

目標を達成するために行う事業 及びその実施主体に関する事項（案）

1. 公共交通の機能分類とサービス水準の設定

各務原市においては、名鉄犬山線、各務原線及びJR高山本線沿線に市街地が形成され、鉄道が市内々及び内外交通に対処する都市軸としての機能を果たしています。特に、名鉄犬山線、各務原線は市内に12駅、JR高山本線は市内に4駅、合計16駅が存し、鉄道が市民の日常生活の移動手段として機能しています。また、尾崎団地等の住宅団地から岐阜市方面へのアクセスは、路線バスが重要な役割を果たしており、これら鉄道や路線バスを公共交通軸とする地域公共交通ネットワークの形成を図るものとします。

一方、ふれあいバスは、これら公共交通軸や総合病院や公共公益施設などの拠点施設へのアクセス機能を有する生活交通として位置づけ、鉄道、路線バス及びふれあいバスが一体となって機能する地域公共交通体系の構築を目指します。

また、ふれあいバスについては、利用実態を踏まえ、一定の需要が集中する区間及び時間帯においては、これまでの定時定路線型の運行形態を踏襲するものとしますが、利用者が少ない区間については、所要時間の短縮による利便性向上と、採算性の向上を図るため、デマンド型運行形態の導入についても必要に応じ、検討します。

なお、デマンド型交通の導入にあたっては、ニーズに応じた運行が可能となる半面、“予約の煩わしさ（特に帰りの時間を想定した予約）”や“利用者の多寡により、目的地に到着する時刻にバラツキがでる”などのデメリットも発生することから、このような運行方式が地域の移動ニーズに馴染むものかどうかを、地域住民の声を踏まえ適切に評価・検証するものとします。

図 公共交通体系のイメージ

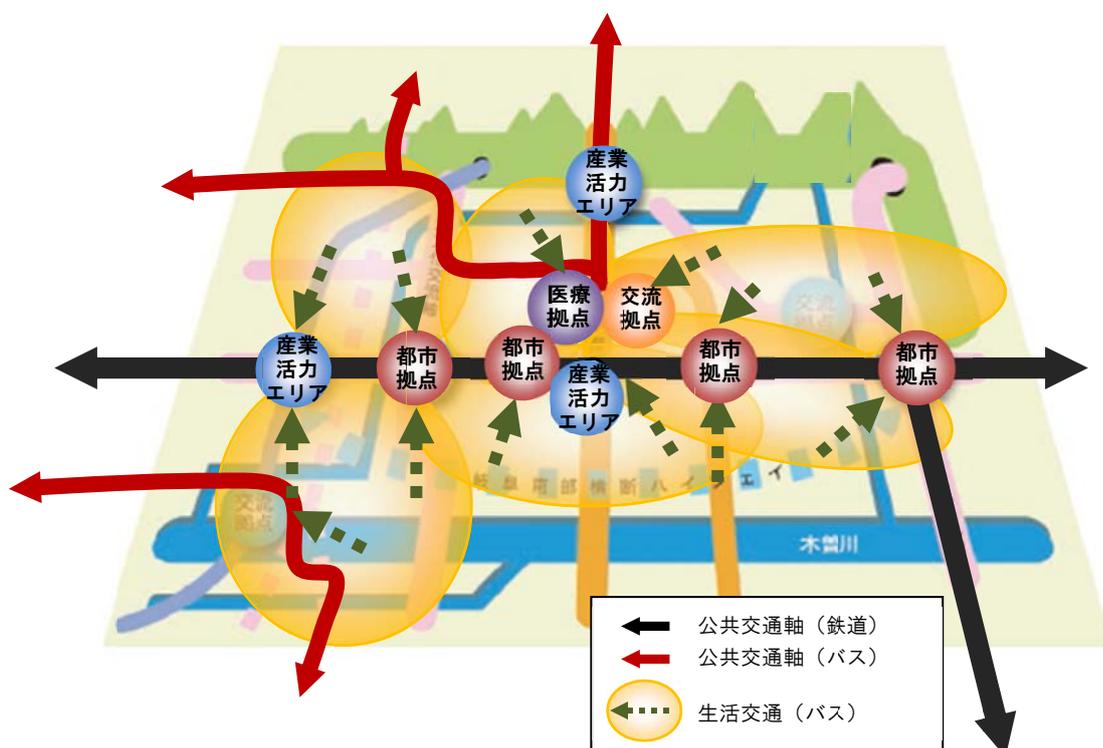


表 バス路線の機能分類と路線維持の考え方

| 機能分類 | 路線機能 | サービス確保の考え方 | 路線維持の考え方 | 該当する現行路線 |
|-------------------|---|---|-----------------------|----------------------------|
| 公共交通軸 (鉄道) | 通勤・通学や買物、通院など様々な利目的に対処し、本市の都市軸として機能する東西軸であり、名古屋・岐阜方面への都市間交通需要にも対処する | <ul style="list-style-type: none"> 都市間を連絡する交通需要に応じた、高いサービス水準を確保する。 | 交通事業者が運行 | J R 高山線 名鉄犬山線 名鉄各務原線 |
| 公共交通軸 (幹線的バス) | 通勤・通学や買物、通院など様々な利目的に対処し、鉄道等他の広域交通体系と一体となって地域の公共交通の骨格を形成する | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道等と一体となった公共交通軸を形成するとともに、潜在需要の喚起を図るため高いサービス水準を確保する。 → 定時性・速達性の確保に向けた走行環境の整備 → 多様な利用目的に対応した高頻度の運行水準の確保 教育機関や大規模事業所が立地する場合、通勤通学及び帰宅時間帯における乗客集中に対応できる車両、システムの導入を図る。 鉄道や幹線的バスとの乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とする。 | 交通事業者が運行 必要に応じ市が支援 | 路線バス |
| 生活交通 (支線的バス) | 高齢者をはじめ、自動車が運転できない人が、移動に困ることがないように、住宅団地や集落と地域の生活拠点（公共公益施設、医療施設、商業施設等）や公共交通軸（鉄道、幹線的バス）を結ぶ機能を有する。 | <ul style="list-style-type: none"> 地域の生活拠点（公共公益施設、医療施設、商業施設等）、最寄鉄道駅、幹線的バス路線に加え、中心市街地や商店街へのアクセス利便性の確保に留意したルート及びダイヤ設定とする。 幹線的バスとの競合の回避に留意したルート及びダイヤ設定とする。 住宅地と地域の生活拠点（公共公益施設、医療施設、商業施設等）、最寄鉄道駅、幹線的バス路線を結ぶルートとする。 幹線的バス及び近隣市町のバス路線との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とする。 | 市民ニーズを踏まえ、市が政策的に運行 | ふれあいバス |
| 生活交通 (デマンド型交通) | 生活交通（支線的バス）が利用できない地域において、予約方式によるデマンド運行を実施する | <ul style="list-style-type: none"> 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） 毎日運行 運行時刻は、公共交通軸及び生活交通の発着時刻との整合を図りつつ設定 | | |

＜参考：デマンド型交通の概要＞

デマンド型交通は、決められたルートを決められた時刻に運行する一般の路線バスと異なり、電話などの予約に応じて予約のあった停留所へ立ち寄り、利用者を乗せて目的地へ向かう乗合型の公共交通です。

デマンド型交通は、ルート、ダイヤ、目的地（施設）の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。したがって、デマンド型交通の導入にあたっては、**事業費等一定の制約条件下において地域の皆さんが主体となって、地域の実情に即した運行形態を検討していく必要があります。**

▼デマンド型交通のイメージ



(資料：国土交通省ホームページ)

▼様々な種類があるデマンド型交通

①運行方式からみた分類

| | 運行経路の特徴（イメージ） 【●自宅 ○バス停 ●待合せ場所】 |
|-------------|---------------------------------|
| 定路線型 | |
| 迂回型 | |
| 自由経路着地固定型 | |
| 自由経路ドアトゥドア型 | |

②運行ダイヤからみた分類

| | 運行時刻設定の特徴 |
|---------|--|
| 固定ダイヤ型 | 予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行 |
| 基本ダイヤ型 | 運行の頻度と主要施設やバス停における概ね発時刻もしくは着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行 |
| ダイヤ非固定型 | 運行時間内であれば、ニーズに応じ、随時運行 |

③路線機能からみた分類

| | 路線機能の特徴 |
|--------|---------------------------------------|
| 直行型 | 目的地まで1台の車両で直行運行 |
| フィーダー型 | 路線バスやコミュニティバスなど定時定路線型のバスに乗り継ぐための支線的運行 |

2. 公共交通ネットワーク計画

ふれあいバスの利用状況をみると、同じ路線であっても利用状況が異なります。利用者が多い東海中央病院や市民会館等の拠点施設及び新鵜沼駅・鵜沼駅、名電各務原駅、各務ヶ原駅、三柿野駅、蘇原駅、各務原市役所前駅、新那加駅・那加駅等の鉄道駅へのアクセスが主体であり、これらの施設を跨ぎ路線全体を利用する需要は少なくなっています。

また、時間帯によって、利用状況が異なることから、朝・夕の時間帯と、昼間時間帯分けて路線のあり方を見直します。

■公共交通ネットワーク全体の見直し方針

- 鉄道及び路線バスにより公共交通軸を形成する。
- ふれあいバスは、公共交通軸及び乗り継ぎ拠点へのアクセス機能を有する生活交通とする。
- 以下の鉄道駅及び拠点施設を乗り継ぎ拠点として位置づけ、待合環境の整備、わかりやすい情報提供を行う。
 - 鉄道駅（新鵜沼駅・鵜沼駅、名電各務原駅、各務ヶ原駅、三柿野駅、蘇原駅、各務原市役所前駅、新那加駅・那加駅）
 - 拠点施設（東海中央病院、市民会館、川島松倉）
- 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可能とする。
- 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可能とする。
- 1路線の所要時間は、概ね1時間以内とする。
- ふれあいバスは1時間に1本の運行水準を目指す。
- バス停間の利用者数が少ない区間は、デマンド運行を検討とする。
- 各路線のダイヤは、主要目的施設の利用時間帯を踏まえ設定する。

■路線別の見直し方針

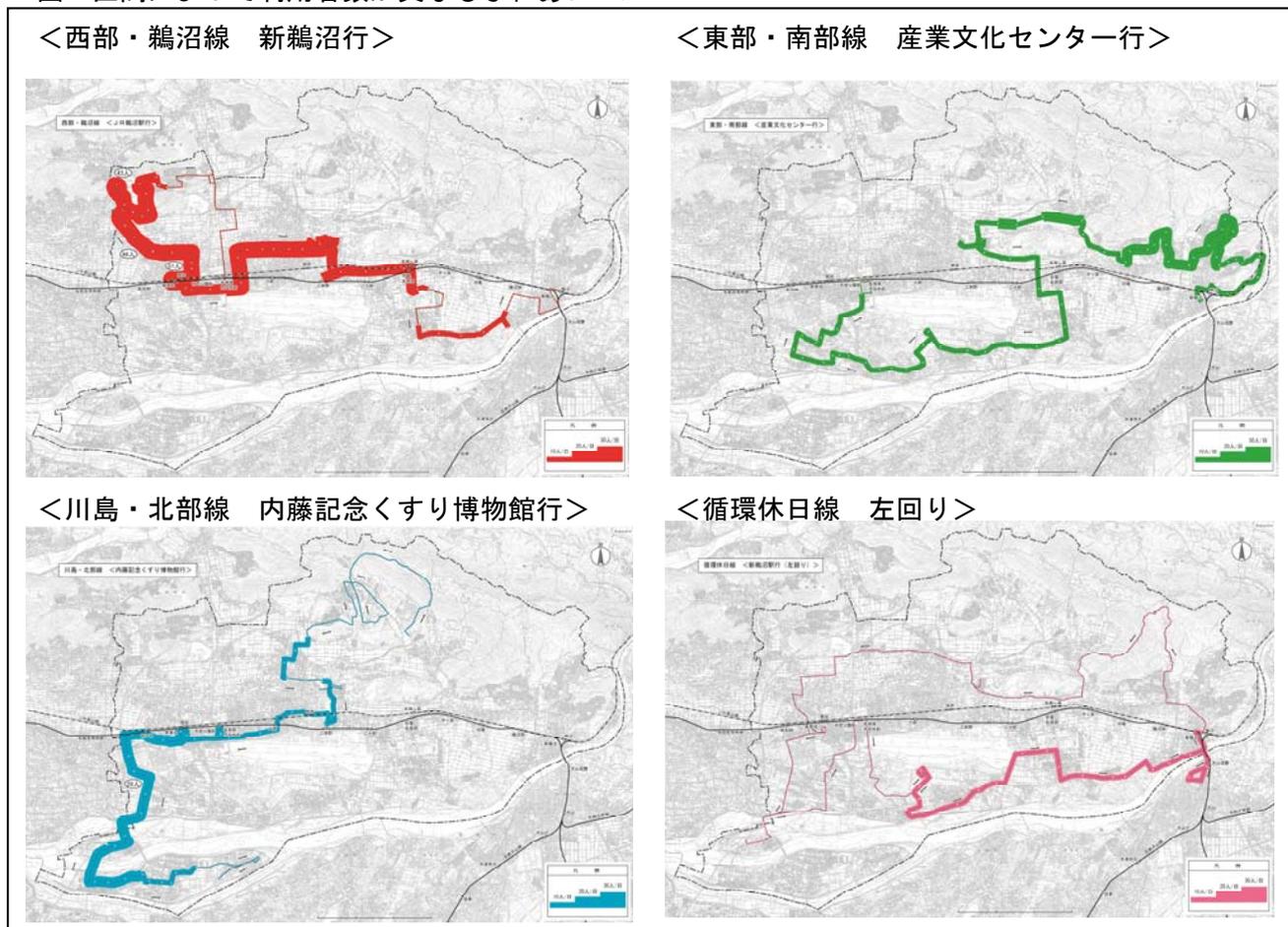
【公共交通軸（路線バス線）】

- 基本的には、現行の路線バスを維持するものとする。

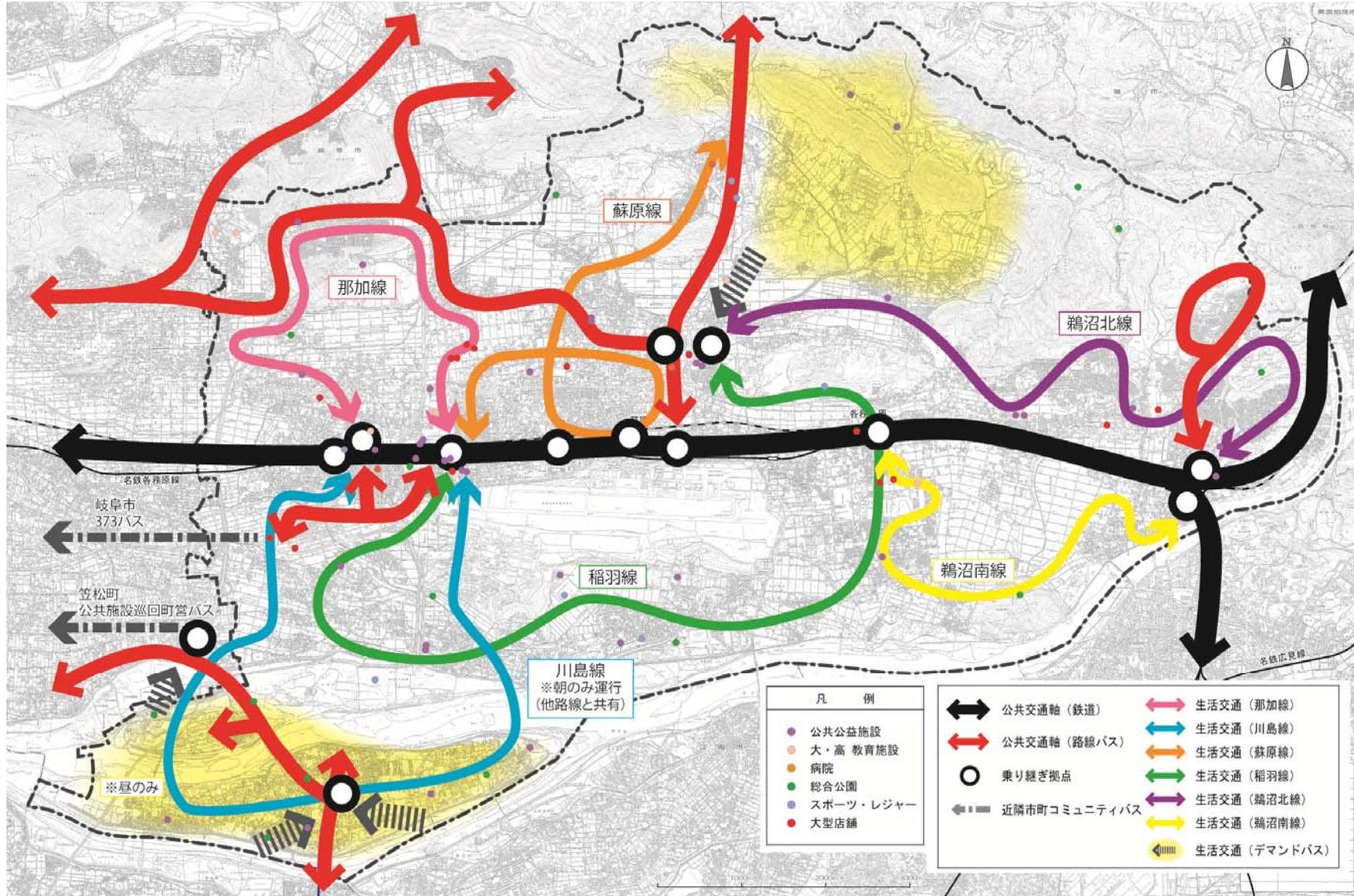
【生活交通（ふれあいバス）】

| | |
|------|---|
| 鵜沼北線 | 市域東部の鉄道以北の地域をサービス圏域とする路線に再編 ● 鵜沼駅～緑苑～八木山～各務～東海中央病院 |
| 鵜沼南線 | 市域東部の鉄道以南をサービス圏域とする路線に再編 ● 新鵜沼駅～市民プール～名電各務原駅～各務ヶ原駅 |
| 蘇原線 | 蘇原地域と市役所、鉄道駅をサービス圏域とする路線に再編 ● 市役所前駅～東海中央病院～蘇原駅～三柿野駅 |
| 稲羽線 | 稲羽地域とグリーンスタジアム、鉄道駅をサービスする路線として再編 ● 東海中央病院～JR 各務ヶ原駅～名電各務原駅～グリーンスタジアム～各務原市役所前駅 |
| 那加線 | 那加・尾崎地域と鉄道駅をサービス圏域とする路線に再編 ● 那加駅～新那加駅～那加～尾崎～各務原市役所駅 |
| 川島線 | 川島地域と鉄道駅をサービス圏域とする路線に再編 ● 各務原市役所前駅～三井～川島～新那加駅～那加駅 ● 朝のみ運行し、昼はデマンド方交通により対応 |
| 不便地域 | ● 鉄道・バスによりサービスされない地域は、デマンド型交通により対応する。 |

図 区間によって利用者数が異なるふれあいバス



■地域公共交通ネットワークイメージ図



3. 公共交通の利用促進策

各務原市が目指すまちづくりの姿の具現化に向け、公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備する必要があります。そのためには、地域と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとします。そして、これら施策の展開にあたっては、個々の施策が連動する中で、市民の交通行動の変容を促すような取組み（モビリティ・マネジメント）として実施していくものとします。

表 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

| 施策等の分類 | 具体的な取り組み | 実施主体 | 関係者の役割 |
|---|--|--------------|--|
| (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 ・ 乗継拠点における総合案内板の設置 ・ バス停案内表示の充実 ・ バスマップ及び分かりやすいダイヤ表示 ・ 各務原市ホームページの充実 等 | 行政・交通 事業者 | ・ 交通事業者の支援の下、各務原市が主体的に実施 |
| | ② 分かりやすいバス系統表示 ・ わかりやすい系統名・バス停名の設定 ・ バス車両、バス停等への系統表示 | 行政・交通 事業者 | ・ 各務原市の支援の下、交通事業者が主体的に実施 |
| | ③ 分かりやすい乗り継ぎ情報提供 ・ 乗り継ぎ拠点における分かりやすい乗り継ぎ情報の表示 | 行政・交通 事業者 | |
| (2) 利用促進を誘導する 施策 | ① 割引運賃・企画切符の導入 ・ ICカードの導入 ・ 回数券の充実 ・ 乗り継ぎ割引制度の導入 ・ 市内全路線の利用が可能な1日乗車券導入検討 | 行政・交通 事業者 | ・ 各務原市と交通事業者の連携の下、それぞれの路線で実施 |
| | ② 待合環境の改善 ・ 乗り継ぎ拠点等における待合環境の改善 | 行政・交通 事業者 | ・ 交通事業者の支援の下、各務原市が主体となって実施 |
| | ③ 環境や利用者に配慮したバス車両の導入 ・ 低公害車両、ノンステップバス等 | 交通事業者・行政 | ・ 交通事業者が主体的に実施 |
| (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 ・ バスを活用したイベント開催等 | 地域住民 | ・ 市のイベントは各務原市が主体的に実施 ・ 地域及び関係団体独自の活動は各務原市の支援の下、地域住民、関係団体が主体的に実施 |
| | ② 関係機関との連携によるバス利用促進 ・ 各務原市の各種イベント時におけるバス利用促進のキャンペーン ・ 商業振興や環境保護を目的とする関係団体と連携 等 | 行政・関係 団体 | |
| | ③ 地域住民による各種活動の実施 ・ バスの乗り方サポート ・ 利用モデルダイヤ作成 ・ バス停付帯施設及び周辺における環境整備、清掃、緑化等 | 地域住民 | |
| | ④ 企業と一体となった取り組み ・ バスの車内広告やバス停名に企業名を用いる時、企業が一体となって地域交通を支える取り組みを実施 | 行政・関係 団体 | |

図 公共交通利用促進施策の事例

商店と連携したバス利用促進事例

▼地域通貨「キララ」

【茨城県土浦市 「キララちゃん」】

協賛店舗で1回1,000円以上の買い物をした場合、当日乗車券と引き換えに地域通貨100円分を贈呈する取り組みを実施している。

資料：土浦市



バスを活用したイベントの事例①：小学生を対象としたバスの乗り方教室

【佐賀県佐賀市 佐賀市営バス】

安全なバスの待ち方、行き先表示の見方についての説明や、バスへ実際に整理券をとって乗りこみ、車内でのマナー、優先席・車いす固定スペースの仕組み、運賃表の見方、降りるときに気をつけることなど、基本的なバスの乗り方を学習する。

▼バスの乗り方教室の様子




資料：佐賀市交通局

バスを活用したイベントの事例②：市のイベントと連携した利用促進策

【愛知県岡崎市】

▼イベントのチラシ

岡崎市秋の市民まつりに合わせて公共交通利用促進キャンペーン「公共交通に親しむ日」を開催している。

まつりの期間中(2日間)は市内路線バス・まちバスの小学生運賃が無料となり、バスに乗ってクイズをといて記念品がもらえるラリーゲームの開催、バスの乗り方教室や運転席記念撮影など、公共交通に親しみでもらうプログラムを企画している。



資料：岡崎市

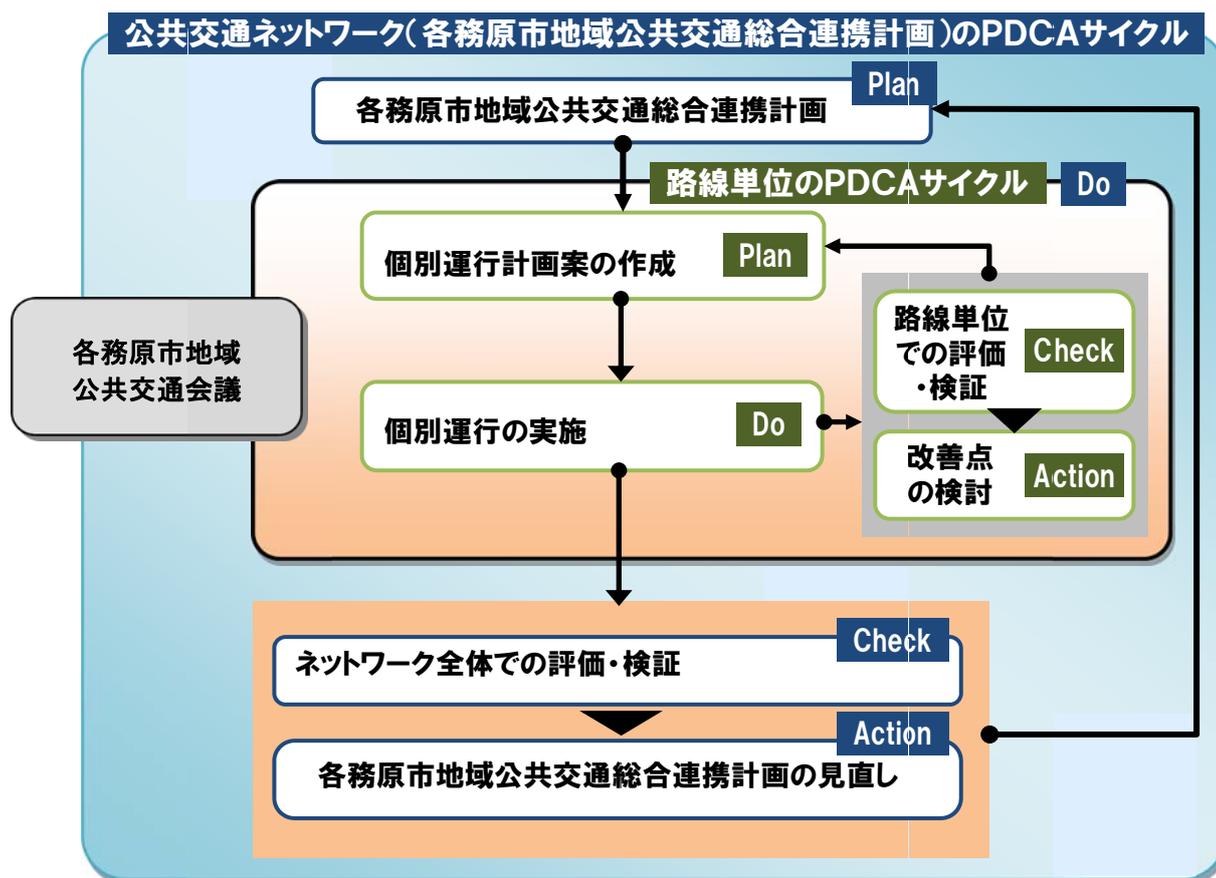
4. 評価及び推進体制

1) 公共交通ネットワーク（各務原市地域公共交通総合連携計画）の評価の基本的考え方

- 公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は、各務原市地域公共交通会議の場で実施します。
- 公共交通ネットワークの評価は、「路線単位での評価」、「ネットワーク全体での評価」の2つの視点に基づき、総合的に評価を行うとともに目標値の達成度を評価・検証します。
- 目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施します。

- 路線単位の評価は、原則1年間の運行を経て評価基準に基づき毎年実施します。
- ネットワーク全体での評価は、個別のバス路線がネットワークとして機能しているかを総合的に評価・検証を行います。

図 公共交通ネットワーク（各務原市地域公共交通総合連携計画）
及び路線単位のPDCAサイクル



2) 路線単位の評価指標及び評価基準

バス路線の評価は、路線維持の考え方に基づく運行主体が中心となり、路線存続の妥当性を判断する「維持基準」と路線の見直しや利用促進に向けた判断基準となる「見直し基準」について検討する。