

議 事 ①

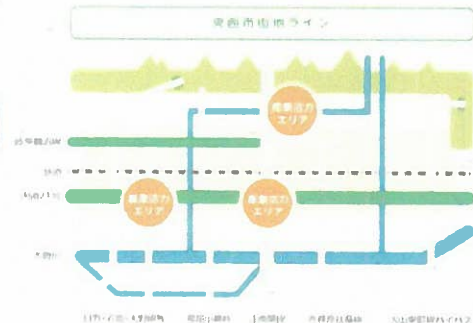
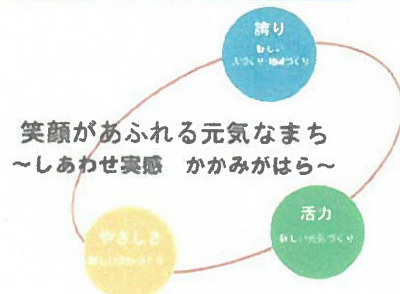
「各務原市地域公共交通網形成計画

（後期計画）の策定について」

I. 前期計画（平成27～令和元年度）の評価

各務原市地域公共交通網形成計画 前期計画の概要

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%]

1. 成果指標と各事業の評価

(1) 成果指標の達成状況 (計画本文 P40～)

内容	計画策定時の状況	指標	結果	達成状況
鉄道、路線バスの利用者数				
市内鉄道駅乗降者数	14,505 千人(H24 年)	現状維持	15,645 千人(平成 29 年)	達成
路線バス利用者数	475 千人(H24 年)		365 千人(平成 30 年)	未達成
日頃バスを利用する人の割合	27%(H25 年)	32%	24%	未達成
ふれあいバスの年間利用者数	16 万人(H25 年)	20 万人以上	23 万人	達成
公共交通利用の不満割合	26%(H25 年)	現状未満	20%	達成

○鉄道・路線バスの利用者数

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

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

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

○ふれあいバスの年間利用者数

- ・年間利用者数 20 万人を平成 29 年度(平成 28 年 10 月～平成 29 年 9 月)時点で達成
- ・平成 30 年度、令和元年度も引き続き利用者は増加傾向(22 万人/年程度)

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

- ・全体としては不満度が 6%低下し、総合的に見て満足度が向上

(2)前期計画における事業実施状況（計画本文 P13～）

○ふれあいバス再編（平成 27 年度）

- ー車両数の拡充（6 台→9 台）
- ー商業施設への乗入れ等、路線ごとの利便性向上策
- ーふれあいタクシー（デマンド型交通）の導入

○ふれあいバス乗降調査

- ー平成 28 年度 全路線調査
- ー平成 29 年度 特定路線調査

○ふれあいバス等懇談会（平成 27 年度～令和元年度）

○公共交通に関する市民アンケート調査（平成 30 年度）

○利用促進に関する各種取組み（計画本文 P28～）

- ー経路検索サイトへの情報提供
- ーふれあいバス、ふれあいタクシーの乗り継ぎ割引を導入
- ー運転免許自主返納者への支援
- ー乗り継ぎ拠点の環境改善
- ー介護予防教室と連携した乗り方教室
- ー子ども館と連携したぬり絵展示イベント
- ー参議院議員選挙にあわせた無料利用券の配布

ほか

（参考）計画期間中、新たに取り組んだ事業

○ふれあいタクシーの予約受付時間拡充

- ー平成 29 年 4 月 1 日 受付締切を、発車 60 分前→45 分前に延長
- ー平成 31 年 4 月 1 日 受付締切を、発車 45 分前→30 分前に延長

○ふれあいバスの一部改正（令和元年度）

- ー川島線 通学利用を意識した夕方の増便
- ー稲羽線 買い物・通院利用を意識した平日午前の増便
- ー東西線 利用実態を踏まえた運行ダイヤ見直し（減便）
- ー那加線 通学利用を意識した運行ダイヤの調整

(3)各事業の評価 (計画本文 P41)

□:事業実施準備・事業見直し ■:事業実施

A:実施済(継続) B:実施済だが、改善が必要 C:未実施(見直しが必要)

事業名		内容	実施年度										実施主体	評価	評価理由		
			H27		H28		H29		H30		R1						
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期					
1. 公共交通軸	鉄道	公共交通軸としての適正なサービスの提供												交通事業者	A	適正なサービス提供により利用者も増加	
	幹線のバス見直し	岐阜バス尾崎団地線（東海中央病院乗り入れ等）												交通事業者・行政	C	ふれあいバス東西線を新設し、東海中央病院へのアクセスを確保したため未実施	
		路線バス（適正なサービスの提供）												交通事業者・行政	B	一部改正等も実施したが、利用は減少傾向	
2. 生活交通	生活交通見直し	那加線	商業施設・医療機関等への乗り入れ											行政・交通事業者、地域住民	A	ルートの見直しで停留所2箇所を設置し、医療機関へのアクセスを確保。令和元年には、通学利用を意識したダイヤ改正を実施。	
			運行ダイヤの調整											行政・交通事業者、地域住民			
		川島線	商業施設・医療機関等への乗り入れ											行政・交通事業者、地域住民	A	再編にあわせてイオンモール各務原へ乗り入れ。令和元年には増便改正を実施。航空宇宙博物館のリニューアルオープンの効果もあり、平成30年度以降は特に利用者が増加。	
			全日・夕方の増便											行政・交通事業者、地域住民			
		蘇原線	商業施設・医療機関等への乗り入れ											行政・交通事業者、地域住民	A	再編にあわせてパロー各務原店へ乗り入れ、パターンダイヤを導入。継続して利用者が増加。	
		稲羽線	商業施設・医療機関等への乗り入れ											行政・交通事業者、地域住民	A	再編にあわせてアビタ各務原店へ乗り入れ。その後も増便、停留所新設を実施。航空宇宙博物館のリニューアルオープンの効果もあり、平成30年度以降は特に利用者が増加。	
			平日・午前の増便											行政・交通事業者、地域住民			
		鵜沼線	鉄道との接続確保等											行政・交通事業者、地域住民	A	鵜沼駅への停留所設置。利用者は継続して増加。	
		東西線	商業施設・医療機関等への乗り入れ											行政・交通事業者、地域住民	B	再編にあわせてアビタ各務原店、フェニックス総合クリニックへ乗り入れ。通院・買い物利用が多く、夕方の利用が極端に少ないため、令和元年に見直し（減便）。	
			運行ダイヤの見直し・減便											行政・交通事業者、地域住民			
		デマンド型交通	須衛・各務地区、鵜沼南地区での新規導入											行政・交通事業者、地域住民	B	導入後、予約時間の拡充、停留所新設、商業施設への乗り入れ等、利便性を確保。平成30年度以降は利用者数の伸び悩み、利用者の固定化が課題。	
			予約受付時間の拡充											行政・交通事業者、地域住民			
3. 公共交通利用促進計画	(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												行政・交通事業者	A	全域、路線ごとの時刻表作成、NAVITIME等へも情報提供	
		②分かりやすいバス系統表示												行政・交通事業者	A		停留所の名称に、施設名や店舗名を採用
		③分かりやすい運行情報・乗り継ぎ情報の提供												行政・交通事業者	B		
	(2) 利用促進を誘導する施策	①バス等の割引運賃・企画切符等の導入												行政・交通事業者	A	土日祝日1日乗車券等へ参画	
		②免許返納者の優遇												行政	A	警察署等と連携した効果的な免許返納支援を実施	
		③乗り継ぎ・待合環境等の改善												行政・交通事業者	B	停留所の上屋設置、商業施設等への乗り入れを実現	
		④環境や利用者に配慮したバス車両の導入												交通事業者・行政	A	ノンステップバスを導入	
	(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												地域住民	B	一部地域で地域コミュニティが形成されている	
		②関係機関との連携によるバス利用促進												行政・関係団体	A	交通安全団体や福祉部局等と連携した利用促進を実施	
		③地域住民による各種活動の実施												地域住民	A	バスサポーターや啓発に取り組み地域や団体を支援	
		④企業と一体となった取り組み												行政・関係団体	A	商業施設側からの待合環境整備等	
	4. 評価及び推進体制	PDCAサイクルによる実施	各務原市地域公共交通会議で検討												各務原市地域公共交通会議	A	定期的に協議会を開催し、調査や懇談会の報告等を行い、意見交換を実施

2. 前期計画における課題分析と後期計画への反映

(計画本文 P47)

① 増大・多様化し続ける公共交通に対するニーズへの対応

【課題の分析】

- ・高齢化や運転免許の返納により、今後の日常生活に不安を感じる人が増え、公共交通に対するニーズが増大・多様化。今後もさらに多様化する可能性がある。
- ・ニーズの多様化により、その全てに対して、鉄道・バスだけでは対応できなくなっており、タクシー等に求められる役割も大きくなる。



【後期計画の方針】

- ・住民との意見交換、各種調査によるニーズの把握(継続)
- ・現行のネットワークを基本とした路線単位の見直し
- ・新たな仕組みの導入

② 環境整備による新たな利用者の発掘

【課題の分析】

- ・日頃バスを利用する人の割合が、平成 25 年と比較して 3%減少。
- ・公共交通を利用していない人の中には、運行状況(路線、ダイヤ)や利用方法を知らない人も多いため、利用者目線に立った環境整備、情報提供等、現在公共交通を利用していない人の利用を喚起する取り組みが必要。
- ・多くの路線バスでは運行サービスの縮小によって利用者は減少しており、今後は鉄道、路線バス、ふれあいバスを組み合わせることで移動の選択肢を増やし、公共交通ネットワーク全体で利用者を確保していく必要がある
- ・個人旅行の増加



【後期計画の方針】

- ・利用者の分かりやすさを重視した環境整備
- ・各公共交通の円滑な接続を意識したネットワークづくり
- ・MaaS に関する事例研究

③ 公共交通を支える人材の確保

【課題の分析】

- ・路線バス等のサービス縮小の要因である人材不足に対し、幅広い層(若年層、女性等)へのアプローチや、広域的な人材獲得等の取り組みにより、持続可能な公共交通ネットワークを維持するための人材の確保・育成が必要。

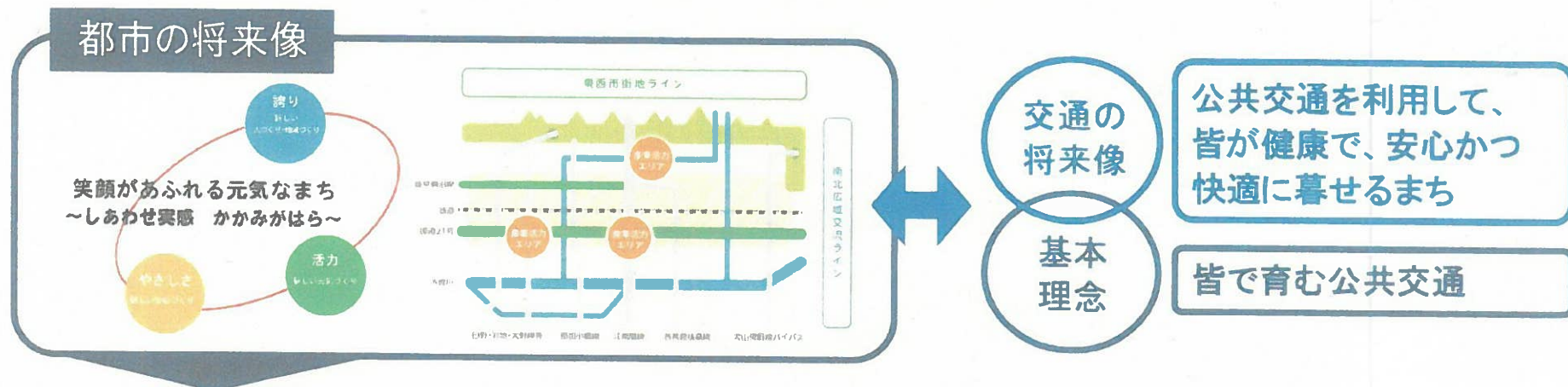


【後期計画の方針】

- ・交通事業者の人材確保に向けた取り組みを支援
- ・自動運転などの新技術に関する情報収集

Ⅱ. 後期計画（令和2～6年度）の策定

後期計画（案）の概要



公共交通の基本方針

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

公共交通ネットワークのサービス

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

目標とする成果指標

[後期基本目標（目標年次：令和6年度）]

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

1. 後期計画の基本方針

(計画本文 P48)

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

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

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

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

基本方針3： 増大・多様化するニーズに応じたサービスを提供します

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

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

基本方針4： 将来を見据えた持続可能な公共交通の供給体制を確保・維持します

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

2. 後期計画における成果指標

(計画本文 P49)

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

- ・前期計画では、「日頃バスを利用する人の割合: 32%」としてバスの利用者に特化
- ・後期計画では、公共交通軸の鉄道も含めた「日頃、公共交通を利用する人の割合」を設定

○市内公共交通機関の利用者数: 17,392 千人

[H30 鉄道駅乗降者数、路線バス・ふれあいバス利用者の合計 17,392 千人]

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

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

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

○公共交通に対する不満割合: 現状未滿 [H30 20%]

- ・平成 30 年度の市民アンケート調査では、不満割合が 20%で、前回の 26%(平成 25 年度より不満割合が減少
- ・現行ネットワークをベースに地域ごとの利便性向上を図り、現状未滿の不満割合を目指す

(参考) 市内公共交通機関の利用者数(千人)の内訳

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

(参考)ふれあいバス、ふれあいタクシーの利用者数(207 千人)の内訳

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

(参考)民間タクシーの利用者数

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

(※)各務原市、関市、美濃市、美濃加茂市、可児市、富加町により構成

3. 目標達成に向けた事業

(計画本文 P51～)

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

○市民や交通事業者等との意見交換

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

○地域主体の利用促進等を支援

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

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

○各公共交通の接続を意識した運行ダイヤの設定

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

○地域や路線、年齢層にあわせた利用促進策の展開

基本方針3： 住宅団地の高齢化など地域ごとのニーズに応じたサービスを提供します

○適正なサービスの検討

- ・利用実態調査
- ・各公共交通の接続を意識したダイヤの設定

○ふれあいバス・ふれあいタクシーの見直し

- ・ふれあいバスの路線単位での見直し
- ・デマンド型サービスの拡充

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

○人材不足への対策

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

○財政的にも持続できるサービスの提供

- ・費用対効果の検証

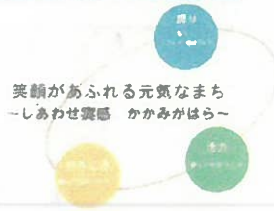
事業実施スケジュール (計画本文 P54)

□: 事業実施準備・事業見直し ■: 事業実施

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

前期計画の概要

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。

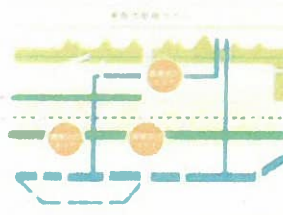
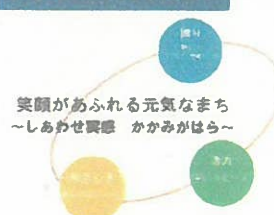
目標とする成果指標

[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%]

後期計画（案）の概要

都市の将来像



交通の
将来像

公共交通を利用して、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、三位一体の取り組みを進めます

2 各公共交通が連携を図り、一体的な公共交通ネットワークを維持します

3 増大・多様化するニーズに応じたサービスを提供します

4 将来を見据えた持続可能な公共交通の供給体制を確保・維持します

公共交通ネットワークのサービス

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

目標とする成果指標

[後期基本目標（目標年次：令和6年度）]

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

前期計画から後期計画への主な変更点

変更ポイント①
【実線】枠で表記
大きな変更点、新規扱い

変更ポイント②
【破線】枠で表記
表現を変更、または統一した箇所

前期計画の概要

都市の将来像

笑顔があふれる元気なまち
～しあわせ実感 かかみがはら～

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前まで乗り継ぎなし、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7本の運行水準を目指します

目標とする成果指標

- 【前期計画目標（目標年度：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市内鉄道乗車数：14,500千人]
[H24路線バス利用者数：75千人]
 - 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 16.5万人]
 - 公共交通利用の不満割合：現状未満 [H25 26%]

<前期>「多様な交通手段…環境にやさしい…ネットワークを形成」

<後期>「各公共交通…一体的な…ネットワークを維持」

<前期>「住宅団地の高齢化など…ニーズ」

<後期>「増大・多様化するニーズ」

<前期>「鉄道やバス」

<後期>「公共交通」

都市の将来像

笑顔があふれる元気なまち
～しあわせ実感 かかみがはら～

交通の
将来像

公共交通を利用して、
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

新規方針

<前期>方針①+④

<後期>方針①

公共交通の基本方針

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

2 各公共交通が連携を図り、
一体的な公共交通ネット
ワークを維持します

3 増大・多様化するニーズに
応じたサービスを提供しま
す

4 将来を見据えた持続可能
な公共交通の供給体制を
確保・維持します

公共交通ネットワークのサービス

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

目標とする成果指標

- 【前期計画目標（目標年度：令和6年度）】
- ▶ 1ヶ月に1回以上公共交通を利用する人の割合：40%以上 [H30 35%]
 - ▶ 市内公共交通機関の利用者数：17,392千人 [H30 17,392千人]
 - ▶ 住民参加型の利用促進の取り組み件数：10件/年 [H30 7件/年]
 - ▶ 公共交通利用の不満割合：現状未満 [H30 20%]

<前期>ふれあいバスリニューアル時の具体的アピールポイント

<後期>包括的な表現へ