
一宮市公共交通計画

【 計 画 編 】

平成 24 年 3 月

一 宮 市

(平成 25 年 8 月改定)

目 次

I. 計画策定の目的と位置づけ

1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置づけ	2

II. 一宮市における公共交通の現状と課題

1. 公共交通の現状	3
2. 公共交通の分析と課題	5

III. 一宮市公共交通計画の方針

1. 目指す都市像	19
1) 総合計画における将来像及びまちづくりの目標	19
2) 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標	19
2. まちづくりのなかでの公共交通が果たすべき役割	20
3. 公共交通計画の目標と基本方針	21
1) 計画の期間	21
2) 計画の目標	21
3) 計画の基本方針	21
4. 目標を達成するために行う事業とその実施主体	23
1) 公共交通の機能分類と運行水準等の設定	23
2) 公共交通の料金について	23
3) 幹線的バス	26
4) 支線的バス（地域生活バス）	28
5. 計画に基づいて確保していく路線	30
6. 公共交通利用促進策	31
7. 公共交通ネットワークの評価・検証	32
1) バス路線評価の考え方	32
2) 公共交通ネットワークの評価・検証	32
【参考】計画策定の経緯	33

I. 計画策定の目的と位置づけ

1. 計画策定の目的

一宮市内の公共交通は、JR東海道本線、名鉄名古屋本線及び尾西線を幹として、路線バスが一宮駅を中心に放射状に運行されている。このうち、市補助により運行されている路線は光明寺線の1路線のみとなっている。さらに、iーバスは、市内公共施設の利便性向上、高齢者・障害者・子どもの社会参加の促進を目的として平成13年4月より運行が開始され、平成17年4月の合併を経て、従来の一宮コースに加え、尾西北コース、尾西南コース、木曾川・北方コースが平成19年7月より運行が開始された。また、バス路線が撤退した地域において、公共交通不便地域の解消を目的に、「地域に必要な交通手段を地域で守るバス」として、生活交通バス（千秋ふれあいバス、ニコニコふれあいバス）が平成19年11月より、iーバスとは料金設定や地域住民の取り組み状況が異なる形態で運行開始された。

このように、一宮市では目的が異なる3つのバスが運行されているものの、公共交通に関する計画を策定しておらず、民間路線バスの廃止や合併に伴うiーバスの見直し、公共交通不便地域における住民要望への対応といった課題に応じて、個別に対応する形をとってきた。また、市内には公共交通不便地域が依然残っており、これら地域への対応も必要となっている。しかし、地域のニーズが把握できていないことや、フィーダー路線（支線）の運行確保に関する基準がないため、具体的な対策が行えない状況にあるなど、公共交通網全体として様々な問題を抱えている。

これらを踏まえ、第6次一宮市総合計画に謳う「心ふれあう躍動都市」の実現を念頭に、鉄道やバス等の公共交通が都市を支える生活基盤として整備され、利用者にとって利便性の高い体系的な公共交通ネットワークが構築されることを目的に、一宮市公共交通計画を策定することとした。

なお、本計画は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総合連携計画として位置づけるものとする。

2. 計画の位置づけ

第6次一宮市総合計画

- ・将来像：木曾の清流に映え、心ふれあう躍動都市一宮
- ・公共交通基盤の整備がめざすべき姿：交通弱者が行きたいところに行ける移動手段があり、自立して行動ができる

即する

一宮市都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）

- ・基本理念：水と緑と歴史をめぐり歩き、生活、産業、文化が織りなすまち
- ・都市づくりの目標：持続可能な、環境負荷の低い都市構造の構築
- ・公共交通に関する基本方針：過度に自動車に依存しない集約的都市構造を実現するため、鉄道駅周辺や主要なバス路線沿線に都市機能を誘導、集積させるとともに、公共交通の利便性、快適性の向上を図る

整合

支援

一宮市公共交通計画（一宮市地域公共交通総合連携計画）

<地域の概況と各種ニーズの整理>

1. 一宮市の地域特性と公共交通の現状
2. 住民ニーズ
3. 利用者ニーズ
4. 高校生ニーズ
5. 地域ニーズ

<一宮市の公共交通の現状と課題>

1. 公共交通の現状
2. 公共交通の分析と課題

<計画の方針>

1. 目指す都市像
2. まちづくりのなかで公共交通が果たすべき役割
3. 公共交通計画の目標と基本方針
4. 目標を達成するために行う事業とその実施主体
5. 計画に基づいて確保していく路線
6. 公共交通利用促進策
7. 公共交通ネットワークの評価・検証

関連法律

- ・道路運送法
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 など

関連計画

- ・個別交通計画
- ・個別施設計画
- ・交通関連調査 など

即する

協議調整

一宮市地域公共交通会議

路線の確保

公共交通利用促進策の実施

一部路線

地域公共交通確保維持改善事業

一部事業

生活交通ネットワーク計画

地域間幹線系統（県）

地域内フィーダー系統

一宮市地域協働推進事業計画

地域公共交通確保維持事業 （地域間幹線系統）

地域間幹線系統確保維持費
国庫補助金

地域公共交通確保維持事業 （地域内フィーダー系統）

地域内フィーダー系統確保維持費
国庫補助金

一宮市地域協働推進事業

地域協働推進事業費補助金

Ⅱ. 一宮市における公共交通の現状と課題

1. 公共交通の現状

一宮市の公共交通は、市中心部を南北に JR 東海道本線及び名鉄名古屋本線が通り、一宮駅を中心に名鉄尾西線及び名鉄バスが放射状に運行している。名鉄バスのうち、光明寺線は一宮市の補助により運行している。

i-バスは、市内公共施設の利便性向上、高齢者・障害者・子どもの社会参加の促進を目的として、平成 13 年 4 月より運行し、平成 17 年 4 月の合併を経て、従来の一宮コースに加え、尾西北、尾西南、木曾川・北方コースが平成 19 年 7 月より、1 乗車 100 円で運行している。

また、バス路線が撤退した地域において、公共交通不便地域の解消を目的に、「地域に必要な交通手段を地域で守るバス」として、地域が運行ルートや運行時間を決定し、利用促進活動を行う生活交通バス（千秋ふれあいバス、ニコニコふれあいバス）が、平成 19 年 11 月より、一宮駅と地域を結ぶルートで、1 乗車 200 円で運行している。

図 一宮市の公共交通網図

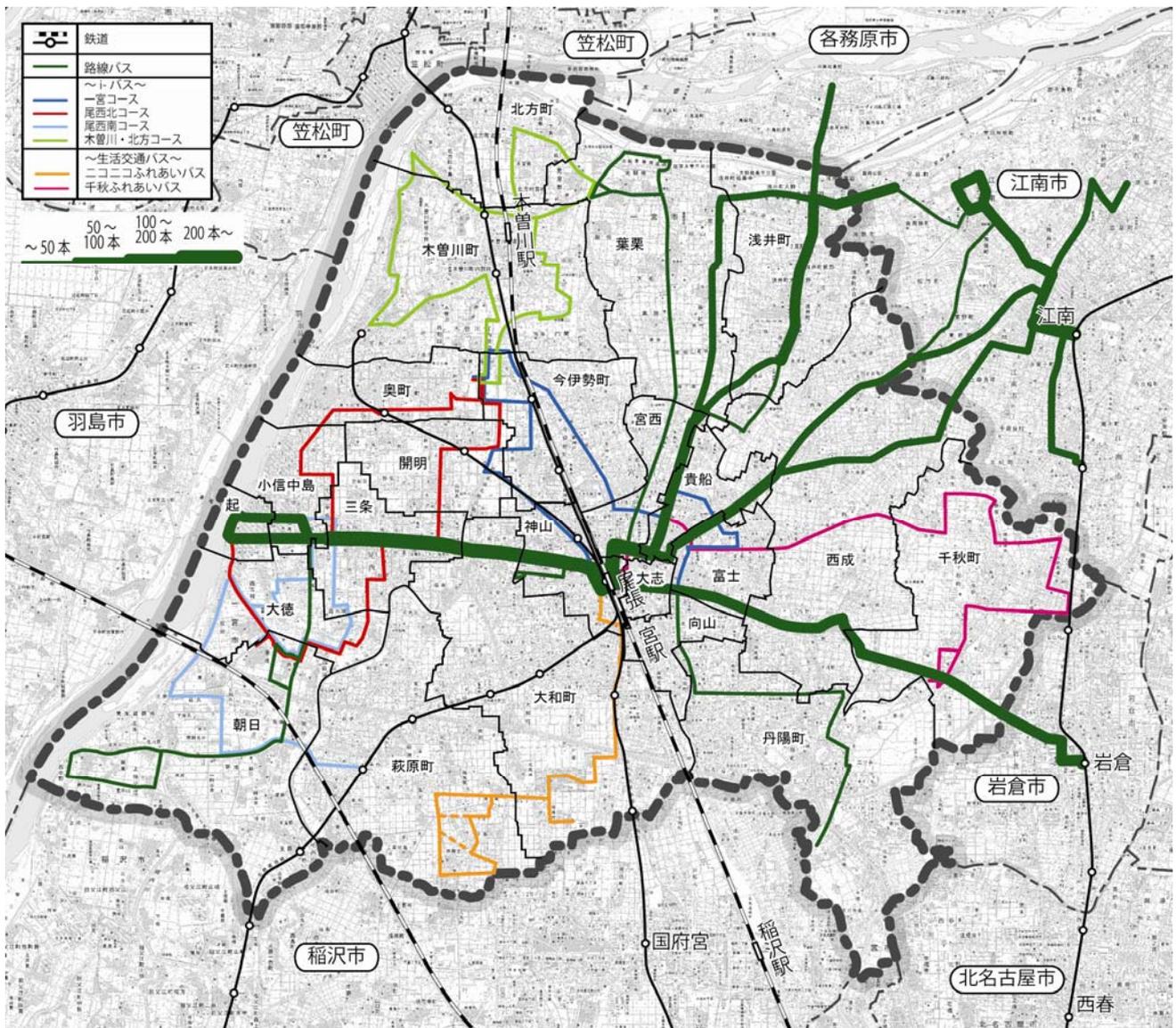


表 一宮市における公共交通の現状

分類	運行及び利用の特性	費用負担	料金体系
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 一宮駅は JR 東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄尾西線が結節する総合駅として機能している。 平成 20 年度の一宮駅（尾張一宮駅、名鉄一宮駅）の利用者数は 1 日約 4 万人、その他の鉄道駅の 1 日平均の利用者数は名鉄名古屋本線で約 2～26 百人、名鉄尾西線で 2～19 百人となっている。 一宮駅におけるピーク時の運行本数は、JR 東海道本線及び名鉄名古屋本線の運行水準が高く、特に名古屋方面への運行水準が高い。 <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> ピーク時（7 時）運行本数 名古屋方面：JR13 本、名鉄 14 本 岐阜方面：JR9 本、名鉄 8 本 津島方面：名鉄 4 本 玉ノ井方面：名鉄 3 本 </div>	利用者	対キロ制運賃
名鉄バス	<ul style="list-style-type: none"> 一宮駅を中心に通勤・通学目的等の需要に対応するため、日常的な生活のための公共交通手段として、隣接都市の鉄道駅等へ放射状に運行している。 平成 22 年度の名鉄バスの年間利用者数は約 522 万人であり、市内バス利用者数の約 95%を占めている。 平成 22 年度の路線別の 1 日平均利用者数は、起線及び一宮川島線では 3,000 人を越える一方、丹陽線 530 人、光明寺線 360 人と、路線により利用者数は大きく異なり、民間営業路線としての維持が困難な路線も存在している。 ピーク時の運行本数（一宮駅方向）は、起線の 11 本を始め、隣接都市の鉄道駅等を連絡する路線で 4～8 本の運行水準を有しているが、丹陽線及び光明寺線は 2 本となっている。 利用者アンケート調査結果では、名鉄バス利用者は通勤目的で鉄道駅端末交通手段として、平日はほぼ毎日利用する方が多い。 地域意見交換会では、光明寺線や丹陽線について、既存バス路線の利便性の向上や地域住民の生活ニーズに合うように、最寄り鉄道駅等への延長が望まれている。 	利用者 （光明寺線は一宮市補助あり）	対キロ制運賃
i-バス	<ul style="list-style-type: none"> 市内公共施設の利便性向上、高齢者・障害者・子どもの社会参加の促進を目的として運行している。 平成 22 年度のコース別の 1 日平均利用者数は、一宮コース（左回り・右回り計）で約 380 人、その他のコースで約 50～100 人と利用者数の少ないコースも存在している。 運行時間と 1 日の運行本数は、一宮コース（左回り・右回り計）が 55 分の運行で 20 本、尾西北コース及び木曾川・北方コースがともに 55 分の運行で 10 本、尾西南コースが 1 時間 14 分～1 時間 17 分の運行で 8 本となっている。 利用者アンケート調査結果では、全コースとも通院・検診目的の利用が多いが、尾西北コースの通勤目的、尾西南コースの買物目的の利用も多い。 地域意見交換会では、商業施設や医療施設といった日常生活行動に応じたきめ細かなバス停配置が望まれている。また、地域のニーズに応じた地域独自の交通システムの検討も必要との提案も出されている。 	利用者 ＋ 一宮市補助	均一料金 100 円/乗車
生活交通バス	<ul style="list-style-type: none"> バス路線が撤退した地域において、公共交通不便地域の解消を目的に、地域が運行ルートや運行時間を決定し、利用促進活動を行い、一宮駅と地域を結ぶルートで運行している。 平成 22 年度のコース別の 1 日平均利用者数は、千秋ふれあいバスで約 90 人、ニコニコふれあいバスで約 110 人となっており、両路線とも増加傾向にある。 運行時間と 1 日の運行本数は、千秋ふれあいバスが 1 時間 30 分の運行で 7 本（往復）、ニコニコふれあいバスが 1 時間の運行で 10 本（往復）となっている。 利用者アンケート調査結果では、両路線とも買物、通院・検診及び通勤といった多様な目的で利用され、鉄道等への乗り継ぎ利用も比較的多い。 	利用者 ＋ 一宮市補助 ＋ 地域※	均一料金 200 円/乗車

※費用負担の項目における「地域」とは、運賃収入のみでは不足する運行経費の一部を地域の協議により地域が負担すること

2. 公共交通の分析と課題

一宮市の都市特性

- 地形が平坦で、一宮市全域に DID（人口集中地区）が分布（DID 面積の割合 44%）【図 1 参照】
→集約しにくい交通需要に対する効率的な移動手段の確保が課題
- 一宮市中心部及び市域縁辺部で増加する高齢者人口（高齢化率 21% [H22]→26% [H32]）【図 2 参照】
→増加する移動制約者への対応が課題

一宮市の公共交通の現状特性

- 鉄道、バスが一宮駅を中心に放射状に運行【図 3 参照】
- 廃止が進んだ路線バス→市内には路線バス、i-バス、生活交通バスといった多様な形態のバスが存在【図 3 参照】
→バスの機能分類と運行水準の維持に向けた役割分担の整理が課題
- 生活交通バスの利用者は増加傾向にあり、地域住民参画による生活交通路線として定着【図 5 参照】
→「地域の交通は地域で守る」意識の向上と、住民参画によるバス交通の確保に向けた他地域への展開が課題

一宮市の都市交通需要特性

- 名古屋市、岐阜市といった都市圏中心都市との結びつきが強い（市外への通勤通学流出の 43% [H17]）【図 4 参照】
- 稲沢市、岩倉市、江南市といった隣接都市との結びつきも強い（市外からの通勤通学流入の 32% [H17]）【図 4 参照】
→幹線的機能を有するバスの定時性、速達性確保と、鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎ利便性向上が課題
- バス利用者は年間 551 万人（バス利用者の 95%が路線バス利用者⇔i-バス 4%、生活交通バス 1%）【図 5 参照】
- 減少する路線バス利用者（△9% [H22/H18]）、横這いの i-バス利用者⇔増加する生活交通バス利用者（+29% [H22/H20]）【図 5 参照】
- 収支率は i-バスで減少、生活交通バスで増加【図 6 参照】
- 愛知県下類似都市中最も低い利用者 1 人あたり運行経費【図 6 参照】
→交通ネットワークの維持と利用促進が課題

バスに関する住民ニーズ

- 今後、バスを必要とする人は 72%【図 7 参照】
- 公共交通対策のための税負担は現状程度が 58%【図 8 参照】
- バスで行きたい施設は一宮駅、市民病院、市役所といった公共施設、イオンモール木曾川、アピター宮店といった商業施設が多い【図 9 参照】
→住民ニーズに応じた効率的な交通対策の実施が課題

バス利用者及び地域ニーズ

- 路線ごとに異なるバスの使われ方（路線バスは通勤主体、i-バスは通院・検診を主体とするが路線により異なる、生活交通バスは通院を主体としつつ多様な目的で利用）【図 10 参照】
- 特定路線で高い不満割合（光明寺線等）⇔生活交通バスは総合的満足度高い【図 11 参照】
- 不満が高い項目は、「運行本数」、「待合環境」、「定時性」【図 11 参照】
- 市域縁辺部で強い隣接市鉄道駅へのアクセス意向【地域意見交換会より】
→各バス路線の利用実態に応じた機能分類と、利用者満足度が上がるバスの運行が課題

公共交通に関する課題

① 都市活動や住民の暮らしを支える公共交通を確保する！

- 都市活力の向上と誰もが暮らし続けることができるまちづくりを実現する公共交通を確保する必要がある。
- バスの機能分類と機能に応じた運行水準を整理することで、路線の役割分担を明確にする必要がある。
- バスに限定することなく、利用実態に応じた運行形態を検討することで、地域住民の生活ニーズに応じた効率的な移動手段を確保する必要がある。

② 住民の足となる公共交通の利便性を高める！

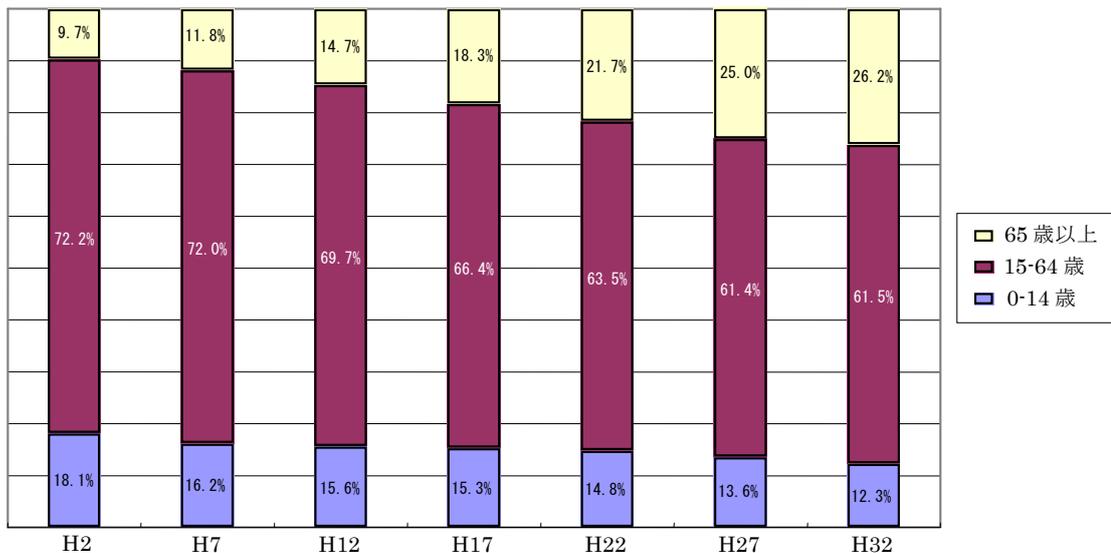
- 高齢化が進む中で、増加する移動制約者への対応に向けた公共交通の運行を確保する必要がある。
- 幹線的機能を有するバスの定時性、速達性を確保するとともに、鉄道とバス、バス相互の乗り継ぎ利便性の向上を図る必要がある。
- 低密な市街地が広がり、交通需要が集約しにくい中、利用者目線での運行の実施により利用者満足度の向上を図る必要がある。
- 交通ネットワークの維持に向けた公共交通利用促進策を展開する必要がある。

③ 公共交通に関わる各主体の適切な役割分担を実現する！

- 効率的な交通対策を支えるために、住民、交通事業者及び行政の役割分担を明確にする必要がある。
- 「地域の交通は地域で守る」意識の向上に向け、住民参画によるバス交通の維持・確保に向けた取り組みを展開する必要がある。

【図2】年齢階層別人口割合の推移と将来推計

■増加する高齢化率

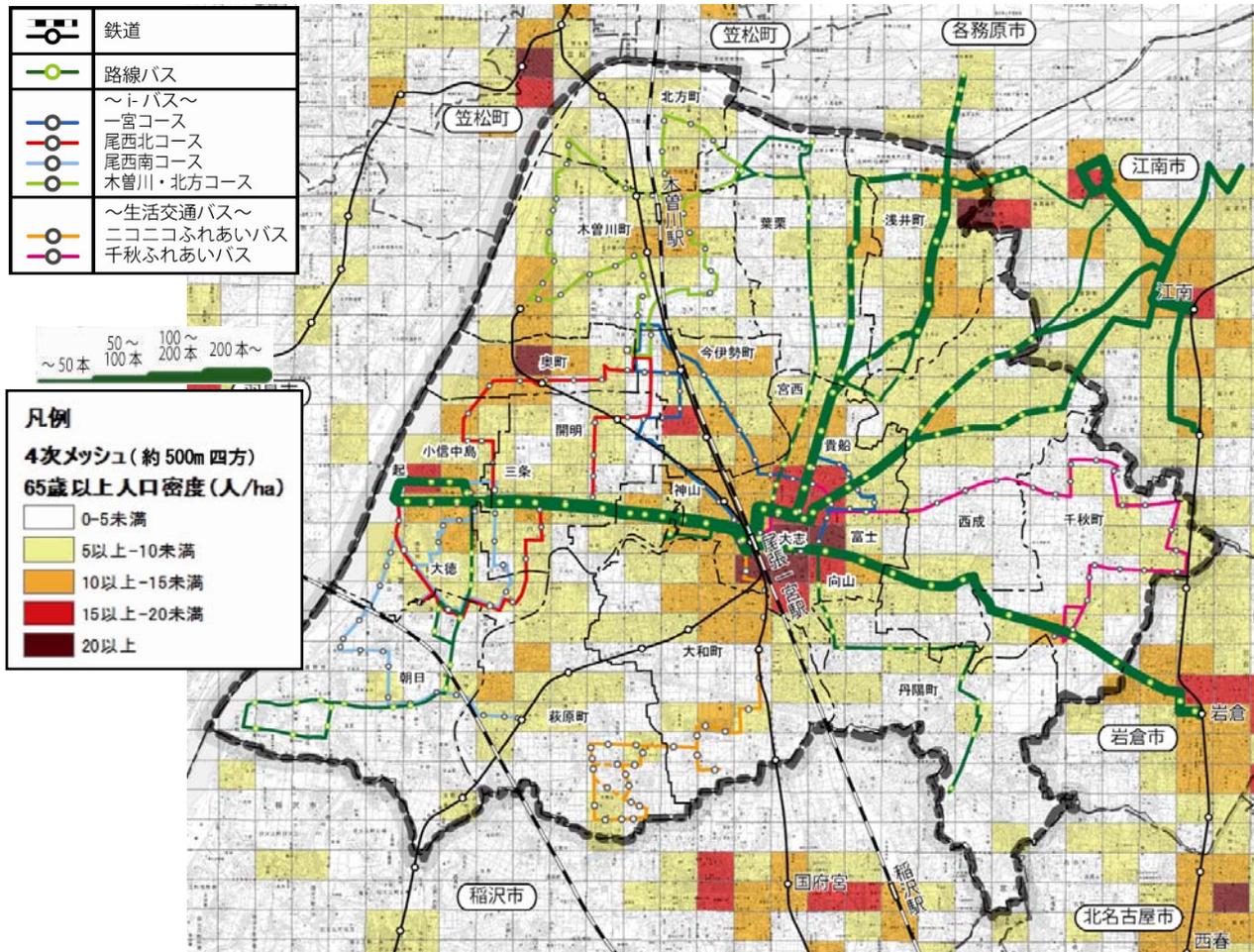


(資料：第6次一宮市総合計画)

【図3】高齢者人口密度とバスサービス水準（運行本数）

■一宮市中心部及び市域縁辺部で集積の高い高齢者人口密度

■一宮駅を中心に放射状に展開するバス路線網



(資料：H17 国勢調査)

【図4】通勤通学流動

■名古屋市、岐阜市といった都市圏の中心都市との結びつきが強い通勤通学流動

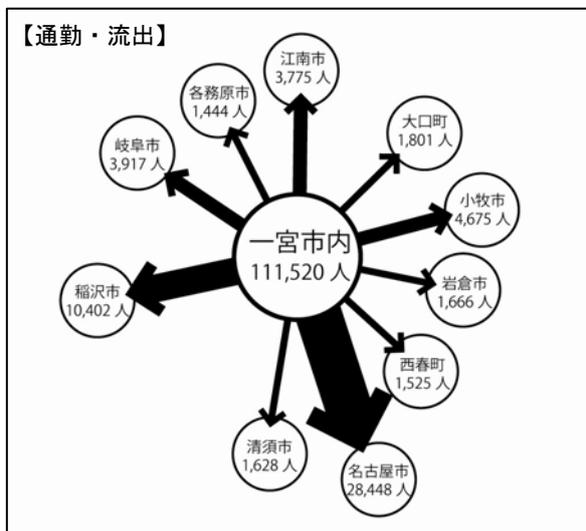
■稲沢市、江南市といった隣接都市間との結びつきも強い

▼主な流出入先

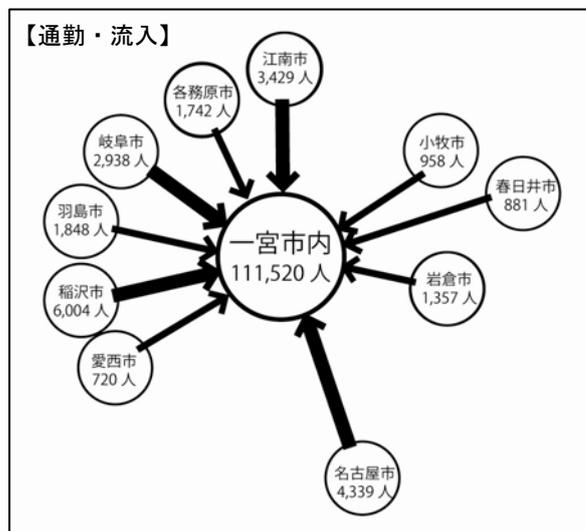
●流出先 (単位:人)							●流入先 (単位:人)									
		1位	2位	3位	4位	流出計			1位	2位	3位	4位	流出計			
通勤	S60	名古屋市	稲沢市	尾西市	岐阜市	44,515	通勤	S60	尾西市	名古屋市	木曾川町	江南市	27,248	通勤	一宮市内で 従業・通学	128,388
	H17	名古屋市	稲沢市	小牧市	岐阜市	76,950		H17	稲沢市	名古屋市	江南市	岐阜市	35,239		H17	一宮市内に常住 する就業者・ 就学者数
通学	S60	名古屋市	稲沢市	江南市	岐阜市	9,096	通学	S60	尾西市	木曾川町	稲沢市	岩倉市	3,278	通学	一宮市内で 従業・通学	20,758
	H17	名古屋市	稲沢市	江南市	岐阜市	9,224		H17	稲沢市	江南市	名古屋市	愛西市	197		H17	一宮市内に常住 する就業者・ 就学者数

(資料：国勢調査)

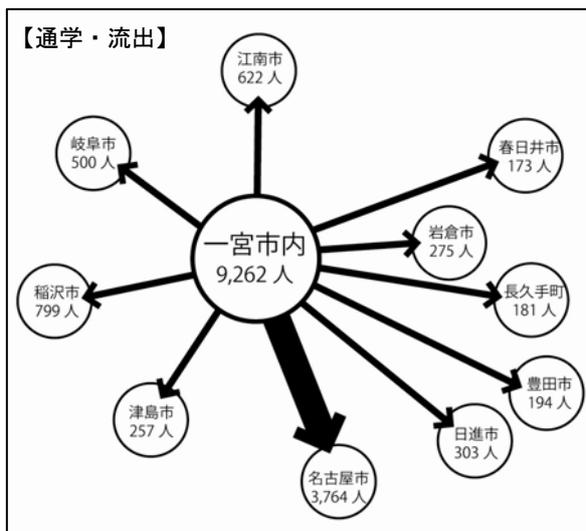
▼地域間の結びつき
(一宮市にお住まいの方の通勤・通学先)



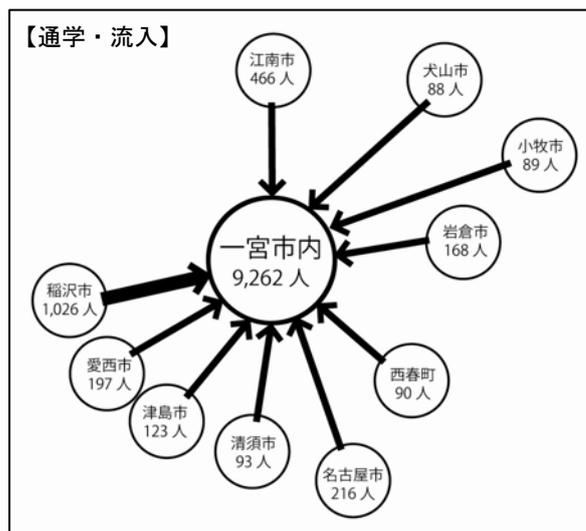
▼地域間の結びつき
(一宮市へ通勤・通学する方の居住地)



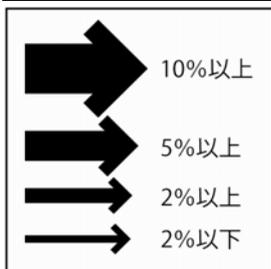
【通学・流出】



【通学・流入】

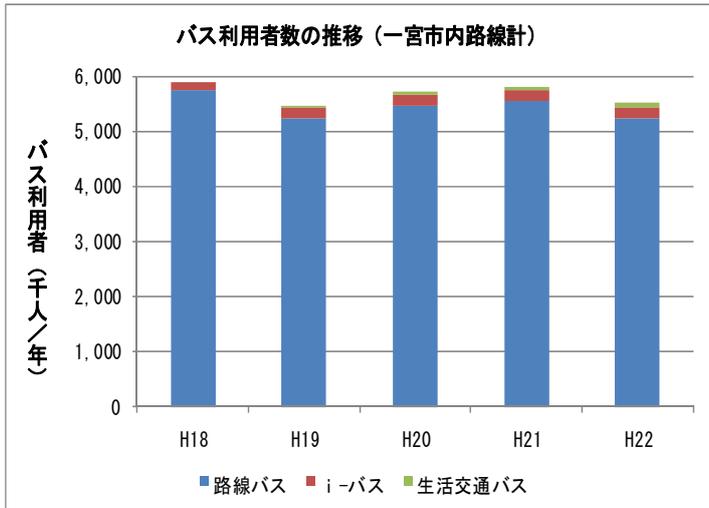


(資料：H17 国勢調査)



【図5】バス利用者数の推移

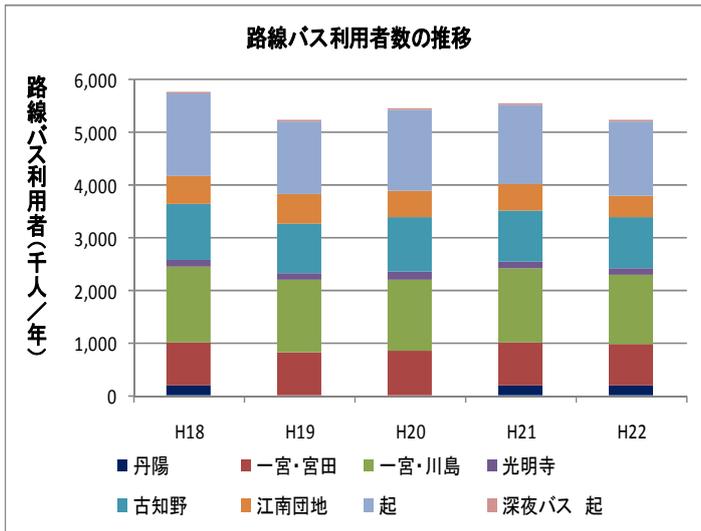
■バス利用者数の推移は、路線バスは減少、i-バスは横這い、生活交通バスは増加



(単位：千人/年)

	H18	H19	H20	H21	H22	H22/H18
路線バス	5,744	5,231	5,445	5,541	5,223	0.91
i-バス	147	212	225	215	215	-
生活交通バス	-	22	56	57	72	-
バス利用者計	5,891	5,464	5,726	5,813	5,509	0.94

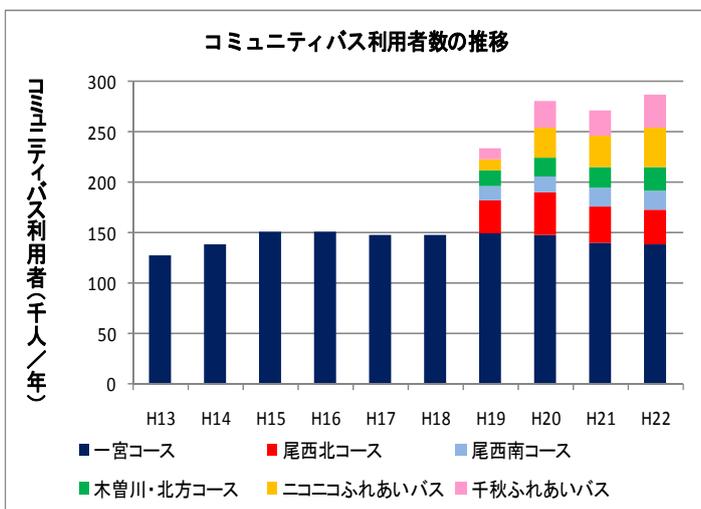
* 路線バスのH19、H20は丹陽線を含んでいない
 * i-バスはH19.7より4コースで運行
 * 生活交通バスはH19.11より運行



(単位：千人/年)

	H18	H19	H20	H21	H22	H22/H18
丹陽	182			197	192	1.05
一宮・宮田	825	832	841	801	775	0.94
一宮・川島	1,449	1,382	1,366	1,418	1,335	0.92
光明寺	133	107	152	125	130	0.98
古知野	1,042	940	1,033	992	952	0.91
江南団地	552	574	503	483	426	0.77
起	1,555	1,390	1,545	1,520	1,406	0.90
深夜バス 起	6	6	5	5	6	1.06
路線バス計	5,744	5,231	5,445	5,541	5,223	0.91

* H19、H20の丹陽線の利用者は不明



(単位：千人/年)

		H19	H20	H21	H22	H22/H20
i-バス	一宮コース	149	147	140	138	0.93
	尾西北コース	33	42	35	35	0.84
	尾西南コース	14	15	19	19	1.24
	木曾川・北方コース	15	20	20	23	1.14
	i-バス計	212	225	215	215	0.96
生活交通バス	ニコニコふれあいバス	12	29	31	39	1.35
	千秋ふれあいバス	10	27	26	32	1.21
	生活交通バス計	22	56	57	72	1.29
コミュニティバス計		234	281	272	287	1.02

* i-バスはH19.7より4コースで運行
 * 生活交通バスはH19.11より運行

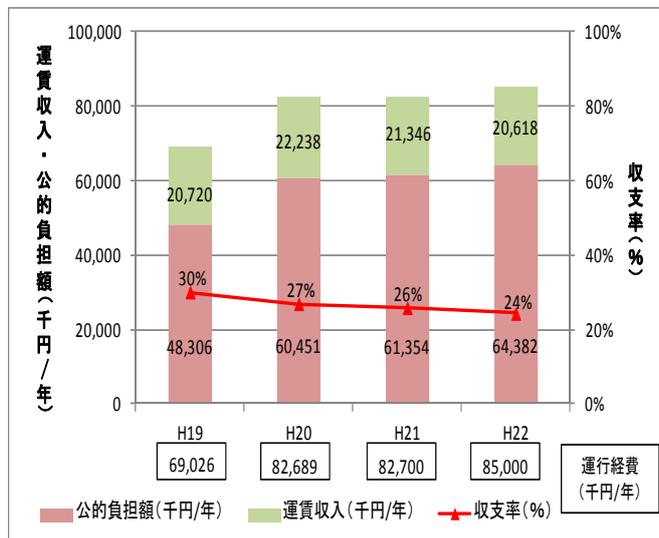
(資料：名鉄バス、地域ふれあい課)

【図 6】バスの収支状況

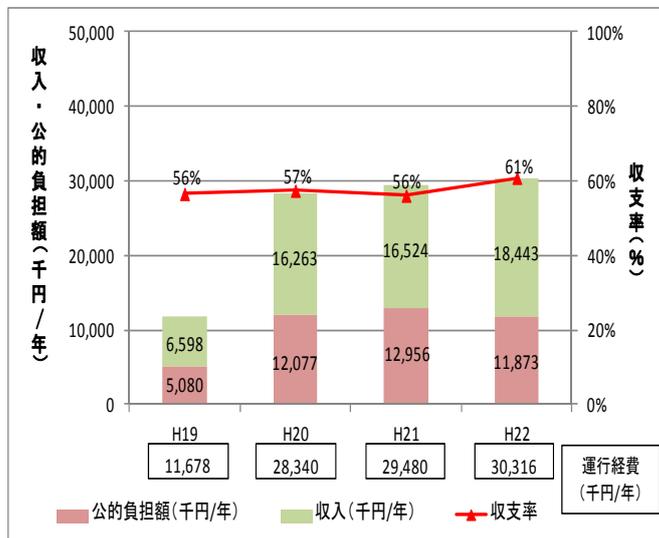
■収支率の推移は i-バスで減少、生活交通バスで増加

■愛知県下類似都市と比較すると一宮市のコミュニティバス（i-バス及び生活交通バスの計）の利用者 1 人当たり運行経費は最も低く、収支率は豊田市に次いで高い

▼i-バスの収支状況の推移

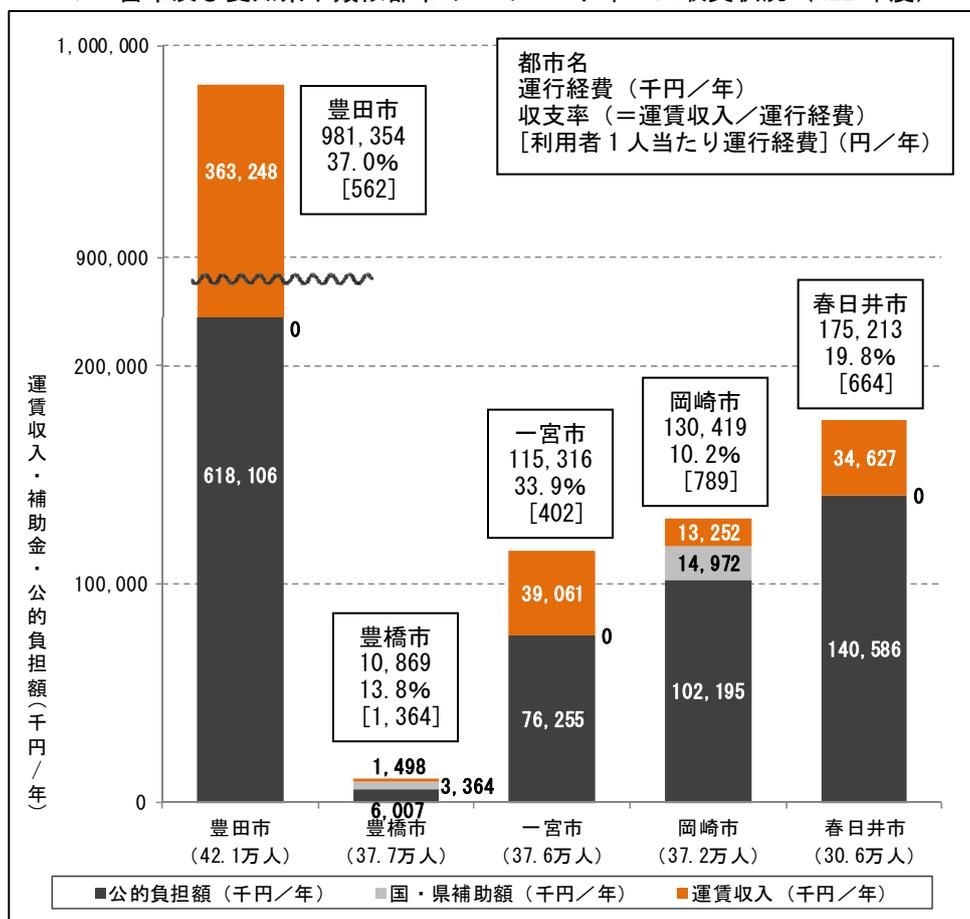


▼生活交通バスの収支状況の推移



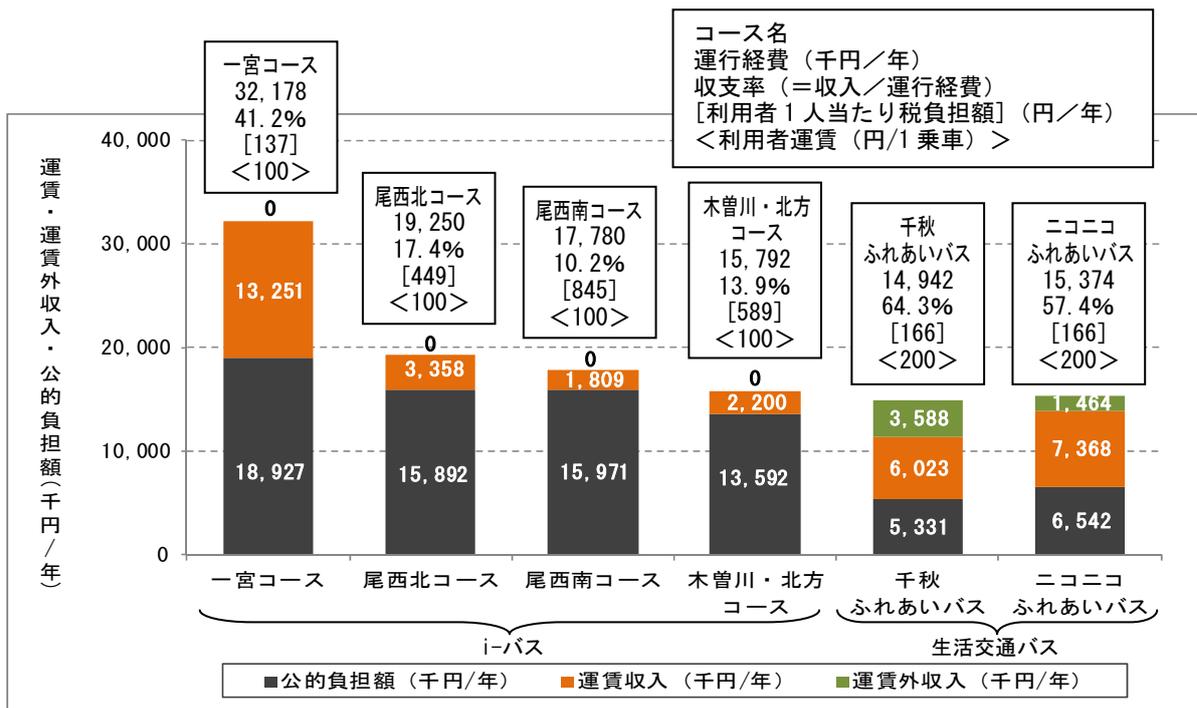
(資料：地域ふれあい課)

▼一宮市及び愛知県下類似都市のコミュニティバス収支状況 (H22 年度)



(資料：「愛知県内の市町村における自主運行バスの運行状況について」
愛知県交通対策課、豊田市 HP、春日井市、一宮市)

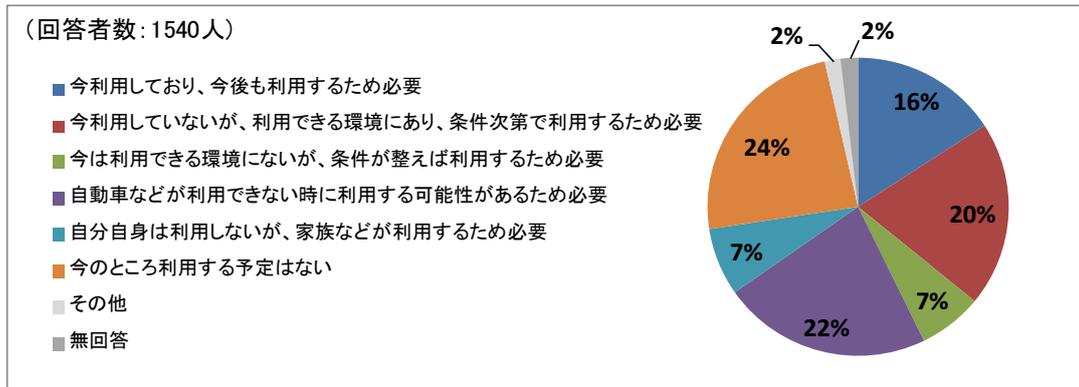
▼ i-バス及び生活交通バスのコース別の収支状況 (H22年度)



(資料：地域ふれあい課)

【図7】バスの必要性

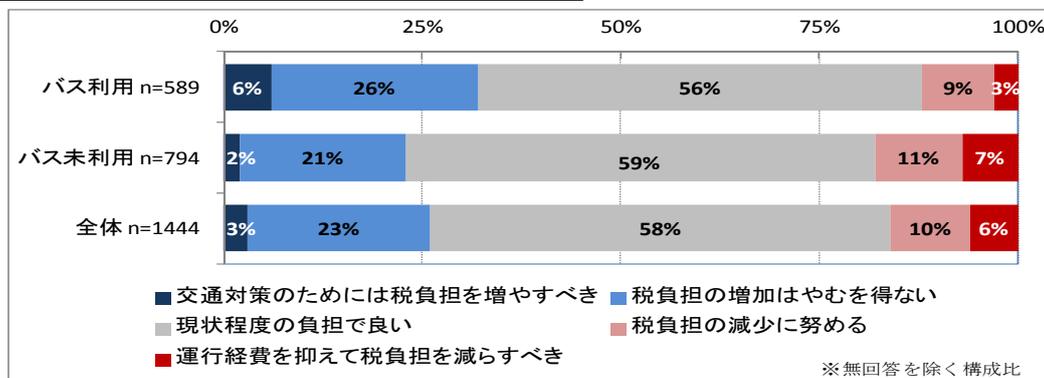
■バスを必要とする人は72% (今後も利用する今後利用する可能性があるを合わせた割合)



(資料：住民アンケート)

【図8】一宮市の公共交通対策に要する費用負担のあり方

■公共交通対策に要する費用は現状維持が56~59%



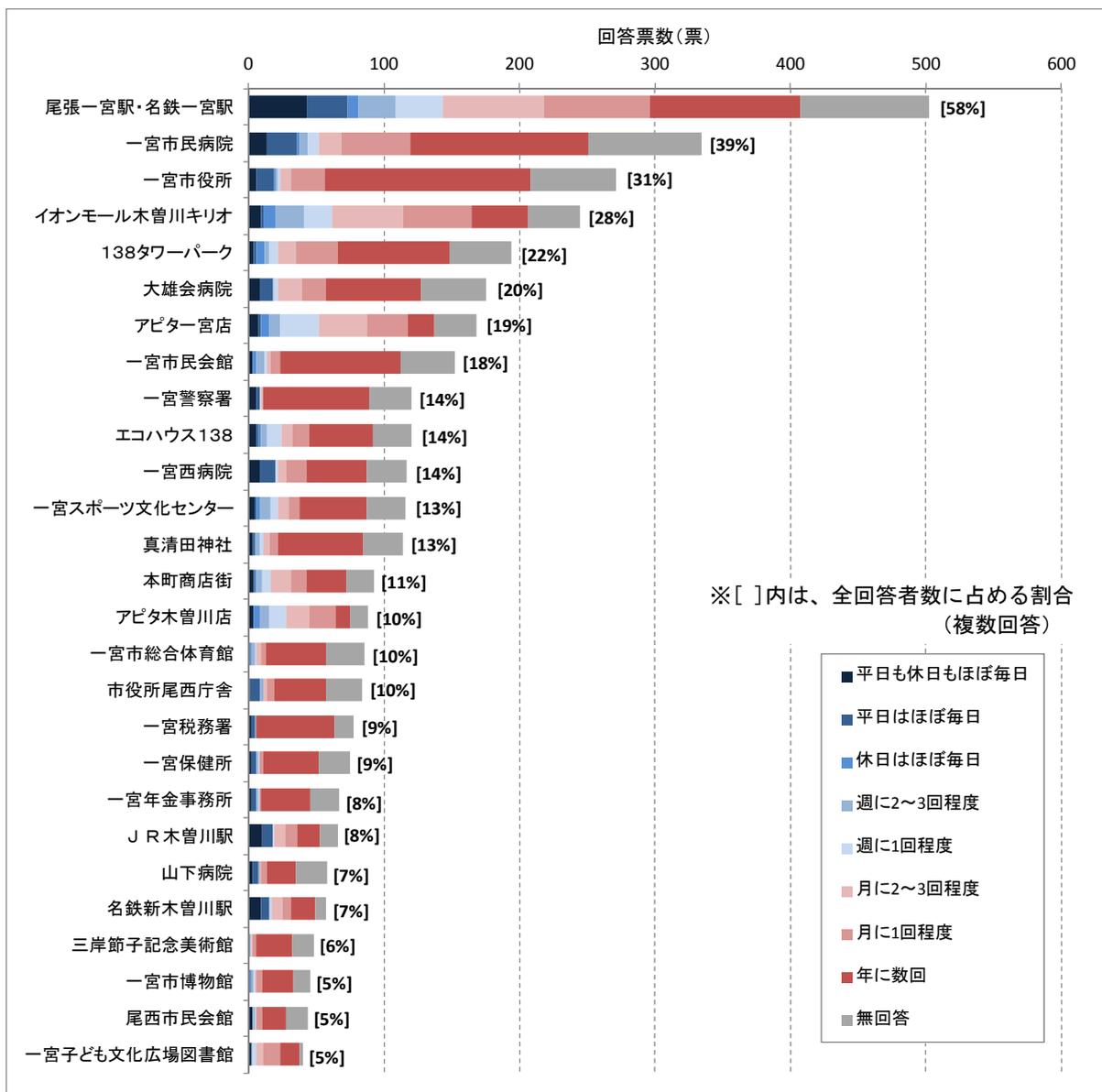
*バス利用者の回答数とバス未利用者の回答数の合計が全体の回答数と一致しないのは、バス利用またはバス未利用の回答が無い方を全体に含んでいるため

(資料：住民アンケート)

【図9】バスで行く、バスで行けたら便利だと思う施設と利用頻度

■バスで行く、バスで行けたら便利だと思う施設は、一宮駅、市役所といった公共施設や、市民病院、大雄会病院などの病院、イオンモール木曽川、アピター宮店などの商業施設が多い

▼バスで行く、バスで行けたら便利だと思う施設と利用頻度

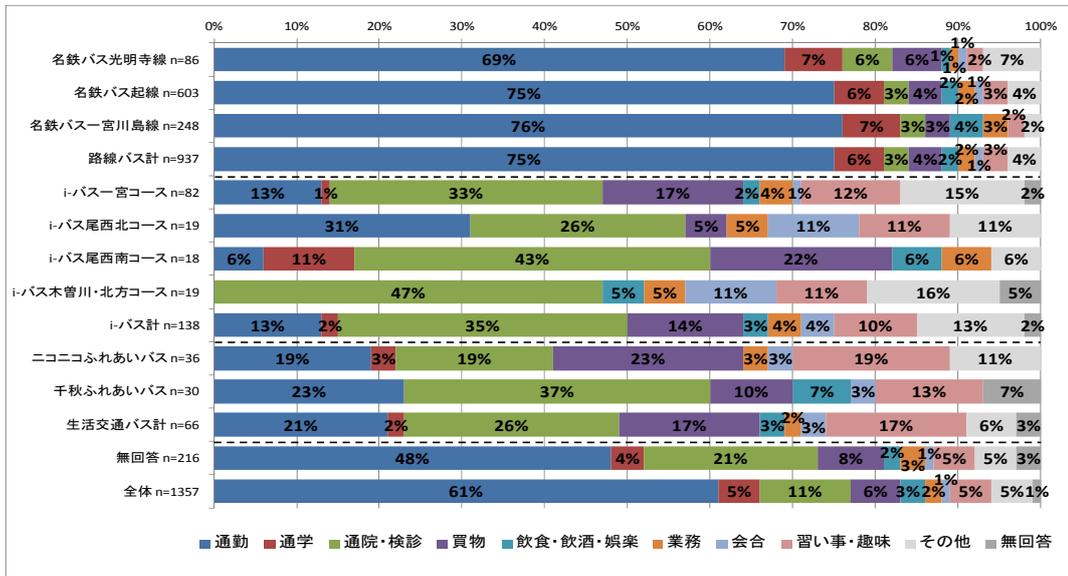


(資料：住民アンケート)

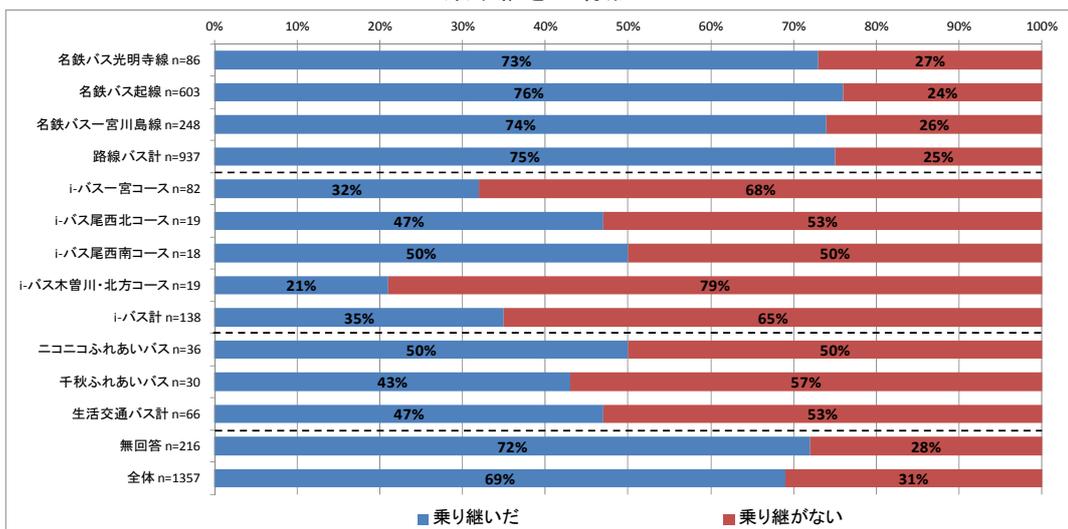
【図10】バス路線別の利用目的、乗り継ぎの有無、行き帰りの交通手段

■路線・コースにより異なるバス利用

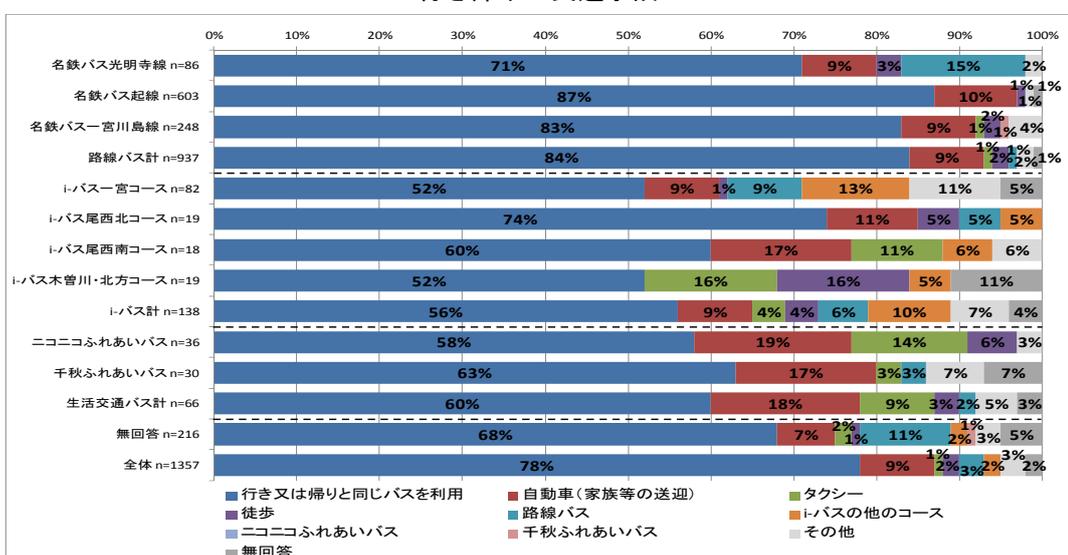
▼利用目的



▼乗り継ぎの有無



▼行き帰りの交通手段

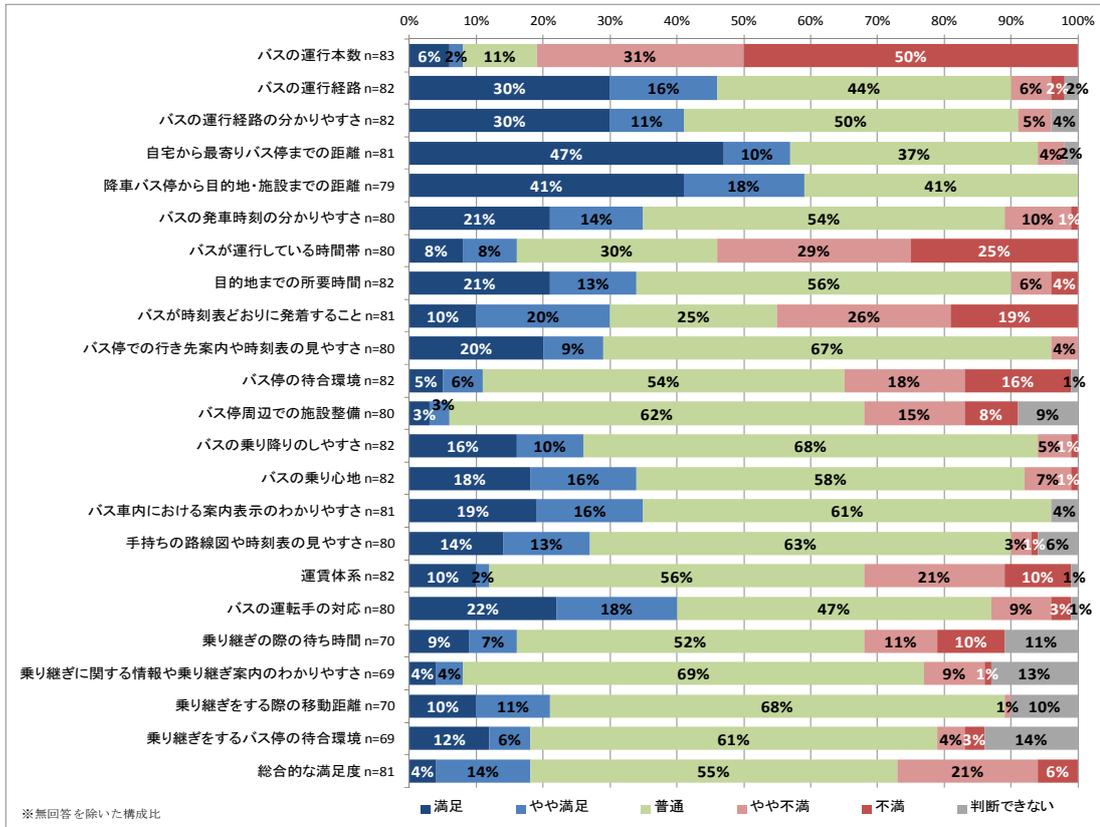


(資料：利用者アンケート)

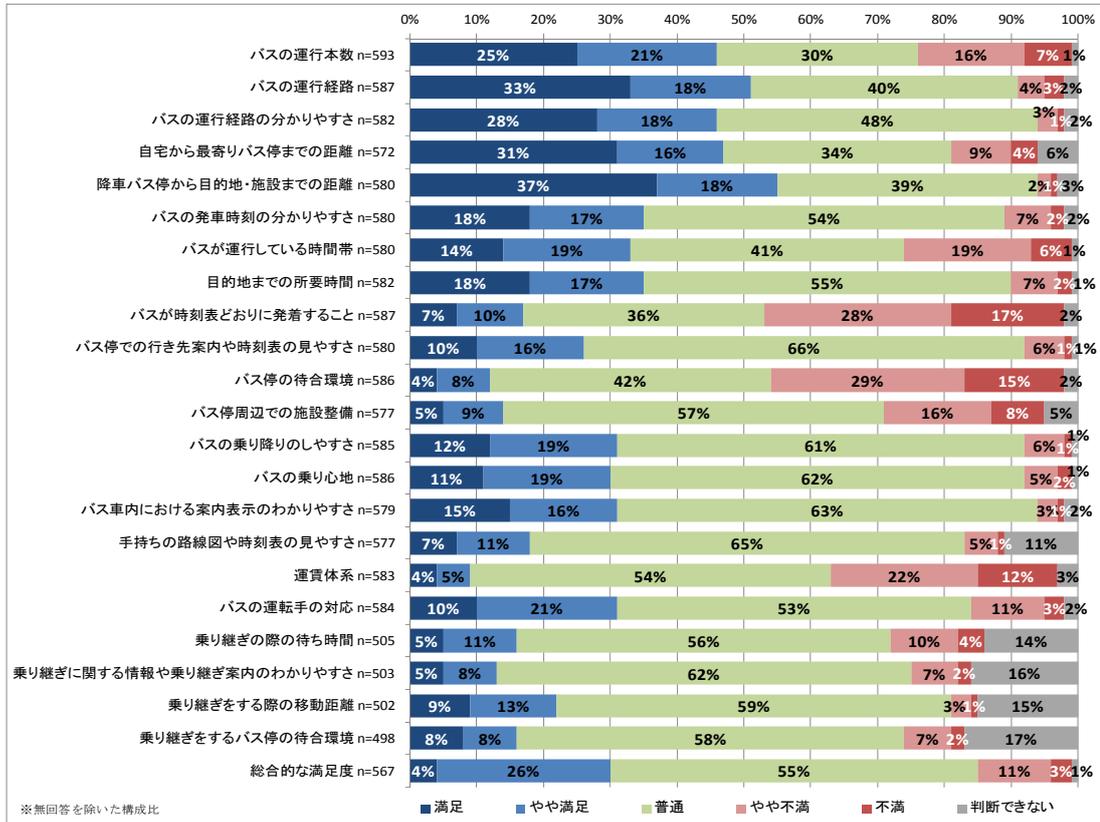
【図11】バス路線別のバスサービスや乗り継ぎに関する満足度

■各路線・コースとも運行本数、待合環境に対する不満が高い

▼名鉄バス光明寺線

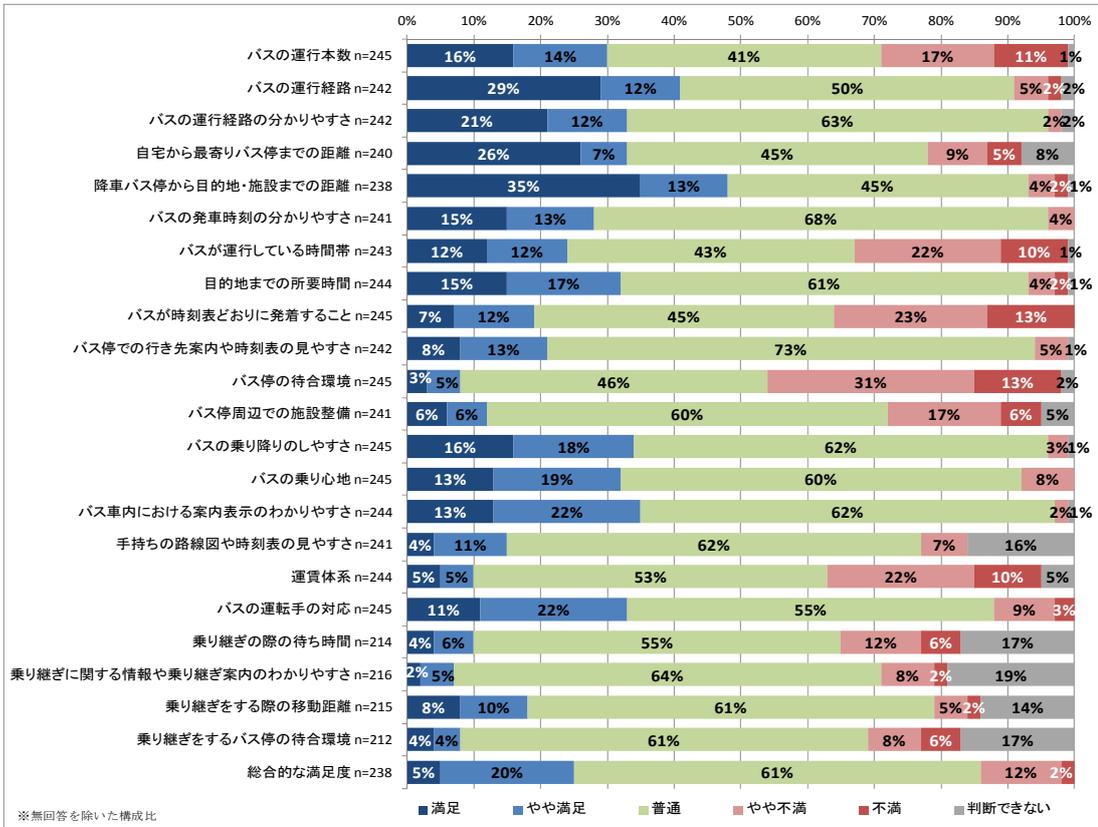


▼名鉄バス起線

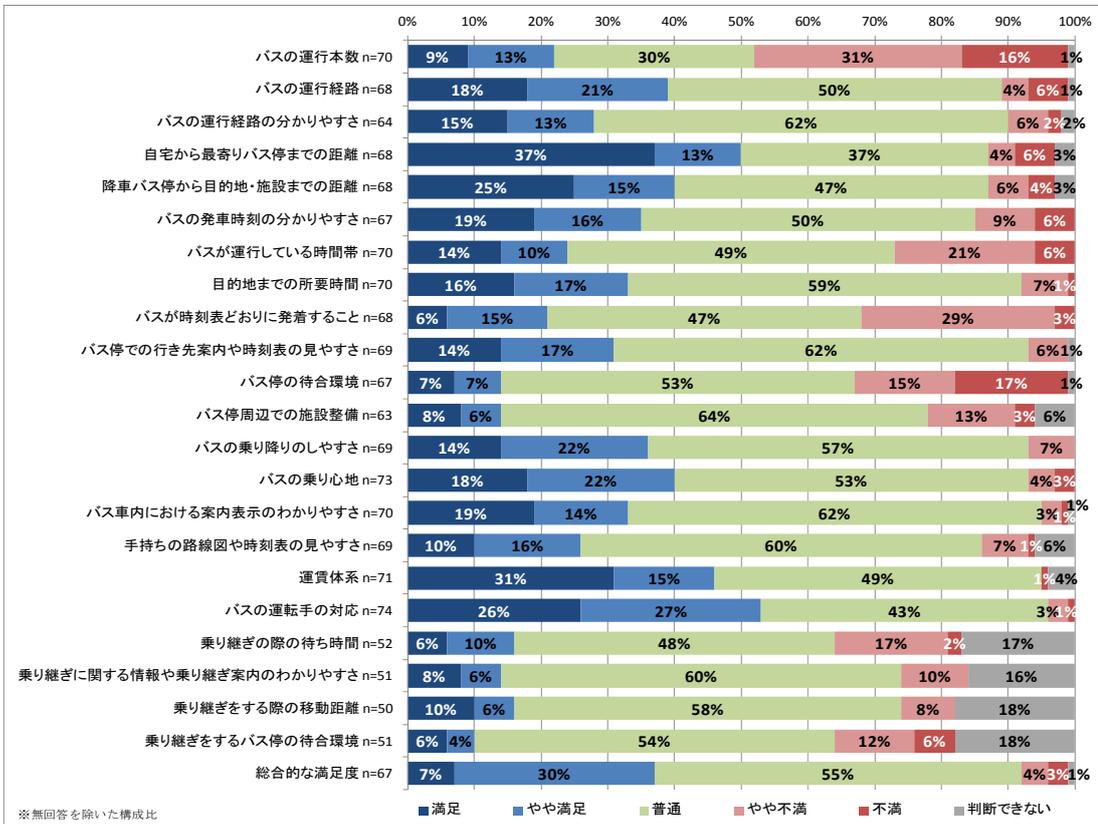


(資料：利用者アンケート)

▼名鉄バスー宮川島線

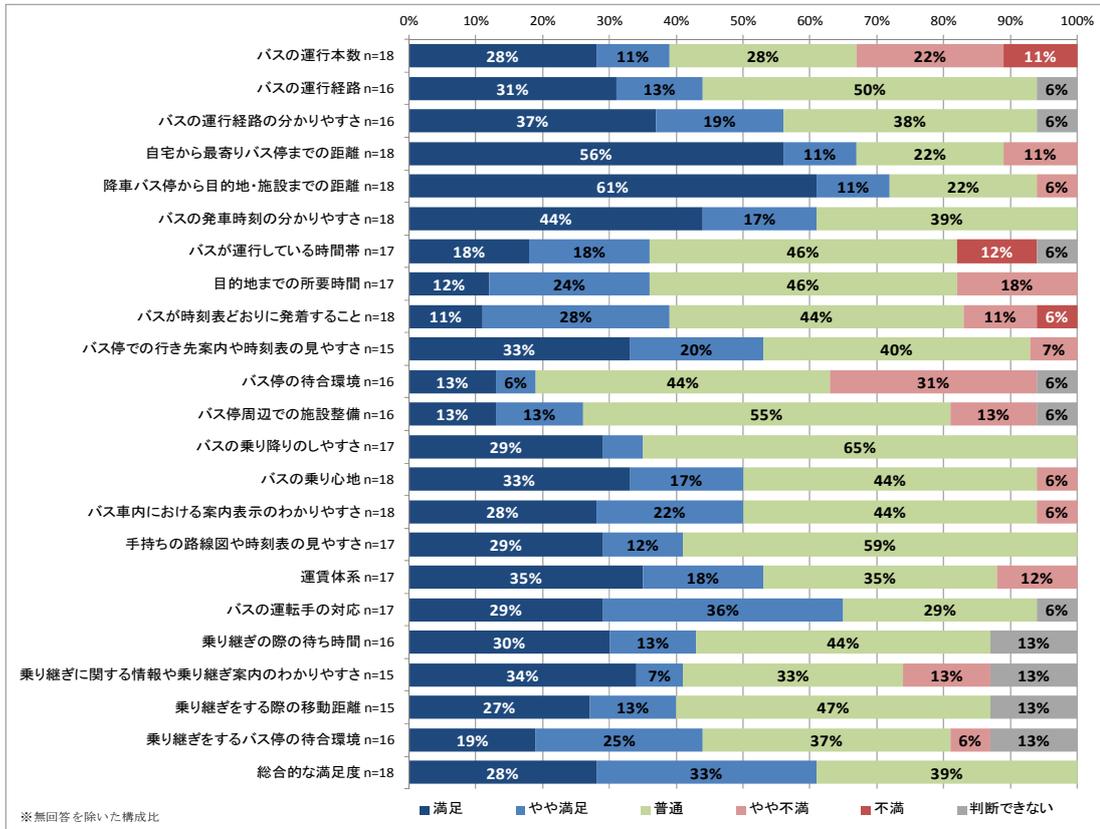


▼iーバスー宮コース

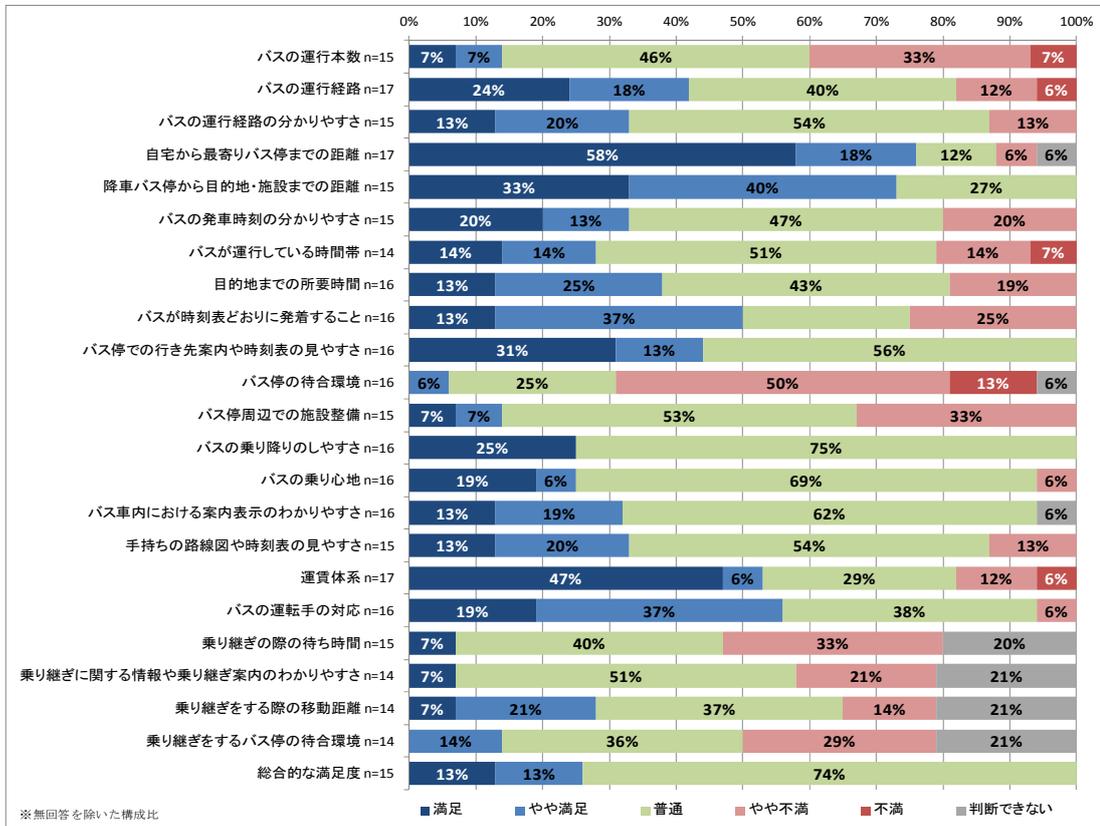


(資料：利用者アンケート)

▼i-バス尾西北コース

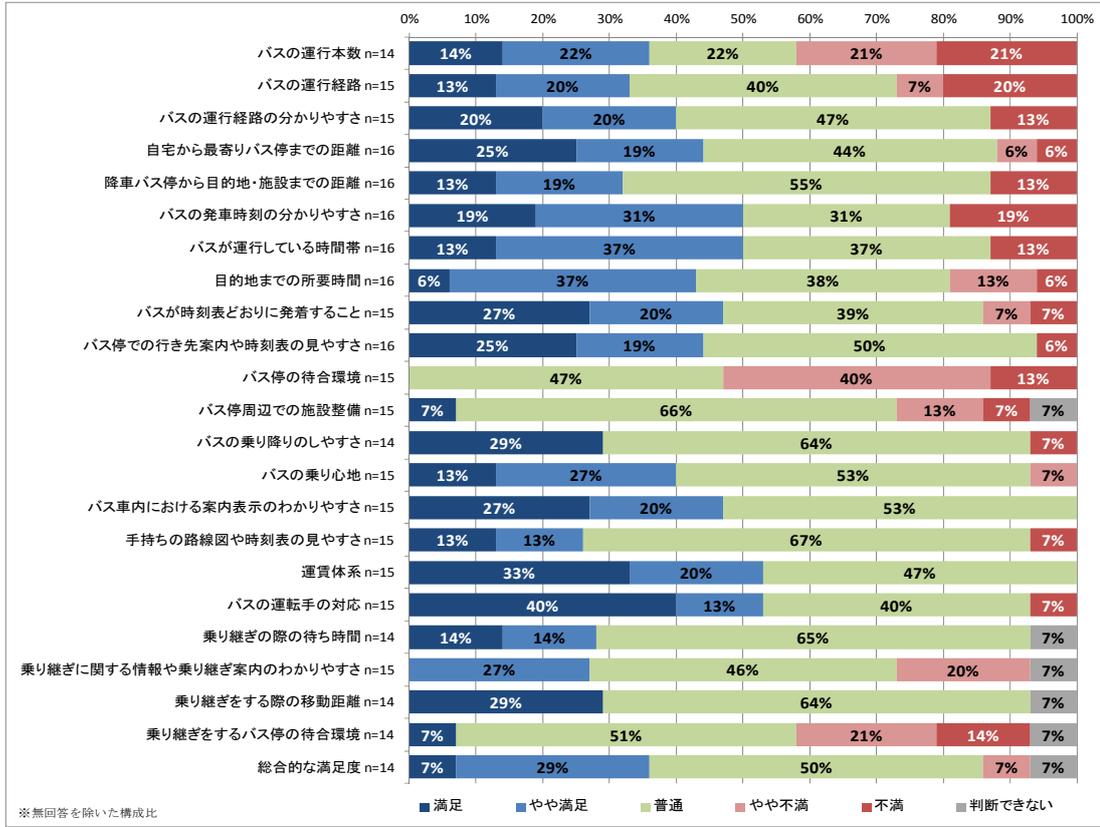


▼i-バス尾西南コース

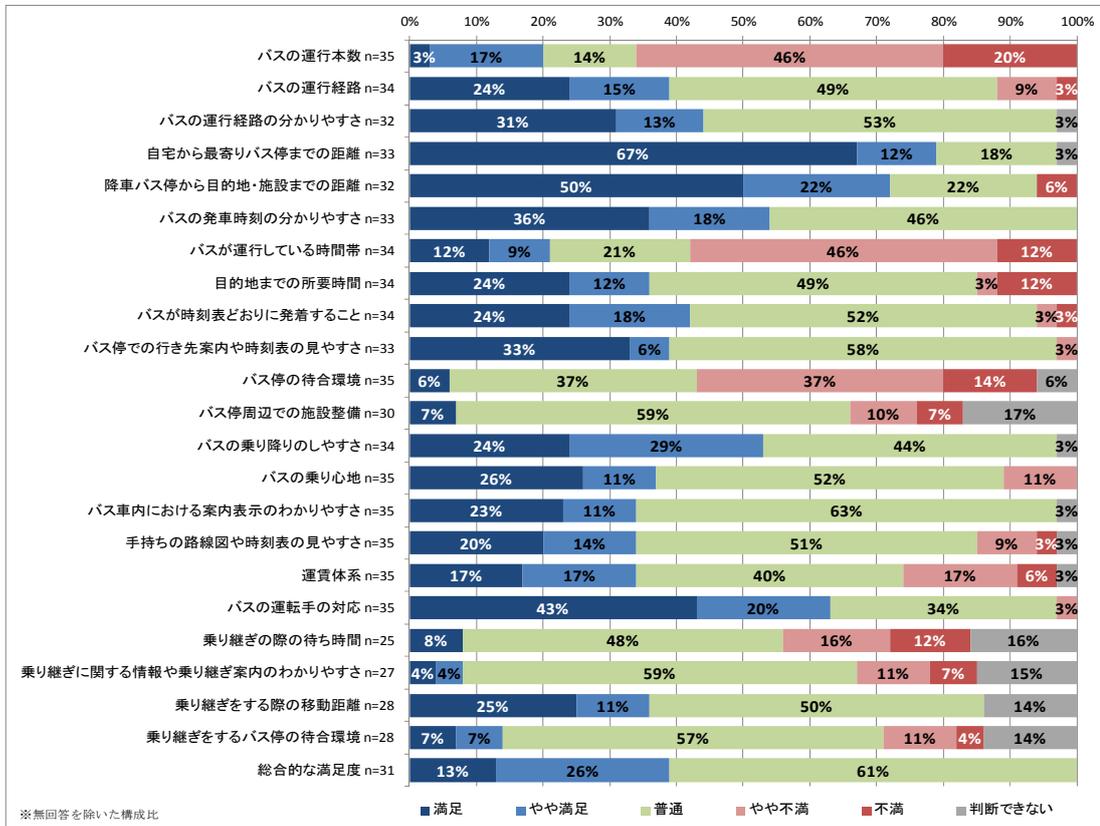


(資料：利用者アンケート)

▼iーバス木曽川・北方コース

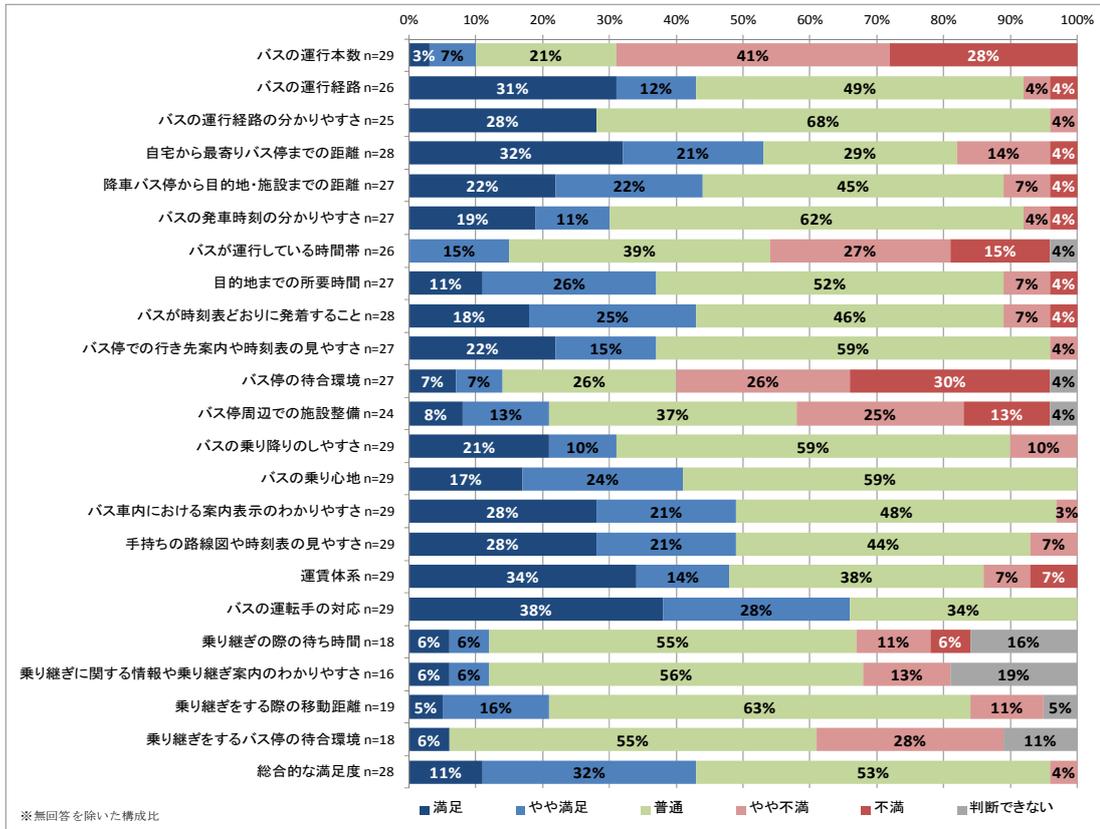


▼ニコニコふれあいバス



(資料：利用者アンケート)

▼千秋ふれあいバス



(資料：利用者アンケート)

Ⅲ. 一宮市公共交通計画の方針

1. 目指す都市像

1) 総合計画における将来像及びまちづくりの目標

「第6次一宮市総合計画（H20）」では、「安心」、「元気」、「協働」を基本理念とし、以下の将来像及びまちづくりの目標が掲げられている。

<将来像>

木曾の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮

<まちづくりの目標>

- 快 適：毎日が暮らしやすく、住みやすい環境である一宮市
- 安全・安心：日々の心配ごとや不安が少なく、穏やかさが持てる一宮市
- 健 全：行財政が健全に運営されている一宮市
- 便 利：不自由さを感じることなく、暮らしやすい一宮市
- はぐくみ：誰もが、健やかに心と身体がはぐくまれている一宮市
- 活 気：人々が集い、行き交い、いきいきと働く、活気あふれる一宮市
- 連 携：住民が手を取り合い、力を合わせてまちづくりを進めている一宮市

2) 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標

「一宮市都市計画マスタープラン（H21）」では、上位計画である「総合計画」を踏まえ、以下の都市づくりの目標が掲げられている。

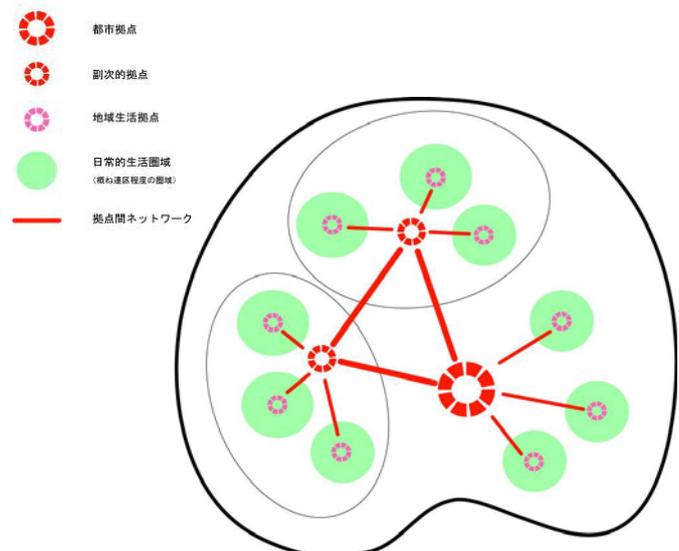
<都市づくりの目標>

- 目標1：「都市の発展を支える経済基盤を確保する」
- 目標2：「誰もが暮らし続けることができる生活環境を確保する」
- 目標3：「持続可能な、環境負荷の低い都市構造を構築する」
- 目標4：「愛着と誇りの持てる都市を形成する」

都市づくりの目標の実現に向け、一宮市の将来都市構造における拠点の形成方針は、一宮駅周辺を尾張地域の中核都市にふさわしい都市機能の集積を図る「都市拠点」として位置づけ、尾西庁舎周辺、JR木曾川駅・名鉄新木曾川駅周辺において、これを補完する「副次的都市拠点」として位置づける。また、歩いて暮らせるまちを目指して、市街化調整区域を含め、概ね連区を単位とする生活圏における中心的地区を「地域生活拠点」として位置づける。

このように、広域的な拠点から日常生活を支える身近な拠点まで、多様な生活ニーズに対応した機能の分担・連携により、集約連携型都市構造の構築を目指している。

▼集約連携型都市構造のイメージ図



(資料：都市計画マスタープラン)

2. まちづくりのなかで公共交通が果たすべき役割

■暮らしを支える公共交通

今後さらなる高齢化の進展に伴い、車を運転しない高齢者は増加していくと予想される一方で、一宮市の都市構造特性として、低密な市街地が広範にひろがっていることから、今後の公共交通は、広域的に充実させる必要がある。

公共交通の充実は、「おでかけ」手段の確保につながり、外出喚起による社会参加の促進や健康増進、人々の交流やコミュニケーションを生み出すなど、市民のQOL（生活の質）向上の有効な手段の一つとなる。また、地域のニーズに応じた公共交通は、新たな公共交通利用者の創出も期待できることから、地域住民、交通事業者及び行政が協力して、公共交通の利便性の向上を図ることが必要である。

■将来都市像の実現を支援・誘導する公共交通

一宮市では、集約連携型都市構造のまちづくりを目指しており、公共交通を有効に機能させることは、その実現に大きく寄与することにつながる。具体的には、鉄道及びバス等による都市拠点及び副次的都市拠点相互の連携強化、これら拠点と地域生活拠点間のアクセス性の向上、都市拠点での回遊性や交流の促進、新たな地域公共交通の導入による地域生活拠点を中心とした生活行動への対応など、まちづくりと公共交通との関係、既存の公共交通との相互補完の関係を保ちながら、まち全体の公共交通ネットワークの中で各路線が果たすべき役割を明確にした上で、将来都市像の実現を支援・誘導する公共交通ネットワークの形成が必要である。

■社会基盤としての持続可能な公共交通

公共交通は、以前は交通事業者により整備が進められてきたが、モータリゼーションの進展など生活様式の変化に伴う利用者の減少などがバス路線の廃線や減便を招き、利便性が低下してきている。今後は、公共交通全体の利便性を向上させることで、人々の交通手段の転換を促し、公共交通がまちづくりだけでなく、地球環境に優しい低炭素社会づくりの一役を担うことが必要である。そのためには、地域住民・交通事業者及び行政が三位一体となった取り組み体制を確立し、道路や上下水道などと同様、暮らしを支える社会基盤の一つとして、持続可能な公共交通ネットワークを形成することが必要となってくる。

3. 公共交通計画の目標と基本方針

1) 計画の期間

上位計画である「第6次一宮市総合計画」の計画期間である平成20年度～平成29年度（10年間）との整合を図り、本計画の計画期間を平成24年度から平成29年度までの6年間とする。

2) 計画の目標

“心ふれあう躍動都市一宮”の実現に向け、質の高い住民生活環境を創出する交通社会基盤として、
活発な交流を実現し、豊かな生活を支える
鉄道、バスが一体となった持続可能な公共交通ネットワーク
の形成を目指す

3) 計画の基本方針

課題① 都市活動や住民の暮らしを支える公共交通を確保する！

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の形成

- 都市拠点（一宮駅周辺）を中心に、市内の副次的都市拠点、地域生活拠点を連絡する放射状のバスネットワークを基本とする。
- バス交通（路線バス、i-バス、生活交通バス）を幹線的バス（都市拠点と地域を結ぶバス）、支線的バス（地域内の交通手段確保）に区分し、機能の明確化を図るとともに、機能に応じた運行水準の確保を図る。
- 公共交通利用が不便と感じる地域において、地域住民のニーズに応じた交通手段確保ができる仕組み（“支線的バス”における取り組み）を構築する。

一宮駅へは、直通もしくは1回の乗り継ぎで行けるようになる。

課題② 住民の足となる公共交通の利便性を高める！

基本方針2 利用しやすい公共交通環境の整備

- バス車両のバリアフリー化の促進や、待合環境の改善を図るとともに、バス運行に関するきめ細かい情報・案内の提供を行い、利用者にやさしい移動環境を創出する。
- 主要駅と幹線的バス、幹線的バスと支線的バスなどの結節点を、乗り継ぎ拠点として位置づけ、乗り継ぎ利便性の向上を図る。
- 幹線的バスと支線的バスの乗り継ぎ利用の促進のため、乗り継ぎの料金負担を軽減する。

公共交通に対する利用者の満足度が向上する。

課題③ 公共交通に関わる各主体の適切な役割分担を実現する！

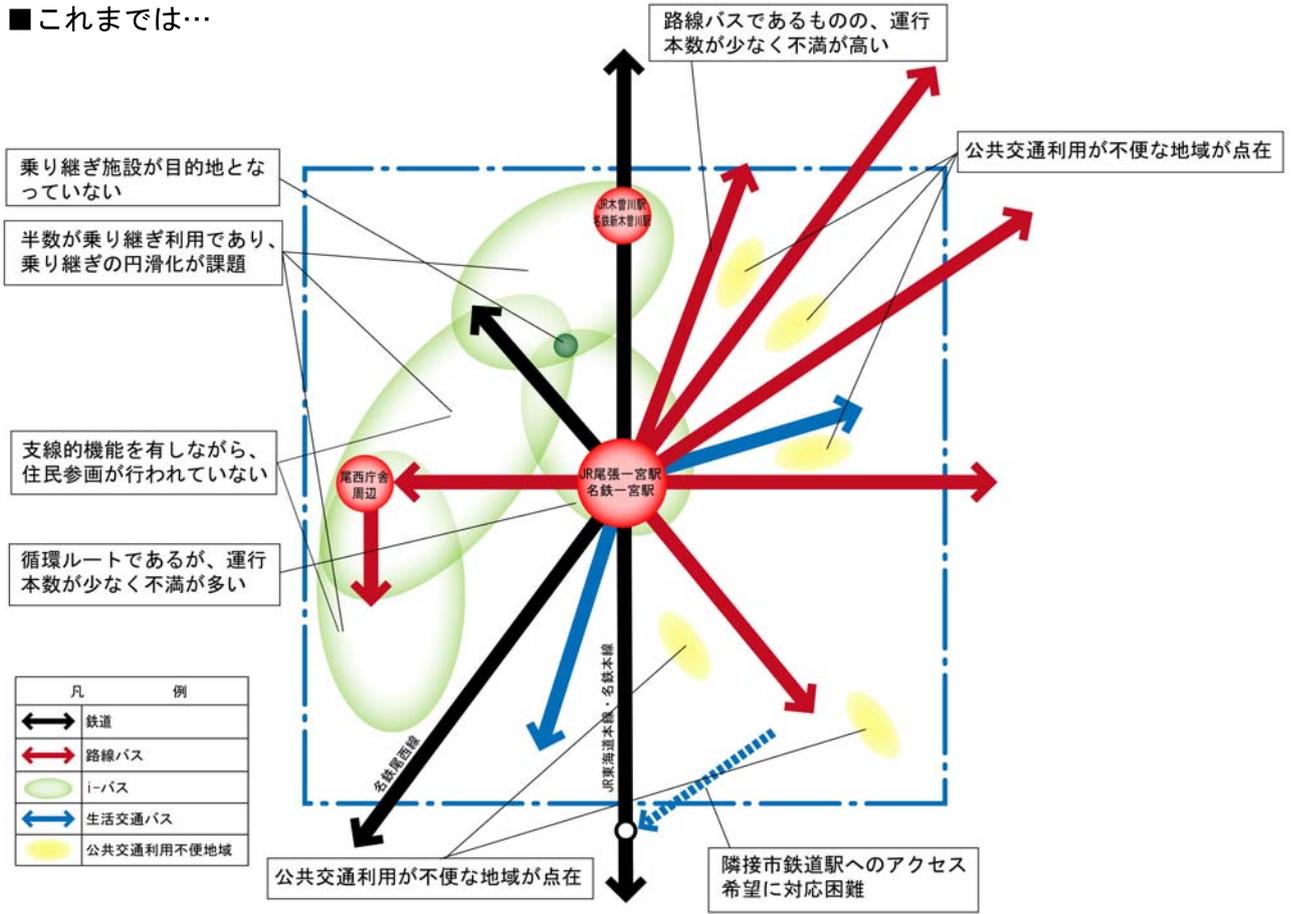
基本方針3 住民、交通事業者、行政が連携した公共交通を支える仕組みの確立

- 幹線的バスは、交通事業者が主体となって路線を維持するが、設定した運行水準の確保に向け、行政は必要に応じて運行支援を行う。
- 支線的バスは、地域住民が主体となって地域のニーズに応じた交通手段確保のあり方を検討し、行政の支援の下、交通事業者による運行を行う。
- 運行水準については、利用実態や利用者・地域ニーズを通じて検証し、必要に応じて見直す仕組みを確立する。

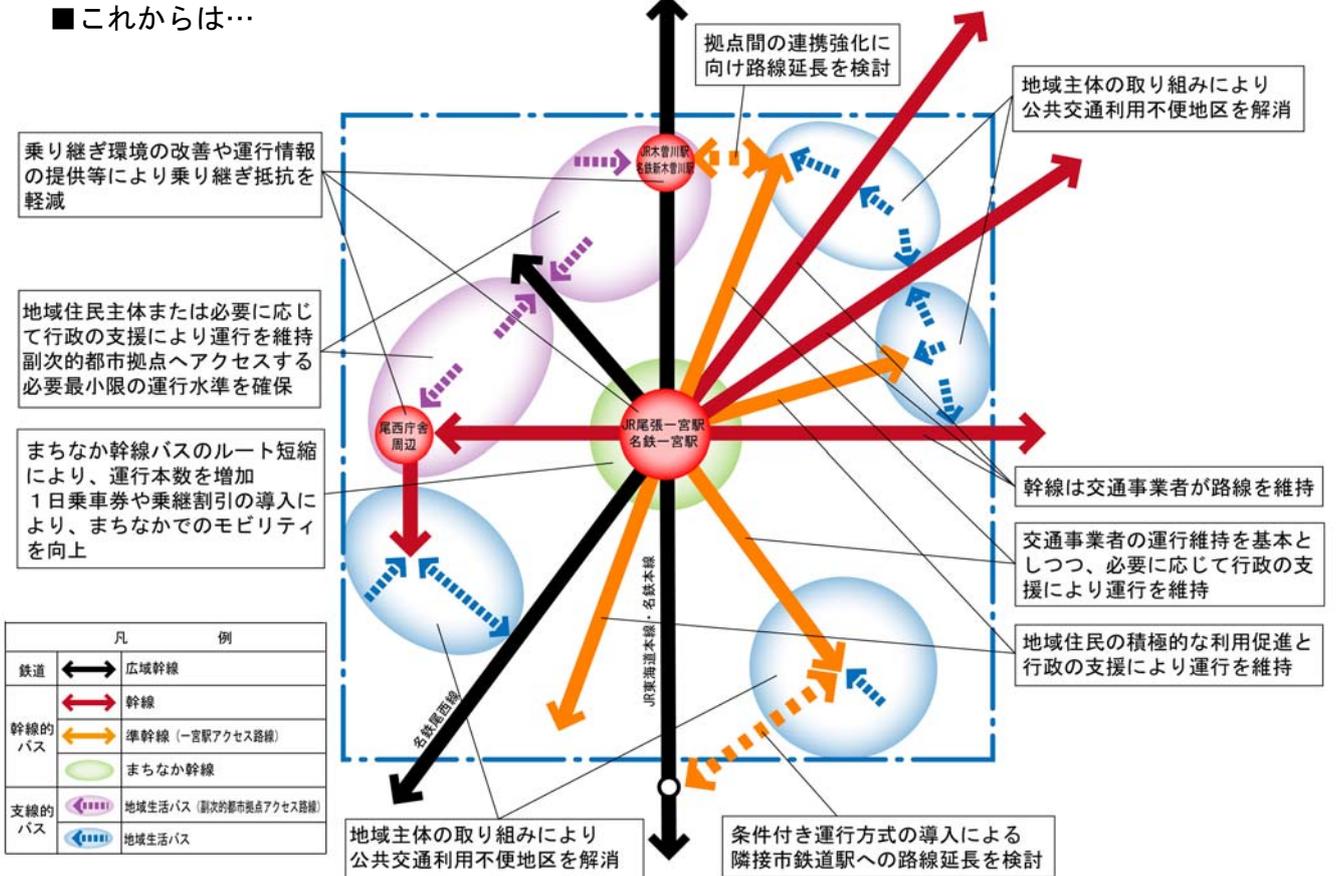
公共交通に対する市民の意識が高まる。

図 バスネットワーク見直し方針

■これまでは…



■これからは…



4. 目標を達成するために行う事業とその実施主体

1) 公共交通の機能分類と運行水準等の設定

一宮市で運行中の路線バス、iーバス及び生活交通バスの見直しを行い、鉄道、幹線的バス、支線的バスに再分類し、これらをうまく組み合わせて、全域での公共交通ネットワークとして有効に機能するようにする。そのため、住民、交通事業者、行政がそれぞれの役割分担のもと、ネットワーク及び各路線の確保、維持、改善に関わる体制を構築する。

鉄道は、ネットワークの中心として、市内外を結ぶ広域幹線と位置づける。

幹線的バスは、各市域と鉄道駅を結ぶネットワークの軸として機能し、幹線、準幹線、まちなか幹線に区別する。

幹線は、民間の交通事業者が需要に応じた運行を対キロ制運賃[※]で行う。

準幹線は、民間の交通事業者が幹線を補完する路線として運行を行い、民間の運行事業者のみでは運行継続が困難な場合に、地域や行政が運行支援を行う。

まちなか幹線は、まちなかの活性化の目的で行政が主体で運行する。

支線的バス（地域生活バス）は、幹線的バスの末端交通として地域内を最寄の鉄道駅や幹線的バスと結んで運行し、地域に応じた交通形態を地域の協議により決定する。ただし、副次的都市拠点周辺で地域協議による決定が困難な場合は行政が主体で運行する。

※ 対キロ制運賃：市内路線バスのように、乗車時点 から初乗りと呼ばれる距離に応じた最低運賃が設定され、初乗りを超過すると乗車キロに応じて加算されていく運賃

2) 公共交通の利用料金について

利用者の料金はこれまで、路線バスは対キロ制運賃、iーバスは、公共施設に行く際にバスを利用しやすいように1乗車100円、生活交通バスは地域の協議により費用の一部を地域で負担する趣旨から1乗車200円と、バスの種類により料金が異なっていた。

そこで今回、公共交通全体のネットワークを形成する中で、料金体系の見直しも実施する。

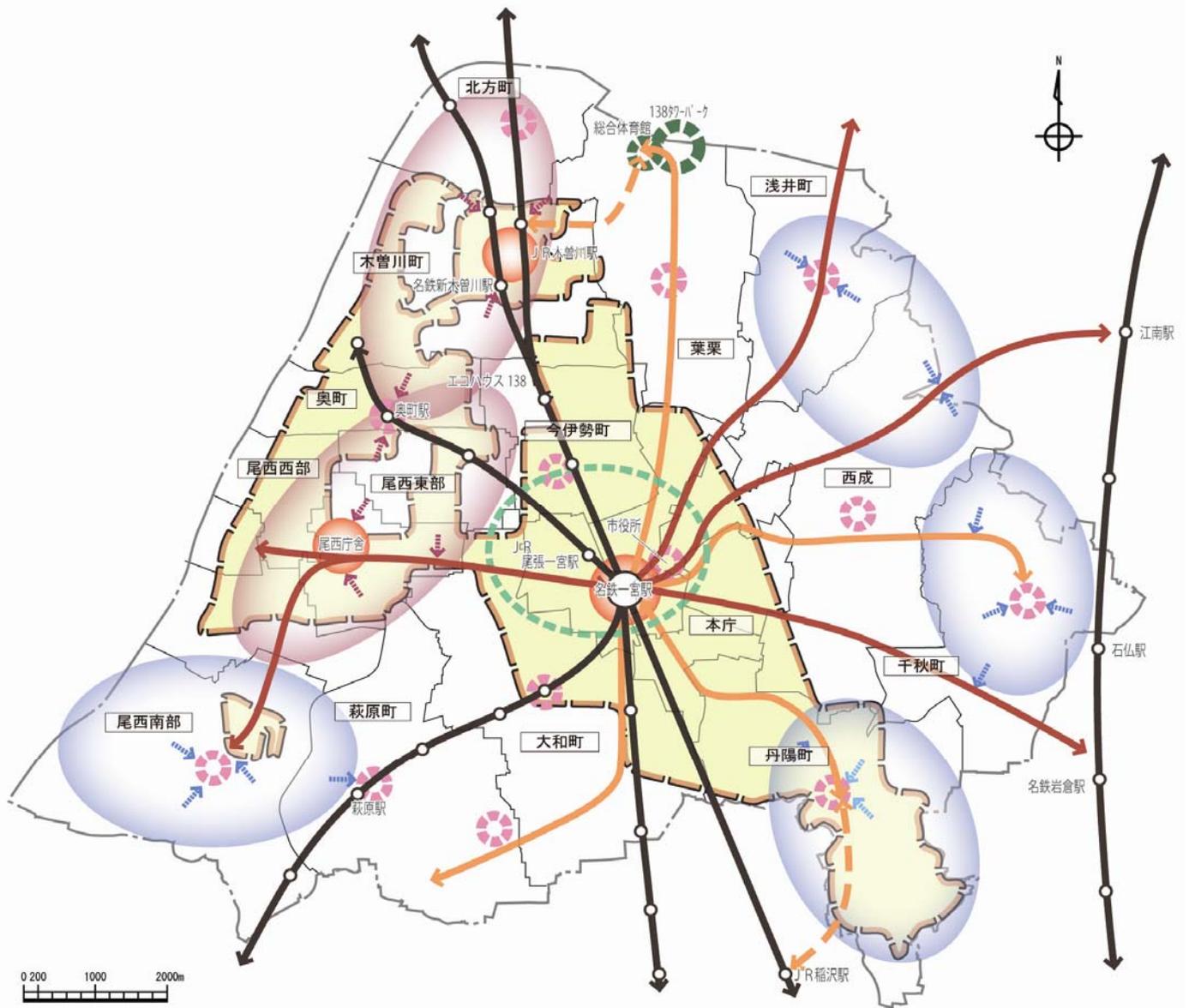
一宮駅に連絡する幹線的バス（幹線、準幹線、まちなか幹線）は、基本的に路線バス運賃の対キロ制運賃とする。これは市内のバス利用者の95%が路線バス利用者であるなかで、iーバスが公的補助を投入することで路線バスよりも割安な1乗車100円になっていることが合理性を欠く点、これを是正するために、公的補助を投入することで路線バスの運賃を軽減することは、財政的に困難である点によるものである。

ただし、準幹線の内、地域が主体的に運行維持に向けた取り組みを行い、地域による費用負担を別に設ける場合は1乗車200円とし、まちなか幹線は、まちなかの活性化の目的により1乗車200円とする。この1乗車200円は、名鉄バス(株)一宮営業所の路線バス運賃が対キロ制運賃（160円～550円）で、1乗車の平均単価が約228円（平成23年5月調査時）であることとのバランスによる。

また、地域生活バスは、1乗車200円を基本とするが、地域の協議により地域負担・利用者料金を決定することとする。

このように利用料金の見直しを行うが、利用者の過度な料金負担が発生しないよう乗り継ぎ割引制度の導入を検討することとする。

図 一宮市の公共交通ネットワークの方向性



凡	例
	都市拠点・副次的都市拠点
	地域生活拠点
	レクリエーション拠点
	市街地ゾーン
	地域区分界

凡	例
	鉄道 広域幹線
	幹線
	幹線的バス 準幹線（一宮駅アクセス路線） * 破線は延伸検討区間を示す
	まちなか幹線
	支線的バス 地域生活バス (副次的都市拠点アクセス路線)

※支線的バスの運行区域はイメージを示すものである

表 公共交通の機能分類と運行水準等の設定

機能分類		路線機能と運行水準	費用負担	料金体系
鉄道	広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋市・岐阜市等への市内外交通需要に対処する広域幹線として機能する路線 民間の交通事業者が必要に応じた運行水準を確保 <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 名古屋方面：JR、名鉄 岐阜方面 JR、名鉄 津島方面：名鉄 玉ノ井方面：名鉄 </div>	利用者	対キロ制運賃
	幹線	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点（一宮駅周辺）を中心とし、放射状に伸びる一宮市の公共交通ネットワークの軸として機能する路線 民間の交通事業者が必要に応じた運行水準を確保 民間事業者主体（ピーク時 15 分間隔、昼間 2 本/時間） <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 起線（尾西庁舎→一宮駅） 一宮川島線（川島→一宮駅） 一宮川島線（岩倉→一宮駅） 一宮宮田線（浅井→一宮駅） 古知野線（大山町・春明→一宮駅） 江南団地線（大山町→一宮駅） 丹陽線（九日市場→一宮駅） </div>	利用者	対キロ制運賃
幹線的バス	準幹線	[準幹線 A] <ul style="list-style-type: none"> 幹線を補完し、一宮市の公共交通ネットワークの軸として機能する路線 民間の交通事業者の運行を基本とするが、民間の交通事業者のみでは運行継続が困難な場合、行政が政策的に支援を行い、運行水準を確保 民間事業者・行政主体（ピーク時 30 分間隔、昼間 1 本/時間） <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 光明寺線（山郷西→一宮駅） </div>	利用者＋一宮市補助	対キロ制運賃
	準幹線	[準幹線 B] <ul style="list-style-type: none"> 幹線を補完し、地域から都市拠点へのアクセス路線として機能する路線 地域が主体的に運行維持に向けた取り組みを行う路線 地域主体（1 本/時間） <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 一宮・イオン木曾川線（名鉄一宮駅→イオンモール木曾川） ニコニコふれあいバス（東宮重→一宮駅） 千秋ふれあいバス（千秋病院→一宮駅） </div>	利用者＋一宮市補助＋地域*	均一運賃 200 円/乗車
	まちなか幹線	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点と市役所、市民病院、商業施設等を結び、まちなかの活性化を目的に行政が政策的に取り組む路線 他路線との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保 行政主体（2 本/時間） <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> i-バス一宮コース </div>	利用者＋一宮市補助	均一運賃 200 円/乗車
支線的バス	<ul style="list-style-type: none"> 幹線的バスの端末交通として最寄りの鉄道駅、幹線及び準幹線に連絡し、地域ニーズに応じた交通手段確保を、地域が主体となって取り組む路線 地域主体（地域の協議により決定） ただし、副次的都市拠点周辺については、地域による主体的な取り組みが困難な場合、行政が必要最小限の運行水準を確保	<地域主体> 利用者＋一宮市補助＋地域*	<地域主体> 200 円/乗車を基本に地域の協議により決定	
		行政主体（1 本/時間） <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> i-バス尾西南コース i-バス尾西北コース i-バス木曾川・北方コース </div>	<行政主体> 利用者＋一宮市補助	<行政主体> 均一運賃 200 円/乗車

※費用負担の項目における「地域」とは、運賃収入のみでは不足する運行経費の一部を地域の協議により地域が負担すること

3) 幹線的バス

(1) 幹線

都市拠点（一宮駅周辺）を中心に、放射状に伸びる一宮市の公共交通ネットワークの軸として機能する幹線で、需要を集約できることから民間事業者による営業路線（対キロ制運賃）として、需要量に応じた運行水準（ピーク時 15 分間隔、昼間 2 本/時間以上）を確保するものとする。

(2) 準幹線

幹線の補完機能や地域から拠点へのアクセス機能など、多様な機能を有する準幹線については、住民、交通事業者及び行政の関わり方によって、維持・存続に向けた取り組み方針が異なることから、以下の 2 種類に区分し、その確保に向けた取り組み方針を示す。

準幹線 A：幹線を補完し、一宮市の公共交通ネットワークの軸として機能する路線
準幹線 B：幹線を補完し、地域から都市拠点へのアクセス路線として機能する路線

(A) 準幹線 A の取り組み方針

- ① 民間事業者による営業路線として運行が可能な場合は、民間事業者による運行を継続する。その運行が困難な場合については、一宮市の支援を実施して運行を継続する。運行水準は、ピーク時 30 分間隔、昼間 1 本/時間とし、運賃は対キロ制運賃とする。
- ② 現在の路線を延長する場合は、次の通りとする。

(7) 拠点相互の連携を図る場合

都市拠点と副次的都市拠点を結んで運行する。

(4) 住民ニーズに応じる場合

住民ニーズに応じ路線を延長する場合は、条件付き運行*（トリガー方式）とする。

※条件付き運行：試験運行を通じて目標とする利用者数などが確保された場合には、住民ニーズに応じた運行が継続される仕組みであり、利用者の理解と協力のもとに実施する公共交通の利用促進施策

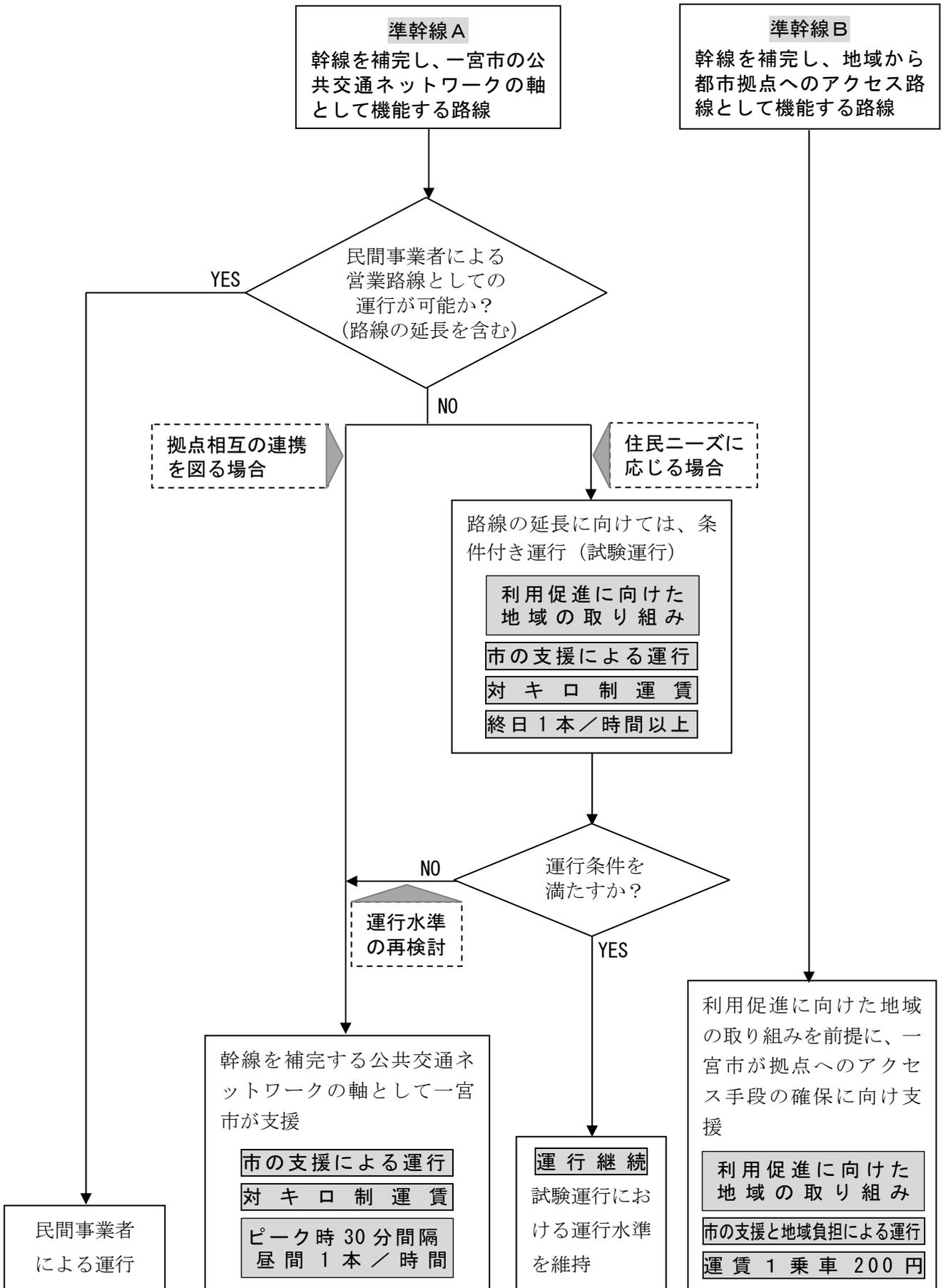
(B) 準幹線 B の取り組み方針

利用促進に向けた地域の取り組みを前提に、一宮市が拠点へのアクセス手段確保に向け支援を実施する。その運行水準は、準幹線 A に比べやや低い水準（1 本/時間）とし、運賃は均一料金（1 乗車 200 円）とする。

(3) まちなか幹線

都市拠点と市役所、市民病院、商業施設等を結び、まちなかの活性化を目的とするまちなか幹線については、行政が主体となって運行を維持するものとし、他のバス路線との乗り継ぎに配慮した運行水準（2 本/時間）の確保を図る。運賃は準幹線 B と同様、均一料金（1 乗車 200 円）とする。

図 準幹線の取り組み手順



4) 支線的バス（地域生活バス）

支線的バス（地域生活バス）は、最寄りの鉄道駅、幹線及び準幹線へ連絡することによる公共交通不便地域の解消や、副次的都市拠点等へのアクセス手段の確保に向け、地域主体で協議の場（（仮）地域生活バス協議会）を設置し、地域のニーズに応じた交通手段確保のあり方を検討し、路線の維持・存続に向けての活動も地域が主体となって行っていく路線である。

- ① 支線的バスの運行に向けた地域主体の協議の場（（仮）地域生活バス協議会）を立ち上げ、一定の地域負担を前提に、地域住民の生活行動に応じた交通手段確保のあり方（運行方法、ダイヤ等）を検討する。運賃は1乗車200円を基本に、利用者見込みや収入見込みを踏まえ、地域の協議により決定する。
ただし、副次的都市拠点周辺については、協議会の立ち上げが困難な場合であっても、一宮市が必要最小限の運行を検討する。運賃は均一料金（1乗車200円）とする。
- ② 地域が主体的に取り組む支線的バスは、地域住民に利用されること、地域の合意形成が図られていることが重要であるため、地域の利用者数や収入金額（運賃収入、協賛金収入等）、利用促進に向けた地域の取り組みなど、運行に対する維持基準を設けるものとする。維持基準に満たない場合は、運行水準及び運賃を見直すか、運行を中止する。

図 支線的バス（地域生活バス）の導入・維持に向けた役割分担と連携の仕組み

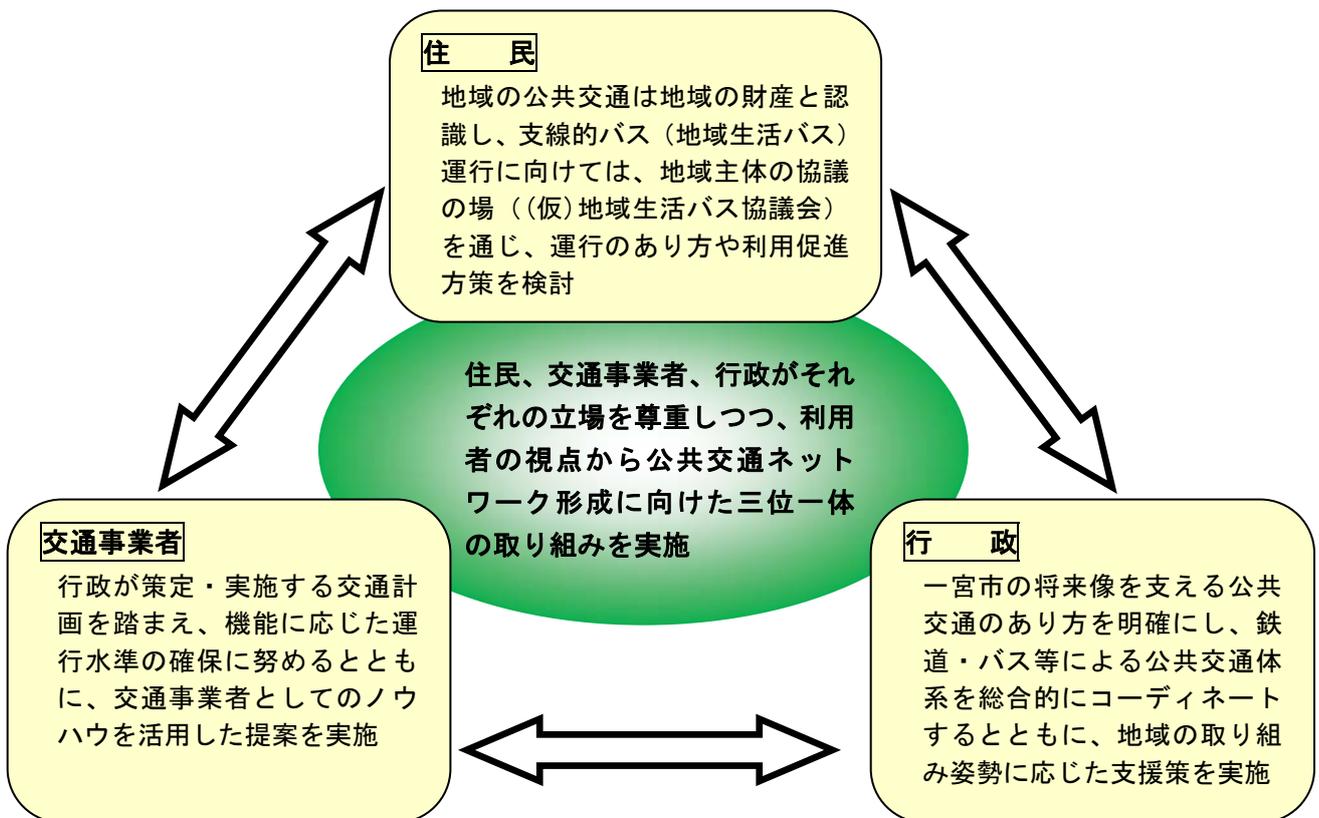
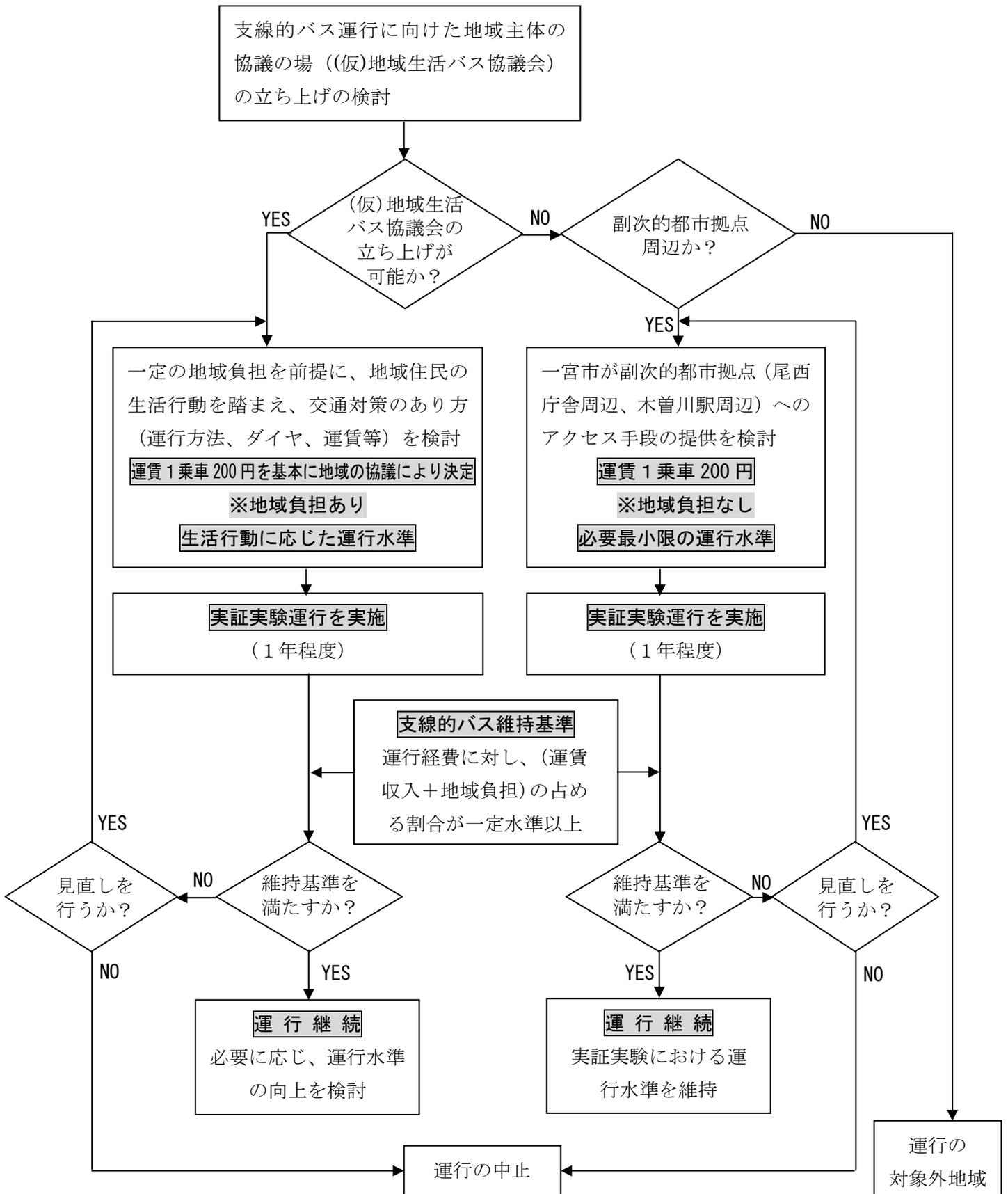


図 支線的バス（地域生活バス）の取り組み手順



5. 計画に基づいて確保していく路線

公共交通ネットワークを活性化するために現在の路線を次の表のとおり位置づけ、見直し・改善を行っていくものとする。

表 計画に位置づけられる路線の一覧

【運行主体は全て民間運行事業者】

機能分類		路線名 (下線は生活交通ネットワーク計画に位置づける路線)	事業主体 及び連携支援者	計画期間中 の運行期間
幹線的 バス	幹線	・起線 ・一宮・川島線 ・一宮・宮田線 ・古知野線 ・江南団地線 ・丹陽線 ※1	民間運行事業者	H24 ～H29
	準幹線 (準幹線 A)	・光明寺線 ※2	民間運行事業者 一宮市	H24 ～H29
	準幹線 (準幹線 B)	・ <u>一宮・イオン木曾川線</u>	民間運行事業者 一宮市 沿線の民間企業	H25 ～H29
		・ <u>大和町・萩原町コース</u> ・ <u>千秋町コース</u>	地域住民 一宮市	H24 ～H29
まちなか 幹線	・ <u>i-バス 一宮コース</u>	一宮市	H24 ～H29	
支線的 バス	地域生活 バス	・ <u>i-バス 尾西北コース</u> ※3 ・ <u>i-バス 尾西南コース</u> ※3 ・ <u>i-バス 木曾川・北方コース</u> ※3 ・(仮)地域生活バス協議会による運行協議 がまとまったコース ※4	地域住民 一宮市	H24 ～H29

※1 丹陽線の九日市場から JR 稲沢駅の延伸検討区間については、利用者の見込みの検討など運行に向けての協議を地域住民、稲沢市及び一宮市で行う。

※2 一宮市総合体育館から JR 木曾川駅の延伸検討区間については、利用者の見込みなど運行に向けての課題の対策について地域住民と検討中。

※3 地域で(仮)地域協議会を設置し、地域生活バスへの移行の協議を地元住民と一宮市で行う。

※4 公共交通利用が不便と感じる地域において、計画期間中に(仮)地域協議会が設置され、運行協議がまとまる地区があれば地域生活バスの運行を検討・実施する。

※ コース変更など運行内容に変更のあった路線は、生活交通ネットワーク計画に位置づけることの協議を行う。

6. 公共交通利用促進策

公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備する必要がある。そのため次表の内容で、地域協働推進事業計画と連携をとり、様々な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとする。

表 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

施策等の分類	具体的な取り組み	実施主体	実施年度・内容
(1)利用者目線による分かりやすい情報の提供	①公共交通利用に係る情報提供(総合案内板、バス停案内表示、バスマップ、一宮市ホームページ、一宮市広報等)	交通事業者・行政・地域	H24～H29 各種媒体に掲載 地域協働推進事業計画に位置づける
	②分かりやすいバス系統の表示(バス車両、バス停等)	交通事業者	H24～ 実施方法の検討
	③待合環境の改善・乗り継ぎ抵抗を軽減する表示(バスの運行情報等)	交通事業者・行政	H24～H29 適宜改善
(2)利用促進を誘導する施策	①平日の昼間時間帯及び土・休日の終日に市内全路線の利用が可能な1日乗車券や、乗り継ぎ割引制度の導入検討	交通事業者・行政・地域	H24～H29 路線限定の1日乗車券の導入 H24～H29 市内全路線の利用が可能な1日乗車券の検討・試行 地域協働推進事業計画に位置づける
	②乗り継ぎ抵抗の軽減等を目的とした利用促進施策の検討(乗り継ぎ環境の改善、運行情報の提供、サイクル&バスライド駐輪場等)	交通事業者・行政・地域	H24～H29 適宜改善
(3)地域づくりと一体となったバスへの愛着(マイバス意識)を高める方策	①バスを活用し、地域コミュニティの形成に向けた取り組みの実施	地域・行政	H24～H29 地域ワークショップの開催 地域協働推進事業計画に位置づける
	②一宮市の各種イベント時におけるバス利用促進のキャンペーン、イベント、PRの実施	交通事業者・行政・地域	H24～H29 随時実施 地域協働推進事業計画に位置づける
	③地域住民による各種活動の実施(バス停、付帯施設及び周知における清掃、緑化等)	地域	H24～H29 継続的に実施 地域協働推進事業計画に位置づける

7. 公共交通ネットワークの評価・検証

1) バス路線評価の考え方

(1) 準幹線は住民、交通事業者及び行政が協働で運行維持に係る評価を実施

幹線を補完し、一宮市の公共交通ネットワークの軸としての機能を有することから、住民、交通事業者及び行政の協働のもと、運行結果に基づく評価を実施し、運行維持を検討する。

(2) 支線的バスは地域住民と行政が協働で運行を評価し、見直し案を検討

地域に密着した生活交通路線であることから、住民と行政が協働で運行結果に基づく評価を実施し、運行維持の妥当性や運行計画の見直しに加え、利用促進策を検討する。また、定時定路線による運行が適切ではないと考えられる場合、その他の方法も検討する。

ただし、副次的都市拠点へのアクセス路線については、行政が主体的に評価を実施しつつ、必要最小限の運行水準の確保を検討する。

2) 公共交通ネットワークの評価・検証

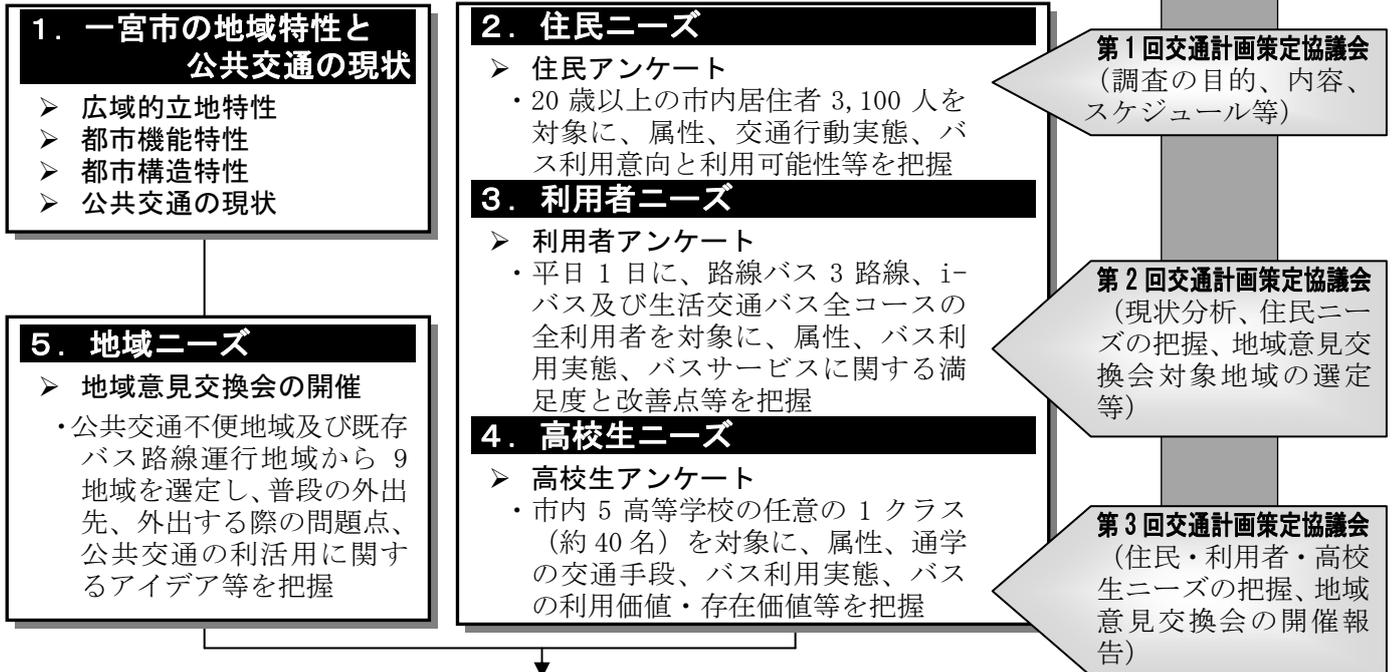
- ① 公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は、一宮市地域公共交通会議の場で実施
- ② 公共交通ネットワークの評価は、「ネットワーク全体での評価」、「路線単位での評価」の2つの評価の視点に基づき、目標値の達成度を評価・検証
- ③ 評価・検証の指標は、利用者数、収支率、満足度等とし一宮市地域公共交通会議で決定する。
- ④ 目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するP D C Aサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施
- ⑤ 目標年次の平成29年度を最終年度として、段階的に評価・検証を踏まえた改善策を検討するとともに、最終年度では第6次一宮市総合計画の見直しを受け、一宮市公共交通計画の見直しを実施

図 公共交通ネットワークの評価・検証の流れ

実施内容	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
個別運行計画案の作成						
まちなか幹線						
支線的バス						
計画に基づいた個別運行の実施						
準幹線						
まちなか幹線						
支線的バス						
路線単位での評価・検証						
準幹線						
まちなか幹線						
支線的バス						
ネットワーク全体での評価・検証						
改善点の検討						

【参考】計画策定の経緯(平成23年度に実施)

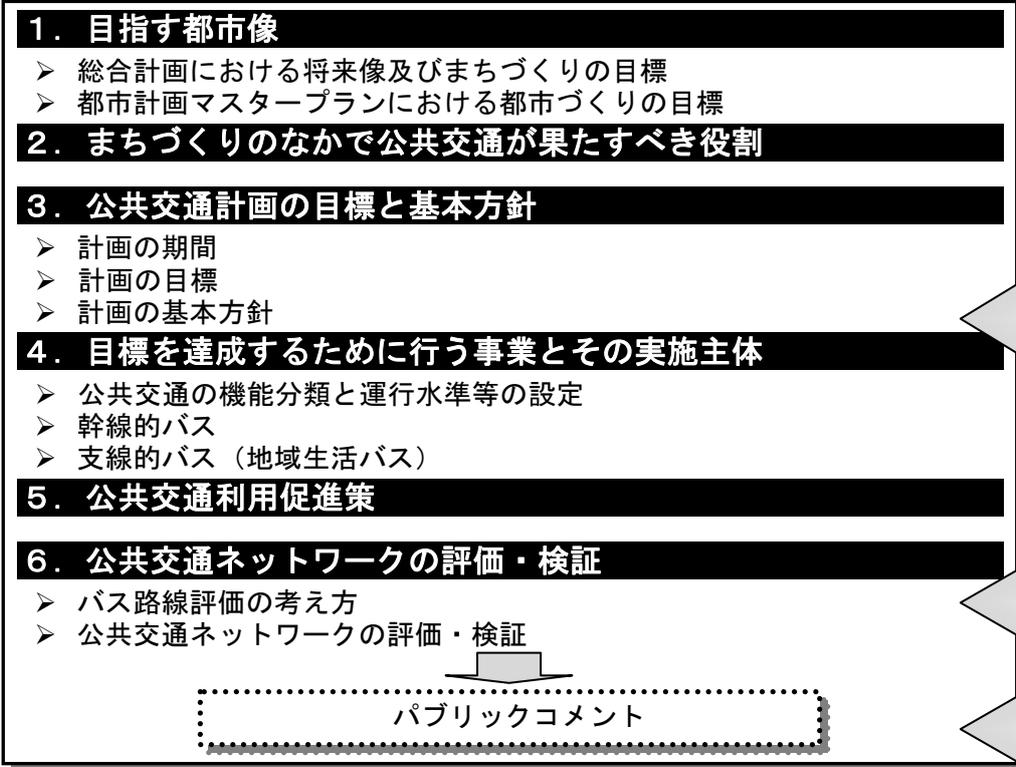
<地域の概況と各種ニーズの整理>



<一宮市における公共交通の現状と課題>



<一宮市公共交通計画の方針>



<一宮市生活交通ネットワーク計画の作成>



交通計画策定協議会

第 4 回交通計画策定協議会
(公共交通の課題、基本方針 (案))

第 5 回交通計画策定協議会
(公共交通計画 (案) の取りまとめ)

第 6 回交通計画策定協議会
(パブリックコメントへの対応)

