

第3次
一宮市公共交通計画

令和6年3月
一宮市

目 次

I 計画策定の背景と位置づけ

- 1. 計画策定の背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2. 上位・関連計画との関係性・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 3. 上位計画等における公共交通に関する方針・・・・・・・・ 3

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 2. 第2次計画の基本方針の達成状況・・・・・・・・・・・・ 10
- 3. 第2次計画の数値目標の達成状況・・・・・・・・・・・・ 12
- 4. 地域公共交通に関する問題点と課題・・・・・・・・・・・・ 13

III 第3次計画の基本方針、実施事業、評価

- 1. 計画の基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15
- 2. 計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
- 3. 計画の区域と期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
- 4. 公共交通ネットワーク・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
- 5. 基本方針に基づく実施事業・・・・・・・・・・・・・・・・ 20
- 6. 計画の目標と評価指標・目標値・・・・・・・・・・・・ 30
- 7. 計画の評価・検証・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32

参考資料

- 1. 市内公共交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 参考- 1
- 2. 利用者ニーズの調査結果・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 参考- 3
- 3. 用語集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 参考-10

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等の鉄道網をはじめ、名鉄バスや市が運行する「i-バス」が市中心部から放射状に運行しています。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予約制乗合タクシー「i-バスミニ」を運行し、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、人口減少やライフスタイルの変化による利用者の減少、交通事業者の人手不足等により、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。2015年（平成27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等に言及し、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等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され、歩く時間が増えることで、生活習慣病の抑制等、健康増進効果が期待されます。

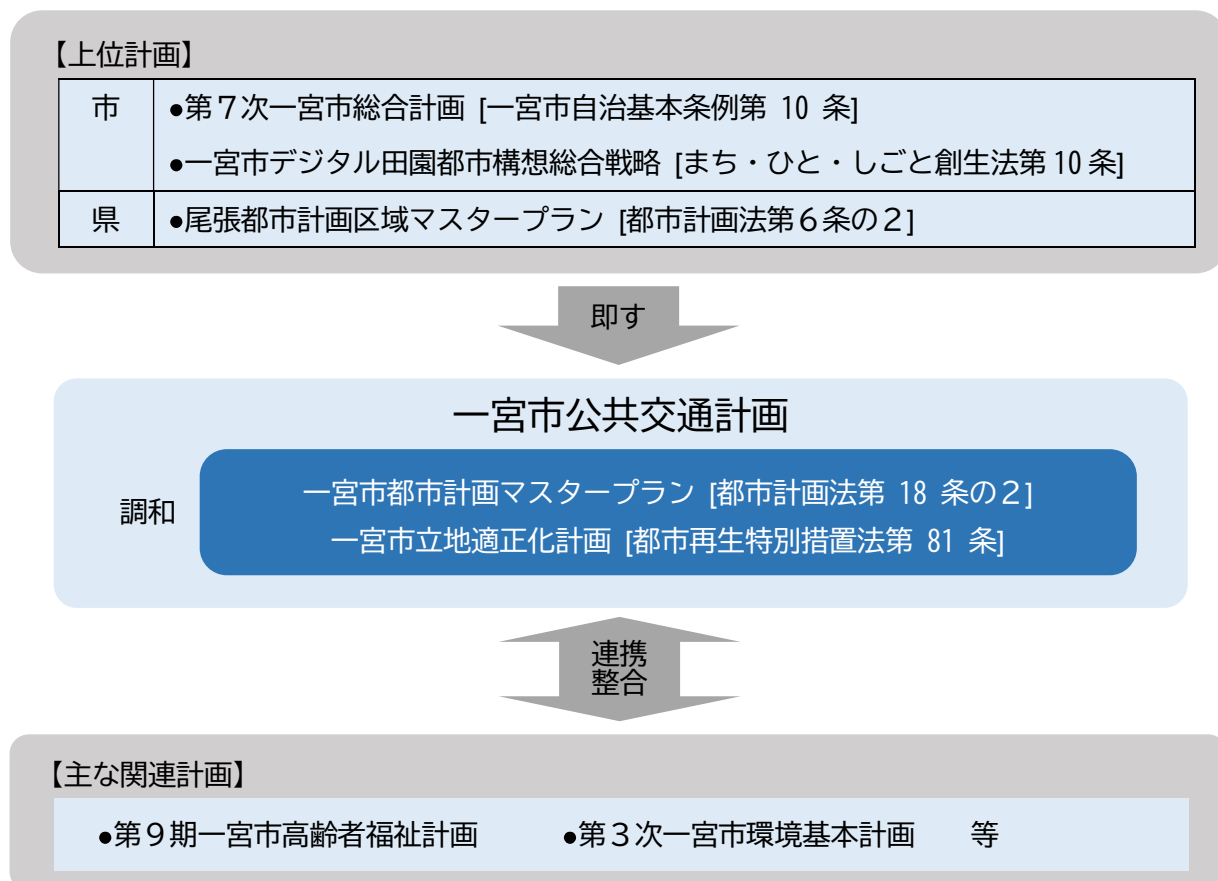
本市では、2021年（令和3年）1月に「SDGs日本モデル」宣言に賛同し、人口減少・超高齢化等、社会的課題の解決と、持続可能な地域づくりに向けて、官民連携を進めております。

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

本計画は、上位計画である総合計画等に即しつつ、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. 上位計画等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つの拠点到に分け、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) 一宮市デジタル田園都市構想総合戦略（2024～27 年度(令和6～9 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、子どもを産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もつ「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。 ● 継続的な一宮市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業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。 ● デジタル技術を積極的に取り入れることにより市民サービスを向上させるとともに、市内における脱炭素化の取組や緑化を促進することで、緑豊かで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、国営木曾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

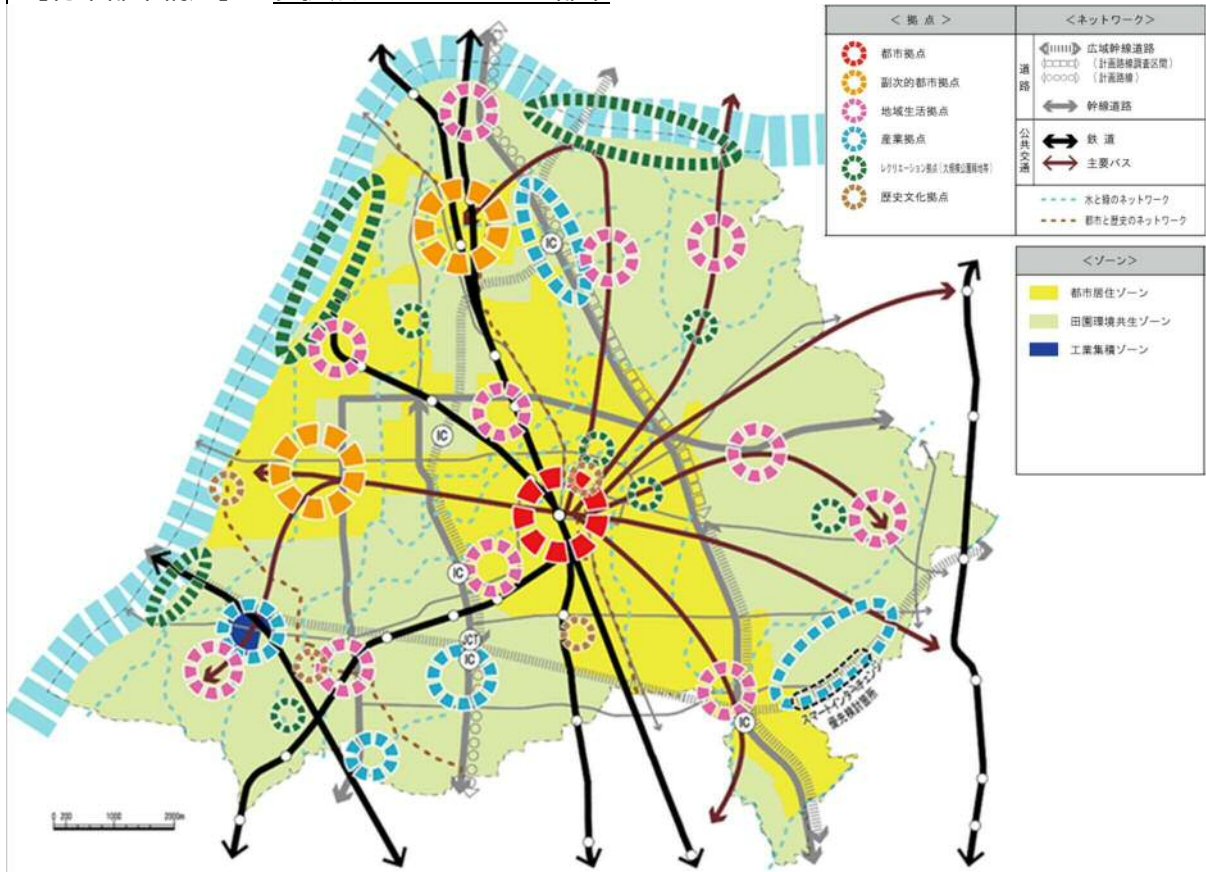
■目標3「誰もが豊かに暮らし続けることができる生活環境の確保」

- 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

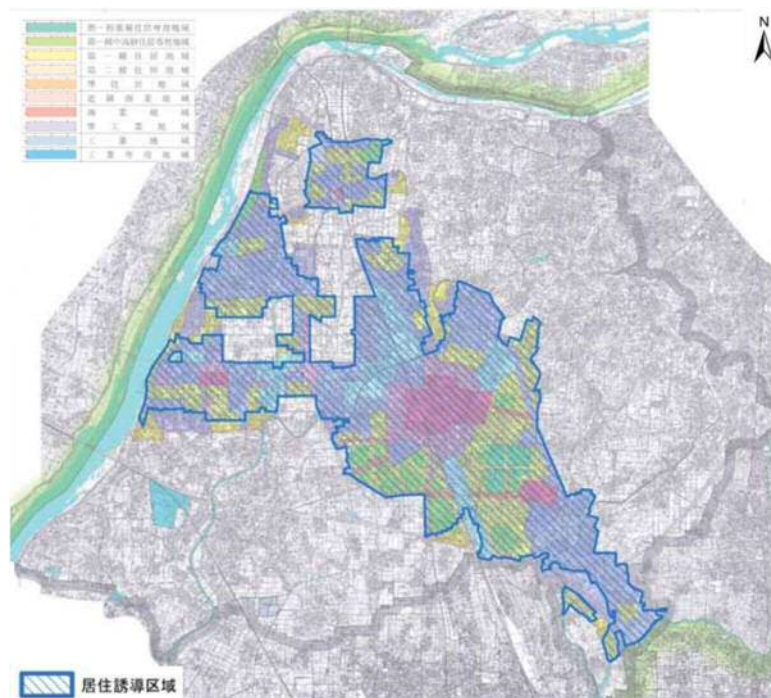
■拠点の位置づけ

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、最終便が早い等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、Google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"> 公共交通マップ等、多様な媒体により情報発信を実施している。また、1日乗車券の販売を継続実施している。 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る等、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等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等のイベントを開催 ・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、イベント開催等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。

令和4年度の実績値は令和4年度目標値に対し、(4) 運転免許証を返納した年間人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、(5) 一日券、回数券等の販売枚数については、令和3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。(参考資料 市内公共交通の現状)

【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) 市内のバスや鉄道等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)	36.9 (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)	4,149 (4,900)	4,149
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)	65 (75)	65
(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、回数券等の販売枚数 (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月頃に実施)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」等の販売枚数の合計

※(2)と(5)については、R5(2023)最終目標値は、令和4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

(1) 地域公共交通に関する問題点

本市の地域概況や公共交通の利用状況、上位・関連計画等を踏まえ、地域公共交通に関する問題点を示します。

【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（高齢化の進行、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
③	市街地の不効率な拡大
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	日常的な自動車利用（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	自転車の走行環境の整備
3) まちづくりに対する問題	
①	公共交通ネットワークの一部未形成
4) 交通事業者に関する問題	
①	バス・タクシーの乗務員不足

(2) 市民ニーズ

市内の町会長に対し、公共交通に関するアンケート調査を行いました。

また、市内全連区において、公共交通に関する住民懇談会を開催し、地域での活動状況や公共交通の利用状況、移動の困りごと等について意見交換を行いました。

町会長アンケート調査や住民懇談会で把握できた市民ニーズについて示します。

【市民ニーズ】

1) 現在の公共交通の見直し	
①	現在運行している鉄道やバスについて、運行時間の延長や増便、i-バスのルート改善等、多様なニーズがあり、公共交通の見直しが求められています。
2) 地域内交通の需要増加	
②	マイカーを利用できない高齢者等を中心に、地域内における買い物や通院等、日常生活の移動支援の需要が増加しています。そのため、買い物や通院のための地域内交通の運行、i-バスミニの改善等が求められています。
3) 隣接市への連絡	
③	市境周辺の居住者は、日常生活において隣接市への移動が多く、これらの移動を支援する交通が求められています。

(3) 地域公共交通に関する課題

地域公共交通に関する問題点、市民ニーズ等を踏まえ、地域公共交通に関する課題を示します。

【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、運行時間帯等）
②	既存路線の利便性向上（鉄道、路線バス、i-バスに対するニーズへの対応）
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困難な集落内への対応（狭隘道路）
③	i-バスミニの使い勝手の悪さの克服（目的地増）
④	地域との協働や隣接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	地域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	一宮駅の交通拠点としての機能強化
②	一宮駅周辺を中心市街地へのアクセス向上

Ⅲ 第3次計画の基本方針、実施事業、評価

1. 計画の基本方針

第3次計画の基本方針を次のとおり定めます。

～「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等を踏まえ、今後も公共交通の充実を図ります。

公共交通が充実することは、環境負荷の低減をはじめとする SDGs の達成につながるだけでなく、日常生活に必要な買い物や通院等の移動に加え、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。子育て世代をはじめ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、来訪者等、誰もが、クルマがなくても快適に暮らすことができる、まちなかや郊外でイキイキ活動できるまち一宮を目指します。

基本方針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。

基本方針2 健康で元気な生活を支える公共交通の実現

目的地への移動として公共交通を利用し、結果的に歩くことになれば、健康の増進につながります。公共交通による一層の外出を促す仕組みを作り、健康意識の高いシニア世代の生活を後押しできるような公共交通を目指します。また、「都会の便利さ」と「田舎のどかさ」を併せ持つ本市の特長を生かし、一宮駅周辺のまちなかの賑わい（まちなかウォーカブル等）と木曾川をはじめとする郊外の豊かな自然をつなぐ公共交通を目指します。

基本方針3 地域の皆さんと作る新しい公共交通の実現

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、行政等が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に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通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、2024 年度（令和 6 年度）から 2028 年度（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

【将来の公共交通ネットワークイメージ図】

このネットワーク図は、計画策定時（令和5年度）の公共交通をベースに作成しています。

【凡例】

公共交通ネットワーク

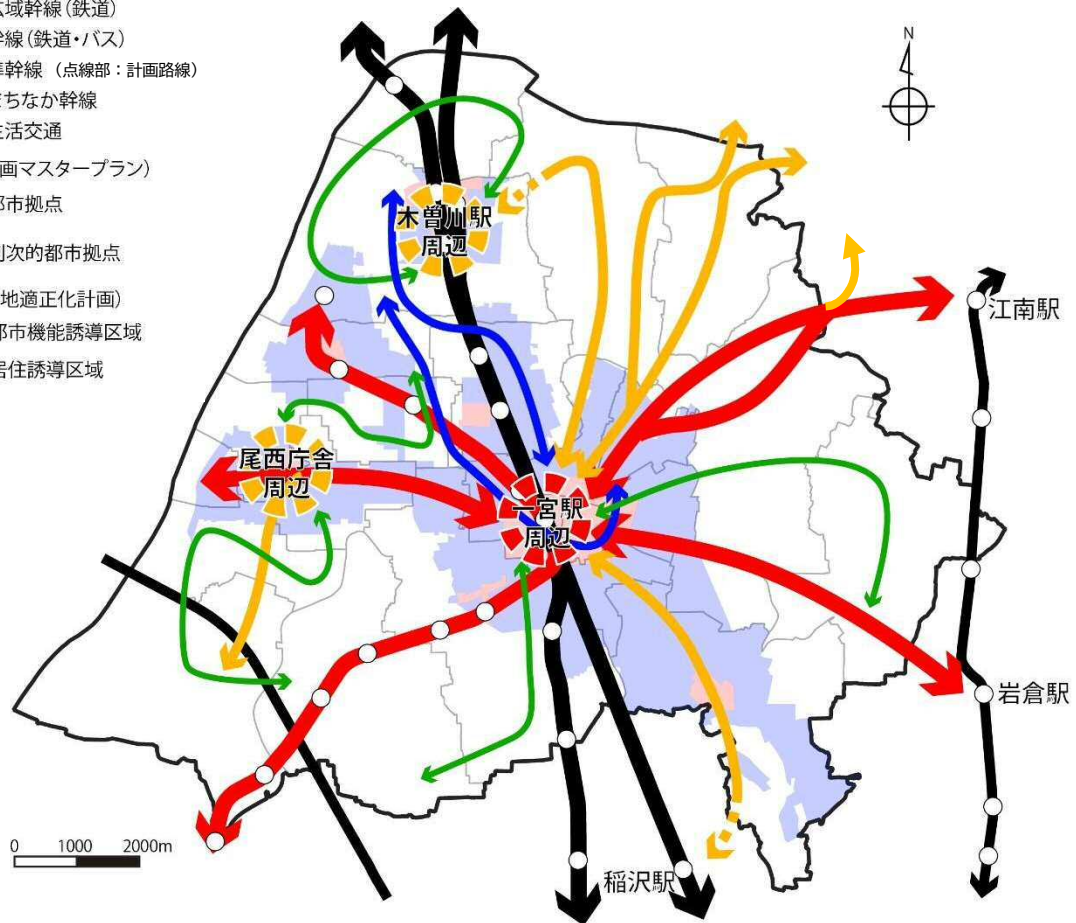
- 広域幹線（鉄道）
- 幹線（鉄道・バス）
- 準幹線（点線部：計画路線）
- まちなか幹線
- 生活交通

拠点（都市計画マスタープラン）

- 都市拠点
- 副次的都市拠点

誘導区域（立地適正化計画）

- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域



【公共交通の位置づけ】

区分	位置づけ	路線
広域幹線	本市と名古屋市や岐阜市を結ぶ路線	JR：東海道本線 名鉄：名古屋本線
幹線	本市の都市拠点と副次的都市拠点、若しくは隣接市の交通拠点（主要鉄道駅）を結ぶ路線	名鉄：尾西線 名鉄バス：起線（起方面）、古知野線 一宮・川島線（岩倉系統）
準幹線	地域生活拠点等と都市拠点を結ぶ路線	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） 江南団地線、丹陽線
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・イオン木曾川線 i-バス：一宮コース
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 木曾川・北方コース i-バスミニ その他外出支援の取組み等

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要

区分	路線	起点	経由地	終点	補助事業の活用状況	実施主体	許可区分 運行態様	
幹線	起線（起方面）	一宮駅	尾張三条・尾張中島	起（郷北）	—	名鉄バス	①	
	古知野線	一宮駅	大山町・愛栄通、 春明・上奈良	江南駅				
	一宮・川島線 （岩倉系統）	一宮駅東口	浅野公園前	岩倉駅				
準幹線	名鉄バス	光明寺線	一宮駅	西島町・光明寺、 138 タワーパーク				山郷西、 一宮市総合体育館
		起線（蓮池・ 西中野方面）	一宮駅	尾張中島・西萩原				蓮池、西中野
		一宮・宮田線	一宮駅	一宮市民病院・ 西浅井・丹羽				宮田本郷
		一宮・川島線 （川島系統）	一宮駅	一宮市民病院・ 島村				川島
		江南団地線	一宮駅	大山町・曼陀羅寺				江南団地
		丹陽線	一宮駅東口	一宮せんい団地				せんい四丁目、 九日市場
まちなか幹線	一宮・イオン 木曾川線	一宮駅	木曾川庁舎	イオンモール木曾川				幹線 補助
生活交通	i-バス	一宮コース	木曾川庁舎	一宮駅	市民病院	幹線 補助	一宮市 ※	
		千秋町コース	一宮駅東口	一宮市役所北	千秋病院	—		
		大和町・萩原町 コース	東宮重 一宮駅	県営団地東 大和団地	一宮駅 萩の里			
		尾西北コース	エコハウス138	尾西庁舎	エコハウス138			
		尾西南コース	萩原駅	一宮医療療育 センター	萩原駅	幹線 補助		
		木曾川・北方 コース	木曾川庁舎	木曾川市民病院	木曾川庁舎	幹線 補助		
	i-バスミニ				—	一宮市 ※	②	

許可区分・運行態様：①一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）

②一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）

※一宮市は実際の運行を交通事業者へ委託

地域公共交通（地域間幹線系統）の確保維持に係る必要性について

本市の公共交通の中で、以下の4路線について、国の「地域公共交通確保維持事業」による国庫補助対象路線として、確保維持を図るバス路線に位置付けられています。

○名鉄バス 一宮・イオン木曾川線

都市拠点である一宮駅周辺から副次的都市拠点である木曾川駅周辺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、一宮市役所本庁舎や木曾川庁舎等の公共施設に接続する他、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周辺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

木曾川庁舎から副次的都市拠点であるJR木曾川駅周辺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

本計画では、基本方針に基づき、以下の8つの施策による13の事業に取り組みます。

【8つの施策】

施策Ⅰ：交通サービスレベルの確保

施策Ⅱ：交通ネットワークの再構築

施策Ⅲ：タクシー利活用に向けた環境整備

施策Ⅳ：利用環境の整備

施策Ⅴ：公共交通の利用促進

施策Ⅵ：新たな情報技術の活用

施策Ⅶ：地域主体による新たな公共交通の構築

施策Ⅷ：持続可能な運行確保のための取り組み

【事業一覧】

施策番号	事業	実施主体・連携等	基本方針との関係性		
			基本方針1	基本方針2	基本方針3
施策Ⅰ	① 質の高いサービスレベルの実現	市、交通事業者、地域の皆さま	○	○	
施策Ⅱ	② 光明寺線の見直し	市、交通事業者	○		
	③ 丹陽線の見直し	市、交通事業者、隣接市との連携	○		
施策Ⅰ	④ i-バスの見直し	市、交通事業者、地域の皆さま	○	○	○
施策Ⅱ	⑤ i-バスミニの見直し		○		○
施策Ⅲ	⑥ タクシー運用の高度化・環境整備（効率的な配車の実現、タクシー需要への対応）	交通事業者、市中部運輸局、愛知県タクシー協会、隣接市との連携	○		
施策Ⅳ	⑦ 交通拠点の機能強化	市、交通事業者、施設管理者(拠点)、民間企業	○	○	
	⑧ バリアフリー化の推進	市、交通事業者、施設管理者(拠点)	○		
施策Ⅴ	⑨ お得で便利な乗車券の提供	市、交通事業者	○	○	
	⑩ 利用促進に係る情報提供、啓発活動	市、交通事業者、民間企業	○		
施策Ⅵ	⑪ MaaS アプリ等の情報技術の活用	市、交通事業者、民間企業	○	○	
施策Ⅶ	⑫ 地域協議会主体による新たな移動手段の導入	地域の皆さま、市、交通事業者、民間企業		○	○
施策Ⅷ	⑬ ドライバー確保に向けた取り組み	市、交通事業者	○		○

事業	① 質の高いサービスレベルの実現
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

【取組内容】

- ・質の高い公共交通ネットワーク体系とするため、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等、サービスレベルの維持に努めます。
- ・特に、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。

【望ましいサービスレベルと市の関わり方】

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※		
JR 東海道本線	—	—		
名鉄名古屋本線	—	—	民間事業による運行を望みます。	
名鉄尾西線		6時～23時台		
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	民間事業による運行を望みます。交通事業者と定期的な情報共有を図り、民間事業による望ましいサービスの維持が困難な場合は、支援等を検討し、交通事業者との協議を行い維持に努めます。
	古知野線		6時～23時台	
	一宮・川島線（岩倉系統）		6時～23時台	
	光明寺線			
	起線（蓮池・西中野方面）	昼間：概ね60分以上待つことなく利用できるサービス	需要に応じて運行	民間事業による運行を望みます。交通事業者と定期的な情報共有を図り、民間事業による路線の維持が困難な場合は、支援等を検討し、交通事業者との協議を行い維持に努めます。
	一宮・宮田線			
	一宮・川島線（川島系統）			
	江南団地線			
	丹陽線			
	一宮・イオン木曽川線			
iバス	一宮コース	需要に応じて運行	市が主体となって政策的に運行していきます。	
	千秋町コース		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します。地域が主体となって取り組む場合には、市が利便性向上等を支援します。	
	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			

※一宮駅発の時刻を基準とします。

【スケジュール】

前ページにて示した路線のうち、計画期間中にバスの継続運行をする上で、特筆すべきスケジュールを以下に整理します。記載の無い路線については、現状のサービスレベルを維持できるよう努め、必要に応じて対策を講じるものとします。

- ・名鉄バス光明寺線
事業②のとおり
- ・名鉄バス丹陽線
事業③のとおり
- ・名鉄バス起線（蓮池・西中野方面）

2025年（令和7年）3月の尾西高校の閉校や、（仮称）新濃尾大橋の令和7年度（予定）開通による利用状況の変化が想定されることから公共交通ネットワークの再構築について、関係者協議を行います。

スケジュール（実施、評価・見直し）

路線名	R6	R7	R8	R9	R10
名鉄バス光明寺線			【事業② 参照】		
名鉄バス丹陽線			【事業③ 参照】		
名鉄バス起線（蓮池・西中野方面）		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 関係者協議（交通事業者） ◆ R7.3 尾西高校閉校 ◆ R7 新濃尾大橋開通予定 </div>			

事業	② 光明寺線の見直し				
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、最寄りの鉄道駅（JR 木曽川駅）へ接続できていない光明寺線について、ルート改善に向けて、交通事業者と協議を行います。 ・鉄道駅接続後も、実証実験期間を設けて、交通事業者との協議を継続して行います。 					
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	関係者協議 (交通事業者)	○	【R7.4 新ルートで運行開始】 【実証実験】関係者協議		

事業	③ 丹陽線の見直し				
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、隣接市との連携				
【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、最寄りの鉄道駅（JR 稲沢駅）へ接続できていない丹陽線について、ルート改善に向けて、交通事業者と協議を行います。 ・鉄道駅接続後も、実証実験期間を設けて、交通事業者との協議を継続して行います。 					
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	関係者協議 (交通事業者、隣接市)	○	【R8.4 新ルートで運行開始】 【実証実験】関係者協議		

事業	④ i-バスの見直し
期待される効果	利便性向上
実施主体・連携等	市、交通事業者、地域の皆さま

【取組内容】 ・地域のニーズに対応したダイヤや近隣鉄道駅への接続を含めたルートの変更を適宜行い、i-バスの利便性向上を図ります。 ・特に利用者の少ないi-バス木曽川・北方コースの見直しを行い、木曽川町・北方町の公共交通の利便性を高めます。 ・市が運行するコミュニティバスとして利便性を高めるとともに、i-バスの運賃見直しを検討します。 ・交通系ICカードがi-バス全路線で利用できるように努めます。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>コース</th> <th>運賃 大人</th> <th>運賃 小学生</th> <th>運賃 未就学児</th> <th>ICカード利用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>一宮</td> <td>200円(※100円)</td> <td>100円(※50円)</td> <td>無料</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>千秋町</td> <td>200円(※100円)</td> <td>100円(※50円)</td> <td>無料</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>大和町・萩原町</td> <td>200円(※100円)</td> <td>100円(※50円)</td> <td>無料</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>尾西北</td> <td>100円</td> <td>100円</td> <td>無料</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>尾西南</td> <td>100円</td> <td>100円</td> <td>無料</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>木曽川・北方</td> <td>100円</td> <td>100円</td> <td>無料</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table>	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	○	木曽川・北方	100円	100円	無料	○
	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	○																																
木曽川・北方	100円	100円	無料	○																																
	・「木曽川庁舎」～「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。 <p style="text-align: center;">i-バス運賃</p>																																			

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・北方コースの見直し	ルート検討	【実証実験】 実験期間後の運行検討			継続運行
その他のi-バスの見直し	適宜見直し				

事業	⑤ i-バスミニの見直し
期待される効果	公共交通不便地域における利便性向上
実施主体・連携等	市、交通事業者、地域の皆さま

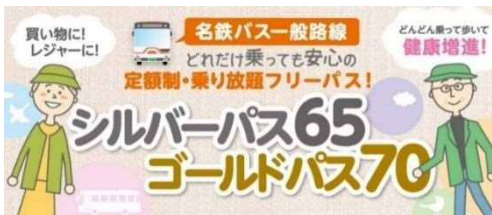

【取組内容】 ・日常生活に必要となる商業施設や診療所等、最寄りの鉄道駅やバス停以外の目的地を追加し、高齢者等の外出を支援します。 ・予約制乗合タクシー「i-バスミニ」は鉄道駅やバス停留所から離れた地域の皆様にとっての一次交通であり、特に、移動に困っている高齢者等に認知されるように、積極的なPRを行います。また、ケアマネジャーと連携するなど必要な方に情報を提供できるよう周知の方法についても見直します。 ・市内タクシー事業者の新規参入がしやすい環境を整える上で、事業者の収支率を考慮した行政負担（市から事業者への委託費）の見直しを行います。	

スケジュール（実施、評価・見直し）					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
i-バスミニの見直し	目的地追加	先行地域実証運行、順次拡大			

事業	⑥ タクシー運用の高度化・環境整備 (効率的な配車の実現、タクシー需要への対応)				
期待される効果	利便性向上				
実施主体・連携等	交通事業者、市、中部運輸局、愛知県タクシー協会、隣接市との連携				
【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、乗務員の給与増加等につなげるため、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。 ・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
タクシー利用環境の改善	関係者協議 (中部運輸局、県タクシー協会、隣接市)		○【R8年度	利用環境の改善	

事業	⑦ 交通拠点の機能強化				
期待される効果	各地区の拠点充実、乗継利便性向上、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)、民間企業				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・主な目的地となる大型商業施設、病院及び沿線企業等と連携し、バス、タクシーや自転車等が集約できる民間施設の交通拠点化を進めます。 ・既存停留所周辺の民間施設と連携し、バス待ち環境の改善を進めます。 ・都市拠点である一宮駅周辺や副次的都市拠点である尾西庁舎周辺、木曾川駅周辺については、一定の拠点機能を有する交通拠点として、機能を維持しつつ、乗り継ぎ時の利便性向上を図ります。 					
【主な公共交通結節点のバス待ち環境】					
公共交通結節点	接続する公共交通	拠点の有する施設			
		ベンチ	上屋	駐輪場	バス運行情報表示
一宮駅	JR、名鉄名古屋本線、名鉄尾西線、名鉄バス、i-バス	○	○	○	×
尾西庁舎	名鉄バス、i-バス	○	○	○	×
JR木曾川駅	JR、i-バス	×	×	○	×
妙興寺駅	名鉄名古屋本線、i-バス	○	×	○	×
奥町駅	名鉄尾西線、i-バス	×	×	○	×
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
民間施設等との連携による拠点化	調整整い次第、随時連携				
バス待ち環境の改善					

事業	⑧ 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】					
<ul style="list-style-type: none"> ・交通拠点やバス停留所等のバリアフリー化を進めます。 ・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タクシー等、人にやさしい車両の導入を進めていきます。 ・駅や停留所の情報表示の方法等を見直し、誰もが必要な情報が入手できる環境を目指し、情報案内の改善を図ります。 					
スケジュール(実施、評価・見直し)					
項目	R6	R7	R8	R9	R10
交通拠点等のバリアフリー化	情報表示等、可能な点から改善				
人にやさしい車両の導入	車両購入費の補助の検討				

事業	⑨ お得で便利な乗車券の提供				
期待される効果	利用促進、利便性向上、若者世代支援				
実施主体・連携等	市、交通事業者				
【取組内容】					
<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者を対象としたお得な乗車券である名鉄バス発行の「シルバーパス65」「ゴールドパス70」のPRを強化し、高齢者が自主的に運転免許を返納しやすい環境づくりを進めます。 ・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」について、販売状況、利用状況等を把握するアンケート調査を実施し、今後のあり方やチケットの形態、販売方法、料金等の見直しを進めるとともに、継続実施について、交通事業者との協議を行い、本運用に移行します。 ・本運用移行後の継続販売に向けて、「一宮おでかけバス手形」(市内路線バス、i-バス対象)や「1日乗車券」(i-バス対象)のPRを強化し、利用促進を図ります。 ・通学定期の購入支援等、若者世代への支援を進めます。 ・需要に応じた運賃設定の適正化の検討を適宜行います。 					
 <p>ゴールドパス70、シルバーパス65 (出典：名鉄バスホームページ)</p>  <p>一宮おでかけバス手形</p>					
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				
おでかけバス手形の見直し	実証実験	本運用による継続実施			

事業	⑩ 利用促進に係る情報提供、啓発活動
期待される効果	認知度向上、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】

- ・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、バスロケーションシステムの充実等、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。また、必要な公共交通の情報が容易に入手できるように、リーフレットの作成等を進めます。
- ・小学生等を対象としたバスの乗車マナー教室の実施や転入者に向けた公共交通マップの配布等の継続的な利用啓発に努めます。



一宮市公共交通マップ



バスの乗車マナー教室の状況

スケジュール（実施、評価・見直し）

項目	R6	R7	R8	R9	R10
公共交通に係る情報発信、啓発活動	継続実施				

事業	⑪ MaaS アプリ等の情報技術の活用
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、民間企業

【取組内容】

- ・MaaS アプリを活用した市内の公共交通（鉄道、バス等）をシームレスに利用できる市内交通の共通チケットの検討を進めます。
- ・MaaS アプリを活用したチケットのデジタル化や公共交通利用時のインセンティブ付与、また、公共交通の利用による健康増進に係るポイントプログラム等について、交通事業者と協議し、取り組みを進めます。
- ・GTFS-JP データの活用により、バス利用者が情報入手しやすい環境を図ります。

スケジュール（実施、評価・見直し）

項目	R6	R7	R8	R9	R10
MaaS アプリを活用した取り組み	可能なコンテンツから実施				
GTFS-JP データの活用	継続実施、関係者協議、データ拡充				

事業	⑫ 地域協議会主体による新たな移動手段の導入
期待される効果	継続的な公共交通の維持、利用促進、高齢者等の外出支援
実施主体・連携等	地域の皆さま、市、交通事業者、民間企業

【取組内容】

[1. 地域協議会の立ち上げに関する仕組み作りと支援]

・市は、地域住民や地元民間企業等が主体となって地域内交通の改善や活性化に向けて取り組む組織（地域協議会）の立ち上げを支援します。そのため、組織化を進めるための仕組みづくりを行います。新しく地域協議会を立ち上げるための仕組みづくりとして、以下の内容に取り組めます。

<地域協議会立ち上げの仕組みづくり>

- ▶ 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
- ・萩原町のように、協議会が中心となって、バスを活用した地域コミュニティの活性化につながる取り組みについても、引き続き支援します。

[2. 新たな移動手段導入に向けたルールづくり]

・地域協議会が主体となって、バスやタクシー等の新たな移動手段の導入について検討するために必要な運行ルールを作成します。

<新たな移動手段の運行ルール>

- ▶ 新規運行や運行後の見直しのルール
- ▶ 試行運行期間と運行の継続判断のルール
(収入と経費のバランス、市からの補助上限)
- ▶ 市外運行のルール



取組事例：葉栗連区 西山町内会

・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、2020年（令和2年）11月から買い物ツアーバスの運行を開始。

[3. 民間企業による外出支援の拡充]

・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は、高齢者の外出機会の創出につながり、健康増進にも寄与することが想定されます。そのため、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。

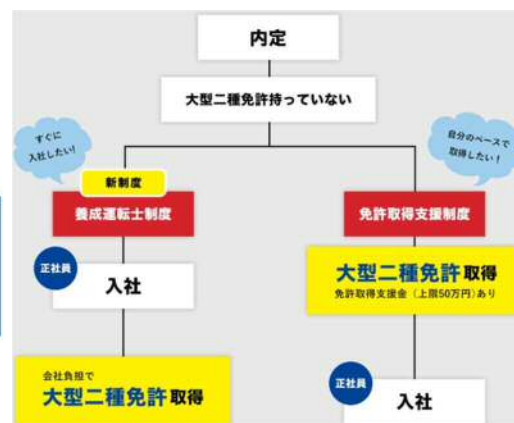
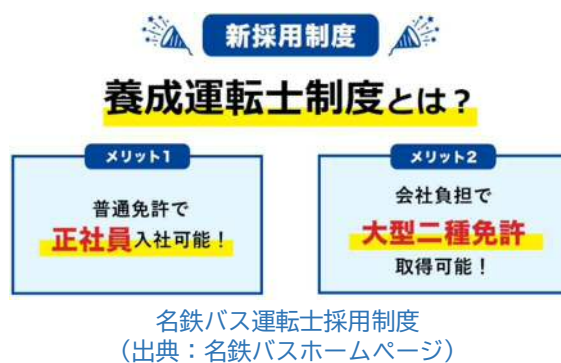
スケジュール（実施、評価・見直し）

項目	R6	R7	R8	R9	R10
協議会立ち上げの仕組みづくり 新たな移動手段導入ルールづくり	ルール等 仕組みづくり				
地域協議会の支援	地域協議会の活動支援、実施				
外出支援の拡充	継続実施(新たな担い手への働きかけ)				

事業	⑬ ドライバー確保に向けた取り組み
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、採用の選考途中で辞退する応募者の減少を図ります。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。
- ・ 「i-バスミニ」の運行する地域限定ドライバーに市民の方を採用する等、法令の動向を見極めながら、交通事業者とドライバーの確保に向けた取り組みを進めます。



スケジュール（実施、評価・見直し）

項目	R6	R7	R8	R9	R10
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	実施			

6. 計画の目標と評価指標・目標値

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

【目標】	【評価指標】	【目標値】 (R10)	現況値 (R4 実績)
目標1 公共交通の利用 機会の増加	①-1 利用者数（バス全路線）（人／年）	現況 以上	4,148,796
	①-2 利用者数（i-バスミニ）（人／年）	現況 以上	681
	② シルバーパス 65、ゴールドパス 70 助成件数（件／月）	現況 以上	228
	③ 一宮おでかけバス手形販売枚数（枚／年）	現況 以上	2,518
目標2 適切な受益者負担 と行政負担	④ 収支率（％）	現況 以上	21.1
	⑤ 利用者1人あたり行政負担（円／人）	現況 以下	372
目標3 市民との協働の 推進	⑥ 地域の取り組み件数（件）	3 以上	2
	⑦ 新たな移動手段の実施件数（件）	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います。

※⑥ 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件とします。

①-1、①-2 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、i-バスミニ
- ・算出方法：運行事業者による算出

② シルバーパス 65、ゴールドパス 70 助成件数

- ・名鉄バス発行の高齢者フリーパスへの購入費用に対する市の助成件数

③ 一宮おでかけバス手形販売枚数

- ・名鉄バス発行のフリーパスの購入枚数

④ 収支率（系統別）

- ・算出対象：i-バス全路線
- ・算出方法：収入（運賃収入等）÷支出（運行経費）

⑤ 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

⑥ 地域の取り組み件数

- ・地域協議会が、新たな移動手段の導入に向けて取り組みを行った件数

⑦ 新たな移動手段の実施件数

- ・地域協議会主体による新たな移動手段を実施した件数

参考：評価指標の過去推移

指標	H30	R1	R2	R3	R4
利用者数（バス全路線） （人／年）	4,978,799	4,893,014	3,504,563	3,767,862	4,148,796
利用者数（i-バスミニ） （人／年）	1,265	1,521	765	937	681
シルバーパス 65、ゴールド パス 70 助成件数（件／月）	—	—	229	221	228
一宮おでかけバス手形 販売枚数（枚／年）	7,768	7,830	2,257	2,082	2,518
収支率（％）※	34.7	32.6	17.8	20.4	21.1
利用者 1 人あたり行政負担 （円／人）	146	176	427	366	372
地域の取り組み件数（件）	2	2	2	2	2
新たな移動手段の実施件数 （件）	—	—	—	—	—

※ i-バス全路線の収支率を明記

7. 計画の評価・検証

本計画は、PDCA サイクルの考え方により、以下のスケジュールで、評価・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います。目標値の達成は、計画期間終期である5年後を目指しますが、毎年、達成状況を確認するものとします。

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するとともに、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します。なお、この評価結果は、国の関係機関に提出します。

■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（P.20）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をするものとします。

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います。

②最終報告

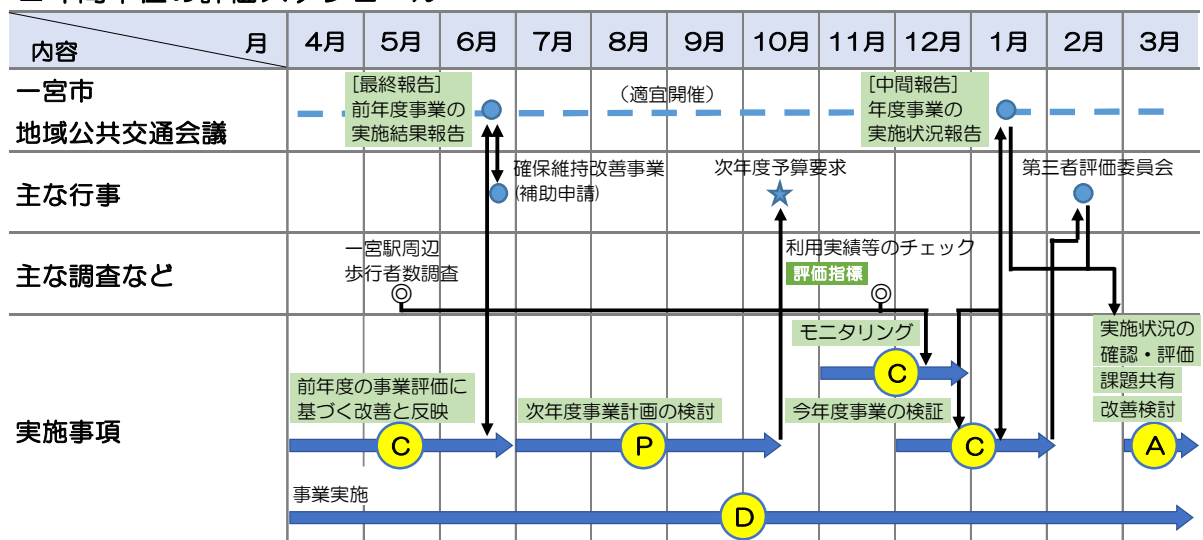
毎年5～6月の公共交通会議において、前年度の中間報告資料を更新し、前年度に予定していた事業の実施の有無、実施結果について取りまとめた最終報告資料を用いて、前年度の事業実施結果の最終報告を行います。

■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します。

評価方法： 毎年12～1月の公共交通会議において、前バス事業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を取りまとめた系統別評価シートを作成し、報告します。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、必要に応じて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等にも活用します。

■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	

参考資料

1. 市内公共交通の現状

- ① 市内の路線バス（名鉄バス）9路線とi-バス6コースの利用状況
- ② i-バスミニの利用状況

2. 利用者ニーズの調査結果

- ① 町会長アンケート
- ② 住民懇談会

3. 用語集

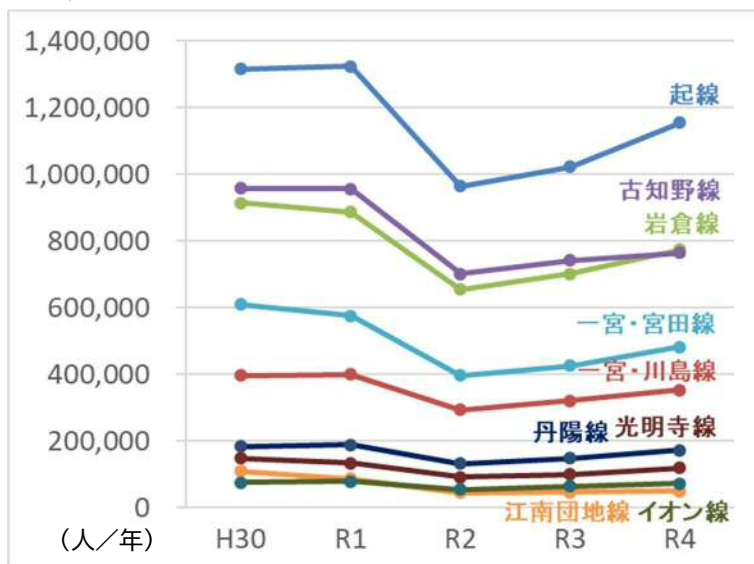
1. 市内公共交通の現状

① 市内の路線バス（名鉄バス）9路線とi-バス6コースの利用状況

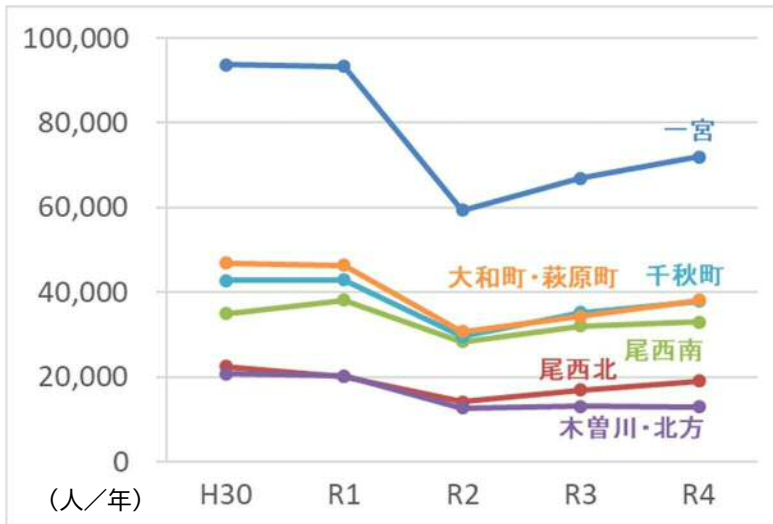
バス利用者数は、令和元年度までは横ばい傾向でしたが、令和2年度からは新型コロナウイルス感染症の影響もあり、全ての路線で減少となりました。回復傾向はみられるものの、コロナ前の水準には戻っていません。

市内バス路線利用者数（年度）

路線名		年度利用者数（人）					R4 割合 （%）
		H30	R1	R2	R3	R4	
路線バス （名鉄バス）	起線	1,315,895	1,323,290	964,337	1,022,364	1,153,357	27.8
	一宮・川島線（岩倉線） （岩倉系統）	914,187	886,333	654,539	701,613	773,282	18.6
	古知野線	958,052	955,174	701,367	740,651	763,572	18.4
	一宮・宮田線	609,566	574,719	395,557	424,950	481,708	11.6
	一宮・川島線 （川島系統）	395,572	398,891	292,153	320,730	352,572	8.5
	丹陽線	183,016	187,398	132,171	148,144	171,299	4.1
	光明寺線	148,022	133,137	90,616	99,923	117,931	2.8
	一宮・イオン木曾川線 （イオン線）	75,504	78,627	54,866	64,118	72,604	1.8
	江南団地線	108,168	86,067	43,988	46,740	49,604	1.2
路線バス 合計		4,717,124	4,631,773	3,329,644	3,569,233	3,935,929	94.9
i-バス	一宮コース	93,765	93,278	59,382	66,861	71,986	1.7
	大和町・萩原町コース	46,855	46,369	30,719	34,352	38,144	0.9
	千秋町コース	42,771	42,990	29,548	35,247	37,860	0.9
	尾西南コース	34,979	38,156	28,391	32,114	32,956	0.8
	尾西北コース	22,476	20,140	14,191	16,910	19,012	0.5
	木曾川・北方コース	20,829	20,308	12,688	13,145	12,909	0.3
i-バス 合計		261,675	261,241	174,919	198,629	212,867	5.1
路線バス・i-バス 合計		4,978,799	4,893,014	3,504,563	3,767,862	4,148,796	100.0



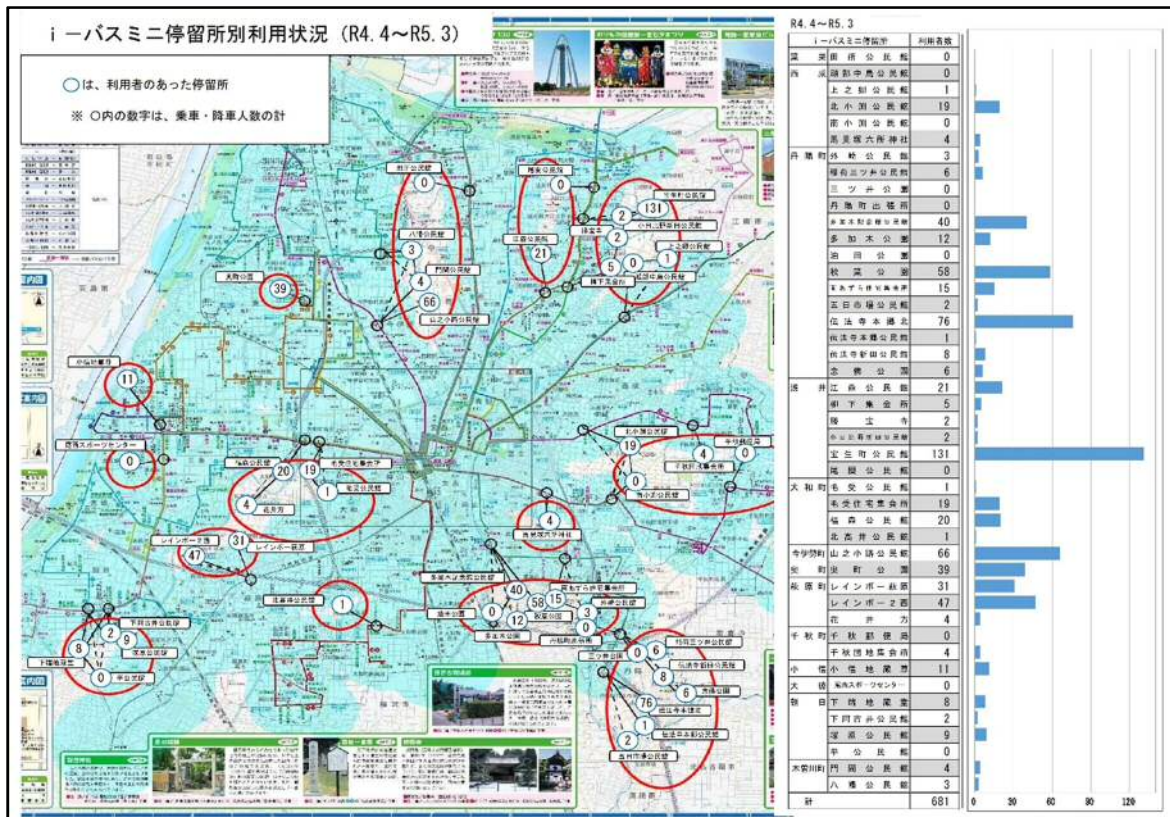
名鉄バス年間利用者数の推移



i-バス年間利用者数の推移

② i-バスミニの利用状況

鉄道駅やバス停留所から離れた公共交通を利用しづらい地域に、最寄りのバス停などへ行くように予約制の乗合タクシーを運行しています。令和4年度の総利用回数は681回で、そのうち、多く利用されているi-バスミニの停留所では年間130回程度ですが、1度も利用されていない停留所も多くあり、認知度の向上や利用目的に応じた停留所の検討などを今後の課題として考えていきます。



2. 利用者ニーズの調査結果

① 町会長アンケート（令和4年8月実施）

本計画策定にあたり、現在の公共交通の利用状況や市民ニーズ、将来にわたる公共交通の課題の把握を目的に、町会長アンケートを実施しました。いただきました意見を基に、本計画に反映しました。

○移動に困っている方の状況や、公共交通に対する主なご意見（意見のあった地区名）

【公共交通全般について】

- ・スーパーや病院への交通手段がほしい。（葉栗、西成、木曾川町）
- ・バスの最終便が早い。（西成、浅井町）
- ・タクシーがなかなか来てもらえない。（旧市6連区、葉栗、北方町、萩原町、尾西）
- ・公共交通に依存せざるを得ない方は増えてくるので、充実させてほしい。（今伊勢町、奥町）

【高齢者支援について】

- ・高齢者にはタクシーチケット配布やタクシー割引をしてほしい。（旧市6連区、丹陽町）

【新たなバス路線についての要望】

- ・JR 木曾川駅へのバス路線があると良い。（葉栗）
- ・稲沢駅、岩倉駅へのバス路線があると良い。（丹陽町）
- ・江南駅へのバス路線があると良い。（西成、浅井町）

【i-バスについて】

- ・一宮コースが大回りであり、ルート変更してほしい。（旧市6連区）
- ・木曾川・北方コースが朝遅く通学に利用できない。（北方町）
- ・木曾川・北方コースの玉ノ井駅近くにバス停を作ってほしい。（木曾川町）
- ・千秋町コースが運行することは、助かっている。（千秋町）
- ・千秋町コースは佐野郷中を通らないので、ルート変更してほしい。（千秋町）
- ・千秋町コースを倍に増便し、午後8時台まで延長してほしい。（千秋町）
- ・大和町・萩原町コースを萩原駅東口ができれば、延長してほしい。（萩原町）
- ・尾西北コースのバス停を開明駅に設置してほしい。（尾西）

【i-バスミニについて】

- ・i-バスミニの運行を検討してほしい。（葉栗、丹陽町）

【その他】

- ・一宮おでかけバス手形の時間指定を廃止してほしい。（旧市6連区）

② 住民懇談会

本計画策定にあたり、地域の皆さまと一緒に公共交通について考えるため、以下のスケジュールで住民懇談会を開催いたしました。各会場では、名古屋大学大学院から「公共交通の概要」等について説明いただいた後に、グループに分かれてワークショップ形式により、「現在の活動状況」や「バスの利用状況、移動の困りごと」について、意見交換を行いました。各住民懇談会の開催一覧及び各地域の移動の困りごとについて、以下に示します。

○住民懇談会開催一覧

地域	日時	場所	参加人数
北方町連区	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	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	令和5年2月19日(日)午前10時～	萩原公民館	12人
大和町連区	令和5年3月10日(金)午後2時～	大和公民館	22人
尾西6連区 (起・小信中島・三条 ・大徳・朝日・開明)	令和5年6月18日(日)午前10時～	尾西生涯 学習センター	27人
奥町連区	令和5年7月10日(月)午後6時～	奥公民館	20人
浅井町連区	令和5年7月13日(木)午後6時30分～	浅井公民館	18人
丹陽町連区	令和5年8月2日(水)午後2時30分～	丹陽公民館	22人
西成連区	令和5年8月2日(水)午後6時30分～	西成公民館	18人
葉栗連区	令和5年8月3日(木)午後6時～	葉栗公民館	23人
今伊勢町連区	令和5年8月4日(金)午後2時～	今伊勢公民館	18人
千秋町連区	令和5年8月4日(金)午後6時～	千秋公民館	25人
旧市6連区 (宮西・貴船・神山 ・大志・向山・富士)	令和5年8月30日(水)午前10時～	一宮市役所	29人

○各地域の移動の困りごと（主なご意見）

1. 北方町連区

(1) i-バス木曽川・北方コース

- ・片方向の循環なので、行きに使えても、帰りに時間がかかりすぎて歩いた方が早い。
- ・北方コース、木曽川コースを設定してはどうか。

(2) 名鉄バス光明寺線

- ・木曽川駅まで乗り入れても良い。

(3) 新しい交通

- ・北端エリアや鉄道沿線エリアなど、バス停が遠いエリアは、何か新しい交通が必要。

2. 木曽川町連区

(1) i-バス木曽川・北方コース

- ・門間地区はバス停がないので使えない。介護の送迎車も多いためニーズはある。
- ・JR 木曽川駅を中心として、東側のバス、西側のバスと2ルートに分けてはどうか。
- ・玉ノ井駅への接続と駅南側の店舗立地状況を反映し、ルート変更してはどうか。

(2) 名鉄バス光明寺線

- ・葉栗地域から JR 木曽川駅まで延伸すると、葉栗の方にとっても、便利になる。

(3) 新しい交通

- ・JR 木曽川駅から木曽川体育館や総合体育館への路線が土日だけでもあればよい。

3. 萩原町連区

(1) i-バス大和町・萩原町コース

- ・ピアゴやカネスエでの買い物利用が多い。ピアゴの乗り入れは大変助かる。
- ・通勤・通学にも活用してもらうためには、朝夕にもう1便ずつ増便が必要である。

(2) i-バスミニ

- ・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と、もう少し便利になる。
- ・名鉄尾西線の南側から二子駅、萩原駅へ接続する i-バスミニ等の移動手段がほしい。

(3) 萩原駅

- ・駅東側の改札口ができれば、西宮重方面から駅に行きやすくなり、より便利になる。

4. 大和町連区

(1) 困りごと

- ・大和公民館で行われる地域活動に移動手段がなく、参加できない人がいる。
- ・福森や花井方などの交通空白地域の方は、三条のバス停まで徒歩で行っている。

(2) i-バス

- ・尾西南コースを東側にルート変更してもらうことも考えられるのではないか。

(3) 新しい交通、新しい路線

- ・観音寺駅から一宮西病院のように大和町を南北に移動できる路線があると良い。

・毛受地区は交通空白地になっているので、大和公民館への路線があると良い。

5. 尾西6連区（起・小信中島・三条・大徳・朝日・開明）

（1）困りごと

・一宮西病院が整備されたため、バスターミナル・乗換拠点として活用してはどうか。

【開明・小信中島】

（2）i-バス

・開明駅の南側に農協があるため、バス停設置に活用できないか。【開明・小信中島】

・i-バスが起地区を通らないので不便。【大徳・起・三条】

・尾西北コースは起地区を通して一宮西病院行きにして欲しい。【大徳・起・三条】

・尾西南コースが迂回していて、移動時間が尾西地区から一宮駅まで車の倍以上かかる。【朝日】

（3）新しい交通、新しい路線

・萩原駅と玉野駅を一周するようなバスがあると良い。【朝日】

6. 奥町連区

（1）i-バス

・i-バスが使えない、ほしいところを走っていない。

（2）i-バスミニ

・i-バスミニの停留所の見直しが必要。

・i-バスミニをもっと自由に使いたい。

（3）新しい交通について

・地区ごとに、予算を配分し、地域が責任をもって運営してはどうか。

・奥町のための奥町住民による新しい交通が検討できないか。

・時間帯（昼間のみ）や対象（買い物、通院限定）を絞って、検討してはどうか。

7. 浅井町連区

（1）路線バス

・1時間に2本の運行は必要。1時間に1本となると利用されなくなるのではないか。

・「大野バス停」について、歩道の縁石が切り下がっていないため、カート等を利用している高齢者はバス乗降時に、苦労している。

・江南駅から川島行き路線バスが夕方1本運行しており、北地区ではこれが活用できる。もう少し周知を図っても良い。

・路線バスが一宮市から放射状に伸びているのはありがたい。ただ、各線が走っている地域間の移動がしにくいので、各放射状の路線をつなぐような環状線を作れないか。

（2）i-バスミニ

・バス料金が安くなるので、宝生町公民館と小日比野新田公民館の停留所から前野バス停ではなく、大日比野バス停に行けるようにしてほしい。

（3）新しい交通

・高齢者には自宅前まで来てくれるタクシーのような交通が必要である。

8. 丹陽町連区

(1) 路線バス

- ・名鉄バスの九日市場行きを、一宮→三ツ井→伝法寺→稲沢に行くルートと、岩倉に行くルートに分かれるようにしたら便利だと思う。稲沢へは1時間に2本は欲しい。
- ・稲沢駅に乗り入れをしてほしい。

(2) i-バス

- ・当地区への導入の可能性を検討してほしい。

(3) i-バスミニ

- ・i-バスミニは、あまり使われていない。使っている人を見るのは月1程度。
- ・現状だとバス停にしか行ってくれないのが困る。買い物などの目的で利用できるようにしてほしい。

9. 西成連区

(1) 路線バス

- ・電車の終電で帰ってもバスがあるようにしてくれると助かる。
- ・岩倉行きのバスを利用するので、現状助かっている。このまま残してほしい。
- ・一宮・宮田線と江南団地線の間にはバス路線がほしい。

(2) i-バス

- ・千秋町コースのルートは地域の各所によるため、不便である。

(3) 新しい交通

- ・病院や駅を通過して地域内を循環するバスが欲しい。
- ・買い物難民が生まれないように、i-バスやi-バスミニとスーパーの連携を強化してほしい。

10. 葉栗連区

(1) 路線バス

- ・バスの最終便が早いので、電車の終電で帰ってもバスが運行していると助かる。
- ・木曽川地区のアピタ・イオンへ行きたい人が多いので、葉栗・木曽川の地域内でループ線のような路線ができると良い。
- ・葉栗地域としては、光明寺線を死守することが重要である。

(2) i-バスミニ

- ・現状、葉栗の田所公民館から路線バスに行くには、i-バスミニを使うしかないが、あまり知られていない。

(3) 新しい交通

- ・木曽川駅か新木曽川駅から東西に延びるバス路線がほしい。利便性の向上だけでなく、一宮駅周辺の渋滞緩和にも役立つのではないかな。

1 1. 今伊勢町連区

(1) 路線バス

- ・電車の終電で帰ってもバスがあるようにしてくれると助かる。
- ・名鉄バス一宮・イオン木曾川線は、最終便が早いので使いにくく、バスで行ったとしても帰る手段が無く、自動車で行っている。
- ・今伊勢地区から路線バスを使って市内の店舗や病院に行く時に、必ず一宮駅を経由しなければならないのが不便である。

(2) i-バスミニ

- ・i-バスミニを使うしかないが、あまり知られていないので、もっとPRすべき。

(3) 新しい交通

- ・病院やスーパーなどの買い物ができる店だけをつなぐバスがあれば便利になる。

1 2. 千秋町連区

(1) i-バス千秋町コース

- ・時刻表通りに来ないことが多いので、ダイヤの変更が必要である。
- ・もう少し遅い便があると便利である。

(2) i-バスミニ

- ・i-バスミニを使うしかないが、あまり知られていないので、もっとPRすべき。
- ・名鉄バス岩倉行きとi-バス千秋町コースの乗り継ぎにi-バスミニを使うことができないか。
- ・土日に総合運動場へ行く学生が多いが、水法バス停までしかバスが運行していないので、運動場の予定に合わせて近くまで運行できないか。

(3) 自転車

- ・一宮市は平たんであり、自転車道の整備など、走行環境の整備が必要である。

1 3. 旧市6連区（宮西、貴船、富士、神山、大志、向山）

(1) 路線バス

- ・一宮・イオン木曾川線は、1時間に2本運行してほしい。【宮西、貴船、富士】
- ・片側1車線道路のバス停ではバスが停車している際に、後続車が横を抜いていくことができないため、バス停車帯を作ってほしい。(特に日光川より西側) 【神山】
- ・雨の日や暑い日に待つのが辛いので、バス停に屋根やベンチが欲しい。【大志、向山、富士】

(2) 新しい交通

- ・地域内にある小さいお店を回るコミュニティバスがほしい。
- ・みんなで乗合ができるタクシーの仕組みがあると良い。【大志、向山、富士】

(3) 自転車

- ・一宮駅周辺の駐輪場が少ないため新設してほしい。

(参考) 住民懇談会の開催結果 (開催後、各地域へ回覧)

北方町連区

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、アビ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

3. 用語集

No.	用語	解説
(あ行)		
1	1日乗車券	i-バスが1日乗り放題になるお得な乗車券。令和6年度は、中学生以上500円、小学生250円で販売。
2	一宮おでかけバス手形	名鉄バス(市内の路線)とi-バスが1日乗り放題になるお得な乗車券。令和7年3月末までの期間限定販売(予定)。令和6年度は、中学生800円、小学生400円で販売。
3	一宮市デジタル田園都市構想総合戦略	深刻化する人口減少と超高齢化及びこれに伴う地域経済の縮小という負のスパイラルに立ち向かうため、人口減少の克服と地域活性化を目指す計画として、「第2期一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を令和2年3月に策定した。国の総合戦略改訂に伴い、本戦略を令和6年3月に策定した。
4	インセンティブ	報奨物など、人や組織の意欲を誘引するもの。
5	オープンデータ	国、地方公共団体及び事業者などが保有するデータのうち、誰もがインターネットなどを通じて容易に利用(加工・編集・再配布など)できるよう公開されたデータ。
(か行)		
6	回遊性	動き回りやすさのこと。目的の有無に関わらず、来訪者や市民が市内を循環し渡り歩く移動を促し、都市の滞在時間を増加させ、消費活動を活発化させることから、賑わいと消費の両面において影響がある。
7	狭隘(きょうあい)道路	一般的には幅4m未満の道路のこと。本計画では、バスが運行できない細い幅の道路を指す。
8	協賛制度	i-バス千秋町コース(千秋ふれあいバス)やi-バス大和町・萩原町コース(ニコニコふれあいバス)の「地域に必要な交通手段を地域全体で守る」という運行趣旨に賛同し、運行を支援する協賛者を募る制度のこと。協賛金は、バスの運行経費などに充てることで、経費の削減を図っている。
9	居住誘導区域	人口減少の中にあっても、一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域のこと。
10	系統	起点、終点及び途中の経由地が異なるバスの運行経路の最小単位。
11	公共交通分担率	トリップの総量に占める公共交通トリップの割合のこと。
12	公共交通マップ	本市内の鉄道、名鉄バス、i-バス及びi-バスミニのルートや、駅・バス停留所、ダイヤ、運賃、利用に関する情報などを掲載したマップ。公共交通について周知し、公共交通機関を利用してお出かけしてもらうため、各所で配布している。
13	交通拠点	バスやタクシー、鉄道、自動車、自転車、徒歩といった様々な交通モードが集中して、それぞれ接続する場所。移動等を目的として地域の内外から多くの人々が集まる場所でもあり、その集積度が高い場合には、地域の拠点にもなり得る。

No.	用語	解説
14	交通不便地域	一定の距離に駅やバス停などが無い地域のこと、公共交通の便利さの指標の一つ。本市では、鉄道駅から1 km、バス（i-バス、i-バスミニを含む）停留所から500m以上離れた地域を指す。
15	ゴールドパス 70、 シルバーパス 65	名鉄バスが高齢者向けに販売している、名鉄バス一般路線全線が乗り放題となる定額制フリーパス。
(さ行)		
16	市街化区域	積極的に市街地として開発・整備を行う区域。すでに市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。なお、市街化を抑制すべき区域を市街化調整区域という。
17	住民懇談会	本計画の策定にあたり、地域の皆さまと一緒に公共交通について考えるため、連区単位で開催し、日常の移動手段や頻度、移動の際の困りごと等をグループワーク形式で議論した。
18	総合計画	地方自治体の全ての計画の基本となり、地域づくりの最上位に位置づけられる計画。長期展望をもつ計画的、効率的な行政運営の指針が盛り込まれる。
(た行)		
19	第三者評価委員会	地域公共交通に関する取組について公共交通会議が行った自己評価に対して、有識者を交えた客観的な立場から取組の改善に向けたアドバイスをするため開催される委員会。中部運輸局が主催している。国の補助を受ける事業だけでなく、地域全体の公共交通に関する取組、公共交通計画の評価結果も対象に評価、助言される。
20	地域間幹線系統	複数市町村にまたがって(平成13年3月末時点で判定。旧尾西市、旧木曾川町境をまたがる場合は該当)運行し、1日当たりの計画運行回数が3回以上、乗車人数が1日15人~150人、経常赤字が見込まれるなどの一定の条件を満たす路線バスなどをいう。
21	地域協議会	地域路線の運行内容等について協議することを目的として、地域が設立・運営する会議体。バス利用促進のためのイベントの実施や、協賛金の募集活動などを行っている。
22	地域公共交通会議	道路運送法に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要な公共交通を確保し、利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議する会議体。本市では「一宮市地域公共交通会議」の名称で、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律上の法定協議会としても位置付けている。

No.	用語	解説
23	地域公共交通確保維持事業	地域公共交通確保維持改善事業の一つとして、地域の実情に応じた生活交通の確保維持のために、地域間交通ネットワークを形成する幹線バス交通の運行や過疎地域等のコミュニティバス・デマンドタクシー・自家用有償旅客運送等の運行などについて支援を行う。
24	地域生活拠点	日常生活を維持するため、利用頻度が高い生活利便施設が集積するエリア。出張所、公民館周辺を地域生活拠点に位置付けている。
25	定時性	発着時間の正確さ。交通のサービスレベルの指標の一つ。
26	ドアトゥドア	出発地の戸口から目的地の戸口まで直接移動すること。
27	都市機能誘導区域	医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域のこと。
28	都市拠点	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。一宮駅周辺を都市拠点に位置付けている。
29	都市計画区域 マスタープラン	都市計画法に基づき、県が都市計画区域ごとに、一市町村を超えた広域的な見地から、都市計画の基本的な方針を定めたもの。本市は、尾張都市計画区域(7市2町で構成 一宮市、春日井市、犬山市、江南市、小牧市、稲沢市、岩倉市、大口町、扶桑町)に属している。
30	都市計画 マスタープラン	都市計画法に基づき、住民に最も近い立場にある市が、地域に密着した見地から、創意工夫の下に住民の意見を反映させて、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地域別のあるべき市街地像、整備方針などを自らの都市計画のマスタープランとして総合的に定めたもの。
31	都市構造	人口の配置、市街地の広がりなど都市を形成する物理的な構造で、都市空間の骨組みのこと。
32	トリップ	人の「移動」のことで、ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとする。
(な行)		
33	乗合タクシー	バスが運行するほど需要がない地域などにおいて、特別な許可により運行が認められた乗車定員10人以下の車両を使用し、同じ車両に複数の乗客が乗り合わせるタクシーのこと。決まった時刻、ルートで運行する「定時定路線型」と、事前に予約を受けて運行する「デマンド型」などの形態がある。
34	ノンステップバス	床面地上高を35cm程度の低床構造(通常は90cm程度)として乗降ステップをなくした、高齢者や児童でも乗降が容易なバス車両のこと。
(は行)		
35	バスロケーションシステム	バスの位置情報をGPS車載器でリアルタイムに把握することで、路線バスの接近情報をインターネット等を通じて、情報提供を行うシステムのこと。

No.	用語	解説
36	バリアフリー	<p>高齢者・障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。</p> <p>例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。</p>
37	副次的都市拠点	<p>都市拠点を補完し、本市の北部、西部地域の高次的な都市機能が集積するエリア。尾西庁舎周辺、木曽川駅周辺を副次的都市拠点に位置づけている。</p>
(ま行)		
38	まちなかウォークブル	<p>一宮駅周辺約1 km 圏内において、居心地が良く、歩きたくなるまちなかを創出するため、道路、駅前広場、公園及び駅前ビルなどの都市アセットをリノベーションすることにより、民と官の多様な連携・共鳴による可能性豊かなまちづくりを進めること。</p>
(ら行)		
39	立地適正化計画	<p>都市再生特別措置法の改正により、人口の急激な減少と高齢化を背景として、新たに創設された制度。市町村が立地適正化計画を策定し、居住誘導区域及び都市機能誘導区域等を定めることで、都市全体の観点から居住や医療、福祉、商業、公共交通等のさまざまな都市機能の立地の適正化を図るもの。本市では、2020（令和2）年に策定。</p>
(英数)		
40	GTFS-JP (General Transit Feed Specification Japan)	<p>「標準的なバス情報フォーマット」のことで、インターネット等での経路検索におけるバス情報の拡充により、国内の検索サービスにも情報を掲載することで、公共交通の情報を利用者に届ける手段の一つである。</p>
41	i-バス	<p>本市が主体となって運行するコミュニティバス。正式名称は「一宮市循環バス」であり、「i-バス」は愛称。一般公募により愛称を決定しており、「i」は一宮市の「i」と「愛」を意味し、筆記体を使うことで「歩いている人」を表している。現在、「一宮コース」、「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」の6路線を運行している。</p>
42	i-バスミニ	<p>本市が主体となって運行する予約制乗合タクシーのこと。路線バスや鉄道駅から離れて公共交通が利用しづらい地域に設置した停留所と、最寄りのバス停などの間を運行している。</p>

No.	用語	解説
43	MaaS (Mobility as a Service)	地域住民や来訪者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービス(電車・バス・タクシー・自動車・自転車など)を最適に組み合わせて検索・予約・決済等をスマートフォンのアプリ等で一括で行うサービス。観光や医療などの目的地における交通以外のサービスなどとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。
44	SDGs (Sustainable Development Goals)	「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際指標。
45	UD タクシー (ユニバーサル デザインタクシー)	健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす利用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい、みんなにやさしい新しいタクシー車両のこと。運賃は一般のタクシーと同じ。

第3次一宮市公共交通計画

令和6年3月

発行：一宮市

編集：まちづくり部地域交通課

〒491-8501 一宮市本町2丁目5番6号

TEL 0586-28-8955 (ダイヤルイン)

FAX 0586-73-9271