

令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
 (及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

各務原市地域公共交通活性化協議会 (各務原市)

平成25年11月25日設置

平成27年	8月	各務原市地域公共交通網形成計画	策定
令和2年	4月	〃	後期計画 策定

令和3年	5月12日	フィーダー系統 確保維持計画策定等
令和5年	1月17日	令和4年度評価結果送付

1. 【Plan】 協議会等が目指す地域公共交通の姿

■ 各務原市の地域特性、背景

- ・ 市域は87.81km²で、市域の多くが平地
- ・ 人口は145,661人（令和4年11月1日時点）、人口減少や高齢化が進展

■ 計画の方針等

基本理念：「公共交通を利用して、皆が健康で、安心かつ快適に暮らせるまち」

計画期間： 令和2年4月～令和7年3月

※基本方針は次頁にて取り組み状況と併せて記載

■ 各務原市の公共交通ネットワーク

- ・ 鉄道を軸とした公共交通網
- ・ 駅から遠い地域は幹線系統バスが運行
- ・ 市全域を乗用タクシーが運行
- ・ 民間路線を補完する生活交通としてコミュニティバスを運行（デマンド含む）



2. 【Do】 目標達成に向けた公共交通に関する主な具体的取組

※現行計画の基本方針ごとの取組状況

■ 交通体系の姿を共有し、市民、交通事業者、行政が三位一体の取り組みの推進

- ・ 毎年開催する地域住民との懇談会（R4：全12会場／90人参加）
- ・ 複数タクシー事業者と連携したチョイソコの輪番運行・意見交換会の開催
- ・ **名鉄、岐阜バス、観光施設と連携**したデジタルチケットの発行

デジタルチケットの実績

販売期間 R4.7.16～8.31

販売実績 計73枚

実施後、観光施設等も交えた意見交換会を開催

- ・ デジタルチケット自体の認知度向上が必要
- ・ クレジット決済のみのため、学生が使えない



■ 各公共交通が連携を図り、一体的なネットワークを維持

- ・ 鉄道駅前の**バスロータリーの整備**を実施（R4.4 新那加駅北口）
- ・ 岐阜バス・ふれあいバスの他社交通系ICカード導入に向けた運賃箱改修（市補助）
- ・ チョイソコへ交通系ICカード決済導入

■ 増大・多様化するニーズに応じたサービス提供

- ・ バス路線新設に対する補助事業（補助率10/10・上限10,000千円）を創設
 ➔ **「笠松川島線」新設**（川島－笠松駅・松波総合病院を往復5便）
- ・ チョイソコの本格運行及び**須衛・各務・八木山エリア**の追加（R4.10～）
 チョイソコ2地区で、会員数758人、延べ利用者数6,558人（R4.11.17時点）



■ 将来を見据えた持続可能な公共交通の供給体制の確保・維持

- ・ 立地適正化計画を策定（R4.4.1）し、居住誘導施策としてふれあいバスを位置付け

3. 【Check】 計画の目標の達成状況とその理由についての考察

■ 網計画で示す成果指標・達成状況

内容	現状(計画策定時)	目標指数	現状
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	12,936千人(R3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	22万人(R4年度)
公共交通利用の不満割合	26%(H25年)	現状未滿	20%(H30年)

■ ふれあいバス路線 (区域) ごとの実績

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 (国庫補助対象路線は**橙色**)

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	鶴沼線	40,989 (+537)	7.3 (+0.1)	県補助		A
	那加線	28,046 (▲97)	7.7 (±0.0)	県補助		A
	稲羽線	37,221 (+5,393)	8.5 (+1.2)	県補助		A
	川島線	40,703 (+6,959)	12.0 (+2.1)	地域間幹線		A
	蘇原線	49,081 (+3,461)	7.2 (+0.5)	フィーダー	49,000人/年、7.0人/便	A
	東西線	17,332 (+951)	7.6 (+0.2)	フィーダー	15,000人/年、6.0人/便	A
	朝夕便	2,474 (+342)	5.1 (+0.7)	県補助		A
ふれあいタクシー	須衛・各務	2,754 (+129)	1.26 (+0.03)	県補助		A
チョイソコ	鶴沼南	3,527 (+1,746)	1.27 (+0.05)	県補助		A
全体		222,127 (+19,421)	バス：7.9 (+0.7)		200,000人/年	A

■ 評価指標に対する分析

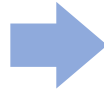
- ・ふれあいバス路線全体では**前年対比で約9%増**で、コロナ禍前（R1年度）の90%相当まで回復
- ・川島線は、7～9月の**観光・商業施設の利用**が増加、夕方の**通学（勤）、買い物の帰路利用**（※）が増加
（※）令和元年10月に増便した 市役所前駅行5便目（17:50発）の認知度が徐々に高まり、鉄道駅やイオンモールから川島地区への利用（帰路）が増加したものと考えられる。
- ・稲羽線はコロナ禍で減少していた**通学利用が回復**、空宙博への観光利用も増加
- ・チョイソコは、会員数も毎月増加しており、**定期的な企画**や**スポンサー施設等での周知**効果が大きい
- ・ただし、ワクチン接種の移動支援に伴い、接種券提示で運賃無料を実施した期間があるため、全路線とも**一時的な利用増加が含まれている**ことは留意

現状の到達状況・課題

今後の取組方針

利用者数減少による公共交通網の縮小

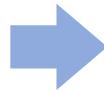
- ・ふれあいバスは利用者数の指標を達成
- ・一方、鉄道等では、利用者数がコロナ禍以前まで戻っていない



- ・鉄道や路線バスも含めた利用促進施策の展開
 - ・観光等、利用目的となり得る施設や事業者との連携
- ⇒鉄道や路線バスも含めた公共交通の利用者数増加を目指す

乗継利便の向上

- ・（再掲）鉄道等では利用者数はコロナ禍以前まで戻っていない
- ・幹線系統の利用減少や事業縮小は、ネットワーク全体の維持・確保に影響



- ・JR蘇原駅や市役所前駅等、主要駅の駅前整備を推進
 - ・交通系ICカードの利用環境を整備し、支払いの手間や負担を軽減（2024年 春）
 - ・那加線、鶉沼線を増便・拡充し、鉄道等との乗継強化
- ⇒当市の特徴である鉄道を軸にした公共交通網をより強固なものとし、公共交通全体の利便向上を目指す

新たな公共交通計画の作成

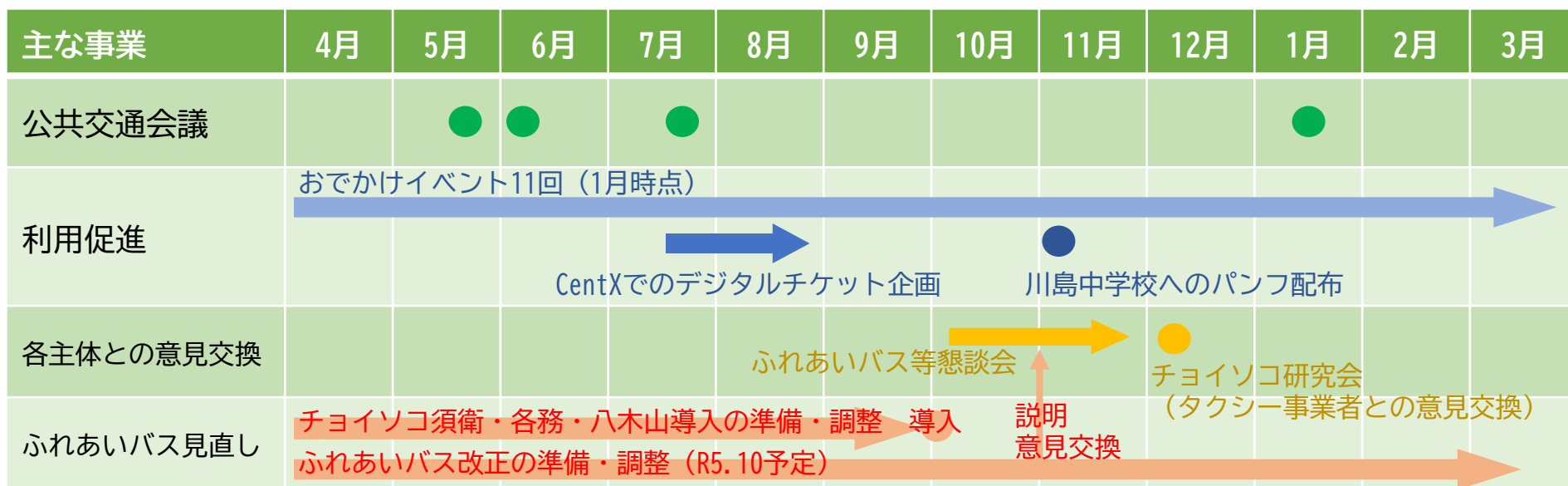
- ・コロナ等の社会情勢の変化や立地適正化計画の策定等、情勢の変化が大きい
- ・路線新設やチョイソコの導入、今後の改正予定を見据えた市の方針策定が必要



- ・地域公共交通計画を策定
（R5年度中に策定作業・R6年度より運用開始予定）
- ⇒実態や今後の方針を踏まえた計画を策定し、当市における公共交通体系をあらためて設計する

年度	二次評価結果	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
前回	川島地区から笠松駅等をつなぐ新たなバス路線について、継続的な運行が実現するよう運行事業者と連携した取り組みがなされることを期待します。	市内観光施設と連携したデジタルチケット企画を通して、路線の周知と利用促進に取り組んだ。 また、川島中学校にて高校通学で利用できる路線の周知パンフレットを配布した。	継続的な利用促進や周知活動を実施するほか、交通系ICカード（10カード）の利用環境整備に取り組みながら、鉄道との乗り継ぎ利用の利便向上を図る。
	チョイソコについては、引き続きタクシー事業者やスポンサー企業などと連携してより利便性の高いものとしていただくことを期待します。	チョイソコについて、エリアの拡大に伴い、新たなスポンサー13社を獲得し、利便性向上を図った。	継続的にスポンサーや地域主体と連携した利用促進に取り組み、地域に根付いたサービス展開を目指す。
	市内を運行する地域間幹線系統のうち輸送量が低迷している系統について、現状や問題意識を県・関係市町村・関係事業者と共有すると共に、当該系統の必要性に応じ、利用促進や系統維持に向け県や関係者と連携して取組を実施されるよう期待します。	県公共交通協議会等へ出席し、情報交換を図ったほか、デジタルチケット企画では国、県、笠松町等への周知依頼等も実施しながら連携した事業に取り組んだ。	県公共交通協議会等にて継続的に情報交換や意見交換を実施し、情報の把握に努める。 また、今後の利用促進等においても国、県、関係者への情報展開や協力を仰ぐ。
前々回	ふれあいタクシー鵜沼南への新システムを活用したデマンド交通の導入について、地域の全ての交通事業者や関係者との強固な協働、地区住民への新たな利用ニーズの創出などを行い、実施したことを評価します。	継続的に市内タクシー事業者との意見交換や、スポンサーと連携したお出かけ促進企画を開催。運行エリアの地域包括支援センターとも連携した事業周知により、会員や利用者数が増加。	実証運行を踏まえ、本格運行以降も継続的に複数事業者による輪番制を維持し、タクシー事業者とも連携した事業を推進する。 お出かけイベント等も継続的に実施予定。
	今年度からスタートした網形成計画（後期）の各施策・事業が適切に実施されることを期待します。	引き続き、鉄道を軸とした事業を推進したほか、利用促進等においても交通事業者や地域住民等、様々な主体と連携し、三位一体の取り組みを進めた。	立地適正化計画の策定等、新たな市の方針を踏まえて、新たな計画を策定する。

※前回：令和4年3月10日、前々回：令和3年3月1日



【協議会の実施状況】

第34回協議会（令和4年度第1回） 令和4年5月27日

主な議題：地域公共交通確保維持改善事業計画、前年度事業の報告、チョイソコ須衛・各務・八木山導入

第35回協議会（令和4年度第2回） 書面審査（令和4年6月1日 決議）

主な議題：ふれあいバス等の未就学児の運賃改定について

第36回協議会（令和4年度第3回） 書面審査（令和4年7月22日 決議）

主な議題：岐阜バス「ホリデーパス」の設定変更について

第37回協議会（令和4年度第4回） 令和5年1月13日

主な議題：自己評価、チョイソコ実証運行の実績報告及び評価、ふれあいバス等懇談会の改正結果

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和5年1月13日

協議会名: 各務原市地域公共交通会議

評価対象事業名: 生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持計画)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
【補助対象となる事業者名等の名称を記載】	【系統名・航路名・設備名、運行(航)区間、整備内容等を記載(陸上交通に係る確保維持事業において、車両減価償却費等及び公有民営方式車両購入費に係る国庫補助金の交付を受けている場合、離島航路に係る確保維持事業において離島航路構造改革補助(調査検討の経費を除く。)を受けている場合は、その旨記載)】	【事業評価の評価対象期間において、前回の事業評価結果をどのように生活交通確保維持改善計画に反映させた上で事業を実施したかを記載】	A・B・C評価 【計画に基づく事業が適切に実施されたかを記載。計画どおり実施されなかった場合には、理由等記載】	A・B・C評価 【計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成されたかを、目標ごとに記載。目標・効果が達成できなかった場合には、理由等を分析の上記載】	【事業の今後の改善点及びより適切な目標を記載。改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く記載。特に、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか(方向性又は具体的な内容)を必ず記載すること。】 ※なお、当該年度で事業が完了した場合はその旨記載
岐阜乗合自動車株式会社	ふれあいバス蘇原線	平成27年10月より運行しており、毎時のパターンダイヤや商業施設、総合病院への乗り入れにより、市内ふれあいバス路線でも最も利用者数が多い路線となっている。令和4年度は、感染症対策の徹底及びその周知を図りながら継続的な運行を実施した。	A 計画どおり事業は適切に実施	A 【目標値】 乗車人数49,000人/年(7人/便)以上 【結果】 乗車人数49,081人/年 7.2人/便	・継続的に運行し、地元イベントでのPR等に取り組み、目標値を達成。 ・引き続き感染症対策を実施しながら継続的に運行する。 ・また、今後、ふれあいバス那加線との乗り継ぎ確保を検討し、さらなる利便性向上を図る。
岐阜乗合自動車株式会社	ふれあいバス東西線	通学や通院利用が多い利用実態を踏まえ、令和元年10月より17時以降の利用が少ない便を廃止し、継続的に運行。昨年度とほぼ横ばいで、減便後も通学等に必要路線として一定の利用が継続的にあった。	A 計画どおり事業は適切に実施	A 【目標値】 乗車人数15,000人/年(6人/便)以上 【結果】 乗車人数 17,332人/年 7.6人/便	・同路線は通学利用が多く、コロナによる休校等が減ったことで利用が回復。 ・今後も感染症対策を徹底し、通学需要を主な対象とした日常生活の交通手段として継続運行していく。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月13日

協議会名:	各務原市地域公共交通会議
評価対象事業名:	生活交通確保維持改善事業(地域内フィーダー系統確保維持計画)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>本市総合計画において“笑顔があふれる元気なまち”を将来都市像として掲げ、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を目指している。</p> <p>公共交通については、総合計画と整合性を保ちつつ、公共交通網形成計画を策定している。</p> <p>形成計画において、鉄道やバスを利用して、皆が健康で、安心かつ快適に暮らせるまちの実現を目指しており、市民、交通事業者、行政が三位一体となり、公共交通ネットワークを育んでいく必要がある。</p>