

第39回 一宮市地域公共交通会議

日時：令和5年8月2日（水）午前9時30分～

場所：一宮市役所本庁舎 11階 1102会議室

議 事 次 第

1 開会

2 議題

- | | | |
|---------------------------|--------|-------|
| (1) iーバス一宮コース停留所の位置変更について | 《協議事項》 | 【資料1】 |
| (2) 公共交通に関する住民懇談会について | 《報告事項》 | 【資料2】 |
| (3) 第3次一宮市公共交通計画について | 《協議事項》 | 【資料3】 |

3 その他

4 閉会

いーバス一宮コース 市民会館停留所 の位置変更について

いーバス一宮コース 市民会館(子ども文化広場図書館)の位置を、下記のとおり変更します。

記

変更内容：下図のとおり北へ移動

理由：大平島公園内 流域貯留施設築造工事のため



一宮コース → 市民病院行 → 木曽川庁舎行

- 移設場所：一宮市朝日1丁目7番地10先(市民病院行)
一宮市朝日2丁目6番地1先 (木曽川庁舎行)
 - 停留所設置箇所の状況：市道
 - 変更予定年月日：令和5年8月3日(木)予定
 - 公安委員会、道路管理者(市道)、地権者：停留所移設について支障なし
- ※地域町内会等へ説明を行い、移設について了承を得ています。

公共交通に関する住民懇談会について

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

1回目：名古屋大学大学院より公共交通の情報提供

移動手段や頻度、移動の際の困りごとなどをグループワーク形式で議論

2回目：1回目の意見を元に名古屋大学大学院より地域にあった移動手段を提案

目的地の絞り込み、提案に対する意見をグループワークで議論

※今年度開催地区の内容については裏面、参考資料のとおり

連区	日時(令和5年)	場所	参加人数	参考資料
北方町連区(1回目)	1月18日(水)午後2時～	北方公民館	14人	前回会議で報告
木曾川町連区(1回目)	1月22日(日)午前10時～	木曾川庁舎	12人	
萩原町連区	2月19日(日)午前10時～	萩原公民館	12人	
大和町連区	3月10日(金)午後2時～	大和公民館	22人	
北方町連区(2回目)	3月19日(日)午前10時～	北方公民館	7人	
木曾川町連区(2回目)	3月19日(日)午後2時～	木曾川庁舎	12人	
起・小信中島・三条・大徳・朝日・開明連区	6月18日(日)午前10時～	尾西庁舎	27人	資料2-1
奥町連区	7月10日(月)午前6時～	奥公民館	20人	—
浅井町連区	7月13日(木)午後6時30分～	浅井公民館	17人	—

今後の予定は以下のとおりです。

連区	日時(令和5年)	場所	参加人数	参考資料
丹陽町連区	8月2日(水)午後2時30分～	丹陽公民館	20人 (予定)	
西成連区	8月2日(水)午後6時30分～	西成公民館	20人 (予定)	
葉栗連区	8月3日(木)午後6時～	葉栗公民館	20人 (予定)	
今伊勢町連区	8月4日(金)午後2時～	今伊勢公民館	20人 (予定)	
千秋町連区	8月4日(金)午後6時～	千秋公民館	20人 (予定)	
宮西・貴船・神山・ 大志・向山・富士連区	令和5年8月以降			

公共交通に関する住民懇談会を開催しました

概要

市では、名古屋大学大学院と共同で一宮市公共交通計画の改定作業を行っています。第3次一宮市公共交通計画の策定にあたり、地域の皆様と一緒に公共交通について考えるため令和5年6月18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主なご意見

【開明・小信中島】

- ・開明駅にもバス停を作ってほしい。駅の南側にある農協の駐車場をバス停に活用できないか。
- ・買い物、通院、駅利用が移動の目的となるため商業店舗や医療施設前にバス停を整備してほしい。
- ・自動車に慣れすぎて、10分歩くのが手間
- ・公共交通マップやi-バス時刻表、バス停に掲示されている文字が小さくて見にくい。
- ・奥町駅東駐輪場が、自転車が多く、駐輪場前の道路が舗装されていないため利用しにくい。

【大徳・起・三条】

- ・堤防沿いはバス停が少ないため、堤防沿いに住んでいる高齢者は移動に不便を感じている。
- ・i-バスが起地区を通らないので不便
- ・i-バス尾西北コースに関して、起地区を通すとともに一宮西病院行きにしてほしい。

【朝日】

- ・i-バス尾西南コースを使い、「尾西公園」で名鉄バスに乗り換えて一宮駅に行ったとき、車の倍以上時間がかかった。
- ・バスの本数が少なく、最終が早い。特に、萩原駅に行くバスの本数を増やしてほしい。
- ・玉野駅、国府宮駅に行くバスをつくらしてほしい。



進捗状況

第3次一宮市公共交通計画(素案) 目次

I 計画策定の背景と位置づけ

1. 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. 公共交通ネットワーク
5. 基本方針に基づく実施事業
6. 計画の評価指標・目標数値
7. 計画の評価・検証

参考資料

1. 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

前々回：令和5年3月23日(木)
前回：令和5年5月26日(金)

：協議事項・報告事項

今回：令和5年8月2日(水)

：協議事項

次回：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

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

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)

今回

第39回：令和5年8月2日(水)

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

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】

◆第38回一宮市地域公共交通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
1	<p>計画全般</p> <p>買い物は、「楽しい」「生きがい」などに繋がっている。バスは通院利用というイメージが強いが、楽しいイメージを定着させることで、良い公共交通となっていくのではないかと。</p>	<p>行政機関が策定する計画であり、堅い表現になりがちではありますが、言葉選び、表現を工夫して「わくわく」するような計画策定に努めます。</p>
2	<p>実施事業において、他の事例やイメージ図は載せない方が良い。具体的な構想があるならばイメージ図を掲載しても良いが、オリジナルの計画内容を記載すべきである。</p>	<p>ご意見のとおり、作成します。</p>
3	<p>計画の評価指標</p> <p>計画策定後のモニタリングについて、何を重視してチェックするのか、今後の議論が必要である。全便で乗降カウントを実施し、モニタリングを行っている自治体もある。</p>	<p>公共交通の実態を経年的に把握できるような評価指標を設定します。</p>
4	<p>多様な意見を拾うことも目的であり、参加者や議論に偏りがないよう努めていただきたい。</p>	<p>これまでに行った地域懇談会では、サラリーマンの方、女性の方にも参加いただいておりますが、高齢者の参加が多く、学生や20～30歳代の参加は少ない状況です。</p>
5	<p>計画策定の進め方 (地域懇談会)</p> <p>高校生など公共交通を利用する学生の参加が有意義ではないかと。</p>	<p>今後も引き続き、多様な方に参画いただけるようにできる限り努め、地域懇談会を進めて参ります。</p>
6	<p>木曾川連区では、町内会の代表、地域づくり協議会に参加の若い方、女性の方に来ていただいた。性別や年齢を考慮して選定した。</p>	

◆第38回一宮市地域公共交通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
7	<p>環境への配慮、SDGs（持続可能な開発目標）の観点</p> <p>SDGsの考え方がある中で、本計画にも関連するのではないかと。また、カーボンニュートラルについても触れてはどうか。</p>	<p>SDGsの目標にも、持続可能な公共交通システムの提供について掲げられており、本計画においても、SDGs達成に向けた貢献という観点で、計画に反映してまいります。</p>
8	<p>カーボンニュートラル等については、他の自治体では、総合計画などで頭出しだけで具体事業の記載がないものが多い。重要な視点であり、どのように盛り込むか検討してはどうか。</p>	
9	<p>カーボンニュートラルについて、目標などに大々的に掲げると、電気バスを導入しようとするなど、間違った議論に発展する懸念がある。</p>	
10	<p>公共交通のサービスレベルを高め、自動車からの転換を促し、自然にCO2削減などにつながるまちづくりを目指すものとした。市民への無理強いに頼った公共交通に継続性はない。</p>	
11	<p>環境のために行動を変える方はほぼいない。便利であるから利用され、自然に行動が変わることが大事である。それは、5年、10年かけて変わっていくことであり、そのような方向を目指したい。</p>	
12	<p>SDGsの目標11-2が公共交通に関する項目となっており、世界的にも持続可能な公共交通の実現が重要項目として挙げられていることを市民にも理解いただけると良い。</p>	

◆第38回一宮市地域公共交通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
13	【事業群①-2】 幹線的バスのサービスレベル強化 ほか	「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」という記載について、どの路線が対象か、本計画をみただけで分かるようにしていただきたい。	ご意見のとおりです。交通事業者と調整を基に対象路線を記載いたします。
14	【事業群①-3】 路線バスのルート改善	木曾川・北方コースについては、国の補助要件から外れる予定であり、具体的な検討が必要である。計画への記載はこのままで良いが、より良い公共交通となるように進めていただきたい。	引き続き、地域と議論を深めてまいります。
15	【事業群②-1】 一宮駅拠点整備	一宮駅の待合環境は非常に良いが、今後、バス停案内の改善や空間づくりなど、具体的に実施する内容を段階的に記載してはどうか。	一宮駅周辺については、都市計画課において、未来ビジョン・今後の空間デザインを検討しており、情報共有・連携しながら取り組んでまいります。具体的内容については、ご意見のとおり、事業を段階的に記載します。
16	【事業群②-2】 各地区における交通拠点の設定と整備	浅井町などでも、i-バスミニとタクシー、バスの拠点整備ができれば、地域住民の居場所づくりにもつながる。江南市との協議も必要であるが、記載する方向で進めていきたい。地域公共交通会議できちんと議論することで、方策が見いだせるのではないかな。	計画に基づき具体の事業を検討する際には、ご意見も参考にしながら進めてまいります。
17	【事業群③-2】 便利な乗車券の販売等の運賃施策	公共交通は、健康面にも寄与すると考える。健康増進の視点でも記載いただき、少しでも多くの方に公共交通の利用を意識していただきたい。	健康増進の観点から具体の事業を検討する際には、担当課と連携しながら、公共交通のPRやポイントプログラムの導入などについて検討します。
18		健康担当部署(健康支援課)とも連携できるよう、市でも検討いただきたい。	

◆第38回一宮市地域公共交通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
19	<p>【事業群④-1】 i-バスのリニューアル等による外出支援</p>	<p>【i-バスミニ 事業全般の課題】 ・ 運行事業者の立場として、売上げが大変厳しい。他のタクシー事業者にも入っていただきたい。道路運送法許可の問題を解決して参入いただくためにも、時間制運行の導入を検討していただきたい。 ・ 委託料の点から現在のi-バスミニの継続が困難であることも課題として挙げてはどうか。</p> <p>【i-バスミニ 営業区域の課題】 ・ タクシーの営業区域の問題があり、運行においては非効率な配車を強いられている。タクシー営業区域の拡大はできないか。 ・ タクシーの営業区域については、問題点・課題に追加しても良いと考える。</p>	<p>現在のi-バスミニの運行委託については、大変非効率な運行となっており、運行事業者と協議のうえで改善につなげたいと考えます。 また、営業区域の問題は、大きな課題と認識しています。法令で定められている事柄のためハードルは高いですが、公共交通会議の場も含めて議論していきたいと考えています。</p>
20	<p>【事業群⑧-1】 ドライバー確保</p>	<p>・ 乗務員が全く足りない現状がある。計画策定をきっかけとして、一宮市で乗務員として勤務してくれる方を募集するキャンペーンを実施したい。 ・ 乗務員の給料改善にまでつなげることで、交通事業者からも積極的に協力してもらえる計画・事業としていきたい。</p>	<p>ご意見のありました、乗務員不足や近隣車両との融通については、運行事業者と連携し取り組んでいきたいと考えております。</p>
21		<p>深夜増便の実現に向けては、乗務員を地域で増やしていくこと、近隣の車両と融通すること、これらも課題として挙げてはどうか</p>	

第3次計画の基本方針と目標（素案P.13）

目標1「中核市にふさわしい質の高い公共交通の実現」と「利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現」の2案ありましたが、前回会議において、特に意見ありませんでしたので、事務局の判断で、「利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現」を採用いたしました。

議題 第3次一宮市公共交通計画について

○会議で議論いただきたい内容

【協議事項】

Ⅲ 第3次計画の基本方針と目標

- | | |
|-----------------|-------------|
| 5. 基本方針に基づく実施事業 | (素案 P19～30) |
| 6. 計画の評価指標・目標数値 | (素案 P31～33) |
| 7. 計画の評価・検証 | (素案 P34～37) |

「5. 基本方針に基づく実施事業」

前回会議において、議題としてお示しした内容から、各事業内容の精査やスケジュールの検討を進めてまいりました。検討中の内容ではございますが、次回の会議に向けて、ご意見をいただきたいと思っております。

「6. 計画の評価指標・目標数値」

本計画の基本方針「クルマがなくてもおでかけやすいまち 一宮」に向けて、3つの目標に応じた評価指標を設定し、それぞれの指標の目標値を達成できるよう、事業に取り組んでまいります。目標値の設定について、ご意見をいただきたいと思っております。

「7. 計画の評価・検証」

この評価方法により、事業効果の検証を継続的に行っていくための評価・検証の方法やスケジュールについて説明いたします。

各交通事業者様におかれましては、特に、実施事業について、市の事業だけでなく、交通事業者と共同で行う事業もございます。そのため、事業者の立場からのご意見をいただきたいと思っております。会議内でなくても結構ですので、会議後1週間程度を目途に、ご意見をお願いいたします。

第3次
一宮市公共交通計画
(素案)

令和5年〇月
一宮市

目 次

I 計画策定の背景と位置づけ

1. 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. 公共交通ネットワーク
5. 基本方針に基づく実施事業
6. 計画の評価指標・目標数値
7. 計画の評価・検証

参考資料

1. 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. 計画策定の背景

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

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

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

【SDGs(持続可能な開発目標)との関連性】

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

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

SDGs 目標 11

【都市と人間の居住地を包摂的、安全、レジリエントかつ持続可能にする】

ターゲット 11.2

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



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

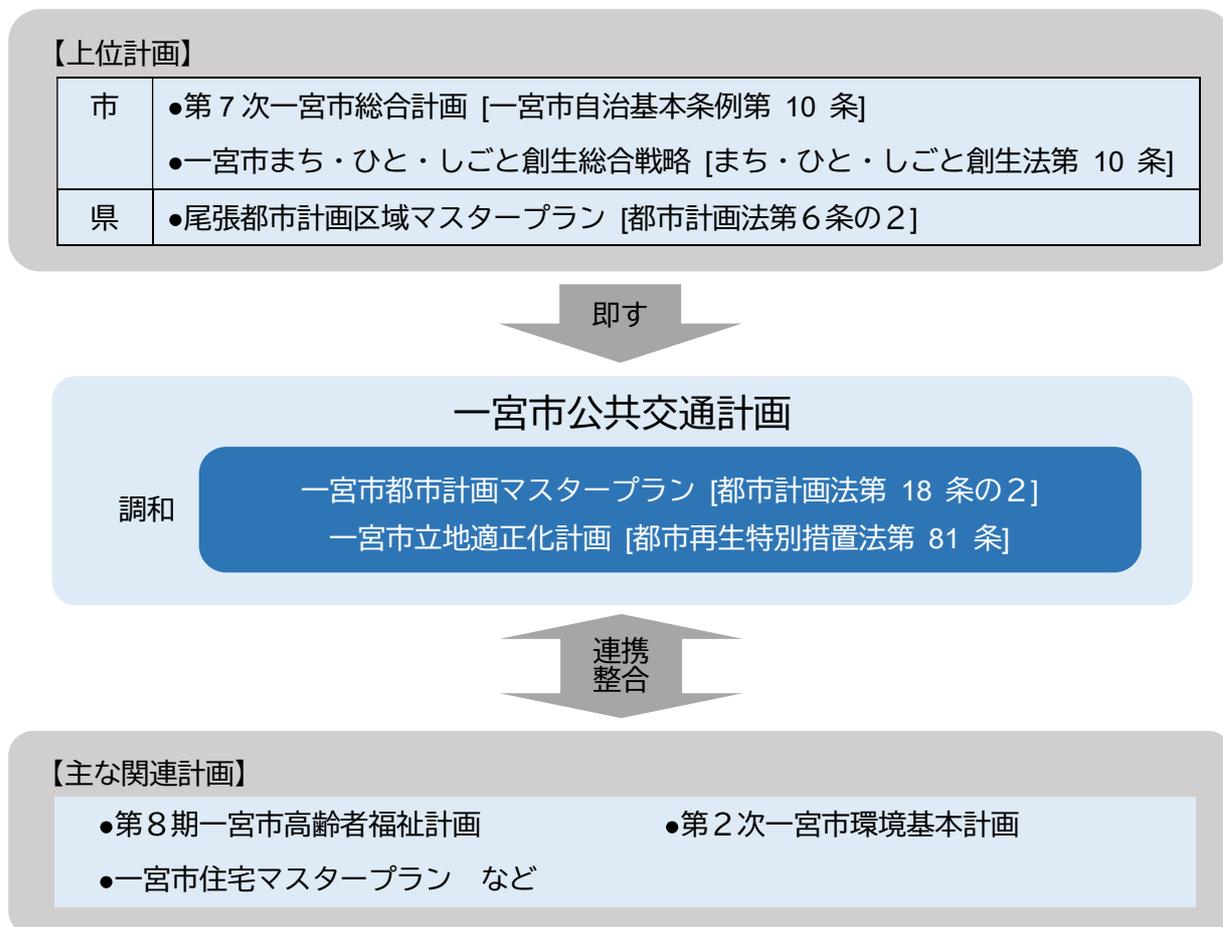
本市では、令和 3 年 1 月に「SDGs 日本モデル」宣言に賛同し、人口減少・超高齢化など社会的課題の解決と、持続可能な地域づくりに向けて、官民連携を進めております。

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

2. 上位・関連計画との関係性

本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】



3. 上位・関連計画における公共交通に関する方針

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

【都市将来像】

木曾の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮

【土地利用の方針】

住宅地の配置方針	<ul style="list-style-type: none"> 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
商業地の配置方針	<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。
産業用地の配置方針	<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。

● 都市拠点(一宮駅周辺)
市域内外からの利用を想定した広域的な都市機能や、市街地のにぎわいをもたらすために必要な都市機能が集積するエリア

● 副次的都市拠点(尾西庁舎・木曾川駅周辺)
都市拠点を補完し、市の北部、西部地域の高次の都市機能が集積するエリア

● 地域生活拠点(出張所・公民館等周辺)
日常生活を維持するため、利用頻度が高い生活便利施設が集積するエリア

凡例

- : 広域交通網
- : 主要幹線道路
- : 計画・整備中
- : 鉄道
- : 主要バス路線

(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】

基本目標1 「希望」	「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
<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。 	
基本目標2 「調和」	「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
<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。 	
基本目標3 「魅力」	「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
<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。 	
基本目標4 「活力」	「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
<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。 	
基本目標5 「安心」	「安心して快適に暮らせるまち」をつくる
<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

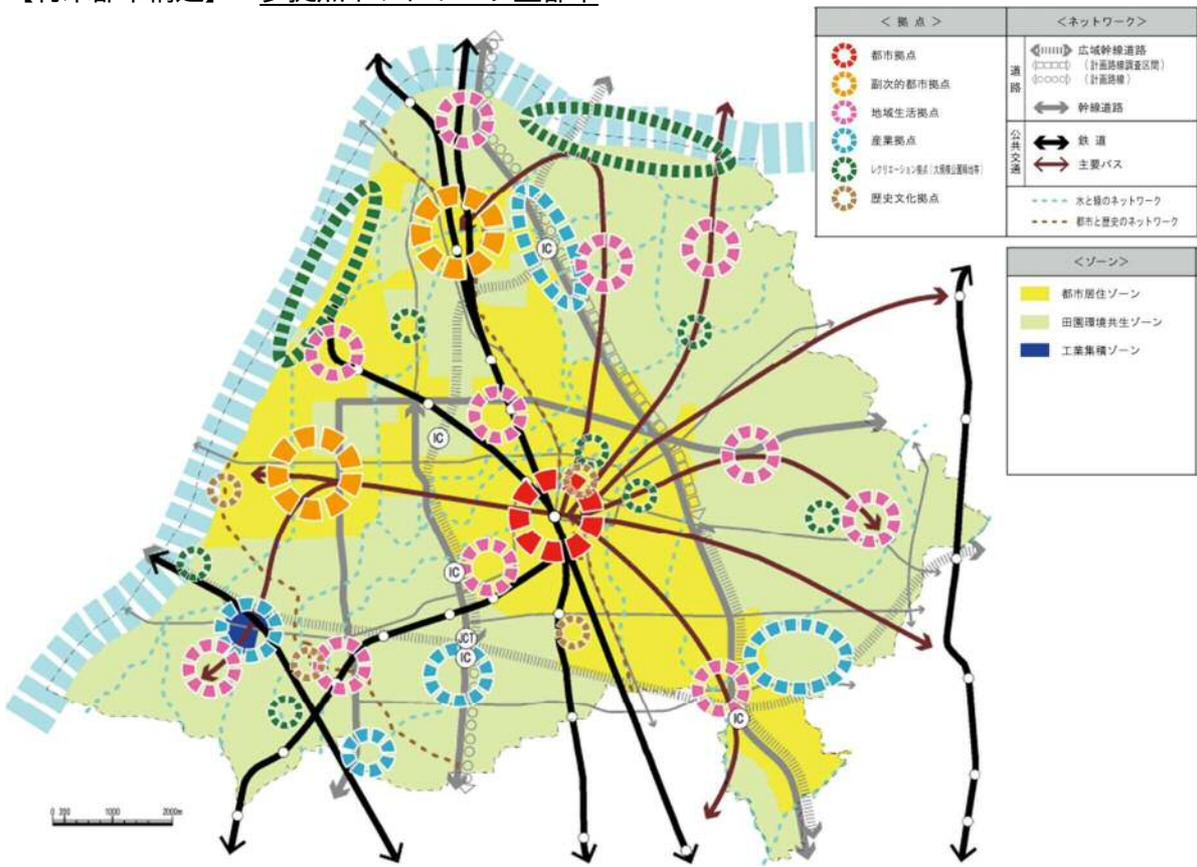
■目標3「誰もが豊かに暮らし続けることができる生活環境の確保」

- 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

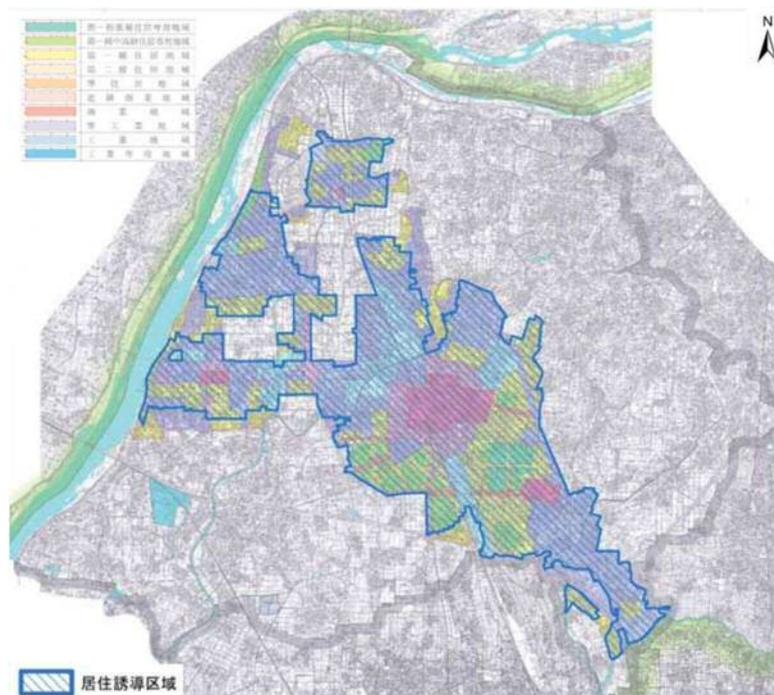
■拠点の位置づけ

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

～「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で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

目標1 利用者ニーズに対応した質の高い公共交通の実現

公共交通の利便性を高めるため、地域のきめ細かいニーズに応じた移動手段の確保や、情報通信技術を活用し、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 まちなかウォーク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。

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

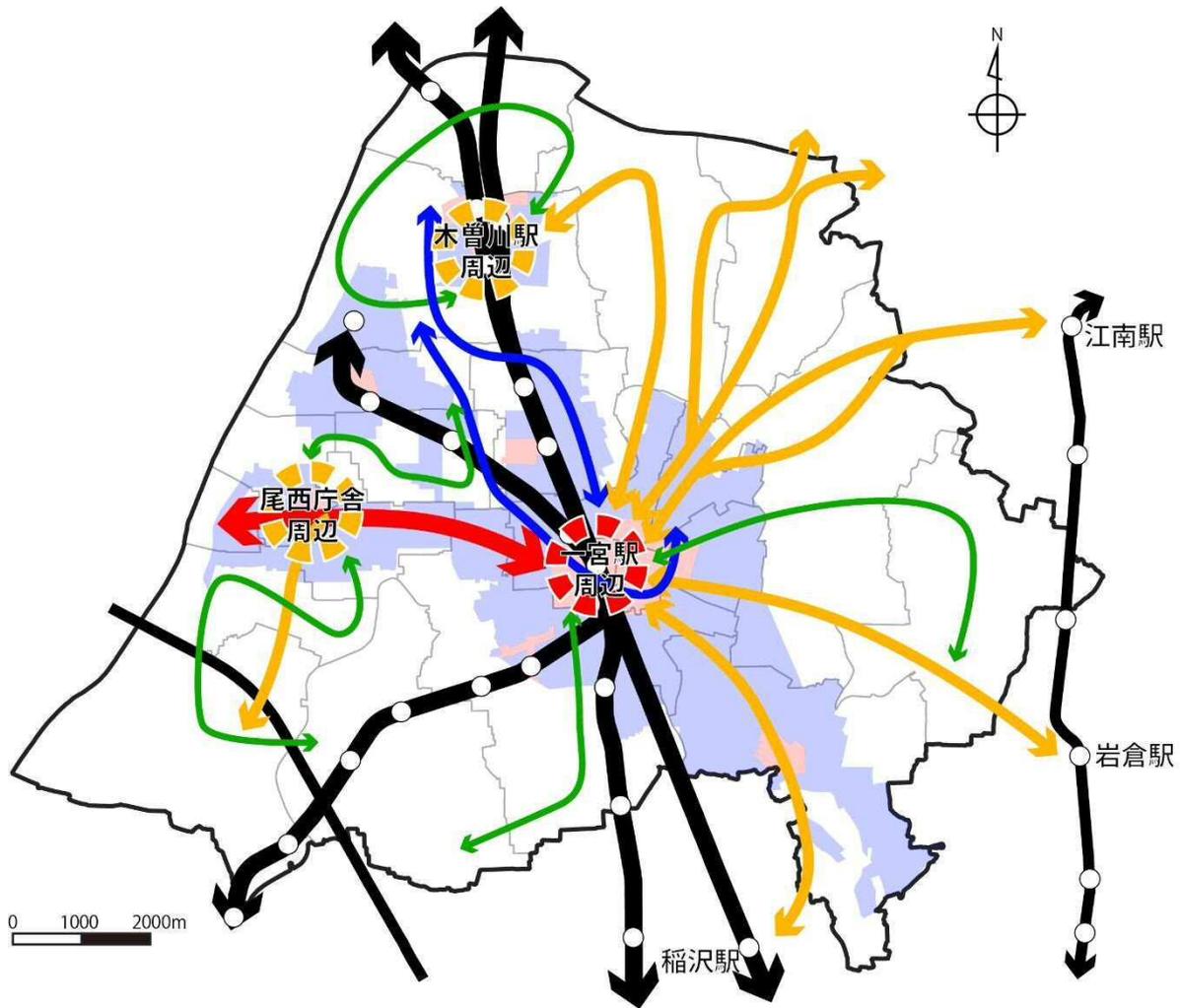
計画の区域は、一宮市全域とします。

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。

4. 公共交通ネットワーク

【公共交通ネットワーク図】



【公共交通の位置づけ・望ましいサービス】

区分	位置づけ	路線	望ましいサービス		市の関わり方
			運行間隔	運行時間帯※	
幹線	近隣都市や市内の都市拠点・副次的都市拠点を結ぶ路線	JR：東海道本線 名鉄：名古屋本線 名鉄：尾西線 名鉄バス：起線（起方面）	昼間：概ね30分以上待つことなく利用できるサービス	6時～23時台まで運行	民間事業で運行・実施が望ましい。ただし、このサービスレベルを下回る場合は、市として介入することも検討する。
準幹線	地域生活拠点等と中心部を結ぶ路線	名鉄バス：光明寺線 起線（蓮池・西中野方面） 一宮・宮田線 一宮・川島線 （川島系統）、（岩倉系統） 江南団地線 古知野線 丹陽線	昼間：概ね60分以上待つことなく利用できるサービス	6時～22時台まで運行	
まちなか幹線	市内の回遊性を高め、都市拠点を結ぶ路線	名鉄バス： 一宮・イオン木曽川線 iバス：一宮コース	昼間：概ね60分以上待つことなく利用できるサービス	8時～17時台まで運行	市が主体となって政策的に運行していく。
生活交通	地域内の移動を支援する路線	iバス：千秋町コース 大和町・萩原町コース 尾西北コース 尾西南コース 木曽川・北方コース iバスミニ その他外出支援の取組 など	需要に応じて運行	需要に応じて運行	一定のサービスについては、市が主体となって政策的に運行するが、地域が主体となつて取り組む場合には、市が利便性向上などを支援する。

※一宮駅発の時刻を基準とする。

【地域公共交通（地区内幹線系統）の確保維持に係る必要性】

○名鉄バス 一宮・イオン木曾川線

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

○iバス 一宮コース

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

○iバス 尾西南コース

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

○iバス 木曾川・北方コース

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

5. 基本方針に基づく実施事業

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[連携]
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, 地域の皆さま(i-バス)
② 交通拠点の機能強化	一宮駅の拠点機能の強化		市, 交通事業者, 施設管理者(拠点), 警察(新モビリティ)
	各地区における交通拠点の整備		市, 交通事業者
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
	お得で便利な乗車券の提供	★	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, 施設管理者(拠点)
	運転免許自主返納の促進		市, 交通事業者 [県, 警察と連携]
	公共交通利用啓発		市, 交通事業者, 地域の皆さま
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, 地域の皆さま, 民間企業
⑤ 地域主体による新たな公 共交通の構築	地域協議会の立ち上げ		市, 地域の皆さま
	地域協議会主体によるバス・乗合タクシ ー等の導入		市, 交通事業者, 地域の皆さま
⑥ 他の主体との連携による 公共交通活性化	商業施設などと連携した民間施設の交通 拠点化		市, 民間企業, 交通事業者
	隣接市との連携		市, 隣接市, 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		交通事業者, 市
	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, 地域の皆さま

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"> 路線ごとに設定した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	継続実施				

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、幹線・準幹線に位置付けているバス路線において、活動が多い時間帯での一定本数の確保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	事業者協議		事業者と連携し実施		

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, 地域の皆さま(i-バス)				
【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、光明寺線及び丹陽線のルート改善を図ります。 他路線と比較し利便性が低く、利用者の少ない i-バス木曾川・北方コースと、最寄りの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、木曾川町・北方町の公共交通利便性を高めます。 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い丹陽町出張所周辺地区について、最寄りの鉄道駅に接続できていない丹陽線の見直しを行い、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-バス木曾川・北方コースと光明寺線の一体的な見直し	i-バスルート検討 光明寺線事業者協議		継続実施		
丹陽線の見直し	関係者協議		継続実施		

事業群 ② 交通拠点の機能強化

事業	②-1 一宮駅の拠点機能の強化				
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, 施設管理者(拠点), 警察(新モビリティ)				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 一宮市の都市拠点として、必要に応じて、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。 将来を見据えた付加価値のある空間づくりなど、拠点整備を進めます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
バスターミナルの集約化	必要に応じて検討、事業者協議				
新たなモビリティサービスの検討	関係者協議				

事業	②-2 各地区における交通拠点の整備				
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				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 副次的都市拠点である尾西庁舎周辺、木曽川駅周辺のほか、特に都市機能誘導区域において、交通拠点を整備し、交通機能を強化します。 <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 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
交通拠点の整備	課題整理		必要に応じて整備		

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】					
<ul style="list-style-type: none"> 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。 					
					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
情報提供	継続実施				

事業	③-2 お得で便利な乗車券の提供 ★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、若者世代支援
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お得で便利な乗車券を販売・PRする。また、通学定期の購入支援等、若者世代への支援を進めていきます。

○既存乗車券について

- ・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アプリについて

- ・市内公共交通デジタルチケットの企画・販売
- ・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）
- ・イベント時のインセンティブ付加



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	→ 継続実施				
デジタルチケットの発行、イベント時のインセンティブ付与など	→ 導入検討・実証実験				

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, 施設管理者(拠点)

【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	→ 課題整理		→ 整備に向けた検討		
人にやさしい車両の導入	→ 車両購入費の補助の検討				

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]
<p>【取組内容】</p> <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"> ・公共交通利用の優遇措置の推進 ・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 	

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	継続実施(優遇措置の見直し)				

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, 地域の皆さま
<p>【取組内容】</p> <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	継続実施				

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 目的地の増設等 ★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, 地域の皆さま, 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地域の皆さまと議論しながら、高齢者等の外出支援の拡充を図ります。 					
			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	関係者協議		継続実施		
買物支援や通院支援の拡充	継続実施(新たな担い手への働きかけ)				

事業群 ⑤ 地域主体による新たな公共交通の構築

事業	⑤-1 地域協議会の立ち上げ				
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, 地域の皆さま				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 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	実施				
地域協議会の立ち上げ		必要に応じて関係者協議、立ち上げ			

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	⑤-2 地域協議会主体によるバス・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, 地域の皆さま				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・地域協議会が主体となって、地域の皆さまの移動ニーズ・公共交通の利用状況を把握し、利用されるバス・乗合タクシーなどの新たな移動手段の導入について検討します。 ・市は、交通事業者と連携を図りながら、地域協議会の活動を支援します。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
バス・乗合タクシー等の導入	継続実施				

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 商業施設などと連携した民間施設の交通拠点化				
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"> ・主な目的地となる大型商業施設、病院及び沿線企業などと連携し、バス、タクシーや自転車などが集約できる民間施設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
目的施設の交通拠点化	課題整理		関係者協議		

事業	⑥-2 隣接市との連携				
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, 隣接市, 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。 ・営業区域を跨いだタクシー配車など、タクシーをつかまえやすい環境整備について、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
丹陽線の見直し（再掲）	①-3 参照				
新しい交通の検討・導入	関係者協議、実証実験				
タクシー利用環境改善に向けての調整	関係者協議、実証実験				

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"> ・バスデータ等のオープンデータ化について、GTFS-JP データの整備・充実を図ります。 ・バスデータ等を公開し、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 style="text-align: center;">バス情報のオープンデータ化イメージ図 (標準的なバス情報フォーマット広め隊作成)</p>					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
バスデータ等のオープンデータ化	継続実施、関係者協議、データ拡充				

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	交通事業者, 市				
【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、新しいタクシー配車システムの導入を検討し、システム構築を行います。市内を運行する複数のタクシー事業者が連携することにより、同じシステムを活用し、利用者の満足度向上にもつなげます。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
新しいタクシー配車システムの導入	導入検討、実証実験				

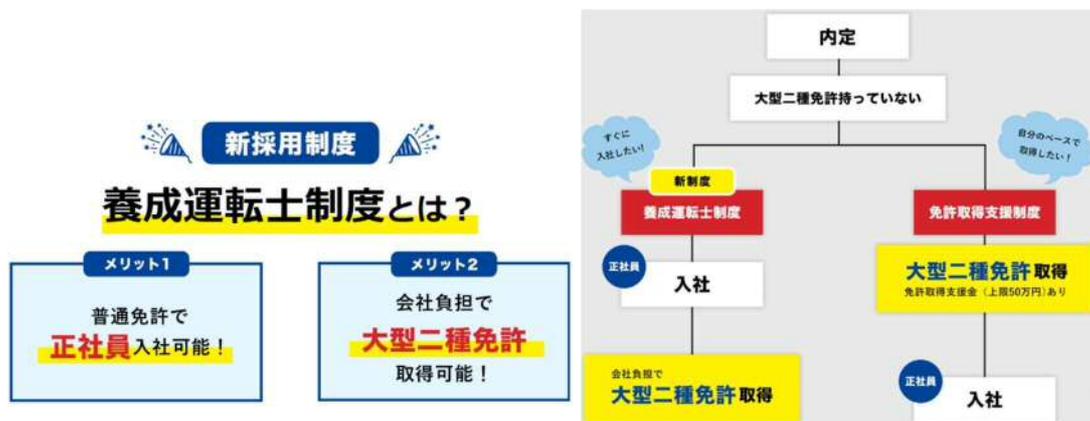
事業	⑦-3 MaaS アプリの活用				
期待される効果	利便性向上・利用促進				
実施主体・連携等	市, 交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> 利便性向上や利用促進のため、1日乗車券の発行やイベント時のインセンティブ付与など、積極的に既存 MaaS アプリを活用します。 					
スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
デジタルチケットの発行、イベント時のインセンティブ付与など（再掲）	③-2参照				

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

【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	継続実施				
ワンストップ情報の提供	情報整理後実施	継続実施			

事業	⑧-2 運賃体系の検討
期待される効果	受益者負担の適正化
実施主体・連携等	市, 交通事業者, 地域の皆さま

【取組内容】

- 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	関係者協議、適宜見直し				
一宮おでかけバス手形、1日乗車券の見直し	継続して事業者と協議し、販売を継続実施				
デジタルチケットの発行、イベント時のインセンティブ付与など（再掲）	③-2 参照				

6. 計画の評価指標・目標数値

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

【評価指標】

目標	Output 指標	Outcome 指標
目標 1 中核市にふさわしい質の高い公共交通の実現	①平均運行間隔（系統別）	②利用者数（系統別） ③利用者 1 人あたり行政負担（系統別）
目標 2 まちなかウォークブルを楽しむ交通の創出	④一宮駅発便数（系統別）	⑤運転免許証返納者数 ⑥駅周辺の歩行者数
目標 3 市民と一緒に作る新しい公共交通の構築	⑦ルール策定状況 ⑧地域の取り組み件数	⑨ルールを活用した地区の実行率 ⑩収支率（系統別）

①平均運行間隔（系統別）

- ・昼間時間帯（10時から14時台）の1時間あたりの平均運行間隔

参考【公共交通の位置づけ・望ましいサービス】（再掲）

区分	路線	運行間隔
幹線	・ JR 東海道本線 ・ 名鉄名古屋本線 ・ 名鉄尾西線 ・ 名鉄バス起線（起方面）	昼間：概ね 30 分以上待つことなく利用できるサービス
準幹線 まちなか幹線	・ 名鉄バス（起線 起方面以外） ・ i-バス（一宮コース）	昼間：概ね 60 分以上待つことなく利用できるサービス

②利用者数（系統別）

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

③利用者 1 人あたり行政負担（系統別）

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

④一宮駅発便数（系統別）

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

⑤ 運転免許証返納者数

- ・一宮市高齢者運転免許証自主返納支援事業の支援を受けた人数

⑥ 駅周辺の歩行者数

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

⑦ ルール策定状況

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

⑧ 地域の取り組み件数

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

⑨ ルールを活用した地区の実行率

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

⑩ 収支率（系統別）

- ・算出対象：i-バス全路線
- ・算出方法：収入（運賃収入など） \div 支出（運行経費）

参考：評価指標の過去推移

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

※1：指標の数値は次の路線の運行間隔を明記

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

※2：一宮駅東口の歩行者数（3箇所、6時間合計）を明記

※3：iバス全路線の収支率を明記

【目標値】

目標	評価指標	現況値（R4実績）	目標値
目標 1 中核市にふ さわしい質の高い公 共交通の実現	平均運行間隔（幹線）	15分に1本	15分に1本
	平均運行間隔（準幹線）	30分に1本	30分に1本
	平均運行間隔 （まちなか幹線）	60分に1本	60分に1本
	利用者数	4,148,796	現況 以上
	利用者1人あたり行政負担（円/人）	372.0	372.0 以下
目標 2 まちなかウ ォーカブルを楽しむ 交通の創出	一宮駅発便数（便/日）	367	367 以上
	運転免許証返納者数（人/年）	1,153	1,153 以上
	駅周辺の歩行者数（人/6時間）	3,260	3,260 以上
目標 3 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	未策定	策定
	地域の取り組み件数	—	3 以上
	ルールを活用した地区 の実行率	—	ゼロ 以上 （1地区以上で新た な移動手段を運行）
	収支率（％）	21.1	21.1 以上

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

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

7. 計画の評価・検証

本計画は、PDCA サイクルの考え方により、以下の評価方法により、効果の検証を行います。

■目標の達成状況の評価（評価サイクル：5年）

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

評価方法：毎年5～6月の公共交通会議において、前年度の実績値を確認し、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。

■計画期間中の評価スケジュール(5年)

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

■各事業の評価（評価サイクル：1年）

事業一覧表を用いて、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12～1月の公共交通会議において、当該年度に予定していた事業の実施の有無、実施状況について取りまとめた中間報告資料を用いて、事業実施状況の中間報告を行う。

②最終報告

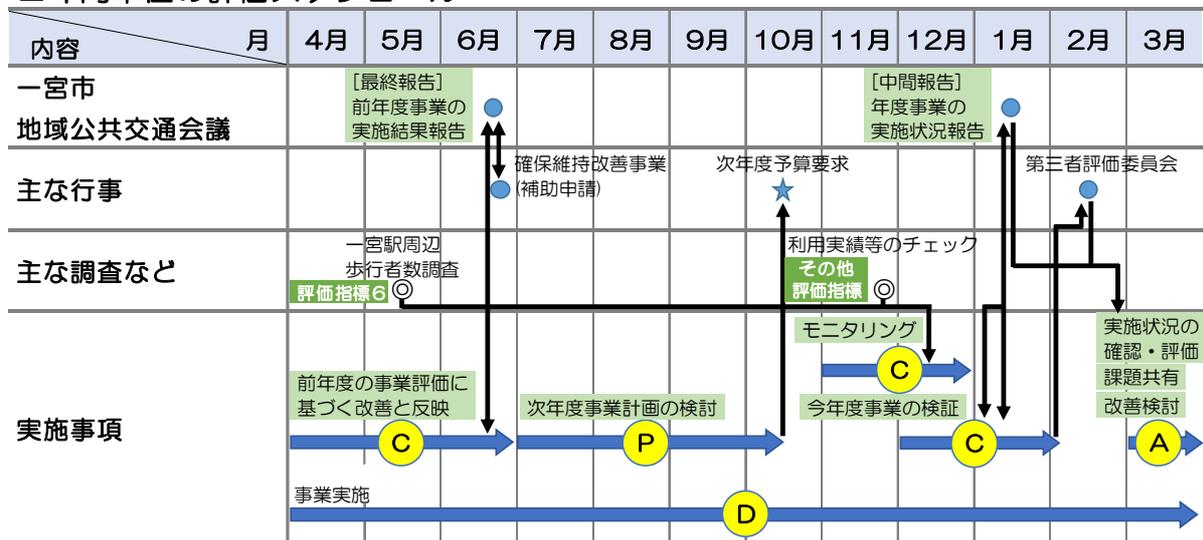
毎年5～6月の公共交通会議において、前年度の中間報告資料を更新し、前年度に予定していた事業の実施の有無、実施結果について取りまとめた最終報告資料を用いて、前年度の事業実施結果の最終報告を行う。

■系統別の評価（評価サイクル：1年）

i-バス・市補助路線については、系統毎に利用状況等の評価を実施する。

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

■年間単位の評価スケジュール



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

○系統別評価シート（1/2）

系統別評価シート（令和○年度） ○○線

系統の概要	運行系統名		運行事業者		運行区間	
					起点	
	運行回数 ^{※1}	平日	土曜日	日祝	主な経由地	
	始発時刻 ^{※2}					
	終発時刻 ^{※2}				終点	
	系統キロ程	往路		国・県補助	県補助	
復路			国補助			

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

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

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

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

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

※3 地域間幹線系統のみ記載

○系統別評価シート (2/2)

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