

## 第40回 一宮市地域公共交通会議

日時：令和5年10月12日（木）午前9時30分～

場所：オリナス一宮 3階 多目的ホール

### 議 事 次 第

#### 1 開会

#### 2 議題

(1) 公共交通に関する住民懇談会について

《報告事項》 【資料1】

(2) 第3次一宮市公共交通計画について

《協議事項》 【資料2】

#### 3 その他

#### 4 閉会

## 公共交通に関する住民懇談会について

地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため、以下のとおり住民懇談会を開催しました。

1 回目：名古屋大学大学院より公共交通の情報提供

移動手段や頻度、移動の際の困りごとなどをグループワーク形式で議論

2 回目：1 回目の意見を元に名古屋大学大学院より地域にあった移動手段を提案

目的地の絞り込み、提案に対する意見をグループワークで議論

※これまでに開催した地区は次のとおりです。

連区	日時(令和5年)	場所	参加人数	参考資料
北方町連区(1回目)	1月18日(水)午後2時～	北方公民館	14人	前回会議で報告
木曾川町連区(1回目)	1月22日(日)午前10時～	木曾川庁舎	12人	
萩原町連区	2月19日(日)午前10時～	萩原公民館	12人	
大和町連区	3月10日(金)午後2時～	大和公民館	22人	
北方町連区(2回目)	3月19日(日)午前10時～	北方公民館	7人	
木曾川町連区(2回目)	3月19日(日)午後2時～	木曾川庁舎	12人	
起・小信中島・三条・大徳・朝日・開明連区	6月18日(日)午前10時～	尾西庁舎	27人	
奥町連区	7月10日(月)午後6時～	奥公民館	20人	資料1-1
浅井町連区	7月13日(木)午後6時30分～	浅井公民館	18人	資料1-2
丹陽町連区	8月2日(水)午後2時30分～	丹陽公民館	22人	資料1-3
西成連区	8月2日(水)午後6時30分～	西成公民館	18人	資料1-4
葉栗連区	8月3日(木)午後6時～	葉栗公民館	23人	資料1-5
今伊勢町連区	8月4日(金)午後2時～	今伊勢公民館	18人	資料1-6
千秋町連区	8月4日(金)午後6時～	千秋公民館	29人	資料1-7
宮西・貴船・神山・大志・向山・富士連区	8月30日(水)午前10時～	市役所本庁舎	25人	資料1-8

## 奥町連区

# 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

### 概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年7月10日（月）に住民懇談会を開催しました。

### 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク
  - ・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。
  - ・i-バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

### グループワークでの主なご意見

#### 【名鉄尾西線】

- ・朝だけでなく夕方も利用者が多いため、車両や本数を増やしてほしい。
- ・踏切が危険なため、高架にしてほしい。
- ・奥町駅の送迎車が多く利用しにくい。また危険である。

#### 【i-バス】

- ・名古屋市の敬老パスと同様の高齢者フリーパスを導入してほしい。
- ・公共交通マップにバスの写真を載せてほしい。

#### 【i-バスミニ】

- ・i-バスミニを知らない。
- ・「奥町公園」から「エコハウス」までしか行けず、i-バスへの乗り換えの待ち時間が長く、使い勝手が悪い。

#### 【新しい交通】

- ・診療所やスーパーまで行けるバスがほしい。また、ドラッグストアや喫茶店を經由してほしい。
- ・連区や地区ごとに予算を配分してもらい、地域が責任をもって運営をしたい。
- ・バスを小型化し、狭い道路にも対応してほしい。

#### 【その他】

- ・木曾川沿いの地区は高齢者が多く、移動に困っている方も多い。
- ・タクシーを呼んでから来てもらうまで時間がかかる。また、時間によっては予約を断られることもある。



## 浅井町連区

## 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

## 概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年7月13日（木）に住民懇談会を開催しました。

## 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク
  - ・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。
  - ・路線バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

## グループワークでの主なご意見

## 【路線バス】

- ・「大野バス停」について、歩車道境界に縁石の段差があるためシルバーカーを利用している高齢者はバス乗降時に苦勞している。一部分だけでも縁石を切り下げて、通りやすくしてほしい。
- ・雨の日でも待てるように、停留所に屋根を付けてほしい。
- ・「一宮・川島線（川島系統）」の本数を増やしてほしい。
- ・浅井町地区から江南駅に行けるバスがほしい。
- ・浅井町地区からイオンモール木曾川やJR木曾川駅に行けるバスがほしい。
- ・地域内をまわるバスがほしい。
- ・一宮駅へバスに乗って行くと、乗車時間が長くて疲れる。

## 【福祉車両による買い物支援】

- ・利用者が毎回同じなので、多くの人に使うためにはどのように周知するかが課題と考えられる。
- ・利用を楽しみにしている方が多く、社交の場となっている。

## 【i-バスミニ】

- ・自宅の前まできてほしい。

## 【その他】

- ・県道175号線（江南木曾川線）を広くしてほしい。



## 丹陽町連区

## 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

## 概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年8月2日（水）に住民懇談会を開催しました。

## 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク
  - ・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。
  - ・路線バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

## グループワークでの主なご意見

## 【現状】

- ・鉄道を利用する場合、自宅から鉄道駅までの距離、駐車料金、駐車場の広さを考えると、一宮駅より稲沢駅の方が便利で利用しやすい。
- ・目的地の近くに停留所がないため、車を利用して移動することが多い。
- ・平坦な地形のため、自転車移動をする。特に高校生は自転車の利用が多い。

## 【路線バス】

- ・三ツ井から伝法寺を通過して、稲沢駅や、岩倉駅にいけるルートにしてほしい。
- ・バスの本数を増やしてほしい。
- ・停留所に椅子を置いたり、屋根を付けたりするなど、バスを待てる環境を整備してほしい。
- ・九日市場の停留所は舗装されていないため、特に雨の日は足場が悪くなる。舗装をしてほしい。
- ・少なくとも22時台までは運行してほしい。

## 【i-バスミニ】

- ・バス停だけでなく、スーパーなど買い物ができるお店に行けるようにしてほしい。
- ・停留所で待っている人を見たことがない。
- ・使ったことがない。そもそも知らなかった。



## 西成連区

## 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

## 概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年8月2日（水）に住民懇談会を開催しました。

## 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク
  - ・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。
  - ・i-バス、路線バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

## グループワークでの主なご意見

## 【バス】

- ・バスの運賃が高く、一宮駅に出るまで時間がかかる。
- ・西成公民館にバスで来ることが大変である。
- ・地域内を循環するバスがほしい。
- ・南北の移動ができるバスがない。
- ・浅井町から西成を通過して一宮駅に行くバスや、西成から千秋町を通過して布袋駅に行くバスがほしい。
- ・買い物などで荷物が多い場合、バスに乗りにくい。
- ・バスの最終が早い。終電に乗って帰ってきてもバスがあると嬉しい。

## 【i-バスミニ】

- ・決められた停留所ではなく、家の近くから乗れるようにしてほしい。

## 【その他】

- ・特に学校周辺は、歩行者、自転車安全に通行できる道路を整備してほしい。
- ・買い物ができない住民がいる。  
i-バスやi-バスミニとスーパーの連携を強化するなど対応してほしい。



## 葉栗連区

# 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

## 概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年8月3日（木）に住民懇談会を開催しました。

## 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク
  - ・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。
  - ・路線バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

## グループワークでの主なご意見

### 【路線バス】

- ・バスの最終が早い。終電と同じ時間ぐらいまでバスも走るようにしてほしい。
- ・アピタパワー木曾川店とイオンモール木曾川に行くことができる、葉栗と木曾川の地域内を回るバスがほしい。
- ・自転車からバスに乗り換えができるように、バス停に駐輪場を併設してほしい。
- ・木曾川駅または新木曾川駅に行けるように、東西にバス路線を伸ばしてほしい。
- ・一宮駅周辺の渋滞がひどく、バスが遅れることがある。
- ・バス利用を促進することで、渋滞緩和に繋がりたい。

### 【i-バスマニ】

- ・家の近くから乗れるようにしてほしい。

### 【その他】

- ・道路が狭く、右折レーンがない道路は渋滞する。
- ・自転車で通行するうえで、危険な箇所がある。
- ・農道にスピードのでた車や大型車両が通り、危険である。  
また、舗装がすぐに痛むため対策してほしい。



## 今伊勢町連区

## 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

## 概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年8月4日（金）に住民懇談会を開催しました。

## 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク
  - ・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。
  - ・路線バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

## グループワークでの主なご意見

## 【路線バス】

- ・自宅から停留所までが遠い。
- ・バスの最終が早いため、帰りの手段がなくなる。終電に合わせてバスも運行してほしい。
- ・狭い道が多く、マイクロバスでも入れない。
- ・東西に行けるバスがほしいが、バスが通れるような広い道がない。
- ・病院だけや、買い物ができる店だけを繋いだ、目的地ごとに分かれたバスがほしい。

## 【i-バスミニ】

- ・あれば便利だが、知られていないのもっと周知をするべき。
- ・家の近くまできてほしい。

## 【その他】

- ・自転車を使えば15分程度で一宮駅に行けるため、公共交通を利用しない人もいる。
- ・県道193号線（大垣江南線）、県道190号線（名古屋一宮線）を広くし、自転車を通る道を確保してほしい。
- ・タクシーを使えば1,000円程度で一宮駅に行けるが、予約がいっぱいでとれない。
- ・今伊勢駅と石刀駅に、エレベーターを設置してほしい。





## 千秋町連区

# 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

## 概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年8月4日（金）に住民懇談会を開催しました。

## 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク
  - ・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。
  - ・i-バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

## グループワークでの主なご意見

### 【i-バス】

- ・毎回遅れてバスがくるので、時刻表を合わせてほしい。
- ・バスの最終が早いため、もう少し遅くまで運行してほしい。
- ・石仏駅や布袋駅、いちい信金スポーツセンター（一宮総合運動場）、千秋公民館へ行くようにしてほしい。
- ・停留所に屋根や椅子を設置してほしい。
- ・料金が安く親子で乗車することはあるが、バス乗り場が分かりづらいなどの問題から子どもだけでの利用は難しい。
- ・朝は高校生の通学など利用者が多いため、車内が狭いと感じる。

### 【i-バスミニ】

- ・知らない人が多いので、周知する必要がある。
- ・千秋町連区では、目的地が停留所のためのため、大変不便である。

### 【その他】

- ・全体的に道路の幅が狭く、歩行者や自転車が通るスペースがない。
- ・自動車に頼らない生活を求めるのであれば、バスだけでなく自転車通行空間の整備も必要である。



## 旧市6連区（宮西・貴船・神山・大志・向山・富士）

## 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

## 概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年8月30日（水）に住民懇談会を開催しました。

## 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク
  - ・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。
  - ・i-バス、路線バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

## グループワークでの主なご意見

## 【北部中学校区：宮西・貴船・富士】

- ・一宮・イオン木曽川線を少なくとも1時間に2本に増やしてほしい。
- ・遠いショッピングセンターではない、近くの買い物での移動が困る。
- ・一宮駅の駐輪場が常に満車のため、増設してほしい。
- ・歩道が狭い箇所が多く、人同士でぶつかりそうになることがある。
- ・自動車や自転車、歩行者の通行量が多く危険な交差点がある。自転車の左側通行ができておらず、マナー啓発が必要である。

## 【中部中学校区：神山】

- ・道路にバス停車帯を設置してほしい。
- ・荷物を持っている場合は、バスの利用が不便である。
- ・バス停留所に屋根やベンチを設置してほしい。
- ・点滅信号の撤去や歩車分離に変更した際など、変更したことの情報周知が徹底されていない。
- ・一宮駅西側のロータリーを広くしてほしい。

## 【南部中学校区：大志・向山・富士】

- ・バスの最終が早く利用できないことがあるため、時間を延ばしてほしい。
- ・バス停留所に駐輪場を併設してほしい。
- ・公民館に行くバスがほしい。
- ・i-バスの定期券を発行してほしい。
- ・連区内で、病院やスーパーを巡回するバスがほしい。
- ・友達に頼む感覚のような、気軽に利用しやすいシステムを構築してほしい。



# 進捗状況

## 第3次一宮市公共交通計画(素案) 目次

### I 計画策定の背景と位置づけ

1. 計画策定の背景
2. 上位・関連計画との関係性
3. 上位・関連計画における公共交通に関する方針

### II 第2次計画の評価・検証と現状の課題

1. 第2次計画の概要
2. 第2次計画の基本方針の達成状況
3. 第2次計画の数値目標の達成状況
4. 地域公共交通に関する問題点と課題

### III 第3次計画の基本方針と目標

1. 計画の基本方針と目標
2. 計画の位置づけ
3. 計画の区域と期間
4. 公共交通ネットワーク
5. 基本方針に基づく実施事業
6. 計画の評価指標・目標数値
7. 計画の評価・検証

### 参考資料

1. 市内公共交通の現状
2. 利用者ニーズの調査結果
3. 用語集

前々回：令和5年5月26日(金)  
前回：令和5年8月2日(水)

：協議事項・報告事項

今回：令和5年10月12日(木)

：素案全体決議

# 計画策定スケジュール

第38回：令和5年5月26日(金)

- ・第3次一宮市公共交通計画(素案)について  
(第2次計画の評価・検証、第3次計画の実施事業 等)

第39回：令和5年8月2日(水)

- ・第3次一宮市公共交通計画(素案)について  
(実施事業、評価指標・目標数値、評価・検証)

幹事会(住民代表、事業者)：令和5年9月5日(火)

- ・第3次一宮市公共交通計画(素案)について  
(実施事業、評価指標・目標数値)

今回

第40回：令和5年10月12日(木)

- ・第3次一宮市公共交通計画(素案)について【決議】  
(実施事業、評価指標・目標数値、評価・検証)
- ・パブリックコメントの実施について

- ・令和5年12月パブリックコメントの実施

第41回：令和6年1月開催予定

- ・パブリックコメントで提出された意見と対応について
- ・一宮市公共交通計画について【決議】

## 議題 第3次一宮市公共交通計画について

○会議で議論いただきたい内容

## 【協議事項】

## ・協議事項 1～3

## Ⅲ 第3次計画の基本方針と目標

- |                 |             |
|-----------------|-------------|
| 5. 基本方針に基づく実施事業 | (素案 P19～28) |
| 6. 計画の評価指標・目標数値 | (素案 P29～31) |
| 7. 計画の評価・検証     | (素案 P32～33) |

前回の公共交通会議、公共交通会議後にいただいたご意見、そして、9月の幹事会にて委員の皆様からご意見をいただきました。その内容をまとめ、意見に対する事務局の考え方を資料 2-3 に整理いたしました。

これまでにいただいたご意見を基に、計画の内容を修正いたしましたので、ご協議願います。

## ・協議事項 4

## 第3次一宮市公共交通計画素案の決議について

本計画は本編と巻末に参考資料の構成となります。合わせて資料 2-4 本計画の概要版を作成しました。

また、資料 2-5 参考資料（内部資料版）についてですが、計画本編の巻末にあります参考資料を作成するための基礎資料として、町会長アンケートの調査結果や、住民懇談会のご意見、バス路線のカルテなどを掲載しております。

町会長アンケートの調査結果や住民懇談会の意見は、今後の事業遂行に生かしてまいります。

また、路線カルテにつきましては、路線のルート変更等に生かしてまいります。

以上の資料のもとに、これまで議論いただきました本計画全体について、ご協議願います。

第3次  
一宮市公共交通計画  
(素案)

令和5年〇月  
一宮市

# 目 次

## I 計画策定の背景と位置づけ

1. 計画策定の背景
2. 上位・関連計画との関係性
3. 上位・関連計画における公共交通に関する方針

## II 第2次計画の評価・検証と現状の課題

1. 第2次計画の概要
2. 第2次計画の基本方針の達成状況
3. 第2次計画の数値目標の達成状況
4. 地域公共交通に関する問題点と課題

## III 第3次計画の基本方針と目標

1. 計画の基本方針と目標
2. 計画の位置づけ
3. 計画の区域と期間
4. 公共交通ネットワーク
5. 基本方針に基づく実施事業
6. 計画の評価指標・目標数値
7. 計画の評価・検証

## 参考資料

1. 市内公共交通の現状
2. 利用者ニーズの調査結果
3. 用語集

# I 計画策定の背景と位置づけ

## 1. 計画策定の背景

本市の公共交通は、JR東海道本線や名鉄名古屋本線等の鉄道網をはじめ、名鉄バスや市が運行する「i-バス」が市中心部から放射状に運行しています。駅やバス停から離れている地域では、最寄りの停留所へつなぐ予約制乗合タクシー「i-バスミニ」を運行し、公共交通の充実を図ってきました。

近年、公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化、交通事業者の人手不足に加え、ライフスタイルの変化による利用者の減少等により、いっそう厳しい状況にあります。

このような状況の中、将来にわたり、持続可能な公共交通の実現に向けて、本計画を策定します。

### 【SDGs(持続可能な開発目標)との関連性】

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

具体的に公共交通機関の拡大等に言及し、直接的に関連しているSDGsのターゲットとして、下記のものが挙げられます。

#### SDGs 目標 11

【都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする】

#### ターゲット 11.2

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者、および高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大等を通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。



公共交通機関の充実は多面的な効果を有しています。自動車利用の方がバスでの移動に転換すれば、温室効果ガスが削減し、歩く時間が増えることで、生活習慣病の抑制等、健康増進効果が期待されます。

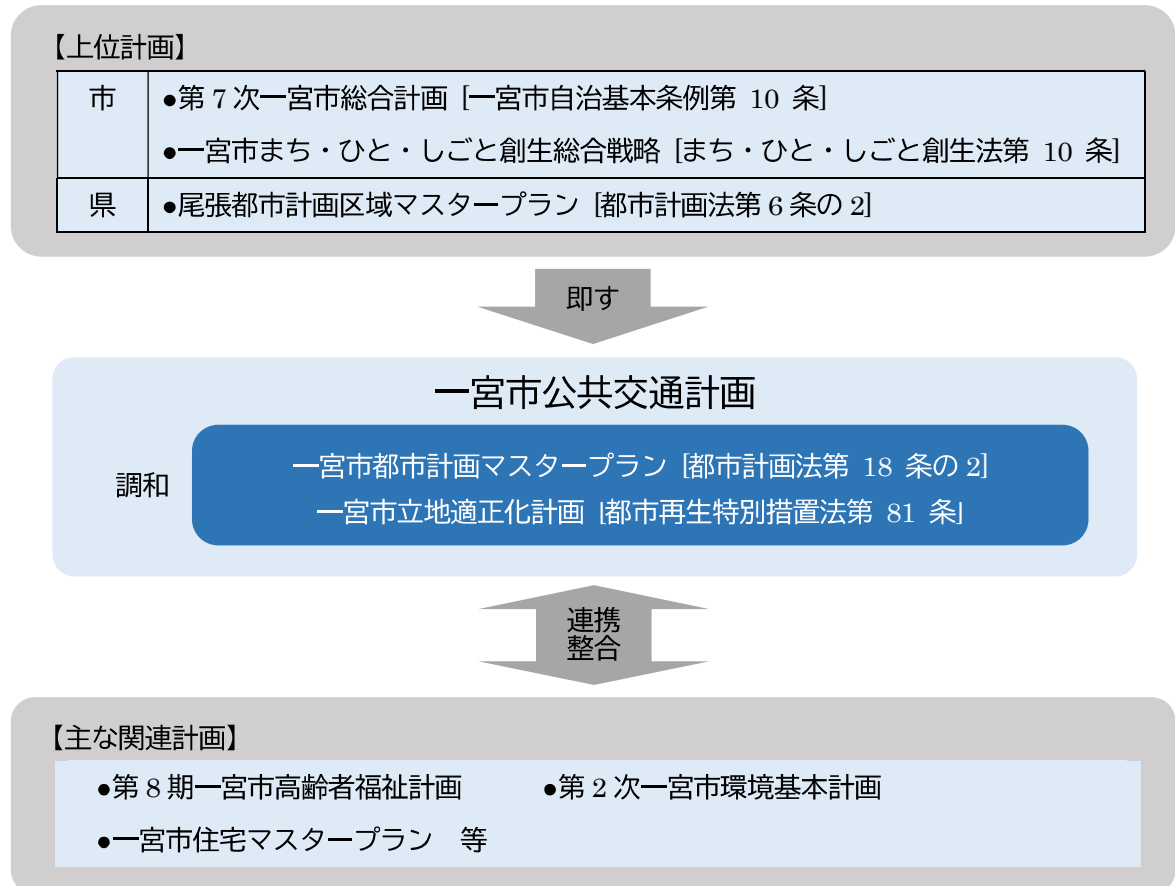
本市では、令和3年1月に「SDGs 日本モデル」宣言に賛同し、人口減少・超高齢化等、社会的課題の解決と、持続可能な地域づくりに向けて、官民連携を進めております。

同じ目的意識を持って、本計画に基づく事業を推進することにより、SDGsの達成に貢献していきます。

## 2. 上位・関連計画との関係性

本公共交通計画は、上位計画である総合計画等に即しつつ、都市計画マスタープランや立地適正化計画と調和を図り、各種関連計画との連携・整合をとりながら策定するものです。

### 【地域公共交通計画の位置づけ】





### 3. 上位・関連計画における公共交通に関する方針

#### (1) 第7次一宮市総合計画（2018～27年度(平成30～令和9年度)）

##### 【都市将来像】

##### 木曾の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮

##### 【土地利用の方針】

住宅地の配置方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少傾向にはあるものの、依然増加傾向にある新規世帯の受け皿として、需要が見込まれる世帯に応じた住宅地を配置します。宅地開発において、将来、空き家・空き部屋の多い不良な住宅市街地とならないように、利便性の高い地区を優先します。</li> <li>中心市街地における高密度な、まちなか居住の推進</li> <li>市街化区域内の拠点における面的未整備地区の都市基盤整備</li> <li>市街化調整区域の駅周辺等、利便性の高い地区の活用</li> </ul>
商業地の配置方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な都市機能が集積する都市拠点や副次的都市拠点を中心に商業地を配置します。特に都市拠点においては、リニアインパクトや尾張一宮駅前ビル(i-ビル)の整備効果を活かした民間開発を促進するため、土地の高度利用を図ることにより商業機能を誘導します。</li> </ul>
産業用地の配置方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>持続的な経済基盤となる新たな産業立地の受け皿として、高速道路のインターチェンジ周辺など、広域交通ネットワークの既存ストックを活用できる場所に産業用地を配置します。</li> </ul>

##### 【多拠点ネットワーク型都市の構築】

一宮駅周辺の市の中心部を「都市拠点」として高次の都市機能を集積し、それを補完する尾西庁舎周辺および木曾川駅周辺を「副次的都市拠点」とします。また郊外部では出張所、小中学校等の身近な便利施設が集積した地区を「地域生活拠点」として3つの拠点到に分け、都市拠点と他の拠点を公共交通でネットワーク化し連携することで、多拠点ネットワーク型都市を目指し、人・モノ・情報の交流を促進します。

また、名古屋駅や中部国際空港、名古屋港などの拠点を結ぶ広域的なネットワークを強化します。



(2) 第2期 一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2020～24 年度(令和 2～6 年度))

「トカイナカ」で子育てにやさしく安心して暮らせるまち  
 ～木曾川が育む自然と名古屋から 10 分の利便性を活かしたまちづくり～

【基本目標と基本的方向】

<p>基本目標1 「希望」</p>	<p>「若い世代の希望をかなえ、充実した子育て環境と子どもが健やかに学べるまち」をつくる</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 出会いから結婚・妊娠・出産・子育てまでの支援や、子育て世代の経済的負担軽減により、個々人の希望に応じて、子どもを生き育てられる環境を創出する。</li> <li>● 安心して子どもを預けられる環境整備や、仕事と家庭の両立への支援を行い、働きながら子育てしやすいまちを創出する。</li> <li>● 一宮市独自の創意工夫をした教育内容により、次世代を担う子どもが健やかに育ち学べる環境を創出する。</li> </ul>	
<p>基本目標2 「調和」</p>	<p>「都会の利便性と田舎ののどかさが織りなす、暮らしたくなるまち」をつくる</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 名古屋から 10 分の利便性と、木曾川の自然環境という田舎ののどかさを併せもつ「トカイナカ」の魅力を活かし、移住・定住したくなるまちを創出する。</li> <li>● 効率的で質の高い医療提供体制を構築するとともに、市民の健康に対する関心と意欲を高め、誰もが健康に暮らすことのできる環境を創出する。</li> <li>● 中心市街地の活性化により、にぎわいのある魅力あるまちを創出する。</li> </ul>	
<p>基本目標3 「魅力」</p>	<p>「一宮らしさをアピールし、ひとが集まる魅力あるまち」をつくる</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光イベントに磨きをかけ、訪れたいまちを創出する。</li> <li>● モーニングサービスをはじめとした一宮市独自の文化や特産物等を情報発信することにより、人を惹きつけるまちを創出する。</li> <li>● 継続的な一宮のファンになってもらえるような工夫を凝らし、関係人口をより獲得できるまちを創出する。</li> <li>● 歴史、文化などの地域資源を最大限に活かすとともに、注目の集まるスポーツイベントを誘致・開催するなど、魅力のあふれるまちを創出する。</li> </ul>	
<p>基本目標4 「活力」</p>	<p>「企業誘致や既存産業の活性化により新たなしごとを創り、働く力を育むまち」をつくる</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 企業誘致を推進し、多様な産業のあるまちを創出する。</li> <li>● 尾州テキスタイル産業をはじめとする市内産業の活性化を図るため、将来の担い手の人材の発掘・育成を行うとともに、付加価値を高め、稼げる産業を創出する。</li> <li>● 地域経済を支える中小企業の持続的な発展と新たに創業する事務所への支援を行うとともに、農業分野では、6次産業化、地産地消、地域ブランド化を推進するなど、既存産業の育成・支援を行い、安定した雇用を創出する。</li> </ul>	
<p>基本目標5 「安心」</p>	<p>「安心して快適に暮らせるまち」をつくる</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 行政と地域・民間が協働し、防災・防犯体制の構築や、交通安全対策の充実・強化を進め、安全で安心な暮らしができるまちを創出する。</li> <li>● AI・IoT やロボット技術などの未来技術を様々な分野で柔軟に取り込み、生活の利便性が高く、より快適に暮らせるまちを創出する。</li> <li>● 公共交通の環境整備とともに、多様な主体との連携や新たなモビリティサービスの調査・研究を行い、生活に必要な施設にアクセスしやすいまちを創出する。</li> </ul>	

(3) 尾張都市計画区域マスタープラン (2018~30年(平成30~令和12年))

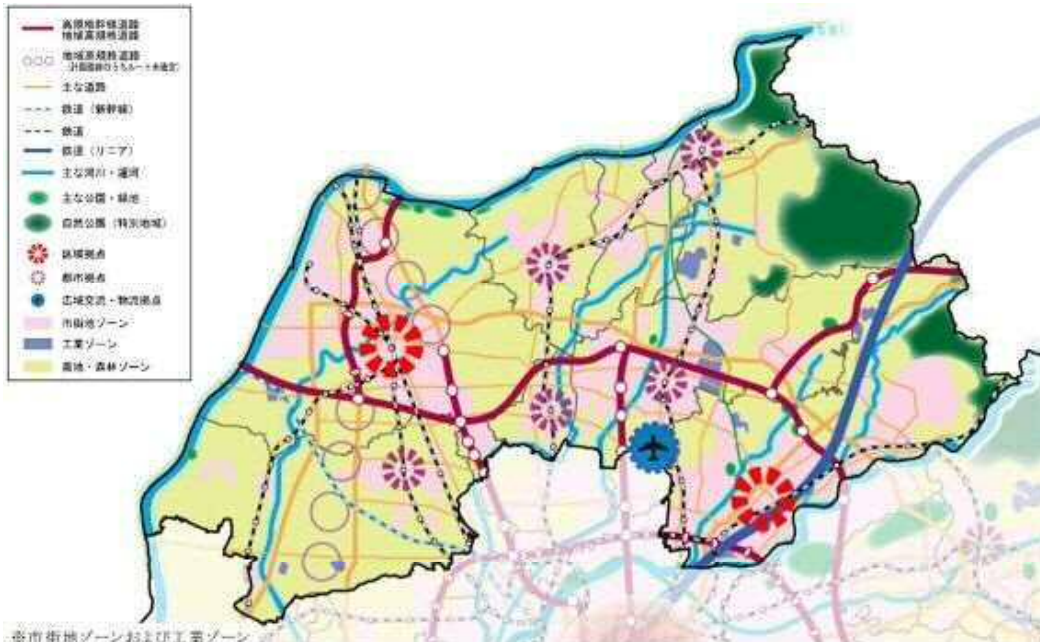
<p>【都市づくりの基本理念】</p> <p style="text-align: center;"><b>広域からヒトやモノが集まるとともに、</b> <b>歩いて暮らせる身近な生活圏が形成された都市づくり</b></p> <p>【都市づくりの目標】</p>	
<p>①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に向けた主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無秩序な市街地の拡大を抑制し、一宮駅およびJR春日井駅などの主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。</li> <li>・都市機能が集積した拠点およびその周辺や公共交通沿線の市街地には多様な世代の居住を誘導し、地域のコミュニティが維持された市街地の形成を目指します。また子育てしやすい環境などに配慮した若者世代が暮らしやすい市街地の形成を目指します。</li> <li>・各拠点へアクセスできる公共交通網を充実させ、利便性が確保された集約型都市が公共交通などの交通軸で結ばれた多核連携型のネットワークの形成を目指します。</li> <li>・今後も人口や世帯数の増加が見込まれる地域では、必要に応じて鉄道駅や市街化区域の周辺など、既存ストックの活用が可能な地区を中心に新たな住宅地の形成を目指します。</li> <li>・郊外の人口密度が低い集落地などでは、生活利便性や地域のコミュニティを維持していくため、日常生活に必要な機能の立地や地域住民の交流・地域活動などを促進する場の形成を目指します。</li> <li>・市街化調整区域に広がるDIDを中心とした人口密度の高い集落地などでは、集約型都市構造への転換に向けて、集落周辺部のさらなるスプロール化を抑制しつつ、都市部への居住を誘導するとともに、現在の生活利便性や地域のコミュニティ維持していくため、日常生活に必要な機能の維持を目指します。</li> </ul>
<p>②リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進に向けた主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・犬山城をはじめとする歴史・文化資源、国営木曾三川公園をはじめとするスポーツ・レクリエーション資源などの地域資源を活かした地域づくりを進め、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を目指します。また、昇龍道プロジェクトなどの中部圏の観光に資する観光地間の周遊性の向上を目指します。</li> <li>・歩行者・自転車に配慮した市街地の再整備や歴史・文化資源を活かした魅力ある都市空間・景観づくりを進めるとともに、農業や繊維産業などの地場産業が培ってきた地域の魅力を向上させ、多彩な対流・ふれあいを生み出し、街のにぎわいの再生を目指します。</li> <li>・県営名古屋空港や県内外を連携する広域交通体系を最大限活用するとともに、リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全国的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。</li> <li>・広域幹線道路の整備を促進するなど、世界とつながる玄関口となる中部国際空港や名古屋港などとのアクセス性の向上を目指します。</li> <li>・道路の交通を著しく阻害している踏切において、沿線のまちづくりと連携した道路と鉄道の立体交差化を進めるなど、道路と鉄道の機能強化を目指します。</li> </ul>
<p>③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に向けた主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工作機械産業などの既存産業の高度化や航空宇宙産業などの次世代産業の創出、新たな産業立地の推進を図るため、既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域、物流の効率化が図られる地域に新たな産業用地の確保を目指します。</li> <li>・経済活動の効率性の向上や生産力の拡大を図るため、広域幹線道路網の充実や空港、港湾、高速道路インターチェンジ、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進します。</li> <li>・無秩序な市街地の拡大や都市機能の立地を抑制するなど適正な土地利用の規制・誘導により農業を支える基盤である優良農地の保全を目指します。</li> <li>・農地を守るために必要となる農村集落については、日常生活に必要な機能や生活基盤を確保し、居住環境や地域のコミュニティの維持を目指します。</li> </ul>

④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に向けた目標

- ・木曽川周辺などの洪水・内水による浸水、東部の土砂災害が想定されるなどの災害危険性が高い地区では、災害リスクや警戒避難体制の状況、災害を防止・軽減する施設の整備状況または整備見込などを総合的に勘案しながら、土地利用の適正な規制と誘導を図り、安全安心な暮らしの確保を目指します。
- ・道路、橋梁、河川などの都市基盤施設の整備や耐震化を推進するとともに、公共施設や避難路沿道の建築物などの耐震化を促進し、市街地の災害の防止または軽減を目指します。
- ・被災時の救急活動や物資輸送を支える緊急輸送道路を整備するとともに、避難場所や防災活動の拠点となる公園の適正な配置を促進し、災害に強い都市構造の構築を目指します。
- ・市街化の進展が著しく、特定都市河川流域に指定された新川流域では、雨水を貯留・浸透させる施設の設置などの流出抑制を促進します。
- ・地域住民との協働による事前復興まちづくりの取組など速やかな復興への備えを推進します。
- ・都市計画道路の整備や交通安全対策を推進し、また生活関連施設を結び経路を中心に歩行経路のバリアフリー化や自転車利用空間のネットワーク化を進め、安全安心に移動できる都市空間の形成を目指します。

⑤自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進に向けた目標

- ・中央部や南西部の農地、東部の樹林地などの緑地では、無秩序な開発を抑制するなど、適正な土地利用の規制・誘導を図り、豊かな自然環境を保全します。
- ・市街地では防災空間や潤いとやすらぎを与えるオープンスペースを確保し、都市農業の振興や良好な都市環境の形成を図るため、地域特性に応じて農地などの緑地の保全や民有地の緑化を推進します。
- ・新たな市街地の開発にあたっては、公共施設における質の高い緑地の確保、民有地の緑化の推進、ため池や河川による水辺・緑のつながりの確保などにより、生態系ネットワークの形成に配慮し、豊かな生物多様性を育む都市づくりを目指します。
- ・公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化、緑地の保全や緑化の推進を実施し、都市部における低炭素化を目指します。
- ・木曽川、庄内川、五条川、内津川、日光川などの河川や木曽川周辺の大規模な公園、緑地などを活用した自然的環境インフラネットワークの形成を目指します。



※市街地ゾーンおよび工業ゾーンはH31年のおおむねの市街化区域を表示しています。

(4) 一宮市都市計画マスタープラン (2020~30年(令和2~12年))

【将来都市像】

都会の利便性と田舎の豊かさが織りなす、だれもが住みよいまち  
～ 多拠点ネットワーク型都市の構築 ～

【都市づくりの目標】

<b>■目標1「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」</b>
1-1: 人口の集約による持続可能な都市 1-2: 公共交通や自転車・歩行者が利用しやすく、環境負荷の少ない都市 1-3: 災害や事故に対する安全性が高い都市
<b>■目標2「都市機能の集積による拠点の強化」</b>
2-1: 尾張地方の中核として、高密度な中心市街地が形成された都市 2-2: 生活圏に応じ、機能分担した拠点が形成・連携された都市 2-3: 広域交通体系を活かした産業拠点が構築された都市
<b>■目標3「誰もが豊かに暮らし続けることができる生活環境の確保」</b>
3-1: 多様な生活ニーズに対応し、利便性の高い都市 3-2: 身近な自然を守り、これを活用する都市 3-3: 地域コミュニティが守られる都市
<b>■目標4「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」</b>
4-1: 地域の歴史や文化が継承される都市 4-2: 新たな交流が生まれ、更なる愛着と誇りが持てる都市 4-3: 多様なまちづくりの担い手が活動する都市

【将来都市構造】 多拠点ネットワーク型都市

<拠点>	<ネットワーク>
<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div><span style="color: red;">●</span> 新市街地</div> <div><span style="color: orange;">●</span> 副次的都市拠点</div> <div><span style="color: pink;">●</span> 地域生活拠点</div> <div><span style="color: lightblue;">●</span> 産業拠点</div> <div><span style="color: green;">●</span> 自然・緑地・緑道</div> <div><span style="color: purple;">●</span> 歴史文化拠点</div> </div>	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div><span style="font-size: small;">(HDD)</span> 広域幹線道路 (ECC) 広域幹線道路 (C) 主要幹線道路 ⇒⇒⇒ 幹線道路</div> <div><span style="font-size: small;">⇄</span> 幹線 <span style="font-size: small;">⇄</span> 主要幹線</div> <div><span style="font-size: small;">-</span> 多拠点ネットワーク <span style="font-size: small;">-</span> 副次的都市ネットワーク</div> </div>
<ゾーン>	
<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div><span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 都市居住ゾーン</div> <div><span style="background-color: lightgreen; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 田舎環境共生ゾーン</div> <div><span style="background-color: blue; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> 工業集積ゾーン</div> </div>	

(5) 一宮市立地適正化計画 (2019~40年(令和元~22年))

【まちづくりの方針】

子育て世代や高齢者が安心・快適に暮らせるまちづくり

【目指すべき都市構造】

多拠点ネットワーク型都市

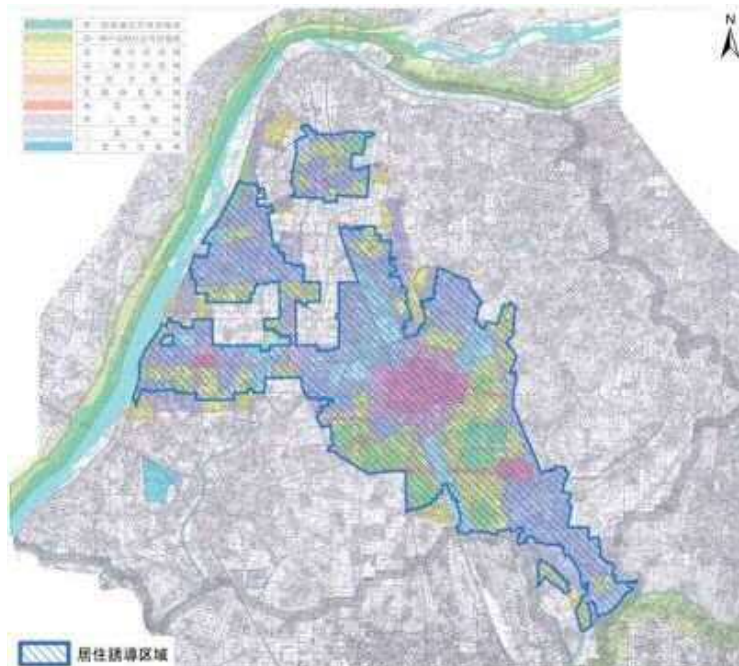
■拠点の位置づけ

拠点	位置づけ
都市拠点	一宮駅周辺を位置づけ、尾張地域の中核都市にふさわしい都市機能の集積及び維持向上を図ります。
副次的都市拠点	尾西庁舎周辺、木曽川駅周辺を位置づけ、市西部及び北部地域における都市機能の集積及び維持向上を図ります。
地域生活拠点	出張所または公民館周辺を位置づけ、日常生活を支える機能の集積及び維持向上を図ります。特に丹陽町出張所周辺においては、市南部地域のにぎわいの核を目指します。なお、都市拠点及び副次的都市拠点は、地域生活拠点としての機能も兼ねるものとします。

■公共交通ネットワークの位置づけ

拠点	位置づけ
公共交通ネットワーク	公共交通による拠点間の連携強化を推進するとともに、過度な自動車依存の抑制に向け、誰もが利用しやすく環境負荷の低減に繋がる公共交通ネットワークの形成を図ります。

【居住誘導区域】



## II 第2次計画の評価・検証と現状の課題

### 1. 第2次計画の概要

第2次計画では、第1次計画で構築したネットワーク体系をもとに、快適な暮らしを支える利便性の高い公共交通ネットワークの整備を進めるとともに、多様な施策に取り組みました。

計画の目標	過度に車に依存せず、誰もが安心して快適に暮らすことができるまちをめざし、 ～地域、交通事業者、市が連携・協働し、 利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを整備する～
-------	--------------------------------------------------------------------------------------------

#### 基本方針1：都市活動を支える体系的な公共交通ネットワークを整備する

施策1：ネットワークの維持・機能強化（維持・補完）	◎ 機能強化・補完、利便性の向上によりネットワークを維持
施策2：交通不便地域の解消（新規）	◎ タクシーを活用した交通手段の導入・確保
施策3：既存の枠組みにとらわれない新たな移動手段の研究や検討（新規）	◎ ネットワークの補完・充実のための新たな移動手段の研究、導入検討

#### 基本方針2：利用しやすい公共交通環境を整備する

施策1：公共交通利用に関する情報提供（継続・拡充）	◎ 分かりやすい公共交通の情報発信
施策2：公共交通の利用満足度の向上（継続）	◎ 利用環境や乗り継ぎ環境、待合環境の改善
施策3：公共交通の利用啓発の促進（継続）	◎ 積極的な公共交通への転換を促進する利用啓発

#### 基本方針3：地域、交通事業者、市が連携して公共交通を支える

施策1：地域、交通事業者、市の協働による公共交通の維持（継続）	◎ 連携・協働による公共交通の維持・確保
施策2：地域が主体となった取組の推進（継続）	◎ マイバス意識の向上と利用促進、利用啓発活動
施策3：バスを通じた地域コミュニティ活動の活性化（継続）	◎ バスを通じたコミュニティの活性化

## 2. 第2次計画の基本方針の達成状況

第2次計画での基本方針別に、施策の実施状況および評価を示します。

基本方針1：都市活動を支える体系的な公共交通ネットワークを整備する		
施策	実施状況	評価
<ul style="list-style-type: none"> <li>機能強化・補完、利便性の向上によりネットワークを維持</li> <li>タクシーを活用した交通手段の導入・確保</li> <li>ネットワークの補完・充実のための新たな移動手段の研究、導入検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一宮駅を中心とした放射状のバスネットワーク網を維持</li> <li>i-バスミニ(予約制乗合タクシー)を本格運行</li> <li>新たな移動手段の研究、ボランティア輸送を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線交通について、バスネットワーク(路線網)は維持しているが、最終便が早い等サービスレベルの向上が求められている。</li> <li>生活交通について、i-バスミニ運行により交通不便地域は減少したが、利用者は決して多くなく、住民が気兼ねなく利用できるレベルまで達していない。都市構造や市民ニーズも変化しており、更なる利便性向上につなげる必要がある。</li> </ul>
基本方針2：利用しやすい公共交通環境を整備する		
施策	実施状況	評価
<ul style="list-style-type: none"> <li>分かりやすい公共交通の情報発信</li> <li>利用環境や乗り継ぎ環境、待合環境の改善</li> <li>積極的な公共交通への転換を促進する利用啓発</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の全バス路線に系統番号表示を実施</li> <li>市内公共交通を網羅したマップ、時刻表を作成</li> <li>一宮駅コンコース内、壁面及び路面にバス乗場の案内を設置</li> <li>乗換検索サイトへの対応やバスロケーションシステムの継続</li> <li>i-バスの運行時刻やルート等の情報をオープンデータ化(GTFS)し、グーグルマップに掲載</li> <li>「一宮おでかけバス手形(1日乗車券)」の継続実施や民間バス事業者の高齢者向け定期券の助成等を実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通マップ等、多様な媒体により情報発信を実施している。また、1日乗車券の販売を継続実施している。</li> <li>今後も利用促進に向けて、市民や地域、企業と連携したり、新しい技術を取り入れる等、多様な手法により取り組んでいく必要がある。</li> </ul>



### 基本方針3：地域、交通事業者、市が連携して公共交通を支える

施策	実施状況	評価
<ul style="list-style-type: none"> <li>・連携・協働による公共交通の維持・確保</li> <li>・マイバス意識の向上と利用促進、利用啓発活動</li> <li>・バスを通じたコミュニティの活性化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市の支援(補填)により、バス路線を維持・確保</li> <li>・i-バスの運行を支援する地元企業等からの協賛金により、運行経費を削減</li> <li>・小学生を対象としたバスの乗り方教室や乗車体験・整備見学・洗車機体験を実施</li> <li>・バスを利用した買い物体験ツアーを実施</li> <li>・地域主体で周年感謝デー等のイベントを開催</li> <li>・各地域で公共交通に関するワークショップを開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通協議会のある地域においては、イベント開催等多様な取り組みを進めている。</li> <li>・地域や民間企業の支援によりバス路線が維持できしており、効果が高いことが明らかとなっている。</li> <li>・しかし、協議会の運営体制の継続性担保や地域の温度差の解消が求められている。また、ルールが明確でないため、新しい地域が活動を始めにくい状況にある。</li> </ul>

### 3. 第2次計画の数値目標の達成状況

第2次計画での数値目標について、実績値を示します。

(4) 運転免許証を返納した年間人数、(5) 一日券、回数券等の販売枚数は目標を達成しています。(3) 交通不便地域の人口割合については、目標値まで近づいています。また、(1) 市内の公共交通網が充実していると思う人の割合は、コロナ禍以前と同等の結果となっています。

一方、(2) 市内バスの年間利用者数については、令和4年度に増加基調に転じたものの、コロナ禍以前と同等には回復していません。特に、i-バス(木曾川・北方コース)の利用状況は、低迷したままとなっています。(参考資料 市内公共交通の現状)

#### 【指標の達成状況】

目標指標	現状値	実績値 ( )は目標値						最終 目標値
	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)
(1) 市内のバスや鉄道等の公共交通網が充実していると思う人の割合 (%)	35.0	37.8 (35.4)	36.2 (35.8)	40.3 (36.2)	38.8 (36.6)	36.3 (37.0)	(37.4)	37.8
(2) 市内バスの年間利用者数 (千人)	4,861	4,930 (4,866)	4,979 (4,871)	4,893 (4,875)	3,505 (4,885)	3,767 (4,895)	4,148 (4,900)	4,148
幹線の年間利用者数 (千人)	4,410	4,462 (4,415)	4,494 (4,419)	4,420 (4,423)	3,184 (4,432)	3,405 (4,440)	3,745 (4,444)	3,745
準幹線・まちなか幹線の年間利用者数 (千人)	378	388 (378)	407 (379)	394 (379)	265 (380)	301 (381)	338 (381)	338
地域生活バスの年間利用者数 (千人)	73	80 (73)	80 (73)	80 (73)	56 (73)	63 (74)	64 (75)	64
(3) 交通不便地域の人口割合 (%)	8.8	8.8 (8.8)	0.8 (2.0)	0.8 (1.5)	0.7 (1.0)	0.7 (0.5)	0.7 (0.0)	0.0
(4) 運転免許証を返納した年間人数 (人)	845	1,022 (870)	1,005 (896)	1,672 (922)	1,268 (949)	1,321 (977)	1,153 (1,000)	1,030
(5) 一日券、回数券等の販売枚数 (枚)	20,702	22,731 (21,200)	22,287 (21,600)	22,456 (22,000)	12,388 (22,500)	12,424 (23,400)	14,107 (23,800)	14,107

(1)：第7次一宮市総合計画の施策12「公共交通網の整備を進めます」の「市民の体感指標」（無作為に選んだ18歳以上の市民3,000人を対象に、第7次一宮市総合計画の進み具合を調査するため行う『市民の体感指標アンケート』（毎年4月に実施）で「はい」と答えた人の割合）

(2)：幹線的バス（市内と隣接市をまたぐ路線も含む）と支線的バスの利用者の計

(3)：最寄りの鉄道駅から1kmかつバス（i-バスミニ）停留所から500m以上離れた区域を「交通不便地域」として定義し、この地域内の人口が総人口に占める割合

(4)：一宮市高齢者運転免許証自主返納支援事業の支援を受けた人数

(5)：「コミュニティバス1日乗車券」「コミュニティバス回数券」等の販売枚数の合計

※R5(2023)最終目標値は、令和3年度実績値に新型コロナウイルス感染症の影響を考慮した値である。

#### 4. 地域公共交通に関する問題点と課題

##### (1) 地域公共交通に関する問題点

本市の地域概況や公共交通の利用状況、上位計画・関連計画等を踏まえ、地域公共交通に関する問題点を示します。

##### 【地域公共交通に関する問題点】

<b>1) 人口構成・都市構造の変化による問題</b>	
①	人口構成の変化（高齢化の進行、高齢者のみ世帯の増加、生産年齢人口の減少）
②	一宮駅周辺の賑わい不足
③	市街地の不効率な拡大
<b>2) 自動車交通に依存した交通体系による問題</b>	
①	公共交通分担率の低下
②	日常的な自動車利用（送迎や自由目的の近距離トリップが多い）
③	渋滞の発生と路線バスの定時性低下
④	自転車の走行環境の整備
<b>3) まちづくりに対する問題</b>	
①	公共交通ネットワークの一部未形成
<b>4) 交通事業者に関する問題</b>	
①	バス・タクシーの乗務員不足

##### (2) 市民ニーズ

市内の町会長に対し、アンケート調査を実施し、公共交通に関するご意見等を伺いました。

また、市内全連区において、公共交通に関する住民懇談会を開催し、地域での活動状況や公共交通の利用状況、移動の困りごと、要望等について意見交換を行いました。

町会長アンケート調査や住民懇談会で把握できた市民ニーズについて示します。

##### 【市民ニーズ】

<b>1) 現在の公共交通の見直し</b>	
①	現在運行している鉄道やバスについて、運行時間の延長や増便、iバスのルート改善等、多様なニーズがあり、公共交通の見直しが求められています。
<b>2) 地域内交通の需要増加</b>	
②	マイカーを利用できない高齢者等を中心に、地域内における買い物や通院等、日常生活の移動支援の需要が増加しています。そのため、買い物や通院のための地域内交通の運行、iバスミニの改善等が求められています。
<b>3) 隣接市への連絡</b>	
③	市境周辺の居住者は、日常生活において隣接市への移動が多く、これらの移動を支援する交通が求められています。

### (3) 地域公共交通に関する課題

地域公共交通に関する問題点、市民ニーズ等を踏まえ、地域公共交通に関する課題を示します。

#### 【地域公共交通に関する課題】

課題1 地域公共交通ネットワークの質の保証	
①	幹線・準幹線のサービスレベル維持（運行頻度、運行時間帯等）
②	既存路線の利便性向上（鉄道、路線バス、iバスに対するニーズへの対応）
③	ドライバー確保に向けた支援
課題2 移動制約者の外出支援施策の充実	
①	路線バスでは対応できない移動ニーズへの対応（高齢者・ドアトゥドアの移動ニーズ）
②	バス車両が乗り入れ困難な集落内への対応（狭隘道路）
③	iバスミニの使い勝手の悪さの克服（目的地増）
④	地域との協働や隣接市との連携による使いやすい交通の実現（市外への移動ニーズへの対応検討）
課題3 協働による移動手段確保の仕組みづくり	
①	地域によるバス等の運営体制の仕組みづくり（地域の温度差解消、活動の継続性の担保）
②	地域や市民、市の役割分担の明確化
③	路線の新設や見直し、廃止の仕組みづくり
課題4 まちなかのにぎわい創出にむけた交通環境整備	
①	一宮駅の交通拠点としての機能強化
②	一宮駅周辺を中心市街地へのアクセス向上

## Ⅲ 第3次計画の基本方針と目標

### 1. 計画の基本方針と目標

第3次計画の基本方針と目標を次のとおり定めます。

#### ■基本方針

#### ～「クルマがなくても出かけやすいまち 一宮」～

本市の目指す都市将来像である「木曾の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮」の実現に向け、上位・関連計画の基本方針等を踏まえ、今後も公共交通の充実を図ります。

公共交通が充実することは、日常生活に必要な買い物や通院等の移動に加え、さまざまな活動のためのお出かけを含む外出機会の増加にもつながります。子育て世代をはじめ市民の日常生活においてクルマが大きな役割を担っていることは前提としつつも、学生、若者、高齢者、来訪者等、誰もが、クルマがなくても快適に暮らすことができる、まちなかでイキイキ活動できるまち一宮を目指します。

#### ■目標

##### 目標1 利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現

公共交通の利便性を高めるため、地域のきめ細かいニーズに応じた移動手段の確保や、情報技術を活用し、市民や来訪者から選ばれる公共交通の実現を図ります。

##### 目標2 まちなかウォークラブルを楽しむ交通の創出

一宮駅周辺では「居心地良く、歩きたくなるまちなか」を創出するため、官民連携の取り組みを行っています。地域の交通環境の改善による一宮駅周辺へのアクセス性の向上を図り、まちの賑わいづくりを推進します。

##### 目標3 地域の皆さんと作る新しい公共交通の構築

公共交通は地域の皆さんの移動手段として必要不可欠であり、維持するには、担い手となるバスやタクシー等の交通事業者の存在が欠かせません。新しい公共交通には、利用状況等による一定のルールを作成し、市民をはじめとする利用者や交通事業者、行政等が地域全体で支える仕組みを作ります。

## 2. 計画の位置づけ

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）に基づく地域公共交通計画として位置付けます。

## 3. 計画の区域と期間

計画の区域は、一宮市全域とします。

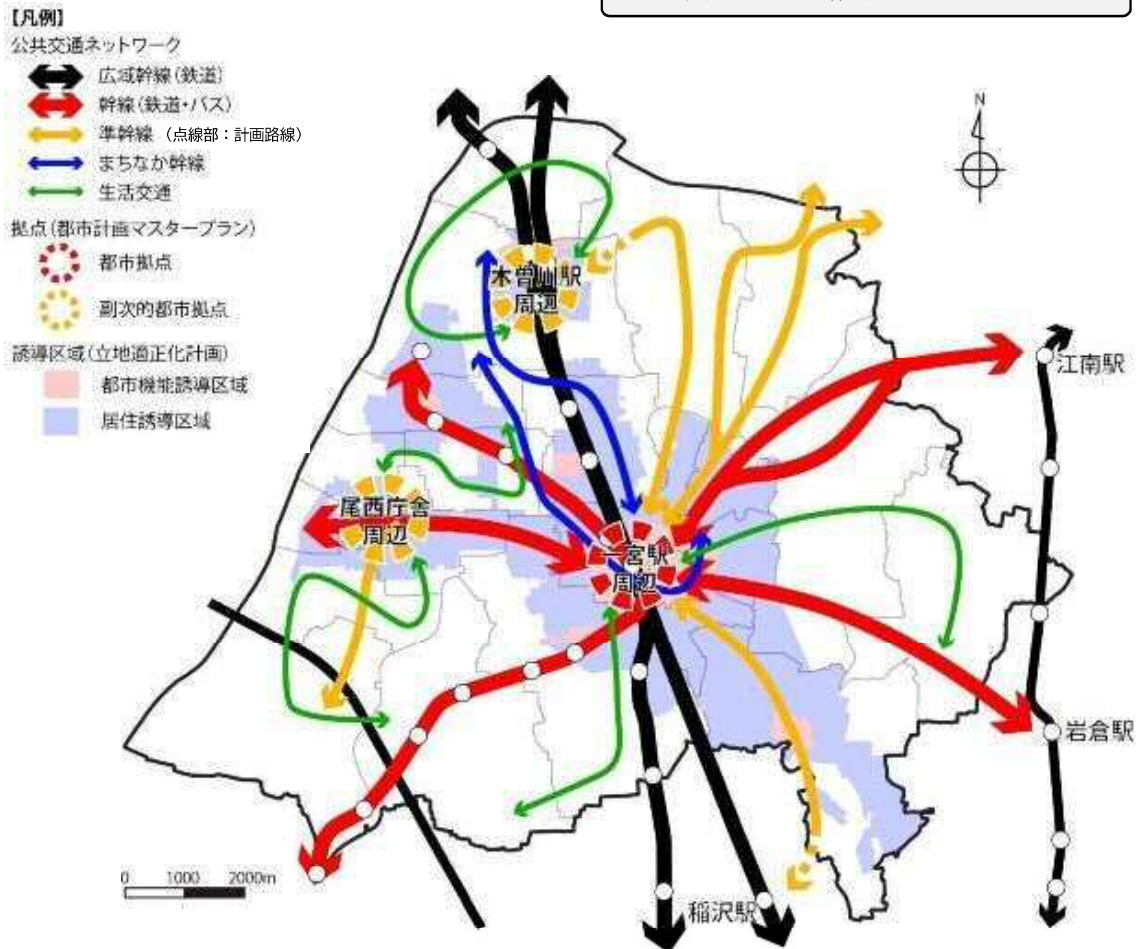
計画の期間は、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間とします。

なお、計画期間中においては、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化等をふまえて、必要に応じて施策の見直しを行います。

## 4. 公共交通ネットワーク

### 【将来の公共交通ネットワークイメージ図】

このネットワーク図は、計画策定時（令和5年度）の公共交通をベースに作成しています。



### 【公共交通の位置づけ】

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

## 【地域公共交通（地域間幹線系統）の確保維持に係る必要性】

本市の公共交通の中で、以下の4路線について、国の「地域公共交通確保維持事業」による国庫補助対象路線として、確保維持を図るバス路線に位置付けられています。

### ○名鉄バス 一宮・イオン木曾川線

都市拠点である一宮駅周辺から副次的都市拠点である木曾川駅周辺にある商業施設を結ぶ地域間の移動手段を担っており、木曾川庁舎バス停では、iーバスの木曾川・北方コース及び一宮コースと接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

### ○iーバス 一宮コース

旧一宮市と旧尾西市、旧木曾川町を運行する地域間幹線系統として、一宮市役所や木曾川庁舎等の公共施設に接続する他、通勤、通学、買い物及び高齢者の通院のための移動手段を担っている。また、一宮駅をはじめ、各所バス停で名鉄バスやiーバスの他のコースに接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

### ○iーバス 尾西南コース

副次的都市拠点である尾西庁舎周辺から名鉄萩原駅を結ぶ地域内の移動手段を担っている。主に、通勤、通学、買い物及び高齢者の通院のための足として利用されており、名鉄や名鉄バスとも接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

### ○iーバス 木曾川・北方コース

木曾川庁舎から副次的都市拠点であるJR木曾川駅周辺を経由する地域内の移動手段を担っている。主に、通勤、通学、買い物及び高齢者の通院のための足として利用されており、JRや名鉄バス等に接続し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。



## 5. 基本方針に基づく実施事業

本計画では、基本方針に基づき、以下の8つの施策に基づく13の事業に取り組みます。

### 【8つの施策】

施策Ⅰ：交通サービスレベルの確保

施策Ⅱ：交通ネットワークの再構築

施策Ⅲ：タクシー利活用に向けた環境整備

施策Ⅳ：利用環境の整備

施策Ⅴ：公共交通の利用促進

施策Ⅵ：新たな情報技術の活用

施策Ⅶ：地域主体による新たな公共交通の構築

施策Ⅷ：持続可能な運行確保のための取り組み

### 【事業一覧】

施策番号	事業	実施主体・連携等	目標との関係性		
			目標1	目標2	目標3
施策Ⅰ	① 質の高いサービスレベルの実現	市、交通事業者、地域の皆さま	○	○	
施策Ⅱ	② 光明寺線と木曾川・北方コースの見直し		○		
施策Ⅱ	③ 丹陽線の見直し	市、交通事業者、(隣接市との連携)	○		
施策Ⅰ	④ i-バスの見直し	市、交通事業者、地域の皆さま	○	○	○
施策Ⅱ	⑤ i-バスミニの見直し		○		○
施策Ⅲ	⑥ タクシー運用の高度化・環境整備 (効率的な配車の実現、タクシー需要への対応)	交通事業者、市(隣接市との連携) 中部運輸局、愛知県タクシー協会	○		
施策Ⅳ	⑦ 交通拠点の機能強化	市、交通事業者、施設管理者(拠点)、民間企業	○	○	
	⑧ バリアフリー化の推進	市、交通事業者、施設管理者(拠点)	○		
施策Ⅴ	⑨ お得で便利な乗車券の提供	市、交通事業者	○	○	
	⑩ 利用促進に係る情報提供、啓発活動	市、交通事業者、民間企業	○		
施策Ⅵ	⑪ MaaS アプリ等の情報技術の活用	市、交通事業者、民間企業	○	○	
施策Ⅶ	⑫ 地域協議会主体による新たな移動手段の導入	地域の皆さま、市、交通事業者、民間企業			○
施策Ⅷ	⑬ ドライバー確保に向けた取り組み	市、交通事業者	○		○

事業	① 質の高いサービスレベルの実現
期待される効果	質の高い公共交通の実現、利便性向上
実施主体・連携等	市、交通事業者、地域の皆さま

【取組内容】

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

【望ましいサービスレベルと市の関わり方】

路線	望ましいサービス		市の関わり方	
	運行間隔	運行時間帯※		
JR 東海道本線	—	—	民間事業による運行が望ましい。	
名鉄名古屋本線	—	—		
名鉄尾西線		6時～23時台		
名鉄バス	起線（起方面）	昼間：概ね30分以上待つことなく利用できるサービス	6時～23時台	民間事業による運行が望ましい。民間事業による望ましいサービスの維持が困難な場合は、市として介入することを検討する。
	古知野線		6時～23時台	
	一宮・川島線（岩倉系統）		6時～23時台	
	光明寺線	昼間：概ね60分以上待つことなく利用できるサービス	需要に応じて運行	民間事業による運行が望ましい。民間事業による路線の維持が困難な場合は、市として介入することを検討する。
	起線（蓮池・西中野方面）			
	一宮・宮田線			
	一宮・川島線（川島系統）			
	江南団地線			
	丹陽線			
	一宮・イオン木曾川線			
iバス	一宮コース	需要に応じて運行		市が主体となって政策的に運行していく。
	千秋町コース			
	大和町・萩原町コース			
	尾西北コース			
	尾西南コース			
木曾川・北方コース	一定のサービスについては、市が主体となって政策的に運行する。地域が主体となって取り組む場合には、市が利便性向上等を支援する。			

※一宮駅発の時刻を基準とする。

【スケジュール】

前ページにて示した路線のうち、計画期間中にバスの継続運行をする上で、特筆すべきスケジュールを以下に整理します。記載の無い路線については、現状のサービスレベルを維持できるよう努め、必要に応じて対策を講じるものとします。

- ・名鉄バス光明寺線 iーバス木曾川・北方コース

事業②のとおり

- ・名鉄バス丹陽線

事業③のとおり

- ・名鉄バス起線（蓮池・西中野方面）

令和7年3月の尾西高校閉校に伴う利用状況の変化が予測される。また、路線終着地付近で整備が進められている（仮称）新濃尾大橋の令和7年（予定）開通による周辺環境の変化により、公共交通ネットワークの再構築について、関係者協議を行い検討を進める。

- ・名鉄バス江南団地線

平日ダイヤで1日5便、休日1日3便の路線であり、一宮駅と江南駅を結ぶ古知野線が市内区間を重複していることもあり、利用状況を踏まえ、路線の統合等の検討を進める。

スケジュール（実施、評価・見直し）					
路線名	R6	R7	R8	R9	R10
名鉄バス光明寺線					
iーバス木曾川・北方コース			【事業② 参照】		
名鉄バス丹陽線			【事業③ 参照】		
名鉄バス起線（蓮池・西中野方面）		◆ R7.3 尾西高校閉校 ◆ R7 新濃尾大橋 開通予定 関係者協議、あり方検討			
名鉄バス江南団地線			利用状況確認、あり方検討		

事業	② 光明寺線と木曽川・北方コースの見直し				
期待される効果	質の高い公共交通の実現、利便性向上				
実施主体・連携等	市、交通事業者、地域の皆さま				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一宮市都市計画マスタープランで主要バスと位置付けられているバス路線の中で、最寄りの鉄道駅（JR 木曽川駅）へ接続できていない光明寺線のルート改善を図ります。</li> <li>・i-バスの中でも、特に利用者の少ないi-バス木曽川・北方コースについては、速やかに見直しを行い、木曽川町・北方町の公共交通利便性を高めます。また、見直し後の効果を検証するための実証実験期間を設けて、利用状況のモニタリングを行います。</li> </ul>					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
光明寺線の見直し	事業者協議	○ 【R7.4 新ルートで運行開始】			
i-バス木曽川・北方コースの見直し	ルート検討	【実証実験】 実験期間後の運行検討		継続運行	

事業	③ 丹陽線の見直し				
期待される効果	質の高い公共交通の実現、利便性向上				
実施主体・連携等	市、交通事業者、（隣接市との連携）				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・一宮市都市計画マスタープランで主要バスと位置付けられているバス路線の中で、最寄りの鉄道駅（JR 稲沢駅）へ接続できていない丹陽線のルート改善を図ります。</li> <li>・鉄道駅接続後も、実証実験期間を設けて、利用状況に応じて、ネットワークの再編を行う等、事業者協議を継続して行います。</li> </ul>					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
丹陽線の見直し	関係者協議 (稲沢市、地域住民、 交通事業者)		○ 【R8.4 新ルートで運行開始】 【実証実験】 事業者協議		

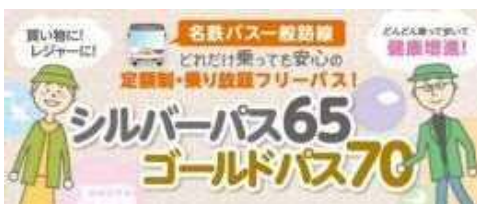

事業	④ iバスの見直し																																							
期待される効果	利便性向上、受益者負担の適正化																																							
実施主体・連携等	市、交通事業者、地域の皆さま																																							
【取組内容】	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のニーズに対応したダイヤやルートの変更を行い、iバスの利便性向上を図ります。</li> <li>特に利用者の少ないiバス木曽川・北方コースの見直しを行い、木曽川町・北方町の公共交通利便性を高めます。（事業②）</li> <li>市が運行するコミュニティバスとして受益者負担の適正化を図るため、iバスの運賃見直しを行います。</li> <li>本計画期間中に、交通系ICカードがiバス全路線で利用できるように努めます。</li> </ul>																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>コース</th> <th>運賃 大人</th> <th>運賃 小学生</th> <th>運賃 未就学児</th> <th>ICカード利用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>一宮</td> <td>200円(※100円)</td> <td>100円(※50円)</td> <td>無料</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>千秋町</td> <td>200円(※100円)</td> <td>100円(※50円)</td> <td>無料</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>大和町・萩原町</td> <td>200円(※100円)</td> <td>100円(※50円)</td> <td>無料</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>尾西北</td> <td>100円</td> <td>100円</td> <td>無料</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>尾西南</td> <td>100円</td> <td>100円</td> <td>無料</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>木曽川・北方</td> <td>100円</td> <td>100円</td> <td>無料</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>・「木曽川庁舎」～「エコハウス138」の料金は、大人100円(※50円)、小学生50円(※30円)です。 ※( )は身体障害者・療育・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方と、介添えのための付き添い者の料金です。</p> <p style="text-align: center;">iバス運賃</p>					コース	運賃 大人	運賃 小学生	運賃 未就学児	ICカード利用	一宮	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	○	千秋町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×	大和町・萩原町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×	尾西北	100円	100円	無料	○	尾西南	100円	100円	無料	○	木曽川・北方	100円	100円	無料	○
コース	運賃 大人	運賃 小学生	運賃 未就学児	ICカード利用																																				
一宮	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	○																																				
千秋町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×																																				
大和町・萩原町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×																																				
尾西北	100円	100円	無料	○																																				
尾西南	100円	100円	無料	○																																				
木曽川・北方	100円	100円	無料	○																																				
スケジュール（実施、評価・見直し）																																								
項目	R6	R7	R8	R9	R10																																			
iバスの見直し	適宜見直し																																							

事業	⑤ iバスミニの見直し				
期待される効果	公共交通不便地域における利便性向上、受益者負担の適正化				
実施主体・連携等	市、交通事業者、地域の皆さま				
【取組内容】	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常生活に必要となる商業施設や診療所等、最寄りの鉄道駅やバス停以外の目的地を追加し、高齢者等の外出を支援します。</li> <li>予約制乗合タクシー「iバスミニ」は鉄道駅やバス停留所から離れた地域の皆様にとっての一次交通であり、特に、移動に困っている高齢者等に認知されるように、積極的なPRを行います。また、ケアマネジャーと連携するなど必要な方に情報を提供できるよう周知の方法についても検討します。</li> <li>市内タクシー事業者の新規参入がしやすい環境を整える上で、事業者の収益性を考慮した運賃見直しを行います。</li> </ul>				
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
iバスミニの見直し	見直し内容の調整			先行地域 実証運行	順次拡大

事業	⑥ タクシー運用の高度化・環境整備 (効率的な配車の実現、タクシー需要への対応)				
期待される効果	利便性向上				
実施主体・連携等	交通事業者、市(隣接市との連携)、中部運輸局、 愛知県タクシー協会				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・少ない営業車両や人員での効率的な配車や運行、乗務員の給与増加等につなげるため、新しいタクシー配車システムの導入を検討し、システム構築を行います。市内を運行する複数のタクシー事業者が連携することにより、同じシステムを活用し、利用者の満足度向上にもつなげます。</li> <li>・タクシーをつかまえやすい環境整備について、隣接市(江南市)と連携を図りながら進めます。</li> </ul>					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
タクシー利用環境の改善	関係者協議 (中部運輸局、県タクシー協会、江南市)		○【R8年度 利用環境の改善】		

事業	⑦ 交通拠点の機能強化				
期待される効果	各地区の拠点充実、乗継利便性向上、賑わいづくりへの寄与				
実施主体・連携等	市、交通事業者、施設管理者(拠点)、民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・主な目的地となる大型商業施設、病院及び沿線企業等と連携し、バス、タクシーや自転車等が集約できる民間施設の交通拠点化を進めます。</li> <li>・既存停留所周辺の民間施設と連携し、バス待ち環境の改善を進めます。</li> <li>・都市拠点である一宮駅周辺や副次的都市拠点である尾西庁舎周辺、木曾川駅周辺については、一定の拠点機能を有する交通拠点として、機能を維持しつつ、乗り継ぎ時の利便性向上を図ります。</li> </ul>					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
民間施設等との連携による拠点化	調整整い次第、随時連携				
バス待ち環境の改善					

事業	⑧ バリアフリー化の推進				
期待される効果	利便性向上、利用促進				
実施主体・連携等	市、交通事業者、施設管理者(拠点)				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> <li>交通拠点やバス停留所等のバリアフリー化を進めます。</li> <li>誰もが快適にバスやタクシーを利用できるよう、乗り降りしやすいノンステップバスやUDタクシー等、人にやさしい車両の導入を進めていきます。</li> <li>駅や停留所の情報表示の方法等を見直し、誰もが必要な情報が入手できる環境を目指し、情報案内の改善を図ります。</li> </ul>					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
交通拠点等のバリアフリー化	情報表示等、可能な点から改善				
人にやさしい車両の導入	車両購入費の補助の検討				

事業	⑨ お得で便利な乗車券の提供				
期待される効果	利用促進、利便性向上、受益者負担の適正化、若者世代支援				
実施主体・連携等	市、交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者を対象としたお得な乗車券である名鉄バス発行の「シルバーパス65」「ゴールドパス70」のPRを強化し、高齢者が自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりを進めます。</li> <li>実証実験として10年間販売を行っている「一宮おでかけバス手形」について、販売状況、利用状況等を把握するアンケート調査を実施し、今後のあり方やチケットの形態、販売方法、料金等の見直しを進めるとともに、継続実施について、交通事業者との協議を行います。</li> <li>市内の路線バス、i-バスが乗り放題となる「一宮おでかけバス手形」やi-バスが対象の「1日乗車券」のPRを強化し、利用促進を図ります。</li> <li>通学定期の購入支援等、若者世代への支援を進めます。</li> <li>需要に応じた運賃設定の検討を進めます。</li> </ul>					
 <p>ゴールドパス70、シルバーパス65 (出典：名鉄バスホームページ)</p>  <p>一宮おでかけバス手形</p>					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
既存乗車券のPR おでかけバス手形の見直し	継続実施				

事業	⑩ 利用促進に係る情報提供、啓発活動
期待される効果	認知度向上、利便性向上、利用促進
実施主体・連携等	市、交通事業者、民間企業

【取組内容】

- 公共交通マップや SNS を利用した情報発信、乗り換え検索の活用、バスロケーションシステムの充実等、市民に加え、市外からの来訪者にも分かりやすく幅広い内容、方法で情報発信を積極的に行います。また、必要な公共交通の情報が容易に入手できるように、リーフレットの作成等、検討を進めます。
- 小学生等を対象としたバスの乗り方教室の実施や転入者に向けた公共交通マップの配布等の継続的な利用啓発に努めます。



Google map での検索結果  
系統番号も表示



一宮市公共交通マップ



バスの乗り方教室の状況

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
公共交通に係る情報発信、啓発活動	継続実施				

事業	⑪ MaaS アプリ等の情報技術の活用
期待される効果	利便性向上、利用促進
実施主体・連携等	市、交通事業者、民間企業

【取組内容】

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

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
MaaS アプリを活用した取組み	可能なコンテンツから実施				
GTFS-JP データの活用	継続実施、関係者協議、データ拡充				



事業	⑫ 地域協議会主体による新たな移動手段の導入
期待される効果	継続的な公共交通の維持、利用促進、高齢者等の外出支援
実施主体・連携等	地域の皆さま、市、交通事業者、民間企業

【取組内容】

[1. 地域協議会の立ち上げに関する仕組み作りと支援]

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

＜地域協議会立ち上げの仕組みづくり＞

- ▶ 市と地域協議会の役割分担の明確化
- ▶ 住民、民間企業による協賛制度の創出

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

[2. 新たな移動手段導入に向けたルールづくり]

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

＜新たな移動手段の運行ルール＞

- ▶ 新規運行や運行後の見直しのルール
- ▶ 試行運行期間と運行の継続判断のルール  
(収入と経費のバランス、市からの補助上限)
- ▶ 市外運行のルール



取組事例：葉栗連区 西山町内会

- ・一宮市地域包括支援センター「コムネックスみづほ」、特別養護老人ホーム「葉栗の郷」の協力により、令和2年（2020年）11月から買い物ツアーバスの運行を開始。

[3. 民間企業による外出支援の拡充]

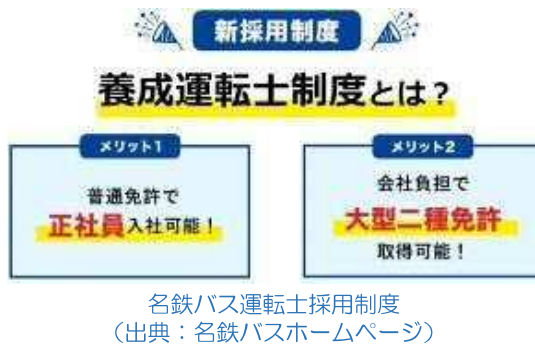
・民間企業の保有車両や既存タクシーを活用した買物支援や通院支援については、高齢者の外出機会の創出につながり、健康増進にも寄与することが想定されます。そのため、地域の皆さまと議論しながら、高齢者等の外出支援の拡充を図ります。

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
協議会立ち上げの仕組みづくり 新たな移動手段導入ルールづくり	ルール等 仕組みづくり				
地域協議会の支援	地域協議会の活動支援、実施				
外出支援の拡充	継続実施(新たな担い手への働きかけ)				

事業	⑬ ドライバー確保に向けた取り組み
期待される効果	地域におけるドライバー不足の解消
実施主体・連携等	市、交通事業者

【取組内容】

- 交通事業者で実施している「2種免許取得費用の負担・補助」を継続するとともに、市においては広く市民への広報を行います。
- 市への移住希望者やドライバーに興味のある方へは、「就労・居住・子育て支援等も含めたワンストップ情報の提供」を行います。市で一体的に情報を取りまとめ、交通事業者の窓口や採用面接時等で配布し、採用の選考途中で辞退する応募者の減少を図ります。また、移住支援を実施している愛知県とも連携を図ります。



スケジュール（実施、評価・見直し）

項目	R6	R7	R8	R9	R10
免許取得補助の広報	継続実施				
ワンストップ情報の提供	情報整理 後実施	実施			

## 6. 計画の評価指標・目標数値

本計画の基本方針を実現するため、3つの目標に応じた以下の評価指標を設定し、各指標の目標数値を設定します。

### 【評価指標】

目標	Output 指標	Outcome 指標
目標 1 利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現	①平均運行間隔（系統別）	②利用者数（系統別） ③利用者1人あたり行政負担（系統別）
目標 2 まちなかウォークブルを楽しむ交通の創出	④一宮駅発便数（系統別）	⑤運転免許証返納者数 ⑥駅周辺の歩行者数
目標 3 地域の皆さんと作る新しい公共交通の構築	⑦ルール策定状況 ⑧地域の取り組み件数	⑨ルールを活用した地区の実行率 ⑩収支率（系統別）

#### ①平均運行間隔（系統別）

- ・市内を運行するバス路線の昼間時間帯（10時から14時台）の1時間あたりの平均運行間隔

参考【公共交通の位置づけ・望ましいサービスレベル（運行間隔）】（再掲）

区分	路線	運行間隔
幹線	・名鉄バス起線（起方面） ・名鉄バス古知野線 ・名鉄バス一宮・川島線（岩倉系統）	昼間：概ね30分以上待つことなく利用できるサービス
準幹線 まちなか幹線	・名鉄バス光明寺線 ・名鉄バス起線（蓮池・西中野方面） ・名鉄バス一宮・宮田線 ・名鉄バス一宮・川島線（川島系統） ・名鉄バス江南団地線 ・名鉄バス丹陽線 ・名鉄バス一宮・イオン木曾川線 ・i-バス（一宮コース）	昼間：概ね60分以上待つことなく利用できるサービス

#### ②利用者数（系統別）

- ・算出対象：市内名鉄バス全路線、i-バス全路線
- ・算出方法：運行事業者による算出

### ③利用者 1 人あたり行政負担（系統別）

- ・算出対象：iバス全路線、名鉄バス光明寺線、一宮・イオン木曾川線
- ・算出方法：市費負担額 ÷ 対象路線の利用者数

### ④一宮駅発便数（系統別）

- ・算出対象：一宮駅を発車する名鉄バス、iバスの便数
- ・算出方法：一宮駅を発車する便数の合計

### ⑤運転免許証返納者数

- ・一宮市高齢者運転免許証自主返納支援事業の支援を受けた人数

### ⑥駅周辺の歩行者数

- ・算出対象：一宮駅周辺の歩行者数
- ・算出方法：一宮駅東側特定の 3 地点での昼間 6 時間(土曜日・11 時～17 時)の歩行者数の合計

### ⑦ルール策定状況

- ・生活交通バス、iバスミニ等について、今後地域との協働により導入を進めるためのルールの策定を行う。新たなルールが策定された段階で完了とする。

### ⑧地域の取り組み件数

- ・地域主体の公共交通について研究する組織が、新たな移動手段の導入に向けた取り組みを行った件数

### ⑨ルールを活用した地区の実行率

- ・算出対象：ルールを基に地域の生活のための新たな移動手段が運行した割合
- ・算出方法： $A \div B$ 
  - A：[新たな移動手段が運行した団体数]  
ルールに基づき、地域の生活支援となる移動手段が運行(実証実験含む)  
された団体数
  - B：[新たな移動手段について検討する団体数]  
新たな移動手段の運行に向けて検討を行う団体数

### ⑩収支率（系統別）

- ・算出対象：iバス全路線
- ・算出方法：収入（運賃収入等） ÷ 支出（運行経費）

参考：評価指標の過去推移

指標		H30	R1	R2	R3	R4
平均運行間隔	幹線※1	15分に1本	15分に1本	15分に1本	15分に1本	15分に1本
	準幹線 ※1	30分に1本	30分に1本	30分に1本	30分に1本	30分に1本
	まちなか 幹線※1	60分に1本	60分に1本	60分に1本	60分に1本	60分に1本
利用者数（人）		4,978,799	4,893,014	3,504,563	3,767,862	4,148,796
利用者1人あたり行政負担（円/人）		146.3	175.7	427.4	366.4	372.0
一宮駅発便数（便/日）		426	410	403	366	367
運転免許証返納者数（人/年）		1,005	1,672	1,268	1,321	1,153
駅周辺の歩行者数（人/6時間）※2		4,360	4,938	3,903	3,204	3,260
ルール策定状況		—	—	—	—	—
地域の取り組み件数		2	2	2	2	2
ルールを活用した地区の実行率		—	—	—	—	—
収支率（％）※3		34.7	32.6	17.8	20.4	21.1

※1：指標の数値は次の路線の運行間隔を明記

幹線：名鉄バス 起線 準幹線：名鉄バス 一宮・川島線（川島系統） まちなか幹線：名鉄バス イオン木曾川線

※2：一宮駅東口の歩行者数（3箇所、6時間合計）を明記

※3：iバス全路線の収支率を明記

【目標値】

目標	評価指標	現況値（R4実績）	目標値
目標1 利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現	平均運行間隔（幹線）	15分に1本	15分に1本
	平均運行間隔（準幹線）	30分に1本	30分に1本
	平均運行間隔（まちなか幹線）	60分に1本	60分に1本
	利用者数	4,148,796	現況 以上
	利用者1人あたり行政負担（円/人）	372.0	372.0 以下
目標2 まちなかウォークラブルを楽しむ交通の創出	一宮駅発便数（便/日）	367	367 以上
	運転免許証返納者数（人/年）	1,153	1,153 以上
	駅周辺の歩行者数（人/6時間）	3,260	3,260 以上
目標3 地域の皆さんと作る新しい公共交通の構築	ルール策定状況	未策定	策定
	地域の取り組み件数	—	3 以上
	ルールを活用した地区の実行率	—	ゼロ 以上 （1地区以上で新たな移動手段を運行）
	収支率（％）	21.1	21.1 以上

※社会情勢の変化や目標の達成状況を踏まえ、必要に応じて中間年に目標値の見直しを行う。

※地域の取り組み件数については、住民懇談会の地域の意向を踏まえ、目標値を3件とする。

## 7. 計画の評価・検証

本計画は、PDCA サイクルの考え方により、以下のスケジュールで、評価・検証を行います。

### ■目標の達成状況の評価（評価サイクル：5年）

目標及び目標値の達成状況について評価を行う。目標値の達成は、計画期間終期である5年後を目指す。毎年、達成状況を確認するものとする。

評価方法：毎年5～6月の公共交通会議において、前年度の実績値を確認するとともに、目標値に近づいているかどうかを確認し、その理由について考察した資料を報告するものとする。なお、この評価結果は、同年度2月に実施される第三者評価委員会に提出する。

### ■計画期間中の評価スケジュール(5年)

実施項目	令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
施策実施の確認	事業実施									
実施内容の評価	実施状況の確認・評価									
プロセス評価	反映									
目標の達成状況の評価	評価指標のチェック									
効果の評価	中間年の目標達成状況評価									
	最終年の目標達成状況評価									
課題共有	実施の課題共有									
改善と反映	次年度実施の改善と反映									

### ■各事業の評価（評価サイクル：1年）

事業一覧（P.19）を用いて、年度ごとに実施の有無、事業の効果についての考察するものとする。

評価方法：①中間報告

毎年12～1月の公共交通会議において、当該年度に予定していた事業の実施の有無、実施状況について取りまとめた中間報告資料を用いて、事業実施状況の中間報告を行う。

②最終報告

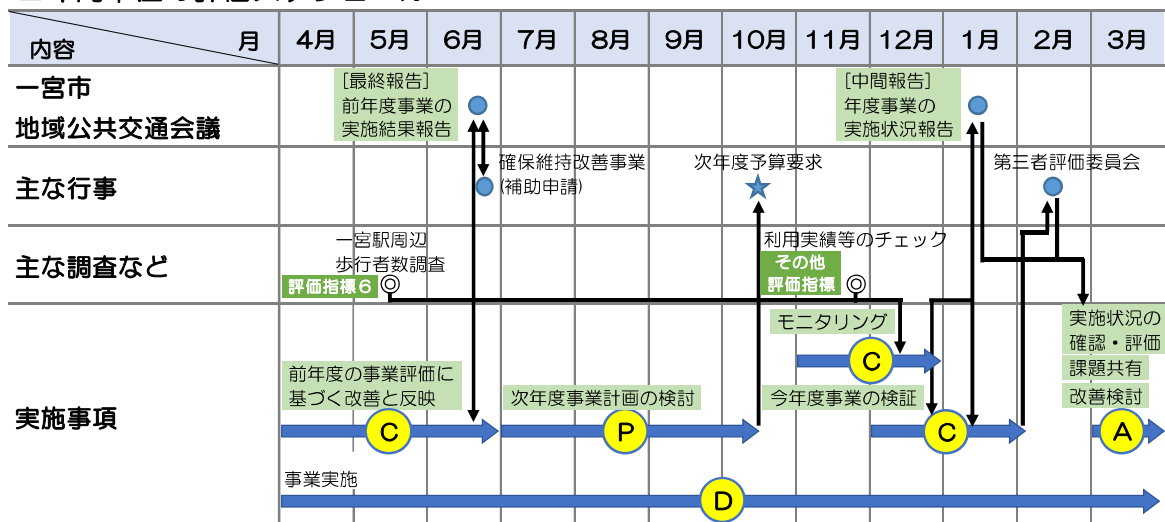
毎年5～6月の公共交通会議において、前年度の中間報告資料を更新し、前年度に予定していた事業の実施の有無、実施結果について取りまとめた最終報告資料を用いて、前年度の事業実施結果の最終報告を行う。

### ■系統別の評価（評価サイクル：1年）

iバス・市補助路線については、系統毎に利用状況等の評価を実施する。

評価方法：毎年12～1月の公共交通会議において、前バス年度の実績値を用いて、利用状況、収支、財政負担等に関する系統別の状況取りまとめた系統別評価シートを作成し、報告する。なお、この評価結果のうち、国の地域公共交通確保維持改善事業に該当する系統の結果は、2月に実施される第三者評価委員会への提出、次年度の地域確保維持改善事業費補助金の申請にも活用する。

### ■年間単位の評価スケジュール



※PDCAサイクル：Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(改善・見直し)のサイクルをまわすことで、計画の進捗状況を管理する仕組みです。

○系統別評価シート（1/2）

系統別評価シート（令和○年度） ○○線

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
					起点	
	運行回数 <sup>※1</sup>	平日	土曜日	日祝	主な経由地	
	始発時刻 <sup>※2</sup>					
	終発時刻 <sup>※2</sup>				終点	
	系統キ口程	往路		国・県補助	県補助	
復路			国補助			

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			公的負担計 (千円)
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	
1年目						0
2年目						0
3年目						0
4年目						0
5年目						0

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
1年目				0
2年目				0
3年目				0
4年目				0
5年目				0

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担		輸送量 (実績値) <sup>※3</sup>	平均乗車密度 (実績値) <sup>※3</sup>
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)		
1年目						
2年目						
3年目						
4年目						
5年目						

※1 運行回数は、路線型運行においては往路を0.5回、復路を0.5回とカウント。循環系統については1循環で1回とカウント。

※2 始発・終発時刻は一宮駅発。一宮駅発以外の系統については始発停留所発時刻

※3 地域圏幹線系統のみ記載



○系統別評価シート（2/2）

利用状況等についての考察	
今年度実施した取組とその効果	
利用者・地域などからの要望・クレーム	
今後の取組方針・予定	



## 参考資料

### 1. 市内公共交通の現状

- ① 市内の路線バス（名鉄バス）9路線とi-バス6コースの利用状況
- ② i-バスミニの利用状況

### 2. 利用者ニーズの調査結果

- ① 町会長アンケート
- ② 住民懇談会

### 3. 用語集

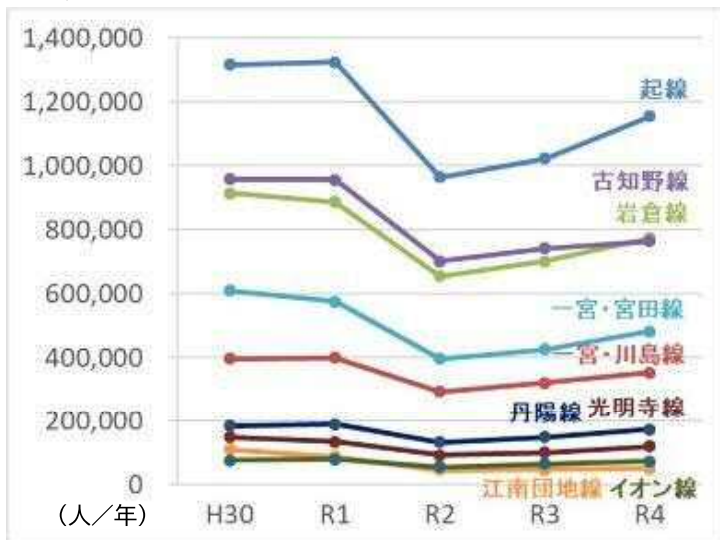
## 1. 市内公共交通の現状

### ① 市内の路線バス（名鉄バス）9路線とi-バス6コースの利用状況

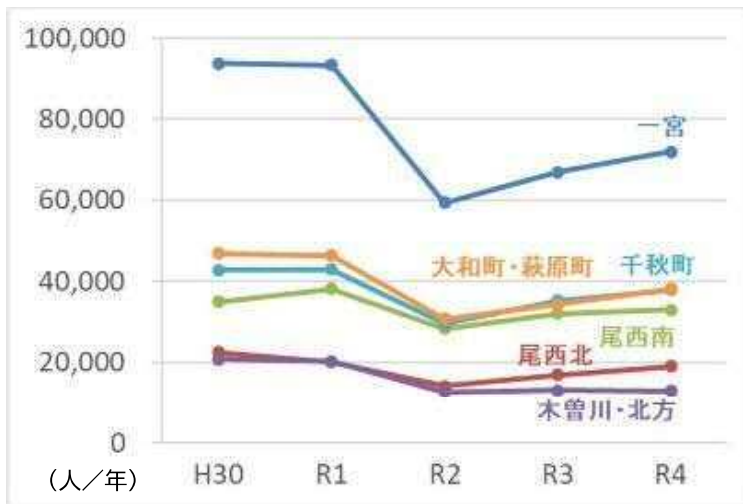
バス利用者数は、令和元年度までは横ばい傾向であったが、令和2年度からは新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全ての路線で減少となった。回復傾向はみられるものの、コロナ前の水準には戻っていない。

市内バス路線利用者数（年度）

路線名	年度利用者数（人）					R4 割合 (%)	
	H30	R1	R2	R3	R4		
路線バス (名鉄バス)	起線	1,315,895	1,323,290	964,337	1,022,364	1,153,357	27.8
	一宮・川島線（岩倉線） （岩倉系統）	914,187	886,333	654,539	701,613	773,282	18.6
	古知野線	958,052	955,174	701,367	740,651	763,572	18.4
	一宮・宮田線	609,566	574,719	395,557	424,950	481,708	11.6
	一宮・川島線 （川島系統）	395,572	398,891	292,153	320,730	352,572	8.5
	丹陽線	183,016	187,398	132,171	148,144	171,299	4.1
	光明寺線	148,022	133,137	90,616	99,923	117,931	2.8
	一宮・イオン木曾川線 （イオン線）	75,504	78,627	54,866	64,118	72,604	1.8
	江南団地線	108,168	86,067	43,988	46,740	49,604	1.2
路線バス 合計	4,717,124	4,631,773	3,329,644	3,569,233	3,935,929	94.9	
i-バス	一宮コース	93,765	93,278	59,382	66,861	71,986	1.7
	大和町・萩原町コース	46,855	46,369	30,719	34,352	38,144	0.9
	千秋町コース	42,771	42,990	29,548	35,247	37,860	0.9
	尾西南コース	34,979	38,156	28,391	32,114	32,956	0.8
	尾西北コース	22,476	20,140	14,191	16,910	19,012	0.5
	木曾川・北方コース	20,829	20,308	12,688	13,145	12,909	0.3
i-バス 合計	261,675	261,241	174,919	198,629	212,867	5.1	
路線バス・i-バス 合計	4,978,799	4,893,014	3,504,563	3,767,862	4,148,796	100.0	



名鉄バス年間利用者数の推移



i - バス年間利用者数の推移

② i - バスミニの利用状況

鉄道駅やバス停留所から離れた公共交通を利用しづらい地域に、最寄りのバス停などへ行くように予約制の乗合タクシーを運行しています。令和4年度の総利用回数は680回でそのうち、多く利用されているi - バスミニの停留所では年間130回程度ですが、1度も利用されていない停留所も多くあり、認知度の向上や利用目的に応じた停留所の検討などを今後の課題として考えていきます。



## 2. 利用者ニーズの調査結果

### ① 町会長アンケート（令和4年8月実施）

公共交通計画策定にあたり、現在の公共交通の利用状況や市民ニーズ、将来にわたる公共交通の課題の把握を目的に、町会長アンケートを実施しました。いただきました意見を基に、本計画に反映しました。

○移動に困っている方の状況や、公共交通に対する主なご意見（意見のあった地区名）

#### 【公共交通全般について】

- ・スーパーや病院への交通手段がほしい。（葉栗、西成、木曾川町）
- ・バスの最終便が早い。（西成、浅井町）
- ・タクシーがなかなか来てもらえない。（旧市6連区、葉栗、北方町、萩原町、尾西）
- ・公共交通に依存せざるを得ない方は増えてくるので、充実させてほしい。（今伊勢町、奥町）

#### 【高齢者支援について】

- ・高齢者にはタクシーチケット配布やタクシー割引をしてほしい。（旧市6連区、丹陽町）

#### 【新たなバス路線についての要望】

- ・JR 木曾川駅へのバス路線があると良い。（葉栗）
- ・稲沢駅、岩倉駅へのバス路線があると良い。（丹陽町）
- ・江南駅へのバス路線があると良い。（西成、浅井町）

#### 【i-バスについて】

- ・一宮コースが大回りであり、ルート変更してほしい。（旧市6連区）
- ・木曾川・北方コースが朝遅く通学に利用できない。（北方町）
- ・木曾川・北方コースの玉ノ井駅近くにバス停を作してほしい。（木曾川町）
- ・千秋町コースが運行することは、助かっている。（千秋町）
- ・千秋町コースは佐野郷中を通らないので、ルート変更してほしい。（千秋町）
- ・千秋町コースを倍に増便し、午後8時台まで延長してほしい。（千秋町）
- ・大和町・萩原町コースを萩原駅東口ができれば、延長してほしい。（萩原町）
- ・尾西北コースのバス停を開明駅に設置してほしい。（尾西）

#### 【i-バスミニについて】

- ・i-バスミニの運行を検討してほしい。（葉栗、丹陽町）

#### 【その他】

- ・一宮おでかけバス手形の時間指定を廃止してほしい。（旧市6連区）

## ② 住民懇談会

本計画策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため、以下のスケジュールで住民懇談会を開催いたしました。各会場では、名古屋大学大学院から「公共交通の概要」等について説明いただいた後に、グループに分かれてワークショップ形式により、「現在の活動状況」や「バスの利用状況、移動の困りごと」について、意見交換を行いました。各住民懇談会の開催一覧及び各地域の移動の困りごとについて、以下に示します。

### ○住民懇談会開催一覧

連区	日時	場所	参加人数
北方町連区	令和5年1月18日(水)午後2時～	北方公民館	14人
木曾川町連区	令和5年1月22日(日)午前10時～	木曾川庁舎	12人
萩原町連区	令和5年2月19日(日)午前10時～	萩原公民館	12人
大和町連区	令和5年3月10日(金)午後2時～	大和公民館	22人
尾西地域 (起・小信中島・三条・大徳・朝日・開明連区)	令和5年6月18日(日)午前10時～	尾西生涯学習センター	27人
奥町連区	令和5年7月10日(月)午後6時～	奥公民館	20人
浅井町連区	令和5年7月13日(木)午後6時30分～	浅井公民館	17人
丹陽町連区	令和5年8月2日(水)午後2時30分～	丹陽公民館	22人
西成連区	令和5年8月2日(水)午後6時30分～	西成公民館	18人
葉栗連区	令和5年8月3日(木)午後6時～	葉栗公民館	23人
今伊勢町連区	令和5年8月4日(金)午後2時～	今伊勢公民館	18人
千秋町連区	令和5年8月4日(金)午後6時～	千秋公民館	25人
旧市6連区 (宮西・貴船・神山・大志・向山・富士連区)	令和5年8月30日(水)午前10時～	一宮市役所	25人

○各地域の移動の困りごと（主なご意見）

1. 北方町地区

(1) i - バス木曽川・北方コース

- ・片方向の循環なので、行きに使えても、帰りに時間がかかりすぎて歩いた方が早い。
- ・北方コース、木曽川コースを設定してはどうか。

(2) 名鉄バス光明寺線

- ・木曽川駅まで乗り入れても良い。

(3) 新しい交通

- ・北端エリアや鉄道沿線エリアなど、バス停が遠いエリアは、何か新しい交通が必要。

2. 木曽川町地区

(1) i - バス木曽川・北方コース

- ・門間地区はバス停がないので使えない。介護の送迎車も多いためニーズはある。
- ・JR 木曽川駅を中心として、東側のバス、西側のバスと2ルートに分けてはどうか。
- ・玉ノ井駅への接続と駅南側の店舗立地状況を反映し、ルート変更してはどうか。

(2) 名鉄バス光明寺線

- ・葉栗地域から JR 木曽川駅まで延伸すると、葉栗の方にとっても、便利になる。

(3) 新しい交通

- ・JR 木曽川駅から木曽川体育館や総合体育館への路線が土日だけでもあればよい。

3. 萩原町地区

(1) i - バス大和町・萩原町コース

- ・ピアゴやカネスエでの買い物利用が多い。ピアゴの乗り入れは大変助かる。
- ・通勤・通学にも活用してもらうためには、朝夕にもう1便ずつ増便が必要である。

(2) i - バスミニ

- ・i - バスミニの停留所も遠い方がおり、ドアツードアになると、もう少し便利になる。
- ・名鉄尾西線の南側から二子駅、萩原駅へ接続する i - バスミニ等の移動手段がほしい。

(3) 萩原駅

- ・駅東側の改札口ができれば、西宮重方面から駅に行きやすくなり、より便利になる。

4. 大和町地区

(1) 困りごと

- ・大和公民館で行われる地域活動に移動手段がなく、参加できない人がいる。
- ・福森や花井方などの交通空白地域の方は、三条のバス停まで徒歩で行っている。

(2) i - バス

- ・尾西南コースを東側にルート変更してもらうことも考えられるのではないかと。

(3) 新しい交通、新しい路線

- ・観音寺駅から一宮西病院のように大和町を南北に移動できる路線があると良い。
- ・毛受地区は交通空白地になっているので、大和公民館への路線があると良い。



## 5. 尾西地区

### (1) 困りごと

- ・一宮西病院が整備されたため、バスターミナル・乗換拠点として活用してはどうか。  
【開明・小信中島】

### (2) i - バス

- ・開明駅の南側に農協があるため、バス停設置に活用できないか。【開明・小信中島】
- ・i - バスが起地区を通らないので不便。【大徳・起・三条】
- ・尾西北コースは一宮西病院に行けるようにしてほしい。【大徳・起・三条】
- ・尾西南コースが迂回していて、移動時間が尾西地区から一宮駅まで車の倍以上かかる。【朝日】

### (3) 新しい交通、新しい路線

- ・萩原駅と玉野駅を一周するようなバスがあると良い。【朝日】

## 6. 奥町地区

### (1) i - バス

- ・i - バスが使えない、ほしいところを走っていない。

### (2) i - バスミニ

- ・i - バスミニの停留所の見直しが必要。
- ・i - バスミニをもっと自由に使いたい。

### (3) 新しい交通について

- ・地区ごとに、予算を配分し、地域が責任をもって運営してはどうか。
- ・奥町のための奥町住民による新しい交通が検討できないか。
- ・時間帯（昼間のみ）や対象（買い物、通院限定）を絞って、検討してはどうか。

## 7. 浅井町地区

### (1) 路線バス

- ・1時間に2本の運行は必要。1時間に1本となると利用されなくなるのではないか。
- ・「大野バス停」について、歩道の縁石が切り下がっていないため、カート等を利用している高齢者はバス乗降時に、苦労している。
- ・江南駅から川島行き路線バスが夕方1本運行しており、北地区ではこれが活用できる。もう少し周知を図っても良い。
- ・路線バスが一宮市から放射状に伸びているのはありがたい。ただ、各線が走っている地域間の移動がしにくいので、各放射状の路線をつなぐような環状線を作れないか。

### (2) i - バスミニ

- ・バス料金が安くなるので、宝生町公民館と小日比野新田公民館の停留所から前野バス停ではなく、大日比野バス停に行けるようにしてほしい。

### (3) 新しい交通

- ・高齢者には自宅前まで来てくれるタクシーのような交通が必要である。

## 8. 丹陽町地区

### (1) 路線バス

- ・名鉄バスの九日市場行きを、一宮→三ツ井→伝法寺→稲沢に行くルートと、岩倉に行くルートに分かれるようにしたら便利だと思う。稲沢へは1時間に2本は欲しい。
- ・稲沢駅に乗り入れをしてほしい。

### (2) i - バス

- ・当地区への導入の可能性を検討してほしい。

### (3) i - バスミニ

- ・i - バスミニは、あまり使われていない。使っている人を見るのは月1程度。
- ・現状だとバス停にしか行ってくれないのが困る。買い物などの目的で利用できるようにしてほしい。

## 9. 西成地区

### (1) 路線バス

- ・電車の終電で帰ってもバスがあるようにしてくれると助かる。
- ・岩倉行きのバスを利用するので、現状助かっている。このまま残してほしい。
- ・一宮・宮田線と江南団地線の間バス路線がほしい。

### (2) i - バス

- ・千秋町コースのルートは地域の各所によるため、不便である。

### (3) 新しい交通

- ・病院や駅を通過して地域内を循環するバスが欲しい。
- ・買い物難民が生まれないように、i - バスやi - バスミニとスーパーの連携を強化してほしい。

## 10. 葉栗地区

### (1) 路線バス

- ・バスの最終便が早いので、電車の終電で帰ってもバスが運行していると助かる。
- ・木曽川地区のアピタ・イオンへ行きたい人が多いので、葉栗・木曽川の地域内でループ線のような路線ができると良い。
- ・葉栗地域としては、光明寺線を死守することが重要である。

### (2) i - バスミニ

- ・現状、葉栗の田所公民館から路線バスに行くには、i - バスミニを使うしかないが、あまり知られていない。

### (3) 新しい交通

- ・木曽川駅か新木曽川駅から東西に延びるバス路線がほしい。利便性の向上だけでなく、一宮駅周辺の渋滞緩和にも役立つのではないかと。

## 1 1. 今伊勢町地区

### (1) 路線バス

- ・電車の終電で帰ってもバスがあるようにしてくれると助かる。
- ・名鉄バス一宮・イオン木曾川線は、最終便が早いので使いにくく、バスで行ったとしても帰る手段が無く、自動車で行っている。
- ・今伊勢地区から路線バスを使って市内の店舗や病院に行く時に、必ず一宮駅を經由しなければならないのが不便である。

### (2) i - バスミニ

- ・i - バスミニを使うしかないが、あまり知られていないので、もっとPRすべき。

### (3) 新しい交通

- ・病院やスーパーなどの買い物ができる店だけをつなぐバスがあれば便利になる。

## 1 2. 千秋町地区

### (1) i - バス千秋町コース

- ・時刻表通りに来ないことが多いので、ダイヤの変更が必要である。
- ・もう少し遅い便があると便利である。

### (2) i - バスミニ

- ・i - バスミニを使うしかないが、あまり知られていないので、もっとPRすべき。
- ・名鉄バス岩倉行きとi - バス千秋町コースの乗り継ぎにi - バスミニを使うことができないか。
- ・土日に総合運動場へ行く学生が多いが、水法バス停までしかバスが運行していないので、運動場の予定に合わせて近くまで運行できないか。

### (3) 自転車

- ・一宮市は平たんであり、自転車道の整備など、走行環境の整備が必要である。

## 1 3. 旧市（宮西、貴船、富士、神山、大志、向山）地区

### (1) 路線バス

- ・一宮・イオン木曾川線は、1時間に2本運行してほしい。【宮西、貴船、富士】
- ・片側1車線道路のバス停ではバスが停車している際に、後続車が横を抜いていくことができないため、バス停車帯を作してほしい。(特に日光川より西側) 【神山】
- ・雨の日や暑い日に待つのが辛いので、バス停に屋根やベンチが欲しい。【大志、向山、富士】

### (2) 新しい交通

- ・地域内にある小さいお店を回るコミュニティバスがほしい。
- ・みんなで乗合ができるタクシーの仕組みがあると良い。【大志、向山、富士】

### (3) 自転車

- ・一宮駅周辺の駐輪場が少ないため新設してほしい。

(参考) 住民懇談会の開催結果 (開催後、各地域へ回覧)

## 北方町連区

# 公共交通に関する住民懇談会を開催しました

### 概要

第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるために令和5年1月18日(水)に住民懇談会を開催しました。

### 内容

- ① 公共交通の情報提供  
名古屋大学大学院の方に情報提供をしていただきました。
- ② グループワーク  
・グループワークで地域の方が「どこへ」「どんな目的で」「どんな手段で」「どの程度の頻度で」移動しているかを地図に記入してもらいました。  
・i-バスの利用状況や移動の困りごとについて意見をいただきました。

### グループワークでのご意見

#### 【i-バス】

- ・右回りの片方向の循環なので、行きには使えても、帰りに時間がかかりすぎて歩いた方が早い。
- ・木曾川駅で時間調整のために停車するので余計に時間がかかる。
- ・可能であれば、「8の字運行」または「2コース」で運行してほしい。
- ・1台で大きな片方向運行とするのではなく、木曾川と北方でコースを分けてはどうか。
- ・乗り継ぎ場所としては、駅、イオンモール木曾川、アピタパワー木曾川店が安心して待ってよい。
- ・バス停の名前が地名なのでわかりにくい。目的地の名前にした方がよい。

#### 【タクシー】

- ・JR木曾川駅にタクシーの常駐がないため、利用できるようにしてほしい。

#### 【鉄道駅】

- ・名鉄木曾川堤駅は夜間が暗く、大変危険であるため、防犯性からも対策してほしい。
- ・河川沿いの桜が大変きれいな地区であり、「木曾川堤公園駅」などに駅名変更し、活性化したい。

### 今後の開催について

今後も懇談会を開催し、ご意見等を伺う予定です。



発行：一宮市まちづくり部地域交通課

### 3. 用語集

No.	用語	解説
<b>(あ行)</b>		
1	1日乗車券	i - バスが1日乗り放題になるお得な乗車券。計画策定時点、中学生以上500円、小学生250円で販売。
2	一宮おでかけバス手形	名鉄バス(市内の路線)とi - バスが1日乗り放題になるお得な乗車券。令和6年3月末までの期間限定販売(予定)。計画策定時点、中学生700円、小学生350円で販売。
3	インセンティブ	報奨物など、人や組織の意欲を誘引するもの。
4	オープンデータ	国、地方公共団体及び事業者などが保有するデータのうち、誰もがインターネットなどを通じて容易に利用(加工・編集・再配布など)できるよう公開されたデータ。
<b>(か行)</b>		
5	回遊性	動き回りやすさのこと。目的の有無に関わらず、来訪者や市民が市内を循環し渡り歩く移動を促し、都市の滞在時間を増加させ、消費活動を活発化させることから、賑わいと消費の両面において影響がある。
6	狭隘(きょうあい)道路	一般的には幅4m未満の道路のこと。本計画では、バスが運行できない細い幅の道路を指す。
7	協賛制度	i - バス千秋町コース(千秋ふれあいバス)やi - バス大和町・萩原町コース(ニコニコふれあいバス)の「地域に必要な交通手段を地域全体で守る」という運行趣旨に賛同し、運行を支援する協賛者を募る制度のこと。協賛金は、バスの運行経費などに充てることで、経費の削減を図っている。
8	居住誘導区域	人口減少の中にあっても、一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域のこと。
9	系統	起点、終点及び途中の経由地が異なるバスの運行経路の最小単位。
10	公共交通会議	道路運送法に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要な公共交通を確保し、利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する会議体。本市では「一宮市地域公共交通会議」の名称で、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律上の法定協議会としても位置付けている。
11	公共交通分担率	トリップの総量に占める公共交通トリップの割合のこと。

No.	用語	解説
12	公共交通マップ	本市内の鉄道、名鉄バス、i - バス及びi - バスミニのルートや、駅・バス停留所、ダイヤ、運賃、利用に関する情報などを掲載したマップ。公共交通について周知し、公共交通機関を利用してお出かけしてもらうため、各所で配布している。
13	交通拠点	バスやタクシー、鉄道、自動車、自転車、徒歩といった様々な交通モードが集中して、それぞれ接続する場所。移動等を目的として地域の内外から多くの人々が集まる場所でもあり、その集積度が高い場合には、地域の拠点にもなり得る。
14	交通不便地域	一定の距離に駅やバス停などが無い地域のことで、公共交通の便利さの指標の一つ。本市では、鉄道駅から1km、バス(i - バス、i - バスミニを含む)停留所から500m以上離れた地域を指す。
15	ゴールドパス 70、 シルバーパス 65	名鉄バスが高齢者向けに販売している、名鉄バス一般路線全線が乗り放題となる定額制フリーパス。
(さ行)		
16	市街化区域	積極的に市街地として開発・整備を行う区域。すでに市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。なお、市街化を抑制すべき区域を市街化調整区域という。
17	住民懇談会	本計画の策定に当たり、地域の皆さまと一緒に公共交通について考えるため、連区単位で開催し、日常の移動手段や頻度、移動の際の困りごとなどをグループワーク形式で議論した。
18	総合計画	地方自治体の全ての計画の基本となり、地域づくりの最上位に位置づけられる計画。長期展望をもつ計画的、効率的な行政運営の指針が盛り込まれる。
(た行)		
19	第三者評価委員会	地域公共交通に関する取組について公共交通会議が行った自己評価に対して、有識者を交えた客観的な立場から取組の改善に向けたアドバイスをするため開催される委員会。中部運輸局が主催している。国の補助を受ける事業だけでなく、地域全体の公共交通に関する取組、公共交通計画の評価結果も対象に評価、助言される。
20	地域間幹線系統	複数市町村にまたがって(平成13年3月末時点で判定。旧尾西市、旧木曾川町境をまたがる場合は該当)運行し、1日当たりの計画運行回数が3回以上、乗車人数が1日15人～150人、経常赤字が見込まれるなどの一定の条件を満たす路線バスなどをいう。
21	地域協議会	地域路線の運行内容等について協議することを目的として、地域が設立・運営する会議体。バス利用促進のためのイベントの実施や、協賛金の募集活動などを行っている。

No.	用語	解説
22	地域公共交通確保 維持改善事業	国土交通省による、地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組への支援制度。地域公共交通計画の策定などが補助要件として定められている。そのため、当該事業による補助が必要な路線については、補助の必要性や有効性、定量的な目標などを地域公共交通計画の中に位置付ける必要がある。
23	地域公共交通確保 維持事業	地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実情に最適な交通手段を確保・維持するために、公共交通計画などに基づいて実施する事業。地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行などについて支援する。
24	地域生活拠点	日常生活を維持するため、利用頻度が高い生活利便施設が集積するエリア。出張所、公民館周辺を地域生活拠点に位置付けている。
25	定時性	発着時間の正確さ。交通のサービスレベルの指標の一つ。
26	ドアトゥドア	出発地の戸口から目的地の戸口まで直接移動すること。
27	都市機能誘導区域	医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域のこと。
28	都市拠点	市域内外からの利用を想定した広域的な都市機能や、市街地のにぎわいをもたらすために必要な都市機能が集積するエリア。一宮駅周辺を都市拠点に位置づけている。
29	都市計画区域 マスタープラン	都市計画法に基づき、県が都市計画区域ごとに、一市町村を超えた広域的な見地から、都市計画の基本的な方針を定めたもの。本市は、尾張都市計画区域(7市2町で構成 一宮市、春日井市、犬山市、江南市、小牧市、稲沢市、岩倉市、大口町、扶桑町)に属している。
30	都市計画 マスタープラン	都市計画法に基づき、住民に最も近い立場にある市が、地域に密着した見地から、創意工夫の下に住民の意見を反映させて、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地域別のあるべき市街地像、整備方針などを自らの都市計画のマスタープランとして総合的に定めたもの。
31	都市構造	人口の配置、市街地の広がりなど都市を形成する物理的な構造で、都市空間の骨組みのこと。
32	トリップ	人の「移動」のことで、ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとする。
(な行)		
33	乗合タクシー	バスが運行するほど需要がない地域などにおいて、特別な許可により運行が認められた乗車定員 10 人以下の車両を使用し、同じ車両に複数の乗客が乗り合わせるタクシーのこと。決まった時刻、ルートで運行する「定時定路線型」と、事前に予約を受けて運行する「デマンド型」などの形態がある。

No.	用語	解説
34	ノンステップバス	床面地上高を 35cm 程度の低床構造(通常は 90cm 程度)として乗降ステップをなくした、高齢者や児童でも乗降が容易なバス車両のこと。
(は行)		
35	バスロケーションシステム	バスの位置情報を GPS 車載器でリアルタイムに把握することで、路線バスの接近情報をインターネット等を通じて、情報提供を行うシステムのこと。
36	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。 例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
37	副次的都市拠点	都市拠点を補完し、本市の北部、西部地域の高次的な都市機能が集積するエリア。尾西庁舎周辺、木曾川駅周辺を副次的都市拠頭に位置づけている。
(ま行)		
38	まちなかウォーカブル	一宮駅周辺約 1km 圏内において、居心地が良く、歩きたくなるまちなかを創出するため、道路、駅前広場、公園及び駅前ビルなどの都市アセットをリノベーションすることにより、民と官の多様な連携・共鳴による可能性豊かなまちづくりを進めること。
39	まち・ひと・しごと創生総合戦略	深刻化する人口減少と超高齢化及びこれに伴う地域経済の縮小という負のスパイラルに立ち向かうため、人口減少の克服と地域活性化を目指す計画。本市では「一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を平成 28 年 2 月に策定し、第 2 期戦略を令和 2 年 3 月に策定した。
(ら行)		
40	立地適正化計画	都市再生特別措置法の改正(平成 26 年)により、人口の急激な減少と高齢化を背景として、新たに創設された制度。市町村が立地適正化計画を策定し、居住誘導区域及び都市機能誘導区域等を定めることで、都市全体の観点から居住や医療、福祉、商業、公共交通等のさまざまな都市機能の立地の適正化を図るもの。本市では、令和 2(2020)年に策定。
(英数)		
41	GTFS-JP (General Transit Feed Specification Japan)	「標準的なバス情報フォーマット」のことで、インターネット等での経路検索におけるバス情報の拡充により、国内の検索サービスにも情報を掲載することで、公共交通の情報を利用者に届ける手段の一つである。



No.	用語	解説
42	i - バス	本市が主体となって運行するコミュニティバス。正式名称は「一宮市循環バス」であり、「i - バス」は愛称。一般公募により愛称を決定しており、「i」は一宮市の「i」と「愛」を意味し、筆記体を使うことで「歩いている人」を表している。現在、「一宮コース」、「千秋町コース」、「大和町・萩原町コース」、「尾西北コース」、「尾西南コース」、「木曾川・北方コース」の6路線を運行している。
43	i - バスミニ	本市が主体となって運行する予約制乗合タクシーのこと。路線バスや鉄道駅から離れて公共交通が利用しづらい地域に設置した停留所と、最寄りのバス停などの間を運行している。
44	MaaS (Mobility as a Service)	地域住民や来訪者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービス(電車・バス・タクシー・自動車・自転車など)を最適に組み合わせて検索・予約・決済等をスマートフォンのアプリ等で一括で行うサービス。観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。
45	SDGs (Sustainable Development Goals)	「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際指標。
46	UD タクシー (ユニバーサル デザインタクシー)	健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす利用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタクシー車両のこと。運賃は一般のタクシーと同じ。

◆第39回一宮市地域公共交通会議及び幹事会におけるご意見と事務局の考え方  
【ネットワーク図、事業に関するご意見】

※【区分】欄にどの会議での発言であったかを記載

- ・ 前回（第39回）会議 → 会議      ・ 39回会議後の意見 → 会議後  
・ 幹事会（市民代表） → 市民      ・ 幹事会（事業者） → 事業者

No.	意見の概要		事務局の考え方	区分
1	ネットワーク図 （公共交通の 位置づけ）	一宮駅から岩倉駅や江南駅への路線は幹線ではないか。利用者も多い路線である。	ご意見を踏まえ、鉄道も含めた公共交通の位置づけを再度見直しました。	会議
2		一宮・川島線(岩倉系統)は、準幹線(運行間隔について60分間隔)で良いのか。		会議
3		公共交通の位置づけについて、近隣都市と結ぶ路線であり、輸送量が多いため、時刻表(22時まで、1時間に2本)を見ると、宮田、川島、江南、岩倉は主要バスと考えられる。		市民
4		愛知県のほぼ全域が弊社のバスネットワークの範囲であり、一宮市だけに特定のサービスは想定していない。幹線、準幹線などの位置づけについては、行政の捉え方として見ている。		事業者
5	事業① 質の高いサービス レベルの実現	計画期間中の公共交通利用の変化の要因となる、尾西高校の閉校については、事業に盛り込む必要がある。尾西高校周辺については、タクシー車両による運行とするなど、集約が必要である。	ご意見を踏まえて、事業内容を変更いたしました。	市民
6		運転手不足の状況下でネットワークの「強化」は対応できないのではないか。		市民
7		将来的にサービスレベルの低下が起こる可能性があるため、市が保障するサービスレベルを位置付けてはどうか。(幹線は市がサービス補償する。準幹線は民間で頑張ってもらおうなど)		事業者
8	事業②光明寺線と 木曾川・北方コース の見直し 事業③丹陽線の見 直し	光明寺線と丹陽線のルート改善について、最寄り駅への接続ができていないとの記載があるが、地元の駅との認識で良いか。	光明寺線については、JR木曾川駅、丹陽線については稲沢駅です。	会議
9		具体的に進めていく丹陽線、光明寺線は、分けて具体的に記載する必要がある。		ご意見のとおり修正しました。

◆第39回一宮市地域公共交通会議及び幹事会におけるご意見と事務局の考え方  
【ネットワーク図、事業に関するご意見】

※【区分】欄にどの会議での発言であったかを記載

- ・ 前回（第39回）会議    ➡ 会議    ・ 39回会議後の意見    ➡ 会議後
- ・ 幹事会（市民代表）   ➡ 市民    ・ 幹事会（事業者）    ➡ 事業者

No.	意見の概要		事務局の考え方	区分
10	事業⑤ i-バスミニの見直し	i-バスミニは、現在6エリアを1社で運行しているが、1社では対応できかねるため、同業他社にも参入願いたい。 現状の短距離、予約制の運行では収益性が低く、商業的に成り立たない。	運賃については、本計画にも記載したとおり見直しを行ってまいります。また、事業者が参入しやすい状況を整えてまいりたいと考えています。	会議
11		目的地の増設については、出来ればよいが実施可能か。  目的地となるスーパーや病院を設定する必要がある。	交通不便地域にとっての一次交通であり、手軽に利用できる移動手段であるべきという認識のもと、日用品の小売店（スーパー・コンビニ・大規模小売店舗など）や診療所などを目的地に追加し、あるいはそこに停留所機能を集約し、バス待ち時間に付加価値を付けられるような見直しを想定しています。	会議 事業者
12		増設することで、住民に知ってもらう機会が増えると思いますが、積極的な周知が必要ではないかと思えます。	日常生活に必要な目的地を増やし、利便性を向上するとともに、積極的な周知を図ります。	会議後
13		i-バスミニは、本当に困っている方しか利用しない。元気な方は使わなくても良いが、知らないのは問題である。いざという時に使ってもらう必要がある。周知の方法について、検討・議論して実施する必要がある。	認知度が低い現状と、認知度を上げることの重要性を再認識しました。必要な方に必要な情報を提供すべきという点、ご指摘のとおりと考えます。 i-バスミニの見直しに合わせて、ケアマネージャーなどとの連携など、具体的な周知の手法についても検討してまいります。	市民
14		「バス」がつくと、バス車両を想像してしまう。分かりやすく、市民にすんなり入ってくる名称としてはどうか。	運行手法や名称変更等も含めて見直しを検討します。	市民
15	人的にも収支的にも、厳しい状況であり、エリアや時間を絞るなどメリハリが必要ではないか。	事業者		

◆第39回一宮市地域公共交通会議及び幹事会におけるご意見と事務局の考え方  
【ネットワーク図、事業に関するご意見】

※【区分】欄にどの会議での発言であったかを記載

- ・ 前回（第39回）会議 → 会議
- ・ 幹事会（市民代表） → 市民
- ・ 39回会議後の意見 → 会議後
- ・ 幹事会（事業者） → 事業者

No.	意見の概要		事務局の考え方	区分
16	事業⑤ i-バスミニの見直し 事業⑦交通拠点の機能強化	地域にとっての一次交通であるi-バスミニを知らない人が多いのは、言語道断である。 最寄りのバス停までのアクセスでは、利用が見込めない。i-バスミニを便利にするためには、拠点整備も必要で、路線バス停留所の見直しも必要である。	ご意見も踏まえて、事業⑤i-バスミニの見直し、事業⑦の交通拠点の機能強化において、バス停留所の拠点化について検討を深めてまいります。具体の場所などについては、個別に民間と詳細の調整が必要となるため、本計画では方向性のみの記載とします。	市民
17	事業⑧バリアフリー化の推進	バス停までのバリアフリーについて、利用したいが利用できないバス停が多くある。担当課に申し入れたが、なかなか対応されていない。	道路のバリアフリーについては、他部署で実施しているところです。引き続き交通拠点やバス停留所について、バリアフリー化を推進してまいります。	会議
18		一宮おでかけバス手形は、現在の実態調査が必要である。市として予算確保する理由が必要であり、使われ方の把握は必須である。	必要な調査と考えており、実態調査を計画しております。	市民
19	事業⑨お得で便利な乗車券の提供	まとめ買いをしてもらって利用者を増やす方が良いのではないかと。高齢者や高校生にはディスカウントして販売する。	ご意見を踏まえて、バス事業者と詳細について調整してまいります。	市民
20	事業⑩MaaSアプリ等の情報技術の活用	デジタルチケットのようにバス乗車中でも気づいた時点で購入できる仕組みづくりが必要ではないかと。	ご意見を踏まえて、バス事業者と詳細について調整してまいります。	市民

◆第39回一宮市地域公共交通会議及び幹事会におけるご意見と事務局の考え方  
【ネットワーク図、事業に関するご意見】

※【区分】欄にどの会議での発言であったかを記載

- ・ 前回（第39回）会議    ➡ 会議      ・ 39回会議後の意見      ➡ 会議後
- ・ 幹事会（市民代表）   ➡ 市民      ・ 幹事会（事業者）      ➡ 事業者

No.	意見の概要	事務局の考え方	区分
21	協議会を継続されている地域は素晴らしいと思います。市のご指導が重要です。	地域が主体となって地域協議会を立ち上げ、活動を継続していくには、市も協力し、支援していく必要があると考えております。そのためのルールづくりも実施してまいります。	会議後
22	市民が参加すると公共交通が良くなり、移動しやすくなる。萩原町のように祭りをするなど楽しいことができるの思いを、共有することでコミュニティの形成にもつながる。	楽しいから地域協議会に参加するという方が増えるよう、地域と一緒に取り組んでまいりたいと考えます。	市民
23	地域を担うi-バスの見直しルールをつくるのが重要である。収支率、運賃収入などの利用状況に応じた廃止・縮小の基準や市の財政出動の上限を設けておくべき。ただし、車両の変更や交通の見直しなど、地域が選択できるよう、代替となる多様な選択肢を用意しておくことが望ましい。	ご意見を踏まえて、地域協議会と共にルールづくりに取り組んでまいります。	事業者
24	事業⑬ドライバー確保に向けた取り組み ドライバーの担い手について、女性からの問い合わせがある。決まったエリアや時間であれば、就労しやすい。	非常に参考になる情報だと認識しました。運転手不足の解決につながるよう検討してまいります。	事業者

◆第39回一宮市地域公共交通会議及び幹事会におけるご意見と事務局の考え方  
【評価指標・目標値に関するご意見】

※【区分】欄にどの会議での発言であったかを記載

- ・ 前回（第39回）会議    ➡ 会議      ・ 39回会議後の意見      ➡ 会議後
- ・ 幹事会（市民代表）   ➡ 市民      ・ 幹事会（事業者）      ➡ 事業者

No.	意見の概要	事務局の考え方	区分
	計画の評価指標	<p>特異日でない(イベントなどのない)土曜日の歩行者数を指標としています。また、カウントした歩行者がどのような移動手段で一宮駅周辺まで来られたかを継続的に把握することは容易でないため、現状の指標を採用します。</p> <p>必要に応じて、一宮駅周辺のバス停の降車数を重ね合わせることで、実態の把握に努めたいと考えます。</p>	会議
	計画の評価指標・目標値	<p>ご提案いただきました評価手法については、公共交通のサービス水準について、他都市と定量的かつ総覧的に比較することが可能な手法で、他都市との比較を行うことは重要と考えますが、本計画の指標としましては、他市町と比較するものではなく、基本方針を実現するための3つの目標に応じた評価指標によって、本市における質の高い公共交通の実現に向けて評価していくべきと考えております。</p>	会議後
		<p>一宮市以外の中核市(特に近隣中核市)と比較しつつ評価・検証をされていくと良いと考えます。如何でしょうか。</p>	会議後

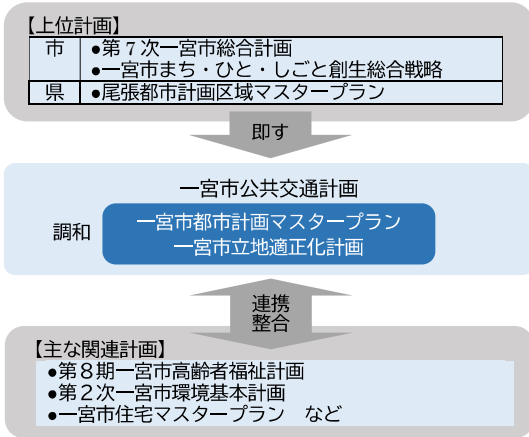
I 計画策定の背景と位置づけ

1. 計画策定の背景

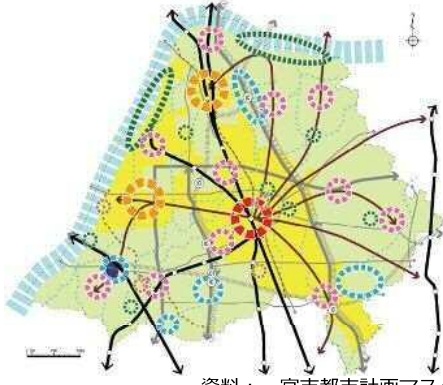
近年、公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化、交通事業者の人手不足に加え、ライフスタイルの変化による利用者の減少等により、いっそう厳しい状況にあります。将来にわたり、持続可能な公共交通の実現に向けて、本計画を策定します。

2. 上位・関連計画との関係性

上位計画である総合計画に即しつつ、都市計画マスタープランや立地適正化計画と調和を図り、各種関連計画との連携・整合をとりながら策定します。



【将来都市構造】 多拠点ネットワーク型都市



資料：一宮市都市計画マスタープラン

II 第2次計画の評価・検証と現状の課題

1. 第2次計画の基本方針の達成状況

基本方針	達成状況・評価
基本方針1：都市活動を支える体系的な公共交通ネットワークを整備する	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線交通について、バスネットワーク（路線網）は維持しているが、最終便が早いなどサービスレベルの向上が求められている。</li> <li>生活交通について、i-バスミニ運行により交通不便地域は減少したが、利用者は決して多くなく、住民が気兼ねなく利用できるレベルまで達していない。都市構造や市民ニーズも変化しており、更なる利便性向上につなげる必要がある。</li> </ul>
基本方針2：利用しやすい公共交通環境を整備する	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通マップなど多様な媒体により情報発信を実施している。また、1日乗車券の販売も継続実施している。</li> <li>今後も利用促進に向けて、市民や地域、企業と連携したり、新しい技術を取り入れたり、多様な手法により取り組んでいく必要がある。</li> </ul>
基本方針3：地域、交通事業者、市が連携して公共交通を支える	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通協議会のある地域においては、イベント開催など多様な取り組みを進めている。</li> <li>地域や民間企業の支援によりバス路線が維持できており、効果が高いことが明らかとなっている。</li> <li>しかし、協議会の運営体制の継続性担保や地域の温度差の解消が求められている。また、ルールが明確でないため、新しい地域が活動を始めにくい状況にある。</li> </ul>

2. 第2次計画の数値目標の達成状況

(4)、(5)は目標を達成しています。(3)は目標値まで近づいています。(1)はコロナ禍以前と同等の結果となっています。一方、(2)は、コロナ禍以前と同等には回復していません。

目標指標	現状値	実績値	最終
	H28 (2016)	R4 (2022)	R5 (2023)
(1) 市内のバスや鉄道などの公共交通網が充実していると思う人の割合(%)	35.0	(37.4)	37.8
(2) 市内バスの年間利用者数(千人)	4,861	4,148 (4,900)	4,148
幹線の年間利用者数(千人)	4,410	3,745 (4,444)	3,745
準幹線・まちなか幹線の年間利用者数(千人)	378	338 (381)	338
地域生活バスの年間利用者数(千人)	73	64 (75)	64
(3) 交通不便地域の人口割合(%)	8.8	0.7 (0.0)	0.0
(4) 運転免許証を返納した年間人数(人)	845	1,153 (1,000)	1,030
(5) 一日券、回数券などの販売枚数(枚)	20,702	14,107 (23,800)	14,107

3. 地域公共交通に関する課題

【地域公共交通に関する問題点】

1) 人口構成・都市構造の変化による問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口構成の変化</li> <li>一宮駅周辺の賑わい不足</li> <li>市街地の不効率な拡大</li> </ul>
2) 自動車交通に依存した交通体系による問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通分担率の低下</li> <li>日常的な自動車利用</li> <li>渋滞の発生と路線バスの定時性低下</li> <li>自転車の走行環境の整備</li> </ul>
3) まちづくりに対する問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ネットワークの一部未形成</li> </ul>
4) 交通事業者に関する問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス・タクシーの乗務員不足</li> </ul>

【市民ニーズ】

1) 現在の公共交通の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在運行している鉄道やバスについて、運行時間の延長や増便、i-バスのルート改善など多様なニーズがあり、公共交通の見直しが求められています。</li> </ul>
2) 地域内交通の需要増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>マイカーを利用できない高齢者等を中心に、地域内における買い物や通院など日常生活の移動支援の需要が増加しています。買い物や通院のための地域内交通の運行、i-バスミニの改善などが求められています。</li> </ul>
3) 周辺市への連絡	<ul style="list-style-type: none"> <li>市境地域の居住者は、日常生活において隣接市への移動が多く、これらの移動を支援する交通が求められています。</li> </ul>

【地域公共交通に関する課題】

課題1 地域公共交通ネットワークの質の保証	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 幹線・準幹線のサービスレベル維持（運行頻度、運行時間帯など）</li> <li>② 既存路線の利便性向上（鉄道、路線バス、i-バス見直し要望への対応）</li> <li>③ ドライバー確保に向けた支援</li> </ul>
課題2 移動制約者の外出支援施策の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 路線バスでは対応できない移動ニーズへの対応（高齢者・ドアトゥドアの移動ニーズ）</li> <li>② バス車両が乗り入れ不可能な集落内への対応（公共交通空白、狭隘道路）</li> <li>③ i-バスミニの使い勝手の悪さの克服（目的地増）</li> <li>④ 地域との協働や他市との連携による使いやすい交通の実現（市外への移動ニーズへの対応検討）</li> </ul>
課題3 協働による移動手段確保の仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 地域協議会によるバス等の運営体制の仕組みづくり（地域の温度差解消、活動の継続性の担保）</li> <li>② 地域や市民、市の役割分担の明確化</li> <li>③ 路線の新設や見直し、廃止の仕組みづくり</li> </ul>
課題4 まちなかにぎわい創出にむけた交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 一宮駅の交通拠点としての機能強化</li> <li>② 一宮駅周辺の中心市街地へのアクセス向上</li> </ul>

# 第3次一宮市公共交通計画【概要版】(案)

## Ⅲ 第3次計画の基本方針と目標

### 1. 計画の基本方針と目標

#### ■基本方針

#### ～ クルマがなくても出かけやすいまち 一宮 ～

本市の目指す都市将来像である「木曾の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮」の実現に向け、上位・関連計画の基本方針などを踏まえ、今後も公共交通の充実を図ります。

公共交通が充実することは、日常生活に必要な不可欠な買い物や通院などの移動に加え、さまざまな活動のためのお出かけを含む外出機会の増加にもつながります。子育て世代をはじめ市民の日常生活においてクルマが大きな役割を担っていることは前提しつつも、学生、若者、高齢者、来訪者など誰もが、クルマがなくても快適に暮らすことができる、まちなかでイキイキ活動できるまち一宮を目指します。

#### ■目標

#### 目標1 利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現

公共交通の利便性を高めるため、地域のきめ細かいニーズに対応した移動手段の確保や、情報通信技術を活用し、市民や来訪者から選ばれる公共交通の実現を図ります。

#### 目標2 まちなかウォーカブルを楽しむ交通の創出

一宮駅周辺では「居心地良く、歩きたくなるまちなか」を創出するため、官民連携の取り組みを行っています。地域の交通環境の改善による一宮駅周辺へのアクセス性の向上を図り、まちの賑わいづくりを推進します。

#### 目標3 地域の皆さんと作る新しい公共交通の構築

公共交通は地域の皆さんの移動手段として必要不可欠であり、維持するには、担い手となるバスやタクシー等の交通事業者の存在が欠かせません。新しい公共交通には、利用状況等による一定のルールを作成し、市民をはじめとする利用者や交通事業者、行政などの地域全体で支える仕組みを作ります。

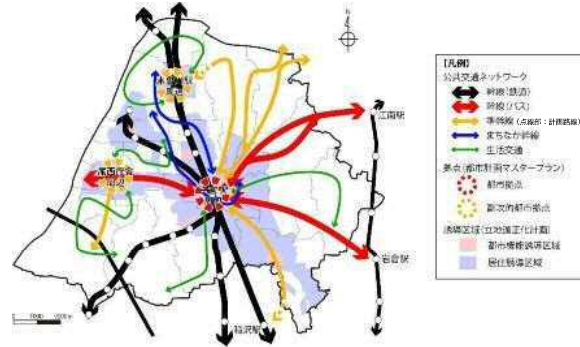
### 2. 計画の区域と期間

計画の区域は、一宮市全域とします。

計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

### 3. 公共交通ネットワークと実施事業

#### 【公共交通ネットワーク】



#### 【8つの施策と事業一覧】

- 施策Ⅰ 交通サービスレベルの確保
  - 事業① 質の高いサービスレベルの実現
  - 事業④ iバスの見直し
- 施策Ⅱ 交通ネットワークの再構築
  - 事業② 光明寺線と木曾川・北方コースの見直し
  - 事業③ 丹陽線の見直し
  - 事業⑤ iバスミニの見直し
- 施策Ⅲ タクシー利活用に向けた環境整備
  - 事業⑥ タクシー運用の高度化・環境整備
- 施策Ⅳ 利用環境の整備
  - 事業⑦ 交通拠点の機能強化
  - 事業⑧ バリアフリー化の推進
- 施策Ⅴ 公共交通の利用促進
  - 事業⑨ お得で便利な乗車券の提供
  - 事業⑩ 利用促進に係る情報提供、啓発活動
- 施策Ⅵ 新たな情報技術の活用
  - 事業⑪ MaaS アプリ等の情報技術の活用
- 施策Ⅶ 地域主体による新たな公共交通の構築
  - 事業⑫ 地域協議会主体による新たな移動手段の導入
- 施策Ⅷ 持続可能な運行確保のための取り組み
  - 事業⑬ ドライバー確保に向けた取り組み

### 4. 計画の評価指標・目標数値

#### 【評価指標】

目標	Output 指標	Outcome 指標
目標1 利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現	①平均運行間隔(系統別)	②利用者数(系統別) ③利用者1人あたり行政負担(系統別)
目標2 まちなかウォーカブルを楽しむ交通の創出	④一宮駅乗降者数(系統別)	⑤運転免許証返納者数 ⑥駅周辺の歩行者数
目標3 地域の皆さんと作る新しい公共交通の構築	⑦ルール策定状況 ⑧地域の取り組み件数	⑨ルールを活用した地区の実行率 ⑩収支率(系統別)

#### 【目標値】

目標	評価指標	現況値 (R4実績)	目標値
目標1	平均運行間隔(幹線)※	15分に1本	15分に1本
	平均運行間隔(準幹線)※	30分に1本	30分に1本
	平均運行間隔(まちなか幹線)※	60分に1本	60分に1本
利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現	利用者数	4,148,796	現況 以上
	利用者1人あたり行政負担(円/人)	372.0	372.0 以下
目標2	一宮駅乗降者数(便/日)	367	367 以上
	運転免許証返納者数(人/年)	1,153	1,153 以上
目標3	駅周辺の歩行者数(人/6時間)【一宮駅東口(3箇所、6時間合計)】	3,260	3,260 以上
	ルール策定状況	未策定	策定
地域の皆さんと作る新しい公共交通の構築	地域の取り組み件数	—	3 以上
	ルールを活用した地区の実行率	—	ゼロ 以上 (1地区以上で新たな移動手段を運行)
	収支率(i-バス全路線)(%)	21.1	21.1 以上

※：指標の数値は次の路線の運行間隔を明記  
 幹線：名鉄バス 起線 準幹線：名鉄バス 一宮・川島線(川島系統)  
 まちなか幹線：名鉄バス イオン木曾川線

### 5. 計画の評価・検証

PDCA サイクルの考え方により、効果の検証を行います。

#### ■目標の達成状況の評価(評価サイクル：5年)

目標及び目標値の達成状況について評価を行う。目標値の達成は計画期間終期である5年後を目指す。毎年、達成状況を確認する。

#### ■各事業の評価(評価サイクル：1年)

事業一覧を用いて、年度ごとに実施の有無、事業の効果について考察する。

#### ■系統別の評価(評価サイクル：1年)

i-バス・市補助路線については、系統毎に利用状況等の評価を実施する。