

# 尾張旭市交通基本計画

平成 25～37 年度  
尾 張 旭 市



# 目次

<b>1. 尾張旭市交通基本計画の概要</b>	
1-1. 計画策定の目的	1
1-2. 計画策定の体制	2
<b>2. 尾張旭市の現状と課題</b>	
2-1. 社会経済特性の整理	3
2-2. 交通特性の整理	7
2-3. 市民意向の把握	35
2-4. 尾張旭市の都市交通の課題	37
<b>3. 上位・関連計画の整理</b>	
3-1. 尾張旭市総合計画	38
3-2. 尾張旭市都市計画マスタープラン	38
3-3. 尾張旭市健康都市プログラム	39
3-4. 尾張旭市環境基本計画	40
3-5. 尾張旭市障がい者計画・障がい福祉計画	40
3-6. 尾張旭市高齢者保健福祉計画	40
3-7. 尾張旭市地域防災計画	40
<b>4. 尾張旭市交通基本計画の基本理念と目標</b>	
4-1. 目指すべき都市像	41
4-2. 基本理念	41
4-3. 基本方針	42
4-4. 基本方針の具体的な施策	43
4-5. 都市交通体系の将来像	51
<b>5. 計画の推進</b>	
5-1. 計画の実現に向けて	52
5-2. 計画推進のための連携	52
5-3. 計画推進のための方策	53
<b>巻末資料</b>	
1. 策定の経緯	55
2. 尾張旭市交通基本計画検討会議	56





# 1. 尾張旭市交通基本計画の概要

## 1-1. 計画策定の目的

### (1) 計画策定の背景

高齢化の進展と人口減少、経済活動の停滞化、地球規模の環境問題の顕在化、大規模自然災害の発生、情報技術の発達など、我が国を取り巻く環境は近年大きく変化しつつあります。特に高齢化の進展と人口減少は、経済情勢のひっ迫と相まって社会資本整備のあり方に大きな変革をもたらすことが考えられます。とりわけ、都市交通については、地域活力の維持・向上とともに、地球規模の環境問題への対応に向けた低炭素化の推進、高齢者など交通弱者が安心かつ安全に移動できる移動環境の確保など、多岐に渡る検討課題が顕在化しています。

このような状況の中、近年、公共交通においては地域公共交通確保維持改善事業など公共交通による生活交通ネットワーク形成を支援する事業制度が創設され、また、平成24年度からは、「道路構造令の改正と地方自治体における道路構造基準の条例化」や「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」など、交通の安全性・円滑性の担保に向けた新たな取り組みが始まっています。

### (2) 計画策定の目的

これまで本市においても、道路や駅前広場の整備、市営バスの運行などに取り組んできましたが、それぞれ個別の交通政策の展開に止まっており、都市交通全体としての総合交通体系の視点に基づいたあり方が確立されていない状況にあります。

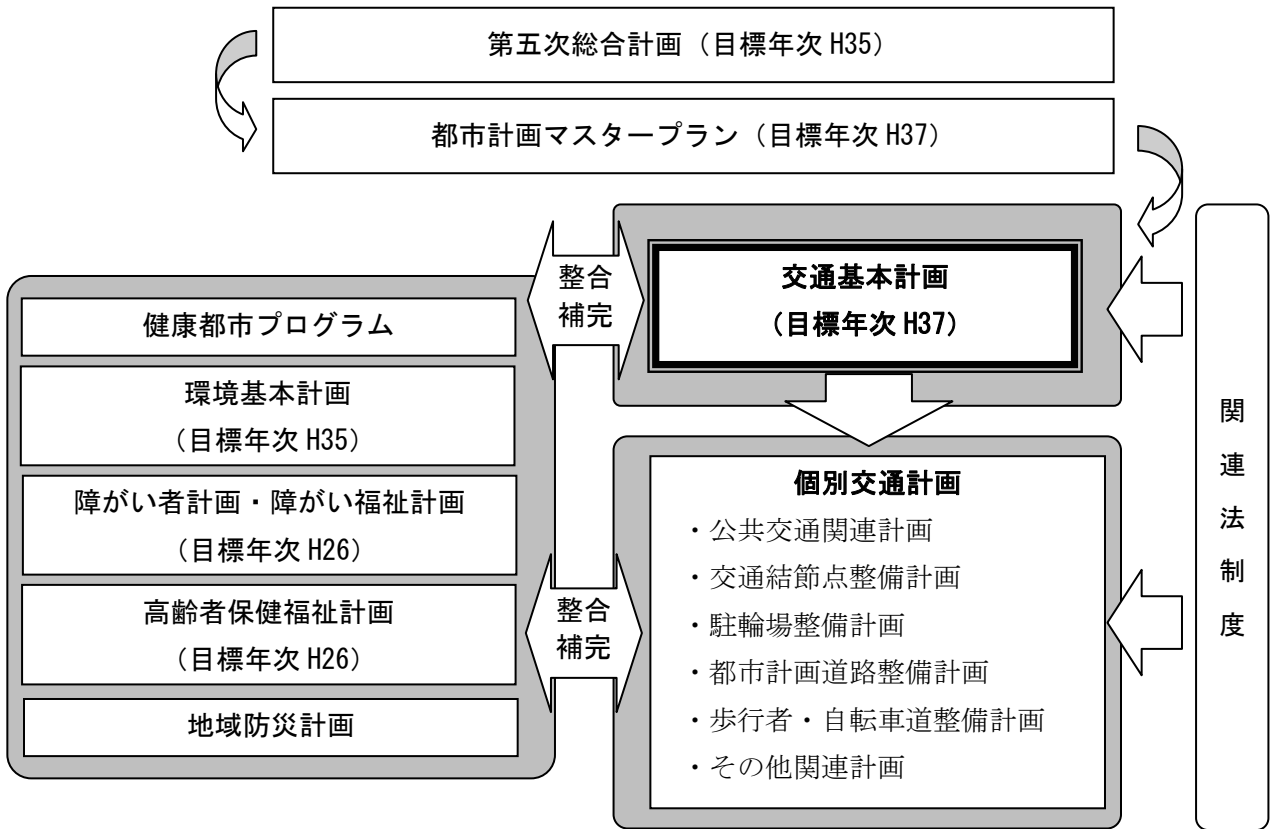
このため今後は、自動車交通、鉄道、バスさらには自転車など多様な交通手段を含む総合的な観点から効果的な交通問題の解決策を探る必要があります。これにより、本市が目指すべき都市交通のビジョンを共有するとともに、その具現化に向けた道筋を明確にするため「尾張旭市交通基本計画」を策定することとしました。

### (3) 計画の役割と位置づけ

本計画は、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、公共交通や自動車、自転車、徒歩の各種交通モードが連携し、調和した都市交通体系のあり方を示すものであり、今後、個別具体的な交通計画を策定するうえでのビジョンとして位置づけます。

これにより、本計画の目標年次は、上位計画との整合を図るため、概ね10年後となる平成37年度とします。

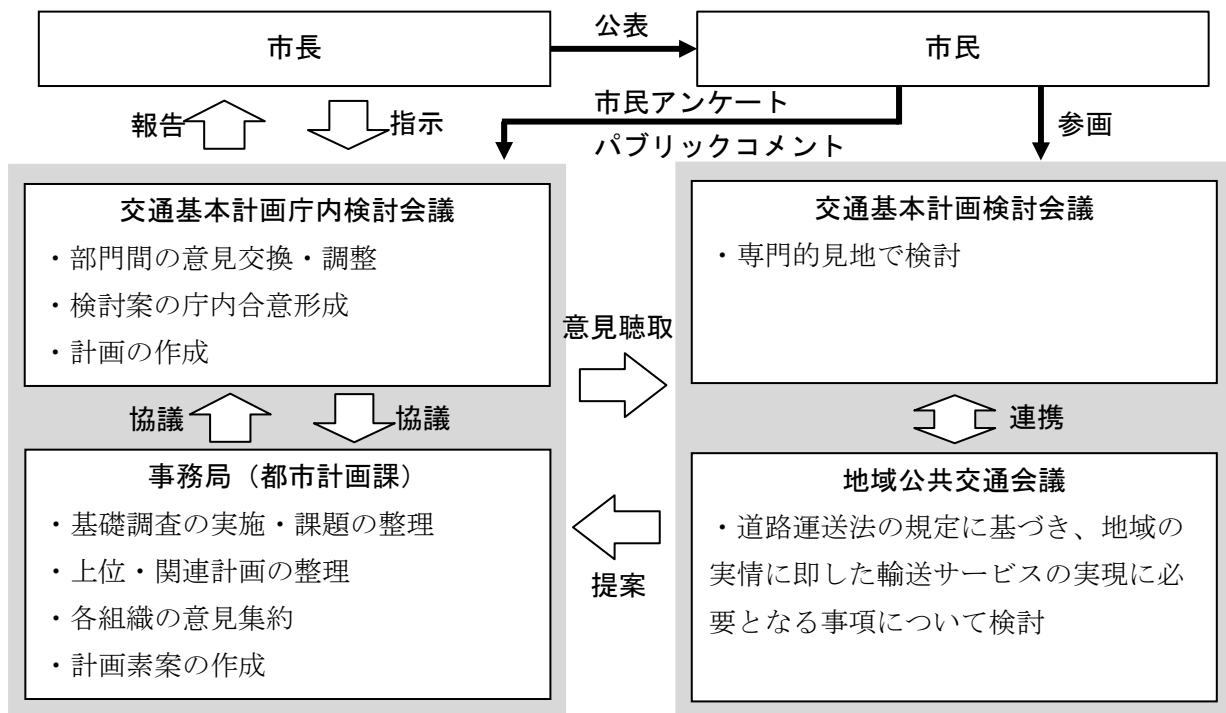
図 1-1 本計画の位置づけ



## 1-2. 計画策定の体制

本計画は、市民アンケートや本市の特性をもとに庁内組織である「交通基本計画庁内検討会議」で素案を作成し、これに尾張旭市地域公共交通会議の構成員や関係機関の代表などからなる「交通基本計画検討会議」での検討・提案を受けて策定しました。

図 1-2 策定体制





## 2. 尾張旭市の現状と課題

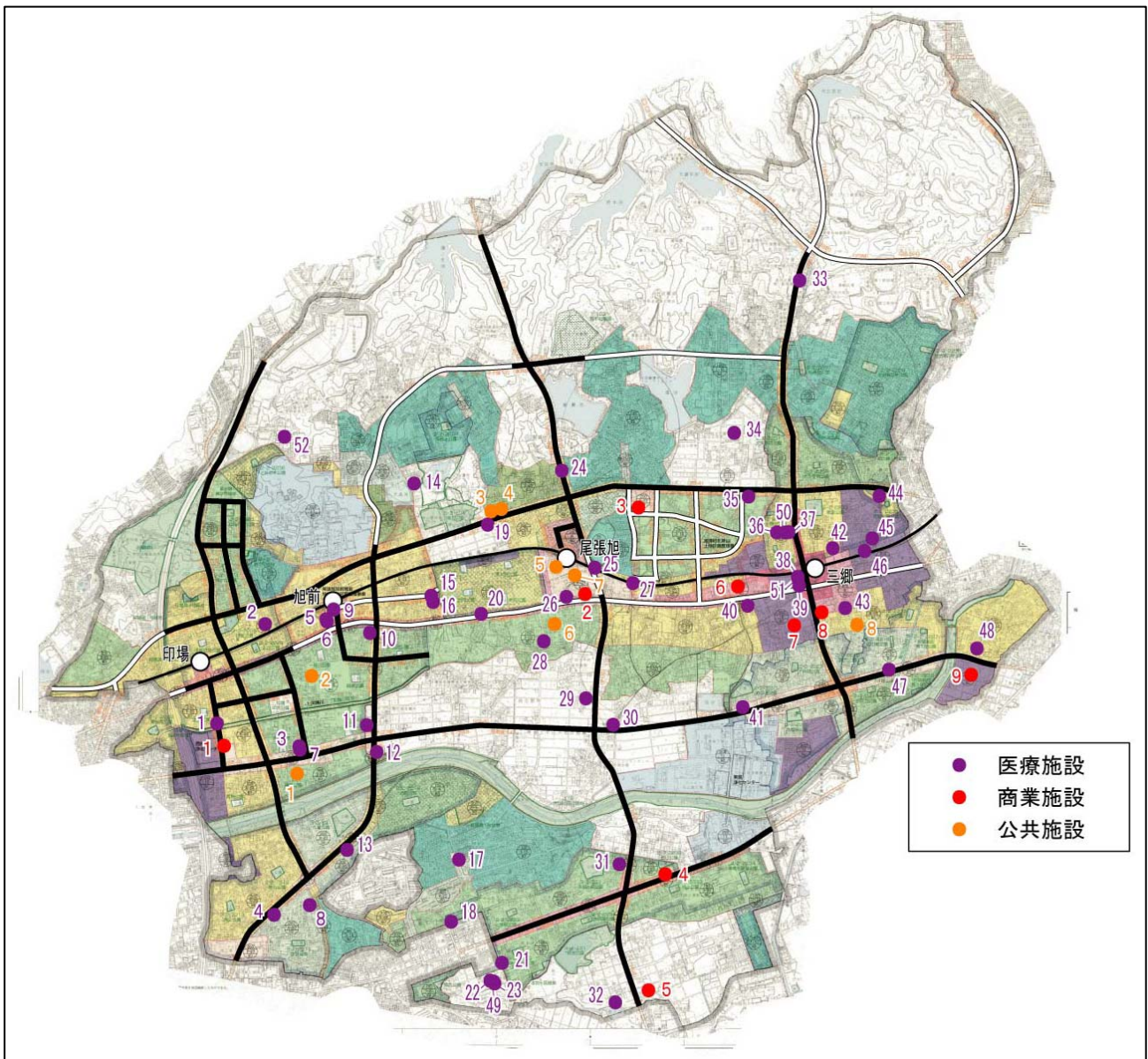
### 2-1. 社会経済特性の整理

#### (1) 主要施設の分布

市内の商業施設としては、(主) 名古屋瀬戸線や旭南線及び国道363号沿道などにスーパーマーケット等が立地しています。

一方、医療施設は、市内に旭労災病院が立地するほか、個人医院も多数開院しています。また、瀬戸市内には陶生病院が、長久手市内には愛知医大病院が立地しています。

図2-1 市内及び近隣の主な施設分布



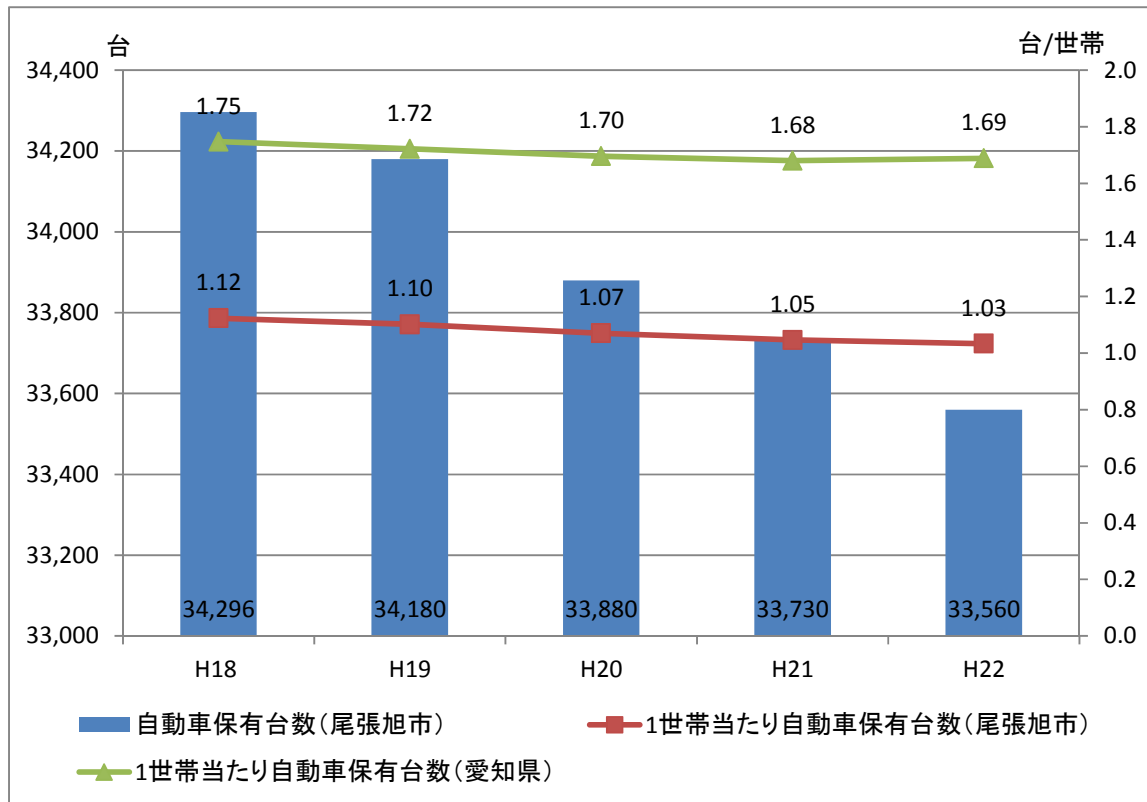
## (2) 自動車保有台数

市内の自家用車登録台数は33,560台であり、近年減少傾向にあります。一方、1世帯当たりの自動車保有台数は1.03台であり、こちらも近年減少傾向にあります。なお、1世帯当たりの自動車保有台数は、愛知県平均の約3分の2となっています。

表 2-1 自動車保有台数

	H18	H19	H20	H21	H22
世帯数(尾張旭市)	30,534	31,035	31,660	32,233	32,465
世帯数(愛知県)	2,810,714	2,867,885	2,919,484	2,947,354	2,933,802
自動車保有台数(尾張旭市)	34,296	34,180	33,880	33,730	33,560
自動車保有台数(愛知県)	4,911,070	4,937,726	4,951,083	4,951,846	4,953,743
1世帯当たり自動車保有台数(尾張旭市)	1.12	1.10	1.07	1.05	1.03
1世帯当たり自動車保有台数(愛知県)	1.75	1.72	1.70	1.68	1.69

図 2-2 自動車保有台数



資料：H23年版尾張旭市統計、陸上交通に関する統計（愛知県）



### (3) 人の動き

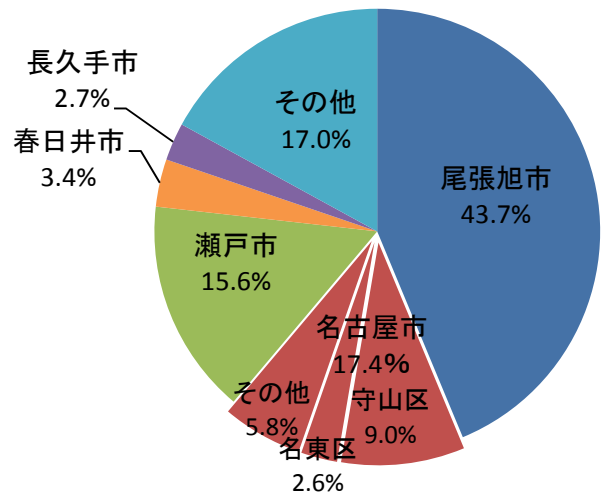
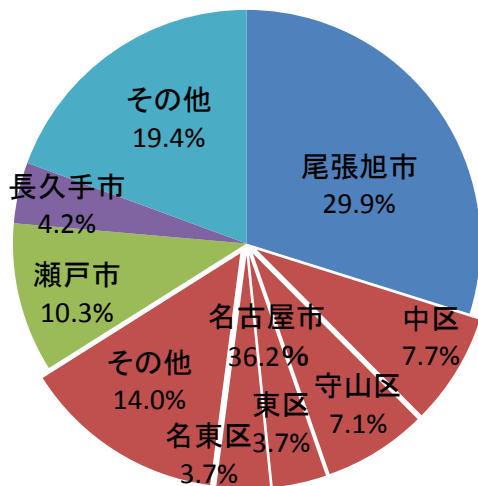
#### ア 通勤通学特性

市内常住の就業者・通学者の7割は他市町で従業しており、そのうち名古屋市が36.2%（中区7.7%、守山区7.1%、東区3.7%、名東区3.7%）、瀬戸市が10.3%、長久手市が4.2%となっています。

また、市内従業者・通学者の6割弱は他市町に常住しており、そのうち名古屋市が17.4%（守山区9.0%、名東区2.6%）、瀬戸市が15.6%、春日井市が3.4%、長久手市が2.7%となっています。

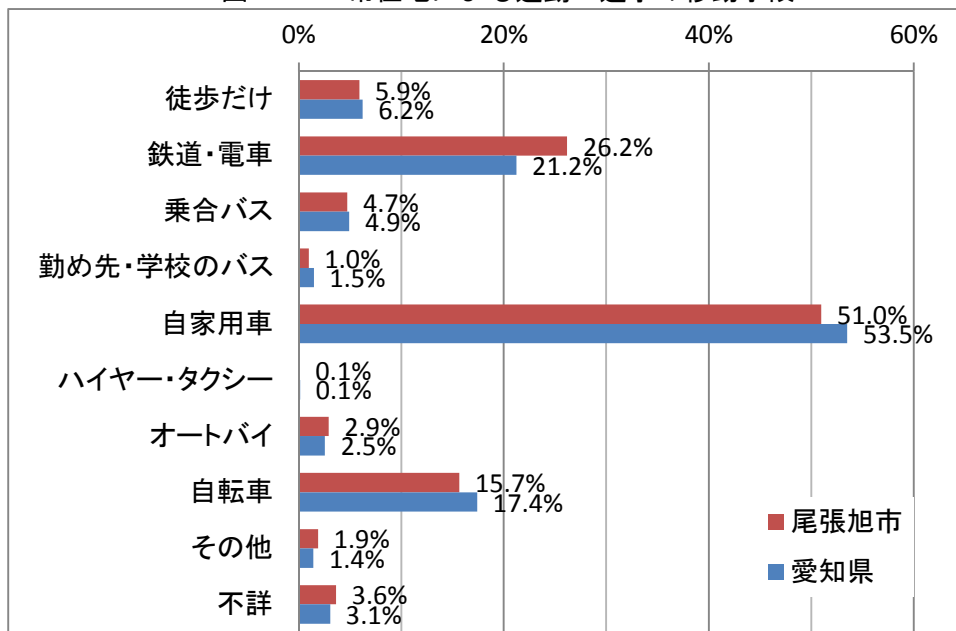
図2-3 常住地による通勤・通学

図2-4 市内従業者・通学者の常住地



資料：H22国勢調査

図2-5 常住地による通勤・通学の移動手段



資料：H22国勢調査

## イ 買い物特性

最寄品<sup>1</sup>の購入は、市内が83.9%、名古屋市が9.9%、瀬戸市が2.8%となっています。また、準買回り品<sup>2</sup>の購入は、市内が47.3%、名古屋市が18.9%、瀬戸市が13.9%、インターネット・通販が12.9%となっており、買回り品<sup>3</sup>の購入は、市内が34.1%、名古屋市が43.2%、瀬戸市が10.5%となっています。

図 2-6 最寄品

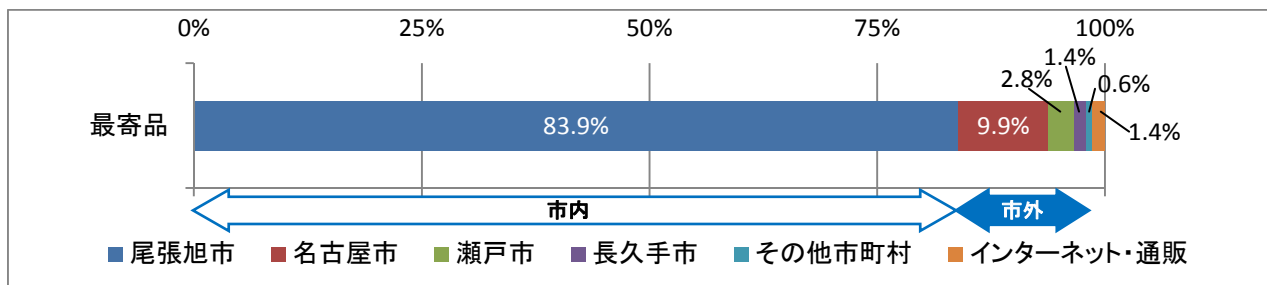


図 2-7 準買回り品

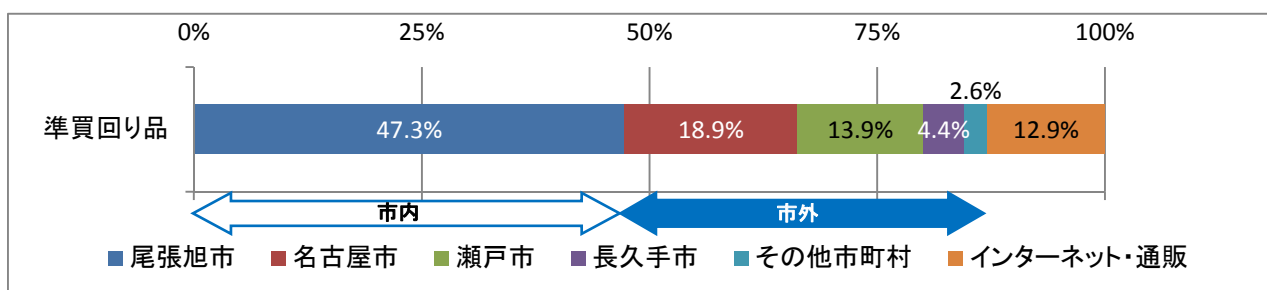
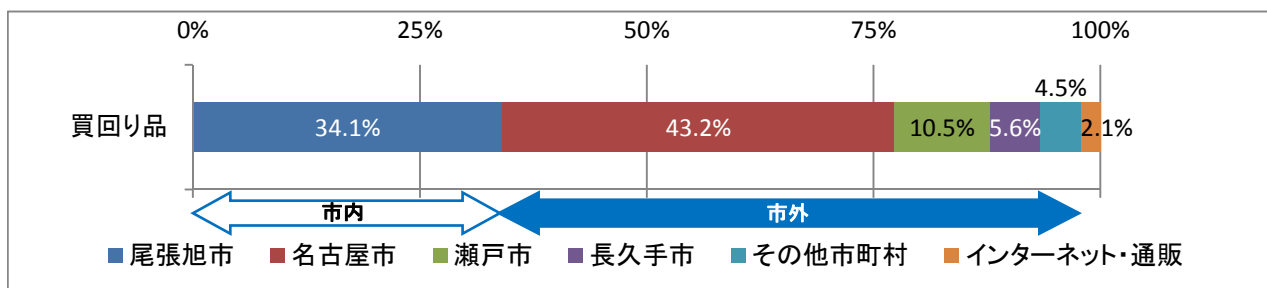


図 2-8 買回り品



資料：H22年度消費者購買動向調査

<sup>1</sup> 最寄品：日用雑貨、食料品など日常的に頻繁に買物をする品目。

<sup>2</sup> 準買回り品：医薬品・化粧品、電化製品、書籍・文具など最寄品よりも広い範囲で購入する品目。

<sup>3</sup> 買回り品：高級衣料、靴・カバン、家電製品など、商品の品質・価格等を比較して買物をする品目。

## 2-2. 交通特性の整理

### (1) 公共交通の整理

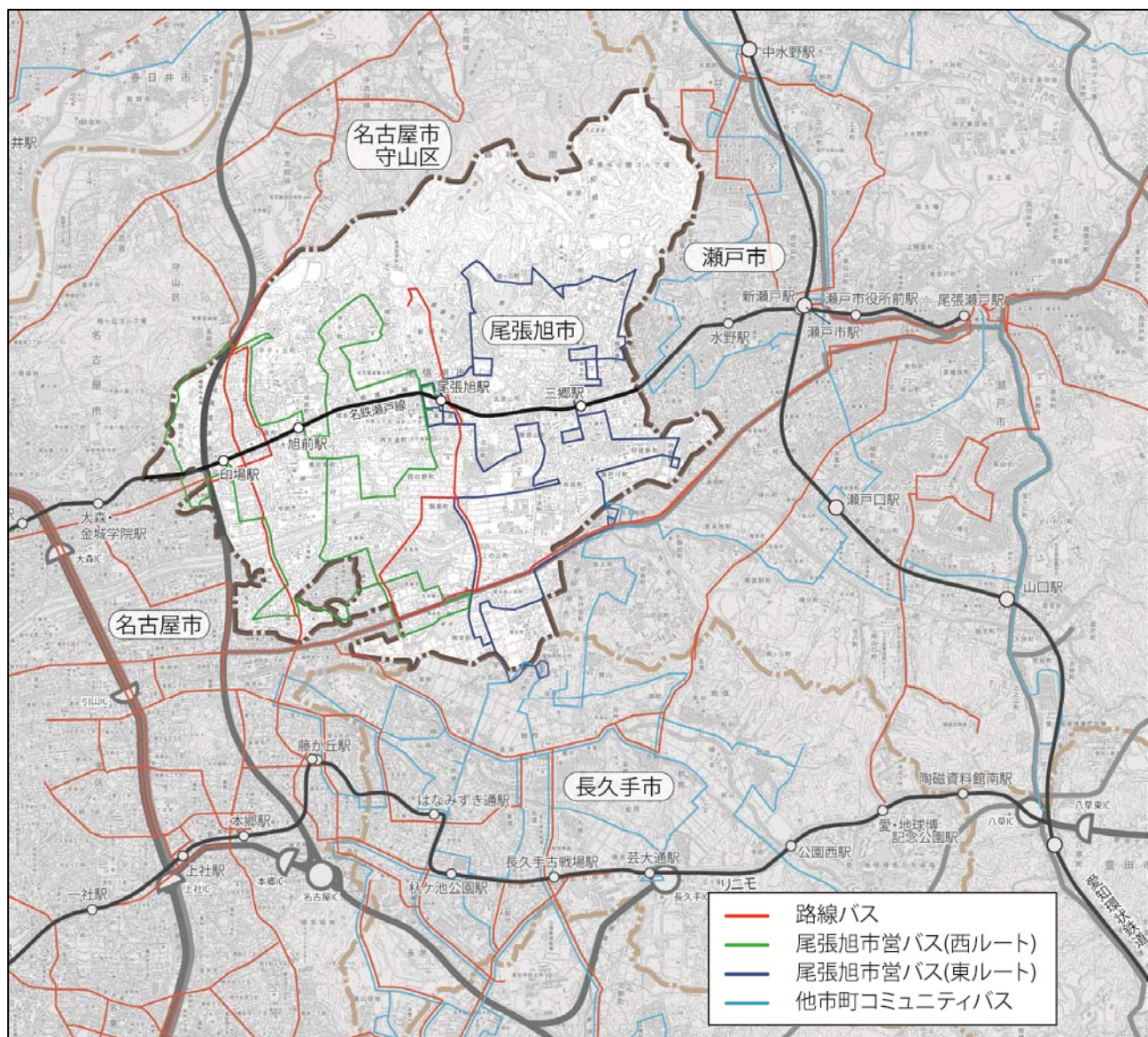
#### ア 公共交通の施設状況

本市では、市域中心部を東西に名鉄瀬戸線が運行しており、本市と名古屋市中区、瀬戸市中心市街地を連絡しています。

また、バス路線としては、名鉄バスや名古屋市営バス、尾張旭市営バス（あさぴー号）が運行しており、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又は藤が丘駅に発着し（9～12往復）、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藤が丘駅や大曾根等に発着しています。

あさぴー号は、平日と土曜日の8：20～17：30の間、2ルートを双方向ループ方式で各7便運行しており、平成20年度から指定管理者制度を活用して運行しています。なお、使用している車両はバリアフリー未対応のマイクロバス（東：26人乗り、西：22人乗り）で、更新時期が近づいています。

図2-9 公共交通路線図



## イ 鉄道の状況

### (ア) 利用者数

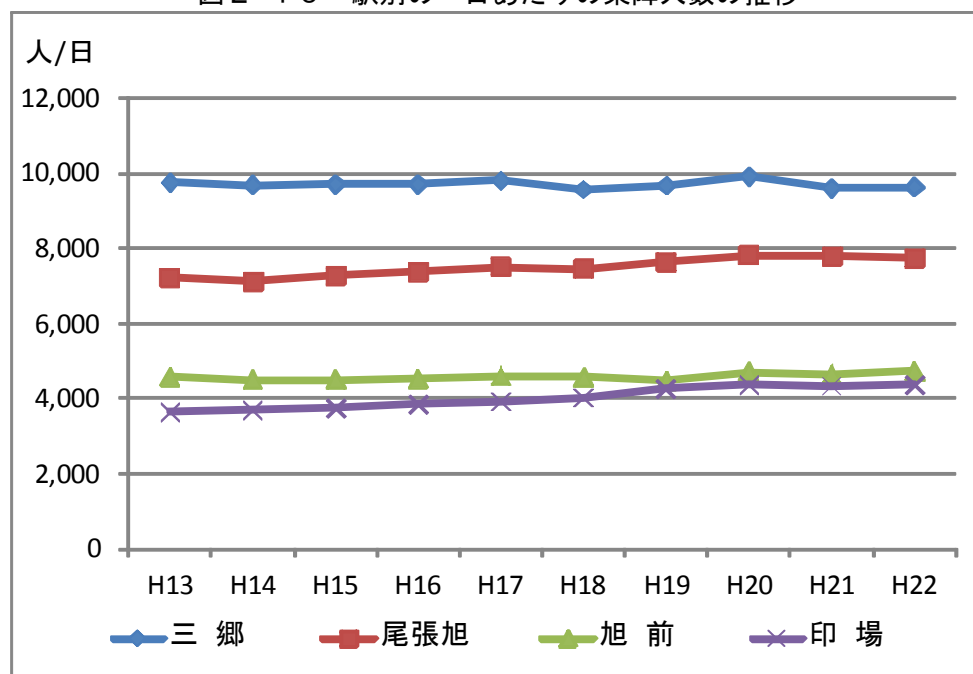
鉄道利用者は、どの駅も近年横ばい又は増加傾向にあります。また、4駅とも国が定めるバリアフリー化の目安（一日あたりの乗降客数3,000人/日）を超えています。

表 2-2 駅別の一日あたりの乗降人数

(単位：人/日)

年 駅名	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
三 郷	9,752	9,687	9,708	9,715	9,808	9,574	9,674	9,914	9,605	9,636
尾張旭	7,227	7,119	7,283	7,386	7,495	7,454	7,637	7,827	7,782	7,751
旭 前	4,584	4,505	4,506	4,537	4,595	4,566	4,488	4,717	4,658	4,735
印 場	3,652	3,688	3,753	3,850	3,920	4,022	4,255	4,359	4,338	4,376

図 2-10 駅別の一日あたりの乗降人数の推移



資料：H23年版尾張旭市統計



(イ) 駅前広場などの整備状況

市内の4駅すべての駅前広場が都市計画決定されており、三郷駅以外は整備済みとなっています。また、4駅のうち尾張旭駅と三郷駅がバリアフリー化されています。

表 2-3 駅前広場整備状況

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				
三郷駅前交通広場	昭和32.9.20	平成22.12.24	630	玉野川森林公園線	名鉄三郷駅	-
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

写真 2-1 駅前広場未整備の三郷駅



写真 2-2 バリアフリー化された三郷駅



写真 2-3 駅前広場整備済みの尾張旭駅



写真 2-4 バリアフリー化された尾張旭駅



写真 2-5 駅前広場整備済みの旭前駅



写真 2-6 バリアフリー化されていない旭前駅



写真 2-7 駅前広場整備済みの印場駅



写真 2-8 バリアフリー化されていない印場駅



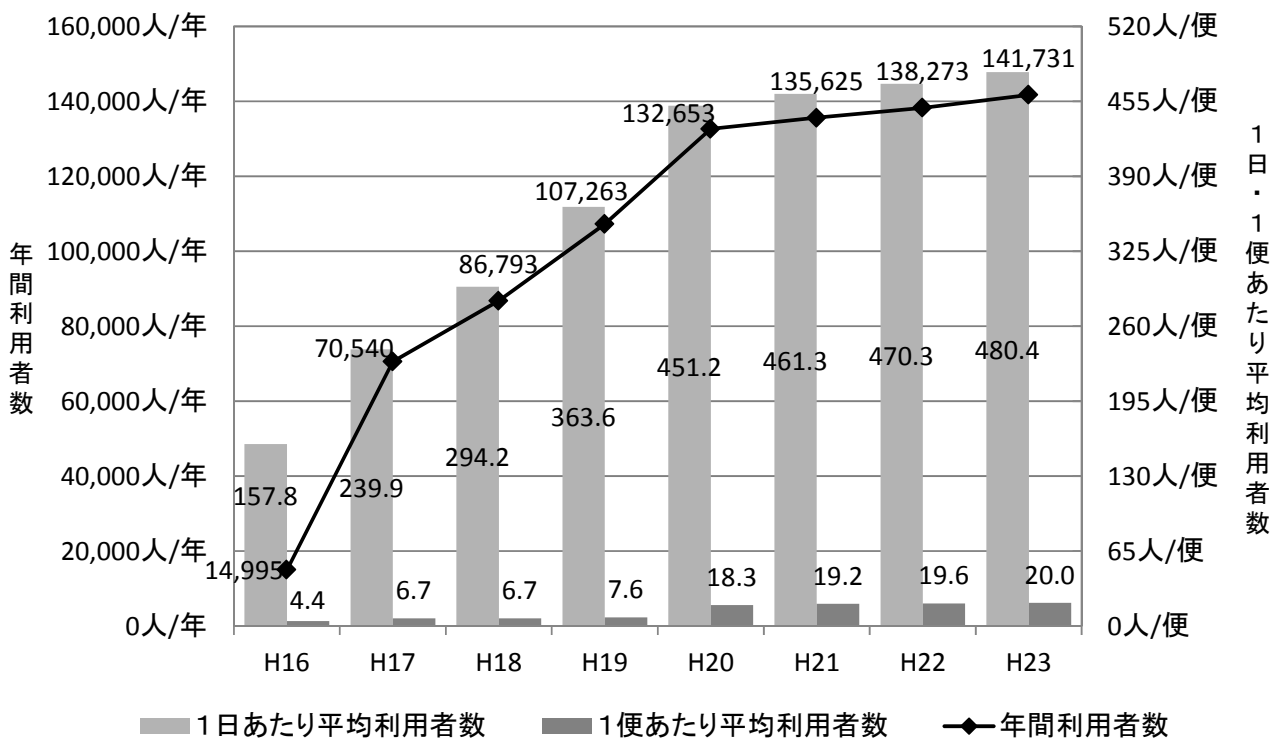
ウ 尾張旭市営バス（あさぴ一号）

(ア) 利用状況

①利用者数の推移

利用者は年々増加し、平成23年度の1便あたり平均利用者数は20人で、積み残しが月1～2回発生しています。

図 2-1 1 あさぴ一号の利用者数の推移





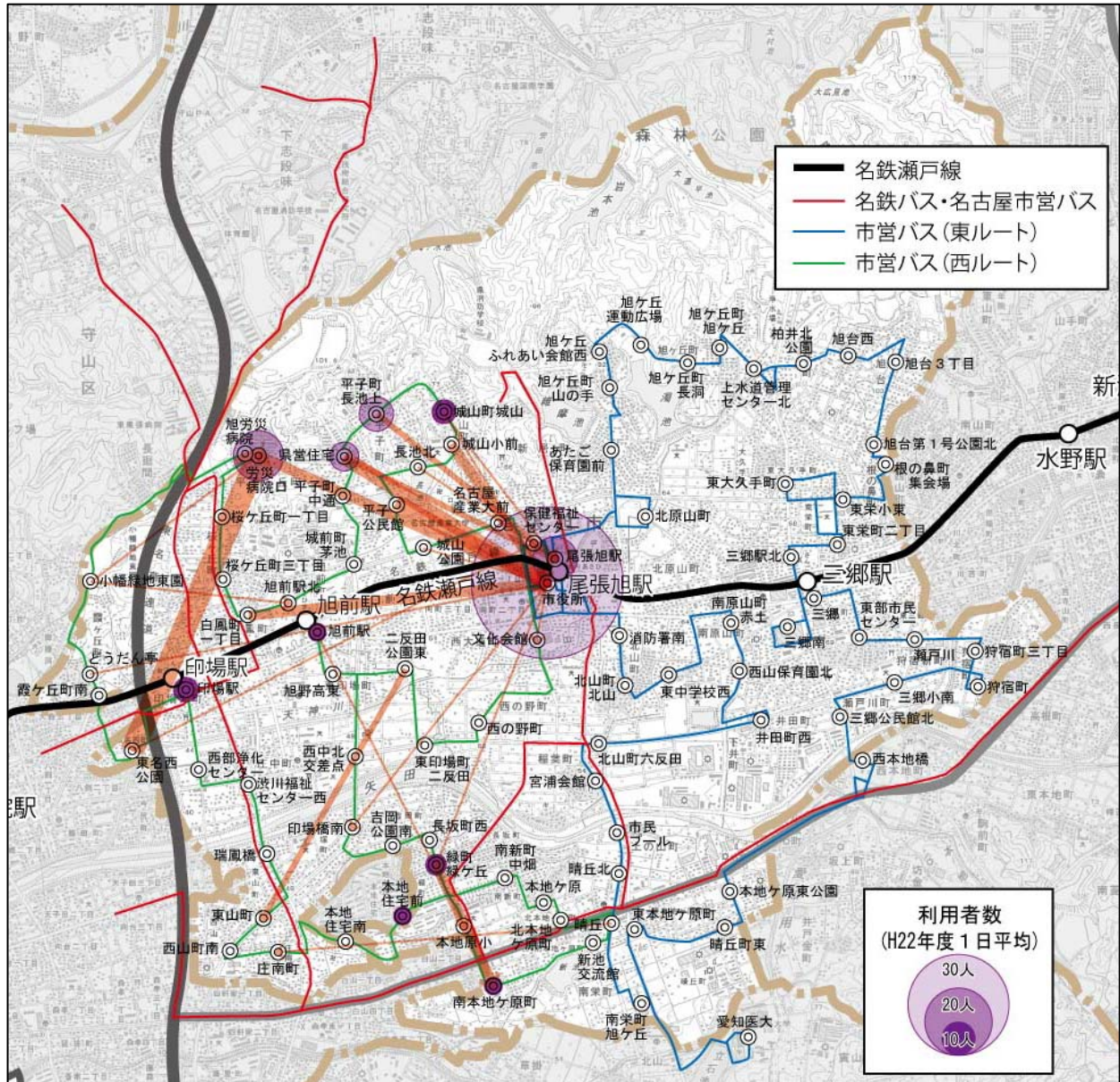
②バス停間OD

平子町、城山町、旭ヶ丘、旭台、本地住宅等から旭労災病院、愛知医大、三郷駅周辺、市役所への利用が多くなっています。

【西ルート右回り】

平子町や城山町をはじめとする市北部の住宅地から、市役所や尾張旭駅へ行くために利用している人が多くなっています。また、東名西公園から旭労災病院を利用する人も多くみられます。

図2-12 ルート別利用者数（西ルート右回り）



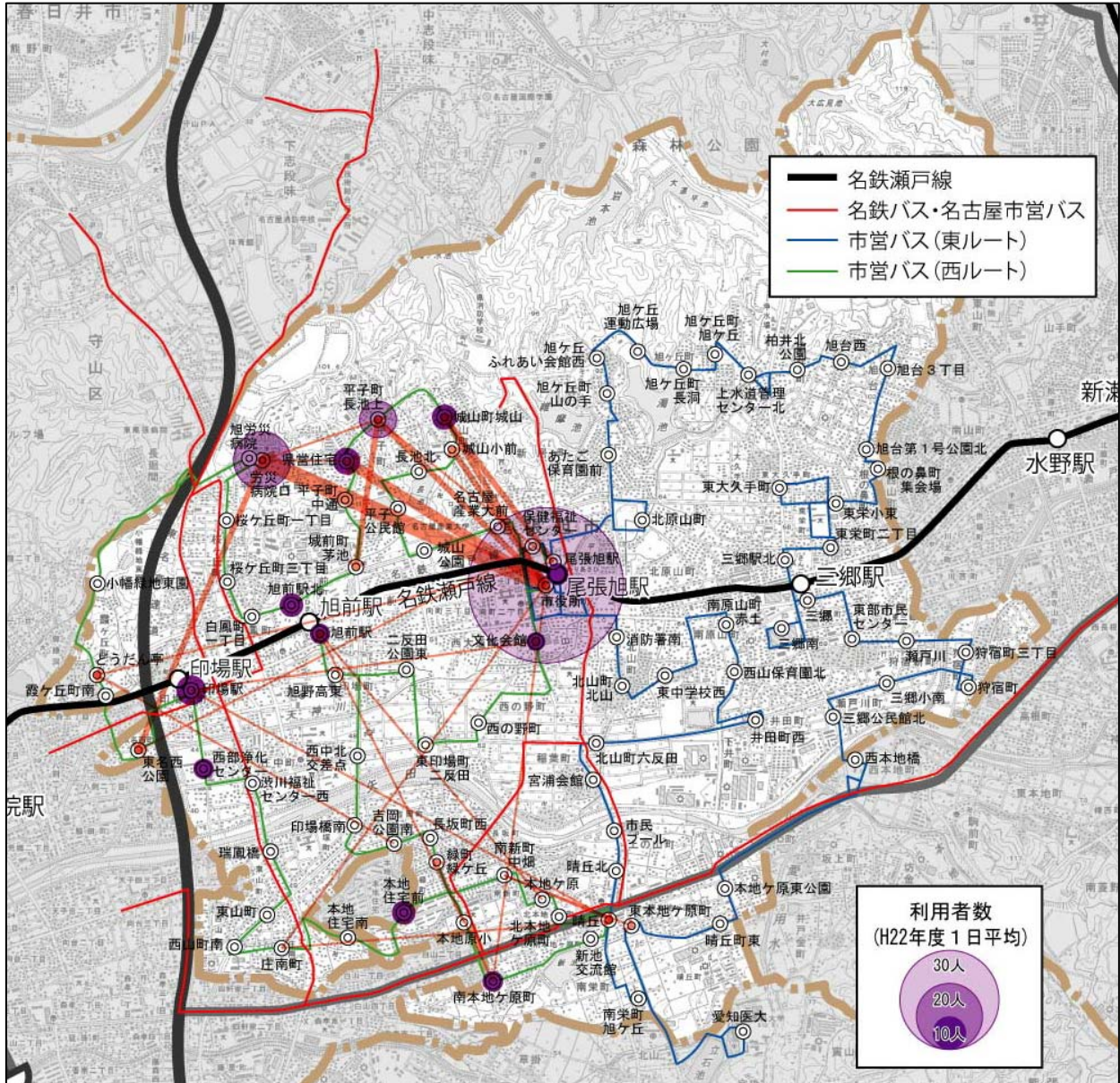
※バスのルートは調査時（平成22年度）のものを掲載



【西ルート左回り】

西ルート（右回り）とは逆に、市役所や尾張旭駅から市北部の住宅地へ帰宅する際に利用している人が多くなっています。また、右回りと同様に、北部に比べ南部での利用者数は少ない状況にあります。

図2-13 ルート別利用者数（西ルート左回り）



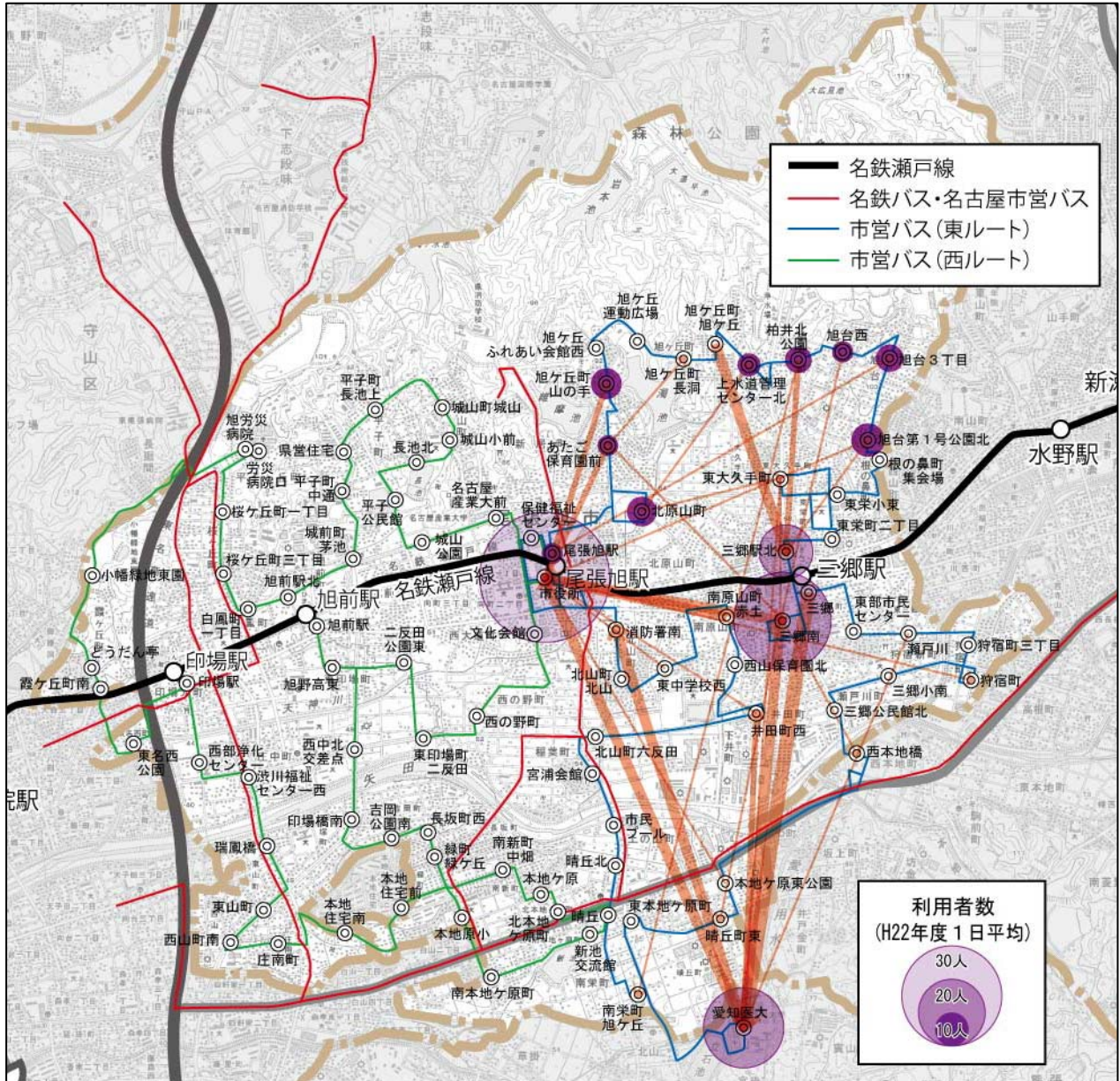
※バスのルートは調査時（平成22年度）のものを掲載



【東ルート右回り】

市役所・尾張旭駅周辺や三郷駅周辺から、愛知医大へ行くために利用している人が多くなっています。また、市北東部の住宅地（旭ヶ丘、旭台等）から名鉄三郷駅やイトーヨーカドー等へ行くために利用している人も多くみられます。

図2-14 ルート別利用者数（東ルート右回り）



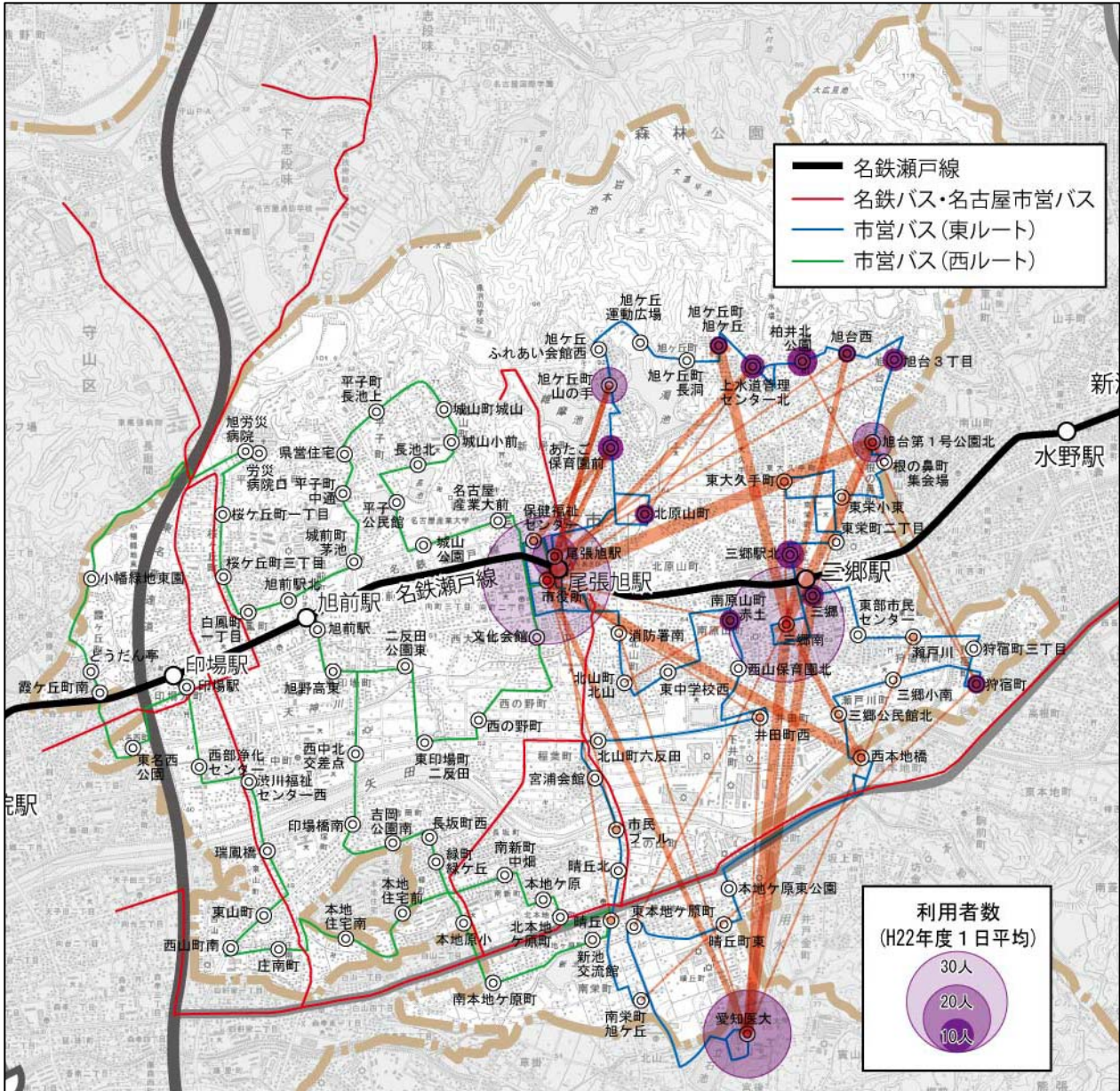
※バスのルートは調査時（平成22年度）のものを掲載



【東ルート左回り】

三郷駅周辺から、市北東部の住宅地（旭ヶ丘、旭台等）へ帰宅する際に利用している人が多くなっています。また、愛知医大で診察後、名鉄三郷駅やイトーヨーカドーへ立ち寄る場合に利用している人も多くみられます。

図2-15 ルート別利用者数（東ルート左回り）

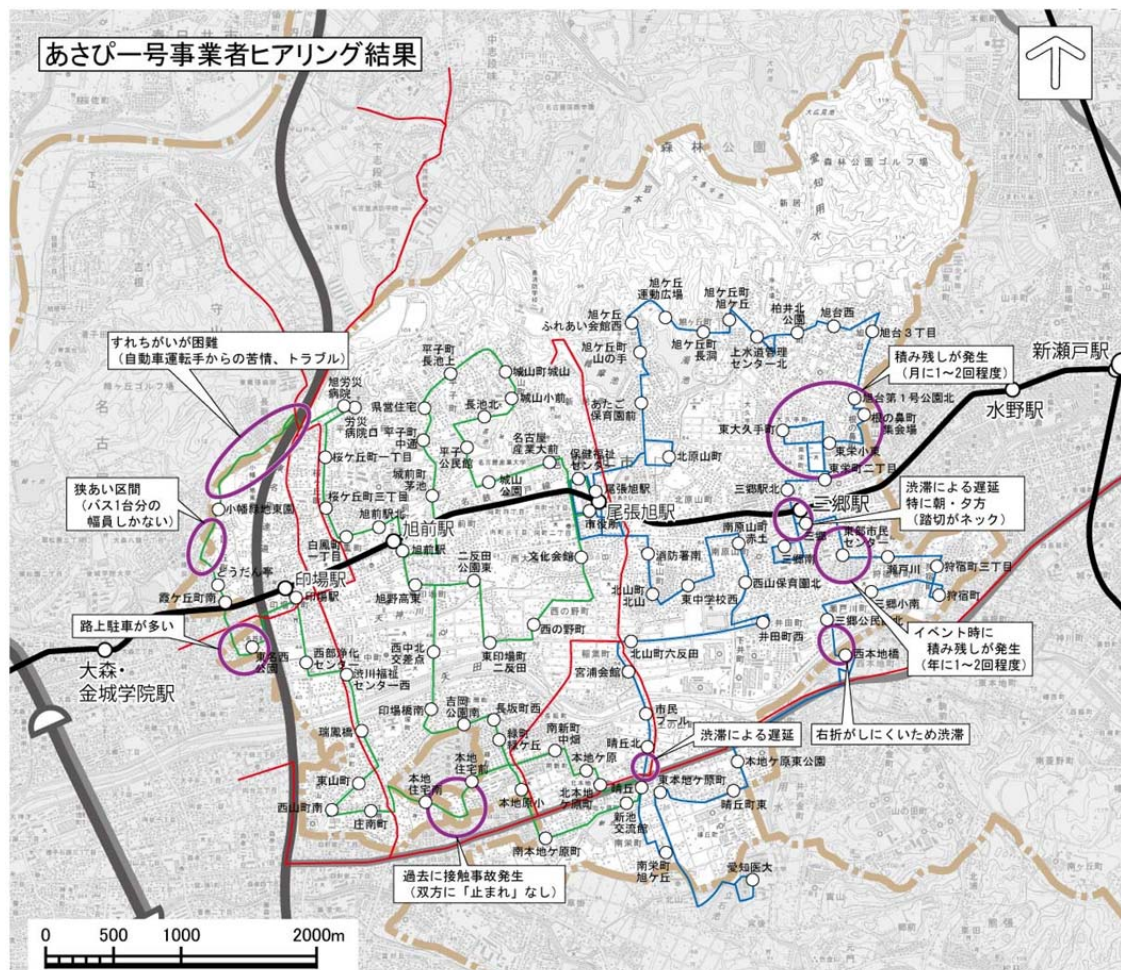


※バスのルートは調査時（平成22年度）のものを掲載



(イ) あさぴー号事業者ヒアリング結果

図2-16 あさぴー号事業者ヒアリング結果



資料：平成24年3月市営バス運行調査業務報告書

【利用者からのご意見、要望に関すること】

- ・「せめて1時間に1本運行して欲しい」「日曜日にも運行して欲しい」というリクエストがたまにあるが、苦情や批判は非常に少なく、お礼を言われることの方が多い。また、「森林公園や藤が丘、四軒家にも行って欲しい」という声たまに聞かれる。
- ・非常に利用者に喜ばれているように感じる。ルートやバス停に関しても、特に利用者から要望を聞くことはない。

【事業者からの今後の改善策や利用促進策の提案に関すること】

- ・利用者の目的としては、買物、通院、市役所利用が大半であり、現在のルートはこれらの大半をカバーできているため、特に改善策は思いつかない。

【その他】

- ・市営バスで導入している指定管理者制度の良い点は、運行の委託業務とは違い、事業者と乗客との距離が非常に近くなる点にあると思う。また、市役所担当部局との距離も、他に比べ非常に近い気がしている。また、事業者としての思い入れが非常に強く、朝のミーティングが毎日とても充実しており、乗務員同士で意識や問題点の共有化が図られている。
- ・西ルートでは、最近障がい者の利用が増えているが、県営住宅などを中心に新しい居住者が増えているためではないだろうか。また、北部に比べ南部の利用者が少ないのは、南部のほうが他の公共交通が充実しているためではないか。圧倒的に北部のほうが利用者が多い。

(ウ) あさび一号の診断

上記の事業者ヒアリングに基づく運行状況の分析結果や利用実態分析結果を踏まえながら、「よりよい地域公共交通ネットワークを形成するための提言書（平成22年3月 国土交通省中部運輸局）」に基づき、「サービス水準評価」、「事業評価」、「政策評価」の3つの視点よりあさび一号の評価を行うと次のとおりとなります。

①サービス水準評価

(成果を達成するための水準評価等) 及び政策評価 (目標達成状況、利用者満足度等)

表2-4 バス交通ネットワークに関する評価

	評価項目	西ルート	東ルート
成果を達成するためのサービス水準	○市営バスの運行目的に応じたサービス水準 ・市営バスの運行目的である「交通空白地域の改善」が図られているか	市営バス路線・バス利用圏域（バス停から半径500m圏と設定）と人口分布との関係を見ると、人口が集積する市街地は、バス利用圏域に包含されているが、市域南部では、人口集積の低い市街地において、市営バス路線及びバス停が設置されている地区がみられることから、その必要性を検討する必要があると考えられる。	
	○バス利用者の視点からみたサービス水準 ・利用者アンケートの満足度調査において、「あまりよくない」「かなり悪い」の合計が半数を超えていないか	ルート、運行時間帯、乗り心地、停留所位置、停留所間隔、運転手対応、いずれの項目でも「あまりよくない」「かなり悪い」とする人は少ないが、「ダイヤ」については、他の項目に比べ不満度が高くなっており、90分（乗車時間約75分+待機・調整時間約15分）に1本という運行頻度に関して検討する必要があると考えられる。	
有機的・効率的ネットワークを形成するための仕様（路線、ダイヤ）に関する指標	<b>&lt;路線設定に関する評価&gt;</b>		
	○機能分担の明確化と路線バスの活用 ・機能分担が明確にされ、路線バスを軸としたネットワークが形成されているか（路線バスと市営バスの競合が生じていないか）	路線バスと並走する区間はみられるが、ごく一部の区間であり、路線バスとの機能分担は図られているものと考えられる。	
	○長大路線の見直し ・利用者ニーズにそぐわない長大なバス路線となっていないか	1ルートの所要時間（乗車時間）が約75分となっており、ルートに関する利用者満足度は低くないものの、所要時間の短縮を含めた効率的なルート設定について検討する必要があると考えられる。	
	○交通渋滞の回避 ・自動車交通が集中し、交通渋滞が顕在化している道路に路線が設定され、遅延が発生していないか	渋滞による遅延は特に問題となっていない。	三郷駅周辺等、渋滞により大きく遅延する箇所が複数みられることから、安全で円滑な運行ルートの確保に向けた検討を進めるとともに、特に三郷駅西側の踏切部については、踏切遮断時間帯と運行時間帯との関係について検証を行う必要があると考えられる。
	<b>&lt;ダイヤ（運行計画）に関する評価&gt;</b>		
	○需要に応じたダイヤ設定 ・朝夕のピーク時間帯に集中する交通需要に応じたダイヤ設定がされておらず、積み残しなどの問題が発生していないか	積み残しは発生していない。	月に1～2回程度の頻度ではあるが、三郷駅北側の市街地のバス停において、朝の時間帯に積み残しが発生しており、その対応を検討する必要があると考えられる。
○定時性や安全性に配慮したダイヤ設定 ・効率性を重視するあまり、実際の運行に無理なダイヤが設定されており、遅延の慢性化や安全面での問題が発生していないか	事業者ヒアリングからも特に問題点はない。		

	評価項目	西ルート	東ルート
ネットワークとしての機能が発揮できる円滑な移動環境に関する指標	○バス相互及び他の交通手段との乗り継ぎ利便性の確保 ・鉄道、市営バス相互、他市町自主運行バスとの乗り継ぎ利便性が確保されているか	印場駅、旭前駅、尾張旭駅において名鉄瀬戸線との乗り継ぎが可能であり、利用者アンケートでは、利用者の約1/4の人が、鉄道や他のバスへ乗り継いでいると回答していることから、乗り継ぎの利便性向上に向けた検討を進める必要があると考えられる。	尾張旭駅、三郷駅において名鉄瀬戸線との乗り継ぎが、また、愛知医大、西本地橋で長久手市、瀬戸市の自主運行バスとの乗り継ぎが可能であり、利用者アンケートでは、利用者の約1/4の人が、鉄道や他のバスへ乗り継いでいると回答していることから、乗り継ぎの利便性向上に向けた検討を進める必要があると考えられる。
	○乗り継ぎ抵抗の軽減 ・乗り継ぎを可能とするため物理的・心理的抵抗が軽減されているか	利用者アンケートや事業者ヒアリングでは、乗り継ぎに関する物理的・心理的抵抗に関する意見は出されておらず、特に大きな問題とはなっていない。	
ネットワーク形成によるモビリティ・アクセシビリティの確保に関する指標	○生活パターンに応じた移動手段の確保 ・地域住民の生活パターン（通勤、通学、通院、買い物等の利用目的）に応じた運行ルート、ダイヤが設定されており、地域住民の移動性が保証されているか	事業者ヒアリングでは、「市営バス利用者の目的としては、買物、通院、市役所利用が大半であり、現在のルートは、この病院や買物の大半をカバーできており、特に改善策はない」との意見が出されており、「市民生活の足として、交通空白地域の改善及び市民交流の促進を図り、もって外に出かけたいというまちづくりを推進する」という市営バスの運行目的については、達成できているものと考えられる。 また、上記の意見から、地域住民の生活パターンに応じた移動性は確保されていると考えられる。	

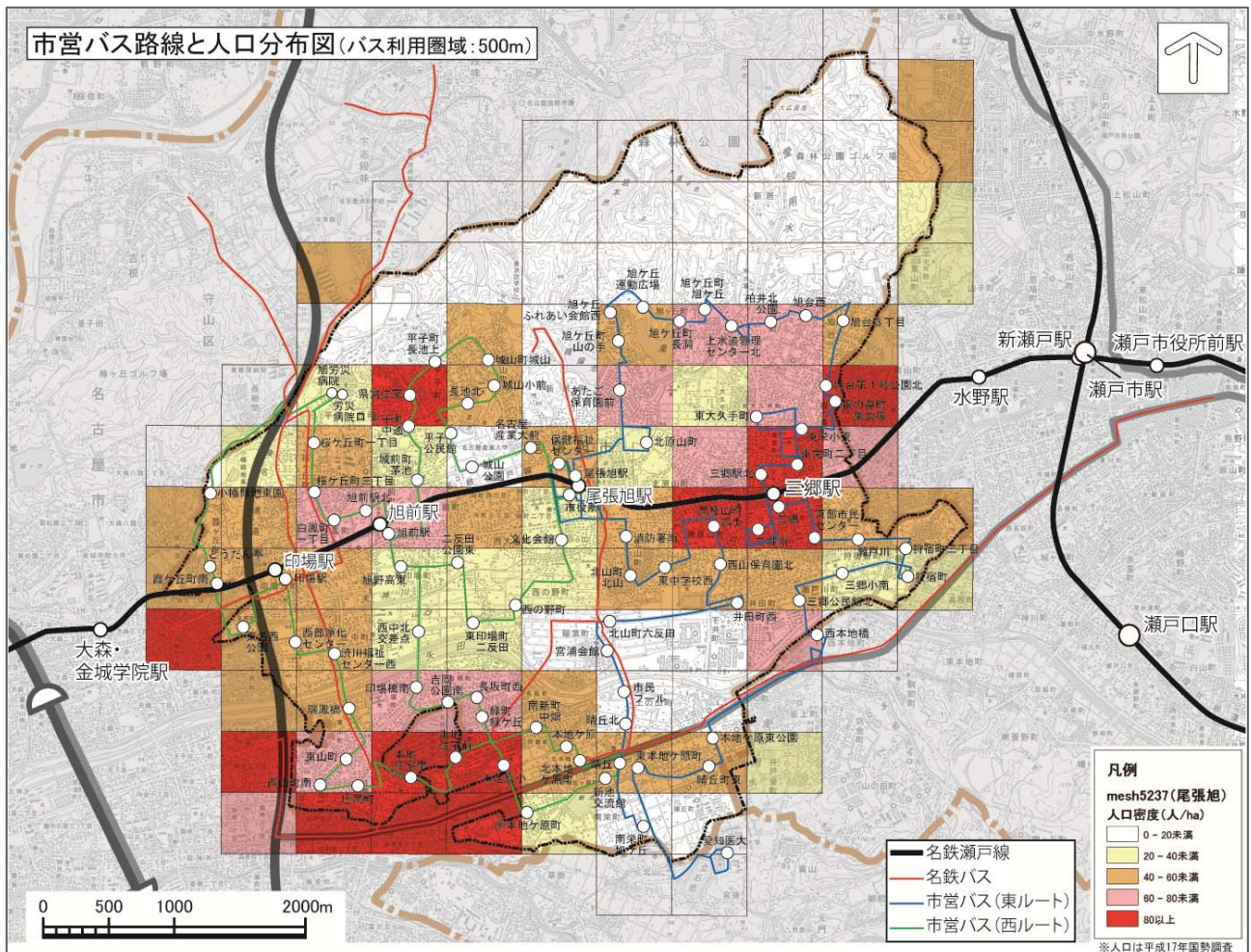
表2-5 降施設・車両に関する評価

	評価項目	西ルート	東ルート
乗降施設に関する指標	<乗降施設に関する評価>		
	○施設へのアクセス利便性の確保 ・乗り継ぎバス停や最寄り施設へのアクセス利便性が確保されているか	事業者ヒアリングでは、「市営バス利用者の目的としては、買物、通院、市役所利用が大半であり、現在のルートは、この病院や買物の大半をカバーできており、特に改善策はない」との意見が出されており、運行ルートと同様、市営バスの運行目的にあうようにバス停が配置されており、また、地域住民ニーズや利便性が確保される配置になっていると考えられる。	
	○利用者の安全性や通行空間の確保 ・利用者が安全に乗降できるか、あるいは車両の停止により道路交通を妨げることがないか	すれちがいが困難な区間やバス1台分の幅員しかない狭い区間があり、一般車両とのトラブルも発生していることから、運行ルートの見直し等を検討する必要があると考えられる。	特に問題点はない。
○利用者に配慮したバス停間隔 ・利用者（特に高齢者や障がい者）に不便なバス停の位置となっていないか	市営バス路線・バス利用圏域と高齢者人口分布との関係を見ると、高齢者が集積する市街地は、ほぼバス利用圏域に包含されており、高齢者にも配慮したバス停配置となっていると考えられる。 西ルートでは、近年、障がい者の利用が増加しているが、特に問題は発生していない。		



	評価項目	西ルート	東ルート
車両に関する指標	＜車両に関する評価＞		
	○需要に応じた車両選択 ・朝夕のピーク時間帯に集中する交通需要に応じた車両が選択されているか	積み残しは発生しておらず、需要に応じたバス車両が選択されていると考えられる。	一部バス停で積み残しが発生しているが、月1～2回程度の頻度であることも考え合わせ、バス車両の適正規模について検証を行う必要があると考えられる。
	○利用者や環境にやさしい車両選択 ・高齢者や障がい者が乗降しやすいノンステップバスや低燃費、低公害型の車両が選択されているか	バリアフリー法の適用除外の車両であるため、次回の車両更新時においては、法適合した車両への移行を検討する必要があると考えられる。ただし、その時期までは、適用除外の車両のために利用がしにくくなっている、あるいは利用したくても利用できない高齢者や障がい者の有無やニーズについて、把握に努める必要があると考えられる。	
	○道路に応じた車両選択 ・狭い道路の通行や道路状況に応じた回転半径の確保された車両となっているか	バス1台分の幅員しかない区間があるため、現ルートを踏襲する場合には、車両更新時に車両選択の配慮が必要と考えられる。	道路状況からは、特に問題点はない。

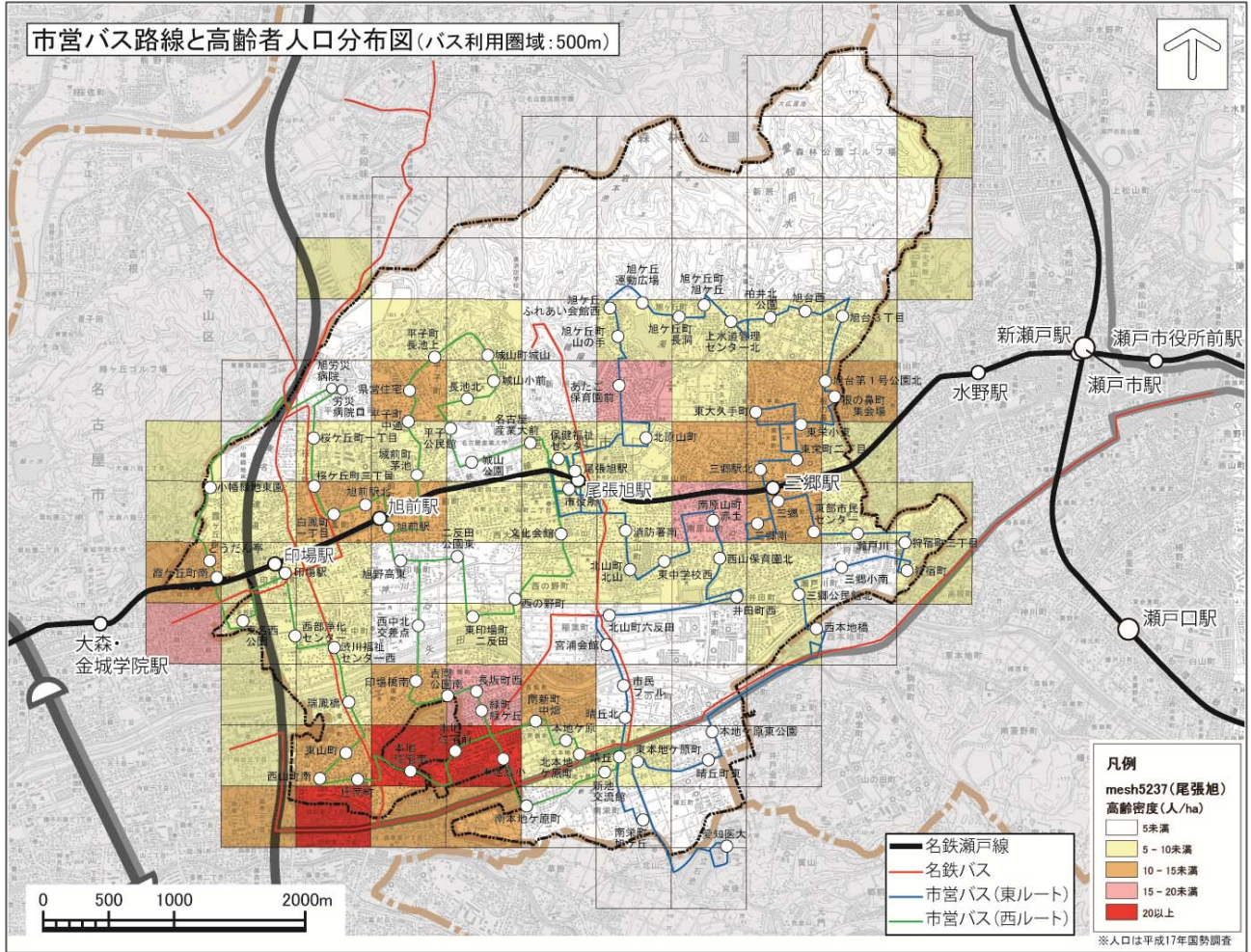
図2-17 バス路線と人口分布



資料：平成24年3月市営バス運行調査業務報告書



図2-18 バス路線と高齢者人口分布



資料：平成24年3月市営バス運行調査業務報告書

②事業評価（利用者数、収支状況等）

近隣市町が運行するバスの中で、あさぴ一号の年間利用者数は、瀬戸市と豊明市に次いで少ない状況にあり、人口規模で指数化した値（年間利用者数÷当該市町人口）でみても、ほぼ同様の状況で、日進市や長久手市、みよし市、東郷町の値を大きく下回っていることから、一層の利用促進を図る必要があります。

一方、収支率（運賃収入÷運行経費）は、みよし市に次いで高く、近隣市町が運行するバスに比べ、運行経費の抑制が図られていることがうかがえます。このため、さらなる収支率の向上（市負担額の減少）を図るためには、一層の利用を促進しつつ、運行経費の抑制を維持していくことが必要であるといえます。

図 2-19 人口当り利用者指数（年間利用者数÷当該市町人口）の比較

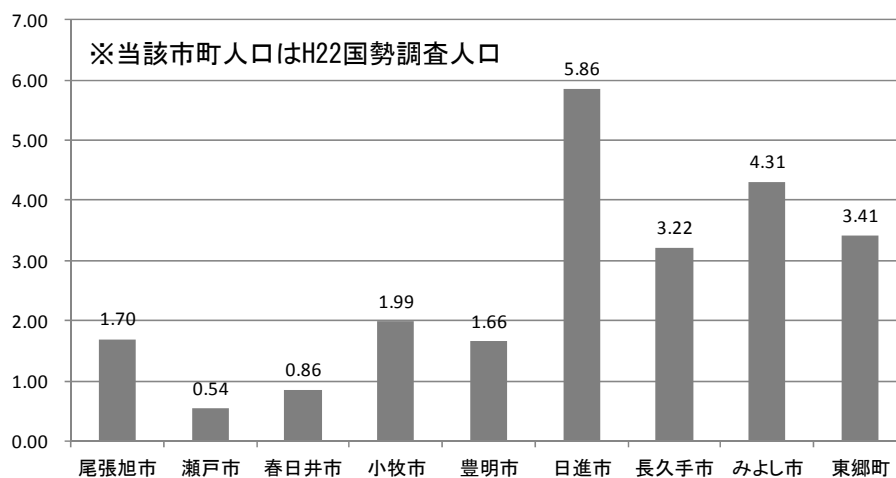


図 2-20 市営バスと近隣市町バスとの年間利用者数の比較

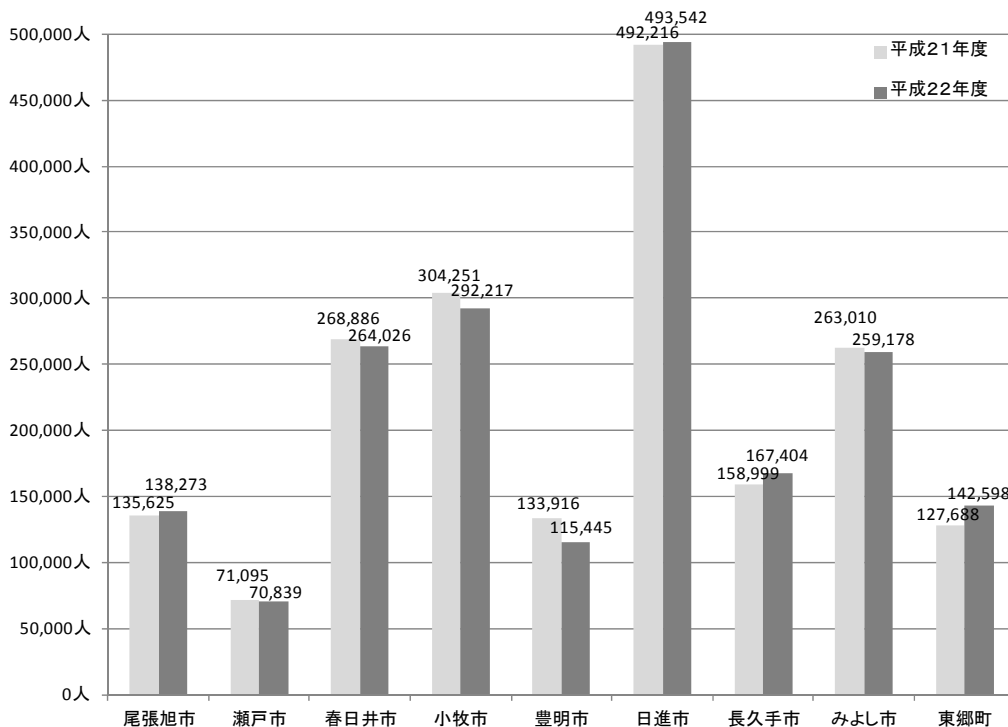
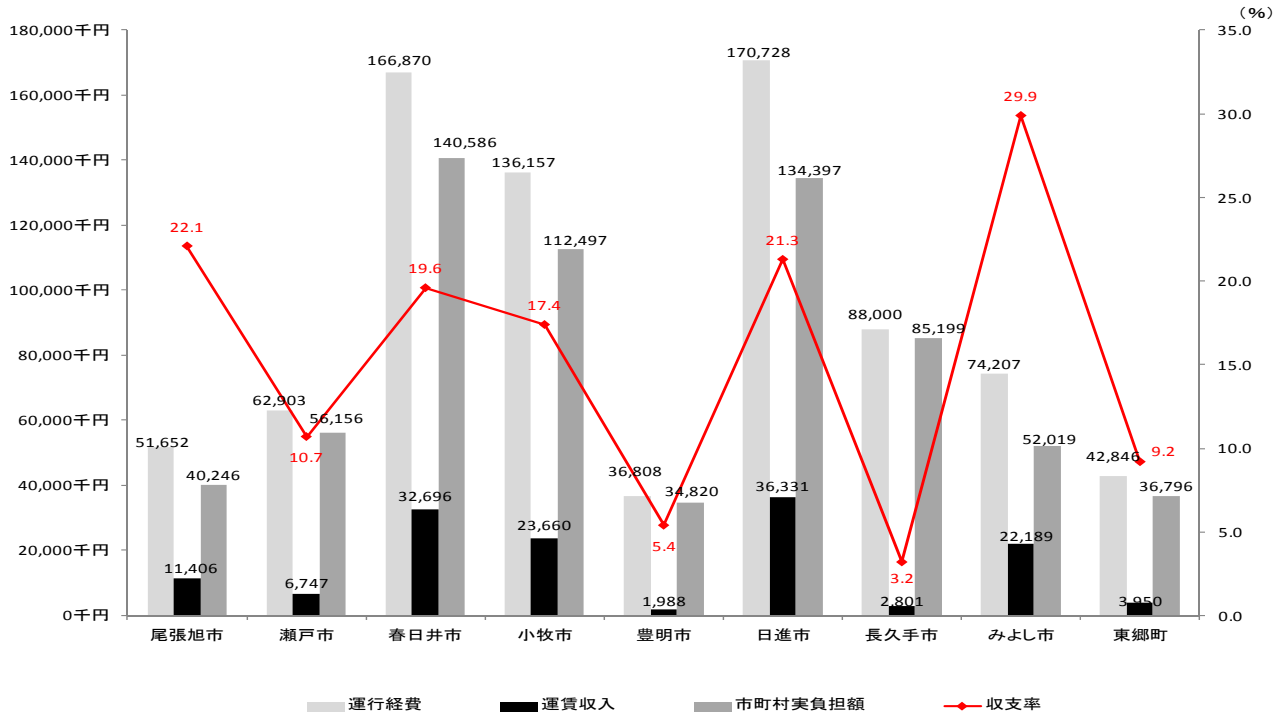




図2-21 市営バスと近隣市町バスとの運行経費・収支率等の比較



※収支率＝運賃収入÷運行経費

各市町により基本運賃や運賃特例などに違いがあるため、一概に数値のみの比較は難しい。

表2-6 (参考) 市営バスと近隣市町バスの運行概要

市町村名	路線数	基本運行日	1日運行回数	基本運賃	運賃特例
尾張旭市	2本	月～土 (年末年始、祝日は運休)	6回	100円	未就学児及び障がい者無料(障がい者の付添も1人まで無料)
瀬戸市	8本	毎日(年末年始を除く)外	7回 外	100円	障害者は半額
春日井市	4本	毎日(年末年始を除く)	18.5回外	200円 外	未就学児、障がい者 無料 小人、運転免許自主返納者カード所持者 100円
小牧市	7本	毎日(年末年始を除く)	9回外	200円	乗継自由。小学生半額。幼児(小学生未満)無料。 ※身体障害者手帳等を提示すれば付添1名も無料。 ※ピーチバス等の定期券を提示すれば無料。
豊明市	14本	毎日(年末年始を除く)	5回外	100円	市内在住で中学生以下・65歳以上・身体障害者手帳等を携帯している方と付き添いの方1名無料
日進市	8本	毎日(年末年始を除く)	11回外	100円 外	他のコースへ当日乗り継ぐ場合、1回のみ無料。 中学生以下の子ども、身体障害者手帳等所持者、介護保険法による介護認定を受けている者及びその付き添い1名は無料
長久手市	10本	毎日(年末年始を除く)	16回外	100円	中学生以下、妊婦、身体障害者手帳所持者等と付添1名、市発行「あったかあど」携帯者(高齢者・障害者用)無料
みよし市	3本	毎日(年中無休)	22回外	100円	未就学児、介助者無料
東郷町	4本	毎日(年末年始を除く)	12回外	100円	障がい者と付添1人、中学生以下の子ども、65歳以上無料

## エ 本市における公共交通の課題

前項の評価結果を踏まえ、現時点で顕在化している市営バスの問題・課題を整理するとともに、公共交通全体の視点から公共交通ネットワーク形成に関する課題を整理すると次のとおりとなります。

### ① あさび一号に関する課題

#### 【基本的課題】

- 人口が集積する市街地は、ほぼあさび一号の利用圏域（バス停から半径500m圏と設定）に含まれており、また利用者アンケートからも「料金」や「ルート」、「運行時間帯」、「停留所位置・間隔」については満足度が高く、運行目的である「市民生活の足として、交通空白地域の改善及び市民交流の促進を図り、もって外に出かけたくなるまちづくりを推進する」ためのサービス水準は確保されているものと考えられます。
- ただし、これらの評価に際しては、一律の利用圏域や現在の利用者意向を評価要素としたものであり、あさび一号の運行目的にある「交通空白地域の改善」や「市民交流の促進」については、誰をサービスの対象とするか（例えば、高齢者にとっての「空白地域」は生じていないか、障がい者にとっての利便性は確保されているか等）で、その評価要素や結果が大きく変わることとなります。
- したがって、あさび一号に関しては、現在顕在化している個別課題への対応を図る前に、改めてその運行目的やそれに見合ったサービス水準のあり方を明確にすることが必要であり、そのためには、広く地域住民の意見やニーズを把握する取組が必要になると考えられます。

#### 【個別課題】

- 上記の基本課題への対応を前提に、現在顕在化している以下の問題・課題への対応を図ることが必要であると考えられます。

##### ■あさび一号の利用促進

あさび一号の利用者数は、年々増加する傾向にあるものの、近隣市町が運行するバスと比べ、利用者数は決して多くない状況にあり、あさび一号をはじめとする公共交通を持続的に維持・確立していくためには、一層の利用促進に向けた取組を進めることが必要となっています。

##### ■利用者ニーズに応じた運行ダイヤの検討

あさび一号は交通空白地域を解消するようにルート設定されており、1ルートの所要時間（乗車時間）は約75分となっています。そのため、利用者アンケートでは、他の項目に比べ「ダイヤ」に関する不満度が高くなっており、より使い勝手のよい交通手段となるよう利用者ニーズや特性を踏まえた運行ダイヤの見直し等について検討を行うことが必要となっています。

##### ■安全性等に配慮した運行ルートの検討

現在のあさび一号のルート上では、渋滞により遅延が発生している区間や接触事故等が発生している交差点等がみられるとともに、すれちがいが困難な区間やバス1台分の幅員しかない狭あい区間があり、一般車両とのトラブルも発生していることから、交通安全上の観点等から、運行ルートの見直し等について検討を行うことが必要となっています。

#### ■積み残しへの対応

一部のバス停で積み残しが発生していますが、月1～2回程度の頻度であることも考え合わせ、バス車両の適正規模について検討を行う必要があります。なお、車両規模を大きくする場合には、狭あい区間での円滑な運行に支障をきたす懸念があることから、上記のルートの見直しと一体的に検討を進めることが必要となっています。

#### ② 公共交通ネットワーク形成に関する課題

- 現在、あさぴ一号は市内4駅（印場駅、旭前駅、尾張旭駅、三郷駅）において、名鉄瀬戸線と接続しており、また市南部及び東部で長久手市、瀬戸市の自主運行バスにも接続しています。
- また、市南部や西部では路線バス（名鉄バス、名古屋市営バス）が運行され、一部ではあさぴ一号と並走する区間もみられます。
- したがって、持続可能な公共交通網を形成していくためには、個別路線の維持・存続を図るための個別的な取組だけを進めるのではなく、鉄道や路線バス、あさぴ一号が果たすべき役割を明確にし、これらが相互に補完し合いながら、利用者にとってわかりやすく、かつ一体的に機能する効率の良い公共交通ネットワークの形成を図る必要があります。

## (2) 道路交通の整理

### ア 国県道路網

市内には、高速道路と国道が各1路線、そして県道が5路線、市道が1,361路線あり、そのうち85.7%が改良済となっています。

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。

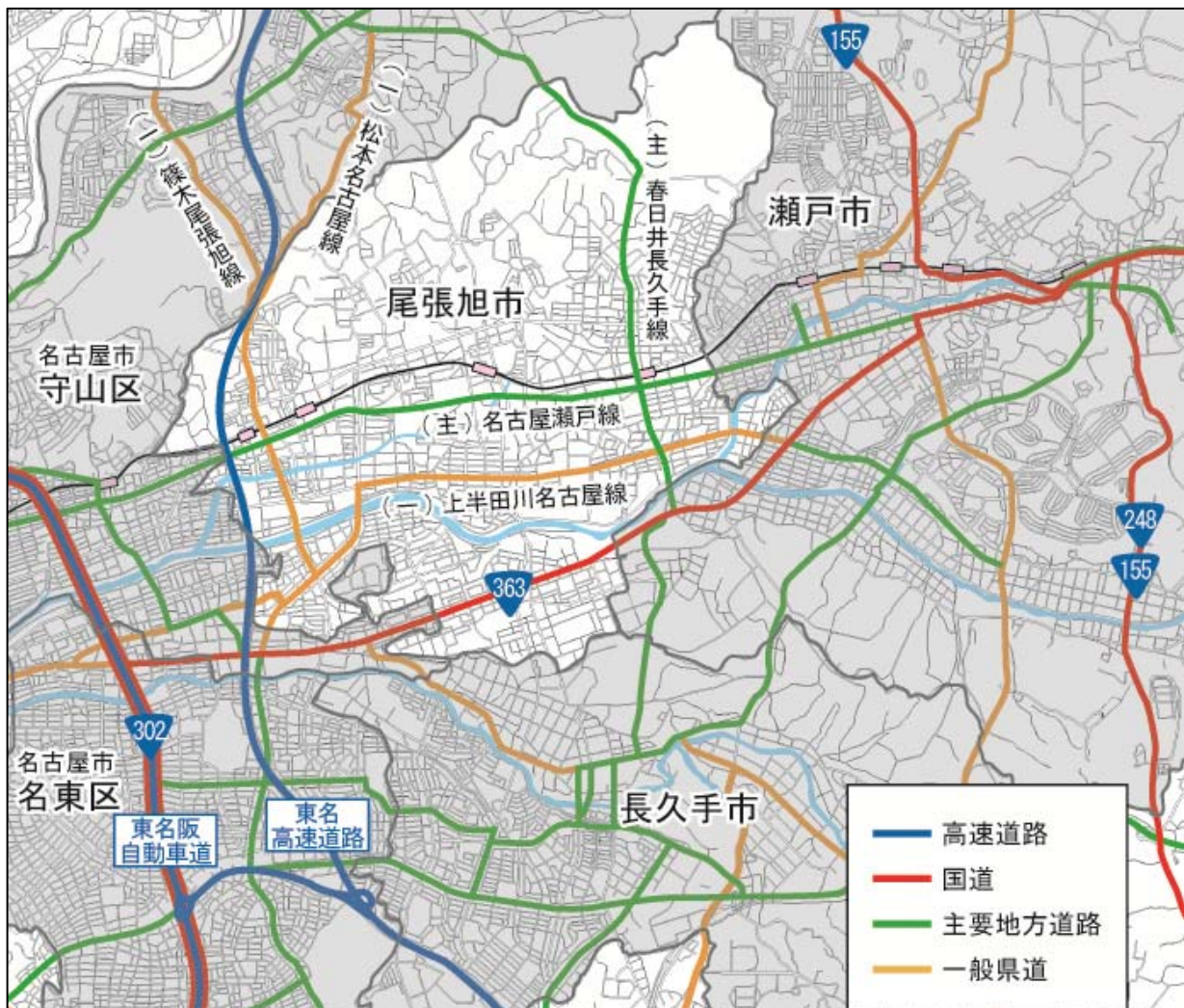
なお、名鉄瀬戸線以南には、国道、主要地方道、一般県道が各1路線ずつ東西方向(瀬戸市、名古屋市方向)に存在しますが、以北の区域には存在しません。

表2-7 道路の現況(平成23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	1,368	349,270	342,920	98.2	299,177	85.7
高速道 <sup>1</sup> (東名高速)		2,410	2,410	100.0	-	-
国道	1	1,859	1,859	100.0	1,859	100.0
県道	5	18,725	18,725	100.0	18,725	100.0
市道	1,361	326,276	319,926	98.1	278,593	85.4

資料：H23年版尾張旭市統計書

図2-2-2 市内及び周辺の道路網





### イ 都市計画道路整備状況

都市計画道路は、幹線道路が格子状に計画決定しています。またその整備率は65.5%で、(都)第3環状線、(都)瀬戸環状西部線、(都)霞ヶ丘南線等が未整備となっています。

図2-23 都市計画道路整備状況図

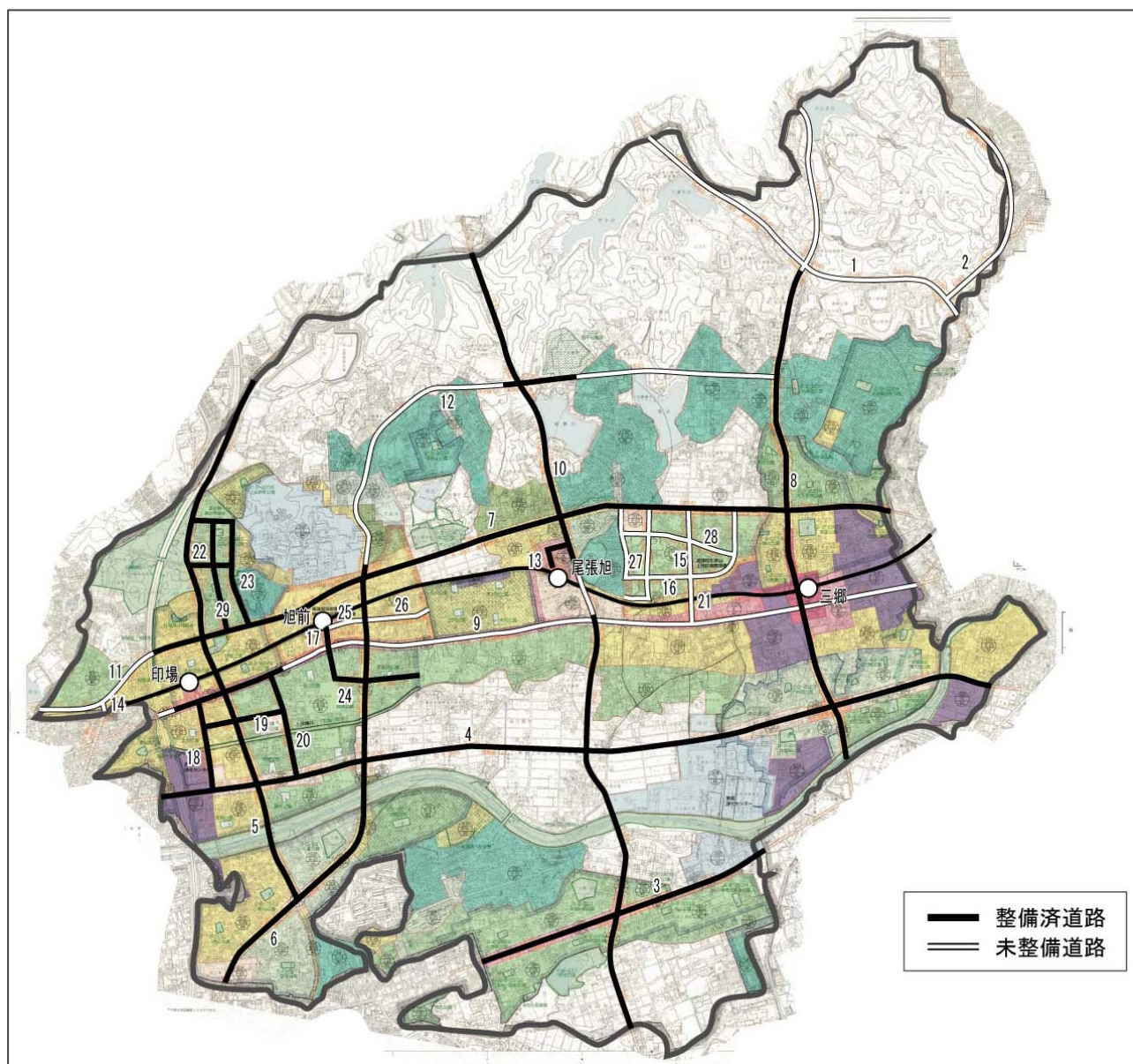


表 2-8 都市計画道路の路線別整備状況

(平成23年4月1日現在)

図番号	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				
1	3・2・259	第3環状線	2,280	(30) 23	-	-
2	3・3・289	瀬戸環状西部線	630	25	-	-
3	3・4・256	瀬港線	1,880	16	1,880	100.0
4	3・4・268	旭南線	5,050	20	5,050	100.0
5	3・4・270	印場線	3,240	16	3,240	100.0
6	3・4・273	川南線	1,690	20	1,690	100.0
7	3・4・287	瀬戸新居線	4,290	20	4,290	100.0
8	3・4・290	玉野川森林公園線	4,030	16	3,020	74.9
9	3・4・300	名古屋瀬戸線	4,730	16	740	15.6
10	3・4・526	稲葉線	4,970	16	4,500	90.5
11	3・4・527	霞ヶ丘線	1,110	20	310	27.9
12	3・4・528	平子線	4,410	16	1,621	36.8
13	3・4・533	尾張旭駅前線	240	20	240	100.0
14	3・4・534	霞ヶ丘南線	30	20	-	-
15	3・4・535	北原山1号線	400	16	-	-
16	3・4・536	北原山2号線	1,410	16	-	-
17	3・5・529	旭前駅前線	130	14	-	-
18	3・5・530	印場駅前線	540	12	540	100.0
19	3・5・531	印場公園線	450	12	450	100.0
20	3・5・532	印場庄中線	610	12	610	100.0
21	3・5・537	北原山3号線	270	14	-	-
22	3・5・538	卓ヶ洞1号線	250	12	250	100.0
23	3・5・539	卓ヶ洞2号線	870	12	870	100.0
24	3・5・540	東印場線	680	12	680	100.0
25	7・6・526	旭前城前1号線	230	10	-	-
26	7・6・527	旭前城前2号線	380	10	-	-
27	7・6・528	北原山4号線	690	10	-	-
28	7・6・529	北原山5号線	680	10	-	-
29	8・7・526	卓ヶ洞中央通	730	6	730	100.0
合計			46,900		30,711	65.5%

(注) ( )内は、名古屋都市計画区域内における標準幅員

資料：H23年版尾張旭市統計書



## ウ 歩道設置状況

市内の主要な幹線道路では整備されていますが、(都)稲葉線以东の地域では未設置の箇所が多く、ネットワーク化されていない箇所もみられます。

図2-24 歩道設置状況



## エ 交通量

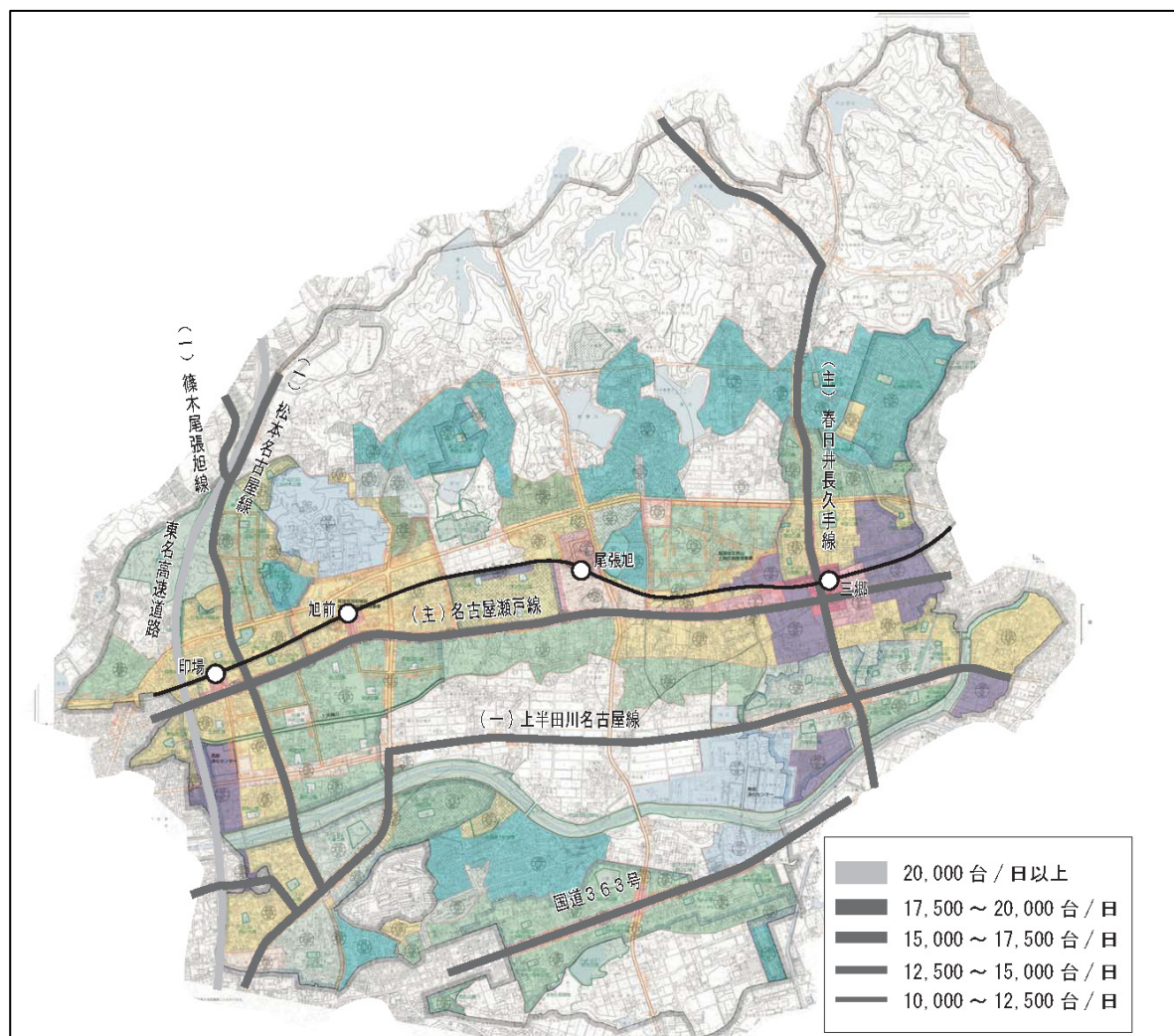
市内の国県道路の交通量は、一般国道363号が最も多く約193百台/日となっています。また、(主)春日井長久手線も約186百台/日と多くなっています。

表2-9 路線別の自動車類交通量

基本区間番号 交通調査	路線名	起点	終点	24時間自動車類交通量(台)		
				小型車	大型車	合計
23110100180	東名高速道路	守山区・尾張旭市 境	尾張旭市・守山区 境	37621	17351	54972
23303630050	一般国道363号	守山区・尾張旭市 境	尾張旭市・瀬戸市 境	17051	2234	19285
23400610020	名古屋瀬戸線(下)	守山区・尾張旭市 境	篠木尾張旭線	14184	1369	15553
23400610030	名古屋瀬戸線	篠木尾張旭線	春日井長久手線	14184	1369	15553
23400610040	名古屋瀬戸線(上下)	春日井長久手線	尾張旭市・瀬戸市 境	13948	1081	15029
23400750090	春日井長久手線	守山区・尾張旭市 境	名古屋瀬戸線	16868	1737	18605
23400750100	春日井長久手線(上下)	名古屋瀬戸線	上半田川名古屋線	16868	1737	18605
23400750110	春日井長久手線(上下)	上半田川名古屋線	尾張旭市・瀬戸市 境	16868	1737	18605
23602080100	上半田川名古屋線	瀬戸市・尾張旭市 境	春日井長久手線	12040	1006	13046
23602080110	上半田川名古屋線	春日井長久手線	松本名古屋線	12040	1006	13046
23602080120	上半田川名古屋線(上)	松本名古屋線	松本名古屋線	12040	1006	13046
23602080130	上半田川名古屋線	松本名古屋線	尾張旭市・守山区 境	10247	1096	11343
23602130050	篠木尾張旭線(下)	松本名古屋線	名古屋瀬戸線	13638	1475	15113
23602140120	松本名古屋線	上半田川名古屋線	尾張旭市・守山区 境	11109	1027	12136

資料：平成22年道路交通センサス

図2-25 国県道路の交通量



資料：平成22年道路交通センサス



## オ ピーク時平均旅行速度

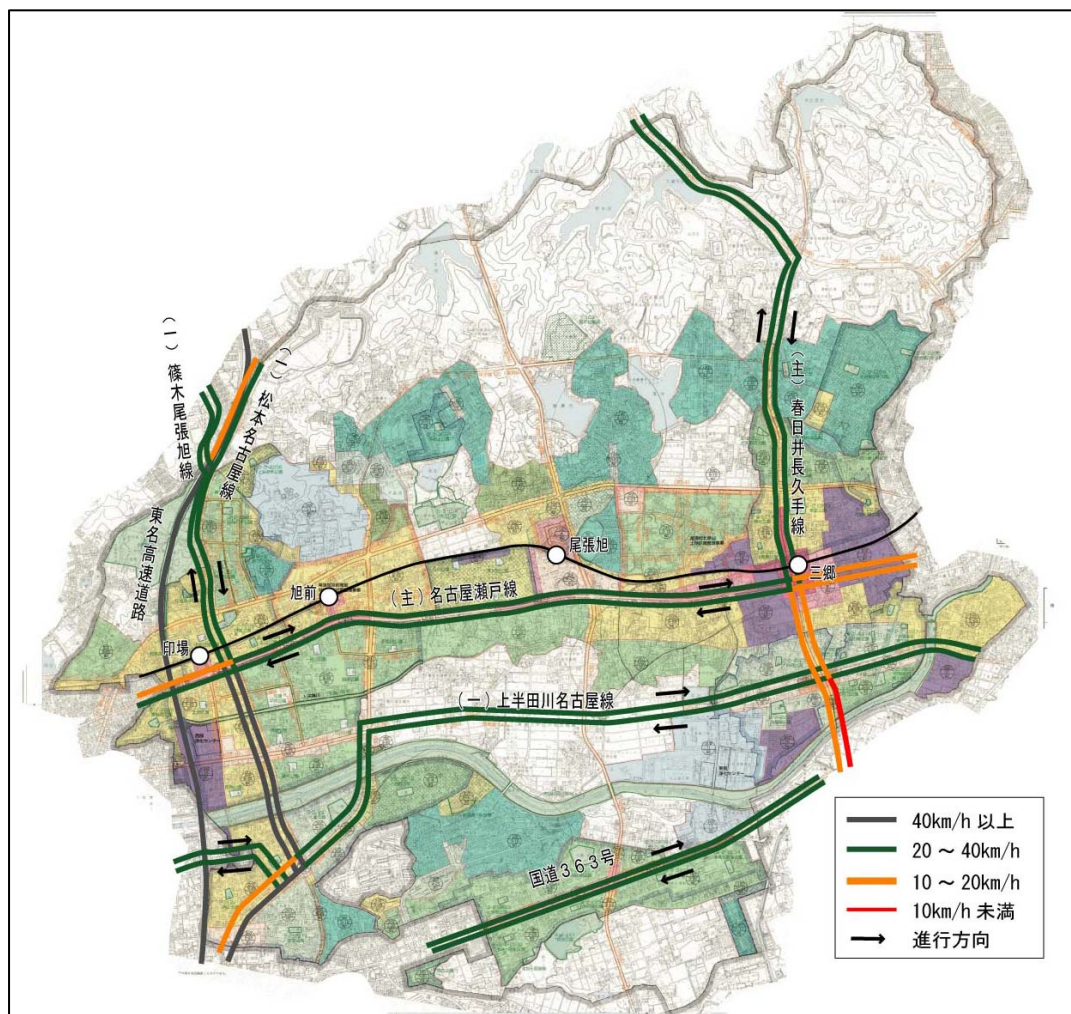
ピーク時旅行速度が低い箇所は、三郷交差点周辺の（主）名古屋瀬戸線や（主）春日井長久手線であり、ともに20km/h未満となっています。

表 2-10 路線別の混雑時平均旅行速度

基本区間番号 交通調査	路線名	起点	終点	混雑時平均旅行速度(km/h)	
				上り	下り
23110100180	東名高速道路	守山区・尾張旭市 境	尾張旭市・守山区 境	64.9	73.6
23303630050	一般国道363号	守山区・尾張旭市 境	尾張旭市・瀬戸市 境	20.8	20.5
23400610020	名古屋瀬戸線（下）	守山区・尾張旭市 境	篠木尾張旭線	26.5	17.1
23400610030	名古屋瀬戸線	篠木尾張旭線	春日井長久手線	20.4	21.3
23400610040	名古屋瀬戸線（上下）	春日井長久手線	尾張旭市・瀬戸市 境	13.8	16.5
23400750090	春日井長久手線	守山区・尾張旭市 境	名古屋瀬戸線	28.1	20.1
23400750100	春日井長久手線（上下）	名古屋瀬戸線	上半田川名古屋線	10.3	16.4
23400750110	春日井長久手線（上下）	上半田川名古屋線	尾張旭市・瀬戸市 境	12.3	6.7
23602080100	上半田川名古屋線	瀬戸市・尾張旭市 境	春日井長久手線	21.7	33.3
23602080110	上半田川名古屋線	春日井長久手線	松本名古屋線	30.4	29.5
23602080120	上半田川名古屋線（上）	松本名古屋線	松本名古屋線	15.6	40.3
23602080130	上半田川名古屋線	松本名古屋線	尾張旭市・守山区 境	22.2	22.2
23602130050	篠木尾張旭線（下）	松本名古屋線	名古屋瀬戸線	26.2	13.3
23602140080	松本名古屋線	守山区・尾張旭市 境	篠木尾張旭線	30.6	30.6
23602140100	松本名古屋線	名古屋瀬戸線	上半田川名古屋線	42.4	42.4
23602140120	松本名古屋線	上半田川名古屋線	尾張旭市・守山区 境	33.4	31

資料：平成22年道路交通センサス

図 2-26 国県道路の混雑時旅行速度



資料：平成22年道路交通センサス

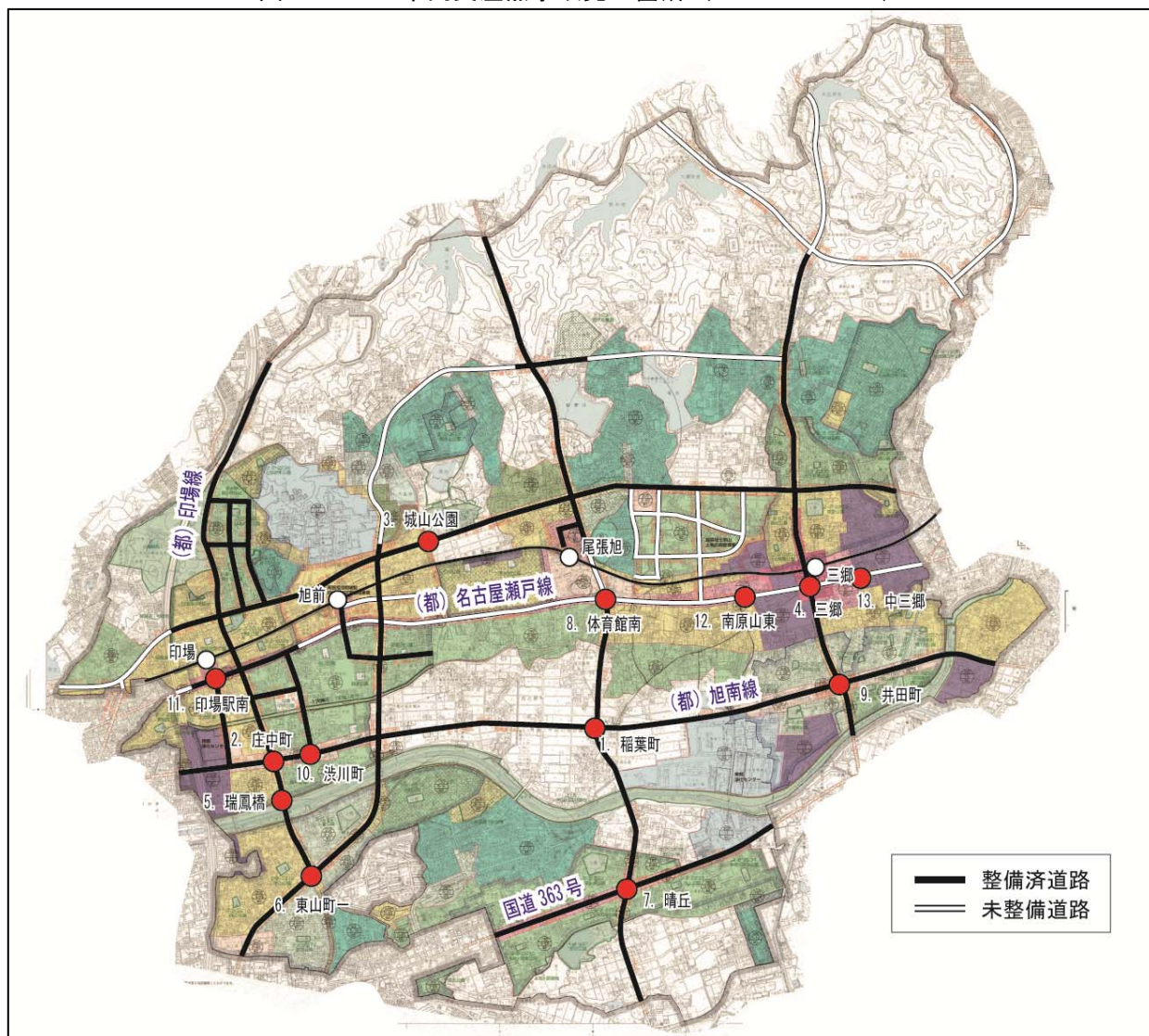
## カ 交差点事故発生状況

市内で本年中に複数回事故が発生又は重傷事故が発生した交差点は13箇所存在し、交通量が多い(都)名古屋瀬戸線、(都)旭南線、国道363号、(都)印場線で多く発生しています。

表2-11 市内の主要な交差点事故発生箇所 (H24.1.1~8.31)

No.	交差点名称	件数	事故形態別件数				備考
			右左折関連	追突	出合頭	その他	
1	稲葉町	3	2	1			
2	庄中町	3		2		1	
3	城山公園	2		1	1	「出合頭」は自動車対自転車で重傷	
4	三郷	2			2		
5	瑞鳳橋	2		1	1		
6	東山町一	2		1		1「その他」は自動車対歩行者で横断中	
7	晴丘	2	2				
8	体育館南	2		1		1「その他」は自動車対歩行者で横断中	
9	井田町	2	1	1			
10	渋川町	2	1	1			
11	印場駅南	2		1	1		
12	南原山東	2	2				
13	中三郷	1	1			自動車対自転車で重傷事故	

図2-27 市内交差点事故発生箇所 (H24.1.1~8.31)



※複数回事故が発生した箇所又は重傷事故が発生した交差点



## キ 自転車等駐車場（駐輪場）の利用状況

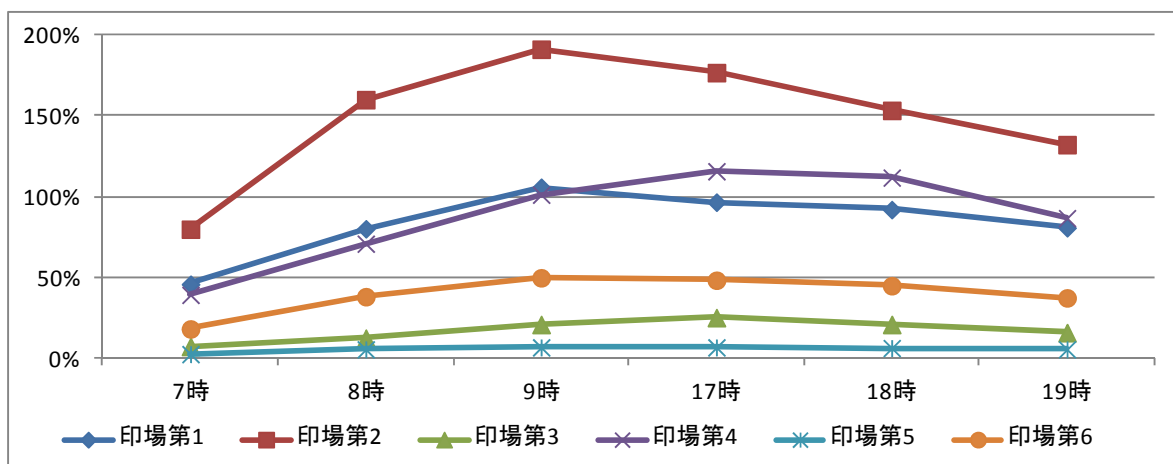
### (ア) 印場駅

駅に最も近い印場第2は、概ね終日100%を超える利用率となっており、印場第3や駅北側の第5や第6は、終日50%以下の利用率となっています。

表 2-12 駐輪場の時間帯別利用状況（平日）

名称	利用可能 台数(台)	台数						利用率					
		7時	8時	9時	17時	18時	19時	7時	8時	9時	17時	18時	19時
印場第1	152	70	122	161	147	140	123	46.1%	80.3%	105.9%	96.7%	92.1%	80.9%
印場第2	90	72	144	172	159	138	119	80.0%	160.0%	191.1%	176.7%	153.3%	132.2%
印場第3	118	9	15	25	30	25	19	7.6%	12.7%	21.2%	25.4%	21.2%	16.1%
印場第4	76	30	54	77	88	85	66	39.5%	71.1%	101.3%	115.8%	111.8%	86.8%
印場第5	241	7	14	17	17	16	14	2.9%	5.8%	7.1%	7.1%	6.6%	5.8%
印場第6	266	49	102	133	129	120	100	18.4%	38.3%	50.0%	48.5%	45.1%	37.6%
合計	943	237	451	585	570	524	441	25.1%	47.8%	62.0%	60.4%	55.6%	46.8%

図 2-28 駐輪場の時間帯別利用状況（平日）



資料：自転車等駐車場利用状況調査委託 調査報告書（平成24年3月）

図 2-29 駐輪場の位置



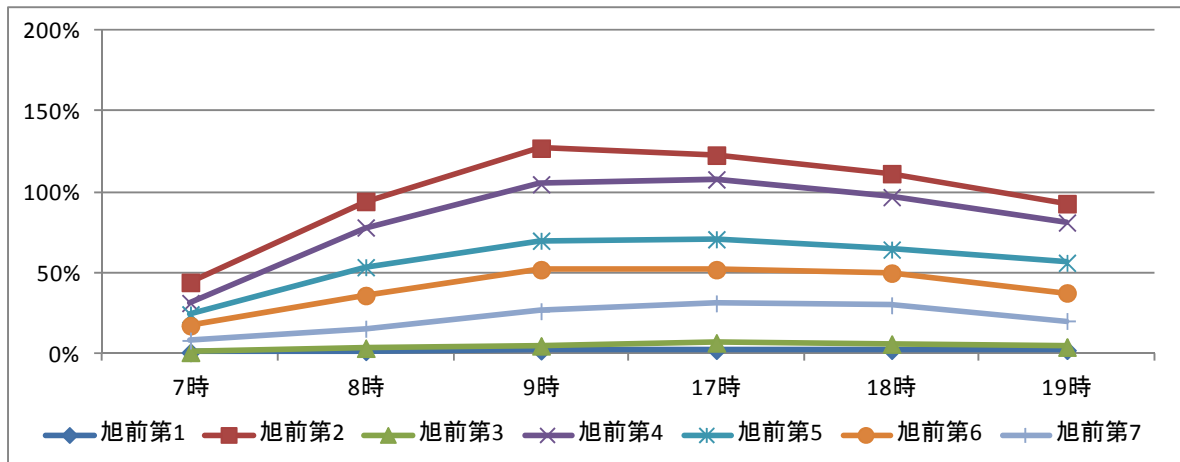
(イ) 旭前駅

線路沿いの旭前第2、第4は日中100%を超える利用率となっており、駅北側の旭前第1や駅から最も遠い旭前第3は終日1割に満たない利用率となっています。

表2-13 駐輪場の時間帯別利用状況（平日）

名称	利用可能台数(台)	台数						利用率					
		7時	8時	9時	17時	18時	19時	7時	8時	9時	17時	18時	19時
旭前第1	288	3	5	6	7	7	7	1.0%	1.7%	2.1%	2.4%	2.4%	2.4%
旭前第2	70	31	66	89	86	78	65	44.3%	94.3%	127.1%	122.9%	111.4%	92.9%
旭前第3	275	3	10	14	19	17	12	1.1%	3.6%	5.1%	6.9%	6.2%	4.4%
旭前第4	165	52	129	173	178	160	134	31.5%	78.2%	104.8%	107.9%	97.0%	81.2%
旭前第5	110	27	59	77	78	71	62	24.5%	53.6%	70.0%	70.9%	64.5%	56.4%
旭前第6	188	33	68	98	98	94	71	17.6%	36.2%	52.1%	52.1%	50.0%	37.8%
旭前第7	83	7	13	22	26	25	17	8.4%	15.7%	26.5%	31.3%	30.1%	20.5%
合計	1,179	156	350	479	492	452	368	13.2%	29.7%	40.6%	41.7%	38.3%	31.2%

図2-30 駐輪場の時間帯別利用状況（平日）



資料：自転車等駐車場利用状況調査委託 調査報告書（平成24年3月）

図2-31 駐輪場の位置



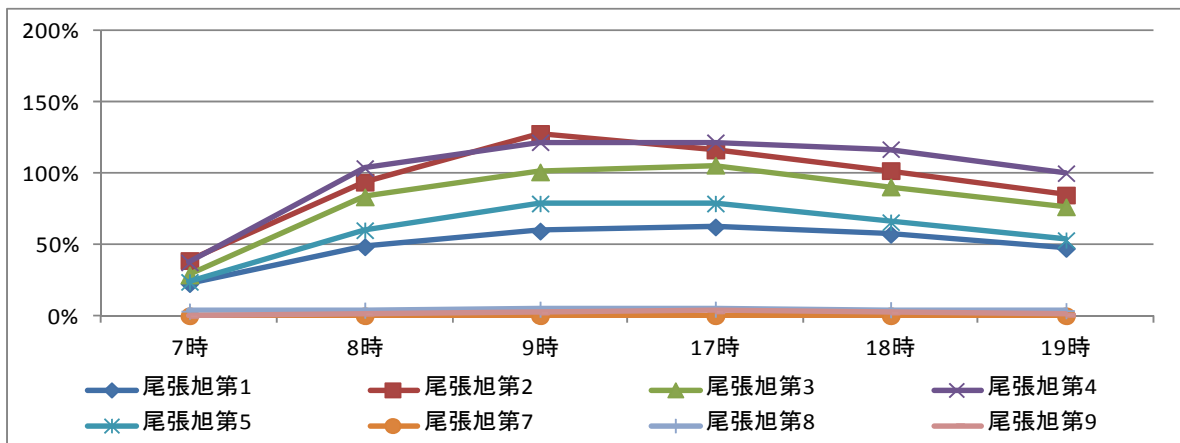
(ウ) 尾張旭駅

駅から近い尾張旭第2、第4は日中100%を超える利用率となっており、駅から遠い尾張旭第7、第8、第9は終日1割に満たない利用率となっています。

表2-14 駐輪場の時間帯別利用状況（平日）

名称	利用可能台数(台)	台数						利用率					
		7時	8時	9時	17時	18時	19時	7時	8時	9時	17時	18時	19時
尾張旭第1	345	78	167	205	215	197	163	22.6%	48.4%	59.4%	62.3%	57.1%	47.2%
尾張旭第2	111	43	104	142	129	113	94	38.7%	93.7%	127.9%	116.2%	101.8%	84.7%
尾張旭第3	360	103	300	363	380	325	275	28.6%	83.3%	100.8%	105.6%	90.3%	76.4%
尾張旭第4	83	31	86	101	101	97	83	37.3%	103.6%	121.7%	121.7%	116.9%	100.0%
尾張旭第5	160	38	96	126	126	105	85	23.8%	60.0%	78.8%	78.8%	65.6%	53.1%
尾張旭第7	76	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
尾張旭第8	307	10	12	14	14	13	11	3.3%	3.9%	4.6%	4.6%	4.2%	3.6%
尾張旭第9	130	0	2	3	4	3	1	0.0%	1.5%	2.3%	3.1%	2.3%	0.8%
合計	1,572	303	767	954	969	853	712	19.3%	48.8%	60.7%	61.6%	54.3%	45.3%

図2-32 駐輪場の時間帯別利用状況（平日）



資料：自転車等駐車場利用状況調査委託 調査報告書（平成24年3月）

図2-33 駐輪場の位置





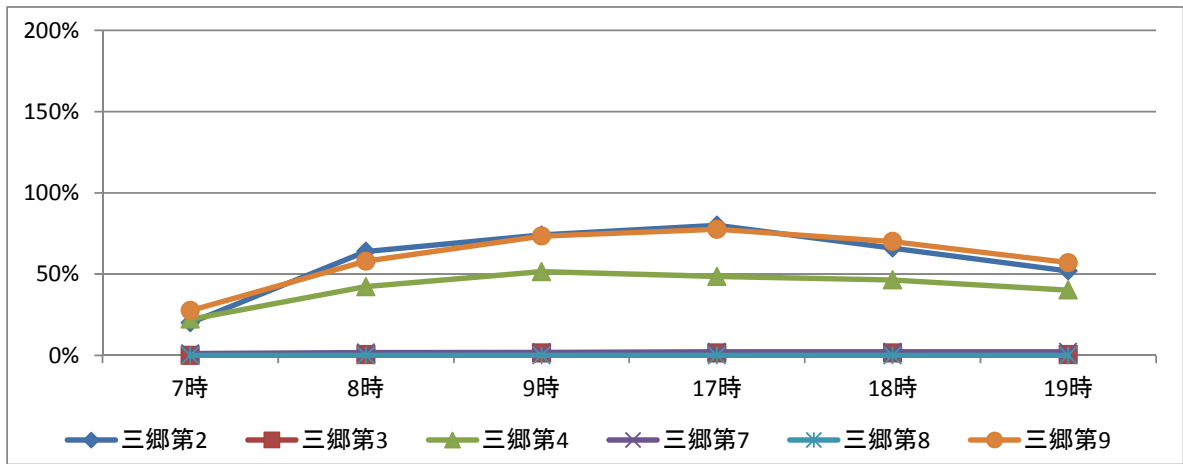
(エ) 三郷駅

三郷駅の駐輪場で利用率が100%を超えるものではなく、駅から遠い三郷第3や第7、第8は1割に満たない利用率となっています。

表 2-15 駐輪場の時間帯別利用状況 (平日)

名称	利用可能台数(台)	台数						利用率					
		7時	8時	9時	17時	18時	19時	7時	8時	9時	17時	18時	19時
三郷第2	50	10	32	37	40	33	26	20.0%	64.0%	74.0%	80.0%	66.0%	52.0%
三郷第3	205	0	1	3	3	3	1	0.0%	0.5%	1.5%	1.5%	1.5%	0.5%
三郷第4	239	53	101	123	116	111	96	22.2%	42.3%	51.5%	48.5%	46.4%	40.2%
三郷第7	416	5	7	8	9	9	9	1.2%	1.7%	1.9%	2.2%	2.2%	2.2%
三郷第8	357	0	0	0	0	0	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
三郷第9	1047	289	607	768	812	734	597	27.6%	58.0%	73.4%	77.6%	70.1%	57.0%
合計	2314	357	748	939	980	890	729	15.4%	32.3%	40.6%	42.4%	38.5%	31.5%

図 2-3 4 駐輪場の時間帯別利用状況 (平日)



資料：自転車等駐車場利用状況調査委託 調査報告書 (平成24年3月)

図 2-3 5 駐輪場の位置



## ク 尾張旭市における道路交通の課題

現時点で顕在化している道路交通の課題を整理すると次のとおりとなります。

- 都市計画道路の整備状況は、65.5%と愛知県平均（72.7%、H23.3時点、名古屋市除く）と比較して低い状況にあります。特に、名鉄瀬戸線以北の地域において整備が進んでおらず、（都）第3環状線、（都）瀬戸環状西部線、名古屋市と連絡する（都）霞ヶ丘南線等の早期整備が課題となっています。
- 自動車交通については、三郷駅周辺や名古屋市境などにおいて旅行速度の低下がみられるほか、事故が起りやすい交差点が見られることから、快適かつ安全に道路を利用できる対策が課題となっています。
- 自転車や歩行者については、特に、（都）稲葉線以東の地域で歩道ネットワークの連続性が保たれていないことから、快適な通行空間の確保が課題となっています。  
加えて、駅周辺の駐輪場については、一部駐輪場で終日、容量の1.5～2倍程度の利用がある一方、利用が少ない駐輪場が存在するなど、施設の有効活用による駅アクセス環境の向上が課題となっています。

## 2-3. 市民意向の把握

既存資料だけでは把握できない市民の移動に関する詳細などを、アンケートにより把握しました。

表 2-16 市民アンケートの実施概要

項目	概要
目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・市民の目的別の移動実態を詳細に把握</li><li>・市民が感じている目的別の移動の課題箇所を把握</li><li>・今後の市民の移動手段の変更を促す施策のきっかけ</li></ul>
実施方法	郵送配布、郵送回収
配布回収数	配布数：3,000票 回収数：1,142票（回収率：38.1%）
対象者	<ul style="list-style-type: none"><li>・平成24年10月に本市内に居住する15歳以上の市民</li><li>・町別の人口に伴い配布数を決め、その中で無作為抽出</li></ul>
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・属性</li><li>・日常の交通行動</li><li>・都市交通の満足度と改善事項</li><li>・尾張旭市の将来の交通の姿について</li><li>・高齢社会への対応について</li><li>・各交通手段の役割について</li></ul>

## (1) 日常の交通行動

- ・平日、休日ともに外出の目的地は、市内又は名古屋市（守山区、中区、名東区、東区等）、瀬戸市、長久手市が多く、自動車又は名鉄瀬戸線を利用。
- ・買い物や通院で自動車の利用が多く、75歳以上の自動車利用者も存在。
- ・通勤（市内外率71%）、通学（市内外率71%）、業務（市内外率65%）は市外を目的地としている場合が多く、買い物（市内々率71%）、通院（市内々率57%）は、平日に市内を目的地とすることが多く、休日は市外を目的地とする割合が多い。

## (2) 交通手段別の満足度と改善事項、期待する役割

### ア 公共交通機関

- ・名鉄瀬戸線及び名古屋市営バス、名鉄バスは「通勤や通学等の日常の移動手段」、「市外施設への移動を容易にする役割」が求められているが、名鉄瀬戸線の不満が約3割存在し、名古屋市営バスや名鉄バスでは、不満の割合が満足の割合を上回る。
- ・名鉄瀬戸線の改善事項は、駅のバリアフリー化、三郷駅前広場や既設駐輪場の活用、駅アクセス道路の安全性向上、駅周辺での買い物環境の改善が望まれている。
- ・あさび一号は、「交通不便者にとっての移動手段」、「路線バスが走っていない地域の方々にとっての移動手段」としての役割が求められているが、不満の割合が満足の割合を上回る。
- ・あさび一号の改善事項は、藤が丘へのアクセス、増便、日祝日運行、通勤通学時間帯の運行が望まれている。

### イ 自動車、自動二輪

- ・自動車、自動二輪は「通院や買い物等の日常の移動手段」、「通勤や通学等の日常の移動手段」としての役割が求められており、満足の割合が不満の割合を上回る。
- ・自動車、自動二輪の改善事項は、渋滞と道路構造上の問題が挙げられており、渋滞については三郷駅及び印場駅周辺、(主)名古屋瀬戸線に関する改善事項が挙げられている。
- ・道路構造上の問題については、主に生活道路において、幅員が狭いことによる自動車同士のすれ違いや歩行者・自転車への危険性に対する意見が挙げられている。

### ウ 自転車、徒歩

- ・自転車は、「通勤や通学等の日常の移動手段」、「通院や買い物等の日常の移動手段」としての役割や「健康を増進し、まちを元気にする役割」が求められており、不満の割合が満足の割合を上回る。
- ・徒歩は、「健康を増進し、まちを元気にする役割」が求められており、満足の割合が不満の割合を上回る。
- ・自転車、歩行者ともに、安全に通行するための空間の確保や、安全施設の設置、通過交通の抑制が求められている。

## (3) 将来の交通の姿など

- ・市民は70歳を超えると運転が難しくなると考えており、半数が免許を返納する意向がある。
- ・将来的には、市内のまちなかへは徒歩・自転車、市内主要施設や市外へは鉄道やバスで行きやすい交通体系を望んでおり、特に高齢者は公共交通の利用が望ましいと考えている。



## 2-4. 尾張旭市の都市交通の課題

前項で抽出した「社会経済特性」や「交通特性」、「市民意向」から見出された本市の都市交通の課題を概括的にまとめると次のとおりとなります。

(※ 内容が広範にわたる事項については、他の項目の内容と重複する場合があります。)

### ■公共交通に関する課題

#### A 公共交通の役割分担の明確化

- ・多様なニーズに対応した公共交通全体の役割分担の明確化
- ・あさび一号の運行に係る適正なサービス水準の確保

#### B 交通結節機能の強化

- ・鉄道やバス、その他交通手段の連携強化
- ・駅前広場の整備や既設駐輪場の活用促進、駅のバリアフリー化などの交通結節機能の強化

### ■自動車交通に関する課題

#### C 自動車交通の円滑な処理

- ・隣接市からの通過交通と駅利用者が混在する駅周辺地域での交通渋滞への対応
- ・交通渋滞解消のための通過交通の分散化

#### D 安全安心な交通環境の確保

- ・渋滞の解消を目的とした交通環境の確保
- ・生活道路へ進入する通過交通への対応

### ■歩行者・自転車交通に関する課題

#### E 歩行者や自転車が快適に移動できる交通環境の確保

- ・歩道の段差解消や街路灯の設置など安全安心な歩行者通行空間の確保
- ・専用道の整備など安全かつ快適に走行できる自転車走行空間の確保

#### F 公共交通への乗り継ぎ環境の整備

- ・既設駐輪場の有効活用などによる公共交通への乗り継ぎ環境の整備
- ・交通結節点における段差解消など安全安心な歩行環境の確保

### ■都市交通全体に関する課題

#### G 自発的な交通行動への変容

- ・環境負荷の少ない公共交通への転換
- ・公共交通を守り育てるための市民と交通事業者、行政の連携強化

#### H 適正な自動車利用の促進

- ・短距離移動にも自動車を利用する傾向からの転換
- ・高齢運転者への対応

#### I 低炭素でコンパクトなまちづくりへの対応

- ・快適に回遊できる歩行空間の整備による駅周辺市街地の活性化
- ・低炭素・循環型社会<sup>4</sup>や超高齢社会に対応した低炭素型自動車の利用推進

<sup>4</sup> 低炭素・循環型社会：省エネルギー、再生可能エネルギーへの転換など、二酸化炭素排出量の少ない社会のこと。





### 3. 上位・関連計画の整理

#### 【上位計画】

#### 3-1. 尾張旭市総合計画

- 平成16年度から25年度を計画期間とする尾張旭市第四次総合計画では、「ともにつくる 元気あふれる 公園都市」を将来の都市像として位置付けており、「快適な生活を支えるまちづくり」を実現するため、「交通の円滑化と公共交通網の充実」として「公共交通網の充実」と「駅・駅周辺施設の充実」、そして「幹線道路交通の円滑化」と「交通バリアフリーの推進」を掲げ、あさぴー号の運行を開始するとともに、旭前駅前広場や幹線道路の整備、尾張旭駅のバリアフリー化などに取り組んできました。
- こうした中、市民意向調査において「歩行者や自転車のための生活道路の整備」や「電車やバスなどの公共交通網の整備」に対する満足度が下位に位置付けられ、さらに一歩進んだ取り組みが求められるようになってきました。このため、平成26年度から35年度を計画期間として現在策定中の尾張旭市第五次総合計画では、「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」を将来都市像として位置付け、「快適に移動できる交通基盤の整備」として「公共交通による移動手段の確保」や「駅・駅周辺施設の整備」、そして「交通バリアフリーの推進」や「幹線道路整備の推進」、「生活道路の整備と維持」を掲げることを予定しています。

#### 3-2. 尾張旭市都市計画マスタープラン

- 平成23年度から37年度を計画期間とする尾張旭市都市計画マスタープランは、「ともに育てる 笑顔とうるおい あふれるまち」を都市づくりのテーマとして位置付け、都市づくりの理念の「活力とやすらぎのあるまちづくり」を実現するための施策として、交通に関する各方針を掲げています。
- 将来都市構造の中では、鉄道駅を交通結節機能を持つ拠点、主要な幹線道路を活力軸と生活軸に位置付けています。
- 「交通体系の形成方針」としては、「総合的な交通ネットワークの形成」や生活道路も含めた「主要幹線道路網の形成」、鉄道やバスの利用促進等による「公共交通体系の確立」や駐輪場の整備等による「その他交通施設の整備」などを掲げています。
- 「公共交通体系の確立」においては、「人口減少、超高齢社会の到来への対応や、渋滞解消など環境面への負荷軽減を考慮し、長期的な視野に立った地域交通の未来像と、望ましいあり方に関する総合的な対策の検討を進める」、「誰もが移動しやすい持続可能なサービスが提供でき、まちに一体感が感じられる公共交通体系を実現するため、市民や有識者、交通事業者との協議、協働により、市営バスと、民間バス路線や鉄道との連携に努める」としています。
- 「高齢者や障がい者にやさしいまちづくりの方針」では、「誰もが活動しやすい都市空間の整備」として、「高齢者や障がいのある人などが、安心して移動できるよう歩道の設置や段差の解消、視覚障がい者誘導用ブロックの設置を進めるほか、すべての人が利用しやすいデザインの普及を促進します。特に駅周辺や公園など拠点となる地区においては、重点的に進めるとともに、無電柱化の取り組みについて研究する」としています。また、「誰もが利用しやすい公共交通機関の充実」として、「駅舎におけるエレベーターやエスカレーターの整備など、駅周辺の歩行環境の改善を図り、高齢者や障がい者などが利用しやすい整備を進める」としています。



図 3-1 都市構造図



【関連計画】

3-3. 尾張旭市健康都市プログラム

- WHO健康都市連合の設立メンバーである本市の健康都市施策の基本的な考え方や方向性を示すものとして、平成17年度に策定された尾張旭市健康都市プログラムでは、「寝たきりにさせないまち」「外に出かけたくなるまち」「住み続けたくなるまち」という3つの目標を掲げ、その目標ごとに尾張旭市第四次総合計画の各種施策・事業を体系化し、保健・医療・福祉・まちづくり等の各分野にまたがる関連施策の連携を図り、総合的な方針を示しています。
- 「外に出かけたくなるまち」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、「まちのバリアフリー化」や「公共交通網の整備」を位置付けています。
- 「さまざまな活動に参加して人々とふれあう喜びが感じられること、買物など生活に必要なことを自分一人ですることなど、すべての市民がこうした普通の日常生活を送ることができるためには、高齢者も障がい者も、誰でも自分の意思で自由に外出できる環境整備が必要」として、「さらに外出しやすい環境づくりを進めるために、バリアフリー化された歩道のネットワーク化を進める」、「車を運転しない市民にとって重要な移動手段となる公共交通の充実を図るために、便利で使いやすい公共交通の体系を目指す」としています。

### 3-4. 尾張旭市環境基本計画

- 平成35年度を目標年次とする尾張旭市環境基本計画は、「環境を考え ともにつくる 私たちのまち」を望ましい環境像として位置付け、今ある環境を将来の世代に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に、市、市民・市民団体、事業者が協力し、環境に配慮した総合的な取り組みを示すことを目的として、「教育・学習」、「ごみ」、「地球環境」、「自然環境」そして「生活環境」の各分野の施策を掲げています。
- 「地域で地球を考えるまちづくり」に関する目標では、「自動車による負荷の削減」として、「公共交通網の充実」や「駅・駅周辺施設の充実による公共交通の利用促進」、「幹線道路交通の円滑化」、「ノーカーデー運動の推進」などの施策を掲げており、「公用車の低公害車普及率」を指標に位置付けています。

### 3-5. 尾張旭市障がい者計画・障がい福祉計画

- 平成24年度から26年度を計画期間とする尾張旭市障がい者計画・障がい福祉計画は、「ともに生きよう！安心して暮らせる共生のまち“尾張旭”～誰もがいきいきと暮らす福祉の街をめざして～」を基本理念として位置付け、「誰もが外出しやすいまちづくり」を実現するための施策として、交通に関する各種取り組みを掲げています。
- 「移動の支援」としては、タクシーチケットの配布などの「公共交通利用助成制度の拡充」、駅のバリアフリー化やバス路線の整備などの「移動手段の確保支援」、そして歩道のバリアフリー化などの「歩道の整備」を掲げています。

### 3-6. 尾張旭市高齢者保健福祉計画

- 平成24年度から26年度を計画期間とする尾張旭市高齢者保健福祉計画は、「高齢者の笑顔輝く思いやりのまち」を基本理念として位置付け、その実現につなげるための施策として「住み慣れた在宅生活への支援」を掲げています。
- 「自立に向けた生活支援」に関する取り組みとしては、「高齢者タクシー基本料金助成」を掲げており、「高齢者の外出支援事業として最も効果的な事業となるよう改善も視野に入れながら、外出の機会づくりや行動範囲の拡大など、閉じこもりの予防や健康維持に役立つ事業として、推進と周知を図る」としています。

### 3-7. 尾張旭市地域防災計画

- 平成23年度に改訂された尾張旭市地域防災計画では、市民の生命、身体及び財産を災害から保護することをその目的として、災害予防、災害応急対策、災害復旧に関する事項その他必要な事項について、市、防災関係機関、市民・事業所等が果たすべき責務や役割を定めています。
- 「都市の防災性の向上」として、防災上重要な都市施設である道路の整備を掲げており、「地域安全・交通・緊急輸送対策」としては、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、緊急輸送道路として指定された道路を優先して、復旧作業等を実施することとしています。







## 4. 尾張旭市交通基本計画の基本理念と目標

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

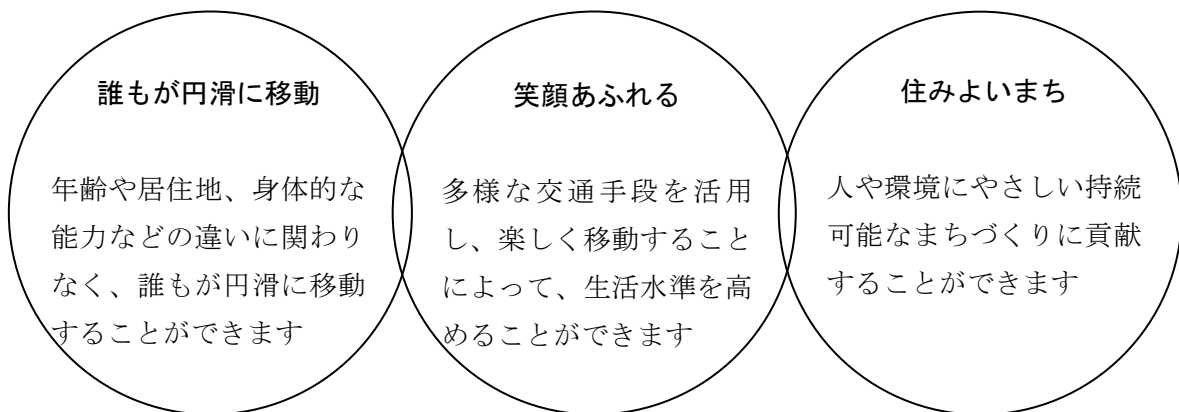
また、最大の流動先である名古屋市とは公共交通機関や幹線道路によって連絡されているとともに、市域がコンパクトであることも加わり、交通の利便性が高い都市であるともいえます。

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

### 4-1. 目指すべき都市像

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

#### 誰もが円滑に移動できる 笑顔あふれる 住みよいまち



### 4-2. 基本理念

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

#### 誰もが利用しやすい交通体系を構築します

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

#### 安全・安心かつ円滑な交通体系を構築します

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

#### 持続可能なまちづくりにつながる交通体系を構築します

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

## 4-3. 基本方針

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

### 1 公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を推進します

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

### 2 適切に機能分担された快適な道路整備を推進します

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

### 3 人と環境にやさしい交通施策を推進します

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

<sup>5</sup> **モビリティ・マネジメント**：1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

## 4-4. 基本方針の具体的な施策

### (1) 前提条件

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

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

### (2) 課題を踏まえた具体的な施策の展開

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

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



### (3) 具体的な施策

#### 基本方針1 公共交通の利便性向上や交通結節機能の強化を推進します

施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

施策② 交通結節点の施設整備推進

施策③ 公共交通への乗り継ぎ環境の改善

#### 施策① 体系的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成

##### ■公共交通の機能分類の明確化と機能に応じたサービス水準の確保

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

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

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

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

表4-1 公共交通の機能分類

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

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

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

## ■あさび一号の運行内容の充実

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

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

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

## 施策② 交通結節点の施設整備推進

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

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

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

## 施策③ 公共交通への乗り継ぎ環境の改善

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

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

また、周辺歩道や駐輪場、待合環境の整備やITS<sup>8</sup>技術を活用した乗り継ぎ情報の提供などに努めます。

### 【参考】計画策定時における既実施中の関連事務事業（基本方針1）

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

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

## 基本方針 2 適切に機能分担された快適な道路整備を推進します

### 施策④ 円滑な自動車交通を実現する道路ネットワークの構築

### 施策⑤ 安全で快適な歩行者・自転車等の移動環境の形成

#### 施策④ 円滑な自動車交通を実現する道路ネットワークの構築

##### ■幹線道路ネットワークの形成

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

##### ■交差点改良等の実施

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

##### ■防災・減災を意識した交通ネットワークの形成

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

表 4-2 緊急輸送道路一覧

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

※「全区間」は市域内全区間が対象。

資料：尾張旭市地域防災計画

※市外の交差点・橋については市の境界までを示します。

※(国) = 国道、(主) = 主要地方道、(一) = 一般県道



## 施策⑤ 安全で快適な歩行者・自転車等の移動環境の形成

### ■安全な移動環境の形成

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

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

図4-1 あんしん歩行エリア（瑞鳳地区）



（整備前）



（整備後）

### ■快適な歩行者・自転車道等の通行空間の確保

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

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

図4-2 自転車走行空間の種類とイメージ



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

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

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

### 【参考】計画策定時における既実施中の関連事務事業（基本方針2）

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

### 基本方針3 人と環境にやさしい交通施策を推進します

#### 施策⑥ 交通需要特性を踏まえた適切な自動車利用への誘導

#### 施策⑦ 人と環境にやさしい交通施策の推進

#### 施策⑥ 交通需要特性を踏まえた適切な自動車利用への誘導

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

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

表 4-3 施策の展開例

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

図 4-3 施策イメージ

サイクルアンドライド（尾張旭駅）



愛知県エコモビリティライフ資料



資料：愛知県HP

<sup>12</sup> **キスアンドライド**：鉄道駅まで自動車を送迎し、鉄道に乗り換えて目的地へ向かうこと。

<sup>13</sup> **サイクルアンドライド**：自動車交通の削減と公共交通利用を促進するため、自宅等から自転車を利用し、鉄道に乗り換えて目的地へ向かうこと。

<sup>14</sup> **サイクルアンドバスライド**：自動車交通の削減と公共交通利用を促進するため、自宅等から自転車を利用し、バスに乗り換えて目的地へ向かうこと。

<sup>15</sup> **フレックスタイム**：一定の定められた時間帯の中で、始業及び終業の時刻を決定することができる変形労働時間制のこと。

## 施策⑦ 人と環境にやさしい交通施策の推進

### ■健康都市づくりの推進

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

### ■人や環境にやさしい交通行動を誘導する施策の展開

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

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

表 4-4 モビリティ・マネジメントの実施例

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

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

さらに、CO<sub>2</sub>の排出削減を図るため、公用車の低炭素化を推進するとともに、低炭素型自動車の利用を促進します。

### 【参考】計画策定時における既実施中の関連事務事業（基本方針3）

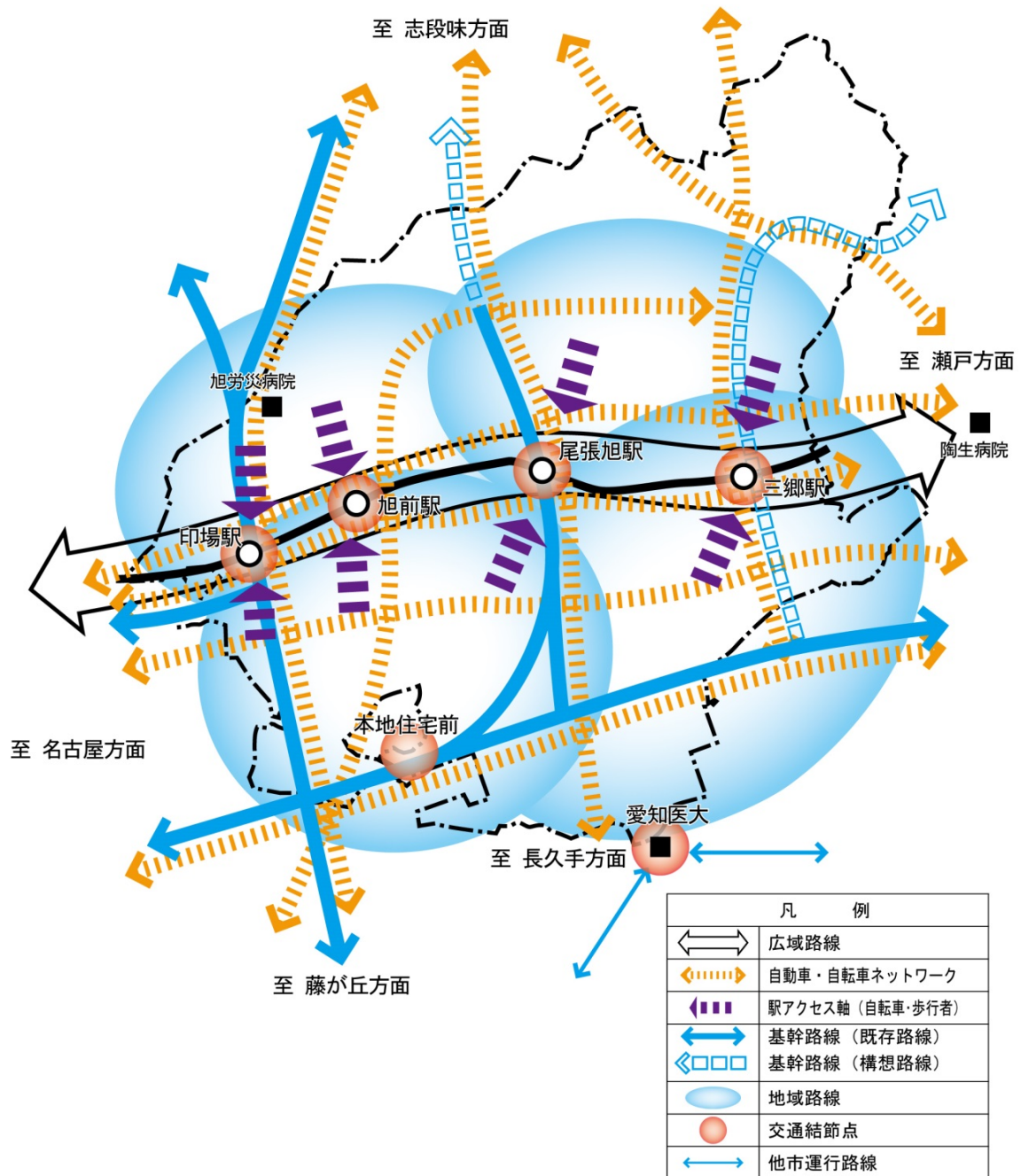
- 公共交通網整備事業（既設公共交通網の整備・拡充を図るとともに、新たな交通手段の確保を図る。）
- 自転車通学安全推進事業（中学校へ自転車通学する生徒の安全のためにヘルメット購入の補助をする。）
- 交通安全啓発事業（交通安全に関する啓発を行う。）
- 交通安全活動団体支援事業（交通安全活動を行っている団体に補助金を交付し、活動を支援する。）
- 環境教育・環境学習実施事業（市民の環境に関する知識や行動などを身に付けるための学習活動ができる場として、環境に関する講座を開催し、市民の環境保全に関する意識の高揚を図り、実際に環境保全活動を実践する人材を育成する。）



## 4-5. 都市交通体系の将来像

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

図 4-4 都市交通体系の将来像



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





## 5. 計画の推進

### 5-1. 計画の実現に向けて

これまで示してきた目指すべき都市像や基本理念の実現に向け、各種施策の実施を着実に推進していくためには、行政による取り組みだけでなく、市民や企業、交通事業者等が、それぞれの立場や役割を尊重し、これまで以上に連携を高め、協働で取り組んでいくことが重要となります。

そこで、市民や企業、地域の各種団体、交通事業者、行政の役割について示すとともに、連携や展開の具体化、推進の方策について示します。

### 5-2. 計画推進のための連携

本計画の推進にあたっては、市民や企業、地域の各種団体、交通事業者そして行政が、それぞれの立場や役割を理解し、これまで以上に連携を深め、一体的な取り組みを進めます。

#### (1) 市民に期待する役割

交通事業者や行政が実施する取り組みに積極的に参加・協力するとともに、自らの交通行動を社会的にも、個人的にも望ましい方向へと転換するように努めます。

また、交通ルールの遵守によって、安全安心な交通環境の確保に努めます。

#### (2) 企業に期待する役割

通勤行動や業務活動において、行政と協働で交通需要の適正化のための施策を展開するように努めます。

#### (3) 各種団体に期待する役割（市民団体、自治会、商工会等）

行政主催の説明会への参加や地域で集約した意見を行政と協議するなど、行政との連携や協働によって、地域に根差した活動を展開するように努めます。

#### (4) 交通事業者に期待する役割（鉄道、バス、タクシー）

本計画における公共交通の位置づけを踏まえ、路線機能に応じたサービス水準の確保に努めるとともに、行政に対して利用促進や事業改善に関する提案を行うように努めます。

#### (5) 行政（市）の役割

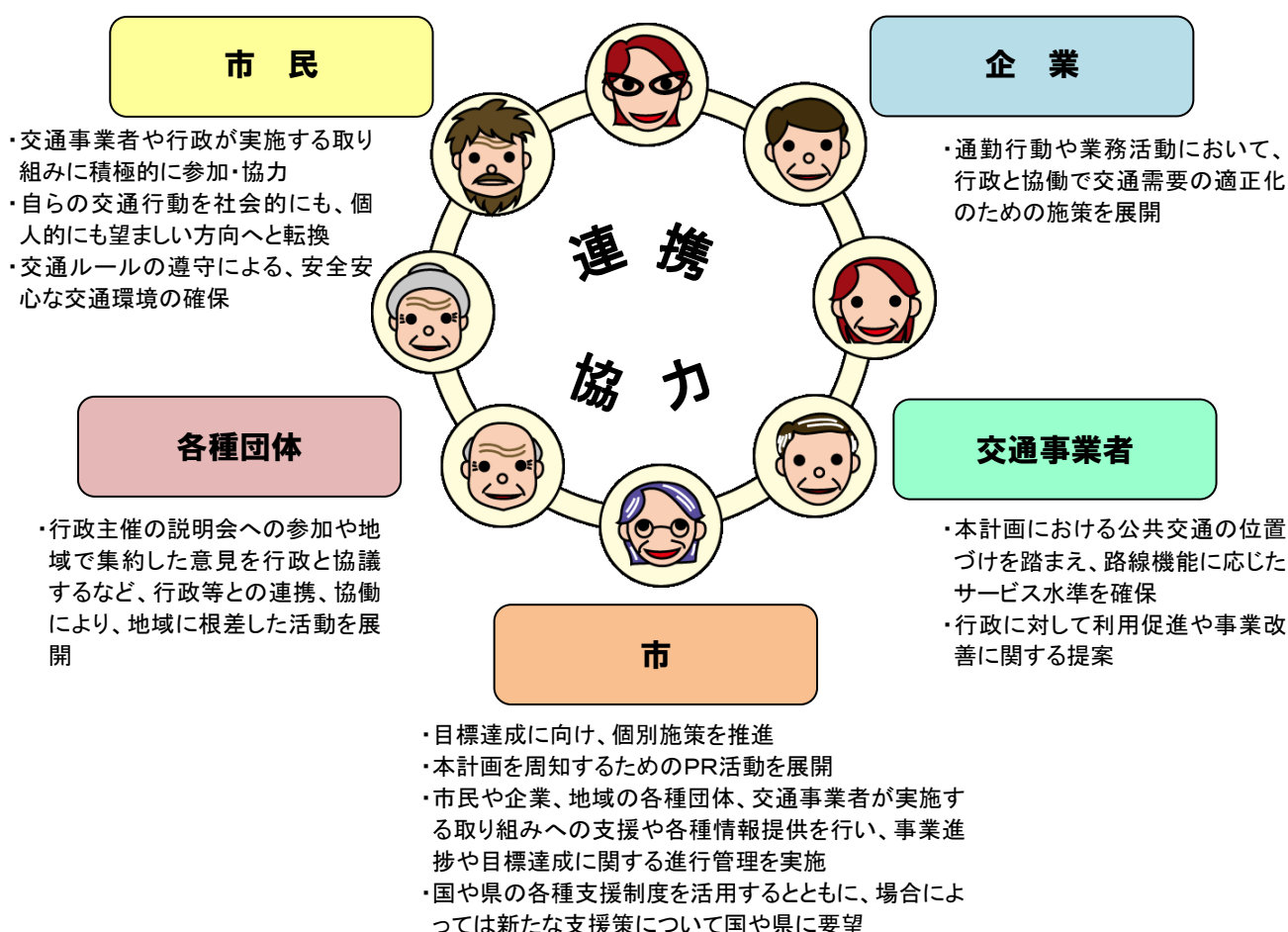
目標達成に向け、公共交通や自転車・歩行者ネットワークの形成、必要な幹線道路網の整備、そして交通行動計画の策定等といった個別施策を推進します。

また、本計画を周知するためのPR活動を展開するとともに、市民や企業、地域の各種団体、交通事業者が実施する取り組みへの支援や各種情報提供を行い、PDCAサイクル<sup>16</sup>による事業進捗や目標達成に関する進行管理を行います。

<sup>16</sup> **PDCAサイクル**：計画（plan）、実行（do）、評価（check）、改善（act）を表し、評価・改善結果を最初の計画内容に反映し、らせん状のプロセスを繰り返すことによって、品質の維持・向上および継続的な改善活動を推進するマネジメント手法のこと。

さらに、施策の実施に当たっては、国や県の各種支援制度を活用するとともに、場合によっては新たな支援策の検討について国や県に要望します。

図5-1 各主体の役割と連携



## 5-3. 計画推進のための方策

### (1) 個別計画の作成

本計画に掲げる施策を計画的に推し進めていくため、実施主体や実施時期、目標、期待される効果などを明確にした具体的な個別計画を作成します。

▽作成する個別計画の例：公共交通関連計画、交通結節点整備計画、駐輪場整備計画、歩行者・自転車道整備計画

また、これらの個別計画の策定にあたっては、関係機関や専門家、地域の住民などと連携するとともに、計画目標の達成に向けて効果的・効率的な事業計画とするため、限られた財源の重点的かつ効果的な投資や建設コストの削減、そして既存ストックの活用などにも配慮します。

### (2) 推進方策

本計画に掲げる施策の実施には、都市基盤整備をはじめとして多額の事業費を要するものもあるため、効果的・効率的な事業の実施やソフト施策との連携を図りながら、まちづくりや市民生活などの様々な観点から効果が得られるよう推進します。

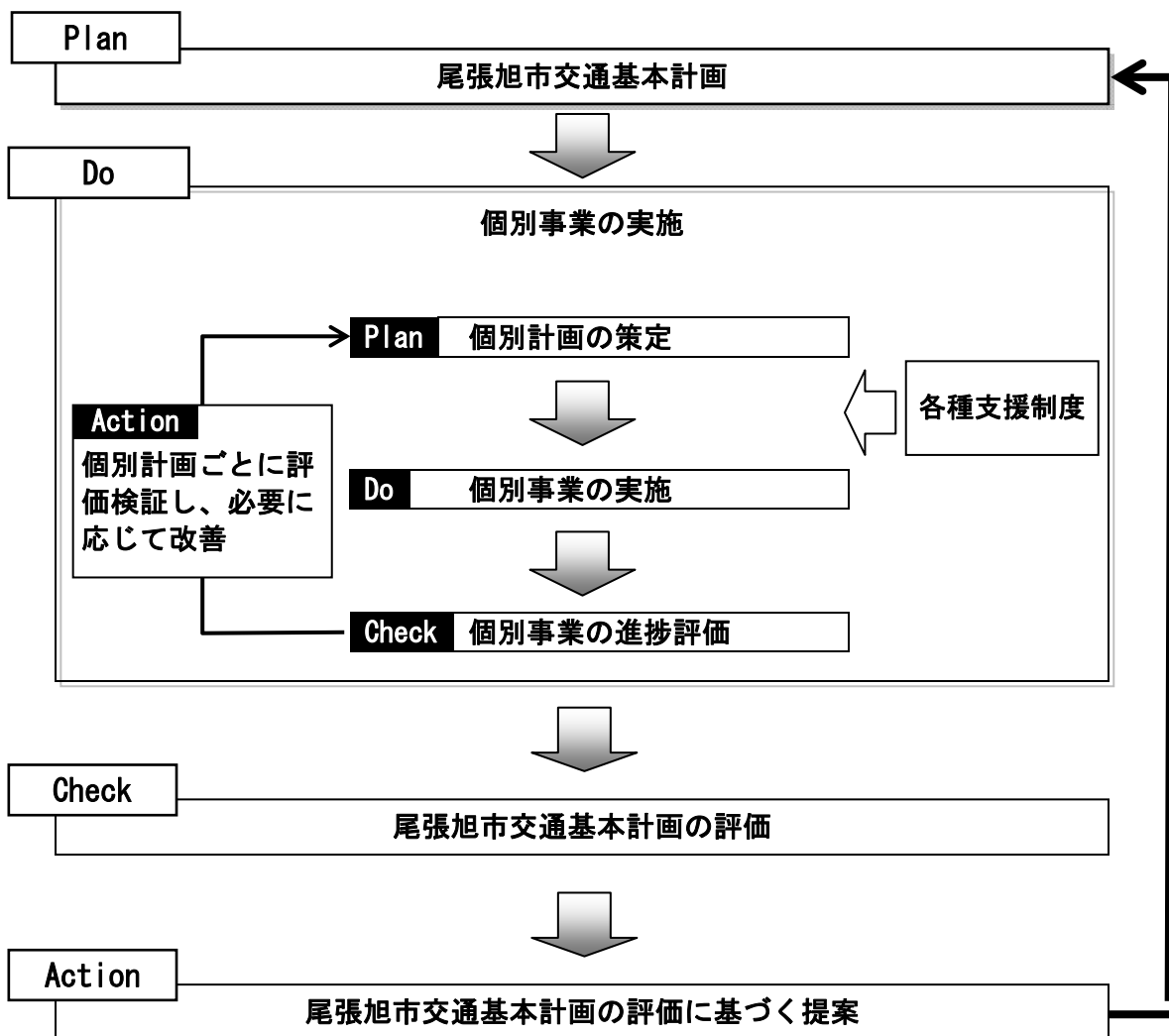


このため、計画の策定（Plan）・事業の実施（Do）・事業の進捗評価（Check）・評価結果に基づく改善（Action）を行うPDCAサイクルにより進めるとともに、幹線道路や行政区域をまたぐような公共交通などについては、広域的な視点に立って施策展開していきます。

併せて、本計画に掲げる施策を効率的に実践していくため、上位計画である市総合計画における施策評価や事務事業評価などを参考として、進捗状況や目標達成度などを確認するとともに、関係機関や専門家、地域住民などにより評価を実施する仕組みづくりについても検討します。

さらに、これらの状況については、ホームページなどを通じて市民に公表し、透明性や公平性を確保しつつ進めるとともに、上位・関連計画の変更があった場合には、計画の内容を見直していきます。

図5-2 計画の進行管理イメージ







## 巻末資料

### 1. 策定の経緯

年月	内容
平成24年11月	移動に関する市民アンケートの実施（回収率 約38%）
12月	第1回交通基本計画庁内検討会議
平成25年 1月	第1回交通基本計画検討会議
2月	第2回交通基本計画庁内検討会議
2月	第2回交通基本計画検討会議
3月	第3回交通基本計画庁内検討会議
3月	第3回交通基本計画検討会議
5月	パブリックコメント

## 2. 尾張旭市交通基本計画検討会儀

### (1) 検討会議名簿

区分	所属団体	氏名
会長	愛知工業大学	伊豆原 浩二
副会長	自治連合協議会	谷口 紀樹
構成員	自治連合協議会	塚本 榮
	名鉄バス株式会社	加藤 直樹
	豊栄交通株式会社	加藤 猛
	名古屋市交通局	宗田 和彦
	公益社団法人愛知県バス協会	長崎 三千男
	名古屋タクシー協会	永山 明光
	愛知県交通運輸産業労働組合協議会	小林 宏
	中部運輸局愛知運輸支局	西尾 和晴
	愛知県地域振興部交通対策課	柴山 卓也
	愛知県尾張建設事務所	林 由紀夫
	愛知県守山警察署	栃川 和彦
	愛知県建設部都市計画課	山口 豊
	名古屋鉄道株式会社	尾田 和之
	公募委員	城 文子
公募委員	寺田 千珠子	
公募委員	渡辺 鎮夫	



## (2) 検討会議開催要綱

### 尾張旭市交通基本計画検討会議開催要綱

(目的)

第1条 尾張旭市交通基本計画（以下「交通基本計画」という。）を策定するにあたり、広く意見を求めるため尾張旭市交通基本計画検討会議（以下「検討会議」という。）を開催する。

(所掌事務)

第2条 検討会議は、次に掲げる事項について検討を行う。

- (1) 都市交通体系のあり方に関する事。
- (2) 都市交通の基本方針に関する事。
- (3) その他検討会議において必要と認める事項に関する事。

(構成)

第3条 検討会議は、次に掲げる者により構成する。

- (1) 住民又は利用者の代表
- (2) 学識経験者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (7) 鉄道事業者
- (8) 愛知運輸支局長又はその指名する者
- (9) 県の関係行政機関の職員
- (10) その他市長が必要と認める者

(会長及び副会長)

第4条 会長及び副会長は、検討会議の構成員の中から依頼する。

- 2 会長は、会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

(会議)

第5条 検討会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 検討会議は、原則として公開とする。

(意見の聴取等)

第6条 検討会議は、必要があるときは、構成員以外の者から意見を聴取し、又は資料の提出を求めることができる。

(庶務)

第7条 検討会議の庶務は、尾張旭市都市整備部都市計画課が処理する。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、検討会議の運営に関し必要な事項は、検討会議が定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成24年11月12日から施行する。
- 2 この要綱は、交通基本計画の策定及び公表が終了した日をもって、その効力を失う。

## 尾張旭市交通基本計画

平成25年7月

発行 尾張旭市

編集 都市整備部 都市計画課

〒488-8666 愛知県尾張旭市東大道町原田2600-1

TEL (0561)53-2111(代表)

FAX (0561)52-0831

URL <http://www.city.owariasahi.lg.jp/>