



## 目次

### はじめに

<b>第1章 地域公共交通網形成計画の必要性</b>	<b>1</b>
1 清須市の概況	1
2 清須市における地域公共交通のサービスレベルと公的介入の必要性	6
(1) 交通網の概況	6
(2) 住民の交通状況	7
(3) 域内の一体感醸成の必要性	8
(4) 公共施設の集約と公共交通の役割	9
3 地域公共交通網形成計画に求められる方向性	11
(1) 上位計画における位置づけ	11
(2) 関連計画における位置づけ	13
(3) 計画に求められる方向性	14
<b>第2章 清須市における交通の現状</b>	<b>15</b>
1 清須市の地理的概況	15
(1) 人口分布	15
(2) 施設分布（公共施設、買物施設、病院等）	16
(3) 主に行く買物施設、公的機関	17
2 鉄道（JR線・名鉄線・城北線）	18
(1) 路線・駅の配置	18
(2) 各駅の運行サービスレベル	19
(3) 各駅の利用状況	20
(4) 各駅の設備	22
(5) 域内交通需要からみた問題点	25
3 タクシー・路線バス	26
(1) タクシー事業者の状況	26
(2) 路線バスの状況	28
4 自動車	29
(1) 道路整備状況	29
(2) 自動車保有状況	30
(3) 道路交通状況	31
(4) 域内交通需要からみた問題点	32
5 徒歩・自転車	33
(1) 徒歩・自転車の移動状況	33
(2) 自転車等駐車場の整備状況	33
(3) 自転車等駐車対策	35
6 清須市コミュニティバス「あしがるバス」	36
(1) 運行の背景	36
(2) 路線・ダイヤ	36

(3) あしがるバス路線の変遷	41
(4) 駅・バス停勢圏及びカバー人口	42
(5) 主要施設との位置関係	44
(6) 利用状況	47
(7) 鉄道との連携	58
(8) 利用促進策	59
(9) まとめ	59
<b>第3章 清須市における主要なまちづくりの計画</b>	<b>60</b>
1 鉄道駅周辺土地地区画整理事業	60
(1) JR清洲駅前土地地区画整理事業	60
(2) 名鉄新清洲駅北土地地区画整理事業	60
2 新清洲駅周辺名鉄名古屋本線高架事業	60
3 都市計画道路事業	61
<b>第4章 地域公共交通に関する課題</b>	<b>62</b>
1 アンケート調査	62
(1) 概要	62
(2) 利用者アンケート調査の質問項目	63
(3) 利用者アンケート結果の概要	63
(4) 非利用者アンケート調査の質問項目	81
(5) 非利用者アンケート結果の概要	81
2 課題のまとめ	95
(1) 地理的課題	95
(2) 移動需要に対する課題	95
(3) 施設等のアクセスに関する課題	96
(4) 公共交通不便地域に関する課題	96
(5) 移動制約者に関する課題	97
<b>第5章 地域公共交通網形成計画の内容</b>	<b>98</b>
1 基本的な方針	99
2 計画の区域	99
3 計画の目標	100
4 計画の目標を達成するために行う事業	102
5 計画の達成状況に関する評価	108
6 計画の期間	108
<b>付録 アンケート調査結果</b>	

## はじめに

清須市は、愛知県西部、濃尾平野のほぼ中央に位置し、南部は名古屋市に隣接しており、17.32km<sup>2</sup>という狭い面積の中に約66,000人が住んでいます。平成17年7月7日に西枇杷島町・新川町・清洲町が合併して誕生しました。さらには、平成21年10月1日に春日町と合併して現在の市域になりました。

清須市には、コンパクトな市街地が形成されている上に、鉄道線についてもJR東海道本線、名鉄名古屋本線・犬山線・津島線及び東海交通事業城北線が市内を通過する9駅とJR清洲駅を加えた10駅が存在していることから、市外へ出るためには非常に便利であると言えます。

しかし、合併当初、バス路線はほぼ無い状態であり、市内を移動するための交通手段は貧弱でした。そのため、平成18年10月より、市が事業主体となってコミュニティバス「きよす あしがるバス」（以下「あしがるバス」という。）を運行開始し、住民のニーズに即したルート・ダイヤ改正を行いながら、日中の市内移動の利便性向上に努めてきました。引き続き、ルート・ダイヤの最適化を図りながら、更なる利用者増加に向けた取組が求められているところです。

また、市内は平坦な地形ですが、歩行環境や駅施設のバリアフリー性・自転車等駐車場の整備状況は良好とは言えず、移動制約者に配慮した交通環境を引き続き整備していく必要があります。

こうした「公共交通の充実」に向けた取組は、我が国を取り巻く少子高齢化、人口減少といった社会環境下においては、ますます重要になってまいります。

また、合併からまもなく10年を迎える本市が抱える様々な課題に対する処方箋としての役割も、公共交通には期待されるところです。

こうした認識のもと、これまでも「清須市地域公共交通戦略」に基づき進めてきた公共交通の充実に向けた歩みを、さらに推し進めていくために、この度「清須市地域公共交通網形成計画」（以下「本計画」という。）を策定しました。

## 第 1 章 地域公共交通網形成計画の必要性

### 1 清須市の概況

#### 【位置・地勢・面積】

- ◆ 本市は平成 17（2005）年 7 月 7 日、西枇杷島町、清洲町及び新川町の 3 町が合併して誕生しました。  
さらに、平成 21 年 10 月 1 日に春日町とも合併し、新しい「清須市」としてスタートしました。
- ◆ 本市の区域は、愛知県西部、尾張平野のほぼ中央に位置し（図 1.1）、南部は名古屋市に隣接しています。  
また、北部は北名古屋市、一宮市及び稲沢市に接し、東部は名古屋市に、西部はあま市に接しています（図 1.2）。
- ◆ 市内は、非常に平坦で庄内川の下流域にあり、ほとんどの地域は海拔 10m 未満となっています。区域では、庄内川のほかに新川、五条川などの河川が流れ、豊かな水辺環境に恵まれ、四季折々の風景を楽しむことができます。
- ◆ 本市の面積は 1,732ha で、東西約 5.5km、南北約 8.0km の広がりを持ち、愛知県の面積の 0.34% に当たります。地目別では、宅地（45.5%）が最も多く、次に道路（18.4%）、農用地（17.1%）、水面・河川・水路（6.2%）、その他（12.8%）となっています。

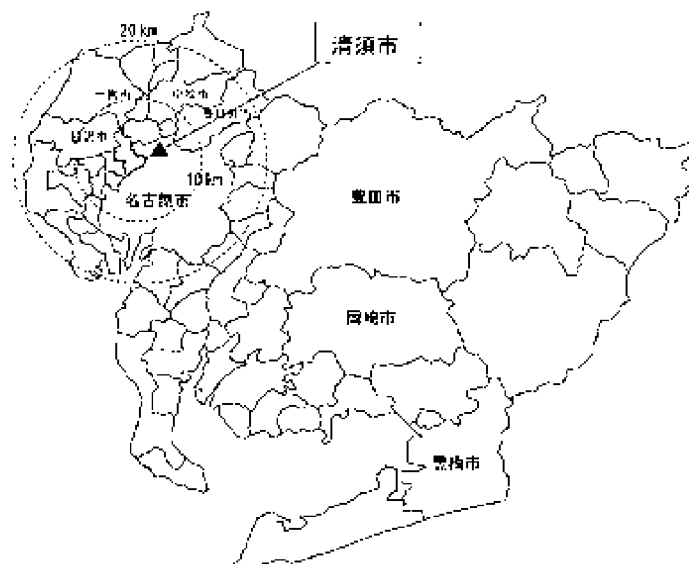


図 1.1 清須市の位置

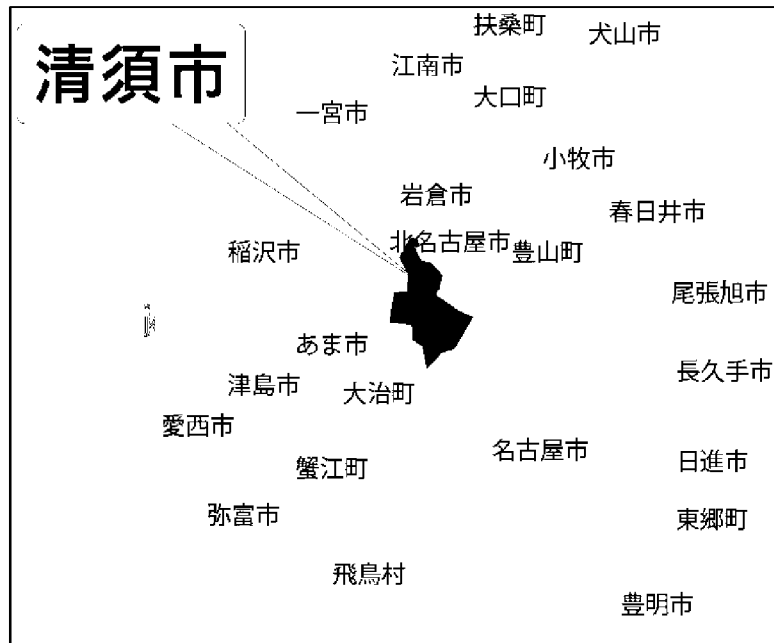


図 1.2 近隣市町との位置関係

**【清須市（西枇杷島町・清洲町・新川町）合併の経緯】**

- ◆ 西枇杷島町・清洲町・新川町の 3 町は、平成 15 年 12 月 18 日から、西枇杷島町・清洲町・新川町合併検討協議会（任意協議会）を設置し、さらに法定の「西枇杷島町・清洲町・新川町合併協議会」を平成 16 年 4 月 1 日に設置しました。
- ◆ 平成 16 年 7 月 26 日に開催された第 8 回合併協議会において、合併期日を平成 17 年 7 月 7 日とすることが確認されました。
- ◆ 平成 16 年 8 月 10 日に開催された第 9 回合併協議会において、新市の名称を清須市とすることが確認されました。
- ◆ 平成 16 年 12 月 15 日に、合併協定調印式が行われました。
- ◆ 平成 17 年 7 月 7 日に 3 町の新設合併による清須市がスタートしました。

## 第1章 地域公共交通戦略の必要性

### 【清須市と春日町の合併の経緯】

- ◆ 西枇杷島町・清洲町・新川町の合併検討に春日町は参加しませんでした。その後、平成17年7月7日に清須市が誕生しました。
- ◆ 平成18年12月12日、春日町が住民を対象に実施した合併に関するアンケートの結果を公表しました。その結果、住民の79.7%が「合併したほうがよい」と回答。合併の相手先は、清須市が56.1%、名古屋市が32.4%という結果でした。
- ◆ 平成18年12月15日、春日町議会が「清須市との合併協議を求める決議」を全会一致で決議し、平成19年12月18日、春日町から清須市に対して、編入合併を前提とする合併協議の申し入れがありました。
- ◆ 平成20年4月1日、清須市・春日町合併協議会（法定協議会）を設置し、平成20年11月25日に合併協定に調印がなされました。
- ◆ 平成21年10月1日に春日町の編入合併による清須市がスタートしました。

## 第1章 地域公共交通戦略の必要性

### 【人口動向】

- ◆ 清須市の平成18年から平成26年までの人口の推移は図1.3のとおりです。
- ◆ 合併以降、一貫して増加傾向となっています。

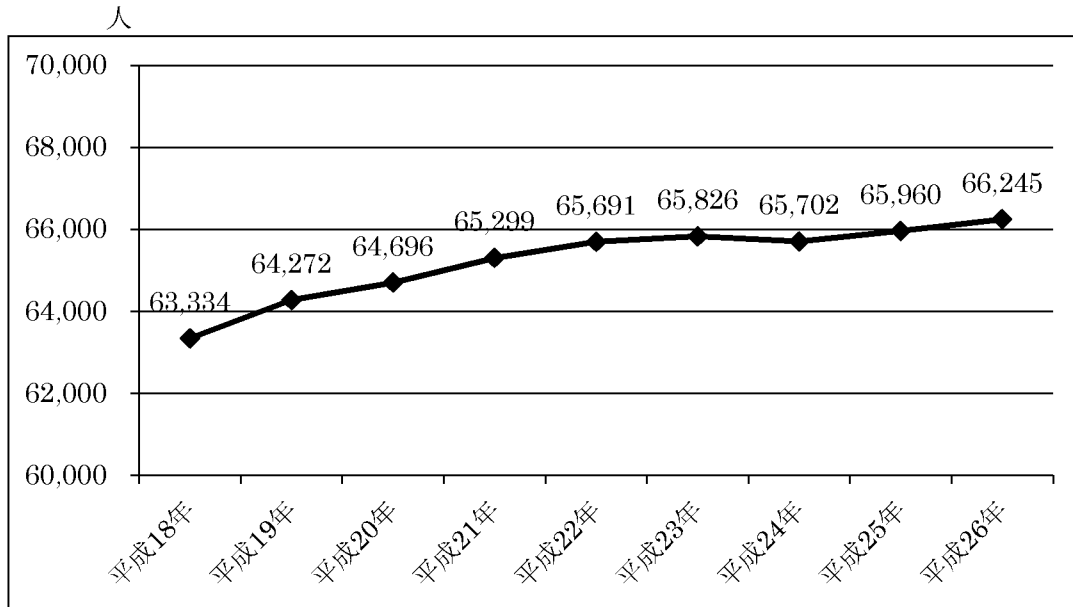


図 1.3 総人口の推移（※平成21年までは旧春日町を含む）

- ◆ 年代別人口割合の推移は図1.4のとおりです。年少人口及び老年人口は増加傾向にあります。生産年齢人口は減少傾向にあります。

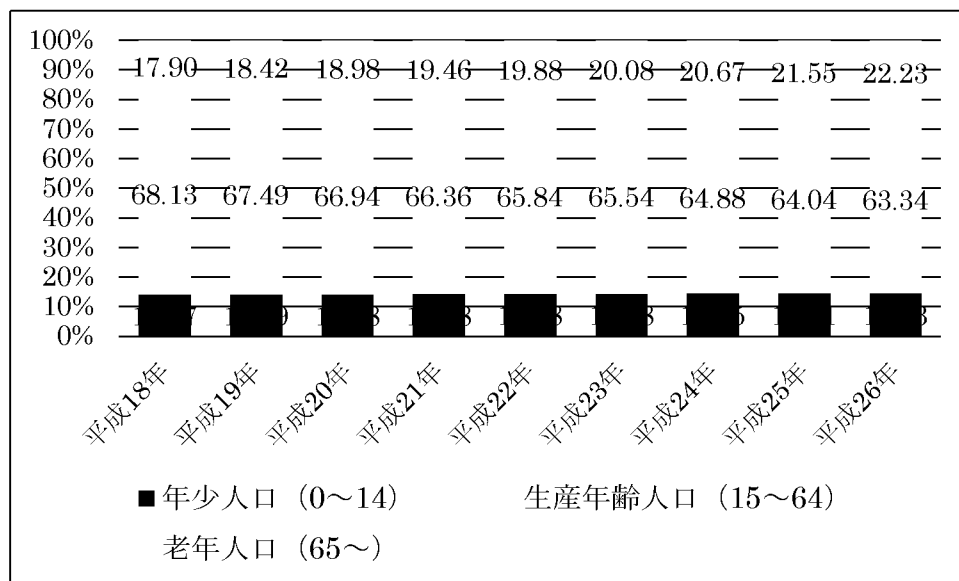


図 1.4 清須市の年齢構成別人口割合



## 第1章 地域公共交通戦略の必要性

### 【将来人口の見通し】

- ◆ 平成22年までの国勢調査の結果をベースに、コーホート要因法によって本市の人口を推計すると（図1.5）、総人口（合計）は平成37年にピークを迎えた後、減少に転じ、平成47年には約66,500人になると見込まれます。

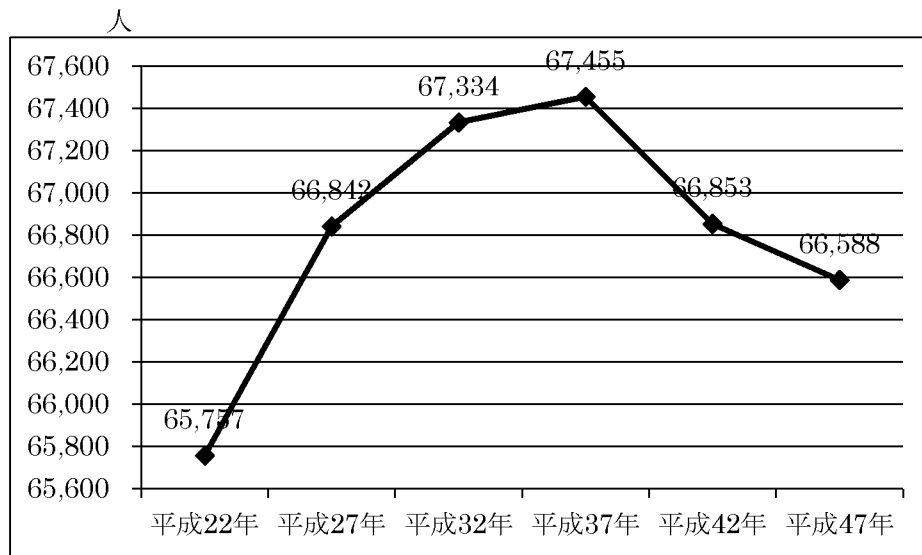


図 1.5 清須市の将来人口の見通し

- ◆ 年齢構成別人口割合を推計すると（図1.6）、0歳から14歳の年少人口割合は平成22年の14.33%から平成47年には10.5%に、65歳以上の老年人口割合は平成22年の20.21%から平成47年には26.18%になるものと見込まれます。

このように、本市では、少子・高齢化が進みます。

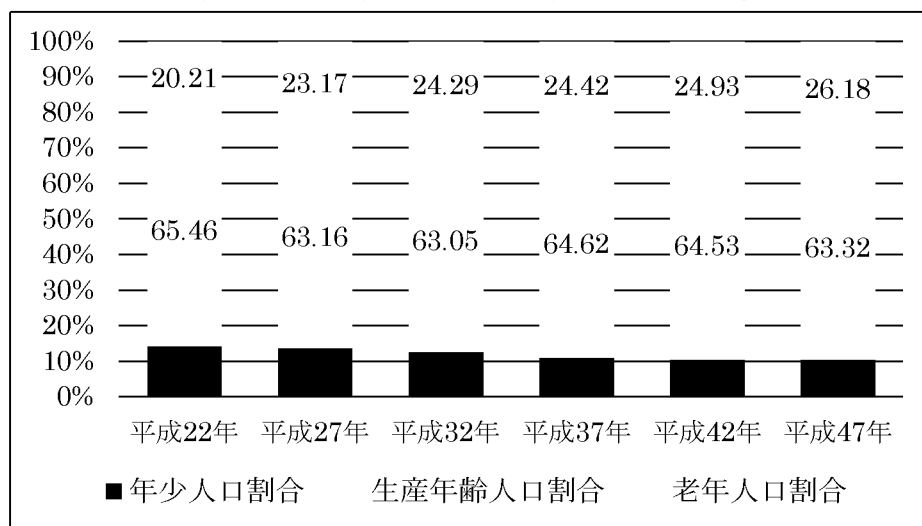


図 1.6 清須市の年齢構成別人口割合の推移

## 第1章 地域公共交通戦略の必要性

### 2 地域公共交通のサービスレベルと公的介入の必要性

#### (1) 交通網の概況

- ◆ 市内の交通網の概況を図 1.7 に示します。
- ◆ 域内には、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線・犬山線・津島線及び東海交通事業城北線の鉄道網のほか、名古屋第二環状自動車道、名古屋高速 6 号清須線、16 号一宮線、国道 22 号線、302 号線などの道路網により、周辺都市との連携が図られています。
- ◆ その反面、域内は主要道路・鉄道網と新川、庄内川、五条川によって分断されています。  
また、市街地の道路幅が狭いために、市内の移動利便性が低いという問題を抱えています。
- ◆ バス路線は、市内を走るコミュニティバスと名古屋市営バスのみのもので、状態です。

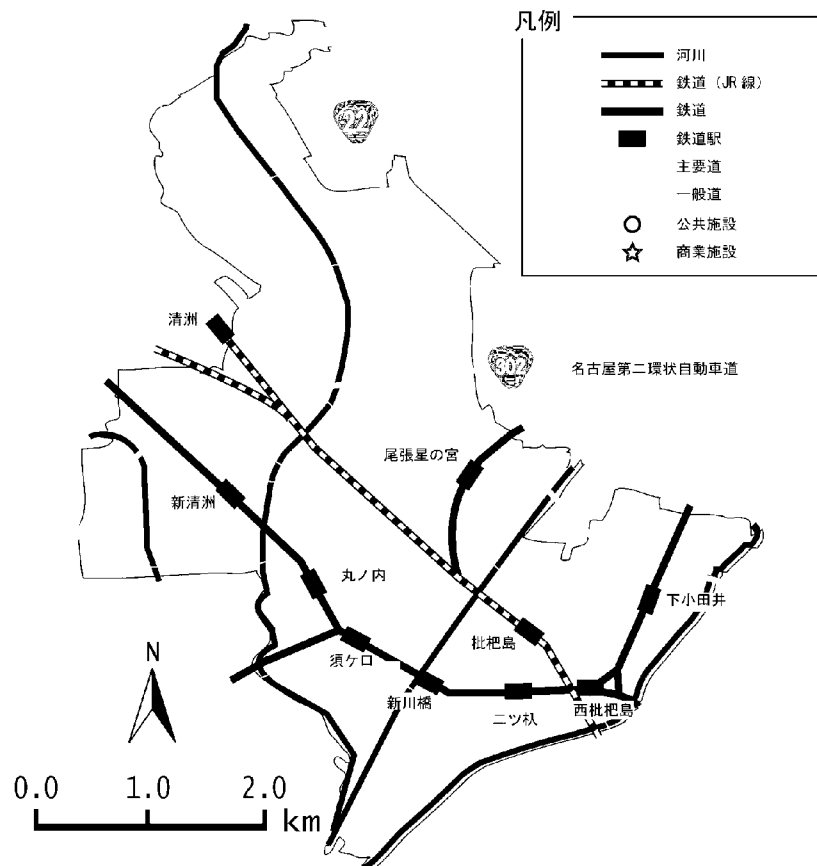


図 1.7 市内の鉄道・駅、河川、国道の分布

第1章 地域公共交通戦略の必要性

(2) 住民の交通状況 ※現在作成中

◆ 第5回中京都市圏パーソントリップ調査（2011年）による、清須市の行先別交通手段分担率をそれぞれ図1.9に示します。

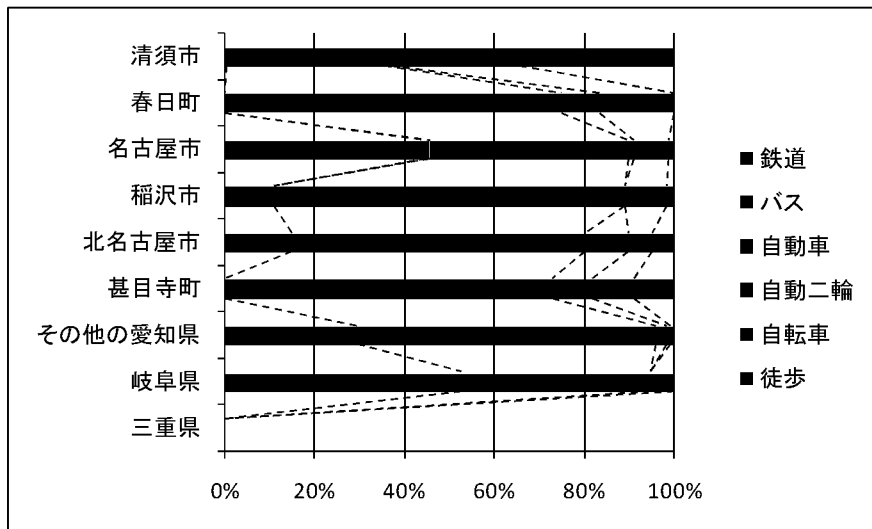


図 0.9 清須市居住者の行先別交通手段分担率

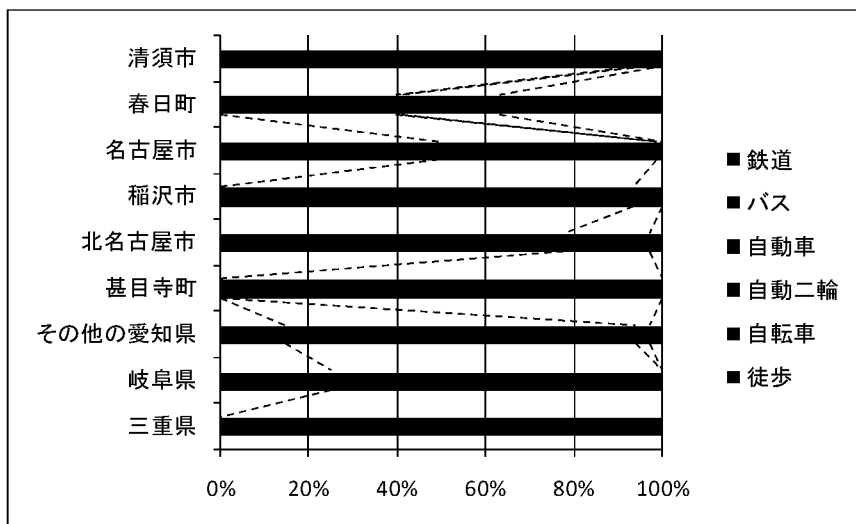


図 0.10 春日町居住者の行先別交通手段分担率

市内の移動には徒歩・自転車の分担率が高くなっています。他市町村への移動では、名古屋市へは鉄道と自動車分担率ほぼ半分ずつ分け合う一方、名古屋市以外は自動車が主な移動手段です。

## 第1章 地域公共交通戦略の必要性

- ◆ パーソントリップ調査から清須市居住者の自由目的および全目的トリップの行先を図 1.11 に示します。

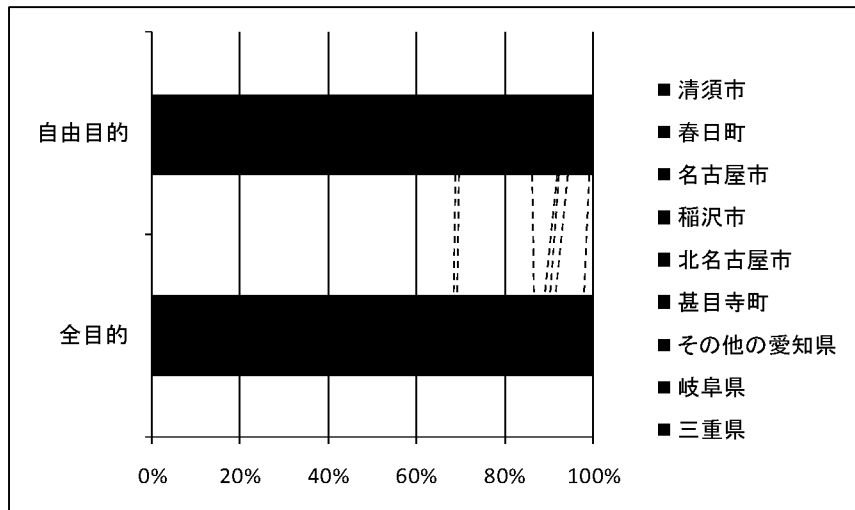


図 0.11 清須市居住者の自由目的および全目的トリップの行先

- ◆ 清須市では、約7割が市内への移動です。次いで多い行先は名古屋市、北名古屋市、稲沢市などです。自由目的では稲沢市が全目的に比較して多くなっています。
- ◆ 以上のように、現状では清須市と春日町との交流はあまり活発ではありません。これは、両市町とも広域的な移動が便利な道路・公共交通網になっていることが原因と言えます。  
しかし、春日町からの自由目的トリップについては清須市に行くものが多くなっており、合併によってこの割合は更に増加するものと見込まれます。これに対応できる交通手段の確保が課題となります。

### (3) 域内の一体感醸成の必要性

- ◆ 合併から10年が経過する中で、地域の多様性を許容しつつ、一方で旧町域の壁を取り払い、交流を深め、そして愛着が感じられるまちづくりのために、一体感の更なる醸成が重要な課題となります。
- ◆ また、域内の相互交流を促進し、地域活性化を図るためには、地域内に住民生活に資する交通手段の確保が必要となります。

## 第 1 章 地域公共交通戦略の必要性

## (4) 公共施設の集約と公共交通の役割

- ◆ 表 1.1 に清須市内の公共施設をまとめています。市の公共施設は、合併後も旧 4 町から統廃合することなく受け継がれているものが多く、類似のサービスを提供する施設が複数存在するなどの課題があります。
- ◆ また、公共施設の多くは老朽化しており、現在の規模を維持するためには、今後多くのコストが必要となってきます。厳しい財政状況の中、行財政基盤をしっかりと整えていくため、現行の施設サービスを維持していけるのかを十分検討する必要があります。
- ◆ 本市では、平成 22 年 2 月に、今後の公共施設の整備・再編（統合又は廃止）方針や活用方針を定める「清須市公共施設のあり方基本方針」を策定し、公共施設の再編等に取り組んでいるところです。公共施設の再編等に伴い、市民の市内移動について新たな動線が発生することになります。公共交通に対しては、この新たな動線を補完する役割が求められます。

## 第 1 章 地域公共交通戦略の必要性

表 1.1 各地区における主要公共施設の配置状況

種類 \ 旧町区域	西枇杷島地区	清洲地区	新川地区	春日地区
役所・役場	西枇杷島庁舎	清洲庁舎	市役所本庁舎	春日支所
総合病院	—	—	—	—
福祉・保健施設	西枇杷島老人福祉センター 西枇杷島生きがいセンター	清洲総合福祉センター 清洲保健センター	新川福祉センター	はるひ保健福祉センター 春日老人福祉センター
生涯学習的施設	西枇杷島小田井公民館 西枇杷島勤労福祉会館 水の交流ステーション 西枇杷島会館 庄内川水防センター	清洲市民センター 朝日公民館 清洲勤労福祉会館	新川ふれあい防災センター 新川地域文化広場	春日公民館 春日 B & G 体育館 はるひ美術館 市立図書館
プール・ジム施設	西枇杷島勤労福祉会館	清洲勤労福祉会館	新川地域文化広場	
スポーツ施設	西枇杷島勤労福祉会館	清洲勤労福祉会館		春日 B & G 体育館
屋外社会体育施設	西枇杷島野球場 西枇杷島ソフトボール場 西枇杷島テニスコート 浄化センターコート 西枇杷島子ども野球場	清洲ソフトボール場	新川軟式野球場 新川ソフトボール場 新川多目的広場 新川テニスコート	春日グラウンド 春日テニスコート 春日 B & G テニスコート

## 第 1 章 地域公共交通戦略の必要性

## 3 地域公共交通網形成計画に求められる方向性

## (1) 上位計画における位置づけ

- ◆ 本市は、その合併協議において、市町村の合併の特例に関する法律第 5 条の規定に基づき、新市のまちづくりの基本方針を定めるとともに、新市及び愛知県が実施するまちづくりの根幹となるべき主要事業や特徴的な事業等の施策を掲載した新市建設計画を策定しました。

その施策の一つ「便利で快適に暮らせるまちづくり」では、公共交通網の充実として、市内の各地域から公共施設や各駅を通る経路で、子どもから若年層、高齢者までが日常的に利用できる交通手段を提供するため、コミュニティ循環バスの運行を推進するとしています。平成 18 年 10 月開始のコミュニティバス「きよす あしがるバス」の実証運行はこれに基づくものです。

- ◆ また、清須市と春日町との合併協議において策定した新市基本計画でも、公共交通の充実として、市民の交通移動における利便性を高めるため、公共交通の充実に努めるとともに、鉄道駅のバリアフリー化などに取り組むこととしており、コミュニティバス事業を主な事業として掲げています。
- ◆ さらに、新市建設計画を尊重しながら、清須市における行政運営の基本的な指針として策定した清須市第 1 次総合計画においても、公共交通の充実として、市民が自家用車に依存せず容易に移動ができるよう、鉄道以外にも市民が利用しやすい「足」の確保に努めるとしています。
- ◆ このように、まちづくりの根幹となる上位計画において、コミュニティバス事業を核とした公共交通の充実を主要施策として掲げています。本地域公共交通網形成計画は、その具体的な内容と実現方策を示すものと位置づけられます。

## ■ 新市建設計画（平成 16 年 12 月策定）

策定主体

西枇杷島町・清洲町・新川町合併協議会

計画期間

平成 17 年度～平成 27 年度

## ○まちづくりの基本方針

2 便利で快適に暮らせるまちづくり

## 第 1 章 地域公共交通戦略の必要性

自然との共生、循環型社会の構築、生活排水や産業排水の適正処理などを推進し、美しく、清らかな地域づくりを目指すとともに、新市内の各地域を連絡する地域内幹線道路の整備、住宅地域の一体的な面整備を実施するなど、便利で快適に生活できる居住環境の形成に努めます。

## ⑧ 公共交通網の充実

新市内の各地域から公共施設や各駅を通る経路で、子どもから若年層、高齢者までが日常的に利用できる交通手段を提供するため、コミュニティ循環バスの運行を推進します。

## ■ 新市基本計画（平成 20 年 11 月策定）

策定主体

清須市・春日町合併協議会

計画期間

平成 21 年度～平成 31 年度

## ○施策の基本方針

## (4) 便利で快適に暮らせるまちづくり

市民の便利で快適な暮らしを実現するため、市街地整備や都市景観整備を進めます。

また、道路・橋りょうの充実や鉄道駅周辺の整備、機能強化を通じた交通拠点と公共交通の充実を図り、市民の交通利便性を高めることを目指します。

## ④ 公共交通の充実

市民の交通移動における利便性を高めるため、公共交通の充実に努めるとともに、鉄道駅のバリアフリー化などに取り組みます。

## 【主な事業】

- ・コミュニティバス事業
- ・鉄道駅バリアフリー化事業
- ・名古屋鉄道高架化事業

## ■ 清須市第 1 次総合計画（平成 19 年 3 月策定、平成 24 年 3 月改訂）

策定主体

清須市

計画期間

基本構想：平成 19 年度～平成 28 年度（10 年度間）

前期基本計画：平成 19 年度～平成 23 年度（5 年度間）

後期基本計画：平成 24 年度～平成 28 年度（5 年度間）

## ○施策の指針

## 4 便利で快適に暮らせるまちづくり



## 第1章 地域公共交通戦略の必要性

《略》

清須市は名古屋市に隣接する大都市圏の一翼を担う都市であり、これにふさわしいゆとりと利便性をもった都市基盤の整備は、ますます大きな課題となっています。

このような問題意識のもとで、市民と事業者にとって高い利便性と快適性をもったまちをつくるために下記の施策を推進し、これを通じて「便利で快適に暮らせるまちづくり」を推進します。

#### 4 公共交通の充実

市民が自家用車に依存せず容易に移動ができるよう、鉄道以外にも市民が利用しやすい「足」の確保に努めます。

### (2) 関連計画における位置付け

- ◆ まちづくり・福祉といった各行政分野における個別計画においても、コミュニティバス事業が位置付けられています。地域公共交通網形成計画の推進にあたっては、これらの個別計画とも連携を図りながら、地域社会全体の価値を向上させていく必要があります。

## ■ 清須市都市計画マスタープラン（平成21年10月策定）

### III 全体構想

#### 2 都市整備の方針（2）分野別都市整備の方針

##### 2）施設整備の方針（交通施設）

###### ○ 道路

生活道路については、舗装、排水施設の維持補修及び交通安全施設等の整備を行い、歩行者・自転車利用者を含む道路利用者の利便の増進、安全確保を図ります。

###### ○ 鉄道

清須市は市内各所から最寄りの駅まで2.5 km以内の距離であり、市内全域が駅まで徒歩圏、自転車利用範囲内であることから、鉄道の利用促進につながる駐輪場の確保等、各駅の状況に合わせた整備を図ります。

#### 4）その他の方針（環境・人にやさしいまち）

歩行者・自転車利用者が安全に移動できるまちづくり、高齢者・障害者等が安心して移動できるバリアフリー化、公共交通機関の利用環境の整備、きよすあしがるバスの存続等、環境に負荷が少なく環境にやさしいまちづくり、人にやさしいまちづくりを目指します。

## ■ 高齢者福祉計画・第5期介護保険事業計画（平成24年3月策定）

## 第1章 地域公共交通戦略の必要性

## 3 安全で安心なまち

## (1) 住み慣れた在宅生活への支援

在宅生活の継続性を図るために、サービス利用者のニーズにあわせた総合的な福祉サービスが提供されるよう、福祉の基盤の整備を推進していきます。

## コミュニティバス運行事業

○高齢者や主婦層などの日中における市内移動の利便性を高めるため、コミュニティバスの運行を継続していきます。

## (3) 計画に求められる方向性

以上のように、清須市は合併自治体として、その住民や来訪者の移動を担保するための公共交通政策の構築を必要としています。その方向性は以下の5つに集約されます。

- ①地理的条件：狭い地域・平坦な地形に適した政策
- ②移動需要：他地域への移動には向いているが、域内移動は不便であることを改善する必要性
- ③施設との関係：合併に伴う施設配置の見直しと連動した公共交通のあり方
- ④公共交通不便地域：公共交通を担保すべき地域の特定
- ⑤移動制約者：公共交通以外の移動手段確保の必要性

本計画では、文献・資料等の調査、及び住民アンケート調査の実施によるデータ収集結果をもとに、これらの方向性について検討を行い、その解決に必要な政策の立案を行っていきます。

## 第2章 清須市における交通の現状

### 1 清須市の地理的概況

#### (1) 人口分布

- ◆ 全住民の人口分布を図 2.1 に示します。  
農地の多い春日地区及び清洲地区の一部を除き、全城が人口集中地区となっています。

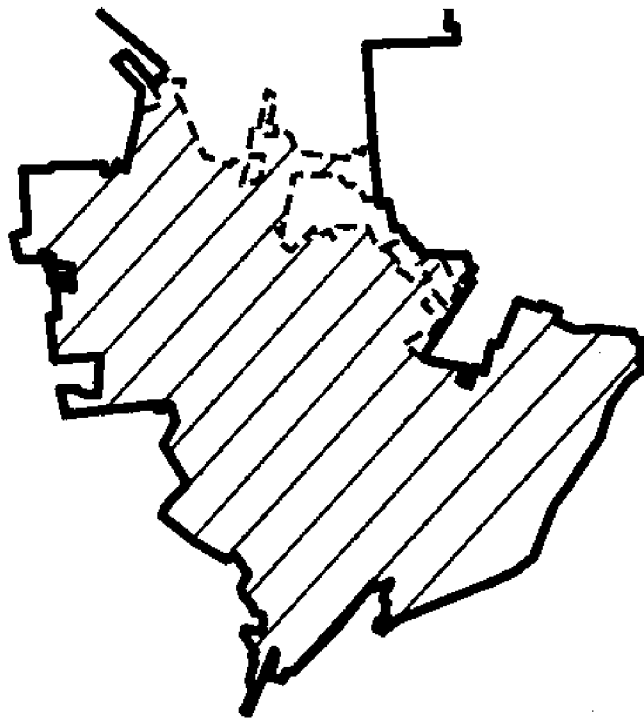


図 2.1 清須市の人口集中地区境界図

【出典：平成 22 年国勢調査 人口集中地区境界図(清須市)】



## 第2章 清須市における交通の現状

### (3) 主に行く買物施設、公的機関

- ◆ 平成26年9月に実施したアンケート調査結果（付録参照）から、主な移動先を、買物、公的機関別に図2.3及び図2.4に示します。
- ◆ 買物先にヨシヅヤ清洲店を選ぶ人が特に多くみられます。
- ◆ 公的機関に関しては、市役所に行く人が多い傾向にあります。また、生涯学習施設に行く人も多くみられます。

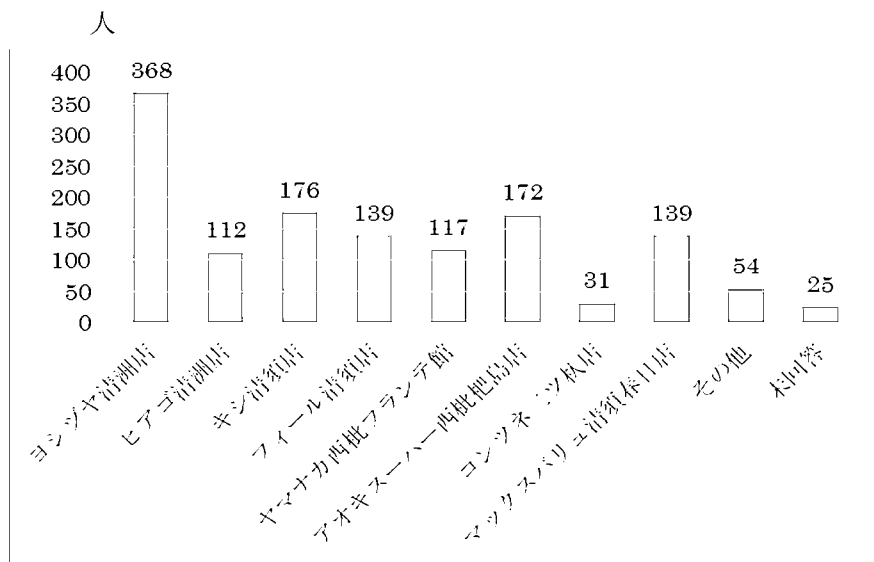


図 2.3 日常の買物先

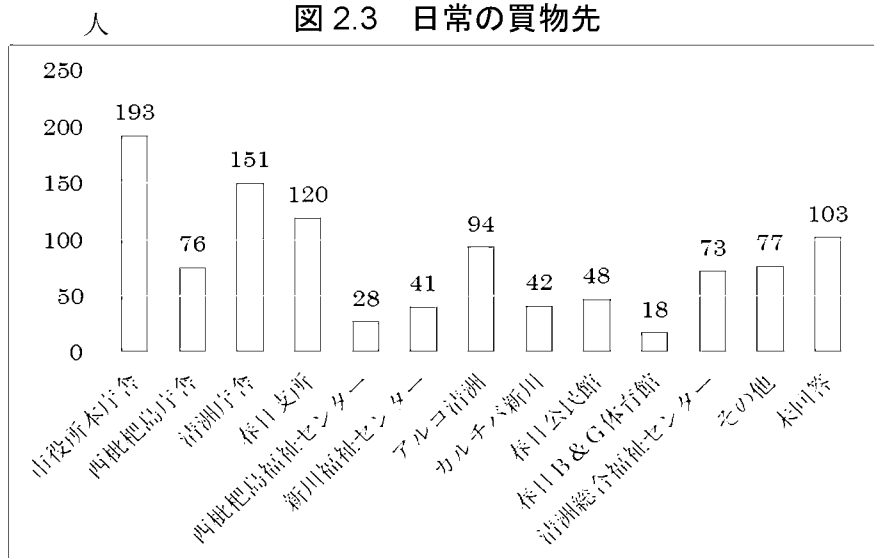


図 2.4 公的機関の行先

## 第2章 清須市における交通の現状

### 2 鉄道（JR線・名鉄線・城北線）

#### (1) 路線・駅の配置

- ◆ 図 2.5 に本市の鉄道線及び駅を示します。
- ◆ 市内にはJR線 1 駅、名鉄線 7 駅、城北線 1 駅の計 9 駅があり、加えて本市と稲沢市の境界の稲沢市側にJR清洲駅が立地しています。
- ◆ 本章では、市内 9 駅にJR清洲駅 1 駅を加えた 10 駅について検討を行います。

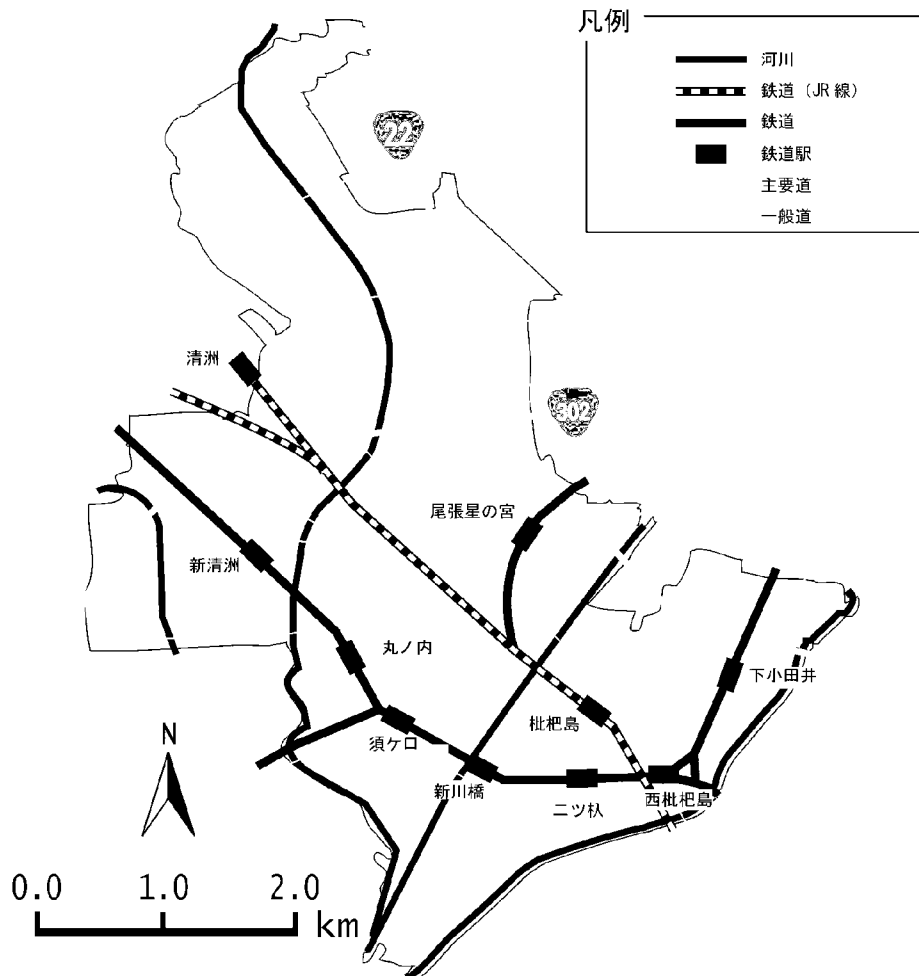


図 2.5 市内の鉄道・駅の分布

## 第2章 清須市における交通の現状

### (2) 各駅の運行サービスレベル

- ◆ 表 2.1 に 10 駅の運行サービスレベルを示します。
- ◆ JR線の1駅はいずれも普通しか停車しないものの、比較的本数が多く、日中も4本/時の運行サービスレベルを保持しています。
- ◆ 名鉄線は、快速急行、急行、準急の停車する須ヶ口駅及び新清洲駅は、1日当たり本数および日中の1時間当たりの本数も多く、特に須ヶ口駅は津島方面に向かう電車もあるため、運行本数は非常に多くなっています。
- ◆ 一方、西枇杷島駅や新川橋駅は普通列車しか停車しないため、日中は2本/時と、本数が少なくなっています。
- ◆ 城北線は1日当たりの運行本数がJR線や名鉄線に比べて少なく、日中は概ね1~2本と極めて運行サービスレベルが低いといえます。

表 2.1 各駅における運行サービスレベル（平成26年12月1日現在）

駅			岐阜・津島方面 (城北線は勝川方面)		名古屋・豊橋方面 (城北線は枇杷島方面)	
			平日	土曜日・休日	平日	土曜日・休日
JR線	枇杷島	1日の本数(本/日)	74	73	77	76
		日中1時間当たり本数(本/時)	4	4	4	4
	清洲 (稲沢市)	1日の本数(本/日)	74	73	77	76
		日中1時間当たり本数(本/時)	4	4	4	4
名鉄線	西枇杷島	1日の本数(本/日)	42	38	40	39
		日中1時間当たり本数(本/時)	2	2	2	2
	二ツ杵	1日の本数(本/日)	75	69	82	75
		日中1時間当たり本数(本/時)	4	4	4	4
	新川橋	1日の本数(本/日)	42	38	40	39
		日中1時間当たり本数(本/時)	2	2	2	2
	須ヶ口	1日の本数(本/日)	140(本) 97(津)	138(本) 97(津)	147	146
		日中1時間当たり本数(本/時)	8(本) 5(津)	8(本) 6(津)	7	8
	丸ノ内	1日の本数(本/日)	68	66	68	65
		日中1時間当たり本数(本/時)	4	4	4	4
	新清洲	1日の本数(本/日)	139	138	141	138
		日中1時間当たり本数(本/時)	8	8	8	8
	下小田井	1日の本数(本/日)	73	70	70	72
		日中1時間当たり本数(本/時)	4	4	4	4
城北線	尾張星の宮	1日の本数(本/日)	26	23(土) 20(休)	26	23(土) 20(休)
		日中1時間当たり本数(本/時)	1~2	1~2	1~2	1~2
	枇杷島	1日の本数(本/日)	26	23(土) 20(休)	-	-
		日中1時間当たり本数(本/時)	1~2	1~2	-	-

出典：企画政策課調べ

第2章 清須市における交通の現状

(3) 各駅の利用状況

- ◆ 図 2.6 に各駅の年間乗降数を示します。また、図 2.7 に、前述アンケート結果から得られた駅の利用先を示します。
- ◆ 名鉄駅の中では、運行サービスレベルの高い新清洲駅・須ヶ口駅を利用する人が多く、JR 駅では、清洲駅・枇杷島駅を利用する人が多くみられます。

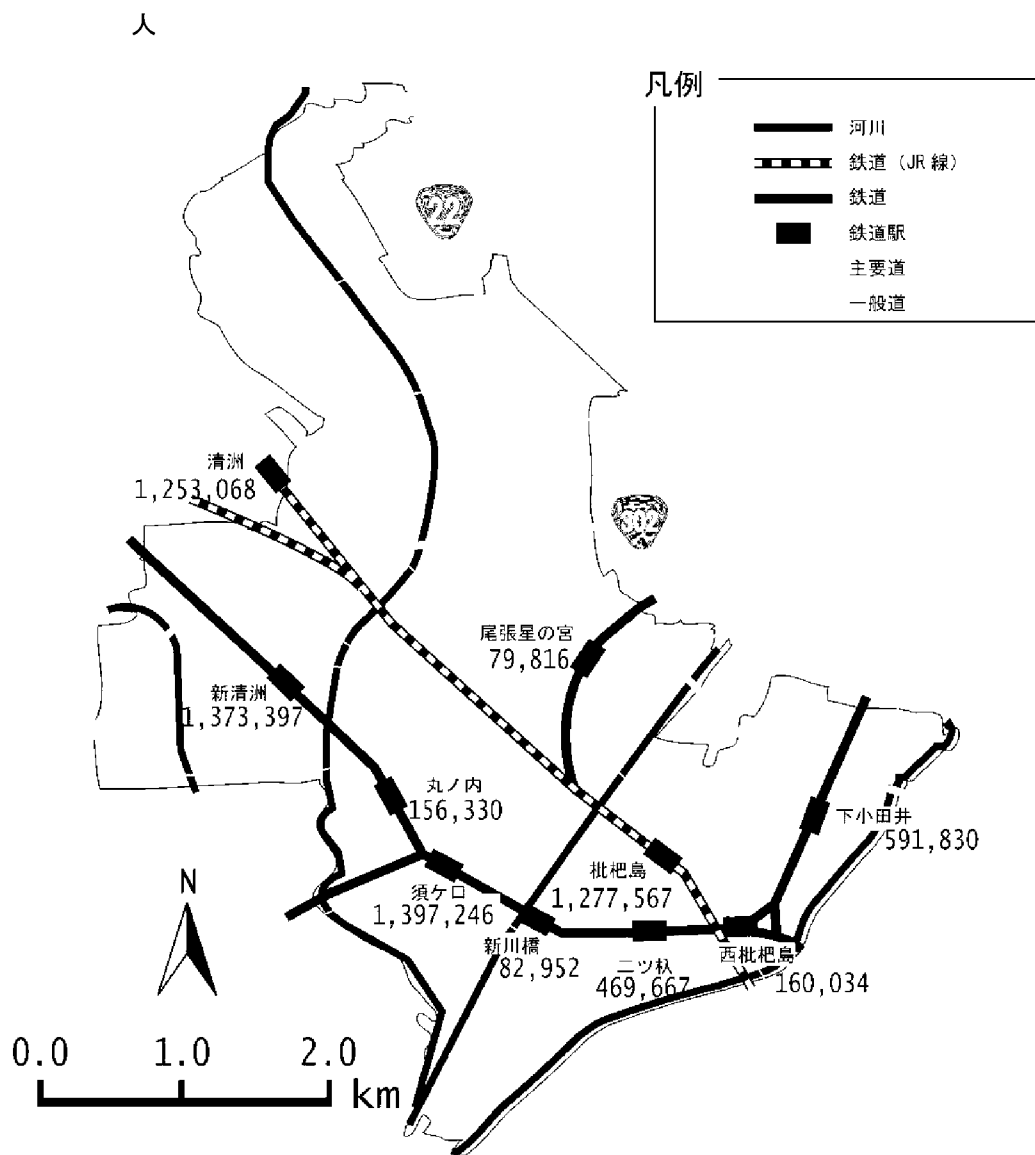


図 2.6 各駅の年間乗降者数(平成 22 年度)

【出典：平成 24 年度刊愛知県統計年鑑】



第2章 清須市における交通の現状

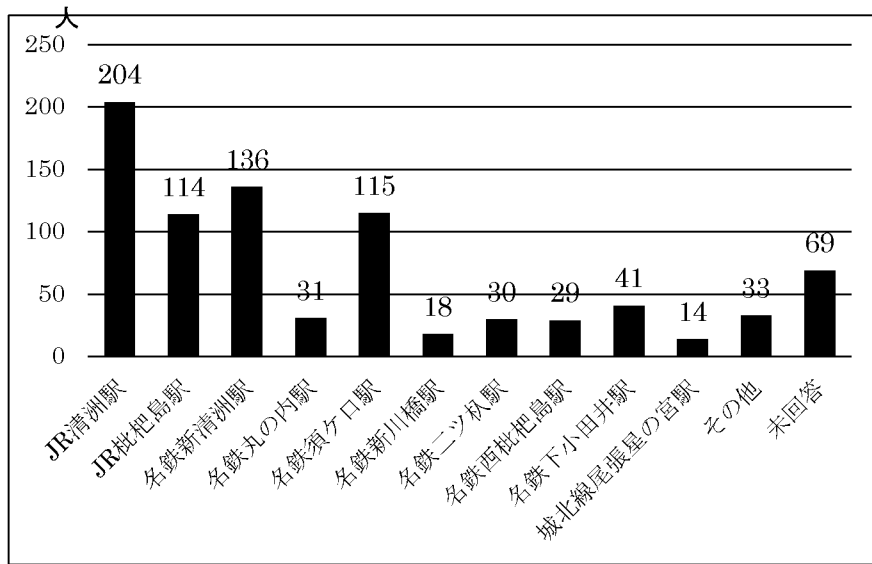


図 2.7 駅利用先

## 第2章 清須市における交通の現状

### (4) 各駅の設備

[バリアフリー化の状況]

- ◆ 表 2.2 に各駅のバリアフリー化の状況を示します。
- ◆ JR 枇杷島駅、JR 清洲駅、名鉄須ヶ口駅はバリアフリー完備です。
- ◆ 名鉄線のバリアフリー化に対応していない駅は、階段のない単純な構造です。

また、車いすでの利用に際して、事前の電話連絡によって係員による補助が受けられます。

表 2.2 各駅のバリアフリー化の状況

駅名	駅前広場の有無	駅員	バリアフリー		
			車いす	昇降環境	
JR 線	枇杷島	あり	常駐	エレベータ設置	エレベータ・エスカレータ設置
	清洲 (稲沢市)	なし	常駐	エレベータ設置	エレベータ設置
名鉄線	西枇杷島	なし	なし	事前連絡にて係員が対応 (スロープ)	数段の階段あり
	二ツ杵	なし	なし	事前連絡にて係員が対応 (スロープ)	若干の階段あり、スロープも設置
	新川橋	なし	なし	事前連絡にて係員が対応 (スロープ)	スロープ
	須ヶ口	なし	常駐	エレベータ設置	エスカレータ設置
	丸ノ内	なし	なし	事前連絡にて係員が対応 (スロープ)	スロープ
	新清洲	あり	常駐	事前連絡にて係員が対応 (簡易車いす昇降機)	階段を数十段上り下りする必要あり
	下小田井	なし	なし	事前連絡にて係員が対応 (スロープ)	スロープ
城北線	尾張星の宮	あり	なし	対応不可	階段を数十段上り下りする必要あり

【出典：東海旅客鉄道株式会社ホームページ、名古屋鉄道株式会社ホームページ】

## 第2章 清須市における交通の現状

### 〔駅前広場〕

- ◆ 駅前広場は、J R 枇杷島駅、名鉄新清洲駅、城北線尾張星の宮駅に整備されています。枇杷島駅は駅舎の橋上化によって、西口・東口両方に整備されました。
- ◆ 一方、利用者の多い名鉄須ヶ口駅やJ R 清洲駅は、駅前広場がないことに加え、駅前にバス車両が乗り入れることさえ困難な状況にあります。

### 〔駐車場〕

- ◆ 各駅の駐車場整備状況は、駅周辺に民間の駐車場が存在するのみで、公的な整備が行われておらず、パークアンドライドの環境は整っていません。

## 第2章 清須市における交通の現状

表 2.3 各駅の市営無料自転車駐輪場の整備状況（平成25年5月時点）

駅名		駐輪場名称	駐輪台数（台）	備考
JR 線	枇杷島	JR 東海枇杷島駅東口自転車駐輪場	1,428	民営駐車場も整備
		JR 東海枇杷島駅西口自転車駐輪場	586	
		計	2,014	
	清洲 (稲沢市)	JR 東海清洲駅東自転車駐輪場	507	
		JR 東海清洲駅前自転車駐輪場	225	
		稲沢市第4自転車等駐輪場	94	
		稲沢市第3自転車等駐輪場	77	
		稲沢市第2自転車等駐輪場	94	
		稲沢市第1自転車等駐輪場	320	
	計	1,317		
城北線	尾張星の宮	なし		
名鉄線	西枇杷島	名鉄西枇杷島駅自転車駐輪場	120	民営駐車場も整備
		日の出自転車駐輪場	100	
		計	220	
	二ツ杵	二ツ杵自転車駐輪場	129	
		名鉄二ツ杵自転車駐輪場	148	
		計	277	
	新川橋	名鉄新川橋駅自転車駐輪場	60	
	須ヶ口	東外町自転車駐輪場	86	民営駐車場も整備
		東須ヶ口自転車駐輪場	104	
		計	190	
	丸の内	なし		民営駐車場が整備
	新清洲	名鉄新清洲駅東自転車駐輪場	170	駐輪場から自転車があふれ、通行が困難な箇所もある
		名鉄新清洲駅北自転車駐輪場	376	
		名鉄新清洲駅前自転車駐輪場	726	
		計	1,272	
下小田井	名鉄下小田井駅自転車駐輪場（駅隣接）	170	駐輪場は少なく、駅前に自転車が溢れている。通路が塞がることもある	
	名鉄下小田井駅自転車駐輪場（上新）	206		
合計			5,726	

【出典：清須市自転車等駐車対策基本方針】

## 第2章 清須市における交通の現状

### (5) 域内交通需要からみた問題点

- ◆ 市内は鉄道が充実しており、名古屋方面などへの利用は便利ですが、市内移動には適していません。
- ◆ 市内の駅は、駅前広場やパークアンドライド駐車場の整備が極めて遅れており、大型車が乗り入れられない主要駅さえあります。自転車等駐車場はかなりの量が供給されていますが、違法駐車が多い状態です。  
また、バリアフリー対応になっていない駅も多くなっています。
- ◆ 以上のことから、「駅及びその周辺施設の充実」、「域内移動のための手段の充実」が大きな課題であると言えます。

## 第2章 清須市における交通の現状

### 3 タクシー・路線バス

#### (1) タクシー事業者の状況

- ◆ 表 2.4 に清須市を営業エリアにするタクシー会社の概要を示します。他市の 2 社も市内で営業しています。
- ◆ 乗り場 (図 2.8 参照) は J R 清洲駅や J R 枇杷島駅などの本数の多い駅に存在しています。
- ◆ 福祉車両は 2 台のみとなっています。なお、N P O 等による福祉有償運送は、域内では西枇杷島地区の 1 社のみとなっています。

表 2.4 市内を営業エリアにするタクシー会社

名称	所在地	車両数 (台)			
		タクシー	患者輸送	合計	乗り場
西枇杷島交通株式会社	清須市西枇杷島町日の出 2	中型 4 小型 13	—	17	本社 (名鉄西枇杷島駅近く)、JR 枇杷島駅
新川タクシー株式会社	清須市下河原 924	中型 24	スロープ 2	26	本社、JR 枇杷島駅、JR 清洲駅
名鉄西部交通株式会社	北名古屋市二子松江 33	中型 29	—	29	名鉄新清洲駅 (朝日新聞印刷工場、名北事務所)
ひかり交通株式会社	名古屋市西区こも原町 31	中型 73 小型 2	—	75	JR 枇杷島駅
合計		145	2	147	

【出典：企画政策課調べ】

## 第2章 清須市における交通の現状

- ◆ 本市においては、障がい者を対象としたタクシー料金等の助成事業が実施されています。その内容を表 2.5 に示します。

表 2.5 タクシー料金等助成事業の内容

タクシー料金等助成	タクシー料金	対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障害者手帳 1～3 級</li> <li>・療育手帳 A、B 判定</li> <li>・精神障害者保健福祉手帳 1、2 級</li> </ul>
		助成額	利用 1 回につき 1 枚 一律 650 円/回
		回数	120 回/年
	ガソリン費用	対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障害者手帳 1～3 級 (3 級については自ら所有する自動車を自ら運転する場合のみ)</li> <li>・療育手帳 A、B 判定</li> <li>・精神障害者保健福祉手帳 1、2 級</li> </ul>
		助成内容	ガソリン購入費 (月最高 40ℓまで) の 5 割

※タクシー料金かガソリン費用のどちらか一方の選択制。

第2章 清須市における交通の現状

(2) 路線バスの状況

- ◆ 市内には、かつては路線バスが運行されていましたが、名鉄バスが平成9年11月に廃止となって以降、地域内の路線バスは名古屋市営バス名駅26号系統（名古屋駅～上小田井駅～平田住宅）のみで、停留所も「古城」の1か所しかありません（図2.8参照）。

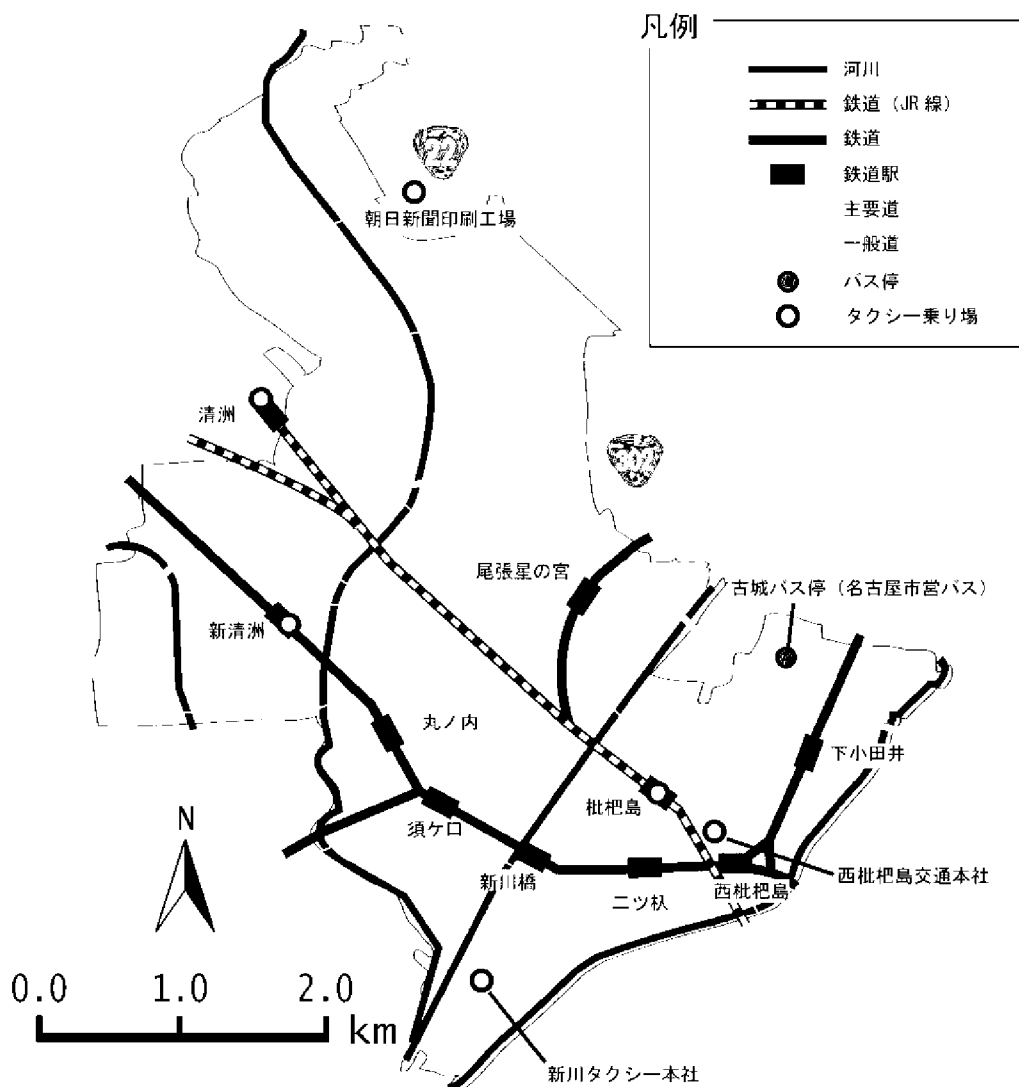


図2.8 タクシー乗り場及び路線バス停留所配置図



## 第2章 清須市における交通の現状

### 4 自動車

#### (1) 道路整備状況

- ◆ 第1章で述べたように、清須市においては、広域的な道路網が極めて充実しています。その一方で、それらの道路によって域内が分断されてしまっています。
- ◆ 本市の道路整備状況を表す指標を、表2.6に示します。
- ◆ 主要道路はすべて整備済です。また、道路密度は名古屋市や愛知県全域と比較して低くなっています。
- ◆ 一方、平均道路幅は、名古屋市や愛知県平均と比べて狭くなっています。

表 2.6 道路実延長と舗装率(平成24年)

	清須市	名古屋市	愛知県
道路実延長(km)	384.3	6,444.8	50,035.5
うち主要道路(km)	45.1	559.4	5,783.5
うち市町村道(km)	339.2	5,885.4	44,252.0
面積(km <sup>2</sup> )	17.32	326.43	5,163.16
道路面積(km <sup>2</sup> )	2.16	62.06	399.84
道路密度(km/ km <sup>2</sup> )	22.19	103.85	125.14
道路面積率 (道路面積/総面積)	12.5%	19.0%	7.7%
平均道路幅 (道路面積/道路実延長)	5.62m	9.63m	7.99m

【出典：平成25年度刊愛知県統計年鑑、平成25年度土地に関する統計年報】

## 第2章 清須市における交通の現状

## (2) 自動車保有状況

- ◆ 清須市の乗用車保有状況を、表 2.6 に示します。
- ◆ 乗用車保有率に着目すると、清須市と愛知県全域の値が近くなっています。

表 2.6 車種別乗用車保有台数(平成 24 年)

	清須市	名古屋市	愛知県
普通乗用 (台)	11,293	409,137	1,360,171
小型乗用 (台)	12,545	411,442	1,529,507
軽自動車 (台)	11,546	253,672	1,459,920
総数 (台)	41,429	1,257,112	4,949,022
人口 (人)	65,702	2,261,377	7,425,952
自動車保有率 (台/1,000 人)	631	556	666

【出典：平成 25 年度刊愛知県統計年鑑】

第2章 清須市における交通の現状

(3) 道路交通状況

- ◆ 本市の平日 12 時間自動車交通量を図 2.9 に示します。
- ◆ 国道 22 号線は名古屋～岐阜間を結ぶ幹線道路であり、本市においては最も交通量の多い道路です。県道 59 号線や県道 67 号線も交通量が比較的多くなっています。
- ◆ 市内は国道を除いて比較的狭い道路が多く、全体として自動車走行環境は良くありません。

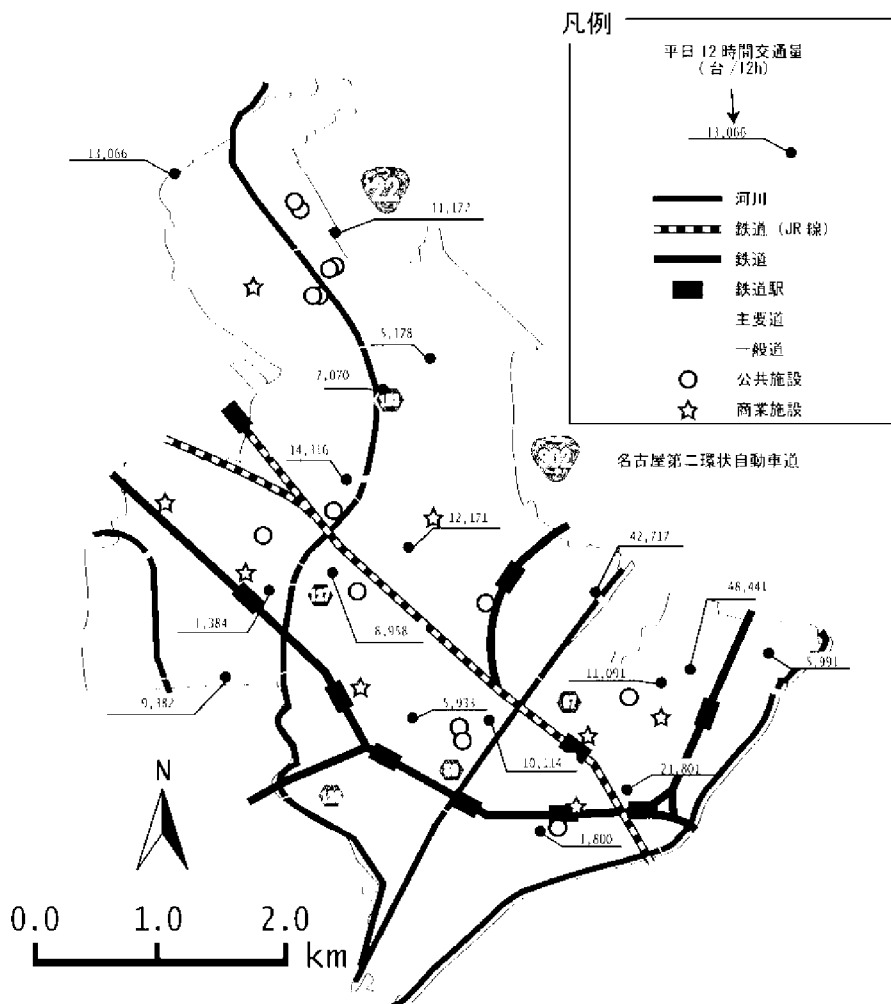


図 2.9 清須市内の自動車交通量

【出典：平成 22 年度道路交通センサス報告書】

## 第2章 清須市における交通の現状

## (4) 域内交通需要からみた問題点

- ◆ 自動車についても鉄道と全く同様に、域外への移動は便利ですが、域内移動については利便性が低くなっています。この理由として、「幹線道路で域内が分断されている」、「域内の道路が狭い」ことが挙げられます。そのためには、都市計画道路の充実が必要と言えます。
- ◆ 都市計画道路とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、都市計画法に基づいて建設計画が決定された道路であり、戦災復興都市計画街路として昭和21年、22年に計画決定されたものと、昭和41年の都市計画街路網の見直しの際に計画決定されたものが、その多くを占めています。
- ◆ 清須市において計画決定されている路線数は35であり、総延長は52.15kmで、整備率は68.5%（平成26年4月1日現在）となっています。
- ◆ 都市計画道路は、都市の骨格となる道路であるため、大規模な道路であることが多く、費用も莫大になることから、都市計画決定を行ってすぐに着手することは難しく、緊急性の高いものから順次、事業に取り組んでいます。
- ◆ しかし、都市計画道路網が完成するまでには相当な時間と費用がかかると見込まれるため、また地球環境問題の観点からも、公共交通や徒歩・自転車といった手段の充実が必要と言えます。

## 第2章 清須市における交通の現状

## 5 徒歩・自転車

## (1) 徒歩・自転車の移動状況

- ◆ 市内の徒歩・自転車の移動状況を具体的に示すデータはありませんが、本市の特性から見ると、総じて徒歩・自転車の移動は多いと思われます。
- ◆ 前述のように、「幹線道路で域内が分断されている」、「域内の道路が狭い」ことから、域内移動の利便性が低くなっています。特に歩道・自転車通行路の整備率が低くなっていることが問題といえます。この改善のために、都市計画道路の充実が必要です。
- ◆ 本市における歩道整備の状況を表 2.8 に示します。

表 2.8 歩道整備の状況

道路距離	384.3km
歩道距離	51.83km
歩道整備率	13.49%

【出典：平成 25 年度刊愛知県統計年鑑】

## (2) 自転車等駐車場の整備状況

- ◆ 市内の 8 駅周辺には、16 か所の清須市営自転車等駐車場が整備されており、合計 5,141 台の収容可能台数となっています。
- ◆ また、JR 清洲駅周辺には稲沢市が管理している駐車場が 4 か所（収容可能台数 585 台）整備されています。
- ◆ 民営自転車等駐車場は 5 駅周辺に 7 施設設置されており、1,663 台の収容可能台数となっています。

## 第2章 清須市における交通の現状

表 2.9 駅周辺の市営自転車等駐車場一覧（平成 25 年 5 月時点）

JR枇杷島	JR東海枇杷島駅東口自転車駐車場	1,428 台	無料	清須市	清須市
	JR東海枇杷島駅西口自転車駐車場	586 台	無料	清須市	清須市
	合計	2,014 台			
JR清洲	JR東海清洲駅東自転車駐車場	507 台	無料	清須市	一般個人
	JR東海清洲駅前自転車駐車場	225 台	無料	清須市	一般個人
	稲沢市清洲駅第4自転車等駐車場	94 台	無料	稲沢市	JR東海
	稲沢市清洲駅第3自転車等駐車場	77 台	無料	稲沢市	一般個人
	稲沢市清洲駅第2自転車等駐車場	94 台	無料	稲沢市	一般個人
	稲沢市清洲駅第1自転車等駐車場	320 台	無料	稲沢市	稲沢市
合計	1,317 台				
西枇杷島	名鉄西枇杷島駅自転車駐車場（陸橋下）	120 台	無料	清須市	愛知県
	日の出自転車駐車場	100 台	無料	清須市	清須市
	合計	220 台			
二ツ杵	二ツ杵自転車駐車場	129 台	無料	清須市	一般個人
	名鉄二ツ杵自転車駐車場	148 台	無料	清須市	名鉄
	合計	277 台			
新川橋	名鉄新川橋駅自転車駐車場	60 台	無料	清須市	名鉄
	合計	60 台			
須ヶ口	東外町自転車駐車場	86 台	無料	清須市	愛知県
	東須ヶ口自転車駐車場	104 台	無料	清須市	愛知県
	合計	190 台			
新清洲	名鉄新清洲駅東自転車駐車場	170 台	無料	清須市	一般個人
	名鉄新清洲駅北自転車駐車場	376 台	無料	清須市	清須市
	名鉄新清洲駅前自転車駐車場	726 台	無料	清須市	清須市
	合計	1,272 台			
下小田井	名鉄下小田井駅自転車駐車場（駅隣接）	170 台	無料	清須市	名鉄
	名鉄下小田井駅自転車駐車場（上新）	206 台	無料	清須市	清須市
	合計	376 台			

【出典：清須市自転車等駐車対策基本方針】

表 2.10 駅周辺の民営自転車等駐車場一覧

駅名	施設名	収容可能 台数	利用料金 （自転車）	管理者	土地所有者
西枇杷島	西枇杷島駅自転車駐車場	35 台	無料	名鉄	名鉄
	合計	35 台			
須ヶ口	名鉄協商パーキング 須ヶ口自転車駐車場	1,000 台	1,940円/月 130円/日	名鉄	名鉄
	堀田自転車駐輪場	246 台	1,500円/月 100円/日	一般個人	一般個人
	鈴木自転車預り店	150 台	1,500円/月	一般個人	一般個人
	合計	1,396 台			
丸ノ内	丸ノ内駅自転車駐車場（駅内）	72 台	無料	名鉄	名鉄
	合計	72 台			
新清洲	井戸田自転車預り所（H25.11廃止）	100 台	2,000円/月 100円/日	民間事業者	一般個人
	合計	100 台			
下小田井	名鉄協商パーキング 下小田井自転車駐車場	60 台	1,000円/月	名鉄	名鉄
	合計	60 台			

【出典：清須市自転車等駐車対策基本方針】

## 第2章 清須市における交通の現状

## (3) 自転車等駐車対策

- ◆ 本市の地形は、比較的平坦で高低差が少ないことから、日常生活に不可欠な乗り物として自転車が幅広く利用されています。
- ◆ その結果、駅周辺には多くの自転車等が集中し、駐車空間の不足や利用マナーの欠如などから無秩序な放置が生じ、歩行者環境と公共空間の安全性や機能の低下、都市景観の悪化など様々な問題を引き起こしています。
- ◆ こうした課題に適切に対応し、安全で快適な自転車等駐車環境の確保を推進するため、平成26年3月に「清須市自転車等駐車対策基本方針」を策定しました。

## ■ 清須市自転車等駐車対策基本方針（平成26年3月策定）

## ＜基本方針の考え方＞

現在の市営無料自転車等駐車場は、徒歩圏内からの利用者が多くを占めている状況で、収容台数不足や利用率の偏りによる安全性や防犯面の問題など様々な課題を抱えている。

そのため、適正な需要コントロール（主に近距離利用者の抑制）を行った上で必要な自転車等駐車場の収容台数を確保・整備していくために、自転車駐車場の有料化を図る。

市営自転車等駐車場を有料化することで、適切な受益者負担、民間事業者の有効活用、財政の健全化、周辺自治体とのバランスなどが図られる。また、料金収入を利用者ニーズの高い設備投資などにあて、安全で快適な自転車等駐車場を整備していく。

しかし、有料化に伴い放置自転車等が増える可能性があるため、放置自転車等対策はより強化して、放置させない環境を構築していく。

## 第2章 清須市における交通の現状

## 6 清須市コミュニティバス「あしがるバス」

## (1) 運行の背景

- ◆ 市内は路線バスがほとんど運行していません。これは、この地域がバスサービスを成立させる条件が乏しい環境にあると言えます。
- ◆ 主な要因として、以下が挙げられます。
  - ア 市内に鉄道駅が多くあり、需要が多い名古屋市方面への流動を賄っていること
  - イ 多くの地域で駅まで徒歩・自転車でアクセス可能であること
  - ウ 市内はコンパクトにまとまっており、明確な中心地を有しないため、バスが賄うべき市内流動ニーズが少ないこと
  - エ 最も多くの利用が見込める総合病院等が市内に存在しないこと
  - オ 道路交通環境が悪いため、バス路線が混雑・狭隘箇所を迂回するなどにより運行が低速とならざるを得ず、定時性確保も困難であること
- ◆ また、旧4町はいずれも面積が小さかったため、コミュニティバス運行の必要性がほとんどない状況であり、実際に運行も行われませんでした。
- ◆ 平成18年10月10日に運行開始した「きよす あしがるバス」は、「新市の一体感醸成」、「市内公共施設へのアクセス確保」、そして「公共交通不便地域の解消」という目的を掲げました。

これらの目的設定は、もともと見込まれるニーズを満たす運行を実現するというのではなく、新たなニーズを創出することを念頭に置いたものであり、前述の背景から見れば妥当な目的設定であると言えます。

## (2) 路線・ダイヤ

- ◆ 「きよす あしがるバス」の現行（平成26年3月29日改正）の路線図を図2.10に、ダイヤを図2.11に示します。



第2章 清須市における交通の現状



図 2.10 「きよす あしがるバス」の路線図



## 第2章 清須市における交通の現状

- ◆ 「きよす あしがるバス」の運行概要を表2.9に示します。

表2.9 きよす あしがるバス運行概要（平成26年3月改定後）

	オレンジルート	グリーンルート	サクラルート
運行日数	毎日運行 ただし、年末年始（12/29～1/3）は運休		
運行時間帯	朝9時台から夕方6時台まで 最終便終着時刻 18時44分	朝8時台から夜7時台まで 最終便終着時刻 19時28分	朝9時台から夜7時台まで 最終便終着時刻 19時12分
利用料金	1乗車100円（未就学児は無料） ただし、乗継は無料（1乗車につき1回・当日限り）		
乗車定員	8人（運転手は除く）		28人（運転手は除く）
運行形態	市が事業主体となり、民間事業者を運行主体とした運行		
運行系統	3路線 （各1車両による折返し運行）		
路線距離	東行き 約21.4km 西行き 約21.1km	東行き 約17.7km 西行き 約16.5km	東行き 約15.1km 西行き 約15.3km
所要時間	東行き 約68分 西行き 約61分	東行き 約49分 西行き 約61分	東行き 約44分 西行き 約43分
運行便数	6便	10便	10便
バスのりば 箇所数	43箇所	38箇所	25箇所

第2章 清須市における交通の現状

- ◆ 「きよす あしがるバス」の運行事業費及び収入は図 2.12 に示すとおりです。

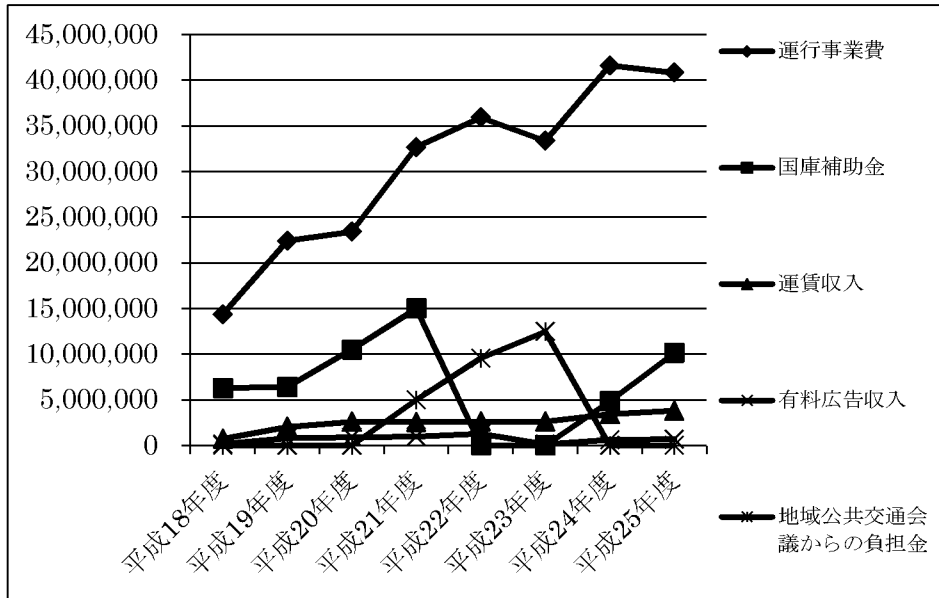


図 2.12 あしがるバスの運行事業費と収入

## 第2章 清須市における交通の現状

### (3) あしがるバス路線の変遷

- ◆ 「きよす あしがるバス」運行の主な経緯を表 2.10 に示します。運行開始以来、ルート・ダイヤ改正を6回実施しています。

表 2.10 あしがるバス運行の経緯

平成18年 4月	市内の公共交通に関するアンケート調査
6月	運行経費を補正予算計上
6月28日	第1回地域公共交通会議
10月10日	実証実験・実証運行開始
平成19年 4月 9日	ルート、ダイヤ改正 (路線カバーエリアの明確化)
平成20年 4月 1日	実証実験・実証運行を2年度間(22年3月まで)延長
平成20年 6月 1日	ルート、ダイヤ改正 (JR枇杷島駅前整備、各種公共施設の利便性向上)
平成21年10月 1日	サクラルート運行開始
平成23年 3月20日	ルート・ダイヤ改正 (商業・公共施設、通院に適したルート設定、複数ルート停車バス停増設)
4月 1日	本格運行
平成24年 7月 7日	ルート・ダイヤ改正 (清須市立図書館開館)
平成26年 3月29日	ルート・ダイヤ改正 (西枇杷島アンダー開通のため)

第2章 清須市における交通の現状

(4) 駅・バス停勢圏及びカバー人口 ※現在作成中

- ◆ 図 2.13 に、現状の駅・バス停勢圏（駅中心から半径 500m・バス停から半径 300m 以内の区域）を示します。
- ◆ 清須市内では、主に春日地区に公共交通空白地域が存在しています。

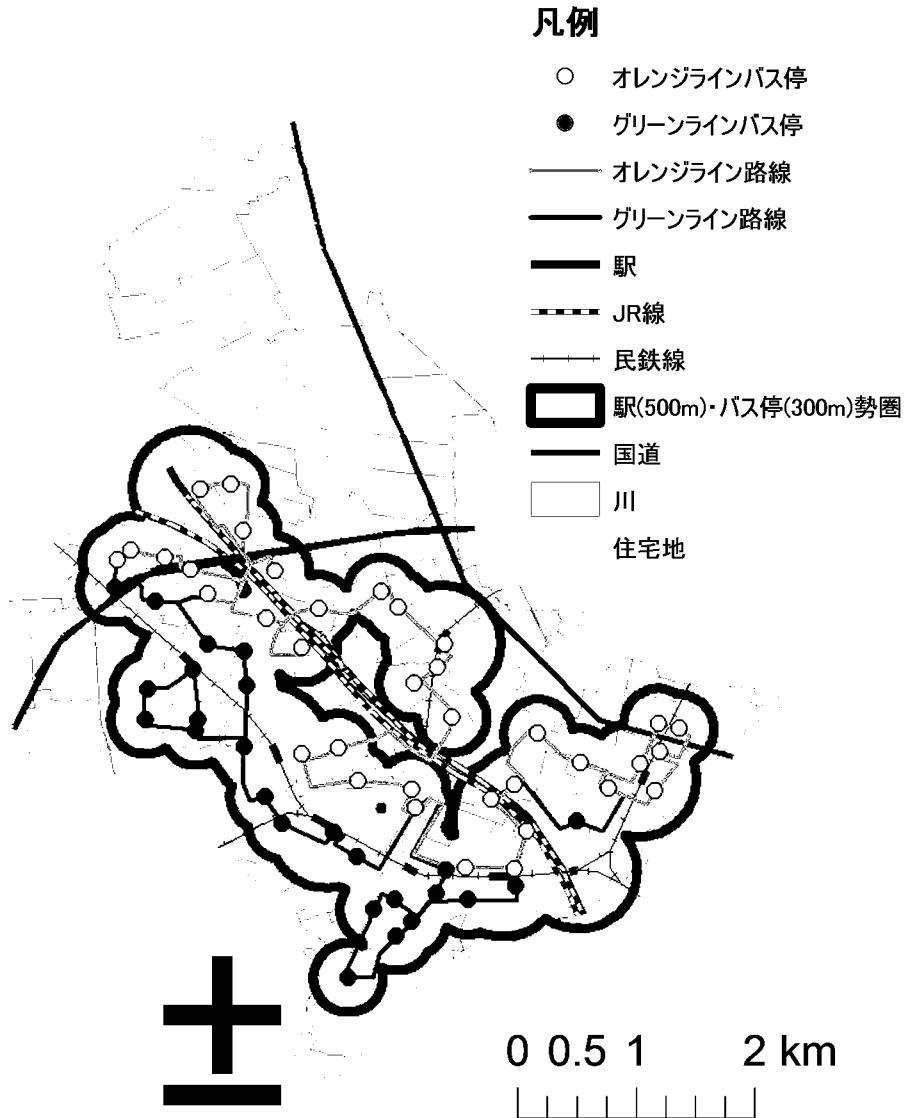


図 2.13 現状の駅・バス停勢圏

## 第2章 清須市における交通の現状

- ◆ 表 2.11 に、現状での駅勢圏カバー率と駅勢圏に「あしがるバス」バス停勢圏を加えたもののカバー率を旧3町別で示します。当然ながら、旧3町とも「あしがるバス」を加えた勢圏カバー率の方が駅のみのもよりも上回っています。特に旧清洲町では駅のみ勢圏カバー率が約35%であるのに対して、「あしがるバス」を加えたものは85%を超えており、「あしがるバス」運行によって公共交通空白地域が大きく解消されていることがわかります。

表 2.11 市内の公共交通勢圏の人口カバー率

		非高齢者 64歳未満	高齢者 65歳以上	全住民
旧西枇杷島町	駅のみ	76.9%	79.9%	77.5%
	駅+「あしがるバス」バス停	89.3%	91.3%	89.7%
	差	12.4%	11.3%	12.2%
旧清洲町	駅のみ	36.0%	35.1%	35.9%
	駅+「あしがるバス」バス停	86.9%	86.3%	86.9%
	差	51.0%	51.2%	51.0%
旧新川町	駅のみ	53.6%	58.5%	54.5%
	駅+「あしがるバス」バス停	90.3%	92.5%	90.6%
	差	36.7%	34.0%	36.1%
清須市全域	駅のみ	53.7%	57.6%	54.5%
	駅+「あしがるバス」バス停	88.8%	90.2%	89.0%
	差	35.0%	32.6%	34.5%

## 第2章 清須市における交通の現状

## (5) 主要施設との位置関係

- ◆ オレンジルートは主にJRの北側を、グリーンルートは主にJRの南側を、サクラルートは主に市の中央の区域と図書館の間を運行しています。
- ◆ 市役所本庁舎、西枇杷島庁舎、清洲庁舎、春日支所を結ぶように運行しています。
- ◆ 主要な駅であるJR枇杷島駅・清洲駅、名鉄新清洲駅・須ヶ口駅・二ツ杵駅に接続しています。
- ◆ 温水プール施設、福祉施設、生涯学習施設などの公共施設にバス停を設置しています。
- ◆ 大型ショッピングセンターであるヨシヅヤ清洲店をはじめ、市内の主要なスーパーにバス停を設置しています。
- ◆ 以上をまとめて表2.12、表2.13に示します。主要施設はほとんどカバーしています。他ルートには、市役所本庁舎及びヨシヅヤ清洲店において、乗り継いで利用することができます。



## 第2章 清須市における交通の現状

表 2.12 各路線のカバー施設

		オレンジ ルート	グリーン ルート	サクラ ルート
市役所 庁舎	本庁舎	○	○	○
	西枇杷島庁舎	○	×	○
	清洲庁舎	○	○	○
	春日支所	○	×	×
生涯学 習的施 設	西枇杷島小田井公民館	○	×	×
	西枇杷島勤労福祉会館	○	×	○
	水の交流ステーション	×	×	○
	西枇杷島会館	○	×	○
	清洲市民センター	○	×	×
	朝日公民館	×	×	×
	春日公民館	○	×	○
	新川ふれあい防災センター	×	×	×
	庄内川水防センター	×	×	×
	春日B&G体育館	○	×	○
	清洲勤労福祉会館	×	×	○
	新川地域文化広場	○	×	×
プー ル・ジ ム施 設	清洲勤労福祉会館	×	×	○
	新川地域文化広場	○	×	×
	西枇杷島勤労福祉会館	○	×	○
スポー ツ施 設	西枇杷島勤労福祉会館	○	×	○
	春日B&G体育館	○	×	○
	清洲勤労福祉会館	×	×	○

## 第2章 清須市における交通の現状

表 2.13 各路線のカバー施設

		オレンジ ルート	グリーン ルート	サクラ ルート	
商業施設	ヨシヅヤ清洲店	○	○	○	
	ピアゴ清洲店	○	×	×	
	キシ清須店	×	○	○	
	フィール清須店	×	×	○	
	ヤマナカ西枇杷フランテ館	○	×	○	
	アオキスーパー西枇杷島店	○	○	○	
	コンツネ二ツ杵店	×	○	×	
	マックスバリュ清須春日店	○	×	×	
駅	JR線	枇杷島駅	○	○	○
		清洲駅 (稲沢市)	○	×	×
	名鉄線	新清洲駅	×	○	×
		丸ノ内駅	×	×	×
		須ヶ口駅	×	○	×
		新川橋駅	×	×	×
		二ツ杵駅	×	○	×
		西枇杷島駅	×	×	×
		下小田井駅	○	×	×
	城北線	尾張星の宮駅	○	×	×

## 第2章 清須市における交通の現状

### (6) 利用状況

- ◆ 平成25年度の利用状況は、次の通りです。
  - 季節的な要因による変動はあるものの、毎年度、利用者は増加傾向にあります。
  - 年間利用者は、オレンジルート9,827人、グリーンルート16,504人、サクラルート14,062人の合計40,393人です。
  - 1便当たり利用者数は、オレンジルート4.5人、グリーンルート4.6人、サクラルート3.9人です。
  - 第4回市民満足度調査結果からは、コミュニティバスの運行に対して、約3割の方が「満足」「やや満足」と回答しています。

#### [曜日別]

- ◆ 表2.14からわかるように、平日の利用が土曜日・日曜日及び祝日に比べて多くなっています。

表 2.14 平日と土日祝日の利用者数の比較（平成25年4月～26年3月）

	利用者数	
	1日当たり（人/日）	1便当たり（人/便）
平日	111.4	4.4
土日祝日	108.5	4.2

- ◆ 表2.15より、土曜日の利用が日曜日に比べて多くなっています。

表 2.15 土曜日と日曜日の利用者数の比較（平成20年6月～21年2月）

	利用者数	
	1日当たり（人/日）	1便当たり（人/便）
土曜日	115.6	4.4
日曜日	104.4	4.0

## 第2章 清須市における交通の現状

- ◆ 表 2.16 より、平日では金曜日の利用が最も多くなっています。

表 2.16 各平日の利用者の比較

	利用者数	
	1日当たり（人/日）	1便当たり（人/便）
月曜日	103.7	4.0
火曜日	114.5	4.4
水曜日	109.1	4.2
木曜日	123.7	4.8
金曜日	119.6	4.6

表 2.17 「きよす あしがるバス」の月別利用者数

月	平成18年		平成19年			平成20年			平成21年		
	利用者数(人)	1日あたり利用者数	利用者数(人)	1日あたり利用者数(人)	前年同月比	利用者数(人)	1日あたり利用者数	前年同月比	利用者数(人)	1日あたり利用者数	前年同月比
1	—	—	1,136	36.6	—	1,713	55.3	150.8%	1,928	68.9	112.6%
2	—	—	1,225	43.8	—	1,984	68.4	156.4%	2,242	80.1	113.0%
3	—	—	1,400	45.2	—	2,259	72.9	161.4%	2,513	81.1	111.2%
4	—	—	1,505	50.2	—	2,103	70.1	139.7%	2,481	82.7	118.0%
5	—	—	1,585	51.1	—	2,003	64.6	126.4%	2,264	73.0	113.0%
6	—	—	1,752	58.4	—	2,590	86.3	147.8%	2,375	79.2	91.7%
7	—	—	1,717	55.4	—	2,628	84.8	153.1%	2,540	81.9	96.7%
8	—	—	2,353	75.9	—	2,972	95.9	126.3%	2,705	87.3	91.0%
9	—	—	1,974	65.8	—	2,356	78.5	119.4%	2,269	75.6	96.3%
10	1,538	69.9	1,968	63.5	90.8%	2,335	75.3	118.6%	2,327	75.1	99.7%
11	1,449	48.3	1,759	58.6	121.4%	2,231	74.4	126.8%	2,171	72.4	97.3%
12	1,230	39.7	1,843	59.5	149.8%	2,192	78.3	118.9%	1,973	70.5	—
計	4,217	—	20,217	—	—	27,366	—	—	27,788	—	—

月	平成22年			平成23年			平成24年			平成25年		
	利用者数(人)	1日あたり利用者数	前年同月比	利用者数(人)	1日あたり利用者数	前年同月比	利用者数(人)	1日あたり利用者数	前年同月比	利用者数(人)	1日あたり利用者数	前年同月比
1	1,898	67.8	98.4%	1,971	70.4	103.8%	1,859	66.4	94.3%	2,900	103.6	156.0%
2	2,024	72.3	90.3%	2,113	75.5	104.4%	2,135	73.6	101.0%	2,852	101.9	133.6%
3	2,613	84.3	104.0%	2,254	72.7	86.3%	2,545	82.1	112.9%	3,245	104.7	127.5%
4	2,432	81.1	98.0%	2,308	76.9	94.9%	2,387	79.6	103.4%	3,152	105.1	132.0%
5	2,355	76.0	104.0%	2,409	77.7	102.3%	2,471	79.7	102.6%	3,139	101.3	127.0%
6	2,442	81.4	102.8%	2,404	80.1	98.4%	2,317	77.2	96.4%	3,514	117.1	151.7%
7	2,688	86.7	105.8%	2,595	83.7	96.5%	3,669	118.4	141.4%	3,709	119.6	101.1%
8	2,745	88.5	101.5%	2,811	90.7	102.4%	4,056	130.8	144.3%	4,283	138.2	105.6%
9	2,383	79.4	105.0%	2,152	71.7	90.3%	3,515	117.2	163.3%	3,379	112.6	96.1%
10	2,502	80.7	107.5%	2,141	69.1	85.6%	3,294	106.3	153.9%	3,289	106.1	99.8%
11	2,422	80.7	111.6%	2,187	72.9	90.3%	3,123	104.1	142.8%	3,279	109.3	105.0%
12	1,993	71.2	101.0%	2,174	77.6	109.1%	2,927	104.5	134.6%	3,018	107.8	103.1%
計	28,497	—	—	27,519	—	—	34,298	—	—	39,759	—	—

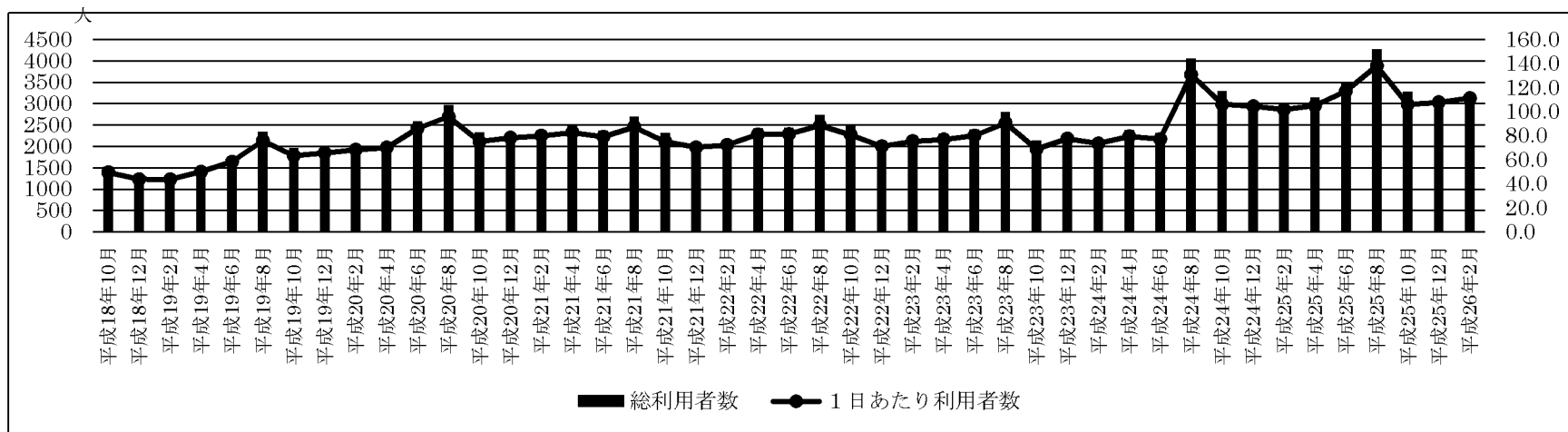


図 2.14 「きよす あしがるバス」利用者の推移(総利用者数・1日平均利用者数)

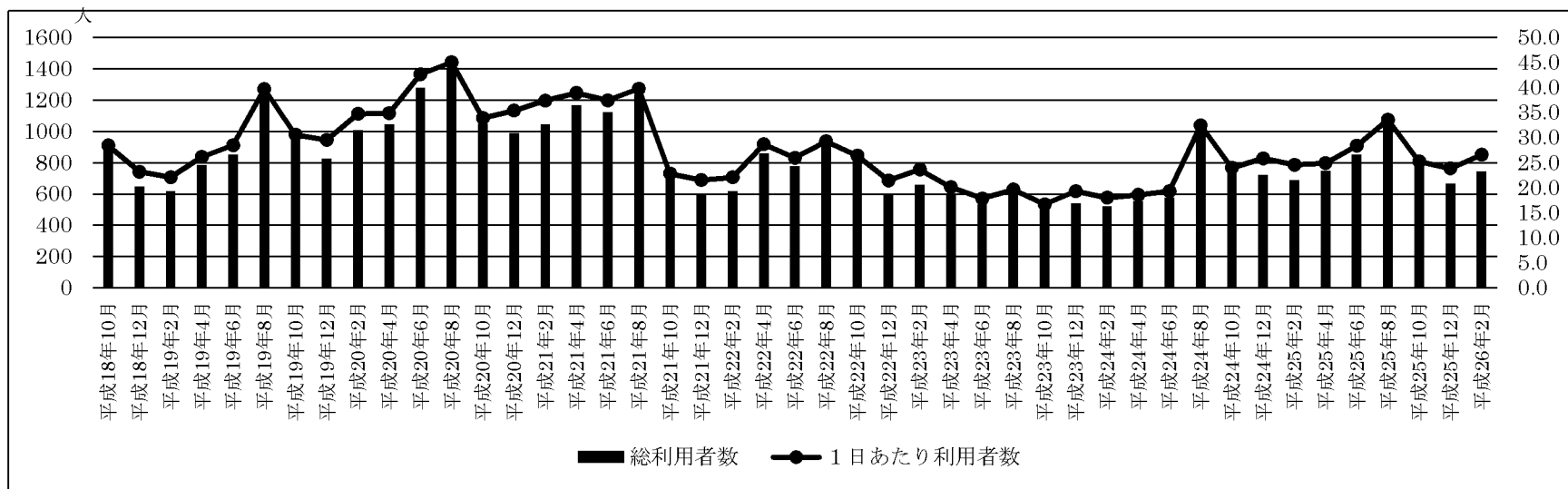


図 2.15 「きよす あしがるバス」オレンジルート利用者の推移(総利用者数・1日平均利用者数)

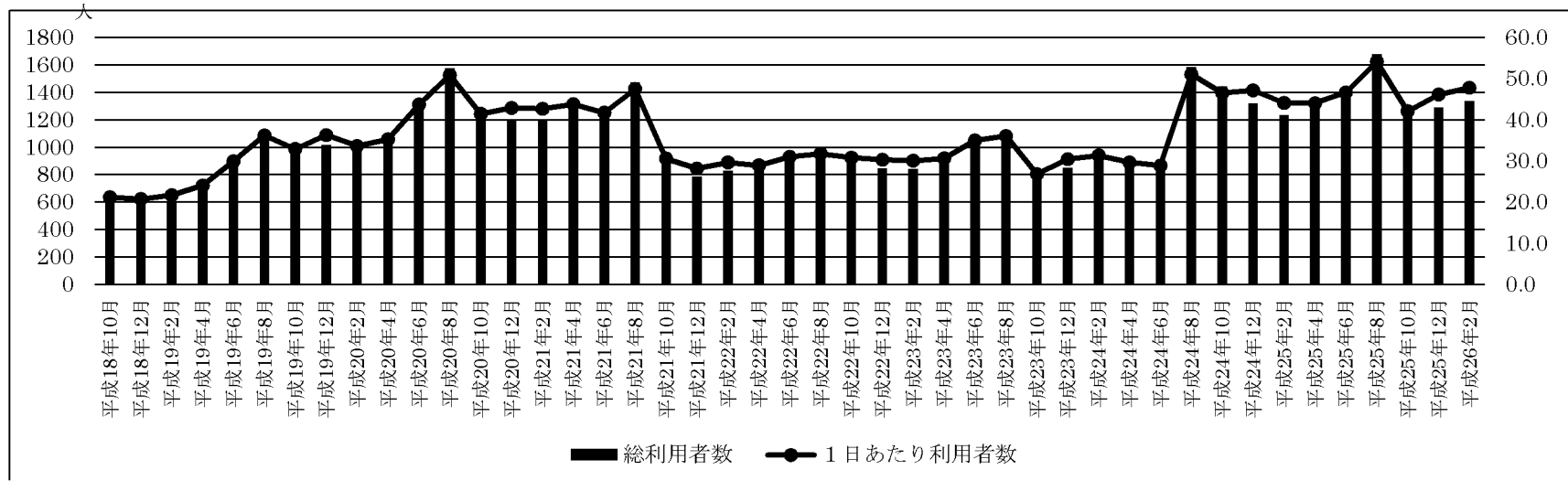


図 2.16 「きよす あしがるバス」グリーンルート利用者数の推移(総利用者数・1日平均利用者数)

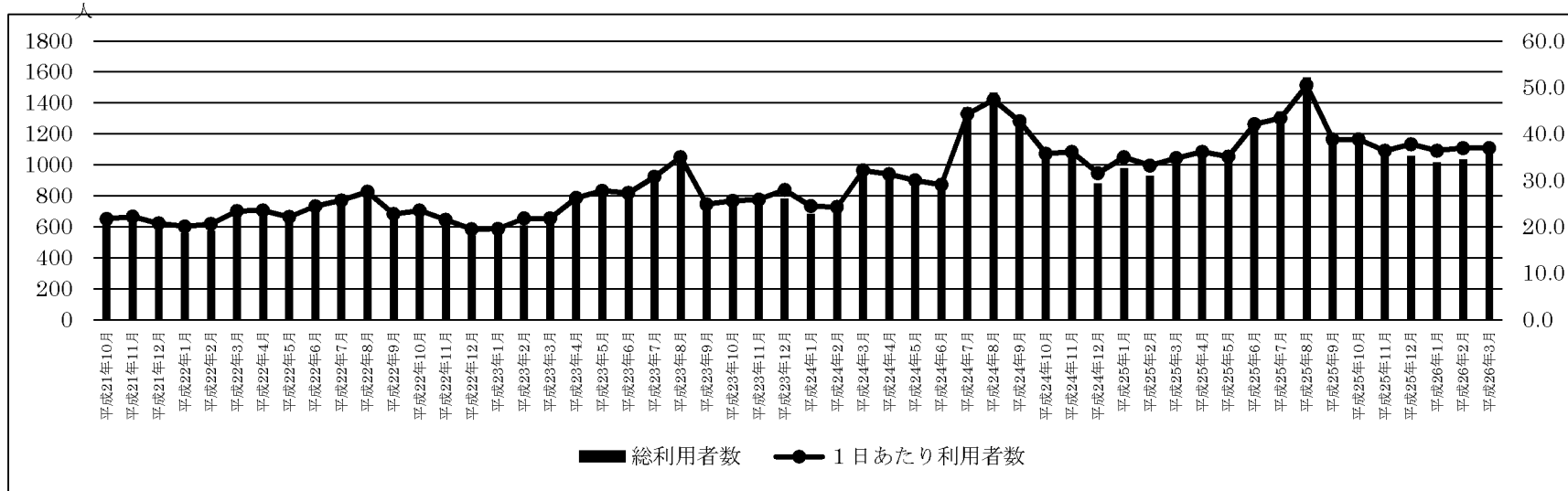


図 2.17 「きよす あしがるバス」サクラルート利用者数の推移(総利用者数・1日平均利用者数)

第2章 清須市における交通の現状

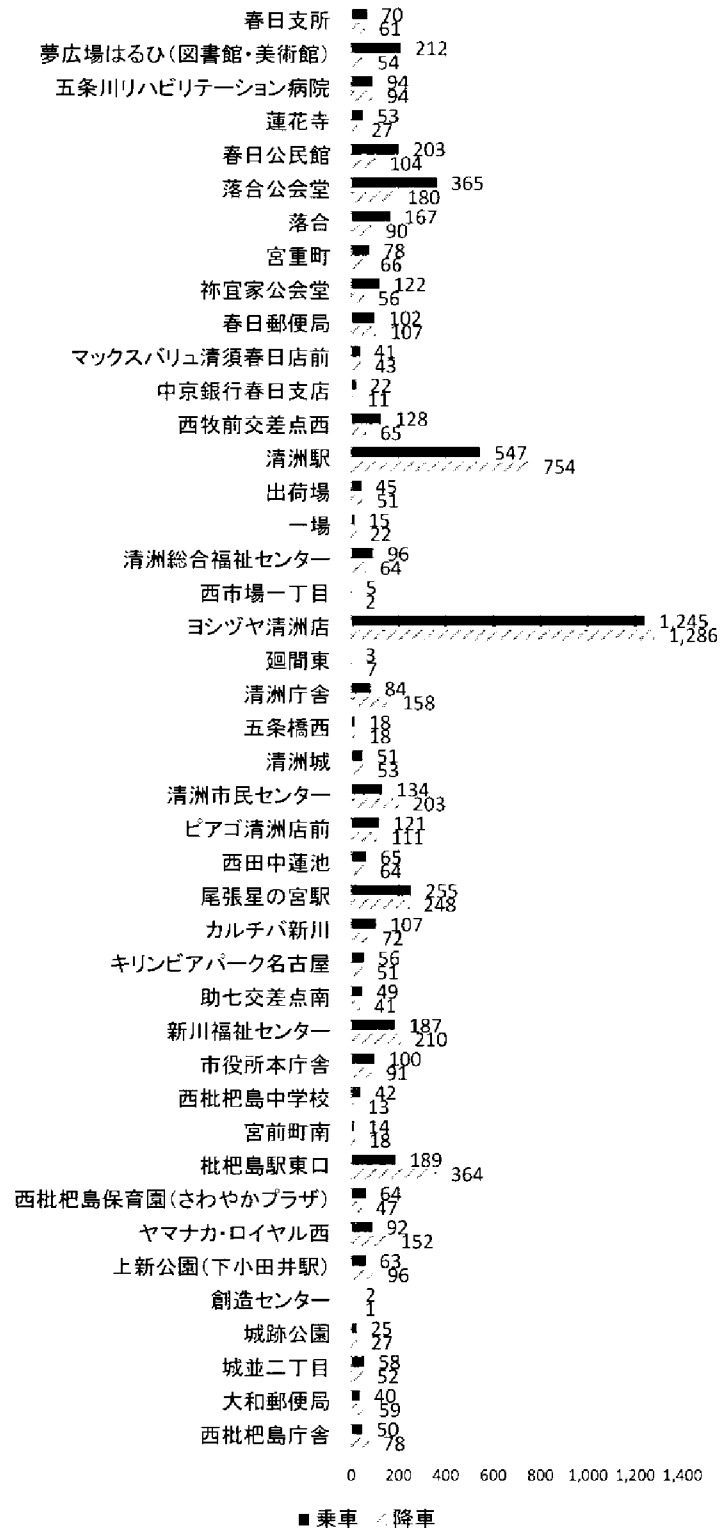


図 2.18 オレンジルートバス停別利用者推移(平成 25 年度・東行き)



第2章 清須市における交通の現状

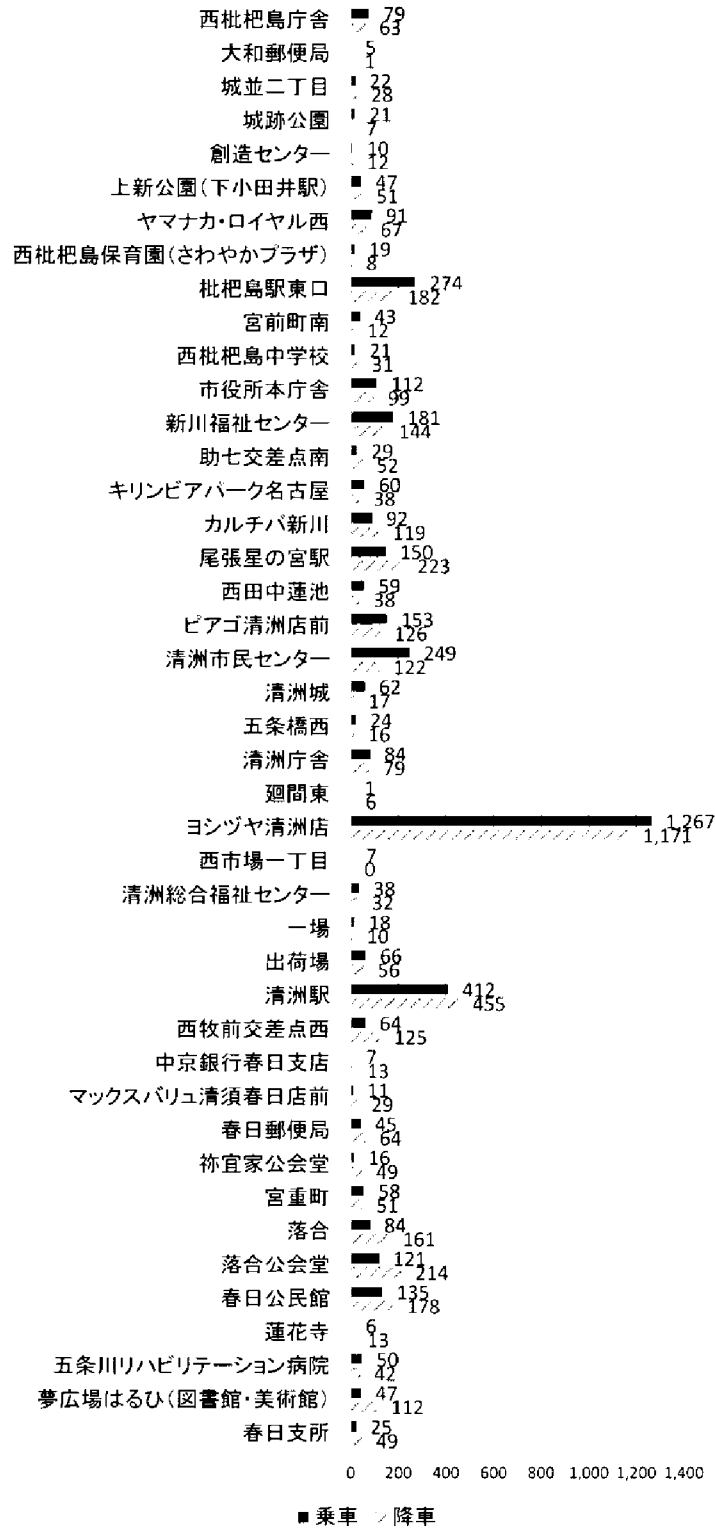


図 2.19 オレンジルートバス停別利用者推移(平成 25 年度・西行き)

第2章 清須市における交通の現状

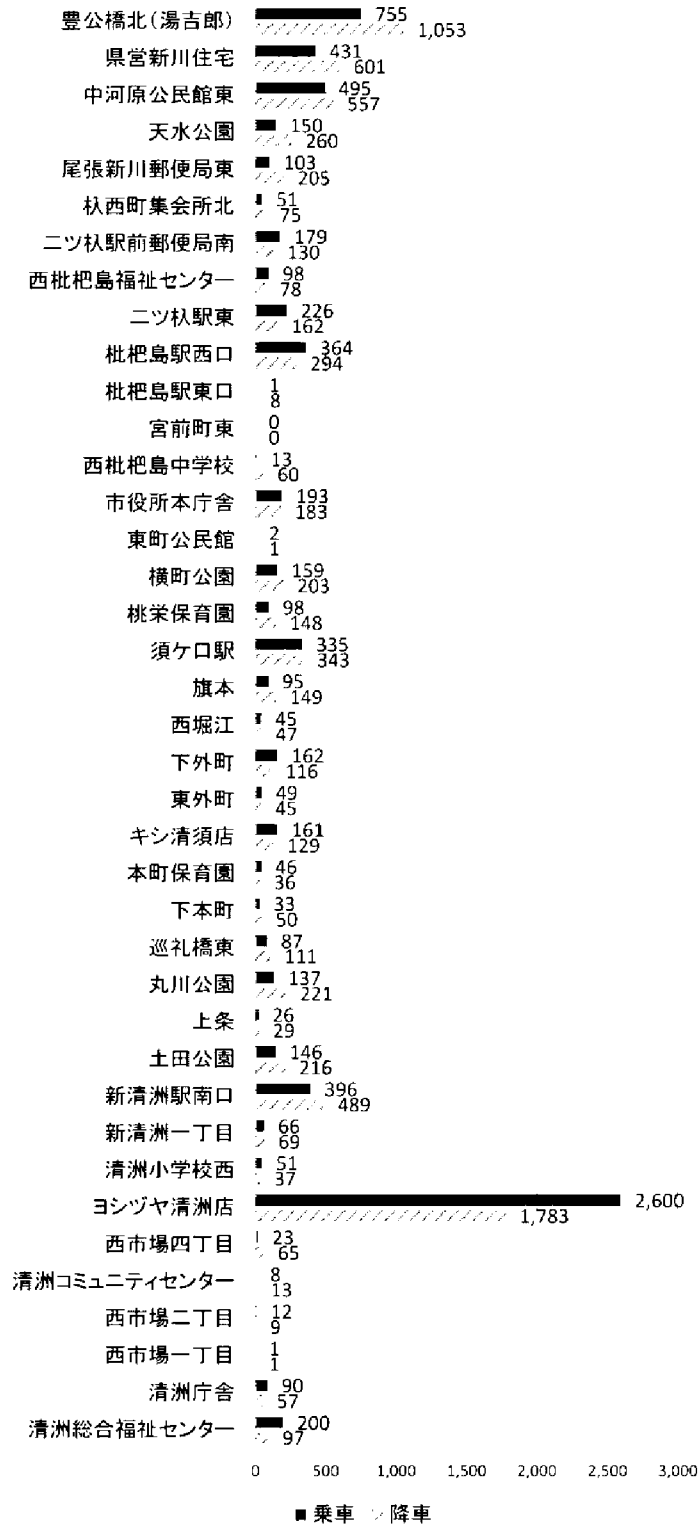


図 2.20 グリーンルートバス停別利用者推移(平成 25 年度・東行き)

第2章 清須市における交通の現状

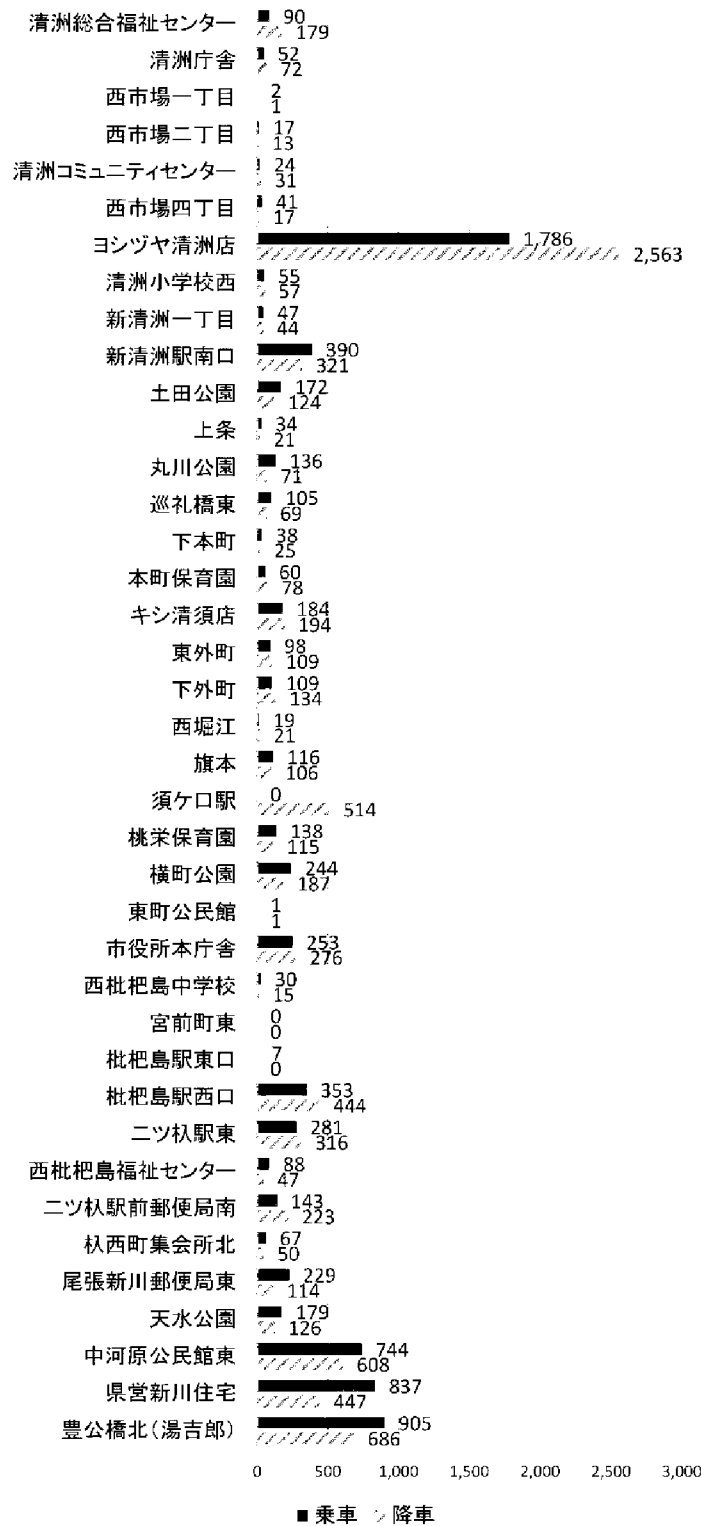


図 2.21 グリーンルートバス停別利用者推移(平成 25 年度・西行き)

第2章 清須市における交通の現状

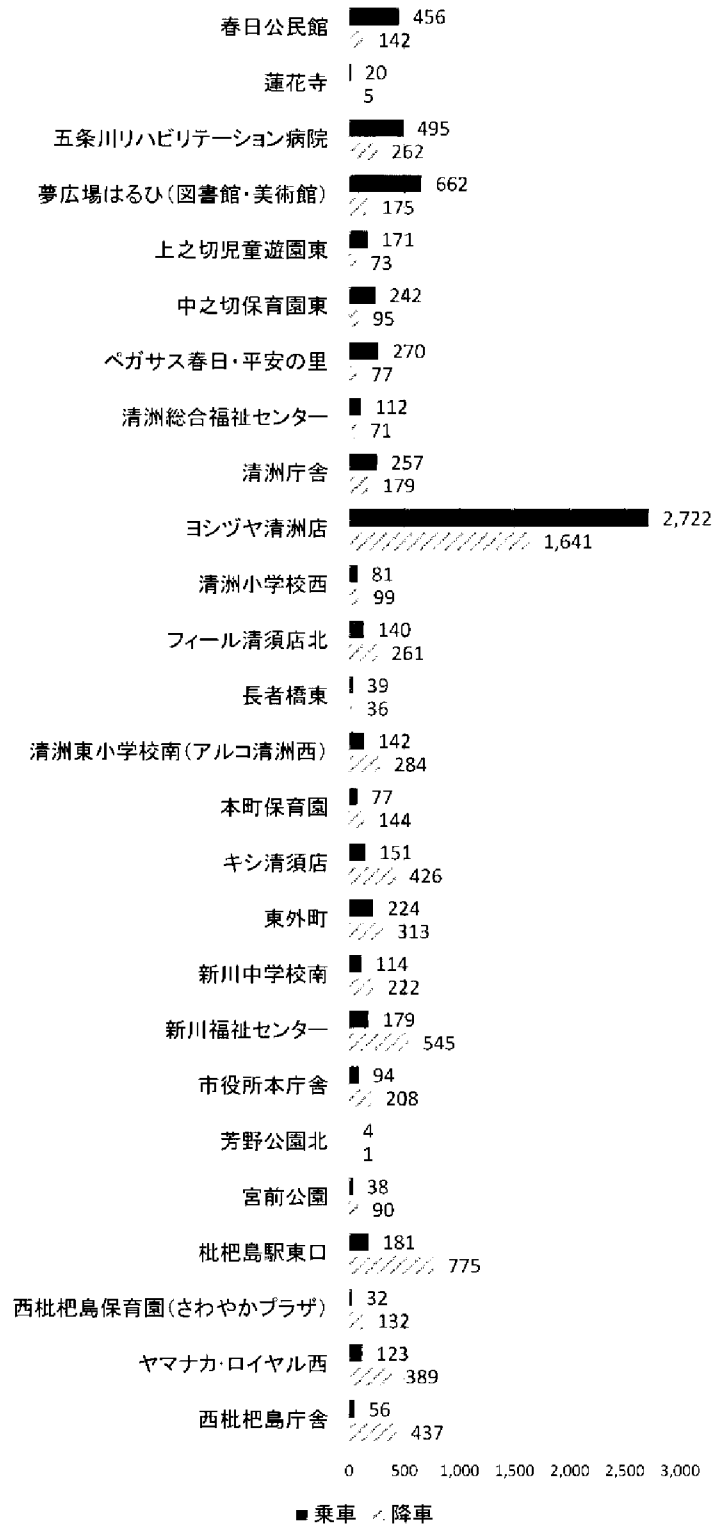


図 2.22 サクラルートバス停別利用者推移(平成25年度・東行き)

第2章 清須市における交通の現状

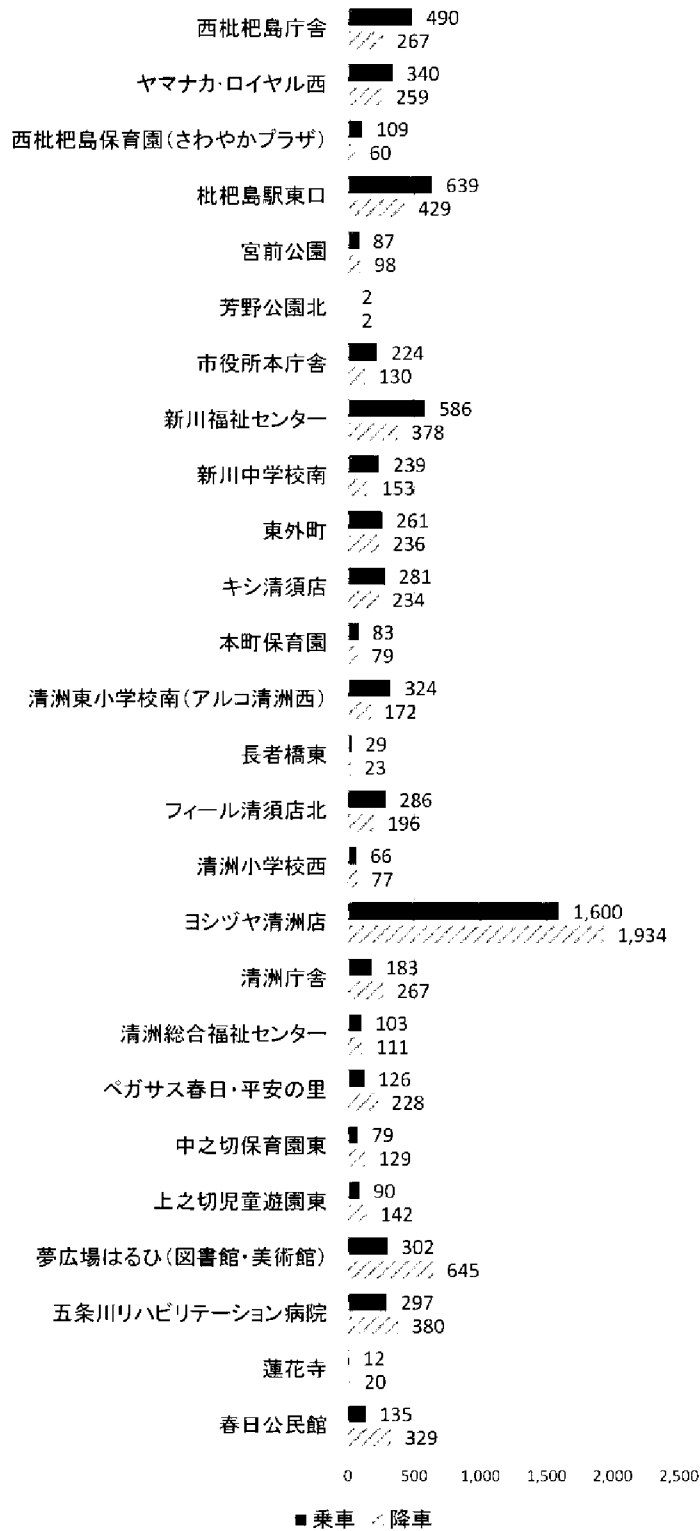


図 2.23 サクラルートバス停別利用者推移(平成25年度・西行き)

## 第2章 清須市における交通の現状

## (7) 鉄道との連携

- ◆ あしがるバスと鉄道との乗り換えのデータはありませんが、乗降調査結果から推測すると以下の区間利用者が多いことがうかがえます。
  - オレンジルート
    - J R清洲駅 ⇔ ヨシヅヤ
    - J R清洲駅 ← 清洲地区(片側)
    - J R枇杷島駅 ← 新川地区(片側)
  - グリーンルート
    - 名鉄須ヶ口駅 ⇔ 県営新川住宅
    - 名鉄二ツ杵駅 ← 県営新川住宅(片側)
    - 名鉄新清洲駅 ⇔ 清洲・新川地区
  - サクラルート
    - 名鉄須ヶ口駅 ⇔ 県営新川住宅
    - 名鉄二ツ杵駅 ← 県営新川住宅(片側)
    - 名鉄新清洲駅 ⇔ 清洲・新川地区
  
- ◆ 駅に行く場合は、あしがるバスを乗り継いで行くことが多く、駅からの帰りは利用が少ない傾向が見られます。あしがるバスの運行便数が少ないことが理由と考えられます。
  
- ◆ 県営新川住宅付近及び春日地区は鉄道不便地域であり、鉄道駅アクセスとして、あしがるバス利用が顕在化しています。

## 第2章 清須市における交通の現状

### (8) 利用促進策

- ◆ 広報清須、ペーパークラフト等の作成、イベント実施、のぼり設置、施設での時刻表配布など様々なPR活動を行っております。
- ◆ その結果、住民アンケート調査から、存在は広く認知されていることが明らかとなっています。
- ◆ ところが、後述するように、アンケート調査結果から、利用方法やルートなどについては十分に浸透しているとは言い難い状況です。
- ◆ 今後は、施設や地域住民と協働した利用促進の取り組みに踏み込み、利用に結びつくようなPR活動を行っていくことが必要です。

### (9) まとめ

- ◆ 予測利用者数と道路交通環境の悪さを考慮して8人乗り車両を使用していますが、実際の利用状況と整合がとれています。
- ◆ 他自治体の事例と単純比較すると、1便当たり利用者数や収支率の絶対値は高いとは言えませんが、悪環境を考えれば健闘していると評価できます。
- ◆ 全体として、ヨシヅヤ清洲店へ向かう乗客が多くなっていますが、他地区の公共施設に行く乗客の利用も増加傾向にあり、「一体感の醸成」に実質的効果を発揮しつつあると評価できます。
- ◆ 季節変動を除いた利用者数は増加傾向にあります。路線見直しによる利便性向上と、利用方法が少しずつ浸透していることの結果であり、今後のPRによってさらに増加が見込めると考えられます。
- ◆ ニーズ創出を狙いとしているため、事前調査の結果を活用しても、当初設定のルート・ダイヤが妥当である保証はなく、見直しプロセスを明確にしておくことが必須です。
- ◆ 運行開始後から6度のルート・ダイヤの見直しを行った結果、利便性および分かりやすさが向上した点は評価すべきです。
- ◆ 最大の弱点は、運行便数が少ないことです。これは3台の車両で運行可能なルート・ダイヤ設定であるためであり、より大きな効果を発揮するためには増車による改善を視野に入れることが必要と考えられます。

## 第3章 清須市における主要なまちづくりの計画

### 1 鉄道駅周辺土地区画整理事業

#### (1) JR清洲駅前土地区画整理事業

- ◆ 平成24年2月に都市計画決定され、事業認可に向けて手続きを進めています。
- ◆ 駅前広場などの整備について、隣接する稲沢市との協議も整っており、またJR稲沢駅から県道名古屋一宮線までの都市計画道路清洲駅前線の整備については、区画整理事業の進捗に合わせ、地区外の道路整備を県に要望していきます。

#### (2) 名鉄新清洲駅北土地区画整理事業

- ◆ 本市の拠点整備事業の一つとして、平成25年3月に区域の都市計画決定（市決定）、新清洲駅前北線の都市計画決定（県決定）を行いました。
- ◆ 事業認可（市施行）に向けて地元市民で構成する「まちづくり協議会」にて検討を行っており、併せて関係機関との協議を進めて行く予定です。
- ◆ 名鉄名古屋本線高架化事業と密接に関係しており、連携して事業を進めて行く必要があります。

### 2 新清洲駅周辺名鉄名古屋本線高架事業

- ◆ 昭和55年に五条川河川改修の基本計画時に検討が行われ、昭和60年に建設省（現国土交通省）から高架事業の打診があり、関係機関と協議を重ねてきました。
- ◆ 当該事業は、地域を分断する鉄道を高架化することにより、地域の一体化、踏切事故、交通渋滞の解消を図るとともに、五条川の狭窄部を改修し治水安全度を向上させるもので、沿線地域の発展につながっていく、本市にとって重要な事業です。
- ◆ 国道302号、主要地方道名古屋祖父江線、都市計画道路西清洲上条線、五条川改修事業など、事業関係者による名鉄名古屋本線高架事業等連絡会も開催され、平成26年12月には関係機関による確認書を締結し、円滑な事業の推進に向け確認しました。
- ◆ 本市では仮線用地の確保等、早期事業化に向けて鋭意努力をしていきます。



## 第3章 清須市における主要なまちづくりの計画

### 3 都市計画道路事業

- ◆ 現状で混雑が激しい広域幹線道路や地域内連絡幹線道路を中心に、国や県と連携して道路網の整備に努めています。
- ◆ 都市計画道路清須新川線（桃栄跨線橋）は、本市の市街地を南北に通過する道路であり、新市基本計画で「地域内連絡幹線道路」として位置づけています。
- ◆ 清洲地区内の主要地方道名古屋祖父江線から新川地区内の主要地方道名古屋中環状線へ抜ける交通は多く、生活道路に入り込む通過交通が増加しています。
- ◆ 歩行者や自転車が安心して通行できるよう、バイパス機能を果たす名鉄津島線と立体交差する桃栄跨線橋の整備を進めます。

## 第 4 章 地域公共交通に関する課題

### 1 アンケート調査

#### (1) 概要

◆ 本市では、これまで清須市地域公共交通戦略に基づき、コミュニティバス（あしがるバス）事業を核とした公共交通の充実を図ってきました。

本計画策定にあたり、こうした本市の取り組みに対し、住民があしがるバスを中心とする地域の交通に対していかなる考えを持っているかを把握するため、利用者（あしがるバスの乗客をいう。以下同じ。）及び非利用者（あしがるバスの乗客以外の者をいう。以下同じ。）を対象とした意識調査をアンケート形式で実施することとしました。アンケート調査の概要を表 4.1 に示します。

表 4.1 アンケート調査の概要

	利用者	非利用者	合計
回答数	321 人	708 人	1,029 人
調査方法	乗客に直接聞き取り	公共施設及び商業施設にて直接聞き取り	
調査時期	平成 26 年 9 月 8 日～平成 26 年 9 月 15 日 ※ただし、非利用者については、9 月 15 日（敬老会）、9 月 18 日（生涯学習講座）、10 月 12 日（清洲城信長まつり）においても聴取		
調査の目的	あしがるバスを中心とする地域の交通に対する住民の考えを把握する。		

## 第4章 地域公共交通に関する課題

### (2) 利用者アンケート調査の質問項目

- ◆ 利用者アンケート調査の用紙は別添に示す通りです。表 4.2 に示す項目について質問をしています。

表 4.2 アンケート調査の質問項目

質問項目	質問内容
ア 個人属性	バスの便名・性別・年齢・職業・居住地区
イ あしがるバスの利用実態	乗車・降車場所、利用目的、利用頻度、利用経験、バス停までの所要時間、乗り継ぎ
ウ 自動車・自転車について	日常生活における自家用車・自転車の利用状況
エ 自由意見	あしがるバスの良い点、悪い点

### (3) 利用者アンケート結果の概要

#### ア 個人属性

##### 〔性別〕

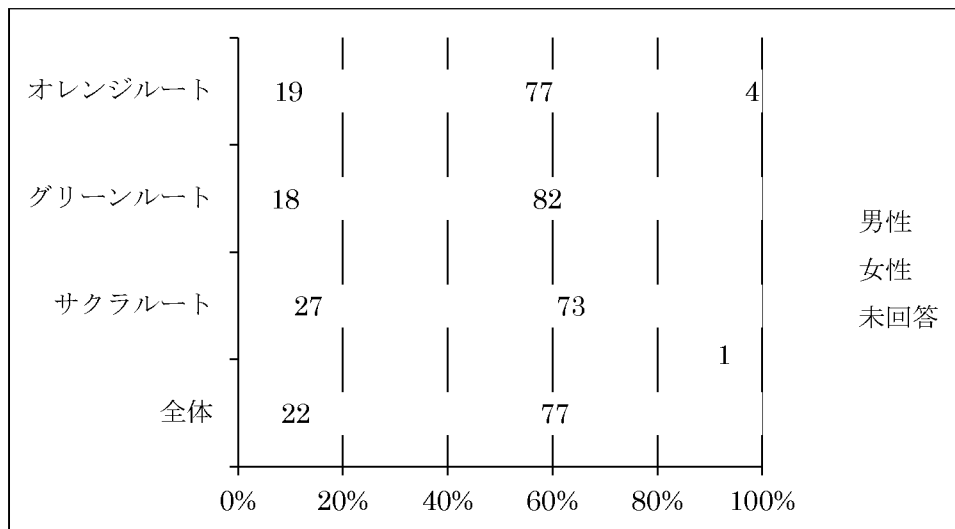


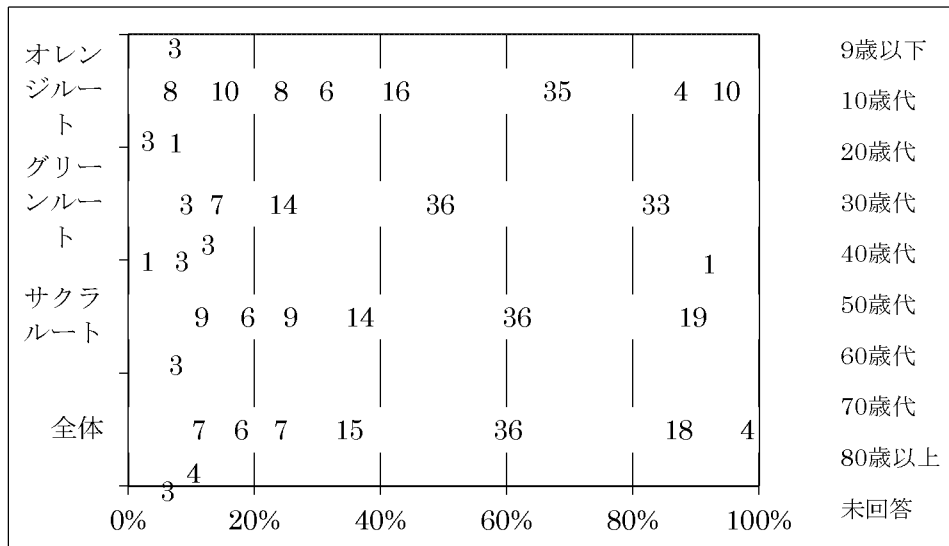
図 4.1 回答者の性別

N=321

「男性」が 22%、「女性」が 77%、「未回答」が 1%となりました。

第4章 地域公共交通に関する課題

〔年齢〕

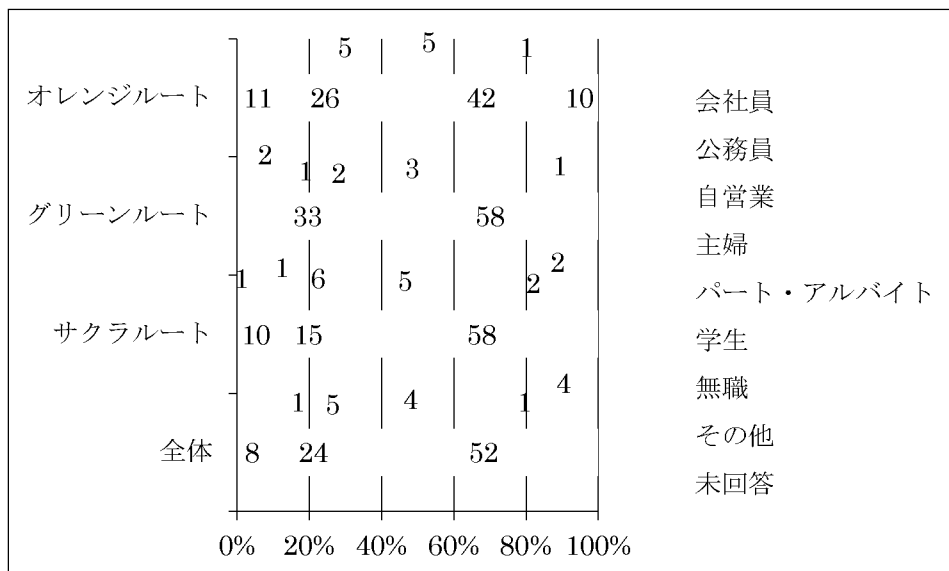


N=321

図 4.2 回答者の年齢

「70歳代」が36%と最も多く、ついで「80歳以上」が18%、「60歳代」が15%となりました。

〔職業〕



N=321

図 4.3 回答者の職業

「無職」が52%と最も多く、ついで「主婦」が24%となりました。

第4章 地域公共交通に関する課題

〔居住地区〕

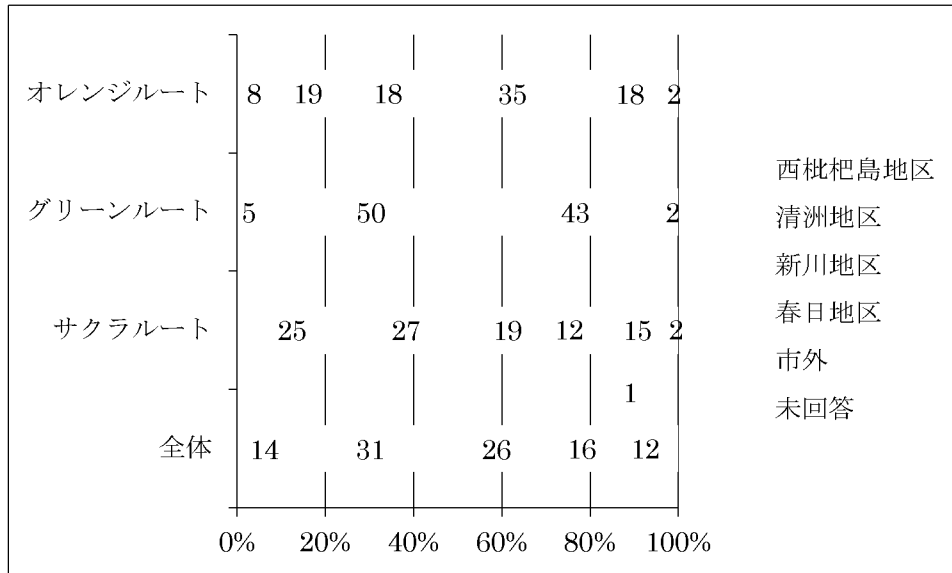


図 4.4 回答者の職業

N=321

「西枇杷島地区」が14%、「清洲地区」が31%、「新川地区」が26%、「春日地区」が16%、「市外」が12%、「未回答」が1%となりました。

イ あしがるバスの利用実態

〔乗車場所〕

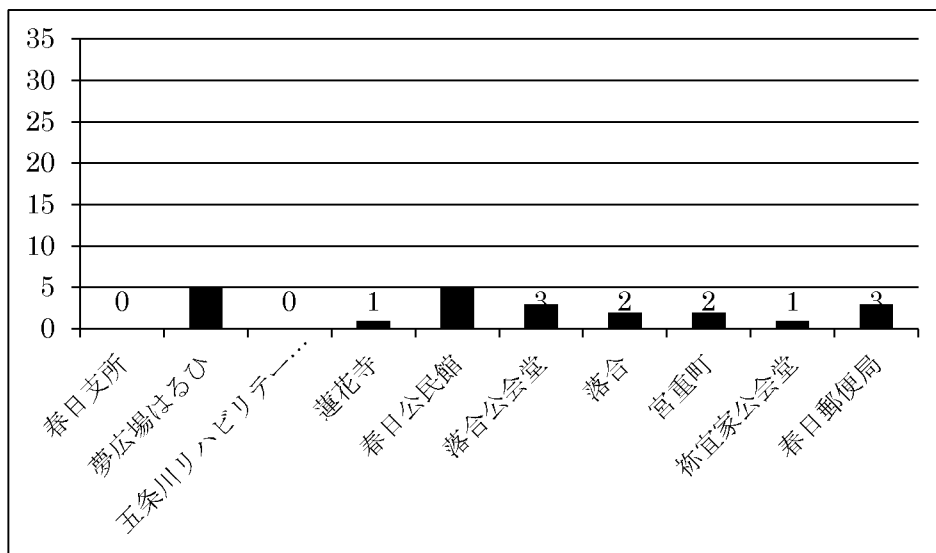


図 4.5 オレンジルート利用者の乗車場所①

第4章 地域公共交通に関する課題

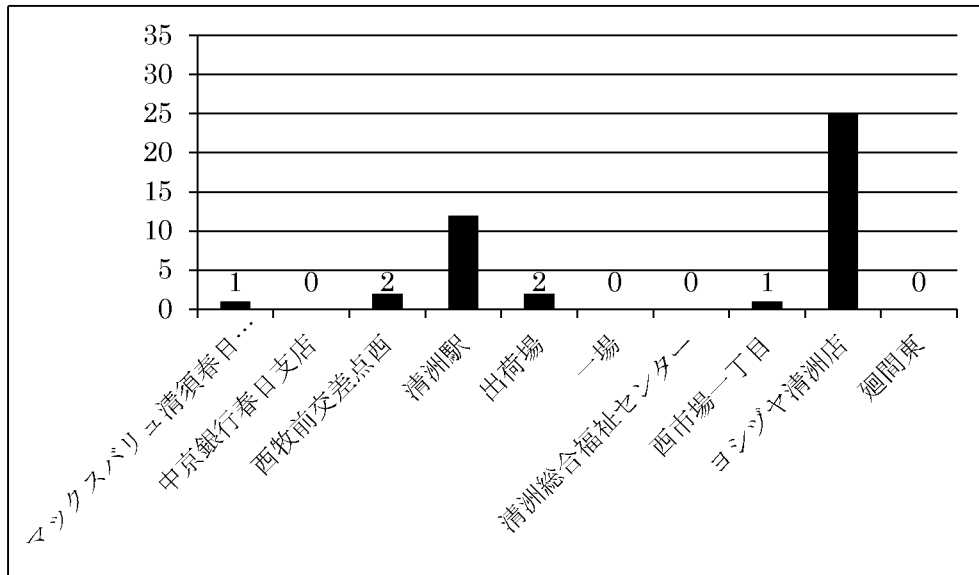


図 4.6 オレンジルート利用者の乗車場所②

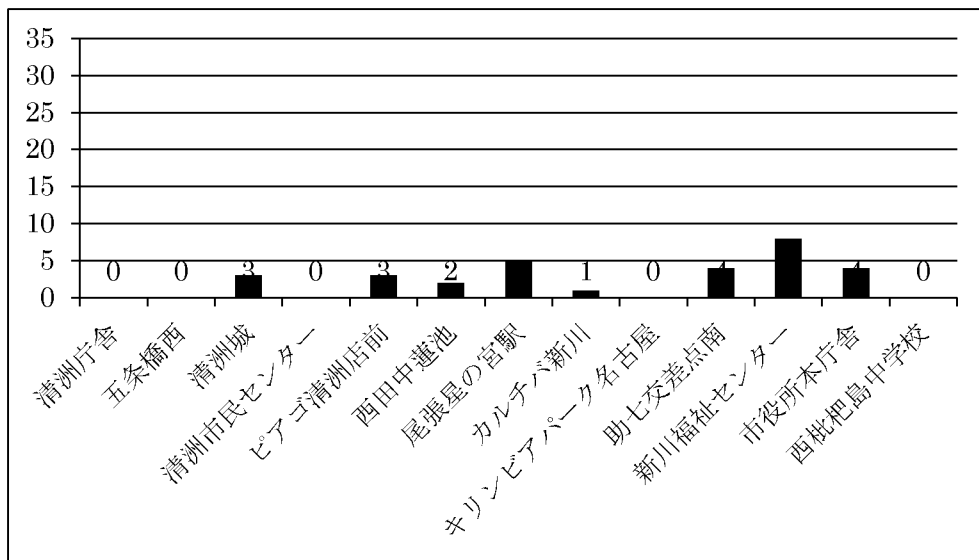


図 4.7 オレンジルート利用者の乗車場所③

第4章 地域公共交通に関する課題

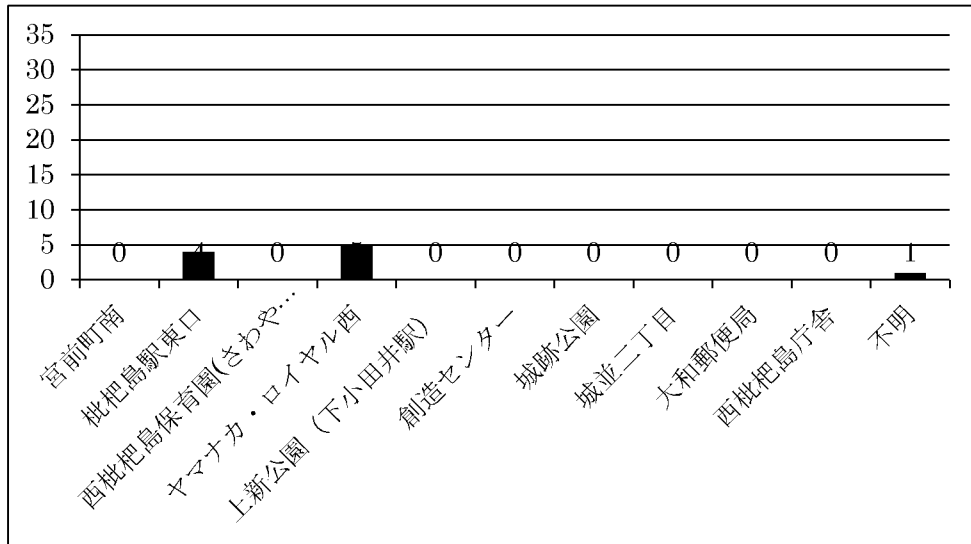


図 4.8 オレンジルート利用者の乗車場所④

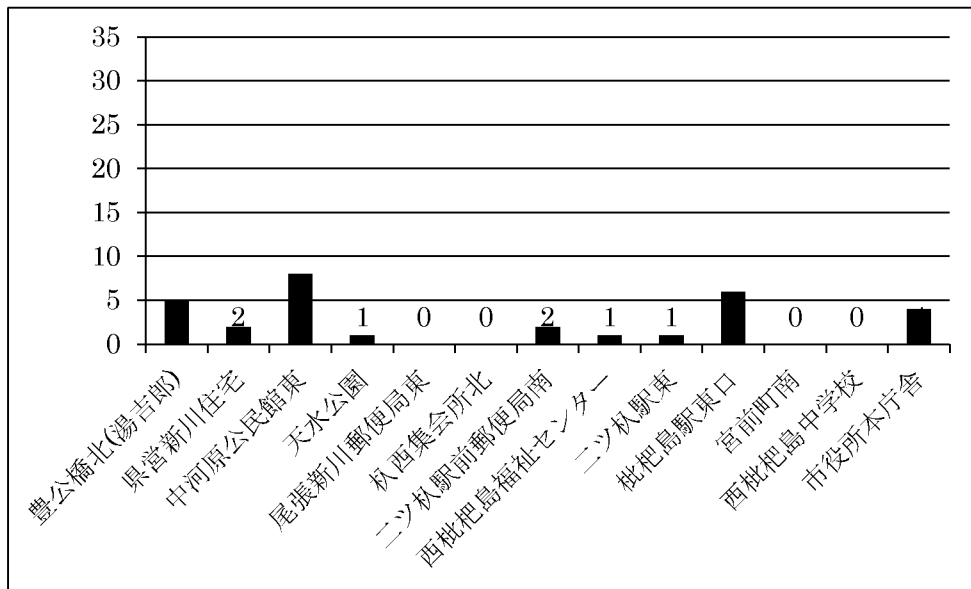


図 4.9 グリーンルート利用者の乗車場所①

第4章 地域公共交通に関する課題

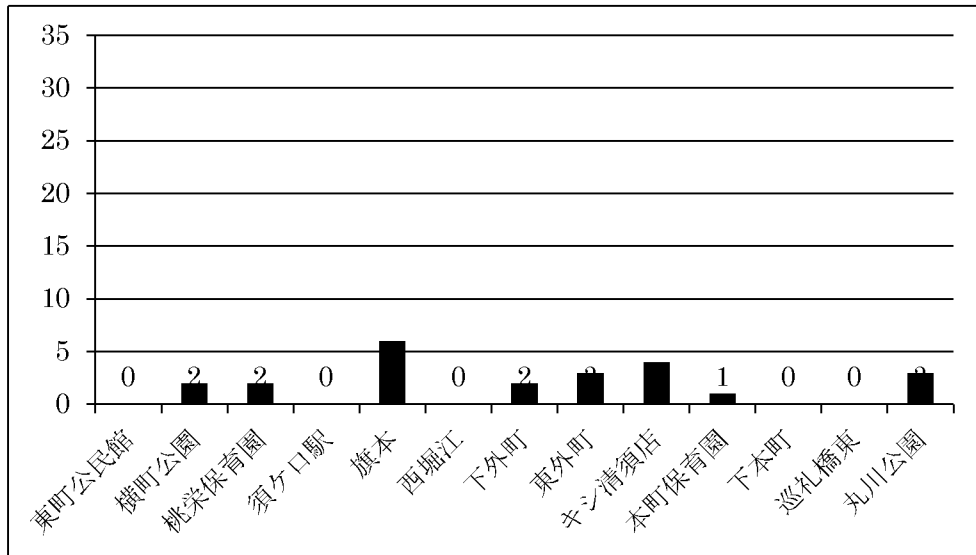


図 4.10 グリーンルート利用者の乗車場所②

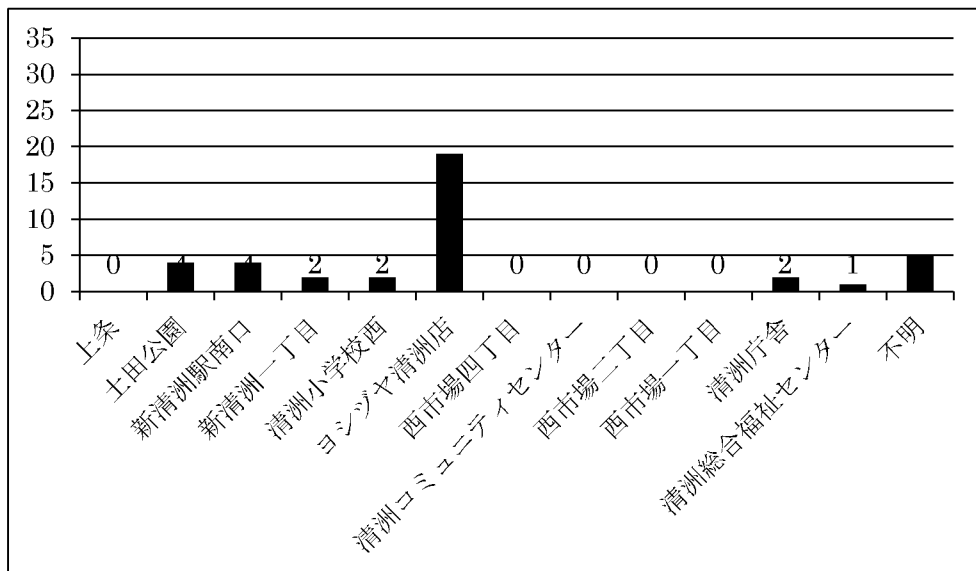


図 4.11 グリーンルート利用者の乗車場所③



第4章 地域公共交通に関する課題

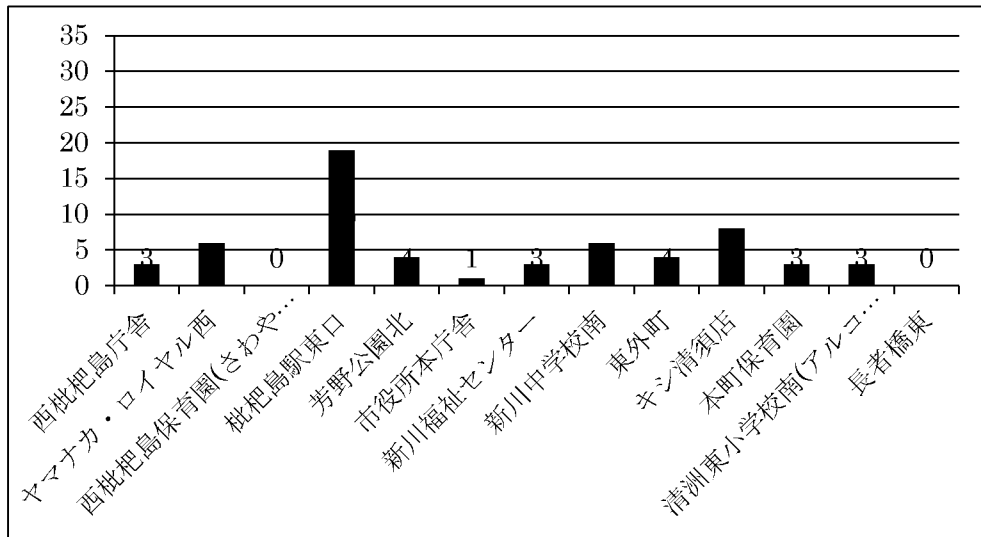


図 4.12 サクラルート利用者の乗車場所①

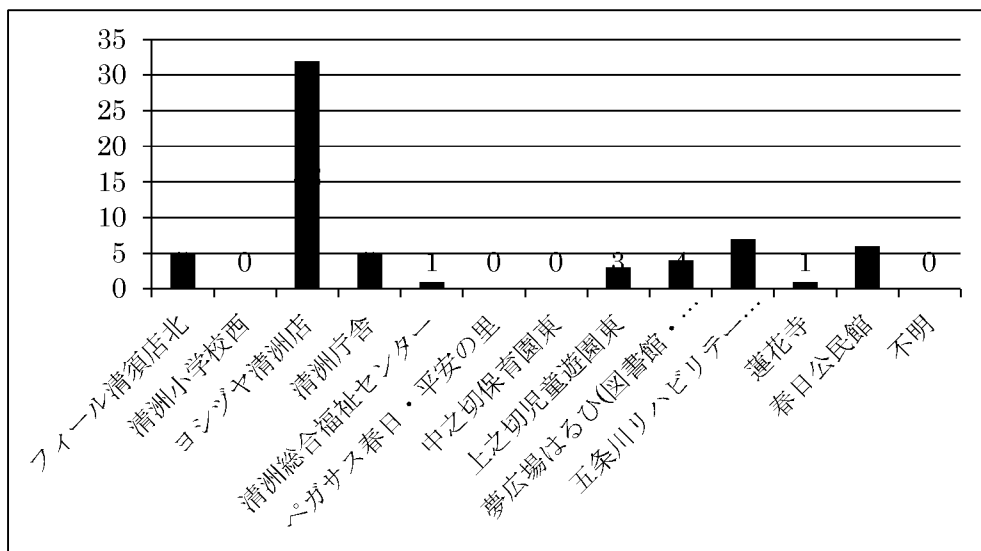


図 4.13 サクラルート利用者の乗車場所②

全ルートとも、「ヨシヅヤ清洲店」が突出して多くなっています。  
 また、「清洲駅」や「枇杷島駅東口」といった鉄道駅も多くなっています。主要商業施設や主要駅への交通手段としての利用実態がうかがえます。

第4章 地域公共交通に関する課題

〔降車場所〕

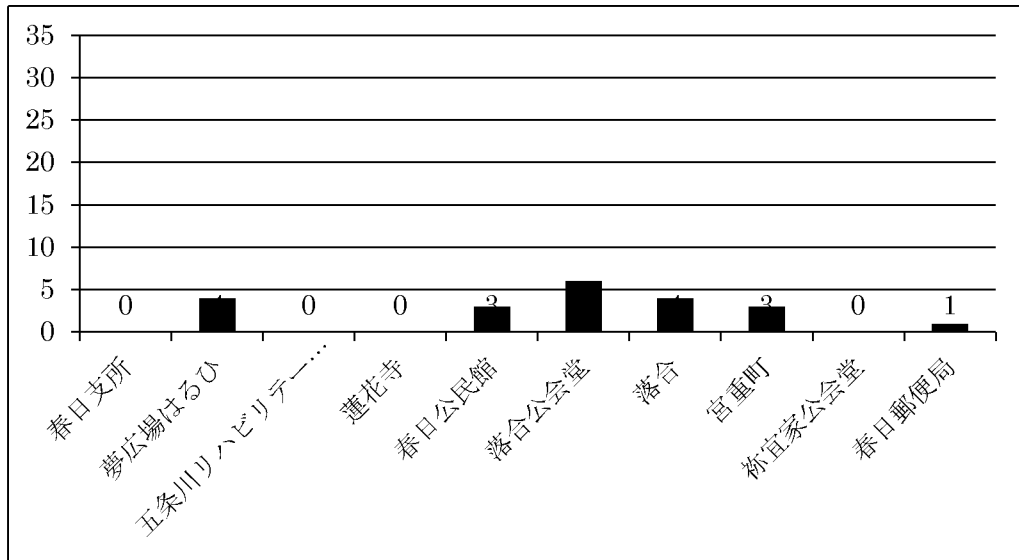


図 4.14 オレンジルート利用者の降車場所①

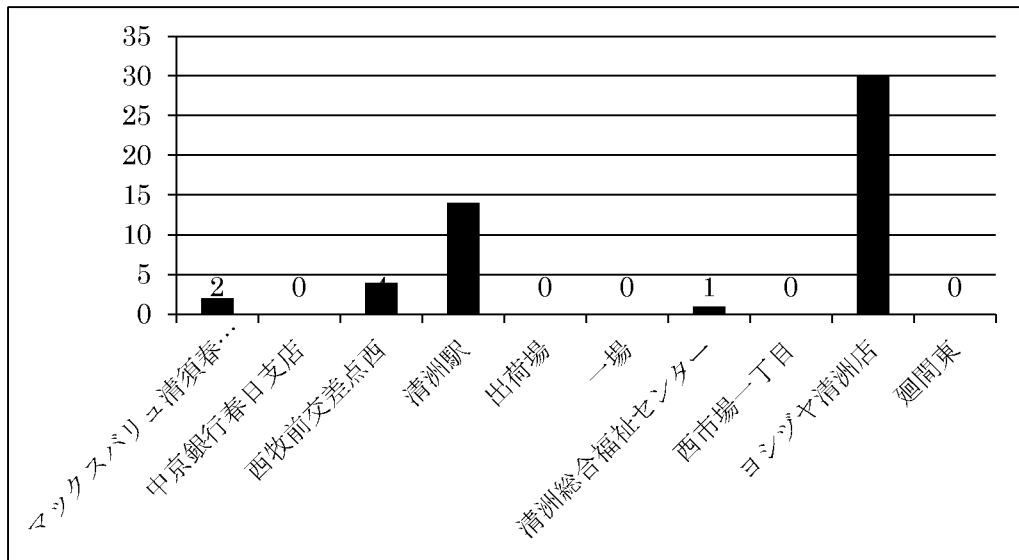


図 4.15 オレンジルート利用者の降車場所②

第4章 地域公共交通に関する課題

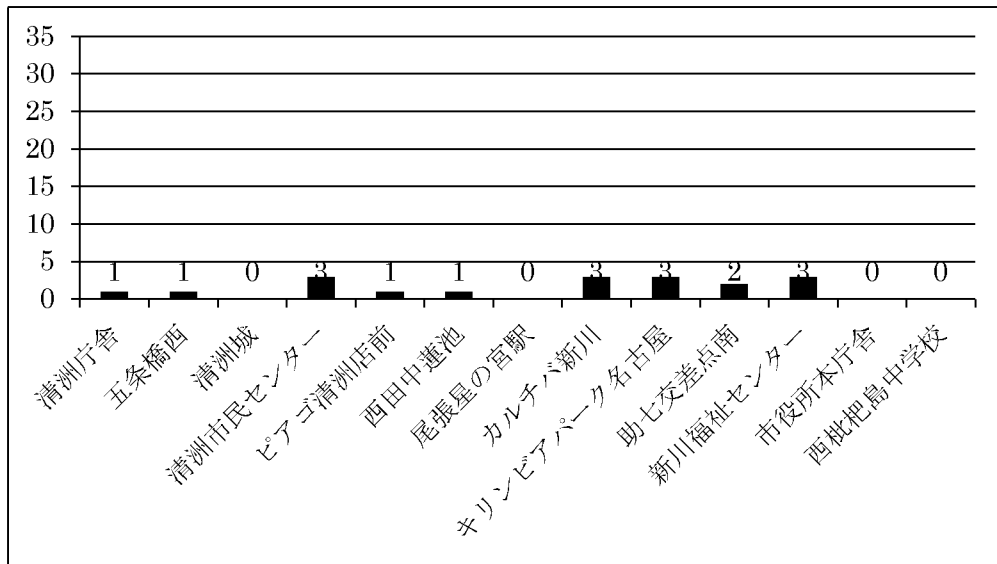


図 4.16 オレンジルート利用者の降車場所③

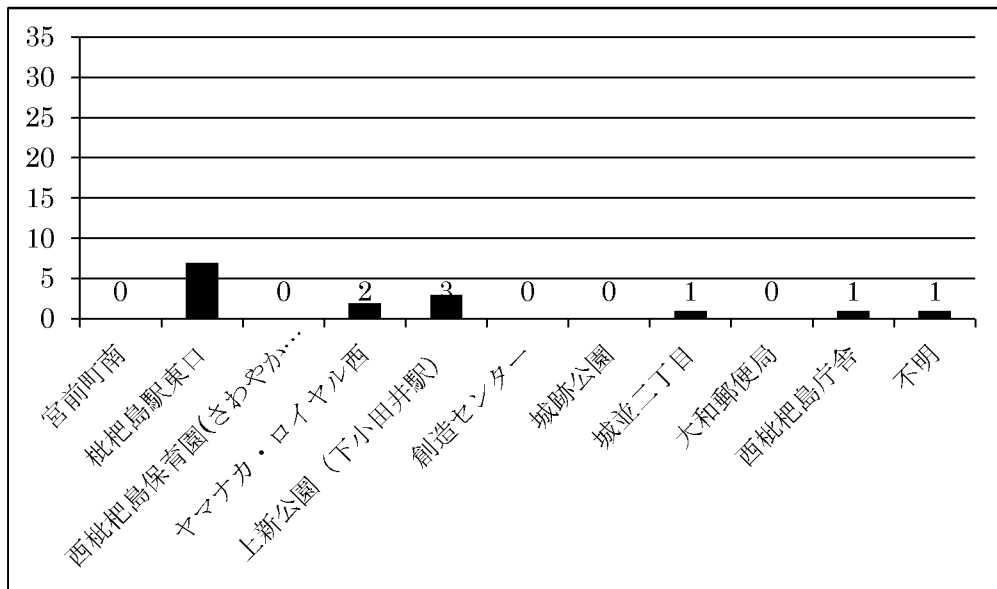


図 4.17 オレンジルート利用者の降車場所④

第4章 地域公共交通に関する課題

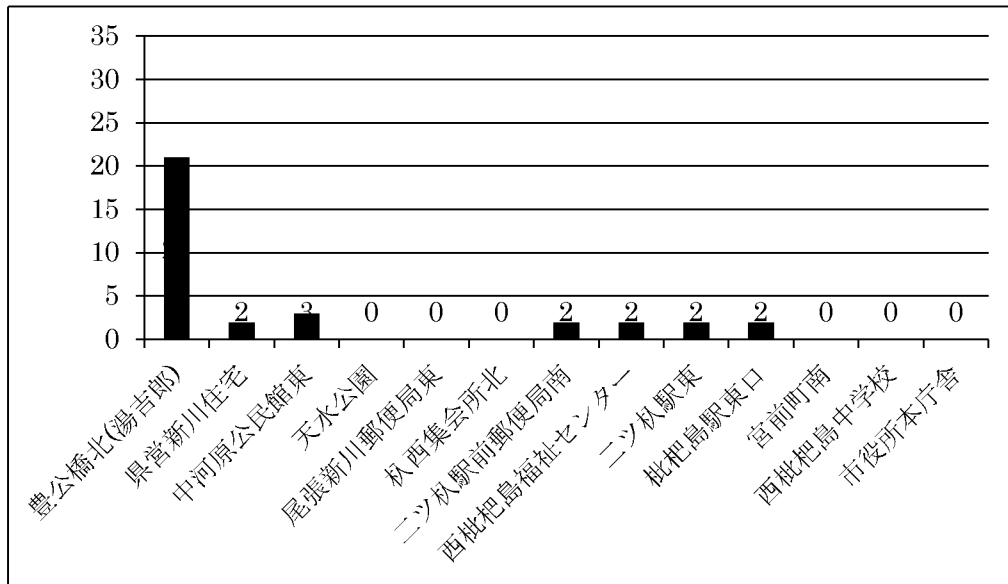


図 4.18 グリーンルート利用者の降車場所①

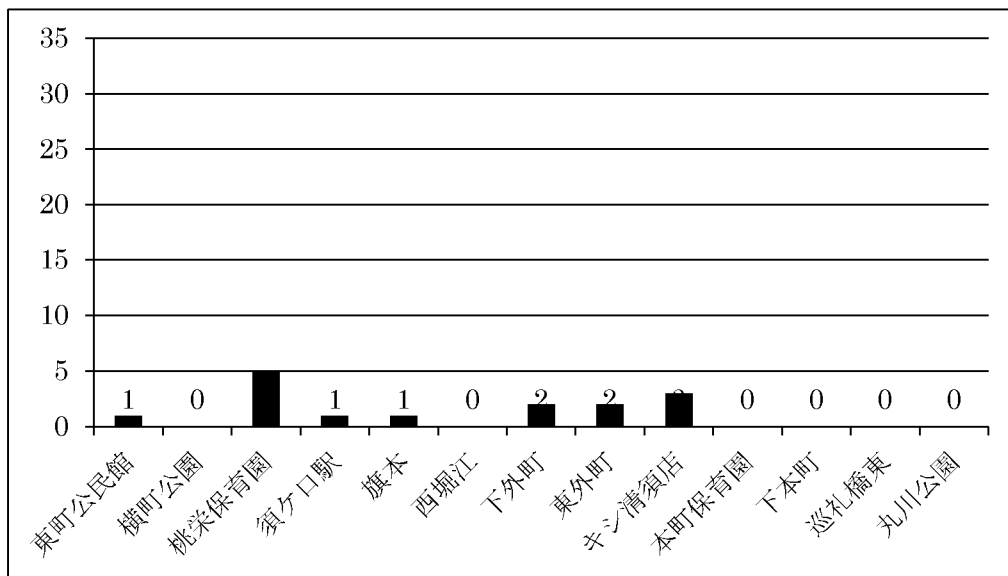


図 4.19 グリーンルート利用者の降車場所②

第4章 地域公共交通に関する課題

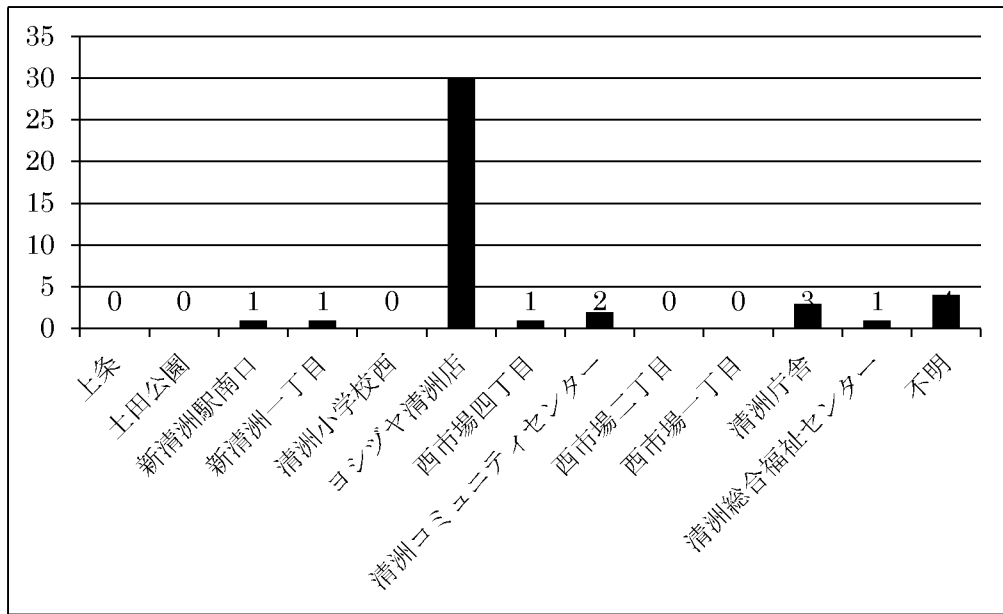


図 4.20 グリーンルート利用者の降車場所③

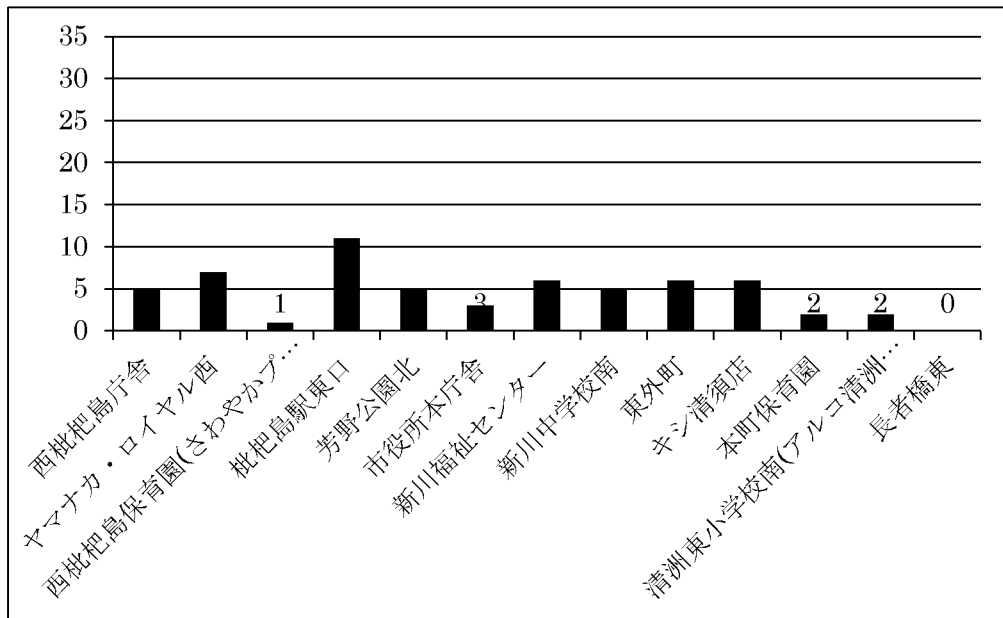


図 4.21 サクラルート利用者の降車場所①

第4章 地域公共交通に関する課題

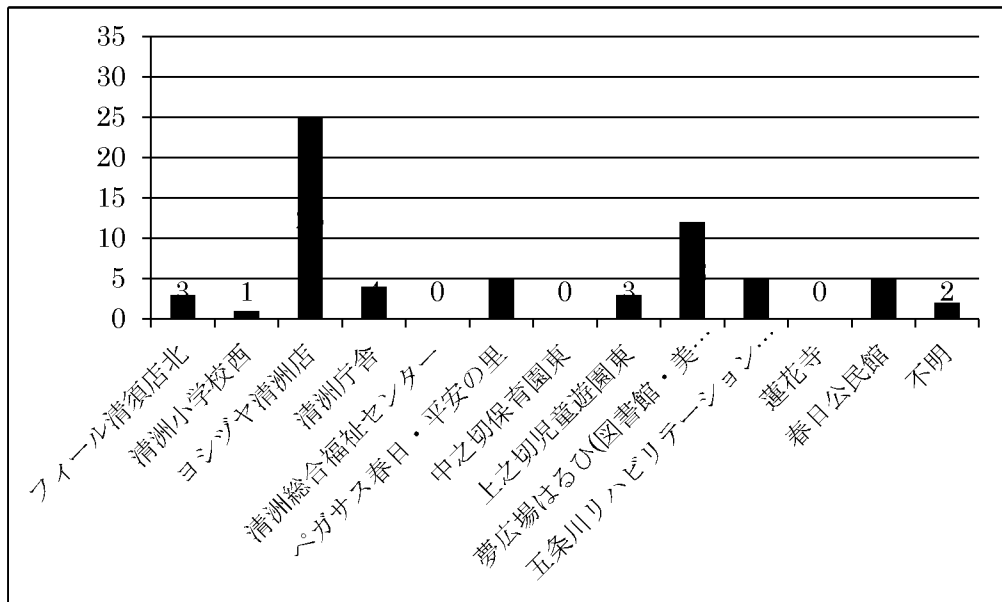


図 4.22 サクラルート利用者の降車場所②

全ルートとも、「ヨシヅヤ清洲店」が突出して多くなっています。「清洲駅」や「枇杷島駅東口」などの鉄道駅と、「豊公橋北（湯吉郎）」も続いて多くなっています。

〔利用目的〕

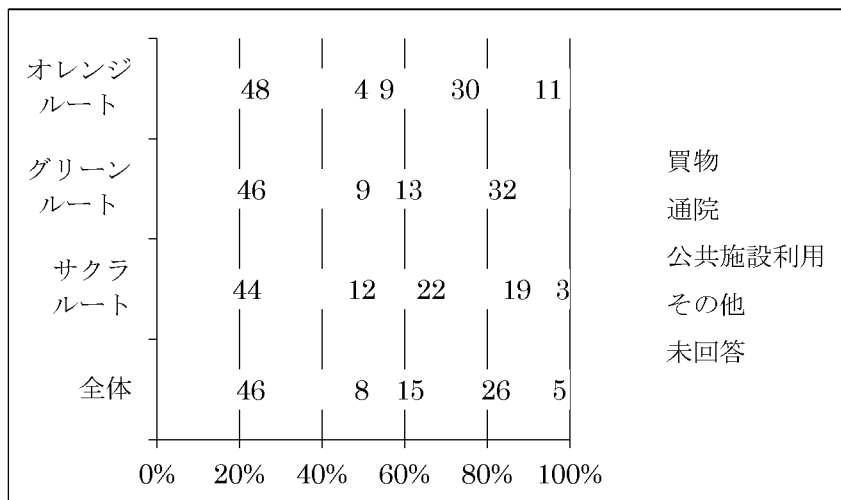


図 4.23 回答者のバスの利用目的 N=321

「買物」を目的とした利用が46%と最も多く、ついで、「公共施設利用」が15%となっています。高齢者や主婦層の外出機会の増加を狙った見直しの結果だと考えられます。

第4章 地域公共交通に関する課題

〔利用頻度〕

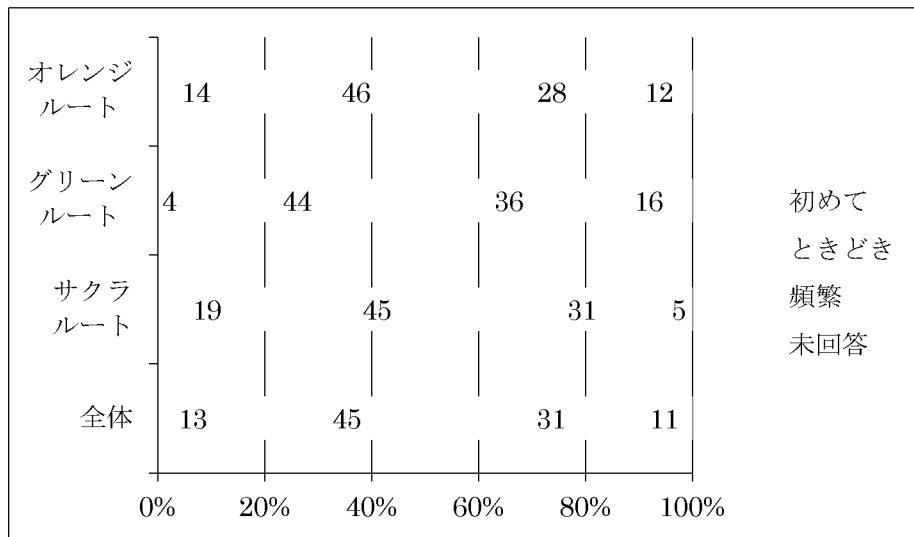


図 4.24 回答者のバスの利用頻度

N=321

「ときどき」又は「頻繁」に利用するという回答が75%を超えています。リピーター率は比較的高いと言えますが、一方で、新規の利用者が伸び悩んでいるとも言えます。

〔利用経験〕

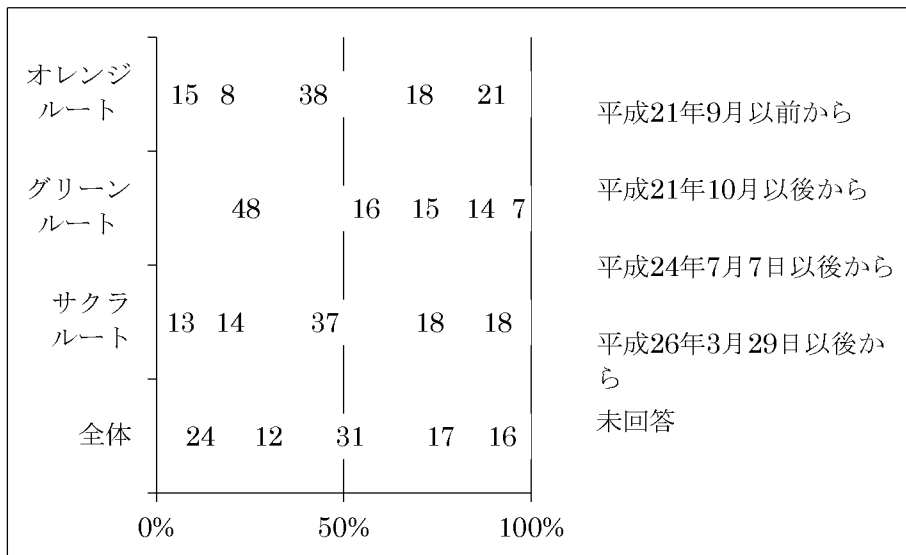


図 4.25 回答者のバスの利用経験

N=321

「平成24年7月7日以後から」利用し始めたという回答が31%と最も多くなっています。

第4章 地域公共交通に関する課題

〔バス停までの所要時間〕

＜所要時間＞

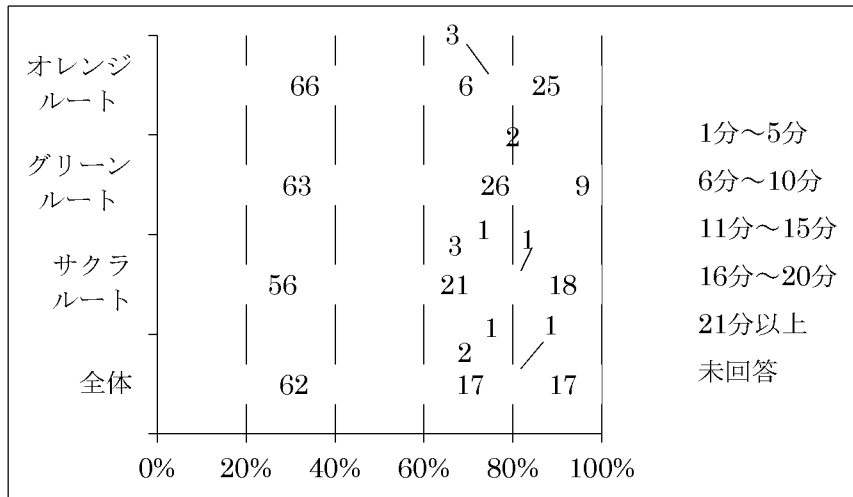


図 4.26 回答者のバス停までの所要時間 N=321

バス停まで「1~5分」という回答が62%と多くなっています。自宅近くにバス停がある住民の利用が中心となっています。

＜所要時間の許容範囲＞

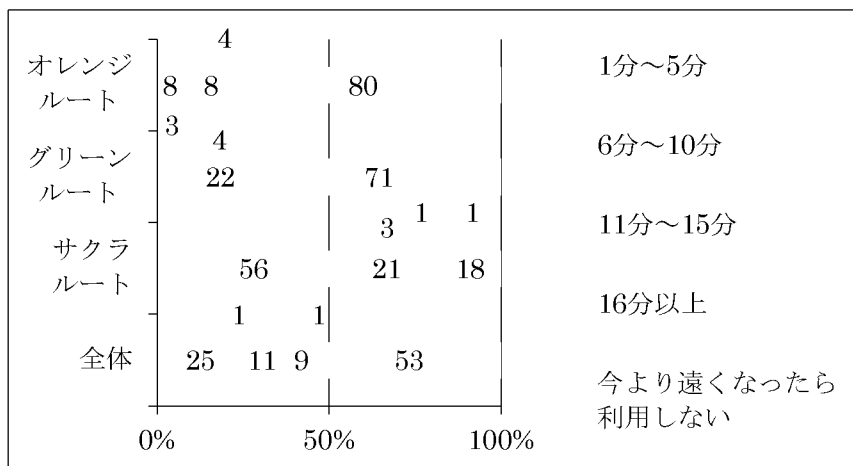


図 4.27 バス停までの所要時間の許容範囲 N=321

「1~5分」という回答が、25%と最も多くなっています。また、「今より遠くなったら利用しない」という回答が9%となっています。



第4章 地域公共交通に関する課題

〔乗り継ぎ〕

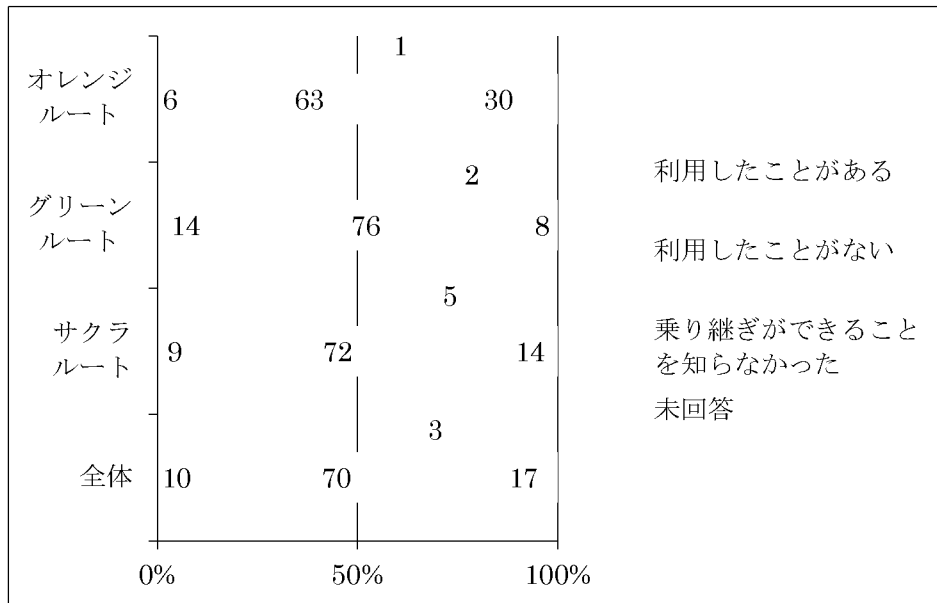


図 4.28 回答者の乗り継ぎの認知度 N=321

乗り継ぎを「利用したことがない」という回答が70%となっています。「乗り継ぎができることを知らなかった」という回答は3%と少なくなっています。乗り継ぎができることは浸透していますが、乗り継ぎの需要が少ないと言えます。

第4章 地域公共交通に関する課題

ウ 自動車・自転車について  
〔自動車〕

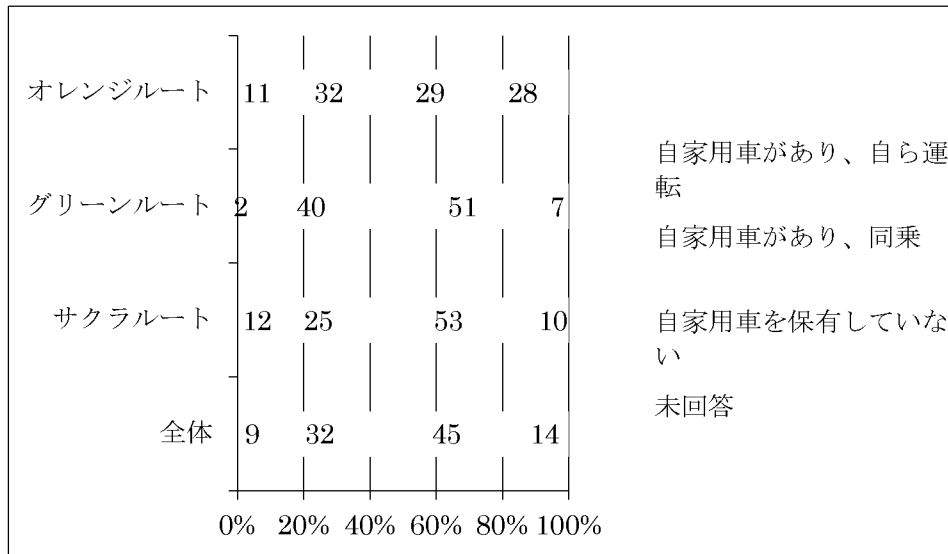
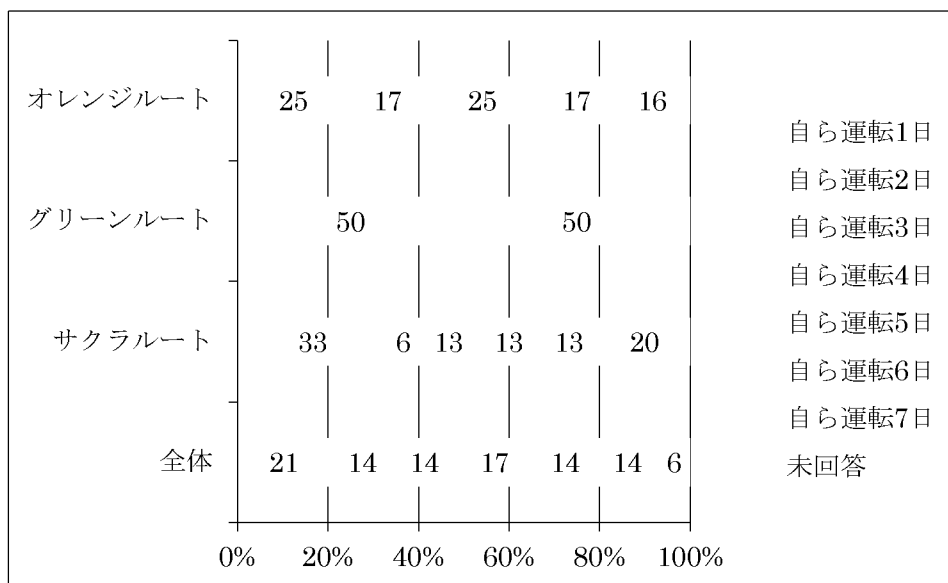


図 4.29 回答者の自動車の利用状況

N=321

「自家用車があり、自ら運転」という回答が9%となっており、利用者のほとんどが「自家用車があり、同乗」又は「自家用車を保有していない」となっています。移動制約者の交通手段の確保に一定の成果が出ていると言えます。

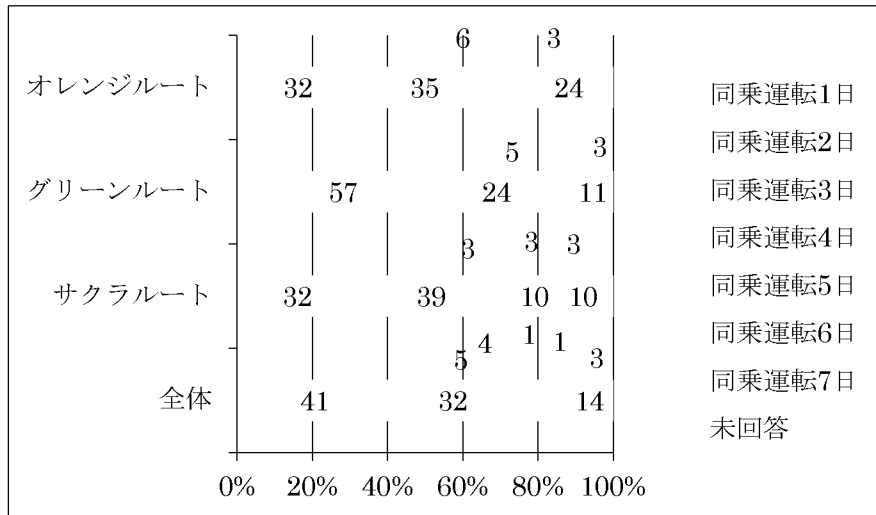
〔自動車の利用状況〕



N=29

図 4.30 回答者の自動車の利用状況（週あたりの日数）

第4章 地域公共交通に関する課題



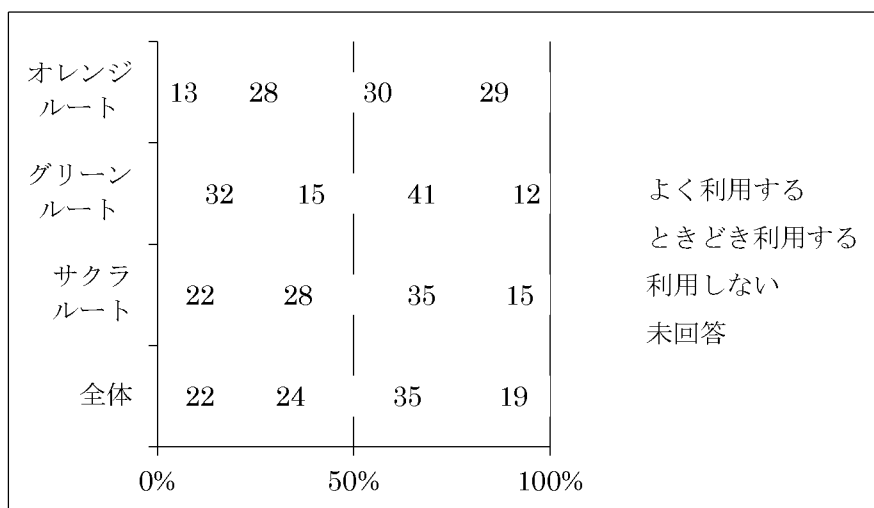
N=102

図 4.31 回答者の自動車の利用状況（週あたりの日数）

「自家用車があり、自ら運転している」という回答の中で、週に何日運転するかを調査した結果は、回答にばらつきがありました。

一方、「自家用車はあるが、家族が運転する自家用車に同乗する」という回答は、週に1日、又は2日が多くなっています。

〔自転車〕



N=321

図 4.32 回答者の自転車の利用状況

回答にばらつきがありますが、「利用しない」という回答が、「よく利用する」及び「ときどき利用する」より若干多くなっています。

## 第4章 地域公共交通に関する課題

## エ 自由意見

## 〔良い点〕

「運賃 100 円は安い」という回答が圧倒的に多くなりました。その他には、「運転手がていねい」、「便利」、「細かいところまで回ってくれる」などがありました。

## 〔悪い点〕

「本数・便数が少ない」という回答がほとんどとなっています。

## 〔その他〕

「便数を増やしてほしい」という回答が多くみられました。また、「朝早い便があるとよい」という回答もありました。

## 第4章 地域公共交通に関する課題

## (4) 非利用者アンケート調査の質問項目

- ◆ 非利用者アンケート調査の用紙は別添に示す通りです。表 4.2 に示す項目について質問をしています。

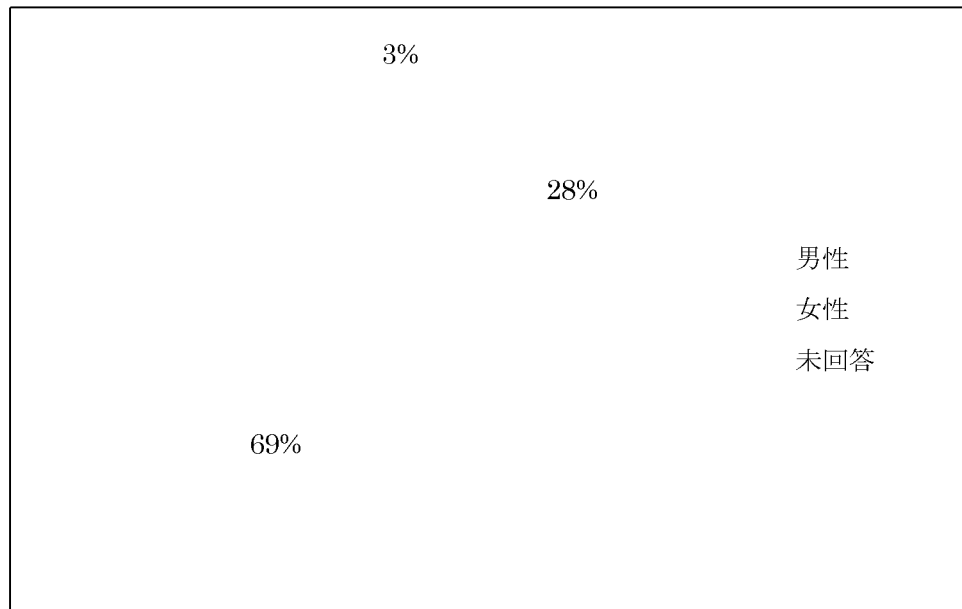
表 4.2 アンケート調査の質問項目

質問項目	質問内容
ア 個人属性	性別・年齢・職業・居住地区
イ 日常の移動の状況	主な買物先・通院先・利用駅・利用公的機関とその頻度及び交通手段
ウ 自動車・自転車について	日常生活における自家用車・自転車の利用状況
エ あしがるバスについて	あしがるバスの認知度、利用度、利用意向について
オ 自由意見	その他

## (5) アンケート結果の概要

## ア 個人属性

## 〔性別〕



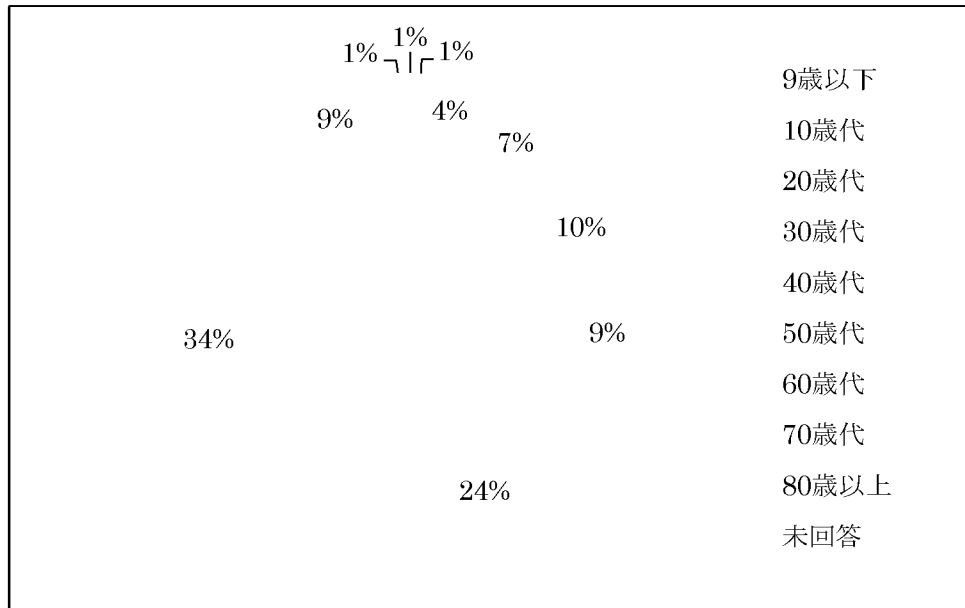
N=708

図 4.33 回答者の性別

「男性」が28%、「女性」が69%、「未回答」が3%となりました。

## 第 4 章 地域公共交通に関する課題

## [年齢]

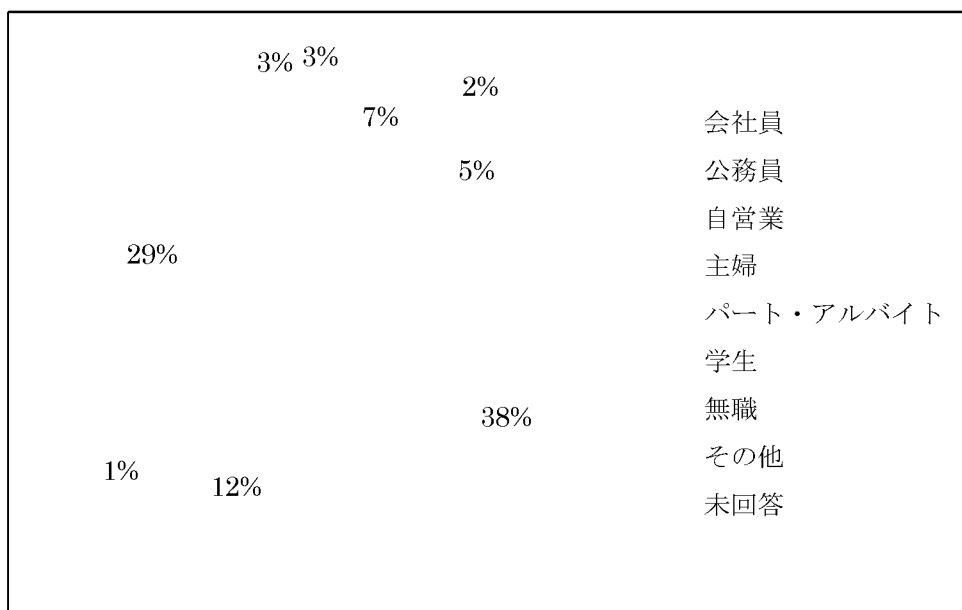


N=708

図 4.34 回答者の年齢

「70 歳代」が 34%で最も多く、ついで「60 歳代」が 24%となりました。その他の回答はばらつきがありますが、比較的高齢者の占める割合が高くなっています。

## [職業]



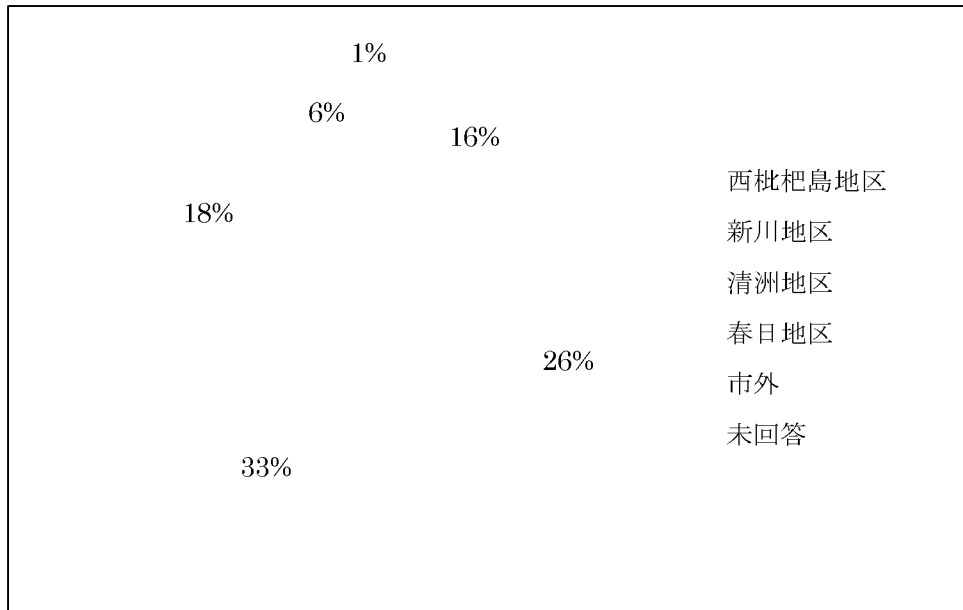
N=708

図 4.35 回答者の職業

「主婦」が 38%と最も多く、ついで「無職」が 29%となりました。

第4章 地域公共交通に関する課題

〔居住地区〕



N=708

図 4.36 回答者の居住地区

「西枇杷島地区」が16%、「新川地区」が26%、「清洲地区」が33%、「春日地区」が18%、「市外」が6%、「未回答」が1%となりました。

イ 日常の移動の状況

〔買物施設〕

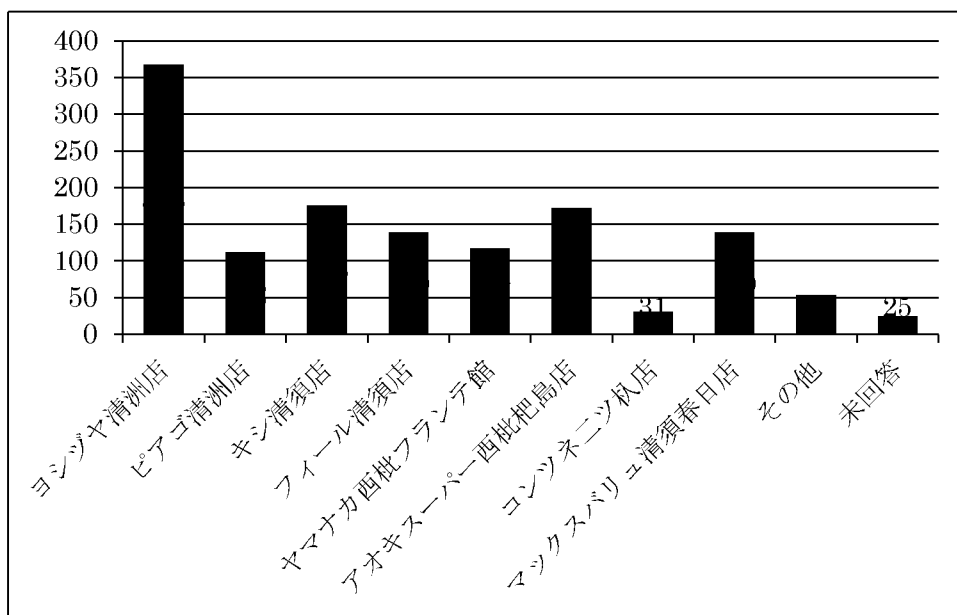


図 4.37 日常の買物先

第4章 地域公共交通に関する課題

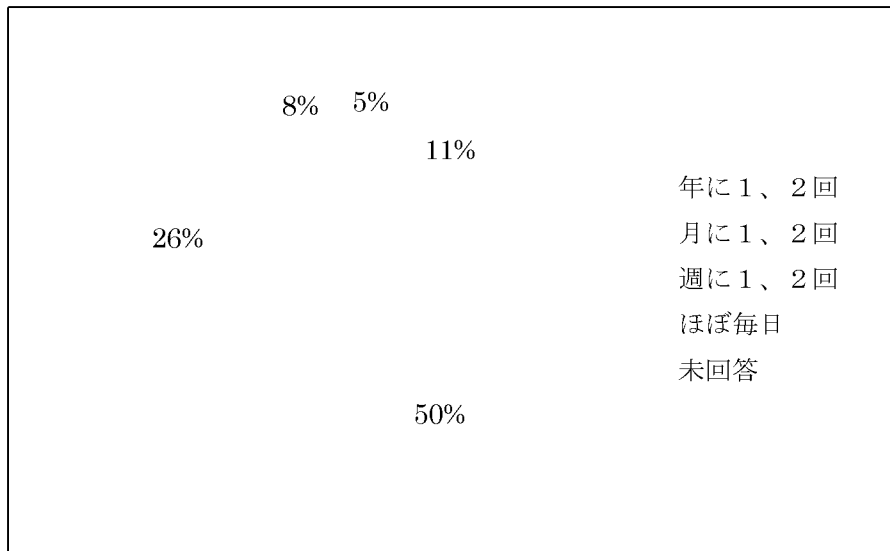


図 4.38 買物の頻度

N=708

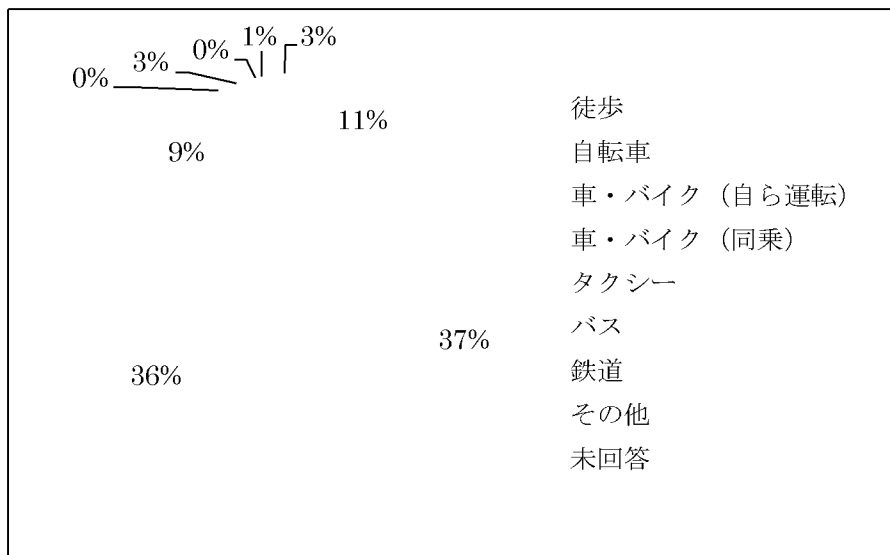


図 4.39 買物先までの移動手段

N=813

圧倒的に「ヨシヅヤ清洲店」が多くなっています。市内には多数の商業施設がありますが、地域に限らず「ヨシヅヤ清洲店」の需要が高いようです。

頻度は、「週に1、2回」が最も多く50%となっています。「ほぼ毎日」という回答も26%と多くみられました。

交通手段は、「車・バイク (自ら運転)」、「自転車」が多くなりました。



第4章 地域公共交通に関する課題

〔病院〕

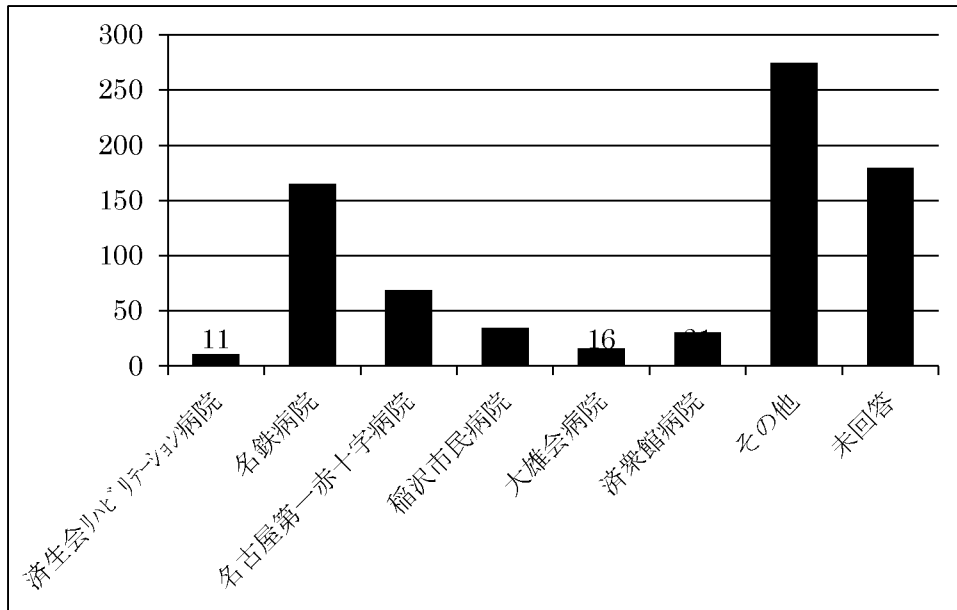


図 4.40 日常の通院先

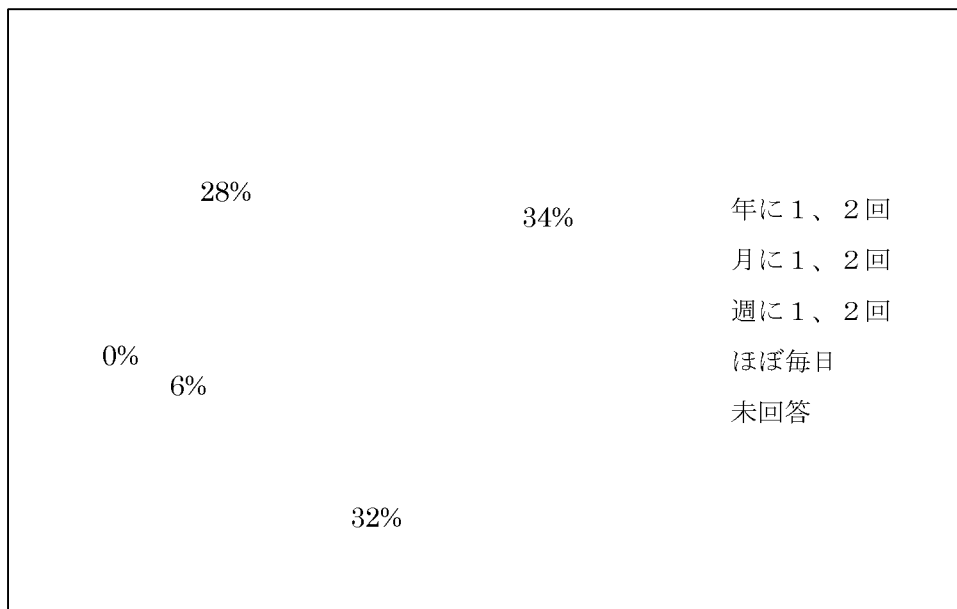
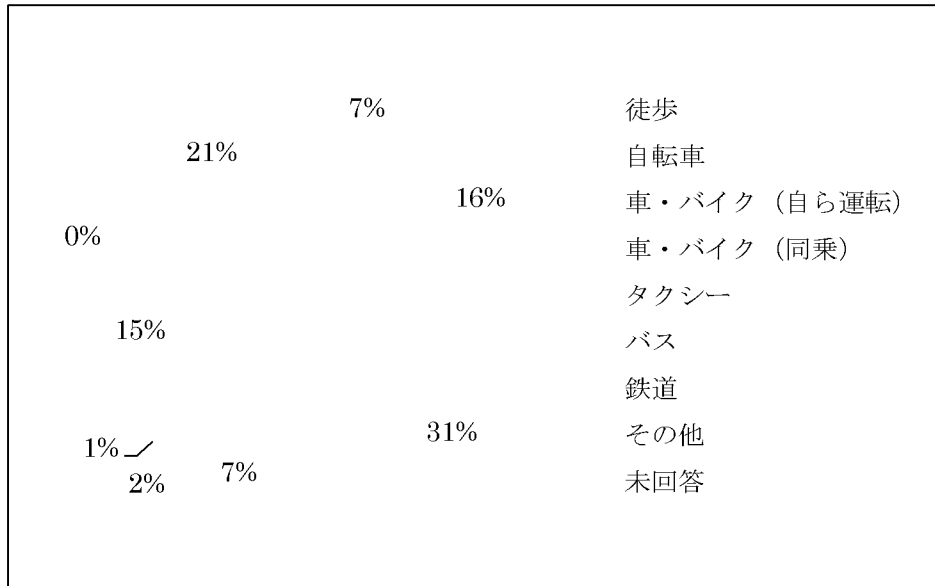


図 4.41 通院の頻度

N=708

第4章 地域公共交通に関する課題



N=764

図 4.42 通院先までの移動手段

市内に総合病院がないので、普段の利用先としては町医者や診療所が多く、「その他」という回答が多くなりました。総合病院の中では、鉄道でのアクセスが便利な「名鉄病院」が主な利用先となっています。

頻度は、「月に1、2回」もしくは「年に1、2回」でありあまり高くはありません。

交通手段は、「車・バイク (自ら運転)」が最も多いものの、「自転車」や「鉄道」も多くなっています。

〔駅〕

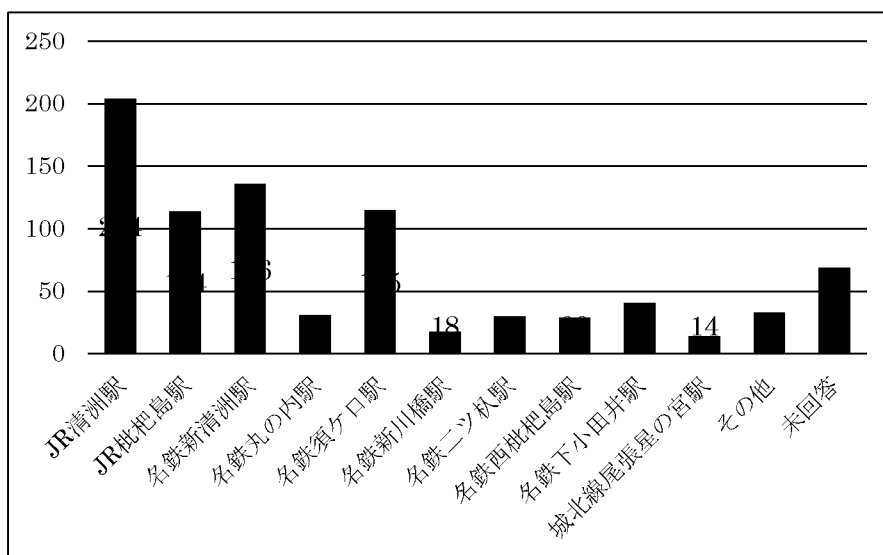


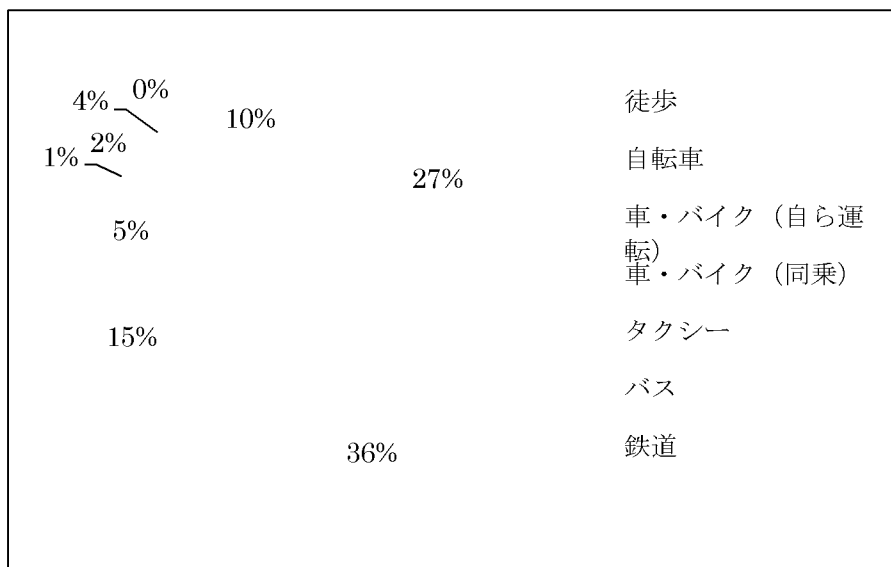
図 4.43 日常の利用駅

## 第 4 章 地域公共交通に関する課題



N=708

図 4.44 鉄道の利用頻度



N=776

図 4.45 鉄道駅までの移動手段

「JR清洲駅」を利用している方が最も多くなっています。名鉄では、「新清洲駅」や「須ヶ口駅」といった、急行が停車するサービスレベルの高い駅の利用が多くなっています。

頻度は、「月に1、2回」や「年に1、2回」など、あまり高くはありません。

交通手段は、市内に数多く駅があるため、「徒歩」、「自転車」が多くなっています。

第4章 地域公共交通に関する課題

〔公的機関〕

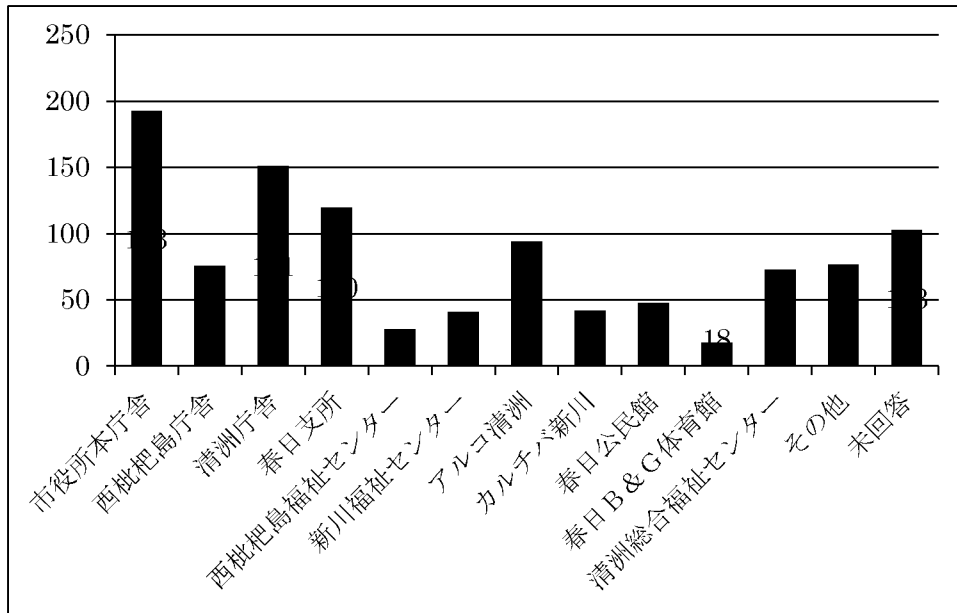
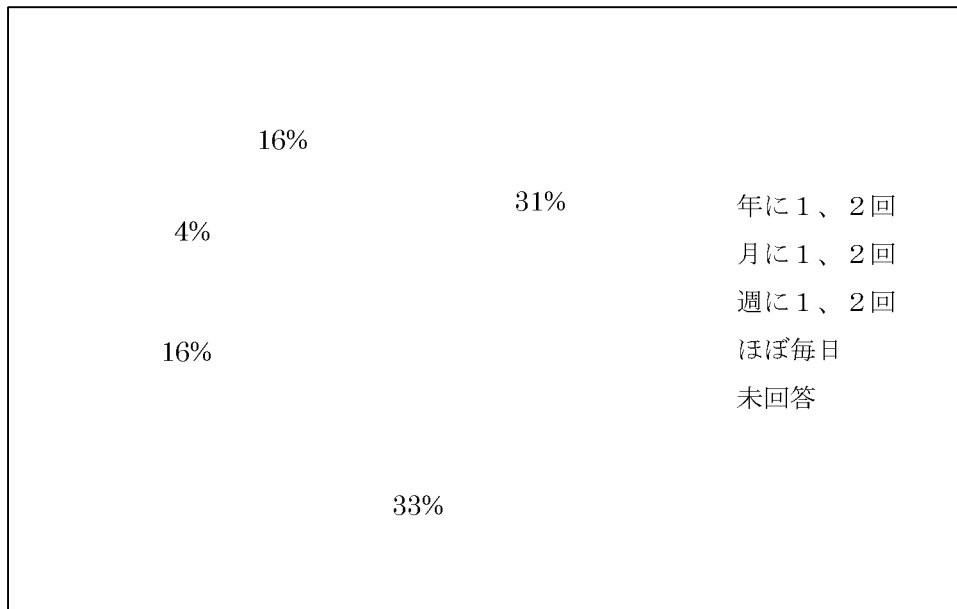


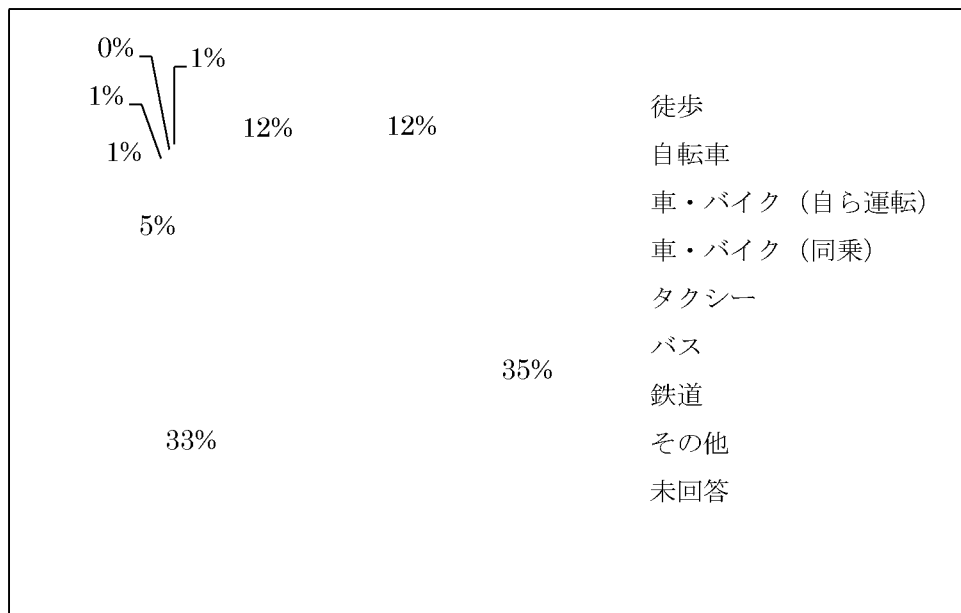
図 4.46 日常の公的機関



N=708

図 4.47 公的機関の利用頻度

第4章 地域公共交通に関する課題



N=790

図 4.48 公的機関までの移動手段

「市役所本庁舎」をはじめ、「清洲庁舎」、「春日支所」の利用が多くなっています。次に「清洲総合福祉センター」や「アルコ清洲」などの施設が多くなっています。

利用頻度は、「月に1、2回」や「年に1、2回」が多く、あまり高くはありません。

交通手段としては、「車・バイク (自ら運転)」、「自転車」が約70%を占め、ついで「徒歩」となっています。

第4章 地域公共交通に関する課題

ウ 自動車・自転車について  
〔自動車〕

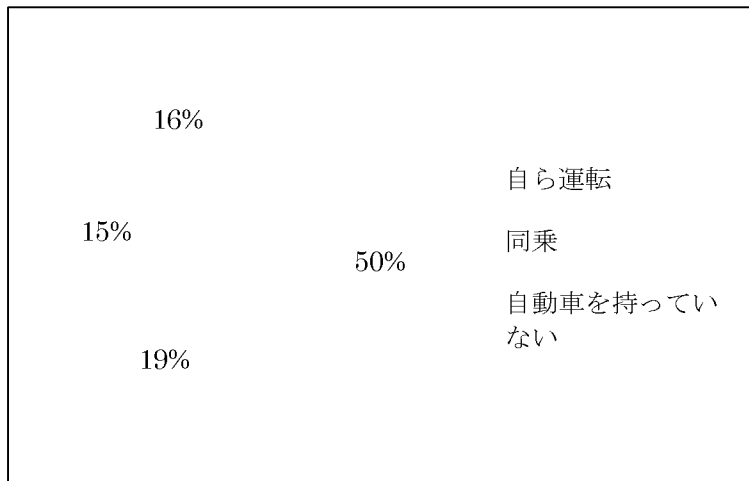


図 4.49 自動車の利用状況

N=708

「自ら運転」という回答が最も多く、50%となっています。あしがるバスの非利用者には移動制約者が少ないということがうかがえます。

〔自動車の利用状況〕

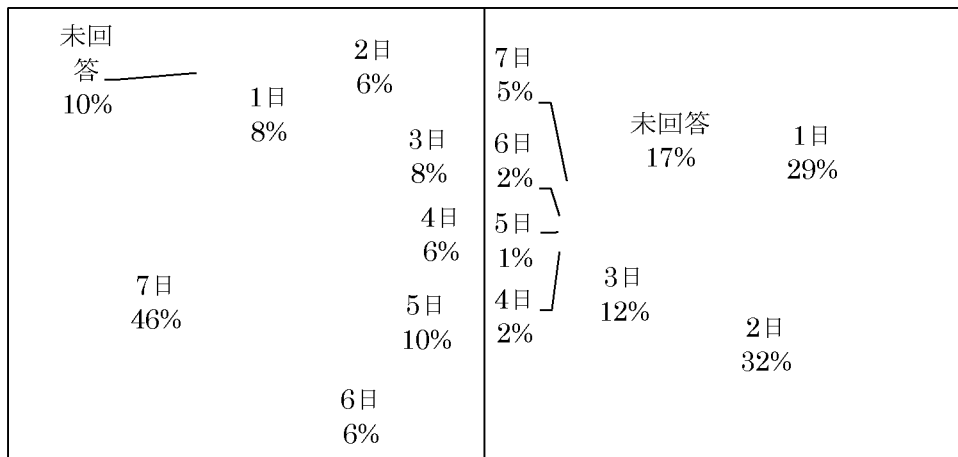


図 4.50 自ら運転

N=356

図 4.51 同乗

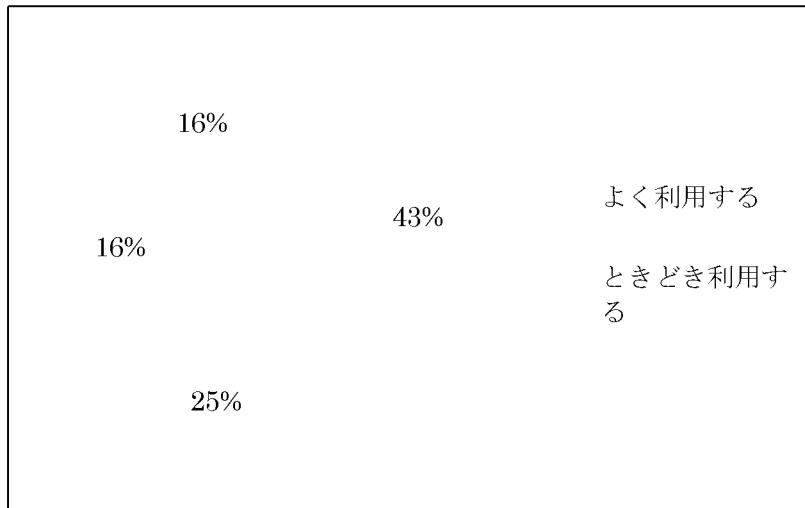
N=133

「自家用車があり、自ら運転している」という回答の中では、「7日」という回答が最も多く、46%となっています。残りの回答はほとんど差がありません。

一方、「自家用車はあり、家族が運転する自家用車に同乗する」という回答の中では、「1日」及び「2日」と合わせて約60%となっています。

## 第 4 章 地域公共交通に関する課題

## 〔自転車〕



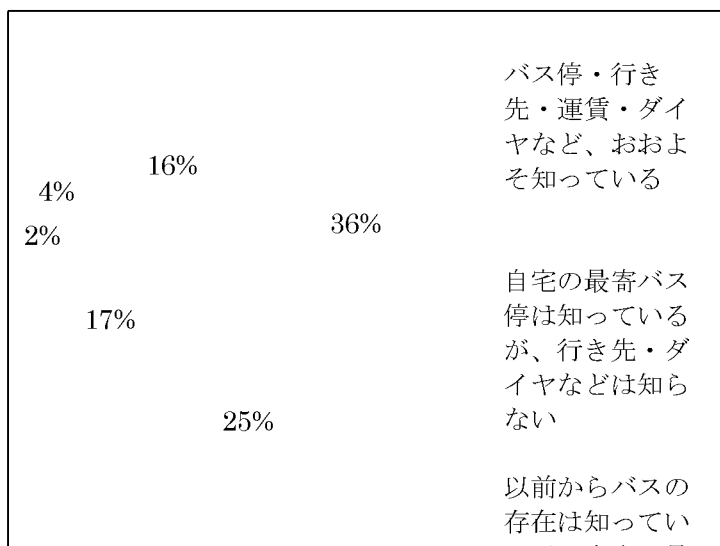
N=708

図 4.52 自転車の利用状況

「よく利用する」、「ときどき利用する」という回答が合わせて約 70% となっており、自転車は重要な交通手段であることが分かります。

## エ あしがるバスについて

## 〔認知度〕



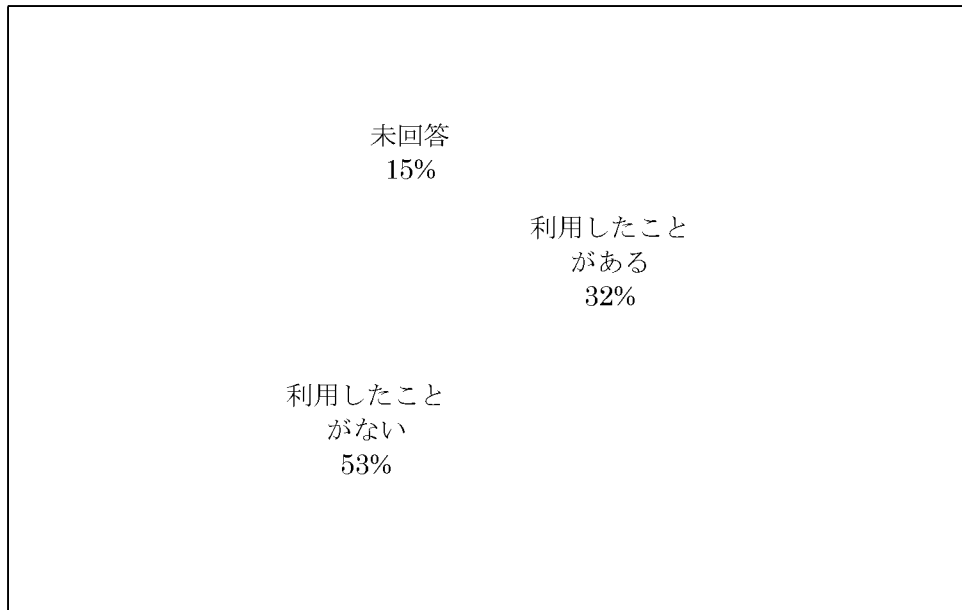
N=708

図 4.53 あしがるバスの認知度

「バスを知らない」及び「未回答」を除く「バスの存在自体は知っている」という回答は 80%を超えており、バスの存在が、ある程度認知されているといえます。

## 第 4 章 地域公共交通に関する課題

## 〔利用度〕



N=708

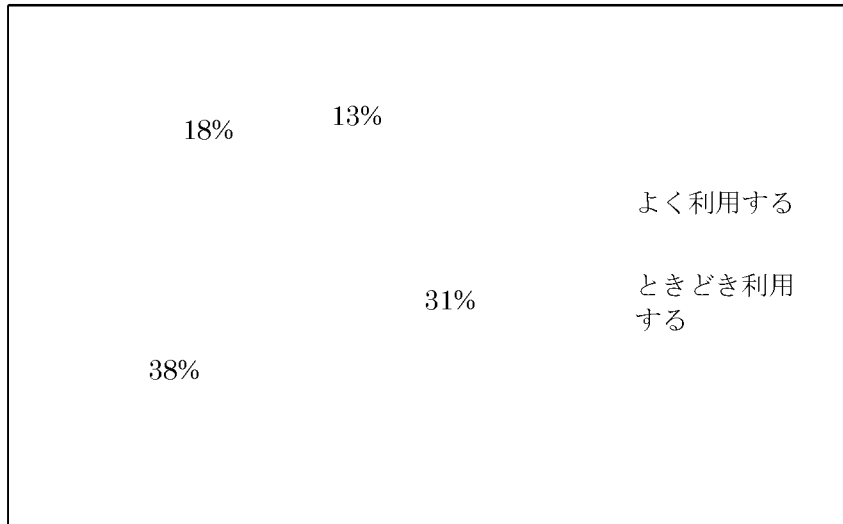
図 4.54 あしがるバスの利用度

「利用したことがない」という回答が 50%を超えています。バスの認知度が 80%を超えている中で、今後は、バスの存在を知っているが、利用したことがない方々に、いかに利用してもらうかが課題であると言えます。



## 第 4 章 地域公共交通に関する課題

## 〔利用頻度〕

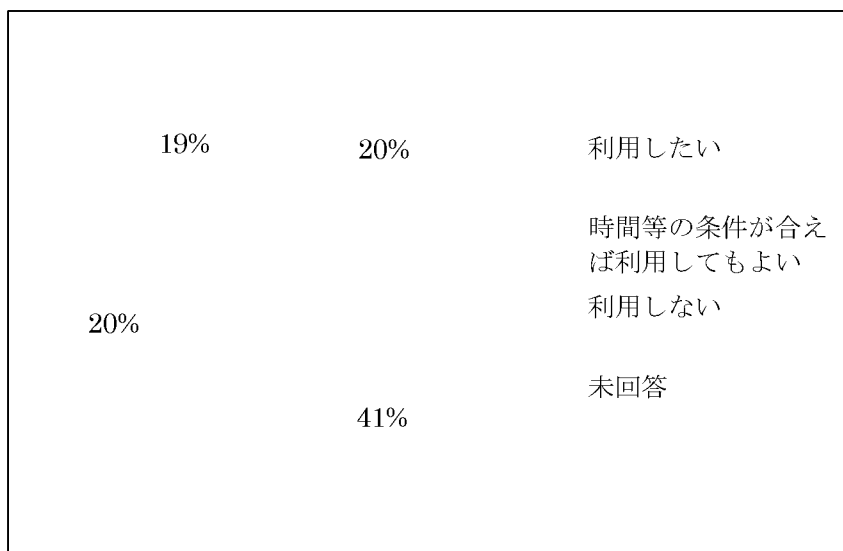


N=230

図 4.55 あしがるバスの利用頻度

「ときどき利用する」及び「1、2 回利用した」という回答が、合わせて約 70%と多くなりました。継続的な利用をしていただける方々の獲得が課題であると言えます。

## 〔利用意向〕



N=708

図 4.56 あしがるバスの利用意向

「時間等の条件が合えば利用してもよい」という回答が 40%を超えており、「利用したい」と回答した方と合わせて 60%を超えています。

## 第4章 地域公共交通に関する課題

## オ 自由意見

自由意見の主な内容は、行政に対する要望がほとんどとなりました。大きく分類すると、「バス停新設要望」、「増便要望」、「ダイヤ改善要望」、「割引制度導入要望」、「将来的に利用」、「運行継続要望」の6分類となります。

## 〔バス停新設要望〕

バス停新設の要望としては、「ゆうあいリハビリクリニック前」が14件、「名鉄西枇杷島駅付近」が2件、「溝口クリニック前」が2件、「にしびさわやかプラザ」、「アルコ清洲」、「JR稲沢駅」、「JR枇杷島駅西口」、「自宅付近」、「各鉄道駅」がそれぞれ1件ずつ挙がりました。

## 〔増便要望〕

「本数を増やしてほしい」、「増便してくれれば利用する」、「朝夕の便数を増やしてほしい」など、あしがるバス利用者アンケートとも共通する意見が多数寄せられました。

## 〔ダイヤ改善要望〕

「ダイヤが悪い」、「市内のイベントに合わせたダイヤにしてほしい」、「時間が合わないので使えない」などの意見がありました。

## 〔割引制度導入要望〕

「障がい者を無料にしてほしい」、「高齢者を安くしてほしい」、「回数券・年間パス等を作ってほしい」などの意見がありました。

## 〔将来的に利用〕

「もう少し年を取ったら利用したい」、「自動車に乗れなくなったら利用したい」などの意見がありました。

## 〔運行継続希望〕

「是非続けてほしい」、「便利で助かっているのでやめないでほしい」などの意見がありました。

## 第4章 地域公共交通に関する課題

### 2 課題のまとめ

#### (1) 地理的課題

- ◆ 名古屋市の隣であるため、名古屋市内から放射状に伸びる主要道路、鉄道が多数あり、環状道路として名古屋第二環状自動車道もあります。
- ◆ また、新川、五条川も貫通しており、市域内が至るところで分断されています。
- ◆ 従って、踏切や主要交差点での渋滞が激しくなっています。
- ◆ さらに、多数の大工場があり、それによっても市域内が分断されています。
- ◆ 市内には明確な中心地が存在していません。ただし、南部は稠密であり、人口密度が高くなっています。
- ◆ 市域内はほぼ平地であり、起伏はほとんどありません。徒歩や自転車に適した地形と言えます。

#### (2) 移動需要に対する課題

- ◆ 名古屋市方面への需要が卓越しています。道路・鉄道とも便利であり、需要はおおよそ満たされていると言えます。  
ただし、駅数は多いものの、総じて駅施設が機能的に優れているとは言えず、また駅へのアクセス道路や駐車場・駐輪場の整備も遅れていて、鉄道の利便性を大きく損なっています。
- ◆ さらに、道路・鉄道・河川・工場による分断によって、駅勢圏が小さくなってしまっています。
- ◆ そのような中で、今後、整備されていく JR 清洲駅、名鉄新清洲駅は、市内の重要交通拠点として位置付けていくべきであると言えます。
- ◆ 市内で完結する需要は多くありません。市内移動の利便性は道路、鉄道とも極めて低いです。あしがるバスが補完していますが、サービス水準が低く、利用のほとんどが移動制約者となっています。
- ◆ 主要道路以外の道路は極めて狭く、自動車走行環境が悪くなっています。さらに、歩行者、自転車が安心・安全に歩ける空間がほとんどない状態です。駅や主要施設を結ぶ歩道、自転車通行路のネットワークを整備する必要があります。ある道路区間では、自動車を思い切って排除することも必要かもしれません。
- ◆ 工場が多いため、通勤時の流入、退勤時の流出も目立ちます。これが

## 第4章 地域公共交通に関する課題

ラッシュ時の渋滞の要因となります。工場と駅との間の歩行者・自転車動線の整備が必要です。

### (3) 施設等のアクセスに関する課題

- ◆ 根本的な問題として、市内に総合病院がなく、他自治体に行かなければいけない状況にあります。  
ただし、施設の充実した名古屋都心部に出るのは容易です。
- ◆ 福祉施設や生涯学習的施設が旧町ごとに散在しています。いずれもあしがるバスで連絡できていますが、歩道整備の速度は遅く、徒歩でのアクセスのしやすさはあまり変わっていません。これは市役所の各庁舎及び支所も同様です。
- ◆ 大規模商業施設については、周辺道路が脆弱で、激しい渋滞を起こすことがあります。
- ◆ コンパクトな住宅分布ですが、歩行・自転車動線が脆弱のため、自動車利用に偏ってしまっています。駐車場確保が十分でない施設もみられます。
- ◆ 観光地である清洲城への公共交通アクセスは、あしがるバスが補完しているものの、周辺に駅がなく、以前として不便となっています。
- ◆ あしがるバスの路線は、市役所各庁舎及び支所を経由するとともに、市内の主要な公共施設や大規模小売店舗等をカバーする形態としています。停留所は、できる限り施設に近いところに配置しています。

### (4) 公共交通不便地域に関する課題

- ◆ 路線バスは、長年存在おらず、駅が多数あるため、不便地域はあまりありませんでした。  
ただし、域内の分断や歩行・自転車動線が乏しいために、駅勢圏が狭められているところも多いです。
- ◆ 新川地区南部や清洲地区北西部といった、人口が多く、主要施設がある交通不便地域については、あしがるバスでほぼカバーできていますが、運行本数が少ないため十分なレベルとは言えません。
- ◆ 春日地区内も、あしがるバスで補完しているものの、依然として公共交通不便地域が多く存在します。  
また、徒歩圏内に、生活施設がほとんどありません。

## 第4章 地域公共交通に関する課題

## (5) 移動制約者に関する課題

- ◆ あしがるバスは、3車両ともバリアフリー対策が施され、停留所もきめ細かくあるため、自力で歩いて動ける高齢者にとっては、有効な移動手段となっています。
- ◆ 全域でタクシーが利用できるため、移動制約者の市内施設や駅へのタクシー利用が多くなっています。あしがるバスの運行頻度が低いため、片道をタクシー利用とする人も多くなっています。  
しかし、タクシーが常駐している施設は多くありません。
- ◆ 福祉有償運送事業は市内では1社のみ行われています。また、市内での福祉タクシーの台数は2台のみです。
- ◆ バリアフリー化対応が遅れている駅があります。乗降数3,000人以上の駅でバリアフリー化を行っていない駅は、名鉄新清洲駅のみとなっています。名鉄新清洲駅は、鉄道高架化事業と併せて対応していく予定です。

## 第 5 章 地域公共交通網形成計画の内容

### 1 基本的な方針

- ◆ 清須市第 1 次総合計画〔改訂版〕では、施策の指針の一つとして、「便利で快適に暮らせるまちづくり」を掲げております。その実現に向けては、「公共交通の充実」が不可欠であり、これまでも平成 21 年 3 月に策定した「清須市地域公共交通戦略」に基づき、コミュニティバス（あしがるバス）事業を核とした公共交通の充実に取り組んできたところであります。
- ◆ 高齢化の進展に伴い、自家用車を運転できない高齢者等の移動手段として、また、将来的な人口減少を見据えたまちづくりを支える基盤として、公共交通の果たす役割は益々重要となってきました。
- ◆ また、合併から 10 年が経過する中で、更なる市の一体感の醸成が重要な課題となっております。域内の相互交流を促進し地域活性化を図るためには、地域内に住民生活に資する交通手段の確保が必要となります。
- ◆ さらには、公共施設の老朽化問題が顕在化する中で、公共施設の再編等に伴い発生する市民の市内移動についての新たな動線に対して、公共交通は、それを補完する役割も求められます。
- ◆ こうした状況の中で、第 4 章で掲げた清須市の公共交通が抱える課題に対応し、“だれもが移動しやすいまち「清須」”を実現するため、公共交通の充実に向けた基本的な方針（取組の方向性）となる 5 本柱を次のとおり掲げます。
- ◆ なお、清須市においては、その地理的特性や合併市という誕生の経緯等から、すでに一定程度「コンパクトなまちづくり」が進んでいるところがあります。「地域全体の公共交通のネットワーク化」についても、鉄道網が充実していることから、その基礎的部分については、既に形成されていると言えます。しかしながら、「コンパクト&ネットワーク化」についても、既に有する資源を生かした、更なる発展に向けた取組を進めていきます。

## 第 5 章 地域公共交通網形成計画の内容

I	公共交通空白地域に居住する、主に自動車・自転車を利用できない住民を対象とした、駅や市内主要公共施設へのアクセス確保
II	鉄道・バスを利用できない障がい者・要介護者等を対象とした移動確保 (公共交通基盤を活用した福祉施策の推進)
III	市内全域での徒歩・自転車での安全な移動のための動線確保
IV	鉄道で本市を訪れる人を対象とした、域内での移動手段確保 (公共交通基盤を活用した観光振興施策の推進)
V	高齢者・障がい者等を含むすべての人が、安心・安全かつ円滑・快適に利用できる駅となるための整備の推進

## 2 計画の区域

- ◆ 計画の区域は、清須市内とします。

### 3 計画の目標

- ◆ 1で掲げた基本的な方針に即して、あしがるバスを核とした本市の公共交通の充実に向けた目標を次のとおり設定します。
- ◆ 地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、現状の公共交通サービスレベルをできる限り客観的に認識した上で、可能な限り具体的な数値目標を設定します。

①あしがるバスの運行	I	—	実施	継続実施	→	→	→
②あしがるバス利用者の増加	I	1便あたり利用者数の年間5%の増加を目指す 【現状】 オレンジルート：4.6人 グリーンルート：4.7人 サクラルート：4.0人	オレンジ：4.8人 グリーン：4.9人 サクラ：4.2人	オレンジ：5.0人 グリーン：5.1人 サクラ：4.4人	オレンジ：5.2人 グリーン：5.3人 サクラ：4.6人	オレンジ：5.4人 グリーン：5.5人 サクラ：4.8人	オレンジ：5.6人 グリーン：5.7人 サクラ：5.0人
③あしがるバスの認知度向上	I	認知度90%以上を目指す 【現状】80%	82%以上	84%以上	86%以上	88%以上	90%以上
④あしがるバスの利用度向上	I	利用度37%以上を目指す 【現状】32%	33%以上	34%以上	35%以上	36%以上	37%以上



⑤タクシー料金・ガソリン費用助成制度の実施	II	—	実施	継続実施	→	→	→
⑥福祉有償運送制度の適切な運用	II	—	実施	継続実施	→	→	→
⑦歩道・自転車通行路の整備	III	—	実施	継続実施	→	→	→
⑧レンタサイクル利用者の増加	IV	1日あたり利用者数 3.8人以上を目指す 【現状】2.9人	3.0人	3.2人	3.4人	3.6人	3.8人
⑨駅周辺の放置自転車の減少	V	—	実施	継続実施	→	→	→

## 第5章 地域公共交通網形成計画の内容

## 4 計画の目標を達成するために行う事業

## (1) 事業一覧

- ◆ 3で設定した目標を達成するために、本市が主体となって次の事業を実施します。

<b>①あしがるバスの運行</b>	I	①あしがるバスの運行
<b>②あしがるバスのルート・ダイヤの最適化</b>	I	②あしがるバス利用者の増加
<b>③あしがるバスの利用促進策の推進</b>	I	③あしがるバスの認知度向上 ④あしがるバスの利用度向上
<b>④タクシー料金・ガソリン費用助成制度の実施</b>	II	⑤タクシー料金・ガソリン費用助成制度の継続実施
<b>⑤福祉有償運送制度の適切な運用</b>	II	⑥福祉有償運送制度の適切な運用
<b>⑥歩道・自転車通行路の整備</b>	III	⑦歩道・自転車通行路の整備
<b>⑦駅・主要施設でのレンタサイクル</b>	IV	⑧レンタサイクル利用者の増加
<b>⑧自転車等駐車対策の推進</b>	V	⑨駅周辺の放置自転車の減少

## (2) 事業の詳細（スケジュール等）

## 【スケジュール】

あしがるバスの運行	→ 実施	→ 継続実施	継続実施 〔運行主体候補者の特定(9月)〕	→ 継続実施	→ 継続実施

## 第5章 地域公共交通網形成計画の内容

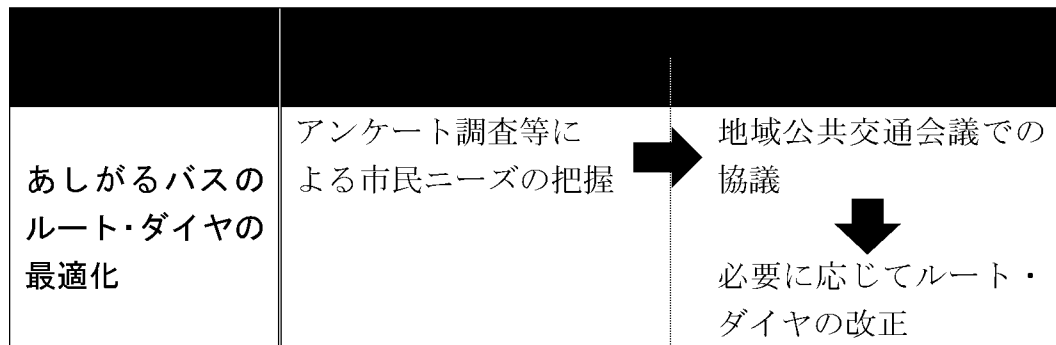
### ① あしがるバスの運行

市民の公共施設などへの交通手段とするため、また、高齢者や主婦層などの日中の市内移動の利便性を高め、もって市としての一体感を醸成するために継続的に実施していきます。

### ② あしがるバスのルート・ダイヤの最適化

あしがるバスについて、現在の3路線を基本としつつ、更なる利便性の向上に向けてルート・ダイヤの最適化を図ります。

#### 【スケジュール】



### ③ あしがるバスの利用促進策の推進

アンケート調査結果から、あしがるバスの存在はある程度認知されています。

しかしながら、利用方法やルートなどが十分に浸透しているとは言い難い状況です。

今後は、次のとおり地域住民や商業施設と協働した、利用者増加及び更なる認知度向上に結び付くような利用促進策を行っていきます。

[表●参照]

〔表●〕

③ あしがるバスの利用促進策の推進

【スケジュール】

<b>ア 時刻表の発行</b> ルート・ダイヤ改正時に時刻表を発行	広報紙に折込み 市内全戸配布	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施
<b>イ 利用促進イベント開催</b> まつり等の開催時に、利用促進イベントを実施	清洲城信長まつり等	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施
<b>ウ 啓発品の配布</b> イベント等において、コミュニティバスの啓発品を配布することで利用者増加を促進	啓発品の作成・配布	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施
<b>エ コミュニティバス無料デーの実施</b> 一日間の運賃無料を実施	9月20日（バスの日）等の記念日に実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施
<b>オ モデルコースの設定</b> 各地区から市内主要施設へのモデルコースを設定して市民へ周知	市ホームページ及びイベントチラシ等への掲載	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施

<p><b>カ 商業施設等との連携</b> コミュニティバスを利用して、商業施設等に行った場合に特典を付与</p>	<p>実施に向けて調査・検討</p>	<p>→ 実施</p>	<p>→ 継続実施</p>	<p>→ 継続実施</p>	<p>→ 継続実施</p>
<p><b>キ コミュニティバス乗り方教室</b> 未就学児等を対象としてコミュニティバスの乗り方教室を実施</p>	<p>実施に向けて調査・検討</p>	<p>→ 実施</p>	<p>→ 継続実施</p>	<p>→ 継続実施</p>	<p>→ 継続実施</p>
<p><b>ク 一日乗車券の導入</b> 一日間に限り乗り放題となる一日乗車券の導入</p>	<p>実施に向けて調査・検討</p>	<p>→ 実施</p>	<p>→ 継続実施</p>	<p>→ 継続実施</p>	<p>→ 継続実施</p>
<p><b>ケ 乗り換え検索サイト等への情報提供</b> 乗り換え検索サイト運営会社へ路線・ダイヤ等の情報を提供</p>	<p>実施に向けて調査・検討</p>	<p>→ 実施</p>	<p>→ 継続実施</p>	<p>→ 継続実施</p>	<p>→ 継続実施</p>

## 第 5 章 地域公共交通網形成計画の内容

**④ タクシー料金・ガソリン費用の助成制度の実施**

障がい者等に対するタクシー料金等の助成制度を継続することにより、福祉の推進を図るとともに、外出機会の確保・増加を図ります。

**【スケジュール】**

タクシー料金等 助成制度の継続	→ 実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施

**⑤ 福祉有償運送制度の適切な運用**

NPO等による福祉有償運送がより一層の安全・安心な輸送サービスとして提供されるよう、運営協議会において、運送者に必要な指導・助言を行うことで、引き続き制度の適切な運用を図ります。

**【スケジュール】**

福祉有償運送制 度の適切な運用	→ 実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施

**⑥ 歩道・自転車通行路の整備**

歩道等の老朽箇所や未整備箇所について、歩行者等の安全を確保するとともに快適な生活環境を提供するため、歩道等を継続的に整備していきます。

**【スケジュール】**

歩道・自転車通 行路の整備	→ 実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施

## 第 5 章 地域公共交通網形成計画の内容

**⑦ 駅・主要施設でのレンタサイクル**

市外からの来訪者を対象とした、域内での移動手段の確保、あしがるバスの補完として、駅等でのレンタサイクルを引き続き推進していきます。

**【スケジュール】**

レンタサイクルの推進	→ 実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施

**⑧ 自転車等駐車対策の推進**

駅における安全で快適な自転車等駐車環境の確保を推進するため、「自転車等駐車対策基本方針」に基づき、自転車等駐車対策を推進します。

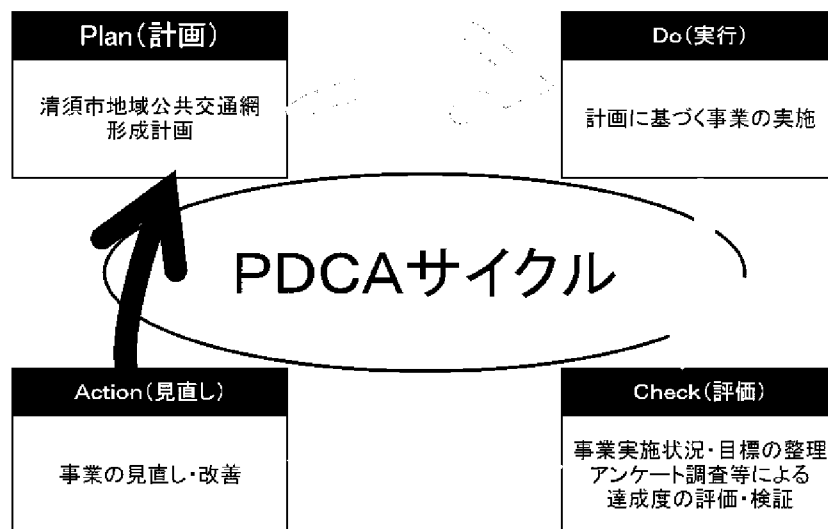
**【スケジュール】**

自転車等駐車対策の推進	→ 実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施	→ 継続実施

## 第5章 地域公共交通網形成計画の内容

### 5 計画の達成状況に関する評価

- ◆ 本計画は、清須市地域公共交通会議が進行管理を行います。
- ◆ 進行管理については、PDCAサイクル（計画→実行→評価→見直し）の手法により、毎年度、「4 計画の目標を達成するために行う事業」の実施状況を把握し、その上で「3 計画の目標」の達成状況を評価・検証し、その結果を事業の見直し・改善や、必要に応じて計画の変更につなげます。
- ◆ 進行管理の結果についても、毎年度、公表することにより、透明性を確保するとともに、住民を含む地域全体での進行管理に努めます。



### 6 計画の期間

- ◆ 平成27年度から平成31年度までの5年間とします。
- ◆ 計画の期間内においては、上位計画である総合計画等の改正が予定されているため、関連する計画の改正に応じて、公共交通の充実に向けた取組の再構築等が必要になる場合には、機動的に計画の見直しを行うこととします。
- ◆ ただし、あしがるバス事業を核とする公共交通の充実は、まちづくりとも連動した中長期的な視野に立って取り組むべき課題であることから、5年間の計画期間はあくまでもその進行管理や実行性の担保といった観光から設定するものであり、計画期間終了後の継続性等については十分考慮することとします。



## 付録2 パブリック・コメント結果

### ■ 清須市地域公共交通総合連携計画（清須市地域公共交通戦略） （中間まとめ）の内容に対するパブリック・コメント実施結果

1. 実施期間 : 平成21年2月2日から平成21年3月3日まで
2. 提出通数 : 7通  
 提出方法 窓口提出2通、郵便5通、ファクシミリ0通、  
 電子メール0通  
 地区別 西枇杷島地区3通、清洲地区2通、新川地区2通
3. 意見総数 : 14件
4. 意見の内訳
  - ルート・ダイヤについて・・・・・・・・・・（6件）
  - バス停について・・・・・・・・・・（1件）
  - 料金について・・・・・・・・・・（2件）
  - 車両について・・・・・・・・・・（1件）
  - その他について・・・・・・・・・・（4件）

#### I ルート・ダイヤについて（6件）

全てのバスが清洲総合福祉センターを經由するようにしてほしい。	清洲総合福祉センターは、市社会福祉協議会の本所、通所作業所などが設置されているなど、福祉の拠点的な施設です。また、同様のご意見がこれまでも寄せられており、本計画において、全ての路線が經由する方向で検討しています。
路線によって、經由する公共施設が含まれていない所があり、乗継が必要である。特に、アルコ清洲、カルチバ新川へ行くようにしてはどうか。	現在は2両体制で運行しており、本計画では、春日町との合併後は3両体制で運行することとしています。アルコ清洲、カルチバ新川は既存路線でも經由していますが、3両体制

## 付録2 パブリック・コメント結果

	<p>であっても主要公共施設を各路線がすべて経由することは困難であり、またルートが冗長になって全体として利便性が低下する懸念もあります。乗継については今後検討してまいります。</p>
<p>新川地区（横町方面）は、高齢者が多いので、須ヶ口駅から桃栄方面へ向かうコースを入れてほしい。</p>	<p>本計画策定において、人口分布や道路事情などを調査し、それを踏まえた路線計画を行っております。当該地区の運行については、道路事情なども踏まえながら検討してまいります。</p>
<p>新規路線計画③は、ヨシヅヤ清洲店が目的地であれば、他の路線より距離や時間が短いので、混雑が予想されるのではないか。</p>	<p>新規路線計画は、路線イメージをお示ししたものです。 ③の計画路線は、ヨシヅヤ清洲店までの距離が短くなる一方で、経由するエリアが少ないことから、ご利用者が特に集中することはないものと考えておりますが、本計画では見直しの仕組みを講じていますので、この仕組みを活かしてまいります。</p>
<p>合併後の春日の施設（中央公民館、はるひ夢の森等）の使用頻度、使用時期により、変則もしくは夜間の運行もあり得るのか。</p>	<p>本計画では、高齢者を初めとした交通弱者の日中の移動利便性を高めることを運行目的としており、現時点では夜間の運行、変則的な運行は考えておりませんが、本計画では見直しの仕組みを講じていますので、この仕組みを活かしてまいります。</p>
<p>春日町について、現在、週2回コースを変えて運行しているとのことですが、人口を考えても市内並の路線計画が必要かどうか。</p>	<p>春日町は鉄道やバス路線がないことから、コミュニティバスに対する需要は高いものと予測しています。また、わかりやすく、利用しやすい公共交通システムとするには、休日を含む毎日の運行、そして定時定路線とする必要があると考えています。</p>

## 付録2 パブリック・コメント結果

## II バス停について（1件）

<p>鉄道の駅の近くには、必ずバス停があると思われます。 鉄道利用者にもバスを利用しやすくするとよいのではないかと思われます。</p>	<p>本計画では、鉄道駅との連携を高めていくことにしております。鉄道との乗継がしやすいバス停の位置とすること、案内表示を工夫することなどに取り組んでまいります。</p>
---	--

## III 料金について（2件）

<p>路線乗り継ぎをしたい場合、1乗車100円に割引料金制度を導入できないか。 目的地まで一路線一乗車100円を地域が広がることにより、乗り継ぎを要望される方も多くなると思われます。元々安価な乗車料金ではありますが、利用者の使用意識の高揚を図るためにも複数路線を連続して使用される希望者には割引き料金制度を導入していただければと思うものであります。</p>	<p>現在は2両体制で運行しており、春日町との合併後は3両体制で運行することを検討しています。 路線数の増加により、乗継をされる方も増加すると考えておりますので、乗継券の発行を検討してまいります。</p>
<p>市民も高齢者が増加するため、新聞に高齢者の自動車運転免許証返納問題が掲載されておりましたが、清須市も返納者にあしがるバスの優遇パス又は無料乗車券を発行し高齢者の自動車事故減少に寄与していただけないでしょうか。</p>	<p>運行経費に対して約10%の負担に当たる100円という低廉な料金設定であり、利用者負担の観点から無料対象者を設定することは現時点では考えておりません。</p>

## IV 車両について（1件）

<p>ステップがすこし高いので乗りにくいと言う人が多くなっています。すこし、ステップが低いといいですね。</p>	<p>安全確保のため、車両を改造することは法律上も制限されています。今後、新たな車両を導入する場合に配慮してまいります。</p>
--	--

## V その他について（4件）

<p>これ程、ヨシズヤ清洲店に貢献をしている訳で企業として市に対し何らかのアクションがあっても良いのではないか。</p>	<p>バス停や時刻表への広告掲載など、民間企業の支援をしていただく仕組みを講じており、こうした仕組みの中で取り組んでまいります。</p>
<p>タクシーを公共交通として位置付けて考えておりますが、P18の1「公共交通利用の喚起」とはどういうことを想定されておられるのでしょうか</p>	<p>本計画においては、鉄道、タクシー、コミュニティバスを公共交通として位置付けて、検討しています。</p>
<p>民業とタイアップできる方法を考えた方が良いかも知れません。</p>	<p>民間事業者の方と行政とが連携した取り組みが必要であるとの認識の下、取り組んでまいります。</p>
<p>面積狭少、道路狭く、交通の流れがよくない地域がありますので、改良を。</p>	<p>道路整備については、コミュニティバス運行や歩行者・自転車の安全性確保の観点からも重要な要素であることから、道路管理者と調整してまいります。</p>

## 別添

### 別添の内容

- 別添 1
  - 1 清須市の域内交通に関するアンケート
  - 2 春日町および合併後の清須市の域内交通に関するアンケート
  
- 別添 2 清須市地域公共交通総合連携計画（国土交通省提出版）
  
- 別添● 清須市地域公共交通会議設置要綱
  
- 別添● 清須市地域公共交通会議委員名簿

清須市地域公共交通網形成計画

平成 年 月

清須市地域公共交通会議

事務局：清須市役所 企画部 企画政策課

〒452-8569

愛知県清須市須ヶ口1238番地

T E L 052-400-2911 (代表)