

令和元年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

## 各務原市地域公共交通会議

平成25年11月25日設置

フィーダー系統 平成30年6月24日 確保維持計画策定等

## 各務原市の地域特性、背景

- ・市域は87.81km<sup>2</sup>で、市域の多くが平地
- ・人口は148,036人（平成30年11月1日時点）で横ばい
- ・高齢者の割合は増加傾向にあり、平成26年には25%超

## 当市形成計画の目標・目標達成に向けた手法

- ・市内に存在する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、市民の移動ニーズに応じたサービス提供を目指す



## 各務原市における公共交通について

- ・鉄道、路線バス、一般タクシーに加え、コミュニティバス、デマンドタクシーが運行
- ・平成27年8月に網計画を策定。同年10月に各務原ふれあいバス（以下、ふれあいバス）再編

鉄道 : 名鉄犬山線・各務原線（12駅）、JR高山本線（4駅）  
路線バス : 岐阜バス12系統、名鉄バス2系統  
一般タクシー : 5事業者の営業所が存在、市全域を網羅  
コミュニティバス等 : 各務原ふれあいバス（7路線）、各務原ふれあいタクシー（2地区）



### 利用促進・利便性向上

#### 選挙と連携した利用促進

・ふれあいバス無料利用券を投票済証明書とあわせて発行。投票の足の確保と同時に、外出のきっかけ作りに取り組んだ。

#### 各種出前講座

・シルバードライビングスクール等  
・公共交通を使ったおでかけツアー

#### 通学利用者の掘り起こし

・中学3年生進路説明会(高校通学)  
・市内高校合格発表へのブース出展

#### 航空宇宙博物館へのアクセス揭示

・鉄道駅に接するバス停や博物館ウェブサイト上に、博物館⇄駅のふれあいバス時刻を揭示

#### ふれあいタクシー乗り方教室

&ふれあいタクシー無料週間  
・懇談会に合わせて教室を開催し、無料期間へ繋げて新規顧客を狙う

### 意見交換

#### 懇談会の開催（H30.7～8月）

意見・要望の中から、可能なものについては改正案に反映。

ふれあいバス・タクシー  
一部改正案の承認（H31.1.15）

#### 懇談会の開催（R1.7～8月）

改正案の説明・新たなニーズの把握  
計154人の市民が参加（12会場13回）  
交通事業者も可能な範囲で参加し、業界を取り巻く状況について知ってもらう

### 一部改正（R1.10.1）

交通事業者との定例会（毎月）  
公共交通会議

### 調査事業

#### 市民アンケート調査

網計画の中間評価に向けたアンケート調査  
配布数：3,000枚  
回収数：1,098枚  
回収率：36.6%  
（H30.夏～秋）

### 網計画の後期5年間の目標設定及び実施計画策定（R2.春）

・利用実績やアンケート調査による各種指標の状況を整理・分析し、後期計画の目標設定  
・改正内容やこれまでの利用促進事業について反映

## □ 当市網計画で示す評価指標

内容	現状 (計画策定時)	目標指数	現状
鉄道、路線バスの利用者数 市内鉄道駅乗降者数 路線バス利用者数	14,505千人 (H24年) 475千人 (H24年)	現状維持	15,709千人 (H30年時点) 401千人 (H30年時点)
日頃バスを利用する人の割合	27% (H25年)	32%	24% (H30年)
ふれあいバスの年間利用者数	16万人 (H25年)	20万人以上	23万人 (R1年度)
公共交通利用の不満割合	26% (H25年)	現状未満	20% (H30年)

## □ 生活交通確保維持改善計画における評価指標

ふれあいバス蘇原線：乗車人数7人／便以上、49,000人／年 以上)

ふれあいバス東西線：乗車人数6人／便以上、16,000人／年 以上)

## □ 目標達成に向けた手法及び自己評価について

- ・ 目指す姿を地域住民、交通事業者、行政で共有
- ・ 三位一体で公共交通の維持・活性化に向けてPDCAを実施
- ・ 数値による評価に加え、地域懇談会等の意見、要望等から自己評価を実施  
地域懇談会等では、調査事業の結果や改正案を提案の上、意見交換を実施。
- ・ 本自己評価は、令和2年1月14日の公共交通会議にて協議



懇談会の様子 (左)、公共交通のPDCAサイクル (右)

### 3-(2). 具体的取組みに対する評価指標とその結果 (Check)

- 利用実績及び市民の意見や評価等を踏まえて実施（国庫補助対象路線は**オレンジ**）

評価指標 A：サービス維持 B：路線継続 C：路線見直しの必要性有

種別	路線	利用者数（人）	乗合率	補助	評価指標	評価
ふれあいバス	鵜沼線	47,947 (+2,638)	9.0 (+0.9)	県補助		A
	那加線	31,802 (+2,027)	8.8 (+0.6)	県補助		A
	稲羽線	41,686 (+2,955)	10.2 (+0.8)	県補助		A
	川島線	34,305 (+3,484)	11.4 (+1.2)	地域間幹線		A
	蘇原線	56,491 (+3,845)	8.4 (+0.7)	フィーダー	49,000人/年、7.0人/便	A
	東西線	18,652 (+1,343)	7.7 (+0.7)	フィーダー	16,000人/年、6.0人/便	A
	朝夕便	2,686 (▲425)	2.8 (▲0.3)	県補助		B
ふれあいタクシー	須衛・各務	2,803 (▲436)	1.25 (+0.05)	県補助		B
	鵜沼南	1,630 (▲167)	1.25 (+0.05)	県補助		B
全体		238,002 (+15,264)	バス：9.3 (+0.2)		200,000人/年	A

#### 路線ごとの主な状況

- 鵜沼線、那加線、蘇原線：周知活動や利用促進によりH27年の再編後、継続的に利用増
- 稲羽線、川島線：航空宇宙博物館リニューアルに伴う観光利用が急増、運行の無い時間帯で継続的に地域からの需要が高い時間帯が存在→車両の再配置により、運行を拡充（R1.10）
- 東西線、朝夕便：利用が極端に少ない時間帯あり→調査、懇談会を経て一部便の廃止（R1.10）
- 須衛・各務、鵜沼南：新規利用者が少ない（固定客が離れて利用者数減、新規の利用促進施策検討）

#### 具体的な取組みに対する評価

- 選挙管理委員会等の庁内各部署や、中学校と連携した利用促進で、  
新たな利用層の取組みを積極的に展開
- 継続的な懇談会や利用促進等により、再編以降、継続的に利用者数が増加  
⇒再編初年度(平成28年度)から、平均約15,000人（0.6人/便）/年ずつ増加

## 課題

## ニーズの増大・多様化

- ・ 運転免許自主返納者の増加でニーズが分散  
→行先、鉄道との乗継、運行時間など

## 路線バスの運行本数減

- ・ 利用者数減少による収支悪化
- ・ 運転手不足  
→路線バス事業の縮小（減便等）

## ニーズと合わない東西線・朝夕便

- ・ 当初需要を見込んだ便が利用されていない
- ・ 17時以降の便（通学）…2.0人/便
- ・ 8～9時台便（通院）…1.0～2.0人/便

## 稲羽線・川島線の拡充要望

- ・ 稲羽線…アピタや東海中央病院へ8～9時台の便
- ・ 川島線…那加駅、イオンモールからの最終便（14:55発）が早すぎる。帰りの足がない。

## 那加線のダイヤ検討

- ・ 那加線と東西線のダイヤが重複して分かりづらい
- ・ 東海学院大学や岐阜清流高等特別支援学校（大洞団地線と接続）の通学時間に合わない

## 対応方針

## 【対応方針・方法等】

- ・ デマンド方式の有効活用について検討
- ・ 乗り継ぎ確保の重要度が高い鉄道駅等の把握  
→R2年度に乗継実態調査実施を予定

## 【対応方法】

- ・ ネットワーク全体での路線見直し検討
- ・ 各路線に合った利用促進等を実施
- ・ 人材確保について側面支援を検討（情報発信等）

## 【対応結果】

- ・ 前年度の乗降調査の結果および、懇談会・自治会要望等のニーズを踏まえた改正案の検討（平成30年度）
- 利用の少ない便の廃止（東西線・朝夕便）
- 廃止便の車両再配置による運行拡充（稲羽線、川島線）  
→R1年10月改正実施

## 【対応結果】

- ・ 那加線ダイヤの調整を検討  
→R1年10月改正実施

令和元年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（経緯）

## 各務原市地域公共交通会議

平成25年11月25日設置

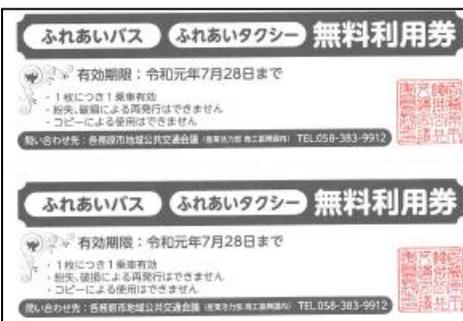
フィーダー系統 平成30年6月24日 確保維持計画策定等

直近の第三者評価委員会 における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
ニーズ調査の結果等の結果も踏まえ、より高い利便性の確保を目指すこと。	懇談会を経て、利用ニーズの少ない便を廃止し、同時間帯でニーズの高い他路線を増便する改正を実施（R1.10）。	利用ニーズの見られない便を廃止し、同時間帯でニーズの高い他路線を増便する改正を実施（R1.10月）。
ふれあいタクシーの仕組みが分かりづらいため、ダイヤ設定の必要性等を検討してはどうか。	バスとの乗り継ぎ確保のため、現時点ではダイヤ設定の撤廃は行わず、既存の仕組みを基に利便性向上や利用促進の取り組みを展開した。	継続的に利用促進の取り組みを進めるとともに、根本的なシステムの見直しについても検討していく。
再編により乗り継ぎ利用が発生したことで利用者が伸びたことも考慮して利用実態を把握すること。	再編後は利用促進に力を入れ、初年度と比較して、直近で利用者は約48千人(25%)増加している。	路線によっては利用者数が落ち着き始め、維持に向けて様々な層への利用促進策を展開する。
ふれあいタクシーのヘビーユーザー化、乗合率についても考慮すること。	新規利用獲得に向けた利用促進や事業者と調整し、新規利用者獲得・乗合率向上に向けた取り組みを実施。	継続的に利用促進、利便性向上を図っていく。
地域懇談会では、意見を聞くだけでなく、自分たちのメッセージを持って伝えた方が良い。	調査結果を踏まえた市の方針や改正内容に加え、外出支援の取り組みや、公共交通を取り巻く現状についても説明。	今後も行政や交通事業者の考えや取り組みを発信する取り組みを展開していく。

# 2.アピールポイント

## 参議院議員選挙と連携した利用促進の取組み

- ・令和元年7月の参議院議員選挙において、「投票済証明書」にふれあいバス・タクシーの無料利用券を添付して配布。  
→ **投票所までの足確保、普段利用しない層へのPR**
  - ・選挙期間後も無料利用期間を設定。  
→ **投票以外での外出も後押し**
- 【実績】配布 15,000枚、利用 2,379枚  
7月利用者数 前年比115%  
4~9月利用者数(7月除く) 前年比104%



(左) 配布した無料利用券  
(右) 投票啓発キャラバンと連携して取組みをPR

## 外出のきっかけ作り (イベント支援)

- ・包括支援センター等が行う外出支援のイベントを支援・・・ダイヤ情報、目的地の選定等
- 支援先の団体では、その後も定期に開催
- 利用経験のない人にとっては座学よりも有効**



今後は市としても積極的に開催していく。



停留所で  
バスの乗り方・  
時刻表の見方を  
レクチャー

## 通学需要の取り込み

- ・鉄道・路線バス・ふれあいバスを組み合わせた「高校通学ガイド」を作成(市内外)
- ・中学校の進路説明会での通学情報提供(保護者同席)
- ・高校の合格発表でのバス展示・通学案内ブース
- どの高校も公共交通を使って「**自力で通学できる**」ことを「**保護者**」に訴求。

中学校で配布  
したチラシ  
(一部抜粋) →

2. その他の岐阜市内の高校へ(平日朝)

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

● 岐阜駅から学校まで(バス)

公・私	学校名	路線	乗車停留所 (のりば)	時刻	降車停留所	時刻	アクセス	運賃	
県立	岐阜	曾我屋線ほか	8, 10	→	西野町7	8:13	徒歩3分	210円	
		岐阜大学・病院線ほか	8, 9, 11	→	西野町	8:13	徒歩7分		
	岐阜北	岐阜大学・病院線ほか	8, 9, 11	→	北高前	8:13	徒歩0分		
	岐阜	岐阜高富線	12	→	長良高見	8:13	徒歩7分		
	長良	松崎加納線、おぶさ墨俣線	13	→	長良高校前	8:13	徒歩0分		
	岐阜大学	岐阜大学・病院線ほか	8, 9, 11	→	北高前	8:13	徒歩6分		
	東岐阜商業	志那良良線	8	→	東岐阜前	7:45	徒歩0分		
	岐阜工業	鏡島市橋線	6	7:12	→	科学館前	7:24		徒歩2分
	岐阜総合学園	おぶさ墨俣線ほか	6	→	北橋	7:24	徒歩5分		320円
	岐阜城北	西御三田洞線	12	7:17 7:37	→	岐阜城北高校前	7:53 8:13		徒歩3分
市立	市岐阜商業	岐阜高富線	7	7:09	→	鏡島小学校前	7:28	徒歩10分	280円
	市岐阜南	岐阜高富線	10	7:24	→	鏡島小学校前	7:53	徒歩5分	210円
私立	聖谷	岐阜高富線ほか	11, 12, 13	→	メディアコスモス・登谷高校口	7:28	徒歩7分	210円	
	岐阜聖徳学園	おぶさ墨俣線ほか	6	→	岐阜聖徳学園高校前	7:28	徒歩3分	280円	

(注) 運行本数が多い路線は、バス時刻を記載してありません。

