

参考資料 1 一宮市の現状

目 次

1. 社会情勢	1-1
(1) 人口減少と超高齢社会の到来	1-1
(2) モータリゼーション・スパイラル	1-3
(3) 移動とライフスタイルの変化	1-9
(4) 地球温暖化の懸念.....	1-14
2. 交通における今後の動向	1-15
(1) SDGs(持続可能な開発目標).....	1-15
(2) リニア中央新幹線の開通.....	1-16
(3) 技術革新による新技術の進展	1-18
(4) 新しいモビリティサービスの推進	1-19

参考資料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。

参考資料 1 では、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。

表 1.1 現状把握の区分

1. 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
2. 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

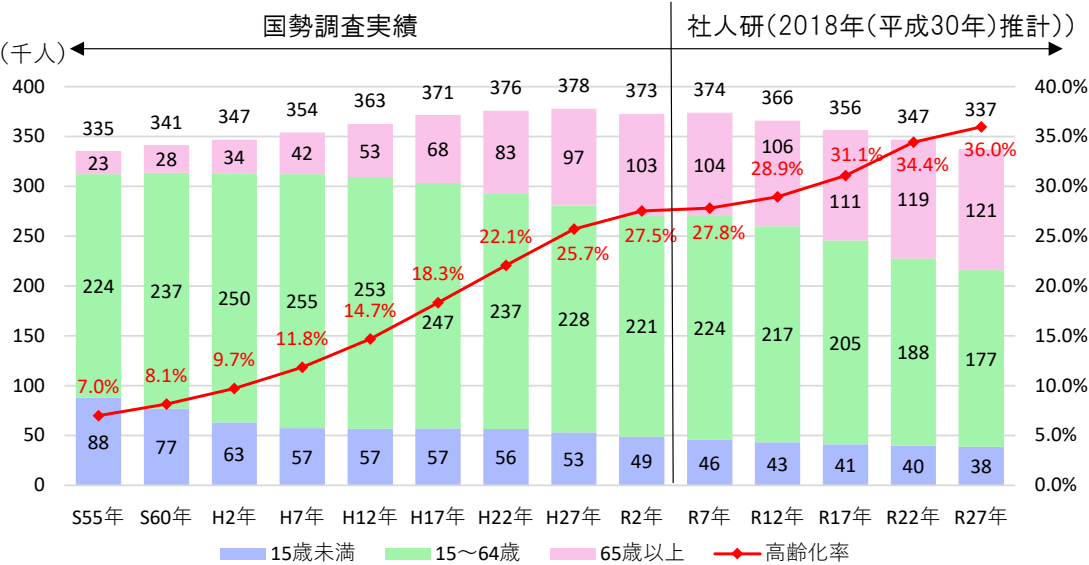
1. 社会情勢

(1) 人口減少と超高齢社会の到来

1) 人口動態

生産年齢人口の減少と老年人口の増加

日本の人口が減少に向かっている中、本市においても人口は減少に転じており、減少傾向は今後も続く見込みとなっています。また、人口減少とともに少子高齢化が進展しており、生産年齢人口(15～64 歳)の減少、老年人口(65 歳以上)の増加が予測されています。一方、平均世帯人員は将来的に減少傾向にあることから、人口が減少するにもかかわらず、世帯数は増加する見込みとなっています。



※国勢調査の総人口は年齢不詳を含む（高齢化率は年齢不詳を除いた人口に対する割合を示す）
出典：1975（昭和 55）年～2020（令和 2）年 国勢調査
2025（令和 7）年以降 国立社会保障・人口問題研究所

図 1.1 人口推移と将来人口推計

表 1.2 将来人口・世帯数

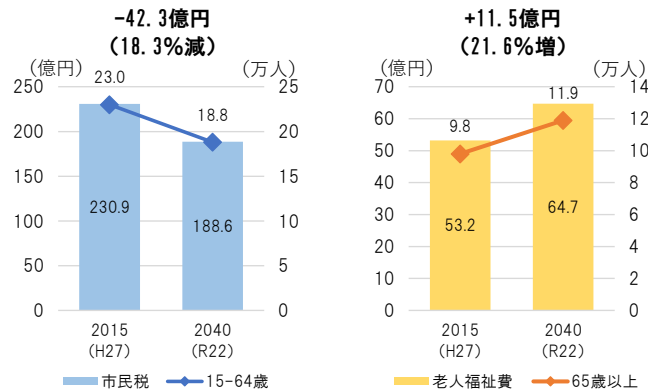
	2015 年 (平成 27 年)	2020 年 (令和 2 年)	2030 年 (令和 12 年)	2040 年 (令和 22 年)
総人口 (人)	380,868	380,073	376,574	366,670
平均世帯人員 (人)	2.67	2.50	2.56	2.48
世帯数 (世帯)	142,480	152,075	146,945	148,054

出典：2015（平成 27）年、2020（令和 2）年：国勢調査
2030（令和 12）年、2040（令和 22）年：一宮市都市計画マスタープラン（2020（令和 2）年 6 月 一宮市）
（原典資料：第 2 期一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

2) 税収の減少と歳出の増加

税収の減少と老人福祉費の増加

生産年齢人口の減少に伴い市民税の減少が見込まれる一方で、高齢者の増加に伴い老人福祉費の増加が予想され、財政状況のひっ迫が懸念されます。



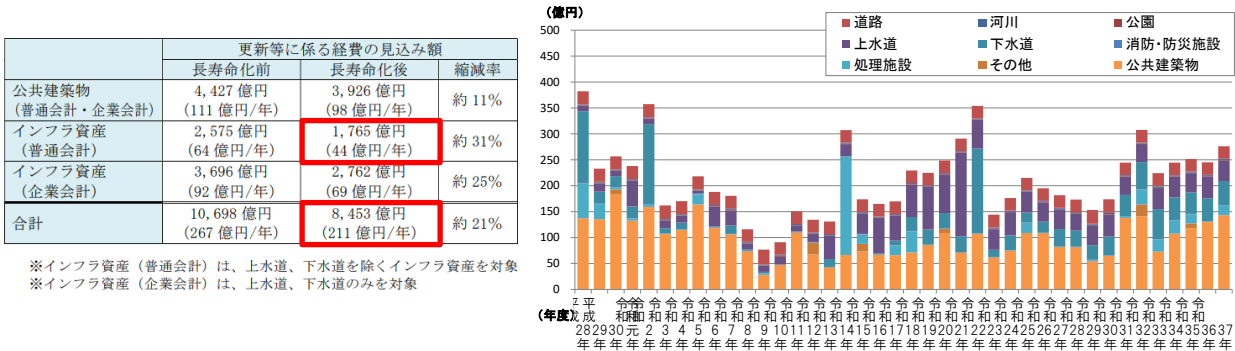
※2015（平成 27）年度一般会計歳入歳出決算書における市民税及び老人福祉費を、対象市民数（市民税：15～64 歳・老人福祉費：65 歳以上と設定）で除し、1 人あたり税収・支出額を設定し、社人研 2018（平成 30）年の将来人口推計に乗じた値

出典：一宮市立地適正化計画

図 1.2 市民税、老人福祉費の見通し（想定）

公共施設の老朽化と更新費の増加

本市において、インフラ*の多くが高度成長期に集中的に整備されていることから、さらなる老朽化が進むことは避けられません。公共施設等を全て維持するためには、長寿命化により更新費用を削減したとしても、今後 40 年間で施設更新等に年間平均 211 億円が必要になることが見込まれています。うち、道路等(舗装、橋梁、横断歩道橋、公園等)を維持するための費用は年間平均 44 億円が必要になると見込まれています。



出典：一宮市公共施設等総合管理計画(2016(平成 28)年 11 月策定 2022（令和 4）年 3 月改定)

図 1.3 更新等に係る経費の見込み額の推移（長寿命化を図る場合）

【交通面で想定される影響】

- 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

1) モータリゼーション・スパイラルとは

本市は、交通需要の高まりに合わせて幹線道路が整備された結果、郊外に大規模商業施設が立地し、自動車依存型の都市構造(市街地の拡大と低密度化)に変容しました。その結果、日常生活の移動における自動車の利用率が高くなっています。自動車利用者の増加に伴い道路整備の必要性が高まり、自動車アクセスを前提とした郊外型の店舗等の立地が進み、道路整備による利便性向上が自動車依存を高めていくというモータリゼーション・スパイラルが発生しています。このことが公共交通利用者の減少やサービスレベル低下につながっていると考えられます。

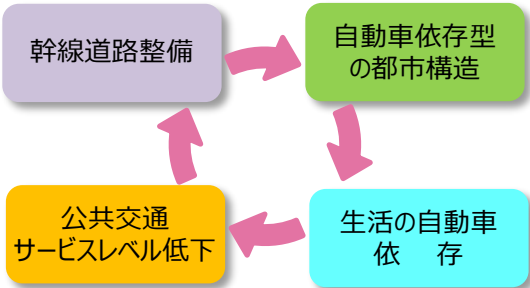


図 1.4 モータリゼーション・スパイラルのイメージ

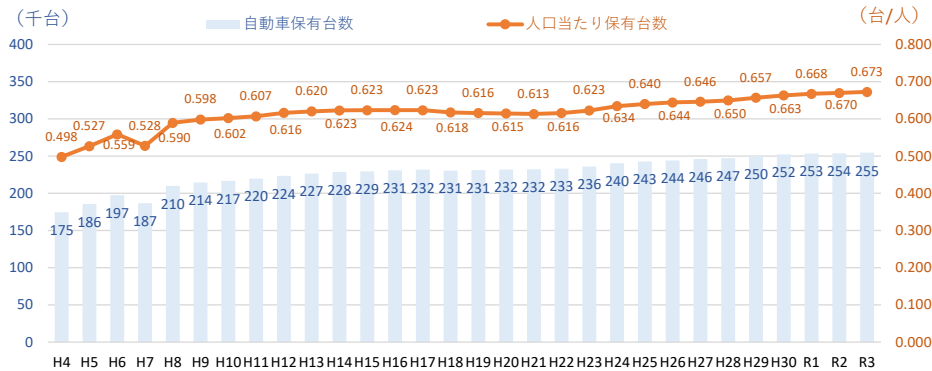
2) 自動車保有台数の増加

自動車保有台数の増加

本市の自動車保有台数、人口当たり保有台数は近年も増加傾向にあり、モータリゼーションが進んでいると考えられます。県外他市と比較しても人口当たり自動車保有台数が高く、自動車に依存していると考えられます。

表 1.3 人口 30 万人以上の自治体及び県の人口当たり保有台数（2022（令和 3）年）

人口 30 万人以上の自治体及び県	R3 人口当たり保有台数
豊田市	0.812
豊橋市	0.784
岡崎市	0.736
愛知県	0.678
一宮市	0.673
春日井市	0.648
川越市（埼玉県）	0.540
越谷市（埼玉県）	0.476
柏市（千葉県）	0.469
枚方市（大阪府）	0.403
高槻市（大阪府）	0.360



※自動車は登録自動車、軽自動車を対象に集計（小型二輪は除外）

出典：1993（平成 5）年～2022（令和 4）年 愛知県統計書
（人口：各年 10 月 1 日時点、自動車保有台数：各年年度末時点）

図 1.5 一宮市の自動車保有台数の推移

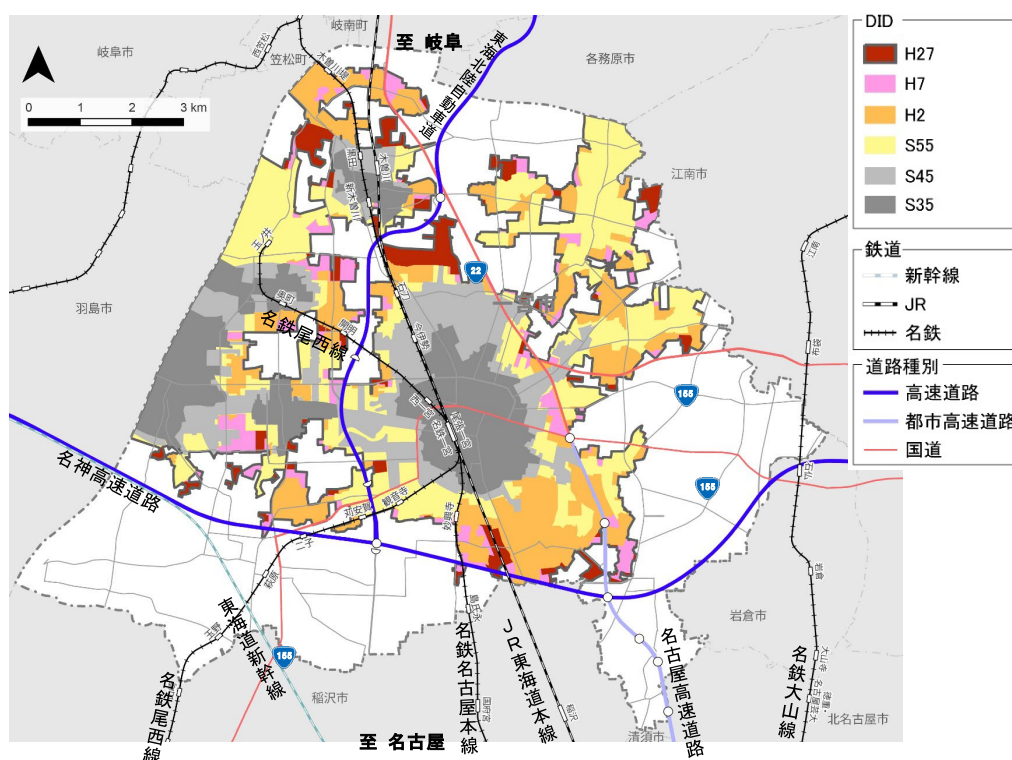
3) 自動車依存型の都市構造(市街地の拡大と低密度化)

人口集中地区(DID)の拡大と低密度化

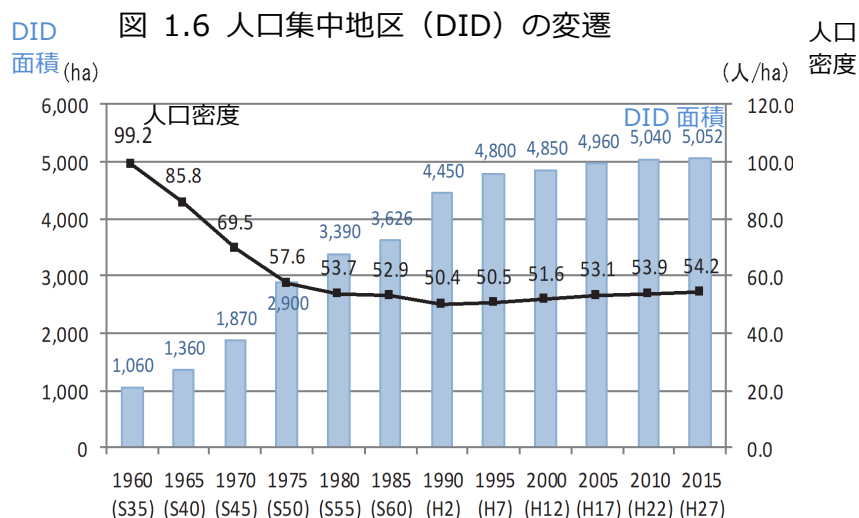
昭和 40 年代の人口集中地区は、概ね旧 3 市町(一宮市、尾西市、木曽川町)の中心部(各市町の役場周辺)が該当していましたが、昭和 60 年代になると、もともと散居集落であった浅井町・西成地域といった市街化調整区域*においても人口集中地区が形成されました。平成 27(2015)年時点では、丹陽町地域を除く市街化区域*のほぼ全域が人口集中地区となりました。

人口集中地区内の人口密度は、1960(昭和 35)年に 99.2 人/ha だったものが 1990(平成 2)年に 50.4 人/ha まで低下しましたが、その後は微増傾向となり 2015(平成 27)年時点で 54.2 人/ha となっています。

このように、本市は市街地が外延化した低密度な自動車依存型の都市構造となっています。



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

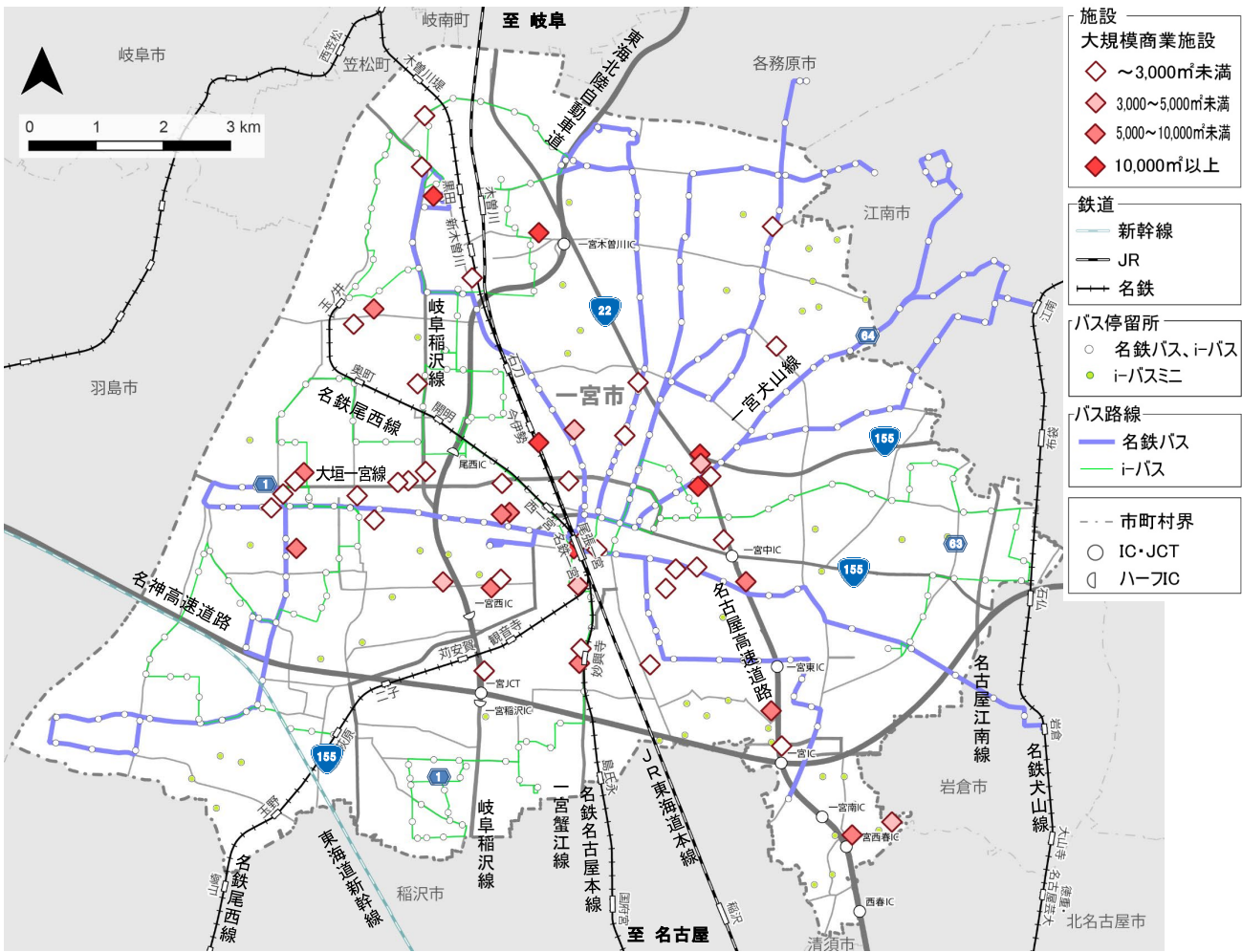


出典：一宮市立地適正化計画

図 1.7 人口集中地区 (DID) 面積と DID 内の人口密度

大規模商業施設の郊外立地

本市の大規模商業施設は鉄道駅から離れた郊外のロードサイドに多数立地しており、郊外地域における交通需要の発生源となっています。



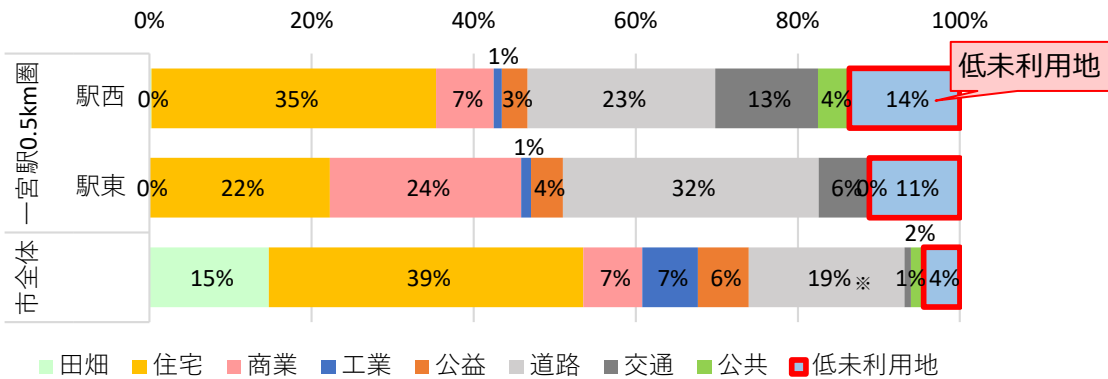
出典：国土数値情報、2021（令和3）年度全国道路・街路交通情勢調査、
一宮市公共交通マップ(2024（令和6）年4月1日時点)、大規模小売店舗立地法届一覧_愛知県 HP

図 1.8 大規模商業施設の立地状況

4) 中心市街地の衰退

中心市街地の低未利用地

中心市街地の低未利用地の割合は市全体よりも高くなっており、活力の低下が伺えます。

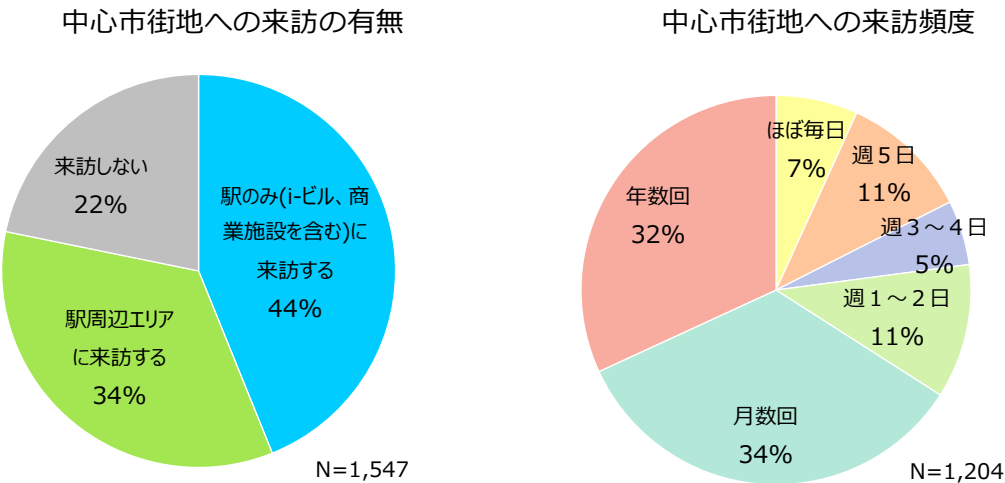


※低未利用地とは、平面駐車場、都市的未利用地（建物跡地、資材置場等、都市的状況の未利用地）を指す
出典：土地利用現況調査 2018（平成 30）年

図 1.9 中心市街地（一宮駅周辺）土地利用の構成

中心市街地（一宮駅周辺）への来訪状況

中心市街地（一宮駅周辺）への来訪は、「駅のみ」が最も多く、駅周辺エリアへの来訪は 34% に留まっています。また、来訪頻度は年数回、月数回が多くなっており、中心市街地への来訪機会や関わりが薄いと考えられます。



出典：2023（令和 5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果
図 1.10 中心市街地（一宮駅周辺）への来訪

中心市街地における滞在人口は、勤務者、来街者が居住者よりも少数に留まっており、エリア外から来訪する必要性が低い状況と想定されます。

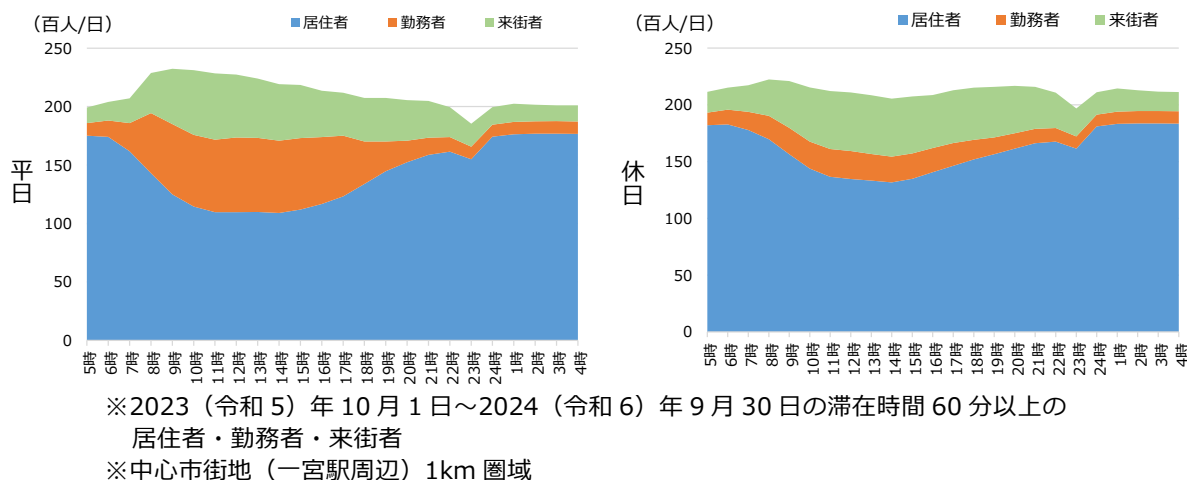


図 1.11 一宮駅 1km 圏内の時間帯別滞在人口

中心市街地来訪者は駅直近で比較的多いものの、駅から離れるにつれ減少し、本町通でも 2,106 人/日（期間平均）と駅前の約 4 分の 1 程度となっています。

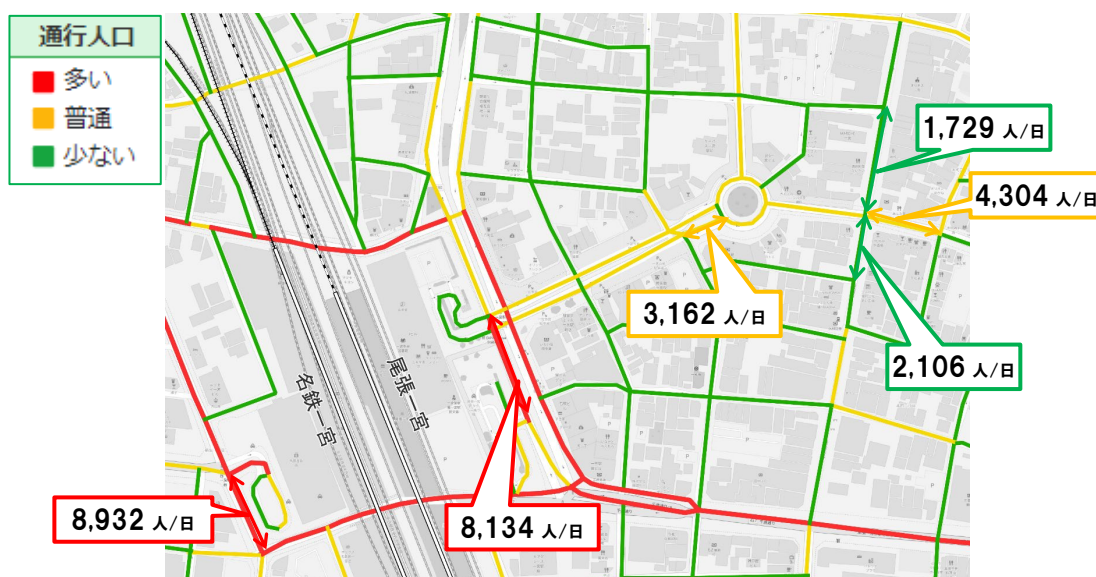
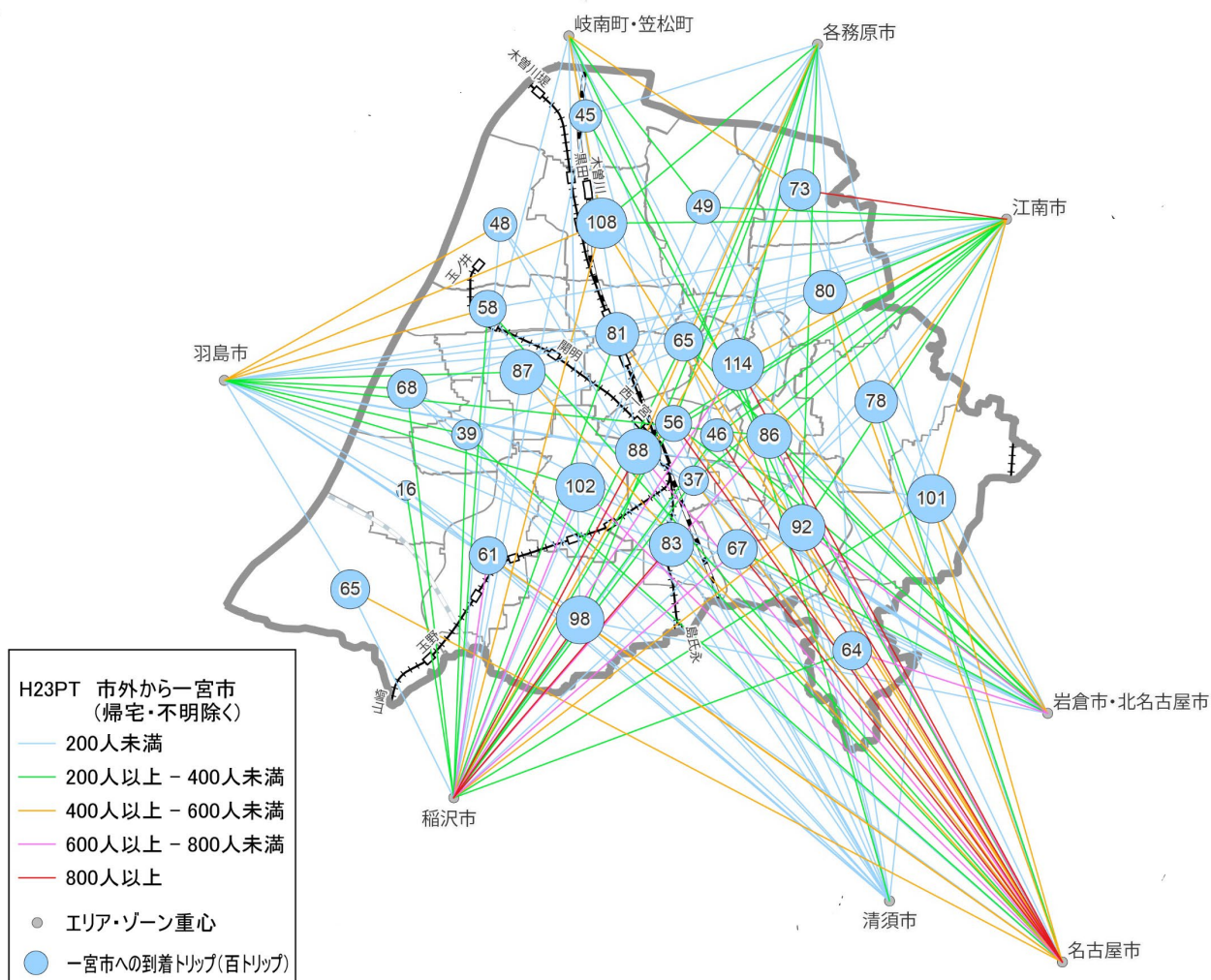


図 1.12 中心市街地来訪者

来訪が多いゾーンは市内各地に分散しており、中心市街地の吸引力が高い状況にはなっていません。



※帰宅・不明を除く一宮市への到着地（平日）

出典：第 5 回 中京都市圏パーソントリップ調査

図 1.13 市外から一宮市への来訪（平日）

【交通面で想定される影響】

- 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

1) 移動の変化

外出率、移動回数の推移

2021(令和 3)年の全国における人の移動の経年変化を見ると、外出率、移動回数ともに過去最低となり、人の移動は減少しています。特に、20 代でこの傾向は顕著で、70 代の高齢層よりも移動が少ない結果となっています。

こうした移動減少の主な要因は、移動回数が少ない高齢層人口の増加と、若年層の外出の減少によるものと考えられます。また、近年の移動減少については、ICT サービスの普及によるライフスタイルの変化を背景に、人々の交通行動が変化していることが要因と考えられます。

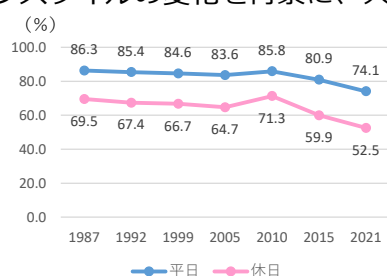


図 1.14 外出率
平日

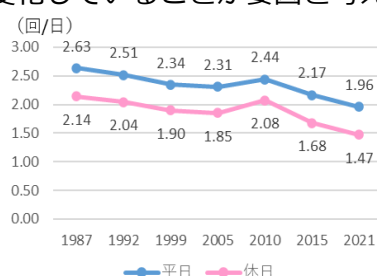
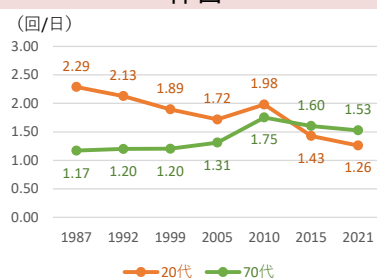
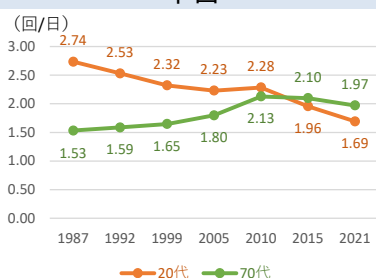


図 1.15 1日あたりの移動回数
休日



出典：2021（令和 3）年度 第 7 回全国都市交通特性調査集計結果

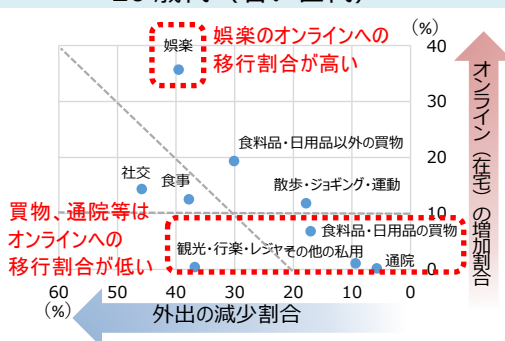
図 1.16 年齢階層別 1日あたりの移動回数

2) ライフスタイルの変化

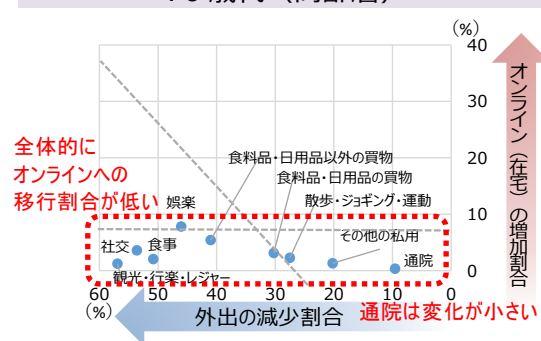
活動のオンライン化と外出の減少

20 歳代の若い世代は娯楽のオンライン化により外出が減少するとともに、オンラインの増加割合が比較的低い社交や食事、観光・行楽・レジャーにおいて外出が減少しています。70 歳代の高齢層はオンラインの増加割合は低く、社交や観光・行楽・レジャー、食事の外出が若い世代よりも減少しています。

20 歳代（若い世代）



70 歳代（高齢層）

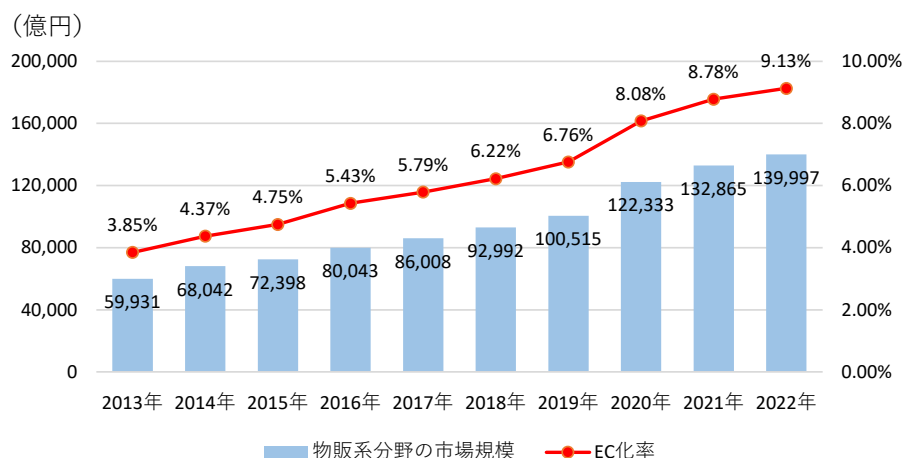


出典：2021（令和 3）年度 第 7 回全国都市交通特性調査集計結果

図 1.17 活動別の外出・オンライン実施頻度の変化

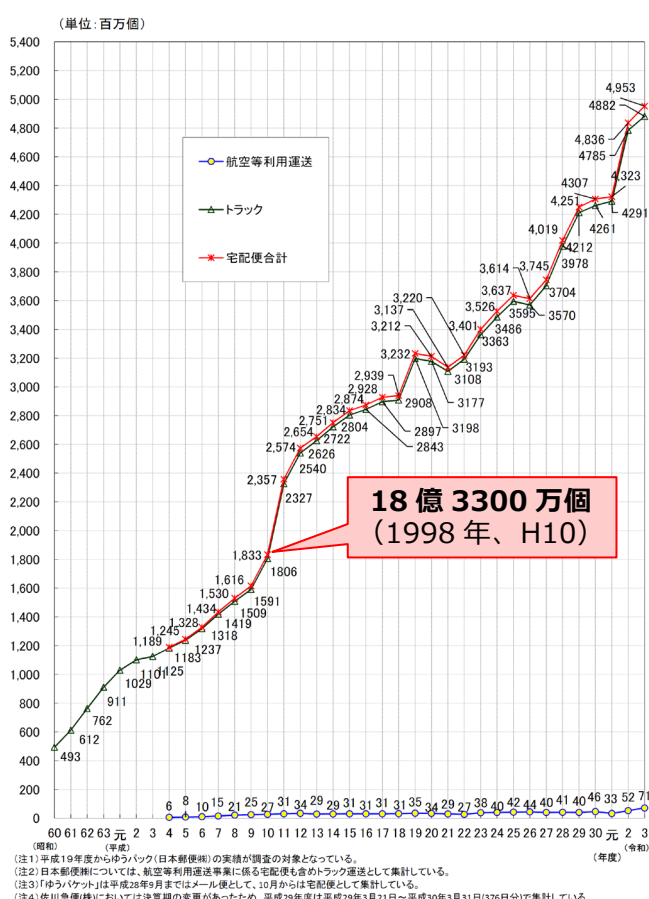
買物の変化(電子商取引*の増加)

物販分野における電子商取引の市場規模は拡大を続け、合わせて宅配便取扱個数も増加しています。また、ここ数年は宅配便の再配達率の増加が社会問題化しています。再配達は配達員の負担だけでなく、交通面では自動車の走行台キロ増加や渋滞悪化に影響します。



出典：2013（平成 26）年度～2022（令和 4）年度 電子商取引に関する市場調査

図 1.18 e コマースの推移



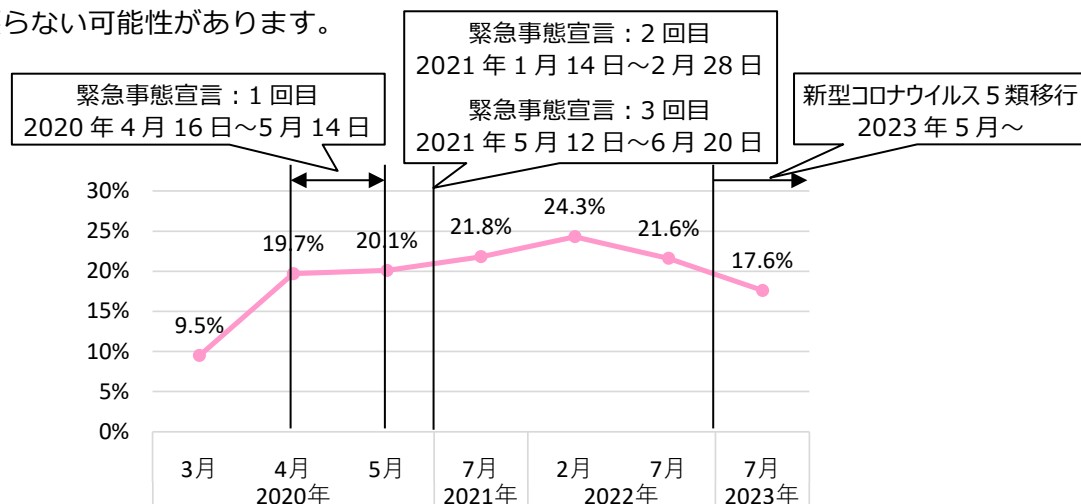
出典：令和 3 年度 宅配便等取扱個数の調査及び集計方法(国土交通省)2021 年

図 1.19 宅配便取扱個数の推移

働き方の変化(テレワークの進展)

新型コロナウイルスの感染症対策を契機として、テレワークが定着しました。2023（令和5）年5月に新型コロナウイルスの感染症法上の分類が2類から5類に移行し、テレワーク率は低下しているものの、通勤の負担軽減等のメリットがあることから、テレワークは今後も実施されるものと考えられます。

このことから、通勤目的の移動減少に伴い減少した公共交通の利用者数は、コロナ禍前の水準には戻らない可能性があります。



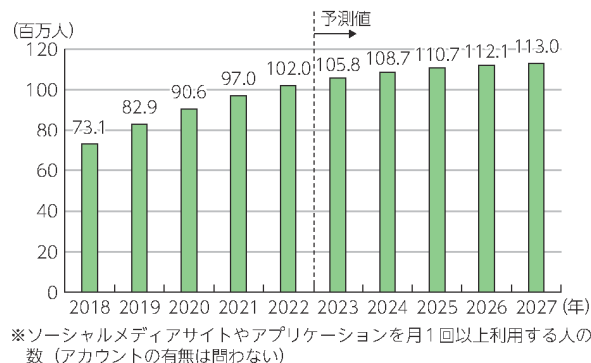
※緊急事態宣言は国における法に基づく

出典：テレワーク率は株式会社パーソル総合研究所「新型コロナウイルス対策によるテレワークへの影響に関する緊急調査」（2020（令和2）年3月～2022（令和4）年2月）、
「新型コロナウイルス対策によるテレワークへの影響に関する調査」（2022（令和4）年7月）、
「テレワークに関する調査/就業時マスク調査」（2023（令和5）年7月）、緊急事態宣言は愛知県 HP

図 1.20 愛知県のテレワーク率の推移

コミュニケーションの変化(SNSの普及)

2010年代に多数のSNSが生まれ、直接会うことのない人たちともつながることができるオンラインコミュニケーションが普及してきました。現在では、コミュニケーションツールとしてだけでなく、ソーシャルコマース(SNSとeコマースを掛け合わせて商品の販売促進を行う一種の販売チャンネル)やライブコマース(ライブ配信をしながら視聴者と配信者がコミュニケーションできる、新しい対面型のコミュニケーション)等、コロナ禍で拡大した需要がさらなる利用拡大を後押ししています。また、TikTokやInstagramのストーリーズ・リール等ショート動画コンテンツが流行しており、日本のソーシャルメディア利用者数は、2022（令和4）年の1億200万人から2027（令和9）年には1億1,300万人に増加すると予測されています。



（出典）Statista^{*3}

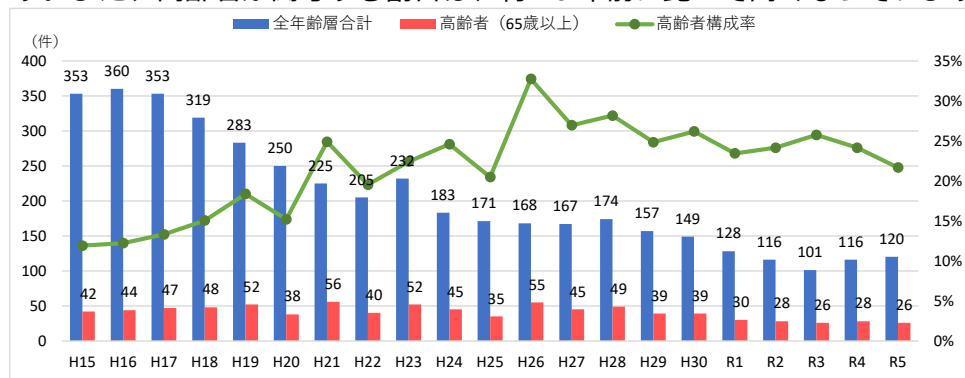
出典：2023（令和5）年版情報通信白書(総務省)

図 1.21 日本のソーシャルメディア利用者数の推移及び予測

3) 高齢者の運転免許返納と若者の自動車離れ

交通死亡事故件数に占める高齢者の構成比率

愛知県の交通死亡事故件数は 2021（令和 3）年まで減少傾向にあったものの、増加に転じています。また、高齢者が関与する割合は、約 20 年前に比べて高くなっています。

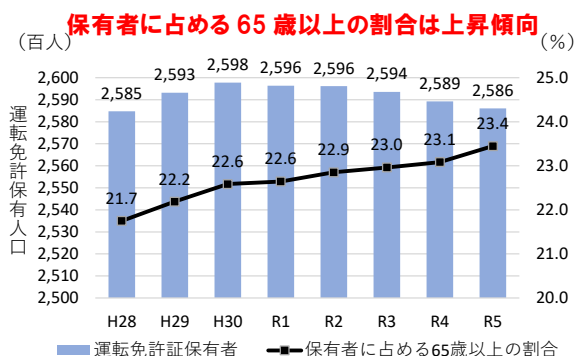


出典：愛知の交通事故

図 1.22 原付以上の車両が第 1 原因となる交通死亡事故件数及び高齢者構成比の推移

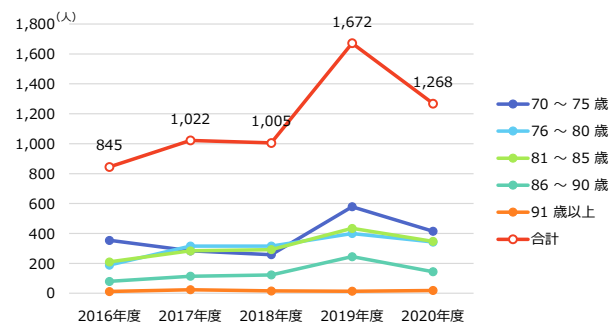
自動車運転免許の保有状況

本市の自動車運転免許保有者数はやや減少傾向にあるものの、65 歳以上の構成比は上昇しています。一方、1998（平成 10）年度から運転免許の自主返納制度が始まり、高齢者の自主返納の件数は新型コロナウイルスの流行で落ち込んだものの、増加傾向にあります。



出典：第 11 次一宮市交通安全計画、愛知県警察『運転免許証保有人口』

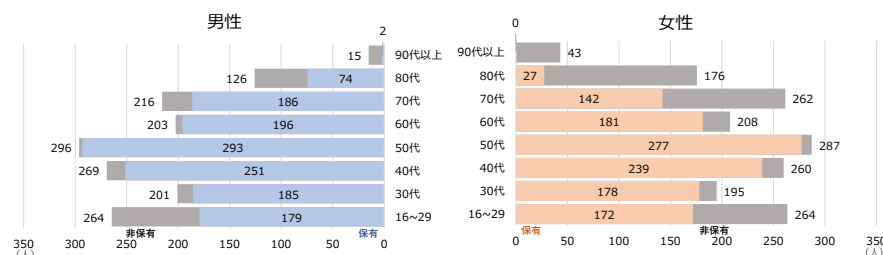
図 1.23 運転免許保有人口推移



出典：第 11 次一宮市交通安全計画

図 1.24 高齢者の運転免許証自主返納事業利用者数の推移

自動車運転免許を持たない年齢層は、16～29 歳の若い世代と、70 代以上の特に女性に多く、移動時に自動車を利用しない人が増加していくことが見込まれます。

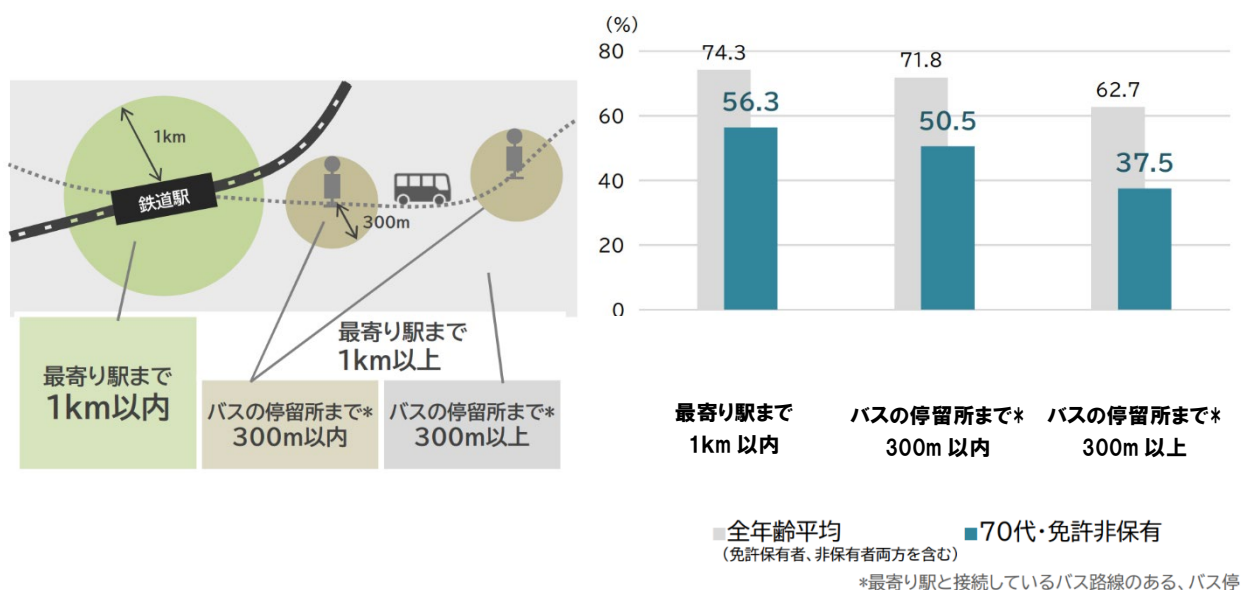


出典：愛知県警 2023（令和 5）年「愛知県の運転免許人口（住所別・年齢別）」より一宮市を抜粋、人口は 2023（令和 5）年 一宮市年齢別人口

図 1.25 一宮市の年齢層別人口と免許保有状況

自動車運転免許を持たない高齢者の外出率

自動車運転免許をもたない高齢者は、公共交通の利便性が高い(駅やバス停までの距離が近い)ほど外出率が高いことから、自動車に頼らなくても不自由なく移動でき、生活を維持できる公共交通サービスが求められています。



出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001707553.pdf>) を引用・加工

図 1.26 高齢者の外出率

【コラム：移動減少の是非】

在宅で娯楽、買物、仕事等の活動が済ませられるライフスタイルは、移動自体の負担が軽減すること、移動時間の減少により時間に余裕ができること、道路混雑の緩和等、様々なメリットが挙げられます。

一方で、新たな出会いや家族・友人らと直接交流する機会が減ることで、若年層を筆頭に孤独や不安を感じる人もいると考えられます。また、高齢者にとっては、身体を動かしたり、他者とコミュニケーションをとる機会が減り、健康面に悪影響を及ぼす可能性が懸念されます。また、地域にとっては、外出ついでに買物や食事をするといった移動に伴う消費が減り、移動による経済波及効果が得られにくくなります。地域の小売店等が廃業すれば、地域の持続可能性が下がるというように、ライフスタイルの変化に伴う移動の減少は、個人や地域社会に大きな影響を与えるものと考えられます。

いずれにしても、義務的な移動をせずに済むことは素晴らしいことですが、持続可能で、魅力ある一宮市の交通体系を構築することが求められています。

【交通面で想定される影響】

- 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

国の動向

世界的な地球温暖化が深刻化するなか、日本は、地球温暖化の進行を止めるため、2020（令和 2）年 10 月、「2050（令和 32）年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち 2050 年カーボンニュートラル*、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言しました。

カーボンニュートラルとは

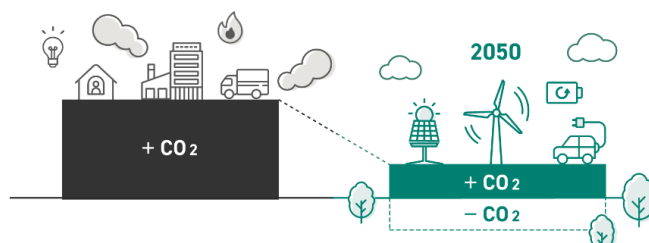
温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します

2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」※ から、植林、森林管理などによる「吸収量」※ を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。

※人為的なもの

カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化をする必要があります。

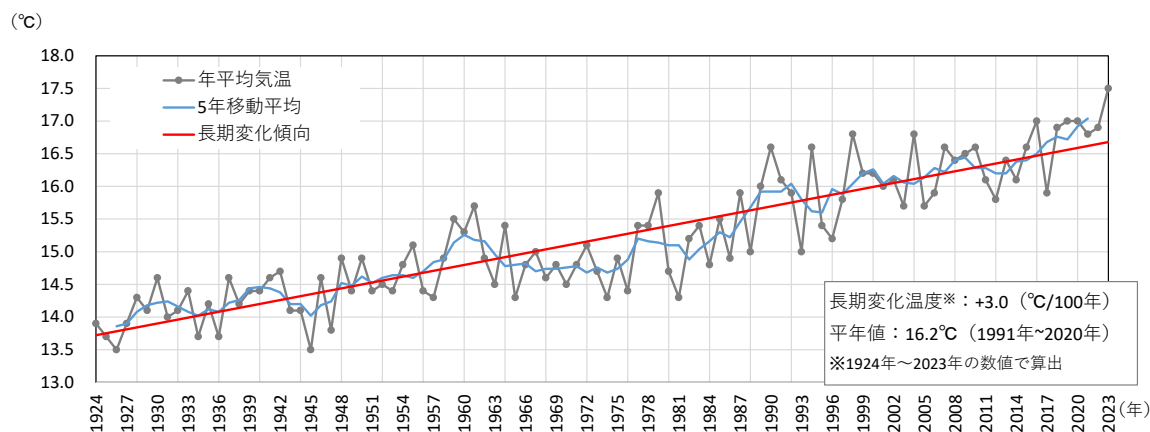


出典：環境省 HP「脱炭素ポータル」より（https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/about/）

図 1.27 カーボンニュートラルとは

平均気温の上昇

本地域でも気温上昇は進行しており、名古屋市の長期変化温度はこの 100 年で 3.0℃上昇しています。



出典：気象庁「過去の気象データ」

図 1.28 名古屋市の平均気温

【交通面で想定される影響】

○交通面においても CO₂ 排出量抑制を図るための取り組みが必要となります。

2. 交通における今後の動向

(1) SDGs(持続可能な開発目標)

SDGs の概要とアクションプラン 2023

SDGs (エスディーゼーズ) とは、Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標) の略称です。2015 (平成 27) 年 9 月の国連サミットで採択された、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2030 (令和 12) 年までに達成すべき 17 のゴール(目標)と 169 のターゲット(達成基準)から構成されています。

2023 (令和 5) 年には「SDGs アクションプラン 2023」が策定され、「多極化した社会」「地域活性化」等が優先課題に位置づけられています。

本市では、2021 (令和 3) 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。



出典：外務省 HP (https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/sdgs_gaiyou_202310.pdf)

図 1.29 SDGs(持続可能な開発目標)

【ポイント】

◆「人への投資」、科学技術・イノベーションへの投資、スタートアップへの投資、グリーン・トランスフォーメーション (GX)、デジタル・トランスフォーメーション (DX) への投資を柱とする新しい資本主義の旗印の下、民間の力を活用した社会課題解決を図るとともに、多様性に富んだ包摂的な社会の実現、一極集中から多極化した社会を作り、地域を活性化する必要がある。

◆政権の重要課題である上記の点をアクションプランの優先課題として記載するとともに、予算編成にも反映し、アクションプランを充実化。

「SDGsアクションプラン2023」作成に当たっての基本的な考え方

- 2023年はSDGsの「中間年」。世界は歴史的な分水嶺に立ち、新たな挑戦に直面。新型コロナや気候変動に加え、ロシアによるウクライナ侵略、食料やエネルギー安全保障などが相互に結びつき、多くの人の安全が脅かされており、まさに人間の安全保障の危機。「誰一人取り残さない」世界の実現のため、SDGsの達成に向けた取組を加速化する必要がある。
- 2023年には「SDGs実施指針」の改定が見込まれている。新たな実施指針を、2030年のSDGs達成に向けた本格的な行動の加速・拡大に資するものとすべく取り組んでいく。
- 2023年5月、日本は、自由、民主主義、人権、法の支配といった基本的価値を共有する G 7 の議長国として G 7 広島サミットをホストし、国際的な議論を牽引する役割を担う。9 月には国連において 4 年に 1 度となる SDGサミットが開催され、国際社会のSDGsに対する注目が高まることが想定される。こうした機会を最大限活用し日本の取組を発信する。



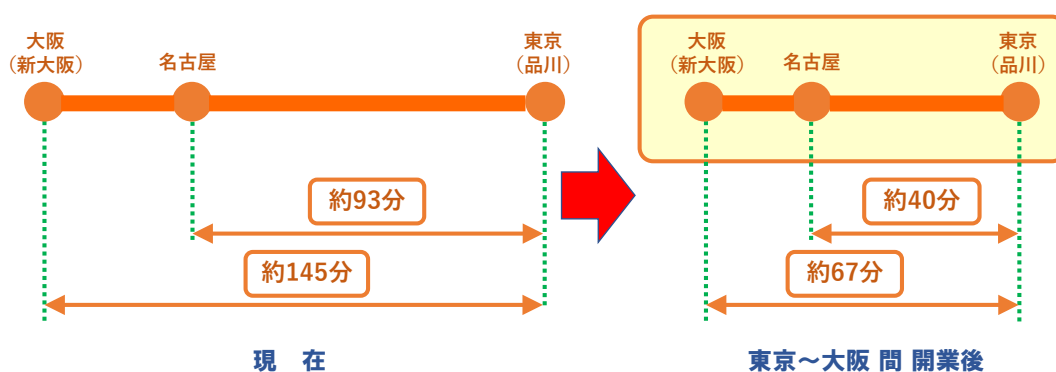
出典：外務省 HP (<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sdgs/dai13/siryou1.pdf>)

図 1.30 SDGs アクションプラン 2023：概要

(2) リニア中央新幹線の開通

リニア中央新幹線の開通によるインパクト

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。東京一極集中のさらなる進行が懸念される一方、大都市圏の過密化は、感染症や自然災害に対して脆弱であるという意識が高まっており、集積がもたらすリスクとメリットのバランスが求められるようになっていくことも見込まれます。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。



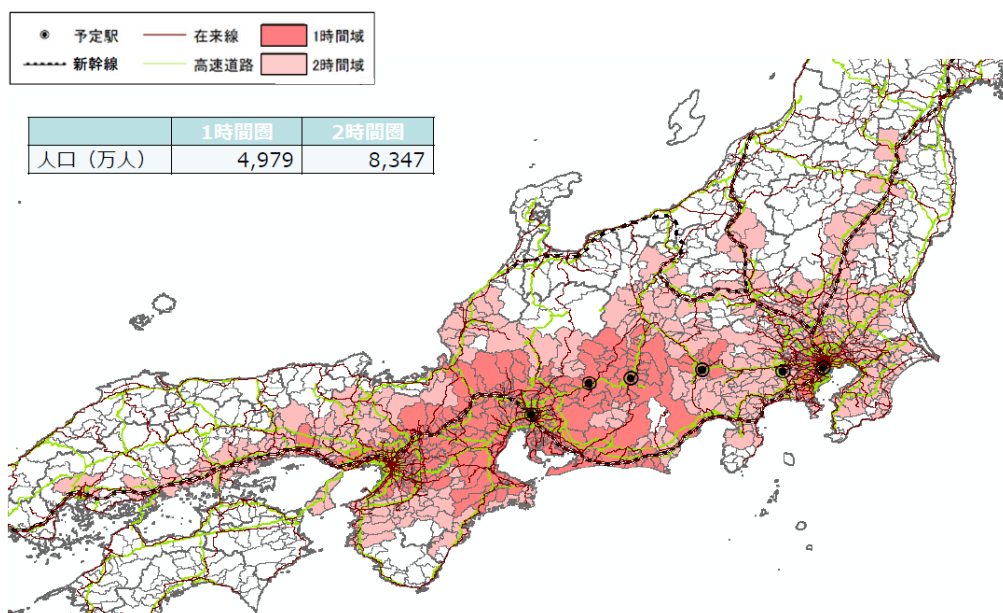
出典 現在：第3回中央新幹線小委員会 配布資料（H22.5月）
開業後：スーパー・メガリージョン構想検討会 R1.5月）

※出典 国土交通省公表資料より作成

現在：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/common/000114079.pdf>)

開業後：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001326719.pdf>)

図 1.31 リニア中央新幹線開業（東京-大阪間）による所要時間短縮



(参考) 1時間・2時間圏算出の計算条件

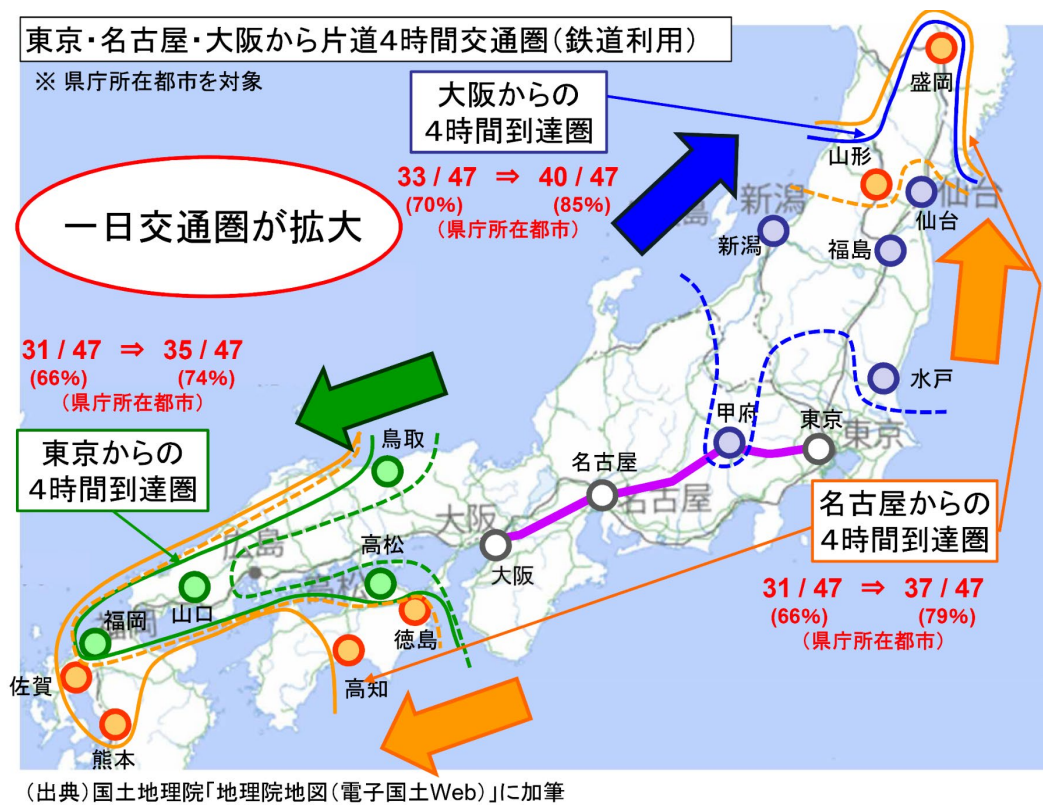
・名古屋駅を起点とした鉄道利用について、所要時間が1時間・2時間以内の駅が当該自治体内にあれば対象とする。待ち時間、乗換時間は除き、乗車時間のみの合算とする。

(出典) NITAS (Version 2.4) (平成27年3月時点) を用いて国土交通省国土政策局作成。

98

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001326719.pdf>)

図 1.32 リニア開通後の名古屋駅から 1 時間・2 時間圏



出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001326719.pdf>)

図 1.33 リニア中央新幹線の開通による鉄道一日交通圏(片道4時間交通圏)の変化

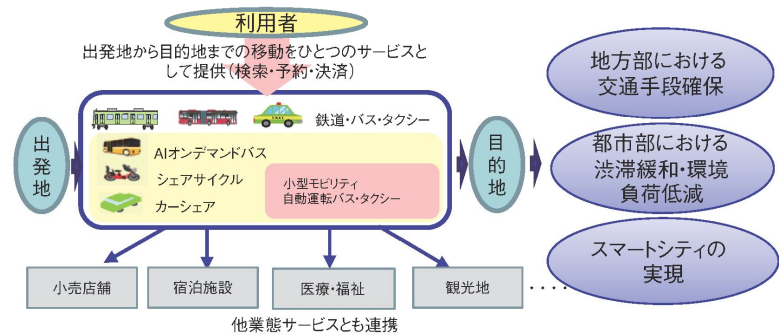
(3) 技術革新による新技術の進展

交通に関連する新技術

AI、IoT*、ビッグデータ等の進化による第 4 次産業革命の進展により、先端技術が幅広い分野において活用され、新たな製品やサービスが生み出されることで、産業構造や社会の変革を誘発していくことが見込まれます。交通分野においても、CASE と称される「コネクテッド (Connected)」、「自動化 (Autonomous)」、「シェアリング&サービス (Shared&Service)」、「電動化 (Electric)」を組み合わせることで推進していく、100 年に一度のモビリティ革命と言われる時代が訪れています。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。

【交通に関する新技術】

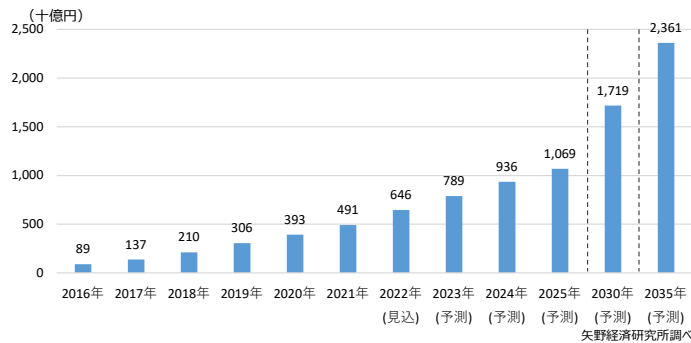
- ・ 自動運転技術など運転を支援する新しい技術
- ・ AI を活用したデマンド交通
- ・ ICT(情報通信技術)の進展により、スマートフォンを用いて自動車を相乗りするライドシェア等の新たな交通サービスが出現
- ・ MaaS (Mobility as a Service : 「マース」) と呼ばれる、マイカー以外のすべての交通手段 (電車・バス・タクシー等) による移動について、スマートフォン等から検索～予約～支払を一度に行うことができるサービス



出典：交通政策白書 (<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001313040.pdf>)

図 1.34 MaaS の概要

表 1.4 国内 MaaS 市場のサービス品目



注1. モビリティサービス事業者やMaaSプラットフォーム、MaaSアプリ事業者の売上高ベース
注2. 2022年は見込値、2023～2025年、2030年、2035年は予測値
注3. モビリティサービス10市場、MaaSプラットフォーム市場、MaaSアプリ市場の計12市場の合算値

出典：株式会社矢野経済研究所「国内 MaaS 市場に関する調査（2023（令和 5）年）」（2023（令和 5）年 4 月 28 日発表）

図 1.35 MaaS の市場規模（日本）

区分	サービス品目
モビリティサービス事業（10 市場）	①CNS サービス（フードデリバリーサービス） ②カーシェアリング ③バイクシェアリング ④P2P 個人間カーシェアリング* ⑤（相乗り型）ライドシェアリング ⑥オンデマンドバス/シャトル ⑦オンデマンドタクシー ⑧鉄道事業者の MaaS 事業 ⑨空飛ぶクルマ MaaS ⑩ドローン MaaS
プラットフォーム & アプリ事業（2 市場）	⑪MaaS プラットフォーム ⑫MaaS アプリ

(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。

1) 超小型モビリティ

超小型モビリティの概要

超小型モビリティとは 1 人～2 人乗り程度の車両であり、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ことが期待されています。また、全国で「業務・公務利用」「観光利用」「日常利用」等の用途での導入が進められています。



出典：国土交通省 HP「超小型モビリティの成果と今後」（<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001364961.pdf>）

図 1.36 超小型モビリティ（相乗りタイプ）導入事例の類型

（導入事例）愛知県豊田市、安城市

●カーシェアリングによる日常での活用は、都市部、地方部に問わず、日常生活での移動手段として有用。

公共交通を補完する日常シェアリング利用（豊田市）

手軽で通勤にちょうど良いサイズ

- 朝夕時間帯（7～9時台、17～22時台）での利用が多く、日常の通勤において利用されている
- 職場を中心に住宅地や駅間の移動で利用されている

大規模展開により、認知度が高い

- 市内に約50箇所250台分のステーション・駐車枠と、約100台の車両を配置した結果、認知度は8割を超え、利用意向は6割を超える

【課題】カーシェアリングの採算性を確保するための、ランニングコストの低減化とリピーターの獲得

- ◆ワンウェイのカーシェアリングにより発生する車両偏在を解消するためのオペレーションコストを低減させる必要がある

都市部での日常シェアリング利用（安城市）

ご利用料金表

着った分だけお支払い！
（お申し込み料も、着払い）

**100円
15分**

日常移動におけるアクセス向上に貢献

- 市民の中には、ステーション近隣住民で月に10回以上利用する利用者もいる
- 市外の利用者のうち約6割は、駅からの職場までの通勤利用

市内の店舗と連携し、利便性及び認知度向上

- 市内のコンビニエンスストア12箇所にステーションと車両を1台ずつ設置してもらい、電源の確保と電気代の協力を得つつ、目に触れる機会が増えたことから一般の人への認知度が高まってきた

◆平成28年3月現在の会員は513名であるが、採算性を確保するには、会員数を1,800人に増やし、会員1人あたりの利用回数を増加させる必要がある

出典：国土交通省 HP（<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001364961.pdf>）

図 1.37 超小型モビリティの日常生活における導入事例

2) パーソナルモビリティ

パーソナルモビリティの概要

パーソナルモビリティは、徒歩や自転車に変わり気楽に行動範囲が広がることで、「通勤・通学や買物」「観光振興」等で移動の利便性や回遊性の向上が期待される移動手段です。

C +walk T（立ち乗りタイプ）



WHILL（電動車いす）



ラクロ



出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/content/001479668.pdf>)
経済産業省 HP (https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/mobility/pdf/004_03_02.pdf)
(https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2021FY/000400.pdf)

図 1.38 パーソナルモビリティ（歩行系タイプ）の事例

（導入事例）神奈川県横浜市若葉台

実験概要

B to C（日常移動）には公道走行が不可欠

- **目的** 「歩行補助車等」と同等の走行による、**歩行領域における安全性・受容性の調査**
- **概要** **高齢化進展地域（高齢化率50%強）横浜市若葉台**
 <利用シーン>
 - ・通院、自治会集会
 - ・通勤、通学の際のバス停への移動
 - ・買い物
 などの行動に関してC+walk Tが安心安全に歩行者と共存できるのか、住民の移動ニーズに応えることができるのか検証

走行実績

総走行距離は約77 km
若葉台ショッピングセンターを中心に走行可能範囲の全域で利用されていた。



出典：国土地理院
航空写真に一部加筆

安全性

搭乗者の91%が「とても安全」「やや安全」と回答した。

周辺歩行者で「とても安全」「やや安全」と回答した人は48%であり、搭乗者と周辺歩行者では安全性の感じ方に差が生じている。

モビリティの特性が十分に認知されていない可能性あり。

速度

設定速度が「丁度よい」という回答は、搭乗者で76%、周辺歩行者は59%であり、共に半数以上となった。

「遅い」という回答は搭乗者は24%、周辺歩行者は13%であった。

「速い」という回答は搭乗者は0%であったが、周辺歩行者は28%であり、搭乗者と周辺歩行者では速度の感じ方に差が生じている。

利用意向

今後の若葉台での利用意向については、搭乗者で65%、非免許保有者については84%と多くの人が利用したいと回答した。

利用しない理由としては搭乗者、非免許保有者共に健康のためにも歩きたいという意見が多かった。

※愛知県豊田市エコフルタウンでも実証実施

出典：国土交通省 HP (<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/content/001479668.pdf>)

図 1.39 パーソナルモビリティ（C +walk T）の公道走行実験事例

3) グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティの概要

グリーンスローモビリティ（通称：グリスロ）とは、「①時速 20km 未満」で公道を走ることができる「②電動車を活用」した「③小さな移動サービス」であり、車両も含めた総称を指します。導入により、地域が抱える様々な交通課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されています。

グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

【グリスロの特長】

- ①Green・・・電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス
- ②Slow・・・景色を楽しむ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制
- ③その他・・・同じ定員の車両と比べて小型、開放感がある、乗降しやすい等

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

※11人乗り以上の車両の運転には、中型自動車免許が必要になります。

出典：国土交通省 HP「グリーンスローモビリティ概要」
(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001731484.pdf>)

図 1.40 グリーンスローモビリティとは

（導入事例）愛知県春日井市

地区内オンデマンド型自動運転サービスへの 配達機能追加と受容性分析（愛知県春日井市）

選択テーマ・フィールド		実証実験の概要	
テーマ	A. 他の移動との重ね掛けによる効率化	検証命題・検証手法	- 地区内オンデマンド型自動運転サービスの社会実装として、住民送迎のみでは車両稼働率が低い状況下で、地区内商業施設からの商品配達機能を追加 - 車両稼働率と収益性の向上。利用者ヒアリング調査、商業施設担当者には地区限定のECサイトへの参加意向と協賛金支払い意思などビジネスモデルに関するヒアリング調査を実施
フィールド	高蔵寺ニュータウン 人口：約43千人、65歳以上比率：36% ※通勤・通学はJR高蔵寺駅まで路線バス利用が多いが、買い物・通院など生活行動は自動車依存率が高い うち、石尾台地区 人口：約4.6千人、65歳以上比率：47%	実証実験内容	- 地区内オンデマンド型自動運転サービスによる住民送迎に加えて、配達機能として商品注文から自動運転車予約までの自動化、人・荷物で優先度を変えた運行制御を追加し、車両稼働率向上とビジネスモデルの検討を行う。 - モニター側の無料実証実験を通じて、利用データ分析し、重ね掛けの有効性を分析 
地域の交通課題		実施体制	
・高蔵寺NT石尾台地区（約800m×800m）は、戸建住宅が多く、JR高蔵寺駅を結ぶ路線バスが3～6本/時間、バス停が6か所あり、交通空白地区ではない ・商業施設、診療所、集会所も立地しており、地区内で生活圏が確立 ・ただし、丘陵地を切り開いた地区であり、勾配がきつい坂道が多く、徒歩・自転車での移動は限定的 ・オンデマンド型自動運転サービスによる地区内移動補完を繰り返し実施実験中 ・住民主導の自家用有償旅客運送（150～300円/回）での運営体制を構築中 ・一方、免許返納後の利用意向が高く、即時の車両稼働率は高いと想定され、商品配達など車両稼働率向上策が必要 		団体区分	団体名（実施内容・役割）
事業計画		代表団体	高蔵寺スマートシティ推進検討会
想定利用者		参加団体	春日井市（住民・地元関係者との調整） 名古屋大学（実験・調査企画、データ分析） 株式会社KDDI総合研究所（予約配車・追跡システムの提供） 株式会社エクセイド（自動運転システムの提供）

出典：国土交通省 HP (https://www.mlit.go.jp/scpf/projects/docs/newmaas_meti01_kasugai.pdf)

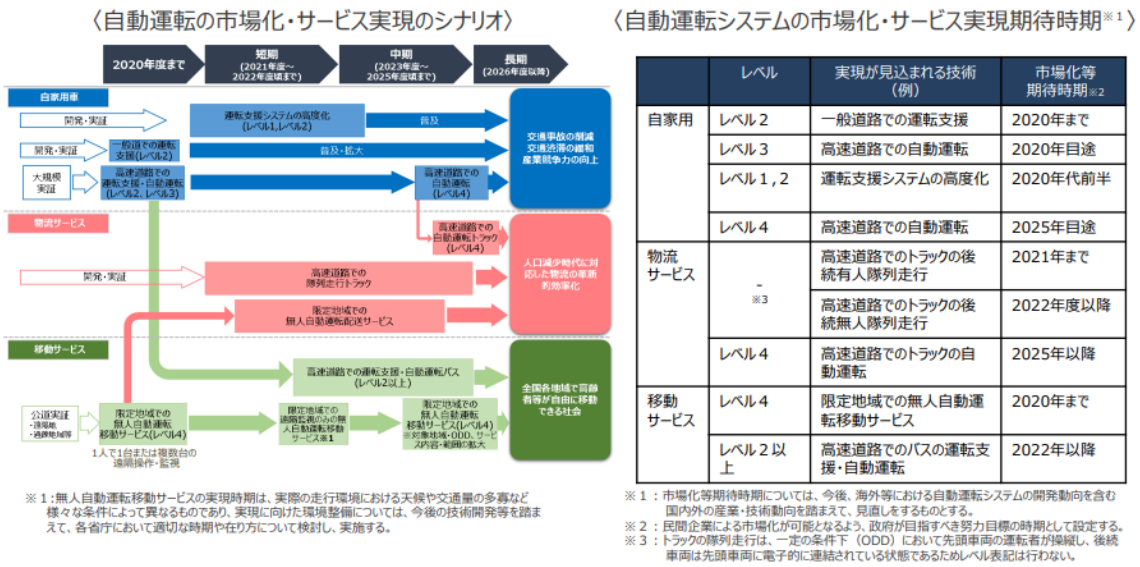
図 1.41 外出促進を目指したグリーンスローモビリティの導入事例

4) 自動運転

自動運転の今後の展開

自動運転技術は、現在、自動車の機能向上と並行して研究開発・社会実装が進められています。

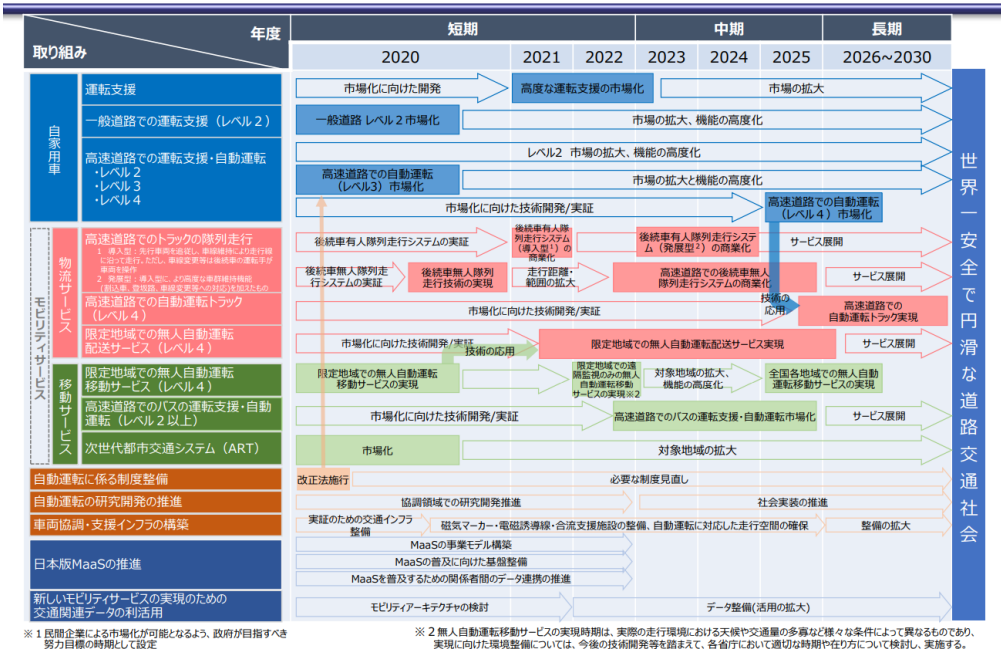
ITS*・自動運転に係る政府全体の戦略である「官民 ITS 構想・ロードマップ」（2014（平成 26）年度 IT 総合戦略本部決定、2021（令和 3）年度まで毎年改定）において、高度な自動運転を見据えた市場化・サービス実現に係るシナリオと目標やロードマップが示されています。



出典：官民 ITS 構想・ロードマップ これまでの取り組みと今後の ITS 構想の基本的考え方〈概要版〉（2021（令和 3）年 6 月）
(https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/its_roadmap_20210615_point.pdf)

図 1.42 官民 ITS 構想・ロードマップ 政府の実現目標

官民ITS構想・ロードマップ2020（ロードマップ全体像※1）



出典：官民 ITS 構想・ロードマップ 2020（2020（令和 2）年 7 月）
(https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/its_roadmap_20210615.pdf)

図 1.43 官民 ITS 構想・ロードマップ 2020（ロードマップ全体像）

(参考事例) 一宮市における取り組み (2019 (平成 31) 年 2 月)

【全国初】『5G*』等を活用した公道での複数台の『遠隔型自動運転 実証実験』の実施

**「自動運転車」
試乗モニター
大募集!!**

参加無料・要申込

愛知県の遠隔型「自動運転」実証実験が市内の公道で行われます。
この実証車両に試乗して、アンケートにお答えいただく市民モニターを募集します！是非、お申し込みください！




モニター調査
2月10日(日)
午前9時～午後4時 (時間指定します。所要時間は各組30分程度です。)

- 場所: 一宮市住吉2丁目周辺(裏面のとおり)
- 内容: 自動運転車の試乗とアンケートの記載
- 対象: 一宮市在住、在学、在勤の15歳以上の方
- 定員: 20人(抽選)

※ 1組2名ずつ、相乗りで乗車いただきます。
※ 天候等の都合により、順延になる場合があります。

申込期限 **2月3日(日)**

申込はこのQRコードか裏面の方法で！



■ モニター調査日の実証実験内容 ■

- ・この実験は、将来の自動運転サービスの実現を目指し、愛知県が全国に先駆けて進めているものです。
- ・車両内の「運転席」は無人です。車外の遠隔監視・操作拠点に設置した運転席において、車両を遠隔監視・遠隔操作します。
- ・遠隔監視時の車両は、ハンドル、アクセル、ブレーキが自動的に制御され、出発地から目的地まで自動運転を行います。万一、衝突などの危険を察知した場合には、遠隔操作者等が緊急停止の措置を講じます。

主催: 愛知県(委託業者: アイサンテクノロジー)、協力: 一宮市

※郵送、FAXで申し込みをする場合は、この申込書を利用してください。
電話の場合は、平日午前8時30分から午後5時15分の間に「0586-28-8952」に電話し、同内容をお伝えください。

参加申込書 一宮市 政策課 行 FAX: 0586-73-9128	
住所 (郵便番号 〒)	
参加者氏名(ふりがな)	会社名・学校名(住所が市外の方のみ)
電話番号(日中連絡がとれる番号)	FAX番号・メールアドレス(任意)
特記事項(任意) (例) 2人とも抽選に当たった場合、〇〇〇さんと同じ時間にしてほしい。	

◎個人情報: 市の個人情報保護条例に基づいて適正に管理します。
◎天候等の都合で、やむを得ず中止をする場合に、電話、FAX、メールなどにより連絡することがあります。

★走行ルート・集合場所



出典: 一宮市 HP

図 1.44 一宮市における自動運転車の公道実証実験

参考資料 2 交通課題

目 次

1. 市民や来訪者の移動支援に関する課題	2-1
【課題①】 自動車交通に過度に依存した暮らしからの脱却	2-1
【課題②】 公共交通サービスの維持・向上	2-5
【課題③】 公共交通不便地域の移動手段の確保	2-11
【課題④】 安全・安心な移動環境の構築	2-12
【課題⑤】 シームレス・快適な乗継環境の構築	2-15
【課題⑥】 自転車利用環境の向上	2-17
【課題⑦】 歩行者通行環境の向上	2-21
2. 本市の活性化を支援する課題	2-23
【課題⑧】 産業・物流支援に資する渋滞緩和・解消	2-23
【課題⑨】 まちなかの賑わい創出	2-25
3. 地球環境に対応する課題	2-28
【課題⑩】 環境負荷の低減	2-28

参考資料2 交通課題

1. 市民や来訪者の移動支援に関する課題

【課題①】 自動車交通に過度に依存した暮らしからの脱却

本市の自動車分担率は年々上昇し、2011（平成23）年度時点で62.9%と最も高くなっており、「クルマが無くて安心して暮らせる」は「当てはまらない（全く・あまり）」が約75%と高く、自動車交通に依存した状況となっています。

また、公共交通のサービス低下を不安視している方が多くいるものの、鉄道、バスの利用者は、近年の新型コロナウイルスの影響により大きく減少し、5類移行後もライフスタイルの変化等からコロナ禍前の水準への回復は難しく、今後の公共交通の維持・存続が懸念されます。

現在のまま、自動車交通に依存した暮らしを続けると、公共交通利用者の減少が進行し、交通事業者は収支均衡のために減便や路線短縮・廃止等を行ってサービスレベルが低下します。

公共交通の利便性が低下し、利用者がさらに減少して公共交通の維持が困難となる恐れがあります。しかし、自動車や運転免許を持っていない方や今後運転免許を返納される方にとっては、公共交通は重要な移動手段であり、こうした方々の移動ニーズへの対応が困難となることが予想されるため、自動車交通に過度に依存した暮らしから脱却する必要があります。

1) 自動車交通への依存

自動車分担率の上昇

- ・本市の代表交通手段の構成比は自動車が上昇しており、平成23年度は62.9%と最も高く、愛知県平均よりも高い
- ・鉄道は8.0%、バスは0.5%といずれも低く、過度に自動車に依存している状況

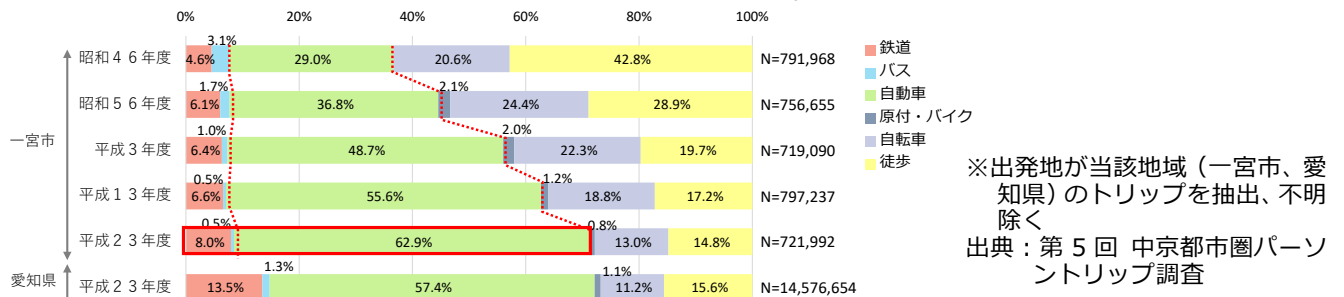
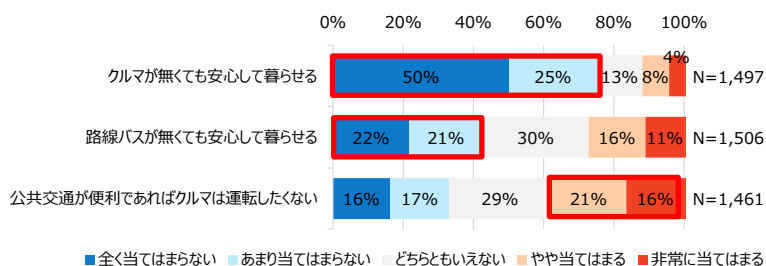


図 2.1 一宮市と愛知県の代表交通手段分担率

自動車依存と公共交通の必要性

- ・「クルマが無くて安心して暮らせる」に当てはまらない人は75%で、依存状況が伺える
- ・「路線バスが無くて安心して暮らせる」に当てはまらない人は43%
- ・「公共交通が便利であればクルマは運転したくない」に当てはまる人は37%
- ・「公共交通のサービス低下」が将来の地域に対する不安として最も大きい(第1位)



出典：2023（令和5）年一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 2.2 クルマ、路線バス、公共交通の意向



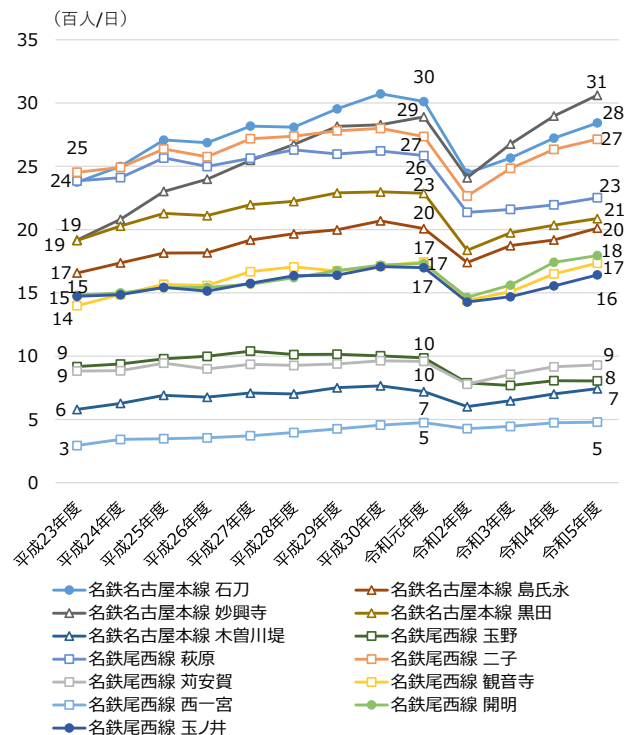
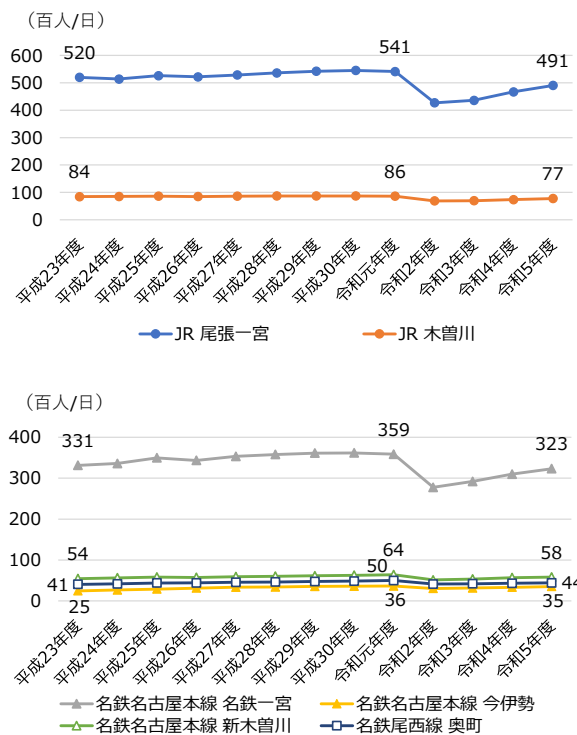
出典：2020（令和2）年 一宮市立地適正化計画

図 2.3 まちづくりに対する不安

2) 公共交通の利用状況

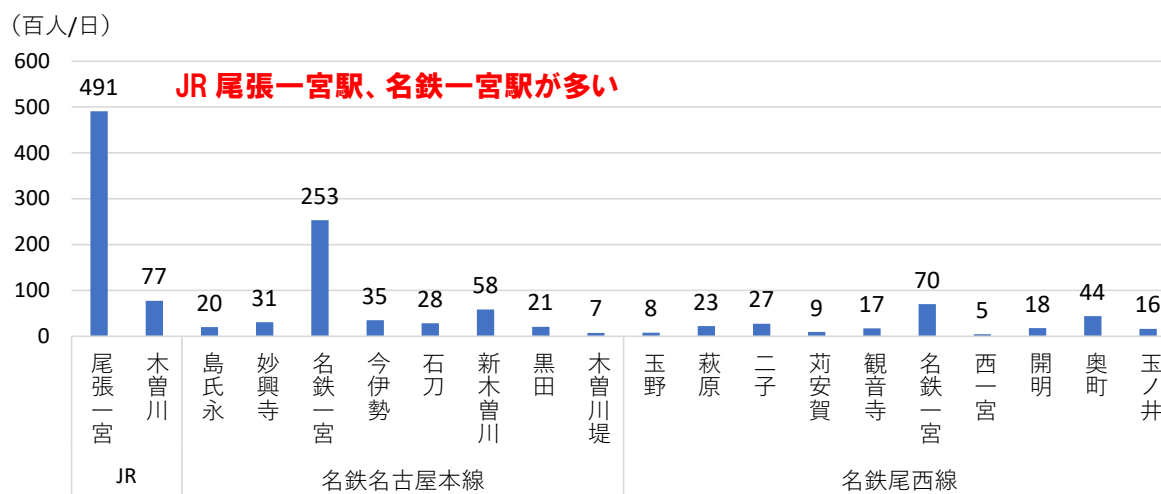
鉄道

- ・鉄道利用はコロナ禍の 2020（令和 2）年は前年から約 2 割減少してから、コロナ禍前の水準まで回復していない



出典：東海旅客鉄道株式会社・名古屋鉄道株式会社提供資料（2013（平成 25）年～2023（令和 5）年）

図 2.4 駅別乗降客数の推移

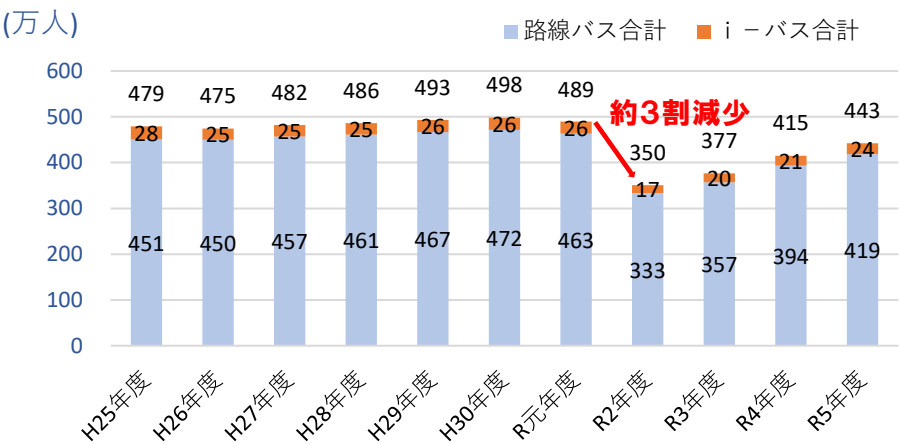


出典：東海旅客鉄道株式会社・名古屋鉄道株式会社提供資料（2023（令和 5）年）

図 2.5 鉄道駅乗降客数

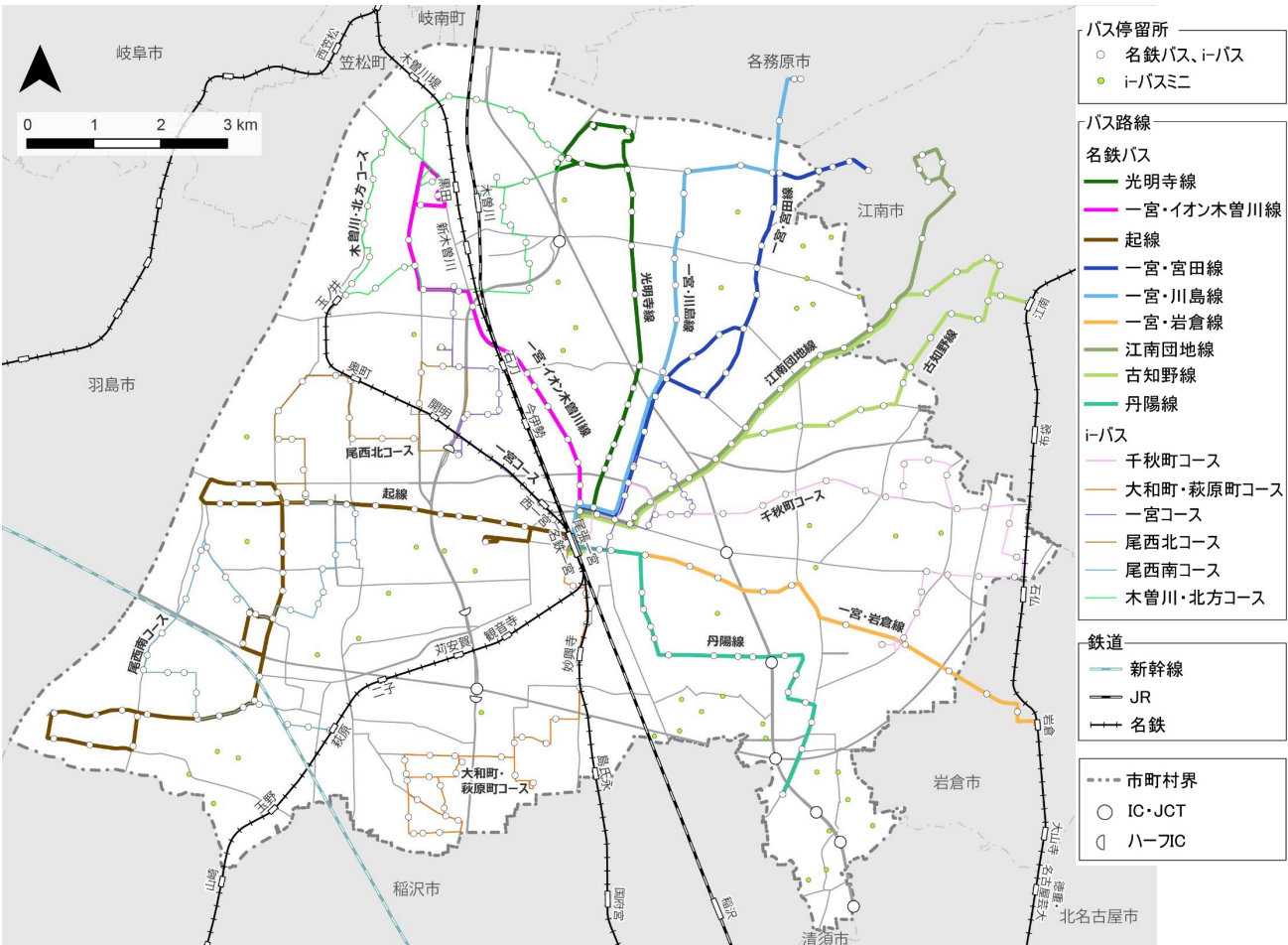
路線バス、i-バス

・バス利用はコロナ禍の2020（令和2）年度に減少してから、コロナ禍前の水準まで回復していない



出典：一宮市資料

図 2.6 一宮市内バス利用者数の推移



出典：国土数値情報、一宮市公共交通マップ(2024（令和6）年4月1日時点)

図 2.7 路線バスのネットワーク状況

- ・本市で運行している路線別バス利用者数は名鉄バスでは起線、i-バスは一宮コースが多い
- ・コロナ禍で落ち込んでいるものの、名鉄バス一宮・イオン木曽川線や i-バス尾西南コース等は増加傾向

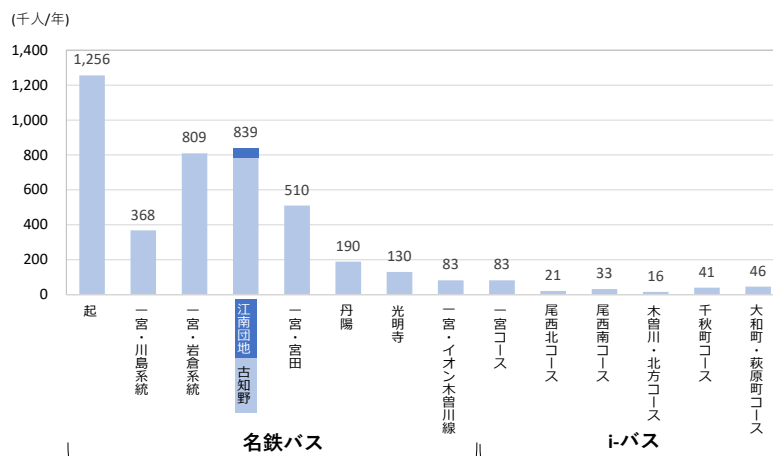


図 2.8 路線別バス利用者数（2023（令和 5）年度）

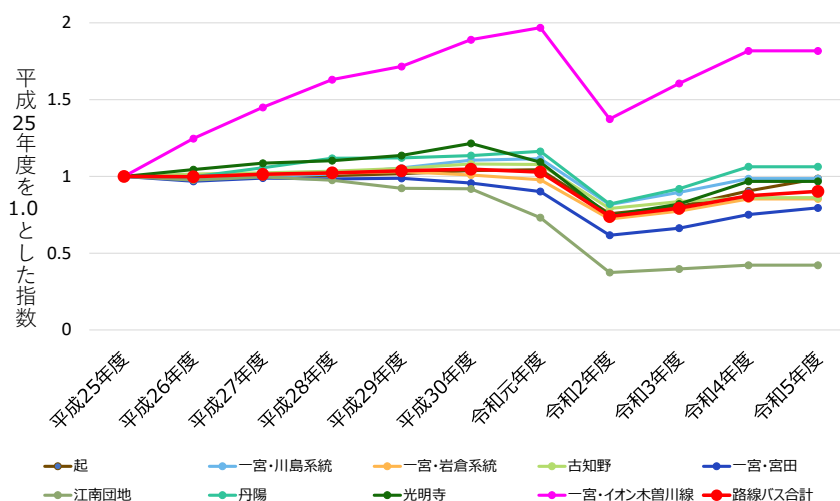


図 2.9 名鉄バス利用者数の推移

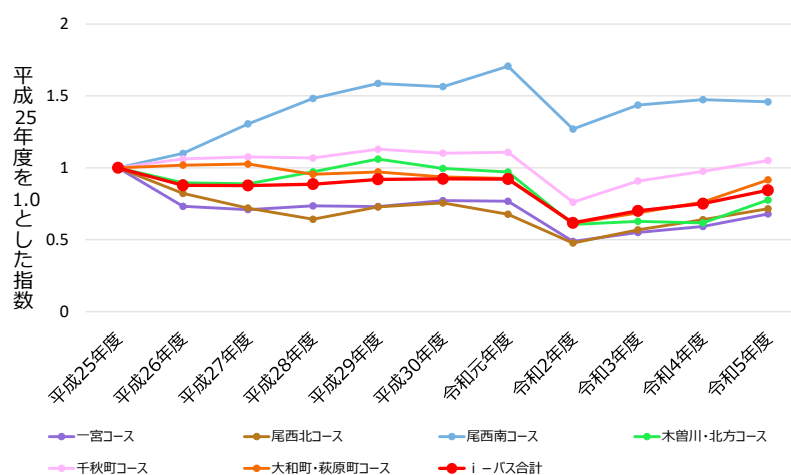


図 2.10 i-バス利用者数の推移

出典：一宮市資料

【課題②】 公共交通サービスの維持・向上

乗合バスの走行キロ（運行延長×運行頻度）は、2020（令和2）年度のコロナ禍に減少し、回復傾向にはあるもののコロナ禍前の水準には戻っていません。

本市の路線バスの運行区間には、主要渋滞箇所や平均旅行速度が20km/h未満の混雑区間が存在しており、バス運行の速達性や定時性に影響を及ぼしています。

バス停留所においては、屋根がなく雨に濡れてしまうバス停留所や、ベンチが無いバス停留所等、バス待ち環境が整っていないバス停留所が見られます。

また、公共交通計画では、地域ニーズ等を踏まえて最寄り駅へのアクセスとして光明寺線のJR木曽川駅へのアクセスや丹陽線のJR稲沢駅へのアクセスのための路線見直しを施策に挙げています。

2023（令和5）年度に実施した市民アンケートでは、バスを利用しようと思う条件として、「バス停までの距離」、「待たなくても乗車できる（運行本数が多い）」、「利用しやすい料金」が上位となっています。

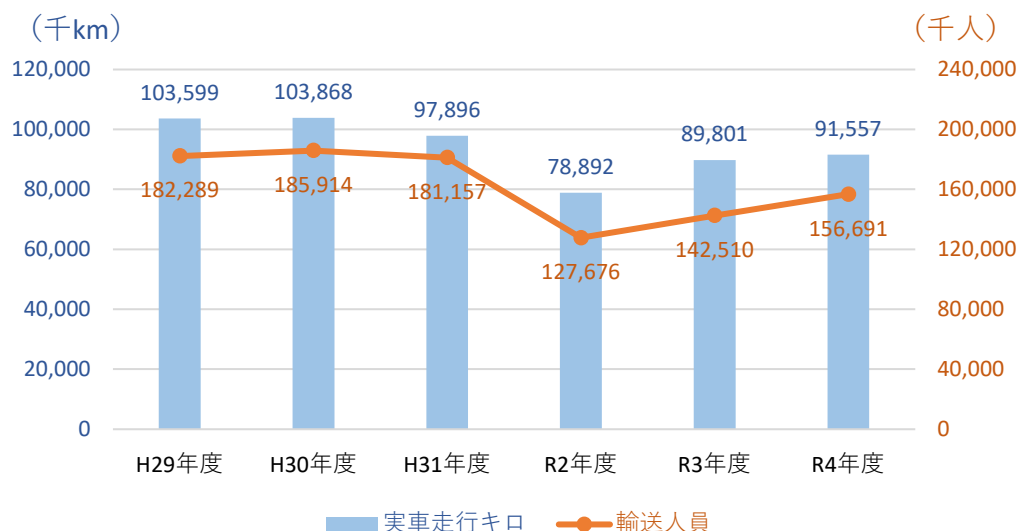
こうしたニーズの実現やサービスレベル維持には運転手の確保が必要ですが、バスやタクシーの運転手は不足している状況です。

このようなバスの運行延長・頻度の減少、速達性や定時性の低下、バス待ち環境、市民ニーズに対し、バス利用者の満足度向上や利用継続、新規利用者の発掘につながる公共交通サービスの維持・向上が必要です。

1) バス路線の利用状況・交通環境

乗合バスの利用状況・運行状況

- ・バスの実車走行キロ及びバス利用はコロナ禍の2020（令和2）年度に減少してから、コロナ禍前の水準まで回復していない

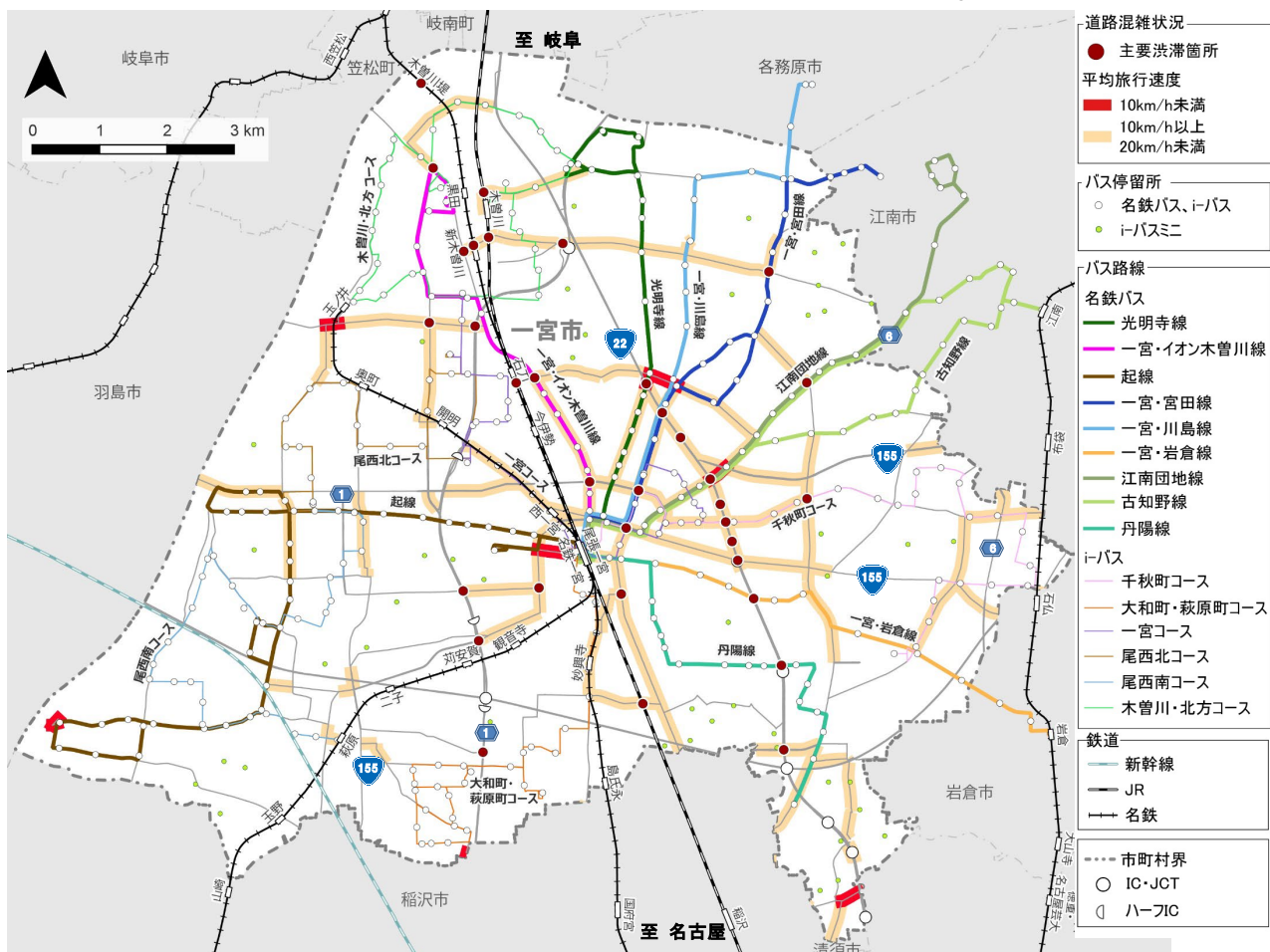


出典：「数字で見る中部の運輸 2024」国土交通省中部運輸局

図 2.11 愛知県における乗合バスの実車走行キロと輸送人員の推移

バス路線と道路混雑状況

- ・ 路線バスの運行区間には、主要渋滞箇所や平均旅行速度が 20km/h 未満の混雑区間が存在
- ・ 一宮駅に着目すると、バスの到着は最大 27 分（その際の中央値は 7 分）遅れが発生



出典：国土数値情報、2021（令和 3）年全国道路・街路交通情勢調査
一宮市公共交通マップ(2024（令和 6）年 4 月 1 日時点)

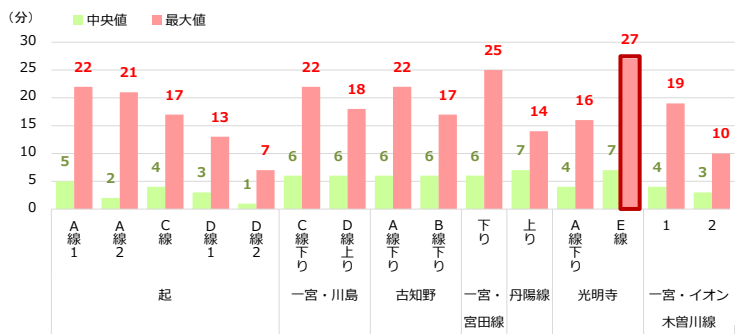
図 2.12 バス路線と道路混雑状況

（参考）交通情報の提供に関する指針より「混雑の程度の基準」

道路の区分	「混雑」と表現すべき速度	「渋滞」と表現すべき速度
郊外部の高速自動車国道等	60キロメートル毎時以下	40キロメートル毎時以下
都市部の高速自動車国道等	40キロメートル毎時以下	20キロメートル毎時以下
その他の道路	20キロメートル毎時以下	10キロメートル毎時以下

本市の一般道は
これに該当

出典：警視庁 HP「国家公安委員会告示第 12 号」



※2023（令和 5）年 10、11 月の
中央値及び最大値
出典：名鉄バス提供データ

図 2.13 一宮駅に到着するバスの遅れ時間（平日）

バス利用環境

- ・市役所や真清田神社最寄りバス停留所においても、屋根やベンチが整備されていない

屋根がなく雨に濡れてしまうバス停留所



ベンチがないバス停留所

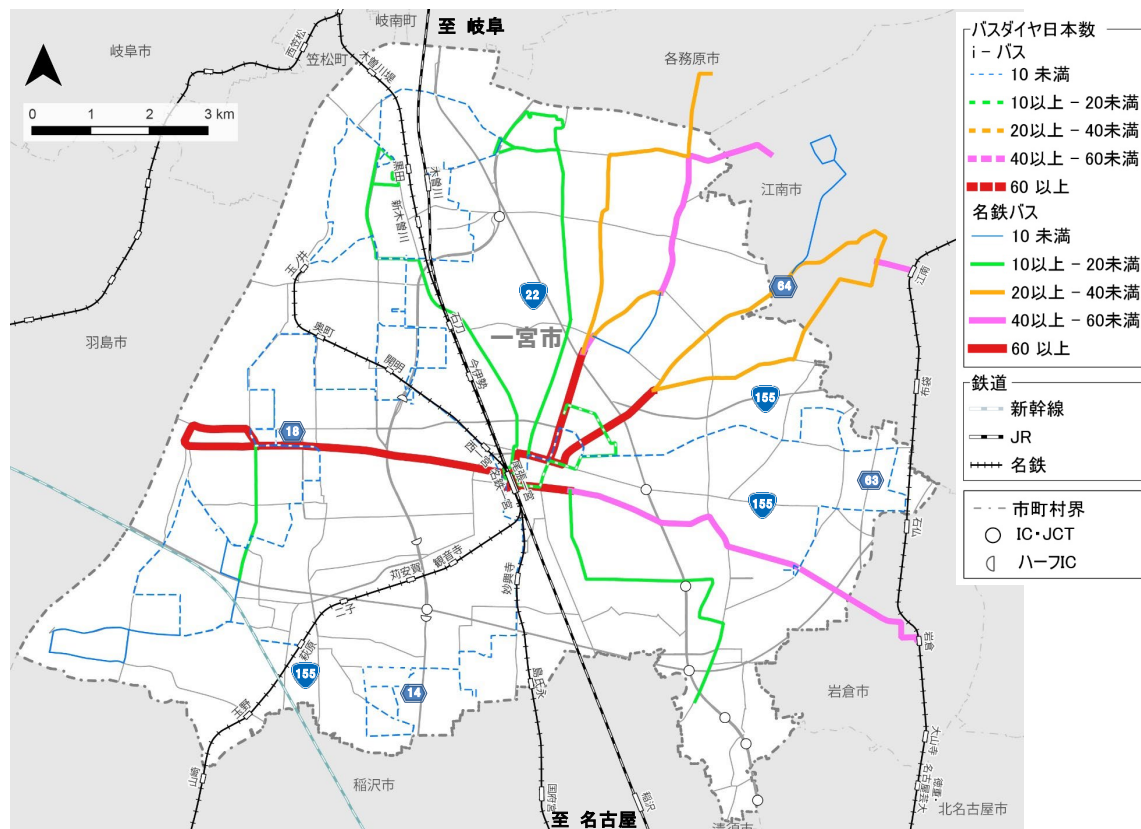


図 2.14 バス待ち環境が整っていないバス停留所

2) 路線バスの運行状況

バスネットワーク

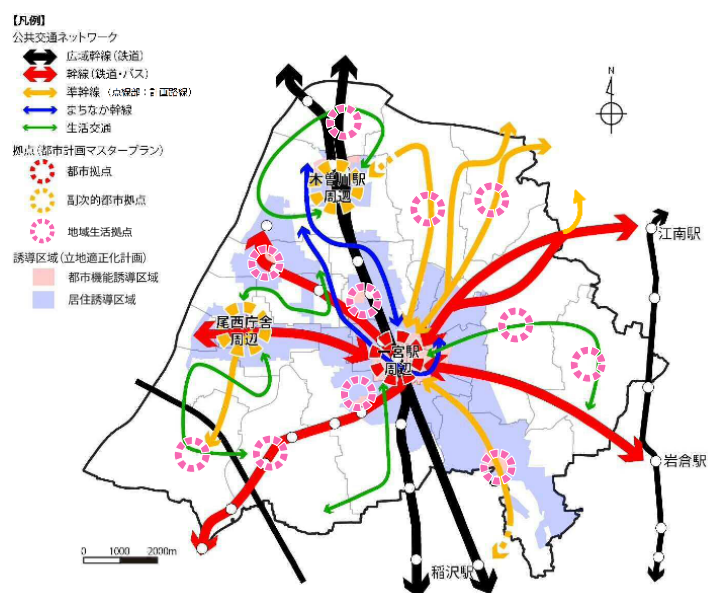
- ・一宮駅から放射状にバスネットワークが形成され、市外の名鉄江南駅や岩倉駅にもアクセスしている一方、市内や近隣駅であってもバスがアクセスしていない駅も存在



出典：国土数値情報、一宮市公共交通マップ(2024(令和6)年4月1日時点)、
交通事業者 HP 等、バス輸送人員実績(2022(令和4)年度)

図 2.15 系統別運行本数図

(参考) 第3次一宮市公共交通計画における将来の公共交通ネットワークイメージ

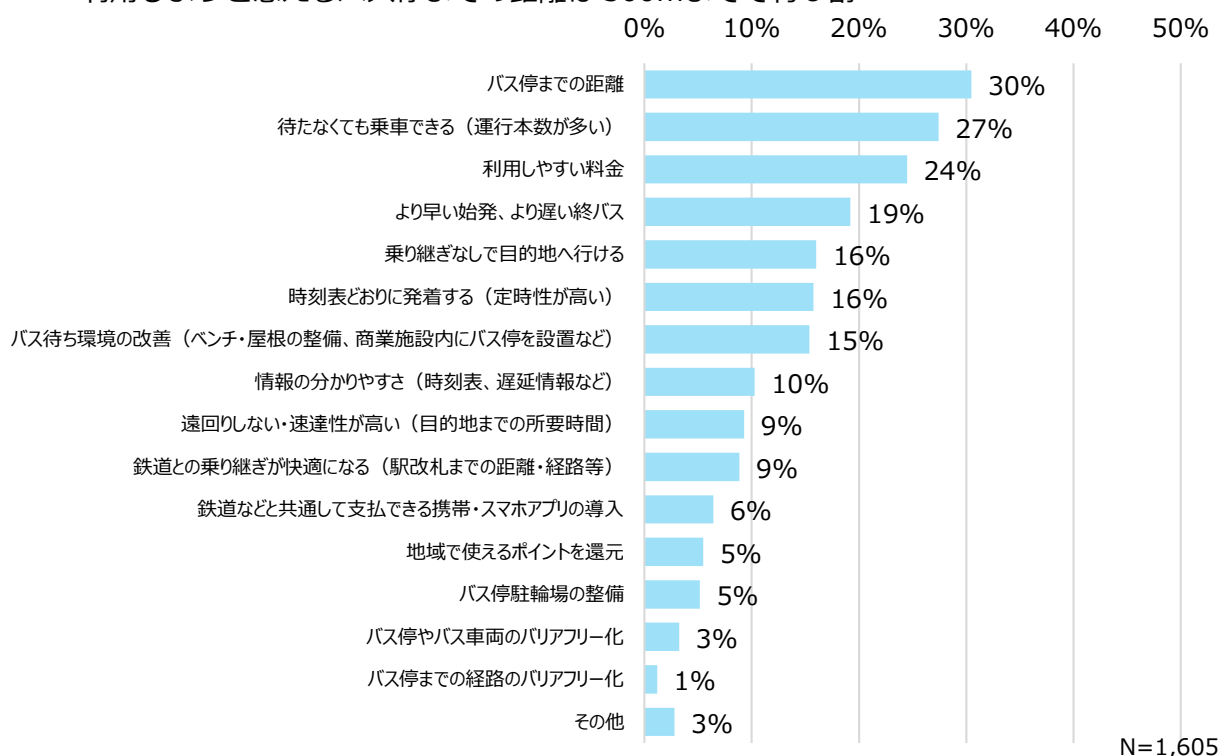


※将来の公共交通ネットワークイメージ図に地域生活拠点を加筆

3) バスを利用する条件

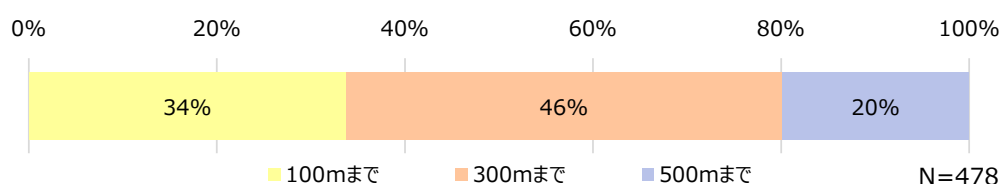
バスを利用する（既利用者は利用が増える）条件

- ・バスを利用する条件は「バス停までの距離」、「待たなくても乗車できる（運行本数が多い）」、「利用しやすい料金」が上位
- ・利用しようと思えるバス停までの距離は 300m までで約 8 割



※「改善してもバスは利用しない（約 30%）」を除いてグラフ化
出典：2023（令和 5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 2.16 バスを利用しようと思う条件



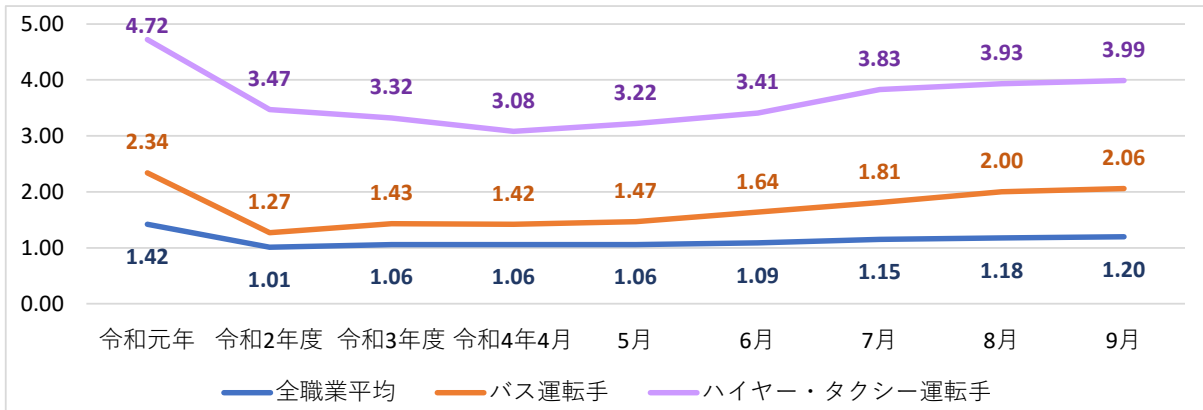
出典：2023（令和 5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 2.17 利用しようと思えるバス停までの距離

4) バス、タクシー運転手の不足

運転手の不足

・バス、タクシー運転手の有効求人倍率は全職業平均に比べて高く、特に 2022（令和 4）年度以降上昇



出典：厚生労働省 HP (<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/work>) (<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/taxi/work>)

図 2.18 バス、タクシー運転手の有効求人倍率

【コラム：バス、タクシー運転者の改善基準告示】

自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられています。

改善基準告示は、法定労働時間の短縮を踏まえて見直しが行われた平成 9 年以降、改正は行われていませんでしたが、2022（令和 4）年 12 月に自動車運転者の健康確保等の観点により見直しが行われ、拘束時間の上限や休息期間等が改正されました。（2024（令和 6）年 4 月 1 日施行）

【改正された改善基準告示の主な内容（2024（令和 6）年 4 月適用開始）】

	バス		タクシー	
	2024年 3月31日まで	2024年4月1日以降 (1年・1か月又は52週間・4週平均1週のいずれか一方を選択)	2024年 3月31日まで	2024年4月1日以降
1年、 52週間の 拘束時間	3,380時間以内 (年換算)	【1年】原則：3,300時間以内 例外(※)：3,400時間以内 【52週間】原則：3,300時間以内 例外(※)：3,400時間以内	1か月の 拘束時間	【日勤】299時間以内 【隔勤】262時間以内※ 【日勤】288時間以内 【隔勤】262時間以内※
			※地域的その他特別な事情がある場合、労使協定により270時間まで延長可能（年6回まで）	
1か月 4週平均1週 の拘束時間	【4週平均1週間】 65時間以内 労使協定により、 52週のうち16 週まで71.5時間 まで延長可	【1か月】原則：281時間以内 例外(※)：294時間以内 (年6か月まで) →281時間超は連続 4か月まで 【4週平均 1週間】原則：65時間以内 例外(※)：68時間以内 (52週のうち24週まで) →68時間超は連続6週まで	1日、 2暦日の 拘束時間	【日勤(1日)】 13時間以内 (上限16時間) 【日勤(2暦日)】 21時間以内※ 【日勤(1日)】 13時間以内 (上限15時間、14時間超は 週3回までが目安) 【隔勤(2暦日)】 22時間以内、かつ、2回の隔日勤務を平均し1回あたり21時間以内
1日の 休息期間	継続8時間以上	継続11時間以内時間与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない	1日、 2暦日の 休息期間	【日勤(1日)】 継続11時間与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【日勤(2暦日)】 継続20時間以上 【隔勤(2暦日)】 継続24時間与えるよう努めることを基本とし、22時間を下回らない

出典：厚生労働省 HP を元に引用加工 (<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice>)

【課題③】 公共交通不便地域の移動手段の確保

本市域の公共交通ネットワークは、市内を概ねカバーしていますが、鉄道駅やバス停留所から離れた一部の地域は、カバー圏外となっています。

こうした状況に対応するため、公共交通が利用しづらい地域に設置した停留所と最寄りのバス停留所等の間を、市が主体となり、i-バスミニ(予約制乗合タクシー)を運行しています。

しかし、それでも公共交通圏域人口は約 8 割に留まっているため、市民の日常生活を支える、利用される移動手段の確保が必要です。

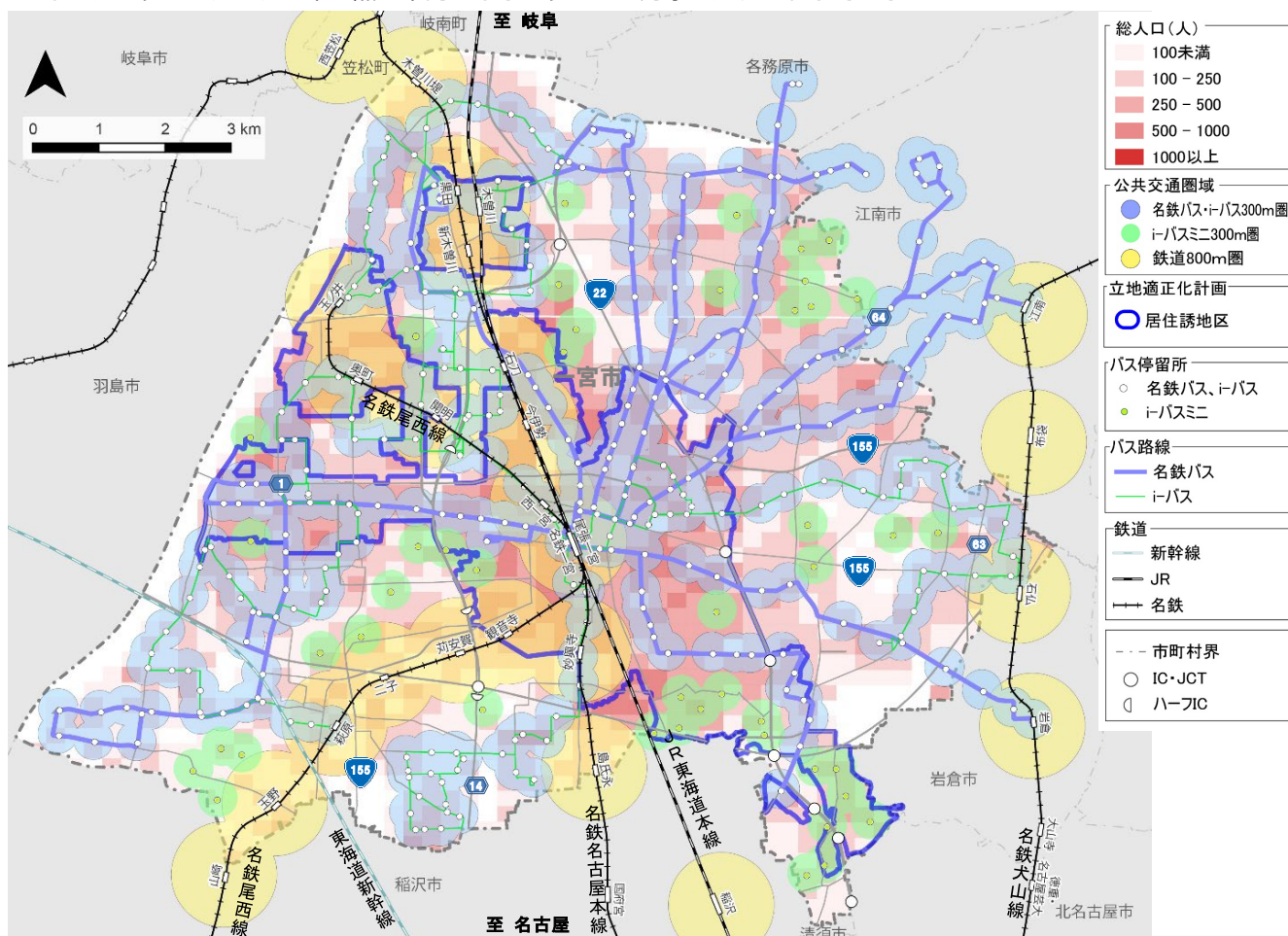
公共交通不便地域

- ・公共交通圏域人口率は高いが、一部地域は、鉄道駅・バス停留所・i-バスミニ停留所のカバー圏域外
- ・市全域での公共交通圏域人口は約 8 割であり、約 2 割は公共交通不便地域

R2 国勢調査人口	公共交通圏域人口	公共交通圏域人口率
380,073	305,586	80.4%

※バス停留所 300m圏、鉄道 800m圏内を公共交通圏域とし、2020（令和 2）年国勢調査 250mメッシュデータでこれに含まれる人口を公共交通圏域人口とし、人口に対する比率を人口率としている。

なお、メッシュデータは中心点が市内になるメッシュを対象にカウントしている。



出典：国土数値情報、一宮市公共交通マップ（2024（令和 6）年 4 月 1 日時点）
2020（令和 2）年 国勢調査（人口等基本集計）

図 2.19 公共交通ネットワークのカバー状況

【課題④】 安全・安心な移動環境の構築

本市の交通事故は、自動車類対自動車類・車両関連の事故が最も多く、次いで自動車類対自転車等が多くなっています。また、死傷者数は減少傾向から増加に転じて2023（令和5）年には1,670人/年発生しており、交通事故の発生場所は市域全域で幹線道路、生活道路問わず発生しています。

自動車の交通安全に関する満足度としては「クルマの交通ルール遵守状況」の満足度が低く、歩行者の満足度としては「歩道のない道路でのクルマの走行速度」の満足度が低い状況です。

事故は車両、歩行者、自転車それぞれについて、中心市街地と郊外部いずれも減少を目指す必要がありますが、特にウォークブルの取り組みを進めるうえでは歩行者の賑わい・快適とともに安全・安心を満たす必要があります。

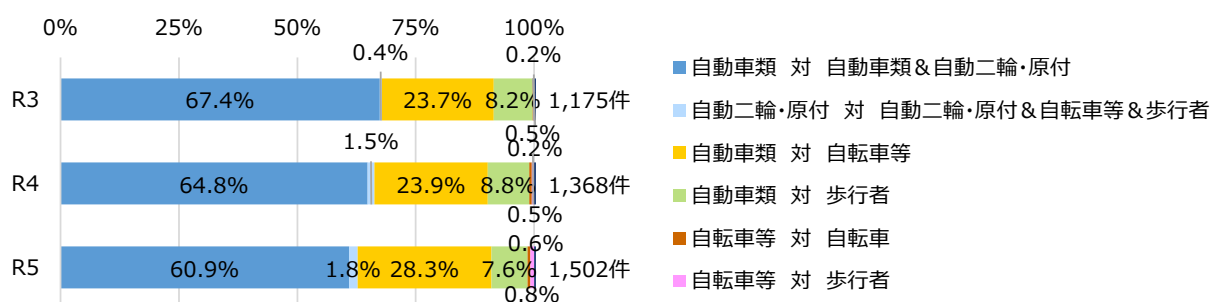
また、避難所、緊急輸送道路は市内一円に配置されていますが、地震等の災害時は建物や電柱の倒壊、電線の切断による道路閉塞が懸念されます。確実に支援物資の運搬等の輸送ルートが確保されるよう、広域道路ネットワークの多重性(リダンダンシー*)確保が重要です。

そのため、市民が日常のおでかけや災害発生等の緊急時にも安全かつ安心して移動できる環境の構築が必要です。

1) 交通事故の発生状況

交通事故発生件数と推移

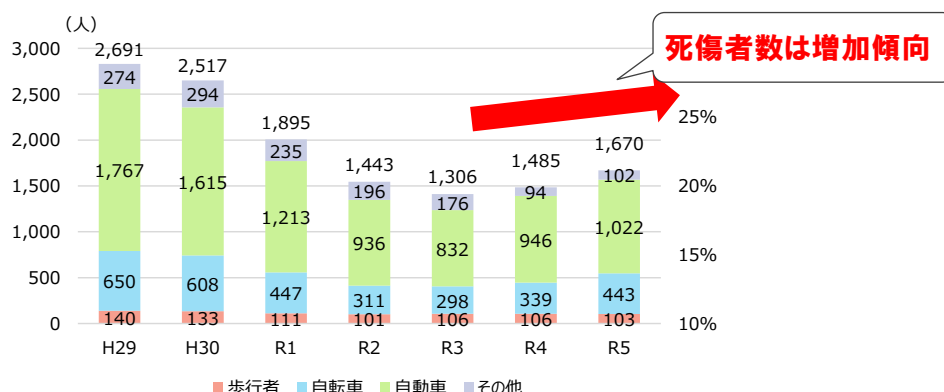
- 本市の交通事故は自動車類対自動車類及び自動二輪・原付が過半数で最も多く、約 1/3 が歩行者又は自転車関係する事故



出典：2021（令和3）年～2023（令和5）年 交通事故統計情報（一宮警察署管内）

図 2.20 交通事故種別比率（2021（令和3）年～2023（令和5）年）

- 交通事故の死傷者は減少傾向だったものの、2022（令和4）年に増加に転じている



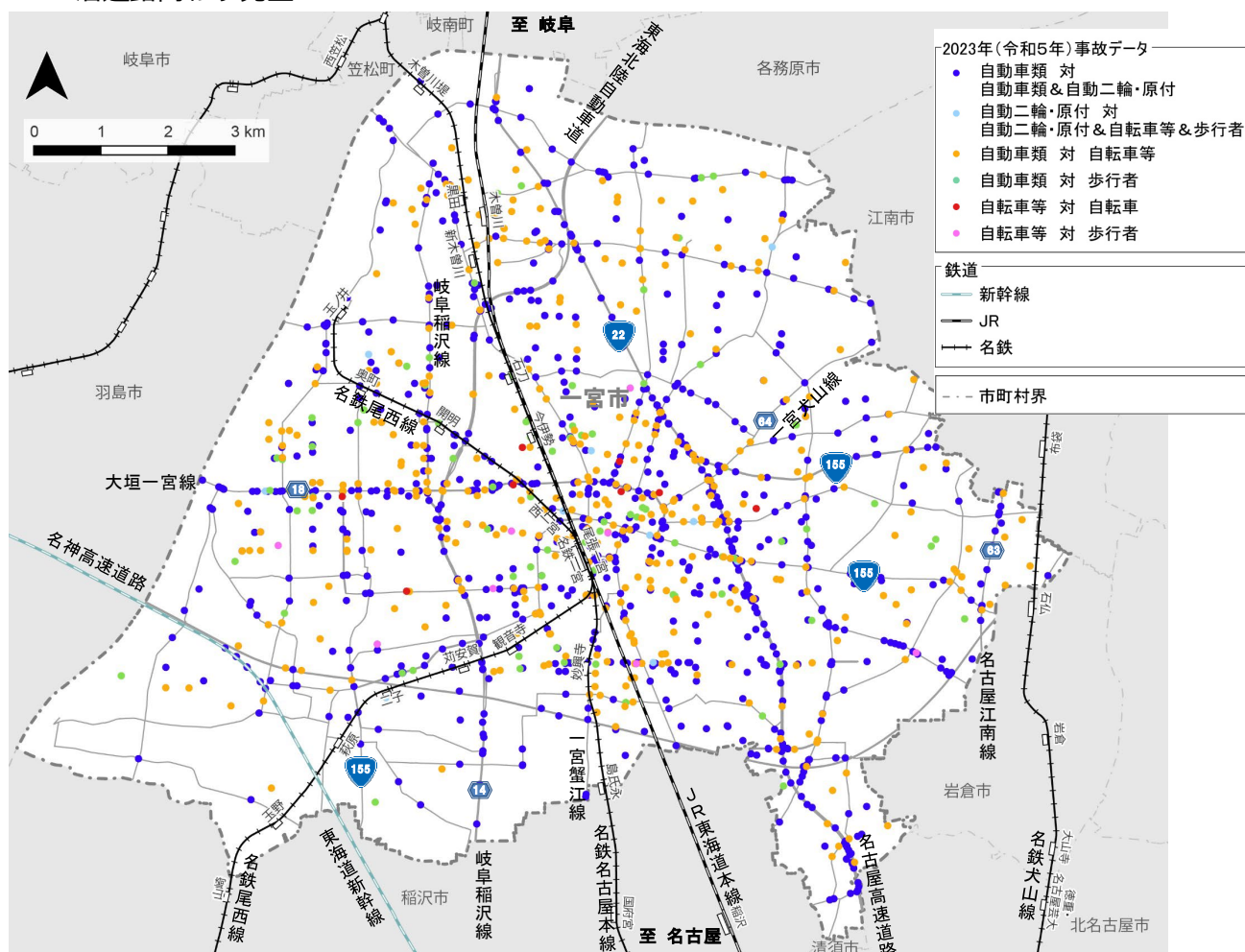
出典：2022（令和4）年度愛知県統計年鑑（一宮警察署管内）、
2022（令和4）～2023（令和5）年 愛知県警察「愛知県の交通事故状況」

図 2.21 一宮市における当事者別交通事故（死傷者数）の推移

（2017（平成29）年～2023年（令和5）年）

事故発生箇所

- ・交通事故は、幹線道路で比較的多く発生しているが、中心市街地と郊外地域、幹線道路と生活道路問わず発生



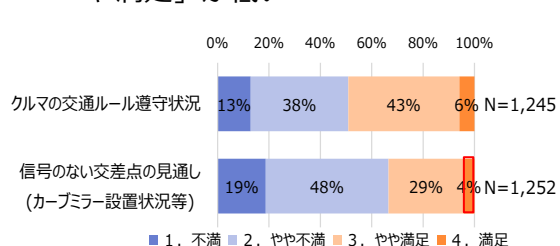
出典：国土数値情報、2021（令和3）年道路交通センサス、2023（令和5）年交通事故統計情報

図 2.22 交通事故の発生分布 2023（令和5）年

2) 交通安全に関する満足度

交通安全に関する満足度

- ・自動車の交通安全に関する満足度は「信号のない交差点の見通し」の「満足」が低い
- ・歩行者の交通安全に関する満足度は「歩道のない道路でのクルマの走行速度」の「満足+やや満足」が低い



出典：2023（令和5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

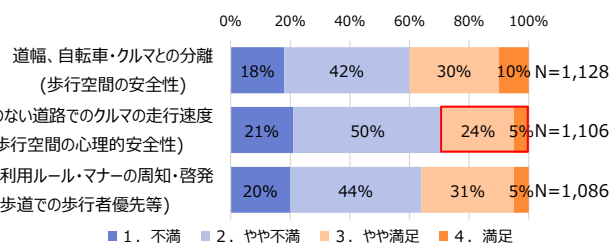
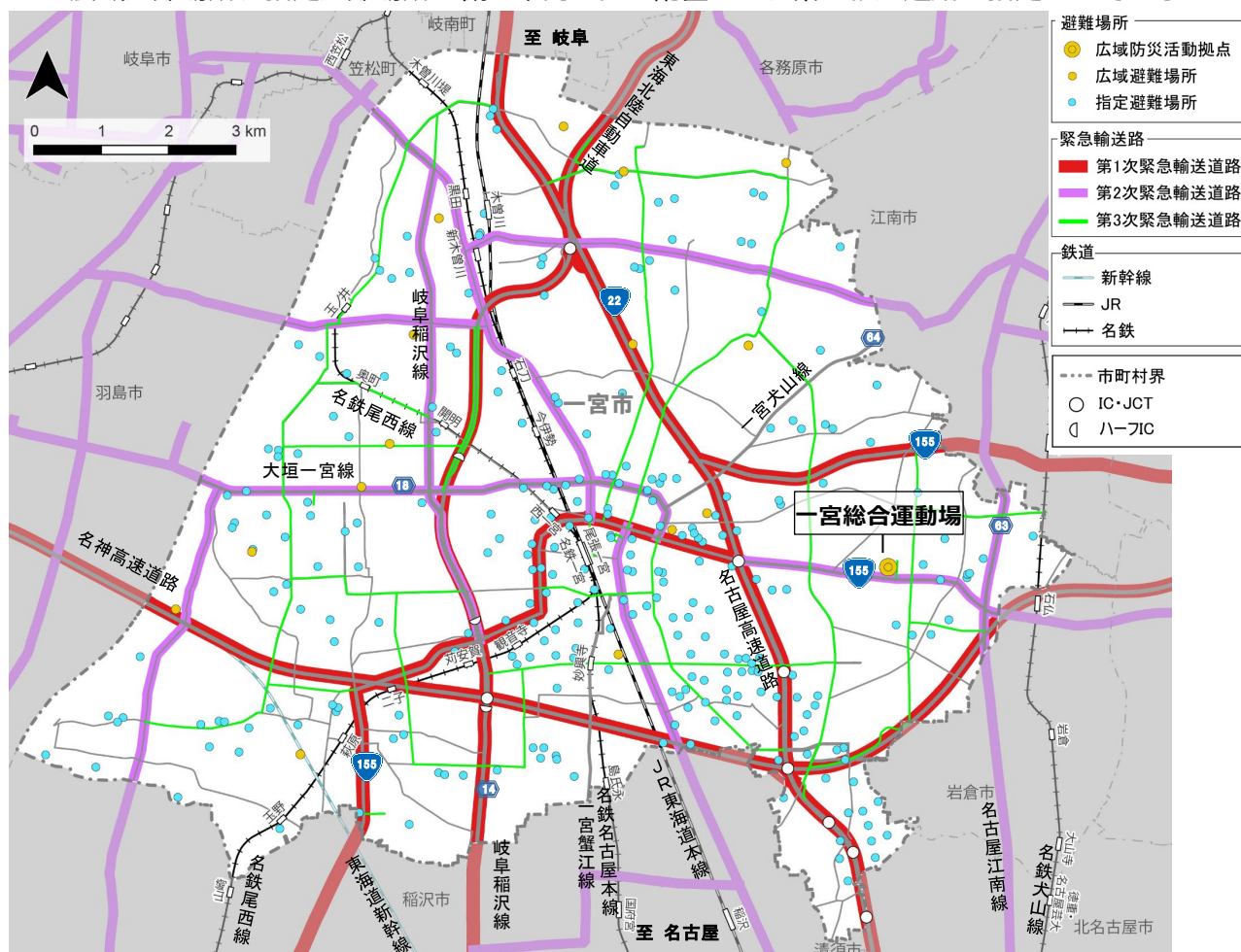


図 2.23 自動車の交通安全に関する満足度 図 2.24 歩行者の交通安全に関する満足度

3) 災害時の輸送を支える道路

緊急輸送道路の状況

- ・ 広域避難場所、指定避難場所は概ね市内一円に配置され、緊急輸送道路が指定されている



出典：国土数値情報、2021（令和3）年 道路交通センサス、一宮市指定緊急避難場所・広域避難場所

図 2.25 避難場所と緊急輸送道路



出典：国土交通省 HP (https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/photo/chi_04.html)

図 2.26 災害時の救援活動を妨げる電柱

【課題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手段は徒歩、自転車、自動車、バスなど様々です。

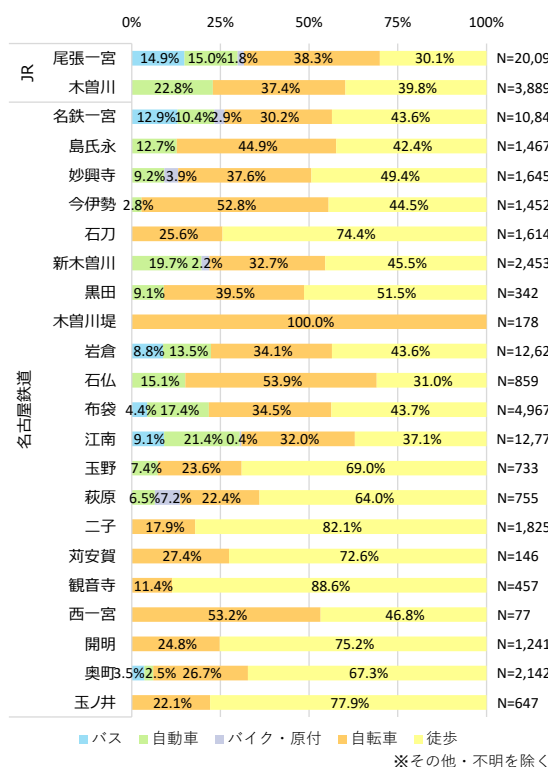
本市の都市拠点である一宮駅に着目すると、JR、名古屋鉄道の2駅が隣接するとともに、多くのバス路線の発着地となる交通結節点となっています。しかし、バス停留所は東西の駅前広場、バスターミナル、道路を横断した反対車線等に分散しており、不慣れな利用者にはどこへ行けばどのバスに乗れるのかがわかりにくい状況です。また、バス停留所から駅への歩行者動線の利便性、安全性にも配慮が必要です。

今後、交通結節点等において、わかりやすく快適な乗換情報を提供するとともに、高齢者が増加する見通しも踏まえ、公共交通の乗換や駅周辺の動線が、シームレスで安全・快適に移動できる環境の構築が必要です。

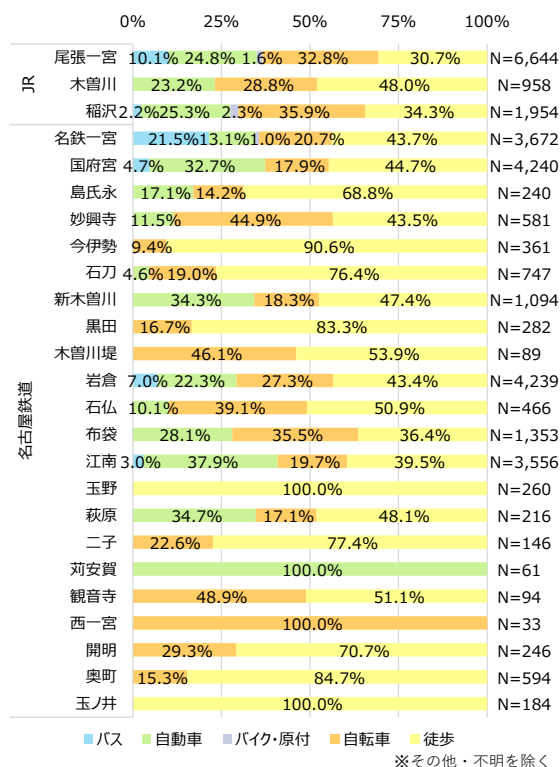
乗換状況・駅端末アクセス手段

- ・鉄道駅へのアクセスは多くの駅で徒歩、自転車によるアクセスが半数以上を占めている
- ・自転車、自動車、バスなど他手段からの乗換も発生

【平日】



【休日】



出典：第5回 中京都市圏パーソントリップ調査

図 2.27 駅端末アクセス手段（2011（平成 23）年）

一宮駅周辺のバス停留所配置

- ・一宮駅周辺のバス停留所は、分散して配置



出典：NTT インフラネット

図 2.28 一宮駅のバス停留所配置

【課題⑥】 自転車利用環境の向上

本市では自転車を保有されている方が多く、登校、通院・習い事等の日常生活で自転車が利用されており、大切な交通手段です。

一方、自転車に関わる事故をみると、自転車の交通死亡事故はほぼ毎年発生しています。

駐輪場は、中心市街地は収容台数が駐輪台数を大きく上回っているものの、一宮駅以外の鉄道駅やバス停留所周辺では、収容台数に対して駐輪台数がひっ迫しています。

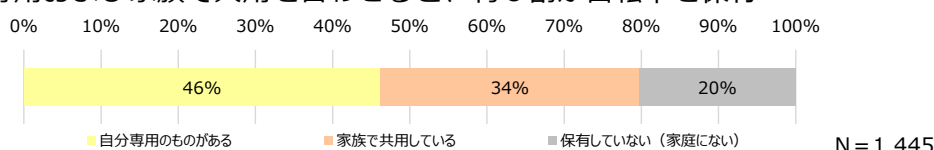
また、自転車通行空間、駐輪場整備とも満足度が低い状況です。

そのため、今後も市民の足のひとつとして、自転車利用ニーズに対応して走行や駐輪に関わる自転車の利用環境を向上し、安全・安心に利用することが必要です。

1) 自転車の利用状況

自転車保有状況

- ・自分専用および家族で共用を合わせると、約8割が自転車を保有

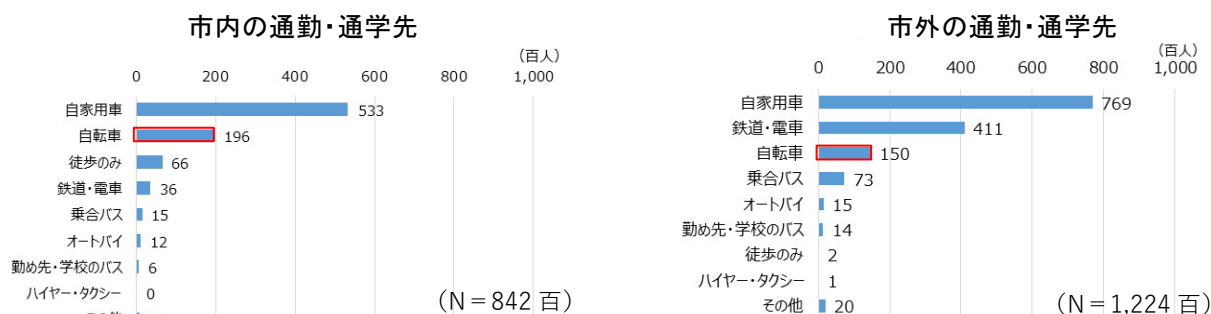


出典：2023（令和5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 2.29 自転車利用の保有状況

通勤・通学の交通手段

- ・通勤、通学時の交通手段では、自転車が自家用車、鉄道・電車に次いで多い

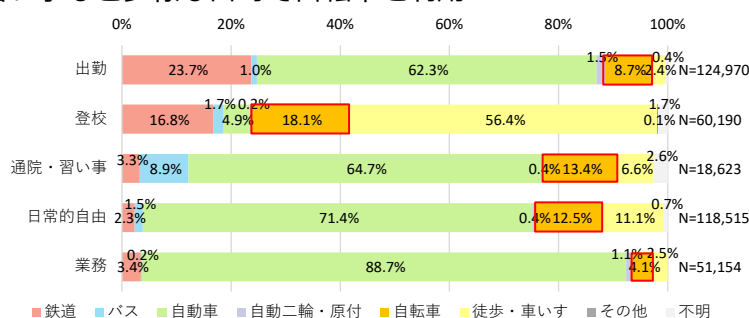


出典：2020（令和2）年 国勢調査（就業状態等基本集計）

図 2.30 通勤・通学の交通手段

目的別代表交通手段における自転車

- ・登校、通院・習い事など多様な目的で自転車を利用



※出発地が一宮市のデータで集計

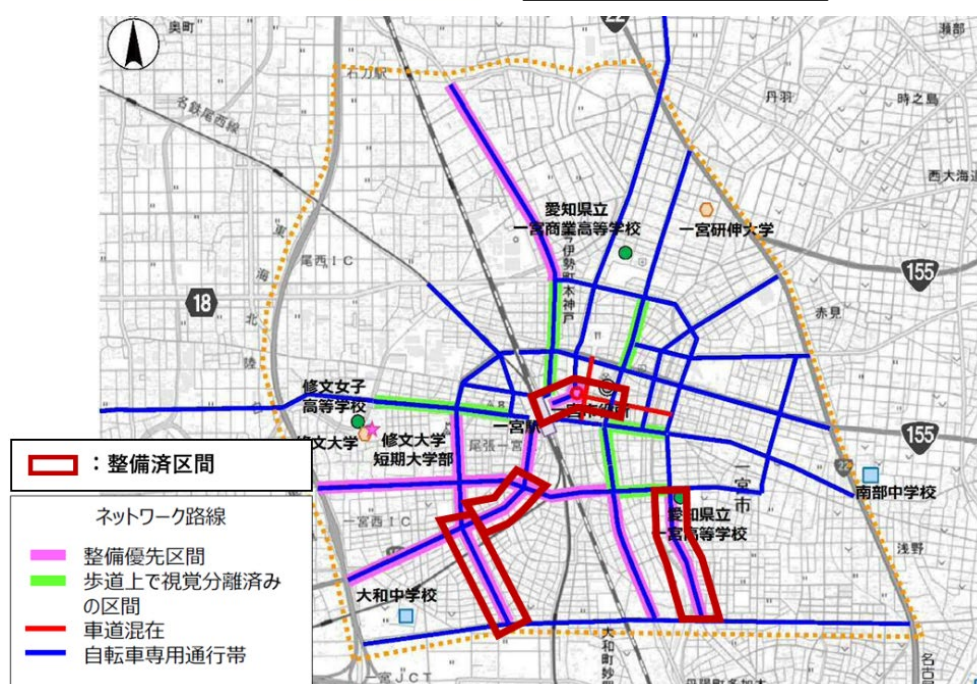
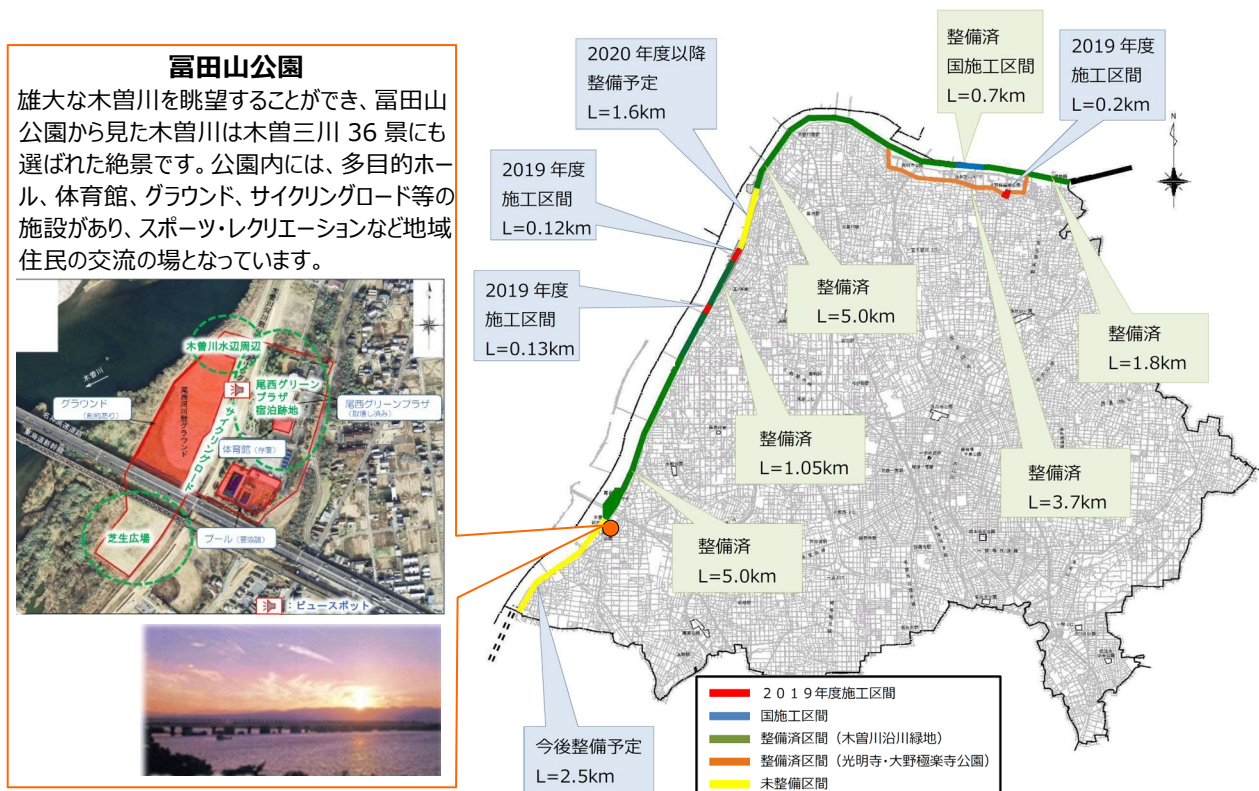
出典：第5回 中京都市圏パーソントリップ調査

図 2.31 目的別代表交通手段（2011（平成23）年、平日）

2) 自転車の利用環境

自転車走行空間の整備状況

- ・自転車走行空間として「①木曽川沿いのサイクリングロード」、「②中心市街地」、「③中心市街地と 138 タワーパーク、富田山公園」を結ぶ路線を整備計画に位置づけ、整備を推進中
- ・木曽川沿いはサイクリングロードを有し、地域住民の交流の場である富田山公園等が存在

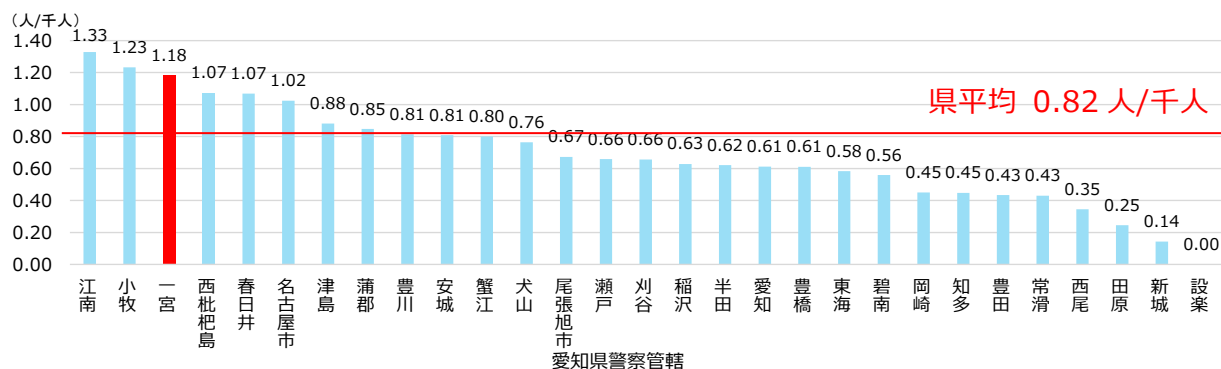


出典：一宮市自転車活用推進計画のデータに整備済み区間を加筆

図 2.32 自転車走行空間の整備状況（2023（令和 5）年 4 月時点）

自転車の事故発生状況

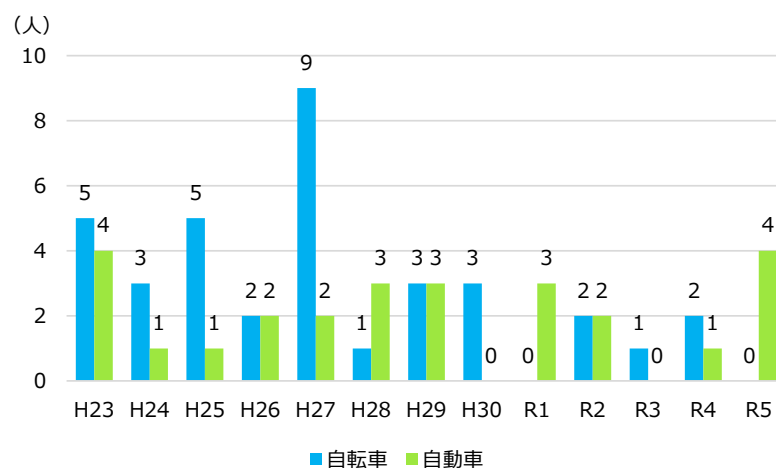
- ・一宮警察署管内の千人当たりの自転車事故死傷者数は県内でも上位



出典：2023（令和 5）年愛知県統計年鑑（一宮警察署管内）、2024（令和 6）年 1 月愛知県人口月報

図 2.33 千人当たりの自転車事故死傷者数 2023（令和 5）年

- ・自転車の交通事故死者数はほぼ毎年発生（2019（令和元）年・2023（令和 5）年以外）



出典：2012（平成 24）年～2022（令和 4）年度 愛知県統計年鑑（一宮警察署管内）、2022（令和 4）年～2023（令和 5）年 愛知県警察資料「愛知県の交通事故発生状況」

図 2.34 一宮市の車両別交通事故死者数

駐輪スペース

- ・ 中心市街地の収容台数は駐輪台数を大きく上回っている

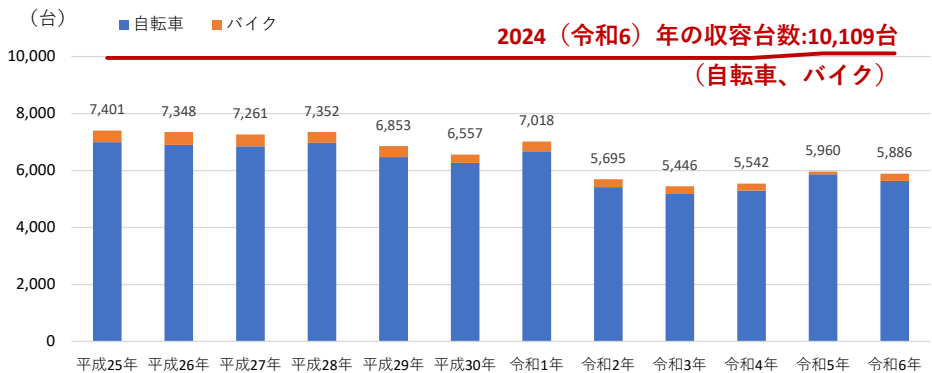


図 2.35 中心市街地の駐輪需要の推移

- ・ 鉄道駅（一宮駅除く）バス停留所周辺は駐輪台数に対して収容スペースがひっ迫



※各年 10 月の調査結果（駐輪場の台数と放置二輪車の合計）

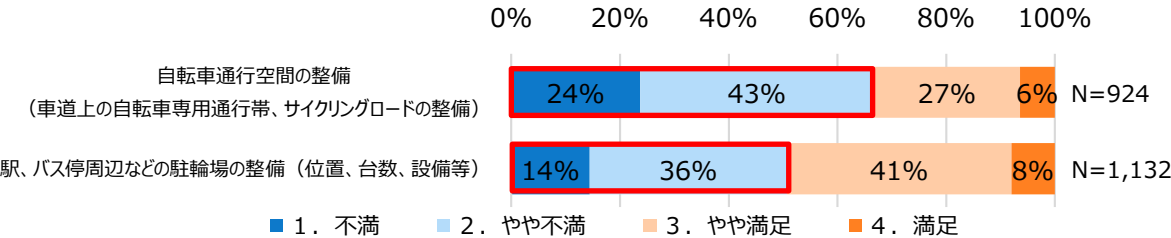
図 2.36 鉄道駅（一宮駅除く）バス停留所周辺の駐輪需要

出典：一宮市資料

3) 自転車利用の満足度

自転車利用の満足度

- ・ 自転車通行空間、駐輪場整備ともに満足は 1 割未満で、不満・やや不満が半数以上



出典：2023（令和 5）年一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 2.37 自転車利用の満足度

【課題⑦】 歩行者通行環境の向上

歩行は最も基礎的な移動手段であり、健康にも資する重要な移動手段です。本市では、鉄道駅やバス停留所までのアクセス手段は徒歩が最も多くなっています。また、クルマを日常的に利用しない人の移動手段でも、徒歩が上位になっています。

一方で、本市の歩道設置率は、県内同規模の都市と比較して低く、歩行者の満足度も低い状況です。

そのため、歩行者ニーズに対応して歩行者通行環境向上のための取り組みが必要です。

1) 歩行による移動状況

鉄道駅・バス停留所までの移動状況

- ・鉄道駅やバス停留所のアクセス手段は徒歩（車いすを含む）が最も多い

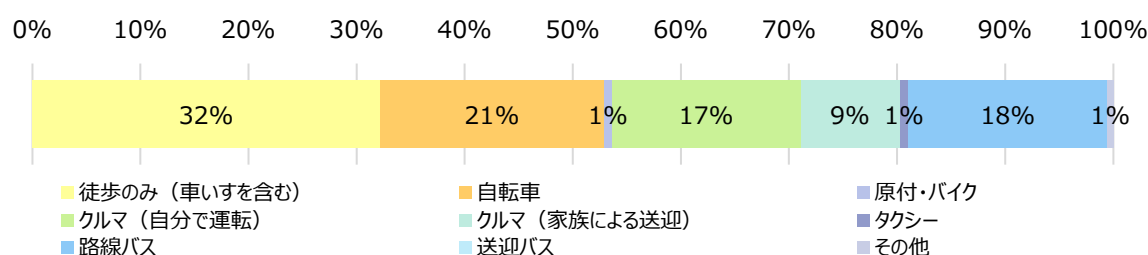


図 2.38 鉄道駅までのアクセス手段

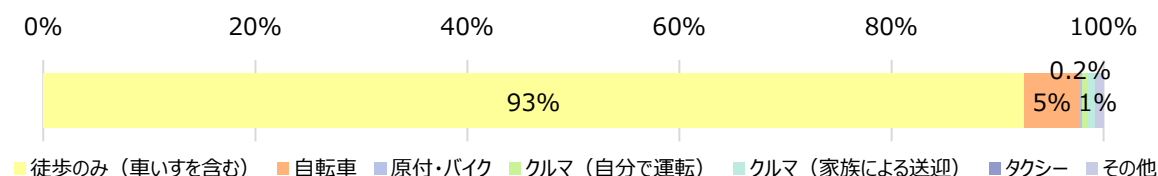


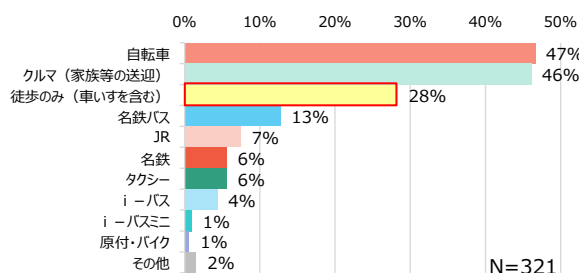
図 2.39 バス停留所までのアクセス手段

出典：2023（令和5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

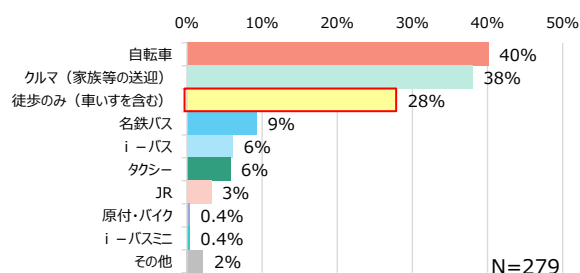
買物や通院の移動状況

- ・クルマを日常的に利用しない人の移動手段は自転車が多く、次いでクルマ（家族等の送迎）、徒歩が上位

【買物】



【通院】



※運転免許について「現在保有している（ほとんど運転しない）」「以前持っていたが、現在は保有していない」「保有したことはない」のいずれかに該当する人を対象に集計

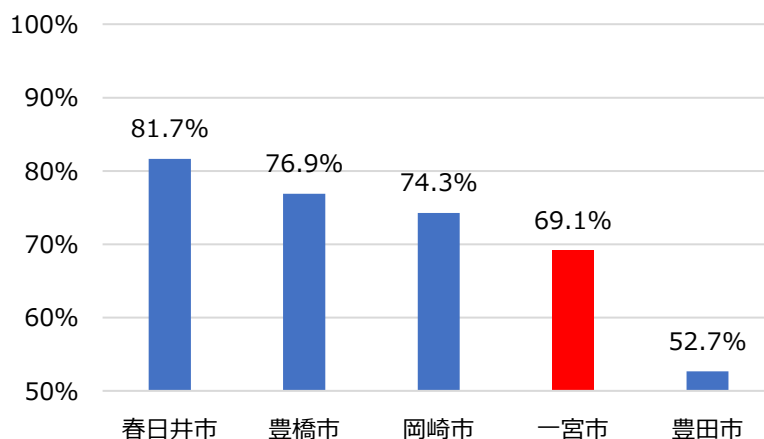
出典：2023（令和5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 2.40 クルマを日常的に利用しない人の買物、通院の移動手段

2) 歩道整備状況

歩道整備状況

- ・本市の歩道設置率は69.1%となっており、愛知県内の同規模の都市と比較して低い水準



※高速道路、都市高速道路、自動車専用道路を除く

※代表沿道状況が山地部を除く

※歩道設置率は、道路状況調査単位区間において、道路構造令第2条第1号に定める歩道（道路構造令第2条第3号に定める自転車歩行者道を含む）が道路の片側又は両側に設置されている区間の延長の割合。

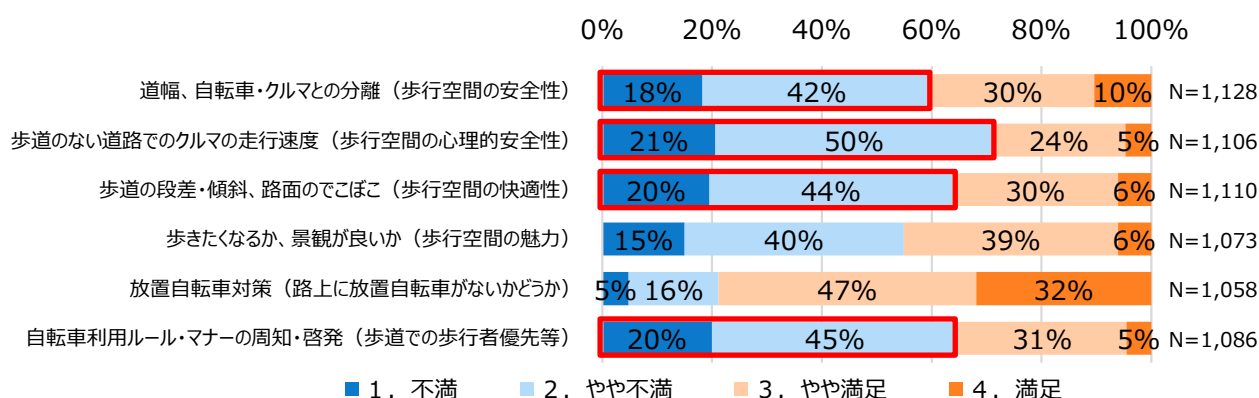
出典：2021（令和3）年度 全国道路・街路交通情勢調査

図 2.41 愛知県内の一宮市と人口同規模の都市の歩道設置率

3) 歩行者の満足度

歩行者の満足度

- ・歩行者の満足度は全体的に低く、不満の割合は「歩道のない道路でのクルマの走行速度」で最も高く、「道幅、自転車・クルマとの分離」「歩道の段差・傾斜、路面のこぼこ」「自転車利用ルール・マナーの周知・啓発」で6割以上



出典：2023（令和5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 2.42 歩行者の満足度

2. 本市の活性化を支援する課題

【課題⑧】 産業・物流支援に資する渋滞緩和・解消

本市の産業は売上上位が卸売業・小売業、製造業となっており、いずれも商品や原材料の仕入れ、商品や完成品の出荷等の輸送が発生する産業です。

製造品出荷額等は2020（令和2）年で減少したものの2019（令和元）年までは増加傾向にありました。とくに毛織物の製造品出荷額等では全国の40%を占め（2019（令和元）年）、紡績、燃糸、染色整理等が集積するわが国最大級の総合テキスタイル産地を形成しています。

また、国土交通省では、生活や経済活動を支える物流を必要不可欠なものとし、物流のさらなる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として指定し機能強化を推進するものとしています。本市では、国道22号、主要地方道岐阜稲沢線が指定されており、これらを補完する代替・補完路として国道155号、一般県道一宮各務原線が指定されています。

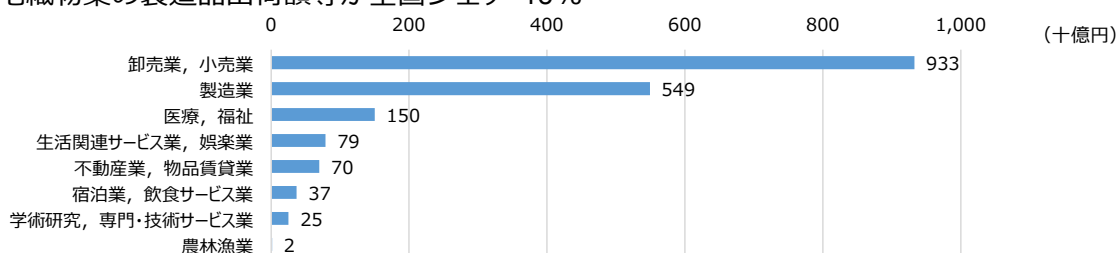
しかし、本市の道路交通状況をみると、重要物流道路である国道22号をはじめとして各地に主要渋滞箇所が存在しているとともに、平均旅行速度が20km/hを下回る混雑区間が国道22号や一宮駅を中心とする放射道路に存在しています。

本市の産業振興や、買物のオンライン化に伴い活発化している物流を支援するためには、本市で発生している渋滞の緩和を図る必要があります。これらの課題は本市単独で解決できるものではなく、広域幹線道路ネットワークの視点で国、県、近隣市等と連携し、交通の適切な分担を図る必要があります。

1) 産業状況

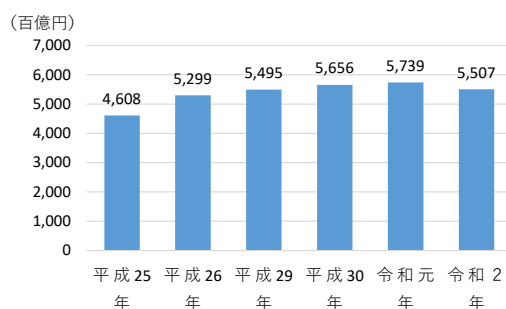
産業分類別の売り上げ

- ・産業分類別売上は卸売業、小売業、製造業が上位
- ・製造品出荷額等は2020（令和2）年度で減少したものの2019（令和元）年度までは増加傾向
- ・毛織物業の製造品出荷額等が全国シェア40%



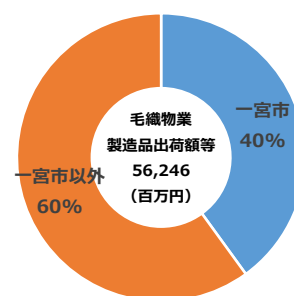
出典：2021（令和3）年経済センサス

図 2.43 一宮市の産業分類別売上



出典：一宮市の工業（2020（令和2）年）

図 2.44 一宮市の製造品出荷額等の推移



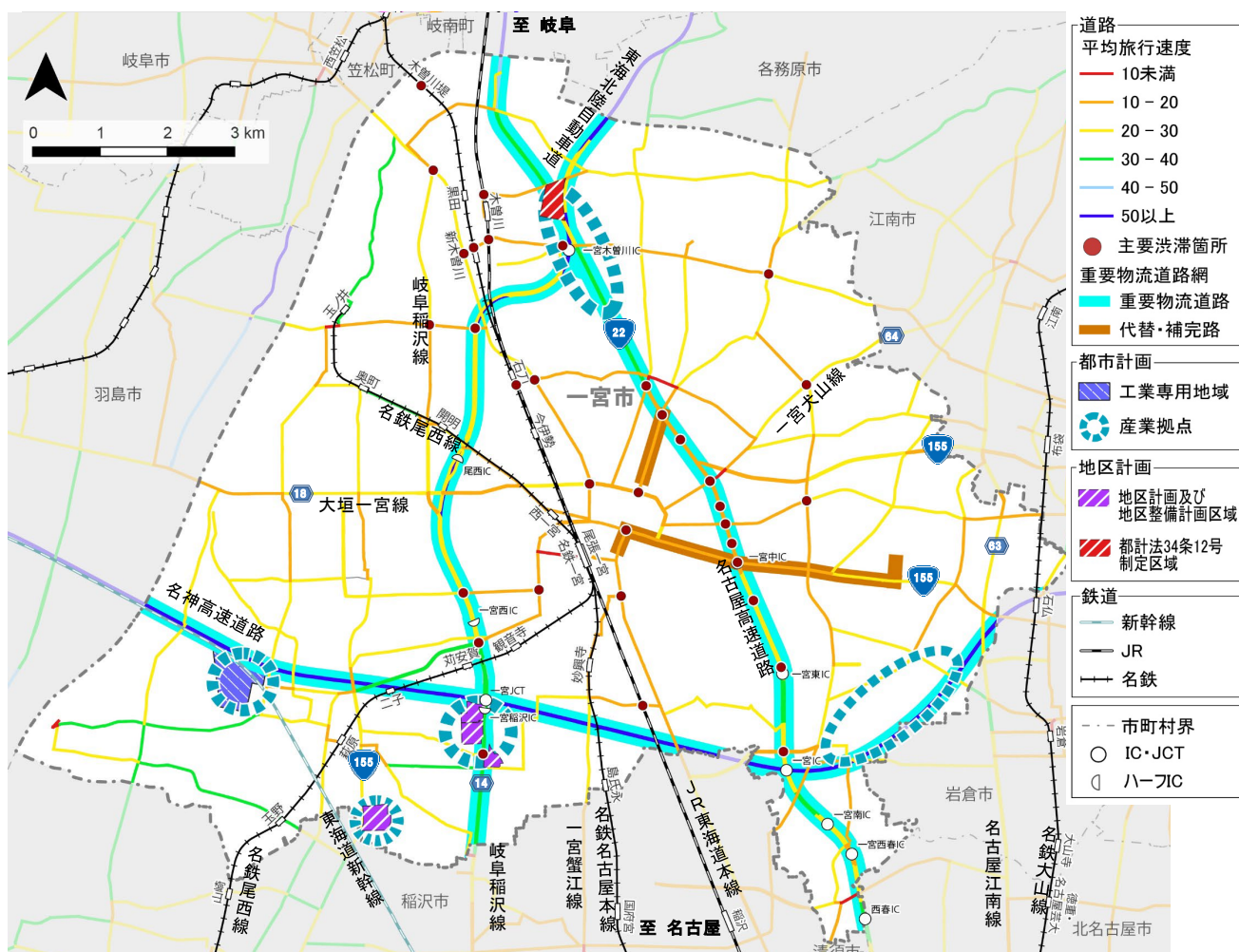
出典：一宮市の工業（2020（令和2）年）

図 2.45 毛織物業の一宮市のシェア

2) 産業拠点と重要物流道路の状況

産業拠点と重要物流道路及び渋滞発生状況

- ・工業専用地域、産業拠点は高速道路や IC 周辺に多い
- ・重要物流道路に名神高速道路、東海北陸自動車道、国道 22 号、主要地方道岐阜稲沢線が指定されており、国道 22 号は主要渋滞箇所、平均旅行速度 20km/h 未満区間が存在



※地区計画は工業利用を抽出

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、一宮市都市計画マスタープラン

図 2.46 重要物流道路、代替・補完路の指定状況と平均旅行速度および主要渋滞箇所

【課題⑨】 まちなかの賑わい創出

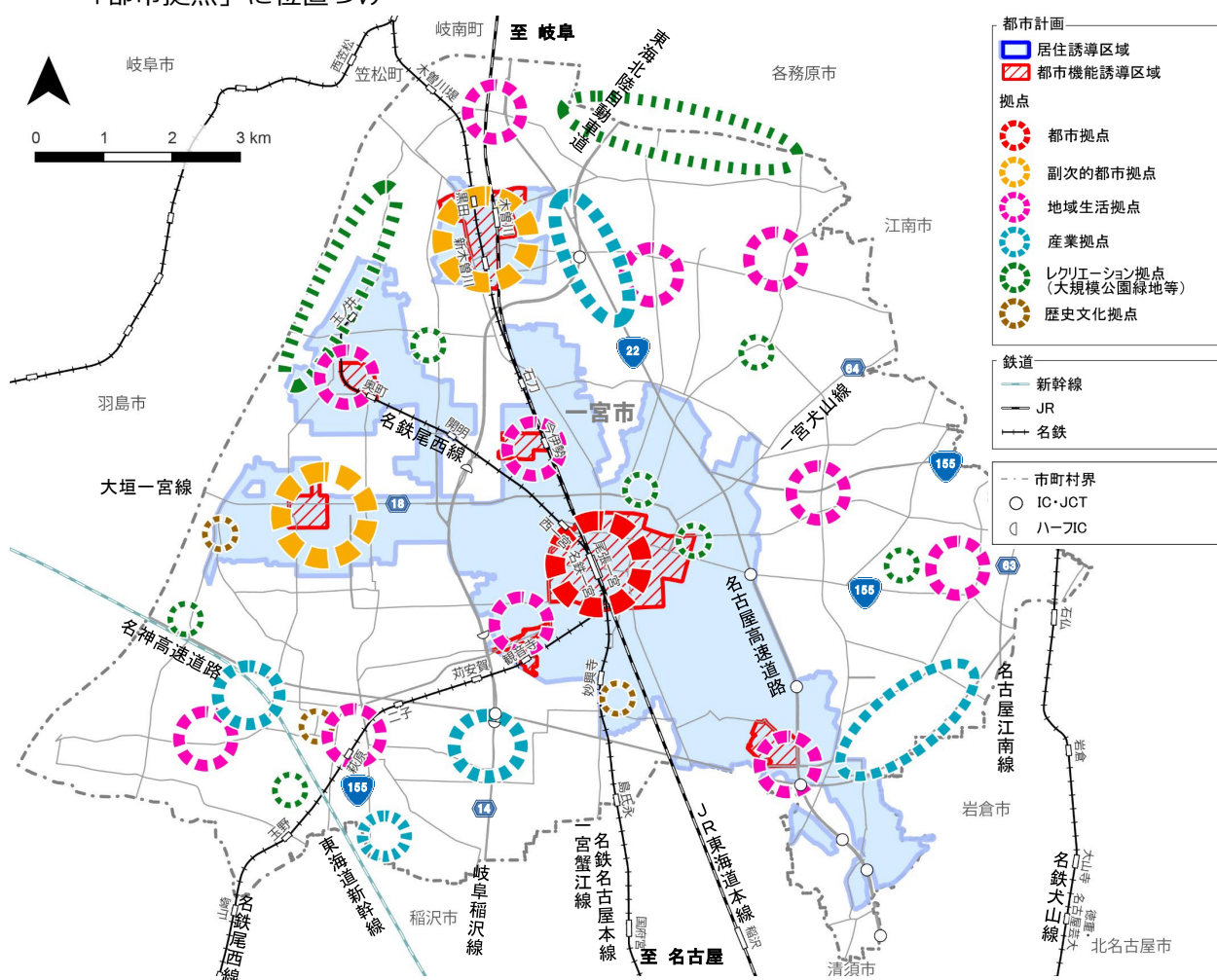
本市は中心市街地を都市拠点に位置づけ、まちなかウォークブルの取り組みを進めており、イベント実施時には多数の来訪者により賑わいます。しかし、平常時は来訪者、通行者が少ない状況です。

そのため、総合計画の位置づけを踏まえ、「都市拠点」にふさわしい高次な都市機能の集積と合わせて、これまでのウォークブルのさらなる取り組みや、まちなかの賑わい創出が必要です。交通面においては、一宮駅からの公共交通の放射状ネットワークの利便性を高めることで来訪しやすい環境を構築するとともに、まちなかを安全、快適に滞在・周遊できる移動環境を構築する取り組みが必要です。

1) 上位関連計画におけるまちなかの位置づけ

都市拠点としての位置づけ

- ・第7次一宮市総合計画において一宮駅周辺の市の中心部を、市域内外からの利用を想定した広域的な都市機能や、市街地の賑わいをもたらすために必要な高次な都市機能が集積する「都市拠点」に位置づけ



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、
2020（令和2）年 都市計画マスタープラン、立地適正化計画

図 2.47 将来都市構造における拠点および都市機能誘導区域・居住誘導区域

2) まちなかにおけるウォーカブルの位置づけ

ウォーカブルの取り組み

- ・ 中心市街地約 1 キロメートル圏内において居心地が良く、歩きたくなるまちなかを創出するため、道路、駅前広場、公園及び駅前ビル等の都市アセット*をリノベーションするまちなかウォーカブルの取り組みが進展

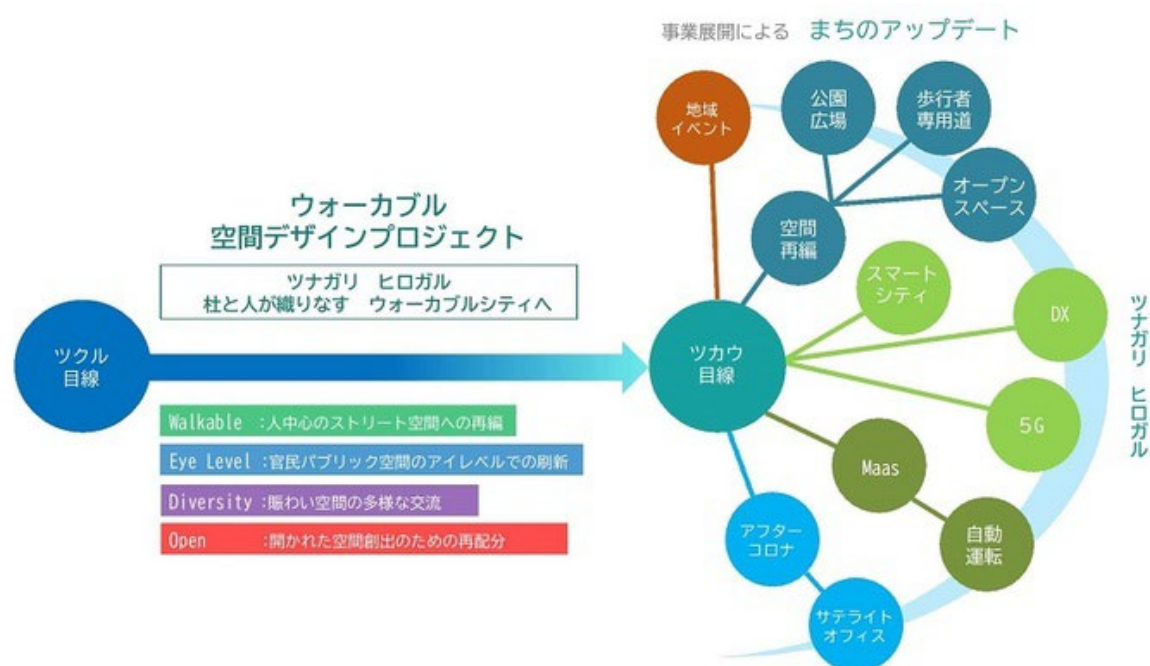
〔対象エリア〕



〔社会実験時の状況〕



〔取り組みの目的〕



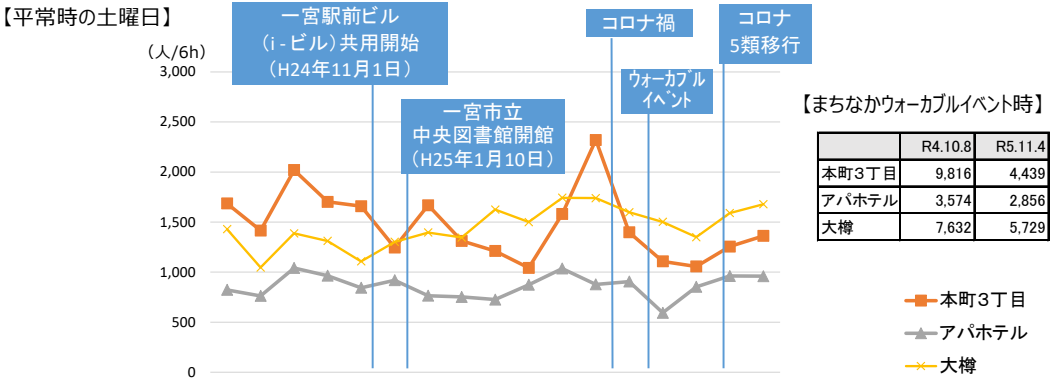
出典：一宮市資料

図 2.48 まちなかウォーカブルの取り組み

3) まちなかの賑わい

まちなかの賑わい

- ・ 中心市街地の来訪者はコロナ禍に入る前までは本町 3 丁目等で増加傾向になっていたがコロナ禍で落ち込み、2022（令和 4）年以降は回復傾向
- ・ イベント時は交通量が数倍に増加するものの、平常時は少数に留まる



※土曜日の 11 時～17 時の通行量調査結果
出典：一宮市資料

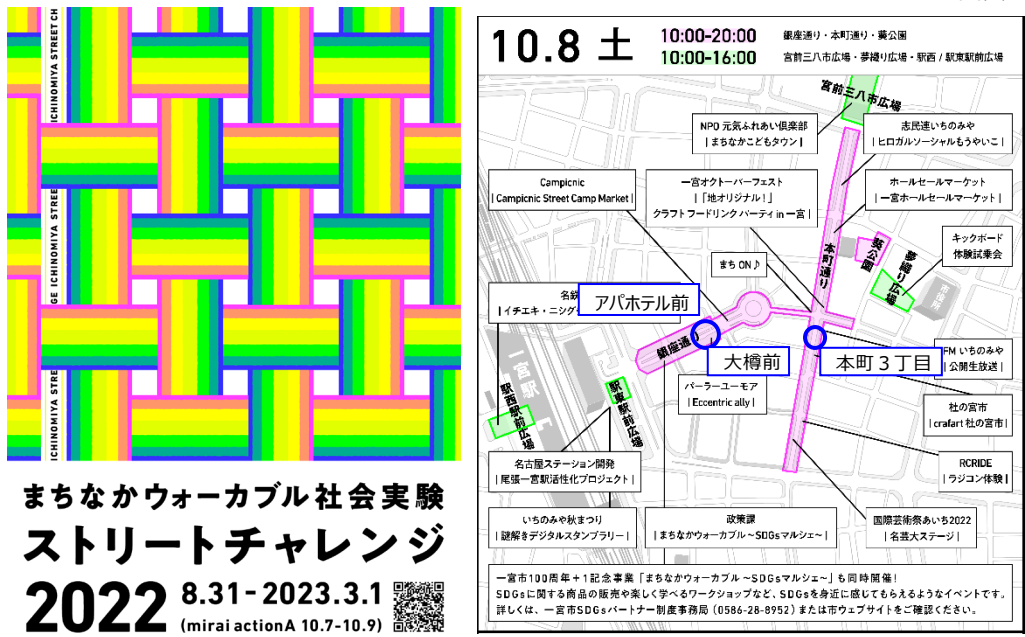
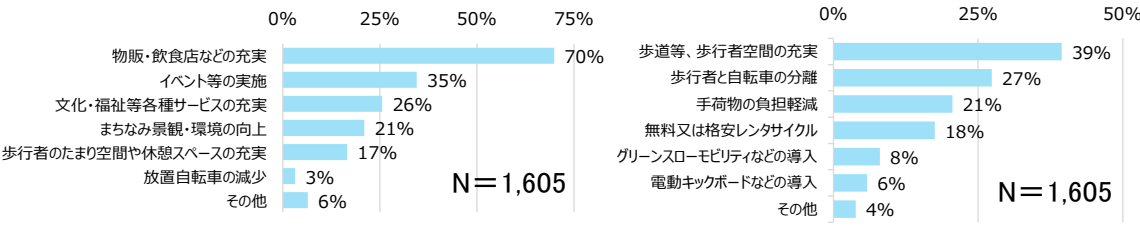


図 2.49 まちなかの歩行者交通量とイベント概要

- ・ まちの魅力向上の条件は「物販・飲食店などの充実」が上位
- ・ まちなかを回遊する条件は「歩道等、歩行者空間の充実」が上位



出典：2023（令和 5）年 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 2.50 中心市街地内を回遊する条件

図 2.51 魅力向上の条件

3. 地球環境に対応する課題

【課題⑩】 環境負荷の低減

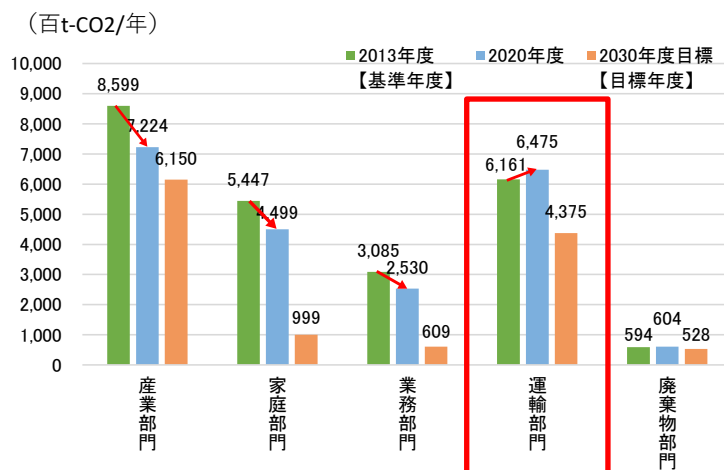
本市のCO₂排出量は、産業部門、家庭部門、業務部門からのCO₂排出量は減少傾向となっており、運輸部門に着目すると2020（令和2）年度値は2013（平成25）年度値を上回っており、目標年度値から遠ざかっています。

また、輸送量当たりのCO₂排出量は、自動車がバス、鉄道と比べて高く、自動車の利用は、地球環境への負荷を高めます。

そのため、CO₂の排出を削減し、環境負荷の低減を図り、地球にやさしい交通体系の構築が必要です。

1) CO₂ 排出量の目標達成状況

- 産業部門、家庭部門、業務部門からの CO₂ 排出量は減少傾向となっているものの、運輸部門からの排出量は 2013（平成 25）年度に比べて増加しており、目標年度値と乖離



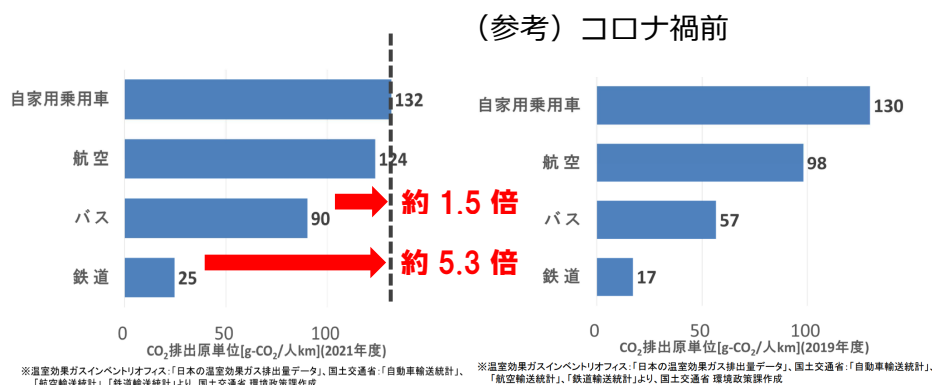
※ 部門ごとに四捨五入をしているため、合計値が部門ごとの合計と異なる場合があります。

出典：いちのみや気候変動対策アクションプラン 2030(R2～R12)_R2.3 策定 - R6.1 改訂

図 2.52 一宮市の部門別 CO₂ 排出量

2) 輸送量当たりの CO₂ 排出量

- 自家用乗用車の輸送量当たりの CO₂ 排出量は、バスの約 1.5 倍、鉄道の約 5.3 倍



出典：国土交通省 HP「運輸部門における二酸化炭素排出量」より

図 2.53 輸送量当たりの CO₂ 排出量（旅客）

参考資料 3

一宮市 おでかけに関するアンケート調査

目 次

1. 調査概要	3-1
(1) 調査の目的	3-1
(2) 調査の実施方法	3-1
2. 調査結果	3-8
(1) あなたご自身とご家族、ご家庭の状況についてお尋ねします。(Q1) ..	3-8
(2) あなたの日頃のおでかけについてお尋ねします。(Q2)	3-13
(3) バスの利用についてお尋ねします。(Q3)	3-25
(4) 中心市街地（一宮駅周辺）への来訪についてお尋ねします。(Q4) ...	3-26
(5) あなた自身の考えをお尋ねします。(Q5)	3-29
(6) その他（クロス集計）	3-31

参考資料3. 一宮市 おでかけに関するアンケート調査

1. 調査概要

(1) 調査の目的

本調査は、一宮市総合交通戦略策定の基礎資料とするため、一宮市民の日ごろの移動の実態や公共交通に対する考えなどについて把握することを目的に実施しました。

(2) 調査の実施方法

1) 調査対象と方法

分類	対象	方法	
		配布・配信	回収
住民	住民 (郵送配布・無作為抽出)	・郵送配布、依頼文に QR コードを記載	郵送 WEB
	住民（広報誌）	・市広報に QR コードを記載	WEB
公共交通	鉄道、i-バス利用者	・一宮駅にて QR コードを掲載したミニチラシを配布 ・安全交通街頭啓発に合わせてチラシ配布 ・QR コード記載のポスターを i-バス車内に掲示	WEB

2) 回収状況

郵送・web アンケートを実施し、合計 1,611 票の回答を得ました。

配布方法等	配布数	回収票数	回収率 (%)	配布等期間
郵送配布（郵送回収）	3,000	967	45%	11月24日 ～12月23日
郵送配布（WEB 回収）		377		
広報一宮 12 月号 （WEB 回収）	—	47	—	11月24日 ～12月23日
一宮駅周辺でのチラシ配布 （WEB 回収）	1,636	216	11%	11月29日 ～12月23日
交通安全街頭啓発での チラシ配布（WEB 回収）	250			12月1日 ～12月23日
i-バス車内ポスター掲示 （WEB 回収）	—	4	—	12月1日 ～12月23日
合計	—	1,611	—	—

3) 依頼文・調査票

a) 依頼文_表

一宮市 おでかけに関するアンケート調査ご協力のお願い

一宮市では、戦略的に交通施策を進めることで市内の交通をより良いものにしていくため、「総合交通戦略」を策定します。

つきましては、戦略策定の基礎資料とするため、市民の皆さまの日ごろの移動の実態や公共交通に対する考えなどについてのアンケート調査を実施します。

誠に恐れ入りますが、この趣旨をご理解いただき、ご協力をお願いします。

なお、本調査は、市内在住の満18歳以上の方から無作為に選んだ3,000の方にアンケート調査票をお送りしています。調査は無記名で、お答えいただいた内容は、統計的な処理を行い、上記の調査の目的以外には使用いたしません。

令和5年11月 一宮市

アンケート調査の注意事項

<回答方法>

- ❖ 宛名の方は、調査票またはWEBよりご回答ください。
- ❖ 同居されている方もWEBでのご回答が可能ですので、ご協力をお願いします。
- ❖ 広報一宮(12月号)でも同じアンケート調査のお願いを掲載していますが、本調査でご回答頂いた方は回答不要です。(※調査内容は、全く同じものです。)

	調査票での回答	WEBでの回答
アンケートの回答方法 (おひとり様1回1つの方法でご回答ください)	回答した調査票を同封の返信用封筒に封入の上、ポストに投函をお願いします。 ※切手は不要です。 ※アンケート調査票や返信用封筒に、お名前など、個人が特定されるような情報は書きにならないでください。	下記のURLもしくは二次元バーコードから、お手持ちのPCやスマートフォン等でもご回答いただけます。 ※回答していない調査票は破棄をお願いします。 https://questant.jp/q/Ichinomiya2023_2 
アンケートの回答期限	令和5年12月15日(金) の消印有効	令和5年12月23日(土) 24時00分まで

◆調査実施主体

一宮市 まちづくり部 地域交通課 交通政策グループ

電話：0586-28-8955 (ダイヤルイン) 受付時間：平日 8:30~17:15

◆アンケートの内容や設問に関する問合せ先

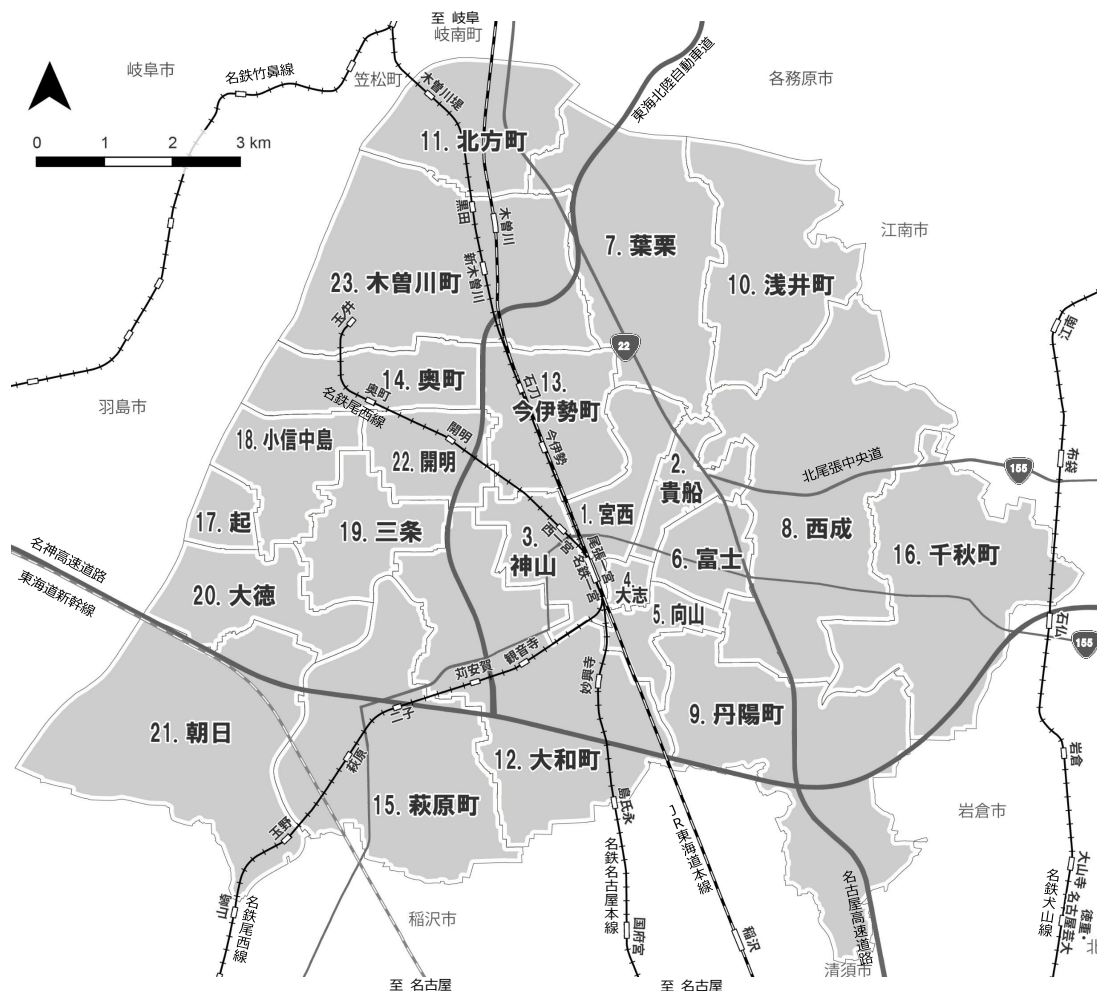
(委託先企業) パシフィックコンサルタンツ(株)

電話：052-589-3126 受付時間：平日 10:00~17:00

b) 依頼文_裏

一宮市内の地区（連区）

Q2 - 1 ～ 2 - 4 の③目的地を回答頂く際の参考にご活用ください。



c) 調査票_P1

一宮市 おでかけに関するアンケート調査票

1. あなたご自身とご家族、ご家庭の状況についてお尋ねします。

Q1-1 居住地の郵便番号をお書きください。

			-				
--	--	--	---	--	--	--	--

Q1-2 あなたの性別をお答えください。(最も当てはまるもの1つに○)

1. 男 2. 女 3. その他 4. 答えたくない

Q1-3 あなたの年代をお答えください。(当てはまるもの1つに○)

1. 10代 2. 20代 3. 30代 4. 40代 5. 50代 6. 60～64 歳
7. 65～69 歳 8. 70～74 歳 9. 75～79 歳 10. 80～84 歳 11. 85 歳以上

Q1-4 あなたの同居家族をお答えください。(あなた以外。あなたから見た関係として、該当するもの全てに○)

1. なし(単身) 2. 配偶者・パートナー 3. 親 4. 祖父母
5. 子ども 6. 兄弟姉妹 7. その他 ()

Q1-5 あなたの現在の職業等をお答えください。(最も当てはまるもの1つに○)

1. 正規の従業員・職員 2. 派遣・契約社員 3. パート・アルバイト 4. 自営業・自由業
5. 家事・育児等専業 6. 学生 7. 無職(求職中含む) 8. その他

Q1-6 あなたの外出時の状況をお答えください。(最も当てはまるもの1つに○)

1. 自分自身で無理なく外出できる 2. 体はつらいが、一人で外出できる
3. 他の人の付き添い等があれば外出できる(一人で難しい) 4. 外出は難しい - 回答が難しいければ、以降の設問は、無回答でも構いません。

Q1-7 あなたの運転免許の保有状況をお答えください。(最も当てはまるもの1つに○)

1. 現在保有している(自分で運転する) 2. 現在保有している(ほとんど運転しない)
3. 以前持っていたが、現在は保有していない 4. 保有したことはない

Q1-8 車両の保有状況をお答えください。(それぞれ当てはまるもの1つに○)

 クルマ 	 自転車
1. 自分専用のものがある 2. 家族で共用している 3. 自分は運転できないが、家庭にはある 4. 保有していない(家庭にない)	1. 自分専用のものがある 2. 家族で共用している 3. 保有していない(家庭にない)

Q1-9 ご自宅から最もよく利用する駅についてお答えください。

最もよく利用する駅 (最も当てはまるもの1つに○)	1. 利用していない⇒Q1-10へ 2. JR線下記以外駅名() 3. 名鉄下記以外駅名()
	JR 4. 尾張一宮 5. 木曽川 6. 稲沢
	名鉄 名古屋本線 7. 名鉄一宮 8. 妙興寺 9. 島氏永 10. 今伊勢 11. 石刀
	名鉄尾西線 12. 新木曽川 13. 黒田 14. 木曽川堤 15. 国府宮
上記の駅までの徒歩時間	16. 観音寺 17. 荻安賀 18. 二子 19. 萩原 20. 玉野
	21. 西一宮 22. 開明 23. 奥町 24. 玉ノ井
上記の駅までの移動手段 (最も当てはまるもの1つに○)	名鉄犬山線 25. 江南 26. 布袋 27. 石仏 28. 岩倉
	1. 5分未満 2. 5～10分未満 3. 10～15分未満 4. 15～20分未満 5. 20分以上 6. 徒歩時間が分からない
上記の駅までの移動手段 (最も当てはまるもの1つに○)	1. 徒歩のみ(車いすを含む) 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. クルマ(自分で運転) 5. クルマ(家族等による送迎)
	6. タクシー 7. 路線バス 8. 送迎バス 9. その他()

Q1-10 ご自宅から最もよく利用するバス停についてお答えください。

最もよく利用するバス停名(1つ記入)	1. 最もよく利用するバス停名() 2. 利用していない⇒Q2-1へ
上記のバス停までの徒歩時間	1. 5分未満 2. 5～10分未満 3. 10～15分未満 4. 15～20分未満 5. 20分以上 6. 徒歩時間が分からない
上記のバス停までの移動手段 (最も当てはまるもの1つに○)	1. 徒歩のみ(車いすを含む) 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. クルマ(自分で運転) 5. クルマ(家族等による送迎)
	6. タクシー 7. その他()

d) 調査票_P2

2. あなたの日ごろのおでかけについてお尋ねします。

外出目的別に ①外出頻度 ②外出する曜日 ③目的地 ④目的地まで行く際の一宮市内における交通手段をお答えください。

Q2-1 通勤・通学	①頻度	1. ほぼ毎日 2. 週5日 3. 週3~4日 4. 週1~2日 5. 月数回 6. 年数回 7. 自宅と同じ(自営業など) →Q2-2へ 8. 通勤・通学では外出しない →Q2-2へ
	②曜日 (該当全てに○)	1. 平日 2. 土曜 3. 日祝
	③目的地	1. 一宮市内 () (下表より連区の番号を記入) - - - - - 2. 一宮市外 () (市区町村名を記入)
	④一宮市内での利用交通手段 (該当全てに○)	1. 徒歩のみ (車いすを含む) 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. クルマ (自分で運転) 5. クルマ (家族等の送迎) 6. 名鉄バス 7. i-バス 8. i-バスミニ 9. JR 10. 名鉄 11. タクシー 12. その他 ()
Q2-2 買物 (最もよく行く店舗)	①頻度	1. ほぼ毎日 2. 週5日 3. 週3~4日 4. 週1~2日 5. 月数回 6. 年数回 7. 買物では外出しない →Q2-3へ
	②曜日 (該当全てに○)	1. 平日 2. 土曜 3. 日祝
	③目的地	1. 一宮市内 () (下表より連区の番号を記入) - - - - - 2. 一宮市外 () (市区町村名を記入)
	④一宮市内での利用交通手段 (該当全てに○)	1. 徒歩のみ (車いすを含む) 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. クルマ (自分で運転) 5. クルマ (家族等の送迎) 6. 名鉄バス 7. i-バス 8. i-バスミニ 9. JR 10. 名鉄 11. タクシー 12. その他 ()
Q2-3 通院等 (最もよく行く病院や福祉施設)	①頻度	1. ほぼ毎日 2. 週5日 3. 週3~4日 4. 週1~2日 5. 月数回 6. 年数回 7. 通院等では外出しない →Q2-4へ
	②曜日 (該当全てに○)	1. 平日 2. 土曜 3. 日祝
	③目的地	1. 一宮市内 () (下表より連区の番号を記入) - - - - - 2. 一宮市外 () (市区町村名を記入)
	④一宮市内での利用交通手段 (該当全てに○)	1. 徒歩のみ (車いすを含む) 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. クルマ (自分で運転) 5. クルマ (家族等の送迎) 6. 名鉄バス 7. i-バス 8. i-バスミニ 9. JR 10. 名鉄 11. タクシー 12. その他 ()
Q2-4 レジャー・趣味など (習い事、会食、友人に会う)	①頻度	1. ほぼ毎日 2. 週5日 3. 週3~4日 4. 週1~2日 5. 月数回 6. 年数回 7. レジャー・趣味では外出しない →Q2-5へ
	②曜日 (該当全てに○)	1. 平日 2. 土曜 3. 日祝
	③目的地	1. 一宮市内 () (下表より連区の番号を記入) - - - - - 2. 一宮市外 () (市区町村名を記入)
	④一宮市内での利用交通手段 (該当全てに○)	1. 徒歩のみ (車いすを含む) 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. クルマ (自分で運転) 5. クルマ (家族等の送迎) 6. 名鉄バス 7. i-バス 8. i-バスミニ 9. JR 10. 名鉄 11. タクシー 12. その他 ()

③目的地の選択肢_一宮市内の地区(連区) ※「一宮市 おでかけに関するアンケート調査ご協力をお願い」裏面の地区(連区) 図参照

1. 宮西	2. 貴船	3. 神山	4. 大志	5. 向山	6. 富士
7. 葉栗	8. 西成	9. 丹陽町	10. 浅井町	11. 北方町	12. 大和町
13. 今伊勢町	14. 奥町	15. 萩原町	16. 千秋町	17. 起	18. 小信中島
19. 三条	20. 大徳	21. 朝日	22. 開明	23. 木曾川町	

Q2-5 ご自宅から外出される際のクルマによる送迎の有無についてお答えください。

送迎の有無 (最も当てはまるもの1つに○)	1. 送迎する(運転手) 2. 送迎される(同乗者) 3. 送迎はない →Q2-6へ
送迎する又はしてくれる方 (最も当てはまるもの1つに○)	1. 配偶者・パートナー 2. 親 3. 子ども 4. 兄弟姉妹 5. その他 ()
送迎による外出の頻度 (最も当てはまるもの1つに○)	1. ほぼ毎日 2. 週5日 3. 週3~4日 4. 週1~2日 5. 月数回 6. 年数回 7. 雨天時のみ
送迎による外出の目的 (該当するもの全てに○)	1. 通勤 2. 通学 3. 幼稚園・保育園の通園 4. 買物 5. 通院 6. レジャー・趣味 7. 習い事 8. 面会等 9. 業務 10. その他 ()

e) 調査票_P3

Q2-6 利用している交通手段について、項目ごとの満足度をお答えください。（最も当てはまるもの1つに○）
また、全18項目のうち、特に対策が必要だと思う項目を3つまで選び、○をご記入ください。
（利用していない交通手段、分からない内容は無回答で構いません。）

交通手段	No.	項目	満足度				対策が必要 3つまで ○を記入
			不満	やや不満	やや満足	満足	
徒歩	1	道幅、自転車・クルマとの分離（歩行空間の安全性）	1	2	3	4	
	2	歩道のない道路でのクルマの走行速度（歩行空間の心理的安全性）	1	2	3	4	
	3	歩道の段差・傾斜、路面のこぼれ（歩行空間の快適性）	1	2	3	4	
	4	歩きたくないか、景観が良いか（歩行空間の魅力）	1	2	3	4	
	5	放置自転車対策（路上に放置自転車がないかどうか）	1	2	3	4	
	6	自転車利用ルール・マナーの周知・啓発（歩道での歩行者優先等）	1	2	3	4	
自転車	7	自転車通行空間の整備（車道上の自転車専用通行帯、サイクリングロードの整備）	1	2	3	4	
	8	駅、バス停周辺などの駐輪場の整備（位置、台数、設備等）	1	2	3	4	
クルマ	9	道路の渋滞、混雑状況	1	2	3	4	
	10	走りやすさ（車道幅、舗装状況、段差等）	1	2	3	4	
	11	クルマの交通ルール遵守状況	1	2	3	4	
	12	信号のない交差点の見通し（カーブミラー設置状況等）	1	2	3	4	
タクシー	13	タクシーのつかまえやすさ（タクシー乗り場、タクシーの予約）	1	2	3	4	
	14	利用しやすさ（運賃、車内の快適性等）	1	2	3	4	
鉄道	15	ダイヤ（運行本数、始発・終電の時間）	1	2	3	4	
	16	定時性（電車が遅れないこと）、速達性（速いこと）	1	2	3	4	
	17	利用しやすさ（運賃、車内混雑状況、駅ホームまでのアクセス）	1	2	3	4	
	18	移動しやすさ（駅構内、駅からバス等他の移動手段への乗り換え）	1	2	3	4	

Q2-7 5年前（コロナ禍前）と比較して、利用しなくなった交通手段とその理由についてお答えください。	
利用しなくなった交通手段 （該当全てに○）	1. 5年前と変わらない → Q3-1へ 2. 徒歩 3. 自転車 4. 路線バス 5. 鉄道 6. クルマ（自分で運転） 7. クルマ（家族等による送迎） 8. タクシー 9. 原付・バイク 10. その他（ ）
利用しなくなった理由 （該当全てに○）	1. 安全性が心配だから 2. 不便に感じるから 3. 通勤・通学しなくなったから 4. 行き先が変わったから 5. その他（ ）

3. バスの利用についてお尋ねします。

Q3-1 今後、バスを利用しようと思える条件（既に利用されている方は利用回数が増える又は利用し続ける条件）をお答えください。（該当するもの最大5つまで○）

1. 改善してもバスは利用しない ⇒ 理由（ ） → Q4-1へ

2. 待たなくても乗車できる（運行本数が多い） 3. 乗継なしで目的地へ行ける
4. 時刻表どおりに発着する（定時性が高い） 5. 遠回りしない・速達性が高い（目的地までの所要時間）
6. バス停までの距離

具体的には（自宅・目的地からバス停の距離：A. 100m まで B. 300m まで C. 500m まで）

7. より早い始発、より遅い終バス

具体的には（始発：A. 5時台 B. 6時台 C. 7時台 終バス：A. 21時台 B. 22時台 C. 23時台）

8. 利用しやすい料金 9. 情報のわかりやすさ（時刻表、遅延情報など） 10. バス停駐輪場の整備
11. バス待ち環境の改善（ベンチ・屋根の整備、商業施設内にバス停を設置など）
12. バス停やバス車両のバリアフリー化 13. 鉄道との乗継ぎが快適になる（駅改札までの距離・経路等）
14. バス停までの経路のバリアフリー化 15. 鉄道などと共通して支払いできる携帯・スマホアプリの導入
16. 地域で使えるポイントを還元 17. その他（ ）

f) 調査票_P4

4. 中心市街地（一宮駅周辺）への来訪についてお尋ねします。

Q4-1 来訪の有無、エリアについてお答えください。（最も当てはまるもの1つに○）	
1. 駅のみ(i-ビル、商業施設を含む)に来訪する 2. 駅周辺エリアに来訪する 3. 来訪しない→Q4-5へ	
Q4-2 来訪頻度についてお答えください。（最も当てはまるもの1つに○）	
1. ほぼ毎日 2. 週5日 3. 週に3~4回 4. 週に1~2日 5. 月数回 6. 年数回	
Q4-3 来訪目的についてお答えください。（該当するもの全てに○）	
1. 通勤 2. 通学 3. 買物 4. 通院 5. レジャー・趣味 6. 習い事 7. 面会等 8. 業務 9. 送迎 10. イベント 11. その他（ ）	
Q4-4 来訪時の交通手段についてお答えください。（最も当てはまるもの1つに○）	
1. 徒歩のみ(車いすを含む) 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. クルマ(自分で運転) 5. クルマ(家族等の送迎) 6. 名鉄バス 7. i-バス 8. JR 9. 名鉄 10. タクシー 11. その他（ ）	
Q4-5 来訪頻度が増えるための条件についてお答えください。（該当するもの全てに○）	
まちの 魅力向上	1. 物販・飲食店などの充実 2. 文化・福祉等各種サービスの充実 3. イベント等の実施 4. 歩行者のたまり空間や休憩スペースの充実 5. まちなみ景観・環境の向上 6. 放置自転車の減少 7. その他（ ）
中心市街地内 の回遊性	1. 歩道等、歩行者空間の充実 2. 歩行者と自転車の分離 3. 無料又は格安レンタサイクル 4. 電動キックボードなど(乗って楽しく、移動の負担を軽減する移動手段のシェアサービスなどの導入) 5. グリーンズローモビリティ(電動車を活用した 時速20km未満で 短距離の移動サービス)などの導入 6. 手荷物の負担軽減(無料ロッカー・自動荷物輸送ロボットなど) 7. その他（ ）
中心市街地へ のアクセス	1. 歩道の整備 2. 自転車が行き交う空間、駐輪場の整備 3. 駐車場の利便性向上 4. バスサービスの充実 5. その他（ ）

5. あなた自身の考えをお尋ねします。

Q5-1 公共交通サービスと費用負担の在り方に関する意向をお答えください。（該当するもの全てに○）						
[費用負担]（参考情報）市では、令和3年度の1年間でi-バス（6J-7）の運行に約1.1億円、民間入の補助に約0.3億円支出しています。						
1. 公共が民間の交通事業者の赤字を補填するなどの財政負担をするべきではない。 2. 公共交通を利用してサービスを受ける利用者が費用を負担するべきだ。 3. 一定のサービスを提供するためには、公共が赤字を補填するなどの財政負担をすることはやむを得ない。 4. サービス水準を向上させていくためには、公共がより積極的に財政負担をするべきだ。 5. その他（ ） 6. 分からない						
[公共交通サービスの維持]						
1. 公共が責任を持って公共交通ネットワーク、サービス水準を維持するべきだ。 2. 利用状況に応じて路線の廃止や運行本数が減便することは、やむを得ない。 3. 地域が主体となって話し合い、公共の支援を受けながら自ら解決するべきだ。 4. 市民が積極的に公共交通を利用するべきだ。 5. その他（ ） 6. 分からない						
Q5-2 あなた自身の考え方・行動に最も合致するものをお答えください。（項目毎に最も当てはまるもの1つに○）						
No.	項目	全く 当ては まらない	あまり 当ては まらない	どち らとも いえない	やや 当ては まる	非常に 当ては まる
1	クルマを運転するのが好きだ（運転免許を保有していない方は回答不要）	1	2	3	4	5
2	クルマの運転に不安がある（運転免許を保有していない方は回答不要）	1	2	3	4	5
3	クルマの維持費や駐車場代、通行料金等が負担に感じる	1	2	3	4	5
4	クルマが無くても安心して暮らせる	1	2	3	4	5
5	路線バスが無くても安心して暮らせる	1	2	3	4	5
6	公共交通が便利であればクルマは運転したくない	1	2	3	4	5
7	交通情報検索やキャッシュレス決済などスマホやデジタル技術をよく使う方だ	1	2	3	4	5
8	新しい商品やサービス、アプリを利用することが好きだ	1	2	3	4	5
9	健康的な食事や運動(ウォーキングなど)に取り組んでいる 又は関心がある	1	2	3	4	5

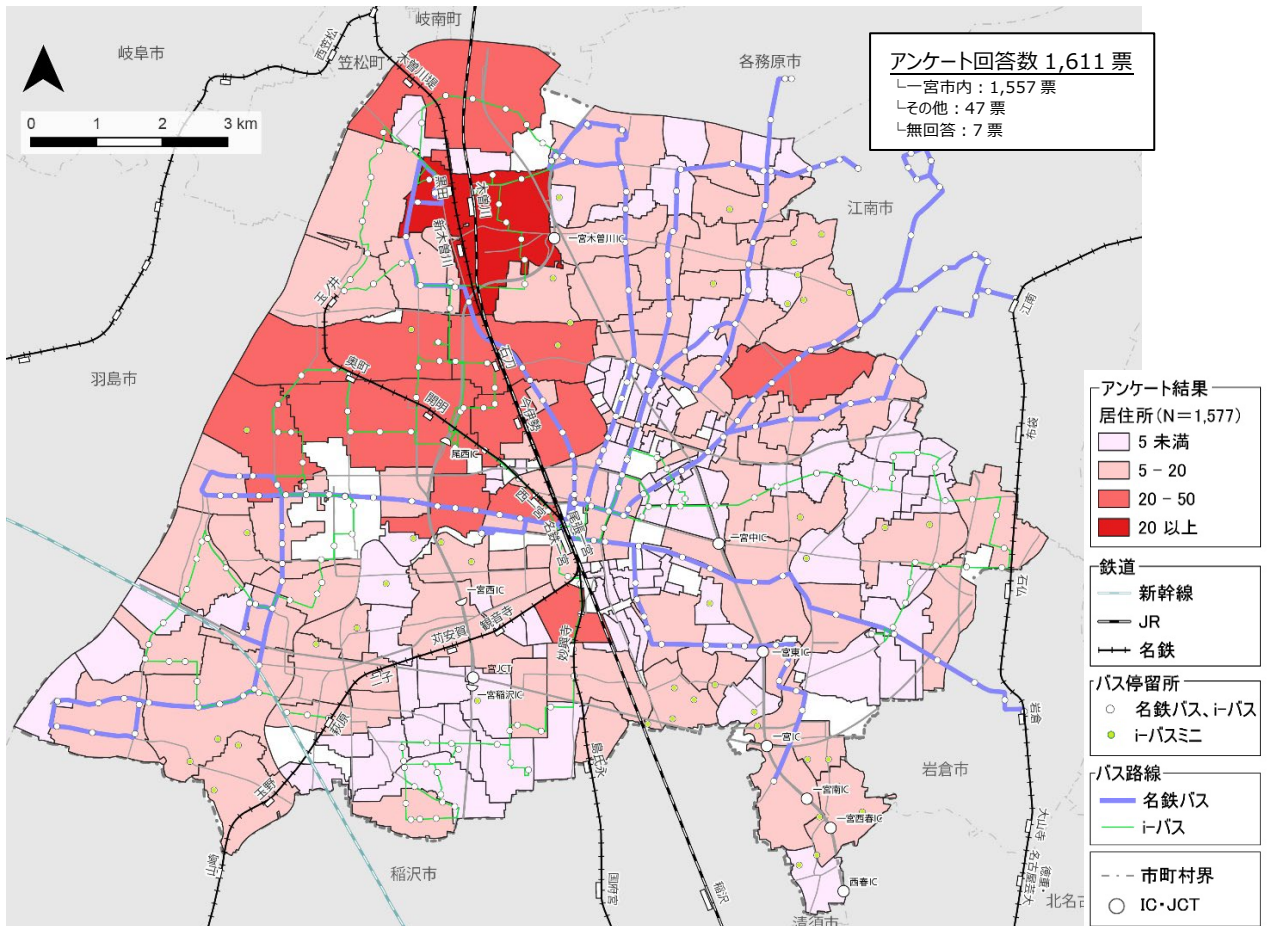
～アンケート調査にご協力いただき、ありがとうございました。～

2. 調査結果

※集計結果については、表示単位に満たない部分を四捨五入しているため、個々の比率の合計が全体を示す数値と一致しない場合があります。

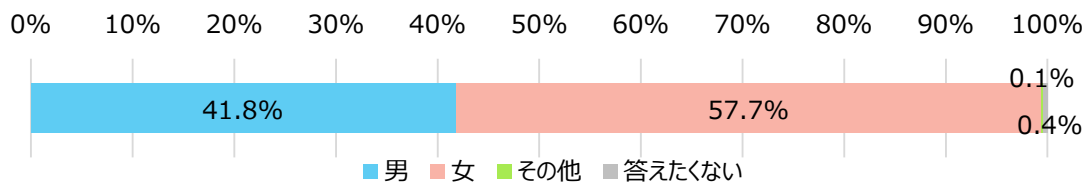
(1) あなたご自身とご家族、ご家庭の状況についてお尋ねします。(Q1)

1) Q1-1 居住地の郵便番号をお書きください。(単一回答) N = 1,611

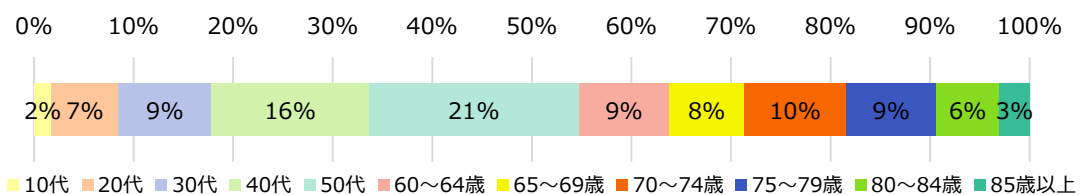


出典：国土数値情報、一宮市公共交通マップ(2024 (令和 6) 年 4 月 1 日時点)

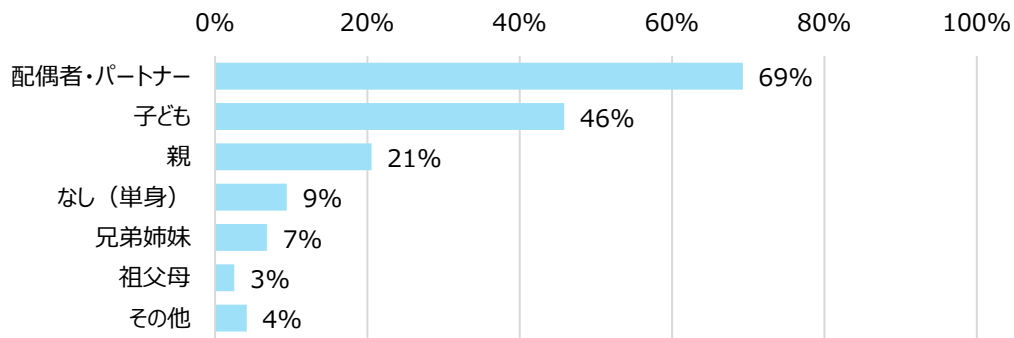
2) Q1-2 あなたの性別をお答えください。(単一回答) N = 1,599



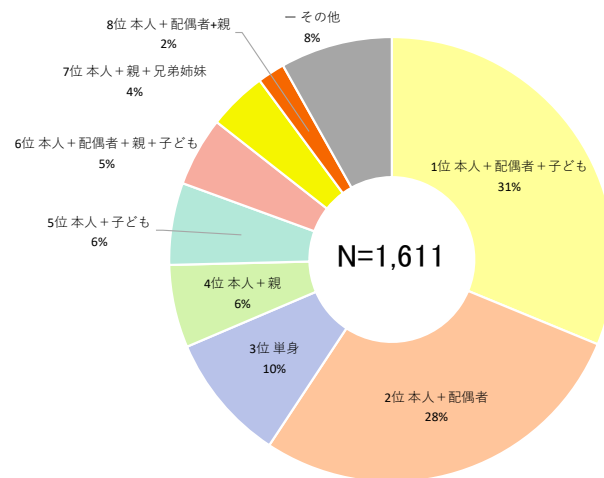
3) Q1-3 あなたの年代をお答えください。(単一回答) N = 1,608



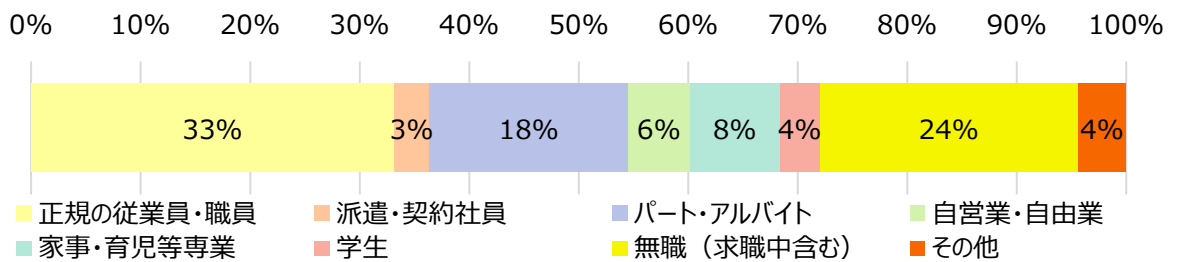
4) Q1-4 あなたの同居家族をお答えください。（複数回答） N = 1,611



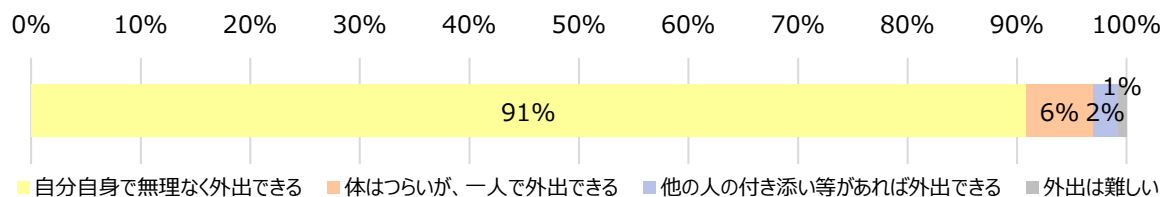
（参考）サンプル数の多かった家族構成（Q1-4 より作成、1%未満はその他に集約）



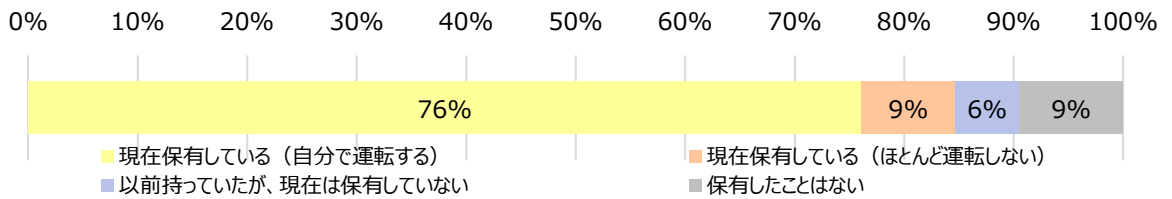
5) Q1-5 あなたの現在の職業等をお答えください。（単一回答） N = 1,598



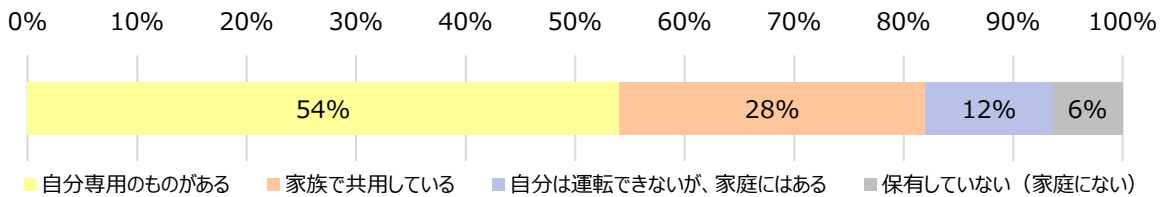
6) Q1-6 あなたの外出時の状況をお答えください。（単一回答） N = 1600



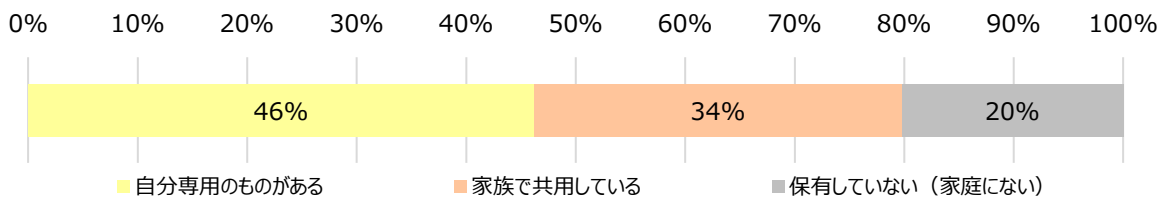
7) Q1-7 あなたの運転免許の保有状況をお答えください。(単一回答) N = 1,596



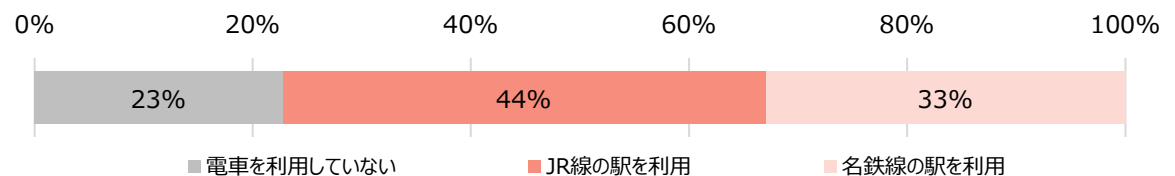
8) Q1-8-① 車両（クルマ）の保有状況についてお答えください。(単一回答) N = 1,551



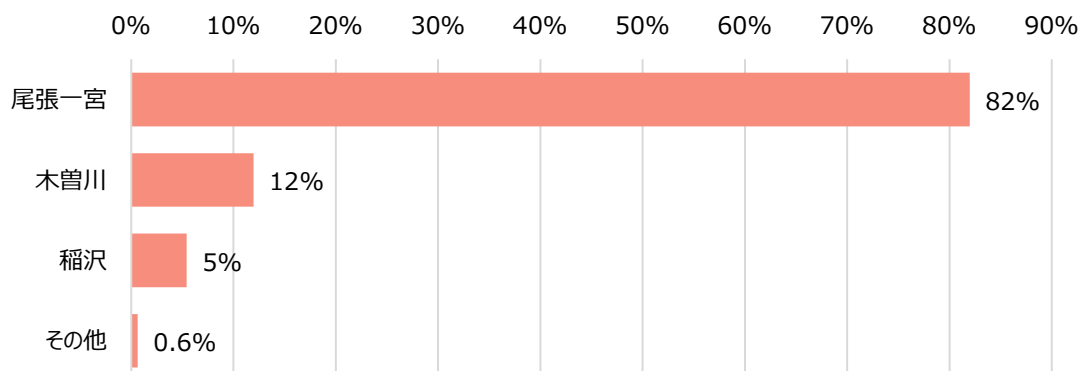
9) Q1-8-② 車両（自転車）の保有状況についてお答えください。(単一回答) N = 1,445



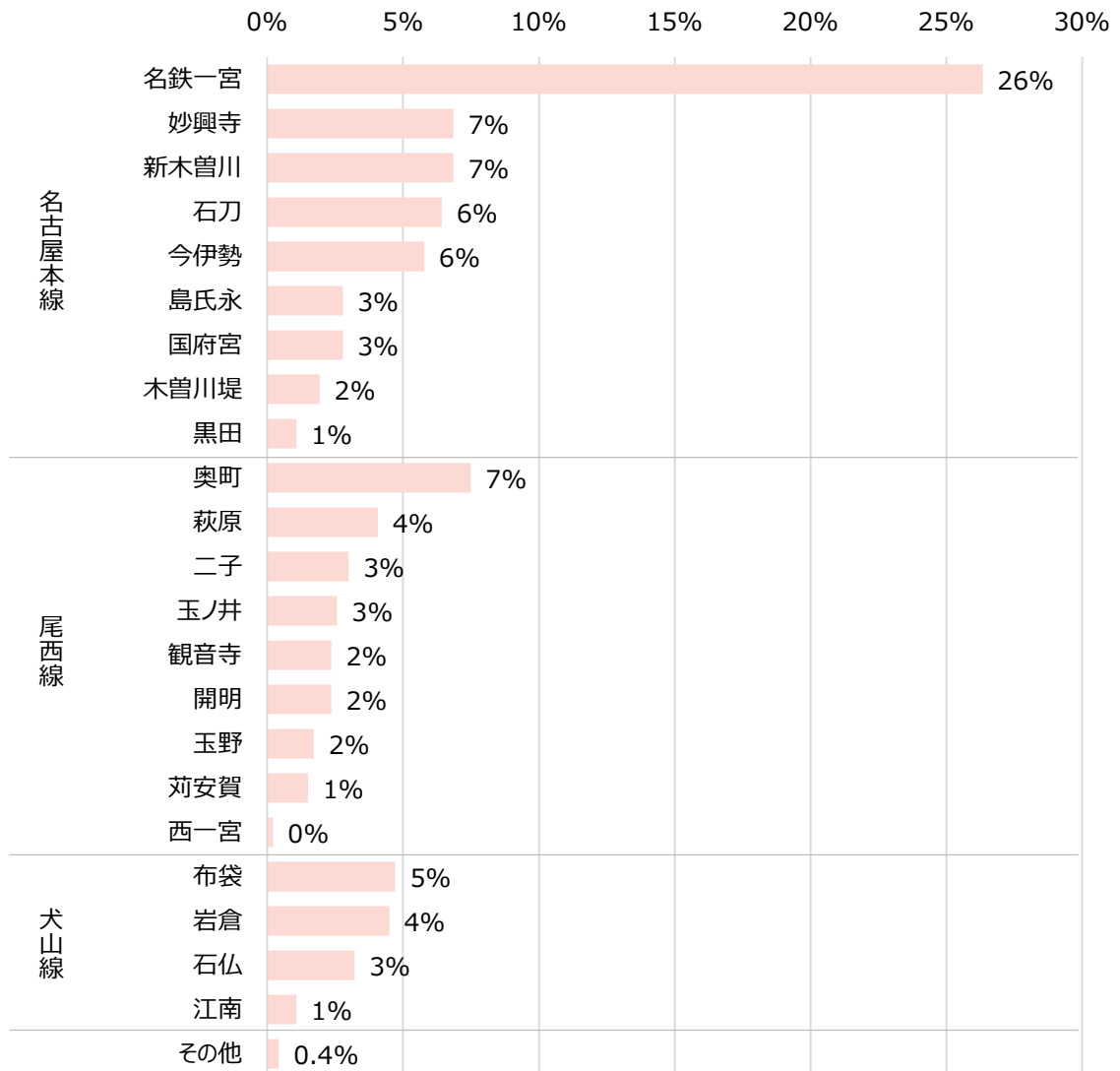
10) Q1-9-① ご自宅から最もよく利用する鉄道についてお答えください。(単一回答) N = 1,416



11) Q1-9-② ご自宅から利用される鉄道（JR 線）について、最もよく利用される駅をお答えください。(単一回答) N = 627

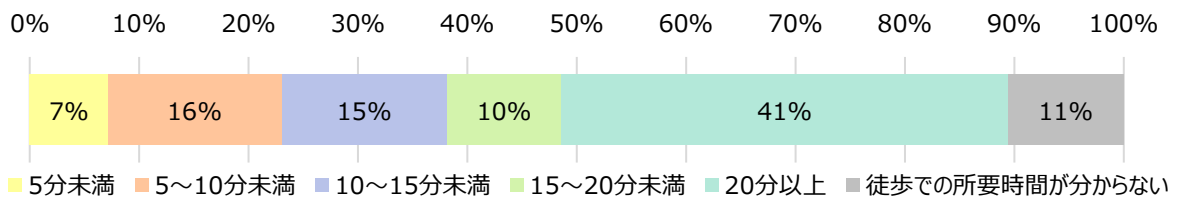


12) Q1-9-③ ご自宅から利用される鉄道（名鉄線）について、最もよく利用される駅をお答えください。（単一回答） N=467

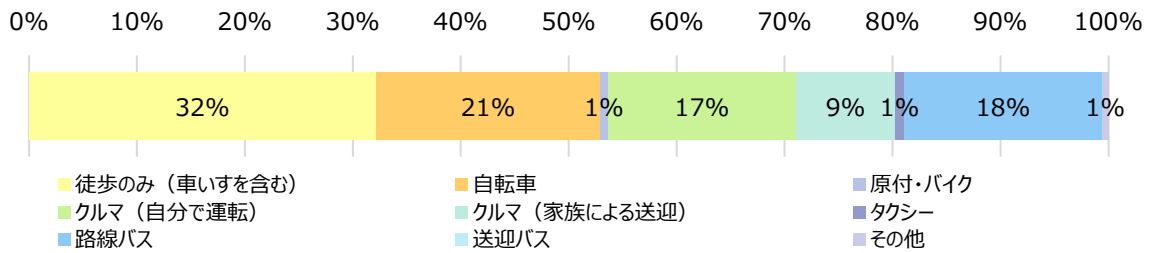


13) Q1-9-④ ご自宅から利用される駅までの徒歩での所要時間をお答えください。

（単一回答） N=1,064

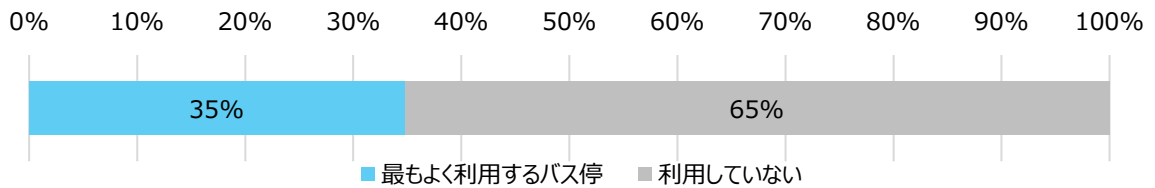


14) Q1-9-⑤ ご自宅から駅までの移動手段をお答えください。(単一回答) N = 1,064



15) Q1-10-① ご自宅から最もよく利用するバス停についてお答えください。

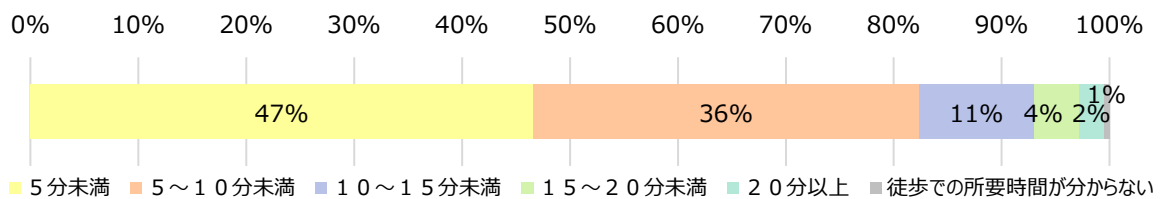
(単一回答) N = 1,557



最もよく利用するバス停_上位 6 箇所		サンプル数
1 位	尾張中島	15
2 位	繊維センター前	11
2 位	両郷町	11
2 位	馬引	11
5 位	印田	10
5 位	元小山	10

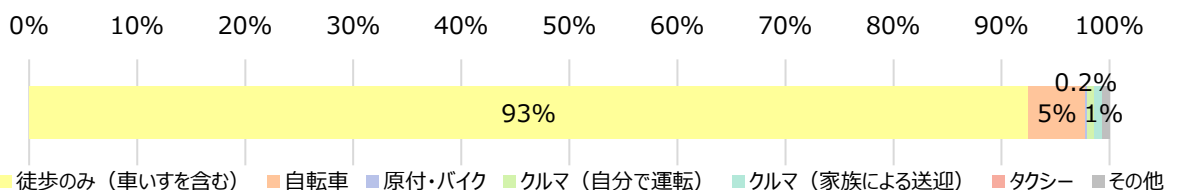
16) Q1-10-② ご自宅から利用されるバス停までの徒歩での所要時間をお答えください。

(単一回答) N = 532



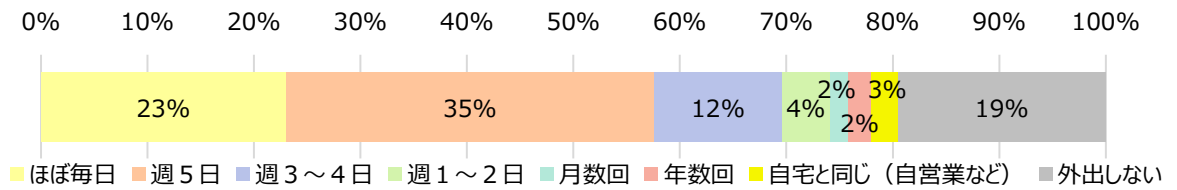
17) Q1-10-③ ご自宅からバス停までの移動手段をお答えください。(単一回答) N =

534

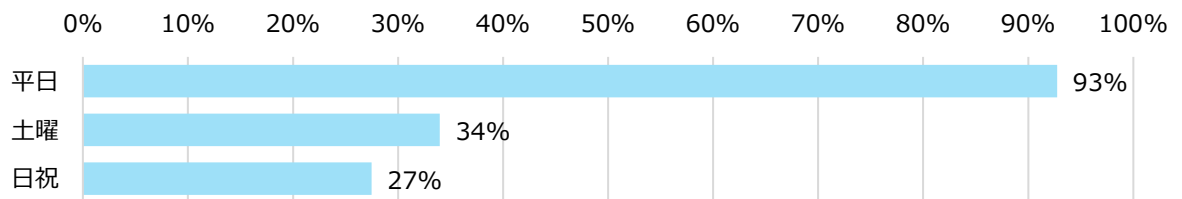


(2) あなたの日頃のおでかけについてお尋ねします。(Q2)

1) Q2-① 通勤・通学の外出頻度についてお答えください。(単一回答) N = 1,382

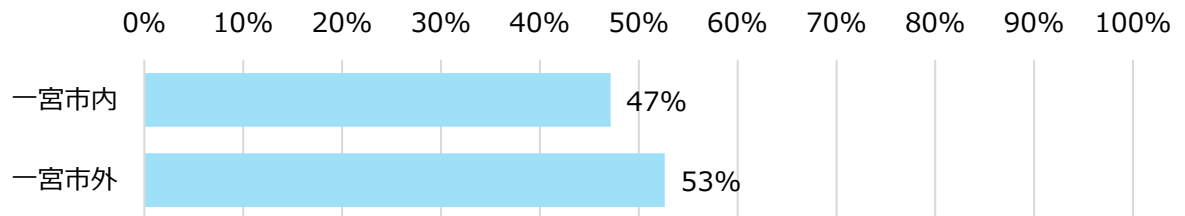


2) Q2-② 通勤・通学の外出する曜日についてお答えください。(複数回答) N = 1,077

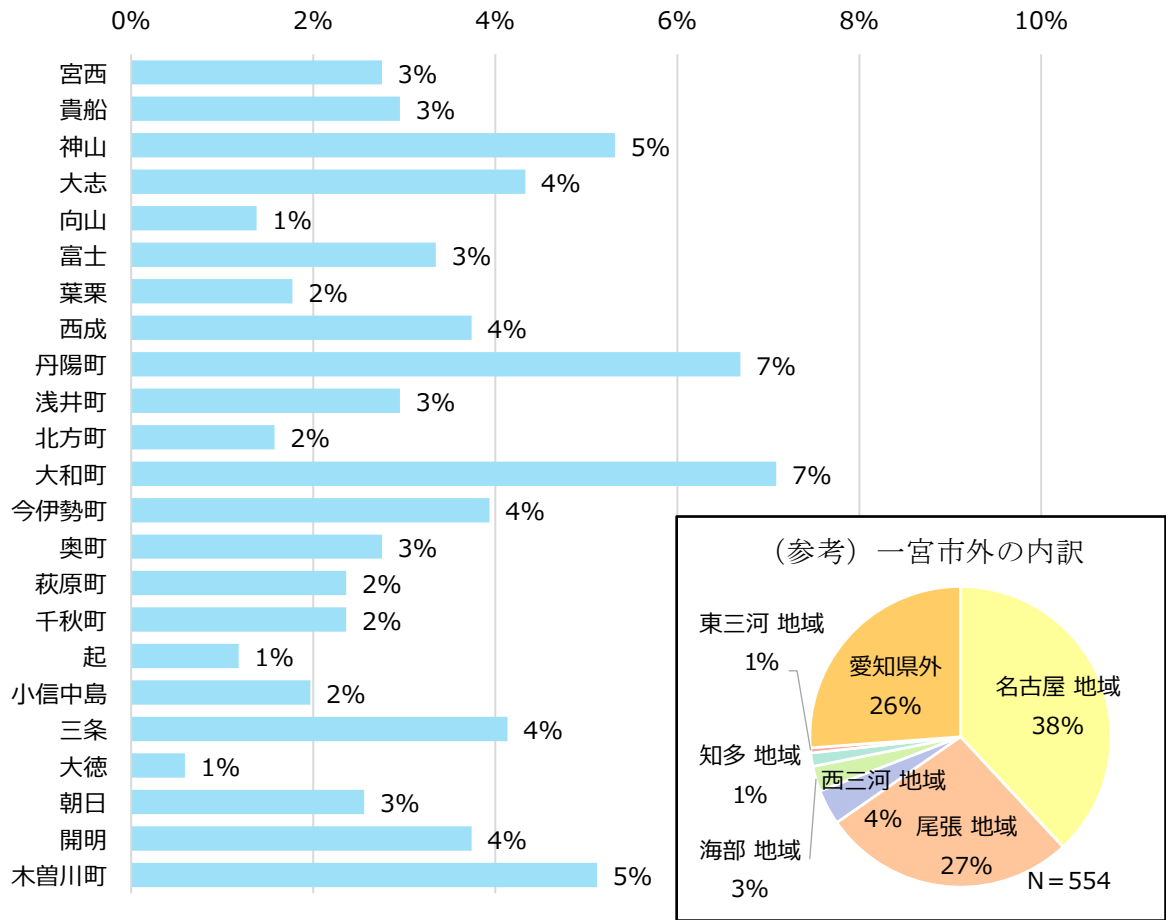


3) Q2-③-1 通勤・通学の目的地についてお答えください。

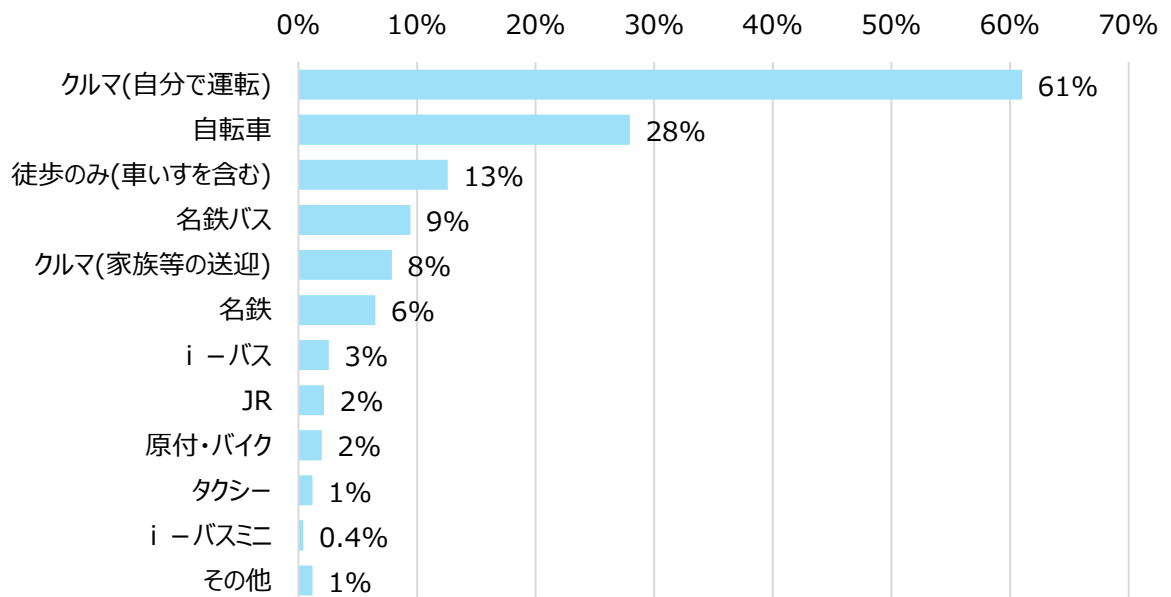
(単一回答) N = 1,077 ※郵送回答のみ複数回答のサンプルあり



4) Q2-③-2-11 前問で回答された「通勤・通学」における一宮市内の目的地について具体的な地域をお答えください。(単一回答) N = 508

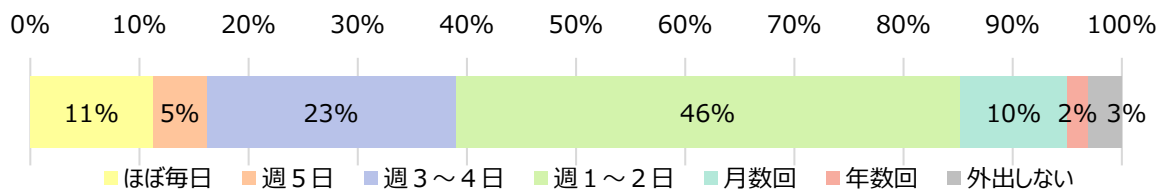


5) Q2-④ 通勤・通学の一宮市内における目的地までの交通手段をお答えください。(複数回答) N = 508



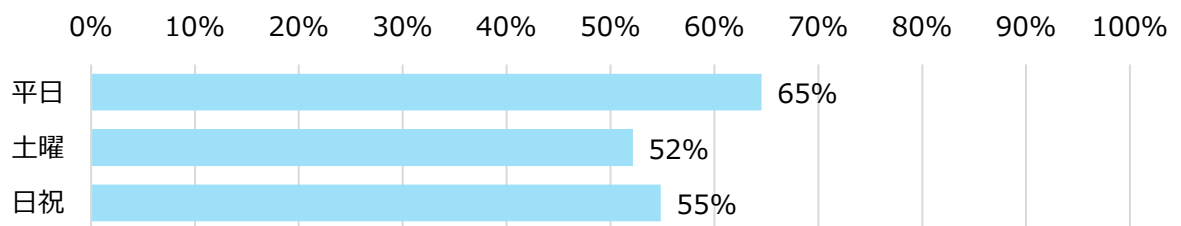
6) Q2-① 買物（最もよく行く店舗）の外出頻度についてお答えください。（単一回答）

N = 1,540



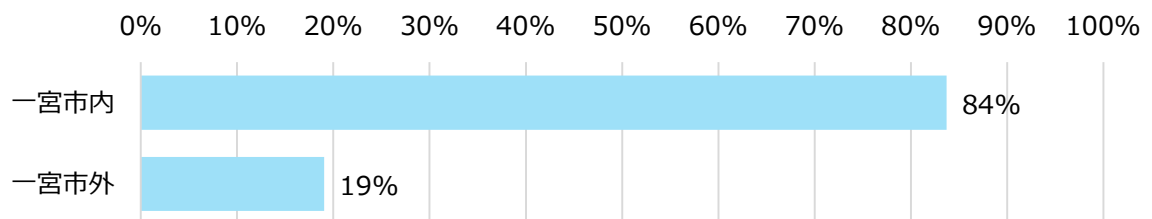
7) Q2-② 買物（最もよく行く店舗）の外出する曜日についてお答えください。

（複数回答） N = 1,492



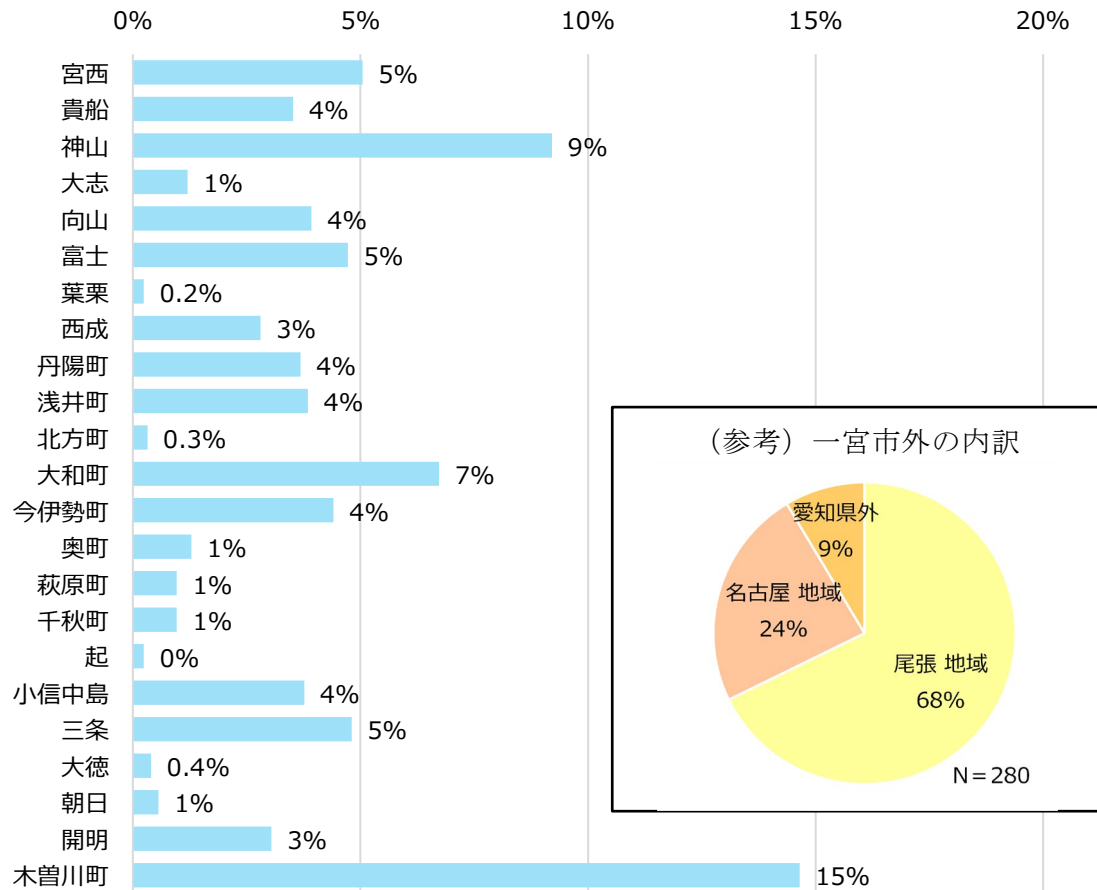
8) Q2-③-1 買物（最もよく行く店舗）の目的地についてお答えください。

（単一回答） N = 1,492 ※郵送回答のみ複数回答のサンプルあり



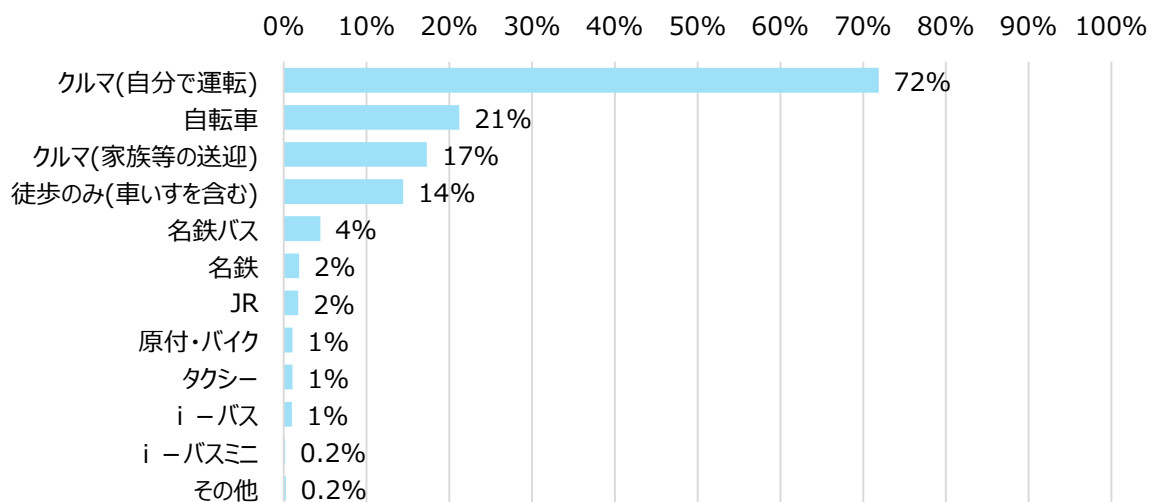
9) Q2-③-2-12 前問で回答された「買物（最もよく行く店舗）」における一宮市内の目的地について具体的な地域をお答えください。（単一回答）

N=1,249



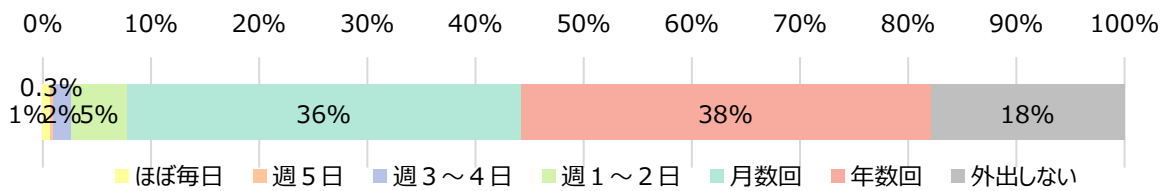
10) Q2-④ 買物（最もよく行く店舗）の一宮市内における目的地までの交通手段をお答えください

（複数回答） N = 1,249



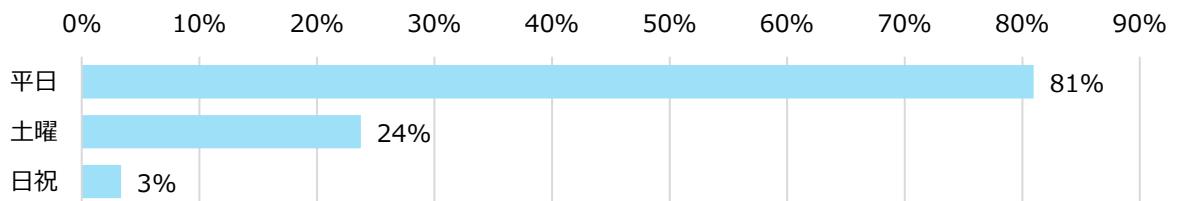
11) Q2-① 通院等(最もよく行く病院や福祉施設)の外出頻度についてお答えください。

(単一回答) N=1,530



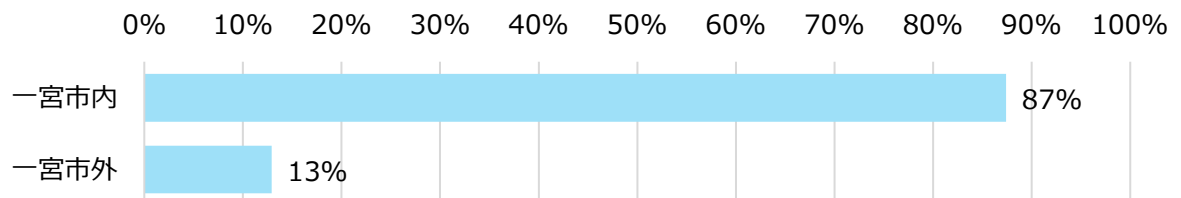
12) Q2-② 通院等(最もよく行く病院や福祉施設)の外出する曜日についてお答えください。

(複数回答) N=1,256

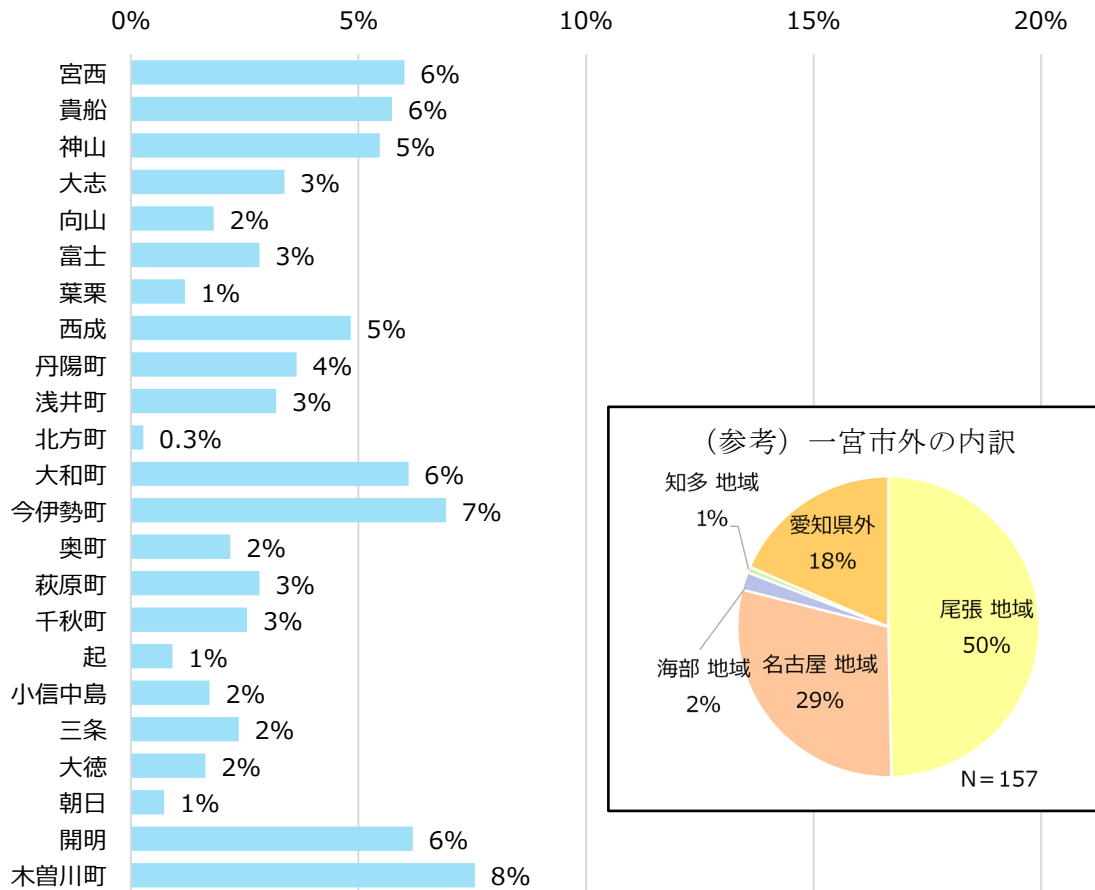


13) Q2-③-1 通院等(最もよく行く病院や福祉施設)の目的地についてお答えください。

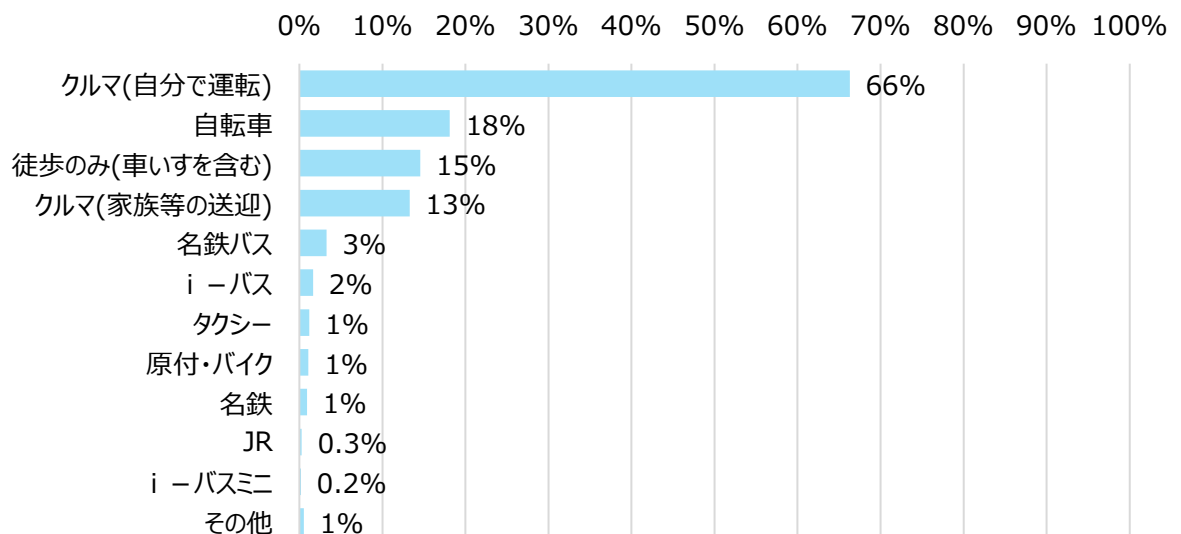
(単一回答) N=1,256 ※郵送回答のみ複数回答のサンプルあり



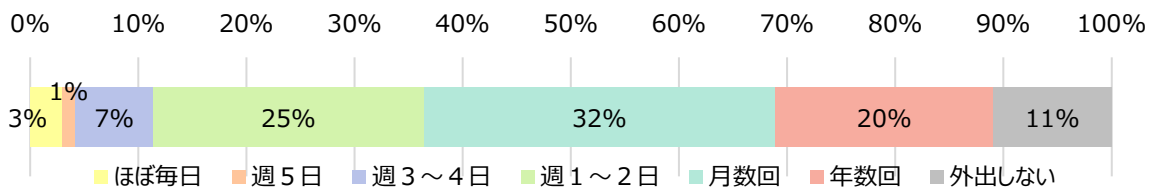
- 14) Q2-③-2-13 前問で回答された「通院等（最もよく行く病院や福祉施設）」における一宮市内の目的地について具体的な地域をお答えください。（単一回答） N=1,098



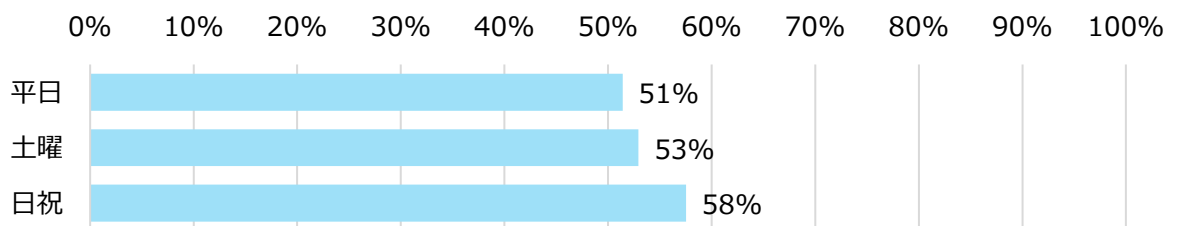
- 15) Q2-④ 通院等（最もよく行く病院や福祉施設）の一宮市内における目的地までの交通手段をお答えください。（複数回答） N=1,098



16) Q2-① レジャー・趣味等（習い事、会食、友人に会う）の外出頻度についてお答えください。（単一回答） N=1,543

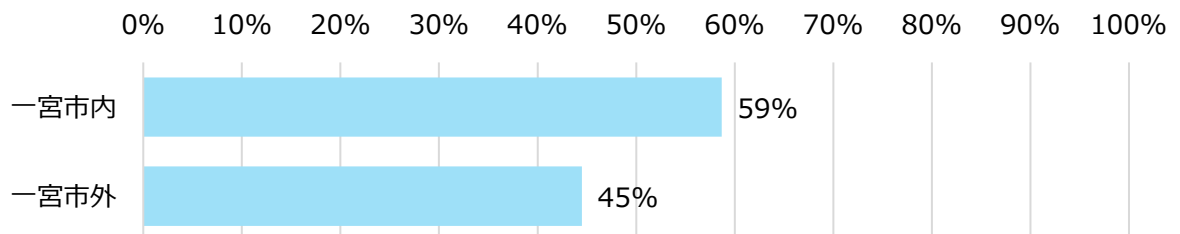


17) Q2-② レジャー・趣味等（習い事、会食、友人に会う）の外出する曜日についてお答えください。（複数回答） N=1,375

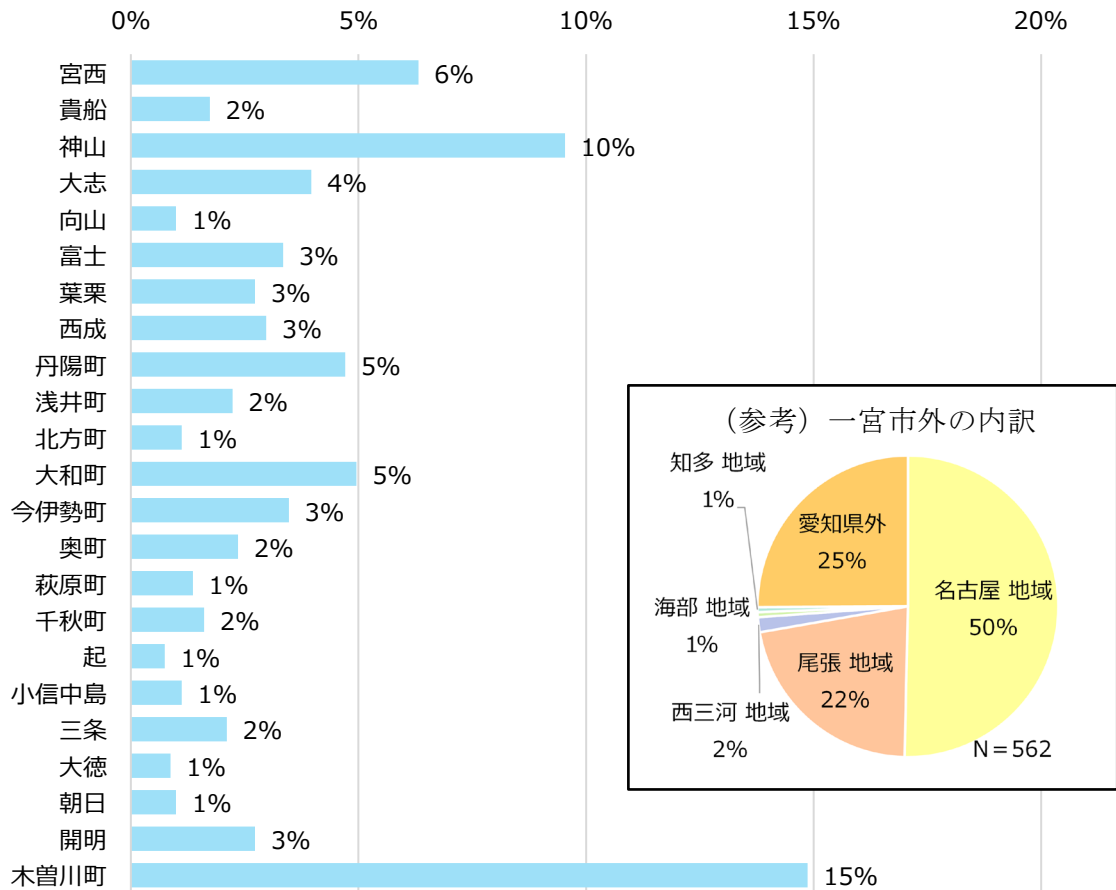


18) Q2-③-1 レジャー・趣味等（習い事、会食、友人に会う）の目的地についてお答えください。

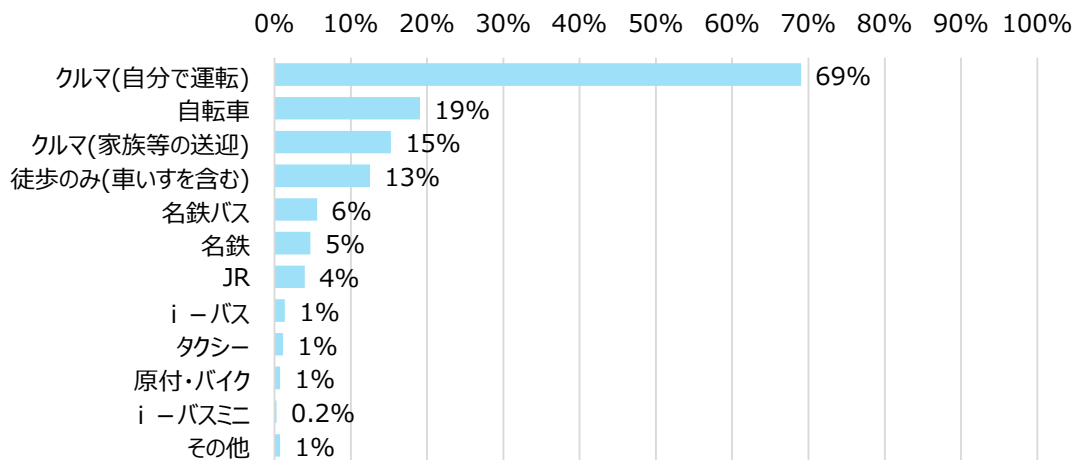
（単一回答） N=1,375 ※郵送回答のみ複数回答のサンプルあり



- 19) Q2-③-2-14 前問で回答された「レジャー・趣味等（習い事、会食、友人に会う）」
 における一宮市内の目的地について具体的な地域をお答えください。
 （単一回答） N=807

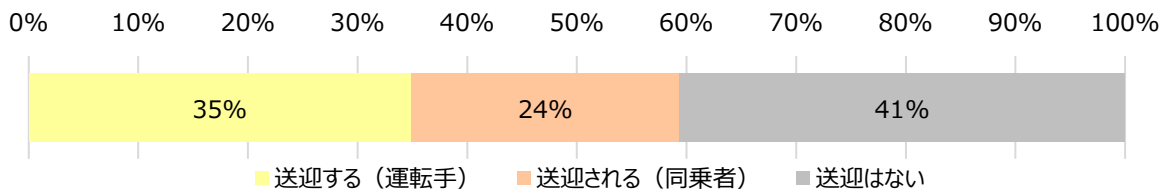


- 20) Q2-④ レジャー・趣味等（習い事、会食、友人に会う）の一宮市内における目的地
 までの交通手段をお答えください。（複数回答） N=807



21) Q2-5-① ご自宅から外出される際のクルマによる送迎の有無についてお答えください。

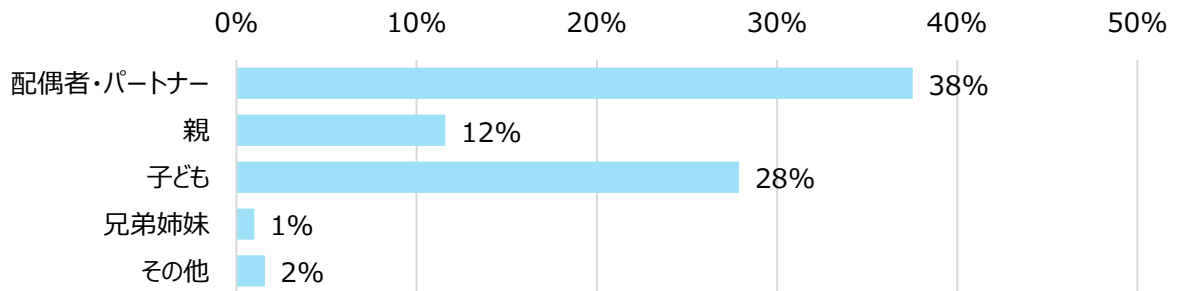
(単一回答) N=1,458



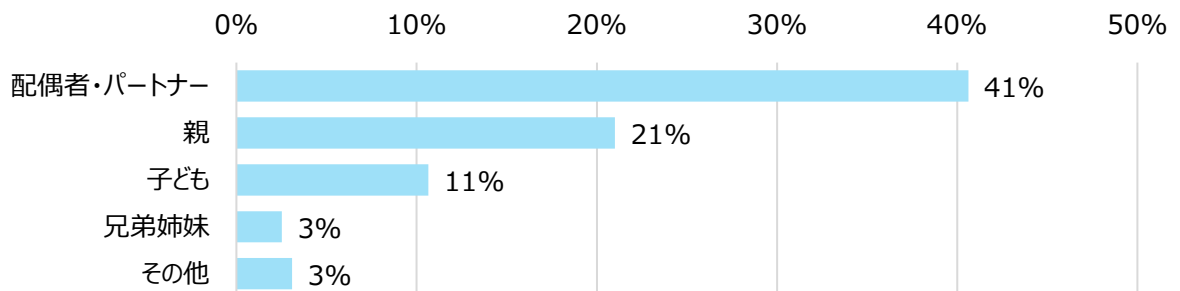
22) Q2-5-② ご自宅からクルマの送迎について、送迎する又は送迎をしてくれる方をお答えください。

(単一回答) N=866

■ 送迎する（運転手）が回答 N=509 ※送迎対象の方を回答

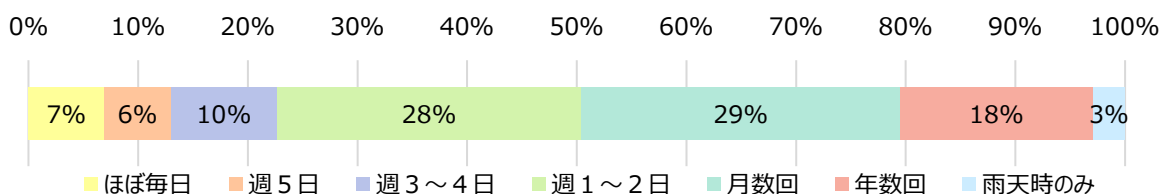


■ 送迎される（同乗者）が回答 N=357 ※送迎してくれる方を回答



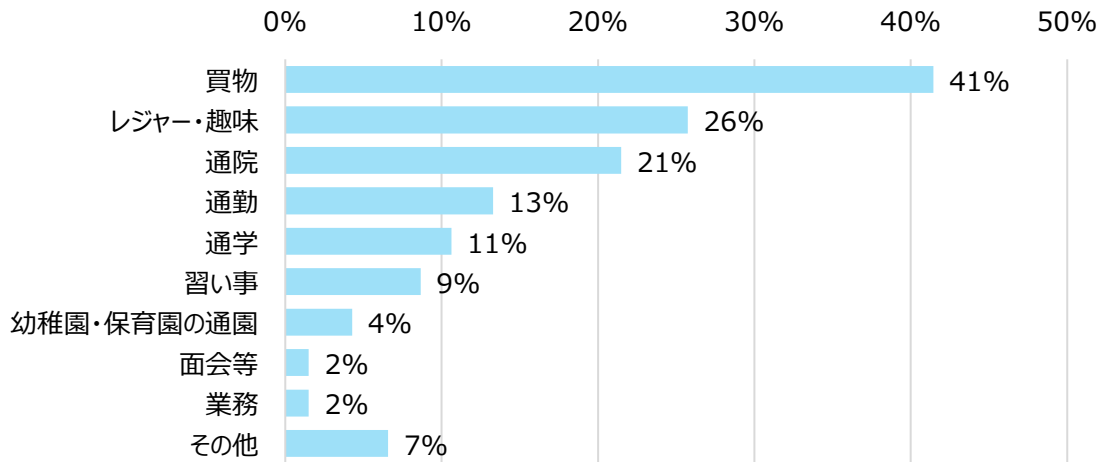
23) Q2-5-③ ご自宅からクルマの送迎による外出の頻度についてお答えください。

(単一回答) N=855



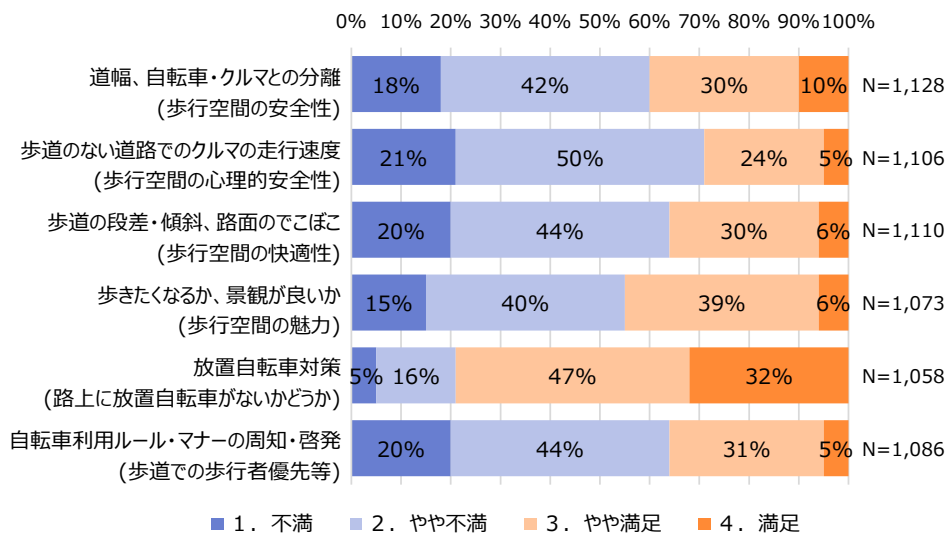
24) Q2-5-④ ご自宅からクルマの送迎による外出の主な目的についてお答えください。

(複数回答) N=866



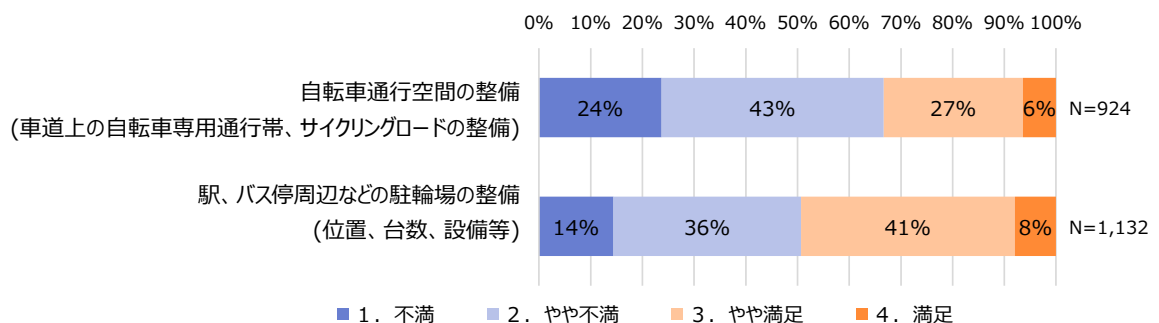
25) Q2-6-① 徒歩でのおでかけ時におけるあなたの満足度を項目ごとにお答えください。

(単一回答) N=グラフに表記

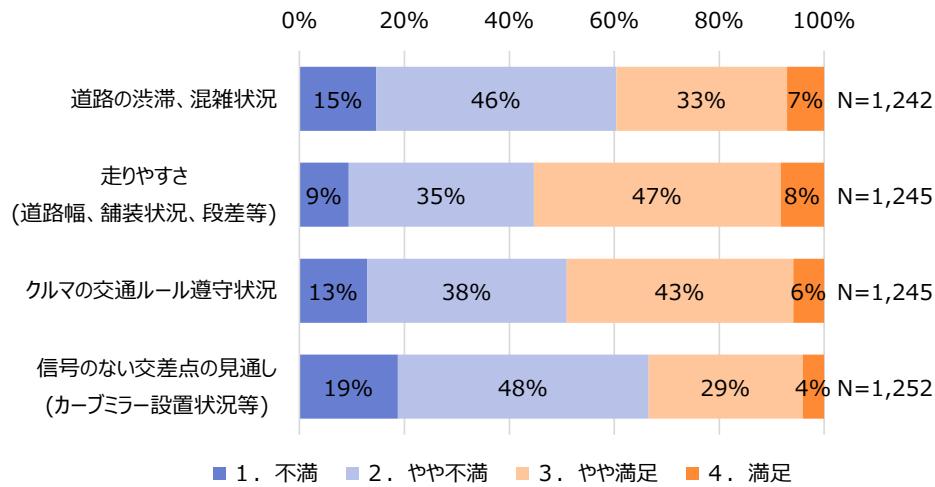


26) Q2-6-② 自転車でのおでかけ時におけるあなたの満足度を項目ごとにお答えください。

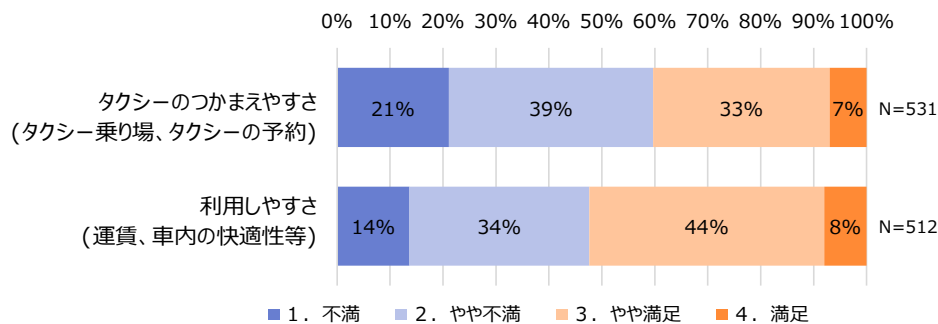
(単一回答) N=グラフに表記



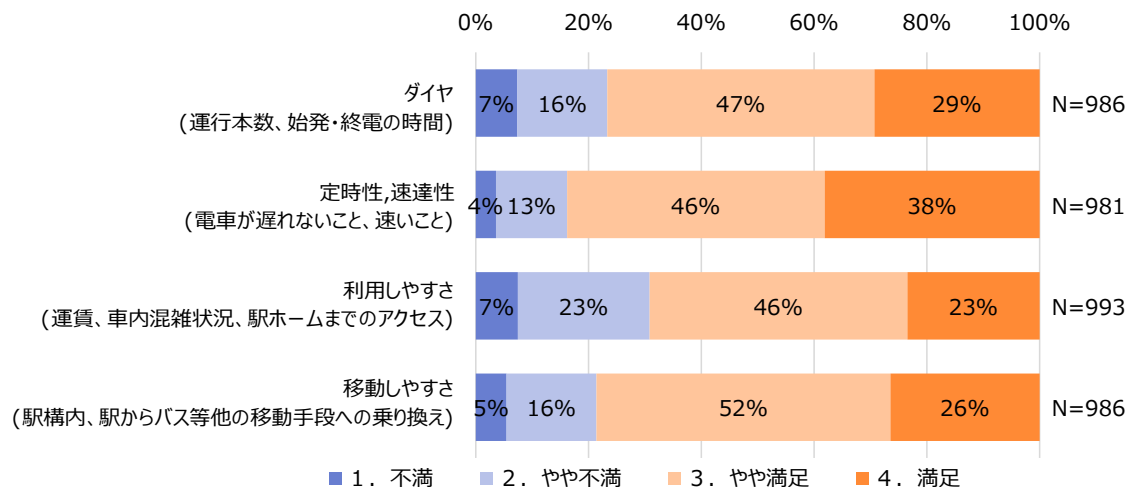
27) Q2-6-③ クルマでのおでかけ時におけるあなたの満足度を項目ごとにお答えください。（単一回答） N=グラフに表記



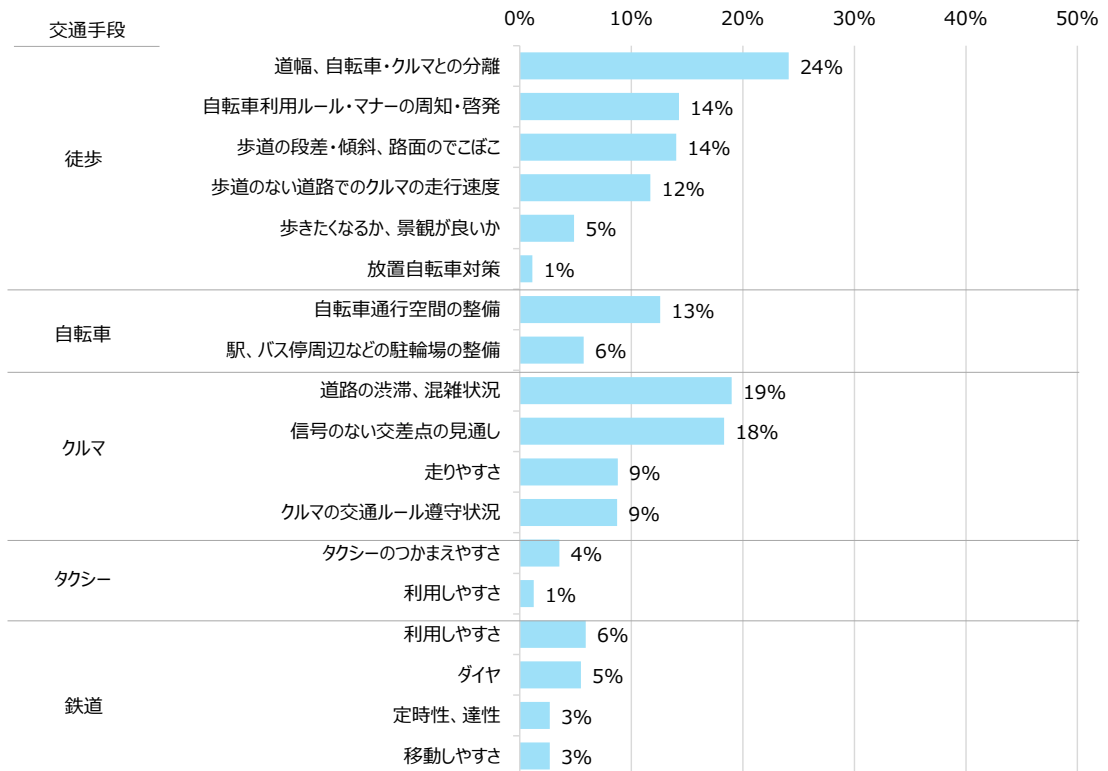
28) Q2-6-④ タクシーでのおでかけ時におけるあなたの満足度を項目ごとにお答えください。（単一回答） N=グラフに表記



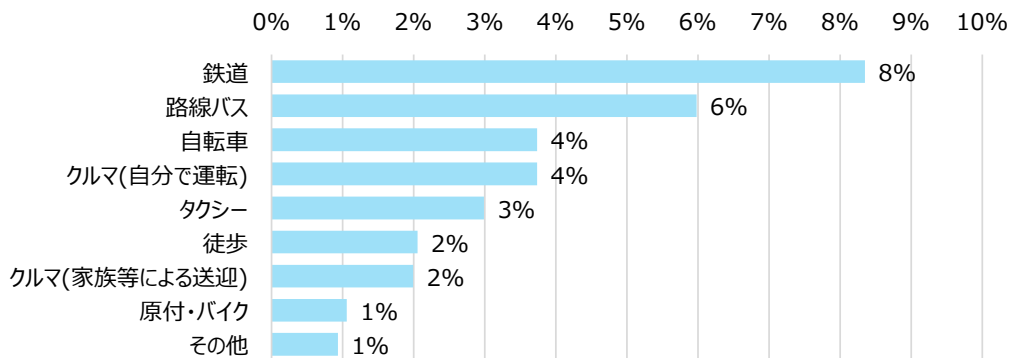
29) Q2-6-⑤ 鉄道でのおでかけ時におけるあなたの満足度を項目ごとにお答えください。（単一回答） N=グラフに表記



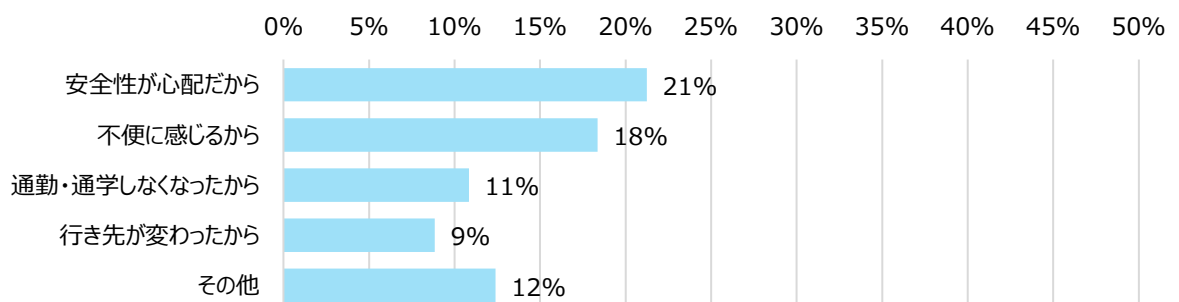
30) Q2-6-⑥ 利用されている交通手段において必要だと思う対策は次のうちどれですか。（複数回答） N=1,605



31) Q2-7-① 5年前（コロナ禍前）と比較して、利用しなくなった交通手段があれば教えてください。（複数回答） N=1,605



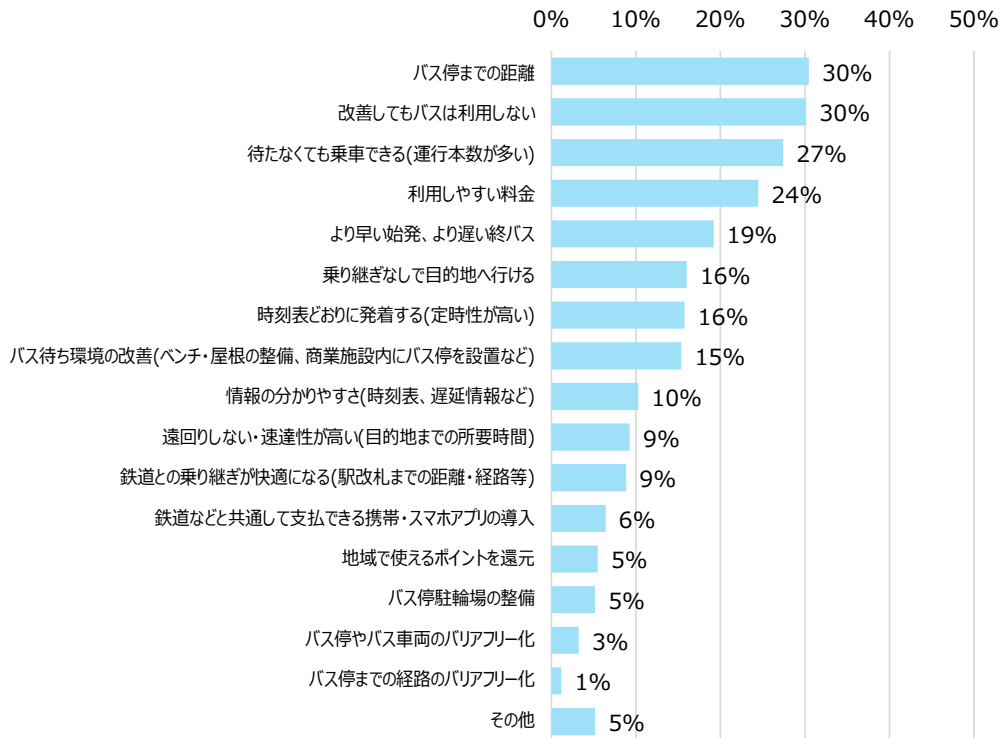
32) Q2-7-② 利用しなくなった交通手段について、その理由をお答えください。（複数回答） N=452



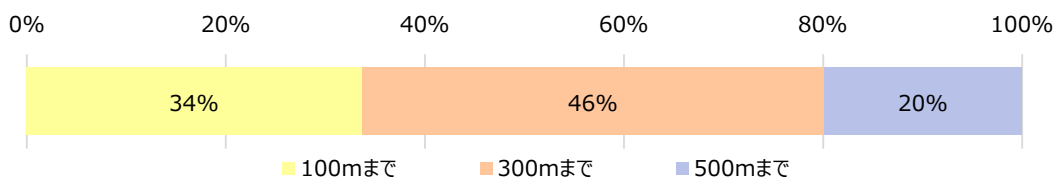
(3) バスの利用についてお尋ねします。(Q3)

- 1) Q3-1-① 今後バスを利用しようと思える条件(既に利用されている方は利用回数の増加や継続利用に繋がる条件)をお答えください。(複数回答)

N=1,605

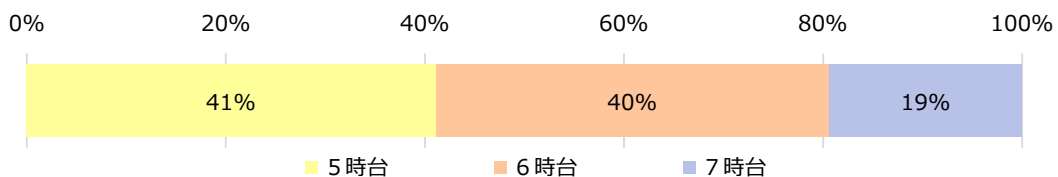


- 2) Q3-1-② 前問で「バス停までの距離」を選択した方にお伺いいたします。具体的に自宅又は目的地からどれぐらいの距離であれば利用しようと思えますか。(単一回答) N=478



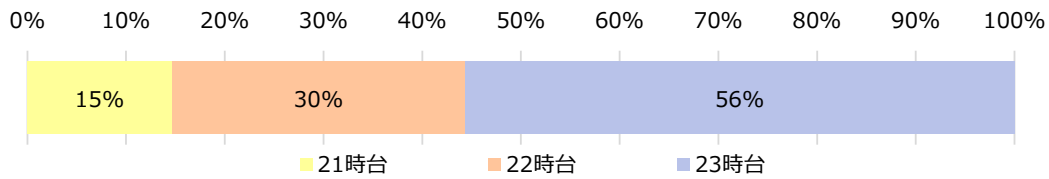
- 3) Q3-1-③ 前問で「より早い始発、より遅い終バス」を選択した方にお伺いいたします。始発は具体的に何時台からあると利用しようと思えますか。

(単一回答) N=253



- 4) Q3-1-④ 前問で「より早い始発、より遅い終バス」を選択した方にお伺いいたします。
終バスは具体的に何時台までと利用しようと思いますか。

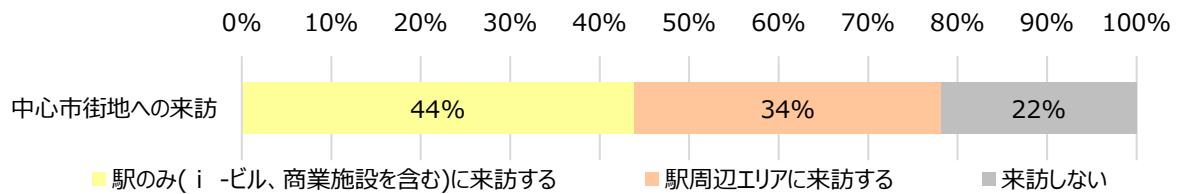
(単一回答) N=293



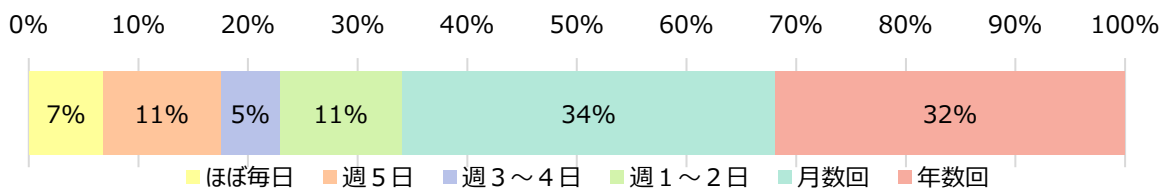
- (4) 中心市街地（一宮駅周辺）への来訪についてお尋ねします。（Q4）

- 1) Q4-1 一宮駅周辺および周辺エリアへの来訪の有無についてお答えください。

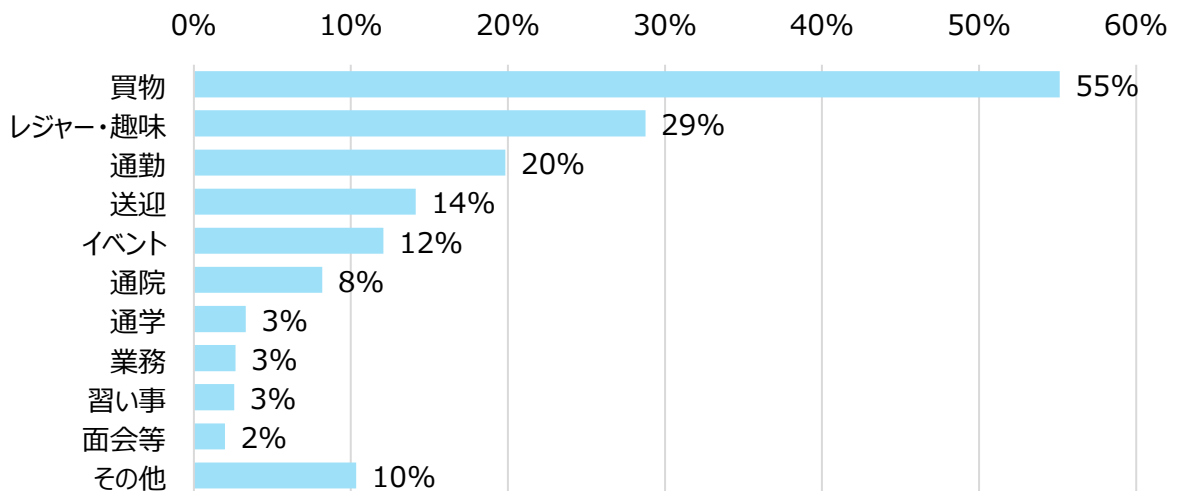
(単一回答) N=1,547



- 2) Q4-2 一宮駅周辺への来訪の頻度についてお答えください。(単一回答) N=1,204

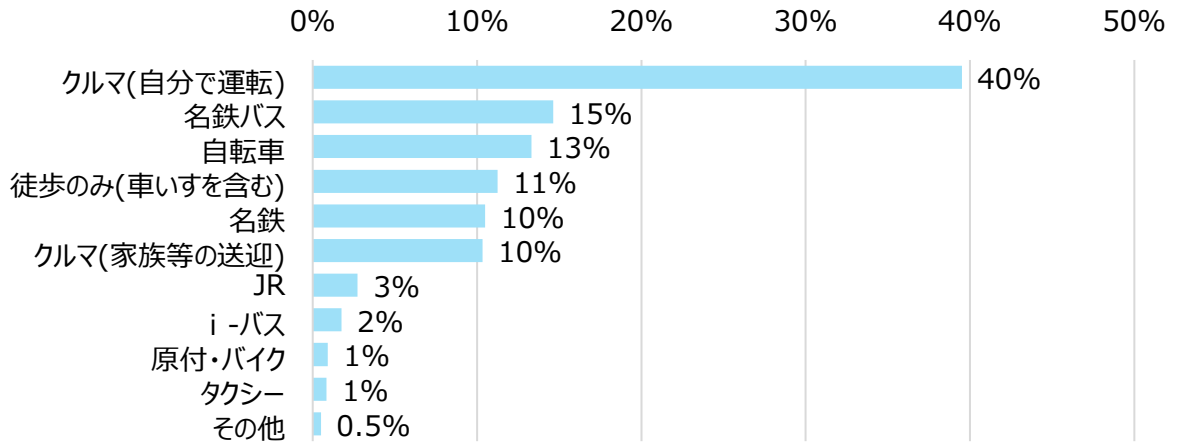


- 3) Q4-3 一宮駅周辺への来訪の目的についてお答えください。(複数回答) N=1,210



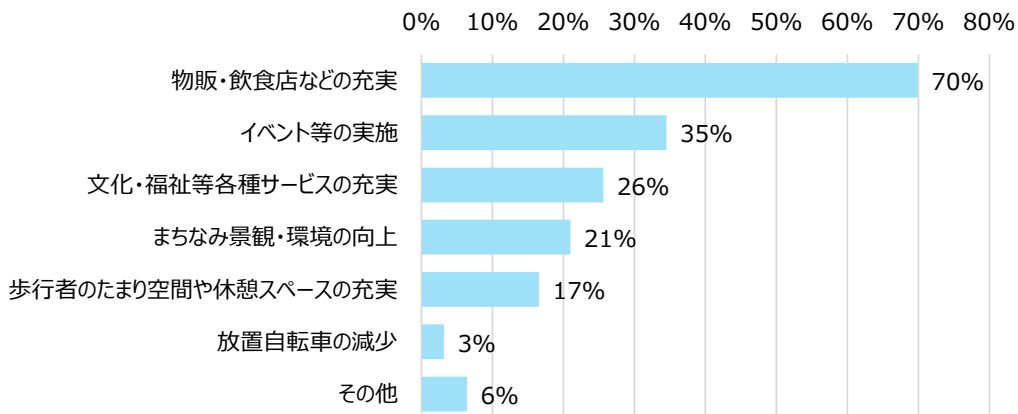
4) Q4-4 一宮駅周辺への来訪時における交通手段についてお答えください。

(複数回答) N=1,210

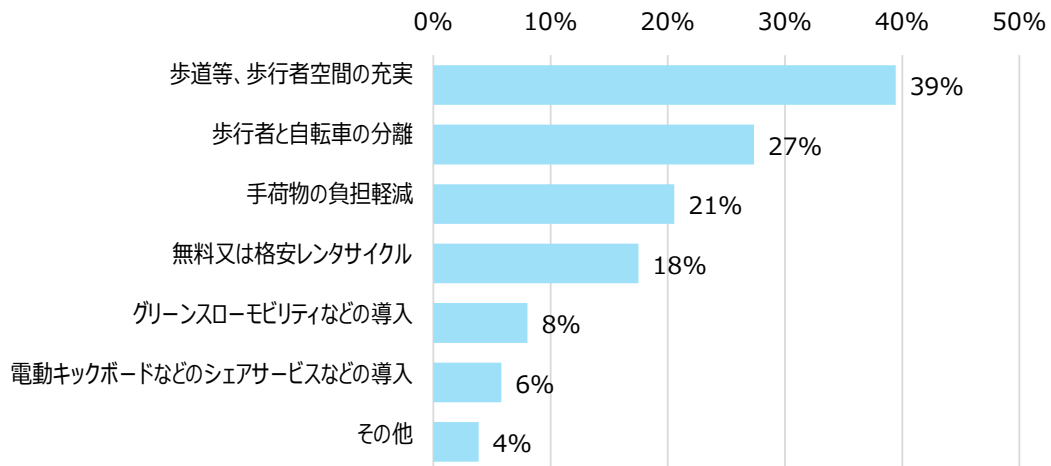


5) Q4-5 あなたが一宮市の中心市街地（一宮駅周辺）に何度も来訪したいと思えるような条件について3つの観点からお答えください。

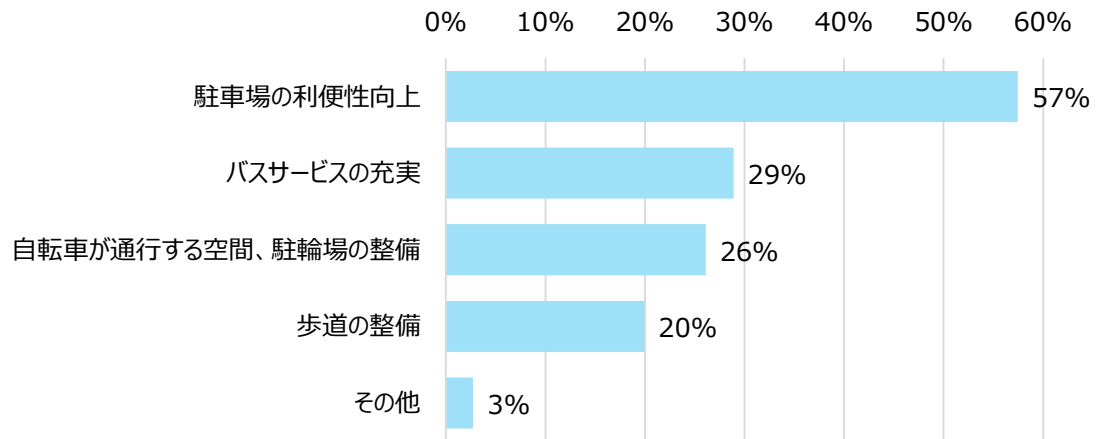
a) 来訪の条件「まちの魅力向上」(複数回答) N=1,605



b) 来訪の条件「中心市街地内の回遊性」(複数回答) N=1,605



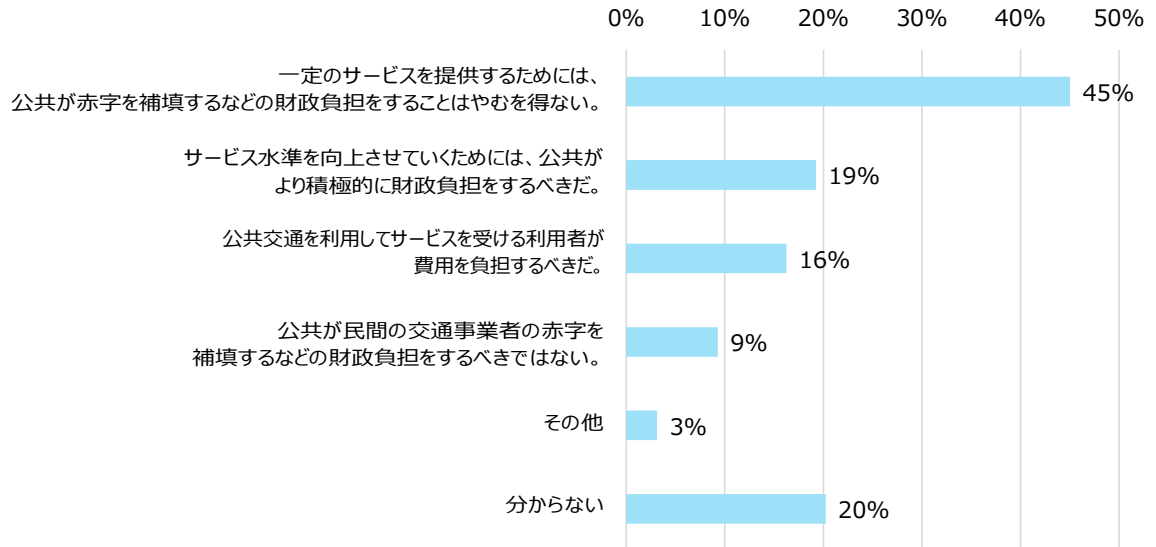
c) 来訪の条件「中心市街地へのアクセス」（複数回答） N=1,605



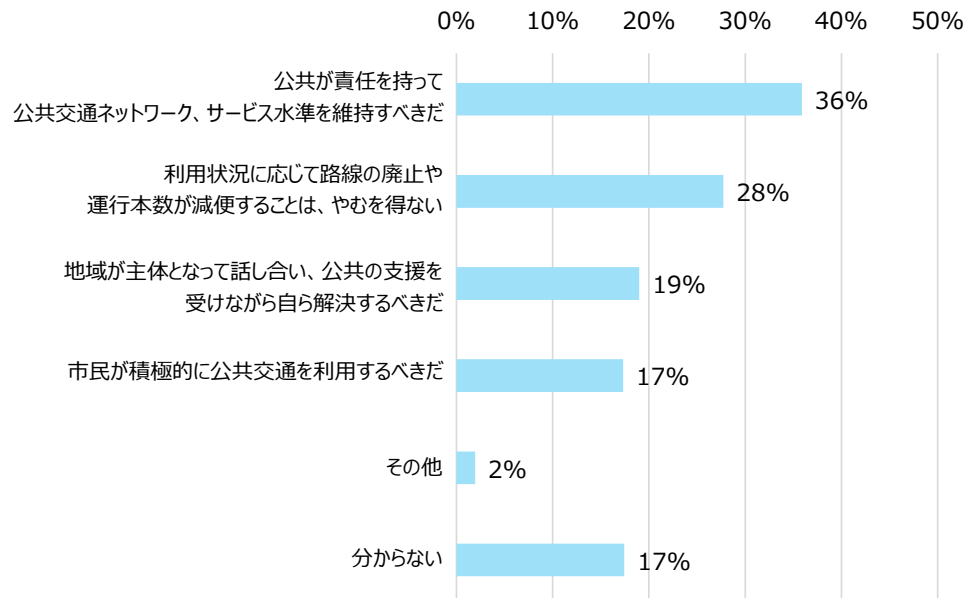
(5) あなた自身の考えをお尋ねします。(Q5)

1) Q5-1 公共交通サービスと費用負担の在り方に関する意向をお答えください。

a) 「費用負担」の在り方(複数回答) N= 1,605

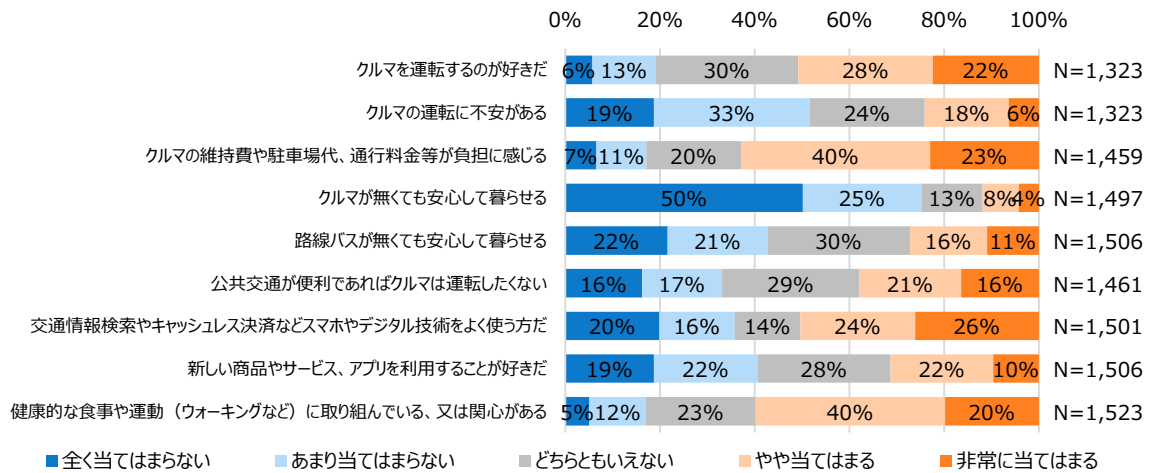


b) 「公共交通サービスの維持」の在り方(複数回答) N= 1,605



2) Q5-2 あなた自身の考え方・行動に最も合致するものをお答えください。

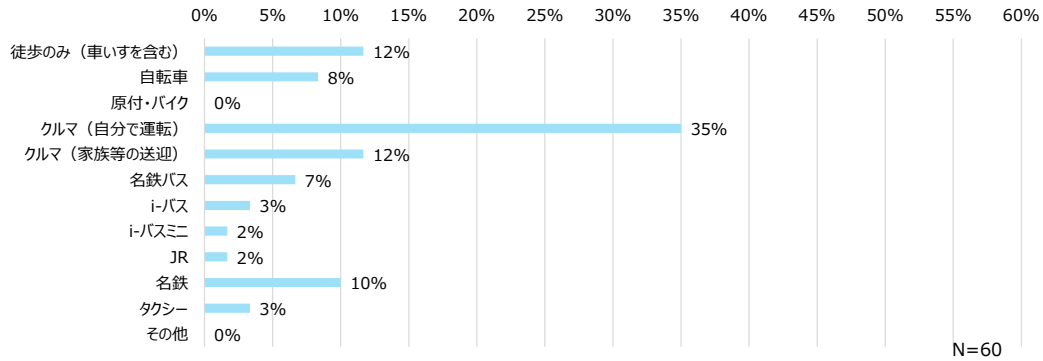
(単一回答) N=グラフ参照



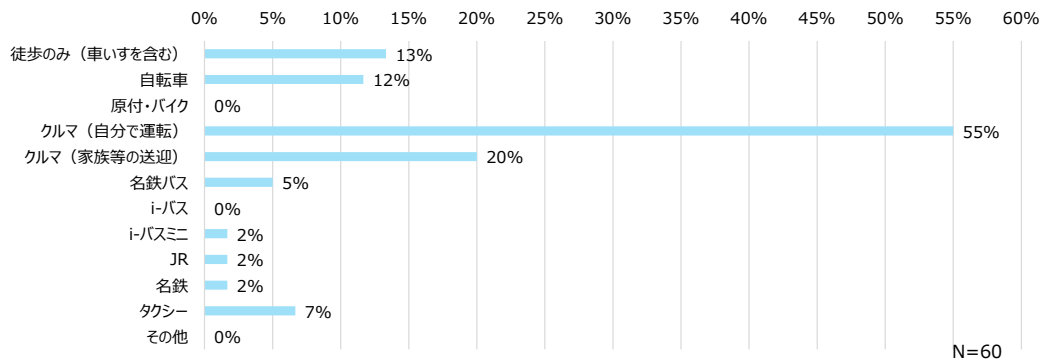
(6) その他（クロス集計）

1) 5 年前に比べて自転車を利用しなくなった人の現在の交通手段（複数×複数）

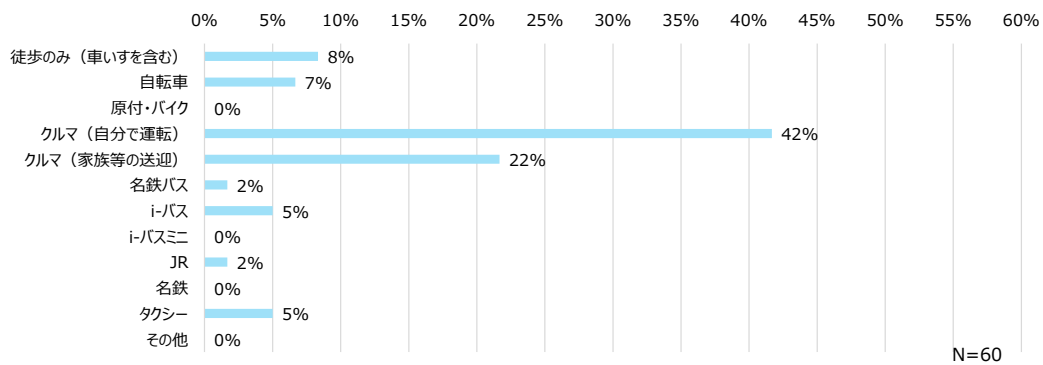
a) 通勤・通学



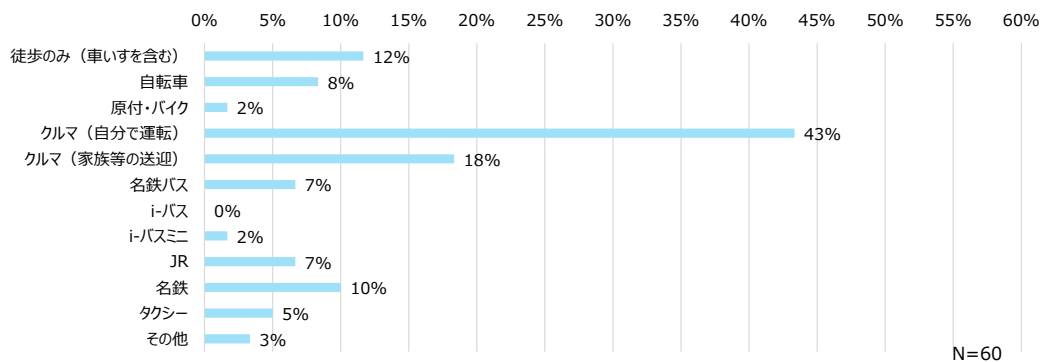
b) 買物



c) 通院等

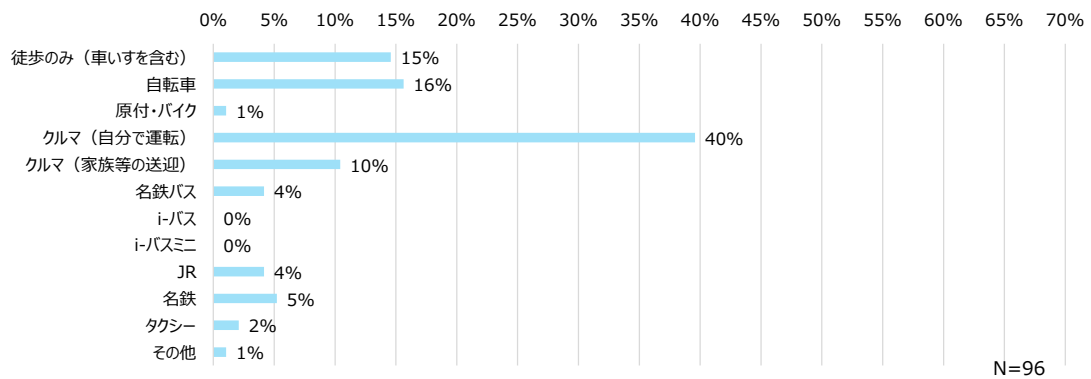


a) レジャー・趣味など

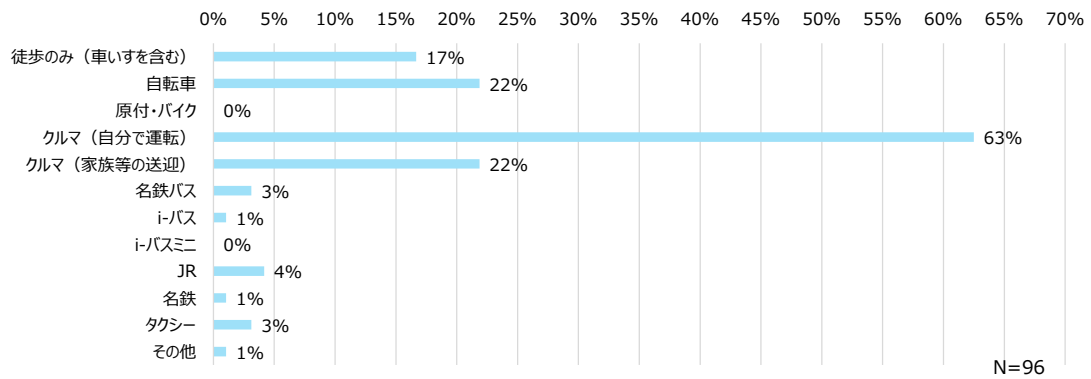


2) 5 年前に比べて路線バスを利用しなくなった人の現在の交通手段（複数×複数）

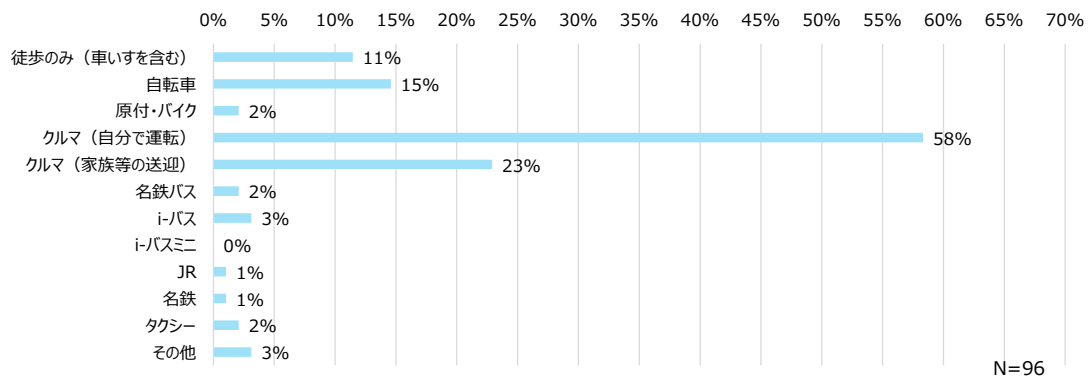
a) 通勤・通学



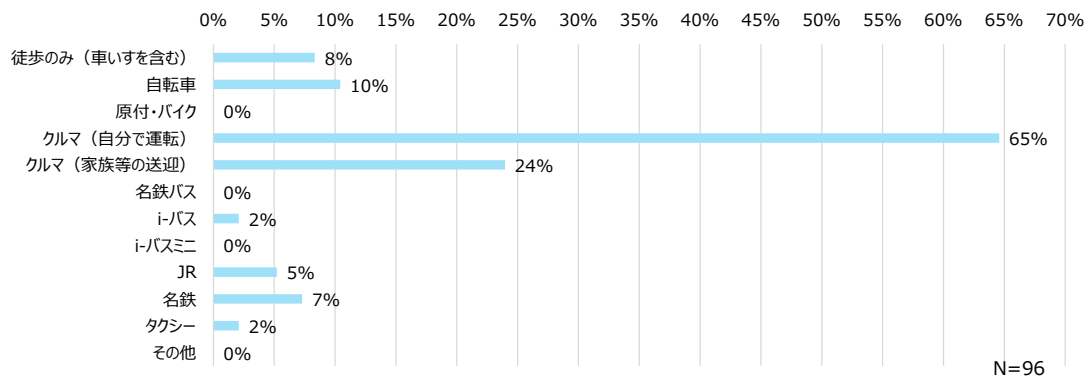
b) 買物



c) 通院等

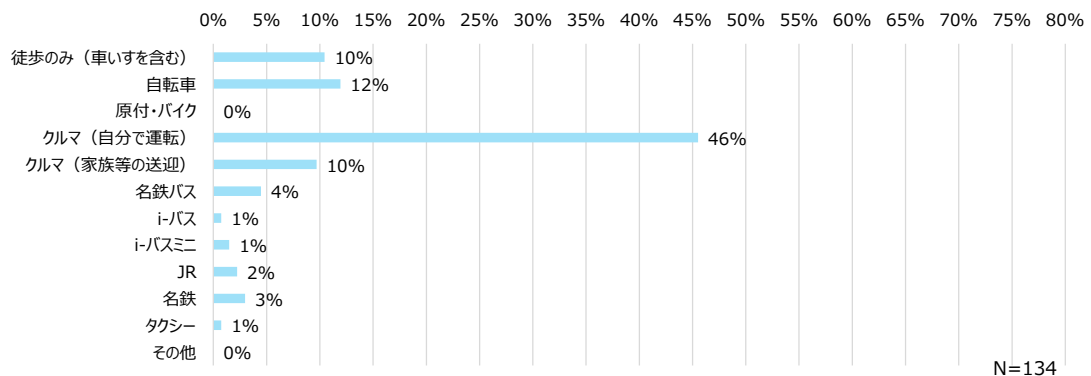


a) レジャー・趣味など

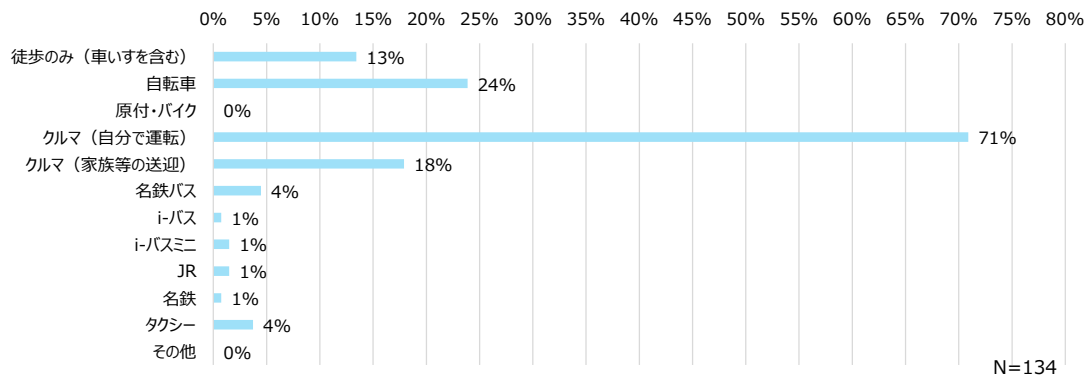


3) 5 年前に比べて鉄道を利用しなくなった人の現在の交通手段（複数×複数）

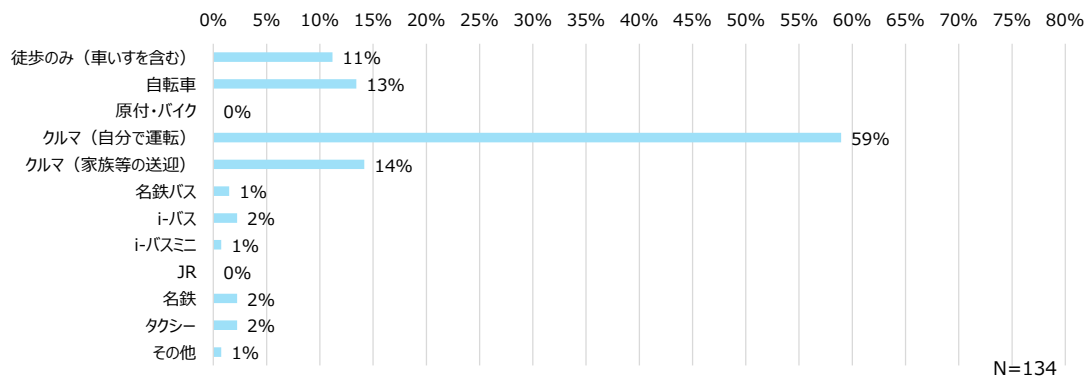
a) 通勤・通学



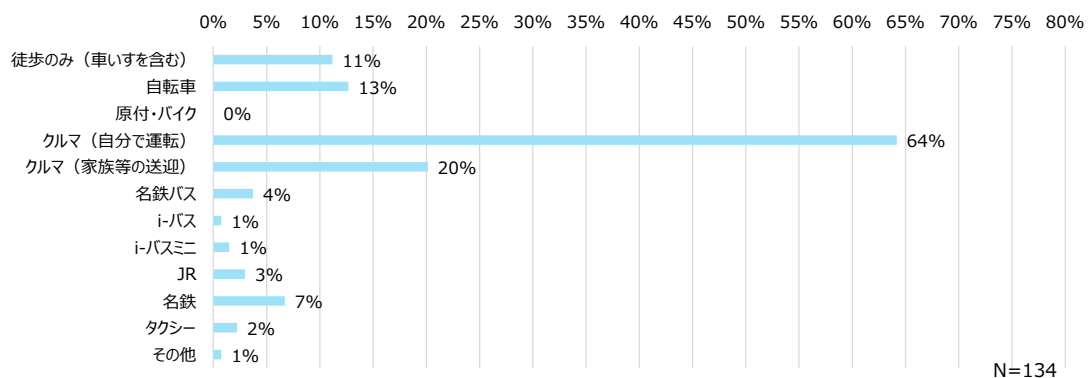
b) 買物



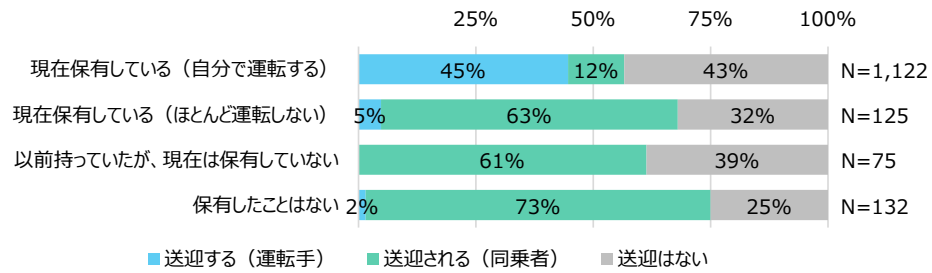
c) 通院等



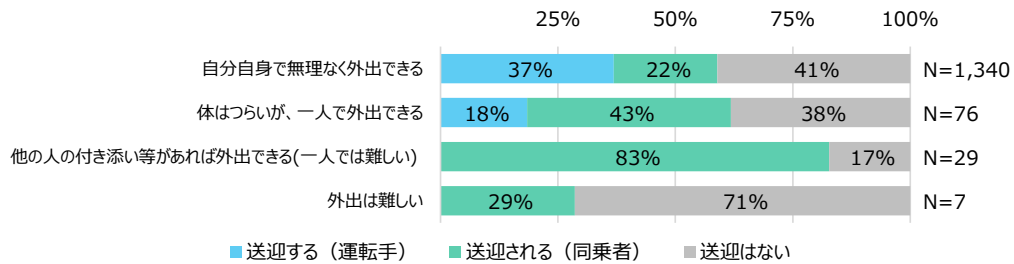
d) レジャー・趣味など



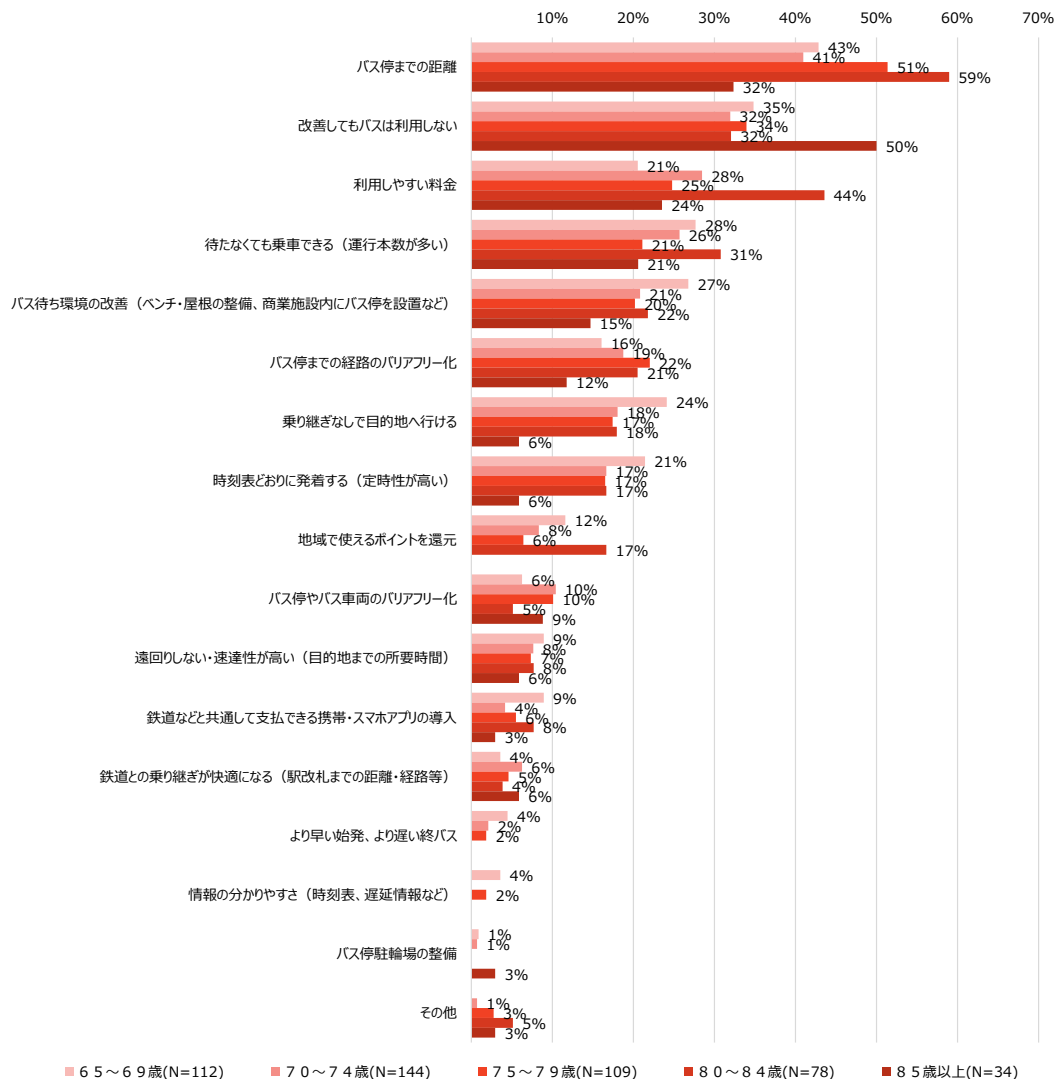
4) 運転免許の保有状況×ご自宅から外出される際のクルマによる送迎の有無（単一×単一）



5) 外出時の状況×ご自宅から外出される際のクルマによる送迎の有無（単一×単一）

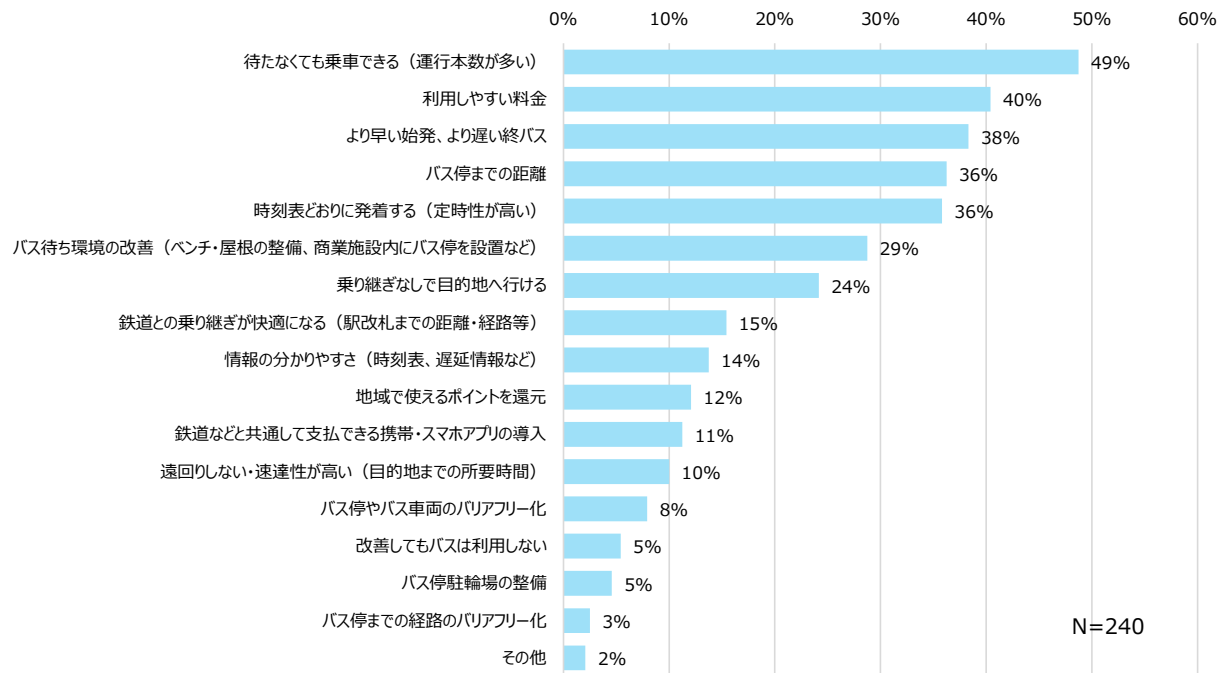


6) 年齢別（高齢者）がバスを利用しようと思える条件（単一×複数）

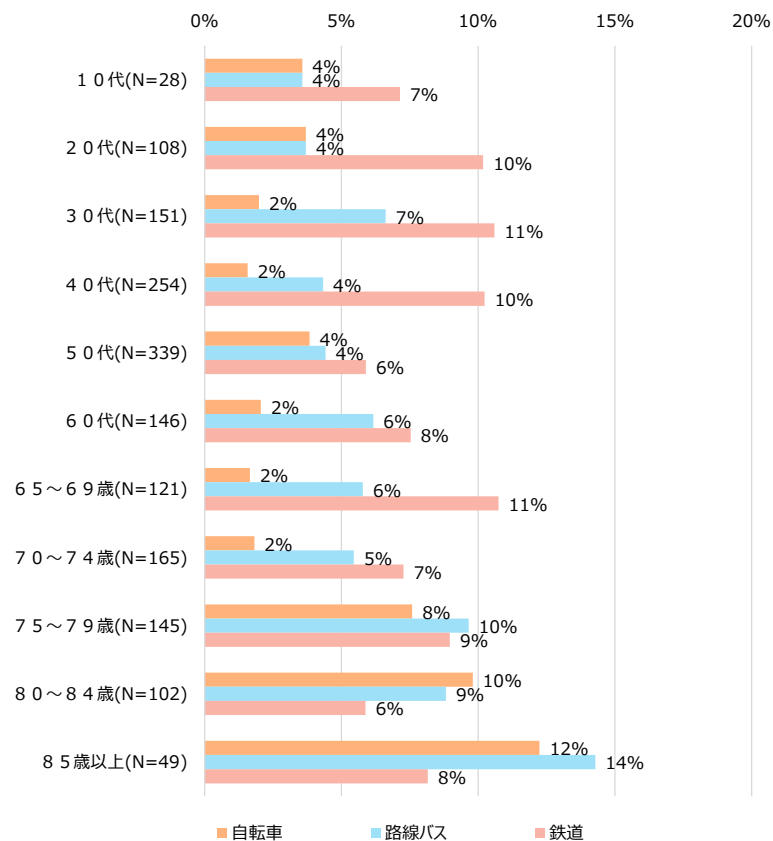


7) バスの利用者がバスを利用しようと思える条件（利用が増える条件等）（単一×複数）

※バスの利用者は Q2-1～4 でバス利用と回答した人

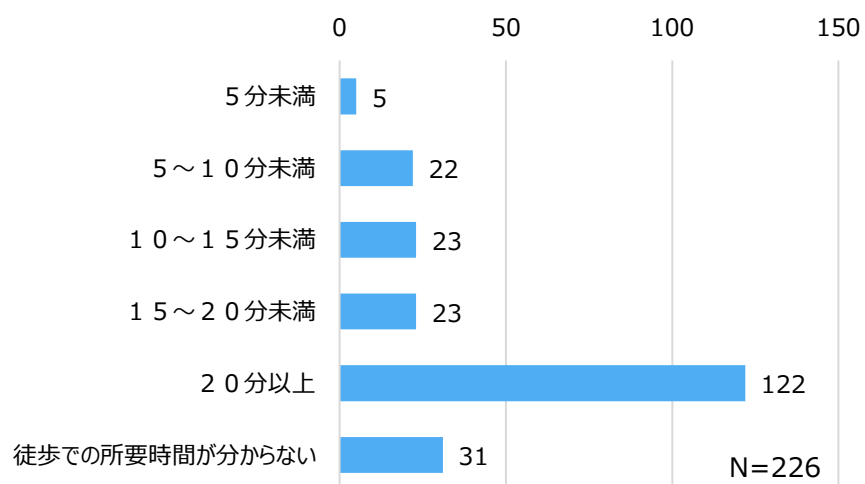


8) 年代別、5 年前と比べて鉄道・路線バス・自転車を利用しなくなった人の割合（単一×複数）



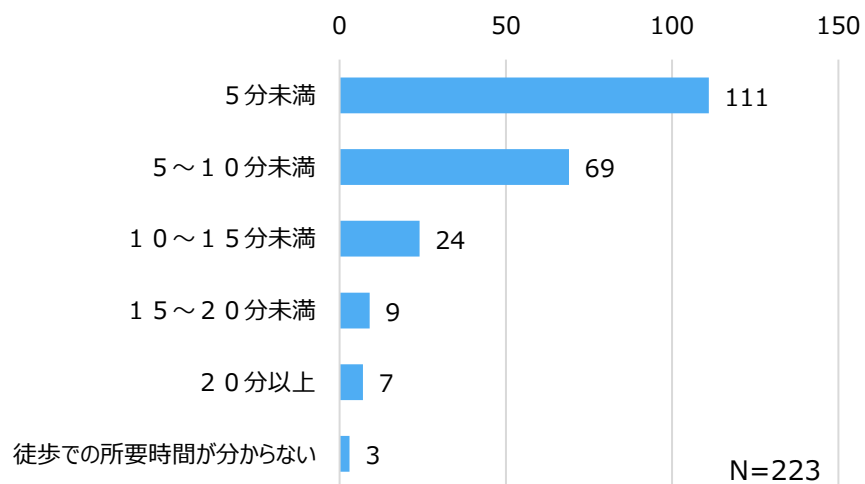
9) バスの利用者が最もよく利用する駅までの所要時間（単一×単一）

※バスの利用者は Q2-1～4 でバス利用と回答した人



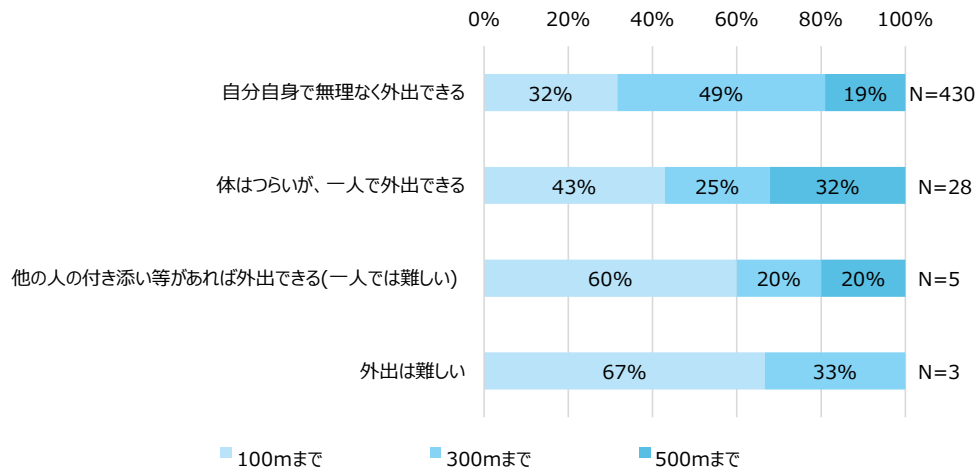
10) バスの利用者が最もよく利用するバス停までの所要時間（単一×単一）

※バスの利用者は Q2-1～4 でバス利用と回答した人

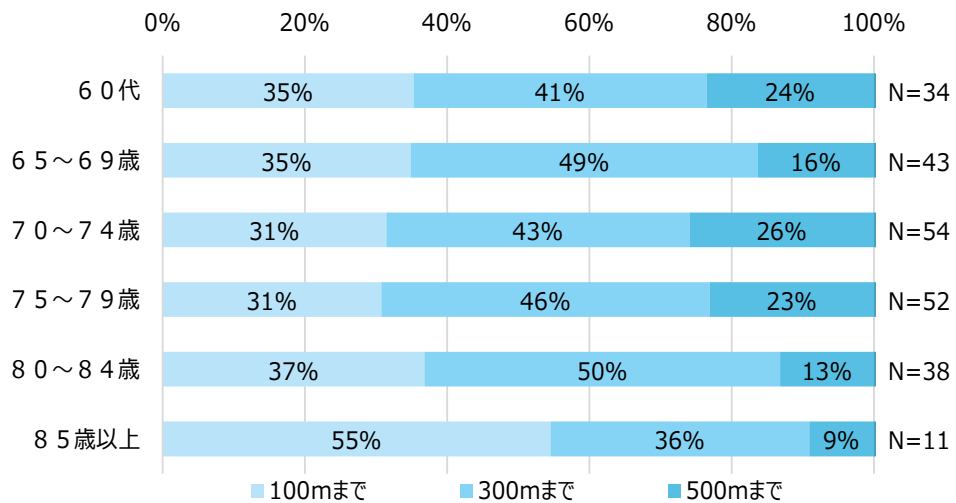


11) バスを利用しようと思える条件（バス停までの距離回答）

a) 外出時の状況（単一×単一）

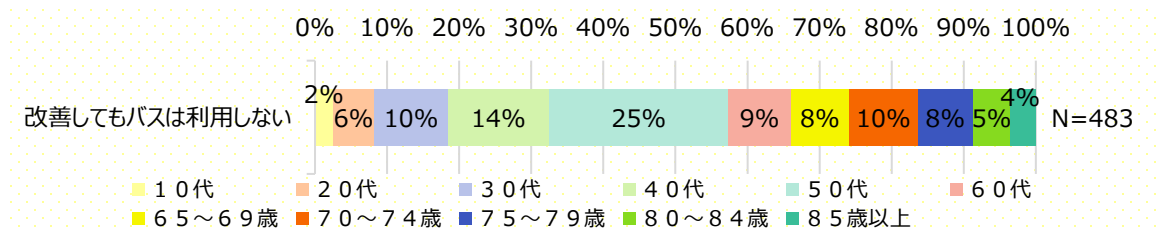


b) 年齢（高齢者）（単一×単一）

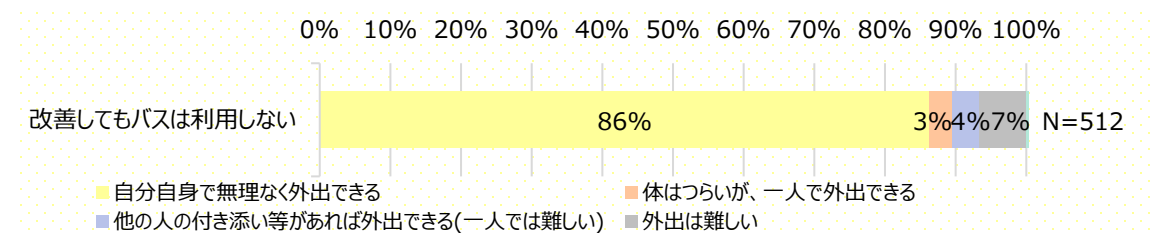


12) バスを利用しようと思える条件（改善してもバスを利用しようと思わない回答者）

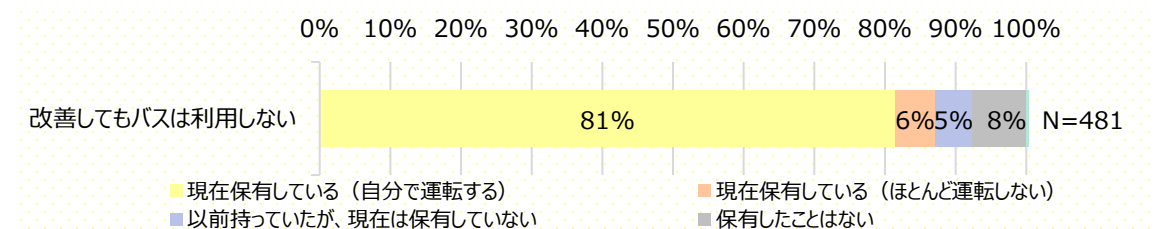
a) 年齢（複数×単一）



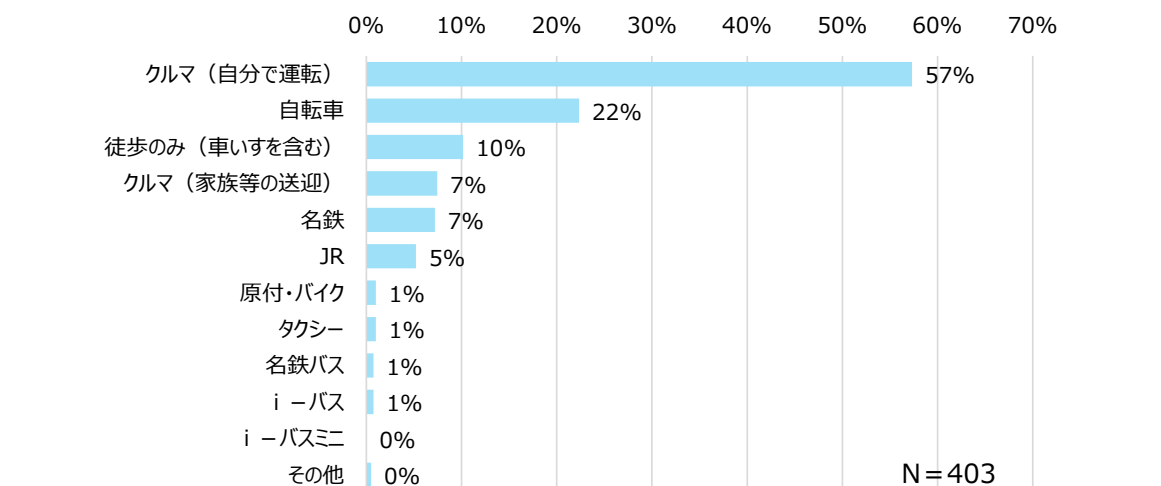
b) 外出時の状況（複数×単一）



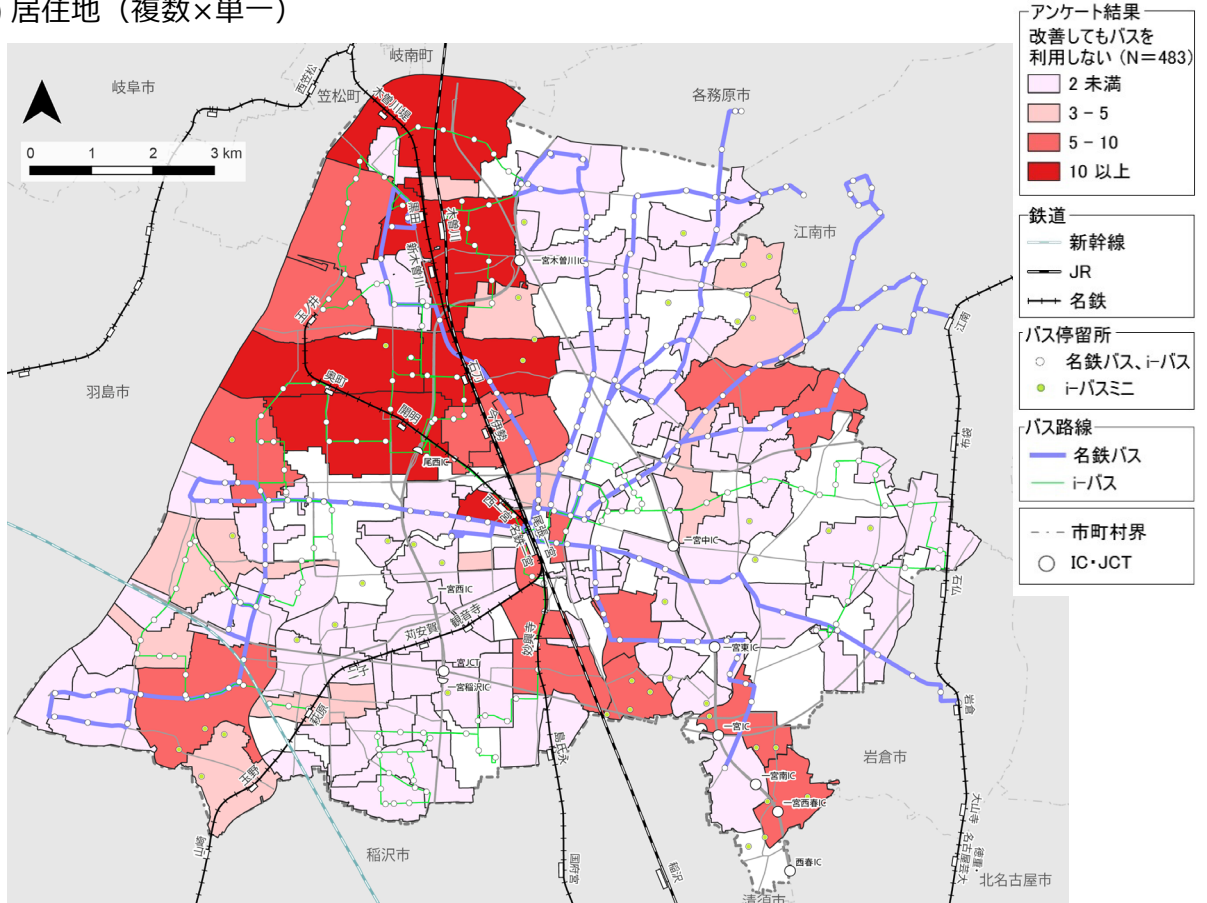
c) 運転免許の保有状況（複数×単一）



d) 通勤・通学時の移動手段（複数×複数）



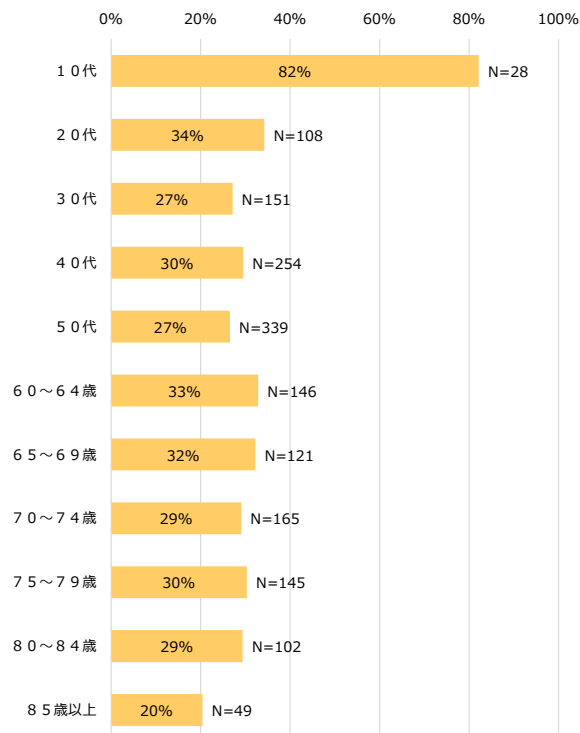
e) 居住地（複数×単一）



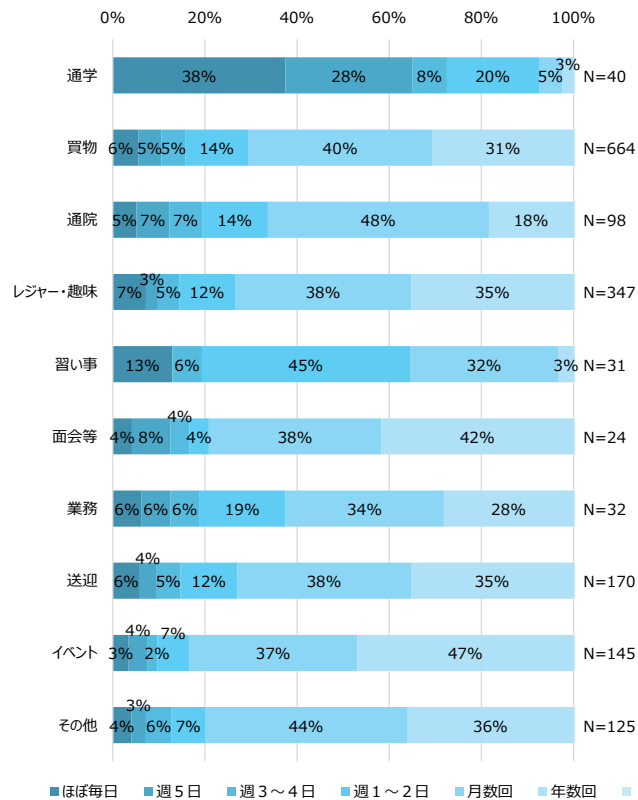
出典：国土数値情報、一宮市公共交通マップ(2024（令和6）年4月1日時点)

13) 年齢別、自転車利用者の回答割合（単一×複数）

※自転車利用者は Q2-1～4 で自転車利用と回答した人

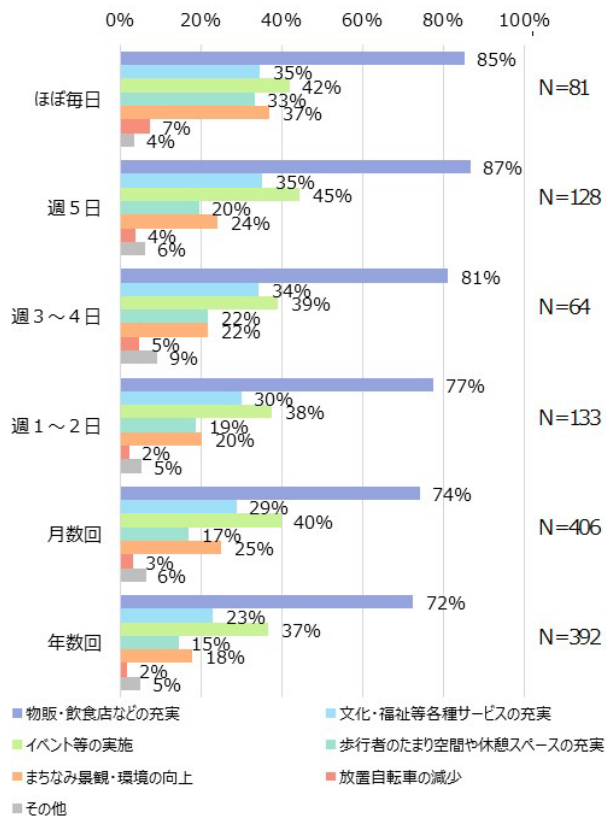


14) 駅周辺エリアに来訪する人の移動目的別来訪頻度（通勤除く）（単一×単一）

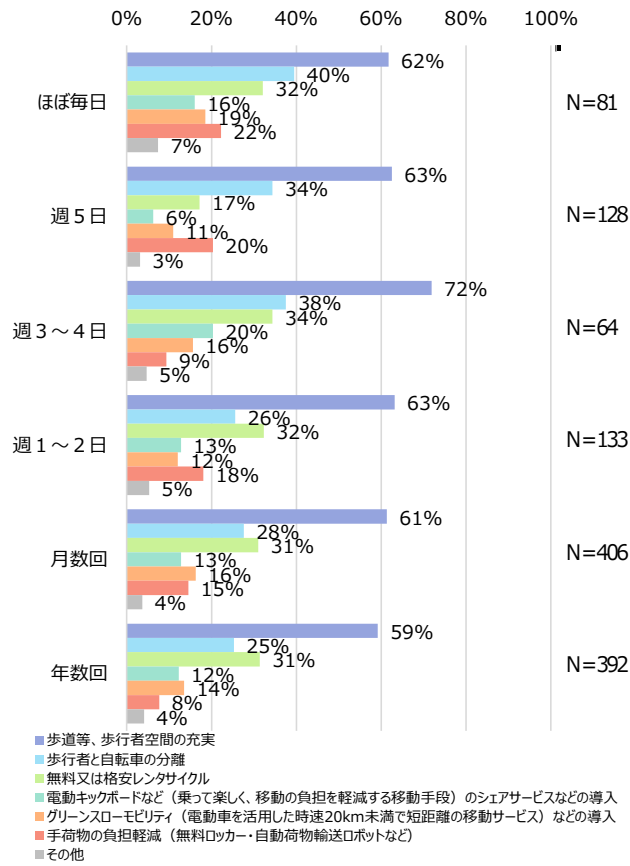


15) 一宮駅周辺への来訪の頻度別、中心市街地への来訪が増える条件

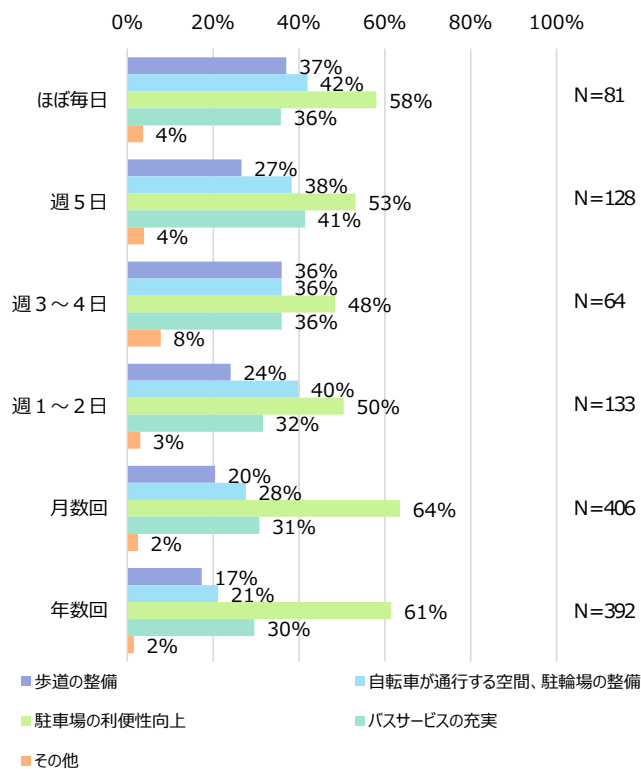
a) 来訪の条件「まちの魅力向上」（単一×複数）



b) 来訪の条件「中心市街地内の回遊性」（単一×複数）

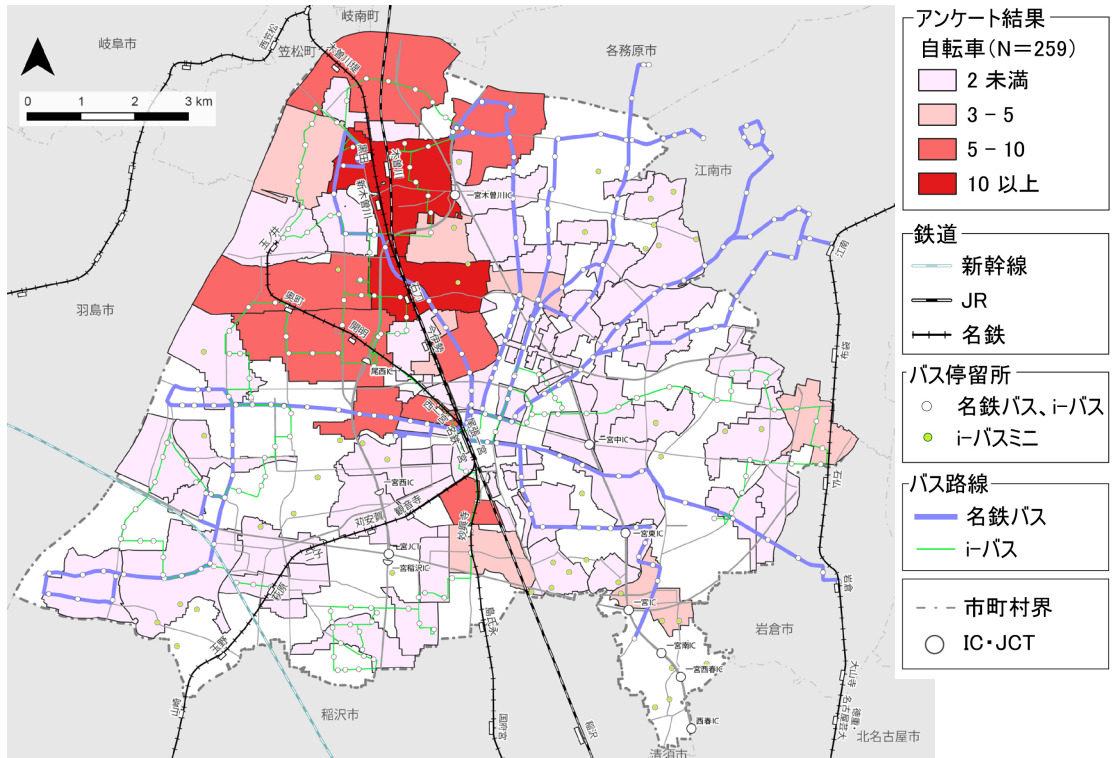


c) 来訪の条件「中心市街地へのアクセス」（単一×複数）



16) 居住地×ご自宅から最もよく利用される駅までの移動手段

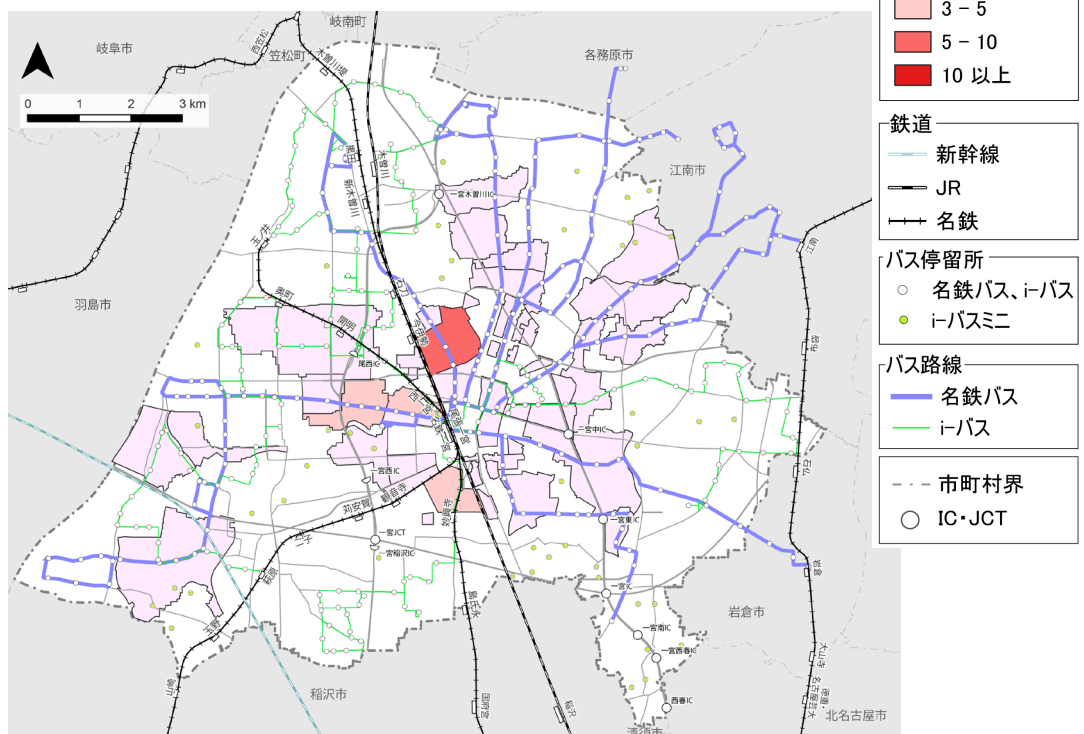
a) 交通手段：自転車（単一×複数）



出典：国土数値情報、一宮市公共交通マップ(2024（令和6）年4月1日時点)

17) 居住地×最もよく利用される駅が一宮駅と回答した人の交通手段

a) 交通手段：自転車（単一×複数）



出典：国土数値情報、一宮市公共交通マップ(2024（令和6）年4月1日時点)

参考資料 4 評価指標と目標値

参考資料 4. 評価指標と目標値

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。ここでは、各指標の適用値や算出方法、現況値、目標値について示します。

総人口や生産年齢人口が減少する中で（参考資料 1p1-1 参照）、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。

表 4.1 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いくなる魅力の 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)

1) [暮らしたいまち]一宮市に住みたいと思う人の割合

「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」になれば、「一宮市に住みたいと思う人の割合」は増加することが期待されるため、これを指標とします。

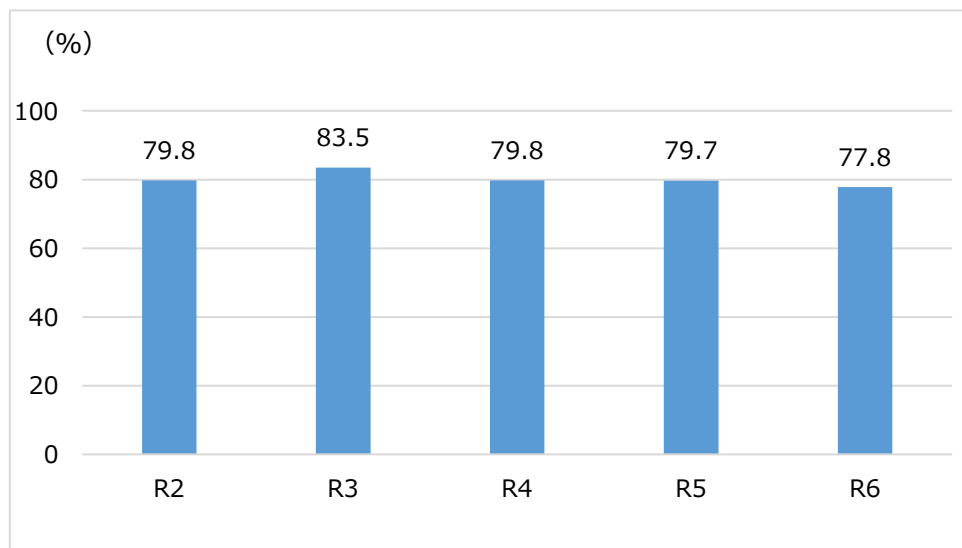
設問「あなたは、これからも一宮市に住みたいと思いますか。」に対して、回答の選択肢は「住みたい」「どちらかといえば住みたい」「どちらでもない」「どちらかといえば住み続けたくない」「住み続けたくない」の5種であり、「住みたい」「どちらかといえば住みたい」と選択した人の割合を指標とします。

一宮市に住みたいと思う人の割合は、約8割と高い水準でほぼ横ばいとなっています。

目標値は過去5年で最も高い値であった2021（令和3）年の83.5%+αで85%とします。

表 4.2 一宮市に住みたいと思う人の割合の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2024（R6）年	77.8%	85%



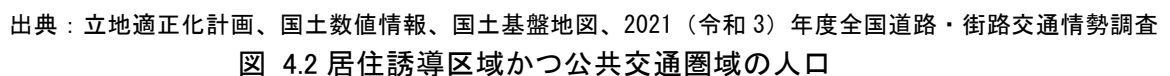
出典：第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査結果報告書

図 4.1 一宮市に住みたいと思う人の割合

「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」になれば、人口減少下にあっても居住誘導区域内の公共交通圏人口は増加することが期待されるため、これを指標および目標とします。

2020（R2）年時点は169,116人となっており、2015（H27）年時点の167,524人より増加しています。

現況値		目標
年次	値	
2020（R2）年	169,116 人	現況より増加



3) [公共交通]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

公共交通が便利で持続可能になれば、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は増加することが期待されるため、これを指標とします。

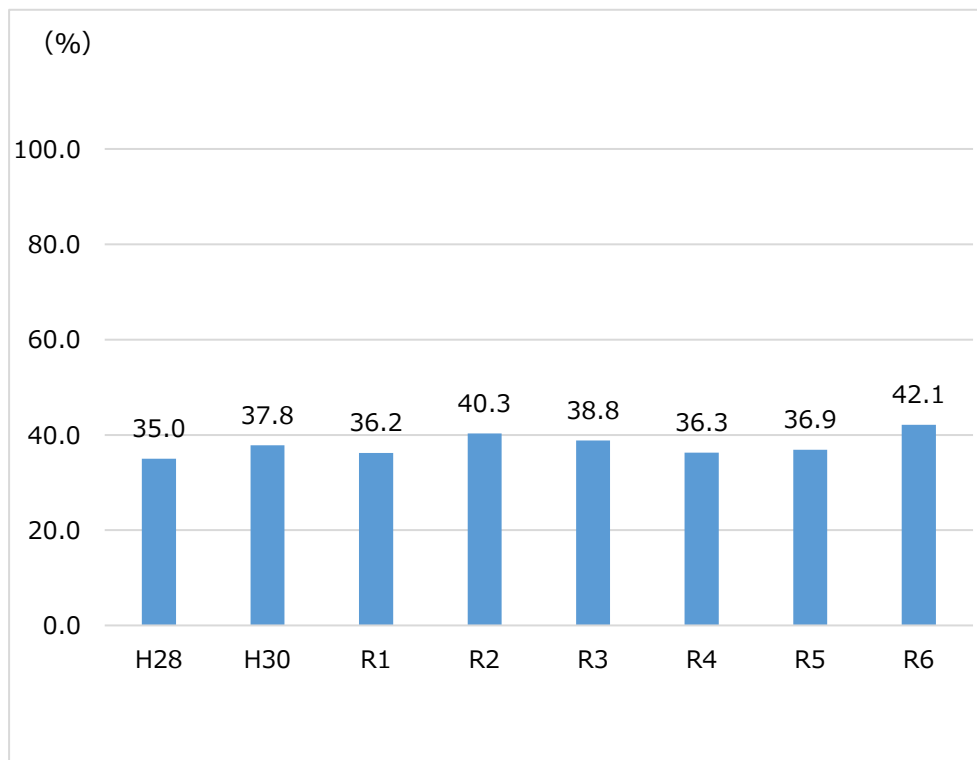
設問「一宮市内のバスや鉄道などの公共交通網は、充実していると思いますか。」に対して、回答の選択肢は「はい」「いいえ」「わからない」の3種であり、「はい」と選択した人の割合を指標とします。

公共交通網が充実していると思う人の割合は、概ね40%程度で推移しています。

目標値は、これまでの推移を踏まえて現況値+5%の47.1%とします。

表 4.4 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の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2024 (R6) 年	42.1%	47.1% (+5%)



出典：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

図 4.3 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

4) [公共交通]鉄道の利用者数

公共交通が便利で持続可能になれば、鉄道の利用者は増加すると考えられるため、これを指標とします。

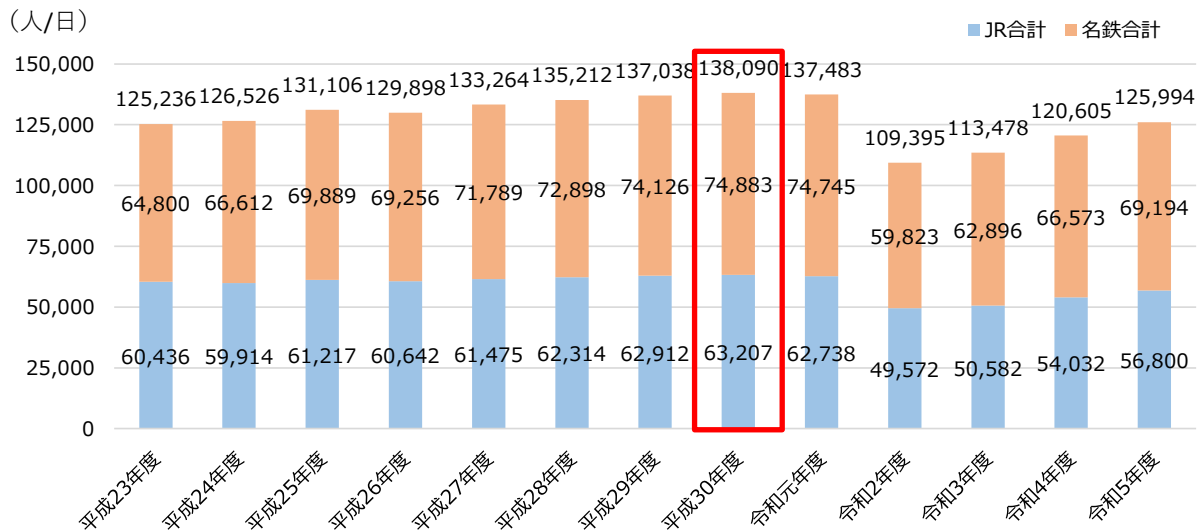
対象はJR、名鉄の市内各駅の合計とし、1日当たりの利用者数(乗車+降車)とします。

鉄道の利用者数は2020(令和2)年度にコロナ禍で減少した後は回復傾向となっています。ただし、総人口、特に生産年齢人口が減少することから、鉄道利用者数の増加はいずれ鈍化し、減少に転じると想定されます。

そのため、目標値はコロナ禍前の2018(平成30)年度の138,090人/日とします。

表 4.5 鉄道の利用者数の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2023(R5)年度	125,994人/日	138,090人/日 (H30年度値)



出典：東海旅客鉄道株式会社・名古屋鉄道株式会社提供資料

図 4.4 鉄道の利用者数

5) [公共交通]バスの利用者数

公共交通が便利で持続可能になれば、バスの利用者は増加すると考えられるため、これを指標とします。

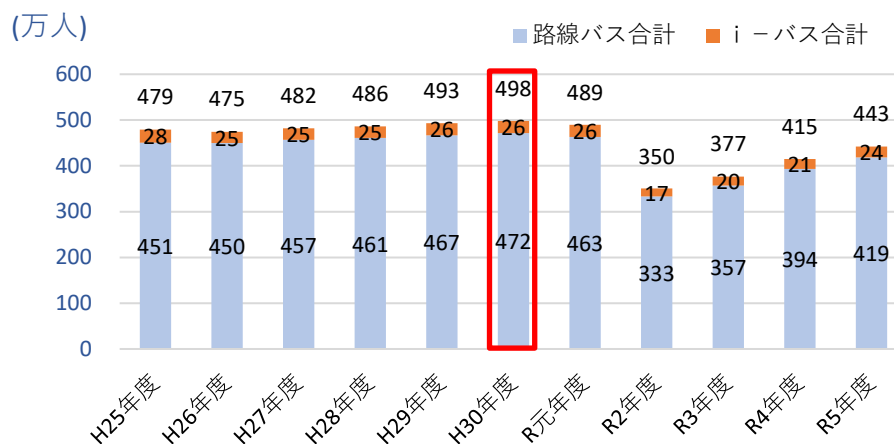
対象は路線バス、i-バスの各路線の合計とし、鉄道と比較できるよう年度合計の利用者数を年間日数で除して、1日当たりの利用者数とします。

バスの利用者数は2020（R2）年度にコロナ禍で減少した後は回復傾向となっており、ただし、総人口、特に生産年齢人口が減少することから、バス利用者数の増加はいずれ鈍化し、減少に転じると想定されます。

そのため、目標値はコロナ禍前の2018（H30）年度の13,644人/日（498万人/年度）とします。

表 4.6 バスの利用者数の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2023（R5）年度	12,122 人/日	13,644 人/日 (H30 年度値)



出典：一宮市資料

図 4.5 バスの利用者数

6) [公共交通]「クルマが無くて安心して暮らせると思う」に当てはまらない人の割合

公共交通が便利になり、クルマがなくてもおでかけしやすくなれば、「クルマが無くて安心して暮らせると思う」に当てはまらない人の割合が減少すると考えられるため、これを指標とします。

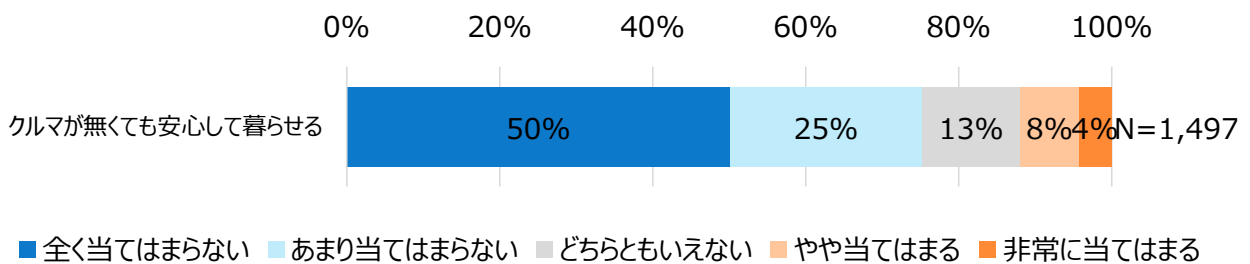
設問「クルマが無くて安心して暮らせると思う」の該当可否をおたずねしており、回答の選択肢「全く当てはまらない」「当てはまらない」と選択した人の割合に着目します。

クルマが無くて安心して暮らせると思うに「全く当てはまらない」「当てはまらない」人の割合は、2023（令和5）年時点では約75%となっています。

目標値は、10年で10%減少を目指すこととし、65%とします。

表 4.7「クルマが無くて安心して暮らせると思う」に当てはまらない人の割合の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2023（R5）年	75%	65%（-10%）



出典：一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 4.6「クルマが無くて安心して暮らせると思う」に当てはまらない人の割合

7) [個別交通]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

安全・安心で快適な移動環境が構築できれば、「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」は増加することが期待されるため、これを指標とします。

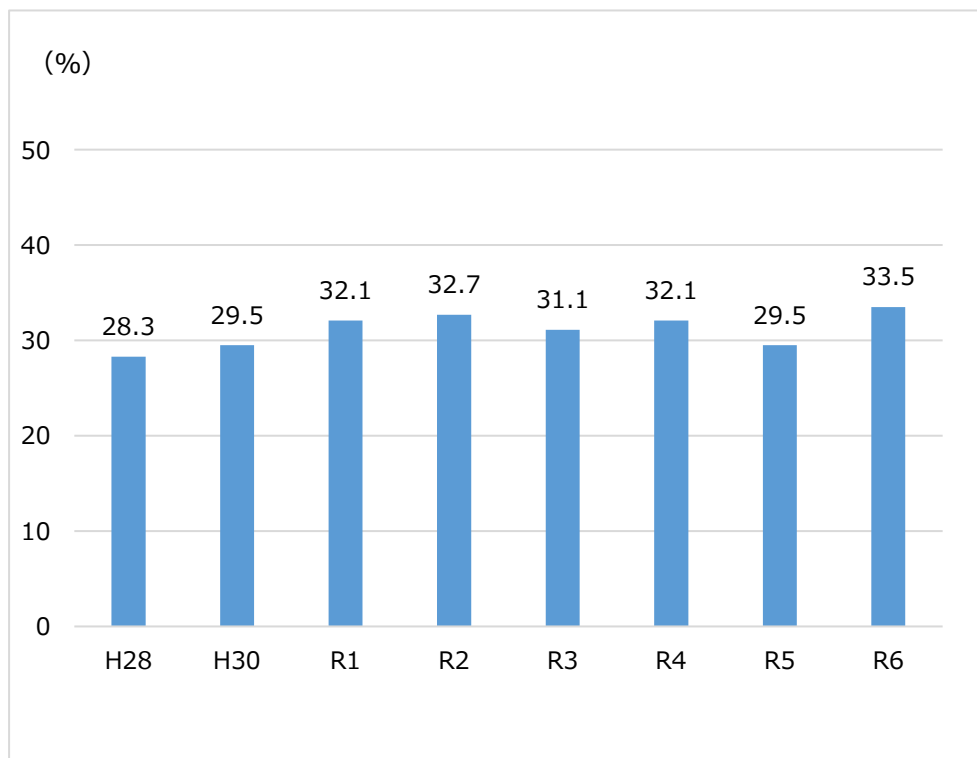
設問「あなたが普段利用している道路では、歩行者や自転車が安心して通行できていると思いますか。」に対して、回答の選択肢は「はい」「いいえ」「わからない」の3種であり、「はい」と選択した人の割合を指標とします。

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は、多少の増減は見られるもののほぼ横ばいとなっています。

目標値は、これまでの推移を踏まえて現況値+5%の38.5%とします。

表 4.8 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の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2024 (R6) 年	33.5%	38.5% (+5%)



出典：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

図 4.7 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

8) [個別交通]歩行者・自転車の交通事故死傷者数

安全・安心で快適な移動環境が構築できれば、歩行者・自転車の交通事故死傷者数は減少することが期待されるため、これを指標とします。

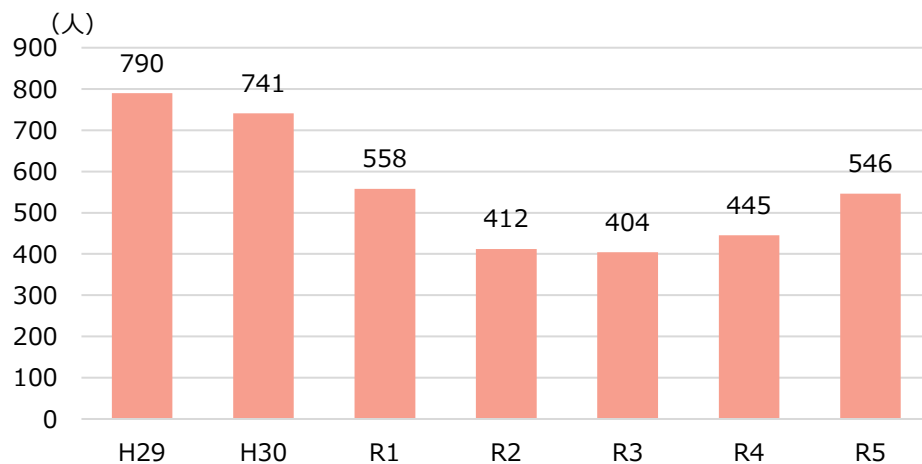
「交通事故」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、物損事故と人身事故があります。人身事故のうち、死傷事故※に着目します（がけ崩れや高潮等の災害に巻き込まれた場合や落下物の直撃、故意による死傷等は含まない）。

歩行者・自転車の交通事故死者数は、2021（令和3）年までは減少傾向にあったもののそれ以降増加し、2023（令和5）年はコロナ前の水準に戻りつつあります。

目標値は、10年で20%減少を目指すこととし、436人とします。

表 4.9 歩行者・自転車の交通事故死傷者数の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2023（R5）年	546人	436人（-20%）



※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

出典：愛知県統計年鑑バックナンバー

図 4.8 一宮市内の歩行者・自転車関連の事故死傷者数

9) [広域・交流]市外から人が訪れたい魅力のあるまちだと思ふ人の割合

鉄道が便利になってまちなかや市内各地の魅力が向上すると、広域交流が活発になり、市外から人が訪れることが期待されるため、第7次一宮市総合計画等に関する市民アンケート調査の「市外から人が訪れたい魅力のあるまちだと思ふ人の割合」を指標とします。

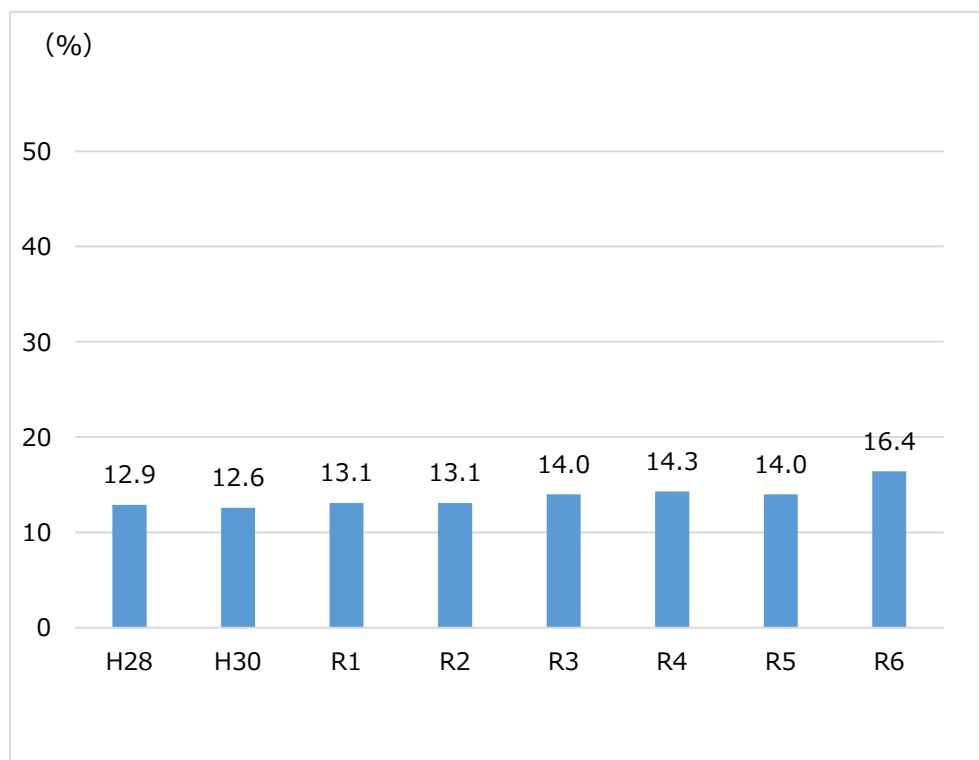
設問「一宮市は、市外から人が訪れたい魅力のあるまちだと思いますか。」に対して、回答の選択肢は「はい」「いいえ」「わからない」の3種であり、「はい」と選択した人の割合を指標とします。

市外から人が訪れたい魅力のあるまちだと思ふ人の割合は1割強から増加傾向で、2024（令和6）年時点で16.4%となっています。

目標値は、これまでの推移を踏まえて現況値+5%の21.4%とします。

表 4.10 市外から人が訪れたい魅力のあるまちだと思ふ人の割合の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2024（R6）年	16.4%	21.4%（+5%）



出典：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

図 4.9 市外から人が訪れたい魅力のあるまちだと思ふ人の割合

10) [まちなか]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)

まちなかの居心地がよく回遊性やアクセシビリティが高くなれば、来訪者が増えて歩行者交通量が増加すると考えられるため、これを指標とします。

イベント等を実施していない平常時の土曜日における 6 時間（11～17 時）調査結果を指標とします。

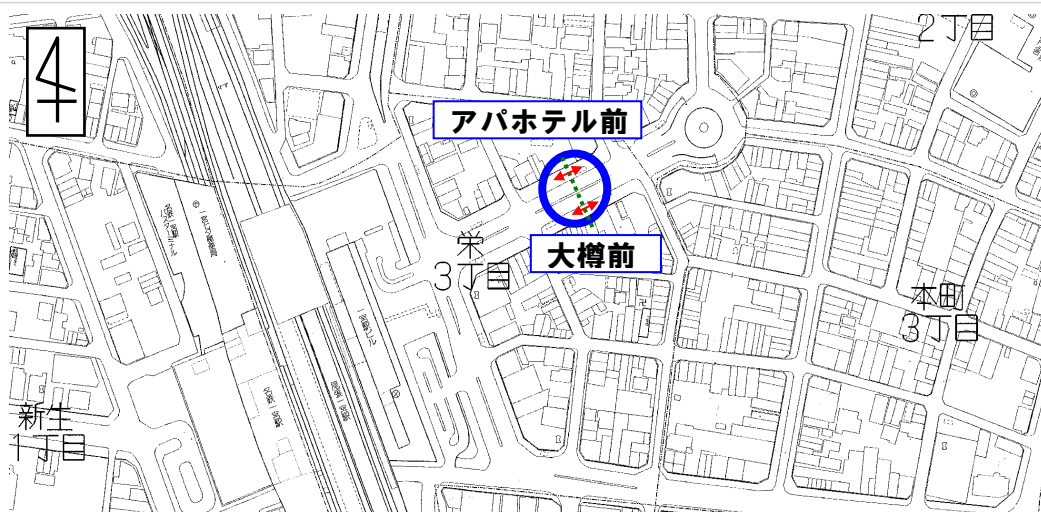
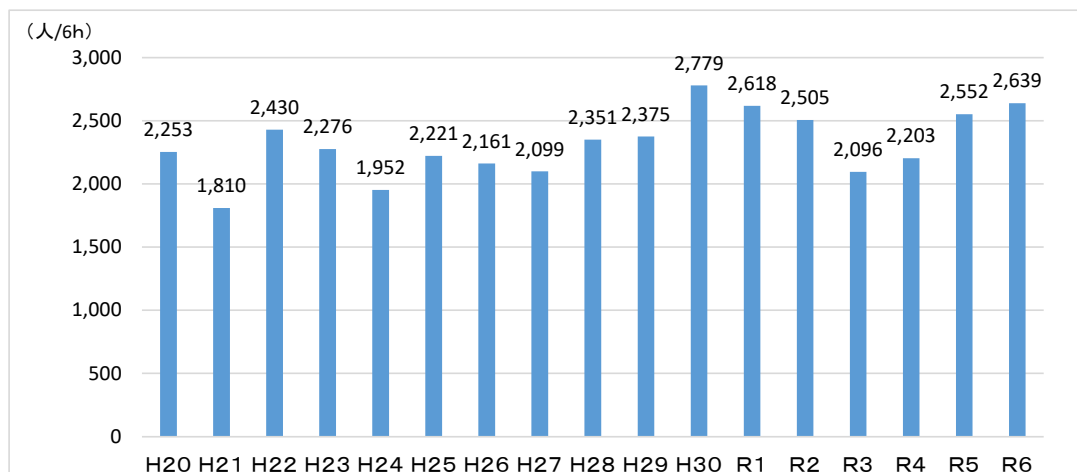
対象箇所は、一宮駅に近い銀座通りの通行断面、アパホテル前と大樽前の調査結果を合算した値とします。

目標値は、まちなかウォークアブルにおける目標設定を踏まえ、現況値+20%増の 3,167 人/6h 以上とします。

※通行量は歩行者と自転車を調査していますが、ウォークアブルの観点から指標は歩行者交通量とします。

表 4.11 中心市街地の通行量の現況値・目標

現況値		目標
年次	値	
2024 (R6) 年	2,639 人/6h	3,167 人/6h (+20%)



出典：一宮市資料

図 4.10 中心市街地の通行量と調査箇所

11) [意識醸成・共創]地域協議会有る地区数

自らが地域交通をつくり・守り・育む仕組みが構築できれば、地域協議会有る地区数は増えると考えられるため、これを指標とします。

2024（令和6）年時点では萩原町の1地区です。目標値は、3地区とします。

表 4.12 地域協議会有る地区数の現況値・目標

現況値		目標値
年次	値	
2024（R6）年	1地区	3地区

12) [意識醸成・共創]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

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が醸成されれば、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は増加することが期待されます。

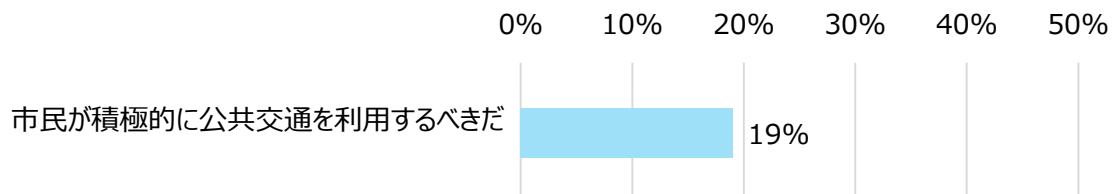
そのため、設問「公共交通サービスの在り方に関する意向をお答えください。（複数回答）」で回答の選択肢が以下のうち、「4.市民が積極的に公共交通を利用するべきだ」を選択した人の割合を指標とします。

- 1.公共が責任を持って公共交通ネットワーク、サービス水準を維持するべきだ。
- 2.利用状況に応じて路線の廃止や運行本数が減便することは、やむを得ない。
- 3.地域が主体となって話し合い、公共の支援を受けながら自ら解決するべきだ。
- 4.市民が積極的に公共交通を利用するべきだ。
- 5.その他（ ）
- 6.分からない

目標値は、現況値+10%の29%とします。

表 4.13 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の現況値・目標

現況値		目標値
年次	値	
2023（R5）年	19%	29%（+10%）



出典：一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

図 4.11 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

参考資料 5 用語集

参考資料 5 用語集

No.	用語	解説
(あ行)		
1	1日乗車券	定額でバスや鉄道が1日乗り放題になるお得な乗車券。i-バスの場合、令和6年度は中学生以上500円、小学生250円で販売。
2	一宮おでかけバス手形	名鉄バス(市内の路線)とi-バスが1日乗り放題になるお得な乗車券。令和6年度は、中学生以上800円、小学生400円で販売。
3	インセンティブ	行動意欲を引き出す外部からの刺激のことで、本戦略では公共交通を利用するとメリットがあるような仕組み。
4	インフラ	インフラストラクチャー (infrastructure) の略語。公共交通、道路や公園、上下水道施設などの生活や産業の基盤となる施設のこと。
(か行)		
5	回遊性	動き回りやすさのこと。来訪者や市民による市内を循環する移動を促し、都市の滞在時間を増加させ、消費活動を活発化させることから、賑わいと消費の両面において影響がある。
6	カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いた、実質的な温室効果ガスの排出量がゼロとなる状態のこと。
7	幹線道路	本市の都市構造を形成する骨格的な道路のうち、県内各都市間交通、都市内交通などに対処する道路。
8	協賛制度	i-バス千秋町コース(千秋ふれあいバス)やi-バス大和町・萩原町コース(ニコニコふれあいバス)の「地域に必要な交通手段を地域全体で守る」という運行趣旨に賛同し、運行を支援する協賛者を募る制度のこと。協賛金を、バスの運行経費などに充てることで、経費の削減を図っている。
9	居住誘導区域	立地適正化計画で定められる区域で、人口減少の中にあっても、一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域のこと。
10	系統	起点、終点及び途中の経由地が異なるバスの運行経路の最小単位。
11	広域幹線道路	本市の都市構造を形成する骨格的な道路のうち、自動車専用道路を指す。比較的長いトリップ長の交通を大量に高速で処理する。
12	公共交通不便地域	一定の距離に駅やバス停留所などが無い地域のことで、公共交通の便利さの指標の一つ。本戦略では、鉄道駅から800m、バス(i-バス、i-バスミニを含む)停留所から300m以上離れた地域を指す。
13	交通反則通告制度(青切符)	交通違反処理の効率化と迅速化を目的として新設された制度。比較的軽微な交通違反を反則行為とし、罰則適用に代えて反則金の納付という方法で処理するもの。
14	ゴールドパス70 シルバーパス65	名鉄バスが高齢者向けに販売している、名鉄バス一般路線全線が乗り放題となる定額制フリーパス。

No.	用語	解説
(さ行)		
15	シェアリングエコノミー	個人と個人・企業等との間で活用可能な資産（場所・モノ・スキル等）をシェア（売買・貸し借り等）することで生まれる新しい経済の形のこと。
16	シェアリングサービス	個人と個人・企業等との間で活用可能な資産（場所・モノ・スキル等）をシェア（売買・貸し借り等）することで生まれるサービスのこと。
17	市街化区域	都市において、積極的に市街地として開発・整備を行う区域。すでに市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
18	市街化調整区域	都市において、市街化を抑制すべき区域。
19	自転車ネットワーク	本市では、安全性、実用性、需要、事故件数、連続性、レジャー・観光の観点から自転車ネットワークを構築する路線を選定し、安全で快適な自転車利用環境の創出に取り組んでいる。
20	自動車分担率	すべてのトリップ（全移動手段）に占める自動車を利用したトリップの割合のこと。
21	少子高齢化	特定の地域において、少子化と高齢化が同時に進行すること。
22	シームレス（交通分野）	乗り継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
23	スムーズ横断歩道	路面を盛り上げることで、歩道から横断歩道へスムーズに横断可能な横断歩道のこと。
24	スーパー・メガリージョン	東京、名古屋、大阪の三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ、リニア中央新幹線全線開業により一体化し形成される世界最大の人口を有する巨大都市圏のこと。
25	総合計画	地方自治体の全ての計画の基本となり、地域づくりの最上位に位置づけられる計画。長期展望をもつ計画的、効率的な行政運営の指針を盛り込む。
(た行)		
26	多拠点ネットワーク型都市	都市機能に応じた拠点の形成を図り、各拠点を公共交通などでネットワーク化し連携する都市構造のこと。
27	脱炭素社会	地球温暖化の原因となる、温室効果ガスの実質的な排出量をゼロとする社会のこと。
28	地域生活拠点	日常生活を維持するため、利用頻度が高い生活利便施設が集積するエリア。本市では、出張所、公民館周辺を地域生活拠点に位置づけている。
29	地球温暖化	大量の温室効果ガスが大気中に放出され、地球全体の平均気温が上昇している現象のこと。
30	超高齢社会	総人口のうち、65歳以上の人口の割合が21%を占めている社会を指す。
31	通学路交通安全プログラム	通学路の交通安全の確保に向けた継続的な取組のこと。
32	定時性	発着時間の正確さのこと。交通のサービスレベルの指標の一つ。

No.	用語	解説
(た行)		
33	デジタル 田園都市構想総合戦略	深刻化する人口減少と超高齢化及びこれに伴う地域経済の縮小という負のスパイラルに立ち向かうため、人口減少の克服と地域活性化を目指す計画として、「第2期一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を令和2年3月に策定。 その後、国は、これまでの地方創生の取り組みにデジタルの力を活用して「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指して、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を「デジタル田園都市国家構想総合戦略」に改訂。本市も、国の総合戦略改訂に伴い、これまでの基本目標の枠組みを継続しつつ、「デジタル」「グリーン」という未来を切り開く2本の柱を追加して、新しく「一宮市デジタル田園都市構想総合戦略」を令和6年3月に策定。
34	電子商取引 (eコマース)	データ通信やコンピュータなど電子的な手段を介して行う商取引の総称。狭義にはインターネットを通じて遠隔地間で行う商取引を指す。
35	特定小型原動機付自転車	原動機付自転車のうち、電動機の定格出力が0.6kW以下であって長さ1.9m、幅0.6m以下かつ最高速度20km/h以下のもの。
36	都市アセット	既存ストックのうち地域の資源として存在しているもの。
37	都市機能誘導区域	立地適正化計画で定められる区域で、医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域のこと。
38	都市拠点	市域内外からの利用を想定した広域的な都市機能や、市街地の賑わいをもたらすために必要な都市機能が集積するエリア。本市では、一宮駅周辺を都市拠点に位置づけている。
39	トリップ	人の「移動」のことで、ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとする。
(な行)		
40	乗合タクシー	バスが運行するほど需要がない地域などにおいて、特別な許可により運行が認められた乗車定員10人以下の車両を使用し、同じ車両に複数の乗客が乗り合わせるタクシーのこと。決まった時刻、ルートで運行する「定時定路線型」と、事前に予約を受けて運行する「デマンド型」の形態がある。

No.	用語	解説
(は行)		
41	バスロケーションシステム	バスの位置情報をGPS車載器でリアルタイムに把握することで、路線バスの接近情報を提供するシステムのこと。
42	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
43	ハンプ	通行する自動車の速度を抑制するために道路上に設けられた凸型の構造物のこと。
44	ビッグデータ	ボリュームが膨大でかつ構造が複雑であるが、そのデータ間の関係性などを分析することで新たな価値を生み出す可能性のあるデータ群のこと。例としてソーシャルメディア内のテキストデータ・画像、携帯電話・スマートフォンが発信する位置情報、時々刻々と生成されるセンサデータなどがある。
45	副次的都市拠点	都市拠点を補完し、高次的な都市機能が集積し、都市拠点を補完するエリア。本市では、尾西庁舎周辺、木曽川駅周辺を副次的都市拠点に位置づけている。
46	福祉有償運送	NP0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り、自動車を使用して輸送を行うもの。原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行う。
47	附置義務制度	駐車場法に基づく地方公共団体の条例（附置義務条例）で定められた地区内で、一定以上の規模の建築物を新築等する際に駐車施設の附置を義務付ける制度。
48	ボトルネック（交通分野）	ビンの口が水の流量を制限していることから転じて、交通の流れを制限するあい路(狭い道のこと)、つまり交通容量の小さな道・交差点等を指す。
(ま行)		
49	まちなかウォークابل	本市では、一宮駅周辺約1km圏内において、居心地が良く、歩きたくなるまちなかを創出するため、道路、駅前広場、公園及び駅前ビルなどの都市アセットをリノベーションすることにより、民と官の多様な連携・共鳴による可能性豊かなまちづくりを進めている。
50	無電柱化	道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。
51	モータリゼーション・スパイラル	新たな交通需要の発生が更なる幹線道路整備の必要性を高め、道路整備による利便性向上が自動車依存を高めていく現象。
(や行)		
52	ユニバーサルデザインタクシー	健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす利用者、ベビーカー利用者、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタクシー車両のこと。運賃は一般のタクシーと同じ。

No.	用語	解説
(ら行)		
53	ラストワンマイル	最寄り停留所から自宅や目的地等の最後の区間。
54	立地適正化計画	都市再生特別措置法の改正により、人口の急激な減少と高齢化を背景として、新たに創設された制度。市町村が立地適正化計画を策定し、居住誘導区域及び都市機能誘導区域等を定めることで、都市全体の観点から居住や医療、福祉、商業、公共交通等のさまざまな都市機能の立地の適正化を図るもの。本市では、2020（令和2）年に策定。
55	リダンダンシー	国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながるように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化するなど、予備の手段が用意されている性質のこと。
(わ行)		
56	ワンストップ情報	特定の分野やテーマに関するサービスを網羅的に扱い、1つの場所で必要な情報が揃う状態のこと。
(英数)		
57	AIオンデマンド交通	AI（人工知能）を活用した効率的な配車により、利用者の予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。
58	GTFS-JP (General Transit Feed Specification Japan)	「標準的なバス情報フォーマット」のこと。インターネット等での経路検索におけるバス情報の拡充により、国内の検索サービスにも情報を掲載することで、公共交通の情報を利用者に届ける手段の一つ。
59	i-バス	本市が主体となって運行するコミュニティバスの愛称。正式名称は「一宮市循環バス」。一般公募により愛称を決定しており、「i」は一宮市の「i」と「愛」を意味し、筆記体を使うことで「歩いている人」を表している。現在、「一宮コース」、「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」、「木曾川・北方コース」の6路線を運行している。
60	i-バスミニ	本市が主体となって運行する予約制乗合タクシーのこと。路線バス停留所や鉄道駅から離れて公共交通が利用しづらい地域に設置した停留所と、最寄りのバス停留所などの間を運行している。
61	ICT (Information and Communication Technology)	パソコンだけでなく、スマートフォンやスマートスピーカーなど、さまざまな形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称のこと。
62	IoT (Internet of Things)	「モノのインターネット」を意味する語。世の中に存在する様々な物体(モノ)に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信したりする技術。

No.	用語	解説
63	ITS (Intelligent Transport Systems)	高度道路交通システムの略。道路交通の安全性・輸送効率・快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。
64	MaaS (Mobility as a Service)	地域住民や来訪者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービス(電車・バス・タクシー・自動車・自転車など)を最適に組み合わせて検索・予約・決済等をスマートフォンのアプリ等で一括で行うサービス。観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。
65	P2P個人間 カーシェアリング	P2P (Peer-to-Peer ピアツーピア) は、通常のクライアント・サーバーシステムとは異なり、サーバを介さずクライアント同士が直接つながって処理を行う形態のことを指し、それらを活用したカーシェアリングのこと。
66	SDGs (Sustainable Development Goals)	「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際指標。
67	SNS (Social Networking Service)	インターネット上で友だち等とつながり、文章や写真、動画などで自分を表現したり、コミュニケーションを取ったりするサービスのこと。SNSサービスのサーバに文章や写真、動画などをアップロードすると、友だち等に見てもらうことができる。 本市の公式SNSアカウントはFacebook、X(旧twitter)、LINE、YouTube、Instagramがあり、各種情報を発信している。
68	5G	携帯電話などの通信に用いられる「第5世代移動通信システム」のこと。

参考資料 6
一宮市総合交通戦略策定協議会 委員名簿

一宮市総合交通戦略策定協議会 名簿

区 分		氏 名	所属・役職等	会長 ・副会長
1	1号委員 (学識経験者)	嶋田 喜昭	大同大学工学部 教授	会長
2		鈴木 弘司	名古屋工業大学大学院工学研究科 教授	副会長
3	2号委員 (関係行政機関)	高柿 弘義	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 計画課長	
4		佐藤 勉	国土交通省中部地方整備局 愛知国道事務所 計画課長	
5		宮川 高彰	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 企画調整担当	
6		山田 浩之	愛知県 都市・交通局 交通対策課長	
7		祖父江 貴宏	愛知県 一宮建設事務所 道路整備課長	
8	3号委員 (交通管理者)	松井 挙	愛知県一宮警察署 交通課長	
9	4号委員 (交通事業者)	平井 崇士	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部企画開発部 担当課長	
10		花村 元気	名古屋鉄道株式会社 地域活性化推進本部地域連携部 交通サービス担当課長	
11		大野 淳	名鉄バス株式会社 運輸本部 地域交通部長	
12		安藤 和人	愛知県タクシー協会 副会長	
13	5号委員 (市民及び関係団体)	菱川 宗弘	一宮商工会議所 事務局長	
14		脇田 兼康	一宮市町会長連区代表者連絡協議会 副会長	
15		尾関 勝子	一宮市地域女性団体連絡会 会長	
16	6号委員 (市職員)	長谷川 賢治	一宮市 総合政策部長	
17		坂野 貴子	一宮市 福祉部長	
18		中川 哲也	一宮市 まちづくり部長	
19		田中 雅光	一宮市 建設部長	
1	オブザーバー	後藤 直紀	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	
2		伊藤 慎悟	愛知県 都市・交通局 都市計画課長	

(敬称略)

一宮市総合交通戦略策定協議会 名簿

区 分		氏 名	所属・役職等	会長 ・ 副会長
1	1号委員 (学識経験者)	嶋田 喜昭	大同大学工学部 教授	会長
2		鈴木 弘司	名古屋工業大学大学院工学研究科 教授	副会長
3	2号委員 (関係行政機関)	高柿 弘義	国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 計画課長	
4		村上 毅	国土交通省中部地方整備局 愛知国道事務所 計画課長	
5		宮川 高彰	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官 企画調整担当	
6		山田 浩之	愛知県 都市・交通局 交通対策課長	
7		祖父江 貴宏	愛知県 一宮建設事務所 道路整備課長	
8	3号委員 (交通管理者)	芦田 教人	愛知県一宮警察署 交通課長	
9	4号委員 (交通事業者)	平井 崇士	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部企画開発部 担当課長	
10		高井 勇輔	名古屋鉄道株式会社 地域活性化推進本部地域連携部 交通サービス担当課長	
11		大野 淳 平塚 康男	名鉄バス株式会社 運輸本部 地域交通部長（第2回まで） 名鉄バス株式会社 運輸本部 次席交通企画官（第3回から）	
12		安藤 和人 若林 亨修	愛知県タクシー協会 副会長（第2回まで） 愛知県タクシー協会 副会長（第3回から）	
13	5号委員 (市民及び関係団体)	菱川 宗弘	一宮商工会議所 事務局長	
14		脇田 兼康	前 一宮市町会長連区代表者連絡協議会 副会長 (令和5年度 本協議会委員)	
15		尾関 勝子	一宮市地域女性団体連絡会 会長	
16	6号委員 (市職員)	村上 明	一宮市 総合政策部長	
17		坂野 貴子	一宮市 福祉部長	
18		横井 兼行	一宮市 まちづくり部長	
19		田中 雅光	一宮市 建設部長	
1	オブザーバー	後藤 直紀	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長	
2		伊藤 慎悟	愛知県 都市・交通局 都市計画課長	

(敬称略)