

令和5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)

羽島市地域公共交通協議会 (羽島市)

平成27年1月21日設置

令和2年3月 羽島市地域公共交通網形成計画策定
(計画期間：令和2年4月～令和7年3月)

令和4年6月28日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和6年1月19日 令和5年度評価結果送付

地域の特性・概要・公共交通の取り組みの背景

- 岐阜羽島駅を交通結節点として、広域的には鉄道や路線バスが、地域内ではコミュニティバスが運行
- 高齢化の進展に伴い、都市間移動や日常生活の足として、各地域の移動ニーズにも対応した商業施設・医療施設等へのアクセスの確保が一層重要
- 令和2年3月策定の「羽島市地域公共交通網形成計画」に基づき、当該計画が掲げる本市の地域公共交通目指す将来像である「人と暮らしをつなぎ、みんなで支えあう地域公共交通体系の構築」の実現に向けた取り組みを実施

羽島市地域公共交通網形成計画(令和2～6年度)

基本理念 『人と暮らしをつなぎ、みんなで支えあう地域公共交通体系の構築』

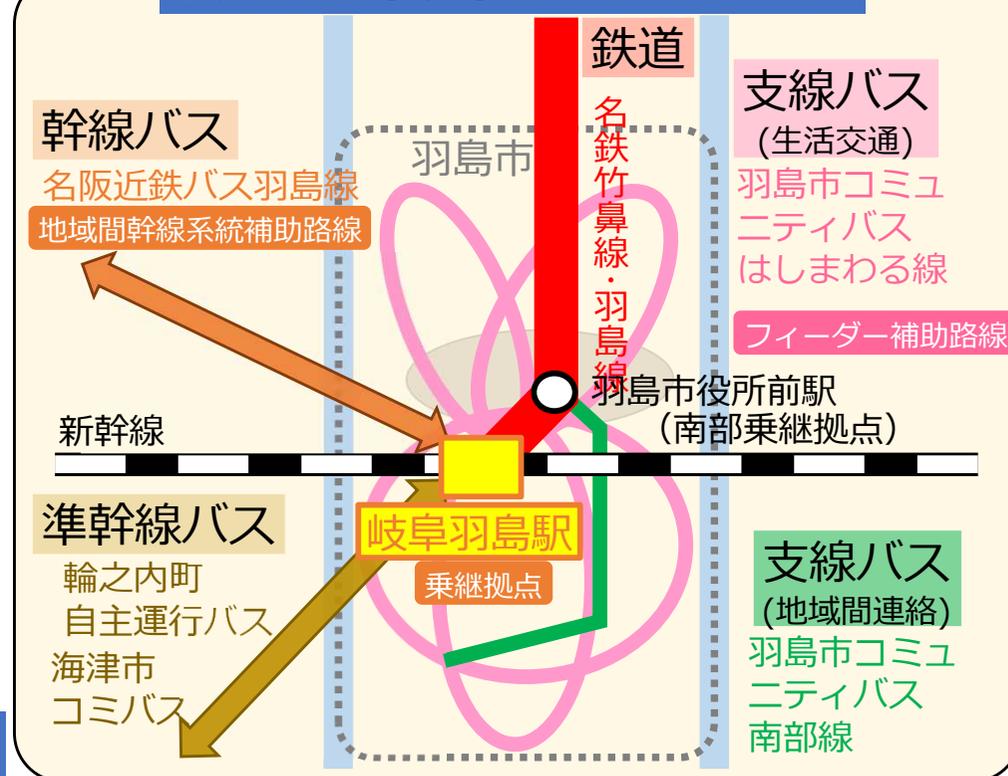
目標

- ① みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現
- ② 人の交流やにぎわいを生み、まちを活性化させる公共交通の実現
- ③ みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現
- ④ みんなが協力して支えあう公共交通の実現

令和6年1月

地域内フィーダー系統補助の必要事項を記載し、「羽島市地域公共交通計画」に名称変更

公共交通ネットワークイメージ



主要な施策

- 公共交通のPR
- GTFS-JPの整備
- バスロケーションシステムの導入
- デジタルサイネージの設置
- 高校生の通学に対する補助
- 運転免許証自主返納支援事業
- 多様な主体との連携による利用促進策
- 運転手確保対策の実施

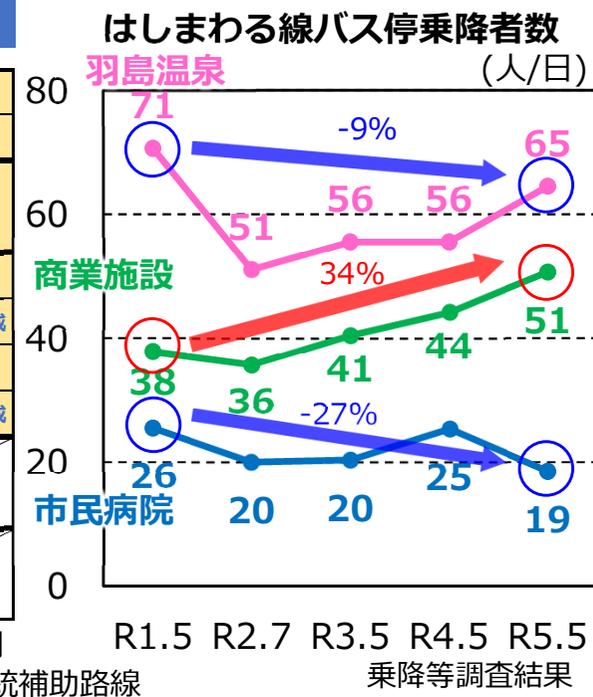
取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察
公共交通のPRの実施	イベントや市の行事等、様々な機会を捉えて、公共交通のPRを実施	<ul style="list-style-type: none"> 市内のイベントでコミバス車両展示・乗車体験・記念撮影会、デマンド型交通「mobi」のPR・利用者登録会を実施（参加人数：約400人） 市内各戸配布される無料タウン情報誌に「mobi」に関する情報を掲載 	公共交通への関心やデマンド型交通「mobi」の認知度アップにつながった。
	中学生を対象としたコミュニティバスの説明会を開催	中学校（2校）で開催。（参加人数：約180人）	コミュニティバスを通学手段の選択肢の一つとして認識してもらった一助となった。
ICTを活用した情報発信	GTFS-JPを活用した「バスロケーションシステム」を導入	令和4年11月より、羽島市コミュニティバス南部線でバスロケーションシステムの試験運用を開始。 令和5年6月より全線に拡大し本格運用開始。	本格運用開始の効果を注視するとともに、認知度向上のためPRを図っていく必要がある。
多様な主体との連携による利用促進策の実施	コミュニティバス車内にデジタルサイネージを設置し、行政情報・有料広告等を放映	令和4年12月より、デジタルサイネージの設置及び放映を開始。 コミュニティバス以外にも選挙、マイナンバー等の行政情報を発信する場を提供。	紙媒体からデジタルに転換したことによる環境負荷低減や地元企業の 広告掲載による収入増 につながった。



取組名称	取組の概要	実施結果	実施結果の考察
公共交通利用ガイドの発行	名鉄の減便に伴う南部線のダイヤ改正のため「公共交通利用ガイド」を作成し公共施設等に配布 英語表記のガイドを作成し市ホームページに掲載	令和5年3月の南部線のダイヤ改正内容を反映したマップを8,000部発行し駅や主要施設にも設置、南部線沿線の34自治会には概要を文書回覧	公共交通のダイヤ改正等の情報を迅速に市民・利用者に提供したことで、 ダイヤ改正の周知不足に関する苦情はなかった。
高校生の通学に対する補助の実施	コミュニティバスの通学定期券購入費用の一部を補助	令和4年度に比べて令和5年度の申請件数が増加(63件→82件)	通学の利便増進及び公共交通機関の利用促進に資した。
運転免許証自主返納者等への特典付与	運転免許証自主返納者等を対象に、コミュニティバス無料乗車証等を交付	令和4年度に比べて令和5年度の申請件数が減少(84件→65件)	免許返納者数が減少傾向(岐阜運転者講習センターに確認)にある中、自家用車から公共交通への転換促進に資した。
地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築	先進技術を有する民間事業者と地域の運行事業者が、共同で新たな公共交通(デマンド型交通「mobi」)を提案・実践	令和5年10月から運行開始し、利用者数は約800人/月で推移	今後、認知の高まりによる利用者数の増加が見込まれる。1～3年の実証実験を経て本格運行を目指す。実験データを公共交通の検討に活用する。
運転手確保対策の実施	交通事業者による運転手募集の情報提供や2種免許取得支援の実施	運行会社がデマンド型交通「mobi」の求人募集し、2名の運転手を新規に確保	デマンド型交通「mobi」の導入により、 地域公共交通の担い手を確保することができた。

生活交通確保維持改善計画（R4.6策定）における目標値の達成状況

路線名	年度	実績値									目標値		
		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R5	
★はしまわる線 (旧・市内線)		39,325 (前年比)	35,754 (-9%)	41,552 (+16%)	49,587 (+19%)	45,911 (-7%)	43,851 (-4%)	33,333 (-24%)	33,919 (+2%)	37,860 (+12%)	41,567 (+10%)	>39,980	達成
東・はしまわる線				3,828	8,785	7,878	7,021	6,495	6,669	6,782	7,333	>6,400	達成
西・はしまわる線				4,325	8,387	7,808	7,250	5,515	5,406	5,342	5,959	<6,610	未達成
中・はしまわる線				2,027	13,524	13,654	13,615	9,442	10,767	12,864	15,040	>12,410	達成
温泉・はしまわる線				13,239	18,891	16,571	15,965	11,881	11,077	12,872	13,235	<14,560	未達成
南部線		103,781 (前年比)	97,253 (-6%)	80,268 (-17%)	62,461 (-22%)	62,819 (+1%)	57,492 (-8%)	42,974 (-25%)	39,161 (-9%)	44,671 (+14%)	48,642 (+9%)		
合計		143,106 (前年比)	133,007 (-7%)	121,820 (-8%)	112,048 (-8%)	108,730 (-3%)	101,343 (-7%)	76,307 (-25%)	73,080 (-4%)	82,531 (+13%)	90,209 (+9%)		



目標値の達成状況に関する考察

新型コロナウイルスの影響で減少

はしまわる線

- 令和2年度及び3年度はコロナ禍の影響で利用者が大きく減少したが、その後は回復傾向。
- 令和元年5月と令和5年5月の主要なバス停別乗降者数を比較すると、羽島温泉の乗降者数はコロナ禍前の92%程度まで回復。また、商業施設は34%増とコロナ禍前の水準を超えて増加傾向が続いている。一方、市民病院の乗降者数は27%減と減少。

南部線

- コロナ禍の影響が出る前から、高校生の減少により利用者数の減少が続いている。
- コロナ禍の影響による減少は、特に通学時間帯で顕著であったが、令和5年5月は高校生の利用が概ねコロナ禍前の水準まで回復。

自己評価

評価について、令和6年1月19日に地域公共交通協議会で承認

羽島市地域公共交通網形成計画（R2.3策定）における評価指標

計画目標	評価指標	実績値			目標値	考察
		R3	R4	R5	R6	
みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現	利用者数(人/年) ・名鉄竹鼻線・羽島線 ・名阪近鉄バス羽島線 ・羽島市コミュニティバス	155万7,328 14万6,374 7万3,080	166万6,183 15万1,855 8万2,531	177万2,649 16万3,641 9万0,209	204万0,000 15万3,000 10万2,000	【未達成】 ・コロナ禍の落ち込みから戻りきれていないものの、増加傾向が見られる。
	商業施設・市民病院の乗降者数(人/日)	61	70	69	65	【達成】 ・主に商業施設を目的とした利用増により目標値を上回った。
人の交流やにぎわいを生みまちを活性化させる公共交通の実現	中心市街地のコミュニティバス乗降者数(人/日)	278	321	366	390	【未達成】 ・コロナ禍の落ち込みから戻りきれていないものの、着実に回復基調にある。
	交通結節点であるJR岐阜羽島駅での乗り継ぎ利用者数(人/日)	21	20	24	25	【未達成】 ・コロナ禍の落ち込みからほぼ回復するものの、わずかに目標値を下回った。
みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現	出前講座・乗車体験会の開催回数(回/年)	1	1	2	12	【未達成】 ・住民と対面で開催する性質上、依然としてコロナ禍の影響で開催回数が少なくなっている。
みんなが協力して支えあう公共交通の実現	協働・連携した取組数(件)	0	1	2	5年間で5件以上	【未達成】 ・民間提案によるデマンド型交通「mobi」の実証実験の実施。 ・デジタルサイネージの有料広告掲載を通じた企業による支援。

計画目標の現在の到達点	今後の取組方針
<p>■ 利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ はしまわる線の利用者数は、コロナ禍の影響による利用者数の落ち込みから徐々に回復し、令和5年度時点では令和元年度の95%まで回復。 ・ 南部線の利用者数は、コロナ禍の影響が出る前から、継続して利用者数が減少しており、コロナ禍の影響による利用者数の落ち込みから徐々に回復するも、令和5年度時点では令和元年度の85%までの回復に留まる。 <p>→ コロナ禍後の新たな生活様式の定着等により、バス利用者数の完全回復は難しいとも考えられるため、新たな公共交通の実証実験を導入。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和5年10月から運行開始したデマンド型交通「mobi」の利用者数は、約800人/月で推移。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな公共交通利用者を獲得するため、従来のコミュニティバスとは異なる公共交通手段として、デマンド型交通「mobi」の実証実験（民間提案事業）を実施し、市民ニーズの把握、既存の公共交通との相乗効果、外出機会の創出による地域活性化等について実験データを活用した今後の公共交通のあり方を検討していく。 ・ 南部線は、中学校での進路説明会において学生や保護者に対して、公共交通を利用した岐阜、名古屋方面への通学方法のPRや高校生通学定期券補助の継続実施により、バスを利用した高校通学の更なる促進を図る。
<p>■ PR事業の実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内のイベントでコミバスの車両展示・乗車体験・記念撮影会、デマンド型交通「mobi」のPR・利用者登録会を実施に加え、市内各戸配布される無料タウン情報誌への「mobi」に関する情報の掲載など、PRを図ることができた。 ・ バスロケーションシステムやデジタルサイネージの導入により、公共交通等に関する情報提供機会の拡大を図ることができた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幅広く公共交通の関心を高めるため、イベント、学校行事など様々な機会を捉え、公共交通のPR・利用促進を図る。 ・ 地域のコミュニティセンター等で少人数の「mobi」説明会を実施し周知を図る。 ・ GTFSを活用した検索システム等への対応、バスロケーションシステム、デジタルサイネージなど、ICTを活用した情報提供を行う。

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	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステム（南部線）・デジタルサイネージを導入し、乗り継ぎ・遅延情報などをわかりやすくする環境整備に取り組まれたことを評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年6月にバスロケーションシステムをコミュニティバス全線に本格導入した。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の意見を把握するなど、システムの導入による効果検証を実施していく。
	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムをコミュニティバス全線に本格導入し、さらなる利便性向上につながることを期待する。 		
	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に親しんでいただく取り組みとして、イベントでのバス車両展示や中学生対象のコミュニティバス説明会を開催したことを評価する。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進策として、以下の取組を継続して実施した。 <ul style="list-style-type: none"> ＞ イベントなどでの周知 ＞ 高齢者の運転免許証自主返納者への特典付与事業 ＞ 高校生のバス通学定期購入補助事業 ＞ 公共交通利用ガイドの発行 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、同様の取組を実施するとともに、公共交通のPR・利用促進を図っていく。
	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許証自主返納支援事業や通学定期券補助、バスマップの全戸配布を行っていることを確認した。 		
	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き利用促進策として、イベントなどでの周知や運転免許証自主返納支援事業や通学定期券補助など実施されることを期待する。 		

※前回：令和5年3月10日

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
前々回	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 岐阜羽島駅のバス停にバスののりば番号を設定したことを確認した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 設定した番号を駅構内の案内図や公共交通利用ガイドにも掲載した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 引き続き、バス停の掲示内容やバス停までの案内の改善等に取り組んでいく。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 羽島市コミュニティバスを対象に標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)を作成し、オープンデータ化したことを確認した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ GTFS-JPを活用し、令和4年11月より、南部線を対象したバスロケーションシステムの試験運用を開始した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の意見を把握するなど、システムの導入による効果検証を実施していく。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新型コロナの影響により利用者数が回復しない路線も見受けられるため、感染対策のPRなど公共交通の利用促進を図られることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス車両にデジタルサイネージを設置。感染対策の動画を放映し、安全・安心なバスであることのPRした。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今後も新型コロナウイルス感染症の動向を注視し、感染症対策を十分に実施しているとの更なるPRを実施していく。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 学生に対する利用促進のため、通学定期券の補助制度の活用を促すようPRに努められることを期待する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生のバス通学定期購入補助事業、乗継割引を継続して実施した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 引き続き、同様の取組を実施するとともに、公共交通のPR・利用促進を図っていく。

※前々回：令和4年2月18日

PDCAの推進体制

対象	実施時期	評価方法
①個別事業の評価・見直し	毎年度	・毎年、事業の進捗状況を確認し、目標達成に向けた事業内容やスケジュールの見直しを行います。
②個別路線の評価・見直し	毎年度	・バスの運行ルートや運行ダイヤは利便性に大きく影響するため、乗降調査や利用者アンケートの実施により利用状況や利用者の意見・要望を1年ごとに評価・検証し、より利便性の高いサービスが提供できるよう運行計画の見直しを行います。
③計画全体の評価・見直し	最終年度 (令和6年度)	・計画の最終年度である令和6年度に、計画目標及び評価指標の達成状況による評価・検証を行い、本計画の内容について見直しを行います。

今後のスケジュール

R 6

計画の改定 (R6.1) 「地域公共交通網形成計画」



「地域公共交通計画」

次期計画策定のための調査の実施 (R6.4～)

R 7

次期計画「地域公共交通計画」の策定 (R7.3)

直近の会議の開催状況

【地域公共交通協議会の実施状況】

○第1回会議 令和5年4月24日 (書面協議)

主な議題：R4事業報告、収支決算・監査報告

R5事業計画、当初予算

○第2回会議 令和5年6月28日

主な議題：R4事業評価 (二次評価結果)

R6確保維持計画の協議

○第3回会議 令和6年1月19日

主な議題：R5事業評価 (自己評価)

計画の改定

次期計画に係るアンケート

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)

資料3

令和6年1月19日

協議会名: 羽島市地域公共交通協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

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)
岐阜羽島バス・タクシー株式会社	東・はしまわる線	<p>・令和5年6月にバスロケーションシステムをコミュニティバス全線に本格導入した。</p> <p>・利用促進策として、イベントなどでの周知、高齢者の運転免許証自主返納者への特典付与事業、高校生のバス通学定期購入補助事業、公共交通利用ガイドの発行・全戸配布の取組を継続して実施した。</p>	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 年間利用者数 【目標】6,400人 【実績】7,333人 特別支援学校の通学利用やカネスエ竹鼻店の乗降者数が増加したこと等によりコロナ禍前の水準まで回復し、目標を達成できた。	<p>・新たな公共交通利用者を獲得するため、従来のコミュニティバスとは異なる公共交通手段として、デマンド型交通「mobi」の実証実験(民間提案事業)を実施した。市民ニーズの把握や既存の公共交通との相乗効果、また外出機会の創出による地域活性化等を検証し、今後の公共交通のあり方を検討していく。</p> <p>・幅広く公共交通の関心を高めるため、イベント、学校行事など様々な機会を捉え、公共交通のPR・利用促進を図る。</p> <p>・GTFPSを活用した検索システム等への対応、バスロケーションシステム、デジタルサイネージの他、ICTを活用した情報提供を行う。</p>
	西・はしまわる線		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 年間利用者数 【目標】6,610人 【実績】5,959人 コロナ禍の影響で最も落ち込んだ令和3年度から10%程度増加したものの、市民病院等の乗降者数の低迷が続き目標が達成できなかった。	
	中・はしまわる線		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A 年間利用者数 【目標】12,410人 【実績】15,040人 羽島温泉の乗降者数の増加が大きくコロナ禍前の水準まで回復し、目標を達成できた。パロー羽島インター店やカネスエ竹鼻店の乗降者数もコロナ禍前の水準以上にまで増加しており、買い物での利用もほぼ回復している。	
	温泉・はしまわる線		A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C 年間利用者数 【目標】14,560人 【実績】13,235人 羽島温泉の乗降者数の増加が大きく最も落ち込んだ令和3年度から19%程度増加したものの、目標値は達成できなかった。パロー羽島インター店やカネスエ竹鼻店の乗降者数はコロナ禍前の水準程度まで増加しており、通院・買い物での利用もほぼ回復している。	

A 目標値+10%以上達成

B 目標値を達成

C 目標値を未達成

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6年1月19日

協議会名:	羽島市地域公共交通協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>羽島市は、市の中央部に県内唯一の新幹線駅である岐阜羽島駅を有し、「岐阜県の玄関口」としての役割を担っている。また岐阜羽島駅を交通結節点として、広域的には名鉄竹鼻線・羽島線、名阪近鉄バス羽島線や海津市及び輪之内町のコミュニティバスが、地域内では羽島市コミュニティバスが運行されている。</p> <p>高齢化の進展に伴い、都市間移動や日常生活の足として、商業施設・医療施設・公共施設等へのアクセスの確保が一層重要となるため、公共交通の確保・維持に対する取り組みを進めていく必要がある。</p> <p>[羽島市地域公共交通網形成計画の目標] 『人と暮らしをつなぎ、みんなで支えあう地域公共交通体系の構築』</p> <p>[同計画の期間] 令和2年度～6年度</p> <p>[基本方針] ① 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保 ② まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成 ③ わかりやすく誰もが利用しやすい環境の整備 ④ 多様な主体との連携による交通まちづくりの推進</p>