

一宮市総合交通戦略 【概要版】

2025（令和7）年3月

策定の目的

公共交通や自転車、徒歩等の各交通モードの適切な役割分担により、「多拠点ネットワーク型都市の構築」を支える交通環境を築くため、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を進める「一宮市総合交通戦略」を策定します。

計画期間と対象区域

目標年次は2025（令和7）年度から2034（令和16）年度の10年間とし、対象区域は一宮市全域とします。

位置づけ

「第7次一宮市総合計画」や「一宮市都市計画マスタープラン」「一宮市立地適正化計画」「一宮市デジタル田園都市構想総合戦略」等の上位計画に整合するとともに、関連計画等と連携を図ります。

一宮市の現状

一宮市の現状として、社会情勢、交通における今後の動向の観点から、本市の現状を8つに区分して整理しました。（詳細は参考資料1に記載）

社会情勢	項目	交通面の影響
	(1)人口減少と超高齢社会の到来	○生産年齢人口が減少し、移動総量の減少が想定されます。 ○日常生活において自立的に移動できる交通手段の確保が求められます。
	(2)モータリゼーション・スパイラル	○公共交通の効率性低下、利用者の減少やサービスレベルの低下が懸念されます。 ○中心市街地の魅力度・吸引力の相対的な低下が懸念されます。
	(3)移動とライフスタイルの変化	○地域の活性化や公共交通の利用者維持には外出機会の創出が必要と考えられます。 ○宅配が増加しており、物流を支える交通の重要性が増すと考えられます。 ○免許を持たなくても移動できる環境づくりの重要性が増すと考えられます。
	(4)地球温暖化の懸念	○交通面においてもCO ₂ 排出量抑制を図るための取り組みが必要となります。
交通における今後の動向	項目	交通面の影響
	(1)SDGs(持続可能な開発目標)	○本市では「SDGs 日本モデル」宣言に賛同し、社会的課題の解決と、持続可能な地域づくりに向けて、官民連携を進めています。
	(2)リニア中央新幹線の開通	○リニア中央新幹線利用で「品川」～「名古屋」間の所要時間は約40分となり、1 時間程度で一宮から東京への移動が可能となります。
	(3)技術革新による新技術の進展	○新技術を積極的に活用することにより、様々な地域交通の課題解決が期待されています。
	(4)新しいモビリティサービスの推進	○新たな交通手段として超小型モビリティやパーソナルモビリティ、グリーンスローモビリティ等が普及し始めています。 ○また、自動運転技術を用いた公共交通の無人走行等の実証実験も各地で進み、公共交通の運転手不足の解消等の効果が期待されています。

課題

本市における現状と将来見通しから、交通面では以下の10の課題が挙げられます。（詳細は参考資料2に記載）

これらの課題解決に向けて、多様な施策を総合的、一体的に推進します。

[市民や来訪者の移動支援に関する課題]
① 自動車交通に過度に依存した暮らしからの脱却
② 公共交通サービスの維持・向上
③ 公共交通不便地域の移動手段の確保
④ 安全・安心な移動環境の構築
⑤ シームレス・快適な乗継環境の構築
⑥ 自転車利用環境の向上
⑦ 歩行者通行環境の向上
[本市の活性化を支援する課題]
⑧ 産業・物流支援に資する渋滞緩和・解消
⑨ まちなかの賑わい創出
[地球環境に対応する課題]
⑩ 環境負荷の低減

上位・関連計画における将来都市像

第7次一宮市総合計画：

木曽の清流に映え、心ふれあう**躍動**都市一宮

一宮市デジタル田園都市構想総合戦略：

「トカイナカ」で子育てにやさしく**安心して暮らせるまち**

一宮市都市計画マスタープラン：

都会の利便性と田舎の豊かさが織りなす、**だれもが住みよいまち**

～多拠点ネットワーク型都市の構築～

一宮市立地適正化計画：

子育て世代や高齢者が安心・快適に暮らせるまちづくり

第3次一宮市公共交通計画：

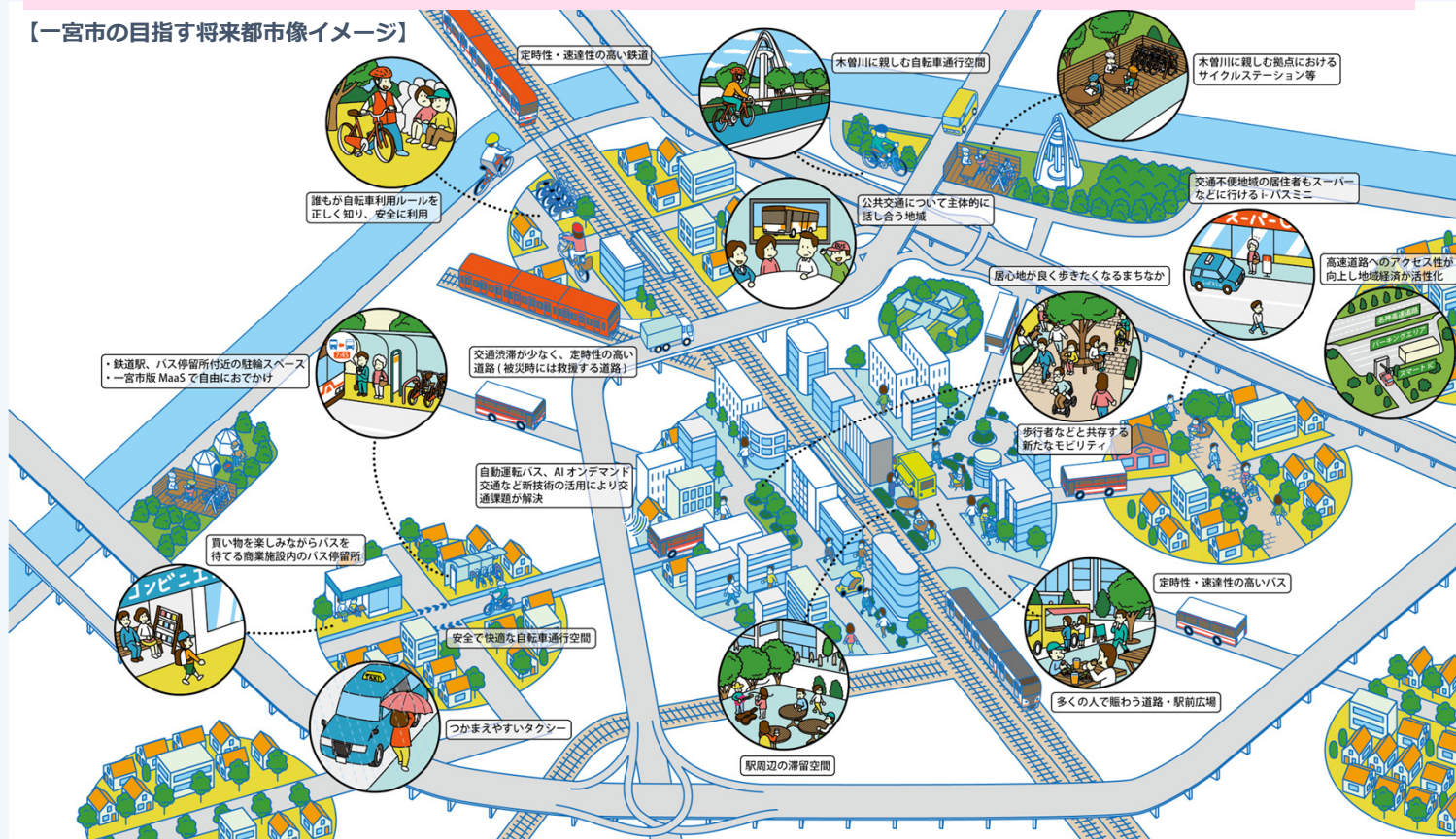
クルマがなくても出かけやすいまち一宮

目指す将来像

上位・関連計画における将来像や、本市の交通課題を踏まえ、目指す将来像を以下のように設定しました。（詳細は本編3章に記載）

みんなでつむぐ 多様な交通で織りなす トカイナカ
～ いつまでも私らしく、誰もがおでかけできるまち ～

【一宮市の目指す将来都市像イメージ】



「目指す将来都市像」の実現に向けて、10の交通課題の緩和・解決を図るため、5つの「基本方針」を定めます。（詳細は本編3章に記載）

[暮らす]クルマがなくてもおでかけやすく 誰もが暮らしたいまち

I	《公共交通》	便利で持続可能な公共交通体系の構築
II	《個別交通》	安全・安心で快適な移動環境の構築

[呼び込む] ヒトとモノが行き交う 市民・企業・来訪者から選ばれる まち

III	《広域・交流》	物流・広域交流を支え災害に強い道路・鉄道と、木曽川をもっと身近に感じられる交通体系の構築
IV	《まちなか》	居心地がよく「+1トリップ」してしまう 魅力と回遊性を備えたウォークアブルな空間とアクセシビリティの高い交通体系の構築

[つむぐ] これからの交通を地域のみんなでつむぐ まち

V	《意識醸成・共創》	過度にクルマ利用に頼らない、多様な交通を使い分ける意識の醸成と、地域自らが公共交通をつくり・守り・育む仕組みの構築
---	-----------	---

将来都市像を踏まえ、実現していくための施策・事業を挙げます。これらの施策・事業は、各実施主体と連携し、以下のスケジュールで検討・調整、実施していきます。（詳細は本編4、5章に記載）

[暮らす]クルマがなくてもお出かけしやすく 誰もが暮らしたい まち

基本方針 I

《公共交通》

便利で持続可能な公共交通体系の構築

施策	実施主体						短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)	
	一宮市	地域の皆さ ま		交通事業者	関係行政 機関					
		企業・団体	市民等		国	愛知県 警察				
戦略Ⅰ-1…公共交通の利便性・優位性向上	施策1 持続的な公共交通サービスレベルの確保									
	①公共交通の位置づけに応じたサービスレベルの確保	○		○						
	②i-バス木曽川・北方コースの見直し	○		○						
	③i-バスの運賃見直し検討							関係機関との協議が調い次第整備		
	④i-バス全路線における交通系 IC カードサービスの導入検討							関係機関との協議が調い次第整備		
	⑤ドライバー確保に向けた取り組み	○		○	○					
	施策2 公共交通ネットワークの再構築									
	①バスルートの改善	○		○						
	施策3 バスの定時性・速達性向上									
	①バス運行ルートの道路混雑改善策の検討	○		○	○	○	○			
	②一宮駅周辺における通過交通抑制策の検討	○	○	○	○		○	関係機関との協議が調い次第整備		
	施策4 鉄道駅やバス停留所から離れた地域交通の利便性向上									
	①i-バスミニの継続運行	○		○						
	②i-バスミニの停留所の拡大	○	○	○	○					
	施策5 タクシー運用の高度化									
	①タクシーの効率的な配車の実現	○		○						
	②タクシーをつかまえやすい環境の整備	○		○	○					

施策		実施主体						短期 (概ね 3 年以内)	中期 (概ね 5 年以内)	長期 (概ね 10 年以内)	
		一宮市	地域の皆さま		交通事業者	関係行政機関					
			企業・団体	市民等		国	愛知県				警察
戦略Ⅰ-2…公共交通手段間の結節機能強化	施策 1 わかりやすく便利な乗継環境の構築										
	①一宮駅前の交通機能の再配置に向けた検討	○			○				関係機関との協議が調い次第整備		
	②鉄道駅周辺における駐輪場整備	○			○						
	③バス停留所付近での駐輪スペースの整備に向けた検討	○			○				関係機関との協議が調い次第整備		
	④民間施設等との連携による拠点化	○	○								
	⑤一宮駅周辺におけるバスの総合案内板の設置や路面標示による案内	○			○		○	○			
	⑥MaaS アプリを活用した共通チケットの検討	○	○		○						
	施策 2 待合環境や乗降環境の改善										
①バス停留所待合環境の改善	○	○		○							
②鉄道駅やバス・タクシー車両のバリアフリー、乗降時の段差解消	○			○							
戦略Ⅰ-3…新技術の活用	施策 1 新たなモビリティの導入検討										
	①新技術、新たなスキームを活用した交通の導入検討	○			○	○	○	○	関係機関との協議が調い次第整備		

検討・調整  実施 
 短期：2025（R7）～2027（R9）年
 中期：2028（R10）～2029（R11）年
 長期：2030（R12）～2034（R16）年

基本方針 II

《個別交通》

安全・安心で快適な移動環境の構築

施策				実施主体						短期 (概ね 3 年以内)	中期 (概ね 5 年以内)	長期 (概ね 10 年以内)	
				一宮市	地域の皆さ ま 企業・団体		市民等	交通事業者	関係行政 機関				
					国	愛知県			警察				
戦略Ⅱ-1…健康的で環境負荷の少ない交通環境の構築	施策 1 自転車通行環境の改善												
	①自転車通行空間の計画的な整備	○					○	○					
	②交差点における見通し確保	○		○									
	施策 2 自転車の安全利用の推進												
	①地域や関係機関と連携した自転車利用ルールの周知・啓発	○		○				○					
	施策 3 歩行者通行環境の改善												
	①歩行者通行空間の確保	○						○					
	②ゾーン 30 プラスの整備推進	○		○				○					
	③通学路交通安全プログラムに基づく安全対策の推進	○		○	○	○	○	○					
	施策 4 快適な歩行環境の向上												
①歩道のバリアフリー化	○												
②無電柱化による通行空間の確保	○					○	○						
戦略Ⅱ-2…高齢者、障害者、妊産婦、若者世代のおでかけ支援	施策 1 企業・施設等の送迎バスへの同乗												
	①外出支援事業の促進	○	○										
	施策 2 福祉施策との連携												
	①満 85 歳以上の方等を対象とした福祉タクシー料金助成利用券の交付	○											
	②福祉有償運送の適切な継続実施		○										
	③障害者団体や老人クラブ等が視察・研修で移動する際の福祉バス運行	○											
	施策 3 公共交通との連携												
	①高齢者、若者世代を対象としたお得な乗車券の提供	○			○								
	②i-バスの障害者割引	○			○								
	③妊産婦を対象とした i-バス無料パスの検討	○			○								

基本方針Ⅲ 《広域・交流》 物流・広域交流を支える災害に強い道路・鉄道と、木曽川をもっと身近に感じられる交通体系の構築

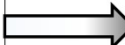
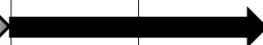
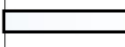
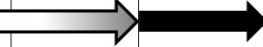
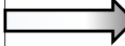
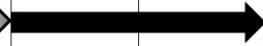
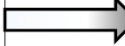
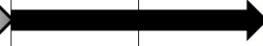
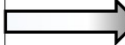
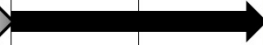
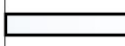
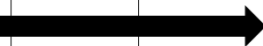
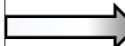
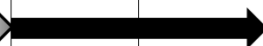
施策		実施主体						短期 (概ね 3 年以内)	中期 (概ね 5 年以内)	長期 (概ね 10 年以内)	
		一宮市	地域の皆さま		交通事業者	関係行政機関					
			企業・団体	市民等		国	愛知県				警察
戦略Ⅲ-1…〔道路〕広域幹線道路網の充実	施策 1 渋滞緩和、定時性向上等に資する道路整備										
	①名岐道路の整備促進								関係機関との協議が調い次第整備		
	②尾張一宮パーキングエリアスマート IC（仮称）、一宮西港道路の整備に向けた検討	○					○	○		関係機関との協議が調い次第整備	
	③幹線道路の整備	○					○				
	④鉄道高架事業	○			○		○				
	⑤主要渋滞箇所の交通渋滞対策	○			○	○	○	○			
	施策 2 災害に強い道路整備										
	①緊急輸送道路の無電柱化	○					○	○			
	②主要橋梁の耐震化	○					○	○			
	施策 3 地域活性化の拠点形成										
①新たな地域活性化の拠点となる地域振興施設(道の駅等)の立地検討	○					○	○	関係機関との協議が調い次第整備			
戦略Ⅲ-2…〔鉄道〕交流の促進・周辺地域の活性化に資する駅まち空間の創出	施策 1 鉄道駅周辺の質的改良										
	①駅前広場の整備・リニューアルの検討	○									
	②駅周辺の滞留空間の創出				○						
戦略Ⅲ-3…木曽川へのアクセス強化	施策 1 木曽川へのアクセス機能の強化										
	①木曽川に親しむ拠点への自転車通行空間の整備	○									
	②木曽川に親しむ拠点における利便施設の整備	○									

検討・調整  実施 
 短期：2025（R7）～2027（R9）年
 中期：2028（R10）～2029（R11）年
 長期：2030（R12）～2034（R16）年

基本方針Ⅳ

《まちなか》

居心地がよく「+1トリップ」してしまう 魅力と回遊性を備えた
ウォーカブルな空間とアクセシビリティの高い交通体系の構築

施策		実施主体						短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)		
		一宮市	地域の皆さま		交通事業者	関係行政機関						
			企業・団体	市民等		国	愛知県				警察	
戦略Ⅳ-1…交通施策とまちづくりの連携	施策1 まちなかへのアクセス性向上											
	①まちなか来訪を促進するバス無料デーの実施検討	○			○							
	②まちなかエリアにおける駐輪スペースの維持・確保	○	○					○				
	施策2 まちなかの快適な移動環境・滞在空間の構築											
	①居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成	○	○									
	②歩道の高質化と滞在空間の整備	○	○									
	③多様な交通に対応した道路空間の再構築	○	○		○			○				
	④一宮駅周辺における超小型モビリティ、パーソナルモビリティ、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル等の導入検討	○			○				○			
	施策3 まちなかの魅力向上											
	①道路空間や駅前広場等を活用した賑わい創出	○	○									
	②公共交通とイベントセット券販売やイベント券にバス割引を付与した販売等	○	○		○							

基本方針 V

《意識醸成・共創》 過度にクルマ利用に頼らない、多様な交通を使い分ける意識の醸成と、地域自らが公共交通をつくり・守り・育む仕組みの構築

施策				実施主体					短期 (概ね3年以内)	中期 (概ね5年以内)	長期 (概ね10年以内)	
				一宮市	地域の皆さま		交通事業者	関係行政機関				
企業・団体	市民等	国	愛知県		警察							
戦略V-1…公共交通の利用促進	施策1 周知強化・利用啓発											
	①公共交通マップの作成、転入者等への配布	○			○							
	②SNS を利用した情報発信、乗換検索の活用、バスロケーションシステムの充実	○			○							
	③鉄道やバス利用促進のためのイベント実施・きっかけづくり	○	○		○							
	④小学生を対象としたバスの乗車マナー教室	○		○								
	⑤高齢層を対象としたバス利用に関する出前講座	○		○								
戦略V-2…多様な交通の利用促進	施策1 環境施策との連携											
	①公共交通利用時のインセンティブ付与	○	○		○							
	施策2 健康施策との連携											
	①健康増進に係るポイントプログラム	○										
戦略V-3…地域による移動手段確保	施策1 地域協議会の取り組みの推進											
	①地域協議会立ち上げの支援	○	○	○	○							
	②地域協議会の継続的活動の支援	○	○	○	○							
	③地域協議会主体による新たな移動手段の導入	○	○	○	○							
戦略V-4…多様な主体との共創	施策1 企業や商業施設との連携											
	①鉄道やバス路線沿線企業へ自動車通勤から公共交通利用への働きかけ	○	○	○	○							
	②商業施設と連携した外出支援	○	○									
	③商業施設と連携したバス利用によるお買物時の特典付与	○	○		○							
	施策2 乗車運賃以外の資金調達											
	①住民、民間企業による協賛制度の創出	○	○	○								

検討・調整 ◻→ 実施 ◼→
 短期：2025（R7）～2027（R9）年
 中期：2028（R10）～2029（R11）年
 長期：2030（R12）～2034（R16）年

評価指標・目標値

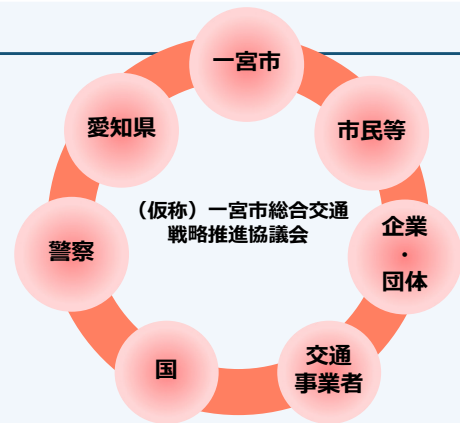
PDCAの実施に当たり、目標の達成状況の評価を以下の指標を用いて行います。指標は基本方針を踏まえ、データの入手や指標算出のハードルを考慮して設定しました。目標の評価年度は2034（令和16）年度とします。

基本方針	分類	指標	データ出典	現況値		目標値
				年次	値	
【暮らし】 クルマがなくても おでかけ しやすく誰もが 暮らしたい まち	《暮らしたいまち》	1)一宮市に住みたいと思う人の割合	第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書	R6	77.8%	85%
		2)居住誘導区域内の公共交通圏域人口	国勢調査人口（250mメッシュ）	R2	169,116人	現況より増加
	《公共交通》 便利で持続可能な公共交通 体系の構築	3)市内のバスや鉄道などの公共交通網が 充実していると思う人の割合	第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書	R6	42.1%	47.1% (+5%)
		4)鉄道の利用者数	東海旅客鉄道株式会社・名古屋 鉄道株式会社提供資料	R5年度	125,994人/日	138,090人/日 (H30年度値)
		5)バスの利用者数	交通事業者データ	R5年度	12,122人/日	13,644人/日 (H30年度値)
		6)「クルマが無くても安心して暮らせると 思う」に当てはまらない人の割合	一宮市おでかけに関するアンケート 調査結果	R5	75%	65% (-10%)
	《個別交通》 安全・安心で快適な移動環境 の構築	7)歩行者や自転車が安心して通行でき ていると思う人の割合	第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書	R6	33.5%	38.5% (+5%)
		8)歩行者・自転車の交通事故死傷者数	愛知県統計年鑑/バックナンバー	R6	613人	490人 (-20%)
【呼び込む】 ヒトとモノが行 き交う市民・ 企業・来訪者 から選ばれる まち	《広域・交流》 物流・広域交流を支え災害に 強い道路・鉄道と、木曽川を もっと身近に感じられる交通体 系の構築	9)市外から人が訪れたい魅力のあるまち だと思う人の割合	第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書	R6	16.4%	21.4% (+5%)
	《まちなか》 居心地がよく「+1トリップ」して しまう魅力と回遊性を備えた ウォカブルな空間とアクセシビ リティの高い交通体系の構築	10)中心市街地の通行量 (平常時の土曜日の11～17時のアパ ホテル前+大樽前の歩行者交通量)	市調査結果	R6	2,639人/6h	3,167人/6h (+10%)
【つむぐ】 これからの交 通を地域の みんなが つむぐ まち	《意識醸成・共創》 過度にクルマ利用に頼らない、 多様な交通を使い分ける意識 の醸成と、地域自らが公共交 通をつくり・守り・育む仕組 みの構築	11)地域協会がある地区数	市保有資料	R6	1地区	3地区
		12)市民が積極的に公共交通を利用す るべきだと思う人の割合	一宮市おでかけに関するアンケート 調査結果	R5	19%	29% (+10%)
		4)鉄道の利用者数（再掲）	東海旅客鉄道株式会社・名古屋 鉄道株式会社提供資料	R5年度	125,994人/日	138,090人/日 (H30年度値)
		5)バスの利用者数（再掲）	交通事業者データ	R5年度	12,122人/日	13,644人/日 (H30年度値)

推進体制

推進体制は、総合交通戦略策定協議会のメンバーを踏襲しつつ、「（仮称）一宮市総合交通戦略推進協議会」を立ち上げ、各主体が連携して実施、評価、見直し・改善していきます。

なお、評価の節目など、必要に応じて第三者である学識等にアドバイスを頂きます。



PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクル

将来都市像の実現に向けて、PDCAを繰り返して総合交通のスパイラルアップを図ります。

実施項目	計画年次	2025年 (令和7)	2026年 (令和8)	2027年 (令和9)	2028年 (令和10)	2029年 (令和11)	2030年 (令和12)	2031年 (令和13)	2032年 (令和14)	2033年 (令和15)	2034年 (令和16)
施策実施	施策実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
各施策の実施状況、 目標の達成状況の評価	施策実施 状況・各年 の指標確認	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
見直し・改善			必要に応じて見直し			中間 評価	前期を終えて 見直し				最終 評価
戦略の改定											改定に向けた 準備

