

第45回 一宮市地域公共交通会議

日時：2025年5月29日（木）午前9時30分～

場所：一宮市役所本庁舎14階1401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について | 《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 | | |
| ⑤ iーバス運行経費一覧及びコミバス・補助路線分析シート | | |
| ⑥ シルバーパス65、ゴールドパス70助成実績 | | |
| ⑦ 一宮おでかけバス手形販売実績 | | |
| (2) 第3次公共交通計画目標達成状況の評価について | 《報告事項》 | 【資料2】 |
| (3) 第3次公共交通計画令和6年度最終報告及び令和7年度計画推進について | 《報告事項》 | 【資料3】 |
| (4) 小中学生iーバス無料ホリデーの結果について | 《報告事項》 | 【資料4】 |
| (5) 福祉車両による買い物支援の実施状況について | 《報告事項》 | 【資料5】 |
| (6) 新保健所開所に伴うiーバス停留所の移設及び名称の変更について | 《協議事項(議決)》 | 【資料6】 |
| (7) 令和8年度地域公共交通計画認定申請書の提出について | 《協議事項(議決)》 | 【資料7】 |

3 その他

4 閉会

市内バス路線等の利用実績

市内バス路線の令和元年度から令和6年度までの利用実績は以下のとおりです。

① iーバス 《資料1-①》

R6年度の利用者数は252,967人で、前年度239,270人に対し、13,697人の増(105.7%)。

R1年度の利用者数261,241人と比較すると、8,274人の減(96.8%)

なお、コース毎の詳細は以下のとおり。

【一宮コース】

R6年度の利用者数は92,287人で、前年度82,548人に対し、9,739人の増(111.8%)。

R1年度の利用者数93,278人と比較すると、991人の減(98.9%)

一宮駅と一宮西病院との往復利用が最も多く、市民会館や市民病院、エコハウス138等公共施設へのアクセスも多い。前年度に比べ、乗降者数は一宮駅、一宮西病院等で増加している。

【尾西北コース】

R6年度の利用者数は22,288人で、前年度21,274人に対し、1,014人の増(104.8%)。

R1年度の利用者数20,140人と比較すると、2,148人の増(110.7%)

開明方面からスーパーに近い仁井西へのアクセスが最も多い。前年度に比べ、乗降者数は尾張中島、仁井西等で増加し、一宮西病院、尾西庁舎等で減少している。

【尾西南コース】

R6年度の利用者数は33,878人で、前年度32,626人に対し、1,252人の増(103.8%)。

R1年度の利用者数38,156人と比較すると、4,278人の減(88.8%)

萩原駅や尾西庁舎、スーパーに近い郷北へのアクセスが多い。前年度に比べ、乗降者数は富田山公園最寄りの富田団地、尾西南部生涯学習センター等で増加し、尾西公園、北屋敷等で減少している。

【木曾川・北方コース】

R6年度の利用者数は17,055人で、前年度16,243人に対し、812人の増(105.0%)。

R1年度の利用者数20,308人と比較すると、3,253人の減(84.0%)

JR木曾川駅や大型商業施設に近い北保健センター、木曾川庁舎へのアクセスが多い。前年度に比べ、乗降者数は山郷西、北保健センター、東泉屋郷等で増加し、木曾川西部いこいの家、木曾川東小学校北等で減少している。

【千秋町コース】

R6年度の利用者数は43,155人で、前年度40,770人に対し、2,385人の増(105.8%)。

R1年度の利用者数42,990人と比較すると、165人の増(100.4%)

一宮駅へのアクセスが最も多く、ウキナオや千秋病院、平松不動産へのアクセスも多い。前年度に比べ、乗降者数は一宮駅、朝日等で増加し、本町、五坊野等で減少している。

【大和町・萩原町コース】

R6年度の利用者数は44,304人で、前年度45,809人に対し、1,505人の減(96.7%)。

R1年度の利用者数46,369人と比較すると、2,065人の減(95.5%)

豊島台やニュータウン、県営西御堂団地などの住宅地から一宮駅やピアゴ妙興寺店へのアクセスが多い。前年度に比べ、乗降者数は県営団地西、西御堂西等で増加し、一宮駅、ニュータ

ウン西等で減少している。

② 一宮・イオン木曾川線 《資料1-②》

R 6年度の利用者数は88,341人で、前年度82,807人に対し、5,534人の増(106.7%)。

R 1年度の利用者数78,627人と比較すると、9,714人の増(112.4%)

③ iーバスミニ 《資料1-③》

R 6年度の利用者数は582人で、前年度400人に対し、182人の増(145.5%)。

R 1年度の利用者数1,521人と比較すると、939人の減(38.3%)

丹陽町(多加木・伝法寺)、今伊勢町(山之小路)、萩原町(レインボー)の利用が多い。

④ 市内バス路線合計 《資料1-④》

R 6年度の利用者数は4,420,527人で、前年度4,424,396人に対し、3,869人の減(99.9%)。

R 1年度の利用者数4,893,014人と比較すると、472,487人の減(90.3%)

⑤ iーバス運行経費一覧及び、コミバス・補助路線分析シート 《資料1-⑤》

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。

⑥ シルバーパス 65、ゴールドパス 70 販売実績 《資料1-⑥》

R 6年度の助成件数はシルバーパス 65 が 543 件、ゴールドパス 70 が 2,336 件。

1 か月当たり約 262 件。

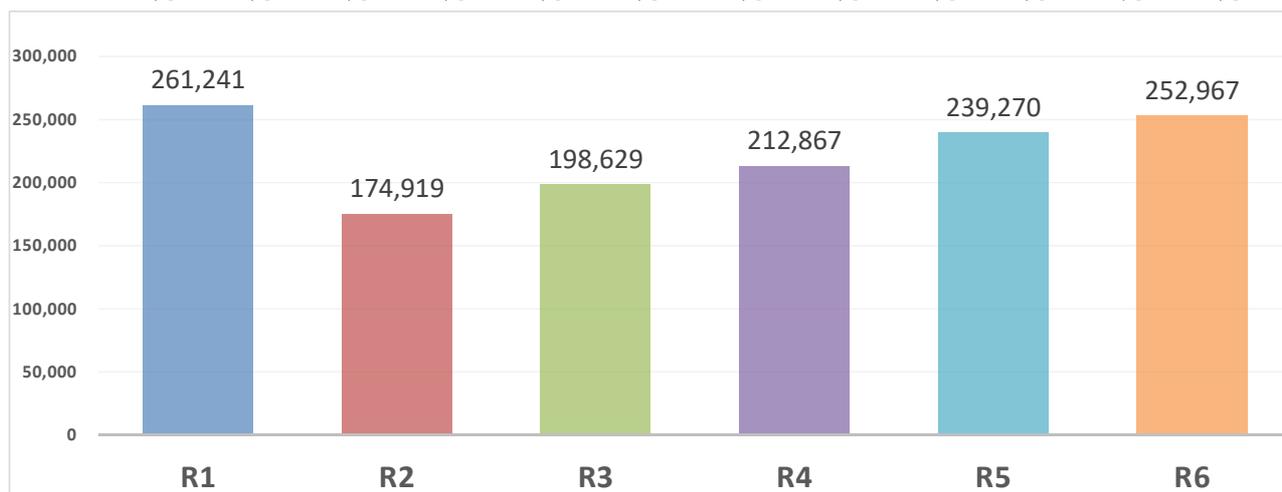
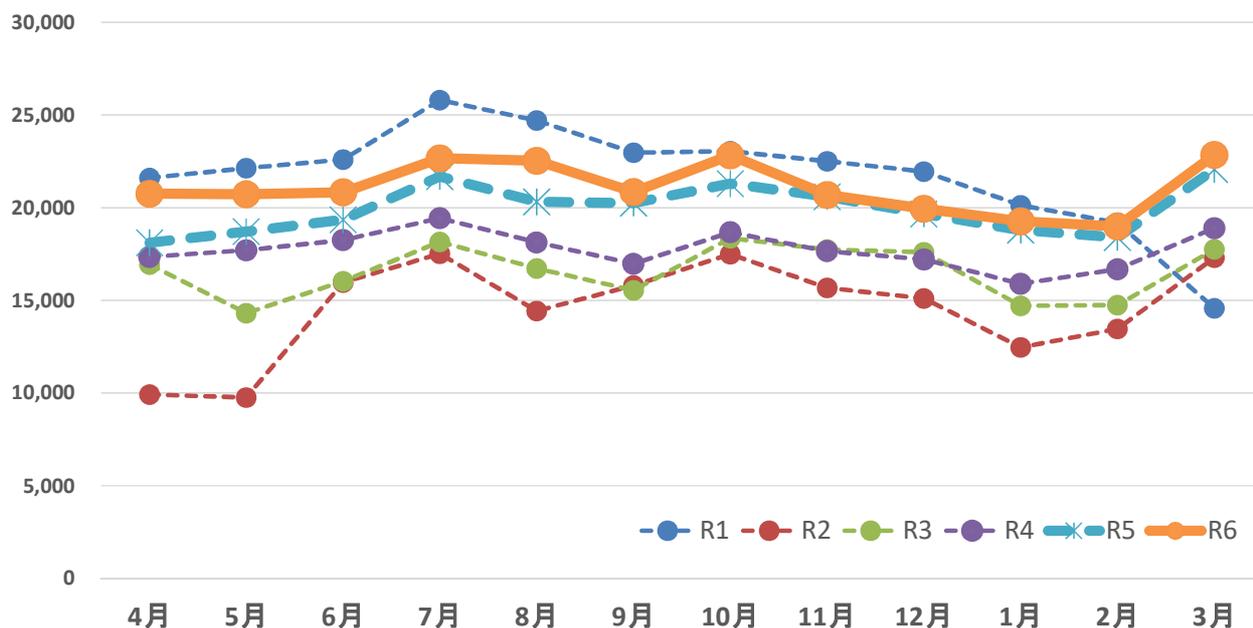
⑦ 一宮おでかけバス手形販売実績 《資料1-⑦》

R 6年度の販売数は1,995枚。

「iーバス（全コース）」利用者数

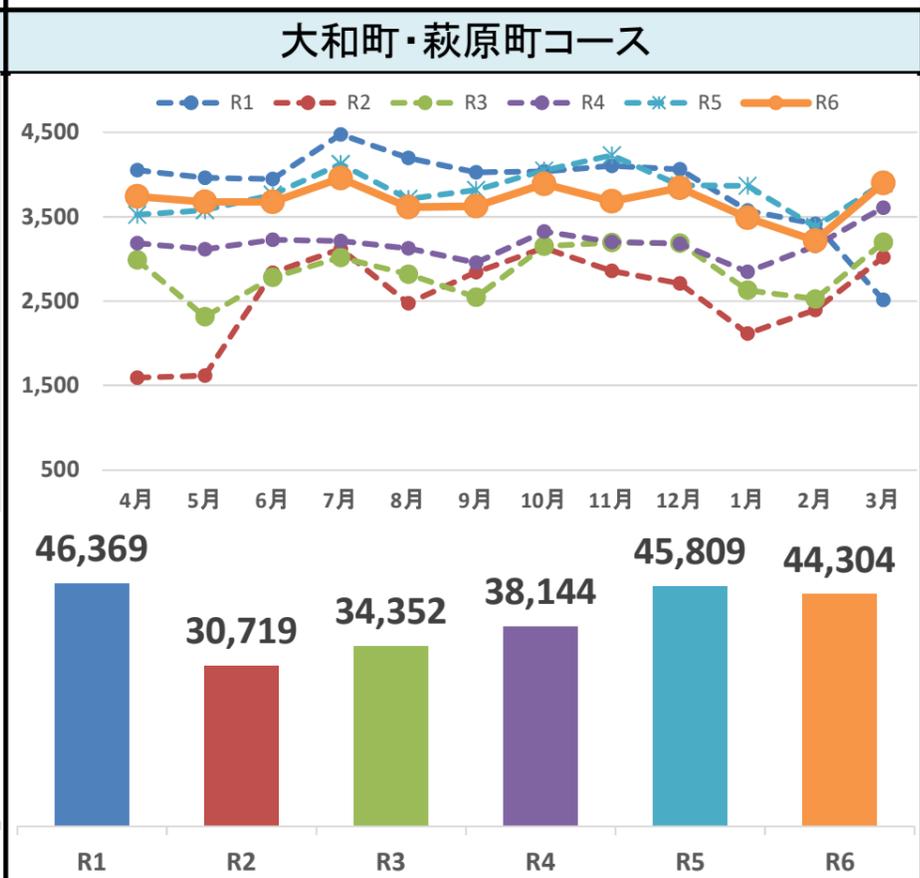
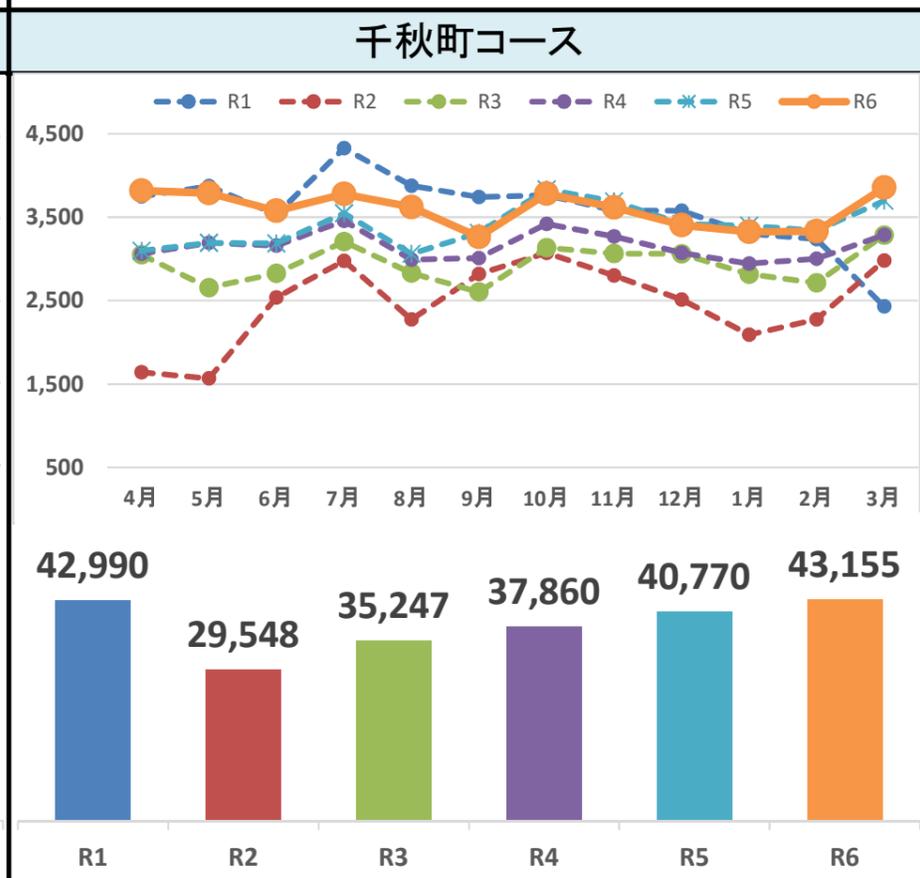
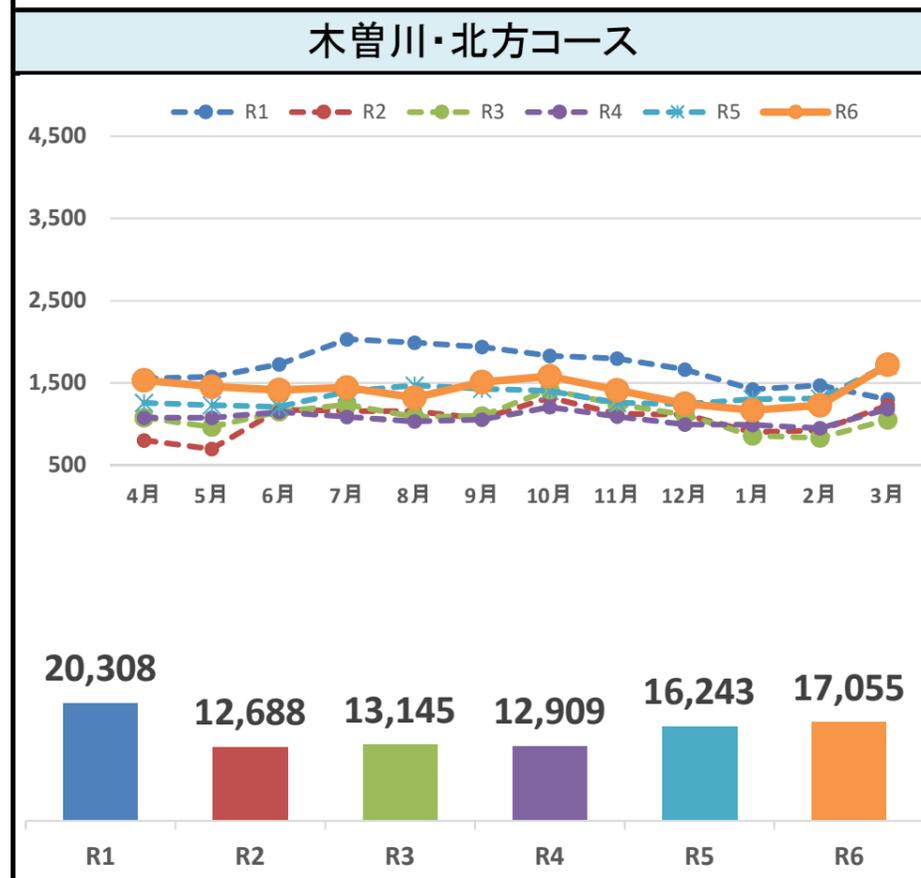
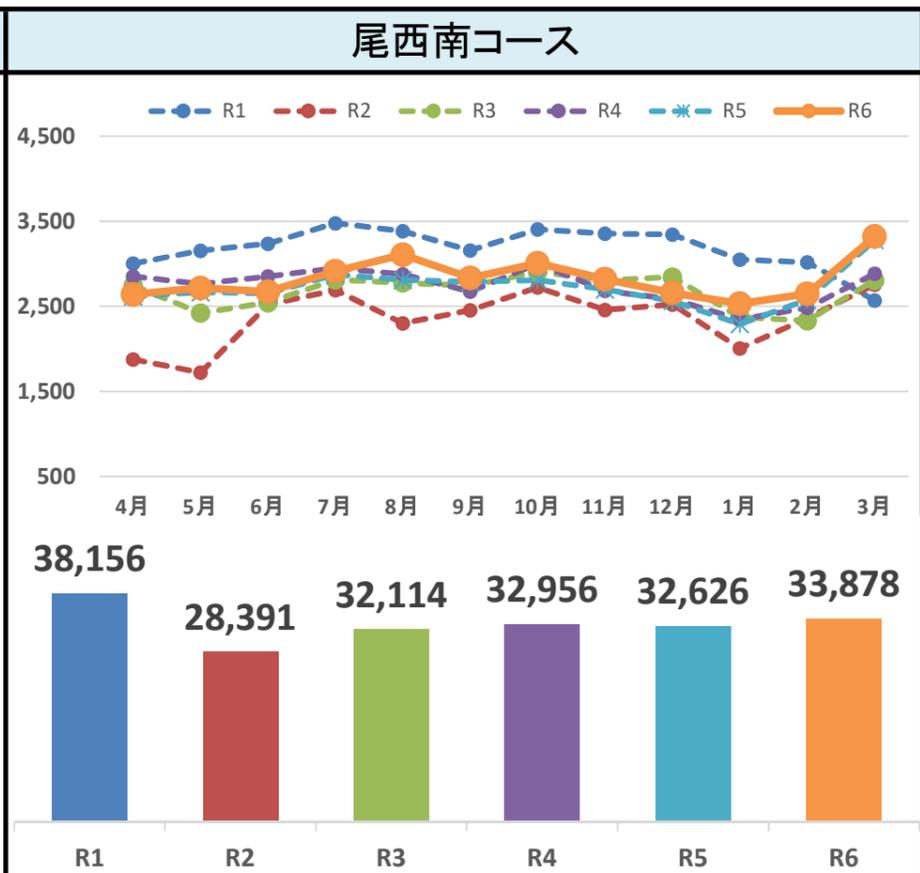
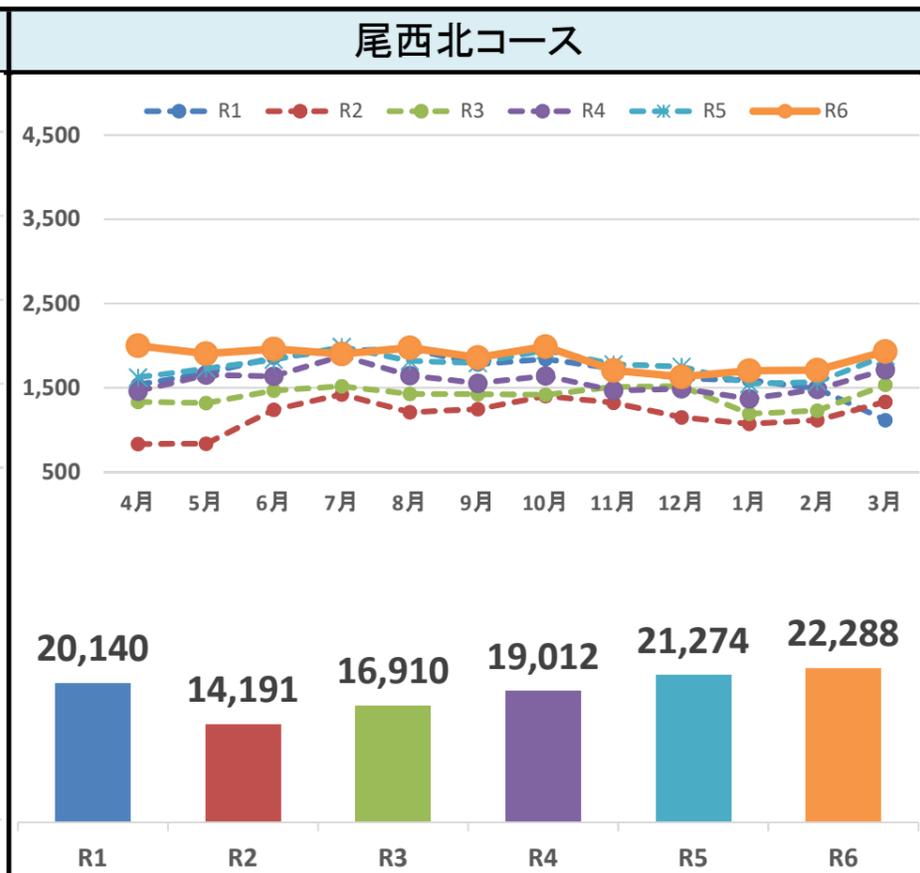
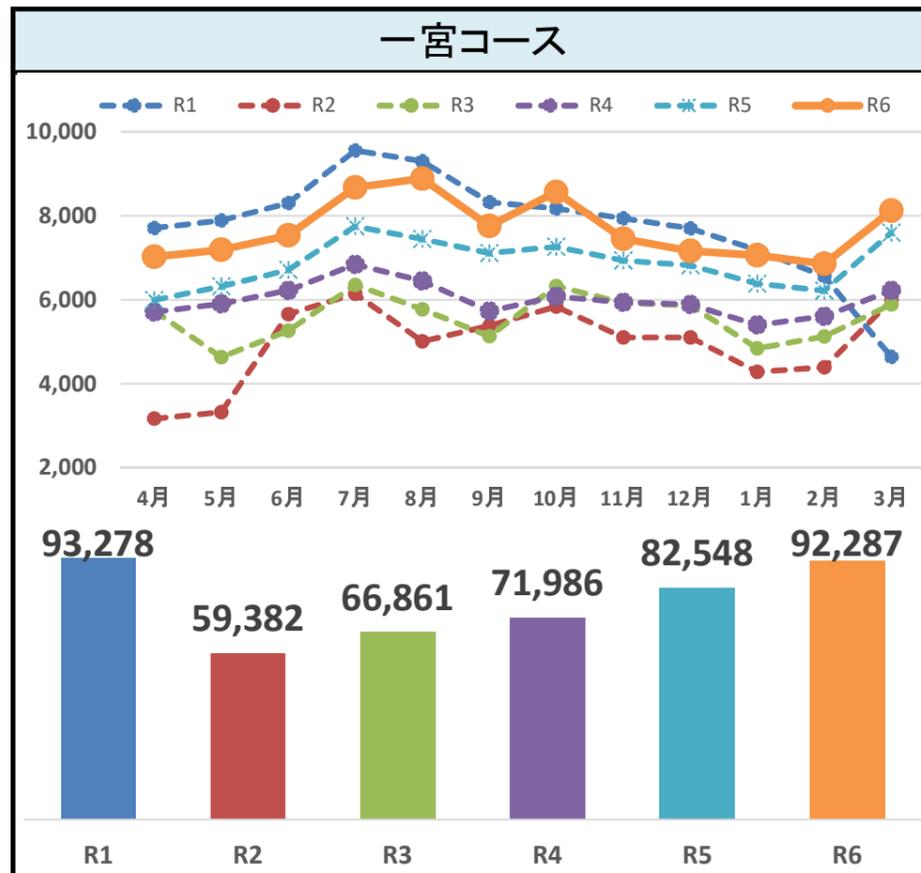
資料1-①

上段：月別推移 下段：年度別推移（4月～3月計）



| 年度 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | 昨年比 | R1比 |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|
| 4月 | 21,603 | 9,917 | 16,932 | 17,346 | 18,112 | 20,754 | 114.6% | 96.1% |
| 5月 | 22,131 | 9,762 | 14,311 | 17,704 | 18,714 | 20,730 | 110.8% | 93.7% |
| 6月 | 22,605 | 15,966 | 16,036 | 18,252 | 19,355 | 20,841 | 107.7% | 92.2% |
| 7月 | 25,808 | 17,519 | 18,151 | 19,433 | 21,683 | 22,673 | 104.6% | 87.9% |
| 8月 | 24,712 | 14,430 | 16,719 | 18,130 | 20,319 | 22,528 | 110.9% | 91.2% |
| 9月 | 22,975 | 15,806 | 15,547 | 16,975 | 20,259 | 20,853 | 102.9% | 90.8% |
| 小計 | 139,834 | 83,400 | 97,696 | 107,840 | 118,442 | 128,379 | 108.4% | 91.8% |
| 10月 | 23,050 | 17,489 | 18,357 | 18,676 | 21,307 | 22,824 | 107.1% | 99.0% |
| 11月 | 22,509 | 15,671 | 17,747 | 17,657 | 20,596 | 20,691 | 100.5% | 91.9% |
| 12月 | 21,956 | 15,109 | 17,597 | 17,213 | 19,666 | 19,953 | 101.5% | 90.9% |
| 1月 | 20,128 | 12,472 | 14,713 | 15,899 | 18,798 | 19,278 | 102.6% | 95.8% |
| 2月 | 19,191 | 13,468 | 14,754 | 16,682 | 18,393 | 18,993 | 103.3% | 99.0% |
| 3月 | 14,573 | 17,310 | 17,765 | 18,900 | 22,068 | 22,849 | 103.5% | 156.8% |
| 小計 | 121,407 | 91,519 | 100,933 | 105,027 | 120,828 | 124,588 | 103.1% | 102.6% |
| 合計 | 261,241 | 174,919 | 198,629 | 212,867 | 239,270 | 252,967 | 105.7% | 96.8% |

i バス利用者数推移（上段：年度別月別比較、下段：年度別比較）

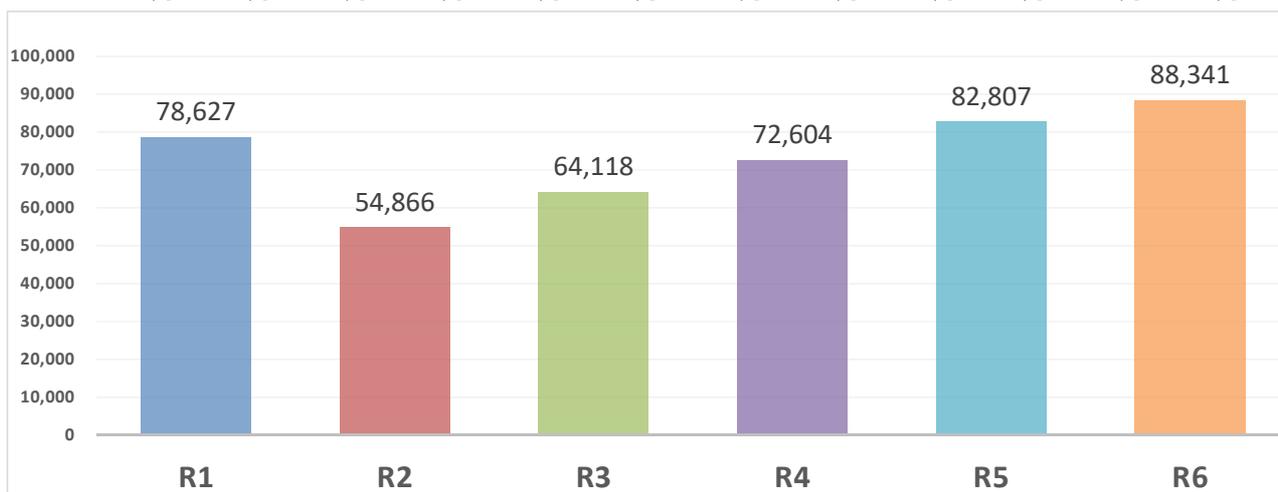
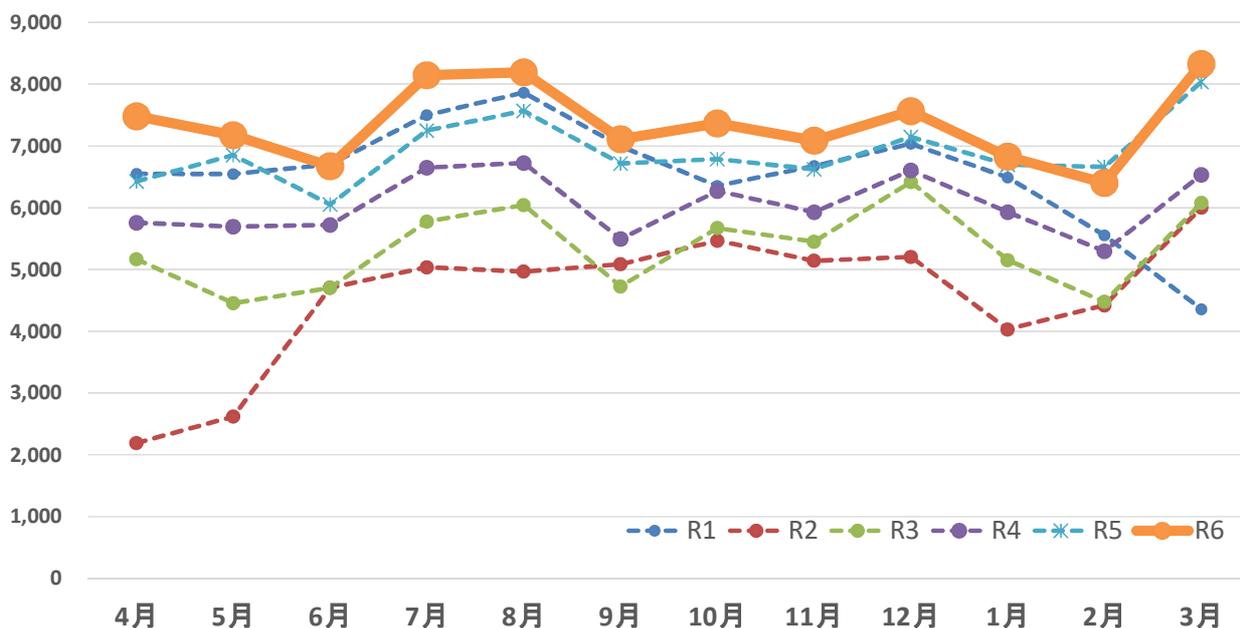


| | 一宮コース(22便/日) | | | | | | 尾西北コース(9便/日) | | | | | | 尾西南コース(8便/日) | | | | | | 木曾川・北方コース(9便/日) | | | | | | 千秋町コース(7便/日) | | | | | | 大和町・萩原町コース(10便/日) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|--------|--------|-------|-------|-------|--------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | 昨年比 | R1比 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | 昨年比 | R1比 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | 昨年比 | R1比 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | 昨年比 | R1比 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | 昨年比 | R1比 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4月 | 7,706 | 3,165 | 5,733 | 5,706 | 5,993 | 7,023 | 117.2% | 91.1% | 1,536 | 834 | 1,335 | 1,461 | 1,623 | 2,000 | 123.2% | 130.2% | 3,002 | 1,878 | 2,747 | 2,853 | 2,616 | 2,641 | 101.0% | 88.0% | 1,558 | 804 | 1,078 | 1,077 | 1,259 | 1,533 | 121.8% | 98.4% | 3,748 | 1,643 | 3,050 | 3,060 | 3,097 | 3,817 | 123.2% | 101.8% | 4,053 | 1,593 | 2,989 | 3,189 | 3,524 | 3,740 | 106.1% | 92.3% | | | | | | | | |
| 5月 | 11.68 | 4.80 | 8.69 | 8.65 | 9.08 | 10.64 | | | 5.12 | 3.09 | 4.94 | 5.41 | 6.01 | 7.41 | | | 12.51 | 7.83 | 11.45 | 11.89 | 10.90 | 11.00 | 101.8% | 86.1% | 5.19 | 2.98 | 3.99 | 3.99 | 4.66 | 5.68 | | | 17.85 | 7.82 | 14.52 | 14.57 | 14.75 | 18.18 | | | 13.51 | 5.31 | 9.96 | 10.63 | 11.75 | 12.47 | | | 3.963 | 1.618 | 2.314 | 3.116 | 3.577 | 3.676 | 102.8% | 92.8% |
| 6月 | 7.892 | 3.319 | 4.631 | 5.901 | 6.319 | 7.188 | 113.8% | 91.1% | 1.674 | 837 | 1.322 | 1.655 | 1.728 | 1.907 | 110.4% | 113.9% | 3.153 | 1.721 | 2.424 | 2.764 | 2.667 | 2.716 | 101.8% | 86.1% | 1.576 | 700 | 965 | 1,077 | 1,231 | 1,455 | 118.2% | 92.3% | 3.873 | 1.567 | 2.655 | 3.191 | 3.192 | 3.788 | 118.7% | 97.8% | 3.963 | 1.618 | 2.314 | 3.116 | 3.577 | 3.676 | 102.8% | 92.8% | | | | | | | | |
| 7月 | 11.57 | 4.87 | 6.79 | 8.65 | 9.27 | 10.54 | | | 5.40 | 3.00 | 4.74 | 5.93 | 6.19 | 6.84 | | | 12.71 | 6.94 | 9.77 | 11.15 | 10.75 | 10.95 | 101.3% | 83.7% | 5.08 | 2.51 | 3.46 | 3.86 | 4.41 | 5.22 | | | 17.85 | 7.22 | 12.24 | 14.71 | 14.71 | 17.46 | | | 12.78 | 5.22 | 7.46 | 10.05 | 11.54 | 11.86 | | | 4.476 | 3.120 | 3.016 | 3.214 | 4.126 | 3.957 | 95.9% | 88.4% |
| 8月 | 8.302 | 5.655 | 5.263 | 6.224 | 6.710 | 7.533 | 112.3% | 90.7% | 1.859 | 1,239 | 1,469 | 1,640 | 1,835 | 1,962 | 106.9% | 105.5% | 3.237 | 2,518 | 2,544 | 2,852 | 2,652 | 2,675 | 100.9% | 82.6% | 1.726 | 1,178 | 1,151 | 1,148 | 1,211 | 1,417 | 117.0% | 82.1% | 3.534 | 2,538 | 2,827 | 3,160 | 3,184 | 3,578 | 112.4% | 101.2% | 3.947 | 2,838 | 2,782 | 3,228 | 3,763 | 3,676 | 97.7% | 93.1% | | | | | | | | |
| 9月 | 12.58 | 8.57 | 7.97 | 9.43 | 10.17 | 11.41 | | | 6.20 | 4.59 | 5.44 | 6.07 | 6.80 | 7.27 | | | 13.49 | 10.49 | 10.60 | 11.88 | 11.05 | 11.15 | | | 5.75 | 4.36 | 4.26 | 4.25 | 4.49 | 5.25 | | | 16.83 | 12.09 | 13.46 | 15.05 | 15.16 | 17.04 | | | 13.16 | 9.46 | 9.27 | 10.76 | 12.54 | 12.25 | | | 4.476 | 3.120 | 3.016 | 3.214 | 4.126 | 3.957 | 95.9% | 88.4% |
| 10月 | 9.555 | 6.147 | 6.355 | 6.842 | 7.748 | 8.675 | 112.0% | 90.8% | 1,940 | 1,423 | 1,520 | 1,879 | 1,987 | 1,902 | 95.7% | 98.0% | 3,479 | 2,692 | 2,814 | 2,951 | 2,876 | 2,913 | 101.3% | 83.7% | 2,032 | 1,161 | 1,238 | 1,091 | 1,397 | 1,447 | 103.6% | 71.2% | 4,326 | 2,976 | 3,208 | 3,456 | 3,549 | 3,779 | 106.5% | 87.4% | 4,476 | 3,120 | 3,016 | 3,214 | 4,126 | 3,957 | 95.9% | 88.4% | | | | | | | | |
| 11月 | 14.01 | 9.01 | 9.32 | 10.03 | 11.36 | 12.72 | | | 6.26 | 5.10 | 5.45 | 6.73 | 7.12 | 6.82 | | | 14.03 | 10.85 | 11.35 | 11.90 | 11.60 | 11.75 | | | 6.55 | 4.16 | 4.44 | 3.91 | 5.01 | 5.19 | | | 19.94 | 13.71 | 14.78 | 15.93 | 16.35 | 17.41 | | | 14.44 | 10.06 | 9.73 | 10.37 | 13.31 | 12.76 | | | | | | | | | | |
| 12月 | 9.299 | 5.012 | 5.776 | 6.452 | 7.442 | 8.888 | 119.4% | 95.6% | 1,966 | 1,210 | 1,428 | 1,648 | 1,820 | 1,976 | 108.6% | 100.5% | 3,383 | 2,301 | 2,778 | 2,879 | 2,811 | 3,107 | 110.5% | 91.8% | 1,990 | 1,159 | 1,088 | 1,035 | 1,473 | 1,323 | 89.8% | 66.5% | 3,878 | 2,274 | 2,832 | 2,990 | 3,060 | 3,620 | 118.3% | 93.3% | 4,196 | 2,474 | 2,817 | 3,126 | 3,713 | 3,614 | 97.3% | 86.1% | | | | | | | | |
| 1月 | 13.63 | 7.35 | 8.47 | 9.46 | 10.91 | 13.03 | | | 6.34 | 4.34 | 5.12 | 5.91 | 6.52 | 7.08 | | | 13.64 | 9.28 | 11.20 | 11.61 | 11.33 | 12.53 | | | 6.42 | 4.15 | 3.90 | 3.71 | 5.28 | 4.74 | | | 17.87 | 10.48 | 13.05 | 13.78 | 14.10 | 16.68 | | | 13.54 | 7.98 | 9.09 | 10.08 | 11.98 | 11.66 | | | 4.028 | 2,843 | 2,545 | 2,957 | 3,815 | 3,624 | 95.0% | 90.0% |
| 2月 | 8.329 | 5.378 | 5.133 | 5.727 | 7.114 | 7.758 | 109.1% | 93.1% | 1,780 | 1,248 | 1,424 | 1,557 | 1,795 | 1,860 | 103.6% | 104.5% | 3,159 | 2,453 | 2,740 | 2,672 | 2,790 | 2,835 | 101.6% | 89.7% | 1,938 | 1,066 | 1,102 | 1,054 | 1,431 | 1,513 | 105.7% | 78.1% | 3,741 | 2,818 | 2,603 | 3,008 | 3,314 | 3,263 | 98.5% | 87.2% | 4,028 | 2,843 | 2,545 | 2,957 | 3,815 | 3,624 | 95.0% | 90.0% | | | | | | | | |
| 3月 | 12.62 | 8.15 | 7.78 | 8.68 | 10.78 | 11.75 | | | 5.93 | 4.62 | 5.27 | 5.77 | 6.65 | 6.89 | | | 13.16 | 10.22 | 11.42 | 11.13 | 11.63 | 11.81 | | | 6.46 | 3.95 | 4.08 | 3.90 | 5.30 | 5.60 | | | 17.81 | 13.42 | 12.40 | 14.32 | 15.78 | 15.54 | | | 13.43 | 9.48 | 8.48 | 9.86 | 12.72 | 12.08 | | | | | | | | | | |
| 小計 | 51,083 | 28,676 | 32,891 | 36,852 | 41,326 | 47,065 | 113.9% | 92.1% | 10,755 | 6,791 | 8,498 | 9,840 | 10,788 | 11,607 | 107.6% | 107.9% | 19,413 | 13,563 | 16,047 | 16,971 | 16,412 | 16,887 | 102.9% | 87.0% | 10,820 | 6,068 | 6,622 | 6,482 | 8,002 | 8,688 | 108.6% | 80.3% | 23,100 | 13,816 | 17,175 | 18,865 | 19,396 | 21,845 | 112.6% | 94.6% | 24,663 | 14,486 | 16,463 | 18,830 | 22,518 | 22,287 | 99.0% | 90.4% | | | | | | | | |
| 4月 | 12.69 | 7.12 | 8.17 | 9.15 | 10.26 | 11.69 | | | 5.88 | 4.12 | 5.16 | 5.97 | 6.55 | 7.05 | | | 13.26 | 9.26 | 10.96 | 11.59 | 11.21 | 11.53 | | | 5.91 | 3.68 | 4.02 | 3.94 | 4.86 | 5.28 | | | 18.03 | 10.79 | 13.41 | 14.73 | 15.14 | 17.05 | | | 13.48 | 7.92 | 9.00 | 10.29 | 12.30 | 12.18 | | | | | | | | | | |
| 5月 | 8.174 | 5.837 | 6.327 | 6.078 | 7.266 | 8.569 | 117.9% | 104.8% | 1,843 | 1,402 | 1,419 | 1,643 | 1,948 | 1,992 | 102.3% | 108.1% | 3,404 | 2,724 | 2,906 | 3,001 | 2,809 | 3,008 | 107.1% | 88.4% | 1,830 | 1,323 | 1,421 | 1,208 | 1,404 | 1,583 | 112.7% | 86.5% | 3,763 | 3,072 | 3,133 | 3,420 | 3,833 | 3,783 | 98.7% | 100.5% | 4,036 | 3,131 | 3,151 | 3,326 | 4,047 | 3,889 | 96.1% | 96.4% | | | | | | | | |
| 6月 | 11.99 | 8.56 | 9.28 | 8.91 | 10.65 | 12.56 | | | 5.95 | 5.03 | 5.09 | 5.89 | 6.98 | 7.14 | | | 13.73 | 10.98 | 11.72 | 12.10 | 11.33 | 12.13 | | | 5.90 | 4.74 | 5.09 | 4.33 | 5.03 | 5.67 | | | 17.34 | 14.16 | 14.44 | 15.76 | 17.66 | 17.43 | | | 13.02 | 10.10 | 10.16 | 10.73 | 13.05 | 12.55 | | | | | | | | | | |
| 7月 | 7.943 | 5.105 | 5.923 | 5.941 | 6.939 | 7.454 | 107.4% | 93.8% | 1,729 | 1,323 | 1,514 | 1,468 | 1,780 | 1,707 | 95.9% | 98.7% | 3,356 | 2,457 | 2,807 | 2,685 | 2,698 | 2,819 | 104.5% | 84.0% | 1,798 | 1,126 | 1,242 | 1,093 | 1,260 | 1,413 | 112.1% | 78.6% | 3,579 | 2,802 | 3,065 | 3,270 | 3,690 | 3,616 | 98.0% | 101.0% | 4,104 | 2,858 | 3,196 | 3,200 | 4,229 | 3,682 | 87.1% | 89.7% | | | | | | | | |
| 8月 | 12.03 | 7.73 | 8.97 | 9.00 | 10.51 | 11.29 | | | 5.76 | 4.90 | 5.61 | 5.44 | 6.59 | 6.32 | | | 13.98 | 10.24 | 11.70 | 11.19 | 11.24 | 11.75 | | | 5.99 | 4.17 | 4.60 | 4.05 | 4.67 | 5.23 | | | 17.04 | 13.34 | 14.60 | 15.57 | 17.57 | 17.22 | | | 13.68 | 9.53 | 10.65 | 10.67 | 14.10 | 12.27 | | | | | | | | | | |
| 9月 | 7.698 | 5.102 | 5.868 | 5.888 | 6.819 | 7.165 | 105.1% | 93.1% | 1,612 | 1,150 | 1,521 | 1,492 | 1,753 | 1,633 | 93.2% | 101.3% | 3,345 | 2,522 | 2,844 | 2,585 | 2,561 | 2,660 | 103.9% | 79.5% | 1,663 | 1,114 | 1,115 | 997 | 1,245 | 1,250 | 100.4% | 75.2% | 3,577 | 2,511 | 3,061 | 3,072 | 3,418 | 3,403 | 99.6% | 95.1% | 4,061 | 2,710 | 3,188 | 3,179 | 3,870 | 3,842 | 99.3% | 94.6% | | | | | | | | |
| 10月 | 12.50 | 8.28 | 9.53 | 9.56 | 11.07 | 11.63 | | | 5.76 | 4.56 | 6.04 | 5.92 | 6.96 | 6.48 | | | 14.93 | 11.26 | 12.70 | 11.54 | 11.43 | 11.88 | | | 5.94 | 4.42 | 4.42 | 3.96 | 4.94 | 4.96 | | | 18.25 | 12.81 | 15.62 | 15.67 | 17.44 | 17.36 | | | 14.50 | 9.68 | 11.39 | 11.35 | 13.82 | 13.72 | | | | | | | | | | |
| 11月 | 7.187 | 4.284 | 4.840 | 5.399 | 6.387 | 7.061 | 110.6% | 98.2% | 1,591 | 1,073 | 1,193 | 1,371 | 1,550 | 1,705 | 110.0% | 107.2% | 3,050 | 2,006 | 2,372 | 2,347 | 2,292 | 2,533 | 110.5% | 83.0% | 1,423 | 902 | 860 | 991 | 1,303 | 1,169 | 89.7% | 82.2% | 3,301 | 2,090 | 2,817 | 2,944 | 3,398 | 3,323 | 97.8% | 100.7% | 3,576 | 2,117 | 2,631 | 2,847 | 3,868 | 3,487 | 90.1% | 97.5% | | | | | | | | |
| 12月 | 11.67 | 6.95 | 7.86 | 8.76 | 10.37 | 11.46 | | | 5.68 | 4.26 | 4.73 | 5.44 | 6.15 | 6.77 | | | 13.62 | 8.96 | 10.59 | 10.48 | 10.23 | 11.31 | | | 5.08 | 3.58 | 3.41 | 3.93 | 5.17 | 4.64 | | | 16.84 | 10.66 | 14.37 | 15.02 | 17.34 | 16.95 | | | 12.77 | 7.56 | 9.40 | 10.17 | 13.81 | 12.45 | | | | | | | | | | |
| 1月 | 6.555 | 4.393 | 5.122 | 5.608 | 6.216 | 6.854 | 110.3% | 104.6% | 1,491 | 1,116 | 1,228 | 1,483 | 1,572 | 1,713 | 109.0% | 114.9% | 3,019 | 2,362 | 2,332 | 2,483 | 2,575 | 2,649 | 102.9% | 87.7% | 1,473 | 926 | 834 | 951 | 1,312 | 1,230 | 93.8% | 83.5% | 3,238 | 2,275 | 2,712 | 3,003 | 3,339 | 3,330 | 99.7% | 102.8% | 3,415 | 2,396 | 2,526 | 3,154 | 3,379 | 3,217 | 95.2% | 94.2% | | | | | | | | |
| 2月 | 10.27 | 7.13 | 8.31 | 9.10 | 9.74 | 11.13 | | | 5.14 | 4.43 | 4.87 | 5.88 | 6.02 | 6.80 | | | 13.01 | 10.54 | 10.41 | 11.08 | 11.10 | 11.83 | | | 5.08 | 3.67 | 3.31 | 3.77 | 5.03 | 4.88 | | | 15.95 | 11.61 | 13.84 | 15.32 | 16.45 | 16.99 | | | 11.78 | 8.56 | 9.02 | 11.26 | 11.65 | 11.49 | | | | | | | | | | |
| 3月 | 4.638 | 5.985 | 5.890 | 6.220 | 7.595 | 8.119 | 106.9% | 175.1% | 1,119 | 1,336 | 1,537 | 1,715 | 1,883 | 1,931 | 102.5% | 194.7% | 2,569 | 2,757 | 2,806 | 2,884 | 3,279 | 3,322 | 101.3% | 129.3% | 1,301 | 1,229 | 1,051 | 1,187 | 1,717 | 1,722 | 100.3% | 132.4% | 2,432 | 2,982 | 3,284 | 3,286 | 3,696 | 3,855 | 104.3% | 158.5% | 2,514 | 3,021 | 3,197 | 3,608 | 3,898 | 3,900 | 100.1% | 155.1% | | | | | | | | |
| 4月 | 6.80 | 8.78 | 8.64 | 9.12 | 11.14 | 11.90 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

「一宮・イオン木曽川線」利用者数

資料1-②

上段：月別推移 下段：年度別推移（4月～3月計）

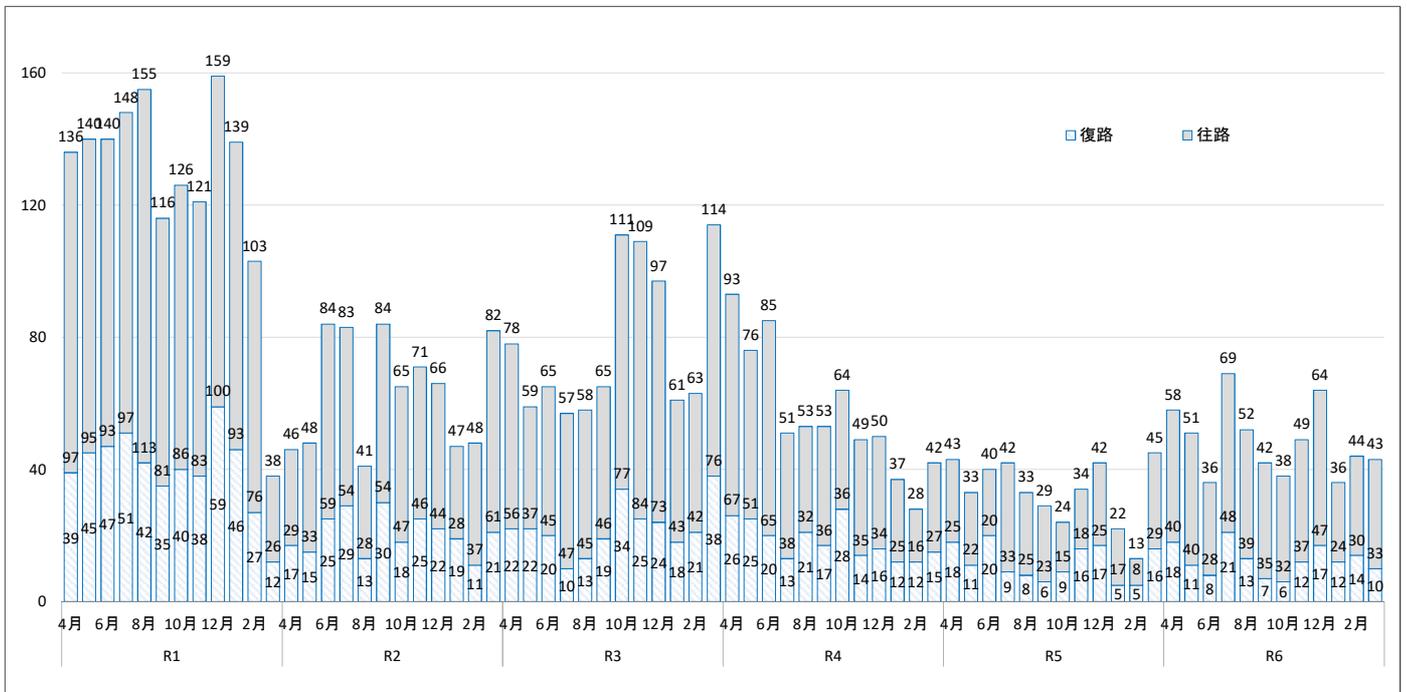


| 年度 | R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 | 昨年比 | R1比 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 4月 | 6,551 | 2,192 | 5,168 | 5,757 | 6,424 | 7,480 | 116.4% | 114.2% |
| 5月 | 6,545 | 2,619 | 4,454 | 5,694 | 6,852 | 7,175 | 104.7% | 109.6% |
| 6月 | 6,700 | 4,705 | 4,705 | 5,723 | 6,052 | 6,671 | 110.2% | 99.6% |
| 7月 | 7,502 | 5,036 | 5,776 | 6,647 | 7,249 | 8,146 | 112.4% | 108.6% |
| 8月 | 7,864 | 4,966 | 6,043 | 6,726 | 7,566 | 8,192 | 108.3% | 104.2% |
| 9月 | 6,996 | 5,086 | 4,727 | 5,495 | 6,716 | 7,109 | 105.9% | 101.6% |
| 小計 | 42,158 | 24,604 | 30,873 | 36,042 | 40,859 | 44,773 | 109.6% | 106.2% |
| 10月 | 6,356 | 5,467 | 5,672 | 6,270 | 6,787 | 7,365 | 108.5% | 115.9% |
| 11月 | 6,676 | 5,141 | 5,451 | 5,927 | 6,620 | 7,087 | 107.1% | 106.2% |
| 12月 | 7,034 | 5,204 | 6,416 | 6,605 | 7,148 | 7,562 | 105.8% | 107.5% |
| 1月 | 6,489 | 4,029 | 5,151 | 5,929 | 6,695 | 6,827 | 102.0% | 105.2% |
| 2月 | 5,556 | 4,420 | 4,478 | 5,298 | 6,662 | 6,401 | 96.1% | 115.2% |
| 3月 | 4,358 | 6,001 | 6,077 | 6,533 | 8,036 | 8,326 | 103.6% | 191.1% |
| 小計 | 36,469 | 30,262 | 33,245 | 36,562 | 41,948 | 43,568 | 103.9% | 119.5% |
| 合計 | 78,627 | 54,866 | 64,118 | 72,604 | 82,807 | 88,341 | 106.7% | 112.4% |

i - バスミニ 利用者数推移

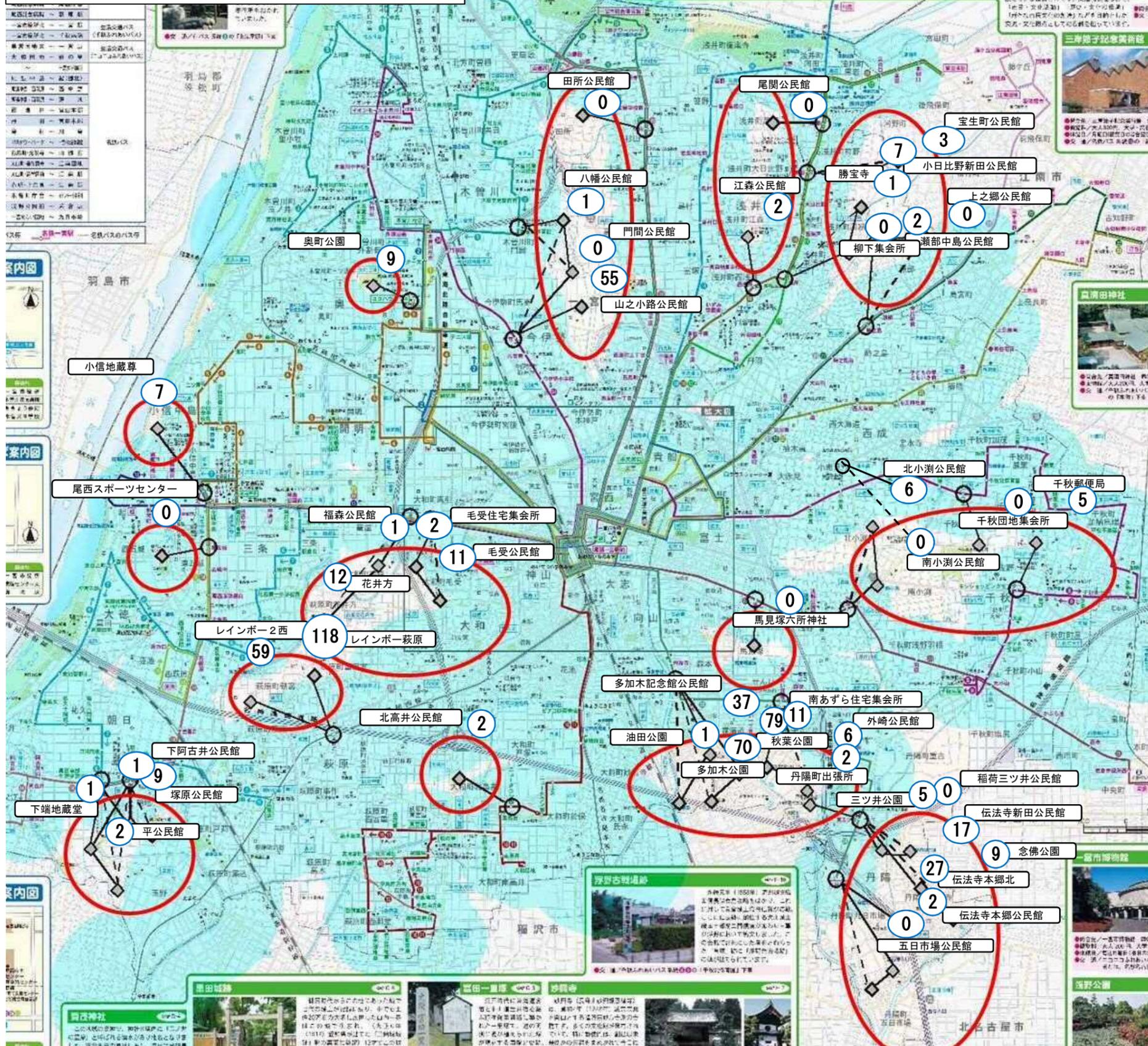
| 年度 | R1 | | | R2 | | | R3 | | | R4 | | | R5 | | | R6 | | | 前年比 (合計) | 参考 R1年度比 (合計) |
|----|----------------|--------------|-------|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|-----|--------------|--------------|-----|-------------|---------------------|
| | 往路 | 復路 | 合計 | 往路 | 復路 | 合計 | 往路 | 復路 | 合計 | 往路 | 復路 | 合計 | 往路 | 復路 | 合計 | 往路 | 復路 | 合計 | | |
| 4 | 97 | 39 | 136 | 29 | 17 | 46 | 56 | 22 | 78 | 67 | 26 | 93 | 25 | 18 | 43 | 40 | 18 | 58 | 134.9% | 42.6% |
| 5 | 95 | 45 | 140 | 33 | 15 | 48 | 37 | 22 | 59 | 51 | 25 | 76 | 22 | 11 | 33 | 40 | 11 | 51 | 154.5% | 36.4% |
| 6 | 93 | 47 | 140 | 59 | 25 | 84 | 45 | 20 | 65 | 65 | 20 | 85 | 20 | 20 | 40 | 28 | 8 | 36 | 90.0% | 25.7% |
| 7 | 97 | 51 | 148 | 54 | 29 | 83 | 47 | 10 | 57 | 38 | 13 | 51 | 33 | 9 | 42 | 48 | 21 | 69 | 164.3% | 46.6% |
| 8 | 113 | 42 | 155 | 28 | 13 | 41 | 45 | 13 | 58 | 32 | 21 | 53 | 25 | 8 | 33 | 39 | 13 | 52 | 157.6% | 33.5% |
| 9 | 81 | 35 | 116 | 54 | 30 | 84 | 46 | 19 | 65 | 36 | 17 | 53 | 23 | 6 | 29 | 35 | 7 | 42 | 144.8% | 36.2% |
| 小計 | 576 | 259 | 835 | 257 | 129 | 386 | 276 | 106 | 382 | 289 | 122 | 411 | 148 | 72 | 220 | 230 | 78 | 308 | 140.0% | 36.9% |
| 10 | 86 | 40 | 126 | 47 | 18 | 65 | 77 | 34 | 111 | 36 | 28 | 64 | 15 | 9 | 24 | 32 | 6 | 38 | 158.3% | 30.2% |
| 11 | 83 | 38 | 121 | 46 | 25 | 71 | 84 | 25 | 109 | 35 | 14 | 49 | 18 | 16 | 34 | 37 | 12 | 49 | 144.1% | 40.5% |
| 12 | 100 | 59 | 159 | 44 | 22 | 66 | 73 | 24 | 97 | 34 | 16 | 50 | 25 | 17 | 42 | 47 | 17 | 64 | 152.4% | 40.3% |
| 1 | 93 | 46 | 139 | 28 | 19 | 47 | 43 | 18 | 61 | 25 | 12 | 37 | 17 | 5 | 22 | 24 | 12 | 36 | 163.6% | 25.9% |
| 2 | 76 | 27 | 103 | 37 | 11 | 48 | 42 | 21 | 63 | 16 | 12 | 28 | 8 | 5 | 13 | 30 | 14 | 44 | 338.5% | 42.7% |
| 3 | 26 | 12 | 38 | 61 | 21 | 82 | 76 | 38 | 114 | 27 | 15 | 42 | 29 | 16 | 45 | 33 | 10 | 43 | 95.6% | 113.2% |
| 小計 | 464 | 222 | 686 | 263 | 116 | 379 | 395 | 160 | 555 | 173 | 97 | 270 | 112 | 68 | 180 | 203 | 71 | 274 | 152.2% | 39.9% |
| 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 | 260 65.0% | 140 35.0% | 400 | 433 74.4% | 149 25.6% | 582 | 145.5% | 38.3% |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|----------------|----------------|-------|----------------|----------------|-----|----------------|----------------|-----|----------------|----------------|-----|----------------|----------------|-----|----------------|----------------|-----|
| 4月~ 12月の 合計 | 845 (68.1%) | 396 (31.9%) | 1,241 | 394 (67.0%) | 194 (33.0%) | 588 | 510 (73.0%) | 189 (27.0%) | 699 | 394 (68.6%) | 180 (31.4%) | 574 | 206 (64.4%) | 114 (35.6%) | 320 | 346 (75.4%) | 113 (24.6%) | 459 |
|-------------------|----------------|----------------|-------|----------------|----------------|-----|----------------|----------------|-----|----------------|----------------|-----|----------------|----------------|-----|----------------|----------------|-----|



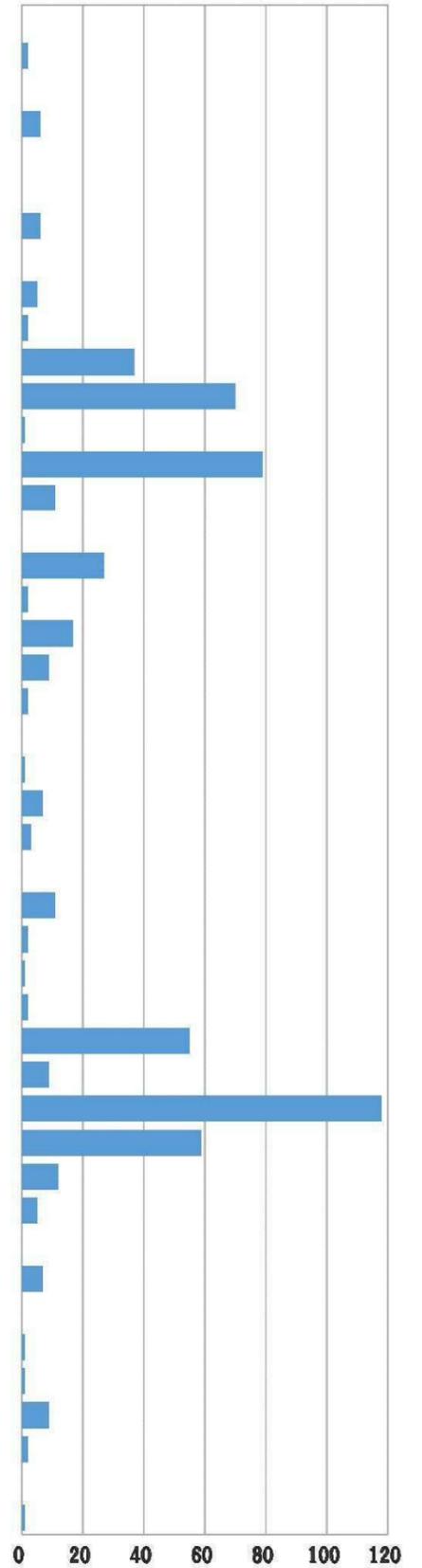
i - バスミニ二停留所別利用状況 (R6.4~R7.3)

○ 内の数字は、乗車・降車人数の計



R6.4~R7.3

| i - バスミニ二停留所 | 利用者数 |
|--------------|------|
| 葉栗田所公民館 | 0 |
| 西成瀬部中島公民館 | 2 |
| 上之郷公民館 | 0 |
| 北小淵公民館 | 6 |
| 南小淵公民館 | 0 |
| 馬見塚六所神社 | 0 |
| 丹陽町外崎公民館 | 6 |
| 福荷三ツ井公民館 | 0 |
| 三ツ井公園 | 5 |
| 丹陽町出張所 | 2 |
| 多加木記念館公民館 | 37 |
| 多加木公園 | 70 |
| 油田公園 | 1 |
| 秋葉公園 | 79 |
| 南あずら住宅集会所 | 11 |
| 五日市場公民館 | 0 |
| 伝法寺本郷北 | 27 |
| 伝法寺本郷公民館 | 2 |
| 伝法寺新田公民館 | 17 |
| 念佛公園 | 9 |
| 浅井江森公民館 | 2 |
| 柳下集会所 | 0 |
| 勝宝寺 | 1 |
| 小日比野新田公民館 | 7 |
| 宝生町公民館 | 3 |
| 尾関公民館 | 0 |
| 大和町毛受公民館 | 11 |
| 毛受住宅集会所 | 2 |
| 福森公民館 | 1 |
| 北高井公民館 | 2 |
| 今伊勢町山之小路公民館 | 55 |
| 奥町奥町公園 | 9 |
| 萩原町レインボー萩原 | 118 |
| レインボー2西 | 59 |
| 花井方 | 12 |
| 千秋町千秋郵便局 | 5 |
| 千秋団地集会所 | 0 |
| 小信小信地藏尊 | 7 |
| 大徳尾西スポーツセンター | 0 |
| 朝日下端地藏堂 | 1 |
| 下阿古井公民館 | 1 |
| 塚原公民館 | 9 |
| 平公民館 | 2 |
| 木曾川町門間公民館 | 0 |
| 八幡公民館 | 1 |
| 計 | 582 |

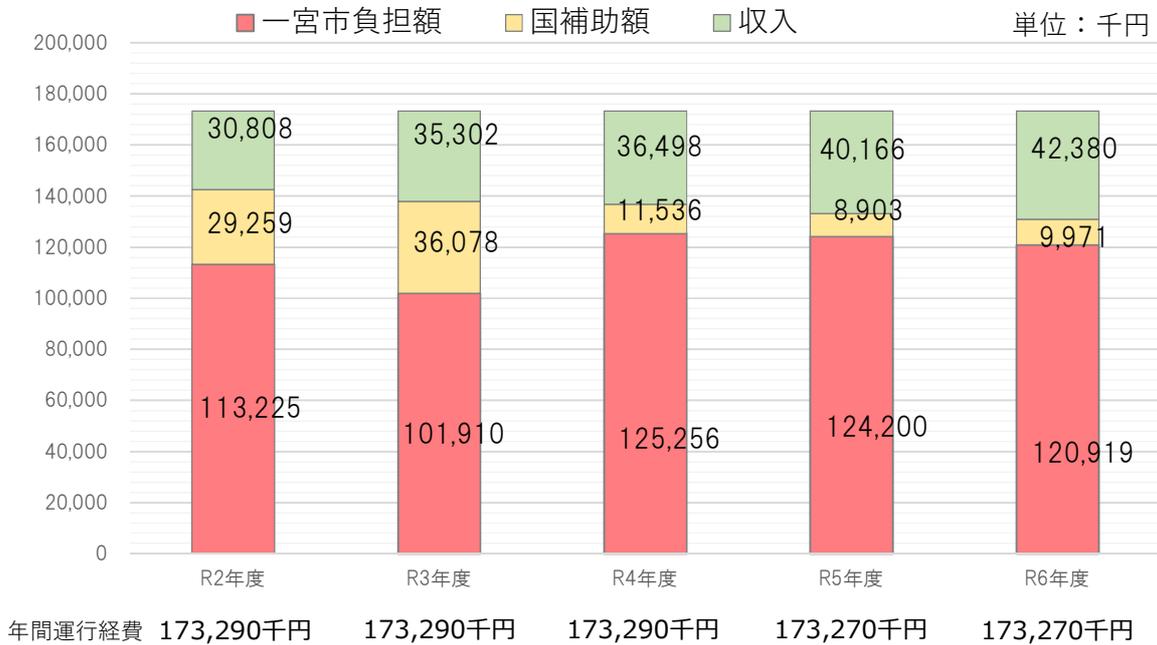


資料 1 - ④

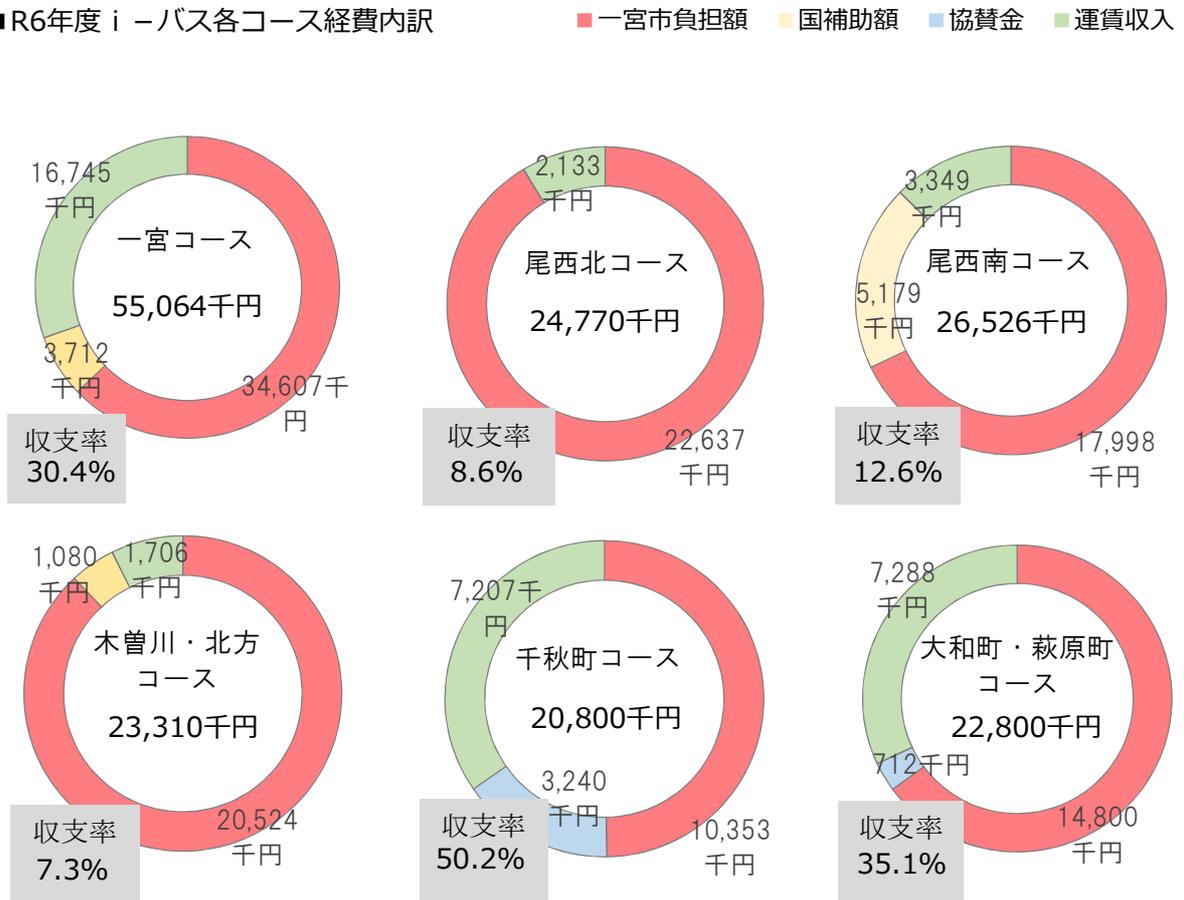
一宮市内バス路線利用者数（4月～3月）

| 路線名 | 輸送人員（人） | | | | | | 前年度比（%） | 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 | 令和5年度 | 令和6年度 | | | |
| 起 | 1,323,290 | 964,337 | 1,022,364 | 1,153,357 | 1,255,922 | 1,261,873 | 100.5 | 95.4 | 28.5 |
| 一宮・川島 | 398,891 | 292,153 | 320,730 | 352,572 | 367,998 | 369,803 | 100.5 | 92.7 | 8.4 |
| 一宮・岩倉 | 886,333 | 654,539 | 701,613 | 773,282 | 809,367 | 804,339 | 99.4 | 90.7 | 18.2 |
| 古知野 | 955,174 | 701,367 | 740,651 | 763,572 | 784,618 | 755,828 | 96.3 | 79.1 | 17.1 |
| 一宮・宮田 | 574,719 | 395,557 | 424,950 | 481,708 | 509,917 | 501,001 | 98.3 | 87.2 | 11.3 |
| 江南団地 | 86,067 | 43,988 | 46,740 | 49,604 | 54,436 | 55,617 | 102.2 | 64.6 | 1.3 |
| 丹陽 | 187,398 | 132,171 | 148,144 | 171,299 | 189,615 | 190,517 | 100.5 | 101.7 | 4.3 |
| 光明寺 | 133,137 | 90,616 | 99,923 | 117,931 | 130,446 | 140,241 | 107.5 | 105.3 | 3.2 |
| 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 | 82,807 | 88,341 | 106.7 | 112.4 | 2.0 |
| 路線バス合計 | 4,631,773 | 3,329,644 | 3,569,233 | 3,935,929 | 4,185,126 | 4,167,560 | 99.6 | 90.0 | 94.3 |
| iーバス（一宮コース） | 93,278 | 59,382 | 66,861 | 71,986 | 82,548 | 92,287 | 111.8 | 98.9 | 2.1 |
| iーバス（尾西北コース） | 20,140 | 14,191 | 16,910 | 19,012 | 21,274 | 22,288 | 104.8 | 110.7 | 0.5 |
| iーバス（尾西南コース） | 38,156 | 28,391 | 32,114 | 32,956 | 32,626 | 33,878 | 103.8 | 88.8 | 0.8 |
| iーバス（木曾川・北方コース） | 20,308 | 12,688 | 13,145 | 12,909 | 16,243 | 17,055 | 105.0 | 84.0 | 0.4 |
| iーバス（千秋町コース） | 42,990 | 29,548 | 35,247 | 37,860 | 40,770 | 43,155 | 105.8 | 100.4 | 1.0 |
| iーバス（大和町・萩原町コース） | 46,369 | 30,719 | 34,352 | 38,144 | 45,809 | 44,304 | 96.7 | 95.5 | 1.0 |
| iーバス合計 | 261,241 | 174,919 | 198,629 | 212,867 | 239,270 | 252,967 | 105.7 | 96.8 | 5.7 |
| 合計 | 4,893,014 | 3,504,563 | 3,767,862 | 4,148,796 | 4,424,396 | 4,420,527 | 99.9 | 90.3 | 100.0 |

■ i - バス運行経費推移



■ R6年度 i - バス各コース経費内訳



補助路線分析シート（令和6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 | | | |
|----|-------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | 一宮市負担額 (千円) | 県補助額 (千円) | 国補助額 (千円) | 公的負担計 (千円) |
| R2 | 3,833 | | 3,307 | 0 | 4,930 | 8,237 |
| R3 | 3,833 | | 3,376 | 0 | 4,945 | 8,321 |
| R4 | 3,833 | | 3,428 | 0 | 4,113 | 7,541 |
| R5 | 3,843 | | 4,038 | 0 | 2,546 | 6,584 |
| R6 | 3,833 | | 4,367 | 0 | 2,604 | 6,971 |

| 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) |
| R2 | 61,073 | | | |
| R3 | 61,135 | | | |
| R4 | 69,287 | | | |
| R5 | 77,421 | | | |
| R6 | 86,721 | | | |

| 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) |
| R2 | 15.9 | | 54.15 | 134.87 |
| R3 | 16.0 | | 55.22 | 136.11 |
| R4 | 18.1 | | 49.48 | 108.84 |
| R5 | 20.1 | | 52.16 | 85.04 |
| R6 | 22.6 | | 50.36 | 80.38 |

(バス事業年度)

コミバス分析シート（令和6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 | 市民病院 |
| | 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 | | | |
|----|-------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | 一宮市負担額 (千円) | 県補助額 (千円) | 国補助額 (千円) | 公的負担計 (千円) |
| 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 |
| R5 | 3,960 | 55,064 | 36,595 | 0 | 3,628 | 40,223 |
| R6 | 3,949 | 55,064 | 34,607 | 0 | 3,712 | 38,319 |

| 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) |
| R2 | 59,382 | 8,292 | 0 | 8,292 |
| R3 | 66,861 | 9,367 | 0 | 9,367 |
| R4 | 71,986 | 10,154 | 0 | 10,154 |
| R5 | 82,548 | 14,841 | 0 | 14,841 |
| R6 | 92,287 | 16,745 | 0 | 16,745 |

| 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) |
| 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 |
| R5 | 20.8 | 27.0% | 443.32 | 487.27 |
| R6 | 23.4 | 30.4% | 374.99 | 415.22 |

コミバス分析シート（令和6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 | | | |
|----|-------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | 一宮市負担額 (千円) | 県補助額 (千円) | 国補助額 (千円) | 公的負担計 (千円) |
| 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 |
| R5 | 3,240 | 24,770 | 22,710 | 0 | 0 | 22,710 |
| R6 | 3,231 | 24,770 | 22,637 | 0 | 0 | 22,637 |

| 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) |
| R2 | 14,191 | 1,982 | 0 | 1,982 |
| R3 | 16,910 | 2,369 | 0 | 2,369 |
| R4 | 19,012 | 2,682 | 0 | 2,682 |
| R5 | 21,274 | 2,060 | 0 | 2,060 |
| R6 | 22,288 | 2,133 | 0 | 2,133 |

| 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) |
| 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 |
| R5 | 6.6 | 8.3% | 1,067.50 | 1,067.50 |
| R6 | 6.9 | 8.6% | 1,015.66 | 1,015.66 |

コミバス分析シート（令和6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 | 一宮医療療育センター |
| | | 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 | | | |
|----|-------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | 一宮市負担額 (千円) | 県補助額 (千円) | 国補助額 (千円) | 公的負担計 (千円) |
| 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 |
| R5 | 2,880 | 26,526 | 19,130 | 0 | 4,219 | 23,349 |
| R6 | 2,872 | 26,526 | 17,998 | 0 | 5,179 | 23,177 |

| 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) |
| R2 | 28,391 | 3,964 | 0 | 3,964 |
| R3 | 32,114 | 4,499 | 0 | 4,499 |
| R4 | 32,956 | 4,649 | 0 | 4,649 |
| R5 | 32,626 | 3,177 | 0 | 3,177 |
| R6 | 33,878 | 3,349 | 0 | 3,349 |

| 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) |
| 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 |
| R5 | 11.3 | 12.0% | 586.34 | 715.64 |
| R6 | 11.8 | 12.6% | 531.26 | 684.13 |

コミバス分析シート（令和6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 | | | |
|----|-------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | 一宮市負担額 (千円) | 県補助額 (千円) | 国補助額 (千円) | 公的負担計 (千円) |
| 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 |
| R5 | 3,240 | 23,310 | 20,550 | 0 | 1,057 | 21,607 |
| R6 | 3,231 | 23,310 | 20,524 | 0 | 1,080 | 21,604 |

| 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) |
| R2 | 12,688 | 1,772 | 0 | 1,772 |
| R3 | 13,145 | 1,841 | 0 | 1,841 |
| R4 | 12,909 | 1,821 | 0 | 1,821 |
| R5 | 16,243 | 1,703 | 0 | 1,703 |
| R6 | 17,055 | 1,706 | 0 | 1,706 |

| 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) |
| 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 |
| R5 | 5.0 | 7.3% | 1,265.16 | 1,330.20 |
| R6 | 5.3 | 7.3% | 1,203.40 | 1,266.73 |

コミバス分析シート（令和6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 | | | |
|----|-------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | 一宮市負担額 (千円) | 県補助額 (千円) | 国補助額 (千円) | 公的負担計 (千円) |
| 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 |
| R5 | 2,520 | 20,800 | 10,628 | 0 | 0 | 10,628 |
| R6 | 2,513 | 20,800 | 10,353 | 0 | 0 | 10,353 |

| 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) |
| 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 |
| R5 | 40,770 | 6,932 | 3,240 | 10,172 |
| R6 | 43,155 | 7,207 | 3,240 | 10,447 |

| 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) |
| 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 |
| R5 | 16.2 | 48.9% | 260.68 | 260.68 |
| R6 | 17.2 | 50.2% | 239.90 | 239.90 |

コミバス分析シート（令和6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 | | | |
|----|-------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | 一宮市負担額 (千円) | 県補助額 (千円) | 国補助額 (千円) | 公的負担計 (千円) |
| 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 |
| R5 | 3,600 | 22,800 | 14,587 | 0 | 0 | 14,587 |
| R6 | 3,590 | 22,800 | 14,800 | 0 | 0 | 14,800 |

| 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) |
| R2 | 30,719 | 5,446 | 782 | 6,228 |
| R3 | 34,352 | 6,596 | 797 | 7,393 |
| R4 | 38,144 | 6,621 | 712 | 7,333 |
| R5 | 45,809 | 7,501 | 712 | 8,213 |
| R6 | 44,304 | 7,288 | 712 | 8,000 |

| 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) |
| 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 |
| R5 | 12.7 | 36.0% | 318.43 | 318.43 |
| R6 | 12.3 | 35.1% | 334.06 | 334.06 |

コミバス分析シート（令和6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/スイトトラベル | | 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 | |
| | 系統キ口程 | 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 | | | |
|----|-------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| | | | 一宮市負担額 (千円) | 県補助額 (千円) | 国補助額 (千円) | 公的負担計 (千円) |
| R2 | | 173,290 | 113,225 | 0 | 29,259 | 142,484 |
| R3 | | 173,290 | 101,910 | 0 | 36,078 | 137,988 |
| R4 | | 173,290 | 125,256 | 0 | 11,536 | 136,792 |
| R5 | | 173,270 | 124,200 | 0 | 8,903 | 133,103 |
| R6 | | 173,270 | 120,919 | 0 | 9,971 | 130,890 |

| 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) |
| 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 |
| R5 | 239,270 | 36,214 | 3,952 | 40,166 |
| R6 | 252,967 | 38,428 | 3,952 | 42,380 |

| 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) |
| R2 | | 17.8% | 647.30 | 814.57 |
| R3 | | 20.4% | 513.07 | 694.70 |
| R4 | | 21.1% | 588.42 | 642.62 |
| R5 | | 23.2% | 519.08 | 556.29 |
| R6 | | 24.5% | 478.00 | 517.42 |

利用者1人あたり市負担額

| 年度 | 市財政負担（千円） | | | 利用者数（人） | | | | 利用者1人あたり 市負担額（円/人） |
|-----|-----------|---------------|---------|---------|---------|--------|---------|-----------------------|
| | i-バス | 光明寺線・ イオン線 | 計 | i-バス | 光明寺線 | イオン線 | 計 | |
| H30 | 61,502 | 9,482 | 70,984 | 261,675 | 148,022 | 75,504 | 485,201 | 146.3 |
| R1 | 70,226 | 12,900 | 83,126 | 261,241 | 133,137 | 78,627 | 473,005 | 175.7 |
| R2 | 113,225 | 23,717 | 136,942 | 174,919 | 90,616 | 54,866 | 320,401 | 427.4 |
| R3 | 101,910 | 30,990 | 132,900 | 198,629 | 99,923 | 64,118 | 362,670 | 366.4 |
| R4 | 125,257 | 24,806 | 150,063 | 212,867 | 117,931 | 72,604 | 403,402 | 372.0 |
| R5 | 124,200 | 25,964 | 150,164 | 239,270 | 130,446 | 82,807 | 452,523 | 331.8 |
| R6 | 120,919 | 25,143 | 146,062 | 252,967 | 140,241 | 88,341 | 481,549 | 303.3 |

シルバーパス 65、ゴールドパス 70 助成実績について

名鉄バスが販売する、名鉄バス一般路線全線が乗り放題となる高齢者向けフリーパス「シルバーパス 65」と「ゴールドパス 70」について、市が 1 カ月につき 500 円を助成しており、その実績を報告します。

1. 実施期間

- 令和 2 年 12 月 1 日～令和 3 年 2 月 28 日 (3 カ月間)
- 令和 3 年 10 月 1 日～令和 4 年 2 月 28 日 (5 カ月間)
- 令和 4 年 5 月 1 日～令和 5 年 2 月 28 日 (10 カ月間)
- 令和 5 年 7 月 1 日～令和 6 年 2 月 28 日 (8 カ月間)
- 令和 6 年 4 月 1 日～令和 7 年 2 月 28 日 (11 カ月間)
- 令和 7 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 31 日 (12 カ月間) (予定)

2. 対象者

一宮市在住の満 65 歳以上の方

3. 販売価格

シルバーパス 65 (満 65～69 歳の方)

| | 通常販売価格 | | 差し引き後 購入額 |
|-------|----------|---|--------------|
| 1 カ月券 | 7,000 円 | → | 6,500 円 |
| 3 カ月券 | 20,000 円 | | 18,500 円 |

ゴールドパス 70 (満 70 歳以上の方)

| | 通常販売価格 | | 差し引き後 購入額 |
|-------|----------|---|--------------|
| 1 カ月券 | 5,500 円 | → | 5,000 円 |
| 3 カ月券 | 16,000 円 | | 14,500 円 |

4. 助成件数

| 年度 | R4 | R5 | R6 |
|------------|-------|-------|-------|
| 1 カ月券 (件数) | 1,460 | 1,448 | 2,167 |
| 2 カ月券 (件数) | 433 | 144 | - |
| 3 カ月券 (件数) | 385 | 486 | 712 |
| 合計 (件数) | 2,278 | 2,078 | 2,879 |
| 助成期間 (月) | 10 | 8 | 11 |
| 平均 (件数/月) | 227.8 | 259.8 | 261.7 |

「一宮おでかけバス手形」の販売結果について

資料 1 - ⑦

【販売枚数】

■ R 6 年 4 月 ~ 3 月 1,995 枚 前年同月 (4 月 ~ 3 月) 比 80% (490 枚減)

一宮おでかけバス手形

(単位 : 枚)

| | | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 合計 | 1日あたり |
|---------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|
| 2013 (H25) | | 358 | 392 | 272 | 429 | 307 | 280 | - | - | - | - | - | - | 2,038 | 11.1 |
| 2014 (H26) | | 333 | 430 | 260 | 255 | 296 | 489 | 346 | 430 | 357 | 293 | 313 | 294 | 4,096 | 11.2 |
| 2015 (H27) | | 434 | 474 | 420 | 413 | 474 | 533 | 537 | 505 | 526 | 375 | 395 | 403 | 5,489 | 15.0 |
| 2016 (H28) | | 576 | 749 | 395 | 521 | 473 | 440 | 533 | 560 | 680 | 451 | 421 | 449 | 6,248 | 17.1 |
| 2017 (H29) | | 717 | 672 | 457 | 698 | 636 | 559 | 547 | 683 | 696 | 703 | 594 | 684 | 7,646 | 20.9 |
| 2018 (H30) | | 825 | 728 | 525 | 582 | 662 | 585 | 688 | 665 | 669 | 590 | 602 | 647 | 7,768 | 21.3 |
| 2019 (R01) | 大人 | 815 | 785 | 634 | 586 | 583 | 709 | 720 | 716 | 581 | 554 | 557 | 294 | 7,534 | 20.6 |
| | 小人 | 22 | 37 | 25 | 59 | 41 | 12 | 18 | 25 | 26 | 17 | 8 | 6 | 296 | 0.8 |
| | 合計 | 837 | 822 | 659 | 645 | 624 | 721 | 738 | 741 | 607 | 571 | 565 | 300 | 7,830 | 21.4 |
| 2020 (R02) | 大人 | 131 | 128 | 194 | 206 | 185 | 175 | 308 | 252 | 162 | 141 | 167 | 154 | 2,203 | 6.0 |
| | 小人 | 2 | 1 | 1 | 3 | 4 | 4 | 8 | 17 | 4 | 1 | 1 | 8 | 54 | 0.1 |
| | 合計 | 133 | 129 | 195 | 209 | 189 | 179 | 316 | 269 | 166 | 142 | 168 | 162 | 2,257 | 6.2 |
| 2021 (R03) | 大人 | 195 | 171 | 146 | 160 | 162 | 143 | 225 | 182 | 197 | 155 | 123 | 156 | 2,015 | 5.5 |
| | 小人 | 4 | 2 | 3 | 8 | 5 | 0 | 9 | 13 | 3 | 7 | 6 | 7 | 67 | 0.2 |
| | 合計 | 199 | 173 | 149 | 168 | 167 | 143 | 234 | 195 | 200 | 162 | 129 | 163 | 2,082 | 5.7 |
| 2022 (R04) | 大人 | 227 | 248 | 173 | 178 | 180 | 245 | 304 | 190 | 180 | 139 | 197 | 174 | 2,435 | 6.7 |
| | 小人 | 8 | 14 | 13 | 2 | 6 | 10 | 17 | 4 | 3 | 2 | 2 | 2 | 83 | 0.2 |
| | 合計 | 235 | 262 | 186 | 180 | 186 | 255 | 321 | 194 | 183 | 141 | 199 | 176 | 2,518 | 6.9 |
| 2023 (R05) | 大人 | 273 | 232 | 161 | 174 | 135 | 155 | 240 | 211 | 221 | 210 | 180 | 238 | 2,430 | 6.6 |
| | 小人 | 3 | 5 | 3 | 2 | 8 | 2 | 4 | 3 | 10 | 4 | 3 | 8 | 55 | 0.2 |
| | 合計 | 276 | 237 | 164 | 176 | 143 | 157 | 244 | 214 | 231 | 214 | 183 | 246 | 2,485 | 6.8 |
| 2024 (R06) | 大人 | 285 | 180 | 178 | 157 | 134 | 153 | 155 | 155 | 143 | 124 | 123 | 153 | 1,940 | 5.8 |
| | 小人 | 3 | 5 | 12 | 5 | 7 | 2 | 4 | 3 | 3 | 5 | 2 | 4 | 55 | 0.2 |
| | 合計 | 288 | 185 | 190 | 162 | 141 | 155 | 159 | 158 | 146 | 129 | 125 | 157 | 1,995 | 6.0 |

第3次公共交通計画目標達成状況の評価について

○概要

第3次一宮市公共交通計画の目標の達成状況について、毎年評価を行い、達成状況を確認するもの。

○目標達成状況一覧

| 目標 | 評価指標 | 目標値 | R4 (2022) | R5 (2023) | R6 (2024) | 対目標値 | | |
|--------------------------|--------------------------------|--------------|-----------|-----------|------------------|---------|--------|------|
| | | | | | | 増減 | 達成率 | 達成状況 |
| 目標1 公共交通の利用 機会の増加 | 利用者数（バス全路線） （人／年） | 現況（R4） 以上 | 4,148,796 | 4,424,396 | 4,420,527 | 271,731 | 106.5% | ○ |
| | 利用者数（i-バスミニ） （人／年） | 現況（R4） 以上 | 681 | 400 | 582 | ▲99 | 85.5% | × |
| | シルバーパス65、ゴールド パス70助成件数（件／月） | 現況（R4） 以上 | 228 | 260 | 262 | 34 | 114.9% | ○ |
| | 一宮おでかけバス手形 販売枚数（枚／年） | 現況（R4） 以上 | 2,518 | 2,485 | 1,995 | ▲523 | 79.2% | × |
| 目標2 適切な受益者負担 と行政負担 | 収支率（%） | 現況（R4） 以上 | 21.1 | 23.2 | 24.5 | 3.4 | 116.1% | ○ |
| | 利用者1人あたり行政負担 （円／人） | 現況（R4） 以下 | 372 | 332 | 303 | ▲69 | 122.8% | ○ |
| 目標3 市民との協働の 推進 | 地域の取り組み件数（件） | 3以上 | 2 | 2 | 2 | ▲1 | 66.7% | × |
| | 新たな移動手段の実施件数 （件） | 1以上 | - | - | 0 | ▲1 | 0.0% | × |

○各指標についての考察

利用者数（バス全路線）

対目標値で106.5%と目標を上回っており、コロナ禍から人流が戻ってきていると考えられる。

利用者数（i-バスミニ）

対目標値85.5%と目標値から遠ざかっているが、全体の利用者数が少なく、複数回利用される方の動向に大きく左右されている。令和4年度から令和5年度では宝生町公民館 131人→34人（97人減）、伝法寺本郷北 76人→5人（71人減）の影響が大きく、利用者数が減少したが、令和5年度から令和6年度ではレインボー萩原 28人→118人（90人増）、多加木公園 10人→70人（60人増）の影響が大きく、利用者数が増加した。

シルバーパス65、ゴールドパス70助成件数

対目標値で114.9%と目標を上回っている。高齢者のおでかけ需要が高まっていると考えられる。

一宮おでかけバス手形販売枚数

対目標値79.2%と目標値から遠ざかっているが、令和6年度に行った値上げ（大人1枚700円→800円）の影響が大きいと考えられる。

収支率（i-バス全路線） <算出方法：収入（運賃収入等）÷支出（運行経費）>

対目標値116.1%と目標を上回っている。利用者数の増加による運賃収入等の増加により、収支率が増加したと考えられる。

利用者一人あたり行政負担（iーバス全路線、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>

対目標値 122.8%と目標を上回っており、利用者数の増加による運賃収入等の増加により、利用者一人あたり行政負担が減少したと考えられる。

地域の取り組み件数

萩原町・千秋町にて協賛金集めの取り組みを行った。

他の地域においても協賛制度の創出など、地域協議会立ち上げの仕組み作りについて検討中。

新たな移動手段の実施件数

現在新たな移動手段導入に向けたルールづくりを検討しており、現時点で実施はない。

第3次公共交通計画R6最終報告及びR7計画推進について

資料 3

| 施策 | 事業 | 実施状況 |
|-----------------------|-----------------------|--|
| 施策Ⅰ 交通サービスレベルの確保 | ①質の高いサービスレベルの実現 | ・名鉄バス起線については、引き続き交通事業者と協議 |
| | ④i-バスの見直し | ・木曽川・北方コースの見直しについては、資料3-①を参照 ・尾西北コースの見直しについては、資料3-②を参照 ・交通系ICカードについては、R7年4月1日からi-バス全路線で使用可 |
| 施策Ⅱ 交通ネットワークの再構築 | ②光明寺線の見直し | ・資料3-③を参照 |
| | ③丹陽線の見直し | ・資料3-③を参照 |
| | ⑤i-バスミニの見直し | ・見直しに向けて、名古屋大学大学院と連携し素案を検討中 |
| 施策Ⅲ タクシー利活用に向けた環境整備 | ⑥タクシー運用の高度化・環境整備 | － |
| 施策Ⅳ 利用環境の整備 | ⑦交通拠点の機能強化 | － |
| | ⑧バリアフリー化の推進 | － |
| 施策Ⅴ 公共交通の利用促進 | ⑨お得で便利な乗車券の提供 | ・外出が必要な高齢者に対し、名鉄バス発行「シルバーパス65」「ゴールドパス70」の購入費用の一部負担を行った。 (1か月券あたり500円) ・一宮おでかけバス手形の販売を引き続き行った。 |
| | ⑩利用促進に係る情報提供・啓発活動 | ・i-バス・i-バスミニ、名鉄バス路線などを網羅した内容を中心に公共交通機関を掲載したマップ(一宮市公共交マップ)や時刻表を作成。市内の公共施設や商業施設に設置・配布するとともに、市窓口にて転入世帯に配付 ・バス乗車マナー教室…R6年12月実施(中島小学校) ・バスロケーションシステムについては、R7年4月1日からi-バス全路線で公開 ・R7年3月にバス停留所に近い公共施設を起点としたウォークラリーを開催(詳細は資料3-④を参照) |
| 施策Ⅵ 新たな情報技術の活用 | ⑪MaaSアプリ等の情報技術の活用 | ・資料3-④を参照 |
| 施策Ⅶ 地域主体による新たな公共交通の構築 | ⑫地域協議会主体による新たな移動手段の導入 | ・資料3-⑤を参照 |
| 施策Ⅷ 持続可能な運行確保のための取組 | ⑬ドライバー確保に向けた取り組み | ・市公式ウェブサイトにて周知した。ページID 1066739 |

【中間報告の振り返り】 (第44回地域公共交通会議)

①コースの現状

- ・ 運賃収入や年間利用者数、収支率がi-バス6コースの中で最も低い
- ・ 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の条件となる輸送量が、R2～5年度まで4年連続で15を下回り、本来の補助対象条件を満たしていなかった (R6年度は15.3)

⇒より多くの方に乗車していただき、地域の方の生活利便性の向上につながるようなコースの見直しが急務

②見直しの方向性

- ・ 現在の1運行(一周)約70分の長大な片側時計回り循環コースの改善

⇒往復コースへ

(※一部小回りの循環コースあり)

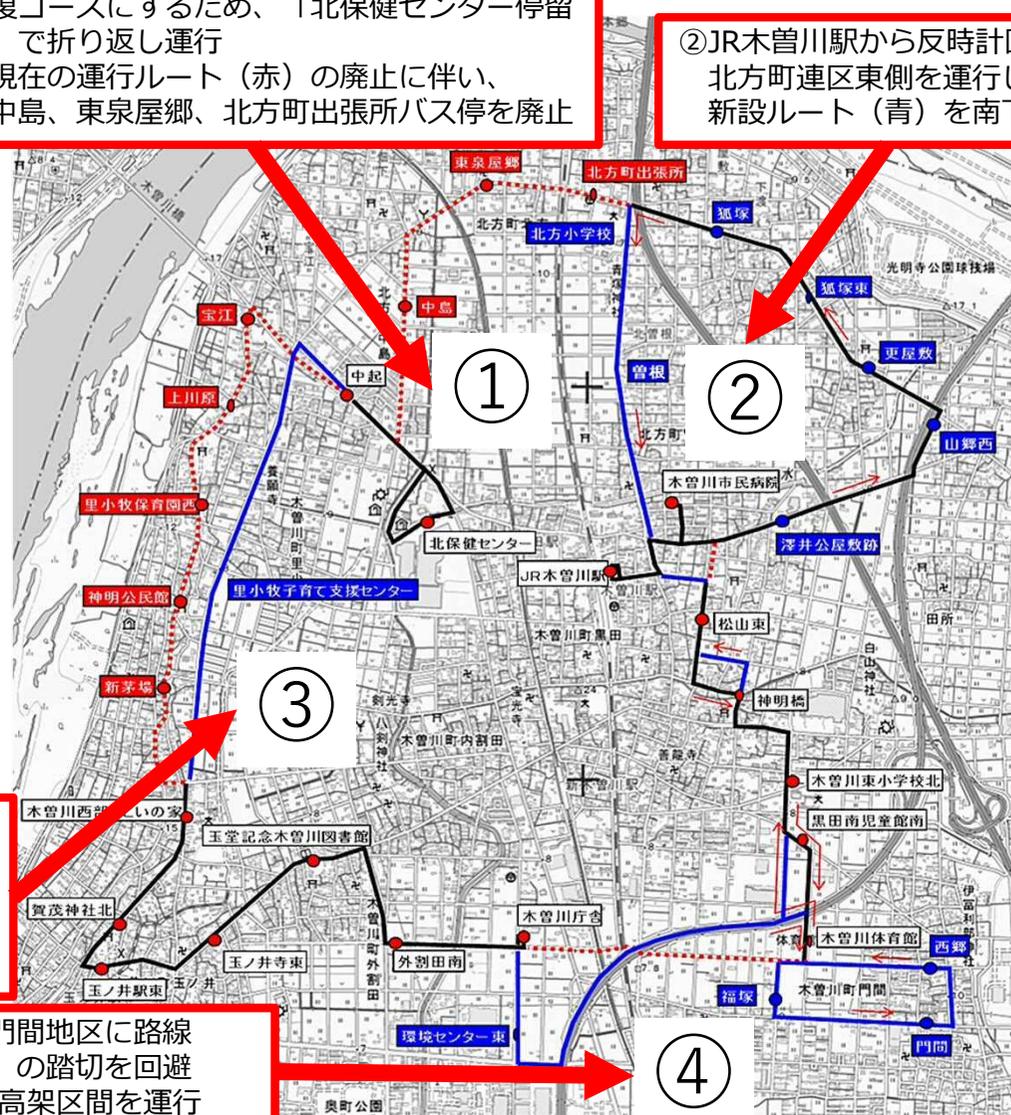
③地域に提案したコース案 (.....線は廃止を見込んでいる経路)

①往復コースにするため、「北保健センター停留所」で折り返し運行
⇒現在の運行ルート(赤)の廃止に伴い、中島、東泉屋郷、北方町出張所バス停を廃止

②JR木曾川駅から反時計回りに北方町連区東側を運行し、新設ルート(青)を南下

③現在の運行路線(赤)の県道(堤防道路)から新設ルート(青)の市道(旧電车道)に運行路線を変更
⇒利用の少ない新茅場～宝江の5バス停を廃止、里小牧子育て支援センターにバス停を設置

④バス路線延伸の希望が多かった門間地区に路線を延長。併せて、運行路線(赤)の踏切を回避するため、新設ルート(青)の高架区間を運行



※現時点のものであり、決まったものではありません。

④意見交換による課題

○木曽川町（R6年11月23日（土）AM実施）

- ・アピタ木曽川店付近に停留所を置けないか
- ・門間地区は、福塚公民館まで延伸できないか
- ・道路拡幅工事が来年3月に終わるので、里小牧の中堤防にバスを通せないか
- ・最終便の時間が早く感じる。19~20時台を最終便にできないか
- ・玉ノ井駅東停留所が玉ノ井駅から離れているので、停留所に地図や案内図をつけてほしい

○北方町（R6年11月23日（土）PM実施）

- ・バスをやめて、北方全域でi-バスミニを導入できないか。
例：全地区公民館を停留所にし、イオン木曽川、北方町出張所、平和堂、鉄道駅、バス停、木曽川市民病院を目的地
- ・北方町の東側は近くにスーパーがないためバスを残してほしいが、西側は徒歩圏内にスーパーがあり、バスを使わないと思われるので、よく考えられている案ではあるが、停留所にスーパーがないのは残念
- ・北方町出張所の停留所をなくし、北方小学校に停まるのであれば、横断歩道を設置しないと高齢者にとって危険

【第44回地域公共交通会議での意見】

- ・11月23日の住民懇談会時に、木曽川町地域で交通協議会を立ち上げることを決定した。現在はどのような組織・体制で実施するのがよいか詰めている
- ・一方で北方はこのレベルまで議論に達していない。木曽川・北方コースであるため、北方地域も熟度があがってこない、地域全体としては良くならない
- ・玉ノ井駅東停留所については、バス停に地図（玉ノ井駅の位置）を掲載してほしいとの要望があるが、反対も言える。玉ノ井駅は結節点といえる立場であり、無人駅であるが、駅でのバス停案内も検討していきたい
- ・交通事業者としては、路線の再編や見直しにおいては、次の3つのポイントを重点として考えており、それを踏まえたコースの見直し・議論をお願いしたい
 - ①地域の方の利便性の向上、確保
 - ②バスの乗務員、お客様、地域の方も含めた安全の確保
(横断歩道やカーブミラー、停止線、電柱なども含めての議論であり、道路管理者、警察などとの調整も必要)
 - ③毎日の定時制の確保

【木曽川町での意見交換会】（R7年2月8日（土）AM実施）

○課題に対する提案内容

1. アピタ木曽川店付近の停留所について

①現在の最寄である木曽川東小学校北停留所

②地域の案

（尾西信用金庫 木曽川東支店 及び ウエルシア 一宮木曽川黒田店の辺り）

①より10~20m近い

⇒②案の実現可能性を調査

③アピタ木曽川店と協議した案

店舗北側の道路は搬入口があり、トラックの出入りが頻繁にあるため、安全の確保上、店舗からやや離れた③を提案。

※ただし、JR木曽川駅との動線でバスが通れる道がないため設置が困難



運行ルート

2. 門間地区の延伸について（福塚公民館等）



～地域の方からの要望～

- ・ 福塚公民館までの延伸
- ・ 門間、福塚、八幡の3地区に停留所を設置

～運行事業者への聞き取り結果～

東進右折が困難なため、右回り不可

南進左折、西進右折ともに困難なため、両周りとも不可

⇒引き続きルート要検討

市提案ルート案 地域の案 運行事業者により運行困難とされた箇所

【木曽川町での意見交換会】（R7年2月8日（土）実施）

○課題に対する提案内容

3. 里小牧地区への延伸について

～地域の方からの要望～

右図「工事施工箇所」の施工後にバス路線を二重堤防に挟まれたエリアへ延伸してほしい（施工後、5.5m幅の道路となる予定）



- 提案したルート案
- - - 現行ルート
- 工事完了後に検討する想定ルート案

～運行事業者への聞き取り結果～

想定ルートでバスが通行できるのであれば、運行時間的には検討の余地あり

⇒工事完了後、可能性について検討



4. 最終便について

～地域の方からの要望～

最終便の時間が早すぎるので、19～20時台にできないか

⇒最終便の時間帯を遅らせるには、増便は財政上困難。利用の少ない時間帯を廃止する必要あり

⇒需要に応じて検討していくため、木曽川町連区交通協議会の設立後に改めて協議

5. 玉ノ井駅東停留所から玉ノ井駅への案内図等について

～地域の方からの要望～

玉ノ井駅から離れているので停留所に地図や案内図を付けてほしい

⇒玉ノ井駅東停留所から玉ノ井駅への案内図を設置予定



⇒R7.3.19対応済

【北方町での意見交換会】（R7年1月29日（水）実施）

○課題に対する提案内容（北方町連区へのi-バスミニ導入について）

■プラン【試案】の提示 ※は交通不便地域を指します。

| 見直しによる代替交通 | | 北方町利用者 メリット | 北方町利用者 デメリット |
|---------------------|-----------------------------|--|---|
| プランA | 【※狐塚周辺、宝江の一部】 i-バスミニ（現行） | ・狐塚、宝江地区（町内公民館）で公共交通が利用できる。 | ・i-バスミニ利用に予約が必要。 ・タクシー利用の多い時間帯には予約が取れない可能性がある。 |
| プランB | 【※東本郷と宝江の一部】 i-バスミニ（現行） | 【東地区】i-バス 【東地区】i-バス運行 ・定時定路線バスが運行（予約不要） ・JR木曾川駅等への所要時間は短縮（現ダイヤよりも短縮） 【西地区】i-バスミニ導入 ・東本郷、宝江地区（町内公民館）で公共交通が利用できる。 | 【西地区】i-バスミニ導入 ・i-バスミニ利用に予約が必要。 ・タクシー利用の多い時間帯には予約が取れない可能性がある。 |
| プランC 協議会 設立必要 | 【全域】 i-バスミニ（目的地追加） | ・全地域（町内公民館）から主要な目的地に直行できる。 | ・i-バスミニ利用に予約が必要。 ・タクシー利用の多い時間帯には予約が取れない可能性がある。 ただし、地域住民ドライバーの確保があれば改善。 |
| プランD 協議会 設立必要 | 【西地区】 i-バスミニ（目的地追加） | 【東地区】i-バス 【東地区】i-バス運行 ・定時定路線バスが運行（予約不要） ・JR木曾川駅等への所要時間は短縮（現ダイヤよりも短縮） 【西地区】i-バスミニ導入 ・全地域（町内公民館）から主要な目的地に直行できる。 | 【西地区】i-バスミニ導入 ・i-バスミニ利用に予約が必要。 ・タクシー利用の多い時間帯には予約が取れない可能性がある。 ただし、地域住民ドライバーの確保があれば改善。 |
| プランE | 現行のi-バス木曾川・北方コースのまま（変更しない） | | |

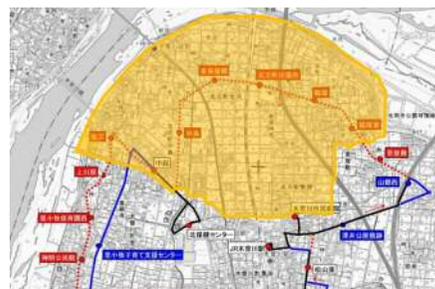
【プランAのエリア】



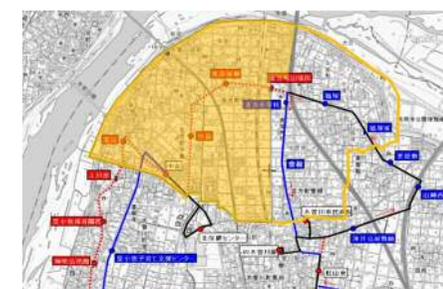
【プランBのエリア】



【プランCのエリア】



【プランDのエリア】



○参加者の意見

- ・どの年代がどれだけ利用しているか、データをとって見直しを進めるべき
- ・年間約2,000万円の運行経費がかかっているなら、バスにこだわる必要はなく、タクシーチケットの配布や、地元ドライバーを募る方法も考えられるのでは
⇒交通に関する地域の協議会を立ち上げ、議論し検討していただきたい
- ・交通の問題は継続的な議論が必要だが、協議会の設立は非常に難しい
- ・北方町に協賛金を出してくれそうな企業があるか
- ・町会長が各町内に足のない高齢者が何人いるかを把握し、その方たちのためにどうしたらいいのか考えた方がよいのでは

【R7.4月以降の動き】

| | |
|---------|--|
| R7.4月 | ・名鉄バス、名古屋大学大学院環境学研究科と協議 |
| R7.4月 | ・名古屋鉄道に対し、玉ノ井駅に玉ノ井駅東バス停までの案内表示の掲出を依頼 ・玉ノ井駅に上記の案内を掲出 |
| R7.6月予定 | ・住民懇談会にて意見交換（木曾川町、北方町） |



【中間報告の振り返り】（第44回地域公共交通会議）

①コースの現状

運賃収入や年間利用者数、収支率がi-バス6コースの中で2番目に低い

②見直しの方向性

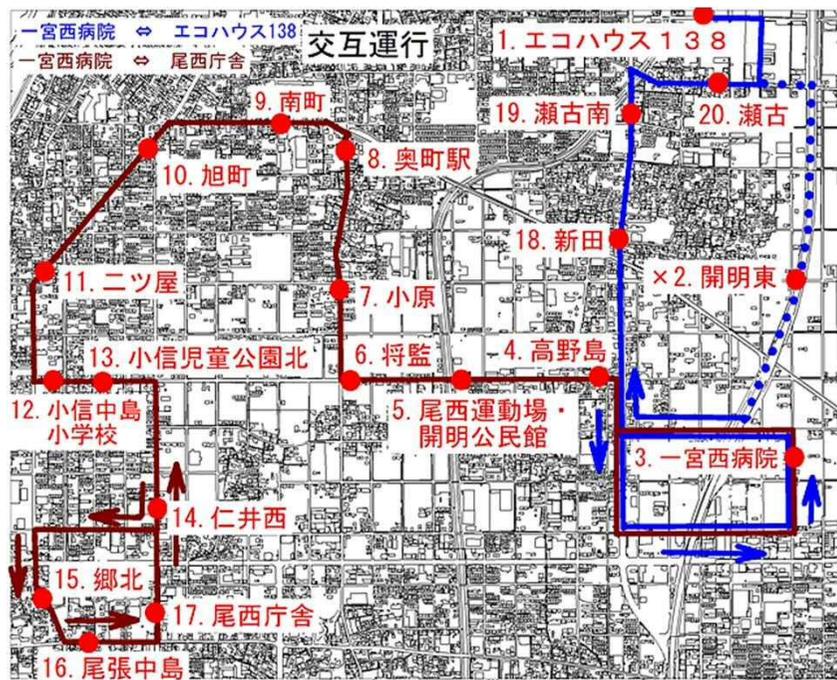
需要の多い尾西庁舎周辺や一宮西病院へのアクセス改善を優先し、かつパターンダイヤ

（現コースでは尾西方面から一宮西病院へ行くのにエコハウス138を経由するため、バスの待機時間を跨ぐことになり大幅なタイムロスとなっている）

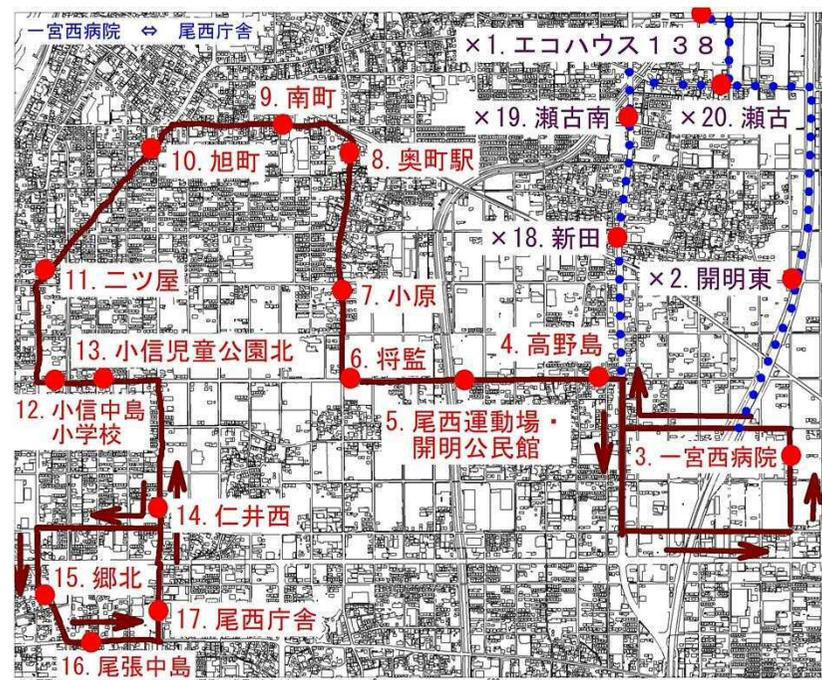
⇒エコハウス138を経由することなく、尾西庁舎周辺と一宮西病院の往復が可能なルートとして2案を作成

③地域に提案したコース案（……線は廃止を見込んでいる経路）

案①一宮西病院を中継点とし、エコハウス138と尾西庁舎を往復（エコハウス138⇔一宮西病院⇔尾西庁舎）



案②一宮西病院と尾西庁舎のみを往復（乗降者の少ない名鉄尾西線の北側をカットし、一宮西病院⇔尾西庁舎）



i – バス尾西北コースの見直しについて【第3次公共交通計画 事業④】

④意見交換による課題

- ・エコハウス138バス停はそれなりに利用実績があるため、利用目的がわからない状況で、案①か案②のどちらが良いかは決められない
- ・開明駅に乗り入れるルートを要望
- ・起地区をルートに入れた方が、利便性は高まるのではないか
- ・バス停の名前を商業施設名（『仁井西』⇒『ピアゴ尾西店前』等）にしたり、「一宮西病院行き」にして協賛金を募れないか

【第44回地域公共交通会議での意見】

- ・エコハウス138バス停の利用目的が乗換利用であれば、木曽川庁舎や西病院での乗り換えも考えられるため、木曽川庁舎まで延伸できれば、尾西エリアの方のイオン利用も考えられるので、利用目的について調査されたい
- ・起地区は一宮駅までは名鉄バスで便利であるが、尾西北コースが延伸されれば西病院へのアクセスも便利になる。これは名鉄バスとは競合しないと考えられる
- ・開明駅へのアクセスについては、乗り入れてほしいという理由ではなく、何がしたい、目的はこれ、という議論をしたい

【R7.4月以降の動き】

| | |
|---------|---|
| R7.4月 | 名鉄バス、名古屋大学大学院環境学研究科と協議 |
| R7.5月 | エコハウス138バス停乗降者のバス利用目的（行先など）調査（名古屋大学大学院環境学研究科） |
| R7.6月予定 | 上記の調査結果を踏まえ、住民懇談会にて意見交換 |

【中間報告の振り返り】（第44回地域公共交通会議）

①光明寺線について

■延伸のメリット

- ・138タワーパークや総合体育館から最寄りの鉄道駅であるJR木曾川駅へのアクセス向上
- ・地域間幹線系統への位置付けが可能（国の補助対象路線）

■延伸に向けて解決すべき課題（名鉄バスとの協議）

- ・道路事情：中型バスでの運行には木曾川駅周辺の道路拡幅が必要、路線延伸による定時性の確保
- ・車両問題：小型バス（ポンチョ）での運行は積み残しの発生する可能性大（総合体育館の利用者など）
- ・経費問題：市の赤字補填額が増加する可能性あり

（参考）市負担額推移（千円）

| R1 | R2 | R3 | R4 | R5 | R6 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 9,891 | 20,410 | 27,614 | 20,552 | 21,927 | 20,776 |



②丹陽線について

■延伸のメリット

- ・丹陽地域から最寄りの鉄道駅であるJR稲沢駅へのアクセス向上
- ・地域間幹線系統への位置付けが可能（国の補助対象路線）

■延伸に向けて解決すべき課題（稲沢市、名鉄バスとの協議）

- ・道路事情：降雨時に九日市場のアンダーパスが通行止め、その先の慢性的な交通渋滞による定時性の確保
- ・経費問題：自治体の補助金で下支えが必要となる可能性あり
- ・稲沢市事情：沿線の下津地域の需要が見込めず、稲沢市の負担も発生する可能性がありメリットがない



【第44回地域公共交通会議での意見】

- ・10年前から把握している内容であり、全く議論は進んでいない
- ・光明寺線については、JR木曾川駅へ乗り入れ、近い距離で沢山の方に移動してもらえる方がよい。道路が狭いため小さい車両で運行することになるが、週末は体育館利用者の集団利用が考えられ、積み残しが発生する可能性もあるものの、前向きな議論を進めたい
- ・丹陽線については、岩倉市から企業立地が始まった工業団地・物流センターへのアクセスが創出できないか、要望がある
- ・丹陽線のアンダーパスの通行規制については、大雨、梅雨の時期など、年間10回程度、2日連続の場合もある
- ・丹陽線は稲沢駅へアクセスしたくても、稲沢市からの関心はなく、延伸しても赤字路線になるのが見えている。むしろ岩倉市が要望している路線と調整するなど考えられ、対話が重要である

【今後の予定】

- 名鉄バスに積算を依頼（市負担額の予算規模の把握）
 - ・延伸した場合の運行経費の増加見込み
 - ・地域間幹線系統補助を受けた場合の国庫補助金額（及び県補助金額）の積算
- 丹陽線に係る岩倉市、稲沢市との対話
- 名鉄バスとの実現可能性の協議

■ 概要

バスのデジタルチケット購入・タクシーの予約・最適ルートの検索など、移動に関する機能をMaaSサイトに集約。名古屋鉄道エリア版MaaSアプリ『CentX』との接続により、スマホを使って市内をスムーズに移動できる、お出かけをもっと便利に、もっと自由にするサービス

■ 運用開始日

令和6年11月1日（金）

■ イッテミーヤの機能 ※インストール不要

- ・バスのデジタルチケットを24時間いつでもどこからでも購入
- ・i-バスミニやタクシーの予約
- ・i-バス、名鉄バスの運行状況をリアルタイムで確認
- ・目的地までの最適ルートや移動手段の検索 など



(サイトイメージ)

■ 購入できるデジタルチケット

- ・i-バス1日乗車券：大人500円／小学生250円
- ・i-バス回数券：100円券11枚綴り 1,000円
- ・一宮おでかけバス手形：大人800円
- ・【小学生・U18/シルバー限定】一宮おでかけバス手形：大人600円／小学生300円（65歳以上および18歳未満の方が対象）



(デジタルチケットイメージ)

■ 【小学生・U18/シルバー限定】一宮おでかけバス手形の限定特典（令和7年3月31日まで）

- ・「一宮おでかけバス手形」を200円引き（小学生は100円引き）で購入可能
- ・手形の提示で「エコハウス138」、「ゆうゆうのやかた」、「一宮市温水プール」の利用料が割引

■イッテミーヤデジタルスタンプラリーの実施

市内4か所に設定したウォーキングコースを巡るデジタルスタンプラリーを実施しました。

| | |
|------------|---|
| 実施期間 | 令和7年3月1日(土)～3月31日(月) |
| コース距離、所要時間 | 各コースともに約6km、約2時間 |
| スタート&ゴール施設 | ツインアーチ138、尾西歴史民俗資料館、博物館、温水プール |
| ゴール景品 | のりものカード「iーバス」 いちのみや元気ポイント50ポイント (健康支援アプリkencom内のポイント) |



■利用実績

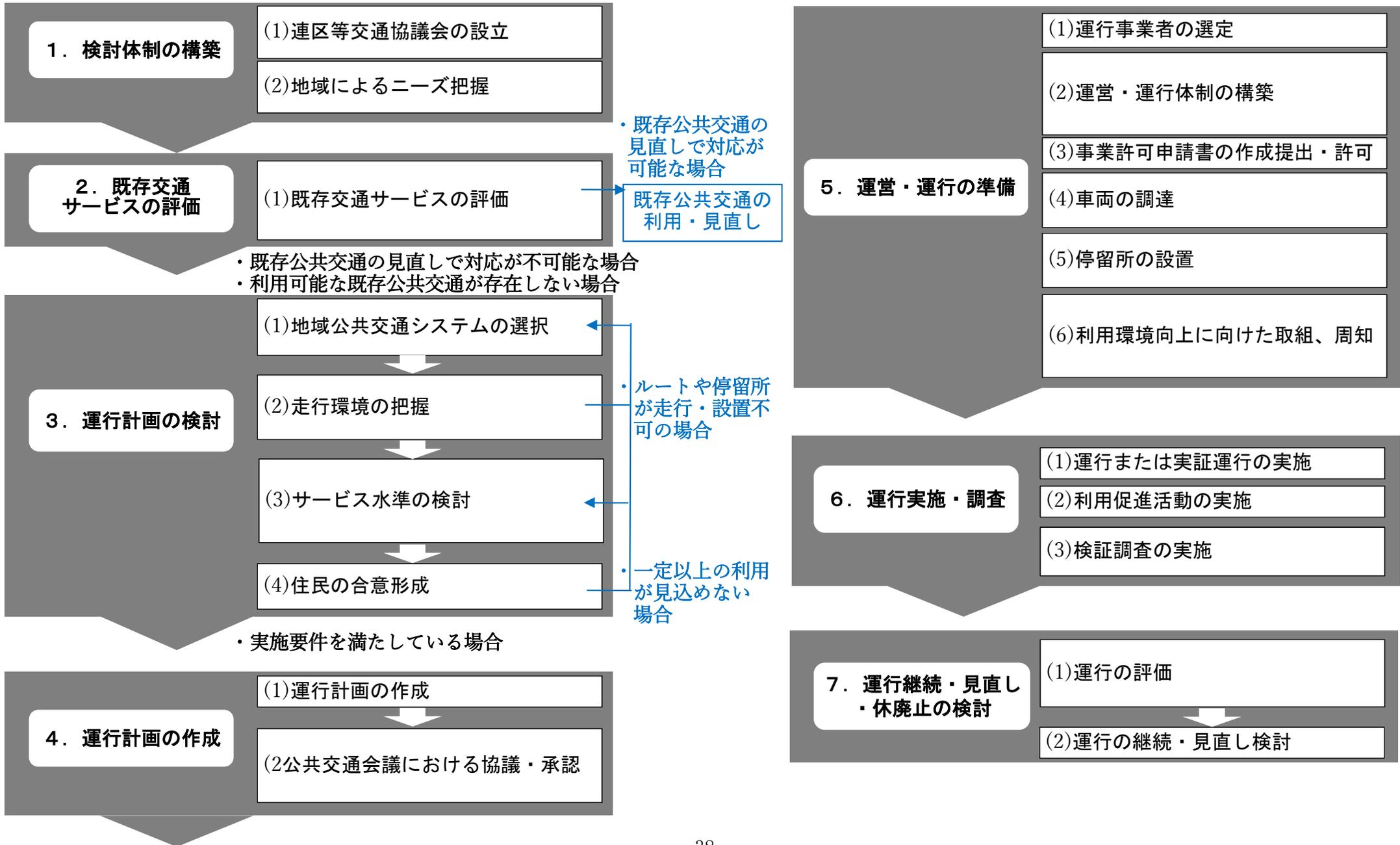
デジタルチケット販売実績 (令和6年11月～令和7年3月)

| | 販売枚数 | 販売総数に占める デジタルチケットの割合 (11～3月) |
|--------------------------------|------------|------------------------------------|
| iーバス1日乗車券 | 大人3枚 小人0枚 | 1.4% |
| iーバス回数券 | 19枚 | 0.4% |
| 一宮おでかけバス手形 | 30枚 | 7.4% |
| 【小学生・U18/シルバー限定】 一宮おでかけバス手形 | 大人19枚 小人4枚 | |

イッテミーヤアクセス数 (令和6年11月～令和7年3月)
アクティブユーザー数 (各月の合計) 10,809人 表示回数55,332回

イッテミーヤデジタルスタンプラリーの参加者数
4コース合計 51人

○地域公共交通の見直し及び新規導入のルール フロー図



1. 検討体制の構築

（1）連区等交通協議会の設立

- ①地域公共交通を新しく導入する又は既存コミュニティバスの見直しを進める場合には、**地域の皆さんが主体となって取り組めるよう、交通協議会を設立する**必要があります。
- ②市は、連区等に対して、交通協議会（以下「連区等交通協議会」といいます。）の**設立を支援**します。

（2）地域によるニーズ把握

- ①連区等交通協議会は、**地域住民に対して、アンケート調査や聞き取り調査、意見交換会等を行い、地域の課題やニーズ等を把握**します。
- ②市は、連区等交通協議会が行う**ニーズ把握を支援**します。

【課題】

- ・連区等交通協議会の**構成員の基準**
（町会長、町会長連区代表者、地域づくり協議会委員などの地域の代表者、その他地域住民など）
- ・連区等交通協議会の**規約のひな形**の作成

2. 既存交通サービスの評価

（1）既存交通サービスの評価

- ①**連区等交通協議会**は、対象地域において、**既存の地域公共交通を様々な視点で評価**します。
 - ア. 既存公共交通が運行している場合
 - ・利用者数、収支率、地域の外出行動のニーズとの相違、市民や企業等の協力状況、問題点、など
 - イ. 既存公共交通が運行していない場合
 - ・既存公共交通の見直しでのカバーの可否、など

【課題】

- ・既存交通サービスの**評価基準**（利用者数、収支率など各数値指標の評価基準）
- ・カバーの**可否に関する基準**（既存交通のルート変更などに伴う経路設定が可能か、費用対効果は）

3. 運行計画の検討（その1）

（1）地域公共交通システムの選択

①連区等交通協議会は、地域の外出行動や施設立地、地域特性を踏まえ、地域に必要な又は望ましい公共交通の**運行目的と運行方針を設定**します。

・利用対象者、見込需要、地域の関与、まちづくりへの寄与、持続可能性など

②連区等交通協議会は、①で設定した目的と方針にふさわしい**地域公共交通システムを選択し、具体的なルートや停留所を検討**します。

・コミュニティバス、デマンドタクシー、自家用有償運送、買い物バスなど

③市は、検討にあたり、**アドバイスを**行います。

（2）走行環境の把握

①連区等交通協議会は、市や運行事業者の協力を得て、希望するルート上の**道路幅員や交通規制など道路交通環境の把握**を行い、安全に走行可能な環境か**確認**を行います。

②また、**乗降場所**についても、安全に利用可能か、近隣住民等の合意が得られるか**確認**を行います。

③上記①②の確認後、**所管の警察署による確認**を行います。

【課題】

・市の負担率、負担上限額の設定（選択できる交通システムに影響）

3. 運行計画の検討（その2）

（3）サービス水準の検討

- ① **連区等交通協議会**は、選択した地域公共交通システムについて、市との2者又は運行事業者を含めた3者で協議し、**運行内容を検討**します。
 - ・運行形態、運行車両、運行曜日、運行時間帯・本数、乗降場所、運行主体、運賃、その他の収入（地域負担金・企業協力金など）など
- ② **連区等交通協議会**は、運行内容、需要をもとに、**目標利用者数や収支率等の設定**を行います。
 - ・目標利用者数、運賃収入、その他収入、運行経費、収支率など

（4）住民の合意形成

- ① **連区等交通協議会**を中心に、**運行形態やルート、停留所など、運行計画について、地域住民の合意形成**を図ります。
 - ・具体的には、自治会の同意を得たうえで、「同意書」を作成し、市と共有します。
- ② **連区等交通協議会**は、地域住民と目標利用者数を共有し、**継続的な利用について合意形成**を図ります。

【課題】

- ・運行可否の**基準レベルの設定**（目標利用者数、運賃収入、その他収入、運行経費、収支率など）

4. 運行計画の作成

（1）運行計画の作成

①市は、連区等交通協議会や運行事業者と確認・調整しながら、**運行計画書を作成**します。

（2）公共交通会議における協議・承認

①市は、運行計画書を**一宮市地域公共交通会議**（以下「公共交通会議」といいます。）に諮ります。

②公共交通会議は、**運行または実証運行実施の承認**を行います。

③市は、協議結果を**連区等交通協議会に通知**します。

④**連区等交通協議会**は、協議結果を**地域住民に報告**します。

【課題】

- ・運行計画書のひな形の作成（必要な項目など）
- ・市の予算確保のタイミング

5. 運営・運行の準備（その1）

（1）運行事業者の選定

①市は、新しく導入する地域公共交通を**運行する事業者を選定**します。事業者の選定にあたっては、公平性を保つため、必要に応じて公募形式とします。

（2）運営・運行体制の構築

①**連区等交通協議会**は、市や運行事業者と協議し、実施体制、連絡体制、各主体の役割分担、実施スケジュール、周知計画、利用促進計画について検討を行い、**運営・運行体制を構築**します。

②必要に応じて、連区等交通協議会、市、運行事業者など関係者間で**協定書を締結**します。

（3）事業許可申請書の作成提出・許可

①市又は**運行事業者**は、新しく導入する地域公共交通を運行するため、**事業許可申請書を作成し、国土交通省に提出**し、運行の許可を受けます。

【課題】

- ・協定書のひな形の作成

5. 運営・運行の準備（その2）

（4）車両、人員の調達

- ①運行事業者は、運行に必要な**車両を調達**します。
- ②運行事業者又は連区等交通協議会は、運行に必要な**人員を調達**します。

（5）停留所の設置

- ①連区等交通協議会は、市や運行事業者と連携し、**停留所の設置場所について関係者と調整**を図ります。
- ②運行事業者は、連区等交通協議会や市と連携し、**停留所を制作し設置**します。

（6）利用環境向上に向けた取組、周知

- ①連区等交通協議会は、市や運行事業者と連携し、利便性の高い**運行ダイヤの最終検討、時刻表の作成**を行います。
- ②連区等交通協議会は、市や運行事業者と連携し、停留所へのベンチや上屋の設置、停留所での大きく分かりやすい表示、個別配布する案内パンフレット等の作成など、**利用環境向上に向けた取組**を行います。
- ③連区等交通協議会と市は、運行事業者と連携し、**運行開始の周知**を行います。

6. 運行の実施・調査

（1）運行または実証運行の実施

- ①運行事業者は、運行計画書及び協定書に基づき、**運行を実施**します。

（2）利用促進活動の実施

- ①連区等交通協議会は、市や運行事業者と連携し、**周知や利用促進に関する活動**を行います。

（3）検証調査の実施

- ①運行事業者は、**利用者数、運賃収入を把握し、連区等交通協議会及び市へ毎月報告**します。
- ②連区等交通協議会は、**運行実績を確認し、地域住民と共有**します。
- ③連区等交通協議会は、利用者及び地域住民を対象とした**実態調査（アンケート調査等）**を行い、**結果を市に報告**します。
 - ・利用の有無、利用時間帯、利用目的、利用頻度、外出機会の変化、運行に対する意見、など

7. 運行継続・見直し・休廃止の検討

（1）運行の評価

- ①市は、運行事業者から提出された運行実績や連区等交通協議会から提出されたアンケート結果を基に**運行検証調査結果を作成し、公共交通会議に諮ります。**
- ②公共交通会議は、運行検証調査結果に基づいて**運行の評価を行い、運行の継続、見直し、休廃止を判断**します。
 - ・利用者数、利用状況（増減傾向）、収支率・乗合率、利用促進の取組状況、企業からの支援状況、連区等交通協議会での取組状況など
 - ・評価には、原則1年以上の運行を前提とします。
- ③市は、**運行の評価及び判断結果を連区等交通協議会に通知**します。

（2）運行の継続・見直し検討

- ①連区等交通協議会は、運行評価に基づいて、必要に応じて**地域における利用の継続と利用者増加に向けた取組や運行内容の見直し**を行います。

【課題】

- ・**運行評価の基準**（運行継続の判断基準）の設定（達成状況、改善状況）
- ・本格運行の**運行期間**（原則）と**判断のタイミング**（例：下記のとおり）

（運行期間と判断のタイミング例）⇒引き続き検討



小中学生 iーバス無料ホリデーの結果について

市内在住の小中学生が、春休み期間、市コミュニティバス「iーバス」に無料で何度でも乗車できる「小中学生 iーバス無料ホリデー」を、令和6年に引き続き実施しました。

降車時にバス運転手に「iーバスフリーパス」を提示することで、無料で乗車できることとしました。

【目的・概要】

- ・小中学生が iーバスを利用するきっかけを作り、日常の移動手段の一つとして活用できることを知ってもらい、iーバスの利用促進及び将来需要の拡大を図ることを目的とする。
- ・令和7年3月25日(火)から4月8日(火)までの15日間、市内在住の小中学生(約30,000人)を対象に、iーバス全6コースで実施。
- ・市立小中学校を通じチラシを配布。また広報3月号に掲載して周知。

【結果】

- ・フリーパスの利用は1,980回あった。令和6年の2,015回より微減だが、対象の児童生徒数も減少しているため、対象児童生徒数に対する使用回数の割合は兩年とも約6.7%であった。
- ・期間中の iーバス利用者数合計は、無料ホリデー未実施の令和5年は10,509人であったが、令和6年の13,868人に引き続き、令和7年も14,497人と増加傾向であった。

【今後について】

- ・引き続き、来年の春休みでの実施を予定している。



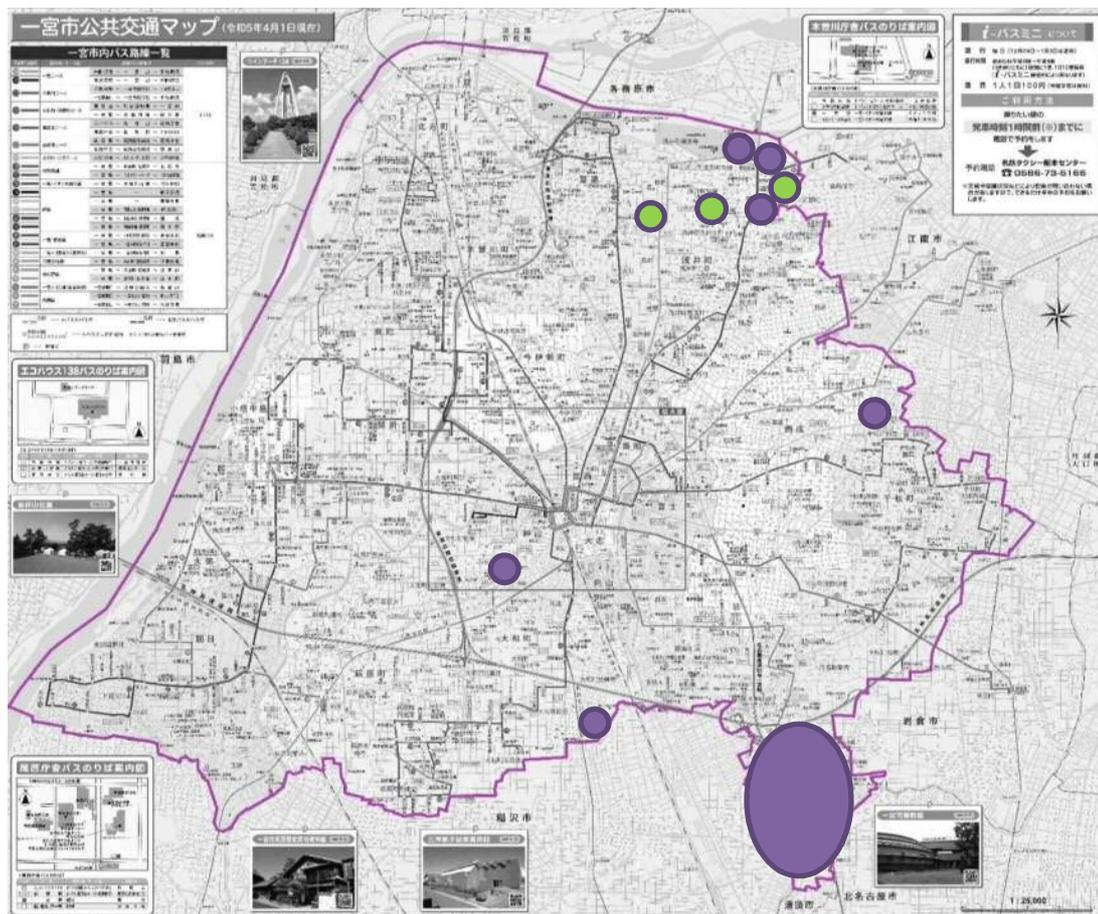
(フリーパス)

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

・現在、3連区7団体が実施



● の地域は公営団地町内会

◎福祉車両による買い物支援について

(R7.4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 | R6年度 | R5年度 | 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 | 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 | 実施 | 実施 |
| 3 | 社会福祉法人 (令和2年5月まで) 丹陽町地域交通機関推進協議会 (令和3年11月から) | 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 | R5.1より 休止中 | | | R3.11から 実施 | R2.5まで 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 | 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 | 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 | 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 (1台でピストン) | 令和2年11月 | 実施 | 実施 | 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 | 実施 | 実施 | R3.11から 実施 | |

一宮市福祉部高年福祉課が把握している情報をもとに作成

新保健所開所に伴うバス停留所の移設及び名称の変更について

1 千秋町コース「天道公園」の移設・名称の変更について

① 停留所の移設

変更内容：下図のとおり「天道公園」千秋病院行停留所を東へ約40m移動

変更予定年月日：令和7年7月（予定）（歩車道境界ブロック工事実施時）

理由：新保健所開所に伴い設置する歩車道境界ブロックがバス乗降の支障となるため。また、新保健所開所後は駐車場出入口の支障となるため。



■移設場所：一宮市和光2丁目1-12 先

■停留所設置箇所の状況：県道

■公安委員会、道路管理者（県道）、地権者（市）：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。

※一宮駅東口行の移設はありません

② 名称の変更

変更内容：現在「天道公園」 変更後「保健所」

変更予定年月日：令和7年11月4日（火）予定（新保健所開所予定日）

理由：保健所の最寄りバス停となるため。

2 一宮コース「平島公園野球場」の名称の変更について

変更内容：現在「平島公園野球場」 変更後「平島公園野球場・保健所東」

理由：一宮コースにおける保健所の最寄りバス停となるため。

変更予定年月日：令和7年11月4日（火）予定（新保健所開所予定日）

令和8年度地域公共交通計画認定申請書の提出について

【概要】

以下の国庫補助金を申請するにあたり、必要となる計画認定申請を行うものです。

なお、令和8年度にi-バス尾西南コース、木曾川・北方コースの車両更新を予定しています。

| 補助金名 | 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 | 公有民営方式車両購入費国庫補助金 |
|-----------|--|--|
| 概要 | 地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援 | 乗合バス事業者の負担軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点からバス車両の更新について支援 |
| 補助率 | 補助対象経費の1/2 | 補助対象経費の1/2 ※ノンステップバス型車両の限度額は1,500万円 |
| 補助金申請対象路線 | i-バス一宮コース i-バス尾西南コース i-バス木曾川・北方コース | i-バス尾西南コース i-バス木曾川・北方コース |
| 補助対象期間 | 令和8年度（バス事業年度） （令和7年10月から令和8年9月） | — |
| 主な補助要件 | <ul style="list-style-type: none"> ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること ・平成13年3月31日時点の複数市町村にまたがる系統であること ・一日当たりの計画運行回数が3回以上のももの ・輸送量が15～150人/日と見込まれること | <ul style="list-style-type: none"> ・補助対象期間中に新たに購入を行うもの ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の用に供すること |

【申請内容】

定量的な目標・効果

「バス全路線の年間利用者数」、「一宮おでかけバス手形の年間販売枚数」、「i-バス全路線の収支率」、を令和4年度実績以上とする。「利用者1人あたり行政負担」を令和4年度実績以下とする。

目標達成のために行う事業

- ① 質の高いサービスレベルの実現
- ② i-バスの見直し
- ③ 交通拠点の機能強化
- ④ バリアフリー化の推進
- ⑤ お得で便利な乗車券の提供
- ⑥ 利用促進に係る情報提供、啓発活動
- ⑦ MaaS アプリ等の情報技術の活用

費用の総額、負担者、負担額

i-バス（一宮コース、尾西南コース、木曾川・北方コース）について、その運行に係る費用総額130,021,100円のうち、運送収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を一宮市が負担する。

事業の生産性を向上させる取組、定量的な効果目標

- ① バスマップの作成・配布
- ② iーバス専用1日乗車券、一宮おでかけバス手形の販売
- ③ 高齢者の会合等でのPR活動
- ④ 児童向けバス乗り方教室の開催
- ⑤ 小中学生iーバス無料ホリデーを実施
- ⑥ 一宮市版MaaSサイト「イッテミーヤ」の運用
- ⑦ デジタルチケットの販売
- ⑧ デジタルスタンプラリーの開催

定量的な効果目標：収支改善率1%

車両の取得に係る目的・必要性

iーバス尾西南コース、木曾川・北方コースの2路線を運行するバス車両については、耐用年数(10年)を上回る11年を経過し、早急な買い換えが必要となっていることから、安全な輸送を確保するために小型バス車両を2台購入する必要がある。

車両の取得に係る定量的な目標・効果

iーバス尾西南コース、木曾川・北方コースの収支率及び利用者数を令和6年度実績以上とする。

車両の取得費用の総額、負担者、負担額

購入費用総額から国庫補助金を差し引いた差額分は一宮市が負担する。

申請金額

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 11,850,000円(暫定値)

公有民営方式車両購入費国庫補助金 15,000,000円

【参考】

地域間幹線系統確保維持費国庫補助金額の推移(年度はバス事業年度) (円)

| | 令和8年度 (暫定値・申請額) | 令和7年度 (申請額) | 令和6年度 (決定額) | 令和5年度 (決定額) |
|---------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| iーバス一宮コース | 5,148,500 | 4,499,000 | 3,711,500 | 3,628,000 |
| iーバス尾西南コース | 5,100,500 | 4,359,500 | 5,179,000 | 4,218,500 |
| iーバス木曾川・北方コース | 1,601,000 | 1,091,500 | 1,080,500 | 1,056,500 |

輸送量の推移(年度はバス事業年度) (人)

| | 令和6年度 | 令和5年度 | 令和4年度 | 令和3年度 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|
| iーバス一宮コース | 37.8 | 32.9 | 29.8 | 26.7 |
| iーバス尾西南コース | 32.0 | 29.6 | 31.2 | 29.6 |
| iーバス木曾川・北方コース | 15.3 | 13.2 | 11.4 | 12.3 |

【その他】

- ・申請書を国に提出するにあたり、様式や表現等の修正があった場合は事務局にて対応します。
- ・表2における東海ブロック地域キロ当たり標準経常費用の令和8年度の単価は6月上旬に公表予定であるため、当資料では暫定的に令和7年度の単価としています。公表後に事務局にて修正を行います。

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 一宮市地域公共交通会議
住 所 一宮市本町二丁目 5 番 6 号
代表者氏名 会長 加藤 博和

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定め
たので、関係書類を添えて申請します。

計画 策定済みの地域公共交通計画についてワード、PDF等で提出ください。
(なお、HPで公表しているURLがあれば、添付不要)

◆地域公共交通計画を公表している場合、URL

URL

<https://www.city.ichinomiya.aichi.jp/machidukuri/chiikikoutsuu/1044366/1010542/1060876.html>

令和7年 月 日

(名称) 一宮市地域公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

地域公共交通を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や少子化・過疎化の進行等による利用者の減少により、厳しい状況が続いており、不採算路線の縮小・廃止が生活交通ネットワークの縮小につながり、更なる利用者減を招くという悪循環に陥っている。

このような中、地域住民の通院、通学、通勤、買物等日常生活を営む上で必要となる移動手段としての地域公共交通を、いかに確保・維持するかが喫緊の課題となっている。

このため、一宮市における広域的・幹線的な生活交通バス路線である「名鉄バス 一宮・イオン木曾川線」「i-バス 一宮コース」「i-バス 尾西南コース」「i-バス 木曾川・北方コース」の4系統を、国の「地域公共交通確保維持事業」における地域間幹線系統として位置付け、同制度を活用しながら、地域住民の日常生活に必要となる広域的な移動手段を確保・維持することとする。

また、確保・維持される地域間幹線系統が、そこに接続する市内のフィーダー系統と有機的に連携することによって、生活交通ネットワークを形成することを目指す。

なお、系統ごとの目的・必要性は次のとおりである。

ただし、「名鉄バス 一宮・イオン木曾川線」については、愛知県地域公共交通計画においても位置付けられており、愛知県公共交通協議会から認定申請が行われるため、ここでは残りのi-バス3系統について記載する。

○ 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木曾川駅周辺を経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。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

- ・バス全路線の年間利用者数を現況以上（令和4年度の実績4,148,796人）とする。
- ・名鉄バス発行のフリーパス「一宮おでかけバス手形」の年間販売枚数を現況以上（令和4年度の実績2,518枚）とする。
- ・i-バス全路線の収支率を現況以上（令和4年度の実績21.1%）とする。
- ・利用者1人あたり行政負担を現況以下（令和4年度の実績372円）とする。

（第3次一宮市公共交通計画 P30 参照）

(2) 事業の効果

○ i-バス 一宮コース

一宮西病院や市民病院、総合大雄会病院といった総合病院への通院や、市役所や市民会館、中保健センターなど公共施設への移動手段、一宮総合駅や名鉄西一宮駅といった鉄道駅や名鉄バス、i-バスの他のコースへの乗り継ぎ、ビバホーム一宮店への買い物など、幅広い用途で地域住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。

○ i-バス 尾西南コース

名鉄萩原駅への接続による鉄道への乗り継ぎや、尾西庁舎バス停における名鉄バスやi-バス尾西北コースへの乗り継ぎ、副次的都市拠点である尾西庁舎周辺施設への移動手段など、地域住民の通院や買い物等の足として、日常生活に必要な移動手段が確保される。

○ i-バス 木曾川・北方コース

JR 木曾川駅や名鉄玉ノ井駅への接続による鉄道への乗り継ぎや、イオンモール木曾川への買い物、木曾川市民病院への通院、木曾川庁舎等の公共施設への移動手段などに利用されているほか、名鉄バス、i-バスの他のコースへの乗り継ぎなど、地域住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

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）

- ・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
- ・通勤・通学利用が多い幹線バスにおいて、通勤時間帯（ピーク時）の本数確保、夜間時間帯の運行確保

② i-バスの見直し（市、交通事業者、地域の皆さま）

- ・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う
- ・特に利用者の少ないi-バス木曾川・北方コースの見直しを行い、利便性を高める
- ・利用促進のため、運賃見直しの検討や、交通系ICカードがi-バス全路線で利用できるよう努める

③ 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）

- ・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る
- ・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る
- ・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る

④ バリアフリー化の推進（市、交通事業者、施設管理者（拠点））

- ・交通拠点やバス停留所等のバリアフリー化を進める
- ・誰もが快適にバスを利用できるよう、乗り降りしやすいノンステップバス等、人にやさしい車両の導入を進める

- ・ 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る
- ⑤お得で便利な乗車券の提供（市、交通事業者）
 - ・ 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る
 - ・ 実証実験として販売を行っている「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、本運用に移行する
 - ・ 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、利用促進を図る
 - ・ 通学定期の購入支援等、若者世代への支援を進める
 - ・ 需要に応じた運賃設定の適正化の検討を適宜行う
- ⑥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）
 - ・ 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う。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る
 - ・ 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る
- ⑦MaaS アプリ等の情報技術の活用
 - ・ 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る
 - ・ 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、取り組みを進める
 - ・ 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る

（第3次一宮市公共交通計画 P21～27 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

表1を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

表2を添付

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る i-バス（一宮コース、尾西南コース、木曾川・北方コース）について、その運行に係る費用総額 130,021,100 円のうち、運送収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。（差額分については、一宮市のみで負担する。）

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

毎年5～6月の公共交通会議において、下記の指標につ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し、委員の意見を聴取する。

- ・ バス全路線の年間利用者数
- ・ 一宮おでかけバス手形の年間販売枚数
- ・ i-バス全路線の収支率
- ・ 利用者1人あたり行政負担額

| |
|--|
| 7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】 |
| 該当なし |
| 8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】 |
| 表4の通り |
| 9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】 |
| 別紙1の通り |
| 10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】 |
| 該当なし |
| 11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| iーバス尾西南コース、木曾川・北方コースの2路線を運行するバス車両については、耐用年数を上回る11年を経過し、早急な買い換えが必要となっていることから、安全な輸送を確保するために小型バス車両を2台購入する必要がある。 |
| 12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| (1) 事業の目標 |
| iーバス尾西南コースの収支率を現況以上(直近年度の実績12.6%)、利用者数を現況以上(直近年度の実績33,878人)とする。 iーバス木曾川・北方コースの収支率を現況以上(直近年度の実績7.3%)、利用者数を現況以上(直近年度の実績17,055人)とする。 |
| (2) 事業の効果 |
| 2(2)の通り |
| 13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 表8及び表9の通り 購入費用総額から国庫補助金を差し引いた差額は一宮市が負担する。 |
| 14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策) 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 別紙のとおり |
| 15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 該当なし |

| |
|---|
| 16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| (1) 事業の目標 |
| 該当なし |
| (2) 事業の効果 |
| 該当なし |
| 17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】 |
| 該当なし |
| 18. 協議会の開催状況と主な議論 |
| <p>①第 38 回 一宮市地域公共交通会議（令和 5 年 5 月 26 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内バス路線等の利用実績の報告 ・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 ・公共交通協働推進事業計画について協議 ・iーバス尾西南コース停留所の名称変更について協議 ・公共交通に関する住民懇談会について報告 ・第 3 次一宮市公共交通計画について報告 <p>②第 39 回 一宮市地域公共交通会議（令和 5 年 8 月 2 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・iーバス一宮コース停留所の位置変更について協議 ・公共交通に関する住民懇談会について報告 ・第 3 次一宮市公共交通計画について協議 <p>③第 40 回 一宮市地域公共交通会議（令和 5 年 10 月 12 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する住民懇談会について報告 ・第 3 次一宮市公共交通計画について協議 <p>④第 41 回 一宮市地域公共交通会議（令和 5 年 11 月 13 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第 3 次一宮市公共交通計画について協議 ・一宮おでかけバス手形の取扱いについて協議 <p>⑤第 42 回 一宮市地域公共交通会議（令和 6 年 1 月 18 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内バス路線等の利用実績の報告 ・令和 5 年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について議決 ・公共交通に関する住民懇談会について報告 ・おでかけバス手形について報告 ・第 3 次一宮市公共交通計画について議決 <p>⑥第 43 回 一宮市地域公共交通会議（令和 6 年 5 月 28 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 7 年度地域公共交通計画（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る）認定申請書について承認 <p>⑦第 44 回 一宮市地域公共交通会議（令和 7 年 1 月 24 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 6 年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について報告 ・第 3 次一宮市公共交通計画の事業実施状況について中間報告 <p>⑧第 45 回 一宮市地域公共交通会議（令和 7 年 5 月 29 日）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第 3 次一宮市公共交通計画の目標達成状況の評価について報告、事業実施状況について最終報告 ・令和 8 年度地域公共交通計画（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金に係る）認定申請書について承認 |

19. 利用者等の意見の反映状況

①町会長アンケート

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、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実施し、いただいた意見を計画に反映した。

②住民懇談会

市内全連区で、公共交通に関する住民懇談会（全 13 か所 17 回）を開催し、ワークショップ形式により、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、意見交換を行い計画に反映した。

また、計画策定後に公共交通に関する住民懇談会（全 2 か所 4 回）を開催し、iーバス木曾川・北方コースの見直しに向けた意見交換を行った。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）一宮市本町二丁目5番6号

（所 属）一宮市地域公共交通会議（一宮市地域交通課内）

（氏 名）栗原 智昭

（電 話）0586-28-8955

（e-mail）chiikikotsu@city.ichinomiya.lg.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

生産性向上の取組

| 系統番号 | 系統名 | 生産性向上の取組 | 実施主体 | 実施時期 | 定量的な効果目標 | | 特記事項 |
|------|---------------------|---------------------------|------|-------|----------|------|------|
| | | | | | 指標 | 目標数値 | |
| 1 | iーバス (一宮コース) | バスマップの作成・配布 | 一宮市 | 継続実施 | 収支改善率 | 1% | |
| | | iーバス専用1日乗車券、一宮おでかけバス手形の販売 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | 高齢者の会合等でのPR活動 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | 児童向けバス乗り方教室の開催 | 一宮市 | 随時 | | | |
| | | 小中学生iーバス無料ホリデーを実施 | 一宮市 | 春休み期間 | | | |
| | | 一宮市版MaaSサイト「イッテミーヤ」の運用 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | デジタルチケットの販売 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | デジタルスタンプラリーの開催 | 一宮市 | 事業年度内 | | | |
| 2 | iーバス (尾西南コース) | バスマップの作成・配布 | 一宮市 | 継続実施 | 収支改善率 | 1% | |
| | | iーバス専用1日乗車券、一宮おでかけバス手形の販売 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | 高齢者の会合等でのPR活動 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | 児童向けバス乗り方教室の開催 | 一宮市 | 随時 | | | |
| | | 小中学生iーバス無料ホリデーを実施 | 一宮市 | 春休み期間 | | | |
| | | 一宮市版MaaSサイト「イッテミーヤ」の運用 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | デジタルチケットの販売 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | デジタルスタンプラリーの開催 | 一宮市 | 事業年度内 | | | |
| 2 | iーバス (木曾川・北方コース) | バスマップの作成・配布 | 一宮市 | 継続実施 | 収支改善率 | 1% | |
| | | iーバス専用1日乗車券、一宮おでかけバス手形の販売 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | 高齢者の会合等でのPR活動 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | 児童向けバス乗り方教室の開催 | 一宮市 | 随時 | | | |
| | | 小中学生iーバス無料ホリデーを実施 | 一宮市 | 春休み期間 | | | |
| | | 一宮市版MaaSサイト「イッテミーヤ」の運用 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | デジタルチケットの販売 | 一宮市 | 継続実施 | | | |
| | | デジタルスタンプラリーの開催 | 一宮市 | 事業年度内 | | | |

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

令和8年度

| 都道府県 (市区町村) | 運行予定者名 | 運行系統名 (申請番号) | 確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円) | 特 例 措 置 |
|----------------|--------|---------------------|-----------------------------|------------------|
| 一宮市 | 名鉄バス株 | (1) iーバス(一宮コース) | 5,148.5 | |
| | 名鉄バス株 | (2) iーバス(尾西南コース) | 5,100.5 | |
| | 名鉄バス株 | (3) iーバス(木曽川・北方コース) | 1,601.0 | |
| | | (4) | | |
| | | (5) | | |
| | | (6) | | |
| | | (7) | | |
| 合 計 | | | 11,850 | |

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

令和8年度

事業者名 名鉄バス株式会社

1 補助対象期間における損益の実績(地域間系統)

| | | 乗合バス事業 | | | | | | | |
|---------------------------|-----------------|-------------|----|-------|--------|----|-----------|-------------|----|
| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)損益状況 R6 | 営業収益 | 8,502,811 | 千円 | 営業外収益 | 80,279 | 千円 | 経常収益(イ) | 8,583,090 | 千円 |
| | 営業費用 | 9,380,222 | 千円 | 営業外費用 | 6,777 | 千円 | 経常費用(ロ) | 9,386,999 | 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 877,411 | 千円 | 営業外損益 | 73,502 | 千円 | 経常損益 | ▲ 803,909 | 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ) | 17,283,083.7 km | | | | | | 経常収支率 | 91.44 | % |
| | | 乗合バス事業 | | | | | | | |
| 基準期間の前年度損益状況 R5 | 営業収益 | 7,462,894 | 千円 | 営業外収益 | 50,103 | 千円 | 経常収益(イ') | 7,512,997 | 千円 |
| | 営業費用 | 8,512,262 | 千円 | 営業外費用 | 7,527 | 千円 | 経常費用(ロ') | 8,519,789 | 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 1,049,368 | 千円 | 営業外損益 | 42,576 | 千円 | 経常損益 | ▲ 1,006,792 | 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ') | 17,561,589.1 km | | | | | | 経常収支率 | 88.18 | % |
| | | 乗合バス事業 | | | | | | | |
| 基準期間の前々年度損益状況 R4 | 営業収益 | 6,804,017 | 千円 | 営業外収益 | 70,292 | 千円 | 経常収益(イ'') | 6,874,309 | 千円 |
| | 営業費用 | 8,197,497 | 千円 | 営業外費用 | 7,442 | 千円 | 経常費用(ロ'') | 8,204,939 | 千円 |
| | 営業損益 | ▲ 1,393,480 | 千円 | 営業外損益 | 62,850 | 千円 | 経常損益 | ▲ 1,330,630 | 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'') | 17,189,274.5 km | | | | | | 経常収支率 | 83.78 | % |

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前々年度) ロ'' ÷ ハ'' = a | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間の前年度) ロ' ÷ ハ' = b | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用(基準期間) ロ ÷ ハ = c |
|---------|---|--|--|
| 東海 | 477.32 477円.32銭 | 485.13 485円.13銭 | 543.13 543円.13銭 |

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2 キロ当たり補助対象経常費用及び収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ | 地域キロ当たり標準経常費用 ホ | キロ当たり補助対象経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ | キロ当たり経常費用の差 ニ - ヘ = ケ | キロ当たり経常収益 イ ÷ ハ = ト |
|---------|--|--------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------|
| 東海 | 501.86 501円.86銭 | 407.92 407円.92銭 | 407.92 407円.92銭 | 93円.94銭 | 496.61 496円.61銭 |

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

| 補助ブロック名 | 認可日 | 認可を受けた補助対象期間 | 補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合 フ | 改定率 コ |
|---------|-----------|--------------|---------------------------|----------|
| 東海 | 令和5年9月13日 | 基準期間の前年度の5年度 | 2 / 3 | 20.76% |

4 補助系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | 運行系統名 | 運行系統 | | | 計画運行回数() ①=カ以内 | 計画平均乗車密度 ② | 計画輸送量 ①×②=③ | 系統キロ程 チ | 地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程 | | 系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率 オ÷チ=ク | 補助ブロック外乗入部分のキロ程 | | 同一補助ブロック内乗入部分のキロ程 | | 他路線との競合部分に係るキロ程 ル | 他路線との競合率 ル÷チ | 補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック内乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率 (チ-(リ+ヌ+ル))÷チ=ロ | |
|---------|------|------|--------|-------|------------|-------|--------------------|---------------|----------------|------------|-----------------------------|---------|---|-----------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------|--|--|
| | | | | 起点 | 主な経由地 | 終点 | | | | | 往 | 復 | | 往 | 復 | 往 | 復 | | | | |
| 東海 | 第1号 | | iバス一宮 | 木曾川庁舎 | 名鉄一宮駅 | 市民病院 | 359 | 3769.5 | 3.6 | 37.8 | 往 11.4 km (平均) 復 10.9 km | 11.1 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | | | |
| " | 第2号 | | iバス尾西南 | 萩原駅 | 一宮医療療育センター | 萩原駅 | 359 | 2872.0 | 4.0 | 32.0 | 往 25.8 km (平均) 復 25.8 km | 25.8 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | | | |
| " | 第3号 | | iバス木曾川 | 木曾川庁舎 | 木曾川市民病院 | 木曾川庁舎 | 359 | 3231.0 | 1.7 | 15.3 | 往 16.2 km (平均) 復 16.2 km | 16.2 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | 往 0.0 km 復 0.0 km | | | |
| 合計 | | | | 3系統 | | | | | | | 53.1 km | 0.0 km | | | | | | 往 復 | 0.0km | | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | 補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック外乗入部分以外のキロ程の比率 (チ-(リ+ヌ))/チ=ブ | 計画実車走行キロ ワ | 補助対象経常費用の見込額 407.92 ヘ×ワ以下の額:カ | 補助対象システムのキロ当たり経常収益 | | | | | | | | | | | 補助対象システムの経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨ=タ | | | |
|---------|------|------|--|---------------|-------------------------------------|--|---------------------------------|--|-------------|---------------|-------------|---------------------------------|--------------|-------------|---------------------------------|-----------|--------------------------------|-------------------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | | | | | | 補助金交付要綱別表2(注)4.の適用がある場合 | | | 3カ年平均 | 基準期間の前々年度(R4) | | | 基準期間の前年度(R5) | | | 基準期間(R6) | | | | | |
| | | | | | | 基準期間における実車走行キロ当たり経常収益の増加分 f×コ÷(1+コ)×フ =g | 経常収益控除額 ケとのい ずれか少ない額 h | 補助金交付要綱別表2(注)4.の適用後のキロ当たり経常収益 ノーh=ノ | (d+e+f)/3=ノ | 経常収益 ヤ | 実車走行キロ マ | 補助対象システムの実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=d | 経常収益 ヤ | 実車走行キロ マ | 補助対象システムの実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=e | 経常収益 ヤ | | | 実車走行キロ マ | 補助対象システムの実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=f | |
| 東海 | 第1号 | | | 84,149.6km | 34,326,304円 | 144.04円 | 21.12円 | 21.12円 | 144.04円 | 165.16円 | 12,567,341 | 84,149.6 | 149.34 | 13,591,215 | 83,993.5 | 161.81 | 15,555,037 | 84,384.0 | 184.33 | 12,120,909円 | 22,205,395円 |
| " | 第2号 | | | 74,097.6km | 30,225,892円 | 56.70円 | 7.07円 | 7.07円 | 56.70円 | 63.77円 | 5,361,245 | 74,097.6 | 72.35 | 4,233,112 | 73,968.6 | 57.22 | 4,588,792 | 74,304.0 | 61.75 | 4,201,334円 | 26,024,558円 |
| " | 第3号 | | | 52,342.2km | 21,351,430円 | 46.60円 | 5.68円 | 5.68円 | 46.60円 | 52.28円 | 2,899,642 | 52,342.2 | 55.39 | 2,710,911 | 52,245.0 | 51.88 | 2,603,364 | 52,488.0 | 49.59 | 2,439,147円 | 18,912,283円 |
| 合計 | | | | 210,589.4km | 85,903,626円 | | | | | | 20,828,228 | 210,589.4 | | 20,535,238 | 210,207.1 | | 22,747,193 | 211,176.0 | | 18,761,390円 | 67,142,236円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係わるもの ソ×ラ=ツ | ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック外乗入部分以外に係わるもの ソ×ラ'=ツ' | 計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×みなし運行回数/①計画運行回数=ナ | 補助対象経費 ナ | 計画額 ナ×1/2=ラ | 経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---------|------|------|---|---|---|-------------|----------------|-----------------------------|---------------------------|--------------|-------------|-------------|--------|-------|------|---------|------|----------------|
| | | | | | | | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的な概要 |
| | | | | | | | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 東海 | 第1号 | | 15,446,836円 | 15,446,836円 | 10,297,890円 | 10,297千円 | 5,148.5千円 | 30,110,409円 | 24,961,909円 | 0.0% | 24,961,909円 | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| " | 第2号 | | 13,601,651円 | 13,601,651円 | 10,201,238円 | 10,201千円 | 5,100.5千円 | 32,985,287円 | 27,884,787円 | 0.0% | 27,884,787円 | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| " | 第3号 | | 9,608,143円 | 9,608,143円 | 3,202,714円 | 3,202千円 | 1,601.0千円 | 23,829,309円 | 22,228,309円 | 0.0% | 22,228,309円 | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | | | |
| 合計 | | | 38,656,630円 | 38,656,630円 | 23,701,842円 | 23,700千円 | 11,850.0千円 | 86,925,005円 | 75,075,005円 | 円 | 0.0% | 75,075,005円 | 100.0% | 円 | 0.0% | 円 | 0.0% | |

(1) 記載要領

- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者については、補助対象期間の取捨を切り捨てて損益状況欄に記載すること。
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めらるること。
- 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれかに該当するかを記載すること。
- 「補助金交付要綱別表2(注)4.の適用割合」の欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3/3」、「前年度」の場合は「2/3」、「前々年度」の場合は「1/3」をそれぞれ記載すること。
- 「改定率」の欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位(第3位以下切り捨て)にて記載すること。
- 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載すること。
- 「計画運行回数」の欄は、補助対象期間中の全日数における総計画運行回数を記載すること。また、カッコ内には1日当たり計画運行回数又は平日1日当たり計画運行回数のいずれかを記載すること。
- 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分には(リ)に記載すること。
- 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のこととし、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)-補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)-同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に16.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位)を四捨五入して記載すること。
- 「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象システムのキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
- 「補助対象経費」の欄は、(ネ)「計画平均乗車密度が5人未満の路線」に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載すること。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ)の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た(ツ)の金額を記載すること。また、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ)の金額を記載すること(千円未満の端数は切り捨てること)。
- 「補助対象システムの実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益(ノ)を算出すること。また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

(2) 添付書類

| | | |
|----------|------------|--------------|
| 事業者名 | 名鉄バス株式会社 | |
| 運行計画担当部門 | (担当部門の名称) | (責任者役職・氏名) |
| | 地域交通部地域交通課 | 地域交通課長 後藤 泰之 |
| 補助金担当部門 | (担当部門の名称) | (責任者役職・氏名) |
| | 地域交通部地域交通課 | 課長 吉岡 実 |

実態調査日 備考欄参照

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和8年度計画)

事業者名 名鉄バス株式会社

| 申請番号 | 運行系統名 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | キロ程(km) | 運行回数(A)(回) | 年間輸送実績 | | | | | 経常収益 | | 1系統当り経常費用(円) | 賃率 | 適用日数 | 平均乗車密度算定 | | | 輸送量(A)×(G) | 市町村による回数券購入等の有無 | 備考 | 経常収支率B÷経常費用 | 経常収支率(B+D+E)÷経常費用 | 国庫補助金申請額(千円)(と) | |
|------|--------|-------|------------|-------|----------------|------------|---------|----------|------------|--------------|-----------------|------------|-------------|--------------|-------------|-------|--------------|------------|-----------|------------|-----------------|-------------|-------------|-------------------|-----------------|------------------|
| | | | | | | | 輸送人員(人) | 乗車キロ(km) | 輸送人キロ(人キロ) | 計画運送収入(B)(円) | 計開実車走行キロ(C)(km) | 運送雑収(D)(円) | 営業外収益(E)(円) | | | | 計(B)+(D)+(E) | 経常費用(F)(円) | 平均乗車密度(B) | | | | | | | 平均乗車密度(C)×(F)(G) |
| | | | | | | | 88,287 | 3.7 | 326,661.9 | 13,678,208 | 84,149.6 | 1,443,166 | 390,454 | | | | 15,511,828 | 45,704.172 | 44.39 | | | | | | | 359 |
| 第1号 | iバス一宮 | 木曾川庁舎 | 名鉄一宮駅 | 市民病院 | 往11.4 復10.9 | 10.5 | 33,101 | 8.6 | 284,668.6 | 2,961,458 | 74,097.6 | 1,270,774 | 343,813 | 4,576,045 | 40,244,629 | 9.90 | 359 | 9.90 | 4.0 | 32.0 | 有(無) | 実態調査日 毎日 | 29.93% | 33.94% | | |
| 第2号 | iバス尾西南 | 萩原駅 | 一宮医療療育センター | 萩原駅 | 循25.8 | 8.0 | 16,929 | 5.4 | 91,416.6 | 1,455,596 | 52,342.2 | 897,669 | 242,868 | 2,596,133 | 28,428,619 | 15.84 | 359 | 15.84 | 1.7 | 15.3 | 有(無) | 実態調査日 毎日 | 7.36% | 11.37% | | |
| 第3号 | iバス木曾川 | 木曾川庁舎 | 木曾川市民病院 | 木曾川庁舎 | 循16.2 | 9.0 | 138,317 | 17.7 | 702,747.1 | 18,095,262 | 210,589.4 | 3,611,608 | 977,135 | 22,684,005 | 114,377,420 | | | | | | | | | | | 0千円 |

(注)平均乗車密度が5人未満の系統の運行回数について

| 申請番号 | 系統名 | 平均乗車密度(a) | 計画運行回数(b) | 輸送量(a)×(b) =(c) | みなし運行回数(c')/5=(b) | 圧縮有無 | 輸送量15人割り | 圧縮率 |
|------|--------|-----------|-----------|--------------------|-------------------|------|----------|-------|
| 第1号 | iバス一宮 | 3.6 | 10.5 | 37.8 | 7.0 | × | ○ | 66.7% |
| 第2号 | iバス尾西南 | 4.0 | 8.0 | 32.0 | 6.0 | × | ○ | 75.0% |
| 第3号 | iバス木曾川 | 1.7 | 9.0 | 15.3 | 3.0 | × | ○ | 33.3% |

※平均乗車密度が、5.0人以上の場合みなし運行回数の圧縮はなし。

【記載要領】

- この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごと(補助対象系統のみ記載すること)。
- 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
- 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
- 運行回数は、補助対象期間における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
- 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
- 輸送人キロは、輸送人員×1人平均乗車キロにより算出すること。
- 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
- 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
- 1系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
- 平均賃率は、停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切り捨て)。ただし、補助対象期間中の前々年度(基準期間)に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、スト及び積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日から除くものとする。
- 平均乗車密度は(B)÷(C)÷(F)と算出し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
- 備考欄には、補助対象期間中に運行回数の変更があった場合、スト及び積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
- 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
- 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるもの有無について記載すること。

表4 別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧(地域間幹線系統)

| 都道府県名 | 広域行政圏名 | 市町村名 | 指定の理由 |
|-------|--------|------|---|
| 愛知県 | 尾張西部 | 一宮市 | 旧医療法に基づく総合病院、高校・大学・警察署・保健所などの公共施設、面積1,000㎡以上小売店舗・商店街振興組合などの商業施設が市内に存するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている。 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

表8 車両の取得計画の概要(地域間幹線系統)

| 都道府県 (市区町村) | 地方公共団体名 | 補助対象車両数 | 公有民営方式車両購入費に要する国庫補助額 (千円) |
|----------------|---------|---------|------------------------------|
| 愛知県 | 一宮市 | 2 | 15,000 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

表9 車両の取得を行う事業者(公有民営方式車両購入費国庫補助金)(地域間幹線系統)

| | |
|-----------|----------|
| 地方公共団体名 | 一宮市 |
| 貸与を受ける事業者 | 名鉄バス株式会社 |

1. 車両取得の概要

初年度(令和8 年度)

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 確保維持路線名称又は区間 | 確保維持費国庫補助金申請番号 | 車両の種別 | | | 乗車定員(人) | 車両の長さ(m) | 購入等予定年月 |
|---------|------|--------------|----------------|----------|--------|----|---------|----------|---------|
| 東海 | 第1号 | iバス尾西南 | 第2号 | ノンステップバス | スロープ付き | 標準 | 33 | 6.99 | R8 . 9 |
| 東海 | 第2号 | iバス木曽川 | 第3号 | ノンステップバス | スロープ付き | 標準 | 33 | 6.99 | R8 . 9 |

【車両購入費用】

| 申請番号 | 実費購入予定費(円)*消費税を除く | | | | 実費購入予定費合計額から備忘価格を控除した額(円) | 当該車両補助金限度額(円) | ホとへのうち少ない方の額(円) | 補助対象経費(円) | 計画額(千円) |
|------|-------------------|-----------|-----|------------|---------------------------|---------------|-----------------|------------|-----------|
| | 車両価格 | 附属品価格 | 改造費 | 合計 | | | | | |
| | イ | ロ | ハ | イ+ロ+ハ=ニ | ニ-1円=ホ | ヘ | ト | ト×1/2=チ | チ×1/2=リ |
| 第1号 | 18,275,000 | 3,725,000 | 0 | 22,000,000 | 21,999,999 | 15,000,000 | 15,000,000 | 7,500,000 | 3,750,000 |
| 第2号 | 18,275,000 | 3,725,000 | 0 | 22,000,000 | 21,999,999 | 15,000,000 | 15,000,000 | 7,500,000 | 3,750,000 |
| 計 | 36,550,000 | 7,450,000 | 0 | 44,000,000 | 43,999,998 | 30,000,000 | 30,000,000 | 15,000,000 | 7,500,000 |

【所要経費】

| 補助対象経費(千円) | 計画額(千円) |
|------------|-----------|
| チ | リ |
| 15,000,000 | 7,500,000 |

【負担者とその負担割合】

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---------|------|------------|------|------|-------|-------|------|---------|------|-------------------|
| | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の 具体的概要 |
| | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 東海 | 第1号 | 円 | % | 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |
| | 第2号 | 円 | % | 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |
| 合計 | | 円 | % | 円 | 100 % | 円 | % | 円 | % | |

2年目(令和9 年度)

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 確保維持路線名称又は区間 | 確保維持費国庫補助金申請番号 | |
|---------|------|--------------|----------------|-----|
| | | | 当該年度 | 初年度 |
| 東海 | 第1号 | iバス尾西南 | 第2号 | 第2号 |
| 東海 | 第2号 | iバス木曽川 | 第3号 | 第3号 |

【車両購入費用】

| 申請番号 | 補助対象限度額(円) | 補助対象経費(円) | 計画額(千円) |
|------|------------|------------|-----------|
| | 初年度トの額=ヌ | 初年度チの額=ル | 初年度リの額=ヲ |
| 第1号 | 15,000,000 | 7,500,000 | 3,750,000 |
| 第2号 | 15,000,000 | 7,500,000 | 3,750,000 |
| 計 | 30,000,000 | 15,000,000 | 7,500,000 |

【所要経費】

| 補助対象経費(千円) | 計画額(千円) |
|------------|-----------|
| ル | ヲ |
| 15,000,000 | 7,500,000 |

(1) 記載要領

- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。
- 「確保維持費国庫補助金申請番号」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 「実費購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確認できる資料を提出したうえで記載すること。
- 「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1~0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

(2) 添付書類

- 地方公共団体と事業者間で締結された車両の貸与に係る契約書若しくはそれに準じた書類又は地方公共団体と事業者間で車両の貸与に係る契約を締結することを確認できる書類
- 補助対象車両の購入に係る費用の証拠書類
- 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づく適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類
- 貸与を受ける事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)
- 過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

令和8年度 地域公共交通計画別紙

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

車両代替による費用削減等の内容

1. 公有民営方式によるバス事業者の負担軽減

バス事業者が購入する場合の取得費用…24,364,320円×2台=48,728,640円

（内訳）車両本体価格… 18,275,000円×2台=36,550,000円

特別仕様… 3,725,000円×2台= 7,450,000円

登録費用・税… 2,364,320円×2台= 4,728,640円

一宮市からバス事業者へ無償貸与により、車両導入の上記費用が軽減される。

2. 車両代替によるバス事業者等の費用削減

車両整備費（2台分）

| 年 度 | 令和4年度 | 令和5年度 | 令和6年度 |
|-----|----------|----------|----------|
| 金 額 | 約3,000千円 | 約3,300千円 | 約6,600千円 |

上記のとおり、現在の車両では毎年多額の修繕費が発生しており、車両代替に伴い削減が期待できる。

3. 代替車両を活用した利用促進策

代替車両の入替えの際には、市公式ウェブサイトや市公式 SNS 等で市民へ周知を行う。

要綱第7条第1項に規定する事項の記載箇所（頁）を示した書類

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第7条第1項に規定する事項の記載箇所（項）
について（愛知県一宮市）

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における
位置付け・役割
17 ページに記載

2. 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
19 ページに記載

(ただし、「名鉄バス 一宮・イオン木曾川線」については、愛知県地域公共交通計画においても位置付けられるため、愛知県公共交通協議会から申請される)

3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の
概要
18 ページに記載

4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に
係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
30～35 ページに記載