

各務原市地域公共交通網形成計画

平成27年8月

各務原市

目次

はじめに.....	1
1) 計画策定の目的と本計画の位置づけ.....	1
2) 各務原市地域公共交通網形成計画の骨子.....	1
1. 各務原市の現状と公共交通の課題.....	3
1) 各務原市の現状.....	3
2) 公共交通の現状.....	12
3) 市民ニーズ等の把握.....	34
4) 公共交通の課題.....	47
2. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化 及び再生の推進に関する基本的な方針.....	54
1) 将来都市像と公共交通の役割.....	54
2) 地域公共交通計画の基本方針.....	55
3. 計画の区域と計画期間.....	59
4. 計画の目標.....	60
5. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体.....	61
1) 公共交通の機能分類とサービス水準の設定.....	61
2) 公共交通ネットワーク計画.....	64
3) 公共交通の利用促進策.....	67
4) 各事業の着手時期・実施期間及び事業主体.....	73
6. 計画の達成状況の評価に関する事項.....	74
1) 公共交通ネットワークの評価の基本的考え方.....	74
2) 路線単位の評価指標及び評価基準.....	75

はじめに

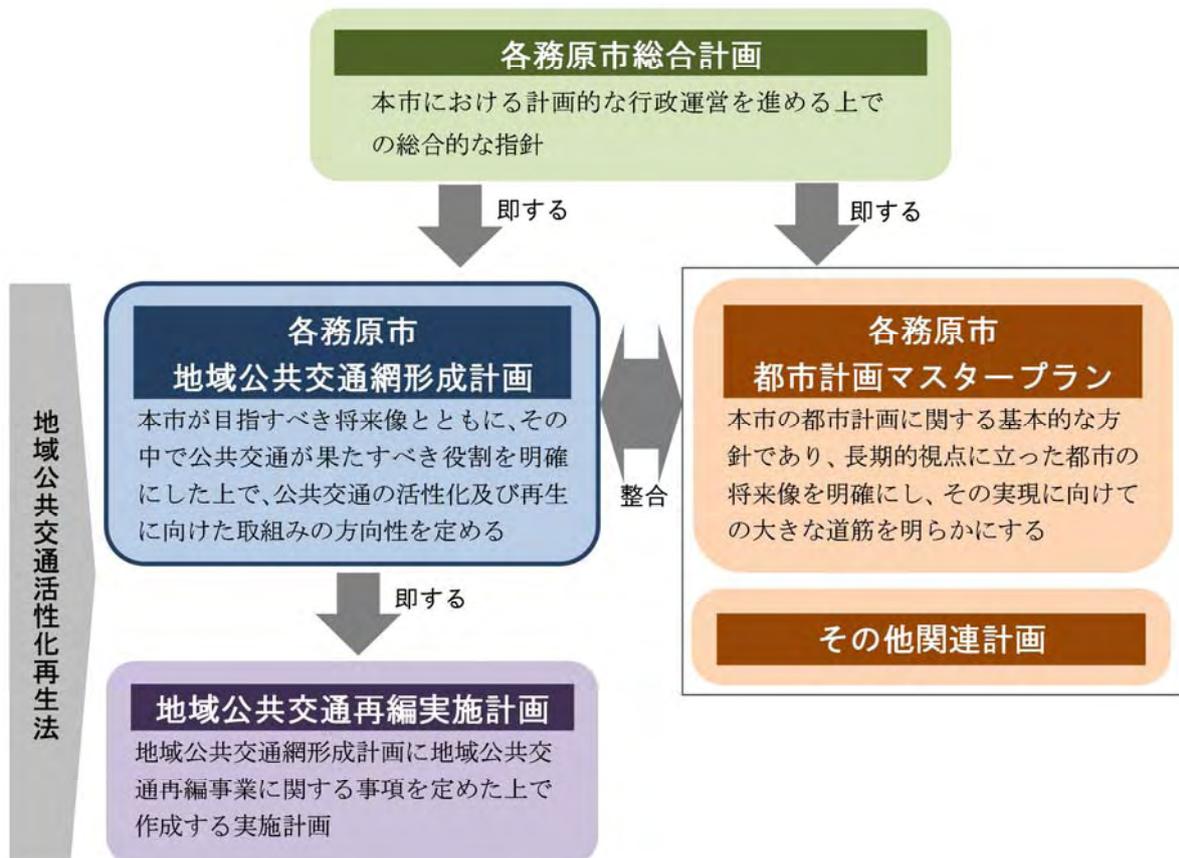
1) 計画策定の目的と本計画の位置づけ

各務原市のふれあいバスは、平成12年6月より試験運行を開始、平成15年7月に本格運行に移行後、現在に至っています。しかし、住民要望に応じ、交通空白地域を縫うような形で路線を延伸し続けた結果、起点から終点までの所要時間が約2時間となる長大な路線となっています。また、本市中央部を東西に走るJR高山本線、名鉄各務原線や、路線バス（岐阜バス、名鉄バス）との連携も十分図られていない状況にあります。

このような状況下、本市においては、「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おり、将来像の実現に向け、人の移動のみならず、環境、社会福祉、商業・観光振興など様々な役割が公共交通に期待されています。

したがって、本市の将来像を見据え、公共交通が果たすべき役割を整理するとともに、鉄道、路線バス、ふれあいバス等本市に係る全ての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図るため、「各務原市地域公共交通網形成計画」を策定することとします。

■ 「各務原市地域公共交通網形成計画」の位置づけ



2) 各務原市地域公共交通網形成計画の骨子

項目	記載内容
1. 各務原市及び市の公共交通の現状と課題	1)各務原市の現状 <ul style="list-style-type: none"> ● 人口推移、年齢構成、都市施設の分布など各務原市の都市機能の現状を示しています。 ● 市民の日常的な交通行動など交通需要の特性を示しています。 ● 鉄道やバスの整備状況、利用実態など公共交通の現状を示しています。 2)公共交通の現状 <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道、バス利用の実態など、公共交通の現状を整理しています。 3)市民ニーズ等の把握 <ul style="list-style-type: none"> ● 市民アンケートやバス利用者アンケート、ふれあいバスを考える会（地域懇談会）等を通じ、公共交通に対する市民のニーズを整理しています。 4)公共交通の課題 <ul style="list-style-type: none"> ● 各務原市の現状を踏まえつつ、公共交通に関する市民や地域住民の意向、バス利用者の意向、バス事業者からみた意見を踏まえ、各務原市における地域公共交通の課題を整理しています。
2. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 各務原市が目指すべき将来像を示すとともに、公共交通が果たすべき役割を明確にした上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取り組みの方向性を示しています。 <ul style="list-style-type: none"> ✓ まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ✓ 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成 ✓ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ ✓ 住民の協力を含む関係者の連携
3. 計画の区域と計画期間	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画の区域は各務原市全域とし、関連計画との整合性を踏まえ、形成計画の計画期間を記載しています。
4. 計画の目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 「2. 基本方針」に関して、具体的かつ明確な目標を設定しています。
5. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ● 各務原市における地域公共交通を一体的に形成計画の対象とした上で、目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像を整理しています。 ● 目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに、各路線等におけるサービス水準の目安を設定しています。 ● また、これらのサービスを実現するために必要な事業・実施主体を整理、記載しています。 ● 着手予定時期、実施予定期間もしくは事業の具体化に向けた県との方向性について記載しています。
6. 計画の達成状況の評価に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 計画に位置付けられた事業の実施状況を管理するとともに、形成計画の目標達成状況を把握するため、評価の考え方及び具体的な評価指標及び評価時期について記載しています。

1. 各務原市の現状と公共交通の課題

1) 各務原市の現状

①人口の推移

●郊外の住宅団地や集落地において進む少子・高齢化への対応したまちづくりの推進

増加傾向にあった各務原市の人口は、平成 26 年より減少に転じ、平成 36 年には 139 千人となるものと推計されていますが、各務原市総合計画においては、若者の移住・定住を促進することによって現状維持の 145 千人を平成 36 年の目標人口として掲げています。

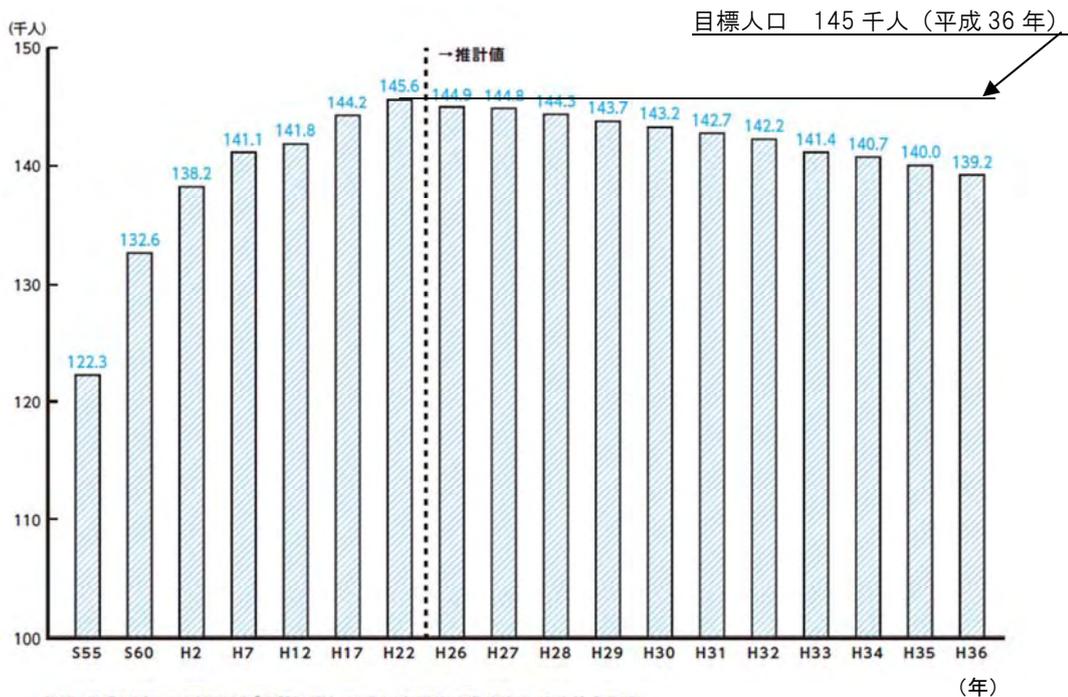
また、一時期にまとまって供給された郊外部の住宅団地や集落地を中心に高齢化が進展し、特に住宅団地の場合、入居時期をほぼ同じくする同一世代が一斉に高齢化するため、高齢者の引きこもりや孤独死といった社会的問題の発生や、コミュニティの希薄化等により日常的な生活環境維持に向けた住民活動や災害時の助け合い・支え合い等が困難になるなどの問題が懸念されます。

また、高齢化が進む一方で、自動車への依存が進み歩かない高齢者が増加し続けた場合、体力低下や虚弱化を招き、社会保障費の増大や引きこもり問題等をさらに助長する懸念があります。

したがって、今後は、鉄道駅や地域の生活拠点を中心に身近な生活圏を形成し、生活圏に応じた移動手段を確保するなど、高齢化に対応したまちづくりと一体となった公共交通ネットワークを形成していくことが重要です。

図 1-1 人口の推移と目標人口

●ゆるやかに増加を続けた本市の人口も、今後は減少に転ずるものと見込まれるが、各務原市総合計画においては、目標人口を現状維持の 145 千人（平成 36 年）としている。



資料：平成22年までは総務省「国勢調査」、平成26年以降の推計値は、国立社会保障・人口問題研究所の出生中位・死亡中位仮定による推計結果。

(資料；各務原市総合計画)

●高齢者人口は増加を続け、その割合は昭和55年の9%から平成22年には22%と増加、さらに今後、急激に高齢化が進展することが見込まれる。

図1-2 年齢3区分別人口割合の推移（実績）

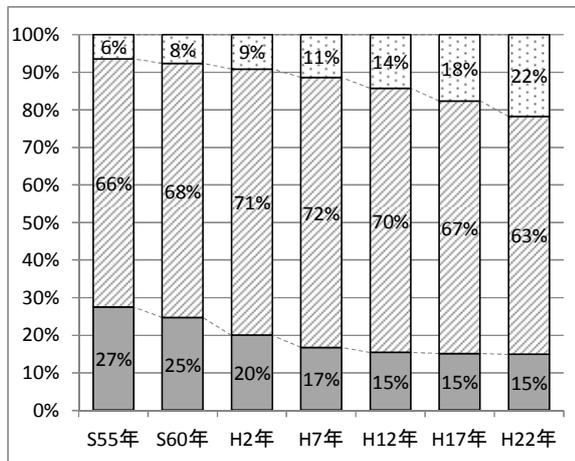
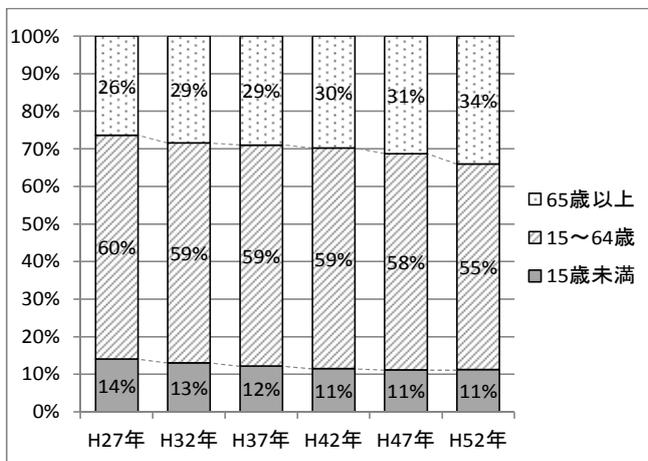


図1-3 年齢3区分別人口割合の推移（推計）

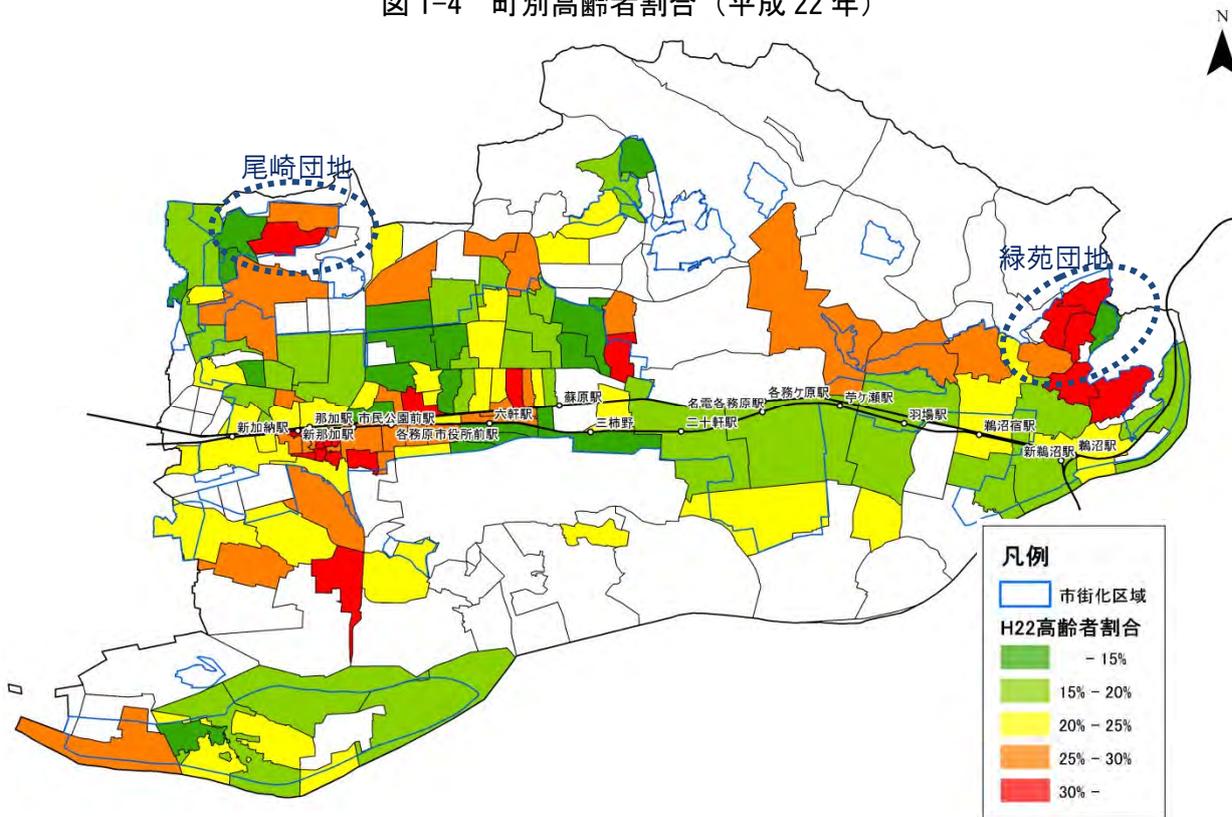


「日本の地域別将来推計人口」平成25年3月推計

(資料；国勢調査)

(資料；国立社会保障・人口問題研究所)

図1-4 町別高齢者割合（平成22年）



(資料；国勢調査)

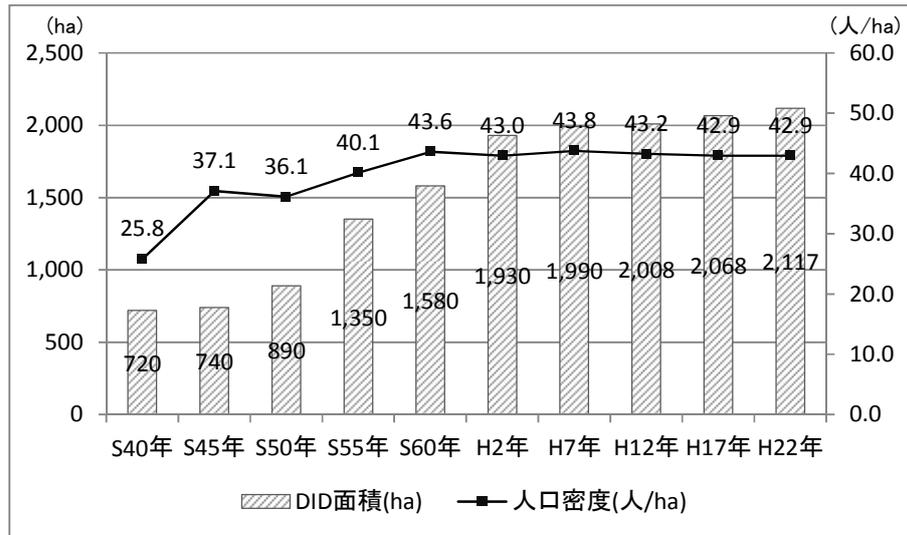
②人口集積の状況

●人口集積の高度化に向けた適正な市街地の誘導

本市の人口集中地区への人口の集積状況を見ると、市の総人口のうち人口集中地区が占める割合は約61%、DIDの人口密度は約43人/haとなっており、DID形成に必要な最低限の人口集積にとどまっています。

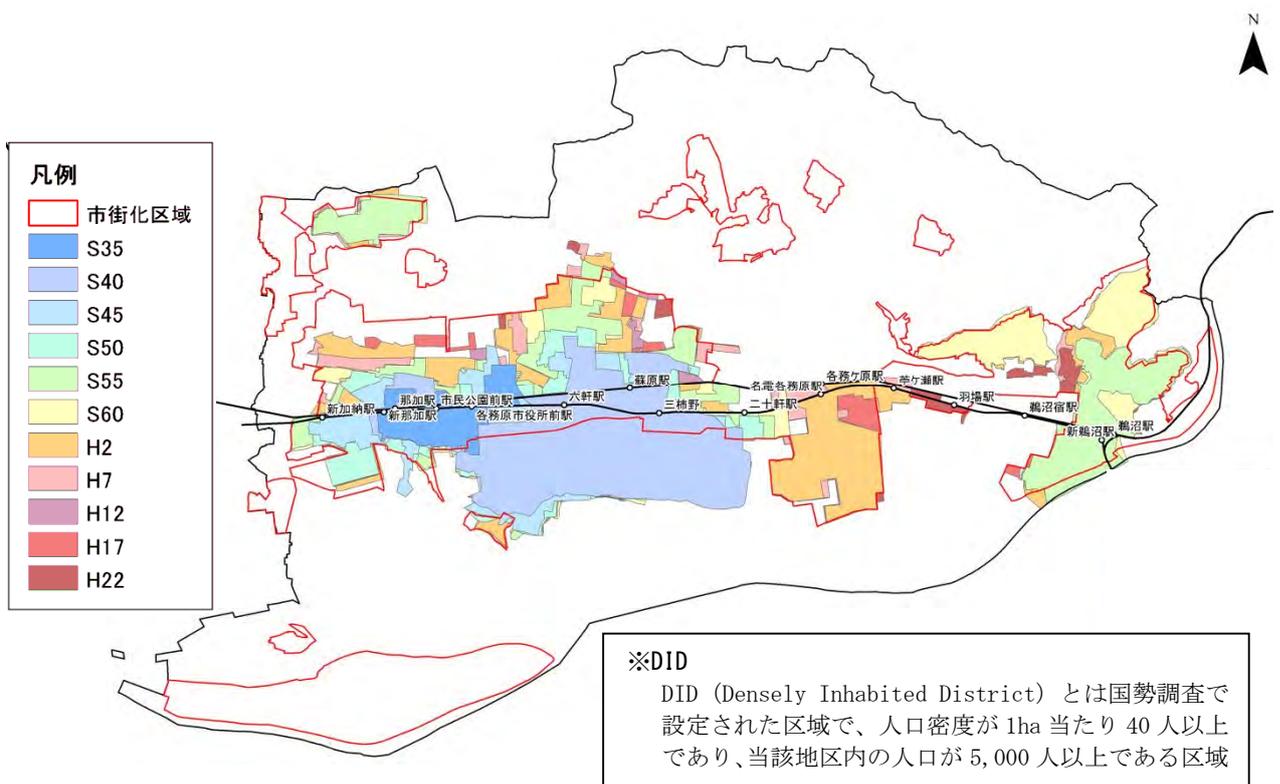
岐阜県内の人口10万人以上の都市の比較では岐阜市に次いで集積度は高いものの、愛知県内の主要都市との比較では、概して、割合、人口密度ともに低くなっています。

図1-5 DID面積・人口密度の推移



(資料；国勢調査)

図1-6 DID区域変遷図



(資料：国土交通省 国土数値情報)

③都市施設の立地状況

●都市機能の維持に向けた人口の適正配置

人口集積が進んでいる地区を中心に医療施設、介護施設、商業施設が立地しています。医療施設、福祉施設、基幹的公共交通路線の徒歩圏は、市街化区域のほとんどの地域をカバーしていますが、商業施設の立地が少なく、1,500㎡以上の商業施設は9軒となっており、市街化区域内でもカバーされていない地区もあります。

今後、人口減少が続いた場合、一定の人口密度（利用圏域人口）に支えられた都市機能が、人口密度の低下により成立しなくなることも懸念されます。

図 1-7 医療施設の徒歩圏域図

●市街化区域の縁辺部には医療施設の徒歩圏域を外れる地区が存在。

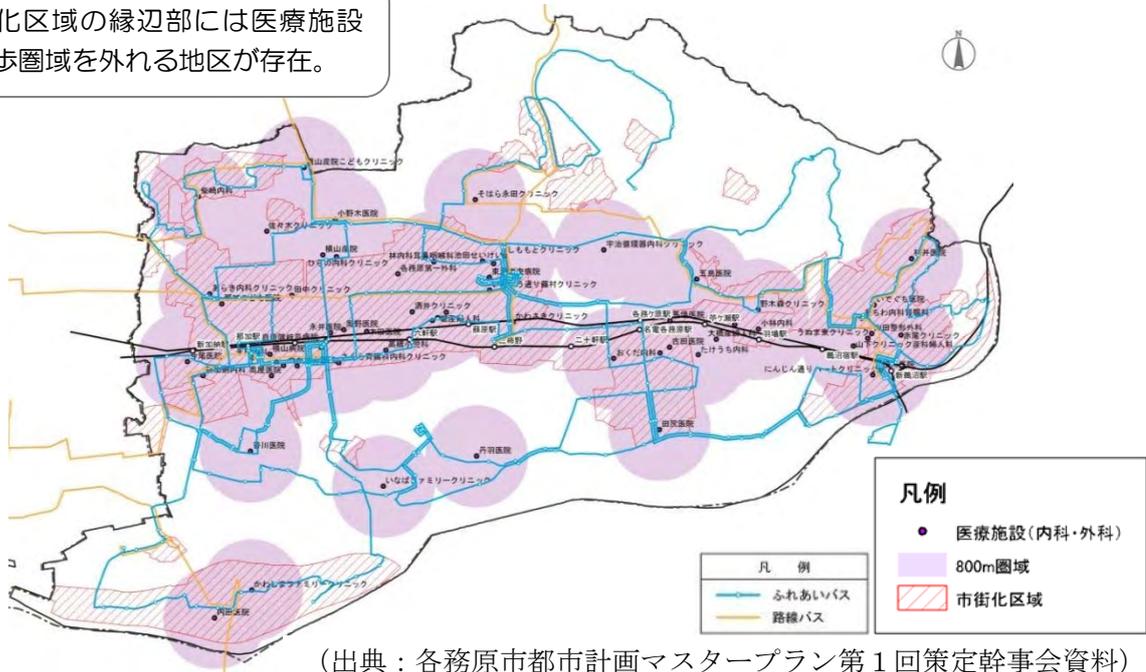


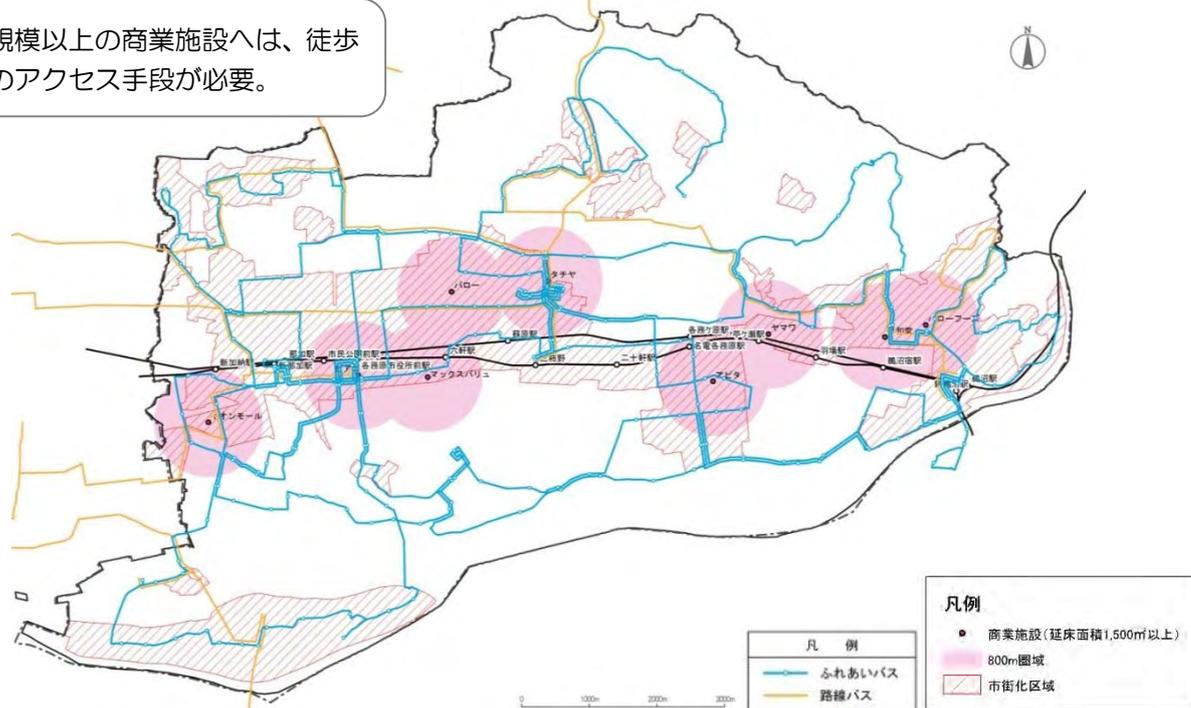
図 1-8 福祉施設の徒歩圏域図

●市街化区域の縁辺部には福祉施設の徒歩圏域を外れる地区が存在。



図 1-9 商業施設（延床面積 1,500 m²以上）の徒歩圏域図

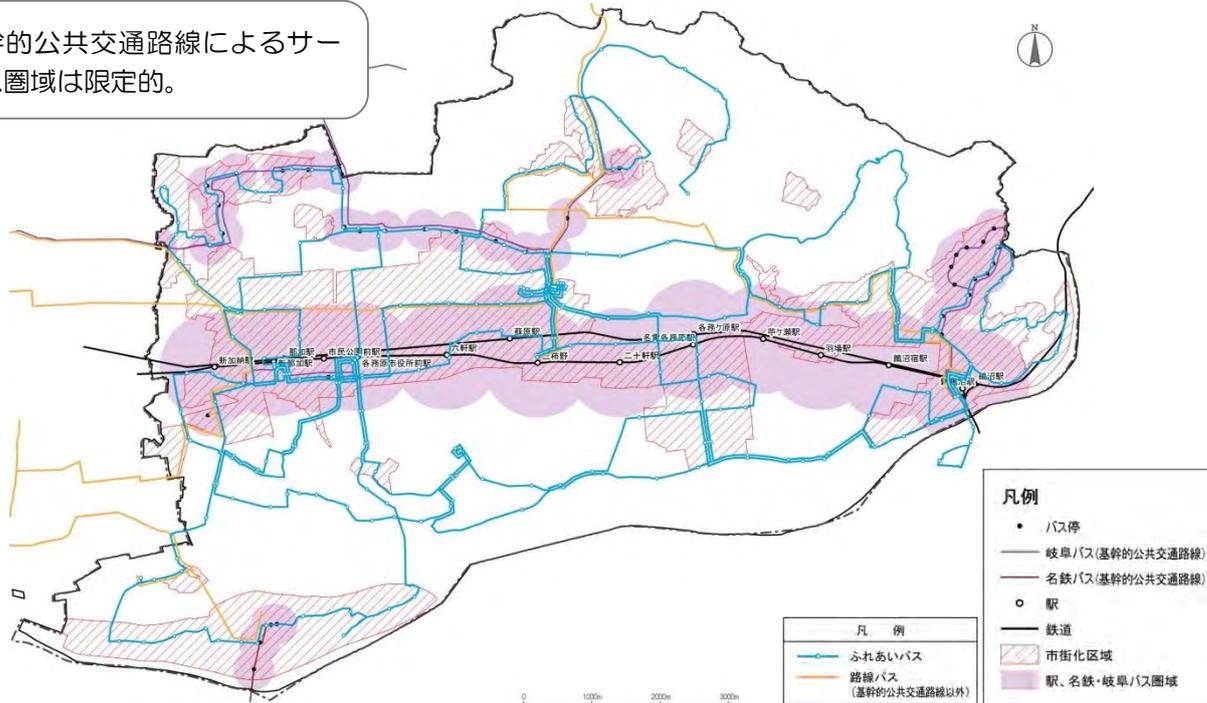
●一定規模以上の商業施設へは、徒歩以外のアクセス手段が必要。



(出典：各務原市都市計画マスタープラン第1回策定幹事会資料)

図 1-10 基幹的公共交通路線※の徒歩圏域図

●基幹的公共交通路線によるサービス圏域は限定的。



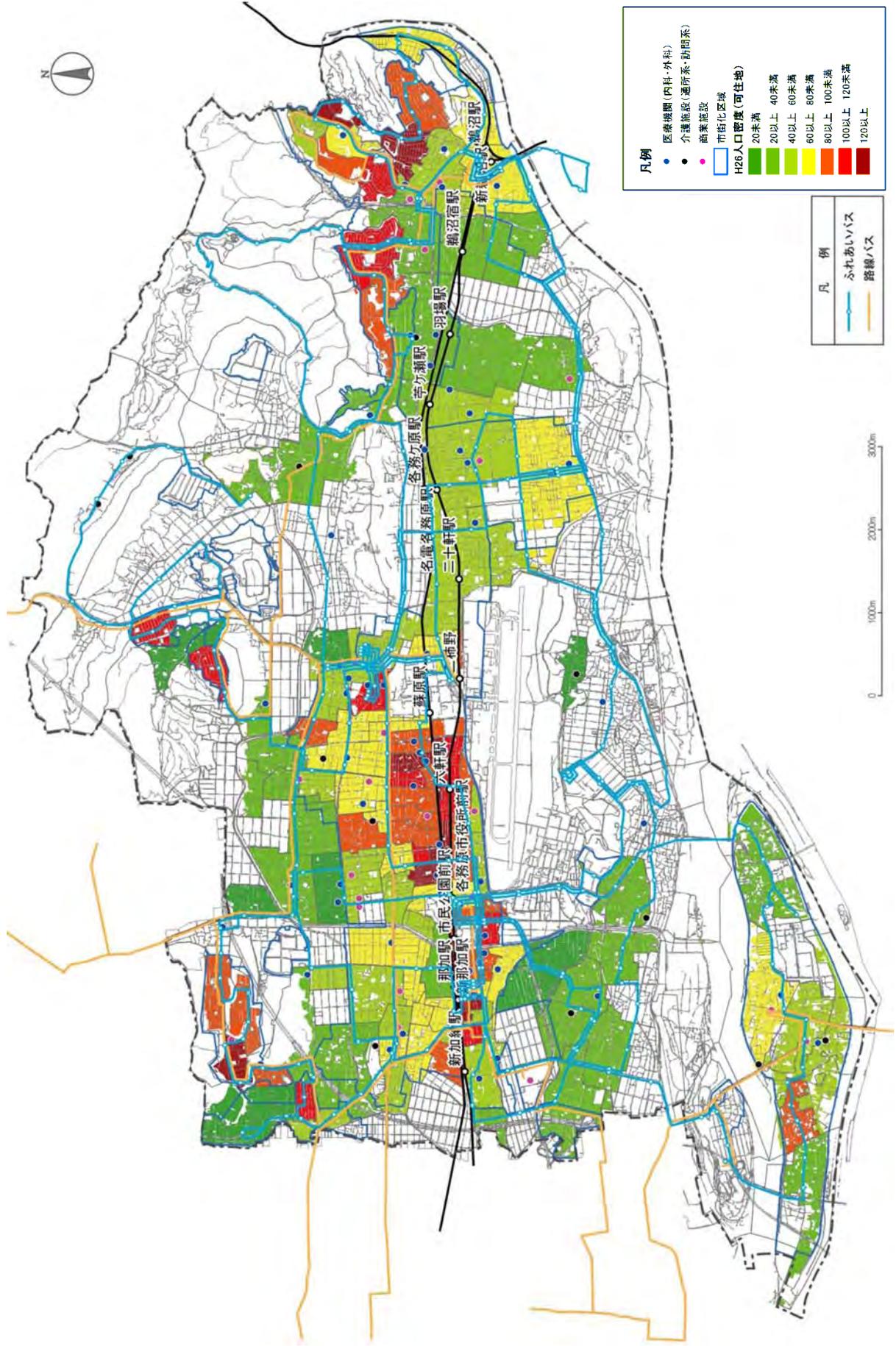
※基幹的公共交通路線

1日30本以上の運行頻度(概ねピーク時片道3本以上に相当)の鉄道路線及びバス路線。

本市では、名鉄各務原線、JR高山本線、岐阜バス尾崎団地線、岐阜バス緑苑団地線、岐阜バスイオン各務原線、名鉄バス一宮・川島線が該当する。

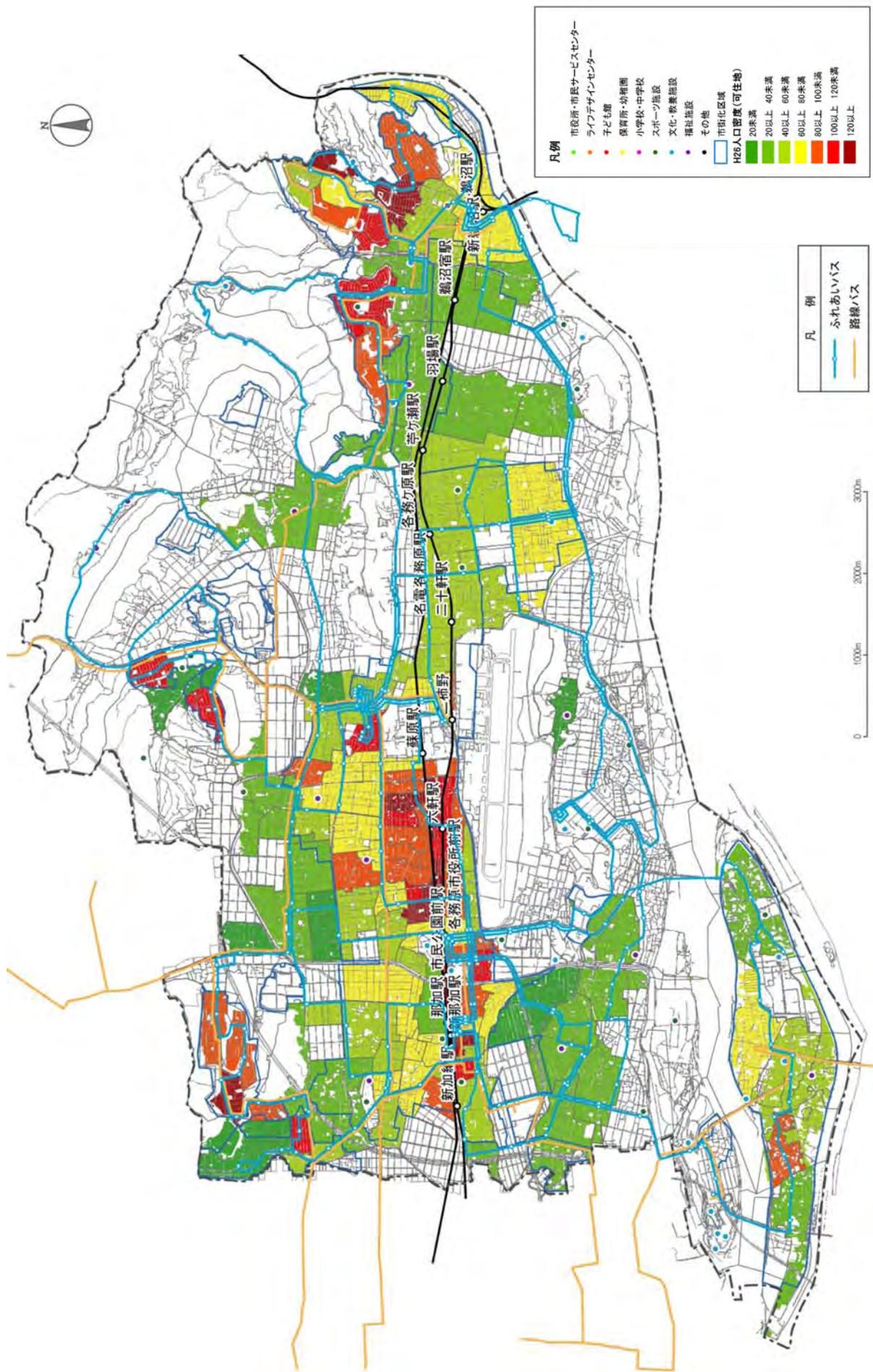
(出典：各務原市都市計画マスタープラン第1回策定幹事会資料)

図 1-11 医療・介護施設、商業施設立地状況と可住地人口密度（平成 26 年）



(出典：各務原市都市計画マスタープラン第1回策定幹事会資料)

図 1-12 公共施設立地状況と可住地人口密度 (平成 26 年)



(出典：各務原市都市計画マスタープラン第 1 回策定幹事会資料)

④通勤通学流動（周辺市町との結びつき）

●他都市との結びつきが強い通勤通学流動（名古屋市、岐阜市、犬山市、小牧市へ流出）

各務原市の通勤・通学流動は、自市内就業率53%、自市内就学率33%にとどまっており、他都市との結びつきが強くなっています。

また、流入より流出が12,257人と大きく流出超過の状態にあり、名古屋市、岐阜市、犬山市、小牧市への流出が多く、特に愛知県の市町に対しては一宮市を除くすべての各市町に対して流出超過となっています。

図 1-13 本市における通勤者の流入先及び流出先（主な都市）

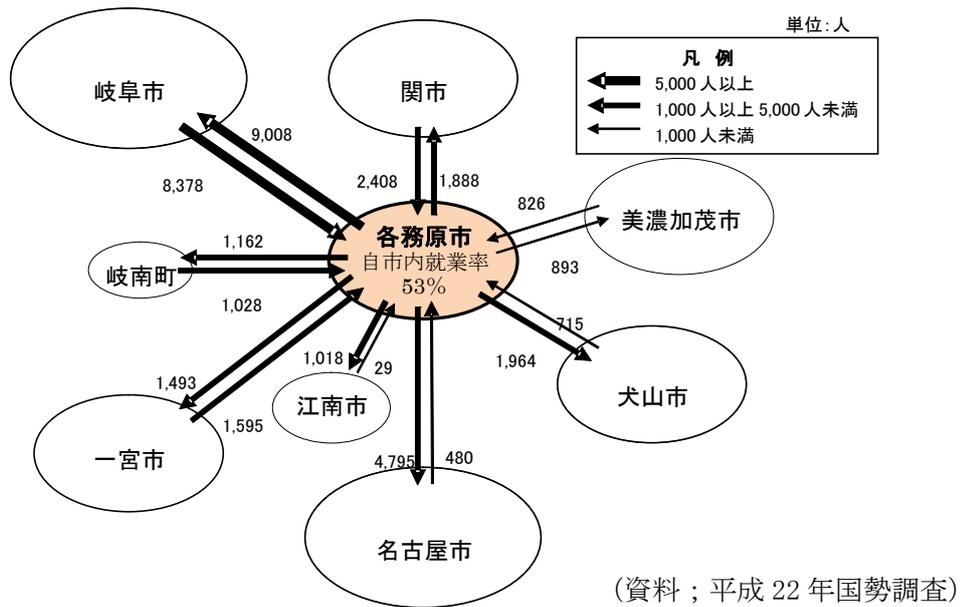


図 1-14 本市における通学者の流入先及び流出先（主な都市）

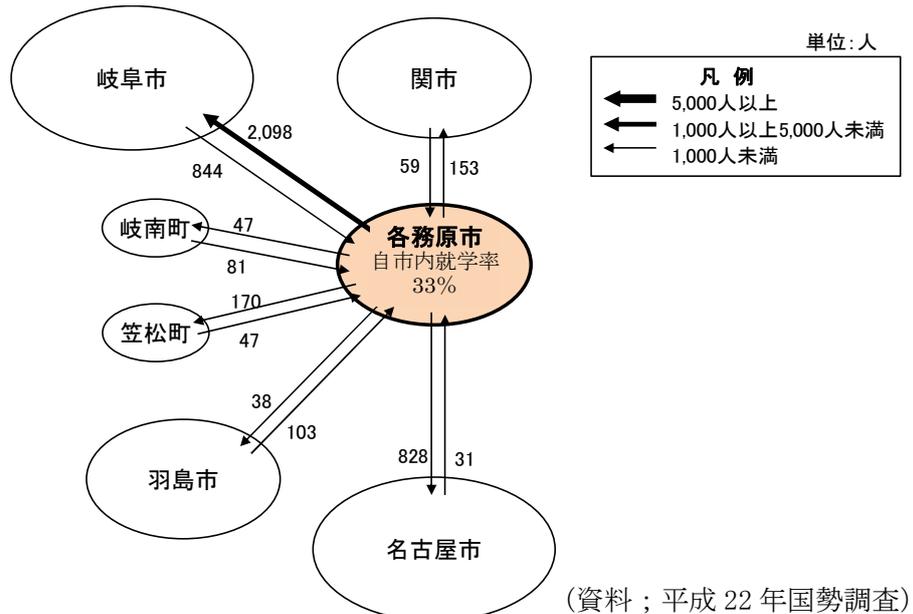


表 1-1 各務原市の人口流動（国勢調査）

単位：人

流出	平成 22 年			流入	平成 22 年			流入
	総数	就業者	通学者		通学者	就業者	総数	
市内に常住する就業者・通学	78,207	71,456	6,751	-9,614	4,228	64,365	68,593	市内で従業・通学する者
市内で従業・通学	39,847	37,599	2,248	0	2,248	37,599	39,847	各務原市に常住
他市町村で従業・通学	37,008	32,574	4,434	-12,257	1,689	23,062	24,751	他市町村に常住
県内	19,360	16,628	2,732	-1	1,536	17,823	19,359	県内
岐阜市	11,106	9,008	2,098	-1,884	844	8,378	9,222	岐阜市
大垣市	533	481	52	-73	47	413	460	大垣市
多治見市	177	175	2	-40	18	119	137	多治見市
関市	2,041	1,888	153	426	59	2,408	2,467	関市
美濃市	170	170	-	135	7	298	305	美濃市
羽島市	402	364	38	304	103	603	706	羽島市
美濃加茂市	937	893	44	-66	45	826	871	美濃加茂市
可児市	698	676	22	-12	36	650	686	可児市
山県市	93	92	1	257	16	334	350	山県市
瑞穂市	204	188	16	262	70	396	466	瑞穂市
本巣市	158	107	51	85	17	226	243	本巣市
岐南町	1,209	1,162	47	-100	81	1,028	1,109	岐南町
笠松町	738	568	170	-71	47	620	667	笠松町
北方町	56	45	11	103	10	149	159	北方町
坂祝町	222	214	8	80	15	287	302	坂祝町
川辺町	-	-	-	125	12	113	125	川辺町
御嵩町	-	-	-	128	10	118	128	御嵩町
その他の市町	616	597	19	340	99	857	956	その他の市町
県外	15,005	13,525	1,480	-9,613	153	5,239	5,392	県外
愛知県	14,645	13,246	1,399	-9,438	127	5,080	5,207	愛知県
名古屋市	5,623	4,795	828	-5,112	31	480	511	名古屋市
一宮市	1,521	1,493	28	100	26	1,595	1,621	一宮市
春日井市	438	353	85	-438	-	-	-	春日井市
犬山市	1,993	1,964	29	-1,273	5	715	720	犬山市
江南市	1,047	1,018	29	-212	6	829	835	江南市
小牧市	1,135	1,122	13	-870	10	255	265	小牧市
大口町	690	686	4	-690	-	-	-	大口町
扶桑町	419	357	62	-115	2	302	304	扶桑町
その他の市町	1,779	1,458	321	-1,956	47	904	951	その他の市町
三重県	82	68	14	-32	10	40	50	三重県
その他の都道府県	278	211	67	-143	16	119	135	その他の都道府県

2) 公共交通の現状

(1) サービス水準の整理

各務原市には、名鉄犬山線・各務原線の12駅、J R高山本線の4駅が存在しています。また、バス交通は、岐阜バス、岐阜コミュニティバス、名鉄バス及び各務原市ふれあいバスの4者によりサービスされています。以下に、鉄道及びバス交通のサービス水準を整理します。

① 鉄道

●岐阜市、名古屋市への都市間交通需要に対処する名鉄各務原線、犬山線、J R高山本線

各務原市は、岐阜市及び名古屋市との結びつきが強く、岐阜市へは名鉄各務原線及びJ R高山本線、名古屋市へは名鉄犬山線がこれら都市間交通需要に対応しています。

交通バリアフリー法の対象となる名鉄新鵜沼駅は、平成21年3月末に鵜沼駅橋上化、鵜沼空中歩道、名鉄新鵜沼駅前広場が整備されており、鵜沼駅空中歩道は名鉄新鵜沼駅と橋上化したJR鵜沼駅を直結し24時間往来可能な歩行者専用通路として、また新鵜沼駅前広場は、路線バスやふれあいバス等の発着拠点として機能しています。

表 1-2 各務原市内 鉄道状況

	運行本数	運行時間帯	
	(本/日)	始発	終着
JR高山本線	83	5:12	0:21
名鉄各務原線	233	5:20	0:28

※始発・終着は、J R高山本線では鵜沼駅、名鉄各務原線は新鵜沼駅での時刻

表 1-3 駅間運賃

■ J R高山本線 (単位: 円)		H27.1 現在			
	鵜沼	各務ヶ原	蘇原	那加	岐阜
鵜沼	—	190	210	240	320
各務ヶ原	—	—	140	190	240
蘇原	—	—	—	190	240
那加	—	—	—	—	210

■名鉄 (単位: 円)

H27.1 現在

	新鵜沼	名電各務原	三柿野	六軒	各務原市役所前	新那加	名鉄岐阜	犬山	名鉄名古屋
新鵜沼	—	230	240	300	300	350	450	170	600
名電各務原	—	—	170	170	230	230	340	230	650
三柿野	—	—	—	170	170	230	340	230	730
六軒	—	—	—	—	170	170	290	300	730
各務原市役所前	—	—	—	—	—	170	290	660	730
新那加	—	—	—	—	—	—	290	340	730
名鉄岐阜	—	—	—	—	—	—	—	440	550
犬山	—	—	—	—	—	—	—	—	550

■ゆったりとした空間を有し、交通結節点として機能する新鶴沼駅前広場



■JR 鶴沼駅 駅前広場と駐輪場



■名鉄新那加駅と JR 那加駅周辺



▲駐車場から新那加駅に繋がる出入り口



▲新那加駅と那加駅の間にある駐車場出入り口



▲イオン各務原へのシャトルバス乗降場



▲JR 那加駅

②タクシー

- タクシー事業者数、輸送人員及び運送収入は減少傾向
- 各務原市で営業展開をする事業者は5社

図 1-15 岐阜県内の法人タクシー事業者の現状

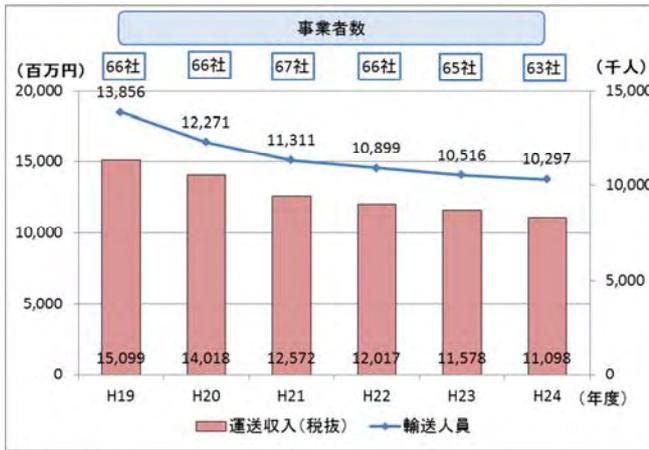
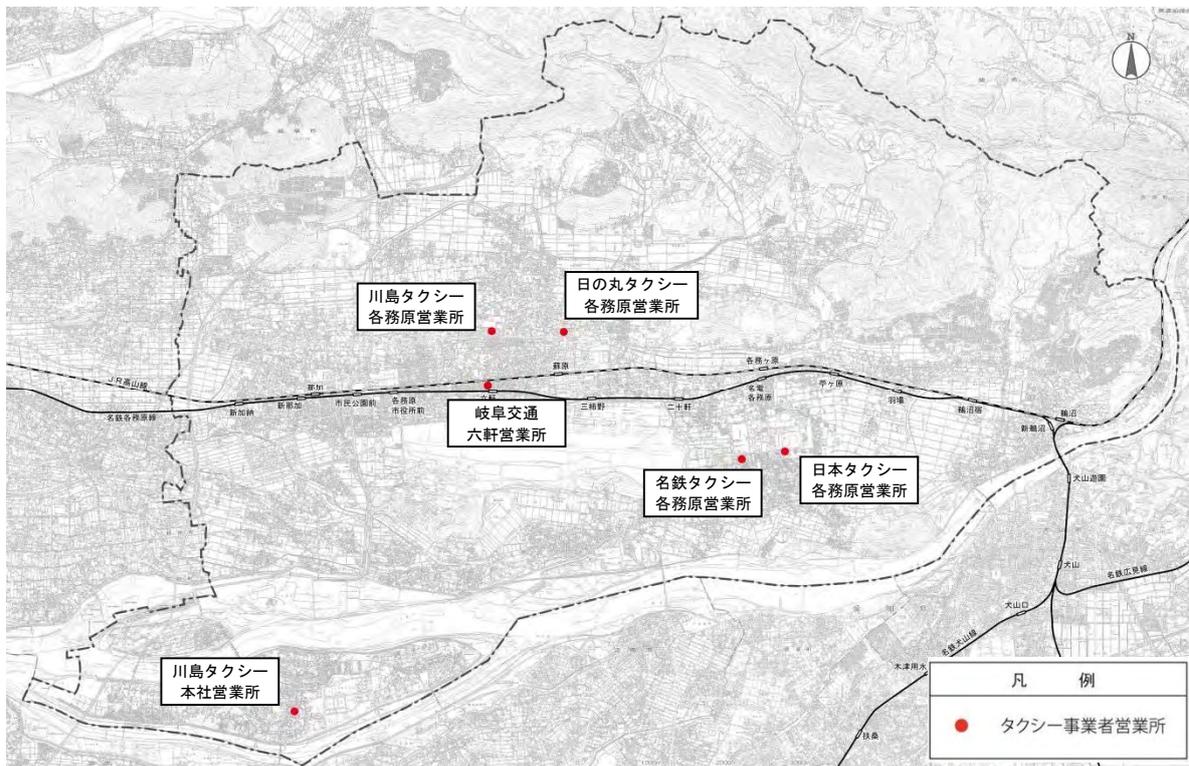


図 1-16 岐阜県内の個人タクシー事業者の現状



(資料；中部運輸支局 数字でみる中部の運輸 2013)

図 1-17 各務原市内のタクシー事業者営業所の分布



③バス

- 運行本数が多い「岐阜バス尾崎団地線」、「イオンモール各務原線」、「名鉄バス一宮・川島線」
- 2時間近くになるふれあいバス運行所要時間
- 名鉄各務原線、路線バスと一部区間競合関係にあるふれあいバス

「岐阜バス尾崎団地線」、「イオンモール各務原線」及び「名鉄バス一宮・川島線」の運行本数は1日70本以上と多く、特に、尾崎団地線と一宮・川島線はそれぞれ岐阜市、一宮市等との都市間交通需要に対処する基幹的バスとして機能しています。

一方、ふれあいバスは交通空白地域を縫うように走行しており、起点から終点までの所要時間が1時間40分～2時間15分と長い、いわゆる長大路線となっています。また、名鉄各務原線や路線バスと同じルートを並走行するなど、一部区間は競合関係にあります。

表 1-4 各務原市内 バス状況

	路線名	運行本数 (本/日)	運行 所要時間	運行時間帯		料金
				始発	終着	
岐阜 バス 等	尾崎団地線	80	1時間7分	5:49	22:55	距離帯
	深夜バス	1	36分	23:10	23:46	距離帯 (通常の倍額)
	岐阜各務原線	6	40分	10:00	17:37	距離帯
	岐阜川島線	23	41分	6:20	20:31	距離帯
	倉知線	14	56分	6:31	18:49	距離帯
	テクノプラザ線	16	10分	7:00	19:33	距離帯
	各務原東部線	23	31分	5:59	22:43	距離帯
	緑苑団地線	44	21分	6:16	23:10	距離帯
	イオン各務原線	74	14分	8:35	22:54	100円
	快速イオンモール 各務原線	28	38分	7:28	23:49	距離帯
	岐南町線	70	50分	6:05	22:59	距離帯
高速名古屋線	28	2時間1分	5:41	0:04	距離帯	
バ名 ス鉄	一宮・川島線	70	28分	5:51	23:00	距離帯
	木曾川線	4	21分	6:20	22:46	距離帯
ふれ あい バス	西部・鵜沼線	12	1時間40分	6:38	19:25	100円 (未就学児は 大人1人につき 2人まで無料)
	東部・南部線	12	1時間55分	6:50	19:17	
	北部・川島線	12	1時間50分	6:40	19:39	
	循環休日線	6	2時間15分	9:30	16:48	

(2) 利用実態の整理

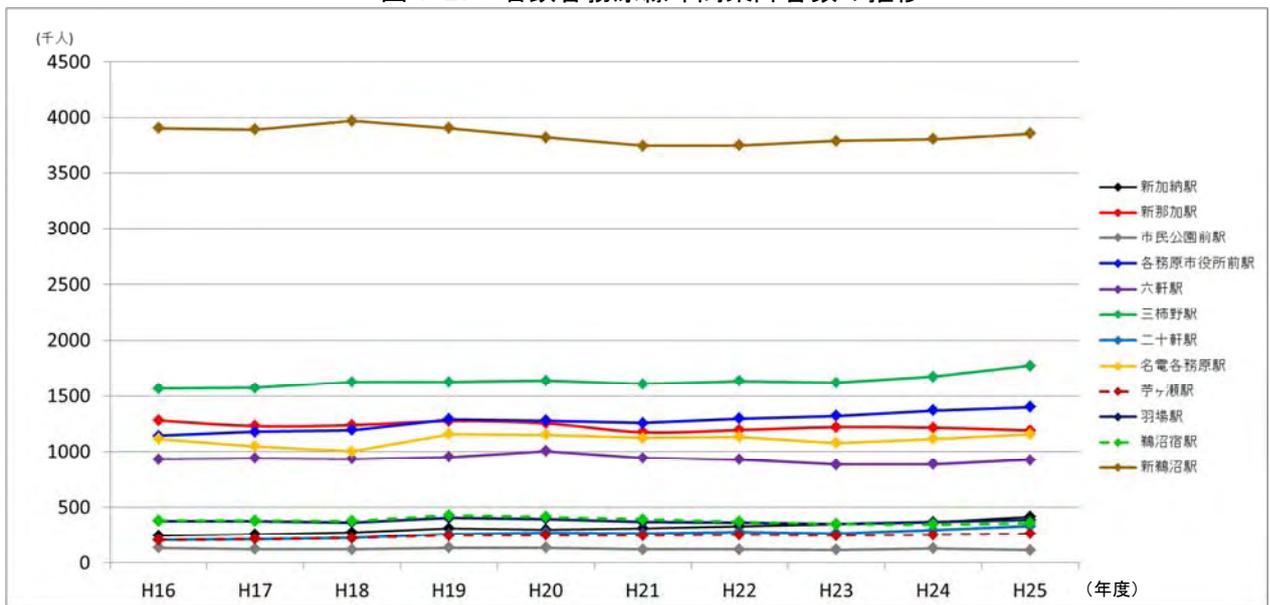
既往調査より、鉄道乗降客数及びふれあいバスの利用実態を以下に整理します。

① 鉄道

- 横這いの名鉄各務原線乗降客数
- 駅によって異なる名鉄各務原線定期率
- 名鉄各務原線に比べ、少ないJR高山本線乗降客数
- 名鉄各務原線に比べ、高いJR高山本線定期率（那加駅、蘇原駅、各務ヶ原駅）

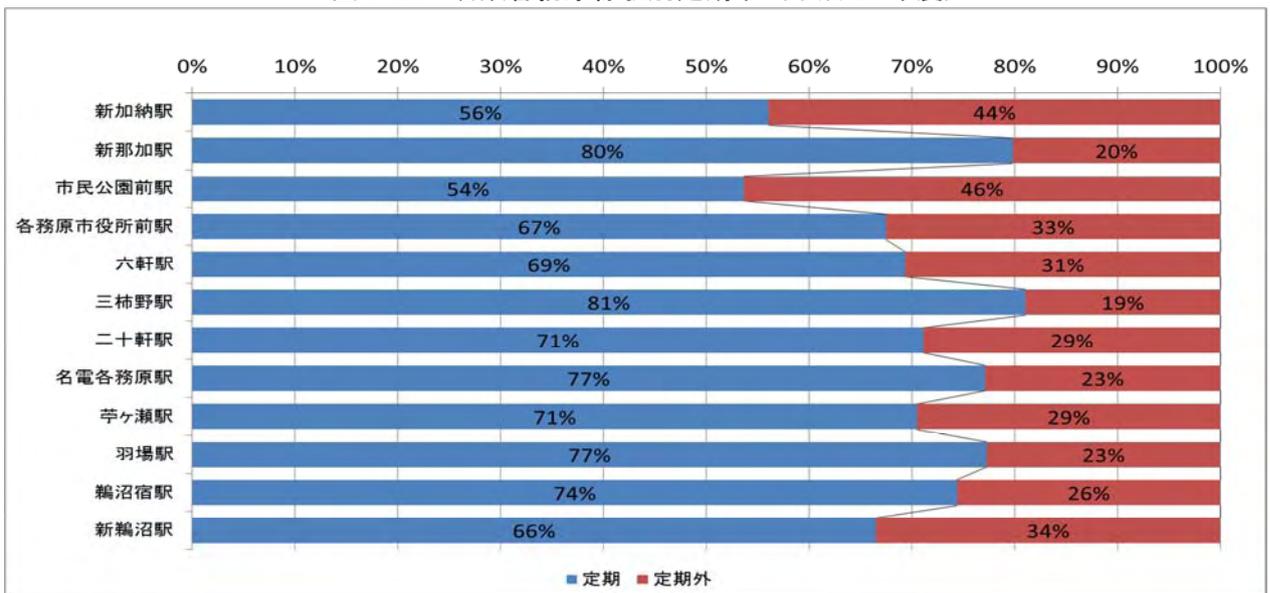
いずれの路線も鉄道利用者数は横這いの傾向にあり、各駅とも定期利用者が50%以上となっています。特にJR高山本線は蘇原駅、各務ヶ原駅の定期率が80%以上と高く、利用者が固定的であることが分かります。

図 1-20 名鉄各務原線年間乗降客数の推移



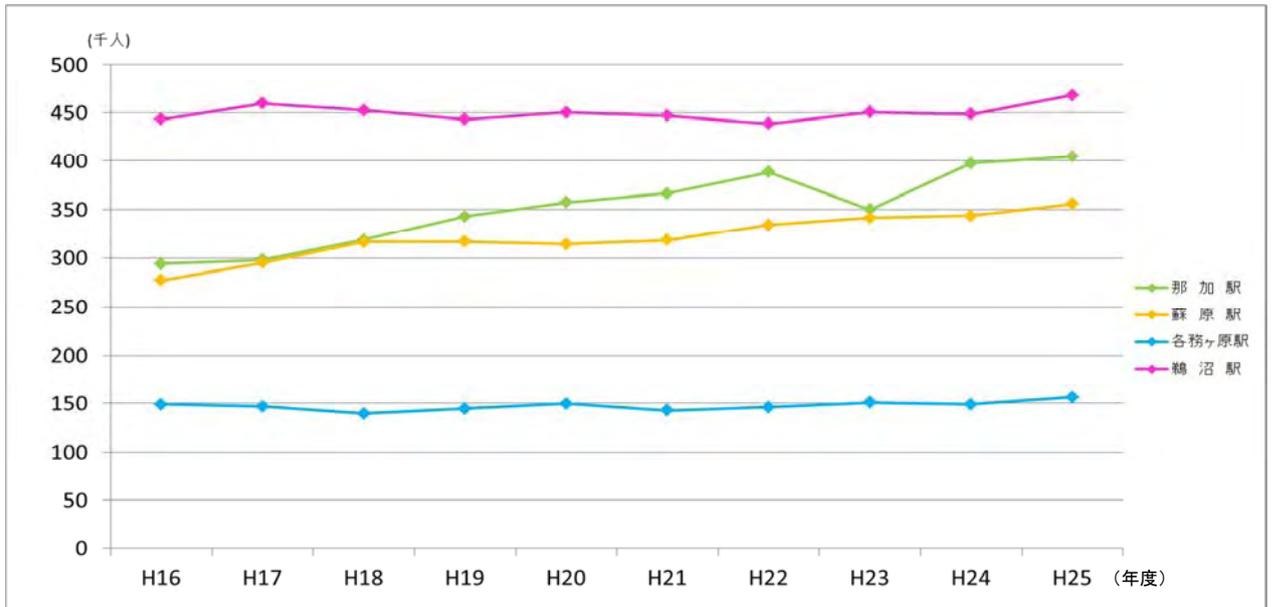
(資料；H26 各務原市 HP)

図 1-21 名鉄各務原線駅別定期率（平成 25 年度）



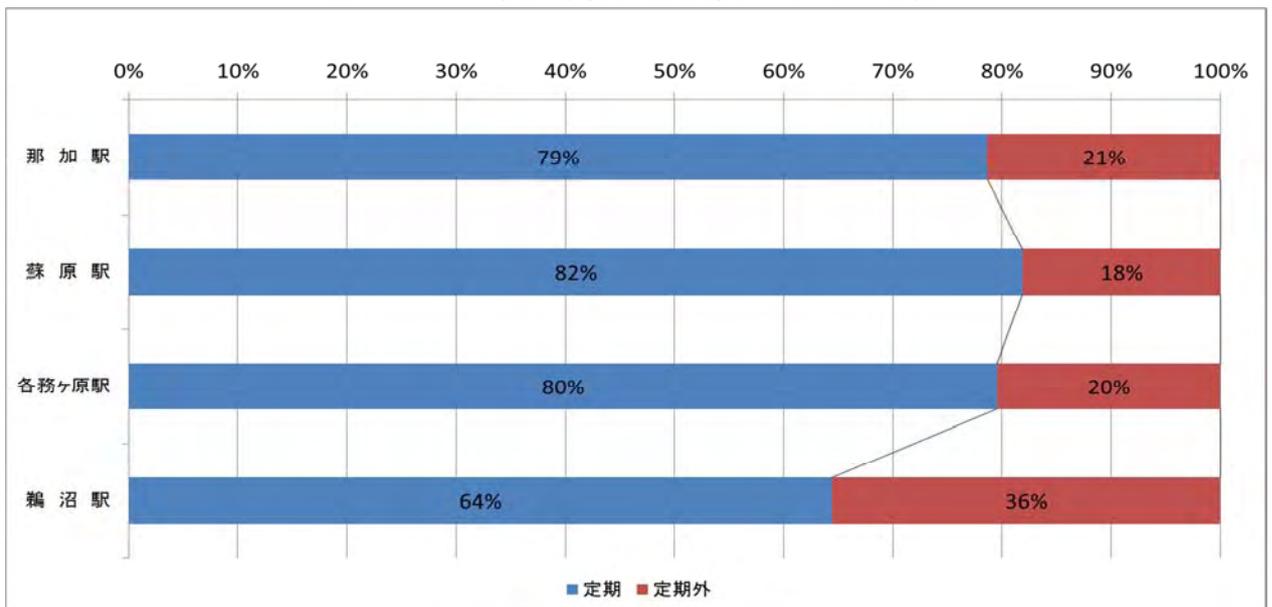
(資料；H26 各務原市 HP)

図 1-22 J R高山本線年間乗客人員の推移



(資料 ; H26 各務原市 HP)

図 1-23 J R高山本線駅別定期率 (平成 25 年度)



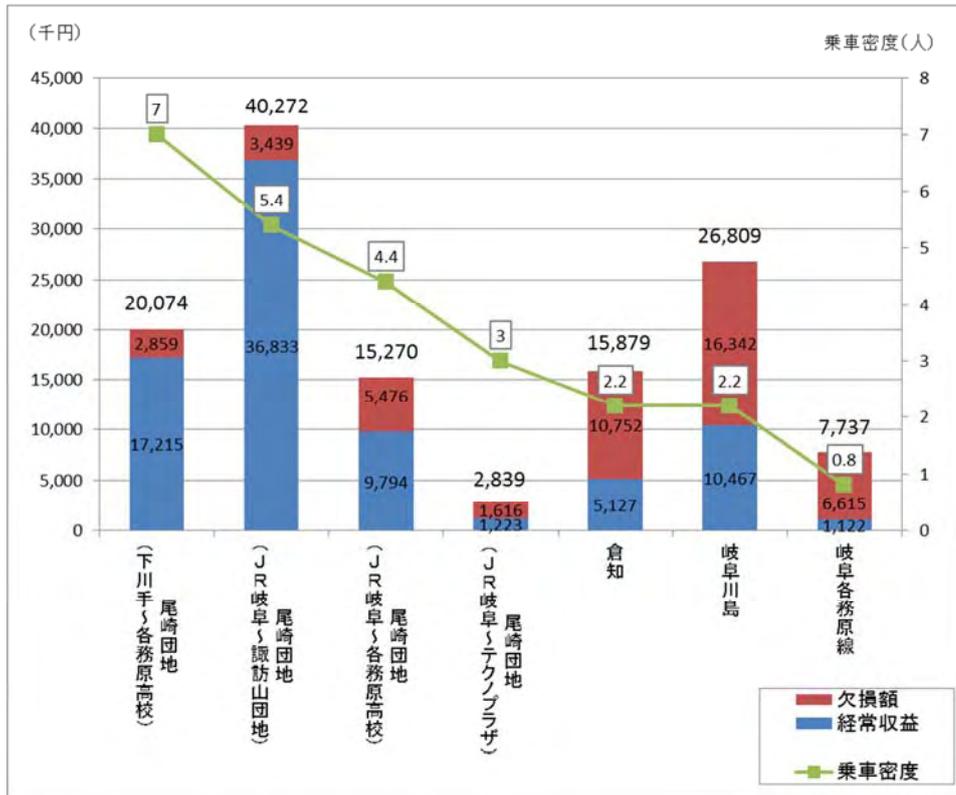
(資料 ; H26 各務原市 HP)

②バスの利用実態

a) 路線バスの利用実態

- 利用者が多く、岐阜市方面への都市間幹線として機能する岐阜バス尾崎団地線

図 1-24 岐阜バスの路線別の乗車密度と運行経費



※補助対象路線のみ

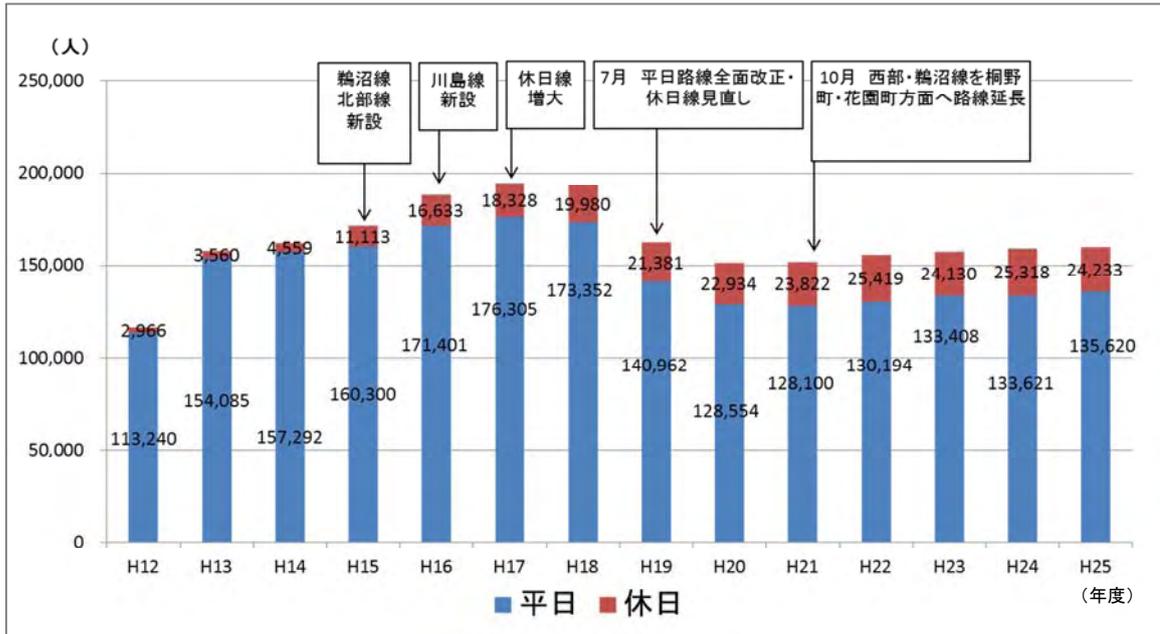
(資料 ; H26 岐阜県資料)

b) ふれあいバス利用実態

- 近年横這いのふれあいバスの乗車人員利用者一人当たり運行経費
- 低下する収支率・増加する市負担額

ふれあいバスの乗車人員及び1人当たりの運行経費（H25現在752円）は平成17年をピークに減少傾向でしたが、近年は横這いであります。収支率（H25現在12.1%）は近年微増の傾向にあります。

図 1-25 ふれあいバス 乗車人数



(資料 ; H26 各務原市資料)

図 1-26 ふれあいバス 一人当たりの運行経費

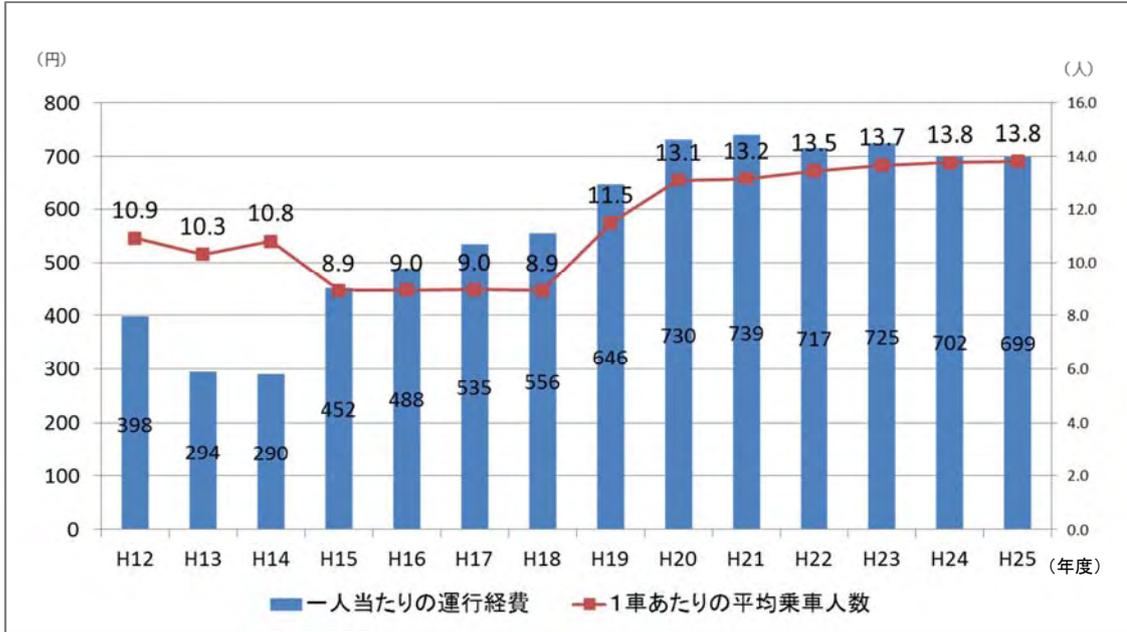
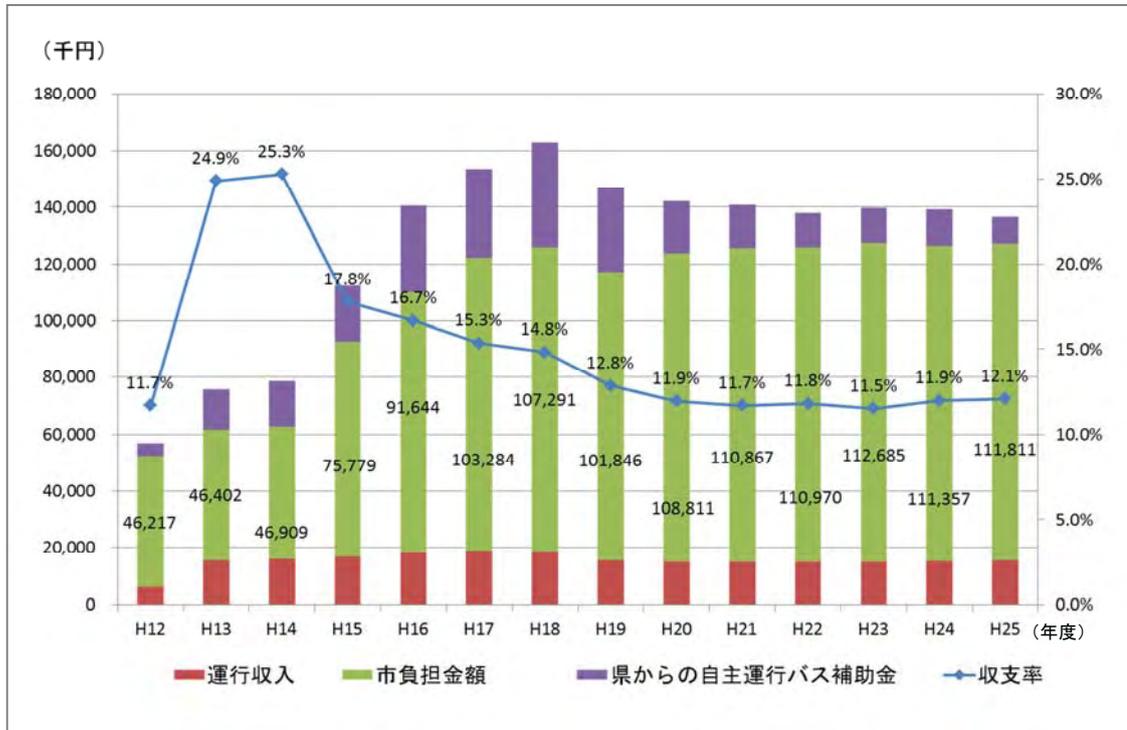


図 1-27 ふれあいバス 運行経費と収支率

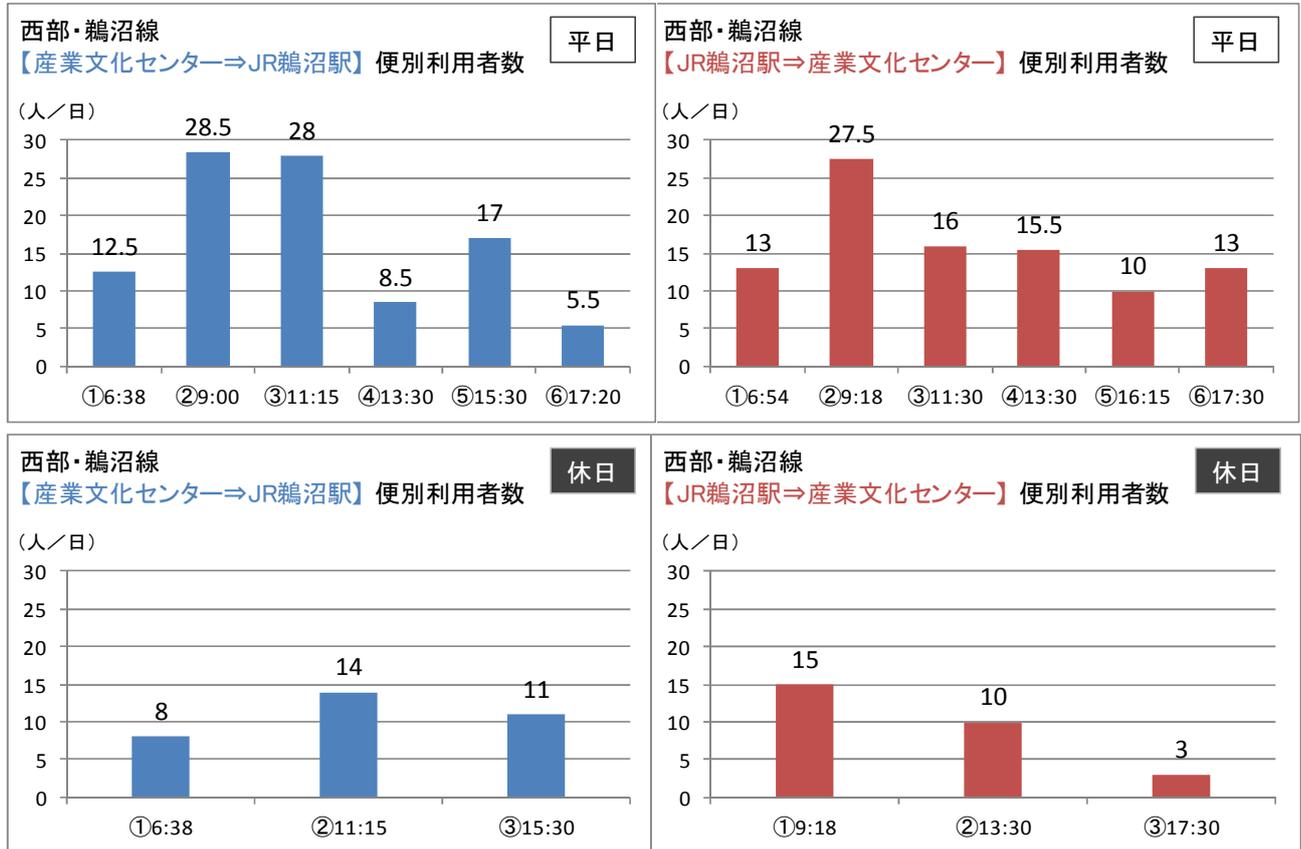


(資料 ; H26 各務原市資料)

- 便によって異なる利用者数
- 各路線とも利用者数が多い便は午前9時台であるが、北部・川島線（おがせ町一丁目→内藤記念くすり博物館）は午前6時台の利用者が多い

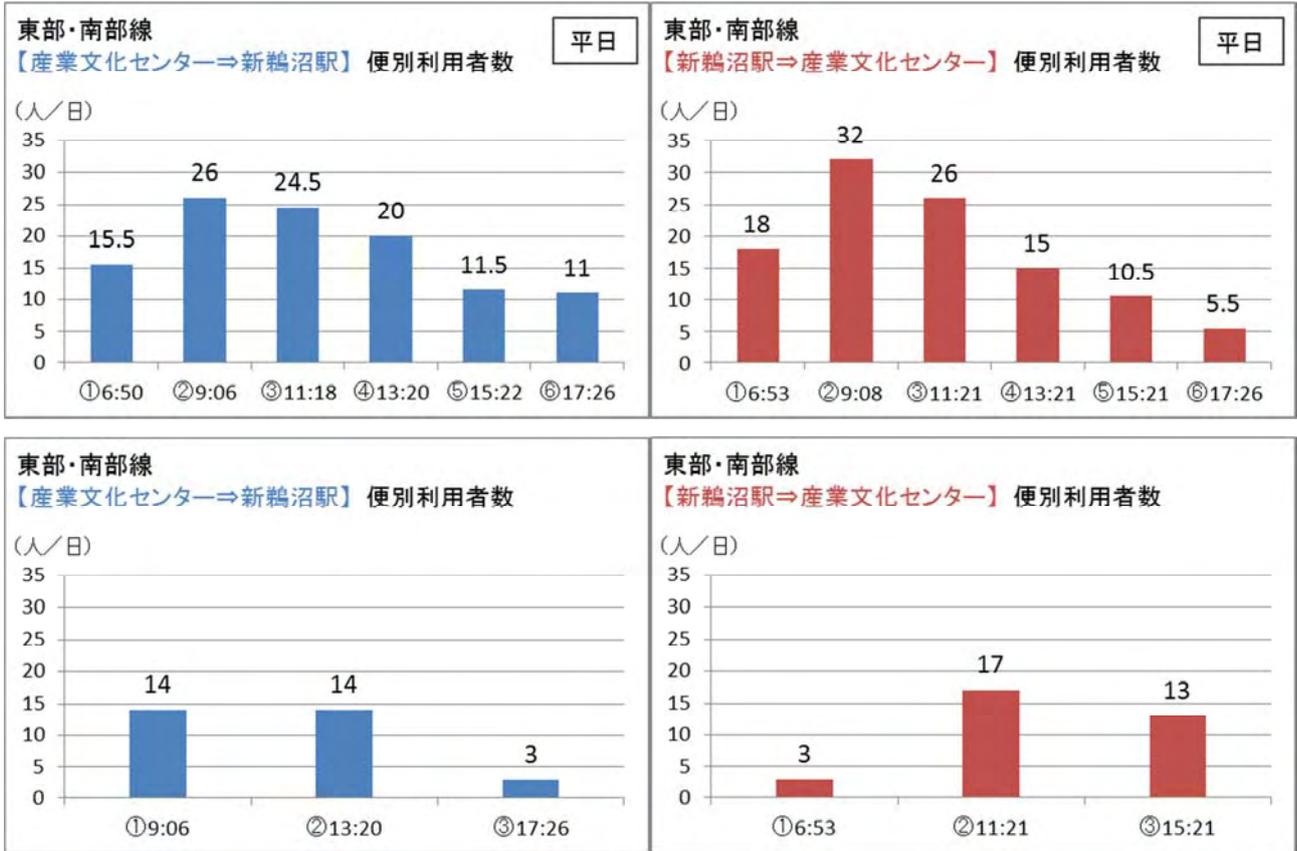
図 1-28 便別ふれあいバス利用者数

【西部・鵜沼線】



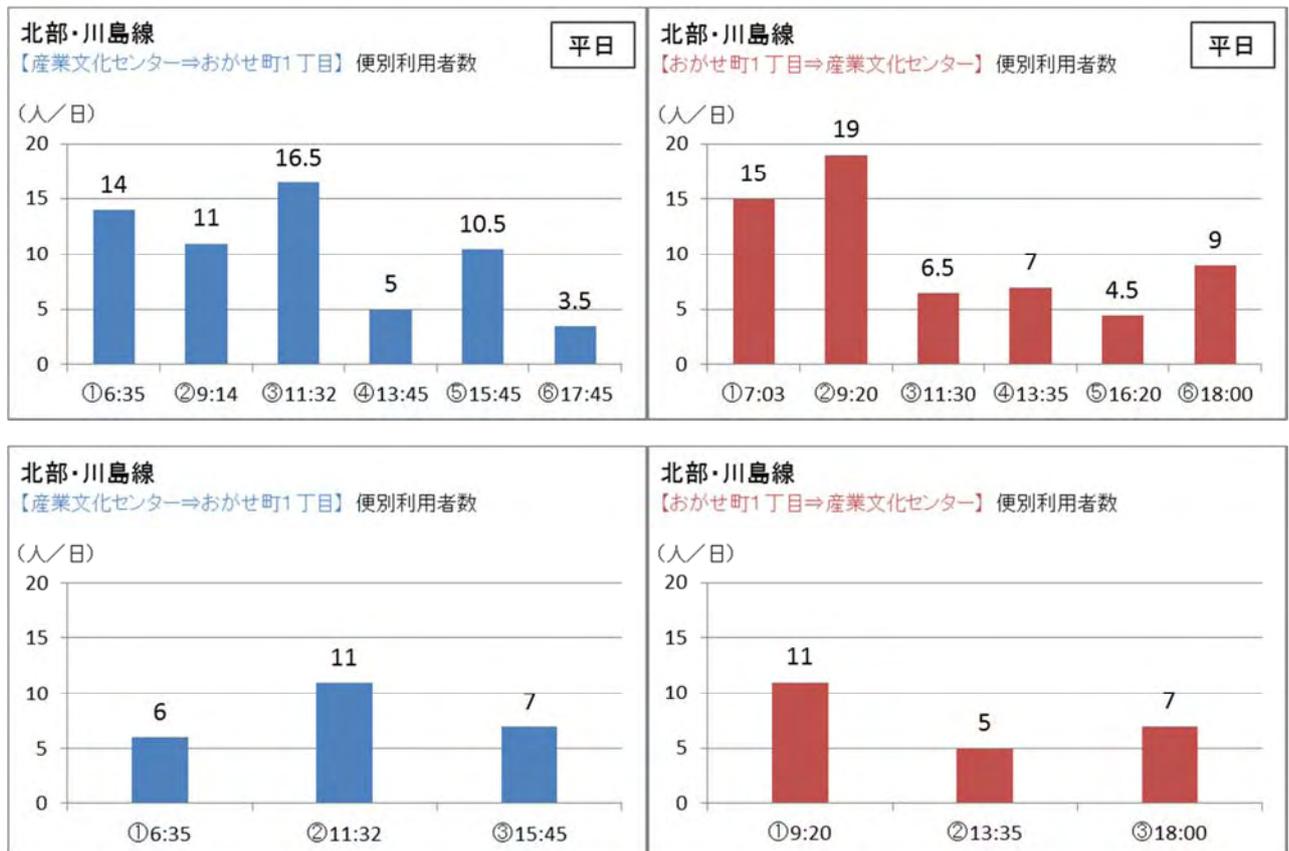
(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

【東部・南部線】



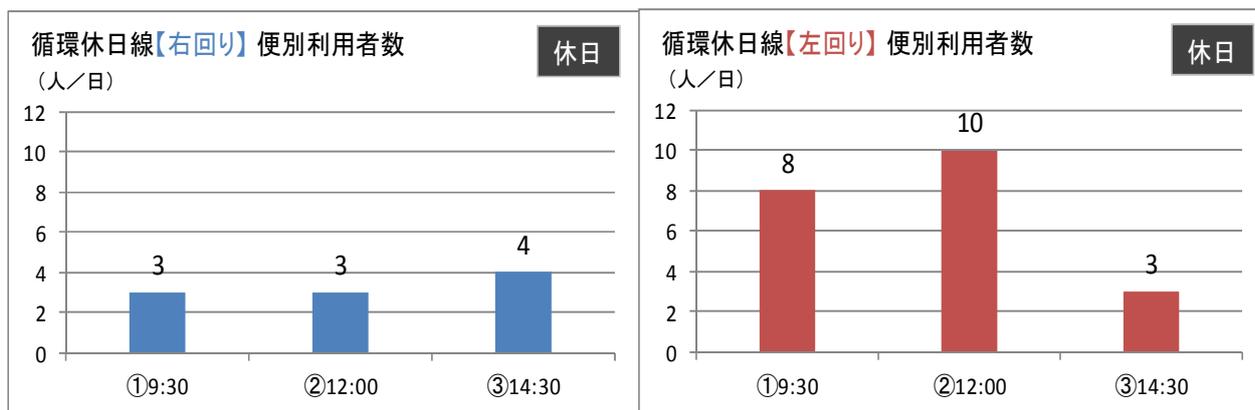
(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

【北部・川島線】



(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

【循環休日線】



(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

▼高齢者で混雑する東部・南部線車内



▼新鵜沼駅のふれあいバス停



▼産業文化センターのふれあいバス停



- 女性がふれあいバス利用の7割以上を占める
- 高齢者がふれあいバス利用者の57%を占める
- 特に東部・南部線は高齢者が6割を占める

ふれあいバス利用者は女性が約76%、高齢者（65歳以上）が約57%を占めており、特に平日の東部・南部線は約66%が高齢者となっています。

図 1-29 ふれあいバス 路線別・性別 利用率

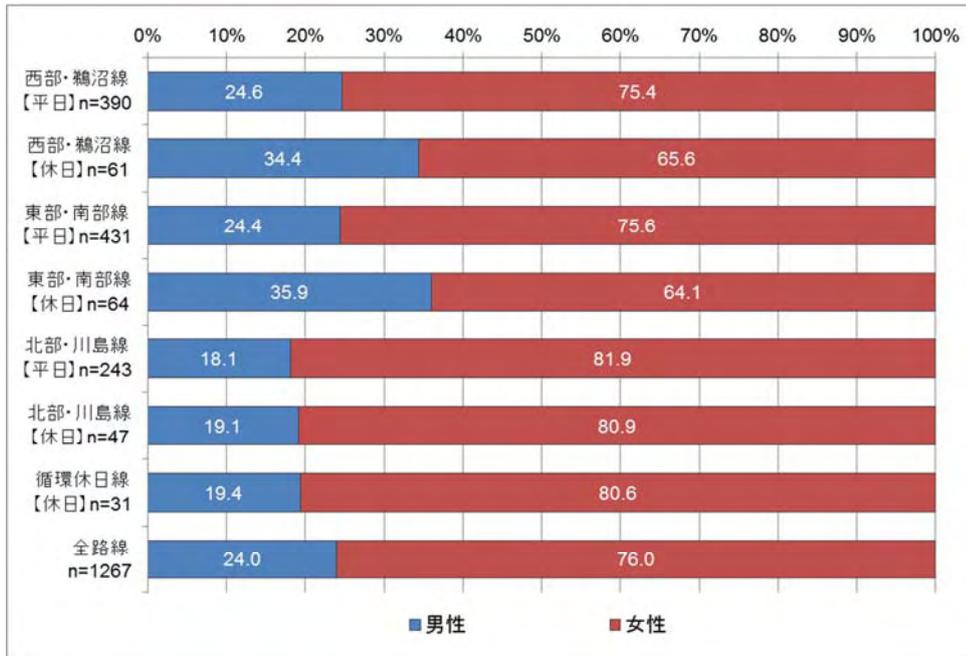
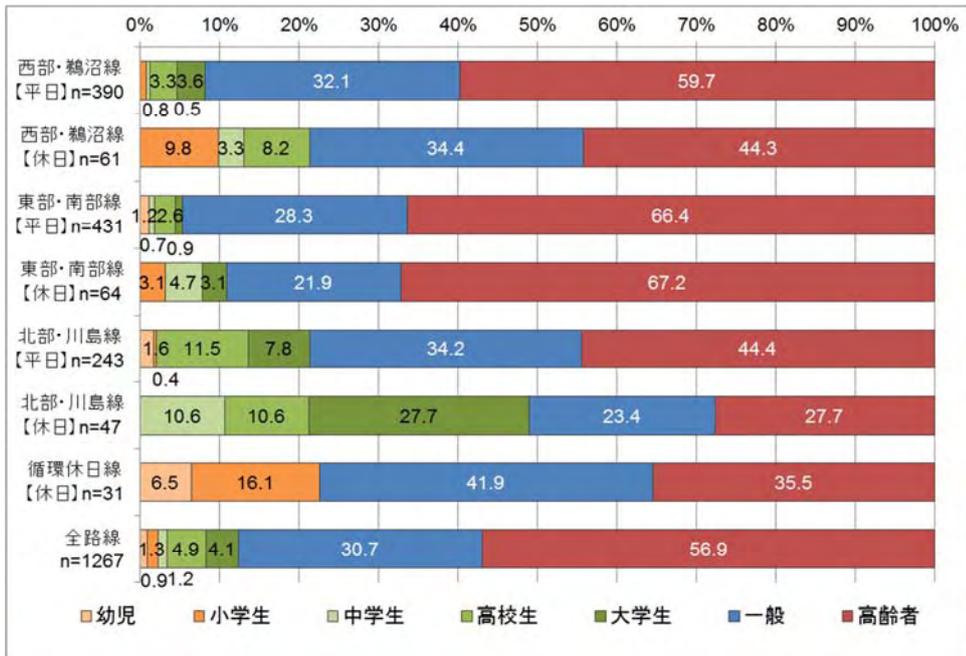


図 1-30 ふれあいバス 路線別・年齢別 利用率



(資料；H26 各務原市乗降調査)

- 平休日ともに全路線において通勤、通院、買物目的の利用が多く、全路線で買物は約25%を占める
- 循環休日線は、利用頻度が高い利用者は他の路線より少ない

図 1-31 ふれあいバス 路線別 利用目的

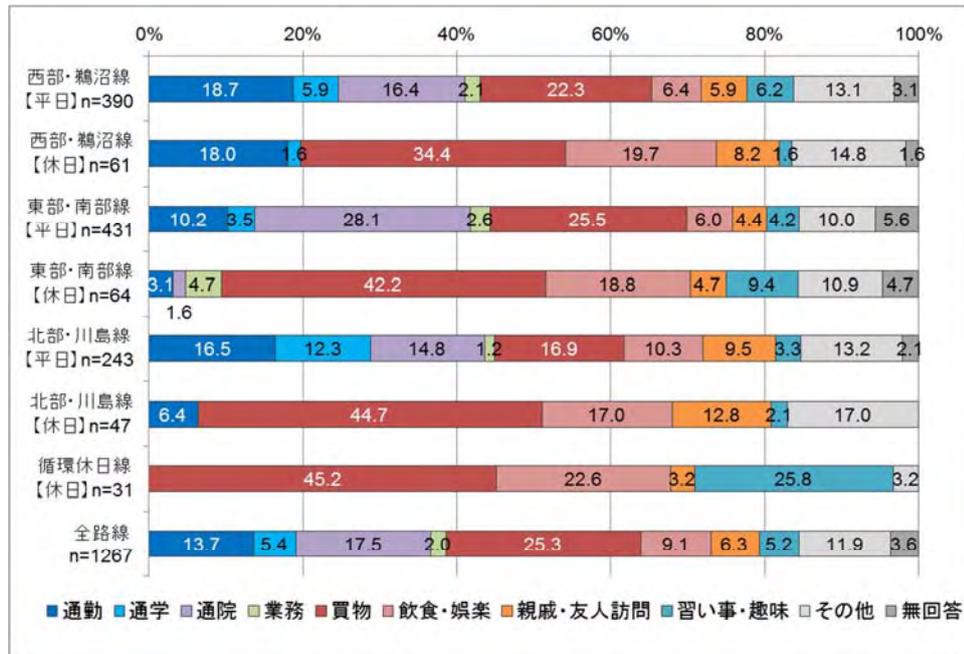
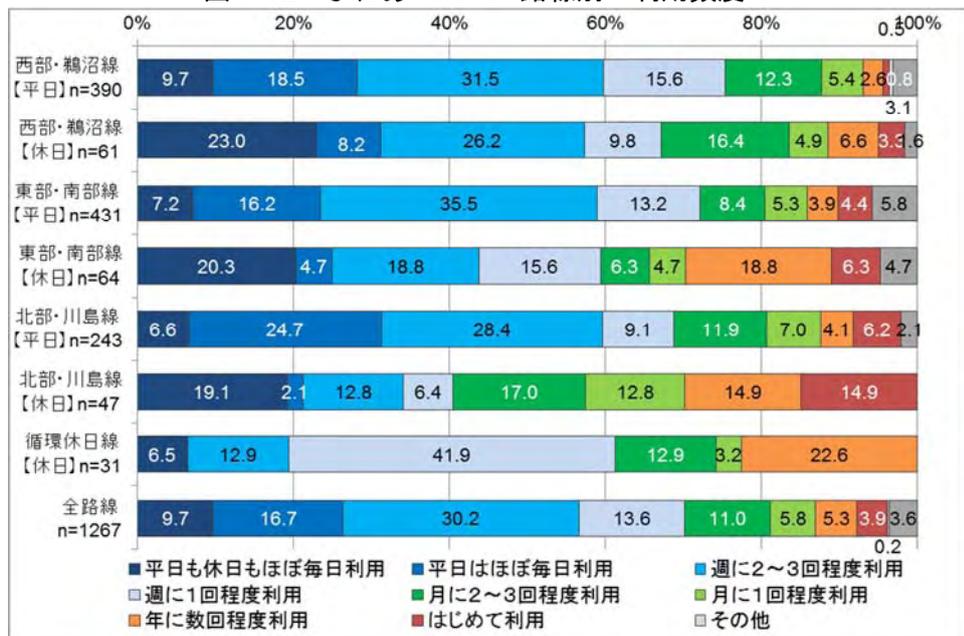


図 1-32 ふれあいバス 路線別 利用頻度

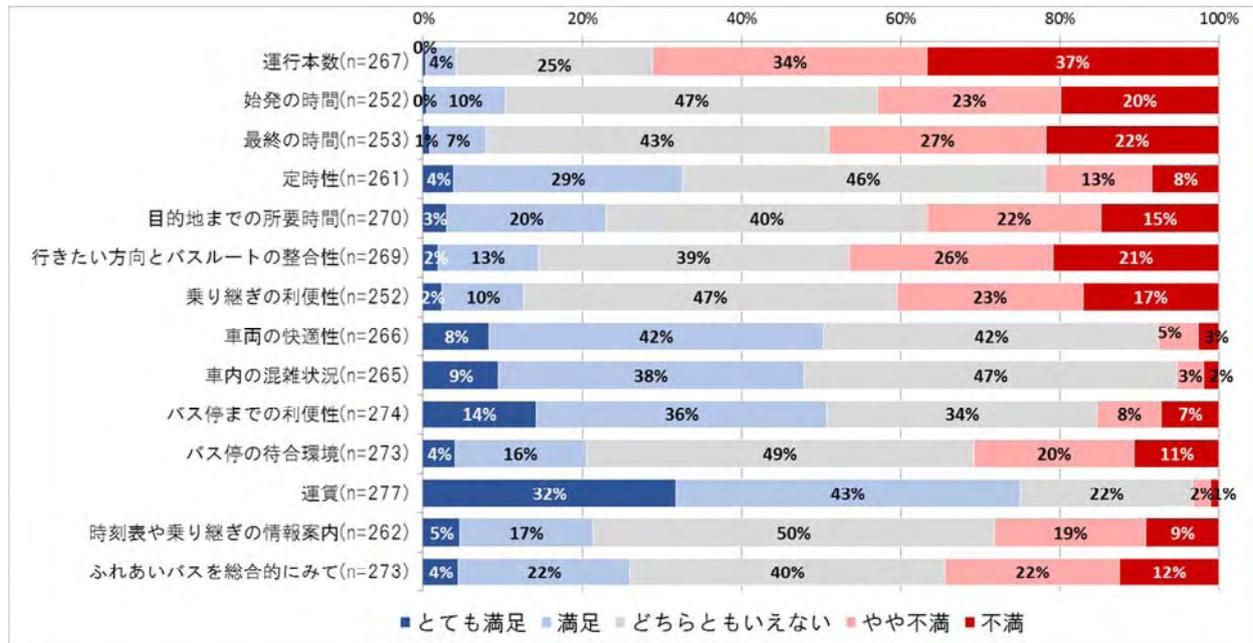


(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

●ふれあいバスに対する不満度が高い項目は、“運行本数、最終の時間、行きたい方向とバスルートの整合性”

ふれあいバスの不満度が高い項目は、“運行本数、最終の時間、行きたい方向とバスルートの整合性”とする人が多いです。

図 1-33 ふれあいバスの満足度



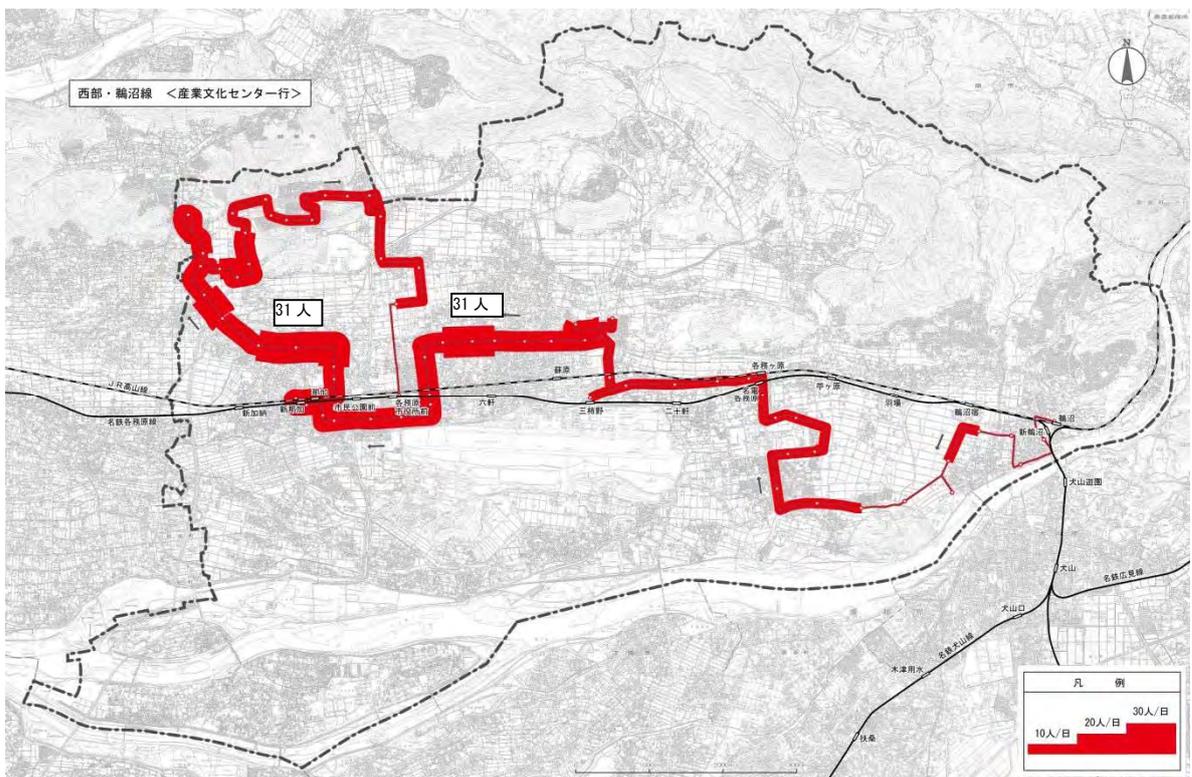
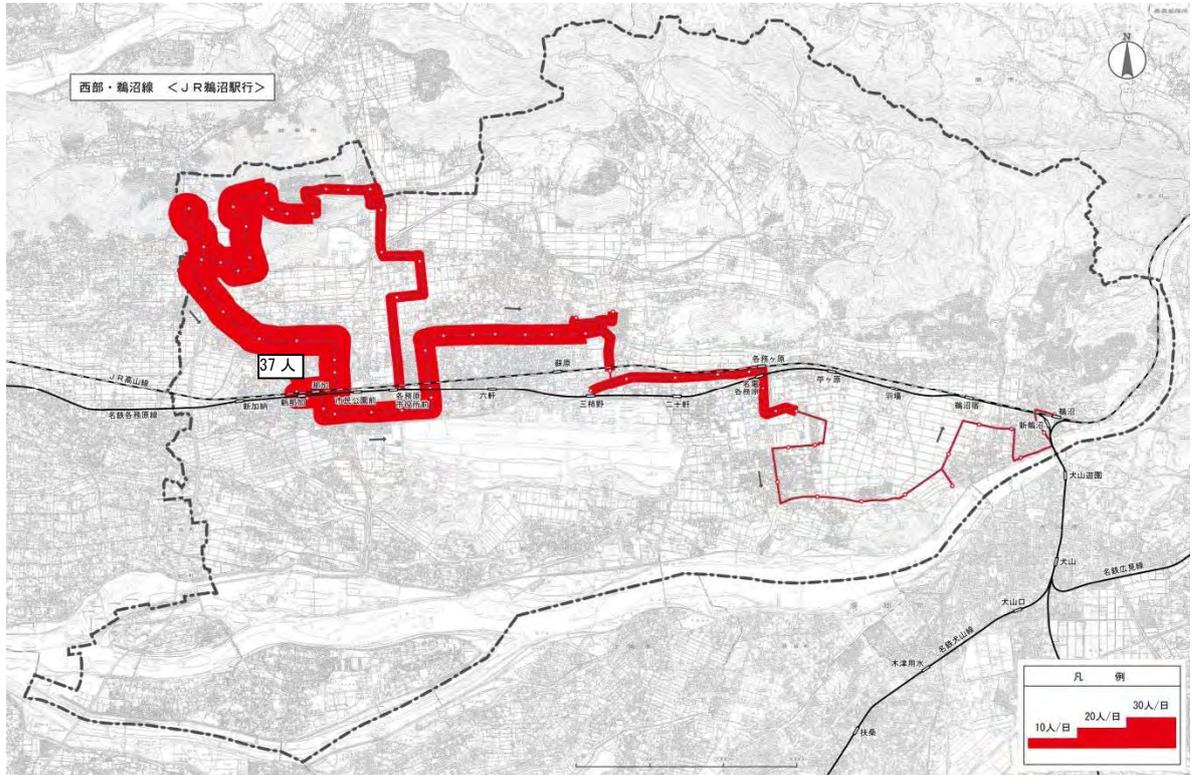
(資料 ; H25 各務原市民アンケート)

●尾崎団地と駅の区間の利用が多い西部・鶺沼線

西部・鶺沼線 JR鶺沼駅行きは、尾崎ショッピングセンター前から総合体育館前間で利用者が多いです。

西部・鶺沼線 産業文化センター行きは、柿沢町から申子町間と前洞新町3丁目から石山町間で利用者が多いです。

図 1-34 区間別利用者数<西部・鶺沼線>

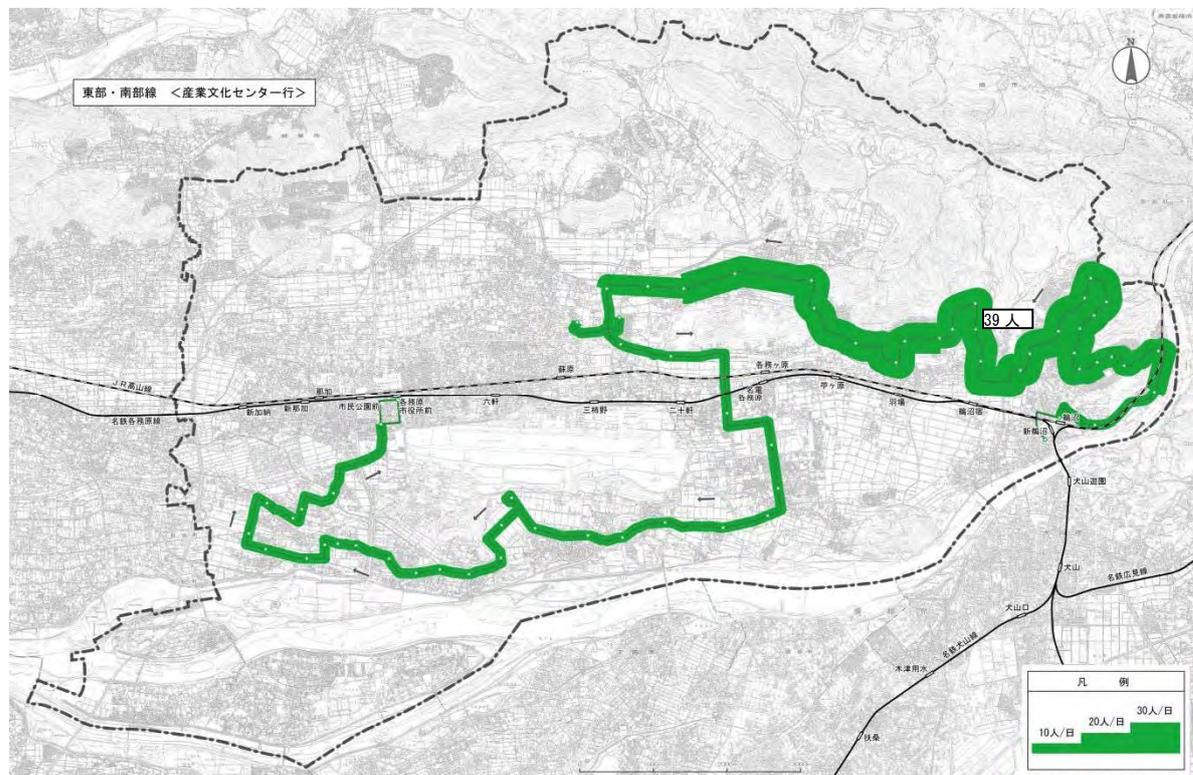
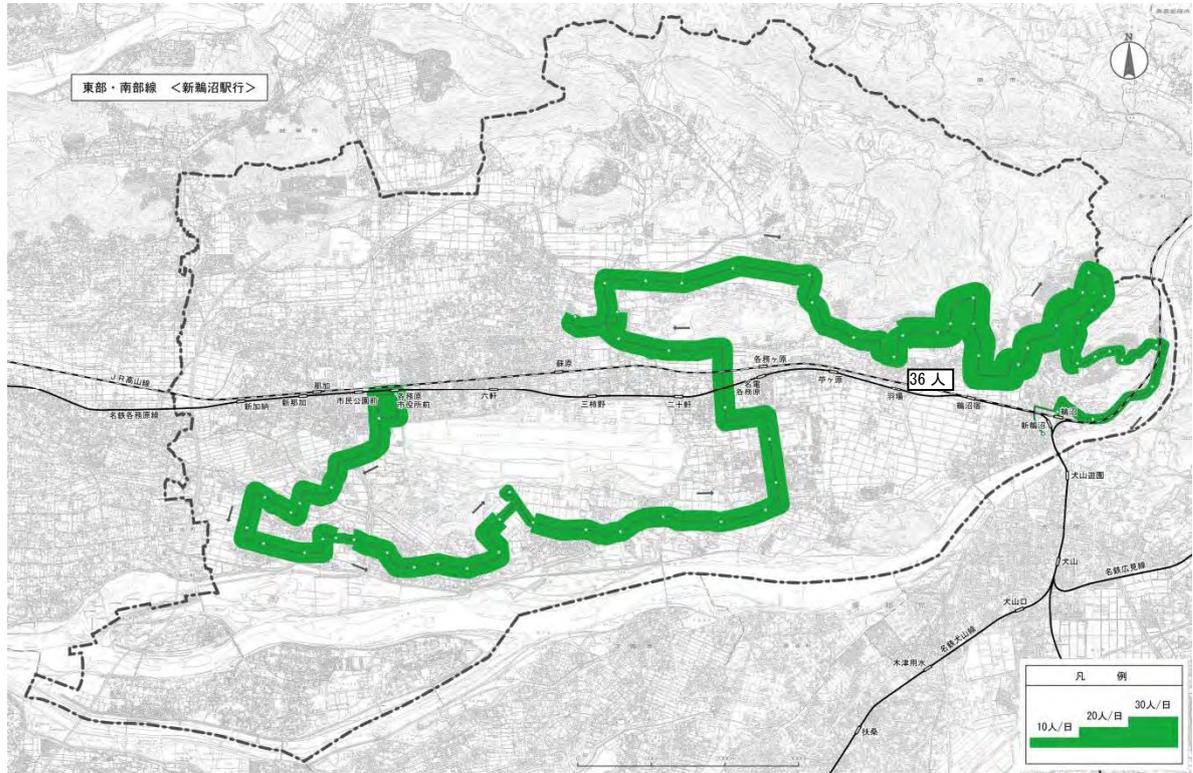


(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

●緑苑団地周辺での利用が多い東部・南部線

東部・南部線は、新鶴沼行き、産業文化センター行きとともに、緑苑口周辺の利用者が多いです。

図 1-35 区間別利用者数<東部・南部線>



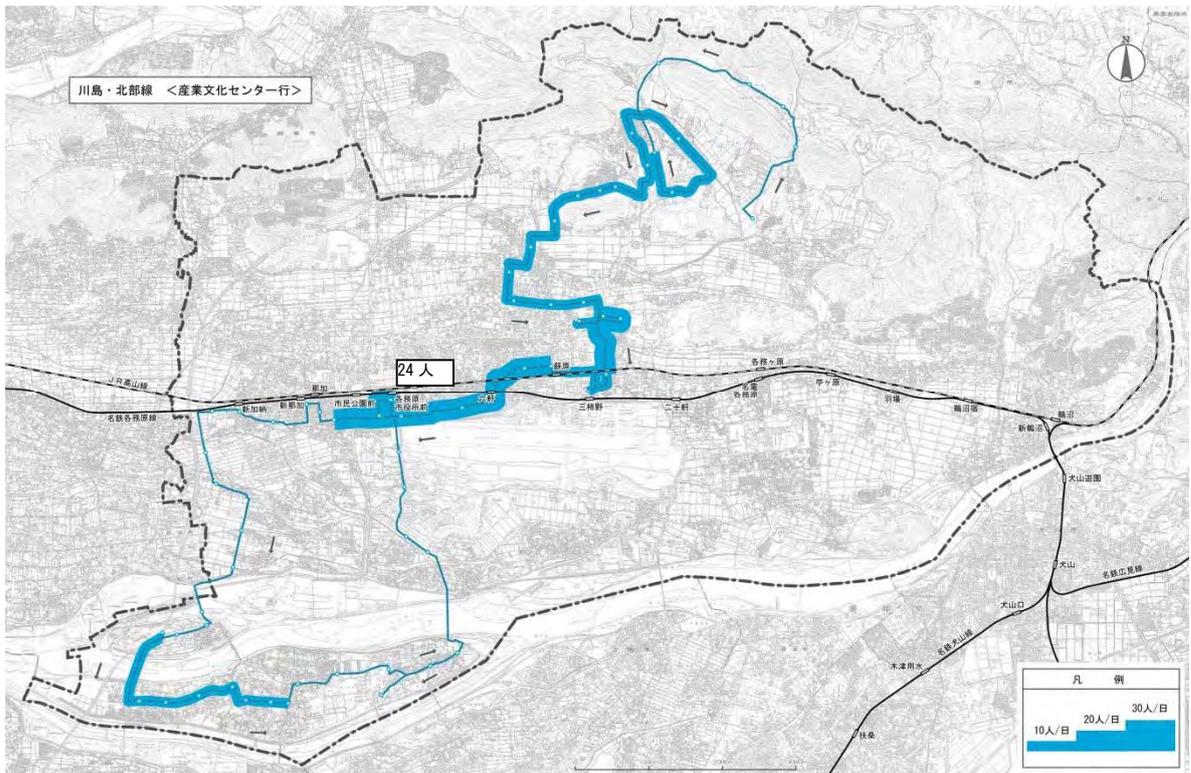
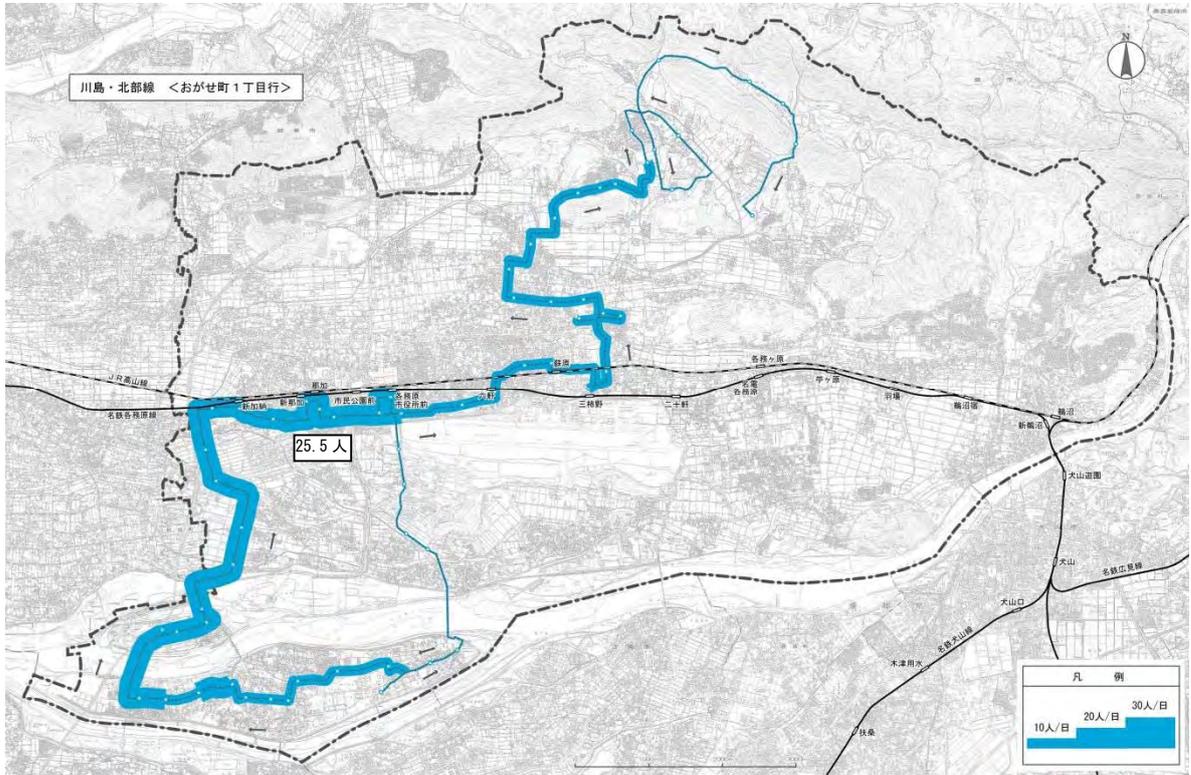
(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

●方向により利用者数が多い区間が異なる川島・北部線

北部・川島線 おがせ町一丁目行きは、渡西口から各務原市役所の利用が多いです。

北部・川島線 産業文化センター行きは各務原市民会館から那加栄町区間の利用者が多いです。

図 1-36 区間別利用者数<川島・北部線>

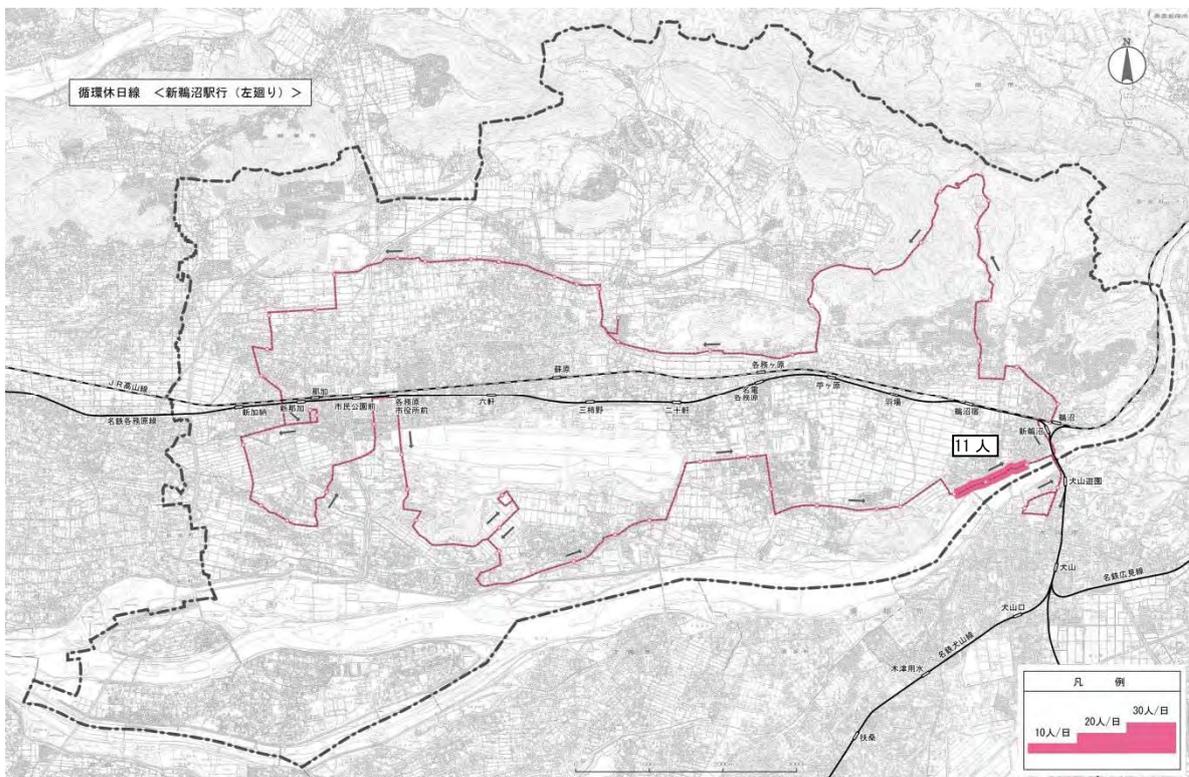
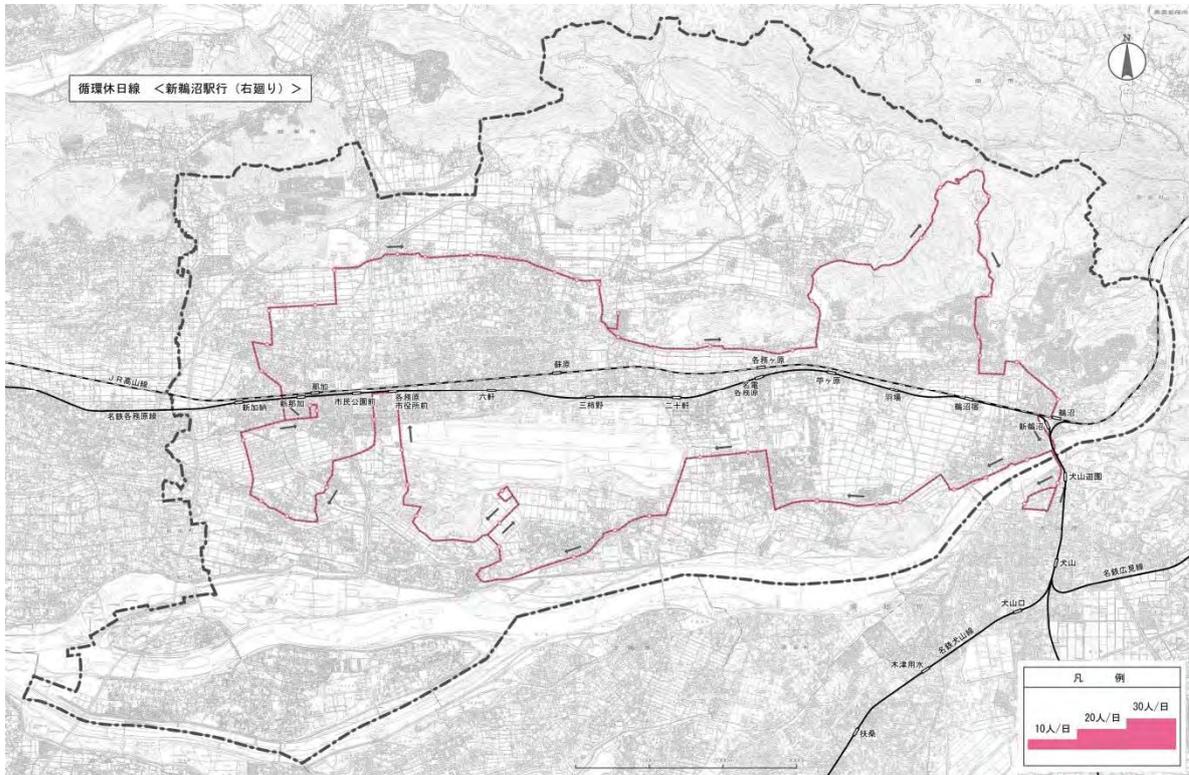


(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

●市民プールの利用が多い循環休日線

循環休日線では、ほとんどの区間で利用者が少ないです。

図 1-37 区間別利用者数<循環休日線>



(資料 ; H26 各務原市乗降調査)

3) 市民ニーズ等の把握

(1) 市民アンケート

①市民アンケートの実施概要

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、ふれあいバスをはじめとする公共交通の利用実態及び利用意向、買物や通院に対する現況等を把握しました。

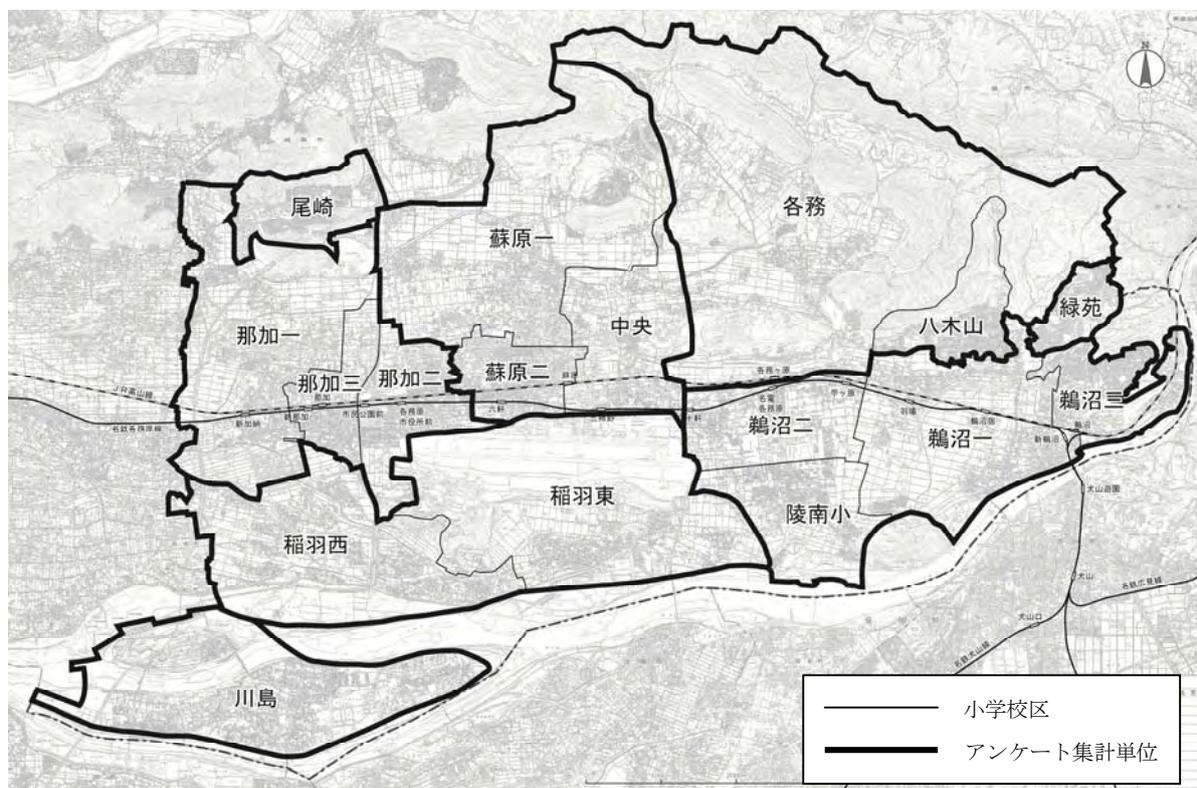
表 1-9 調査概要

調査実施日	平成 25 年 10 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
回収数	1,228
回収率	40.9%

②市民アンケート結果の概要

市民アンケート結果の概要を次ページに示します。

図 1-38 各務原市内小学校区



【属性：問1-①～⑤】

- 男性が約31%、女性が約45%
- 「鵜沼1、鵜沼2、鵜沼3、陵南小学校区」約27%
- 65歳以上が約38%
- 勤め人が約28%、主婦・無職が約46%
- 免許証保有率 約80%、自家用車保有率 約74%
- 緑苑小学校区はJR鵜沼駅・名鉄新鵜沼駅を最寄り駅とする人が約115%、岐阜バス・名鉄バスが約87%、稲羽西、稲羽東小学校区ではふれあいバスが約59%
- 鉄道駅・バス停まで500m以内とする人が緑苑小学校区では約92%、尾崎小学校区では約79%

【日常の交通行動：問2】

①鉄道：問2-①

- 鉄道の利用頻度は、緑苑小学校区が高い
- 「行きたい場所に行けない」、「時間がかかりすぎる」、「駅までの交通手段がない」ため、鉄道を利用していない
- 各校区とも、「買物」「飲食・娯楽」目的の利用が多い
- 各校区とも、「名古屋市」「岐阜市」を目的地としている
- JR那加駅、名鉄新那加駅、名鉄各務原市役所前駅、名鉄六軒駅、名鉄新鵜沼駅等が最寄り駅として利用されている
- 駅までの交通手段は、全体では、自動車、自転車、徒歩が多い
- 鉄道利用のピークは、行きは9時（22%）、帰りは17時（14%）

②バス：問2-②

- バスの利用頻度は、「年に数回」及び「利用しない」が大半を占める
- 「行きたい時間にバスがない」ため、バスを利用していない
- 各校区とも、「通院・検診」「買物」「飲食・娯楽」目的の利用が多い
- 全体では、「名古屋市」「岐阜市」を目的地とした利用が多い
- 日頃利用するバスは、全体ではふれあいバス 約17%、路線バス 約11%
- バス停までの交通手段は、全体では徒歩が約81%
- バス停の主な乗り継ぎ先は、全体では名鉄新鵜沼駅
- バス利用のピークは、行きは10時（8%）、帰りは17時（14%）

③自動車：問2-③

- 週に3～4日以上自動車を利用する人は、全体では約72%
- 各校区とも、「通勤」「通院・検診」「買物」「飲食・娯楽」目的の利用が多い
- 全体では、「那加地区」「岐阜市」を目的地とした利用が多い

図 1-39 鉄道の利用頻度

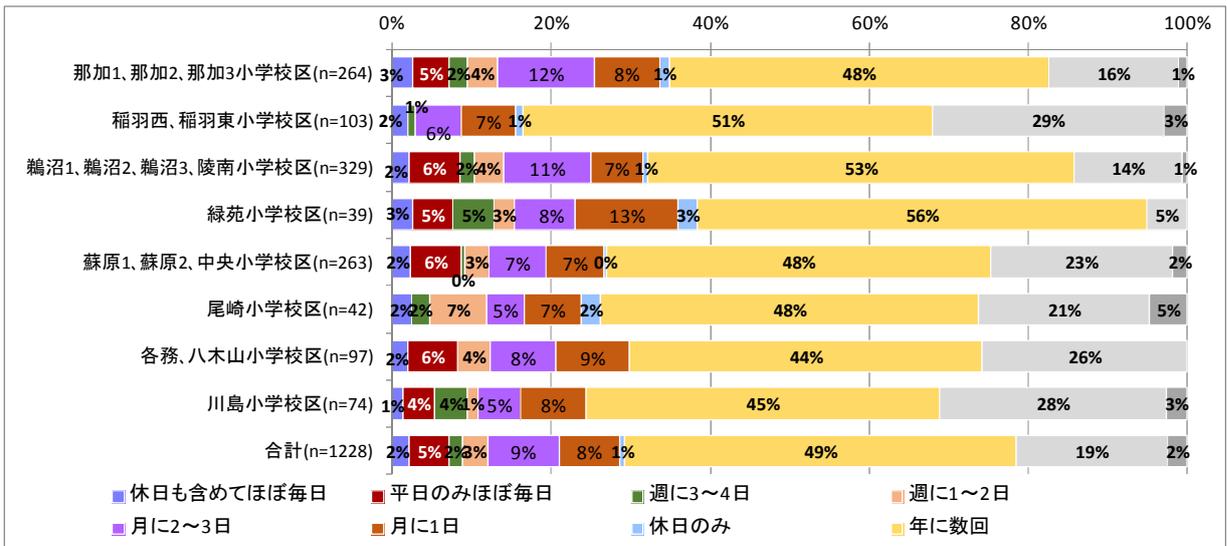


図 1-40 バスの利用頻度

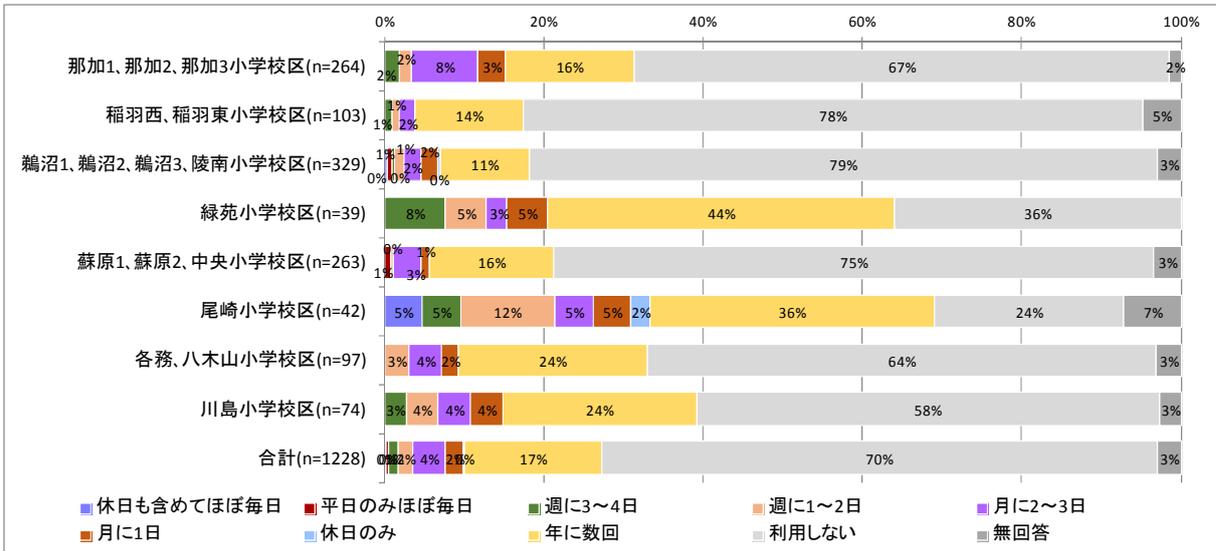
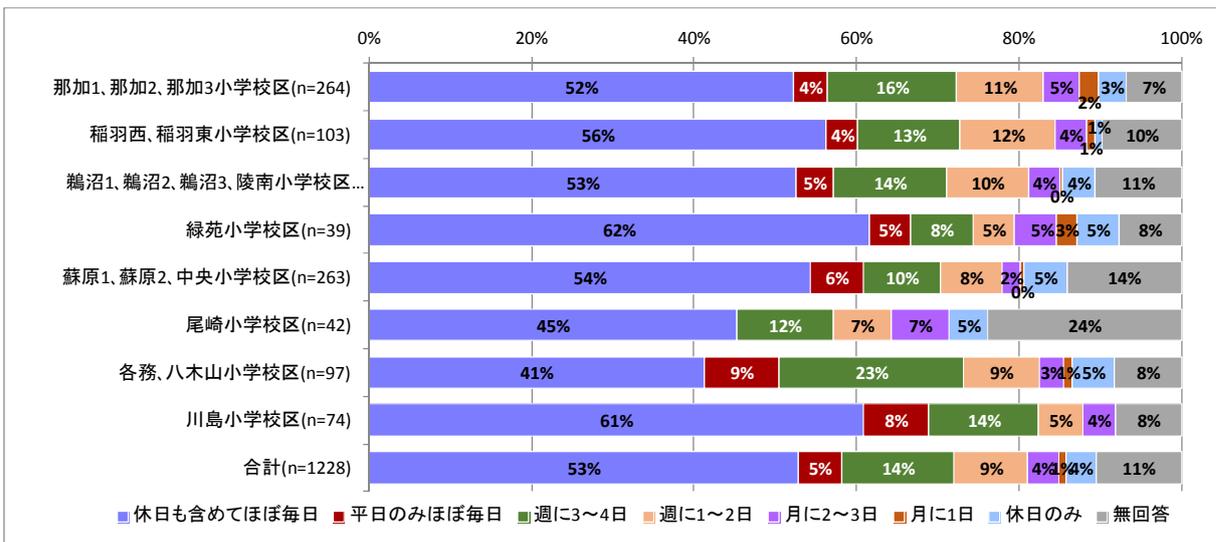


図 1-41 自動車の利用頻度



【生活用品や食料品の買物状況：問2-④】

- 買物の頻度は、全体では週に3～4日以上及び週に1～2日がそれぞれ約30%
- 買物先は、全体では、那加地区が約46%、蘇原地区が約37%、鶉沼地区が約36%
- 買物の交通手段は、全体では自動車が約86%
- よく買物に出かける時間帯は、平日は朝10時～11時頃及び夕方5時以降、休日は朝10時～11時頃
- 宅配・通販サービスの利用は、65歳未満ではよく利用する、時々利用する、あわせて約53%、65歳以上では約38%
- 日頃の買物で困った点や不便な点で最も多いのは、自動車でしか買物にいけないこと
- 最も利用したい買物サービスは、65歳未満、65歳以上ともに、「電話・インターネット等で注文すると、品物を直接自宅まで届けてくれる」サービス

【日頃の通院状況：問2-⑤】

- 通院に出かける頻度は、病気になったときのみが約50%、月に1日が約21%
- 通院先は、全体では、蘇原地区が約30%、鶉沼地区が約29%、那加地区及び岐阜市が約22%
- 通院の交通手段は、全体では自動車が約85%
- よく通院に出かける時間帯は、平休日ともに朝10時～11時頃

【公共交通手段の満足度・重要度：問3-①】

①鉄道

- JR高山本線：不満度、重要度ともに高い項目は、運行本数、自宅から駅までの利便性、時刻表や乗り継ぎの情報案内
- 名鉄犬山線：不満度、重要度ともに高い項目は、自宅から駅までの利便性、駅の自動車駐車場、運賃
- 名鉄各務原線：不満度、重要度ともに高い項目は、自宅から駅までの利便性、運賃、時刻表や乗り継ぎの情報案内

②路線バス

- 不満度（不満+やや不満）が満足度（満足+やや満足）を上回る
- 不満度、重要度ともに高い項目は、運行本数、最終の時間、行きたい方向とバスルートの整合性、乗り継ぎの利便性、運賃

③ふれあいバス

- 不満度（不満+やや不満）が満足度（満足+やや満足）を上回る
- 不満度、重要度ともに高い項目は、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

【今後の公共交通手段の利用頻度：問3-②】

- ふれあいバスは、改善に伴う新規利用意向が多い（21%）

図 1-42 路線バスの満足度と重要度の相関関係【全小学校区】

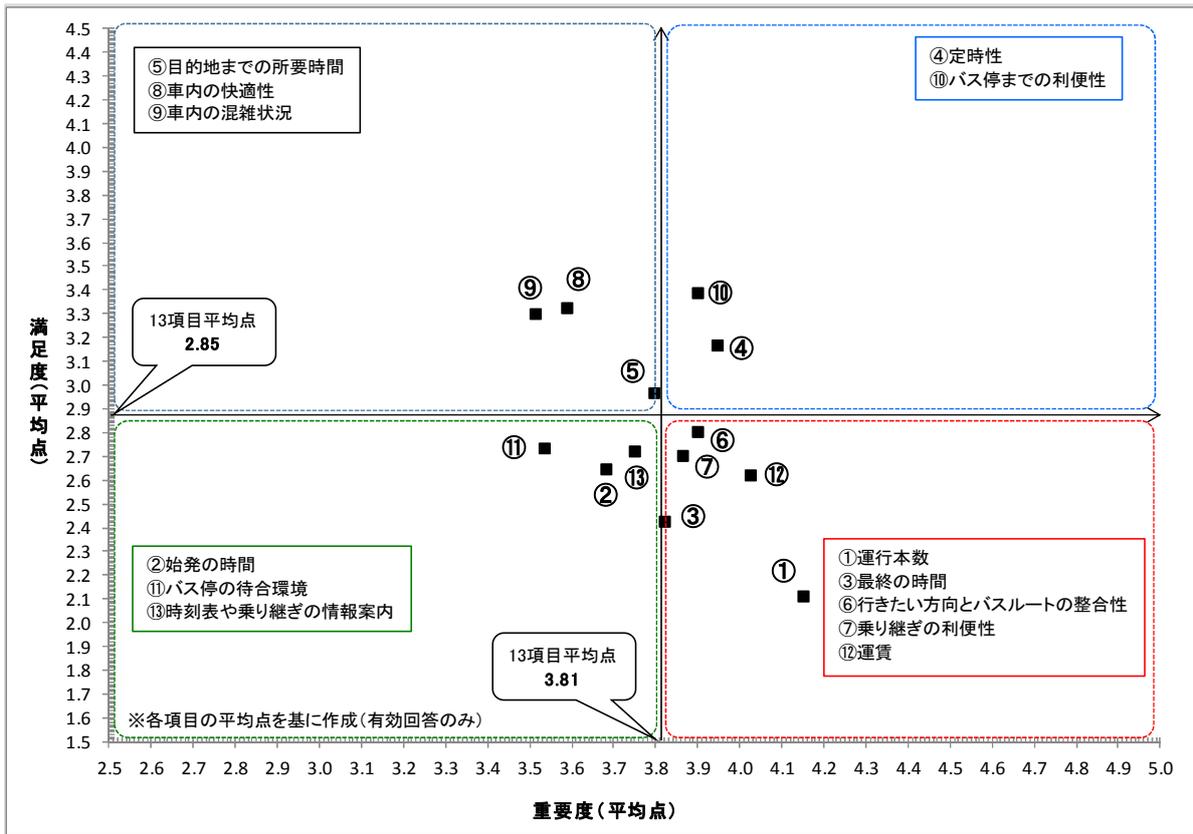
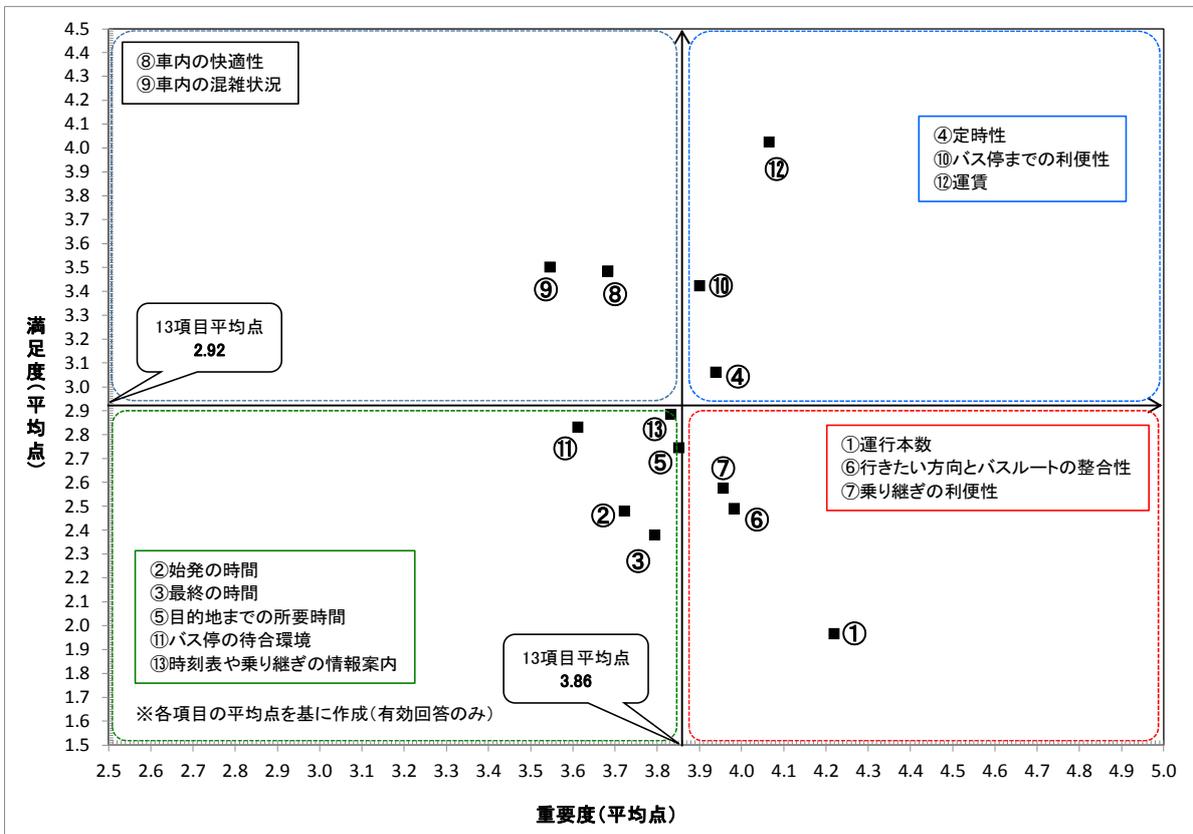


図 1-43 ふれあいバスの満足度と重要度の相関関係【全小学校区】



【ふれあいバスのあり方：問4】

①公費（税金）投入のあり方：問4-①

● 1位：利用者増による負担軽減、2位：今と同程度の公費負担、3位：効率化による負担軽減

②果たすべき役割の重要度と達成度：問4-②

● 未達成度、重要度ともに高い項目は、必要に応じていつでもバスを利用できるという安心感を与える役割

● ふれあいバスに期待する役割は、1位：交通不便者の移動手段、2位：路線バスのない地域の移動手段、3位：通院や買物などの日常の移動手段

● ふれあいバスが果たしていない役割は、1位：通勤・通学対応、2位：市外施設へのアクセス

③見直しの必要性：問4-③

● 運行日・運行時間帯及び運行本数については、変更の要望が多い

● 利用者からはデマンド運行を望む声は少ない（利用者27%⇔非利用者42%）

④見直しに向けた住民参加：問4-④

● バスの見直しを住民参加で行うべきとする人は約73%と高いが、検討の場への参加を考えている人は約18%

【高齢社会への対応：問5】

● 車の運転が難しくなる年齢は、70歳以上が約57%、その場合、免許証を返上する人は約53%

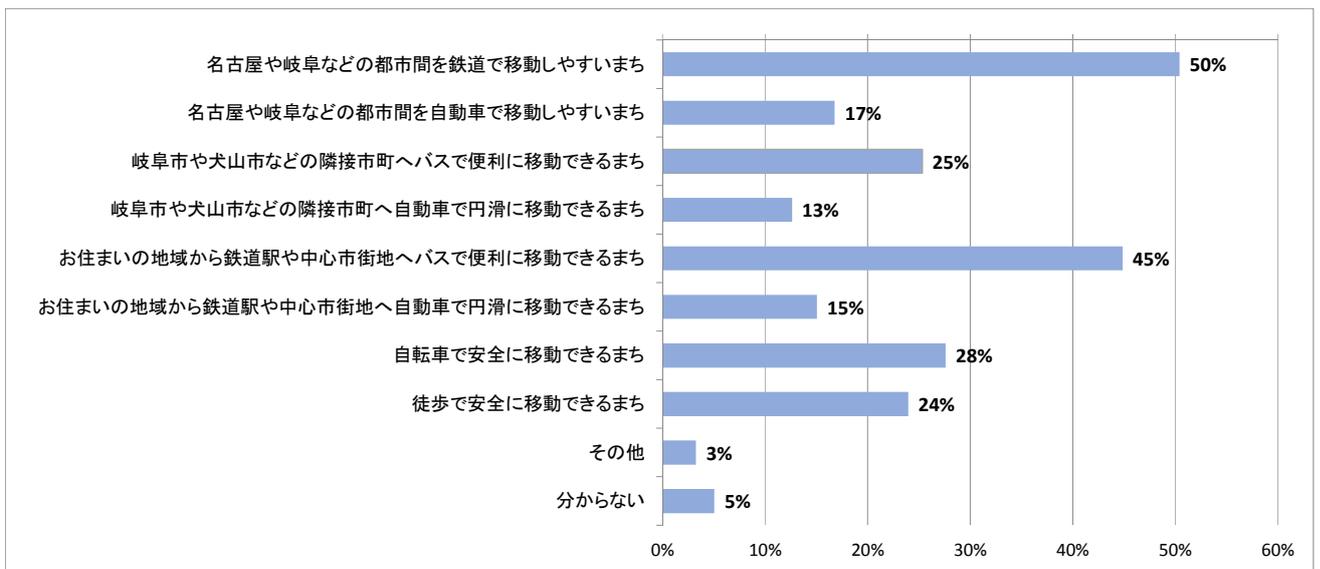
● 高齢者の方の移動環境として、公共交通を利用する方が約52%

【各務原市の交通将来像：問5】

● 都市間を鉄道で移動しやすいまち 約50%

● 鉄道駅や中心市街地へバスで便利に移動できるまち 約45%

図 1-44 各務原市の交通将来像



(2) ふれあいバスを考える会

①ふれあいバスを考える会の実施概要

「地域の移動を支える、より良いバス交通を目指して地域別の問題点や今後のバス利用を皆で考える」ことを目的に、「各務原市の公共交通の現状を知る」、「よく外出する目的地や『移動で困っていること』を整理し、今後の『ふれあいバス』の利用について考える」という2つのテーマについて、ワークショップ形式の懇談会を市内各地域で実施しました。

表 1-5 ふれあいバスを考える会の開催概要

日時		参加人数	場所	主な対象地区
平成 25 年 12 月 16 日(月)	19:00～20:30	14 人	鶯沼福祉センター	鶯沼第一小学校区
平成 25 年 12 月 17 日(火)	19:00～20:30	16 人	緑苑コミュニティセンター	緑苑小学校区
平成 25 年 12 月 18 日(水)	19:00～20:30	10 人	新鶯沼台コミュニティセンター	鶯沼第三小学校区
平成 25 年 12 月 19 日(木)	19:00～20:30	33 人	陵南コミュニティセンター	鶯沼第二小学校区 陵南小学校区
平成 25 年 12 月 20 日(金)	19:00～20:30	18 人	各務福祉センター	各務小学校区 八木山小学校区
平成 25 年 12 月 21 日(土)	10:00～11:30	11 人	中央ライフデザインセンター	中央小学校区
平成 26 年 1 月 14 日(火)	19:00～20:30	15 人	稲羽コミュニティセンター	稲羽西小学校区 稲羽東小学校区
平成 26 年 1 月 15 日(水)	19:00～20:30	32 人	蘇原コミュニティセンター	蘇原第一小学校区 蘇原第二小学校区
平成 26 年 1 月 16 日(木)	19:00～20:30	20 人	川島ライフデザインセンター	川島小学校区
平成 26 年 1 月 17 日(金)	19:00～20:30	2 人	那加西福祉センター	那加第一小学校区
平成 26 年 1 月 18 日(土)	10:00～11:30	34 人	産業文化センター	那加第二小学校区 那加第三小学校区
平成 26 年 1 月 20 日(月)	19:00～20:30	19 人	尾崎中央ふれあい会館	尾崎小学校区
合計参加人数		224 人		

■ふれあいバスを考える会の様子



②ふれあいバスを考える会における検討結果の概要

ふれあいバスを考える会における検討結果の概要を以下に示します。

	ふれあいバス利用の改善要望
鵜沼第一小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1時間1本程度の間隔で運行してほしい。 ■ ルートを短くし、地域を循環させてほしい。JR鵜沼駅間を直通にして欲しい。 ■ ふれあいバスの利用が少なければ、デマンド方式も検討してほしい。 ■ 平和堂、村国座、市民プールをバスで利用したい。 ■ つつじが丘→鵜沼宿のルートがあると地域の病院に行ける。 ■ 行事への参加ができないので、休日の路線を増便して欲しい。
緑苑小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30分～1時間に1本程度の間隔で運行してほしい。 ■ ルートを短くし、ルートを中周りと西周りの2路線にし、交互に運行してはどうか。 ■ 緑苑コミセン、村国座、緑苑西、観光拠点、スーパーに停留所を設置してほしい。 ■ 停留所名を〇〇医院前、△△スーパー前などに変更してほしい。 ■ 主要な駅に行きやすいルートにしてほしい。 ■ 定期券(3,000円～5,000円程度)があるといい。
鵜沼第三小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1時間1本程度の間隔で運行してほしい。 ■ 休日線の本数を増やしてほしい。 ■ 東海中央病院⇄三柿野駅間の運行本数を増やしてほしい ■ 地域別に運行して、ルートを短くしてほしい ■ 鵜沼台三丁目にバス停がほしい。 ■ バスマップでは、主要な施設を大きく表示してほしい。 ■ 乗り方がわからない市民のため、乗り方ツアー等を実施してほしい。
鵜沼第二小学校区 陵南小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1時間1本程度の運行間隔にしてほしい。ピーク時に増便してほしい。 ■ 遅延しにくいルート、ダイヤ設定をしてほしい。 ■ 路線が重なっている箇所は整理する。大伊木と大牧団地へ乗り入れしてほしい。 ■ 商業施設に乗り入れる代わりに、出資してもらってはどうか。買物や病院利用へ対応してほしい。 ■ 免許返納者に敬老バスを発行し、電車やバスに自由に乗れるようにしてほしい。 ■ ふれあいバスの利用が少なければ、デマンド方式も検討してほしい。 ■ バスの運行状況をわかるようにしてほしい。
各務小学校区 八木山小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ バス停以外でも手を上げたら停めて欲しい。 ■ 鉄道駅(名鉄三柿野駅、JR蘇原駅)で乗り継ぎしやすいようにしてほしい。 ■ 利用者の数によってメリハリのある運行をしてほしい。朝から晩まで一律に運行しなくても良い。 ■ 乗客は時間に余裕がある人が大半であるので、目的地まで少々時間がかかってもいい。
中央小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30分～1時間1本程度の運行間隔で運行してほしい。 ■ 通勤・通学の時間に合わせたダイヤ設定をしてほしい。 ■ 路線バス、鉄道との乗り継ぎをしやすくしてほしい。 ■ 六軒通り、船山町、各務原高校へバス停を設置してほしい。 ■ 六軒駅からイオンモール各務原線を利用したい。 ■ 各務原市勤労青少年運動場の利用は多いため、利便性を確保してほしい。 ■ 時刻表については主要施設を強調して見やすくしてほしい。

	ふれあいバス利用の改善要望
稲羽西小学校区 稲羽東小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1時間に1本は走って欲しい。 ■ 休日循環線は不要。東西の移動は電車で行う（電車路線との並走は不要）。南北路線を充実させる。 ■ バスの運行状況がわかるシステムの導入をしてほしい。 ■ JR那加駅、各務ヶ原駅と接続してほしい。 ■ 近隣市町のふれあいバスとの連携を図る（岐阜市、笠松町）。 ■ 車両の小型化、利用者数に合わせた車両で運行してほしい。 ■ バス停に屋根、ベンチを設置してほしい、表示の字を大きくしてほしい。
蘇原第一小学校区 蘇原第二小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30分～1時間に1本走らせてほしい。 ■ 路線を短くしてほしい。 ■ デマンドの導入を検討してほしい。 ■ 雄飛から蘇原第二小学校南を通るルートがあるといい。 ■ 清住団地、川協団地、飛鳥町、おがせ街道の北の町内にバス停がほしい。 ■ よく行く場所（病院、買物、駅等）には直通にしてほしい。 ■ 各地域に対応した小回りのきく循環バスを運行してはどうか。 ■ 近隣バスや鉄道との接続を良くし、ブロック別の運行にしてはどうか。 ■ 平日ダイヤと休日ダイヤを同じにしてはどうか。 ■ 何度乗り継いでも100円にしてほしい。 ■ 乗降口が低いバスにすべて統一してもらいたい。
川島小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1時間に1本走らせて欲しい。20時まで運行してほしい。 ■ 近隣市町のバスとの連携（特に笠松町米野バス停）をして欲しい。松波病院、木曾川駅に行きたい。 ■ デマンドタクシーの導入（バスとの併用）、目的地まで30分くらいでいけるように。 ■ バス停の間隔を狭くする。500m毎にバス停を設置して欲しい。 ■ 川島会館に行きたい。（西側から回り、米野を経由してほしい） ■ イオンから市役所までの循環線をつくってほしい。 ■ 遅延が発生しやすいため、ダイヤを改善してほしい。 ■ 75歳以上の高齢者には無料バスを発行してほしい。
那加第一小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ イオンに乗り入れてほしい。 ■ 休日線や山ぎわの地域(福祉の里)をカットしてはどうか。 ■ 朝のスタートを中心部から郊外へ行くのではなく、外部から出発して中心部へ向かってほしい。 ■ 朝の便は通学目的、昼間は病院と公共施設の利用目的のバスを増便してはどうか。 ■ 自転車を置くスペースを確保してほしい（新加納駅、那加駅など）。 ■ バスの運行状況がわかるシステムを入れたらどうか。 ■ バスの台数を倍にして運行し、1時間に1本運行してほしい。
那加第二小学校区 那加第三小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30分に1本、少なくとも1時間に1本運行。 ■ イオン、桜通り、甥田町、洋服の青山付近にバス停を設置してほしい。 ■ 蘇原を回る路線がほしい。地域を小さく回る路線にしてほしい。デマンドバスの検討。 ■ 岐阜市や笠松町のバスと連携をしてほしい。 ■ 主要駅に接続し、乗り換え拠点としてほしい。 ■ 交通弱者のための公共交通であるため、路線をカットしないでほしい。 ■ どこに行くのかわかりやすい表示をお願いしたい。 ■ 出発のアナウンスをしてもらいたい。トイレ休憩のため待ち合わせ時間も増やしてほしい。 ■ バス停にベンチや屋根を設置してほしい。 ■ 定期券や回数券、一日券等を発行してほしい。

	ふれあいバス利用の改善要望
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運行状況がわかる仕組み、システムを取り入れてほしい。 ■ 目的地とバス停の名称を関連付けたものにする。 ■ 出発時間を毎時同じ時間にももらえると利用しやすい、わかりやすい。
尾崎小学校区	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1時間に1本にしてほしい（特に朝・夕）。 ■ 鉄道への接続をよくし、南北路線を多くしてほしい。 ■ 373バスとの乗り継ぎをよくしてほしい。 ■ 産業文化センター、市民会館に拠点をつくり、そこを核にバスを走らせたらどうか。 ■ バスの小型化、乗り合いタクシーの運行。 ■ 休日のバスは遅くまで走ってほしい。 ■ 岐阜県総合医療センター、尾崎小学校や桜丘中学校、ピアゴの近くにバス停がほしい。 ■ 遅れないダイヤに改正してほしい。 ■ バス停に屋根、ベンチを設置してほしい。 ■ バス停を店名や施設名にしてほしい。 ■ 回数券かカード（アユカ）を使えるようにしてほしい。 ■ 行き先が遠くからでも分かるようにしてほしい（色、番号等）。 ■ 同じ時間の運行だと覚えやすい。 ■ バスロケーションシステムを導入してほしい。

(3) バス利用者ヒアリング及びアンケート

①バス利用者ヒアリング

a) 調査実施日

平成 26 年 6 月 16 日（月）、19 日（木）、22 日（日）の計 3 日間（平日 2 日、休日 1 日）

b) 対象路線

各務原ふれあいバスの計 4 路線を対象としました。

- | | | |
|---------|---------------------|---------------|
| ①西部・鵜沼線 | <平日> J R 鵜沼駅行：6 便 | 産業文化センター行：6 便 |
| | <休日> J R 鵜沼駅行：3 便 | 産業文化センター行：3 便 |
| ②東部・南部線 | <平日> 新鵜沼駅行：6 便 | 産業文化センター行：6 便 |
| | <休日> 新鵜沼駅行：3 便 | 産業文化センター行：3 便 |
| ③北部・川島線 | <平日> おがせ町 1 丁目行：6 便 | 産業文化センター行：6 便 |
| | <休日> J R 鵜沼駅行：3 便 | 産業文化センター行：3 便 |
| ④循環休日線 | <休日> 右廻り：3 便 | 左廻り：3 便 |

c) 調査目的

対象路線のバス利用者ニーズを把握することを目的としました。

d) 調査方法

対象路線全便のバス車内に調査員が乗車し、利用者に対し、利用実態（乗降停留所、乗り継ぎ、往復利用、利用目的、利用頻度、個人属性）についてヒアリングを行いました。

e) 路線別調査票数

路線名	方向	ヒアリング調査票数（票）				平均利用者数 (H22) (人/日)	
		6月16日 (月) 天候：晴	6月19日 (木) 天候：晴	6月22日 (日) 天候：曇	路線 合計	平日	休日
西部・鵜沼線	J R 鵜沼駅行	96	104	33	451	100	34
	産業文化センター行	94	96	28		92	36
東部・南部線	新鵜沼駅行	109	108	31	495	120	38
	産業文化センター行	109	105	33		99	32
北部・川島線	おがせ町 1 丁目行	63	58	24	290	73	25
	産業文化センター行	65	57	23		81	25
循環休日線	右回り	—	—	10	31	—	28
	左回り	—	—	21		—	33
計		536	528	203	1,267	565	251

②バス利用者アンケート

a) 調査実施日

平成 26 年 6 月 16 日（月）、19 日（木）、22 日（日）の計 3 日間（平日 2 日、休日 1 日）

b) 対象路線

各務原ふれあいバスの計 4 路線を対象としました。

- | | | |
|---------|---------------------|---------------|
| ①西部・鶉沼線 | <平日> J R 鶉沼駅行：6 便 | 産業文化センター行：6 便 |
| | <休日> J R 鶉沼駅行：3 便 | 産業文化センター行：3 便 |
| ②東部・南部線 | <平日> 新鶉沼駅行：6 便 | 産業文化センター行：6 便 |
| | <休日> 新鶉沼駅行：3 便 | 産業文化センター行：3 便 |
| ③北部・川島線 | <平日> おがせ町 1 丁目行：6 便 | 産業文化センター行：6 便 |
| | <休日> J R 鶉沼駅行：3 便 | 産業文化センター行：3 便 |
| ④環休日線 | <休日> 右廻り：3 便 | 左廻り：3 便 |

c) 調査目的

対象路線のバス利用者ニーズを把握することを目的としました。

d) 調査方法

対象路線全便のバス車内に調査員が乗車し、利用者に対し調査票を配布しました（期間中 1 人 1 枚・郵送回収）。

e) 路線別調査票配布数と回収率

路線名	配布数	回収数	回収率
西部・鶉沼線	236	120	50.8%
東部・南部線	246	93	37.8%
北部・川島線	153	59	38.6%
循環休日線	9	8	88.9%
不明	—	15	—
計	644	295	45.8%

③バス利用者ヒアリング及びアンケート結果

	利用特性 (ヒアリング)	利用者意向 (アンケート)
那加地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な目的で利用されており、他路線に比べ、通勤目的が 19%と多く、利用頻度も高い(西部・鵜沼線:利用目的、利用頻度) ● 尾崎団地と鉄道南側(那加栄町・市民公園等)の利用者が一定量存在(西部・鵜沼線:バス停間 OD) ● 往復バス利用が 57%(西部・鵜沼線:往復利用の有無) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 総合的にとても満足・満足とする人は 60%(西部・鵜沼線:バス利用満足度) ● 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」、「定時性」(同前)
川島地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 各務原線以南において、1～3便(午前)の利用者が一定量存在(北部・川島線:区間別利用者、バス停間 OD) ● 往復バス利用が 67%(北部・川島線:往復利用の有無) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 総合的にとても満足・満足とする人は 62%(北部・川島線:バス利用満足度) ● 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」、「目的地までの所要時間」、「行きたい方向とバスルートとの整合性」(同前【資料 10 P27 図3-8】)
蘇原地区	<ul style="list-style-type: none"> ● テクノプラザ以北の利用者少ない(北部・川島線:区間別利用者) ● 1便、6便で JR 蘇原駅～福祉の里間の利用者が一定量存在(北部・川島線:バス停間 OD) ● 往復バス利用が 67%(北部・川島線:往復利用の有無) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 総合的にとても満足・満足とする人は 62%(北部・川島線:バス利用満足度) ● 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」、「目的地までの所要時間」、「行きたい方向とバスルートとの整合性」(同前)
稲羽地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院目的が 28%、買物目的が 26%と多い(東部・南部線:利用目的) ● 産業文化センター行の4便及び新鵜沼駅行の2便は、前渡西町と東海中央病院間の利用者が一定量存在(東部・南部線:区間別利用者、バス停間 OD) ● 産業文化センター行の2便及び新鵜沼駅行の4～5便は、稲羽西小学校前と産業文化センター間の利用者が一定量存在(同前) ● 往復バス利用が 60%(東部・南部線:往復利用の有無) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 総合的にとても満足・満足とする人は 42%と低い(東部・南部線:バス利用満足度) ● 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」(同前) ● 乗り継ぎ利用の内、ふれあいバス相互の乗り継ぎ割合が 39%と他路線に比べ高い(東部・南部線:乗り継ぎ路線) ● 各務原高校及びその周辺地区、木曾川街道沿道において利便性を求める声が高い(H25 住民懇談会)
鵜沼北地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 通院目的が 28%、高齢者が 66%と東海中央病院を中心とする高齢者の病院利用が多い(東部・南部線:年齢、利用目的) ● 産業文化センター行の1～3便及び新鵜沼駅行の2～4便は、つつじが丘、松が丘等鵜沼地区の住宅団地と東海中央病院間の利用者が一定量存在(東部・南部線:区間別利用者、バス停間 OD) ● 鵜沼地区の住宅団地と日毛前間の利用者が一定量存在(同前) ● 往復バス利用が 60%(東部・南部線:往復利用の有無) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 総合的にとても満足・満足とする人は 42%と低い(東部・南部線:バス利用満足度) ● 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」(同前) ● 乗り継ぎ利用の内、ふれあいバス相互の乗り継ぎ割合が 39%と他路線に比べ高い(東部・南部線:乗り継ぎ路線) ● 鵜沼駅周辺での巡回バスを望む声が高い(H25 住民懇談会) ● 各務原高校へのアクセス利便性を求める声が高い(H25 住民懇談会)
鵜沼南地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な目的で利用されており、他路線に比べ、通勤目的が 19%と多く、利用頻度も高い(西部・鵜沼線:利用目的、利用頻度) ● 岐阜各務野高校～JR 鵜沼駅間の利用者少ない(西部・鵜沼線:区間別利用者、バス停間 OD) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 総合的にとても満足・満足とする人は 60%(西部・鵜沼線:バス利用満足度) ● 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」、「定時性」(同前)

4) 公共交通の課題

まちづくりの課題

- 郊外の住宅団地や集落地において進む少子高齢化への対応したまちづくりの推進。
- 人口集積の高度化に向けた適正な市街地の誘導。
- 都市機能の維持に向けた人口の適正配置。

公共交通のサービス状況

- 運行本数が多い岐阜バス 尾崎団地線、イオンモール各務原線、名鉄バス 一宮・川島線。
- 2時間近くになるふれあいバス運行所要時間。
- “名鉄各務原線、路線バスと一部区間競合関係にあるふれあいバス。
- 公共交通による人口カバー率は96%、一部に公共交通利用不便地区が存在。

公共交通の利用状況

- 横這いの名鉄各務原線乗降客数。
- 名鉄各務原線に比べ、少ないJR高山本線乗降客数。
- 名鉄各務原線に比べ、高いJR高山本線定期率。
- 横這いのふれあいバス乗車人員。
- 増加傾向にある利用者一人当たり運行経費。
- 低下する収支率・増加する市負担額。
- 女性がふれあいバス利用者の約7割を占める。
- 60才以上がふれあいバス利用者の55%を占める。
- 特に東部・南部線は高齢者が7割を占める。
- 循環休日線は、公共施設利用者が約26%と多い。
- 通院・通学・買物目的が多い。
- ふれあいバスを利用しない理由は、“利用方法・運行時間・ルートなどをよく知らない”が最も多い。

公共交通に関する市民意向

- 自動車利用が主体であるが、日常の交通手段として重要な役割を果たす公共交通機関。
- JR高山本線の運行本数等鉄道としてのサービス水準に対する不満が高い。
- 名鉄犬山線、各務原線ともサービス水準に満足してはいるものの、運賃や駅アクセス利便性に対する不満が高い。
- 路線バスは、運行本数、運行時間帯及び運賃に対する不満が高い。
- ふれあいバスは、運行本数、行きたい方向とバスルートの整合性、乗り継ぎの利便性に対する不満が高い。
- 市縁辺部に位置する各務、八木山小学校区、川島小学校区でふれあいバスに対する不満度が高く、特に八木山小学校区では改善により新たに利用するとする人の割合が高い。一方、川島小学校区においては、一宮方面との繋がりが強く、路線バスに期待する声大きい。
- ふれあいバスについてはその必要性も認めながら、負担の軽減を求める声も大きい。
- ふれあいバスに期待する役割は“交通不便者にとっての移動手段”、“路線バス利用不便地区の移動手段”、“通院・買物等日常の移動手段”。
- 見直しに向けた住民参加については賛成であるが、参加は考えていないとする人が55%。
- 期待する交通将来像は、1位“都市間を鉄道で移動しやすいまち”、2位“鉄道駅や中心市街地へバスで便利に移動できるまち”と公共交通に期待する人が多い。

バス利用者意向

- どの路線でも運賃とバス停までの利便性については回答者の6割以上は満足している。
- 運行本数と最終の時間についてはどの路線でも回答者の3割以上は不満である。
- 西部・鶴沼線では運賃とバス停までの利便性は満足度が高く、運行本数と最終の時間は不満度が高い。また、ふれあいバスを総合的にみても満足度は約60%である。
- 東部・南部線では運賃とバス停までの利便性は満足度が高く、運行本数と最終の時間は不満度が高い。また、ふれあいバスを総合的にみても満足度は約42%である。
- 北部・川島線では運賃と車内の混雑状況は満足度が高く、運行本数と最終の時間は不満度が高い。また、ふれあいバスを総合的にみても満足度は約62%である。
- 循環休日線では運賃と車内の混雑状況及びバス停までの利便性は満足度が高く、運行本数と最終の時間は不満度が高い。また、ふれあいバスを総合的にみても満足度は約43%である。

運転手ヒアリングからみた問題

- 東海中央病院利用が2便（東部・南部線、西部・鶴沼線）に集中しており、高齢者が立って利用している。
- 高速バスに乗り継げるダイヤ設定となっていない（西部・鶴沼線）。
- 東部・南部線、西部・鶴沼線とも産業文化センター行という表示となっているため、乗りたい便を間違える人が多い。
- 団地と駅、病院、高校（東部・南部線、西部・鶴沼線）、観光施設と駅（循環休日線）という需要が多い。

各務原市の地域公共交通の課題

■都市機能集積と連動した公共交通ネットワークの形成

市内には、鉄道駅16駅が存し、民間路線バスが11路線、ふれあいバス4ルートが設置されている。公共交通の利便性を高め、自動車交通との適切な役割分担のもと、誰もが移動しやすい交通体系の確立を図りつつ、交通弱者でもアクセスしやすい鉄道駅周辺や生活サービス施設へアクセスしやすい地区を中心に人口や様々な都市機能の集積を高めていくことが重要である。

■バスによるアクセス市内移動需要への対応に向けた公共交通相互の連携強化

ふれあいバスは、交通空白地域を一筆書きで結ぶような複雑なルート設定がされており、路線延長や起終点間の運行所要時間（1時間40分～2時間15分）が長いいわゆる長大路線となっている。また、一部区間は名鉄各務原線や路線バスと競合するなどしており、現在、鉄道や路線バス、ふれあいバスが一体となった効率の良い公共交通ネットワークの形成が課題である。

したがって、これからは鉄道や路線バス、ふれあいバスが果たすべき役割を明確にするとともに、これらが相互に連携し合い、一体的に機能する公共交通ネットワークの形成を図る必要がある。

■鉄道と路線バスを公共交通軸とした地域公共交通体系の維持・活性化

鉄道やバスの利用者数は、横這いもしくは減少する傾向にあり、ふれあいバスの一人当たり運行経費は増加（H24現在702円）、収支率は年々悪化（H24現在11.9%）する傾向にある。高齢化の進展に伴い、公共交通が果たす役割は今後より重要になるものと考えられるが、これからの高齢者は自動車利用を主体とする生活に馴染んできた年齢層であり、すぐに公共交通利用に転換するとは言い難いこと、また通勤・通学など発生頻度の高い交通需要が減少することにより、公共交通利用者の減少がさらに加速する懸念がある。公共交通利用者の減少は、本市の都市交通の基幹軸として機能している鉄道や路線バスの維持を困難にする危険性を有している。

一方、見直しに向けた住民参加については賛成であるが、参加は考えていないとする人が55%を占めていることから、住民・行政そして交通事業者が一体となって地域公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを戦略的に実施していく必要がある。

■住宅団地の高齢化に伴う移動手段確保等の市民の移動ニーズに応じたサービスの提供

ふれあいバスの利用者の約55%は60歳以上が占めており、特に緑苑、鶴沼台、新鶴沼台等の住宅団地を経由する東部・南部線は約70%が60歳以上となっており、高齢者の重要な移動手段として機能しているものと考えられる。

また、西部・鶴沼線は多様な利用目的、東部・南部線は買物・通院、川島・北部線は買物利用、循環休日線は公共施設利用と、路線によって利用目的が異なっており、利用特性に応じて便別の利用実態や区間別の利用実態も異なっている。

したがって、ふれあいバスについては、高齢化が進む中で、買物対策などのまちづくり施策と連動する中で、より使い勝手の良い交通手段とするため、利用特性を踏まえたルートやダイヤの見直しを行うとともに、必要に応じてデマンドバス、デマンド型乗合タクシーなどの新たな公共交通手段の導入について検討する必要がある。

■公共交通の利用促進に向けた利用者目線の情報提供

「ふれあいバスに関するアンケート」（H21）によると、ふれあいバスを利用していない理由として最も多かった答えが“利用方法、運行時間、ルートなどをよく知らない（約32%）”となっている。これは、ふれあいバスに限らず、路線バスなどのバス交通に関する適切な情報が提供されていないことを意味している。

公共交通の利用促進に向けては、路線単体の運行情報に留まらず、乗り継ぎ情報など利用者目線でわかりやすい情報提供を実施していく必要がある。

図 1-46 公共交通によるカバーの状況（夜間人口ベース）

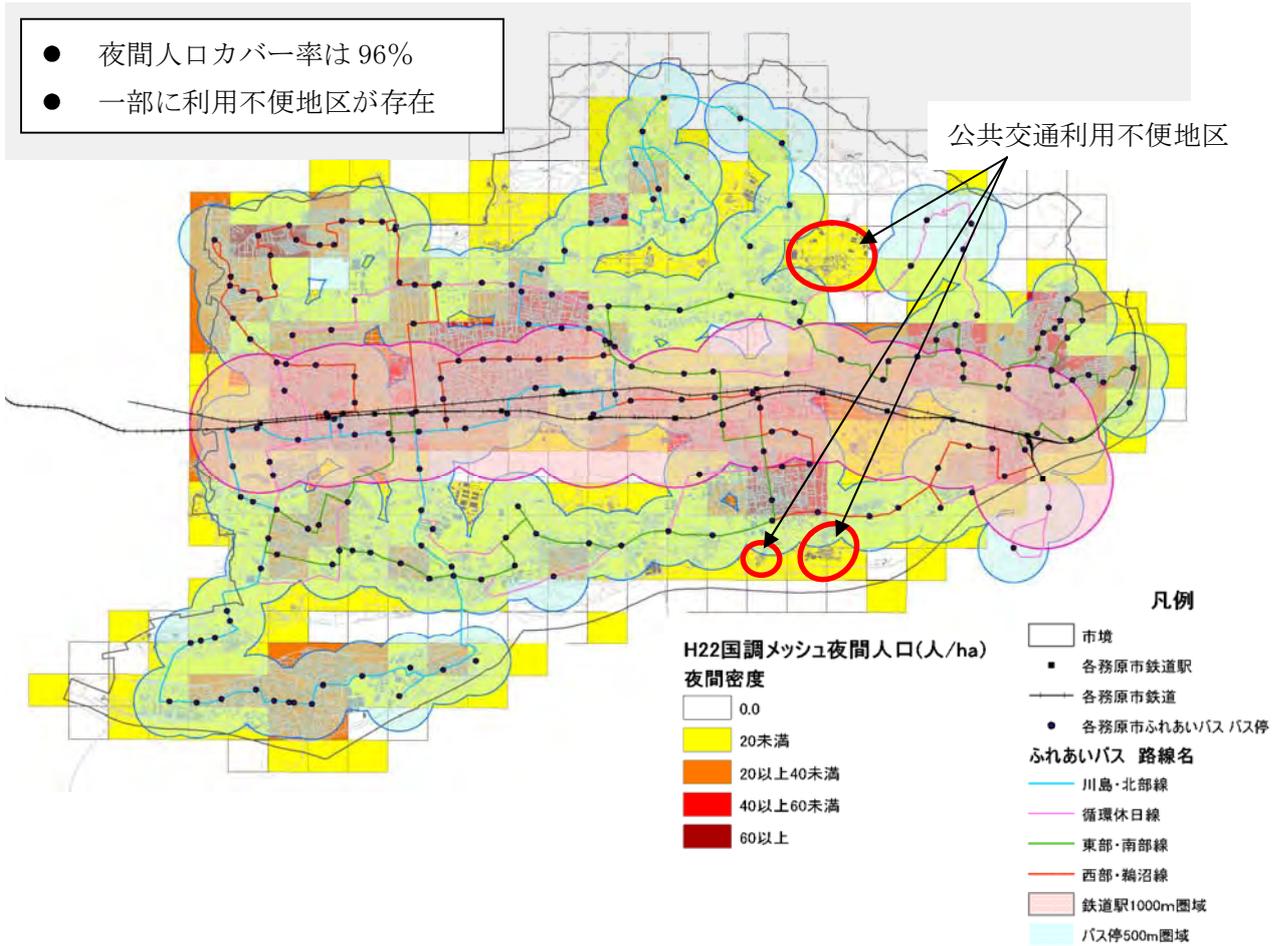


図 1-47 公共交通によるカバーの状況（高齢者[65歳以上]人口ベース）

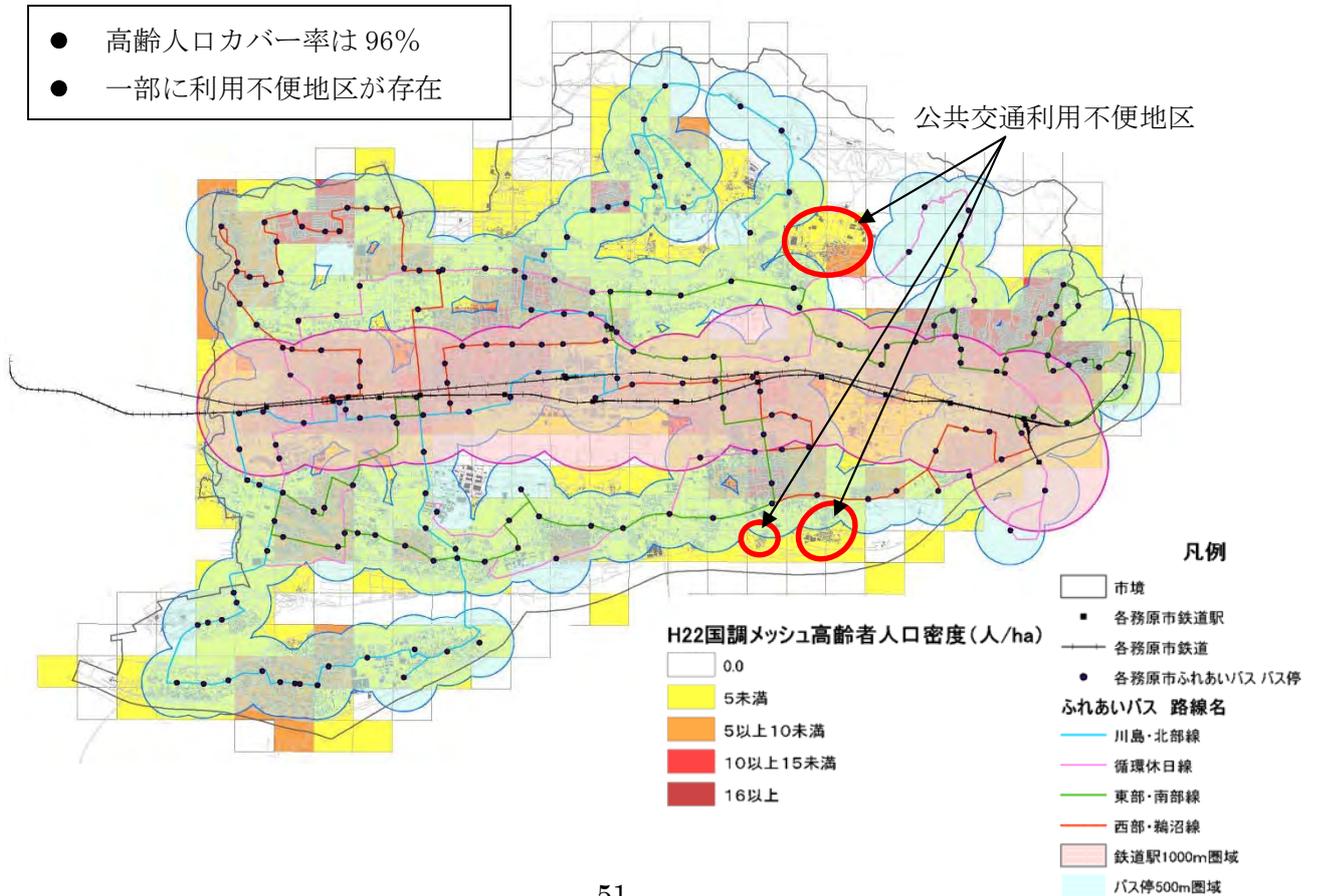
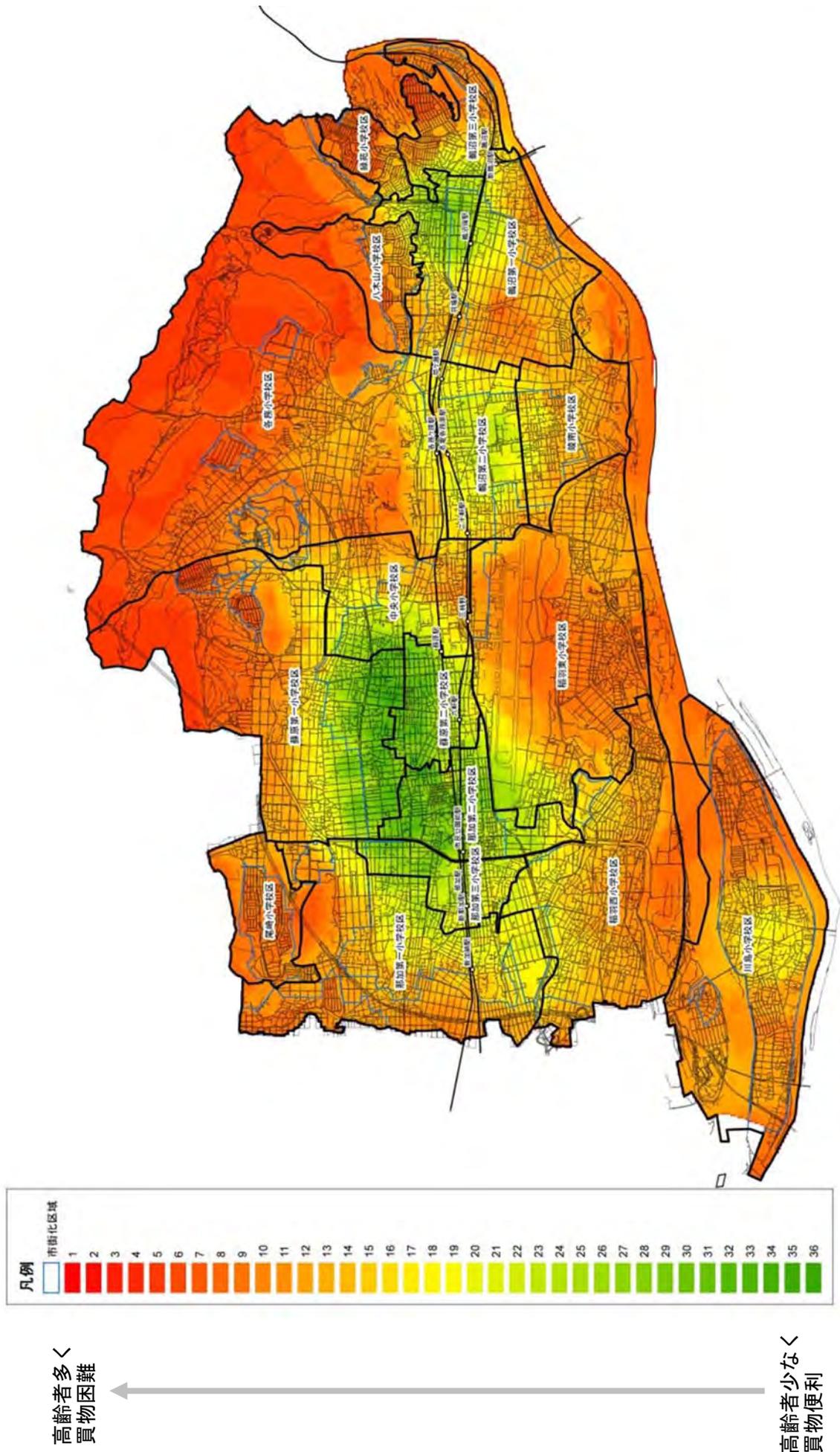


図 1-48 高齢者の買い物難易度と公共交通の関係



▼高齢者の買い物難易度算出にあたっての各指標の配点

	高齢者 (65歳以上) 人口密度		店舗			公共交通機関		地理的な 条件
			生鮮品 店舗	コンビニ ドラッグ ストア	買物バス	バス(1本/1 時間未満)	鉄道 バス(1本/1 時間以上)	
		0点	1km以上	1km以上	500m以上	500m以上	1km以上	標高100m以上
1点	40人/ha以上	1点	-	500m以上 1km未満	-	500m未満	500m以上 1km未満	標高75m以上 100m未満
2点	30人/ha以上 40人/ha未満	2点	-	500m未満	500m未満	-	500m未満	標高50m以上 75m未満
3点	20人/ha以上 30人/ha未満	3点	500m以上 1km未満	-	-	-	-	標高50m未満
4点	10人/ha以上 20人/ha未満	4点	500m未満	-	-	-	-	-
5点	10人/ha未満	5点	-	-	-	-	-	-

高齢者多く
買物困難



高齢者少なく
買物便利

(資料：高齢者の買い物環境基礎調査 H27.3)

2. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

1) 将来都市像と公共交通の役割

(1) 各務原市総合計画 ～各務原市が目指す都市像～

「各務原市総合計画」では、以下の将来都市像と、将来都市像の実現に向けた3つの基本理念を掲げています。

■計画期間：平成27年度～平成36年度

前期基本計画	平成27年度～平成31年度
後期基本計画	平成32年度～平成36年度

■将来都市像

笑顔があふれる元気なまち
～しあわせ実感 かかみがはら～

■基本理念

誇り～新しい人づくり・地域づくり～

基本目標1 思いやりとふれあいのある協働のまち（市民協働）

基本目標2 心豊かで文化を育む人づくりのまち（教育・文化・スポーツ）

基本目標3 豊かな自然と調和する共生のまち（環境）

やさしさ～新しい安心づくり～

基本目標4 元気があふれる健やかなまち（保健・医療）

基本目標5 支えあいと笑顔あふれる思いやりのまち（福祉・社会保障）

基本目標6 いつまでも住み続けたい安全・安心のまち（防災・防犯）

活力～新しい元気づくり～

基本目標7 便利で快適に暮らせるまち（基盤整備）

基本目標8 賑わいと創出を感じる活力あるまち（産業）

基本目標9 持続可能な自立した地域経営のまち（行財政）

■目指す都市空間

骨格となる交通網を「ライン」、本市の強みの1つである産業が集積する地域を「エリア」とし、それぞれを強化し連携することで、一層の相乗効果を図ります。

◆東西市街地ライン

東西交通は、市内の市街地を結ぶ主要な交通経路です。東西道路のさらなる拡充と、鉄道駅への接続強化、踏切拡幅など、利便性・快適性を高めることで、暮らしやすいまちづくりを進めます。

◆南北広域交流ライン

南北交通は、本市と名古屋市をはじめとする都市を結ぶ大動脈であるため、基幹となる交通網の充実を図り、人の交流や産業のさらなる活性化を促します。また、公共交通網の拡充や東西市街地ラインとの接続強化により、市域の南北交通網の強化を図ります。

2) 地域公共交通計画の基本方針

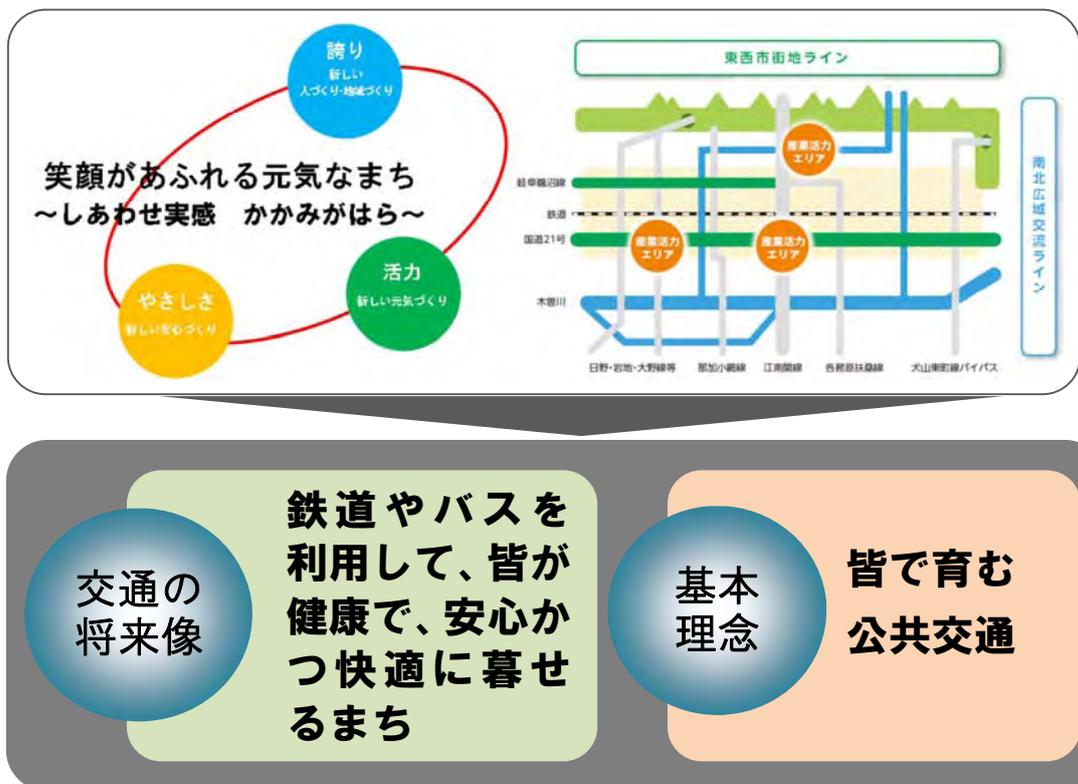
(1) 各務原市の交通将来像

各務原市総合計画においては、“笑顔があふれる元気なまち”を将来都市像に掲げ、全市民・企業・行政が独創的な施策を戦略的に展開することで、人々が心の底から夢が湧くような都市の実現を目指しています。その中で交通体系については、誰もが安全で便利・快適に暮らしやすく、円滑な産業活動が行えるまちづくりを目指し、利便性と安全性の高い道路交通ネットワークの形成や、市民生活の利便性を高める公共交通機関の充実など、都市の基盤となる交通体系の整備を掲げています。特に、都市拠点相互を結び、都市構造の軸をなす“東西市街地ライン”の形成に向けては、鉄道が重要な役割を果たすものと考えられます。

これらを踏まえ、各務原市の地域公共交通体系については、鉄道及び路線バスを公共交通体系の東西軸とし、ふれあいバス、タクシーが相互に連携し、地域住民の生活行動に応じた利用しやすい公共交通ネットワークを形成することで、「**鉄道やバスを利用して、皆が健康で、安心かつ快適な暮らしを実現できるまち**」の形成を目指すこととします。

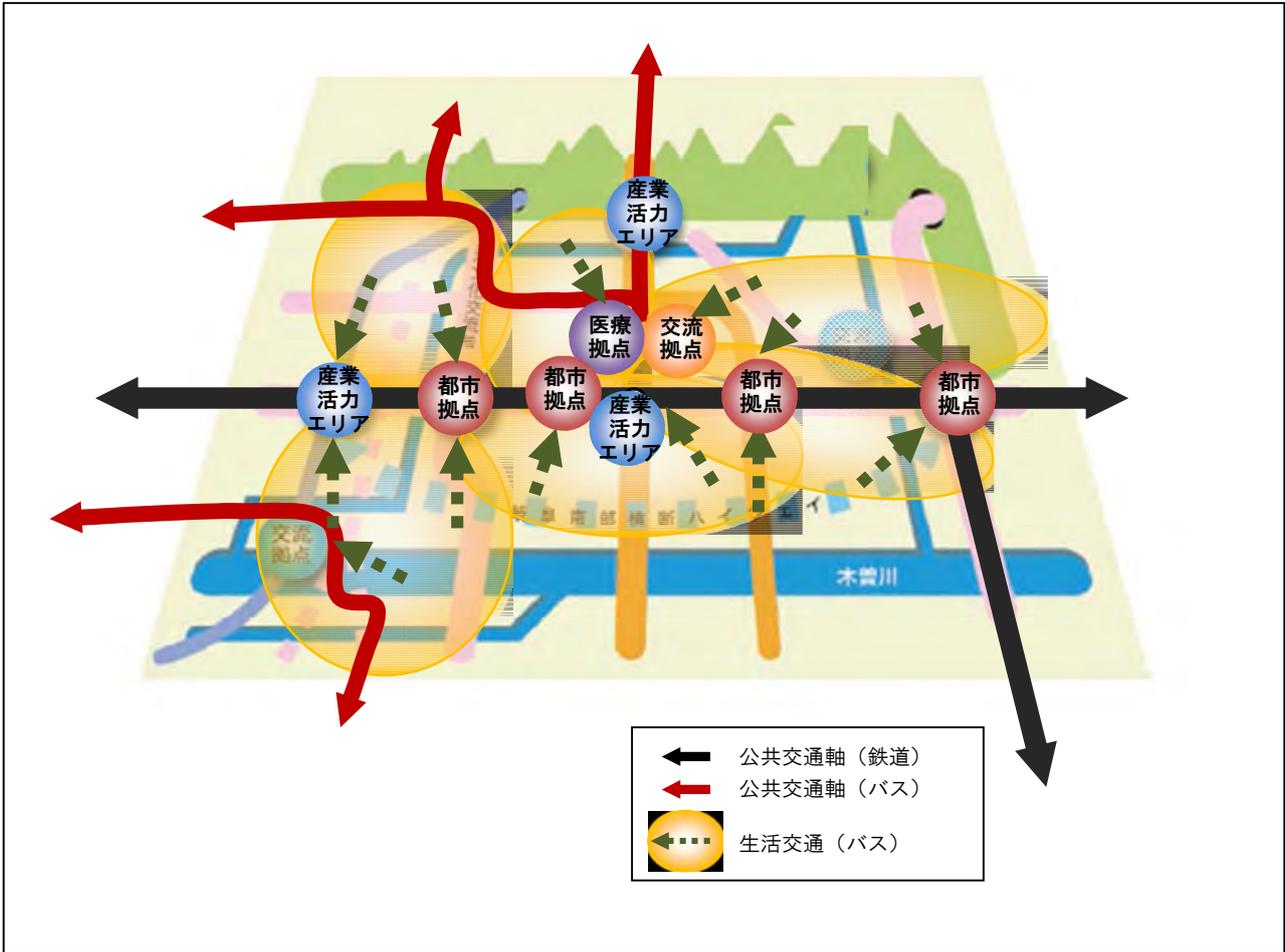
そして、将来的にも公共交通が維持されるよう、地域住民・各務原市・交通事業者がそれぞれの立場を尊重しつつ、利用者の視点から公共交通ネットワーク形成に向けた三位一体の取り組みを実施するなかで、市民生活に必要な公共交通を皆で育てていく必要があります。

図 2-1 各務原市が目指す地域公共交通体系の将来像



(資料：各務原市総合計画)

図 5-1 将来都市構造を支える公共交通体系のイメージ



(2) 地域公共交通の基本方針

各務原市が目指す将来都市像や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、以下の4点を各務原市地域公共交通計画の基本的な方針とし、公共交通の活性化及び再生を図ります。

各務原市における公共交通維持・活性化の基本方針

「鉄道、路線バス、ふれあいバス、タクシーなどの交通が相互に連携した、利用しやすい公共交通ネットワーク」の形成・維持に向けて…

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

基本方針 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

基本方針 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

基本方針 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

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

- 住民、行政そして交通事業者が三位一体で各務原市の公共交通ネットワークを形成・維持していくため、各務原市が目指す将来のまちの姿「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」を共有し、これを支える交通体系の目標像を定めます。

基本方針 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

- 高齢化や環境負荷の軽減に向け、公共交通が果たす役割は、今後より重要になるものと考えられます。市内には、16の鉄道駅があり、民間路線バス、ふれあいバス、タクシー等多様な交通が存在していますが、ふれあいバスは交通空白地域を一筆書きで結ぶような複雑なルート設定がされており、路線延長や起終点間の運行所要時間が長く、また、一部区間は名鉄各務原線や路線バスと競合するなどしており、鉄道や路線バス、ふれあいバスが一体となった効率の良い公共交通ネットワークとはなっていない状況にあります。
- したがって、各路線の役割と確保すべきサービス水準を明確にするとともに、各路線を維持していくための主体を明確に位置づけることにより、鉄道を軸に、路線バスやふれあいバス、タクシー等多様な交通サービスが相互に連携し、一体的に機能する環境にやさしい公共交通ネットワークを形成します。

基本方針 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

- 現在、緑苑、鶉沼台、新鶉沼台、尾崎団地等の住宅団地は急激な高齢化が進んでおり、これらの地域を経由する東部・南部線の利用者の約70%、西部・鶉沼線の利用者の約60%が60歳以上となっています。一方、西部・鶉沼線は多様な利用目的、東部・南部線は買物、通院、北部・川島線は買物利用、循環休日線は公共施設利用と、路線によって利用目的が異なっており、利用特性に応じて便別および区間別に利用実態が異なっています。
- したがって、ふれあいバスについては、更なる高齢化が進む中でより使い勝手の良い交

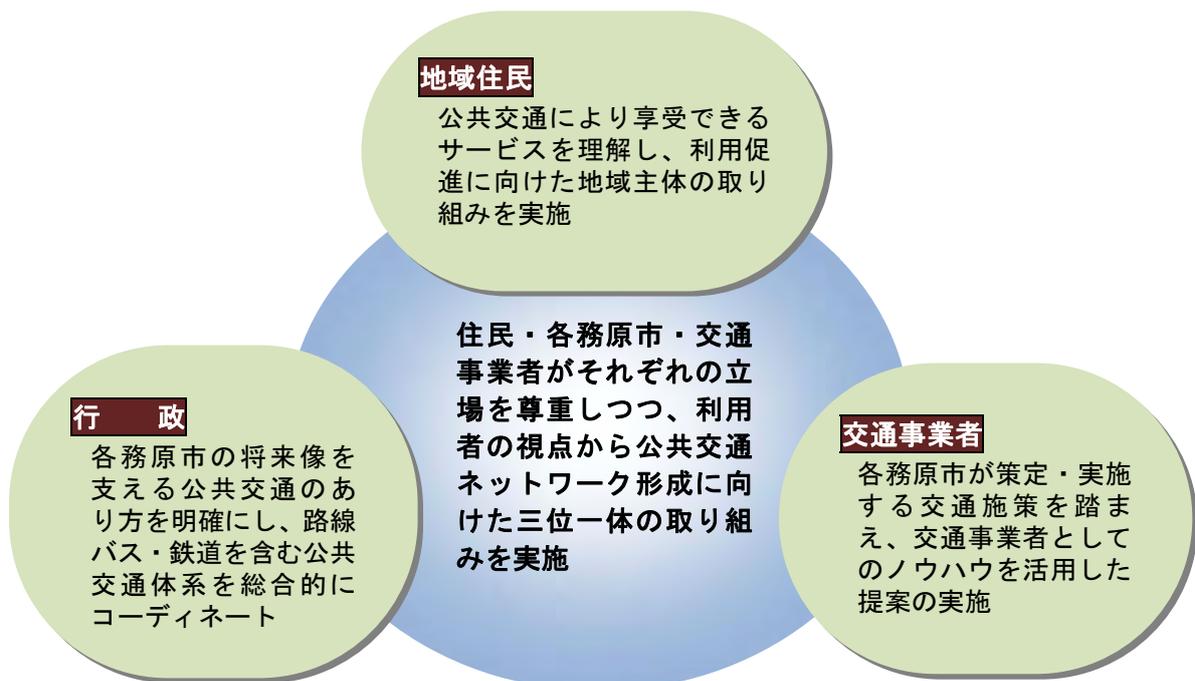
通手段とするため、利用特性を踏まえたルートやダイヤの見直しを行うとともに、必要に応じデマンド型交通などの市民の生活行動に馴染むきめ細かいサービス提供が可能となる運行システムの導入を検討します。

- また、高齢化が進む一方で、自動車への依存が進み、歩かない高齢者が増加し続けた場合、体力低下や虚弱化を招き、社会保障費の増大や引きこもり問題等をさらに助長する懸念があることから、今後は、健康寿命を延ばすため、公共交通を利用し、高齢者がお出かけしやすい移動環境を創ります。

基本方針 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

- 鉄道やバスの利用者数は横這いもしくは減少する傾向にあり、ふれあいバスの一人当たり運行経費は増加し、収支率は年々悪化する傾向にあります。高齢化の進展に伴って、公共交通が果たす役割は今後より重要になりますが、これからの高齢者は自動車利用を主体とする生活に馴染んできた年齢層であり、高齢者の増加が公共交通の利用者の増加には繋がりにくい状況にあります。また、通勤・通学など発生頻度の高い交通需要が減少し、公共交通利用者の減少がさらに加速する懸念があることから、住民・行政そして交通事業者が一体となって地域公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを戦略的に実施していく必要があります。
- そのためには、行政と運行事業者そして住民による公共交通の利用促進に向けた取り組みを実施するとともに、地域住民と行政が対話できる“地域で生活交通を考える会”を実施し、バス交通の評価・検証、改善（PDCA）を行い、地域が公共交通を支えていくことができる取り組みを実施します。

図 2-2 公共交通の維持・活性化に向けた連携と役割分担



3. 計画の区域と計画期間

本計画の計画区域は、各務原市全域とします。

本計画の計画期間は、各務原市が目指す将来都市像を見据え、これを支える公共交通計画を策定するため、上位・関連計画である「各務原市総合計画」及び「都市計画マスタープラン」の計画期間との整合性を図り、平成27年度から36年度までとします。

なお、本計画に基づく各事業のスケジュールについては、総合計画の前期基本計画の計画期間である平成27年度から31年度について定めるものとします。

4. 計画の目標

都市の将来像



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

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

公共交通ネットワークのサービス

- 鉄道及び路線バスを公共交通軸としてネットワークを形成します。
- 各地域から東海中央病院へは、病院の受付開始時間帯に乗り継ぎなし、もしくは1回の乗り継ぎでアクセスできるようにします。
- 各地域から乗り継ぎ拠点となる鉄道駅へは、乗り継ぎなし、もしくは1回の乗り継ぎでアクセスできるようにします。
- バスの定時性が確保できるよう、1路線の所要時間は、概ね1時間以内とします。
- ふれあいバスは1時間に1本の運行水準を目指します。

目標とする成果指標

[前期基本目標 (目標年次:平成31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: 現状未満 [H25 26%]

5. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

1) 公共交通の機能分類とサービス水準の設定

各務原市においては、名鉄犬山線・各務原線及びJR高山本線沿線に市街地が形成され、鉄道が市内々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。特に、名鉄犬山線・各務原線は市内に12駅、JR高山本線は市内に4駅、合計16駅が存し、鉄道が市民の日常生活の移動手段として機能しています。また、尾崎団地等の住宅団地から岐阜市方面へのアクセスは、路線バスが重要な役割を果たしており、これら鉄道や路線バスを公共交通軸とする地域公共交通ネットワークの形成を図るものとします。

一方、ふれあいバスは、これら公共交通軸や総合病院・公共公益施設などの拠点施設へのアクセス機能を有する生活交通として位置づけ、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体系の構築を目指します。

また、ふれあいバスについては利用実態を踏まえ、一定の需要が集中する区間及び時間帯においてはこれまでの定時定路線型の運行形態を踏襲するものとしませんが、利用者が少ない区間については所要時間の短縮による利便性向上と採算性の向上を図るため、デマンド型運行形態の導入についても必要に応じ検討します。

なお、デマンド型交通の導入にあたっては、ニーズに応じた運行が可能となる半面、“予約の煩わしさ（特に帰りの時間を想定した予約）”や“利用者の多寡により目的地に到着する時刻にばらつきがでる”などのデメリットも発生することから、このような運行方式が地域の移動ニーズに馴染むものかどうかを地域住民の声を踏まえ適切に評価・検証するものとします。

図 5-1 公共交通体系のイメージ（再掲）

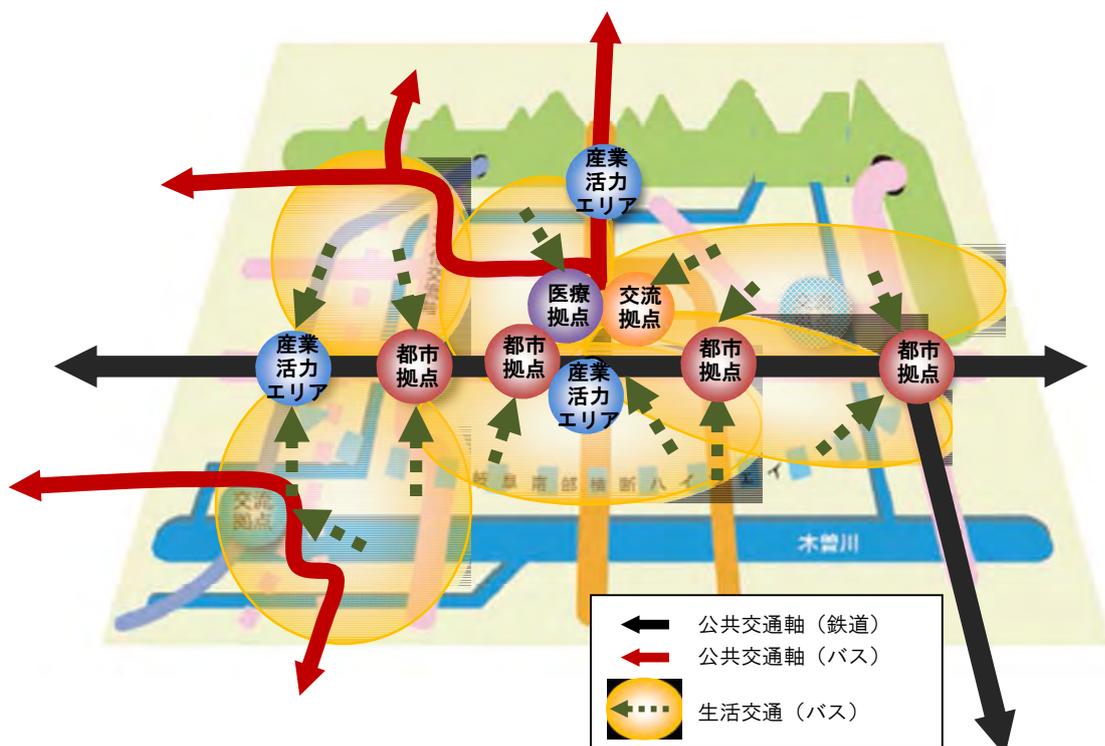


表 5-1 地域公共交通の機能分類と運営主体の考え方

機能分類	路線機能	サービス確保の考え方	運営主体	該当する 現行路線
公共交通軸 (鉄道)	通勤・通学や買物、通院など様々な利用目的に応じる本市の東西都市軸として機能し、名古屋市・岐阜市方面への都市間交通需要にも対処する。	<ul style="list-style-type: none"> 都市間をつなぐ交通需要に応じた、適正なサービスを提供する。 	交通事業者が運行	JR高山線 名鉄犬山線 名鉄各務原線
公共交通軸 (幹線的バス)	通勤・通学や買物、通院など様々な利用目的に対処し、鉄道等、他の広域交通体系と一体となって地域の公共交通の骨格を形成する。	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道等と一体となった公共交通軸を形成するとともに、交通需要に応じた適正なサービスを提供する。 → 定時性・速達性の確保に向けた走行環境の整備 → 多様な利用目的に対応した高頻度の運行水準の確保 教育機関や大規模事業所が立地する場合、通勤通学及び帰宅時間帯における乗客集中に対応できる車両、システムの導入を図る。 鉄道や幹線的バスとの乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とする。 	交通事業者が運行 必要に応じ市が支援	路線バス
生活交通 (支線的バス)	高齢者をはじめ自動車が運転できない人が移動に困ることがないよう、住宅団地や集落と地域の生活拠点（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）を結ぶ機能を有する。	<ul style="list-style-type: none"> 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、幹線的バス路線に加え、中心市街地や商店街へのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤ設定とする。 幹線的バスとの競合の回避に留意したルート及びダイヤ設定とする。 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。 幹線的バス及び近隣市町のバス路線との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とする。 	市民ニーズを踏まえ、市が政策的に運行	ふれあいバス
生活交通 (デマンド型交通)	生活交通（支線的バス）が利用できない地域において、予約方式によるデマンド運行を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> 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）。 毎日運行。 運行時刻は、公共交通軸及び生活交通の発着時刻との整合を図りつつ設定。 		

バス交通ネットワーク形成における乗り継ぎ拠点のあり方と幹線路線・支線路線による乗り継ぎを実施する場合の留意点を下記に示します。

表5-2 乗り継ぎ環境確保の考え方

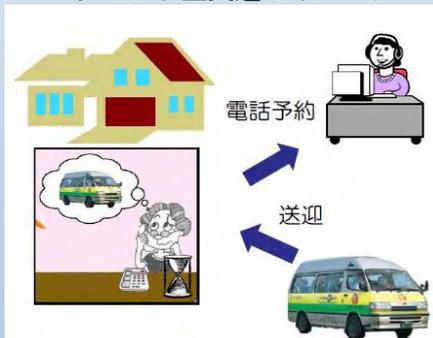
<p>乗り継ぎへの配慮</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 遅延時におけるバス待ちルールを設定するなどにより、バス路線相互（隣接自治体運営バス相互、路線バスと自治体運営バス相互）の乗り継ぎが行えることに配慮 ● 主要な乗継拠点においては、パーク&ライド、サイクル&ライド等の施設を整備し、多様な交通手段（鉄道、タクシー、自家用車、自転車等）との乗り継ぎが行えることに配慮
<p>乗継案内、情報提供</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り継いで行くことができる目的地や乗継先の路線の情報が車内や乗車地等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に留意
<p>乗継抵抗の軽減</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線的バス（運行本数多）から支線的バス（運行本数少）への乗り継ぎについては、乗り継ぎが可能となるダイヤ設定に留意 ● 目的地までの乗り継ぎ回数を極力少なくすることに留意 ● 乗継時間を極力短くすることに留意 ● 乗り継ぎにより運賃負担が増大しないように留意

<参考：デマンド型交通の概要>

デマンド型交通は、決められたルートを決められた時刻に運行する一般の路線バスと異なり、電話などの予約に応じて予約のあった停留所へ立ち寄り、利用者に乗せて目的地へ向かう乗合型の公共交通です。

デマンド型交通は、ルート、ダイヤ、目的地（施設）の自由度の高い組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。したがって、デマンド型交通の導入にあたっては、**事業費等一定の制約条件下において地域の皆さんが主体となって、地域の実情に即した運行形態を検討していく必要があります。**

▼デマンド型交通のイメージ



(資料：国土交通省ホームページ)

▼様々な種類があるデマンド型交通

①運行方式からみた分類

	運行経路の特徴 (イメージ) [●自宅 ○バス停 ●待合せ場所]
定路線型	
迂回型	
自由経路着地固定型	
自由経路ドアトゥドア型	

②運行ダイヤからみた分類

	運行時刻設定の特徴
固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停における概ね発時刻もしくは着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
ダイヤ非固定型	運行時間内であれば、ニーズに応じ、随時運行

③路線機能からみた分類

	路線機能の特徴
直行型	目的地まで1台の車両で直行運行
フィーダー型	路線バスやコミュニティバスなど定時定路線型のバスに乗り継ぐための支線的運行

2) 公共交通ネットワーク計画

ふれあいバスの利用状況をみると、同じ路線であっても利用状況が異なります。利用者が多い東海中央病院や市民会館等の拠点施設及び新鵜沼駅・鵜沼駅、名電各務原駅、各務ヶ原駅、三柿野駅、蘇原駅、各務原市役所前駅、新那加駅・那加駅等の鉄道駅へのアクセスが主体であり、これらの施設を跨ぎ路線全体を利用する需要は少なくなっています。

また、時間帯によって利用状況が異なることから、朝夕の時間帯と昼の時間帯に分けて路線のあり方を見直します。

■公共交通ネットワーク全体の見直し方針

- 鉄道及び路線バスにより公共交通軸を形成する。
- ふれあいバスは、公共交通軸及び乗り継ぎ拠点へのアクセス機能を有する生活交通とする。
- 以下の鉄道駅及び拠点施設を乗り継ぎ拠点として位置づけ、待合環境の整備、わかりやすい情報提供を行う。
 - 鉄道駅（新鵜沼駅・鵜沼駅、名電各務原駅、各務ヶ原駅、三柿野駅、蘇原駅、各務原市役所前駅、新那加駅・那加駅）
 - 拠点施設（東海中央病院、川島松倉）
- 各地域から東海中央病院へは、病院の受付開始時間帯に、乗り継ぎなし、もしくは1回の乗り継ぎでアクセス可能とする。
- 各地域から乗り継ぎ拠点となる鉄道駅へは、乗り継ぎなし、もしくは1回の乗り継ぎでアクセス可能とする。
- 1路線の所要時間は、概ね1時間以内とする。
- ふれあいバスは1時間に1本の運行水準を目指す。
- バス停間の利用者数が少ない区間は、デマンド運行を検討する。各路線のダイヤは、主要目的施設の利用時間帯を踏まえ設定する。

■路線別の見直し方針

【公共交通軸（路線バス線）】

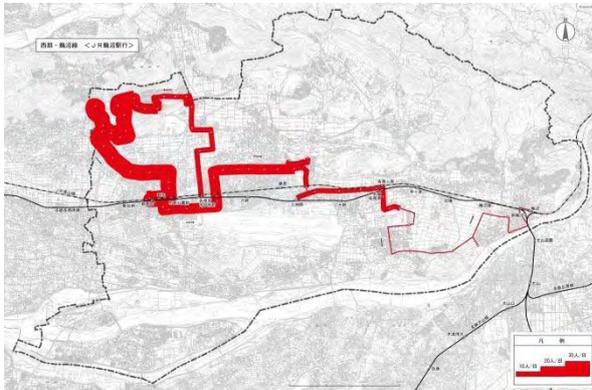
- 基本的には、現行の路線バスを維持するものとする。

【生活交通（ふれあいバス・ふれあいタクシー）】

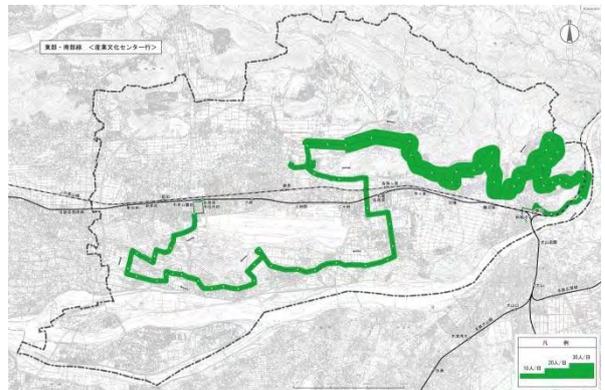
全線共通	住民の生活行動、ふれあいバスの利用実態を踏まえ、「ふれあいバス(定時定路線)」5路線(那加線、鶉沼線、東西線、稲羽線、川島線)、「ふれあいタクシー(デマンド型)」2地区(須衛・各務地区、鶉沼南地区)に再編	
ふれあいバス	那加線	新那加駅・各務原市役所前駅と尾崎団地等を連絡するルートに再編 産業文化センターにて蘇原線、名鉄各務原線と接続 尾崎SC前にて東西線と接続
	鶉沼線	新鶉沼駅・JR鶉沼駅と緑苑台、市民プール等を循環するルートに再編 鶉沼市民SC前にて東西線と接続
	東西線	尾崎団地、東海中央病院、鶉沼市民SCを連絡する東西軸として新設(朝1便は新鶉沼駅から東海中央病院方面へ乗り継ぎなしで運行) 尾崎SC前にて那加線と接続、鶉沼市民SC前にて鶉沼線と接続
	稲羽線	各務原市役所前駅、グリーンスタジアム、三柿野駅、東海中央病院、各務原高校を連絡するルートに再編 グリーンスタジアム前にて川島線と接続
	川島線	新那加駅、イオンモール、川島地区、各務原市役所前駅を連絡するルートに再編 グリーンスタジアム前にて稲羽線と接続
	蘇原線	各務原市役所前駅と東海中央病院、市民球場を連絡するルートに再編 産業文化センターにて那加線、名鉄各務原線と接続
ふれあいタクシー	須衛・各務地区	自由経路ミーティングポイント型デマンド交通 ＜主要アクセスポイント＞市民球場、(仮)岐阜バスコミュニティ、鶉沼市SC、羽場駅
	鶉沼南地区	自由経路ミーティングポイント型デマンド交通 ＜主要アクセスポイント＞市民プール、陵南福祉C、名電各務原駅

図 5-2 区間によって利用者数が異なるふれあいバス

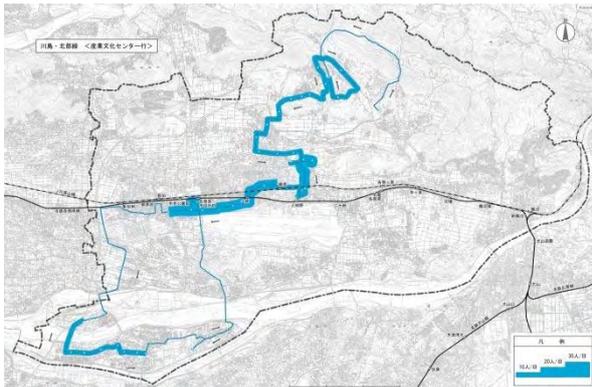
＜西部・鶉沼線 JR 鶉沼行＞



＜東部・南部線 産業文化センター行＞



＜北部・川島線 産業文化センター行＞



＜循環休日線 左回り＞

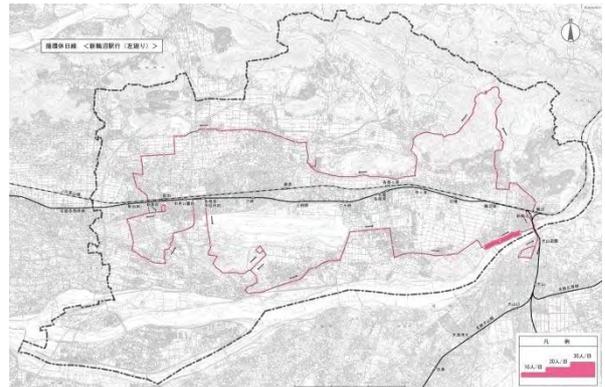


図 5-3 地域公共交通ネットワークイメージ図

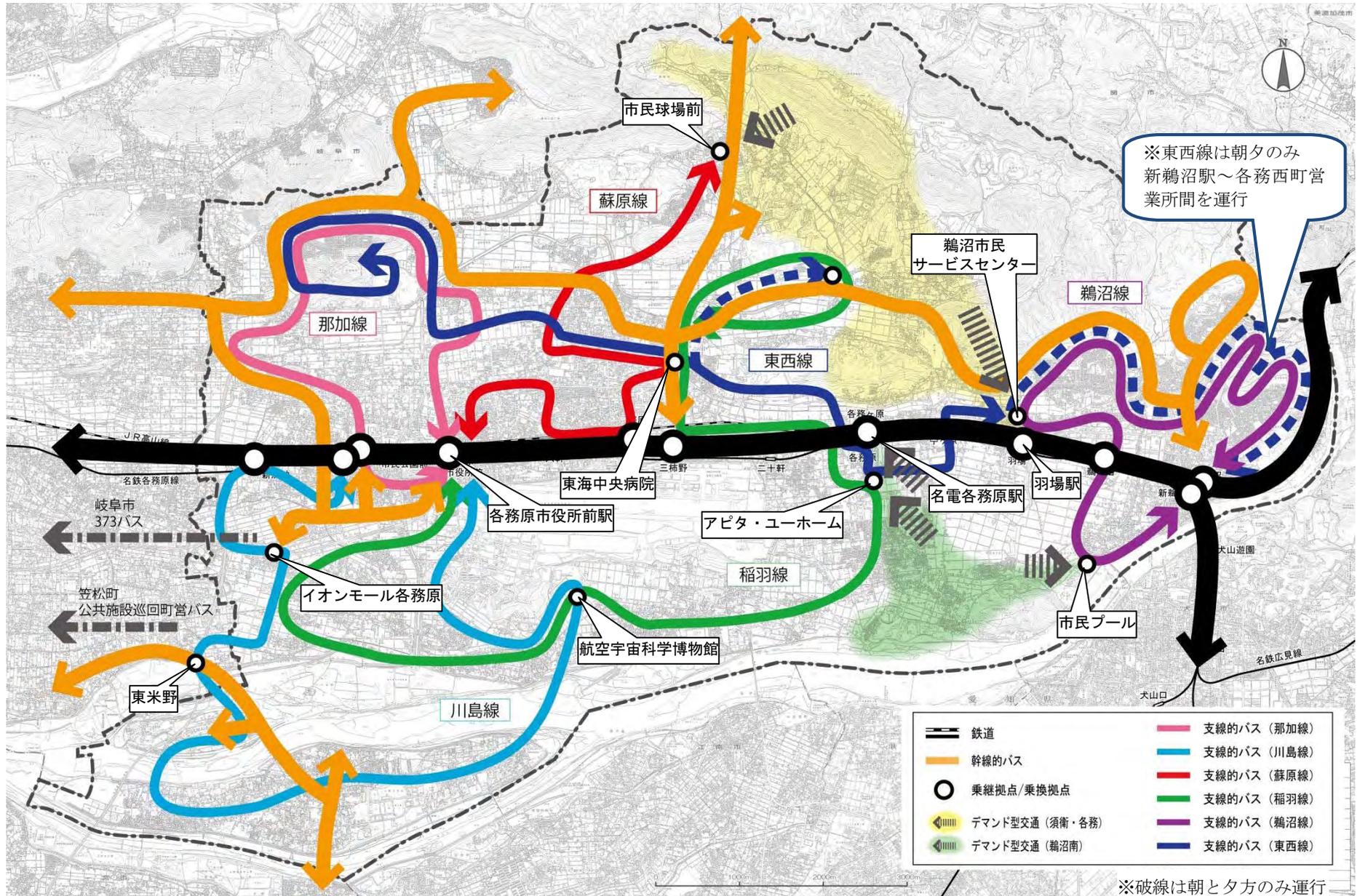
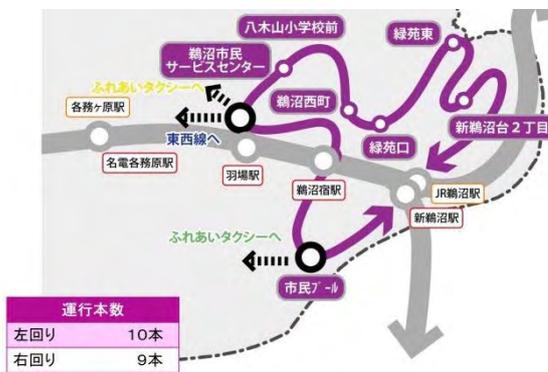


図 5-4 路線別ふれあいバス再編イメージ

<那加線>



<鶺沼線>



<東西線>



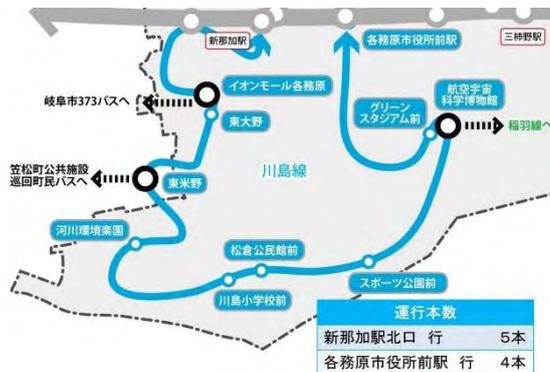
<東西線 (朝夕便)>



<稲羽線>



<川島線>



<蘇原線>



<ふれあいタクシー (須衛・各務地区、鶺沼南地区)>

- ・自宅の最寄り停留所までお迎え
- ・事前に電話で予約

各務・須衛地区

運行本数	
市民球場前 行	12本
羽場駅 行	11本

鶺沼南地区

運行本数	
市民プール 行	12本
名電各務原駅 行	12本



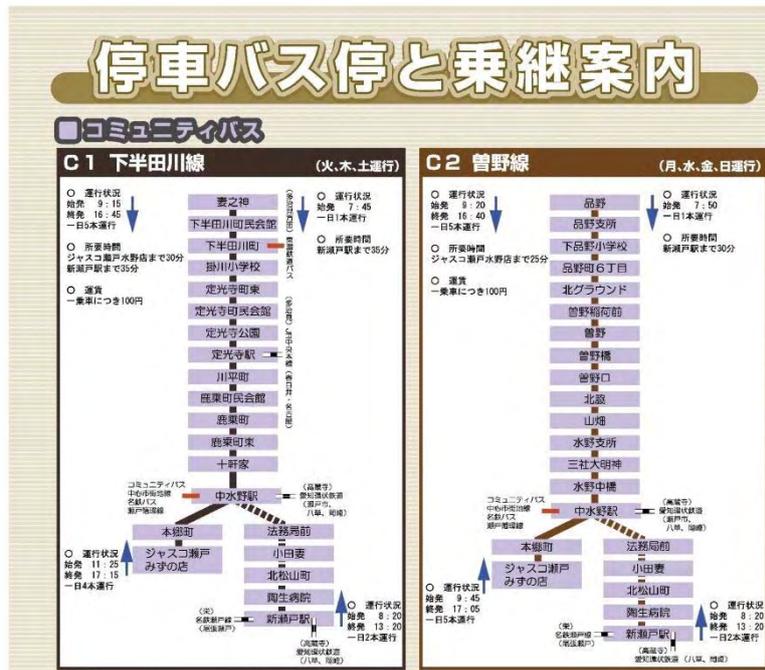
3) 公共交通の利用促進策

各務原市が目指すまちづくりの姿の具現化に向け、公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備する必要があります。そのためには、地域住民と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとします。そして、これら施策の展開にあたっては、個々の施策が連動する中で、市民の交通行動の変容を促すような取り組み（モビリティ・マネジメント）として実施していくものとします。

表 5-3 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 ・ 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	行政・交通 事業者	・ 交通事業者の支援の下、各務原市が主体的に実施
	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	行政・交通 事業者	・ 各務原市の支援の下、交通事業者が主体的に実施
	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	行政・交通 事業者	
(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	行政・交通 事業者	・ 各務原市と交通事業者の連携の下、それぞれの路線で実施
	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	行政	・ 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待合環境の改善、バリアフリー化 ・ パークア&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	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 ・ シンポジウム、イベント等の開催	地域住民・ 行政	・ 市のイベントは各務原市が主体的に実施 ・ 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	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 ・ 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	地域住民	
	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	行政・関係 団体	

▼分かりやすいバス系統表示・乗継案内



資料：瀬戸市

▼乗り継ぎ・待合環境の改善（新那加駅のバリアフリー化）



整備後のイメージ

新那加駅のエレベーター

▼乗り継ぎ・待合環境の改善（各務原市役所バス停、新那加駅前駐輪場）



▼環境にやさしく、バリアフリーに配慮した車両の導入



AIR LOOP

【エアーループ (AIR LOOP) は、日野が開発、画期的なクリーンディーゼルのシステム。クリーンエンジンと尿素を使わないDPF-クリーナーの採用により、NOx (窒素酸化物)・PM (ススなどの粒子状物質) を、また省燃費の達成によりCO₂ (二酸化炭素) の排出量を同時に低減します。エンジンで使った空気は汚さずに自然に返し、地球にきれいな空気 (AIR) の循環 (LOOP) を保つことを目指しています。

(参考：日野自動車HP)

▼各務原市地域公共交通フォーラム

各務原市地域公共交通フォーラム
～私たちのまちの交通を考えよう～

各務原市「ふれあいバス」の「見直し」について説明します！
「地域」が主体となった「利用促進」の取り組みを紹介します！
これからの私たちのまちの交通を一緒に考えましょう！

2015年 1/30 (金) 13:30 ▶ 15:30 定員 150人 入場無料 要申込 裏面参照
産業文化センター1F あすかホール (各務原市加加町2-186)

第1部 基調講演	倉内文孝 (くらうちふみたか)
講師：岐阜大学工学部 倉内文孝 教授	【現職】岐阜大学 工学部社会基盤工学科 (防災コース) 教授
演題：地域公共交通の今後のあり方について	【経歴】1992年 京都大学工学部交通土木工学科卒 1994年 京都大学工学部研究科交通土木工学専攻 修士課程修了 2002年 博士 (工学) 【その他】2013年 各務原市地域公共交通会議 委員
第2部 事例発表	
岡崎市 住民と創る地域の生活交通	岡崎市 都市整備部都市計画課 交通政策室主任専門員 平松 隆
岐阜市 地域が主体となったみどりっこバスの利用促進の取組み	芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会 事務局長 山田 正行
各務原市 ふれあいバスの運行状況、見直し状況	各務原市 産業活力部商工振興課 商工振興係長 古田 希雄
パネルディスカッション	
公共交通の維持、活性化に向けた三位一体の取り組み	
パネラー	①中部運輸局 企画観光部 交通企画課長 山下 隆道 ②岡崎市 都市整備部都市計画課 交通政策室主任専門員 平松 隆 ③芥見東・南地区コミュニティバス等運営協議会 会長 多田 喜代則 ④株式会社岐阜バスコミュニティ 取締役 (運行・業務統括部長) 森 淳三 ⑤各務原市自治会連合会 会長 小島 秀俊
コーディネーター	岐阜大学工学部 教授 倉内 文孝

主催：各務原市、各務原市地域公共交通会議 後援：国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局、岐阜県【事務局】各務原市役所 産業活力部 商工振興課 TEL 058-383-9912、FAX 058-389-0765



▼公共交通利用促進施策の事例

商店と連携したバス利用促進事例

【茨城県土浦市 「キララちゃん」】

協賛店舗で1回1,000円以上の買い物をした場合、当日乗車券と引き換えに地域通貨100円分を贈呈する取り組みを実施している。

資料：土浦市

▼地域通貨「キララ」



バスを活用したイベントの事例①：小学生を対象としたバスの乗り方教室

【佐賀県佐賀市 佐賀市営バス】

安全なバスの待ち方、行き先表示の見方についての説明や、実際に整理券をとってバスに乗りこみ、車内でのマナー、優先席・車いす固定スペースの仕組み、運賃表の見方、降りるときに気をつけることなど、基本的なバスの乗り方を学習する。

▼バスの乗り方教室の様子



資料：佐賀市交通局

バスを活用したイベントの事例②：市のイベントと連携した利用促進策

【愛知県岡崎市】

▼イベントのチラシ

岡崎市秋の市民まつりに合わせて公共交通利用促進キャンペーン「公共交通に親しむ日」を開催している。

まつりの期間中（2日間）は市内路線バス・まちバスの小学生運賃が無料となり、バスに乗ってクイズをといて記念品がもらえるラリーゲームの開催、バスの乗り方教室や運転席記念撮影など、公共交通に親しんでもらうプログラムを企画している。



資料：岡崎市

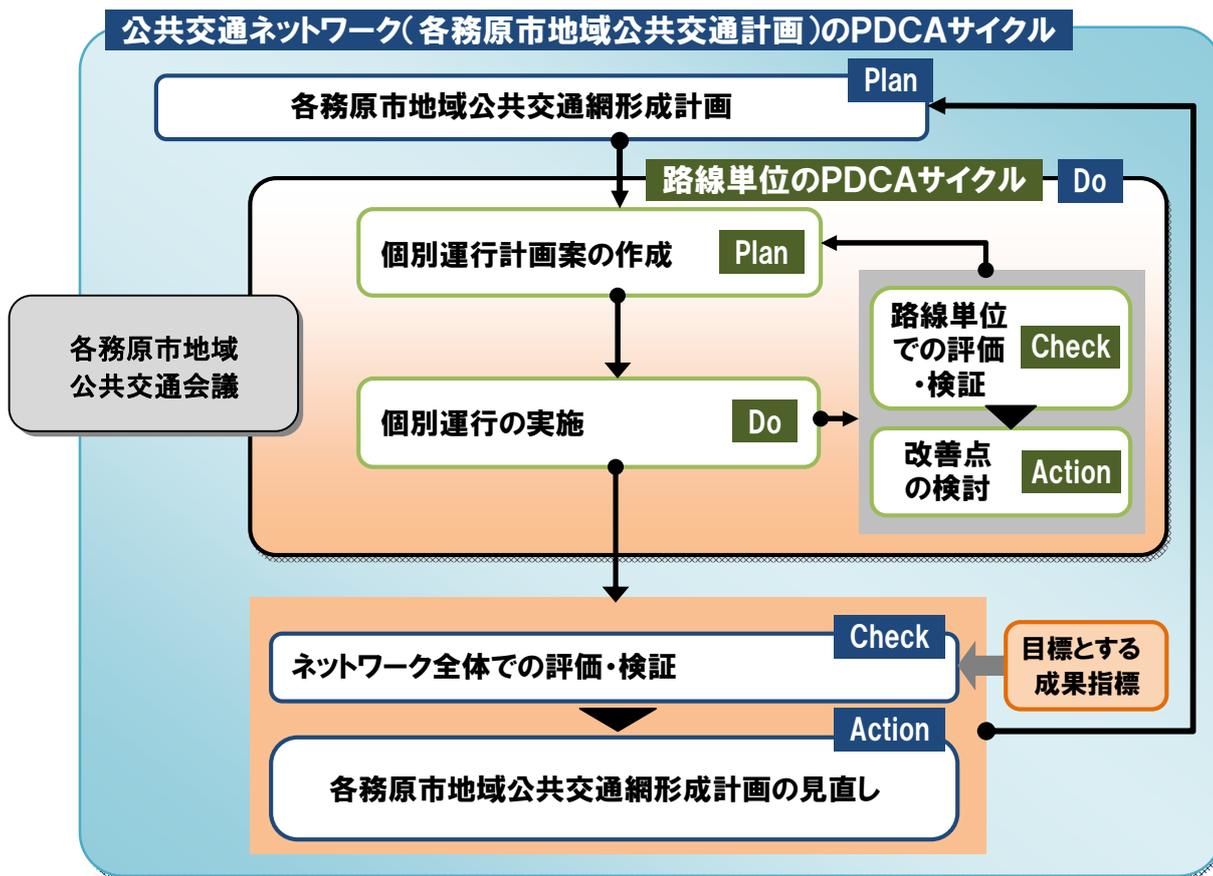
6. 計画の達成状況の評価に関する事項

1) 公共交通ネットワークの評価の基本的考え方

- 公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は、各務原市地域公共交通会議の場で実施します。
- 公共交通ネットワークの評価は、「路線単位での評価」、「ネットワーク全体での評価」の2つの視点に基づき、総合的に評価を行うとともに目標値の達成度を評価・検証します。
- 目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施します。

- 路線単位の評価は、原則1年間の運行を経て評価基準に基づき毎年実施します。
- ネットワーク全体での評価は、個別のバス路線がネットワークとして機能しているかを総合的に評価・検証を行います。

図 6-1 公共交通ネットワーク（各務原市地域公共交通網形成計画）
及び路線単位のPDCAサイクル



■目標とする成果指標（再掲）[ネットワーク全体での評価・検証]

[前期基本目標（目標年次：平成31年度）]

- 日頃バスを利用する人の割合：32%以上
- 鉄道（16駅乗車数）、路線バスの利用者数：現状維持
- ふれあいバスの年間利用者数：20万人以上
- 公共交通利用の不満割合：現状未滿

2) 路線単位の評価指標及び評価基準

バス路線の路線単位の評価は、路線維持の考え方に基づく運行主体が中心となり、以下の指標を参考に、具体的基準について検討します。なお、検証にあたっては、バスの実態や課題の共有化を図るため、以下に示す「バス路線の評価・検証の視点」のうち、定量化できる指標を整理し、各務原市地域公共交通会議に示すものとします。なお、ネットワーク全体での評価・検証に係る指標については、「目標とする成果指標」を評価指標とします。

表 6-1 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）のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 需要に応じたルート・ダイヤ設定となっているか？ ● 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	5人/便以上※1	1人/日以上※2	路線の機能変更の必要性を検討
検証2 事業評価の視点 バスが市民に利用されているか？						
利用者数を検証	● バス利用者数は増加しているか？	年間利用者数	—	20万人以上	—	利用促進策を検討
	● バスは市民に利用されているか？	市民のバス利用率	日頃バスを利用する人の割合が32%以上			利用促進策を検討
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を検証	● 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り組み状況を検証	● 地域住民による定期的な取り組みが実施されているか？	(仮)地域バス協議会の開催回数	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

※1 支線的バス（ふれあいバス）は、1便あたり利用者数が5人未滿となるような場合、利用促進策を検討するとともに、必要に応じ、ふれあいタクシーなどバス以外の交通手段による対応の可能性を地域住民とともに検討する

※2 デマンド型交通（ふれあいタクシー）は、1日あたり利用者数が1人に満たない場合、利用促進策を検討するとともに、必要に応じ、ふれあいタクシー以外の交通手段による対応の可能性を地域住民とともに検討する

なお、バス停の新設、存続及び位置の妥当性については、地域が主体となってそのあり方を検討するものとします。

