

第2次 一宮市公共交通計画

～みんなが便利な公共交通の実現をめざして～



平成30年2月
一宮市

はじめに

市では、第6次一宮市総合計画の将来都市像「心ふれあう躍動都市」を実現するため、平成24年3月に一宮市公共交通計画を策定し、「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」を目指し、市内公共交通体系の整備を進めてきました。



これまで、計画に基づいて、バスの運行コースの変更や新たなバス路線の運行、一日乗車券の導入などの利用促進策を実施してきました。また、公共交通を維持するための取り組みを、地域の住民や企業の皆様、交通事業者、市がそれぞれ連携を図りながら行ってきました。

一方で、近年のバスやタクシー乗務員の慢性的な不足や、増え続ける高齢者の移動手段確保のため、他分野との連携も含めた今後の公共交通のあり方についても課題となってきており、公共交通を取り巻く環境は変化してきています。

本計画では、これまでの取り組みを踏まえた課題や配慮すべき視点を整理した上で、まちづくりとの連携も図りながら、誰もが使いやすい公共交通を実現するために、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網形成計画として、第2次一宮市公共交通計画を策定することとしました。

今後は、本計画に基づき、市民や関係者の皆様と協議を重ねながら、市の公共交通対策に取り組んで参りますので、皆様の一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

末筆ながら、本計画の策定にあたり、ご尽力、ご協力をいただきました一宮市地域公共交通会議委員の皆様をはじめ、貴重なご意見やご協力をいただいた市民の皆様にご心からお礼を申し上げます。

平成30年2月

一宮市長 中野 正康

目 次

【 計 画 編 】

I 計画策定の背景と位置づけ

1 上位・関連計画との関連	2
2 関連計画における公共交通に関する方針	4
(1) 総合計画における将来像及び実現のための5つのプラン	4
(2) 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標	4

II 第1次計画の評価・検証と現状の課題

1 第1次計画の概要	6
2 第1次計画の基本方針の達成状況	7
3 第1次計画の数値目標の達成状況	10
4 都市特性とニーズからみた現状の課題	11
5 第2次計画で目指す公共交通	12

III 第2次計画の目標と基本方針

1 計画の目標	14
2 計画の位置づけ	14
3 計画の区域と期間	14
4 計画の基本方針	15
5 基本方針に基づく実施事業	16
6 計画の目標数値	31
7 計画の評価・検証	32
(1) 評価・検証の考え方と方法	32
(2) 目標指標と基本方針・施策との関連	32
(3) 評価・検証の実施サイクル	33
8 計画策定の経緯	34

目 次

【 資 料 編 】

IV 一宮市の概況、公共交通の現状

1 一宮市の概況	36
(1) 立地状況	36
(2) 人口推移と将来推計	37
(3) 人口の増減	38
(4) 人口分布	39
(5) 高齢者人口	40
(6) 要介護認定保有者の推移	41
(7) 運転免許証の返納状況	42
2 公共交通の現状	43
(1) 市内公共交通の現状	43
(2) 通勤通学者の人口流動	44
(3) 利用する交通手段	46
(4) 市内公共交通の機能分類	47
(5) 公共交通機関の利用状況	48
3 住民ニーズ調査	57
(1) 市政アンケート	57
(2) 公共交通に関する住民アンケート	60
(3) i-バス利用者アンケート	82
(4) ワークショップによる意見交換	87

《参考資料》

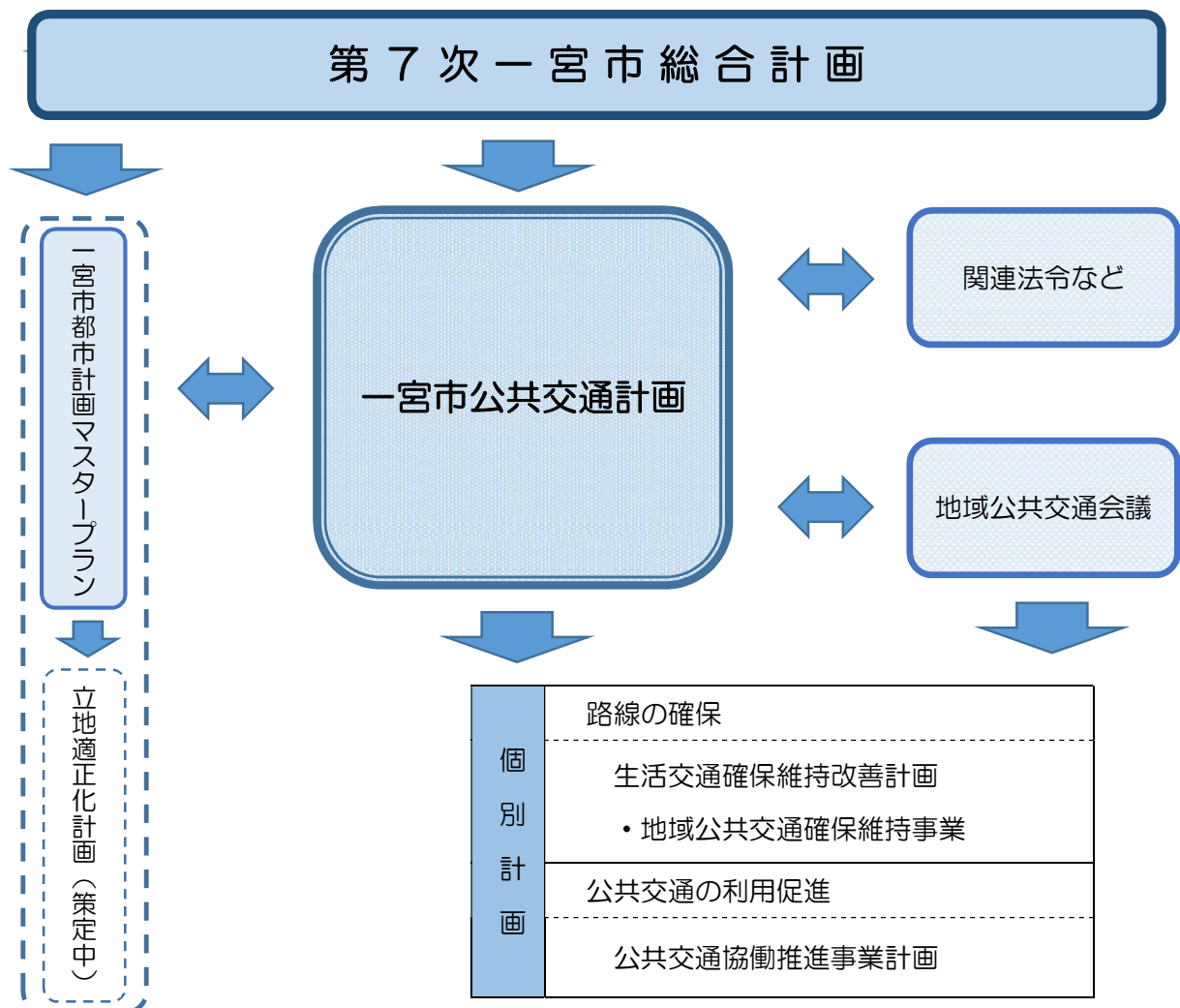
- ・一宮市公共交通会議委員名簿
- ・一宮市公共交通会議設置要綱

I 計画策定の背景と位置づけ

1. 上位・関連計画との関連

第2次一宮市公共交通計画（以下、「第2次計画」という。）は、上位計画である第7次一宮市総合計画で定める本市が目指す都市将来像「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、「一宮市都市計画に関する基本的な方針（以下、「一宮市都市計画マスタープラン」という。）」や、他の計画との整合を図りながら、本市の地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

計画の推進にあたっては、道路運送法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化再生法）などの関連法令に則り、公共交通が果たすべき役割について、有識者をはじめ、地域住民や交通事業者、関係団体の関係者による協議・調整など連携を十分に取りながら、協働体制のもと、公共交通ネットワークの確保・維持に努めるとともに、より一層の利用促進施策の展開や利便性の向上を図ります。



第7次一宮市総合計画

期間：平成30年度～平成39（2027）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」

基本計画：都市将来像を実現するための5つのプランのうち、Plan2「快適にくらす」を実現するための取り組みとして、施策12「公共交通網の整備を進めます」に位置付けた、体系的な公共交通の整備、公共交通の利用促進に取り組みます

一宮市都市計画マスタープラン

期間：平成22年～平成32（2020）年を目標年次

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」

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（コンパクトシティ+ネットワーク）

関連法令、補助制度など

- ・交通政策基本法
- ・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（活性化再生法）
- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱 など

施策実施に関する個別計画

- ・生活交通確保維持改善計画

地域公共交通の実状やニーズを把握し、最適な移動手手段の提供、移動にあたっての障害の解消などを図り、地域公共交通を確保・維持するため作成する計画

地域公共交通確保維持改善事業費補助金

[地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金]

- ・公共交通協働推進事業計画

公共交通の利用促進策について、地域、交通事業者、市などの関係者が連携・協働し、利用促進や地域公共交通の確保・維持に向け実施していく事業内容や目標などについて定める計画

2. 関連計画における公共交通に関する方針

(1) 総合計画における将来像及び実現のための5つのプラン

第7次一宮市総合計画では、都市将来像として定めている「木曽の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮」の実現に向け、「今から、できること」「今から、やっておくべきこと」を「5つのプラン」と「28の施策」として定めています。

【都市将来像】 『木曽の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮』

【5つのプラン】

- Plan 1：健やかにいきる
- Plan 2：快適にくらす
- Plan 3：安全・安心を高める
- Plan 4：活力を生みだす
- Plan 5：未来の人財を育てる

Plan 2：「施策 12 公共交通網の整備を進めます」

- ・ 高齢化が進むなか、市民が過度に車に依存することなく暮らすことができる公共交通網や、公共交通を利用しやすい環境の整備に取り組む
- ・ 公共交通の利用が不便な地域の移動手段を確保するため、地域の実情に合った交通手段の検討・導入について、地域、交通事業者、市が一体となり取り組む

(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では、まず基本理念を定め、それを実現するための4つの都市づくりの目標を設定しています。

【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』

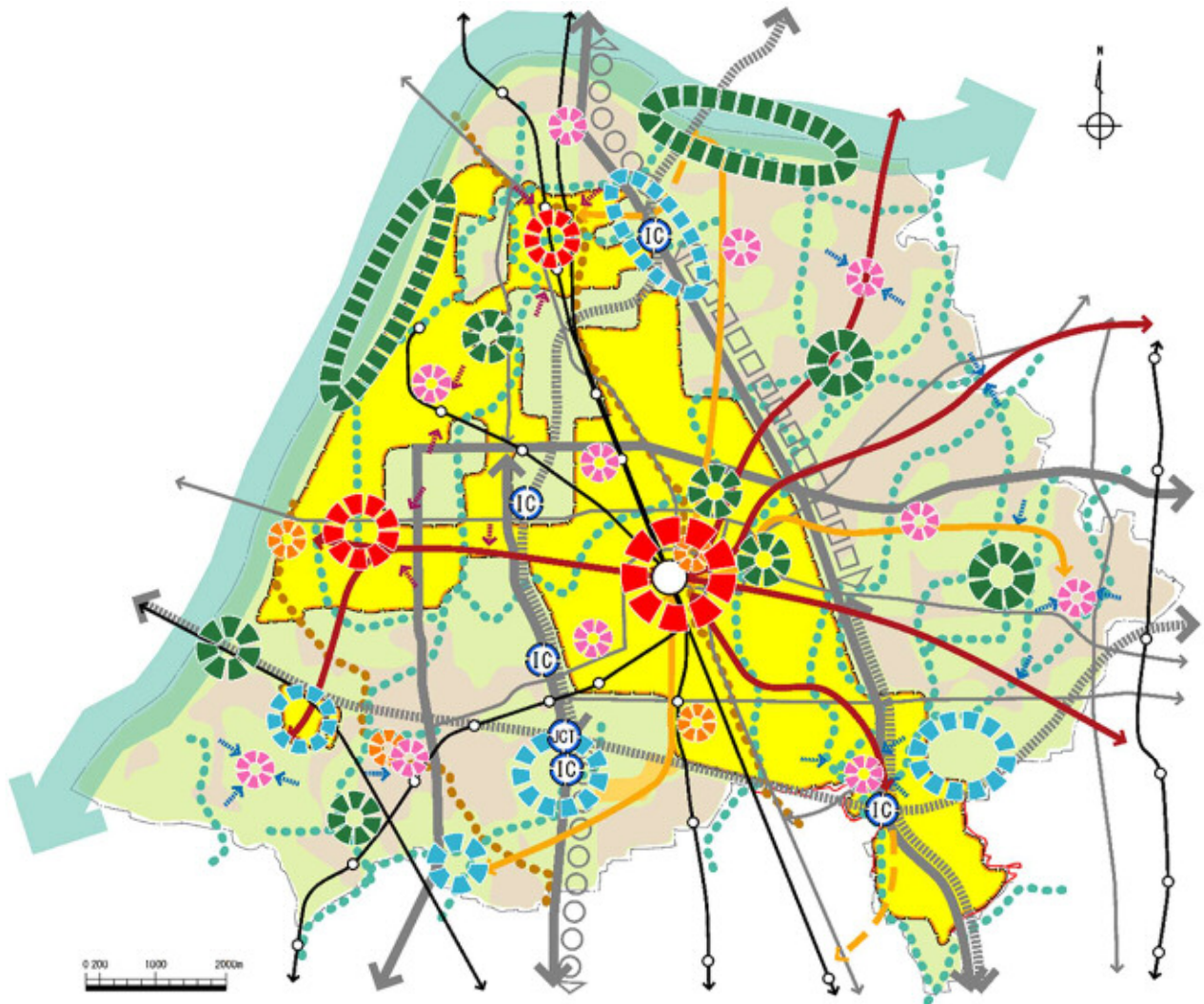
【都市づくりの目標】

- 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

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構造を誘導、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

【都市計画マスタープランにおける将来都市構造図】



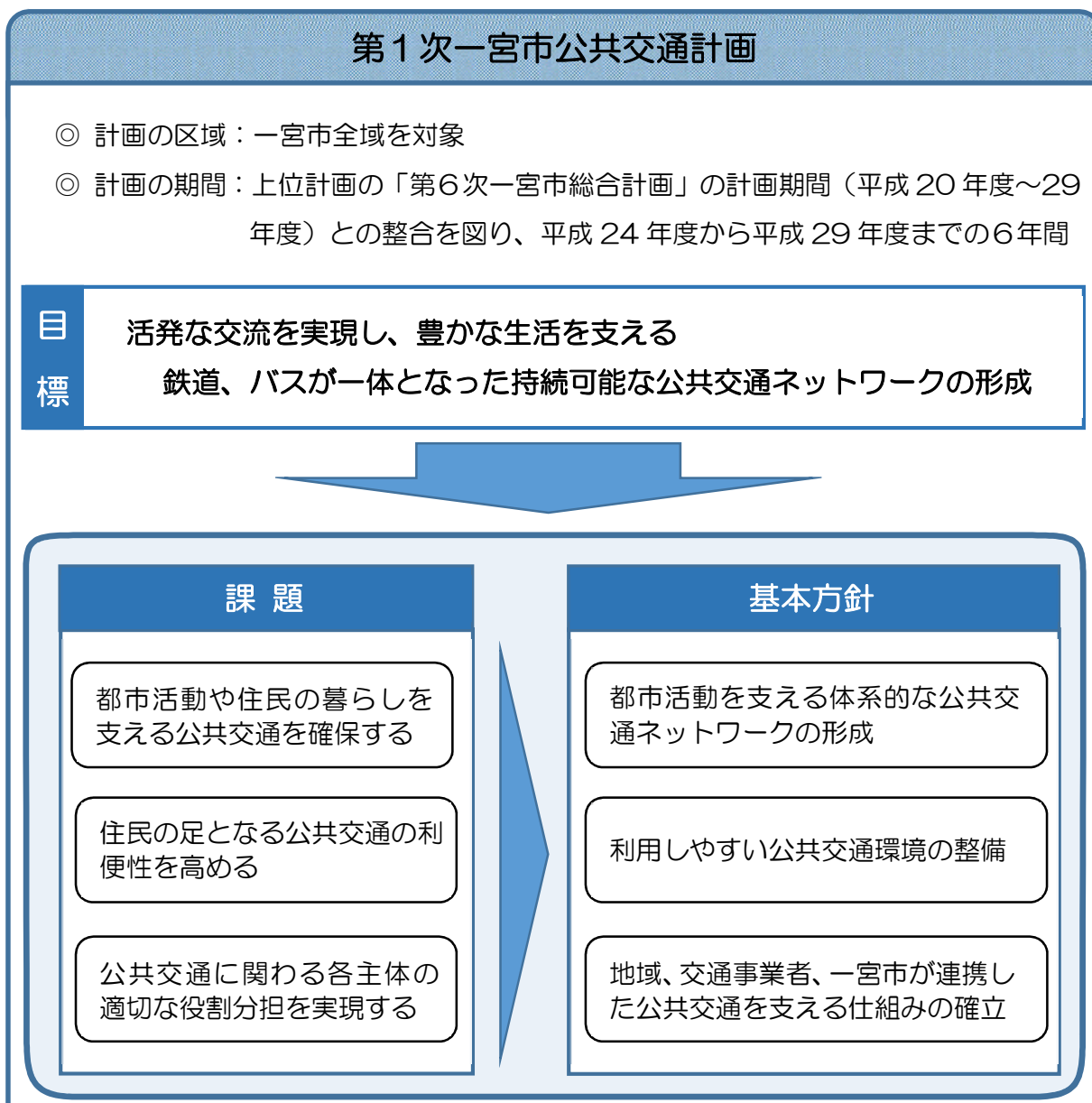
凡		例			
	都市拠点・副次的都市拠点		水と緑のネットワーク		市街地ゾーン
	工業・物流拠点		都市と歴史のネットワーク		集落地ゾーン
	レクリエーション拠点（大規模公園緑地等）		鉄道		一団地住宅ゾーン
	地域生活拠点		幹線バス		農用地ゾーン
	歴史拠点		準幹線バス		
	広域交通軸		準幹線バス（延伸検討区間）		
	広域交通軸（計画路線調査区間）		地域生活バス（副次的都市拠点アクセス路線）		
	広域交通軸（計画路線）		地域生活バス		
	主要幹線道路				
	骨格的都市幹線				

Ⅱ 第1次計画の評価・検証と現状の課題

1. 第1次計画の概要

平成24年3月に一宮市公共交通計画（以下、「第1次計画」という。）を策定する以前は、民間路線バスの廃止や市町村合併に伴うi-バスの見直し、公共交通不便地域への対応など、目的の異なるバスが走っており、それぞれ個別に対応を行ってきました。そこで、第1次計画では、市内の鉄道やバス、タクシーといった公共交通の役割や機能について体系的な整理を行い、ネットワークとして有効に機能するよう整備を進めるとともに、公共交通の維持・活性化のために様々な利用促進にも取り組んできました。

【第1次計画の基本方針、目標】



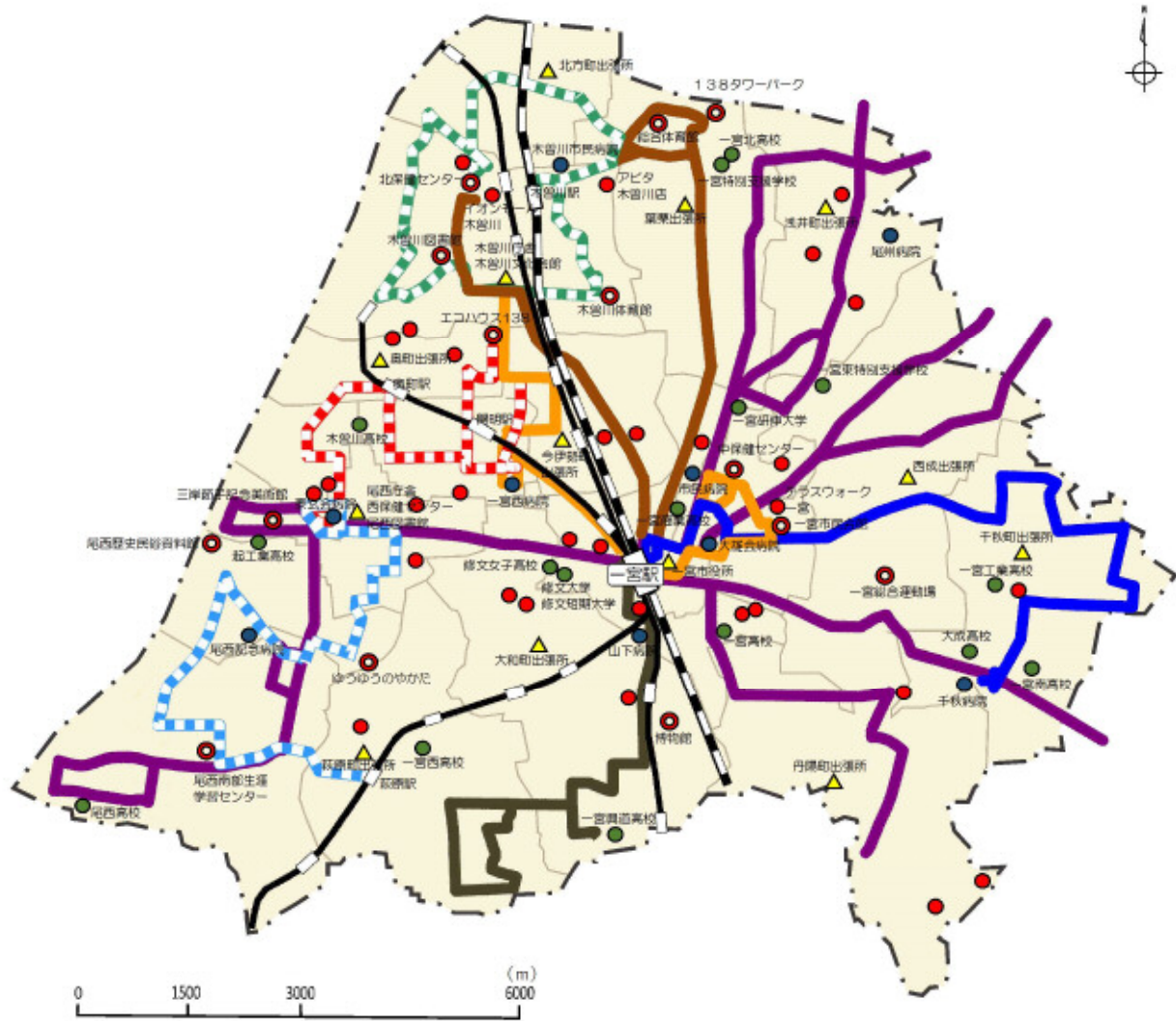
2. 第1次計画の基本方針の達成状況

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		
施策方針	実施状況	評価
<ul style="list-style-type: none"> 一宮駅を中心とした放射状のバスネットワークの形成 バス交通の機能の明確化と運行水準の確保 支線的バスの導入・維持の基準を構築 タクシースターの活用 	<ul style="list-style-type: none"> 一宮駅を中心とした公共交通のネットワーク体系を形成 一宮・イオン木曽川線を新規運行 市内公共交通の機能分類と運行水準を設定し、路線の見直しを実施 支線的バスの導入・維持の基準設定、各関係者の役割を明確化 丹陽町地域の地域バス協議会を立ち上げ、支線的バス導入の協議を継続中 尾張西部交通圏タクシースター特定地域協議会と連携 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ ほとんどの地域から、直通もしくは1回の乗り継ぎで一宮駅へ行くことができるようになった ・ネットワーク体系の形成はおおむね完了 ・比較的狭い範囲の一部地域に不便地域が残る ・幹線的バスの運行水準の見直しを検討
基本方針2：利用しやすい公共交通環境の整備		
施策方針	実施状況	評価
<ul style="list-style-type: none"> 利用者にやさしい移動環境を創出 乗り継ぎ拠点の利便性向上 乗り継ぎの経済的負担の軽減 	<ul style="list-style-type: none"> 乗換案内検索サイトへの運行情報提供、バスロケーションシステムの導入 車両買い替えに合わせたノンステップバスの導入 市内公共交通を精確したバスマップの作成・配布 拠点バス停へのベンチ設置、施設敷地内へのバス停留所移設・整備 乗り継ぎ拠点での相互利用を考慮したルート、ダイヤの設定を実施 サイクル&ライドのための駐輪場の維持・管理 i-タクシースター（予約制乗合タクシースター）の試行運行を実施 市内バス路線で利用可能な一日乗車券や回数券の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 利用者の公共交通に対する満足度は横ばいのままであった ・便利なバス乗車券の導入をはじめ、多くの利用促進策を実施 ・交通不便地域の移動手段確保のためi-タクシースターを試行運行 ・一日乗車券、バスロケーションシステムの認知度が低い ・公共交通を利用する意識が高まっていない
基本方針3：地域、交通事業者、一宮市が連携した公共交通を支える仕組みの確立		
施策方針	実施状況	評価
<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と市が連携・協力し、運行水準を確保 地域ニーズに応じた支線的バスのあり方を検討 利用実態に基づく運行水準を見直す仕組みを確立 	<ul style="list-style-type: none"> 市の支援によるバス路線の維持・確保 小学生を対象としたバスの乗り方教室やバス営業所見学の実施 定期的な地域バス協議会の開催、改善策や利用促進の検討を継続 地域主体のアンケート実施によるニーズの把握や改善事項の検討を実施 丹陽町地域の地域バス協議会を立ち上げ、支線的バス導入の協議を継続中 <p>【再掲】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◎ 市民の公共交通に対する意識向上は進まなかった ・交通事業者と市の協働で、バス車庫を使った利用促進事業を実施 ・地域が主体となった地域バス協議会の運営、イベントの開催や利用啓蒙の実施

【第1次計画で構築したネットワークの機能分類と運行水準】

機能分類		路線機能と運行水準	事業主体	料金体系	
鉄 道	広 域 幹 線	<p>機能 広域移動の交通需要に対応する公共交通ネットワークの軸として機能</p> <p>水準 交通事業者が需要に応じた運行水準を確保</p> <p>路線 JR 東海道本線 名鉄 名古屋本線 尾西線</p>	交通事業者	対キロ 区間制運賃	
幹 線 的 バ ス	幹 線	<p>機能 一宮駅を中心とし、放射状に延びる市内公共交通ネットワークの軸として機能</p> <p>水準 ピーク時 4本/1時間、昼間 2本/1時間 以上</p> <p>路線 名鉄バス 起線 一宮川島線 一宮宮田線 古知野線 江南団地線 丹陽線</p>	交通事業者	対キロ 区間制運賃	
	準 幹 線	[準幹線A]	<p>機能 幹線を補完し、市内公共交通ネットワークの軸として機能</p> <p>水準 ピーク時 2本/1時間、昼間 1本/1時間 以上</p> <p>路線 名鉄バス 光明寺線</p>	交通事業者 市	対キロ 区間制運賃
		[準幹線B]	<p>機能 幹線を補完し、地域から市中心部へのアクセス路線として機能</p> <p>水準 地域需要に応じた運行水準</p> <p>路線 名鉄バス 一宮・イオン木曾川線 i-バス 千秋町コース 大和町・萩原町コース</p>	地域 市	均一運賃 200円/乗車
	ま ち な か 幹 線	<p>機能 市中心部と公共施設、商業施設などを結ぶ、まちなか活性化の機能</p> <p>水準 1本/1時間</p> <p>路線 i-バス 一宮コース</p>	市	均一運賃 200円/乗車	
支 線 的 バ ス	地 域 生 活 バ ス	<p>機能 幹線的バスの端末交通として最寄駅、幹線及び準幹線に連絡し、地域ニーズに応じた交通手段を確保する機能</p> <p>水準 地域ニーズに応じた運行水準を協議</p> <p>路線 i-バス 尾西北コース 尾西南コース 木曾川・北方コース ※丹陽町地域で支線的バス導入の協議を継続中</p>	地域 市	均一運賃 200円/乗車 を基本に地域 協議で決定	
個 別 輸 送	タ ク シ ー	<p>機能 運行ルートや時間・場所の制約を受けず、個々の需要に応じた個別輸送として機能</p> <p>水準 尾張西部交通圏タクシー準特定地域協議会と連携</p> <p>路線 ー</p>	交通事業者	時間・距離 併用運賃	

【第1次計画で構築した公共交通ネットワーク図】



凡 例					
鉄道	JR			主な公共施設	
	名鉄				
幹線的バス	幹線	路線バス		市庁舎・出張所	
		路線バス			
	準幹線	i-バス	千秋町コース	大型小売店、スーパーマーケット	
			大和町・萩原町コース		
まちなか幹線	i-バス	一言コース			
支線的バス	地域生活バス	i-バス	尾西北コース		
			尾西南コース		
			木曾川・北方コース		

3. 第1次計画の数値目標の達成状況

第1次計画の進捗状況を確認するための指標の達成状況は、次のとおりとなっています。

【指標の達成状況】

指 標	現 状 値				目標値
	H25	H26	H27	H28	H29
(1) 生活上、必要なところへ無理なく行ける人の割合 (%)	88.8	88.1	88.7	87.8	92.5
(2) 交通弱者が自立して行動していると思う人の割合 (%)	25.2	26.3	24.1	24.5	35.8
(3) 市内バスの年間利用者数 (千人)	4,789	4,745	4,816	4,861	4,800
幹線の年間利用者数 (千人)	4,344	4,319	4,377	4,410	4,345
準幹線・まちなか幹線の年間利用者数 (千人)	372	358	370	378	380
地域生活バスの年間利用者数 (千人)	73	68	69	73	75
(4) 運転免許証を返納した年間人数 (人)	231	378	489	845	400
(5) 福祉タクシー料金助成事業 【交付数/申請数】 (%)	100	100	100	100	100

(1)(2)：第6次一宮市総合計画の施策43「交通弱者が移動しやすいしくみをつくる」のまちづくり指標（無作為に選んだ18歳以上の市民3,000人を対象に、一宮市総合計画の進み具合を調査するため行う『まちづくり指標に関する市民アンケート』（毎年4月に実施）で「はい」と答えた人の割合）

(3)：幹線的バス（市内から隣接市にまたぐ路線も含む）と支線的バスの利用者の計

(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)：一宮市福祉タクシー料金助成事業によるタクシー券の交付を申請した人数と交付を受けた人数の割合

4. 都市特性とニーズからみた現状の課題

都市特性

- 平坦な地形で、市域全体に集落が分散している
⇒ 集約しにくい交通需要に対する移動手段の確保・検討
- 市中心部で高齢者の人口密度が高く、今後さらに増加が予想される
⇒ 高齢化社会に対応する移動手段の確保

公共交通の現状

- 一宮駅を中心に、鉄道・バス路線が放射状に運行
- 路線バス利用者は微増傾向（利用者の割合は路線バスが95%、コミュニティバス5%）
⇒ 利用者の大半を占める名鉄バスの路線を中心とした利用促進
- i-バスは尾西南コースが13.6%（H28/27）と増加傾向。千秋町コース、大和町・萩原町コースは増加傾向が鈍化し、初めて対前年比減。他の路線はほぼ横ばい
⇒ 「地域の公共交通は地域で守る」といったマイバス意識の醸成と、公共交通の利用促進・地域ニーズの確認

住民ニーズ

- バスが必要と考えている人は71.1%（公共交通に関する住民アンケート）
- バスを利用しやすくするため改善が必要なことは、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「運賃を安くする」となっている（公共交通に関する住民アンケート）
- 今後の交通対策について、「自動車がなくとも生活できるほど充実させる」「現状より充実させる」と回答した人は72.0%（公共交通に関する住民アンケート）
- バスを利用して行きたい施設は、一宮駅、市民病院、イオンモール木曽川など
⇒ 住民ニーズに即した効率的・効果的な公共交通対策の実施

利用者ニーズ

- 運行本数、運賃、定時性など、バスに対する不満事項は名鉄バスの路線とコミュニティバスでは異なる
- 医療機関や商業施設への停留所の設置や、市域を跨いだ隣接市などへの運行要望がある
- 分かりやすい運行情報（バス停の位置）の提供要望がある
⇒ 利用者ニーズに即した利便性を高める公共交通対策の実施

5. 第2次計画で目指す公共交通

過度に車に依存せず暮らせるよう公共交通を整備する

- 自動車に過度に依存することなく、日常生活上必要な場所へ無理なく行くことができる公共交通ネットワークを整備し維持する
- 公共交通ネットワークを維持するため、利用状況や運行状況に応じた効率的な運行を行う
- 運転免許証返納者だけでなく、返納前の「車に乗ることができるうちから公共交通を利用する」ことを習慣付けてもらうことができるよう、公共交通の利用を啓発する

気軽に利用できる公共交通環境を整備する

- 誰もが気軽に安心して利用することができる公共交通の環境整備や情報提供を行い、公共交通の利便性を向上する
- 地域により異なる特性やニーズ、虫食いの残る公共交通不便地域の交通需要など、実情に沿った効率的な運行形態の検討など、柔軟に対応する
- 福祉施策との連携により、利用者のニーズに応じ公共交通の利用が可能な制度の導入を検討する

地域、交通事業者、市が協働し公共交通を支える

- 公共交通の確保・維持に向けて「地域の公共交通は地域で守る」という意識を持ち、利便性の向上や利用促進について地域、交通事業者、市が連携し、一体となって取り組む
- 住民やNPOをはじめとした地域団体・企業との互助による新たな移動手段の導入の可能性を検討する

【第1次計画から第2次計画へ】

第1次計画では…

持続可能な公共交通ネットワークの形成

ネットワークの形成

+

交通環境の整備

+

公共交通を支える体制の確立

評価
・
課題

- ◎（P10 数値目標の達成状況から）バス利用者数は増加傾向で推移し、目標値をほぼ達成。運転免許返納者数は大きく増加。公共交通に対する市民の満足度は目標値に届いていない
- ・幹線的バス及び支線的バスの役割分担をしたネットワークを構築した
 - ネットワークの利便性向上のため、運行水準の再検討が必要
 - ・バスではカバーできない小規模な不便地域が一部に残る
 - 交通不便地域の移動手段確保のため、i-タクシーを試行運行
 - ・便利な乗車券の導入、地域バス協議会による公共交通を支える仕組みを確立した

第2次計画では…

利便性の高い公共交通ネットワークの整備

ネットワークの整備

+

交通環境の整備

+

公共交通を支える取組の推進

方針

- ・都市計画マスタープランを支える公共交通ネットワークの強化と利便性の向上
- ・路線間や小規模な交通不便地域の解消
- ・今後も増え続ける運転に不安を抱える高齢者や運転免許を持たない交通弱者が、自動車に過度に依存せず、快適に外出できる移動手段の確保
- ・地域、交通事業者、市の各関係者が連携のもと、公共交通を積極的に利用する意識の啓発と向上
- ・変化する社会環境に即した従来の枠組みにとらわれない方策の研究

Ⅲ 第2次計画の目標と基本方針

1. 計画の目標

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、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を構築するため、第2次計画の目標を次のとおり定めます。

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 ～

公共交通は、通院や買物、通勤・通学など、日常生活を送るためには欠かせない移動手段です。今後もさらに進む少子高齢化・人口減少社会に向け、まちづくり施策（コンパクトシティ+ネットワーク）との連携を図りながら、市民の皆さんが安心して日常生活を送ることができるよう、また、来街者の皆さんにも使いやすい移動手段となるよう公共交通の整備を図っていきます。

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網形成計画として位置付けるものとします。

3. 計画の区域と期間

計画の区域は、一宮市全域とします。また、計画の期間は上位計画である「第7次一宮市総合計画」（平成30年度～平成39（2027）年度の10年間）と、その基本計画（平成30年度～平成34（2022）年度の5年間）との整合性の観点から、平成30年度から平成34（2022）年度までの5年間とします。

4. 計画の基本方針

第1次計画で構築したネットワーク体系をもとに、幹線的バスの機能強化や不便地域の解消に努めます。また、市民の皆さんはもちろん、市外からの来街者の皆さんにも公共交通を気軽に使っていただけるよう、既存の枠組みにとらわれない新たな移動手段も視野に入れ、より一層の利便性向上に取り組みます。

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）

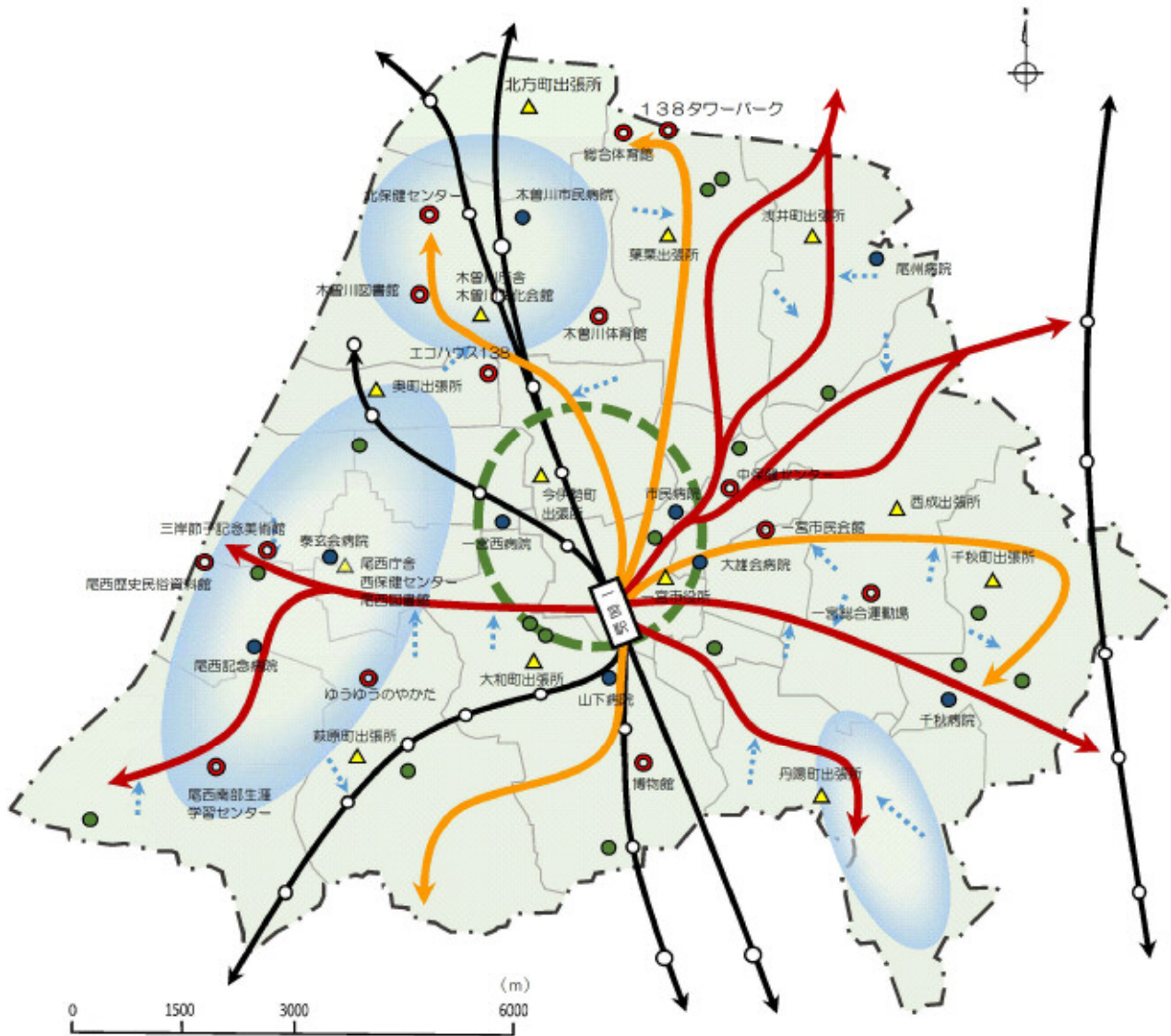
- ◎ バスを通じたコミュニティの活性化

5. 基本方針に基づく実施事業

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	実施事業	実施主体
施策1 ネットワークの維持・機能強化	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり施策との連携を図りながら、第1次計画で構築したネットワーク体系を維持 	地域 交通事業者 市
	<ul style="list-style-type: none"> 幹線的バス（準幹線）の機能やサービス水準の向上 	
	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況や運行状況に応じた効率的な運行への見直し 	
	<ul style="list-style-type: none"> 福祉施策との連携のもと、地域住民やNPO・企業との協働、互助による新たな移動手段の導入の検討 	地域 交通事業者 市(福祉担当)
施策2 交通不便地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> i-タクシーを「i-バス ミニ」として、支線的バスに位置づけ 	交通事業者 市
	<ul style="list-style-type: none"> 「i-バス ミニ」の運行方法、運行地域、停留所などの改善・見直しを検討 	地域 交通事業者 市
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	<ul style="list-style-type: none"> 社会環境の変化に目を向けた既存の枠にとらわれない、ネットワークを補完する新たな移動手段の調査・研究、導入の検討 	地域 交通事業者 市

※ 「実施主体」欄の「市」は、公共交通担当のことをいいます。

【公共交通ネットワークのイメージ】



凡 例				
鉄道	区域幹線	⇔	主要公共施設	⊙
幹線バス	幹 線	⇔	市庁舎・出張所	▲
	準幹線	⇔	医療機関（総合病院）	●
	まちなか幹線	⇔	高校・大学	●
支線バス	地域生活バス	⇔		
	1-バス ミニ	⇔		

【確保する路線の機能分類】

機能分類		路線機能と水準 <small>下線は生活交通確保維持改善計画に位置付ける路線</small>	事業主体	料金体系
鉄道	広域幹線	機能 広域移動の交通需要に対応する公共交通ネットワークの軸として機能 水準 交通事業者が需要に応じた運行水準を確保 路線 JR 東海道本線 名鉄 名古屋本線、尾西線	交通事業者	対キロ 区間制運賃
	幹線	機能 一宮駅を中心とし、放射状に延びる市内公共交通ネットワークの軸として機能 水準 ピーク時 4本/1時間、昼間 2本/1時間 以上 路線 名鉄バス 起線、一宮川島線、一宮宮田線、古知野線、江南団地線、丹陽線	交通事業者	対キロ 区間制運賃
幹線的バス	準幹線	機能 幹線を補完する市内公共交通ネットワークの軸として機能 水準 ピーク時 2本/1時間、昼間 1本/1時間 以上 路線 名鉄バス 光明寺線	交通事業者 市	対キロ 区間制運賃
	準幹線	機能 幹線を補完し、地域から市中心部へのアクセス路線として機能 水準 1本/1時間 以上 路線 名鉄バス 一宮・イオン木曾川線 改善 i-バス 千秋町コース、大和町・萩原町コース	地域 市	均一運賃 200円/乗車
	まちなか幹線	機能 市中心部と公共施設、商業施設などを結び、まちなか活性化のための機能 水準 1本/1時間 路線 i-バス 一宮コース	市	均一運賃 200円/乗車
支線的バス	地域生活バス	機能 幹線的バスの端末交通として最寄駅、幹線及び準幹線に連絡し、地域ニーズに応じた交通手段を確保する機能 水準 地域ニーズに応じた運行水準を協議 路線 i-バス 尾西北コース、尾西南コース、木曾川・北方コース ※1	地域 市	均一運賃 200円/乗車 を基本に地域 協議で決定
	タクシ	機能 タクシー車両による幹・支線的バスの端末交通としての機能や、バス路線から離れた地域内の移動手段として少量のニーズに柔軟に対応する機能 水準 必要最小限の水準を確保（定時又は予約制） 路線 新規 i-バス ミニ	市	運行形態により決定
個別輸送	タクシ	機能 運行ルートや時間・場所の制約を受けず、個々の需要に応じて運行する個別輸送としての機能 水準 個別ニーズに配慮した水準 路線 個別輸送	交通事業者	時間・距離 併用運賃
新たな移動手段		今後に向けて 福祉施策、住民やNPO・企業との協働・互助、シェアリングエコノミー、自動運転技術の活用など、社会環境の変化に即した新たな移動手段を調査・研究、導入の検討		

※1 交通不便地域において、地域バス協議会（※P22 参照）が設置され、運行協議がまとまる地区があれば運行を検討・実施します。現在、丹陽町地域において協議を継続中。

すべてのバス路線で評価・検証を行い、コース変更など運行内容に変更のあった路線は、生活交通確保維持改善計画への位置づけを協議します。

市内の公共交通が全域でネットワークとして有効に機能するよう、それぞれが担う機能と運行水準を定めます。すべてのバス路線で、地域、交通事業者、市が連携し、利用状況や運行状況を勘案しながら効率的な運行を行うとともに、各路線の運行水準の維持と路線の確保を図っていきます。

① 鉄道

鉄道（広域幹線）

実施主体：交通事業者

- 機能** 公共交通ネットワークの基軸として市内の移動に限らず、名古屋市や岐阜市など、他市への交通需要に対応する広域幹線として機能
- 水準** 対キロ区間制運賃による移動ニーズに応じた運行水準を確保
- 路線** JR 東海道本線（名古屋、岐阜方面）
名鉄 名古屋本線（名古屋、岐阜方面）
尾西線（津島、玉ノ井方面）

② 幹線的バス

幹線的バス（幹線）

実施主体：交通事業者

- 機能** 都市計画マスタープランと連携し、一宮駅から放射状に延び、各地域の拠点と市中心部（都市拠点）の移動ニーズに対応する市の公共交通ネットワークの軸として機能
- 水準** 対キロ区間制運賃による移動ニーズに応じた運行水準を確保
ピーク時：4本/1時間、昼間：2本/1時間 以上の運行
- 路線** 名鉄バス 起線（一宮駅 ⇄ 尾西地域）
一宮・川島線（一宮駅 ⇄ 浅井町方面）
（一宮駅 ⇄ 千秋町方面）
一宮・宮田線（一宮駅 ⇄ 浅井町方面）
古知野線（一宮駅 ⇄ 大山町、春明方面）
江南団地線（一宮駅 ⇄ 大山町、瀬部方面）
丹陽線（一宮駅 ⇄ 丹陽町方面）

幹線的バス（準幹線）

実施主体：地域、交通事業者、市

機能 都市計画マスタープランと連携し、幹線を補完して各地域の拠点と市中心部（都市拠点）の移動ニーズに対応する公共交通ネットワークの軸として機能

水準 対キロ区間制運賃による移動ニーズに応じた運行水準を確保
 ピーク時：2本/1時間、昼間：1本/1時間
 ・運行事業者のみでの運行継続が困難な場合には、市の補助により運行継続を支援し、路線を確保
 ・路線の延長を実施するにあたっては、運行ルートや地域の利便性を損なわないことなどを総合的に検討

路線 名鉄バス 光明寺線（一宮駅 ⇄ 山郷西・一宮総合体育館、138タワーパーク）

改善

水準 地域が主体的に運行維持に向けた取り組みを行い、市は補助により支援を行い、地域ニーズに応じた運行水準を確保
 運行間隔は昼間1本/1時間を基本に、地域で協議
 運賃は1乗車200円

路線 名鉄バス 一宮・イオン木曾川線（一宮駅 ⇄ イオンモール木曾川）
 i-バス 千秋町コース（一宮駅 ⇄ 市民病院 ⇄ 千秋病院）
 大和町・萩原町コース（一宮駅 ⇄ 山下病院 ⇄ 萩原町）

幹線的バス（まちなか幹線）

実施主体：市

機能 市中心部（都市拠点）と市民病院や一宮西病院、エコハウス138などを結び、まちなかの活性化として機能

水準 まちなかの活性化のため市が主体的に取り組み、他のバス路線との乗り継ぎに配慮した運行水準を確保
 1本/1時間、運賃は1乗車200円

路線 i-バス 一宮コース（木曾川庁舎 ⇄ 一宮西病院 ⇄ 一宮駅 ⇄ 市民病院）

③ 支線的バス

支線的バス（地域生活バス i-バス）

実施主体：地域、市

機能 地域内交通として、最寄り鉄道駅、幹線及び準幹線と連絡し、交通不便地域を解消する機能

水準 路線の確保・維持について地域が主体的に取り組み、地域ニーズに応じた最適な交通手段のあり方を協議し、運行水準を決定

※ 運行ルートやダイヤ、運賃は地域で協議

路線 i-バス 尾西北コース（尾西庁舎 ⇄ 一宮西病院 ⇄ エコハウス 138）
尾西南コース（尾西庁舎 ⇄ 尾西記念病院 ⇄ 萩原駅）
木曾川・北方コース（木曾川庁舎 ⇄ 木曾川市民病院 ⇄ 木曾川駅 ⇄ 木曾川庁舎）

地域生活バス（i-バス）は、地域が主体となり、地域ニーズに応じた運行方法やダイヤなどの交通手段のあり方を協議・決定します。また、利用促進や路線の維持・存続に対する活動も地域が主体となって行います。

支線的バス（地域生活バス i-バス ミニ）

実施主体：市

新規

機能 幹線、支線的バスの端末交通として、バス路線から離れた地域と最寄り鉄道駅、幹線及び準幹線と連絡、または、バスの利用がしづらい地域内の移動手段を確保する機能

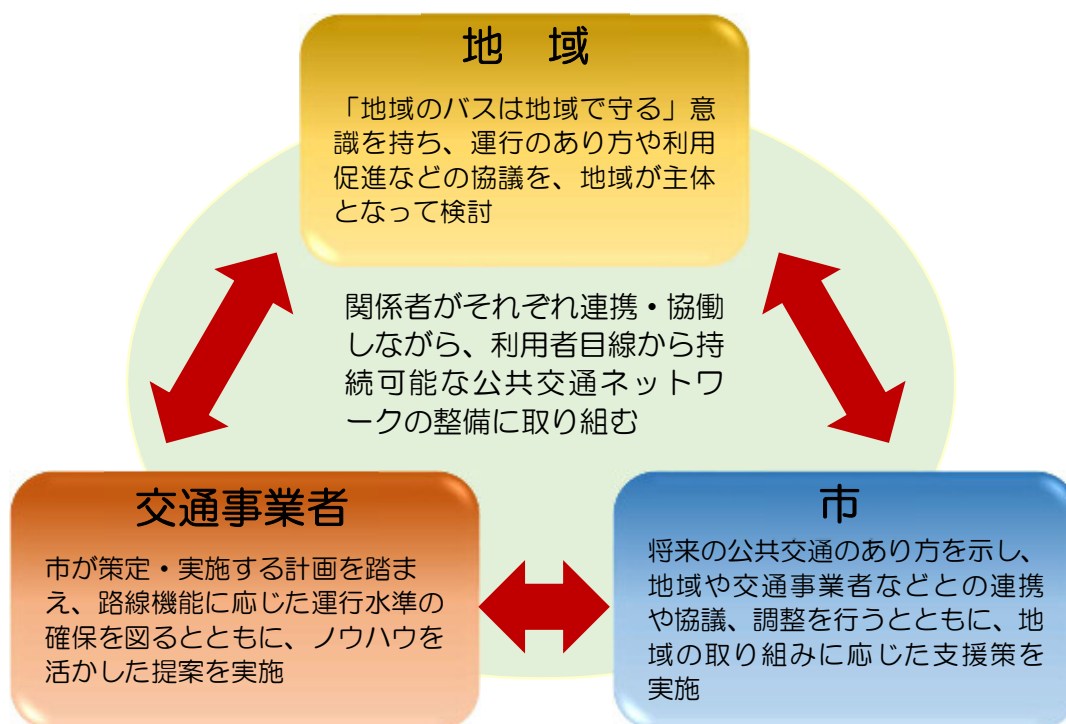
水準 少量の地域ニーズに対し、柔軟に対応する交通手段の確保について市が主体的に取り組み、タクシー車両を用いて必要最小限の運行水準を確保（定時運行、予約運行）

路線 i-バス ミニ

バス路線間や比較的狭い範囲のバス利用がしづらい地域などにおいて、集約しにくい少人数の交通需要に対応するため、利用者の見込みや地域ニーズに応じ、市が主体となって運行方法やダイヤなどの交通手段のあり方を検討・決定します。また、維持・存続については、利用状況や地域ニーズなどを総合的に判断して、運行区域や内容の見直しを行います。

【支線的バス（地域生活バス i-バス）の導入・維持に対する役割分担と連携】

支線的バス（地域生活バス i-バス）は、最寄りの鉄道駅、幹線的バスと接続することで公共交通の利用環境改善や、地域の拠点施設へのアクセス性の向上を図るため運行します。運行に先立ち、地域が主体となって地域バス協議会を設置し、利用者や収入の見込みを踏まえ、地域ニーズに応じた運行方法やダイヤなどの交通手段のあり方を協議・決定します。また、地域の役割分担として、路線変更の協議や利用促進に向けた取り組みなど、路線の維持・存続に対する活動は地域が主体となって行います。なお、利用者数や収入（運賃、協賛金など）、設定した維持水準を満たさない場合については、運行水準などの見直しを行います。



④ 個別輸送

個別輸送（タクシー）

実施主体：交通事業者

- 機能** 場所や時間的な制約を受けない、柔軟な個別輸送として機能
- 水準** 少量かつ多様な個別の移動ニーズに対応した運行水準を確保（時間・距離併用運賃）
- 路線** タクシー
「尾張西部交通圏における一般乗用旅客自動車運送事業の活性化を推進するための計画」（尾張西部交通圏タクシー準特定地域協議会）との整合性を取りながら

⑤ 新たな移動手段

新たな移動手段

実施主体： —

今後に向けて

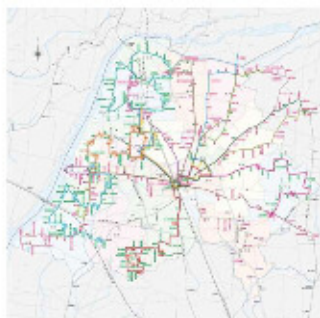
福祉施策、住民やNPO・企業との協働・互助、シェアリングエコノミー、自動運転技術の利活用など、地域公共交通を補完する新たな移動手段について、既存の枠にとらわれず社会環境の変化に目を向けながら、市の公共交通ネットワークの充実の観点から調査・研究、導入の検討を行います。



【施策1：ネットワークの維持・機能強化】の例

【利用状況に応じた効率的な運行】

路線バスをはじめ、すべてのバス路線で、地域、交通事業者、市が連携し、利用状況や運行状況を勘案しながら効率的な運行を行うとともに、まちづくり施策との連携を図りながらネットワークとして有効に機能する運行内容を検討・実施します。



【市内バス路線網図】



【幹線的バス（準幹線）の水準引き上げ】

準幹線のうち、運行水準を満たしていない i-バス 千秋町コースと大和町・萩原町コースの水準を規定水準へ引き上げを図ります。

路 線	現在の水準	➔	運行水準
千秋町コース	1本/90分		1本/1時間
大和町・萩原町コース	1本/約70分		

【施策2：交通不便地域の縮小】の例

【タクシー車両を活用した交通手段の確保】

バス路線の間や、一部に残る小規模な交通不便地域の移動ニーズに対し、i-バス ミニとしてタクシー車両を活用した「小さな公共交通」により、日常生活を支える交通手段の確保を図ります。



【i-バス ミニ】

【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】の例

福祉施策との連携や、住民や NPO・企業との協働・互助、タクシーの相乗り促進、自動運転技術の利活用など、地域公共交通を補完する新たな移動手段について、調査・研究、導入の検討を行います。

基本方針2：利用しやすい公共交通環境を整備する		
施策	実施事業	実施主体
施策1 公共交通利用に関する情報提供	・市民、来街者すべての人に分かりやすい情報提供	地域 交通事業者 市
	・乗換案内検索サービスサイトへの情報提供	交通事業者 市
	・市ウェブサイトや情報通信技術（ICT）の活用	
	・市内全バス路線系統番号、停留所番号表示の実施	
施策2 公共交通の利用満足度の向上	・スムーズな乗り継ぎのためのダイヤ設定	運行地域 交通事業者 市
	・拠点バス停などの駐輪場の維持・管理	運行地域 市
	・バス運行情報（バスロケーションシステム）の提供	交通事業者 市
	・バリアフリー車両（ノンステップバス、UDタクシー）の導入推進	
	・便利な乗車券（一日乗車券や回数券など）の販売	
・主要停留所のベンチや上屋設置などの待合環境の改善		
施策3 公共交通の利用啓発の促進	・バス営業所の見学会や、小学生対象の課外学習でのバスの乗り方教室の実施	学校 交通事業者 市
	・公共交通を利用する意識啓発と新たな利用者獲得	地域 交通事業者 市
	・イベントと連携した利用促進と意識啓発	
	・高齢者訪問事業や老人会などを通じた利用啓発	老人クラブ 交通事業者 市
	・運転免許証の自主返納の促進	警察 交通事業者 市
	・バスロケーションシステムやICカードなど利便性の高いツールの周知	交通事業者 市

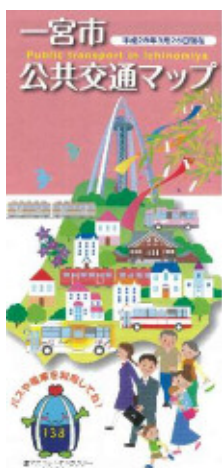
※ 利用促進策の事業内容は、公共交通協働推進事業計画に記載します。

※ 「実施主体」欄の「市」は、公共交通担当のことをいいます。

【施策1：公共交通利用に関する情報提供】の例

【市民、来街者すべての人に分かりやすい情報提供】

市内の総合的な公共交通マップや路線別時刻表の作成・配布、オープンデータとしてバス運行情報の乗り換え検索サイトへの提供、総合案内板の設置など、市民の方だけではなく、市外からの来街者にも分かりやすく幅広い情報発信を積極的に行います。



【公共交通マップ】



【市内コミュニティバス案内チラシ】

【路線系統番号の表示】

初めての方や乗り慣れていない方でも、より分かりやすく気軽にバスを利用することができるよう、市内バス路線の系統番号やバス停留所番号の表示を導入し、誰もが使いやすい公共交通環境を整備します。

【施策2：公共交通の利用満足度の向上】の例

【バス運行情報（バスロケーションシステム）の提供】



バス発車 ご案内		一宮市交通局		現在時刻 11:14	
路線	先発	次発			
名鉄バス	名鉄一宮ゆき	11:15	11:26		
名鉄バス	富田本郷ゆき	11:25	11:45		
名鉄バス	川島ゆき	11:30	11:55		
i-バス	木曾川片舎ゆき	12:04	13:09		

【バスロケーションシステム】

【バリアフリー車両の導入推進】

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タクシーなど、人にやさしい車両の導入を進めていきます。



【UDタクシー】

【UD（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、車いす使用者、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”であり、街中で呼び止めても良し、予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーです。

（引用：UD タクシー研究会）

【待合環境の改善】

施設改修時には、バス停車帯の設置を検討します。また、バス停に上屋やベンチなどを設置し、誰もが快適にバスを利用できるよう、待合環境の改善を図ります。



【市民病院バス停】

【施策3：公共交通の利用啓発の促進】の例

【バス営業所の見学会や乗り方教室を通じた意識啓発】

バス営業所の見学会や乗り方教室を通じ、公共交通を身近に感じてもらうとともに、積極的な公共交通の利用促進と意識啓発に取り組めます。



【バス営業所見学会】



【バスの乗り方教室】

【イベントと連携した利用促進と意識啓発】

平成32（2020）年に開催予定の東京オリンピック・パラリンピック関連事業や、平成33（2021）年度の市制施行100周年記念事業とのタイアップなど、イベントを通じた公共交通の利用促進と意識啓発を行います。

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	実施事業	実施主体
施策1 地域、交通事業者、市の協働による公共交通の維持	<ul style="list-style-type: none"> 各関係者の連携・協働による公共交通の維持と利用促進の実施 	運行地域 交通事業者 市
	<ul style="list-style-type: none"> 地域主体のイベントにおける公共交通の利用促進キャンペーンの実施 	運行地域 交通事業者 市
	<ul style="list-style-type: none"> 小学生対象の課外学習でのバスの乗り方教室や、バス営業所内見学会の実施【再掲】 	学校 交通事業者 市
施策2 地域が主体となった取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> 支線的バスの地域バス協議会で地域要望や改善点などの協議・改善 	運行地域 交通事業者 市
	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民や企業などへのバス運行に対する協賛依頼 	運行地域 市
	<ul style="list-style-type: none"> 地域情報誌への定期的・継続的なバス利用啓発記事の掲載による意識啓発と利用促進 	運行地域 市
施策3 バスを通じた地域コミュニティ活動の活性化	<ul style="list-style-type: none"> バスを通じた地域コミュニティの交流促進や活性化 	運行地域 交通事業者 市
	<ul style="list-style-type: none"> 運行地域の住民によるバス停周辺の美化・緑化活動などの実施 	運行地域
	<ul style="list-style-type: none"> 地域の児童によるバスをテーマとしたポスターの各停留所への掲示 	運行地域 市

※ 利用促進策の事業内容は、公共交通協働推進事業計画に記載します。

※ 「実施主体」欄の「市」は、公共交通担当のことをいいます。

【施策1：地域、交通事業者、市の協働による公共交通の維持】の例

【関係者の連携・協働による公共交通の維持と利用促進】

交通事業者や市をはじめ、地域住民や企業、福祉、子育て、観光など、様々な分野とも連携を図りながら、地域の実情や要望に応じた運行への改善・検討を行うとともに、効果的な利用促進や啓発を実施します。



【地域バス協議会の開催】



【地域主体のイベントツアー】



【福祉タクシー助成券】



【ウォーキングマップ】



【地域と企業の協働イベント】

【地域主体のバスイベントによる利用促進】

i-バス運行地域において、地域住民のふれあいの場として地域が主体となったバスイベントを通じ地域住民同士の絆を深めるとともに、地域を運行するバスに対する理解を深めてもらい、地域の財産として「地域のバスは地域で守る」意識の向上と利用促進を図ります。



【地域主催のバスイベント】

【施策2：地域が主体となった取組の推進】の例

【地域バス協議会活動の活性化】

地域が主体となった利用者アンケートによる改善事項の検討や要望などを地域全体で共有し、地域ニーズに沿った運行について協議・改善を行うとともに、地域情報誌への利用啓発記事の掲載などを通じ、地域が主体となった住民への利用啓発・利用促進を行います。



【地域バス協議会による利用者アンケート】



【地域情報誌】

【施策3：バスを通じた地域コミュニティ活動の活性化】の例

【バスを通じた地域の交流促進】

運行地域住民によるバス停留所付近の美化・清掃活動の実施など、バスを通じた地域住民同士の交流を促進するとともに、コミュニティ活動の活性化を図ります。



【地域児童のバスポスター掲示】

i-バス運行地域（千秋町、大和町・萩原町コース）の小学生が描いたバスのポスターをバス停留所に掲示し、バスに対する愛着を高めてもらうとともに、マイバス意識の向上と利用啓発を図ります。



【バス停へのポスター掲示】

6. 計画の目標数値

【目標数値】

目標指標	現状値	目標値					最終 目標値
	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)
(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	35.4	35.8	36.2	36.6	37.0	37.4
(2) 市内バスの年間利用者数(千人)	4,861	4,866	4,871	4,875	4,885	4,895	4,900
幹線の年間利用者数(千人)	4,410	4,415	4,419	4,423	4,432	4,440	4,444
準幹線・まちなか幹線の年間利用者数(千人)	378	378	379	379	380	381	381
地域生活バスの年間利用者数(千人)	73	73	73	73	73	74	75
(3) 交通不便地域の人口割合(%)	8.8	8.8	2.0	1.5	1.0	0.5	0
(4) 運転免許証を返納した年間人数(人)	845	870	896	922	949	977	1,000
(5) 一日券、回数券などの販売枚数(枚)	20,702	21,200	21,600	22,000	22,500	23,400	23,800

(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」などの販売枚数の合計

※ 第2次計画の最終評価は、計画の期間が満了する前年度である平成33（2021）年度の目標値に対する実績値で評価を行うこととします。

7. 計画の評価・検証

(1) 評価・検証の考え方と方法

計画の評価・検証は、まず、地域、交通事業者、市の三者がそれぞれの取り組み結果の評価を行います。さらにそれらをもとに、設定した目標指標に関連する基本方針の施策に基づく事業について、目標数値の達成状況などから一宮市地域公共交通会議において評価・検証を行い、改善策を検討・実施します。（ネットワークの評価については、「公共交通ネットワーク全体」、「路線単位」のそれぞれでの視点に立った評価・検証を行います。）

評価者	地域（年1回は地域バス協議会で評価を実施）、交通事業者、市の三者の評価をもとに、一宮市地域公共交通会議において、評価・検証、改善策の検討
目標指標	市民意識や利用者数などを目標指標として定め、各年度の目標数値（P31）を設定
評価方法	目標数値に対する達成度（ネットワークの評価は「ネットワーク全体」、「路線単位」のそれぞれでの視点に立った評価）について評価・検証
評価期間	第2次計画が満了する平成34（2022）年度を最終年度とし、段階的な評価・検証による改善策を検討・実施するとともに、次計画へ反映

(2) 目標指標と基本方針・施策との関連

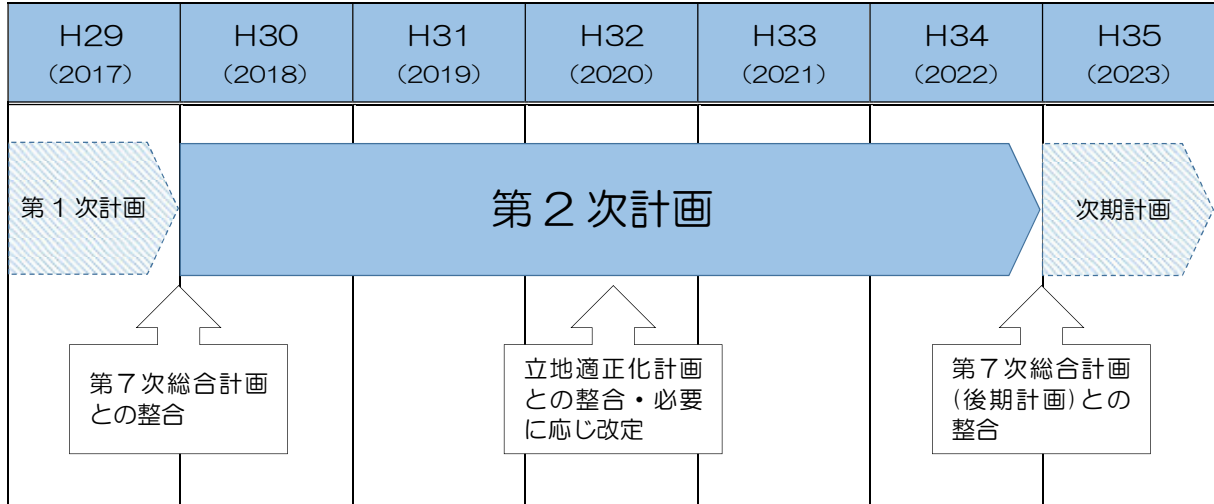
目標指標（P31）を達成するための主に関連する基本方針及び施策（枠）を、下表のとおり整理しました。目標値に対する各年度の達成状況を見ながら、施策の事業内容の見直し、改善を行います。

目標指標	主に関連する			
	基本方針	施策		
(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	1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
(2) 市内バスの年間利用者数	1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
(3) 交通不便地域の人口割合	1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
(4) 運転免許証を返納した年間人数	1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
(5) 一日券、回数券などの販売枚数	1	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	2	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	3	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3

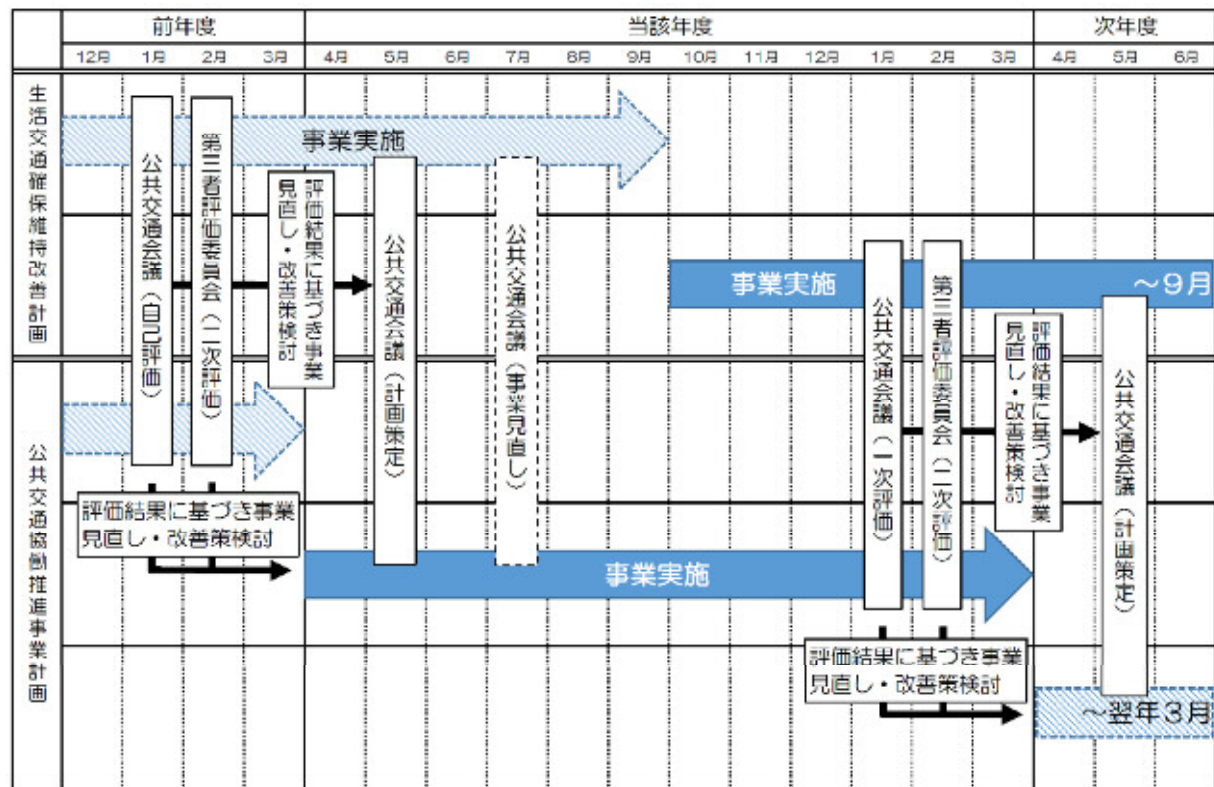
基本方針1：都市活動を支える体系的な公共交通ネットワークを整備する
施策1 ネットワークの維持・機能強化
施策2 交通不便地域の解消
施策3 既存の枠組みにとらわれない新たな移動手段の研究や検討
基本方針2：利用しやすい公共交通環境を整備する
施策1 公共交通利用に関する情報提供
施策2 公共交通の利用満足度の向上
施策3 公共交通の利用啓発の促進
基本方針3：地域、交通事業者、市が連携して公共交通を支える
施策1 地域、交通事業者、市の協働による公共交通の維持
施策2 地域が主体となった取組の推進
施策3 バスを通じた地域コミュニティ活動の活性化

(3) 評価・検証の実施サイクル

【計画期間中の実施サイクル】



【年間の実施サイクル】



8. 計画策定の経緯

日 時	内 容
平成 29 年 8 月 25 日 (金)	<p>第 23 回地域公共交通会議</p> <p>第 2 次公共交通計画の策定について</p> <p>(1) これまでの経緯について</p> <p>(2) 現在の状況について</p> <p>(3) 第 2 次一宮市公共交通計画の方向性について</p>
平成 29 年 11 月 1 日 (水)	<p>第 24 回地域公共交通会議</p> <p>第 2 次一宮市公共交通計画の策定について</p> <p>(1) 第 2 次一宮市公共交通計画 (案) について</p>
平成 29 年 12 月 20 日 (水)	<p>第 25 回地域公共交通会議</p> <p>第 2 次一宮市公共交通計画の策定について</p> <p>(1) 第 2 次一宮市公共交通計画 (修正案) について</p>
平成 30 年 1 月 4 日 (木) ~ 平成 30 年 2 月 5 日 (月)	<p>市民意見提出制度実施</p> <p>提出意見件数 11 件</p>
平成 30 年 2 月 14 日 (水)	<p>第 26 回地域公共交通会議</p> <p>第 2 次一宮市公共交通計画の策定について</p> <p>(1) 第 2 次一宮市公共交通計画 (最終案) について</p>
平成 30 年 2 月 16 日 (金)	第 2 次一宮市公共交通計画策定

【ニーズ調査（アンケート調査）】

《市政アンケート》

調査期間	平成28年11月11日（金）～11月25日（金）
調査対象者	市内在住の18歳以上の方3,000人（無作為抽出）
調査方法	アンケート用紙を送付し、返信用封筒での郵送による返送
回答数	1,382人（回答率 46.1%）

《公共交通に関する住民アンケート》

調査期間	平成29年6月1日（木）～6月30日（金）
調査対象者	市内在住の18歳以上の方3,000人（無作為抽出）
調査方法	アンケート用紙を送付し、返信用封筒での郵送による返送
回答数	1,283人（回答率 42.8%）

《i-バス利用者アンケート》

調査期間	平成29年7月11日（火）、7月13日（木）
調査対象者	一宮、大和町・萩原町、尾西南、木曾川・北方の各コース利用者173人
調査方法	一宮駅での降車時やバス車内でアンケート用紙を配布し、返信用封筒での郵送による返送
回答数	85人（回答率 49.1%）

《ワークショップによる意見交換》

調査期間	平成29年6月26日（月）～6月30日（金）
調査対象者	調査対象地域の各公民館において、文化・運動などの教室や講座により定期的に活動を行っている7団体64人
調査方法	バスに対する意識、普段の外出先や移動手段、公共交通に対する意見・要望などについて、自由な意見交換を座談会形式で実施。

資料編

Ⅳ 一宮市の概況、公共交通の現状と課題

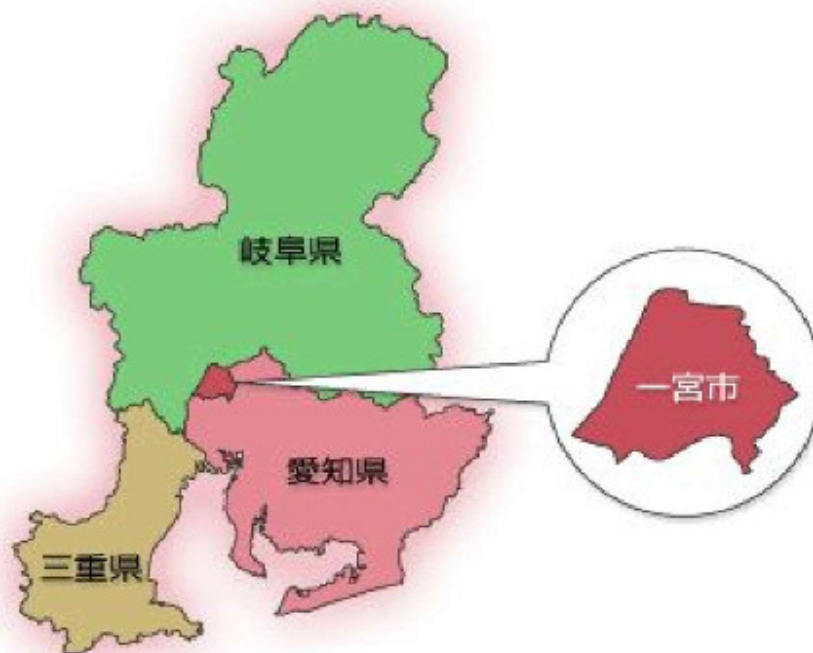
1. 一宮市の概況

(1) 立地状況

本市は、濃尾平野中央部に位置し、都市と自然が適度に調和した環境に恵まれ、尾張地域の中核的な都市として発展してきました。名古屋市と岐阜市のほぼ中間にあり、市の面積は113.82km²（東西約15.3km、南北約13.3km）、人口は平成29年4月1日現在で386,105人となっています。

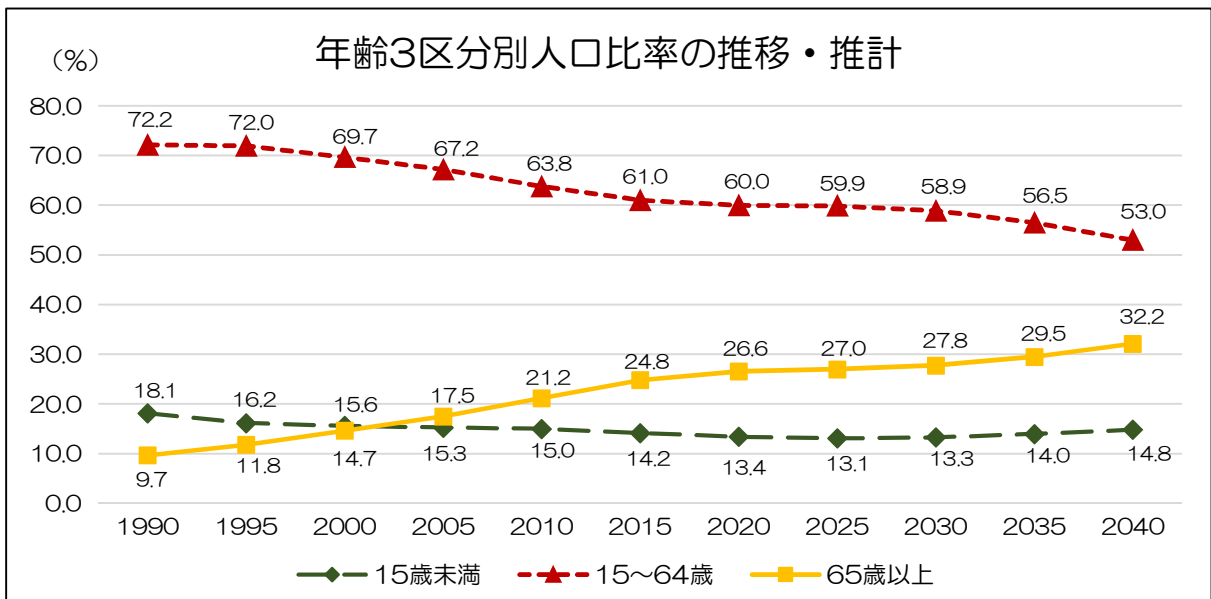
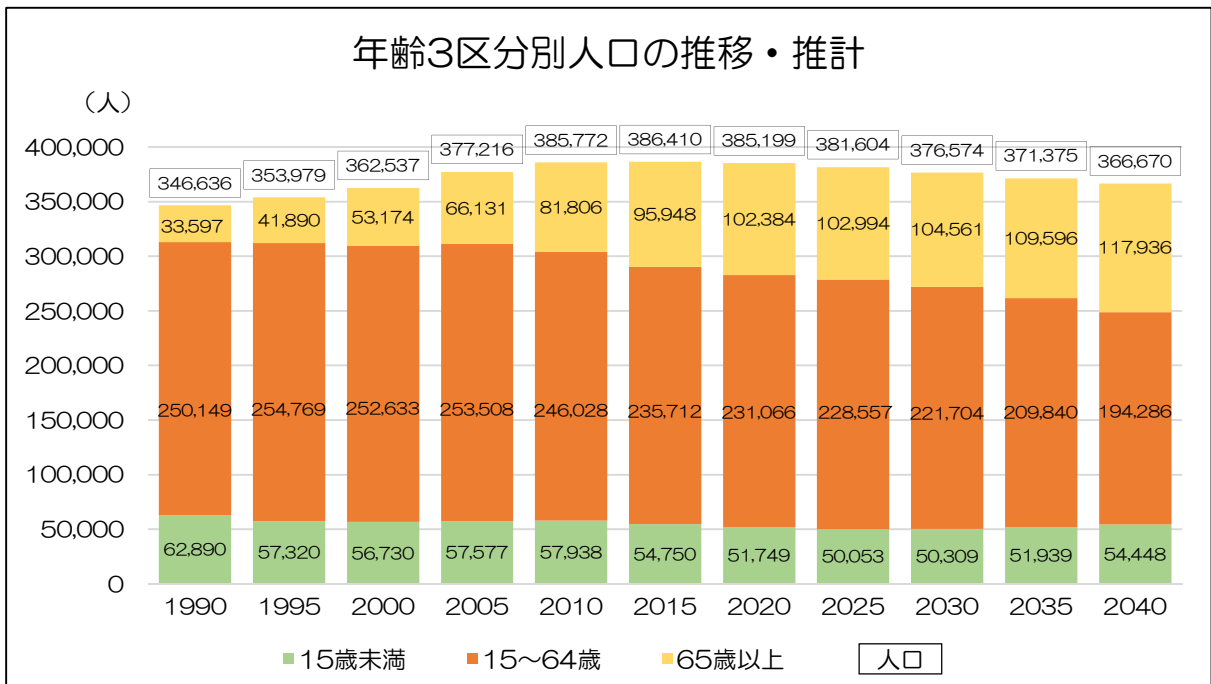
一宮ジャンクションで結節する名神高速道路と東海北陸自動車道には4つのインターチェンジがあり、名古屋高速一宮線も含め、広域的な高速交通網も充実しており、関東・関西・北陸のいずれの方面に対してもアクセスの良い立地条件にあります。

市域の中央を南北に縦断するJR東海道本線と名鉄名古屋本線、西部を走る名鉄尾西線が市中心部の一宮駅で結節していて、名古屋駅あるいは岐阜駅へ概ね10分程度での移動が可能となっています。また、一宮駅を中心に放射状にバス路線が走り、公共交通の利便性が非常に高い地域となっています。



(2) 人口推移と将来推計

これまで増加を続けてきた本市の人口は、平成 24 (2012) 年の 386,722 人をピークに減少の局面に入っています。年齢を区別にみると、年少人口 (0~14 歳) は長期的に緩やかな減少傾向が続き、平成 17 (2005) 年に老年人口 (65 歳以上) を下回りました。生産年齢人口 (15~64 歳) は平成 7 (1995) 年まで増加していましたが、その後は緩やかな減少に転じ、今後は減少傾向が加速していく見込みとなっています。一方、老年人口は一貫して増加を続けており、平成 52 (2040) 年には本市人口の3分の1近くを占める見込みとなっています。

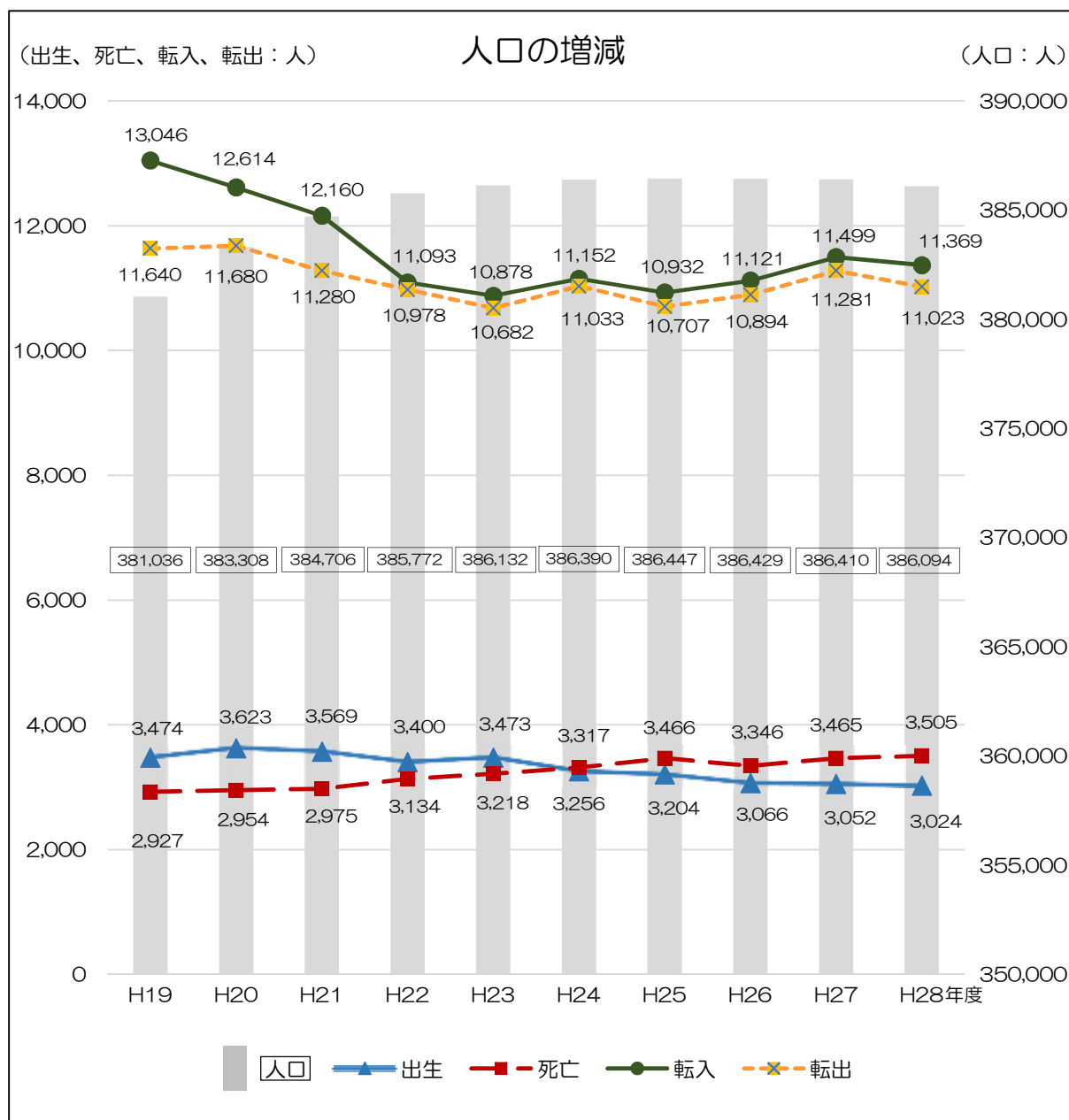


資料：推移…平成 12 (2000) 年までは国勢調査、平成 22 (2010) 年以降は一宮市推計…一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略における施策効果後の将来推計値

(3) 人口の増減

平成 23 年までの出生数は概ね横ばいで推移してきましたが、平成 24 年以降は出生数を死亡数が上回る、いわゆる自然減に転じていて、その差は年々拡大傾向にあります。

一方、平成 21 年までは、転入数が転出数を概ね 900 人程度上回る転入超過（社会増）となっていました。平成 22 年以降も引き続き転入超過となっているものの、その人数は 100～300 人/年程度となっていて、転入と転出がほぼ均衡して推移しています。本市の人口は自然減が社会増を上回り、緩やかな人口減少となっています。



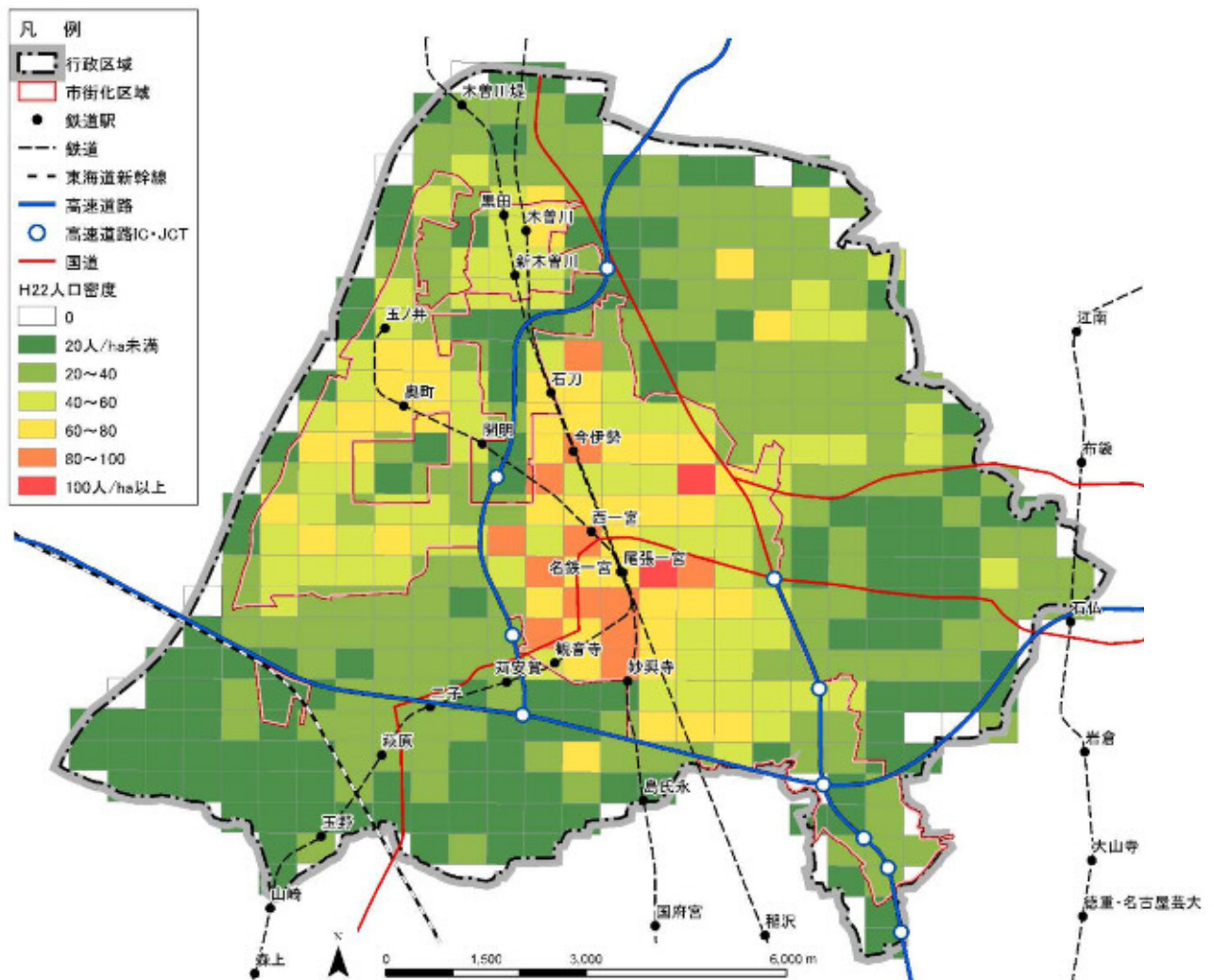
資料：一宮市

(4) 人口分布

本市の人口分布は、合併以前の各旧市町（一宮市、尾西市、木曾川町）で、それぞれの中心地域に形成されてきた人口集中地区が、徐々にその周辺部へと区域を拡大してきました。近年では、市南東部の丹陽町地域において土地区画整理事業が進み、人口密度の高い地域が増えてきています。

一方で、丹陽町を除く市辺縁部の人口密度は低くなっています。

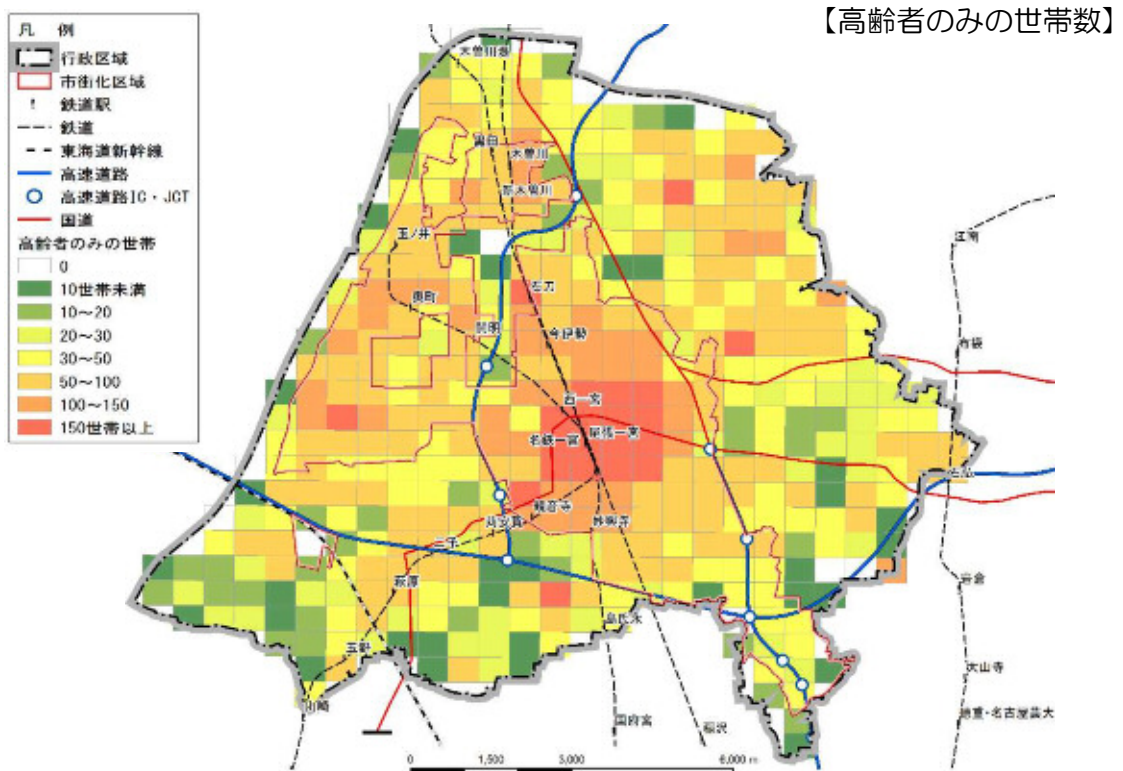
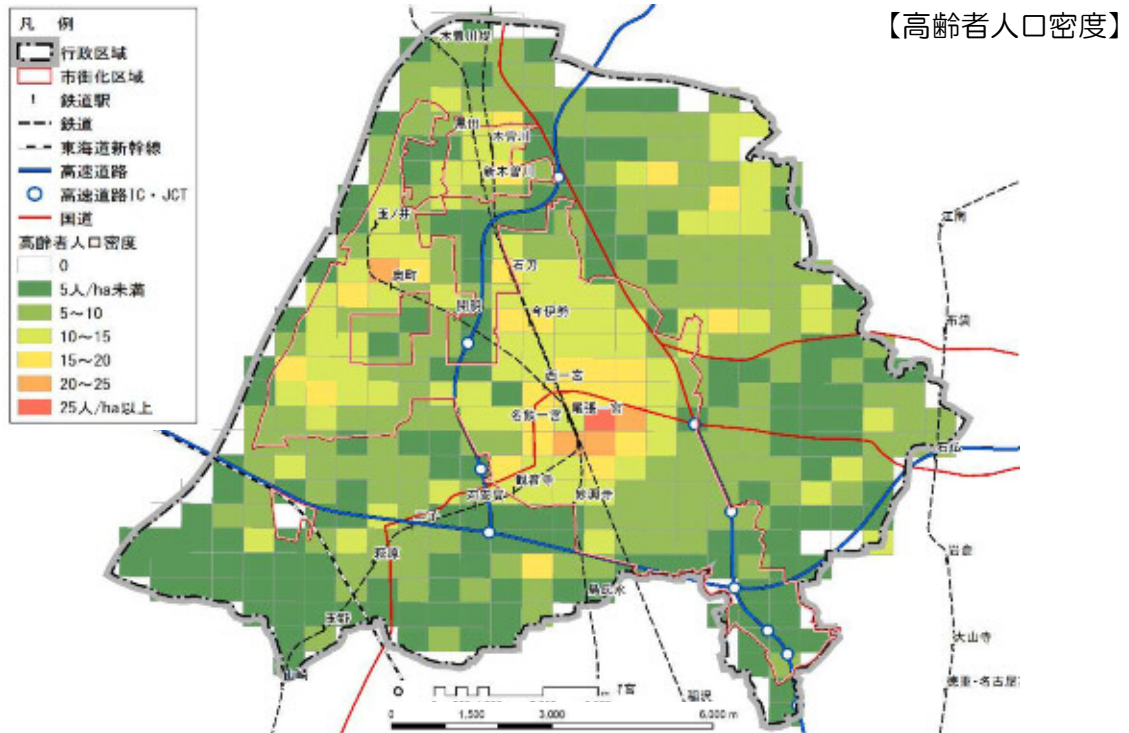
【人口分布】



資料：平成22年国勢調査

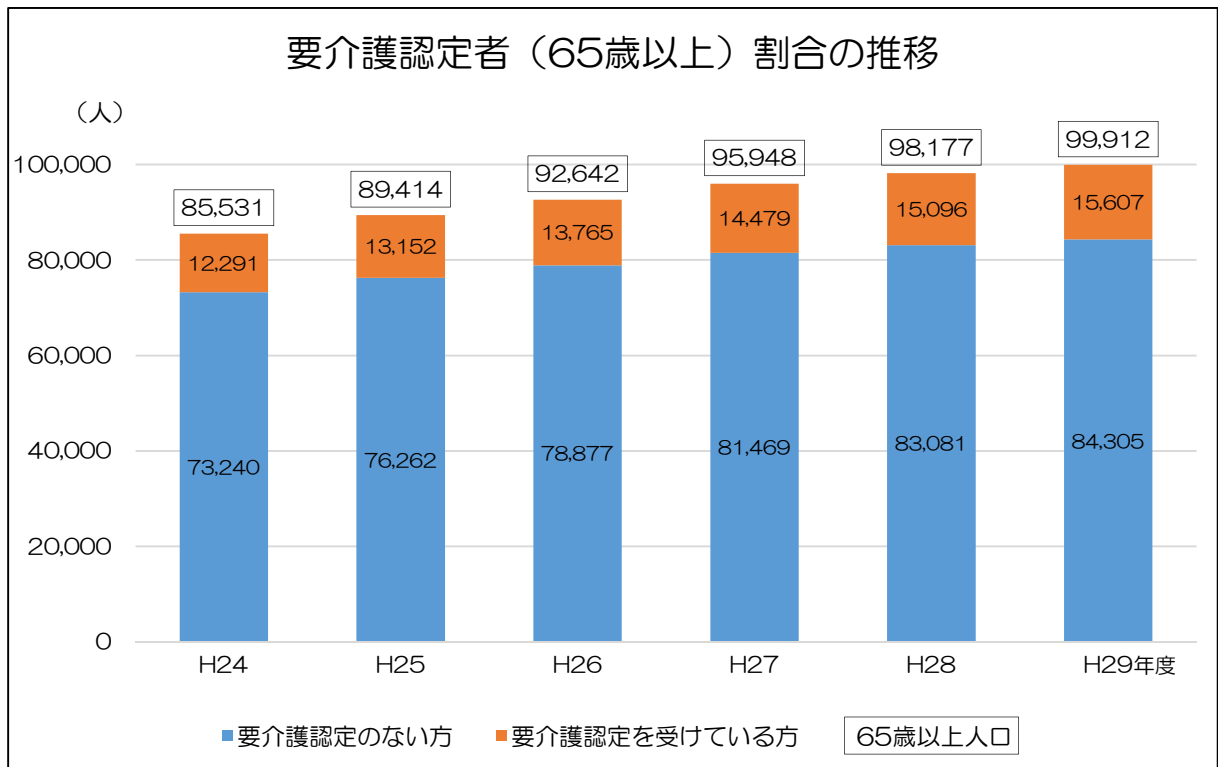
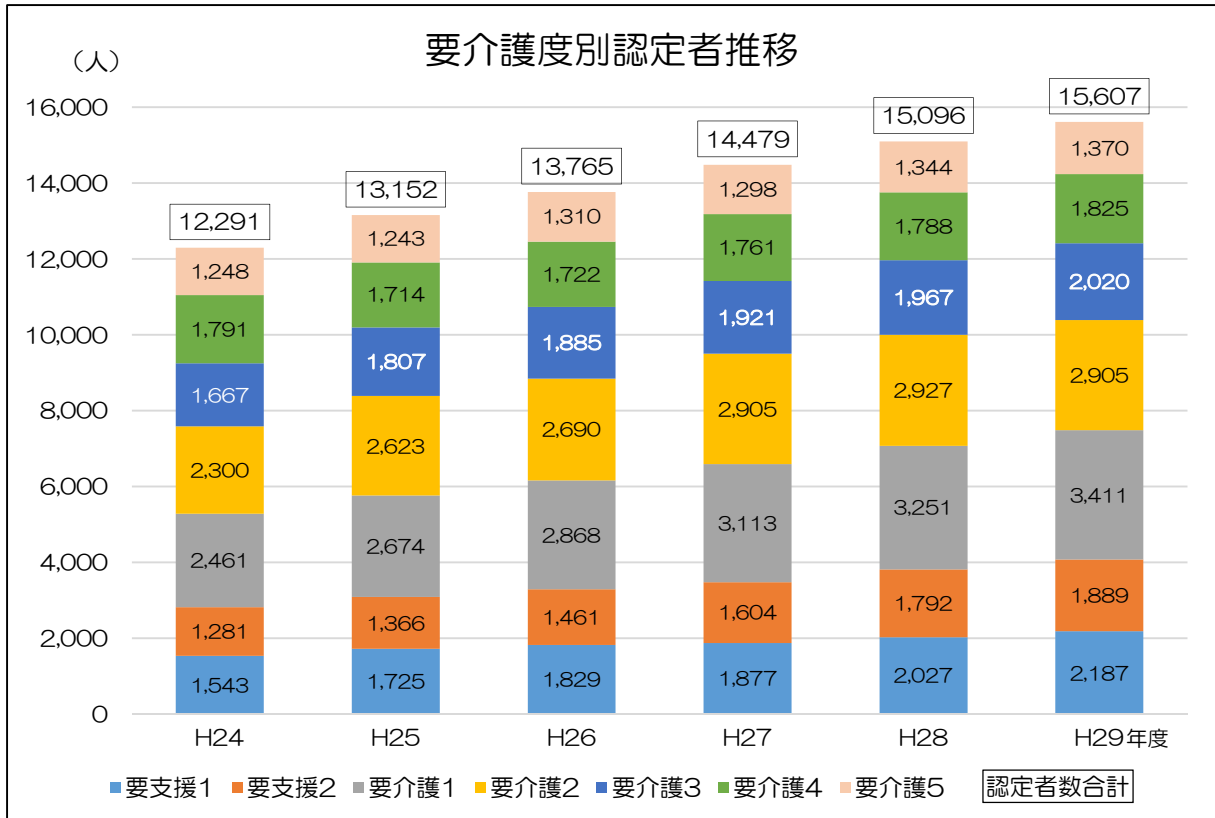
(5) 高齢者人口

高齢者の人口は一宮駅を中心に密度が高くなっています。また、全市域に高齢者のみの世帯が多くみられ、特に一宮駅周辺で高齢者のみの世帯が多くなっています。



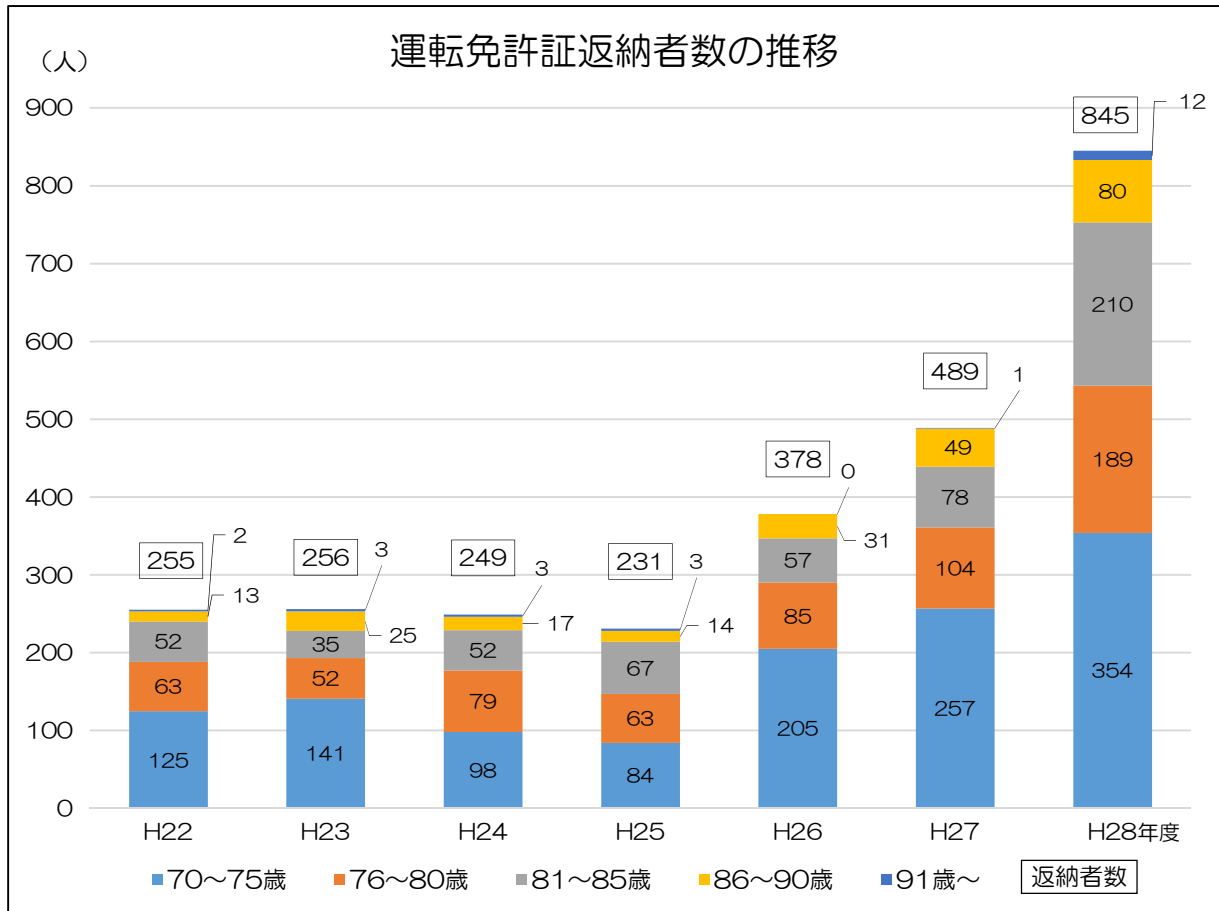
資料：平成 22 年国勢調査

(6) 要介護認定者の推移



資料：一宮市

(7) 運転免許証の返納状況



※「運転免許返納者数」… 一宮市高齢者運転免許自主返納支援事業の支援を受けた人数

資料：一宮市

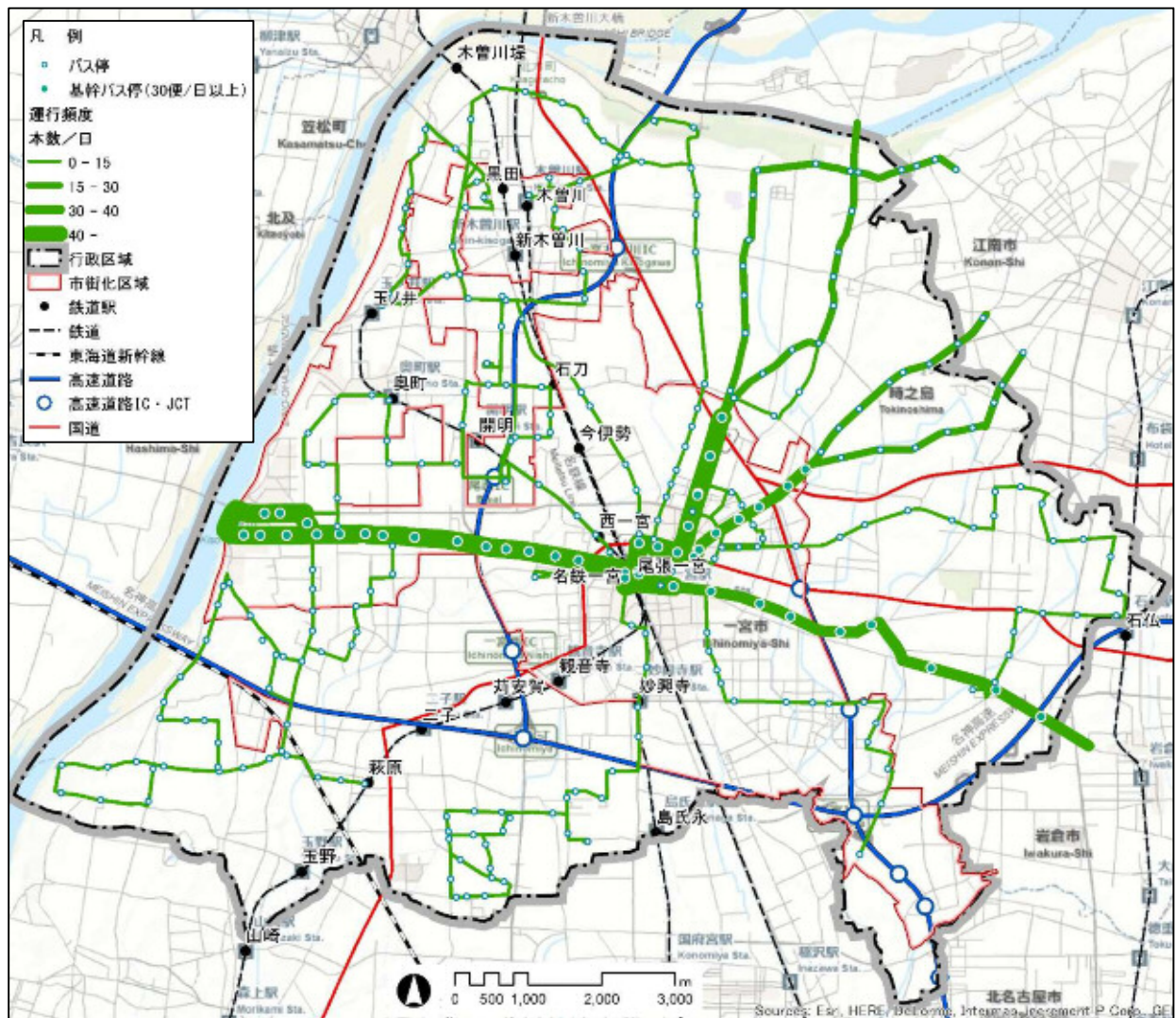
2. 公共交通の現状

(1) 市内公共交通の現状

本市の公共交通は、市域の中央を南北にJR東海道本線と名鉄名古屋本線が運行し、一宮駅で市西部を走る名鉄尾西線も結節しています。一宮駅を基点として、名鉄バスの路線が市中心部と各地域や隣接市などを放射状に結んでいます。また、市が運行するi-バスは、名鉄バスが運行していない地域を補完して6路線が運行し、市域の公共交通全体でネットワークを形成しています。

一方、ドア・ツー・ドアの時間や場所などの制約を受けない少人数の個別需要に対しては、タクシー事業者による個別輸送による対応が行われています。

【市内公共交通路線図】



資料：一宮市

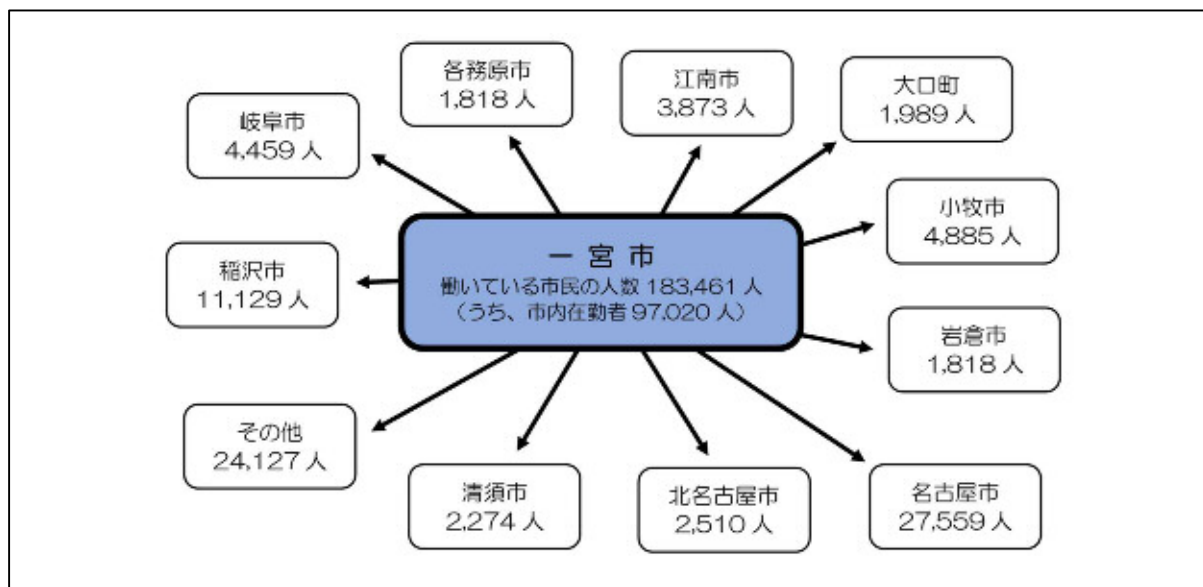
(2) 通勤通学者の流動

本市は、市中心部の一宮駅から JR 東海道本線及び名鉄名古屋本線の鉄道によって、名古屋方面や岐阜方面への移動が短時間かつ容易にできることから、通勤及び通学とも名古屋市や岐阜市などをはじめ、近隣自治体との流動が多い傾向がみられます。

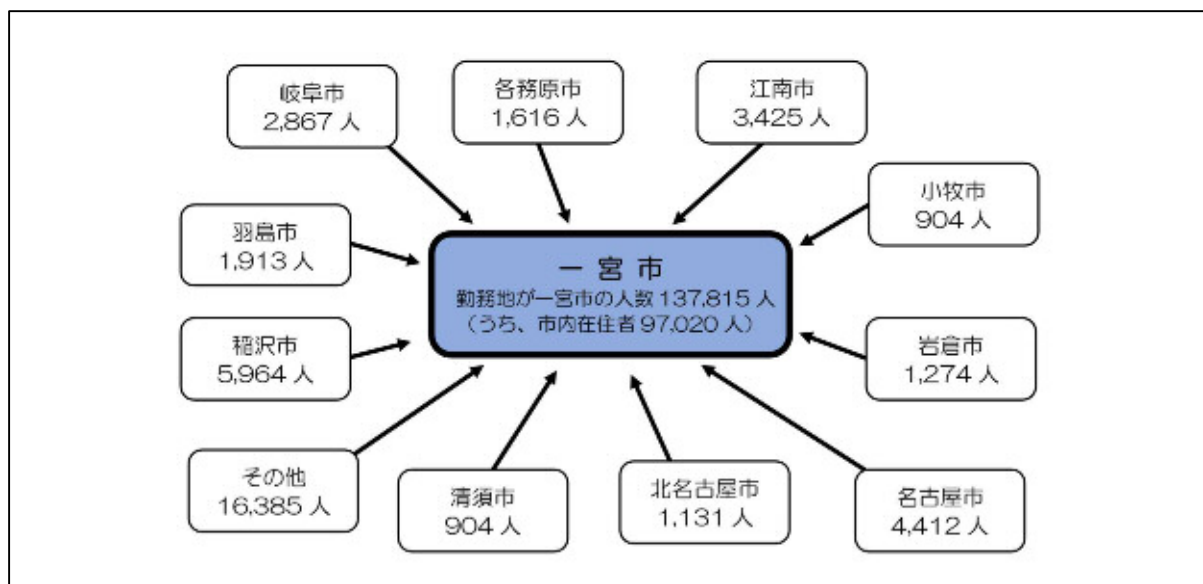
【通勤者の流動】

市内に在住する通勤者 183,461 人のうち、半数近くの 86,441 人が市外へ通勤しており、市外への通勤者は名古屋市の 27,559 人が最も多く、次いで稲沢市や小牧市、岐阜市などとなっていて、隣接あるいは近隣の自治体との結びつきが強い傾向がみられます。

【市内在住者の主な通勤先（流出）】 通勤者数 183,461 人：市内在勤者 97,020 人



【市内への通勤者の主な居住地（流入）】 通勤総数 137,815 人：市内在住者 97,020 人

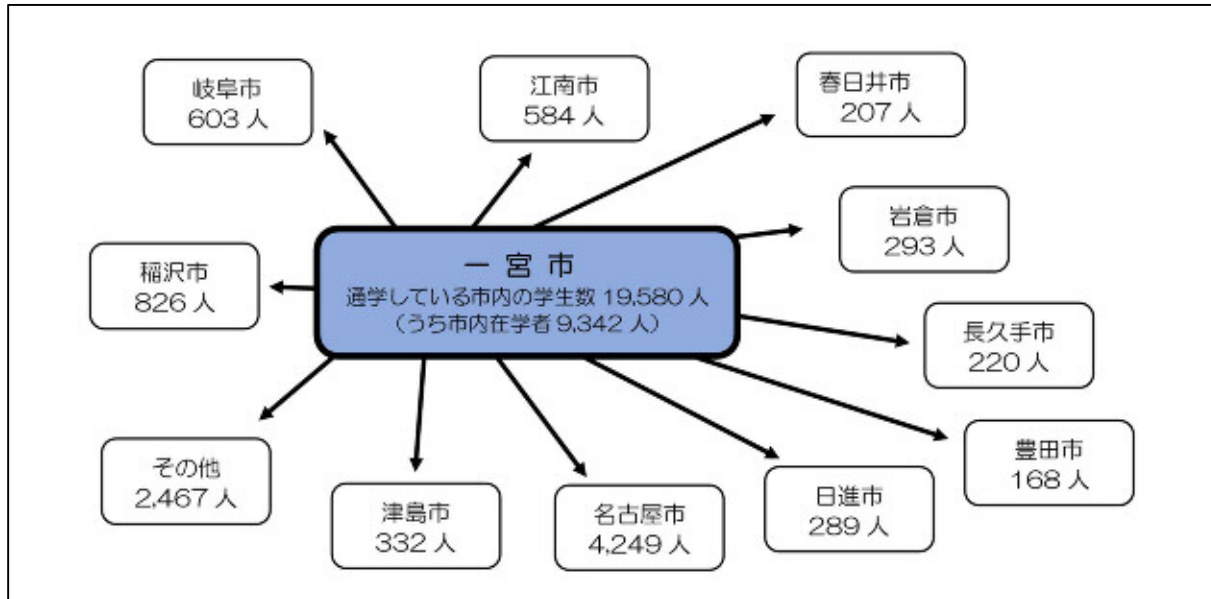


資料：平成 27 年国勢調査

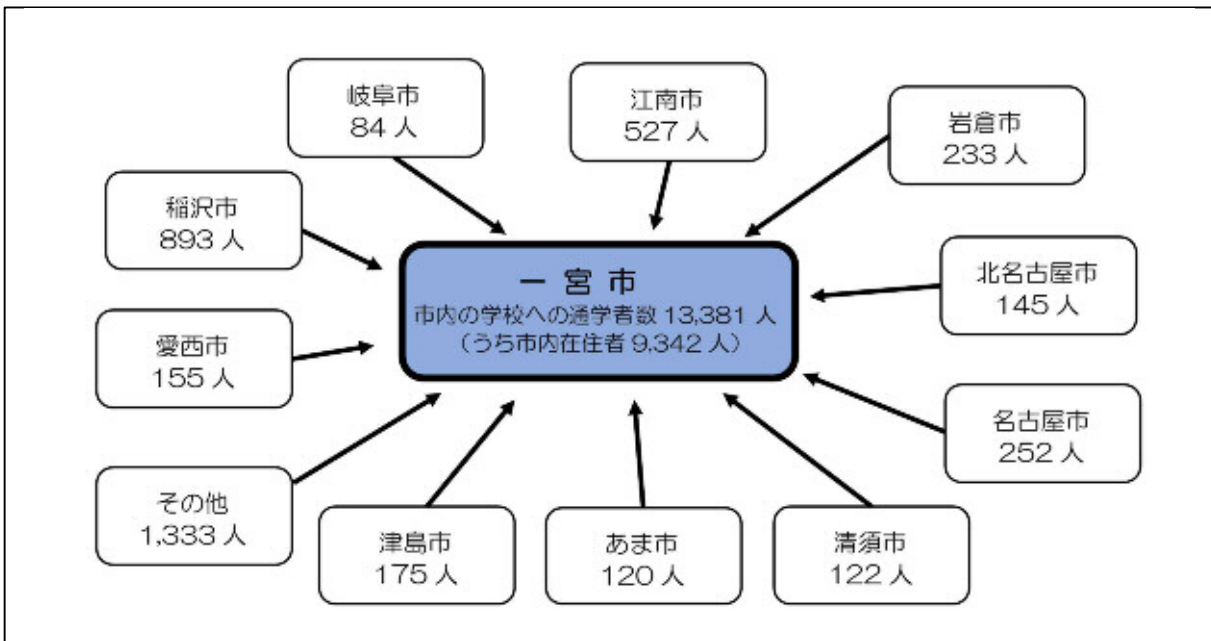
【通学者の流動】

市内在住の通学者 19,580 人のうち、半数を超える 10,238 人が市外へ通学していて、市外へ通学する学生のうち、41.5%が名古屋市へ通学しています。一方、市内の学校へ通学する学生 13,381 人のうち、4,039 人が市外から通学していて、通勤者と同様に稲沢市や江南市など、隣接あるいは近隣の自治体との結びつきが強い傾向がみられます。

【市内在住者の主な通学先（流出）】 通学者数 19,580 人：市内在学者 9,342 人



【市内への通学者の主な居住地（流入）】 通学者数 13,381 人：市内在住者 9,342 人



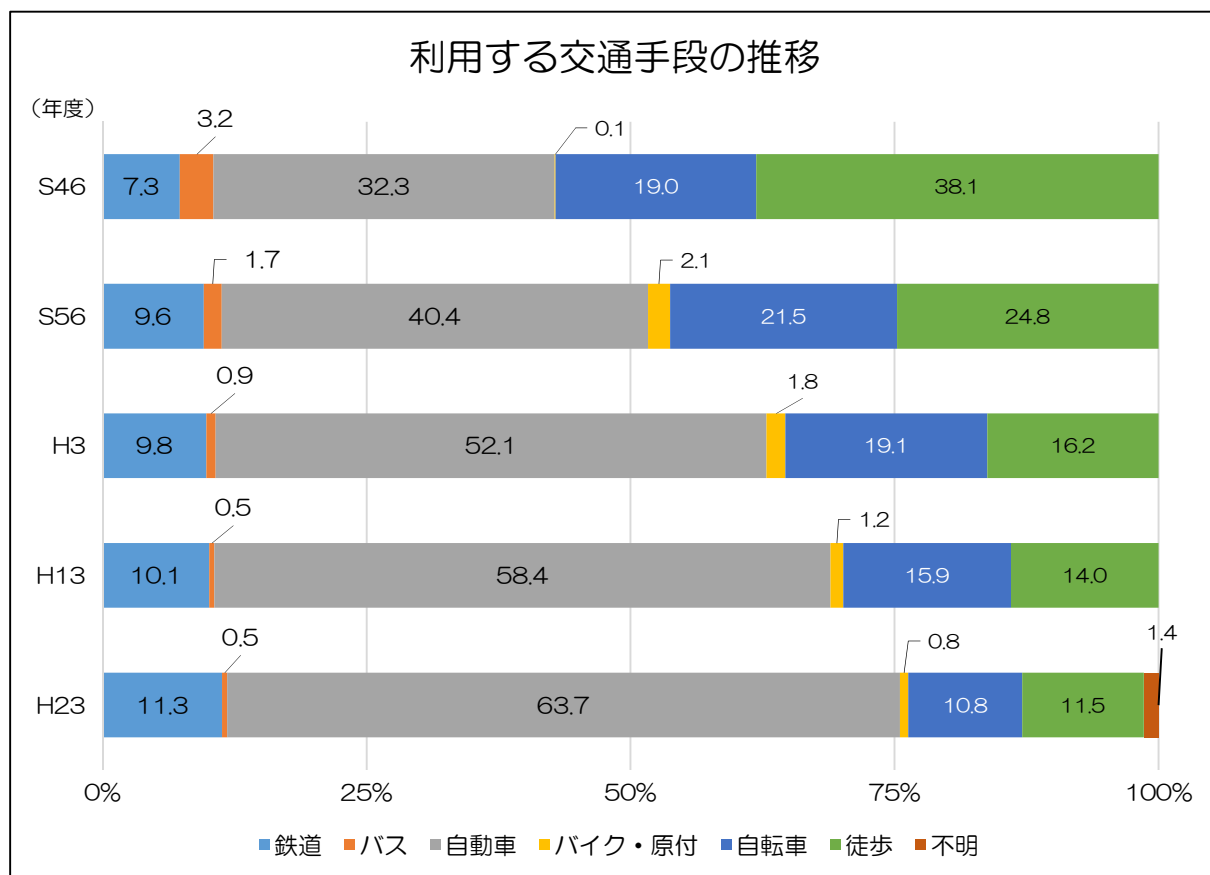
資料：平成 27 年国勢調査

(3) 利用する交通手段

本市のパーソントリップ（※）についてみると、利用する主な交通手段は昭和46年度の第1回調査以降、自動車の利用割合が大きく増加し、平成23年度調査においては全体の3分の2近くを占めています。

一方、鉄道の利用割合はわずかに増加しているものの、自転車は昭和46年度と比較しておよそ半分程度にまで減少し、徒歩についてはその割合が3分の1以下に大きく減少しています。近年では、日常生活における移動手段は自動車を中心となっています。

※ パーソントリップ（パーソン=人、トリップ=動き）とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて、人の1日のすべての動きをとらえるものです。



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

(4) 市内公共交通の分類

第1次計画では、鉄道をはじめ、名鉄バスの路線やi-バス、タクシーの公共交通が市内全域でネットワークとして有効に機能するよう、各交通手段の担うべき機能を明確にするとともに、地域、交通事業者、市がそれぞれ果たすべき役割を分担し、ネットワークや各路線の確保・維持・改善などの対策を進めてきました。

市内の公共交通を担うべき機能により、下表のとおり分類しています。

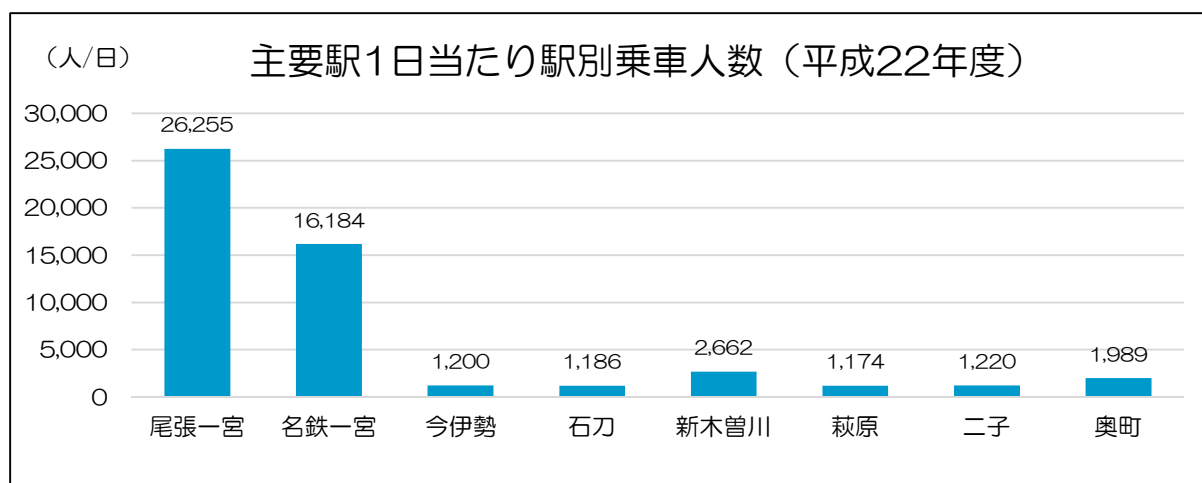
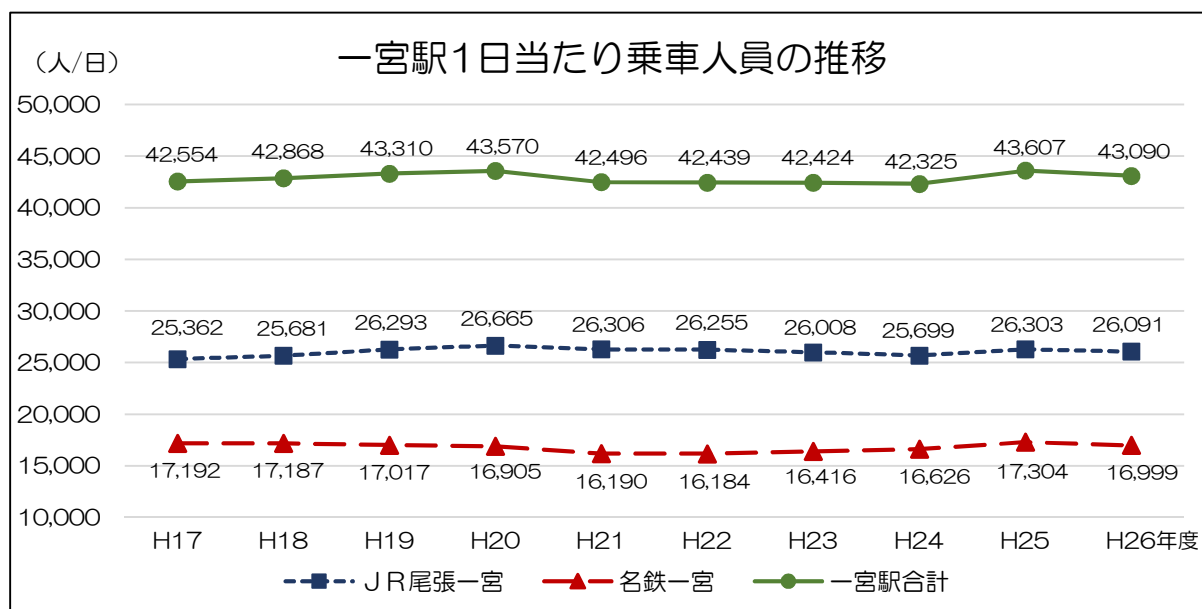
機能分類		路線	機能	運行主体
鉄道（広域幹線）		JR 東海道本線 名鉄 名古屋本線 尾西線	広域移動の交通需要に対応する公共交通ネットワークの軸としての機能	交通事業者
幹線的バス	幹線	名鉄バス 起線 一宮川島線 一宮宮田線 古知野線 江南団地線 丹陽線	一宮駅を中心とし、放射状に延びる市内公共交通ネットワークの軸としての機能	交通事業者
	準幹線A	名鉄バス 光明寺線	幹線を補完する市内公共交通ネットワークの軸としての機能	交通事業者 市
	準幹線B	名鉄バス 一宮・イオン木曽川線 i-バス 千秋町コース 大和町・萩原町コース	幹線を補完し、地域から市中心部へのアクセス路線としての機能	地域 市
	まちなか幹線	i-バス 一宮コース	市中心部と公共施設、商業施設などを結ぶ、まちなか活性化のための機能	市
支線的バス（地域生活バス）		i-バス 尾西北コース 尾西南コース 木曽川・北方コース	幹線的バスの端末交通として最寄駅、幹線及び準幹線に連絡し、地域ニーズに応じた交通手段を確保する機能	地域 市
タクシー		—	運行ルートや時間・場所の制約を受けず、個々の需要に応じ運行する個別輸送としての機能	交通事業者

(5) 公共交通機関の利用状況

【鉄道】（広域幹線）

JR 東海道本線、名鉄名古屋本線及び尾西線が市中心部の「一宮駅」で結節し、広域かつ大量輸送の機能を担っています。市内には 19 の鉄道駅があり、通勤通学での定期利用者が全体の 7 割程度を占めており、平成 26 年度の一宮駅（JR 尾張一宮駅、名鉄一宮駅）の乗車人数は約 1,573 万人で、1 日当たり約 4 万 3 千人となっています。その他の主要駅における一日の平均乗車人数(平成 22 年度)は、名鉄名古屋本線で 1,200~2,700 人、名鉄尾西線で 1,200~2,000 人となっています。

また、運行水準では、ピーク時（午前 7 時台）における名古屋方面の 1 時間当たりの運行本数は、JR 東海道本線が 13 本、名鉄名古屋本線が 14 本で、岐阜方面へは JR 東海道本線が 9 本、名鉄名古屋本線が 8 本となっており、特に名古屋方面への運行水準が高くなっています。なお、名鉄尾西線では、津島方面が 4 本、玉ノ井方面は 3 本となっています。



資料：愛知県統計年鑑

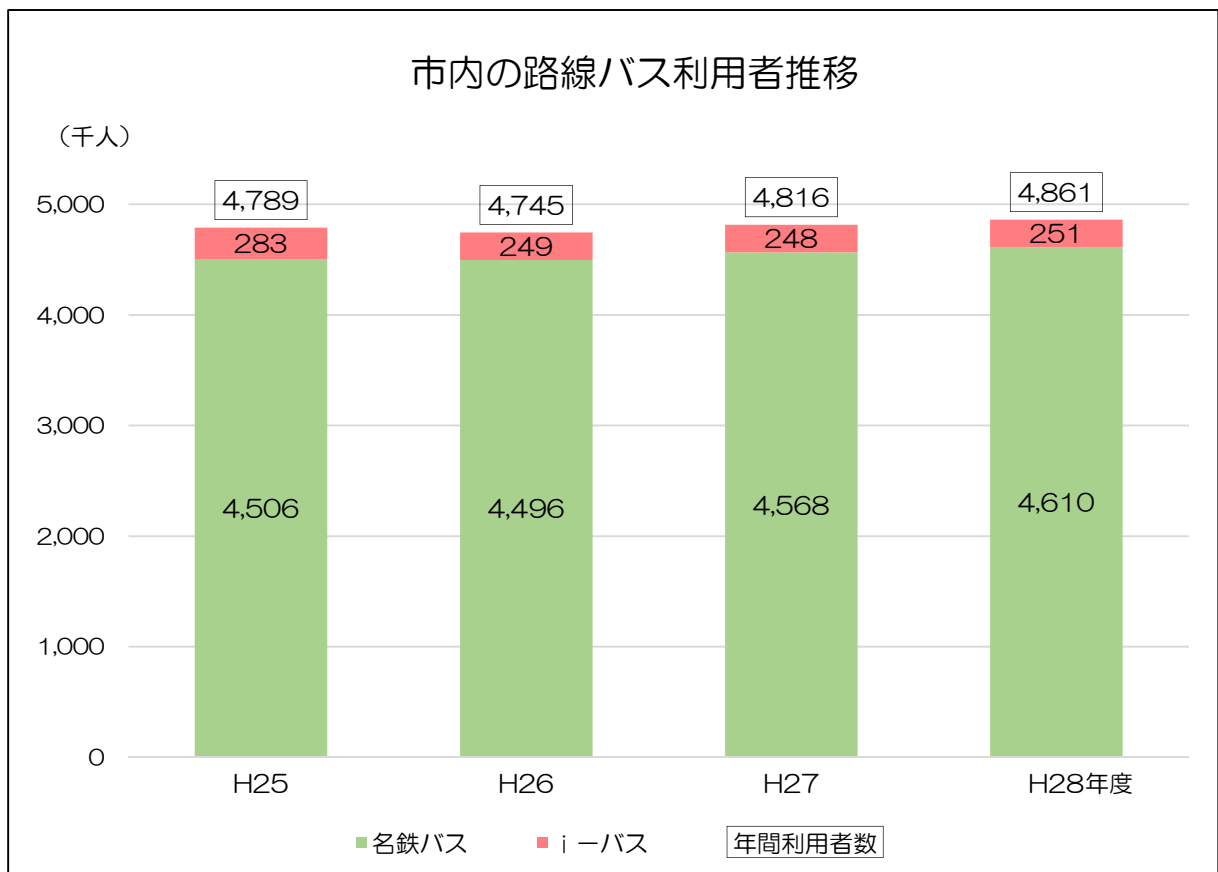
【バス交通】

市内のバス路線は、市内各地域と市の中心とをつなぐ幹線的バスとして、名鉄バスの路線と、i-バス一宮コース、千秋町コース、大和町・萩原町コースの3路線が市中心部の一宮駅から市域を放射状に運行し、一宮駅で広域移動のためのネットワークの軸である鉄道と接続しています。

また、地域ニーズに応じて地域内を運行する支線的バスとして、i-バス尾西北コース、尾西南コース、木曾川・北方コースの3路線が、最寄りの鉄道駅や地域の拠点施設、幹線的バスなどと接続しています。

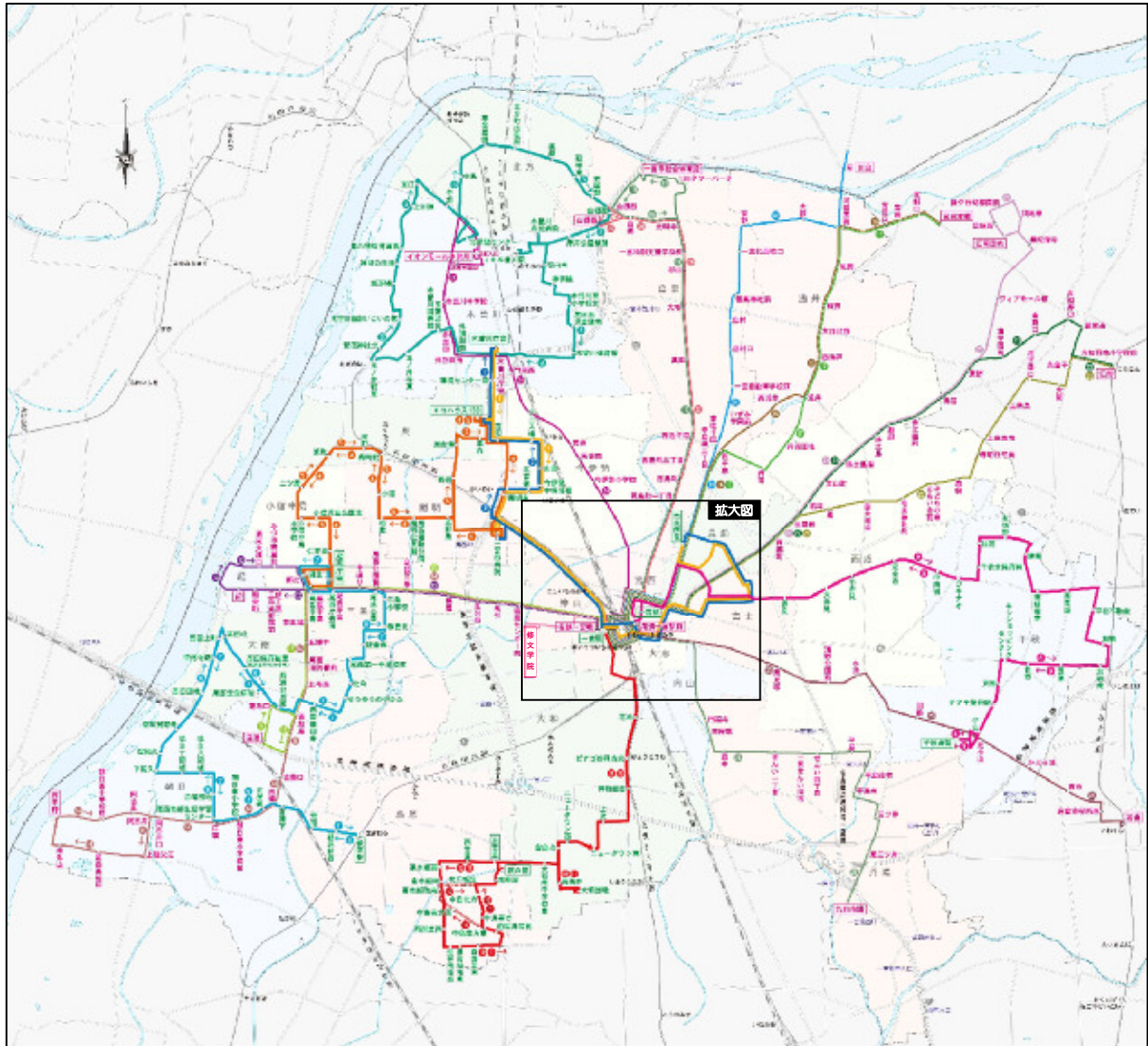
市内のバス利用者の推移は、名鉄バスは平成26年度に若干減少したものの、概ね微増傾向となっています。一方、i-バスは平成26年度に減少したものの、その後はほぼ横ばいで推移しています。

また、路線バス全体の利用者からみた名鉄バスとi-バスの利用者の割合は、概ね名鉄バスが95%、i-バスは5%の割合で推移しています。

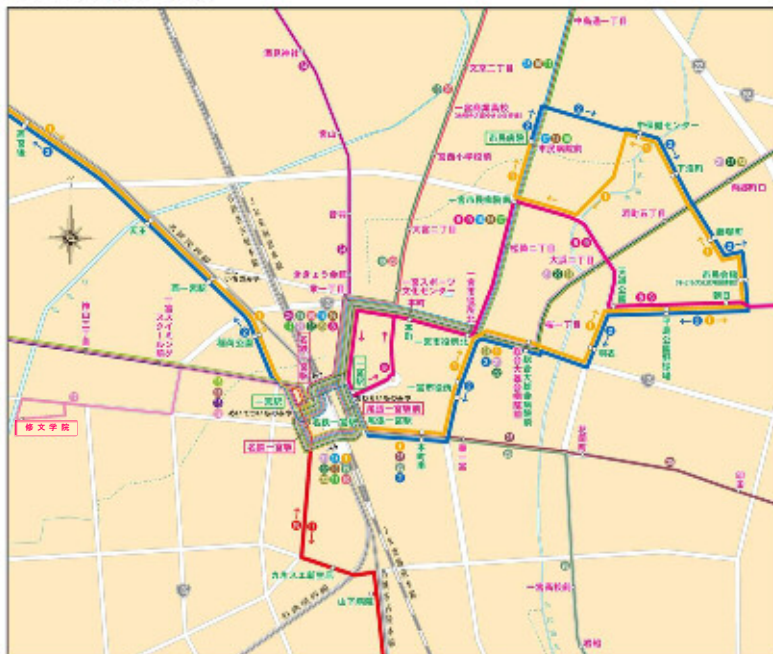


資料：一宮市

【市内バス路線図】



【市街地拡大図】



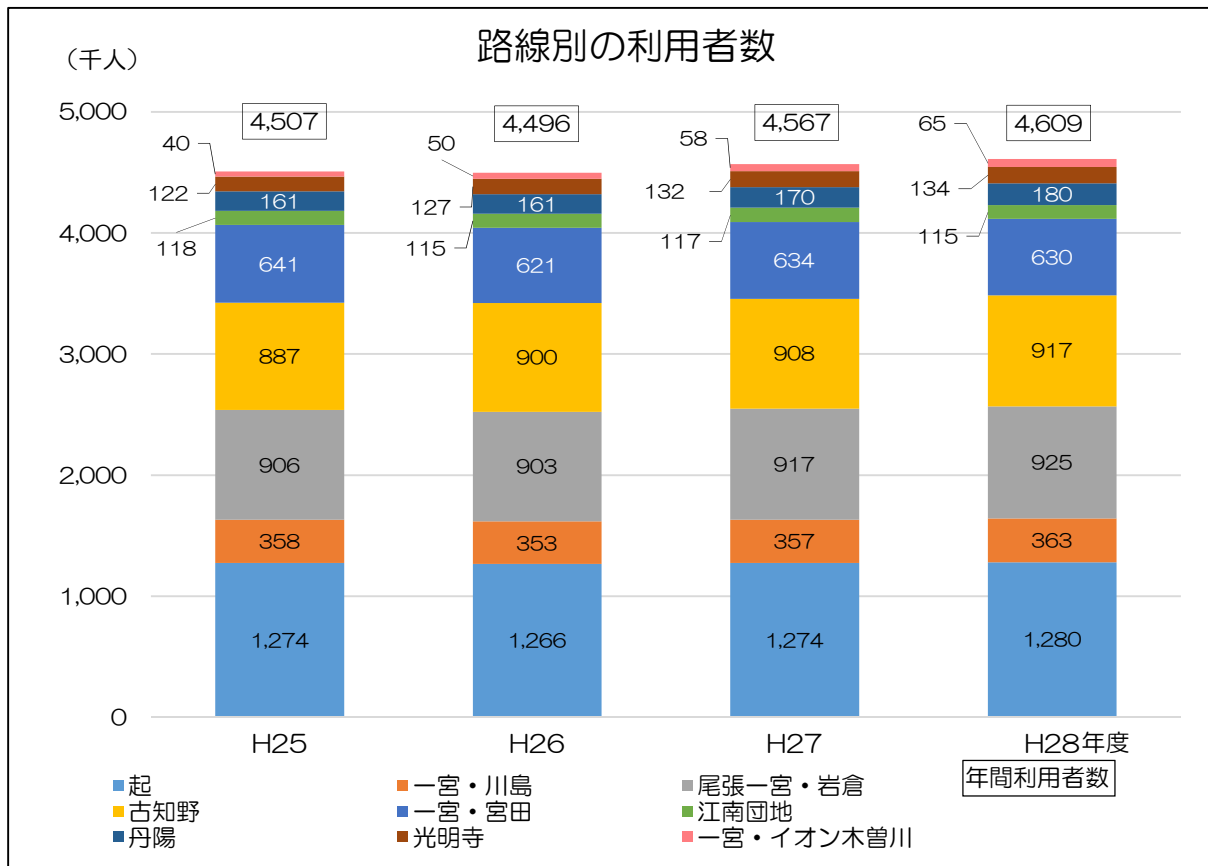
資料：一宮市

一宮駅を基点に、市内や隣接市へと放射状に延びる路線が、通勤通学をはじめ、日常生活の様々な移動ニーズに対応する路線として運行しています。平成28年度のi-バスを含むバス全体の年間利用者約486万人の内、名鉄バスの利用者は約95%を占めています。

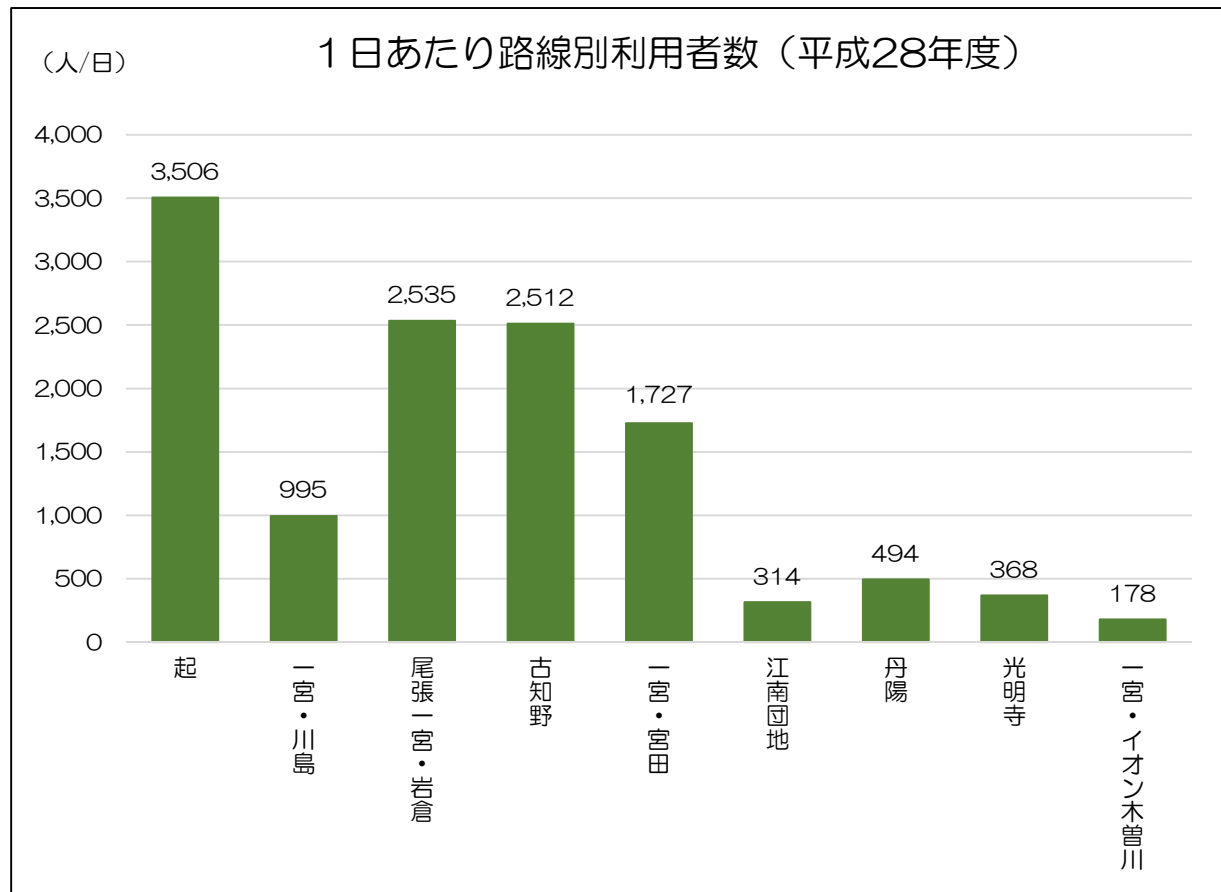
路線ごとの利用状況は、一宮・イオン木曾川が堅調に増加していて、尾張一宮・岩倉線と古知野線、丹陽線、光明寺線が微増、一宮・宮田線と江南団地線が微減となっていて、このほかの路線は横ばいとなっています。

各路線別の一日当たりの利用者は、起線（深夜バス含む）が3,506人と最も多く、次いで、尾張一宮・岩倉線の2,535人となっています。一方、一宮・イオン木曾川線は178人、光明寺線368人となっていて、路線により大きな差がみられます。収支面から路線の維持が困難なこの両路線に対しては、路線維持のため市が運行経費に対する補助を行っています。

また、運行水準は、ピーク時である午前7時台の起線11本/時間をはじめ、隣接市の鉄道駅などと連絡する路線では4~8本となっている反面、丹陽線及び光明寺線は2本/時間となっており、路線により差がみられます。



資料：名鉄バス



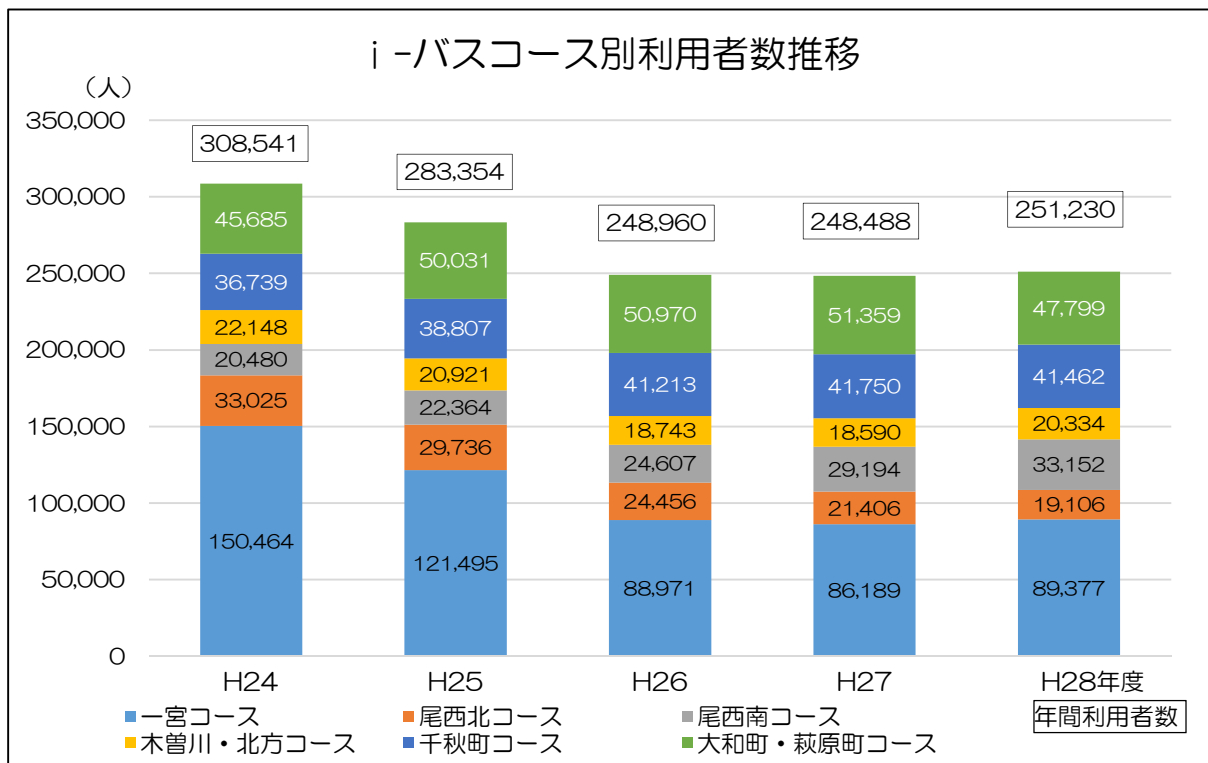
資料：名鉄バス

【i-バス】（準幹線B、まちなか幹線、地域生活バス）

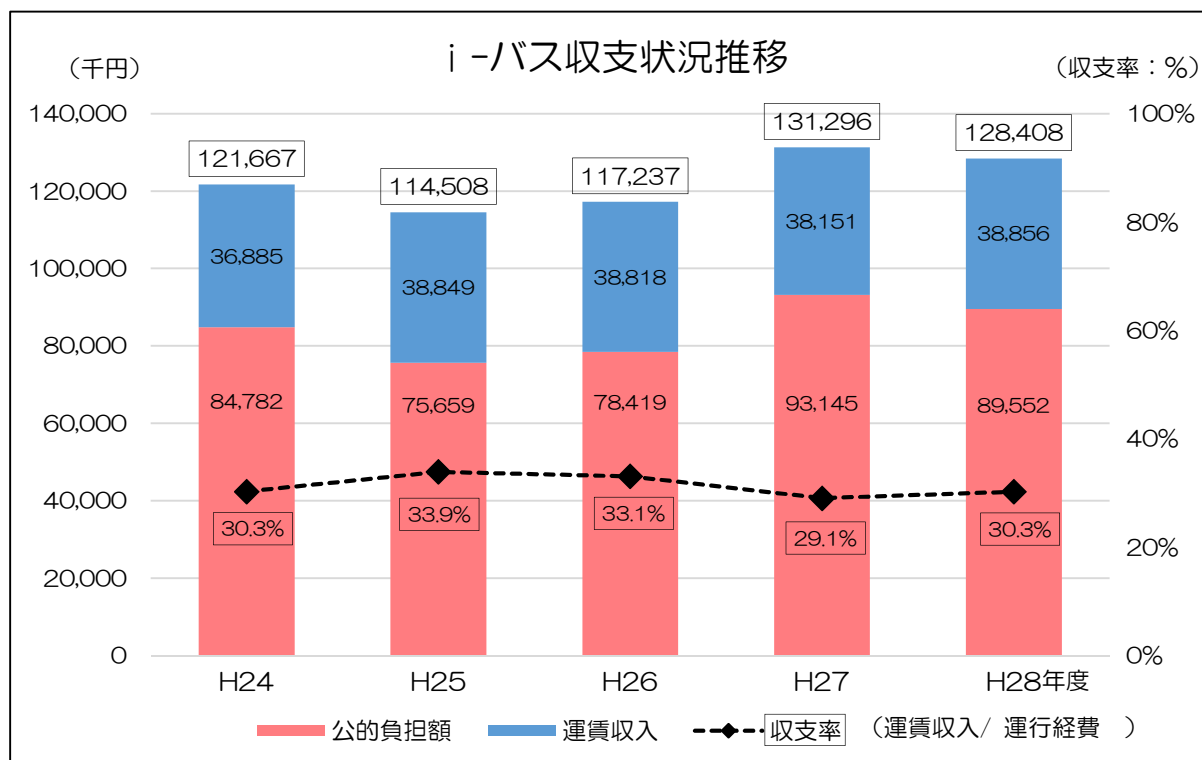
市が主体となっているi-バスは、幹線的バスとして地域と市中心部を結び千秋町コースと大和町・萩原町コース、市中心部と公共施設、商業施設などを結ぶ一宮コース、支線的バスとして地域ニーズに応じて最寄駅、幹線及び準幹線に連絡する尾西北コース、尾西南コース、木曾川・北方コースが運行しています。平成24年度に308,541人であったi-バス全体の利用者は、平成25年10月に行った一宮コースの変更に伴い減少したものの、その後は、ほぼ横ばいから若干の増加に転じています。

コース別では、平成27年10月に行った尾西北コース及び尾西南コースの変更に伴い、尾西南コースは変更後も堅調に増加、一方、尾西北コースは減少したものの、両コースを合わせた利用者数は増加傾向にあり、変更前の利用者数を上回っています。一宮コースと木曾川・北方コースの利用者は増加傾向にあり、大和町・萩原町コースは平成28年に減少に転じました。千秋町コースの利用者は、過去3年間はほぼ横ばいで推移しています。平成28年度のi-バス全体の利用者は年間およそ25万人で、一日の平均利用者は700人となっています。コース別では、一宮コースの利用者が最も多く約250人、その他のコースでは50～133名となっています。

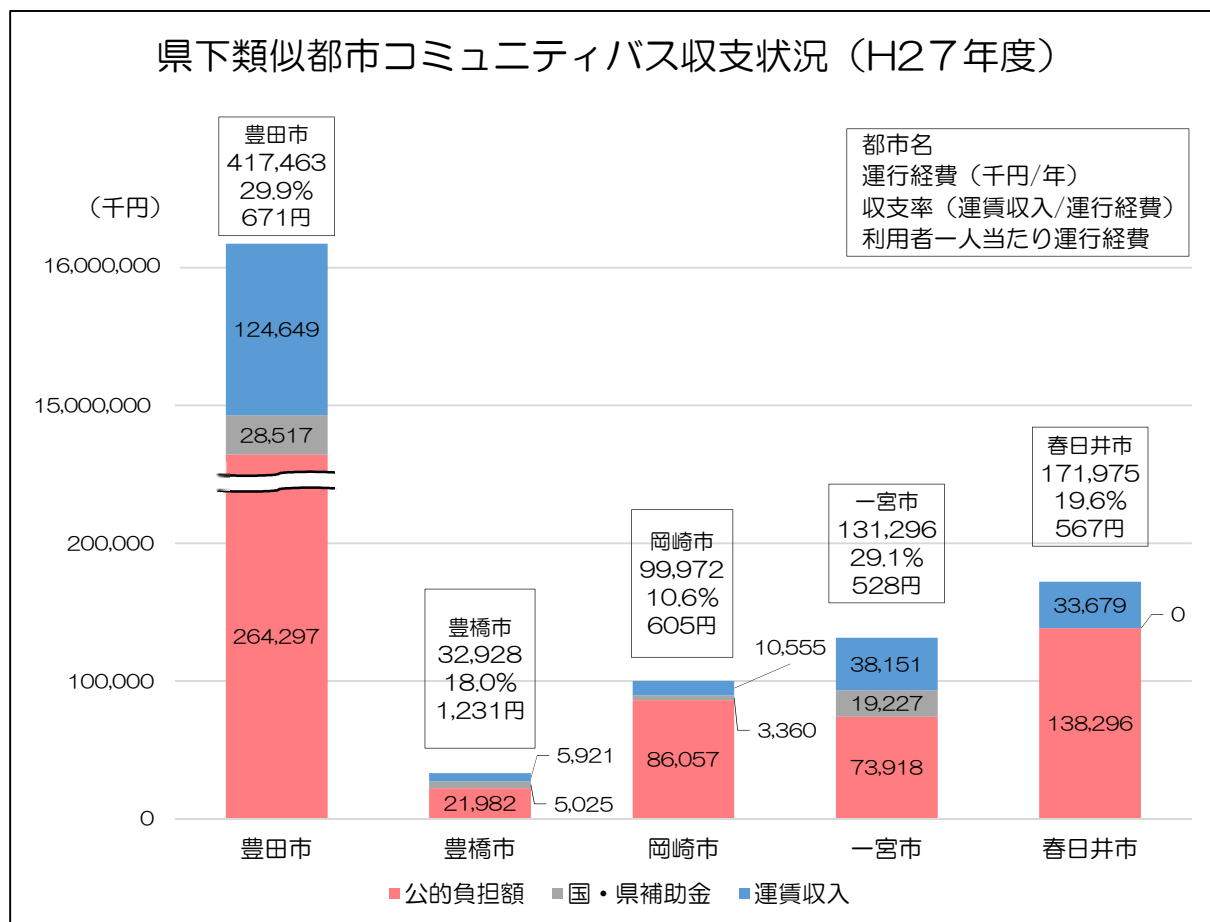
また、一日の運行便数は一宮コースが60分に1便運行で22便（両方向計）、尾西北コースが60分の運行で10便、尾西南コースが90分の運行で8便、木曾川・北方コースが60分の循環運行で10便、千秋町コース90分の運行で7便、大和町・萩原町コースがおよそ70分の運行で10便となっています。



資料：一宮市



資料：一宮市



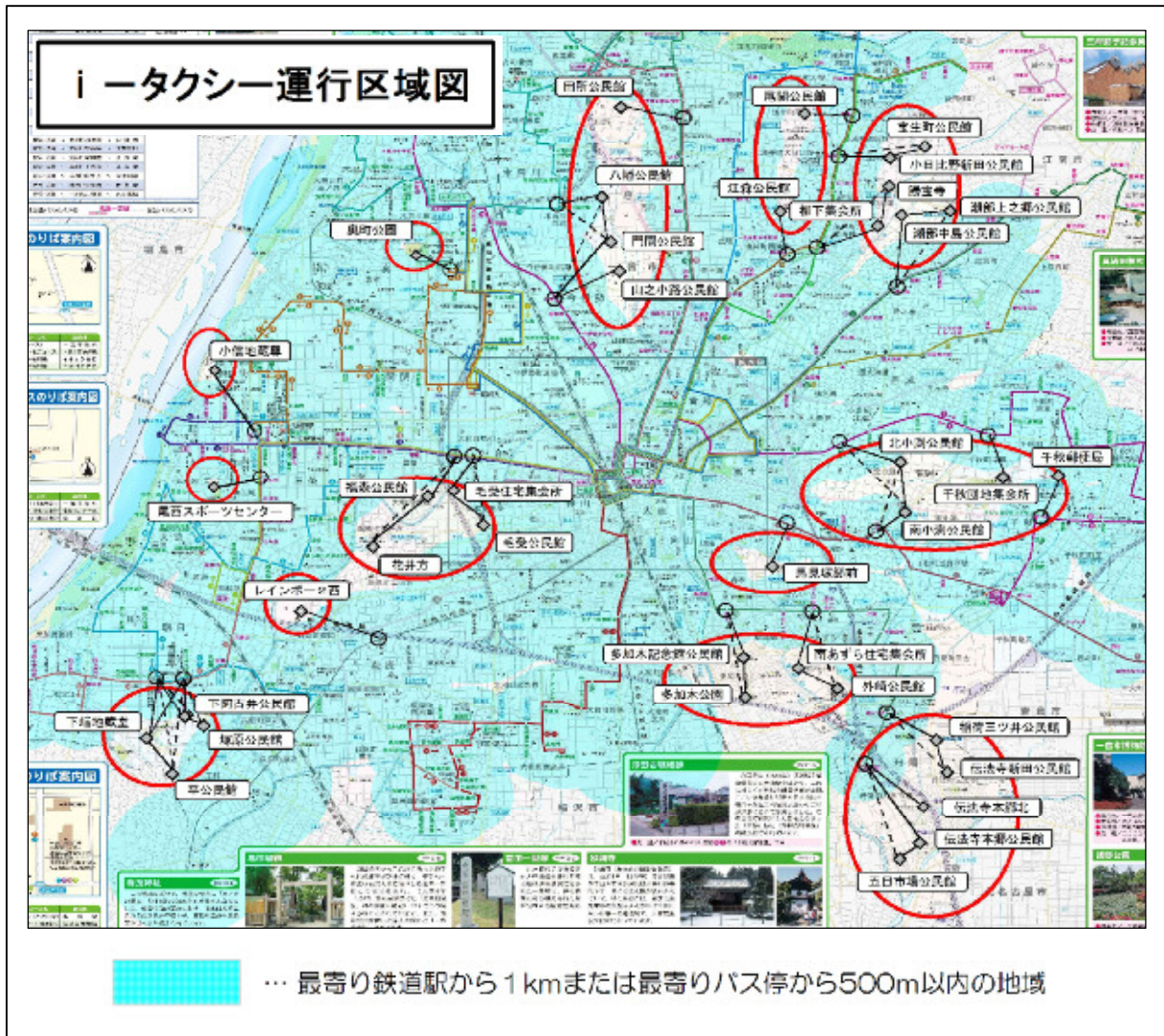
資料：愛知県交通対策課「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」

【i-タクシー】（平成28年7月から平成30年3月まで試行運行）

駅やバス停から離れた公共交通機関の利用がしづらい地域において、地域の公民館などに設置した停留所と、最寄りのバス停などをつなぐ予約制の乗合タクシー「i-タクシー」を平成28年7月から試行運行を開始し、平成28年度（7月から翌年3月末までの9か月間）の利用者は616人となっています。

現在13地区で運行を行っており、i-タクシーの停留所は38か所となっています。

【i-タクシー運行区域】



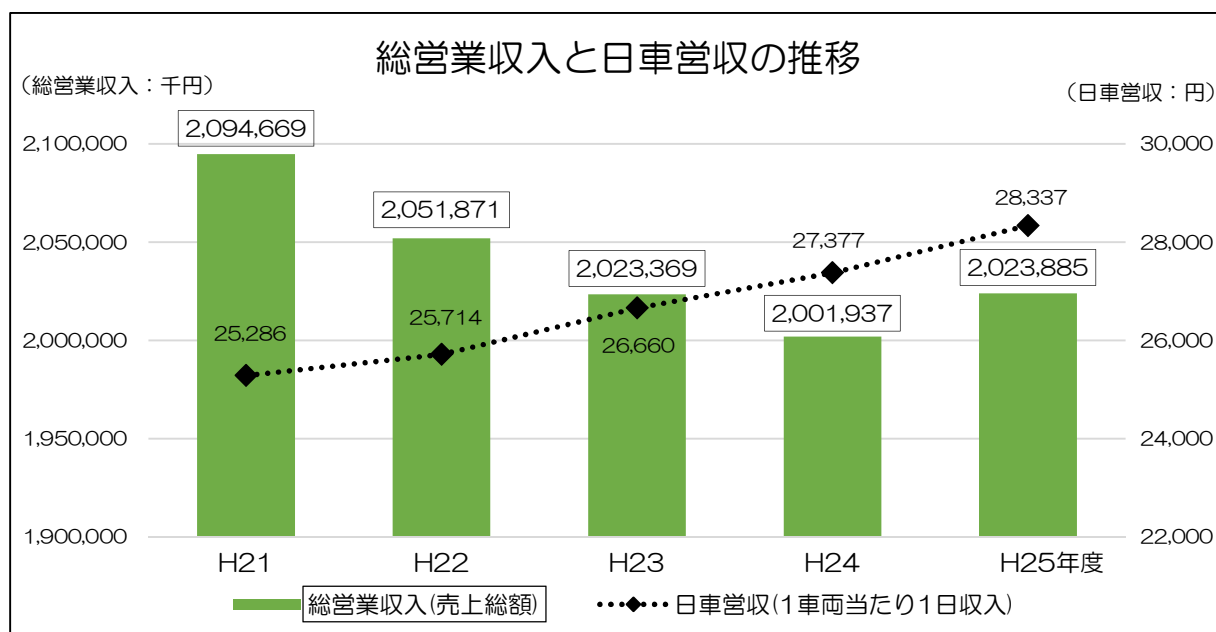
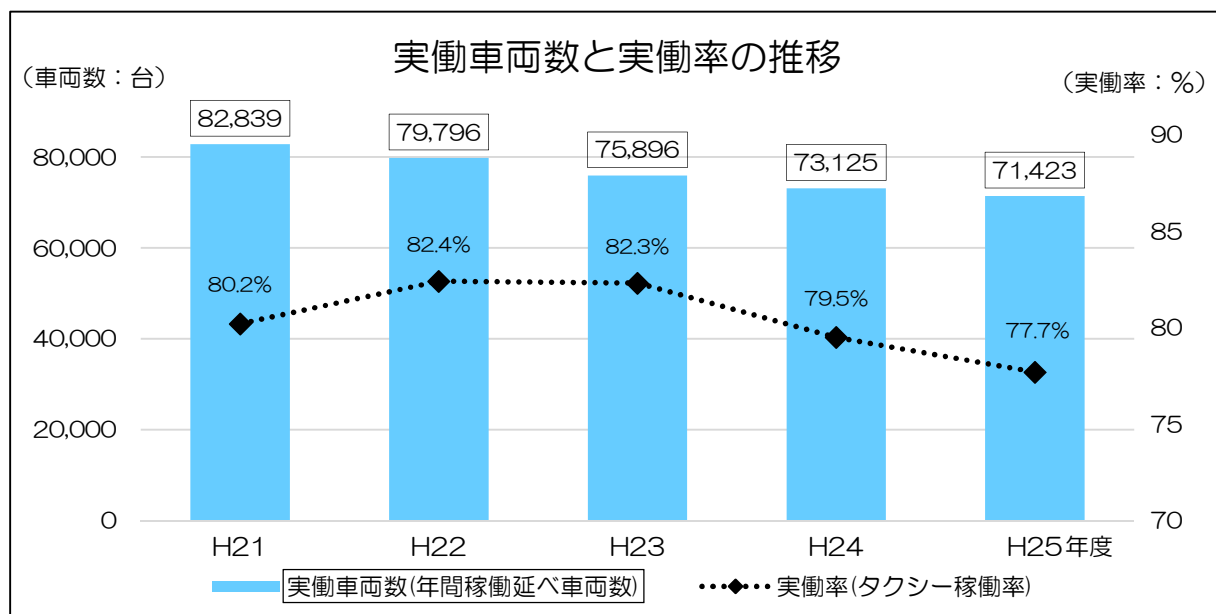
資料：一宮市

【タクシー】（個別輸送）

市内タクシー事業者 5 社が約 250 台の車両により、ドア・ツー・ドアでの移動が可能で、かつ時間の制約を受けない自由度の高い少量輸送を行っています。

尾張西部交通圏（一宮市、稲沢市）の車両数は、平成 21 年の特定地域における「一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」の施行によって減少となり、その後は横ばいで推移していますが、実働率は年々減少の傾向にあります。

また、総営業収入については年々下落傾向であるものの、減・休車の効果により日車営収（1 車両当たりの 1 日営業収入）は、増加傾向で推移しています。



資料：愛知県タクシー協会

3. 住民ニーズ調査

(1) 市政アンケート「i-バスや路線バスの利用実態について」

調査期間：平成28年11月11日（金）～ 11月25日（金）

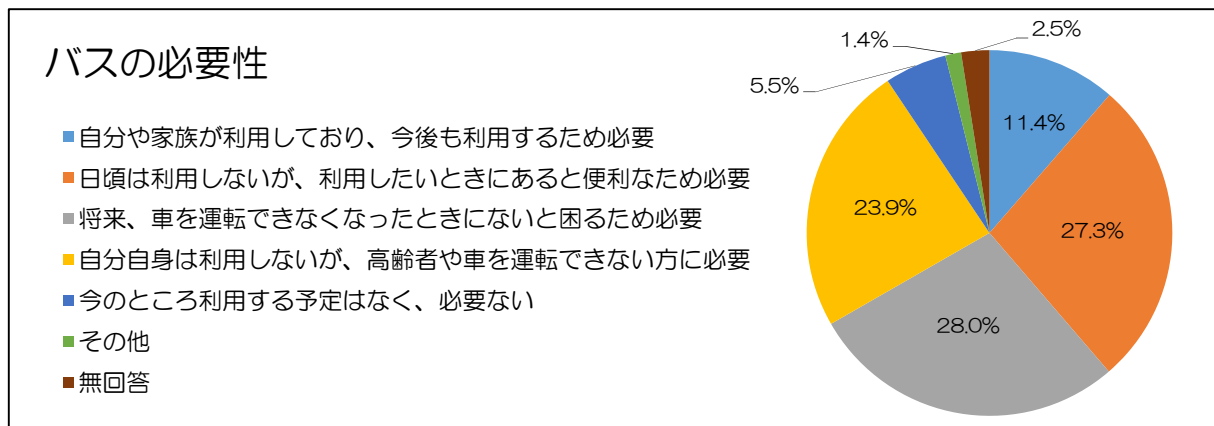
調査対象者：市内在住の18歳以上の方3,000人（無作為抽出）

調査方法：アンケート用紙を送付し、返信用封筒にて返送

回答数：1,382人

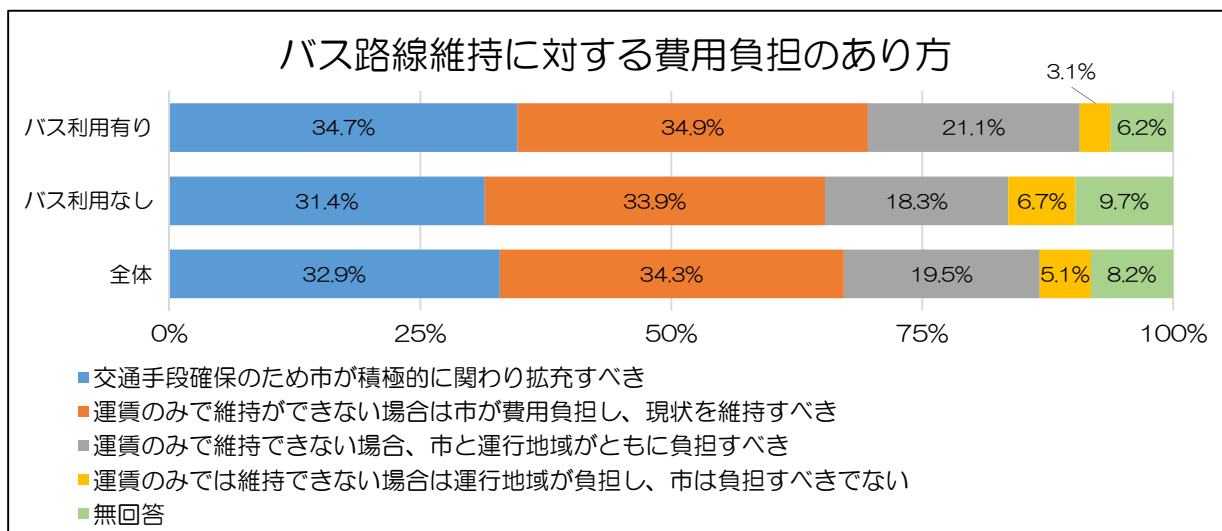
【バスの必要性】

「現在利用している」や、「自分は利用していないが車を運転できない方にとって必要」「将来的に利用する予定」など、90.6%と大部分の方がバスは必要と回答しています。



【バス路線維持のための費用負担のあり方】

利用者の運賃のみでは維持が困難な場合の費用負担のあり方については、3分の2の方が「市が関与して維持をしていくべき」と回答していて、バスを利用しているか否かに関わらず大きな差はみられません。



【参考】市政アンケート調査票

●「バスの利用実態」についてのアンケート

調査のねらい：このアンケートは、生活の足として市内を走っているバスの利用実態や、利用に関する皆さんの意識などを把握し、今後の公共交通施策に対する基礎資料とするものです。
なお*i*-バスには「一宮コース」「尾西北コース」「尾西南コース」「木曽川・北方コース」「千秋ふれあいバス」「ニコニコふれあいバス」の全てを含みます。

問1 外出するときに利用している移動手段は何ですか。当てはまるもの全てに○印を付けてください。

- | | | | |
|-------|--------|------------|---------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. パイク（原付） | 4. 自家用車 |
| 5. バス | 6. 電車 | 7. タクシー | 8. その他 |

問2 自宅から最寄りのバス停まで徒歩で何分くらいですか。当てはまるものを一つ選び○印を付けてください。

- | | | |
|----------|----------|----------------|
| 1. 3分以内 | 2. 5分以内 | 3. 10分以内 |
| 4. 15分以内 | 5. 15分以上 | 6. 分からない（知らない） |

問3 過去1年間に市内でバスに乗ったことがありますか。主に乗ったことがあるバスを一つ選び○印を付けてください。

- | | | |
|-----------------|---------|---------------|
| 1. <i>i</i> -バス | 2. 名鉄バス | 3. バスには乗っていない |
|-----------------|---------|---------------|

問4 *i*-バスなどで利用できる便利な乗車券を知っていますか。知っているもの全てに○印を付けてください。

- | | |
|--------------------|----------------------|
| 1. 一宮おでかけバス手形 | 2. <i>i</i> -バス1日乗車券 |
| 3. <i>i</i> -バス回数券 | 4. いずれも知らない |

一宮おでかけバス手形…*i*-バス・名鉄バスで利用可能、利用時間に制限あり、600円
i-バス1日乗車券…*i*-バスで利用可能、500円
i-バス回数券…*i*-バスで利用可能、100円券11枚つづりで1,000円

問3で「1. *i*-バス」「2. 名鉄バス」に乗ったことがある」と答えた方にお尋ねします。

問5 バスの利用頻度はどれくらいですか。当てはまるものを一つ選び○印を付けてください。

- | | |
|-------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に2～3回程度 |
| 3. 週に1回程度 | 4. 月に1～2回程度 |
| 5. 年に1～2回程度 | |

問6 バスを利用する主な目的は何ですか。当てはまるものを一つ選び○印を付けてください。

- | | | |
|-----------|--------------------------------|---------|
| 1. 通勤 | 2. 通学 | 3. 通院 |
| 4. 買い物 | 5. レジャー | 6. 公共施設 |
| 7. 知人への訪問 | 8. その他（ ） | |

問3で「3. バスには乗っていない」と答えた方にお尋ねします。

問7 バスを利用しない理由は何ですか。当てはまるものを一つ選び○印を付けてください。

- | | |
|-------------------------------|----------------------|
| 1. 自宅から最寄りのバス停が遠い | 2. 目的地の近くにバス停がない |
| 3. 利用したい時間に運行していない | 4. 目的地に行くのに時間がかかる |
| 5. 運賃が高い | 6. 時刻表どおりに運行していない |
| 7. 家族や知人に送迎してもらおう | 8. バスへの乗降ができない |
| 9. 外出しない | 10. バス以外の移動手段を利用している |
| 11. その他 <small>【具体的に】</small> | |

問8 問7の利用しない理由が改善されたり、状況が変わったりした場合、あなたはバスを利用しますか。当てはまるものを一つ選び○印を付けてください。

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| 1. 利用する | |
| 2. 改善されたり状況が変わったりしても利用しない | |
| | <small>【理由】</small> |
| 3. その他 <small>【具体的に】</small> | |

皆さんにお尋ねします。

問9 バスの必要性についてどのように思いますか。当てはまるものを一つ選び○印を付けてください。

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1. 自分や家族が利用しており、今後も利用するため必要 | |
| 2. 日頃は利用しないが、利用したいときにないと便利なため必要 | |
| 3. 将来、車を運転できなくなったときにないと困るため必要 | |
| 4. 自分自身は利用しないが、高齢者や車を運転できない方に必要 | |
| 5. 今のところ利用する予定はなく、必要ない | |
| 6. その他 <small>【具体的に】</small> | |

問10 現在、**i**-バス運行や名鉄バス路線を維持するために市が費用を負担していますが、このことについてどう思いますか。当てはまるものを一つ選び○印を付けてください。

※参考…平成27年度の**i**-バス運行にかかる費用約1億3,800万円のうち、市の負担が約7,550万円（市民1人当たり約195円、乗車1人当たり約304円）となっています。また、名鉄バス路線の維持のために約800万円（市民1人当たり約21円、乗車1人当たり約50円）を市が負担しています。

- | |
|---|
| 1. 市民の交通手段確保のため、市は積極的に関わり拡充すべき |
| 2. 利用者の運賃で維持できないときは、市が費用を負担して現状程度のバスの維持・存続を図るべき |
| 3. 利用者の運賃で維持できないときは、市の負担だけでなく、運行地域の負担との協働でバスの維持・存続を図るべき |
| 4. 利用者の運賃で維持できないときは、運行地域全体の負担でバスの維持・存続を図るべきで、市が負担すべきでない |

(2) 公共交通に関する住民アンケート

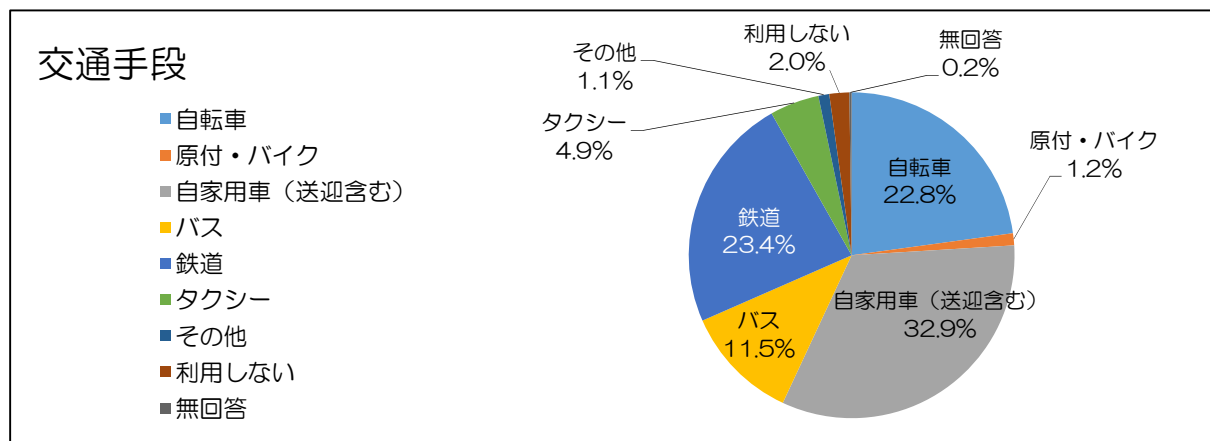
調査期間：平成29年6月1日（木）～6月30日（金）

調査対象者：市内在住の18歳以上の方3,000人（無作為抽出）

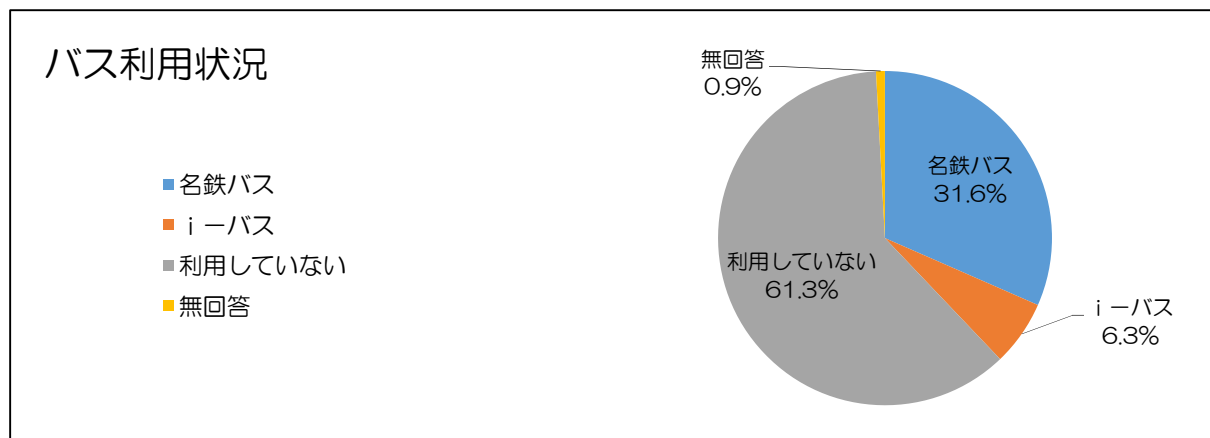
調査方法：アンケート用紙を送付し、返信用封筒での郵送による返送

回答数：1,283人

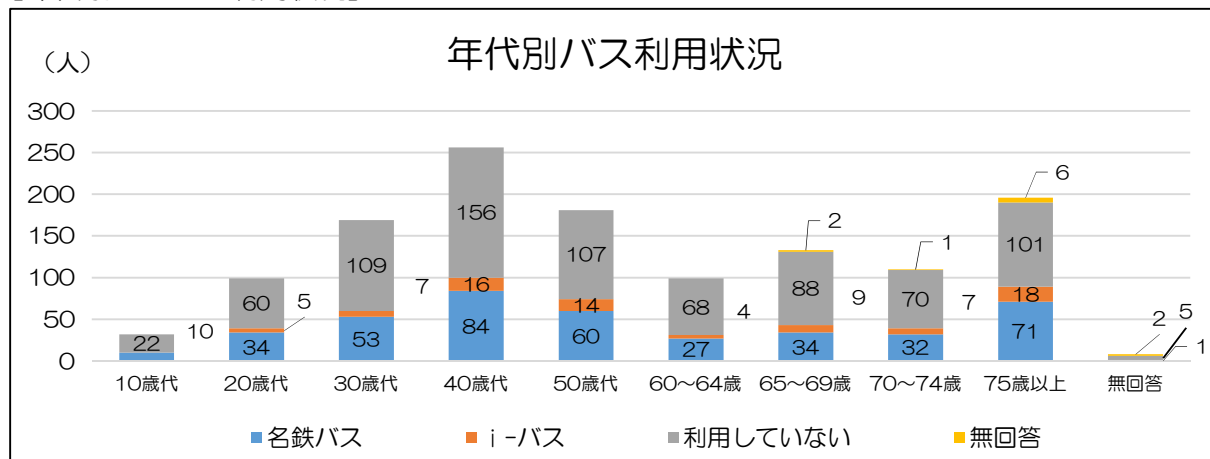
【日常の交通手段】



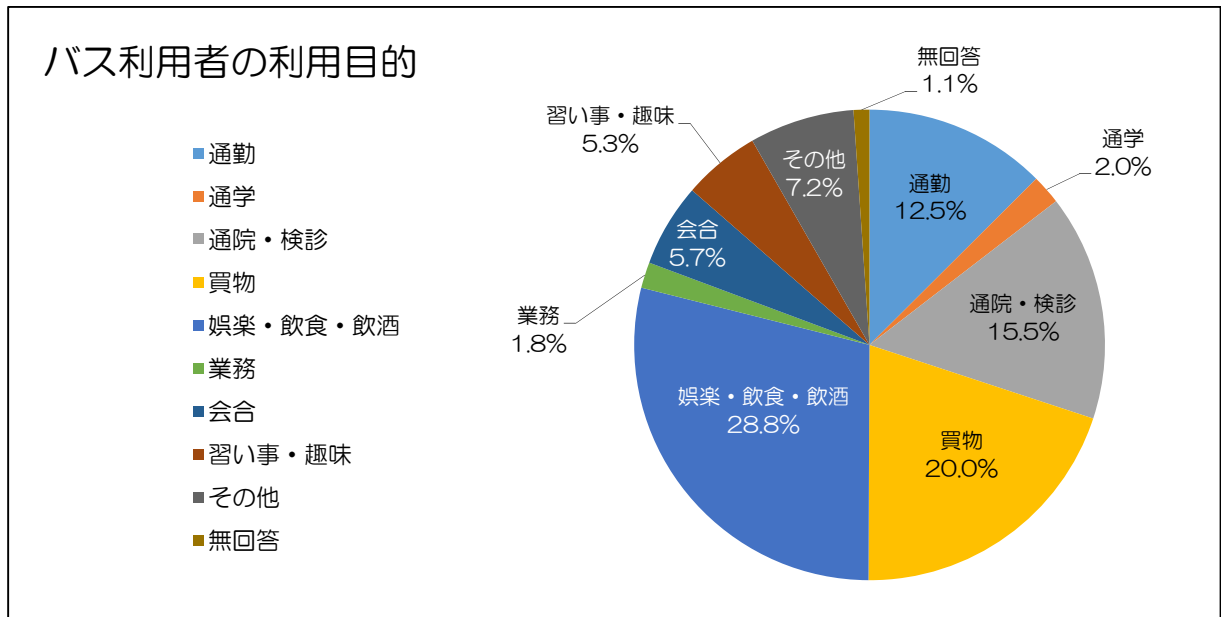
【過去1年間のバスの利用状況】



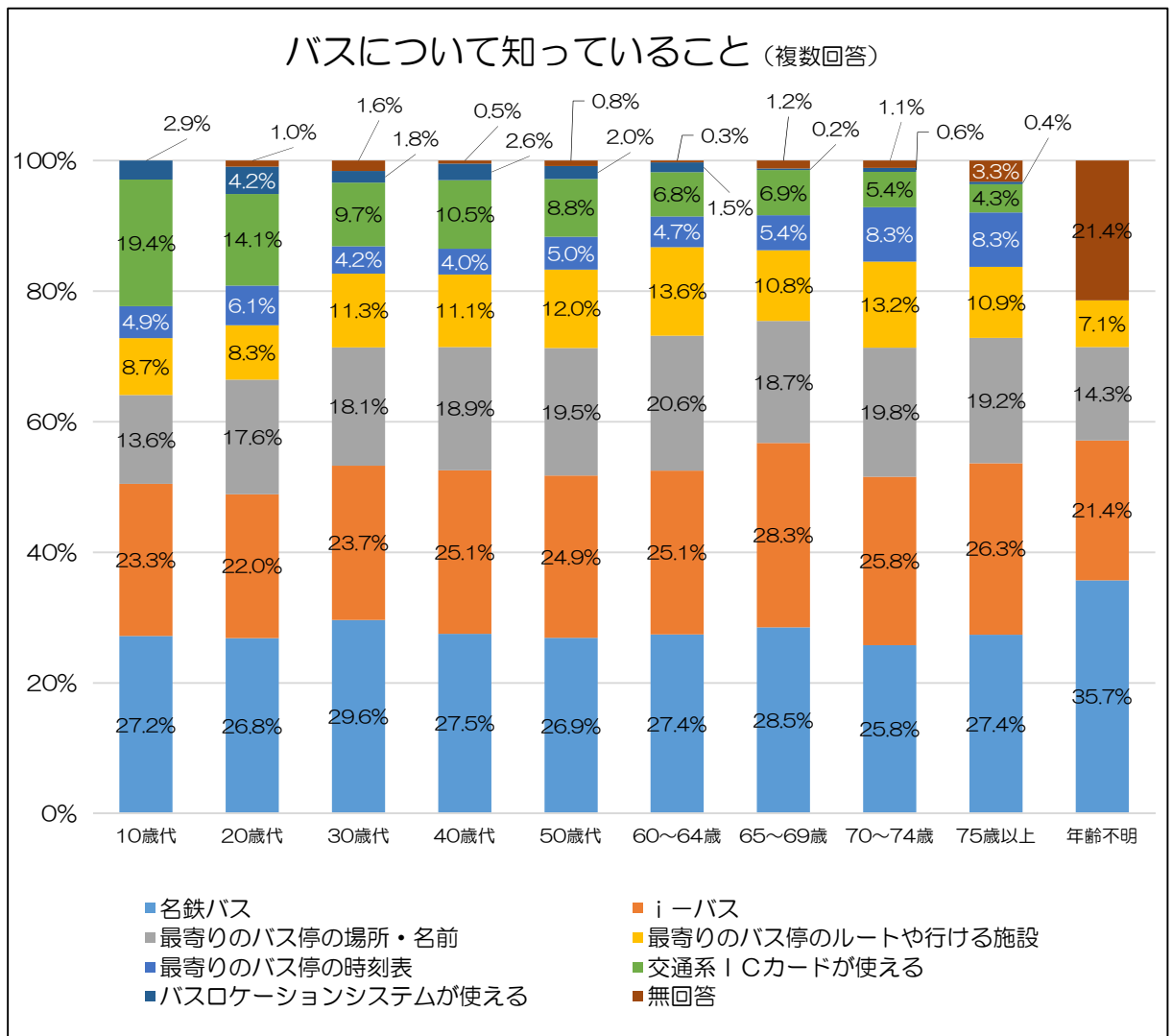
【年代別のバスの利用状況】



【最近1年間の内にバスを利用した方の利用目的】



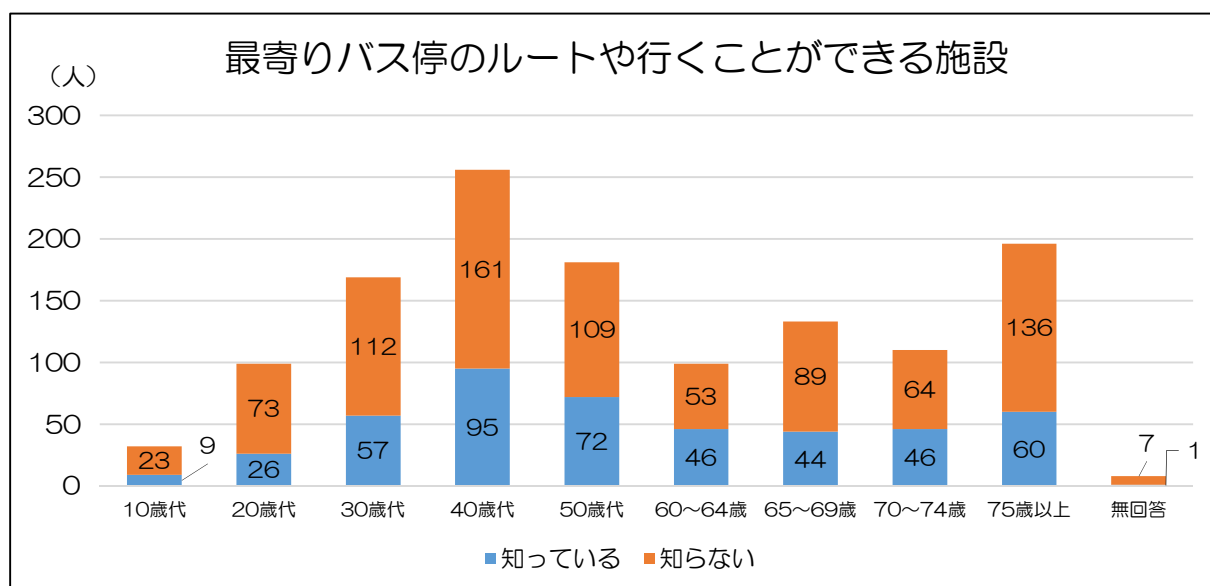
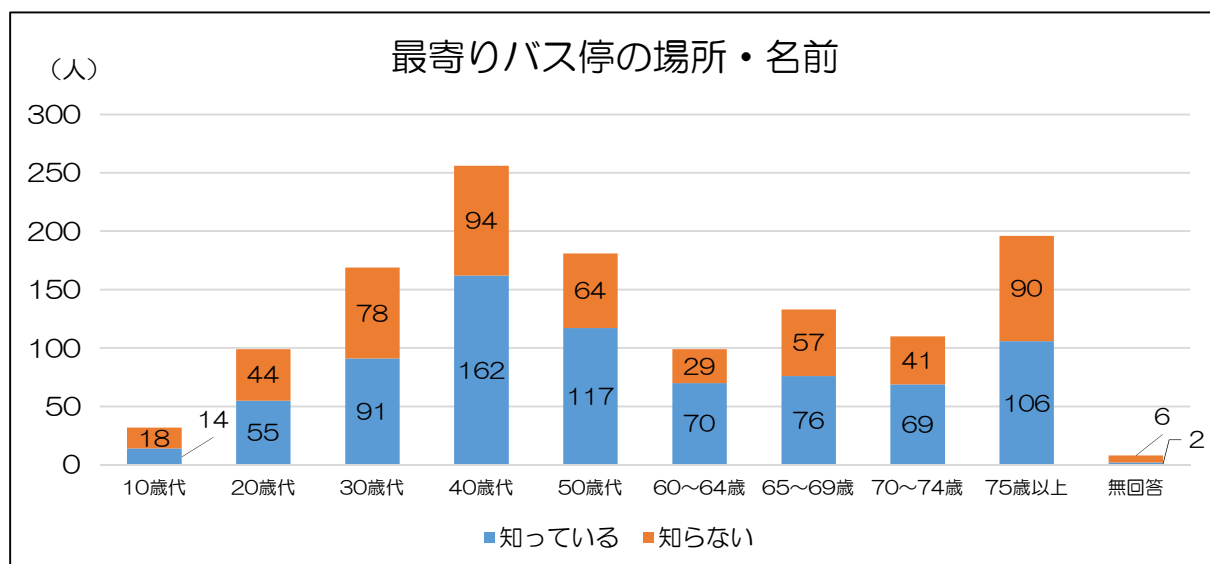
【バスについて知っていること】

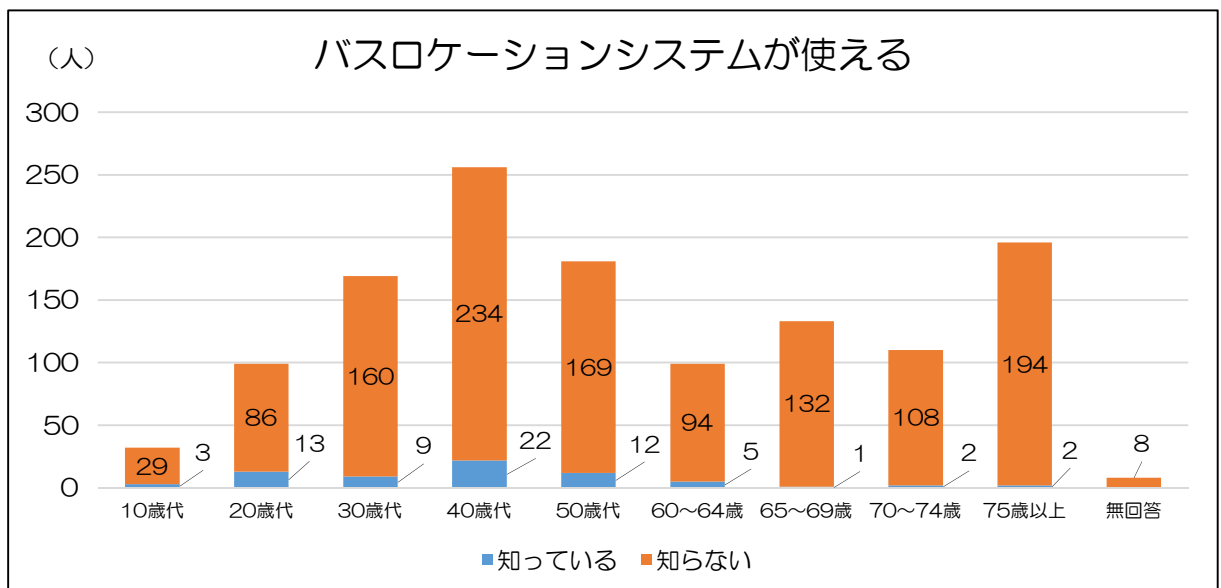
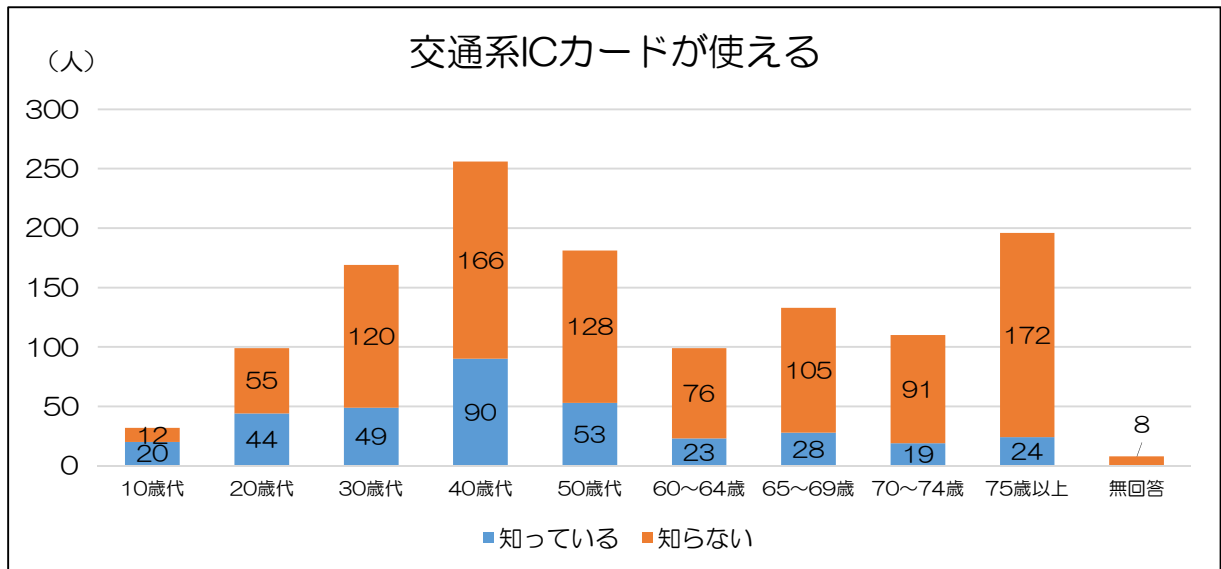
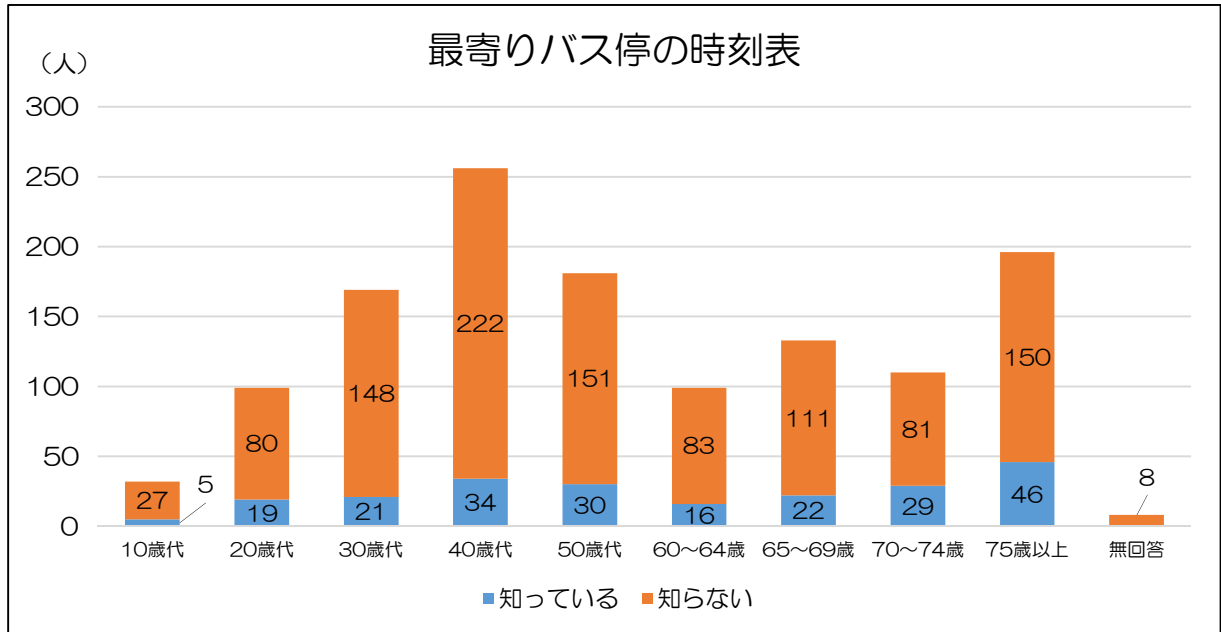


【バスについて知っていること（年齢別）】

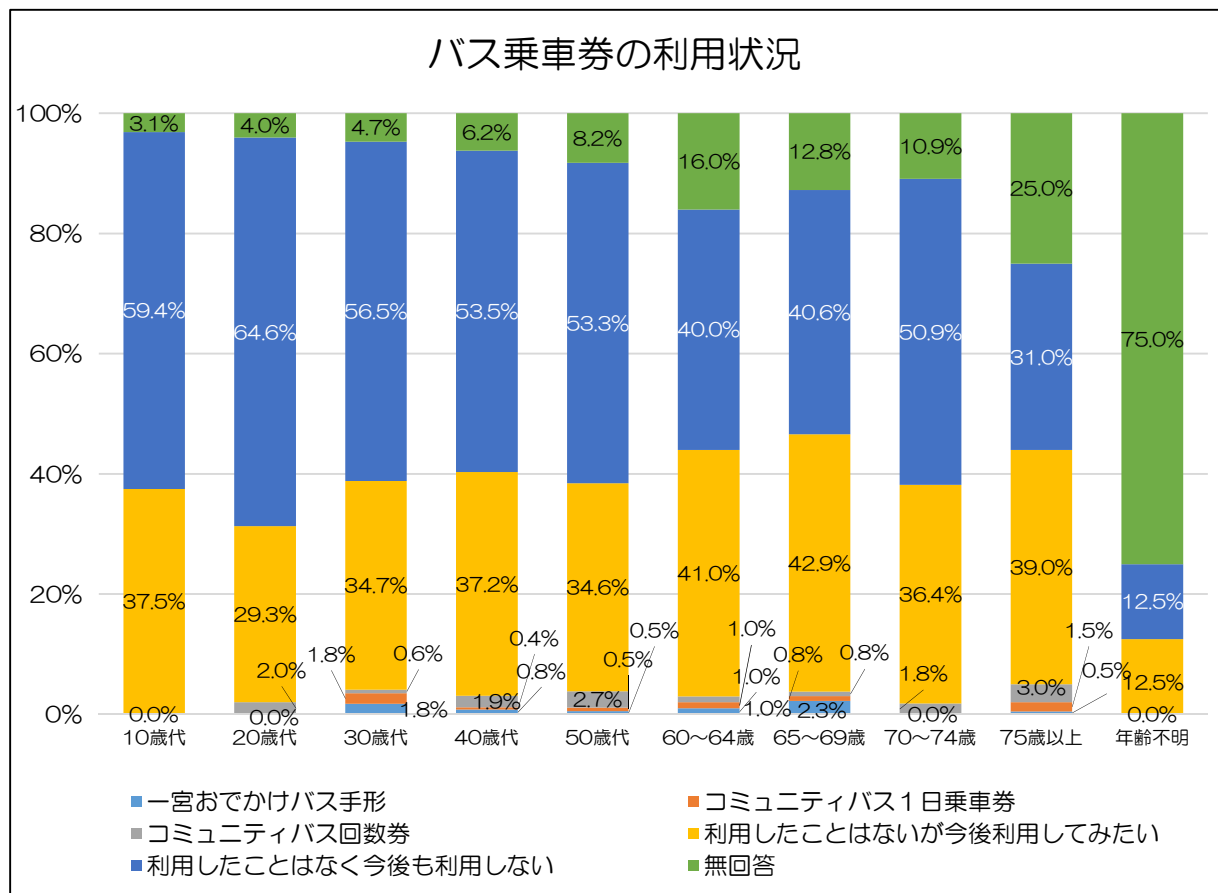
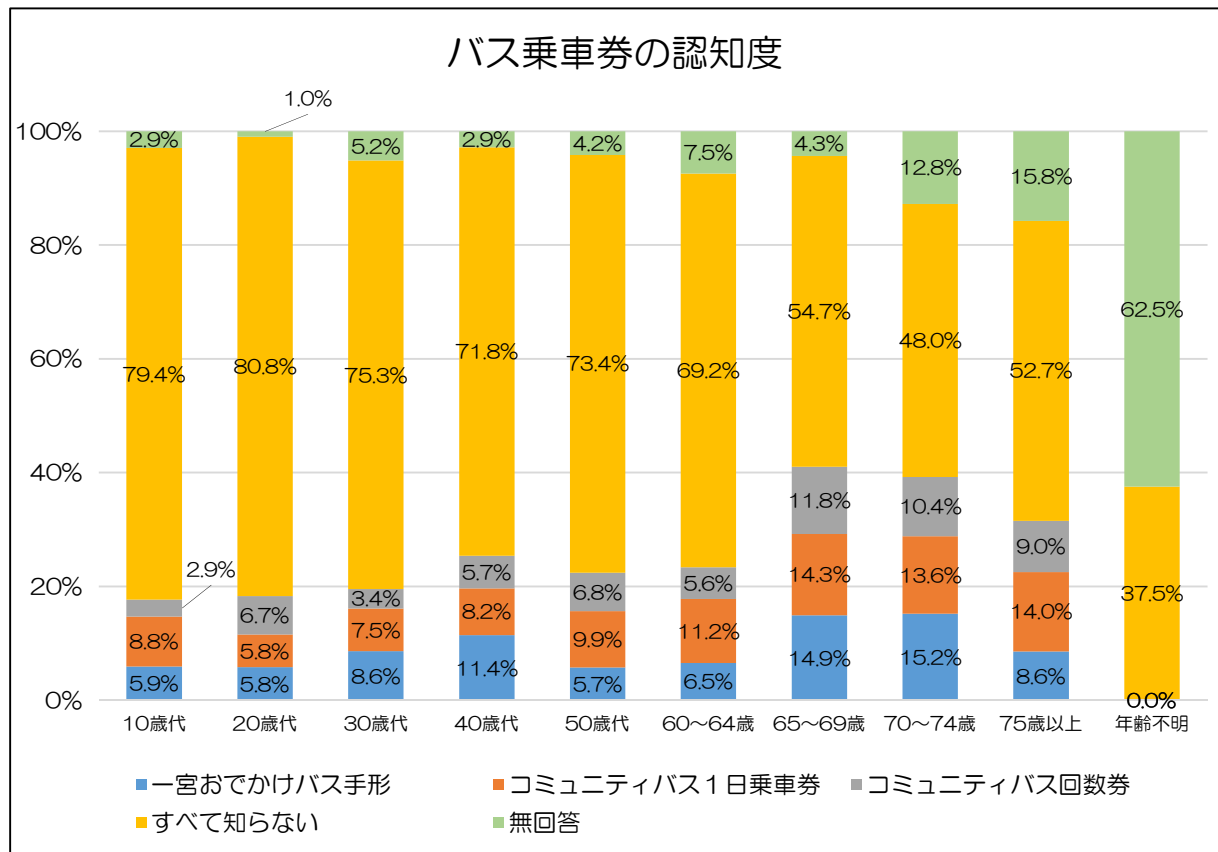
年齢別にバスについて知っていることをみると、「最寄りバス停の場所・名前」は10歳代を除き、年齢による大きな差はみられません。概ね6割程度の方が「知っている」と回答していますが、「最寄りバス停のルートや行くことができる施設」は全体の3分の1程度、「最寄りのバス停の時刻表」については6分の1程度となっています。

また、「交通系ICカードが使える」ことを「知っている」と回答した方は、年齢が上がるにつれて割合が少なくなり、「50歳代」までの「知っている」と回答した方の割合がおよそ3分の1となっているのに対し、「60歳代～」はおよそ6分の1と半分程度となっています。なお、「バスロケーションシステムが使える」ことを「知っている」と回答した方は全体でおよそ5%程度しかなく、バスを利用していても知らない方が多くみられます。

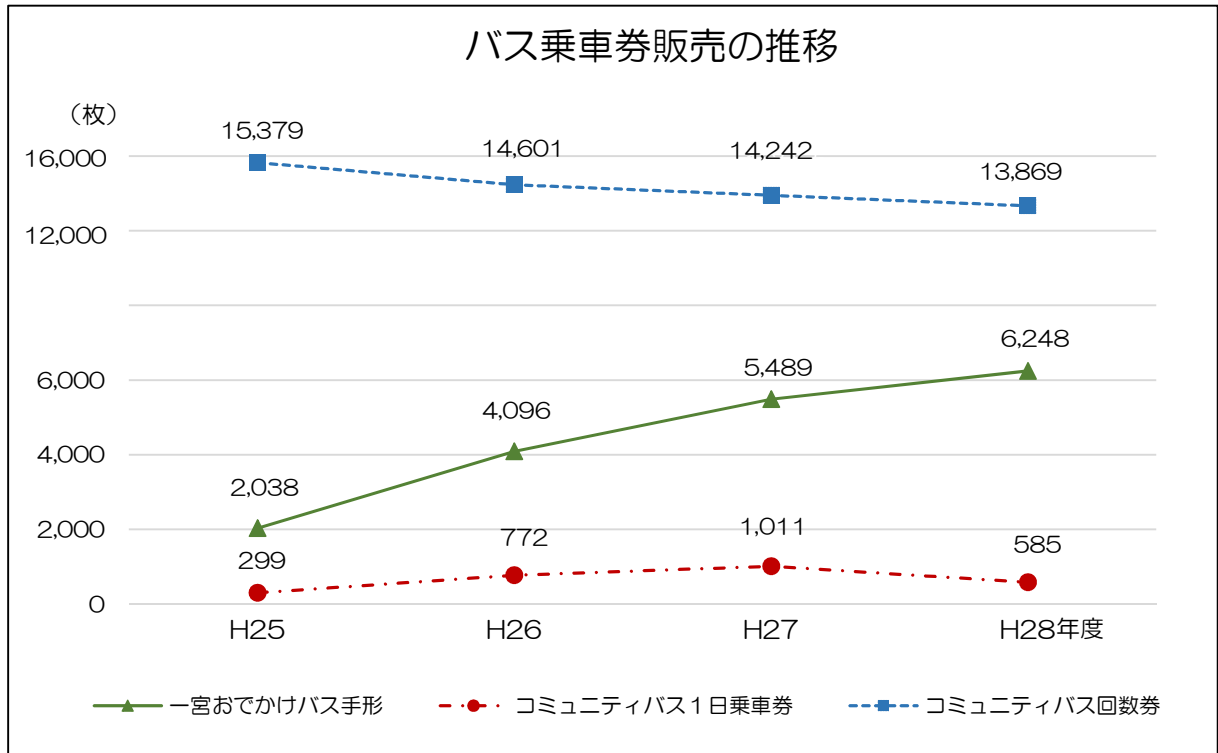




【バス乗車券の認知度と利用状況】



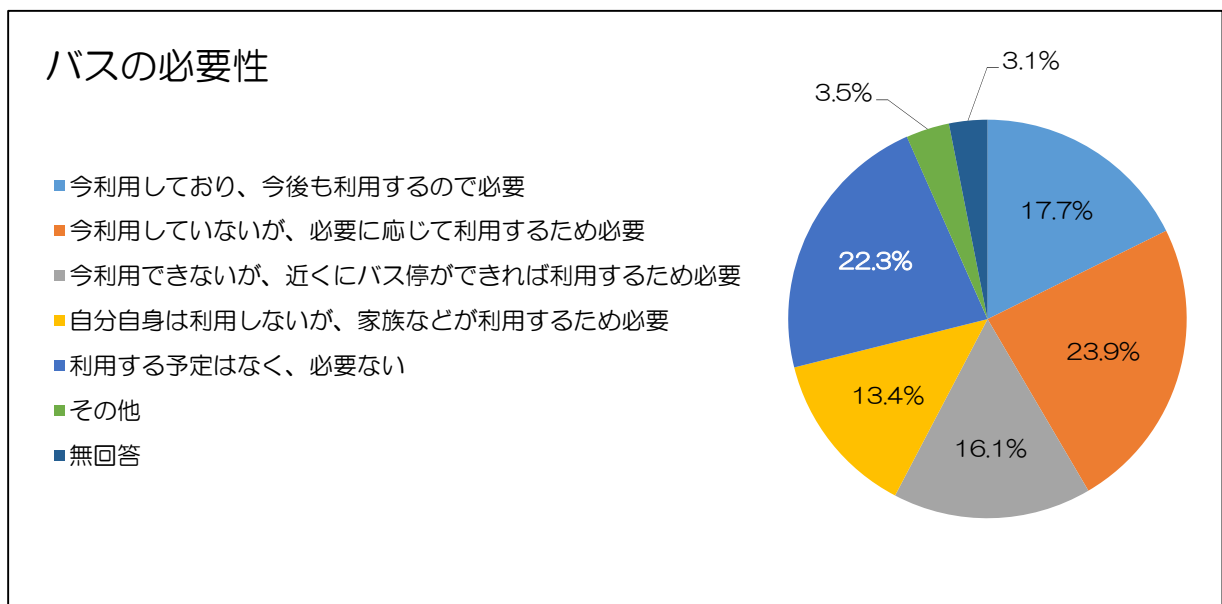
【バス乗車券の販売状況】



- ※ ・「一宮おでかけバス手形」のH25販売枚数は、試験販売期間（4～9月）中の枚数
- ・「コミュニティバス1日乗車券」は、H25.10月から販売開始

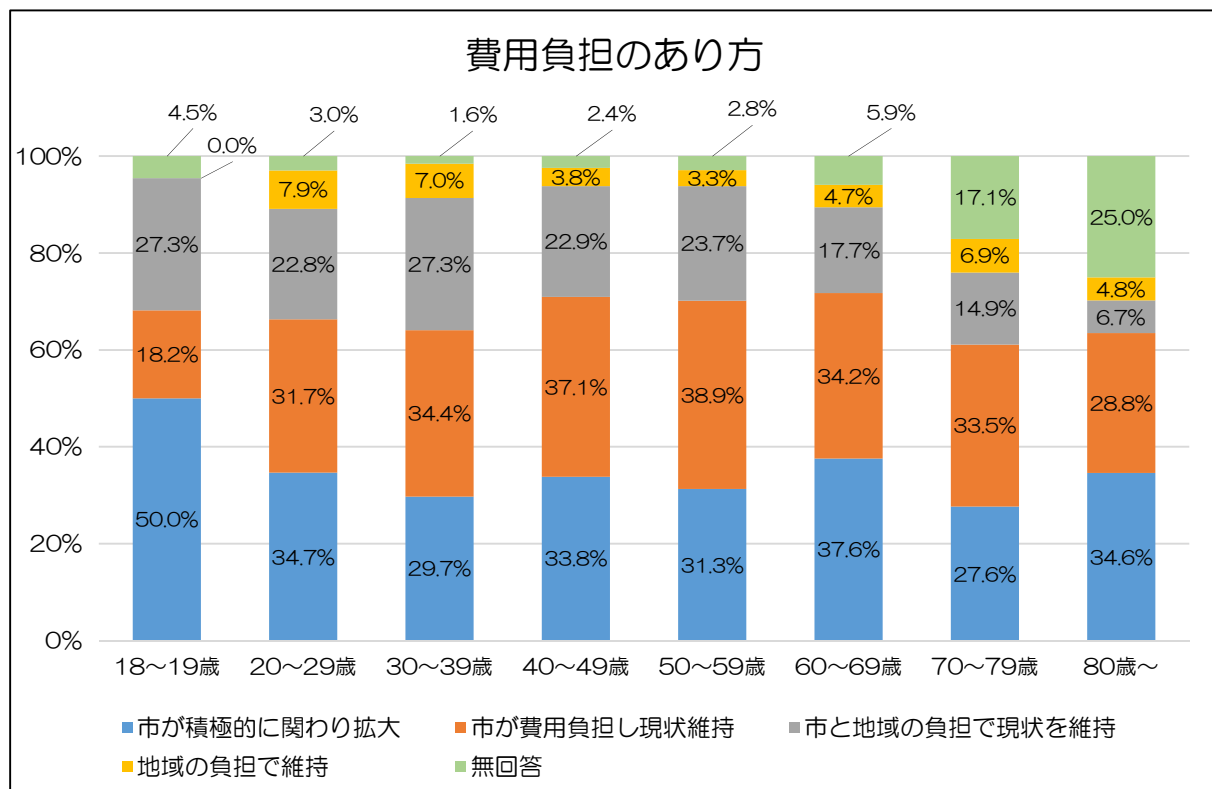
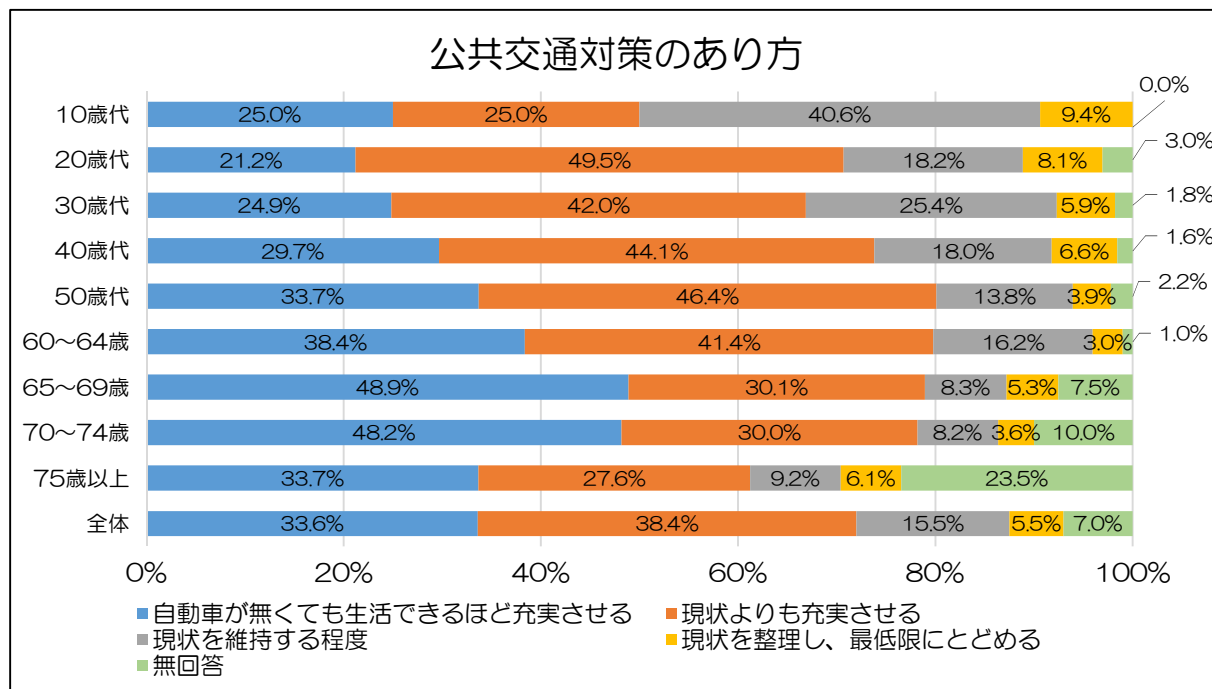
【バスの必要性】

「今利用しており、今後も利用する」方や、「必要に応じ、あるいは条件が合えば利用する」、「家族などが利用するため」など、今後もバスが必要と回答した方は71.1%いますが、必要ないと回答した方が22.3%います。

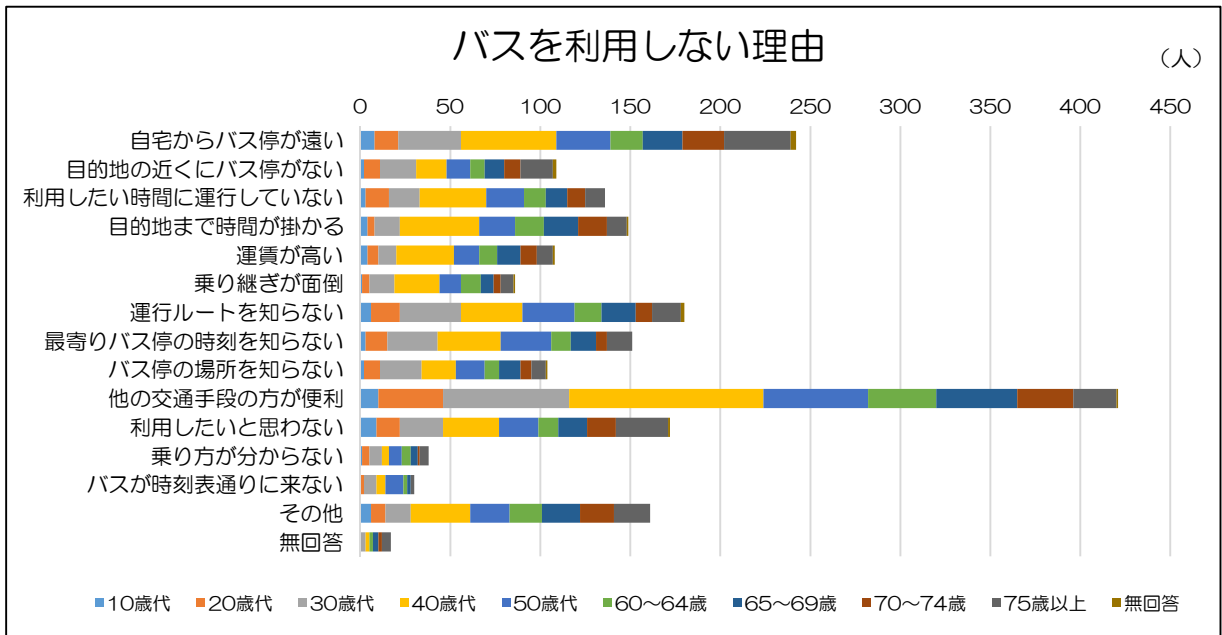


【公共交通対策と費用負担のあり方】

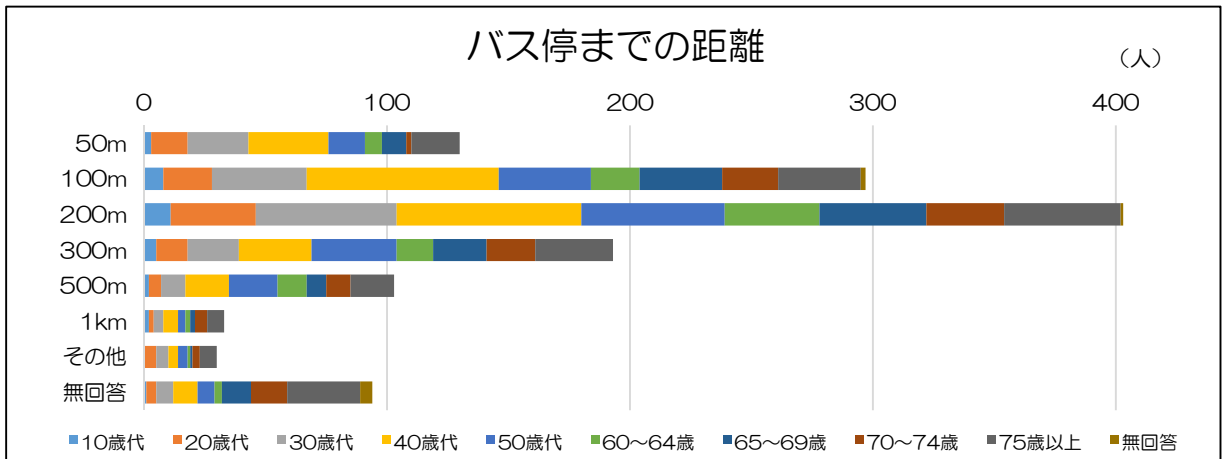
市の公共交通対策のあり方について、現状よりも充実を望む意見が 84.5%となっています。年齢別では、65～74 歳の方は自動車に依存しなくても日常生活に困らない公共交通対策を望んでいます。また、費用負担のあり方についても、市の負担のもと現状維持～拡大をすべきという意見が多くみられます。



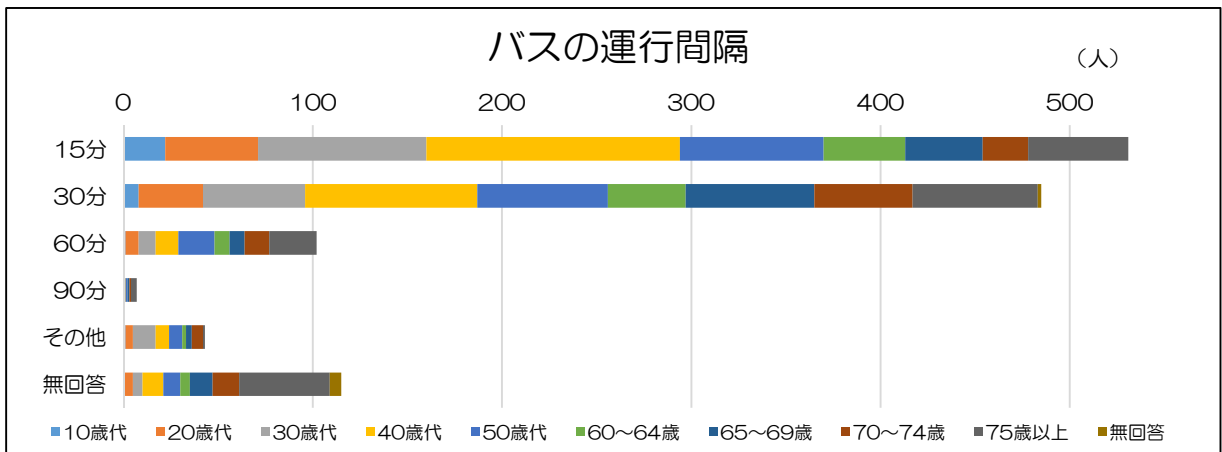
【バスを利用しない理由】



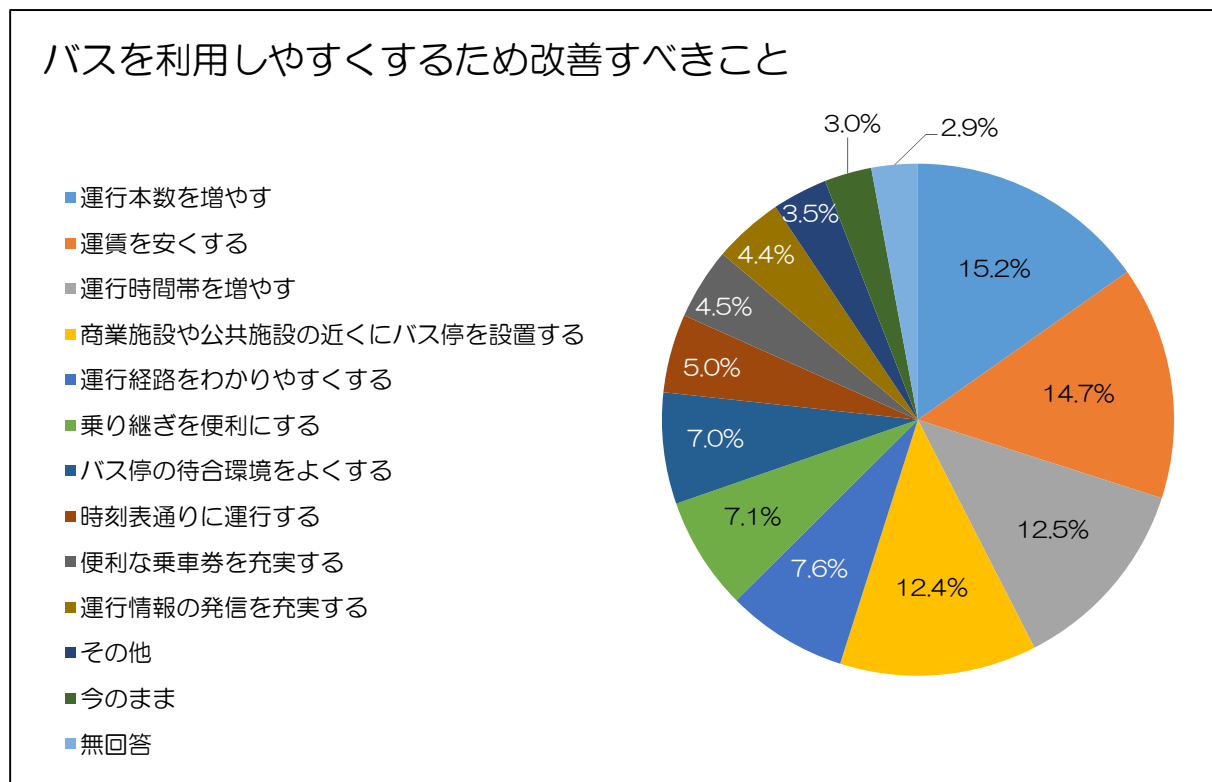
【バス停までの距離がどの程度なら利用するか】



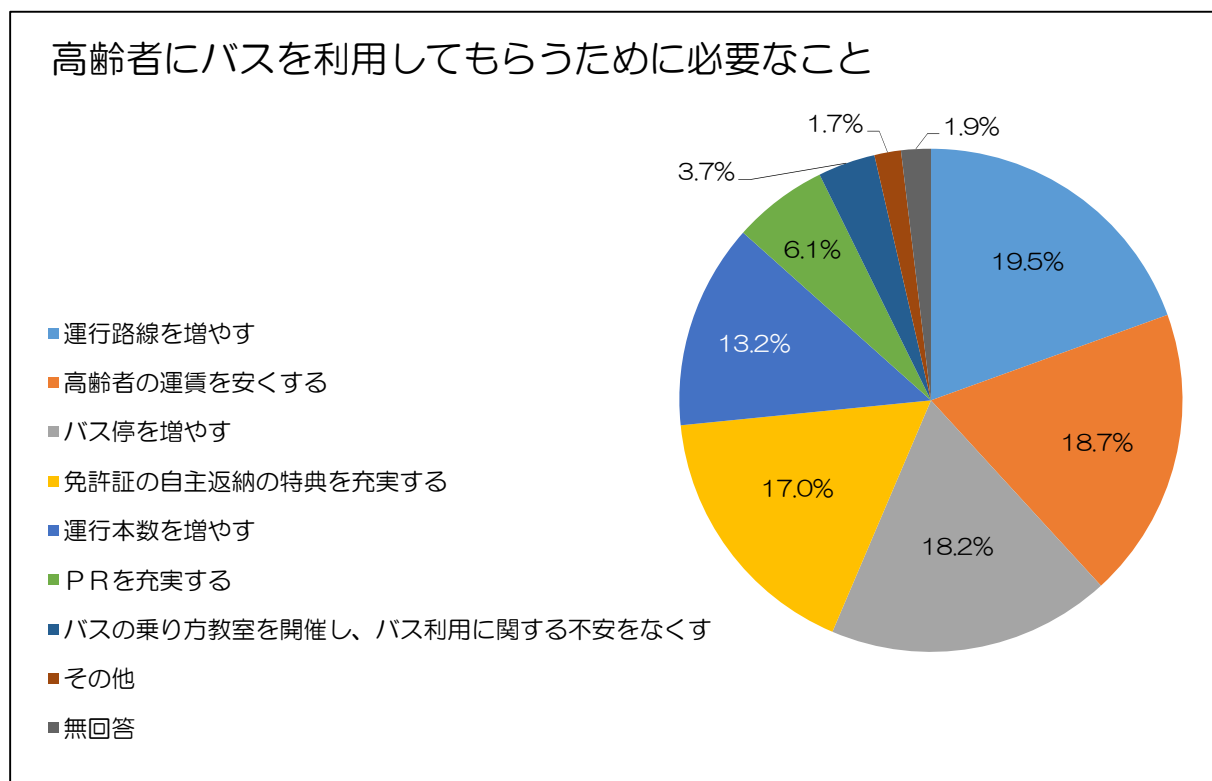
【バスの運行間隔がどの程度なら利用するか】



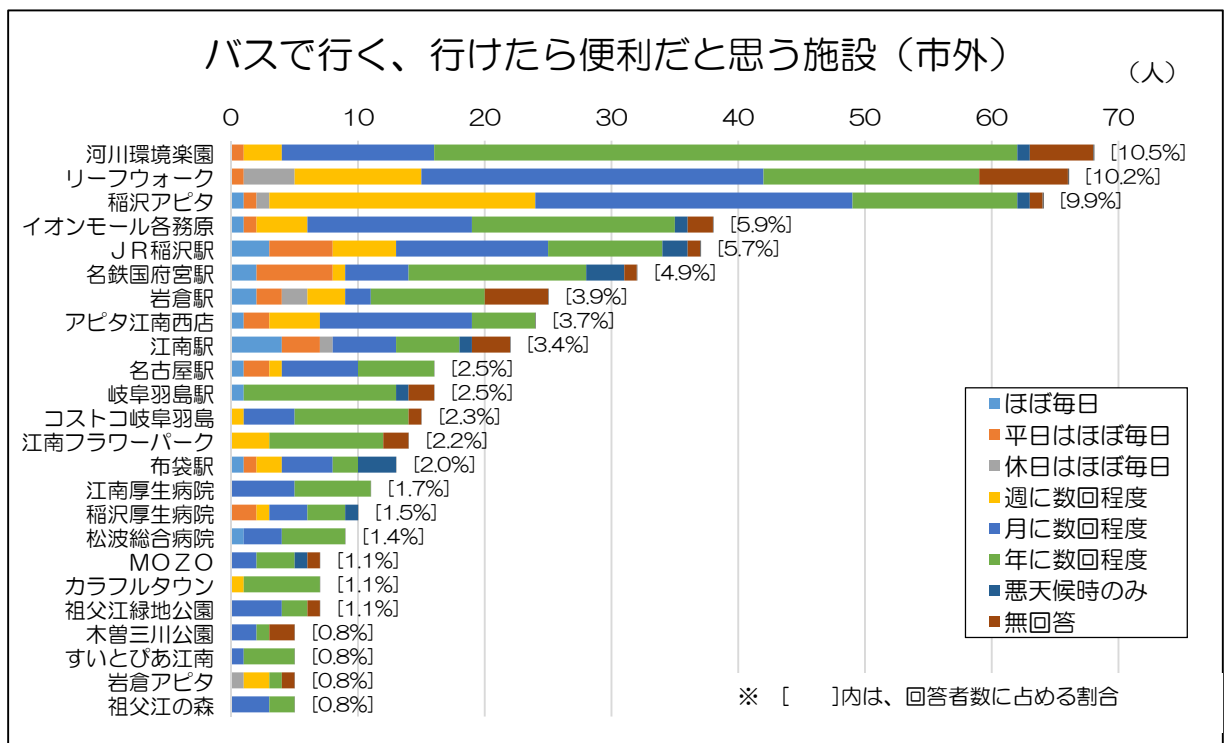
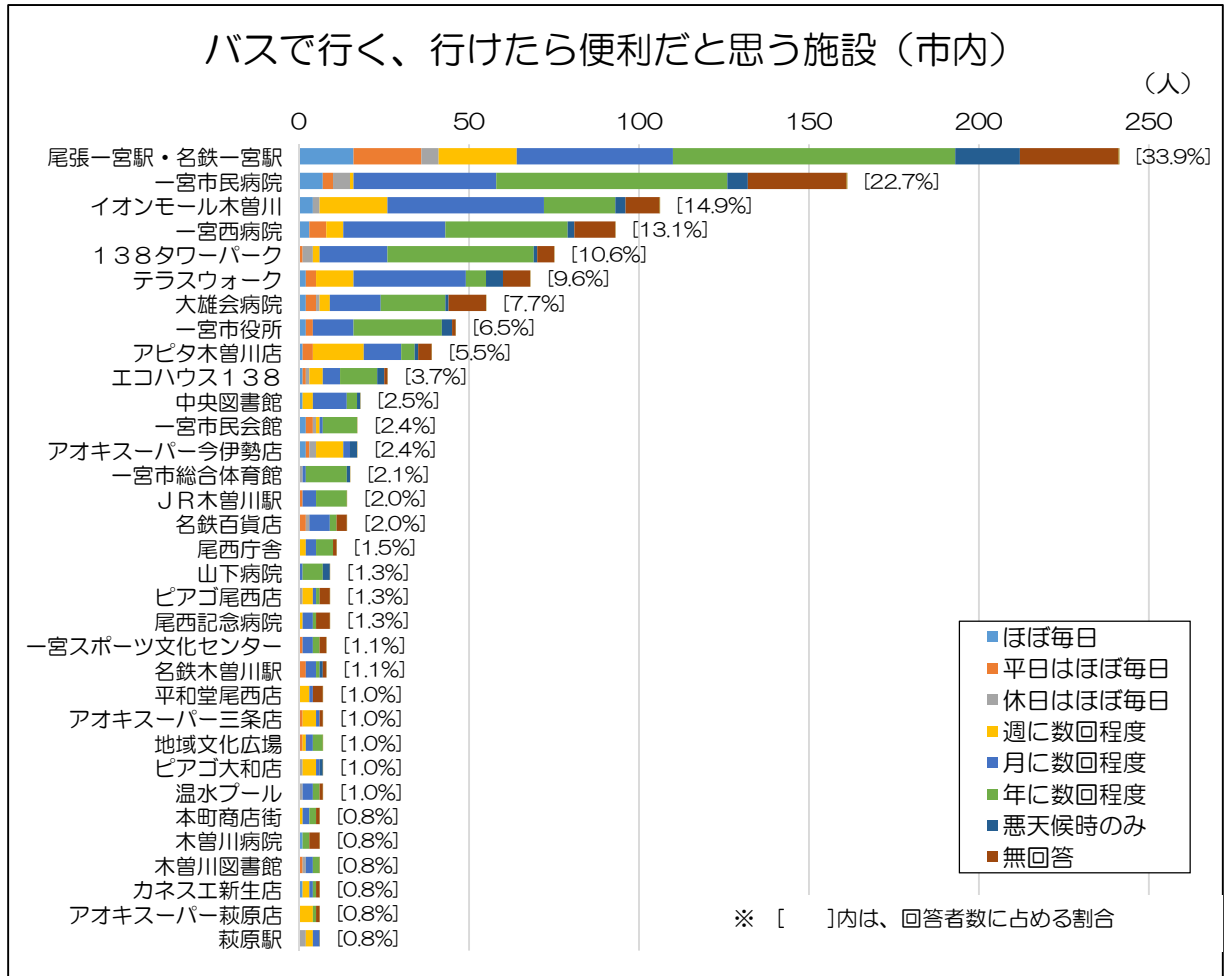
【バスを利用しやすくするために改善すべきこと】



【高齢者にバスを利用してもらうために必要なこと】



【バスで行く、行けたら便利だと思う施設】



【参考】公共交通に関するアンケート調査票

公共交通に関する住民アンケートのお願い

皆様には、日頃から一宮市政にご理解とご協力をいただき、ありがとうございます。

一宮市では平成24年3月に策定した公共交通計画に沿って、鉄道やバス、タクシーを公共交通ネットワークとして結び付け、市域全体で利便性が向上するようにバスの路線を変更するとともに、バスを気軽に使っていただけるような利用促進策を行ってきました。

今後さらに進むことが予想される人口減少や高齢社会の中で、公共交通の重要性が高まると考えられることから、一宮市では、これまで以上に公共交通の利便性の向上や利用促進策を実施するため、第2次公共交通計画を策定することとしています。

つきましては、計画策定のための調査の一環として、市内の18歳以上の方の中から無作為に3,000人の方を抽出させていただき、市内公共交通に関してご意見をお伺いさせていただきたいと考えております。

突然のお願いで恐縮ですが、この趣旨をご理解いただき、ご回答いただきますようよろしくお願いいたします。

平成29年6月

一宮市長 中野 正康

記入にあたってのお願い

1. アンケートは、**封筒の宛名の方がご回答**ください。
2. ご回答は、設問ごとに該当する番号に○をつけるか、必要事項をご記入ください。
3. ご回答いただいた調査票は、同封の返信用封筒（切手不要）に入れ、**6月30日（金）までにお近くのポストに投函**してください。
4. ご回答いただいた調査結果は、統計的に処理し、本調査の目的以外には使用しません。

なお、スマートフォン及びパソコンから下記のQRコードまたはURLにアクセスして回答いただくこともできます。

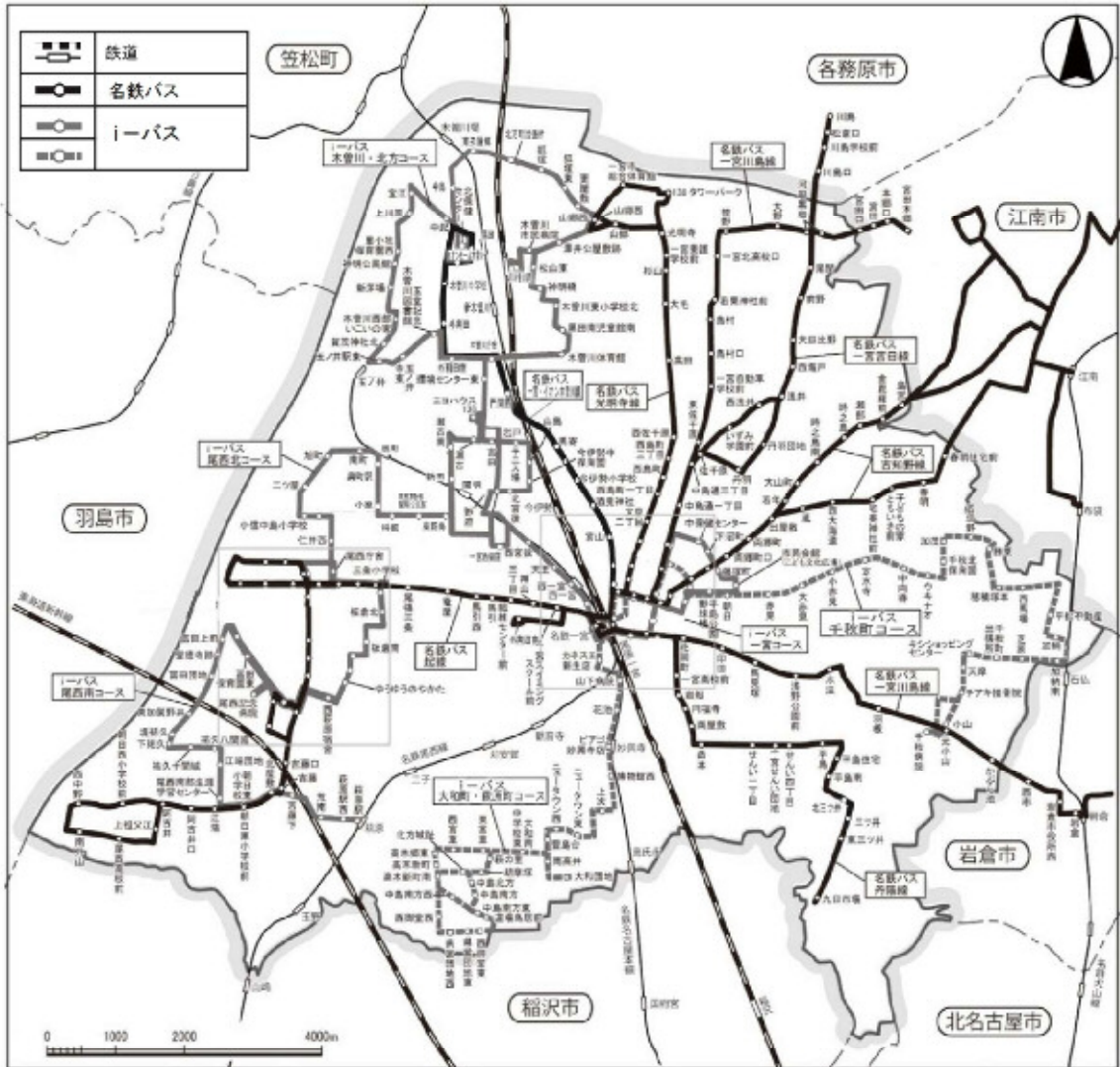
【URL】https://www.shinsei.e-aichi.jp/city-ichinomiya-aichi-u/offer/offerList_detail.action?tempSeq=9076



【アンケートに関するお問い合わせ】

一宮市企画部地域ふれあい課交通政策室（0586-28-8955）三宅、本間

一宮市の公共交通路線網図



尾西地区中心部拡大図



一宮駅周辺拡大図



公共交通に関する住民アンケート調査票

■全ての方におたずねします。

問1 あなたが日常生活において利用する交通手段について、よく利用する順に3つまで下の表にお書きください。

【交通手段】		
1. 自転車	2. 原付・バイク	3. 自家用車（送迎含む）
4. バス	5. 鉄道	6. タクシー
7. その他（ ）		8. いずれも利用しない

よく利用する順	1		2		3	
---------	---	--	---	--	---	--

問2 あなたが市内を運行しているバスについて知っていること全てに○をつけてください。

<p>1. 名鉄バスが運行していること</p> <p>2. i-バスが運行していること ⇒ 以下から知っているコースに○をつけてください。</p> <p>〔イ. 一宮コース ロ. 尾西北コース ハ. 尾西南コース ニ. 木曾川・北方コース〕</p> <p>〔ホ. 千秋町コース(千秋ふれあいバス) ヘ. 大和町・萩原町コース(ニコニコふれあいバス)〕</p> <p>3. 自宅から最寄りのバス停の場所や名前</p> <p>4. 自宅から最寄りのバス停の路線の経路（ルート）や行ける施設</p> <p>5. 自宅から最寄りのバス停の時刻表</p> <p>6. 交通系ICカードが利用できること（※1）</p> <p>7. バスロケーションシステムが利用できること（※1、2）</p>
--

※1 千秋町コース、大和町・萩原町コースでは利用できません。

※2 携帯電話やパソコン等でバスの運行状況をリアルタイムで確認できるシステム

問3 あなたはこの1年の間にバスを利用したことがありますか。利用したことがある方は、主に利用したバスの番号1つに○をつけてください。

1. 名鉄バス	}	⇒ 続いて問4 (P4) 以降をお答えください。
2. i-バス		
3. バスを利用していない		⇒ 問7 (P5) 以降をお答えください。

■バスを利用した方(問3で1または2を回答された方)におたずねします。

問4 あなたが自宅から主に利用するバス停までの交通手段を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 自動車(送迎含む)	2. 原付・バイク	3. 自転車
4. 徒歩	5. その他(_____)	

問5 あなたがバスを利用する主な目的を教えてください。該当する番号全てに○をつけてください。

1. 通勤	2. 通学	3. 通院・検診	4. 買物
5. 娯楽・飲食・飲酒	6. 業務	7. 会合	8. 習い事・趣味
9. その他(_____)			

問6 あなたが普段バスを利用する区間を、利用頻度が高い順に3つまで教えてください。また、その利用頻度に当てはまる番号をご記入ください。

【利用頻度】			
1. ほぼ毎日	2. 平日はほぼ毎日	3. 休日はほぼ毎日	4. 週に数回程度
5. 月に数回程度	6. 年に数回程度	7. 悪天候時のみ	

番号	区 間 [バス停名]	利用頻度
記入例	[尾西庁舎前] — [名鉄一宮駅]	2
1	[] — []	
2	[] — []	
3	[] — []	

⇒ 問6を回答された方は問9 (P5) 以降をお答えください。

■バスを利用していない方(問3で3を回答された方)におたずねします。

問7 あなたがバスを利用しない理由に該当するもの全てに○をつけてください。

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| 1. 自宅から最寄りのバス停が遠いから | 2. 目的地の近くにバス停がない(遠い)から |
| 3. 利用したい時間に運行していないから | 4. 目的地まで時間がかかるから |
| 5. 運賃が高いから | 6. 他の交通手段との乗り継ぎが面倒だから |
| 7. 運行ルートを知らないから | 8. 最寄りバス停の時刻表を知らないから |
| 9. 最寄りバス停の場所を知らないから | 10. 他の交通手段の方が便利だから |
| 11. 利用したいと思わないから | 12. 乗り方がわからないから |
| 13. 時刻表通りにバスが来ないから | |
| 14. その他(具体的に記入してください_____) | |

問8 問7のバスを利用しない理由が改善された場合、あなたはバスを利用しても良いと思いますか。該当する番号1つに○をつけ、必要事項をご記入ください。

- | |
|---|
| 1. 利用しても良いと思う |
| 2. 改善されても利用しないと思う → 利用しない理由をご記入ください
(利用しない理由: _____) |
| 3. わからない |
| 4. その他(具体的に記入してください_____) |

⇒ 引きつづき、問9以降をお答えください。

■バス利用について全ての方におたずねします。

問9 名鉄バスやiーバスで利用できる便利な乗車券について知っているもの全てに○をつけてください。

- | | |
|----------------|------------------|
| 1. 一宮おでかけバス手形 | 2. コミュニティバス1日乗車券 |
| 3. コミュニティバス回数券 | 4. いずれも知らない |

「一宮おでかけバス手形」… iーバスと名鉄バスの市内路線で利用可能な1日乗車券(平日は利用時間に制限有)

「コミュニティバス1日乗車券」… iーバスのみで利用可能な一日乗車券

「コミュニティバス回数券」… iーバスのみで利用可能な回数券

問 10 便利な乗車券のうち、利用したことがあるもの全てに○をつけてください。

1. 一宮おでかけバス手形	2. コミュニティバス1日乗車券
3. コミュニティバス回数券	4. 利用したことはないが、今後は利用してみたい
5. 利用したことはなく、今後も利用しない	

問 11 あなたにとってのバスの必要性について、該当する番号1つに○をつけてください。

1. 今利用しており、今後も利用するため必要
2. 今利用していないが利用できる環境にあり、必要に応じ利用するため必要
3. 今は利用できる環境にないが、近くにバス停や路線ができれば利用するため必要
4. 自分自身は利用しないが、家族などが利用するため必要
5. 今のところ利用する予定はなく必要ない
6. その他 (_____)

問 12 あなたは、バスをもっと利用しやすくするためにどのような改善が必要だと思いますか。重要だと思う順に3つまで項目を選び、該当する番号をご記入ください。

1. 運行本数を増やす	2. 運行時間帯を増やす
3. 時刻表どおりに運行する	4. 運賃を安くする
5. 便利な乗車券を充実する	6. 乗り継ぎを便利にする
7. 商業施設や公共施設の近くにバス停を設置する	8. 運行経路をわかりやすくする
9. バス停の待合環境をよくする	10. 運行情報の発信を充実する
11. 今のままで十分利用しやすい	12. その他 (_____)

重要だと思う順	1		2		3	
---------	---	--	---	--	---	--

問 13 あなたがバスを利用して行く施設、またはバスで行くことができたなら便利だと思う施設を、市内・市外（隣接市町に限る）の別に行きたい順に3つまで教えてください。また、そこにバスが運行した場合の利用頻度に該当する番号をご記入ください。

※ 金融機関やスーパーなどは、（支）店名までご記入ください。

【利用頻度】

1. ほぼ毎日 2. 平日はほぼ毎日 3. 休日はほぼ毎日 4. 週に数回程度
5. 月に数回程度 6. 年に数回程度 7. 悪天候時のみ

【市内の施設】

順位	施設名称	利用頻度
記入例	一宮市民病院	5
1		
2		
3		

【市外の施設（隣接市町に限る）】

順位	施設名称	利用頻度
記入例	河川環境楽園	6
1		
2		
3		

問 14 あなたは自宅や目的地からバス停までの距離がどの程度までなら、バスを利用しますか。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 50m（徒歩で1～2分） 2. 100m（徒歩で2～3分）
3. 200m（徒歩で4～6分） 4. 300m（徒歩で6～9分）
5. 500m（徒歩で10～15分） 6. 1km（徒歩で20～30分）
7. その他（ _____ ）

問 15 あなたはバスの運行間隔がどの程度までならバスを利用しますか。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 15分間隔	2. 30分間隔	3. 60分間隔	4. 90分間隔
5. その他 (_____ 分間隔)			

問 16 全国各地で、高齢者が運転する自動車事故が増加しており、自動車から公共交通へ移動手段を転換してもらうことが重要な課題になっています。あなたが高齢者にバスを利用してもらうために必要だと思う順に3つまで項目を選び、該当する番号をご記入ください。

1. 運行路線を増やす	2. 運行本数を増やす	3. バス停を増やす
4. 高齢者の運賃を安くする	5. バスを身近に感じてもらうようにPRを充実させる	
6. 自主返納をした場合の特典を充実する		
7. バスの乗り方などについての教室を開催し、バス利用に対する不安をなくす		
8. その他 (_____)		

必要だと思う順	1		2		3	
---------	---	--	---	--	---	--



■公共交通対策について全ての方におたずねします。

一宮市では、名鉄バスが運行していない地域で、次のような公共交通対策をしています。

- 一宮駅と地域を結ぶi-バス
〔一宮コース、千秋町コース、大和町・萩原町コース〕
- 地域内を運行するi-バス
〔尾西北コース、尾西南コース、木曾川・北方コース〕
- 地域と最寄りのバス停を結ぶi-タクシー
〔駅から1km、バス停から500m以上離れた地域で、地域の停留所から最寄りのバス停まで運行する、予約制の乗合タクシー〕

問 17 一宮市の公共交通対策のため、市の予算（税金）から費用を負担していますが、今後のあり方についてあなたの考え方を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

一宮市の公共交通対策のあり方	
充実 ↑ ↓ 控える	1. 自動車がなくても日常生活を送ることができるよう公共交通を充実させる 2. 1ほどではないが現状よりも公共交通を充実させる 3. 現状を維持していく程度の対策を行う 4. 現状を整理し最低限の対策にとどめる

参考：平成 27 年度の市内バス路線の運行に係る費用のうち、市の予算（税金）で負担した金額は約 8,400 万円で、市民 1 人当たりの年間公的負担額は約 216 円/年です。

問 18 一宮市内には公共交通が不便なため、地域内の交通手段として地域内運行しているバスがあります。現在は、利用者の運賃収入のほか、市や地域の負担（※）で運行を維持していますが、この負担のあり方についてあなたの考え方を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

公共交通が利用しづらい地域内を運行するバスの負担のあり方	
市 ↑ 共同 ↓ 地域	1. 市が費用を負担すべき 2. 市と地域が共同で費用を負担すべき 3. 地域で費用を負担すべき 4. 利用者の運賃を値上げすべき

※地域の負担とは、地域のバスを維持するため運行地域の町内会が費用負担するなど、地域全体で運行を支援することです。

問 19 路線バスを利用しやすくするため、駅やバス停から離れた公共交通機関の利用がしづらい地域の公民館などに設置した停留所と最寄りの路線バス等を結ぶ、予約制の乗合タクシー「i-タクシー」を平成 28 年 7 月から試行運行していますが、このことを知っていますか。また、知っている方は i-タクシーを利用したことがありますか。該当する番号 1 つに○をつけてください。

※「i-タクシー」は決められた区間を運行するもので、タクシーのように任意の場所に行くことはできません。

1. 知っている	2. 知らない
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 10px;">}</div> <div style="flex-grow: 1;"> <p>① 利用したことがあります、今後も利用したい</p> <p>② 利用したことはあるが、今後は利用しない (利用しない理由：_____)</p> <p>③ 利用したことはないが、自宅や目的地の近くで運行していれば利用したい</p> <p>④ 利用したことはなく、今後も利用しない</p> <p>⑤ 利用したいが、近くで運行していないため利用する機会がない</p> </div> </div>	

問 20 あなたは i-タクシーの運行によって路線バスの利用がしやすくなると思いますか。該当する番号 1 つに○をつけてください。

1. 利用しやすくなると思う	2. 利用しやすくなると思わない → 理由をご記入ください (理由：_____)
----------------	---

■あなたご自身のことについておたずねします。

問 21 あなたの性別を教えてください。

1. 男性	2. 女性
-------	-------

問 22 あなたの年齢を教えてください。

1. 10 歳代	2. 20 歳代	3. 30 歳代
4. 40 歳代	5. 50 歳代	6. 60 歳以上 64 歳以下
7. 65 歳以上 69 歳以下	8. 70 歳以上 74 歳以下	9. 75 歳以上

問 23 あなたの職業を教えてください。

- | | | |
|-----------------|--------------|------------|
| 1. 会社員（公務員を含む） | 2. 自営業 | 3. 専業主婦・主夫 |
| 4. 学生 | 5. アルバイト・パート | 6. 無職 |
| 7. その他（ _____ ） | | |

問 24 あなたのお住まいの地区（連区）を教えてください。

- | | | | | |
|---|---------|----------|--------|---------|
| 1. 宮西 | 2. 貴船 | 3. 神山 | 4. 大志 | 5. 向山 |
| 6. 富士 | 7. 葉栗 | 8. 西成 | 9. 丹陽町 | 10. 浅井町 |
| 11. 北方町 | 12. 大和町 | 13. 今伊勢町 | 14. 奥町 | 15. 萩原町 |
| 16. 千秋町 | 17. 起 | 18. 小信中島 | 19. 三条 | 20. 大徳 |
| 21. 朝日 | 22. 開明 | 23. 木曾川町 | | |
| 24. 地区が分からない方は小学校区をお書き下さい。 （ _____ ） 小学校区 | | | | |

問 25 あなたはどのように自動車を使うことができますか。

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. 自由に使える自動車がある | 2. 家族と共同で使える自動車がある |
| 3. 家族等が送迎してくれる自動車がある | 4. 自由に使える自動車はない |
| 5. その他（ _____ ） | |

問 26 あなたは運転免許証を持っていますか。

- | | |
|-----------------|--------------------|
| 1. 持っており、運転している | 2. 持っているが、運転していない |
| 3. 持っていたが返納した | 4. 持っていない ⇒ 問 29 へ |

問 27 あなたは運転免許証を返納しようと思いますか。また、それは何歳頃ですか。

- | |
|--------------------------|
| 1. 返納しようと思う（した） _____ 歳頃 |
| 2. 返納しない |
| 3. 分からない |

■運転免許の返納をしようと思う(した)方(問 27 で1を回答された方)におたずねします。

問 28 運転免許証を返納した場合、主に利用を考えている(利用している)移動手段を教えてください。該当する番号1つに○をつけてください。

1. 徒歩	2. 自転車	3. 家族や知り合いが運転する自家用車	
4. バス	5. 鉄道	6. タクシー	7. その他 (_____)

■全ての方におたずねします。

問 29 路線バス、i-バスや公共交通が利用しづらい地域の交通対策など、地域の公共交通に関するご意見等ありましたら、自由にお書きください。

<自由意見欄>

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。このアンケート調査票は同封の返信用封筒(切手不要)に入れ、**6月30日(金)まで**にお近くのポストに投函してください。

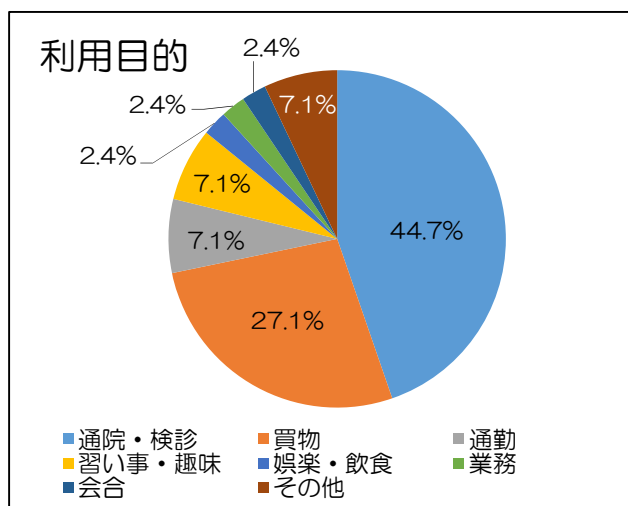
(3) i-バス利用者アンケート

調査期間：平成29年7月11日（火）、7月13日（木）

調査対象者：一宮、大和町・萩原町、尾西南、木曾川・北方の各コース利用者 173名

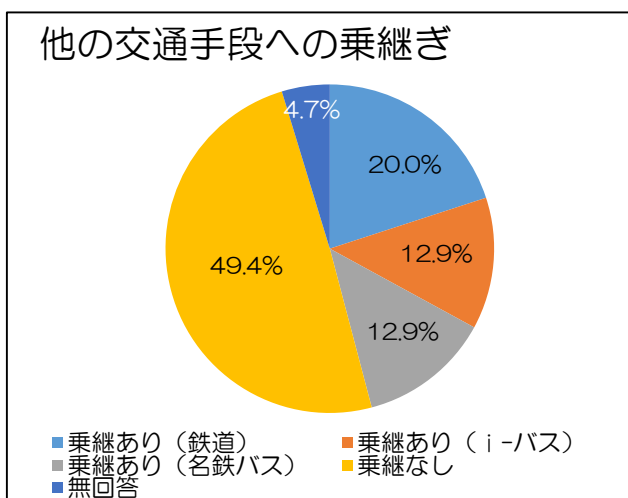
調査方法：一宮駅降車時・バス車内でアンケート用紙を配布し、返信用封筒にて返送

回答数：85人

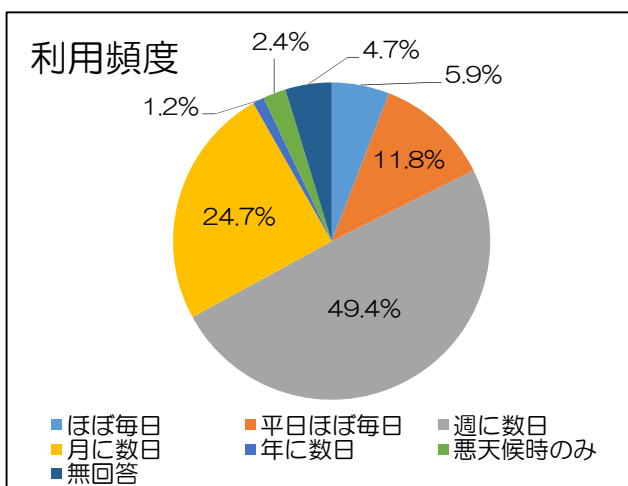


利用目的	件数
通院・検診	38
買物	23
通勤	6
習い事・趣味	6
娯楽・飲食	2
業務	2
会合	2
その他	6

【その他】
旅行
見舞い・面会
知人宅
公的機関手続き

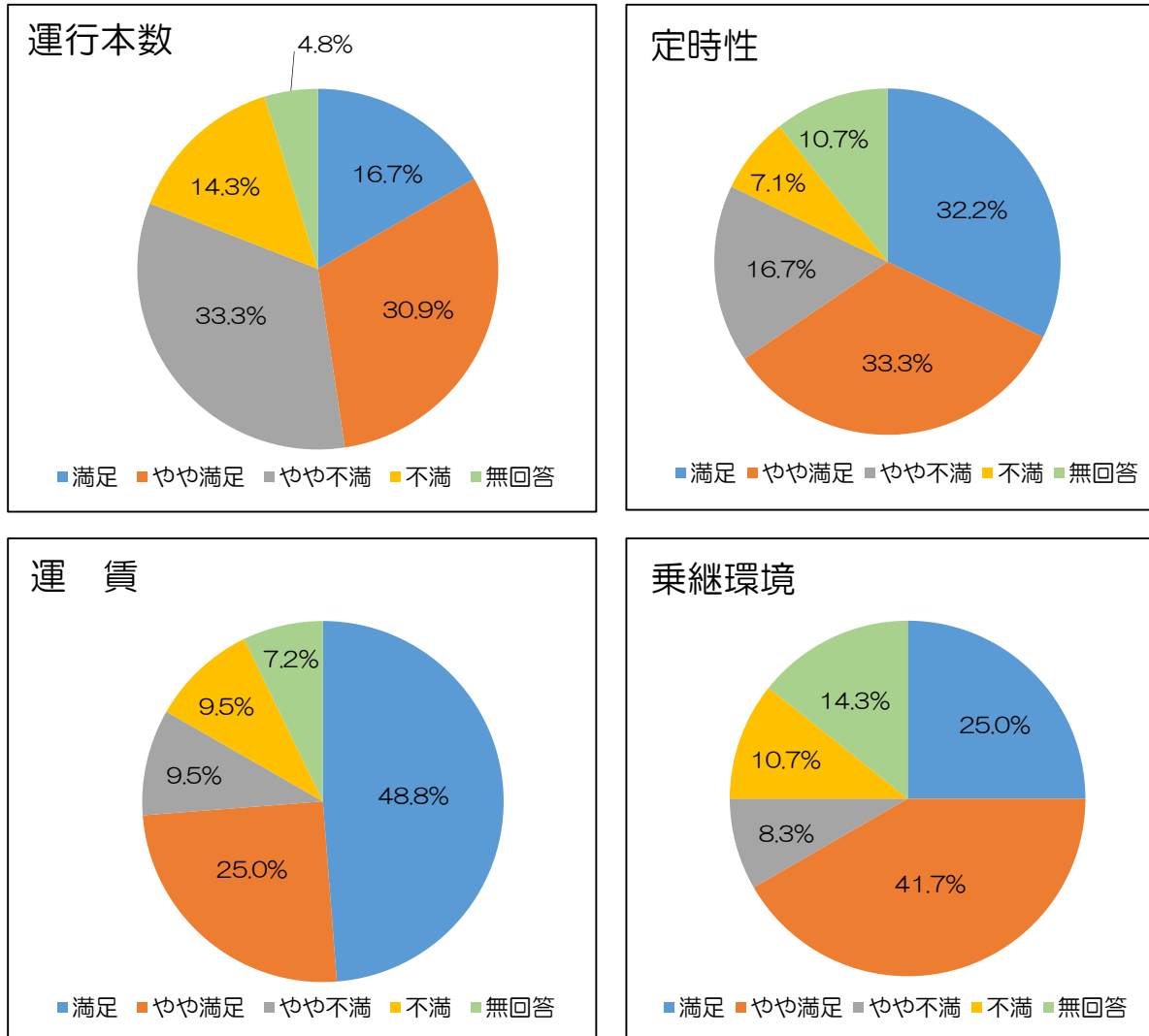


乗継利用	件数
乗継あり（鉄道）	17
乗継あり（i-バス）	11
乗継あり（名鉄バス）	11
乗継なし	42
無回答	4



利用頻度	件数
ほぼ毎日	5
平日ほぼ毎日	10
週に数日	42
月に数日	21
年に数日	1
悪天候時のみ	2
無回答	4

- ・ i-バスを利用された方の「運行本数」「定時性」「運賃」「乗継環境」の4項目に対する満足度は下記のとおりとなっています。



区分	満足	やや満足	やや不満	不満	無回答
運行本数	15	26	28	12	4
定時性	28	28	14	6	9
運賃	42	21	8	8	6
乗継環境	22	35	7	9	12

【参考】i-バス利用者アンケート調査票

公共交通に関するアンケート調査票

バスの利用状況について教えてください。

問1. 今日、バスを利用した目的は何ですか。該当するもの1つに○をつけてください。

1. 通勤 2. 通学 3. 通院・検診 4. 買物 5. 娯楽・飲食
6. 業務 7. 会合 8. 習い事・趣味 9. その他 (_____)

問2. どちらのバス停から乗車されましたか。停留所名をご記入ください。

〈乗車〉 _____ 停留所

問3. このバスに乗車する前（または、降りた後）に他の公共交通機関との乗り継ぎをしましたか。
該当するもの1つに○をつけてください。

1. 乗継ぎはしなかった 2. バス (_____ コース・線) に (から) 乗り換えた
3. 鉄道に (から) 乗り換えた 4. その他 (_____)

※ 乗り継ぎをされた方は、乗り継ぎで利用した停留所（駅）についても教えてください。

↳ 〈乗継乗車〉 _____ 停留所（駅） ⇒ 〈乗継降車〉 _____ 停留所（駅）

問4. 自宅から最寄りのバス停までと、降車後（乗継ぎの場合は乗継ぎ後）の目的地までの移動手段を教えてください。該当するもの1つをそれぞれご記入ください。

1. 車（送迎含む） 2. 原付・バイク 3. 自転車 4. 徒歩 5. その他 (_____)

乗車前		乗車後	
-----	--	-----	--

問5. あなたがバスをよく利用する時間帯を教えてください。

行 き	時台	帰 り	時台
-----	----	-----	----

問6. バスを利用する頻度はどれくらいですか。該当するもの1つに○をつけてください。

1. ほぼ毎日 2. 平日はほぼ毎日 3. 休日はほぼ毎日 4. 週に数日程度
5. 月に数日程度 6. 年に数日程度 7. 悪天候時のみ

問7. バス運行サービスに対する満足度について各項目の該当するもの1つに○をつけてください。

運行本数	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
定時性	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
運賃	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満
乗継環境	1. 満足	2. やや満足	3. やや不満	4. 不満

問8. 問7で「3. やや不満」「4. 不満」と回答した方へお聞きします。「不満」と感じることにに対し、具体的にどう対応すればよいと思いますか。

問9. バスを利用して行く、あるいは行くことができたら良いと思う施設があれば教えてください。

行きたい施設	
--------	--

■標本誤差について

アンケート調査を行う場合、全母集団を対象とすることが望ましいですが、実際はその手間や費用を考慮して適切な数を抽出し調査するため、アンケートの回答結果に誤差を生じます。

それを標本誤差といいます。標本誤差は次の計算式によって算出できます。

なお、kは信頼率による定数で、一般的に信頼率95%とすることが多く、その場合、k=1.96となります。信頼率95%とは、100回同じ調査を行えば、95回はその標本誤差の範囲内に収まるという意味です。

$$(\text{標本誤差}) = k \sqrt{\frac{(M-n)}{(M-1)} \times \frac{p(1-p)}{n}}$$

M：母集団

n：有効回答数

k：信頼率による定数(※)

p：回答比率

※一般的に信頼率95%とすることが多く、その場合、k=1.96となる。

例えば、「あなたは携帯端末を持っていますか。」というアンケート調査を、380,000人の市民の方から無作為に3,000人を選んで実施して、n:有効回答数が1,600人、「はい」と回答した割合が82.0%であった場合、M:380,000、p:0.82、k:1.96を当てはめて計算すると、標本誤差は約1.88%となります。約±1.88%の誤差を生じることとなりますので、その回答は（95%の確率で）80.12%～83.88%（82±1.88%）の範囲内となります。

（注）同じ設問を経年的に調査するときなどは、この標本誤差を踏まえて分析する必要があります。

(4) ワークショップによる意見交換

公共交通に対する住民ニーズなどを把握し、地域特性に応じた公共交通の意識、考え方の調査のため、i-バス運行地域（奥町、朝日、北方町、千秋町）、名鉄バス運行地域（浅井町）、駅やバス停から離れた地域（丹陽町）の6地区7団体を対象に、ワークショップによる意見交換を実施しました。

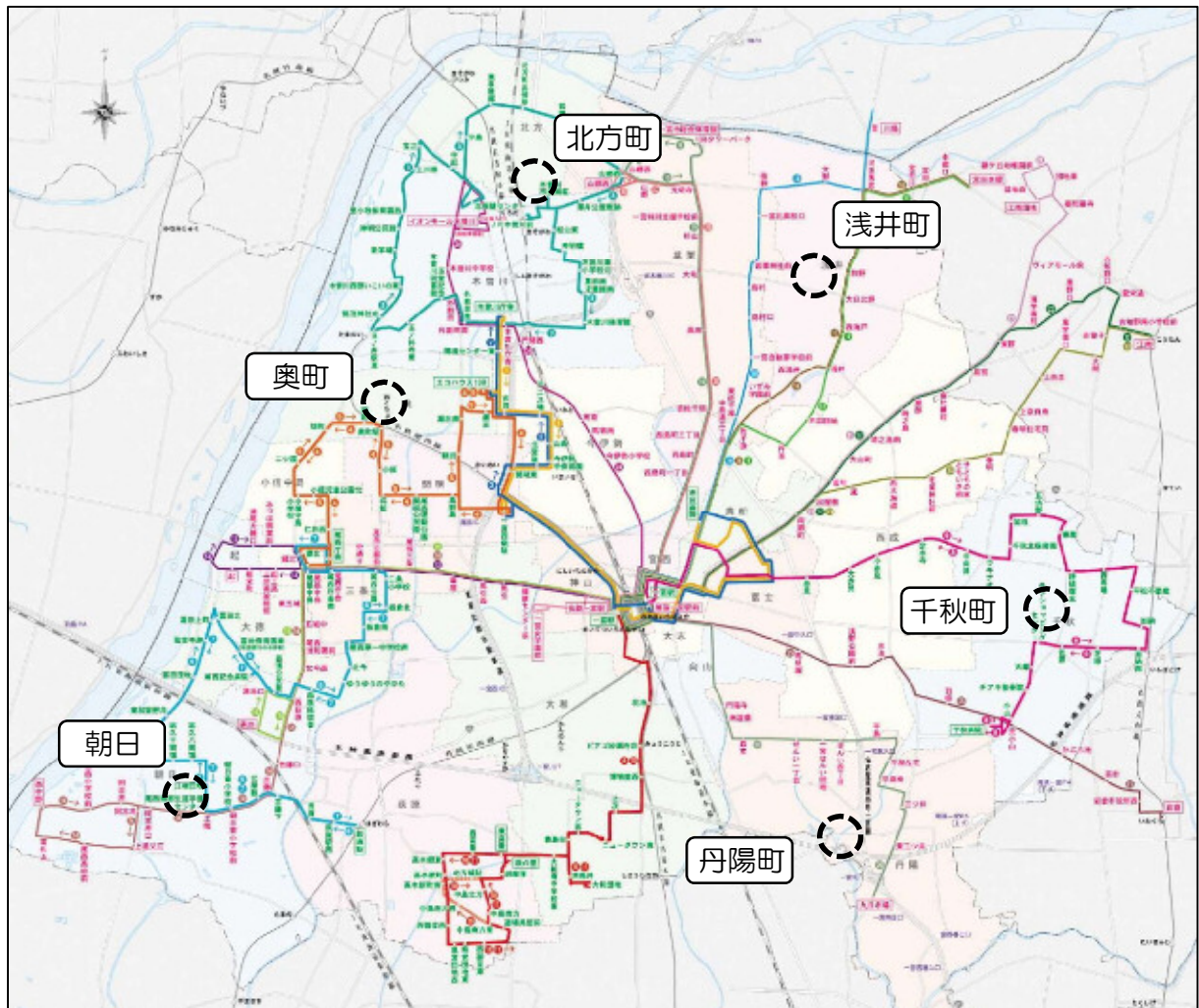
調査期間：平成29年6月26日（月）～6月30日（金）

調査対象者：調査対象地域の各公民館において、文化・運動などの教室や講座により定期的に活動を行っている団体7団体64人

調査方法：自由な意見交換を座談会形式で実施

調査項目：普段の外出先や移動手段、外出の際に困っていること、バスに対する意見、運転免許証の返納に対する意識と返納後の移動手段、市内公共交通の利用実態や行動意識 など

【ワークショップ実施箇所】



ワークショップの開催結果概要（奥町連区）

開催概要

日 時：平成 29 年 6 月 26 日（月） 14 時 40 分 ～ 15 時 15 分

場 所：奥公民館 大会議室

参加者：やよい会（健康体操） 9 人（女性：9 人）

ワークショップにおける地域の特徴や意見など

【地域における外出先の特徴や移動手段】

- ・自動車利用が大半を占め、一宮駅方面へは奥町駅から名鉄尾西線を利用。
- ・日用品の買い物は、ピアゴ尾西店、マックスバリュースーパー三心などの近くのスーパーや、イオンモール木曽川へ出掛ける方が多く、移動手段は自動車や自転車。
- ・通院は、近隣の開業医や送迎バスがある一宮西病院へ通院する方が多い。

【外出の際に困っていること】

- ・奥町西部地区にバスは運行されていないため、域内の移動の際は自動車や自転車、徒歩がメインとなり、将来の移動に対する不安が強い。
- ・一宮西病院への通院は上林記念病院からのシャトルバスを利用しているが、日曜日の運行がないため、別の交通手段を利用。
- ・一宮駅へは名鉄尾西線奥町駅からの電車を利用することとなるが、駅まで遠く、歩いていくことが大変である。

【バスに対する意見】

- ・電車はあるが、西部地区にはバスが走っていないので走らせてほしい。
- ・買い物へ行く際に利用しても、帰りの荷物が重くて困る。バス停までは歩いても 10 分までが限界。
- ・乗り換えの煩雑さや、目的地まで時間が掛かるため、自由度が高い自動車を利用。

【運転免許返納に対する意識と返納後の移動手段】

- ・概ね 80 歳を境に、運転免許の返納を考えている方が多い。
- ・返納後の移動手段については、家族や知人には頼らず自力（自転車や徒歩）での移動を考えている方が多い。
- ・買い物は、宅配やネットショッピングを利用する予定であるといった意見も聞かれた。

【公共交通利用促進のための提案・アイデア】

- ・バスが運行していない西部地区へバスを走らせる。
- ・出張所や公民館などの地域拠点と、医療機関や買い物施設などを結ぶシャトルバスを走らせる。また、それらをつなぐ循環バスのようなものを走らせる。



【ワークショップ会場風景】

ワークショップの開催結果概要（朝日連区）

開催概要

日 時：平成 29 年 6 月 27 日（火） 10 時 00 分 ～ 11 時 00 分

場 所：尾西南部生涯学習センター

参加者：太極拳でイキイキ元気の会、野文生け花会 21 人（男性：6 人、女性：15 人）

ワークショップにおける地域の特徴や意見など

【地域における外出先の特徴や移動手段】

- ・日用品の買い物はアオキスーパー萩原店や平和堂祖父江店、隣接する稲沢市のバローやアピタ稲沢店など、自動車を利用する方が大半を占める。
- ・尾西記念病院や近隣開業医への通院についても、大半が自動車を利用。
- ・名鉄尾西線玉野駅や萩原駅の利用は通勤通学の方がメインで、他の用件では自動車での移動が多い。

【外出の際に困っていること】

- ・現状で、必要な場所に i-バスで行くことはできているため満足している。
- ・現在は車を運転して必要な場所へ行くことができるが、乗れなくなった場合を考えると核家族化が進むなか、家族に頼ることもできず自分で何とかするしかない。
- ・中途半端に田舎で、バスもないわけではないものの運行本数は少なく、利用しづらい。

【バスに対する意見】

- ・ i-バスのコースは、ぐるっと広い地域を回るため目的地に着くまでに時間が掛かる。運行時間も 90 分に 1 本のため、時間が掛かり便数も少ない。
- ・通勤や通学のためにバスを利用することを考えると、運行本数をもっと増やす必要がある。また、電車のダイヤに合わせたバスの運行が必要。
- ・学生が歩いているのを見掛けるが、大変そうであるため、以前のように玉野駅から尾西高校へ向かう路線を復活してほしい。
- ・名古屋へ飲酒を伴う外出の際は、 i-バスを利用している。また、一宮駅周辺へ出掛ける場合にも、自動車であると駐車料金が掛かるため i-バスを利用している。

【運転免許返納に対する意識と返納後の移動手段】

- ・ 80 歳を目安に運転免許の返納を考えるとという意見が多く、敬老パスや料金割引などの自主的な返納を誘導する施策の導入を望む声が多く聞かれた。
- ・返納後は、バスやタクシーなどの公共交通のほか、自転車や徒歩へ切り替えるとの意見が大半。
- ・日用品の買い物については、宅配を利用するとの意見もあった。

【公共交通利用促進のための提案・アイデア】

- ・時間的な制約のある通勤や通学での利用するためにも、 i-バス・名鉄バスともに、もっと運行本数があった方が良い。
- ・行きたい場所へ（すぐ近くまで）行けるように、停留所を増やしてほしい。



【ワークショップ会場風景】

ワークショップの開催結果概要（北方連区）

開催概要

日 時：平成29年6月27日（火） 14時40分 ～ 15時15分

場 所：北方公民館 大会議室

参加者：日本舞踊若葉クラブ 7人（女性：7人）

ワークショップにおける地域の特徴や意見など

【地域における外出先の特徴や移動手段】

- ・日用品の買い物は近隣のスーパーやイオンモール木曽川の利用が多数を占め、医療機関も地域の個人医院や隣接する笠松町の松波病院への通院が多く、自動車利用が大半。
- ・i-バスが運行する以前は県境を越えて岐阜市方面へ出かけることもあったが、現在はほとんどない。

【外出の際に困っていること】

- ・現在のi-バスは循環方式であるため、木曽川駅まで利用する場合、行きは良くても帰りの時間が掛かる。
- ・最寄りバス停までが遠く、歩いていくのが大変である。

【バスに対する意見】

- ・運行時間帯を21時台まで運行してもらえれば、公民館などで行うクラブ活動に参加しやすくなる人も多くなるため、もっと遅い時間帯まで運行してほしい。
- ・自動車に乗れなくなった後も、i-バスがあるので安心できる。大勢でバスに乗ると楽しいし、乗っている人とのふれあいも楽しい。

【運転免許返納に対する意識と返納後の移動手段】

- ・乗れなくなるまでは、自動車に乗りたい。
- ・運転免許を返納した後は、家族や孫などに送迎を頼む予定。

【公共交通利用促進のための提案・アイデア】

- ・料金を安く、どこからでも気軽に出かけることができるような環境が必要（バス停まで歩くのも5分程度が限界）。
- ・北方地区にある史跡をi-バスを利用して巡る「史跡巡りルート」を作って、バスの利用促進を図る。
- ・バス停から自宅へ帰るまでの道が暗く危ないため、街灯を設置してほしい。



【ワークショップ会場風景】

ワークショップの開催結果概要（浅井町連区）

開催概要

日 時：平成29年6月28日（水） 11時20分 ～ 11時45分
 場 所：浅井公民館 小会議室2
 参加者：書道教室 9人（女性：9人）

ワークショップにおける地域の特徴や意見など

【地域における外出先の特徴や移動手段】

- ・日用品の買い物は、カネスエ浅井店、キシショッピングセンター浅井店など、浅井町内の施設が多く、普段は自転車を利用しているが、荷物が多い時は自動車。
- ・アピタ木曽川店などの遠方まで自転車で行く方がいる。
- ・鉄道で名古屋市へ行く際は、名鉄バスを利用。

【外出の際に困っていること】

- ・名鉄バス一宮・宮田線の丹羽経由を利用したいが、本数が少ないため利用したいときに無い。
- ・現在は自分で自動車を運転して移動できるが、できなくなったときに家族も頼れないので不安。
- ・イオンモール木曽川など一宮駅以外へ行く際も一宮駅を一旦経由しないといけないため不便。

【バスに対する意見】

- ・買い物の際、帰りの荷物が多いとバスは利用しづらい。
- ・自宅からバス停までの距離が遠い。バス停までは歩いて5分。
- ・一宮駅までの運賃が尾関を超えると高くなる。（名古屋までの電車賃より高い）
- ・普段乗らないので乗り方を忘れてしまい、乗車整理券も取り忘れてしまう時がある。
- ・おでかけバス手形より名鉄バスが65歳以上へ販売する得々バスの方が良い。

【運転免許返納に対する意識と返納後の移動手段】

- ・あと10年（80歳）ぐらいまでは自動車の運転をしたい。
- ・子どももお嫁さんも勤めているため、家族を頼りにできない。配達を利用すると言った意見も聞かれた。
- ・移動販売があったらうれしいとの意見も聞かれた。

【公共交通利用促進のための提案・アイデア】

- ・東部幹線、西部幹線にi-バスを走らせる。



【ワークショップ会場風景】

ワークショップの開催結果概要（千秋町連区）

開催概要

日 時：平成29年6月28日（水） 14時30分 ～ 15時15分

場 所：千秋公民館 中会議室

参加者：千秋ヨガの会 11人（女性：11人）

ワークショップにおける地域の特徴や意見など

【地域における外出先の特徴や移動手段】

- ・日用品の買い物は、カネスエ八剱店、ピアゴ岩倉店などの岩倉市方面とキシショッピングセンター千秋店・平島店、テラスウォーク一宮で、大半は自動車を利用。
- ・iーバスや名鉄バス岩倉線を利用し一宮駅周辺へ出掛ける方も多い。
- ・通院は、近隣の開業医や大雄会、一宮市民病院、千秋病院も多く、大半は自動車を利用。

【外出の際に困っていること】

- ・iーバスと路線バスはあるが停留所までが遠い。歩いて精々10分。
- ・現在は自分で自動車を運転して移動できるが、千秋町は公共交通が不便地域で自動車が運転できなくなったときの不安が非常に強い。

【バスに対する意見】

- ・自転車を置く場所や安全にバスを待てる場所を考えると、iーバスの停留所が西成出張所や千秋町出張所に無いのはお年寄りに対して優しくない。
- ・一宮駅からiーバス千秋コースで帰る際、1便乗り過ぎてしまったとき1時間半以上待ったことがあったので便数を増やしてほしい。せめて1時間に1便。
- ・県営グラウンドを利用する学生が石仏駅や名鉄バス水法停留所から歩いているのが、大変そうである。以前のように155線にバスを走らせ、県営グラウンドに停留所を設置してほしい。

【運転免許返納に対する意識と返納後の移動手段】

- ・交通の便が非常に悪く、このままの状況では免許証は返せない。

【公共交通利用促進のための提案・アイデア】

- ・千秋病院まで大回りをして非常に時間が掛かるため、1日数便は千秋公民館の前を通過して南へ進むルートで運行する。
- ・バス停を各公民館に置いてもらうと利用しやすい。
- ・敬老バスや料金割引及び無料化などを実施すれば利用が増える。
- ・岩倉市の石仏駅に接続してもらうと利用しやすい。
- ・千秋病院の午前の診療が終わる時間帯に病院を出発する便がほしい。
- ・各出張所は停留所があれば利用者が多いと思う（千秋は移転して遠くなった）

ワークショップの開催結果概要（丹陽町連区）

開催概要

日 時：平成 29 年 6 月 30 日（金） 11 時 00 分 ～ 11 時 45 分
 場 所：丹陽公民館 大会議室
 参加者：ほのぼのストレッチ 7 人（女性：7 人）

ワークショップにおける地域の特徴や意見など

【地域における外出先の特徴や移動手段】

- 日用品の買い物は、近隣市町村の稲沢市のリーフウォークや岩倉市のピアゴに出かけることが多い。移動手段は自動車や自転車を利用。テラスウォークは一方通行などで行きにくい。
- 鉄道駅は一宮駅・稲沢駅・岩倉駅とも距離は同じくらいなので、自動車の駐車料金や鉄道の運賃などで使い分けている。
- 通院は、近隣の開業医や大雄会、一宮市民病院、千秋病院も多く、大半は自動車を利用。
- 千秋病院を利用の際、病院へ連絡するとボランティアで近所の方が送迎してくれる。

【外出の際に困っていること】

- 現在は自分で自動車を運転して移動できるが、10年後、15年後どうなるか不安。
- 千秋病院へバスを利用して通院する際は、一宮駅を経由するため不便。

【バスに対する意見】

- バスを利用するときは整理券の取り方や料金の支払い方の記憶が曖昧なので正しく乗れているか緊張してしまう。
- バスの乗車料金が高い。
- 名鉄バス九日市場線だけなので、i-バスを丹陽町内にも走らせてほしい。

【運転免許返納に対する意識と返納後の移動手段】

- 概ね75歳ぐらいをめどに、運転免許証の返納を考えている人が多い。
- 返納後の移動手段はバス・タクシーの公共交通や自転車を挙げる人が多いが、家族に送迎を頼まれる方もみえた。

【公共交通利用促進のための提案・アイデア】

- 老人は高齢者とわかるカードを見せればバスを無料にする。
- 停留所とバスの本数を増やす。



【ワークショップ会場風景】

一宮市公共交通会議委員名簿

(順不同)

尾西地域代表	青木 隆子
木曾川地域代表	葛谷 昭吾
一宮市町会長連区代表者連絡協議会代表	鬼頭 渡
一宮市民生児童委員協議会代表	近藤 太康
一宮市老人クラブ連合会代表	加藤 絡
一宮市地域女性団体連絡会代表	加藤 英代
一宮市身体障害者福祉協会代表	松崎 俊行
一宮市立保育園保護者会代表	仲西 由衣
一宮市議会 企画総務委員長	柴田 雄二
元一宮女子短期大学教授	吉田 有夫
名古屋大学大学院 環境学研究科 教授	加藤 博和
公益社団法人愛知県バス協会	古田 寛
愛知県タクシー協会	小川 健司
名鉄バス株式会社	近藤 博之
スイトトラベル株式会社	一柳 正義
尾張交通株式会社	長屋 光司
愛知県交通運輸産業労働組合協議会	川口 智也
国土交通省中部運輸局愛知運輸支局	岡田 英雄
愛知県一宮建設事務所維持管理課長	八森 誠司
愛知県一宮警察署交通課長	加藤 政治
愛知県振興部交通対策課 主幹	桑原 良隆
一宮市企画部長	熊沢 裕司
一宮市建設部道水路管理課長	滝沢 文清

一宮市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の規定に基づき、市内における住民の生活に必要な輸送の確保その他公共交通の利便性の増進を図り、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ため、一宮市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(事務所)

第2条 交通会議は、事務所を一宮市役所内に置く。

(交通会議の業務)

第3条 交通会議は、次に掲げる業務を行う。

- (1) 市内における地域公共交通のあり方に関して地域公共交通網形成計画(以下「計画」という。)の策定協議を行うこと。
- (2) 計画の実施に関し、必要な事項を方針として定めること。
- (3) 計画の実施にあたり、次に掲げる事項を協議すること。
 - ア 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
 - イ 市が運営する有償運送の必要性及び利用者から収受する対価に関する事項
 - ウ 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項
- (4) 計画に位置づけられた事業を実施し、評価すること。
- (5) 前項の規定による評価を勘案し、計画の変更協議及び方針の変更を行うこと。

(組織)

第4条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 住民又は利用者の代表
- (2) 学識経験を有する者
- (3) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表者
- (4) 一般乗合旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体の代表者
- (5) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長
- (6) 愛知県一宮建設事務所維持管理課長
- (7) 愛知県一宮警察署交通課長
- (8) 愛知県地域振興部交通対策課長
- (9) 一宮市企画部長

(10) 一宮市建設部道水路管理課長

(11) 前各号に掲げるもののほか、市長が交通会議の運営上必要と認める者

- 2 前項第3号から第10号までの規定による委員は、本人に代わる委員を指名することができる。委員の届出は、委員届（様式第1）により、その旨を市長に提出するものとする。

（任期）

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、欠員が生じた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

- 2 委員は、再任を妨げない。

（会長等）

第6条 交通会議に会長及び副会長各1人を置き、会長及び副会長は、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

（会議）

第7条 交通会議は、必要に応じて、会長が招集する。

- 2 交通会議を招集するときは、委員に対し、協議事項、日時、場所等を通知しなければならない。
3 交通会議は、半数以上の委員の出席をもって開催する。ただし、委任状（様式第2）により代理者に権限を委任した場合には、当該代理者を出席委員とみなす。
4 会長は、必要に応じて委員以外の者に、交通会議への出席及び資料の提出を要請することができる。
5 交通会議の議長は、会長がこれに当たる。
6 交通会議は、別に定める場合を除き、公開とする。

（議決）

第8条 交通会議の議決方法は、全会一致を旨とし、全会一致が困難な状況において議長がやむを得ないと認めるときは、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は、議長の決するところによる。

(協議結果の取扱い)

第9条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第10条 交通会議は、第3条各号に掲げる業務についての具体的な検討及び交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の委員は、第4条第1項各号に掲げる者の中から、会長が指名する。
- 3 前項に規定する委員のほか、交通会議が必要と認めた者を幹事会の委員とすることができる。
- 4 幹事会は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出、意見の陳述等を求めることができる。
- 5 幹事会において協議した事項については、交通会議へ報告するものとする。
- 6 幹事会の運営については、交通会議の規定を準用する。

(作業部会)

第11条 交通会議は、第3条第4号に規定する事業の実施に当たって必要な作業を行うため、作業部会を置くことができる。

- 2 作業部会には、部会長1名を置き、会長に届け出るものとする。
- 3 作業部会の部会長は、会長の求めに応じて作業の状況を報告しなければならない。

(事務局)

第12条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

- 2 事務局は、一宮市企画部地域ふれあい課交通政策室内に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第13条 交通会議の運営に要する経費は、一宮市からの負担金、国からの補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第14条 交通会議に監査委員を2名置き、会長が定めた者をもって充てる。

- 2 交通会議の出納監査は、監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第15条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第16条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(雑則)

第17条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定めるものとする。

付 則

この要綱は、平成19年2月9日から施行する。

付 則

この要綱は、平成24年12月25日から施行する。

付 則

この要綱は、平成25年8月20日から施行する。

付 則

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成27年1月13日から施行する。

付 則

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

付 則

この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

第2次一宮市公共交通計画

平成30年2月

発行：一宮市

編集：企画部地域ふれあい課 交通政策室

491-8501

愛知県一宮市本町2丁目5番6号

TEL：0586-28-8955

FAX：0586-73-9234
