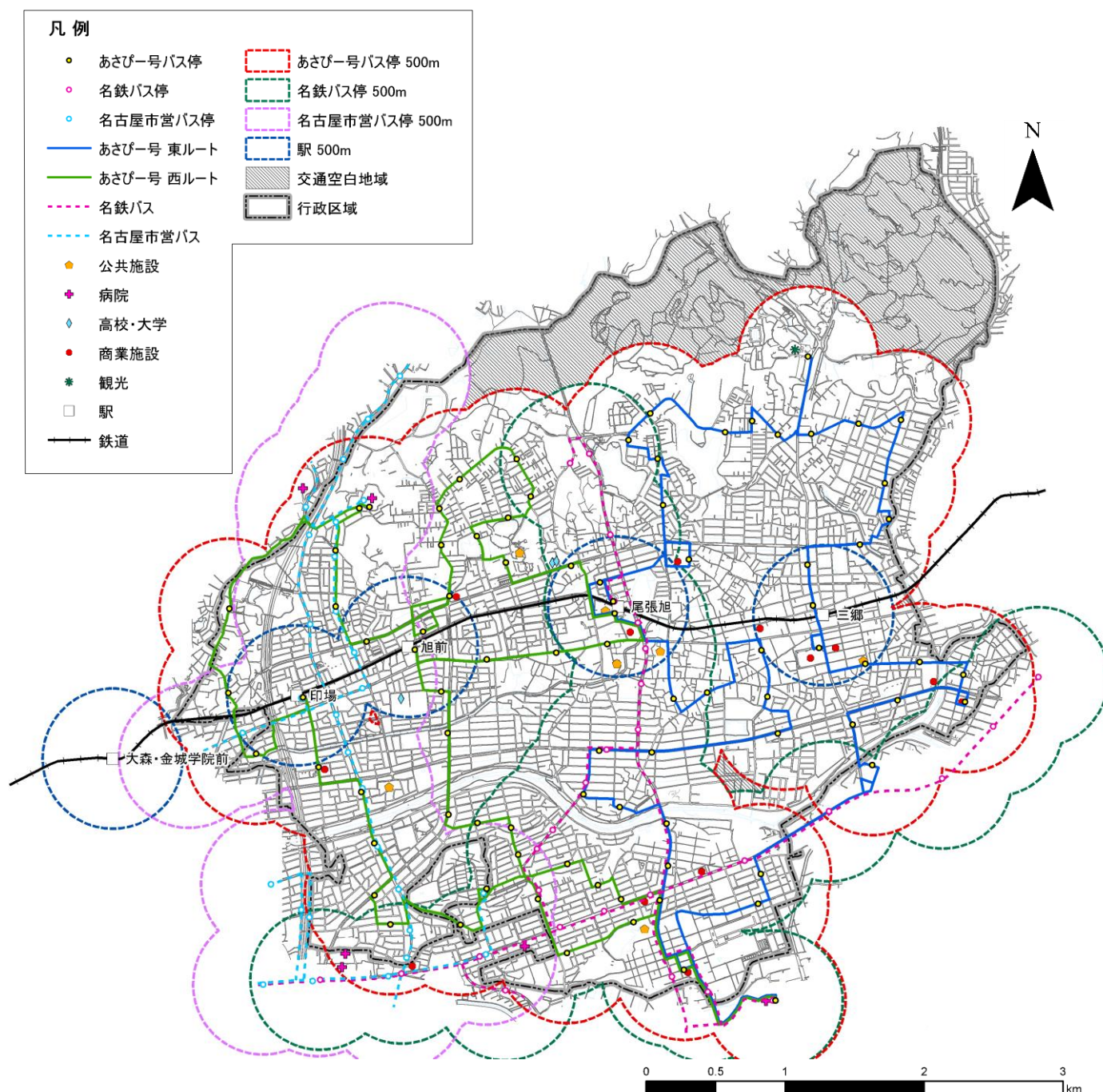
図 人口メッシュと公共交通利用圏域



3) 公共交通利用圏域

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駅及びバス停から 500m 以内の公共交通利用圏域に含まれており、公共交通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



※鉄道駅及びバス停から 500m を公共交通利用圏域と設定

4) 都市交通特性

①通勤通学特性

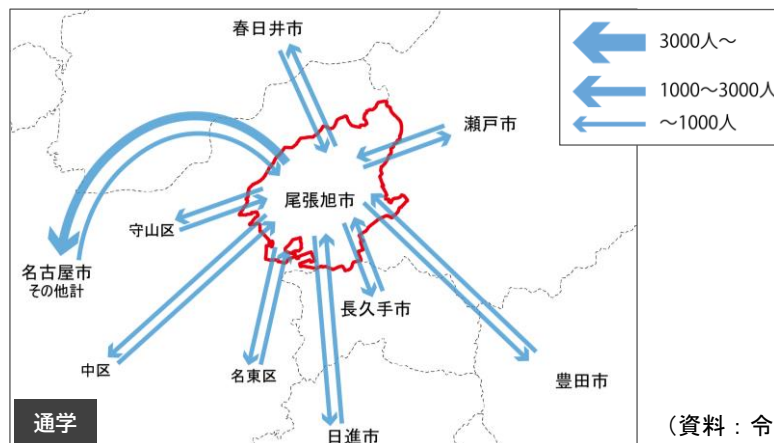
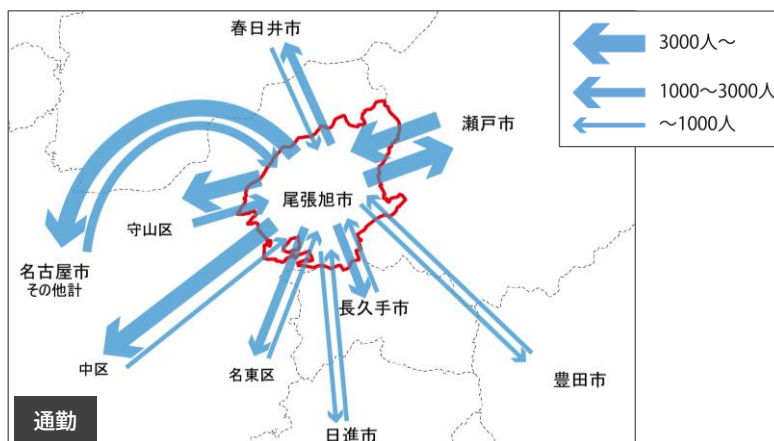
令和2年の国勢調査における15歳以上の通勤・通学流動では、市外からの流入より、市外への流出の方が多く流出過多となっています。周辺市町では、名古屋市との結びつきが強く、次いで瀬戸市や長久手市への移動が見られます。

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
	(守山区)	3,335	3,207	128	-682	2,653	2,380	273	(守山区)	
	(中区)	3,197	3,116	81	-3,138	59	57	2	(中区)	
	(名東区)	1,614	1,502	112	-824	790	765	25	(名東区)	
	(その他計)	7,604	6,438	1,166	-6,146	1,458	1,336	122	(その他計)	
	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	1,361	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

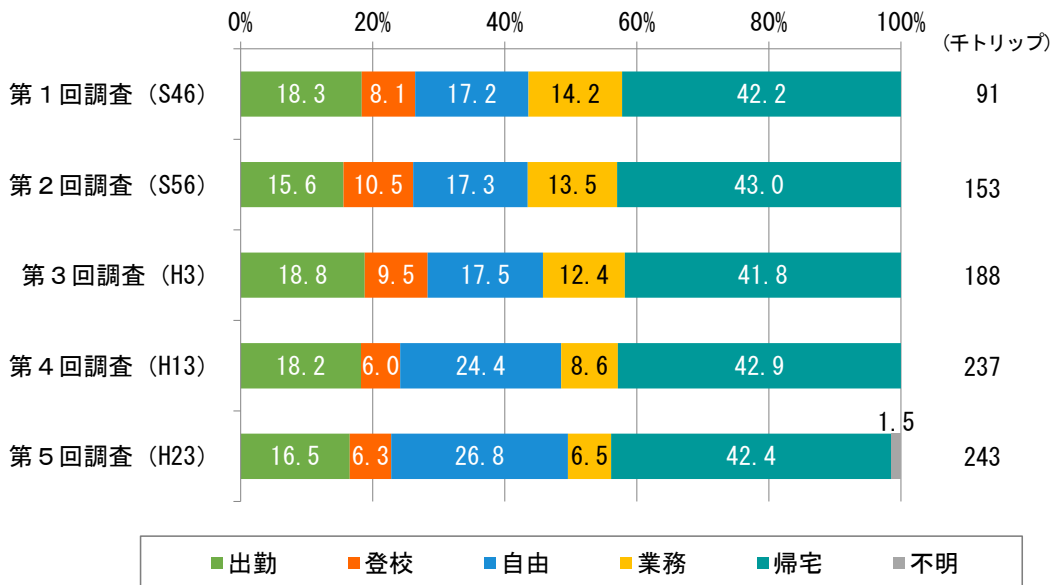


(資料：令和2年国勢調査)

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

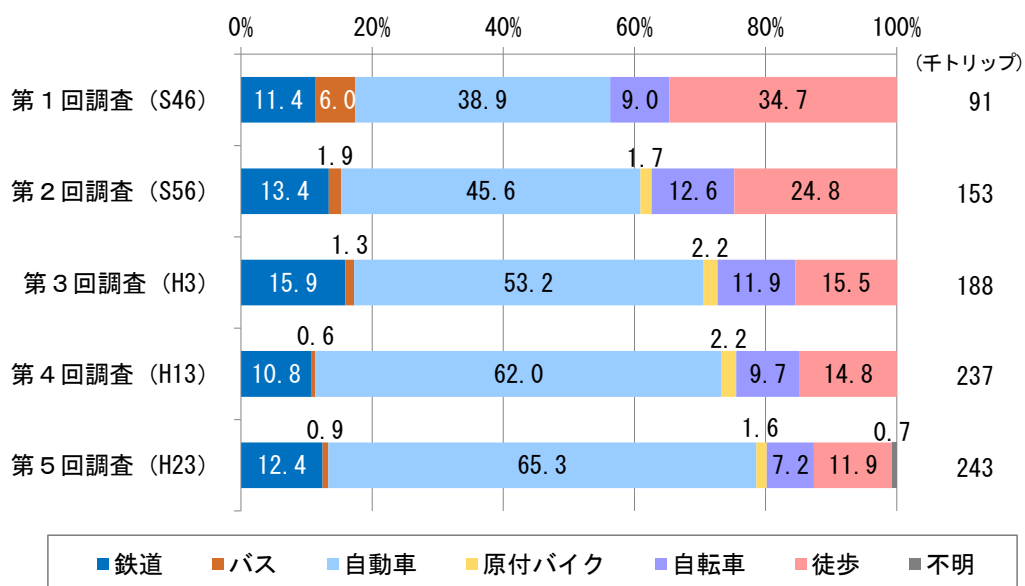


(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

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。

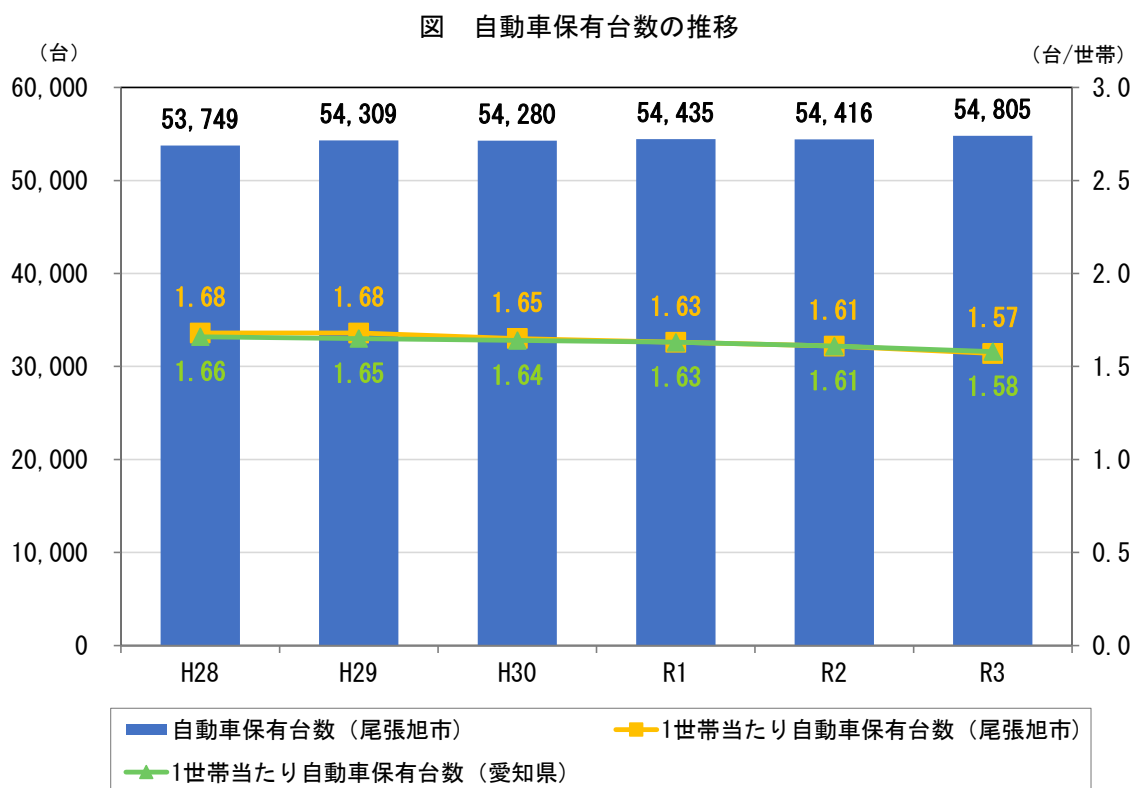
図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移



(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3年度時点で54,805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1.57台で、愛知県平均と同程度で推移しています。



(資料：令和4年版尾張旭市の統計、令和4(2022)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

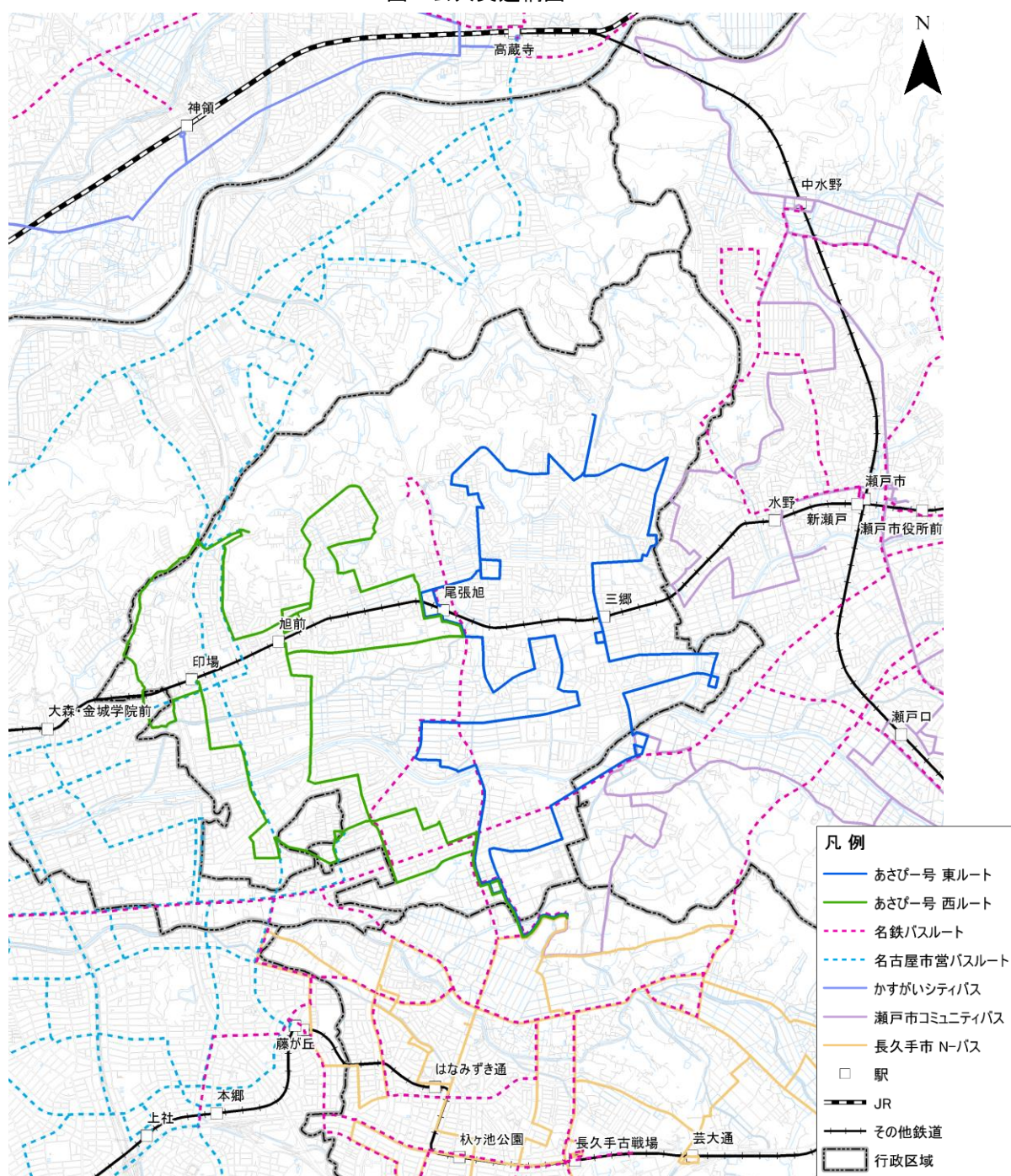
1) 運行状況

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「あさび一号」、一般タクシーが運行しています。

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。あさび一号は、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) サービス水準

各種公共交通のサービス水準を以下に整理します。

①名鉄瀬戸線

名鉄瀬戸線の市内各駅の1日当たりの運行本数は、栄町方面では尾張旭駅が最も多く126本、尾張瀬戸方面では印場駅と旭前駅がともに119本となっています。印場駅と旭前駅は普通、準急のみ停車し、尾張旭駅と三郷駅には急行も停車します。

表 名鉄瀬戸線のサービス水準（平日）（R5.6 現在）

行先	駅名	運行本数 (本/日)	運行時間帯	
			始発	終発
栄町方面	印場	105 (10)	5:37	23:24
	旭前	105 (10)	5:35	23:22
	尾張旭	126 (31)	5:33	23:20
	三郷	115 (31)	5:31	23:18
尾張瀬戸方面	印場	119 (22)	5:49	0:08
	旭前	119 (22)	5:50	0:09
	尾張旭	113 (31)	5:53	0:12
	三郷	113 (31)	5:55	0:14

※()内は準急、急行の本数
(資料：名古屋鉄道 HP)

②名鉄バス・名古屋市営バス

名鉄バスは愛知医科大学病院線、基幹本地ヶ原線、本地ヶ原線の3路線、名古屋市営バスは志段味巡回、幹藤丘1等の7路線が運行しています。

表 路線バスのサービス水準（平日）(R5.6 現在)

		本数	始発	終着	料金
名鉄バス	【85】愛知医科大学病院線				対距離制
	(長久手古戦場駅～尾張旭向ヶ丘)	13	6:45	19:59	
	(尾張旭向ヶ丘～長久手古戦場駅)	14	6:51	20:53	
	【33】基幹 本地ヶ原線				
	(名鉄バスセンター～尾張旭向ヶ丘)	9	7:40	20:20	
	(尾張旭向ヶ丘～名鉄バスセンター)	8	6:58	19:34	
	【34】基幹 本地ヶ原線				
	(名鉄バスセンター～愛知医科大学病院)	17	7:05	17:48	
	(愛知医科大学病院～名鉄バスセンター)	16	7:11	20:54	
	【35】基幹 本地ヶ原線				
	(名鉄バスセンター～菱野団地)	8	9:53	21:41	
	(菱野団地～名鉄バスセンター)	6	6:24	18:59	
	【36】基幹 本地ヶ原線				
	(名鉄バスセンター～瀬戸駅前)	10	6:20	22:06	
	(瀬戸駅前～名鉄バスセンター)	12	6:06	21:07	
	【50】本地ヶ原線				
	(藤が丘～瀬戸駅前)	1	19:05	19:40	
	(瀬戸駅前～藤が丘)	1	6:40	7:13	
	【51】本地ヶ原線				
	(愛知医科大学病院～瀬戸駅前)	3	17:50	20:26	
	(瀬戸駅前～愛知医科大学病院)	2	6:30	8:20	
	【52】本地ヶ原線				
	(藤が丘～愛知医科大学病院～瀬戸駅前)	8	9:10	16:58	
(瀬戸駅前～愛知医科大学病院～前藤が丘)	8	9:11	17:19		
【53】愛知医科大学病院線					
(藤が丘～四軒家～愛知医科大学病院)	26	6:50	22:10		
(愛知医科大学病院～四軒家～藤が丘)	22	6:42	22:46		
名古屋市営バス	志段味巡回				1乗車 210円
	(高蔵寺～守山市役所南)	9	8:05	17:24	
	(守山市役所南～高蔵寺)	9	8:11	17:24	
	幹藤丘1				
	(本地住宅～藤が丘)	115	6:08	23:05	
	(藤が丘～本地住宅)	115	6:30	23:21	
	小幡11				
	(本地住宅～新守山駅)	20(6)	7:01	20:15	
	(新守山駅～本地住宅)	16(2)	7:00	21:00	
	本郷11				
	(本地住宅～本郷)	8	9:18	16:50	
	(本郷～本地住宅)	24(16)	6:37	17:07	
	藤丘11				
	(藤が丘～名鉄印場)	36	6:41	23:29	
	(名鉄印場～藤が丘)	21	6:10	22:56	
	藤丘12				
	(藤が丘～東谷山フルーツパーク)	21(1)	6:46	21:54	
	(東谷山フルーツパーク～藤が丘)	21	6:36	22:14	
	ゆとりーとライン				
	(印場～高蔵寺)	4	6:06	7:15	
(高蔵寺～印場)	4	17:01	21:28		

※()内は、始点または終点が異なる本数
(資料：名鉄バス、名古屋市交通局 HP)

③あさぴー号

あさぴー号は西ルートと東ルートの2つのルートで、平日は8時台～19時台、休日は9時台～17時台に運行しています。

表 尾張旭市営バスのサービス水準 (R5.6 現在)

		本数	始発	終着	料金
平日	西ルート				1乗車 100円
	(左回り)	9	8:40	19:10	
	(右回り)	9	8:10	18:40	
	東ルート				
	(左回り)	9	8:10	18:38	
	(右回り)	9	8:40	19:10	

		本数	始発	終着	料金
休日	西ルート				1乗車 100円
	(左回り)	5	9:10	17:40	
	(右回り)	5	9:10	17:40	
	東ルート				
	(左回り)	5	9:10	17:40	
	(右回り)	5	9:10	17:40	

(資料：尾張旭市)

④近隣市コミュニティバス

瀬戸市は瀬戸市コミュニティバス、長久手市はN-バス、春日井市はかすがいシティバスをそれぞれ運行しています。

表 近隣市コミュニティバスのサービス水準（平日）（R5.6 現在）

		本数	始発	終着	料金
瀬戸市 コミュニティバス	下半田川線				1乗車 100円
	（上り）	6(6)	7:40	16:45	
	（下り）	6(6)	8:25	17:20	
	上半田川線				
	（上り）	4(1)	7:56	17:10	
	（下り）	4(1)	7:36	16:37	
	片草線				
	（上り）	4(1)	7:20	16:14	
	（下り）	4(1)	9:26	18:36	
	本地線				
	（上り）	6(4)	7:20	16:19	
	（下り）	6(3)	8:17	17:03	
	曾野線				
	（上り）	7(6)	7:40	16:45	
	（下り）	7(5)	8:14	16:57	
	岩屋堂線				
	（上り）	4(1)	8:51	17:57	
	（下り）	4(1)	8:36	17:34	
	こうはん線				
	（上り）	6	8:00	17:13	
（下り）	6	9:00	18:03		
上之山線					
（上り）	7	7:23	17:06		
（下り）	8	8:16	18:19		
長久手市 N-バス	中央線				1乗車 100円
	（右回り）	7	6:30	20:31	
	（左回り）	5	7:20	19:59	
	西部線				
	（右回り）	6	7:20	19:58	
	（左回り）	7	6:30	20:30	
	藤が丘線	4	8:05	19:23	
	東部線				
	（右回り）	3	10:15	20:29	
（左回り）	3	9:10	18:15		
三ヶ峯線	5	7:20	17:12		
かすがい シティバス	東北部線				1乗車 100円
	（高蔵寺駅～春日井市役所）	8(7)	7:00	18:47	
	（春日井市役所～高蔵寺駅）	8(1)	9:04	18:39	
	東南部線				
	（高蔵寺駅～春日井市民病院）	8	7:00	17:27	
	（春日井市民病院～高蔵寺駅）	8	8:18	18:55	
	西環状線				
	（左まわり）	6(1)	7:28	17:39	
	（右まわり）	6(1)	7:10	17:04	
	南部線				
（勝川駅～春日井市民病院）	5	7:05	17:34		
（春日井市民病院～勝川駅）	5	8:20	18:44		

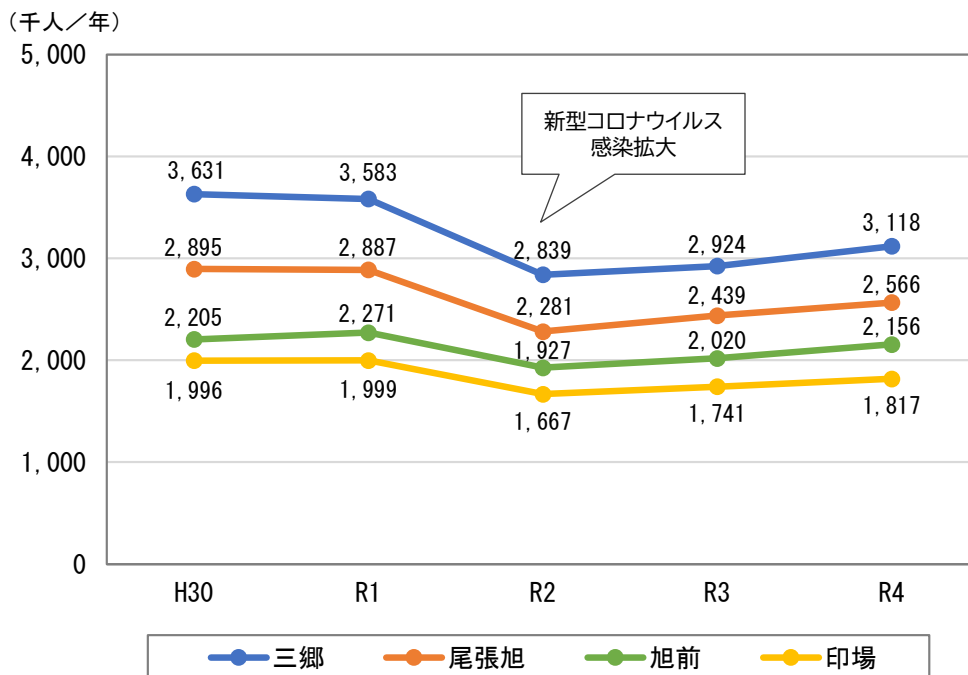
※（ ）内は、始点または終点が異なる本数
（資料：春日井市、瀬戸市、長久手市 HP）

3) 利用実態

①名鉄瀬戸線

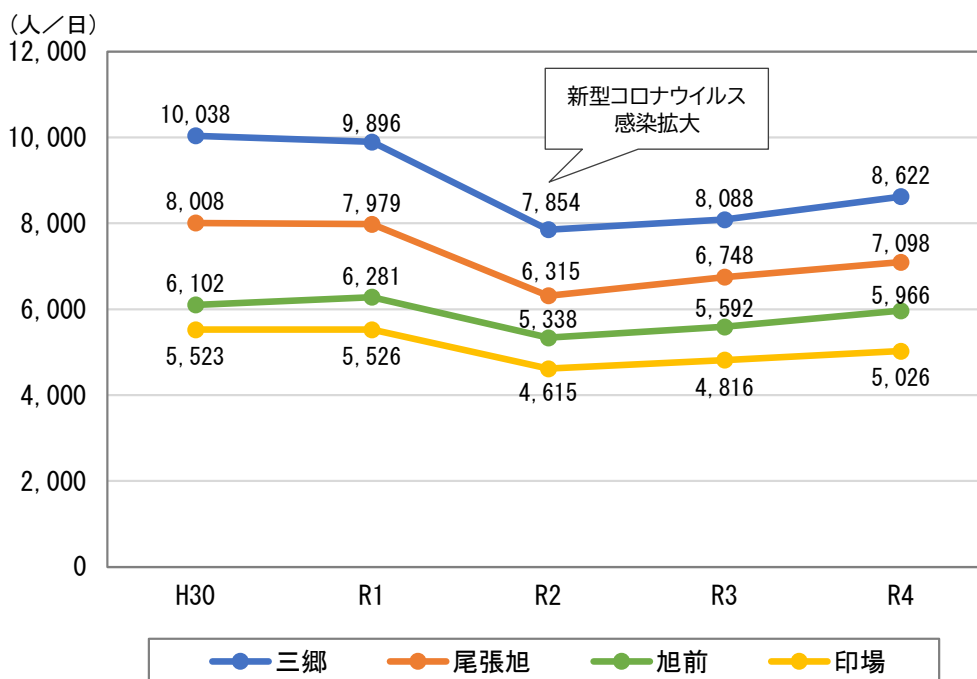
市内各駅の年間乗降人数は、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、令和元年度の8割程度となりましたが、その後回復傾向が見られます。1日平均の乗降人数は三郷駅が最も多く、令和4年度は8,622人となっています。

図 名鉄瀬戸線各駅の年間乗降人数の推移



(資料：名古屋鉄道株式会社)

図 名鉄瀬戸線各駅の1日平均乗降人数の推移

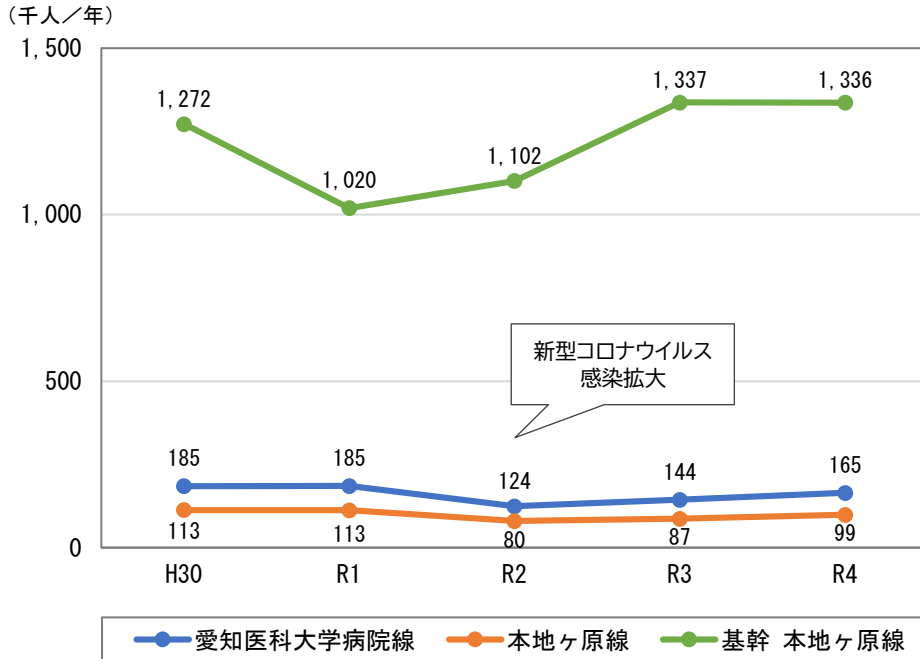


(資料：名古屋鉄道株式会社)

②名鉄バス

市内を運行する名鉄バス路線の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少後、回復傾向が見られます。

図 名鉄バスの利用者数の推移

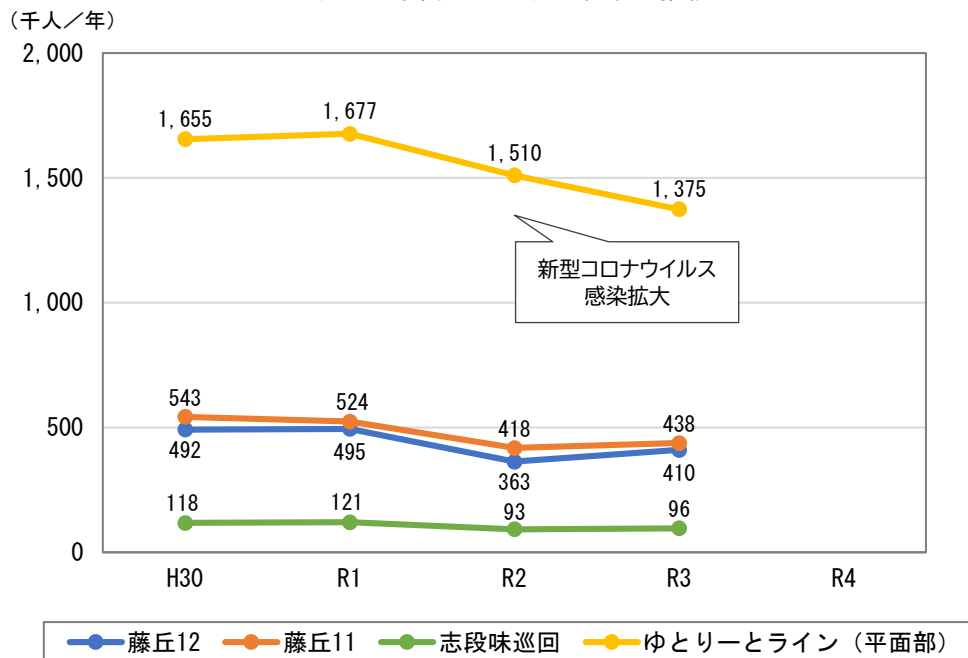


(資料：名鉄バス株式会社)

③名古屋市営バス

市内を運行する名古屋市営バス路線の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しています。(※R4 利用者数データは調整中)

図 名古屋市営バスの利用者数の推移



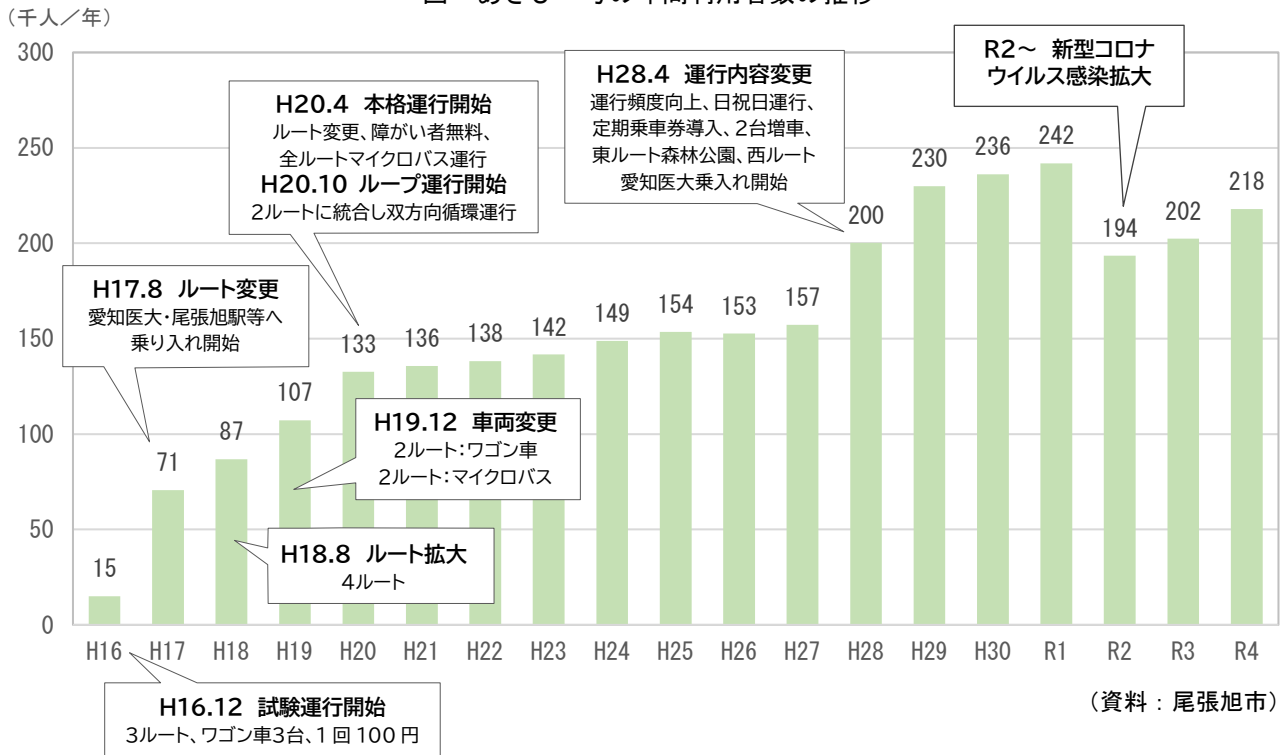
※ゆとりーとライン (平面部) には、市外のみ運行区間を含む。

(資料：名古屋市交通局)

④尾張旭市営バス

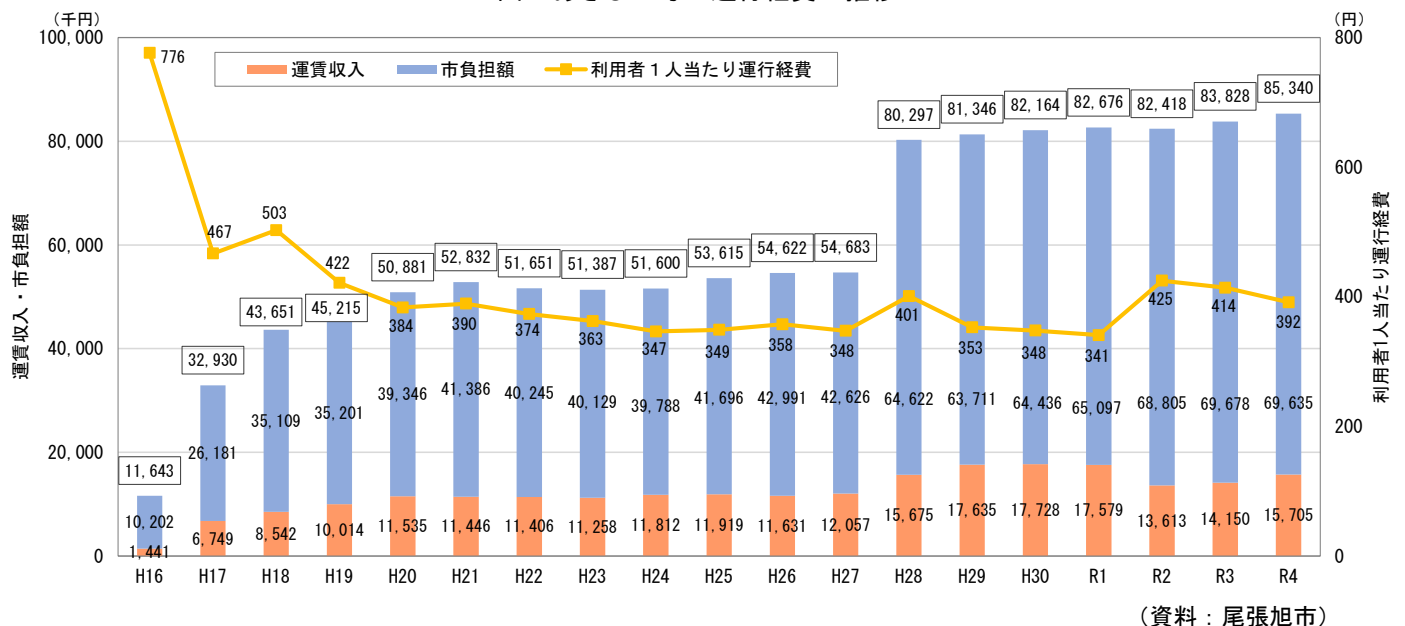
平成16年より試験運行を開始した尾張旭市営バスあさび一号は、平成20年に本格運行を開始し、利用者数は令和元年度まで年々増加していました。令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しましたが、その後回復傾向が見られ、令和4年度は約21.8万人となっています。

図 あさび一号の年間利用者数の推移



あさび一号の令和4年度の運行経費の総額は85,340千円となっています。その内、国庫補助金を含む市負担額が69,635千円、運賃収入が15,705千円、利用者1人当たりの運行経費は392円となっています。

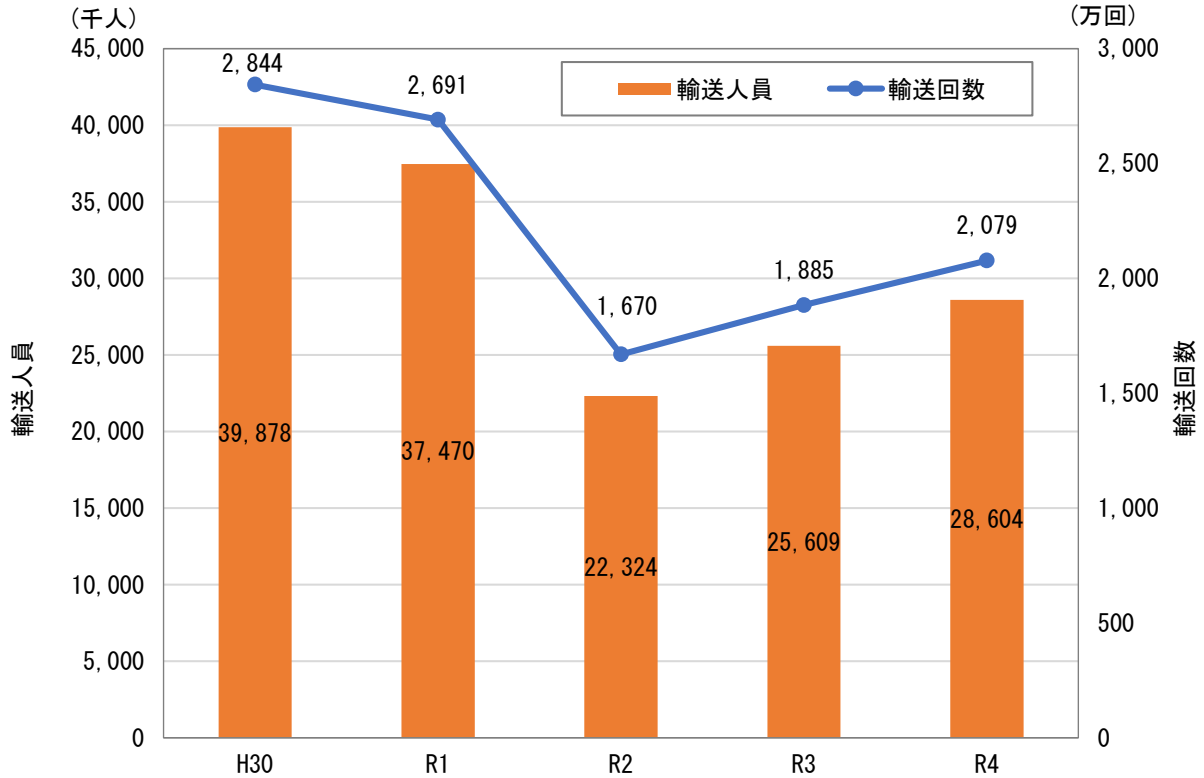
図 あさび一号の運行経費の推移



⑤一般タクシー

名古屋タクシー交通圏の一般タクシーの輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に大きく減少しました。その後回復傾向が見られ、令和4年度は平成30年度の7割程度となっています。

図 名古屋タクシー交通圏の一般タクシー利用者数と輸送回数の推移



(資料：名古屋タクシー協会)

(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1,499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。

表 道路の現状 (令和4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	1,507	358,448	352,434	98.3	315,575	88.0
高速道	1	2,455	2,455	100.0	2,455	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	1,499	335,382	329,368	98.2	292,509	87.2

(資料：令和4年版尾張旭市の統計)

図 市内及び周辺の道路網

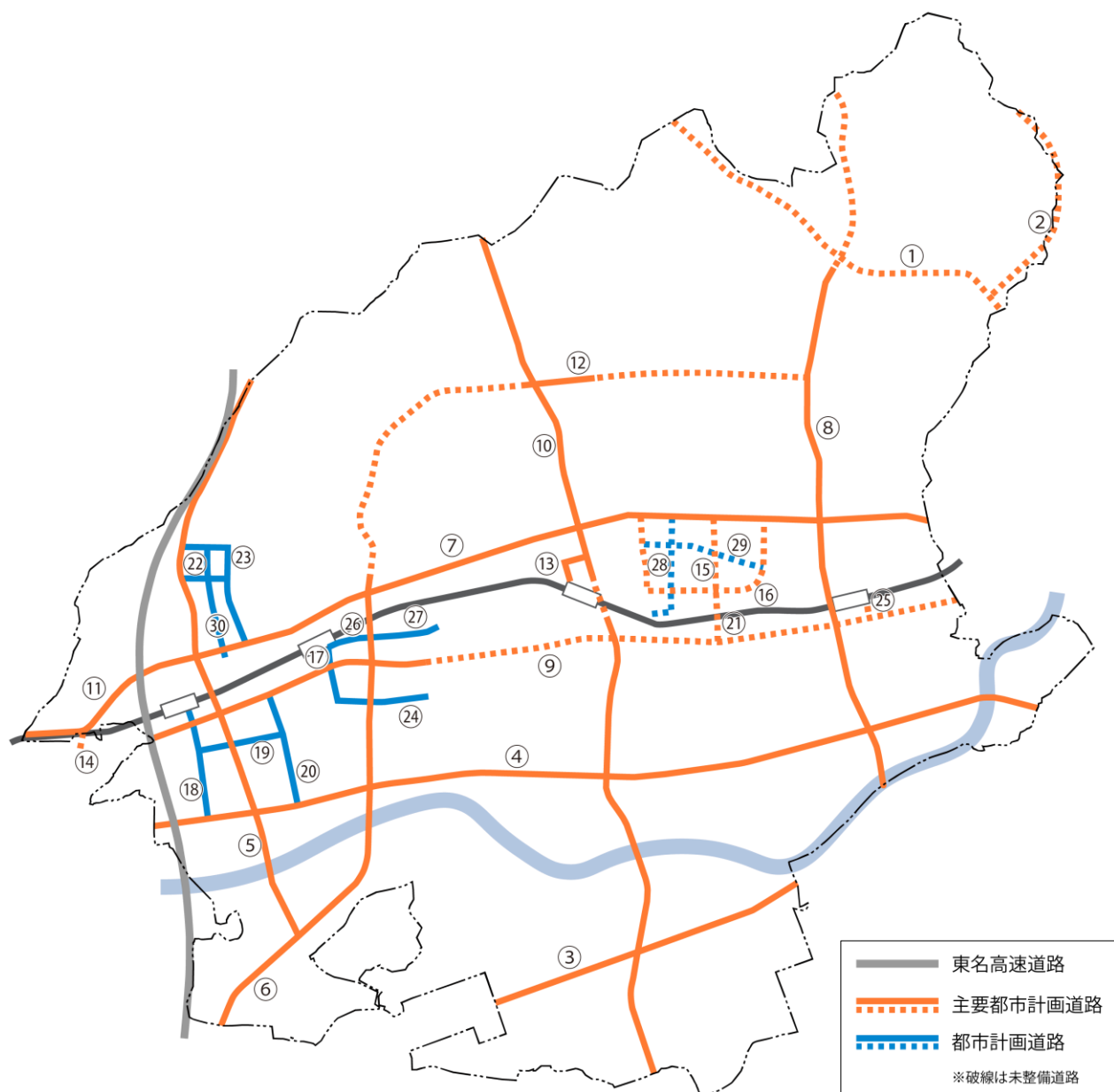


2) 都市計画道路の整備状況

①都市計画道路

都市計画道路は令和4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)

表 都市計画道路の路線別整備状況（令和4年4月1日現在）

図番号	名称		構造	延長	整備済	整備率
	番号	路線名	幅員(m)	(m)	(m)	(%)
①	3・2・259	第3環状線	(30)23	2,280	—	—
②	3・3・289	瀬戸環状西部線	25	630	—	—
③	3・4・256	瀬港線	16	1,880	1,880	100
④	3・4・268	旭南線	20	5,050	5,050	100
⑤	3・4・270	印場線	16	3,240	3,240	100
⑥	3・4・273	川南線	20	1,690	1,690	100
⑦	3・4・287	瀬戸新居線	20	4,290	4,290	100
⑧	3・4・290	玉野川森林公園線	16	4,030	3,020	75
⑨	3・4・300	名古屋瀬戸線	16	4,730	740	16
⑩	3・4・526	稲葉線	16	4,970	4,500	91
⑪	3・4・527	霞ヶ丘線	20	1,110	1,081	97
⑫	3・4・528	平子線	16	4,410	1,621	37
⑬	3・4・533	尾張旭駅前線	20	240	240	100
⑭	3・4・534	霞ヶ丘南線	20	30	—	—
⑮	3・4・535	北原山1号線	16	400	—	—
⑯	3・4・536	北原山2号線	16	1,410	—	—
⑰	3・5・529	旭前駅前線	14	130	130	100
⑱	3・5・530	印場駅前線	12	540	540	100
⑲	3・5・531	印場公園線	12	450	450	100
⑳	3・5・532	印場庄中線	12	610	610	100
㉑	3・5・537	北原山3号線	14	270	—	—
㉒	3・5・538	卓ヶ洞1号線	12	250	250	100
㉓	3・5・539	卓ヶ洞2号線	12	870	870	100
㉔	3・5・540	東印場線	12	680	680	100
㉕	3・5・541	三郷駅前線	15	80	—	—
㉖	7・6・526	旭前城前1号線	10	230	230	100
㉗	7・6・527	旭前城前2号線	10	380	380	100
㉘	7・6・528	北原山4号線	10	690	—	—
㉙	7・6・529	北原山5号線	10	680	—	—
㉚	8・7・526	卓ヶ洞中央通	6	730	730	100
合計				46,980	32,222	69

（資料：尾張旭市）

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。なお、4駅全てでバリアフリー整備が完了しています。

表 駅前広場の整備状況（令和4年4月1日現在）

名称	決定年月日		面積 (㎡)	都市計画道路名	駅名	供用開始
	当初決定	最終変更				
尾張旭駅前交通広場	昭和 59. 12. 19	平成 22. 12. 24	6,800	尾張旭駅前線	名鉄尾張旭駅	平成 6. 10
印場駅前交通広場	昭和 61. 8. 18	平成 22. 12. 24	4,100	印場駅前線	名鉄印場駅	平成 7. 12
旭前駅前交通広場	平成 5. 11. 17	平成 22. 12. 24	1,900	旭前駅前線	名鉄旭前駅	平成 23. 4
三郷駅前交通広場	令和 3. 8. 10		2,500	三郷駅前線	名鉄三郷駅	—

3) 自転車等駐車場の利用状況

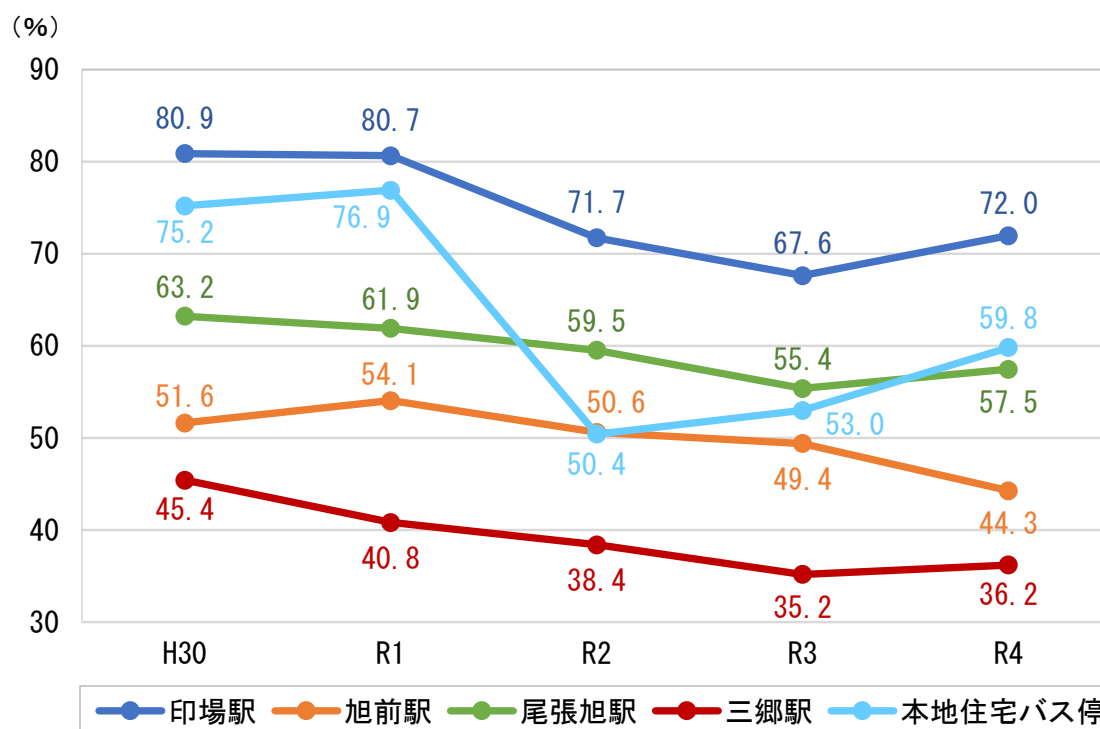
鉄道駅及び本地住宅バス停に自転車等駐車場が整備されています。市で10～11月頃の1日の午前中の利用状況を調査した結果によると、過去5年間とも、利用率が最も高いのは印場駅で、令和4年の調査時は72.0%、最も低いのは三郷駅で、令和4年は36.2%となっています。

表 自転車等駐車場の利用台数

		H30	R1	R2	R3	R4
印場駅	収容可能台数	853	853	853	853	853
	駐輪台数	690	688	612	577	614
旭前駅	収容可能台数	1098	1073	1073	1073	1073
	駐輪台数	567	580	543	530	475
尾張旭駅	収容可能台数	1665	1665	1549	1549	1549
	駐輪台数	1053	1031	922	858	890
三郷駅	収容可能台数	2430	2430	2430	2430	2430
	駐輪台数	1104	992	933	855	880
本地住宅バス停	収容可能台数	117	117	117	117	117
	駐輪台数	88	90	59	62	70

(資料：尾張旭市)

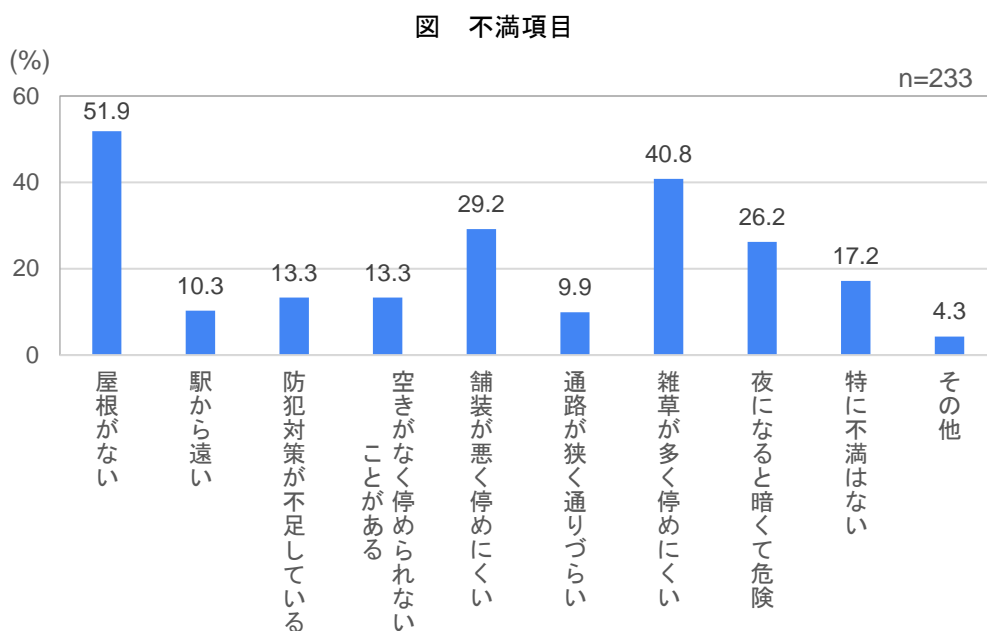
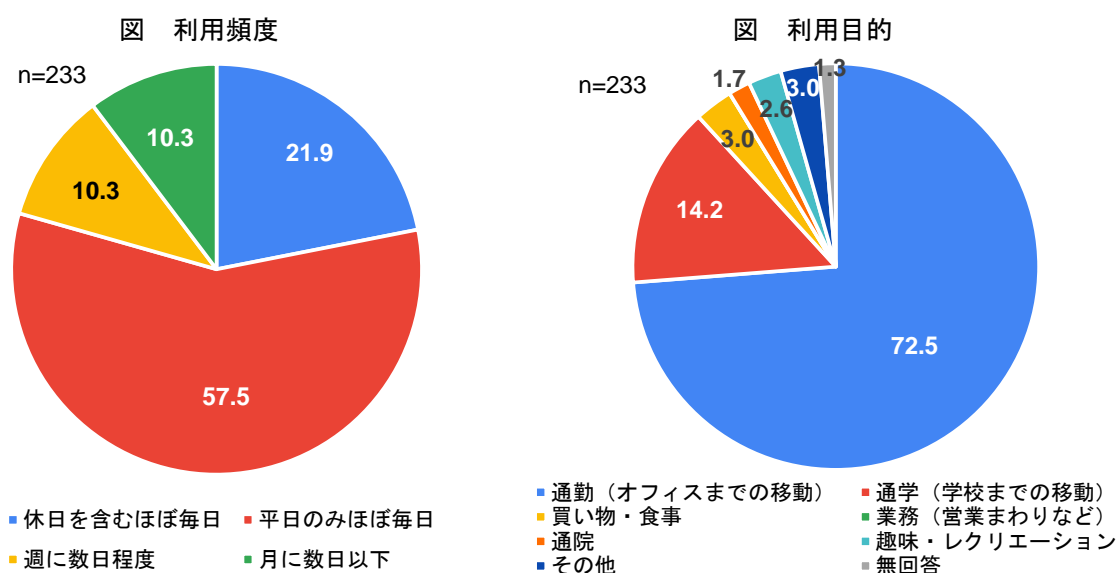
図 自転車等駐車場の利用率



(資料：尾張旭市)

三郷駅周辺では再開発事業が予定されており、駅周辺の土地利用について検討しているため、自転車等駐車場に関するアンケート調査を実施しました。

三郷駅周辺の無料の自転車等駐車場利用者については、通勤や通学を目的とした利用が多く、不満項目としては、屋根がないことや雑草が多いことに対する割合が高くなっています。名鉄瀬戸線の他の駅及び本地住宅バス停についても、同様の意見が想定されるため、草刈の実施などを含めた各駅の自転車等駐車場の適正な維持管理を実施していく必要があります。



(資料：三郷駅周辺の自転車等駐車場利用者アンケート (無料利用者) 調査)

4) 歩道の整備状況

図 歩道の整備状況



5) 自転車の通行位置の明示

小中学生の通学路であり、通学・通勤の自転車利用が多く、自転車に係る事故が懸念される区間の道路に、看板や自転車マークなどにより自転車の通行位置を明示しています。

図 自転車の通行位置の明示の整備状況



6) 道路交通の状況

①交通量

表 路線別の自動車類交通量

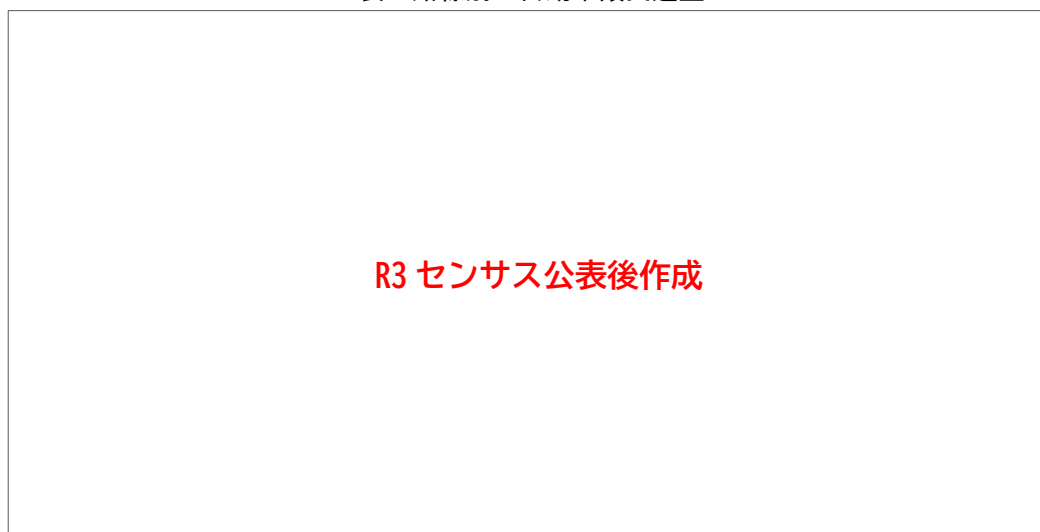


図 国県道路の交通量



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

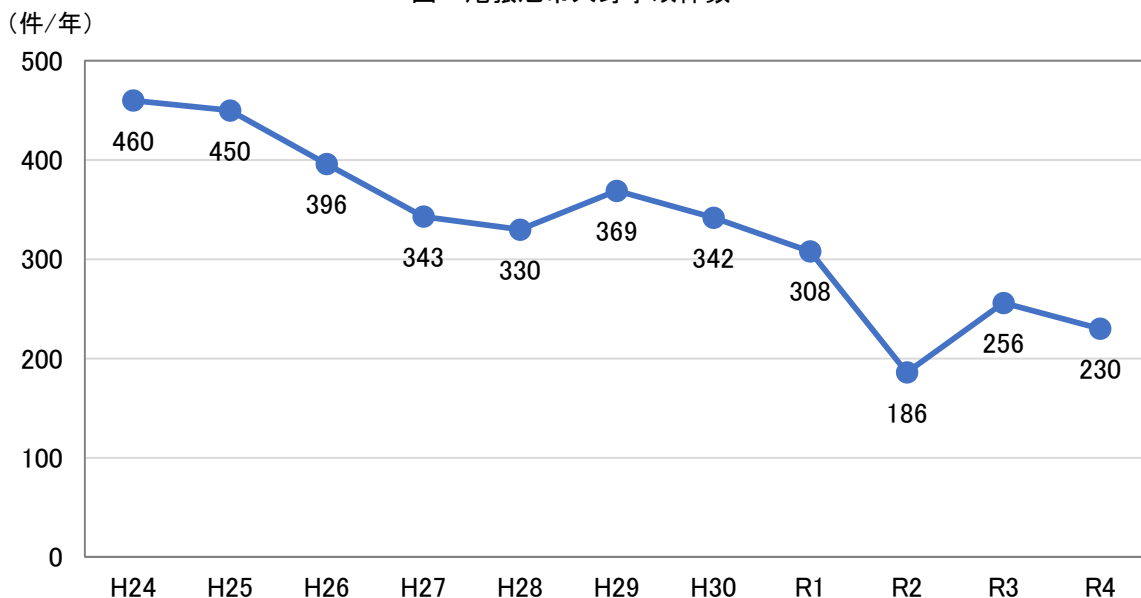


7) 交通事故発生状況

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年は増加に転じ、令和4年は230件の人身事故が発生しています。

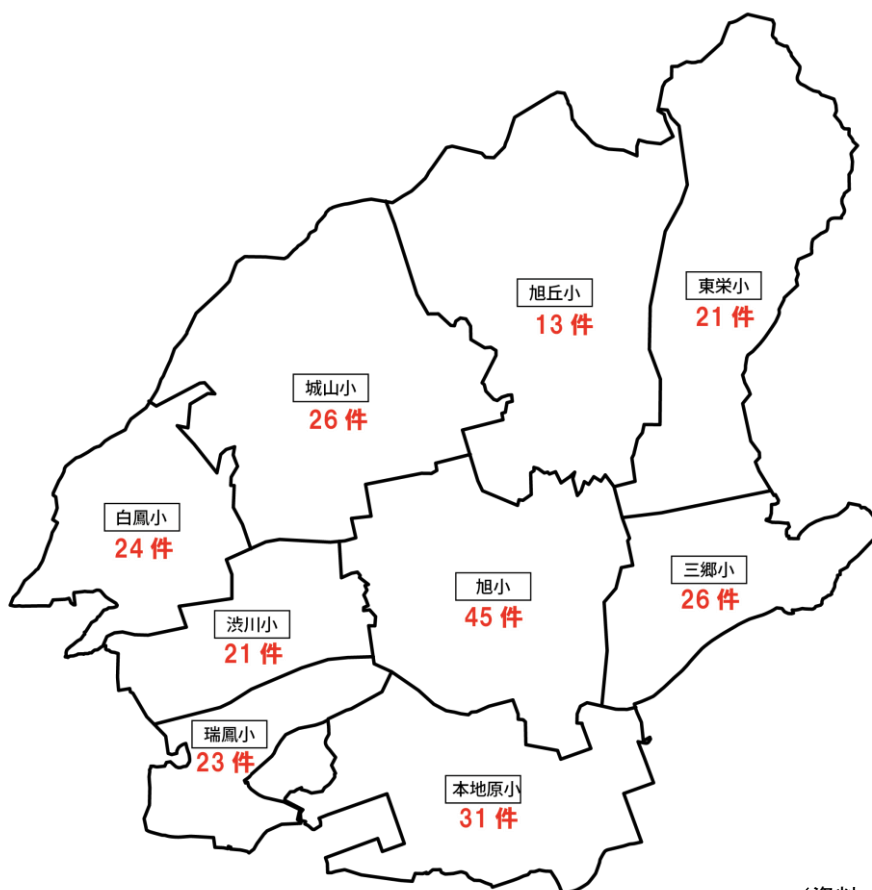
小学校区別では、旭小学校区が最も人身事故件数が多くなっています。

図 尾張旭市人身事故件数



(資料：愛知県警察)

図 小学校区別人身事故件数（令和4年1～12月）



(資料：愛知県警察)

4. 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27日(火)～10月11日(火)
回収	926通(回収率:46.3%)

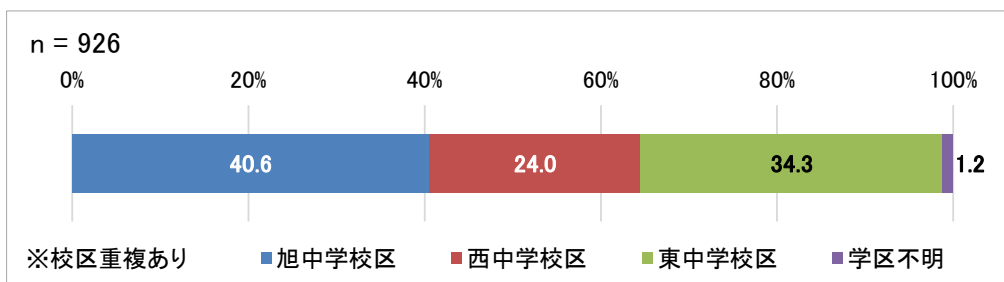
2) 調査項目とねらい

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

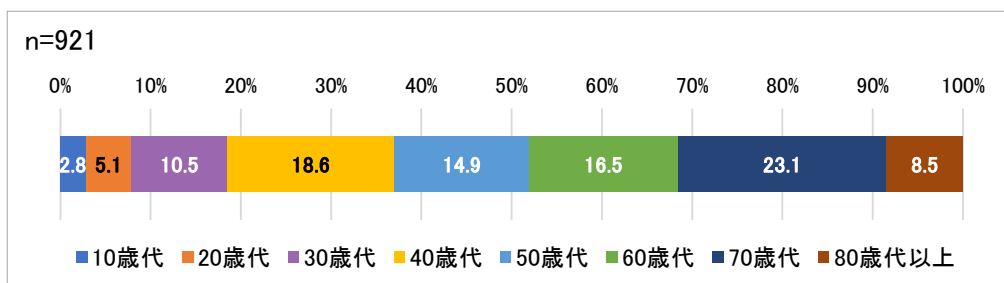
【地域】

西中学校区の割合が若干低くなっています。



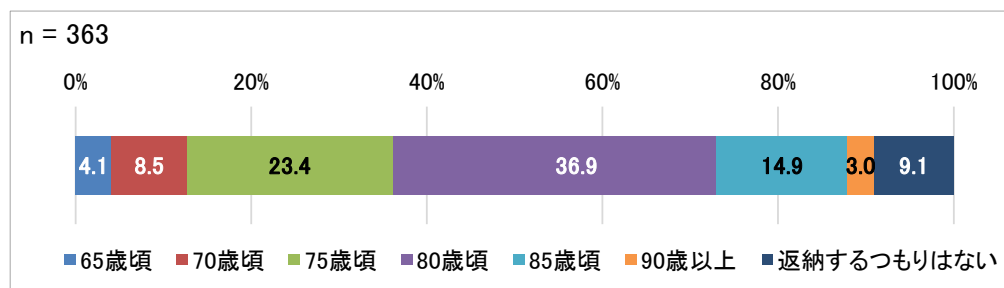
【年齢】

若年層の割合が若干低くなっています。



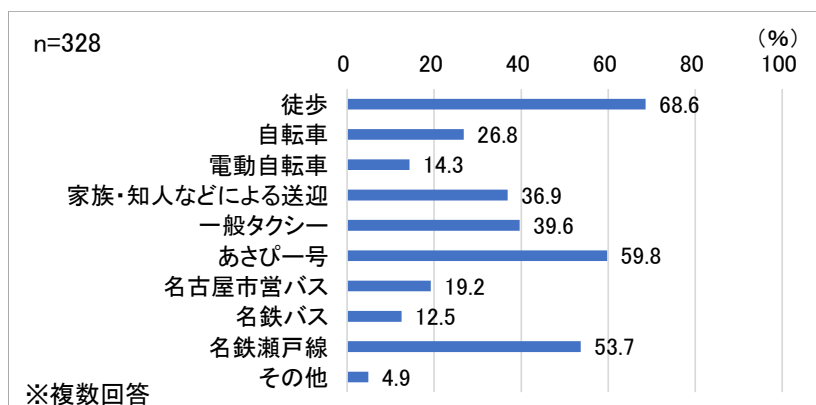
【免許を返納しようと思う年齢】

80歳頃、75歳頃の割合が高くなっています。



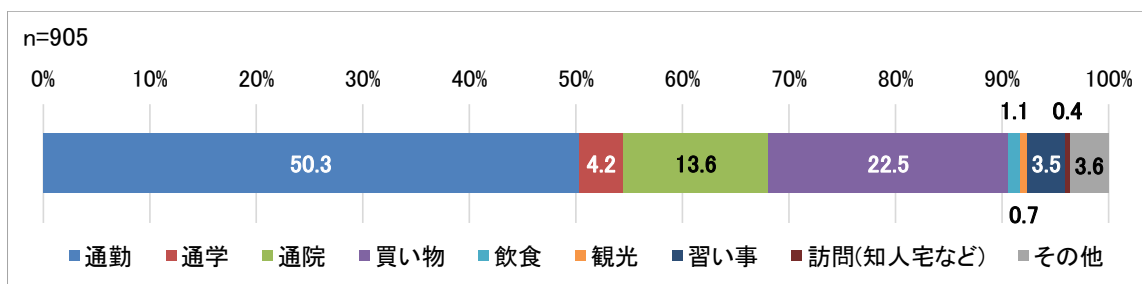
【免許返納後の移動手段】

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。



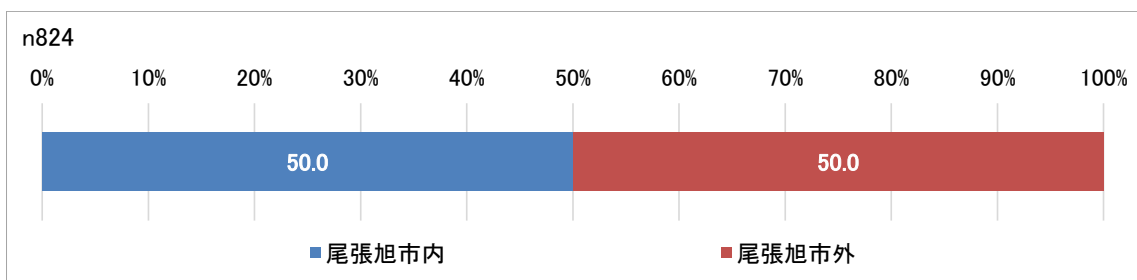
【平日の外出目的】

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。



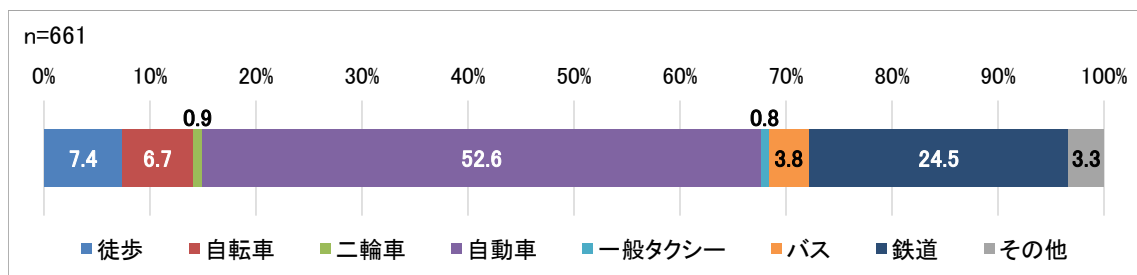
【平日の目的地】

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。

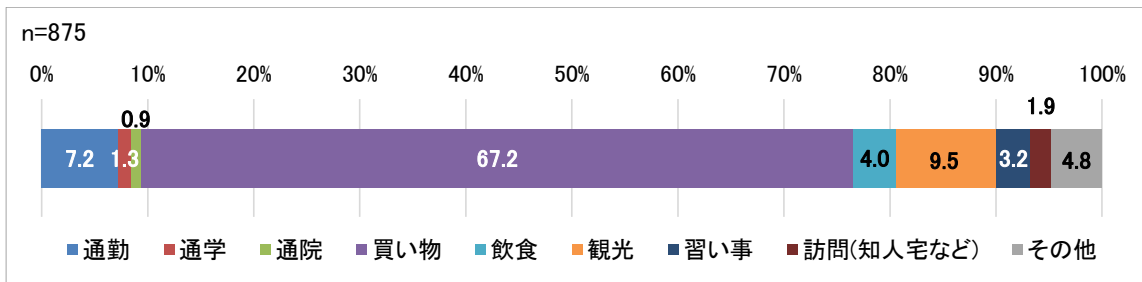


※代表交通手段

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

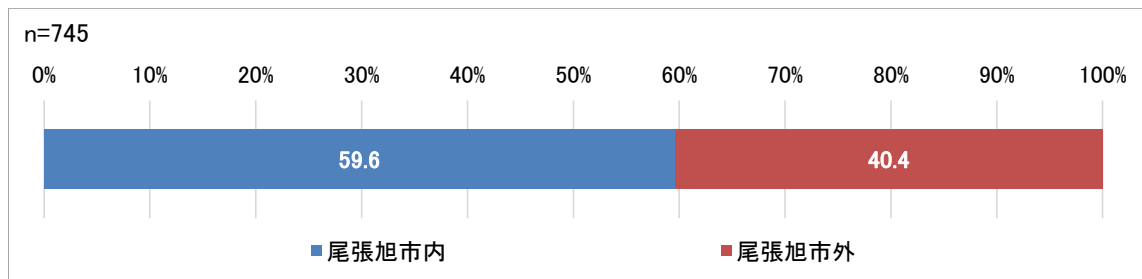
【休日の外出目的】

買い物が最も多く、全体の約7割を占めています。



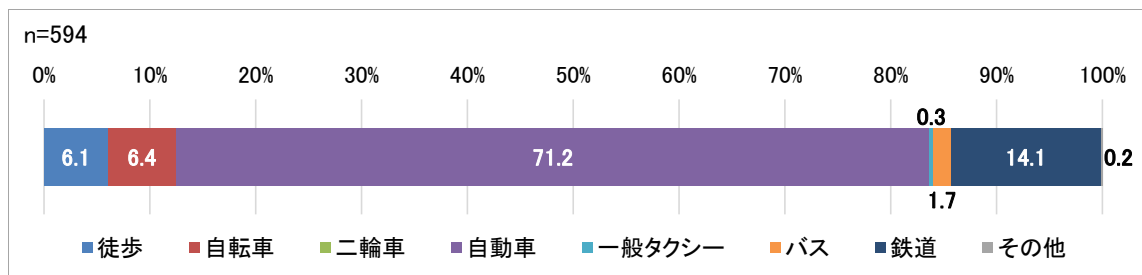
【休日の目的地】

市内の割合が高くなっています。



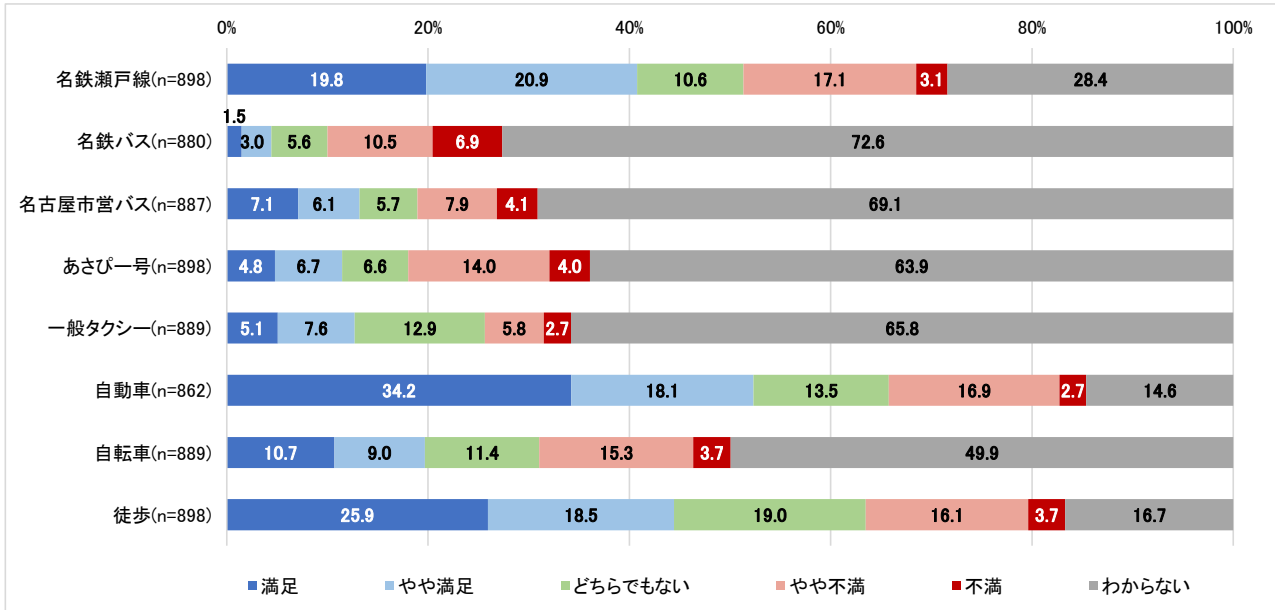
【休日の代表交通手段】

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%）	

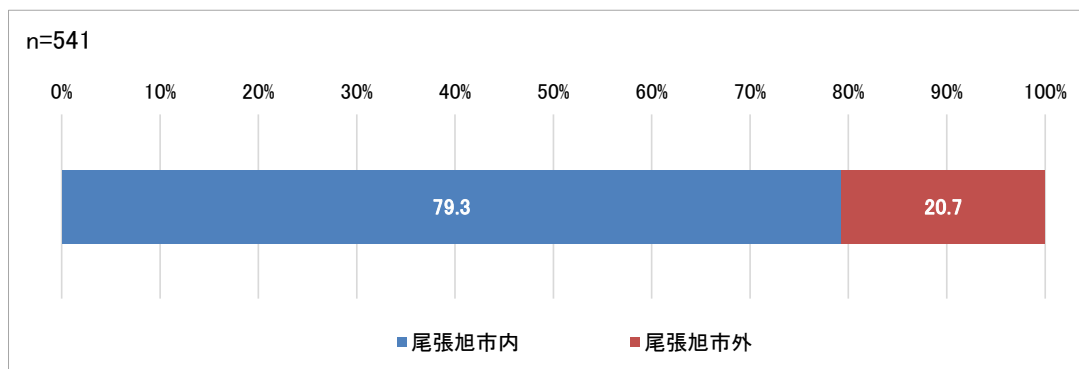
2) 調査項目とねらい

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

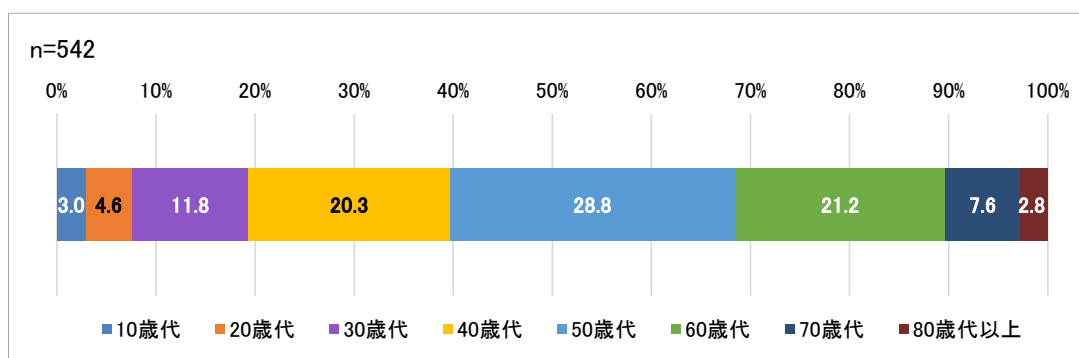
【地域】

回答者の約8割が市内在住となっています。



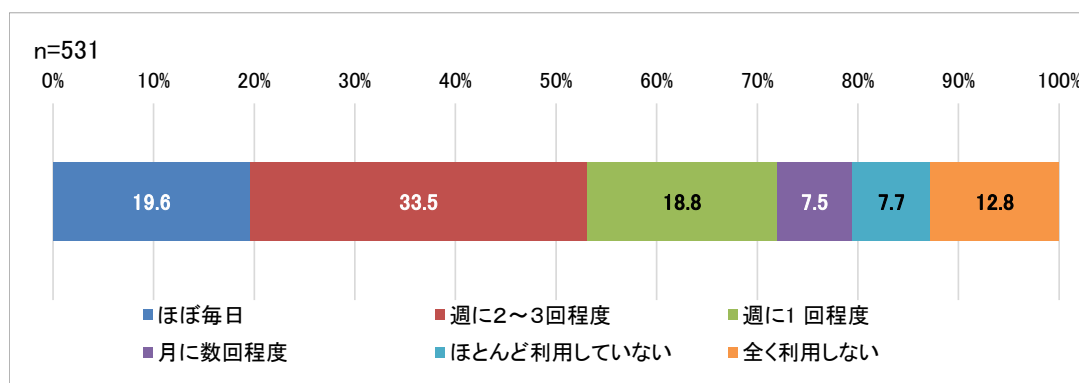
【年齢】

若年層の割合が若干低くなっています。



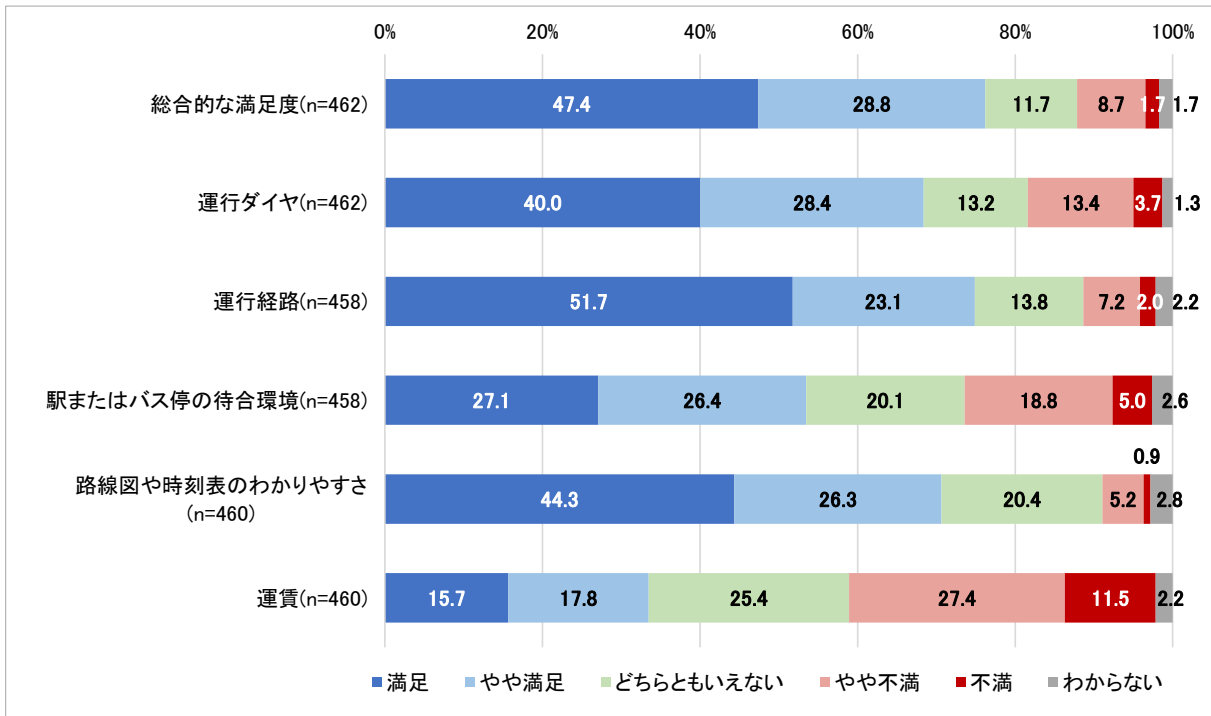
【自家用車の利用頻度】

「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。



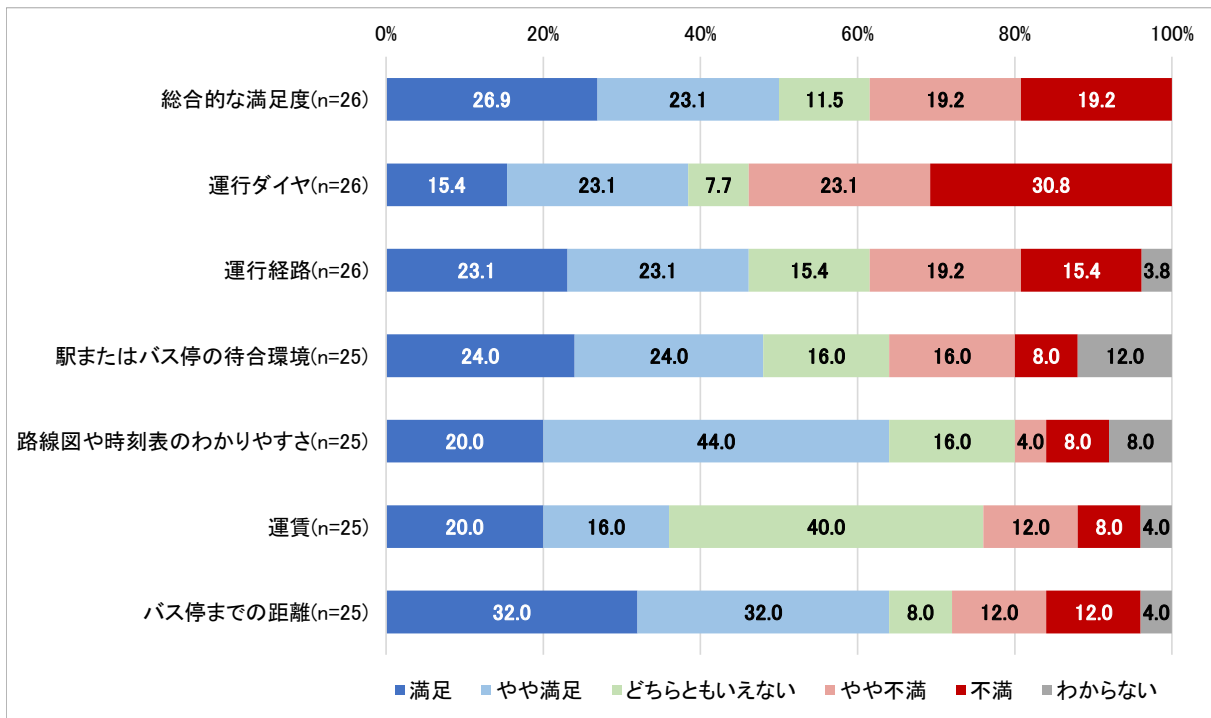
【名鉄瀬戸線の満足度】

「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。



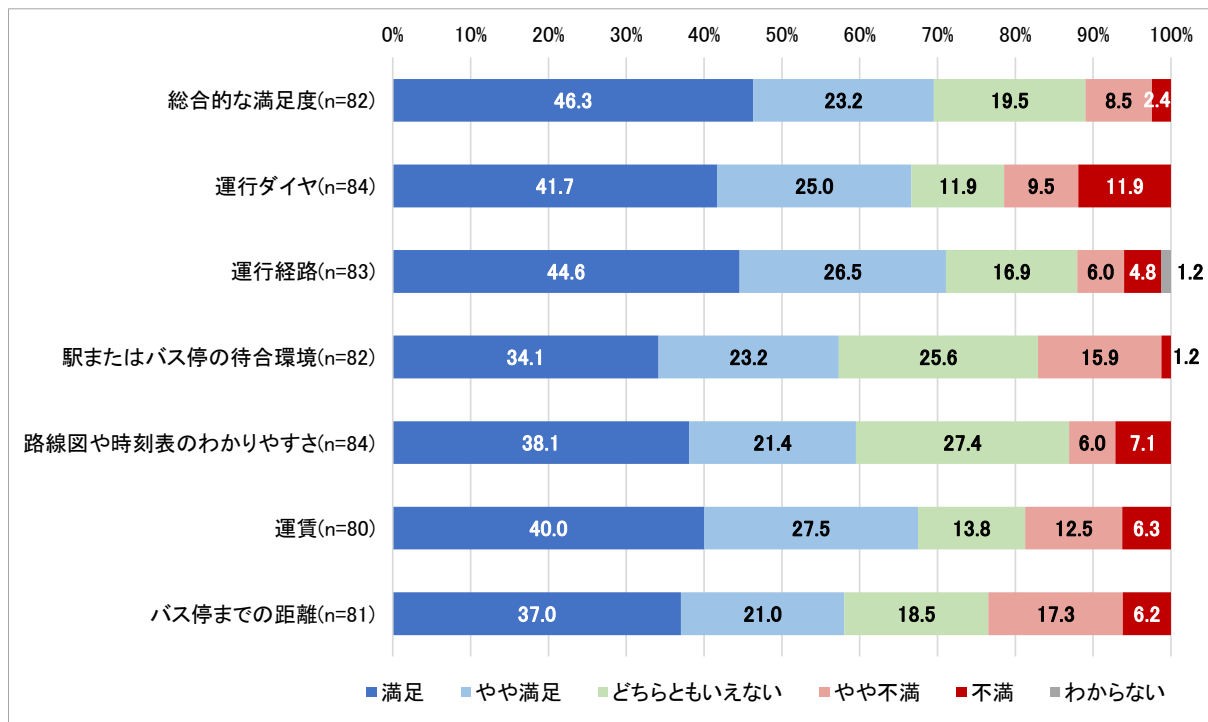
【名鉄バスの満足度】

「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（あさび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) あさぴー号利用者アンケート

1) 調査概要

対象	あさぴー号利用者
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	383通配布、325通回収(回収率: 84.9%)

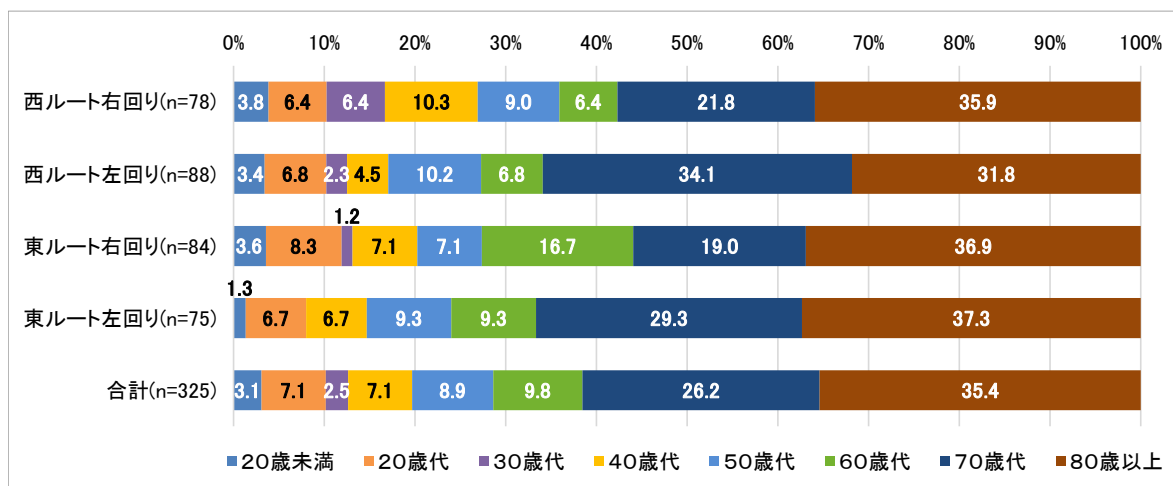
2) 調査項目とねらい

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	あさぴー号の利用回数	
⑤	お住まいの地域	
⑥	利用する目的	あさぴー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"> ・あさぴー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	あさぴー号に関するアイデアや意見を募る

3) 調査結果

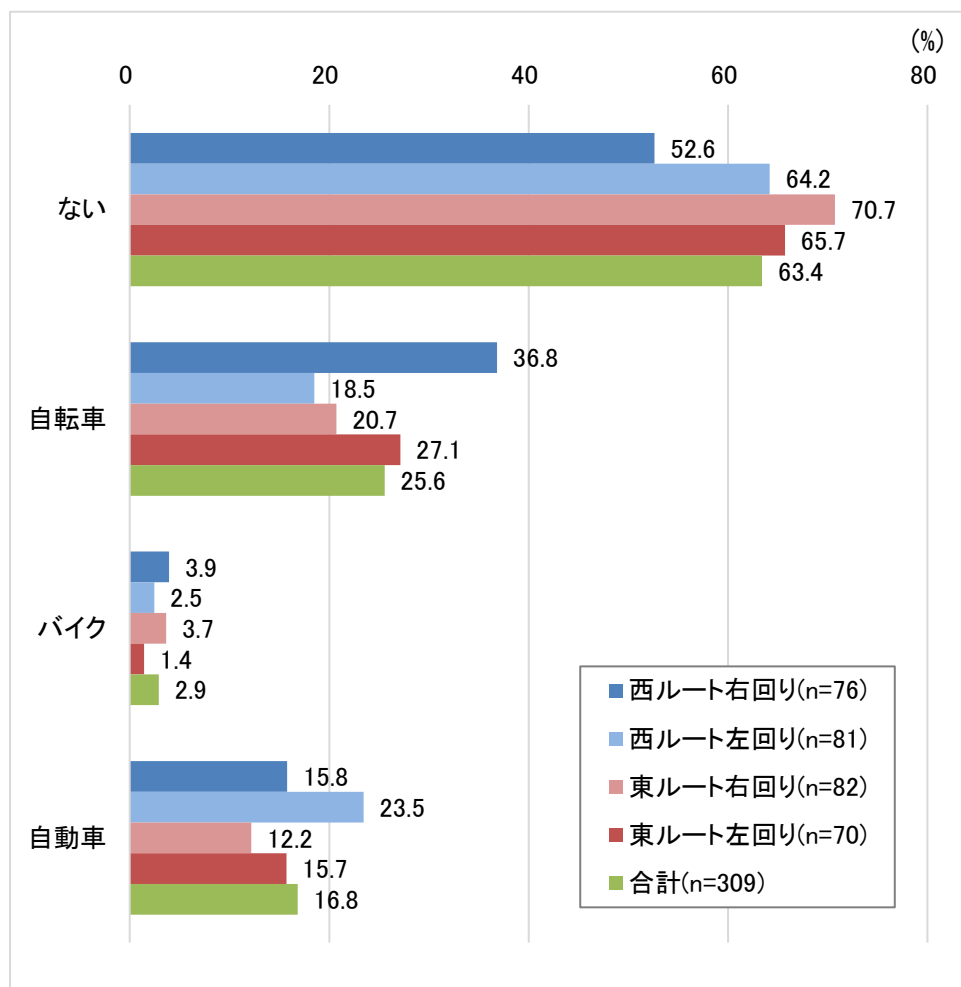
【年齢】

「70歳代」「80歳代」の割合が高く、半数以上を占めています。



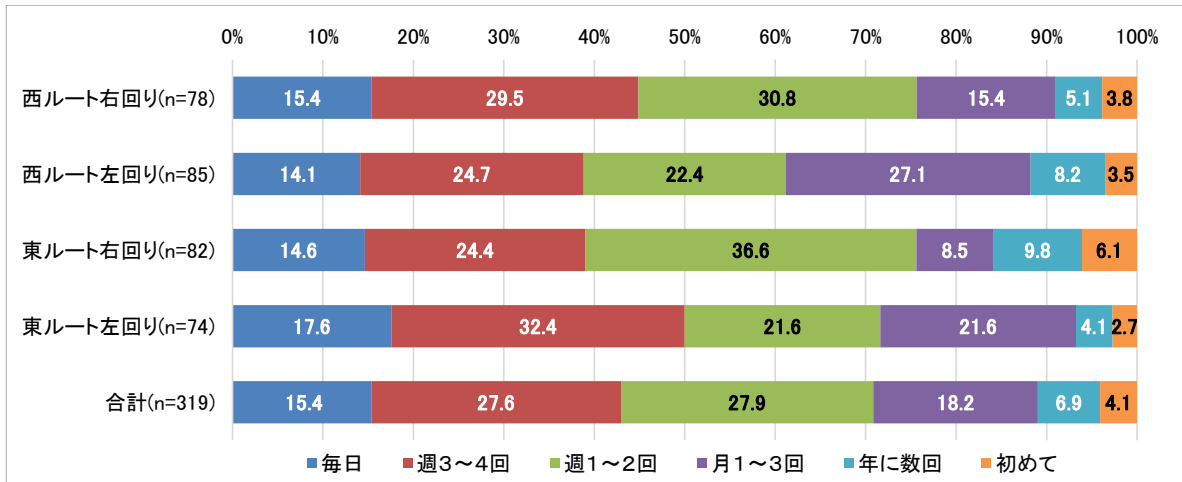
【自ら運転して使える交通手段】

自ら運転して使える交通手段が「ない」という割合が最も高くなっています。



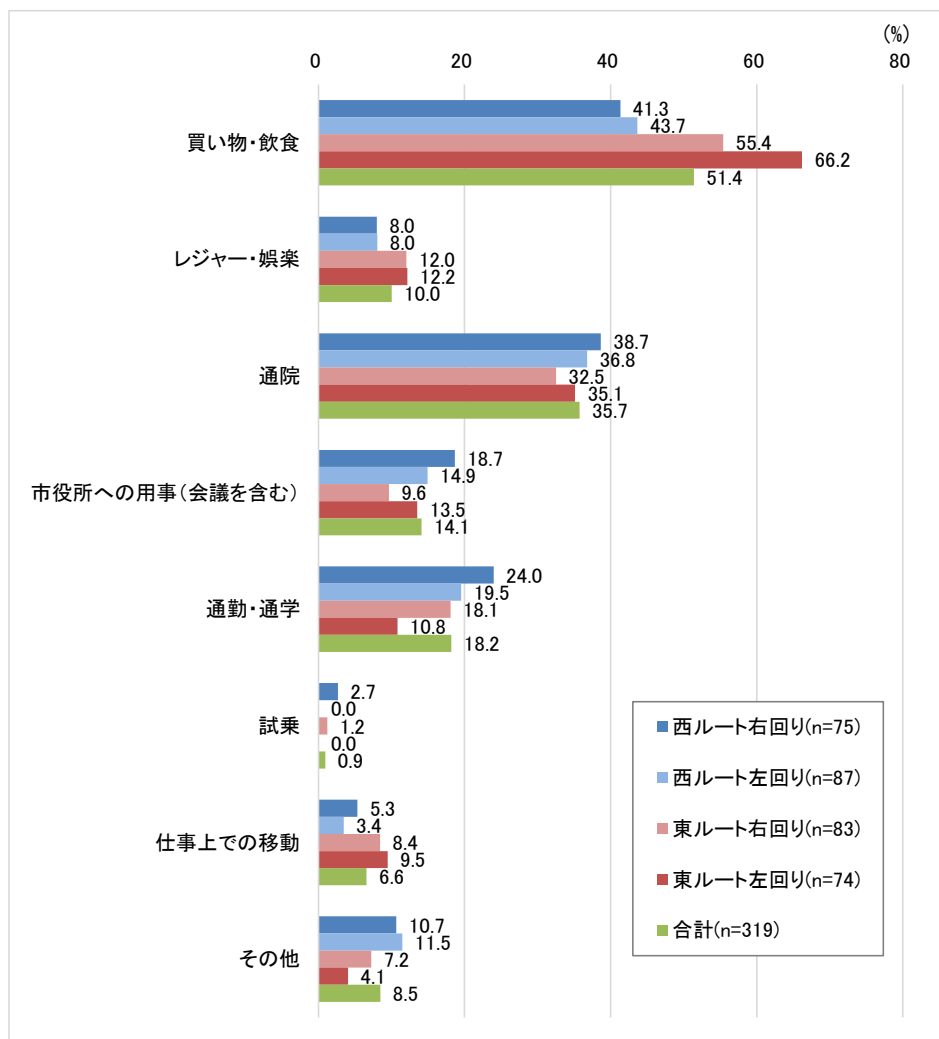
【あさび一号の利用頻度】

全体では、週に1回以上利用する利用頻度の高い人の割合が約7割を占めています。
西ルート左回りでは、「月に1～3回」の割合が他ルートより高くなっています。



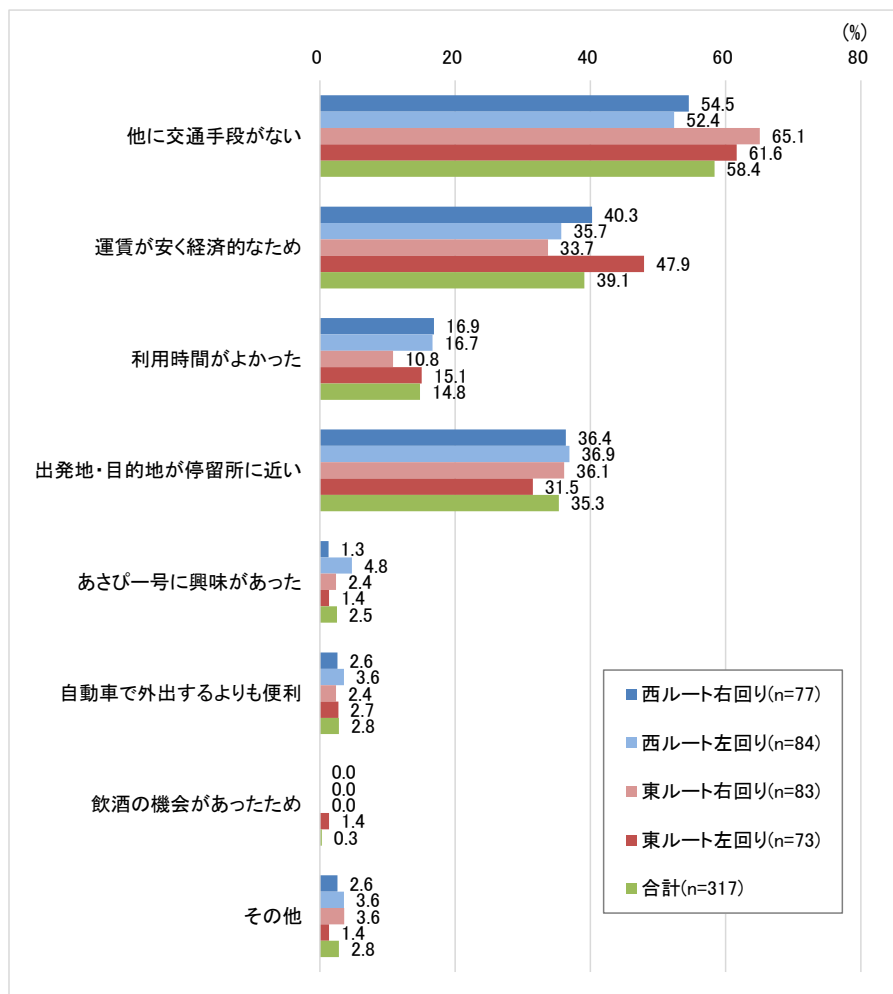
【あさび一号の利用目的】

「買い物・飲食」の割合が最も高く、次いで「通院」が高くなっています。東ルート左回りは特に「買い物・飲食」の割合が高くなっています



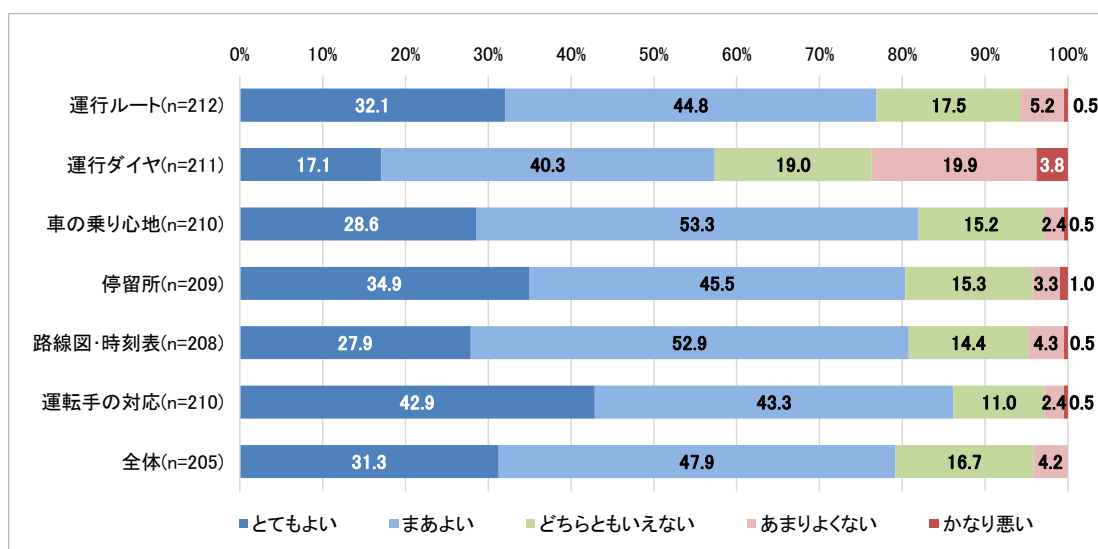
【あさび一号の利用理由】

「他に交通手段がない」が最も高く、次いで「運賃が安く経済的なため」「出発地・目的地が停留所に近い」の2つが続いています。



【あさび一号の運行内容の評価】

運行ダイヤ以外の項目については、「とてもよい」+「まあよい」の割合が7～8割を占め、「かなり悪い」+「あまりよくない」は高くても1割程度となっているのに対し、運行ダイヤについては、「とてもよい」+「まあよい」の割合が約6割、「かなり悪い」+「あまりよくない」は約2割となっており、他の項目と比べると不満の割合が高くなっています。



(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等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を中心となっている ・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、旭労災病院等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 ・事故等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 ・尾張旭市民祭等の広告協賛
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

5. 現尾張旭市交通基本計画の評価

(1) 施策の実施状況

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

※集約課題は P75～81 に掲載

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	取組内容	取組の成果	施策の課題	対象交通モード								関連する集約課題									
					名鉄瀬戸線	名鉄バス	名古屋市営バス	あさび一号	一般タクシー	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩	新モビリティ	①	②	③	④				
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。	平成29年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。	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水準を向上させることができた。	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回要望及び意見交換を実施している。サービス水準向上のため、各モードとの連携をさらに強化する必要がある。	○	○	○	○						○	○	○	○			
		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。	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、平成28年度及び令和元年度に運行見直しを実施。	高齢化の進展に伴い、今後ますます深刻化するラストワンマイル問題に対応する交通手段としての可能性を探ることができた。	本市において、デマンド交通に対して、市民のどういった需要があるのかを分析する必要がある。										○	○	○	○			
		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。	・旭前駅については、バリアフリー化工事を実施済み。 ・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。	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しているが、自由通路北側についても、整備をしていく必要がある。	○	○	○	○	○	○										
	施策② 交通結節点の施設整備推進	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。	市街地再開発準備組合とともに、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。	令和3年8月10日に未整備となっていた旧駅前広場の都市計画を廃止し、新たな駅前広場を含む三郷駅前線を都市計画決定した。	駅前広場内の公共交通車両のバスや駐輪場の整備など、質の高い駅前広場となるよう整備内容を検討する必要がある。	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
		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。	平成28年度の運行見直しの際、あさび一号の西ルートにおいて、新たな停留所として「愛知医大」「本地住宅」を設置し、乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、設置にあたっては、他事業者の車両と重複しないよう運行ダイヤを調整した。	「愛知医大」「本地住宅」の両停留所ともに、1日平均利用者が千人を超える利用の多い停留所となっている。	・引き続き他の運行事業者と運行ダイヤを調整するため、連携を強める必要がある。 ・利用者から乗継ぎダイヤについて、要望を受けている。	○	○	○	○	○	○						○	○	○	○		
	施策③ 公共交通への乗り継ぎ環境の改善	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。	・GIFS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。 ・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。	様々な方法で運行情報を提供することで、利便性を向上させることができた。	利用者から市営バスの運行状況の情報提供について、要望を受けている。	○	○	○	○	○	○						○	○	○	○		
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。	あんしん歩行エリアやゾーン30の整備並びに歩道バリアフリーを推進し、道路の安全対策を実施。	あんしん歩行エリア、ゾーン30及び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やゾーン30の指定面積基準が広く、指定が難しくなっている。														○			
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	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	(都) 霞ヶ丘線については、平成31年3月供用を開始。	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。	令和5年度末に名古屋市側と接続した後の交通状況を把握する必要がある。													○	○	○	
		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。	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を行った。	交差点改良後は、交通処理能力の向上が図られ、渋滞が解消した。	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ため、事業完了までに多くの時間を要す。													○	○	○	
	施策⑤ 安全で快適な歩行者・自転車等の移動環境の形成	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。	・幹線道路補修計画をはじめとする道路の補修計画に基づき適切な維持管理を実施。 ・橋梁長寿命化修繕計画に基づき適切な補修工事を実施。	道路や橋梁の補修工事を行い、施設の維持管理が図られている。	道路や橋梁の点検費用に加えて、多大な補修費用が生じている。														○	○	○
		快適な歩行者・自転車道の通行空間の確保	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。	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専用通行空間整備工事を試行的に実施。	—	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。														○	○	○
		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。	グリーンスローモビリティや電動キックボードなどの新たなモビリティの研究を実施。	将来に向けて、超小型モビリティの本市での導入可能性について、検討することができた。	超小型モビリティの本市におけるニーズや利用環境の整備方法等を分析する必要がある。															○	○	○

(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%
あさび一号	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】

令和4年、平成24年ともに「運賃が高い」「駅が遠い」「駅周辺に魅力がない」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、「駅が遠い」は約10ポイント、「駅周辺に魅力がない」は約5ポイント増加しています。

年代別に不満項目の件数を比較すると、不満割合が最も増加した「駅が遠い」は50歳代以上で多く増えており、高齢化が進展したことにより、自宅から駅や駅から目的地の距離に不満を持つ方が増えたと考えられます。

図 名鉄瀬戸線の不満項目（H24とR4の比較）

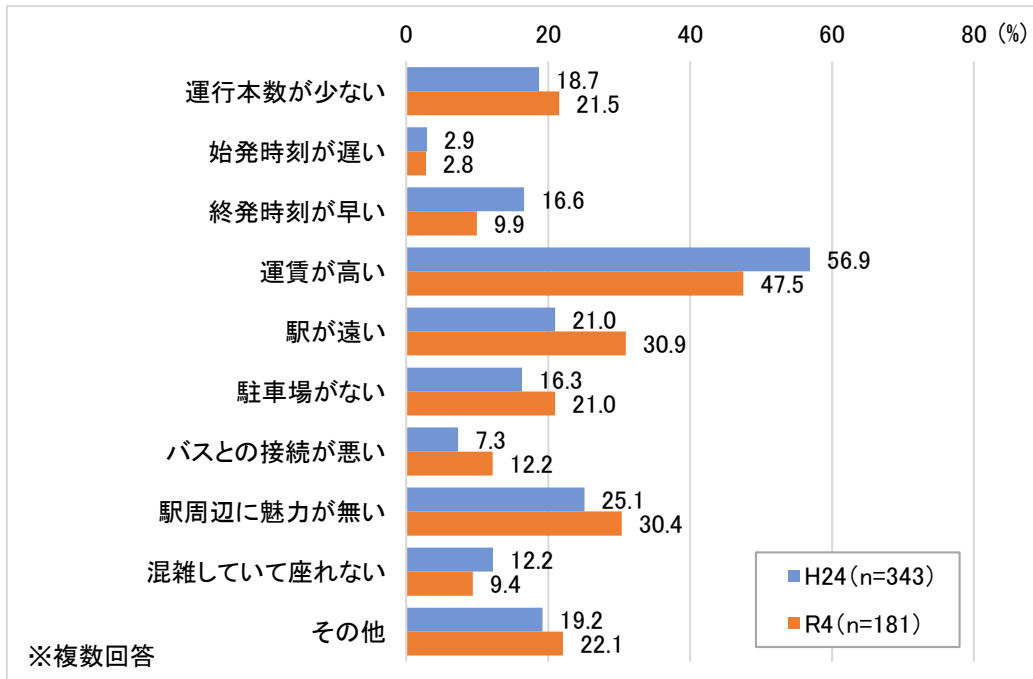
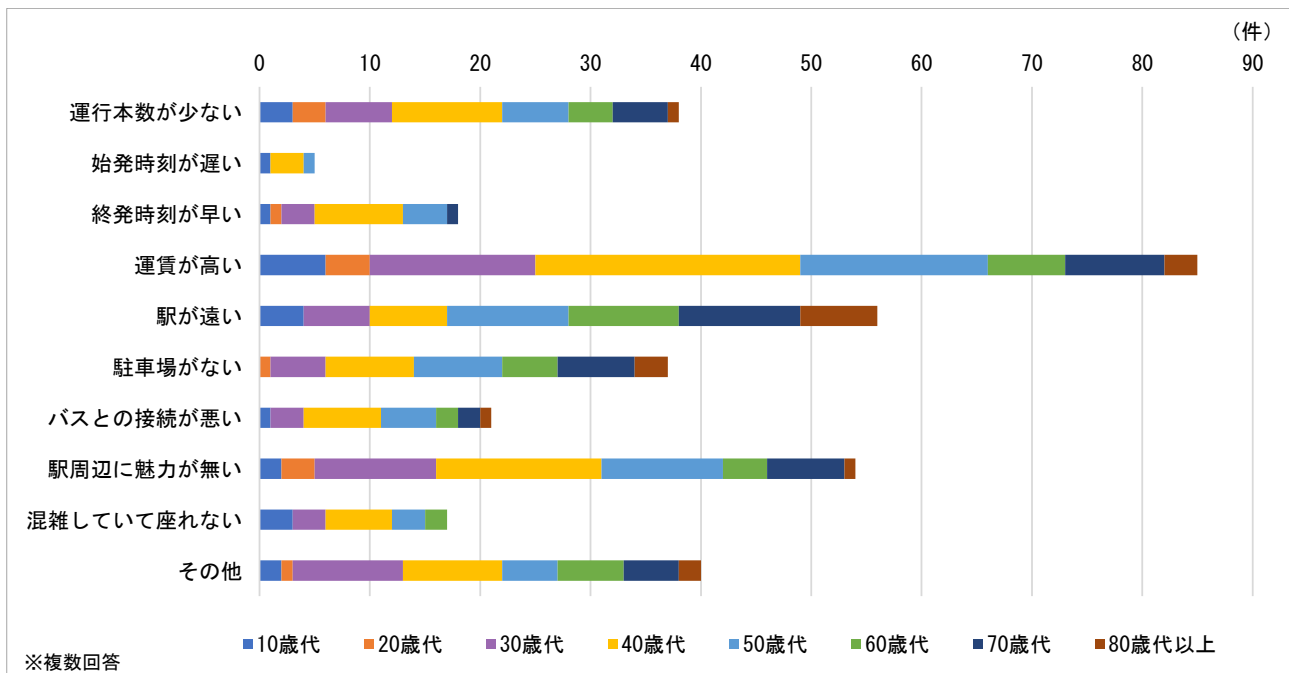


図 名鉄瀬戸線の不満項目（年代別の件数比較）



【名鉄バス】

令和4年と平成24年を比較すると、「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、それ以外は減少しています。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、「バス停が遠い」については、名鉄バスが運行していない地域である西、東中学校区の割合が高くなっています。

年代別に不満項目の件数を比較すると、不満割合が最も高い「運行本数が少ない」は、回答者数が多い40～70歳代の件数がほぼ同程度となっていますが、不満割合が大幅に増加した「バス停が遠い」は60、70歳代が多くなっています。

現計画策定後の平成29年に名鉄バスが愛知医科大学病院線の運行を開始したことから、利用意向が高まったものの、運行エリアが限られており、利用できない地域の高齢者の不満が高まったことが不満割合の増加の要因と考えられます。

図 名鉄バスの不満項目（H24とR4の比較）

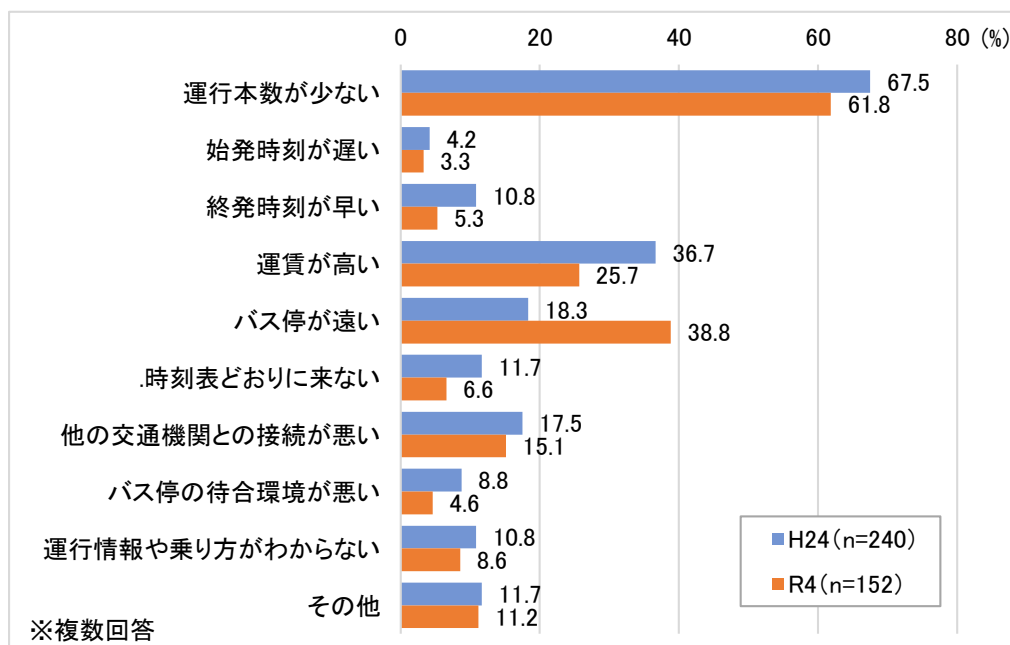


表 名鉄バスに関連する平成24年から令和4年にかけての主な変遷（参考）

平成29年	愛知医科大学病院バスロータリーが完成 ⇒愛知医科大学病院線の運行を開始 ⇒本地ヶ原線が愛知愛知医科大学病院への乗り入れを開始
-------	--

図 名鉄バスの不満項目（中学校区別の比較）

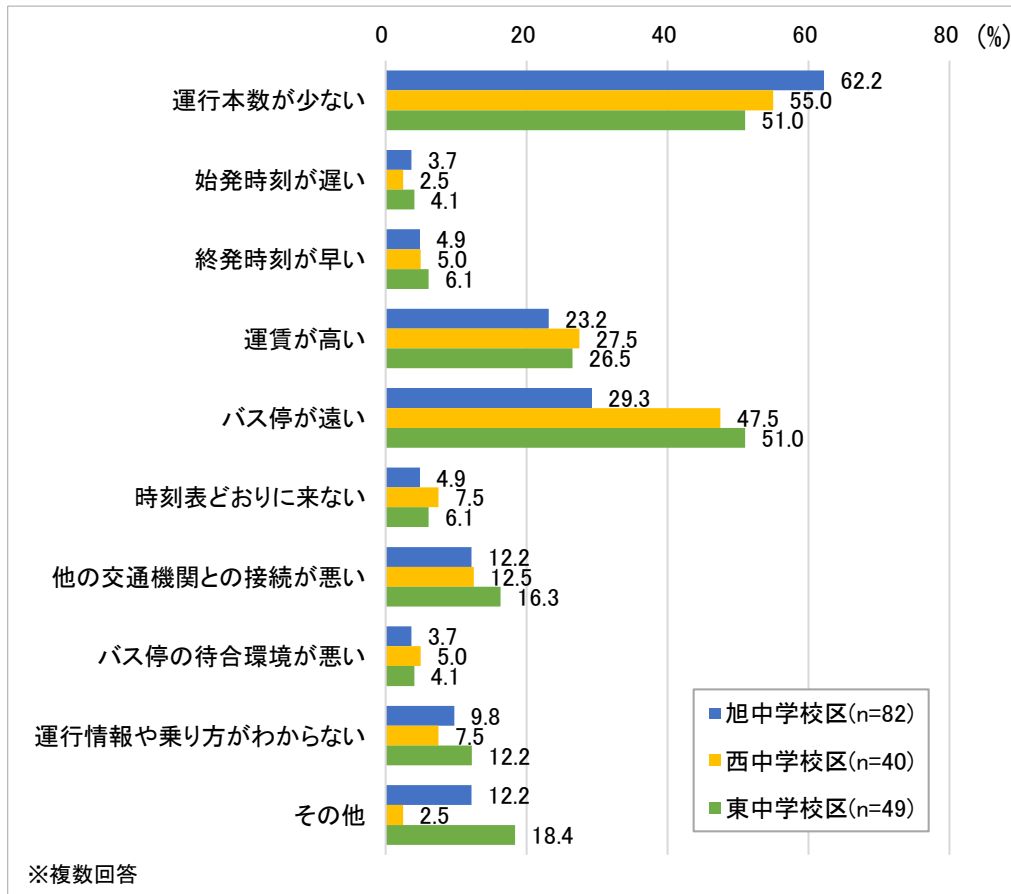
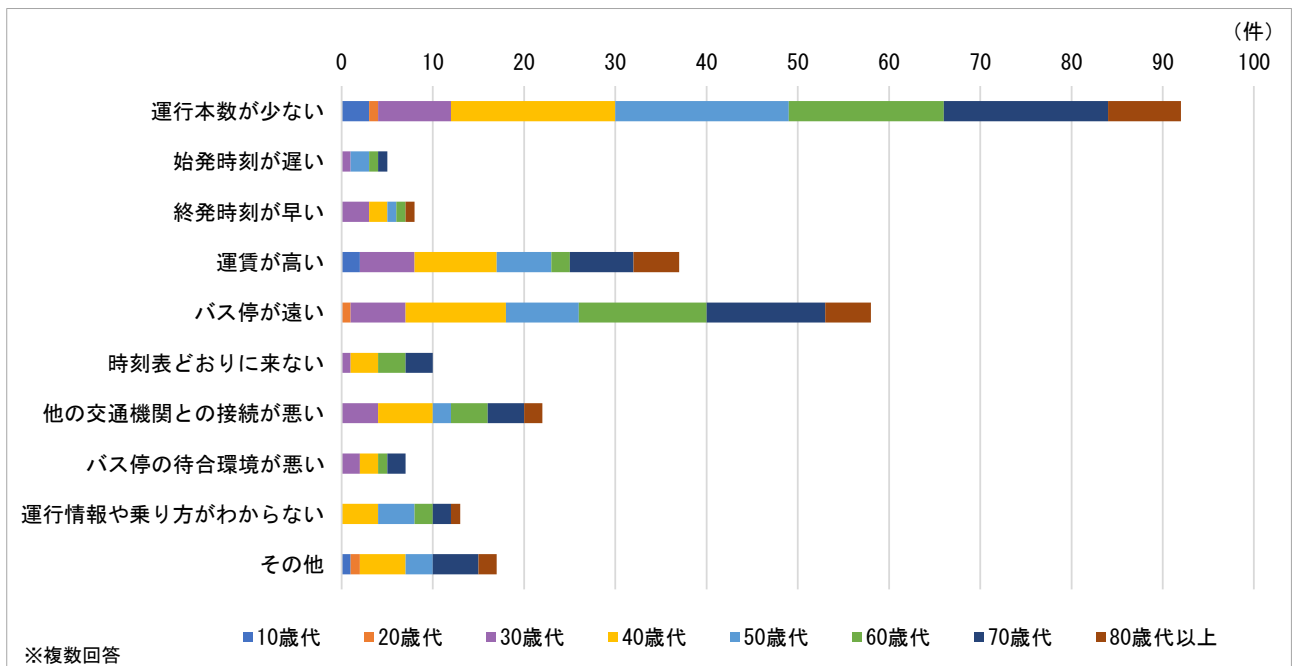


図 名鉄バスの不満項目（年代別の件数比較）



【名古屋市営バス】

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」が特に高くなっています。「運行本数が少ない」は名古屋市営バスが運行している地域である西中学校区で、「バス停が遠い」は運行していない地域である旭、東中学校区で割合が高くなっています。

年代別に不満項目の件数を比較すると、不満割合が最も高い「運行本数が少ない」は、回答者数が多い40～70歳代がほぼ同程度となっていますが、「バス停が遠い」は高齢者ではなく40歳代で最も多くなっており、40歳代の外出目的の主である通勤の移動手段として、名古屋市営バスの利用意向が伺えます。

図 名古屋市営バスの不満項目（H24とR4の比較）

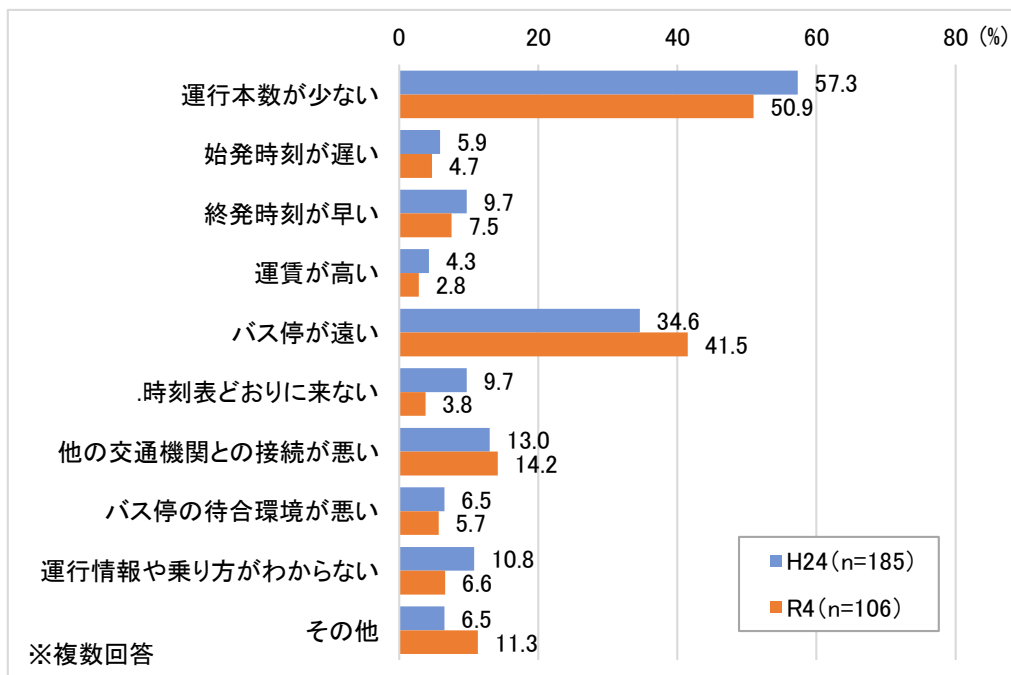


表 名古屋市営バスに関連する平成24年から令和4年にかけての主な変遷（参考）

平成28年	印場などを停留所とする森・藤系統の運行を開始
令和2年	旭ろうさい病院バスロータリーが完成 ⇒旭ろうさい病院バスロータリーへの乗り入れを開始

図 名古屋市営バスの不満項目（中学校区別の比較）

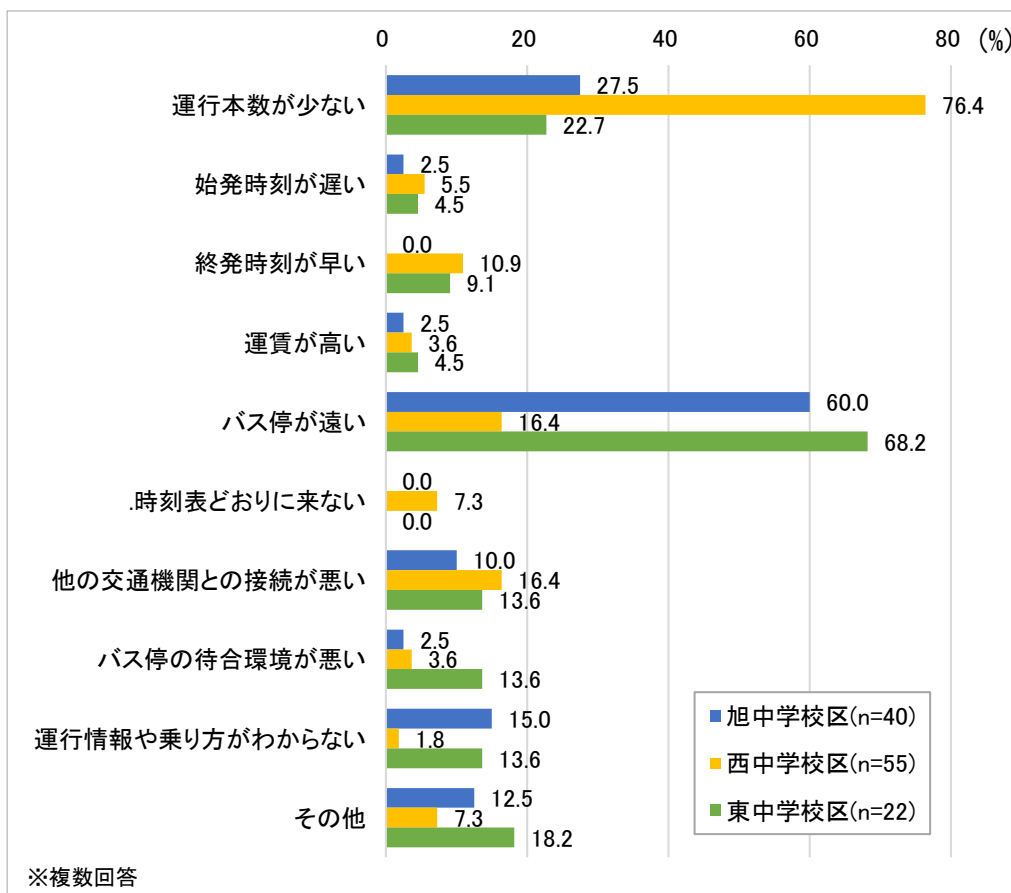
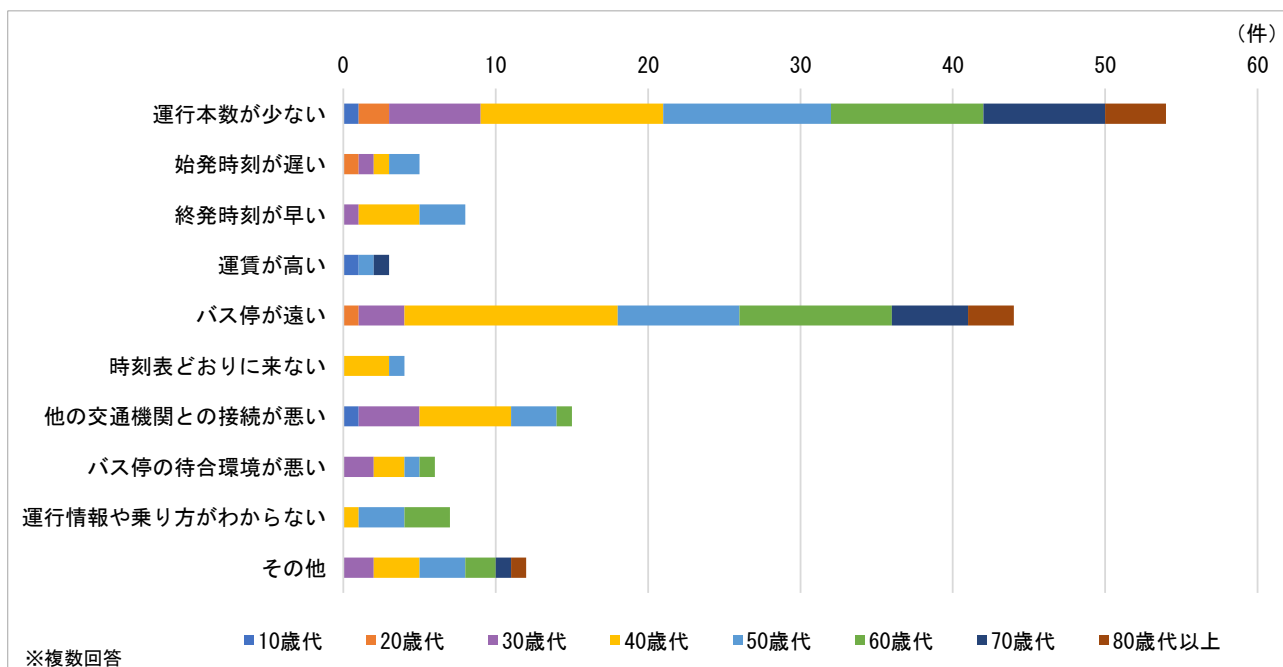


図 名古屋市営バスの不満項目（年代別の件数比較）



【あさぴー号】

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。

年代別に不満項目の件数を比較すると、全体として60、70歳代の回答数が多くなっていますが、不満割合が高い「運行本数が少ない」は20～80歳代まで、世代を問わず不満を感じていることがわかります。

図 あさぴー号の不満項目（H24とR4の比較）

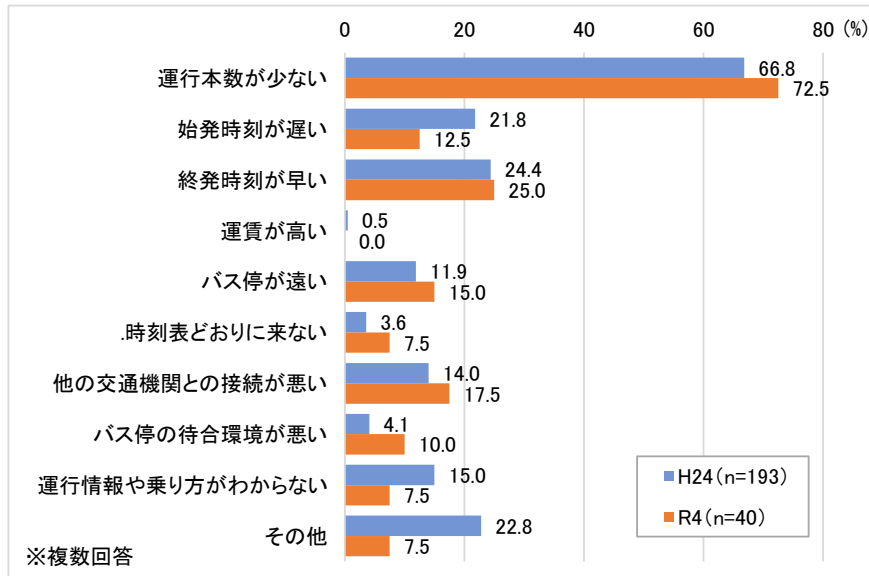


図 あさぴー号の不満項目（年代別の件数比較）

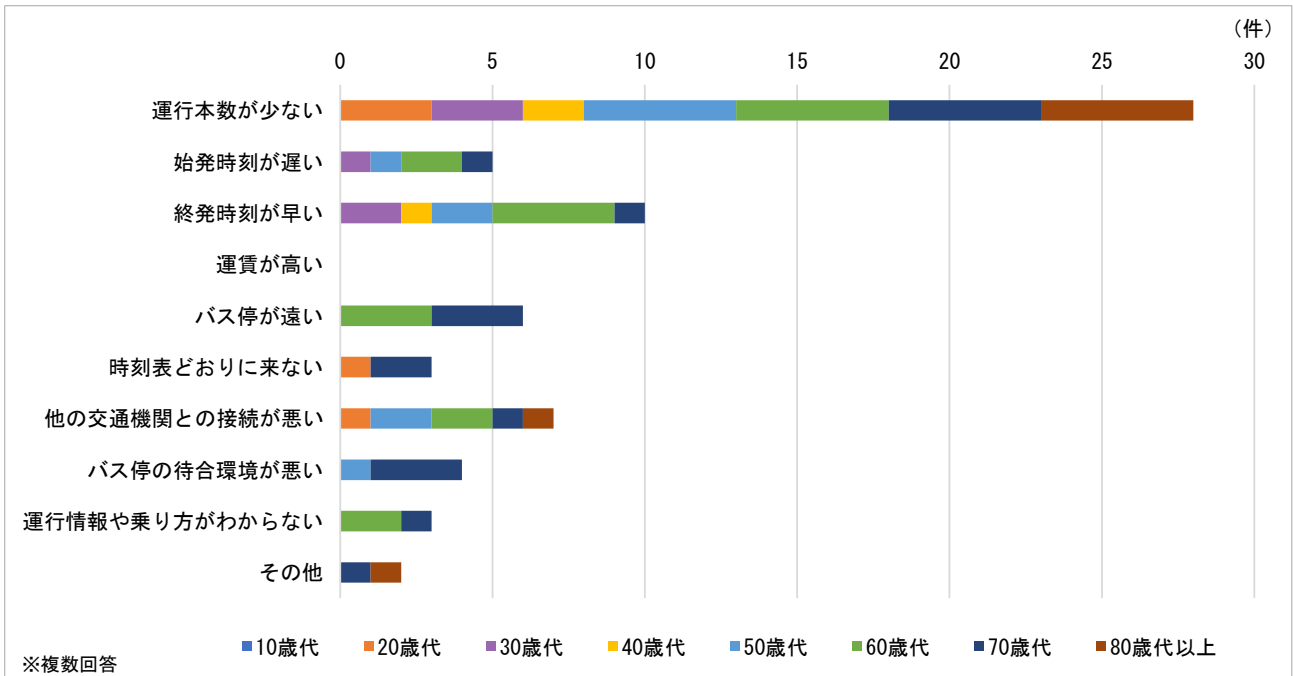


表 あさぴー号に関連する平成24年から令和4年にかけての主な変遷（参考）

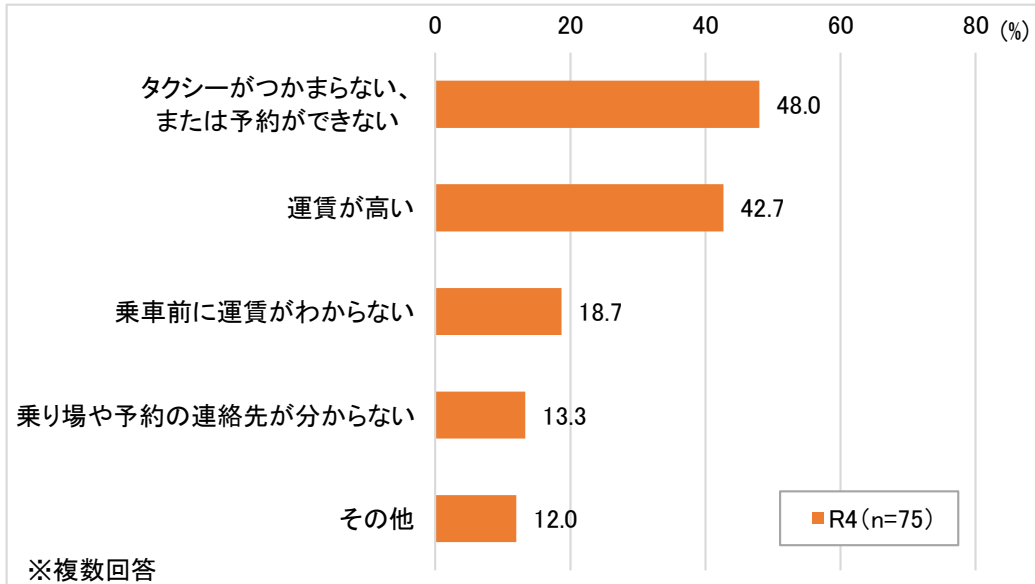
平成28年	運行見直しにより、日・祝日の運行開始、運行本数の増便、西ルートでの本地住宅・愛知医大への乗り入れ開始
平成29年	愛知医科大学病院バスロータリーが完成 ⇒バスロータリーへの乗り入れを開始

【一般タクシー】

「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。

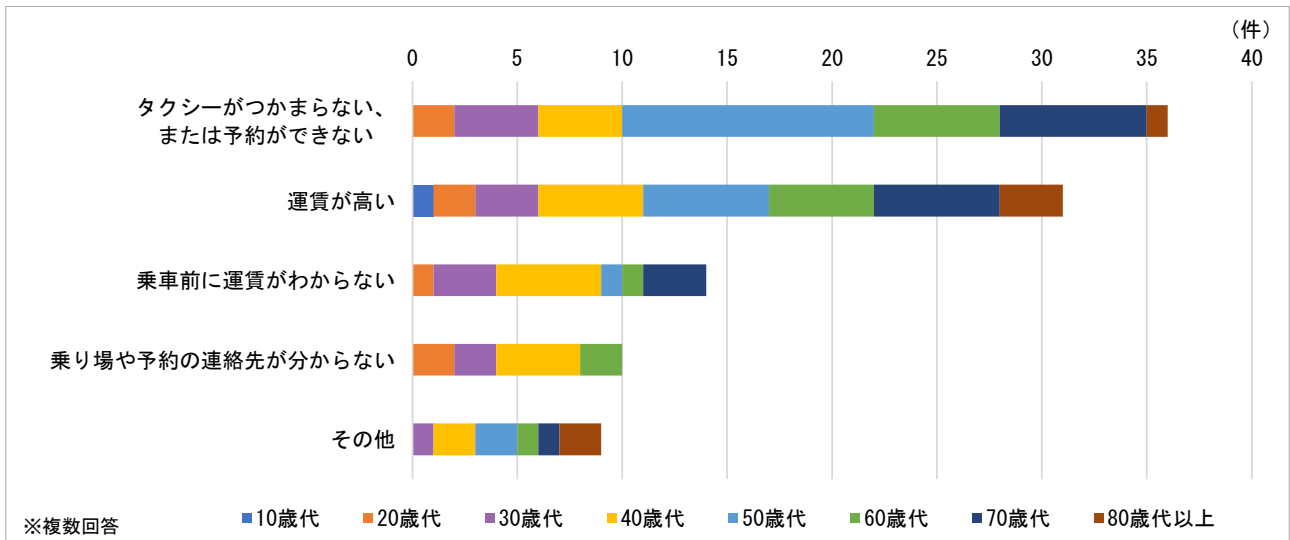
年代別に不満項目の件数を比較すると「タクシーがつかまらない、または予約ができない」は50歳代が特に多く、「運賃が高い」は40～70歳代でほぼ同程度となっています。

図 一般タクシーの不満項目（H24 と R4 の比較）



(※一般タクシーは平成 24 年調査データなし)

図 一般タクシーの不満項目（年代別の件数比較）



【自動車】

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等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。

年代別に不満項目の件数を比較すると、上位2項目は30～70歳代で幅広く回答されています。

図 自動車の不満項目（H24とR4の比較）

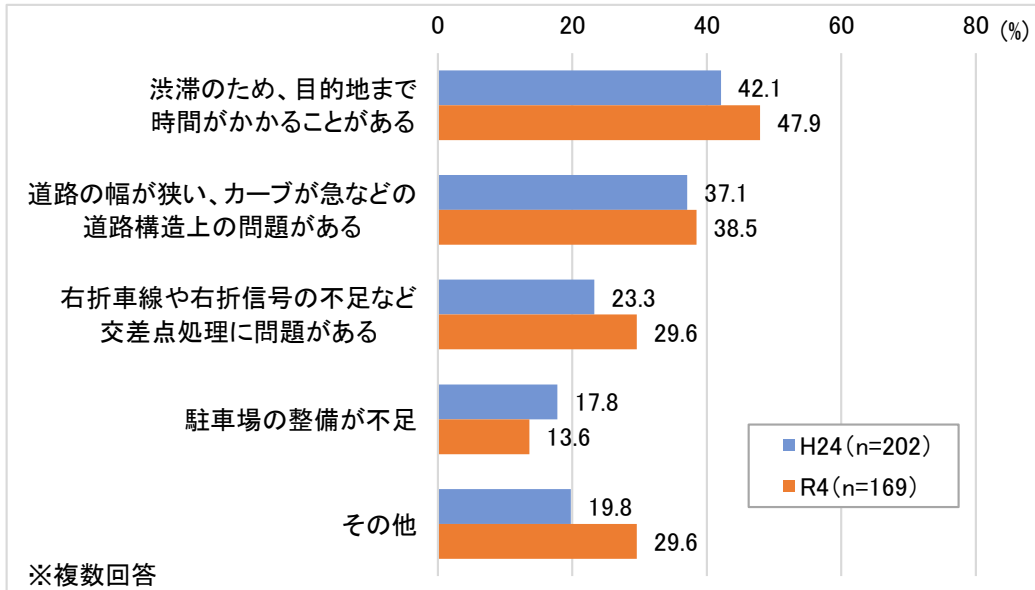
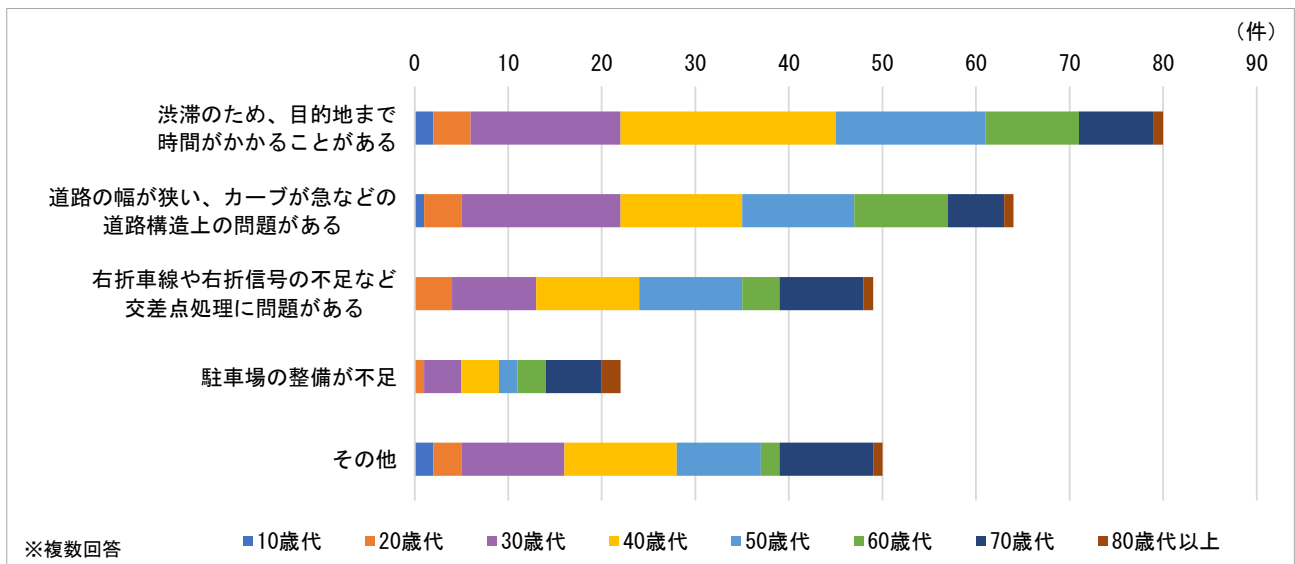


図 自動車の不満項目（年代別の件数比較）



【自転車】

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。

年代別に不満項目の件数を比較すると、上位3項目は40～70歳代で幅広く回答されています。また、他の交通モードよりも10歳代の回答数が多くなっています。

近年、環境保全や健康意識の向上から自転車利用のニーズが高まっている中で、市内の自転車利用環境の整備が進んでいないことが不満割合の増加につながったと考えられます。

図 自転車の不満項目（H24とR4の比較）

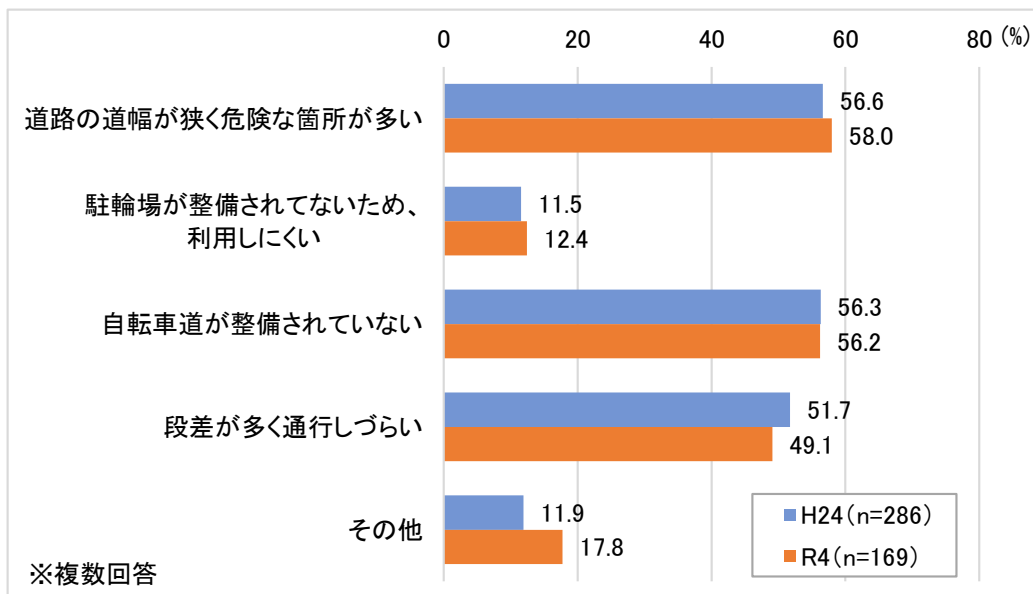
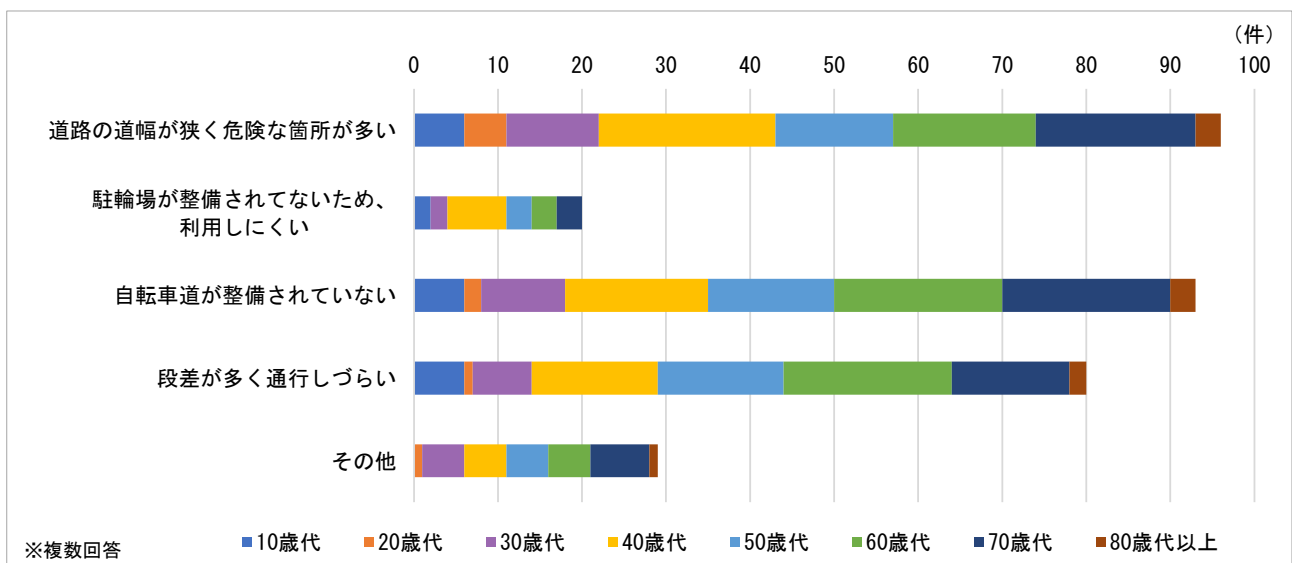


図 自転車の不満項目（年代別の件数比較）



【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。

上位 2 項目について、西中学校区と旭、東中学校区で傾向が異なり、西中学校区は 2 校区に比べて低い割合となっています。

図 徒歩の不満項目（H24 と R4 の比較）

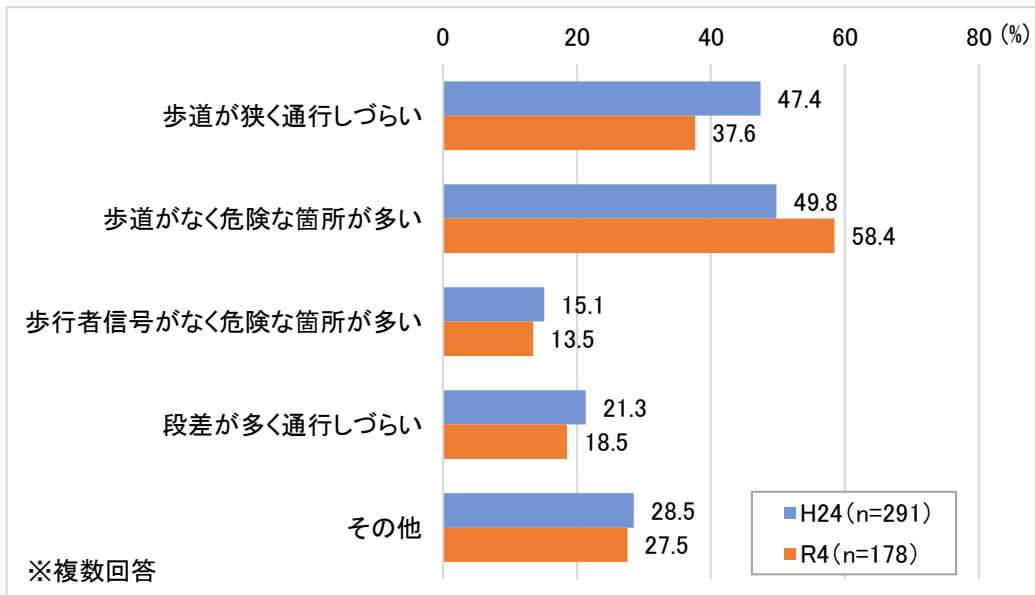
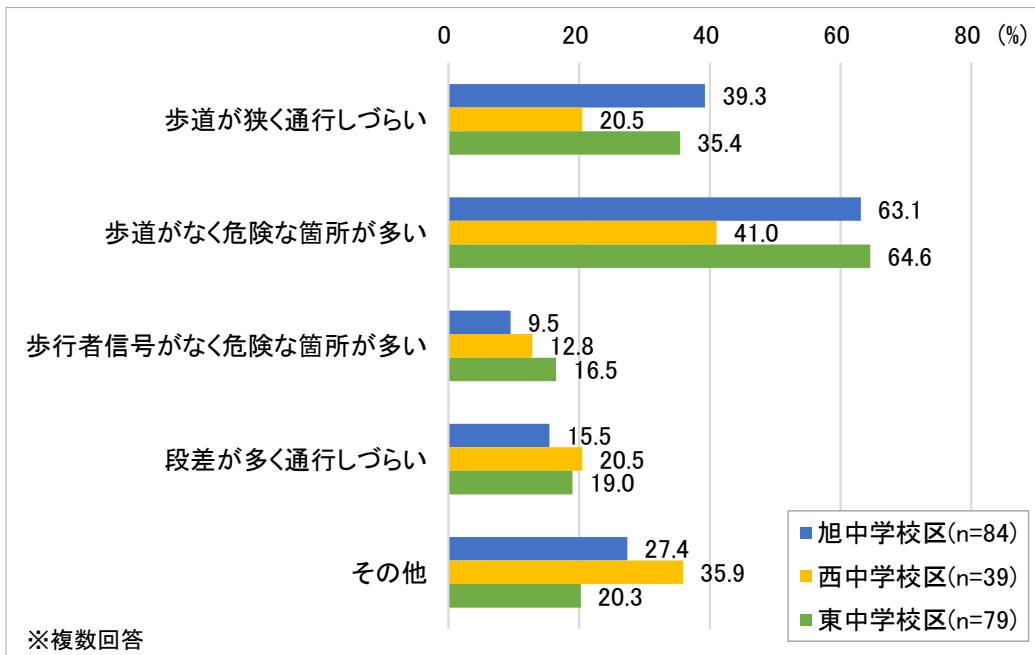


図 徒歩の不満項目（中学校区別の比較）



6. 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）

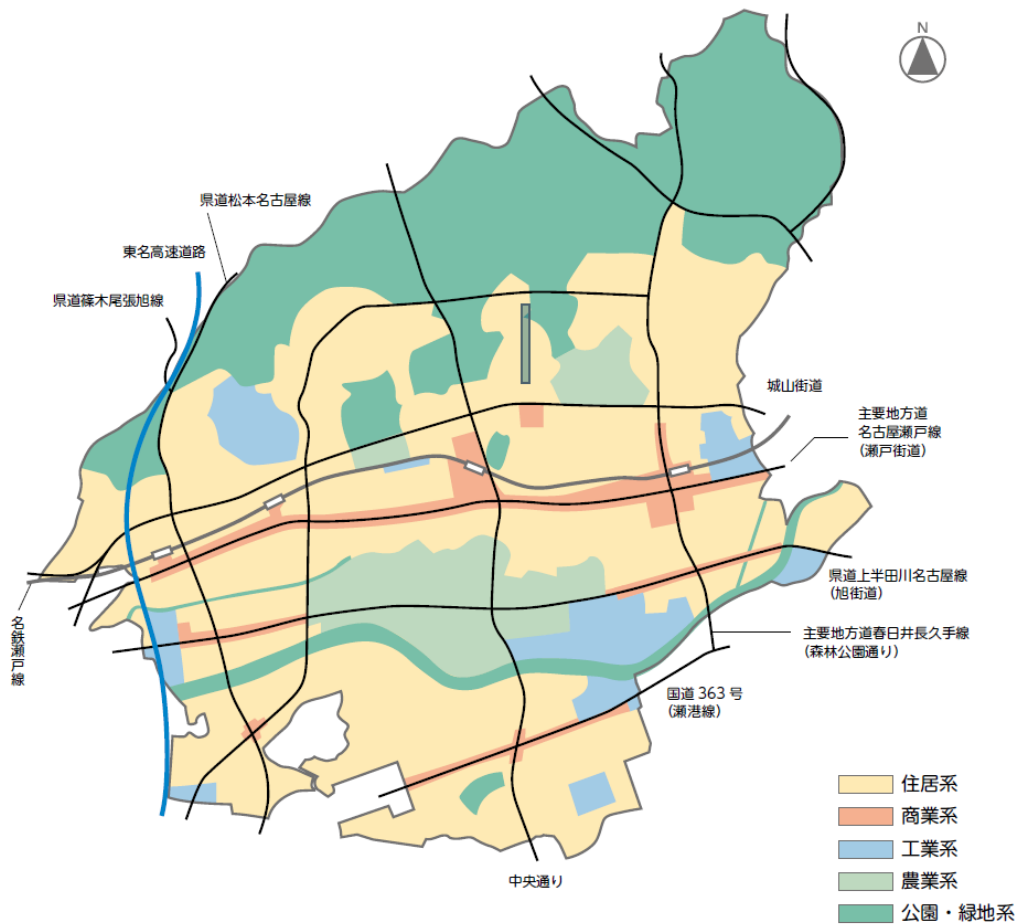
① 将来の都市像

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、恵まれた緑や水辺等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、公共交通の衰退等が挙げられており、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 移手段の確保	●公共交通網が整備され、 移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 ↓

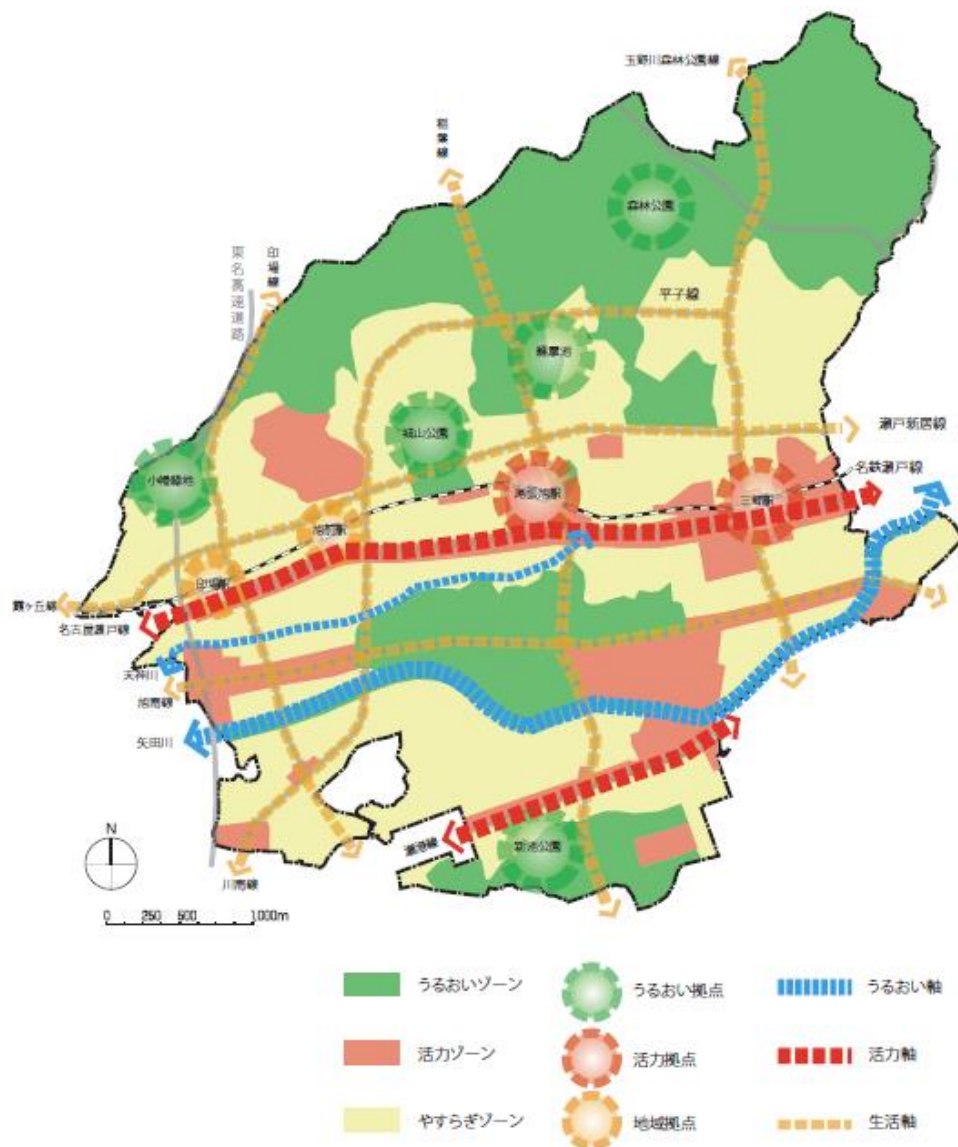
都市づくりの目標(交通分野)

公共交通の充実や道路の整備等によって、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、

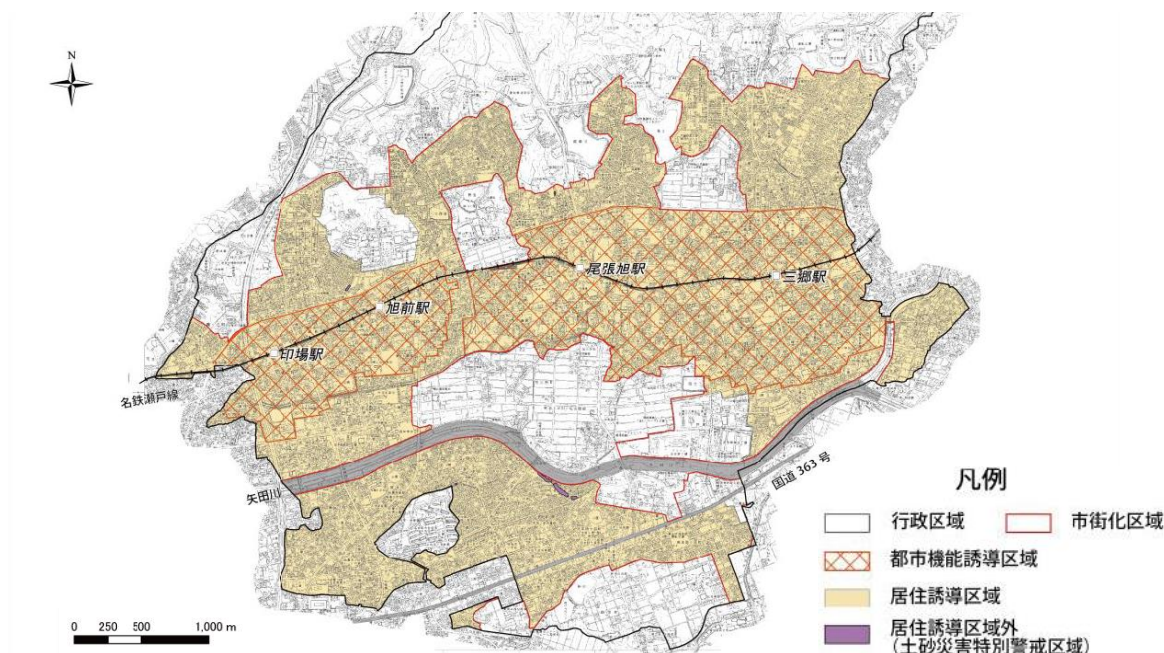
居住地として選ばれるまちづくりを進めます。

●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。

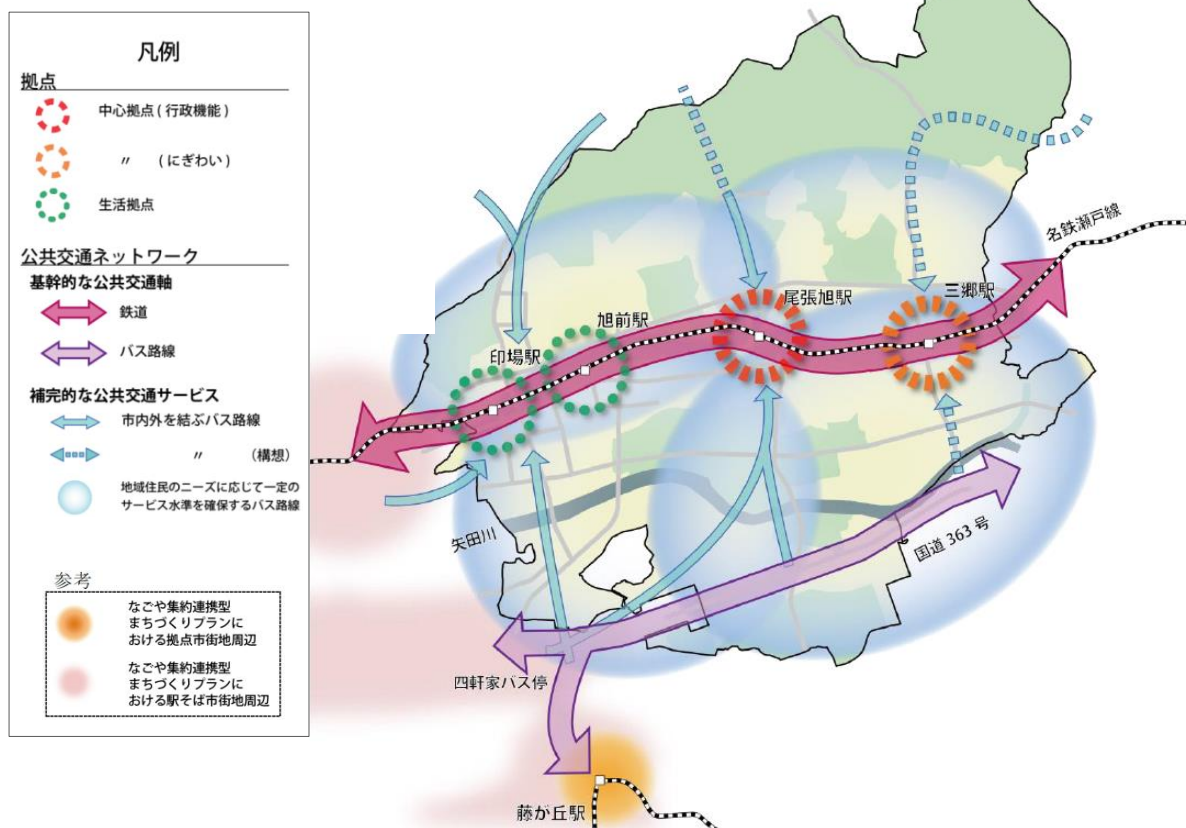
図 誘導区域図



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「あさび一号」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



拠点	特性	位置付け
尾張旭駅 周辺	市役所、保健福祉センター、図書館、文化会館等、市内に唯一の公共施設が集積しています。また、市営バスの拠点にもなっています。	中心拠点 生活拠点
三郷駅 周辺	本市で最も早く市街地が形成された地区で、駅周辺に多くの商業施設が立地しています。また、乗降客数も市内で最多で、本市のにぎわいを生み出す潜在性があります。	
印場駅・ 旭前駅 周辺	市街地として新しく、周辺には良好な住宅地が広がっており、商業施設の集積も尾張旭駅や三郷駅と比較して少なくなっています。	

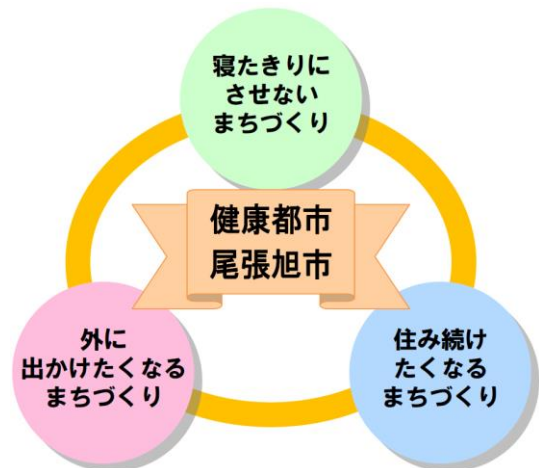
③交通ネットワークに関する施策

- 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」「住み続けたいくなるまちづくり」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	
		目標2 安心して暮らしていくために	○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	
		目標3 誰もが安全で快適に暮らせるために	○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	
		目標4 子どもの可能性を伸ばすために	○発達が気になる子どもへの支援の充実 ○地域とともに学び育つ機会の充実 ○インクルーシブ教育の充実	
		目標5 誰もがいきいきと活動するために	○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	
		目標6 健やかに生きるために	○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	
		★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】			
	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

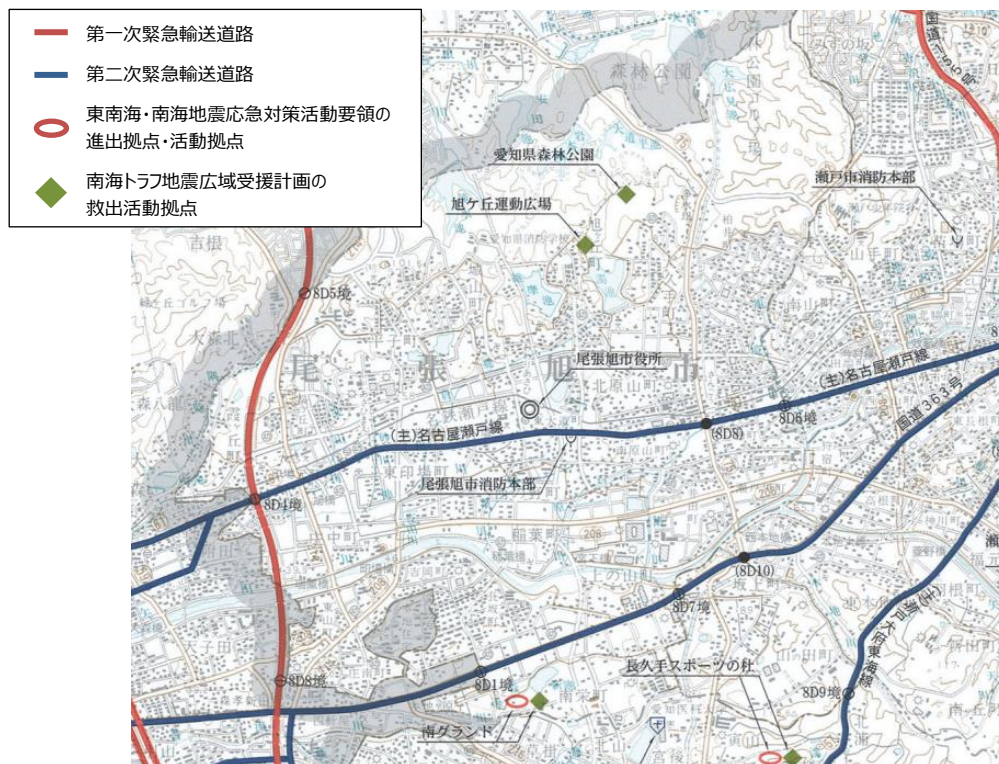
②交通の確保・緊急輸送対策

【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))

7. 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等新たな技術を活用した取組が進められています。

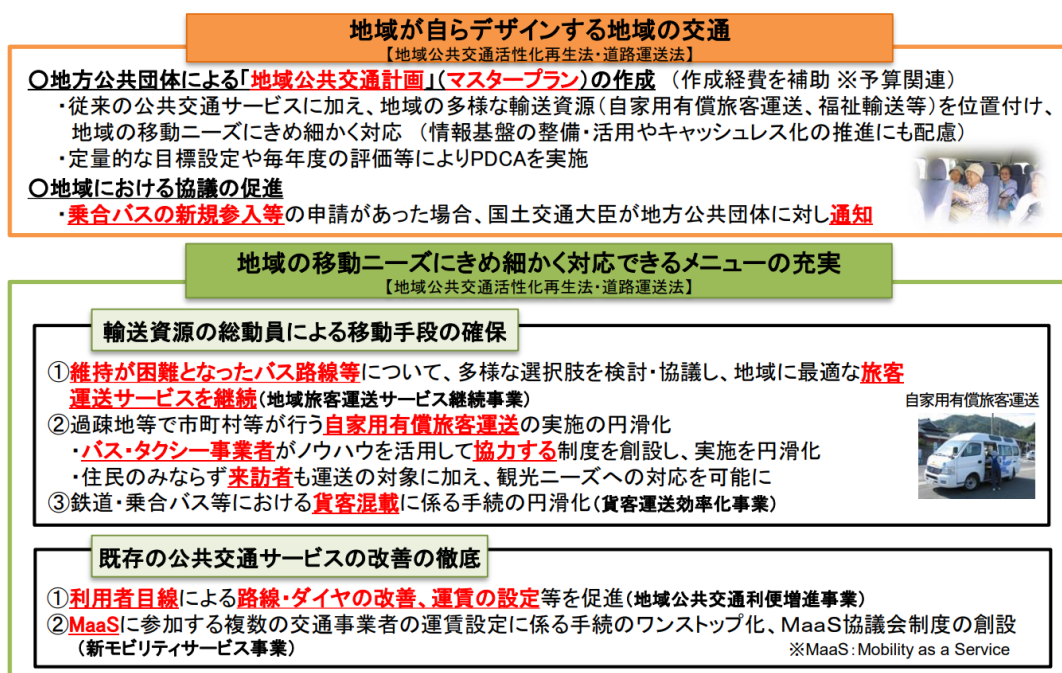
(4) 新型コロナウイルス感染症の流行

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等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（地域交通法）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・経済に大きな波及効果を与えられます。

愛知県では、平成27年に「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案」を策定しており、鉄道だけではなく、バス、タクシー、自家用車を含めた交通機関が相互に連携した効率的な交通体系の構築も重視しています。

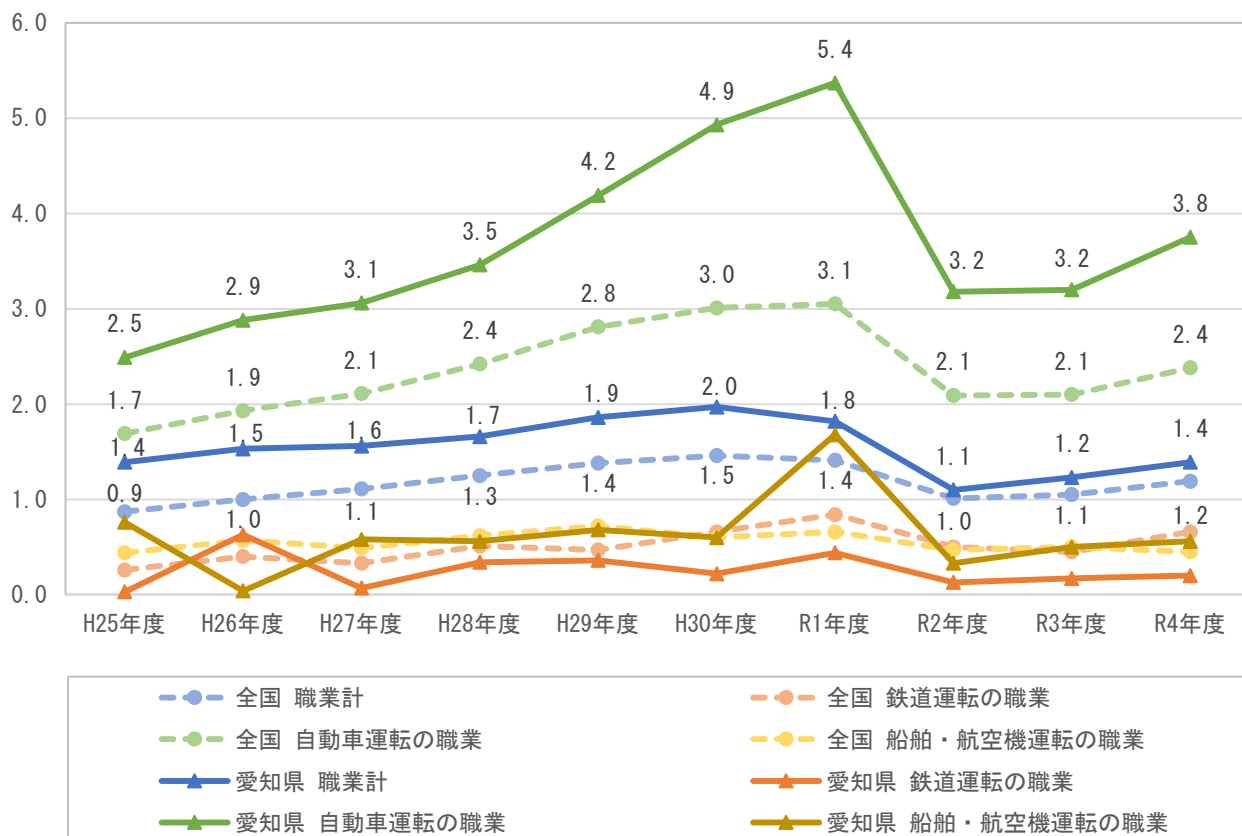
(7) ジブリパークの開園

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います。運転手不足により、路線バスの減便や一般タクシーの営業車両の減少、事業者の撤退等が地域によっては生じており、公共交通を維持する際の深刻な問題となっています。

図 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移

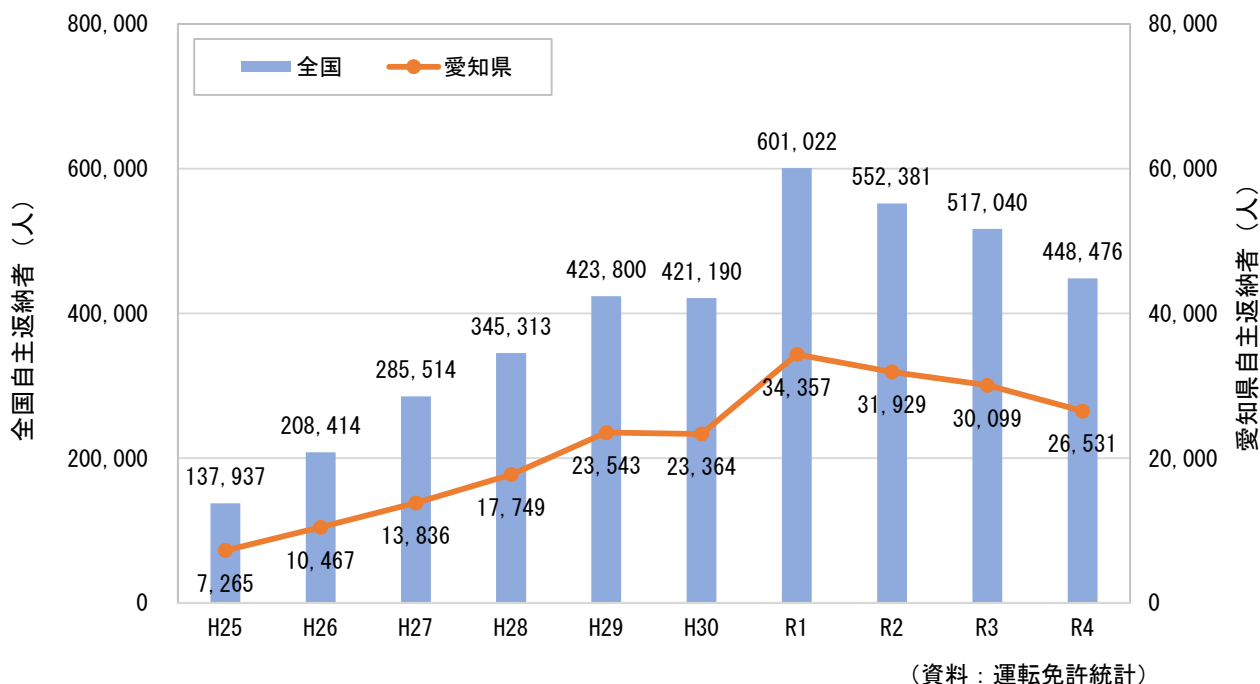


(資料：最近の雇用情勢、一般職業紹介状況(職業安定業務統計))

(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4年は全国で約45万人が運転免許の自主返納を行っており、愛知県では約2.7万人となっています。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～

8. 尾張旭市の都市交通の課題整理

前章までに整理した尾張旭市の現状、各種ニーズ調査結果、現計画の評価等から抽出される個別課題等より、本市の都市交通の課題（集約課題）を以下に整理します。

(1) 尾張旭市の現状と個別課題

調査項目	現状・個別課題	集約課題			
		①	②	③	④
尾張旭市の現状 P3～27	1 本市の人口は増加傾向にあったが、今後は減少し、高齢者の割合が増加していく見込みである。	○	○	○	
	2 市内を運行する鉄道、バスといった公共交通によって、主な居住区域はカバーされている。		○		
	3 市内の主な公共施設、商業施設、病院等は公共交通でアクセス可能である。		○		
	4 通勤通学については、市内への流入より市外へ流出する人が多く、特に名古屋市との結びつきが強くなっている。	○			
	5 本市に関連するトリップについて、目的では「自由」の割合が、代表交通手段では「自動車」の割合が年々増加している。	○	○	○	
	6 本市の代表交通手段別構成は、自動車が約7割で増加傾向にあるが、公共交通は約1割で減少傾向にある。	○	○	○	○
	7 本市の自動車保有台数は横ばい傾向で、1世帯当たりの保有台数は愛知県平均よりも低くなっている。	○	○	○	
	8 各種公共交通の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度に大幅に減少し、その後わずかに回復が見られる。	○	○	○	○
	9 本市の人身事故発生件数は近年減少傾向にあったが、令和3年は256件で前年を上回った。		○	○	
市民アンケート P28～32	10 60歳以上の方で80歳頃までに運転免許証を返納しようと思う人は約7割で、返納後に利用したい交通手段は、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る。	○	○		
	11 平日の外出は「通勤」や「買い物」目的、代表交通手段は「自動車」「鉄道」となっている。休日は「買い物」目的で「市内」を目的地として「自動車」が代表交通手段となっている。	○	○	○	
	12 名鉄バス、名古屋市営バス、あさび一号、一般タクシーは、満足度について「わからない」の回答割合が高い。	○	○	○	○
	13 名鉄瀬戸線は「運賃が高い」、各種バスについては「運行本数が少ない」が不満項目として挙げられている。	○	○		
鉄道・路線バス・あさび一号利用者アンケート P33～40	14 自由意見では、藤が丘駅へのアクセスや南北方向の公共交通での移動、三郷駅周辺の整備と渋滞の解消が多く挙げられた。	○	○	○	
	15 鉄道・路線バス利用者の自家用車の利用頻度は、「週に2～3回」の割合が最も高く、次いで「ほぼ毎日」が高くなっている。	○	○	○	
	16 名鉄瀬戸線の総合的な満足度のうち「満足」+「やや満足」の割合は約8割で、満足度が最も高い項目は「運行経路」となっている。それに対して、不満割合（不満+やや不満）が約4割で最も高い項目は「運賃」となっている。	○	○		
	17 名鉄バスの総合的な満足度のうち「満足」+「やや満足」の割合は約5割で、満足度が最も高い項目は「路線図や時刻表のわかりやすさ」及び「バス停までの距離」となっている。それに対して、不満割合（不満+やや不満）が約5割で最も高い項目は「運行ダイヤ」となっている。	○	○		
	18 名古屋市営バスの総合的な満足度のうち「満足」+「やや満足」の割合は約7割で、満足度が最も高い項目は「運行経路」となっている。不満割合は全体的に低いが、不満割合が約2割で最も高い項目は「バス停までの距離」となっている。	○	○		
事業者ヒアリング P41～43	19 あさび一号利用者は、「運行ルート」や「停留所」等については満足度が高いものの、「運行ダイヤ」について不満割合が高くなっている。		○	○	
	20 名鉄瀬戸線については、運行上の大きな問題はないものの、定住者の通勤通学が中心の路線であるため、観光目的の利用者の獲得を課題としている。	○	○		○
	21 名鉄バス、名古屋市営バス、あさび一号については、交差点や踏切の交通渋滞により、遅延が発生している。		○	○	○
	22 名鉄バス、あさび一号、一般タクシーについては、乗務員不足が深刻な問題となっている。	○	○	○	○
市民懇談会 P44	23 一般タクシーの需要が高まっており、配車が追い付かず予約をお断りすることがある。	○	○	○	○
	24 本市との連携とともに、周辺市町を含めた地域が連携して公共交通ネットワークを形成することが重要である。	○	○		○
	25 名鉄瀬戸線については、通勤通学時間帯の混雑や駅周辺の活気のなさが課題として挙げられた。	○	○	○	
	26 藤が丘や神領へのアクセス性の悪さが課題として挙げられた。	○			
	27 あさび一号については、長大路線であること、運行ダイヤ、荷物置き場や乗りこぼしの発生が課題として挙げられた。		○		
	28 一般タクシーについては、駅に待機していないこと、予約ができないことが課題として挙げられた。	○	○	○	
	29 自動車については、南北方向の道路の不足や、踏切・駅周辺の渋滞が課題として挙げられた。	○	○	○	
30 自転車については、自転車道、駐輪場の整備や乗車マナーが課題として挙げられた。			○		
31 徒歩については、歩道の整備が課題として挙げられた。			○		

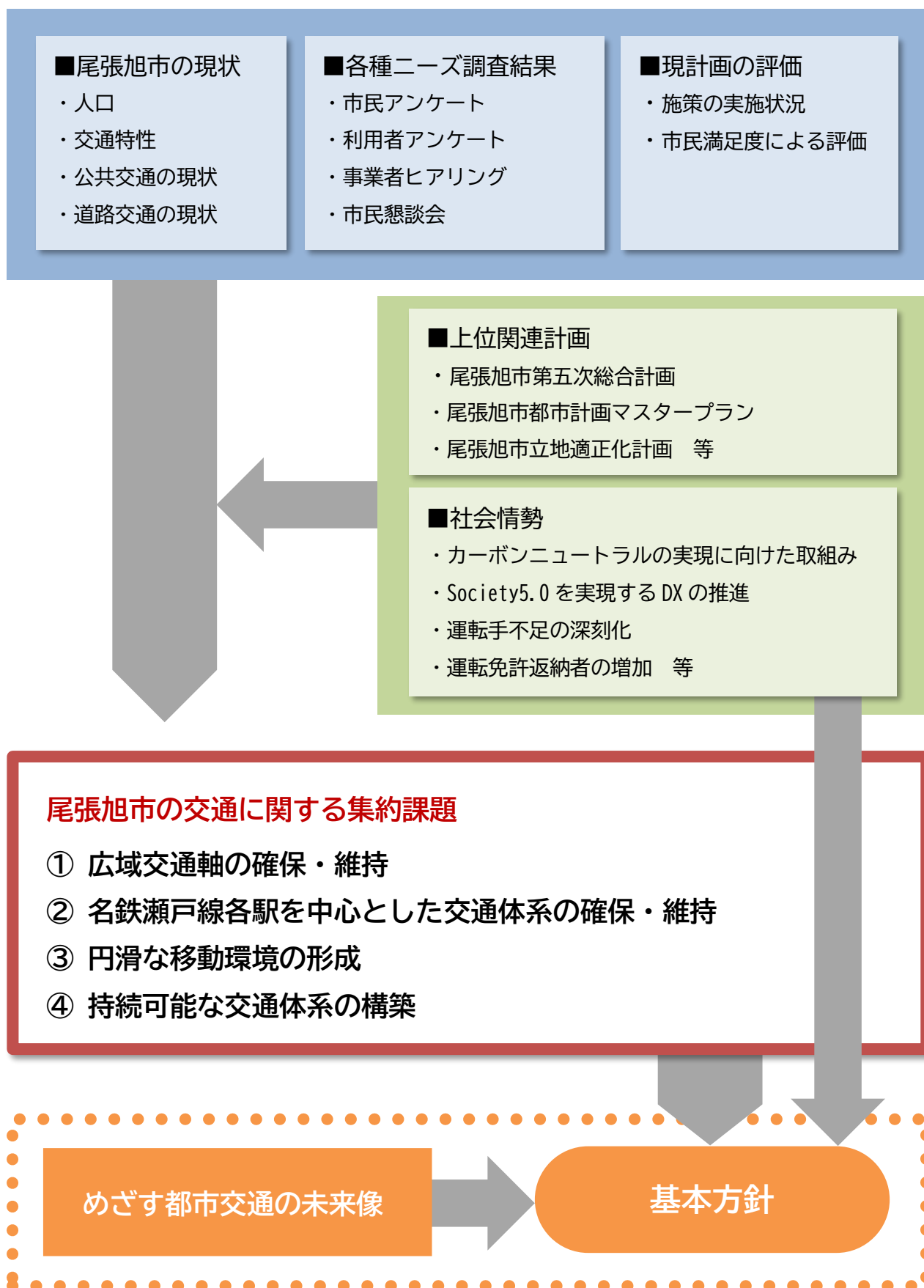
※集約課題は P75～81 に掲載

調査項目	現状や課題	集約課題				
		①	②	③	④	
現計画の評価 P45～57	32	現計画に位置付けた施策はすべて着手済となっているが、令和4年と平成24年の市民アンケート結果を比較すると、交通手段別満足度では名鉄バス、自転車が低下し、その他バスや一般タクシー、自転車についても低い値となっている。	○	○	○	○
	33	名鉄瀬戸線については、平成24年と比較すると終発時刻や運賃に対する不満割合が低下したが、運賃については、令和4年も不満割合が高くなっている。また、駅周辺の魅力についても、引き続き不満割合が高くなっている。	○			○
	34	名鉄バス及び名古屋市営バスについては、平成24年と比較すると運行本数に対する不満割合が低下したが、運行本数については、令和4年も不満割合が高くなっている。また、バス停の近接性についても、引き続き不満割合が高くなっている。	○	○		○
	35	あさび一号については、平成24年と比較すると始発時刻や運行情報に対する不満割合が低下したが、運行本数については、引き続き不満割合が高くなっている。		○		○
	36	一般タクシーについては、運行状況や予約、運賃について不満割合が高くなっている。	○	○		○
	37	自動車については、平成24年と比較すると駐車場の整備に対する不満割合が低下したが、渋滞や道路構造、交差点処理については、引き続き不満割合が高くなっている。	○	○	○	○
	38	自転車や徒歩については、平成24年と比較すると通行しづらさに対する不満割合が低下したが、危険箇所の多さについては、引き続き不満割合が高くなっている。			○	○
上位・関連計画 P58～67	39	第五次尾張旭市総合計画では、交通分野の施策においてめざす姿として「市内・市外への移動を円滑に行うことができます」という姿を掲げている。	○	○	○	○
	40	尾張旭市都市計画マスタープランでは、交通分野の都市づくりの目標に、公共交通の充実や道路の整備等による円滑な道路交通ネットワークの実現を掲げている。	○	○	○	○
	41	尾張旭市立地適正化計画では、「歩いて出かけたくなるまちづくりを進めます」という方針を定めるとともに、名鉄瀬戸線各駅を都市の拠点として位置付け、交通結節点としての機能強化を図る施策を推進している。	○	○	○	○
	42	尾張旭市健康都市プログラムでは、交通に関する施策「誰もが自由にまちの中を移動できる環境の整備」を掲げ、バリアフリー化や公共交通網の整備を位置づけている。		○	○	○
	43	尾張旭市環境基本計画では、施策「二酸化炭素(CO ₂)排出量を減らす」の中で、公共交通や自転車の利用促進を位置づけている。	○	○	○	○
	44	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では、交通に関する主な取り組みとして、市営バスの利便性向上やタクシー料金助成による外出支援を位置づけている。	○	○	○	○
	45	尾張旭市高齢者保健福祉計画では、交通に関する取り組みとして、高齢者外出支援助成、移送サービスの利用助成を位置づけている。	○	○	○	○
46	尾張旭市地域防災計画では、災害時の道路、鉄道等交通施設の応急復旧活動の実施や輸送機能の確保等を位置づけている。	○	○	○	○	
社会情勢 P68～71	47	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、様々な取組が進められている。	○	○	○	○
	48	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し、脱炭素型の地域交通の整備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る。			○	○
	49	Society5.0を実現するためにDXの推進が求められており、MaaS (Mobility as a Service)、AIを活用したデマンド交通等新たな技術を活用した取組が進められている。	○	○	○	○
	50	新型コロナウイルスによって交通事業者の経営状況は厳しい状況にあり、減少した利用者を回復する施策展開が必要となっている。	○	○		○
	51	地域交通法の一部改正やあいち交通ビジョンにおいて、地域の輸送資源を総動員した持続可能な交通ネットワークの構築が求められている。	○	○		○
	52	リニア中央新幹線は広域交通ネットワークを形成し、愛知県の各地域において、社会・経済に大きな波及的効果を与えられよう。	○			○
	53	令和4年11月に、愛・地球博記念公園内に「ジブリパーク」が開園し、県外や国外からの集客による経済効果が期待されている。	○			○
	54	自動車運転の職業における有効求人倍率は全職業の平均に対して高く、路線バスや一般タクシーを含めた公共交通を担う交通事業者において、運転手が不足し、公共交通を維持する際の深刻な問題となっている。	○	○		○
	55	高齢者を中心に免許返納者が増加しており、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る。	○	○		○

※集約課題は P75～81 に掲載

(2) 尾張旭市の交通に関する集約課題設定の考え方

各調査項目から抽出される現状・個別課題から導き出される本市の交通に関する集約課題を整理します。



(3) 尾張旭市の交通に関する集約課題

集約課題① 広域交通軸の確保・維持

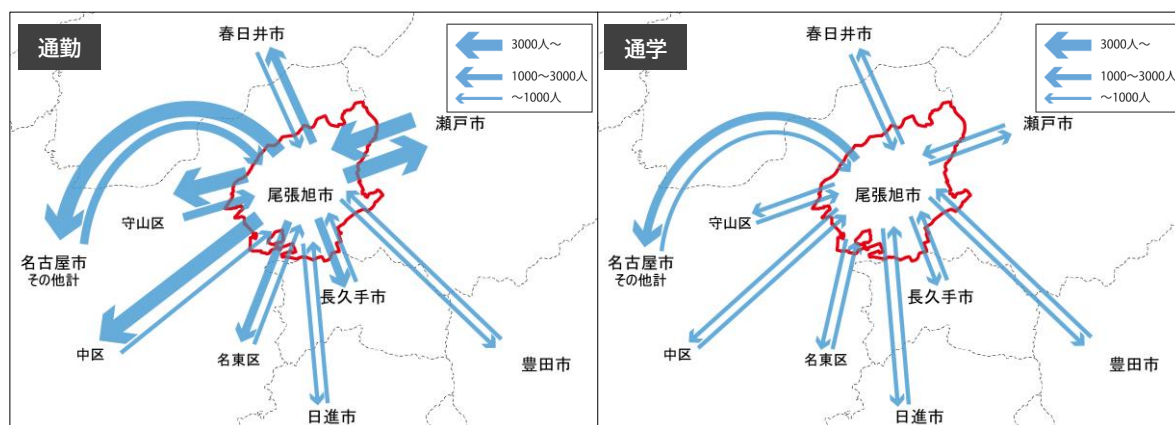
(対象：名鉄瀬戸線・名鉄バス・名古屋市営バス・一般タクシー・自動車)

- ・市民アンケートの自由意見や市民懇談会では、名古屋市中心部への鉄道路線に乗り換えることができる藤が丘や神領を中心とした市外へのアクセス性の悪さを指摘する意見が多く見られました。なお、国勢調査の結果からも、市民の移動は名古屋市との結びつきが強くなっていることがわかります。
- ・移動の現状から、名鉄瀬戸線及び国道 363 号を軸とした広域交通ネットワークを確保・維持し、市民の通勤や通学等の市外への広域な移動を支える必要があります。また、リニア中央新幹線の整備や長久手市のジブリパークの開園といった新たなニーズを見据える必要もあります。

表 藤が丘・神領へのアクセスに関する主な意見

<市民・利用者アンケート自由意見抜粋> 藤が丘駅・神領駅へのアクセスについて
三郷や尾張旭駅周辺から藤が丘駅行きのバスをたくさん運行してほしいです。藤が丘～星ヶ丘、本山辺りに尾張旭から公共機関で行こうと思った場合、大曽根、栄等の乗りかえになり、ぐるっとまわらなきゃいけなく、大変不便なため。
東山線（名古屋市営）の駅へのバスでのアクセスが悪い（印場→藤が丘が1日数本など）。瀬戸線の利用は利便性もある程度高いが、南方面の上記東山線駅へのアクセスや北方面の守山・春日井方面へのアクセスがもう少し充実していると良い。
藤が丘駅に行けるバスを出してほしい。子供達の通学時間の短縮になり高校の選択が広がる。
瀬戸線の尾張旭駅～JR神領駅間にバスがあると利用者があると思います。名古屋駅へ出る人の利用があるのではないかと。乗り換えせずに行ける。
JR中央線神領駅への公共交通でのアクセスがあると名古屋まで出やすい。
<市民懇談会> 藤が丘駅・神領駅へのアクセスについて
東山線を利用するために藤が丘駅に行きたいが、公共交通で行きにくい。
JRを利用するために神領駅に行きたいが、公共交通で行くことができないため、バスが運行してほしい。
南北の広域移動に対応する公共交通の手段が少ない。

図 通勤・通学流動図（再掲）



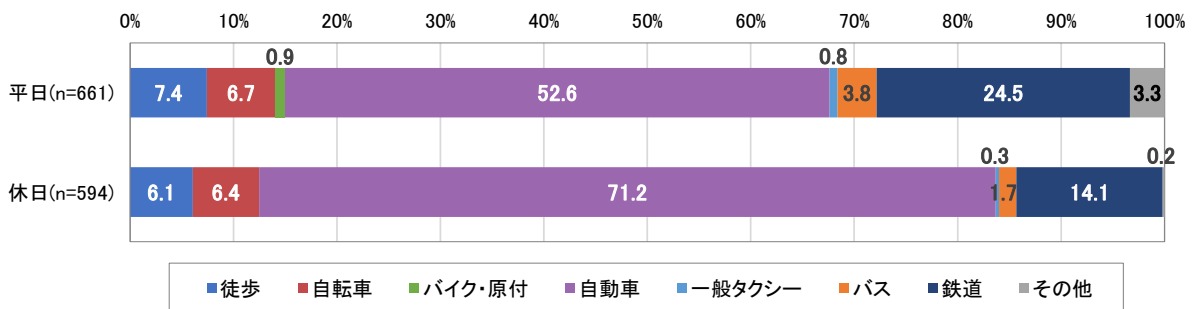
(資料：令和2年国勢調査)

集約課題② 名鉄瀬戸線各駅を中心とした交通体系の確保・維持

(対象：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)

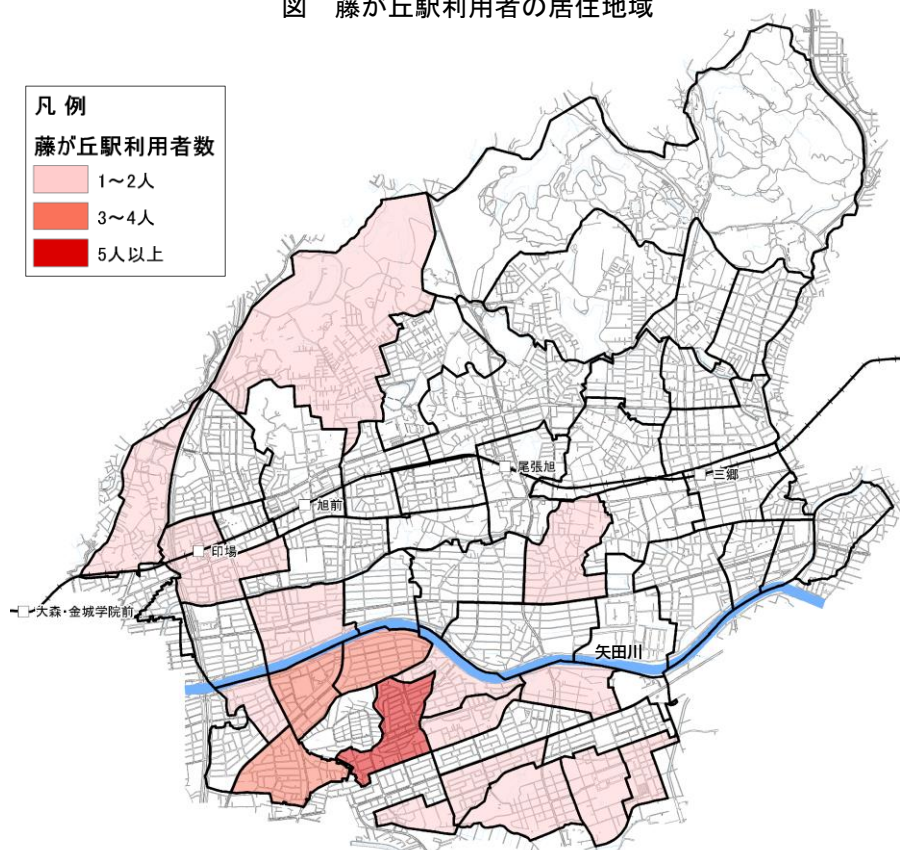
- ・自動車を除く市民の移動手段としては、鉄道が主に利用され、市民の多くが名鉄瀬戸線各駅を拠点として日常的に移動している実態があります。
- ・一方で市民アンケートや市民懇談会の結果から矢田川以南の地域の市民は、日常的に名古屋市営地下鉄の藤が丘駅を利用している実態があることもわかっています。
- ・上位関連計画の立地適正化計画では、名鉄瀬戸線各駅を都市の拠点として位置付けるとともに、交通結節点としての機能強化を図る施策を推進しています。
- ・市内を運行する鉄道やバスは、市内の主な公共施設や商業施設、病院等の生活利便施設へアクセスでき、多くの利用者がいることから、今後も維持する必要があります。
- ・立地適正化計画のまちづくりの方針、移動の状況等を踏まえると、交通結節機能を持つ都市の拠点である名鉄瀬戸線各駅を中心として、商業施設や病院等の主要施設と主な居住地を結ぶ生活圏域の移動を支える交通体系を確保・維持する必要があります。

図 代表交通手段（再掲）



(資料：尾張旭市の交通に関する市民アンケート)

図 藤が丘駅利用者の居住地域



(資料：尾張旭市の交通に関する市民アンケート)

図 立地適正化計画に位置付けられる都市構造（再掲）

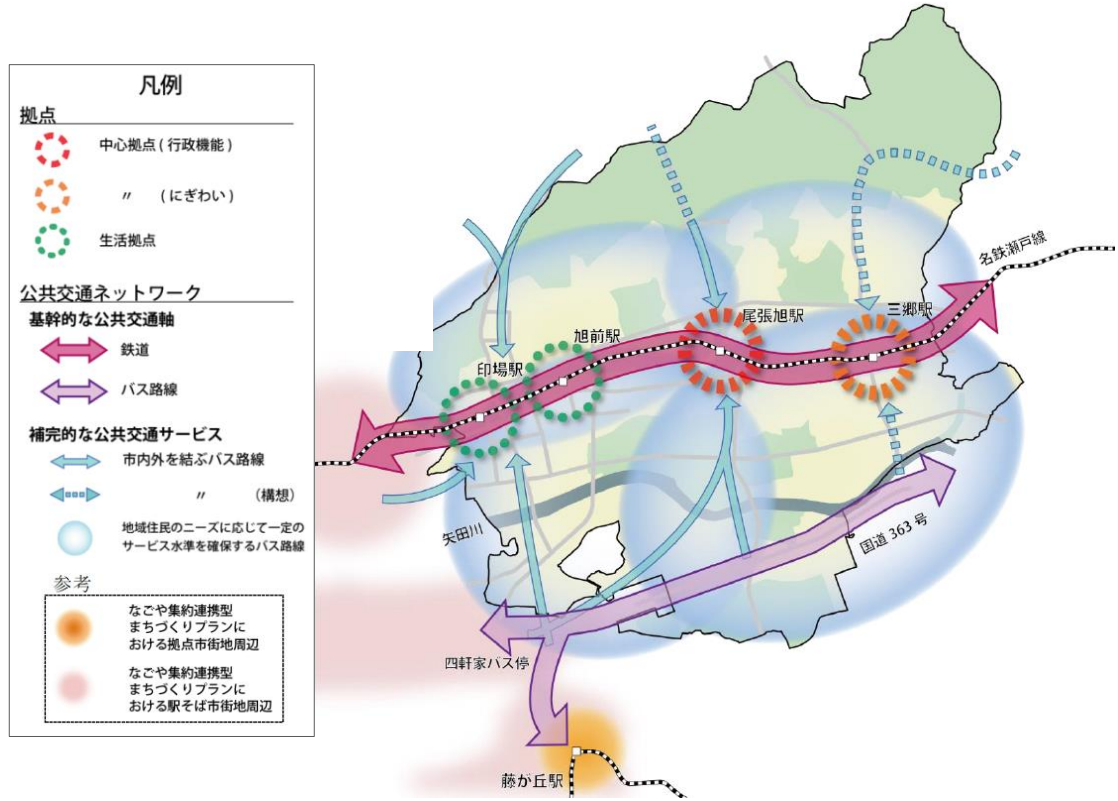
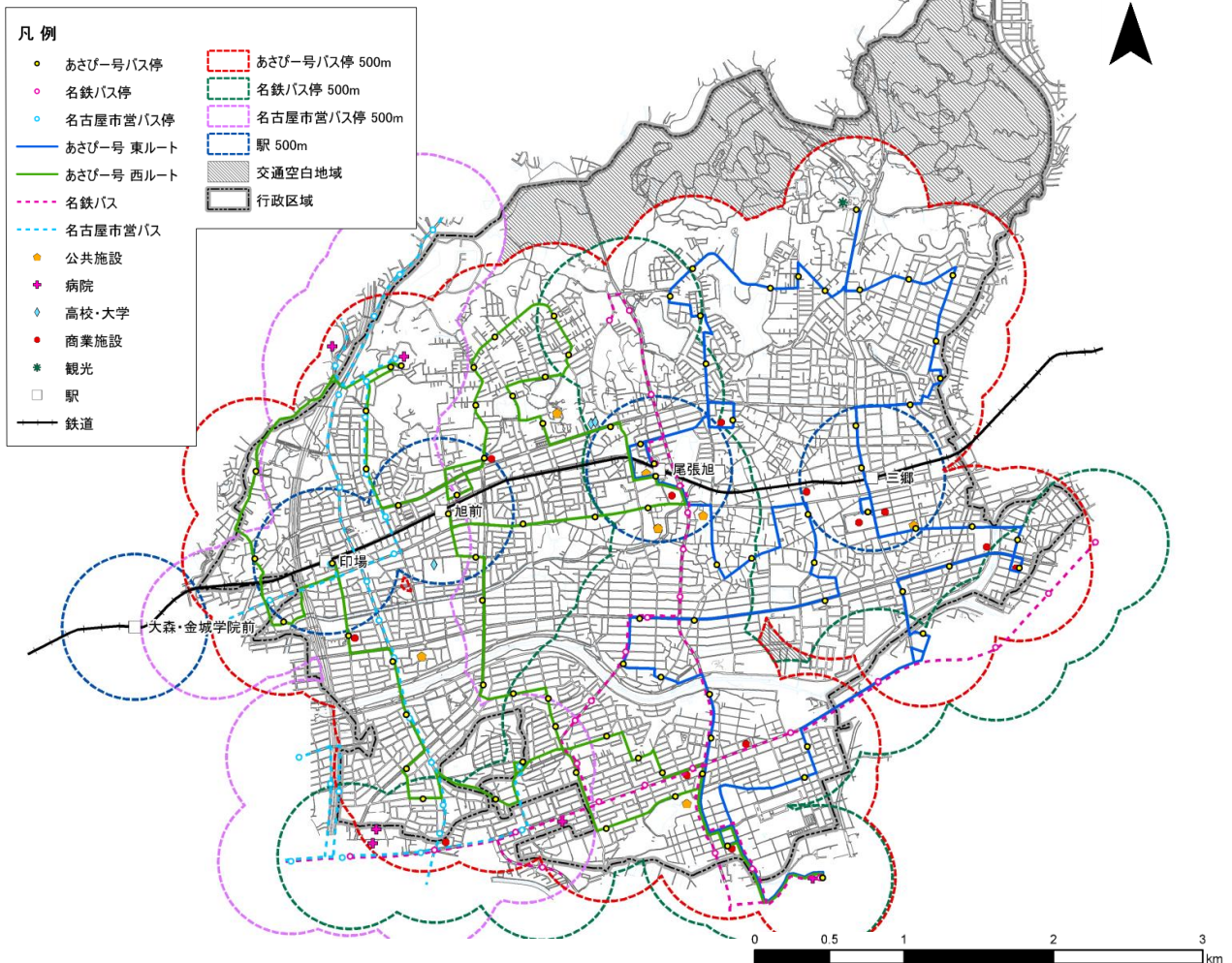


図 主要施設と公共交通ネットワーク（再掲）



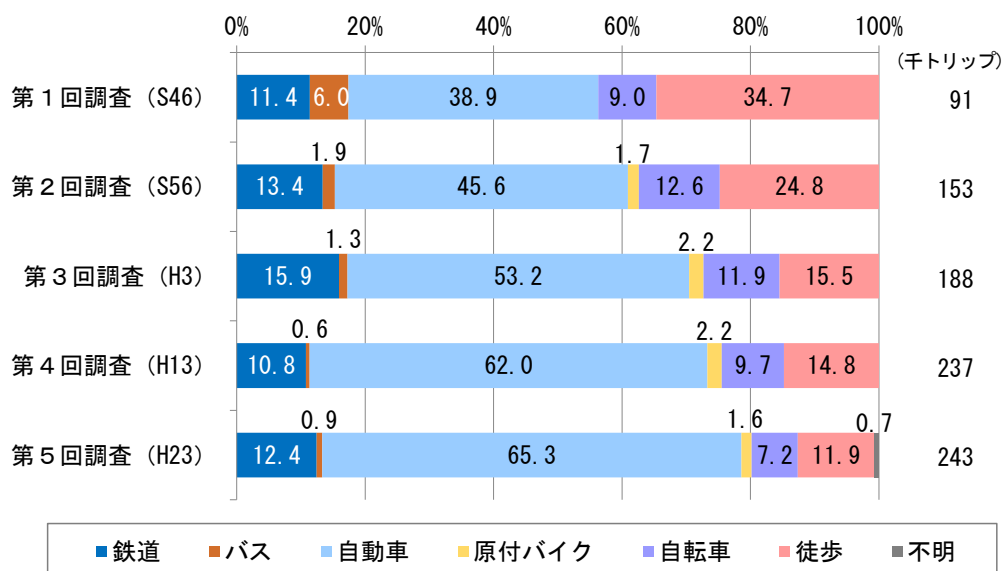
※鉄道駅及びバス停から500mを公共交通利用圏域と設定

集約課題③ 円滑な移動環境の形成

(対象：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)

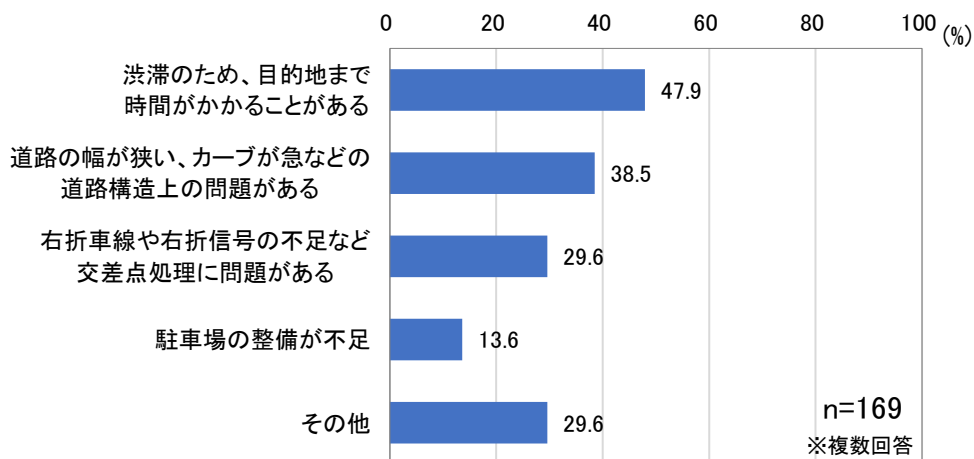
- ・本市の代表交通手段別構成は、自動車が約7割で増加傾向にあり、自動車への依存が強くなっていますが、現在の社会情勢では、カーボンニュートラルの実現に向けて交通に起因する環境負荷の低減が図られており、過度に自家用車に依存することなく、公共交通や自転車、徒歩等の自動車以外の各交通モードに手段を転換することが求められています。
- ・公共交通や自転車、徒歩等の自動車以外の各交通モードに手段を転換しつつ、誰もが円滑に移動できる交通を実現するには、市民アンケートで不満項目として挙げられた道路空間の安全性の向上をはじめとして、駅前広場の整備や交通施設のバリアフリー化、MaaS、ラストワンマイル等を解決する新たなモビリティサービス等を見据え、ハードとソフトの両面にわたって、円滑な移動環境を形成する必要があります。

図 全目的代表交通手段別トリップ構成の推移 (再掲)



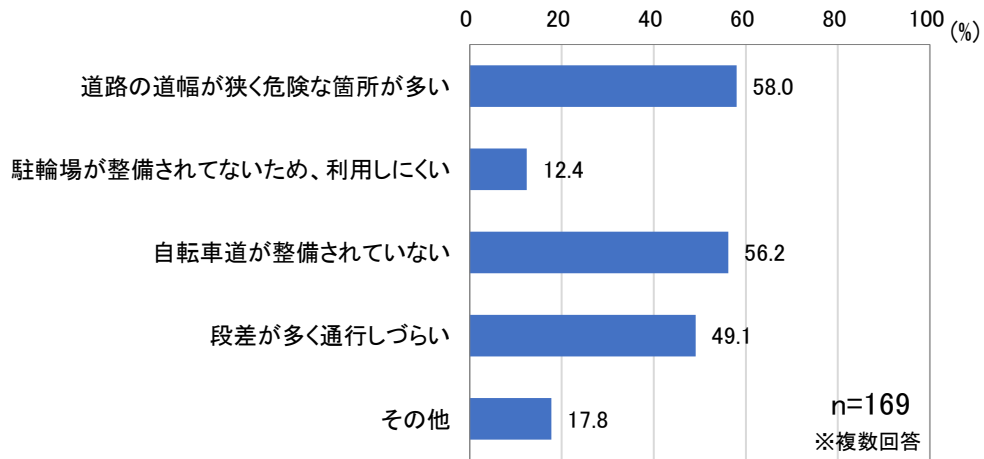
(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

図 自動車の不満項目 (R4) (再掲)



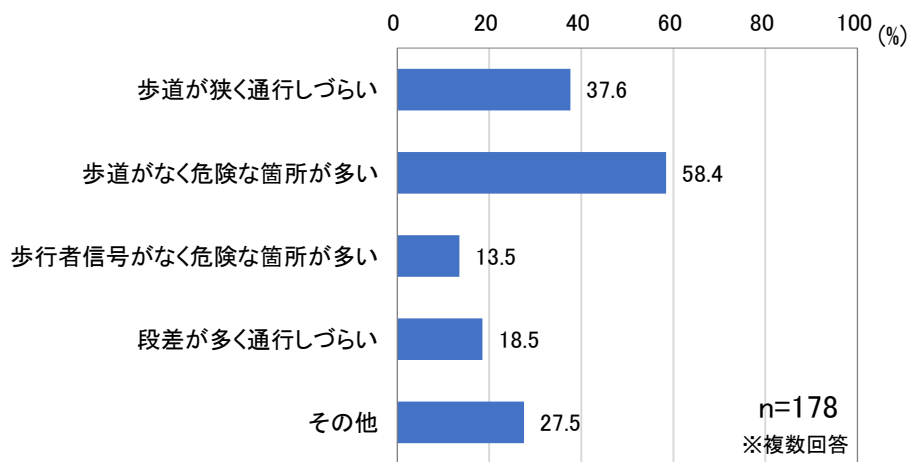
(資料：尾張旭市の交通に関する市民アンケート)

図 自転車の不満項目 (R4) (再掲)



(資料：尾張旭市の交通に関する市民アンケート)

図 徒歩の不満項目 (R4) (再掲)



(資料：尾張旭市の交通に関する市民アンケート)

集約課題④ 持続可能な交通体系の構築

(対象：行政・交通事業者・市民)

- ・本市の代表交通手段別構成は、自動車が年々増加する一方で、公共交通の割合は増減を繰り返しながらも減少傾向にあり、昨今では、新型コロナウイルス感染症の影響が重なり、公共交通の利用状況は厳しい状況にあります。
- ・バスやタクシーの運転手不足により、路線バスの減便や一般タクシーの営業車両の減少、事業者の撤退等が地域によっては生じており、公共交通を維持する際の深刻な問題となっています。
- ・名鉄バス、名古屋市営バス、あさぴー号、一般タクシーは、満足度について「わからない」の回答割合が高くなっているため、これらの交通手段については、知らない、利用していない市民が多いということが推測され、利用促進を推進する必要があります。
- ・環境負荷や公共交通利用者の減少、今後も進展する高齢化への対応等の各種公共交通に関する様々な課題に対応するため、限られた財源の中で、行政、交通事業者、市民がそれぞれの役割を果たし、持続可能な交通体系を構築する必要があります。

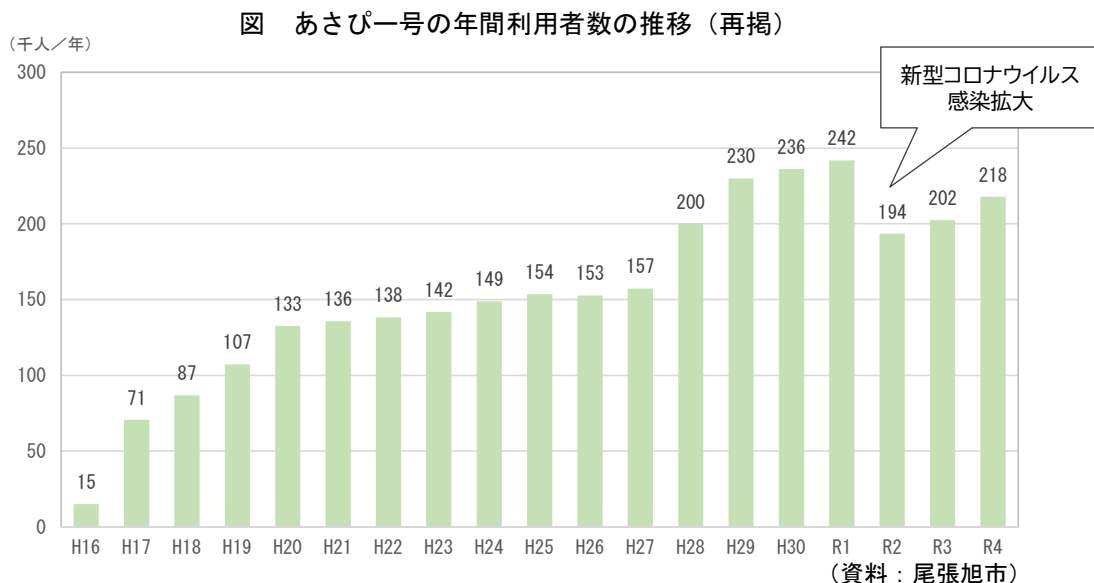
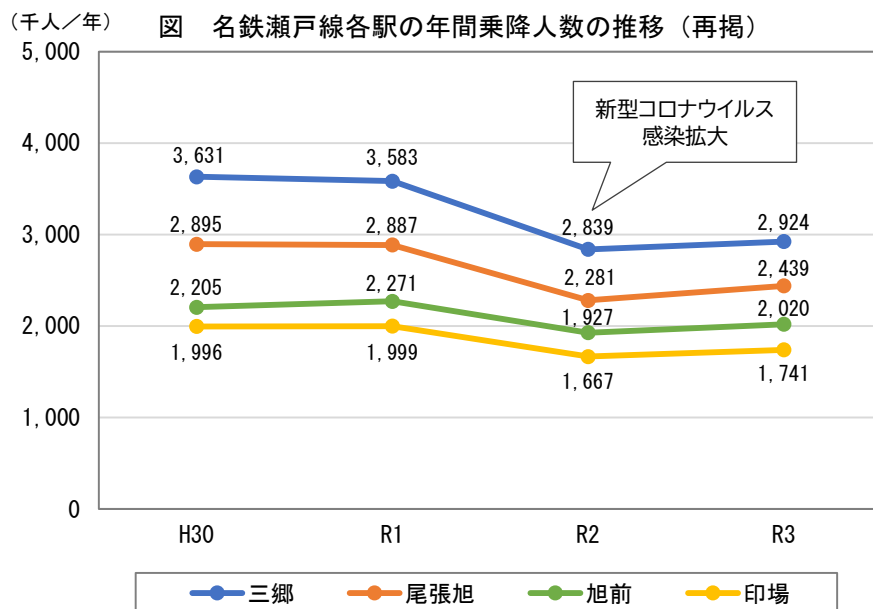
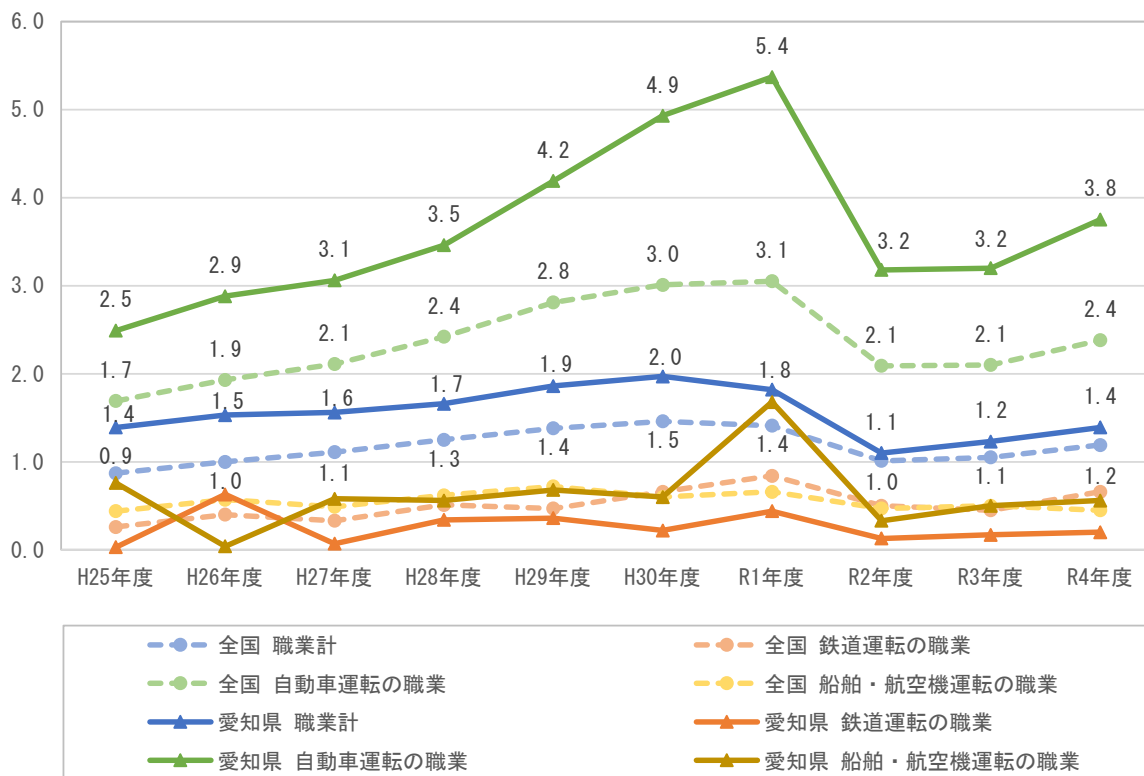
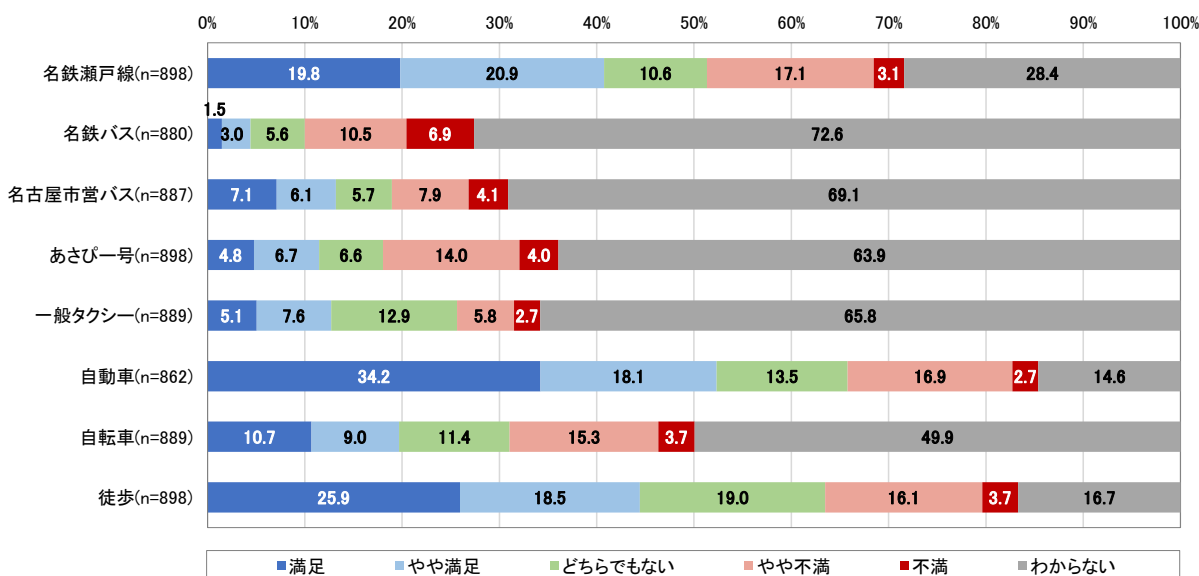


図 輸送・機械運転の職業の有効求人倍率の推移（再掲）



（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））

図 交通手段別満足度（再掲）



（資料：尾張旭市の交通に関する市民アンケート）

9. 尾張旭市がめざす都市交通の未来像

(1) 尾張旭市がめざす都市交通の未来像

尾張旭市では、「第五次総合計画（計画期間：平成 26～令和 5 年度）」の将来の都市像として「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」を掲げ、人口減少時代の到来と少子高齢化が進むなか、住みよいまちの実現に向けて各分野で取り組みを進めてきました。

その後、「市民とのビジョンの共有」、「計画的な市政運営の推進」、「全ての政策分野における一貫性の確保」を図るため、「第六次総合計画（計画期間：令和 6～令和 15 年度）」の策定を進めています。当該計画策定のニーズ把握として実施した市民アンケート結果では、10 年後のまちの姿として、「鉄道やバスなどの公共交通網が整備された利便性の高いまち」を望む声が最も多く、次いで「健康でいきいきと暮らせるまち」、「高齢者や障がい者に対する福祉の充実したまち」、「子育て支援が充実した子どもを育てやすいまち」の順となっており、外出による健康増進を始め、高齢者・障がい者・子育て世代等多様な世代の移動を支える公共交通を中心とした各種交通が果たすべき役割は、必要かつ重要なものと言えます。

一方、交通の分野では、都市交通全体としての総合交通体系の視点に基づき、めざすべき都市交通のビジョンを共有するとともに、その具現化に向けた施策の立案や推進方策を示した「尾張旭市交通基本計画（計画期間：平成 25～令和 7 年度）」を策定し、当該計画に基づき各種施策・事業を進めてきました。

しかし、現行計画の策定から 10 年が経過し、超高齢社会への対応、交通に起因する環境負荷の低減などの社会的な要請のほか、新たな技術を活用した DX の進展や、尾張旭市立地適正化計画の策定、三郷駅周辺まちづくりの推進など、本市のまちづくりや交通を取り巻く環境が大きく変化しています。こうした変化を的確に捉え、高齢者や子育て世代など多様な世代の外出を促進するとともに、快適に移動できる交通サービスを提供することで、現在よりも一歩進んだ質の高い暮らしを実現します。

めざす都市交通の未来像

快適な移動環境が質の高い暮らしを支えるまち

(2) 尾張旭市の都市交通の機能分類

尾張旭市の都市交通を形成する各要素について、機能分類を整理し、各々の役割分担を明確にします。

図 ネットワークイメージ

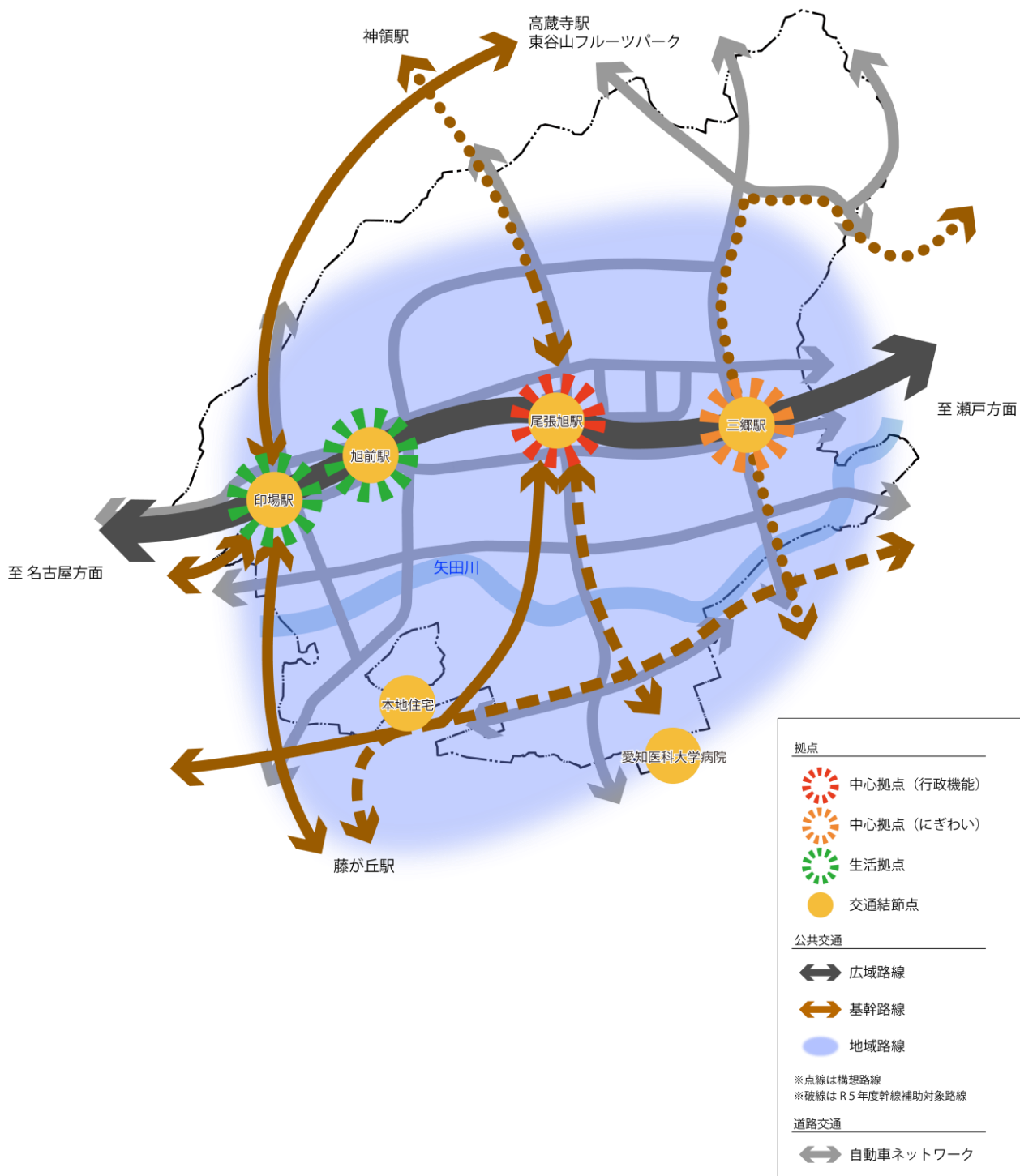


表 都市交通の機能・役割

位置付け	対象路線	路線の役割	確保・維持策
広域路線	名鉄瀬戸線	都市間を結ぶ広域的な移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する ・交通事業者と関係市、本市が連携して利用促進を図る
基幹路線	名鉄バス 基幹本地ヶ原線 名古屋市営バス 藤丘11 藤丘12 志段味巡回 印・高森・藤	市内外の広域的な移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する ・交通事業者と市が連携して利用促進を図る
	名鉄バス 本地ヶ原線 愛知医科大学病院線		<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、需要に応じた運行水準を確保する ・交通事業者と市が連携して利用促進を図る
地域路線	あさぴー号 西ルート 東ルート	広域路線・基幹路線の補完機能及び地域住民の生活圏の移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・市が主体となって、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、需要に応じた運行水準を確保する ・市が利用促進を図る
個別輸送	一般タクシー	他の公共交通でカバーできない部分の移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する ・交通事業者と市が連携して利用促進を図る
自動車ネットワーク	主要都市計画道路	市内外の自動車の移動を担う	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者が主体となって、道路環境を保全する

表 都市交通の運行概要と補助対象路線

位置付け	路線		起点	経由	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業活用	
広域路線	名鉄瀬戸線		尾張瀬戸	大曾根	栄町	第一主鉄道事業	定期運行	交通事業者	—	
基幹路線	名鉄バス	基幹本地ヶ原線 33	名鉄バスセンター	四軒家	尾張旭向ヶ丘	4条乗合	路線定期運行		—	
		基幹本地ヶ原線 34	名鉄バスセンター	四軒家	愛知医科大学病院				—	
		基幹本地ヶ原線 35	名鉄バスセンター	四軒家	菱野団地				—	
		基幹本地ヶ原線 36	名鉄バスセンター	四軒家	瀬戸駅前				—	
		本地ヶ原線	藤が丘	愛知医科大学病院	瀬戸駅前				幹線補助	
		愛知医科大学病院線	長久手古戦場駅	愛知医科大学病院	尾張旭向ヶ丘				幹線補助	
	名古屋市営バス	藤丘 11	藤が丘	四軒家西口	名鉄印場				—	
		藤丘 12	藤が丘	印場	東谷山フルーツパーク				—	
		志段味巡回	小幡	名鉄印場	東谷山フルーツパーク				—	
		印・高	印場	長廻間	高蔵寺				—	
森・藤		大森車庫	名鉄印場	藤が丘	—					
地域路線	あさぴー号	西ルート	市役所	印場駅	市役所				尾張旭市(指定管理制度により交通事業者が運行)	幹線補助
		東ルート	市役所	イトーヨーカドー前	市役所					幹線補助
個別輸送	一般タクシー		市全域					—	—	交通事業者

10. 基本方針と実施施策

(1) 基本方針1

基本方針1 広域移動を支える都市間交通ネットワークの形成

▶ 集約課題①広域交通軸の確保・維持

- ・本市の通勤通学は、特に名古屋市への移動が多くなっているため、名鉄瀬戸線各駅の拠点性の強化や、国道363号を軸とする公共交通のサービス水準の向上を図ります。また、近隣の瀬戸市、春日井市、長久手市等との結びつきも強く見られることから、これらの広域的な移動需要に対応するため、公共交通ネットワークに加え、自動車交通需要に対応した幹線道路ネットワークを確保・維持します。
- ・名鉄瀬戸線を中心とした東西方向の公共交通と比較すると、南北方向の公共交通の利便性は低く、リニア中央新幹線へ接続する東西方向の公共交通との交通結節点である藤が丘駅や愛知医科大学病院、神領駅等へのアクセス性を高める南北方向の公共交通ネットワークの構築をめざします。

【基本方針1に基づいて実施する施策】

計 地域公共交通計画に該当する施策
 戦 総合交通戦略に該当する施策

①東西の公共交通ネットワークの確保・維持 計 戦	
概要	名鉄瀬戸線及び国道363号を軸とした東西方向の公共交通ネットワークによる幹線機能を確保・維持し、利用者ニーズや乗降客数等の需要に応じたサービス水準の向上を図ります。
実施主体	交通事業者・市
②南北の公共交通ネットワークの構築 計 戦	
概要	藤が丘駅や愛知医科大学病院、神領駅等へのアクセス性を高める南北方向の公共交通ネットワーク構築に向けて、周辺市や既存路線を運行する交通事業者と協議し、既存路線の再編や新たな路線の拡充を推進します。
実施主体	交通事業者・市
③公共交通の連携によるサービス向上 計 戦	
概要	市内を運行する公共交通及び近隣市のコミュニティバスと連携し、乗り継ぎ割引の導入やキャッシュレス決済等の支払い方法の統一を推進します。
実施主体	交通事業者・市
④幹線道路ネットワークの確保・維持 戦	
概要	市内外交通需要に対応した安全・円滑な移動環境を確保することを目的として、幹線道路ネットワークを確保・維持します。
実施主体	市・道路管理者

⑤主要バス停のダイヤ改善 計 戦	
概要	乗り継ぎ利便性を向上させるため、主要バス停の運行ダイヤについて相互連携を意識したものとする事により、運行ダイヤの改善を図ります。
実施主体	交通事業者・市

⑥鉄道駅および駅周辺の整備 計 戦	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・再開発事業を進めている三郷駅において、駅前広場内の公共交通車両のバースやキス&ライドが実施しやすい環境、駐輪場の整備など、質の高い駅前広場となるよう駅前広場の整備を推進します。また、自由通路及び橋上駅舎の整備や、駅周辺の歩道のバリアフリー化により、南北方向の歩行者動線の強化も併せて推進します。 ・印場駅構内及び自由通路南側のバリアフリー化工事が令和4年度に完了したことにより、市内の鉄道駅は全てバリアフリー化されましたが、さらなる利便性向上を図るため、印場駅自由通路北側について、バリアフリー化を推進します。
実施主体	市

(2) 基本方針2

基本方針2 鉄道駅を中心とした生活交通ネットワークの形成

➤ 集約課題②名鉄瀬戸線各駅を中心とした交通体系の確保・維持

- ・総合計画や都市計画マスタープラン、立地適正化計画といったまちづくり計画では、名鉄瀬戸線各駅を多様な都市機能の充実を図る活力（中心）拠点や地域拠点として位置づけ、周辺市街地と一体となったコンパクトな都市構造の形成をめざしていることから、名鉄瀬戸線各駅を中心とした生活交通ネットワークを確保・維持します。
- ・本市の地域特性として、矢田川以北の名鉄瀬戸線沿線等では日常的な買物や通院は主に市内の施設利用が多く見られますが、矢田川以南の地域では名古屋市（藤が丘駅や四軒家周辺）の施設利用も多く見られることから、地域の生活圏域（移動ニーズ）に応じた生活交通ネットワークの形成を図ります。
- ・生活交通ネットワークの形成については、行政と各関係者の役割分担を踏まえた上で、連携強化を推進しながら進めます。

【基本方針2に基づいて実施する施策】

⑤主要バス停のダイヤ改善【再掲】		計 戦
概要	乗り継ぎ利便性を向上させるため、各運行事業者が連携を強め、主要バス停の運行ダイヤについて相互連携を意識したものとすることにより、運行ダイヤの改善を図ります。	
実施主体	交通事業者・市	

⑥鉄道駅および駅周辺の整備【再掲】		計 戦
概要	<ul style="list-style-type: none">・再開発事業を進めている三郷駅において、駅前広場内の公共交通車両のバースやキス&ライドが実施しやすい環境、駐輪場の整備など、質の高い駅前広場となるよう駅前広場の整備を推進します。また、自由通路及び橋上駅舎の整備や、駅周辺の歩道のバリアフリー化により、南北方向の歩行者動線の強化も併せて推進します。・印場駅構内及び自由通路南側のバリアフリー化工事が令和4年度に完了したことにより、市内の鉄道駅は全てバリアフリー化されましたが、さらなる利便性向上を図るため、印場駅自由通路北側について、バリアフリー化を推進します。	
実施主体	市	

⑦健康都市づくりの推進 戦	
概要	鉄道駅周辺の歩行空間、自転車走行空間等の充実や道路空間の再構築により、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」な空間の整備を図り、健康都市づくりを推進します。
実施主体	市

⑧快適な歩行者・自転車道等の通行空間の確保 戦	
概要	鉄道駅を中心とした安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの形成を目的として、既存道路空間の配分の見直し、河川空間等の活用や自転車通行空間整備など、地域の実情に応じた快適な歩行者・自転車通行空間の確保を図ります。
実施主体	市・道路管理者

⑨あさぴー号の運行内容の充実 計 戦	
概要	地域路線である市営バス「あさぴー号」の運行については、市民のニーズ、運行経費の妥当性などを踏まえつつ、利用実態に即したルートやダイヤ等の運行内容の充実と効率的な運行の実現を図ります。
実施主体	市・交通事業者

⑩生活圏域に応じた生活交通ネットワークの構築 計 戦	
概要	矢田川以北の地域では、名鉄瀬戸線の最寄り駅や市内施設へのアクセス性を確保・維持し、利用者ニーズや乗降客数等の需要に応じたサービスの提供を継続します。 矢田川以南の地域では、名古屋市の施設（藤が丘駅や四軒家周辺）へのアクセス性を向上する公共交通ネットワーク構築に向けて、既存路線を運行する交通事業者と協議し、既存路線の再編や新たな路線の拡充を推進します。
実施主体	市・交通事業者

⑪わかりやすい情報提供 計 戦	
概要	GTFS データやバスロケーションシステムなどの ITS 技術を活用し、公共交通の乗り継ぎ情報、運行情報について、子どもから高齢者、外国人等あらゆる人が利用すること想定し、見やすくわかりやすい情報の提供を図ります。
実施主体	市・交通事業者

(3) 基本方針3

基本方針3 安全・安心・円滑な移動環境の創出

▶ 集約課題③円滑な移動環境の形成

- ・自動車の利用割合は年々増加する一方、公共交通や自転車・徒歩の利用割合は減少傾向となっています。健康の増進や環境負荷の低減、交通事故の発生を抑制するため、過度な自動車利用から他の交通手段への交通行動の変容を促す取り組みを展開します。
- ・自動車交通では、円滑な走行性を確保するため、道路整備や交差点改良を進めるとともに、災害時における避難や物資・人員輸送に対応するため、災害時にも機能する耐震化等を進めます。また、自転車・歩行者の安全・安心を確保するため、各種交通安全対策（ハード整備・ソフト対策）及び狭あい道路の解消に取り組みます。
- ・各種交通モードの相互連携につながる交通結節点機能の充実として、駅前広場や自転車等駐車場の整備・改良、施設のバリアフリー化を推進します。また、鉄道駅周辺では居心地が良く歩いて出かけたくなるウォークアブルなまちづくりを推進する交通環境の整備をめざします。
- ・公共交通では、既存公共交通を補完するとともに、高齢者等の外出促進や健康増進に資するオンデマンド交通や新たなモビリティサービスに加え、MaaS等の新技術導入に向けた取り組みを推進します。
- ・自転車、歩行者においては、モラル・マナーの向上に資する取り組みを展開するとともに、自転車については、自転車通行空間整備等を図ります。

【基本方針3に基づいて実施する施策】

⑤主要バス停のダイヤ改善【再掲】		計 戦
概要	乗り継ぎ利便性を向上させるため、各運行事業者が連携を強め、主要バス停の運行ダイヤについて相互連携を意識したものとすることにより、運行ダイヤの改善を図ります。	
実施主体	交通事業者・市	

⑥鉄道駅および駅周辺の整備【再掲】		計 戦
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・再開発事業を進めている三郷駅において、駅前広場内の公共交通車両のバースやキス&ライドが実施しやすい環境、駐輪場の整備など、質の高い駅前広場となるよう駅前広場の整備を推進します。また、自由通路及び橋上駅舎の整備や、駅周辺の歩道のバリアフリー化により、南北方向の歩行者動線の強化も併せて推進します。 ・印場駅構内及び自由通路南側のバリアフリー化工事が令和4年度に完了したことにより、市内の鉄道駅は全てバリアフリー化されましたが、さらなる利便性向上を図るため、印場駅自由通路北側について、バリアフリー化を推進します。 	
実施主体	市	

⑦健康都市づくりの推進【再掲】		戦
概要	鉄道駅周辺の歩行空間、自転車走行空間等の充実や道路空間の再構築により、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」な空間の整備を図り、健康都市づくりを推進します。	
実施主体	市	

⑧快適な歩行者・自転車道等の通行空間の確保【再掲】		戦
概要	鉄道駅を中心とした安全で快適な歩行者・自転車ネットワークの形成を目的として、既存道路空間の配分の見直し、河川空間等の活用や自転車通行空間整備など、地域の実情に応じた快適な歩行者・自転車通行空間の確保を図ります。	
実施主体	市・道路管理者	

⑩わかりやすい情報提供【再掲】		計 戦
概要	GTFS データやバスロケーションシステムなどの ITS 技術を活用し、公共交通の乗り継ぎ情報、運行情報について、子どもから高齢者、外国人等あらゆる人が利用すること想定し、見やすくわかりやすい情報の提供を図ります。	
実施主体	市・交通事業者	

⑫防災・減災を意識した交通ネットワークの形成		戦
概要	災害時における避難や物資・人員輸送への対応のため、コスト縮減の取組を行いながら、緊急輸送道路指定路線及び重要物流道路の道路機能維持に向けた道路及び橋梁の耐震化・長寿命化を推進します。	
実施主体	市・道路管理者	

⑬交差点改良等の実施		戦
概要	交通処理能力が低下している交差点などにおいて、関係機関と協議を進めながら、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、能力向上を図ります。	
実施主体	市・道路管理者	

⑭歩行者・自転車の安全な移動環境の形成		戦
概要	あんしん歩行エリア、ゾーン 30、ゾーン 30 プラス、歩道バリアフリー、自転車走行空間の整備、狭あい道路の解消を推進し、道路の安全対策を実施します。	
実施主体	市・道路管理者・警察・市民	

⑮交通安全教室の実施		計 戦
概要	基本的な交通ルールや自転車乗車時のマナーを指導する交通安全教室を開催します。	
実施主体	市・警察・市民	

⑩新たなモビリティサービスの導入 計 戦	
概要	<p>地域の実情に応じたオンデマンド交通や超小型モビリティなどの新たなモビリティサービスについて、タクシー等既存の公共交通機関の活用を含めて、導入に向けた取組みを推進します。</p> <p>経路検索や決済サービスを一括で行う MaaS の導入に向けて、キャッシュレス決済等の環境整備を図ります。</p>
実施主体	市・交通事業者

⑪パーク&ライドに必要な駐車場の整備 計 戦	
概要	<p>三郷駅の駅前広場の整備等により、通勤・通学等に公共交通が利用しやすい環境を整えるとともに、パーク&ライドを可能にする駐車場の整備を推進します。</p>
実施主体	市

⑫サイクル&ライドに必要な自転車等駐車場の整備 計 戦	
概要	<p>サイクル&ライドが実施しやすい環境を整備するため、自転車等駐車場の利用状況調査、状況を勘案し、管理を実施するとともに自転車等駐車場の適正な配置等を行います。</p>
実施主体	市

⑬運転免許証返納者への支援 計 戦	
概要	<p>運転免許返納者が増えることにより公共交通利用者の増加などが期待されるため、運転免許証自主返納者に対する支援策の充実や周知 PR を実施し、運転免許証の返納を促進します。</p>
実施主体	市・警察・交通事業者

⑭高齢者や障がいのある人に対する外出支援 計 戦	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の外出を支援し、健康増進を図るため、80歳以上の方を対象に現在実施している、あさび一号利用券またはタクシー利用券の交付を継続します。 ・障がいのある人の社会参加や地域交流の場などへの移動手段の確保を図るため、タクシー基本料金の助成、リフトタクシー等移送サービスの助成、自動車改造費の助成、自動車運転免許取得費の助成を継続します。
実施主体	市

②1 乗り方教室の開催や公共交通の情報提供の推進によるモビリティマネジメント **計** **戦**

概要	公共交通の利用者増加につなげるため、公共交通の乗り方教室の実施を図ります。転入者に本市の公共交通を周知することを目的として、公共交通マップの配布などにより情報提供を推進します。
実施主体	市・交通事業者・市民

(4) 基本方針4

基本方針4 関係者の連携・協働による取り組みの推進

▶ 集約課題④持続可能な交通体系の構築

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大により減少した公共交通利用者数は徐々に回復傾向にあるものの、依然として交通事業者の経営は厳しい状況が続いています。今後も安定的に事業を継続し、公共交通サービスを維持していくために、利用促進を図ります。
- ・バス、タクシー部門で深刻化する運転手不足解消に向けて、交通事業者と連携した取り組みの展開を図ります。
- ・カーボンニュートラルに向けて、公共交通利用を促進するモビリティマネジメントや低炭素型車両の導入を推進します。
- ・これらの交通問題に対しては、限られた財源の中で、行政、交通事業者、市民等の関係者が連携・協働し、持続可能な交通体系の構築を図ります。

【基本方針4に基づいて実施する施策】

③公共交通の連携によるサービス向上【再掲】		計 戦
概要	名鉄バスや名古屋市営バス、近隣市のコミュニティバスとの連携を強化するとともに、広域ネットワークへの接続を視野に入れた名鉄瀬戸線の駅周辺や主要バス停における交通機関相互の連携強化によるサービス向上を図ります。	
実施主体	交通事業者・市	

⑤主要バス停のダイヤ改善【再掲】		計 戦
概要	乗り継ぎ利便性を向上させるため、各運行事業者が連携を強め、主要バス停の運行ダイヤについて相互連携を意識したものとすることにより、運行ダイヤの改善を図ります。	
実施主体	交通事業者・市	

⑪わかりやすい情報提供【再掲】		計 戦
概要	GTFS データやバスロケーションシステムなどの ITS 技術を活用し、公共交通の乗り継ぎ情報、運行情報について、子どもから高齢者、外国人等あらゆる人が利用すること想定し、見やすくわかりやすい情報の提供を図ります。	
実施主体	市・交通事業者	

⑰パーク&ライドに必要な駐車場の整備【再掲】		計 戦
概要	三郷駅の駅前広場の整備等により、通勤・通学等に公共交通が利用しやすい環境を整えると同時に、パーク&ライドを可能にする駐車場の整備を推進します。	
実施主体	市	

⑱サイクル&ライドに必要な自転車等駐車場の整備【再掲】		計 戦
概要	サイクル&ライドが実施しやすい環境を整備するため、自転車等駐車場の利用状況調査、状況を勘案し、管理を実施するとともに自転車等駐車場の適正な配置等を行います。	
実施主体	市	

⑲運転免許証返納者への支援【再掲】		計 戦
概要	運転免許返納者が増えることにより公共交通利用者の増加などが期待されるため、運転免許証自主返納者に対する支援策の充実や周知 PR を実施し、運転免許証の返納を促進します。	
実施主体	市・警察・交通事業者	

⑳高齢者や障がいのある人に対する外出支援【再掲】		計 戦
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の外出を支援し、健康増進を図るため、80歳以上の方を対象に現在実施している、あさび一号利用券またはタクシー利用券の交付を継続します。 ・障がいのある人の社会参加や地域交流の場などへの移動手手段の確保を図るため、タクシー基本料金の助成、リフトタクシー等移送サービスの助成、自動車改造費の助成、自動車運転免許取得費の助成を継続します。 	
実施主体	市	

㉑乗り方教室や情報提供推進によるモビリティマネジメント【再掲】		計 戦
概要	公共交通の利用者増加につなげるため、公共交通の乗り方教室の実施を図ります。転入者に本市の公共交通を周知することを目的として、公共交通マップの配布などにより情報提供を推進します。	
実施主体	市・交通事業者・市民	

㉒公共交通サービスを維持するための取組み		計 戦
概要	<p>本市の公共交通の利用を促進するため、イベントへの参加や広報等により周知・PRを実施します。</p> <p>バス、タクシー部門で深刻化する運転手不足の解消に向け、交通事業者と連携し、求職者への自動車運転手の就職支援情報の提供や就職説明会の支援を図ります。</p>	
実施主体	市・交通事業者	

②③ 公用車の低炭素型車両導入 計 戦	
概要	公用車については、公用車更新計画に基づき、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」を選定することにより、低炭素型車両導入を推進します。
実施主体	市

②④ 公共交通への低炭素型車両導入 計 戦	
概要	EVバスやプラグインハイブリッドバスなど、環境にやさしい低炭素型車両の開発動向や他都市の導入事例を調査・研究し、導入を図ります。
実施主体	交通事業者・市

②⑤ 地域の公共交通に対する市民意識の醸成 計 戦	
概要	市民が自らの地域の公共交通に興味関心を持つきっかけづくりとして、公共交通について意見交換を行う懇談会等を開催します。
実施主体	市民・市・交通事業者

②⑥ 他分野との連携強化 計 戦	
概要	交通部局と福祉・産業部局等が連携し、移動に関する課題を共有し、解決に向けた取り組みを推進します。
実施主体	市

表 実施施策一覧

基本方針				施策	
1	2	3	4		
1				① 東西の公共交通ネットワークの確保・維持	計 戦
1				② 南北の公共交通ネットワークの構築	計 戦
1			4	③ 公共交通の連携によるサービス向上	計 戦
1				④ 幹線道路ネットワークの確保・維持	戦
1	2	3	4	⑤ 主要バス停のダイヤ改善	計 戦
1	2	3		⑥ 鉄道駅および駅周辺の整備	計 戦
	2	3		⑦ 健康都市づくりの推進	戦
	2	3		⑧ 快適な歩行者・自転車道等の通行空間の確保	戦
	2			⑨ あさび一号の運行内容の充実	計 戦
	2			⑩ 生活圏域に応じた生活交通ネットワークの構築	計 戦
	2	3	4	⑪ わかりやすい情報提供	計 戦
		3		⑫ 防災・減災を意識した交通ネットワークの形成	戦
		3		⑬ 交差点改良等の実施	戦
		3		⑭ 歩行者・自転車の安全な移動環境の形成	戦
		3		⑮ 交通安全教室の実施	計 戦
		3		⑯ 新技術の導入	計 戦
		3	4	⑰ パーク＆ライドに必要な駐車場の整備	計 戦
		3	4	⑱ サイクル＆ライドに必要な自転車等駐車場の整備	計 戦
		3	4	⑲ 運転免許証返納者への支援	計 戦
		3	4	⑳ 高齢者や障がいのある人に対する外出支援	計 戦
		3	4	㉑ 乗り方教室の開催や公共交通の情報提供の推進によるモビリティマネジメント	計 戦
			4	㉒ 公共交通サービスを維持するための取組み	計 戦
			4	㉓ 公用車の低炭素型車両導入	計 戦
			4	㉔ 公共交通への低炭素型車両導入	計 戦
			4	㉕ 地域の公共交通に対する市民意識の醸成	計 戦
			4	㉖ 他分野との連携強化	計 戦