

各務原市地域公共交通網形成計画 後期計画(案)

令和2年4月(予定)

各 務 原 市

目 次

第1章 後期計画の策定にあたって	1
1. 本計画の位置づけ	1
2. 各務原市の現状	1
3. 本計画における公共交通の考え方	6
4. 各務原市における公共交通の現況	7
第2章 前期計画の事業実績	12
1. 前期計画における成果指標	12
2. 前期計画における公共交通ネットワークに関する主な取り組み	13
3. 前期計画における公共交通利用促進の取り組み	28
第3章 前期計画の評価	40
1. 成果指標の達成状況	40
2. 各事業の評価	41
3. 前期計画の評価を踏まえた課題整理・分析	47
第4章 後期計画の策定	48
1. 後期計画の方針	48
2. 後期計画における成果指標	49
3. 目標達成に向けた事業	51
4. 事業実施スケジュール	54
(参考) 計画の達成状況の評価に関する事項	55
(参考) 後期計画の概要図	56

第1章 後期計画の策定にあたって

1. 本計画の位置づけ

各務原市では、「笑顔があふれる元気なまち ～しあわせ実感 かかみがはら～」を将来都市像に掲げ、鉄道を軸に持続可能なコンパクトなまちづくりとネットワークづくりを推進していくこととしています。

人口減少や高齢化が進むと予測される中、将来都市像の実現を目指す上で、公共交通の役割はますます重要となってきます。

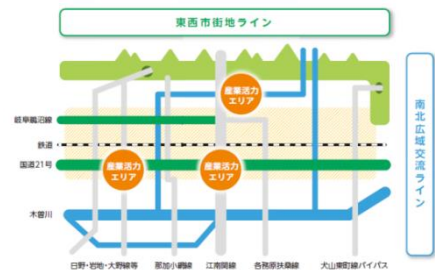
一方で、公共交通はあくまで目的地まで移動するための「手段」であり、まちづくり全体と協調して考えていく必要があります。「各務原市地域公共交通網形成計画」(以下、「網計画」)では、総合計画や都市計画マスタープラン等の計画と協調しながら、将来都市像の実現に向けて公共交通が果たすべき役割を整理し、各公共交通が一体となって機能する公共交通ネットワークの形成を目指します。

網計画の計画期間は平成27年～令和6年の10年間で、令和元年度時点で成果指標の評価を行うこととしています。後期計画では、策定から令和元年までの前期計画の評価を行い、それを踏まえて令和2年から令和6年における基本方針や成果指標、事業計画の設定を行います。

2. 各務原市の現状

各務原市は、東西に長く、鵜沼、蘇原、稲羽、那加、川島と大きく5つの地区に分かれます。

各地区に住宅の集積や商業施設があり、生活圏が存在していますが、各団地の高齢化や新たな団地開発、商業施設の展開等、市内の様相も変化しています。

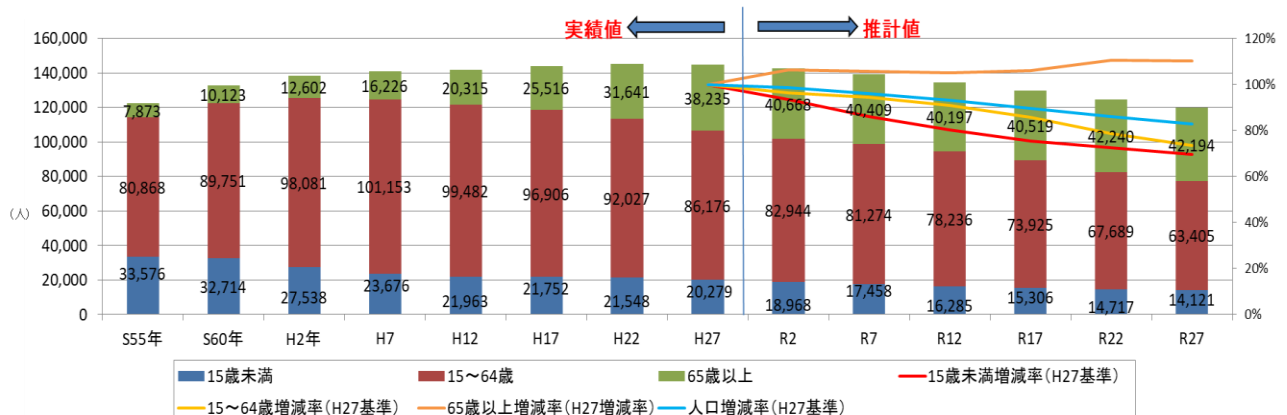


1) 人口の推移

国勢調査における平成27年度の本市人口は、144,690人であり、平成22年度を起点に減少傾向に転じています。人口は今後も減少を続け、令和7年には14万人を切り、令和27年には12万人を切ると予測されています。

一方で、高齢化は進み、平成29年には高齢化率が26%を超えており、令和27年には35%程度まで割合が上がりると予測されています。

これらを踏まえた上で公共交通の役割を整理し、後期計画の指標や実施計画を検討していきます。



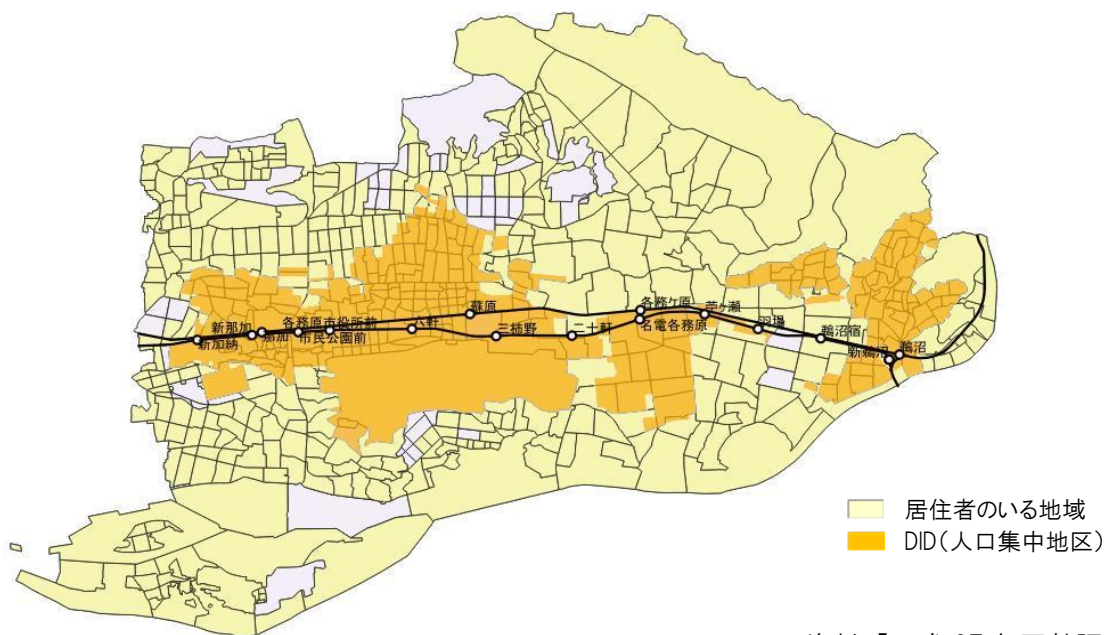
2)人口集積の状況

人口集中地区(DID)を見ると、鉄道駅沿線を中心に、急行電車の止まる名鉄鉄道駅やJR鉄道駅が立地する周辺の地域における人口集中が見られます。

小地域(国勢調査における町丁・字等別)ごとの高齢化率を見ると、鉄道駅沿線を中心に市中心部は高齢化率が比較的低く、市郊外や団地における高齢化が進んでいます。

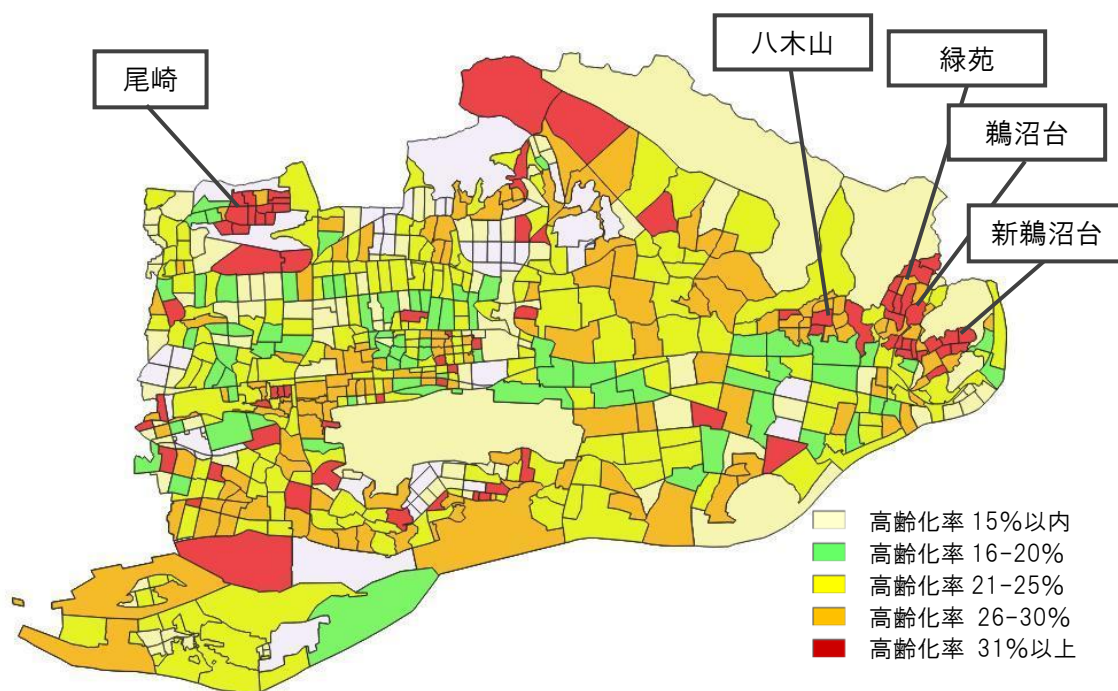
また、人口が集中している地域のうち、八木山、鵜沼台、緑苑、新鵜沼台、尾崎の団地群では、高齢化率が高くなっています。

DID(人口集中地区)分布



資料:「平成 27 年国勢調査」

小地域別高齢者割合



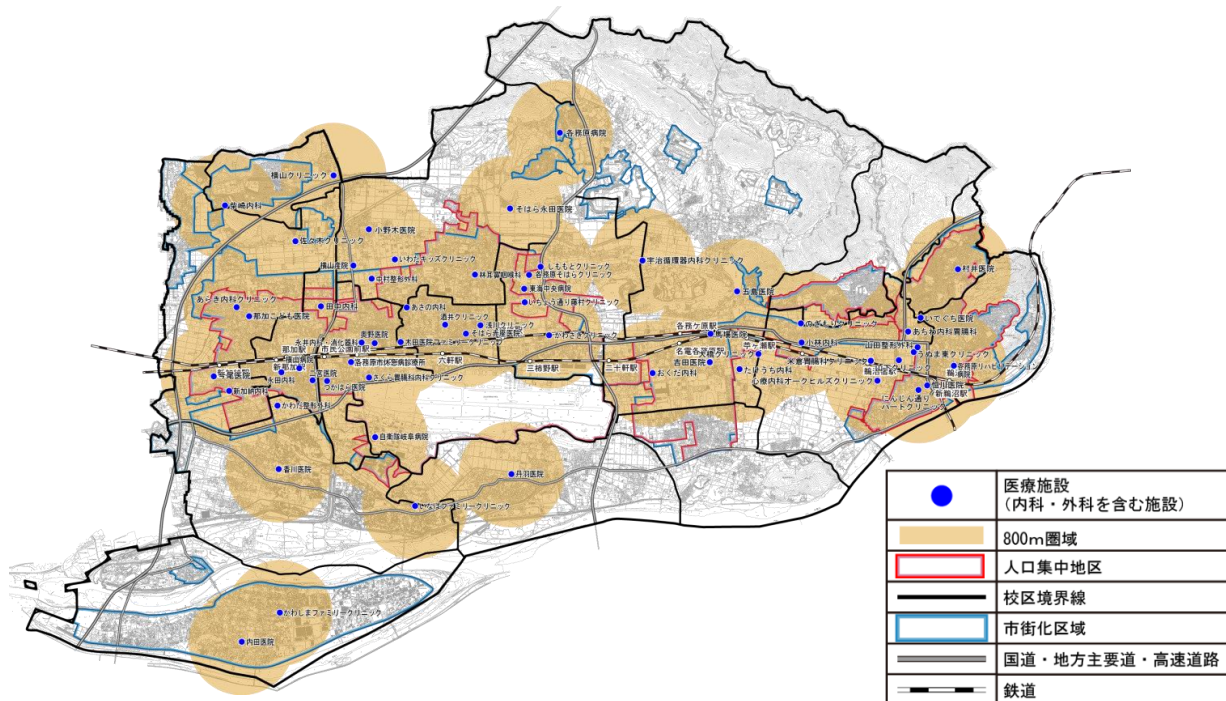
資料:「平成 27 年国勢調査」

3)都市施設の立地状況

人口が集積している地区を中心に、医療施設、高齢者福祉施設、商業施設が立地しています。

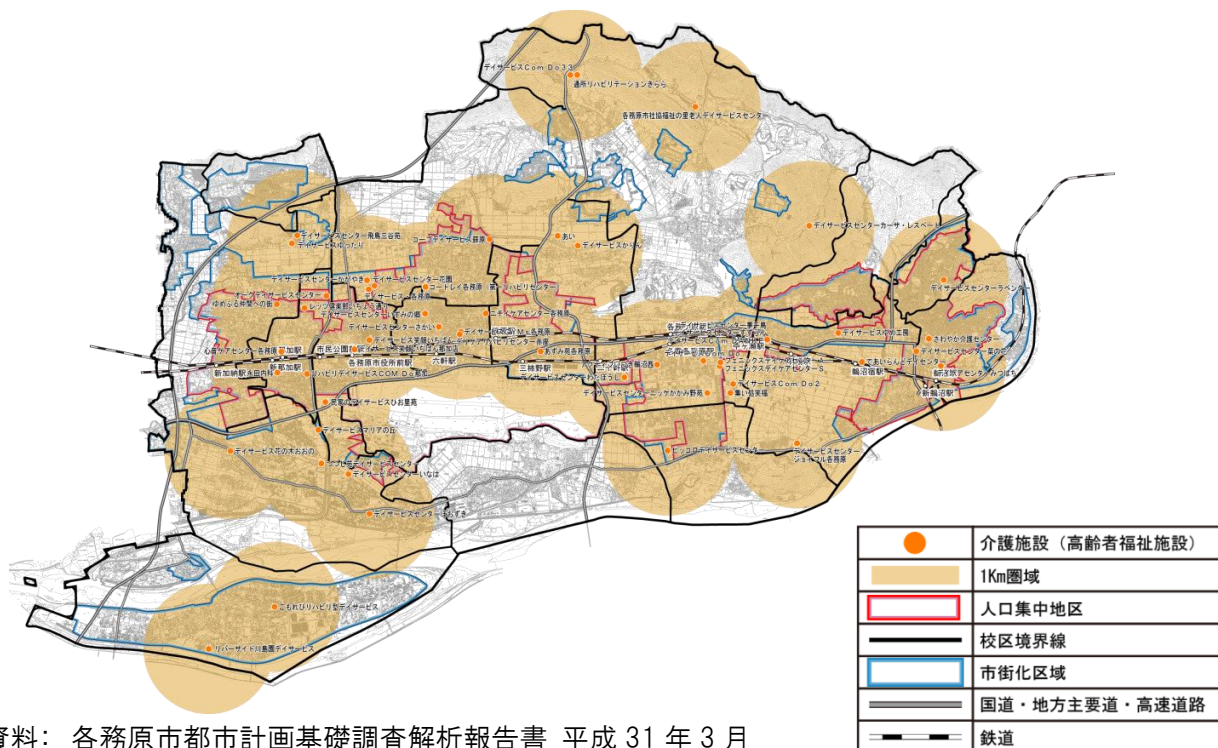
医療施設、高齢者福祉施設、基幹的交通路線の徒歩圏は、市街化区域のほとんどをカバーしていますが、総合スーパー・専門スーパー等の買い物施設については、一部カバーされていない区域もあります。

医療施設の徒歩圏(半径 800m)域図



資料：各務原市都市計画基礎調査解析報告書 平成 31 年 3 月

高齢者福祉施設の基本サービス範囲図(半径 1km)



資料：各務原市都市計画基礎調査解析報告書 平成 31 年 3 月

4

4)通勤通学流動(周辺市町との結びつき)

各務原市の通勤・通学流動は、自市内就業率が53%、就学率は35%で、引き続き高い割合で市外への流出が続いており、市外での就業・就学先は岐阜市や名古屋市が多くなっています。

一方で、他市町村から各務原市内へ流入する人の数は10年前と比較して増加しています。

通学については、岐阜市からの流入が減少する一方、他市町村からの流入が微増しています。

各務原市から他市町村へ通勤・通学する就業・就学者数(上)

他市町村から各務原市へ通勤・通学する就業・就学者数(下)

区分	平成17年			平成22年			平成27年		
	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者
市内に常住する就業(学)者	79,245	71,946	7,299	78,207	71,456	6,751	77,555	70,242	7,313
市内で従業・通学	42,307	39,479	2,828	39,847	37,599	2,248	40,284	37,716	2,568
他市町村で従業・通学	36,938	32,467	4,471	37,008	32,574	4,434	35,792	31,203	4,589

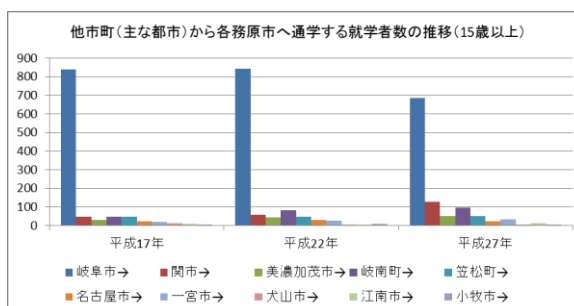
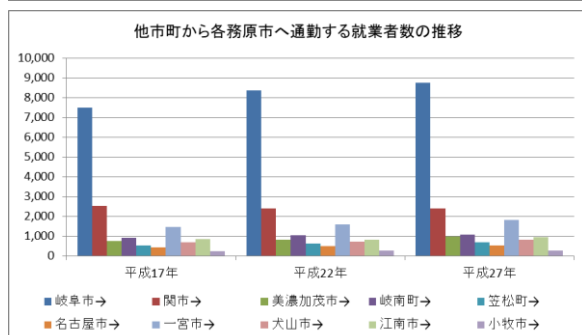
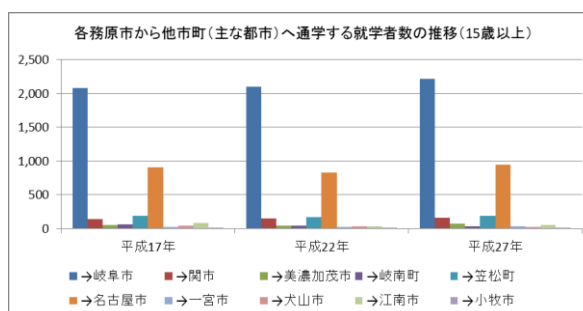
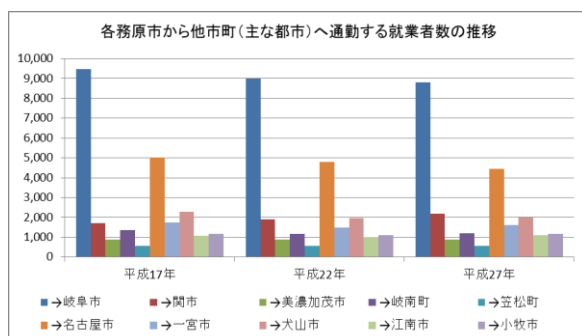
区分	平成17年			平成22年			平成27年		
	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者
市内で従業・通学する者	65,410	61,049	4,361	68,593	64,365	4,228	68,302	63,881	4,421
各務原市に常住	42,307	39,479	2,828	39,847	37,599	2,248	40,284	37,716	2,568
他市町村に常住	23,103	21,570	1,533	24,751	23,062	1,689	26,421	24,737	1,684
県内に常駐	18,092	16,710	1,382	19,359	17,823	1,536	20,257	18,735	1,522

※いずれも15歳以上

(国勢調査)

各務原市から他市町村(主な都市)への就業・就学者数の推移(上)

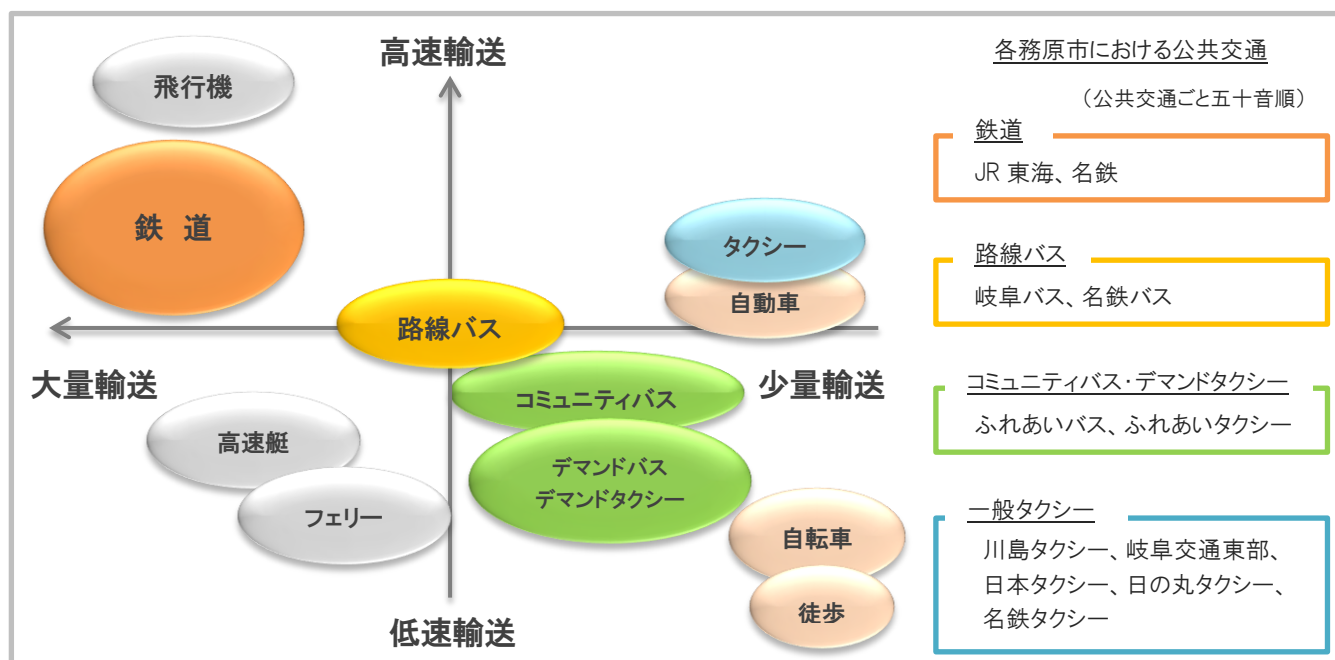
他市町村(主な都市)から各務原市への就業・就学者数の推移(下)



(国勢調査)

3. 本計画における公共交通の考え方

本計画において対象となる分野



鉄道は、「高速」かつ「大量」の輸送に適しており、公共交通軸として位置付けられることが多い公共交通です。本市においても、年間利用者数が15,000千人を超える公共交通軸となっています。

路線バスは、鉄道よりも輸送速度や輸送量は小さいですが、団地内から幹線道路まで幅広く運行でき、鉄道から離れた地域では、地域間幹線として公共交通軸の役割を担う路線もあれば、団地内と鉄道駅間を運行し、団地における生活の足の確保を主な目的とする路線も存在します。

コミュニティバス・デマンドタクシーは、さらに少量輸送となります。本市でも小型バスを導入し、公共交通軸へ繋ぐフィーダーとしての役割や地域内の日常生活の足として運行しています。

一般タクシーは、個別輸送である一方、目的地まで、ドア to ドアで効率的なルートで輸送することができます。鉄道やバスではカバーすることが難しい個別の移動ニーズを拾うことができます。

4. 各務原市における公共交通の現況

(1) 鉄道

各務原市には、JR高山本線及び名鉄各務原線・犬山線が市中央を東西に走り、それら鉄道が市内及び内外交通に対する都市軸としての機能を果たしています。



JR高山本線 4 駅、名鉄犬山線・各務原線 12 駅の合計 16 駅が市内に存在し、鉄道が市内東西方向および市外への広域な移動手段として機能しています。

(2) 民間路線バス

路線バスでは、住宅団地等から岐阜方面や一宮方面へのアクセスを支える幹線路線（尾崎団地線、岐阜川島線、一宮・木曽川線）や、団地から鉄道駅、病院等までの足を確保する路線（緑苑団地線、各務原東部線）など、12 路線（1 路線高速バス含む）が走っています。



市内路線バスは、利用者数の減少による経常赤字や深刻な運転手不足等により、縮小傾向が続いており、今後の公共交通ネットワークの維持を考える上で、その対策が求められます。

(3) ふれあいバス、ふれあいタクシー

鉄道や路線バスを補完する公共交通として平成 12 年より、ふれあいバス（コミュニティバス）を運行しています。網計画策定後、平成 27 年 10 月に、ふれあいバスを公共交通軸や総合病院・公共公益施設などの拠点施設へ接続する生活交通として位置づけ、路線の再編を行いました。



再編では、市民要望の多かった「運行本数」を確保しつつ、鉄道、路線バス及びふれあいバスが一体となって機能する地域公共交通ネットワークの構築を目指し、鉄道駅への接続や路線バスとの競合路線や並走をなるべく避け、共生できる路線設定を行っています。再編後も、調査や懇談会等を踏まえて、路線ごとの見直しを行っています。

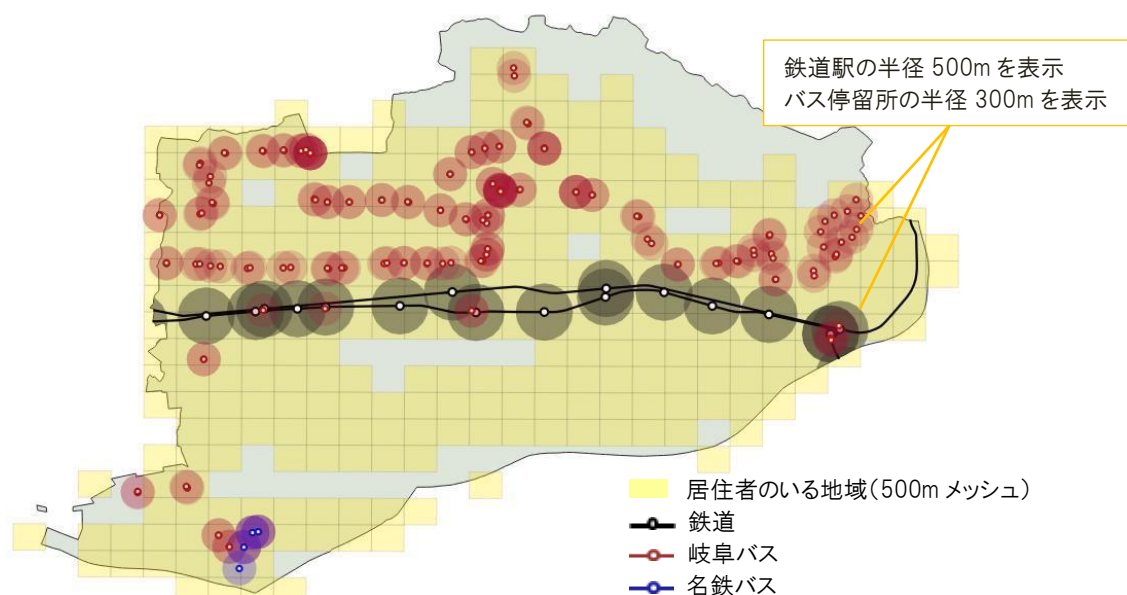


(4) 一般タクシー

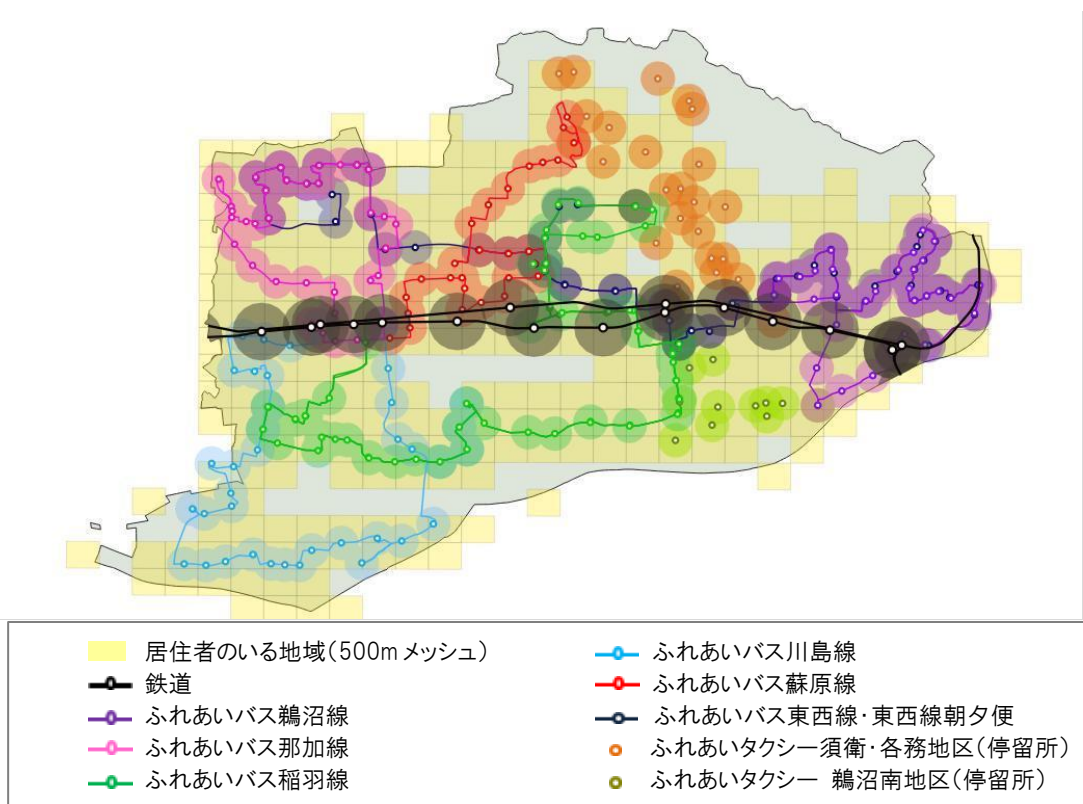
本市内には、タクシー事業者 5 社の営業所があり、市域全体をカバーしています。

個人単位の細かい需要に応じた輸送サービスを提供する一方、市内 6 駅（新那加、那加、三柿野、各務ヶ原、名電各務原、新鵜沼）にはタクシー乗り場が設けられており、他の公共交通機関との接続も図られています。

市内鉄道駅及び路線バス停留所の分布



市内鉄道駅及びふれあいバス、ふれあいタクシーの停留所・路線の分布



- ▶ 路線バスは、鉄道以北の団地及び川島地区の一部を運行
- ▶ ふれあいバス、ふれあいタクシーは、鉄道や路線バスを補完する公共交通として鉄道以南も含めた市域全体を運行

資料:「平成 27 年国勢調査」

本計画における各公共交通の機能分類

機能分類	該当する 現行路線	運営主体	路線機能	サービス確保の考え方
公共交通軸 (鉄道)	JR高山線 名鉄犬山線 名鉄各務原線	交通事業者	・市内における <u>東西の移動軸</u> として、通勤・通学や買い物、通院などの多様な需要に対応する。 ・ <u>都市間の移動軸</u> として、名古屋市・岐阜市方面への通勤・通学の需要に対応する。	・都市間を結ぶ交通需要に応じ、適正なサービス水準を維持する。
公共交通軸 (幹線的バス)	路線バス(※)	交通事業者 (必要に応じ市が支援)	・通勤・通学や買い物、通院などの多様な需要に対応し、鉄道とともに地域公共交通ネットワークの骨格を形成する。	・通勤・通学時間帯の乗客集中に対応できる運行水準を確保する。 ・鉄道や生活交通(支線的バス)等との乗り継ぎ利便性に留意したダイヤ設定とする。 ・定時制・速達性の確保に向けた走行環境を整備する。
生活交通 (支線的バス)	路線バス(※)	交通事業者 (必要に応じ市が支援)	・住宅団地や集落から、地域の生活拠点(公共公益施設、医療施設、商業施設等)や公共交通軸(鉄道、幹線的バス)までの移動を確保する。	・住宅地と地域の生活拠点(公共公益施設、医療施設、商業施設等)、最寄鉄道駅、幹線的バス路線を結ぶルートとする。 ・沿線の需要や利用実態、鉄道や幹線的バス路線、近隣市町のバス路線との乗り継ぎ利便性を考慮したルート及びダイヤ設定とする。
	ふれあいバス	市民ニーズを踏まえ、市が政策的に運行		
生活交通 (デマンド型交通)	ふれあいタクシー	市民ニーズを踏まえ、市が政策的に運行	・支線的バスが利用できない地域において、住宅団地や集落から、地域の生活拠点や公共交通軸までの移動を確保する。	・予約のあった停留所のみを最短経路で運行(予約がない場合は運行しない)。 ・運行時刻は、公共交通軸及び生活交通との整合を図りつつ設定する。
生活交通 (一般タクシー)	一般タクシー	交通事業者	・支線的バス、デマンド型交通で対応できない、 <u>個人単位の需要</u> (時間、場所)をカバーする。	・利用者の需要に応じて、目的地までドアtoドアのサービスを提供する。

(※)路線バスについては、路線ごとの運行目的を整理

市内各バス路線の運行目的一覧

機能分類	運行主体	路線名	路線機能	主な運行目的
公共交通軸 [主な利用] 市内から市外	岐阜乗合自動車 株式会社	尾崎団地線	地域間幹線 (岐阜市一市内)	・尾崎団地から岐阜市への通勤・通学、県病院への通院
		岐阜川島線	地域間幹線 (岐阜市一市内)	・川島地区から岐阜市への通勤・通学
	名鉄バス 株式会社	一宮・川島線	地域間幹線 (一宮市一市内)	・川島地区から名古屋方面への通勤・通学 ・川島地区から一宮市内への通院、買い物
公共交通軸 [主な利用] 市外から市内	岐阜乗合自動車 株式会社	倉知線	地域間幹線 (関市一市内)	・関市からの通勤・通学
		快速イオンモール線	地域間幹線 (岐阜市一市内)	・岐阜市からイオンモール各務原への買い物 ・各務原市から県総合医療センターへの通院 (ふれあいバスと乗り継ぎ)
		373バス		
		高速名古屋線 高速八幡線 高速白川郷線	高速バス (関・美濃・郡上 八幡・白川郷)	・名古屋一関・美濃・郡上八幡・白川郷での観光、 買い物利用等(各務原市は中間停留所)
生活路線	岐阜乗合自動車 株式会社	岐阜各務原線	地域間幹線 (岐阜市一市内)	・岐阜市への通院、買い物
		VRテクノ線	市内生活路線	・各務原高校やテクノプラザへの通勤・通学
		各務原東部線		・鵜沼地区からの通勤・通学(鉄道駅で乗り継ぎ)、東海中央病院への通院
		緑苑団地線		・緑苑団地の通勤・通学(鉄道駅で乗り継ぎ)、買い物
		イオンモール 各務原線		・イオンモール各務原への買い物(鉄道駅で 乗り継ぎ)
生活路線	名鉄バス 株式会社	木曽川線	地域間幹線 (江南市一市内)	・川島地区から江南方面への通勤等
生活路線	ふれあいバス ふれあいタクシー	鵜沼線	市内生活路線	通院・買い物利用(鉄道・東西線と乗り継ぎ)
		那加線		通勤・通学・買物利用(鉄道と乗り継ぎ)
		稲羽線		通学利用
		川島線		通勤・通学利用(鉄道と乗り継ぎ)、通院(笠松 町コミュニティバスと乗り継ぎ)、買い物利用
		蘇原線		通院・買い物利用
		東西線		通院・買い物利用(鵜沼線からの乗り継ぎ)
		朝夕便		通学、通院利用
		須衛・各務地区		通院、買い物利用(鉄道・蘇原線と乗り継ぎ)
		鵜沼南地区		通院、買い物利用(東西線と乗り継ぎ)

(参考)本市におけるその他の交通手段

交通手段	機 能	運営主体
福祉有償運送	公共交通等を利用して、単独で外出することが困難な要介護者や障がい者に対して、通院などの移動の足を確保する(会員登録制)。	福祉事業者
福祉施設の送迎	福祉施設の利用者に対して、自宅から施設までの移動の足を確保する。	福祉事業者、市
地域主体の高齢者移動支援事業	支線的バス、デマンド型交通よりも狭いエリアで、およそ単位自治会レベルでの一定のまとまった需要に対応する。	自治会、交通事業者
レンタカー、貸切バス	個人または団体のニーズに応じて、移動手段を提供する。	民間事業者
商業施設、飲食店、塾等の送迎、スクールバス	自社の顧客・利用者に対して、施設・店舗までの送迎を行う。	民間事業者

これらの交通手段については、後期計画における位置づけは行わないものの、移動手段としてのニーズの高まりや、法制度等ハード面の整備状況といった社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて公共交通ネットワークに位置付けることも検討していきます。

また、その他、将来的に実用化が見込まれるものとして、ライドシェア、超小型モビリティ(※1)、電動キックボード等の移動手段もあります。

(※1)自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいう。

第2章 前期計画の事業実績

1. 前期計画における成果指標

前期計画では、本市の目指す姿の実現に向けて、基本方針に即した4つの成果指標を設定し、その実現に向けて様々な取り組みを展開してきました。

本計画の目指す姿

交通の
将来像

鉄道やバスを利用して、
皆が健康で、安心かつ快
適に暮せるまち

基本
理念

皆で育む
公共交通

基本方針

- 1 各務原市が目指す交通体系の姿を皆で共有します
- 2 多様な交通手段が連携した環境にやさしい公共交通ネットワークを形成します
- 3 住宅団地の高齢化など市民の移動ニーズに応じたサービスを提供します
- 4 公共交通の維持・活性化に向けた三位一体の取り組みを進めます

令和元年における成果指標

[前期基本目標（目標年次：令和元年度）]

- 鉄道（16 駅乗車数）、路線バスの利用者数：現状維持
[H24 市内鉄道駅乗降者数：14, 505 千人]
[H24 路線バス利用者数：475 千人]
- 日頃バスを利用する人の割合：32%以上 [H25 27%]
- ふれあいバスの年間利用者数：20 万人以上 [H25 16 万人]
- 公共交通利用の不満割合：現状未滿 [H25 26%]

2. 前期計画における公共交通ネットワークに関する主な取り組み

網計画策定(平成 27 年度)から令和元年度における主な事業を年度ごとに整理します。

平成 27 年度

▶ふれあいバス再編

平成25年度から実施してきた市民アンケートや懇談会、ワークショップ、各種調査等を踏まえ、ふれあいバスを再編しました。再編にあたっては、各地区の生活圏を意識し、商業施設等へも積極的に乗り入れることで利便性の向上を図りました。



▶デマンド型交通の導入

再編に合わせ、利用実績や狭あい道路の多い地域事情から須衛・各務地区と鵜沼南地区にデマンド型交通「各務原市ふれあいタクシー」(以下、ふれあいタクシー)を導入しました。

ふれあいバスや鉄道との乗り継ぎ拠点を設けることで、区域外へのお出かけにも利用できます。



ふれあいタクシーの運行方式

運行方式	自由経路着地固定型
運行ダイヤ	固定ダイヤ型
運賃	300 円/人 小学生、65 歳以上の高齢者、障がい者手帳をお持ちの方及び介護者1名は半額
予約手法	発車 1 時間前まで(※)に電話又はインターネットで予約 ※平成 29 年 4 月より予約締切時間を「発車 45 分前まで」に改正 ※平成 31 年 4 月より予約締切時間を「発車 30 分前まで」に改正
運行区域	須衛・各務地区、鵜沼南地区の2地区
その他割引	乗り継ぎ拠点(※)にて、ふれあいタクシーからふれあいバスに乗り継ぐ場合、乗り継ぎ券(ふれあいバス1乗車無料)を発行。 (※)乗り継ぎ拠点 須衛・各務 :鵜沼福祉センター(現在は鵜沼市民サービスセンター)、各務西町営業所、市民球場前 鵜沼南 :市民プール、アピタ・ユーホーム(現在はアピタ・カーマホームセンター)

▶ふれあいバスの再編

キーワードは「生活圏」、「運行本数の確保」、「他の公共交通との共生」

▶デマンド型交通「ふれあいタクシー」の導入

ふれあいバスマップ全体図(H27.10.1 版 地図面)



ふれあいバスマップ(H27.10.1 版 時刻面)

[illegible]

ふれあいタクシーご利用案内(H27.10.1 版)

表面(左)に運行ダイヤ、裏面(右)に利用方法の案内を記載しています。

須衛・各務地区

ふれあいタクシー ご利用案内

毎日運行 ※年末年始(12/29～1/2)は運休
※1/3は休日のダイヤで運行

1乗車 300円

予約締切時間(※)までに電話下さい!

(0800) 200 - 3333
(フリーダイヤル)

株式会社 須衛・各務地区 受付時間 6:00 ~ 18:00 ※1週間前から予約ができます。
※事前に予約があった便のみ運行します。予約が無ければ運行しません。

鷺沼福祉センター 方面

めい た く し ー	1	市役所通前	須 衛 公 益 ア ー
	2	金鐘公園前	
	3	須衛町1丁目	
	4	サンパレー荘	
	5	須山通前	
	6	須山通	
	7	さわらび橋	
	8	須衛会公民館前	
	9	ナツノブザ	
	10	東東公園前	
須 衛 公 益 ア ー	11	J.A須山通後駅	須 衛 公 益 ア ー
	12	須山通	
	13	北須山公民館前	
	14	利国通	
	15	おがせ町1丁目	
	16	各務町西富原駅	
	17	各務町西セツラ	
	18	須山通	
	19	おがせ町2丁目	
	20	おがせ町	
お が せ 町	21	おがせ公園	お が せ 町
	22	山の前公民館	
	23	各務町おがせ2丁目	
	24	須山通センター	
	25		
	26		
	27		
	28		
	29		
	30		

平成 28 年度

▶乗降調査(ヒアリング・アンケート)

再編後のふれあいバス、ふれあいタクシーについて、路線全体の乗降調査を実施し、再編後の各路線における利用状況やニーズ、課題等の整理を行いました。

【調査の概要】

期 間:平成 28 年 6 月 13 日(月)、16 日(木)、19 日(日)

対 象:ふれあいバス、ふれあいタクシー全便

方 法:調査員が乗車し、利用者へのヒアリング及びアンケートを配布し、郵送にて回収

結 果:ヒアリング件数 1,528 件、アンケート回収数 304 件(回収率 38.8%)

【調査の結果(概要)】

鵜沼線

買物や通院利用が多く、平日は、往復利用や乗り継ぎ利用が多い(名鉄犬山線、東西線)
バス停までの利便性、目的地までの所要時間は満足度が高い
運行本数や乗り継ぎの利便性について、鉄道との乗り継ぎ時間は満足度が低い
東海中央病院への直通便やアクセス向上を望む声が多い

那加線

平日・休日とも買物利用が多いほか、平日は通勤・通学利用が多い
休日は、乗り継ぎ利用が多い(主な乗り継ぎ先:名鉄各務原線)
定時制やバス停までの利便性は満足度が高い
運行本数や乗り継ぎの利便性、行きたい方向とバスルートの整合性は満足度が低い

稲羽線

平日は高校生の通学利用が多く、休日は買物利用が多い
約 60%の利用者が乗り継ぎ利用
始発の時間やバス停までの利便性は満足度が高い
運行本数や最終の時間、鉄道との乗り継ぎは満足度が低い

川島線

平日は通勤利用で毎日利用する人が多く、休日は買物利用が多い
平日は約 70%、休日は約 60%の利用者が乗り継ぎ利用
運行本数、最終の時間(特に新那加駅発)の満足度が低く、総合的に満足とする人が少ない

蘇原線

平日は通院利用、休日は買物利用が多く、約 60%が往復利用している
他路線より比較的満足度が高く、総合的な満足度も高い
運行本数、最終の時間の満足度が低い

東西線

通院利用、休日は買物利用が多く、約 66%が往復利用している
始発の時間、目的地までの所要時間の満足度が高い
乗り継ぎの利便性、鉄道との乗り継ぎ時間の満足度が低い

朝夕線

利用者層の約 60%が高校生等の通学利用で、新鵜沼駅発 1 便目が 18 人/便で乗合率が高い
バス停までの利便性、目的地までの所要時間の満足度が高い
運行本数、始発、最終の時間の満足度が低い
乗り継ぎの利便性、鉄道との乗り継ぎ時間の満足度が低い

タクシー

運賃、バス停までの利便性、乗り継ぎの利便性は満足度が高い(須衛・各務地区)
運行本数、最終の時間は満足度が低い(須衛・各務地区)
予約受付対応や運行本数の満足度が高い(鵜沼南地区)
予約方法、受付時間の満足度が低い
乗り継ぎの利便性、鉄道との乗り継ぎ時間の満足度が低い

▶地域での懇談会

市内各地にて懇談会を開催し、乗降調査のみでは分からない課題・要望の把握や、意見交換を行いました。

【開催結果】

平成 28 年 8 月 24 日～9 月 15 日(全 12 会場 13 回開催、計 175 人参加)

会 場	意見、要望等(一部抜粋)
尾崎中央ふれあい会館	● 東海中央病院へ受付開始に合う便がない。東西線朝夕便1便目では早すぎる。 ● 朝だけでも那加線や東西線の運行便を増やせないか。
那加西福祉センター	● 那加地区の運行本数が少ないのではないか。 ● 土日でも運行便を間引かず平日通りで運行してほしい。
産業文化センター	● 川島線について、朝6時台の後に1本増便してもらえないか。 ● 蘇原駅は毎時 50 分に電車が来る。蘇原線「蘇原駅北」48 分着では間に合わない。
蘇原コミュニティセンター	● 蘇原線は、定時でバスが到着するので非常にありがたい。 ● 名鉄の六軒駅のバス停がなくなった。路線を延ばせないか。
新鵜沼台コミュニティセンター	● 他自治体では1日無料開放日があった。導入してはどうか。 ● 利用者の平均年齢は70～80歳。乗り継ぎは難しい。 ● 改正前は松が丘から東海中央病院まで直接行けた。
川島ライフデザインセンター	● イオンモールからの帰路となる最終便(イオンモール 15:06 発)は早すぎる。 ● 車両が足りないのであれば、ハイエースのような車両で本数を増やして欲しい。 ● (川島線の)那加駅と市役所駅を繋げて欲しい。
陵南福祉センター	● タクシーの予約時間を30分前までにしてほしい。 ● 蘇原は1時間に1本あるが、稲羽線は40分待たなければいけない時がある。 ● 今後、丸子町にバスが戻ることはないのか。
稲羽コミュニティセンター	● 「上戸町」バス停を利用していたが、なぜ上戸町のバス停を廃止したのか。 ● 改正前に1時間に1本と聞いていたが違った。この状況では利用したくともできない。 ● 稲羽CSのバス停がCSの駐車場のさらに南側にあり、距離が遠い。
各務福祉センター	● アピタまでふれあいタクシーを延長してもらえないか。食料品以外の買物もしたい。 ● ふれあいタクシーは1時間に 1 本あり、とても感謝している。 ● バス・タクシーが行ってしまうと人がいない場所で待たされることが怖い。
鵜沼福祉センター	● 東海中央病院に直接行く便をつくってもらえないか。 ● 東西線のアピタでの乗継が時間的に合わない。乗継の利便性向上を図ってほしい。 ● 地域としても乗り案内やPRを語り、利用増を図りたい。 ● 改正直後に比べて、空(から)のバスが少なくなったと思う。 ● 土日にアピタへ行く便がない。なんとかならないか。 ● ふれあいタクシーの帰路を予約すると、行動が制限される。予約時間の短縮を。
中央ライフデザインセンター	● 蘇原線から那加線への乗継の時間に余裕をもたせてほしい。 ● 蘇原線のパターンダイヤは分かりやすくとても助かる。 ● 今回の改正で本数も増え、非常に便利になった。
緑苑コミュニティセンター	● アピタに行きたいが土日の運行がない。 ● 緑苑は高齢化が進んでいる。病院へ直通で行ける本数を増やしてほしい。 ● 乗継が増えたことでお金がかかり、不便になっている。前の方が良かった。 ● 次の改正の際は、病院への直通を増やすようにしてほしい。

乗降調査や懇談会、地域要望等を踏まえ、平成 29 年 4 月 1 日付で一部改正を実施しました。

特に要望が多かった鵜沼地区から東海中央病院までの直通便については、民間路線バス「各務原東部線」(岐阜バスコミュニティ株)を改正し、運行本数の合理化等を図りつつ、ふれあいバスとダイヤが重複しない時間帯に、新鵜沼駅から東海中央病院までを直接つなぐ便の運行を開始しました。

改正の概要

平成 29 年 4 月 1 日改正一覧(ふれあいバス)

対象路線	改正内容
稲羽線	・「稲羽コミュニティセンター」停留所を移設(当該施設からのアクセス向上) ・「鵜沼朝日町」停留所を新設(近隣住宅街からのアクセスを向上)
鵜沼線、東西線、 東西線朝夕便	・「鵜沼福祉センター」停留所を「鵜沼市民サービスセンター」へ変更 (バス専用ロータリーを設け、乗り継ぎ拠点整備)
ふれあいタクシー全般	・予約の締切時間を「発車1時間前まで」から「発車45分前まで」へ改正 (利便性の向上)
ふれあいタクシー須衛・各務地区	・「スーパーヤマワ」、「ローソン各務おがせ店」、「JR 各務ヶ原駅」停留所を新設 (商業施設や鉄道駅との接続性を向上) ・市民球場前行 2 便目の時刻を調整(稲羽線との乗り継ぎを確保) ・市民球場行 12 便目を増便(蘇原線からの乗り継ぎを確保)
ふれあいタクシー鵜沼南地区	・「各務野高校北」停留所を新設(近隣地域病院へのアクセスを向上)

平成 29 年 4 月 1 日改正一覧(民間路線バス)

対象路線	改正内容
各務原東部線	・運行本数等の減便(運行本数の合理化) ・「新鵜沼駅」から「東海中央病院」まで直通便を運行(利便性の向上)

[illegible]

(左)改正に合わせて市広報紙で周知
路線バスの改正や企画券についてもPRを実施
(下)市内全世帯へ改正を反映したバスマップを配布



平成29年度

▶乗降調査

平成28年度の乗降調査及び年間利用実績から、慢性的に利用の少ない便を抱える路線（東西線、東西線朝夕便）についてこれまでの利用実態を整理し、当該路線の乗降調査を行うことで利用特性等を把握しました。

平成 28 年度乗降調査における利用者数が 1.0 人/便以下だった便

路線	平・休日	方向	便(発時間)	利用者数
鶉沼線	平日	左回り	1 便(7:25)	0.5 人/便
	休日	左回り	3 便(14:16)	1.0 人/便
			4 便(16:46)	1.0 人/便
那加線	休日	右回り	2 便(12:10)	0.0 人/便
			4 便(16:46)	1.0 人/便
川島線	休日	新那加行	1 便(7:30)	1.0 人/便
蘇原線	休日	市民球場行	1 便(9:20)	1.0 人/便
		市役所前駅行	5 便(16:20)	1.0 人/便
東西線	平日	瞑想の森行	5 便(18:40)	1.0 人/便
東西線朝夕便	平日	新鶉沼行	1 便(8:13)	0.5 人/便

東西線、東西線朝夕便の年間利用実績

路線	方向	便	月あたり利用者数	便あたり利用者数
東西線	鶉沼→瞑想の森	5 便目(18:39 発)	24.5 人/月	1.21 人/便
	瞑想の森→鶉沼	5 便目(17:30 発)	27.0 人/月	1.27 人/便
東西線朝夕便	新鶉沼→西町営業	2 便目(9:19 発)	27.4 人/月	1.37 人/便
	西町営業→新鶉沼	1 便目(8:13 発)	9.75 人/月	0.48 人/便

※平成 27 年 10 月～平成 28 年 9 月の 1 年間の平均利用実態

【調査の概要】

期 間:平成 29 年 6 月 26 日～7 月 14 日(うち平日 10 日間)

対 象:ふれあいバス東西線、東西線朝夕便

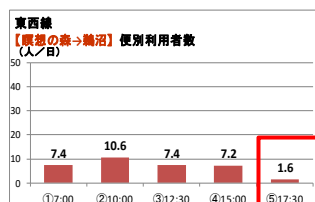
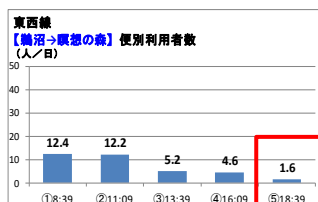
方 法:調査員が乗車し、利用者へヒアリング及びアンケート(その場で回収)

結 果:東西線 351 件、東西線朝夕便 91 件

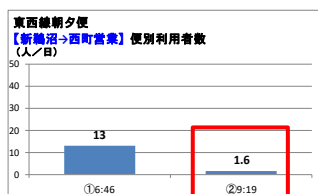
【調査の結果(概要)】

データから見た課題

- ▶ 利用の少ないバス停が存在(朝夕便は1人/日以上利用のあるバス停は40か所中8か所)
- ▶ 利用者数の少ない区間や便が存在(1人以下の区間・便)
 - ▶ 東西線: 柄山町～瞑想の森間、5便目全区間



- ▶ 朝夕便の新鵜沼駅～宝積寺間、船山町～各務西町営業所間
- ▶ 鵜沼市民サービスセンター行1便目及び西町営業所行2便目の全区間



ヒアリングから見た課題

- ▶ 路線により異なる利用特性
 - ▶ 東西線は通院・買物利用が多く、乗り継ぎ利用は約44%、往復利用が約65%
 - ▶ 朝夕便は、高校生や中学生の通学利用が半数以上で、乗継利用や往復利用は少ない

アンケートから見た課題

- ▶ 運行本数に対する不満度が高い
- ▶ 運行時間帯のミスマッチ
 - ▶ 往復利用しない理由は「利用したい時間にバスが走っていない」

【調査結果を踏まえた検討方針】

- ▶ 利用特性に対応したサービス提供
 - 東西線の通院、買物利用や朝夕便の通学利用が継続的に利用できるよう運行サービスを提供
- ▶ 運行ダイヤの調整
 - 利用の少ない便については、新規利用や往復利用に繋がるダイヤ調整の検討
- ▶ ふれあいバス全体としての効率的な運用
 - 現行利用者の代替手段も考慮しつつ、ニーズのない区間・便については見直しを検討

- ▶ 前年度の全体調査を踏まえて、路線線ごとの調査や見直しを推進
- ▶ 対方針案を説明した上で意見交換を実施
 - 特に利用の少ない便についてのダイヤ調整に関する要望は出ず
 - 今後の利用動向を見た上で改正の実施を検討

▶地域での懇談会

市内各地での懇談会を開催し、乗降調査にて把握した東西線及び東西線朝夕便の利用実態について報告したほか、検討方針等について説明を行い、意見交換を行いました。

改正案として、利用の少ない便のダイヤ調整や廃止(他路線の拡充へ)等も提案しました。

【開催結果】

平成 29 年 10 月 2 日～11 月 7 日(全 12 会場 13 回開催、計 94 人参加)

会 場	意見、要望等（一部抜粋）
蘇原コミュニティセンター	● 鵜沼地区から市民会館まで直通便が欲しい。 ● 東西線が土日運休になる。土日も東海中央病院へ行けるようにして欲しい。
産業文化センター	● バスの故障等について、市役所前の起点箇所では運行状況が分かるようにして欲しい。 ● JR 蘇原駅や六軒駅での鉄道との乗り継ぎ時間を考慮して欲しい。
新鵜沼台コミュニティセンター	● 市役所へは1本で行けるようにすべき。 ● バス利用者の多くが高齢者で、乗り継ぎ利用で行くということは止めて欲しい。 ● ダイヤはよく考えてあると思う。ハローバス(民間の送迎バス)と併用して利用している。 ● 乗り継ぎさせるのであれば、トイレ休憩の時間を入れて欲しい。
緑苑コミュニティセンター	● 運転免許証返納者の支援を知らなかった。もっと周知して欲しい(路線バスの割引等)。 ● JR 蘇原駅の鉄道時刻と連携して欲しい。 ● 地区ごとの時刻表ができてと良い。
陵南福祉センター	● フェニックス総合クリニックへふれあいタクシーの乗り入れをして欲しい。 ● ふれあいタクシーはややこしいが、覚えると便利。自分の動きを計画して利用している。 ● 今さらふれあいタクシーの利用方法を覚えられない、覚えたくないという人も多くいる。
稲羽コミュニティセンター	● 稲羽はふれあいバスくらいしか足がなく、鉄道駅に行くにも大回りしなければならない。 ● 稲羽線は 1 便目の次が 10 時台まで便がなく、病院までバスで行くことができない。 ● 現状の「稲羽コミュニティセンター」停留所は通学路で道幅が狭く、非常に怖い。
川島ライフデザインセンター	● イオンへ行っても最終便が早すぎるし、新那加駅行きでは市役所前まで行けない。 ● 高齢者で免許返納をしたい声もあるが、運行本数が少なく返納できない。 ● 川島線と稲羽線が近い時間で稲羽地区を走り、紛らわしい。 ● 「ayuca」を「manaca」へ統合できないか。
鵜沼福祉センター	● 東西線をおがせ経由で走らせて欲しい。 ● 名鉄(名古屋方面)と時間が合っていない。 ● 松が丘から鵜沼市民サービスセンターで乗り換えると数百 m なのに100円がかかる。 ● 丸子団地だが、以前のようにバス停やバス路線を復活して欲しい。 ● 利用が少ないから減らすのでは負の連鎖になる。増やすことで利用者数が増える。
各務福祉センター	● 1 日 3 本のバス(岐阜各務原線)を利用するが、ふれあいタクシーと時間が合わない。 ● バスがなくなったのは利用がなかったからだと言っている。ふれあいタクシーという形で残ったことに感謝している。ふれあいタクシーも不便だが、なくならないよう利用していく。 ● バスやタクシーの利用体験はできないか。 ● 各務原東部線は自分以外の利用者をあまり見ない。非常に助かるので残して欲しい。
尾崎中央ふれあい会館	● 市役所と東海中央病院へ行けるものが欲しい。 ● 最終時間を延長して欲しい。1 便だけ抜き出して遅くするなど。 ● 高速各務原を利用するが、乗り継ぎを良くして欲しい(名古屋方面)。
中央ライフデザインセンター	● 関市に行くにあたり、倉知線が 2 本しかないため、うまく東西線を接続して欲しい。 ● 高速バス停での接続を考えて欲しい。 ● 市役所前から稲羽コミュニティセンターまで利用している。稲羽線は 2 時間に 1 本しかないが、どこかで区切って短くすれば利用者も増えるのではないか。

平成30年度

▶市民アンケート調査

各務原市全域を対象に公共交通に関する実態調査(アンケート)を実施し、前期計画における指標の達成状況の把握や公共交通に対する評価を行いました。

調査概要

調査実施期間	平成 30 年 8 月
調査対象者	各務原市内に居住の方を対象に住民基本台帳より無作為抽出
調査方法	配布、回収ともに郵送方式
調査内容	ふれあいバスを始めとする公共交通の利用実態及び利用意向、買物及び通院に対する現況の把握
配布数	3,000 件
回収数	1,098 件
回収率	36.6%

【調査の結果(概要)】

鉄道の利用状況

- ▶日頃(年に数回以上)鉄道を利用する人の割合は 77%で、前回調査(79%)から減少。
- ▶「平日のみほぼ毎日」利用する人が 10%で、前回調査(7%)から増加。
- ▶鉄道を利用しない理由で、「行きたい場所に行けない」、「時間がかかりすぎる」が前回調査から減少し、「行きたい時間に列車が無い」が前回調査から増加。
- ▶JR 那加駅、JR 蘇原駅、JR 鵜沼駅の利用率が、前回調査から若干増加。

バスの利用状況

- ▶日頃(年に数回以上)バスを利用する人の割合は 24%で、前回調査(27%)から減少。緑苑、各務、八木山の各小学校区では、前回調査から増加。
- ▶バスを利用しない理由で、「行きたい場所に行けない」、「時間がかかりすぎる」が前回調査から増加。
- ▶民間の路線バスを利用している人は 33%で、イオンモール各務原線が最も多い。
- ▶今後「路線バスを利用する見込みはない」と答えた人は 50%。

公共交通の満足度と重要度

- ▶鉄道の総合的満足度はすべての路線で前回調査から増加。全路線で満足度が低く重要度が高い項目は「自宅から駅までの利便性」、「運賃」。JR 高山本線においては、「駅の自動車駐車場」、「時刻表や乗り継ぎの情報案内」。
- ▶路線バスの総合的満足度は 27%で、前回調査(19%)から増加。すべての項目で満足度が前回調査から増加。満足度が低く重要度が高い項目は、「運行本数」「運賃」。
- ▶ふれあいバスの総合的満足度は 33%で、前回調査(26%)から増加。すべての項目で満足度が前回調査から増加。満足度が低く重要度が高い項目は、「運行本数」、「行きたい方向とバスルートの整合性」、「乗り継ぎの利便性」。

▶地域での懇談会

市内各地での懇談会にて、利用の伸びない東西線、東西線朝夕便等に関して、具体的な改正案を提示し、意見交換を実施しました。

また、路線バスが改正（減便）となる地域では、バス事業者が参加し、当該路線の現状や改正案を説明しました。

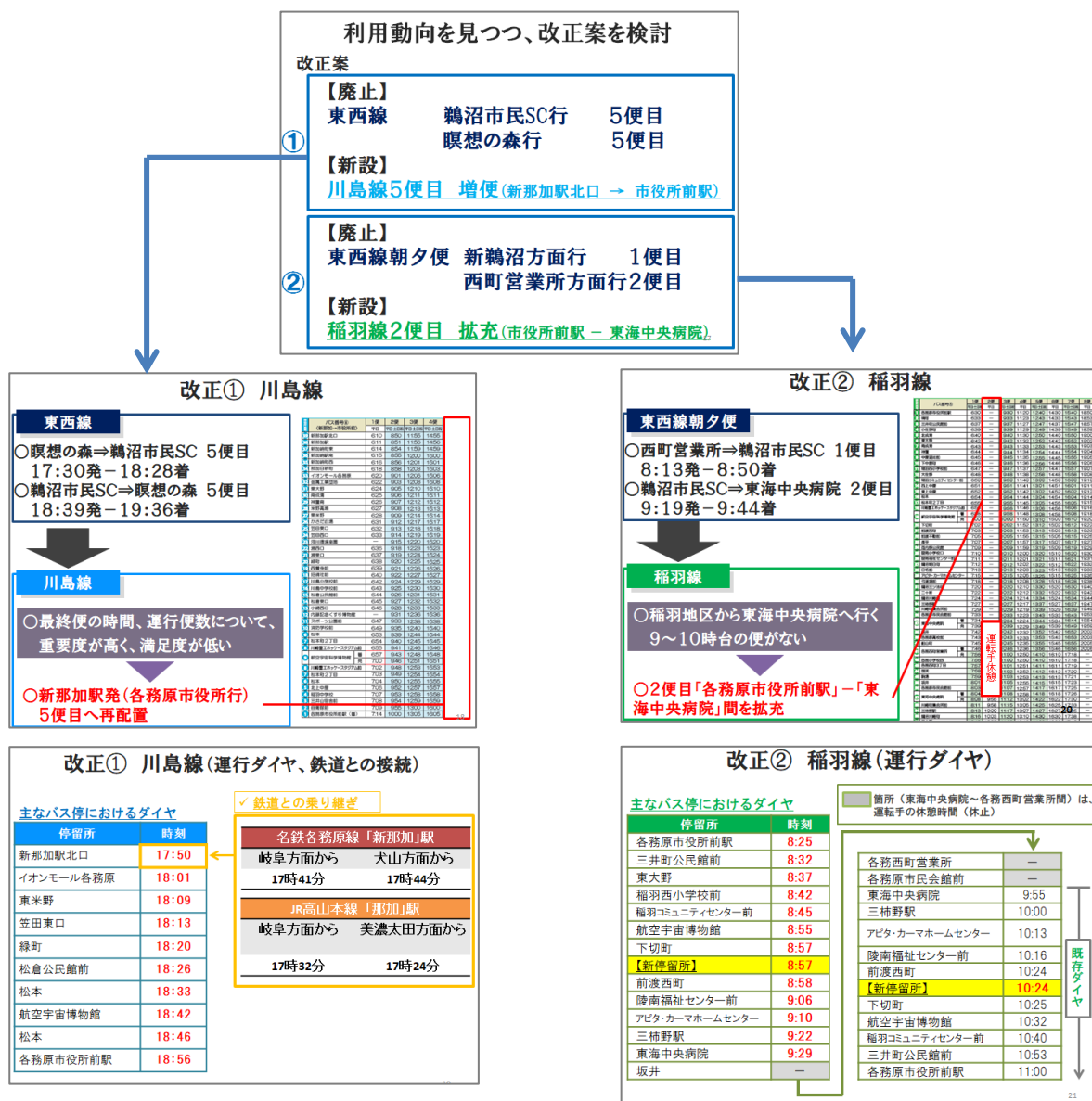


【開催結果】

平成 30 年 7 月 19 日～8 月 31 日（全 12 会場 13 回開催、計 190 名の市民が参加）

会 場	意見、要望等（一部抜粋）
緑苑コミュニティセンター	● 緑苑団地線の減便について、もっと思い切って減らしてショックを与えた方が良い。「公共事業なので、乗らなくても良い」ということはない。地元が利用しなければなくなる。
陵南福祉センター	● 再編前は、市民会館が乗換拠点だったが、東海中央病院で長時間待つことは難しい。 ● 改正案の稲羽線 2 便目の増便（拡充）は有難い。 ● ふれあいバス同士の乗り継ぎ割引（ayuca）は知らなかった。
新鵜沼台コミュニティセンター	● 川島に運行便が欲しいという話は分かるが、こちらを減らせば余計に不便になる。乗らないから減らすというのは止めて欲しい。
産業文化センター	● 蘇原線は 1 時間に 1 本あり、便利。那加線は 2 時間に 1 本しか使える便がない。 ● ふれあいバスは使いやすく、評判が良い。地元はみんな喜んでいいる。 ● 北洞町は、どの最寄停留所でも距離があつて辛い。
稲羽コミュニティセンター	● 稲羽線もイオンモール各務原へ乗り入れて欲しい。 ● 夏休みなどに、公共施設とタイアップした臨時便を運行しては？
各務福祉センター	● 須衛各務地区のふれあいタクシーをアビタまで延伸できないか。 ● ふれあいタクシーと岐阜各務原線、尾崎団地線の接続を良くして欲しい。 ● 関江南線上に蘇原線の停留所が欲しい。
那加西福祉センター	● 高齢者は夕方に散歩できないので、最終便の乗客が少ないのでは。18 時以降は不要。 ● 岐阜バスがラジオ CM で運転手募集をしているが、人手不足で大変なんだと実感した。 ● 市内でも知らない場所があるので、バスを利用してシニアクラブで出かけてみたい。
尾崎中央ふれあい会館	● ふれあいバスは本数が少なく、イオンモール各務原へは乗り換えも必要のため、不便。60 歳以上は一定額まで無料にするなどのサービスを考えて欲しい。 ● 東西線と那加線が同じ時刻にくる。分かる辛い上、本数が被ってしまい、勿体ない。 ● 那加線の本数を増やせないのであれば、最終便の時間をもっと遅らせて欲しい。
中央ライフデザインセンター	● ふれあいタクシーの予約時間改正（発車 45 分前まで→30 分前まで）は良いと思う。 ● JR 蘇原駅北のバス停が駅から離れすぎている。出来れば駅の敷地内に欲しい。 ● 代車のバスが乗りにくい。高齢者にはステップが辛い。
川島ライフデザインセンター	● 孫が各務原高校へ通っているが、6 時台に乗らなければいけない。 ● （川島線について）新那加駅と市役所前駅を結んで循環運行にして欲しい。
鵜沼福祉センター	● 桜木町、鵜沼山崎町から緑陽中学校まで通学時間帯に合うダイヤを検討して欲しい。 ● 乗継拠点にトイレを作って欲しい。 ● （鉄道について）羽場駅は、急行が止まらず、30 分に 1 本。もっと本数を増便すべき。 ● 利用の少ない便を別路線に移し替えても、その程度では収支率も変わらないのでは。
蘇原コミュニティセンター	● JR 蘇原駅で鉄道との接続を考慮して欲しい。 ● 乗らない人の税金も使われており、値上げもあり得るのでは？一宮は 1 乗車 200 円。 ● 蘇原線の 1 時間に 1 本は助かっている。残してもらいたくて懇談会にみんなで参加した。

(参考)懇談会にて提案した改正案(懇談会での提示資料より抜粋)



▶懇談会にて、具体的な改正案を提案(令和元年10月)

▶改正に向けて地域、各団体等と調整

令和元年度

▶一部ダイヤ改正の実施

これまでの利用実績や乗降調査・懇談会の結果、また、地域要望等も踏まえ、平成 31 年 4 月 1 日付、令和元年 10 月 1 日付でそれぞれ一部改正を実施しました。

改正の概要

平成 31 年 4 月 1 日改正一覧(ふれあいタクシー)

対象路線	改正内容
ふれあいタクシー全般	・予約の締切時間を「発車 45 分前まで」から「発車 30 分前まで」へ改正 (利便性の向上)

令和元年 10 月 1 日改正一覧(ふれあいバス、ふれあいタクシー)

対象路線	改正内容
稲羽線	・平日 2 便目の「各務原市役所前」～「東海中央病院」を新たに運行。 (稲羽地区の買い物、通院の足を確保)
川島線	・「新那加駅北口」発の 5 便目を増便。(買い物、通学の帰りの足を確保)
東西線	・「瞑想の森」発 5 便目、「鵜沼市民サービスセンター」発 5 便目の廃止 (利用状況を踏まえた車両の再配置)
東西線朝夕便	・「各務西町営業所」発 1 便目、「鵜沼市民サービスセンター」発 2 便目の廃止 (利用状況を踏まえた車両の再配置)
那加線	・左回り 3～6 便、右回り 2～5 便のダイヤを、一律 15 分後ろ倒し。 (東西線とのダイヤ重複解消、高校・大学の授業時間への配慮)
ふれあいタクシー須衛・各務地区	・「向田」停留所を新設(既存停留所から離れたエリアへの設置) ・「各務小学校西」停留所を新設(近隣地域病院へのアクセスを向上)
ふれあいタクシー鵜沼南地区	・「各務野高校北」停留所を新設(近隣地域病院へのアクセスを向上)

改正ごとにバスマップの配色を変えて配布し、利用者が区別しやすいように配慮。
従来のバスマップ(左側・オレンジ色)と、新しいバスマップ(右側・ピンク色)

▶地域での懇談会

令和元年 10 月 1 日実施の改正内容について周知を行うとともに、次回の改正に向けて意見交換を行い、新たなニーズ・課題の把握を行いました。

【開催結果】

令和元年 7 月 16 日～8 月 30 日(全 12 会場 13 回開催、計 154 名の市民が参加)

会 場	意見、要望等（一部抜粋）
陵南福祉センター	● 鵜沼朝日 1 丁目から稲羽線のバス停までは距離があり、高齢者は歩いていくことが難しい。なるべくこまめにふれあいタクシーの停留所を作り、他の公共交通とつなげては。
新鵜沼台コミュニティセンター	● 病院に行きたいというの、体が悪いから行きたいということである。そのため、乗り降りを最小限にし、目的の場所まで 1 本で行きたい。
緑苑コミュニティセンター	● 新しく集会施設が出来たので、そちらへふれあいバスのルートを変更してほしい。 ● 買い物利用を想定して、秋に開店するイオンタウンへ乗入れると使いやすくなるのでは。
中央ライフデザインセンター	● バス車内でも、電車のように乗務員から乗り継ぎ案内のアナウンスがあると良い。 ● ふれあいバスマップの中に、観光情報も掲載してはどうか。 ● JR 蘇原駅前へのバス停要望に対して、何か進展はあるのか。
各務福祉センター	● 五島医院の近くにふれあいタクシーの停留所を移してほしい。現在の最寄り停留所からは、120～130m ほどある。
那加西福祉センター	● 東海中央病院に行きたいが、那加線は 2 時間に 1 本しか通っておらず、不便である。 ● バスに乗って出かけてみたいが、初めての場所へ行くのは怖いので、手助けが必要。
産業文化センター	● 運転免許自主返納者への支援について、もっと周知に力を入れてほしい。 ● バス停が遠くて利用できないという声もある。できるだけ、ふれあいバスやふれあいタクシーを市内全体で平等に通してほしい。 ● 1 日乗り放題券の料金設定を安くして、お得感を出してほしい。 ● 車窓からも停留所名が一目で分かるような標識看板にしてほしい。
稲羽コミュニティセンター	● 歩行器等の補助用具を使用して乗車する際、どの程度の補助をしてもらえるのか。補助をしてもらえる場合、その旨を周知してほしい。 ● 稲羽東地区では、店舗不足、バス停までの距離、人手不足などを不安に思う方が多いというアンケート結果が出ている。
尾崎中央ふれあい会館	● 公共交通機関の問題は、福祉と組み合わせて考えてほしい。 ● 東西線を蘇原のバローに乗り入れてほしい。 ● 東西線を土日も運行できないか。
鵜沼福祉センター	● 新鵜沼駅・鵜沼駅での鉄道とのダイヤ接続を考慮してほしい。 ● 運転免許自主返納者については、タクシーの割引を 3 割まで引き上げるといった支援も行ってみてはどうか(事業者)。
川島ライフデザインセンター	● 一宮方面のスーパーに対して、送迎バスを出してもらおう、市から働きかけてほしい。 ● 車内広告を掲載して財源を賄ってはどうか。
蘇原コミュニティセンター	● 選挙の無料利用券の取り組みや、ayuca の乗り継ぎ割引のことは知らなかった。利用促進の取り組みについては、もっと広く周知してほしい。 ● 東海中央病院での乗り継ぎが不便に感じる。

3. 前期計画における公共交通利用促進の取り組み

(1) 前期計画における公共交通利用促進施策の実施結果

前期計画期間中は、公共交通利用促進計画に基づき、各種利用促進事業を展開してきました。

前期計画期間の利用促進施策の実績をまとめ、評価を行います。

施策等の分類	事業計画	実施結果
(1) 利用者目線による 分かりやすい 情報の提供	① 公共交通利用に係る積極的な情報提供 ・乗継拠点における総合案内板の設置 ・バス停案内表示の充実 ・バスマップ及び分かりやすいダイヤ表示 ・各務原市ホームページの充実等	▶ワークショップによるバスマップ作成 ▶各務原市ホームページでの情報提供 ▶乗り案内等、啓発チラシの配布、回覧
	② 分かりやすいバス系統表示 ・わかりやすい系統名・バス停名の設定 ・バス車両、バス停等への系統表示	▶分かりやすさを重視し、停留所の名称に店舗名や施設名を採用 ▶乗り入れ施設名称を停留所名に採用
	③ 分かりやすい運行情報・乗継情報の提供 ・バスロケーションシステムの導入 ・分かりやすい乗継情報の表示 ・乗り継ぎ拠点における分かりやすい乗継情報の表示	▶経路検索サービス(NAVITIME等)への情報提供 ▶バスロケ等運行状況を確認できるシステム導入
(2) 利用促進を 誘導する施策	① バスの割引運賃・企画切符等の導入 ・ICカードの導入 ・乗継割引制度の導入 ・ふれあいバス1日乗車券の導入	▶乗継割引の導入(ayuca、乗り継ぎ券) ▶ふれあいバス1日乗車券の設定
	② 免許返納者の優遇 ・免許返納者への交通系ICカード配布	▶警察署等とも連携し、免許返納者への交通系ICカード配布実施
	③ 乗り継ぎ・待合環境等の改善 ・乗継拠点等における待合環境の改善、バリアフリー化 ・パーク＆ライド、サイクル＆ライド用駐車場や駐輪場の整備 ・施設内直接乗り入れ	▶上屋やロータリーの設置等、乗継拠点の整備(市民球場前、鷺沼市民SC等) ▶各種施設を乗り継ぎ拠点に設定
	④ 環境や利用者に配慮した車両の導入 ・低公害車両、ノンステップバス等	▶全車両に導入済み
(3) 地域づくりと一体と なったバスへの愛 着(マイバス意識) を高める方策	① 地域コミュニティの形成に向けた取り組み ・シンポジウム、イベント等の開催	▶各種イベントでの啓発活動 ▶地域ごとの会合や勉強会等への参画 ⇒地域コミュニティの形成は一部に留まる
	② 関係機関との連携による鉄道・バス利用促進 ・各種イベント時における利用促進のキャンペーン ・商業・観光振興や環境保護を目的とする関係団体等と連携 ・キャラクター及びロゴマークによるマイバス意識の醸成	▶キャラクターによるマイバス意識の醸成 ▶路線バスと連携した企画切符の導入 ▶交通安全、福祉部署と連携した啓発活動 ▶通学利用をターゲットにした中高生向け啓発活動 ▶若い世代に向けた子ども館でのぬり絵イベント
	③ 地域住民による各種活動の実施 ・バスの乗り方サポート ・利用モデルダイヤ(マイ時刻表)作成 ・バス停付帯施設及び周辺における環境整備、清掃、緑化等	▶バスの乗り方サポートボランティアの結成 ▶利用モデルダイヤ(マイ時刻表)作成 ▶地域主体の輸送支援への側面支援 ⇒地域主体の取り組みが増加
	④ 企業と一体となった取り組み ・バスの車内広告やバス停名に企業名を用いる場合、負担金を払っていただきバス路線を支えていただく等、企業と一体となった取り組みを実施	▶敷地内乗り入れ ▶公共交通の案内掲示、独自時刻表の作成等

(2)分類ごとの具体的な実施事業(一部抜粋)

【(1)利用者目線による分かりやすい情報の提供】

▶ワークショップによるふれあいバスマップ作成

市民ワークショップを開催し、バスマップのデザインを考案・作成。

▶ウェブサイトによる情報公開

市ウェブサイトにて利用案内や公共交通会議の協議内容等を公開。



完成したバスマップ
改正ごとに基本色を変更

▶「見える化」への対応

「駅すぱあと」、「NAVITIME」等へふれあいバスの情報提供を行い、乗り換え案内に対応。



「NAVITIME」での検索結果

▶バスロケーションシステムの導入

ふれあいバスが今どこを走っているか、バス停のQRコードから確認できる仕組みを導入。

▶対象に合わせた様々な情報発信

市広報紙や回覧、学校・各団体へのチラシ配布やPR等、ターゲットに合わせて情報発信を実施。

航空宇宙博物館から各駅へのふれあいバスでのアクセスについて				
バス路線	バス停	乗車時間	下車時間	所要時間
11:45	12:17	23分	12:17	23分
11:50	12:17	27分	12:17	27分
12:05	12:17	14分	12:17	14分
12:10	12:17	7分	12:17	7分
12:25	12:17	14分	12:17	14分
12:30	12:17	28分	12:17	28分
12:35	12:17	29分	12:17	29分
12:50	12:17	14分	12:17	14分
12:55	12:17	27分	12:17	27分
13:10	12:17	28分	12:17	28分
13:15	12:17	29分	12:17	29分
13:30	12:17	14分	12:17	14分
13:35	12:17	27分	12:17	27分
13:50	12:17	28分	12:17	28分
13:55	12:17	29分	12:17	29分



岐阜かかみがはら航空宇宙博物館へのふれあいバスでのアクセス案内を鉄道駅に接続するバス停に掲示

2. その他の岐阜市内の高校へ(平日朝)

岐阜駅まで

路線	乗車停留所	6:21 7:16	→	降車・乗り継ぎ	6:54 7:54	運賃
岐阜バス 岐阜川島線	川島中学校前			JR岐阜		610円

●岐阜駅から学校まで（バス）

会・私	学校名	路線	乗車停留所（のりば）	時刻	降車停留所	時刻	時刻	アクセス	運賃
県立	岐阜	岐阜屋敷ほか	8, 10	→	西野町7	7:45		徒歩3分	210円
	岐阜北	岐阜大学・病院線ほか	8, 9, 11	→	西野町	7:45		徒歩7分	
	岐阜北	岐阜大学・病院線ほか	8, 9, 11	→	北高前	7:45		徒歩0分	
	岐阜山	岐阜高富線	12	→	長良高前	7:45		徒歩7分	
	長良	松崎加納線・おぶさ豊後線	13	→	長良高前	7:45		徒歩0分	
	岐阜	岐阜大学・病院線ほか	8, 9, 11	→	北高前	7:45		徒歩6分	
	岐阜商業	忠節長良線	8	7:29 →	西野町南前	7:45		徒歩0分	
	岐阜工業	岐阜市線	6	7:12 →	科学館南前	7:24		徒歩2分	
	岐阜総合学園	おぶさ豊後線ほか	6	→	北高前	7:45		徒歩5分	
	岐阜城北	西郷三田線	12	7:17 →	岐阜城北高前	7:53		徒歩3分	
市立	市岐阜商業	岐阜高富線	7	7:09 →	岐阜小学校前	7:28		徒歩10分	280円
	市岐阜商業	岐阜市線	10	7:24 →	市岐阜商業	7:53		徒歩5分	210円
	笠谷	岐阜高富線ほか	11, 12, 13	→	メディアコスモス・笠谷高校口	7:53		徒歩7分	210円
私立	岐阜聖徳学園	おぶさ豊後線ほか	6	→	岐阜聖徳学園高校前	7:53		徒歩3分	280円

（注）①運賃は岐阜市内線（岐阜駅～岐阜市）と岐阜市線（岐阜市～岐阜市）の合計である。②時刻は岐阜駅発の時刻である。③時刻は岐阜駅発の時刻である。④時刻は岐阜駅発の時刻である。

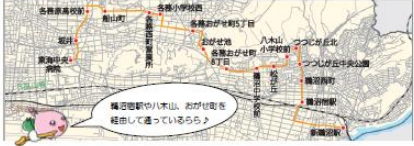
川島中学校にて、岐阜市内や各務原市内の高等学校までの通学ダイヤを掲載したチラシを配布

公共交通のお知らせ

路線バス「各務原東部線」が
新鵜沼駅から東海中央病院まで直接繋ぎます

「各務原東部線」について

- ・新鵜沼駅から東海中央病院まで直通で運行しています（下記ルートのとおり）。
- ・ふれあいバスが運行していない時間帯を中心に運行しています。
- ・路線バスなので、運賃は距離に応じて変わります（170円～400円）。



運転経歴証明書表示で半額に
岐阜バスの路線バス（一部除く）は、運転経歴証明書のご提示で乗車料金が半額になります（現金払い限り）。

各務原東部線も対象なので、**最大400円の乗車料金が200円に！**

運転経歴証明書（見本）

【岐阜バス各務原営業所】
住所：各務原市各務原町3-2-1
TEL：058-370-8833

【各務原市地域公共交通課 事務局】
住所：各務原市加茂町1-6-9
担当：前田、特田、安田
TEL：058-383-9912（直通）

ご利用案 新鵜沼駅 ⇄ 東海中央病院（午前中）

〇～8時半頃までに到着したい

【ふれあいバス鵜沼線（左回り※）+東西線】 ※左回り：新鵜沼台、つつじが丘方面から
 新鵜沼駅（鵜沼線） 鵜沼市民サービスセンター（東西線） 東海中央病院
 8：01発 ⇄ 8：35着 8：39発 ⇄ 9：04着
 乗車料金：200円（100円+100円、アユカで乗車割引有り）

〇～9時半頃までに到着したい

【各務原東部線】
 新鵜沼駅 直通 東海中央病院
 8：50発 ⇄ 9：19着
 乗車料金：400円（運転経歴証明書表示で半額）

〇～10時半頃までに到着したい

【各務原東部線】
 新鵜沼駅 直通 東海中央病院
 9：47発 ⇄ 10：16着
 乗車料金：400円（運転経歴証明書表示で半額）

〇～11時半頃までに到着したい

【ふれあいバス鵜沼線（右回り※）+東西線】 ※右回り：鵜沼南町方面から
 新鵜沼駅（鵜沼線） 鵜沼市民サービスセンター（東西線） 東海中央病院
 10：31発 ⇄ 11：05着 11：09発 ⇄ 11：34着
 乗車料金：200円（100円+100円、アユカで乗車割引有り）

【ふれあいバス鵜沼線（右回り※）+東西線】 ※右回り：鵜沼南町方面から
 新鵜沼駅（鵜沼線） 鵜沼市民サービスセンター（東西線） 東海中央病院
 10：44発 ⇄ 10：59着 11：09発 ⇄ 11：34着
 乗車料金：200円（100円+100円、アユカで乗車割引有り）

各務原東部線や東西線を活用して「鵜沼地区⇄東海中央病院」の案内チラシを停留所に掲示するとともに、鵜沼地区のシニアクラブへ配布し、ふれあいバス東西線および岐阜バス各務原東部線の利用促進を図った。

【(2)公共交通の利用を誘導する施策】

▶ふれあいバスへの IC カード導入

岐阜バスの発行する交通系 IC カード「ayuca」を導入し、支払いの簡便化や乗り継ぎ割引を設定(※)。

(※)45 分以内にふれあいバス又は岐阜バスの路線バスと乗り継いだ場合に 40 円割引



▶1日乗車券や乗り継ぎ券の発行

ふれあいバスの1日乗車券(400 円)や、ふれあいタクシーからふれあいバスへ乗り継ぎ利用した場合に乗り継ぎ券(ふれあいバス1乗車無料)を発行し、利用者負担を軽減し、乗り継ぎ利用を促進。

▶待合環境施設の充実

乗り継ぎ拠点を中心に待合環境の充実を実施。

(左)待合場所(市民球場前)

(右)ふれあいバス専用ロータリー(鵜沼市民サービスセンター)



▶市内各施設への乗り入れ

市内公共施設や商業施設、医療施設、福祉施設等への乗り入れを実現。

各路線で1つ以上の商業施設へ乗り入れ(近接)することで生活路線としての利便性を向上。



左から「イオンモール各務原」、「パロー各務原中央店」、「アビタ・カーマホームセンター」、「東海中央病院」
停留所名も乗り入れ先の施設名を使用し、利用者に分かりやすい案内を実施

▶ノンステップバスの採用

ふれあいバス車両にノンステップバスを採用し、乗降利便性を確保。

バス車両はラッピングし、親しみやすいデザインを採用



▶企画乗車券の導入

岐阜バスの発行するホリデーパスをふれあいバスにも導入し、広域での利用促進を実施。



【対象路線(2017年春時点)】
岐阜バス路線・山県市ハーバス・岐北線・岐阜板取線・関シティバス(デマンド除く)・関上之保線、
関板取線・牧谷線、各務原ふれあいバス

▶ふれあいタクシーインターネット予約の導入

電話予約(フリーダイヤル)に加え、運行事業者の運営するウェブサイトからインターネットで予約できる仕組みを導入。

予約サイト QR コードは各停留所や利用案内にも掲載



▶「ふれあいタクシー乗り方教室&お試し週間」の開催

新たに導入したふれあいタクシーについて、地域での懇談会に合わせて乗り方教室を開催したほか、お試し週間として無料で利用できる期間(1週間)を設定し、新規利用者の獲得に努めた。



また、実施時期を毎年変えつつ、今後の事業を検討していきます。

運行事業者による説明に加え、実際の車両を見学

お試し無料期間の実施状況

お試し期間の利用実績	平成 29 年度 (H29.8.14~20)	平成 30 年度 (H30.11.5~12)	令和元年度 (R2.2.3~ 予定)
利用者数(人)	165(67)	119(106)	
発車回数(回)	80(62)	105(87)	
乗合率(人/便)	2.06(1.08)	1.13(1.21)	
新規顧客	5	1	

※()内の数字は前年同時期の利用実績

【(3)地域づくりと一体となったバスへの愛着(マイバス意識)を高める方策】

▶親しみやすいキャラクター、ペーパークラフトの作成



ふれバちゃん



ふれタクくん



キャラクター名は公募し、バス車両にもラッピング
ふれあいバスのペーパークラフトを作成し、啓発活動にて配布

▶各種イベント等での啓発活動(一例)

産業農業祭やマーケット日和等、市内で開催されるイベントにて公共交通の啓発を実施。



(左)産業農業祭にて、ぬり絵コーナーの
出展(H30 年度～)
(右)「マーケット日和」にて、公共交通での
来場者向け抽選会を開催(27 年度)

▶関係機関との連携した利用促進事業

ターゲットに合わせた効果的な利用促進を実施するため、関係機関と連携した利用促進を実施。

高齢者向け

市高齢福祉課が開催する介護予防教室に合わせてバス乗り方教室を開催(H29 年度)

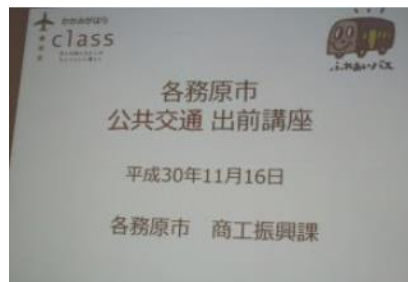


介護予防教室会場の駐車場にバス車両を持ち込んで実施

学生向け

各中学校で行われる進路説明会へ出向いて、3年生を対象に高校への通学に特化した情報提供を行い、新規利用者の獲得を図った。

- 平成30年度 川島中学校
- 令和元年度 桜丘中学校、川島中学校、那加中学校(予定)



高校への通学をきっかけに、公共交通の利用について考える機会を提供

各務原高等学校の合格発表日に合わせたバス乗り方教室を開催した(H27 年度以降毎年)。路線バス時刻表や「ayuca」パンフレット、定期申込用紙等を持ち込み、利用促進を図った。



保護者が一緒に聞くことで、定期券購入や具体的な相談や定期購入を促進

親子向け

市内5か所の子ども館(小型児童館)でふれあいバスキャラクターのぬり絵作品を募集し、ふれあいバス車内で掲載することで、親子で公共交通に親しんでもらう取り組みを実施した(H30 年度)。



応募作品(165 作品)がいつ、どこかの路線で掲載されるかを提出先の子ども館で掲示
応募者には、ふれあいバスのペーパークラフトを配布し、子どもたちにバスを知ってもらう工夫

▶地域住民による各種活動(一例)

地区社協(八木山地区)

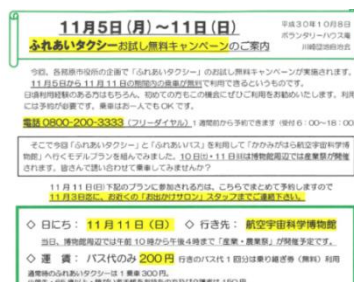
ふれあいバスや路線バスの案内チラシの配布や各施設への掲載
ふれあいバスサポーターとして、バスに乗っての利用案内やお出かけイベントを企画・実施

ボランティアハウス庵

ふれあいタクシーの地域版利用案内の作成、地域内への配布

ふれあいタクシーやバスを乗り継ぐお出かけイベントの企画や実施後の市へのフィードバック 等

※平成 30 年には、中部運輸局長より「運輸関係優良事業者等表彰」を受賞。



民生委員・地域包括支援センター

男性高齢者のお出かけ増進を目的に、ふれあいバスを使ったお出かけイベントを定期的開催

「DEKAKE 隊」と命名し、ふれあいバスを使ったお出かけイベントを開催



▶企業と一体となった取組(一例)

乗り入れ先の企業や地元企業等の協力を受けて、待合環境の整備や情報発信等を実施。

医療・福祉施設

待合場所の整備、受付ロビー内へのバス時刻表や路線図掲載



(左上)待機場所の整備(東海中央病院)
(左) 受付ロビーに独自の時刻表・路線図を掲示
(右上)ベンチの設置や施設エントランスをオープンスペース化
(フェニックス総合クリニック)

商業施設

乗り入れ停留所設置場所へ雨・日よけの TENT を設置



(左上)雨・日よけTENTを設置(パロー各務原中央店)
(左) ふれあいバス専用レーンを設置(アビタ・カーマホームセンター)
(上) 独自の鉄道やバスの時刻表を総合案内にて配布(イオンモール各務原)

たんとん(地域情報誌)

ふれあいバス特集にて、路線沿線のお店紹介を交えて、
ふれあいバスを活用したおでかけを提案

HAPPY MEDIA 各務原 地域みっちゃん生活情報誌。たんとんくらぶ。
岐阜県で736,208部(12誌)発行しています 岐阜県で73万部発行中

月刊たんとん



一日乗り放題 ふれあいバス通票 (1DAYフリーきっぷ)
1乗車 100円 400円
岐阜県内バス事業者14社が加盟するバス通票です。
ふれあいバスはどなたでも利用できます。

東西線 時刻表
バス番号 岐阜県内各バス事業者のバス番号を掲載しています。
※この時刻表は、岐阜県内各バス事業者のバス番号を掲載しています。

各バス番号のバスは、岐阜県内各バス事業者のバス番号を掲載しています。
※この時刻表は、岐阜県内各バス事業者のバス番号を掲載しています。



vol.3 たんとん主婦スタッフによる 主婦知っ得情報
夏休みお出かけ！ ふれあいバス新 summer version
1乗車 100円
1日乗り放題 (1DAYフリーきっぷ) 400円
ふれあいバスはどなたでも利用できます。

【付録】「バス番号」
岐阜県内各バス事業者のバス番号を掲載しています。
※この時刻表は、岐阜県内各バス事業者のバス番号を掲載しています。

【付録】「バス番号」
岐阜県内各バス事業者のバス番号を掲載しています。
※この時刻表は、岐阜県内各バス事業者のバス番号を掲載しています。

1日乗車券やバスロケーションシステムの案内も掲載

【(その他)運転免許証返納支援事業】

ふれあいバス再編に合わせ、運転免許証自主返納者への支援事業を開始し、特に高齢者の交通事故等の報道が増えた平成 28 年 11 月以降、返納支援者数が急増。

また、平成 29 年 3 月の道路交通法の改正、4 月からの交通安全協会による運転免許経歴証明書発行に対する補助も始まり、自主返納者数及び支援件数も年々増加。

【事業概要】

開始時期：平成 27 年 10 月 1 日～

対 象 者：各務原市内在住で全ての運転免許証を自主返納された方(返納日より3か月以内)

支援内容：交通系 IC カード(TOICA、manaca、ayuca)のいずれか 3,000 円分(デPOSIT含む)を 1 人 1 度限りで配布

【関係機関との連携】

各務原警察署と連携し、支援事業を PR(返納者への案内やチラシ設置、高齢者等)

各務原市交通安全対策協議会の実施する交通安全運動にて PR



【支援実績】

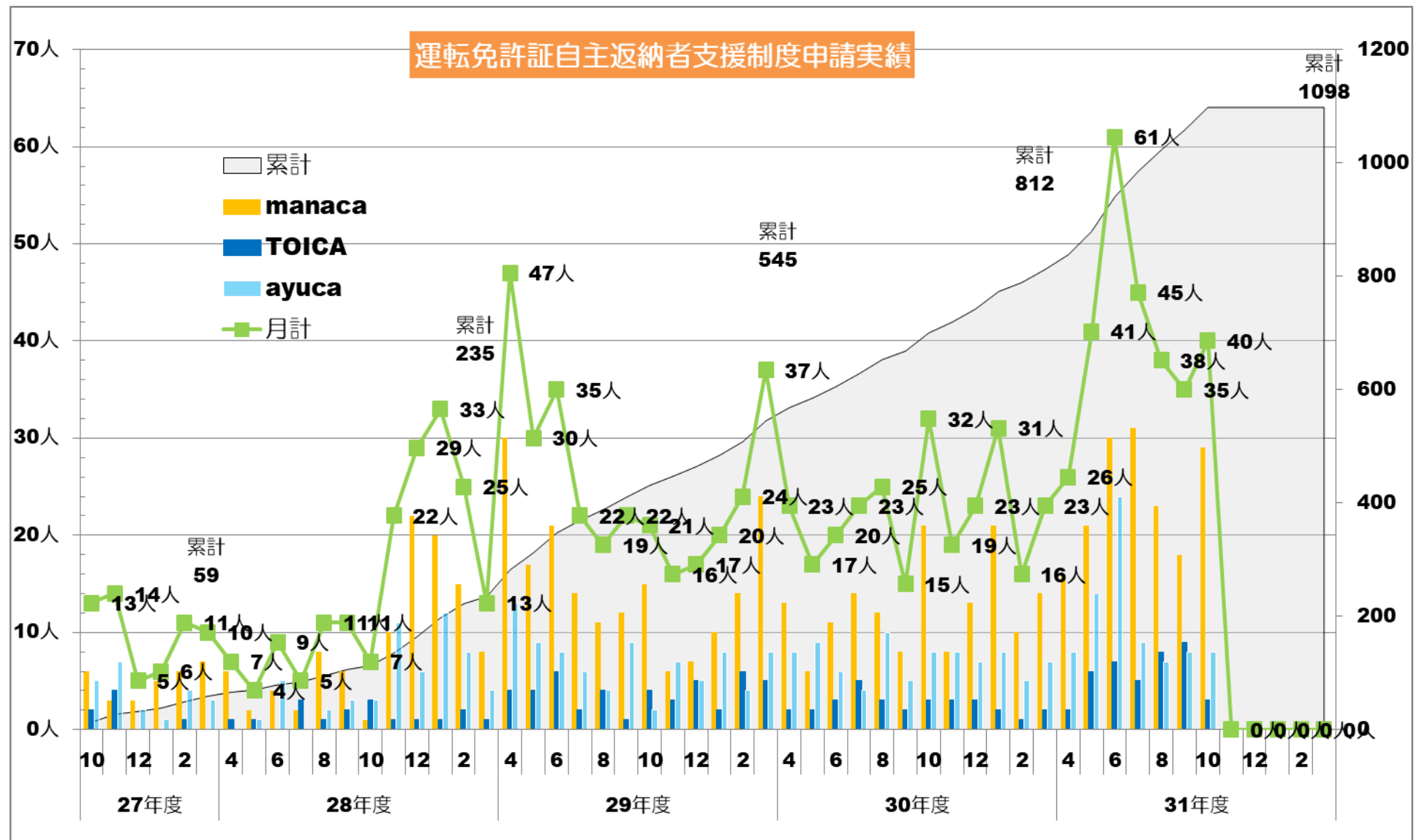
支援事業開始から令和元年 8 月末時点で 1,023 人の支援実績。

配布する交通系 IC カードの種別を選択制とし、住んでいる地域やニーズに合わせた支援を実施。

各年度及びカード種別ごとの配布状況

年度	TOICA	manaca	ayuca	合計	備考
平成 27 年度	7	30	22	59	H27.10～
平成 28 年度	17	104	55	176	
平成 29 年度	46	181	83	310	
平成 30 年度	32	149	86	267	
令和元年度	37	139	70	246	R1.9.30 時点

運転免許証自主返納支援の支援実績(R1.10.31 時点)



前期計画期間における各事業の流れ(概要)

ふれあいバス再編(平成 27 年 10 月 1 日)



第3章 前期計画の評価

1. 成果指標の達成状況

前期計画における成果指標の達成状況を以下に示します。
各公共交通機関ごとの評価については次ページ以降にまとめています。

成果指標の達成状況

内容	計画策定時の状況	目標指数	結果	達成状況
鉄道、路線バスの利用者数 市内鉄道駅乗降者数 路線バス利用者数	14,505 千人(H24 年) 475 千人(H24 年)	現状維持	15,645 千人(H29 年) 365 千人(H29 年)	<u>達成</u> <u>未達成</u>
日頃バスを利用する人の割合	27%(H25 年)	32%	24%(H30 年)	<u>未達成</u>
ふれあいバスの年間利用者数	16 万人(H25 年)	20 万人以上	23 万人(R1 年)	<u>達成</u>
公共交通利用の不満割合	26%(H25 年)	現状未満	20%(H30 年)	<u>達成</u>

▶鉄道・路線バスの利用者数

- ・鉄道は利用者数が増加傾向にある一方、路線バスは利用者数が大幅に減少
- ・尾崎や緑苑等の団地が高齢化し、通勤利用が減少（尾崎団地線、緑苑団地線は平成 30 年 10 月に減便）

▶日頃バスを利用する人の割合（平成 30 年度 公共交通に関する市民アンケート調査）

- ・ふれあいバスの再編により、路線バスも含めて利用者増を目指す、24%に減少
- ・ふれあいバスを日頃利用する人の割合はほぼ横ばいで 27%程度、路線バスは 24%と減少

▶ふれあいバスの年間利用者数

- ・年間利用者数 20 万人を平成 29 年度（平成 28 年 10 月～平成 29 年 9 月）時点で達成
- ・平成 30 年度、令和元年度も引き続き利用者は増加傾向

▶公共交通利用の不満割合（平成 30 年度 公共交通に関する市民アンケート調査）

- ・全体としては不満度が 6%低下し、総合的に見て満足度が向上

2. 各事業の評価

□:事業実施準備・事業見直し ■:事業実施											A:実施済(継続) B:実施済だが、改善が必要 C:未実施(見直しが必要)			
内容		実施年度										実施主体	評価	評価理由
		H27		H28		H29		H30		R1				
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期			
公共交通軸としての適正なサービスの提供		■										交通事業者	A	適正なサービス提供により利用者も増加
岐阜バス尾崎団地線 （東海中央病院乗り入れ等）		■										交通事業者・行政	C	ふれあいバス東西線を新設し、東海中央病院へのアクセスを確保したため未実施
路線バス														

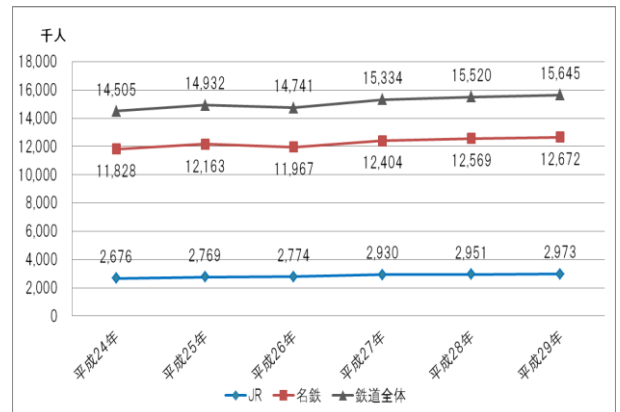
1. 公共交通軸

▶鉄道(全体)

JR、名鉄とも利用者数が増えており、成果指標の基準とした平成24年の市内鉄道駅の乗降者数14,505千人に対して、1,000千人以上の利用増となりました。

インバウンド需要の高まりのほか、鉄道との接続を意識したふれあいバスの再編(平成27年)以降、継続的に利用者数は伸びており、その後、毎年1500万人以上の利用があります。

また、バリアフリー化や駅周辺環境の整備を行うことで、利用者の利便性向上を図り、さらなる利用者数の増加や満足度向上に向けた取り組みも行ってきました。(新那加駅バリアフリー化事業、JR那加駅前トイレ整備、JR各務ヶ原駅整備)



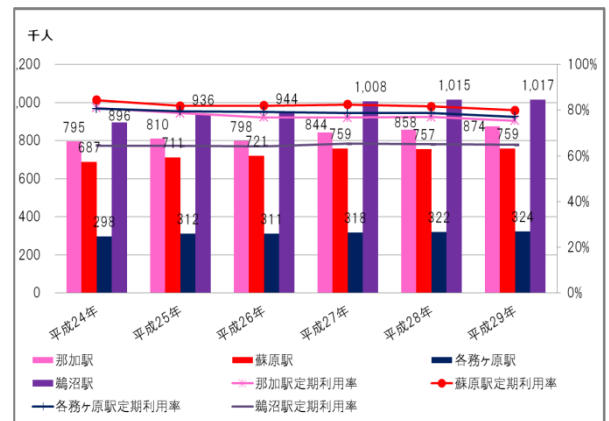
1) JR 高山本線

市内4駅いずれも利用者数は微増しています。

「鵜沼」駅は平成27年以降、1,000千人を超えており、他の駅より利用者数が多く見られます。

同駅は、名鉄「新鵜沼」駅と併設され、美濃加茂や名古屋方面との乗り継ぎ拠点となっているほか、平成26年には、駅南東に新興住宅(桜木町)が開発されたことも要因として考えられます。

定期券利用率では、「蘇原」、「各務ヶ原」、「那加」駅の80%程度に対して、「鵜沼」駅は60%程度に留まっており、不定期の利用者(買い物、娯楽、市外からの観光等)が一定数存在していることが分かります。



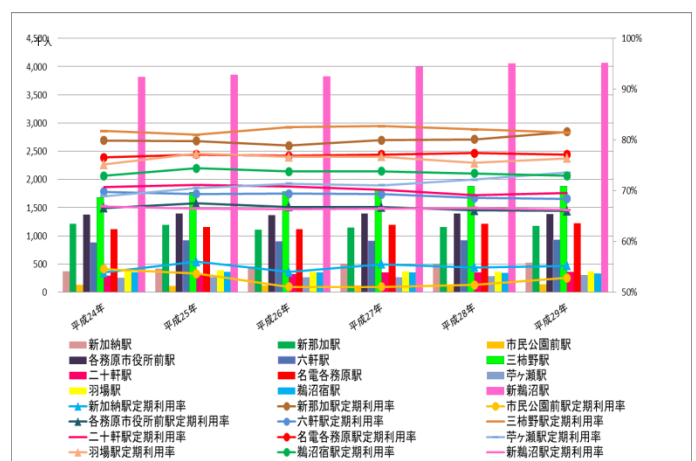
2) 名鉄各務原線、犬山線

市内12駅のうち、「三柿野」駅、「名電各務原」駅や「新鵜沼」駅の利用者数が増えています。

「三柿野」駅は定期券利用率も高く、近隣企業への通勤利用が主な利用者層となっています。

「新鵜沼」駅に加えて、「名電各務原」駅周辺も新規住宅が増えており、利用者増に繋がっていると考えられます。

一方で、定期券利用率が低い「新加納」駅や「市民公園前」駅については、イオンモール各務原や市民公園の最寄駅であり、買物や娯楽、桜まつりやマーケット日和等イベントでの、不定期利用が多いと考えられます。



▶幹線的バス見直し

1)尾崎団地線

尾崎団地から東海中央病院への移動手段として、東海中央病院への延伸を検討しましたが、同路線の延伸ではなく、ふれあいバス東西線の運行により移動手段を確保しました。

尾崎団地線に関しては、利用者数の減少や運転手不足が深刻となる中で、サービスの見直しを行い、減便となっています(平成30年10月)。

2)その他路線バス

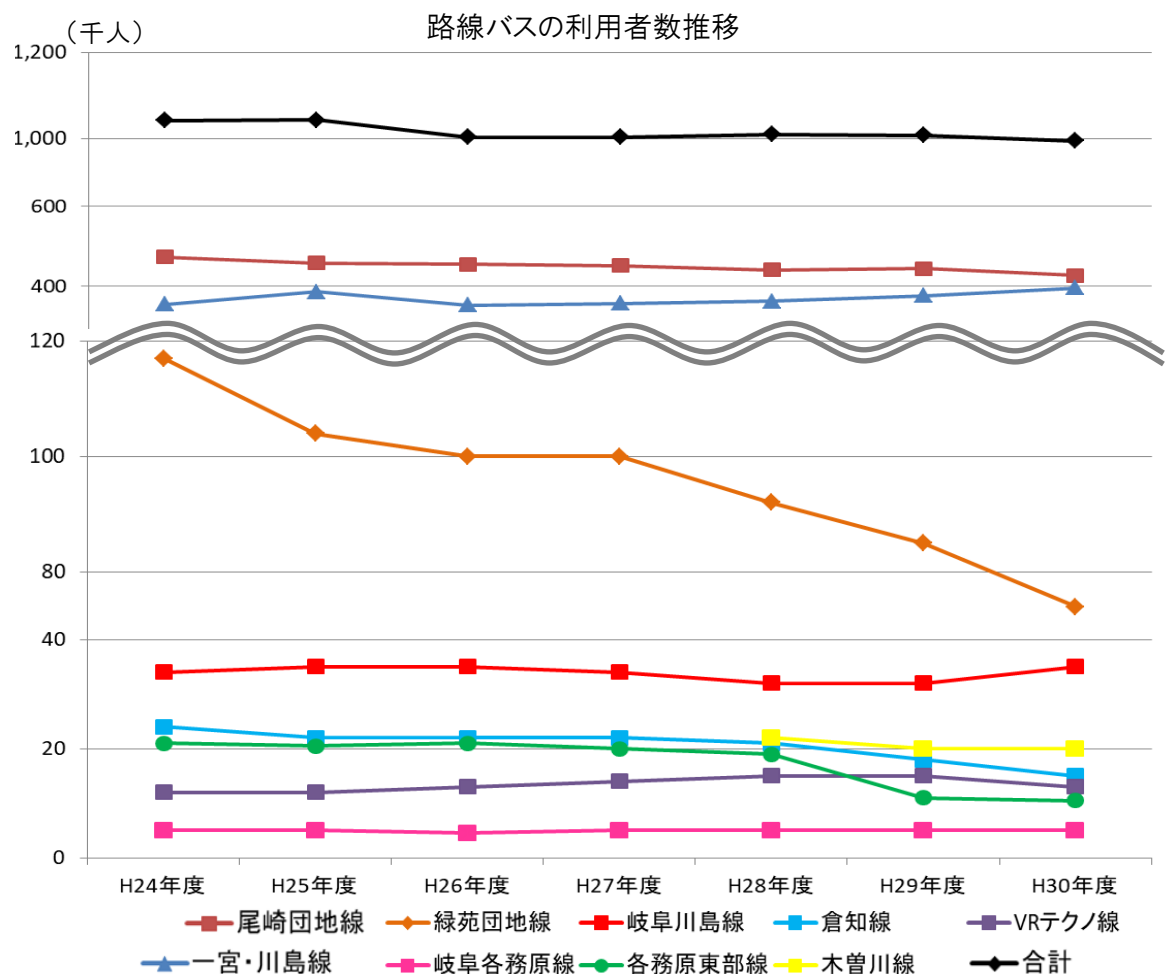
その他路線バスについても、利用者数の減少による経常赤字や運転手不足等の課題から、いくつかの路線が減便を行っています。

「各務原東部線」では、減便するにあたり、地域ニーズを踏まえて一部の便を東海中央病院へ延伸する等、実情に応じた改正を実施しましたが、乗合率はほぼ横ばいとなっています。

特に運転手不足が深刻となる中、利便性の向上や利用促進等を図り、他の公共交通と連携したネットワークを目指す必要があります。

路線バス改正内容一覧

対象路線	改正時期	改正内容
各務原東部線 (岐阜バス)	平成29年4月1日	・運行本数の減便、土日運行便の運休 ・東海中央病院までの直通便
尾崎団地線 (岐阜バス)	平成30年10月1日	・岐阜県総合医療センター以东(尾崎団地方面)の一部運休 ・運行本数の減便
緑苑団地線 (岐阜バス)	平成30年10月1日	・運行本数の減便



2. 生活路線

▶ふれあいバス、ふれあいタクシー

ふれあいバス、ふれあいタクシーは、平成 27 年 10 月の再編後、利用者数を伸ばし、成果指標に掲げる年間利用者数 20 万人を平成 29 年度以降、継続的に達成しています。

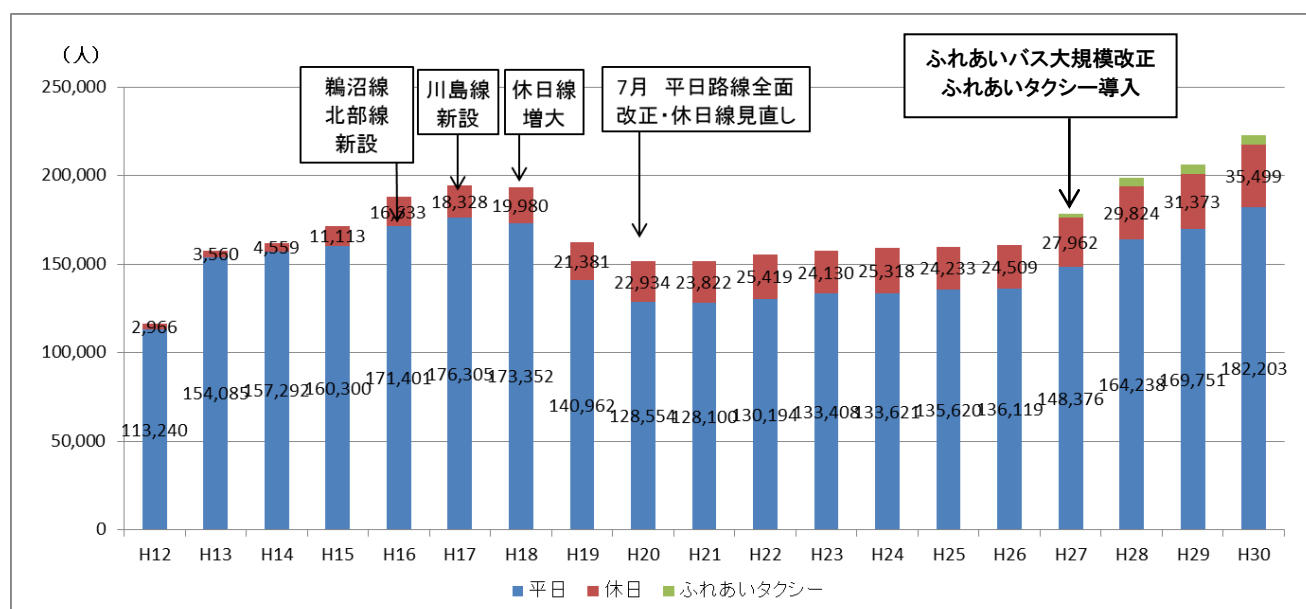
各路線を鉄道駅と接続したことで鉄道の利用者数も平成 27 年以降では 1500 万人を超え、公共交通軸である鉄道との共生も実現できています。

一方で、各地域住民からは、路線上は接続している、ダイヤ上では乗り継ぎができない鉄道駅や時間帯があることについて、様々な要望や意見を受けています。

また、路線バスとはなるべく並走を避け、停留所を共有する等、共生に向けた再編を意識してきましたが、路線バス利用者数の減少や運行本数の減便等が続いていることから、今後は路線バスとの乗り継ぎを考慮したダイヤの検討や、他の公共交通も含めた利用促進等により、公共交通網の維持を図る必要があります。

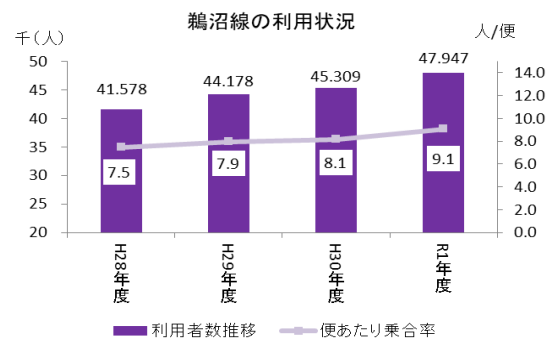
路線単位の利用状況等については、次ページ以降にて記載しています。

ふれあいバス、ふれあいタクシー年間利用者数の推移



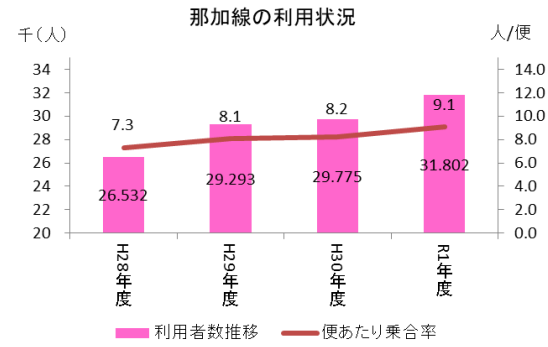
鵜沼線

- ・年間利用者数は約 48,000 人(令和元年度)
- ・乗合率は 9.0 人/便(令和元年度)
- ・新鵜沼駅での鉄道との乗り継ぎや、鵜沼市民サービスセンターでの東西線との乗り継ぎが多い
- ・鉄道以北の各団地からの利用が多い
- ・令和元年 11 月には、「鵜沼宿駅」停留所近くに、イオンタウン鵜沼が開店



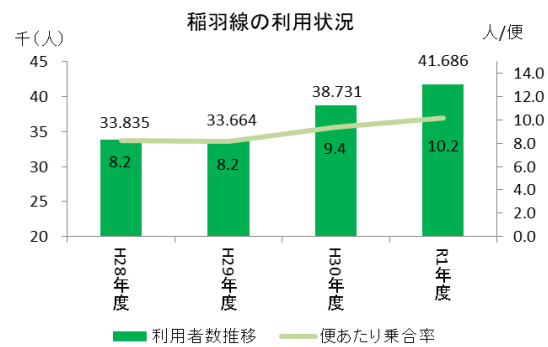
那加線

- ・年間利用者数は約 31,000 人(令和元年度)
- ・乗合率は 9.1 人/便(令和元年度)
- ・平日は通学・通勤利用が多く、各務原市役所前駅で名鉄と乗り継ぎ利用が多い
- ・イオンタウンに停留所を近接し、尾崎団地等からの買物利用が多く見られる
- ・令和元年の改正にて、東海学院大学や岐阜清流高等特別支援学校(岐阜市)の通学時間に合うよう調整



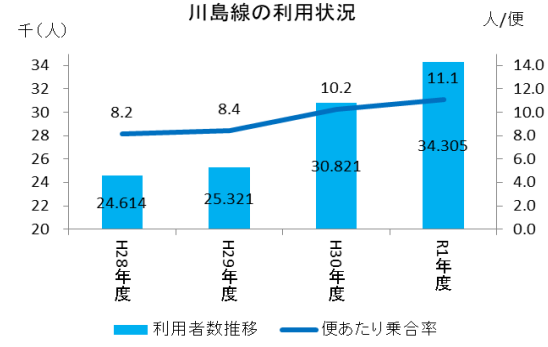
稲羽線

- ・年間利用者数は約 41,000 人(令和元年度)
- ・乗合率は 10.1 人/便(令和元年度)
- ・平日は通学利用が多く、各務原高校での乗降者数が多い
- ・アピタへ乗り入れており、買物利用も多い
- ・岐阜かかみがはら航空宇宙博物館リニューアル後、観光利用が大幅に増加(川島線も同様)
- ・令和元年の改正にて、稲羽地区からアピタや東海中央病院方面への午前中の便を拡充



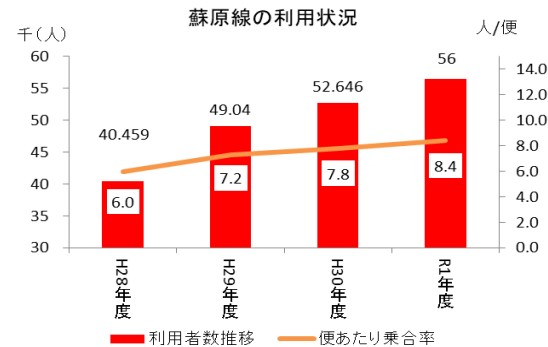
川島線

- ・年間利用者数は約 34,000 人(令和元年度)
- ・乗合率は 11.1 人/便(令和元年度)
- ・平日は通勤・通学利用が多く、名鉄や稲羽線との乗り継ぎ利用が多い
- ・イオンモールへ乗り入れているが、帰路に使える便がなく運行本数や最終の時間の不満度が高い
- ・上記を踏まえ、令和元年の改正にて、新那加駅発の 5 便目を増便



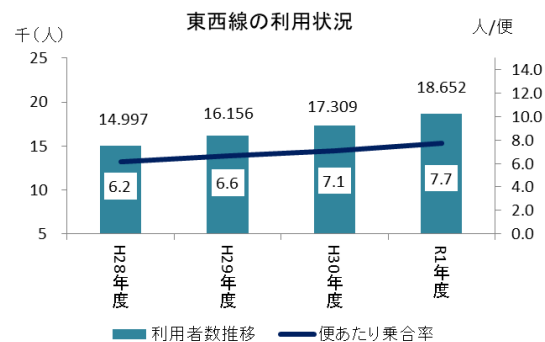
蘇原線

- ・年間利用者数は約 56,000 人(令和元年度)
- ・乗合率は 8.3 人/便(令和元年度)
- ・毎時のパターンダイヤを導入し、満足度も高い
- ・東海中央病院やパローへ乗り入れており、当該停留所での乗降者数が多い
- ・JR 蘇原駅との接続について要望が多い



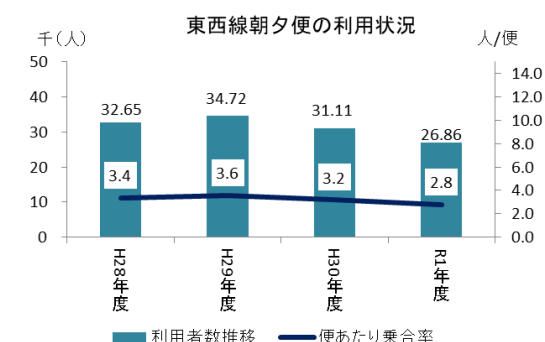
東西線

- ・年間利用者数は約 17,000 人(令和元年度)
- ・乗合率は 7.7 人/便(令和元年度)
- ・鶴沼地区からアピタや東海中央病院への利用が多い
- ・日中の便は徐々に利用者が増加。
- ・17 時以降の便は極めて利用が少なく、調査や懇談会を重ねて令和元年 10 月に廃止(当該車両で川島線を拡充)



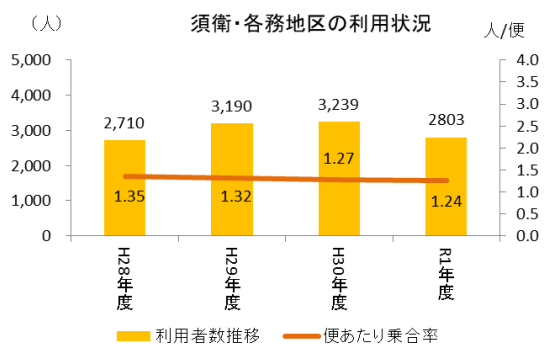
朝夕便

- ・年間利用者数は約 2,700 人(令和元年度)
- ・乗合率は 2.8 人/便(令和元年度)
- ・6 時台は中高生の通学利用が多く、18 時台はその帰路の利用が見られる
- ・8 時台、9 時台の一部の便はほとんど利用がなく、調査や懇談会を重ねて令和元年 10 月に廃止(当該車両で稲羽線を拡充)



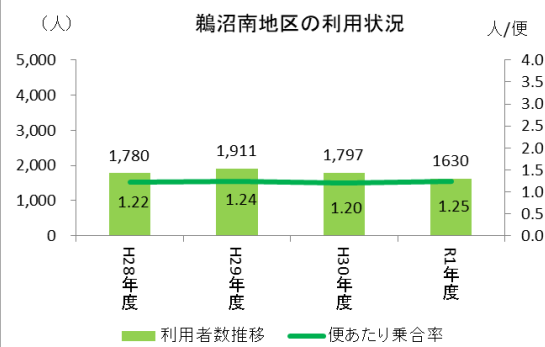
ふれあいタクシー 須衛・各務地区

- ・年間利用者数は約 2,800 人(令和元年度)
- ・乗合率は 1.24 人/便(令和元年度)
- ・平成 30 年度下半期以降は、利用者数の伸び悩み、利用者の固定化が見られる。
- ・福祉施設や市民球場(蘇原線と乗り継ぎ)での乗降が多い
- ・利便性向上のため、平成 29 年にダイヤ調整や最終便の増便、商業施設、JR へ停留所新設を実施
- ・令和元年には停留所を新設(箇所)



ふれあいタクシー 鶴沼南地区

- ・年間利用者数は約 1,600 人(令和元年度)
- ・乗合率は 1.25 人/便(令和元年度)
- ・平成 30 年度下半期以降は、利用者数の伸び悩み、利用者の固定化が見られる。
- ・福祉施設や市民球場(蘇原線と乗り継ぎ)での乗降が多い
- ・利便性向上のため、平成 29 年にダイヤ調整や最終便の増便、商業施設、JR へ停留所新設を実施



- ▶ 鉄道へふれあいバスを接続したことで、鉄道、ふれあいバスの利用者数が増加
- ▶ 各鉄道駅とふれあいバスについて、ダイヤ上の乗り継ぎに対する要望が多い
- ▶ ふれあいバスの路線ごとの利用実態に合わせた改正の実施
- ▶ 路線バス利用者の減少
- ▶ 交通事業者の深刻な運転手不足

3. 前期計画の評価を踏まえた課題整理・分析

本市の現況および前期計画における各事業の評価を踏まえ、現状や課題の整理・分析を行います。

1. 増大・多様化し続ける公共交通に対するニーズへの対応

【現状・課題】

- ▶ 高齢化や運転免許の返納により、今後の日常生活に不安を感じる人が増え、公共交通に対するニーズが増大・多様化しています。
- ▶ ニーズの多様化により、その全てに対して、鉄道・バスだけでは対応できなくなってきました。
- ▶ 鉄道とバスとの乗り継ぎに関して、乗り継ぎ時間が合わない等の意見が多く聞かれています。

【分析】

- ▶ 今後も高齢化や免許返納増加等が見込まれる中、要望はさらに多様化する可能性があります。
- ▶ 鉄道駅が多く存在するため利用者が分散し、乗り継ぎに関するニーズの多様化が生じています。
- ▶ 鉄道・バスで対応しきれないニーズをカバーする手段として、タクシー等に求められる役割が大きくなっています。
- ▶ 地域ごとの特性や生活圏、ニーズに合わせた PDCA サイクルが必要になります。

2. 環境整備による新たな利用者の発掘

【現状・課題】

- ▶ 日頃バスを利用する人の割合が、平成 25 年と比較して 3% 減少しています。
- ▶ 鉄道、ふれあいバス・ふれあいタクシーの利用者数は増加している一方、多くの路線バスでは運行サービスが縮小され、利用者は減少しています。
- ▶ 公共交通を利用していない人の中には、運行状況（路線、ダイヤ）や利用方法を知らない人も多くいます。
- ▶ 国内外において旅行の個人化が進んでいます。

【分析】

- ▶ 利用者目線に立った環境整備・情報発信等、現在公共交通を利用していない人や、観光等の目的で市外から来訪する人に向けた取り組みが必要です。
- ▶ 鉄道、路線バス、ふれあいバス・ふれあいタクシー、一般タクシーを組み合わせることで移動の選択肢を増やし、公共交通ネットワーク全体で利用者を確保していくことが重要です。

3. 公共交通を支える人材の確保

【現状・課題】

- ▶ 交通事業者における人材不足が深刻となり、路線バス等のサービス縮小が進んでいます。

【分析】

- ▶ 将来的に持続可能な公共交通ネットワークを維持するため、公共交通を支える人材の確保・育成が必要です。
- ▶ 幅広い層（若年層、女性等）へのアプローチや、広域的な人材獲得の取り組みが求められます。

第4章 後期計画の策定

1. 後期計画の方針

前期計画の評価、課題整理及び分析を踏まえ、後期計画の目標設定のため、方針を定めます。

基本方針1： 各務原市が目指す交通体系の姿を皆で共有し、三位一体の取り組みを進めます

日々変化する公共交通へのニーズや利用実態については、各種調査や住民懇談会、交通事業者等と意見交換を通じて、継続的にその把握に努めます。また、市民参加型の取り組みについても推進し、市民、交通事業者、行政が三位一体となった取り組みを進めます。

基本方針2： 各公共交通が連携を図り、一体的な公共交通ネットワークを維持します

継続して利用者を確保するためには、現在公共交通を利用していない人、観光等の目的で市外から来訪する人等、本市公共交通に馴染みのない人に向けた取り組みが必要となります。後期計画では、MaaS(※2)の観点も取り入れながら、鉄道、路線バス、ふれあいバス・ふれあいタクシー、一般タクシーの接続性を意識したネットワークの形成、利用環境の整備、さらには、利用者目線に立った利用促進策等、意識しながら取り組みを進めていきます。

基本方針3： 増大・多様化するニーズに応じたサービスを提供します

各務原市には鉄道駅が多く存在するため、これまでも利用者のニーズが分散する傾向が見られましたが、今後についても、高齢化、運転免許自主返納者の増加等により、公共交通に対するニーズは年々増加するとともに、行先、目的地などあらゆるニーズがさらに多様化することが予想されます。

こういった状況に対しては、鉄道・バスのみで全てをカバーすることは困難であり、既存のネットワークについて路線単位での見直しを進めるとともに、新たな仕組みの導入についても検討します。

基本方針4： 将来を見据えた持続可能な公共交通の供給体制を確保・維持します

将来的に持続可能な公共交通ネットワークを維持するため、喫緊の課題となっている交通事業者の人材確保・育成を支援するとともに、長期的な視点から先進技術に関する情報収集も継続的に行います。

(※2)MaaS(Mobility as a Service の略称)

MaaS は、ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体に関わらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

MaaS の定義は、発達中の新しいサービスであることから、定義内容や含まれる範囲に違いがあるが、2015 年の ITS 世界会議で設立された MaaS Alliance では、「MaaS は、いろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合することである」とされている。

2. 後期計画における成果指標

▶ 1ヶ月に1回以上公共交通を利用する人の割合: 40% [H30 35%]

- ▶ 前期計画では、「日頃バスを利用する人の割合:32%」としてバスの利用者に特化
- ▶ 後期計画では、鉄道や一般タクシーも含めた「日頃、公共交通を利用する人の割合」を設定

▶ 市内公共交通機関の利用者数: 17,392 千人

[H30 鉄道駅、路線バス、ふれあいバス・ふれあいタクシー利用者の合計 17,392 千人]

- ▶ 前期計画では、鉄道、路線バス、ふれあいバス・ふれあいタクシーについて、それぞれに目標数値を設定。
- ▶ 後期計画では、各交通機関が連携した公共交通ネットワークを維持していくため、一体的な目標数値を設定。

▶ 住民参加型の利用促進の取り組み件数: 10 件/年 [H30 7 件/年]

- ▶ 市が目指す交通体系の実現に向けた取り組みを促進するため、新たな指標を設定。
- ▶ 出前講座や体験型イベント等の開催、地域主体の講座や勉強会への支援を通じて、公共交通の継続的な利用に繋げる。

▶ 公共交通に対する不満割合: 現状未満 [H30 20%]

- ▶ 平成 30 年度の市民アンケート調査では、不満割合が 20%で、前回の 26%(平成 25 年度より不満割合が減少
- ▶ 現行ネットワークを維持しつつ、地域ごとの利便性向上を図り、現状未満の不満割合を目指す

(参考) 市内公共交通機関の利用者数(千人)の内訳

機能分類	路線名	R6 年度 利用者数(人)	備考
公共交通軸 (鉄道)	JR 高山本線 名鉄各務原線 名鉄犬山線	15,645 千人	
公共交通軸 (幹線的バス) <u>市内から市外</u>	尾崎団地線 岐阜川島線 一宮・川島線	858 千人	
公共交通軸 (幹線的バス) <u>市外から市内</u>	倉知線 快速イオンモール線 373バス 高速名古屋線 高速八幡線 高速白川郷線	559 千人	
生活路線	岐阜各務原線 VR テクノ線 各務原東部線 緑苑団地線 イオンモール各務原線 木曽川線	123 千人	
生活路線	ふれあいバス ふれあいタクシー	207 千人	R1.10 月 一部改正
合計		17,392 千人	

(参考) ふれあいバス、ふれあいタクシーの利用者数(207 千人)の内訳

	路線名	R6 年度 利用者数(人)	備考
ふれあいバス	鵜沼線	44,000	
	那加線	29,000	
	稲羽線	35,000	増便(R1.10)
	川島線	27,000	増便(R1.10)
	蘇原線	49,000	
	東西線	15,000	減便(R1.10)
	朝夕便	3,000	減便(R1.10)
ふれあいタクシー	須衛・各務地区	3,200	
	鵜沼南地区	1,900	
計		207,100	

(参考) 民間タクシーの利用者数

平成 29 年度 美濃・可児交通圏(※)におけるタクシー利用者数: 1,149,105 人

(※) 各務原市、関市、美濃市、美濃加茂市、可児市、富加町により構成

3. 目標達成に向けた事業

1 各務原市が目指す交通体系の姿を皆で共有し、三位一体の取り組みを進めます

▶1-(1) 市民や交通事業者等との意見交換

- ・各地での懇談会等を開催し、地域ごとのニーズや利用実態、行政の施策や方針等、幅広く情報共有や意見交換に努めます。
- ・ふれあいバス、ふれあいタクシーの運行事業者と定期的な情報交換の場を設けて、現況や課題、今後の方針等について情報共有や意見交換を実施します。
- ・ふれあいバス車内へ設置した意見箱を通じて、利用者の直接的な声や気付きを交通事業者と共有、反映できる体制づくりを推進します。

具体的な取り組み案

- ・各地域での懇談会開催
- ・ふれあいバス車内への意見箱設置
- ・交通事業者との定例会開催

▶1-(2) 地域主体の利用促進等を支援

- ・地域住民や団体、民間企業等が実施する公共交通の利用促進施策等を側面支援し、地域主体の取り組みを推進します。

具体的な取り組み案

- ・地域主体の取り組みの検討会や勉強会等への参加
- ・情報提供等による地域主体の取り組みへの側面支援

2 各公共交通が連携を図り、一体的な公共交通ネットワークを維持します

▶2-(1) 各公共交通の接続を意識した運行ダイヤの設定

- ・ニーズや利用実態の把握に努め、鉄道、路線バス、ふれあいバス・ふれあいタクシーが、それぞれスムーズに接続することを意識し、誰もが気軽に利用できる利便性の高いダイヤを設定します。

具体的な取り組み案

- ・乗り継ぎ利用に関する調査
- ・ダイヤ改正に関する情報の共有
- ・ニーズに沿ったダイヤの検討

▶2-(2) 各公共交通の特性に合わせた利用促進

- ・公共交通機関や路線ごとに、それぞれの実態やニーズに合わせた利用促進施策を、幅広い年代・属性の人に向けて展開します。
(具体的な内容は、次項の「公共交通利用促進施策のメニューと実施主体」にて記載)

公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

施策等の分類	具体的な取り組み	実施主体	関係者の役割
(1) 利用者目線による分かりやすい情報の提供	① 公共交通利用に係る積極的な情報提供 ▶ バス停案内表示の充実 ▶ バスマップ及び分かりやすいダイヤ表示 ▶ 各務原市ホームページでの情報公開	行政 交通事業者	▶ 交通事業者の協力の下、各務原市が主体的に実施
	② 分かりやすい運行情報・乗継情報の提供 ▶ 乗り継ぎ拠点における運行情報の見える化 ▶ 経路検索サービス等への継続的な情報提供	交通事業者 行政	▶ 交通事業者、各務原市が主体的に実施
(2) 利用促進を誘導する施策	① バスの割引運賃・企画切符等の導入 ▶ 乗継割引制度の継続 ▶ ふれあいバス1日乗車券の継続	行政 交通事業者	▶ 各務原市と交通事業者の連携の下、各路線で実施
	② 運転免許返納者への支援 ▶ 運転免許返納者への交通系ICカード配布	行政 関係団体 交通事業者	▶ 各務原市が主体的に実施
	③ 乗り継ぎ・待合環境等の改善 ▶ 乗継拠点等におけるバリアフリー化、パーク＆ライド、サイクル＆ライド用駐車場や駐輪場の整備促進 ▶ 施設内乗り入れの継続	行政 交通事業者	▶ 交通事業者の支援の下、各務原市が主体となって実施
	④ 環境や利用者に配慮した車両の導入 ▶ 低公害車両、ノンステップバス等	交通事業者 行政	▶ 交通事業者が主体的に実施
(3) 地域づくりと一体となったバスへの愛着(マイバス意識)を高める方策	① 地域コミュニティの形成に向けた取り組み ▶ ターゲットに合わせた利用促進啓発の実施 ▶ 地域ごとの会合、勉強会等への積極的な参画	地域住民 行政	▶ 地各務原市や関係機関が主体的に実施する ▶ 地域及び関係団体独自の活動は各務原市の支援の下、地域住民、関係団体が主体的に実施
	② 関係機関との連携による鉄道・バス利用促進 ▶ 各種イベント時における利用促進のキャンペーン ▶ 商業・観光、環境、福祉団体等との連携事業の展開	行政 関係団体 交通事業者	
	③ 地域住民による各種活動の実施 ▶ 利用モデルダイヤ(マイ時刻表)作成 ▶ 地域住民による輸送支援事業への側面支援	地域住民 行政	
	④ 企業と一体となった取り組み ▶ 市内企業と連携した公共交通利用促進、周知	行政 関係団体	

3 増大・多様化するニーズに応じたサービスを提供します

▶3-(1) 適正なサービスの検討

- ・利用実態を把握し、適正な公共交通サービスを提供します。

具体的な取り組み案

- ・利用実態調査
- ・各公共交通の接続を意識したダイヤの設定

▶3-(2) ふれあいバス・ふれあいタクシーの見直し

- ・地域ごとの実情に合わせ、路線単位で課題を整理し、利便性向上に向けた改善を図ります。

具体的な取り組み案

- ・ふれあいバスの路線単位での見直し
- ・デマンド型サービスの拡充

4 将来を見据えた持続可能な公共交通の供給体制を確保・維持します

▶4-(1) 人材不足への対策

- ・公共交通ネットワークの運行体制を維持するため、運転手・整備士等、交通事業者の人材確保の取り組みの支援、公共に関する技術革新についても情報収集等を行います。

具体的な取り組み案

- ・企業説明会への参加等、求人活動の実施(交通事業者)
- ・運転手の仕事内容に関する情報発信(交通事業者、市)
- ・運転手体験会の開催支援
- ・自動運転等、先進事例に関する研究

▶4-(2) 財政的にも持続できるサービスを目指します

- ・提供するサービスについて、費用対効果を考慮して、財政的にも持続できる公共交通を目指します。

4. 事業実施スケジュール

□: 事業実施準備・事業見直し ■: 事業実施

事業名		内容	実施年度										実施主体
			R2		R3		R4		R5		R6		
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	
公共交通軸	鉄道	公共交通軸としての適正なサービスの提供											交通事業者
	路線バス(幹線)	公共交通軸としての適正なサービスの提供											交通事業者・行政
生活交通	路線バス(支線)	生活拠点へのアクセスを意識したサービスの提供											交通事業者・行政
	ふれあいバス	乗り継ぎの利便性を考慮したダイヤ設定											行政・交通事業者、地域住民
		路線単位での見直し											行政・交通事業者、地域住民
	ふれあいタクシー (デマンド型交通)	サービスの見直し・拡充											行政・交通事業者、地域住民
目指す交通体系に向けた三位一体の取組み	市民・事業者との意見交換	各地域での住民懇談会											行政・交通事業者、地域住民
		ふれあいバス車内への意見箱設置											行政・交通事業者
		交通事業者との定例会開催											行政・交通事業者
連携した公共交通ネットワークの維持	運営主体間での情報交換	公共交通会議の開催											各務原市地域公共交通会議
		交通事業者や関係団体との情報交換・意見交換											行政・交通事業者
地域ごとのニーズに応じたサービスの提供	適正なサービスの検討	利用実態調査											行政・交通事業者
		乗り継ぎの利便性を考慮したダイヤ設定【再掲】											行政・交通事業者、地域住民
	ふれあいバス	路線単位での見直し【再掲】											行政・交通事業者、地域住民
	ふれあいタクシー	サービスの見直し・拡充【再掲】											行政・交通事業者、地域住民
将来を見据えた持続可能な体制の確保・維持	運転手不足対策	企業説明会への参加等、求人活動の実施											交通事業者
		運転手の仕事内容に関する情報発信											交通事業者・行政
		運転手体験会の開催											交通事業者・行政
利用促進	利用者目線による分かりやすい情報の提供	①公共交通利用に係る積極的な情報提供											行政・交通事業者
		③分かりやすい運行情報・乗り継ぎ情報の提供											行政・交通事業者
	利用促進を誘導する施策	①バス等の割引運賃・企画切符等の導入											行政・交通事業者
		②運転免許自主返納者への支援											行政
		③乗り継ぎ・待合環境等の改善											行政・交通事業者
		④環境や利用者に配慮したバス車両の導入											交通事業者・行政
	地域づくりと一体となったバスへの愛着(マイバス意識)を高める方策	①地域コミュニティの形成に向けた取り組み											地域住民
		②関係機関との連携によるバス利用促進											行政・関係団体
③地域住民による各種活動の実施												地域住民	
④企業と一体となった取り組み												行政・関係団体	
評価及び推進体制	PDCAサイクルによる実施	各務原市地域公共交通会議で検討										各務原市地域公共交通会議	

(参考)計画の達成状況の評価に関する事項

後期計画では、事業評価において、利用者数の検証に加え、市財政負担の視点からも持続可能な事業とするため、新たに財政面での指標を追加します。

加えて、ふれあいタクシーについては、定時定路線のふれあいバスより、運行区域内であれば比較的安易に停留所が設置できるため、停留所の設置基準及び撤去基準を新たに検討します。

バス路線の評価・検証の視点(案)

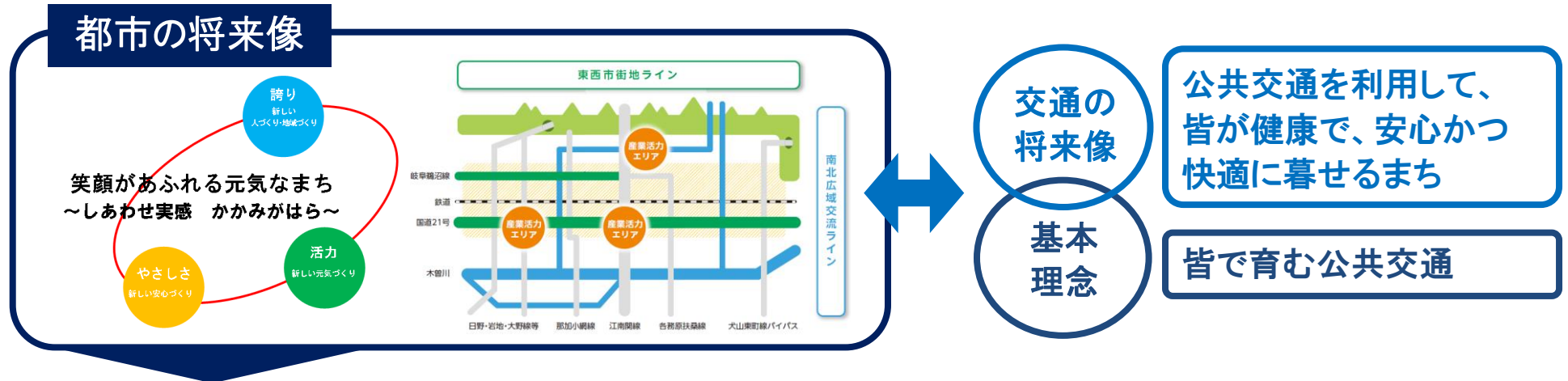
評価・検証の視点			指標例			対応方針検討の視点
			幹線的バス	生活交通		
				支線的バス	デマンド型交通	
【検証1】 サービス評価の視点:生活ニーズに合ったサービスが提供されているか						
利用者数(需要)と輸送力(供給)のバランス	▶ 需要に応じたルートやダイヤとなっているか ▶ 需要に応じた車両選択となっているか	平均乗車人員	15 人/日以上	7.6 人/便以上	1.2 人/便以上	路線の機能変更の必要性を検討
【検証2】 事業評価の視点:公共交通が市民に利用されているか、持続可能な事業となっているか						
利用者数	▶ ふれあいバス利用者数は維持できているか	年間利用者数	—	20 万人以上	—	利用促進策を検討
	▶ 公共交通は市民に利用されているか	公共交通の利用率	日頃公共交通を利用する人の割合が 32%以上			利用促進策を検討
経費負担	▶ 過剰な支出となっていないか	予算に対する支出割合	市一般会計予算に対する公共交通予算の割合が 0.5%以内			運行体制の見直しを検討
【検証3】 政策評価の視点:バスの運行目的は達成されているか						
市民によるバスの評価	▶ 各路線が期待される役割を果たしているか	利用者満足度	バスサービスに関する利用者の不満割合現状未滿			不満内容に応じた見直しを検討
地域住民参加による取組み状況	▶ 地域住民による定期的な取組みが実施されているか	地域主体の公共交通に関する勉強会・利用促進の取組み	各地域、年1回以上			地域住民の取り組みに対するモチベーションの維持方策を検討

ふれあいタクシー停留所の評価・検証の視点(案)

評価・検証の視点			指標例	対応方針検討の視点
利用者数	▶ 設置した停留所に利用者が存在するか	年間利用者数	1人/年以上	停留所の移設、撤去等を検討
地理的条件	▶ 停留所間の距離は適正か	停留所間の距離	半径300m以上(※1)	停留所の設置可否を判断

※1 ただし、ふれあいタクシー運行区域は、狭あい道路や山間部といった道路事情や地形が複雑であることも多く、地理的条件については、指標例未滿であっても地域事情によって停留所の設置、維持を検討する

(参考)後期計画の概要図



公共交通の基本方針

- 1 各務原市が目指す交通体系の姿を皆で共有し、三位一体の取り組みを進めます
- 2 各公共交通が連携を図り、一体的な公共交通ネットワークを維持します
- 3 増大・多様化するニーズに応じたサービスを提供します
- 4 将来を見据えた持続可能な公共交通の供給体制を確保・維持します

公共交通ネットワークのサービス

- ▶ 鉄道及び路線バスを軸としたネットワークを維持します。
- ▶ 各地域から最寄りの鉄道駅や商業施設、医療機関までのアクセス（乗り継ぎなし、1回の乗り継ぎ）を確保・維持します。
- ▶ 後期計画後も持続可能なネットワークを形成します。

目標とする成果指標

[後期基本目標（目標年次：令和6年度）]

- ▶ 1ヶ月に1回以上公共交通を利用する人の割合：40%以上 [H30 35%]
- ▶ 市内公共交通機関の利用者数：17,392千人 [H30 17,392千人]
- ▶ 住民参加型の利用促進の取り組み件数：10件/年 [H30 7件/年]
- ▶ 公共交通利用の不満割合：現状未満 [H30 20%]