一宮市総合交通戦略（素案）

2024（令和６）年 12 月

一宮市

目次

1 章 一宮市総合交通戦略について 1-1

1. 策定の背景と目的 1-1
2. 計画期間と対象区域 1-1
3. 位置づけ 1-1
4. 交通特性 1-2
5. 上位関連計画 1-3

2 章 現状と交通課題 2-1

1. 一宮市の現状 2-1
2. 交通課題 2-2

3 章 目指す将来都市像と基本方針 3-1

1. 上位・関連計画における将来都市像と交通課題 3-1
2. 目指す将来都市像 3-2
3. 基本方針 3-5

4 章 将来都市像実現のための施策・事業 4-1

1. [暮らす]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 4-1

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 4-1
戦略Ⅰ-1：公共交通の利便性・優位性向上 4-3
戦略Ⅰ-2：公共交通手段間の結節機能強化 4-10
戦略Ⅰ-3：新技術の活用 4-15
基本方針Ⅱ 《個別交通》安全・安心で快適な移動環境の構築 4-17
戦略Ⅱ-1：健康的で環境負荷の少ない交通環境の構築 4-18
戦略Ⅱ-2：高齢者、障害者、妊産婦、若者世代のおでかけ支援 4-28

2. [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 4-32

基本方針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 4-32
戦略Ⅲ-1：〔道路〕広域幹線道路網の充実 4-33
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 4-37
戦略Ⅲ-3：〔木曽川〕木曽川へのアクセス強化 4-39

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 4-41
戦略Ⅳ-1：交通施策とまちづくりの連携 4-42
3. [つむぐ] これからの交通を地域のみんなでつむぐまち..... 4-48
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 4-48
戦略Ⅴ-1：公共交通の利用促進 4-49
戦略Ⅴ-2：多様な交通の利用促進 4-53
戦略Ⅴ-3：地域による移動手段確保 4-54
戦略Ⅴ-4：多様な主体との共創 4-55

5 章 実施プログラム 5-1

6 章 評価指標・目標値 6-1

1. 各施策の実施状況の評価 6-1
2. 目標の達成状況の評価指標と目標..... 6-1

7 章 推進体制 7-1

1. 推進体制 7-1
2. PDCA（計画・実行・評価・改善）サイクル 7-2

全体構成

1章　一宮市総合交通戦略について

[計画期間]
■**2025 (令和7)年度から2034 (令和16)年度**（10年間）
[対象区域]
■**一宮市全域**

※背景と目的・戦略の位置づけ・交通特性・上位関連計画

2章　現状と交通課題

一宮市の現状 ・・・詳細は、**参考資料１** 参照

【社会情勢】

(1)人口減少と超高齢社会の到来
(2)モータリゼーション・スパイラル
(3)移動とライフスタイルの変化
(4)地球温暖化の懸念

【交通における今後の動向】

(1) SDGs(持続可能な開発目標)
(2)リニア中央新幹線の開通
(3)技術革新による新技術の進展
(4)新しいモビリティサービスの推進

交通課題 ・・・詳細は、**参考資料２** 参照

【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

3章　目指す将来都市像と基本方針

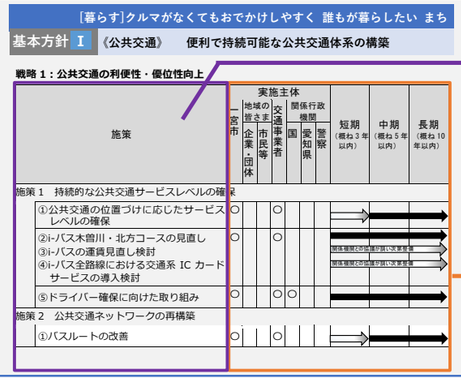
【目指す将来都市像】 交通の面でどのようなまちを目指すのか、まちのあるべき姿を掲げています

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　～

【基本方針】「目指す将来都市像」を具体的なイメージとしてブレークダウン

	[暮 ら す] 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	
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
	[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

将来都市像を実現するため実行する取組みについて、基本方針毎にパッケージ化



4章　将来都市像実現のための施策・事業

・**施策・事業について、基本方針毎にパッケージ化**
○基本方針Ⅰ：戦略数３、施策数８、取組み数２１
○基本方針Ⅱ：戦略数２、施策数７、取組み数１５
○基本方針Ⅲ：戦略数３、施策数５、取組み数１２
○基本方針Ⅳ：戦略数１、施策数３、取組み数　８
○基本方針Ⅴ：戦略数４、施策数６、取組み数１５

5章　実施プログラム

・**個々の施策・事業について、「いつ」、「誰が」、「何を」するか、役割分担を明確化**

6章　評価指標・目標値

・**達成状況を評価する指標と目標値**
※現況値の算出方法は、**参考資料４** 参照

7章　推進体制

・**推進体制**
・**PDCA(計画・実行・評価・改善)サイクル**

参考資料

- 参考資料１：一宮市の現状
- 参考資料２：交通課題
- 参考資料３：一宮市おでかけに関するアンケート調査
- 参考資料４：評価指標と目標値
- 参考資料５：用語集
- 参考資料６：策定協議会名簿

1章　一宮市総合交通戦略について

1. 策定の背景と目的

本市では、第７次一宮市総合計画*において「多拠点ネットワーク型都市*の構築」を目指しており、実現に向けては、一宮駅と各地域の拠点を公共交通により結び、連携させていく方針です。また、これまでの自動車を中心とした交通体系を見直し、公共交通や徒歩、自転車を重視した交通体系への転換を図ること、特に、公共交通の維持・充実が肝要となります。

しかし、人口減少と超高齢社会*の到来、ライフスタイルの変化を要因とする移動需要の縮小は避けられません。また、ドライバーの高齢化、働き方改革によるドライバーの担い手不足等、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、公共交通ネットワーク、サービスレベルを維持することさえも懸念されます。

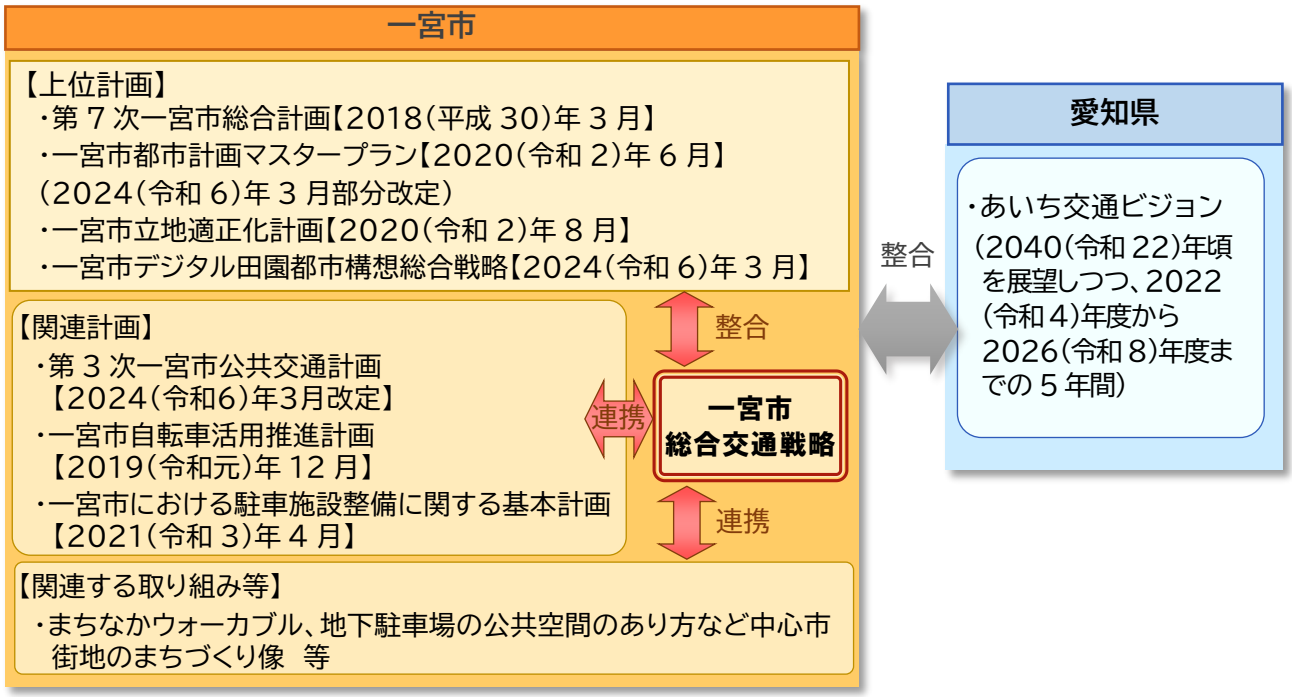
こうした背景を踏まえ、公共交通や徒歩、自転車等の各交通モードの適切な役割分担により、「多拠点ネットワーク型都市の構築」を支える交通環境を築くため、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を進める「一宮市総合交通戦略」を策定します。

2. 計画期間と対象区域

計画期間は 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。

3. 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。



一宮市総合交通戦略の位置づけ

「*」がついている用語は「参考資料５　用語集」で、意味や内容を説明しています

4. 交通特性

本市は、愛知県の北西部、濃尾平野のほぼ中央にあり、木曽川を挟んで岐阜県と接し、名古屋市と岐阜市のほぼ中間に位置しています。

[公共交通網]

市内には、JR 東海道本線と名古屋鉄道名古屋本線・尾西線が通り、鉄道駅は 19 箇所あります。一宮駅から名古屋・岐阜両駅まで約 10 分で移動でき、交通利便性の高い都市となっています。

名鉄バス(9 路線)や市が運行する i-バス*(6 コース)が、市中心部から放射状のバスネットワークを形成しています。

また、駅やバス停留所から離れた地域では、公民館等と最寄りのバス停留所等とを結ぶ予約制乗合タクシー*(i-バスミニ*)を運行し、市民の移動の足を確保しています。

[自動車専用道路網]

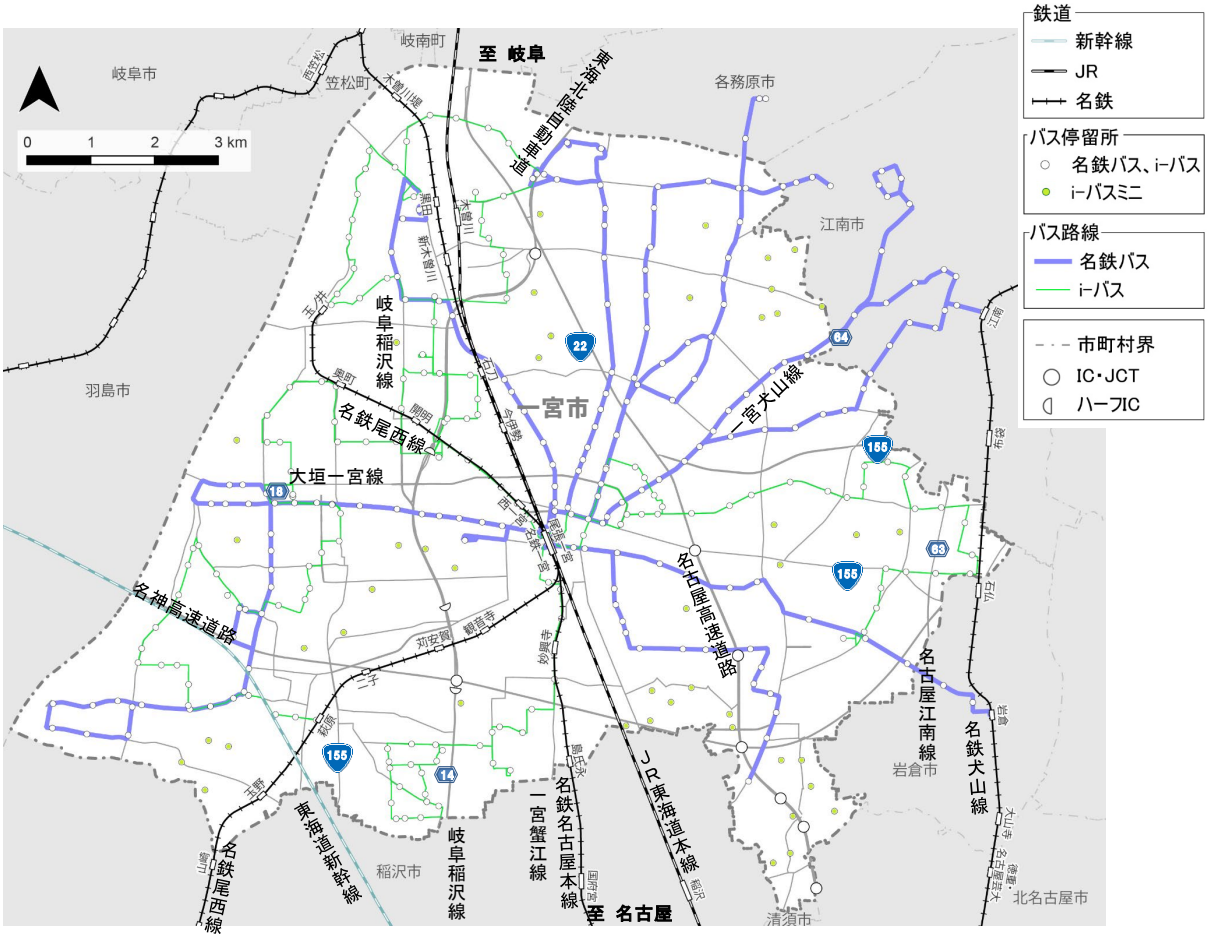
名神高速道路と東海北陸自動車道を結ぶ一宮ジャンクション（以降、JCT と記載）と、5 つのインターチェンジ（以降、IC と記載）を有し、交通の要衝となっており、日本のほぼ中央にあることと合わせて、物流の拠点に最適な立地となっています。

また、名古屋高速 16 号一宮線により、自動車での名古屋中心部へのアクセスが良好です。

[自転車]

海水面からの高さ(海抜)が、最も高い地域で約 16m、最も低い南西部は約 3m と、高低差は 13m 程できわめて平坦な地形をしているため、自転車の利用に適した環境にあります。

特に、一宮駅を中心とした大規模な駐輪場や、木曽川沿いに整備されたサイクリングロードは、多くの市民に利用されています。



出典：国土数値情報、2021（令和 3）年度 全国道路・街路交通情勢調査

一宮市の交通

5. 上位関連計画

本戦略の策定にあたっては、下記の上位計画と整合を図り、関連計画と連携を図ります。

【上位計画】

計画	第７次一宮市総合計画【2018（平成 30）年３月】
目標年次等	基本構想　2018-2027（平成 30-令和９）年度 後期基本計画　2023-2027（令和５-令和９）年度
目標等	木曽の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮
交通に関わる施策等（一部抜粋）	施策　7：地球温暖化*防止に取り組みます 施策 12：公共交通網の整備を進めます 施策 13：歩行者や自転車が安全に通行できる交通環境を整備します 施策 17：交通事故を減らす取り組みを進めます 施策 23：幹線道路*の整備を進めます

計画	一宮市都市計画マスタープラン【2020（令和2）年6月】（2024（令和6）年3月部分改定）
目標年次等	都市の姿：おおむね 20 年後の 2040(令和 22)年度 整備の目標：おおむね 10 年後の 2030(令和 12)年度
目標等	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～
交通に関わる施策等（一部抜粋）	**広域幹線道路** ・名岐道路延伸区間及び一宮西港道路の整備促進に向けた調整。 ・幹線道路とのアクセス性向上の取り組みを促進。 ・尾張一宮パーキングエリアにスマートインターチェンジの設置を検討。 **幹線道路** ・北尾張中央道、西尾張中央道、名古屋江南線、萩原祐久線、萩原多気線、一宮春日井線などの整備を促進。 ・未整備区間の計画的な整備を促進。 **自転車ネットワーク*・歩行空間** ・中心市街地を核とする安全で快適な自転車走行環境の整備。 ・整備済み路線の安全で快適な歩行空間の形成。 ・「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成。 **公共交通ネットワーク** ・拠点を鉄道、バスで結ぶ公共交通ネットワークの形成。 ・駅前広場の整備など駅としての機能の充実により、鉄道利用を促進。 ・ネットワークの補完・充実のため新たな移動手段を検討。 **駐車場** ・駐車場整備計画等の見直しを検討し、必要な駐車場を確保。 ・交通需要の高まりが想定される地区のパークアンドライドや集約駐車場の検討。 ・一宮駅東地下駐車場・銀座通公共駐車場の賑わい創出に向けた利活用を検討。 **地球温暖化防止** ・公共交通の利用促進、徒歩・自転車で移動しやすい環境整備、次世代自動車の普及促進などによる、温室効果ガスの排出抑制の努力。

計画	一宮市立地適正化計画【2020（令和 2）年 8 月】
目標年次等	都市の姿：おおむね 20 年後の 2040(令和 22)年 計画期間：2019(令和元)年～2040(令和 22)年
目標等	子育て世代や高齢者が安心・快適に暮らせるまちづくり
交通に関わる施策等（一部抜粋）	**【都市機能誘導区域*】** **一宮駅周辺地区**：尾張地域の中核都市にふさわしい都市機能の集積および維持向上 **尾西庁舎周辺地区、木曽川駅周辺地区**：公共交通の利便性を活かしたコンパクトなまちづくり **丹陽町出張所周辺地区**：にぎわいの核となる拠点形成を目指したまちづくり **大和町出張所周辺地区、今伊勢町出張所周辺地区、奥町出張所周辺地区**：日常的な生活サービスの利便性向上に向けた都市機能の維持・拡充 **【居住誘導区域*】** ◆市街地再開発事業及び優良建築物等整備事業(一宮駅周辺地区地区計画の区域) ◆土地区画整理事業（外崎地区） ◆公共交通の充実に向けた取り組みの検討　等

【上位計画】

計画	一宮市デジタル田園都市構想総合戦略【2024（令和 6）年 3 月】
目標年次等	期間：2024(令和 6)年度～2027(令和 9)年度
目標等	「トカイナカ」で子育てにやさしく安心して暮らせるまち
交通に関わる施策等（一部抜粋）	基本目標 5「安心」：「安心して快適に暮らせるまち」をつくる ①行政と地域・民間が協働した安全・安心なまちづくりの推進： 交通安全運動推進事業、歩道拡幅事業、交通安全施設整備事業、交通ビッグデータ*を活用した生活道路交通安全対策事業 ③暮らしを支える地域公共交通の検討： i-バスの運行、既存の枠組みにとらわれない新しい移動手段の導入の検討

計画	あいち交通ビジョン【2022（令和 4）年 2 月】
目標年次等	中長期的視点として 2040（令和 22）年頃を展望しつつ、 2022（令和 4）年度から 2026（令和 8）年度までの 5 年間
目標等	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～
交通に関わる施策等（一部抜粋）	1　まもる：地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取り組みを進めます。 2　たかめる：リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取り組みを進めます。 3　ひきつける：本県の活性化につながる国内外からの観光客を「ひきつける」取り組みを進めます。 4　つなぐ：魅力にあふれ、快適に暮らすことのできるまちづくりに向け、人とまちを「つなぐ」取り組みを進めます。 5　へらす：脱炭素社会*の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取り組みを進めます。

【関連計画】

計画	第 3 次一宮市公共交通計画【2024（令和 6）年 3 月改定】
目標年次等	2024（令和 6）年度から 2028（令和 10）年度までの 5 年間
目標等	～「クルマがなくても出かけやすいまち一宮」～
交通に関わる施策等（一部抜粋）	施策Ⅰ：交通サービスレベルの確保 施策Ⅱ：交通ネットワークの再構築 施策Ⅲ：タクシー利活用に向けた環境整備 施策Ⅳ：利用環境の整備 施策Ⅴ：公共交通の利用促進 施策Ⅵ：新たな情報技術の活用 施策Ⅶ：地域主体による新たな公共交通の構築 施策Ⅷ：持続可能な運行確保のための取り組み

計画	一宮市自転車活用推進計画【2019（令和元）年 12 月】
交通に関わる施策等（一部抜粋）	施策 1：自転車通行空間の計画的な整備推進 施策 2：警察と連携した安全で安心な自転車利用環境創出の推進 施策 3：ニーズに応じた駐輪場の整備推進 施策 4：サイクルスポーツ振興の推進 施策 5：自転車を活用した健康づくりの推進 施策 6：広域的なサイクリングロードの整備 施策 7：自転車マップの作成 施策 8：自転車の安全利用の促進

計画	一宮市における駐車施設整備に関する基本計画【2021（令和 3）年 4 月】
目標年次等	概ね 10 年後の 2030（令和 12）年度
目標等	基本方針　～これまでの量的な駐車場整備から質的な整備への転換を図る～ 目標量　まちづくりと連携した質的整備を目指し、現在の駐車台数を維持
交通に関わる施策等（一部抜粋）	**民間による施策** ・駐車施設の附置義務制度*による整備推進施策 ・共同住宅の駐車施設に対する指導 **公共による施策** ・都市計画駐車場の整備・改修 ・まちなかウォーカブル*推進事業による駐車施設の適正配置や集約化の検討 ・技術面や運営面に関する指導 **駐車施設の有効利用施策** ・駐車場案内システムの整備・活用 ・駐車場有効利用システムの整備・活用

2章 現状と交通課題

1. 一宮市の現状

本戦略は、将来都市像(目標)と現状のギャップを埋めるための手段となります。したがって、本市を取り巻く現状は、未来を見据えたうえで正確に把握する必要があります。

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	○通勤、通学等で外出率や移動頻度が高い生産年齢人口が減少し、移動総量の減少が想定されます。 ○自動車の運転ができない高齢者や家族による送迎に頼れない単独世帯の増加が想定されるため、買物や通院等の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。 ○税収減と支出増により財政的制約が高まることが想定され、より一層効率的に施策を選択したうえで実施していくことが必要となります。
(2)モータリゼーション・スパイラル*	○自動車依存型の低密度な市街地形成、居住人口や商業施設等の外延化が進み、公共交通ネットワークで網羅しにくい都市構造となっています。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。 ○自動車利用を想定した商業施設等の郊外立地により、鉄道アクセスの利便性が高い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	○娯楽や買物等のオンライン化等により外出が減少しており、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（おでかけのきっかけづくり）が必要と考えられます。 ○買物のオンライン化により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。 ○高齢者の交通事故や免許保有者に占める高齢者の構成比率上昇を踏まえ、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、2022（令和４）年１月に「SDGs 日本モデル」宣言に賛同し、人口減少・超高齢化等、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	○リニア中央新幹線が大阪まで全線開業することにより、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約１時間で結ばれ、首都圏、中京圏、関西圏が一体となったスーパー・メガリージョン*が形成されます。 ○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し、より利便性の高い次世代の旅客サービスを提供することにより、人・モノ・サービスの移動の効率性、安全性、環境性、快適性、人手不足対策への活用、地域における移動手段の確保、行政負担の軽減等、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	○ICT*の進化や自動運転技術の活用により、交通の利便性、安全性の向上等が期待されており、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。

2. 交通課題

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。

① 自動車交通に過度に依存した暮らしからの脱却

- 自動車分担率は 62.9%と高い一方、公共交通分担率は（鉄道、バス）は8.5%に留まる
- クルマがないと安心して暮らせない人の割合が75%に及ぶ

② 公共交通サービスの維持・向上

- 乗合バスの実車走行キロは低下
- バス路線は主要渋滞箇所や混雑区間を通過しており、バスの速達性や定時性*が低下
- バスやタクシーの運転手不足が顕在化

③ 公共交通不便地域*の移動手段の確保

- 市域は公共交通ネットワークで概ねカバーされているものの、人口の約2割は公共交通不便地域に居住

④ 安全・安心な移動環境の構築

- 交通事故は、幹線道路・生活道路問わず発生
- 災害時は、電柱倒壊などによる支援物資の輸送ルート閉塞や救援活動の妨げが懸念

⑤ シームレス*・快適な乗継環境の構築

- 鉄道駅へのアクセスは自転車、バス、タクシーなど他手段からの乗換が多い
- 交通結節点などにおいて、分かり易く快適な乗換情報の提供が課題

⑥ 自転車利用環境の向上

- 約8割の方が自転車を保有しており、自転車利用が多い一方、通行空間や駐輪場への満足度は低い
- 単位人口当たりの自転車事故死傷者数は愛知県内でも上位であり、自転車の死亡事故がほぼ毎年発生

⑦ 歩行者通行環境の向上

- 歩行は最も基礎的で重要な移動手段であるものの、歩道設置率は比較的低く、歩行者の通行環境に対する満足度は低い

⑧ 産業・物流支援に資する渋滞緩和・解消

- 重要物流道路に指定されている国道22号をはじめとして、市内で交通渋滞・交通混雑が発生

⑨ まちなかの賑わい創出

- 一宮駅周辺でまちなかウォーカブルの取り組みを進めており、イベント実施時には賑わうものの平常時は来訪者が少ない状況

⑩ 環境負荷の低減

- 温室効果ガス排出量の削減目標を示しているが、特に運輸部門において増加が著しく、目標値からの乖離が拡大

[目標値]
- 2030 排出量：47%削減(2013比)
- 2050 排出量：実質ゼロ

①～⑦ 市民や来訪者の移動支援に関する課題
⑧・⑨ 本市の活性化を支援する課題
⑩ 地球環境に対応する課題

3章 目指す将来都市像と基本方針

1. 上位・関連計画における将来都市像と交通課題

将来都市像設定にあたり、上位・関連計画における将来都市像と、2 章で整理した交通課題を以下に示します。

【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

【本市における交通課題】

[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

2. 目指す将来都市像

上位・関連計画における将来都市像や、本市の交通課題を踏まえ、目指す将来都市像を以下のように設定しました。

【目指す将来都市像】

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　～

上位計画の理念や将来都市像を都市構造や交通面から整理

<つむぐ>
「綿・繭を錘(つむ)にかけて、繊維を引き出し、糸にする。」「さまざまなものをより合わせ、１つのものを作り出す。」という意味でつかわれることが多い。
・想いを紡ぐ(想いをより合わせる) 心を紡ぐ(心が通った) 未来へ紡ぐ(持続可能性)
・公共交通の実現：地域・交通事業者・市で一丸となって(束になって)

<織りなす>
「糸を織り上げて、美しく立派な織物を作る。」比喩的に、複数の細かい要素を組み合わせることによって優れた全体像を成すさまを表現する際にも用いる。
・鉄道、バス、タクシー、徒歩、自転車、自家用車のほか、新技術や新たな交通(グリーンスローモビリティ等)を組み合わせることで、多様な価値観、移動ニーズ、ライフスタイルの変化及び個々の事情(自家用車を保有していない等)に対応できる優れた交通環境を成す。
⇒これにより、現状では自動車分担率が高い状況となっているが、近距離移動は新たな交通や徒歩、自転車、バス路線近隣地域はバスの利用を促進することで、適切な役割分担が図られる。

<つむぐ・織りなす>
「つむぐ」と「織りなす」を重ねることで、紡績・織物のまちである一宮らしさを表現。

<トカイナカ>
「都会の便利さ」と「田舎ののどかさ」を併せ持つまちを表す造語。大都市である名古屋の近くにあって、交通機関の利便性も高く、生活に便利でありながら、郊外には豊かな自然を感じることができる、子育て世代にとって暮らしやすい環境が揃っているまち。
⇒一宮市の交通ポテンシャル(名古屋まで 10 分の利便性)と木曽川が育む自然という本市の特長を活かした交通体系の構築と魅力あるまちを目指す。

<いつまでも>
・移動に対する不安を感じることなく、現在も未来も。

<私らしく>
・多様なライフスタイルを実現できる、自分らしく生活できる。躍動。いきいき。

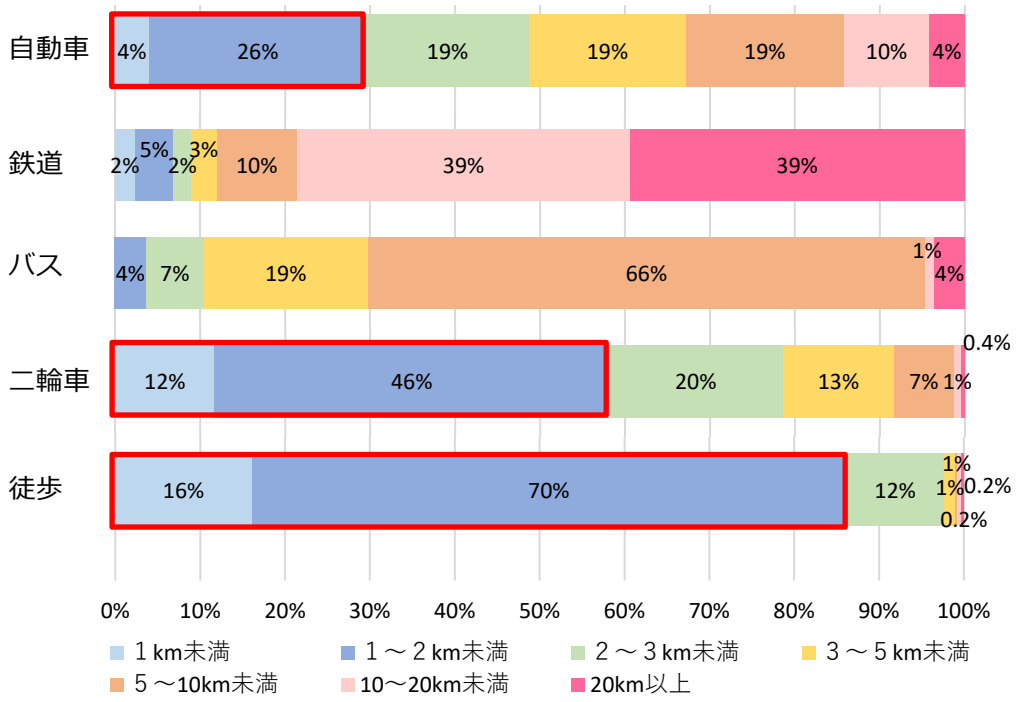
<誰もが>
・自家用車を保有しない学生も、便利な自家用車を利用しつつも、徒歩、自転車、公共交通等を組み合わせて自由に移動手段を選択できる現役世代も、運転免許証を返納又は運転に自信がなくなってきた高齢者も、障害者も。

<おでかけ>
・目的があっての移動、気分転換のための散歩、目的を持たずふらっと移動 etc.

【交通手段の役割分担】

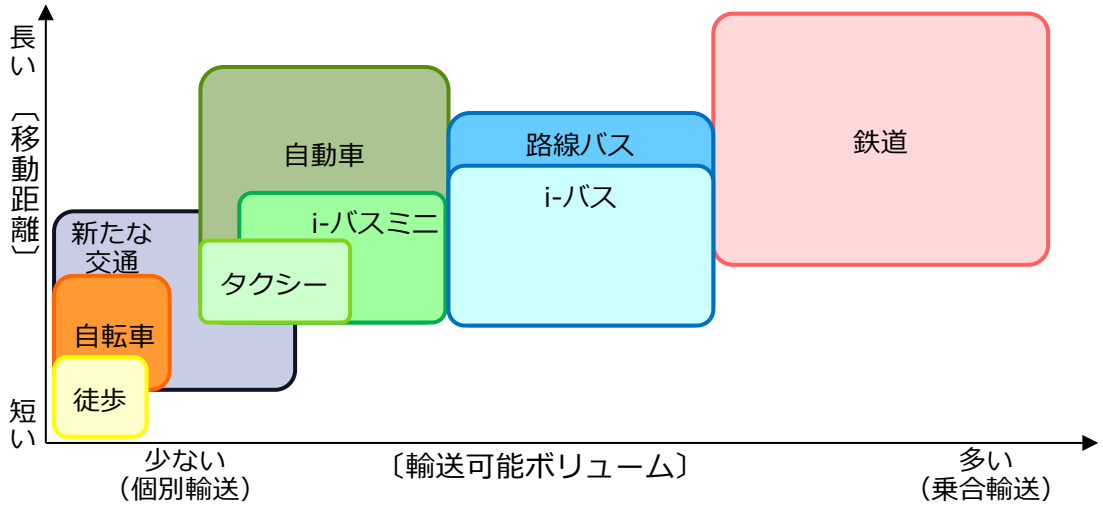
・本市の代表交通手段の構成比は自動車が 62.9%と最も高く、愛知県平均よりも高い状況です。
・自動車の移動距離を見ると、2ｋｍ未満の短距離の利用も見られます。二輪車、徒歩は 2ｋｍ未満が過半数となっており、短距離で少人数であれば使い分けができる可能性があると捉えられます。
・多様な交通手段の利便性向上や利用促進を図ることで、近距離移動は新たな交通や徒歩、自転車、バス路線近隣地域はバスの利用へと、多様な交通手段を織りなすことで適切な役割分担を目指します。

〔代表交通手段別の移動距離〕

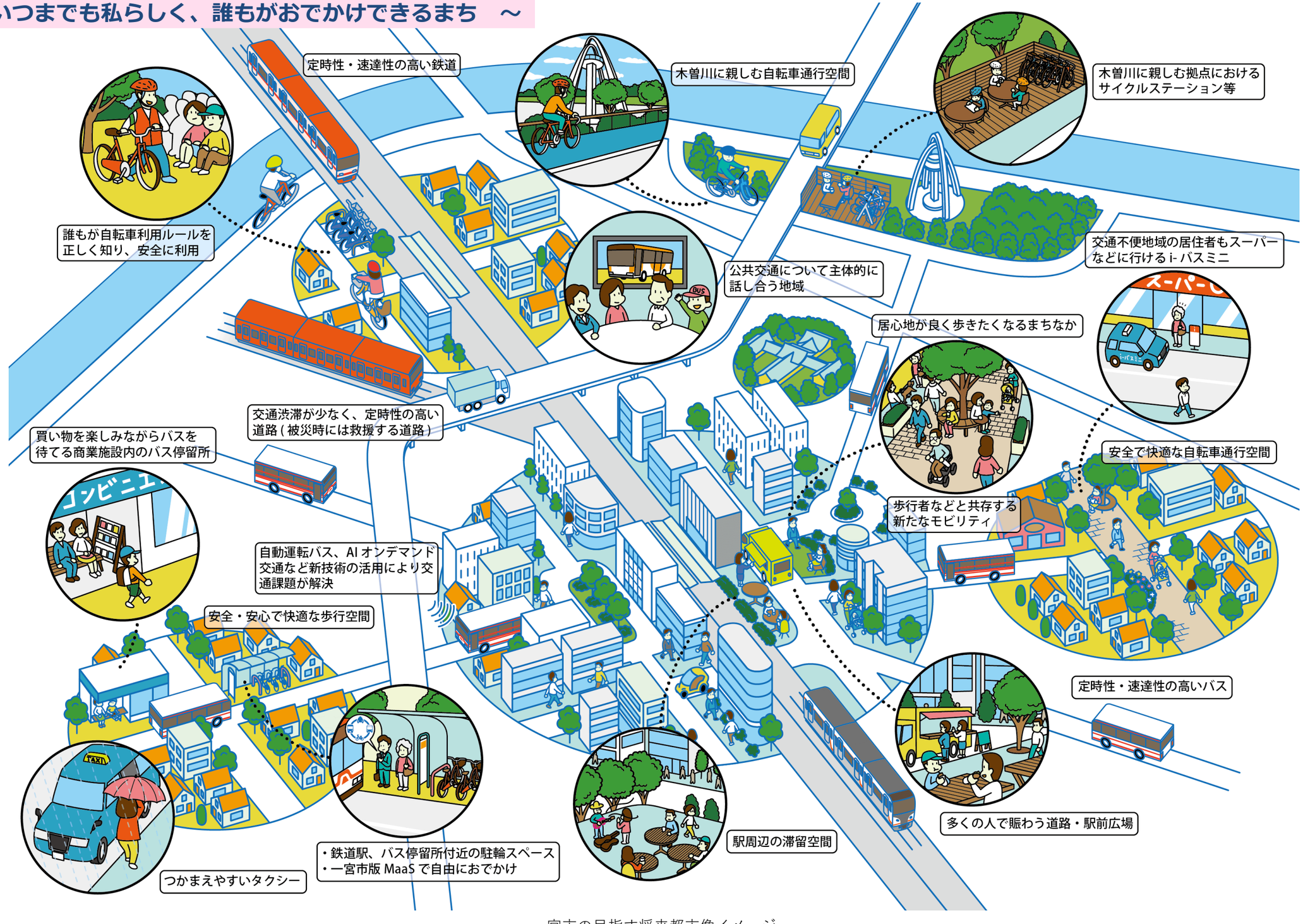


※一宮市を出発する移動のゾーン間距離（平日）
出典：第 5 回 中京都市圏パーソントリップ調査

【交通手段の役割分担のイメージ】



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

3. 基本方針

「目指す将来都市像」を見据えて、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。

【基本方針】

	[暮 ら す] 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	
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
	[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

【基本方針と課題の対応】

基本方針				対応すべき課題									
				[市民や来訪者の移動支援に関する課題]							[本市の活性化を支援する課題]		[地球環境に対応する課題]
				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	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	⑩ 環境負荷の低減
[暮らす] 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	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	●	●	●		●	●		△	△	●
	基本方針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	基本方針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				●		●	△	●	●	△
	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	△	△			●	△	●		●	△
[つむぐ] これからの交通を地域のみんなでつむぐ まち	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	●	△	●					△	△	△

●：関連あり　△：やや関連あり

4章 将来都市像実現のための施策･事業

[暮らす]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

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

鉄道、バス、タクシー、i-バスおよび i-バスミニを組み合わせた本市の公共交通網は、市全域をほぼ網羅しており、質の高いネットワークを構築しています。

一方で、人口減少・超高齢社会の進展やライフスタイルの変化を背景とした移動の需要減少、運転手の不足等、公共交通事業を取巻く情勢は厳しさを増しており、公共交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増大しています。

本市においても公共交通ネットワークの縮小、減便が懸念され、現状のまま何もしなければ、クルマがないとおでかけできないまちになることが危惧されます。

そのため、将来にわたって、公共交通が誰にとっても日常の選択肢となり得るよう、戦略として「公共交通の利便性・優位性向上」「公共交通手段間の結節機能強化」「新技術の活用」を掲げ、基本方針の実現に資する施策を推進します。

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 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
	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
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

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
	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
	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　新たな移動手段の導入検討	
	①新技術、新たなスキームを活用した交通の導入検討

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

公共交通計画における、「公共交通の位置づけ（広域幹線、幹線、準幹線、まちなか幹線、生活交通）に応じた望ましいサービスレベル（運行間隔・運行時間帯）」を踏まえ、サービスの維持・向上に努めます。

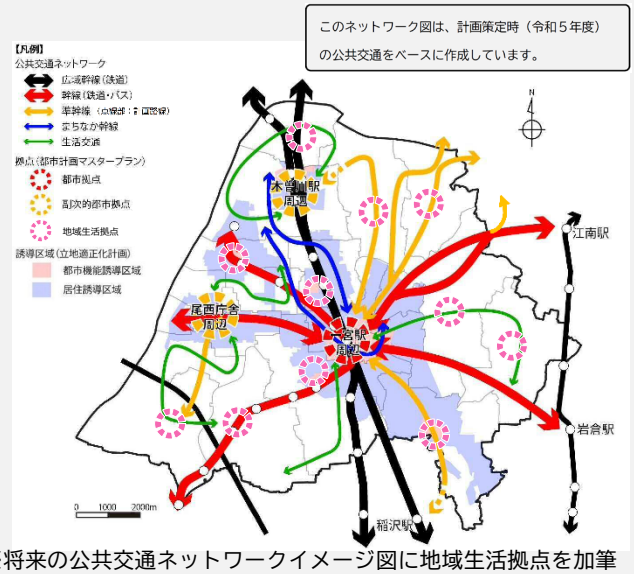
［具体的な取り組み］

・公共交通の位置づけに応じたサービスレベルの維持・向上

〔一宮市公共交通計画　事業① 質の高いサービスレベルの実現〕

・質の高い公共交通ネットワーク体系とするため、幹線に位置付けているバス路線において、活動が多い時間帯での一定本数の確保等、サービスレベルの維持に努めます。
・特に、通勤・通学利用が多い幹線バスにおいては、通勤時間帯（ピーク時）の本数確保、夜間時間帯の運行確保に努めます。

【将来の公共交通ネットワークイメージ図】



※将来の公共交通ネットワークイメージ図に地域生活拠点を加筆

【公共交通の位置づけ】

区分	位置づけ	路線
広域幹線	本市と名古屋市や岐阜市を結ぶ路線	ＪＲ　：東海道本線 名鉄　：名古屋本線
幹線	本市の都市拠点*と副次的都市拠点*、若しくは隣接市の交通拠点（主要鉄道駅）を結ぶ路線	名鉄　：尾西線 名鉄バス：起線（起方面）、古知野線、一宮・川島線（岩倉系統*）
準幹線	地域生活拠点*等と都市拠点を結ぶ路線	名鉄バス：光明寺線、起線（蓮池・西中野方面）、一宮・宮田線、一宮・川島線（川島系統）、江南団地線、丹陽線
まちなか幹線	市内の回遊性を高め、都市拠点を結ぶ路線	名鉄バス：一宮・イオン木曽川線 ｉ-バス　：一宮コース
生活交通	地域内の移動を支援する路線	ｉ-バス　：千秋町コース、大和町・萩原町コース、尾西北コース、尾西南コース、木曽川・北方コース ｉ-バスミニ その他外出支援の取り組み等

【望ましいサービスレベルと市の関わり方】

路線		望ましいサービス 運行間隔	望ましいサービス 運行時間帯※	市の関わり方
JR 東海道本線		―	―	民間事業による運行を望みます。
名鉄名古屋本線		―	―	
名鉄尾西線		昼間：概ね30 分以上待つことなく利用できるサービス	6 時～23 時台	
名鉄バス	起線（起方面）		6 時～23 時台	民間事業による運行を望みます。交通事業者と定期的な情報共有を図り、民間事業による望ましいサービスの維持が困難な場合は支援等を検討し、交通事業者との協議を行い維持に努めます。
	古知野線		6 時～23 時台	
	一宮・川島線（岩倉系統）		6 時～23 時台	
名鉄バス	光明寺線	昼間：概ね60 分以上待つことなく利用できるサービス	需要に応じて運行	民間事業による運行を望みます。交通事業者と定期的な情報共有を図り、民間事業による路線の維持が困難な場合は、支援等を検討し、交通事業者との協議を行い維持に努めます。
	起線（蓮池・西中野方面）			
	一宮・宮田線			
	一宮・川島線（川島系統）			
	江南団地線			
	丹陽線			
	一宮・イオン木曽川線			市が主体となって政策的に運行していきます。
ｉ-バス	一宮コース			
	千秋町コース	需要に応じて運行		一定のサービスについては、市が主体となって政策的に運行します。地域が主体となって取り組む場合には、市が利便性向上等を支援します。
	大和町・萩原町コース			
	尾西北コース			
	尾西南コース			
	木曽川・北方コース			

※一宮駅発の時刻を基準とします。

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
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

地域のニーズに対応し、利用者の利便性向上を図るため、近隣鉄道駅への接続等のルート変更やダイヤ改正、運賃見直しや交通系 IC カードサービスの導入検討等を行います。

［具体的な取り組み］

- **ニーズに対応したルート変更やダイヤ改正**
- **運賃見直しの検討**
- **交通系 IC カードの導入検討**

〔一宮市公共交通計画　事業④　ｉ-バスの見直し〕

・地域のニーズに対応したダイヤや近隣鉄道駅への接続を含めたルートの変更を適宜行い、ｉ-バスの利便性向上を図ります。
・特に利用者の少ないｉ-バス木曽川・北方コースの見直しを行い、木曽川町・北方町の公共交通の利便性を高めます。
・市が運行するコミュニティバスとして利便性を高めるとともに、ｉ-バスの運賃見直しを検討します。
・交通系IC カードがｉ-バス全路線で利用できるように努めます。

i-バス運賃

コース	運賃 大人	運賃 小学生	運賃 未就学児	ICカード利用
一宮	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	○
千秋町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×
大和町・萩原町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×
尾西北	100円	100円	無料	○
尾西南	100円	100円	無料	○
木曽川・北方	100円	100円	無料	○

○「木曽川庁舎」～「エコハウス 138」の料金は、大人 100 円（※50 円）、小学生 50 円（※30 円）です。
※（ ）は身体障害者・療育・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方と、介添えのための付き添い者の料金です。

⑤ドライバー確保に向けた取り組み

公共交通サービスを提供するためには、担い手となるドライバーが必要です。これまでもバスやタクシーでドライバー不足、ドライバーの高齢化が問題となっていましたが、2024（令和 6）年４月から「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が適用されドライバーが不足する事態となっています。生産年齢人口が減少し、社会全体で人材不足が進む中、交通事業者の人材確保も厳しさを増す可能性があります。

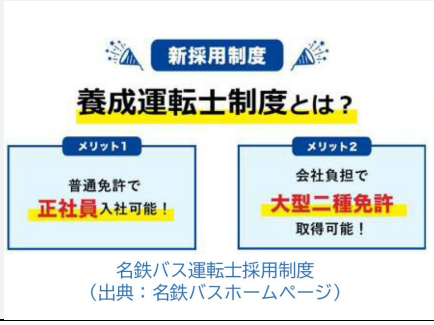
これまでにも交通事業者による「2 種免許取得費用の負担・補助」が行われていましたが、市でもドライバーの仕事内容や募集情報、免許取得補助に関する広報に取り組みます。また、市への移住希望者やドライバーに興味のある方へ、就労・居住・子育て支援等も含めたワンストップ*情報の提供に取り組みます。

［具体的な取り組み］

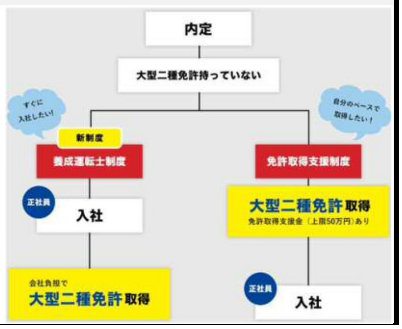
・ドライバーの仕事内容や募集、免許取得補助に関する広報、ワンストップ情報の提供

〔一宮市公共交通計画　事業⑬ ドライバー確保に向けた取り組み〕

・交通事業者で実施している「2種免許取得費用の負担・補助」を継続するとともに、市においては広く市民への広報を行います。
・市への移住希望者やドライバーに興味のある方へは、「就労・居住・子育て支援等も含めたワンストップ情報の提供」を行います。市で一体的に情報を取りまとめ、交通事業者の窓口や採用面接時等で配布し、採用の選考途中で辞退する応募者の減少を図ります。また、移住支援を実施している愛知県とも連携を図ります。
・「ｉ-バスミニ」の運行する地域限定ドライバーに市民の方を採用する等、法令の動向を見極めながら、交通事業者とドライバーの確保に向けた取り組みを進めます。



名鉄バス運転士採用制度
（出典：名鉄バスホームページ）



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

名鉄バス光明寺線、丹陽線は最寄りの鉄道駅へ接続できていない状況にあります。そのため、光明寺線の JR 木曽川駅への接続や丹陽線の JR 稲沢駅への接続のための路線見直しについて交通事業者と協議を行い、協議が調った際には見直しを行います。

［具体的な取り組み］

・光明寺線の見直し

・丹陽線の見直し

〔一宮市公共交通計画　事業②　・光明寺線の見直し〕

・一宮市都市計画マスタープランで主要バスと位置付けられているバス路線の中で、最寄りの鉄道駅（JR 木曽川駅）へ接続できていない光明寺線について、ルート改善に向けて、交通事業者と協議を行います。
・鉄道駅接続後も、実証実験期間を設けて、交通事業者との協議を継続して行います。

〔一宮市公共交通計画　事業③　・丹陽線の見直し〕

・一宮市都市計画マスタープランで主要バスと位置付けられているバス路線の中で、最寄りの鉄道駅（JR 稲沢駅）へ接続できていない丹陽線について、ルート改善に向けて、交通事業者と協議を行います。
・鉄道駅接続後も、実証実験期間を設けて、交通事業者との協議を継続して行います。

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

バス運行ルートの道路混雑の改善は、定時性・速達性の向上につながり、公共交通の利便を向上し、利用促進を図るうえでも重要です。

交通事業者の認識等も踏まえ、バスルートの道路混雑改善策を検討します。なお、本町交差点、下浅野交差点は主要渋滞箇所に位置づけられており、「主要渋滞箇所の交通渋滞対策」としても取り組んでいきます（ｐ4-35 参照）。

［具体的な取り組み］

・バスルートの道路混雑改善策の検討

バスルート上の主な渋滞箇所（バス事業者ヒアリング）

※名鉄バスヒアリング結果を元に作成

出典：　Copyright(c)　ＮＴＴ空間情報　All Rights Reserved

②一宮駅周辺における通過交通抑制策の検討

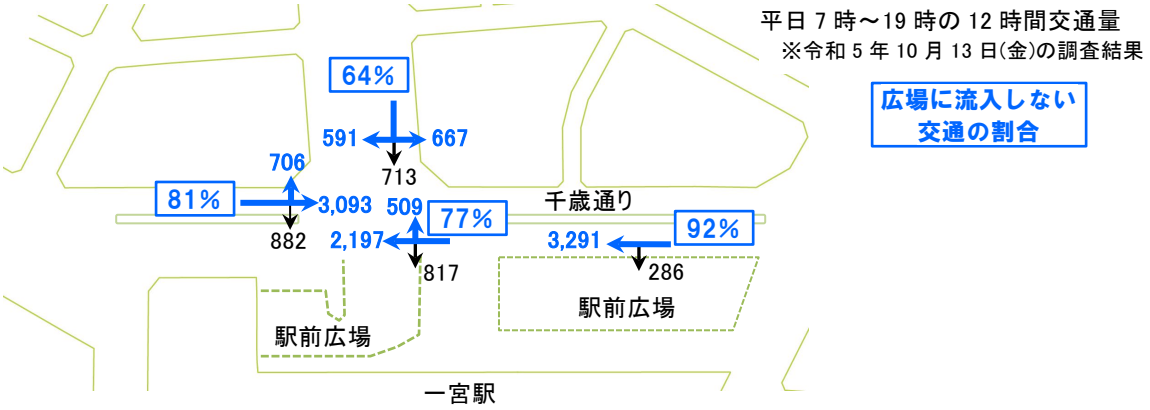
一宮駅周辺では駅前広場に流入する交通量以上に通過する交通が多い状況です。バスの遅れ時間は、一宮駅着で最大 27 分（中央値 7 分）発生しており（2023（令和 5）年 10, 11 月実績）、こうした通過交通による渋滞が影響していると考えられます。

そのため、バスの定時性・速達性向上に向け、一宮駅周辺における通過交通の抑制策を検討します。

［具体的な取り組み］

・通過交通の抑制策の検討　※バス優先レーンの整備　等

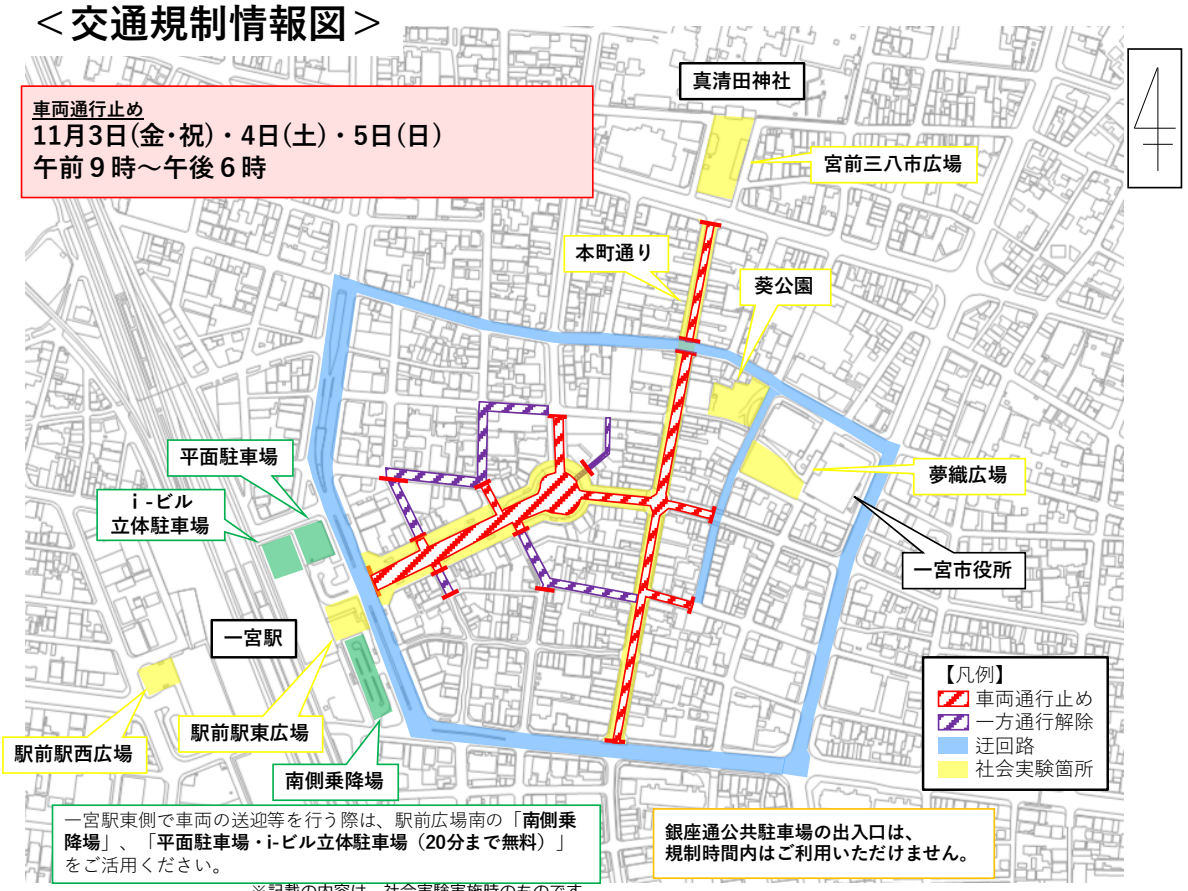
一宮駅周辺の通過交通（東口広場）



出典：一宮市資料

自家用車を流入規制した事例（まちなかウォーカブル社会実験～ストリートチャレンジ 2023～）

＜交通規制情報図＞



※記載の内容は、社会実験実施時のものです

出典：一宮市資料

戦略Ⅰ-1：公共交通の利便性・優位性向上

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

鉄道駅やバス停留所から離れた地域の移動手段確保として、i-バスミニを運行しています。特に移動に困っている高齢者等、i-バスミニを必要とされる方に情報が行き届くよう、ケアマネジャーと連携するなど周知方法を見直します。

また、今後も運行を継続できるよう運行情報の周知を図るとともに、運行事業者が新規参入しやすくなるように、市からの運行委託費の見直しを行います。

また、目的地となる施設へアクセスするための停留所を拡大します。

［具体的な取り組み］

- **周知方法の見直し**
- **運行委託費の見直し**
- **停留所の拡大（目的地の追加）**

〔一宮市公共交通計画　事業⑤　ｉ-バスミニの見直し〕

- 日常生活に必要となる商業施設や診療所等、最寄りの鉄道駅やバス停以外の目的地を追加し、高齢者等の外出を支援します。
- 予約制乗合タクシー「ｉ-バスミニ」は鉄道駅やバス停留所から離れた地域の皆様にとっての一次交通であり、特に、移動に困っている高齢者等に認知されるように、積極的なPR を行います。また、ケアマネジャーと連携するなど必要な方に情報を提供できるよう周知の方法についても見直します。
- 市内タクシー事業者の新規参入がしやすい環境を整える上で、事業者の収支率を考慮した行政負担（市から事業者への委託費）の見直しを行います。

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

タクシーは夜間や雨天時など様々な要因で需要が増えるタイミングが発生します。こうした時々刻々と変動する需要に対して、従来の配車方法では需要が増える時間帯はコールセンター業務の対応がひっ迫し、待ち時間が延びる等、サービスに対する満足度が低下します。

配車アプリの導入や AI を活用した需要予測により、リアルタイムでの需要と供給をマッチングする仕組み（配車システム）の導入をタクシー事業者が検討します。

また、タクシーをつかまえやすい環境整備について、隣接市との連携を図りながら進めます。

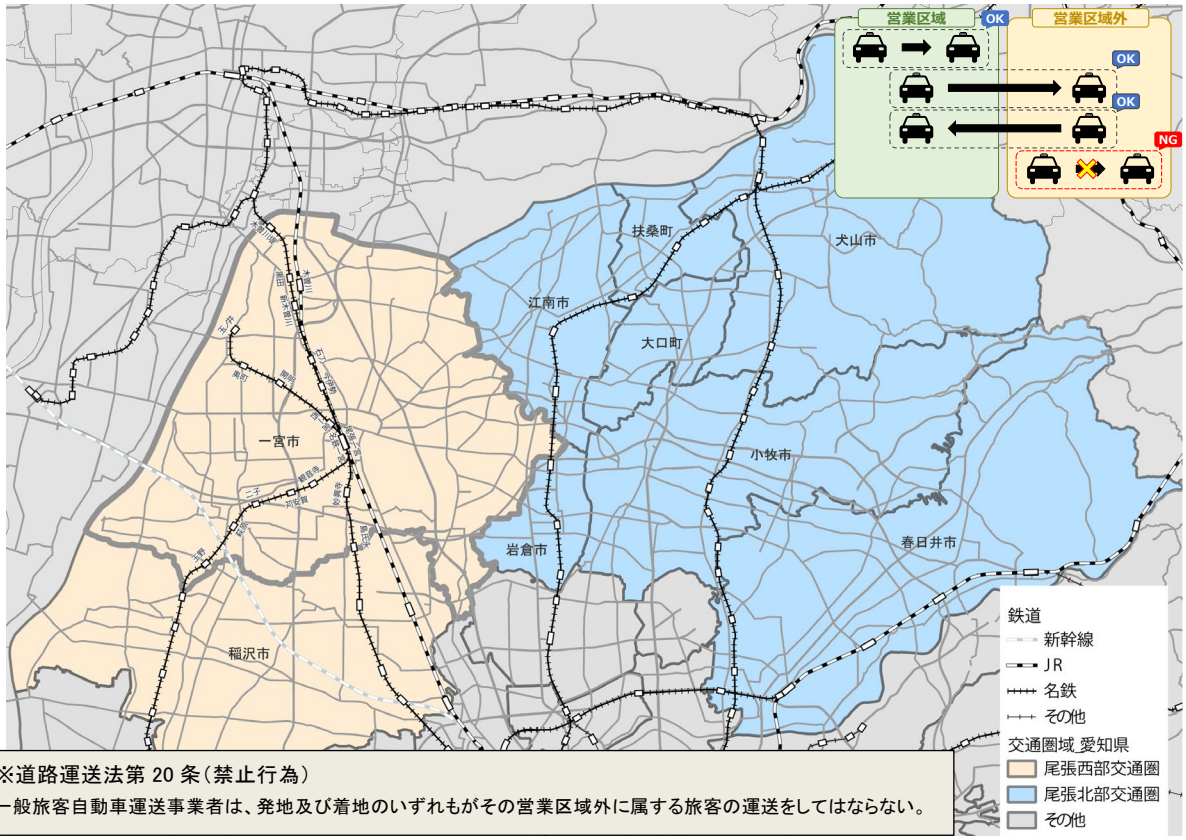
［具体的な取り組み］

- **配車アプリの導入**
- **リアルタイム配車システムの導入検討**
- **タクシーをつかまえやすい環境整備**

〔一宮市公共交通計画　事業⑥ タクシー運用の高度化・環境整備（効率的な配車の実現、タクシー需要への対応）〕

- 少ない営業車両や人員での効率的な配車や運行、乗務員の給与増加等につなげるため、新しいタクシー配車システムの導入を検討し、システム構築を行います。市内を運行する複数のタクシー事業者が連携することにより、同じシステムを活用し、利用者の満足度向上にもつなげます。
- タクシーをつかまえやすい環境整備について、隣接市と連携を図りながら進めます。

一宮市を含むタクシーの交通圏



※道路運送法第 20 条（禁止行為）
一般旅客自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に属する旅客の運送をしてはならない。

出典：愛知県タクシー協会 HP、国土数値情報

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

一宮駅はバス停留所が分散しており、道路を横断する必要があるバス停留所が存在しています。また、駅前広場は自家用車での送迎が可能となっているスペースも多く、自家用車が優遇されている配置となっています。そのため、鉄道からバスやタクシー等へ乗継しやすい、便利な乗継環境となるよう交通機能の再配置に向けて検討します。

［具体的な取り組み］

・バス停留所、タクシー乗降場、一般乗降スペース等の再配置

一宮駅周辺のバス停留所配置

出典：NTT インフラネット

②鉄道駅周辺における駐輪場整備

鉄道駅付近に駐輪場を整備していますが、駅周辺駐輪場の一部では、収容台数を上回る需要により路上駐輪が発生しています。

駐輪場の不足に対応し、自転車の活用を市内全域でより促進させるために、市内の鉄道駅周辺における駐輪場の整備を引き続き行っていきます。

［具体的な取り組み］

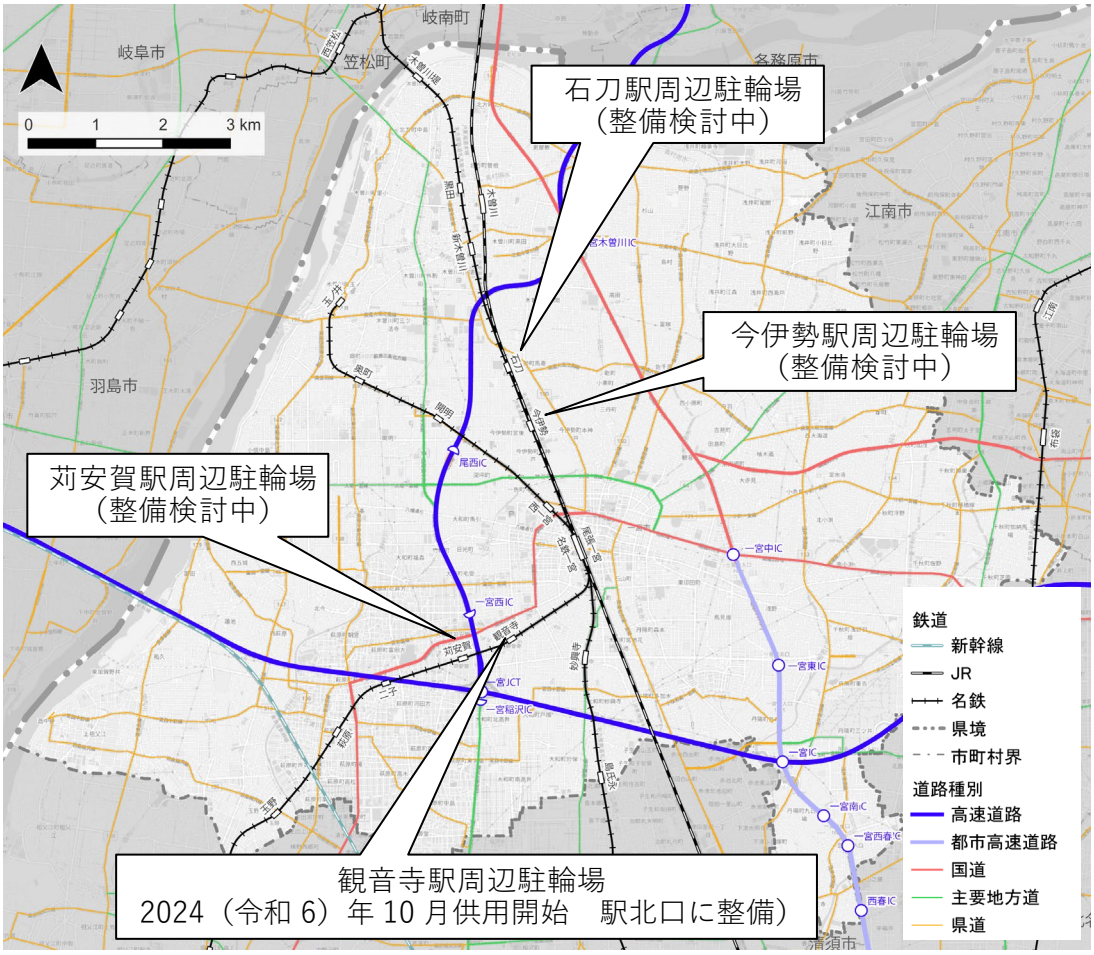
・需要に対応した鉄道駅周辺における駐輪場整備　（石刀駅、今伊勢駅、苅安賀駅等）

〔一宮市自転車活用推進計画　（施策３　ニーズに応じた駐輪場の整備推進）〕

・一宮駅周辺においては１万台近い駐輪場が整備されたことにより、路上駐輪や自転車盗難の減少など一定の成果をあげていますが、市内全体に目を向けると、特に鉄道駅周辺の駐輪場で１００台以上が路上に溢れている箇所があるなど、収容台数の不足は深刻であり、新たな駐輪場の整備が必要とされています。

路上に自転車が溢れている鉄道駅付近の駐輪場

整備を検討中の駐輪場



出典：一宮市資料

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

バス停留所付近に駐輪場を整備していますが、一部のバス停留所に留まります。また、バス停留所から視認できない場所に位置する駐輪場や幹線道路を横断するため歩道橋を渡る必要がある駐輪場等、配置に課題がある状況です。バス停留所により近い場所で駐輪スペースを確保することで利用しやすくなると考えられます。しかし、用地確保が必要となるため、対象バス停留所やバス停留所周辺の歩道、各種施設、公共施設等の状況より、活用可能性があるスペース、バス停留所までの動線を踏まえて、駐輪スペースの確保に向けた検討を進めます。

［具体的な取り組み］

・バス停留所付近の駐輪スペース確保に向けた検討

バス停留所付近の簡易駐輪場の整備例

出典：国土交通省 HP
（https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001611856.pdf）

駐輪場設置例（羽根バス停駐輪場）

出典：一宮市資料

④民間施設等との連携による拠点化

鉄道駅や商業施設と連携した待合スペースの確保や商業施設敷地内へのバス停留所設置を検討し、待合環境の改善を図ることで、公共交通の利便性向上を図ります。

［具体的な取り組み］

・商業施設内のバス停留所設置

〔一宮市公共交通計画　事業⑦ 交通拠点の機能強化〕

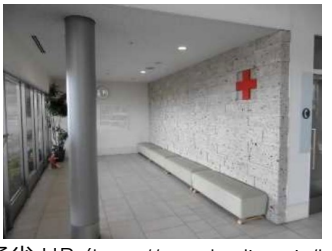
・主な目的地となる大型商業施設、病院及び沿線企業等と連携し、バス、タクシーや自転車等が集約できる民間施設の交通拠点化を進めます。
・既存停留所周辺の民間施設と連携し、バス待ち環境の改善を進めます。
・都市拠点である一宮駅周辺や副次的都市拠点である尾西庁舎周辺、木曽川駅周辺については、一定の拠点機能を有する交通拠点として、機能を維持しつつ、乗り継ぎ時の利便性向上を図ります。

【主な公共交通結節点のバス待ち環境】

公共交通結節点	接続する公共交通	拠点の有する施設			
		ベンチ	上屋	駐輪場	バス運行情報表示
一宮駅	JR、名鉄名古屋本線、名鉄尾西線、名鉄バス、 i-バス	○	○	○	×
尾西庁舎	名鉄バス、i-バス	○	○	○	×
JR 木曽川駅	JR、i-バス	×	×	○	×
妙興寺駅	名鉄名古屋本線、 i-バス	○	×	○	×
奥町駅	名鉄尾西線、 i-バス	×	×	○	×

民間施設等と連携したバス停留所設置や待合環境の改善

足利市/足利赤十字病院
⇒病院移転のタイミングに合わせ、快適なバスまち空間（待合所）を確保



中井町/ブルック sCAFE
⇒地元企業包括連携協定を締結し、企業敷地内にバス停留所を設置

出典：国土交通省 HP（https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/content/000164270.pdf、https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/content/000164473.pdf）

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

一宮駅周辺はバス停留所が分散しており、不慣れな利用者にはどこへ行けばよいかがわかりにくい状況です。ハード整備は期間を要するため、駅改札付近で総合案内板によるバス停留所位置やバス車両の位置情報、ダイヤ等の情報提供を検討します。また、目的のバス停留所へ円滑にアクセスできるよう、路面標示で誘導する方法を検討します。

［具体的な取り組み］

- **駅改札付近でのバスの総合案内板の設置**
- **路面標示によるバス停留所への案内誘導**

⑥MaaS アプリを活用した共通チケットの検討

MaaS（Mobility as a Service）は、複数の公共交通機関やその他の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスとして注目されています 。本市では一宮市版 MaaS サイト「イッテミーヤ」を構築し、2024（令和６）年 11 月から運用を開始しました。

今後、本サイトのサービス拡充（都市 OS との連携等）を進め、利用者の利便性向上に取り組みます。

［具体的な取り組み］

- **MaaS アプリのサービス拡充**
- **共通チケットの検討**

〔一宮市公共交通計画　事業⑪ MaaS アプリ等の情報技術の活用〕

- MaaS アプリを活用した市内の公共交通（鉄道、バス等）をシームレスに利用できる市内交通の共通チケットの検討を進めます。
- MaaS アプリを活用したチケットのデジタル化や公共交通利用時のインセンティブ* 付与、また、公共交通の利用による健康増進に係るポイントプログラム等について、交通事業者と協議し、取り組みを進めます。
- GTFS－JP* データの活用により、バス利用者が情報入手しやすい環境を図ります。

一宮市版 MaaS サイト「イッテミーヤ」

一宮市まちづくり部地域交通課　　お問い合わせ：一宮市まちづくり部地域交通課 ☎0586-28-8955

出典：一宮市資料

戦略Ⅰ-2：公共交通手段間の結節機能強化

施策 2　待合環境や乗降環境の改善

①バス待合環境の改善

バス停留所に雨風を避けることができる上屋や、座って待つことができるベンチを整備します。その際、広告を活用したバス停留所整備や維持管理を検討します。

特に高齢者や体調の悪い人、乳児連れや荷物を持っている人等にとって、座れる場所を確保することで利便性向上につながります。

［具体的な取り組み］

・ベンチ、上屋の整備

バス待ち環境改善の事例

✓ 広告付きバス停を整備
✓ 広告収入により維持管理
→全国約2000基（関東 約600基）

自転車分離柵をバス待ちに活用した例
（四国地方整備局　香川河川国道事務所）

出典：国土交通省 HP（https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/content/000164473.pdf）

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

鉄道駅におけるエレベーターやスロープの整備、また、低床バスやユニバーサルデザインタクシー*の導入を推進することで、すべての人が安心して利用できる交通環境を整えます。

［具体的な取り組み］

・駅周辺のバリアフリー化
・バス乗換時の段差解消（バス乗降場のバリアフリー化）
・ユニバーサルデザインタクシー車両の導入

戦略Ⅰ-3：新技術の活用

施策 1　新たな移動手段の導入検討

①新技術、新たなスキームを活用した交通の導入検討

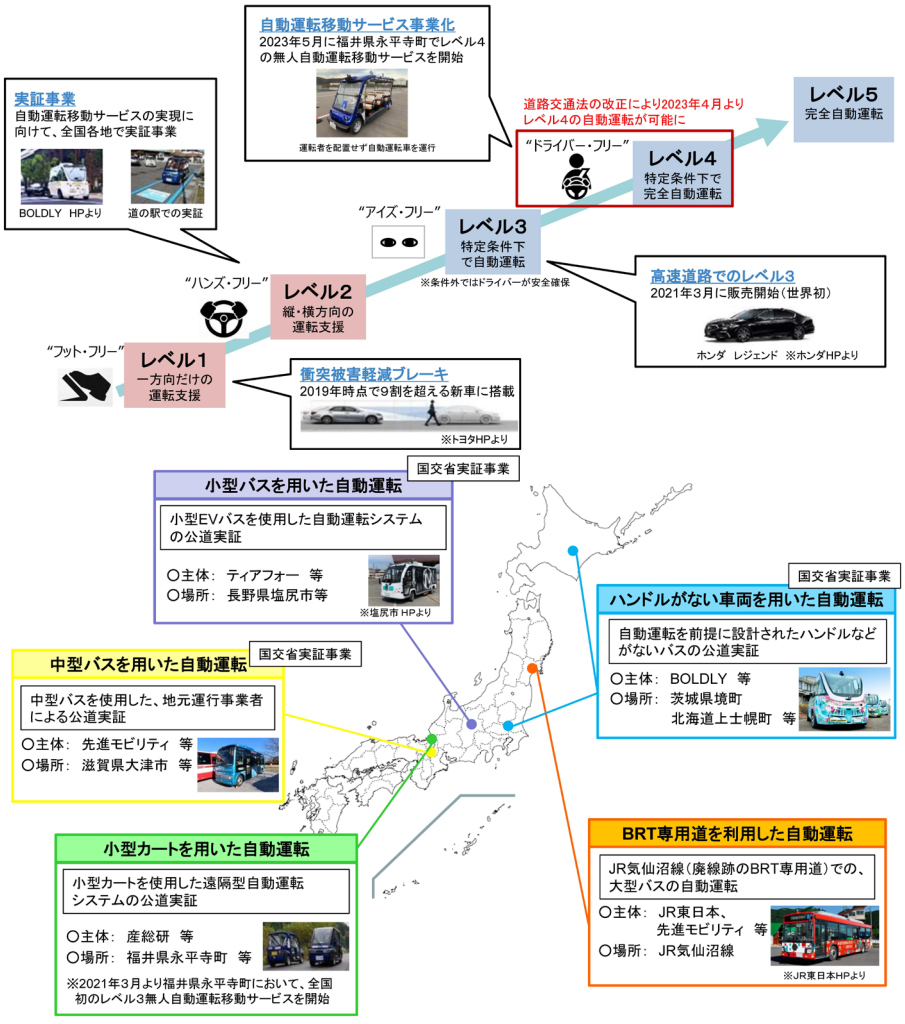
新技術や新たなスキームの積極的な活用により、地域の交通課題を解決することが期待されています。例えば、運転手不足が深刻化する中、自動運転は高齢ドライバーの安全性向上や長期的には無人化が可能となり、運転手が少なくなっても路線やダイヤ等のサービス維持・向上が可能になります。また、オンデマンド交通は利用に応じた効率的なサービスが可能となり、シェアリングサービス*は公共交通と組み合わせてラストワンマイル*の移動手段を提供することができます。

そのため、自動運転バスの安全性や利便性、社会受容性等を確認するための実証実験等、導入に向けた検討を行います。また、オンデマンド交通サービスによる、公共交通が利用しにくい地域や時間帯の移動への導入を検討します。加えて、駅や停留所からラストワンマイルの移動手段を提供するため、自転車やパーソナルモビリティ等のシェアリングサービス導入を検討します。

［具体的な取り組み］

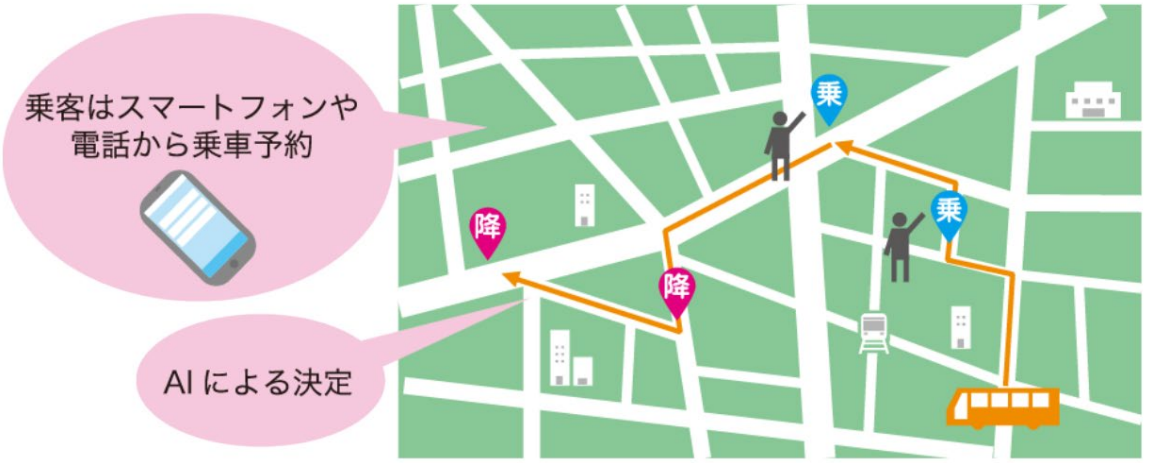
- **自動運転バスの実証実験等の導入検討**
- **オンデマンド交通サービスの導入検討**
- **シェアリングサービスの導入検討**

自動運転技術の動向



出典：国土交通省資料　デジタル庁 HP
（https://www.digital.go.jp/assets/contents/node/basic_page/field_ref_resources/83b26b14-5c99-4268-970c-fefc1f0a7b71/bb1e64b1/20230725_meeting_mobility_roadmap_outline_06.pdf）

AI オンデマンド交通*の運行イメージ



出典：国土交通省 HP（https://wwwtb.mlit.go.jp/tohoku/content/000285728.pdf）

シェアリングエコノミー*とは？

1-1 シェアリングエコノミーとは

- シェアリングエコノミー（以下「シェアエコ」と記載）とは、個人・組織・団体等が保有する何らかの有形・無形の資源（モノ、場所、技能、資金など）を貸し出し、利用者と共有（シェア）する新たな経済の動きのことを言います。多くの場合、サービスの授受はインターネット上のプラットフォームで行われており、インターネットやスマートフォンの普及により、今後もその市場規模は大きく伸びていくと期待されています。
- シェアエコは、資源を提供する側（サービス提供者）、利用する側（利用者）の双方にメリットがあると考えられています。遊休化していたり、従来は活用しにくいとされた資源（例えば、個人が有する技能）であっても、インターネットで利用者の多様なニーズを集めることができるため、マッチングできる可能性が高まります。サービス提供者が収入を得るとともに、利用者は、所有せずとも利用できることで、安く利用できたり、利便性が高まるなどのメリットがあります。

出典：令和元年11月発行のパンフレット「共創社会の歩き方　シェアリングエコノミー」（消費者庁）の情報に基づき作成

1-2 シェアエコで解決可能な地域課題の例

- これまで、自治体等が主体となり、シェアエコを活用した地域課題の解決に向けた取組みがされてきています。
- 先行事例（「シェアリングエコノミー活用推進事業 」より抽出）等の整理を通じた、シェアエコの活用により解決が期待される地域課題は、以下のように分類が可能です。

地域課題		シェアする資源（主な例）
子育て支援	育児支援、家事負担の軽減などを通じた女性活躍支援	家事シェア、育児シェア、クラウドソーシング・テレワーク
コミュニティ	地域コミュニティの形成・強化、多様化する住民ニーズへの対応	スキル（特に仕事の内容を限定しないもの）等
地域の足の確保	公共交通空白地域の移動手段の確保、買い物支援など	カーシェア（自家用車、公用車等）、相乗り（ドライバー）
防　災	発災時に想定される物資の不足	支援物資、家屋、移動トイレなど
就業機会の創出	住民の所得の向上、ライフスタイルに合わせた働く場の提供	クラウドソーシング・テレワーク、人材シェア
観光振興	地域の魅力の発信、交流の活発化	体験サービス、民泊（家）、駐車場シェア

出典：総務省 HP（https://www.soumu.go.jp/main_content/000747025.pdf）

[暮らす]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

基本方針Ⅱ 《個別交通》 安全・安心で快適な移動環境の構築

徒歩や自転車は、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の方が利用できる手軽な移動手段であり、通勤や買物、レジャーなど多くの場面で利用されています。また、地球環境にやさしい移動手段であるとともに、運動にもなるため、健康面においても効果的です。日常の移動に際して、様々な利点がある徒歩や自転車をポジティブに選択できる、安全・安心・快適な通行環境が望まれます。

また、高齢者、障害者、妊産婦、自動車や運転免許を保有しない若者等、移動に制約がある方の日常の移動を支援する交通が必要です。

誰もが安全・安心で快適に移動できる環境の構築に向けて、戦略として「健康的で環境負荷の少ない交通環境の構築」「高齢者、障害者、妊産婦、若者世代のおでかけ支援」を掲げ、基本方針の実現に資する施策を推進します。

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高齢者や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

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

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い年齢層の方が利用する交通手段であり、通勤や買物、レジャー等、多くの場面で利用されています。また、環境にやさしい交通手段であるとともに、運動にもなるため健康面においても効果的です。しかし、自転車通行空間の整備に対する満足度は低い状況です。

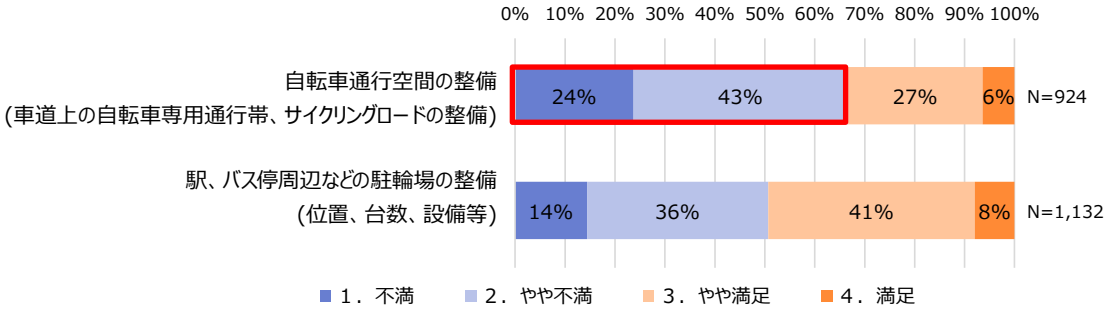
そのため、一宮市自転車活用推進計画に基づき、自転車が安全で快適に通行できる空間整備を推進します。

［具体的な取り組み］

・自転車通行空間の整備

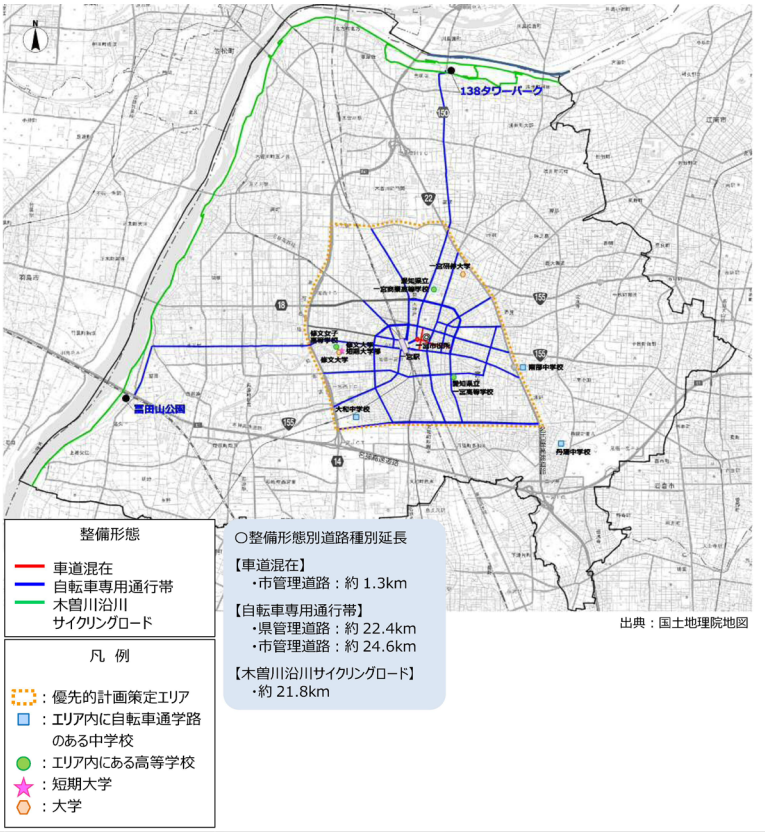
一宮市おでかけに関するアンケート調査結果（2023（令和 5）年実施）

自転車でのおでかけにおける満足度



※一宮市おでかけに関するアンケート調査：郵送配布、web 回収併用で 1,611 件の回答

自転車ネットワーク



出典：国土地理院地図

出典：一宮市自転車活用推進計画

②交差点における見通し確保

出会い頭の事故を減らすためには、交差点部の見通し確保が重要です。地域からカーブミラー設置の要望があった場合には、予算の範囲内で設置するとともに、土地所有者の承諾を地域で得られる場合には、隅切りを設置し、自転車等の安全確保に向けた取り組みを推進します。

警察庁のデータでは、自転車に関連する事故の内 6 割を超える事故が交差点部で発生しており、出会い頭の事故は約 5 割と大きな課題となっています。

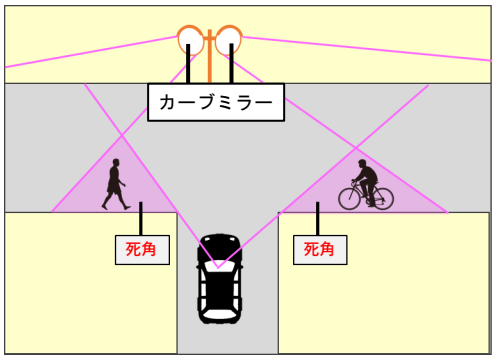
［具体的な取り組み］

・カーブミラー設置

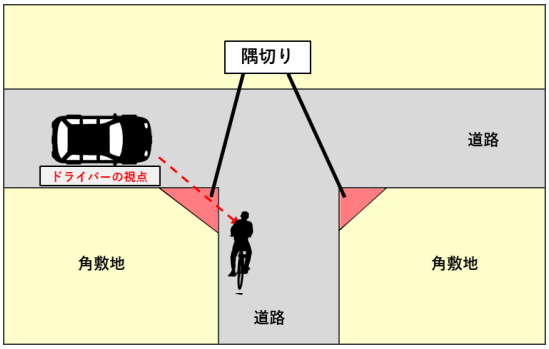
・隅切り設置

※地元からの要望があり、土地所有者の承諾を地元合意で得られる場合

カーブミラー設置

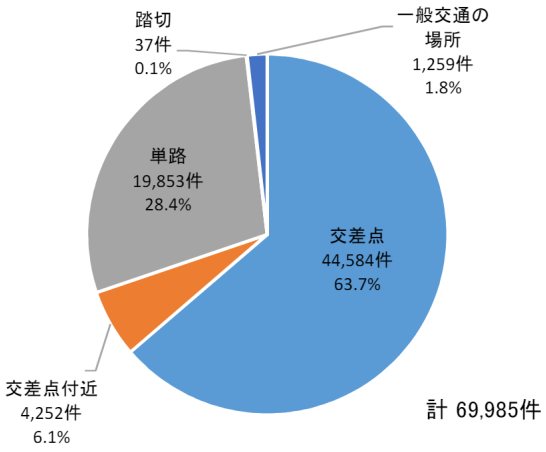


隅切り設置

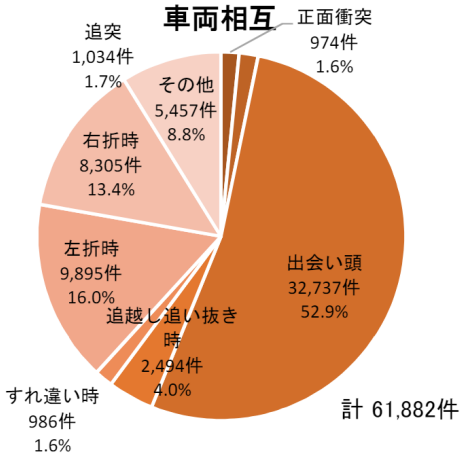


自転車関連事故の発生状況

道路形状別自転車関連事故件数【2022（令和 4）年度】



自転車乗用者（第 1・2 当事者）の事故累計別交通事故件数【2022（令和 4）年度】



（注）「交差点」及び「交差点付近」には、環状交差点も含む。

出典：警察庁 HP（https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kentokai/01/siryou07.pdf）

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

本市は自転車利用や自転車事故が多いことを踏まえ、学校での交通安全教育やルール周知の呼びかけを行います。また、2024（令和 6）年 5 月に「改正道路交通法」が成立し、自転車を対象とした交通反則通告制度(青切符) *等が 2026（令和 8）年までに施行される見通しです。今後、警察と連携したルール周知の呼びかけや取り締まりを行い、自転車の安全な利用を推進します。

［具体的な取り組み］

・学校での交通安全教育やルール周知の呼びかけ

・警察と連携したルール周知の呼びかけ・取り締まり

〔一宮市自転車活用推進計画　基本方針 4 ：自転車事故のない安全で安心な社会の実現〕

施策③　子どもを対象とした自転車利用ルールの周知・啓発

○小中学校において、ホームルーム等の時間に自転車利用ルールのチラシを配布し、周知・啓発。 ○小学校で実施している交通安全教室において、自転車利用ルールを周知・啓発。	▼小学校の交通安全教室の様子

施策④　親子を対象とした自転車利用ルールの周知・啓発

○親子を対象として開催する交通安全講習会等において、自転車利用ルールを周知・啓発。	▼親子自転車教室の様子

施策⑤　主に大人を対象とした出前講座の開催

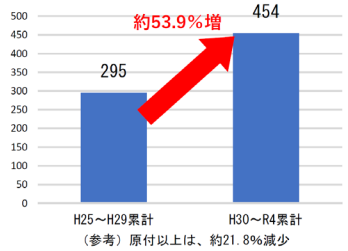
○既に実施している交通安全をテーマにした出前講座の内容に、自転車利用ルールに関する内容を追加。	▼出前講座の様子

道路交通法の一部を改正する法律案（概要）

自転車等の交通事故防止のための規定の整備

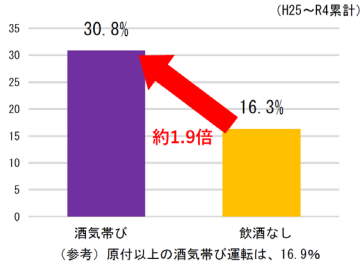
① 携帯電話使用等及び酒気帯び運転の禁止

携帯電話使用等に起因する交通事故件数



（参考）原付以上は、約21.8%減少

酒気帯び運転による死亡重傷事故率



（参考）原付以上の酒気帯び運転は、16.9%

○ 自転車の運転中の携帯電話使用等に起因する交通事故は増加傾向
○ 自転車を酒気帯び状態で運転したときの死亡重傷事故率が高い

自転車の運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転を禁止するとともに、罰則規定を整備し、交通事故を抑止

② 自転車等の安全を確保するための規定の創設

同一の方向に進行する自動車等対自転車事故のうち自転車の右側面が接触部位の事故割合は増加傾向（令和４年は53%にまで増加）

車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するため新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、

自動車等　自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行

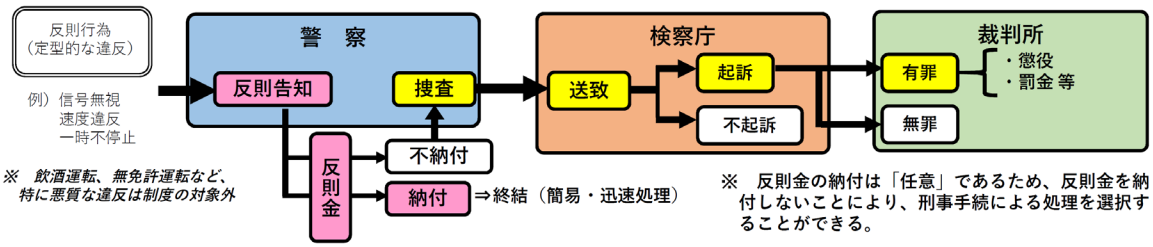
自転車等　できる限り道路の左側端に寄って通行

③ 自転車等に対する交通反則通告制度（青切符）の適用

自転車の検挙件数が増加する中、現行の違反処理（刑事手続）では、取締り現場での長時間の手続や後日の出頭、前科が付く可能性がある。

自転車等の運転者（16歳未満の者を除く。）がした一定の違反行為を交通反則通告制度（青切符）の対象とし、合理化を図る。

【交通反則通告制度と刑事手続との関係】



※ 反則金の納付は「任意」であるため、反則金を納付しないことにより、刑事手続による処理を選択することができる。

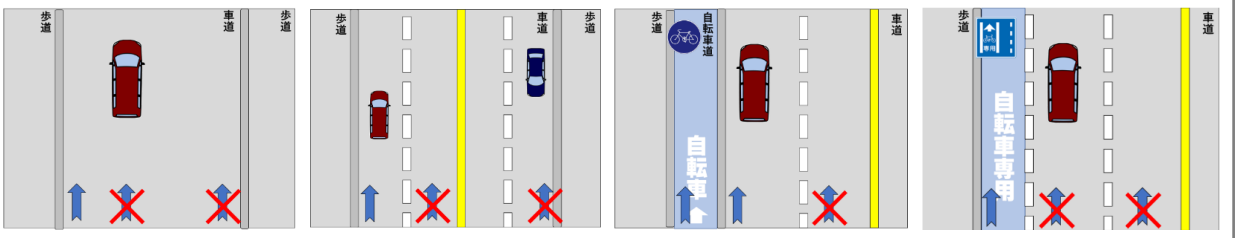
出典：警察庁 HP（https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kentokai/01/siryou07.pdf）

2023（令和 5）年 7 月に施行された改正道路交通法で新たに規定された「特定小型原動機付自転車*」は、自転車と通行空間を共有する一方、交通ルールに相違点があります。自転車の安全利用を推進するにあたっては、自転車利用ルールを周知・啓発する際、「特定小型原動機付自転車」の情報を対象とすること等についても、検討が必要です。

【参考情報】「特定小型原動機付自転車」

- 2023（令和 5）年 7 月 1 日以降、電動キックボードのうち『一定の基準（車体の長さ 190cm 以下・幅 60cm 以下、最高速度 20km/h 以下等）』を満たすものについては、「特定小型原動機付自転車」に分類され、運転免許不要で運転できるようになりました。
- こうした乗り物は、自転車道を通行でき、自転車専用通行帯を通行しなければならないなど、自転車と通行空間を共有することになります。
- また、「特定小型原動機付自転車」のうち一定の要件(①歩道等を通行する間、最高速度表示灯を点滅させていること②歩道通行中、車体の構造上、6km/h を超える速度を出すことができないものであること など)を満たす車両は、「特例特定小型原動機付自転車」に区分され、普通自転車等及び歩行者等専用道路の道路標識が設置されている歩道に限り、歩道を通行することができます。しかし、この道路標識がない場合、自転車であれば、高齢者等が運転する場合や、安全上やむを得ない場合などは歩道を通行することができますが、「特例特定小型原動機付自転車」には適用されず、このような場合でも車道を通行しなければなりません。

【通行場所のイメージ】



■車道通行の原則：

車道と歩道又は路側帯の区別があるところでは、**車道を通行**しなければなりません（自転車道も通行することができます）。

道路では、原則として、**左側端**に寄って通行しなければならず、**右側を通行してはいけません**。

■例外的に歩道等を通行できる場合：

特例特定小型原動機付自転車に限り、道路標識等により歩道を通行できることとされているとき（※）は、その歩道を通行することができます。

ただし、歩道を通行するときは、その歩道の**中央から車道寄りの部分又は普通自転車通行指定部分**を通行しなければなりません。

歩道を通行するときは、**歩行者優先**です。歩行者の通行を妨げることとなるときは、**一時停止**しなければなりません。

また、**特例**特定小型原動機付自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側に設けられた路側帯（歩行者用路側帯を除く。）を通行することができます。

※「普通自転車等及び歩行者等専用」の道路標識が設置されている場所等を指します。

出典：警察庁 HP（https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html）

施策３　歩行者通行環境の改善

①歩行者通行空間の確保

歩行者が安全で快適に通行できるよう、歩行者通行空間の確保が必要です。歩行者交通量が多い箇所では歩道の整備が望ましいものの、空間の制約があることが多いため、その場合には歩道に限らずカラー舗装や防護柵等を設置し、歩行者が通行できる空間確保を推進します。また、状況に応じて、空間再編による歩道整備や車両の通行規制等を検討します。

［具体的な取り組み］

- **歩行者空間のカラー舗装、防護柵・ボラード設置**
- **空間再編による歩道整備等（車道構成や幅員の再配分等）の検討**
- **車両の通行規制の検討**

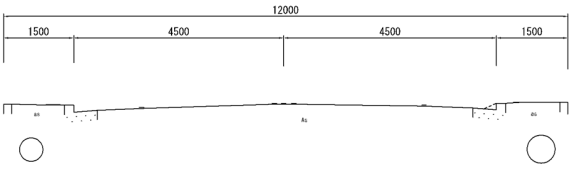
カラー舗装等による歩行者空間確保

・通学路グリーン塗装
（通学路であることを強調することで注意を促します）

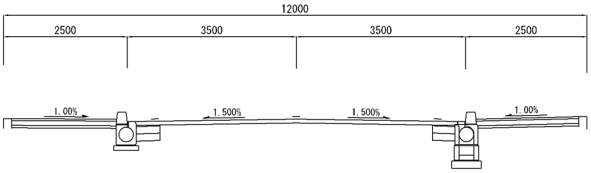
・ポストコーン設置
（歩くスペースや人が溜まるスペースを確保します）

空間再編による歩道整備の事例（光明寺二ツ屋線）

整備前



整備後



本町通りの通行規制（11:00～20:00）

出典：一宮市資料

②ゾーン 30 プラスの整備推進

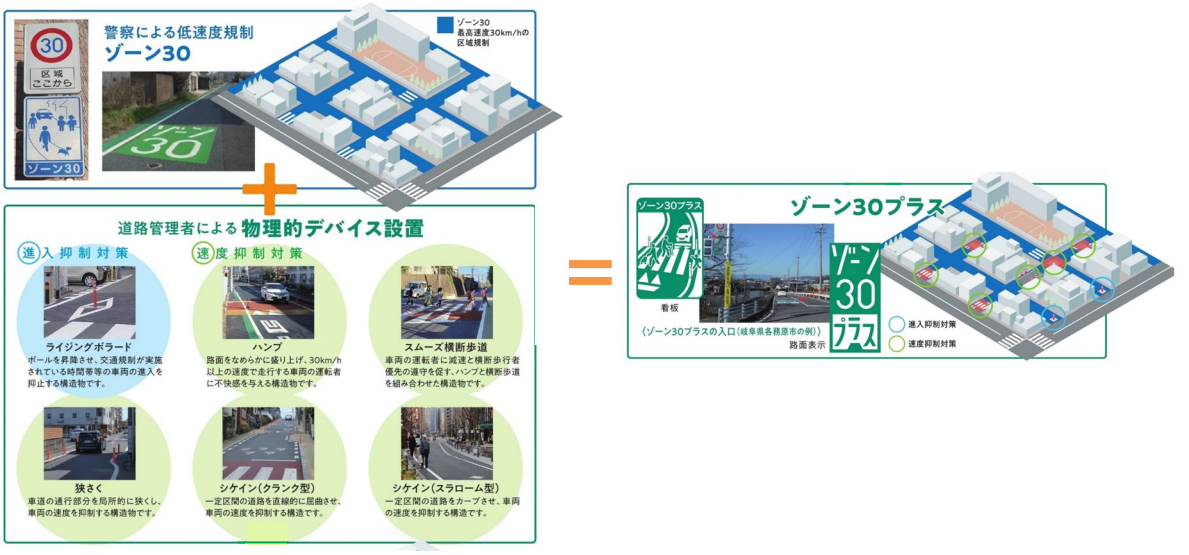
ゾーン 30 プラスは、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備のさらなる推進を図るものです。手法としては、最高速度 30km/h の区域規制のほか、交通実態に応じて区域内における大型車通行禁止、一方通行等の各種交通規制を実施するとともに、ハンプ*やスムーズ横断歩道*等の物理的デバイスを適切に組み合わせます。

本市においては、2023（令和 5）年度に富士地区の整備計画を策定しました。今後も、ゾーン 30 プラスの整備拡大に取り組みます。

［具体的な取り組み］

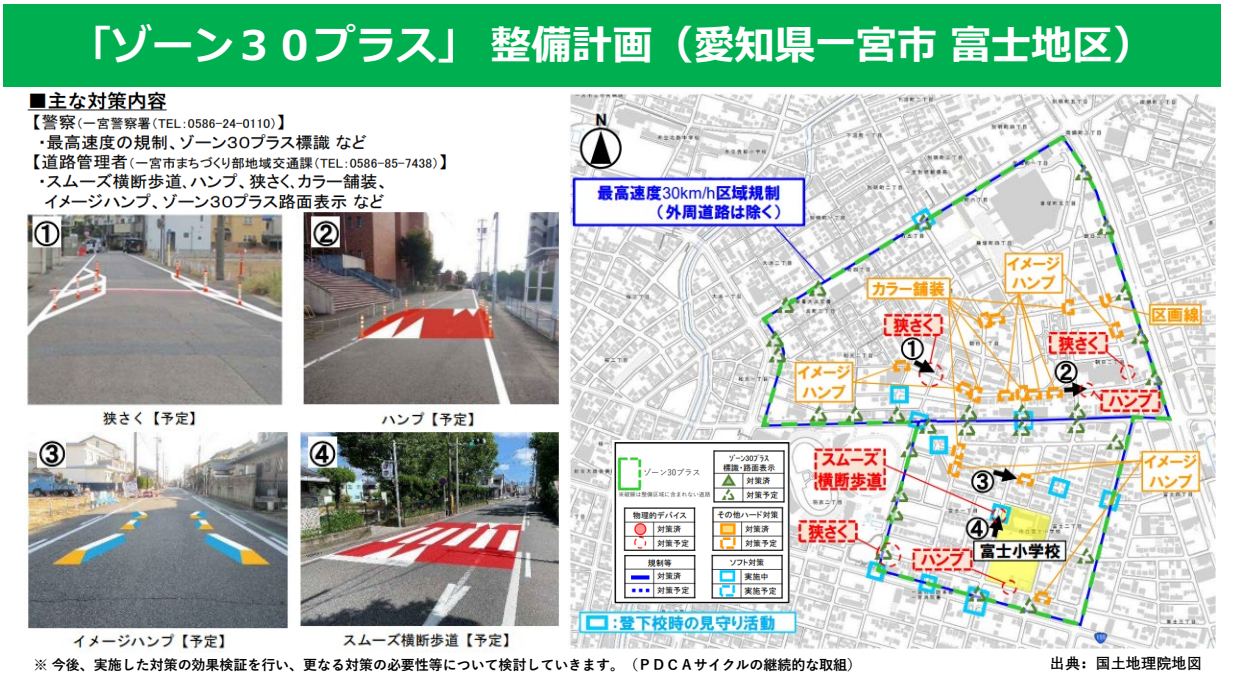
・ゾーン 30 プラスの整備推進

「ゾーン 30 プラス」における主な対策内容



出典：警察庁 HP
（https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/zone30/pdf/240527_zone30gaiyou.pdf）

富士地区におけるゾーン 30 プラス整備計画



※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（ＰＤＣＡサイクルの継続的な取組）

出典：国土地理院地図

出典：一宮市資料

③通学路交通安全プログラムに基づく安全対策の推進

一宮市内では、交通事故（死傷事故※）件数は全体的に減少傾向にあるものの、歩行者や自転車が絡む事故は横ばいであり、対策が求められています。2015（平成 27）年 3 月に、関係機関の連携を強化し、通学路の安全確保に向けた取り組みを継続することを目的として、『一宮市通学路交通安全プログラム』を策定しました。（2022（令和 4）年 11 月改訂）。同プログラムに基づき、通学路の安全確保に向けた取り組みを行います。

※死傷事故は、発生から 24 時間以内に亡くなる死亡事故、30 日以内に亡くなる 30 日死亡事故、交通事故によって負傷し 30 日以上の治療を要する重傷事故、30 日未満の治療を要する軽傷事故の合計

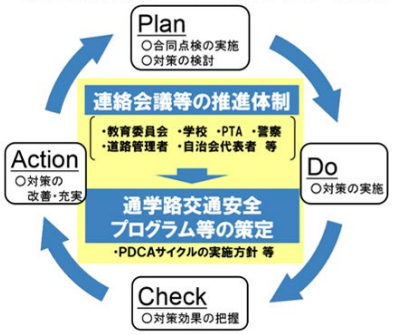
［具体的な取り組み］

- **通学路の点検やパトロール**
- **危険箇所の改善**

通学路交通安全プログラムとは？

通学路交通安全プログラムは、学校や教育委員会、道路管理者、警察などが協力して小学校の通学路の安全点検を行い、児童が安全に通学できるようにするための取り組みです。

【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】



【静岡県浜松市の取組例】

PDCAサイクルの年間スケジュールを作成し、関係者が実施・報告すべき内容・時期等を明確化することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に推進中

出典：国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/tsugakuro.html）

通学路交通安全点検事例

一宮市では、毎年市内の小学校の 1 校を対象として、学校関係者に警察関係者や道路管理者を含めたメンバーで実施します。2023（令和 5）年度は瀬部小学校にて、通学路の総点検を行いました。）

〔総点検実施小学校〕

生活道路の交通安全対策事例

交通ビッグデータを活用して、速度超過、急ブレーキ発生等の潜在的な危険箇所を特定し、ハンプや狭さく等を効果的に設置することにより、速度抑制を図り、歩行者や自転車中心の空間づくりをする。

速度抑制対策や通り抜け対策として、次の交通安全対策を社会実験にて実施。

【対策メニュー】

● ETC2.0　**急ブレーキ**、**急ハンドル**等の危険挙動データ、**走行速度**、**通過経路**等の情報を得る事ができる。

出典：一宮市資料

施策 4　快適な歩行環境の向上

①歩道のバリアフリー化

歩道のバリアフリー化は、高齢者や障害者を含むすべての市民が安全に利用できる交通環境を整備するために必要です。

すべての市民が安全に歩行できるよう、通行を阻害する恐れのある放置自転車撤去や特定道路・生活道路の整備等の対策を推進します。

［具体的な取り組み］

- **自転車等放置禁止区域に放置された自転車等の撤去**
- **特定道路の整備**
- **生活道路の整備**

〔一宮市　バリアフリーに関する主な取り組みについて〕

取り組み事例	取り組み内容	バリアフリーの観点
自転車等放置禁止区域に放置された自転車等の撤去	一宮駅周辺の自転車等放置禁止区域に放置された自転車等を撤去	通行を阻害する恐れのある自転車等を撤去することにより、全ての道路利用者の交通円滑化を促進
特定道路の整備	透水性舗装、支道取付部の縦断勾配を 5%以内に整備、カラー塗装による歩道等の整備	高齢者、障害者をはじめ妊婦や子ども連れなど誰もがスムーズに移動でき、暮らしやすい街づくりのために、主要鉄道駅周辺の多数の高齢者や障害者等の利用が見込まれる道路について、面的なバリアフリー化を推進
生活道路の整備	側溝改良(側溝新設・U 字溝から蓋付側溝へ改良) 舗装改良(舗装新設、舗装段差解消・舗装縦横断勾配等の改善)	生活に密着した道路で地域からの要望がある箇所について、側溝改良や舗装改良を進めることにより、面的な地域のバリアフリー化を推進

出典：一宮市 HP(抜粋)

②無電柱化による通行空間の確保

電柱が歩行者や車いす利用者の通行を妨げるケースがあります。無電柱化により道路上から電柱が無くなることで通行空間が広がり、通行の安全性や景観が改善されるとともに、災害時の電柱倒壊リスクを軽減できます。

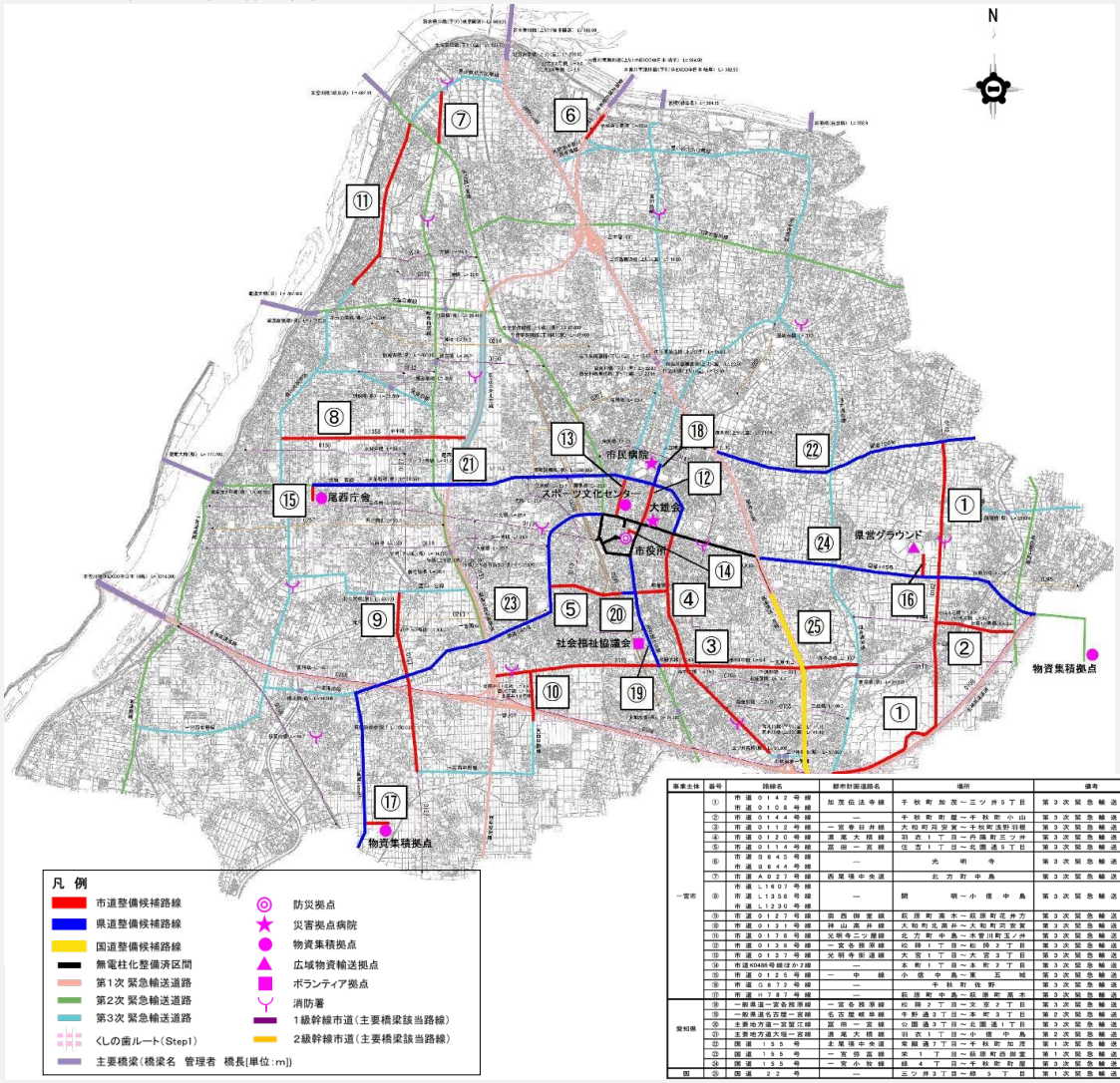
［具体的な取り組み］

・無電柱化による通行空間の確保

〔一宮市無電柱化推進計画からの抜粋〕

［4　無電柱化の推進に関する基本的な方針］

無電柱化推進候補路線図



［7　無電柱化の推進に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策］

（2）無電柱化によるまちの魅力の向上

無電柱化の整備にあわせて、道路のバリアフリー化や自転車通行空間の整備などを行い、安全で快適な通行空間や良好な景観の形成を図ります。

本市では、2018（平成30）年10月に一宮駅周辺に新たな賑わいを創出するため、土地の高度利用化の促進を目的とし、一宮駅周辺の容積率緩和を行いました。

さらに、美しいまち並みの保全・創出、自然環境の保護や住民の景観に対する意識向上を図るため、2021（令和3）年度に「景観計画」の策定を予定しています。

無電柱化の実施に際しては、これらの計画と整合しつつ、必要な地区では無電柱化を促進し、より魅力ある道路景観を創出することで、さらなるまちの魅力向上に取り組んでいきます。

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

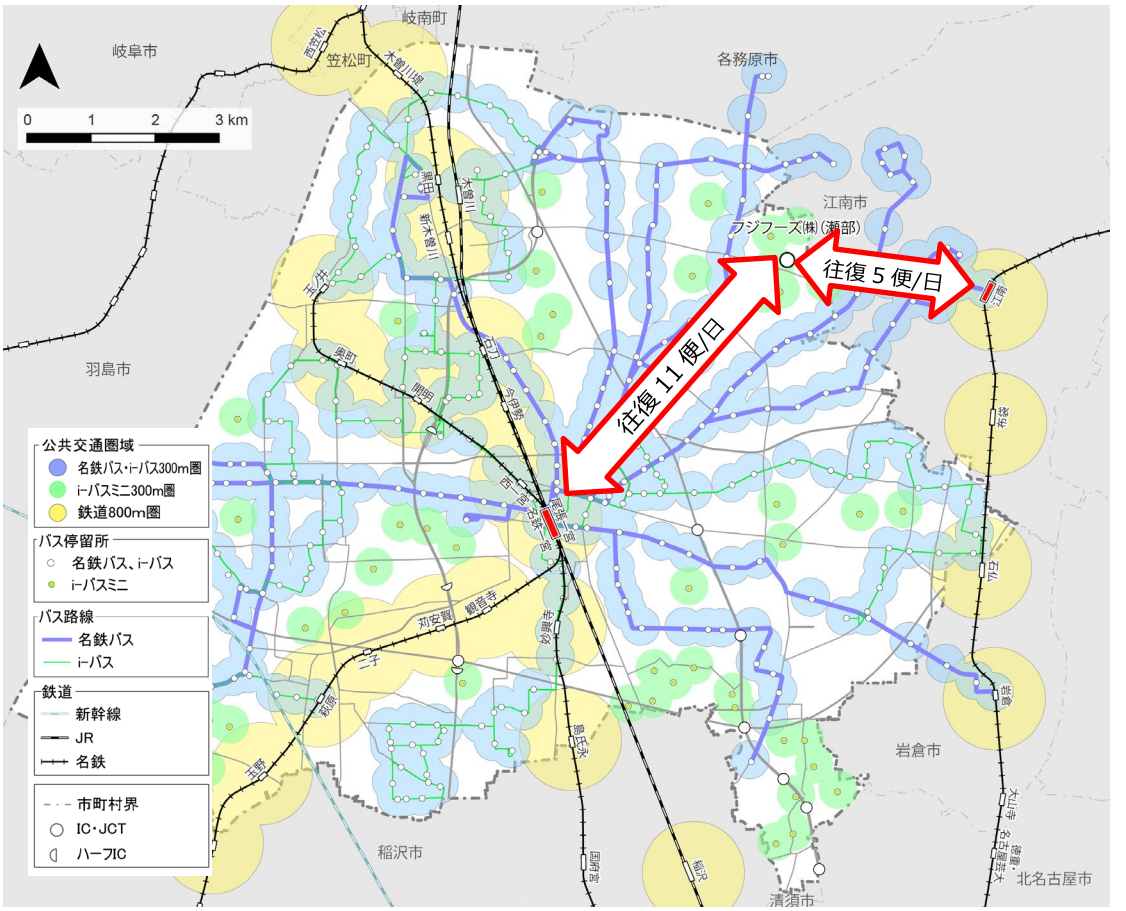
本市では民間企業が社員の送迎用として運行しているバスに相乗りさせていただく、「外出支援事業」に取り組んでいます。対象は高齢者（65 歳以上）もしくは障害者の、一人で車に乗り降りできる市民で、公共交通機関を利用しづらい地域での交通手段確保のため、事業に協力頂ける企業を募集しています。

今後も、既存の公共交通機関と競争しない範囲で、協力頂ける企業や施設等が拡大するよう取り組みを促進します。

［具体的な取り組み］

・外出支援事業の協力企業・施設の拡大促進

外出支援事業の例（フジフーズ(株)（瀬部））



フジフーズ ➔ 一宮駅			
出発時間	8:45	9:15	10:15
	11:15	11:45	12:15
	13:15	15:15	16:15
	17:15	18:15	

一宮駅までの時間は約30分です。

一宮駅 ➔ フジフーズ			
出発時間	9:15	9:45	10:45
	11:45	12:15	12:45
	13:45	15:45	16:45
	17:45	18:45	

フジフーズまでの時間は約30分です。

フジフーズ ➔ 江南駅		
出発時間	9:15	12:15
	14:15	16:15
	17:15	

江南駅までの時間は10～15分です。

江南駅 ➔ フジフーズ		
出発時間	9:25	13:25
	14:25	16:25
	17:25	

フジフーズまでの時間は15～20分です。

出典：一宮市資料

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

満 85 歳以上の方や、障害等により電車・バスなど通常の交通機関を利用する事が困難な方に福祉タクシー料金助成利用券を交付し、外出機会の提供と生活の向上を図ります。

［具体的な取り組み］

・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

福祉有償運送は高齢者や障害者の重要な移動手段ですが、事業の継続性や運転手不足が課題となっています。これらを解決するために、運転手の確保、適正な料金設定を検討し、継続した福祉有償運送を目指します。

［具体的な取り組み］

・運転手確保に向けた対策

・適正な料金の検討

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

障害者団体、老人クラブ、子ども会等が行う視察・研修等のための移動手段の確保のため、福祉バスを運行しており、今後もこの取り組みを継続します。

［具体的な取り組み］

・視察・研修で移動する際の福祉バス運行

【参考情報】社会福祉法人による介護車両を用いた買物支援

少子高齢化*が進む中で、特に高齢者や移動が困難な人々にとって、買物等の生活必需品の購入に困っている方がいます。諸条件はありますが、買物支援のため、社会福祉法人が介護車両を用いて近隣スーパー等への送迎を行っている地域があります。

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

名鉄バスでは 65 歳以上の方を対象に、一般路線乗り放題のフリーパスを販売しています。本市では市内在住の方を対象に、このフリーパス購入支援として、1 カ月分につき 500 円分を割引（市が負担）しています。これにより高齢者がおでかけしやすくなることが期待され、今後もお得な乗車券の提供に取り組みます。また、通学定期の購入支援等、若者世代を対象とした取り組みを推進します。

［具体的な取り組み］

・高齢者、若者世代を対象としたお得な乗車券の提供によるおでかけ支援

〔一宮市公共交通計画　事業⑨ お得で便利な乗車券の提供〕

- 高齢者を対象としたお得な乗車券である名鉄バス発行の「シルバーパス 65」「ゴールドパス 70」の PR を強化し、高齢者が自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりを進めます。
- 実証実験として 10 年間販売を行っている「一宮おでかけバス手形*」について、販売状況、利用状況等を把握するアンケート調査を実施し、今後のあり方やチケットの形態、販売方法、料金等の見直しを進めるとともに、継続実施について、交通事業者との協議を行い、本運用に移行します。
- 本運用移行後の継続販売に向けて、「一宮おでかけバス手形」（市内路線バス、ｉ-バス対象）や「1 日乗車券*」（ｉ-バス対象）の PR を強化し、利用促進を図ります。
- 通学定期の購入支援等、若者世代への支援を進めます。

シルバーパス 65、ゴールドパス 70*の購入費補助

販売価格（期間：令和6年4月1日～令和7年2月28日）

シルバーパス65（満65歳～69歳の方）	通常販売価格	差し引き後購入額
	1カ月券　7,000円	6,500円
	3カ月券 20,000円	18,500円

ゴールドパス70（満70歳以上の方）	通常販売価格	差し引き後購入額
	1カ月券　5,500円	5,000円
	3カ月券 16,000円	14,500円

ご利用について

◎ICカード「manaca」に搭載して発売いたします。
◎manacaに記載している記名人（ご本人）のみ利用可能です。
◎manacaをお持ちでない方は、バス代金のほか、デポジット（預り金）500円が必要です。

対象路線 ◎名鉄バス一般路線全線　市外のバス路線でも使えます

（ただし、高速バス・空港バス・各自治体のコミュニティバス等はご利用いただけません）

ｉ-バスはご利用いただけません

※詳しくは名鉄バス一宮出札、または営業所におたずねください。

お問い合わせ	名鉄バス(株)一宮営業所　☎0586-72-1012
	一宮市 地域交通課　☎0586-28-8955

出典：一宮市資料

②i-バスの障害者割引

i-バス（一宮、千秋町、大和町・萩原町コース）は身体障害者・療育・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方と、介添えのための付き添われる方の料金を普通運賃の半額としています。こうした取り組みは経済的負担の軽減となり、おでかけのハードルが下がることで日常生活や社会参加の支援となることから、今後も継続して取り組みます。

［具体的な取り組み］

・i-バスの障害者を対象とした割引によるおでかけ支援

i-バスのおでかけ支援

コース	運賃			ICカード利用
	大人	小学生	未就学児	
一宮	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	○
千秋町				×
大和町・萩原町				×
尾西北	100円	100円		○
尾西南				○
木曽川・北方				○

- 一宮コース「木曽川庁舎」～「エコハウス１３８」は、大人100円(※50円)、小学生50円(※30円)です。
- ※（ ）は身体障害者・療育・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方と、介添えのための付き添い者の料金です。(降車時に手帳等またはスマートフォンアプリ「ミライロID」の提示が必要。付き添いは手帳を持つ方1人につき1人まで)

出典：一宮市資料

③妊産婦を対象とした i-バス無料パスの検討

妊娠期間中は、自動車の運転が困難な場合があります。公共交通利用の方が家族の負担軽減や、おでかけによる社会参加の機会となる可能性があります。そのため、妊婦および産婦（出産後１年を経過しない女性）を対象に、i-バスの無料パスを検討します。

［具体的な取り組み］

・妊産婦を対象とした i-バス無料パスによるおでかけ支援の検討

交通分野における子育て応援の取り組み〔妊産婦のバス利用無料化の事例〕

関係自治体	対象となるバス路線	運行会社	無料化等の事例
山形市(山形県)	ベニちゃんバス、山形市コミュニティバス高瀬線(コミュニティバス)	山交バス	妊婦無料、未就学児の親無料
	山形市地域交流バス南部線(コミュニティバス)	山交ハイヤー	
港区(東京都)	ちぃバス(コミュニティバス)	フジエクスプレス	妊産婦無料（妊娠～産後1年未満）
葛飾区(東京都)	路線に制限なし	多数のバス事業者	「マタニティパス」妊婦に5,500円分チャージした交通系ICカードを交付
長久手市(愛知県)	Nーバス(コミュニティバス)	名鉄バス	妊婦無料、未就学児の保護者無料、小・中学生無料
大垣市(岐阜県)	名阪近鉄バス(大垣市内)	名阪近鉄バス	妊婦無料、小学校2年生以下の子を同伴の場合無料
大阪市旭区(大阪府)	あさひあったかバス(コミュニティバス)	北港観光バス	妊産婦無料、未就学児の保護者無料
加西市(兵庫県)	ねっぴ～号(コミュニティバス)神姫バス(加西市内)	神姫バス	妊婦無料、未就学児の保護者無料、小・中学生無料
	はっぴーバス(コミュニティバス)	加西親栄自動車	妊婦無料、未就学児の保護者無料、小・中学生無料

（ちぃばす）

注：無料化に伴う費用は、原則自治体が負担している

出典：国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/common/001264118.pdf）

［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

基本方針 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

日常生活や産業活動においては、市内の移動だけでなく市域を跨ぐ都市間交通も重要です。
また、市外から企業・来訪者を呼び込むためには、選ばれるまちでなければなりません。
本市は、広域な自動車専用道路網と 5 つの IC を有しており、立地と合わせて、物流拠点に適した地域となっています。しかし、幹線道路の主要交差点、鉄道の踏切等で交通渋滞が発生し、それによる定時性低下は、日常生活や産業活動に影響を及ぼします。災害時には、電柱の倒壊や橋梁の機能不全等により、交通機能の確保が懸念されます。
また、鉄道のダイヤ、速達性・定時性に対する市民の満足度は非常に高く、本市の強みとなっています。一方で、鉄道駅には、交流機能、賑わいを創出する機能等も期待されています。
木曽川は本市にとって自然に親しむ重要な河川で、多くの方々が憩いに訪れており、サイクリングロードを沿川に整備しています。
こうした本市の強みや資源を活かし、市民・企業・来訪者から選ばれるまちを目指して、戦略として「〔道路〕広域幹線道路網の充実」、「〔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」、「〔木曽川〕木曽川へのアクセス強化」を掲げ、基本方針の実現に資する施策を推進します。

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、一宮西港道路の整備促進 ②尾張一宮パーキングエリアスマート IC（仮称）の整備に向けた準備・検討
	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

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〕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

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、一宮西港道路の整備促進
②尾張一宮パーキングエリアスマート IC（仮称）の整備に向けた準備・検討

名岐道路は、国道 22 号と並行し、愛知県一宮市から岐阜県岐阜市を結ぶ高規格道路で、愛知県と岐阜県間の交通環境の改善と産業・文化の振興のために重要な道路です。また、一宮西港道路は 東海北陸自動車道一宮 JCT と伊勢湾岸自動車道を結ぶ高規格道路で、物流活動の支援、災害発生時における信頼性の高い道路ネットワークの強化、持続可能な地方都市の形成に資する道路として、国土交通省により概略ルート・構造の検討が進められています。

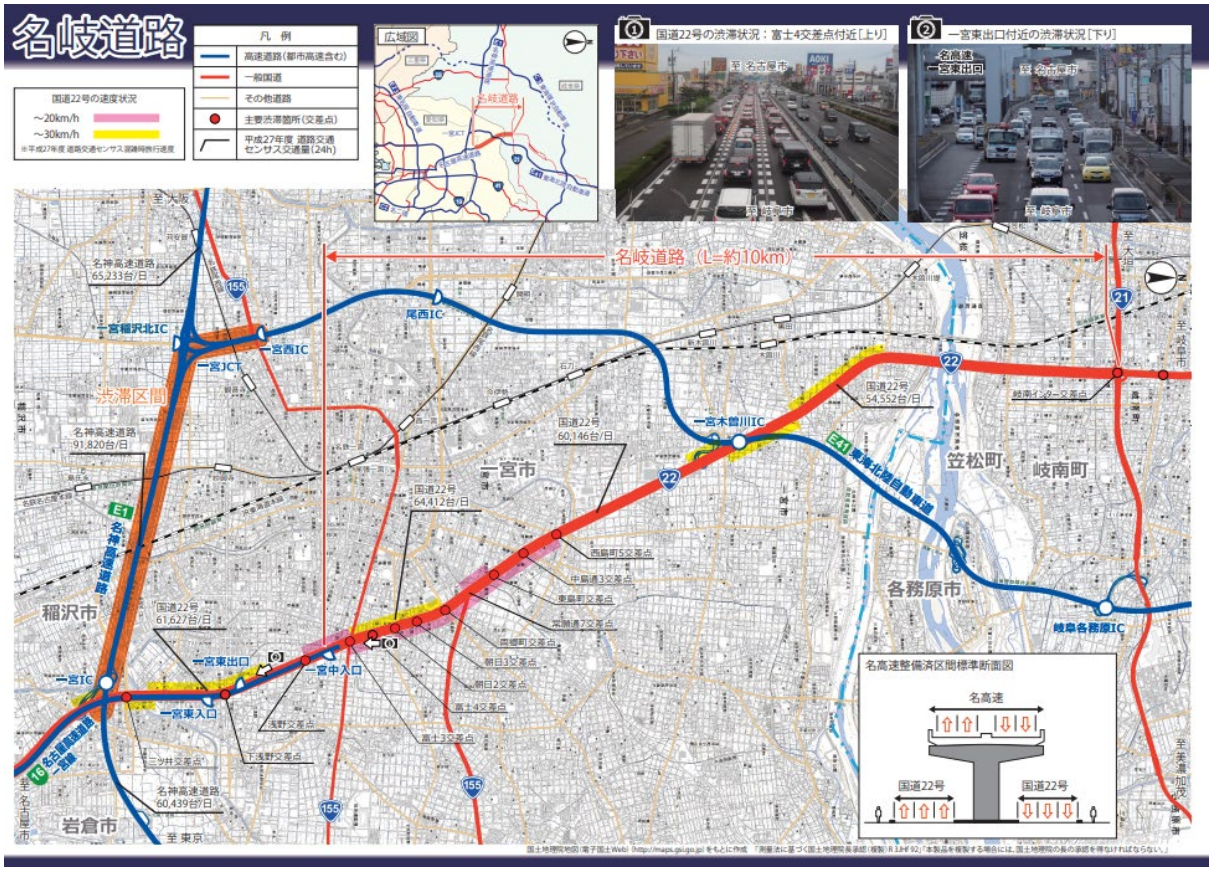
また、高速道路の利便性向上、地域経済の活性化、渋滞緩和や交通安全性の向上等の効果が期待される尾張一宮パーキングエリア（以降、PA と記載）スマート IC（仮称）について、関係機関とともに整備に向けた計画的かつ効率的な準備・検討を進めています。

これら、幹線道路のネットワーク強化や高速道路の利便性向上に資する事業を早期に実現するため、今後も関係者と連携し、引き続き積極的な要望活動等の取り組みを進めます。

［具体的な取り組み］

- **名岐道路、一宮西港道路の整備促進**
- **尾張一宮 PA スマート IC（仮称）の整備に向けた準備・検討**

名岐道路の整備概要



出典：一宮市 HP
(https://www.city.ichinomiya.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/040/439/20221213.pdf)

③幹線道路の整備

都市計画道路は都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として都市の骨格を形成するもので、幅員、ルート、延長を定めて整備を進めています。木曽川古知野線は交通アクセス向上や歩行者・自転車の安全確保、西御堂線は安全で快適に通行できる歩行空間確保等のための道路整備を行います。また、萩原多気線、北尾張中央道、名古屋江南線については、関係自治体とともに国・県に対して要望活動等を行い、整備促進に取り組みます。

［具体的な取り組み］

- **木曽川古知野線、西御堂線の整備**
- **萩原多気線、北尾張中央道、名古屋江南線の整備促進**

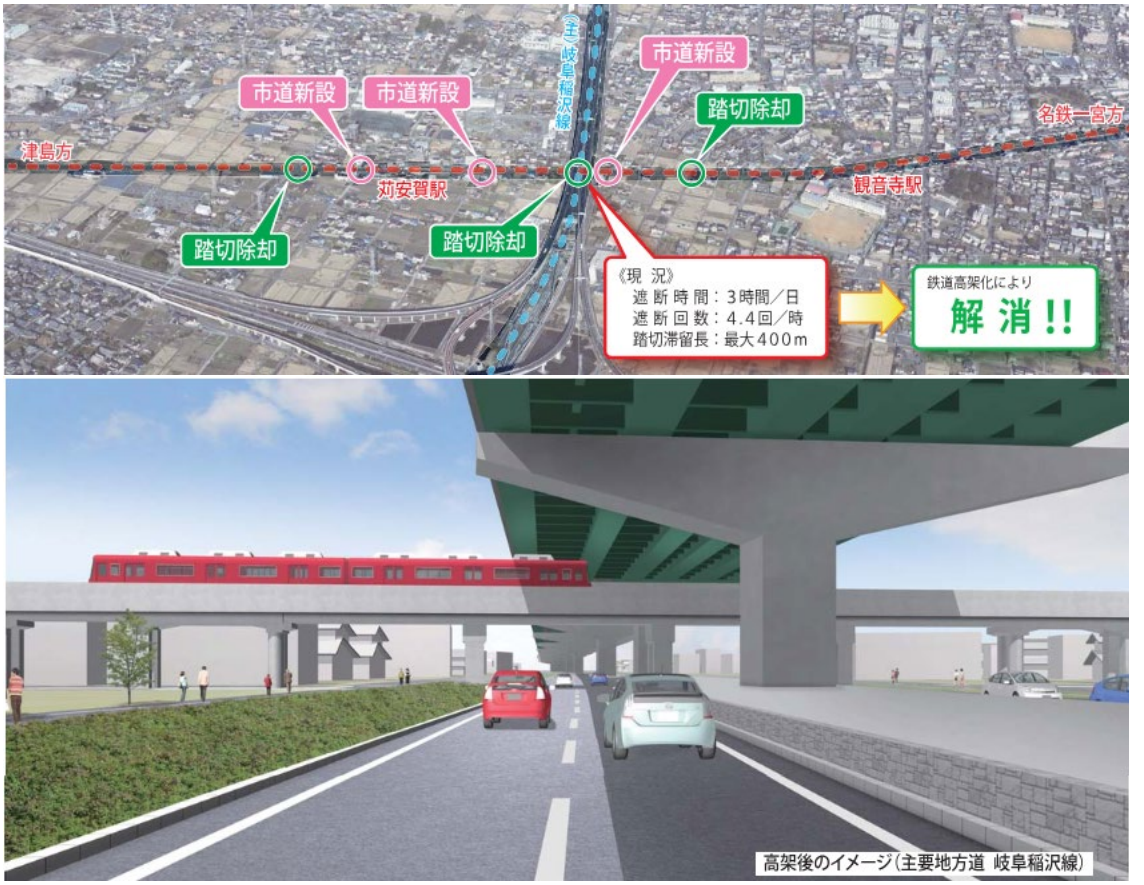
④鉄道高架事業

主要地方道岐阜稲沢線（西尾張中央道）は、東海北陸自動車道、国道 155 号等と接続し、西尾張地域の交流や連携の強化と発展のために重要な道路となっていますが、鉄道による踏切遮断と、その前後区間での車線減少により、慢性的な交通渋滞が発生しています。安全性・利便性の向上を図るため、名鉄尾西線苅安賀駅付近において主要地方道岐阜稲沢線の踏切を始め、3 箇所の踏切を除却する鉄道高架事業を進めています。今後も愛知県と連携協力し、鉄道高架事業の促進に努めます。

［具体的な取り組み］

- **名鉄尾西線苅安賀駅付近鉄道高架事業の整備促進**

名鉄尾西線苅安賀駅付近鉄道高架事業整備概要



出典：愛知県資料

⑤主要渋滞箇所の交通渋滞対策

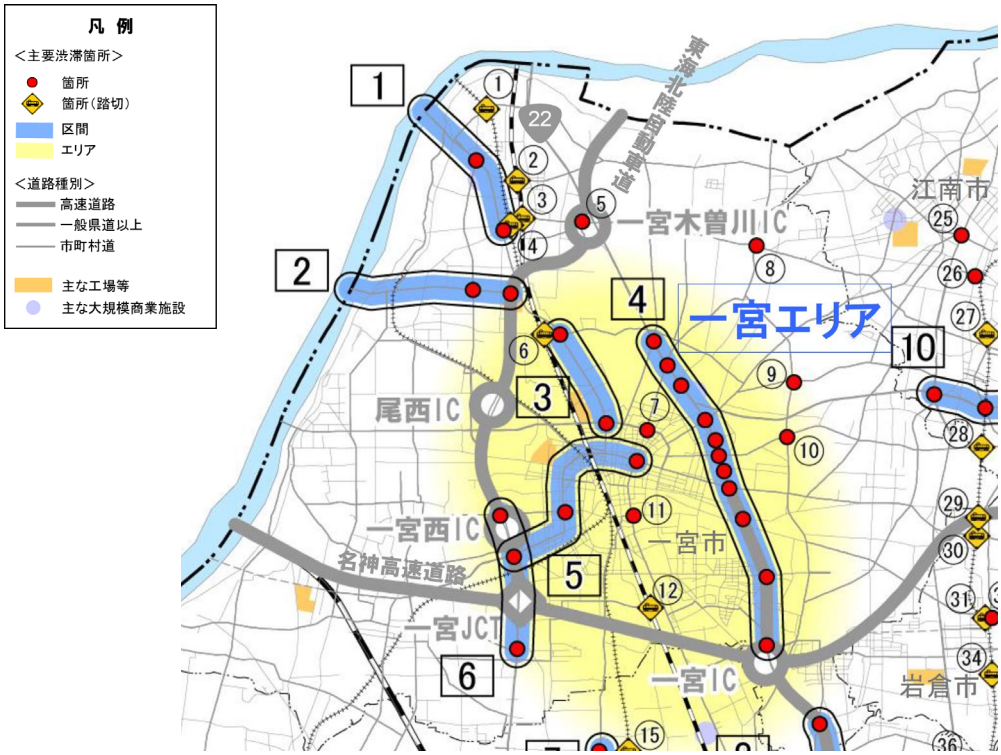
「愛知県道路交通渋滞対策推進協議会」では、選定した主要渋滞箇所について、渋滞対策の検討やモニタリング等を行い、構成員である道路管理者等が実施する、渋滞解消に向けた取り組みを行っています。渋滞対策の方向性としては、バイパスや環状道路の整備による交通容量の拡大や、現道拡幅、交差点改良、踏切対策等のボトルネック*対策に取り組むとともに、交通需要マネジメントのようなソフト対策を組み合わせ、総合的に渋滞軽減を図ることとしています。

この協議会の下部組織である「一宮エリアワーキング部会」の構成員として、関係機関と連携し、主要渋滞箇所の渋滞解消に資する施策に取り組んでまいります。

［具体的な取り組み］

- **交通容量の拡大に関する施策等の検討・実施**
- **交通需要マネジメントに関する施策の検討・実施**

一宮エリアの主要渋滞箇所（一般道）



区 間	箇 所
区間1 名古屋一宮線（一宮市）	1 踏切（名鉄・名古屋本線）
区間2 大垣江南線（一宮市）	2 踏切（JR東海・東海道本線）
区間3 名古屋一宮線（一宮市）	3 踏切（JR東海・東海道本線）
区間4 国道22号（一宮市）	4 踏切（名鉄・名古屋本線）
区間5 国道155号（一宮市）	5 一宮木曽川IC北西
区間6 岐阜稲沢線（一宮市）	6 踏切（JR・東海道本線、名鉄・名古屋本線）
区間7 一宮蟹江線（稲沢市）	7 文京
区間8 春日井稲沢線（稲沢市）	8 大日比野
区間9 国道22号（一宮市～清須市）	9 西大海道
	10 小赤見
	11 裁判所前
	12 踏切（JR東海・東海道本線）

出典：名古屋国道事務所【愛知県】主要渋滞箇所（一般道）（2024（令和 6）年 8 月 5 日時点）
（https://www.cbr.mlit.go.jp/meikoku/activity/environment/pdf/20240805_kasyo.pdf）

※主要渋滞箇所は渋滞発生状況等を踏まえ、主要渋滞箇所を「エリア」「区間」「箇所」に分類されている。
エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域
区　間：交差点等が連坦するなど、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間
箇　所：単独で主要渋滞箇所を形成

戦略Ⅲ-1：〔道路〕広域幹線道路網の充実

施策 2　災害に強い道路整備

①緊急輸送道路の無電柱化

地震や台風等の災害時に電柱が倒れると、緊急輸送道路の通行が困難となります。災害時の迅速な対応と安全確保のため、緊急輸送道路の無電柱化を推進し、災害に強い道路網を構築します。

［具体的な取り組み］

・緊急輸送道路の無電柱化

②主要橋梁の耐震化

橋梁は重要な社会資本のため、耐震化が必要となりますが、財政的制約等から一斉に更新することは困難です。そのため、幹線道路や緊急輸送道路等の路線の重要性に鑑み、地域防災計画に位置づけられた主要橋梁の耐震補強を優先して行います。

［具体的な取り組み］

・主要橋梁の耐震補強

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

本市では、名岐道路の事業化に向けた動向、新濃尾大橋(仮称)の 2025 年度開通、名神高速道路の尾張一宮 PA スマート IC（仮称）の設置検討等、幹線道路のネットワーク強化や、広域交流と産業振興の促進に資するプロジェクトが進行しています。

こうした動向を背景として、個性豊かな賑わいの拠点となる地域振興施設(道の駅等)について、実現可能性の検証を行います。

［具体的な取り組み］

・道路利用者や地域の方が集う、休憩と情報発信機能を有する地域振興施設の立地検討

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

本市の鉄道サービスに対する満足度は高く、ダイヤ(運行本数、始発・終電の時間)には 76%の方が満足しており、定時性・速達性(遅れないこと、速いこと)には 84%の方が満足しています。

しかし、駅周辺に求められる機能は、交通処理も重要ですが、まちを印象付ける玄関口としてのシンボル機能、人々が集散・滞留する交流機能、賑わいを創出する機能等が重要な役割として期待されています。

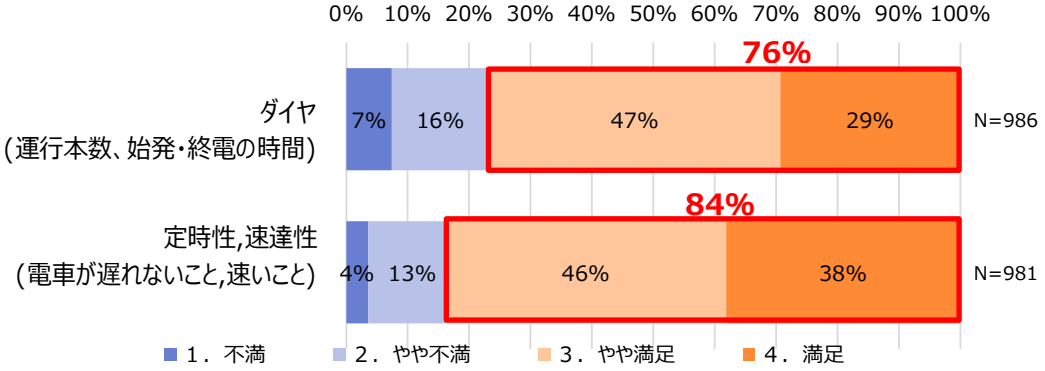
そのため、一宮駅等の鉄道駅周辺において、市内外からの来訪者が快適に利用し、魅力を感じられる駅前広場の整備・リニューアルを検討するとともに、駅周辺で憩い、楽しめる滞留空間の創出を図ります。また、賑わいが創出された後も、駅周辺における往来の支障にならないよう、動線を確保します。

また、一宮駅高架下駐輪場については、需要と供給のバランスを確認しながら、駐輪場の再編、高架下空間の活用について、ウォーカブルとの連携を含め、検討します。

［具体的な取り組み］

- **駅前広場の整備、リニューアルの検討**
- **滞留空間の創出**

鉄道の満足度　（2023（令和 5）年　一宮市おでかけに関するアンケート結果）



出典：一宮市おでかけに関するアンケート（2023（令和 5）年）

駅前広場の整備事例（新豊田駅）

名　　称　新豊田駅東口駅前広場（新とよパーク）
所 在 地　豊田市若宮町８丁目７番
面　　積　約1,200㎡
使用時間　終日（占用利用は7：00から23：00 / 音の出る行為は21：40まで）
供用開始　2019年4月1日（リニューアル・オープン）

新豊田駅東口駅前広場では、広場のあるべき姿や活用方法等について、担い手候補や活用アイデアを持った方々とともに議論し検討を重ね、２度の試行実験を経て空間と運営方法のデザインを行ってきました。

今まではあまり活用されていなかったこの広場に、目的性の高いコンテンツが加わることで、人々が集い多様な活動が繰り広げられる広場となることを目指しています。担い手候補や活用アイデアを持った方々や地元の方々と共に歩み、行政と担い手が連携することで、多様な活動の受け皿となる自由度の高い広場を実現することができました。今後は、この広場ならではの「ミライのフツー」を育てていきます。

リニューアル後の様子

出典：豊田市 HP より引用
（https://www.city.toyota.aichi.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/031/163/r0610/241122.pdf）

戦略Ⅲ-3：〔木曽川〕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

一宮市は平坦な地形で自転車移動に適しており、特に木曽川沿いにはサイクリングロードを有しています。また、木曽川周辺には豊かな自然と歴史的・文化的資産が多く、国営木曽三川公園 138 タワーパークや冨田山公園、木曽川緑地公園等、都市計画マスタープランで「レクリエーション拠点（大規模公園緑地等）」に位置づけられている拠点があります。こうした拠点にアクセスするための自転車通行空間の整備や、拠点到着後の利便性を高めるための施設整備に取り組みます。

［具体的な取り組み］

- **鉄道駅から拠点へアクセスするための環境整備**
- **拠点におけるサイクルステーション等の施設整備**

〔一宮市自転車活用推進計画　施策⑥ 広域的なサイクリングロードの整備〕

本市では市域の北西部を流れる木曽川沿いにサイクリングロードを整備しています。

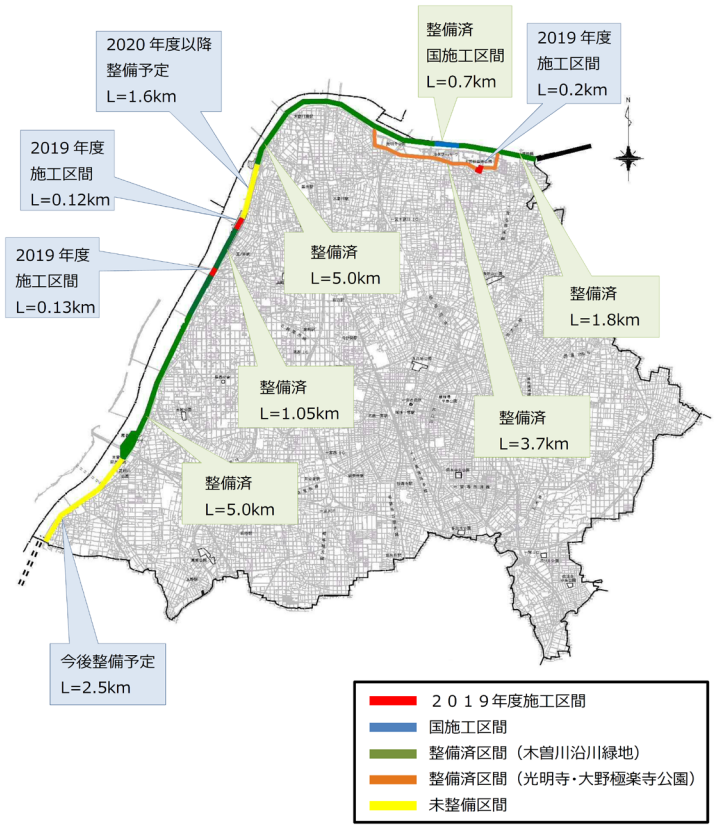
一宮市の中でも、特に自然豊かなこのエリアは歴史的、文化的資産にも恵まれ、138 タワーパークなどのランドマークや総合体育館などの施設が点在しています。

また、サイクリングロードの大部分は平坦で走りやすく、道中には多くの休憩施設があり、サイクリングロードを走ることで、この地方の自然や風景を楽しむことができます。

2018（平成30）年度末時点木曽川沿いの21.8 km のサイクリングロードのうち、17.25km（約79％）が整備済みであり、未整備区間や関連設備の整備についても引き続き行っていく予定です。

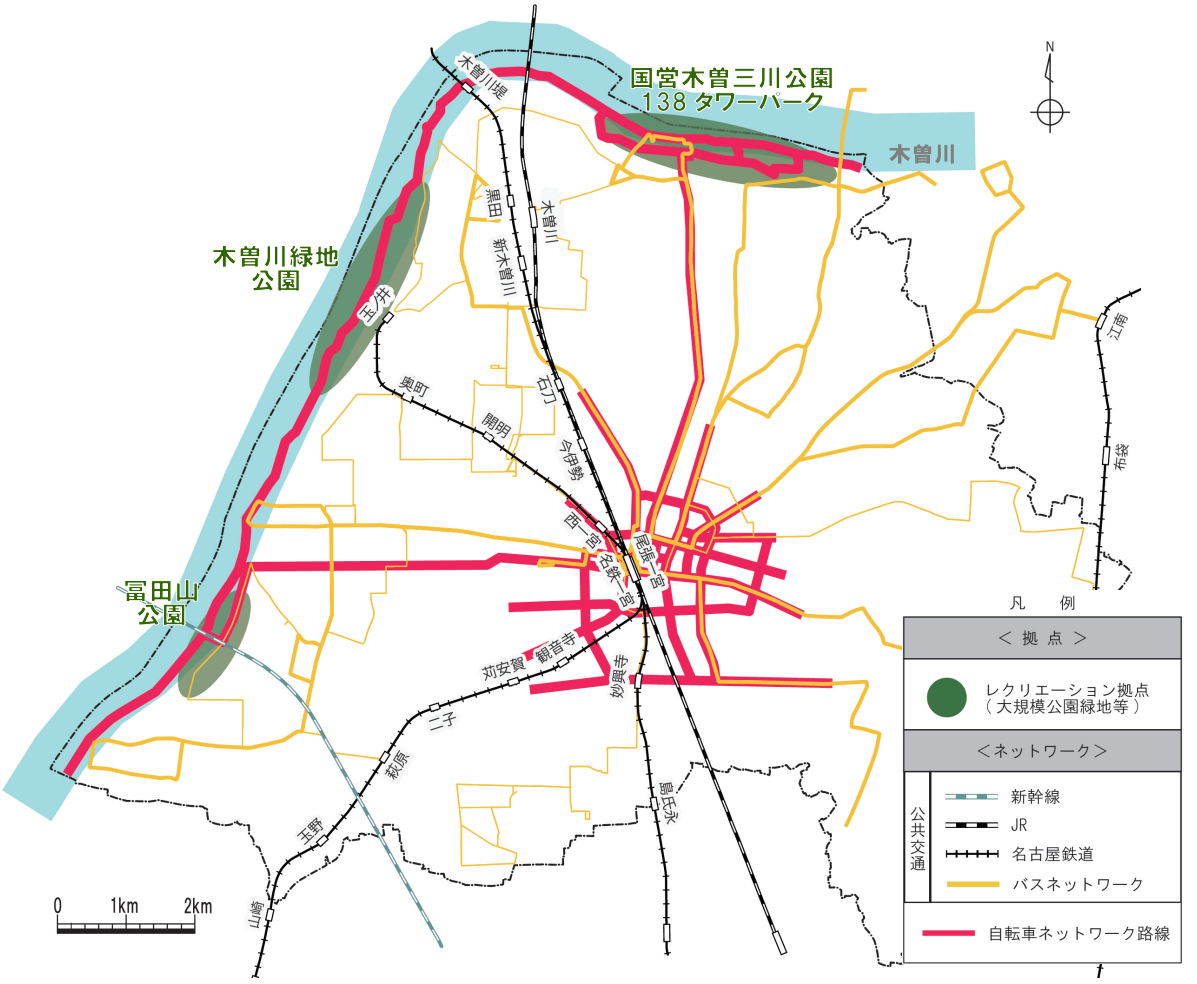
写真 5.7　市のランドマークでもある１３８タワーパーク

写真 5.9　木曽川沿いのサイクリングロードから
ツインアーチ１３８を望む



※2024(令和 6)年度末時点、木曽川沿いの 21.8km のサイクリングロードのうち、17.4km(約 80%)が整備済み

木曽川周辺の拠点と自転車ネットワーク



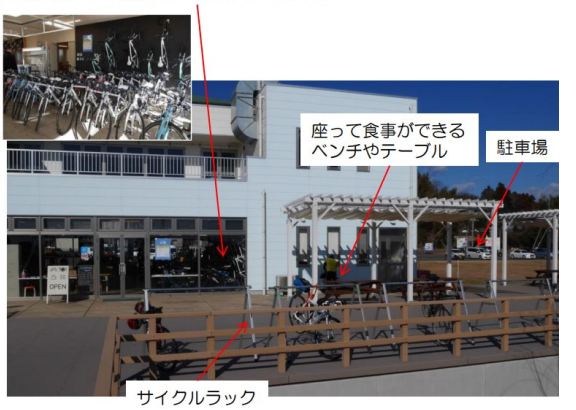
サイクルステーションの整備事例

サイクルラック（大野極楽寺公園）

出典：一宮市資料

事例：かすみがうら市交流センター
（つくば霞ケ浦りんりんロード）

【屋内】
飲食スペース、土産物販売、
空気入れ・工具貸出し・レンタサイクル等



出典：国土交通省 HP
(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/ncr/pdf03/02.pdf)

［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

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

本市は一宮駅周辺を都市拠点に位置づけ、まちなかウォーカブル等の取り組みを進めており、イベント実施時には多くの方が来訪されます。

アクセス性や回遊性の向上、快適な移動環境や滞在空間の構築等の取り組みにより、まちなかの魅力が一層向上し、日常的な賑わいの創出が期待されます。

居心地がよく「＋1 トリップしてしまう」まちなかの実現に向けて、戦略として「交通施策とまちづくりの連携」を掲げ、基本方針の実現に資する施策を推進します。

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

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

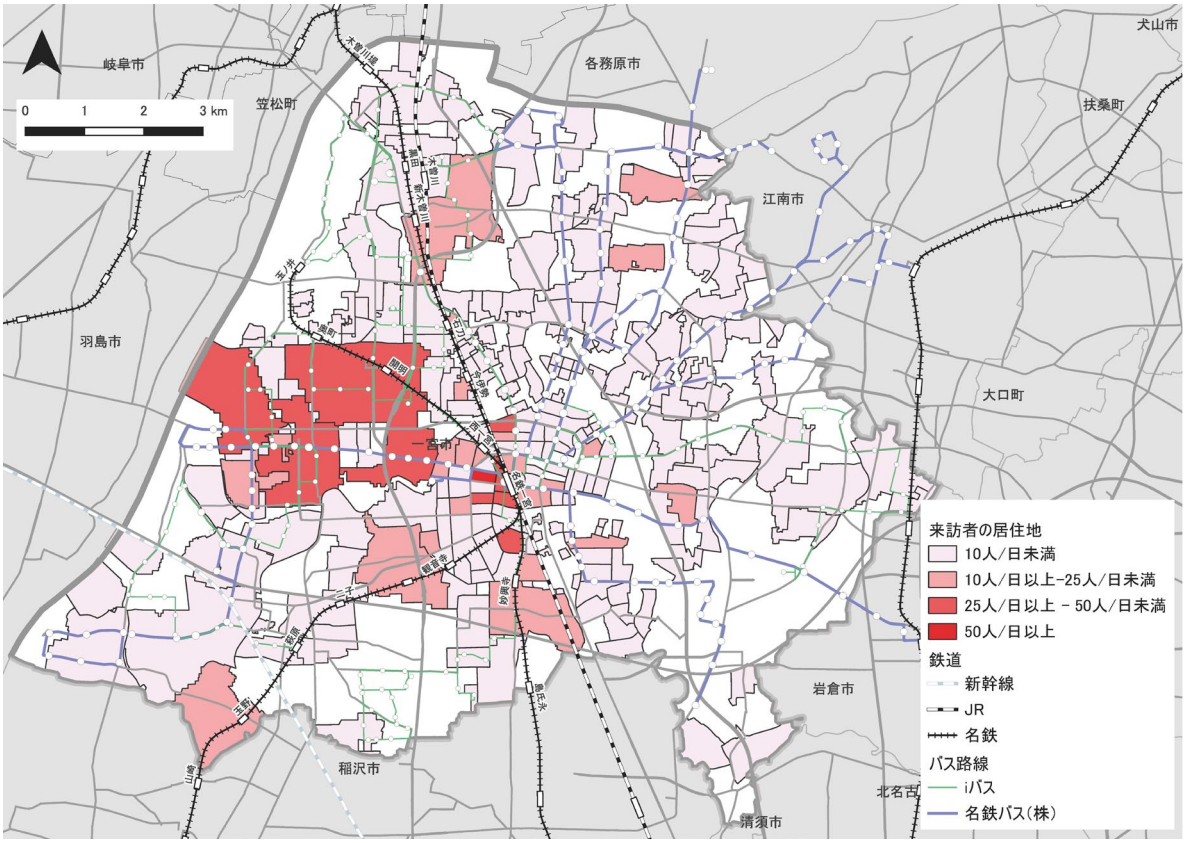
バスを利用するきっかけづくりとして、無料にして料金抵抗を無くし、利用する機会を創出します。これにより、状況によってはバスを利用してもよいと感じてもらうことで、その後の利用機会の増加や利用頻度の向上が期待されます。今後、無料とする対象日やエリア、適用方法、PR 方法等を検討します。

［具体的な取り組み］

・バス無料デー等の企画検討（対象日、エリア、適用方法、PR 方法等）

まちなかエリアへ来訪する方の居住地

・まちなかエリアへ来訪される方は、バスでアクセス可能と想定されるバス路線沿線にも存在しています。



※まちなかエリアに 2023（令和 5）年 10 月～2024（令和 6）年 9 月に来訪された方の居住地で、1 日当たりに換算している。1 日数回来訪される場合は 1 日 1 カウントとなる。

データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

※au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計しております。

②まちなかエリアにおける駐輪スペースの維持・確保

一宮駅周辺には駐輪場がありますが、まちなかエリアには少数に留まり、路上駐輪も見られます。自転車は目的地のすぐ近くで駐輪したいと想定されるため、まちなかエリアで市役所等の駐車場で駐輪スペースを確保する等、駐輪スペースを維持・確保します。

［具体的な取り組み］

・市役所等、既存の駐車場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

本市は、2019（令和元）年 8 月に「ウォーカブル推進都市」として国土交通省に登録され、街路空間を車中心から"人間中心"の空間へと再構築し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場としていく取り組みを進めています。

この中で、公共空間や移動環境が担うべき役割について検討を進め、市民やまちなかに関わる関係者と連携して議論を深めながら、公共交通や自転車交通との共存を図り、居心地が良く歩きたくなる空間整備に向けて取り組みます。

［具体的な取り組み］

・魅力的で快適な、居心地が良く歩きたくなる（ウォーカブルな）空間整備

本町通りエリアビジョン イメージ

銀座通りエリアビジョン イメージ

出典：一宮まちなか未来会議 2024

②歩道の高質化と滞在空間の整備

まちなかにおける快適な移動環境構築に向け、車道を含めて歩道の路面の高質化に取り組みます。このことによって、自動車は通過交通迂回や低速走行となり、歩行者を優先した道路空間の創出が期待されます。

また、通行中に道路上で快適に滞在できるよう、沿道景観の向上にも資するベンチやパークレット等、滞在空間の整備を検討します。

［具体的な取り組み］

- **歩道の路面の高質化**
- **ベンチやパークレット等、滞在空間の整備**

路面の高質化

出典：国土技術政策総合研究所 HP
（https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1026pdf/ks102608.pdf）

パークレット

出典：国土技術政策総合研究所 HP
（https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1026pdf/ks102608.pdf）

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

まちなかは自動車、バス、歩行者、自転車など多様な交通手段が存在しています。まちなかの快適な移動環境を構築する際、歩行者だけでなく自転車や荷捌きの車両、バス停留所やバスの乗降等が混雑しないよう、道路空間の再構築や時間帯に応じた使い分けを検討します。

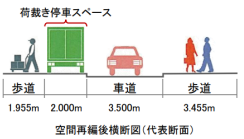
［具体的な取り組み］

- **利用ニーズに応じた、道路空間の再構築や時間帯に応じた使い分けの検討**

道路空間の再編・時間帯に応じた空間の活用事例（札幌市）

【道路空間の再編】

- ●車道部の幅員を5.5mから3.5mへ縮小し、荷捌きスペース・歩行者空間を確保した。
- ●3.0m間隔で**脱着可能なボラードを設置し、路上駐車・路上停車を抑制**した。
- ●車道舗装は、カラー舗装からインターロッキングブロックに変更し、歩道と一体的な空間を創出した。



空間再編後横断図（代表断面）

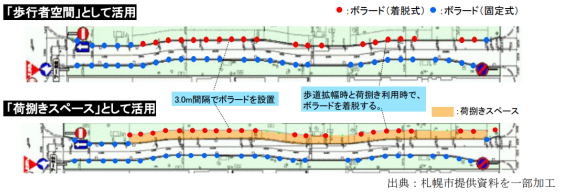
整備前の様子

整備後の様子

出典：札幌市提供資料を一部加工

【時間帯に応じた道路空間の活用（タイムシェアリング）】

- ●歩道部と車道部の間の2.0mの空間について、**脱着可能なボラードの移動により、時間帯に応じて、「歩行者空間」（11:30～21:30）と「荷捌きスペース」（21:30～11:30）として使い分け**を行っている。



出典：札幌市提供資料を一部加工

「歩行者空間」として活用（11:30～21:30）

「荷捌きスペース」として活用（21:30～11:30）

出典：国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/pdf/jireishu.pdf）

戦略Ⅳ-1：交通施策とまちづくりの連携

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

まちなかエリアでは徒歩だけでなく、長距離を歩くことが負担な方をサポートするモビリティや、疲れた時や大きな荷物がある時に利用できるモビリティがあると、周遊性が向上することが期待されます。そのため、歩行者を中心とした空間にも親和性が高く、短距離移動に適した新たなモビリティの導入を検討します。また、こうしたモビリティの導入によって、歩行者の安全性、快適性が損なわれないよう、道路空間の活用についても検討します。

［具体的な取り組み］

- **新たなモビリティ（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）の導入検討**
- **新たなモビリティ導入に向けた道路空間の活用検討**

グリーンスローモビリティの例（奈良県天理市）

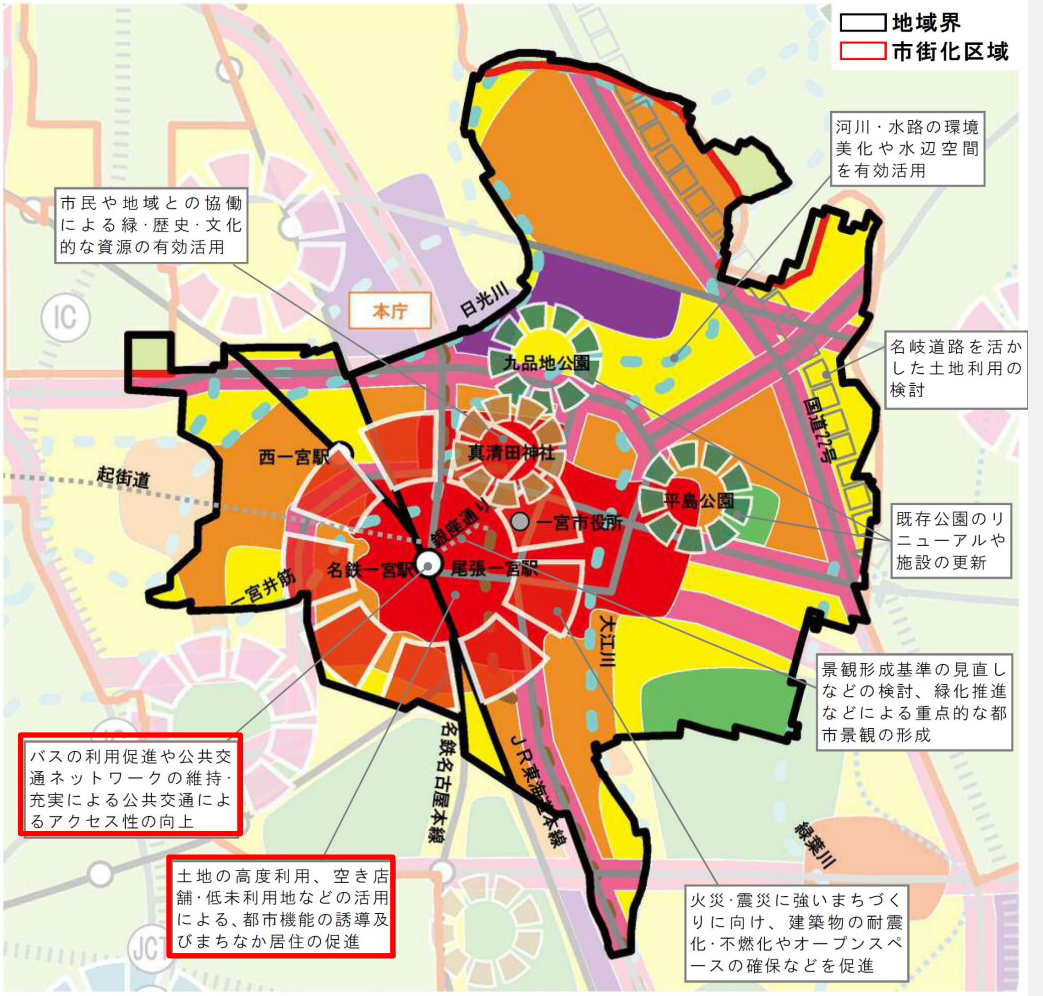
出典：国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001403591.pdf）

〔一宮市都市計画マスタープランにおけるまちづくりの方針（抜粋）〕

都市計画マスタープランで一宮駅周辺は「まちづくりの方針」として、バスの利用促進や公共交通によるアクセス性の向上、まちなか居住の促進を位置付けています。

「土地利用・市街地整備の方針」として、商業機能の集積及びまちなか居住の促進に向け、低層階に商業機能、中高層階に業務機能や居住機能を持った複合施設の立地誘導を図ることが位置付けられており、まちなかの快適な移動環境・滞在空間の構築が居住の促進にも寄与することが期待されます。

【まちづくりの方針図】



＜土地利用の方針＞	＜ 拠 点 ＞	＜ネットワーク＞
専用住宅地	都市拠点	道路：広域幹線道路
住宅地	副次的都市拠点	道路：（計画路線調査区間）
住商混合地	地域生活拠点	道路：（計画路線）
住工混合地	産業拠点	道路：幹線道路
商業業務地	レクリエーション拠点（大規模公園緑地等）	公共交通：鉄 道
沿道複合地	歴史文化拠点	水と緑のネットワーク
専用工業地		都市と歴史のネットワーク
工 業 地		
集落地･農用地		

出典：一宮市都市計画に関する基本的な方針（一宮市都市計画マスタープラン）

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

道路空間は通行機能だけではなく、イベント空間として活用することもできます。本市においても、まちなかでイベントを実施すると多くの来訪者で賑わいます。道路空間や駅前広場等を活用しマルシェやキッチンカー等の出店を促進し、日常的な賑わいの創出を図ります。

一宮駅周辺では、将来の『歩行者利便増進道路』（通称：ほこみち）制度の本格導入に向けた取り組みを進めており、道路空間を活用する制度の検討を引き続き進めます。

また、一宮駅東地下駐車場や銀座通公共駐車場においては、銀座通り地上部との一体整備によるまちなかの賑わい創出に向けた利活用を検討します。

［具体的な取り組み］

- **道路空間や駅前広場等を活用したマルシェ、キッチンカー等の出店促進**
- **歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度等、道路空間の活用スキームの検討**
- **地下駐車場と銀座通り地上部との一体整備による利活用の検討**

道路空間を活用したマルシェ、キッチンカーの例

出典：国土交通省 HP（https://www.mlit.go.jp/toshi/common/saishinmachidukuri024.pdf、https://www.mlit.go.jp/common/001301647.pdf）
国土技術政策総合研究所 HP（https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1026pdf/ks102608.pdf）

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

公共交通機関の利用促進と地域の魅力を向上する為に、公共交通とイベントを組み合わせたセット券の販売やイベントチケットにバス割引を付与することで、利用者にとっての利便性を高め、公共交通の利用を促進します。

［具体的な取り組み］

- **公共交通とイベントのセット券販売**
- **イベント券にバス割引を付与**

［つむぐ］これからの交通を地域のみんなでつむぐ まち

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

公共交通を維持し、サービスを向上していくためには行政や交通事業者だけでなく、地域の協力が必要です。また、移動手段は公共交通の他に企業や各種施設による送迎バス、地域による移動手段など各種輸送資源が存在しており、これらも含めて地域のみんなで取り組むことで、移動環境の向上が期待されます。

過度にクルマに頼らず移動できるよう、戦略として「公共交通の利用促進」「多様な交通の利用促進」「地域による移動手段確保」「多様な主体との共創」を掲げ、基本方針の実現に資する施策を推進します。

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
	②自転車を活用した健康づくりの推進

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

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

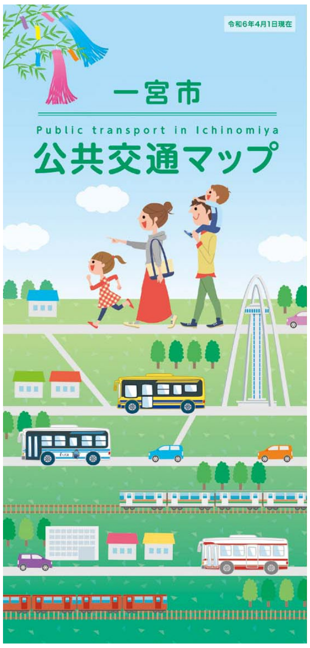
本市では、市内のバスや電車等の公共交通の情報を掲載した公共交通マップを作成し、市 HP で掲載するとともに、市役所や尾西庁舎、木曽川庁舎、各出張所等で配布しています。市内に転入頂いたタイミングが、移動の習慣を変えるきっかけとなるため、公共交通のことを知って、利用してもらえるよう転入者等へ配布します。

［具体的な取り組み］

・公共交通マップの市民や転入者、来訪者等への配布

一宮市公共交通マップ

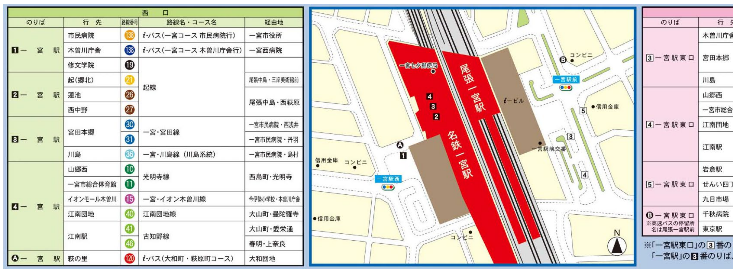
マップ表紙



地図上にバス路線やバス停留所位置、主要施設等を表示

路線別のダイヤ

名鉄一宮駅・JR 尾張一宮駅の案内図



公共施設へのアクセス情報

市役所・出張所

施設名称	系統番号・鉄道名	バス停・駅名	住　所	電話番号	索引
一宮市役所本庁舎	30 31 36 40 41 46 110 138 138	一宮市役所・一宮市役所北・一宮市役所北	本町2丁目	28-8100（代表）	ウ - 4
一宮市尾西庁舎	20 21 26 27 150 160	尾西庁舎・尾西庁舎	東五城		F - 4
一宮市木曽川庁舎	15 138 138 170	木曽川庁舎・木曽川庁舎	木曽川町内割田		D - 6
葉栗出張所	10 11	大毛	大毛	28-9001	C - 7
西成出張所	110	小赤見	小赤見	28-9002	F - 9
丹陽町出張所	57	東三ツ井	三ツ井3丁目	28-9003	I - 9
浅井町出張所	30 31	前野	浅井町前野	28-9004	C - 9
北方町出張所	170	北方町出張所	北方町北方	28-9005	B - 6
大和町出張所	名鉄尾西線	観音寺	末広3丁目	28-9006	オ - 2
今伊勢町出張所	名鉄名古屋本線	今伊勢	今伊勢町宮後	28-9007	ア - 2
奥町出張所	150	南町	奥町	28-9008	E - 4
萩原町出張所	160 名鉄尾西線	萩原駅・萩原	萩原町萩原	28-9009	I - 4
千秋町出張所	110	佐野西	千秋町佐野	28-9010	G - 11

バスロケーションシステムの案内

出典：一宮市資料

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

公共交通を利用して「お出かけしてみよう」と思えるよう SNS を利用して情報発信します。また、実際に利用した際に、最適な乗換ができるよう乗換検索の活用を情報発信するとともに、バスを待つ際にバスがいつ頃来るのか判別でき、安心して待てるようバスロケーションシステムを充実します。

［具体的な取り組み］

- **おでかけのきっかけづくりとなる、SNS を利用した公共交通の情報発信**
- **利用者の利便性向上に資する、乗換検索活用の情報発信**
- **バスロケーションシステムの充実**

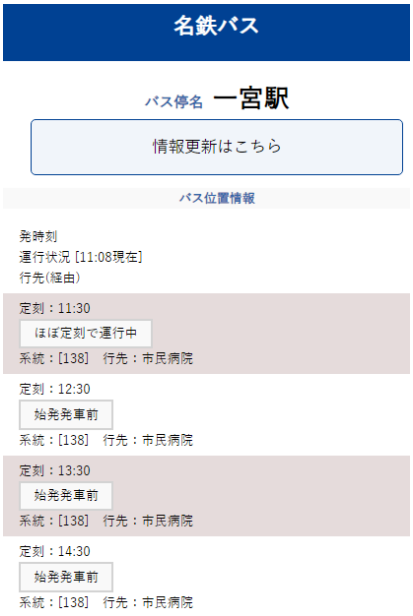
〔一宮市公共交通計画　事業⑩利用促進に係る情報提供、啓発活動の内容〕

SNS を利用した情報発信、乗り換え検索の活用、バスロケーションシステムの充実等、市民に加え、市外からの来訪者にも分かりやすく幅広い内容、方法で情報発信を積極的に行います。

イッテミーヤ　乗換検索

出典：一宮市版 MaaS サイト「イッテミーヤ」

バスロケーションシステム



出典：名鉄バス HP

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

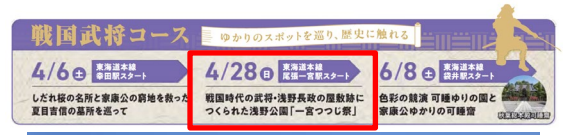
鉄道やバスのことを知り、親しみ、利用につながる取り組みとして、地域や交通事業者による利用促進のためのイベントが行われています。本市においては萩原町でバスの記念感謝デーを開催し、バスの PR や地域の方へバス利用に対しての謝意を伝える取り組みを行っており、今後も充実させながら継続的に取り組みます。

また、鉄道を利用したおでかけのきっかけづくりや、既に利用されている方の利用頻度が向上するような利用促進に取り組みます。

［具体的な取り組み］

- **地域による鉄道やバス利用促進イベントの実施**
- **交通事業者による鉄道やバス利用促進イベントの実施、PR**
- **鉄道の利用のきっかけづくりや利用頻度向上に資する利用促進**

JR さわやかウォーキング



出典：JR 東海提供資料

名鉄でんしゃまつり

MEITETSU NEWS RELEASE
24-04-05

「第16回 名鉄でんしゃまつり」を開催します

名古屋鉄道は、舞木検査場（岡崎市舞木町）において、家族向け鉄道イベントとして「第16回 名鉄でんしゃまつり」を 5 月 11 日に開催します。

本イベントは、日頃から名鉄電車をご利用いただいているお客さまのご愛顧に感謝するとともに、多くのお子さまに名鉄ファンとなっていただくために開催するもので、昨年に引き続きの開催となります。イベントでは、普段ご覧いただけない検査場内において、「36 トンクレーン電車つり上げ作業実演」や「電車とつな引き」等のプログラムを多数実施するほか、引退後も根強い人気を持つ「7000 系パノラマカー」をはじめとする静態保存された往年の車両もご覧いただけます。

「電車とつな引き」の様子

	イベント名	内容	実施時間
見学・実演コーナー	はたらく車両「ブラッサーマルタイ」実演	線路の保守を行う大型保守作業車両「ブラッサーマルタイ」による保線作業を実演します。	(1)10 時 15 分～ (2)11 時 15 分～ (3)13 時 15 分～ (4)14 時 15 分～
	はたらく車両「EL120 形」展示	2015 年にデビューした、道床砕石やレール運搬用の貨物を牽引する車両「EL120 形」を展示します。	10 時～15 時
	36 トンクレーン電車つり上げ作業実演	36 トンクレーンによる車体つり上げ作業の実演を実施します。	(1)10 時 25 分～ (2)11 時 25 分～ (3)13 時 25 分～
	架線点検用軌陸車動作実演	架線の保守を行う架線点検用軌陸車の線路上への移動実演を実施します。	(1)10 時 50 分～ (2)11 時 50 分～ (3)13 時 50 分～
	車両展示①「2000 系ミュースカイ」	2004 年に中部国際空港へのアクセス特急としてデビューした 2000 系（通称ミュースカイ）の外観見学ができます。	10 時～15 時
	車両展示②「7000 系パノラマカー」	1961 年（昭和 36 年）デビュー当時の「フェニックスエンブレム」が取り付けられた 7000 系の外観見学ができます。	10 時～15 時
	車両展示③「往年の名車に逢う」	3400 系「いもむし」の外観見学、および 5500 系・8800 系「パノラマ DX」の前面部分の外観見学ができます。	10 時～15 時

※イベントは一部抜粋

出典：名鉄 HP
（https://www.meitetsu.co.jp/profile/news/2024/__icsFiles/afieldfile/2024/04/05/24-04-05densya.pdf）

抽選で電車賃がタダになる!?manaca で GO&SHOP キャンペーン

出典：名鉄ミューズポイントサイト（実施期間 2024.4.27～6.30）

④小学生を対象としたバスの乗車マナー教室

親がバスを利用しないと、子どものころからバスに乗車する機会も少ないことから、乗り方や乗車マナーを知らないまま大人になり、大人になってもバスに乗車する機会が無く疎遠になってしまう可能性があります。そのため、子どものころにバスに親しみをもってもらい、利用につながるよう、マナーと併せてバスを利用するメリットや効果等を発信する乗車マナー教室を開催します。

［具体的な取り組み］

・バスの乗り方や乗車マナー教室を通じた利用啓発

〔一宮市公共交通計画　事業⑩利用促進に係る情報提供、啓発活動の内容〕

小学生等を対象としたバスの乗車マナー教室の実施や転入者に向けた公共交通マップの配布等の継続的な利用啓発に努めます。

バスの乗車マナー教室の状況

⑤高齢層を対象としたバス利用に関する出前講座

高齢になって自動車の運転を控えたり、免許を返納したりすると、移動手段としてバスや鉄道の重要度が増します。特に、バスは利用経験や親しみがないと、利用しようという意識にならないことが想定されるため、高齢層を対象にバスの利用方法や市内のバス情報等に関する出前講座を行います。

［具体的な取り組み］

・バスの利用方法や市内のバス情報等に関する出前講座

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

公共交通は自家用車に比べて CO_2 排出量が少ない等、環境にやさしい移動手段です。そのため、環境負荷低減に向け、環境施策と連携して公共交通利用時のインセンティブを付与する、公共交通の利用促進を検討します。

［具体的な取り組み］

・環境負荷低減に向けた公共交通利用時のインセンティブ付与による利用促進

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

公共交通を利用する移動は自家用車よりも歩数が増えること等により、健康増進に寄与し、医療費負担が低減するとされています。そのため、健康施策と連携して、健康増進に係るポイントプログラムにより、公共交通の利用促進を図ります。

［具体的な取り組み］

・健康増進に向けたポイントプログラムによる公共交通利用促進

②自転車を活用した健康づくりの推進

自転車は運動になるため健康面で効果が期待されるとともに、環境にもやさしい移動手段です。健康施策と連携して、移動に自転車を活用した健康づくりを推進します。

［具体的な取り組み］

・自転車を活用した健康づくりの推進

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

地域協議会は、地域住民や地元民間企業が主体となって地域内交通の改善や活性化に取り組む組織です。萩原町では、バス運行開始時のコースやダイヤ、停留所位置等を協議会で協議・決定し、バス利用促進のイベントや利用の呼びかけ、地域の企業の協賛を頂く取り組み等を行っています。こうした取り組みを他地域でも拡大するため、地域協議会の立ち上げ支援に取り組みます。

［具体的な取り組み］

・交通を地域のみんなでつむぐための地域協議会立ち上げの支援

〔一宮市公共交通計画　事業⑫ 地域協議会主体による新たな移動手段の導入〕

［1. 地域協議会の立ち上げに関する仕組み作りと支援］

・市は、地域住民や地元民間企業等が主体となって地域内交通の改善や活性化に向けて取り組む組織（地域協議会）の立ち上げを支援します。そのため、組織化を進めるための仕組みづくりを行います。新しく地域協議会を立ち上げるための仕組みづくりとして、以下の内容に取り組みます。

＜地域協議会立ち上げの仕組みづくり＞

➤市と地域協議会の役割分担の明確化

➤住民、民間企業による協賛制度の創出

・萩原町のように、協議会が中心となって、バスを活用した地域コミュニティの活性化につながる取り組みについても、引き続き支援します。

②地域協議会の継続的活動の支援

地域協議会が立ち上がった後、自立的に活動していくには立ち上げ時だけでなく継続的な活動の支援が必要です。そのため、市は活動のステップや状況に応じて、活動の場の提供や講師の派遣、市職員による会議サポート等、円滑に活動できるよう地域と協働で取り組みます。

［具体的な取り組み］

・協議会の活動のステップや状況に応じた継続的活動の支援

③地域協議会主体による新たな移動手段の導入

既存の公共交通では対応できない移動ニーズや、高齢者等には最寄りのバス停留所や駅までも徒歩ではアクセスが困難なケースがあり、今後は細やかな地域の移動ニーズに応える新たな移動手段が必要になると考えられます。そのため、まずは導入に向けたニーズ把握やルールづくりを行い、その後これに基づいて導入を進めていきます。

［具体的な取り組み］

・地域協議会主体による、地域の交通ニーズに応える新たな移動手段の導入

〔一宮市公共交通計画　事業⑫ 地域協議会主体による新たな移動手段の導入〕

［2. 新たな移動手段導入に向けたルールづくり］

・地域協議会が主体となって、バスやタクシー等の新たな移動手段の導入について検討するために必要な運行ルールを作成します。

＜地域協議会立ち上げの仕組みづくり＞

➤新規運行や運行後の見直しのルール

➤試行運行期間と運行の継続判断のルール
（収入と経費のバランス、市からの補助上限）

➤市外運行のルール

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

本市は自動車保有台数、通勤時の自動車分担率*が高く、通勤時間帯には多くの交通集中により道路の渋滞も発生しています。そのため、鉄道やバス路線沿線の公共交通利便性が高いエリアに立地している企業と連携し、転換可能性や取り組み意向、その際のニーズ等を把握したうえで、自動車通勤からバスや鉄道など公共交通へ転換して頂くよう働きかけます。

［具体的な取り組み］

・鉄道、バス路線沿線企業への公共交通利用の働きかけ

②商業施設と連携した外出支援

日常生活の中で買物は重要な移動目的であり、目的地となる商業施設と連携した外出支援、買物支援に取り組みます。これにより、移動が支障となって買物できない人が、買物ができるようになり、商業施設にとっては顧客獲得、売上確保につながることが期待されます。

［具体的な取り組み］

・商業施設による買物のための移動手段運行・運営

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

バスは日常の買物等で利用されており、目的地となる商業施設と連携することでバスが利用しやすくなり、商業施設にとっては来訪者の増加につながる可能性があります。そのため、商業施設と連携し、バス利用者へのお買物時の特典付与に取り組みます。

［具体的な取り組み］

・バス利用者への割引、プレゼント等の特典付与

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

地域内交通は地域住民や地元民間企業の移動を支えるものであり、こうした方々の協賛を得て持続可能な公共交通としていく方法が考えられます。また、地域の方や企業から協賛を頂くことで守り、育む意識が醸成され、利用意識が向上することが期待されます。

萩原町連区交通協議会では、地域の企業を訪問してバスの運行に対する協賛を得て、地域住民と企業が一体となってバスを支える活動を行っており、こうした取り組みを拡大していきます。

［具体的な取り組み］

・住民、民間企業による協賛制度の構築、PR、制度運用等

〔一宮市公共交通計画　事業⑫ 地域協議会主体による新たな移動手段の導入（再掲）〕

［1. 地域協議会の立ち上げに関する仕組み作りと支援］

・市は、地域住民や地元民間企業等が主体となって地域内交通の改善や活性化に向けて取り組む組織（地域協議会）の立ち上げを支援します。そのため、組織化を進めるための仕組みづくりを行います。新しく地域協議会を立ち上げるための仕組みづくりとして、以下の内容に取り組みます。

＜地域協議会立ち上げの仕組みづくり＞

➤市と地域協議会の役割分担の明確化

➤住民、民間企業による協賛制度の創出

・萩原町のように、協議会が中心となって、バスを活用した地域コミュニティの活性化につながる取り組みについても、引き続き支援します。

5章　実施プログラム

将来都市像実現のための施策・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。

[暮らす]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

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

戦略Ⅰ-1：公共交通の利便性・優位性向上

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	地域の皆さま 市民等	交通事業者	関係行政機関 国	関係行政機関 愛知県	関係行政機関 警察			
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 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 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	○			○	○			⇨	➡	➡

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

戦略Ⅰ-2：公共交通手段間の結節機能強化

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	地域の皆さま 市民等	交通事業者	関係行政機関 国	関係行政機関 愛知県	関係行政機関 警察			
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	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	地域の皆さま 市民等	交通事業者	関係行政機関 国	関係行政機関 愛知県	関係行政機関 警察			
施策1　新たな移動手段の導入検討										
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

[暮らす]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

基本方針Ⅱ 《個別交通》　安全・安心で快適な移動環境の構築

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	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	地域の皆さま 市民等	交通事業者	関係行政機関 国	関係行政機関 愛知県	関係行政機関 警察			
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	○				○	○		→	→	→

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

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	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			
施策 1　企業・施設等送迎バスの同乗										
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	○			○				⇨	⇨	→

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

［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

基本方針 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

戦略Ⅲ-1：〔道路〕広域幹線道路網の充実

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	地域の皆さま 市民等	交通事業者	関係行政機関 国	関係行政機関 愛知県	関係行政機関 警察			
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、一宮西港道路の整備促進 ②尾張一宮パーキングエリアスマートIC（仮称）の整備に向けた準備・検討	○				○	○		関係機関との協議が調い次第整備 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	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	地域の皆さま 市民等	交通事業者	関係行政機関 国	関係行政機関 愛知県	関係行政機関 警察			
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	○			○				⇨	→	→

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

戦略Ⅲ-3：〔木曽川〕木曽川へのアクセス強化

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	地域のさまざま		交通事業者	関係行政機関					
		企業・団体	市民等		国	愛知県	警察			
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

［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

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

戦略Ⅳ-1：交通施策とまちづくりの連携

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			
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	○	○		○				⇨	■	■

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

［つむぐ］これからの交通を地域のみんなでつむぐ まち

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

戦略Ｖ-1：公共交通の利用促進

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			
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	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			
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	○							⇨	→	→
②自転車を活用した健康づくりの推進	○							⇨	→	→

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

戦略Ⅴ-3：地域による移動手段確保

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			
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	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			
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

6章　評価指標・目標値

1. 各施策の実施状況の評価

各施策の実施状況について、「順調」「概ね順調」「遅れ気味」の三段階で評価し、改善や強化が必要な施策を確認します。

2. 目標の達成状況の評価指標と目標

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。総人口や生産年齢人口が減少する中で、維持が厳しい状況にあることを踏まえ、現況よりも良くなる方向を目指します。

達成状況の評価指標と目標

基本方針		分類	指標	データ出典	現況値		目標
					年次	値	
[暮らす] 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》	まちづくり	1)一宮市に住み続け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	公共交通	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	歩行者・自転車	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	R5	546人	436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	広域・交流	9)市外から人が訪れたくなる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	中心市街地	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 (+20%)
[つむぐ] これからの交通を地域のみんなでつむぐ 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	意識	11)地域協議会がある地区数	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)

7章 推進体制

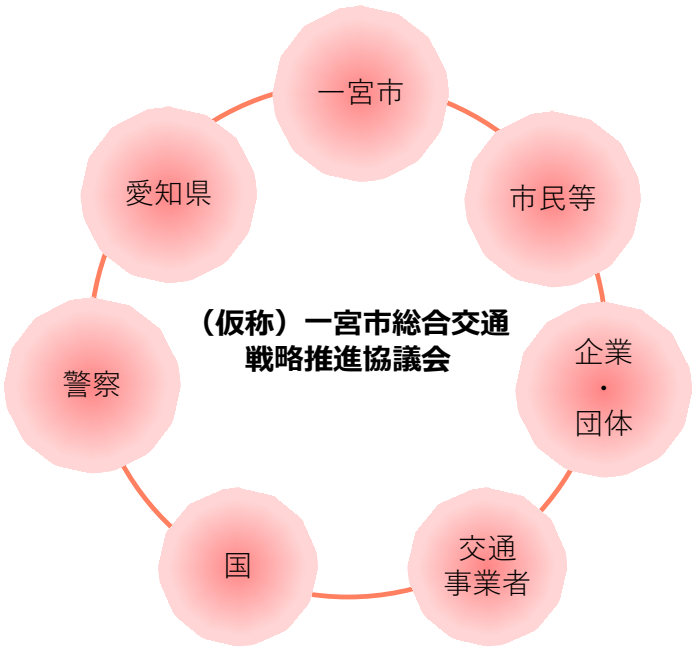
1. 推進体制

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、評価の節目等、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。

各実施主体の役割

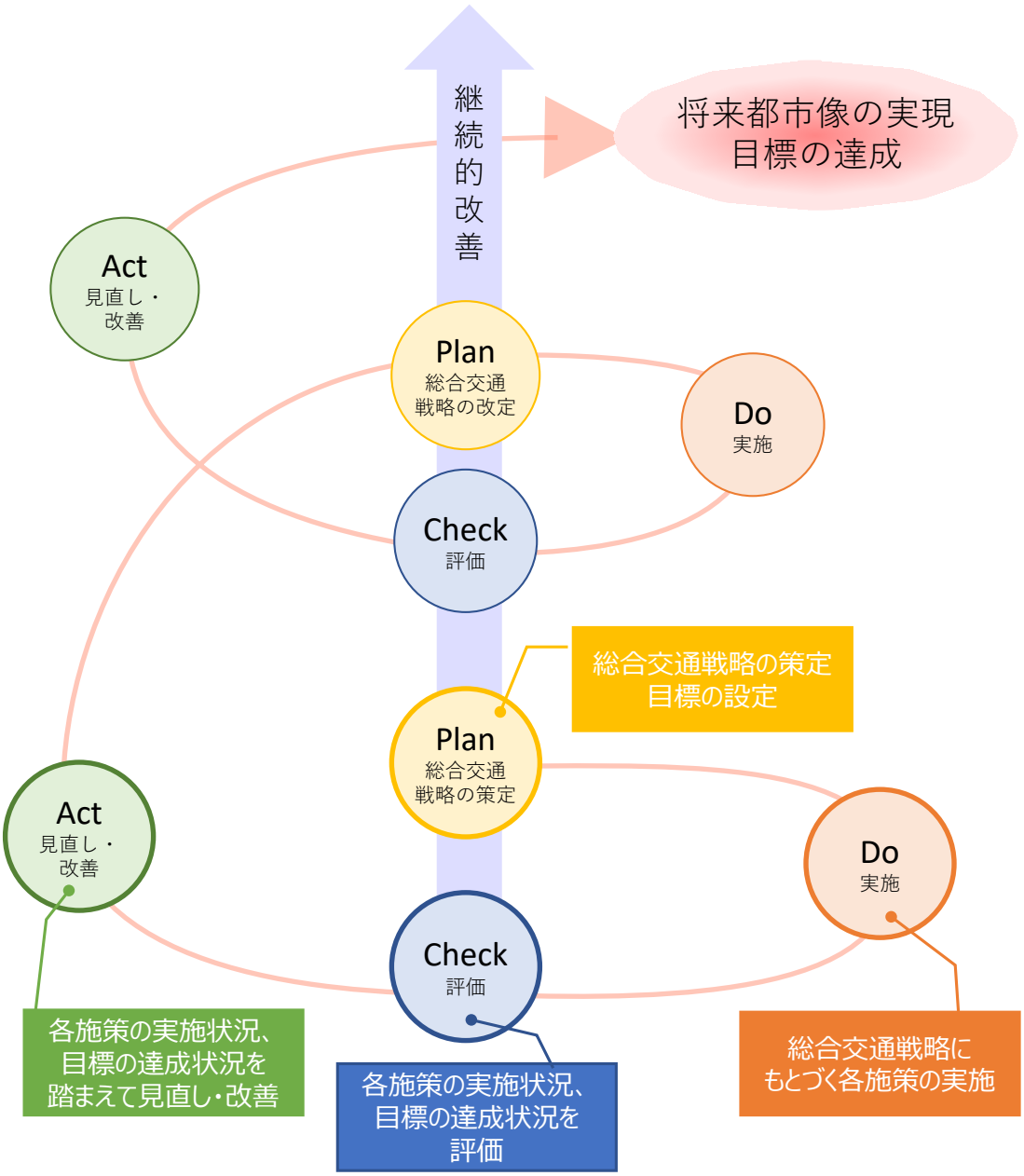
実施主体		役割
地域の皆さま	企業・団体	• 市民、行政及び交通事業者との連携のもと、企業における送迎への市民同乗や、通勤時の市内公共交通の利用促進を期待します。
	市民等	• 総合交通の利用者として、自動車に過度に依存しない公共交通の積極的な利用や、自転車利用時のルール遵守、これからの交通をみんなでつむぐ意識の醸成等を期待します。
一宮市		• 本戦略の全体管理及び「（仮称）一宮市総合交通戦略推進協議会」を運営します。 • 市民、交通事業者、企業や各種施設、その他関係機関と協議・調整を行い、合意形成を得られた施策・事業の実施に向けて主体的に取り組みます。 • また、市民等の評価を踏まえ、各主体と調整の上、継続的な改善に努めます。
交通事業者		• 市民、行政及び企業との連携のもと、本戦略の推進に向けた積極的な事業展開・サービスの向上を期待します。
関係行政機関	国	• 本戦略の推進上、必要となる対策の検討・実施・支援を期待します。
	愛知県	• 本戦略の推進上、必要となる施策の連携・実施及び積極的な参画を期待します。
	警察	• 本戦略の推進上、必要となる対策の連携や、交通安全のための対策・取り締まり活動・交通規制等の積極的な実施を期待します。



推進体制

2. 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				中間評価					最終評価
見直し・改善		必要に応じて見直し				前期を終えて見直し				
戦略の改定										改定に向けた準備

PDCA のイメージ