各務原市地域公共交通計画
2024～2030

（案）

2023 年1月

各 務 原 市

目 次

第1章 地域公共交通計画の策定にあたって.......... 1
1. 公共交通を取り巻く社会情勢.......... 1
2. 本計画の位置づけ.......... 3
3. 計画の区域と計画期間.......... 3
4. 関連計画.......... 4
5. 各務原市の現状.......... 7
6. 各務原市における公共交通機関.......... 12
第2章 地域公共交通網形成計画の事業評価.......... 14
1. 地域公共交通網形成計画の目指す将来像.......... 14
2. 計画期間における主な事業実績.......... 14
3. 利用促進事業の実績.......... 17
4. 事業の評価.......... 17
5. （参考）成果指標ごとの内訳.......... 18
第3章 地域公共交通計画の課題と対応方針.......... 19
1. 各務原市における地域公共交通の課題.......... 19
2. 課題への対応方針.......... 20
第４章 地域公共交通の基本方針と計画目標.......... 25
1. 地域公共交通の基本方針.......... 25
2. 計画の目標.......... 30
第5章 計画の目標を達成するために実施する施策.......... 31
1. 実施施策.......... 31
2. 個別施策.......... 32
3. 実施スケジュール.......... 40
第6章 計画の達成状況の評価に関する事項.......... 41
用語解説.......... 42

第１章　地域公共交通計画の策定にあたって

１．公共交通を取り巻く社会情勢

(1)人口減少・高齢社会の到来

各務原市における国勢調査の人口は、2020 年現在 144,521人ですが、今後は人口減少が続き、2045 年には 119,720 人まで減少すると推計されています(図 1-1)。また、高齢化も進み、2045 年には、老年人口の割合は約 35%まで上がると予想されています(図 1-2)。

国では、さらなる人口減少や高齢化といった今後の将来展望を見据え、「コンパクト・プラス・ネットワーク*」のまちづくりの推奨や高齢者の移動手段の確保等、人口減少下に合わせたまちづくりや、高齢福祉施策との連携強化、バリアフリー化対策を推進しています。

また、高齢化の進展に伴い、移動手段として公共交通サービスの必要性が増しています。

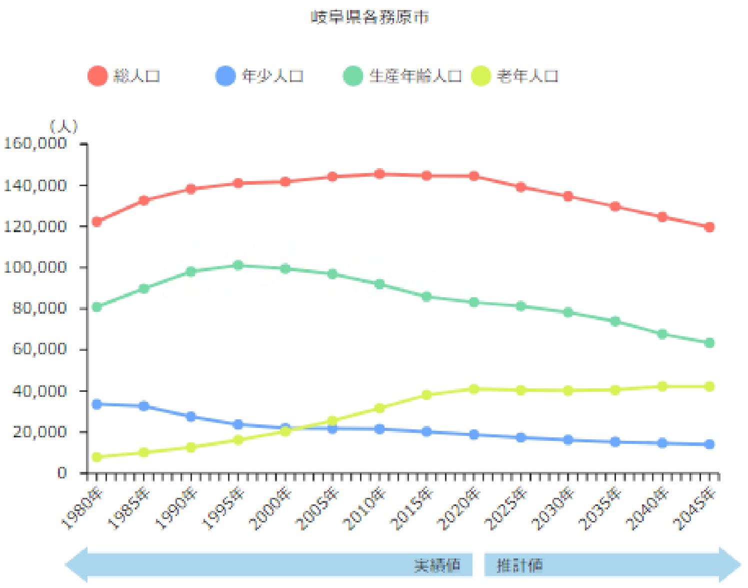


図 1-1 各務原市における人口推計(出典:「RESAS」)

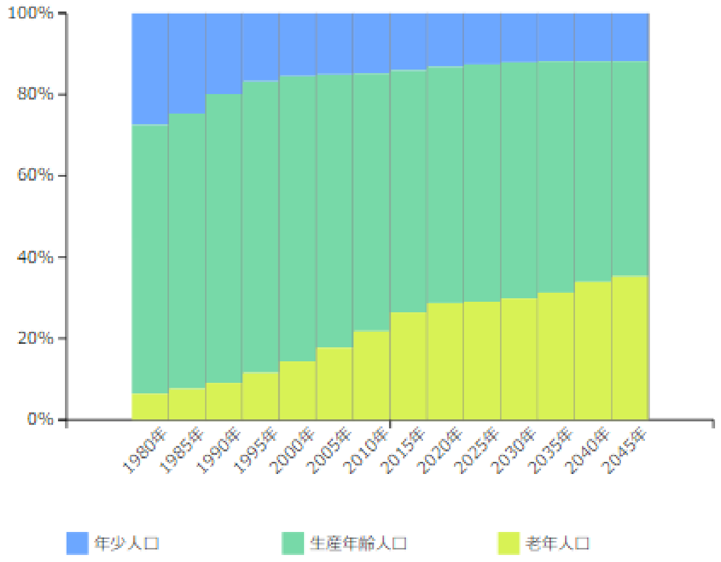


図 1-2 各務原市における年少人口・生産年齢人口、老年人口の推計(出典:「RESAS」)

(2)「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正

人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、地域交通を取り巻く状況は年々悪化しており、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要となっています。

こうした社会情勢を背景に、2023年 10 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「地域交通法」という。)が一部改正され、自治体・公共交通事業者・地域等「地域の関係者」による「連携と協働」の促進や、AI オンデマンド*、キャッシュレス決済、EV バスの導入等の交通 DX・GX*の推進が位置づけられています。

(3)自動車運転者の労働時間等の改善

トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、拘束時間の上限、休息期間の規制が2024年4月から適用され、年間時間外労働時間の上限が 960 時間に制限されることとなります。これに伴って発生する様々な影響が「2024 年問題」と呼ばれており、物流の停滞やバスの減便などが懸念されています。

(4)運転士不足の深刻化

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して約2倍という高い水準となっており、路線バスを含めた運転士が不足していると言えます。さらに、2024 年問題も重なることで、近年バスの運転士不足による減便や路線廃止が各地で発生しています。

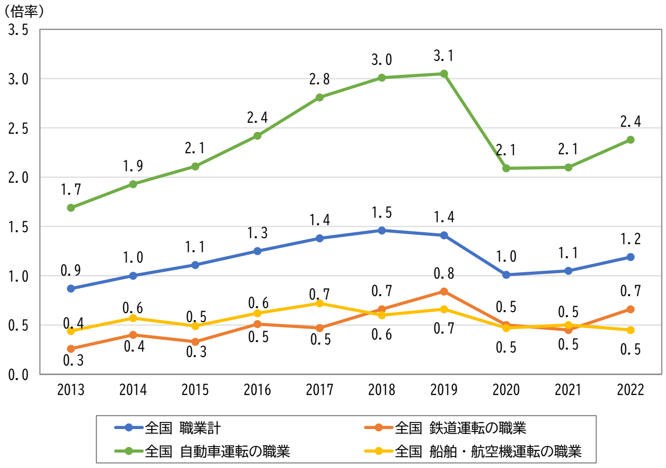


図 1-3 有効求人倍率の推移(資料:厚生労働省職業安定業務統計)

(5)DX の推進

近年交通分野においても DX(デジタルトランスフォーメーション)が進展しており、スマートフォンによるタクシーの配車アプリを用いた配車予約が広がっているほか、移動検索から予約、決済までを一括してサービス提供する MaaS(Mobility as a Service)*、AI オンデマンドなど新たな技術を活用した取組が進められています。

(6)新型コロナウイルス感染症による影響

2020 年頃より、新型コロナウイルス感染症がまん延したことで、公共交通の輸送実績や収益は大幅に落ち込み、全国的に路線の縮小や事業の廃止が相次ぎました。その後、利用者数は徐々に回復傾向にあるものの、生活様式の変化により公共交通を利用しなくなった人が一定数存在します。

２．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方針を掲げています。

一方で、公共交通はあくまで移動手段であり、目的地の立地や、カバーする利用者層、移動需要を明確にし、ターゲットに合わせた施策の推進が必要です。

本計画では、各務原市が目指す将来都市像実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を整理し、関係者相互間の連携と協働を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークを確保・維持します。

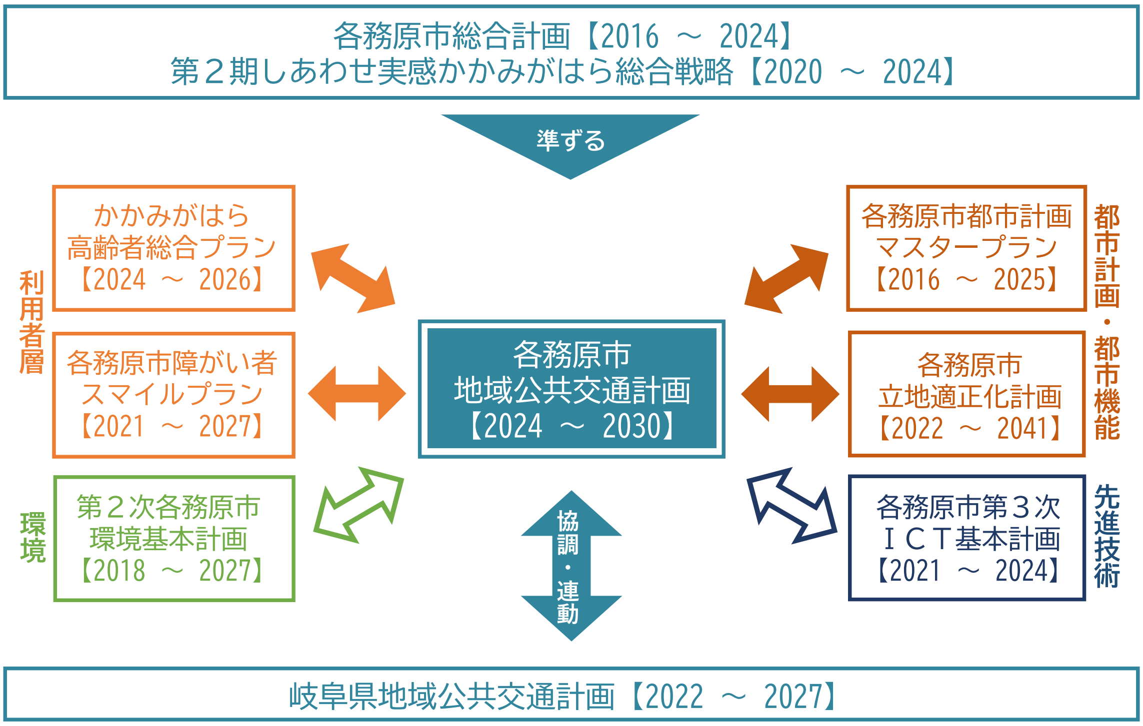


図 1-4　本計画の位置づけ（【計画期間】は年度を示す）

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、2024 年4月から 2031年3月まで7年間(※)とします。

（※）今後、上位計画である「各務原市総合計画」の評価・見直しを踏まえて本計画の方針を決定するため、計画期間を7年間として次期総合計画の中間評価結果を反映します。

（参考）次期各務原市総合計画　計画期間：2025年度～2034年度

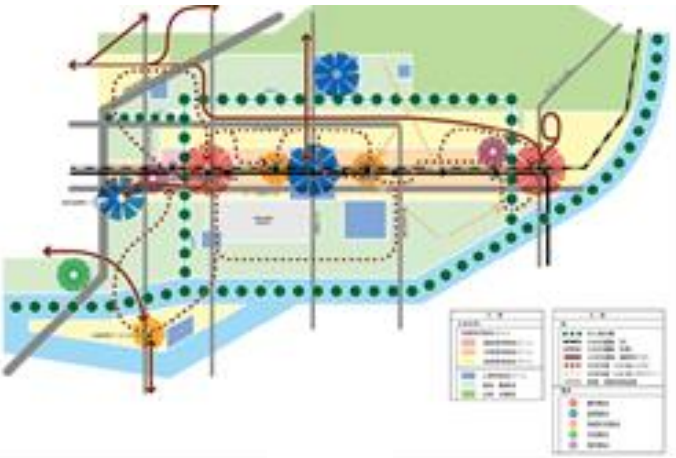
4．関連計画

本計画に関係する上位計画・関連計画について把握し、整合を図るため、各関連計画より本計画や公共交通施策に関連する目標や方針等を抜粋して整理します。

(1)各務原市総合計画(後期基本計画)

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	理念1　誇り～新しい人づくり・地域づくり 理念2　やさしさ～新しい安心づくり～ 理念3　活力～新しい元気づくり～
指標	「しあわせ指標」 UP(6.66/10) 「定住人口」 145,000 人
公共交通に関する基本目標	■基本目標7　便利で快適に暮らせるまち(基盤整備) ○多様な交通手段により、地域住民が利用しやすい公共交通ネットワークが形成されています。 ○ふれあいバス等が市民の移動手段として活発に利用されています。

(2)各務原市都市計画マスタープラン

都市づくりの理念	1. 公共交通を軸にした生活圏で暮らせる都市 3. 環境と共生する都市 4. 安全・安心な都市 6. 多様な主体が参加・協働する都市
公共交通に関連する将来都市構造	○都市機能の集積を図るエリアを都市拠点とし、西の都市拠点を各務原市役所前駅及び那加駅・新那加駅周辺、東の都市拠点を鵜沼駅・新鵜沼駅周辺とする。 ○超高齢社会を見据え、公共交通によって多様な都市機能が利用できる都市構造とするため、鉄道や市外とを結ぶ基幹的バスを公共交通軸として位置づける。 ○ふれあいバスは、各拠点間や拠点と住宅地等を連絡する生活交通として位置づけ、市内の移動需要に応じたサービス水準を維持・確保するとともに、公共交通軸及び各拠点等へのアクセス利便性を高め、公共交通軸と生活交通が一体として機能する公共交通ネットワークの形成を図る。  図 1-5 将来都市構造図

(3)各務原市立地適正化計画

まちづくりの方針	鉄道軸を活かした公共交通ネットワークの形成による交通利便性の高いまちづくり
公共交通に関連する計画概要	○居住誘導区域の設定 　人口減少下において、高い人口密度を維持できると見込まれる鉄道沿線や路線バスが運行されている公共交通の利便性が高い地域への居住誘導を図る。 ○都市機能誘導区域の設定 　都市計画マスタープランで位置付けた都市拠点及び地域生活拠点に都市機能誘導区域を設定する。 ○誘導施策の設定 　誘導施策の1つとして、人口動態や高齢化等を見据えて、居住誘導区域や都市機能誘導区域における公共交通サービスの充実を図る。 図 1-6　居住誘導区域・都市機能誘導区域

(4)かかみがはら高齢者総合プラン

基本理念	高齢者にやさしいまち　かかみがはら 　～住み慣れた地域で安心できる暮らし～
基本目標	1. 健康づくり・フレイル*予防のための取り組み 3. 生きがいづくりの推進 5. 安心して暮らすための支援 6. 地域で暮らし、地域で支える環境づくり
公共交通に関連する取組内容	○移動困難者支援事業 　買い物や通院等、日常生活の移動に不便や苦労を感じる人が、安心してそれぞれの地域で暮らせるよう、必要な支援策を検討する。 　外出促進により、高齢者の引きこもり予防を図る。 ○ふれあいバス・チョイソコかかみがはらの運行 　市民のニーズを把握しながら、より効率的・効果的なルートの検討を行い、利用促進に努める。

（5）各務原市障がい者スマイルプラン

基本理念	笑顔あふれる思いやりのあるまち　かかみがはら ～人格と個性を尊重し共に支え合う「共生社会」の推進～
重点目標	1. 共生社会の実現に向けた合理的配慮の取り組みの推進 2. 難病、発達障がい等も含めた包括的な支援体制の充実 3. 災害時における支援体制・避難所体制の確立 4. 就労の場の提供と、受入側への支援強化 5. 住まいと暮らしの場の確保と、地域生活支援
公共交通に関連する分野・施策	分野6　社会参加の促進 ┗ 施策1　外出支援サービスの充実 分野8　住み良い環境づくり ┗ 施策2　交通のバリアフリー

（6）岐阜県地域公共交通計画

基本方針	地域公共交通の維持・活性化による「誰もが暮らしやすい地域」の実現
計画目標	1. 地域をつなぐ「広域交通」の維持・確保 2. 暮らしを支える「地域内交通」の維持・確保 3. 地域公共交通の「活性化」（効率化・利便性向上・利用促進等）
本市との関わり方	・本市が「岐阜県地域公共交通協議会」会員となり、公共交通のあり方、確保に関する協議や県地域公共交通計画の推進、分析、評価に参画 ・岐阜県が「各務原市地域公共交通会議*」の構成員となり、本市の計画や事業推進、分析・評価に参画 ・本市に係る地域間幹線*系統路線の存続や支援の実施

5. 各務原市の現状

(1)都市構造

- 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つの地区に分かれており、各地区に住宅の集積や商業施設等があり、生活圏が存在しています。
- 今後の人口減少や高齢化を見据え、都市計画マスタープランでは、都市機能を集約する都市拠点や、工業系をはじめとする産業の集積を図る産業拠点等を設定しています。立地適正化計画では、都市計画マスタープランの構想をより具体化するため、鉄道を軸に、都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定しています。

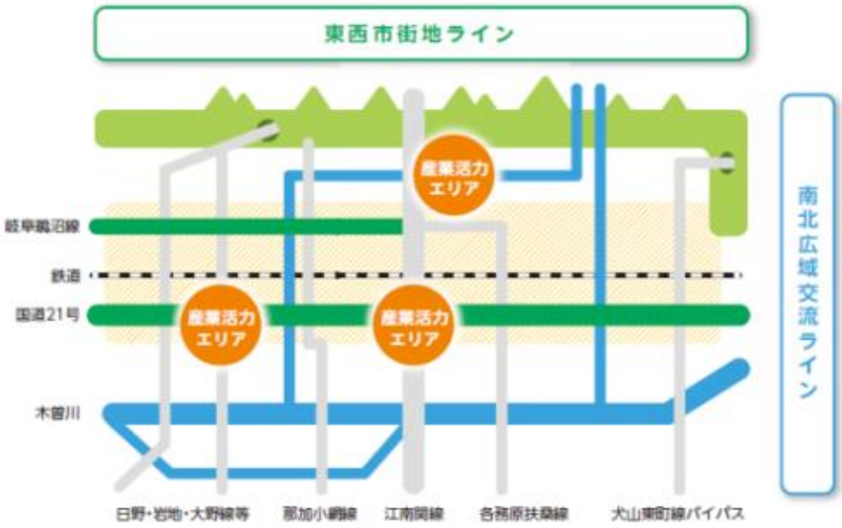


図 1-7 都市構造図(資料:各務原市総合計画)

(2)主要施設の立地状況

- 人口が集積している地区を中心に、医療施設、介護施設、子育て支援施設、商業施設が立地しています。
- 市域南部においては、商業施設が一部市街化区域をカバーできていない地域があります。

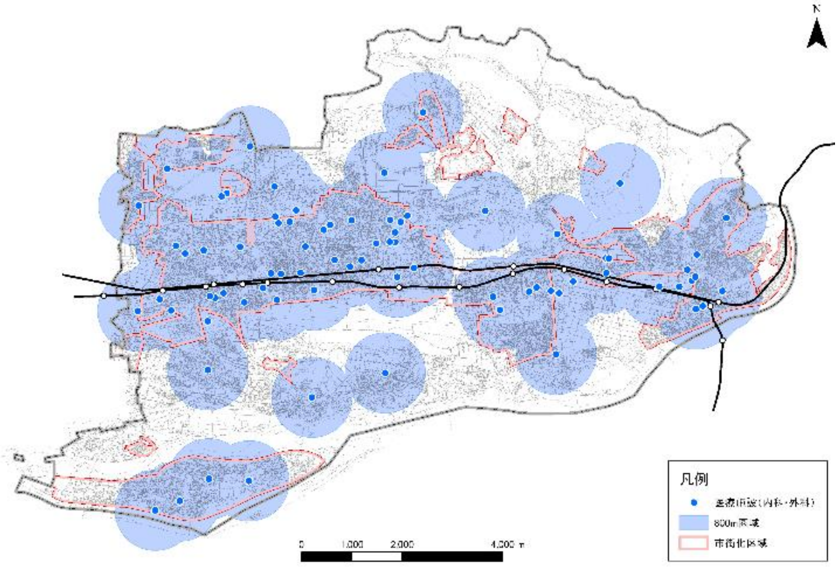


図 1-8 医療施設のサービス圏域(資料:ぎふ医療施設ポータル)

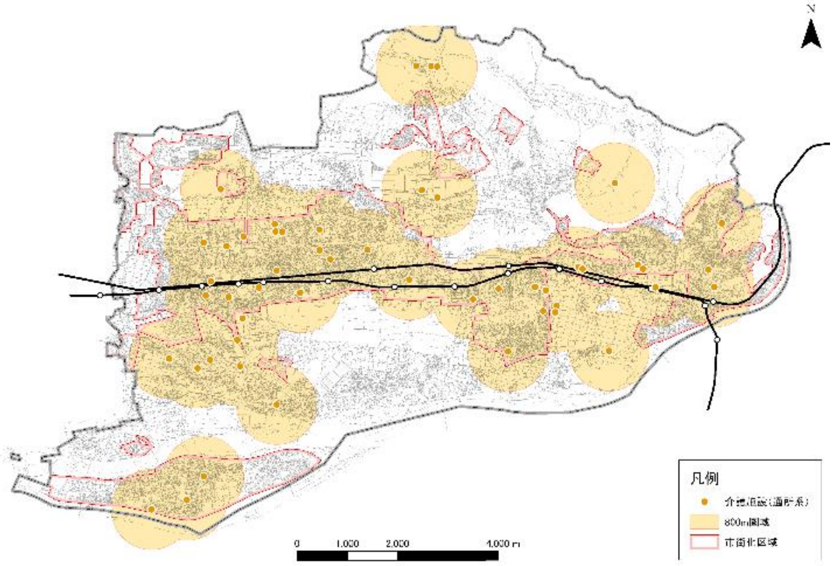


図 1-9　介護施設のサービス圏域（資料：介護サービス情報公表システム）

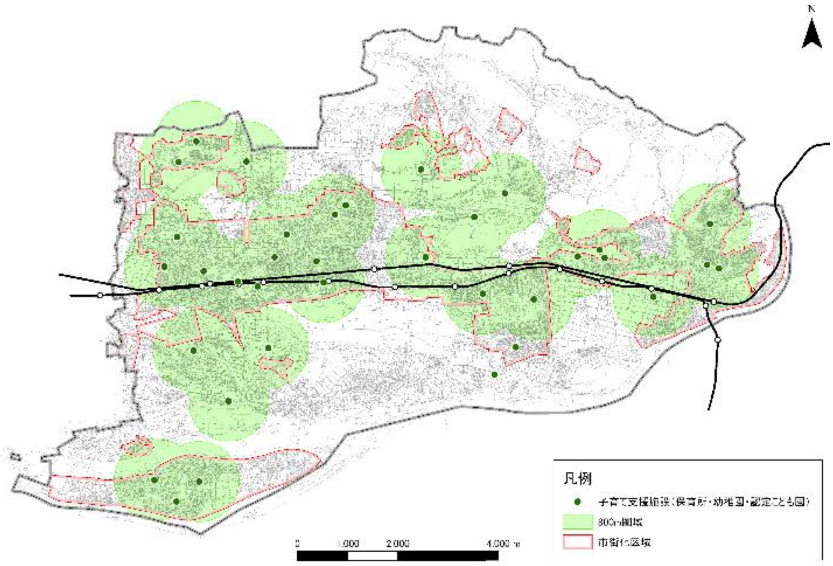


図 1-10　子育て支援施設のサービス圏域（資料：各務原市オープンデータ）

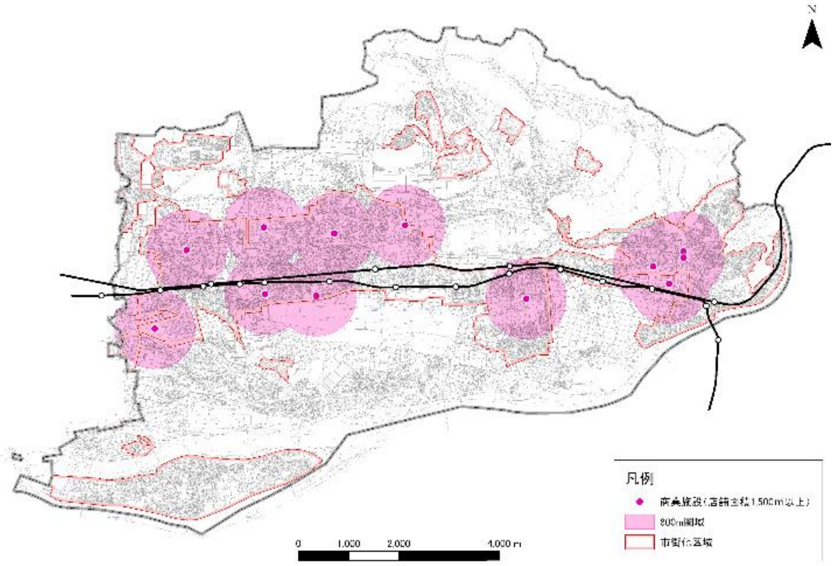
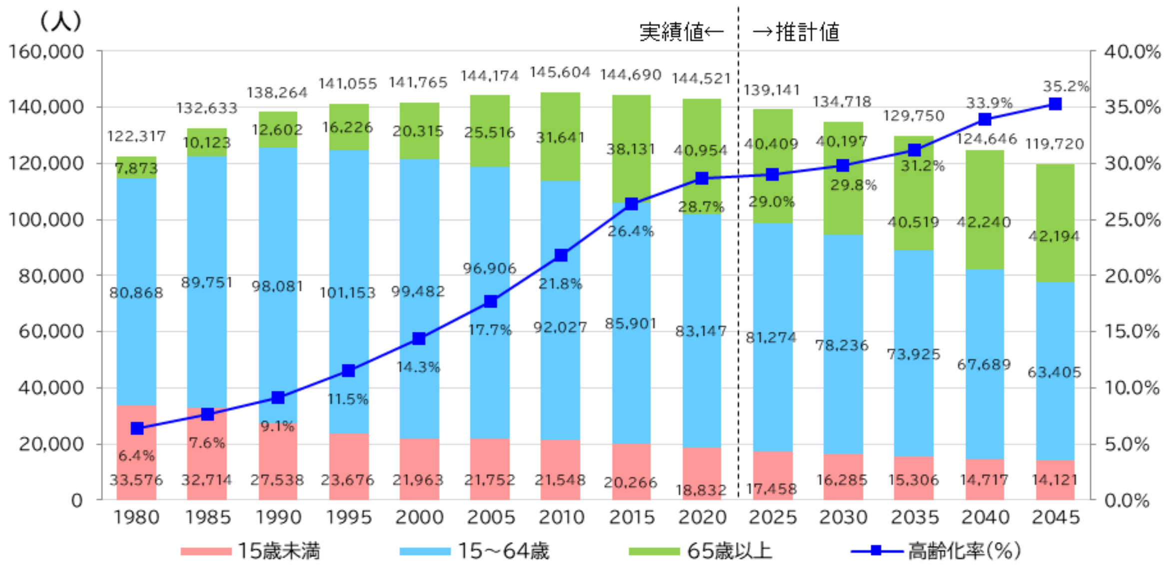


図 1-11　商業施設のサービス圏域（資料：2023 全国大型小売店総覧）

(3)人口動態

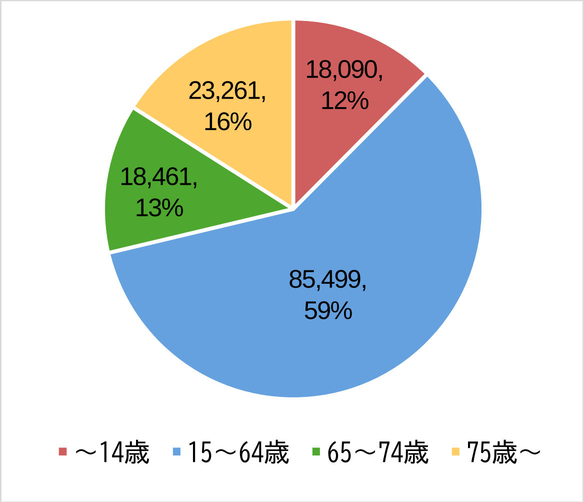
- 2020 年度国勢調査における本市人口は 144,521 人ですが、2045 年には、119,720 人まで減少すると推計されています。
- 高齢化率は、2045 年には 35%を超えると予測されています。

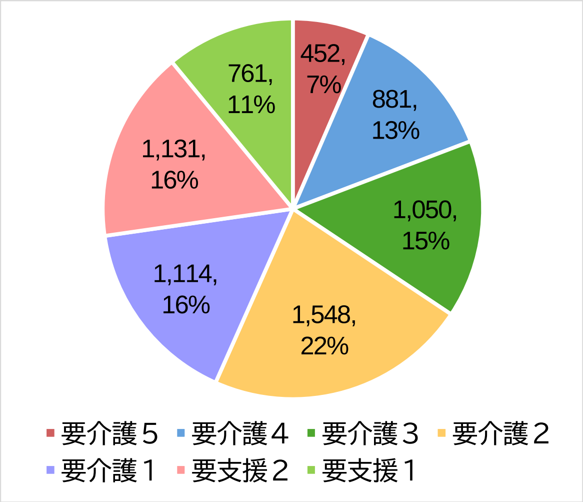


出典：2020年までは総務省「国勢調査」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所
「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」※総数には不詳を含む ※2004年以前は旧川島町を含む

図 1-12 人口と高齢化率の推移

- 2023 年住民基本台帳における総人口は 145,311 人、そのうち 65 歳以上人口は 41,722 人、総人口の約 29%、75 歳以上人口は 23,261 人、総人口の約 16%を占めています。
- 令和 5 年 3 月末の要介護・要支援認定者数は 6,937 人で、総人口の約 5%を占めています。





(左)図 1-13 年齢4区分別人口(資料:住民基本台帳 2023 年4月1日)
(右)図 1-14 要介護・要支援認定者数(資料:かかみがはら高齢者総合プラン 2023 年9月)

- 人口分布を見ると、鉄道駅沿線を中心に、那加、蘇原地区の広いエリア、鵜沼北部の丘陵団地に人口集中地区*（DID）が分布しています。
- 鉄道駅沿線は高齢化率が比較的低い一方、八木山、鵜沼台、緑苑、新鵜沼台、尾崎等の団地群では、人口集中地区かつ高齢化高い傾向が見られます。

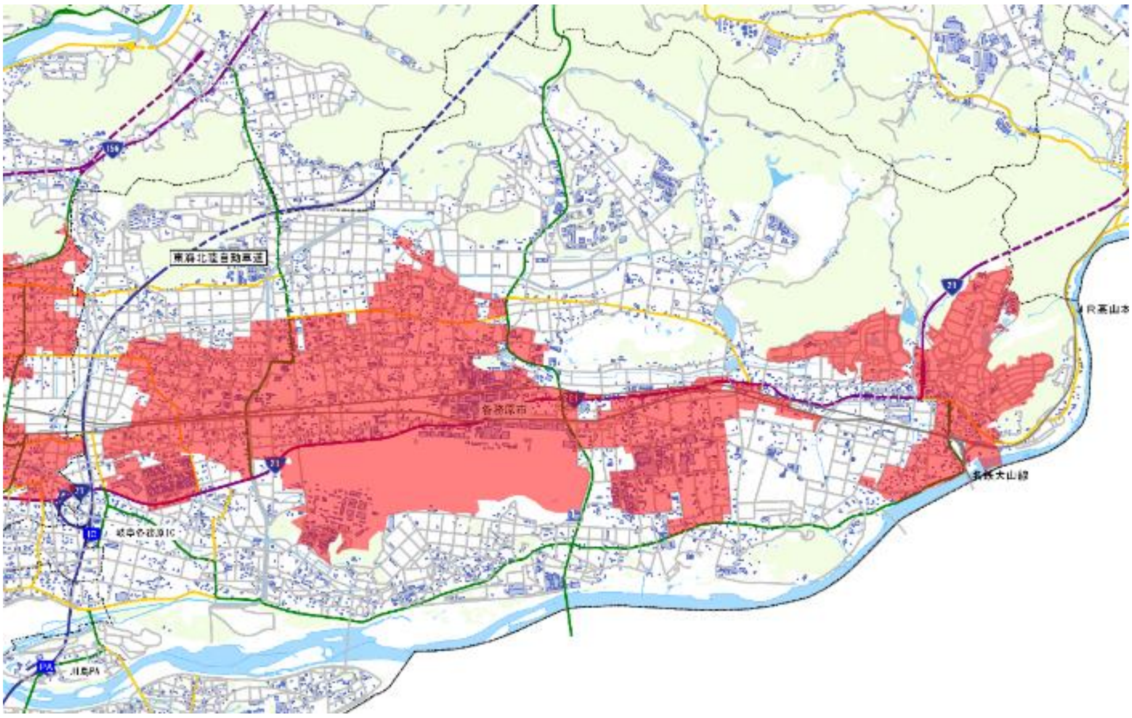


図 1-15　DID の分布（資料：2020 年国勢調査）

図 1-16　高齢化率の分布（資料：2020 年国勢調査）

(4)通勤･通学動向

- 市内居住者の就業先は市内が約54%を占めるのに対して、通学先は市外が約66%を占めています。
- 他市町への通勤･通学先は、ともに岐阜市、名古屋市が多くみられます。
- 他市町からの通勤者居住地は岐阜市、関市、一宮市が多く、通学者居住地は岐阜市、羽島市、岐南町が多く見られます。

表 1-1　各務原市に常住する就業･就学者数(資料:国勢調査)

区分	2010年			2015年			2020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	78,207	71,456	6,751	77,555	70,242	7,313	74,386	67,871	6,515
市内で従業・通学	39,847	37,599	2,248	40,284	37,716	2,568	38,877	36,690	2,187
他市町村で従業・通学	37,008	32,574	4,434	35,792	31,203	4,589	33,869	29,789	4,080

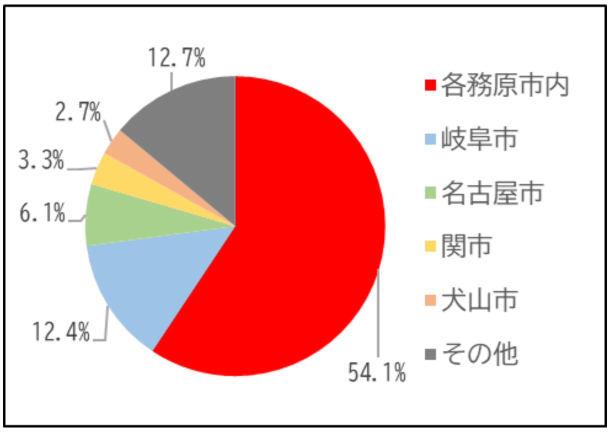


図 1-17　市内居住者の就業先(2020 年)

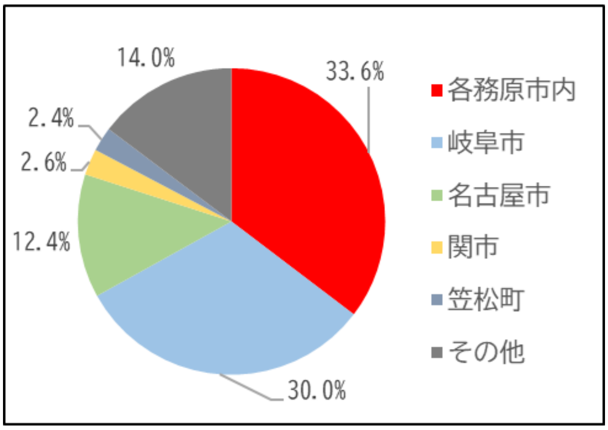


図 1-18　市内居住者の通学先(2020 年)

表 1-2　各務原市に通勤･通学する就業･就学者数(資料:国勢調査)

区分	2010年			2015年			2020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	68,593	64,365	4,228	68,302	63,881	4,421	66,657	62,788	3,869
各務原市に常住	39,847	37,599	2,248	40,284	37,716	2,568	38,347	36,200	2,147
他市町村に常住	24,751	23,062	1,689	26,421	24,737	1,684	26,140	24,706	1,434

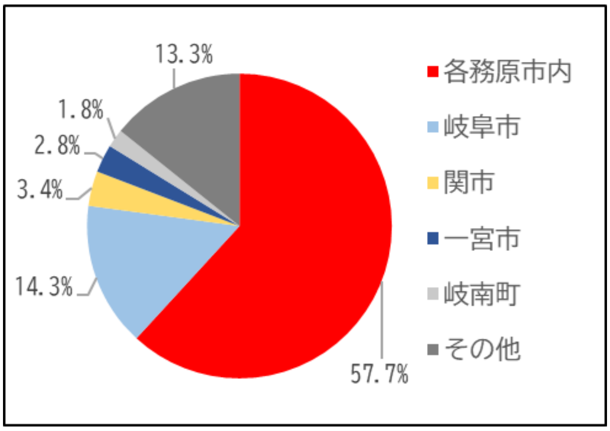


図 1-19　市内就業者の居住地(2020 年)

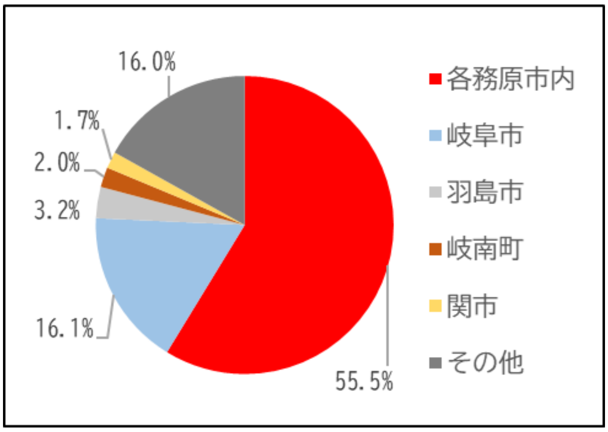


図 1-20　市内通学者の居住地(2020 年)

６．各務原市における公共交通機関

(1)鉄道

- 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っています。
- JR、名鉄合わせて 16 の鉄道駅が存在し、当市公共交通の軸として機能しています。

(2)民間路線バス

- 市域を跨いで運行する尾崎団地線、倉知線、快速イオンモール各務原線、笠松川島線、一宮・川島線、木曽川線が鉄道から距離のある地域の幹線交通を担っています。
- 市内の住宅団地や工業団地、商業施設、病院と鉄道駅等を繋ぐ、イオンモール各務原線、緑苑八木山線が運行しています。
- 高速八幡線等の高速バスは、名鉄バスセンター・名鉄岐阜駅～高速各務原バス停～郡上・高山・金沢・高岡等を運行しています。

(3)乗用タクシー

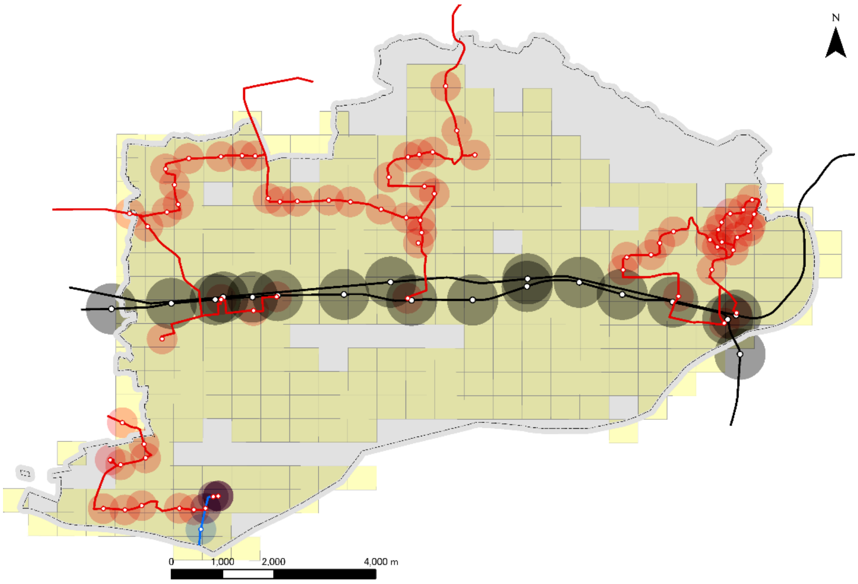
- 市内には、タクシー事業者 ５ 社の営業所があり、市域全体で個人単位の輸送を担っています。
- 鉄道やバスの運行していない時間帯をカバーしています。
- 新鵜沼駅や那加駅等、主要な鉄道駅では、乗用タクシーが常駐しています。

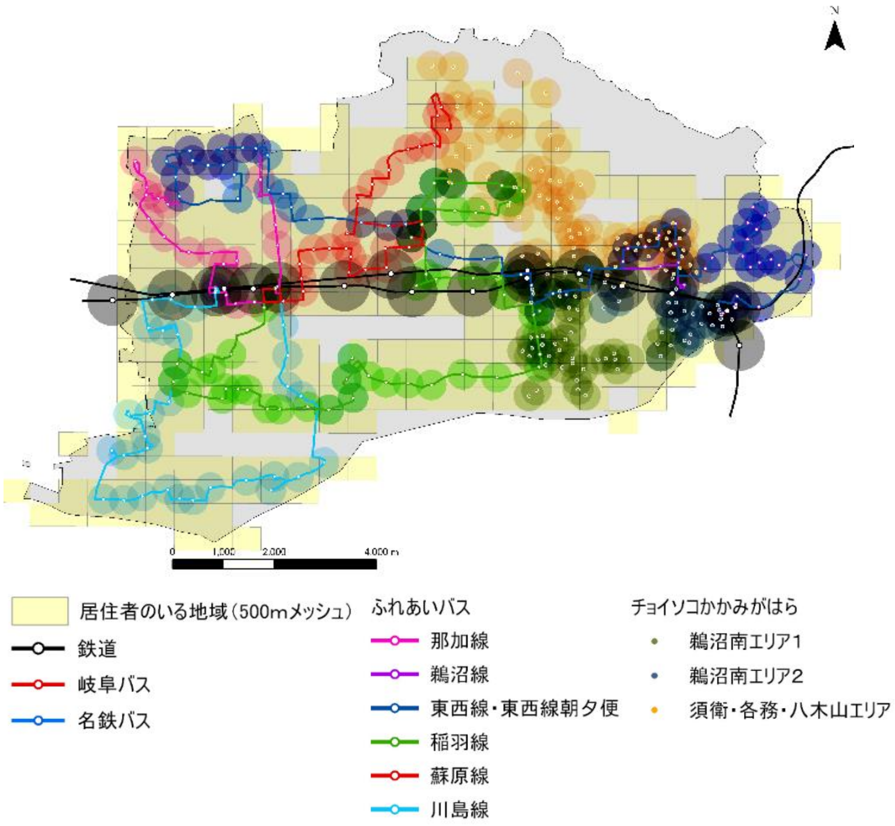
(4)ふれあいバス、チョイソコかかみがはら

- ふれあいバスは、地区ごとに路線を設定し、鉄道や路線バスを補完する生活路線として運行しています。
- ふれあいバスが走行できない地域で、AIを活用したデマンド交通「チョイソコかかみがはら」を運行しています。
- ふれあいバス・チョイソコかかみがはらは、鉄道駅や路線バス停留所に接続し、乗り継ぎを確保することで、広域の移動も可能とします。

(5)公共交通の利用圏域

- 鉄道駅から半径 500m、バス停から半径 300m を利用圏域に設定した場合、市内には数多くの鉄道駅が供用されることから鉄道沿線はほぼ利用圏域となっています。
- 路線バスは、尾崎団地、緑苑団地等の大規模住宅団地や川島地区の一部エリアで利用圏域となっています。ふれあいバス等は市内をきめ細かくサービス(バス停を設置)していることから、市内の人口分布エリアは概ねカバーされています。





(上)図 1-21　市内鉄道駅及び路線バス停留所の分布と人口カバー状況

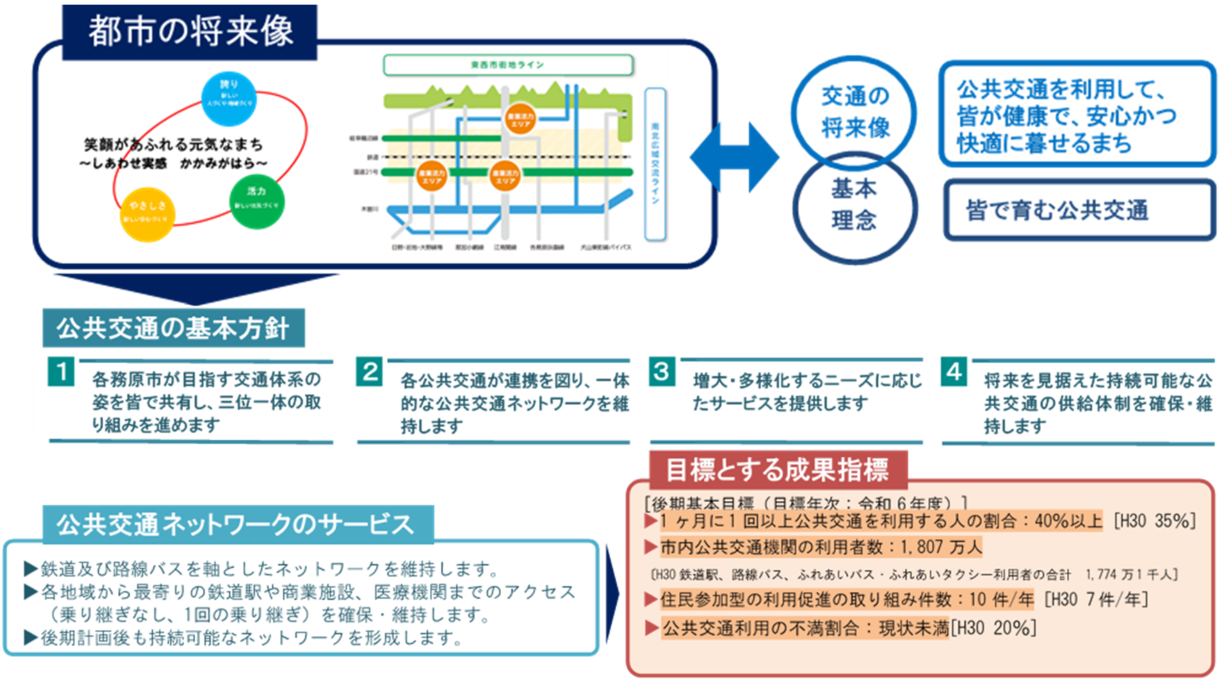
(下)図 1-22　市内鉄道駅及びふれあいバス、ふれあいタクシーの停留所分布と人口カバー状況

(資料:公共交通ネットワーク等は交通事業者及び各務原市 HP、人口は 2020 年国調査)

第２章　地域公共交通網形成計画の事業評価

１．地域公共交通網形成計画の目指す将来像

- 本計画の前身にあたる、「各務原市地域公共交通網形成計画　後期計画」（以下、「網計画」）では、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。



２．計画期間における主な事業実績

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

- 各務原市地域公共交通会議の開催

　住民代表、交通事業者、関係団体、行政等が参画し、公共交通に関する協議や情報共有・意見交換を実施しました。

- 交通事業者との定期的な意見交換

　ふれあいバス、ふれあいタクシー運行事業者との定期的な意見交換や、チョイソコかかみがはらの導入や運行に関して、市内タクシー事業者と株式会社アイシン（システム・オペレーション担当）と意見交換の場を設けました。チョイソコかかみがはらは、市内タクシー事業者の輪番制による運行とし、交通事業者と連携した事業展開を目指しました。

- ふれあいバス等懇談会

　毎年、市内各地域をまわり、市内公共交通の現況や市の方針等を示しながら、地域住民の方と意見交換を実施しました。

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

● 公共交通結節点の乗降環境整備

新那加駅や蘇原駅、各務原市役所前駅のバス乗降場や、那加駅、各務ケ原駅の公衆トイレ等、乗り継ぎ拠点となる鉄道駅の乗降環境を整備しました。

● 交通系ICカード*の利用環境整備

岐阜バスの路線バス及びふれあいバスで、manaca や TOICA 等の交通系 IC カードが利用できるようシステム・運賃箱を改修したほか、チョイソコにも交通系 IC カードを導入し、運賃支払いにおける利便性向上を図りました。

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

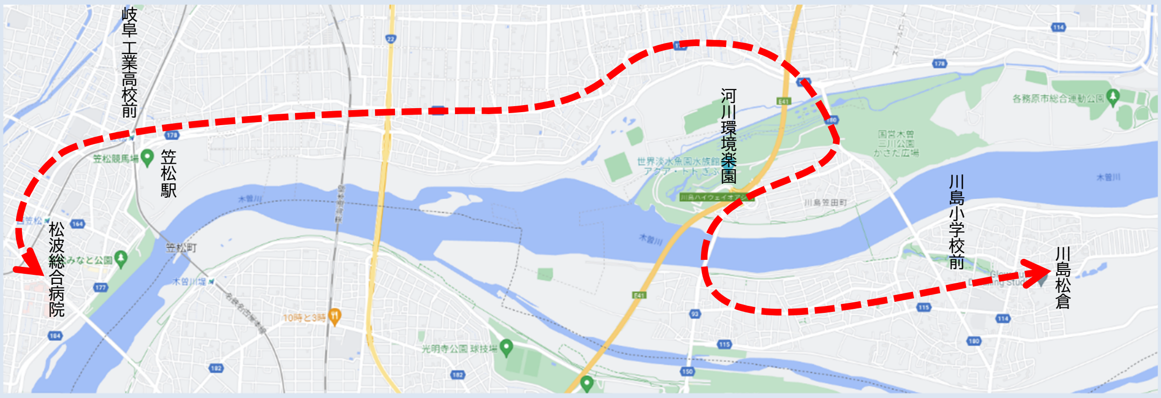
● ふれあいバスの改正

乗降調査やアンケート調査、地域での懇談会を通して、適宜改正を実施しました。

2023年10月には、那加線、鵜沼線をパターンダイヤ*化(毎時同じ時分にバスが発着するダイヤ)し、分かりやすいダイヤとしたほか乗り継ぎの機会を増やすことで、移動の選択肢の充実を図りました。また、2024 年 3 月から障がい者割引と小児運賃を設定しました。

● 岐阜バス「笠松川島線」路線の新設(各務原市路線バス実証運行事業費補助金)

岐阜バス「笠松川島線」が2022年4月より運行を開始し、笠松駅や松波総合病院と川島地区を繋ぎました。同路線の新設にあたって、民間路線の新設を促す補助事業を創設し、民間バス路線の積極的な事業展開を後押ししました。



● 「チョイソコかかみがはら」の導入

ふれあいタクシーの利便性向上や、高齢化が進む丘陵団地できめ細かなデマンド交通サービスを展開するため、チョイソコかかみがはらを、鵜沼南エリア①・②、須衛・各務・八木山エリアの3つのエリアに導入しました。移動手段の確保に加えて、お出かけ促進を積極的に企画し、高齢者の外出促進・健康増進に取り組みました。

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

- 先進技術の活用

　チョイソコ事業では、AIを活用した配車システムによる効率的な乗合運送を実現したほか、MaaS の推進に向けて、名古屋鉄道株式会社がリリースしたアプリ「CentX」内にて、観光施設と連携したデジタルチケット発行する等、新技術・新サービスの積極的な利活用に取り組みました。

- スポンサー制度の導入

　持続可能な公共交通サービスを目指すため、チョイソコ事業において、地域事業者のスポンサー制度（協賛制度）を設けました。財政負担の軽減を図るとともに、スポンサーと連携したイベントを開催し、地域が一体となって支える公共交通を目指しました。

- 運転士の確保

　慢性的な運転士不足対策として、交通事業者による積極的な情報発信や採用活動を展開したほか、岐阜乗合自動車株式会社では、岐阜県の「バス運転手確保支援事業費補助金」も活用し、大型二種免許の取得費全額を会社が負担する等、人材確保に向けて独自の支援施策の充実を図りました。

「各務原市地域公共交通会議」が国土交通大臣表彰を受賞

　まちづくり施策との効果的な連携を図りつつ、地域住民・交通事業者・行政の三位一体の体制により公共交通ネットワークを体系的に再構築し、とりわけ「ふれあいバス」の再編や「チョイソコかかみがはら」の導入により利便性・持続可能性を向上させたなどの功績が評価され、「各務原市地域公共交通会議」が 2023 年 12 月 13 日付けで地域公共交通優良団体大臣表彰を受賞しました。

各務原市 HP より

３．利用促進事業の実績

施策等の分類	具体的な取り組み	実施事業
（１） 利用者目線による分かりやすい情報の提供	公共交通利用に係る積極的な情報提供	・ウェブサイトへのバスマップ等掲載 ・バスロケーションシステム*の運用
	分かりやすい運行情報 乗継情報の提供	・経路検索システムへの対応
（２） 利用促進を誘導する施策	バスの割引運賃 企画切符等の導入	・ホリデーパスの販売 ・デジタルチケット「おでかけきっぷ」の販売
	運転免許返納者への支援	・1,920件（2018年度～2022年度の計）を支援
	乗り継ぎ・待合環境等の改善	・駅前のバス乗降場や公衆トイレの整備
	環境や利用者に配慮した車両の導入	・低燃費車両の更新
（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	地域コミュニティの形成に向けた取り組み	・高齢福祉課施策と連携した利用促進 ・感染症対策取組の啓発 ・「住民主体の地域の高齢者等移動支援事業」の支援 ・地域事業者と連携したお出かけ企画の開催
	関係機関との連携による 鉄道・バス利用促進	
	地域住民による各種活動の実施	
	企業と一体となった取り組み	

４．事業の評価

- 網計画にて、設定した成果指標に対して、達成状況を把握し、評価します。
- 「1ヶ月に1回以上公共交通を利用する人の割合」、「市内公共交通機関の利用者数」は未達成となりましたが、コロナウイルスの拡大以降、外出や公共交通の利用を控える傾向や、テレワークやオンライン授業等による公共交通を利用する機会が減少したことも要因として考えられます。
- 「住民参加型の利用促進の取り組み件数」は、コロナ禍に入り、地域のコミュニティ活動の規制や自粛、出前講座や対面でのイベントの縮小、中止が相次ぎ、2021 年度までは達成できませんでした。2022 年度以降、小規模の企画を順次開催し、10 件/年を継続的に達成しています。
- 「公共交通の不満割合」では、目標値である 20%をわずかに上回る 22%となりました。交通機関別に見ると、ふれあいバスの不満割合が最も高くなっています。

指標	目標値	達成状況（2022 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	34%（未達成） ※2023 年度調査
市内公共交通機関の利用者数	1,807 万人	1,524 万人（未達成）
住民参加型の利用促進の取り組み件数	10 件/年	23 件/年（達成）
公共交通利用の不満割合	現状未満（20%）	22%（未達成） ※2023 年度調査

5．（参考）成果指標ごとの内訳

(1)1ヶ月に1回以上公共交通を利用する人の割合

- 2023 年度に実施した「公共交通市民アンケート」結果より算出しています。
- 各公共交通機関別に算出した結果は下記の通りです。
- 利用しない理由として多く見られたのは、鉄道、バスともに「行きたい場所に行けない」となっています。

公共交通機関	１ヶ月に１回以上利用する人の割合
鉄道	27.1%
バス	10.0%
タクシー	8.9%

(2)市内公共交通機関の利用者数

- 各交通事業者の 2022 年度中における年間利用者数を合計し、算出しています。
- 各公共交通機関の内訳は下記の通りです。

公共交通機関	輸送実績（百人）
鉄道（ＪＲ高山本線、名鉄各務原線、名鉄犬山線）	139,818
路線バス（名鉄バス、岐阜バス）	7,519
乗用タクシー（市内に営業所を有する５社）	2,747
ふれあいバス	2,247
チョイソコかかみがはら（ふれあいタクシーを含む）	73

(3)住民参加型の利用促進の取り組み件数

- 各年度の実施件数及び実施概要は下記の通りです。

年度	件数（件）	取り組み
2020 年度	4	チョイソコお出かけイベント　等
2021 年度	9	チョイソコお出かけイベント、フレイル予防クイズなどの車内掲示　等
2022 年度	23	チョイソコお出かけイベント、CentX を活用したおでかけきっぷの販売、マルシェや地域イベントでの PR　等

(4)公共交通利用の不満割合

- 2023 年度に実施した「公共交通市民アンケート」結果より算出しています。
- 各公共交通機関の内訳は下記の通りです。

公共交通機関	不満割合
鉄道（ＪＲ高山本線、名鉄各務原線、名鉄犬山線）	18.8%
路線バス（名鉄バス、岐阜バス）	23.8%
ふれあいバス	30.7%

第３章　地域公共交通の課題と対応方針

１．各務原市における地域公共交通の課題

第2章までに整理・分析した関連計画や各務原市の現状、地域公共交通網形成計画の事業評価を踏まえ、各務原市における地域公共交通の課題を整理します。

人口減少・高齢化のさらなる進展

- 市の人口は、2045 年には 119 千人程度まで減少すると予測されています。
- 2045 年には 65 歳以上の人口が 35%を超えると予測されています。
- 既存公共交通サービスの利用が困難となる高齢者の増加が懸念されます。
- 人口減少下では、予算や人材等の資源の減少も懸念されます。

課題1　人口減少・高齢社会における効率的・効果的な公共交通サービスの提供

- ➢ 人口減少を見据えた都市計画と協調した持続可能な交通施策の展開が必要です。
- ➢ 公共交通の利用者層に合わせたサービスを提供する必要があります。
- ➢ 高齢化に対応した新たなモビリティサービスの導入検討が必要です。
- ➢ 関係者が連携・協働し、公共交通を維持・確保する仕組みが必要です。

変化・多様化する移動需要

- 少子・高齢化の進展により、朝夕の通勤・通学利用者は減少し、昼間帯の買物・通院目的の需要が増加しています。
- 高齢者の運転免許返納や運転技術（認知機能）の低下に伴う自動車の利用控え等を背景に、公共交通の必要性が高まり、公共交通に対するニーズが多様化しています。

課題2　変化・多様化する移動需要への対応

- ➢ 移動需要の変化に対応した公共交通サービスの提供が必要です。
- ➢ 公共交通がカバーできる移動需要の明確化が必要です。
- ➢ 様々な目的地へ移動できる公共交通ネットワークの確保・維持が必要です。

社会情勢を踏まえた公共交通の確保・維持

- コロナ禍以降、生活様式の変化等を要因とし、公共交通の利用者数が減少したことで、民間事業の経営は厳しくなっています。
- バス・タクシー運転士の慢性的な不足が続いています。他業種と比較して、労働時間（拘束時間）が長いほか、運転士の高齢化も進んでいます。
- 公共交通を取り巻く新技術・システムの研究・導入が進んでいます。

課題3　利用者数の向上と運行体制の確保

- ➢ 公共交通サービスを維持するためには、利用者の確保・向上を図り、民間事業の安定化が必要です。
- ➢ 運行体制を維持するためには、交通事業者と行政等が連携・協働し、積極的な運転士確保や負担軽減が必要です。
- ➢ 現在の運行の見直し、改善を行ったうえで、新技術・システムの活用等、効果的かつ効率的な移動手段の導入検討が必要です。

2．課題への対応方針

(1)三位一体の取り組みの推進　　対応する課題 1・2・3

- 公共交通を維持していくためには、利用者ニーズや社会情勢の変化に合わせて、サービス内容を見直していく必要があります。地域要望や意見についても、行政のみで全てに対応することは難しく、交通事業者と連携･協働して取り組んでいく必要があります。
- 地域住民に対して、公共交通の現況や施策の方針を示し、公共交通に対する理解と愛着を深めることで、地域住民、交通事業者、行政が三位一体となった取り組みを推進する必要があります。

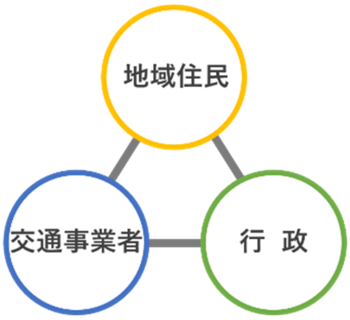


図 3-1　三位一体の取り組み

- 地域の取り組みを推進する上においては、地域の住民に加え、各種団体や企業等と連携･協働する必要があります。

(2)ターゲットに合わせた公共交通のデザイン　　対応する課題 2・3

①移動手段の整理

公共交通以外の交通手段も含めた市内における移動手段を整理します。

- 鉄道や路線バスは大量輸送が可能です。
- 個人の移動に向いたモビリティとしては、自家用車や乗用タクシー、自転車、シニアカー等があります。
- 自身での移動が困難な場合には、福祉有償運送*や介護タクシーといった専用装備や介助者が備わった移動手段の利用があります。

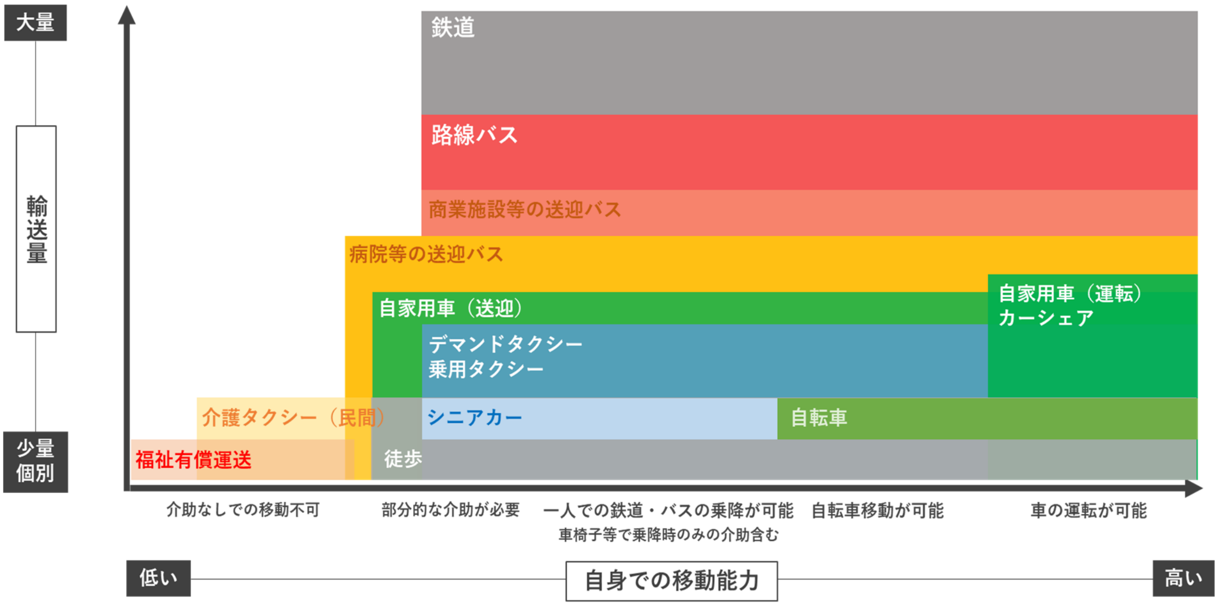


図 3-2　市内における移動手段の整理

②メインターゲットの明確化

本計画における公共交通利用のメインターゲットを設定します。

車で移動できない人（運転免許を持っているが自由に使える自家用車がない人や、運転免許を持っていない人（自家用車の有無に関係なく運転できない人））の公共交通手段別の利用頻度や利用目的を整理します。

- 2023 年度に実施した「地域公共交通に関する市民アンケート調査」にて、「運転免許の有無」や「自身が自由に使える自家用車の有無」と「鉄道やバスの利用頻度」をクロス集計したところ、月に1回以上の鉄道利用割合は、免許あり・自家用車ありの人 19.7%に対して、免許あり・自家用車なしの人 46.0%、免許なし・自家用車なしの人 41.6%となっています。バス利用割合では、免許あり・自家用車ありの人3.2%に対して、免許あり・自家用車なしの人 17.5%、免許なし・自家用車なしの人 23.4%と、免許や自家用車を持たない人の鉄道・バス利用頻度は高い傾向にあります。
- 「運転免許の有無」や「自身が自由に使える自家用車の有無」と「年齢」をクロス集計したところ、運転免許がなく、自身で自由に使える自家用車がない方は、75歳以上の高齢者や免許証を持たない 20 歳未満が多い傾向にあります。
- 「運転免許の有無」や「自身が自由に使える自家用車の有無」と「鉄道やバスの利用目的」をクロス集計したところ、免許あり・自家用車ありの人は「飲食・娯楽」目的の利用が多いのに対して、免許あり・自家用車なしの人や免許なし・自家用車なしの人は「買物」目的といった日常的な移動で利用していることがわかりました。

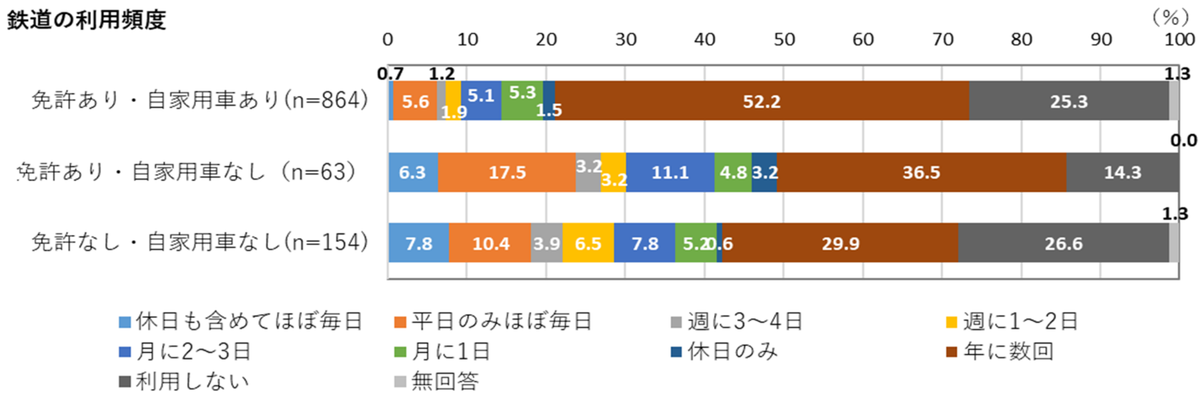


図 3-3 免許・自家用車の有無×鉄道の利用頻度

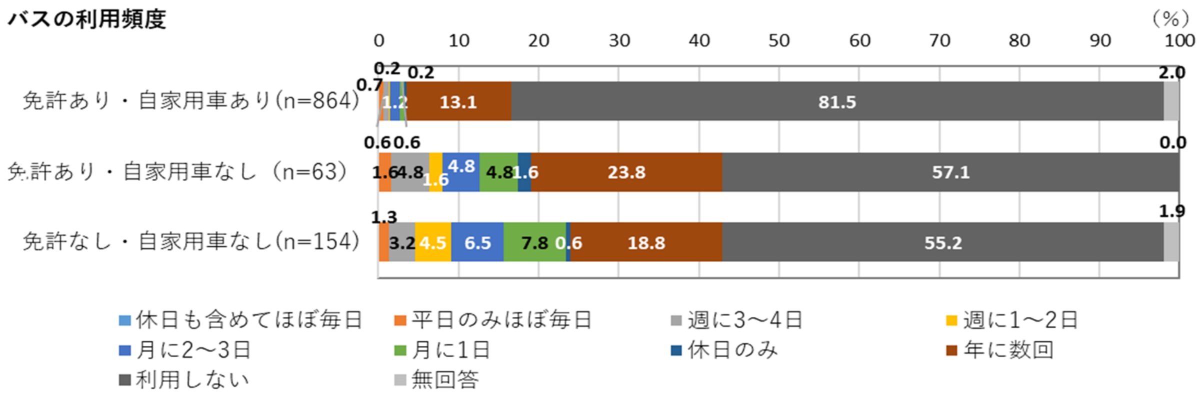


図 3-4 免許・自家用車の有無×バス（路線バス＋ふれあいバス）の利用頻度

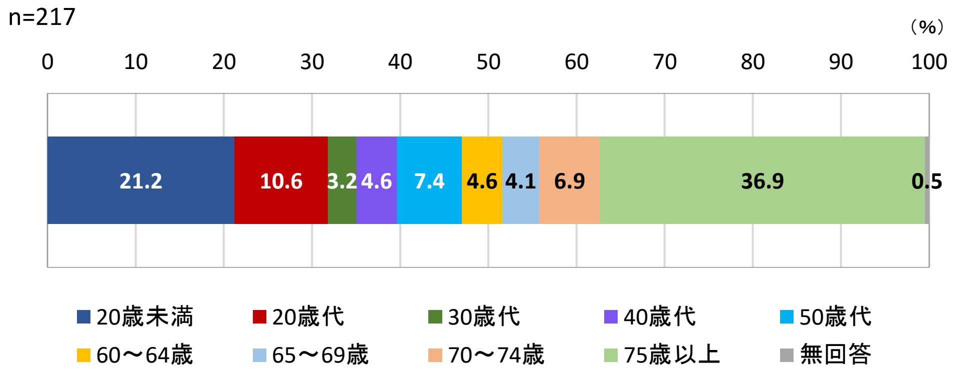


図 3-5　免許なし･自家用車なし×年齢

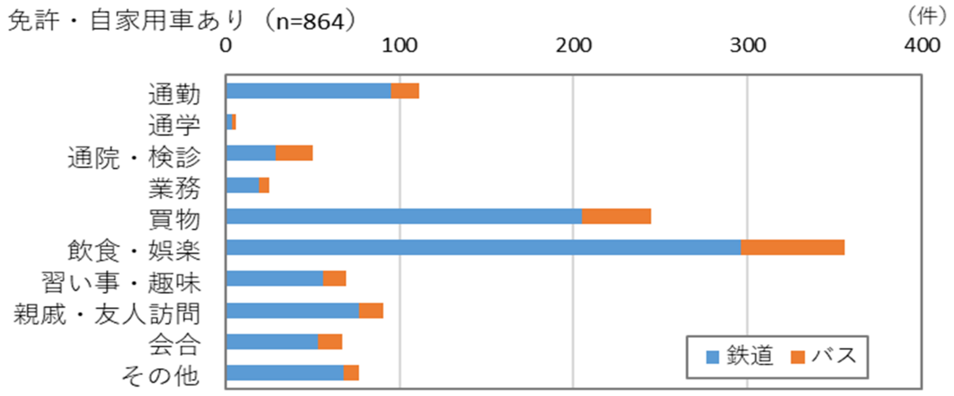


図 3-6　免許あり･自家用車あり×鉄道やバスの利用目的

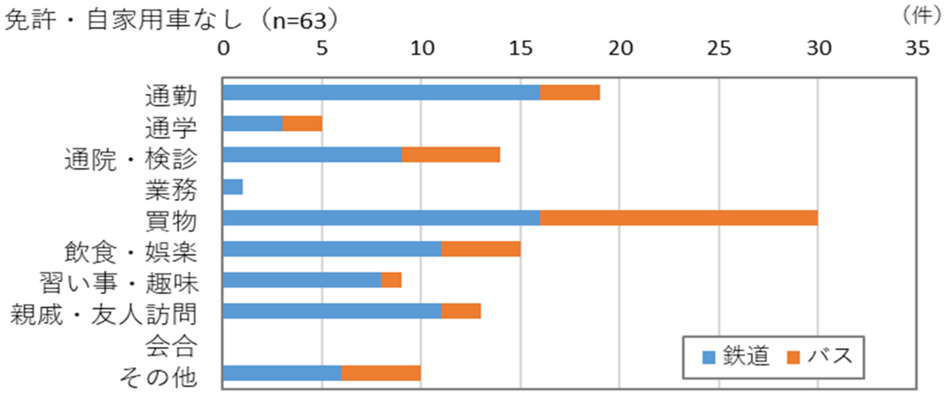


図 3-7　免許あり･自家用車なし×鉄道やバスの利用目的

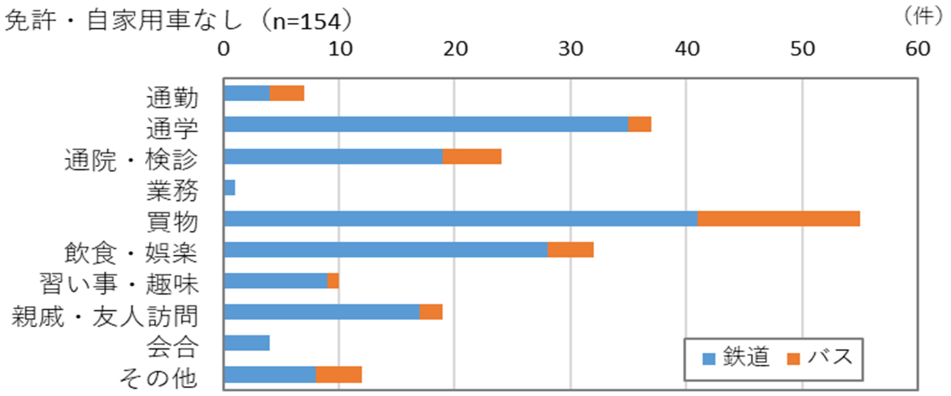


図 3-8　免許なし･自家用車なし×鉄道やバスの利用目的

- 市高齢福祉課が実施した「高齢者福祉・介護保険サービスに関するアンケート」(2023年3月)では、「バスや電車を使って1人で外出しているか」の設問において、一般高齢者(要介護認定を受けていない 65 歳以上の高齢者)の 74.7%が「できるし、している」と回答しています。
- 要支援・要介護認定者の 64.2%が「できない」と回答しています。
- 要支援・要介護認定者は、乗用タクシーや介護タクシーといったドア to ドア*の個人輸送、専用の機器や設備を整備した福祉有償運送等で対応を図ります。

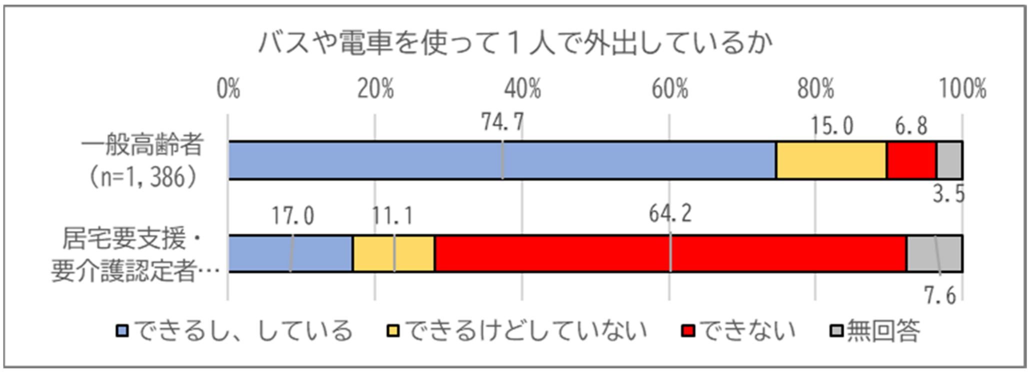


図 3-9　高齢者の外出状況

(出典:「各務原市高齢者福祉・介護保険サービスに関するアンケート結果報告書」(2020 年3月))

メインターゲット：高齢者や学生等、自身での自家用車による移動が困難な方
➡20 歳未満、75 歳以上

上記までの整理を踏まえ、高齢者や学生等、自身で自家用車による移動が困難な層を公共交通のメインターゲットとして設定し、効果的・効率的な施策を推進していきます。

ただし、自家用車による移動が可能な人であってもシーンや目的に合わせて公共交通を使う機会があるため、公共交通も移動の選択肢の一つとなるよう公共交通の認知度向上や市民の理解度向上に努める必要があります。

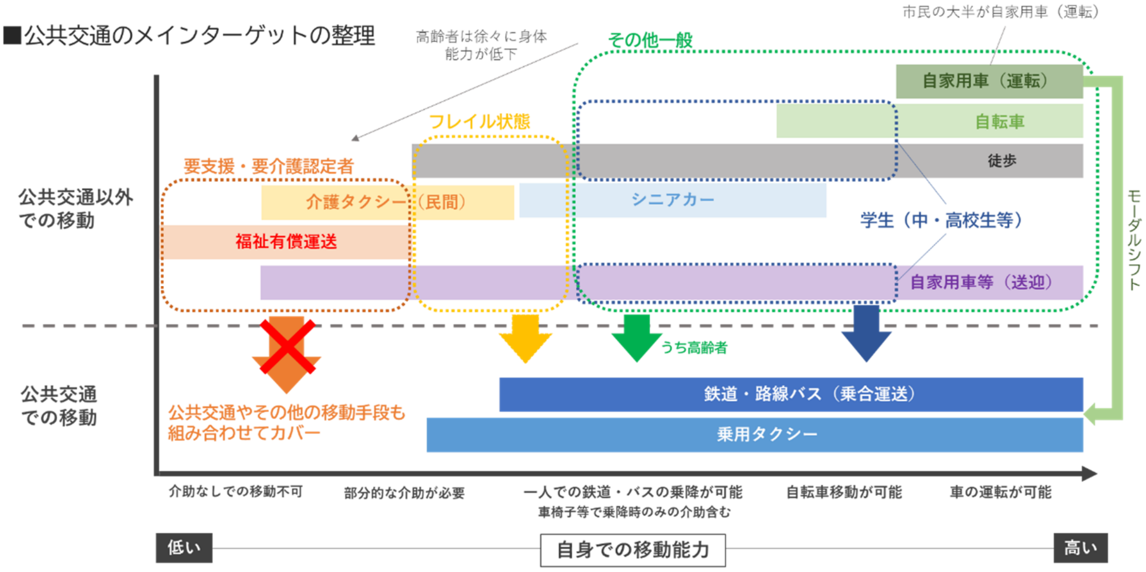


図 3-10　メインターゲットの整理

③公共交通のデザイン

メインターゲットの需要に即した持続可能な公共交通をデザインします。

- 高齢者に対しては、様々な福祉施策が実施されており、移動支援や健康増進等、公共交通サービスと親和性の高い事業もあります。公共交通の維持や充実が、福祉施策との相乗効果やメインターゲットの生活の質の向上に寄与する可能性を踏まえ、親和性の高い福祉施策との連携を図ります。
- 公共交通を維持するため、メインターゲットに限らず、過度な自家用車利用からの交通行動の変容や、地域資源を活用した観光誘客等、市外からの需要喚起を促すことも必要です。
- SDGs*や環境配慮、公共交通を利用するメリットのPRに加え、観光施設等と連携した利用促進等、公共交通が移動の選択肢となるよう、必要な情報提供や利用促進、モビリティ・マネジメント*に取り組みます。

(3)移動の選択肢の拡充

対応する課題 2

- 総合計画や都市計画マスタープラン等で示される各務原市が目指す将来都市像の実現に向け、鉄道を軸とした公共交通ネットワークを形成することで、公共交通の充実を図ります。
- ふれあいバス等の運行本数の確保や、鉄道駅を軸とした乗り継ぎ拠点の整備、乗り継ぎ利便性の向上を図ることで、移動の選択肢を増やします。

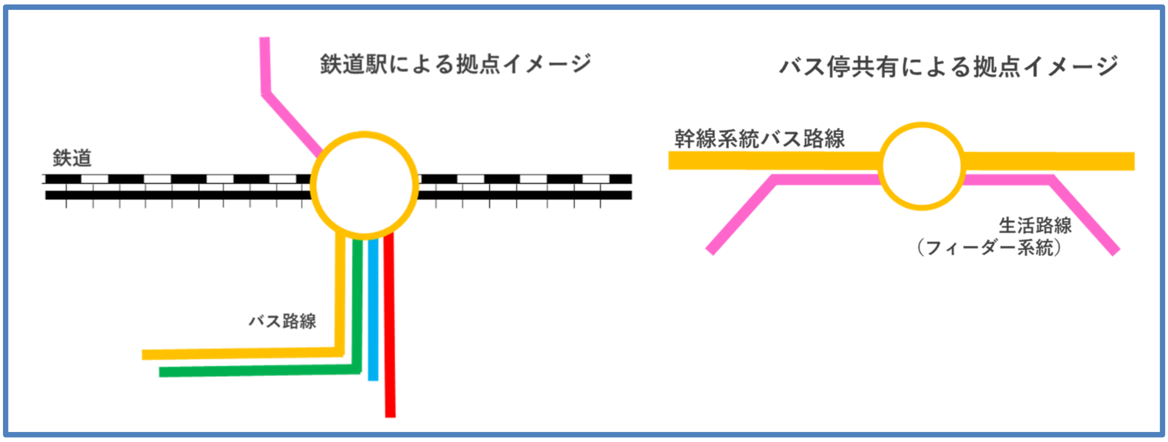


図 3-11 乗り継ぎ拠点のイメージ

(4)利用促進・供給体制の確立

対応する課題 3

- 民間交通事業者の事業継続を図るため、多様な主体が連携・協働し、各種利用促進策を実施します。
- 公共交通サービスの維持を図るため、利用者ニーズに応じた運行内容の見直しや、運転士不足といった課題解決に向けた取り組みを推進します。
- 新技術の活用等、効果的・効率的なサービス供給を検討します。

第４章　地域公共交通の基本方針と計画目標

１．地域公共交通の基本方針

第3章で整理した各務原市における地域公共交通の課題および課題への対応方針を踏まえ、各務原市が目指す交通の将来像の実現に向けた地域公共交通の基本方針を設定します。

■交通の将来像

公共交通を使って誰もが住み続けられるまち

▼

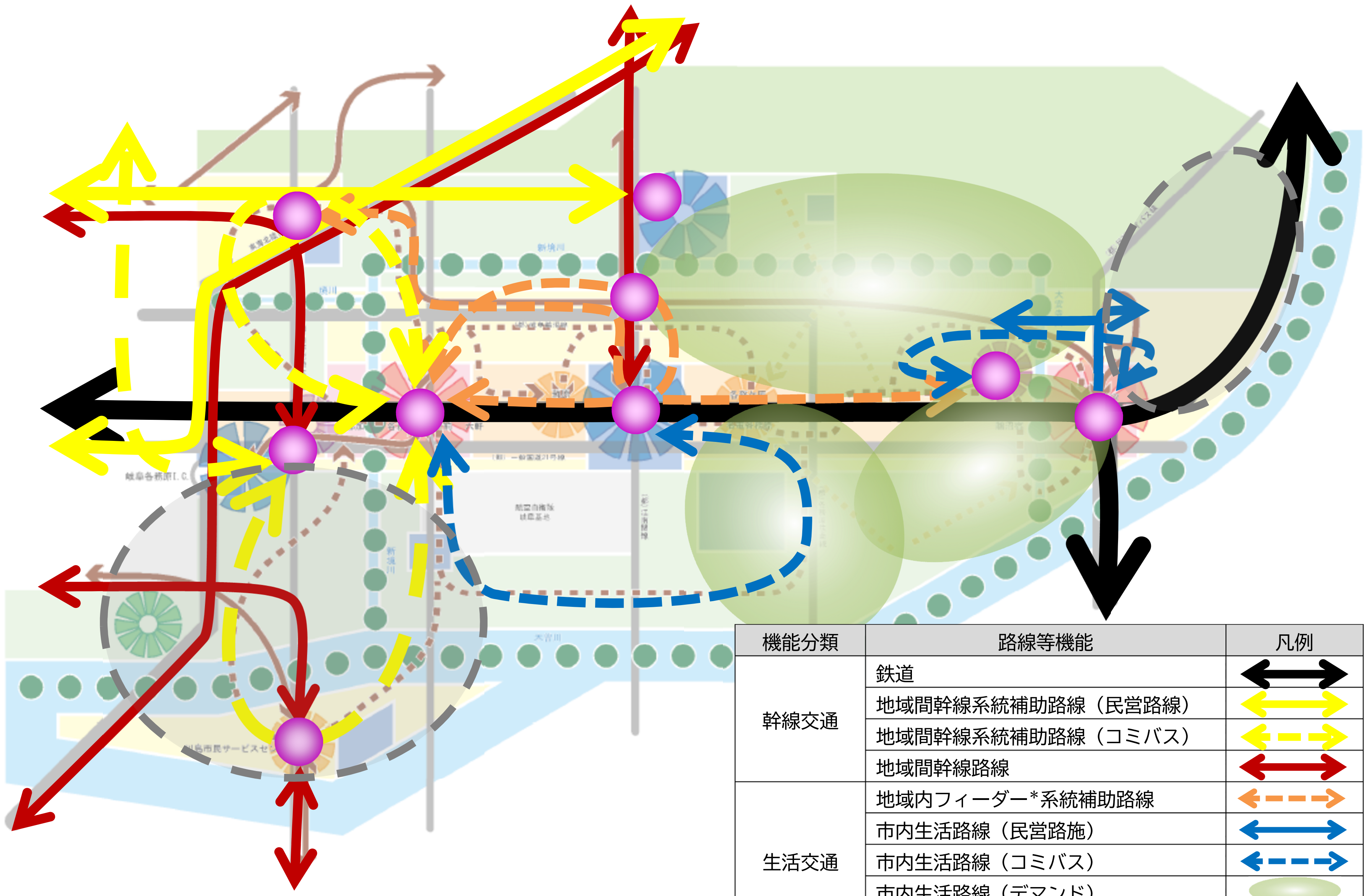
■基本理念

皆で支える持続可能な公共交通

▼

■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、**三位一体**の取り組みを進めます
2	鉄道を軸とした**多様な公共交通**の接続により、**移動の選択肢**を増やします
3	**メインターゲット**を明確にし、ターゲットに合わせた取り組みを推進します
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



機能分類	路線等機能	凡例
幹線交通	鉄道	
	地域間幹線系統補助路線（民営路線）	
	地域間幹線系統補助路線（コミバス）	
	地域間幹線路線	
生活交通	地域内フィーダー*系統補助路線	
	市内生活路線（民営路施）	
	市内生活路線（コミバス）	
	市内生活路線（デマンド）	
	対策検討エリア	
交通結節点	乗継拠点（鉄道駅・主要集客施設等）	

図 4-1　将来公共交通ネットワークイメージ

表 4-1　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
幹線交通 （鉄道）	JR高山本線 名鉄犬山線 名鉄各務原線	交通事業者	・広域的な都市間の移動軸として、名古屋市・岐阜市方面への通勤・通学の移動需要に対応する。 ・市内における東西の移動軸として、通勤・通学や買い物、通院等の日常的な移動需要に対応するとともに、観光等来訪者の移動需要に対応する。	・都市間を結ぶ移動需要や観光等来訪者需要に応じ、適正なサービス水準を維持する。
幹線交通 （路線バス）	路線バス（※）	交通事業者 （必要に応じて市が支援）	・都市間の移動軸として、岐阜市、笠松町および一宮市方面への通勤・通学や買物、通院等の日常的な移動需要に対応し、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。 ・幹線交通と生活交通との乗り継ぎ利便性に留意したダイヤ設定とする。 ・定時性の確保に向けた環境を整備する。
生活交通 （路線バス・コミュニティバス）	路線バス（※）	交通事業者 （必要に応じて市が支援）	・住宅団地や集落から、地域の生活拠点（公共施設、医療施設、商業施設等）や幹線交通（鉄道、路線バス）までのアクセスを確保する支線的な役割を果たす。 ・ふれあいバス川島線は、隣接する笠松町との幹線的な役割も担う。	・住宅地と地域の生活拠点（公共施設、医療施設、商業施設等）、最寄鉄道駅等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		
生活交通 （デマンド交通）	チョイソコ かかみがはら		・路線バスやコミュニティバスが利用できない地域において、住宅団地や集落から、地域の生活拠点や幹線交通までのアクセスを確保する。	・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）。 ・運行ダイヤは、幹線交通や生活交通との整合を図りつつ設定する。
生活交通 （乗用タクシー）	乗用タクシー	交通事業者	・路線バスやコミュニティバス、デマンド交通で対応できない、個人単位の需要（時間、場所）をカバーする。	・利用者の需要に応じて、発地から目的地までドアtoドアのサービスを提供する。

（※）路線バスについては、次項にて路線ごとの運行目的を整理

・将来公共交通ネットワークイメージで示した「対策検討エリア」は、今後、地域ニーズに応じた交通サービスの機能やサービス水準が具体化した段階で記機能分類表に追加

表４−２　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
幹線交通	岐阜乗合自動車株式会社	高速名古屋線 高速八幡線 高速白川郷線 高速名古屋郡上八幡線 高速岐阜高山線	高速バス （関・美濃・郡上八幡・白川郷）	・岐阜、名古屋―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）
		尾崎団地線	地域間幹線 （岐阜市―市内）	・尾崎団地から岐阜市への通勤・通学、県総合医療センターへの通院
		倉知線	地域間幹線 （関市―市内）	・関市から市内への通勤・通学
		快速イオンモール線	地域間幹線 （岐阜市―市内）	・岐阜市からイオンモール各務原への買い物、レジャー
		笠松川島線	地域間幹線 （笠松町―市内）	・川島地区から笠松方面等への通勤・通学、通院、笠松方面からのレジャー
	名鉄バス株式会社	一宮・川島線	地域間幹線 （一宮市―市内）	・川島地区から一宮市内への通院、買い物 ・川島地区から名古屋方面への通勤・通学
		木曽川線	地域間幹線 （江南市―市内）	・川島地区から江南方面への通勤等
	株式会社日本タクシー	373バス	地域間幹線 （岐阜市―市内）	・各務原市から県総合医療センターへの通院 ・岐阜市からイオンモール各務原への買い物、レジャー
	加越能バス株式会社	名古屋線	高速バス （名古屋、富山）	・名古屋―高岡・氷見間の観光利用等（各務原市は中間停留所）
生活交通	岐阜乗合自動車株式会社	イオンモール各務原線	市内生活路線	・イオンモール各務原への買い物、レジャー
		緑苑八木山線		・緑苑・八木山団地の通勤・通学
	ふれあいバスチョイソコかかみがはら	鵜沼線	市内生活路線 ※川島線は、笠松町との地域間幹線系統	・通院・買い物利用
		那加線		・通院・買い物・通勤・通学・利用 （尾崎団地線のフィーダー系統）
		稲羽線		・通院・買い物・通学利用、レジャー
		川島線		・通院・買い物・通勤・通学利用、レジャー
		蘇原線		・通院・買い物利用 （川島線のフィーダー系統）
		東西線		・通院・買い物利用 （尾崎団地線のフィーダー系統）
		東西線朝夕便		・通院・買い物・通学利用
		須衛・各務・八木山エリア		・通院・買い物利用
		鵜沼南エリア①・②		・通院・買い物利用

・路線名の着色は、地域間幹線系統補助路線、フィーダー系統補助路線を示す。

・各路線は、運行主体が需要に応じた適正なサービス水準を確保する必要があるが、運営努力だけでは路線の維持が困難なため、地域公共交通確保維持事業を活用する必要がある。

表 4-3 （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
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、医療、介護・福祉施設、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
地域主体の高齢者移動支援事業	支線的バス、デマンド交通よりも狭いエリアで、お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。	自治会等、交通事業者
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。	福祉事業者 NPO法人
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

2．計画の目標

地域公共交通の基本方針に基づく計画の目標および成果指標を以下に設定します。

■計画の目標

1	まちづくりと連動した公共交通ネットワークを構築します
2	乗り継ぎ利便性を向上させます
3	ターゲットに合わせた公共交通をデザインします
4	公共交通の確保・維持に向け、利用者を増やし、供給体制を確立します

■成果指標

指標	目標値(2030)	現況値(2022)
市内公共交通の利用者数	**1,524 万人以上**	1,524 万人
公共交通に対する不満割合	**22%未満**	22% (2023 年度)
乗り継ぎ利便性の向上（乗り継ぎ拠点の整備）	**4件**	1 件
多様な主体（地域住民・行政・交通事業者等）が連携した利用促進の取組件数	**6 件**	5 件

第５章　計画の目標を達成するために実施する施策

１．実施施策

計画の目標を達成すために実施する施策を以下に整理します。

施策の実施にあたっては、個別施策ごとに実施主体を示し、各主体が連携･協働して取り組みます。

計画の目標	基本方針との対応				実施施策
	1	2	3	4	
１．まちづくりと連動した公共交通ネットワークを構築します	○			○	関係者との意見・情報交換
	○	○	○	○	都市計画と連動したコミュニティバス等の運行・見直し
２．乗り継ぎ利便性を向上させます	○	○	○	○	乗り継ぎ拠点の整備
		○	○	○	交通系ＩＣカードの利用環境整備
		○	○	○	乗り継ぎ検索の対応・運行情報の発信
３．ターゲットに合わせた公共交通をデザインします			○	○	バリアフリーの推進
	○		○	○	様々な主体と連携した利用促進施策
	○		○		高齢者のお出かけ促進施策
			○	○	地域ニーズに応じた交通サービスの導入
４．公共交通の確保・維持に向け、利用者を増やし、供給体制を確立します		○		○	安全確保の取り組み
				○	運転士確保・支援
	○	○		○	デジタルチケットを活用した企画
		○		○	次世代モビリティ・先進技術の研究
（関連施策）	○	○	○	○	公共交通と親和性の高い他分野施策との連携

2．個別施策

<table>
<tr><th colspan="6">関係者との意見・情報交換</th></tr>
<tr><td rowspan="2">関連する
基本方針</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>実施主体</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td></td><td>○</td><td>交通事業者、市民、行政</td></tr>
<tr><td>個別施策</td><td colspan="5">(1)地域公共交通会議・運賃料金協議会の運営・開催
● 公共交通に関わる各者の情報・意見交換、協議を調える場として、協議会を運営・開催します。
● 改正に関する協議事項に加え、公共交通の利用状況や利用促進事業の実施結果等の情報共有を図り、活発な意見交換の場を目指します。
● 市民に開けた会議とするため、議事録や会議資料は、適宜、市ウェブサイトで公開します。
(2)ふれあいバス等懇談会
● 市民と公共交通の現況や方針を共有し、意見交換する機会を設けます。
● 継続的に各地域で開催し、意見交換の内容を改正や取組の参考とするほか、施策や取組の定性的な評価を行います。
(3)交通事業者・関係機関との情報交換
● 交通事業者や国、県、警察等の関係機関と情報共有を図り、情報の収集や把握、連携に努めます。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="6">都市計画と連動したコミュニティバス等の運行・見直し</th></tr>
<tr><td rowspan="2">関連する
基本方針</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>実施主体</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>行政</td></tr>
<tr><td>個別施策</td><td colspan="5">(1)ふれあいバス・チョイソコかかみがはらの運行

● 鉄道や民間バス路線を補完する地域交通として、ふれあいバス、チョイソコかかみがはらを運行します。
● 立地適正化計画が定める居住誘導区域及び都市機能誘導区域を主に運行するふれあいバス路線の充実により、都市計画と連動した運行を目指します。
● 居住誘導区域以外においても、地域の実情に応じた公共交通サービスを提供します。
● 運行見直し時には、ダイヤの調整によりスムーズな乗り継ぎを目指します。
(2)調査事業
● 乗降調査や利用実績を基にした定量的な利用実態の分析とともに、懇談会やアンケート等の定性的な評価を実施し、サービスの適正化を図ります。
● コミュニティバスのみでなく、民間公共交通の運行状況や公共交通以外の交通手段も考慮した調査により、公共交通ネットワーク全体の利便向上を目指します。</td></tr>
</table>

乗り継ぎ拠点の整備

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
	○	○	○	○	行政

個別施策

(1)バス乗降場の整備・管理

- 鉄道やバス路線同士の乗り継ぎ拠点となるバス乗降場における待合環境の整備を推進します。
- 既に整備を実施した鉄道駅に接続するバス乗降場についても、適切な運営管理に努め、安心して利用できる環境を維持します。

(2)乗り継ぎ拠点における公衆トイレの管理

- バスとの乗り継ぎ拠点となる鉄道駅に設置した公衆トイレを適切に管理し、特にトイレの心配を背景に外出や公共交通利用を控える高齢者にとって安心して利用できる環境を目指します。

各務原市役所前駅の乗降場

交通系ICカードの利用環境整備

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
		○	○	○	交通事業者、行政

個別施策

通学需要に対応するコミュニティバス定期券の導入

- 交通系 IC カードの定期券をふれあいバスに導入し、通学利用の利便性を向上します。

乗り継ぎ検索の対応・運行情報の発信

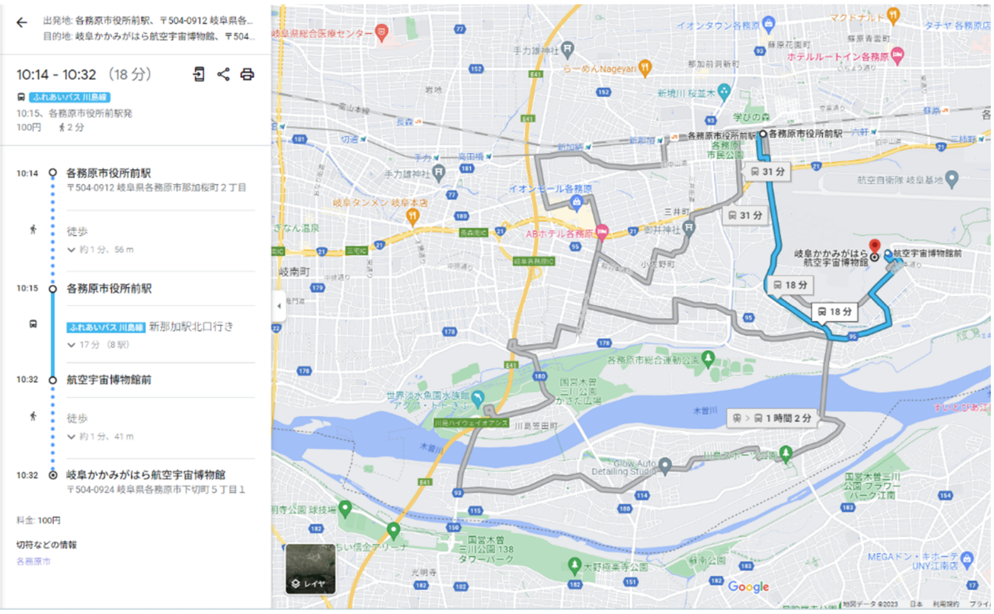
関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
		○	○	○	交通事業者

個別施策

(1)経路検索サイト等への対応

- 鉄道、路線バス、コミュニティバスについて、地図アプリや経路検索サイト・アプリに、適切な情報提供を行い、分かりやすい経路検索の情報発信に努めます。

経路検索のイメージ(Google Maps による経路検索結果)



(2)運行位置情報の発信

- GPS 機能を活用し、鉄道やバスの運行状況や現在位置情報を発信します。
- バスロケーションシステムや、各社ウェブサイト・SNS 等での情報発信により、利用者へのリアルタイムでの情報発信に努めます。

バリアフリーの推進

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
			○	○	交通事業者、行政

個別施策

公共交通施設・設備のバリアフリー推進

- 鉄道駅やバス乗降場における段差の解消やコミュニティバスのノンステップバス車両の導入等、高齢者や身体障がい者に配慮した利用環境を整えます。
- 鉄道駅等においては、駅構内図やバリアフリー対応設備の設置状況等をウェブサイトで公開し、利用者への情報発信に努めます。

<table>
<tr><td>個別施策</td><td>新那加駅のバリアフリー化
 </td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="6">さまざまな主体と連携した利用促進施策</th></tr>
<tr><td rowspan="2">関連する
基本方針</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>実施主体</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>行政、地域企業、住民主体の団体</td></tr>
<tr><td>個別施策</td><td colspan="5">(1)地域企業等と連携した取り組み
● 買い物や通院、観光等、目的に合わせて、商業施設や観光施設等、様々な主体と連携して目的と一体となった利用促進施策を実施します。

(2)住民主体の団体と連携した取り組み
● 公共交通をより地域に根差したサービスとするため、地域住民や住民主体の団体と連携して公共交通施策のPRや利用促進事業に取り組みます。
● 住民が主体となって移動手段を確保する取組について情報収集や意見交換等を実施します。

(3)交通行動の変容を促すための取り組み
● 地域公共交通を維持するため、公共交通を利用する層を増やす取組を実施します。
● メインターゲット層以外の市民も、公共交通を移動手段の一つとして選択して利用できる施策に取り組みます。また、将来利用者となる小・中学生が公共交通に関心を持つことができるよう、公共交通に関わる場を提供します。</td></tr>
</table>

高齢者のお出かけ促進

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
	○		○		行政

個別施策

(1)高齢者等を対象としたお出かけ企画の実施

- 今後のさらなる高齢化を見据え、公共交通を使って移動できる高齢者を増やすため、フレイル予防やお出かけを促す企画を積極的に実施します。
- 介護予防教室や各地域で開催されるサロン等、高齢者が集まるイベントで公共交通のPRを行います。
- 高齢者との日常的な接点が多い、地域包括支援センター*、介護事業所といった関係者との連携を図り、意見交換や連携した利用促進を実施します。

(2)分かりやすいバスマップの作成

- ウェブサイトやアプリでの経路検索に加え、高齢者等、紙媒体を必要とする利用者層に向けて、公共交通マップを作成・配布します。
- 民間路線やタクシー事業者の情報も掲載し、公共交通に関する情報をまとめた公共交通マップを作成します。
- 手軽に携帯できるポケットサイズのバスマップを作成し、提供します。

地域ニーズに応じた交通サービスの導入

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
			○	○	行政

個別施策

- 地域の特性やニーズに合わせた公共交通サービスを提供し、移動しやすい環境を整えます。

安全確保の取り組み

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
		○		○	交通事業者

個別施策

(1)運行中の安全確保

- 適切な車両の点検や更新、鉄道線路の保守管理等、各交通事業者にて、安全確保に向けた整備を進めます。
- 衝突軽減のブレーキシステムや車線逸脱を予防するシステム等、車両の安全性能の向上により、さらなる安全性の向上に取り組みます。
- バス、タクシーのドライブレコーダーの設置等により、万が一の事故・トラブル時に速やかな事実確認に活用し、車内の安全確保に取り組みます。

	(2)緊急時の対応 ● 交通事業者ごとに災害時等の緊急事態に備え、適宜、訓練の実施や対策マニュアル等を作成し、適切な対応ができる体制を整えます。 ● 岐阜バスと市が締結した風水害を想定した災害時応援協定により、バス車両の一時退避場所を確保し、災害時の輸送手段を確保します。

運転士確保・支援

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
				○	交通事業者

個別施策

(1)運転士の確保

● 公共交通の適切かつ安全な運行体制を維持するため、積極的な運転士の募集や企業説明会等への参加による運転士の確保に努めます。

● 様々な研修制度や支援制度により、就業のハードルを下げるとともに、定着化を促す取組を実施します。

岐阜乗合自動車 取り組み紹介 2023 年時点

働きやすい職場認証制度	・2020 年度申請:一つ星を取得 ・2022 年度申請:二つ星申請中
免許取得支援制度	・岐阜県・バス協会・国土交通省の補助金を活用し、大型二種免許の取得を支援 ・内定後自費で AT 限定解除を行った者に、入社時解除費用をキャッシュバック
遠方の求職者支援	・説明会・面接時交通費補助、転居支援、借上げ社宅、オンライン・電話説明会実施など
多様な人材確保	・新卒者の採用条件緩和(免許取得3年→1年経過へ変更、高卒採用開始) ・学生向け 1day 仕事体験開催、運転体験や運転士との座談会 ・高校や短大での授業、岐阜市と連携、公共交通フェスタにてトークショー開催 ・女性限定の職場体験会を開催 ・設備改修、女性専用休憩室、仮眠室・シャワー室等を整備 ・制服リニューアル、スカーフへ変更、丸い帽子を採用

学生向け1day 仕事体験

女性限定職場体験会

(2)運転士の業務支援

● 運転士をサポートするシステムの活用により、運転士の業務負担軽減や効率的な業務遂行に取り組みます。

デジタルチケットを活用した企画

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
	○	○		○	行政、交通事業者

個別施策

- CentX 等のアプリやウェブを通して購入できるデジタルチケットを活用して、様々な企画券の発行等に取り組み、MaaSの推進を図ります。
- 市内公共交通の維持に向けて、市外からの公共交通需要の喚起を図るため、商業施設や観光施設と連携したデジタルチケットの発行等の企画に取り組みます。

デジタルチケットのイメージ
（MEITETSU GROUP NEWS RELEASE）

世界淡水魚園水族館
アクア・トトぎふ

岐阜かかみがはら
航空宇宙博物館

次世代モビリティ・先進技術の研究

関連する基本方針	1	2	3	4	実施主体
		○		○	行政、交通事業者

個別施策

(1)次世代モビリティの研究

- 公共交通に限らず、パーソナルモビリティ、超小型モビリティ*等の新たな移動手段や、カーシェアリング・サイクルシェアリング*等の新たなサービス形態について情報収集し、今後の施策検討に活用します。

(2)先進デジタル技術の活用検討

- 既に導入しているAIによる配車システムのさらなる活用や、自動運転等の先進技術の情報を収集し、当市への活用可能性を検討します。
- 公共交通に関わる先進技術について調査し、必要性と導入による効果を検討します。

<table>
<tr><th colspan="6">【関連施策】 公共交通と親和性の高い他分野施策</th></tr>
<tr><td rowspan="2">関連する
基本方針</td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>実施主体</td></tr>
<tr><td>〇</td><td>〇</td><td>〇</td><td>〇</td><td>行政</td></tr>
<tr><td>個別施策</td><td colspan="5">

● 健康福祉部等が実施する移動支援や公共交通の利用に繋がる施策について、事業内容や動向を把握し、協調した事業実施に努めます。

住民主体の地域の高齢者等移動支援事業補助金（高齢福祉課）
<table>
<tr><td>事業概要</td><td>自治会などの地域主体が交通事業者と契約し、介護予防教室などへの高齢者の定期的な移動手段を確保する事業に対し、経費の一部を補助。</td></tr>
<tr><td>対象者</td><td>補助対象団体は、自治会、区域自治会連合会、地区社協、NPO 法人など。利用者は利用者名簿に登録された方で、半数以上が65歳以上の高齢者であること。</td></tr>
</table>

交通費助成（社会福祉課）
<table>
<tr><td>事業概要</td><td>歩行困難等により日常生活に著しい制限を受ける在宅の重度障がい者の方に対し、社会活動の範囲を広げるためタクシー料金または自動車燃料の一部を助成。</td></tr>
<tr><td>対象者</td><td>身体障害者手帳１級、下肢・上肢・体幹機能の障がいで２級若しくは下肢・上肢・体幹機能障がいを主たる障がいとして他の障がいと合算して 2 級の身体障害者手帳、療育手帳 A および A1、精神障がい者保健福祉手帳 1 級を所持する在宅の方（施設入所、入院の方は原則対象外）</td></tr>
</table>

福祉サービス事業所通所交通費助成事業（社会福祉課）
<table>
<tr><td>事業概要</td><td>障がい者が公共交通機関（鉄道・バス）を利用して福祉サービス事業所等に通うために要する交通費の一部を助成（交通費実費の1／2）。</td></tr>
<tr><td>対象者</td><td>公共交通機関を利用して、自宅等から福祉サービス事業所に通う障がい者の方</td></tr>
</table>

ひとり親家庭等高校生通学支援事業（子ども家庭支課）
<table>
<tr><td>事業概要</td><td>ひとり親家庭に対して、高校通学費の半額（各期 30,000 円上限）を給付。</td></tr>
<tr><td>対象者</td><td>下記のすべてに該当する市民
・前期は当該年度の４月１日、後期は当該年度の 10 月１日現在で児童扶養手当、またはひとり親家庭等の医療費助成制度の受給者（生活保護受給者は除く）
・高校に通学する 18 歳未満の児童がいる
・居住地から、通学している高校まで徒歩により通学するものとした場合の距離が片道２キロメートル以上である
・通学に利用する公共交通機関の乗車区間が 2km 以上ある</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

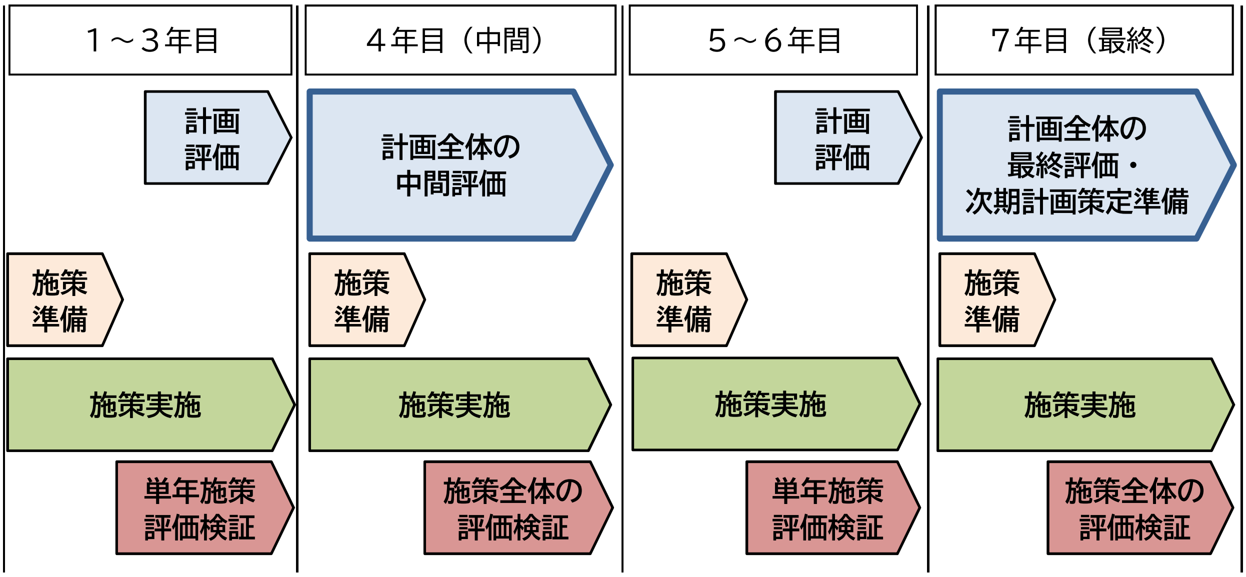
3. 実施スケジュール

計画目標	実施施策	2024年度（令和6年度）	2025年度（令和7年度）	2026年度（令和8年度）	2027年度（令和9年度）	2028年度（令和10年度）	2029年度（令和11年度）	2030年度（令和12年度）
1. まちづくりと連動した公共交通ネットワークを構築します	関係者との意見・情報交換	継続的に実施						
	都市計画と連動したコミュニティバス等の運行・見直し	継続的に運行・随時見直し 2023年度改正後の利用実態把握・分析						
2. 乗り継ぎ利便性を向上させます	乗り継ぎ拠点の整備	継続的に維持管理・随時整備						
	交通系ICカードの利用環境整備		通学定期の導入	継続的に運用				
	乗り継ぎ検索の対応・運行情報の発信	継続的に運用						
3. ターゲットに合わせた公共交通をデザインします	バリアフリーの推進	継続的に実施						
	様々な主体と連携した利用促進施策	継続的に実施						
	高齢者のお出かけ促進施策	継続的に実施						
	地域ニーズに応じた交通サービスの導入	運行内容の検討・調整・導入						
4. .公共交通の確保・維持に向け、利用者を増やし、供給体制を確立します	安全確保の取り組み	継続的に実施						
	運転士確保・支援	継続的に実施						
	デジタルチケットを活用した企画	随時販売						
	次世代モビリティ・先進技術の研究	継続的に情報収集・活用方法の検討						
（関連施策）	公共交通と親和性の高い他分野施策との連携	継続的に実施						

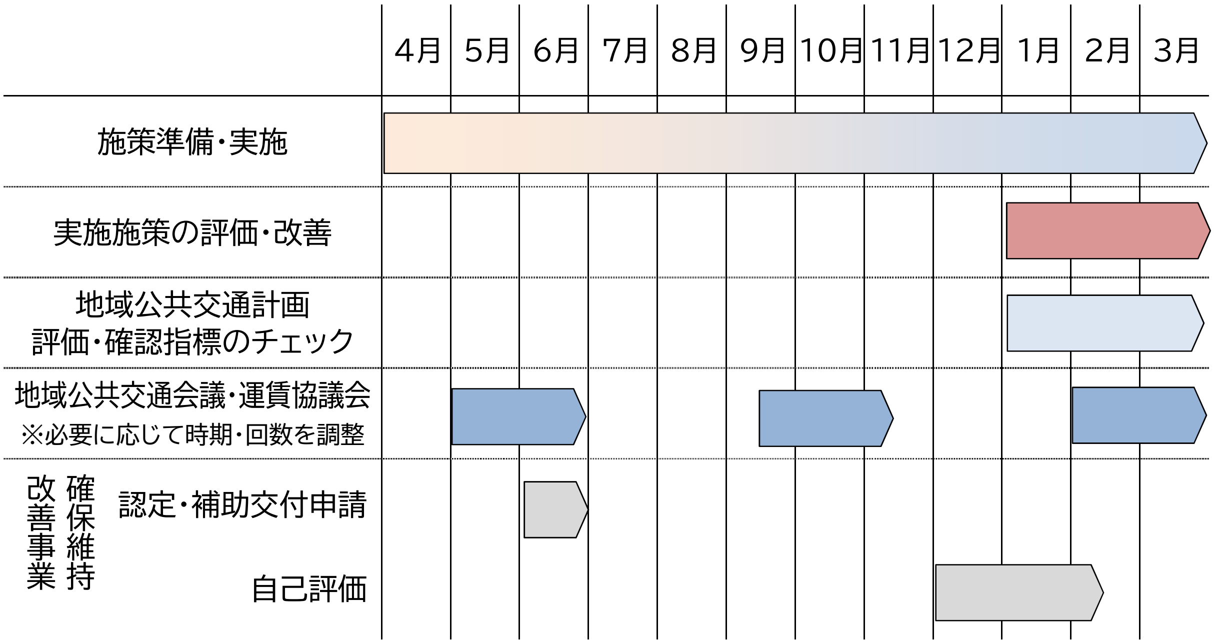
第６章　計画の達成状況の評価に関する事項

- 本計画が目指す将来像の実現に向けて、「第4章の2. 計画目標」で示した成果指標について、計画期間の中間年度及び最終年度に評価を実施します。
- 個別施策の進捗状況および確認指標の評価は毎年度実施します。
- 確認指標は、公共交通手段別・路線別の利用者数や、ふれあいバス・チョイソコかかみがはらの利用者1人あたり公的負担額とします。
- 上記評価結果は、各務原市地域公共交通会議で協議し、必要に応じて運行サービスや個別施策の見直しを行います。

【計画期間全体の事業推進・評価スケジュール】



【毎年度の評価スケジュール】



用語解説

【あ行】

- **SDGs（Sustinable Development Goals）** ［ P24 ］
  「持続可能な開発目標」の略称で、17 のゴール・169 のターゲットで構成される国際目標です。公共交通は、自家用車等を持たない人の移動手段であり、生活を支えるのみでなく、地域活性化や環境保全等、多様な分野にまたがった施策と言えます。

- **オンデマンド／デマンド交通** ［ P2／P15 ］
  予約に応じて運行する交通サービスです。本計画内では、市が運行するチョイソコかかみがはら等の乗合輸送を指します。

- **OD（Origin／Destination）** ［ P33 ］
  出発地点（origin）と目的地（destination）を指します。出発地点と目的地点により、移動需要や移動方法等を調べる調査をOD調査と呼びます。公共交通施策においては、鉄道・バスの乗車・降車駅・停留所の調査をOD調査と呼ぶこともあります。

【か行】

- **カーシェアリング・サイクルシェアリング** ［ P38 ］
  自動車や自転車等を個人で所有せず、登録を行った会員間等で特定の自動車や自転車を共同使用するサービスやシステムを指します。

- **交通系ICカード** ［ P15 ］
  鉄道やバス等の決済に使用できるICカードを指します。具体的には、「TOICA」（JR 東海）、「manaca」（名鉄）、「ayuca」（岐阜バス）等が挙げられます。

- **コンパクト・プラス・ネットワーク** ［ P1 ］
  住宅や商業施設、医療・福祉施設などの生活サービス施設がまとまって立地し、住民が公共交通や徒歩などにより、 これらの施設に容易にアクセスできるまちづくりの考え方です。

【さ行】

- **人口集中地区** ［ P10 ］
  人口密度が 4,000 人/㎢以上の区域を指します。英語表記の「Densely Inhabited District」を略して「DID 地区」とも呼ばれます。

【た行】

- **地域間幹線** ［ P6 ］
  公共交通のうち、市町村を跨ぐような広域かつ輸送の幹線的な役割を担う路線を「地域間幹線」と呼びます。

- **地域公共交通会議** ［ P6 ］
  住民主体、交通事業者、行政等の関係団体等が公共交通の在り方について協議を調える協議体です。本市地域公共交通会議では、道路運送法並びに地域公共交通の活性化再生に関する法律に基づく協議体として運営しています。また、適宜、調査事業や利用促進等、協議以外の公共交通の活性化に向けた取り組みも実施しています。

- **地域包括支援センター** ［ P36 ］
  介護保険法で定められた、地域住民の心身の健康の保持及び生活の安定のために必要な援助を行うことにより、その保健医療の向上及び福祉の増進を包括的に支援することを目的とする施設を指します。本市内には、市内7カ所に設置されています。

- **DX・GX** ［ P2 ］
  DX とはデジタルトランスフォーメーション（Digital Transformation）略で、デジタル技術を活用しビジネスを変革する活動を意味し、GX とはグリーントランスフォーメーション（Green Transformation）の略で、クリーンエネルギーを主とした社会システムの変革を意味します。

- **ドア to ドア** ［ P23 ］
  出発地点から最終目的地までを直接繋いで輸送するサービスを指します。例えば、自宅から病院や買い物先までを直接繋ぐ乗用タクシーのサービス等が該当します。

【は行】

- **パーソナルモビリティ／超小型モビリティ** ［ P38 ］
  個人の移動手段として、一人乗りのコンパクトな移動支援機をパーソナルモビリティ、1～2人乗りの車両を超小型モビリティと呼びます。自動車よりコンパクトな電動車両で、地域内等の手軽な移動手段で環境性能に優れたモビリティとして注目されています。

- **バスロケーションシステム** ［ P17 ］
  バスに搭載されている GPS 機能を活用し、バスの現在地（どの停留所間を運行しているか）を検索できるシステムです。市内を運行する全バス路線（ふれあいバス含む）に導入しています。

- **パターンダイヤ** ［ P15 ］
  毎時同じ時間に同じ停留所をバスが発着するダイヤを指します。高齢者等の利用者にとって分かりやすいダイヤであり、当市内ではふれあいバス鵜沼線、那加線、蘇原線の3路線に導入しています（令和5年10月時点）。

- **フィーダー** ［ P26 ］
  地域内を運行し、地域間幹線へ接続する支線的な役割を担う路線を「フィーダー」と呼びます。

- **福祉有償運送** ［ P20 ］
  公共交通機関を利用して外出できない高齢者や障がいのある方が利用できる福祉車両などを使用した輸送サービスです。要介護認定や身体障がいのある方などで、あらかじめ福祉有償運送を実施する事業者への会員登録することで利用できます。

- **フレイル** ［ P5 ］
  「健康」と「要介護」の中間の状態であり、加齢に伴い心身の活力（筋力や口腔機能など）が低下している状態のことをいいます。早期対策により、健康状態に戻ることができると考えられていることから、脳トレや運動、食生活の見直し等、フレイル予防が注目されています。本市では、免許返納や高齢者等で公共交通を利用する層とターゲットが近いことから、両施策の連携に取り組んでいます。

【ま行】

- **MaaS（Mobility as a Service）** ［ P2 ］
  複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスの総称です。本計画では、公共交通サービスの検索・予約・決済に加え、観光や買い物等の外出目的と一体となったサービスとして位置づけています。

- **モビリティ・マネジメント** ［ P24 ］
  「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に、かしこく利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。本計画では、公共交通を組み合わせた移動手段が市民の選択肢の一つとなるよう意識改革や利用促進、周知等に取り組んでいく施策を指します。