

# 北名古屋市地域公共交通計画



2025年3月  
北名古屋市地域公共交通会議

# 北名古屋市地域公共交通計画

【本編】

2025年3月

北名古屋市地域公共交通会議

## はじめに

---

近年、全国的に人口減少や少子高齢化が進んでおり、公共交通の利用者も減少傾向にあります。さらに、公共交通を支える運転士の人手不足も深刻化しています。

加えて、新型コロナウイルス感染拡大をきっかけにテレワークなどの新しい生活様式が広まり、公共交通の利用は一層減少しました。こうした背景から、公共交通を取り巻く環境はますます複雑化し、大きな転換期を迎えています。

北名古屋市の地域交通は、通勤・通学、買い物、通院など、日常生活の移動手段として重要な役割を果たしています。市内では、地域密着型のコミュニティバス「きたバス」をはじめ、鉄道、路線バス、タクシーといった多様な交通手段が提供され、市民の移動を支えています。

こうした地域公共交通は、交通事業者の努力や市民の利用によって支えられてきました。近年では、持続的な公共交通ネットワークを維持・発展させるために、行政の役割もより重要になっています。

本市の将来人口推計によると、市内の一部地域では人口の増加が見込まれる一方で、郊外地域では人口減少が進むと予想されています。これにより、地域公共交通の利用状況にも変化が生じると考えられます。

こうした状況を踏まえ、北名古屋市では、国や県、関係機関、交通事業者、市民代表などで構成された「北名古屋市地域公共交通会議」が中心となり、将来に向けた地域公共交通ネットワークのあり方を検討してきました。その成果として、「北名古屋市地域公共交通計画」が策定されました。

今後は、この計画に基づき、地域公共交通会議を中心に、行政や関係機関、市民が一体となって、持続可能で利便性の高い、誰からも愛される地域交通の実現を目指して取り組んでまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、北名古屋市地域公共交通会議の委員の皆様をはじめ、貴重なご意見をお寄せくださった市民の皆様に、心より感謝申し上げます。

令和7年3月

北名古屋市地域公共交通会議会長 磯部友彦

# 目次

|                    |    |
|--------------------|----|
| 第1章 計画の概要          | 1  |
| 1-1 計画策定の背景・目的     | 1  |
| 1-2 計画の位置づけ        | 1  |
| 1-3 計画の対象区域        | 2  |
| 1-4 計画の対象期間        | 2  |
| 1-5 対象とする公共交通      | 2  |
| 第2章 地域現況           | 3  |
| 2-1 地勢             | 3  |
| (1) 位置・地区区分        | 3  |
| 2-2 人口特性           | 4  |
| (1) 人口の推移          | 4  |
| 2-3 産業特性           | 5  |
| (1) 産業分類別就業者人口     | 5  |
| (2) 商業             | 5  |
| (3) 工業             | 6  |
| (4) 農業             | 6  |
| 2-4 流動人口           | 7  |
| (1) 通勤・通学流動        | 7  |
| 第3章 公共交通の現況        | 9  |
| 3-1 公共交通網          | 9  |
| 第4章 公共交通の利用実態調査    | 13 |
| 4-1 公共交通利用者数       | 13 |
| (1) コミュニティバス       | 13 |
| (2) 鉄道             | 15 |
| (3) タクシー           | 15 |
| 4-2 公共交通のコスト・収支    | 17 |
| 第5章 課題の整理          | 19 |
| 第6章 公共交通に関する方針     | 23 |
| 6-1 本市が目指す公共交通の将来像 | 23 |
| 6-2 基本方針および目標の設定   | 24 |
| 第7章 事業の検討          | 23 |
| 7-1 事業内容           | 25 |
| 7-2 事業内容の詳細        | 26 |
| 第8章 数値指標の設定        | 29 |
| 第9章 推進体制と進捗管理      | 31 |
| 9-1 計画の推進体制        | 31 |
| 9-2 計画の評価・検証       | 31 |

# 第1章 計画の概要

## 1-1 計画策定の背景・目的

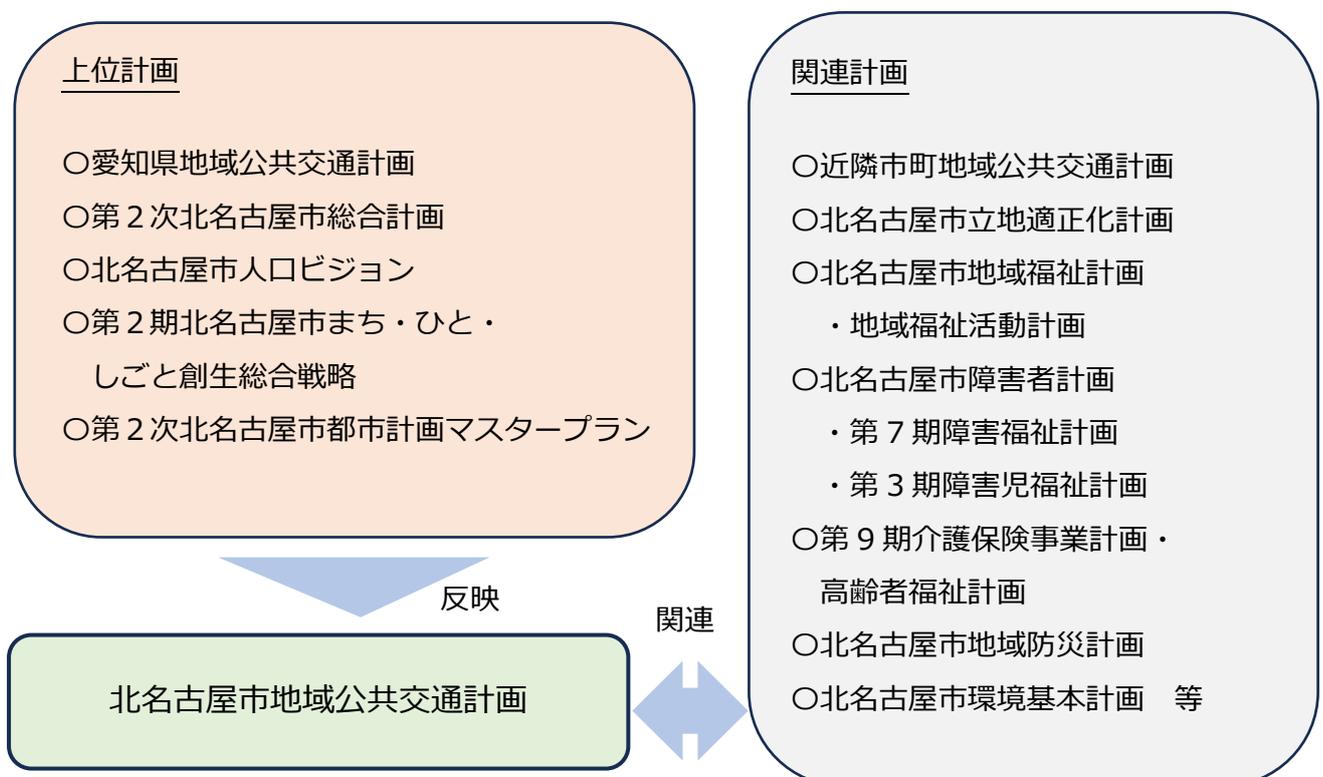
北名古屋市(以下、「本市」という。)では、第2次北名古屋市都市計画マスタープランの基本理念より、「リニア開業によるインパクトを活かし、多様な産業と高次の都市機能が集積した世界へ飛躍する都市づくり」と掲げており、暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換を目指している。また、2023年度には、集約型都市構造を構築する計画である立地適正化計画も策定しており、今後の都市の集約化に向けて移動しやすい公共交通ネットワークの強化が必要となる。

国においても、2020年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「地域交通法」という。)が改正され、持続可能な運送サービスの提供のために交通事業者等と連携して、地域の輸送資源を総動員することが位置付けられ、これらを踏まえた地域交通に関するマスタープランとして、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されている。さらに、地域交通の「リ・デザイン」として、地域公共交通ネットワーク全体について、官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創の「3つの共創(連携・協働)」により地域公共交通の利便性、持続可能性、生産性を向上する取組みが示されている。

このような状況を踏まえ、将来にわたり、地域や市民のニーズに合わせた、地域交通法に基づく地域公共交通計画を策定する。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、以下のとおり、上位計画を反映させ、関連計画と整合を図り策定する。



## 1-3 計画の対象区域

本計画の区域は、本市全域とする。

【計画の区域】



資料：国土数値情報（R6）

## 1-4 計画の対象期間

本計画の期間は、2025年度から2029年度までの5年間とする。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化や今後策定する関連計画を踏まえ、適宜計画の見直しを行う。

## 1-5 対象とする公共交通

本計画で対象とする公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーを基本とした公共交通とする。また、本計画では鉄道駅までの交通手段として、自転車駐車場に関連する施策を含むこととする。

## 第2章 地域現況

## 2-1 地勢

### (1) 位置・地区区分

本市は、愛知県の北西部に位置し、南部は、名古屋市と隣接しており、25km 圏に名古屋市が全域含まれている。

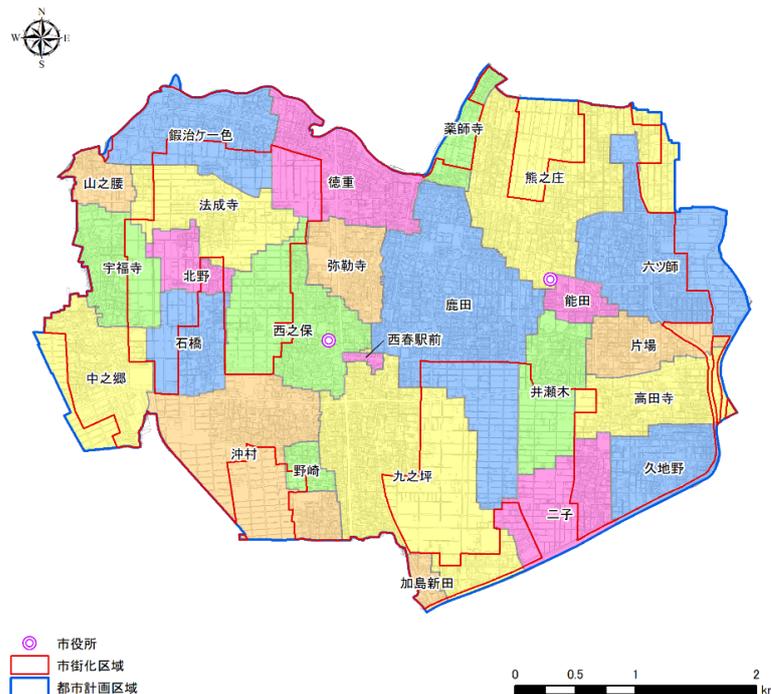
また、本市では、25地区の大字で区分されている。

【位置図】



資料：国土数値情報（R6）

【地区区分図】



資料：国勢調査

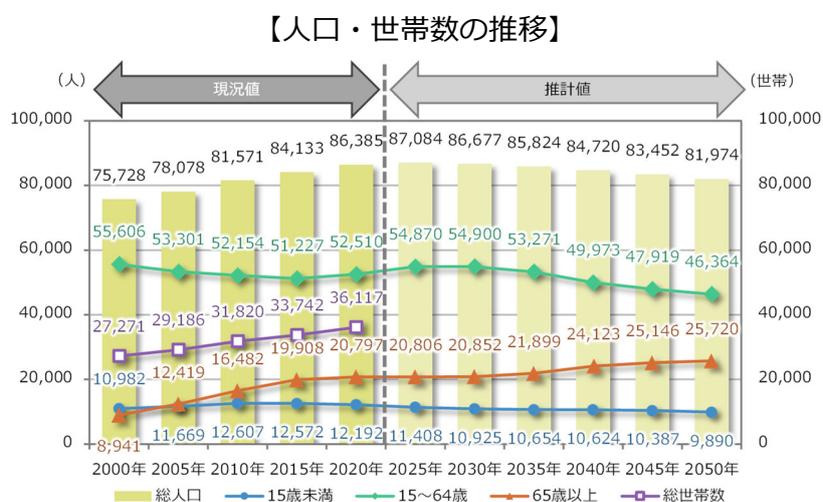
## 2-2 人口特性

### (1) 人口の推移

#### ①人口・世帯数の推移

総人口、総世帯数は、2000年以降増加傾向にある。総人口は、2000年(75,728人)から2020年(86,385人)の間で、約14.1%増加している。総世帯数は、2000年(27,271人)から2020年(36,117人)の間で24.5%増加しており、総世帯数の増加率が総人口の増加率より約10%多い。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計では、2025年以降、人口は減少傾向に転じると予想されており、2050年(81,974人)には2020年(86,385人)から5%減少すると予測されている。

15歳未満人口は、2000年以降ほぼ横ばいで推移している。65歳以上人口は、2020年まで増加し続け、2040年まで増加傾向にあると予想されている。



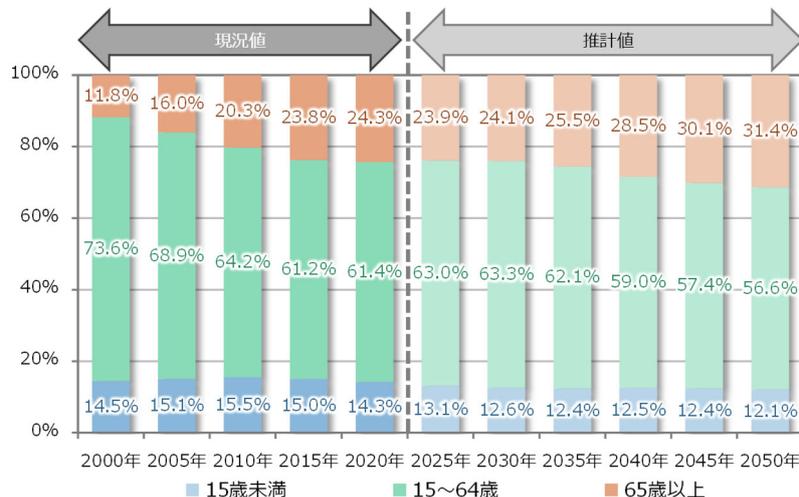
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

#### ②年齢3区分別人口の推移（構成比）

15歳未満人口比率は、2020年までほぼ横ばいで推移しており、2050年は、2020年と比較すると微減すると予測されている。

15~64歳人口比率は、2020年まで減少傾向にあり、将来推計でも減少すると予測されている。

65歳以上人口比率は、年々増加傾向にあり、2050年には31.4%になると予測されている。



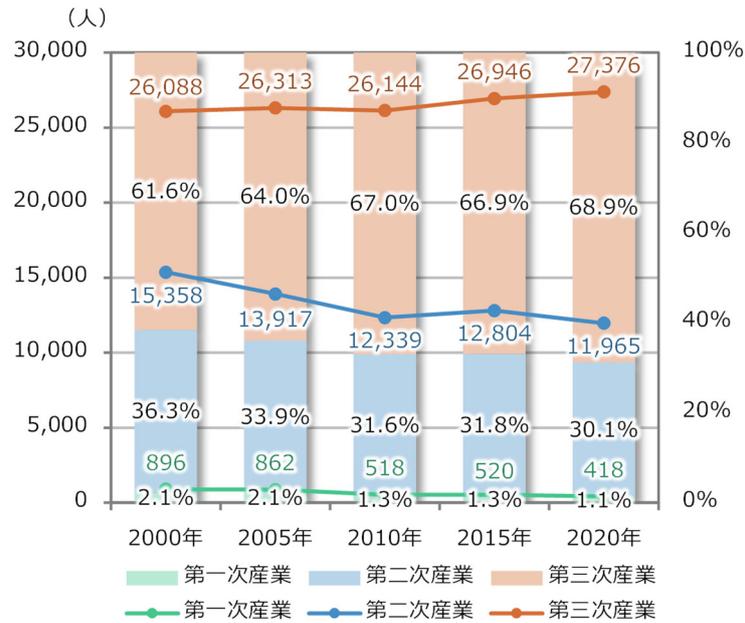
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

## 2-3 産業特性

### (1) 産業分類別就業者人口

第三次産業は、2000年以降増加傾向にあり、全産業に対する比率は、2000年(61.6%)から2020年(68.9%)の間で、約7.3%増加している。第二次産業は、2000年以降減少傾向にあり、全産業に対する比率は、2000年(36.3%)から2020年(30.1%)の間で、約6.2%減少している。第一次産業は2020年では、全産業の1%程度となっている。

【産業分類別就業者人口の推移】



資料：国勢調査

### (2) 商業

2016年までは、商品販売額、従業者数ともに増加しているが、2021年には新型コロナウイルス感染拡大の影響のため微減している。

【年間商品販売額と従業者数の推移】

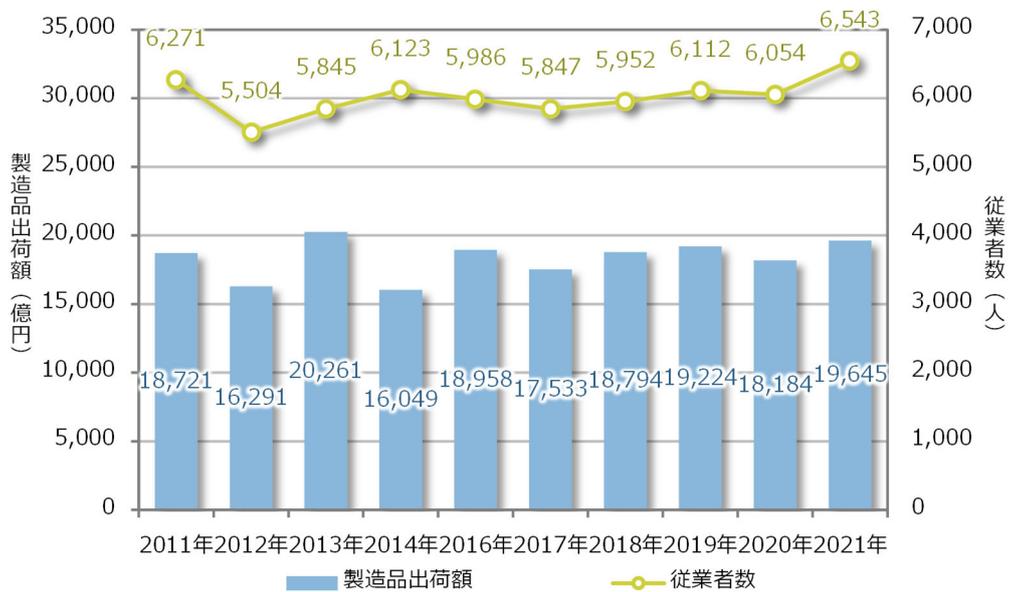


資料：商業統計、経済センサス-活動調査

(3) 工業

製造品出荷額は、増減はあるが、2011年以降、16,000億円～20,000億円の間を横這いで推移している。従業者数は、2021年に2011年以降最も多く、6,543人となっている。

【製造品出荷額と従業者数の推移】

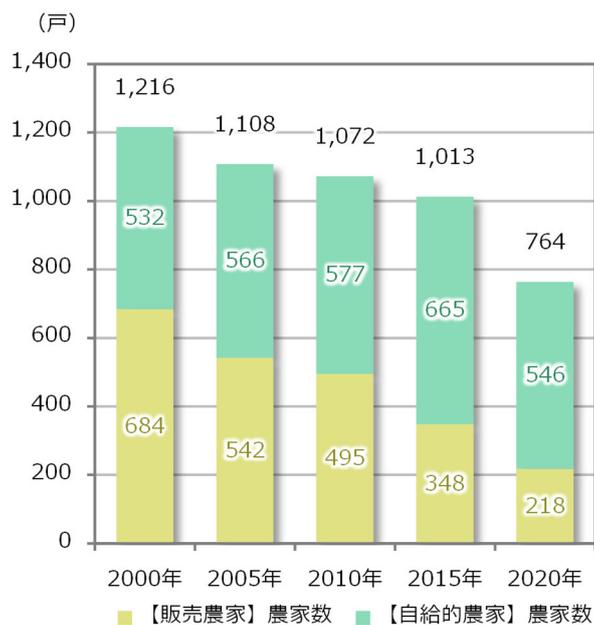


資料：工業統計、経済センサス-活動調査

(4) 農業

販売農家は、減少傾向にあり、2000年(684人)から2020年(218人)の間で68.1%減少している。自給的農家数は、2000年から2015年まで増加傾向にあるが2020年に減少している。

【農家数の推移】



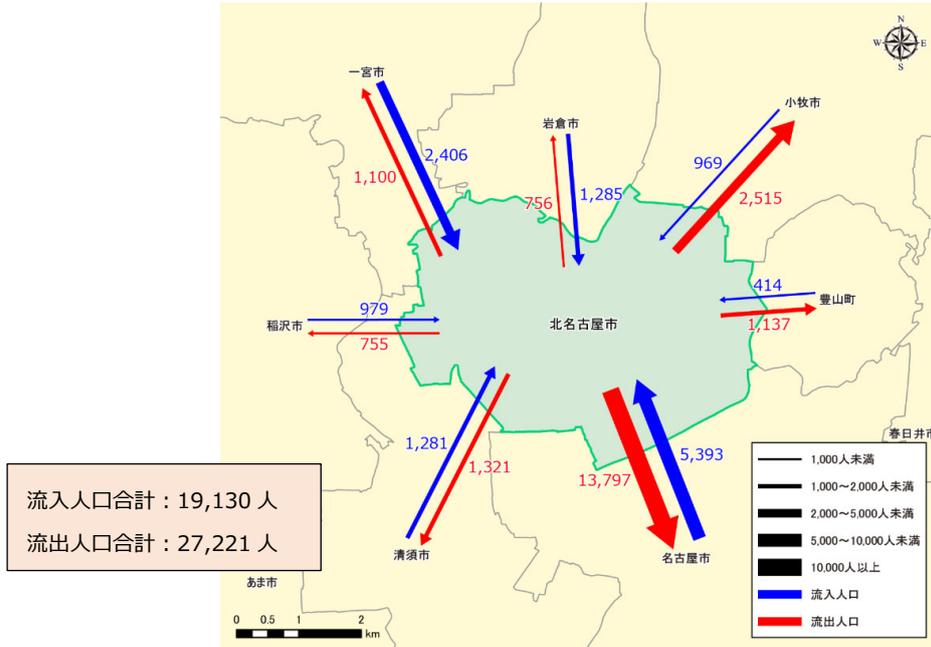
資料：農林業センサス

## 2-4 流動人口

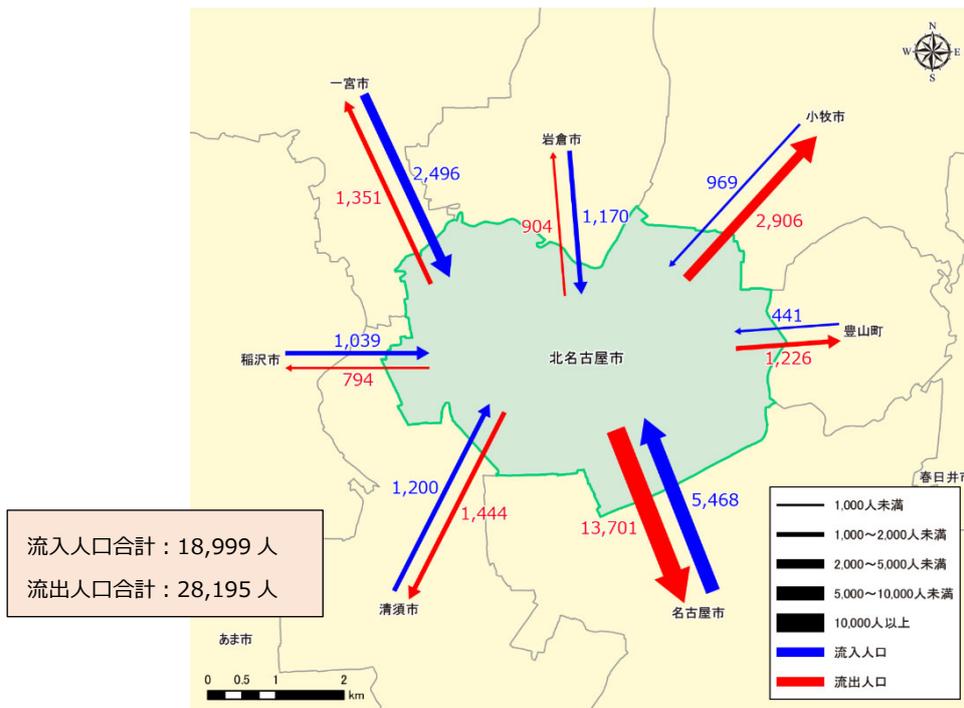
### (1) 通勤・通学流動

通勤・通学人口は流入・流出ともに名古屋市が最も多くなっている。流入は一宮市が2番目に多く、流出は、小牧市が2番目に多くなっている。これらは、10年前と比較し大きく変化はない。また、流出人口が流入人口より多く、2020年の流出人口は、流入人口の約1.4倍となっている。

【通勤・通学流動図（2010年）】



【通勤・通学流動図（2020年）】



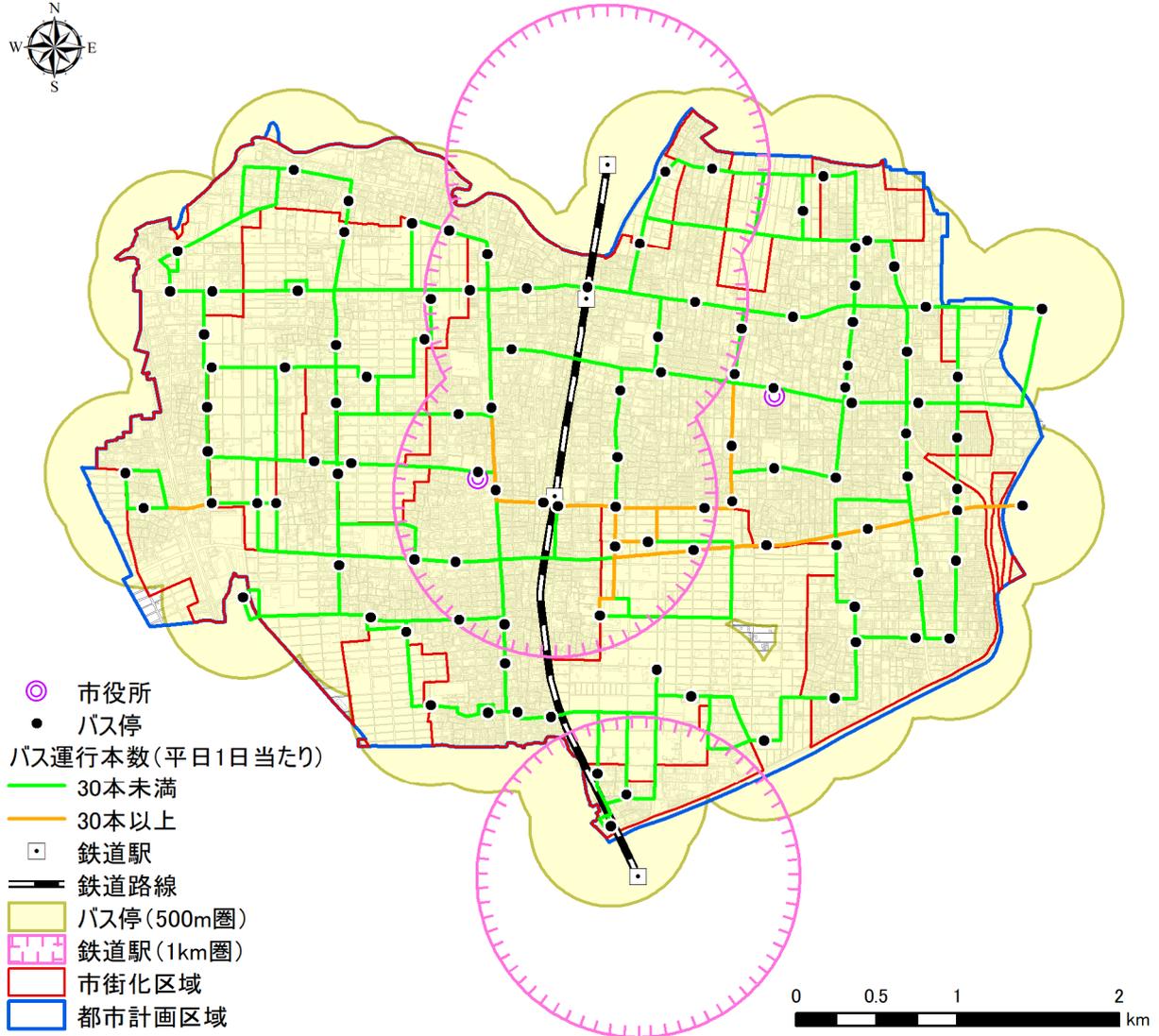
資料：国勢調査（R2）

## 第3章 公共交通の現況

### 3-1 公共交通網

本市の公共交通網は、鉄道が市中央を縦断しており、鉄道駅が2箇所ある。バス路線網は、市内のほぼ全域に行き届いており、鉄道、バス停圏内人口カバー率は、ほぼ100%となっている。

【鉄道・バス路線網】

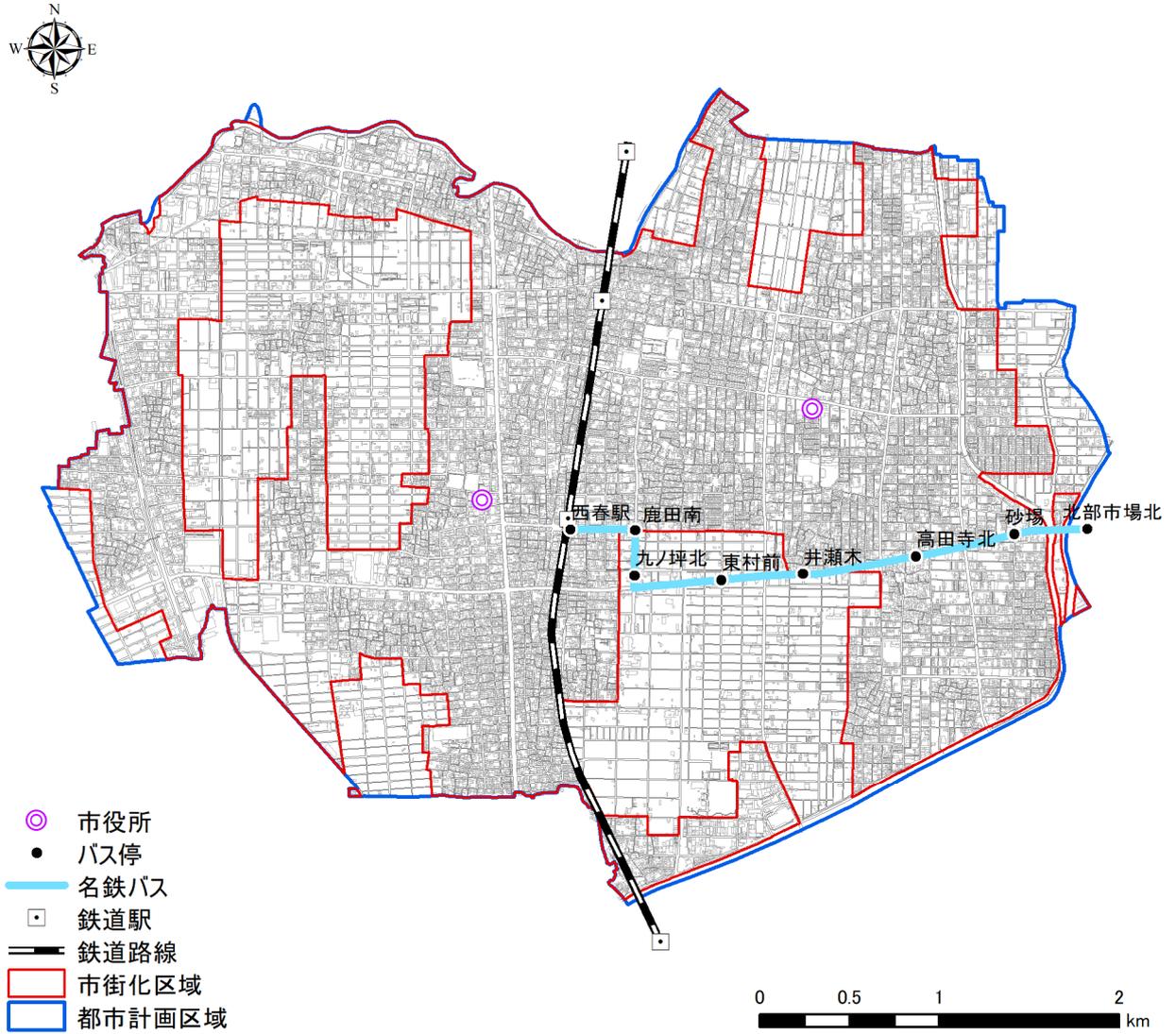


【鉄道駅1km、バス停500m圏域人口カバー率】

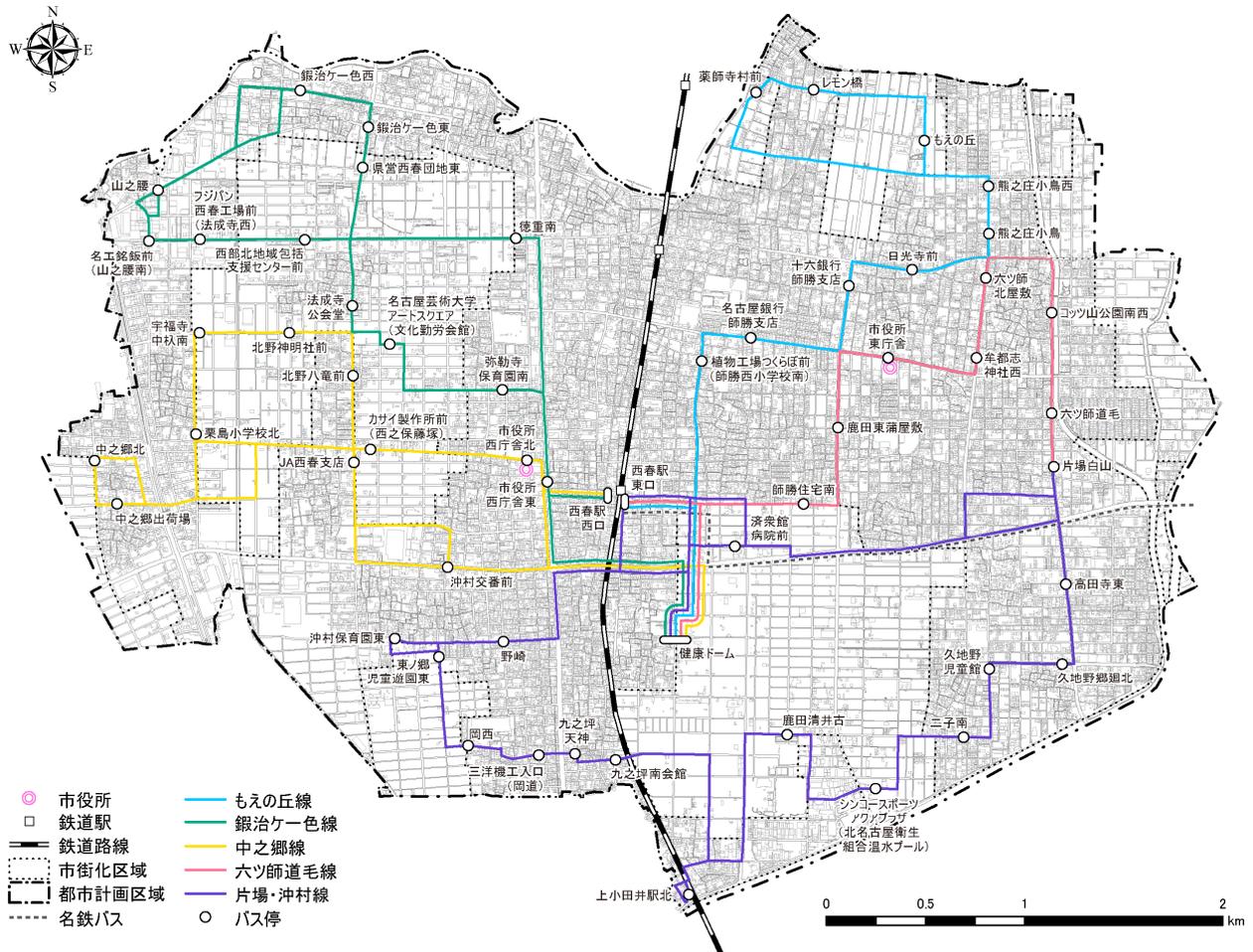
| カバー率 |      |
|------|------|
| 総人口  | 老年人口 |
| 99.9 | 99.9 |

※鉄道1km、バス停500m⇒徒歩の速さを50m/分とし、鉄道駅から徒歩20分、バス停から徒歩10分を徒歩限界距離としたときの距離

【民間バス路線網】

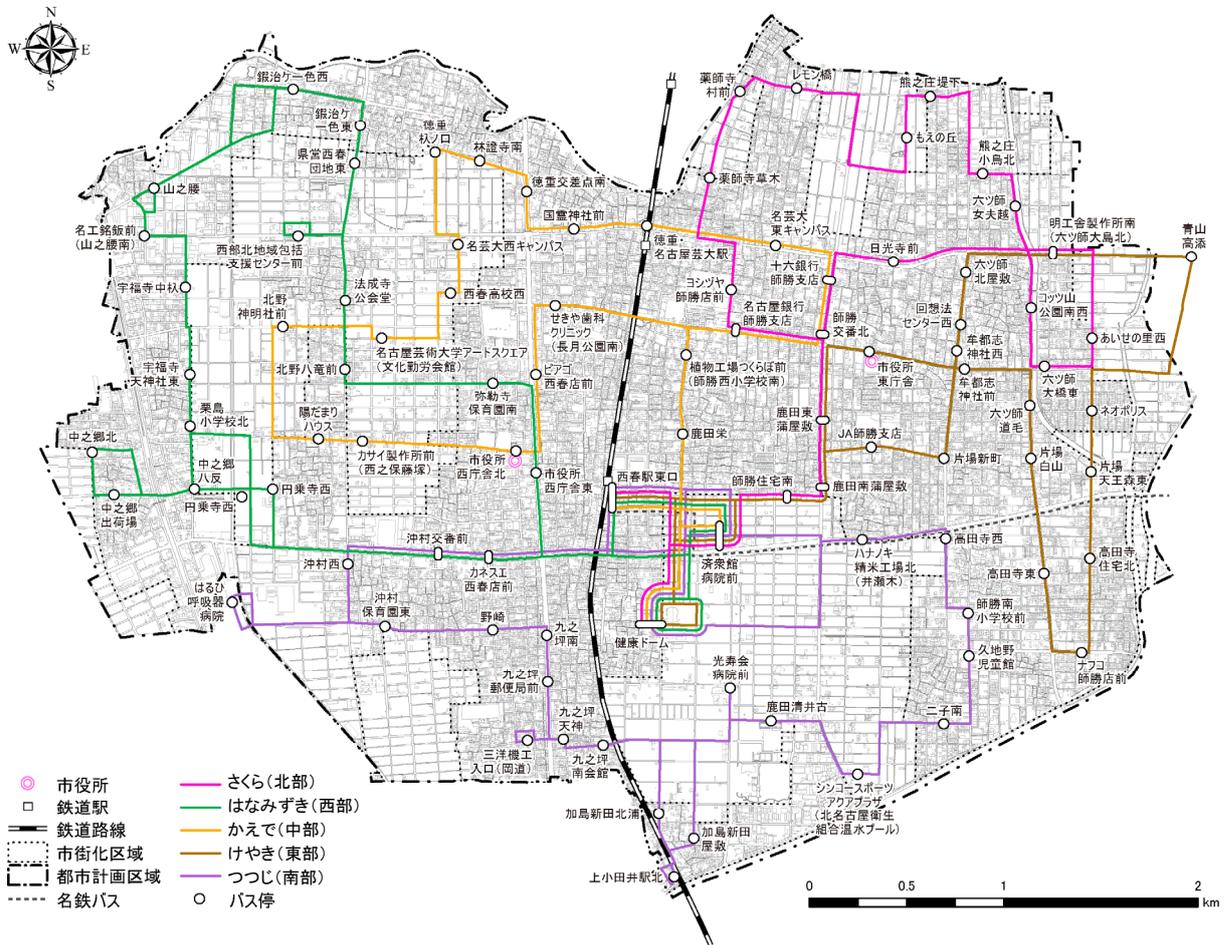


【コミュニティバス路線網（朝・夕便）】



資料：2024年度バス路線、バス停データ（北名古屋市 HP）

【コミュニティバス路線網（昼便）】



資料：2024年度バス路線、バス停データ（北名古屋市 HP）

## 第4章 公共交通の利用実態調査

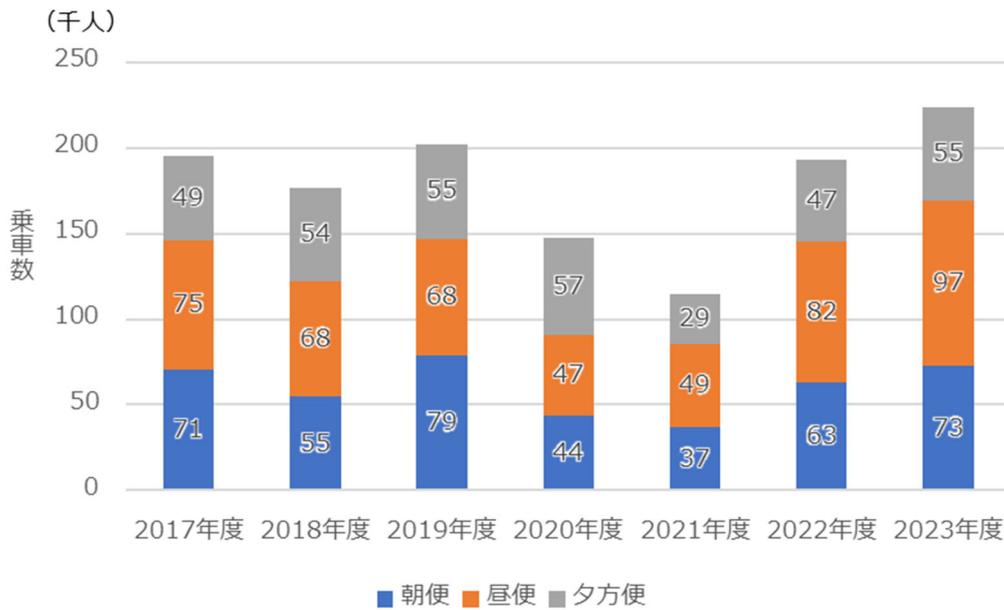
## 4-1 公共交通利用者数

### (1) コミュニティバス

#### ①乗車数推移

コミュニティバスの乗車数推移をみると、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年度、2021年度は、150千人を下回っているが、2022年度以降、徐々に回復傾向にあり、2023年度では、200千人を超えている。

【年度別バス乗車数推移】



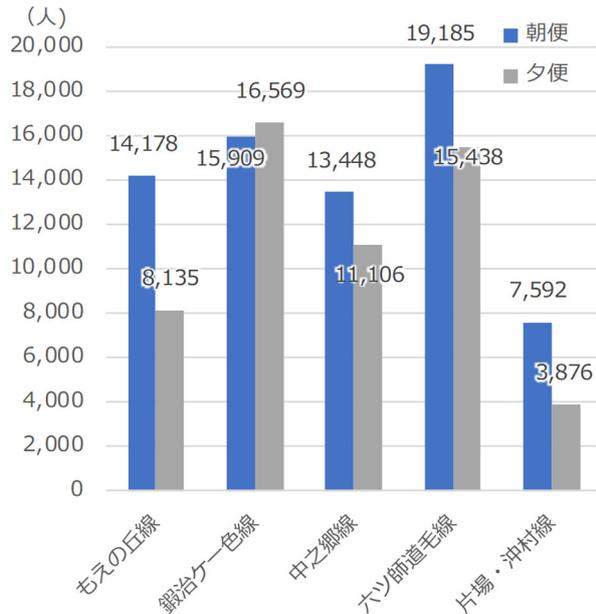
資料：庁内資料

②路線別年間乗車数

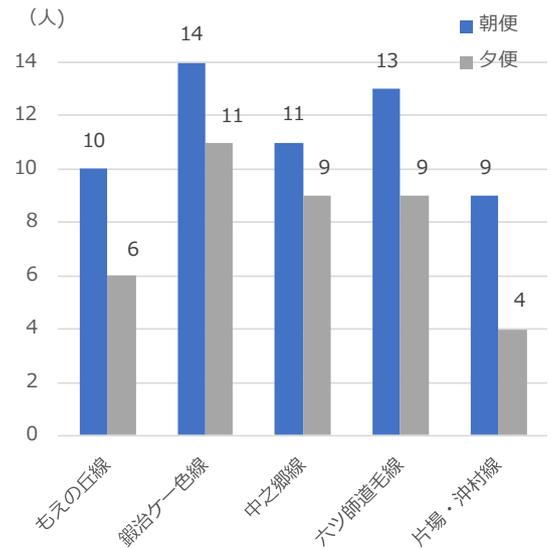
バス路線別の年間乗車数を比較すると、朝便では、年間延べ数は、六ツ師道毛線が最も多いが、1便あたりの乗車数で比較すると、鍛冶ケ一色線が最も多くなっている。夕便では、延べ数、1便あたりの乗車数ともに鍛冶ケ一色線が最も多くなっている。また、片場・沖村線は、朝夕便ともに、最も少なくなっている。

昼便では、延べ数、1便あたりの乗車数ともに、はなみずき（西部）線が最も多くなっており、つつじ（南部）線が最も少なくなっている。

【2023年度乗車延べ数（朝・夕便）】



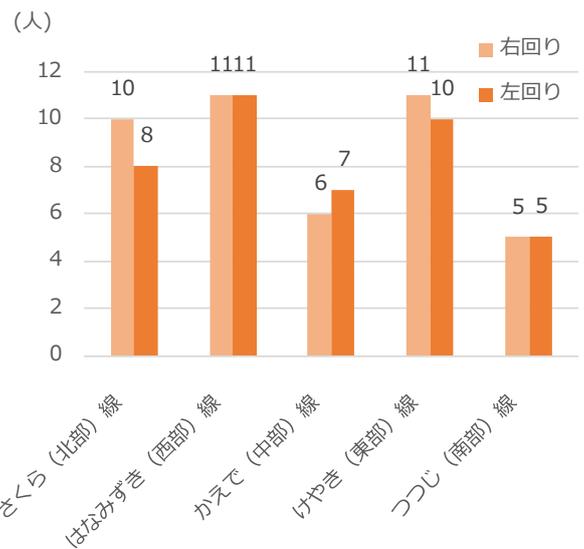
【1便あたり乗車数（朝・夕便）】



【2023年度乗車延べ数（昼便）】



【1便あたり乗車数（昼便）】

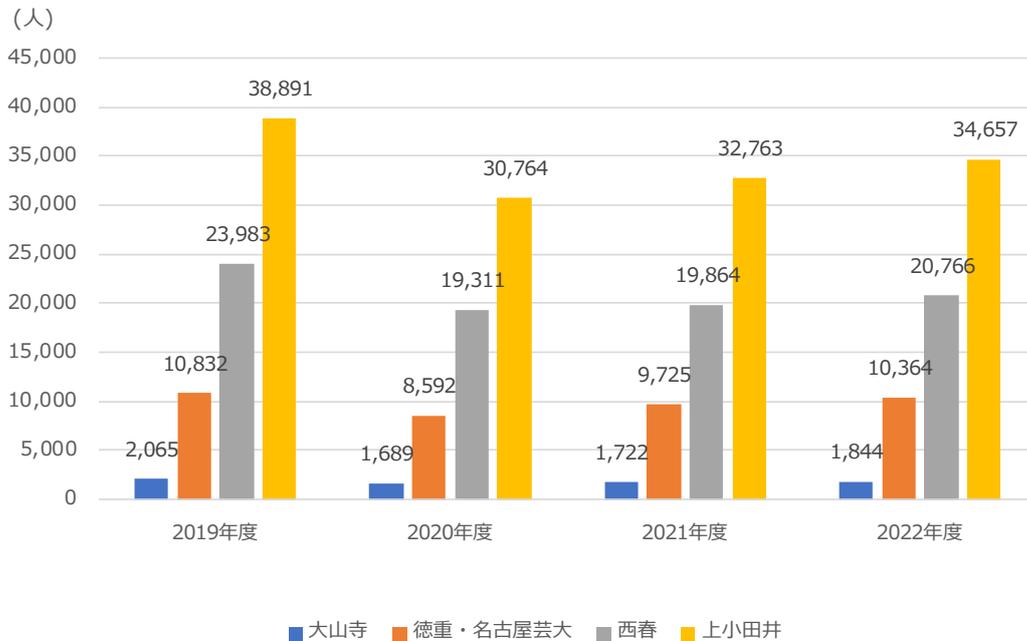


資料：庁内資料

## (2) 鉄道

本市内の駅および、本市付近の駅を比較すると、2019年度～2022年度で上小田井駅が利用は最も多くなっており、2022年度では、西春駅、徳重・名古屋芸大駅、大山寺駅は上小田井駅の6割以下となっている。年推移をみると、2020年度以降新型コロナウイルス感染拡大の影響で、全体的に減少しているが、徐々に回復傾向がある。

【鉄道乗降者数 推移】



資料：国土数値情報

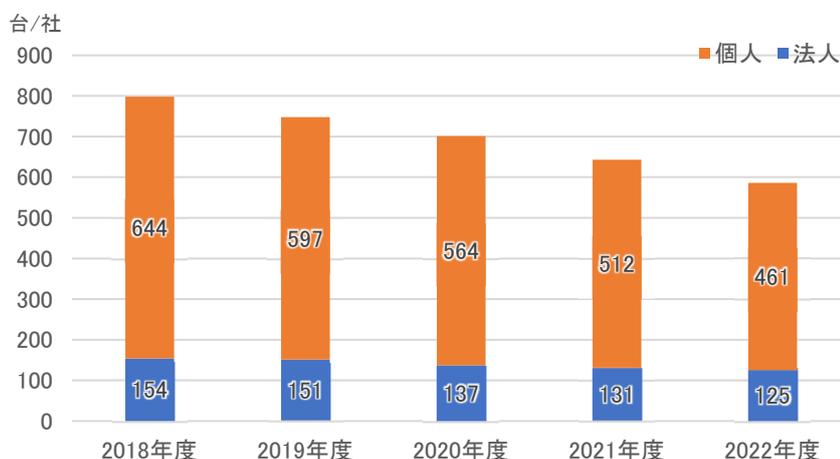
※上小田井駅は、名鉄犬山線から地下鉄鶴舞線、地下鉄鶴舞線から名鉄犬山線の乗り換え数も含む

## (3) タクシー

### ①事業者数推移（愛知県）

愛知県の事業者数推移を見ると、2018年度以降、法人、個人ともに事業者数は減少傾向にある。

【事業者数（愛知県）】

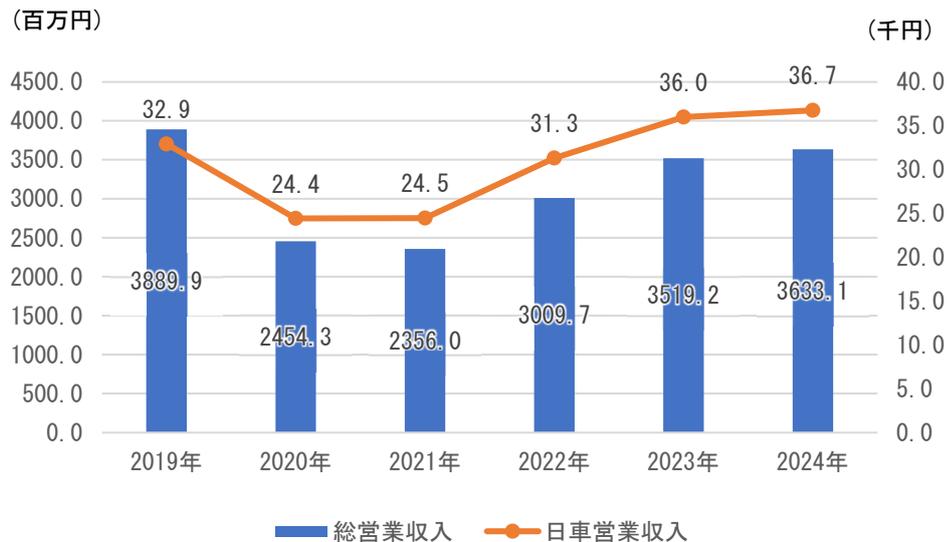


資料：国土交通省 中部運輸局 数字でみる中部の運輸

②営業収入推移（名古屋交通圏）

名古屋交通圏のタクシー営業収入推移をみると、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年に総営業収入、日車営業収入ともに大きく減少し、2022年以降徐々に回復傾向にあるが、2024年時点の総営業収入は、2019年の数値まで回復していない。

【営業収入（名古屋交通圏）】

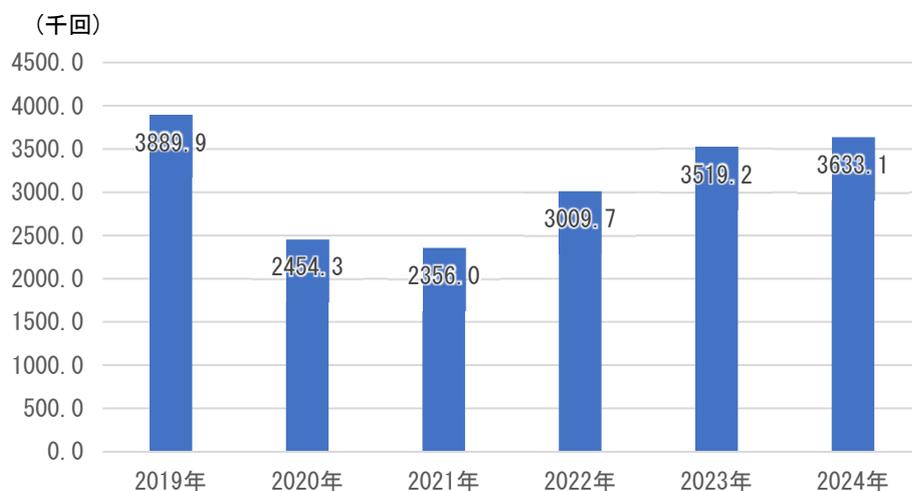


資料：名古屋タクシー協会資料

③輸送回数(名古屋交通圏)

名古屋交通圏のタクシー輸送回数をみると、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020年に大きく減少し、2022年以降徐々に回復傾向にあるが、2024年時点で、2019年の数値まで回復していない。

【輸送回数（名古屋交通圏）】

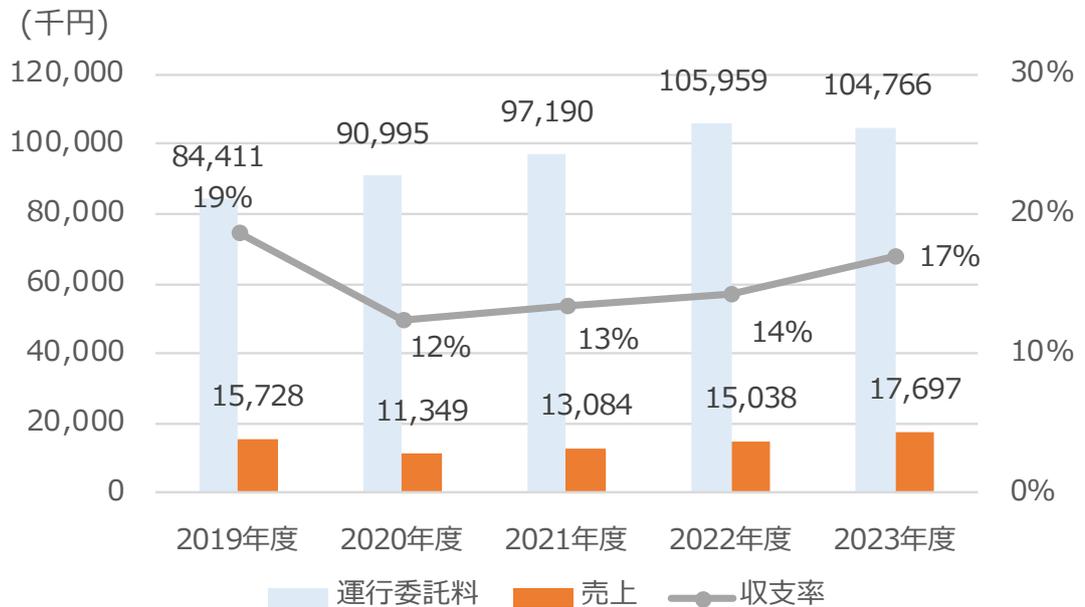


資料：名古屋タクシー協会資料

## 4-2 公共交通のコスト・収支

運行委託料は、2019年度以降増加傾向にあるが、売上はほぼ横ばいとなっており、収支率は、2019年度の19%をピークとして、それ以降19%を下回っている。

【コミュニティバス収支率】



資料：庁内資料

## 第5章 課題の整理

以下、課題の内容に関して整理する。

## 課題1：利用者、関係者のニーズに対応した公共交通体系の構築

### 【主な背景】

- ・高齢者（65歳以上人口）は、2020年まで増加し続け、2040年までも増加傾向にあると予想されており、高齢化が進展している。（P.4）
- ・2000年から2020年の間で、総世帯数の増加率が総人口の増加率より約10%多いことから、単身世帯が増加していると考えられる。（P.4）
- ・免許返納者のアンケート結果より、免許を返納した高齢者は、移動手段として、「自転車」は、約30%、「家族等の送迎」は、約30%、「きたバス」と回答した人は約20%となっている。一方で、公共交通を「今後利用したい」と回答した人が約60%となっており、利用はしたいが、利用ができない方が多くなっている。市民アンケートでの公共交通を利用しない理由として「きたバスの運行本数が少ないから」、「きたバスを利用する時間があわないから」、「バス停が近くにないから」といった回答が多いことから、バスの利便性の低さが理由の1つだと考えられる。（P.資-55,56）、（P.資-49,51）
- ・パーソントリップ調査では、移動困難者の代表交通手段として、自家用車が平日は、約60%、休日は、約85%以上となっており、自家用車での移動が多い。（P.資-59）
- ・アクセシビリティ評価結果より、利便性の低い鉄道から一定距離離れた市の東西縁辺部のアクセス利便性が悪いことがわかる。また、これらの地域は、商業施設、医療施設等の利便性が悪く、高齢者率の高い地域もある。（P.資-39）（P.資-7,8）

⇒利便性の低い地域に住む高齢者の公共交通の利便性確保が求められる。

- ・交通事業者ヒアリングの結果より、現行バス路線による遅延の発生、車両キャパシティ不足による積み残し、ダイヤ編成によるドライバーの休憩時間が短い等の問題が挙げられている。（P.資-69）

⇒交通事業者へのヒアリング結果より、現行の公共交通の問題が挙げられている。

- ・企業・大学ヒアリングの結果より、特定の時間帯、特定の路線に対するニーズの他、新規モビリティサービスの導入等の利用ニーズがある。（P.資-70）

- ・豊山町地域公共交通計画では、取組事業として、「隣接自治体とのバス路線との連携」としており、きたバスとの連携に関する内容も記載している。（P.資-22）

⇒北名古屋市のコミュニティバスと連携を望む周辺自治体もある。

地域現況、市民アンケートの結果により高齢者の利用ニーズが今後も高くなることが予想される。また、交通事業者ヒアリングの結果より、現行の公共交通体系に関して改善の意見も見られる。さらに、企業・大学でも、特定の時間帯バス路線に対するニーズがあることがわかる。

これらのニーズに対応するためには、交通事業者、企業・大学、周辺自治体等の関係者間と連携した公共交通体系の構築が必要になる。

## 課題2：持続可能な公共交通の構築

### 【主な背景】

- ・コミュニティバスによる収支率は、過去5年間で、20%を下回っている。(P.17)

⇒公共交通維持のため、財政負担の軽減が必要。

- ・交通事業者ヒアリングの結果より、タクシー事業者、バス事業者では、運転士の高齢化、運転士不足の問題が深刻化している。(P.資-69)
- ・現段階の公共交通の自動運転では、監視の人員が必要なため、運転士不足の対応にはならない。

- ・市民アンケートより、きたバスを「利用している」と回答した方が約18%、タクシーを「利用したことがない」と回答した方は、約52%となっている。(P.資-48,53)
- ・きたバス、名鉄バス、タクシーを利用しない理由としては、「車、バイク、自転車を利用するから」という回答が50%程度占めている。(P.資-50,52,53)
- ・パーソントリップ調査では、代表交通手段として、自家用車の利用が平日は、約50%、休日は約70%となっており、自家用車での利用が多い。(P.資-59)

⇒自家用車の利用が多く公共交通（バス、タクシー）の利用を選択する市民が少ない。

- ・交通事業者ヒアリングの結果より、自転車駐車場の利便性や施設の老朽化に関する問題があり改善の必要性がある。(P.資-69)
- ・交通事業者ヒアリングの結果より、西春駅のバスロータリーでは、バスの旋回が難しい、自家用車の停車によるバスの遅延等の問題がある。(P.資-69)
- ・交通事業者ヒアリングの結果より、主要停留所から出発するバスは、ほぼ同時刻に出発する便が多いため、違う便のバスに乗り、間違えた方向に向かってしまう利用者がある(P.資-69)

⇒停留所・交通に関する施設等を利用する上で不便な問題が挙げられている

- ・バス停毎の乗降車数（バス乗り込み OD 調査結果）やバス路線別の利用者数を見ると、バス停や路線によって、利用者数に大きな差がある。(P.14 P.資-66)

⇒バス停、路線によって利用に偏りがあるため路線の効率化が可能と考えられる。

コミュニティバスによる収支率は、過去5年間で20%を下回っており、今後の公共交通維持のためにも、財政負担の軽減が必要になる。また、交通事業者のヒアリング結果より、タクシー事業者、バス事業者では、運転士の高齢化、運転士不足の問題が深刻化していることがわかる。これらの状況から、財政面、人材面の観点から、既存の公共交通体系を維持していくことは難しくなると考えられるため、持続可能な公共交通の構築を行う必要がある。

### 課題3：拠点形成に寄与する利便性の高い公共交通体系の構築

#### 【主な背景】

- ・北名古屋市立地適正化計画では、西春駅周辺を都市拠点、徳重・名古屋芸大駅周辺を副都市拠点としており、誘導方針として、「都市機能が集積する拠点に移動しやすい公共交通ネットワークの強化」としている。(P.資-25)
- ・北名古屋市都市計画マスタープランでは、西春駅を都市拠点、徳重・名古屋芸大駅周辺を副都市拠点としている。(P.資-19)

西春駅、徳重・名古屋芸大駅、上小田井駅周辺へ移動しやすい公共交通網を構築し、これらの地域の拠点形成に寄与する利便性の高い公共交通を構築する必要がある。

## 第6章 公共交通に関する方針

## 6-1 本市が目指す公共交通の将来像

### 高質な都市づくりを支える公共交通ネットワークづくり

自ら移動する手段を持っていない中でも、市内各地域から中心拠点への移動が可能な環境を整備し、日常生活に不安がない公共交通ネットワークの形成を目指します。合わせて、隣接市町の都市拠点や市内外の交通結節点へのネットワークの維持・充実を図ることで、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画で目標に掲げる『集約された都市のなかで、活力ある産業を育むとともに、都市と農地の共存によるゆとりや潤いのある高質な都市づくり』の実現を目指します。



| 位置付け  | 系統                      | 役割   | 確保・維持策                                     |
|-------|-------------------------|--|--|
| 広域幹線  | 名古屋鉄道                   | 最も需要の多い名古屋市方面との移動、広域的な移動を支える役割を目指す                   | 交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準の確保を目指す                |
| 都市間幹線 | 名鉄バス<br>きたバス<br>(清須市系統) | 県の玄関口である名古屋空港との移動を支える役割を目指す<br>隣接する清須市との移動を支える役割を目指す |  |
| 地域内支線 | きたバス                    | 都市拠点である西春駅を中心として、市内の移動を支える役割を目指す                     | 地域公共交通確保維持事業（幹線補助・フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す |
|       | タクシーを含めた新しい公共交通         | 市内の都市拠点への日常的な移動を支える役割を目指す                            |  |
| 全線共通  | タクシー                    | 広域的な移動、都市（隣接市町）間の移動、地域内の移動を支える役割を目指す                 | 交通事業者と連携した取組により、持続可能な需要と供給の均衡を目指す          |

## 6-2 基本方針および目標の設定

前章で整理した課題をもとに、基本方針及び目標を以下の通り設定する。

課題 1：利用者、関係者のニーズに対応した公共交通体系の構築

課題 2：持続可能な公共交通の構築

課題 3：拠点形成に寄与する利便性の高い公共交通体系の構築

### 基本方針 1

#### 誰もが利用しやすい地域公共交通環境の整備

市民の誰もが利用しやすい地域公共交通を構築することで、市民の地域公共交通の積極的な利用を促し、公共交通を使い、育てる意識を醸成し、過度に自動車に依存しないライフスタイルを目指す。

目標①：地域公共交通の利便性向上による利用促進

目標②：高齢者等交通弱者に配慮した交通環境の形成

### 基本方針 2

#### 連携・協働による持続可能な地域公共交通の構築

交通事業者、行政、市民利用者、周辺自治体、企業等、多様な関係者や福祉等の交通以外の他分野とも相互に連携することで、公共交通のサービス向上を図り、より効果的で持続可能な移動環境の形成を目指す。

目標③：関係者連携による拠点へ移動しやすい新たな公共交通の検討

目標④：公共交通維持のための人材の確保手段の検討

## 第7章 事業の検討

## 7-1 事業内容

以下のとおり、目標ごとに施策の方向性を決定し、施策の方向性に対応した事業内容を設定した。



## 7-2 事業内容の詳細

以下、事業内容の詳細の内容に関して整理する。

| 1. バス路線・ダイヤの見直し等による運行の適正化 |  |        |         |          |        |
|---------------------------|--|--------|---------|----------|--------|
| 主な検討事項                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用における、利用者の集中する時間への便数の振り分けや、利用の少ない始発便や最終便を減便する等、時間帯や便数の見直し。</li> <li>・バス路線、ダイヤの改正により、法定記載されるドライバーの休憩時間等の適切な確保。</li> <li>・利用増加が見込まれる企業や大学等のニーズの把握。</li> </ul> |        |         |          |        |
| 実施主体                      | 北名古屋市、公共交通事業者、民間企業、市民等   |        |         |          |        |
| 想定スケジュール                  | 2025年度   | 2026年度 | 2027年度  | 2028年度   | 2029年度 |
|                           | 検討   | 試走     | 検証・再度試走 | 必要に応じて導入 |        |
| 2. 駅周辺の交通環境の改善            |  |        |         |          |        |
| 主な検討事項                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺の交通環境の改善による駅周辺のタクシー、自家用車、バスの混雑緩和。</li> </ul>  |        |         |          |        |
| 実施主体                      | 北名古屋市、公共交通事業者  |        |         |          |        |
| 想定スケジュール                  | 2025年度   | 2026年度 | 2027年度  | 2028年度   | 2029年度 |
|                           |  | 検討     |         | 導入       |        |
| 3. 駅周辺自転車駐車場の改善           |  |        |         |          |        |
| 主な検討事項                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車駐車場の改善による老朽化した自転車駐車場の修繕、近年の大型化による駐輪スペースの確保等、利用者にとって利用しやすい環境整備。</li> </ul>   |        |         |          |        |
| 実施主体                      | 北名古屋市、公共交通事業者  |        |         |          |        |
| 想定スケジュール                  | 2025年度   | 2026年度 | 2027年度  | 2028年度   | 2029年度 |
|                           |  | 検討     |         | 導入       |        |
| 4. 利用しやすい公共交通環境への改善       |  |        |         |          |        |
| 主な検討事項                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者にとって利用しやすいバス停留所、タクシーの待合所、車両等への改善。</li> </ul>  |        |         |          |        |
| 実施主体                      | 北名古屋市、公共交通事業者  |        |         |          |        |
| 想定スケジュール                  | 2025年度   | 2026年度 | 2027年度  | 2028年度   | 2029年度 |
|                           | 検討   |        | 整備      | 導入       |        |

| 5.高齢者等移動困難者への公共交通利用支援                 |  |        |        |        |        |
|---------------------------------------|--|--------|--------|--------|--------|
| 主な<br>検討事項                            | ・免許返納者、高齢者等移動困難者等の利用の促進。   |        |        |        |        |
| 実施主体                                  | 北名古屋市、公共交通事業者  |        |        |        |        |
| 想定<br>スケジュール                          | 2025年度   | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 |
|                                       | 検討   |        |        | 実施     |        |
| 6.市民協働による公共交通体系の検討                    |  |        |        |        |        |
| 主な<br>検討事項                            | ・市、事業者、市民が意見を交換できる場を積極的に確保し、市民の意向を把握し、意見交換を行うことにより、利便性の高い公共交通環境の実現。  |        |        |        |        |
| 実施主体                                  | 北名古屋市、公共交通事業者、民間企業、市民等   |        |        |        |        |
| 想定<br>スケジュール                          | 2025年度   | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 |
|                                       | 検討/実施  |        |        |        |        |
| 7.デマンド交通や乗合タクシー等の新たなモビリティサービスと公共交通の検討 |  |        |        |        |        |
| 主な<br>検討事項                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域にあった新たなモビリティサービスの導入による、地域公共交通の利便性向上。交通事業者と地域のニーズの双方が持続可能な新たなモビリティサービスの導入による、地域公共交通の利便性の向上。</li> <li>・ドア to ドア型の乗合タクシーやライドシェアなど、免許返納者や移動困難者の移動手段の確保。</li> </ul> |        |        |        |        |
| 実施主体                                  | 北名古屋市、公共交通事業者、民間企業、市民等   |        |        |        |        |
| 想定<br>スケジュール                          | 2025年度   | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 |
|                                       | 検討   |        | 試走     |        | 導入/再検討 |
| 8.運転士の確保に向けた取り組みの検討                   |  |        |        |        |        |
| 主な<br>検討事項                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ライフスタイルに応じた働きやすい労働環境整備や交通事業者への就職支援による、地域公共交通の維持のための人材確保。</li> <li>・市域に詳しく、郷土愛を持ったタクシーやバスのドライバーの育成や世代間の継承に関する支援の構築。</li> </ul>                                    |        |        |        |        |
| 実施主体                                  | 北名古屋市、公共交通事業者、市民等  |        |        |        |        |
| 想定<br>スケジュール                          | 2025年度   | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 |
|                                       | 検討/実施  |        |        |        |        |

## 第8章 数値指標の設定

目標の達成に向けた、数値目標を以下の通り設定する。

#### 目標①地域公共交通の利便性向上による利用促進に関する評価指標

公共交通の利用促進により、公共交通利用者数を増加させる必要があるため、以下のとおり、数値指標を設定する。目標値としては、+5%を設定する。

| 数値指標                           | 現況値（2023年） | 目標値（2029年） |
|--------------------------------|------------|------------|
| 外出時に公共交通を利用する人の比率<br>（市民アンケート） | 53%        | 58%        |

#### 目標②高齢者等交通弱者に配慮した交通環境の形成に関する評価指標

免許返納者の今後の主な交通手段として公共交通を選択する比率を設定する。目標値としては、免許返納者アンケートの結果より「公共交通を利用したい」という回答が約60%であったことから、20年間で達成することを目標とし5年後の目標値としては、+10%を設定する。

| 数値指標  | 現況値（2023年） | 目標値（2029年） |
|---|------------|------------|
| 免許返納者の今後の主な交通手段として、公共交通を選択する比率<br>（市民アンケート） | 21%        | 31%        |

市内公共交通分野において顕在化する問題への解決に取り組む事業者に対し、物的、人的、経済的な支援の実施件数を設定する。目標値としては、1件以上を設定する。

| 数値指標             | 現況値<br>（2020~2024年） | 目標値<br>（2025~2029年） |
|------------------|---------------------|---------------------|
| 公共交通事業者への支援の実施件数 | 0件                  | 1件以上                |

#### 目標③：関係者連携による拠点へ移動しやすい新たな公共交通の検討

市民の公共交通に関するニーズが、公共交通事業者にとって持続可能なものであるかを直接検証できるワークショップを開催し、その結果を踏まえた新たな公共交通の実証実験の実施件数を設定する。目標値としては、ワークショップ10回以上、実証実験1種以上を設定する。

| 数値指標                          | 現況値<br>（2020~2024年） | 目標値<br>（2025~2029年）      |
|-------------------------------|---------------------|--------------------------|
| 市民・公共交通事業者共創型ワークショップの開催及び実証実験 | 0回<br>実証実験なし        | ワークショップ10回以上<br>実証実験1種以上 |

#### 目標④：公共交通維持のための人材の確保手段の検討

運転士確保関連事業の取組件数を設定する。目標値としては、1件以上を設定する。

| 数値指標           | 現況値<br>（2020~2024年） | 目標値<br>（2025~2029年） |
|----------------|---------------------|---------------------|
| 運転士確保関連事業の取組件数 | 0件                  | 1件以上                |

## 第9章 推進体制と進捗管理

## 9-1 計画の推進体制

本計画の推進と進行管理は、北名古屋市地域公共交通会議が行う。

## 9-2 計画の評価・検証

計画の評価・検証については、数値指標の達成状況により、目標の達成状況进行评估する。数値指標及び目標の達成状況を把握するとともに、その内容に応じて、社会経済情勢やニーズ等の変化を踏まえて適宜事業内容の見直しを図る。

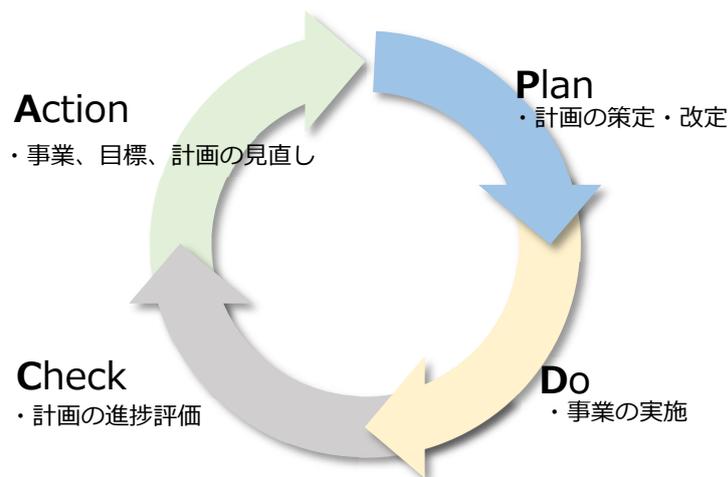
また、地域公共交通会議等により、有識者等の第三者からの提案や意見に基づき見直しを図る。

本計画の状況把握、進捗管理等を適切に実施していくため、PDCAサイクルを活用して北名古屋市地域公共交通会議において評価・検証を行い、必要に応じて見直しや改善を図りながら、計画を推進する。

【計画のマネジメント】

|                         |                                |
|-------------------------|--------------------------------|
| Plan（計画の立案）             | 北名古屋市地域公共交通会議                  |
| Do（事業の実施）               | 北名古屋市、隣接市町、公共交通事業者、関係機関、地域（市民） |
| Check（結果及び進捗についての評価・検証） | 北名古屋市地域公共交通会議                  |
| Action（事業・目標・計画の見直し）    | 北名古屋市地域公共交通会議                  |

【PDCA サイクルによる進行管理】



# 北名古屋市地域公共交通計画

【資料編】

2025年3月

北名古屋市地域公共交通会議

# 目次

|   |    |
|---|----|
| 第1章 地域現況                                  | 1  |
| 1-1 人口                                    | 1  |
| (1) 100m メッシュ人口の分布状況                      | 1  |
| 1-2 土地利用                                  | 4  |
| (1) 区域区分                                  | 4  |
| (2) 土地利用構成                                | 5  |
| (3) 道路現況                                  | 6  |
| 1-3 施設立地状況                                | 7  |
| (1) 公共施設                                  | 7  |
| (2) 商業施設                                  | 8  |
| (3) 医療施設                                  | 9  |
| (4) 高齢者向け福祉施設                             | 10 |
| (5) 子育て支援施設                               | 11 |
| (6) 教育施設                                  | 12 |
| 第2章 上位計画及び関連計画の整理                         | 13 |
| 2-1 愛知県地域公共交通計画(上位計画)                     | 13 |
| 2-2 第2次北名古屋市総合計画(上位計画)                    | 15 |
| 2-3 北名古屋市人口ビジョン(上位計画)                     | 16 |
| 2-4 北名古屋市デジタル田園都市構想(上位計画)                 | 17 |
| 2-5 第2次北名古屋市都市計画マスタープラン(上位計画)             | 18 |
| 2-6 近隣市町地域公共交通計画(関連計画)                    | 20 |
| (1) 一宮市地域公共交通計画                           | 20 |
| (2) 清須市地域公共交通計画                           | 21 |
| (3) 豊山町地域公共交通計画                           | 22 |
| (4) 名古屋市地域公共交通計画                          | 24 |
| 2-7 北名古屋市立地適正化計画(関連計画)                    | 25 |
| 2-8 第4期北名古屋市地域福祉計画・地域福祉活動計画(関連計画)         | 26 |
| 2-9 北名古屋市障害者計画・第7期障害福祉計画・第3期障害児福祉計画(関連計画) | 27 |
| 2-10 第9期介護保険事業計画・高齢者福祉計画(関連計画)            | 28 |
| 2-11 北名古屋市地域防災計画(関連計画)                    | 29 |
| 2-12 北名古屋市環境基本計画(関連計画)                    | 30 |
| 2-13 土地区画整理事業・地区計画(その他)                   | 32 |
| 第3章 公共交通の現況                               | 35 |
| 3-1 自転車駐車場利用状況調査                          | 35 |
| (1) 調査概要                                  | 35 |
| (2) 調査結果                                  | 36 |
| 3-2 アクセシビリティ評価                            | 38 |
| (1) 評価の概要                                 | 38 |
| (2) 評価手法                                  | 38 |
| (3) 目的地の選定                                | 38 |
| (4) 評価結果                                  | 39 |
| 3-3 混雑度                                   | 41 |
| 第4章 公共交通の利用実態調査                           | 43 |
| 4-1 公共交通利用者数                              | 43 |
| (1) タクシー                                  | 43 |
| 第5章 市民アンケート                               | 43 |
| 5-1 地域公共交通市民アンケート                         | 47 |
| (1) アンケートの概要                              | 47 |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| (2) アンケート結果.....            | 47 |
| 5-2 免許返納者アンケート.....         | 55 |
| (1) アンケート概要.....            | 55 |
| (2) アンケート結果.....            | 55 |
| 5-3 市民が考える地域課題.....         | 58 |
| 第6章 人流データ.....              | 59 |
| 6-1 第5回中京都市圏パーソントリップ調査..... | 59 |
| (1) 代表交通手段.....             | 59 |
| (2) 目的別代表交通手段.....          | 60 |
| (3) 行先別代表交通手段.....          | 61 |
| 6-2 バス乗り込み OD 調査.....       | 66 |
| (1) 調査概要.....               | 66 |
| (2) 配布・回収結果.....            | 66 |
| (3) 調査結果.....               | 67 |
| 第7章 各種団体ヒアリング.....          | 69 |
| 7-1 交通事業者ヒアリング.....         | 69 |
| (1) 運行においての問題点.....         | 69 |
| (2) 自転車駐車場に関する問題点.....      | 69 |
| (3) ユニバーサルデザイン車両について.....   | 70 |
| 7-2 企業・大学ヒアリング.....         | 70 |
| (1) 大学ヒアリング結果.....          | 70 |
| (2) 企業ヒアリング結果.....          | 70 |
| 7-3 周辺自治体ヒアリング.....         | 71 |
| (1) 今後の公共交通の方向性.....        | 71 |
| (2) 北名古屋市との連携に関して.....      | 71 |
| 第8章 計画策定にあたって.....          | 73 |
| 8-1 計画策定の経緯.....            | 73 |
| (1) 計画策定業務提案審査部会.....       | 73 |
| (2) 北名古屋市地域公共交通会議.....      | 73 |
| (3) 北名古屋市地域公共交通会議専門部会.....  | 73 |
| (4) その他.....                | 74 |
| 8-2 北名古屋市地域公共交通会議.....      | 75 |
| (1) 設置規約.....               | 75 |
| (2) 委員名簿.....               | 79 |
| 8-3 北名古屋市地域公共交通会議専門部会.....  | 80 |
| (1) 設置規程.....               | 80 |

# 第1章 地域現況

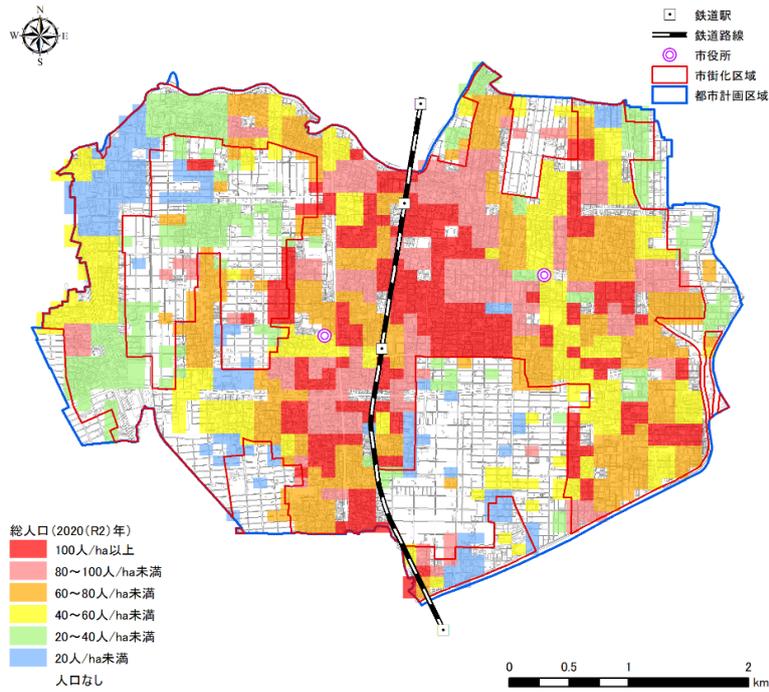
## 1-1 人口

### (1) 100m メッシュ人口の分布状況

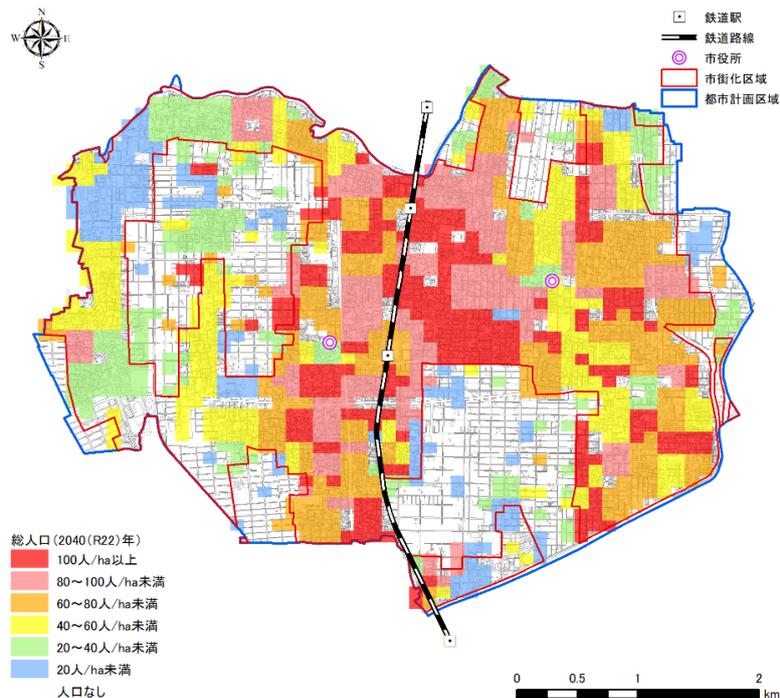
#### ① 総人口

2020年、2040年ともに、鉄道沿線上に100人/ha以上の地域が多くなっている。また、鉄道から離れるにつれ、人口は減少する傾向にあり、東西の縁辺部では、40人/ha未滿の地域が多く見られる。

【総人口（2020年）分布図】



【総人口（2040年）分布図】

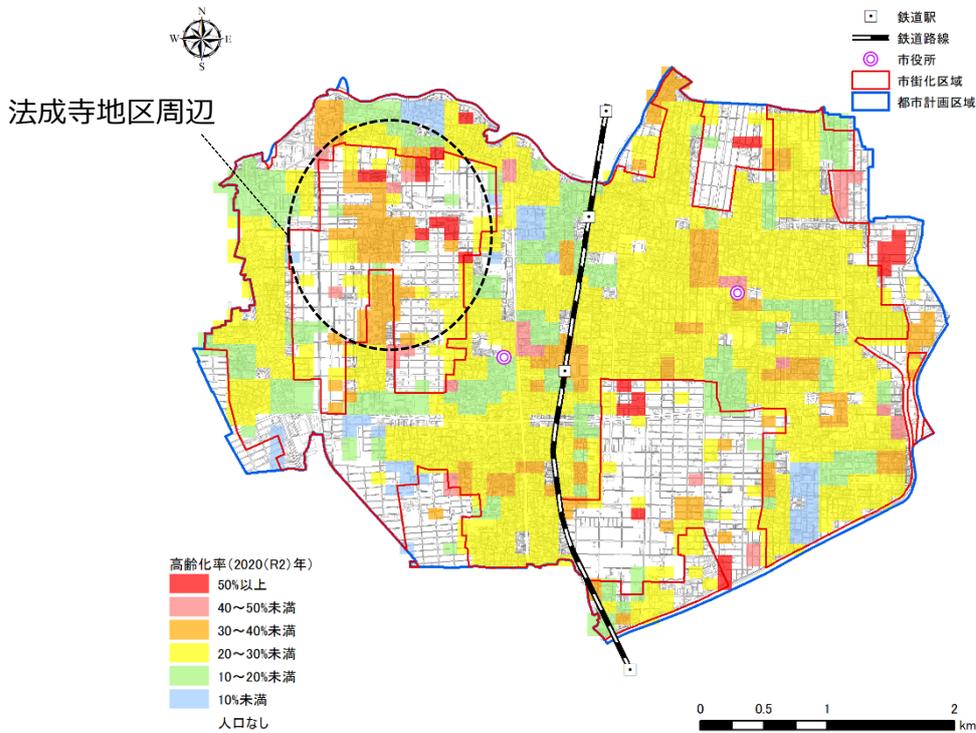


資料：国立社会保障・人口問題研究所

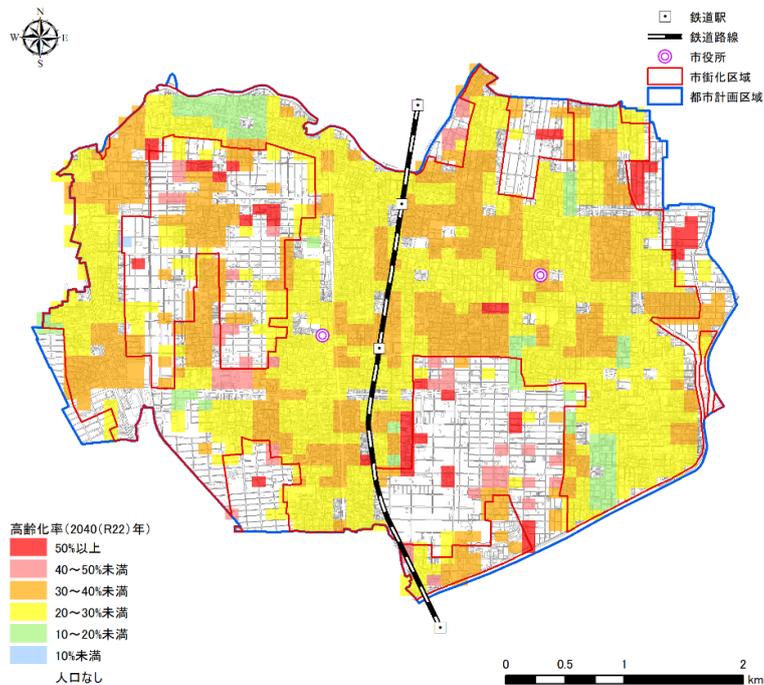
②高齡化率

2020年では、市北西部の市街化調整区域内である法成寺地区周辺に30%~40%未満の分布が多くなっている。また、2040年では、2020年と比較すると、30%以上の分布が多くなっている。

【高齡化率（2020年）分布図】



【高齡化率（2040年）分布図】

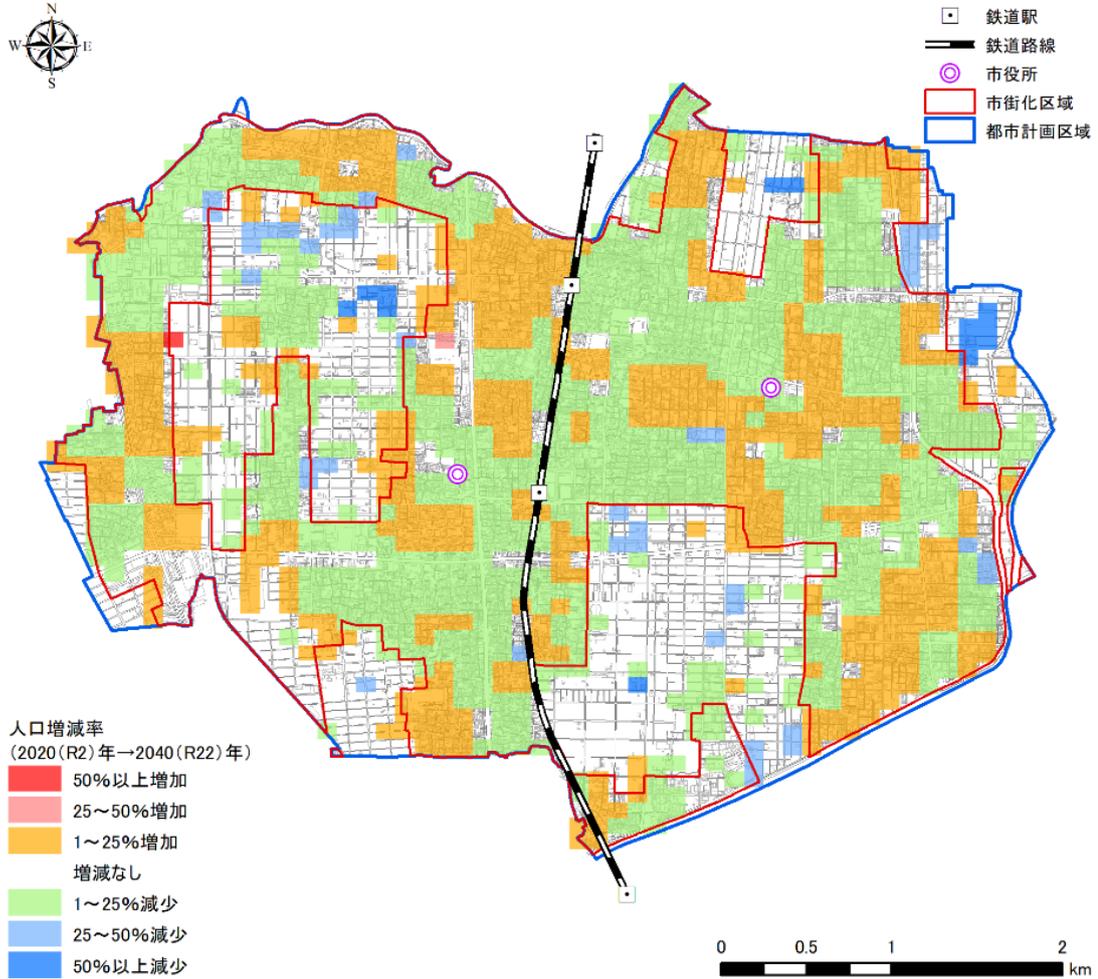


資料：国立社会保障・人口問題研究所

③人口増減率（2020年→2040年）

市内の各地で、人口が1~25%増加する地域が見られるが、人口が減少する地域も各地で多く見られる。市街化調整区域内は、人口が減少する地域が多く見られる。

【総人口増減率（2020年→2040年）分布図】



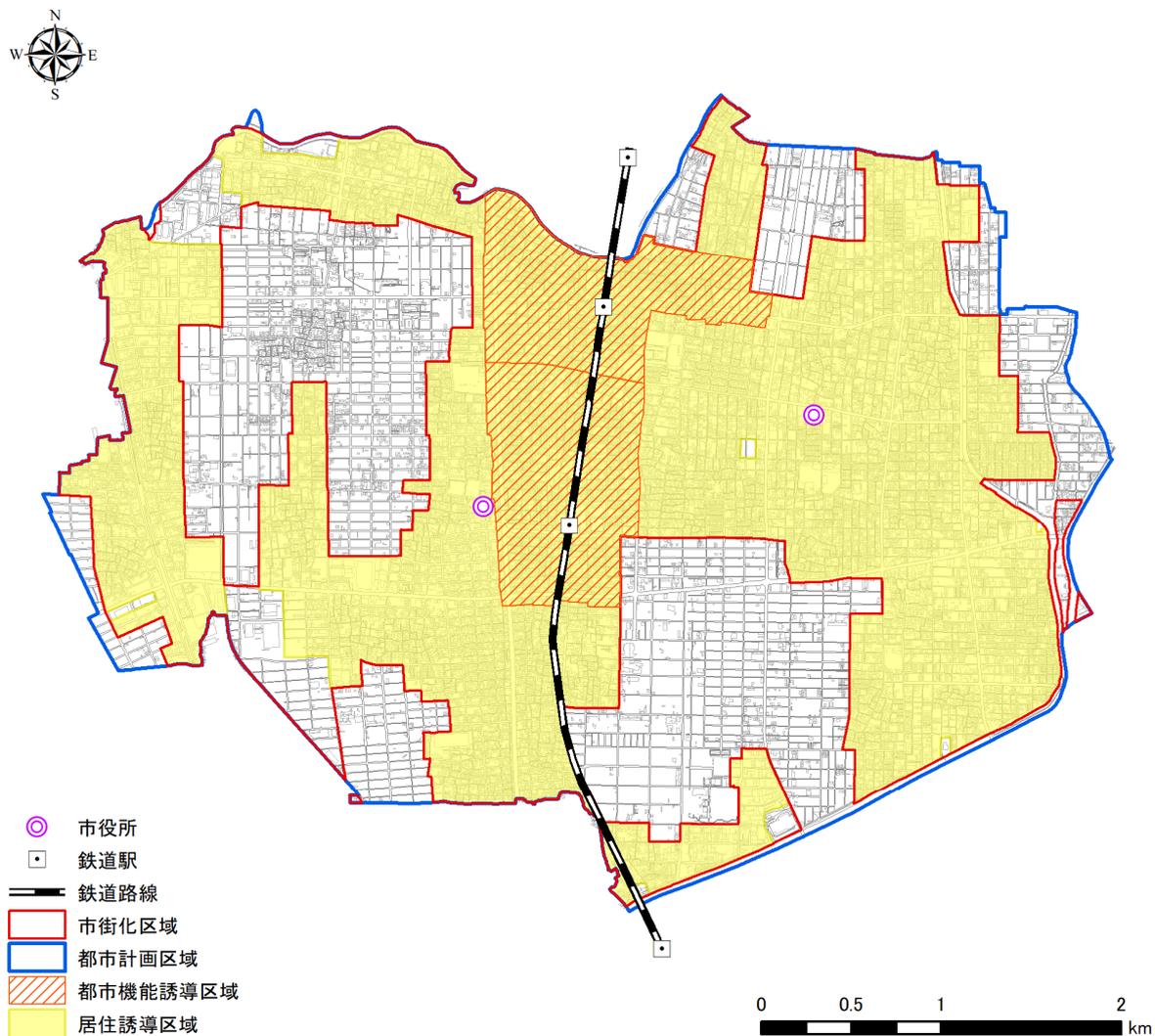
資料：国立社会保障・人口問題研究所

## 1-2 土地利用

### (1) 区域区分

市街化区域内の大半が、居住誘導区域に設定されている。都市機能誘導区域は、駅周辺に設定されている。

【区域区分図】

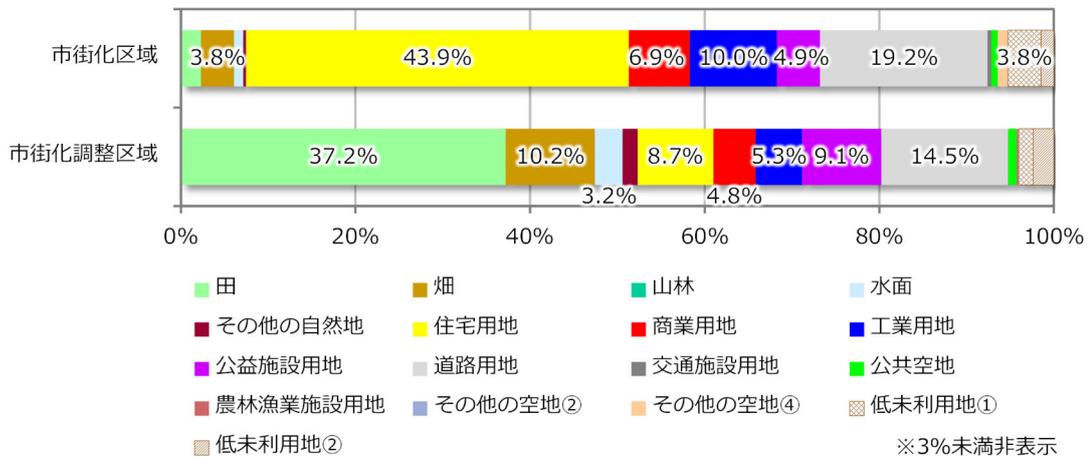
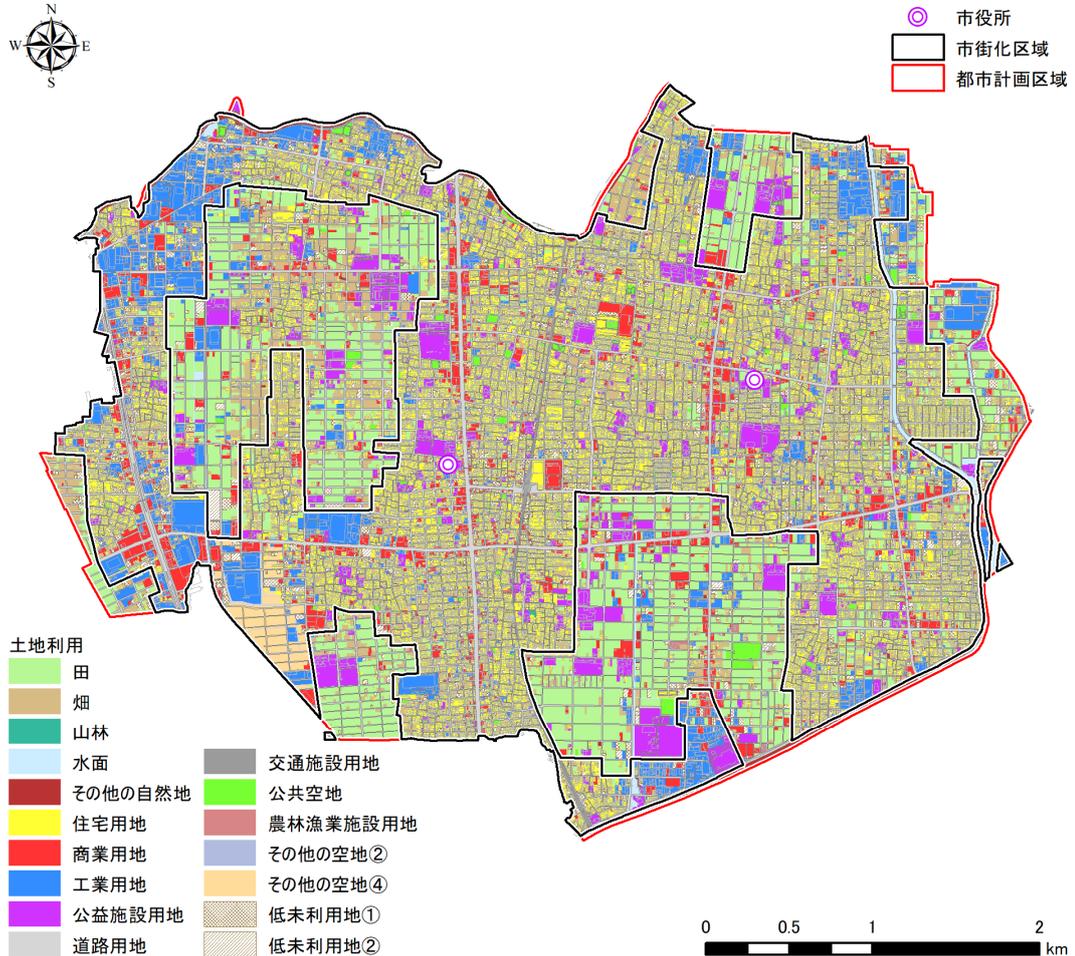


資料：北名古屋市立地適正化計画

(2) 土地利用構成

市街化区域内の土地利用比率は、住宅用地が約44%で最も高く、工業用地が10%、商業用地が約7%未満となっている。市街化調整区域は、田が約37%と最も高くなっている。また、市域全体で平坦な地形となっている。

【土地利用現況図】

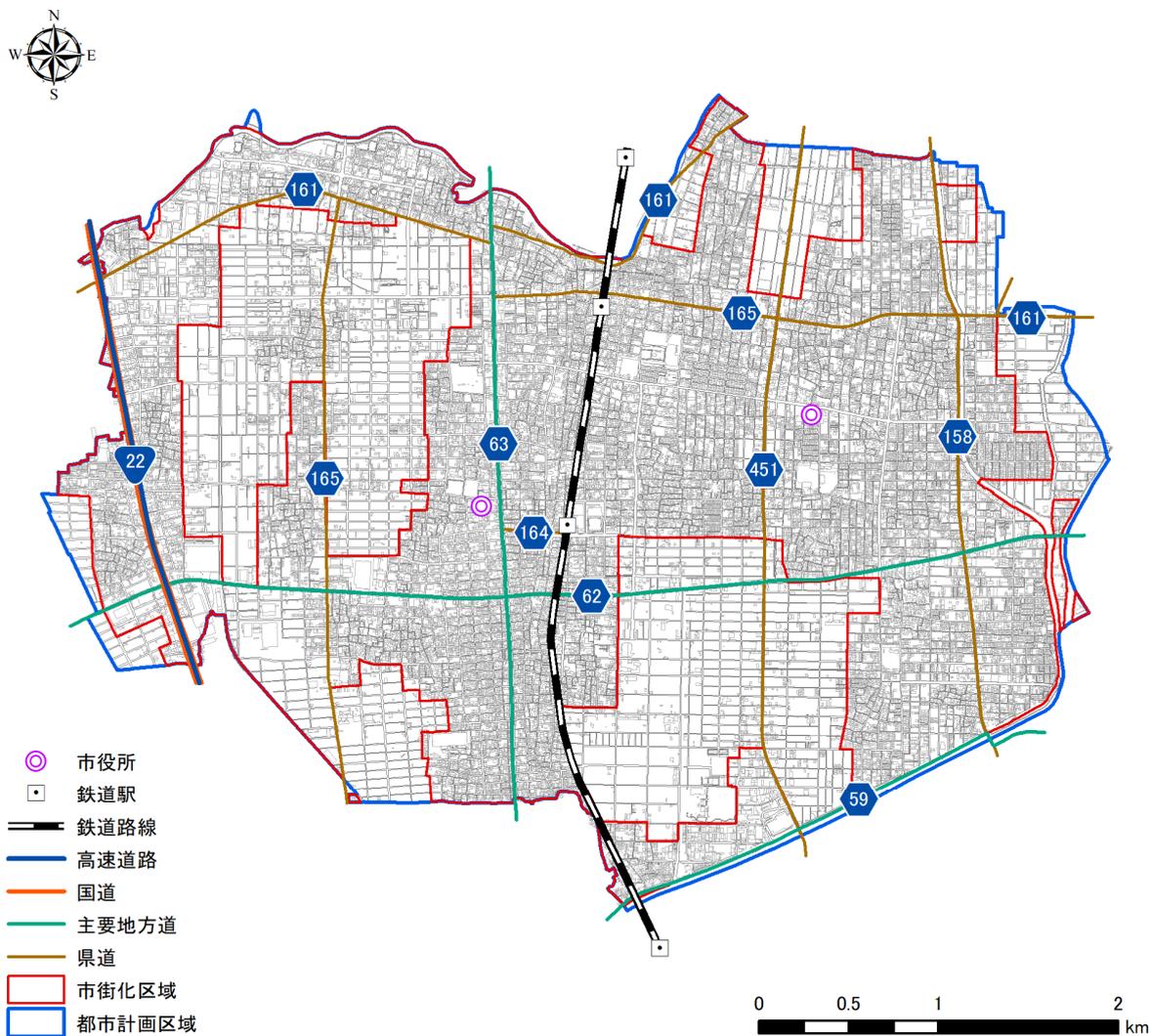


資料：都市計画基礎調査 (R5)

(3) 道路現況

市西部に高速道路が南北方向に配置されており、国道 22 号は、高速道路と同位置に配置されている。また、主要地方道が南北方向、東西方向、両方に配置されている。

【道路現況図】



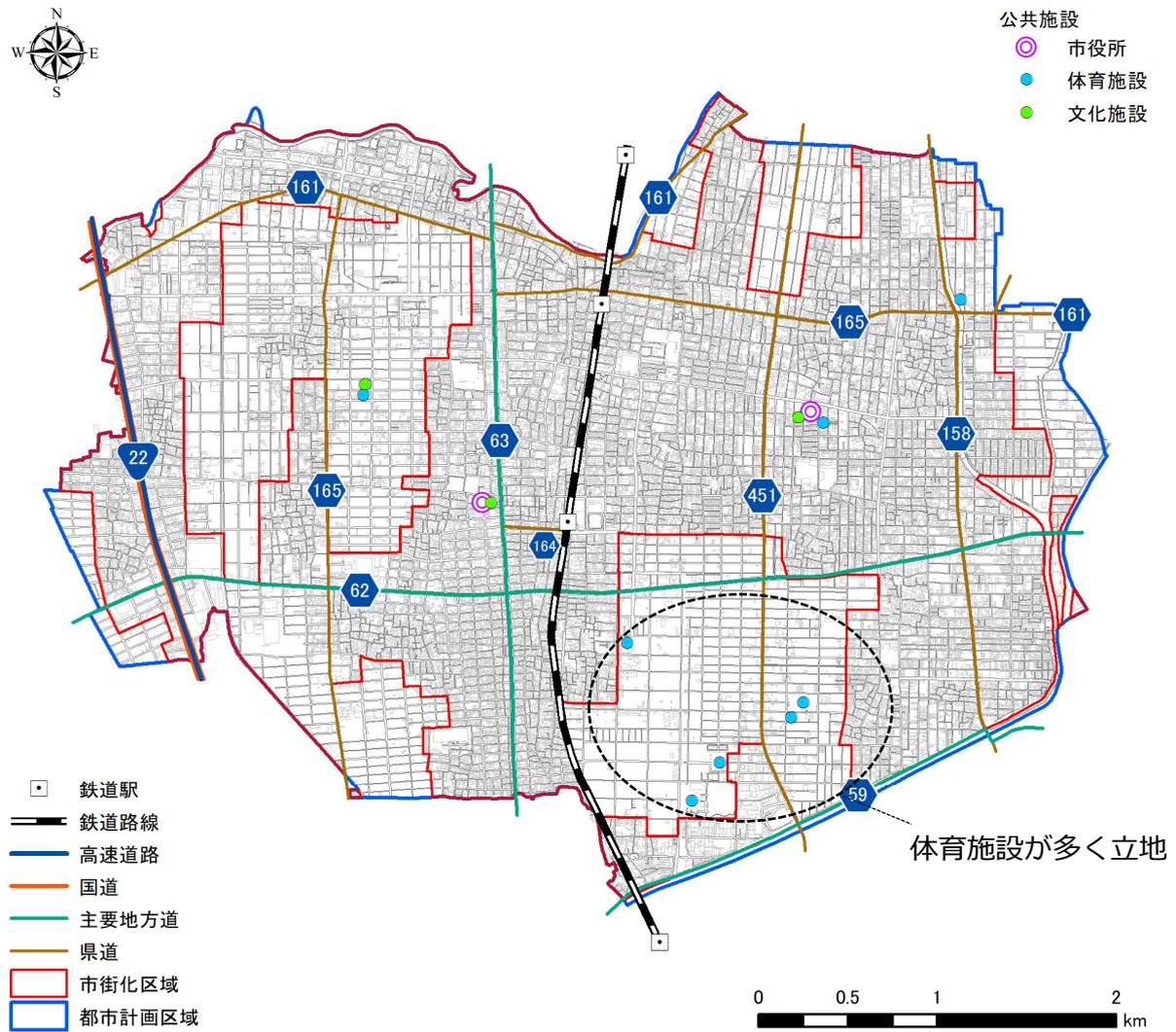
資料：地理院地図

## 1-3 施設立地状況

### (1) 公共施設

市役所は、鉄道線から東側（東庁舎）、西側（西庁舎）に1施設ずつ立地している。文化施設は、3施設点在しており、体育施設は、主に南東部の市街化調整区域内に立地している。

【公共施設の立地状況図】



資料：北名古屋市 HP

(2) 商業施設

コンビニ、ドラッグストアは市全域に点在しているが、スーパーは、東西縁辺部（国道22号付近、県道158号付近）で少なくなっている。

【商業施設の立地状況図】



資料：MapFan、各コンビニ HP

(3) 医療施設

診療所は市全域に点在しているが、2施設の病院は、市南東部の市街化調整区域内に立地している。

【医療施設の立地状況図】



資料：東海北陸厚生局 施設基準の届出受理医療機関名簿

※医療施設は、内科、外科、小児科を対象として表示

(4) 高齢者向け福祉施設

通所型の高齢者向け福祉施設は、市全域に点在しているが、市の南西部に見られない。  
 小規模多機能型の高齢者向け福祉施設は、西春駅周辺に2施設見られる。

【福祉施設の立地状況図】



資料：愛知県 HP

(5) 子育て支援施設

子育て支援施設は、市全域に点在しているが、市の北西部にみられない。

【子育て支援施設の立地状況図】



資料：北名古屋市 HP

(6) 教育施設

小学校、中学校は市内各地ほぼ均等に立地しており、高等学校は、市内に1施設、大学は2施設（名古屋芸術大学の2キャンパス）が立地している。

【教育施設の立地状況図】



資料：北名古屋市 HP

## 第2章 上位計画及び関連計画の整理

## 2-1 愛知県地域公共交通計画(上位計画)

2023年11月に改正法が全面施行された、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、将来にわたり健康的な暮らし、活発な経済活動や観光振興などを支え続ける、持続可能な公共交通の確保・充実を図ることを目標に、実現に向けた方針や取組を示すもの。

|                    |   |
|--------------------|---|
| 計画期間               | 2024年度～2026年度の3年  |
| 方針1<br>目標<br>施策    | <p>●<b>広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実</b></p> <p>1-1 国内外とも繋がる広域交通の維持・充実</p> <p>1-1-1 リニア開業を見据えた広域交通の維持・充実</p> <p>1-1-2 空港・港湾と県内各地をつなぐ広域交通ネットワークの維持・充実</p> <p>1-2 県民の暮らし、経済活動を支える市町村間交通の維持・充実</p> <p>1-2-1 鉄道の維持・充実</p> <p>1-2-2 路線バスの維持・充実</p> <p>1-2-3 広域交通・市町村間交通と市町村内交通をつなぐ交通拠点の維持・充実</p>   |
| 方針2<br>目標<br>施策    | <p>●<b>公共交通ネットワークを支える仕組みづくり</b></p> <p>2-1 日々の暮らしに便利な市町村内交通の支援</p> <p>2-1-1 市町村内交通の整備への支援</p> <p>2-1-2 地域のニーズに応じた新たな交通サービスの支援</p> <p>2-2 官民連携、他分野連携を実現するための制度・仕組みの構築</p> <p>2-2-1 DX・GX等の新技術の積極的導入の支援</p> <p>2-2-2 公共交通を支える人材の確保・育成に向けた支援</p> <p>2-2-3 乗り継ぎ利便性の向上に向けた運賃、ダイヤ等に係る調整支援</p> <p>2-2-4 福祉・健康・観光・防災など他分野と連携した支援</p>  |
| 方針3<br>目標<br>施策    | <p>●<b>公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成</b></p> <p>3-1 県民、来訪者等の個人単位の積極利用を促す取組の実施</p> <p>3-1-1 マイレール・マイバス意識の醸成</p> <p>3-1-2 観光客・来訪者への公共交通利用意識の醸成</p> <p>3-2 事業者、学校等の組織単位の積極利用を促す取組の推進</p> <p>3-2-1 事業者、学校と連携した公共交通利用の促進</p> <p>3-2-2 行政による率先した公共交通利用の推進</p>   |
| 市町村に関する施策の<br>具体内容 | <p>1-2-2 路線バスの維持・充実</p> <p>【県の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●市町村間交通を支える路線バスのうち、国庫補助により維持が必要な系統については市町村計画と連携して「地域間幹線系統」として位置付け、運行経費の補助を継続的に実施し、維持に努めます。</li> <li>●地域間幹線系統については、国庫補助に加え、県による補助を継続します。</li> <li>●コロナ禍の影響などをを受けて、利用の低迷が続く路線バスについて、沿線市町村及び交通事業者と連携した利用促進を図ります。</li> <li>●地域公共交通利便増進事業など、運行継続に資する国の制度の活用に向け、補助事業要件となる計画等の策定の支援を行います。</li> <li>●国のフィーダー系統に関する補助については、地域間幹線系統とのつながりが重要となるため、フィーダー系統を有する市町村の計画への</li> </ul> |

位置付けや助言を行います。

1-2-3 広域交通・市町村間交通と市町村内交通をつなぐ交通拠点の維持・充実

【県の取組】

- 公共交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設、バス施設の整備を行うため、社会資本整備総合交付金などの活用に向けた各市町村や交通事業者の取組を支援します。
- 広域交通・市町村間交通と、市町村内交通をつなぐ交通拠点での円滑な乗り継ぎを推進するため、地域公共交通会議等の場を活用し、交通事業者や市町村と連携して、利用しやすいダイヤや運賃の調整を図り、利便性の向上を図ります。
- 広域交通・市町村間交通から各市町村の交通拠点までの連続的な乗り継ぎ環境等の確保を図るため、各市町村の計画への反映を支援します。

2-1-1 市町村内交通の整備への支援

【県の取組】

- 各市町村の地域特性や交通環境等を踏まえた市町村内交通の計画的な整備、運営、充実等を図るため、市町村内交通の利用実態の把握に努めます。
- 県、市町村、国、交通事業者との情報共有や、行政担当者の交通関連事業に関するスキルアップのための場づくりに取り組みます。
- 市町村の地域公共交通会議などの場を活用し、課題の解決に向けた助言を行うとともに、国の補助事業を積極的に活用するため、地域間幹線系統・地域内フィーダー系統を各市町村計画へ位置付ける支援をします。
- 市町村が地域の実情に応じた交通環境の整備を図るため、公共交通に関わる関係者で構成する地域公共交通会議の設置状況の情報提供を行い、未設置の団体に設置を促します。
- 立地適正化計画等まちづくりのための計画と連携した地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするため、市町村における地域公共交通計画の策定に向けた検討を促します。

2-2-2 公共交通を支える人材の確保・育成に向けた支援

【県の取組】

- 公共交通を支える運転手や整備士などが不足している運輸業界を含む中小企業の人材確保を支援します。
- 小中学校、高等学校等でのキャリア教育の場を活用し、地域や産業界等との連携を図り、地域の公共交通事業での活躍を目指す児童、生徒に対して、進路指導などで支援します。
- 運転手不足等の課題解決のために自動運転の実証実験や実装を支援します。

## 2-2 第2次北名古屋市総合計画(上位計画)

総合計画は本市の将来のまちづくりの基本的な方向性を示すもので、すべての活動の根拠となる最上位の計画となるものである。

|         |   |
|---------|---|
| 計画期間    | 2018年度～2027年度の10年<br>(実施計画は、おおむね3年間)  |
| 基本理念    | <p>・<b>「こころ」と「からだ」と「まち」が健康で、活力あるまち</b><br/>「こころ」と「からだ」と「まち」の健康づくりを推進し、すべての市民がいきいきと活躍する活力あるまちをめざします。</p> <p>・<b>便利で安全・安心な質の高いまち</b><br/>安全・安心な生活環境の整備を進め、誰もが快適に暮らせる質の高いまちをめざします。</p> <p>・<b>やすらぎと愛着を感じ、いつまでも住み続けたいまち</b><br/>やすらぎある暮らしと市民同士のふれあいを醸成し、子どもから高齢者までがいつまでも住み続けたいまちをめざします。</p> |
| めざすまちの姿 | <p><b>誰もがいきいきと安全・安心に暮らせるまち「健康快適都市」</b><br/>市民の誰もが、快適な生活環境の中で心も健康でいきいきと安心して暮らし続けることができるまちをめざすまちの姿とし、その実現に向けて、市民と行政が協働してまちづくりを進めていきます。</p>  |

公共交通に関する施策として、以下の通りである。

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p><b>目標とするまちの姿</b><br/>主要鉄道駅までの交通手段が確保され、高齢者などの交通弱者が気軽に市内を移動できる公共交通が提供されています。</p> |  |   |
| <p><b>市民の役割</b><br/>地域公共交通の役割を認識し、積極的に利用するとともに、過度に自動車に依存しないライフスタイルを心がけます。</p>      | <p><b>地域・団体・事業所等の役割</b><br/>団体、事業者は通勤など際に、市内循環バスなど公共交通を利用するよう促します。</p> | <p><b>主要施策</b><br/>1.市内交通の充実<br/>2.市外への交通アクセス</p> |

## 2-3 北名古屋市人口ビジョン(上位計画)

本市における人口の現状を分析し、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示し、戦略的に人口減少克服等の取り組みを示したもの。

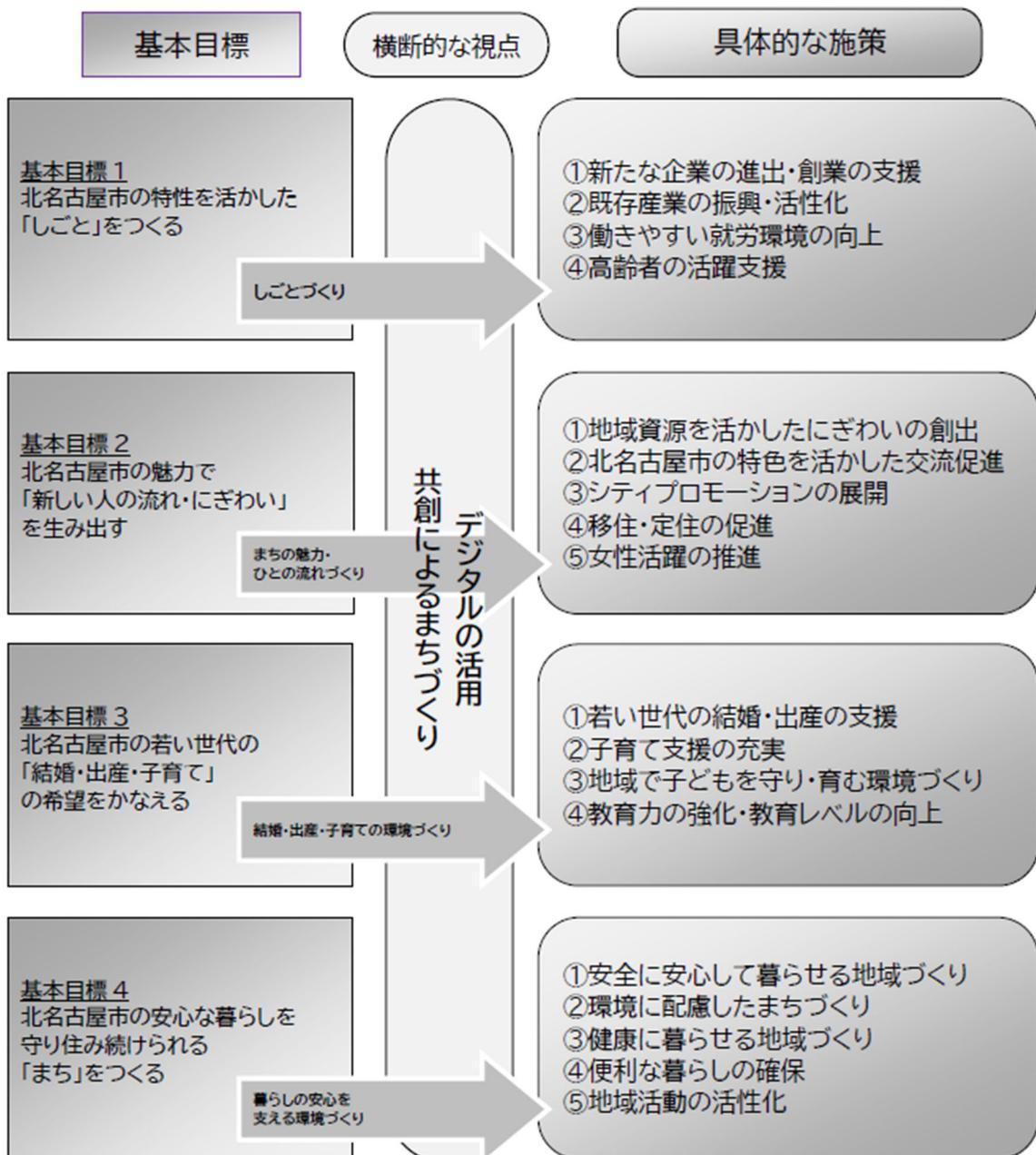
| 計画期間         | 2020年度～2024年度   |
|--------------|---|
| 人口分析から整理した課題 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・出生数は減少傾向、高齢者数は増加傾向。自然減は今後さらに拡大が見込まれ、介護支援を必要とする高齢者数が急激に増加していくことが見込まれる。</li> <li>・東京圏での勤務を希望する大学生が多く、仕事を通じた自己実現やキャリアアップ・スキルアップなどへの関心が高い。特に東京圏は女性にとって職業の選択肢が多く、転職・起業のチャンスも多いことから本市の社会増加数は縮小傾向にある。</li> </ul>   |
| 将来の方向性       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口の減少への対応については、出生率の向上により人口構造の若返りを図ること及び転出抑制と転入増加により人口規模の安定を図り、人口減少の歯止めをかける必要がある。</li> <li>・市独自による人口推計から本市の出生率の状況をみると、国や愛知県目標値よりも高いものの、夫妻が希望する子どもの数を産んだ場合や、人口維持のための水準よりも低くなっているため、若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望を叶える取り組みを行う。</li> <li>・新たな産業系の市街地整備を活用し、就労場所となる事業所を誘致するとともに、北名古屋市の資源を活かした新たなビジネスを創出する取り組みにより、若者や女性、高齢者など多様な雇用を創出することにより、転出を抑制するとともに、転入の促進に取り組む。</li> <li>・本市が全体的に転入超過の傾向となっている要因として、名古屋駅周辺の拠点化が進むなか、名古屋駅からの交通利便性の良さから若い世代等の受け皿になっていることが考えられる。短期的な居住地を求めて転入する住民も安定した人口となるよう、「北名古屋市だから住みたい」というような魅力を高めるまちづくりに取り組む必要がある。</li> <li>・活力ある北名古屋市を今後も維持するためには、北名古屋市ならではの魅力を発信し、本市に愛着のある市民及び本市の居住環境に魅力を感じる転入者を増やす取り組みを進め、次世代の人材を確保していく必要がある。</li> </ul> |
| 人口の将来展望      | <p>2040年に約83,000人<br/> 2055年に80,000人を下回り<br/> 2060年に約77,000人まで減少<br/> ⇒本市のめざすべき将来の方向性を実現していくことで、2060年に人口81,500人維持を目標と設定。</p>  |

## 2-4 北名古屋市デジタル田園都市構想(上位計画)

北名古屋市では、国の総合戦略及び愛知県の総合戦略の趣旨を踏まえつつ、北名古屋市デジタル田園都市構想総合戦略を策定し、今後のめざすべき将来の目標と施策の方向を示しています。

|             |  |
|-------------|--|
| 計画期間        | 2024年度～2028年度  |
| めざすべき将来の方向性 | <ul style="list-style-type: none"> <li>●結婚・出産・子育てしやすい環境づくり</li> <li>●しごとづくり</li> <li>●まちの魅力づくり</li> <li>●住み続けられるまちづくり</li> </ul> |

【全体構成】



## 2-5 第2次北名古屋市都市計画マスタープラン(上位計画)

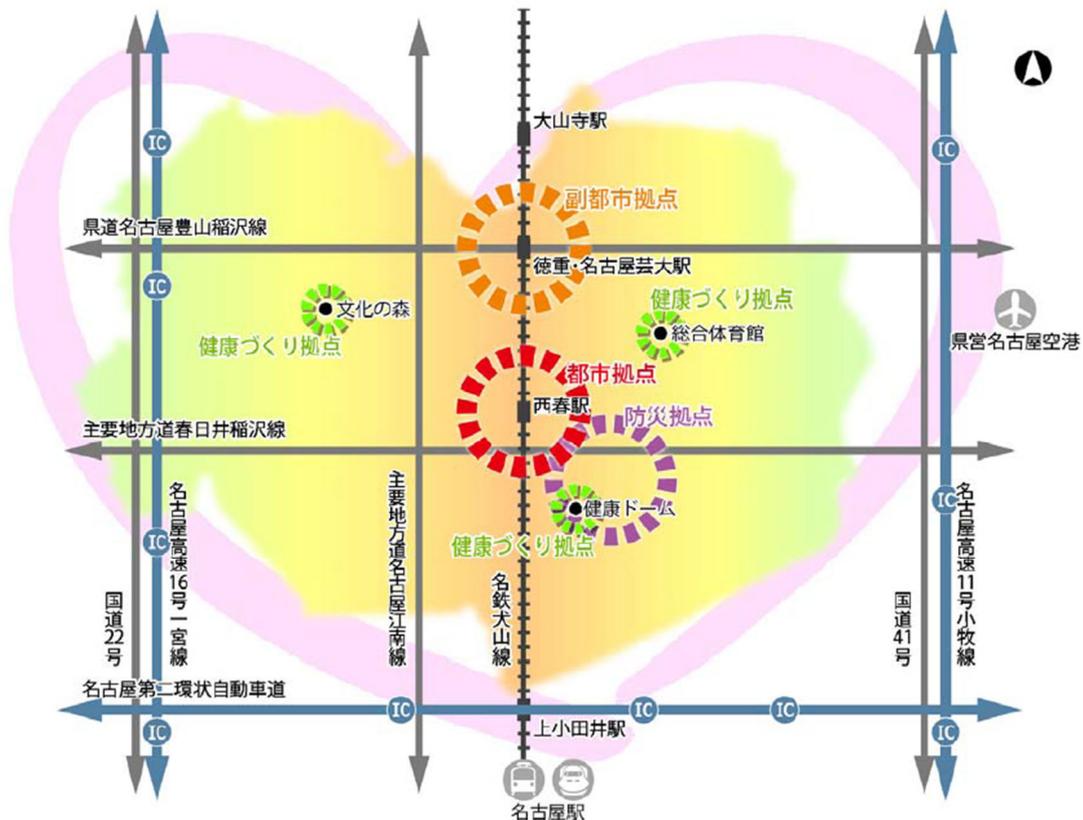
都市計画マスタープランは、本市の都市づくりの指針として、目指すべき都市像と、その実現に向けた取り組みの方向性等を整理したものである。

|            |  |
|------------|--|
| 計画期間       | 2019年度～2028年（10年間）   |
| 基本理念       | <ul style="list-style-type: none"> <li>●「こころ」と「からだ」と「まち」が健康で、活力あるまち</li> <li>●便利で安全・安心な質の高いまち</li> <li>●やすらぎと愛着を感じ、いつまでも住み続けたいまち</li> </ul>  |
| めざすまちの姿    | <p>「健康快適都市」<br/>～誰もがいきいきと安全・安心に暮らせるまち～</p>   |
| 都市計画の課題と目標 | <p>第2次北名古屋市総合計画における基本理念に基づき、めざすまちの姿を実現するため、都市計画の課題と目標を以下の通り示されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●「こころ」と「からだ」と「まち」が健康で、活力あるまち</li> </ul> <p>課題：加速化する高齢社会への対応、既存施設の長寿命化<br/>目標：①健康・福祉を支える都市づくり</p> <p>課題：激しさを増す都市間競争、広域的な交通利便性を活かす<br/>目標：②産業活動が盛んな都市づくり</p> |
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>●便利で安全・安心な質の高いまち</li> </ul> <p>課題：既存の社会資本の活用、段階的な鉄道の高架<br/>目標：③これまでに整備した社会資本を活用する都市づくり</p> <p>課題：大規模自然災害への対応、市民の安全・安心な暮らしの確保<br/>目標：④防災・減災の都市づくり</p>  |
|            | <ul style="list-style-type: none"> <li>●やすらぎと愛着を感じ、いつまでも住み続けたいまち</li> </ul> <p>課題：名古屋市隣接の都市におけるリニアインパクトへの対応<br/>目標：⑤居住先として選ばれる高質な都市づくり</p> <p>課題：防災、緑地等の多様な機能を持つ農地の存在を活かす<br/>目標：⑥やすらぎやゆとりのある都市づくり</p>   |
|            |  |

■交通に関する内容

|                  |  |
|------------------|--|
| <p>都市づくりの考え方</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●集約された都市のなかで、活力ある産業を育むとともに、都市と農地の共存によるゆとりや潤いのある高質な都市づくり</li> </ul> <p>「線」における考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道軸                     <p>「名鉄犬山線」は、本市と名古屋市都心部を結ぶ主要な公共交通であり、「都心拠点」「副都心拠点」の機能強化及び両拠点におけるコミュニティバス「きたバス」との結節機能を強化し、利用促進を図ります。</p> </li> <li>○広域幹線軸                     <p>「高速道路」「国道22号」「国道41号」「主要地方道名古屋江南線」「主要地方道春日井稲沢線」「県道名古屋豊山稲沢線」は、本市と周辺都市を結び、ヒトやモノが交流し産業の主軸となる道路として、未整備区間の整備を促進します。</p> </li> </ul> |
|------------------|--|

【都市づくりの考え方】

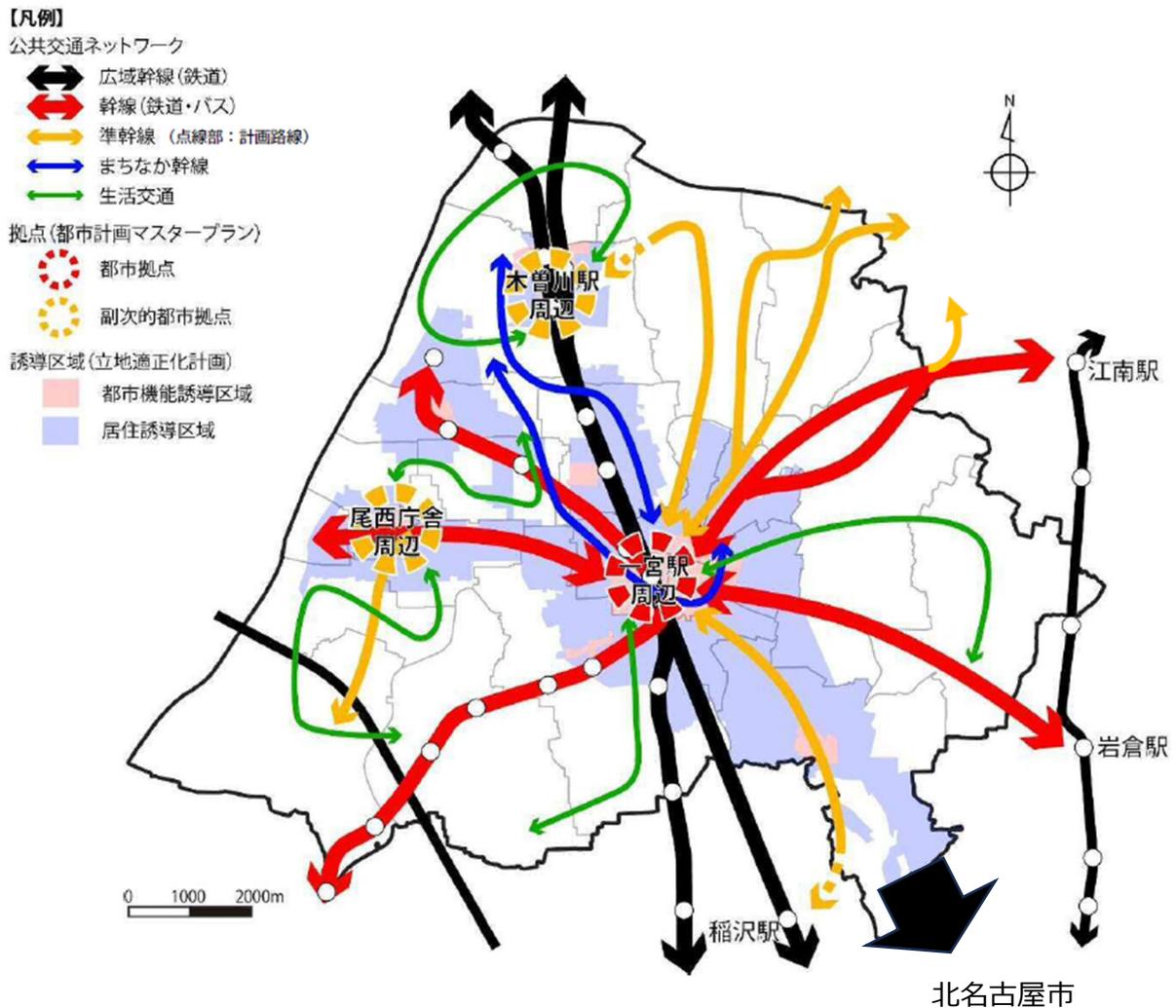


## 2-6 近隣市町地域公共交通計画(関連計画)

### (1) 一宮市地域公共交通計画

|       |                        |
|-------|------------------------|
| 計画期間  | 2020年度～2024年度          |
| 計画の目標 | ～「クルマがなくても出かけやすいまち一宮」～ |
| 基本方針1 | 利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現 |
| 基本方針2 | 健康で元気な生活を支える公共交通の実現    |
| 基本方針3 | 地域の皆さんと作る新しい公共交通の実現    |

【将来の公共交通のネットワークイメージ図】



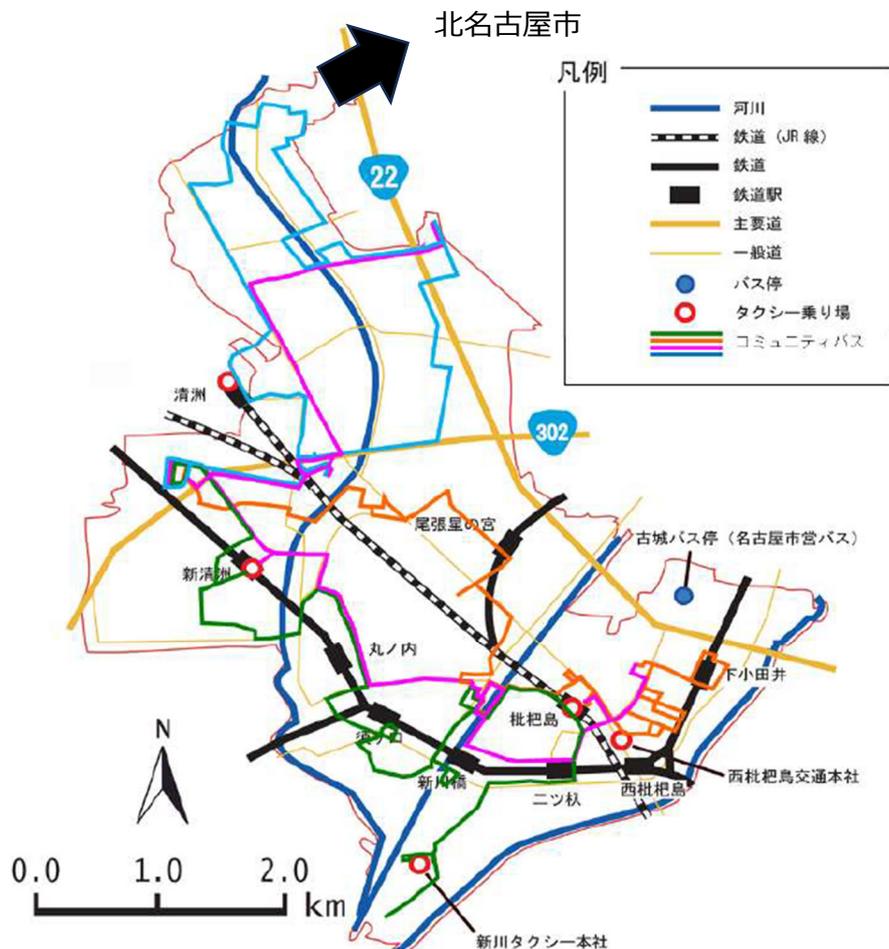
(2) 清須市地域公共交通計画

|       |                            |
|-------|----------------------------|
| 計画期間  | 2020年度～2024年度              |
| 交通将来像 | 誰もが移動しやすいまち清須              |
| 基本方針1 | 既設の鉄道網を生かした地域公共交通ネットワークの形成 |
| 基本方針2 | 地域公共交通を利用しやすい環境整備の推進       |
| 基本方針3 | 地域公共交通事業推進のための関係者の連携       |

【地域公共交通における位置づけ・役割】

| 位置づけ     | 系統  | 役割                            | 確保・維持策                                |
|----------|---|-------------------------------|---------------------------------------|
| 広域幹線     | 各鉄道路線   | 都市拠点から市外への広域交通を担う。            | 支線との接続状況に配慮することで一定以上の需要を確保。           |
| 支線（市内交通） | コミュニティバス<br>・オレンジルート<br>・グリーンルート<br>・サクラルート<br>・ブルルート | 市内各地域を運行し、軸となる広域幹線や地域拠点を接続する。 | 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。 |

【清須市の公共交通網】

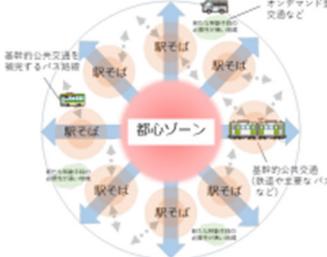


(3) 豊山町地域公共交通計画

|                 |  |
|-----------------|--|
| 計画期間            | 2020年度～2024年度  |
| 基本方針            | 自動車に頼らなくても、子どもや高齢者も安心して町内を回遊するとともに、町外への通勤・通学や買い物、通院など、生活に必要な施設に行きやすい公共交通環境の充実  |
| 基本方針 1          | <p>①人にやさしい安全な交通</p> <p>②まちの機能や魅力を高める利便性の高い交通</p> <p>③環境にやさしい交通</p>   |
| 隣接自治体との連携に関する内容 | <p>■「まちの機能や魅力を高める利便性の高い交通」のために行う事業</p> <p>隣接自治体とのバス路線との連携<br/>【実施主体：豊山町、隣接自治体、交通事業者】</p> <p>①名古屋市営バスの県営名古屋空港までの延伸</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北部市場まで乗り入れている名古屋市営バスの延伸について、今後も名古屋市に要請を続け、必要な場合は社会実験等も行いながら、延伸の実現に取り組めます。</li> </ul> <p>②きたバス（北名古屋市）、こまくる（小牧市）、はあとふるライナー（春日井市）との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町ホームページにリンクを掲載し、引き続き情報提供を行います。</li> <li>・豊山町発着のバス路線と接続する「きたバス」「こまくる」の時刻表や路線図を統合した総合時刻表や総合バスマップの作成・配布に取り組めます。</li> </ul> |



(4) 名古屋市地域公共交通計画

|   |               |
|---|---------------|
| 計画期間  | 2024年度～2028年度 |
| 基本方針  |               |
| <p>最先端モビリティ都市の実現に向けて、まちづくりと連携しながら持続可能な公共交通ネットワークを確保するとともに、多様な関係者が連携・協働することが重要です。そのため、本計画に基づき、将来にわたって取り組むべき施策の基本となる考え方として、以下の3つの基本方針を設定します。</p>  |               |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>「最先端モビリティ都市」</b><br/>～誰もが快適に移動できるために～</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">展開2</p> <p style="text-align: center;">持続可能な公共交通ネットワークの形成</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p style="text-align: center; font-size: small;">展開4</p> <p style="text-align: center;">地域のニーズに応じた移動環境の形成</p> </div> </div> </div> |               |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>基本方針1 集約連携型都市構造と連携した公共交通ネットワークの確保</b></p> <div style="text-align: right; font-size: x-small;"> </div> <p style="font-size: x-small;">集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用誘導と連携し、拠点となる市街地や周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを確保することで、まちづくりと交通が連携した誰もが快適に移動できる都市の実現をはかります。</p> </div>   |               |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>基本方針2 連携・協働による公共交通サービスの向上</b></p> <div style="text-align: right; font-size: x-small;"> </div> <p style="font-size: x-small;">交通事業者や行政、市民利用者など、多様な関係者や、福祉・観光など交通以外の他分野とも相互に連携・協働することで、公共交通によって提供されるサービスの向上をはかります。</p> </div>  |               |
| <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>基本方針3 地域が主体的に参画する公共交通システムの構築</b></p> <div style="text-align: right; font-size: x-small;"> </div> <p style="font-size: x-small;">地域の交通課題解決に向けて、地域の実情を最も把握している地域住民が主体的に参画する仕組みを構築することで、より効果的で持続可能な移動環境の形成をはかります。</p> </div>   |               |
| <p>※図3-3 3つの基本方針</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>※図3-4 交通の将来像イメージ</p>  |               |
| 施策の方向性  |               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通による移動サービス水準の維持・確保</li> <li>■ 地域の実情に応じた移動手段の確保</li> <li>■ 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成</li> </ul>   |               |

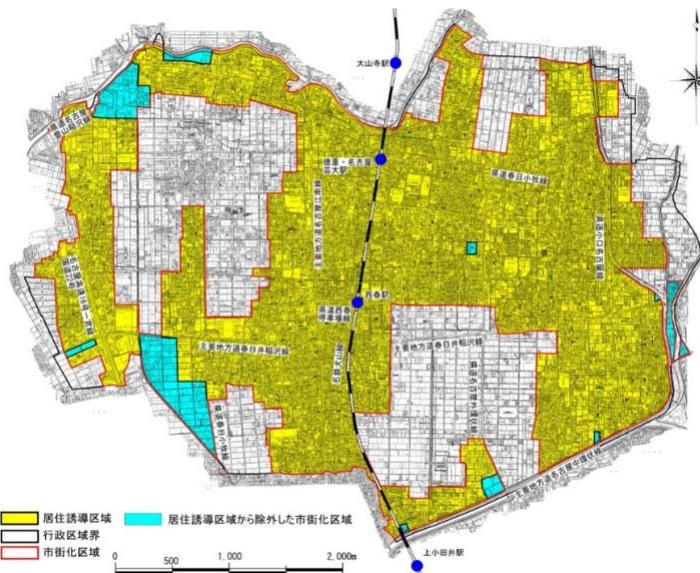
## 2-7 北名古屋市立地適正化計画(関連計画)

「第2次北名古屋市都市計画マスタープラン」の将来的な都市づくりの考え方である『集約された都市のなかで、活力ある産業を育むとともに、都市と農地の共存によるゆとりや潤いのある高質な都市づくり』を目標とし、コンパクト・プラス・ネットワークの考えに基づいた集約型都市構造を構築する計画となっている。

|            |  |
|------------|--|
| 計画期間       | 2023年～2043年（概ね20年 ※概ね5年ごとに見直し）                             |
| 計画対象区域     | 本市全域（都市計画区域全般）   |
| 目標         | 集約された都市のなかで、活力ある産業を育むとともに、都市と農地の共存によるゆとりや潤いのある高質な都市づくり     |
| 基本的課題と誘導方針 | 課題①：都市機能の低下への対応<br>誘導方針①：西春駅や徳重・名古屋芸大駅への都市機能の誘導・集積         |
|            | 課題②：災害の想定に対応した都市構造の構築<br>誘導方針②：災害の想定に対応した安全・安心な居住環境の形成     |
|            | 課題③：公共交通ネットワークの確保<br>誘導方針③：都市機能が集積する拠点に移動しやすい公共交通ネットワークの強化 |
|            | 課題④：高質な住環境の整備<br>誘導方針④：魅力ある高質な住環境の整備                       |
|            | 課題⑤：持続可能な都市経営<br>誘導方針⑤：持続可能な都市経営を見据えたまちづくりの推進              |

【居住誘導区域】

【都市機能誘導区域】



## 2-8 第4期北名古屋市地域福祉計画・地域福祉活動計画(関連計画)

本計画は、社会福祉法第107条に基づき、地域福祉の主体である地域住民や社会福祉に関する活動者とともに取り組む内容などを定める市町村地域福祉計画である。

|      |  |
|------|--|
| 計画期間 | 2022年度～2026年度（5年間）   |
| 基本理念 | 出会いふれあい 支えあい 共に生きるまち 北名古屋  |
| 基本目標 | 1.北名古屋ならではの特色ある包括支援の推進<br>2.支えあい協力し合うネットワークづくりの推進<br>3.「主客交代」できる地域づくりの推進   |
| 施策   | <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 福祉サービスの充実と総合化 <ul style="list-style-type: none"> <li>①高齢者介護・福祉サービスの充実</li> <li>②障害福祉サービスの充実</li> <li>③子ども・子育て支援サービスの充実</li> <li>④保健・健康づくり事業の充実</li> <li>⑤「サービスの総合化」の取組みの推進</li> </ul> </li> <li>(2) 包括的な相談支援の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>①高齢者への相談支援の充実</li> <li>②障害者への相談支援の充実</li> <li>③子ども・子育てに関する相談支援の充実</li> <li>④生活困窮者自立支援の充実</li> <li>⑤地域住民による相談支援の充実</li> <li>⑥「相談支援の『包括化』」の推進</li> </ul> </li> <li>(3) 介護・福祉人材の確保と優れた事業所づくりへの支援 <ul style="list-style-type: none"> <li>①介護・福祉人材の確保に向けた取組みの推進</li> <li>②優れた事業所づくりの支援</li> </ul> </li> <li>(4) 多分野・多職種協働の体制づくり <ul style="list-style-type: none"> <li>①庁内の連携・協働体制づくり</li> <li>②地域での多分野・多職種協働の体制づくり</li> </ul> </li> <li>(5) 地域安全活動の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>①避難行動要支援者への支援ネットワークづくりの推進</li> <li>②自主防災力の強化</li> <li>③地域ぐるみの防犯・交通安全活動の推進</li> </ul> </li> <li>(6) 権利擁護の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>①人権や多様性の啓発・教育の推進</li> <li>②虐待・ハラスメント防止の推進</li> <li>③判断能力が不十分な方への支援の推進</li> </ul> </li> <li>(7) 地域共生社会づくりの啓発 <ul style="list-style-type: none"> <li>①情報のバリアフリー化</li> <li>②子どもたちの福祉教育・福祉交流の拡充</li> <li>③市民の福祉教育・福祉交流の拡充</li> </ul> </li> <li>(8) 地域で輝く人材・組織の育成 <ul style="list-style-type: none"> <li>①地域コミュニティ組織の活性化</li> <li>②ボランティア活動・市民活動の活性化</li> <li>③高齢者の働き甲斐づくり</li> <li>④障害者などの就業・日中活動の促進</li> </ul> </li> <li>(9) 市民との協働による支援事業の推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>①生活支援体制構築事業の推進</li> <li>②市民との協働による「通いの場」づくりの推進</li> <li>③多様な住民参加型在宅福祉サービス団体の育成</li> </ul> </li> </ul> |

## 2-9 北名古屋市障害者計画・第7期障害福祉計画・第3期障害児福祉計画(関連計画)

本計画は、障害者基本法第11条第3項に定める「当該市町村における障害者のための施策に関する基本的な計画」（障害者計画）と、障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律第88条に定める「障害福祉計画」及び、児童福祉法の改正に伴い、同法第33条の20で策定が義務づけられた「障害児福祉計画」を一体として策定するものである。

|       |   |
|-------|---|
| 計画期間  | 2024年度～2026年度(3年間)  |
| 基本理念  | 共生する地域社会の実現   |
| 基本原則  | 差別の禁止   |
| 基本的視点 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1.地域共生社会の実現に向けた地域連携の推進</li> <li>2.社会のあらゆる場面におけるアクセシビリティの向上</li> <li>3.当事者本位の総合的かつ分野横断的な支援</li> <li>4.障害特性や性別・年齢に応じた障害者の複合的困難に配慮したきめ細かい支援</li> <li>5.PDCAサイクル等を通じた実効性のある取組の推進</li> </ol>  |
| 施策の展開 | <ol style="list-style-type: none"> <li>I.地域における支え合いを通じた「すべてのひとにやさしいまちづくり」の推進 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)地域福祉の推進</li> <li>(2)権利擁護の推進、虐待の防止★</li> <li>(3)障害を理由とする差別の解消の推進★</li> <li>(4)広報・啓発活動の推進</li> <li>(5)防災、防犯、交通安全対策等の推進★</li> <li>(6)消費者トラブルの防止及び被害からの救済</li> </ol> </li> <li>II.情報アクセシビリティの向上及び意思疎通支援の充実 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)行政情報のアクセシビリティの向上</li> <li>(2)情報提供の充実</li> <li>(3)意思疎通支援体制の充実</li> </ol> </li> <li>III.保健・医療の推進 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)保健サービスの充実</li> <li>(2)医療・リハビリテーション体制の充実</li> </ol> </li> <li>IV.教育の振興 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)インクルーシブ教育システムの推進</li> <li>(2)教育環境の整備</li> <li>(3)福祉教育の推進</li> <li>(4)療育体制の充実</li> </ol> </li> <li>V.雇用・就業、経済的自立の支援 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)障害を有する人の雇用の場の拡大</li> <li>(2)総合的な就労支援施策の推進</li> <li>(3)経済的自立の支援</li> </ol> </li> <li>VI.自立した生活の支援、安全・安心な生活環境の整備 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)相談支援体制の充実</li> <li>(2)総合的な生活支援サービス等の充実</li> <li>(3)多様な居住の場の充実</li> <li>(4)サービスの質の向上</li> <li>(5)福祉人材の養成・確保</li> </ol> </li> <li>VII.スポーツ・文化・生涯学習活動の振興 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)文化芸術活動等の充実に向けた社会環境の整備</li> <li>(2)スポーツに関する環境の整備、取組の推進</li> <li>(3)生涯を通じた多様な学習活動の充実</li> </ol> </li> </ol> <p>★重点施策</p> |

## 2-10 第9期介護保険事業計画・高齢者福祉計画(関連計画)

本計画は、介護保険法第117条及び老人福祉法第20条の規定を踏まえ、「介護保険事業計画」と「高齢者福祉計画」を一体的に策定しており、本市における高齢者福祉施策の基本的な方針を示すものである。

|      |  |
|------|--|
| 計画期間 | 2024年度～2026年度(3年間)   |
| 基本理念 | 自分らしく安心して共に暮らせるまち<br>～地域包括ケアシステムの深化・推進～  |
| 基本目標 | ①地域で安心して暮らせる体制の整備<br>②介護予防と自助・自立の推進<br>③支え合う地域社会の構築<br>④持続可能な介護保険事業の基盤づくり  |
| 基本施策 | 1-1 相談支援体制と関係機関のネットワーク強化<br>1-2 地域包括支援センター機能の充実<br>1-3 暮らしやすい地域づくり<br>1-4 在宅医療・介護連携の充実<br>1-5 認知症施策の推進<br>1-6 高齢者の権利擁護 |
|      | 2-1 健康づくりの推進<br>2-2 介護予防の推進<br>2-3 高齢者の社会参加の推進<br>2-4 高齢者の保健事業と介護予防の一体的実施  |
|      | 3-1 地域共生社会づくり<br>3-2 生活支援体制整備の推進<br>3-3 在宅生活を支える福祉制度   |
|      | 4-1 介護給付・予防給付の推進<br>4-2 介護保険事業の適正な運営   |

公共交通に関する施策として、以下の通りである。

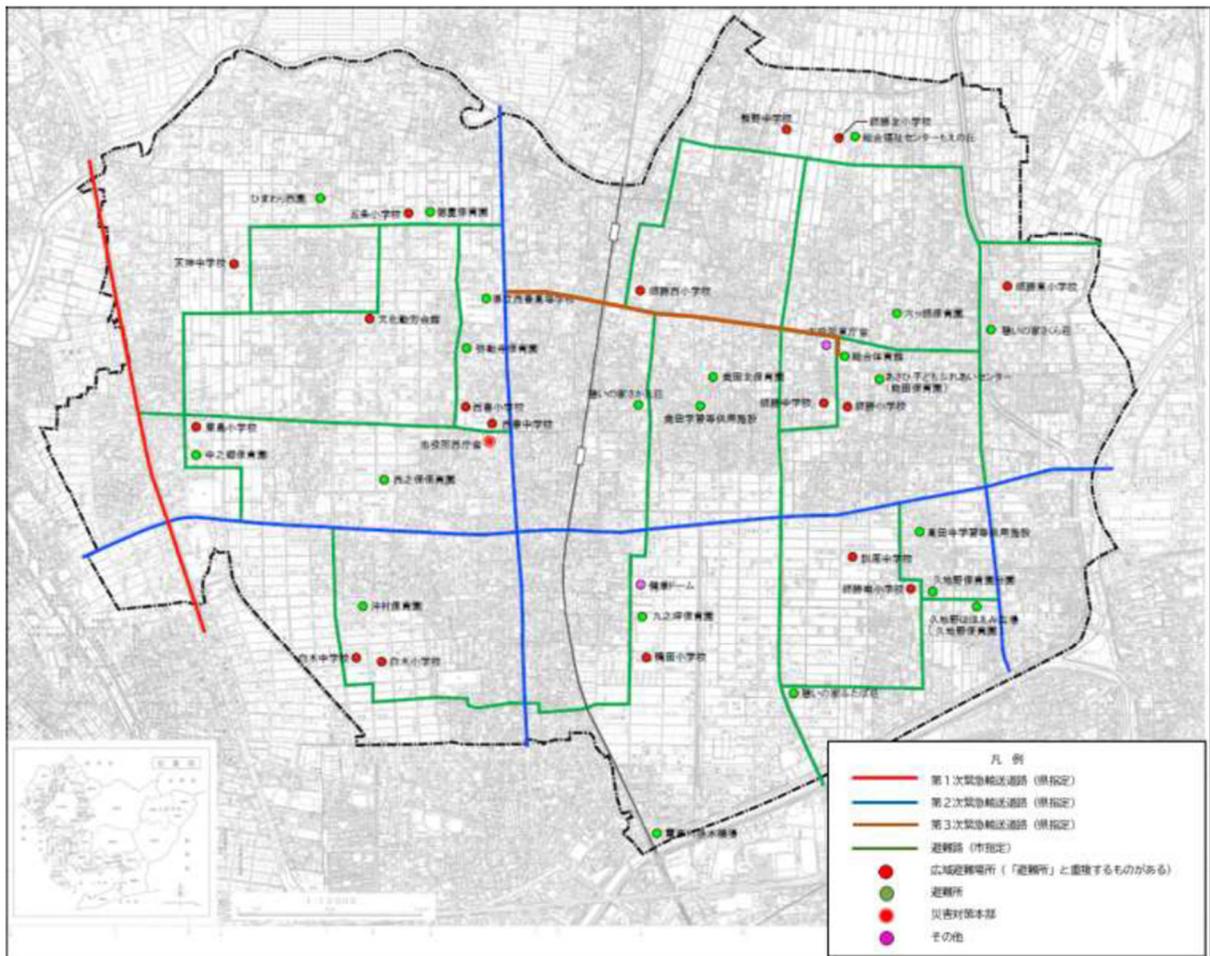
|       |   |
|-------|---|
| 基本目標① | 地域で安心して暮らせる体制の整備  |
| 基本施策  | 1-3 暮らしやすい地域づくり   |
| 主な取組  | <p>②移動手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉施設や医療機関等へ通う交通手段のひとつとして、市内循環バス「きたバス」を運行し、生活と福祉に配慮した交通体系を整備します。</li> <li>・加齢に伴う身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーに対しては免許返納を促進し、満65歳以上の免許返納者に、きたバス回数券を配布します。</li> <li>・地域公共交通会議を開催し、市民の生活に必要な移動手段の確保及び利便性の増進を図り、持続可能な地域公共交通の実現に必要な事項を協議します。</li> <li>・在宅で85歳以上の高齢者が通院・買い物等、日常生活における移動手段としてタクシーを利用する場合は、タクシー料金の一部を利用券により助成します。</li> <li>・家族等で移送することが困難な高齢者や障害のある人に、ボランティアの協力のもと移送を行います。</li> </ul> |

## 2-11 北名古屋地域防災計画(関連計画)

災害対策基本法第 42 条の規定に基づき、市民生活の各分野にわたり重大な影響を及ぼすおそれのある風水害等に対処するため、本市の地域にかかる事務又は業務について、総合的な運営を計画化したもの。

|          |  |
|----------|--|
| 策定年度     | 2024 年度  |
| 基本方針     | 災害時における交通の確保と安全を図るため、各種施設の整備の推進  |
| 交通関係施設対策 | 1. 国道、県道等幹線道路等の交通機能の拡大<br>2. 災害が発生した際に交通の隘路となる橋梁等道路施設の整備と防災構造化の推進<br>3. 鉄道の高架化<br>4. 施設の防災構造化<br>5. 安全施設等の整備 |

【緊急輸送道路】



## 2-12 北名古屋市環境基本計画（関連計画）

北名古屋市環境基本計画より、以下のとおり、将来像、環境像、基本施策を掲げている。

●環境基本計画の施策体系

| 将来像                  | 環境像                                   | 基本施策                 |
|----------------------|---------------------------------------|----------------------|
| 環境共生都市へ健康で快適なまちをつくらう | 1.健康で安心して暮らせるまち                       | ①監視・指導の強化            |
|                      |                                       | ②情報提供等による支援          |
|                      | 2.地球環境にやさしいまち<br>(地球温暖化対策実行計画(区域施策編)) | ③省エネルギーの推進           |
|                      |                                       | ④再生可能エネルギーの普及促進      |
|                      |                                       | ⑤MM（モビリティ・マネジメント）の推進 |
|                      |                                       | ⑥エコカー・エコドライブの普及促進    |
|                      | 3.身近な自然が保全され、ゆとりのあるまち                 | ⑦生物多様性の保全            |
|                      |                                       | ⑧水辺と緑地の確保            |
|                      |                                       | ⑨ゆとりある生活空間の創出        |
|                      | 4.資源が循環するまち                           | ⑩ごみ減量の推進             |
|                      |                                       | ⑪ごみの再使用・再生利用の推進      |
|                      |                                       | ⑫ごみの適正処理             |
|                      | 5.次世代に誇れるまち                           | ⑬環境情報の充実             |
|                      |                                       | ⑭環境学習、環境教育の推進        |
|                      |                                       | ⑮活動の支援               |

## ●交通に関連する内容

## ・第4章-第2節 地球環境にやさしいまち

人口や世帯数が増加を続ける本市では、温室効果ガス排出量の増加が予想されます。高効率機器や再生可能エネルギー設備の導入、低炭素型のまちづくりを推進し、エネルギー消費量の削減を実現します。

## ■市の取組

| 基本施策                 | 取組                        |
|----------------------|---------------------------|
| ③省エネルギーの推進           | 建築物の断熱対策の促進               |
|                      | 省エネ機器の普及促進                |
|                      | 省エネ行動の促進                  |
|                      | 緑化の推進                     |
| ④再生可能エネルギーの普及促進      | 再生可能エネルギーの公共施設への率先導入      |
|                      | 再生可能エネルギー導入に係る設置費補助及び情報提供 |
| ⑤MM（モビリティ・マネジメント）の推進 | 交通流対策の推進                  |
|                      | 公共交通機関利用の促進               |
|                      | 自動車利用頻度の低減                |
| ⑥エコカー・エコドライブの普及促進    | 低公害車の普及促進                 |
|                      | エコドライブの推進                 |

## ■目標とする指標

| 環境指標                  | 現状値<br>(2014年度)                     | 目標値<br>(2020年度)       |
|-----------------------|-------------------------------------|-----------------------|
| 電力消費量（電灯需要）           | 3,754kWh/口<br>(2013年度)              | 3,703kWh/口            |
| 都市ガス消費量（家庭用）          | 406.4 m <sup>3</sup> /戸<br>(2013年度) | 401 m <sup>3</sup> /戸 |
| エコ改修補助件数              | 33件/年                               | 30件以上/年               |
| 環境家計簿参加世帯数            | －                                   | 100世帯/年               |
| 太陽光発電システム設置件数<br>(累計) | 892件                                | 1,000件                |
| 「きたバス」利用者数            | 184,635人/年                          | 210,000人/年            |
| 市域全体における緑地率           | 6.5%                                | 7.1%                  |

## 2-13 土地区画整理事業・地区計画(その他)

再開発計画や、土地区画整理事業等、住民の生活に身近な「地区」を単位に、道路・公園などの施設の配置や建築物の建て方などについて、地区の特性に応じてきめ細かなルールを定め、地区ごとのまちづくりを進めるもの。

### ■土地区画整理事業

| 事業名              | 施工完了年度     |
|------------------|------------|
| 西春弥勒寺特定土地区画整理事業  | 1988年度     |
| 西春鍛冶ケ一色土地区画整理事業  | 2013年度     |
| 西春駅西土地区画整理事業     | 2016年度     |
| 北名古屋沖村西部土地区画整理事業 | 2027年度(予定) |

### ■地区計画

| 地区計画          | 地区計画の目標  | 土地利用の方針  |
|---------------|--|--|
| 沖村地区計画        | 本地区は市の南部に位置し、そのうち工業地区は以前より工場の敷地として利用されている。工場施設からの公害発生を防ぎ、周辺住宅地区の環境保全を図ることを地区計画の目標とする。  | 本地区内の工業地区は、北名古屋市都市計画マスタープランにおいて、将来的にも工業地として位置づけられている。工場と隣接する住宅地の土地利用を明確に分離することにより良好な市街化の形成を目指す。  |
| 西春駅東地区再開発地区計画 | この区域は、名鉄西春駅の全面改修及び駅周辺の交通機能等公共施設の整備と一体となって、住民の生活、コミュニティの拠点となる駅前市街地を形成するために、大規模な工場跡地等を活用して、以下の方針に沿って、多様な都市機能を導入することにより、土地の合理的な高度利用と都市機能の更新を行うことを目標とする。<br>1.安全で快適な駅前街区の形成<br>2.地域に寄与する生活拠点及びコミュニティ拠点の形成<br>3.都市型住宅の供給による定住人口の増加<br>4.業務機能の増強による昼間人口の増加 | 駅前街区として土地の高度利用を図り、利用者等の多様なニーズに対応するため、各機能の複合化を図る。また、当該地区を地区幹線道路により、2つのブロックに分割し、各ブロックの配置は以下のとおりとする。<br>1.各ブロックの周囲及び分割線に沿って、安全で快適な歩行者空間を形成するとともに、広場や緑地等を確保することによりアメニティ空間の形成を図る。<br>2.西地区は、商業・業務機能及び住宅機能を立体的に集積し、あわせてコミュニティ機能の創出を図る。また、駐車場需要に対応するため、適切な規模の駐車場を立体的に整備する。<br>3.東地区は、業務機能の増強に充てる。 |
| 石橋周辺地区計画      | 狭隘道路の拡幅や公園の配置といった都市基盤整備等により良好な住環境を形成することを目標とする。  | 4m未満の狭隘道路については、緊急車両等が通行できるよう、地区施設として位置づけ、計画的に整備する。また、あわせて適切に公園を配置し、良好な住環境の形成を目指す。  |
| 中之郷地区計画       | 本地区は市の西部に位置し、国道22号線に近く、また、主要地方道春日井稲沢線に面しており、   | 地区全体としては、周辺環境に配慮しながら生産環境と居住環境が調和したまちづくりを進める。   |

| 地区計画         | 地区計画の目標   | 土地利用の方針   |
|--------------|---|---|
|              | <p>大部分農地であり今後建築物が集中して建築されることが予想される。このため、地区計画を策定し合理的な土地利用のもとに、周辺環境に配慮しながら工場と住宅が調和した市街地形成を図ることを目標とする。</p>   | <p>主要地方道春日井稲沢線沿道に沿道サービス地区を配し、他の区域を工場と住宅が共存する住工協調地区とし、土地利用の明確化を図る。また、住環境を著しく阻害する施設は除外するものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.沿道サービス地区は、幹線道路の沿道であり、主として沿道サービス施設を中心とした幹線道路の沿道にふさわしい土地利用を図る。</li> <li>2.住工協調地区は、住環境に留意しつつ工場の立地を図っていく。</li> </ol>  |
| 北名古屋沖村西部地区計画 | <p>本地区は、市の南西部に位置し、名古屋市中心部から10km圏内に位置するとともに、周囲を高規格道路や主要国道等といった広域交通網に囲まれた利便性が高い地区である。</p> <p>土地区画整理事業により計画的な都市基盤整備を行い、広域交通網を活用した工場等が集積した市街地形成を図るものである。また本地区周辺には、既存住宅地や小・中学校が立地していることから、周辺環境に配慮した土地利用計画が必要となっている。</p> <p>そこで本地区では、土地区画整理事業による都市基盤整備にあわせ地区計画を定めることにより、本市の産業活性化を担う工業地を形成し、周辺環境に配慮した土地利用の規制・誘導を行うとともに、都市基盤整備の効果の維持・保全を図ることを目標とする。</p> | <p>本地区を以下のように区分し、各地区の土地利用の方針を定める。</p> <p>A地区：地区中央部の大中企業立地ゾーンを中心に、工場等が集積した土地利用の形成を図る。</p> <p>B地区：幹線道路沿道の特性を活かした業務系施設等が集積した土地利用の形成を図る。</p> <p>C地区：地区外の小中学校に配慮した、危険性が少ない工場等が集積した土地利用の形成を図る。</p> <p>D地区：隣接住宅地との調和を図りつつ、工場の従業員等の住宅地等の立地を誘導するための土地利用の形成を図る。</p> <p>E地区：幹線道路沿道として業務系施設等の集積と、沿道サービス施設を許容した土地利用の形成を図る。</p> |
| 鍛冶ヶ一色地区計画    | <p>当地区は、市の北部に位置し区域内で土地区画整理事業を施行している。この土地区画整理事業と併せて地区計画を策定することにより、良好な居住環境と生産環境の形成及び両者の協調を目指し、地区全体として調和のとれた都市環境の育成を図ることを目標とする。</p>  | <p>当地区は、今後、土地区画整理事業の進展に伴って急速な市街化が予想されるため、当地区を住宅地区、住工協調地区、工場地区に区分し、用途地域による規制に加え、よりきめ細かな土地利用規制を実施することにより、各地区の良好な市街地の形成を目指す。</p>   |
| 鍛冶ヶ一色南地区計画   | <p>狭隘道路の拡幅といった都市基盤整備等により良好な住環境を形成することを目標とする。</p>  | <p>4m未満の狭隘道路については、緊急車両等が通行できるよう、地区施設として位置づけ、計画的に整備することにより良好な住環境の形成を目指す。</p>   |

## 第3章 公共交通の現況

## 3-1 自転車駐車場利用状況調査

### (1) 調査概要

市内の鉄道駅2箇所周辺の自転車駐車場を対象に、自転車駐車場利用状況調査を実施する。

#### ①調査方法

自転車駐車場の出入り口に調査員を配置し、入・出場数を属性別にカウントし、10分単位で調査票に記入する。なお、朝夕の各調査前に事前に駐輪している台数をカウントし、記録しておくものとする。

#### ②調査箇所

| 付近の駅      | 調査箇所             |
|-----------|------------------|
| 徳重・名古屋芸大駅 | 徳重・名古屋芸大駅西自転車駐車場 |
|           | 徳重・名古屋芸大駅東自転車駐車場 |
|           | 徳重広畑自転車駐車場       |
|           | 鹿田坂巻自転車駐車場       |
| 西春駅       | 西春駅西口駐輪場         |
|           | 太田自転車預り所(北)      |
|           | 太田自転車預り所(南)      |
| 上小田井駅     | 加島新田加島西自転車駐車場    |

※西春駅東口地下自転車駐車場、西春駅西自転車駐車場は事業者が保有するデータにより整理する。

#### ③調査日時

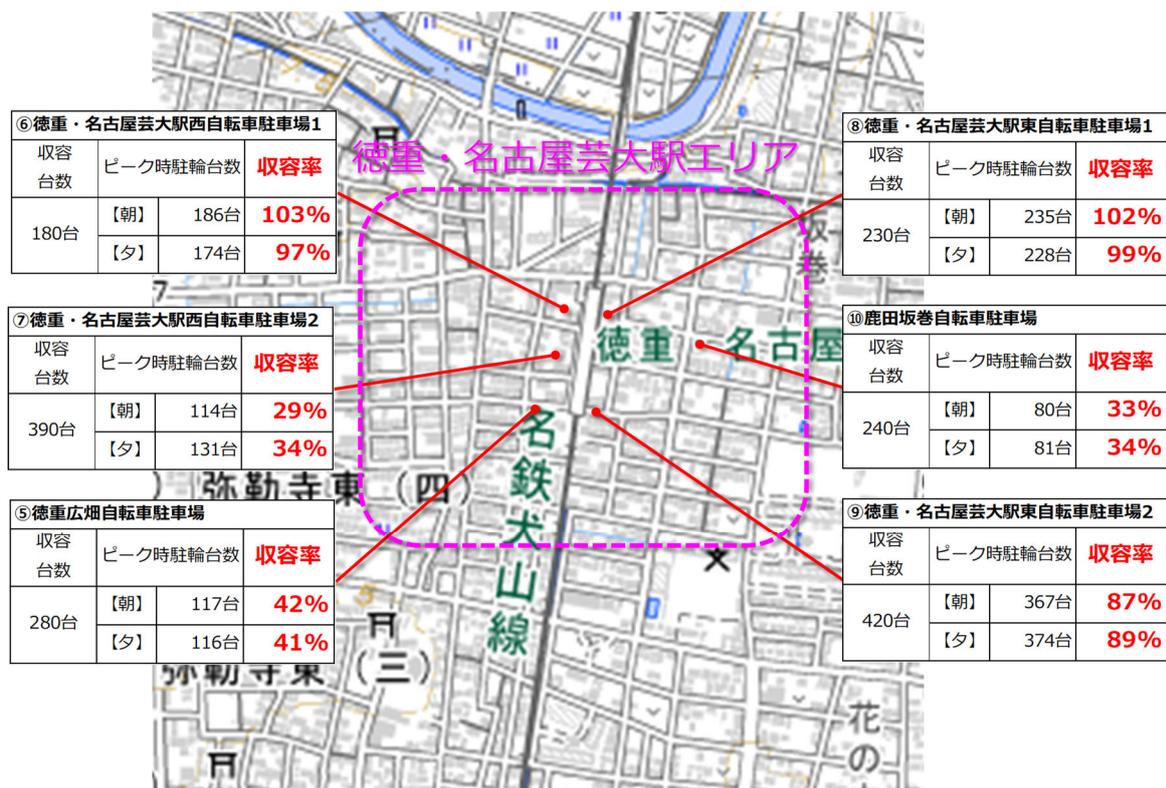
以下の調査日時で調査を行う。調査日は、夏休み以外の平日に行い、調査日時は、通勤・通学時間帯を考慮し以下の時間帯とする。

|      |                                   |
|------|-----------------------------------|
| 調査日  | 2024年7月9日(火)                      |
| 調査時間 | 6:00~10:00(朝)、16:00~21:00(夕)の計9時間 |

(2) 調査結果

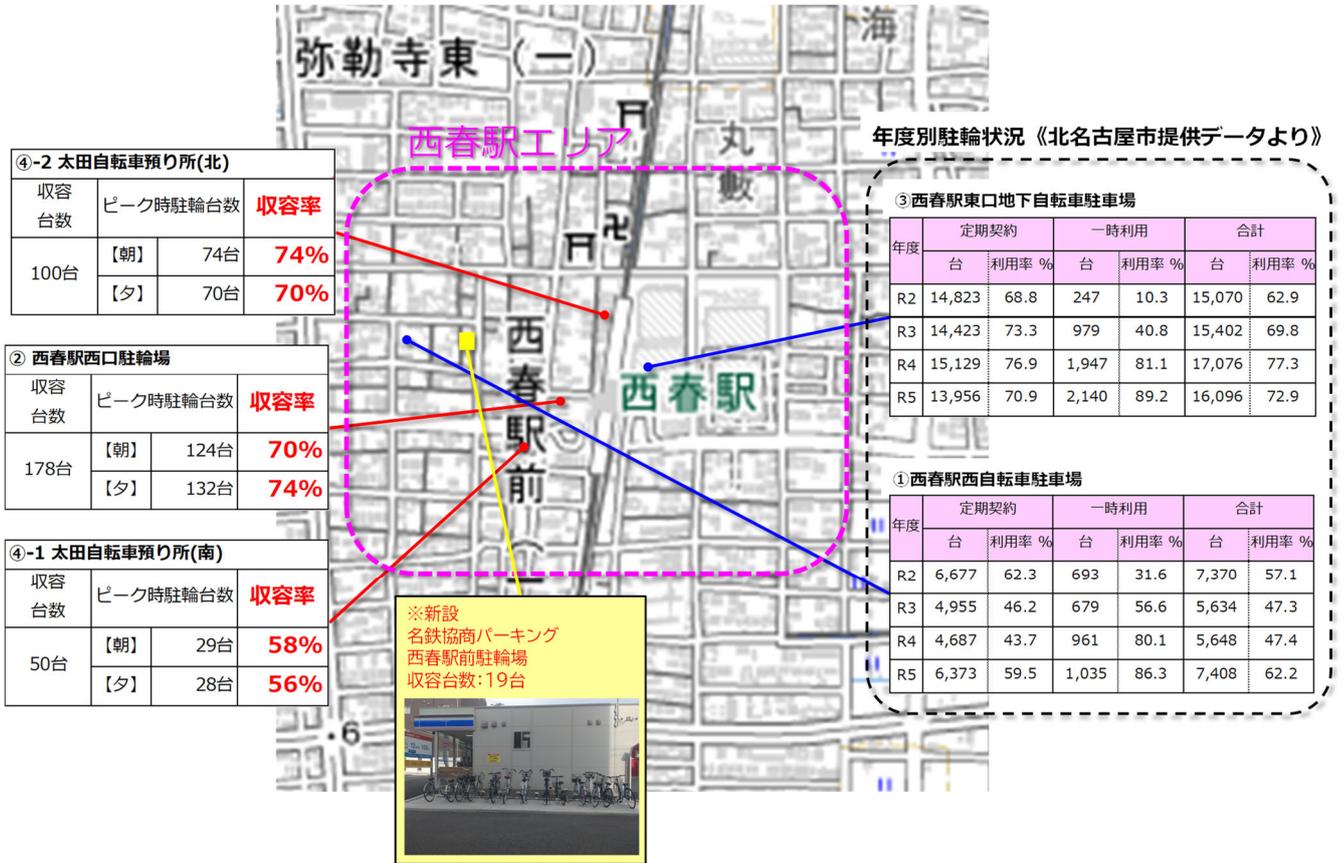
徳重・名古屋芸大駅周辺の自転車駐車場は、2 地点の朝のみ、収容率が 100%を超えているが、6 地点中 3 地点は、50%未満の収容率となっている。

【自転車駐車場収容率（徳重・名古屋芸大駅エリア）】



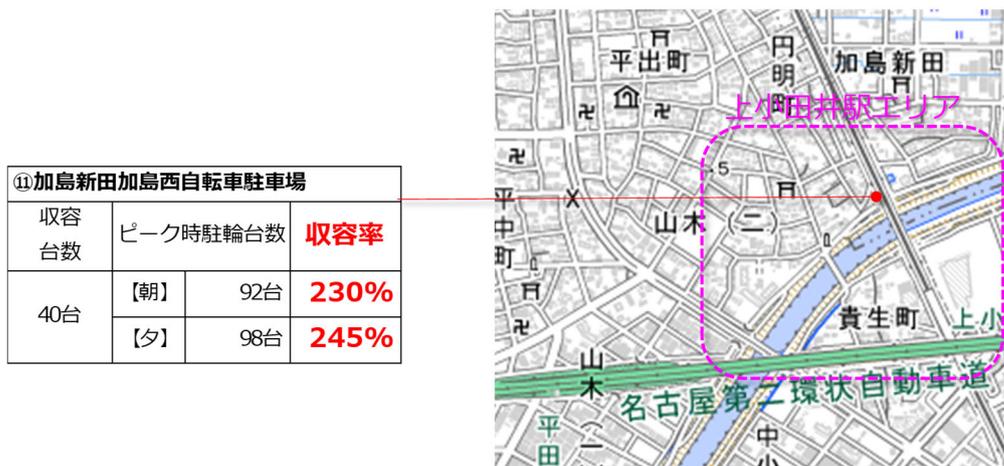
西春駅周辺の自転車駐車場について、収容率、利用率は50%~80%にとどまってお  
り、自転車置き場の不足はない。

【自転車駐車場収容率（西春駅エリア）】



上小田井駅周辺の加島新田加島西自転車駐車場では、収容率は200%以上となっており、収容台数が超過している。

【自転車駐車場収容率（上小田井駅エリア）】



## 3-2 アクセシビリティ評価

### (1) 評価の概要

アクセシビリティとは、公共交通機関を利用するに当たり目的地までの到達のしやすさを言い、運行本数等を考慮した公共交通の利便性を評価することで、公共交通が通っている不便な地域を抽出する。

以下の式により求められる、アクセシビリティによって居住地から目的地までの到達のしやすさを評価する。

$$\text{バス停・駅までの徒歩の所要時間 (分)} + \text{待ち時間の期待値 (分)} + \text{公共交通での移動時間 (分)} = \text{目的地までにかかる時間 (分)}$$

### (2) 評価手法

#### STEP 1 : 利用可能な公共交通の特定

利用可能な公共交通の乗り場として、各々の 100mメッシュの中心点から、1km 以内（徒歩 20 分圏内）に存在する鉄道駅と、500m以内（徒歩 10 分圏内）に存在する路線バスのバス停を洗い出し、アクセスポイント（公共交通の乗り場）の候補とする。この場合、同じ路線の乗り場が重複してある場合には、最も距離が近い乗り場のみを採用し、その他は除外する。尚、これらの範囲に、アクセスポイントがない地点に関しては、公共交通が利用できない地点（アクセシビリティ対象外）として扱う。

#### STEP2 : 利用可能な公共交通の特定

アクセスポイントの候補として洗い出された乗り場について、徒歩による移動時間を求める。徒歩による移動時間の算出は、100mメッシュの中心点から各々の乗り場までの直線距離を分速 50mで除した値（単位:分）とする。

#### STEP3 : 待ち時間期待値の算出

アクセスポイント候補の各々の乗り場について、待ち時間の期待値を算出する。この場合、平日昼間時間帯（9 時～17 時）の待ち時間の期待値を代表値に用いる。具体的には、9 時から 17 時の間に当該乗り場から目的地へ向かう便の運行本数をカウントし、これを 480 分(9 時～17 時の 8 時間) をこの本数で除した上で、再度 2 で割った値を求めて、当該乗り場の待ち時間の期待値とします。

$$\text{待ち時間期待値(分)} = 480 / \text{目的地へ向かう便の運行本数} / 2$$

#### STEP4 : 目的地までにかかる所要時間の算出

アクセスポイント候補とされた各々の乗り場について、上記で求めた徒歩による移動時間と待ち時間の期待値を合算し、最も短い値をこの 100mメッシュの公共交通の利用による目的地までの所要時間とする。目的地までの距離が、1km 以内（徒歩 20 分圏内）であり、徒歩での時間が、公共交通を利用による所要時間より短い場合は、徒歩での時間を最終的な目的地までの所要時間とする。

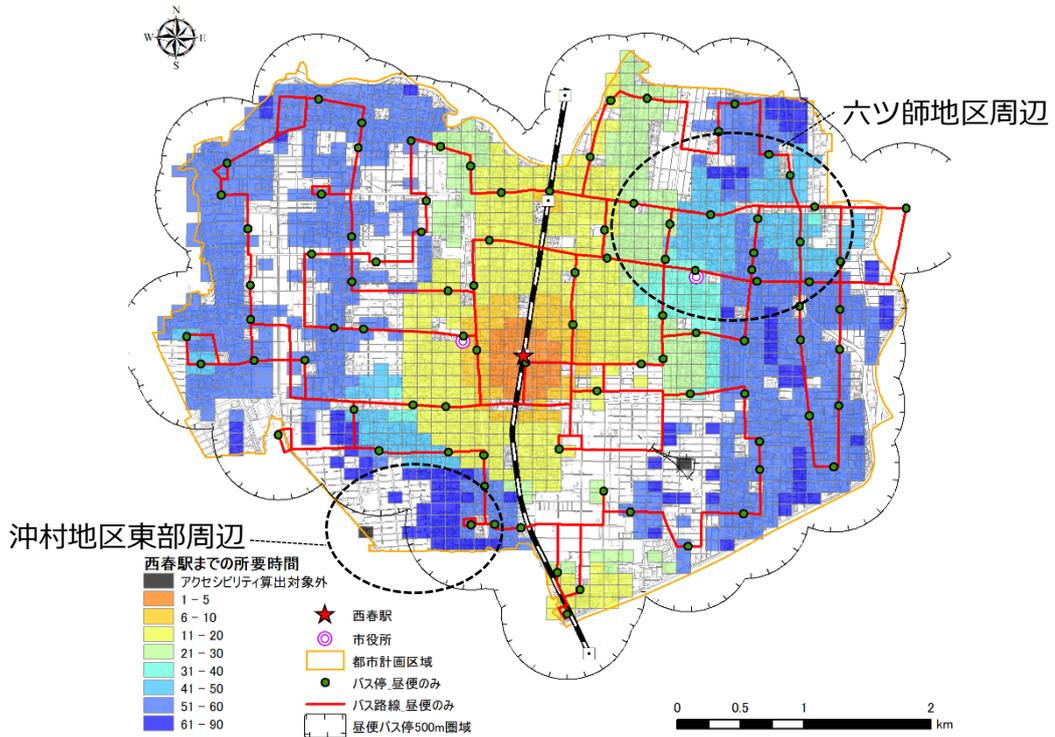
### (3) 目的地の選定

本評価では、目的地として、「第 2 次北名古屋市都市計画マスタープラン」より周辺エリアが都市拠点として位置づけられている「西春駅」及び都市拠点を補完する、副都市拠点として位置づけられている「徳重・名古屋芸大駅」を目的地とする。また、流動人口より、名古屋市への流出口が多いことから、「上小田井駅」も設定する。さらに、高齢者等の利用が多く、市内で最も規模の大きい「済衆館病院」も設定する。

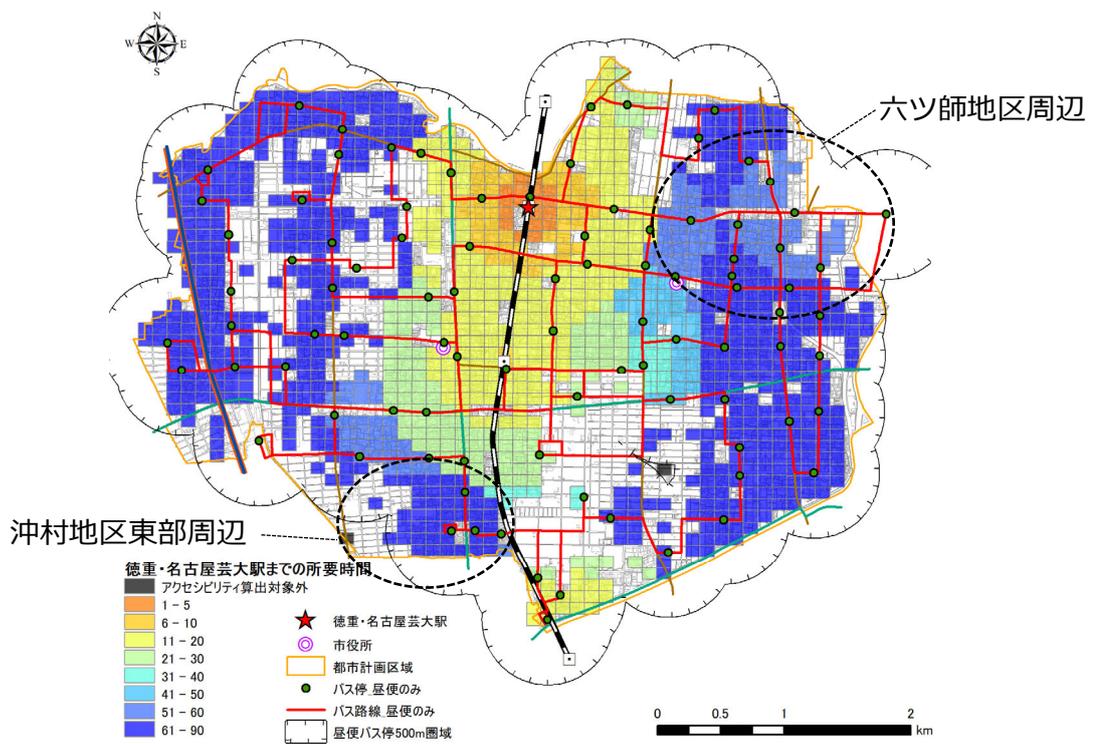
(4) 評価結果

西春駅、徳重・名古屋芸大駅、両駅までの所要時間は、鉄道沿線から、東西方向に離れるにつれ所要時間はかかる傾向にある。市北東部の六ツ師地区周辺は、駅から同距離の他の地域より、所要時間 10～20 分程度短くなっている。また、沖村地区東部周辺は、鉄道沿線の近辺であるが、沿線付近の他の地域より所要時間がかかる。

【西春駅までの所要時間】



【徳重・名古屋芸大駅までの所要時間】

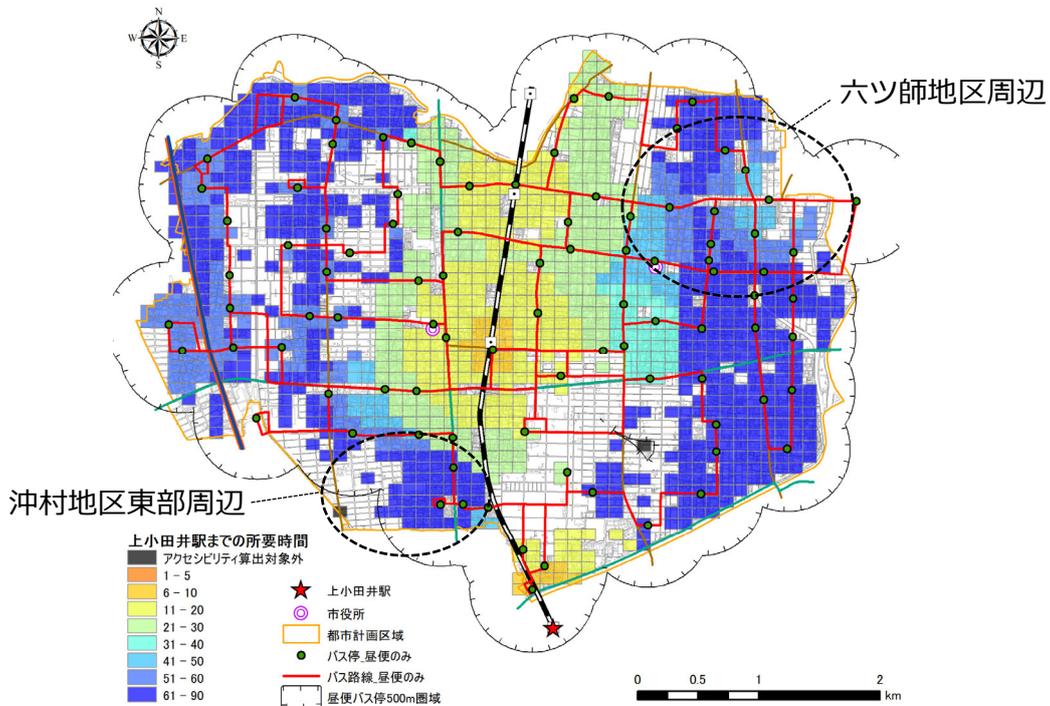


※塗りつぶしのないメッシュは、人口なしの区域

第3章 公共交通の現況

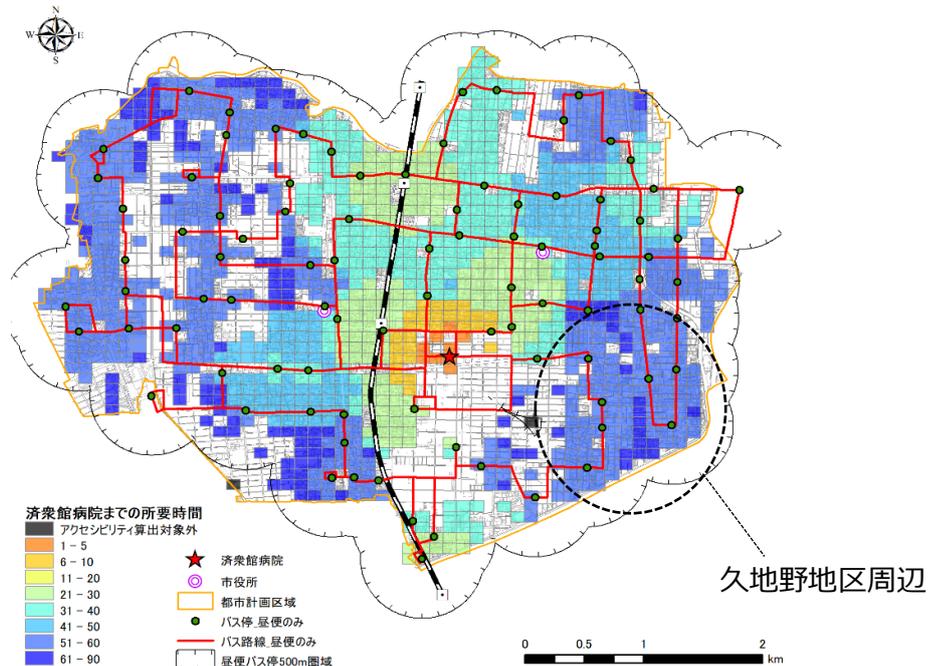
上小田井駅への所要時間は、鉄道沿線から、東西方向に離れるにつれ所要時間はかかる傾向にある。また、西春駅、徳重・名古屋芸大駅と同様に、六ツ師地区周辺は、駅から同距離の他の地域より、所要時間 10～20 分程度短くなっており、沖村地区東部周辺は、鉄道沿線の近辺であるが、沿線付近の他の地域より所要時間がかかる。

【上小田井駅までの所要時間】



済衆館病院までの所要時間は、市の西部地域は、アクセス性が低く所要時間がかかる。久地野地区周辺は、距離は近いが、同距離離れている他の地域より所要時間がかかる。

【済衆館病院までの所要時間】



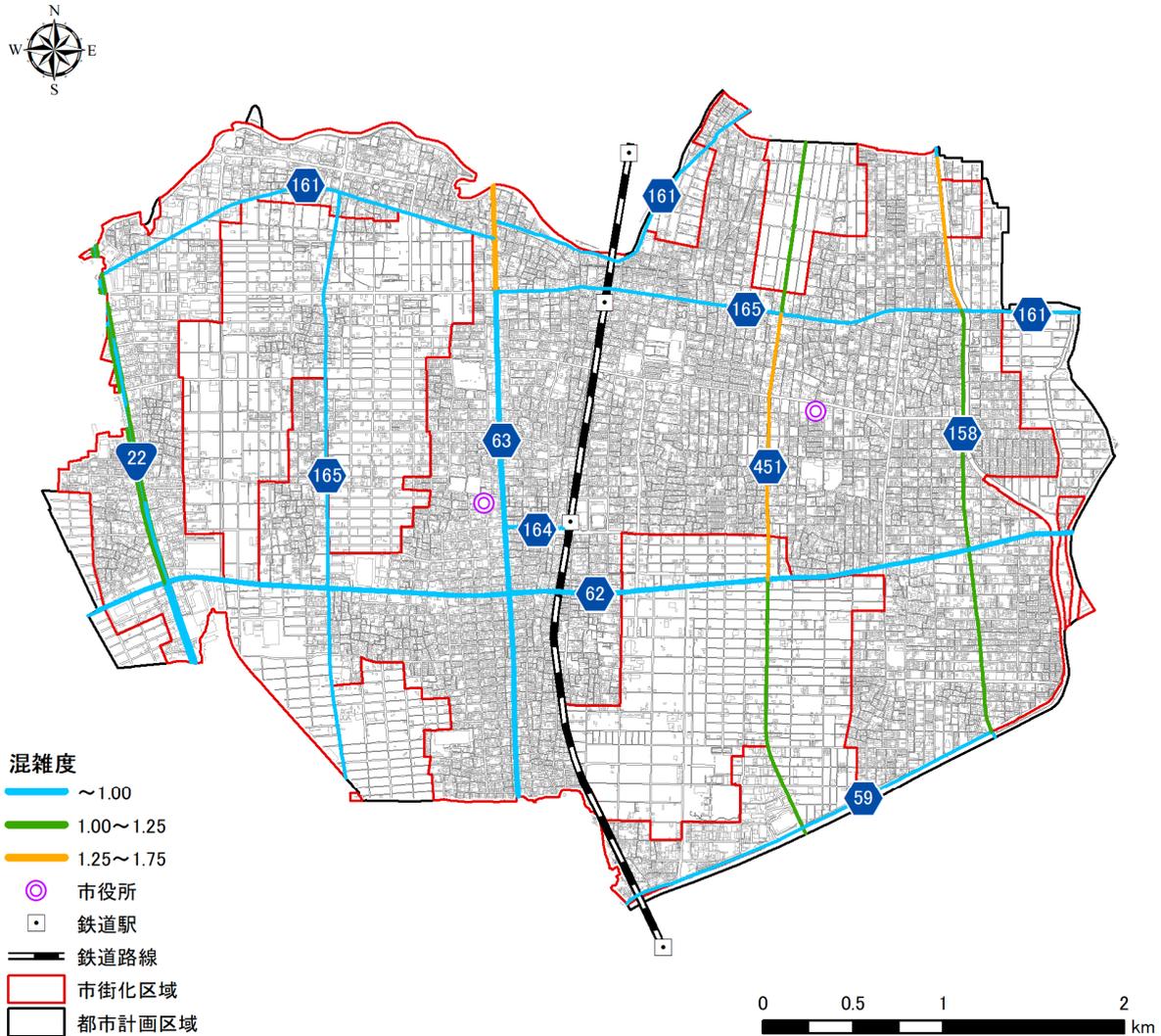
※塗りつぶしのないメッシュは、人口なしの区域

資料：2024 年度きたバス時刻表、バス停、バス路線データ（北名古屋市 HP）

### 3-3 混雑度

混雑度は、市内の国県道のほとんどが、1.00 未満となっている。県道 63 号の北部、県道 451 号の一部、県道 158 号の北部の道路で、1.25～1.75 となっている。

【混雑度】



資料：2021 年度道路交通センサス

【混雑度の目安】

|           |                                  |
|-----------|----------------------------------|
| ～1.00     | 道路が混雑することなく、円滑に走行できる             |
| 1.00～1.25 | 混雑の可能性のある時間帯があるが、何時間も連続する可能性は小さい |
| 1.25～1.75 | ピーク時間を中心として混雑する時間帯が増加する可能性が高い    |
| 1.75～     | 慢性的混雑状態                          |

## 第4章 公共交通の利用実態調査

## 4-1 公共交通利用者数

### (1) タクシー

#### ① 車両数（愛知県）

2018年度～2020年度まで法人、個人ともに減少傾向にあるが、2020年度以降は、ほぼ横ばいで推移している。

【車両数（愛知県）】

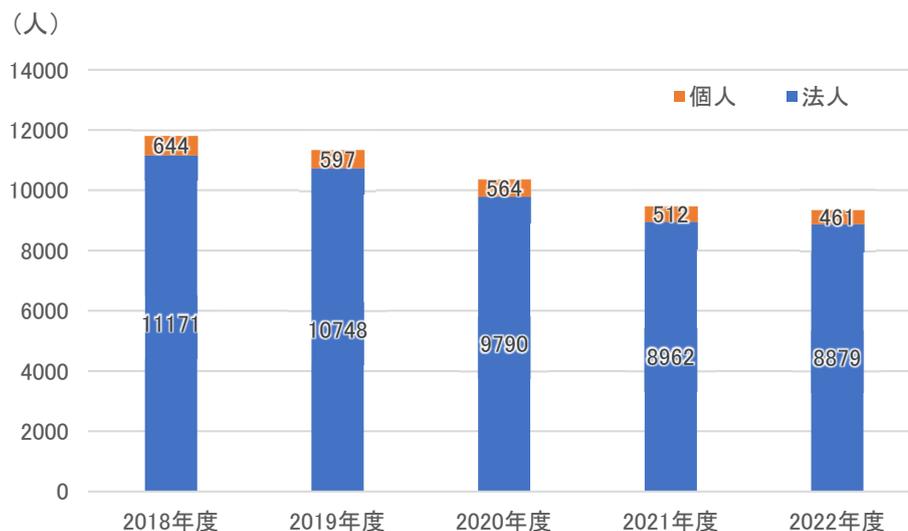


資料：国土交通省 中部運輸局 数字でみる中部の運輸

#### ② 運転者数（愛知県）

2018年度以降、法人、個人ともに運転者数は減少傾向にある。

【運転者数（愛知県）】

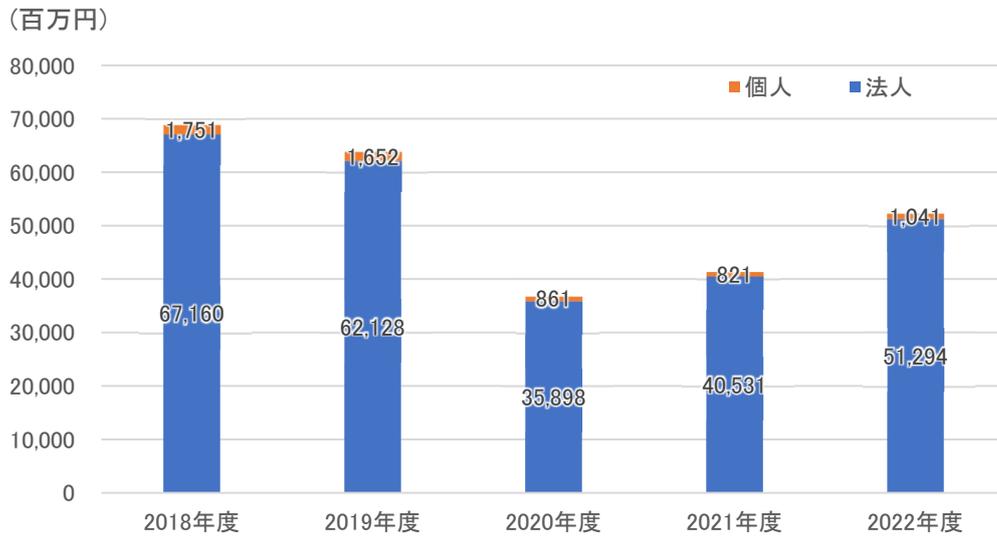


資料：国土交通省 中部運輸局 数字でみる中部の運輸

③ 運送収入（愛知県）

2018年度～2019年度で、個人、法人ともに運送収入は、微減しているが、2020年度に2019年度から大幅に減少（約40%）している。大幅に減少した理由としては、新型コロナの影響が考えられる。2021年度以降徐々に回復しているが、コロナ以前の数値までは回復していない。

【運送収入（愛知県）】

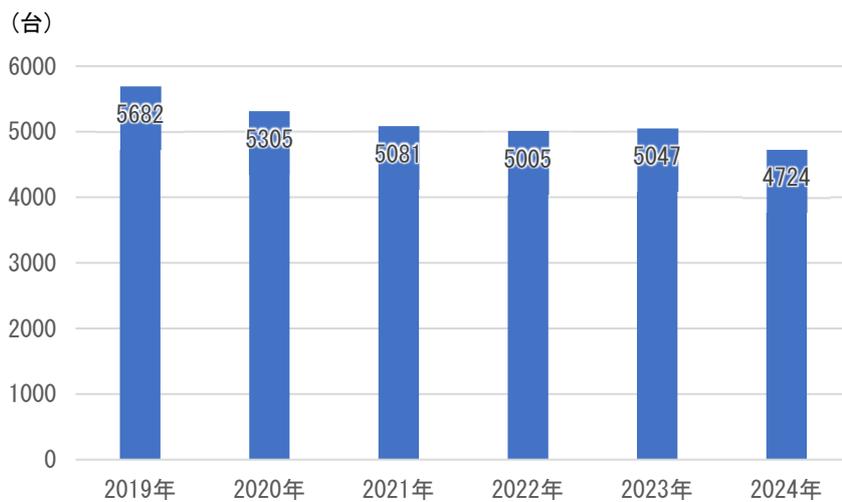


資料：国土交通省 中部運輸局 数字でみる中部の運輸

④ 車両数（名古屋交通圏）

2019年度以降、車両数は減少傾向にある。

【車両数（名古屋交通圏）】

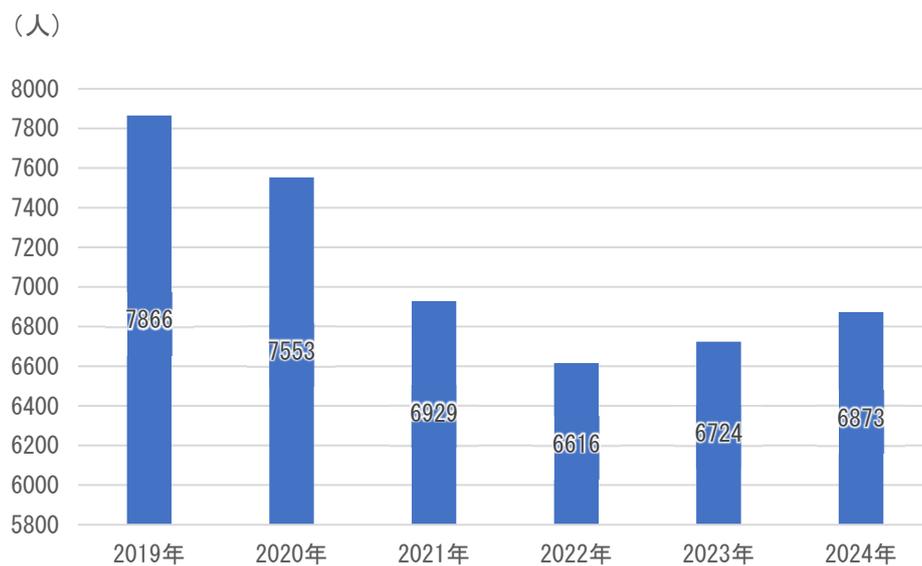


資料：名古屋タクシー協会資料

## ⑤ 運転者数（名古屋交通圏）

2019年～2023年まで、運転者数は減少傾向にあるが、2023年から2024年の間に微増している。

【運転者数（名古屋交通圏）】



資料：名古屋タクシー協会資料

## 第5章 市民アンケート

## 5-1 地域公共交通市民アンケート

### (1) アンケートの概要

以下の通り、地域公共交通に関するアンケート調査を実施した。

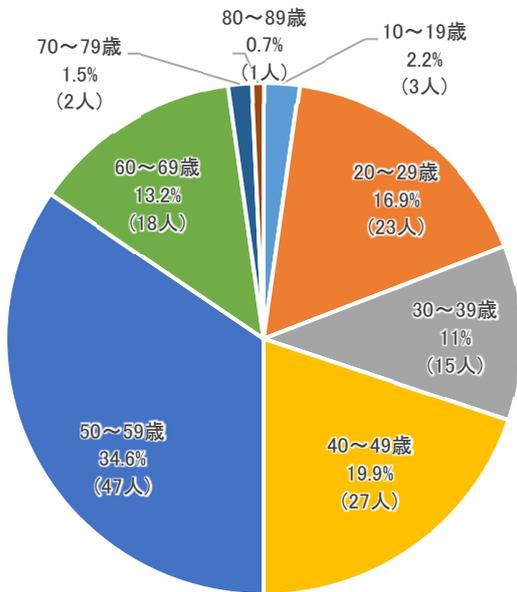
|      |                         |
|------|-------------------------|
| 調査年月 | 2024年10月                |
| 対象者  | 北名古屋市民                  |
| 回答方法 | 広報添付のQRコードの読み取りによるweb回答 |
| 回答票数 | 136票                    |
| 調査内容 | 北名古屋市の公共交通に関するアンケート     |

### (2) アンケート結果

#### ① 回答者属性

##### 【年齢】

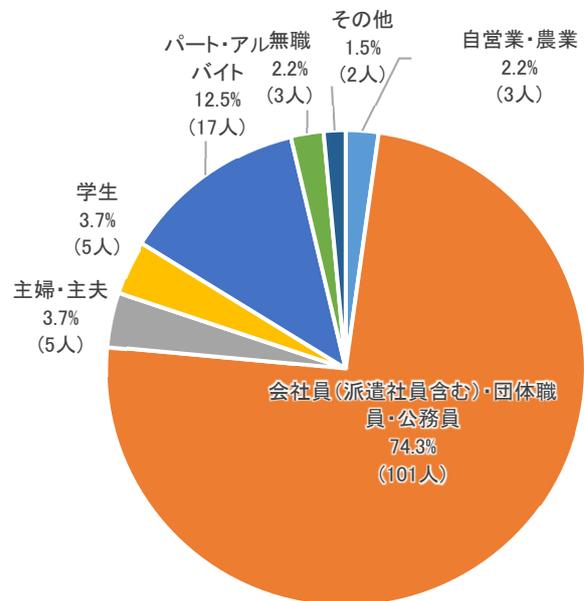
「50～59歳」が34.6%で最も多くなっており、次いで「40～49歳」が19.9%となっている。



回答者：136人

##### 【職業】

「会社員（派遣社員含む）・団体職員・公務員」が74.3%で最も多くなっている。

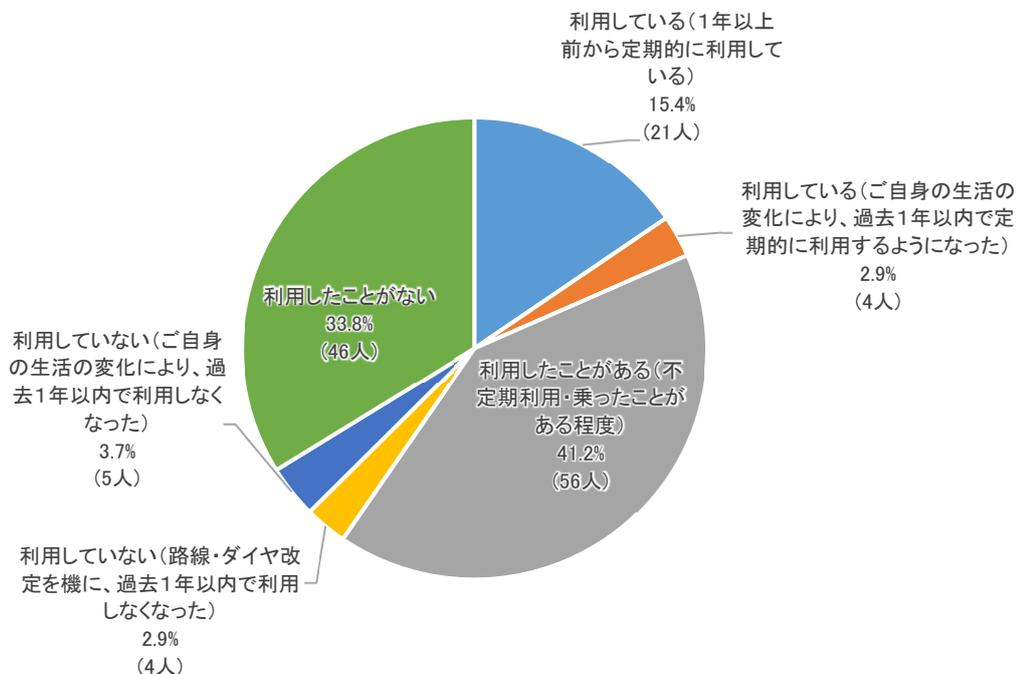


回答者：136人

②きたバスに関して

【きたバスの利用状況】

「利用している」の回答の合計は、約18%となっており、「利用していない」、「利用したことがない」の回答の合計は、約40%となっている。

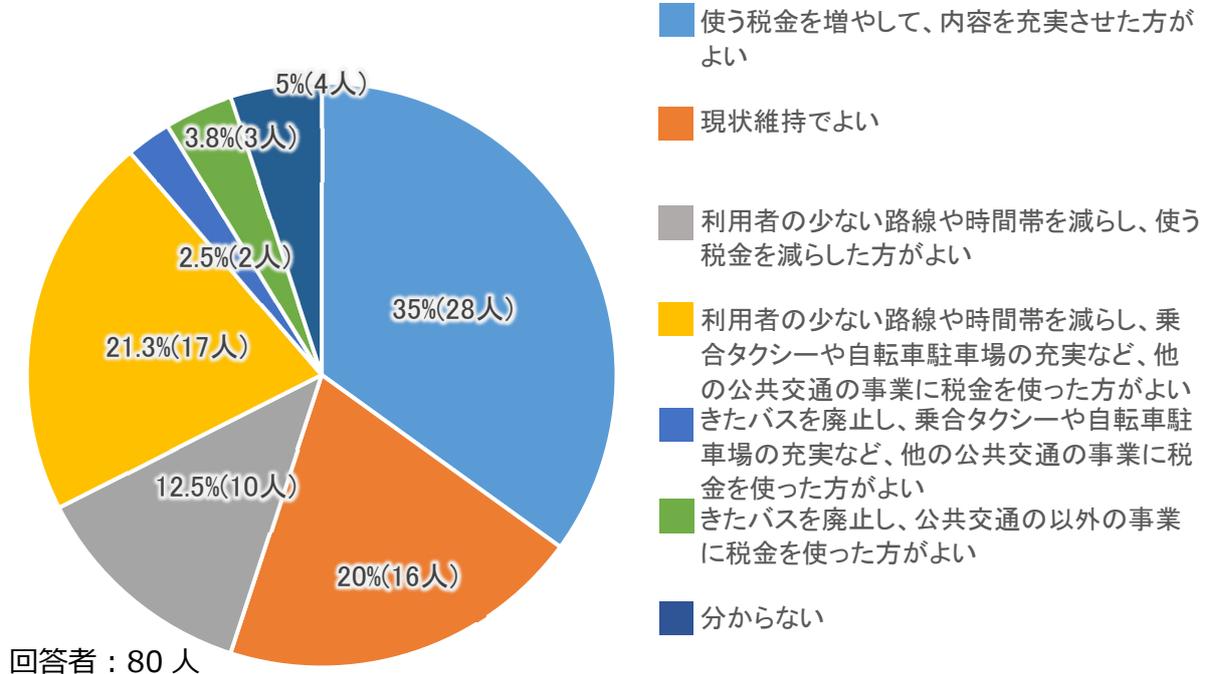


- 利用している(1年以上前から定期的に利用している)
- 利用している(ご自身の生活の変化により、過去1年以内で定期的に利用するようになった)
- 利用したことがある(不定期利用・乗ったことがある程度)
- 利用していない(路線・ダイヤ改定を機に、過去1年以内で利用しなくなった)
- 利用していない(ご自身の生活の変化により、過去1年以内で利用しなくなった)
- 利用したことがない

回答者：136人

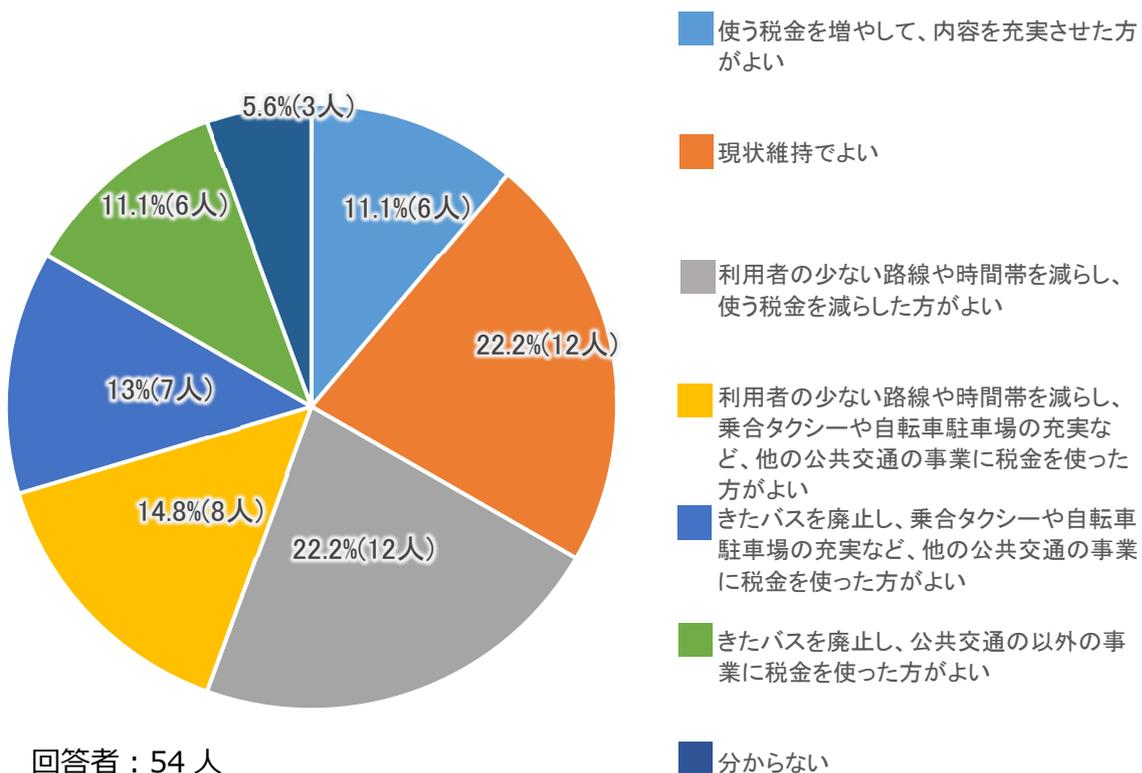
【きたバスの将来について】(利用している、したことがある人)

「使う税金を増やして、内容を充実させた方がよい」は、35%となっており、減便や路線の減少を推奨する回答は、合計で約34%となっている。また、きたバスを廃止した方がよいという回答は、合計で約6%となっている。



【きたバスの将来について】(利用していない、したことがない人)

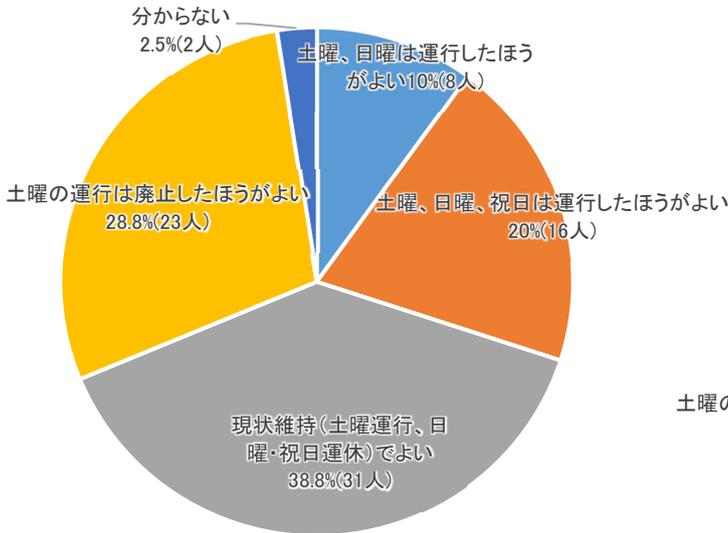
「使う税金を増やして、内容を充実させた方がよい」は、約11%となっており、減便や路線の減少を推奨する回答は、合計で37%となっている。また、きたバスを廃止した方がよいという回答は、合計で約24%となっている。



第5章 市民アンケート

【きたバスの土・日・祝日の運行について】  
(利用している、したことがある人)

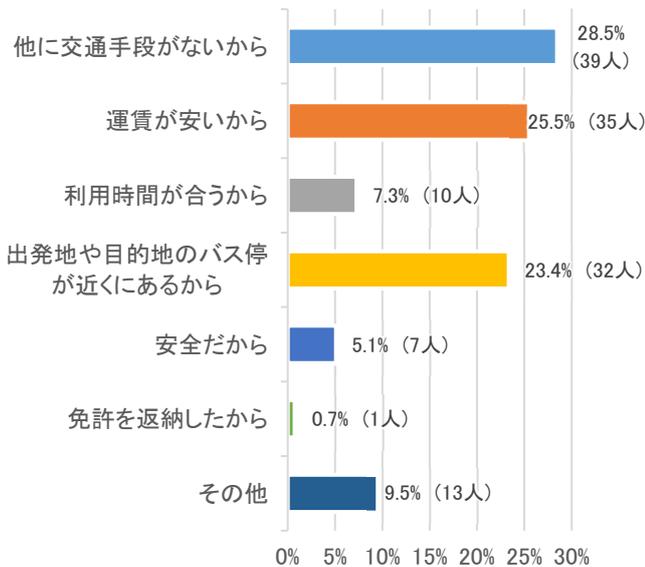
きたバス利用者の中で、「土曜の運行は廃止したほうがよい」と回答した人は、約 29%となっている。



回答者：80人

【きたバスを利用する理由】

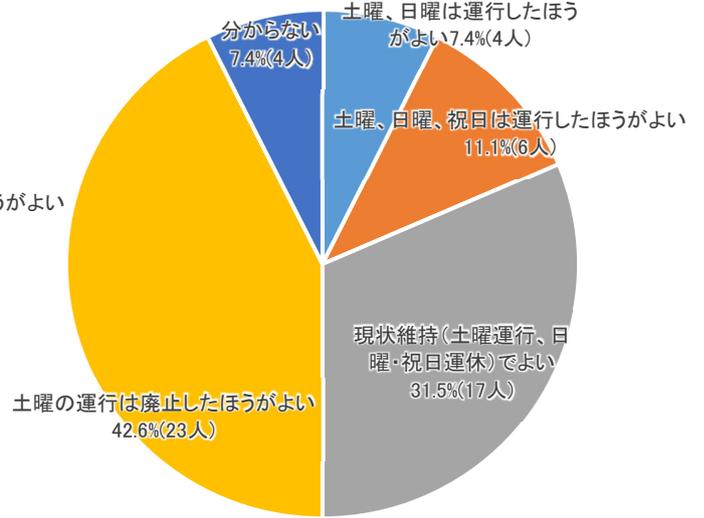
「他に交通手段がないから」、「運賃が安いから」、「出発地や目的地のバス停が近くにあるから」が 20%以上となっており、多くなっている。



回答者：79人（複数回答含む）

【きたバスの土・日・祝日の運行について】  
(利用していない、したことがない人)

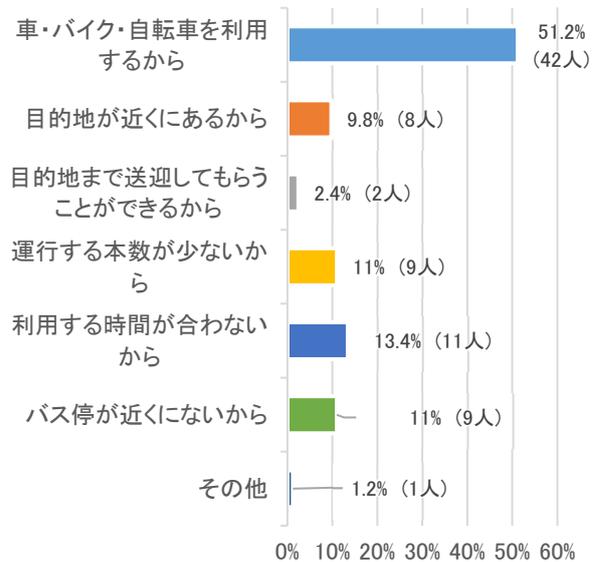
きたバスを利用しない人の中で、「土曜の運行は廃止したほうがよい」と回答した人は、約 42%となっている。



回答者：54人

【きたバスを利用しない理由】

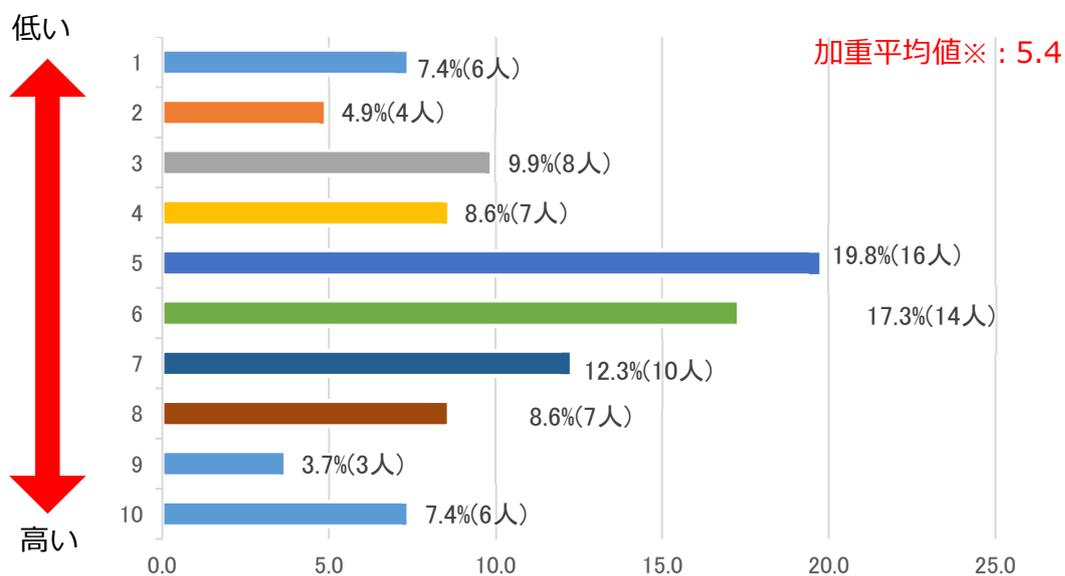
「車・バイク・自転車を利用するから」、が約 50%で最も多くなっている。また、「運行本数が少ないから」、「利用する時間が合わないから」、「バス停が近くにないから」が 10%以上となっている。



回答者：51人（複数回答含む）

【きたバスの満足度】(利用している、したことがある人)

きたバス利用者の満足度について、10段階評価で調査し、加重平均値を算出したところ、5.4となり、平均の5よりやや高い結果となった。



※加重平均値

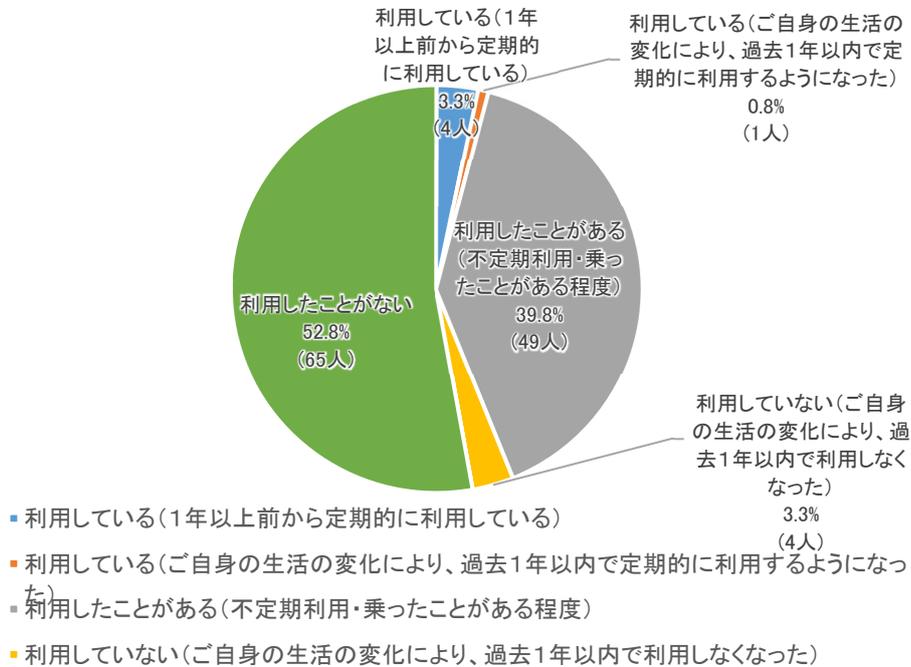
⇒【評価値(1点)×回答者数+評価値(2点)×回答者数・・・評価値(10点)×回答者数】/総回答者数

回答者：81人

③名鉄バスについて

【名鉄バスの利用状況】

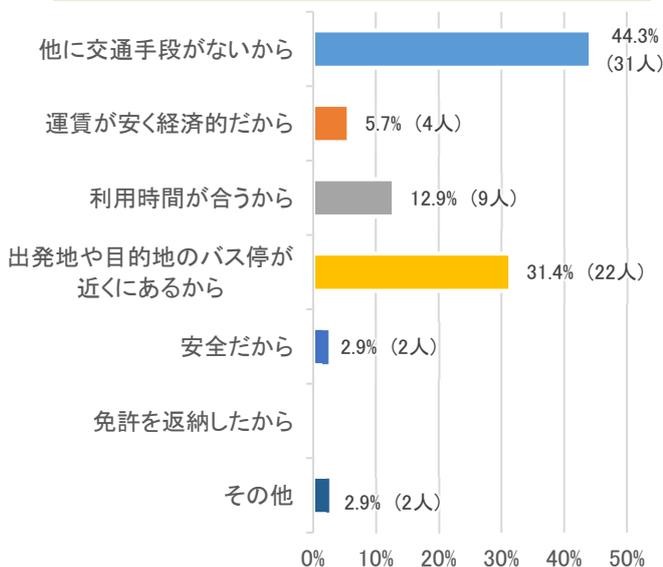
「利用している」の回答の合計は、約 4%となっており、「利用していない」、「利用したことがない」の回答の合計は、約 50%以上となっている。



回答者：123人

【名鉄バスを利用する理由】

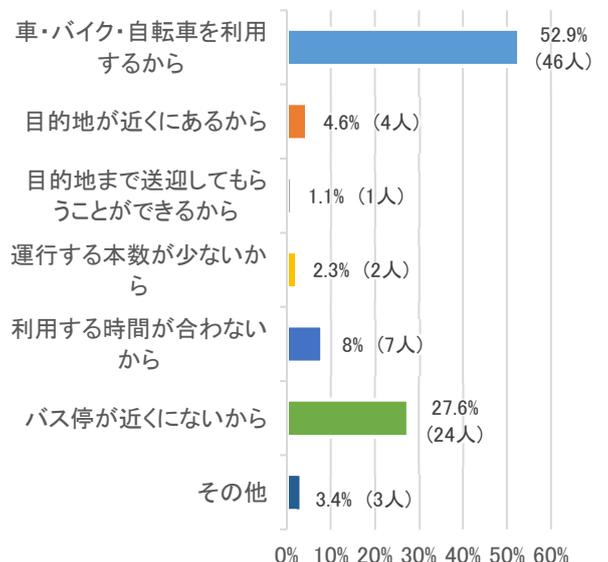
「他に交通手段がないから」が 40%以上で最も多くなっており、次いで、「出発地や目的地のバス停が近くにあるから」が多くなっている。



回答者：51人（複数回答含む）

【名鉄バスを利用しない理由】

「車・バイク・自転車を利用するから」が 50%以上で最も多くなっており、次いで、「バス停が近くにないから」が多くなっている。

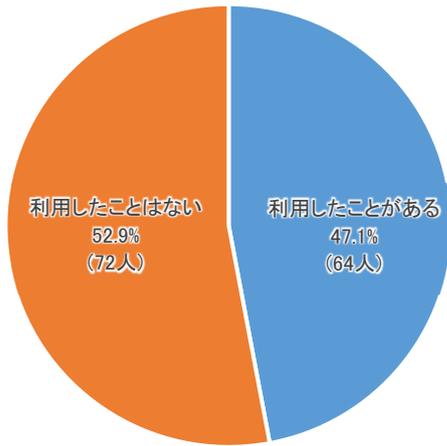


回答者：69人（複数回答含む）

④タクシーについて

【タクシーの利用状況】

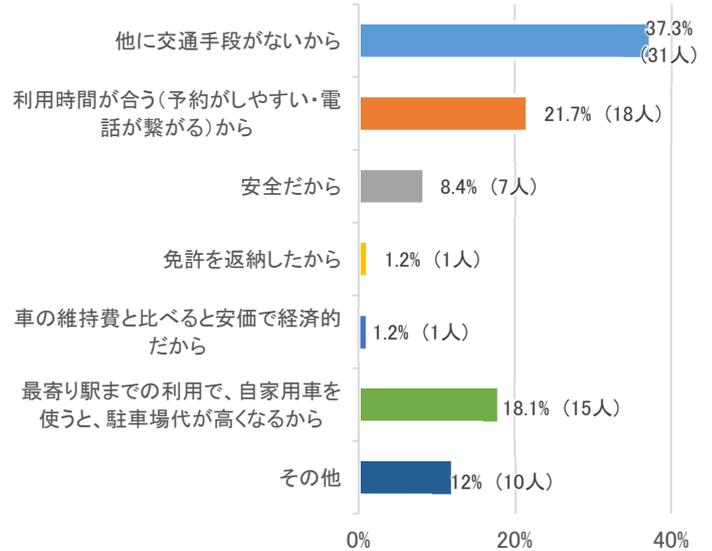
「利用したことがある」が約47%、「利用したことはない」が約52%となっている。



回答者：136人

【タクシーを利用する理由】

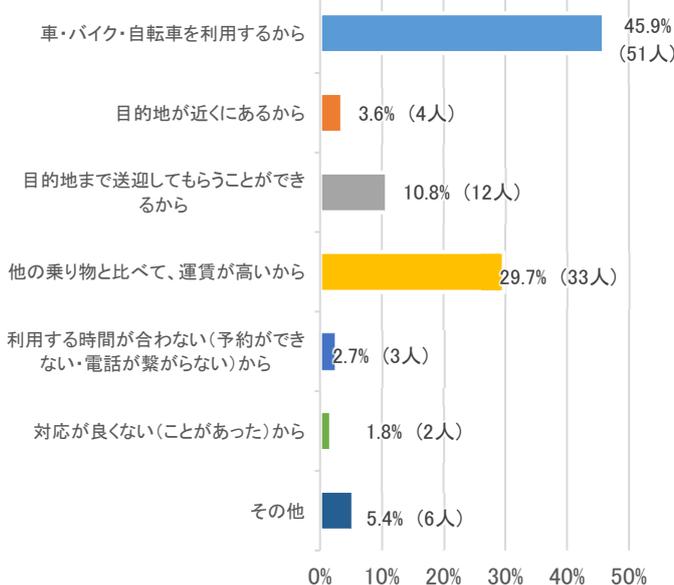
「他に交通手段がないから」が約37%で最も多くなっており、次いで「利用時間が合う（予約がしやすい・電話が繋がる）から」、「最寄り駅までの利用で、自家用車を使うと、駐車場代が高くなるから」の順で多くなっている。



回答者：61人（複数回答含む）

【タクシーを利用しない理由】

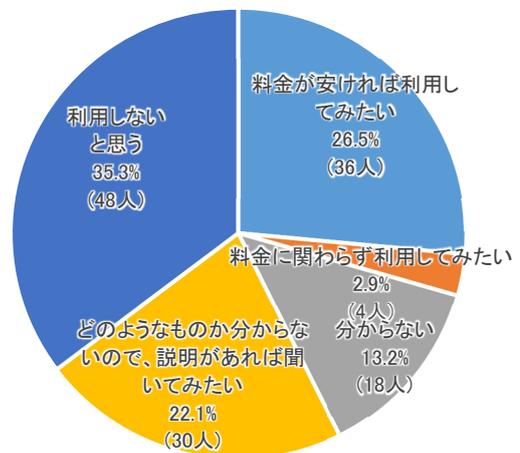
「車・バイク・自転車を利用するから」が約46%で最も多くなっており、次いで、「他の乗り物と比べて、運賃が高いから」が多くなっている。



回答者：72人（複数回答含む）

【乗合タクシーがある場合の利用意思】

「利用しないと思う」が約35%となっており、利用してみたいと回答した人の中では、「料金が安ければ利用してみたい」が約27%、「料金に関わらず利用してみたい」は約3%となっている。

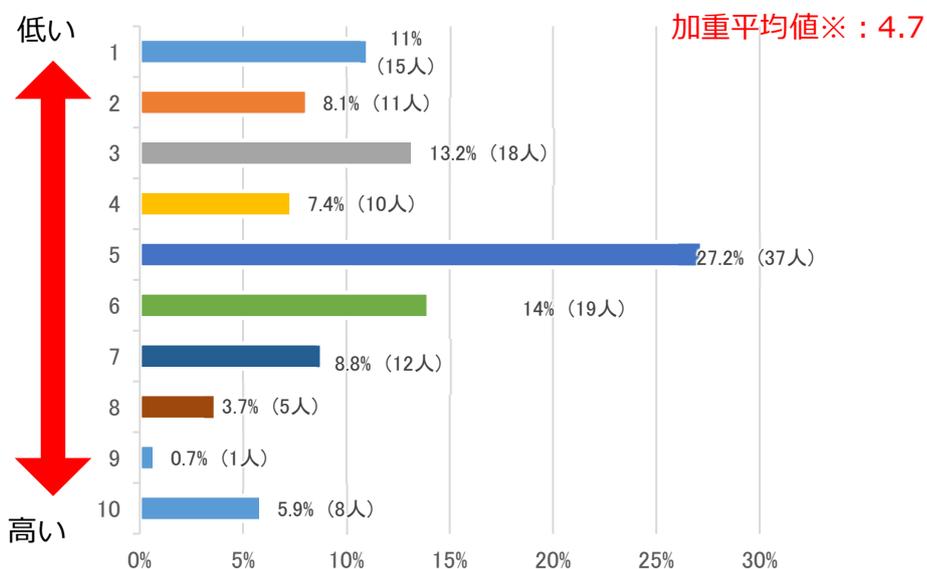


回答者：136人

⑤市内の公共交通について

【本市内の公共交通の環境の充実度について】

本市内の公共交通の環境の充実度について、10段階評価で調査し、加重平均値を算出したところ4.7となり、平均の5より少し低い結果となっている。



回答者：136人

※加重平均値

⇒【評価値(1点)×回答者数+評価値(2点)×回答者数・・・評価値(10点)×回答者数】/総回答者数

## 5-2 免許返納者アンケート

### (1) アンケート概要

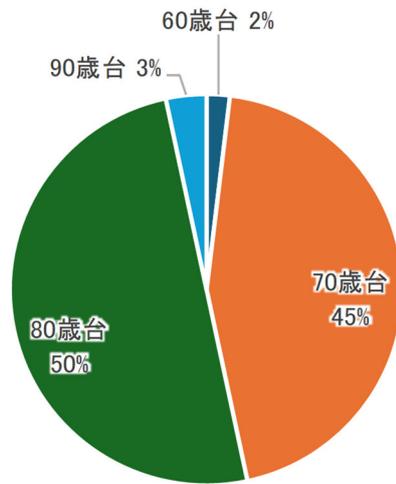
以下の通り、運転免許返納者に関するアンケート調査を実施した。

|      |                 |
|------|-----------------|
| 調査年  | 2022年1月～2024年5月 |
| 対象者  | 運転免許返納者         |
| 回答票数 | 219票            |
| 調査内容 | 免許返納者アンケート      |

### (2) アンケート結果

#### ① 年齢

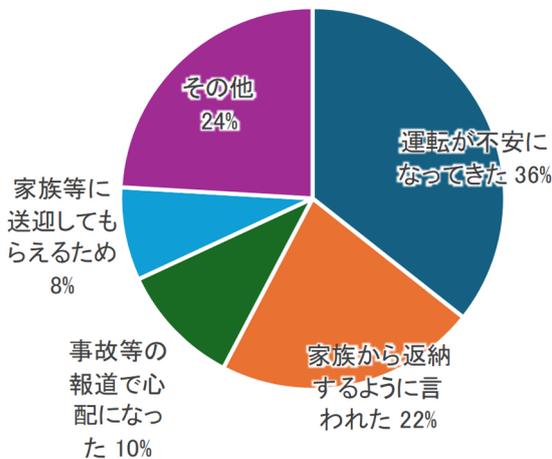
回答者の年齢は、70歳以上が9割以上を占め、80歳台が50%と最も多い。



| 選択肢  | 回答者 |
|------|-----|
| 60歳台 | 4   |
| 70歳台 | 94  |
| 80歳台 | 105 |
| 90歳台 | 7   |
| 計    | 210 |

#### ② 返納理由

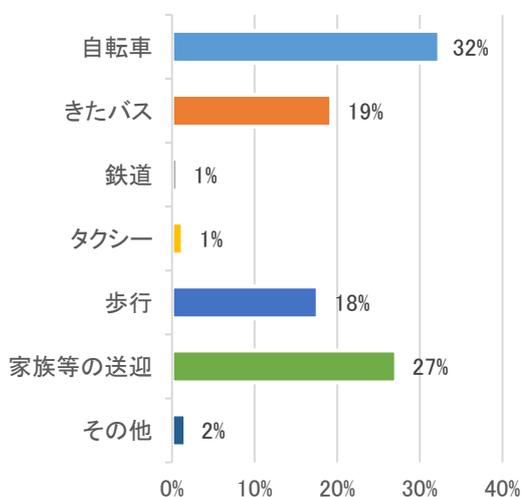
「運転が不安になってきた」が36%と最も多く、次いで「その他」が24%、「家族から返納するように言われた」が22%となっている。



| 選択肢             | 回答者 |
|-----------------|-----|
| 運転が不安になってきた     | 86  |
| 家族から返納するように言われた | 53  |
| 事故等の報道で心配になった   | 25  |
| 家族等に送迎してもらえらるため | 19  |
| その他             | 58  |
| 計               | 241 |

③今後の主な移動手段【複数回答含む】

「自転車」が 32%と最も多く、次いで「家族等の送迎」が 27%、「きたバス」は 19%となっている。公共交通（バス、鉄道、タクシー）を今後主な移動手段として使用する比率は、約 21%となっている。

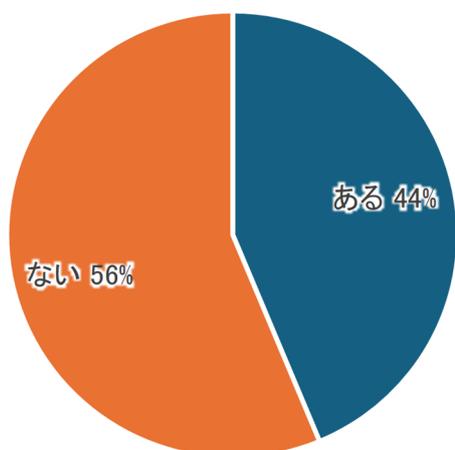


| 選択肢    | 回答者 |
|--------|-----|
| 自転車    | 99  |
| きたバス   | 59  |
| 鉄道     | 2   |
| タクシー   | 4   |
| 歩行     | 54  |
| 家族等の送迎 | 83  |
| その他    | 5   |
| 計      | 306 |

※複数回答含む

④きたバスの乗車経験の有無

半数以上の回答者が、きたバスに乗ったことがないと回答している。

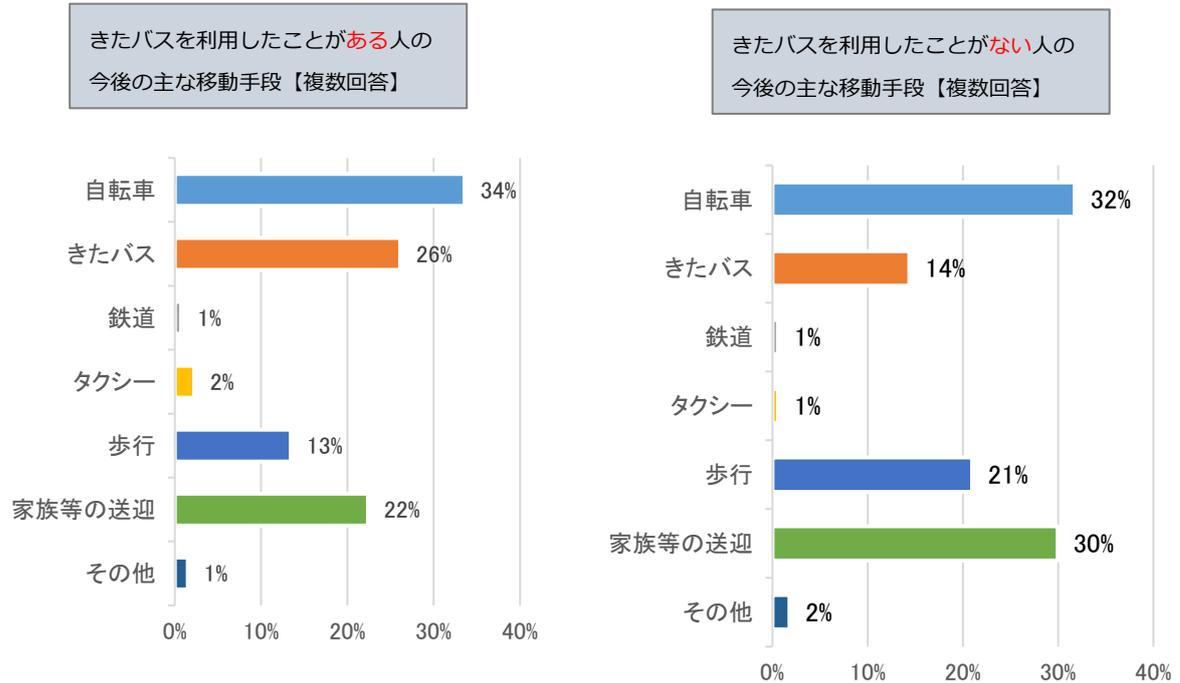


(人)

| 選択肢 | 回答者 |
|-----|-----|
| ある  | 94  |
| ない  | 121 |
| 計   | 215 |

⑤今後の主な移動手段（乗車経験の有無ごとの回答）

きたバスを利用したことがない人の今後の主な交通手段に「きたバス」と回答した人が14%なのに対して、きたバスを利用したことがある人は26%と高くなっている。



| 選択肢    | 回答者 |
|--------|-----|
| 自転車    | 45  |
| きたバス   | 35  |
| 鉄道     | 1   |
| タクシー   | 3   |
| 歩行     | 18  |
| 家族等の送迎 | 30  |
| その他    | 2   |
| 計      | 134 |

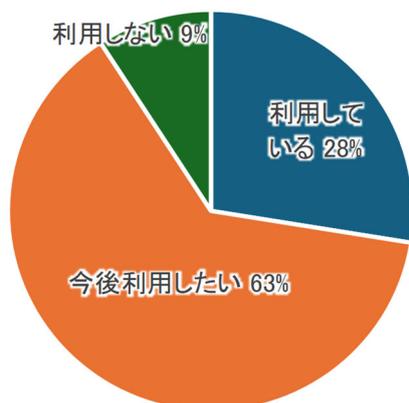
※複数回答含む

| 選択肢    | 回答者 |
|--------|-----|
| 自転車    | 53  |
| きたバス   | 24  |
| 鉄道     | 1   |
| タクシー   | 1   |
| 歩行     | 35  |
| 家族等の送迎 | 50  |
| その他    | 3   |
| 計      | 167 |

※複数回答含む

⑥今後公共交通を利用しますか【複数回答含む】

「利用している」「今後利用したい」の回答者が91%を占めている。



| 選択肢     | 回答者 |
|---------|-----|
| 利用している  | 57  |
| 今後利用したい | 131 |
| 利用しない   | 19  |
| 計       | 207 |

## 5-3 市民が考える地域課題

地域別に市民が考える意見を調査した結果を以下にまとめる。

## ●地域別公共交通に関する意見

|              |  |
|--------------|--|
| 鹿田           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院への移動手段がない。</li> <li>・図書館、体育館、プール、ドームなどに行くための交通手段がほしい。</li> <li>・自転車に乗れなくなった方の移動手段がない。</li> </ul>   |
| 熊之庄          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・移動手段がなく免許返納後が心配。</li> <li>・バス等交通の手段がなく不便。</li> </ul>   |
| 高田寺          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩ける距離にご近所で集まれる場所がない。</li> <li>・交通手段が乏しく、気軽に立ち寄れるサロン等がない。</li> </ul>  |
| 久地野          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスが少なく、交通の便が悪い。通院に困っている。</li> <li>・コミュニティバスの「高田寺住宅南」バス停がなくなり通院に困っている。</li> </ul>   |
| 井瀬木          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許証返納後、移動手段がなく困っている人が多い。特に井瀬木の南の方の人はスーパーが近くになく困っている。</li> </ul>  |
| 能田           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢で自身での外出が困難な方が多く、地域住民は通院や買い物に困っている。コミュニティバスの停留所が遠く、運行時間が偏っていて利用しにくい。買物も不便な為、狭い区域での移動販売があると良い。</li> </ul>  |
| 六ツ師          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢的に免許返納の必要性を感じているが、車を手放した後の移動手段に不安がある為、返納したくても出来ない現状がある。医療機関受診、買物等でのタクシー利用は経済的に難しい。</li> <li>・運転免許を返納したため、自転車や徒歩で移動。スーパーやクリニックまで少し距離がある。タクシーは呼んでも来ないことがある。コミュニティバスの本数減少、遠回り等により不便。東庁舎に行けない。旧師勝側の整形外科に行くルートがないので西春駅までコミュニティバスで行き、徒歩で西春整形に行っている。久地野の医療機関に行くルートがないので行けない。マルフクの前にバス停を設けて欲しい。</li> </ul> |
| 西春駅前         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・免許返納した方がいいのかと悩む人が多い。</li> </ul>  |
| 加島新田         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物、病院は遠くて行きづらい。バスの本数が少ない。</li> </ul>  |
| 沖村<br>(沖村岡)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・病院行くのが大変な人が多い。高齢者向けのバスが欲しい。</li> </ul>   |
| 沖村<br>(県営住宅) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通機関がきたバスのみで1時間に1本なので、買い物や通院に不便。</li> <li>・済衆館病院への直通バスがなくなり、西春駅で乗り換えが、足が悪い人はつらい。</li> <li>・タクシーがすぐ来ない。予約しようにも断られる。</li> <li>・特に70代男性はまだ働きたいと思ってシルバーに登録しても仕事がない。</li> <li>・スーパーとくし丸に買いに来る人が増えた。</li> <li>・タクシー券を85才以上が対象だが、もっと低い年齢でも貰えるようにしてほしい。</li> </ul>   |
| 宇福寺          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・買い物先に困る。タクシーが中々つかまらない。前日に予約の電話をしても予約がいっぱい。タクシーを皆で乗り合い、工夫している人もいる。</li> </ul>   |

## 第6章 人流データ

## 6-1 第5回中京都市圏パーソントリップ調査

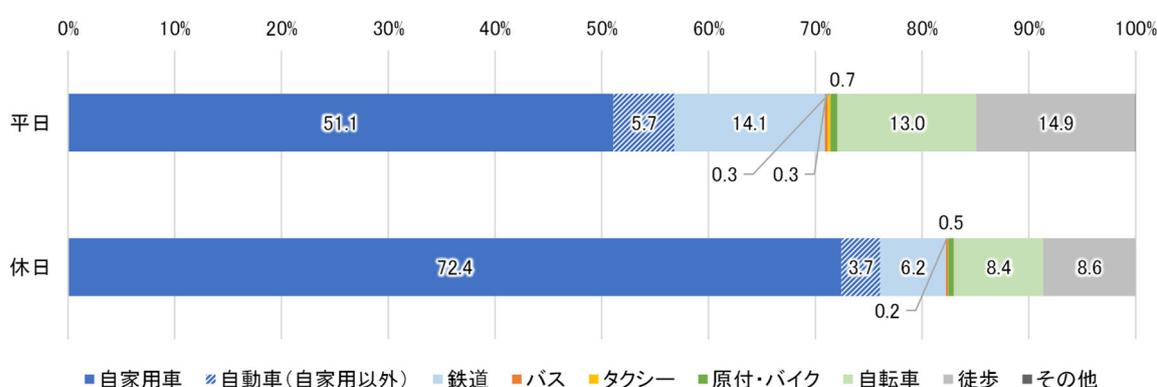
最新の2021年度実施の第6回パーソントリップ調査結果は、本計画の策定時は未公表であるため、2011年度実施の第5回パーソントリップ調査結果を使用し分析を行う。尚、計画見直し時に、データの更新を行う。

### (1) 代表交通手段

市全体での代表交通手段は、平日が約50%、休日が約70%自家用車となっている。

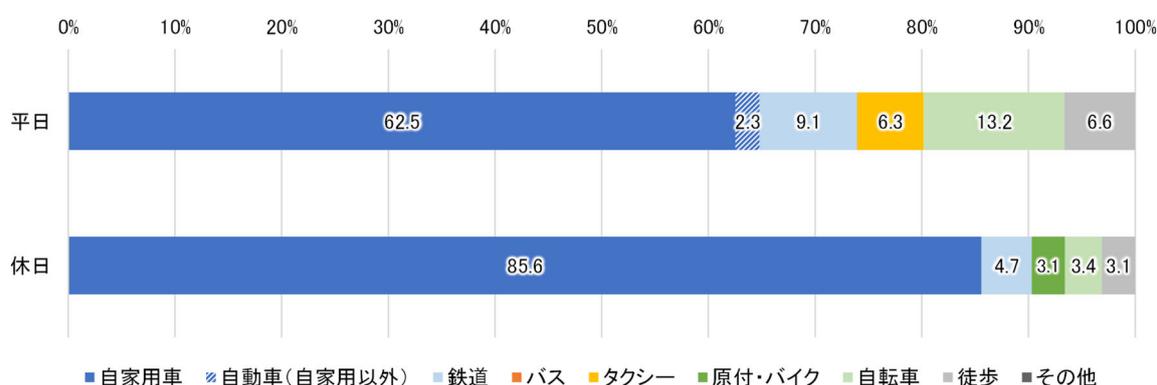
移動困難者の代表交通手段として、自家用車が平日は、約60%、休日は、80%以上となっている。また、平日は、鉄道が約9%、タクシーが約6%となっており、休日は、公共交通（バス、タクシー、鉄道）の利用は、5%未満となっている。

【市全体交通手段】



※回答者数：平日 191,827人／休日 156,875人

【移動困難者交通手段】



※回答者数：平日 2,651人／休日 1,917人（県外含む）

※移動困難者とは、杖などの補助具があれば一人で外出できる方、および公共交通を利用する際など、必要な部分で介助があれば1人で外出できる方

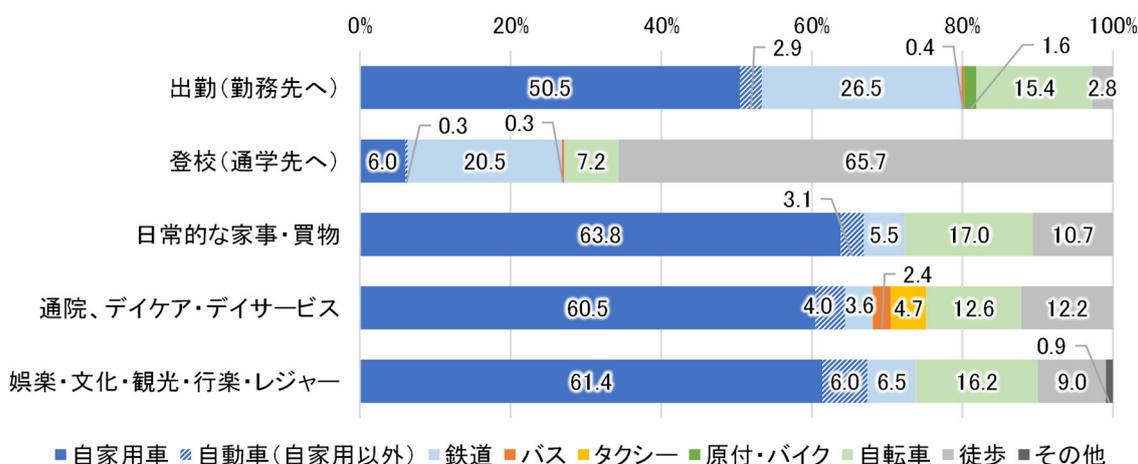
(2) 目的別代表交通手段

平日の目的別交通手段は、「出勤（勤務先へ）」、「日常的な買い物」、「通院・デイケア・デイサービス」、「娯楽・文化・観光・行楽・レジャー」の50%以上は、自家用車が代表交通手段となっており、「登校（通学先）」は、徒歩が60%以上となっている。また、「出勤（勤務先へ）」、「登校（通学先へ）」は鉄道が20%以上となっており、比較的高くなっている。

休日の目的別交通手段の、傾向は、平日と同様であるが、「通院・デイケア・デイサービス」は、平日と比較すると自家用車の利用率が低くなり、鉄道の利用率が高くなっている。

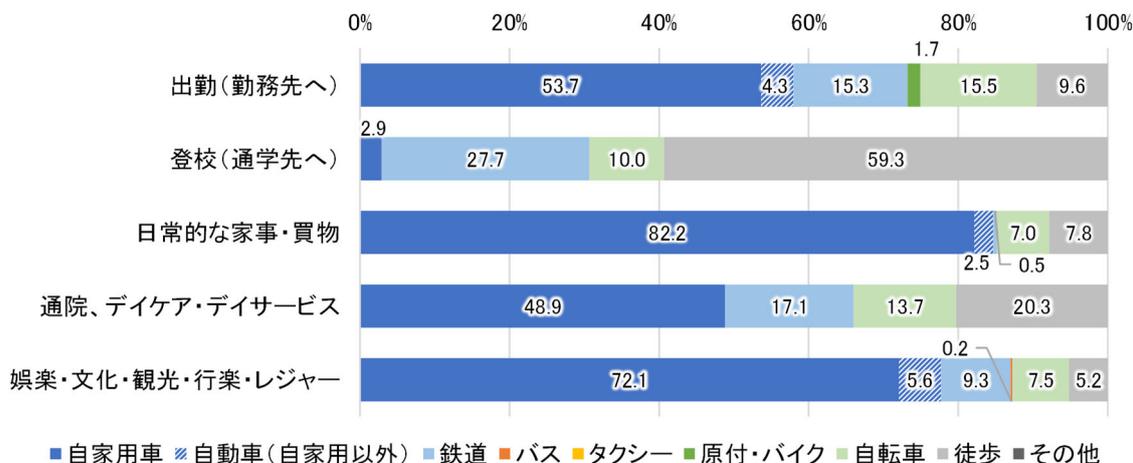
また、バスの利用は、全ての目的別代表交通手段で、10%未満となっている。

【平日目的別交通手段】



※回答者数：190,580人

【休日目的別交通手段】



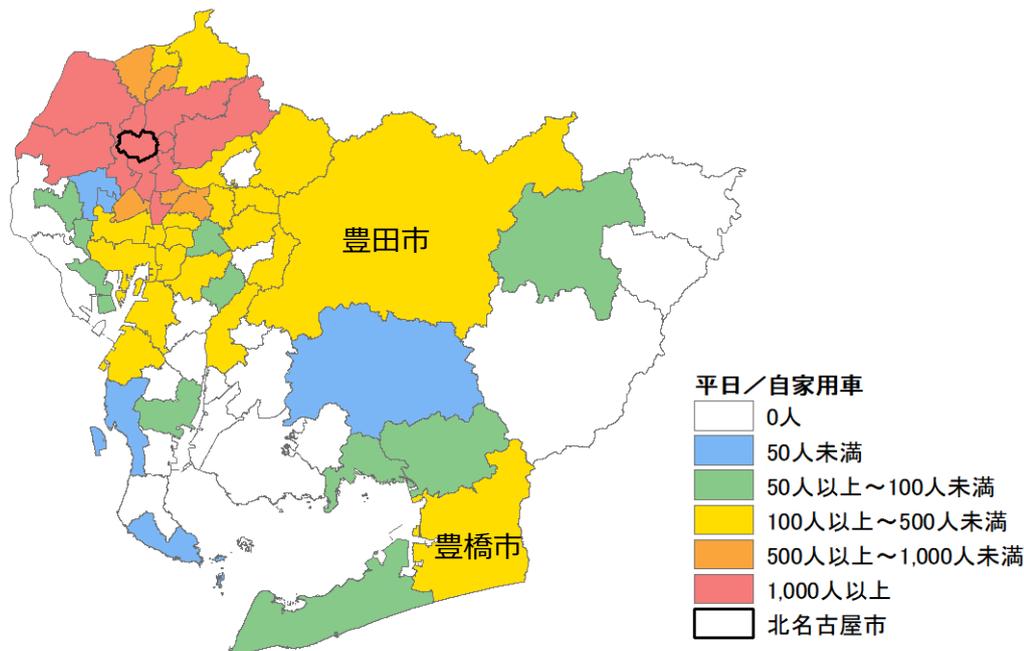
※回答者数：156,045人

(3) 行先別代表交通手段

①代表交通手段が自家用車である市民の行先

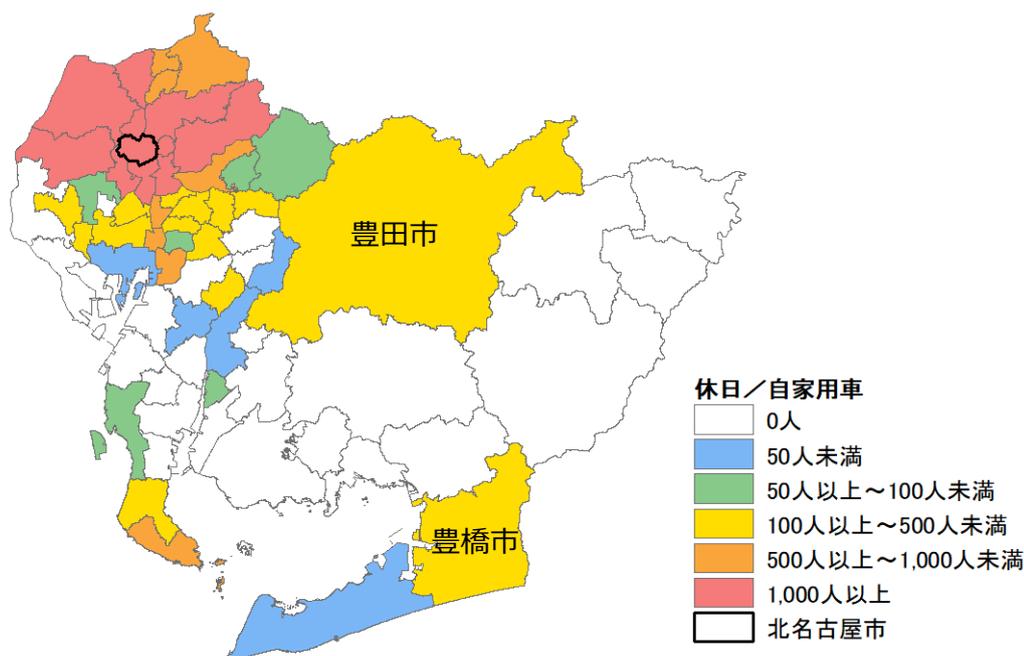
代表交通手段が自家用車である市民の行先は、平日、休日ともに、北名古屋市内や周辺自治体が最も多く、1000人以上となっている。また、「豊田市」や「豊橋市」は、平日100人以上～500人未満となっており、北名古屋市内から同距離の市町村より多くなっている。

【平日 自家用車利用者行先（市町村）】



※回答者数：98,012人（県外含む）

【休日 自家用車利用者行先（市町村）】



※回答者数：113,626人（県外含む）

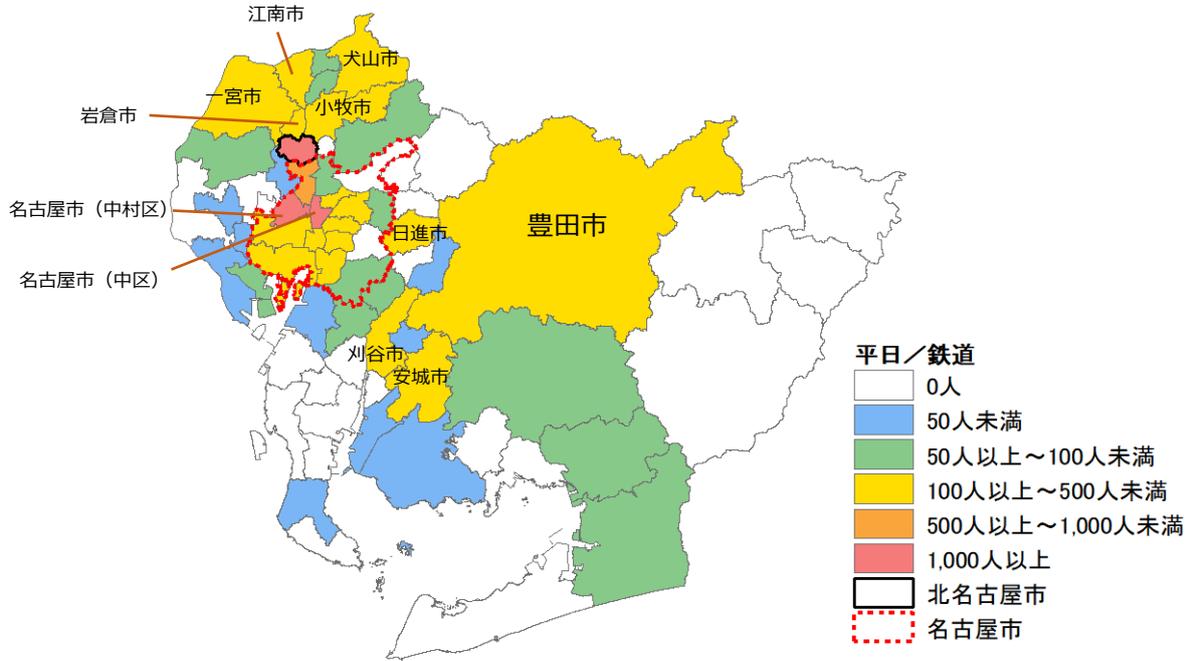
※名古屋市は区ごとに分割

②代表交通手段が鉄道である市民の行先

代表交通手段が鉄道である市民の行先は、平日は、北名古屋市内、周辺自治体である、名古屋市（中村区、中区）、岩倉市、一宮市、江南市、犬山市、小牧市が多くなっている。また、北名古屋市から距離が離れているが、日進市、刈谷市、安城市、豊田市も多くなっている。

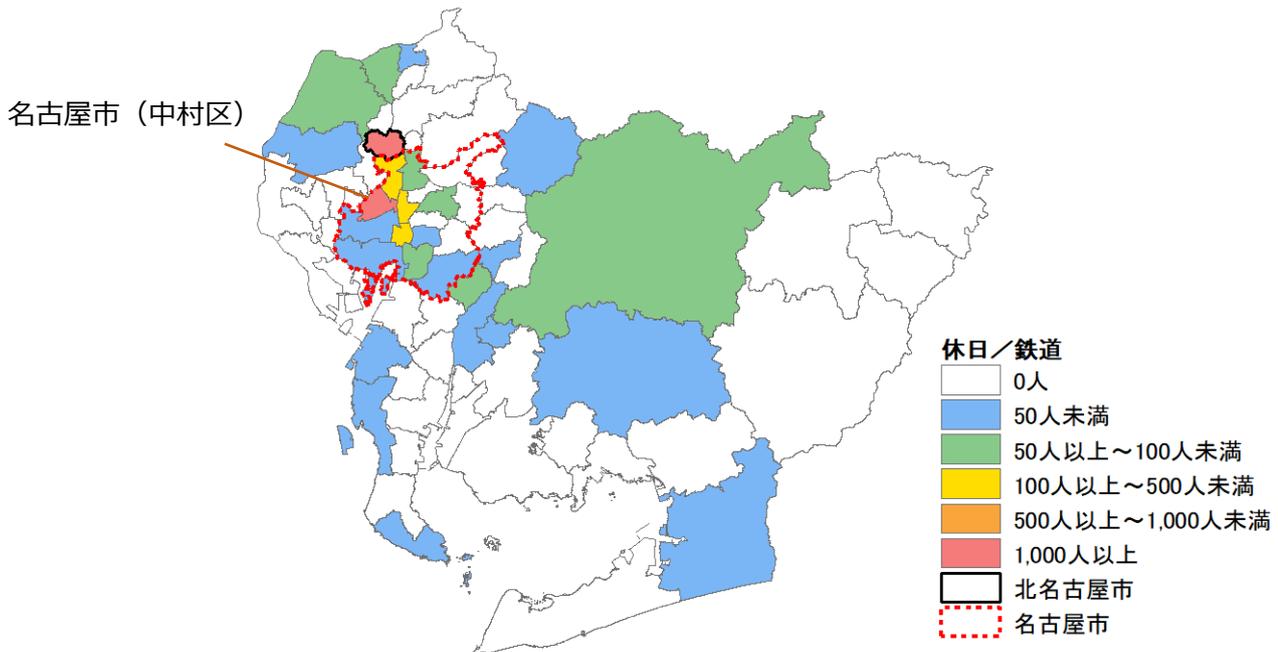
休日は、北名古屋市内、名古屋市（中村区）が最も多くなっている。

【平日 鉄道利用者行先（市町村）】



※回答者数：18,176人（県外含む）

【休日 鉄道利用者行先（市町村）】



※回答者数：7,036人（県外含む）

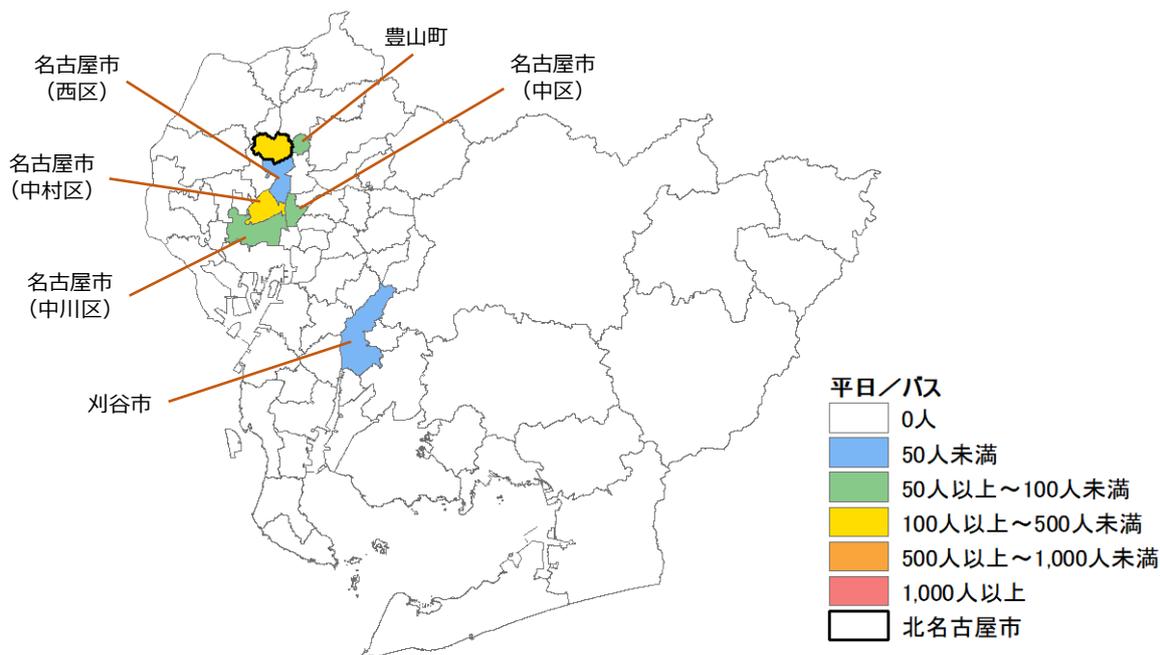
※名古屋市は区ごとに分割

③代表交通手段がバスである市民の行先

代表交通手段がバスである市民の行先は、平日は、北名古屋市内、豊山町、名古屋市（西区、中村区、中川区、中区）、刈谷市がある。

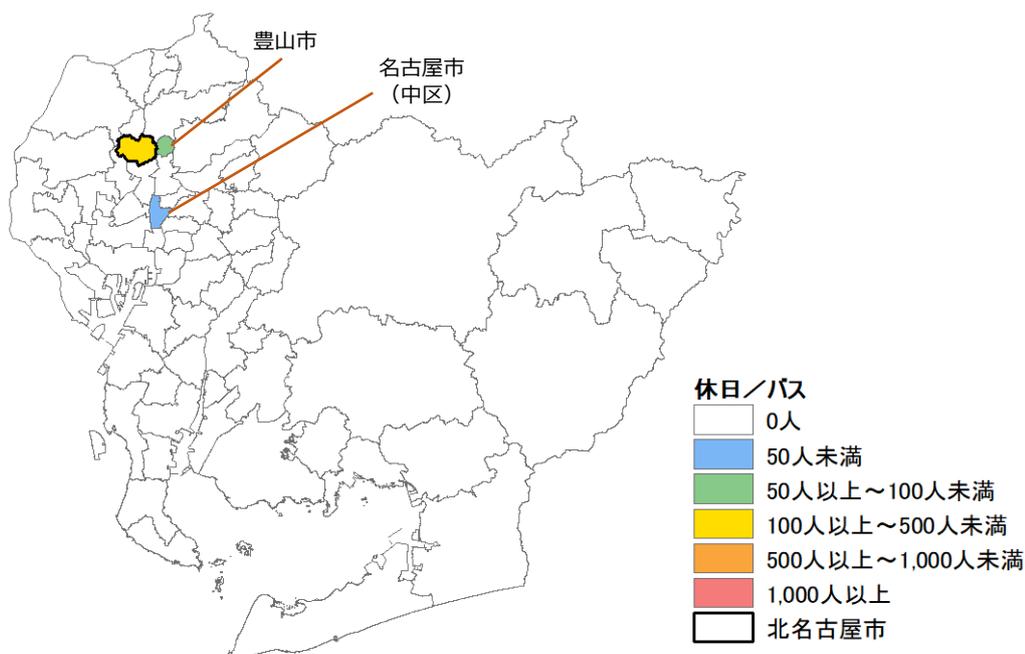
休日は、北名古屋市内、豊山町、名古屋市（中区）がある。

【平日 バス利用者行先（市町村）】



※回答者数：526人（県外含む）

【休日 バス利用者行先（市町村）】



※回答者数：283人（県外含む）

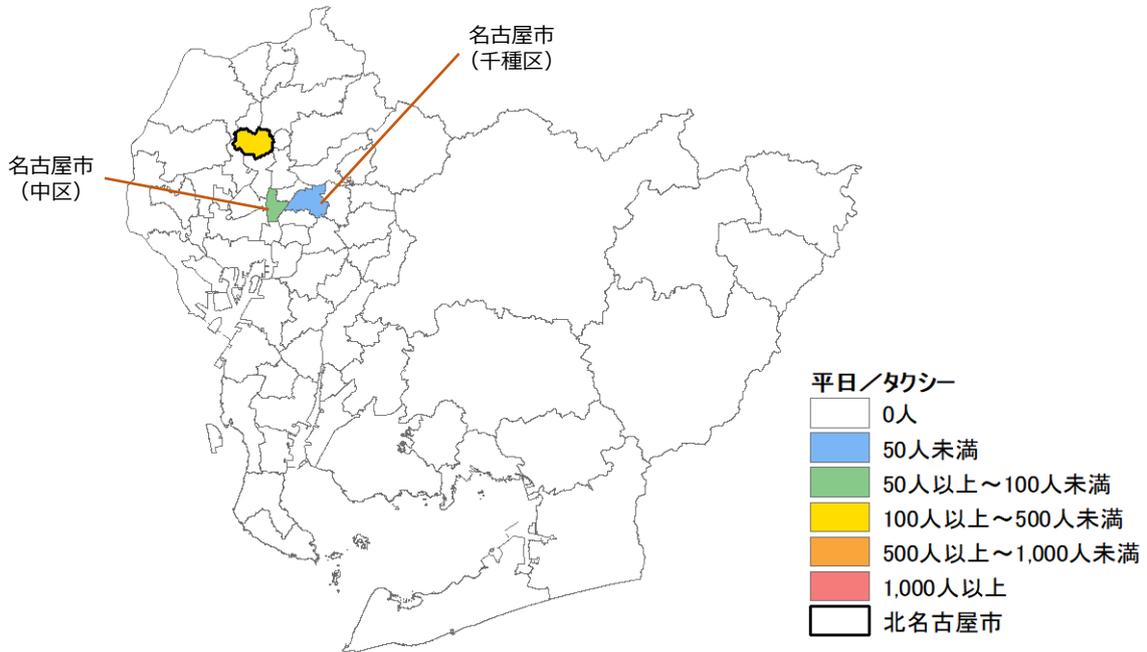
※名古屋市は区ごとに分割

④代表交通手段がタクシーである市民の行先

代表交通手段がタクシーである市民の行先は、平日は、北名古屋市内、名古屋市（中区、千種区）がある。

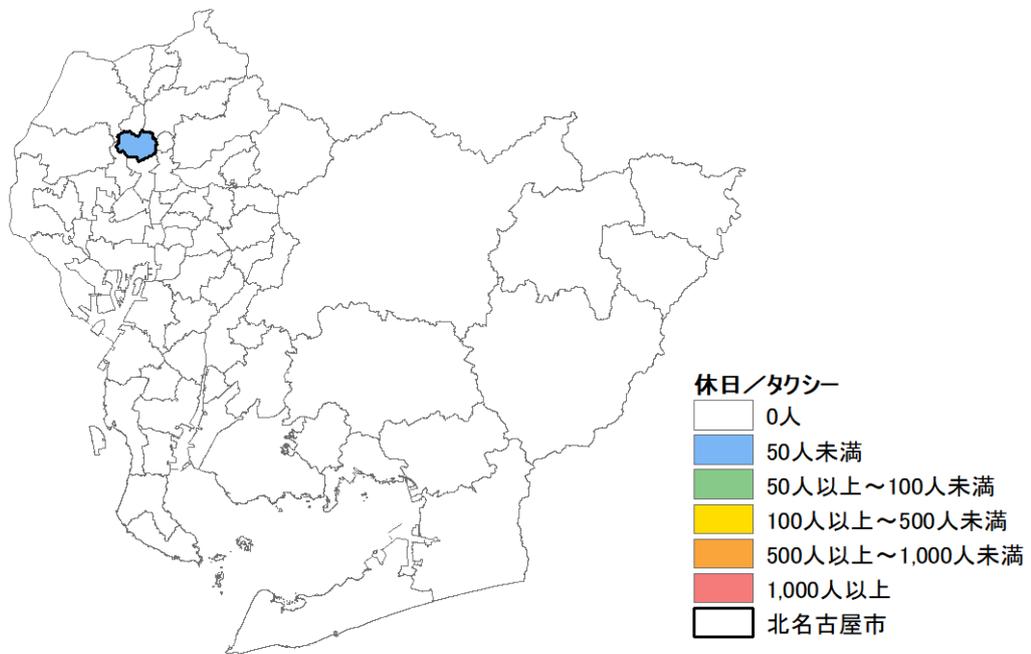
休日は、北名古屋市内のみとなっている。

【平日 タクシー利用者行先（市町村）】



※回答者数：491人（県外含む）

【休日 タクシー利用者行先（市町村）】



※回答者数：45人（県外含む）

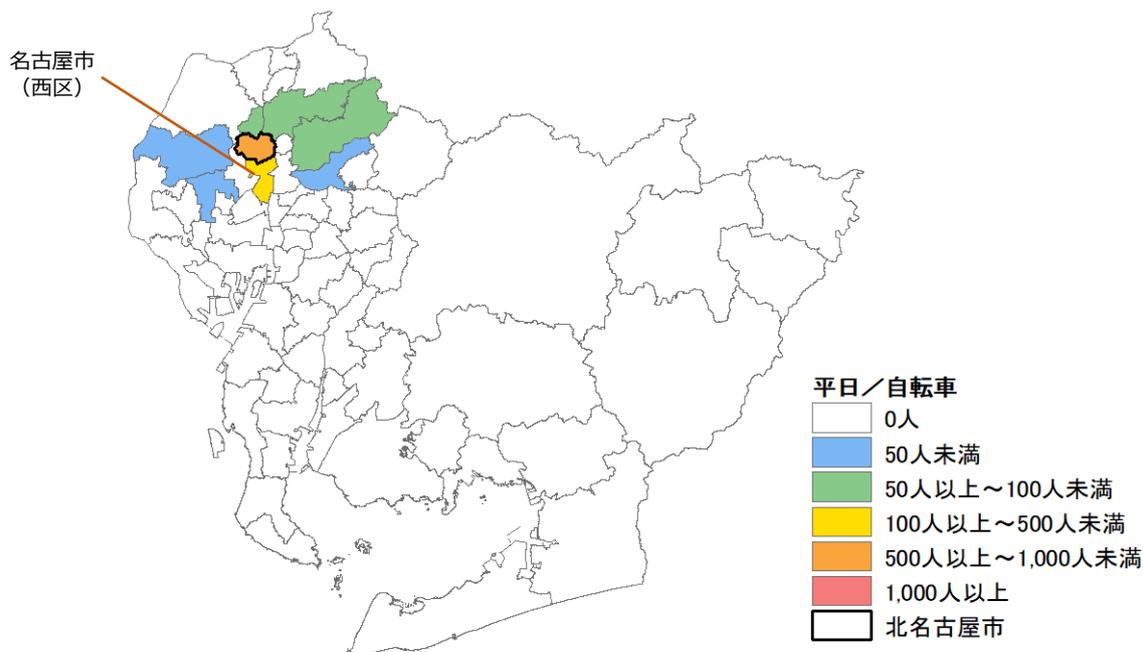
※名古屋市は区ごとに分割

⑤代表交通手段が自転車である市民の行先

代表交通手段が自転車である市民の行先は、平日は、北名古屋市内在が 500 人以上～1000 人未満で、最も多くなっており、次いで、名古屋市（西区）が、100 人以上～500 人未満で、2 番目に多くなっている。

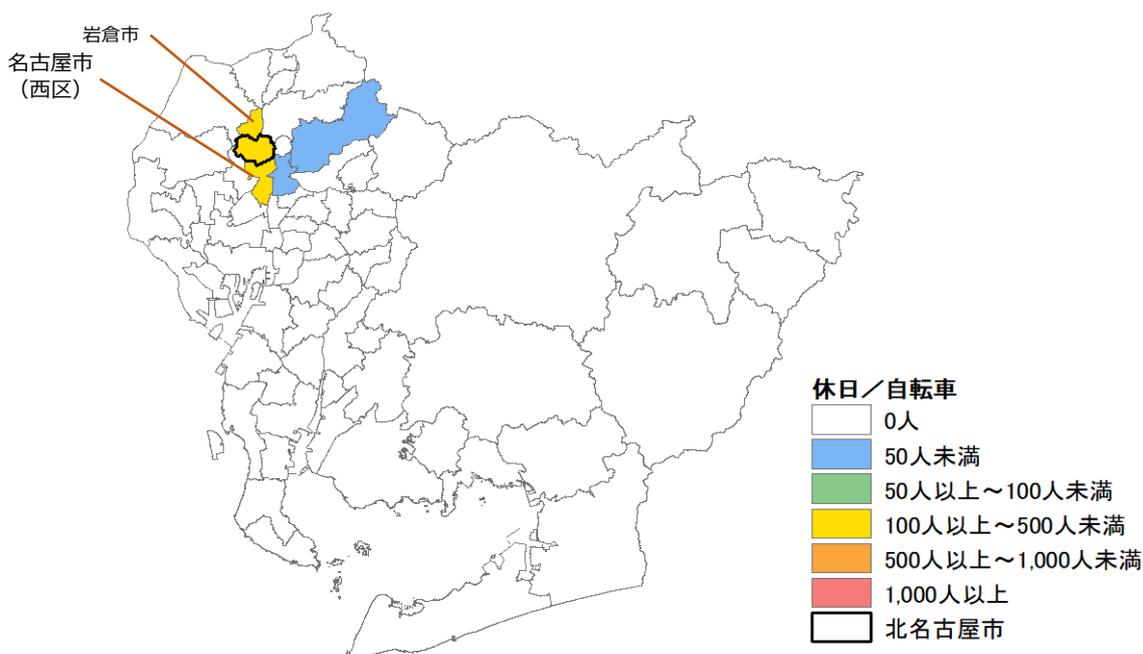
休日は、北名古屋市内在、名古屋市（西区）、岩倉市が 100 人以上～500 人未満で、最も多くなっている。

【平日 自転車利用者行先（市町村）】



※回答者数：24,972 人（県外含む）

【休日 自転車利用者行先（市町村）】



※回答者数：13,175 人（県外含む）

※名古屋市は区ごとに分割

## 6-2 バス乗り込み OD 調査

### (1) 調査概要

以下の通り、バス乗り込み OD 調査を実施した。尚、2024年3月に実施されたバス改定前の2022年に実施した調査結果である。

|      |                              |
|------|------------------------------|
| 調査方法 | バス乗員にアンケート用紙を配布              |
| 対象者  | きたバス昼便の利用者                   |
| 配布期間 | 2022年12月13日(火)～2023年1月12日(木) |
| 回収期間 | 2022年12月13日(火)～2023年2月10日(金) |

### (2) 配布・回収結果

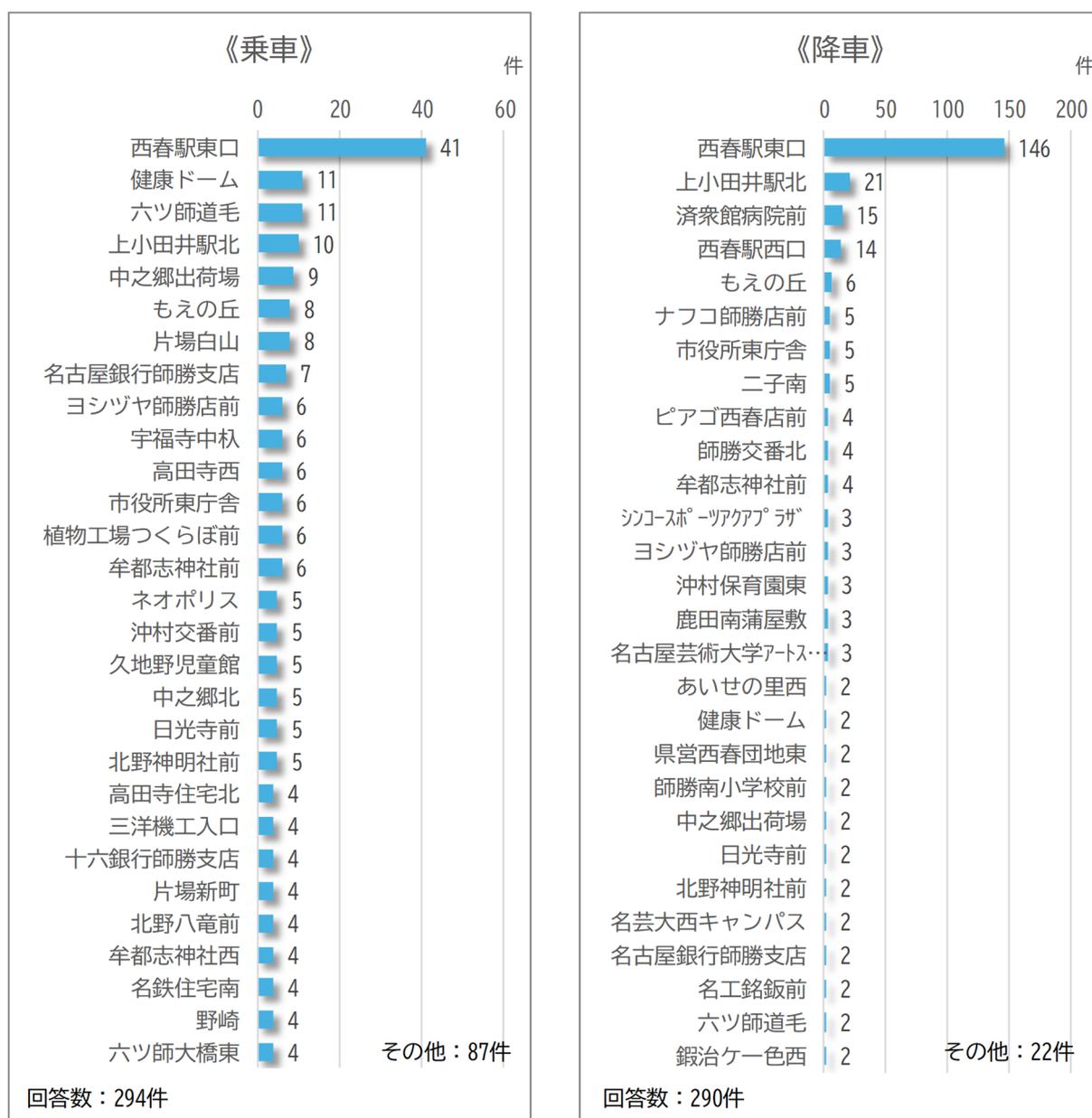
| 路線        | 配布数<br>(票) | 回収数<br>(票) | 回収率<br>(%) |
|-----------|------------|------------|------------|
| さくら(北部)   | 66         | 32         | 48.5       |
| はなみずき(西部) | 100        | 44         | 44.0       |
| かえで(中部)   | 100        | 37         | 37.0       |
| けやき(東部)   | 100        | 51         | 51.0       |
| つつじ(南部)   | 80         | 43         | 53.8       |
| 合計        | 446        | 207        | 46.4       |

(3) 調査結果

①よく利用するバス停

よく利用するバス停として、乗車では、全便で利用される、「西春駅東口」が最も多くなっており、次いで、「健康ドーム」、「六ツ師道毛」が多くなっている。降車でも同様に「西春駅東口」が最も多くなっており、次いで「上小田井駅北」、「済衆館病院前」の順となっている。

【よく利用するバス停】



②乗降区間別人数

乗降区間別人数を見ると、「中之郷出荷場⇒西春駅東口」が最も多くなっている。また、次いで「西春駅東口⇒名古屋銀行師勝支店」および「名古屋銀行師勝支店⇒西春駅東口」が同数で多くなっている。

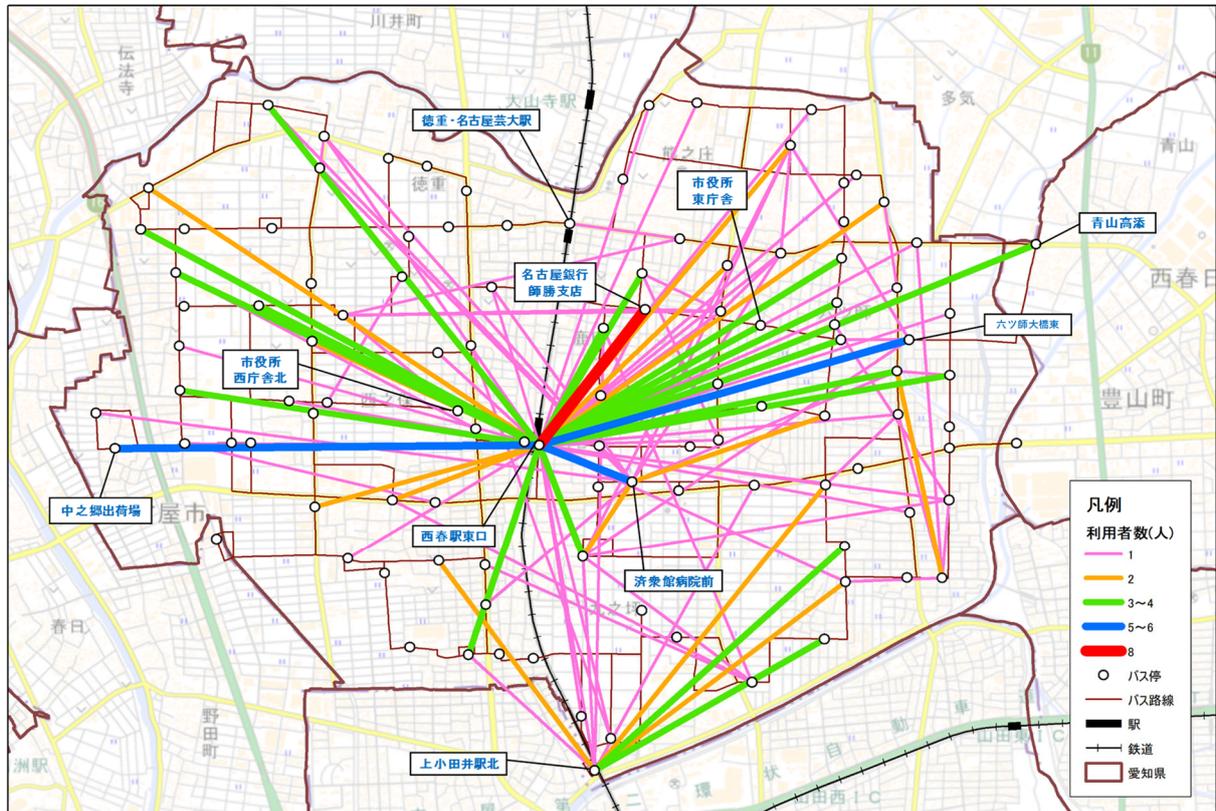
【乗降区間別人数】

| 乗車バス停⇒降車バス停     | 人数 |
|-----------------|----|
| 中之郷出荷場⇒西春駅東口    | 6  |
| 西春駅東口⇒名古屋銀行師勝支店 | 4  |
| 名古屋銀行師勝支店⇒西春駅東口 | 4  |
| ネオポリス⇒西春駅東口     | 3  |
| 六ツ師大橋東⇒西春駅東口    | 3  |
| 宇福寺中杵⇒西春駅東口     | 3  |
| 済衆館病院前⇒西春駅東口    | 3  |
| 鍛冶ヶ一色西⇒西春駅東口    | 3  |
| 三洋機工入口⇒西春駅東口    | 3  |
| 青山高添（豊山町）⇒西春駅東口 | 3  |
| 北野神明社前⇒西春駅東口    | 3  |
| 栗島小学校北⇒西春駅東口    | 3  |
| 師勝南小学校前⇒上小田井駅北  | 3  |
| 市役所東庁舎⇒西春駅東口    | 3  |
| 上小田井駅北⇒二子南      | 3  |
| 十六銀行師勝支店⇒西春駅東口  | 2  |
| 片場新町⇒済衆館病院前     | 2  |
| 九之坪郵便局前⇒西春駅東口   | 2  |

| 乗車バス停⇒降車バス停     | 人数 |
|-----------------|----|
| 北野八竜前⇒西春駅東口     | 2  |
| 六ツ師道毛⇒西春駅東口     | 2  |
| 野崎⇒上小田井駅北       | 2  |
| 高田寺西⇒上小田井駅北     | 2  |
| 沖村交番前⇒西春駅東口     | 2  |
| 西春駅東口⇒山之腰       | 2  |
| 健康ドーム⇒済衆館病院前    | 2  |
| 西春駅東口⇒植物工場つくらぼ前 | 2  |
| 牟都志神社前⇒西春駅東口    | 2  |
| 西春駅東口⇒牟都志神社西    | 2  |
| 名工銘飯前⇒西春駅東口     | 2  |
| 沖村西⇒西春駅東口       | 2  |
| 西春駅東口⇒六ツ師大橋東    | 2  |
| 六ツ師道毛⇒ナフコ師勝店前   | 2  |
| 西春駅東口⇒ヨシツヤ師勝店前  | 2  |
| 六ツ師北屋敷⇒西春駅東口    | 2  |
| 西春駅東口⇒回想法センター西  | 2  |
| 西春駅東口⇒済衆館病院前    | 2  |
| J A師勝支店⇒西春駅東口   | 2  |

※その他:95人

【乗降区間別人数】



## 第7章 各種団体ヒアリング

## 7-1 交通事業者ヒアリング

交通事業者（バス、タクシー、鉄道、自転車駐車場）に対するヒアリングを実施した。以下に、ヒアリング結果に関して整理する。

### (1) 運行においての問題点

#### ① バス事業者

- ・バスの運行ルートで、対向車とすれ違う際に危険な箇所がある。また、朝夕交通量が多い時は、バス停車時に、後ろに車両がたまってしまいドライバーの負担となる箇所がある。
- ・渋滞等の影響でバスが遅延するバスルートがある。
- ・便によっては、満員になり、乗車を断る場合がある。
- ・主要停留所から出発するバスは、ほぼ同時刻に出発する便が多いため、違う便に乗ってしまう利用者がいる。
- ・運行ダイヤに余裕がなく、ドライバーの休憩時間が短くなる場合がある。
- ・西春駅付近のロータリーは、狭く、バスの旋回が難しい。また、送迎の自動車やタクシーがロータリーで停車する影響で、遅延が発生する場合がある。
- ・若い世代の運転者の入社が少なく、平均年齢は少しずつ上昇し、運転者数も減少傾向になっている。

#### ② 鉄道事業者

- ・西春駅の東側ロータリーの部分では、駅への送迎の自動車等が停止している影響で、駅から発車するバスの遅延が発生することがあると聞いている。

#### ③ タクシー事業者

- ・運転士不足が大きな問題である。高齢化により運転士が減少しており、若い世代の入社数が少ない。若い世代でタクシーの運転士になりたいという方でも、名古屋市の中心部で働くことを選択する方が多いかと思う。
- ・利用ニーズはあるが、運転士不足により対応できない状況である。

### (2) 自転車駐車場に関する問題点

- ・新紙幣の導入により、新紙幣を読み取る券売機の購入によるコストがかかる。
- ・西春駅東口地下自転車駐車場は、施設の老朽化により、雨漏りの問題がある。バケツを置かなければならないため、駐輪できない箇所がでてくる。
- ・現金をなるべく使わない、キャッシュレスに対応した精算方法が今後必要になってくる。
- ・電動アシスト付きの自転車等の近年の自転車の大型化で、駐輪スペースが狭く、駐輪が難しい場合がある。また、タイヤが太いものだとラックに入らないことがあるため、余裕を持った駐輪スペースの確保が必要になる。

### (3) ユニバーサルデザイン車両について

#### ①バス事業者

- ・市内を運行している車両の約9割以上が、ユニバーサルデザイン車両となっている。

#### ②タクシー事業者

- ・現在ユニバーサルデザイン車両への切替えを行っており、徐々に増えている企業もある。
- ・誰もが利用しやすいというメリットはあるが、乗務員も高齢化が進んでいるため利用者へのサポートに不安がある。
- ・ユニバーサルデザイン車両は車両費、修理費にコストがかかってしまうというデメリットもある。

## 7-2 企業・大学ヒアリング

---

### (1) 大学ヒアリング結果

#### ①移動の特徴

- ・鉄道利用が多く、徳重・名古屋芸大駅から大学まで徒歩で利用する学生が多い。
- ・西春駅から自転車で通学する学生もいるが、あまり多くはない。
- ・教職員の自動車での通勤は多いが、学生の自動車の通学は認めていない。

#### ②公共交通に関する要望

- ・東キャンパスと西キャンパスがあり、時間割りの都合上、授業によって、キャンパスが変わる場合がある。
- ・第1時限の前（～9:00）第2時限～第3時限の間（12:10～13:10）で、キャンパスを移動する学生が多いので、この時間帯でバスがあると、利用は増えるかと思う。

### (2) 企業ヒアリング結果

#### ①移動の特徴

- ・車通勤の利用が多い。西春駅を利用し自転車等で通勤する人も多くいる。

#### ②公共交通に関する要望

- ・駅から自転車の利用が多いため、駅周辺の自転車駐車場の整備等があると嬉しい。
- ・西春駅から企業まで、現状では、自転車で通勤する人が多い。雨天時の交通手段が乏しいことから、企業までの公共交通手段を充実して頂けるとありがたい。
- ・電動キックボードやモビリティシェアなど、利用者が移動手段に関して、いろいろな選択肢があると面白いかと思う。

## 7-3 周辺自治体ヒアリング

周辺自治体（清須市、豊山町、稲沢市、小牧市、岩倉市、一宮市、名古屋市）に公共交通に関するヒアリングを実施した。以下に、各市町の今後の公共交通に関するヒアリング結果に関して整理する。

### (1) 今後の公共交通の方向性

| 市町名  | 今後の公共交通の方向性  |
|------|--|
| 清須市  | 2022年に交通空白地区で、一宮市や稲沢市が実施している近隣のバス停までタクシーで送迎するデマンドタクシーを検討した経緯がある。   |
| 豊山町  | 庁内の福祉部署では、コミュニティバスを75歳以上の町民を無料にする実証実験を行って来ており、2024年9月からは通年で行うこととしている。  |
| 稲沢市  | 現在のところ、新規路線の構築や路線廃止予定はない。自動運転の導入に関して話はあるが、現状では、時期尚早であると考えている。  |
| 小牧市  | 市民からは、犬山線までバス路線を伸ばして欲しいとの要望がある。  |
| 岩倉市  | 自転車活用計画を作成している。自転車の利用を推進している。  |
| 一宮市  | iバスミニ（名鉄タクシー運行のタクシー車両を利用したバス）は、公共交通空白地区を中心に運行を行っているが、あまり使われていない。そのため、現在のiバスミニについては見直していきたい。市域の縁辺部については市外への路線の延伸も含め、市民の声を受けて路線の見直しを実施したいと考えている。 |
| 名古屋市 | 公共交通空白対策本部が今年度立ち上がる予定であり、市域の縁辺部が一部対象となっている。公共空白地区に関しては、タクシー車両を使用した、デマンド交通での対応を予定している。  |

### (2) 北名古屋市との連携に関して

| 市町名  | 北名古屋市との連携に関して  |
|------|--|
| 清須市  | 自治体間のバス連携は、現在のところきたバスのみ。   |
| 豊山町  | 名鉄バスと連携しているため、コミュニティバスを連携させる必要もないかと思う。   |
| 稲沢市  | 現在のところ、バスの周辺自治体と連携の予定はない。市内に11駅ある鉄道で連携しようと考えている。ただし、市民から一宮市と稲沢市のアピタを連絡してほしいとの要望はある。          |
| 小牧市  | 多気停留所が北名古屋市や豊山町と連結しており、両市町とアクセスがある。多気停留所は、市外との貴重な連携ポイントであり、今後も維持していく。市民からは、他自治体との連携の要望などはない。 |
| 岩倉市  | 一宮市や小牧市から、コミュニティバスを岩倉駅へ乗り入れたいとの要望はあるが、北名古屋市や一宮市へバスを使って向かう人は少ないのではないかと考えており、必要性を感じていない。       |
| 一宮市  | 伝法寺付近が北名古屋市と接しており、その周辺は公共交通空白地区である。将来的にiバスミニ（名鉄タクシー運行のタクシー車両を利用したバス）を運行したいと考えている。            |
| 名古屋市 | 特になし   |

## 第8章 計画策定にあたって

## 8-1 計画策定の経緯

### (1) 計画策定業務提案審査部会

|     | 開催日          | 主な内容                          |
|-----|--------------|-------------------------------|
| 第1回 | 令和6年5月10日(金) | ・北名古屋市地域公共交通計画策定支援業務の業者選定について |

### (2) 北名古屋市地域公共交通会議

|     | 開催日           | 主な内容   |
|-----|---------------|--|
| 第1回 | 令和6年5月10日(金)  | ・令和6年度北名古屋市地域公共交通計画策定業務プロポーザルの結果について                         |
| 第2回 | 令和6年7月2日(木)   | ・北名古屋市地域公共交通計画の策定について  |
| 第3回 | 令和6年10月10日(木) | ・北名古屋市地域公共交通計画の策定について  |
| 第4回 | 令和6年12月13日(金) | ・北名古屋市地域公共交通計画の策定について<br>・令和6年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価の実施について |
| 第5回 | 令和7年3月4日(火)   | ・北名古屋市地域公共交通計画について<br>・令和6年度第三者評価委員会の結果について                  |

### (3) 北名古屋市地域公共交通会議専門部会

#### ① タクシー部会

|     | 開催日          | 主な内容   |
|-----|--------------|--|
| 第1回 | 令和6年9月27日(金) | ・地域公共交通計画策定に伴う各種情報の提供について<br>・タクシー事業に関する計画内容について |
| 第2回 | 令和6年11月8日(金) | ・地域公共交通計画素案について<br>・タクシー事業に関する計画内容について           |
| 第3回 | 令和7年1月29日(水) | ・パブリックコメントの結果<br>・タクシー事業に関する計画内容について             |

#### ② バス部会

|     | 開催日           | 主な内容   |
|-----|---------------|--|
| 第1回 | 令和6年9月2日(月)   | ・地域公共交通計画策定に伴う各種情報の提供について<br>・バス事業に関する計画内容について |
| 第2回 | 令和6年11月11日(月) | ・地域公共交通計画素案について<br>・バス事業に関する計画内容について           |
| 第3回 | 令和7年1月28日(火)  | ・パブリックコメントの結果について<br>・バス事業に関する計画内容について         |

③ケッタ部会

|     | 開催日          | 主な内容  |
|-----|--------------|---|
| 第1回 | 令和6年5月20日(月) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺違法駐輪の状況について</li> <li>・西春駅東西自転車駐車場の利用者動向について</li> <li>・西春駅周辺の治安状況について</li> <li>・自転車駐車場利用状況調査の実施計画について</li> </ul>         |
| -   | 令和6年7月9日(火)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車駐車場利用状況調査(市内8か所)</li> </ul>  |
| 第2回 | 令和6年7月30日(火) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺違法駐輪の状況について</li> <li>・西春駅東西自転車駐車場の利用者動向について</li> <li>・西春駅周辺の治安状況について</li> <li>・令和6年度放置自転車クリーンキャンペーンの実施計画について</li> </ul> |
| 第3回 | 令和6年11月1日(金) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺違法駐輪の状況について</li> <li>・西春駅周辺の治安状況について</li> <li>・西春駅東西自転車駐車場の利用者動向について</li> </ul>   |
| -   | 令和6年11月1日(金) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和6年度放置自転車クリーンキャンペーン</li> </ul>   |
| 第4回 | 令和7年1月27日(月) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺違法駐輪の状況について</li> <li>・西春駅東西自転車駐車場の利用者動向について</li> <li>・西春駅周辺の治安状況について</li> </ul>   |
| 第5回 | 令和7年3月24日(月) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺違法駐輪の状況について</li> <li>・西春駅東西自転車駐車場の利用者動向について</li> <li>・西春駅周辺の治安状況について</li> </ul>   |

(4) その他

| 開催日                            | 開催会議                          |
|--------------------------------|-------------------------------|
| 令和6年12月26日(木)～<br>令和7年1月26日(日) | 北名古屋地域公共交通計画(素案)<br>パブリックコメント |
| 令和7年2月13日(木)                   | 第三者評価委員会(中部運輸局愛知運輸支局主催)       |

## 8-2 北名古屋市地域公共交通会議

### (1) 設置規約

#### 北名古屋市地域公共交通会議設置規約

##### (設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「活性化再生法」という。）の規定に基づき、市民の生活や来訪者に必要な移動手段の確保及び利便性の増進を図り、持続可能な地域公共交通の実現に必要な事項を協議するため、北名古屋市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

##### (所掌事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 主に市内における一般乗合旅客自動車運送及び一般乗用旅客自動車運送の態様に関する事項
- (2) 活性化再生法の規定に基づく地域公共交通計画の策定、見直し及び実施に関する事項
- (3) 主に市内の公共交通施策に関する事項
- (4) 交通会議の運営に関する事項
- (5) その他交通会議が必要と認める事項

##### (委員)

第3条 交通会議の委員は、25名以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱又は任命する。ただし、任命の場合は、書面による辞令の交付を省略することとする。

- (1) 市内に路線を有する鉄道事業者の代表者
- (2) 市内に路線を有する一般乗合旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
- (3) 主に市内を事業区域とする一般乗用旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
- (4) 前2号に掲げる事業者の事業用自動車の運転者の代表及びその組織する団体の代表者
- (5) 市民又は利用者の代表者

- (6) 主に市内に事業所を有する企業又は従業員や顧客を送迎することを目的として市内を運行する企業の代表者及び商工会の代表者
  - (7) 学識経験者
  - (8) 国土交通省中部運輸局長又はその指名する者
  - (9) 愛知県都市・交通局長又はその指名する者
  - (10) 愛知県尾張建設事務所長又はその指名する者
  - (11) 愛知県西枇杷島警察署長又はその指名する者
  - (12) 北名古屋市道路管理者又はその指名する者
  - (13) 北名古屋市立地適正化計画を所管する部の部長又はその指名する者
  - (14) 前各号に掲げる者のほか、交通会議が必要と認める者
- 2 委員の任期は、委嘱又は任命の日から起算して2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第4条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
  - (2) 副会長 1名
  - (3) 監事 2名
- 2 会長は、委員の互選により定め、副会長及び監事は、会長の指名によりこれを定める。
- 3 会長は、交通会議を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。
- 5 監事は、交通会議の出納監査を行い、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第5条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長又はその指名する者が議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ会議を開き、議決することができない。

- 3 委員の代理者の出席がある場合は、その代理者の出席をもって委員が権限を委任したとみなし、委員が出席したものとする。
  - 4 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。
  - 5 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより、次の各号のいずれかに該当すると会長が認めた場合は、非公開とすることができる。
    - (1) 市民の生活や来訪者の移動に混乱が生じる場合
    - (2) 第3条に掲げる所掌事務に支障が生じる場合
    - (3) 公正かつ円滑な議事運営に支障が生じる場合
  - 6 会長は、必要があると認める場合は、第3条第1項各号に掲げる委員に限らず、議事に関係のある者をオブザーバーとして会議に出席させ、説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。
  - 7 会長は、次の各号のいずれかに該当する場合は、会議の開催に代え、書面又はインターネットを用いたウェブ会議の方法により決議を行うことができる。ただし、委員が参集して会議に出席することを妨げるものであってはならない。
    - (1) 委員が参集して会議を開催することが困難である特別な事情がある場合
    - (2) 緊急を要する場合
    - (3) 軽微な事項である場合  
(協議の結果の取扱い)
- 第6条 会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。  
(専門部会)
- 第7条 会長は、会議の審議内容に関する予備的検討その他会議の議事を円滑に進めるため、専門部会を設置することができる。
- 2 専門部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。  
(事務局)
- 第8条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、北名古屋市西之保清水田15番地に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第9条 交通会議の運営に関する経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。

2 交通会議の運営に関する予算の編成、収入及び支出、決算の調製その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(改正)

第10条 この規約及び北名古屋市地域公共交通会議で定める規程等（以下「その他の規程」という。）の改正は、第5条の規定により行う。ただし、次の各号にいずれかに該当する場合は、第5条の規定によらず、次回の会議開催時の報告事項とする。

(1) 引用する法律、条例、規則等の名称が変更された場合

(2) 第3条に掲げる委員の構成団体の名称が変更された場合

(3) 第8条に掲げる事務局の位置及びその他の規程に掲げる事務局の組織、職名等の名称が変更された場合

(4) 北名古屋市地域公共交通会議専門部会設置規程第2条各号及び別表に掲げる専門部会の名称を変更する場合

(5) その他、会長が軽微な改正と認める場合

(委任)

第11条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、令和5年10月16日から施行する。

(会議招集の特例)

2 第5条第1項の規定にかかわらず、最初の交通会議は、市長が招集する。

## (2) 委員名簿

|    | 区分          | 所属・職名                                    | 氏名      |
|----|-------------|--|---------|
| 1  | 1号委員        | 名古屋鉄道株式会社 地域連携部 交通サービス担当課長               | 高井 勇 輔  |
| 2  | 2号委員        | 名鉄バス株式会社 運輸本部 交通企画官                      | 平塚 康 男  |
| 3  | 2号委員        | あおい交通株式会社 代表取締役 社長                       | 松浦 秀 則  |
| 4  | 2号委員        | 公益社団法人愛知県バス協会 専務理事                       | 小林 裕 之  |
| 5  | 3号委員        | 株式会社フジタクシーサービス 営業推進課 課長代理                | 清水 則 仁  |
| 6  | 3号委員        | 名鉄西部交通株式会社 事業統括部部长 (営業企画担当) 兼 西部担当補佐     | 本地 祐 一郎 |
| 7  | 3号委員        | 名古屋タクシー協会 専務理事                           | 多田 直 紀  |
| 8  | 4号委員        | 愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事                      | 木 俣 誠   |
| 9  | 5号委員 (監事)   | 北名古屋市女性の会 会長                             | 大口 有 紀  |
| 10 | 5号委員 (監事)   | 北名古屋市心身障害者福祉協会 会長                        | 海川 恒 明  |
| 11 | 5号委員        | 一般社団法人ママライフデザイン研究 代表理事                   | 田口 さおり  |
| 12 | 5号委員        | 社会福祉法人北名古屋市社会福祉協議会 地域福祉課長                | 田中 直 弘  |
| 13 | 5号委員        | 北名古屋市老人クラブ連合会 副会長                        | 山下 進    |
| 14 | 6号委員        | トラスコ中山株式会社 物流改革部 ロジプラットフォーム開発室兼P愛知準備室 室長 | 橋口 慎 太郎 |
| 15 | 6号委員 (副会長)  | 北名古屋市商工会 副会長                             | 木島 偉 博  |
| 16 | 7号委員 (会長)   | 中部大学 工学部 都市建設工学科 教授                      | 磯部 友 彦  |
| 17 | 7号委員        | 中部大学 工学部 都市建設工学科 准教授                     | 柴原 尚 希  |
| 18 | 8号委員        | 中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官                   | 宮川 高 彰  |
| 19 | 9号委員        | 愛知県 都市・交通局 交通対策課 担当課長                    | 石屋 義 道  |
| 20 | 10号委員       | 愛知県 尾張建設事務所 維持管理課長                       | 加藤 純 文  |
| 21 | 11号委員       | 愛知県 西枇杷島警察署 交通課長                         | 荻田 善 雄  |
| 22 | 12号委員       | 北名古屋市 建設部 施設管理課長                         | 川 畑 聡   |
| 23 | 13号委員       | 北名古屋市 建設部 次長兼都市整備課長                      | 大橋 敏 秀  |
| 24 | 14号委員       | 公益財団法人自転車駐車場整備センター名古屋事務所長                | 松葉 昭 彦  |
| 1  | 事務局参事 (副会長) | 北名古屋市 生活安全部 長                            | 桑原 邦 匡  |
| 2  | 事務局副参事      | 北名古屋市 生活安全部 次長兼危機管理課長                    | 牧 野 一   |
| 3  | 事務局長        | 北名古屋市 生活安全部 まちづくり推進課長                    | 安田 道 秋  |
| 4  | 事務局長補佐      | 北名古屋市 生活安全部 まちづくり推進課 課長補佐兼市民活動推進係長       | 下中 義 大  |
| 5  | 事務局員        | 北名古屋市 生活安全部 まちづくり推進課 交通防犯係長              | 反橋 秀 昭  |
| 6  | 事務局員        | 北名古屋市 生活安全部 まちづくり推進課 主査                  | 鈴木 達 也  |

## 8-3 北名古屋市地域公共交通会議専門部会

### (1) 設置規程

#### 北名古屋市地域公共交通会議専門部会設置規程

(目的)

第1条 この規程は、北名古屋市地域公共交通会議設置規約（以下「規約」という。）第7条の規定に基づき、専門部会の組織、運営その他必要な事項を定める。

(名称、協議事項及び議決等の有無)

第2条 専門部会の名称、協議事項は次のとおりとする。

(1) タクシー部会

主に一般乗用旅客自動車運送事業について、会議に諮る事案の調査、検討及び協議を行うこととする。

(2) バス部会

主に一般乗合旅客自動車運送事業について、会議に諮る事案の調査、検討及び協議を行うこととする。

(3) ケッタ部会

主に鉄道駅利用者が利用する自転車駐車場事業について、会議に諮る事案の調査、検討及び協議を行うこととする。

(4) 計画策定業務提案審査部会

北名古屋市地域公共交通計画の策定について、策定を希望する事業者からの提案に対して審査を行うこととする。

(5) 運賃部会

道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項の規定に基づき、運賃及び料金についての協議を行うこととする。

2 前項第1号から第3号までに掲げる専門部会は、北名古屋市地域公共交通会議の議長（以下「会議の議長」という。）からの要請がない限り、議決又は決定を行うことができない。

3 第1項第4号及び第5号に掲げる専門部会は、会議の議長の要請によらず、議決又は決定を行うこととする。

(構成)

第3条 専門部会は、会議の委員のうち、別表の委員（以下「部会員」と

いう。)により組織する。

(役員)

第4条 専門部会に専門部会長（以下「部会長」という。）を置く。

2 部会長は、事務局の職員から北名古屋市地域公共交通会議の会長が指名する。

3 部会長は、専門部会の会議（以下「部会議」という。）の議事進行を行うとともに、部会議の議長として部会議を総括する。

(部会議の招集及び開催)

第5条 部会議は、部会長が招集する。

2 部会員は、都合により部会議を欠席するときは代理の者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該部会員の出席とみなす。

3 部会長は、第2条第5号の部会議を除き、必要があると認めるときは、部会員以外の者に対して、部会議への出席を依頼することができる。

4 部会長は、必要があると認めるときは、部会員以外の者に対して、資料の提出を依頼することができる。

5 部会長は、次の各号のいずれかに該当する場合は、部会議の開催に代え、書面又はインターネットを用いたウェブ会議の方法により協議を行うことができる。ただし、部会員が参集して部会議に出席することを妨げるものであってはならない。

(1) 部会員が参集して部会議を開催することが困難である特別な事情がある場合

(2) 緊急を要する場合

(3) 軽微な事項である場合

6 前項の規定に基づき、書面の方法により協議を行うときは、第3項の規定は適用しない。

7 部会長は、部会議の審議内容について、会議の議長からの要請に関わらず、適宜会議へ報告するよう努めることとし、会議から意見があった場合は、その意見を反映するよう努めることとする。

8 部会長は、会議の議長から議決又は決定の要請を受けた部会議、第2

条第4項又は第5号の部会議を開催する場合は、規約第5条第2項及び第4項の規定に倣うこととし、審議内容及び結果について、会議の議長に報告する義務を有するものとする。

(部会議の公開)

第6条 部会議の公開は、規約第5条第5項の規定に倣うこととする。

2 部会議を公開する場合の必要な手続きは、北名古屋市地域公共交通会議傍聴規程の例による。

(その他)

第7条 この規程に定めるもののほか、専門部会に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、令和5年10月16日から施行する。

別表（第3条関係）

| 専門部会の名称          | 部会員                                      |
|------------------|--|
| タクシー部会           | 規約第3条第1項第2号及び第4号の者                       |
| バス部会             | 規約第3条第1項第3号及び第4号の者                       |
| ケッタ部会            | 規約第3条第1項第1号及び第14号の者                      |
| 計画策定業務<br>提案審査部会 | タクシー部会、バス部会、ケッタ部会に所属する部会員のうち、会議の議長が指名する者 |
| 運賃部会             | 道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項第1号から第4号までの者    |



発行年月：2025年3月

編集：北名古屋市地域公共交通会議

事務局：北名古屋市 生活安全部 まちづくり推進課

〒481-8531

愛知県北名古屋市西之保清水田 15 番地

TEL：0568-22-1111

E-mail：machi@city.kitanagoya.lg.jp