
一宮市公共交通計画

【 資 料 編 】

平成 24 年 3 月

一 宮 市

目 次

■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	資－ 1
1) 広域的立地特性.....	資－ 1
2) 都市機能特性.....	資－ 2
3) 都市構造特性.....	資－ 6
4) 公共交通の現状.....	資－ 7
5) まとめ.....	資－ 20
2. 住民ニーズ	資－ 24
1) 住民アンケートの概要.....	資－ 24
2) 結果.....	資－ 25
3) まとめ.....	資－ 48
3. 利用者ニーズ	資－ 53
1) 利用者アンケートの概要.....	資－ 53
2) 結果.....	資－ 54
3) まとめ.....	資－ 89
4. 高校生ニーズ	資－ 97
1) 高校生アンケートの概要.....	資－ 97
2) 結果.....	資－ 98
3) まとめ.....	資－109
5. 地域ニーズ	資－110
1) 地域意見交換会の開催目的.....	資－110
2) 概要.....	資－110
3) 実施結果.....	資－111

■資料編

1. 住民アンケート自由意見	資－121
2. 利用者アンケート自由意見	資－170
3. アンケート調査票	資－195

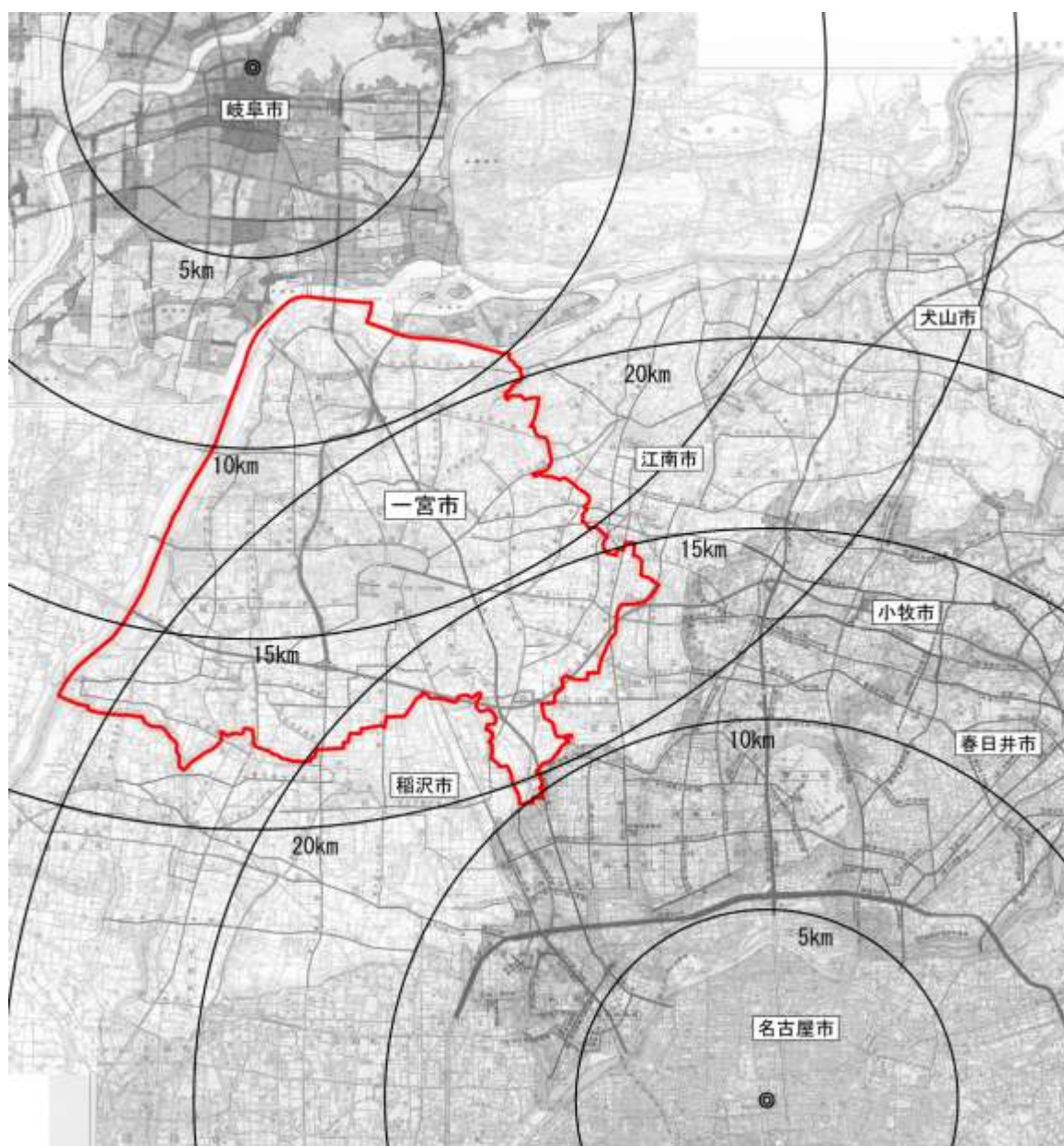
■地域の概況と各種ニーズ

1. 一宮市の地域特性と公共交通の現状

1) 広域的立地特性

- 一宮市は、名古屋都心から約 20km 圏、岐阜市中心部から約 15km 圏に位置し、尾張地域の中核的な都市として発展してきた。
- JR 東海道本線、名鉄名古屋本線により名古屋駅、岐阜駅とは概ね 10 分程度で結ばれている。市内には、名神高速道路、東海北陸自動車道の 4 つのインターチェンジと両高速道路をつなぐジャンクションがあり、広域自動車交通網の結節点となっている。

▼広域的位置

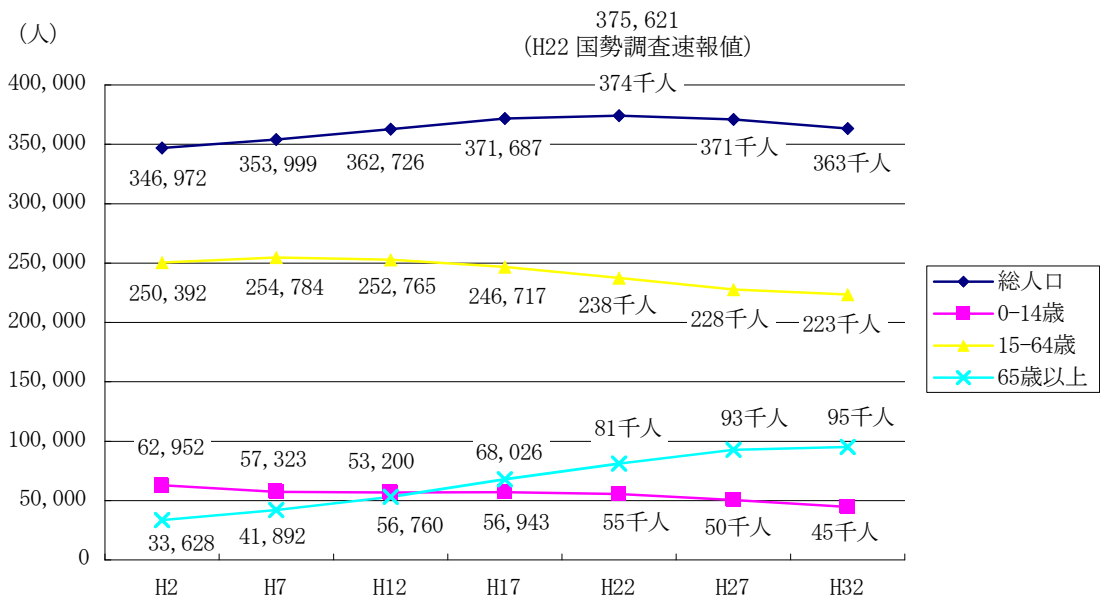


2) 都市機能特性

①人口

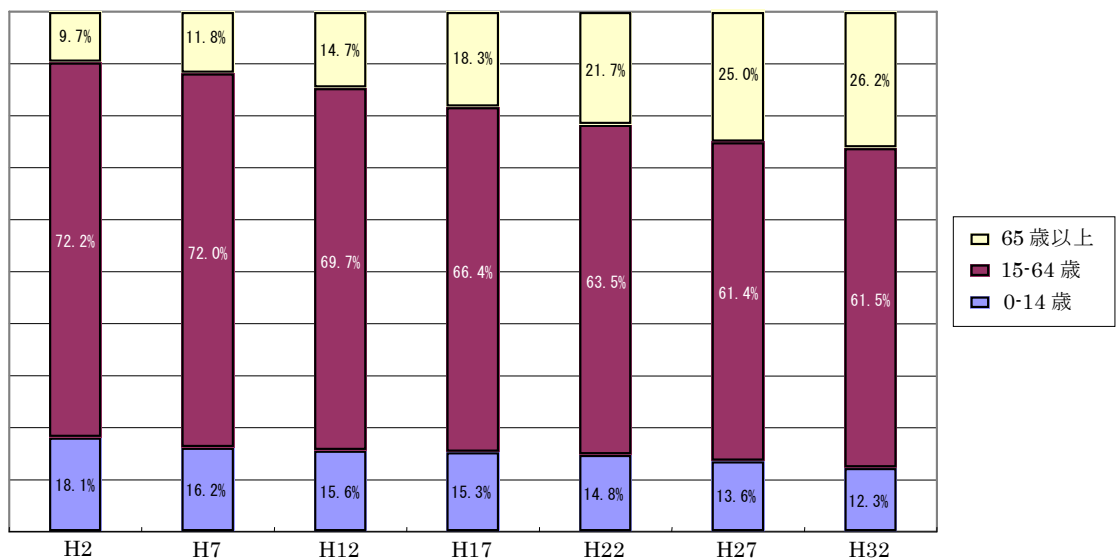
- 一宮市の人口は増加傾向にあり、平成 22 年国勢調査（速報値）では 37.6 万人となっており、愛知県下では名古屋市を除き第 3 位、尾張西部地域の 7 割のシェアを占めている。
- 第 6 次一宮市総合計画における将来人口推計では、平成 22 年をピークに一宮市の人口は減少へと転じるものと予測されている。
- 高齢者（65 歳以上）人口は、今後とも人口数、割合とも増加傾向を示し、平成 32 年では 95 千人、約 26%と平成 22 年と比較して 14 千人、約 5%の増加が予測されている。

▼人口の推移と将来推計



(資料：第 6 次一宮市総合計画)

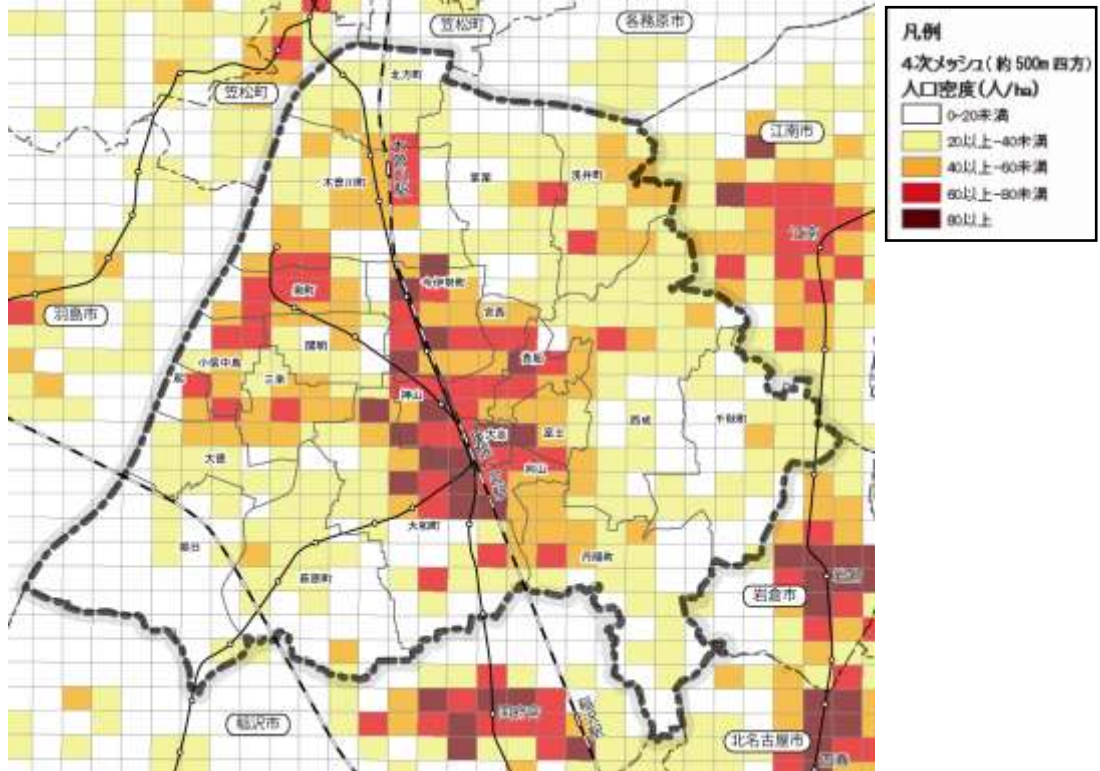
▼年齢階層別人口割合の推移と将来推計



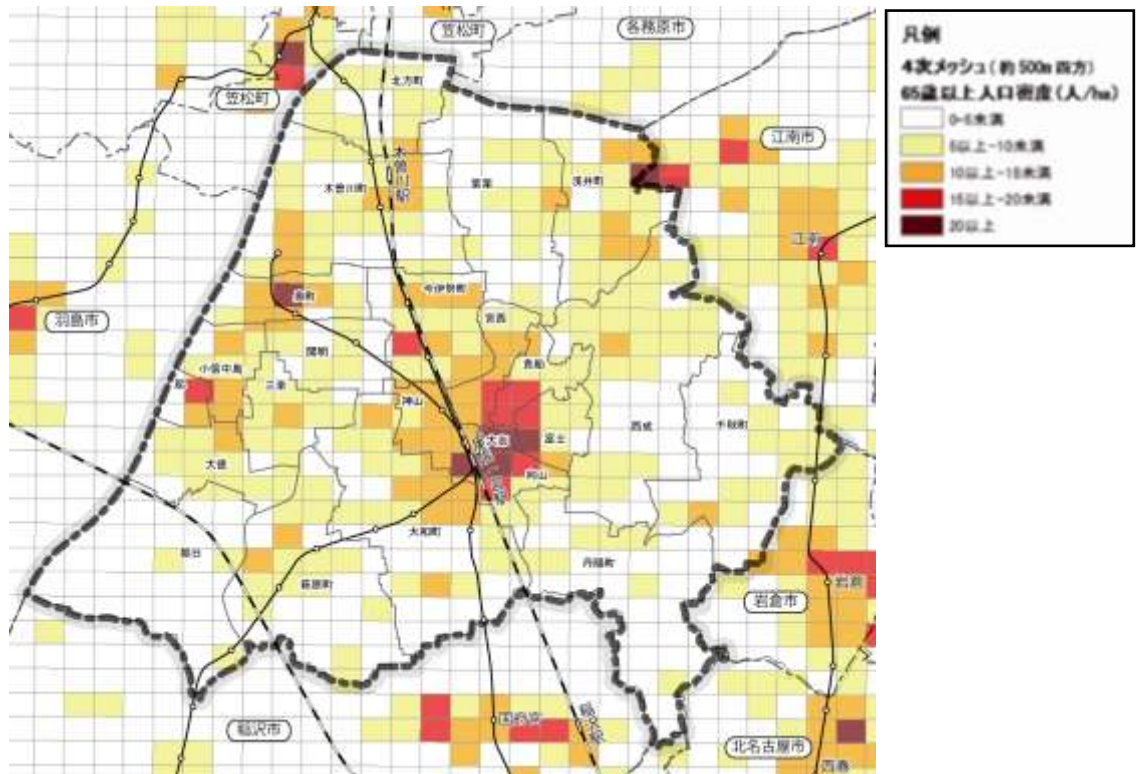
(資料：第 6 次一宮市総合計画)

- 一宮市の人口は、一宮駅周辺での人口集積が高く、鉄道沿線に分布している。
- 高齢者人口では、一宮駅、木曾川駅周辺及び市域縁辺部の奥町、浅井町での集積が高い。

▼人口の分布



▼高齢者人口の分布

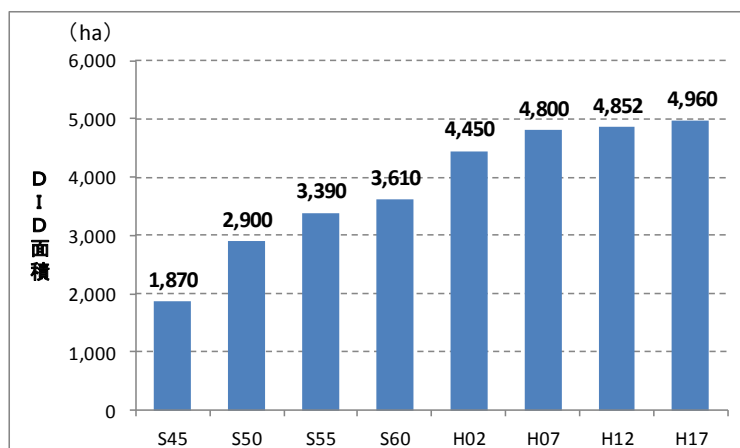
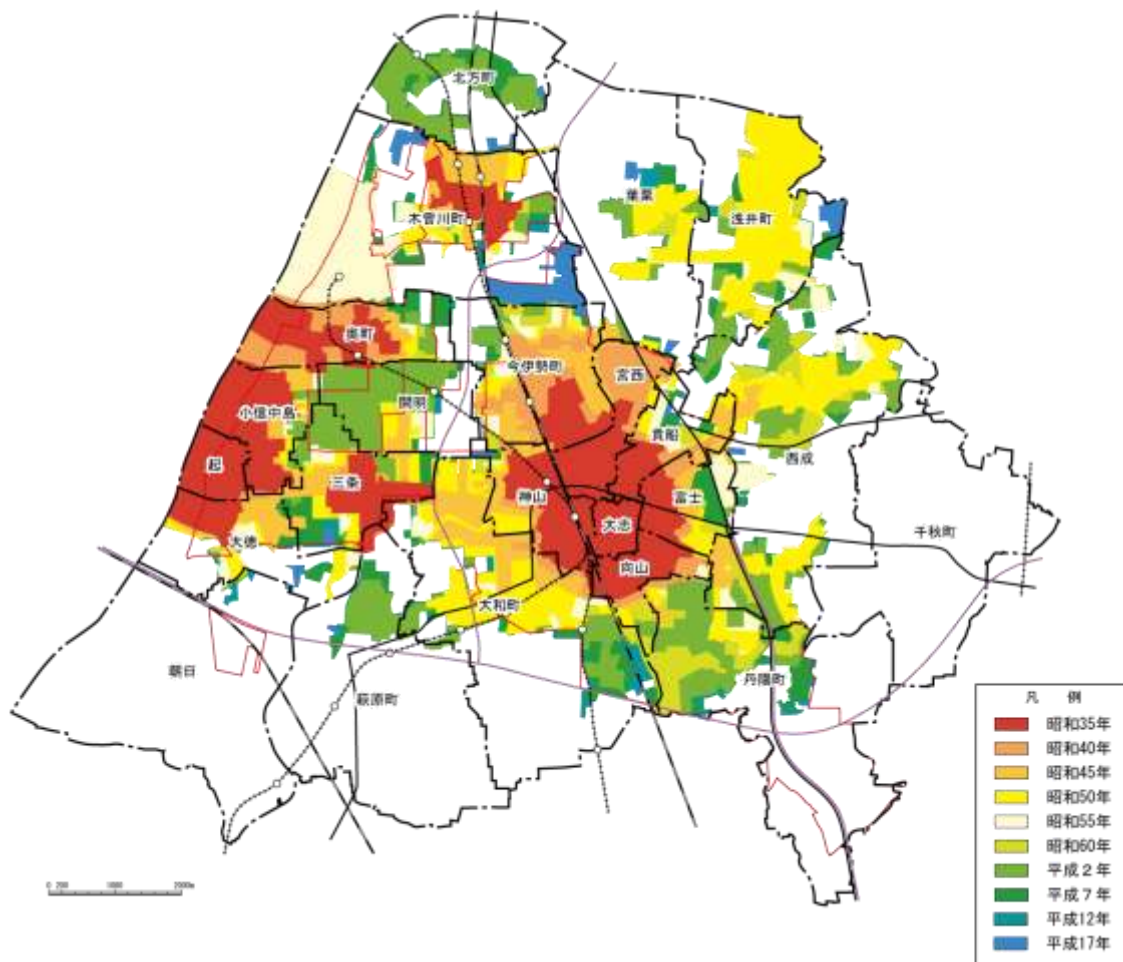


(資料：H17 国勢調査)

②土地利用

- 一宮市は、市街化区域に農用地が比較的多い一方、市街化調整区域には宅地が多く存在し、全体的に宅地と農用地が混在した土地利用となっている。
- DID（人口集中地区）の変遷からみても、市域北東部の浅井町や西成といった市街化調整区域にも DID が広範に広がってきている。

▼DIDの変遷



* DID 面積は旧尾西市及び旧木曾川町を含む現一宮市域

(資料：国勢調査)

③人口流動

○一宮市の通勤・通学流動は、流出入とも名古屋市や岐阜市といった都市圏の中心都市との結びつきが強いほか、稲沢市、江南市といった隣接都市間との結びつきが強い。

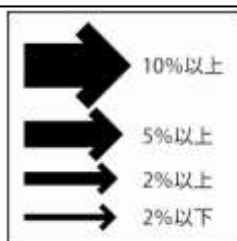
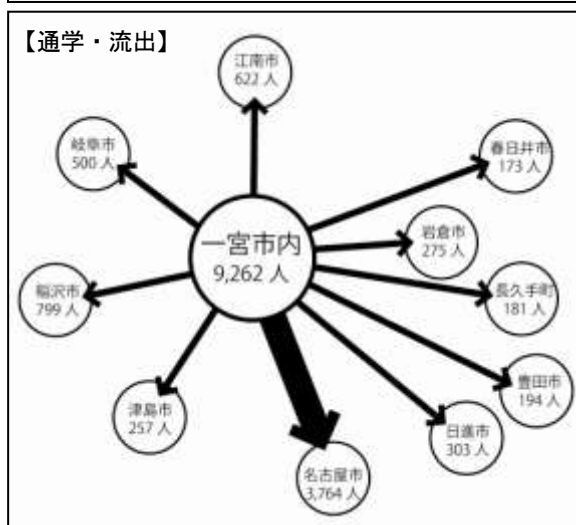
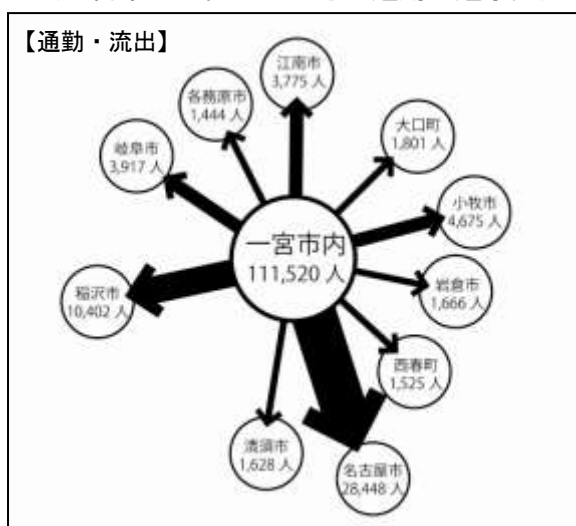
○通勤・通学者数は、流出・流入とも増加していることから、日常生活圏の広域化が進んでいることが伺える。

▼主な流出入先

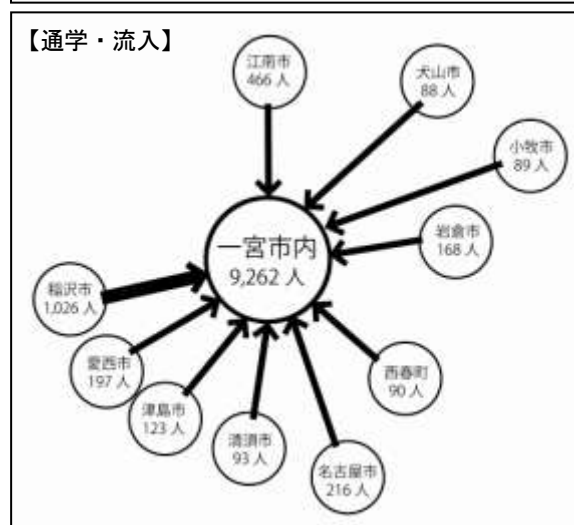
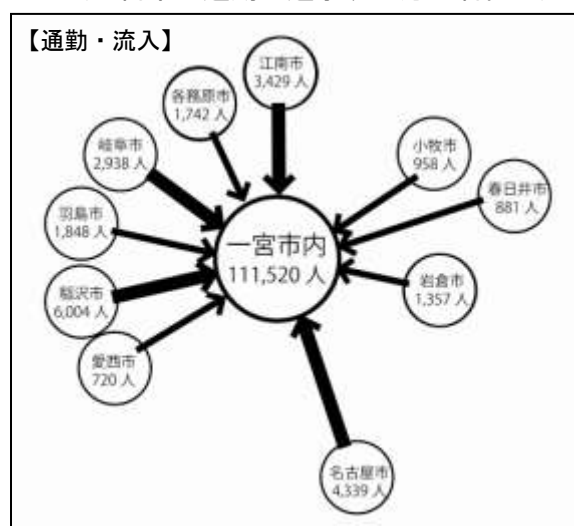
●流出先 (単位:人)							●流入先 (単位:人)										
		1位	2位	3位	4位	流出計	1宮市内で 従業・通学	1宮市内に常住 する就業者・ 就学者数			1位	2位	3位	4位	流出計	1宮市内で 従業・通学	1宮市内に常住 する就業者・ 就学者数
通勤	S60	名古屋市	稲沢市	尾西市	岐阜市	44,515	83,873	128,388	通勤	S60	尾西市	名古屋市	木曾川町	江南市	27,248	83,873	111,121
	H17	名古屋市	稲沢市	小牧市	岐阜市	76,950	111,520	188,470		H17	稲沢市	名古屋市	江南市	岐阜市	35,239	111,520	146,759
通学	S60	名古屋市	稲沢市	江南市	岐阜市	9,096	11,662	20,758	通学	S60	尾西市	木曾川町	稲沢市	岩倉市	3,278	11,662	14,940
	H17	名古屋市	稲沢市	江南市	岐阜市	9,224	9,262	18,486		H17	稲沢市	江南市	名古屋市	愛西市	3,493	9,262	12,755

(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)

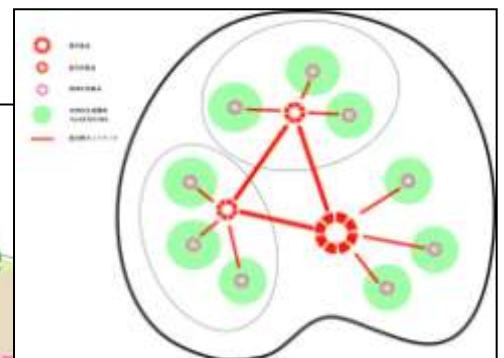


(資料：H17 国勢調査)

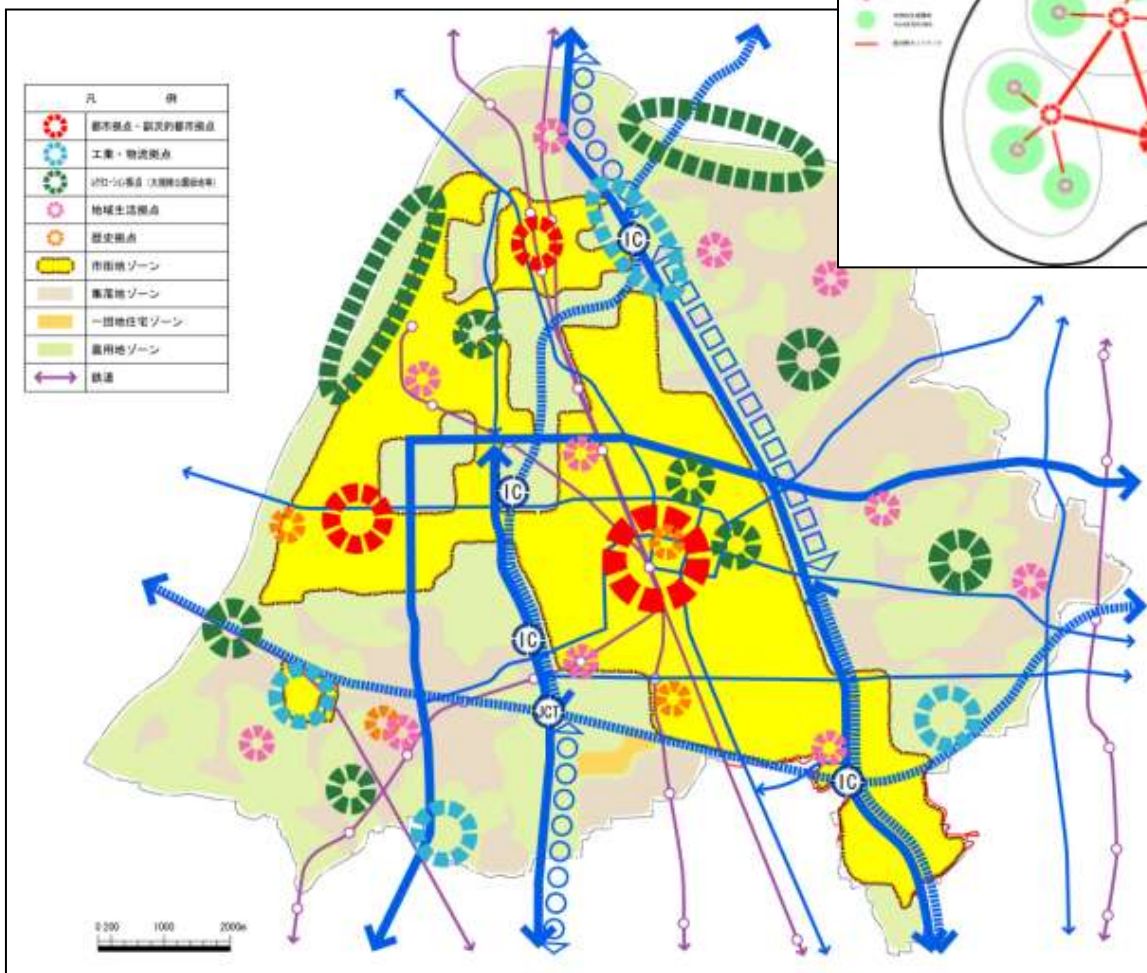
3) 都市構造特性

○「一宮市都市計画マスタープラン（H21）」では、一宮市の将来都市構造は、一宮駅を中心とする都市拠点、尾西庁舎及び木曾川駅周辺の副次的都市拠点、連区を単位とする生活圏の中心地区を地域生活拠点として位置づけ、これら地域生活拠点と都市拠点又は副次的都市拠点間を連絡する拠点間ネットワークを形成することで、集約連携型都市構造への転換を目指している。拠点間ネットワークの形成にあたっては、鉄道は公共交通軸として利便性の向上を図るため、鉄道駅のバリアフリー化や交通結節点機能の整備、改善を進めるとともに、一定の利用者が見込まれるバス路線を公共交通軸として位置づけ、当該路線沿線に人口や都市機能の集積を図るものとしている。

▼都市構造の概念



▼一宮市の将来都市構造



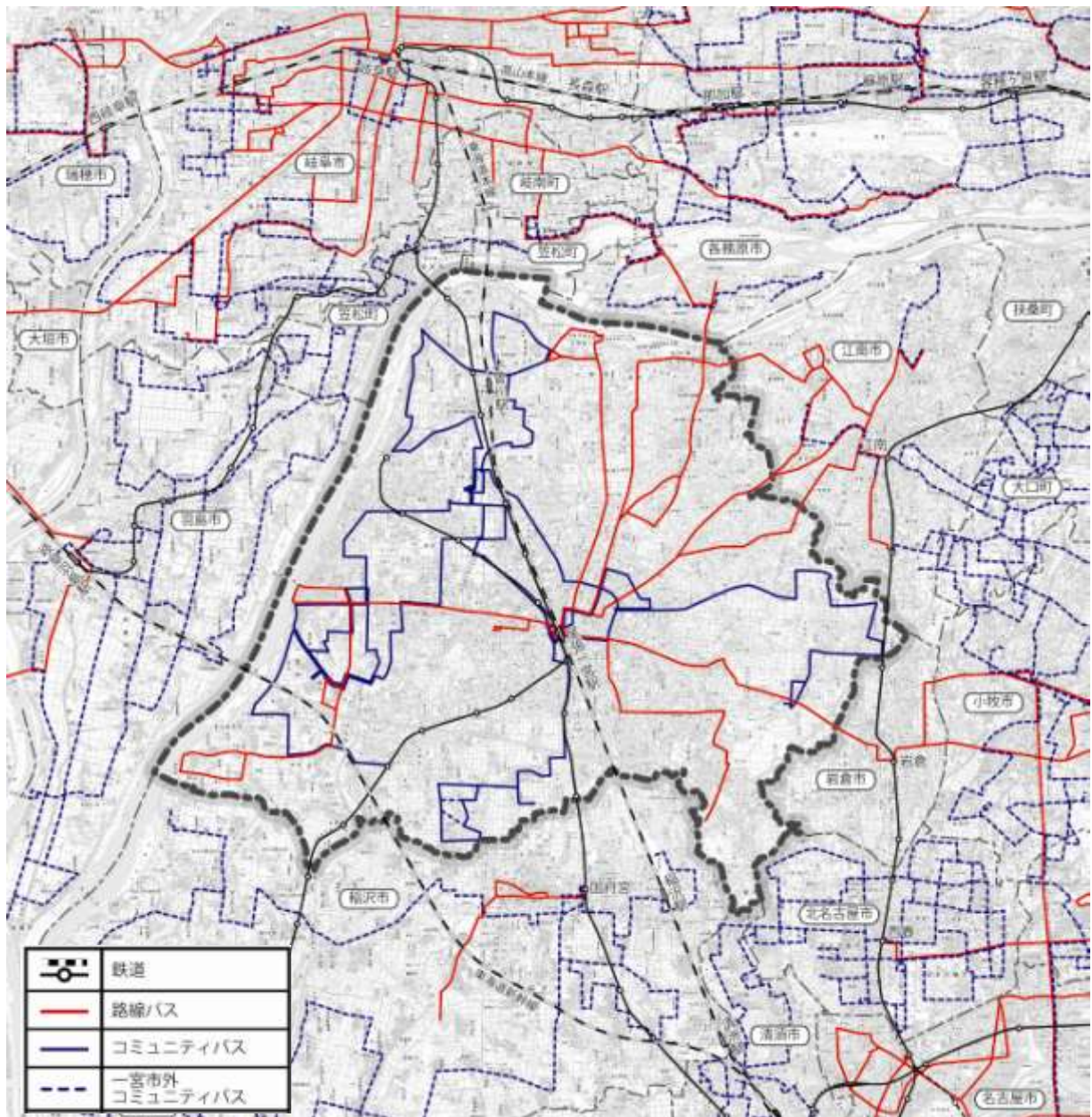
(資料：都市計画マスタープラン)

4) 公共交通の現状

①公共交通施設の整備状況

- 一宮市の公共交通は、JR 東海道本線及び名鉄名古屋本線が市中心部を南北に名古屋市及び岐阜市等を連絡するとともに、一宮駅を基点に名鉄尾西線及び名鉄バスが市域に分散する市街地及び集落地等へ放射状にネットワークを形成している。
- i-バス（4 コース）は放射状に展開する名鉄バスの利用圏域間において、市域西部を環状方向に連絡し、生活交通バス（2 コース）は千秋町、大和町・萩原町の公共交通不便地区と一宮駅を直接連絡している。
- 一宮市及び隣接都市のコミュニティバスのネットワークの形成状況をみると、岩倉市を除く各都市でコミュニティバスは運行されているが、行政間をまたいで運行しているのは路線バスのみとなっている。

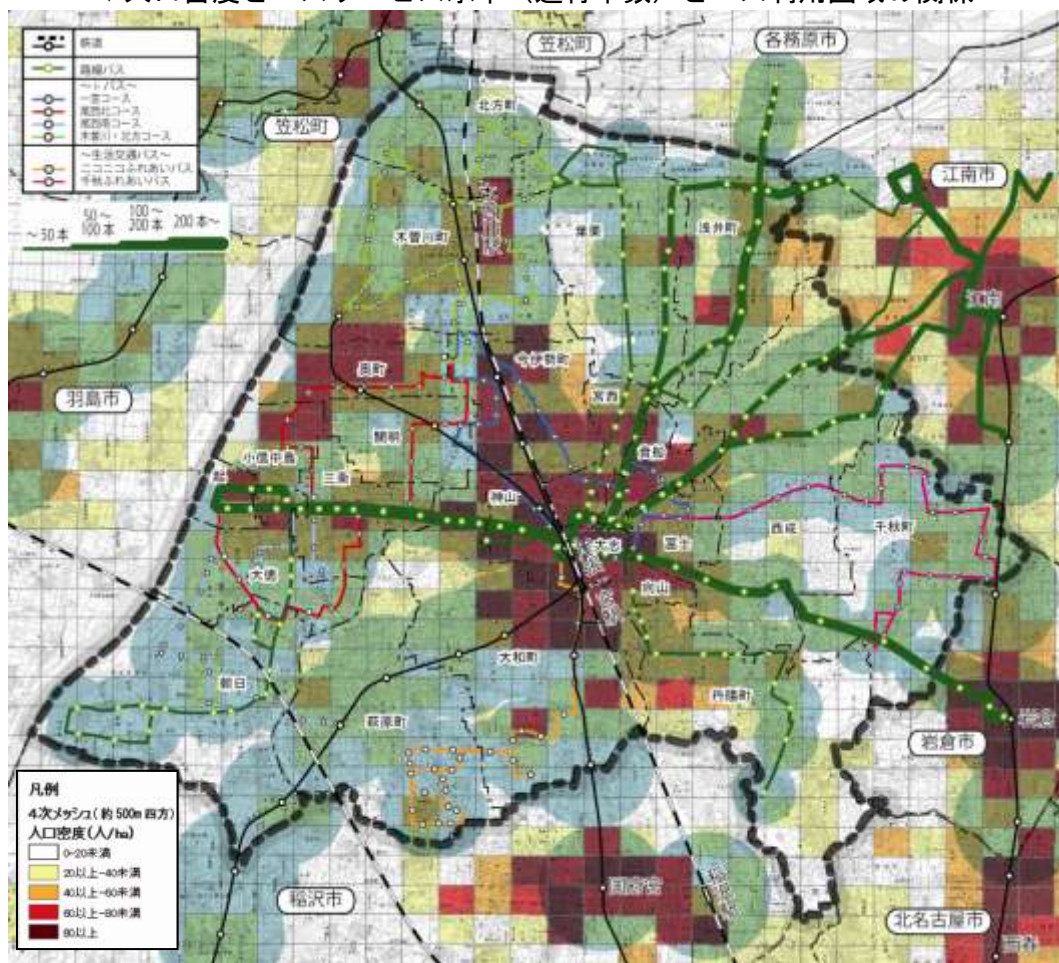
▼公共交通ネットワークの形成状況



②バスサービス水準

- 路線バスのサービス水準（運行本数）をみると、市域西部では尾西庁舎周辺を連絡する起線の運行本数が多く、市域東部では浅井町、西成、千秋町及び隣接都市間を連絡する一宮川島線、一宮宮田線、古知野線の運行本数が多い状況にある。
- 運行本数の多いバス路線は、人口密度の高い地区を経由していることから、潜在需要に対応したバスサービスの提供が行われていることがわかる。
- 鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 500m を公共交通利用圏域とした場合、利用圏域外となる地域が存在する。

▼人口密度とバスサービス水準（運行本数）とバス利用圏域の関係



※公共交通利用圏域は鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 500m とした（H17 国勢調査人口メッシュ（約 500m 四方））

路線名			系統(起点～経由～終点)			運行回数		
名鉄バス	丹陽	尾張一宮駅前～一宮せんい団地～九日市場	20	名鉄バス	尾張中島～名鉄一宮駅	2		
	一宮・宮田	宮田本郷～西浅井～名鉄一宮駅	97		名鉄一宮駅～尾張三条～尾張中島	2		
		宮田本郷～丹羽～名鉄一宮駅	23		起工高・三岸美術館前～名鉄一宮駅	4		
	一宮・川島	川島～島村～名鉄一宮駅	72		名鉄一宮駅～三条中島～名鉄一宮駅	13		
		尾張一宮駅前～羽根～岩倉	150		名鉄一宮駅～中島蓮池～名鉄一宮駅	8		
		尾張一宮駅前～水法	1		名鉄一宮駅～尾張中島～蓮池口	2		
		印田～羽根～岩倉	1		蓮池～名鉄一宮駅	2		
	光明寺	山郷西～西島町～名鉄一宮駅	22		名鉄一宮駅～一宮学園前	16		
		138 タワーパーク～西島町～名鉄一宮駅	14		一宮コース	名鉄一宮駅～エコハウス138～名鉄一宮駅	20	
	古知野	江南～大山町～名鉄一宮駅	81		尾西北コース	エコハウス138～尾西庁舎～エコハウス138	10	
		江南～上奈良 春明～名鉄一宮駅	71		尾西南コース	萩原駅～尾西記念病院～尾西庁舎	8	
	江南団地	団地東～大山町～名鉄一宮駅	14		木曾川・北方コース	エコハウス138～木曾川市民病院～エコハウス138	10	
		名鉄一宮駅～大山町～江南団地	14		生活交通バス	ニコニコふれあいバス	東宮重～萩の里～一宮駅	10
	起	名鉄一宮駅～尾張中島～名鉄一宮駅	83		生活交通バス	千秋ふれあいバス	千秋病院～一宮駅	7
		名鉄一宮駅～尾張中島～郷北	4					

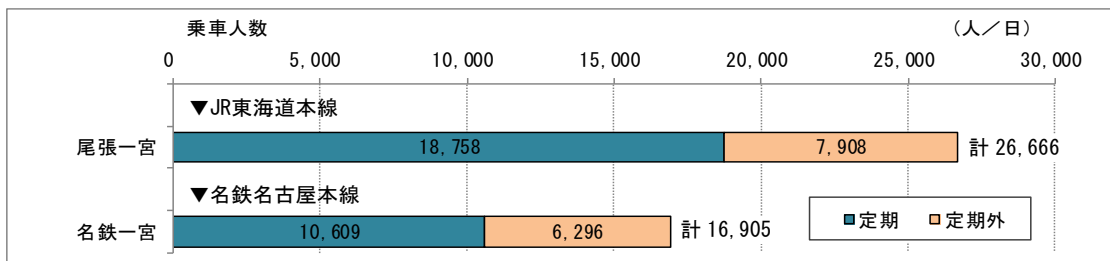
※名鉄バスは H22 年度実績、i-バス及び生活交通バスは H21 年度実績

③公共交通の利用状況

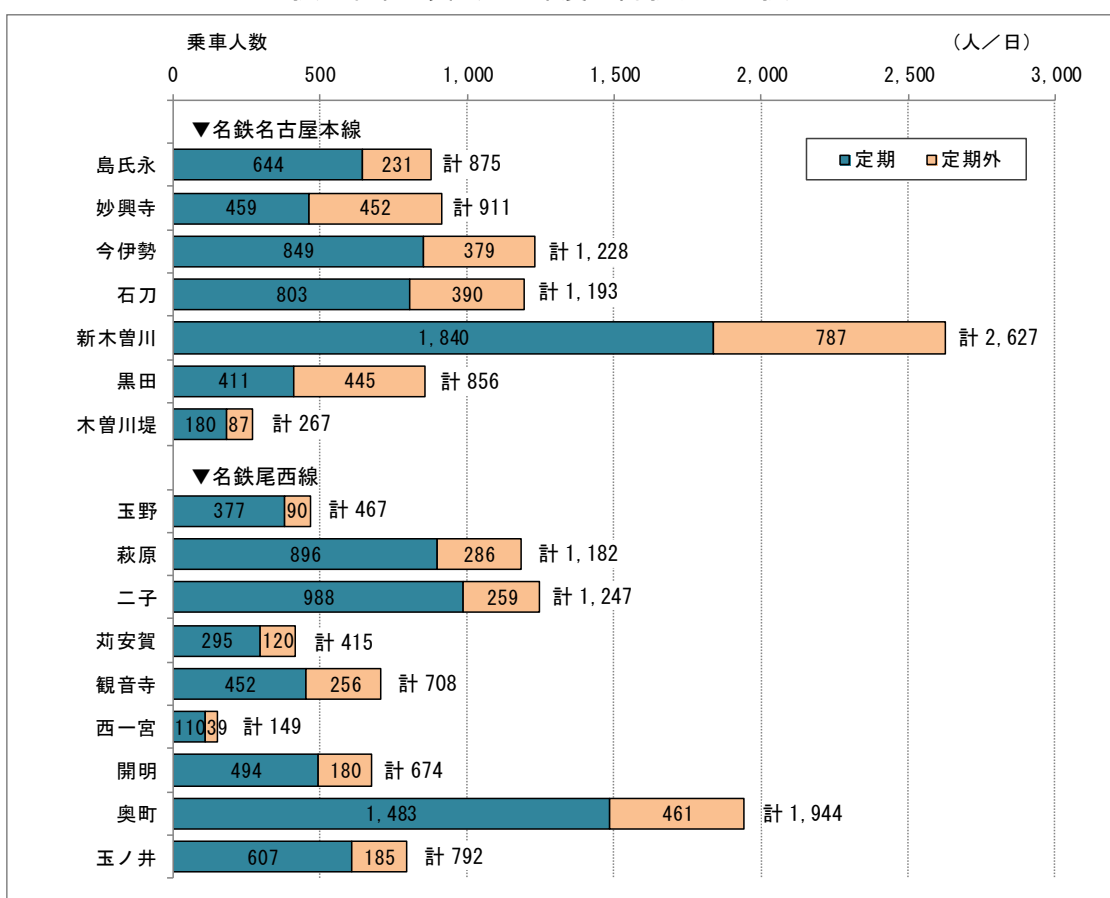
(1) 鉄道の利用状況

○平成20年度の一宮駅（尾張一宮、名鉄一宮）の乗車人員は1日約4万人を有しており、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。

▼駅別乗車人員（H20年度一宮駅）



▼駅別乗車人員（H20年度一宮駅以外の駅）



JR東海道本線（H20年度） (人/年)

	定期	定期外	総数	定期率
尾張一宮	6,846,535	2,886,308	9,732,843	70%

名古屋本線（H20年度） (人/年)

	定期	定期外	総数	定期率
島氏永	235,020	84,271	319,291	74%
妙興寺	167,430	164,926	332,356	50%
名鉄一宮	3,872,220	2,298,051	6,170,271	63%
今伊勢	309,810	138,483	448,293	69%
石刀	292,920	142,247	435,167	67%
新木曾川	671,700	287,183	958,883	70%
黒田	149,850	162,329	312,179	48%
木曾川堤	65,850	31,684	97,534	68%

尾西線（H20年度） (人/年)

	定期	定期外	総数	定期率
玉野	137,550	32,824	170,374	81%
萩原	327,210	104,401	431,611	76%
二子	360,690	94,659	455,349	79%
苅安賀	107,580	43,748	151,328	71%
観音寺	165,030	93,335	258,365	64%
西一宮	40,050	14,397	54,447	74%
開明	180,390	65,607	245,997	73%
奥町	541,440	168,418	709,858	76%
玉ノ井	221,730	67,525	289,255	77%

※JR東海道本線の他の駅については乗客数等の統計データが非公開

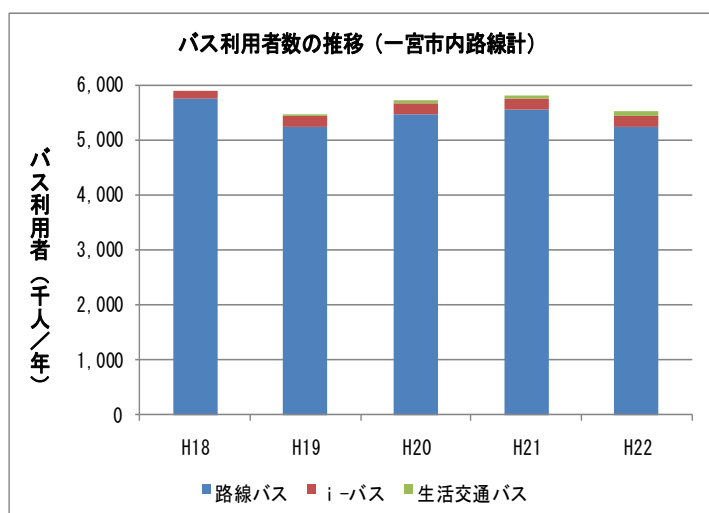
(資料：愛知県統計年鑑 H22 年度)

(2) バス交通の利用状況

i. バス交通全体及び路線バス

- 市内バス路線全体の利用者数は、H18年度とH22年度を比較すると6%、約38万人の利用者が減少している。
- 路線バスの利用者数は、H18年度とH22年度を比較すると9%、約52万人の利用者が減少しており、市内バス路線全体の利用者減少量を上回っている。
- 路線バスの利用者数は、路線により傾向は異なっており、江南団地線ではH18年度とH22年度を比較すると23%、約13万人の利用者が減少し、起線ではH21年度とH22年度を比較すると8%、約11万人、一宮川島線でも（同前）6%、約8万人の利用者が減少している。

▼市内バス路線全体の利用者数推移



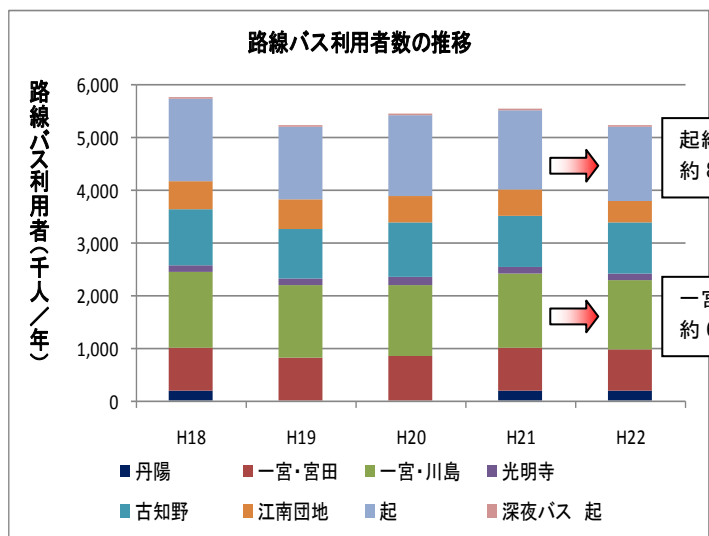
(単位：千人/年)

	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

(資料：名鉄バス、地域ふれあい課)

▼路線バスの利用者数推移



(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

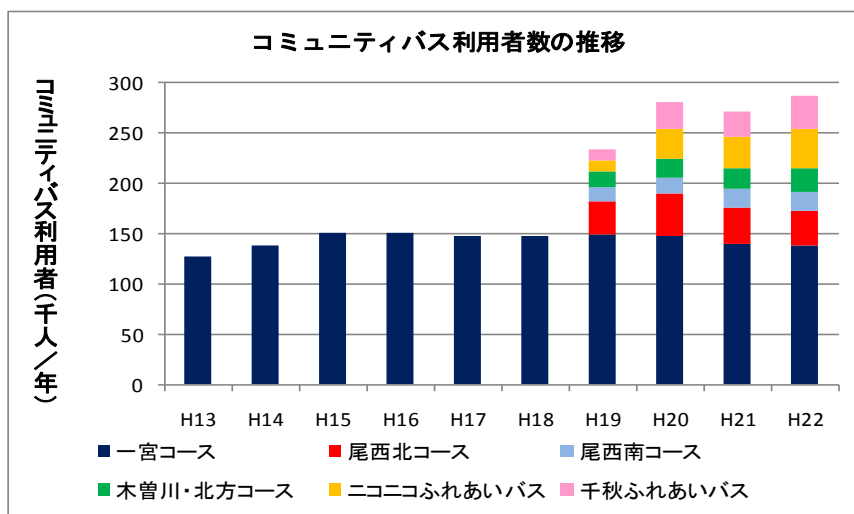
* H19、H20の丹陽線の利用者は不明

(資料：名鉄バス)

ii. コミュニティバス

- コミュニティバスの全体利用者数の推移は、H20年度とH22年度を比較すると2%、約6千人が増加している。
- コミュニティバスをi-バスと生活交通バスとで区分した場合、H20年度とH22年度でi-バスは4%、約1万人が減少しているものの、生活交通バスは29%、約2万人の利用者が増加している。
- コミュニティバスをコース別に見た場合、i-バスの一宮コース左回り、右回りでは19人/便、生活交通バスの千秋ふれあいバス13人/便、ニコニコふれあいバス11人/便となっており、他のi-バスの3コースは10人/便を下回る利用となっている。

▼利用者数の推移



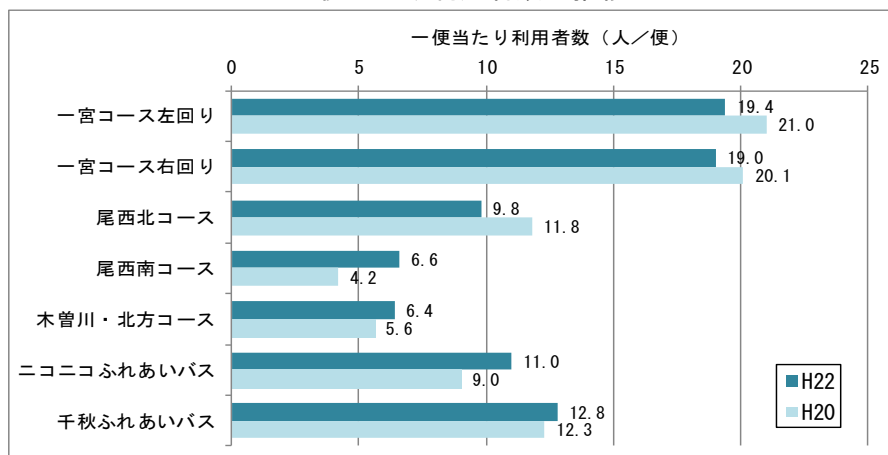
(単位：千人/年)

		H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H22/H20
i-バス	一宮コース	128	138	151	151	147	147	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	128	138	151	151	147	147	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		128	138	151	151	147	147	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

▼一便当たり利用者数の推移



(資料：地域ふれあい課)

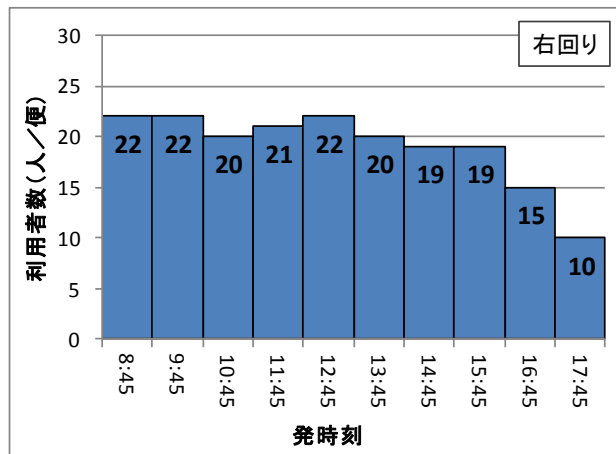
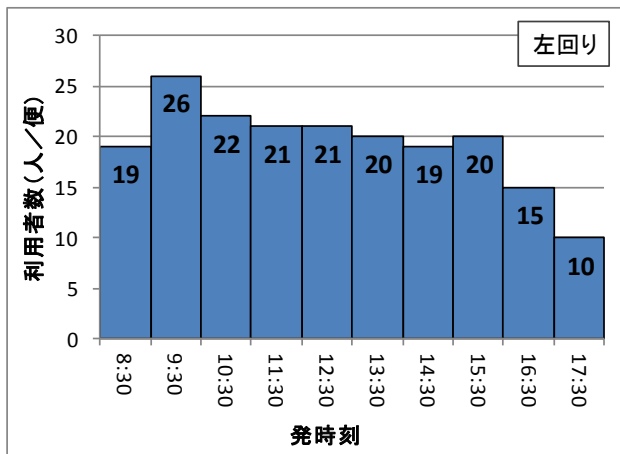
(3) コミュニティバスの利用特性

i.i-バス 一宮コース

○1 便あたりの利用状況は、左回りで10人～26人、右回りで10人～22人と、両回りとも平均約19人の利用となっている。

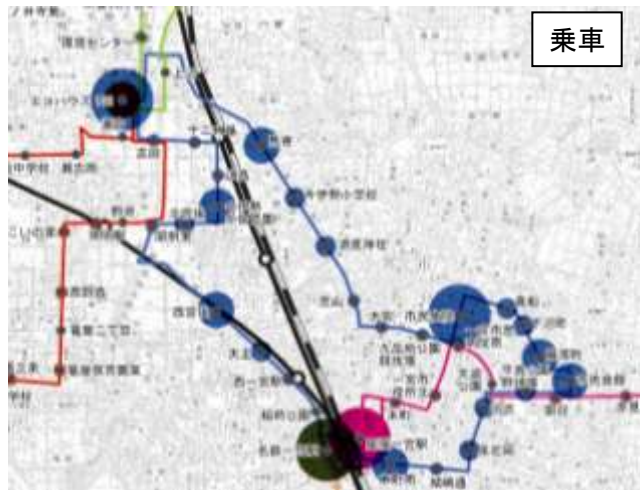
○1 日あたりのバス停別利用状況は、左回りと右回りの合計利用者数で「名鉄一宮駅」の乗車数約140人、降車数約100人となっている他、「エコハウス138」の乗・降者数がそれぞれ約50人、「市民病院」の乗・降車数及び「尾張一宮駅」の降車数がそれぞれ約30人となっている。

▼便別利用者数 (H22)



▼バス停別利用者数 (H22)

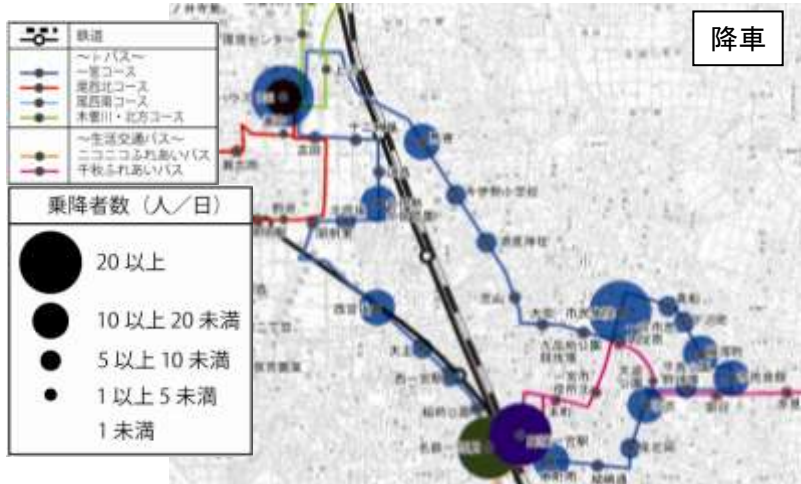
左回りと右回りの合算値 (人/日)



乗車

停留所名	日平均利用者数		
	乗車	降車	乗降計
1 名鉄一宮駅	139.0	—	139.0
2 稲荷公園	0.9	1.2	2.1
3 西一宮駅	4.1	5.6	9.7
4 天王	6.5	9.3	15.8
5 西宮後	11.4	10.2	21.6
6 開明東	1.2	2.4	3.6
7 北宮後	7.5	6.9	14.4
8 今伊勢中保育園	16.8	14.5	31.3
9 山島	4.9	4.6	9.5
10 テニス場	4.7	4.5	9.2
11 吉田	1.5	2.2	3.7
12 エコハウス138	45.5	46.0	91.5
13 馬寄	10.4	10.7	21.1
14 今伊勢小学校	6.1	6.5	12.6
15 酒見神社	8.4	9.8	18.2
16 宮山	2.4	2.6	5.0
17 大宮	2.1	2.4	4.5
18 九品地公園競技場	1.1	1.9	3.0
19 市民病院	27.3	30.0	57.3
20 貴船	8.5	8.4	16.9
21 下沼町	8.4	7.4	15.8
22 藤塚町	10.6	12.0	22.6
23 市民会館(子ども文化広場)	15.8	17.5	33.3
24 平島公園野球場	8.1	8.5	16.6
25 羽衣	9.9	13.1	23.0
26 泉花岡	5.7	7.0	12.7
27 城崎通	3.7	4.3	8.0
28 本町南	10.7	14.2	24.9
29 尾張一宮駅	0.6	25.3	25.9
1 名鉄一宮駅	—	94.7	94.7
合計	383.8	383.7	767.5

(資料：地域ふれあい課)

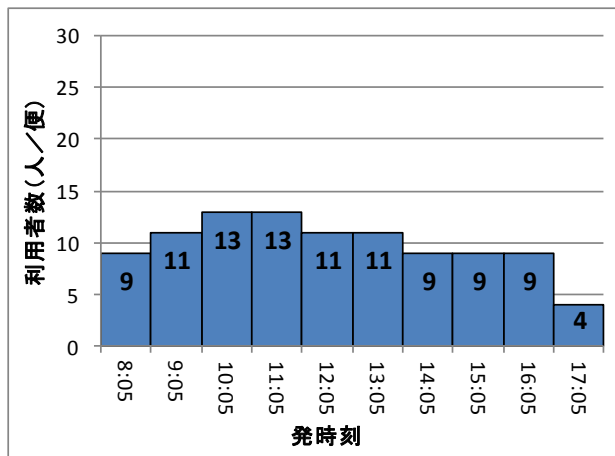


降車

ii. i-バス 尾西北コース

○1 便あたりの利用状況は、4人～13人で平均約10人の利用となっている。
 ○1日あたりのバス停別の利用状況は、「エコハウス 138」の乗・降車数がそれぞれ約20人、「尾西記念病院」及び「ゆうゆうのやかた」等の乗・降車数がそれぞれ約10人となっている一方、乗・降車数の合計が1人に満たないバス停が3バス停存在している。

▼便別利用者数 (H22)



▼バス停別利用者数 (H22)



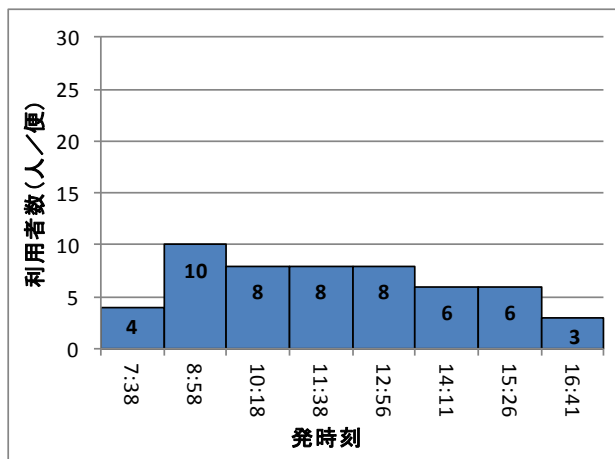
停留所名	日平均利用者数 (人/日)		
	乗車	降車	乗降計
1 エコハウス138	16.9	—	16.9
2 野府	0.2	0.3	0.5
3 開明駅	2.3	1.2	3.5
4 開明老人いこいの家	2.4	2.9	5.3
5 高野島	1.7	1.8	3.5
6 籠屋二丁目	0.7	1.5	2.2
7 籠屋保育園東	1.7	1.6	3.3
8 尾張三条	2.7	1.2	3.9
9 三条小学校	2.2	1.7	3.9
10 板倉北	0.8	0.8	1.6
11 板倉南	1.5	0.9	2.4
12 ゆうゆうのやかた	8.4	7.3	15.7
13 西萩原宿舎	4.8	3.9	8.7
14 西浦公民館	0.3	0.4	0.7
15 尾西記念病院	12.2	9.5	21.7
16 富田保育園東	2.1	1.5	3.6
17 富田北	2.9	2.0	4.9
18 尾西歴史民俗資料館	1.3	1.2	2.5
19 起郵便局	2.3	2.2	4.5
20 三岸節子記念美術館	1.1	1.4	2.5
21 尾張中島	5.7	7.8	13.5
22 尾西庁舎	4.8	6.7	11.5
23 仁井西	7.4	6.6	14.0
24 小信児童公園北	0.9	0.7	1.6
25 小信中島小学校	1.1	1.3	2.4
26 二ツ屋	2.5	2.3	4.8
27 旭町	1.1	1.1	2.2
28 南町	2.2	2.4	4.6
29 奥町駅	2.7	3.9	6.6
30 奥中学校	0.5	1.1	1.6
31 瀬古南	0.9	1.3	2.2
32 瀬古	0.1	0.3	0.4
1 エコハウス138	—	19.6	19.6
合計	98.4	98.4	196.8

(資料：地域ふれあい課)

iii. i-バス 尾西南コース

○1 便あたりの利用状況は、3 人～10 人で平均約 7 人の利用となっている。
 ○1 日あたりのバス停別の利用状況は、「尾西記念病院」、「萩原駅」の乗・降車数及び「尾西庁舎」の降車数が約 10 人となっている一方、乗・降車数の合計が 1 人に満たないバス停が 13 バス停存在している。

▼便別利用者数 (H22)



▼バス停別利用者数 (H22)



(人/日)

停留所名	日平均利用者数		
	乗車	降車	乗降計
1 萩原駅	6.4	—	6.4
2 萩原駅西	1.7	1.3	3.0
3 荒南	0.5	0.1	0.6
4 吉藤下	0.4	0.4	0.8
5 北屋敷	0.6	0.6	1.2
6 朝日東小学校	1.5	1.1	2.6
7 尾西南部生涯学習センター	2.4	1.7	4.1
8 江端団地	1.2	1.6	2.8
9 祐久八間城	2.1	1.6	3.7
10 祐久十間城	3.8	3.2	7.0
11 下祐久	3.6	2.9	6.5
12 堤祐久	0.4	0.3	0.7
13 東加賀野井	2.4	1.8	4.2
14 富田団地	0.9	0.8	1.7
15 聖徳寺跡	0.8	0.8	1.6
16 富田上町	0.6	0.5	1.1
17 富田北	0.3	0.4	0.7
18 尾西記念病院	8.0	8.7	16.7
19 西浦公民館	0.1	0.1	0.2
20 西萩原宿舎	0.8	0.6	1.4
21 ゆうゆうのやかた	4.3	4.3	8.6
22 北今	0.2	0.1	0.3
23 尾西第一中学校	0.1	0.2	0.3
24 大平	0.1	0.4	0.5
25 尾西庁舎	4.4	7.4	11.8
26 郷北	4.0	1.4	5.4
27 東五城保育園	0.4	0.5	0.9
28 東五城	0.4	0.3	0.7
29 尾西スポーツセンター	0.2	0.4	0.6
30 西五城	0.1	0.2	0.3
31 富田保育園東	0.1	0.2	0.3
1 萩原駅	—	8.8	8.8
合計	52.8	52.7	105.5

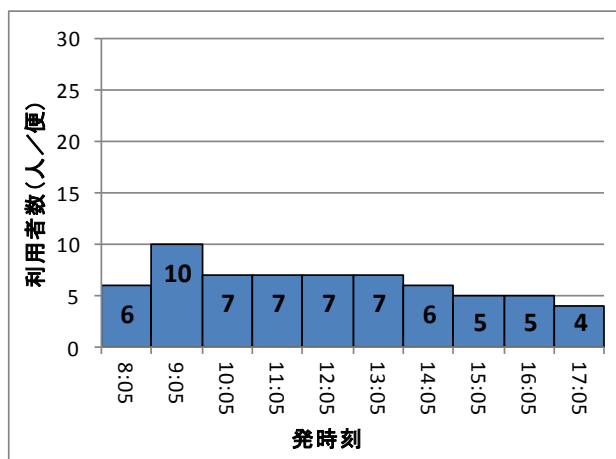


(資料：地域ふれあい課)

iv. i-バス 木曾川・北方コース

○1 便あたりの利用状況は、4人～10人で平均約6人の利用となっている。
 ○1日あたりのバス停別の利用状況は、「エコハウス 138」の乗車数が約20人、「エコハウス 138」及び「北保健センター」の降車数がそれぞれ約10人となっている一方、乗・降車数の合計が1人に満たないバス停が7バス停存在している。

▼便別利用者数 (H22)



▼バス停別利用者数 (H22)

(人/日)



停留所名	日平均利用者数		
	乗車	降車	乗降計
1 エコハウス138	16.5	—	16.5
2 環境センター東	1.0	0.0	1.0
3 木曾川庁舎	0.9	1.0	1.9
4 木曾川庁舎北	1.7	1.6	3.3
5 新木曾川駅西	3.0	1.8	4.8
6 東割田公民館	0.8	0.5	1.3
7 玉堂記念木曾川図書館	1.3	1.2	2.5
8 玉ノ井寺東	1.2	1.1	2.3
9 玉ノ井駅東	1.2	1.1	2.3
10 賀茂神社北	0.6	0.4	1.0
11 木曾川西部いこいの家	1.7	2.3	4.0
12 新茅場	1.0	1.0	2.0
13 神明公民館	1.3	1.1	2.4
14 里小牧保育園西	0.4	0.4	0.8
15 上川原	0.9	0.7	1.6
16 宝江	2.0	1.8	3.8
17 中起	4.3	3.3	7.6
18 北保健センター東	3.9	7.1	11.0
19 JR木曾川駅北	1.5	4.7	6.2
20 木曾川市民病院	4.7	5.2	9.9
21 澤井公屋敷跡	1.7	1.6	3.3
22 山郷西	0.9	1.2	2.1
23 更屋敷	0.3	0.4	0.7
24 狐塚東	1.3	1.6	2.9
25 狐塚	2.0	1.8	3.8
26 北方小学校	0.9	1.1	2.0
27 中屋敷南	0.5	0.3	0.8
28 曾根	0.4	0.3	0.7
29 松山東	0.4	0.2	0.6
30 神明橋	0.3	0.4	0.7
31 木曾川東小学校北	2.1	2.9	5.0
32 黒田南児童館南	0.9	0.5	1.4
33 木曾川体育館	2.6	2.2	4.8
34 上沼	0.0	0.5	0.5
1 エコハウス138	—	13.0	13.0
合計	64.2	64.3	128.5

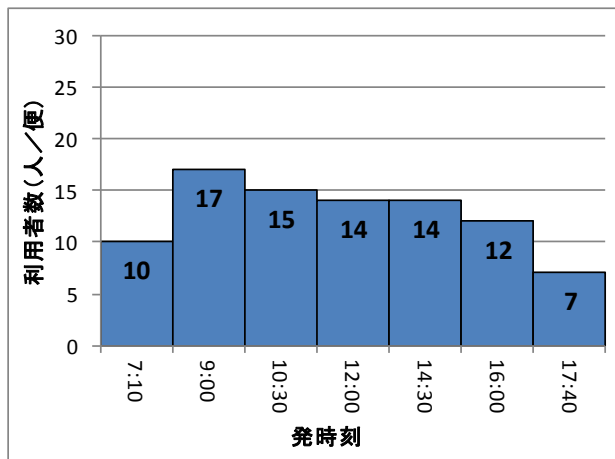
(資料：地域ふれあい課)



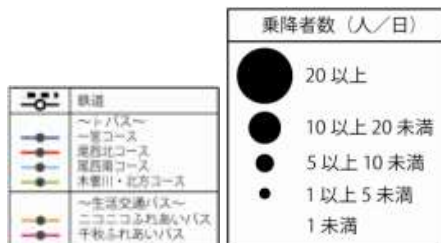
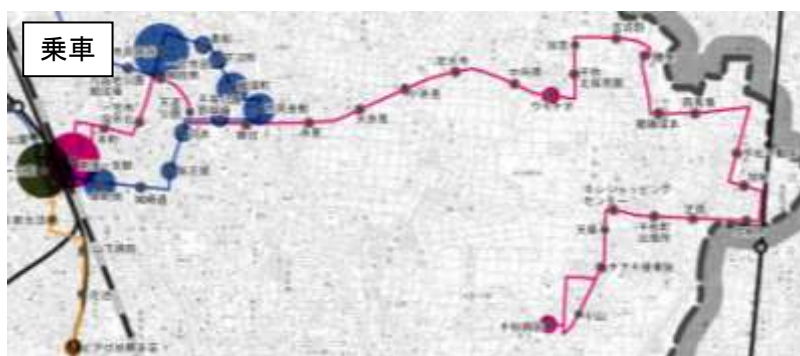
v. 生活交通バス 千秋ふれあいバス

○1 便あたりの利用状況は、7人～17人で平均約13人の利用となっている。
 ○1日あたりのバス停別の利用状況は、「一宮駅」の乗・降車数が約20～30人、「千秋病院」及び「ウキナオ」の乗・降車数がそれぞれ約5～10人となっている。乗・降車数の合計が1人に満たないバス停は存在していない。

▼便別利用者数 (H22)



▼バス停別利用者数 (H22)



停留所名	日平均利用者数 (人/日)		
	乗車	降車	乗降計
1 千秋病院	8.4	7.2	15.6
2 小山	0.8	0.8	1.6
3 子アキ接骨院	1.9	1.7	3.6
4 天摩	0.7	0.6	1.3
5 キシヨッピンセンター	2.4	2.3	4.7
6 千秋町出張所	1.8	1.4	3.2
7 芝原	3.4	2.7	6.1
8 加納南	1.8	2.2	4.0
9 加納	2.5	2.5	5.0
10 平松不動産	2.9	2.2	5.1
11 西馬場	1.2	1.0	2.2
12 穂積塚本	2.5	2.5	5.0
13 勝栗	1.2	0.8	2.0
14 五坊野	1.7	1.7	3.4
15 加茂	0.8	0.7	1.5
16 千秋北保育園	3.0	2.3	5.3
17 ウキナオ	5.4	5.1	10.5
18 中向得	1.7	1.3	3.0
19 定水寺	4.5	3.8	8.3
20 小赤見	1.1	1.0	2.1
21 大赤見	2.2	1.3	3.5
22 赤見	1.6	1.0	2.6
23 朝日	2.4	2.5	4.9
24 天道公園	0.7	0.8	1.5
25 一宮市民病院南	3.7	4.9	8.6
26 一宮市役所北	1.6	2.9	4.5
27 本町	3.0	4.8	7.8
28 一宮駅	24.5	27.8	52.3
合計	89.4	89.8	179.2

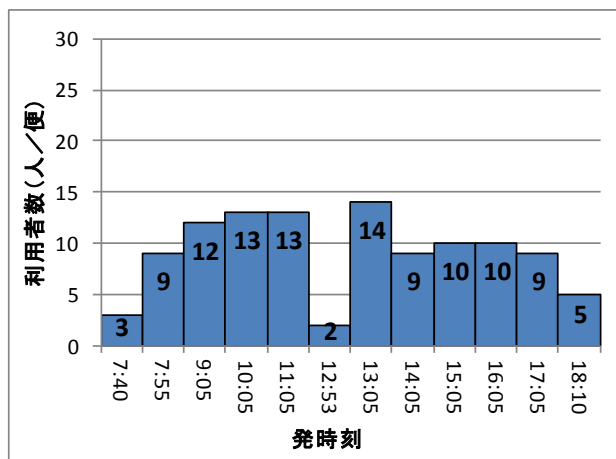
(資料：地域ふれあい課)

vi. 生活交通バス ニコニコふれあいバス

○1 便あたりの利用状況は、2 人～14 人で平均約 11 人の利用となっている。

○1 日あたりのバス停別の利用状況は、「一宮駅」の乗・降車数が約 40～50 人、「豊島台」、「ニュータウン西」、「ニュータウン東」、「ピアゴ妙興寺店」、「県営団地東」等の乗・降車数がそれぞれ約 5～10 人となっている一方、乗・降車数の合計が 1 人に満たないバス停が 7 バス停存在している。

▼便別利用者数 (H22)



▼バス停別利用者数 (H22)



(人/日)

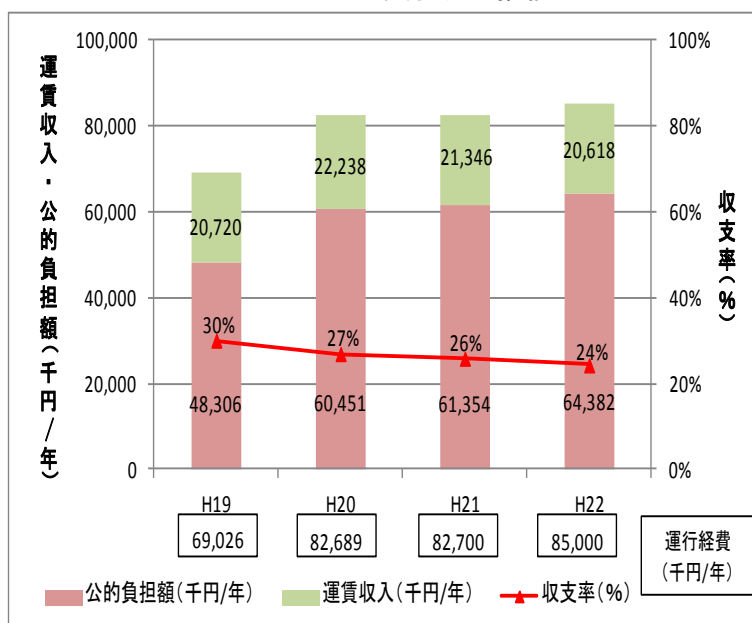
停留所名	日平均利用者数		
	乗車	降車	乗降計
1 萩の里	5.3	2.5	7.8
2 大和南中学校東	1.5	1.7	3.2
3 大和団地	2.6	2.0	4.6
4 南高井	1.9	1.6	3.5
5 豊島台	8.1	4.9	13.0
6 ニュータウン西	11.3	9.4	20.7
7 ニュータウン東	6.2	5.3	11.5
8 上次	3.5	3.3	6.8
9 博物館西	0.3	0.7	1.0
10 ピアゴ妙興寺店	6.5	6.0	12.5
11 花池	0.7	1.3	2.0
12 山下病院	3.7	3.9	7.6
13 カネスエ新生店	1.4	1.0	2.4
14 一宮駅	40.2	49.3	89.5
15 東宮重	0.1	1.4	1.5
16 西宮重	0.3	0.6	0.9
17 高木郷東	0.7	0.7	1.4
18 高木新町	0.4	0.8	1.2
19 西御堂西	1.2	1.4	2.6
20 県営団地西	3.1	3.1	6.2
21 県営団地東	7.1	5.6	12.7
22 西御堂東	0.8	1.0	1.8
23 道場鳥居前	1.2	0.9	2.1
24 中島南方東	0.6	0.4	1.0
25 中島南方	0.4	0.4	0.8
26 中島北方	0.4	0.3	0.7
27 中島南方西	0.1	0.0	0.1
28 高木新町南	0.0	0.0	0.0
29 北方城趾	0.1	0.0	0.1
30 胡摩塚	0.3	0.1	0.4
合計	110.0	109.6	219.6

(資料：地域ふれあい課)

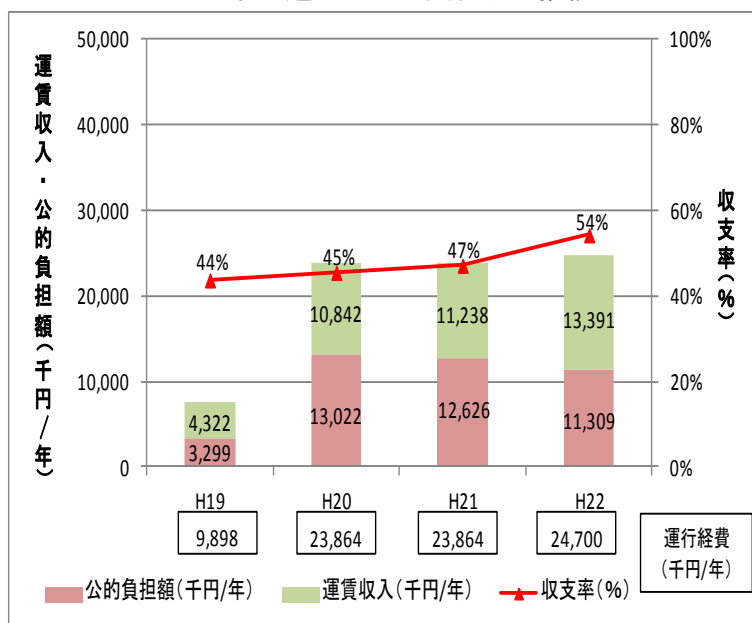
(4) コミュニティバスの収支状況

- i-バスの収支状況の推移は、運行経費の増大に対して運賃収入額は微減にあるため、収支率は減少傾向にある。
- 生活交通バスの収支状況は、運行経費は横這いにあるのに対して運賃収入額は増加しているため、収支率は増加傾向にある。
- 一宮市及び愛知県下類似都市（人口規模が概ね類似する都市）のコミュニティバスの収支状況を比較すると、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人あたり運行経費383円は類似都市の中で最も低く、また、収支率33.9%は豊田市に次いで高い状況にある。

▼i-バスの収支状況の推移

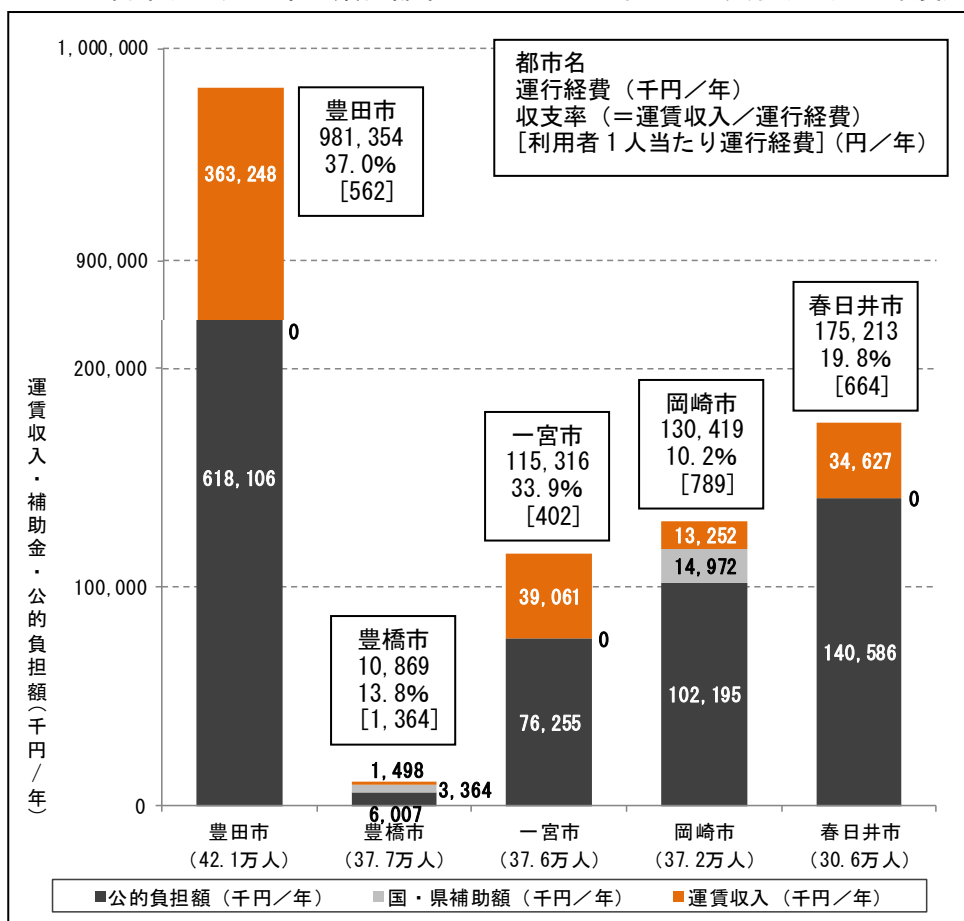


▼生活交通バスの収支状況の推移



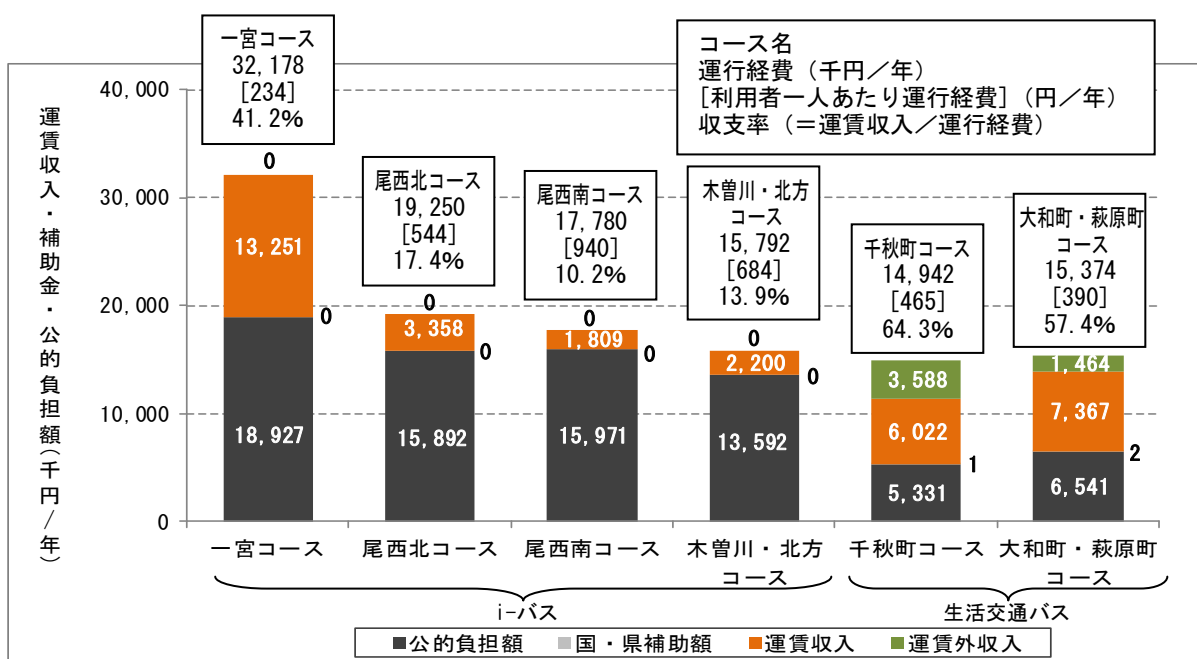
(資料：地域ふれあい課)

▼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)

5) まとめ

①一宮市の地域特性と公共交通の現状の概要

- 一宮市は、名古屋都心から約 20km 圏、岐阜市中心部から約 15km 圏に位置し、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線により名古屋駅、岐阜駅とは概ね 10 分程度で結ばれており、尾張地域の中核的な都市として発展してきた。
- 一宮市の人口は増加傾向にあるが、第 6 次一宮市総合計画における将来人口推計では、平成 22 年をピークに一宮市の人口は減少へと転じるものと予測されている。その一方で、高齢者人口は、今後とも人口数、割合とも増加が予測され、一宮駅、尾西庁舎及び木曾川駅周辺の合併前市町中心地区及び市域縁辺部の奥町、浅井町等において高齢者の集積が高い。
- 一宮市は、市街化調整区域にも宅地が多く存在し、DID（人口集中地区）の変遷からみても、市域北東部の浅井町や西成といった市街化調整区域に DID が広範に広がってきている。
- 一宮市の通勤・通学流動は、流入とも名古屋市や岐阜市といった都市圏の中心都市との結びつきが強いほか、稲沢市、江南市といった隣接都市間との結びつきが強く、通勤・通学者数は流出・流入とも増加していることから、日常生活圏の広域化が進んでいることが伺える。
- 一宮市の将来都市構造は、一宮駅を中心とする都市拠点、尾西庁舎及び木曾川駅周辺の副次的都市拠点、連区を単位とする生活圏の中心地区を地域生活拠点として位置づけ、これら地域生活拠点と都市拠点又は副次的都市拠点間を連絡する拠点間ネットワークを形成することで、集約連携型都市構造への転換を目指している。
- 一宮市の公共交通は、鉄道が市中心部を南北に名古屋市及び岐阜市等を連絡するとともに、一宮駅を基点に名鉄バスが市域に分散する市街地及び集落地等へ放射状にネットワークを形成している。i-バスは放射状に展開する名鉄バスの利用圏域間において、市域西部を環状方向に連絡し、生活交通バスは千秋町、大和町、萩原町の公共交通不便地区と一宮駅を直接連絡している。
- 一宮市及び隣接都市のコミュニティバスのネットワークの形成状況をみると、各都市とも行政区域内での運行に留まっており、行政間をまたいで運行しているのは路線バスのみとなっている。
- 鉄道駅から 1km、バス停から 500m を公共交通利用圏域とした場合、利用圏域外となる地域が存在する。
- 市内バス路線全体の利用者数は H18 年度と H22 年度を比較すると 6%、約 38 万人の利用者が減少している。バス路線分類別でみると、i-バスは横這い、生活交通バスは増加する一方で、路線バスは減少しており、特に、平成 21 年度と平成 22 年度を比較すると、起線で 8%、約 11 万人、一宮川島線で 6%、約 8 万人の利用者が減少している。
- i-バスの収支率は減少傾向にあるのに対して、生活交通バスの収支率は増加傾向にある。愛知県下類似都市のコミュニティバスと比較した場合、一宮市のコミュニティバスの 1 人あたり運行経費は最も低く、また、収支率は豊田市に次いで高い状況にある。

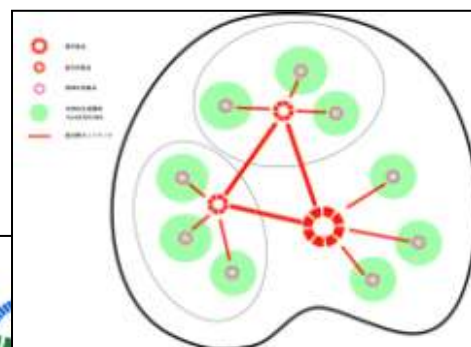
②一宮市の地域特性と公共交通の現状からみた問題・課題

■集約型都市構造を支える公共交通軸の形成

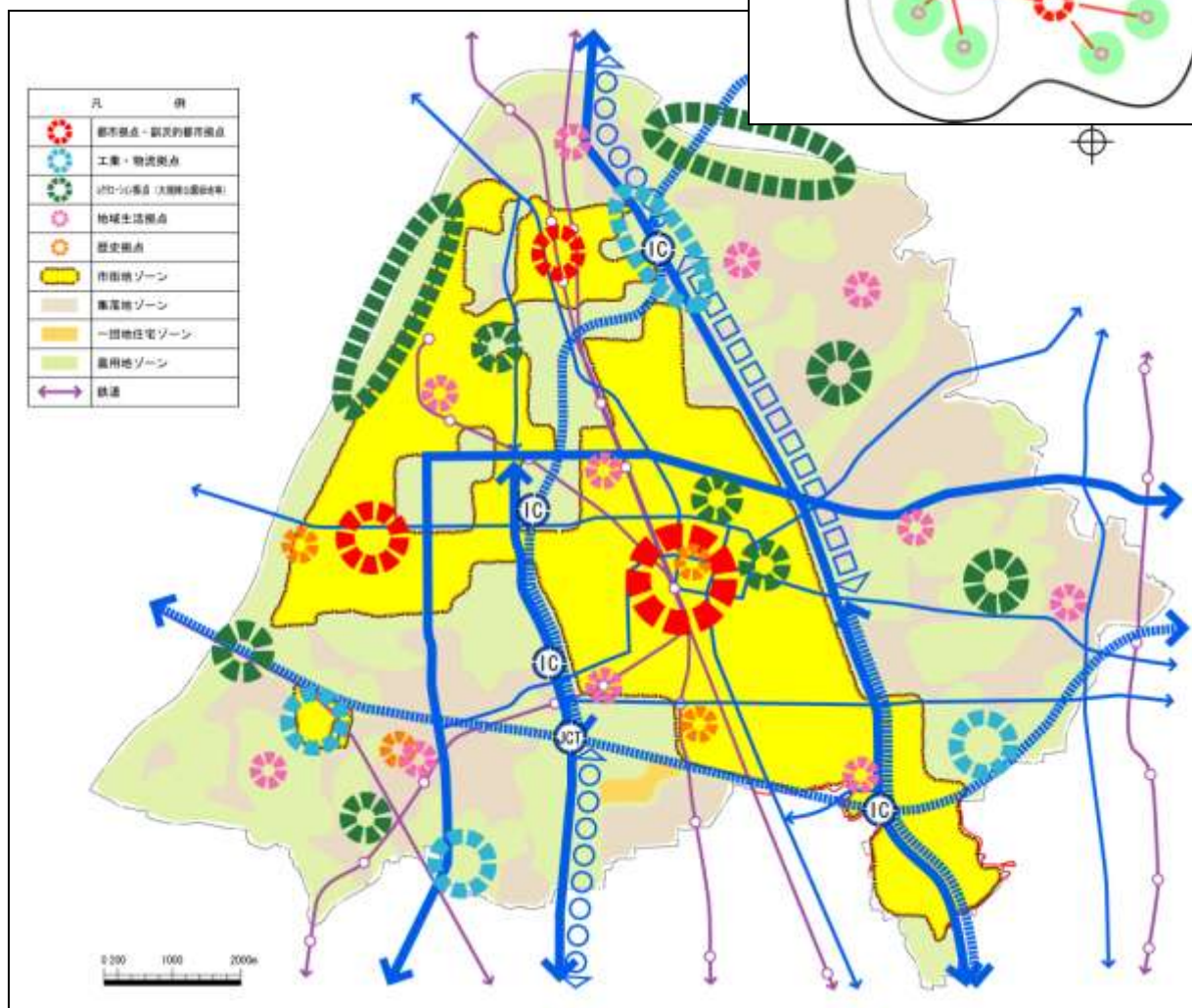
「一宮市都市計画マスタープラン（H21）」では、一宮市の将来都市構造は、一宮駅を中心とする都市拠点、尾西庁舎及び木曾川駅周辺の副次的都市拠点、連区を単位とする生活圏の生活を支える地域生活拠点として位置づけ、これら地域生活拠点と都市拠点又は副次的都市拠点間を連絡する拠点間ネットワークを形成することで、集約連携型都市構造への転換を目指している。

したがって、これら都市拠点、副次的都市拠点、地域生活拠点を結ぶ鉄道、バス等の公共交通の役割分担を明確化し、必要なサービス水準の確保を図る必要がある。

▼都市構造の概念



▼一宮市の将来都市構造



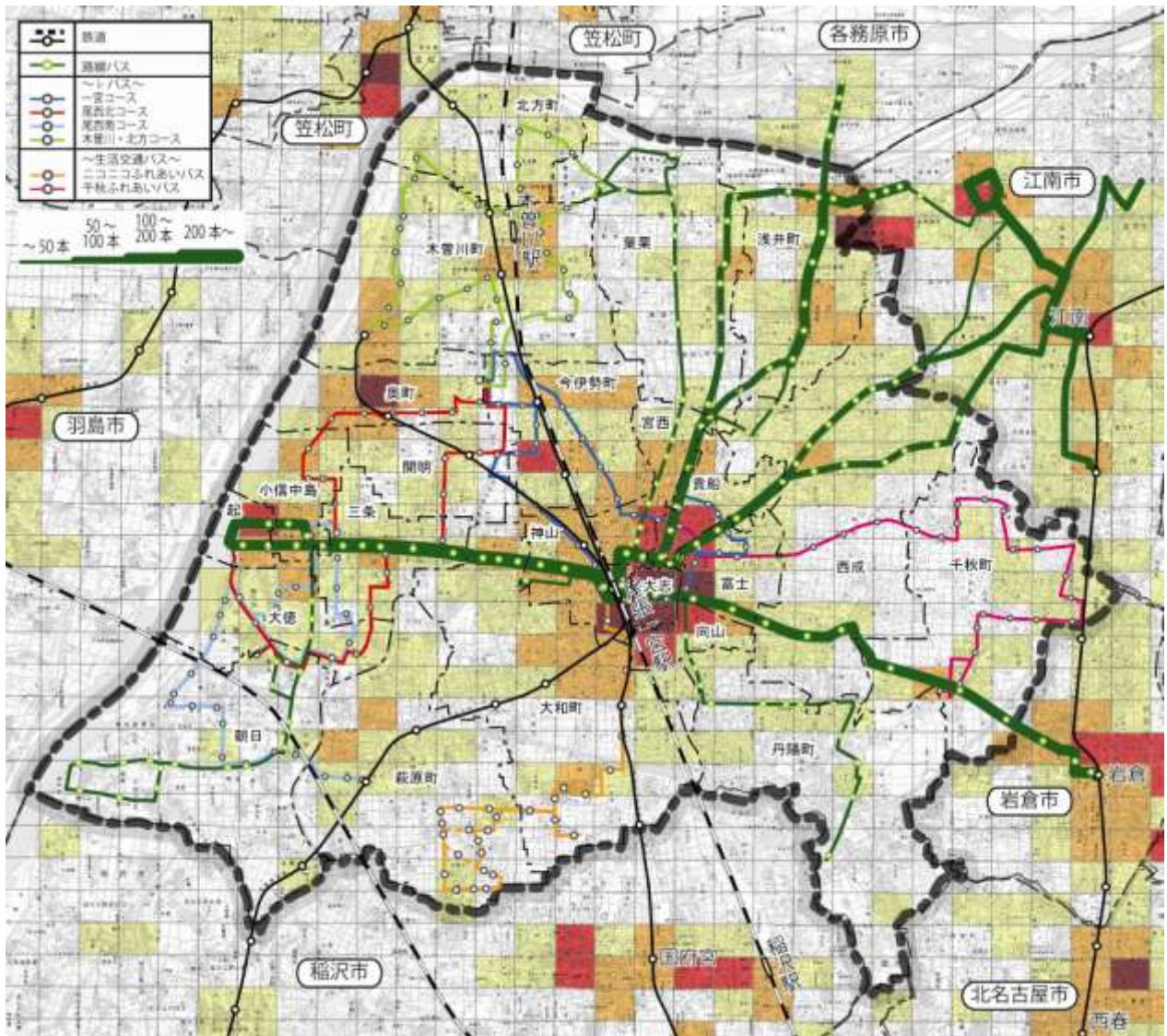
(資料：都市計画マスタープラン)

■まちなか及び市域縁辺部等で進展する高齢化に対応した移動手手段の確保

一宮市の高齢者人口の分布をみると、一宮駅、尾西庁舎及び木曾川駅周辺といった現一宮市の合併前市町の中心地区で高齢化率が高い状況にある。また、奥町、浅井町等の市域縁辺部でも高齢化率が高い状況にある。

今後更なる高齢化が進展する中で、地域の日常的な生活を支え、社会参加を促進するためには、地域住民のニーズを把握するとともに、これに対応した移動手手段を確保する必要がある。

▼高齢者人口密度とバスサービス水準（運行本数）の関係



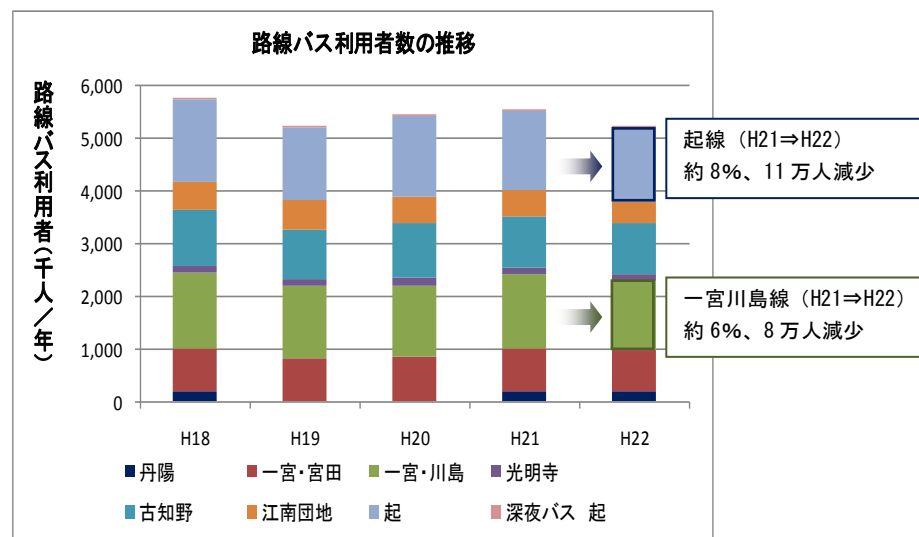
(資料：H17 国勢調査高齢者人口メッシュ (約500m四方))

■近年減少する路線バス利用者への対応

バス利用者数の推移をみると、バス利用者全体として減少傾向にあり、平成 18 年度と平成 22 年度を比較すると 6%、約 38 万人の利用者が減少している。これをバス分類別にみると、i-バスはほぼ横這い、生活交通バスは増加する一方で路線バスは減少しており、特に平成 21 年度と平成 22 年度で起線では 8%、約 11 万人、一宮川島線では 6%、約 8 万人の利用者が減少している。

これら利用者が大きく減少している路線バス沿道の土地利用や高等学校生徒数及び一宮駅の鉄道利用者数は大きく変動していないことから、減少する路線バス利用者の要因を交通事業者へのヒアリング等で把握し、その対応を図る必要がある。

▼路線バス利用者数の推移



(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