

尾張旭市交通基本計画（改訂版）の
地域公共交通確保維持事業に係る「認定申請書等」（案）

令和 6 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

尾張旭市地域公共交通会議
主宰者 尾張旭市長 柴 田 浩
愛知県尾張旭市東大道町原田 2 6 0 0 番地 1

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

尾張旭市交通基本計画（改訂版）

令和 6 年 3 月

尾 張 旭 市

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組を進めてきました。

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化するとともに、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。

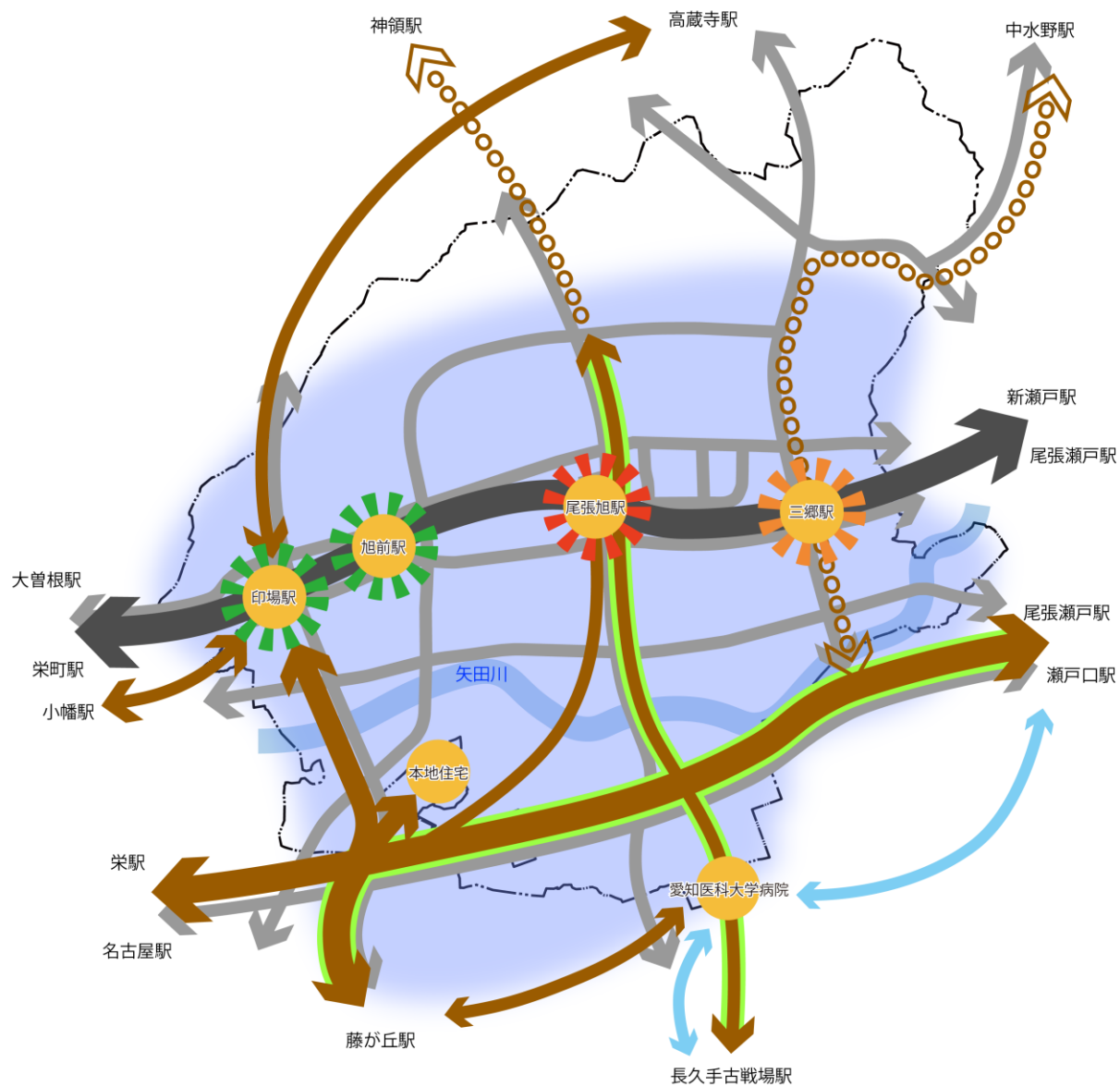
めざす都市交通の未来像

快適な移動環境が質の高い暮らしを支えるまち

(2) 尾張旭市の将来都市交通の機能分類

尾張旭市の将来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 都市交通体系の将来像



拠点	公共交通路線
中心拠点（行政機能）	広域路線
中心拠点（にぎわい）	基幹路線
生活拠点	基幹路線（補助路線あり）
交通結節点	構想路線
道路	地域交通
道路ネットワーク	他市運行路線

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	・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 幹藤丘 1 ゆとりーとライン	市内外の広域的な移動を担う	・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		・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
地域交通	尾張旭市営バスあさぴー号 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	・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
他市運行路線	瀬戸市コミュニティバス 長久手市Nーバス	基幹路線・地域交通と接続し、周辺市の移動を担う	・周辺市と市が連携して利用促進を図る
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	・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
道路ネットワーク	幹線道路等	市内外や駅周辺地域への移動を担う	・道路管理者が主体となって、道路環境を保全する

地域公共交通確保維持事業の必要性

尾張旭市営バスあさぴー号 西ルート

尾張旭市内外の拠点間を連絡し、通院や買い物を目的とした地域の生活交通としての役割を担っている。また、起終点である尾張旭市役所、名鉄瀬戸線旭前駅及び印場駅、名古屋市の本地住宅や長久手市の愛知医大において他の路線と連絡しており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、尾張旭市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

尾張旭市営バスあさぴー号 東ルート

尾張旭市内外の拠点間を連絡し、通院や買い物を目的とした地域の生活交通としての役割を担っている。また、起終点である尾張旭市役所、名鉄瀬戸線尾張旭駅及び三郷駅、瀬戸市の西本地橋バロー前や長久手市の愛知医大において他の路線と連絡しており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、尾張旭市の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 各路線の概要

位置 付け	路線		起点	経由	終点
広域 路線	名鉄瀬戸線		尾張瀬戸	新瀬戸・大曽根	栄町
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・栄	尾張旭向ヶ丘
		基幹本地ヶ原線 34	名鉄バスセンター	四軒家・栄	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・栄・瀬戸口	菱野団地
		基幹本地ヶ原線 36	名鉄バスセンター	四軒家・栄	瀬戸駅前
		本地ヶ原線 50	藤が丘	四軒家	瀬戸駅前
		本地ヶ原線 51	愛知医科大学病院	晴丘	瀬戸駅前
		本地ヶ原線 52	藤が丘	愛知医科大学病院	瀬戸駅前
		愛知医科大学病院線 85	長久手古戦場駅	愛知医科大学病院	尾張旭向ヶ丘
		愛知医科大学病院線 53	藤が丘	四軒家	愛知医科大学病院
		愛知医科大学病院線 55	藤が丘	平和橋	愛知医科大学病院
	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・四軒家	東谷山フルーツパーク
		志段味巡回	小幡	名鉄印場・高蔵寺	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・四軒家	藤が丘
		幹藤丘1	本地住宅	四軒家	藤が丘
		ゆとりーとライン	印場	中志段味	高蔵寺
地域 交通	尾張旭市 市営バス	西ルート	市役所	印場駅	市役所
		東ルート	市役所	イトーヨーカドー前	市役所
他市運 行路線	瀬戸市	本地線	愛知医大	パロー瀬戸西店	陶生病院
	長久手市	中央線	市役所	愛知医大・淑徳大学	市役所
		西部線	市役所	はなみずき通駅・ 愛知医大	市役所
		藤が丘線	市役所	藤が丘・愛知医大	市役所
		東部線	市役所	愛知医大・芸大通駅	市役所
		三ヶ峯線	市役所	公園西駅・愛知医大	市役所
個別 輸送	一般タクシー		市全域		

事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業活用
第一種鉄道事業	定期運行	交通事業者	—
一般乗合旅客自動車運送事業 (4条乗合)	路線定期運行		—
			—
			—
			—
			—
			—
			—
			幹線補助
			幹線補助
			—
			—
			—
			—
			—
			—
			—
			—
			—
			—
			—
			—
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			
—			

11. 実施プログラム

基本方針に基づいて実施する各施策の実施スケジュールと実施主体を次ページ以降で整理します。

【実施予定年度の考え方】

検討・実施

既に着手している施策について、問題点や要因分析、改善策の検討を実施しながら取組を進めている

検討・準備

施策の取組として、新事業の開始や工事の着手などの前段階に必要な調査・研究や関係機関との協議、調整を実施している

実施

施策の取組が、新事業の開始や工事の着手など、市民生活に影響を与える形で行われている

表 実施プログラム

基本方針				施策	施策の内容
1	2	3	4		
1				① 東西の公共交通ネットワークの確保・維持	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。
1				② 南北の公共交通ネットワークの構築	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。
1			4	③ 公共交通の連携によるサービス向上	市内を運行する公共交通と連携し、乗り継ぎ利便性の向上や乗り継ぎ割引の導入を推進することにより、サービス水準の向上を図ります。
1				④ 幹線道路ネットワークの確保・維持	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。
1	2	3	4	⑤ 主要バス停のダイヤ改善	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により、運行ダイヤの改善を図ります。
1	2	3		⑥ 鉄道駅および駅周辺の整備	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。
	2	3		⑦ 健康都市づくりの推進	鉄道駅周辺の歩行者・自転車通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「ウォーカブル」な空間の整備を図り、健康都市づくりを推進します。
	2	3		⑧ 快適な歩行者・自転車道等の通行空間の確保	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。
	2			⑨ あさび一号の運行内容の充実	地域路線である市営バス「あさび一号」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。
	2			⑩ 生活圏域に応じた生活交通ネットワークの形成	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。
	2	3	4	⑪ わかりやすい情報提供	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。
		3		⑫ 防災・減災を意識した交通ネットワークの形成	災害時における避難や物資・人員輸送への対応のため、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。
		3		⑬ 交差点改良等の実施	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、形状の見直しや右折車線の設置などの対応により、能力向上を図ります。

 検討・実施
  検討・準備
  実施

実施主体	実施予定年度										実施予定概要
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
交通事業者・市											・利用者ニーズ等を随時把握するため交通事業者との連携を強化する。 ・必要に応じた運行本数の増加やダイヤの調整などを実施する。
交通事業者・市											・利用者ニーズ等を随時把握するため交通事業者との連携を強化する。 ・周辺市や既存路線を運行する交通事業者と協議し、需要に応じた既存路線の再編や新たな路線の拡充を推進する。
交通事業者・市											各種公共交通が乗り継ぎしやすいものとなることを目指すため、交通事業者と連携し、ダイヤの調整やバス停位置の見直し、乗り継ぎ割引の導入を推進する。
市・道路管理者											交通量調査などの状況把握や路面調査を行い、計画的に道路補修を実施する。
交通事業者・市											利用者の状況やニーズを把握し、必要に応じて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により、利用者の乗り継ぎ利便性を向上させる。
市											・三郷駅については、令和6年度から解体工事を開始し、令和9年度に駅前広場等の整備を完了する。 ・印場駅自由通路北側のバリアフリー化工事については、令和6年度と令和7年度で工事の設計を実施し、令和8年度に整備を完了する。
市											三郷駅や矢田川自転車道・歩行者通行空間整備を推進する。
市・道路管理者											・矢田川自転車道を令和12年度までに順次整備する。 ・歩行者や自転車等の通行空間を確保するため、街路樹の維持管理を計画的に実施する。 ・歩行者・自転車通行空間の整備検討を行うとともに状況変化を確認し、自転車ネットワーク計画策定の必要性を検討する。
市・交通事業者											「あさび一号」の運行について、運行内容の充実と効率的な運行の実現を図るため、必要に応じて見直しを実施する。
市・交通事業者											・矢田川以北の地域では、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する。 ・矢田川以南の地域では、名古屋市の施設へのアクセス性が向上する公共交通ネットワーク構築に向け、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する。
市・交通事業者											・あさび一号へのバスロケーションシステム導入に向けた取組を推進する。 ・交通結節点へGTFSデータが活用されているスマートバス停を設置することを研究する。
市・道路管理者											幹線道路補修計画をはじめとする道路の補修計画や橋梁長寿命化修繕計画に基づき、随時適正な施設の維持管理を推進する。
市・道路管理者											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、右折車線の設置などの対応により、能力向上を図る。

表 実施プログラム

基本方針				施策	施策の内容
1	2	3	4		
		3		⑭ 歩行者・自転車の安全な移動環境の形成	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、自転車通行空間の整備、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。
		3		⑮ 交通安全教室の実施	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。
		3		⑯ 新たなモビリティサービスの導入	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、導入に向けた取組を推進します。 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。
		3	4	⑰ パーク＆ライドに必要な駐車場の整備	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。
		3	4	⑱ サイクル＆ライドに必要な自転車等駐車場の整備	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を勘案して管理するとともに、駅やバス停等に適正な配置等を行います。
		3	4	⑲ 運転免許証返納者への支援	運転免許返納者が増えることにより交通事故件数の減少や公共交通の利用促進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します。
		3	4	⑳ 高齢者や障がいのある人に対する外出支援	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するほか、福祉有償運送についても、ニーズや他のサービス状況等を踏まえながら運営します。
		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	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を開催します。 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。
			4	㉒ 公共交通サービスを維持するための取組	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。 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。
			4	㉓ 公用車の低炭素型車両導入	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。
			4	㉔ 公共交通への低炭素型車両導入	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導入事例を調査・研究し、導入を図ります。
			4	㉕ 地域の公共交通に対する市民意識の醸成	市民が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。
			4	㉖ 他分野との連携強化	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、解決に向けた取組を推進します。

 検討・実施
  検討・準備
  実施

実施主体	実施予定年度										実施予定概要
	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	
市・道路管理者・警察・市民											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、自転車通行空間の整備、狭あい道路の解消を推進し、道路の安全対策を実施する。
市・警察・市民											市民を対象とした交通安全教室を開催する。
市・交通事業者											新技術に関する情報収集に努め、地域の実情に応じた新たな新たなモビリティサービスの導入を推進するとともに、既存の交通と新たなモビリティサービスを組み合わせた検索、移動、決済等が行える環境整備を図る。
市											三郷駅前広場の整備等を通じてパーク＆ライドを可能にする駐車場の整備を推進する。また、三郷駅以外の鉄道駅周辺等についても整備等を推進する。
市											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う。
市・警察・交通事業者											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す。
市											社会情勢やニーズ等を踏まえながら高齢者や障がいのある人に対する外出支援を実施する。
市・交通事業者・市民											・市民を対象とした公共交通の乗り方教室を開催する。 ・公共交通マップの配布などにより情報提供を推進する。
市・交通事業者											・市主催イベントへの参加や広報等により、公共交通の周知・PRを実施する。 ・運転手不足解消に向けた取組の支援を図る。
市											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する。
交通事業者・市											・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、EVバス等の導入を図る。 ・地域の実情に応じた車両導入を図るため、関係行政機関や関係会社に研究開発の要望を行う。
市民・市・交通事業者											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する。
市											関係部局が連携し、移動に関する課題を共有することにより、解決に向けた取組を推進する。

12. 推進の仕組

(1) 計画の評価・検証

本計画に位置づけた施策については、PDCA サイクルによって効果的に推進するものとします。

基本方針で定めた評価指標の達成状況や実施プログラムで位置づけた各種施策の実施状況については、毎年度、尾張旭市及び実施主体が協働して評価・検証を行い、尾張旭市地域公共交通会議で進捗を管理し、必要に応じて次年度以降の事業への反映や計画の部分見直しを行います。

また、中間年度及び最終年度には、アンケート調査等も活用した計画の評価・検証を行い、必要に応じて中間見直しや次期計画へ反映します。

図 計画の推進体制

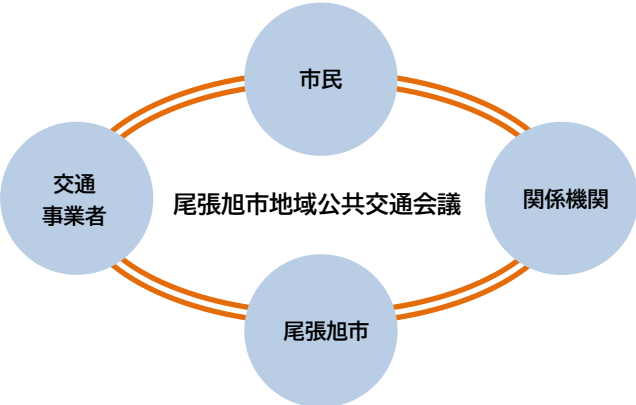
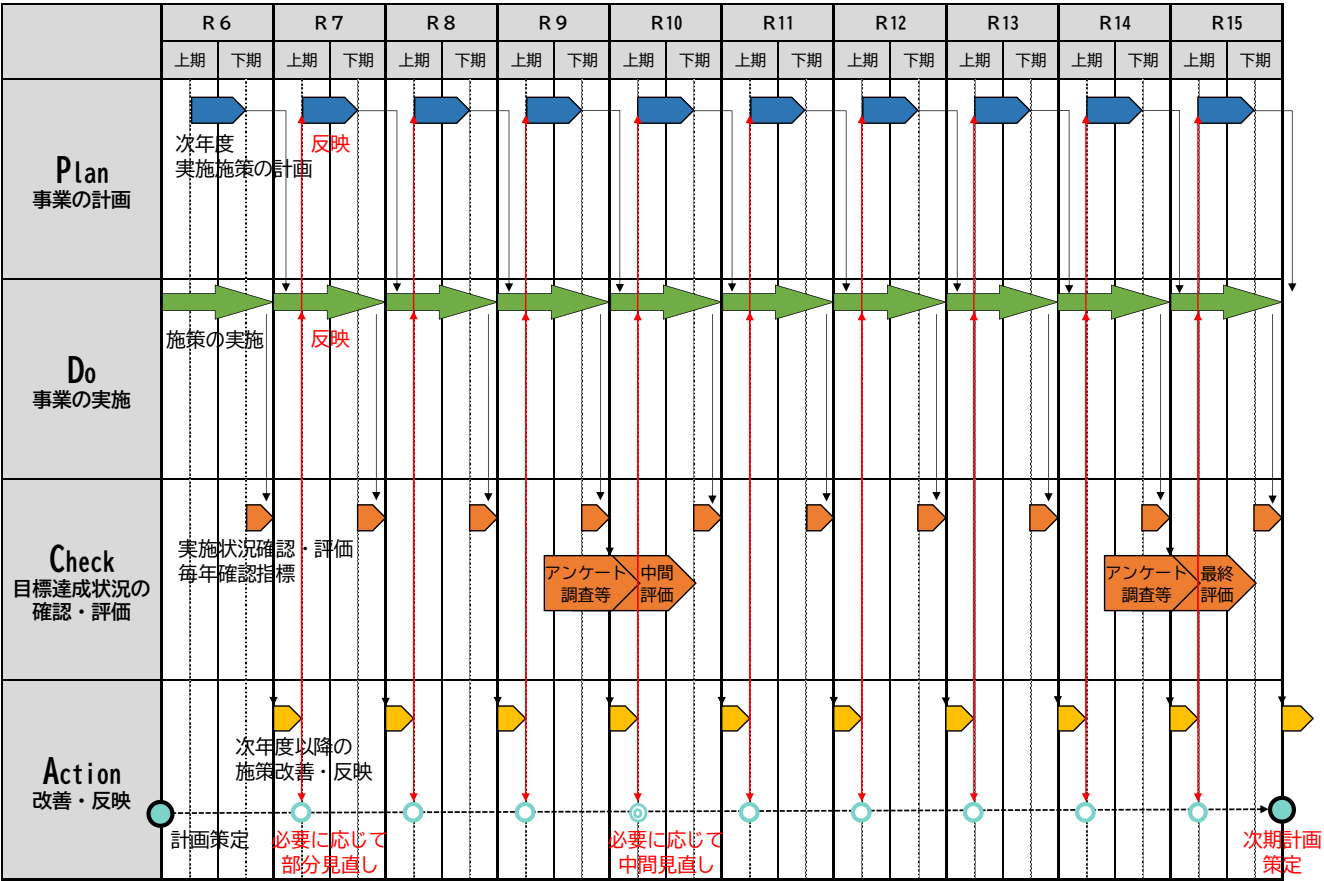


図 計画スケジュール



(2) 毎年度の確認・評価

路線単位の利用者数については、公共交通ネットワークの構築、公共交通の連携、道路ネットワークの確保・維持などにより、市民が市内外に移動しやすい環境となっていることを検証できる指標であるため、下表に示す路線ごとの指標で確認・評価することとします。

また、あさび一号の利用者一人当たりの市負担額及び収支率についても、運行内容の充実や効率的な運行に向けた検討に活用するため、毎年度確認することとします。

表 路線単位の利用者数

確認指標	基準値【R4 年度】
名鉄瀬戸線 市内各駅乗降人数（千人／年）	
三郷駅	3,118
尾張旭駅	2,566
旭前駅	2,156
印場駅	1,817
名鉄バス 路線別利用者数（千人／年）	
基幹 本地ヶ原線	1,272
本地ヶ原線	99
愛知医科大学病院線	46
名古屋市営バス 路線別利用者数（千人／年）	
藤丘 12	430
藤丘 11	458
志段味巡回	110
あさび一号 路線別利用者数（千人／年）	
西ルート	114
東ルート	104

※各確認指標は、交通事業者の輸送実績にて毎年度算出する

表 あさび一号に関する確認指標

確認指標	基準値【R4 年度】
あさび一号利用者一人当たりの市負担額	392 円
あさび一号の収支率	18.4%

※各確認指標は、尾張旭市資料及び交通事業者提供資料より毎年度算出する

令和 6 年 6 月 日

(名称) 尾張旭市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本市における公共交通は、都市間を結ぶ広域路線として名鉄瀬戸線、市内外の広域的な移動を担う基幹路線として名鉄バス・名古屋市営バス、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尾張旭市営バス、他の公共交通でカバーできない部分の移動を担う一般タクシーがあり、相互が接続する交通ネットワークとして運行することで、移動サービスを確保・維持している。また、これらの公共交通については、高齢者・障がい者・子育て世代等の多様な世代の移動手段として、生活に不可欠な交通として機能している。

公共交通の手段の一つである尾張旭市営バス東西ルートについては、尾張旭市内外の拠点間を連絡し、通院や買い物を目的とした地域の生活交通としての役割を担っている。また、名古屋市、瀬戸市、長久手市において他の路線と連絡しており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、尾張旭市の運営努力だけでは路線の維持が難しい状況となっている。

そのため、地域公共交通確保維持事業により尾張旭市営バス東西ルートを確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

尾張旭市営バスあさぴー号 東ルート

路線の利用者数 (R6. 10～R7. 9) を 117,000 人以上とする。

【参考】

直近会計年度の実績：115,749 人 (R5. 4～R6. 3)

直近バス年度の実績：109,274 人 (R4. 10～R5. 9)

尾張旭市営バスあさぴー号 西ルート

路線の利用者数を (R6. 10～R7. 9) 125,000 人以上とする。

【参考】

直近会計年度の実績：123,354 人 (R5. 4～R6. 3)

直近バス年度の実績：118,916 人 (R4. 10～R5. 9)

尾張旭市営バスあさぴー号 東ルート及び西ルート

令和 6 年度会計年度 (R6. 4～R7. 3) の路線の収支率を 20.7%とする

令和 6 年度会計年度 (R6. 4～R7. 3) の利用者一人当たりの市負担額を 360 円とする

令和 7 年度会計年度 (R7. 4～R8. 3) の路線の収支率を 21.7%とする

令和 7 年度会計年度 (R7. 4～R8. 3) の利用者一人当たりの市負担額を 350 円とする

【参考】

直近会計年度の収支率：19.7% (R5. 4～R6. 3)

直近会計年度の利用者一人当たりの市負担額：370 円 (R5. 4～R6. 3)

(尾張旭市交通基本計画 (改訂版) P 117 参照)

※ 収支率及び利用者一人当たりの市負担額の目標については、市から運行事業者に支払っている指定管理料の精算を会計年度で行っているため、会計年度で設定するものとする。

(2) 事業の効果

尾張旭市営バス東西ルートを維持することにより、尾張旭市内外の拠点間を連絡し、通院や買い物を目的とした地域の生活に必要な移動手段が確保される。

また、他の路線との連絡がされ、名古屋市、瀬戸市、長久手市との公共交通ネットワークが構築されることにより、外出促進・地域活性化にもつながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・尾張旭市のイベント（あさひ健康フェスタ等）に事業者が参加し、市営バスのPR活動を行う。（尾張旭市、事業者）
- ・市営バス用のホームページを活用し、利用促進を図る。（尾張旭市、事業者）
- ・ルートマップ及び時刻表の配布により利用促進を図る。（尾張旭市、事業者）
- ・利用状況に応じた最適な運行方法を検討する。（尾張旭市、事業者）
- ・バスローケーションシステムを導入することにより、運行情報について、見やすくわかりやすい情報の提供を図る。

（尾張旭市交通基本計画（改訂版） P 1 1 2 ～ P 1 1 5 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表1のとおり

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

表2のとおり

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る尾張旭市営バスについて、その運行に係る費用総額●円のうち、運賃収入及び国庫補助金を差し引いた差額分を負担する。

（差額分については、尾張旭市が運行事業者に指定管理料を支払うことにより負担する。）

表2については、豊栄交通株式会社の財務関係の情報が多岐に渡り記載されていることから、本会議では添付を省略する

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・利用者数や収支について、数値指標による評価を実施
- ・利用者アンケート及び利用者懇談会を実施することにより、改善点などの把握に努め、利用者数増加に向けた施策検討の参考とする。

7. 別表1の補助対象事業の基準ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
表 4 のとおり
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別紙 1 のとおり
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） <u>【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u>
該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
・ 令和6年5月28日 令和6年度第1回尾張旭市地域公共交通会議を開催し、尾張旭市交通基本計画（改訂版）の地域公共交通確保維持事業について、承認を受ける。
19. 利用者等の意見の反映状況
尾張旭市地域公共交通会議の構成員として、市民及び利用者代表の参画を得ており、地域公共交通会議の場において、意見を聴取している。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 愛知県尾張旭市東大道町原田 2600 番地 1

(所 属) 都市整備部都市計画課

(氏 名) 長江 賢造

(電 話) 0561-76-8157

(e-mail) tokei@city.owariasahi.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

7年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
尾張旭市	豊栄交通株式会社	(1) 尾張旭市営バス (東ルート)	9,287.5	
	豊栄交通株式会社	(2) 尾張旭市営バス (西ルート)	10,748.5	
		(3)	申請額については、 積算作業中であるため、 変更の可能性があります	
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計				

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付

2. 「特例措置」には、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表4 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

[illegible]

生産性向上の取組

系統 番号	系統名	生産性向上の取組	実施主体	実施時期	定量的な効果目標		特記事項
					指標	目標数値	
1	尾張旭市営バス （東ルート）	利用者ニーズを把握するため、利用者懇談会や利用者アンケートを実施	尾張旭市	随時	収支改善率	1%	
		広報誌やホームページ等による利用促進	尾張旭市 瀬戸市 長久手市	通年			
		乗り継ぎ実態の把握	瀬戸市	随時			
		GTFSデータを活用し、経路検索を可能にすることで利用促進を図る	瀬戸市	通年			
		市民、交通事業者等と協力し、イベント等、公共交通利用促進事業を実施	長久手市	随時			

生産性向上の取組

系統 番号	系統名	生産性向上の取組	実施主体	実施時期	定量的な効果目標		特記事項
					指標	目標数値	
1	尾張旭市営バス (西ルート)	利用者ニーズを把握するため、利用者懇談会や利用者アンケートを実施	尾張旭市	随時	収支改善率	1%	
		広報誌やホームページ等による利用促進	尾張旭市 長久手市	通年			
		交通エコライフの取り組みを進め、公共交通利用促進を実施	名古屋市	通年			
		市民、交通事業者等と協力し、イベント等、公共交通利用促進事業を実施	長久手市	随時			