

1 調査名称：（一宮市）総合交通戦略策定調査

2 調査主体：一宮市

3 調査圏域：一宮市管内

4 調査期間：令和５年８月１１日 ～ 令和６年３月２９日(令和５年度調査分)

5 調査概要：

本市では、最上位計画である第７次一宮市総合計画において、歴史や現在の暮らしに対応した拠点の形成を図り、これらを公共交通でネットワーク化し連携する、「多拠点ネットワーク型都市」の実現による持続的発展を目指している。これまで、「公共交通計画」や「自転車活用推進計画」などの交通に関する個別計画に基づき施策を実施してきたが、今後、多様な交通モードを一体として捉えた総合的な交通に関する取組みをまちづくりと連携して推進していく必要がある。

本総合交通戦略は、公共交通を中心とした徒歩、自転車、自動車など多様な交通モードの連携を図り、自動車に過度に依存せずとも将来にわたって安心して移動できる交通環境の構築に向け、効果的かつ戦略的に交通施策を推進していくことを目的として、新たに策定するものである。

I 調査概要

- 1 調査名称：（一宮市）総合交通戦略策定調査
- 2 報告書目次

第 1 編 計画準備

- 1. 計画準備 1-1
 - 1.1 業務目的 1-1
 - 1.2 業務概要 1-1
 - 1.3 業務構成 1-1
 - 1.4 業務のフロー 1-2
 - 1.5 実施方針 1-2
 - 1.6 業務内容(令和5年度) 1-3

第2編 都市の現状と都市交通の課題の整理

1 章 一宮市総合交通戦略について	1-1
1. 策定の背景と目的	1-1
2. 目標年次と対象区域	1-1
3. 位置づけ	1-1
4. 本市の交通特性	1-2
5. 上位関連計画	1-3
2 章 一宮市の現状と将来見通し	2-1
1. 本市を取り巻く社会情勢	2-1
(1) 人口減少と超高齢社会の到来	2-1
(2) モータリゼーション・スパイラル	2-3
(3) 移動とライフスタイルの変化	2-8
(4) 地球温暖化の懸念	2-13
2. 交通における今後の動向	2-14
(1) SDGs(持続可能な開発目標)	2-14
(2) リニア中央新幹線の開通	2-15
(3) 技術革新による新技術の進展	2-17
(4) 新しいモビリティサービスの推進	2-18
3 章 交通の現状と課題	3-1
1. 市民や来訪者の移動支援に関する課題	3-2
(1) 自動車交通に過度に依存した暮らしからの脱却【課題①】	3-2
(2) 公共交通サービスの維持・向上【課題②】	3-6
(3) 公共交通不便地域の移動手段の確保【課題③】	3-10
(4) 安全・安心な移動環境の構築【課題④】	3-11
(5) シームレス・快適な移動環境の構築【課題⑤】	3-14
(6) 自転車利用環境の向上【課題⑥】	3-16
(7) 歩行者の通行環境の向上【課題⑦】	3-20
2. 本市の活性化を支援する課題	3-22
(8) 産業・物流支援に資する渋滞緩和・解消【課題⑧】	3-22
(9) まちなかのにぎわい創出【課題⑨】	3-24
3. 地球環境に対応する課題	3-27
(10) 環境負荷の低減【課題⑩】	3-27

第3編 協議会の運営支援

3. 協議会の運営支援	3-1
3.1 第一回 一宮市総合交通戦略策定協議会	3-1

参考資料1 一宮市おでかけに関するアンケート調査結果

参考資料2 第一回協議会資料

3 調査体制

一宮市総合交通戦略策定協議会 会長：大同大学工学部教授 嶋田 喜昭 副会長：名古屋工業大学大学院工学研究科教授 鈴木 弘司	
一宮市総合交通戦略策定協議会 事務局 一宮市まちづくり部地域交通課 交通政策グループ	

4 委員会名簿等：

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	
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 拳	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)

Ⅱ 調査成果

1 調査目的

本市では、最上位計画である第7次一宮市総合計画において、歴史や現在の暮らしに対応した拠点の形成を図り、これらを公共交通でネットワーク化し連携する、「多拠点ネットワーク型都市」の実現による持続的発展を目指している。

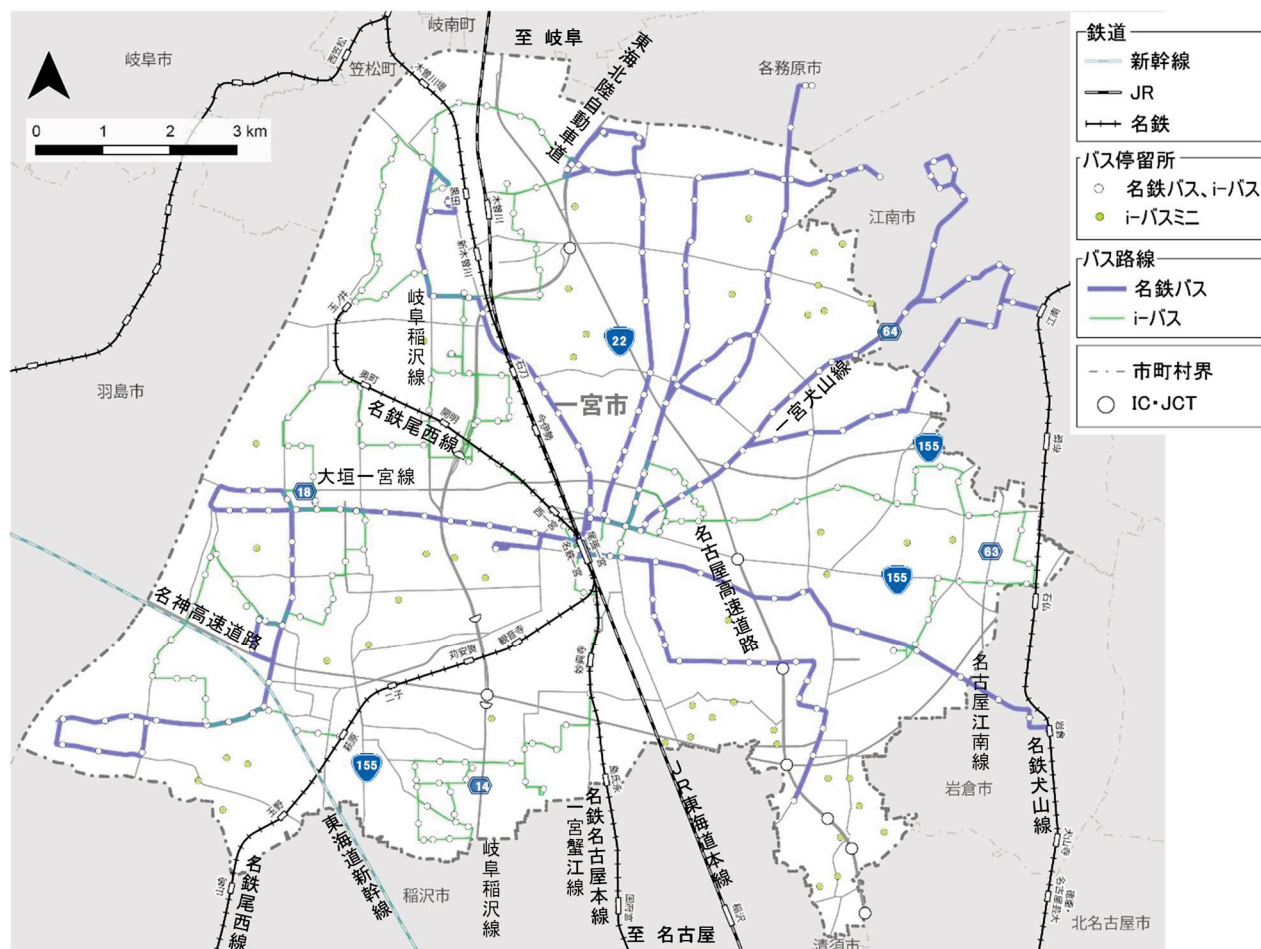
これまで、「公共交通計画」や「自転車活用推進計画」などの交通に関する個別計画に基づき施策を実施してきたが、今後、多様な交通モードを一体として捉えた総合的な交通に関する取組みをまちづくりと連携して推進していく必要がある。

本総合交通戦略は、公共交通を中心とした徒歩、自転車、自動車など多様な交通モードの連携を図り、自動車に過度に依存せずとも将来にわたって安心して移動できる交通環境の構築に向け、効果的かつ戦略的に交通施策を推進していくことを目的として、新たに策定するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



出典：国土数値情報、地理院地図（地理院タイルをモノクロ加工）、DRM（R5年3月）、R3 センサス

4 調査成果

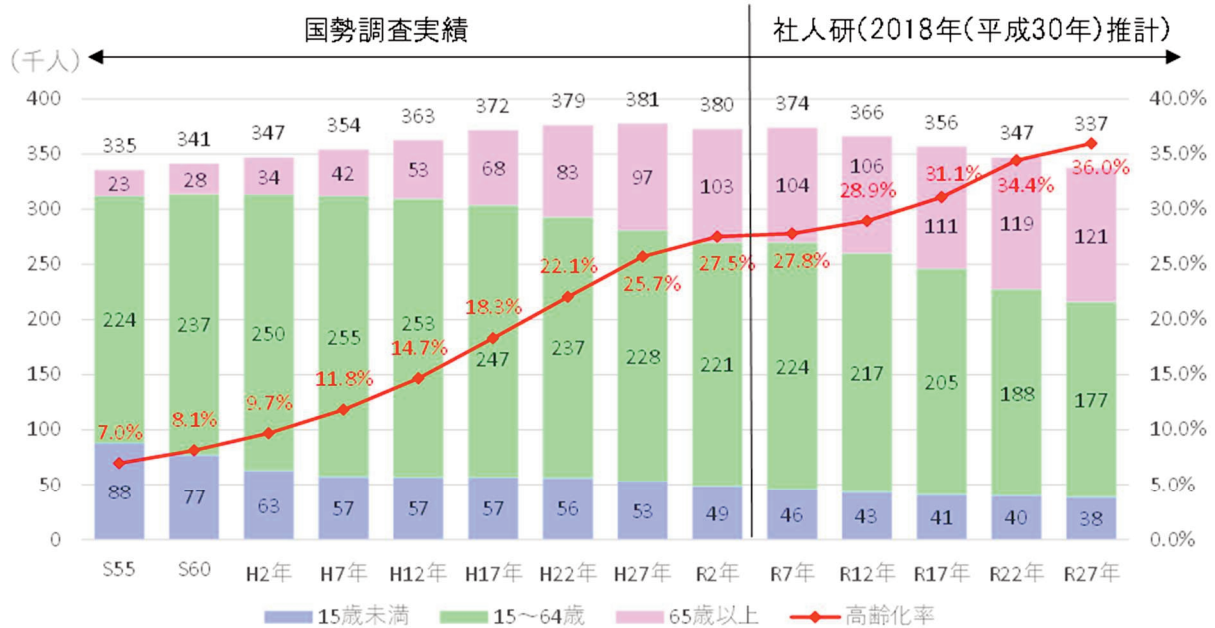
成果の抜粋を以下に示す。

本市を取り巻く社会情勢

(1)人口減少と超高齢社会の到来

生産年齢人口の減少と老年人口の増加

本市の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る。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**が予測されている。

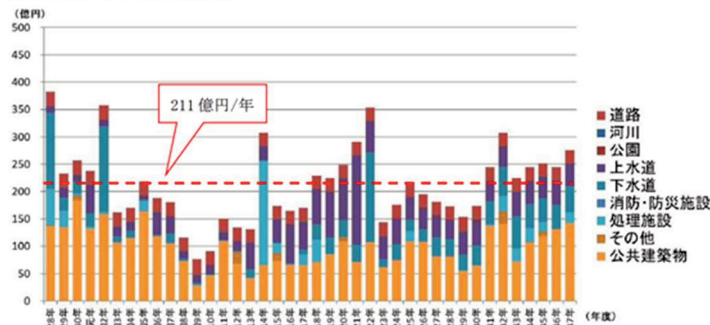


※国勢調査の総人口は年齢不詳を含む（高齢化率は年齢不詳を除いた人口に対する割合を示す）
出典：昭和55年～令和2年 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

図 人口推移と将来人口推計

公共施設の老朽化と更新費の増加

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年間で施設更新などに**年間平均211億円**が必要になることが見込まれている。



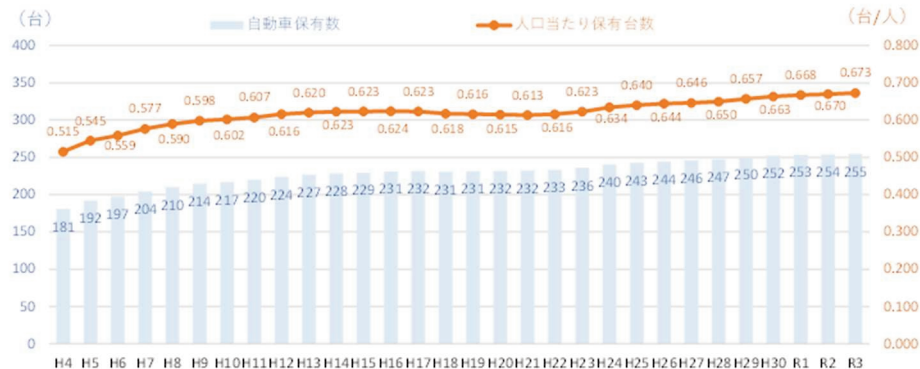
出典：一宮市公共施設等総合管理計画(H28.11策定R4.3改定)

図 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）

(2)モータリゼーション・スパイラル

自動車保有数の増加

自動車保有台数、人口当たりの保有台数はいずれも増加し続けており、モータリゼーションが進展している。



※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：H25～R4愛知県統計書（世帯：各年10月1日時点、自動車保有数：各年年度末時点）

図 一宮市の自動車保有台数の推移

人口集中地区(DID)の拡大と低密度化

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る。

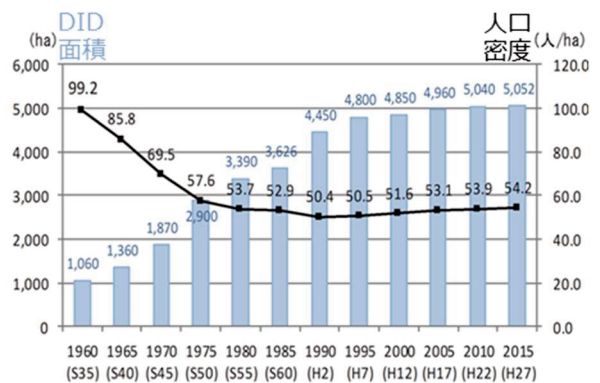
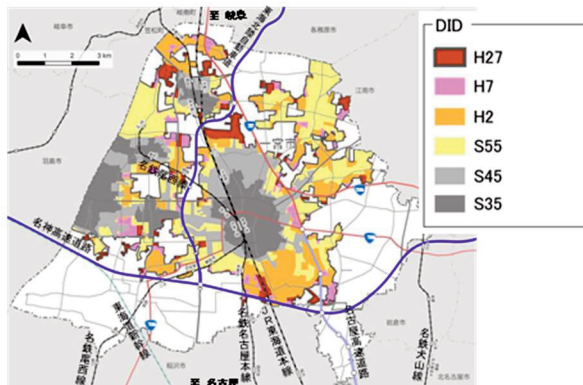
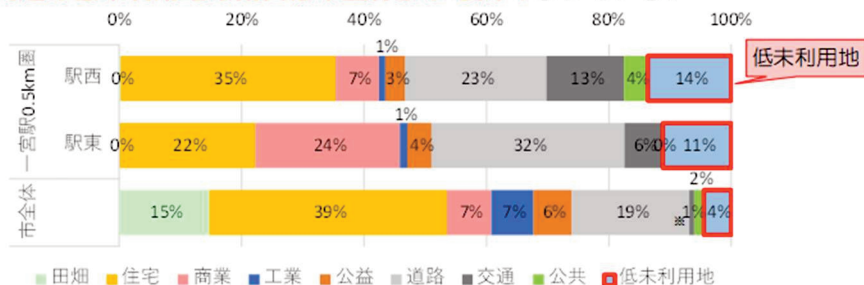


図 人口集中地区（DID）の変遷

一宮駅周辺の低未利用地

一宮駅周辺の低未利用地の割合は市全体よりも高くなっている。



※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（H30）

図 一宮駅周辺土地利用の構成

(3) 移動とライフスタイルの変化

外出率、移動回数の推移

令和3年の全国における人の移動は、**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る。特に、若年層でこの傾向は顕著で、70代の高齢者よりも移動が少ない結果となっている。

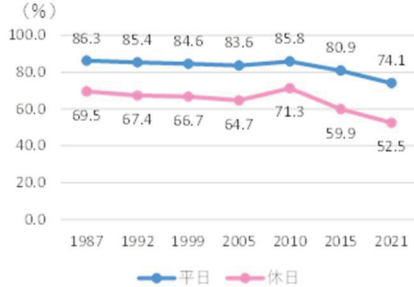


図 外出率

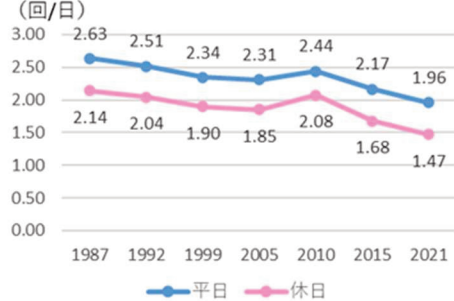


図 1日あたりの移動回数

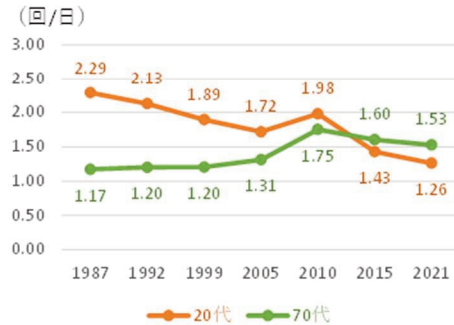
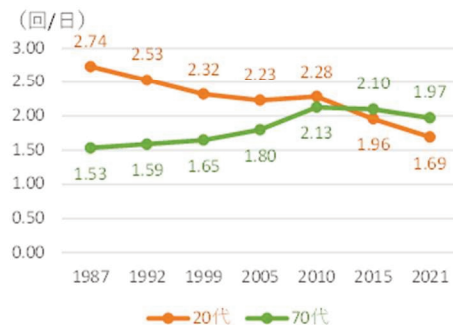


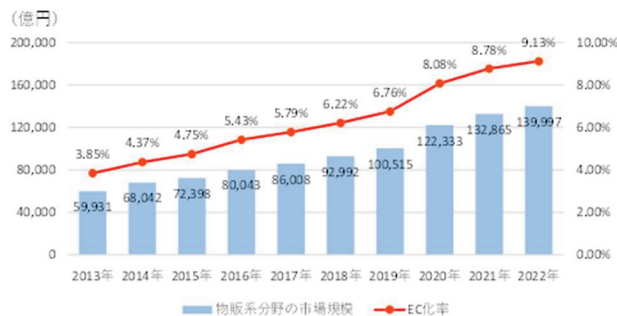
図 年齢階層別1日あたりの移動回数

出典：令和3年度第7回全国都市交通特性調査集計結果

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**している。

※EC化率
全ての商取引において
EC(電子商取引)が占める割合



出典：平成26年～令和4年度 電子商取引に関する市場調査

図 Eコマースの推移

宅配便取扱個数：H10 18億3300万個 ⇒ R3 49億5300万個

(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年10月、「**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、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

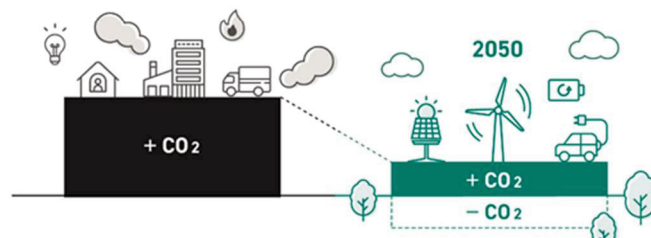
温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味します

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。

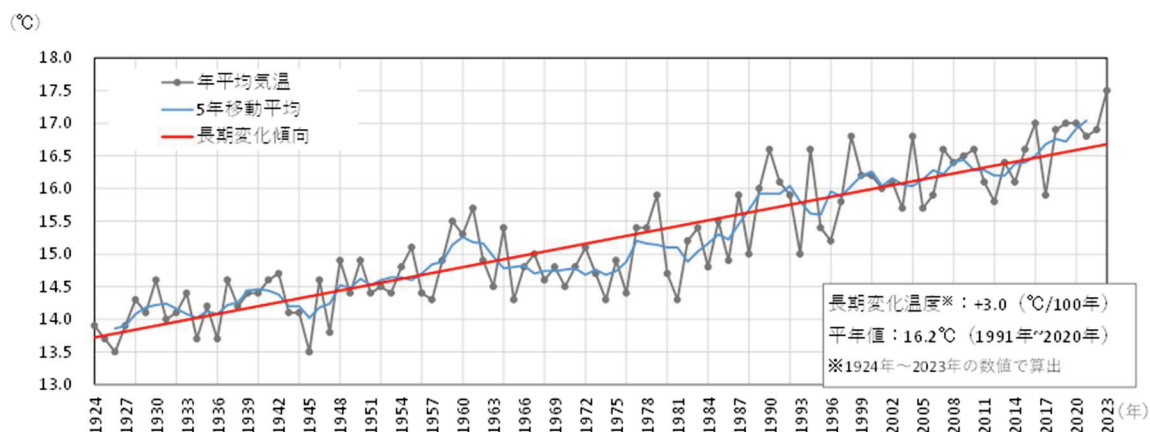


出典：環境省HP「脱炭素ポータル」より (https://ondankataisaku.env.go.jp/carbon_neutral/about/)

図 カーボンニュートラルとは

名古屋市の平均気温の上昇

本地域でも気温上昇は進行しており、名古屋市の**年間平均気温はこの100年で3.0℃上昇**している。



出典：気象庁「過去の気象データ」

図 名古屋市の平均気温

交通の現状と課題

本市における現状と将来見通しを踏まえ、安全・快適な移動環境を実現するため、交通面では以下のとおり 3 つの視点から 10 の課題を挙げた。

これらの課題解決に向けては、関係機関等と連携をとりながら、多様な施策を総合的、一体的に推進する。

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 自動車交通に依存した暮らしを続けると、公共交通サービスレベルの維持が困難となり、移動困難者等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る。
		課題② 公共交通サービスの維持・向上 バス利用者の満足度向上及び利用継続や新規利用者の発掘につながる公共交通サービスの維持・向上が必要である。
		課題③ 公共交通不便地域の移動手段の確保 公共交通力パー人口は約 8 割に留まっているため、交通不便地域に居住する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ある。
		課題④ 安全・安心な移動環境の構築 交通事故は市内全域で発生しており、市民の交通安全に関する満足度は依然低いことから、日常のおでかけに際して、安全、安心に移動できる環境の構築が必要である。また、災害時において、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)確保が重要である。
		課題⑤ シームレス・快適な移動環境の構築 様々な移動手段で多くの人が集まる鉄道駅において、多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間が円滑に接続された、分かりやすく快適で、シームレス(垣根のない)な移動環境の構築が必要である。
		課題⑥ 自転車利用環境の向上 安全で安心な自転車利用環境の創出に向け、自転車通行空間の整備を行っていくとともに、自転車の活用を市内全域で促進させるため、駐輪需要に応じた駐輪場整備が必要である。
		課題⑦ 歩行者の通行環境の向上 公共交通利用の際の端末移動は徒歩が最も多い。一方、歩道整備率が比較的低く、また、徒歩移動環境の満足度が低い状況であり、歩行者の通行環境向上のための取組みが必要である。
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 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、渋滞の緩和を図る必要がある。
		課題⑨ まちなかのにぎわい創出 「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、これまでのウォーカブルのさらなる取組み等により、まちなかの賑わい創出が必要である。
地球環境に対応する課題		課題⑩ 環境負荷の低減 2050年カーボンニュートラルや本市のCO2排出目標達成に向けて、二酸化炭素の排出を削減し、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ある。

おでかけに関するアンケート調査

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	—	—

調査の結果(概要)

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%**

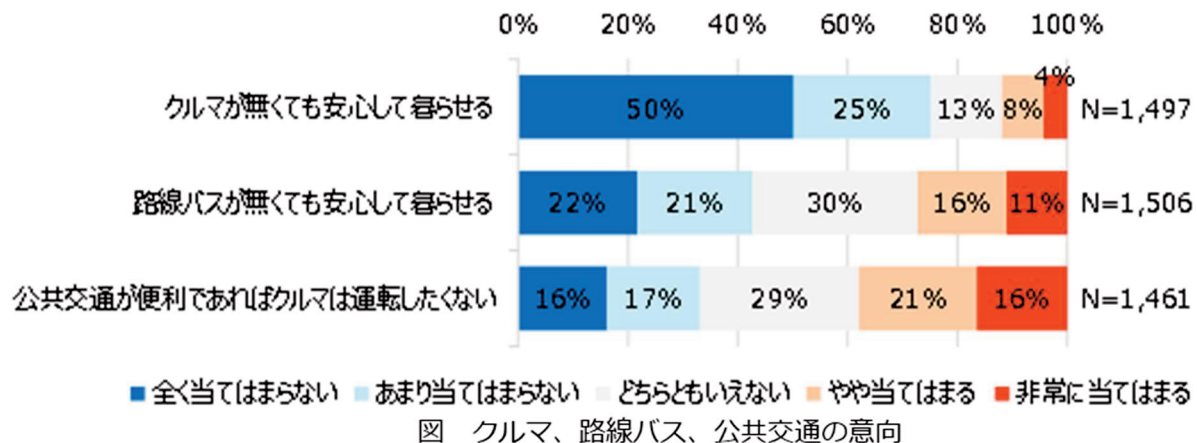


図 クルマ、路線バス、公共交通の意向

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**」が上位で、**バス停までの距離は300mまでが80%**

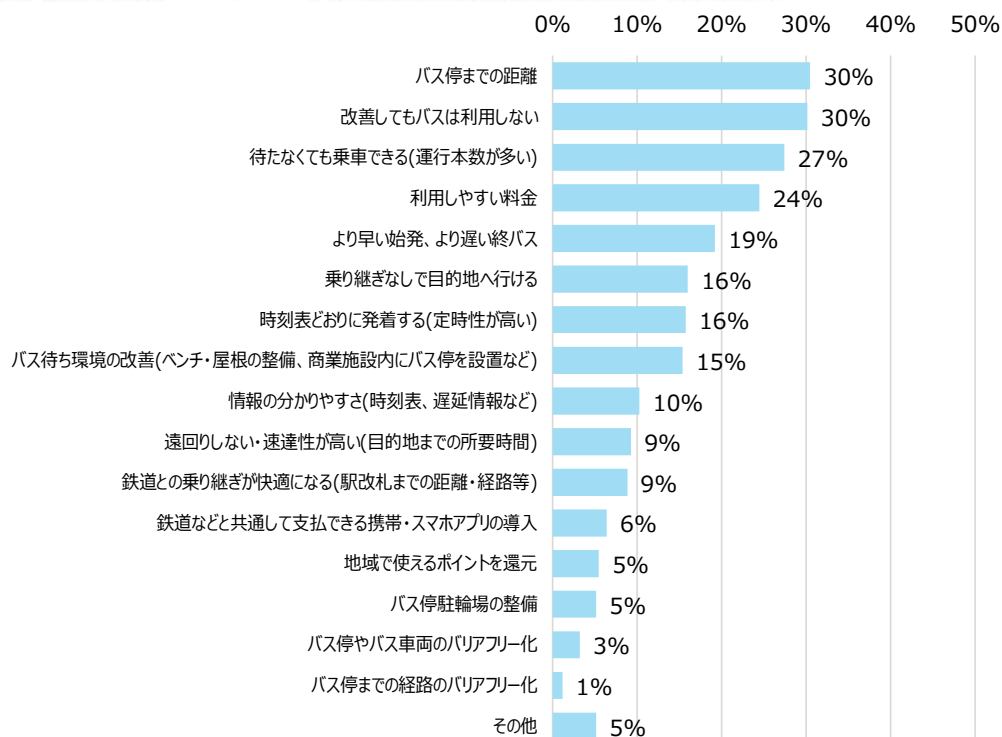


図 バスを利用しようと思う条件

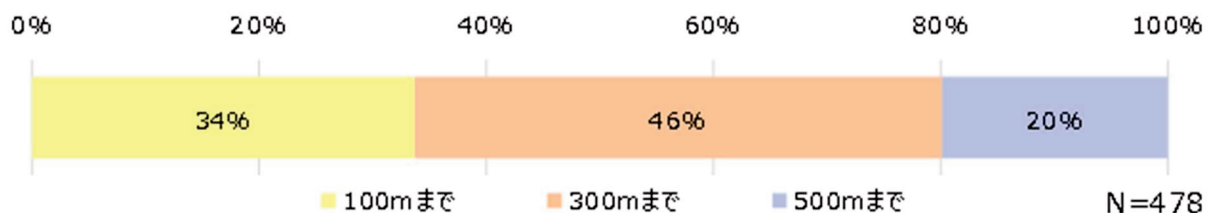


図 利用しようと思えるバス停までの距離

交通安全に関する満足度

・交通安全に関する満足度は、全体的に低い結果となっている。

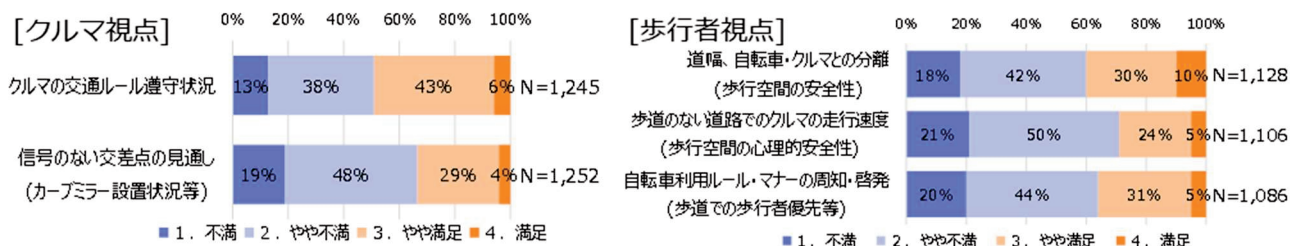


図 交通安全に関する満足度

自転車保有状況

・「自分専用」と「家族で共用」を合わせると、80%の人が自転車を保有

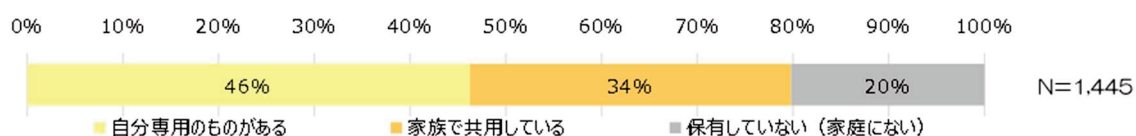


図 自転車利用の保有状況

公共交通に関する意向

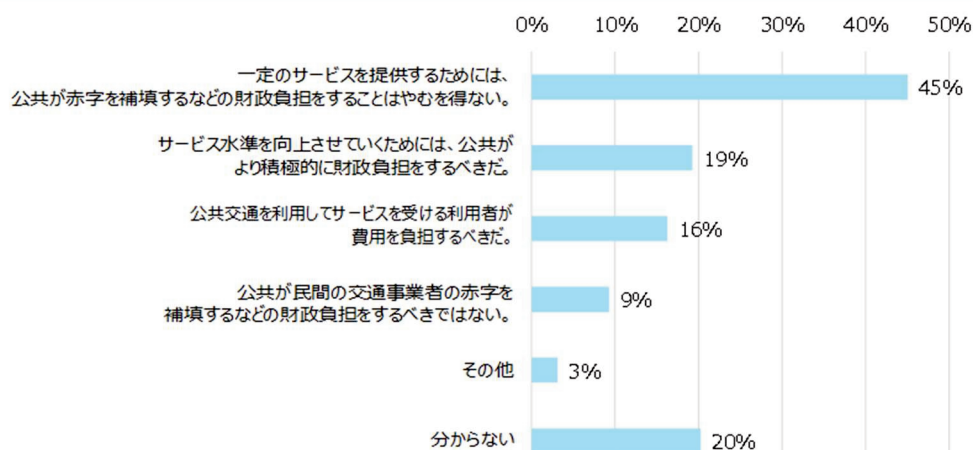


図 公共交通の費用負担の在り方に関する意向

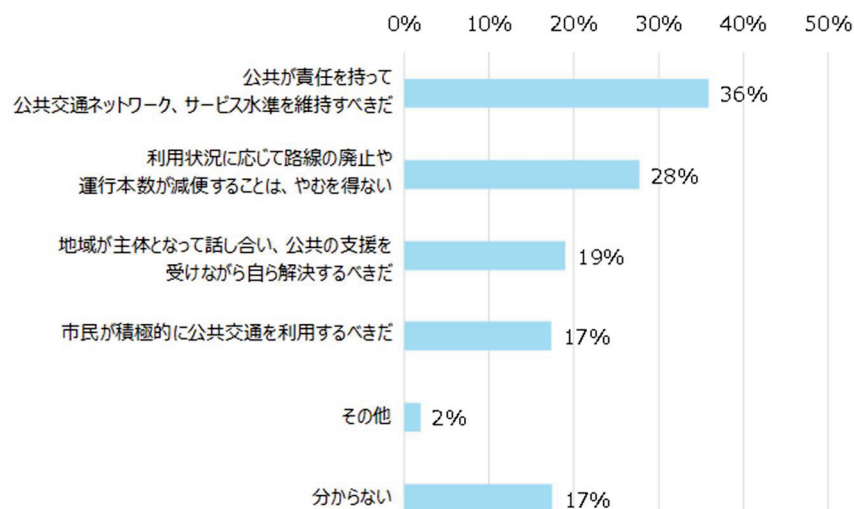


図 公共交通サービスの維持に関する意向