

第38回 一宮市地域公共交通会議

日時：令和5年5月26日（金）午前9時30分～

場所：オリナス一宮3階大会議室

議 事 次 第

1 開会

2 議題

- | | | |
|---|--------|-------|
| (1) 市内バス路線等の利用実績 | 《報告事項》 | 【資料1】 |
| ① iーバス、②一宮・イオン木曾川線、
③ iーバスミニ、④市内バス路線 | | |
| 参考資料：補助路線・コミバス分析シート | | |
| (2) 社会福祉法人による買い物支援の実施状況について | 《報告事項》 | 【資料2】 |
| (3) 公共交通協働推進事業計画について | 《協議事項》 | 【資料3】 |
| (4) iーバス尾西南コース停留所の名称変更について | 《協議事項》 | 【資料4】 |
| (5) 公共交通に関する住民懇談会について | 《報告事項》 | 【資料5】 |
| (6) 第3次一宮市公共交通計画について | 《報告事項》 | 【資料6】 |
| | 《協議事項》 | |

3 その他

4 閉会

市内バス路線等の利用実績

市内バス路線等の令和4年度の利用実績は以下のとおりでした。

① iーバス 《資料1-①》

R1年度比約80%まで利用が回復した。コース毎の詳細は以下のとおり

【一宮コース】R1年度比77%

一宮西病院停留所でR1年度比70%、一宮駅停留所でR1年度比約75%まで回復した。

【尾西北コース】R1年度比94%

スーパー、薬局付近の停留所において利用者数が回復している傾向がある。病院の利用者数はあまり回復していない。

【尾西南コース】R1年度比86%

スーパー、薬局付近の停留所、萩原駅において利用者数が回復している傾向がある。病院の利用者数はあまり回復していない。

【木曾川・北方コース】R1年度比64%

JR木曾川駅、木曾川庁舎、北保健センターが利用者の多い停留所であるが、いずれも利用者数が減ったまま回復していない。

【千秋町コース】R1年度比88%

一宮駅の利用者がR1年度比85%ほどに回復した。病院の利用者はあまり回復していない。

【大和町・萩原町コース】R1年度比82%

スーパー、薬局付近の停留所において利用者数が回復している傾向がある。病院の利用者数はあまり回復していない。一宮駅の利用者がR1年度比80%ほどに回復した。

② 一宮・イオン木曾川線 《資料1-②》

R1年度比90%超まで利用が回復した。

③ iーバスミニ 《資料1-③》

R1年度比で45%、前年度比でも73%と減少している。バス停までしか行かない利便性の低さとタクシー台数の減少とタクシーの予約の増加により、iーバスミニの予約が取りにくくなっている影響もあると考えられる。

④ 市内バス路線 《資料1-④》

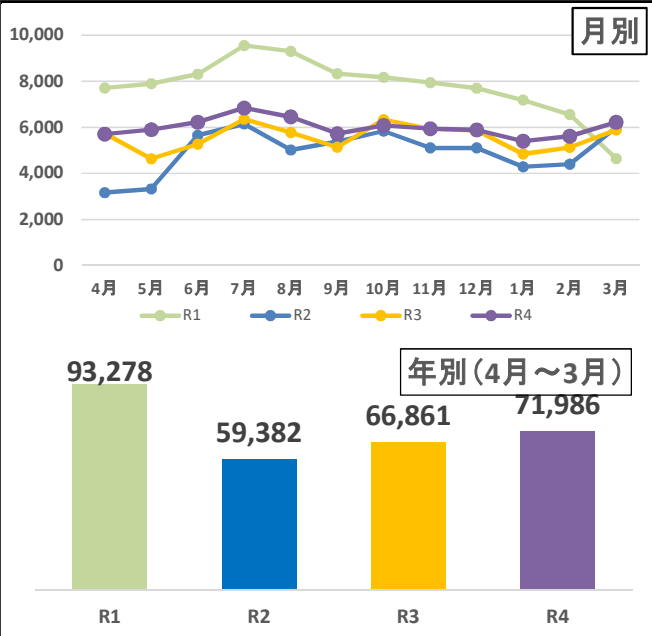
詳細はバス事業者より説明

⑤ 補助路線・コミバス分析シート 《資料1-⑤》

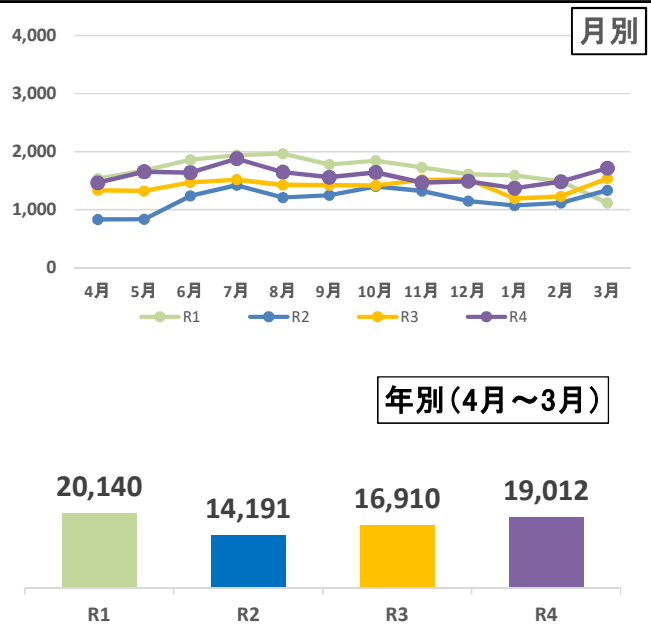
前回会議で提案あったiーバス各コース及び一宮・イオン木曾川線の収支率、公的負担についてまとめた資料を作成した。

i-バス利用者数

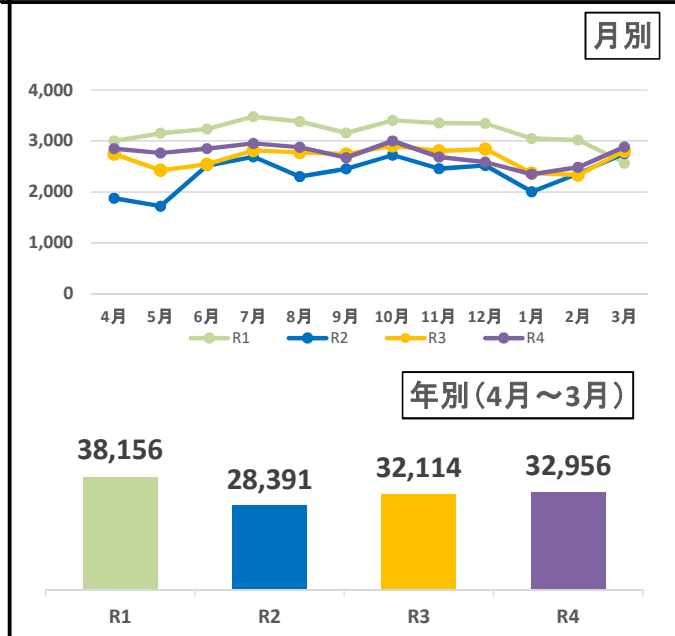
一宮コース利用者数推移



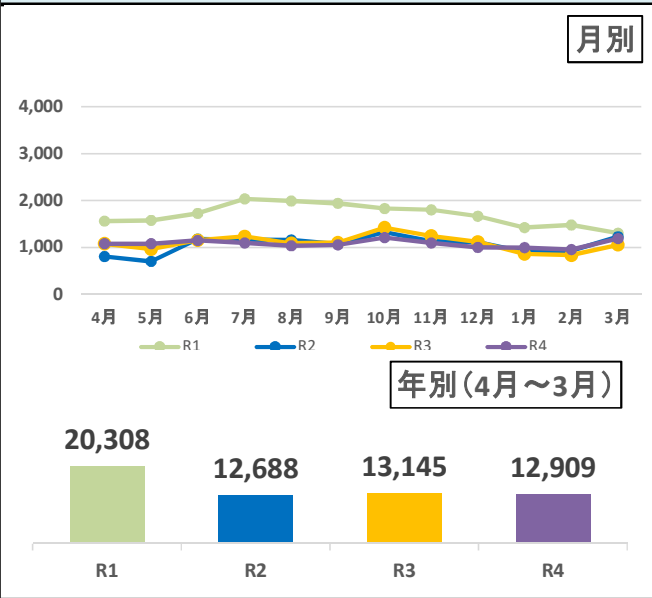
尾西北コース利用者数推移



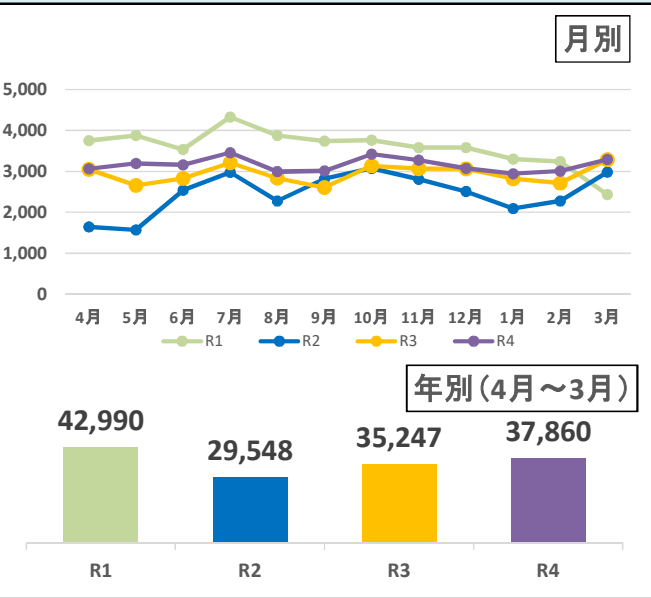
尾西南コース利用者数推移



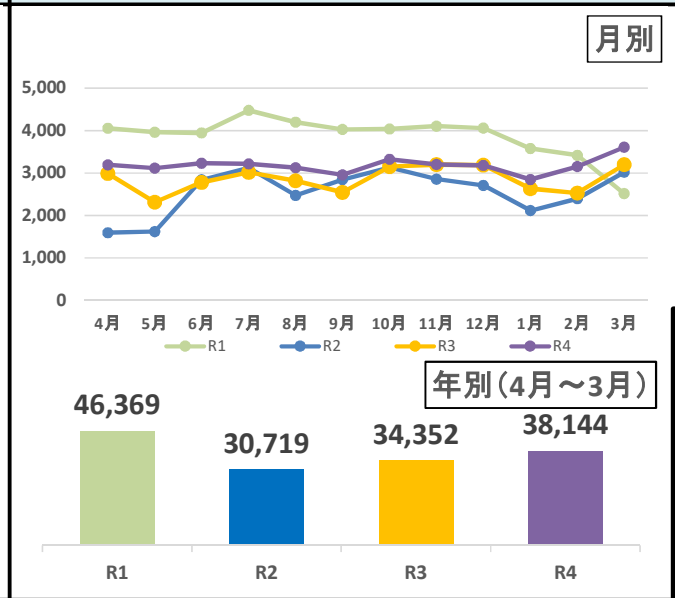
木曾川・北方コース利用者数推移



千秋町コース利用者数推移



大和町・萩原町コース利用者数推移



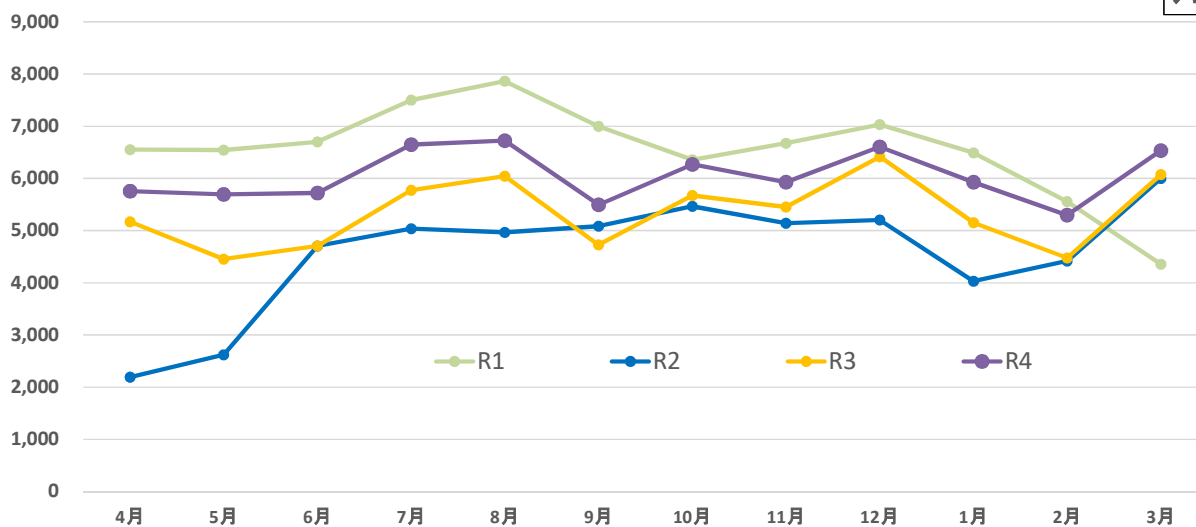
	一宮コース(22便/日)						尾西北コース(9便/日)						尾西南コース(8便/日)						木曾川・北方コース(9便/日)						千秋町コース(7便/日)						大和町・萩原町コース(10便/日)					
	R1	R2	R3	R4	昨年比	R1比	R1	R2	R3	R4	昨年比	R1比	R1	R2	R3	R4	昨年比	R1比	R1	R2	R3	R4	昨年比	R1比	R1	R2	R3	R4	昨年比	R1比	R1	R2	R3	R4	昨年比	R1比
4月	7,706	3,165	5,733	5,706	99.5%	74.0%	1,536	834	1,335	1,461	109.4%	95.1%	3,002	1,878	2,747	2,853	103.9%	95.0%	1,558	804	1,078	1,077	99.9%	69.1%	3,748	1,643	3,050	3,060	100.3%	81.6%	4,053	1,593	2,989	3,189	106.7%	78.7%
5月	7,892	3,319	4,631	5,901	127.4%	74.8%	1,674	837	1,322	1,655	125.2%	98.9%	3,153	1,721	2,424	2,764	114.0%	87.7%	1,576	700	965	1,077	111.6%	68.3%	3,873	1,567	2,655	3,191	120.2%	82.4%	3,963	1,618	2,314	3,116	134.7%	78.6%
6月	8,302	5,655	5,263	6,224	118.3%	75.0%	1,859	1,239	1,469	1,640	111.6%	88.2%	3,237	2,518	2,544	2,852	112.1%	88.1%	1,726	1,178	1,151	1,148	99.7%	66.5%	3,534	2,538	2,827	3,160	111.8%	89.4%	3,947	2,838	2,782	3,228	116.0%	81.8%
7月	9,555	6,147	6,355	6,842	107.7%	71.6%	1,940	1,423	1,520	1,879	123.6%	96.9%	3,479	2,692	2,814	2,951	104.9%	84.8%	2,032	1,161	1,238	1,091	88.1%	53.7%	4,326	2,976	3,208	3,456	107.7%	79.9%	4,476	3,120	3,016	3,214	106.6%	71.8%
8月	9,299	5,012	5,776	6,452	111.7%	69.4%	1,966	1,210	1,428	1,648	115.4%	83.8%	3,383	2,301	2,778	2,879	103.6%	85.1%	1,990	1,159	1,088	1,035	95.1%	52.0%	3,878	2,274	2,832	2,990	105.6%	77.1%	4,196	2,474	2,817	3,126	111.0%	74.5%
9月	8,329	5,378	5,133	5,727	111.6%	68.8%	1,780	1,248	1,424	1,557	109.3%	87.5%	3,159	2,453	2,740	2,672	97.5%	84.6%	1,938	1,066	1,102	1,054	95.6%	54.4%	3,741	2,818	2,603	3,008	115.6%	80.4%	4,028	2,843	2,545	2,957	116.2%	73.4%
10月	8,174	5,837	6,327	6,078	96.1%	74.4%	1,843	1,402	1,419	1,643	115.8%	89.1%	3,404	2,724	2,906	3,001	103.3%	88.2%	1,830	1,323	1,421	1,208	85.0%	66.0%	3,763	3,072	3,133	3,420	109.2%	90.9%	4,036	3,131	3,151	3,326	105.6%	82.4%
11月	7,943	5,105	5,923	5,941	100.3%	74.8%	1,729	1,323	1,514	1,468	97.0%	84.9%	3,356	2,457	2,807	2,685	95.7%	80.0%	1,798	1,126	1,242	1,093	88.0%	60.8%	3,579	2,802	3,065	3,270	106.7%	91.4%	4,104	2,858	3,196	3,200	100.1%	78.0%
12月	7,698	5,102	5,868	5,888	100.3%	76.5%	1,612	1,150	1,521	1,492	98.1%	92.6%	3,345	2,522	2,844	2,585	90.9%	77.3%	1,663	1,114	1,115	997	89.4%	60.0%	3,577	2,511	3,061	3,072	100.4%	85.9%	4,061	2,710	3,188	3,179	99.7%	78.3%
1月	7,187	4,284	4,840	5,399	111.5%	75.1%	1,591	1,073	1,193	1,371	114.9%	86.2%	3,050	2,006	2,372	2,347	98.9%	77.0%	1,423	902	860	991	115.2%	69.6%	3,301	2,090	2,817	2,944	104.5%	89.2%	3,576	2,117	2,631	2,847	108.2%	79.6%
2月	6,555	4,393	5,122	5,608	109.5%	85.6%	1,491	1,116	1,228	1,483	120.8%	99.5%	3,019	2,362	2,332	2,483	106.5%	82.2%	1,473	926	834	951	114.0%	64.6%	3,238	2,275	2,712	3,003	110.7%	92.7%	3,415	2,396	2,526	3,154	124.9%	92.4%
3月	4,638	5,985	5,890	6,220	105.6%	134.1%	1,119	1,336	1,537	1,715	111.6%	153.3%	2,569	2,757	2,806	2,884	102.8%	112.3%	1,301	1,229	1,051	1,187	112.9%	91.2%	2,432	2,982	3,284	3,286	100.1%	135.1%	2,514	3,021	3,197	3,608	112.9%	143.5%
合計*	93,278	59,382	66,861	71,986	107.7%	77.2%	20,140	14,191	16,910	19,012	112.4%	94.4%	38,156	28,391	32,114	32,956	102.6%	86.4%	20,308	12,688	13,145	12,909	101.7%	63.6%	42,990	29,548	35,247	37,860	107.4%	88.1%	46,369	30,719	34,352	38,144	111.0%	82.3%
	11.8	7.5	8.5	9.1			6.2	4.4	5.2	5.9			13.3	9.9	11.2	11.5			6.3	3.9	4.1	4.0			17.1	11.7	14.0	15.1			12.9	8.5	9.6	10.6		

※上段は利用者の月計、下段は1便あたりの平均利用者数

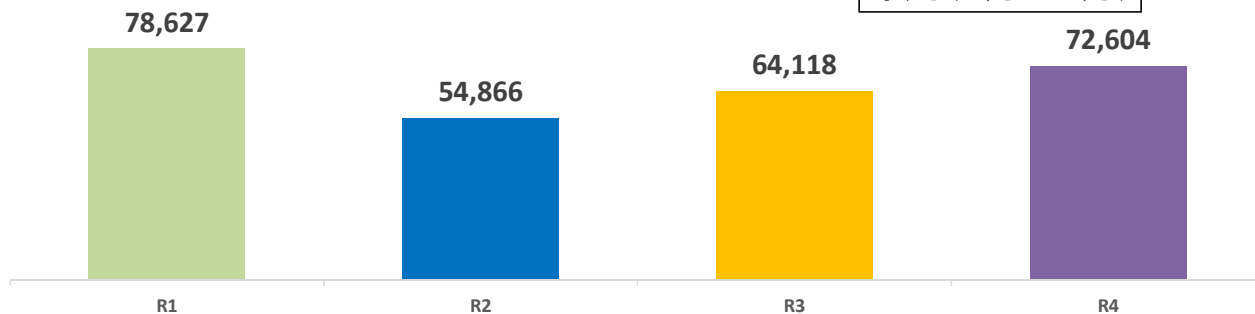
4月～3月の合計*	93,278	59,382	66,861	71,986	107.7%	77.2%	20,140	14,191	16,910	19,012	112.4%	94.4%	38,156	28,391	32,114	32,956	102.6%	86.4%	20,308	12,688	13,145	12,909	98.2%	63.6%	42,990	29,548	35,247	37,860	107.4%	88.1%	46,369	30,719	34,352	38,144	111.0%	82.3%
	11.8	7.5	8.5	9.1			6.2	4.4	5.2	5.9			13.3	9.9	11.2	11.5			6.3	3.9	4.1	4.0			17.1	11.7	14.0	15.1			12.9	8.5	9.6	10.6		
R1比	-	63.5%	71.7%	77.2%			-	70.3%	84.0%	94.4%			-	74.2%	84.2%	86.4%			-	62.3%	64.7%	63.6%			-	68.5%	82.0%	88.1%			-	66.1%	74.1%	82.3%		

※上段は利用者の月計、下段は1便あたりの平均利用者数

月別



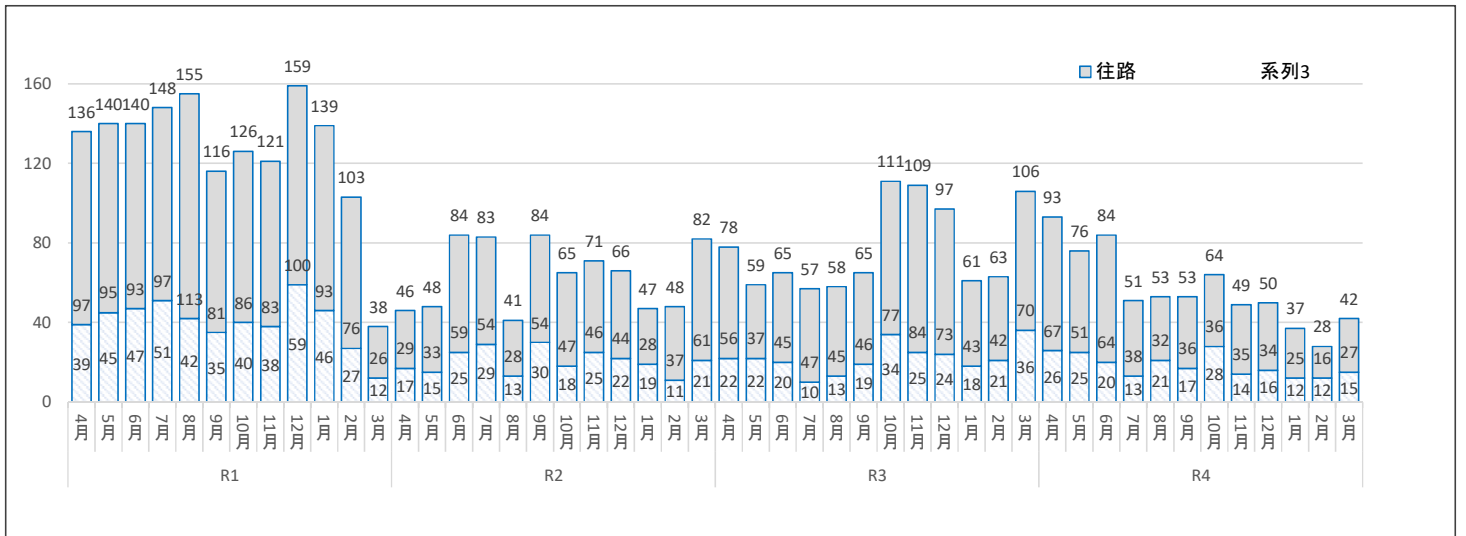
年別(4月~3月)



	R1	R2	昨年比	R3	昨年比	R1比	R4	昨年比	R1比
4月	6,551	2,192	33.5%	5,168	235.8%	78.9%	5,757	111.4%	87.9%
5月	6,545	2,619	40.0%	4,454	170.1%	68.1%	5,694	127.8%	87.0%
6月	6,700	4,705	70.2%	4,705	100.0%	70.2%	5,723	121.6%	85.4%
7月	7,502	5,036	67.1%	5,776	114.7%	77.0%	6,647	115.1%	88.6%
8月	7,864	4,966	63.1%	6,043	121.7%	76.8%	6,726	111.3%	85.5%
9月	6,996	5,086	72.7%	4,727	92.9%	67.6%	5,495	116.2%	78.5%
小計	42,158	24,604	58.4%	30,873	125.5%	73.2%	36,042	116.7%	85.5%
10月	6,356	5,467	86.0%	5,672	103.7%	89.2%	6,270	110.5%	98.6%
11月	6,676	5,141	77.0%	5,451	106.0%	81.7%	5,927	108.7%	88.8%
12月	7,034	5,204	74.0%	6,416	123.3%	91.2%	6,605	102.9%	93.9%
1月	6,489	4,029	62.1%	5,151	127.8%	79.4%	5,929	115.1%	91.4%
2月	5,556	4,420	79.6%	4,478	101.3%	80.6%	5,298	118.3%	95.4%
3月	4,358	6,001	137.7%	6,077	101.3%	139.4%	6,533	107.5%	149.9%
小計	36,469	30,262	83.0%	33,245	109.9%	91.2%	36,562	110.0%	100.3%
合計	78,627	54,866	69.8%	64,118	116.9%	81.5%	72,604	113.2%	92.3%
4月~3月の合計	78,627	54,866	69.8%	64,118	116.9%	81.5%	72,604	113.2%	92.3%

i - バスミニ 利用者数推移

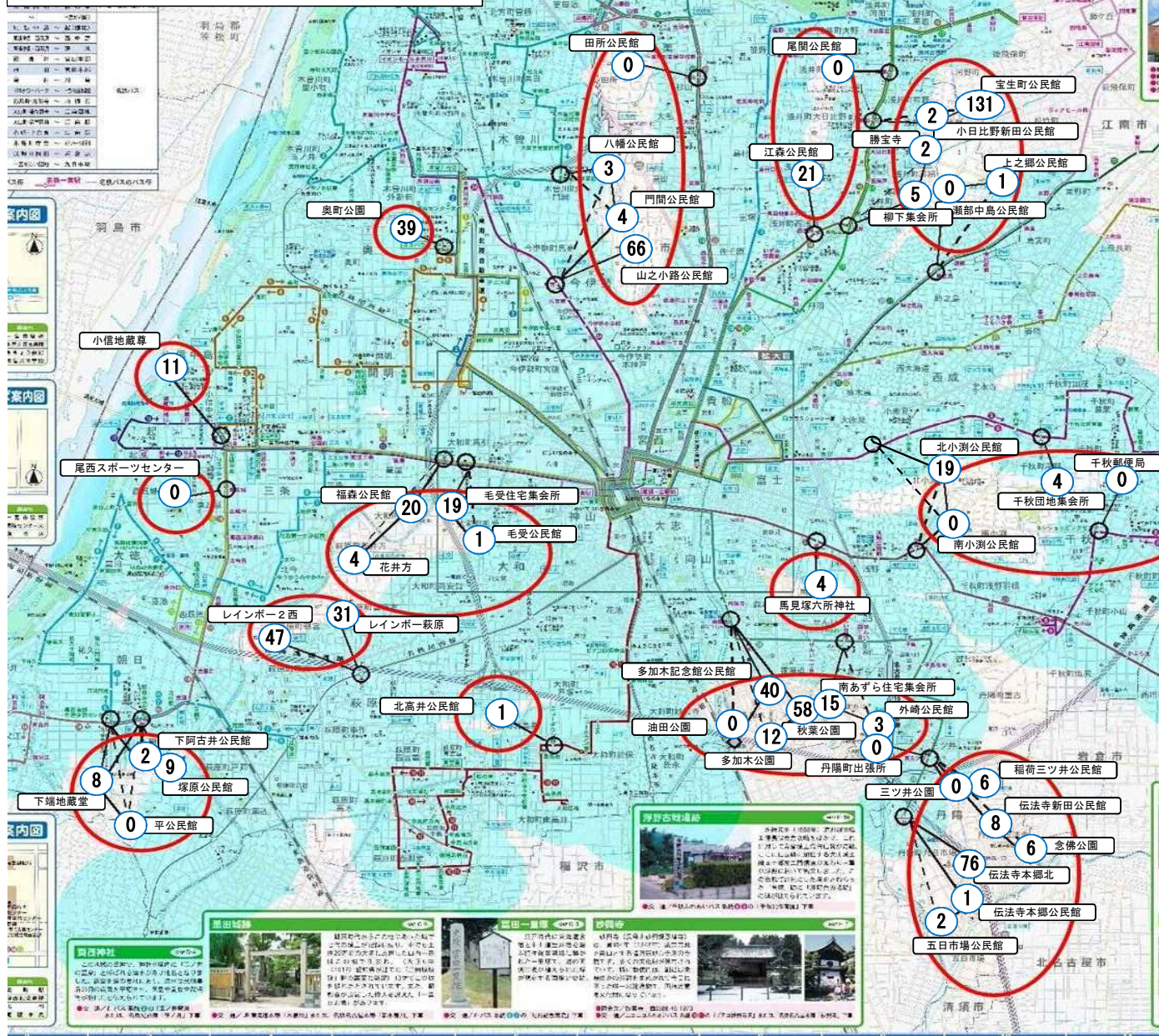
	R1 (H31)			前年比 (合計)	R2			前年比 (合計)	R3			前年比 (合計)	R4			前年比 (合計)	参考 R1比 (合計)
	往路	復路	合計		往路	復路	合計		往路	復路	合計		往路	復路	合計		
4	97	39	136	137.4%	29	17	46	33.8%	56	22	78	169.6%	67	26	93	119.2%	68.4%
5	95	45	140	128.4%	33	15	48	34.3%	37	22	59	122.9%	51	25	76	128.8%	54.3%
6	93	47	140	162.8%	59	25	84	60.0%	45	20	65	77.4%	65	20	85	130.8%	60.7%
7	97	51	148	170.1%	54	29	83	56.1%	47	10	57	68.7%	38	13	51	89.5%	34.5%
8	113	42	155	140.9%	28	13	41	26.5%	45	13	58	141.5%	32	21	53	91.4%	34.2%
9	81	35	116	111.5%	54	30	84	72.4%	46	19	65	77.4%	36	17	53	81.5%	45.7%
小計	576	259	835		257	129	386	46.2%	276	106	382	99.0%	289	122	411	107.6%	49.2%
10	86	40	126	101.6%	47	18	65	51.6%	77	34	111	170.8%	36	28	64	57.7%	50.8%
11	83	38	121	113.1%	46	25	71	58.7%	84	25	109	153.5%	35	14	49	45.0%	40.5%
12	100	59	159	126.2%	44	22	66	41.5%	73	24	97	147.0%	34	16	50	51.5%	31.4%
1	93	46	139	154.4%	28	19	47	33.8%	43	18	61	129.8%	25	12	37	60.7%	26.6%
2	76	27	103	103.0%	37	11	48	46.6%	42	21	63	131.3%	16	12	28	44.4%	27.2%
3	26	12	38	30.9%	61	21	82	215.8%	76	38	114	139.0%	27	15	42	36.8%	110.5%
小計	464	222	686	102.4%	263	116	379	55.2%	395	160	555	146.4%	173	97	270	48.6%	39.4%
合計	1,040 (68.4%)	481 (31.6%)	1,521		520 (68.0%)	245 (32.0%)	765		671 (71.6%)	266 (28.4%)	937		462 (67.8%)	219 (32.2%)	681	72.7%	44.8%
4月~ 2月の 合計	1,014 (68.4%)	469 (31.6%)	1,483	117.2%	459 (67.2%)	224 (32.8%)	683	46.1%	595 (72.3%)	228 (27.7%)	823	120.5%	435 (68.1%)	204 (31.9%)	639	77.6%	43.1%



i-バスミニ停留所別利用状況 (R4.4~R5.3)

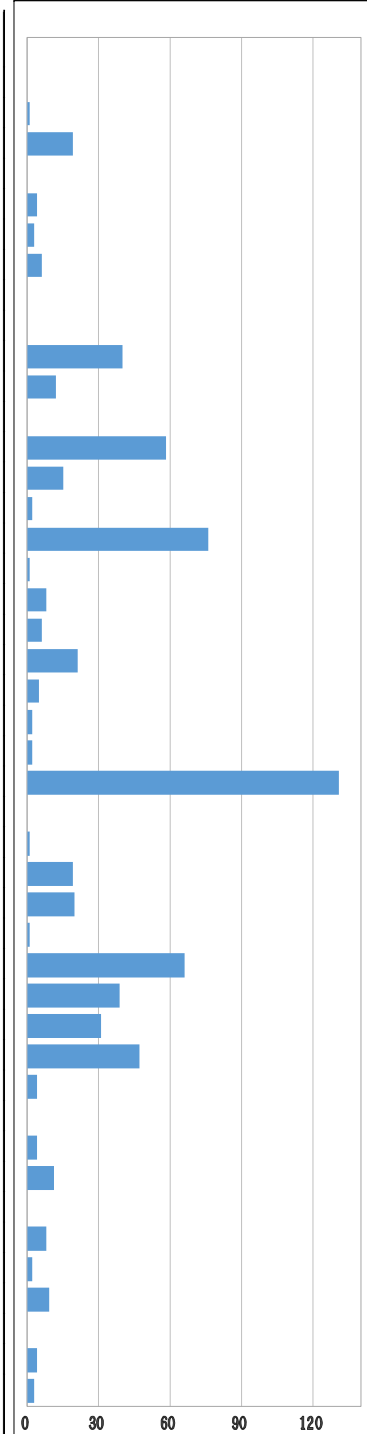
○は、利用者のあった停留所

※ ○内の数字は、乗車・降車人数の計



R4.4~R5.3

i-バスミニ停留所	利用者数
業 栗 田 所 公 民 館	0
西 成 瀬 部 中 島 公 民 館	0
上 之 郷 公 民 館	1
北 小 淵 公 民 館	19
南 小 淵 公 民 館	0
馬 見 塚 六 所 神 社	4
丹 陽 町	
外 崎 公 民 館	3
福 荷 三 ツ 井 公 民 館	6
三 ツ 井 公 園	0
丹 陽 町 出 張 所	0
多 加 木 記 念 館 公 民 館	40
多 加 木 公 園	12
油 田 公 園	0
秋 葉 公 園	58
南 あ ず ら 住 宅 集 会 所	15
五 日 市 場 公 民 館	2
伝 法 寺 本 郷 北	76
伝 法 寺 本 郷 公 民 館	1
伝 法 寺 新 田 公 民 館	8
念 佛 公 園	6
浅 井	
江 森 公 民 館	21
柳 下 集 会 所	5
勝 宝 寺	2
小 日 比 野 新 田 公 民 館	2
宝 生 町 公 民 館	131
尾 関 公 民 館	0
大 和 町	
毛 受 公 民 館	1
毛 受 住 宅 集 会 所	19
福 森 公 民 館	20
北 高 井 公 民 館	1
今 伊 勢 町	
山 之 小 路 公 民 館	66
奥 町	
奥 町 公 園	39
萩 原 町	
レ イ ン ボ ー 萩 原	31
レ イ ン ボ ー 2 西	47
花 井 方	4
千 秋 町	
千 秋 郵 便 局	0
千 秋 団 地 集 会 所	4
小 信	
小 信 地 蔵 尊	11
大 徳	
尾 西 スポーツセンター	0
朝 日	
下 端 地 蔵 堂	8
下 阿 古 井 公 民 館	2
塚 原 公 民 館	9
平 公 民 館	0
木 曾 川 町	
門 間 公 民 館	4
八 幡 公 民 館	3
計	681

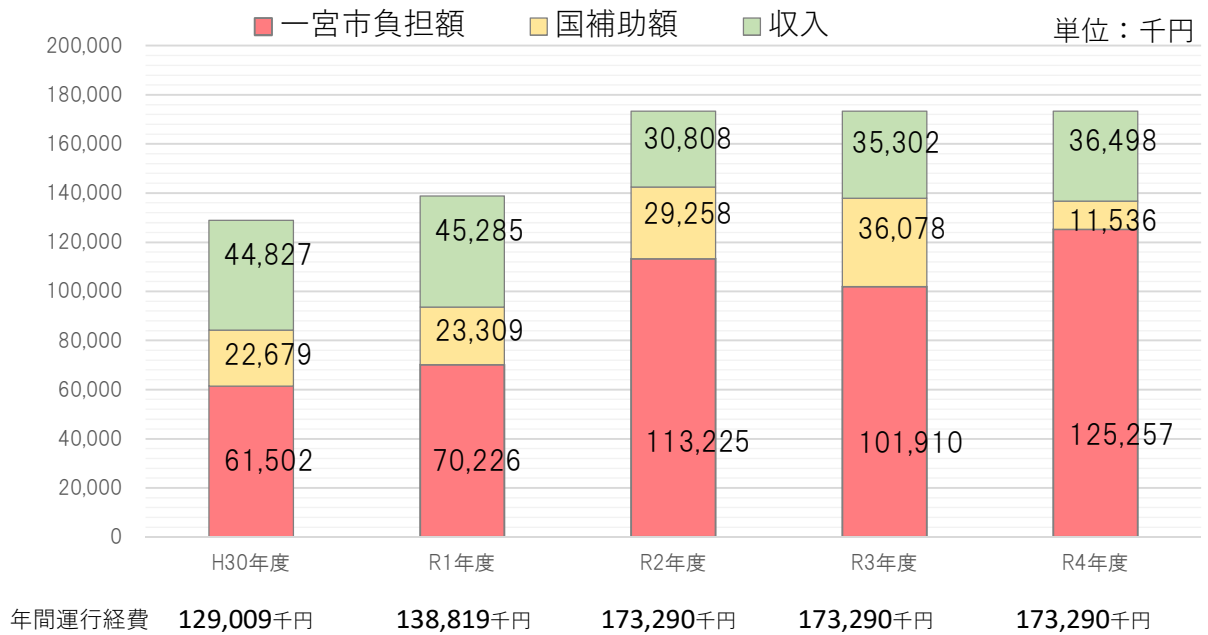


資料 1-④

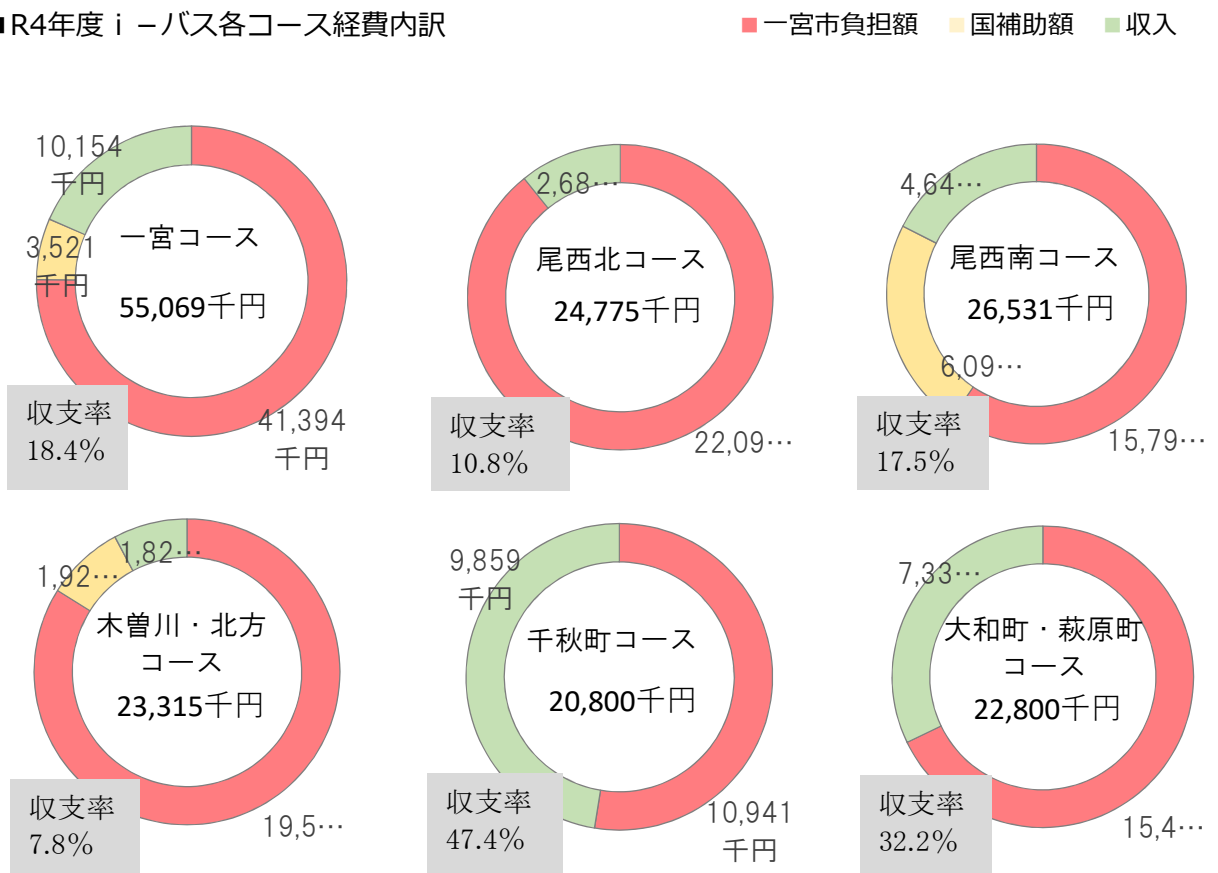
一宮市内バス路線利用者数（4月～3月）

路線名	輸送人員（人）				前年度比（%）	R2年度比（%）	R1年度比（%）	割合（%）
	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度				
起	1,323,290	964,337	1,022,364	1,153,357	112.8	119.6	87.2	27.8
一宮・川島	398,891	292,153	320,730	352,572	109.9	120.7	88.4	8.5
尾張一宮・岩倉	886,333	654,539	701,613	773,282	110.2	118.1	87.2	18.6
古知野	955,174	701,367	740,651	763,572	103.1	108.9	79.9	18.4
一宮・宮田	574,719	395,557	424,950	481,708	113.4	121.8	83.8	11.6
江南団地	86,067	43,988	46,740	49,604	106.1	112.8	57.6	1.2
丹陽	187,398	132,171	148,144	171,299	115.6	129.6	91.4	4.1
光明寺	133,137	90,616	99,923	117,931	118.0	130.1	88.6	2.8
深夜バス 起	4,977	30	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0
深夜バス 宮田	3,160	20	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0
一宮・イオン木曾川線	78,627	54,866	64,118	72,604	113.2	132.3	92.3	1.8
路線バス合計	4,631,773	3,329,644	3,569,233	3,935,929	110.3	118.2	85.0	94.9
iーバス（一宮コース）	93,278	59,382	66,861	71,986	107.7	121.2	77.2	1.7
iーバス（尾西北コース）	20,140	14,191	16,910	19,012	112.4	134.0	94.4	0.5
iーバス（尾西南コース）	38,156	28,391	32,114	32,956	102.6	116.1	86.4	0.8
iーバス（木曾川・北方コース）	20,308	12,688	13,145	12,909	98.2	101.7	63.6	0.3
iーバス（千秋町コース）	42,990	29,548	35,247	37,860	107.4	128.1	88.1	0.9
iーバス（大和町・萩原町コース）	46,369	30,719	34,352	38,144	111.0	124.2	82.3	0.9
iーバス合計	261,241	174,919	198,629	212,867	107.2	121.7	81.5	5.1
合計	4,893,014	3,504,563	3,767,862	4,148,796	110.1	118.4	84.8	100.0

■ i - バス運行経費推移



■ R4年度 i - バス各コース経費内訳



コミバス分析シート（令和4年度）

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	i-バス		名鉄バス/スイートラベル		起点	各コース参照
	運行回数	平日	土曜日	日祝	主な経由地	
		各コース参照			終点	
	系統キロ程	往路	各コース参照	国・県補助	県補助	なし
復路		国補助			あり	

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
H30		129,009	61,502	0	22,679	84,181
R1		138,819	70,226	0	23,309	93,535
R2		173,290	113,225	0	29,258	142,483
R3		173,290	101,910	0	36,078	137,988
R4		173,290	125,257	0	11,536	136,793

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
H30	261,675	40,670	4,157	44,827
R1	261,241	41,128	4,157	45,285
R2	174,919	26,786	4,022	30,808
R3	198,629	31,265	4,037	35,302
R4	212,867	32,546	3,952	36,498

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)
H30		34.7%	235.03	321.70
R1		32.6%	268.82	358.04
R2		17.8%	647.30	814.57
R3		20.4%	513.07	694.70
R4		21.1%	588.43	642.62

コミバス分析シート（令和4年度）

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	一宮コース		名鉄バス		起点	木曽川庁舎
	運行回数	平日	土曜日	日祝	主な経由地	一宮駅
		11	11	11	終点	木曽川庁舎
	系統キロ程	往路	11.4	国・県補助	県補助	なし
復路		10.9	国補助		あり	

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
H30	3,949	35,412	17,214	0	4,600	21,814
R1	3,960	42,837	24,631	0	4,614	29,245
R2	3,949	55,069	42,093	0	4,685	46,778
R3	3,949	55,069	38,655	0	7,047	45,702
R4	3,949	55,069	41,394	0	3,521	44,915

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
H30	93,765	13,599	0	13,599
R1	93,278	13,593	0	13,593
R2	59,382	8,292	0	8,292
R3	66,861	9,367	0	9,367
R4	71,986	10,154	0	10,154

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)
H30	23.7	38.4%	183.59	232.65
R1	23.6	31.7%	264.06	313.53
R2	15.0	15.1%	708.85	787.75
R3	16.9	17.0%	578.14	683.54
R4	18.2	18.4%	575.03	623.94

コミバス分析シート（令和4年度）

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	尾西北コース		名鉄バス		起点	エコハウス138
	運行回数	平日	土曜日	日祝	主な経由地	尾西庁舎
		9	9	9	終点	エコハウス138
	系統キロ程	循環	16.5	国・県補助	県補助	なし
国補助					R4からなし	

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
H30	3,590	18,590	6,395	0	8,936	15,331
R1	3,240	18,683	6,979	0	8,769	15,748
R2	3,231	24,775	14,091	0	8,702	22,793
R3	3,231	24,775	13,921	0	8,485	22,406
R4	3,231	24,775	22,093	0	0	22,093

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
H30	22,476	3,260	0	3,260
R1	20,140	2,935	0	2,935
R2	14,191	1,982	0	1,982
R3	16,910	2,369	0	2,369
R4	19,012	2,682	0	2,682

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)
H30	6.3	17.5%	284.53	682.11
R1	6.2	15.7%	346.52	781.93
R2	4.4	8.0%	992.95	1,606.16
R3	5.2	9.6%	823.24	1,325.01
R4	5.9	10.8%	1,162.06	1,162.06

コミバス分析シート（令和4年度）

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	尾西南コース		名鉄バス		起点	萩原駅
	運行回数	平日	土曜日	日祝	主な経由地	尾西記念病院
		8	8	8	終点	萩原駅
	系統キ口程	循環	25.8	国・県補助	県補助	なし
国補助					あり	

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
H30	2,872	21,052	12,159	0	3,820	15,979
R1	2,880	22,054	11,896	0	4,598	16,494
R2	2,872	26,531	17,898	0	4,669	22,567
R3	2,872	26,531	15,827	0	6,205	22,032
R4	2,872	26,531	15,792	0	6,090	21,882

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
H30	34,979	5,073	0	5,073
R1	38,156	5,560	0	5,560
R2	28,391	3,964	0	3,964
R3	32,114	4,499	0	4,499
R4	32,956	4,649	0	4,649

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)
H30	12.2	24.1%	347.61	456.82
R1	13.2	25.2%	311.77	432.28
R2	9.9	14.9%	630.41	794.86
R3	11.2	17.0%	492.84	686.06
R4	11.5	17.5%	479.18	663.98

コミバス分析シート（令和4年度）

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	木曽川・北方コース		名鉄バス		起点	木曽川庁舎
	運行回数	平日	土曜日	日祝	主な経由地	木曽川市民病院
		8	8	8	終点	木曽川庁舎
	系統キロ程	循環	16.2	国・県補助	県補助	なし
国補助					あり	

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
H30	3,590	19,187	14,735	0	1,432	16,167
R1	3,240	19,287	14,892	0	1,436	16,328
R2	3,231	23,315	20,082	0	1,462	21,544
R3	3,231	23,315	17,091	0	4,383	21,474
R4	3,231	23,315	19,569	0	1,925	21,494

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
H30	20,829	3,021	0	3,021
R1	20,308	2,959	0	2,959
R2	12,688	1,772	0	1,772
R3	13,145	1,841	0	1,841
R4	12,909	1,821	0	1,821

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)
H30	5.8	15.7%	707.43	776.18
R1	6.3	15.3%	733.31	804.02
R2	3.9	7.6%	1,582.76	1,697.98
R3	4.1	7.9%	1,300.19	1,633.62
R4	4.0	7.8%	1,515.92	1,665.04

コミバス分析シート（令和4年度）

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	千秋町コース		スイトトラベル		起点	千秋病院
	運行回数	平日	土曜日	日祝	主な経由地	一宮駅東口
		7	7	7	終点	千秋病院
	系統キロ程	循環	26.4	国・県補助	県補助	なし
国補助					なし	

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
H30	2,513	16,583	5,767	0	0	5,767
R1	2,520	17,163	6,041	0	0	6,041
R2	2,513	20,800	12,230	0	0	12,230
R3	2,513	20,800	10,967	0	0	10,967
R4	2,513	20,800	10,941	0	0	10,941

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
H30	42,771	7,576	3,240	10,816
R1	42,990	7,882	3,240	11,122
R2	29,548	5,330	3,240	8,570
R3	35,247	6,593	3,240	9,833
R4	37,860	6,619	3,240	9,859

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)
H30	17.0	65.2%	134.83	134.83
R1	17.1	64.8%	140.52	140.52
R2	11.8	41.2%	413.90	413.90
R3	14.0	47.3%	311.15	311.15
R4	15.1	47.4%	288.99	288.99

コミバス分析シート（令和4年度）

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	大和町・萩原町コース		スイトトラベル		起点	東宮重
	運行回数	平日	土曜日	日祝	主な経由地	中島南方西/中島南方/萩の里
		10	10	10	終点	萩の里
	系統キ口程	循環	19.6/18.8/23.1	国・県補助	県補助	なし
国補助					R4からなし	

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
H30	3,590	18,182	5,232	0	3,892	9,124
R1	3,600	18,795	5,788	0	3,892	9,680
R2	3,590	22,800	6,831	0	9,741	16,572
R3	3,590	22,800	5,449	0	9,958	15,407
R4	3,590	22,800	15,467	0	0	15,467

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
H30	46,855	8,141	917	9,058
R1	46,369	8,198	917	9,115
R2	30,719	5,446	782	6,228
R3	34,352	6,596	797	7,393
R4	38,144	6,621	712	7,333

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)
H30	13.1	49.8%	111.66	194.73
R1	12.9	48.5%	124.82	208.76
R2	8.6	27.3%	222.37	539.47
R3	9.6	32.4%	158.62	448.50
R4	10.6	32.2%	405.49	405.49

補助路線分析シート（令和4年度）

	運行系統名		運行事業者		運行区間	
	イオン線		名鉄バス		起点	一宮駅
	運行回数	平日	土曜日	日祝	主な経由地	木曽川庁舎
		10.5	10.5	10.5	終点	イオンモール木曽川
	系統キロ程	往路	7.8	国・県補助	県補助	なし
復路		7.9	国補助		あり	

年	年間 運行回数 (回)	年間 運行経費 (千円)	公的負担			
			市町村負担額 (千円)	県補助額 (千円)	国補助額 (千円)	公的負担計 (千円)
H30	3,833		3,115	0	2305	5,420
R1	3,843		3,009	0	2312	5,321
R2	3,833		3,307	0	4930	8,237
R3	3,833		3,376	0	4945	8,321
R4	3,833		3,428	0	4113	7,541

年	年間 利用者数 (人)	収入		
		運賃収入 (千円)	その他収入 (千円)	収入計 (千円)
H30	72,898			
R1	79,028			
R2	61,073			
R3	61,135			
R4	69,287			

年	1回あたり 利用者数 (人/回)	収支率 (%)	利用者1人あたり公的負担	
			市町村のみ (円/人)	全公的負担 (円/人)
H30	19.0		42.73	74.35
R1	20.6		38.08	67.33
R2	15.9		54.15	134.87
R3	16.0		55.22	136.11
R4	18.1		49.48	108.84

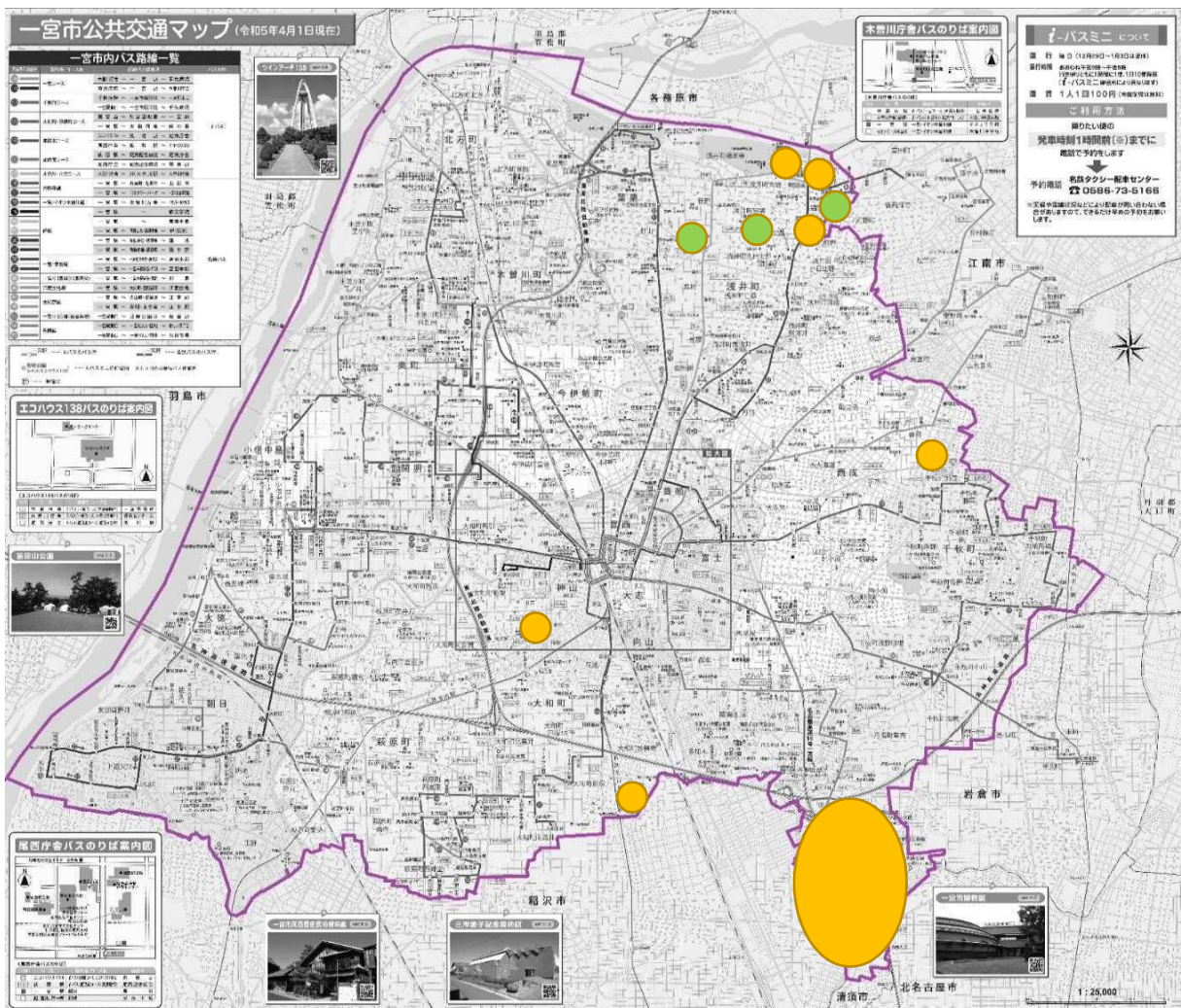
福祉車両による買い物支援実施状況について

実施地区 5 連区
 (浅井町、丹陽町、西成、大和町、葉栗)

団体 10 団体 ※裏面のとおり

状況

- ・令和2年5月時点は、4連区8団体が実施
 ※令和2年度より定期的に会議で報告
- ・コロナの影響により、2団体が令和2年度より活動休止
- ・半数の団体は、利用者は微増



● の地域は公営団地町内会

◎介護車両による買い物支援について

(R5.5現在)

団体番号	主催	連区名	町内	名称	実施日	1回あたり利用者	行き先	福祉車両 (1台6人乗車)	開始年月	現在	R4年度	R3年度	R2年度
1	長田町内会	浅井町	長田	おさだ木曜 ショッピング	週1回	8～10人	近隣スーパー等	社会福祉法人 (2台)	平成30年4月	実施	実施	実施	実施
2	黒岩町内会	浅井町	黒岩	黒岩にこにこ ショッピング	週1回	4～5人	近隣スーパー等	社会福祉法人 (2台)	平成30年10月	実施	実施	実施	実施
3	丹陽町地域交通機関 推進協議会	丹陽町	九日市場、五日市場、伝法寺、稲荷三ツ井	丹陽わいわい ショッピング	週1回	5～6人	近隣スーパー等	社会福祉法人 (1台)	平成30年10月	実施	実施	社会福祉法人は休止 (R3.11より再開) 推進協議会で実施	
4	張淵町内会	西成	春明張淵	張淵ハッピー ショッピング	週1回	10人程度	近隣スーパー等	社会福祉法人 (1台でピストン)	平成31年4月	感染防止のため休止			
5	河田・桜の里町内会	浅井町	河田・桜の里	ぐるっとバス 「いわと」	週1回	13～15人程度	近隣スーパー等	社会福祉法人 (2台)	令和元年7月	実施	実施	実施	実施
6	社会福祉法人	大和町	末広2丁目近辺	「買い物送迎サポート」	月1回	3～5人	近隣スーパー等	社会福祉法人 (1台でピストン)	令和元年8月	実施	実施	実施	実施
7	町内会、民生委員、 介護事業所、包括が 協力し合って実施	大和町	氏永	氏永 乗っけてちよーす 満天星号買い物ツアー	月2回	7～8人	近隣スーパー等	社会福祉法人 (1台)	令和元年10月	感染防止のため休止			
8	東尾関町内会	浅井町	東尾関	東尾関ふれあいショッピング	週1回	5～6人	近隣スーパー等	社会医療法人 (1台)	令和2年4月	実施	実施	実施	実施
9	西山町内会	葉栗	西山町内会	西山町内会 買い物ツアー	週1回	8～9人	近隣スーパー等	社会福祉法人 (2台)	令和2年11月	実施	実施	実施	実施
10	平山町内会	浅井町	平山町内会	平山買い物バス	週1回	2～3人	近隣スーパー等	社会福祉法人 (1台)	令和3年11月	実施	実施	R3.11より 実施	

一宮市福祉部高齢福祉課が把握している情報をもとに作成

令和5年度 公共交通協働推進事業計画(案)

1. 公共交通協働推進事業実施に際しての定量的目標 「第2次一宮市公共交通計画目標数値」

事業を行う各路線の利用者の増

- ・準幹線(i-バス千秋町コース、大和町・萩原町コース)、まちなか幹線(i-バス一宮コース)

平成30年度	379 千人	(実績値)	407 千人
令和元年度	379 千人		394 千人
令和2年度	380 千人		265 千人
令和3年度	381 千人		301 千人
令和4年度	381 千人		338 千人
令和5年度	338 千人		

※上記の利用者数には、名鉄バス「光明寺線」、「一宮・イオン木曾川線」を含む

- ・地域生活交通バス(i-バス尾西北コース、尾西南コース、木曾川・北方コース)

平成30年度	73 千人	(実績値)	80 千人
令和元年度	73 千人		80 千人
令和2年度	73 千人		56 千人
令和3年度	74 千人		63 千人
令和4年度	75 千人		64 千人
令和5年度	64 千人		

2. 公共交通協働推進事業を実施する期間： 平成30年4月1日から令和6年3月31日まで3. 公共交通協働推進事業において実施する事業： 資料3-1 ※R4年度新規事業はへ・ホ

(実施主体、事業内容及び第2次一宮市公共交通計画【一宮市地域公共交通網形成計画】との関連)

※第2次一宮市公共交通計画

Ⅲ. 第2次計画の目標と基本方針 4. 計画の基本方針(15ページ)

基本方針と施策の内容

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

4. その他特記すべき事項

計画策定以前にも、一部地域でのワークショップ・利用促進イベントの開催、利用者アンケートの実施等は継続的に行われている。

項目名	内容	実施主体	年度						第2次一宮市公共交通計画との関連
			1年目 (H30年度)	2年目 (R1年度)	3年目 (R2年度)	4年目 (R3年度)	5年目 (R4年度)	6年目 (R5年度)	
ア WEBを活用した乗り換え案内	鉄道との乗継を含めた経路検索が、パソコンや携帯電話を用いて一括して可能となるよう、民間の乗換案内検索サービスへの情報提供を行う。 i-バス全コースの運行ルート等の情報をGTF形式のデータで作成し、Googleマップと市ウェブサイトのオープンデータカタログサイトに公開。	情報提供:一宮市、名鉄バス(株)、スイトラベル(株)	情報提供 内容の検討・改善	情報提供 内容の検討・改善	情報提供 内容の検討・改善	情報提供 内容の検討・改善	情報提供 内容の検討・改善	情報提供 内容の検討・改善	方針2 施策1
イ バスマップの作成・配布	名鉄バスと一宮市のコミュニティバス等を網羅したものを作成・配布する。 一宮市で作成し、公共施設、商業施設、病院、バスターミナル、地元住民の会合等で配布し、内容については必要に応じ見直しを行う。	作成:一宮市 配布:一宮市、名鉄バス(株)、スイトラベル(株)、地域	必要に応じ内容改善 作成・配布	必要に応じ内容改善 作成・配布	必要に応じ内容改善 作成・配布	必要に応じ内容改善 作成・配布	必要に応じ内容改善 作成・配布	必要に応じ内容改善 作成・配布	方針2 施策1
ウ 1日乗車券(一宮おでかけバス手形・コミュニティバス専用)の発売	乗り継ぎ利用者等に対してネットワークとしての利便性を向上させるため、市内全バス路線で利用可能な1日乗車券(一宮おでかけバス手形)とコミュニティバス専用1日乗車券を発売する。 販売促進については一宮市、交通事業者、住民がそれぞれ宣伝等を行う。	作成:名鉄バス(株)、一宮市 発売:一宮市、名鉄バス(株)、スイトラベル(株) 販売促進:一宮市、名鉄バス(株)、スイトラベル(株)、地域	発売 使用可能範囲の検討	発売 使用可能範囲の検討	発売 使用可能範囲の検討	発売 使用可能範囲の検討	発売 使用可能範囲の検討	発売 使用可能範囲の検討	方針2 施策2
エ 「一宮モーニング」スタンプラリーを利用したバス利用促進	一宮モーニング協議会が実施しているイベント「一宮モーニングスタンプラリー」開催期間中(8月～9月ごろ)に、1日乗車券等を利用したバスの利用促進を実施。令和元年度から実施内容が変更されたため、一旦事業を中止。	調整:一宮市 販売促進・内容の検討・改善:一宮市、名鉄バス(株)、スイトラベル(株)、「一宮モーニング」主催者	乗車券の発売は(ウ)1日乗車券に統合 内容の検討・改善	令和元年度以降事業の実施を一旦中止					方針2 施策2
オ i-バス尾西北、尾西南、木曾川・北方コースの地域ワークショップ開催	地域主体で運営していく路線へと変更するため、平成25年7月からワークショップを開催し、平成27年10月にコース変更を実施した。 毎年度継続的に開催し、利用状況の報告や改善策の検討、必要に応じアドバイザーを依頼し、順次利用促進を行っていく。	運行地域、一宮市	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	方針3 施策1
カ i-バス大和町・萩原町コースの地域ワークショップ開催	毎年度継続的に地区内の町会長等で集まり、地元からの要望・意見を地区全体で共有し、利用状況の報告や改善策の検討、必要に応じアドバイザーを依頼し、順次利用促進を行っていく。	運行地域、一宮市	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	方針3 施策1
キ バス乗り方教室の実施	市内の小学校にバス乗降体験(ICカードを使用した乗降体験)、乗車マナーの説明等を開催する。参加者の反応を参考に内容の検討・改善を行っていく。	受講者との調整:一宮市 実施:名鉄バス(株)、一宮市 内容の検討・改善:一宮市、名鉄バス(株)	実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	新型コロナの影響により未 実施	新型コロナの影響により未 実施	新型コロナの影響により未 実施	実施、内容の 検討・改善	方針2 施策3 及び 方針3 施策1
ク i-バス大和町・萩原町コースの利用促進イベントの実施	「感謝デー」等、地域主体で利用促進イベントを企画・開催していく。	企画・実施:運行地域 資料提供:各団体等との調整:一宮市	利用促進イベントの実施、内容の検討・改善	利用促進イベントの実施、内容の検討・改善	新型コロナの影響により未 実施	利用促進イベントの実施、内容の検討・改善	利用促進イベントの実施、内容の検討・改善	利用促進イベントの実施、内容の検討・改善	方針3 施策1 施策3
ケ i-バス大和町・萩原町コースにおける利用者アンケート調査の実施及び改善策の検討・実施	利用者アンケートを実施し、必要に応じ改善策の検討・実施を行う。	アンケート実施:運行地域 改善策の検討・実施:一宮市、スイトラベル(株)、運行地域	アンケート調査の実施、改善策の検討及び実施	アンケート調査の実施、改善策の検討及び実施	新型コロナの影響により未 実施	新型コロナの影響により未 実施	新型コロナの影響により未 実施	アンケート調査の実施、改善策の検討及び実施	方針3 施策2
コ 丹陽町連区の地域ワークショップ開催	幹線へのアクセス手段や、地域内の移動手段の確保に向け、必要に応じアドバイザーを招聘し、地域主体で協議の場を設ける。	運行地域、一宮市	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	地域ワーク ショップ開催	方針3 施策1
サ 公共交通利用支援事業の実施	i-ビル内公共施設に「一宮おでかけバス手形」を利用して来館し、押印を受けた使用済みの「一宮おでかけバス手形」3枚を同種の未使用の乗車券1枚と引き換える。手形の販売枚数や交換枚数は年々増加傾向でバス利用による来館者も定着し、当初の目的が達成されたと推測されることから、令和元年度をもって事業を終了。	実施:一宮市 内容の検討・改善:一宮市・名鉄バス(株)、スイトラベル(株)、住民	実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	令和2年度以降は実施しない				方針2 施策2

	項目名	内容	実施主体	年度						第2次一宮市 公共交通計画 との関連
				1年目 (H30年度)	2年目 (R1年度)	3年目 (R2年度)	4年目 (R3年度)	5年目 (R4年度)	6年目 (R5年度)	
ノ	美濃路みちおこしを利用したバスの利用促進	一宮市尾西歴史民俗資料館が主催した路線バスを利用したシールラリーにおいて、便利な1日乗車券(一宮おでかけバス手形)の紹介記事を掲載し、公共交通の利用啓発を行う。シールラリー期間終了後においては、i-バスでめぐる美濃路の史跡めぐりのチラシを作成し利用促進を図る。	実施・検討・改善:一宮市			実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	方針2 施策3
ハ	民間路線バス事業者が発行する高齢者向け定期券購入の一部費用負担	外出が必要な高齢者に対して、民間路線バス事業者が発行する高齢者向け定期券の購入時に、市が購入費の一部を負担する。 R2年度:12月～2月末、R3年度:10月～2月末、 R4年度:5月～2月末	作成:名鉄バス㈱ 発売:名鉄バス㈱ 販売促進:一宮市、名鉄バス㈱			実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	方針2 施策2
ヒ	民間事業者とのタイアップ事業におけるおでかけバス手形の利用促進	名古屋鉄道㈱が実施している「EMOTION! 一宮篇」開催期間中(3月～5月末)に、引き換え得点として設定された一宮おでかけバス手形の利用促進を実施。期間終了に合わせ事業終了。	主催者との調整:一宮市 販売促進・実施・検討:一宮市、名鉄バス㈱				実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善		方針2 施策3
フ	一宮駅バスのりば案内標示の設置	一宮駅改札前付近及び駅ビル出入口周辺路面、駅構内壁面に、バスのりば案内を設置。	作成・設置:一宮市 内容の提供:名鉄バス㈱				実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	方針2 施策1
ヘ	i-バス大和町・萩原町コースで中島小学校の高学年児童を対象に、体験乗車並びに運行地域住民と市議会議場を見学	参加者の反応を参考に内容の検討・改善を行っていく。	実施:運行地域、小学校、一宮市、スイトラベル㈱ 内容の検討・改善:運行地域、一宮市					実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	方針3 施策2 施策3
ホ	メディアでの一宮市情報提供に合わせたバスの利用促進	一宮市が関わるTV放映や、市民会館等におけるイベント開催に合わせ、情報発信やチラシを作成し利用促進を図る。	実施・検討・改善:一宮市					実施、内容の 検討・改善	実施、内容の 検討・改善	方針2 施策3

i バス尾西南コースの一部停留所の名称変更について

i バス尾西南コースの一部停留所の名称を、下記のとおり変更します。

1 該当停留所

i バス尾西南コース（系統番号 160）

停留所番号 19 「尾西記念病院」 ※裏面参照

2 変更案

「一宮医療療育センター」

3 変更日

令和 5 年 7 月 1 日（土）

4 理由

令和 5 年 6 月 30 日で尾西記念病院が閉院し、一宮医療療育センターの施設となるため。

木曾川庁舎バスのりば

138 一宮コース(木曾川庁舎行)
150 尾西北コース

木曾川庁舎
木曾川公民館
木曾川青少年センター
木曾川文化会館
コンビニ
名鉄バス
一宮・イオン木曾川線
一宮駅行

エコハウス138バスのりば

138 一宮コース(木曾川庁舎行)
150 尾西北コース

エコハウス138
名鉄バス
一宮・イオン木曾川線
イオンモール木曾川行

- 名鉄バス**
- 10 11 光明寺線
 - 15 一宮・イオン木曾川線
 - 20 21 26 27 起線
 - 30 31 一宮・宮田線
 - 36 一宮・川島(川島系統)
 - 40 江南団地線
 - 41 45 古知野線
 - 50 一宮・川島線(岩倉系統)
 - 56 57 丹陽線

160 尾西南コース

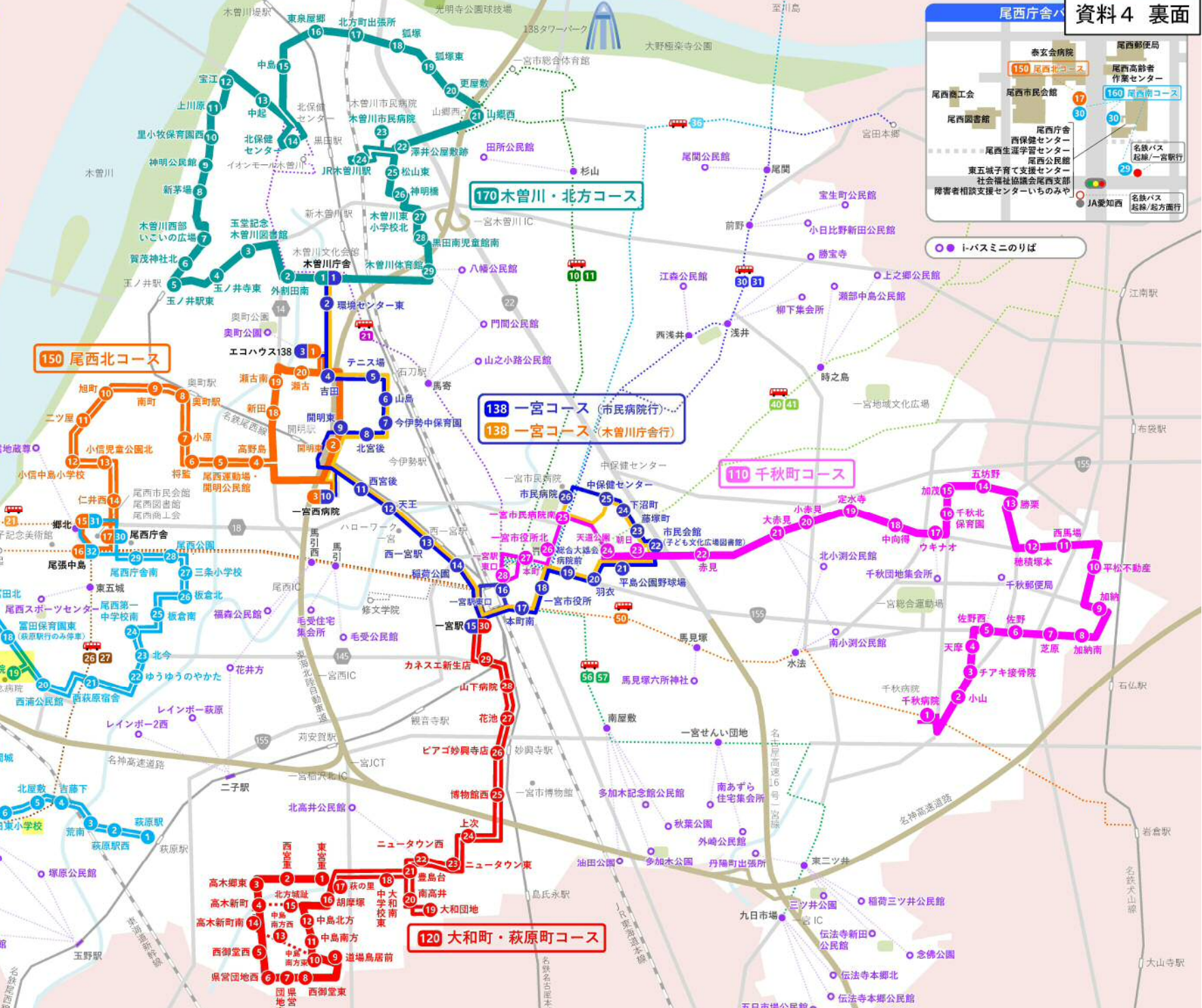
160 尾西南コース

ウッドデザインパーク
いちのみや・紡
尾西グリーンプラザ
富田北
富田上16
富田17
富田18
尾西19
尾西20
尾西21
尾西22
尾西23
尾西24
尾西25
尾西26
尾西27
尾西28
尾西29
尾西30
尾西31
尾西32
尾西33
尾西34
尾西35
尾西36
尾西37
尾西38
尾西39
尾西40
尾西41
尾西42
尾西43
尾西44
尾西45
尾西46
尾西47
尾西48
尾西49
尾西50
尾西51
尾西52
尾西53
尾西54
尾西55
尾西56
尾西57
尾西58
尾西59
尾西60
尾西61
尾西62
尾西63
尾西64
尾西65
尾西66
尾西67
尾西68
尾西69
尾西70
尾西71
尾西72
尾西73
尾西74
尾西75
尾西76
尾西77
尾西78
尾西79
尾西80
尾西81
尾西82
尾西83
尾西84
尾西85
尾西86
尾西87
尾西88
尾西89
尾西90
尾西91
尾西92
尾西93
尾西94
尾西95
尾西96
尾西97
尾西98
尾西99
尾西100

一宮医療療育センター

一宮医療療育センター

138 一宮コース(市市民病院行)
138 一宮コース(木曾川庁舎行)



尾西庁舎バスのりば

150 尾西北コース
160 尾西南コース

名鉄バス
超線/一宮駅行
JA愛知西
名鉄バス
超線/起方面行

○● I-バスミニのりば



公共交通に関する住民懇談会について

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

1回目：名古屋大学大学院より公共交通の情報提供

移動手段や頻度、移動の際の困りごとなどをグループワーク形式で議論

2回目：1回目の意見を元に名古屋大学大学院より地域にあった移動手段を提案

目的地の絞り込み、提案に対する意見をグループワークで議論

それぞれの地区の内容については別紙、参考資料のとおり。

連区	日時	場所	参加人数	参考資料
北方町連区(1回目)	令和5年1月18日(水)午後2時～	北方公民館	14人	—
木曾川町連区(1回目)	令和5年1月22日(日)午前10時～	木曾川庁舎	12人	—
萩原町連区(1回目)	令和5年2月19日(日)午前10時～	萩原公民館	12人	資料5-1
大和町連区(1回目)	令和5年3月10日(金)午後2時～	大和公民館	22人	資料5-2
北方町連区(2回目)	令和5年3月19日(日)午前10時～	北方公民館	7人	資料5-3
木曾川町連区(2回目)	令和5年3月19日(日)午後2時～	木曾川庁舎	12人	資料5-4

※4連区選定理由

北方町連区、木曾川町連区：iーバス木曾川・北方コースの輸送量が国庫補助の基準を下回っており、見直しが喫緊の課題となっているため。

大和町連区、萩原町連区：iーバス大和町・萩原町コースの利用促進を積極的に行っている地域交通協議会より提案・相談があったため。

今後の予定は以下のとおりです。

連区	日時	場所
起・小信中島・三条・大徳・朝日・開明連区	令和5年6月18日(日)午前10時～	尾西庁舎
西成連区	令和5年6月18日(日)午後2時～	西成公民館
宮西・貴船・神山・大志・向山・富士連区	今後、順次開催予定	
葉栗連区	今後、順次開催予定	
丹陽町連区	今後、順次開催予定	
浅井町連区	今後、順次開催予定	
北方町連区(3回目)	令和5年7月以降	
大和町連区(2回目)	令和5年7月以降	
今伊勢町連区	今後、順次開催予定	
奥町連区	調整中	
萩原町連区(2回目)	令和5年7月以降	
千秋町連区	今後、順次開催予定	
木曾川町連区(3回目)	令和5年7月以降	

萩原町連区

公共交通に関する住民懇談会を開催しました

概要

第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるために令和5年2月19日（日）に住民懇談会を開催しました。

内容

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

グループワークでのご意見

【i-バス】

- ・本数が少なくても良いので、一宮西病院へ直通のバスがあると便利である。
- ・利用者増加を見越して、通勤・通学にも活用してもらうためには、朝と夕にもう1便ずつ増便が必要である。
- ・アピタ稲沢店からは名鉄国府宮駅方面に行くバスに乗り換えることができ、アピタ稲沢店に延伸できれば萩原町連区の生活圏である稲沢市へのアクセスが向上する。

【i-バスミニ】

- ・i-バスミニの利用者の知り合いがいる。バス停が遠い方であり、大変助かっていると聞いた。予約も慣れれば問題ない。
- ・i-バスミニの停留所も遠い方がおり、ドアツードアになる、病院やスーパーへ行けるなど、もう少し便利になると良い。

【名鉄萩原駅】

- ・名鉄萩原駅は、西側にしか改札がなく、不便である。
- ・通学時間帯は駅への送迎の車で駅前ロータリーが混雑する。

【利用促進】

- ・若い方にも利用してもらえるように、年間パスポートを発行してはどうか。
- ・子供無料の日、交通安全の日は半額など、イベントを開催し、認知を高めてはどうか。

今後の開催について

今後も懇談会を開催し、ご意見等を伺う予定です。



大和町連区

公共交通に関する住民懇談会を開催しました

概要

第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるために令和5年3月10日（金）に住民懇談会を開催しました。

内容

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

グループワークでの主なご意見

【困りごと】

- ・大和公民館で行われる地域活動に参加したいが、移動手段がなく参加できない人がいる。公共交通で大和公民館等の公共施設に行けるようにしてほしい。

【i-バス】

- ・尾西南コースを東側に延伸してほしい。
- ・バスに乗って喫茶店（モーニング）に行くなど、観光にも活用してほしい。

【新しい交通、新しい路線】

- ・一宮駅から毛受地区を通り西へ行く路線、大和町を南北に通る路線など、現在バスが通っていない地域において、新しい路線バスを運行してほしい。
- ・アピタ稲沢店やハーモニーランドへ行けるようにしてほしい。

【その他】

- ・待ち時間が長く、タクシーが利用しにくい。
- ・妙興寺駅にエレベーターを新設してほしい。
- ・自転車道の整備をしてほしい。

今後の開催について

今後も懇談会を開催し、ご意見等を伺う予定です。

発行：一宮市まちづくり部地域交通課



第2回

公共交通に関する住民懇談会を開催しました

概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。地域の皆様と一緒に公共交通について考えるために、令和5年1月18日（水）に第1回住民懇談会を開催しました。（開催結果は裏面のとおり）第1回での意見を元に、名古屋大学大学院から地域に合った移動手段の提案をもらい、3月19日（日）に第2回住民懇談会を開催しました。

内容

- ① 名古屋大学大学院からの提案
 - ・ iーバスのダイヤ調整
 - ・ お買い物バス(福祉施設の送迎バスを利用したスーパーへの輸送)の実験導入
 - ・ iーバスのルートの見直し
 - ・ 新しい交通（オンデマンドバス※や電動車いすの共用等）の導入
※オンデマンドバス：既定の経路や時刻表がない予約制のバス
- ② グループワーク
名古屋大学大学院からの提案に対して意見をいただきました。
また、移動の目的地の絞り込みを行いました。

グループワークでの主なご意見

【移動の目的地】

「アピタパワー木曾川店」「イオンモール木曾川」「一宮市民病院」「木曾川市民病院」
「木曾川堤駅」「JR木曾川駅」「松波総合病院」「平和堂木曾川店」
郵便局、銀行

【iーバス（ルート）】

- ・ 踏切を通らないように木曾川堤駅南側のトンネルを通るルートにしてはどうか。
- ・ 北方ルートと木曾川ルートに分けたほうがよい。
- ・ 車両を小型化し1周30分で北方町を回ってほしい。
- ・ 1時間ごとに右回り、左回りを変える。

【iーバス（その他）】

- ・ バス停留所名を分かりやすい施設名にしてほしい。
- ・ 便利になれば200円でも需要はある。

【新しい交通】

- ・ 予約するのは大変なので、定時定路線がよい。
- ・ 自宅近くまで来てもらえるなら、片道500円、往復1,000円以内が妥当だと思う。
- ・ 公民館にバス停があると利用しやすくよい。



今後の開催について

改良案を作成し、次回懇談会（6～8月頃）でご意見等をいただく予定です。

参考：第1回公共交通に関する住民懇談会の開催結果 (令和5年4月号広報と合わせて回覧しました)

北方町連区

回覧

公共交通に関する住民懇談会を開催しました

概要

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

内容

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

グループワークでのご意見

- 【i-バス】
- ・ 右回りの片方向の循環なので、行きには使えても、帰りに時間がかかりすぎて歩いた方が早い。
 - ・ 木曾川駅で時間調整のために停車するので余計に時間がかかる。
 - ・ 可能であれば、「8の字運行」または「2コース」で運行してほしい。
 - ・ 1台で大きな片方向運行とするのではなく、木曾川と北方でコースを分けてはどうか。
 - ・ 乗り継ぎ場所としては、駅、イオンモール木曾川、アピタパワー木曾川店が安心して待ててよい。
 - ・ バス停の名前が地名なのでわかりにくい。目的地の名前にした方がよい。
- 【タクシー】
- ・ JR木曾川駅にタクシーの常駐がないため、利用できるようにしてほしい。
- 【鉄道駅】
- ・ 名鉄木曾川堤駅は夜間が暗く、大変危険であるため、防犯性からも対策をしてほしい。
 - ・ 河川沿いの桜が大変きれいな地区であり、「木曾川堤公園駅」などに駅名変更し、活性化したい。

今後の開催について

今後も懇談会を開催し、ご意見等を伺う予定です。

発行：一宮市まちづくり部地域交通課



第2回

公共交通に関する住民懇談会を開催しました

概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。地域の皆様と一緒に公共交通について考えるために、令和5年1月22日（日）に第1回住民懇談会を開催しました。（開催結果は裏面のとおり）第1回での意見を元に、名古屋大学大学院から地域に合った移動手段の提案をもらい、3月19日（日）に第2回住民懇談会を開催しました。

内容

- ① 名古屋大学大学院からの提案
 - ・ i-バスのダイヤ調整
 - ・ お買い物バス(福祉施設の送迎バスを利用したスーパーへの輸送)の実験導入
 - ・ i-バスのルートの見直し
 - ・ 新しい交通（オンデマンドバス※や電動車いすの共用等）の導入
※オンデマンドバス：既定の経路や時刻表がない予約制のバス
- ② グループワーク
名古屋大学大学院からの提案に対して意見をいただきました。また、移動の目的地の絞り込みを行いました。

グループワークでの主なご意見

【移動の目的地】

「イオンモール木曽川」「アピタパワー木曽川店」「平和堂木曽川店」
「ナフコ不二家木曽川店」「V・ドラッグ木曽川店」
病院、銀行、郵便局、西尾張中央道沿いの店舗

【i-バス（ルート）】

- ・ 踏切の渋滞は仕方がない。行きたい目的地に行けることが重要だと思う。
- ・ 門間地区にバスを通してほしい。

【i-バス（その他）】

- ・ バス停留所名を分かりやすい施設名にしてほしい。

【新しい交通】

- ・ 予約するのは大変なので定時定路線がよい。
- ・ 予約して好きな時間に乗りたい。
- ・ オンデマンドバスの料金は1乗車300～400円くらいがよい。



今後の開催について

改良案を作成し、次回懇談会（6～8月頃）でご意見等をいただく予定です。

発行：一宮市まちづくり部地域交通課

参考：第1回公共交通に関する住民懇談会の開催結果 (令和5年4月号広報と合わせて回覧しました)

木曾川町連区

回覧

公共交通に関する住民懇談会を開催しました

概要

第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるために令和5年1月22日（日）に住民懇談会を開催しました。

内容

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

グループワークでのご意見

【i-バス】

- ・門間地区はバス停がないのでそもそも使えない。介護の送迎車も多いためニーズはあると思われる。
- ・JR木曾川駅は通るが、名鉄新木曾川駅に行けない。バスが乗り入れると便利になる。
- ・郵便局や銀行などへ行けない方あり。バスで行けるようになるとよい。
- ・JR木曾川駅を中心・拠点として、東側のバス、西側のバスと2ルートに分けてはどうか。
- ・バス停を増やすべき。小回りのきく車両で使いやすくしてほしい。
- ・子供と一緒にバスに乗ると地域を発見できる。
- ・名鉄玉ノ井駅は、バス停が駅から200m離れているため、駅直近まで延伸してほしい。

【企業送迎車両】

- ・葉栗では、昼間空いている送迎車両を活用した「お買い物ツアー」を実施している。木曾川でも同様な取り組みができるかもしれない。

【新しい交通】

- ・堤防沿いのエリアは、堤防が二重で整備されているため、高齢者や子育て世代などの移動が大変である。まずは信号設置をしてほしいが、新しい移動支援が必要である。

今後の開催について

今後も懇談会を開催し、ご意見等を伺う予定です。

発行：一宮市まちづくり部地域交通課



進捗状況

第3次一宮市公共交通計画(素案) 目次

I 計画策定の背景と位置づけ

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

II 第2次計画の評価・検証と現状の課題

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

III 第3次計画の基本方針と目標

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

参考資料

1. 公共交通の利用状況
2. 住民懇談会の開催状況
3. 地域公共交通に関する現状と問題点
4. 地域公共交通に関する課題
5. 用語集

前回：令和5年3月23日(木)

□：協議事項

今回：令和5年5月26日(金)

□：報告事項

□：協議事項

次回：令和5年7月開催予定

□：協議事項

次々回：令和5年9月開催予定

□：素案全体決議

計画策定スケジュール

前回

第37回：令和5年3月23日(木)

- ・公共交通計画に関する住民懇談会の開催結果について
- ・公共交通計画の骨子について
- ・計画策定のスケジュールについて

今回

第38回：令和5年5月26日(金)

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

次回

第39回：令和5年7月開催予定

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

次々回

第40回：令和5年9月開催予定

- ・第3次一宮市公共交通計画(素案)について【決議】
- ・パブリックコメントの実施について

・令和5年10月パブリックコメントの実施

第41回：令和5年12月開催予定

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

No.	意見の概要		事務局の考え方	
1	バス、タクシーが走っていることは当たり前ではなく、現状の路線維持も難しいことを市民の皆さまにも知ってもらうことが大事である。			
2	計画全般	これからの公共交通は、利用者の相応の負担、行政の財政支援など多様な対応が求められる。県内他市や岐阜市などと比較して、一宮市の市民一人当たりの公共交通への公的負担は少ない。もう少し行政の支出が必要である。	公共交通を運賃収入だけで運営していくことは困難であり、市民の皆様にご理解いただくとともに、適切な行政支援についても検討します。	
3		新しい取り組みを進めるためには、システム導入などに対し、ある程度行政の支援が必要である。		
4		一般的でない単語があるため、用語集を入れる必要がある。		参考資料として、用語集を巻末に付けます。
5		基本方針と目標		基本方針について、もう少しインパクトがあると良い。
6	基本方針や目標について、精神は良いが、言い方をもう少し議論・精査したい。			
7	23時以降のバスの運行は、利用者はすぐには戻らないと見込まれるので、段階的に進めていくのが良いと思う。(第36回意見)			
8	【事業群①】 ネットワークの維持とサービスレベルの強化		質の高い公共交通ネットワーク体系を構築するため、ネットワークが構築できていない、光明寺線及び丹陽線（九日市場方面）のルート改善を図ります。	
9	事業たたき案に対して、交通事業者からは乗務員不足も含めて対応できない。			
10	21時台の運行確保について、コロナ禍の影響による行動変容で、22時以降の利用がかなり減少しているため、営業車両を大きく減少させているため、乗合タクシー運行は難しい。			

◆前回、前々回の本会議におけるご意見と事務局の考え方

No.	意見の概要		事務局の考え方
11	【事業群②】 交通拠点の機能強化	<p>[新たなモビリティサービス]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討する際は、警察とも議論・調整が必要 ・社会実験による課題検証など総合的な議論が必要 ・公共交通分担率への影響もあるため、多様な観点から議論が必要 ・道路空間をどのように再配分していくか、将来的な駅前空間の議論と合わせて考えることが重要 	ご意見のとおりです。
12		<p>[デジタルチケット]</p> <p>デジタルチケット化の検討には、利用者の年齢層にも配慮が必要である。</p>	ご意見のとおりです。
13	【事業群③】 既存公共交通の利用促進	<p>[アプリの活用]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者向けの講習会を開催してはどうか ・高齢者がアプリを活用することは、タクシーのコールセンターにとってもありがたい ・活用することで、2社(別会社)のタクシー会社の利用が可能 ・アプリ利用者に限り、運賃を安くしたり、ポイントが溜まる、商業施設と連携した利用促進の工夫はいろいろ考えられる 	市民、交通事業者、民間企業、市で連携して取り組んでいきたいと考えます。
14		<p>[DX推進]</p> <p>公共交通分野のDX推進は令和5年度の大きな課題であり、一宮市において、地域のすべての交通事業者が参画した取り組みを進めてはどうか。</p>	
15	【事業群④】 i-バスミニのリニューアルによる外出支援	非効率であるi-バスミニのリニューアルが重要ではないか。例えば、木曾川堤駅にアクセスするなど、目的地の追加が考えられる。	計画に基づき事業を実施する際には、懇談会における地域の移動ニーズなども踏まえて、目的地を検討します。
16	【事業群⑥】 他の主体との連携による公共交通活性化	近隣市との連携を追加してはどうか。	事業(案)を追加しました。
17	【事業群⑦】 情報技術の活用	タクシーで新しいシステムを導入するのであれば、相乗りシステム構築を追加してはどうか。	事業(案)を追加しました。

議題（6） 第3次一宮市公共交通計画について

○本日の会議で議論いただきたい内容

【報告事項】

Ⅱ 第2次計画の評価・検証と現状の課題（素案 P9～12）

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

「2. 基本方針の達成状況」及び「3. 数値目標の達成状況」に基づき、「4. 地域公共交通に関する問題点と課題」を整理いたしました。前回会議において、問題点と課題については、説明しておりますが、改めて、第2次計画の達成状況を報告するとともに、問題点と課題を再掲します。

【協議事項】

Ⅲ 第3次計画の基本方針と目標

1. 計画の基本方針と目標（素案 P13）
4. 基本方針に基づく実施事業（素案 P16～27）

「1. 計画の基本方針と目標」については、前回会議において、骨子として了承をいただいておりますが、方針、目標に関する説明文を作成いたしましたので、ご意見をいただきたいと思います。

「4. 基本方針に基づく実施事業」については、前回会議において、骨子としてお示しした内容から各事業内容やスケジュールについて、詳細の検討を進めております。検討中の内容ではございますが、ご意見をいただきたいと思います。

2. 第2次計画の基本方針の達成状況

第2次計画での基本方針別に、施策の実施状況および評価を示します。

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

基本方針3：地域、交通事業者、市が連携して公共交通を支える

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

3. 第2次計画の数値目標の達成状況

第2次計画での数値目標について、実績値を示します。

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

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

【指標の達成状況】

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

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

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

(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

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

4. 地域公共交通に関する問題点と課題

本市の地域概況や公共交通の利用状況、市民ニーズ等を踏まえ、地域公共交通に関する問題点と課題を示します。

【地域公共交通に関する問題点】

1) 人口構成・都市構造の変化による問題	
①	人口構成の変化（高齢者の進行、高齢者のみ世帯の増加、生産年齢人口の減少）
②	一宮駅周辺の賑わい不足（歩行者空間不足、駅前の駐車場利用）
③	市街地の不効率な拡大（市街化区域外への拡大）
2) 自動車交通に依存した交通体系による問題	
①	公共交通分担率の低下
②	送迎や自由目的の近距離トリップが多い
③	渋滞の発生と路線バスの定時性低下
④	自転車の走行環境
3) 移動ニーズと公共交通サービスのギャップによる問題	
①	鉄道、路線バス、i-バスへの市民ニーズ
②	鉄道駅、バス停留所が遠い公共交通不便地域での移動支援の必要性
③	利用者の目的と公共交通のミスマッチ

【地域公共交通に関する課題】

課題1 地域公共交通ネットワークの質の保証	
①	幹線・準幹線のサービスレベル維持（運行頻度、運行時間帯など）
②	既存路線の利便性向上（見直し要望への対応：光明寺線の JR 木曾川駅延伸、九日市場線の JR 稲沢駅延伸）
③	ドライバー確保に向けた支援
課題2 移動制約者の外出支援施策の充実	
①	路線バスでは対応できない移動ニーズへの対応（高齢者・ドアトゥドアの移動ニーズ）
②	バス車両が乗り入れ不可能な集落内への対応（公共交通空白、狭隘道幅）
③	i-バスミニの使い勝手の悪さの克服（目的地増）
④	地域との協働や他市との連携による使いやすい交通の実現（市外への移動ニーズへの対応検討）
課題3 協働による移動手段確保の仕組みづくり	
①	協議会によるバス等の運営体制の仕組みづくり（地域の温度差解消、活動の継続性の担保）
②	地域や市民、市の役割分担の明確化
③	路線の新設や見直し、廃止の仕組みづくり
課題4 まちなかのにぎわい創出にむけた交通環境整備	
①	一宮駅周辺を中心市街地へのアクセス向上
②	まちなかウォーカブルをサポートする歩行者移動支援の導入

Ⅲ 第3次計画の基本方針と目標

1. 計画の基本方針と目標

第3次計画の基本方針と目標を次のとおり定めます。

■基本方針（案）

～「クルマがなくても出かけやすいまち 一宮」～

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

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

■目標（案）

目標1 （案1）中核市にふさわしい質の高い公共交通の実現

地域の拠点都市にふさわしい都市づくりを推進するため、適切なサービスレベルを確保した質の高い公共交通の実現を図ります。

目標1 （案2）利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現

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

目標2 まちなかウォーカーブルを楽しむ交通の創出

一宮駅周辺では「居心地良く、歩きたくなるまちなか」を創出するため、官民連携の取り組みを行っています。地域の交通環境の改善による一宮駅周辺へのアクセス性の向上を図り、まちの賑わいづくりを推進します。また、まちなか空間と親和性の高い新たなモビリティの活用により、安全、快適で楽しい移動の実現を図ります。

目標3 地域の皆さんと作る新しい公共交通の構築

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

4. 基本方針に基づく実施事業

プロジェクト1・3・8（基本方針 1つ、目標 3つ、事業群 8つ）として、基本方針に基づく実施事業を示します。

【実施事業】

事業群	事業	優先	主体
① ネットワークの維持と サービスレベルの強化	公共交通ネットワーク体系の維持		市
	幹線的バスのサービスレベル強化	★	市, 交通事業者
	路線バスのルート改善	★	市, 交通事業者
② 交通拠点の機能強化	一宮駅拠点化整備		市, 交通事業者
	各地区における交通拠点の設定と整備		市, 交通事業者, 民間企業
③ 既存公共交通の利用促進	公共交通に関する情報提供の継続		市, 交通事業者
	便利な乗車券の販売等の運賃施策	★	市, 交通事業者, 民間企業
	バリアフリー化の推進		市, 交通事業者, 民間企業
	運転免許自主返納の促進		市, 交通事業者
	公共交通利用啓発		市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業
④ i-バスミニのリニューアル 等による外出支援	目的地の増設等	★	市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業
⑤ 地域主体の新しい交通に よる移動ニーズへの対応	地域協議会が中心となったバス・乗合 タクシー等の導入		市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業
⑥ 他の主体との連携による 公共交通活性化	商業施設、沿線企業、病院などとの連携		市, 民間企業
	地域住民と連携した公共交通の利用 促進		市
	近隣市との連携		市・近隣市, 交通事業者
⑦ 情報技術の活用	オープンデータの活用		市, 交通事業者, 民間企業
	タクシー配車の高度化		市, 交通事業者
	MaaS アプリの活用		市, 交通事業者
⑧ 持続可能な運行確保の ための取組	ドライバー確保		市, 交通事業者
	運賃体系の検討		市, 交通事業者, 市民・地域

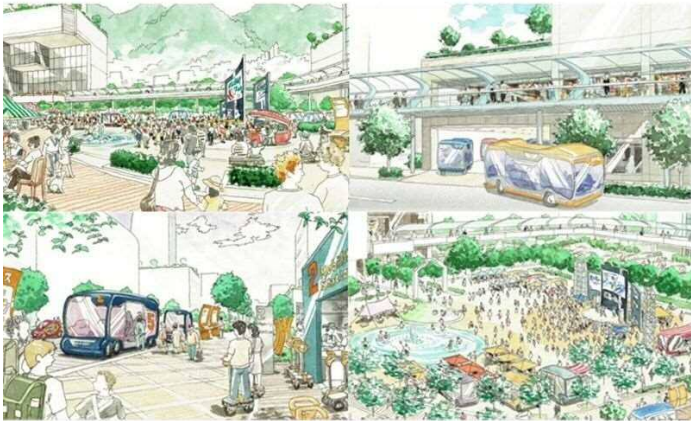
事業群 ① ネットワークの維持とサービスレベルの強化

事業	①-1 公共交通ネットワーク体系の維持				
期待される効果	質の高い公共交通の実現				
実施主体・連携等	市				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 路線ごとの適切なサービスレベルを確保し、質の高い公共交通ネットワーク体系の維持を図ります。公共交通が一体的に機能し利用できるよう、鉄道、バス、タクシー、自転車等の相互連携の充実を図ります。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
公共交通ネットワーク体系の維持			検討中		

事業	①-2 幹線的バスのサービスレベル強化				★優先事業
期待される効果	質の高い公共交通の実現				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 質の高い公共交通ネットワーク体系とするため、一宮市都市計画マスタープランで主要バスと位置付けられているバス路線において、活動が多い時間帯での一定本数の確保などサービスレベルの強化を行います。 特に、鉄道駅と接続し、通勤・通学利用が多い幹線バスにおいては、通勤時間帯（ピーク時）の本数確保、夜間時間帯の運行確保に努めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
幹線的バスのサービスレベル強化			検討中		

事業	①-3 路線バスのルート改善 ★優先事業				
期待される効果	質の高い公共交通の実現、利便性向上				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 一宮市都市計画マスタープランで主要バスと位置付けられているバス路線の中で、ネットワークが構築できていない、光明寺線及び九日市場線のルート改善を図ります。 他路線と比較し利便性が著しく低いi-バス木曽川・北方コースと鉄道駅へ接続できていない光明寺線の一体的な見直しを行い、木曽川町・北方町の公共交通利便性を高めます。 居住誘導区域、都市機能誘導区域にもかかわらず公共交通サービスレベルが低く、鉄道駅に接続できていない九日市場線の見直しを行い、丹陽町の公共交通利便性を高めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バス木曽川・北方コースと光明寺線の一体的な見直し			検討中		
九日市場線の見直し					

事業群 ② 交通拠点の機能強化

事業	②-1 一宮駅拠点化整備				
期待される効果	乗継利便性向上、分かりやすさ向上、賑わいづくりへの寄与				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 一宮市の都市拠点として、バスターミナルの集約化を図るとともに、鉄道やバス、タクシー、自転車等の乗り換え利便性を向上するなど交通拠点としての機能を強化します。 一宮駅周辺での「居心地良く、歩きたくなるまちなか」創出、まちの賑わいづくりにつながるよう、新たなモビリティサービスの検討を行います。 付加価値のある将来を見据えた空間づくりなど拠点整備を進めます。 					
					
未来型駅前空間イメージ（出典：LIGARE）要差し替え					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
			検討中		

事業	②-2 各地区における交通拠点の設定と整備				
期待される効果	乗継利便性向上、分かりやすさ向上、各地区の拠点充実				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 民間企業				
【取組内容】	<p>・副次的都市拠点である尾西庁舎、木曾川駅等において、交通拠点として設定し、交通機能を強化します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス、自転車との連携環境の強化（鉄道駅やバス停留所における駐輪場の新設・維持・管理） ・iバスの見直し（ダイヤ見直し、起終点の変更） ・待合環境の改善 				
	<p>まちなかモビリティ・ハブ（出典国土交通省資料）</p>				
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
交通拠点の設定			検討中		
交通機能の充実					

事業群 ③ 既存公共交通の利用促進

事業	③-1 公共交通に関する情報提供の継続				
期待される効果	認知度向上、利便性向上、利用促進、待ち時間短縮				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】	<p>・公共交通マップやSNSを利用した情報発信、乗り換え検索の活用、系統番号の案内推進、バスロケーションシステムの充実など、市民に加え、市外からの来訪者にも分かりやすく幅広い内容、方法で情報発信を積極的に行います。</p>				
	<p>Google mapでの検索結果 系統番号も表示</p> <p>一宮市公共交通マップ</p>				
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
情報提供			検討中		

事業	③-2 便利な乗車券の販売等の運賃施策	★優先事業
期待される効果	利用促進、高齢者自動車運転免許返納の促進、子育て世代支援	
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 民間企業	

【取組内容】

- ・既存乗車券のPRやMaasアプリを活用した乗車券発行など、利用促進につながる便利な乗車券を販売・PRする。
 - ・名鉄バス発行のゴールドパス、シルバーパスのPR強化・活用
 - ・Maasアプリを活用した市内公共交通デジタルチケットの企画・販売
 - ・Maasアプリを活用した公共交通と健康増進の連携（ポイントプログラムの導入等）
 - ・MaaSアプリを活用したイベント時のインセンティブ付加
 - ・子ども、学生、若い世代への支援（通学定期の購入支援等）



ゴールドパス、シルバーパス（出典：名鉄バスホームページ）

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
既存乗車券のPR			検討中		
Maasアプリを活用した乗車券発行					

事業	③-3 バリアフリー化の推進
期待される効果	利便性向上、利用促進
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 民間企業

【取組内容】

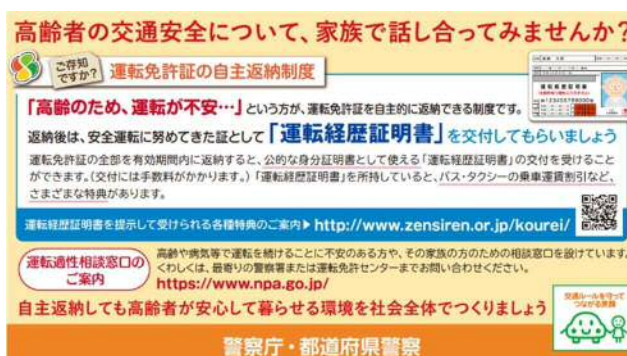
- ・鉄道、バス、タクシーを相互に利用できる交通拠点におけるバリアフリー化整備を進める。
- ・誰もが快適にバスやタクシーを利用できるよう、乗り降りしやすいノンステップバスやUDタクシーなど、人にやさしい車両の導入を進めていきます。

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
交通拠点のバリアフリー化			検討中		
人にやさしい車両の導入					

事業	③-4 運転免許自主返納の促進
期待される効果	高齢者自動車運転免許返納の促進
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 警察や県と連携

【取組内容】

- ・自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりを行い、高齢者自動車運転免許返納を促進する。
 - ・公共交通による移動支援の充実
 - ・市内全体での優遇措置の推進
 - ・MaaS アプリを活用した公共交通利用時のインセンティブ付与
 - ・名鉄バス発行のゴールドパス、シルバーパスのPR 強化・活用
 - ・情報提供 など



スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
運転免許を返納しやすい環境づくり			検討中		


事業	③-5 公共交通利用啓発
期待される効果	認知度向上、利用促進
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業

【取組内容】

- ・公共交通の認知度向上や利用促進を図るため、継続的な利用啓発に努めます。
 - ・小学生、子育て世代、高齢者向けバスの乗り方教室の実施
 - ・転入者に向けた公共交通マップ配布
 - ・イベント等での利用意識啓発

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
公共交通利用啓発			検討中		

事業群 ④ i-バスミニのリニューアル等による外出支援

事業	④-1 目的地の増設 ★優先事業				
期待される効果	公共交通不便地における利便性向上、高齢者等の外出支援				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> i-バスミニにおいて、日常生活に必要となる商業施設や診療所など、最寄りの鉄道駅やバス停以外の目的地を追加し、高齢者等の外出を支援します。 民間企業の保有車両や既存タクシーを活用した買物支援や通院支援についても市民や地域と議論しながら、高齢者等の外出支援の拡充を図ります。 					
					
取組事例：葉栗連区 西山町内会 <ul style="list-style-type: none"> 一宮市地域包括支援センター「コムネックスみづほ」、特別養護老人ホーム「葉栗の郷」の協力により、令和2年(2020年)11月から買物ツアーバスの運行を開始。 運行時間：原則 毎週火曜日 午後1時30分 (午後2時30分に西山集会所に帰宅) ルート：8号棟南側駐車場 → カネスエ浅井店(スーパー) → 西山集会所(約2km) 					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バスミニのリニューアル			検討中		
買物支援や通院支援の拡充					

事業群 ⑤ 地域主体の新しい交通による移動ニーズへの対応

事業	⑤-1 地域協議会が中心となったバス・乗合タクシー等の導入				
期待される効果	継続的な公共交通の維持、利用促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 千秋町、萩原・大和町のように、住民や地元民間企業などが参画する地域協議会が中心となって、地域内交通の改善や活性化などの取り組みを進めます。地域協議会が中心となることで、バスを活用した地域コミュニティの活性化も期待します。 新しく地域協議会を立ち上げる事前準備として、以下の内容に取り組みます。 <ul style="list-style-type: none"> 市と地域協議会の役割分担の明確化 住民・民間企業による協賛制度の創出 新規運行・運行見直し・運行廃止等の仕組みづくり 市外運行の際のルールの明確化 					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
仕組みづくりなど事前準備			検討中		
地域協議会の立ち上げ					

事業群 ⑥ 他の主体との連携による公共交通活性化

事業	⑥-1 商業施設、沿線企業、病院などとの連携				
期待される効果	継続的な公共交通の維持、利用促進、利便性向上				
実施主体・連携等	市, 民間企業, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 目的地となる鉄道駅や病院、大型商業店舗などと連携し、公共交通である鉄道、バス、タクシーや自転車などが集約できる施設での交通拠点化を進めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
目的施設での交通拠点化			検討中		



事業	⑥-2 地域住民と連携した公共交通の利用促進				
期待される効果	認知度の向上、市民の意識醸成、利用促進				
実施主体・連携等	市, 市民・地域				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通と地域内交通、公共交通と福祉施策の分担範囲を明確化し、地域の実情に即した交通のあり方を市民や地域とともに議論を進め、地域住民と連携した利用促進を図ります。 					
<div style="border: 1px solid black; width: 200px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; color: blue;">取組事例（千秋、萩原・大和）</p>			<div style="border: 1px solid black; width: 200px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; color: blue;">取組事例（千秋、萩原・大和）</p>		
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
地域住民と連携した利用促進			検討中		


事業	⑥-3 近隣市との連携				
期待される効果	利便性向上、目的地の増加、利用促進				
実施主体・連携等	市, 近隣市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅への延伸など路線バスの市外運行を含む見直しについて、隣接市と連携を図りながら進めます。 ・新しい地域内交通を検討・導入する際には、目的地となる施設が立地する隣接市と連携を図りながら進めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
光明寺線の見直し			検討中		
九日市場線の見直し					
新しい地域内交通の検討・導入					

事業群 ⑦ 情報技術の活用

事業	⑦-1 オープンデータの活用				
期待される効果	利便性向上、分かりやすさ向上、利用促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・i-バスミニのデータをオープンデータ化するなど、GTFS-JPデータの整備・充実を図ります。 ・バスデータを公開し、経路検索や時刻表検索、運行情報表示、交通計画の検討などに活用するとともに、民間企業による新サービスへの活用も期待します。 					
<p>バス情報のオープンデータ化イメージ図（要出典確認）</p>					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バスミニのオープンデータ化			検討中		

検討中であり、今後の議論をうけて内容が変わることがあります

事業	⑦-2 タクシー配車の高度化				
期待される効果	タクシーの効率配車・運行				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 少ない営業車両や人員での効率的な配車や運行、乗務員の給与増加などにつなげるため、新しいタクシーシステムの導入を検討し、システム構築を行います。市内を運行する複数のタクシー事業者が連携することにより、同じシステムを活用し、利用者の満足度向上にもつなげます。 					
					
イメージ図			タクシー車両写真 など		
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項 目	R6	R7	R8	R9	R10
新しいタクシーシステムの導入			検討中		

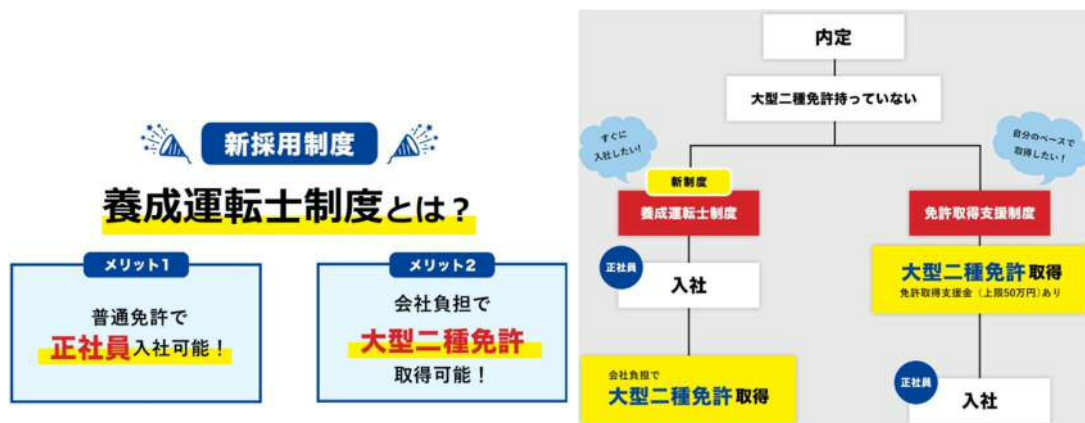
事業	⑦-3 MaaS アプリの活用				
期待される効果	利便性向上・利用促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 利便性向上や利用促進のため、1日乗車券の発行やイベント時のインセンティブ付与など、積極的に既存 MaaS アプリを活用します。 					
					
デジタルチケット事例					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項 目	R6	R7	R8	R9	R10
デジタルチケットの発行			検討中		
イベント時のインセンティブ付与などの活用					

事業群 ⑧ 持続可能な運行確保のための取組

事業	⑧-1 ドライバー確保
期待される効果	地域におけるドライバー不足の解消
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 県と連携

【取組内容】

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



名鉄バス運転士採用制度（出典：名鉄バスホームページ）

スケジュール（実施、評価・見直し）

項目	R6	R7	R8	R9	R10
免許取得補助の広報			検討中		
ワンストップ情報の提供			検討中		

事業	⑧-2 運賃体系の検討
期待される効果	受益者負担の適切化
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 市民・地域

【取組内容】

- 公共交通の運行・利用に関する「利用者・地域と社会の負担割合」について協議し、市民をはじめとする関係者と合意形成を図り、i-バス、i-バスミニの運賃見直しを行います。
- 実証実験として10年間販売を行っている「一宮おでかけバス手形」や「1日乗車券」については、販売状況、利用状況等を勘案し、今後のあり方やチケットの形態、販売方法、料金などの見直しを行います。
- 既存のMaaSアプリ等を活用し、デジタルチケットの設定・販売について協議し、取り組みを進めます。

コース	運賃 大人	運賃 小学生	運賃 未就学児	ICカード利用
一宮	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	○
千秋町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×
大和町・萩原町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×
尾西北	100円	100円	無料	○
尾西南	100円	100円	無料	○
木曾川・北方	100円	100円	無料	○

- 「木曾川庁舎」～「エコハウス138」の料金は、大人100円(※50円)、小学生50円(※30円)です。
- ※()は身体障害者・療育・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方と、介添えのための付き添い者の料金です。

i-バス運賃

一宮おでかけバス手形

スケジュール（実施、評価・見直し）

項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バス、i-バスミニの運賃見直し					
一宮おでかけバス手形、1日乗車券の見直し			検討中		
デジタルチケットの活用					

第3次
一宮市公共交通計画
(素案)

令和5年〇月
一宮市

目 次

I 計画策定の背景と位置づけ

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

II 第2次計画の評価・検証と現状の課題

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

III 第3次計画の基本方針と目標

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

参考資料

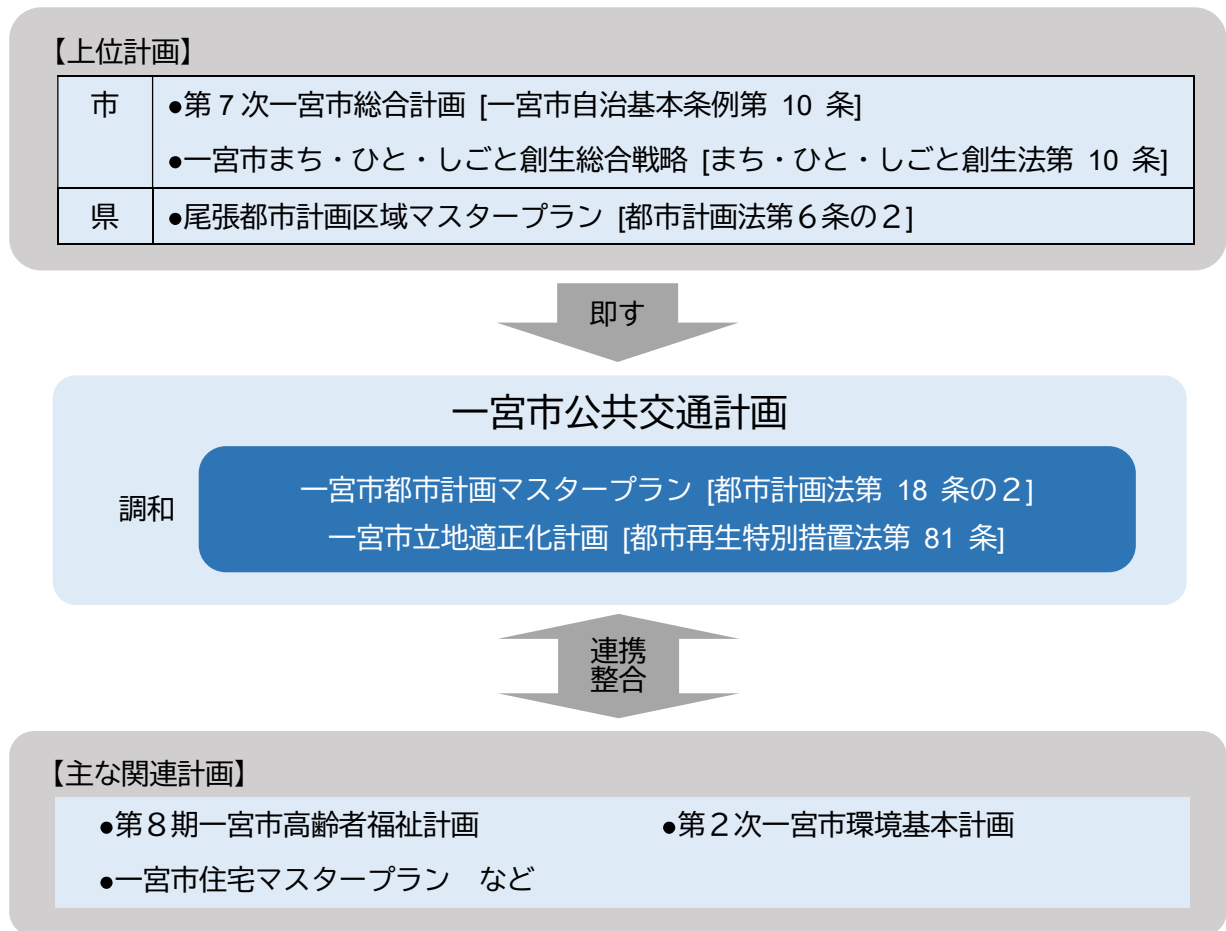
1. 公共交通の利用状況
2. 住民懇談会の開催状況
3. 地域公共交通に関する現状と問題点
4. 地域公共交通に関する課題
5. 用語集

I 計画策定の背景と位置づけ

1. 上位・関連計画との関係性

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

【地域公共交通計画の位置づけ】



2. 上位・関連計画における公共交通に関する方針

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

【都市将来像】

木曾の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮

【土地利用の方針】

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

【多拠点ネットワーク型都市の構築】

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

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



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

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

【基本目標と基本的方向】

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

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

【都市づくりの基本理念】

広域からヒトやモノが集まるとともに、
歩いて暮らせる身近な生活圏が形成された都市づくり

【都市づくりの目標】

<p>①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に向けた主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・無秩序な市街地の拡大を抑制し、一宮駅およびJR春日井駅などの主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。 ・都市機能が集積した拠点およびその周辺や公共交通沿線の市街地には多様な世代の居住を誘導し、地域のコミュニティが維持された市街地の形成を目指します。また子育てしやすい環境などに配慮した若者世代が暮らしやすい市街地の形成を目指します。 ・各拠点へアクセスできる公共交通網を充実させ、利便性が確保された集約型都市が公共交通などの交通軸で結ばれた多核連携型のネットワークの形成を目指します。 ・今後も人口や世帯数の増加が見込まれる地域では、必要に応じて鉄道駅や市街化区域の周辺など、既存ストックの活用が可能な地区を中心に新たな住宅地の形成を目指します。 ・郊外の人口密度が低い集落地などでは、生活利便性や地域のコミュニティを維持していくため、日常生活に必要な機能の立地や地域住民の交流・地域活動などを促進する場の形成を目指します。 ・市街化調整区域に広がるDIDを中心とした人口密度の高い集落地などでは、集約型都市構造への転換に向けて、集落周辺部のさらなるスプロール化を抑制しつつ、都市部への居住を誘導するとともに、現在の生活利便性や地域のコミュニティ維持していくため、日常生活に必要な機能の維持を目指します。
<p>②リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進に向けた主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・犬山城をはじめとする歴史・文化資源、国営木曽三川公園をはじめとするスポーツ・レクリエーション資源などの地域資源を活かした地域づくりを進め、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を目指します。また、昇龍道プロジェクトなどの中部圏の観光に資する観光地間の周遊性の向上を目指します。 ・歩行者・自転車に配慮した市街地の再整備や歴史・文化資源を活かした魅力ある都市空間・景観づくりを進めるとともに、農業や繊維産業などの地場産業が培ってきた地域の魅力を向上させ、多彩な対流・ふれあいを生み出し、街のにぎわいの再生を目指します。 ・県営名古屋空港や県内外を連携する広域交通体系を最大限活用するとともに、リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全県的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。 ・広域幹線道路の整備を促進するなど、世界とつながる玄関口となる中部国際空港や名古屋港などとのアクセス性の向上を目指します。 ・道路の交通を著しく阻害している踏切において、沿線のまちづくりと連携した道路と鉄道の立体交差化を進めるなど、道路と鉄道の機能強化を目指します。
<p>③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に向けた主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工作機械産業などの既存産業の高度化や航空宇宙産業などの次世代産業の創出、新たな産業立地の推進を図るため、既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域、物流の効率化が図られる地域に新たな産業用地の確保を目指します。 ・経済活動の効率性の向上や生産力の拡大を図るため、広域幹線道路網の充実や空港、港湾、高速道路インターチェンジ、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進します。 ・無秩序な市街地の拡大や都市機能の立地を抑制するなど適正な土地利用の規制・誘導により農業を支える基盤である優良農地の保全を目指します。 ・農地を守るために必要となる農村集落については、日常生活に必要な機能や生活基盤を確保し、居住環境や地域のコミュニティの維持を目指します。

④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に向けた目標

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

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

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



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

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

【将来都市像】

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

【都市づくりの目標】

■目標1「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」

- 1-1：人口の集約による持続可能な都市
- 1-2：公共交通や自転車・歩行者が利用しやすく、環境負荷の少ない都市
- 1-3：災害や事故に対する安全性が高い都市

■目標2「都市機能の集積による拠点の強化」

- 2-1：尾張地方の中核として、高密度な中心市街地が形成された都市
- 2-2：生活圏に応じ、機能分担した拠点が形成・連携された都市
- 2-3：広域交通体系を活かした産業拠点が構築された都市

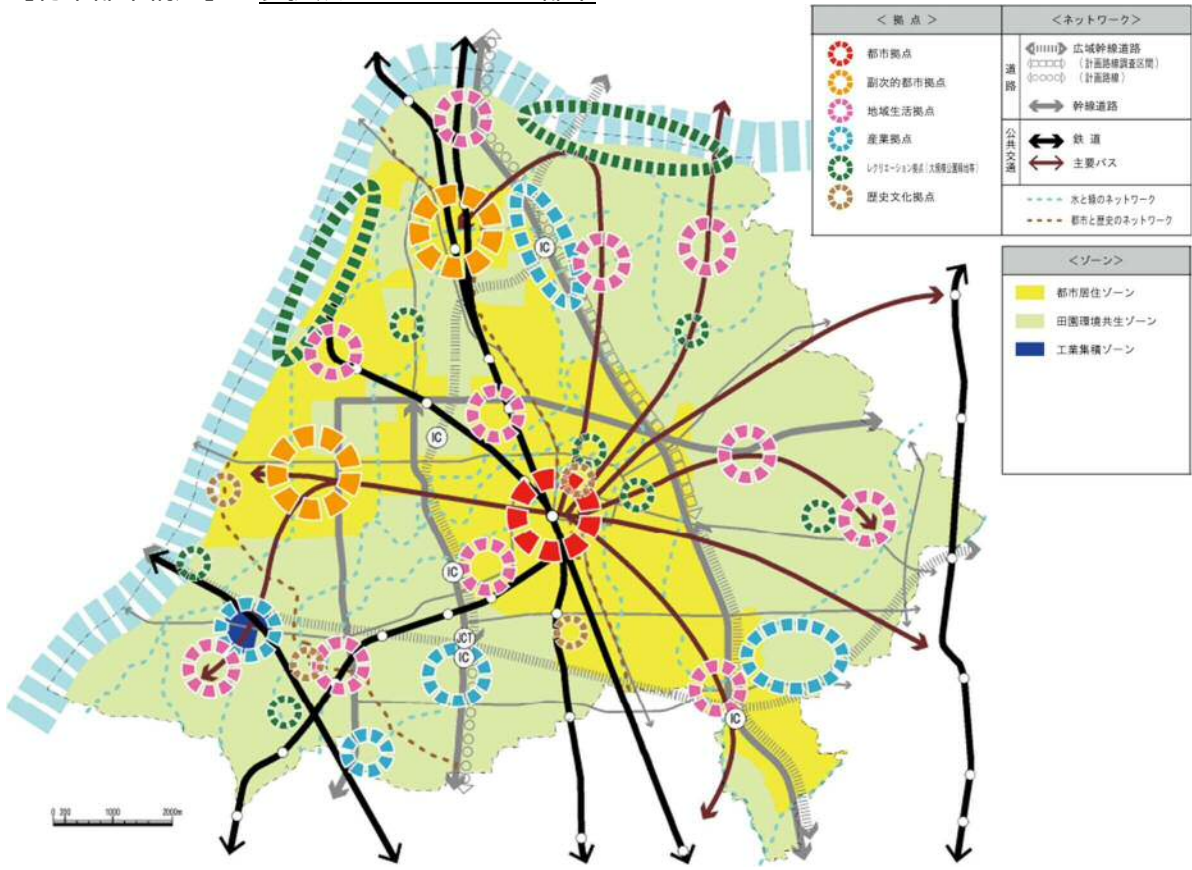
■目標3「誰もが豊かに暮らし続けることができる生活環境の確保」

- 3-1：多様な生活ニーズに対応し、利便性の高い都市
- 3-2：身近な自然を守り、これを活用する都市
- 3-3：地域コミュニティが守られる都市

■目標4「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」

- 4-1：地域の歴史や文化が継承される都市
- 4-2：新たな交流が生まれ、更なる愛着と誇りが持てる都市
- 4-3：多様なまちづくりの担い手が活動する都市

【将来都市構造】 多拠点ネットワーク型都市



(5) 一宮市立地適正化計画 (2019～40年(令和元～22年))

【まちづくりの方針】

子育て世代や高齢者が安心・快適に暮らせるまちづくり

【目指すべき都市構造】

多拠点ネットワーク型都市

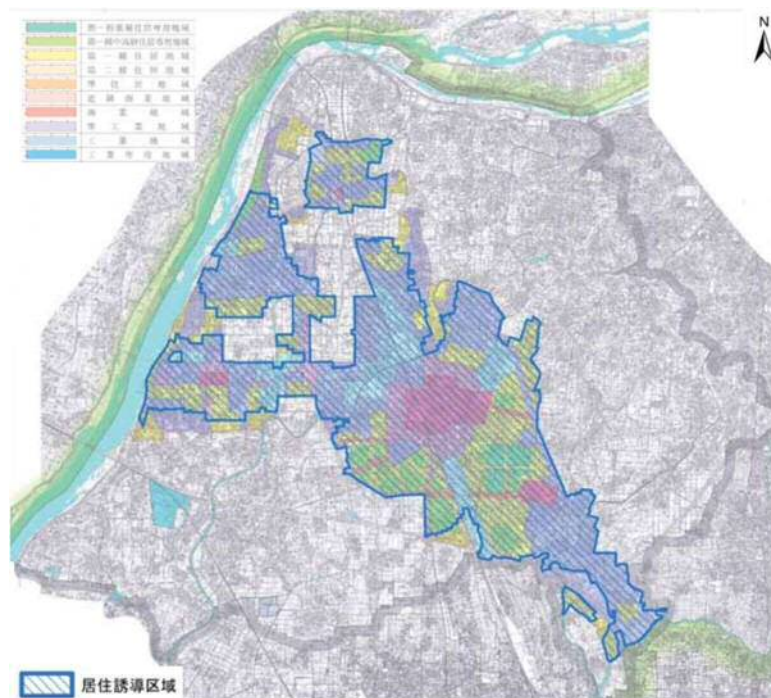
■拠点の位置づけ

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

■公共交通ネットワークの位置づけ

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

【居住誘導区域】



II 第2次計画の評価・検証と現状の課題

1. 第2次計画の概要

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

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

基本方針1：都市活動を支える体系的な公共交通ネットワークを整備する

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

基本方針2：利用しやすい公共交通環境を整備する

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

基本方針3：地域、交通事業者、市が連携して公共交通を支える

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

2. 第2次計画の基本方針の達成状況

第2次計画での基本方針別に、施策の実施状況および評価を示します。

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

基本方針3：地域、交通事業者、市が連携して公共交通を支える

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

3. 第2次計画の数値目標の達成状況

第2次計画での数値目標について、実績値を示します。

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

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

【指標の達成状況】

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

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

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

(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

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

4. 地域公共交通に関する問題点と課題

本市の地域概況や公共交通の利用状況、市民ニーズ等を踏まえ、地域公共交通に関する問題点と課題を示します。

【地域公共交通に関する問題点】

1) 人口構成・都市構造の変化による問題	
①	人口構成の変化（高齢者の進行、高齢者のみ世帯の増加、生産年齢人口の減少）
②	一宮駅周辺の賑わい不足（歩行者空間不足、駅前の駐車場利用）
③	市街地の不効率な拡大（市街化区域外への拡大）
2) 自動車交通に依存した交通体系による問題	
①	公共交通分担率の低下
②	送迎や自由目的の近距離トリップが多い
③	渋滞の発生と路線バスの定時性低下
④	自転車の走行環境
3) 移動ニーズと公共交通サービスのギャップによる問題	
①	鉄道、路線バス、i-バスへの市民ニーズ
②	鉄道駅、バス停留所が遠い公共交通不便地域での移動支援の必要性
③	利用者の目的と公共交通のミスマッチ

【地域公共交通に関する課題】

課題1 地域公共交通ネットワークの質の保証	
①	幹線・準幹線のサービスレベル維持（運行頻度、運行時間帯など）
②	既存路線の利便性向上（見直し要望への対応：光明寺線の JR 木曾川駅延伸、九日市場線の JR 稲沢駅延伸）
③	ドライバー確保に向けた支援
課題2 移動制約者の外出支援施策の充実	
①	路線バスでは対応できない移動ニーズへの対応（高齢者・ドアトゥドアの移動ニーズ）
②	バス車両が乗り入れ不可能な集落内への対応（公共交通空白、狭隘道幅）
③	i-バスミニの使い勝手の悪さの克服（目的地増）
④	地域との協働や他市との連携による使いやすい交通の実現（市外への移動ニーズへの対応検討）
課題3 協働による移動手段確保の仕組みづくり	
①	協議会によるバス等の運営体制の仕組みづくり（地域の温度差解消、活動の継続性の担保）
②	地域や市民、市の役割分担の明確化
③	路線の新設や見直し、廃止の仕組みづくり
課題4 まちなかのにぎわい創出にむけた交通環境整備	
①	一宮駅周辺を中心市街地へのアクセス向上
②	まちなかウォーカブルをサポートする歩行者移動支援の導入

Ⅲ 第3次計画の基本方針と目標

1. 計画の基本方針と目標

第3次計画の基本方針と目標を次のとおり定めます。

■基本方針（案）

～「クルマがなくても出かけやすいまち 一宮」～

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

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

■目標（案）

目標1 （案1）中核市にふさわしい質の高い公共交通の実現

地域の拠点都市にふさわしい都市づくりを推進するため、適切なサービスレベルを確保した質の高い公共交通の実現を図ります。

目標1 （案2）利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現

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

目標2 まちなかウォーカーブルを楽しむ交通の創出

一宮駅周辺では「居心地良く、歩きたくなるまちなか」を創出するため、官民連携の取り組みを行っています。地域の交通環境の改善による一宮駅周辺へのアクセス性の向上を図り、まちの賑わいづくりを推進します。また、まちなか空間と親和性の高い新たなモビリティの活用により、安全、快適で楽しい移動の実現を図ります。

目標3 地域の皆さんと作る新しい公共交通の構築

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

2. 計画の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成 26 年総務省告示・国土交通省告示第 1 号）に基づく地域公共交通計画として位置付けます。

3. 計画の区域と期間

計画の区域は、一宮市全域とします。

計画の期間は、令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間とします。

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

■公共交通ネットワークイメージ

作成中

4. 基本方針に基づく実施事業

プロジェクト1・3・8（基本方針 1つ、目標 3つ、事業群 8つ）として、基本方針に基づく実施事業を示します。

【実施事業】

事業群	事業	優先	主体
① ネットワークの維持と サービスレベルの強化	公共交通ネットワーク体系の維持		市
	幹線的バスのサービスレベル強化	★	市, 交通事業者
	路線バスのルート改善	★	市, 交通事業者
② 交通拠点の機能強化	一宮駅拠点化整備		市, 交通事業者
	各地区における交通拠点の設定と整備		市, 交通事業者, 民間企業
③ 既存公共交通の利用促進	公共交通に関する情報提供の継続		市, 交通事業者
	便利な乗車券の販売等の運賃施策	★	市, 交通事業者, 民間企業
	バリアフリー化の推進		市, 交通事業者, 民間企業
	運転免許自主返納の促進		市, 交通事業者
	公共交通利用啓発		市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業
④ i-バスミニのリニューアル 等による外出支援	目的地の増設等	★	市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業
⑤ 地域主体の新しい交通に よる移動ニーズへの対応	地域協議会が中心となったバス・乗合 タクシー等の導入		市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業
⑥ 他の主体との連携による 公共交通活性化	商業施設、沿線企業、病院などとの連携		市, 民間企業
	地域住民と連携した公共交通の利用 促進		市
	近隣市との連携		市・近隣市, 交通事業者
⑦ 情報技術の活用	オープンデータの活用		市, 交通事業者, 民間企業
	タクシー配車の高度化		市, 交通事業者
	MaaS アプリの活用		市, 交通事業者
⑧ 持続可能な運行確保の ための取組	ドライバー確保		市, 交通事業者
	運賃体系の検討		市, 交通事業者, 市民・地域

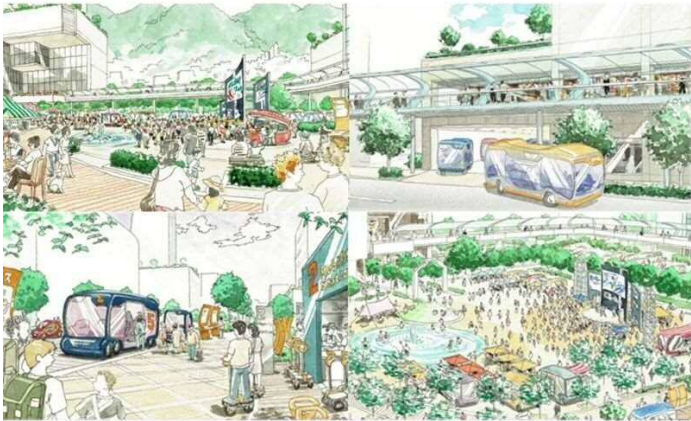
事業群 ① ネットワークの維持とサービスレベルの強化

事業	①-1 公共交通ネットワーク体系の維持				
期待される効果	質の高い公共交通の実現				
実施主体・連携等	市				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 路線ごとの適切なサービスレベルを確保し、質の高い公共交通ネットワーク体系の維持を図ります。公共交通が一体的に機能し利用できるよう、鉄道、バス、タクシー、自転車等の相互連携の充実を図ります。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
公共交通ネットワーク体系の維持			検討中		

事業	①-2 幹線的バスのサービスレベル強化				★優先事業
期待される効果	質の高い公共交通の実現				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 質の高い公共交通ネットワーク体系とするため、一宮市都市計画マスタープランで主要バスと位置付けられているバス路線において、活動が多い時間帯での一定本数の確保などサービスレベルの強化を行います。 特に、鉄道駅と接続し、通勤・通学利用が多い幹線バスにおいては、通勤時間帯（ピーク時）の本数確保、夜間時間帯の運行確保に努めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
幹線的バスのサービスレベル強化			検討中		



事業	①-3 路線バスのルート改善 ★優先事業				
期待される効果	質の高い公共交通の実現、利便性向上				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 一宮市都市計画マスタープランで主要バスと位置付けられているバス路線の中で、ネットワークが構築できていない、光明寺線及び九日市場線のルート改善を図ります。 他路線と比較し利便性が著しく低いi-バス木曽川・北方コースと鉄道駅へ接続できていない光明寺線の一体的な見直しを行い、木曽川町・北方町の公共交通利便性を高めます。 居住誘導区域、都市機能誘導区域にもかかわらず公共交通サービスレベルが低く、鉄道駅に接続できていない九日市場線の見直しを行い、丹陽町の公共交通利便性を高めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バス木曽川・北方コースと光明寺線の一体的な見直し			検討中		
九日市場線の見直し					

事業群 ② 交通拠点の機能強化

事業	②-1 一宮駅拠点化整備				
期待される効果	乗継利便性向上、分かりやすさ向上、賑わいづくりへの寄与				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 一宮市の都市拠点として、バスターミナルの集約化を図るとともに、鉄道やバス、タクシー、自転車等の乗り換え利便性を向上するなど交通拠点としての機能を強化します。 一宮駅周辺での「居心地良く、歩きたくなるまちなか」創出、まちの賑わいづくりにつながるよう、新たなモビリティサービスの検討を行います。 付加価値のある将来を見据えた空間づくりなど拠点整備を進めます。 					
					
未来型駅前空間イメージ（出典：LIGARE）要差し替え					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
			検討中		

事業	②-2 各地区における交通拠点の設定と整備				
期待される効果	乗継利便性向上、分かりやすさ向上、各地区の拠点充実				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 民間企業				
【取組内容】	<p>・副次的都市拠点である尾西庁舎、木曾川駅等において、交通拠点として設定し、交通機能を強化します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス、自転車との連携環境の強化（鉄道駅やバス停留所における駐輪場の新設・維持・管理） ・iバスの見直し（ダイヤ見直し、起終点の変更） ・待合環境の改善 				
	 <p>まちなかモビリティ・ハブ（出典国土交通省資料）</p>				
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
交通拠点の設定			検討中		
交通機能の充実					

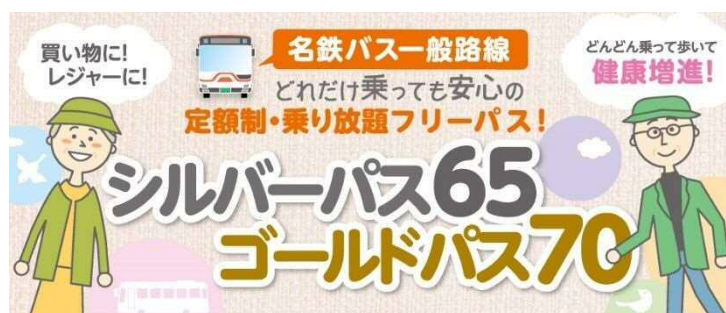
事業群 ③ 既存公共交通の利用促進

事業	③-1 公共交通に関する情報提供の継続				
期待される効果	認知度向上、利便性向上、利用促進、待ち時間短縮				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】	<p>・公共交通マップやSNSを利用した情報発信、乗り換え検索の活用、系統番号の案内推進、バスロケーションシステムの充実など、市民に加え、市外からの来訪者にも分かりやすく幅広い内容、方法で情報発信を積極的に行います。</p>				
	  <p>一宮市公共交通マップ</p>				
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
情報提供			検討中		

事業	③-2 便利な乗車券の販売等の運賃施策	★優先事業
期待される効果	利用促進、高齢者自動車運転免許返納の促進、子育て世代支援	
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 民間企業	

【取組内容】

- ・既存乗車券のPRやMaasアプリを活用した乗車券発行など、利用促進につながる便利な乗車券を販売・PRする。
 - ・名鉄バス発行のゴールドパス、シルバーパスのPR強化・活用
 - ・Maasアプリを活用した市内公共交通デジタルチケットの企画・販売
 - ・Maasアプリを活用した公共交通と健康増進の連携（ポイントプログラムの導入等）
 - ・MaaSアプリを活用したイベント時のインセンティブ付加
 - ・子ども、学生、若い世代への支援（通学定期の購入支援等）



ゴールドパス、シルバーパス（出典：名鉄バスホームページ）


スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
既存乗車券のPR			検討中		
Maasアプリを活用した乗車券発行					

事業	③-3 バリアフリー化の推進
期待される効果	利便性向上、利用促進
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 民間企業

【取組内容】

- ・鉄道、バス、タクシーを相互に利用できる交通拠点におけるバリアフリー化整備を進める。
- ・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。


スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
交通拠点のバリアフリー化			検討中		
人にやさしい車両の導入					

事業	③-4 運転免許自主返納の促進				
期待される効果	高齢者自動車運転免許返納の促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 警察や県と連携				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりを行い、高齢者自動車運転免許返納を促進する。 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通による移動支援の充実 市内全体での優遇措置の推進 MaaS アプリを活用した公共交通利用時のインセンティブ付与 名鉄バス発行のゴールドパス、シルバーパスのPR強化・活用 情報提供 など 					
					

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
運転免許を返納しやすい環境づくり			検討中		

事業	③-5 公共交通利用啓発				
期待される効果	認知度向上、利用促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の認知度向上や利用促進を図るため、継続的な利用啓発に努めます。 <ul style="list-style-type: none"> 小学生、子育て世代、高齢者向けバスの乗り方教室の実施 転入者に向けた公共交通マップ配布 イベント等での利用意識啓発 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
公共交通利用啓発			検討中		

事業群 ④ i-バスミニのリニューアル等による外出支援

事業	④-1 目的地の増設 ★優先事業				
期待される効果	公共交通不便地における利便性向上、高齢者等の外出支援				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・i-バスミニにおいて、日常生活に必要となる商業施設や診療所など、最寄りの鉄道駅やバス停以外の目的地を追加し、高齢者等の外出を支援します。 ・民間企業の保有車両や既存タクシーを活用した買物支援や通院支援についても市民や地域と議論しながら、高齢者等の外出支援の拡充を図ります。 					
					
取組事例：葉栗連区 西山町内会 <ul style="list-style-type: none"> ・一宮市地域包括支援センター「コムネックスみづほ」、特別養護老人ホーム「葉栗の郷」の協力により、令和2年(2020年)11月から買物ツアーバスの運行を開始。 ・運行時間：原則 毎週火曜日 午後1時30分 (午後2時30分に西山集会所に帰宅) ・ルート：8号棟南側駐車場 → カネスエ浅井店(スーパー) → 西山集会所(約2km) 					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バスミニのリニューアル			検討中		
買物支援や通院支援の拡充					

事業群 ⑤ 地域主体の新しい交通による移動ニーズへの対応

事業	⑤-1 地域協議会が中心となったバス・乗合タクシー等の導入				
期待される効果	継続的な公共交通の維持、利用促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 市民・地域, 民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・千秋町、萩原・大和町のように、住民や地元民間企業などが参画する地域協議会が中心となって、地域内交通の改善や活性化などの取り組みを進めます。地域協議会が中心となることで、バスを活用した地域コミュニティの活性化も期待します。 ・新しく地域協議会を立ち上げる事前準備として、以下の内容に取り組みます。 <ul style="list-style-type: none"> ・市と地域協議会の役割分担の明確化 ・住民・民間企業による協賛制度の創出 ・新規運行・運行見直し・運行廃止等の仕組みづくり ・市外運行の際のルール of 明確化 					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
仕組みづくりなど事前準備			検討中		
地域協議会の立ち上げ					

事業群 ⑥ 他の主体との連携による公共交通活性化

事業	⑥-1 商業施設、沿線企業、病院などとの連携				
期待される効果	継続的な公共交通の維持、利用促進、利便性向上				
実施主体・連携等	市, 民間企業, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 目的地となる鉄道駅や病院、大型商業店舗などと連携し、公共交通である鉄道、バス、タクシーや自転車などが集約できる施設での交通拠点化を進めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
目的施設での交通拠点化			検討中		



事業	⑥-2 地域住民と連携した公共交通の利用促進				
期待される効果	認知度の向上、市民の意識醸成、利用促進				
実施主体・連携等	市, 市民・地域				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通と地域内交通、公共交通と福祉施策の分担範囲を明確化し、地域の実情に即した交通のあり方を市民や地域とともに議論を進め、地域住民と連携した利用促進を図ります。 					
<div style="border: 1px solid black; width: 200px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; color: blue;">取組事例（千秋、萩原・大和）</p>			<div style="border: 1px solid black; width: 200px; height: 100px; margin: 0 auto;"></div> <p style="text-align: center; color: blue;">取組事例（千秋、萩原・大和）</p>		
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
地域住民と連携した利用促進			検討中		


事業	⑥-3 近隣市との連携				
期待される効果	利便性向上、目的地の増加、利用促進				
実施主体・連携等	市, 近隣市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅への延伸など路線バスの市外運行を含む見直しについて、隣接市と連携を図りながら進めます。 ・新しい地域内交通を検討・導入する際には、目的地となる施設が立地する隣接市と連携を図りながら進めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
光明寺線の見直し			検討中		
九日市場線の見直し					
新しい地域内交通の検討・導入					

事業群 ⑦ 情報技術の活用

事業	⑦-1 オープンデータの活用				
期待される効果	利便性向上、分かりやすさ向上、利用促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・i-バスミニのデータをオープンデータ化するなど、GTFS-JPデータの整備・充実を図ります。 ・バスデータを公開し、経路検索や時刻表検索、運行情報表示、交通計画の検討などに活用するとともに、民間企業による新サービスへの活用も期待します。 					
<p>バス情報のオープンデータ化イメージ図（要出典確認）</p>					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バスミニのオープンデータ化			検討中		

検討中であり、今後の議論をうけて内容が変わることがあります

事業	⑦-2 タクシー配車の高度化				
期待される効果	タクシーの効率配車・運行				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 少ない営業車両や人員での効率的な配車や運行、乗務員の給与増加などにつなげるため、新しいタクシーシステムの導入を検討し、システム構築を行います。市内を運行する複数のタクシー事業者が連携することにより、同じシステムを活用し、利用者の満足度向上にもつなげます。 					
					
イメージ図		タクシー車両写真 など			
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項 目	R6	R7	R8	R9	R10
新しいタクシーシステムの導入			検討中		

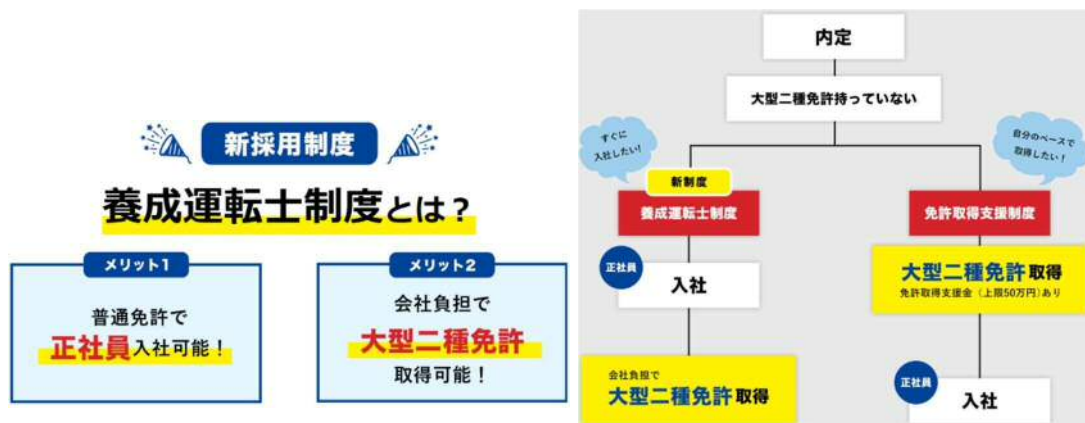
事業	⑦-3 MaaS アプリの活用				
期待される効果	利便性向上・利用促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 利便性向上や利用促進のため、1日乗車券の発行やイベント時のインセンティブ付与など、積極的に既存 MaaS アプリを活用します。 					
					
デジタルチケット事例					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項 目	R6	R7	R8	R9	R10
デジタルチケットの発行			検討中		
イベント時のインセンティブ付与などの活用			検討中		

事業群 ⑧ 持続可能な運行確保のための取組

事業	⑧-1 ドライバー確保
期待される効果	地域におけるドライバー不足の解消
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 県と連携

【取組内容】

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



名鉄バス運転士採用制度（出典：名鉄バスホームページ）

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
免許取得補助の広報			検討中		
ワンストップ情報の提供			検討中		

事業	⑧-2 運賃体系の検討
期待される効果	受益者負担の適切化
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 市民・地域

【取組内容】

- 公共交通の運行・利用に関する「利用者・地域と社会の負担割合」について協議し、市民をはじめとする関係者と合意形成を図り、i-バス、i-バスミニの運賃見直しを行います。
- 実証実験として10年間販売を行っている「一宮おでかけバス手形」や「1日乗車券」については、販売状況、利用状況等を勘案し、今後のあり方やチケットの形態、販売方法、料金などの見直しを行います。
- 既存のMaaSアプリ等を活用し、デジタルチケットの設定・販売について協議し、取り組みを進めます。

コース	運賃 大人	運賃 小学生	運賃 未就学児	ICカード利用
一宮	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	○
千秋町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×
大和町・萩原町	200円(※100円)	100円(※50円)	無料	×
尾西北	100円	100円	無料	○
尾西南	100円	100円	無料	○
木曾川・北方	100円	100円	無料	○

- 「木曾川庁舎」～「エコハウス138」の料金は、大人100円(※50円)、小学生50円(※30円)です。
- ※()は身体障害者・療育・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方と、介添えのための付き添い者の料金です。

i-バス運賃

一宮おでかけバス手形

スケジュール（実施、評価・見直し）

項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バス、i-バスミニの運賃見直し					
一宮おでかけバス手形、1日乗車券の見直し			検討中		
デジタルチケットの活用					

5. 計画の評価指標・目標数値

【評価指標】

	Output 指標	Outcome 指標
目標 1 中核市にふさわしい 質の高い公共交通の実現	①運行便数 ②運行時間帯	③利用者数 ④収支率 ⑤利用者 1 人あたり行政負担
目標 2 まちなかウォークア ブルを楽しむ交通の創出	⑥新交通モードの導入 ⑦一宮駅発便数	⑧免許返納数 ⑨駅周辺の歩行者数
目標 3 市民と一緒に作る新 しい公共交通の構築	⑩ルール策定状況	⑪ルールを活用した取り組み の有無

(↑皆様からご意見いただいたのち、表現や項目は改めて更新)

【検討いただく内容】

①運行便数

- ・ここでは、片道を 1 回と数えているが、確保維持改善事業費補助金に合わせるなら「運行回数：片道を 0.5 回と数える」
- ・主要系統の運行間隔等の指標も考えられるため要協議
- ・指標⑦と重複するため、いずれかの指標だけでもよいか要協議

②運行時間帯

- ・主要路線の一宮駅発車時刻で良いと考えるが、どの路線を対象とするか要協議

③利用者数

- ・算出対象：名鉄バス全系統 + i-バス全系統 (i-バスミニを含めるべきか要協議)
- ・算出方法：事業者からの報告による (期間はバス年度か事業年度か要確認)

④収支率

- ・算出対象：i-バス全系統 (i-バスミニを含めるべきか要協議)
- ・算出方法：(運賃収入※+協賛収入) ÷ 運行経費

※運賃収入には、現金収入、回数券販売額、回数券販売相当額 (按分)、1 日券収入額 (名鉄按分)、おでかけバス手形収入額 (按分)、を含める

⑤利用者 1 人あたり財政負担

- ・利用者 1 人あたりか、市民 1 人あたりか要協議
- ・算出対象：i-バス全系統 + 名鉄バス光明寺線・イオン木曾川線
(i-バスミニを含めるべきか要協議)
- ・算出方法：市費負担額 ÷ 対象系統利用者数

⑥新交通モードの導入

- ・「新交通モード」という単語が適切かどうか要再考
- ・何を含めるか？ シェアサイクル、パーソナルモビリティ、キックボードなどが考えられるか、要協議
- ・指標について要協議
導入件数、導入台数などが指標として考えられるが、恒久的に継続できるかどうかなどリスクもある（実証実験はできるだろうが、本格導入はハードル高い）。

⑦一宮駅発便数

- ・算出対象：一宮駅を発車する名鉄バス + iバス
- ・算出方法：一宮駅を発車する便数をカウント
- ・指標①と重複するため、いずれかの指標だけでもよいか要協議

⑧免許返納数

- ・算出対象：一宮署での運転免許証の自主返納件数
- ・算出方法：一宮署による

⑨駅周辺の歩行者数

- ・市調査による

⑩ルール策定状況

- ・生活交通バス、iバスミニなどについて、今後地域との協働により導入を進めるためのルールを策定する（ルールは1つで良く、計画初年度あたりに策定したら完了といえる）。

⑪ルールを活用した取り組みの有無

- ・上記ルールを活用した取組の状況
- ・ありなしの判定とするか、件数を決めるか要協議
（多ければ良いというものでもないだろうから、評価指標としてはありなしで、件数を付記する形が良いか）

参考：評価指標の過去推移

	H30	R1	R2	R3	R4
運行便数（幹線のみ）※1	358 台/日	342 台/日	336 台/日	299 台/日	300 台/日
運行時間帯（幹線のみ）※2	5～23 時台	5～23 時台	5～23 時台	5～22 時台	5～22 時台
利用者数	4,979 千人	4,893 千人	3,505 千人	3,768 千人	4,149 千人
収支率	34.7%	32.6%	17.8%	20.4%	21.1%
利用者 1 人あたり財政負担	146.3 円/人	175.7 円/人	427.4 円/人	366.4 円/人	372.0 円/人
新交通モードの導入	—	—	—	—	—
一宮駅発便数	426	410	403	366	367
免許返納数	1,005	1,672	1,268	1,321	1,153
駅周辺の歩行者数 ※3	4,360	4,938	3,903	3,204	3,260
ルール策定状況	—	—	—	—	—
ルールを活用した 取り組みの有無	—	—	—	—	—

※1：一宮駅バス停発の1日あたりの便数（対象路線は、以下のとおり）

※2：以下の対象路線の内、一宮駅バス停発の始発（最も早い）から終発（最も遅い）時間帯

対象路線（幹線機能のある路線）：起線、一宮・宮田線、一宮・川島線、江南団地線、古知野線、丹陽線

※3：一宮駅東口の歩行者数（3箇所、6時間合計）

【目標値】（評価指標に関する検討および過去推移を考察の上決定）

		現況値（R4 実績）	目標値
目標 1 中核市にふさわしい質の高い公共交通の実現	運行便数		
	運行時間帯		
	利用者数	4,149 千人	
	収支率	21.1%	
	利用者 1 人あたり行政負担	372.0 円/人	
目標 2 まちなかウォーカーカブルを楽しむ交通の創出	新交通モードの導入	0	
	一宮駅発便数		
	免許返納数		
	駅周辺の歩行者数		
目標 3 市民と一緒に作る新しい公共交通の構築	ルール策定状況	なし	あり
	ルールを活用した取り組みの有無	なし	あり

6. 計画の評価・検証

評価の考え方や方法、実施サイクル等を記載

■目標の達成状況の評価（評価サイクル：5年）

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

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

※評価指標決定後、評価シートの様式を作成する

■各事業の評価（評価サイクル：1年）

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

評価方法：①中間報告

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

②最終報告

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

※参考：関市（別添）

■系統別の評価（評価サイクル：1年）

i-バス・市補助路線については、系統毎に利用状況等の評価を実施する。

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

※系統評価シート（資料1-6）を参照

※系統評価シートは中部運輸局のコミバス・フィーダー分析シートを微修正して活用

※上記検討後、評価のスケジュール表を作成する

※年間の評価については、中部運輸局の評価の手引きを参考に作成予定