

## 地域公共交通の課題の整理

### 公共交通のサービス状況

- 運行本数が多い岐阜バス 尾崎団地線、イオンモール各務原線 名鉄バス 一宮・川島線
- 2時間近くになるふれあいバス運行所要時間
- “名鉄各務原線、路線バスと一部区間競合関係にあるふれあいバス
- 公共交通による人口カバー率は96%、一部に公共交通利用不便地区が存在

### 公共交通の利用状況

- 横這いの名鉄各務原線乗降客数
- 駅によって異なる名鉄各務原線定期率
- 名鉄各務原線に比べ、少ない JR 高山本線乗降客数
- 名鉄各務原線に比べ、高い JR 高山本線定期率（那加駅、蘇原駅、各務ヶ原駅）
- 横這いのふれあいバス乗車人員
- 増加傾向にある利用者一人当たり運行経費
- 低下する収支率・増加する市負担額
- 女性がふれあいバス利用の約7割を占める
- 60才以上がふれあいバス利用の55%を占める
- 特に東部・南部線は高齢者が7割を占める
- 循環休日線は、公共施設利用者が約26%と多い
- 通院・通学・買物目的が多い
- ふれあいバスを利用しない理由は、“利用方法・運行時間・ルートなどをよく知らない”が最も多い

### 公共交通に関する市民意向

- 自動車利用が主体であるが、日常の交通手段として重要な役割を果たす公共交通機関
- JR 高山本線の運行本数等鉄道としてのサービス水準に対する不満が高い
- 名鉄犬山線、各務原線とも鉄道のサービス水準には満足しているものの、運賃や駅アクセス利便性に対する不満が高い
- 路線バスは、運行本数、運行時間帯及び運賃に対する不満が高い
- ふれあいバスは、運行本数、行きたい方向とバスルートの整合性、乗り継ぎの利便性に対する不満が高い
- 市縁辺部に位置する各務、八木山小学校区、川島小学校でふれあいバスに対する不満度が高く、特に八木山小学校区では改善により新たに利用するとする人の割合が高い。一方、川島小学校区においては、一宮方面との繋がりが強く、路線バスに期待する声大きい
- ふれあいバスについてはその必要性も認めながら、負担の軽減を求める声も大きい
- ふれあいバスに期待する役割は“交通不便者にとっての移動手段”、“路線バス利用不便地区の移動手段”、“通院・買物等日常の移動手段”
- 見直しに向けた住民参加については賛成であるが、参加は考えていないとする人が55%
- 期待する交通将来像は、1位“都市間を鉄道で移動しやすいまち”、2位“鉄道駅や中心市街地へバスで便利に移動できるまち”と公共交通に期待する人が多い

### 運転手ヒアリングからみた問題（H23.3時点）

- 東海中央病院利用が2便（東部・南部線、西部・鶴沼線）に集中しており、高齢者が立って利用している
- 高速バスとは乗り継げるダイヤ設定となっていない（西部・鶴沼線）
- 東部・南部線、西部・鶴沼線とも産業文化センター行きという表示となっているため、乗りたい便を間違える人が多い
- 団地と駅・病院・高校（東部・南部線、西部・鶴沼線）、観光施設と駅（循環休日線）という需要が多い

### 各務原市の地域公共交通の課題

#### ■バスによるアクセス市内移動需要への対応に向けた公共交通相互の連携強化

市内には、鉄道駅16駅が存し、民間路線バスが11路線、ふれあいバス4ルートが設置されている。その中で、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（1時間40分～2時間15分）が長いいわゆる長大路線となっている。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、現在、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の形成が課題である。

したがって、これからは鉄道や路線バス、ふれあいバスが果たすべき役割を明確にするとともに、これらが相互に連携し合い、一体的に機能する公共交通ネットワークの形成を図る必要がある。

#### ■鉄道と路線バスを公共交通軸とした地域公共交通体系の維持・活性化

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（H24 現在 702 円）、収支率は年々悪化（H24 現在 11.9%）する傾向にある。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るが、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、すぐに公共交通利用に転換するとは言い難いこと、また通勤・通学など発生頻度の高い交通需要が減少することにより、公共交通利用者の減少がさらに加速する懸念がある。公共交通利用者の減少は、本市の都市交通の基幹軸として機能している鉄道や路線バスの維持を困難にする危険性を有している。

一方、見直しに向けた住民参加については賛成であるが、参加は考えていないとする人が55%を占めていることから、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・活性化に向けた取り組みを戦略的に実施していく必要がある。

#### ■住宅団地の高齢化に伴う移動手段確保等の市民の移動ニーズに応じたサービスの提供

ふれあいバスの利用者の約55%は60歳以上が占めており、特に緑苑、鶴沼台、新鶴沼台等の住宅団地を経由する東部・南部線は約70%が60歳以上となっており、高齢者の重要な移動手段として機能しているものと考えられる。

また、西部・鶴沼線は多様な利用目的、東部・南部線は買物・通院、川島・北部線は買物利用、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る。

したがって、ふれあいバスについては、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バス、デマンド型乗合タクシーなどの新たな公共交通手段の導入について検討する必要がある。

#### ■公共交通の利用促進に向けた利用者目線の情報提供

「ふれあいバスに関するアンケート（H21）」によると、ふれあいバスを利用していない理由として最も多かった答えが“利用方法、運行時間、ルートなどをよく知らない（約32%）”となっている。これは、ふれあいバスに限らず、路線バスなどのバス交通に関する適切な情報が提供されていないことを意味している。

公共交通の利用促進向けには、路線単体の運行情報に留まらず、乗り継ぎ情報など利用者目線でわかりやすい情報提供を実施していく必要がある。



図 各務原市の地域公共交通課題図

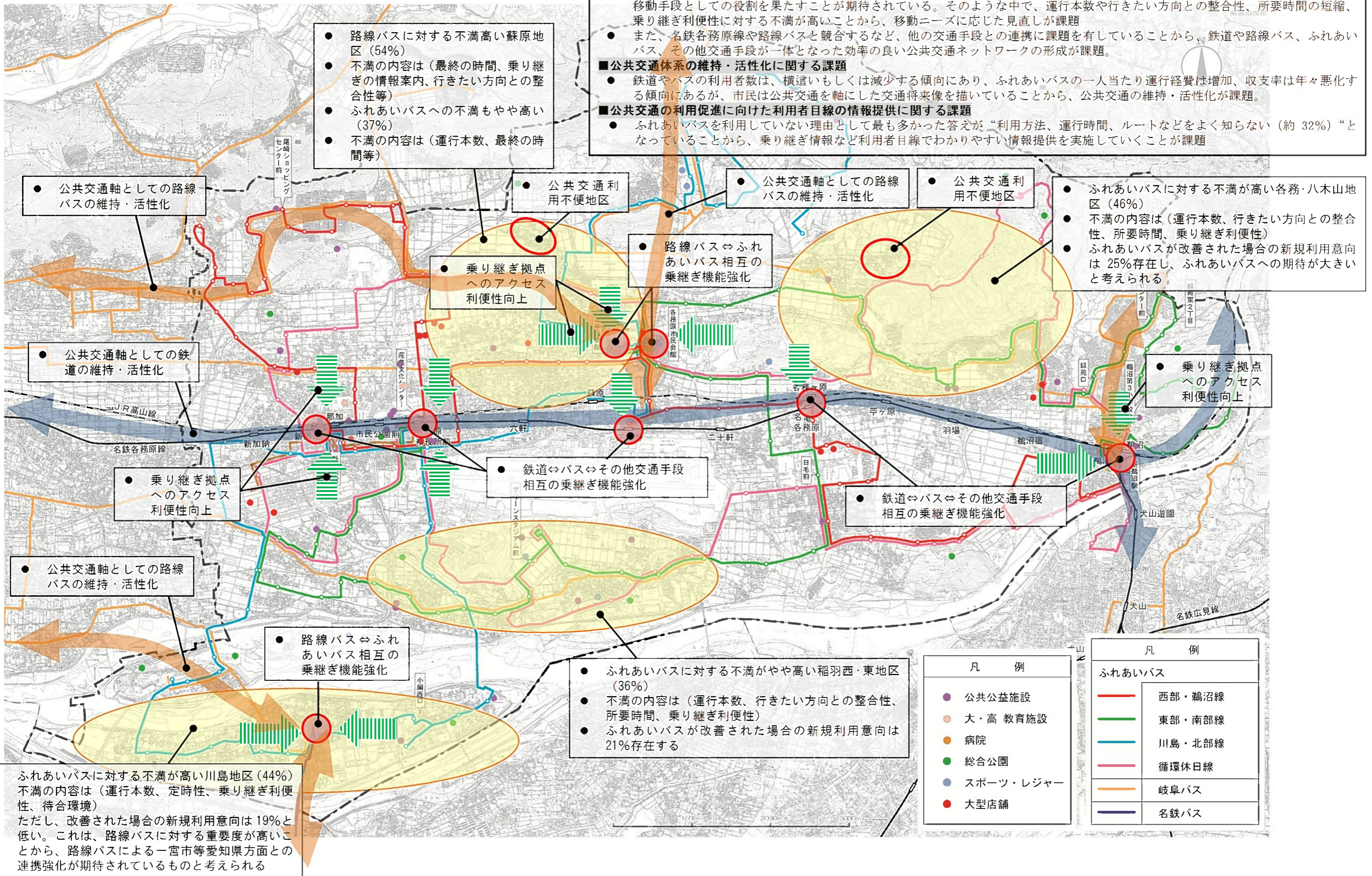




図 公共交通によるカバーの状況（夜間人口ベース）

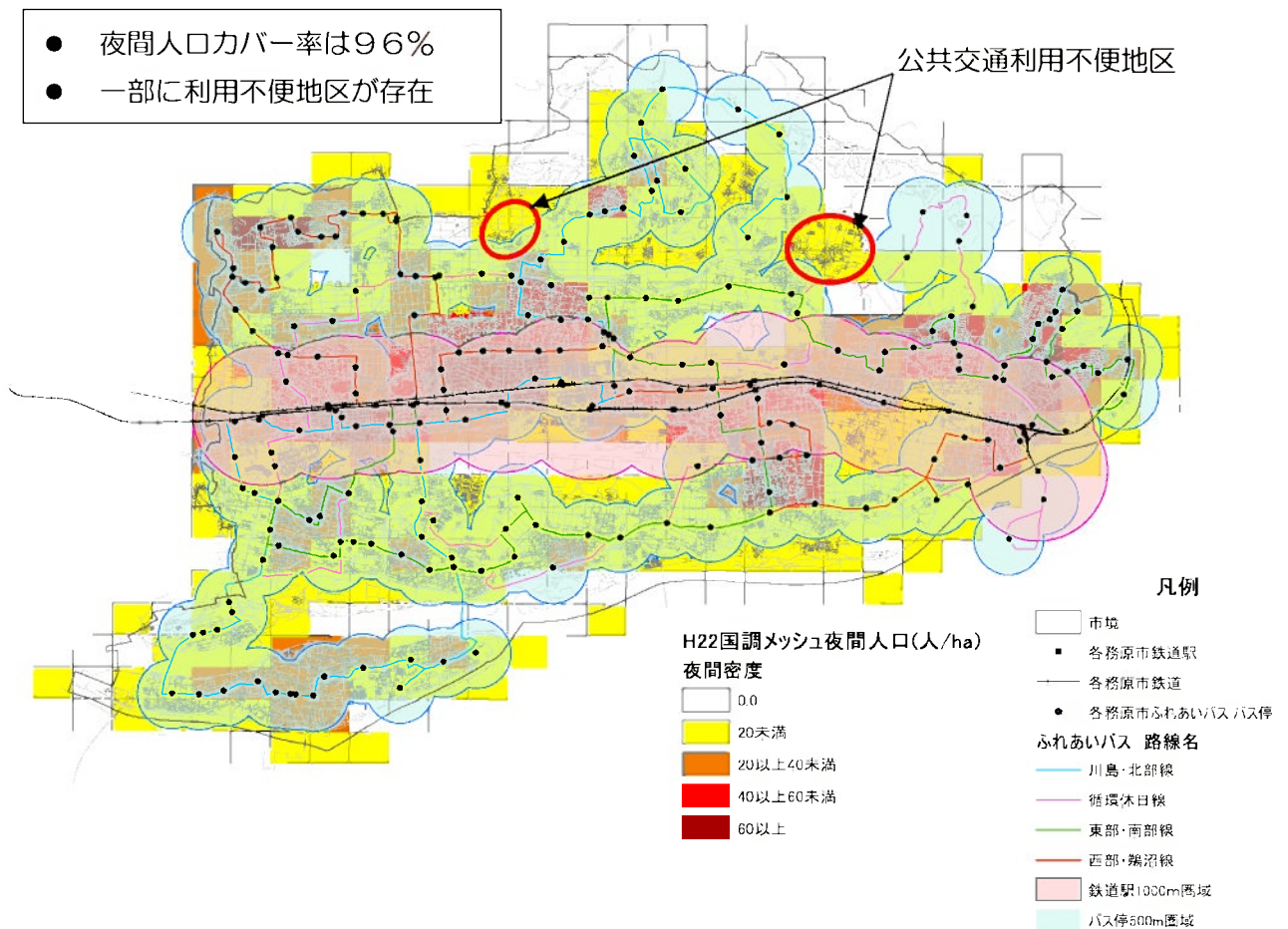


図 公共交通によるカバーの状況（高齢者[65歳以上]人口ベース）

