

■地域公共交通ネットワークイメージ図修正案

H25 ネットワーク再編方針	利用特性 (ヒアリング)	利用者意向 (アンケート)	H25 ネットワーク再編方針の課題	H26 修正案の方針
那加線	<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・鶴沼線:利用目的、利用頻度【資料9 P3 図 1-3,4】) 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・鶴沼線:バス停間 OD【資料11 図 1-2、図 2-3,5,6】) 往復バス利用が 57%(西部・鶴沼線:往復利用の有無【資料9 P3 図 1-5】) 	<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・鶴沼線:バス利用満足度【資料10 P25 図 3-3】) 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」、「定時性」(同前【資料10 P25 図 3-4】) 	<ul style="list-style-type: none"> JR 那加駅・名鉄各務原市役所前駅止まりとした場合、尾崎団地と鉄道南側の地域(那加栄町・市民公園等)間を利用する需要への対応が困難となる 	<ul style="list-style-type: none"> 路線をカットし、路線延長を短くすることで運行本数を増便(H25 見直し方針踏襲) バス停間 OD を踏まえ、新那加駅、各務原市役所駅停まりを循環系統に変更
川島線	<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【資料9 P14 図 3-11、資料11 P7.8 図 7-1,2,3、図 8-1,2】) 往復バス利用が 67%(北部・川島線:往復利用の有無【資料9 P11 図 3-5】) 	<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【資料10 P27 図 3-7】) 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」、「目的地まで所要時間」、「行きたい方向とバスルートの整合性」(同前【資料10 P27 図 3-8】) 	<ul style="list-style-type: none"> 朝 1 便のみを定時定路線で対応し、利用が少ない昼間帯はデマンドバスによる対応としたが、午前便は一定の利用者が存在することから、デマンドバスによる対応が困難となる可能性がある 	<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することから、全日、定時定路線運行とする(デマンドバスは導入しない) 稲羽西小学校～産業文化センター間の利用が一定量存在することから、稲羽線を東部・南部線の現ルートとし、川島線は概ね北部・川島線の現ルートを踏襲 ただし、稲羽線の一部ルート見直しに合わせ、航空宇宙博物館経由に一部ルートを変更
蘇原線	<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【資料9 P14 図 3-11】) 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【資料11 P7.8 図 7-1、図 8-6】) 往復バス利用が 67%(北部・川島線:往復利用の有無【資料9 P11 図 3-5】) 	<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【資料10 P27 図 3-7】) 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」、「目的地まで所要時間」、「行きたい方向とバスルートの整合性」(同前【資料10 P27 図 3-8】) 	<ul style="list-style-type: none"> 具体的なルート設定にあたっては、路線バスとの競合が生じないように留意する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 路線をカットし、路線延長を短くすることで運行本数を増便(H25 見直し方針踏襲)
稲羽線	<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【資料9 P7 図 2-3】) 産業文化センターへの 4 便及び新鶴沼駅への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【資料9 P10 図 2-11、資料11 P5 図 5-2,4】) 産業文化センターへの 2 便及び新鶴沼駅への 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【資料11 P4.5 図 4-4,5、図 5-2】) 往復バス利用が 60%(東部・南部線:往復利用の有無【資料9 P7 図 2-5】) 	<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【資料10 P26 図 3-5】) 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」(同前【資料10 P26 図 3-6】) 乗継ぎ利用の内、ふれあいバス相互の乗継ぎ割合が 39%と他路線に比べ高い(東部・南部線:乗継ぎ路線【資料10 P16 図 2-3】) 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 各務原高校及び周辺地区へのアクセス利便性確保が課題である 木曾川街道沿道における利便性向上が課題である 	<ul style="list-style-type: none"> 稲羽西小学校前と産業文化センター間の利用が一定量存在することから、東部・南部線の概ね現ルートを踏襲 ただし、稲羽地区の利便性向上に向け、航空宇宙博物館を経由せず、集落内を通る木曾川街道を経由するルートに変更(博物館と鉄道駅間の需要は川島線により対応) 各務原高校への通学需要及び周辺地区へのアクセス利便性向上を図るため、各務原高校まで延伸 ふれあいバス相互の乗継ぎ需要が高いことから、東海中央病院での乗継ぎ利便性向上を図る
鶴沼北線	<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【資料9 P7 図 2-2,3】) 産業文化センターへの 1～3 便及び新鶴沼駅への2～4便は、つつじが丘、松が丘等鶴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【資料9 P10 図 2-11、資料11 P4.5 図 4-2,3,4、図 5-1,2,3】) 鶴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【資料11 P4.5 図 4-4、図 5-2,3】) 往復バス利用が 60%(東部・南部線:往復利用の有無【資料9 P7 図 2-5】) 	<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【資料10 P26 図 3-5】) 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」(同前【資料10 P26 図 3-6】) 乗継ぎ利用の内、ふれあいバス相互の乗継ぎ割合が 39%と他路線に比べ高い(東部・南部線:乗継ぎ路線【資料10 P16 図 2-3】) 鶴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) 	<ul style="list-style-type: none"> 利用が少ない区間(各務小学校付近)への対応が課題である つつじが丘、松が丘等鶴沼地区の住宅団地と東海中央病院間の利用需要への対応と、鶴沼駅周辺での巡回バスを望む声の両立が課題である 各務原高校へのアクセス利便性確保が課題である 	<ul style="list-style-type: none"> 鶴沼駅周辺での巡回バスを望む声を踏まえるとともに、生活利便施設の立地状況を勘案し、鶴沼駅周辺を一つの生活圏域としてとらえ、鶴沼北線を循環系統に変更 ただし、東海中央病院利用が多いことから、朝一便は直通運行とする 朝一便は、各務原高校への通学需要も勘案し、各務原高校まで延伸 鉄道駅から遠い住宅団地における昼間帯の病院利用及び買物需要に対応するため、尾崎団地～東海中央病院～鶴沼市民サービスセンターを往復する東西線を新設 ※東西線については、路線バスとの競合を避けるため、運行ルート、時間帯、停車バス停に配慮
東西線				
鶴沼南線	<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・鶴沼線:利用目的、利用頻度【資料9 P3 図 1-3,4】) 岐阜各務野高校～JR 鶴沼駅間の利用者少ない(西部・鶴沼線:区間別利用者、バス停間 OD【資料9 P6 図 1-11、資料11 P1.2 図 1-1,4,6、図 2-1,4,5,6】) 	<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・鶴沼線:バス利用満足度【資料10 P25 図 3-3】) 不満が多く、重要度が高い内容は「運行本数」、「定時性」(同前【資料10 P25 図 3-4】) 	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜各務野高校～JR 鶴沼駅間は利用者が少ないことから、定時定路線での対応の妥当性を検証する必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 日利用者が数人程度と少ないこと、また、集落が分散立地しており、利用需要を束ねることが困難であることから、定時定路線運行ではなく、デマンドバスによる対応を検討する
デマンドバス	—	—	<ul style="list-style-type: none"> 昼間帯での移動需要に対処するため、稲羽地区にデマンドバスの運行エリアを拡大する 鶴沼南線については、定時定路線運行ではなく、デマンドバスによる対応を検討する 移動ニーズを踏まえ、アクセスポイントを設定 	

H25 ネットワーク再編方針

<蘇原線の課題>
 ・具体的なルート設定にあたっては、路線バスとの競合が生じないように留意する必要がある

<鶺沼北線の課題>
 ・利用が少ない区間（各務小学校付近）への対応が課題である
 ・つつじが丘、松が丘等鶺沼地区の住宅団地と東海中央病院間の利用需要への対応と、鶺沼駅周辺での巡回バスを望む声の両立が課題である
 ・各務原高校へのアクセス利便性確保が課題である

<那加線の課題>
 ・JR那加駅・名鉄各務原市役所前駅止まりとした場合、尾崎団地と鉄道南側の地域（那加茶町・市民公園等）間を利用する需要への対応が困難となる

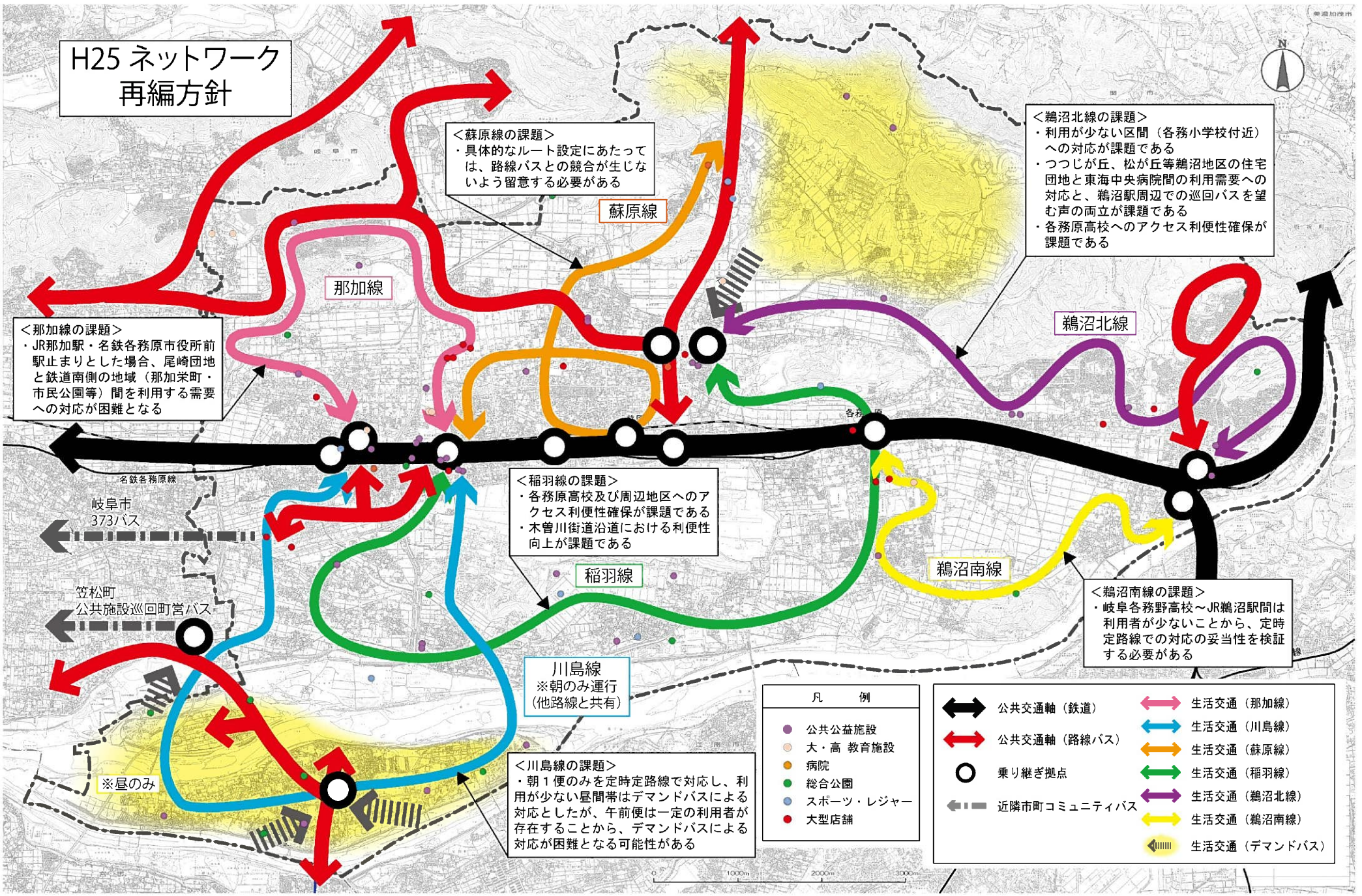
<稲羽線の課題>
 ・各務原高校及び周辺地区へのアクセス利便性確保が課題である
 ・木曾川街道沿道における利便性向上が課題である

<鶺沼南線の課題>
 ・岐阜各務野高校～JR鶺沼駅間は利用者が少ないことから、定時定路線での対応の妥当性を検証する必要がある

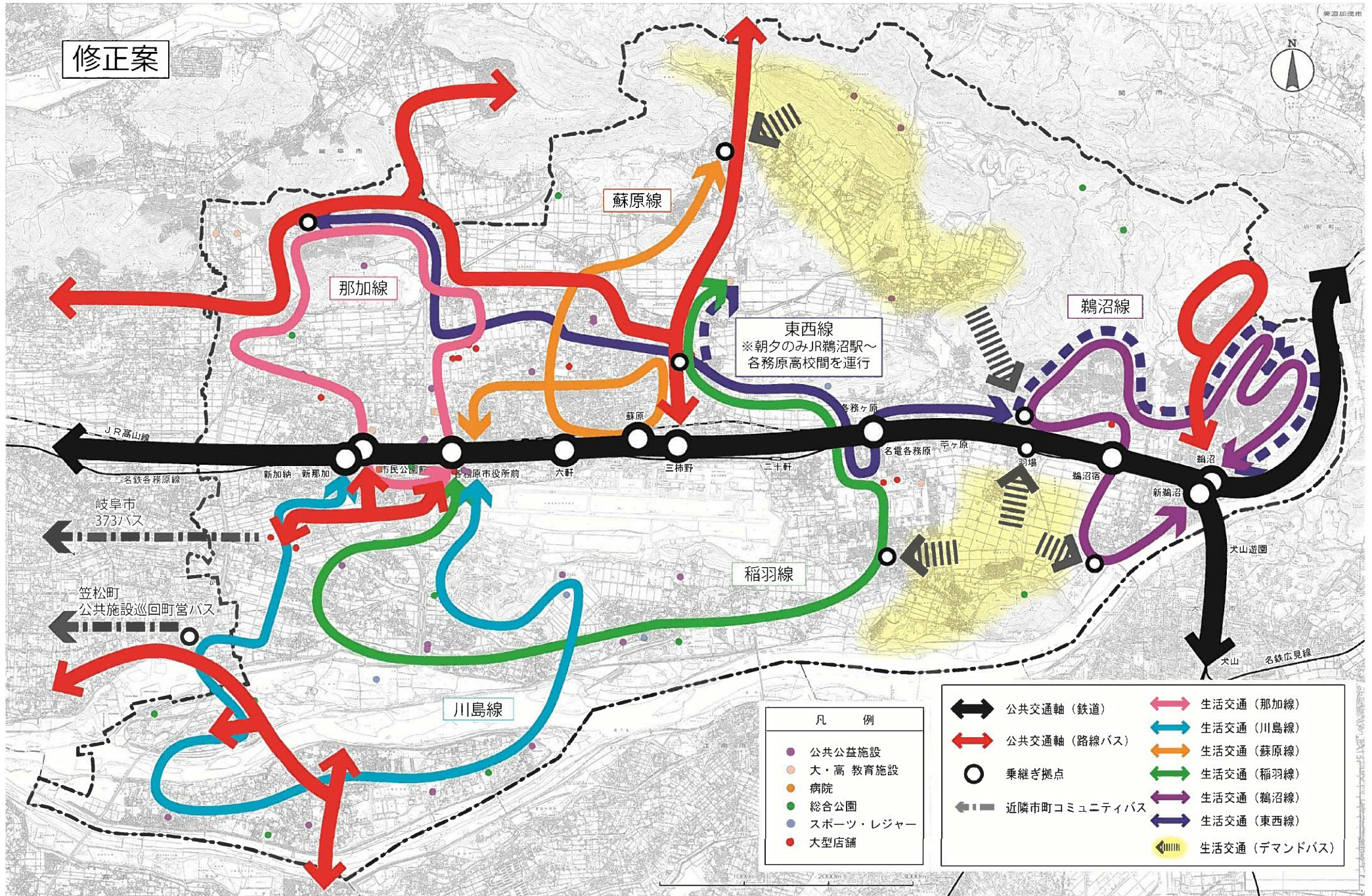
<川島線の課題>
 ・朝1便のみを定時定路線で対応し、利用が少ない昼間帯はデマンドバスによる対応としたが、午前便は一定の利用者が存在することから、デマンドバスによる対応が困難となる可能性がある

凡 例	
●	公共公益施設
●	大・高 教育施設
●	病院
●	総合公園
●	スポーツ・レジャー
●	大型店舗

⇄	公共交通軸（鉄道）	⇄	生活交通（那加線）
⇄	公共交通軸（路線バス）	⇄	生活交通（川島線）
○	乗り継ぎ拠点	⇄	生活交通（蘇原線）
⇄	近隣市町コミュニティバス	⇄	生活交通（稲羽線）
		⇄	生活交通（鶺沼北線）
		⇄	生活交通（鶺沼南線）
		⇄	生活交通（デマンドバス）



修正案



凡 例	
●	公共公益施設
●	大・高 教育施設
●	病院
●	総合公園
●	スポーツ・レジャー
●	大型店舗

⇄	公共交通軸（鉄道）	⇄	生活交通（那加線）
⇄	公共交通軸（路線バス）	⇄	生活交通（川島線）
○	乗継ぎ拠点	⇄	生活交通（蘇原線）
⇄	近隣市町コミュニティバス	⇄	生活交通（稲羽線）
		⇄	生活交通（鶺沼線）
		⇄	生活交通（東西線）
		⇄	生活交通（デマンドバス）

東西線
※朝夕のみJR鶺沼駅～
各務原高校間を運行

JR高山線

名鉄各務原線

岐阜市
373バス

笠松町
公共施設巡回町営バス

蘇原線

那加線

鶺沼線

稲羽線

川島線

犬山遊園
犬山
名鉄広見線



0 1000m 2000m 3000m