

地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ 一体的な推進に関する基本的な方針（案）

1. 将来都市像と公共交通の役割

1) 各務原市総合計画（素案） ～各務原市が目指す都市像～

「各務原市総合計画（素案）」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～平成 36 年
 前期基本計画 平成 27 年～平成 31 年
 後期基本計画 平成 32 年～平成 36 年

■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、それぞれのライン、エリアの相乗効果によりその機能を引き立てます。

◆東西市街地ライン

東西交通は、市街地を縦貫する基幹となる路線です。国道 21 号や 2 本の鉄道の沿道、沿線の交通利便性・快適性を高めていくことにより、持続可能なコンパクトなまちづくりを行うとともに、人口流入を促します。

◆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大都市圏などを結ぶ大動脈であるため、基幹となる交通網の活用を図り、人の交流や産業のさらなる活性化を促します。また、公共交通網の再編や踏切拡幅などに伴う隣接道路の整備などにより、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。

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を図り、本計画の計画期間は平成 27～31 年度までとします。

3. 地域公共交通計画の目標と基本方針

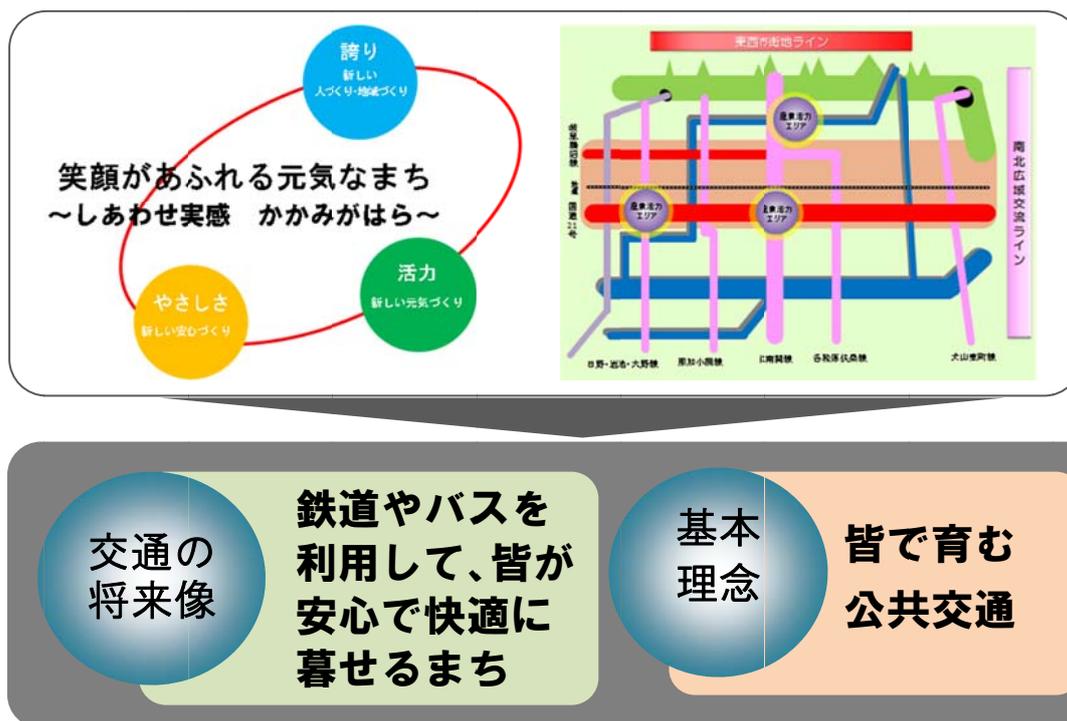
1) 各務原市の交通将来像

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”を将来都市像を掲げ、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、人々や産業、地域が心の底から夢が湧くような都市の実現が目指されています。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めざし、利便性と安全性の高い道路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が掲げられています。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。

これを踏まえ、各務原市の地域公共交通体系については、鉄道を公共交通体系の東西軸とし、路線バス、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、安心して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ため、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 各務原市が目指す地域公共交通体系の将来像



2) 地域公共交通の基本方針

各務原市が目指す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一体的な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姿を共有し、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一体的な公共交通ネットワークを形成します

- 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。
- 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ます。しかし、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た一体的な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

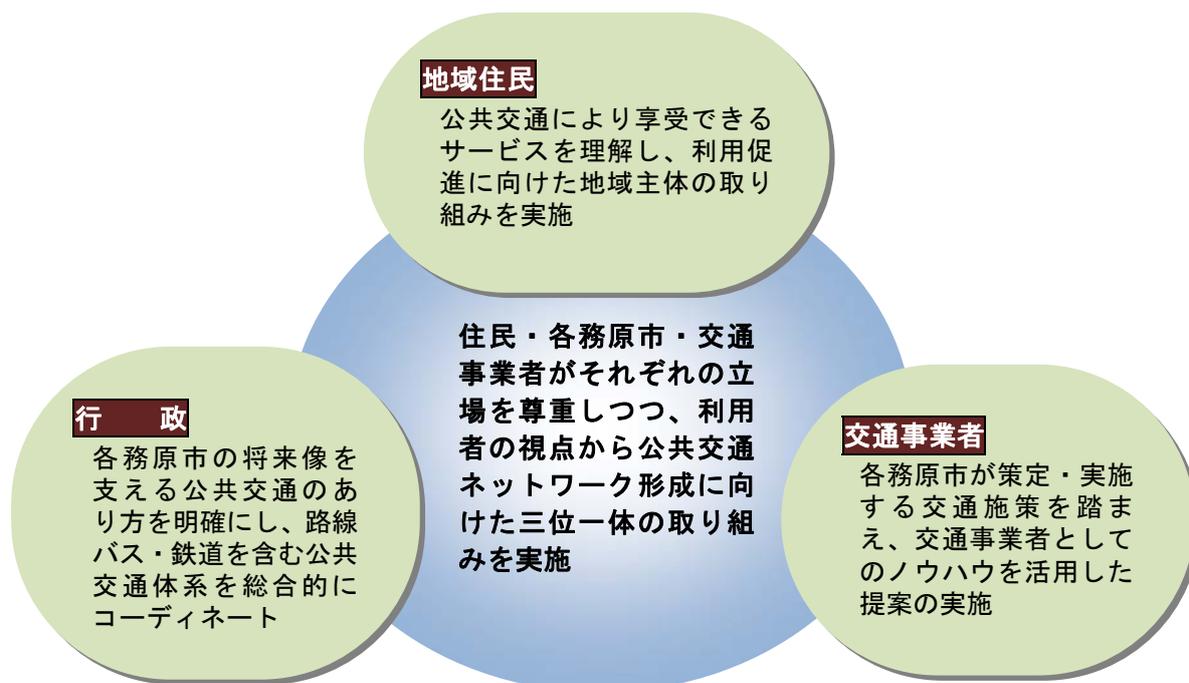
- 現在、緑苑、鶴沼台、新鶴沼台、尾崎団地等の住宅団地は急激な高齢化が進んでおり、これらの地域を経由する東部・南部線の利用者の約70%、西部・鶴沼線の利用者の約60%は60歳以上となっています。一方、西部・鶴沼線は多様な利用目的、東部・南部線は買物・通院、北部・川島線は買物利用、循環休日線は公共施設利用と、路線によって利用目的が異なっており、利用特性に応じて便別の利用実態や区間別の利用実態も異なっています。

- 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。

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

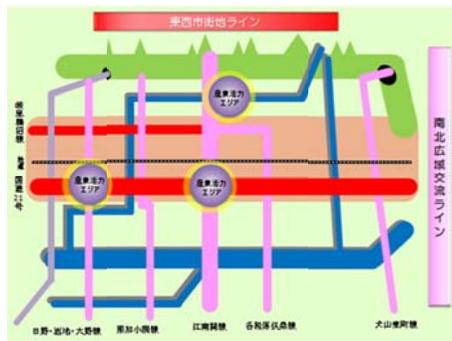
- 鉄道やバスの利用者数は、横這いもしくは減少する傾向にあり、ふれあいバスの一人当たり運行経費は増加し、収支率は年々悪化する傾向にあります。高齢化の進展に伴い、公共交通が果たす役割は今後より重要になりますが、これからの高齢者は自動車利用を主体とする生活に馴染んできた年齢層であり、高齢者の増加が公共交通の利用者の増加には繋がりにくい状況にあります。また、通勤・通学など発生頻度の高い交通需要が減少し、公共交通利用者の減少がさらに加速する懸念があることから、住民・行政そして交通事業者が一体となって地域公共交通の維持・活性化に向けた取組みを戦略的に実施していく必要があります。
- そのためには、行政と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組みを実施します。

図 公共交通の維持・活性化に向けた連携と役割分担



3) 目標とする成果指標

都市の将来像



交通の
将来像

鉄道やバスを利用して、皆が安心して快適に暮せるまち

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一体的な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組みを進めます

公共交通ネットワークのサービス

- 公共交通軸として鉄道の機能を維持強化します。
- 公共交通軸として路線バスの機能を維持します。
- 各地域から東海中央病院、市民会館へは、施設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

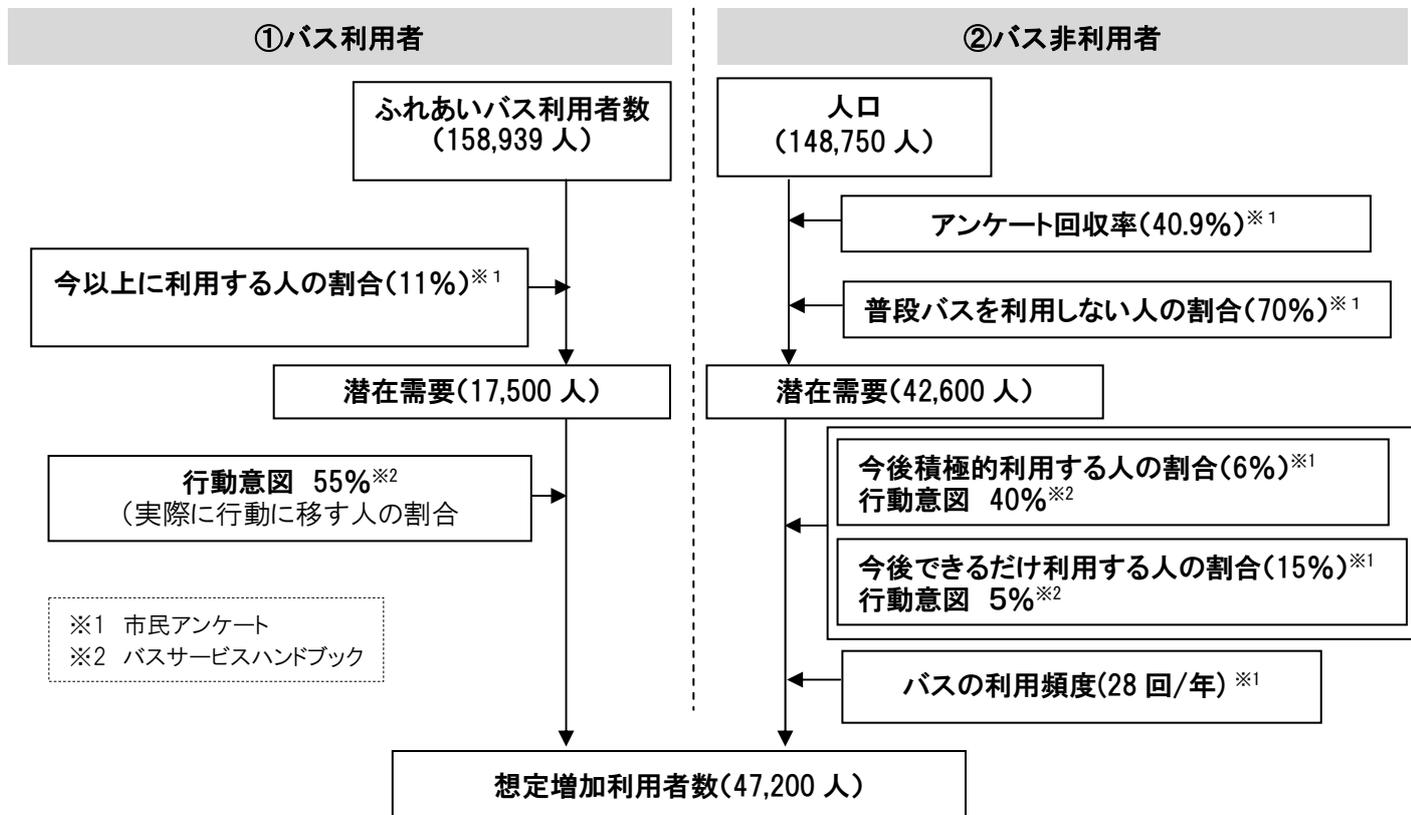
[前期基本目標 (目標年次:平成 31 年)]

- 日頃バスを利用する人の割合: 27% (H25) ⇒ 32%以上
- 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 路線バス利用者数人: 475 千人]
- ふれあいバスの年間利用者数: 16 万人 [H25] ⇒ 約 20 万人以上
- 公共交通利用の不满割合: 現状未滿 [H25: 26%]

参考：成果指標設定の根拠資料（バス利用者関連）

■ 運行時間の拡大に伴う増加利用者数

▼ 需要予測による増加利用者数の算出フロー



■ 増加利用者数の推計

バス利用者	ふれあいバス利用者数(回数)	人/年	158,939
	平均利用頻度	回/年	28
	想定実バス利用者数	人	5,676
	今以上に利用する人の割合	%	11
	潜在需要	人/年	17,500
	行動意図	%	55
	想定増加者数	人/年	9,600
バス非利用者	人口	人	148,750
	アンケート回収率	%	40.9
	バス非利用者割合	%	70
	潜在需要	人/年	42,600
	積極的利用者割合A	%	6
	行動意図A	%	40
	できるだけ利用者割合B	%	15
	行動意図B	%	5
	増加利用者数	人	1,342
	平均利用頻度	回/年	28
想定増加者数	人/年	37,600	
想定増加者数計		人/年	47,200

利用者増加割合
1.24

将来利用者数
206 千人(159 千人+47 千人)

バスを利用する人の割合
32%(27%×1.2)

図 バスの利用頻度（市民アンケート）

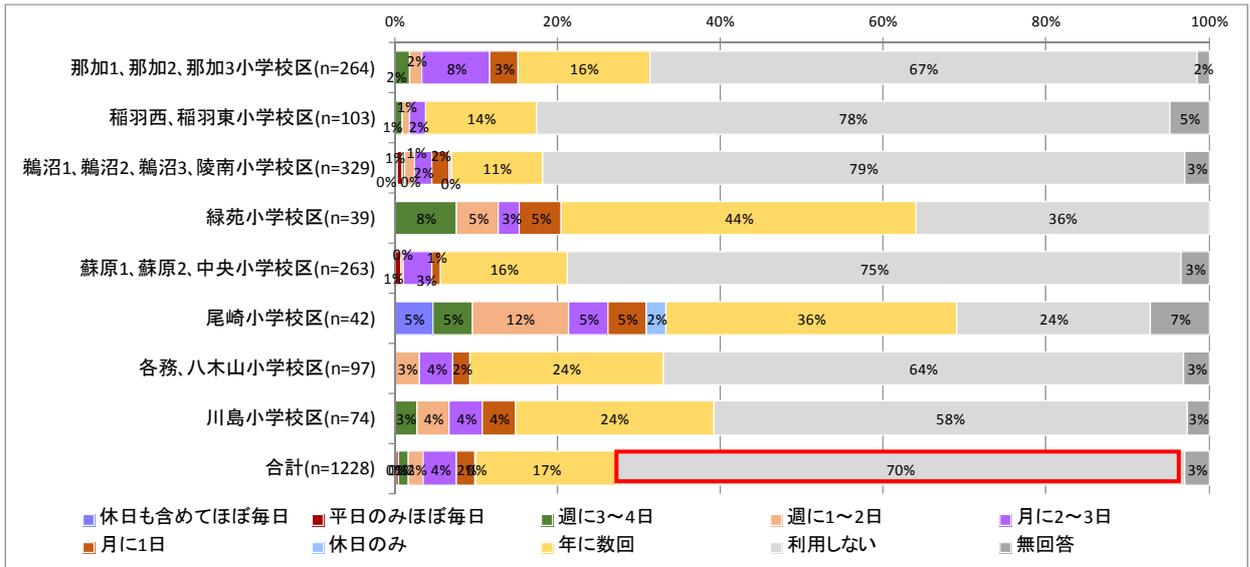
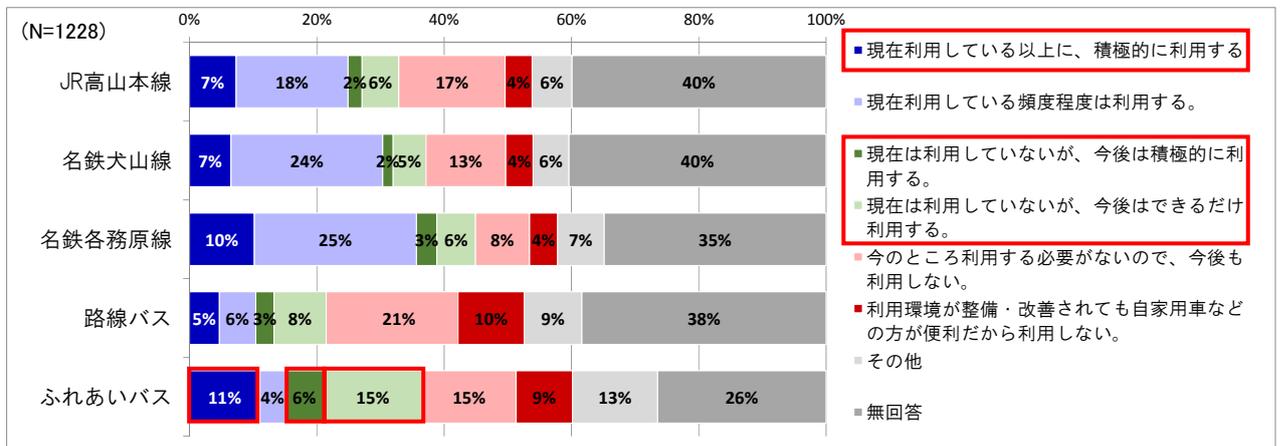


図 今後の利用頻度【全小学校区】（市民アンケート）



（参考）※3行動意図について 出典：「バスサービスハンドブック」（土木計画学研究委員会、2011.6）

昨年実施したアンケートでは、バスサービスの改善に対する行動意図を把握する上記設問を設けていないため、実行される確率を以下の通り設定した。

▼行動意図が実際に実行される確率の基準値

		強意図 (バスを利用すると思う)			弱意図 (バスを多分利用すると思う)		
		高	中	低	高	中	低
代替行動の習慣強度 (車の利用頻度)	弱	80%	55%	30%	40%	25%	15%
	中	60%	40%	20%	30%	20%	10%
	強	40%	25%	10%	20%	15%	5%

【バス利用者】

バス利用者が対象であり、行動意図が実際に実行される確率を中程度の55%と設定した。

【非利用者：積極利用】

バス非利用であるが、利用意向が強いことから、代替行動の習慣強度及びバスの利用頻度を「高」と想定し、行動意図が実際に実行される確率を40%と設定した。

【非利用者：できるだけ利用】

バス非利用者であり、利用意向が弱いことから、行動意図が実際に実行される確率を最も低い5%と設定した。