

美濃加茂市地域公共交通網形成計画（案）

平成 2 8 年 2 月

美濃加茂市地域公共交通会議

目 次

1. 美濃加茂市地域公共交通網形成計画策定の目的	1
1) 社会情勢の変化と法律改正	1
2) 地域公共交通網形成計画の位置づけ	1
3) 美濃加茂市地域公共交通網形成計画策定の必要性	1
2. 美濃加茂市の現状と公共交通の課題	5
1) 美濃加茂市の現状	5
2) 公共交通の現状	7
3) 上位・関連計画の概要	14
4) ニーズ調査結果	16
5) 公共交通の課題	50
3. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び 再生の推進に関する基本的な方針	55
1) 美濃加茂市の交通将来像	55
2) 地域公共交通の基本方針	57
4. 計画の区域と計画期間	60
1) 計画区域	60
2) 計画期間	60
5. 計画の目標	61
6. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	65
1) 公共交通ネットワークの形成	65
2) 公共交通の利用促進策	70
3) 持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組み	74
4) 各事業の着手時期・実施期間及び事業主体	75
7. 計画の達成状況の評価に関する事項	76
1) 公共交通ネットワークの評価の基本的考え方	76
2) 路線単位の評価指標及び評価基準	77

1. 美濃加茂市地域公共交通網形成計画策定の目的

1) 社会情勢の変化と法律改正

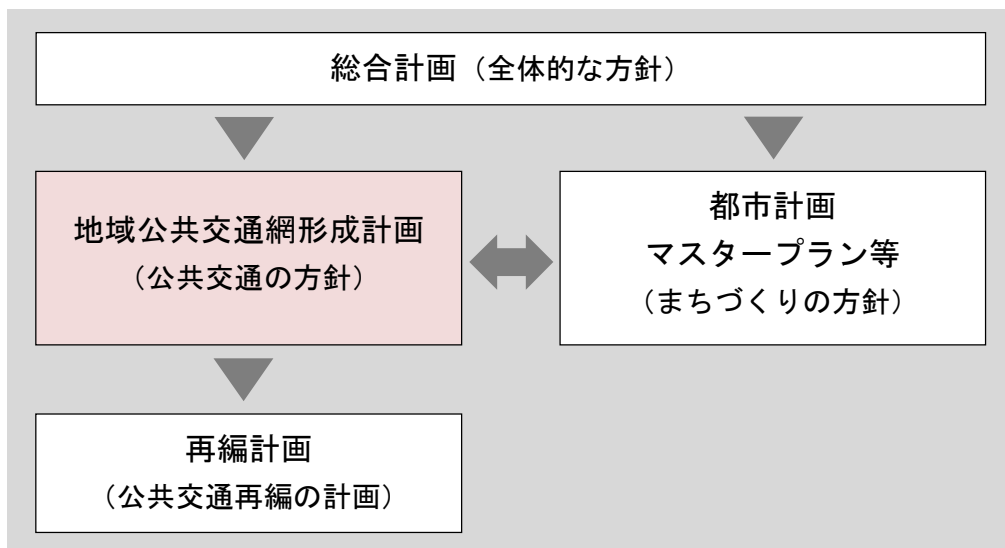
近年我が国では、少子高齢化、人口減少、モータリゼーションの進展により公共交通の利用者が減少しています。その一方で、地域住民の移動手段の確保、まちのにぎわい創出など、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の役割が見直されています。このような背景の下、交通政策基本法が制定されるとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）が改正され、地域公共交通網形成計画が策定できるようになりました。

地域公共交通網形成計画では、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムのあり方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものとしています。

2) 地域公共交通網形成計画の位置づけ

地域公共交通網形成計画の策定にあたっては、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位・関連計画との整合性を図り、地域の実状や市民のニーズを踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた方向性を定めます。なお、公共交通ネットワーク形成の展開にあたっては、今後、具体的な路線、バス停、時刻等の設定に関する再編計画を策定します。

図 1-1 地域公共交通網形成計画の位置づけ



3) 美濃加茂市地域公共交通網形成計画策定の必要性

美濃加茂市の第5次総合計画では、「まあるいまち みのかも」という将来像の下、「みんながそれぞれの役割をもって、誰もが活躍できるまち」を目指しており、特に交通の面では便利に移動できるしくみをつくることで「快適でこちよく定住できるまち」を目指しています。このまちの実現には、公共交通に求められる役割は大きく、多岐にわたります。

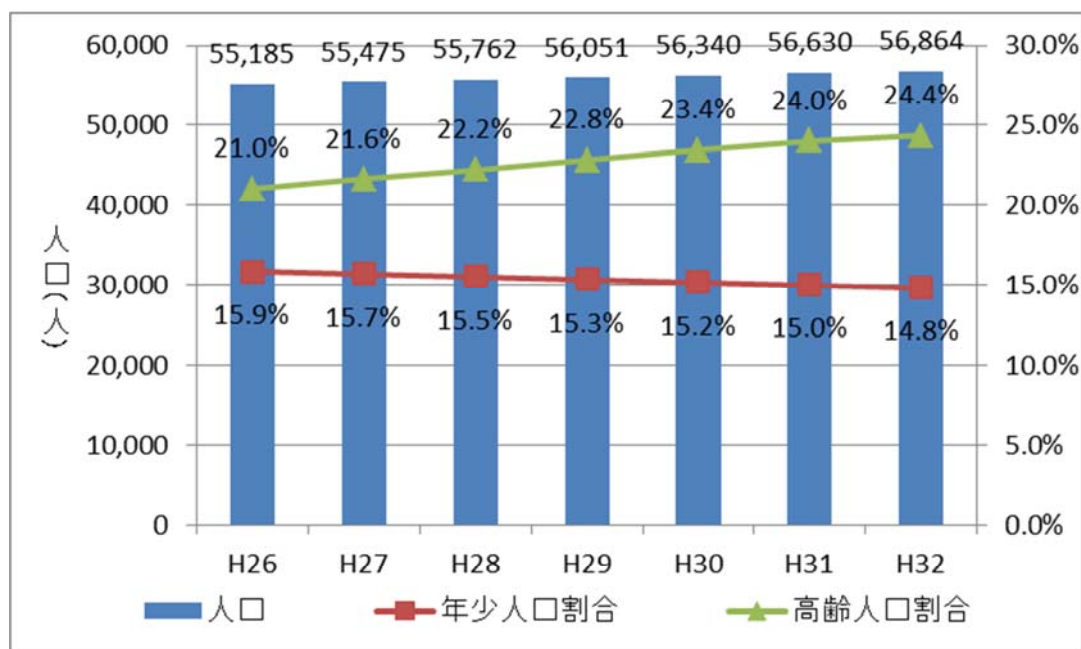
①安心して住み続けるために

美濃加茂市の人口は平成26年度以降も増加傾向にあると推計されています。また、高齢人口割合も増加傾向にあり、増々高齢化の進行が予想されています。一方で世帯当たりの人口は減少傾向であり、ひとり暮らしの世帯や高齢者のみの世帯の増加も予想されます。

美濃加茂市では多くの方が自動車で移動していますが、高齢になると自分で運転することが困難になってきます。また、ひとり暮らしの世帯や高齢者のみの世帯では、家族に送迎を頼むことも難しくなってきます。

このような方々の移動手段としての役割を期待されているのが、公共交通です。さらに、高齢者だけでなく、子どもたちの移動手段にもなります。公共交通があることで、自動車を運転できない人の生活の足が確保され、外出機会の増加にもつながります。このように公共交通の充実は、美濃加茂市に子どもたちからお年寄りまでが安心して住め、また、いつまでも住み続けるために不可欠であると言えます。

図 1-2 将来推計人口



※資料：美濃加茂市第5次総合計画後期基本計画書

②コミュニティづくりと安心安全のために

自家用車はプライベートな空間で、自由に周りを気にすることなく移動することができます。一方、公共交通は、誰かと乗り合うことになるため、他人を気にしなければなりません。そこでは会話や譲り合いなどが生まれ、コミュニケーションをとる機会となります。子どもたちにとっても公共性を学ぶ良い機会になり、公共交通を利用することは地域のコミュニティづくりにも繋がります。

公共交通を利用してコミュニケーションをとることが根付けば、いつも同じバスに乗っていた人が乗っていないことに気付いたり、地域を歩く人が増えることで不審者を発見できたりするなど、防犯効果も期待でき、セーフティネットとしての役割を果たします。また、美濃加茂市では自転車や徒歩で通学する学生が多くいます。公共交通を利用することで少しでも車量を減らし、交通事故のリスクを削減することにも繋がります。

③健康増進のために

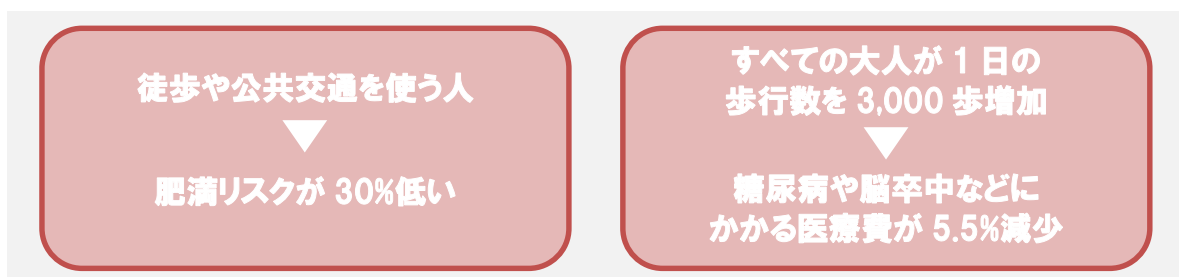
健康に暮らすためには、日常的に外出して運動することが大切です。

公共交通を利用することは、自宅からバス停や駅への移動など、歩くことが必要になります。

ある調査では、毎日外出する高齢者は、ほとんど家を出ない人たちに比べ、歩行が不自由になるリスクが1/4、認知機能が落ちるリスクが1/3.5になるとも言われています。また、スウェーデンの公衆衛生調査 2004 によると、徒歩や公共交通を使う人は肥満リスクが30%低いとされています。厚生労働省の試算では1歩あたりの医療費削減効果は0.0014円とされています。すべての大人が1日の歩行数を3,000歩増やした場合、糖尿病や脳卒中などにかかる医療費が5.5%減り、2,695億円を節約できると言われています。

公共交通を利用して外出することは、適度な運動をすることになり、健康寿命を延ばし、介護する家族の負担軽減や医療費削減に繋がります。

図 1-3 健康に関する効果



※資料：東京都老人総合研究所 老人研 NEWS No. 219
スウェーデン公衆衛生調査 2004
内閣府 次世代インフラ戦略協議会 第7回配布資料

④街なかのにぎわい創出のために

車が集まると「渋滞」ですが、人が集まれば「にぎわい」です。公共交通を利用して街なかの人に集まり、まちを歩くことで、商店街や中山道にもにぎわいが戻ります。新しいお店や憩いの場ができ、人々が交流し、新たな文化が生まれる可能性もあります。

例えば富山市では、公共交通を中心としたまちづくりを進めたことで、以前より多くの人でにぎわい、街なかには、会話や読書を楽しむ人が利用する憩いの場が形成されています。

図 1-4 富山市の街なかの様子

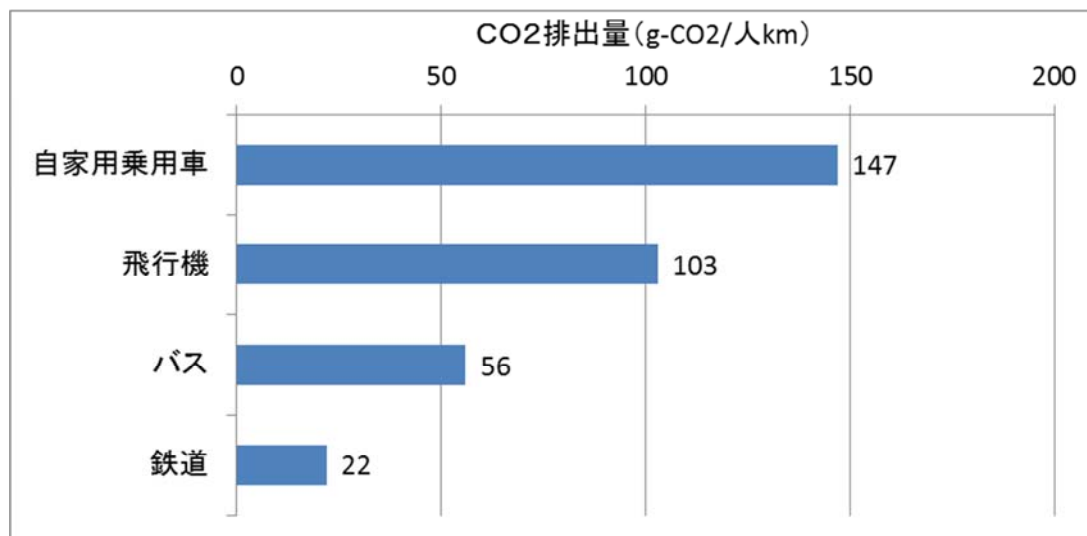


※資料：富山市ホームページ、内閣府 次世代インフラ戦略協議会 第7回配布資料

⑤環境負荷の低減のために

近年、地球温暖化の問題が注目されています。その原因の一つがCO₂などの温室効果ガスです。人ひとりを1km運ぶのに排出されるCO₂は、自家用乗用車と比較すると、バスは1/3程度、鉄道は1/7程度しかありません。このように公共交通は環境にやさしい移動手段であり、一人ひとりの公共交通利用が地球規模の環境保全へと繋がります。

図 1-5 輸送量当たりのCO₂排出量



※資料：国土交通省ホームページ

このように、公共交通は、高齢者や子どもたちへの移動手段の確保のみならず、コミュニティづくり、健康増進、にぎわい創出、環境負荷の低減等の幅広い効果が期待できる手段と言えます。まさにまちづくりの装置と言えます。このことから、美濃加茂市が目指すまちの姿の実現に向け、公共交通の維持活性化は必要不可欠です。

美濃加茂市では、美濃加茂市地域公共交通網形成計画を策定することで、市内の公共交通の課題や市民ニーズを整理し、市民や地域全体にとって望ましい公共交通のあり方や関係機関の役割を定め、持続可能な公共交通ネットワークの形成による「こちよく定住できるまち」を市民の皆さんと共に目指します。

2. 美濃加茂市の現状と公共交通の課題

1) 美濃加茂市の現状

①人口推移

美濃加茂市の人口総数は増加傾向にあり、平成22年度現在54,729人となっています。今後も増加傾向にあり、平成32年度には56,864人に達すると推計されています。

年齢階層別の人口割合では、年少人口割合は減少傾向、老年人口割合は増加傾向にあり、平成32年度の老年人口割合は24.4%（全国平均29.1%）になると推計されています。

1世帯当たり人員は、減少傾向にあり、平成17年度には3人を下回り、核家族化が進行しています。

図 2-1 人口の推移

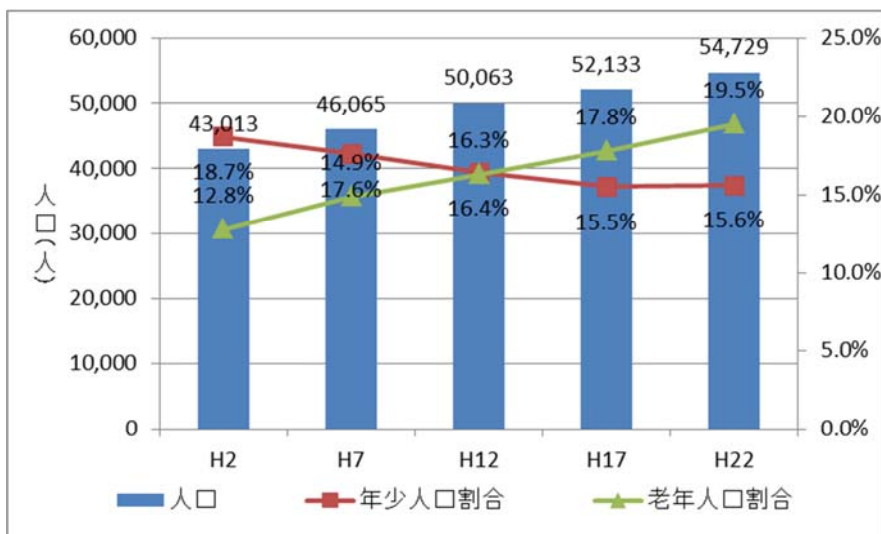
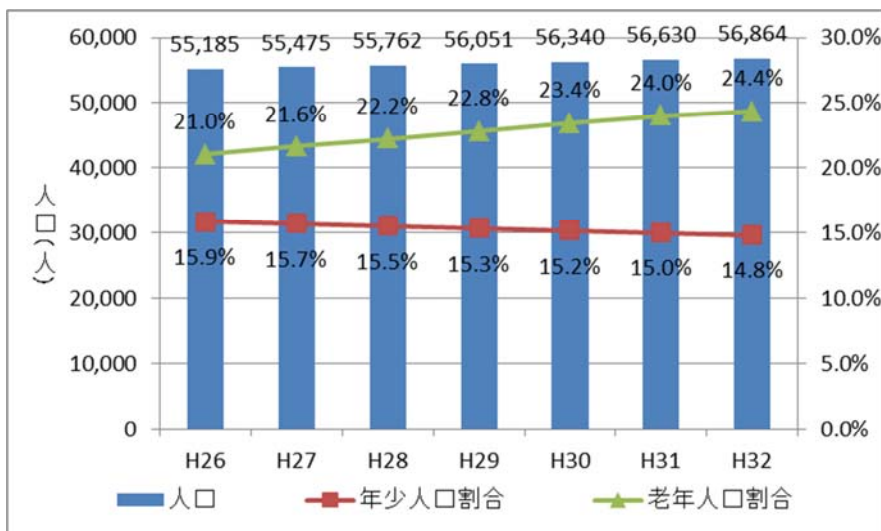


図 2-2 将来推計人口 (再掲)



※資料：美濃加茂市第5次総合計画後期基本計画書

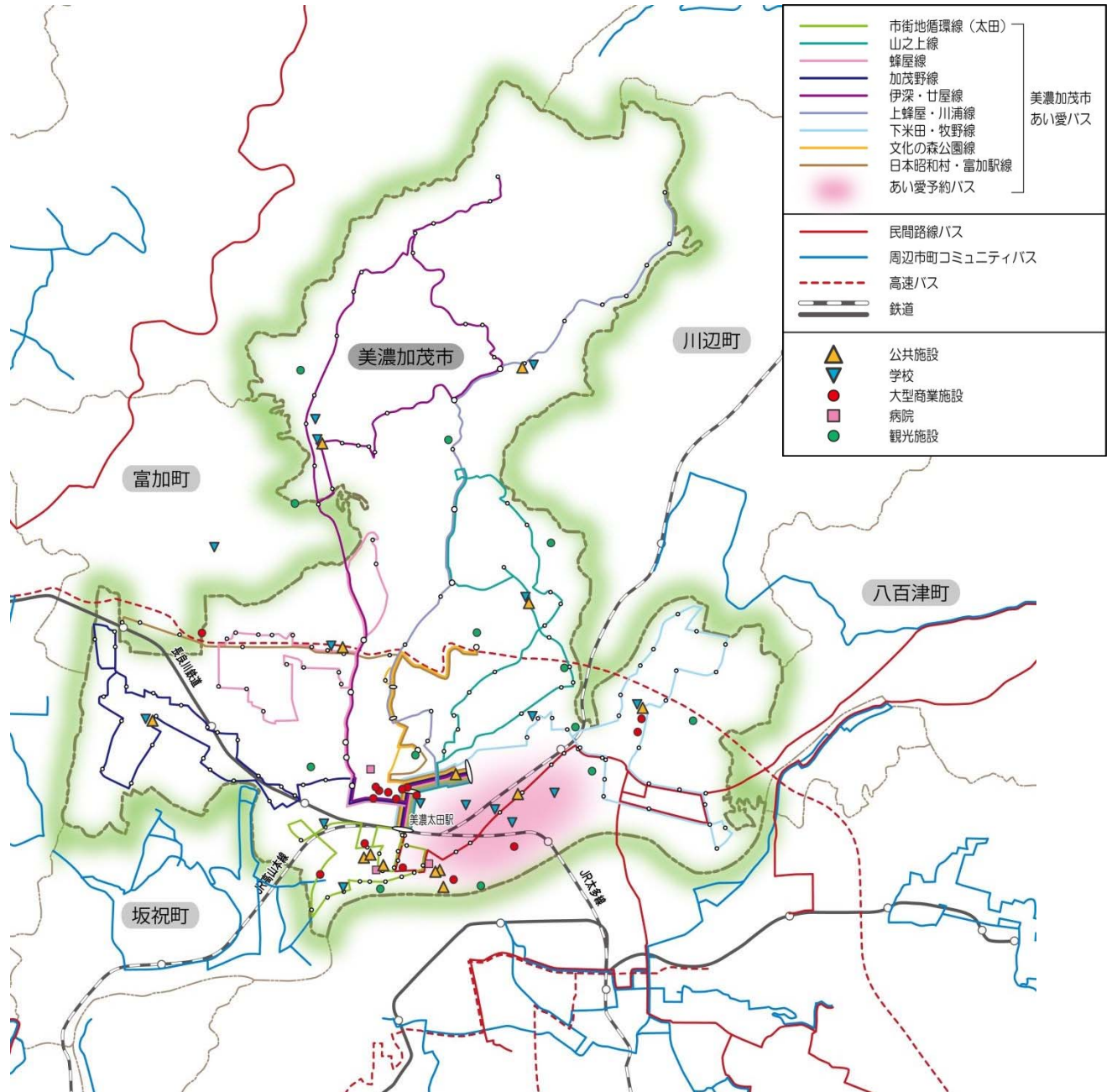
表 2-1 1世帯当たり人員の推移 (国勢調査)

	H2	H7	H12	H17	H22
世帯当たり人員(人/世帯)	3.4	3.3	3.0	2.9	2.8

②主要施設の立地状況

美濃加茂市の主要施設の立地状況を見ると、学校及び観光施設等は各地区に分散立地していますが、大型商業施設や病院は、美濃太田駅周辺に多く集積しています。また、これら主要施設と公共交通網の関係を見ると、多くの主要施設は鉄道路線網とバス路線網によりアクセス可能なことがわかります。

図 2-3 美濃加茂市周辺の地域公共交通網図と施設立地



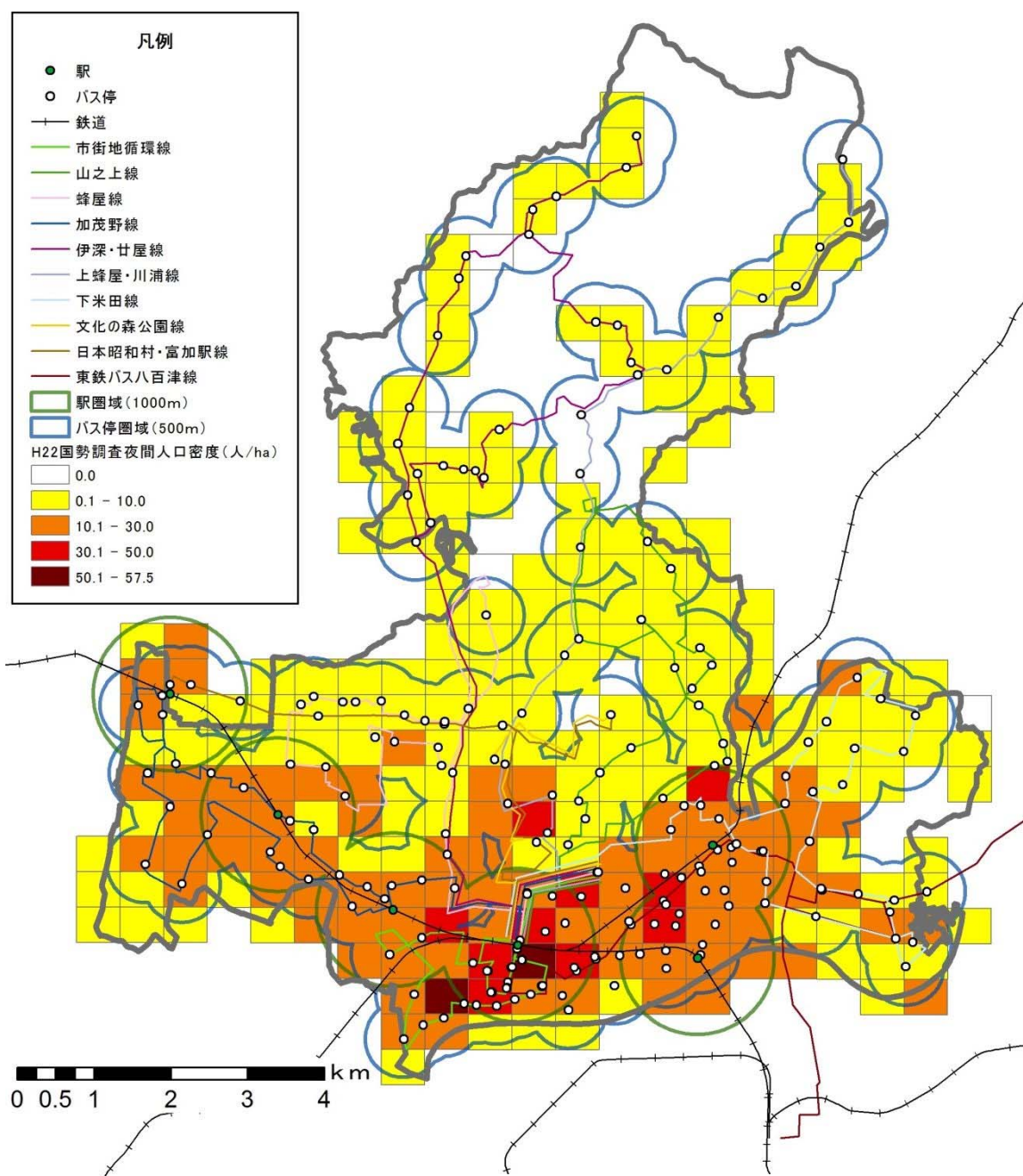
2) 公共交通の現状

美濃加茂市は、美濃太田駅において、JR 高山本線、JR 太多線、長良川鉄道越美南線が交差しており、鉄路が幹線として重要な役割を果たしています。

美濃太田駅から八百津町へは、民間の路線バス（東濃鉄道バス八百津線）が運行、市内の各地域へは、コミュニティバス（あい愛バス及びあい愛予約バス）が運行されています。また、三和小学校、双葉中学校（富加町）へは、スクールバスが運行されています。

美濃加茂市内の公共交通圏域（鉄道駅から 1km 及びバス停から 500m）には、ほとんどのの居住地が含まれており、公共交通圏域による人口カバー率は 95.7% となっています。

図 2-4 交通不便地域の検証



※公共交通圏域（鉄道駅 1,000m、バス停 500m）内の人口：52,382 人
 美濃加茂市人口（平成 22 年度国勢調査）：54,729 人
 公共交通圏域人口カバー率：95.7%
 （平成 22 年国勢調査より算出）

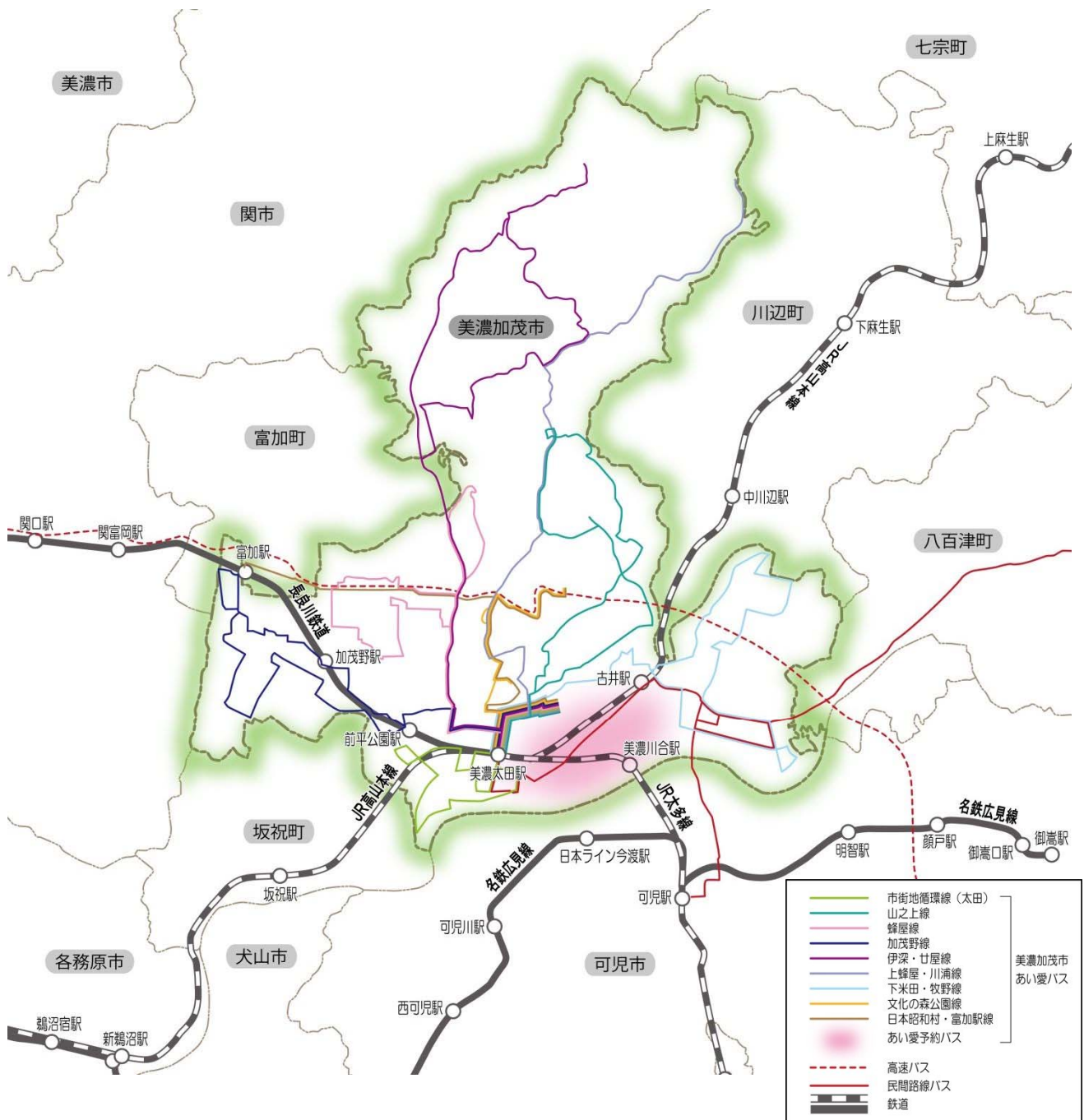
① 鉄道

美濃加茂市の南部を東西へ横断する形で JR 高山本線が整備されており、中部地方と北陸地方を結ぶとともに隣接市町との連携軸として機能しています。また、美濃太田駅から南方の可児市、多治見市へは、JR 中央本線を結ぶ JR 太多線が整備されています。この JR 高山本線と JR 太多線の駅として、市内には美濃太田駅、古井駅、美濃川合駅の 3 駅があります。

また、第三セクターの鉄道として、美濃太田駅から北方の富加町、関市、美濃市、郡上市を結ぶ長良川鉄道越美南線があり、市内には美濃太田駅、前平公園駅、加茂野駅の 3 駅があります。長良川鉄道では、新たに沿線の四季折々の自然、原風景、伝統文化、食文化を楽しむことができる観光列車も運行し、観光誘致に取り組んでいます。

このように、美濃太田駅を中心に鉄道ネットワークが形成されています。

図 2-5 鉄道路線網図



(1) 運行状況

美濃加茂市において、最も運行本数の多い鉄道駅は美濃太田駅であり、JR 高山本線、JR 太多線、長良川鉄道越美南線の3路線の結節点となっていることから、平日1日あたり198便が運行されています。路線別でみると、美濃太田駅ではJR 高山本線76便、JR 太多線77便、長良川鉄道越美南線44便となっています。

長良川鉄道越美南線では、観光列車「ながら」が運行予定（金・土・日・祝日運行、1日あたり1往復）となっています。

表 2-2 鉄道運行本数（H27.10 現在）

（ ）は特急本数

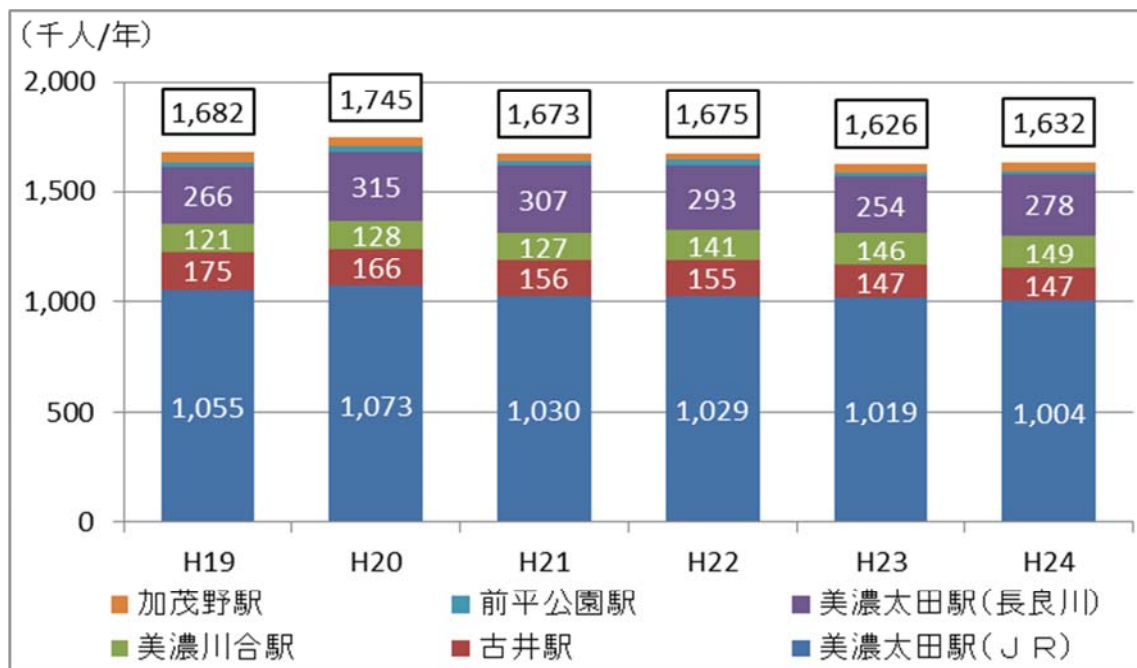
JR高山本線			JR太多線			長良川鉄道越美南線		
駅名	富山方面	岐阜方面	駅名	多治見方面	美濃太田方面	駅名	美濃太田方面	美濃市・北濃方面
美濃太田駅	26(11)	51(11)	美濃太田駅	38	39 (美濃太田駅止まり)	美濃太田駅	22 (美濃太田駅止まり)	22
古井駅	15	15	美濃川合駅	38	39	前平公園駅	22	22
						加茂野駅	22	22

※資料：各社時刻表より

(2) 利用状況

美濃加茂市内の駅の年間乗車人員は、美濃太田駅が最も多くなっています。JR 高山本線、JR 太多線の各駅の年間乗車人員の推移をみると、美濃川合駅は増加傾向にあるものの他の駅は減少傾向にあります。長良川鉄道の各駅では、年間乗車人員は横ばいになっています。

図 2-6 美濃加茂市内の駅別年間乗車人員

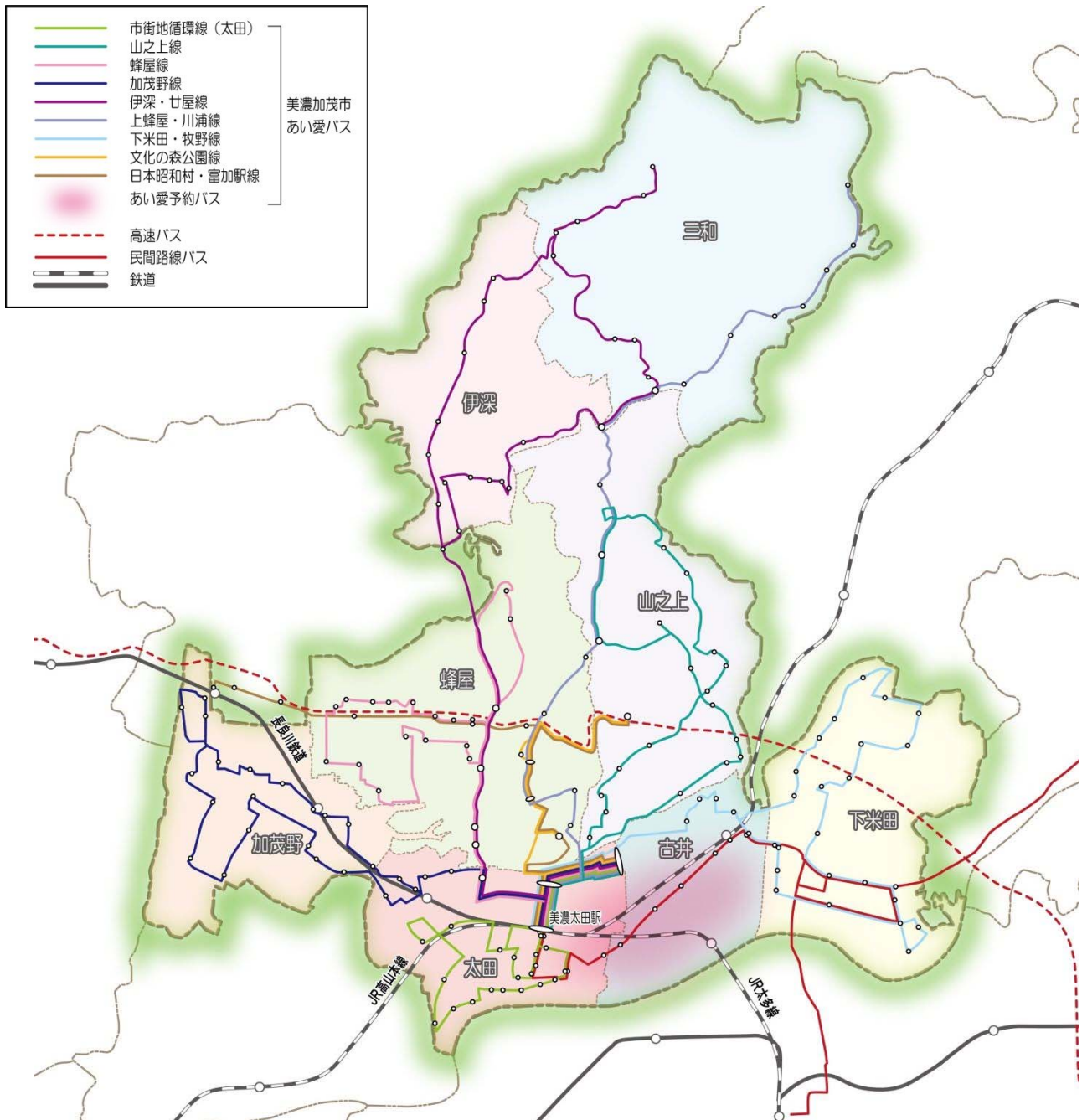


※資料：美濃加茂市統計書

②バス

美濃加茂市内から八百津町へは、民間の路線バス（東濃鉄道バス八百津線）が市域を越える路線として運行されています。総合福祉会館から市内の各地域へは、コミュニティバス（あい愛バス及びあい愛予約バス）が運行されており、市民の日常生活を支えています。

図 2-7 市内バス路線網図



(1) 運行状況

東濃鉄道バス八百津線は、1日1～6本（往復）運行されており、美濃加茂市内と八百津町を結んでいます。高速バスは、1日1本（往復）運行されており、美濃加茂市と東京を結んでいます。あい愛バスの市街地循環線とあい愛予約バスは平日、その他の路線は曜日限定の運行となっています。

表 2-3 バス路線の概要

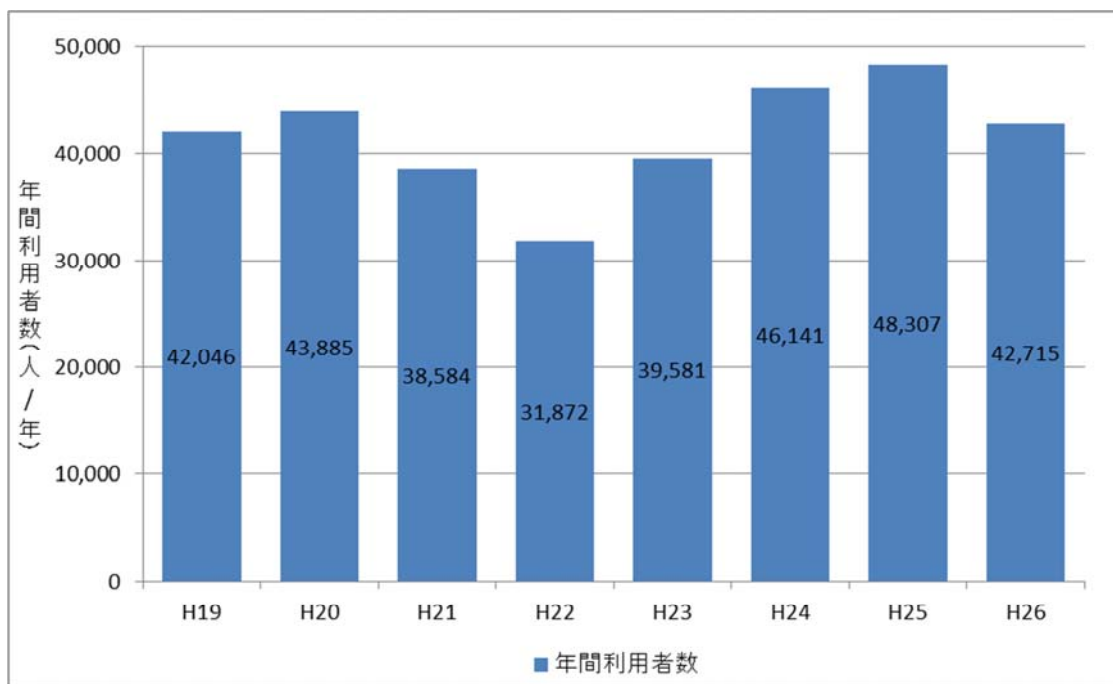
バス分類等の名称	東濃鉄道バス	都市間高速バス	あい愛バス	あい愛予約バス	スクールバス
路線名	1路線2ルート 八百津線（通常ルート、可児ルート）	1路線 高速新宿線 （パピヨン号）	8路線10ルート 市街地循環線、蜂屋線、加茂野線、下米田・牧野線、山之上線、伊深・甘屋線、上蜂屋・川浦線、日本昭和村・富加線、文化の森公園線	1路線1区域 古井地区線	三和小学校 双葉中学校 スクールバス
運行形態	路線定期運行 （道路運送法第4条）	高速乗合バス	路線定期運行 （道路運送法第4条）	区域運行 （道路運送法第4条）	（無償運行）
運行日	毎日	毎日	隔日・土曜日、 文化の森公園線 は土・日・祝日	平日毎日 （月～金）	学校開校日
運行目的	交通空白地の 解消、高齢者福祉、 学生の通学手段の確保	広域な都市間の 移動需要に対応	交通空白地の 解消、高齢者福祉、 文化の森公園線は 観光目的も有する	交通空白地の 解消、高齢者福祉	学生の通学手段の 確保
運行本数 （往復・循環1本）	1～6	1	3～7	7	三和小学校：3 双葉中学校：4
運賃	対キロ運賃 160～500円	6,200～6,800円	定額運賃 200円	定額運賃 300円	無料
H26年度 利用者数（人）	42,715	4,737	17,834	1,913	5,489 （双葉中学校は不明）
運行委託先	—	—	岐阜バスコミュニティ（株）	（株）新太田タクシー	—
車両の保有	東濃鉄道（株）	岐阜バス観光 小田急シティバス	美濃加茂市	（株）新太田タクシー	美濃加茂市
備考	—	岐阜バス観光 と小田急シティバスの 共同運行	日本昭和村・富 加線はH24.5 より運行	デマンド型運 行 H24.5より運行	双葉中学校ス クールバスは 美濃加茂市と 富加町で共同 運行

(2) 利用状況

路線バスの年間乗車人員は、年度により増減はあるものの、平成19年度以降ほぼ横ばいであり、平成26年度は42,715人でした。

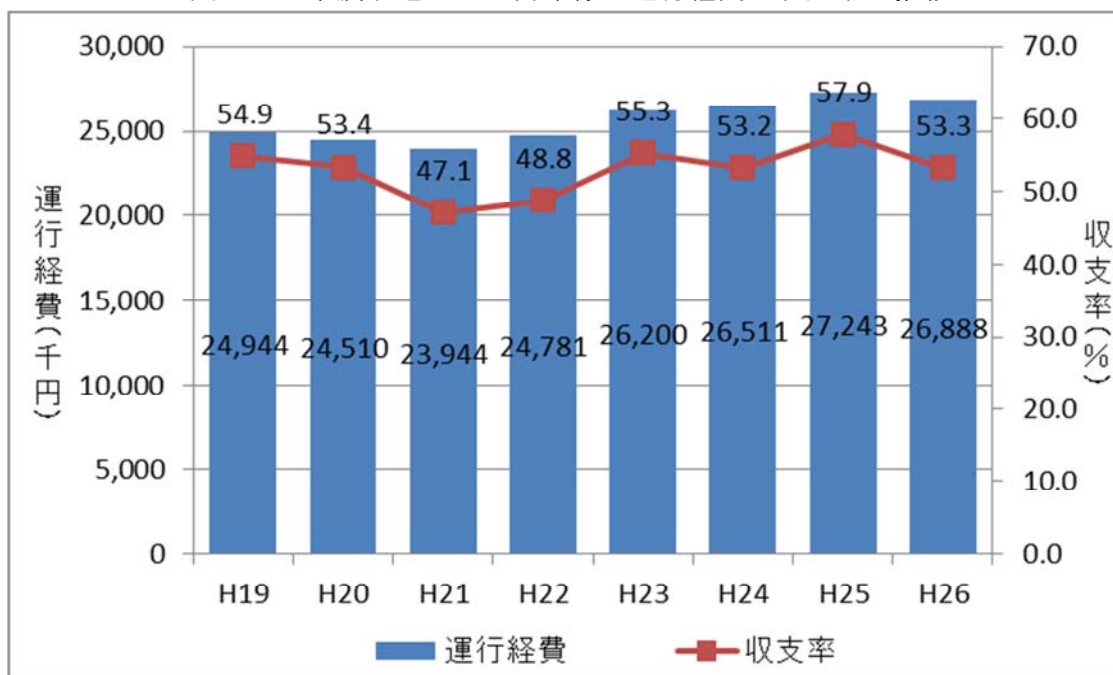
運行経費及び収支率もほぼ横ばいであり、平成26年度の収支率は53.3%でした。

図 2-8 東濃鉄道バス八百津線の利用者数の推移



※資料：東濃鉄道株式会社提供

図 2-9 東濃鉄道バス八百津線の運行経費と収支率の推移

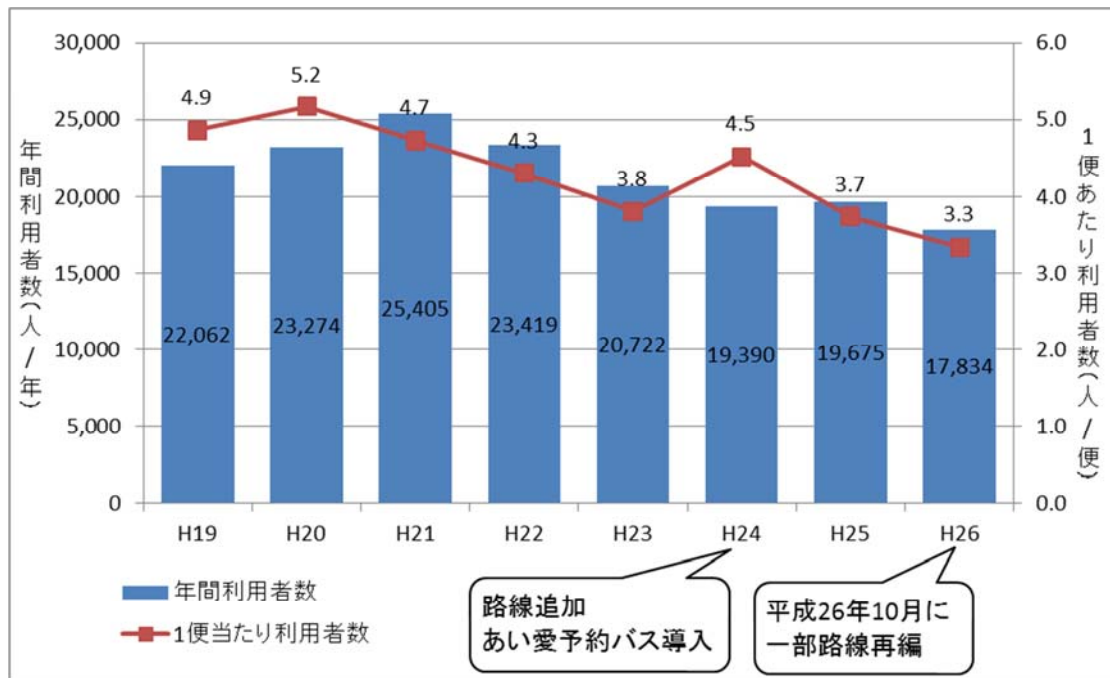


※資料：東濃鉄道株式会社提供

あい愛バスの年間乗車人員は平成21年度以降減少傾向であり、1便当たり利用者数も減少傾向にあります。

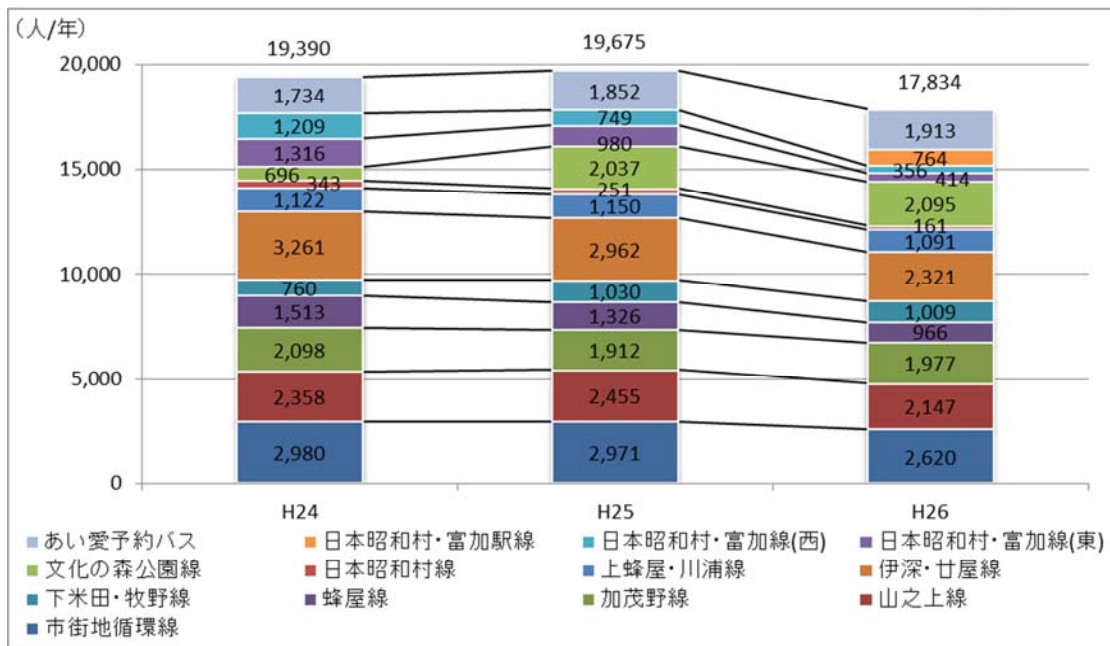
路線別の年間乗車人員では、市街地循環線、伊深・甘屋線、蜂屋線は減少傾向であります。あい愛予約バスは平成24年度の運行開始以降、増加傾向にあります。

図 2-10 あい愛バスの利用者数の推移



※資料：美濃加茂市提供

図 2-11 あい愛バスの路線別利用者数の推移



※資料：美濃加茂市提供

3) 上位・関連計画の概要

上位計画に位置づけられる総合計画及び関連計画である都市計画マスタープランの概要を以下に整理します。

①美濃加茂市第5次総合計画

第5次総合計画の目標実現に向け、平成27年度から平成31年度を期間とする後期基本計画が策定されました。

表 2-4 総合計画の概要（将来人口・基本目標）

計画名	計画期間等	まちづくりの基本目標
美濃加茂市 第5次総合計画	平成22-31年度 (平成27-31年度は後期基本計画) 現況人口 55,185人(平成26年度) 目標人口 57,000人(平成31年度)	【共通目標】 ・みんながそれぞれの役割をもって、誰もが活躍できるまちをつくります！ 【基本目標】 1. 産業の振興により新たな価値のあるまちをつくります！ 2. 安心して暮らせるまちをつくります！ 3. 快適でこちよく定住できるまちをつくります！ 4. 美しい風景が残るまちをつくります！
公共交通関連施策		
【基本目標3 政策4 便利に移動できるしくみをつくる】 施策1. 市内の交通ネットワークの充実 ・コミュニティバスの運行形態や施設環境の抜本的な見直し ・様々な交通手段の連携した公共交通網形成計画の策定及び推進 施策2. 広域交通網や地域間ネットワークの強化 ・民間バスの都市圏直行運行		

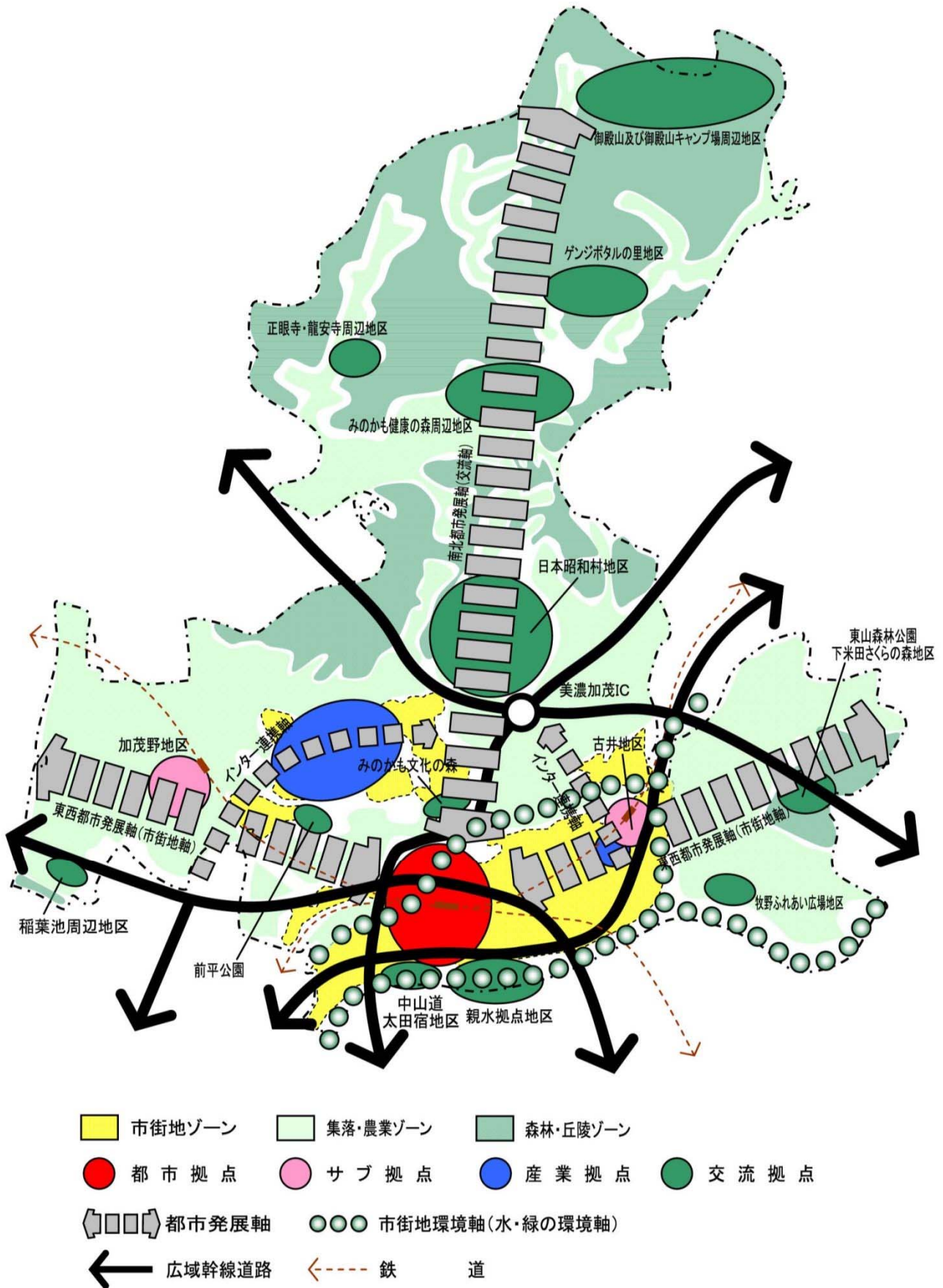
②美濃加茂市都市計画マスタープラン

平成17年度から平成37年度を期間とする美濃加茂市都市計画マスタープランが策定されました。

表 2-5 都市計画マスタープランの概要

計画名	計画期間等	都市づくりのテーマと目標
美濃加茂市 都市計画マスタープラン	平成17-37年度	【都市づくりのテーマ】 ひとにやさしい環境づくりと産業を育む元気な都市づくり 【都市づくりの目標】 ①恵まれた自然環境との共生 ②ひとにやさしい魅力ある都市環境づくり ③新産業立地による元気な都市づくり ④交通ネットワークの形成 ⑤安全・安心で住民主体のまちづくり
公共交通関連施策		
・鉄道は、岐阜方面や名古屋方面との連絡強化を図るため、JR高山本線やJR太多線の複線電化の促進、ダイヤの改善、名古屋市への利便性の向上などの施策を進めます。長良川鉄道は、地域交通路線としての確立を図るため、PR活動等を積極的に進め、その利用促進を図ります。 ・バスは、高齢化の進展等による需要の高まりに対応するため、コミュニティバス等の整備強化を検討します。また、バスのサービス水準の向上を図るため、バスロケーションシステムやデマンドバス運行等の新たな公共交通システムについて検討します。		

図 2-12 美濃加茂市都市計画マスタープランにおける将来都市構造



4) ニーズ調査結果

①調査概要一覧

表 2-6 調査概要一覧

実施調査名	市民アンケート	乗降調査	バス利用者アンケート	移動制約者アンケート	高校生アンケート	主要集客施設ヒアリング	地域懇談会 （「バス」と「まち」を考 えるおしゃべり喫茶）
調査実施日	平成 27 年 8 月 13 日～8 月 24 日	平成 27 年 7 月 10 日～7 月 16 日	平成 27 年 7 月 10 日～7 月 16 日	平成 27 年 8 月 26 日～9 月 14 日	平成 27 年 7 月	平成 27 年 7 月 12 日、7 月 14 日	平成 27 年 12 月 3 日、12 月 10 日
調査対象	美濃加茂市に居住する 15 歳以上の市民（3,000 世帯）	市内を運行するバス路線（東濃鉄道バス八百津線、あい愛バス全線、あい愛予約バス）の全利用者	市内を運行するバス路線（東濃鉄道バス八百津線、あい愛バス全線、あい愛予約バス）の利用者	要支援登録台帳に登録している 15 歳以上の市民（1,175 人）	美濃加茂市内に立地する高校（加茂高校、加茂農林高校、美濃加茂高校）に通学する学生	市内 6 施設（美濃太田駅、木沢記念病院、アピタ美濃加茂店、日本昭和村、美濃加茂市役所、総合福祉会館）の利用者	美濃加茂市民
調査方法	配布・回収ともに郵送方式（1 世帯当たり、調査票を 2 部配布）	①バス車内でのヒアリング（東濃鉄道バス八百津線、あい愛バス全線） ②バス車内にカード設置及び車内回収（あい愛予約バス）	バス車内での手渡し配布・郵送回収	配布・回収ともに郵送方式	学校での配布回収	調査員によるヒアリング	懇談会形式
配布票数 回収票数 (回収率)	【配布】 6,000 票 【回収】 1,607 票（26.8%）	【回収】 東濃鉄道バス八百津線：107 票 あい愛バス：316 票 あい愛予約バス：32 票	【配布】 東濃鉄道バス八百津線：59 票 あい愛バス及びあい愛予約バス：109 票 合計：168 票 【回収】 東濃鉄道バス八百津線：15 票（25.4%） あい愛バス及びあい愛予約バス：55 票（50.5%） 合計：73 票（43.4%） （路線不明票を含む）	【配布】 1,175 票 【回収】 640 票（54.5%）	【回収】 加茂高校：113 票 加茂農林高校：117 票 美濃加茂高校：206 票 合計：436 票	【回収】 美濃太田駅：206 票 木沢記念病院：154 票 アピタ美濃加茂店：169 票 日本昭和村：141 票 美濃加茂市役所：114 票 総合福祉会館：69 票 合計：853 票	【参加者数】 12 月 3 日：36 人 12 月 10 日：29 人
主な調査内容	普段の外出実態、送迎実態、公共交通利用状況及び満足度、地域懇談会参加意向、公共交通将来像、公共交通の方向性、費用負担のあり方、個人属性等	利用目的、利用頻度、最終目的地、乗り継ぎ利用実態、往復利用実態、乗降バス停、個人属性等	バス利用実態、利用者満足度、利用意向、バスで行きたい施設、地域懇談会参加意向等	普段の外出実態、バス利用実態、バス利用時の障害、バス利用意向、希望する公共交通サービス、日常生活での活動状況、個人属性等	バス認知度、通学実態、休日の外出実態、バスを便利にするアイデア、地域懇談会参加意向、個人属性等	滞在時間、交通手段、利用頻度、立ち寄り施設、バス認知度、バス利用転換条件、バス利用意向、個人属性等	現状の公共交通（バス）の問題点、将来のまちの姿

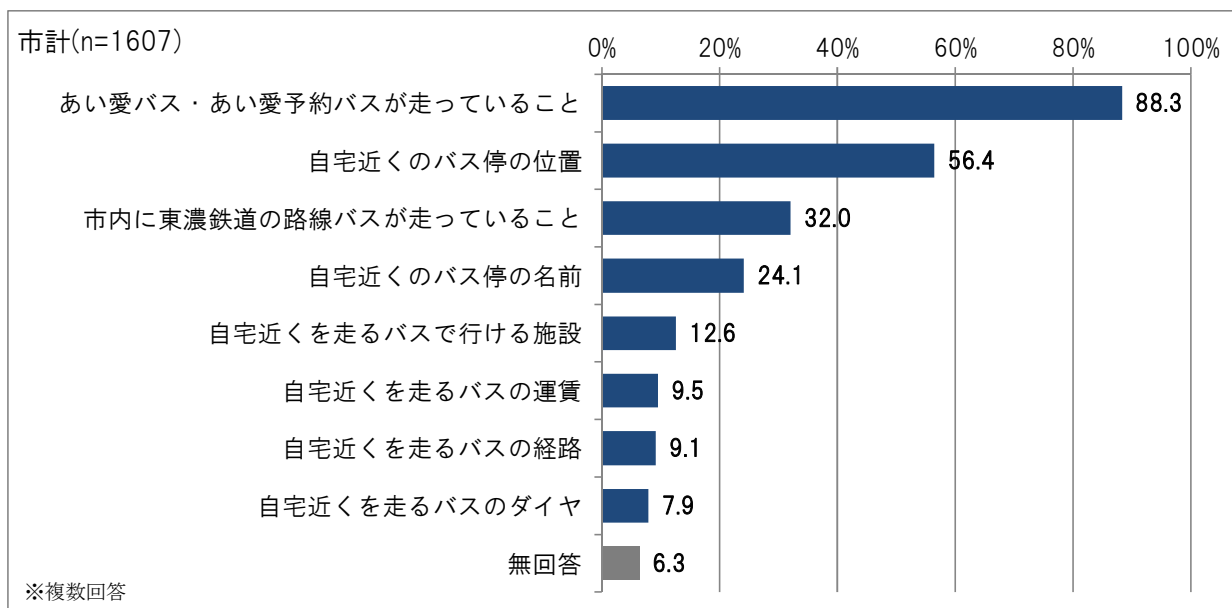
②市民アンケートの結果

(1) バスに関して知っていること【問1⑥】

※複数回答

■いずれの地区も「あい愛バス・あい愛バス予約バスが走っていること」が約88%と最も高い割合を占める。

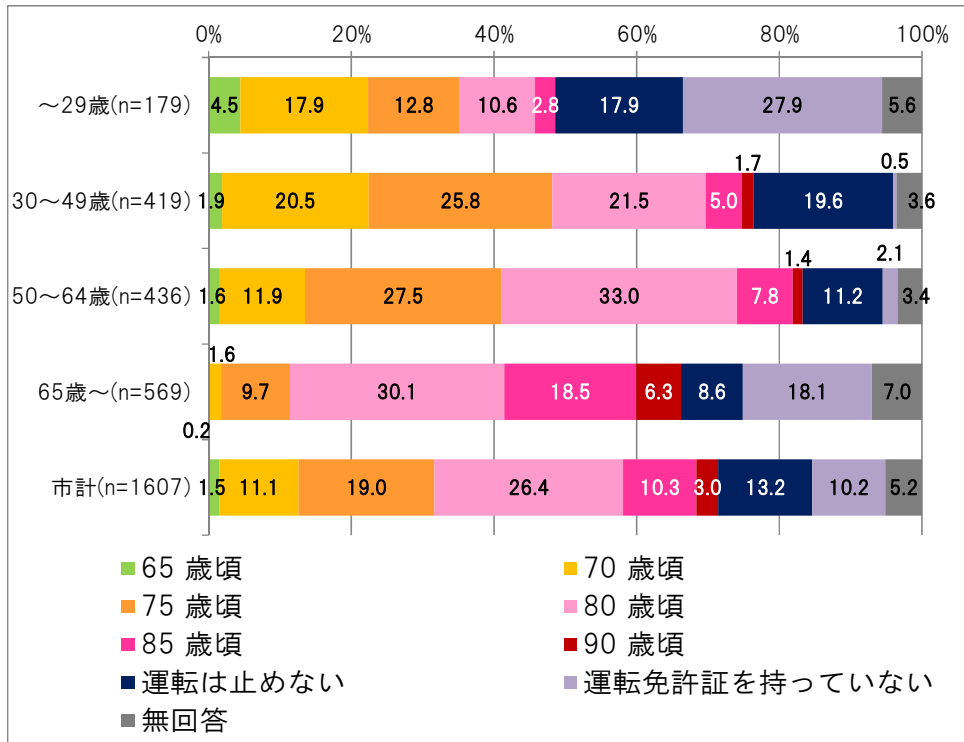
▼バスに関して知っていること



(2) 自動車運転を止めた又は止めようと思う年齢【問1⑩】

■「80歳頃」が約26%と最も高い。「運転は止めない」は約13%存在する。
 ■65歳以上では、「90歳頃」が約6%存在する。

▼自動車の運転を止めた又は止めようと思う年齢

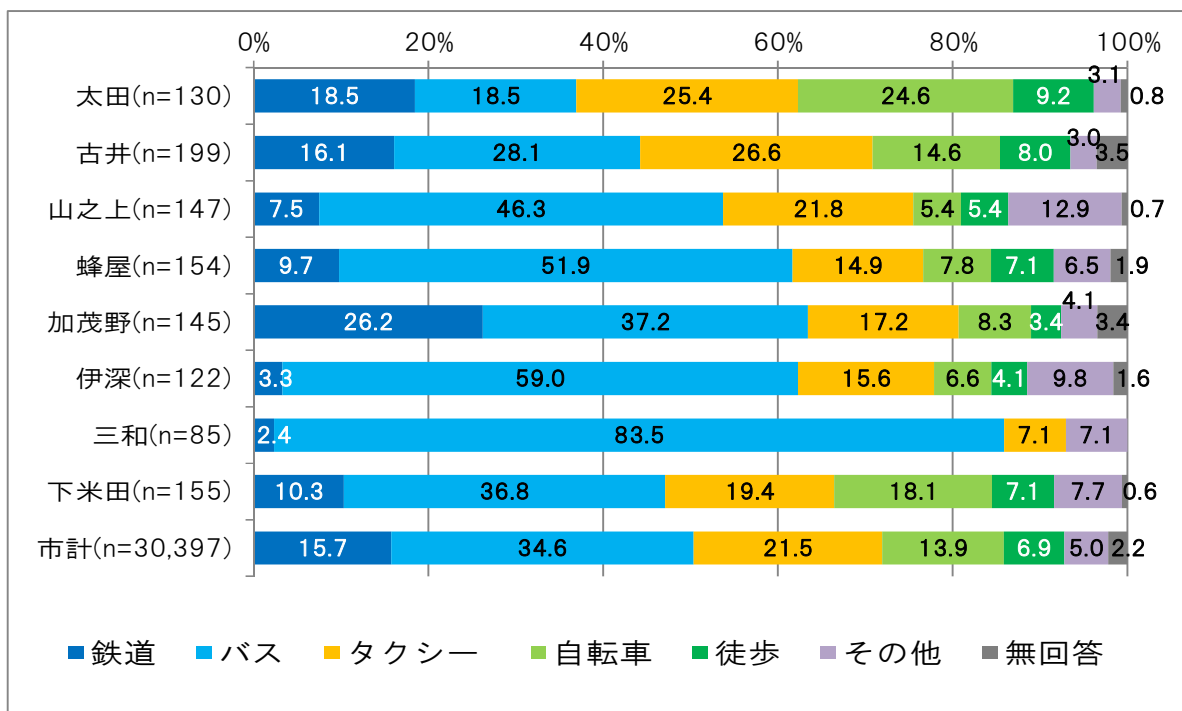


(3) 自動車運転を止めた後に利用している又は利用したい主な移動手段【問1⑪】

※問1⑩で1～6と回答した方のみ

■「バス」が約42%と最も高い割合を占める。
 ■三和地区では、他地区と比較して「バス」が約84%と高い。

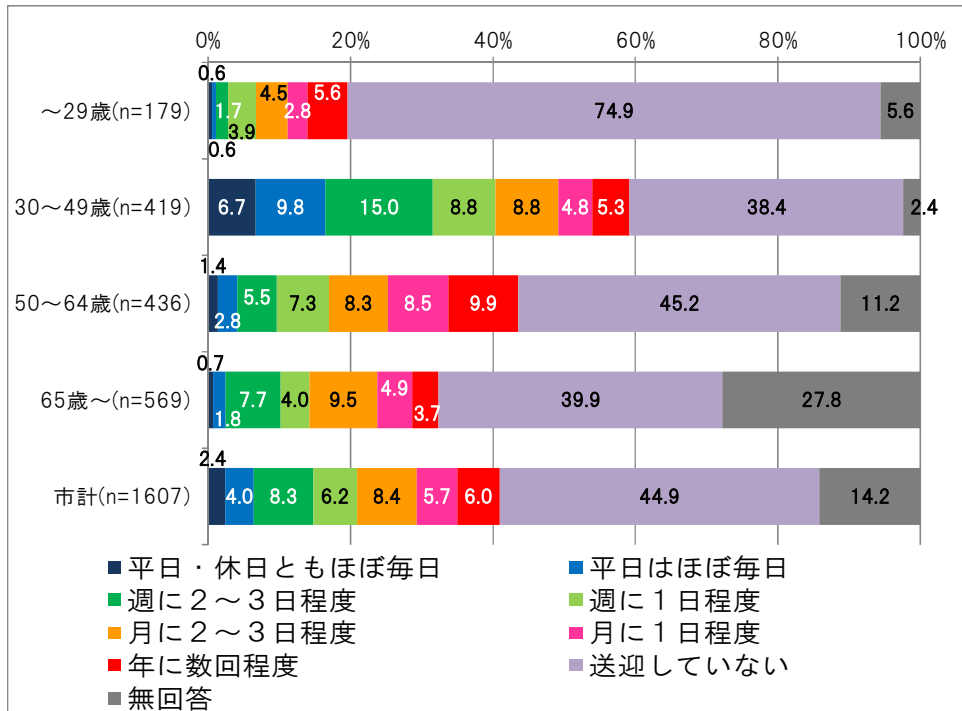
▼自動車運転を止めた後に利用している又は利用したい主な移動手段



(4) 送迎している頻度【問3①】

■「送迎していない」が約45%を占める。
 ■30～49歳以下では、約40%が「週1日以上」の定期的な送迎をしている。

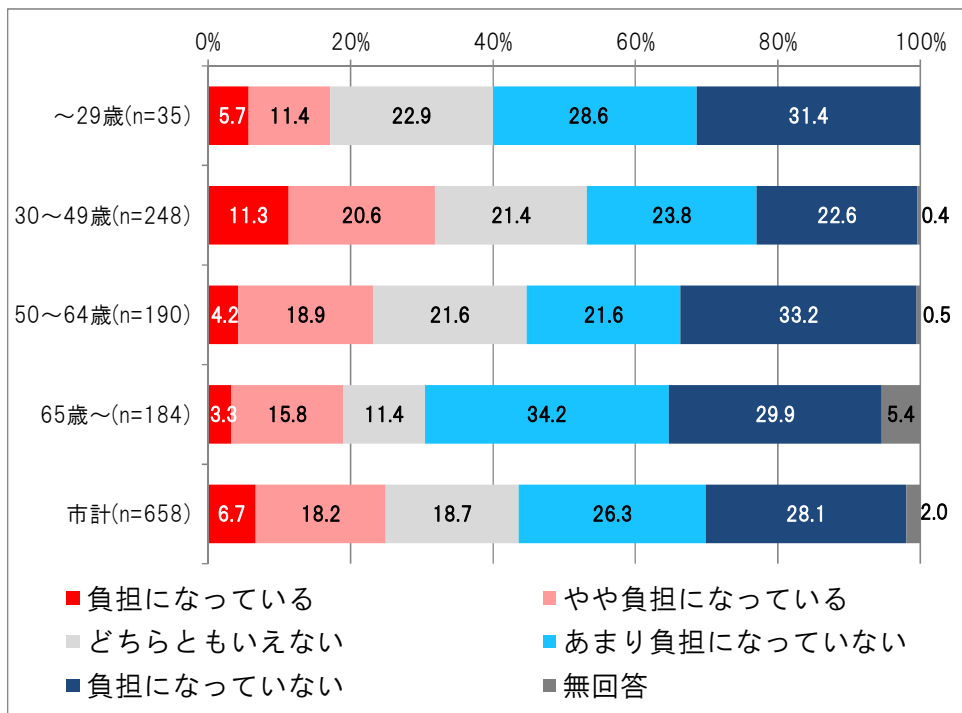
▼送迎している頻度



(5) 送迎していることについての負担度【問3③】 ※問3①で1～7と回答した方のみ

■「負担になっていない+あまり負担になっていない」約54%が「負担になっている+やや負担になっている」約25%を大きく上回る。
 ■30～49歳では、「負担になっていない+あまり負担になっていない」が約46%を占めるものの、「負担になっている+やや負担になっている」が約32%存在する。

▼送迎していることについての負担度

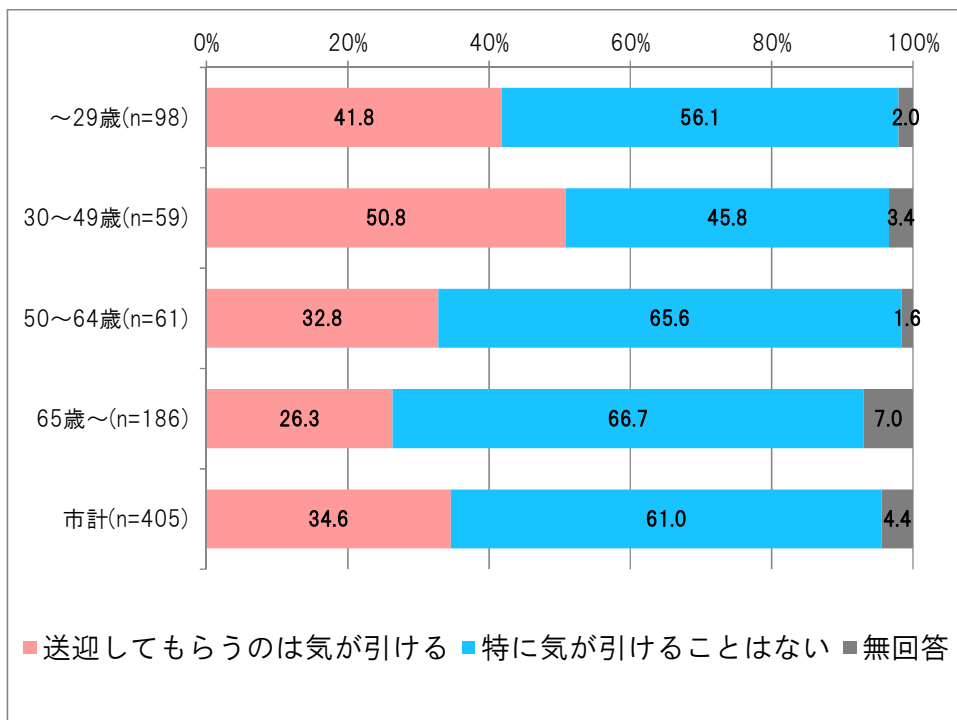
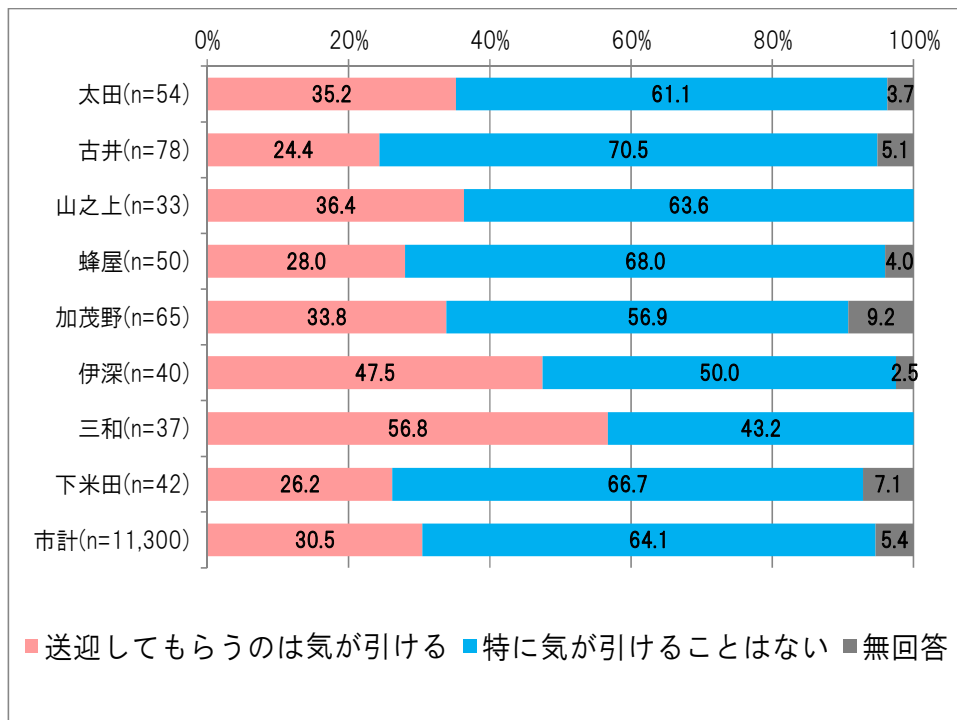


(6) 送迎してもらっていることについて感じていること【問4③】

※問4①で1~7と回答した方のみ

- 「気が引けることはない」が、約61%を占める。
- 三和地区では、「気が引ける」約57%が「気が引けることはない」約43%を上回る。
- 30~49歳では、「気が引ける」約51%が「気が引けることはない」約46%を上回る。

▼送迎してもらっていることについて感じていること

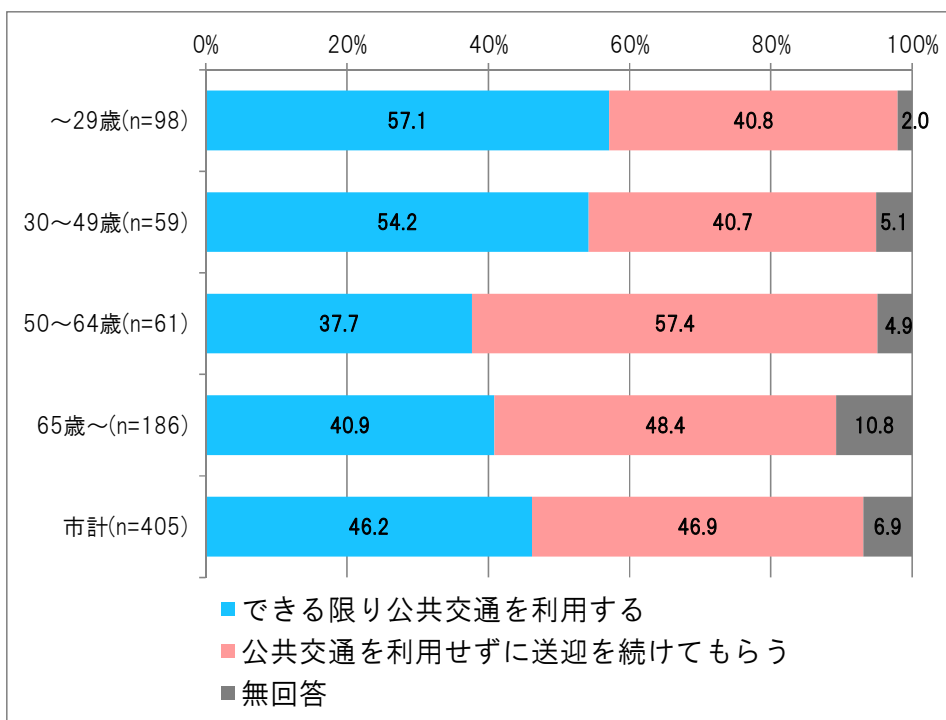
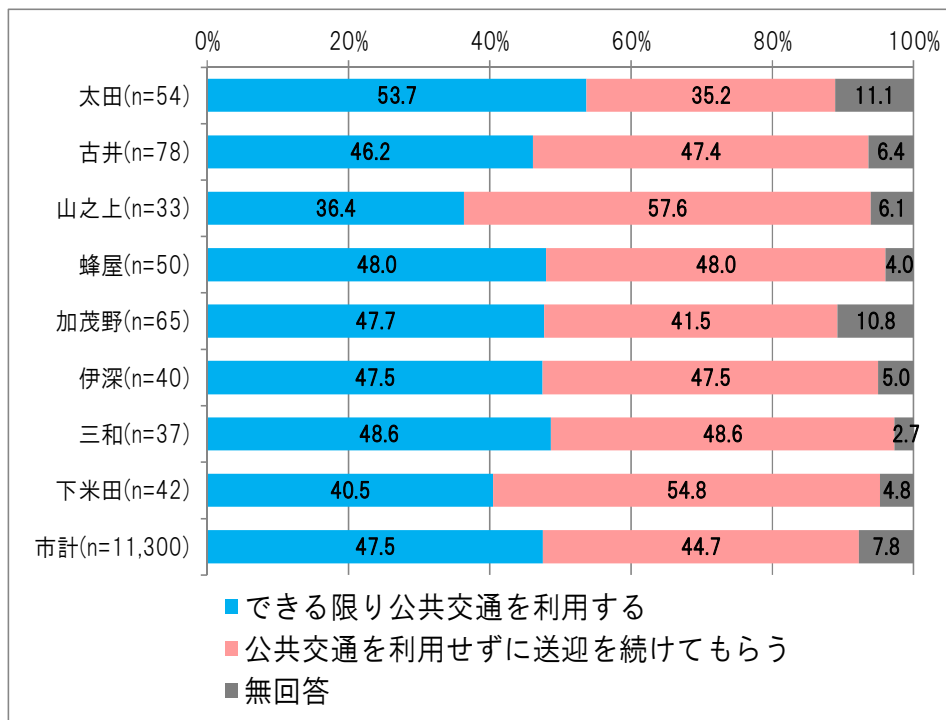


(7) 送迎してもらっている方の公共交通を利用できる場合の対応【問4④】

※問4①で1~7と回答した方のみ

- 「公共交通を利用する」と「送迎を続けてもらう」は同程度の割合を占める。
- 古井地区、山之上地区、下米田地区では、「送迎を続けてもらう」が「公共交通を利用する」を上回る。
- 29歳以下、30~49歳以下では、「公共交通を利用する」が約54~57%を占める。

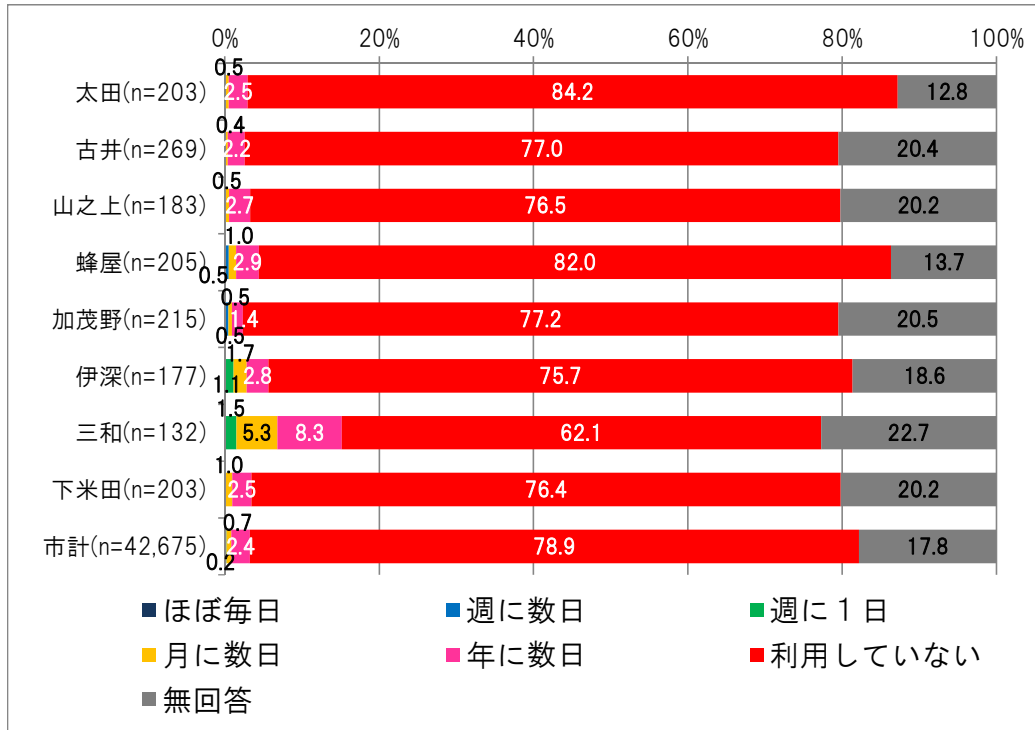
▼公共交通を利用できる場合の対応



(8) あい愛バスの利用頻度【問5①】

■「利用していない」が約77%と最も高い。
 ■三和地区では、「利用している」が約15%を占める。

▼あい愛バスの利用頻度

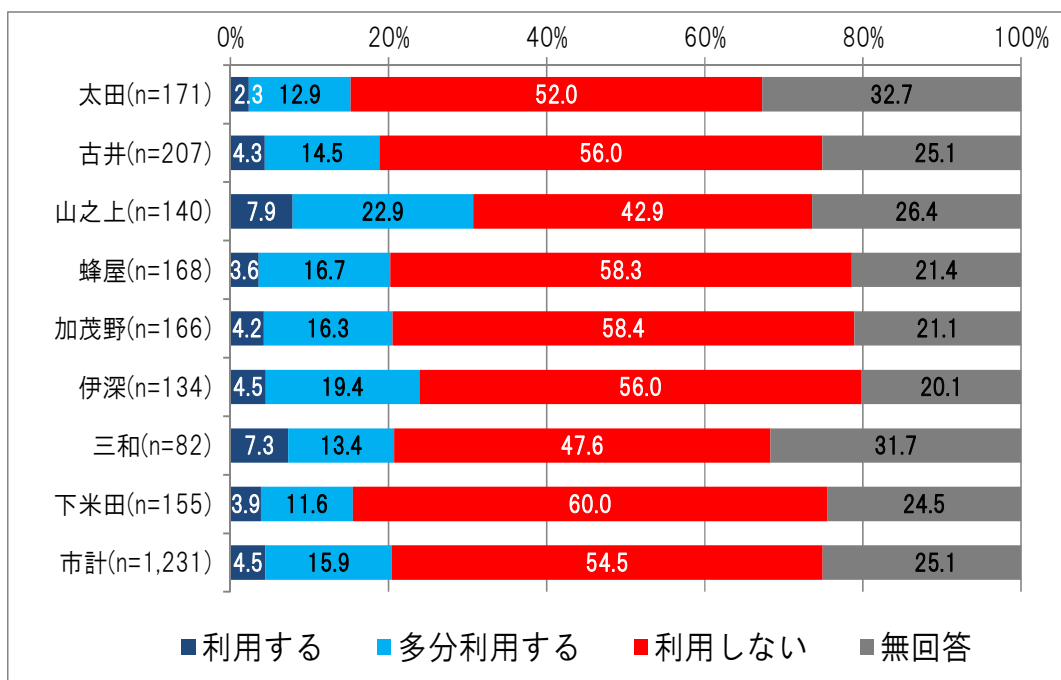


(9) あい愛バス非利用者の今後の利用意向【問5④-2】

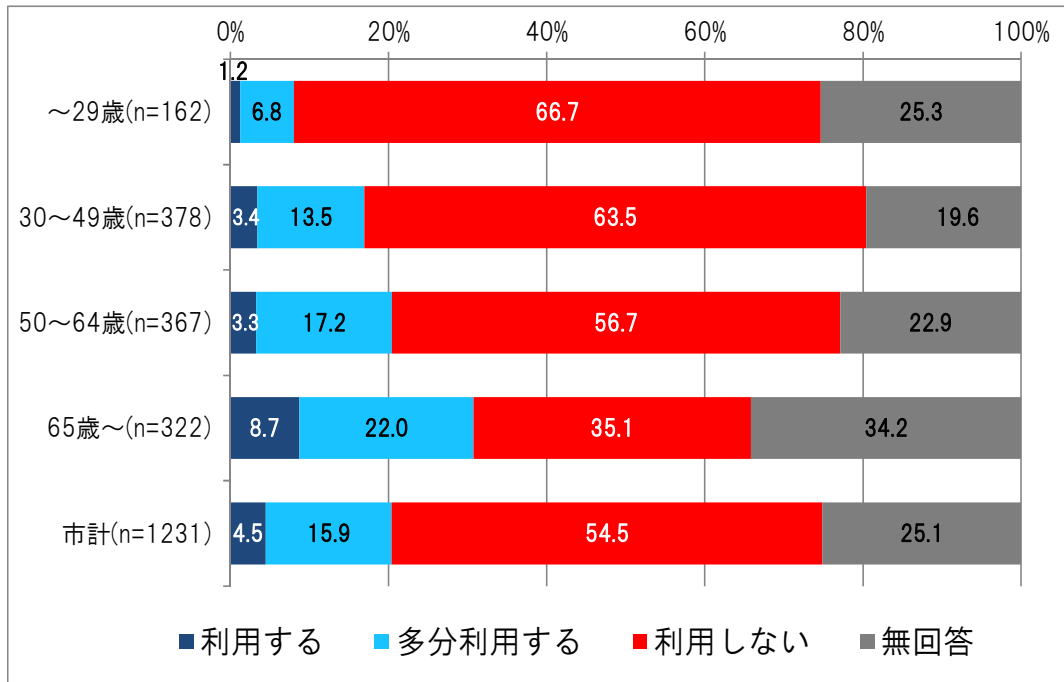
※問5①で6と回答した方のみ（非利用者）

■「利用しない」が約55%と最も高い。
 ■山之上地区では、「利用する+多分利用する」が約31%と高い割合を占める。
 ■65歳以上では、「利用する+多分利用する」が約31%を占める。

▼あい愛バスの今後の利用意向（1/2）



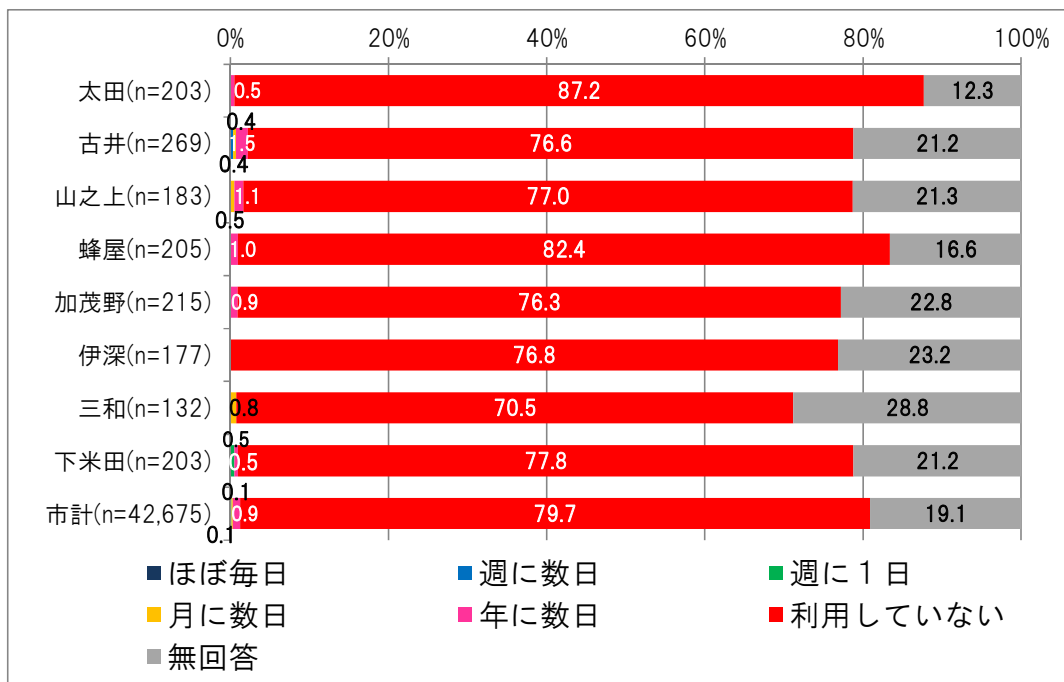
▼あい愛バスの今後の利用意向 (2/2)



(10) あい愛予約バスの利用頻度【問5①】

- 「利用していない」が約78%と最も高い。
- 太田地区では、「利用していない」が約87%と高い割合を占める。

▼あい愛予約バスの利用頻度

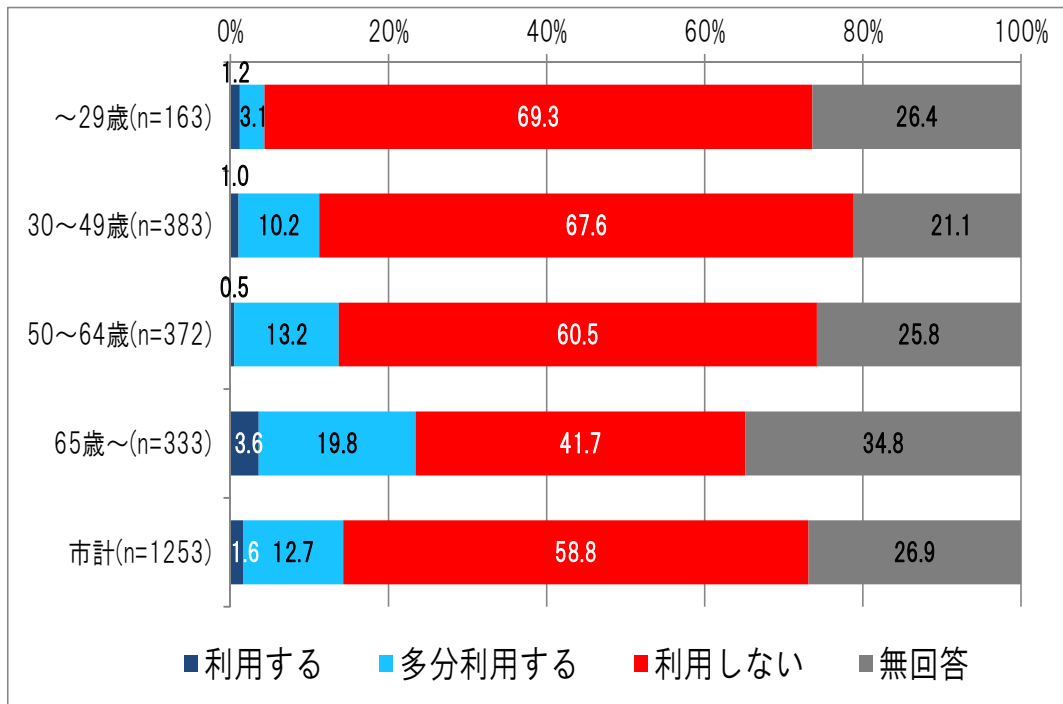


(11) あい愛予約バスの非利用者の今後の利用意向【問5④-2】

※問5①で6と回答した方のみ（非利用者）

■「利用しない」が約59%と最も高い。
 ■65歳以上では、「利用する+多分利用する」が約23%を占める。

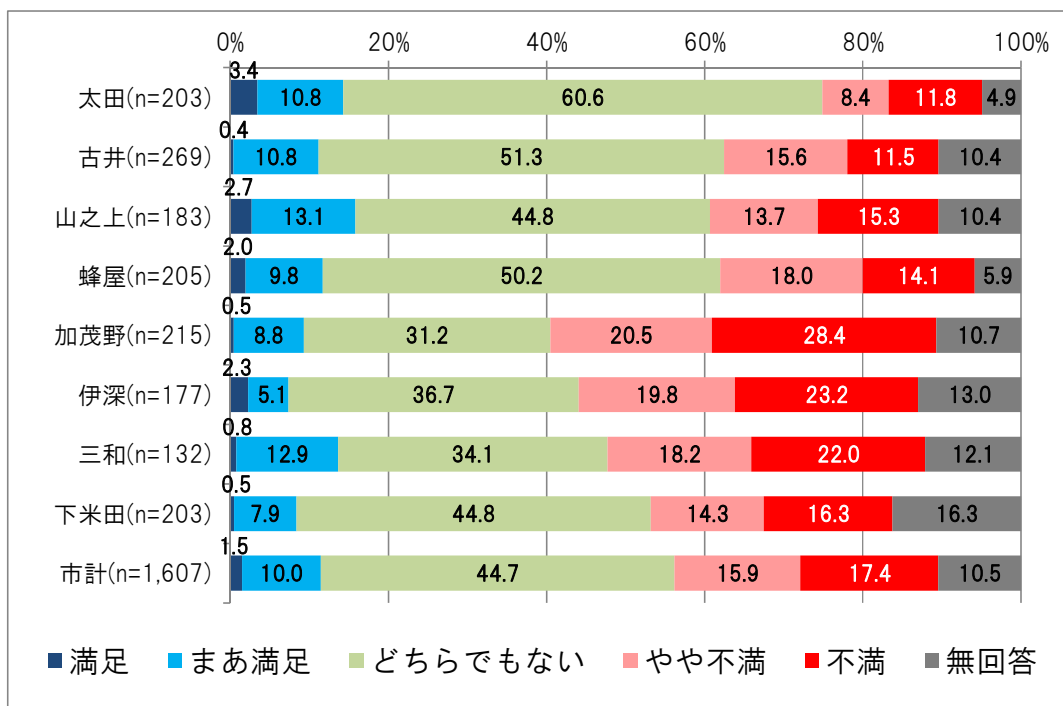
▼あい愛予約バスの今後の利用意向



(12) 公共交通全体の満足度【問6】

■満足度割合（満足+まあ満足）約33%が、不満度割合（やや不満+不満）約12%を上回る。
 ■加茂野地区、伊深地区、三和地区では、不満度割合（満足+まあ満足）が約40～49%と高い割合を占める。

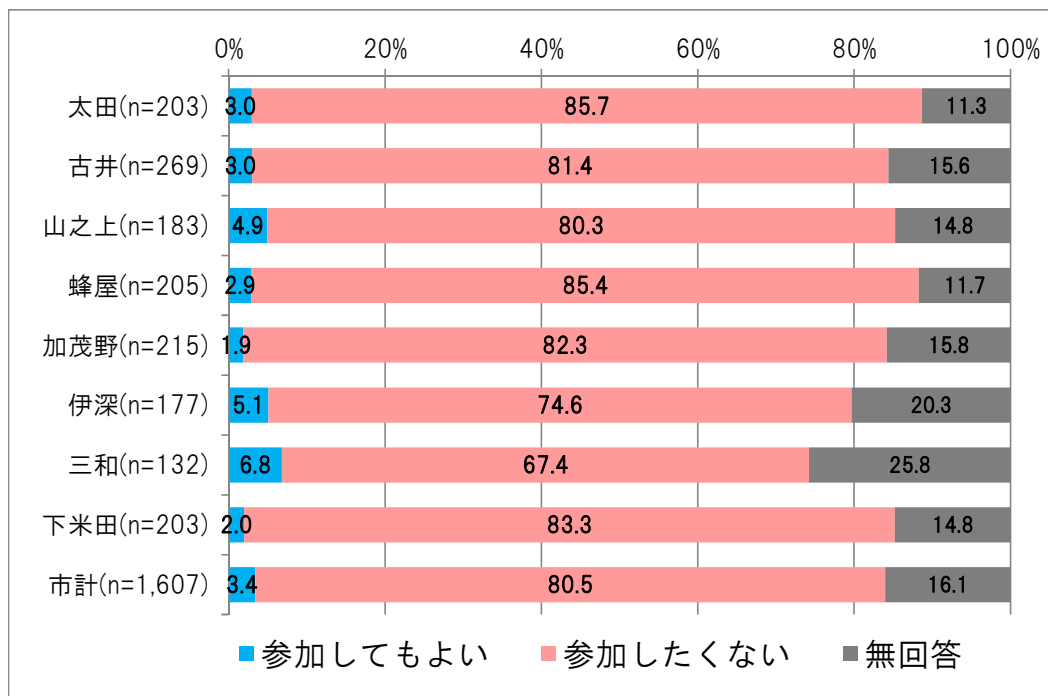
▼公共交通全体の満足度



(13) 意見交換会を目的とした地域懇談会への参加意向【問7】

- 「参加したくない」が、約81%を占める。
- 三和地区では、「参加してもよい」が約7%存在する。

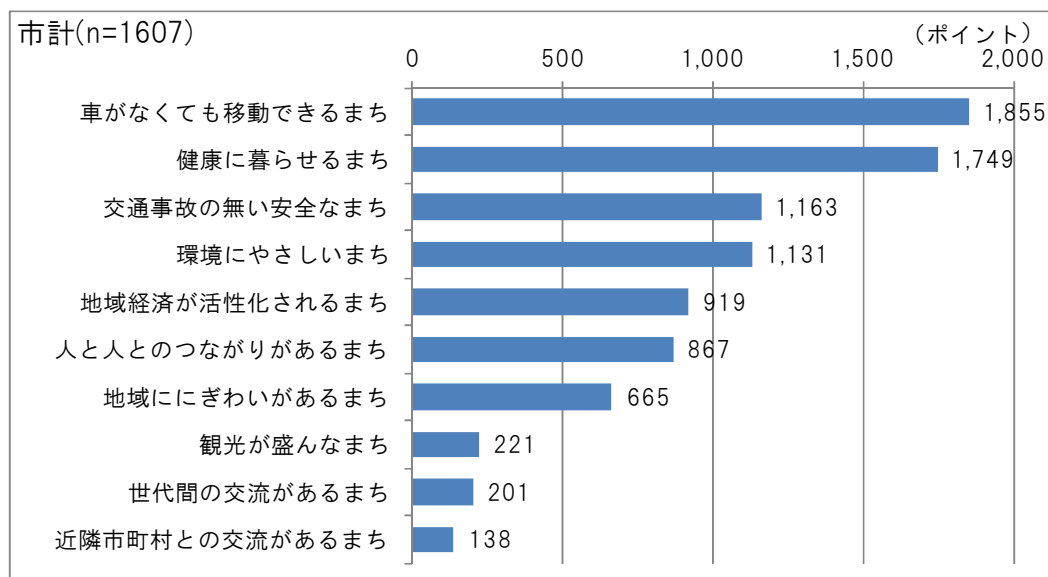
▼意見交換会を目的とした地域懇談会への参加意向



(14) 優先したいと思う「美濃加茂市の将来のまちの姿」について【問8】

- 「車がなくても移動できるまち」が、最も優先度が高く、次いで、「健康に暮らせるまち」となっている。

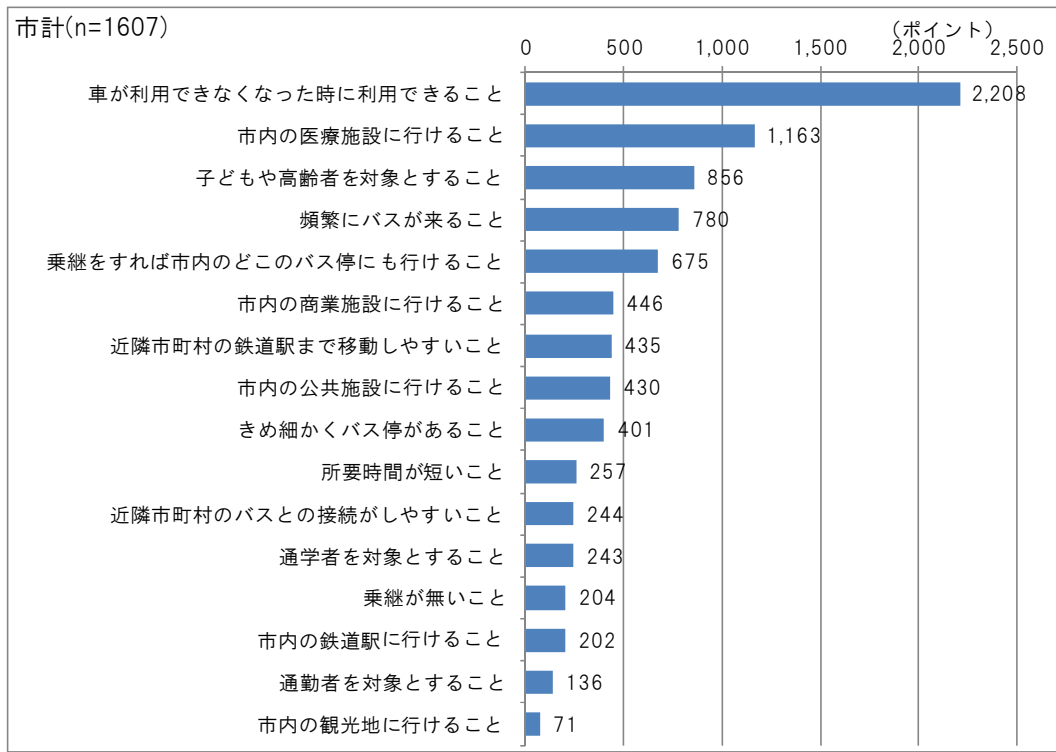
▼優先したいと思う「美濃加茂市の将来のまちの姿」



(15) 将来のまちの姿の実現のために優先したいと思う「今後の公共交通の方向性」について【問9】

■「車が利用できなくなった時に利用できること」が圧倒的に優先度が高い。
 ■いずれの地区も同様の結果となっている。

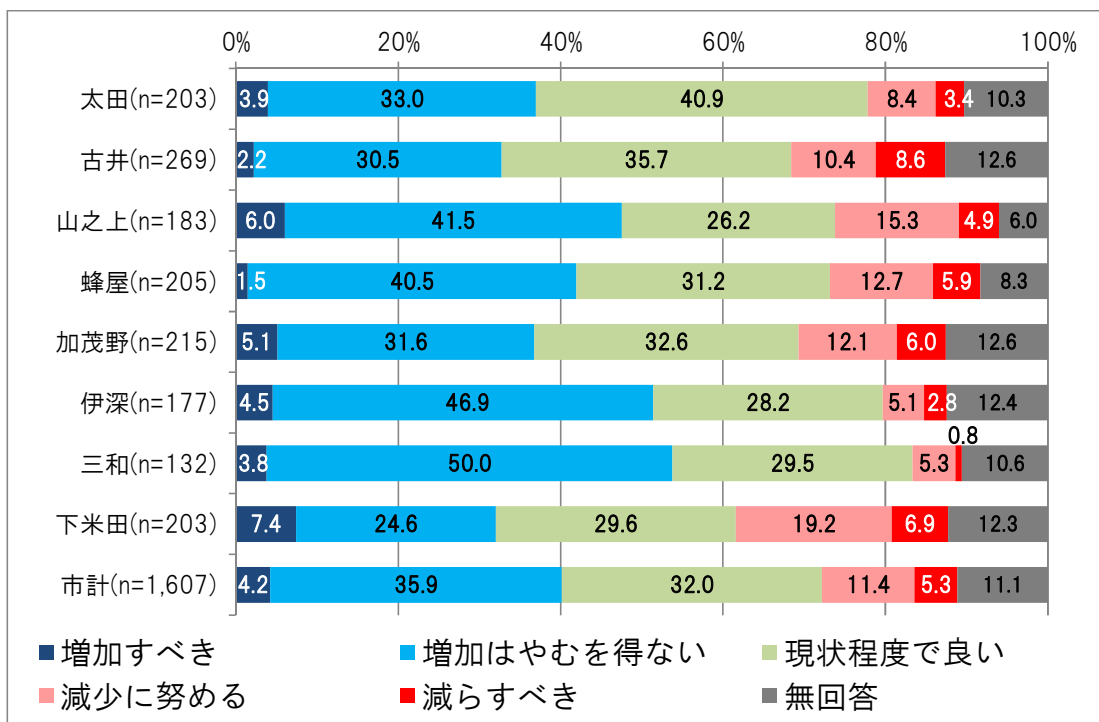
▼優先したいと思う「今後の公共交通の方向性」



(16) 公共交通への費用負担についての考え【問10】

■「増加すべき+増加はやむを得ない」約40%が、「減少に努める+減らすべき」約17%を大幅に上回る。
 ■伊深地区、三和地区は、「増加すべき+増加はやむを得ない」が約51~54%と高い割合を占める。

▼公共交通への費用負担についての考え

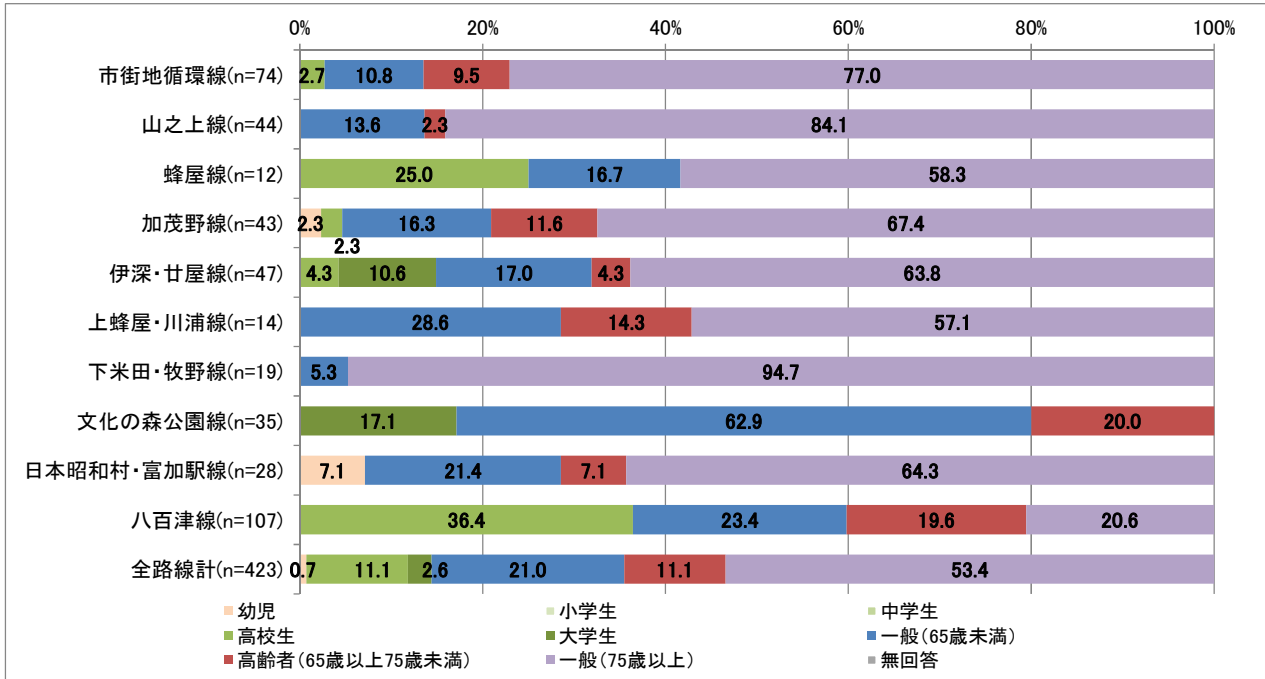


③乗降調査の結果

(1) 年齢

- 文化の森公園線と八百津線を除く路線では、75歳以上の利用が多くを占めている。
- 蜂屋線、八百津線では高校生の回答割合が高い。

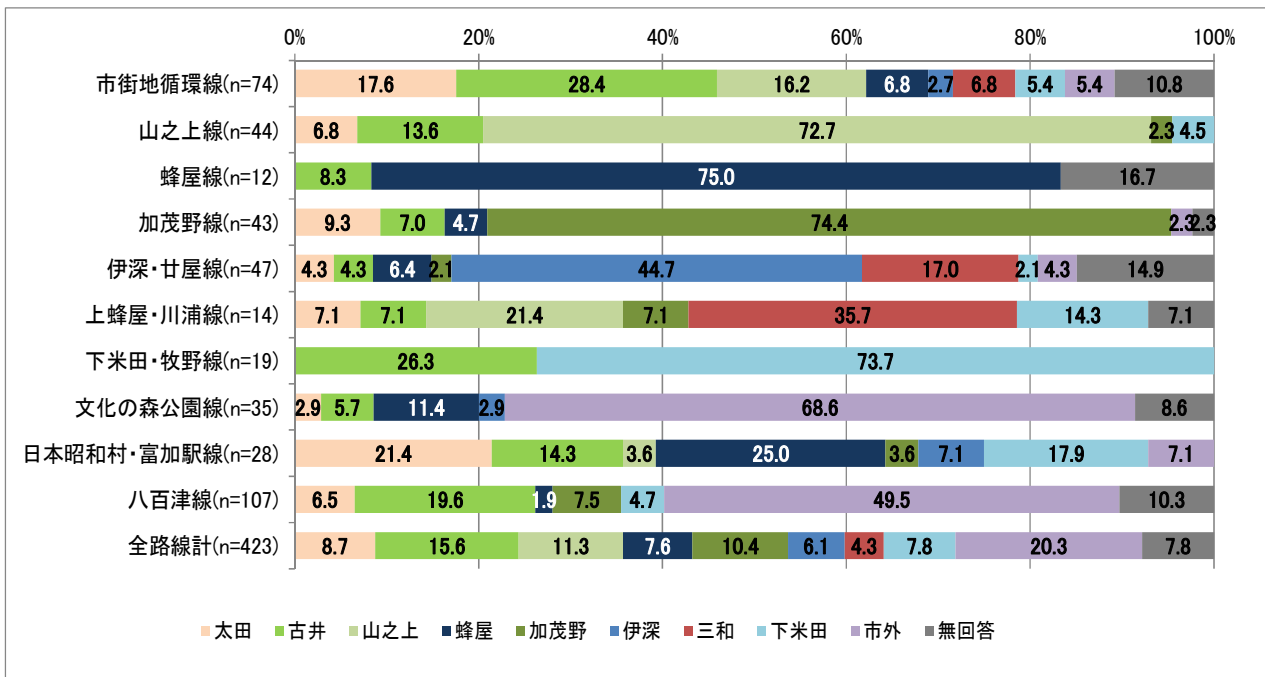
▼年齢



(2) 居住地

- 市街地循環、日本昭和村・富加駅線は様々な居住地からの回答者が多い。
- 文化の森公園線、八百津線は市外の回答者が多い。

▼居住地

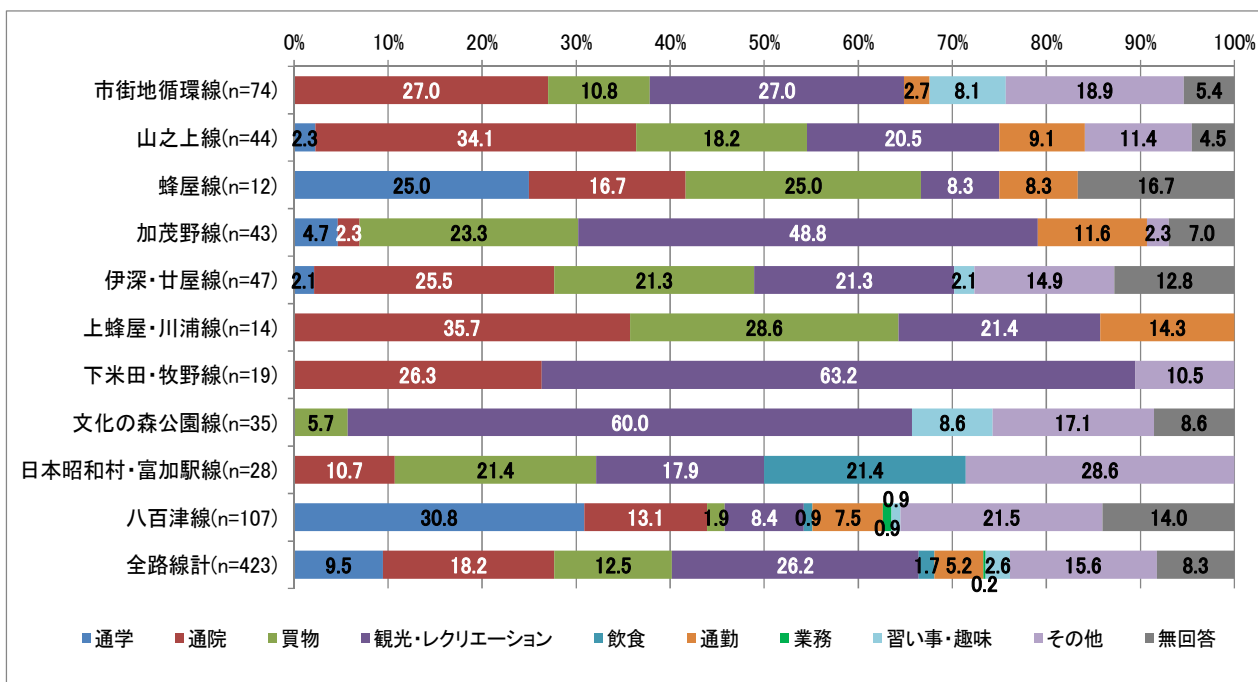


(3) バスの利用目的

■路線により利用目的が多様である。

■下米田・牧野線、文化の森公園線は観光・レクリエーション目的の利用が多い。

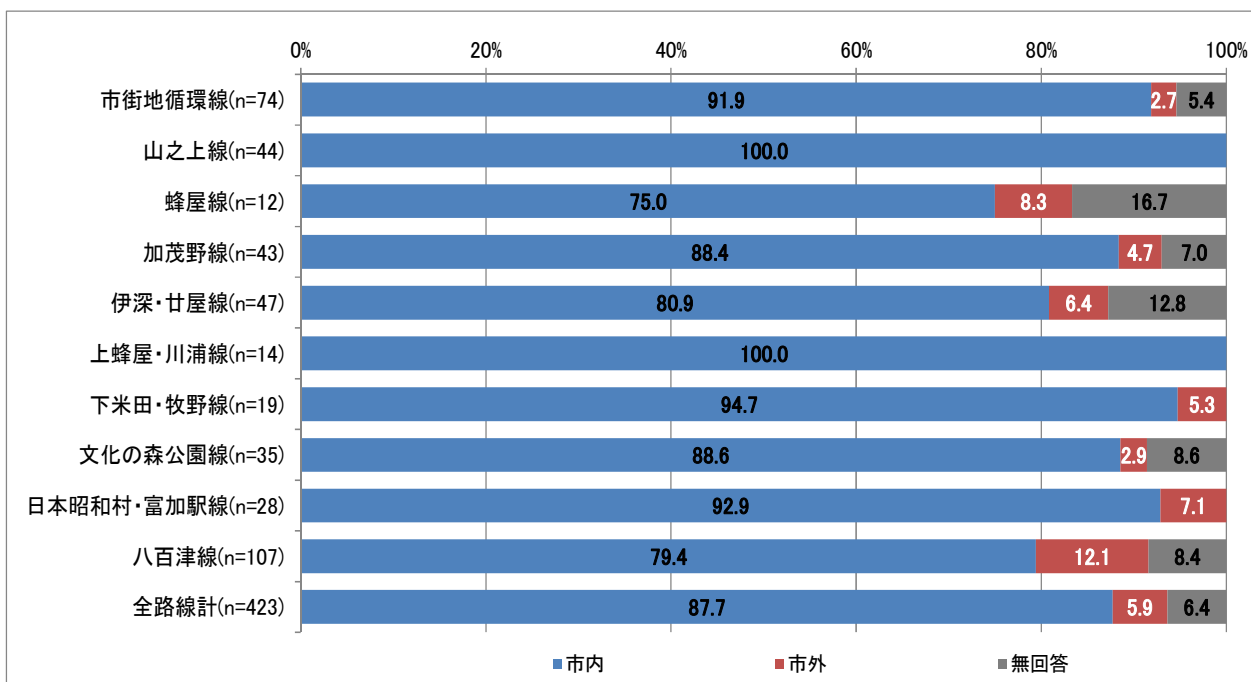
▼利用目的



(4) バス利用時の最終目的地

■路線によらず最終目的地の多くが市内となっている。

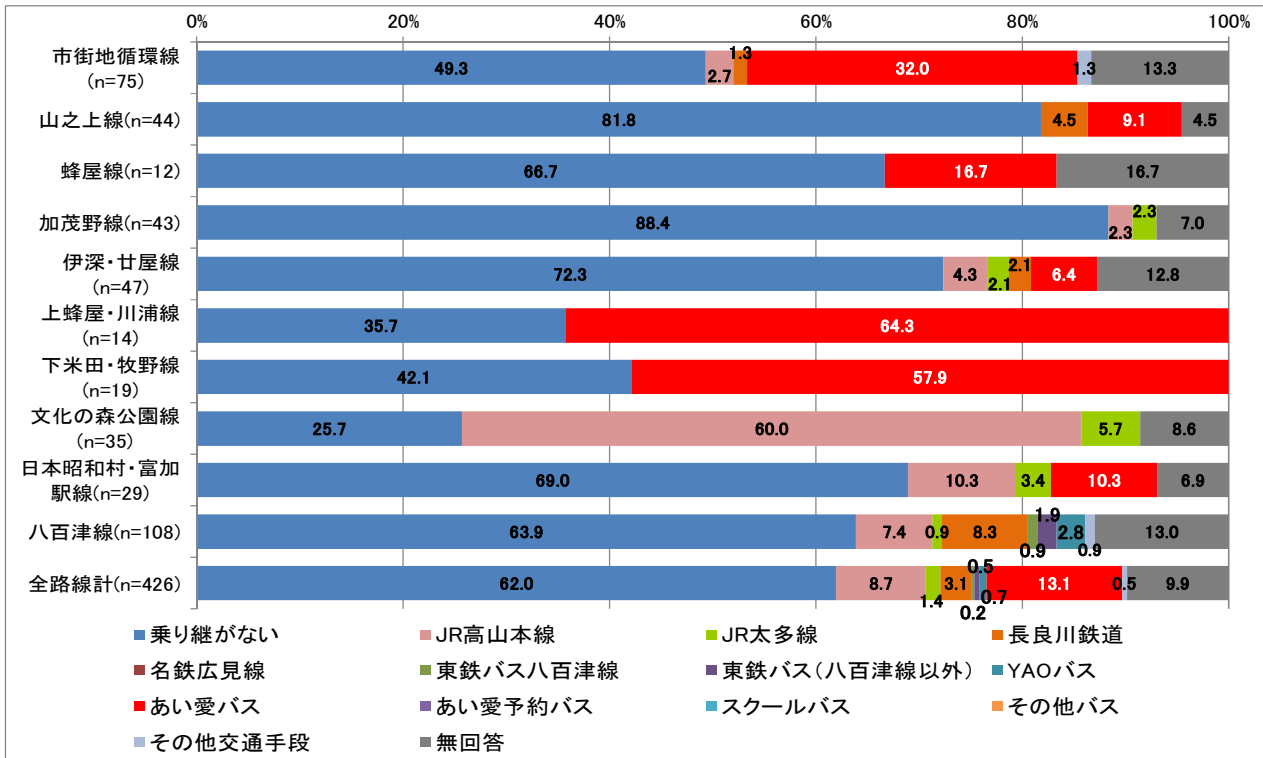
▼最終目的地



(5) 乗り継ぎ利用

■市外循環線、下米田・牧野線、文化の森公園線、上蜂屋・川浦線は乗り継ぎ利用が多い。

▼乗り継ぎ状況



(6) 乗り継ぎ路線

■市街地循環線利用回答者の多くが、あい愛バスに乗り継いでいる。

■下米田・牧野線利用回答者の多くが、あい愛バスに乗り継いでいる。

■上蜂屋・川浦線利用回答者の多くが、あい愛バスに乗り継いでいる。

■文化の森公園線利用回答者の多くが、JR高山本線に乗り継いでいる。

▼乗り継ぎ路線

市街地循環線

	利用者	割合
JR高山本線	2	7.1%
JR太多線		
長良川鉄道	1	3.6%
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス	24	85.7%
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他	1	3.6%
合計	28	100.0%

山之上線

	利用者	割合
JR高山本線		
JR太多線		
長良川鉄道	2	33.3%
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス	4	66.7%
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他		
合計	6	100.0%

蜂屋線

	利用者	割合
JR高山本線		
JR太多線		
長良川鉄道		
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス	2	100.0%
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他		
合計	2	100.0%

加茂野線

	利用者	割合
JR高山本線	1	50.0%
JR太多線	1	50.0%
長良川鉄道		
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス		
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他		
合計	2	100.0%

伊深・廿屋線

	利用者	割合
JR高山本線	2	28.6%
JR太多線	1	14.3%
長良川鉄道	1	14.3%
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス	3	42.9%
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他		
合計	7	100.0%

上蜂屋・川浦線

	利用者	割合
JR高山本線		
JR太多線		
長良川鉄道		
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス	9	100.0%
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他		
合計	9	100.0%

下米田・牧野線

	利用者	割合
JR高山本線		
JR太多線		
長良川鉄道		
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス	11	100.0%
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他		
合計	11	100.0%

文化の森公園線

	利用者	割合
JR高山本線	21	91.3%
JR太多線	2	8.7%
長良川鉄道		
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス		
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他		
合計	23	100.0%

日本昭和村・富加駅線

	利用者	割合
JR高山本線	3	42.9%
JR太多線	1	14.3%
長良川鉄道		
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線		
東鉄バス(八百津線以外)		
YAOバス		
あい愛バス	3	42.9%
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他		
合計	7	100.0%

八百津線

	利用者	割合
JR高山本線	8	32.0%
JR太多線	1	4.0%
長良川鉄道	9	36.0%
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線	1	4.0%
東鉄バス(八百津線以外)	2	8.0%
YAOバス	3	12.0%
あい愛バス		
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他	1	4.0%
合計	25	100.0%

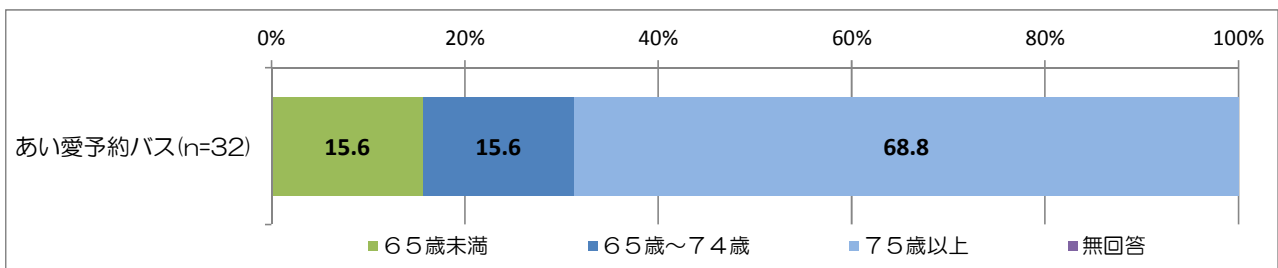
全路線計

	利用者	割合
JR高山本線	37	30.8%
JR太多線	6	5.0%
長良川鉄道	13	10.8%
名鉄広見線		
東鉄バス八百津線	1	0.8%
東鉄バス(八百津線以外)	2	1.7%
YAOバス	3	2.5%
あい愛バス	56	46.7%
あい愛予約バス		
スクールバス		
その他バス		
その他	2	1.7%
合計	120	100.0%

(7) あい愛予約バス利用者の年齢

■75歳以上の利用が7割弱を占める。

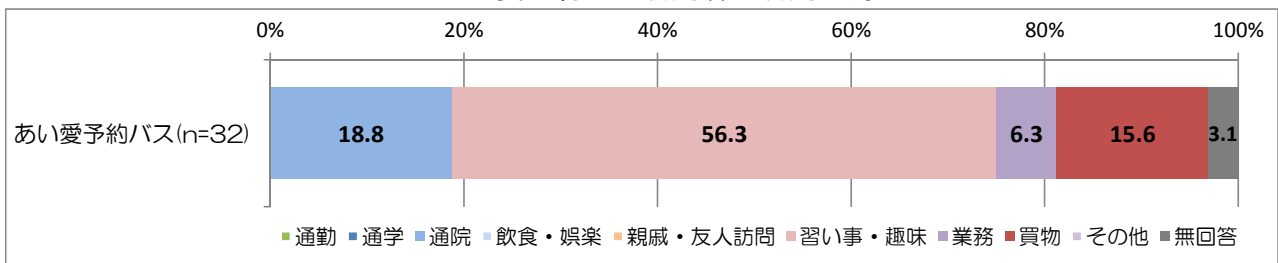
▼あい愛予約バス利用者の年齢



(8) あい愛予約バス利用者の利用目的

■利用目的は、習い事・趣味が6割弱を占める。

▼あい愛予約バス利用者の利用目的

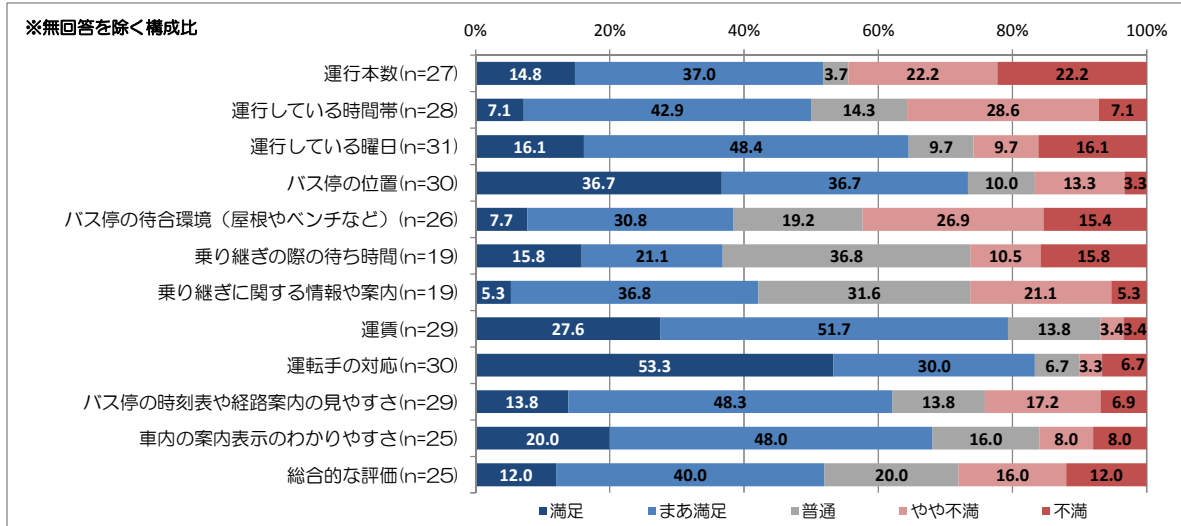


④バス利用者アンケート調査の詳細結果

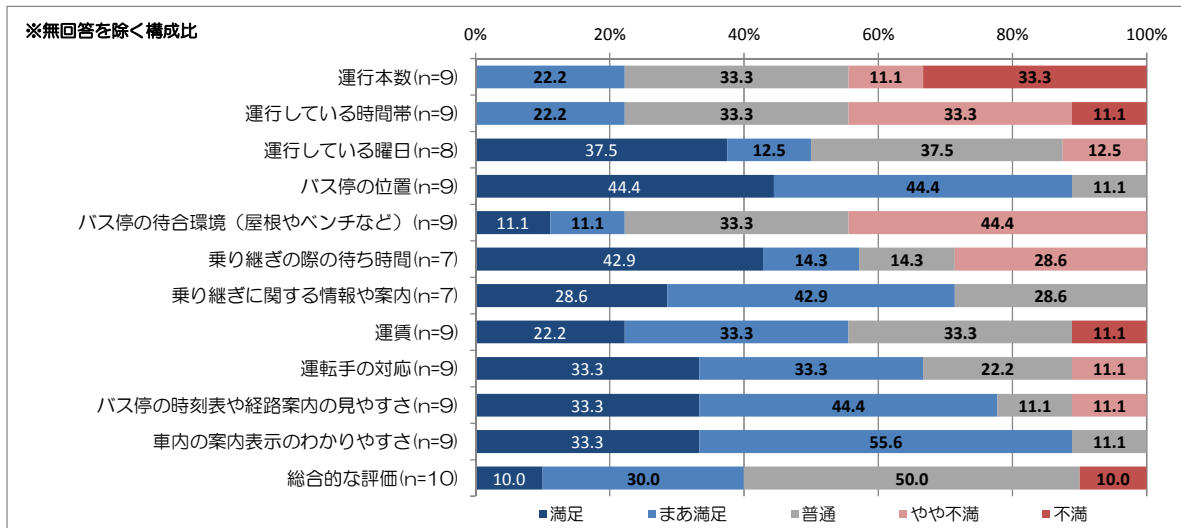
(1) 利用したバス路線について感じている「現状の満足度」【問3】

- あい愛バスの運転手の対応、運賃、バス停位置の満足度割合（満足+まあ満足）は7割を超える。
- バス全体の満足度割合（満足+まあ満足）が、不満度割合（やや不満+不満）を上回る。

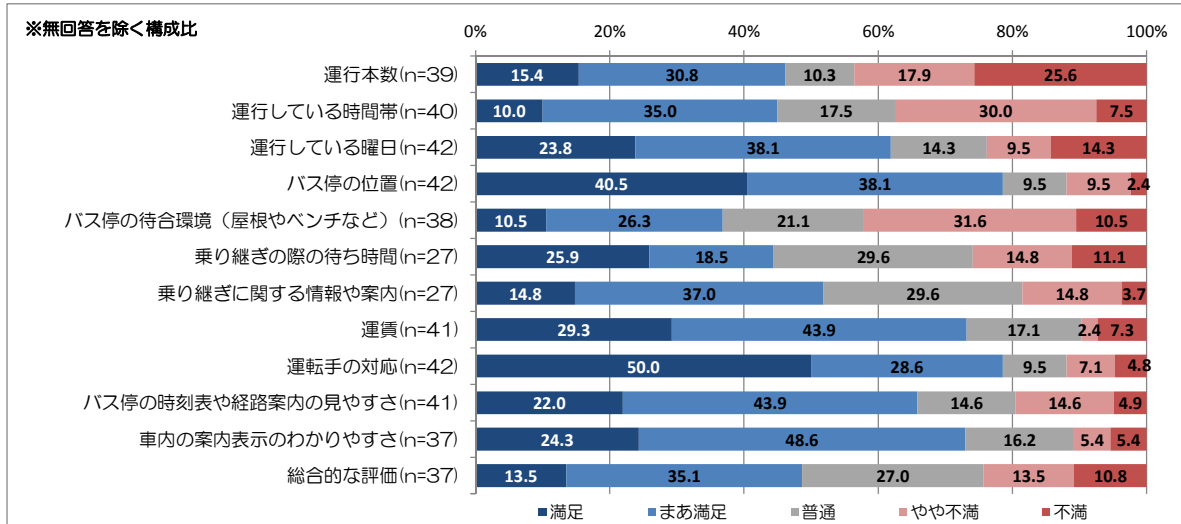
▼満足度（あい愛バス）



▼満足度（東濃鉄道バス）



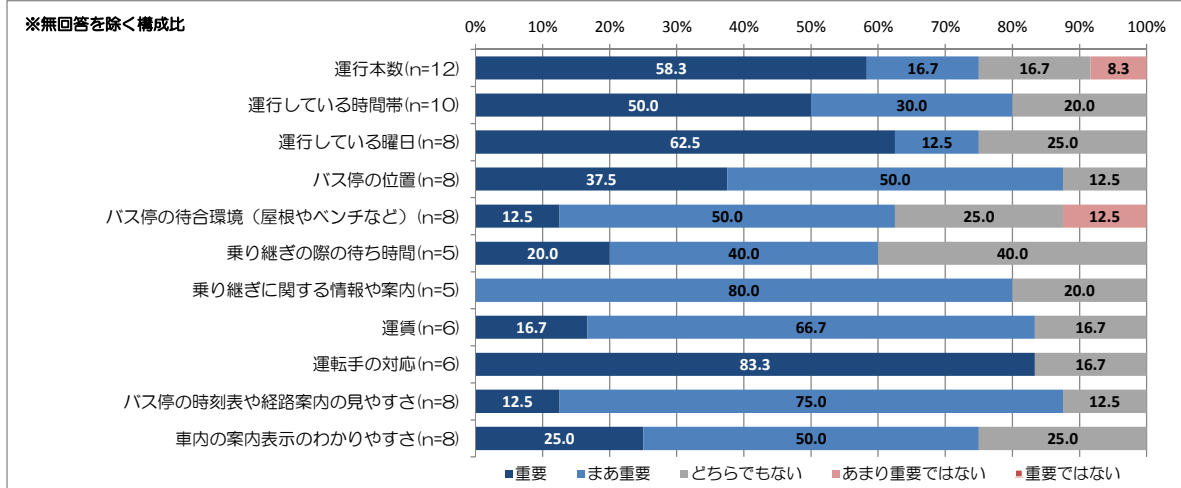
▼満足度（バス全体）



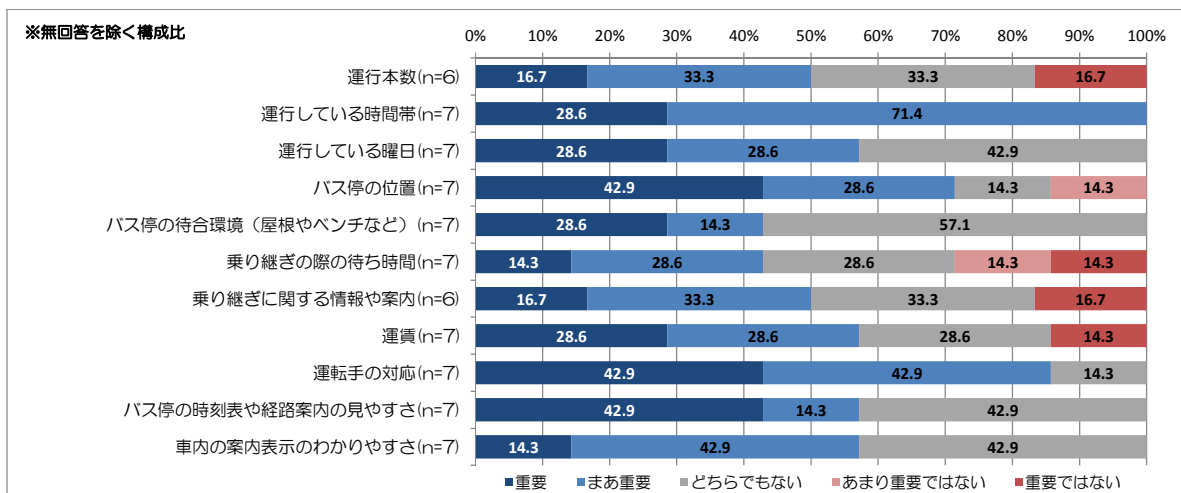
(2) 利用したバス路線について感じている「これからの重要度」【問3】

- バス全体の運行している時間帯と運転手の対応の重要度割合（重要+まあ重要）は8割前後である。
- バス全体の乗り継ぎの際の待ち時間の重要度割合（重要+まあ重要）は5割に満たない。

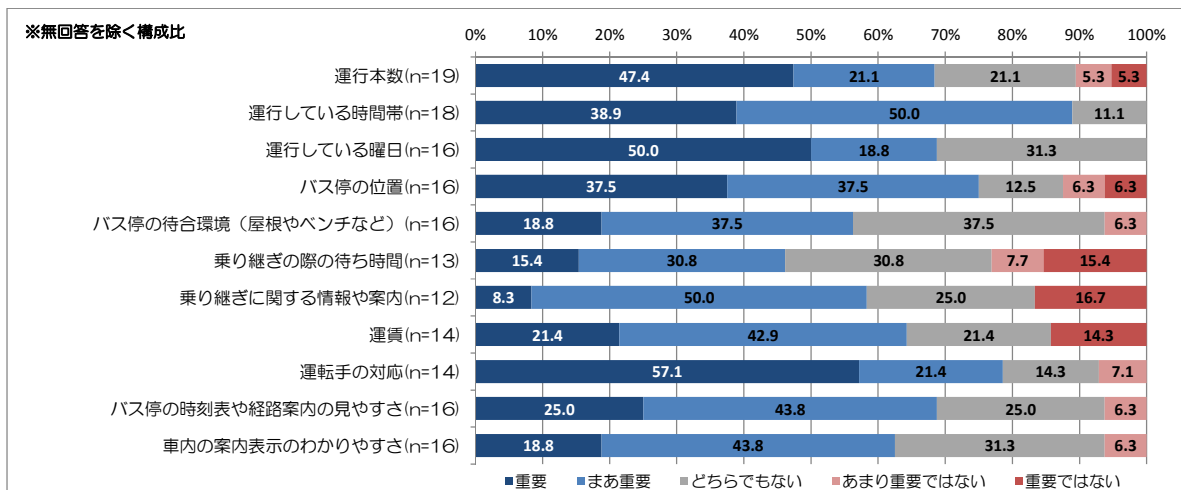
▼重要度（あい愛バス）



▼重要度（東濃鉄道バス）



▼重要度（バス全体）

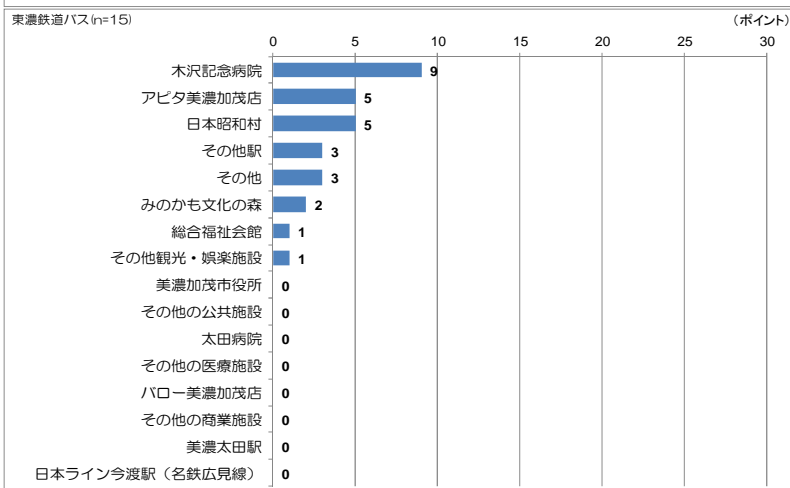
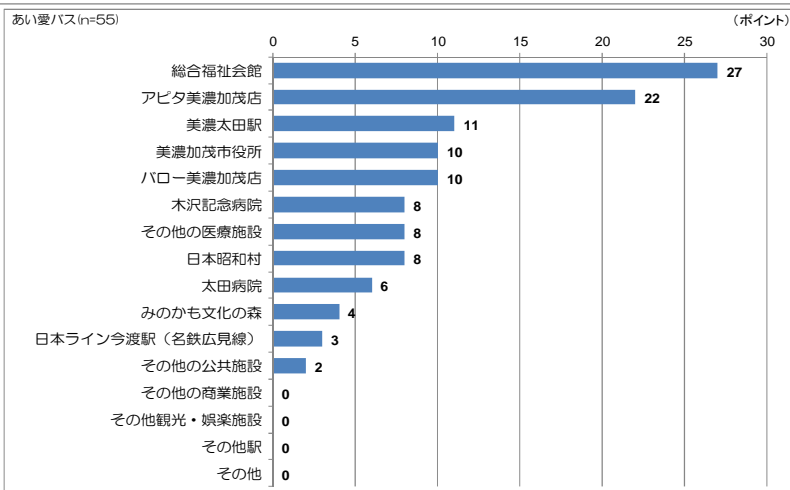
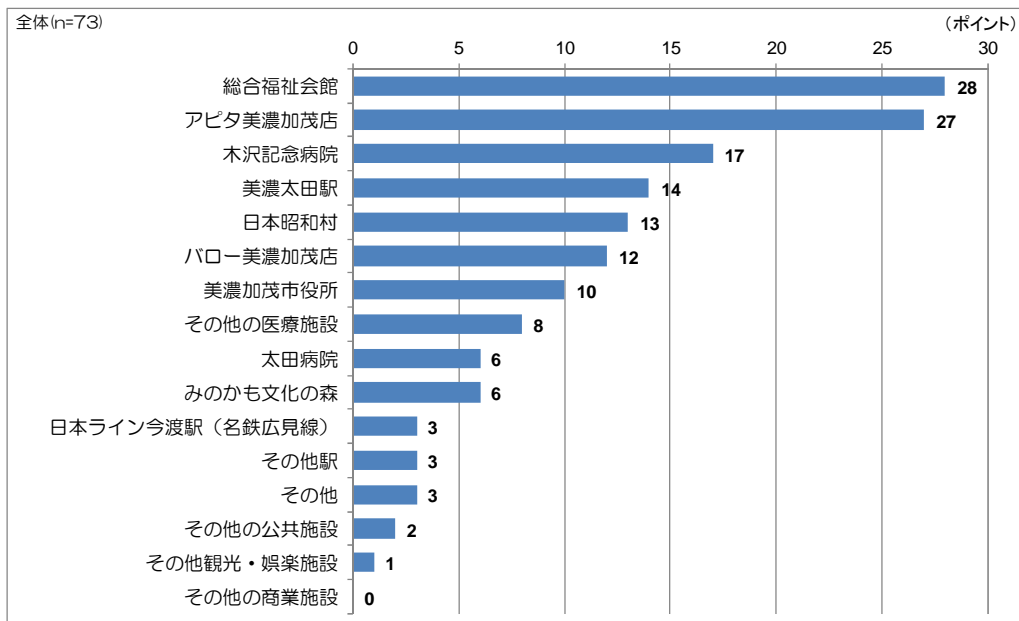


(3) 美濃加茂市周辺でバスを利用して行きたい施設【問4】

※上位3施設を回答

- あい愛バス回答者は総合福祉会館を利用したいとする方が最も多く、次いでアピタ美濃加茂店となっている。
- 東濃鉄道バスは木沢記念病院を利用したいとする方が最も多く、次いでアピタ美濃加茂店、日本昭和村となっている。

▼美濃加茂市周辺でバスを利用して行きたい施設



⑤路線及び地域別の特徴

市民アンケート、乗降調査及びバス利用者アンケートの結果から見た路線及び地域別の特徴を以下にまとめます。

表 2-7 路線及び地域別の特徴

	主な運行地区	路線別利用特性	地区別または路線別の満足度割合と不満理由
市街地循環線	太田	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が9割弱を占める。 ・「通院」「観光・レクリエーション」目的の利用が多く、3割ずつ占める。 ・あい愛バス相互の乗り継ぎが乗継利用者の3割を占める。 ・総合福祉会館、美濃加茂市役所、美濃太田駅北口の利用が多く、総合福祉会館を中心とした移動が多い。 	【太田地区】 <ul style="list-style-type: none"> ・不満度割合が5割を占める。 ・不満の理由として、運行本数、運行経路、運行時間帯が挙げられている。
山之上線	山之上	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が9割弱を占める。 ・「通院」目的の利用が多く、3割強を占める。 ・乗継利用は1割と他の路線と比べ少ない。 ・往復利用が7割を占める。 ・総合福祉会館、美濃太田駅北口、駅北商業団地と山之上地区内を結ぶ利用が多い。 	【山之上地区】 <ul style="list-style-type: none"> ・満足度割合が3割を占める。
加茂野線	加茂野	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が8割を占める。 ・「観光・レクリエーション」目的の利用が多く、5割を占める。 ・往復利用が7割を占める。 ・総合福祉会館と美濃太田駅北口の利用が多く、総合福祉会館と山之上地区内を結ぶ利用が多い。 	【加茂野地区】 <ul style="list-style-type: none"> ・不満度割合が4割を占める。 ・不満の理由として、運行本数、運行経路、運行時間帯が挙げられている。
蜂屋線	蜂屋	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生の利用が3割弱を占める。 ・「通学」「買物」目的の利用が多く、2割ずつを占める。 ・往復利用は3割を占めるが、他の路線と比べ少ない。 ・総合福祉会館、駅北商業団地、ナビ蜂屋の利用が多く、駅北商業団地とナビ蜂屋を結ぶ利用が多い。 	【蜂屋地区】 <ul style="list-style-type: none"> ・不満度割合が5割を占め、満足度割合を上回る。 ・不満の理由として、運行本数、運行日、運行時間帯、運行経路が挙げられている。
下米田・牧野線	下米田	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が9割強を占める。 ・「観光・レクリエーション」目的の利用が多く、6割を占める。 ・往復利用が7割を占める。 ・総合福祉会館、野尻整形外科病院、川合東、木沢記念病院の利用が多い。 ・総合福祉会館の利用が多く、総合福祉会館と下米田地区内を結ぶ利用が多い。 	【下米田地区】 <ul style="list-style-type: none"> ・満足度割合が3割を占め、不満度割合を上回る。 ・不満の理由として、バス停境が挙げられている。
上蜂屋・川浦線	三和	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が7割を占める。 ・「通院」目的の利用が4割弱を占める。 ・乗継利用が6割強を占め、他の路線と比べ多い。 ・往復利用が9割弱を占め、他の路線と比べ多い。 ・総合福祉会館の利用が多く、総合福祉会館と三和連絡所を結ぶ利用が多い。 	【三和地区】 <ul style="list-style-type: none"> ・満足度割合が4割を占め、不満度割合を上回る。 ・不満の理由として、運行本数、運行日、運行時間帯、運行経路、乗継利便性が挙げられている。

	主な運行地区	路線別利用特性	地区別または路線別の満足度割合と不満理由
	伊深・廿屋線 伊深 三和	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が7割を占める。 ・「通院」目的の利用が多く、3割弱を占める。 ・往復利用は6割弱を占める。 ・総合福祉会館、美濃太田駅北口、駅北商業団地と伊深地区及び三和地区内を結ぶ移動が多い。 	<p>【伊深地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・満足度割合が5割を占め、不満度割合を上回る。 ・不満の理由として、運行本数、運行利便性、運行経路、バス停位置、バス停環境が挙げられている。 <p>【三和地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・満足度割合が4割を占め、不満度割合を上回る。 ・不満の理由として、運行本数、運行日、運行時間帯、運行経路、乗継利便性が挙げられている。
	文化の森公園線 太田 蜂屋	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が8割を占める。 ・市外居住者の利用が7割を占める。 ・「観光・レクリエーション」目的の利用が多く、6割を占める。 ・乗継利用が7割弱を占め、他の路線と比べ多い。 ・美濃太田駅北口と日本昭和村の利用が多く、この2つを結ぶ利用が中心である。 	<p>【太田地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不満度割合が5割を占める。 ・不満の理由として、運行本数、運行経路、運行時間帯が挙げられている。 <p>【蜂屋地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不満度割合が5割を占め、満足度割合を上回る。 ・不満の理由として、運行本数、運行時間帯、バス停位置、運行日が挙げられている。
	日本昭和村・富加駅線 蜂屋	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が7割を占める。 ・市内居住者が7割を占める。 ・「買物」「飲食」目的の利用が多く、2割を占める。 ・総合福祉会館、美濃太田駅北口、駅北商業団地の利用が多い。 ・蜂屋地区内から駅北商業団地や美濃太田駅北口への利用が多い。 	<p>【蜂屋地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・不満度割合が5割を占め、満足度割合を上回る。 ・不満の理由として、運行本数、運行時間帯、バス停位置、運行日が挙げられている。
	あい愛予約バス 古井	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の利用が8割強を占める。 ・「習い事・趣味」目的の利用が多く、6割弱を占める。 ・左まわりは午前、右まわりは夕方利用が多い。 ・総合福祉会館、野尻整形外科病院、川合東、木沢記念病院の利用が多いが、利用がほとんど見られないバス停もある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・満足度割合が2割を占め、不満度割合を上回る。 ・不満の理由として、運行時間帯、予約受付の対応が挙げられている。
	東濃鉄道バス 八百津線 太田 古井 下米田 八百津町内 可児市内	<ul style="list-style-type: none"> ・高校生の利用が多く、4割弱を占める。 ・利用者の5割は市外居住者である。 ・「通学目的」の利用が多く、3割を占める。 ・乗継利用は1割強を占め、乗り継ぎ先の多くはJR太多線や長良川鉄道が占める ・美濃太田駅、木沢記念病院、可茂特別支援学校、八百津町ファミリーセンターの利用が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・満足度割合と不満度割合はともに3割を占め同程度である。 ・不満の理由として、運行本数、バス停位置、運行経路、運賃が挙げられている。

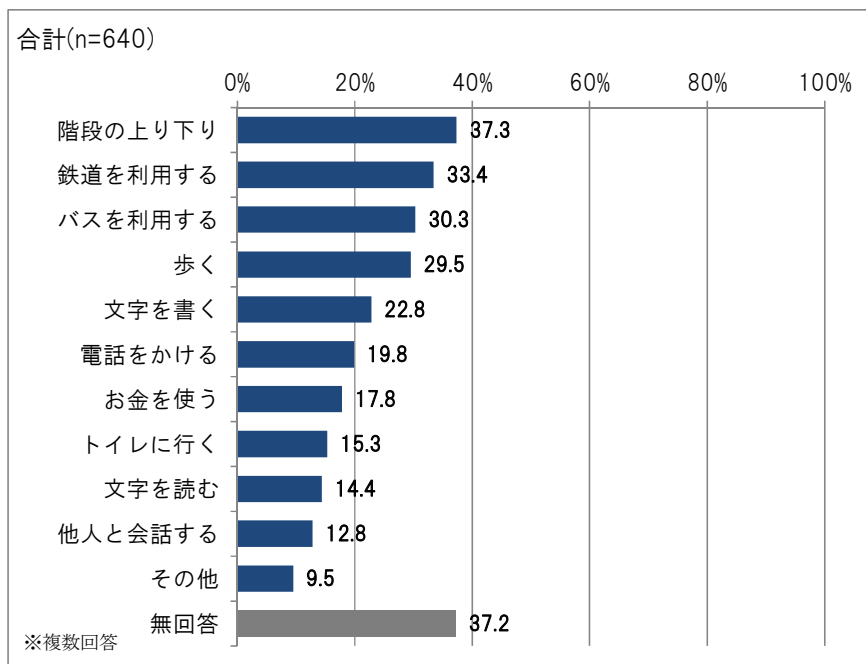
⑥障害者手帳の種類別集計によるアンケートの詳細結果

(1) 自分1人だと大変だと感じる活動【問1⑫】

※複数回答

■「階段の上り下り」が約37%と最も高く、次いで「鉄道を利用する」約33%、「バスを利用する」約30%となっている。公共交通の利用が大変であることがうかがえる。

▼自分1人だと大変だと感じる活動

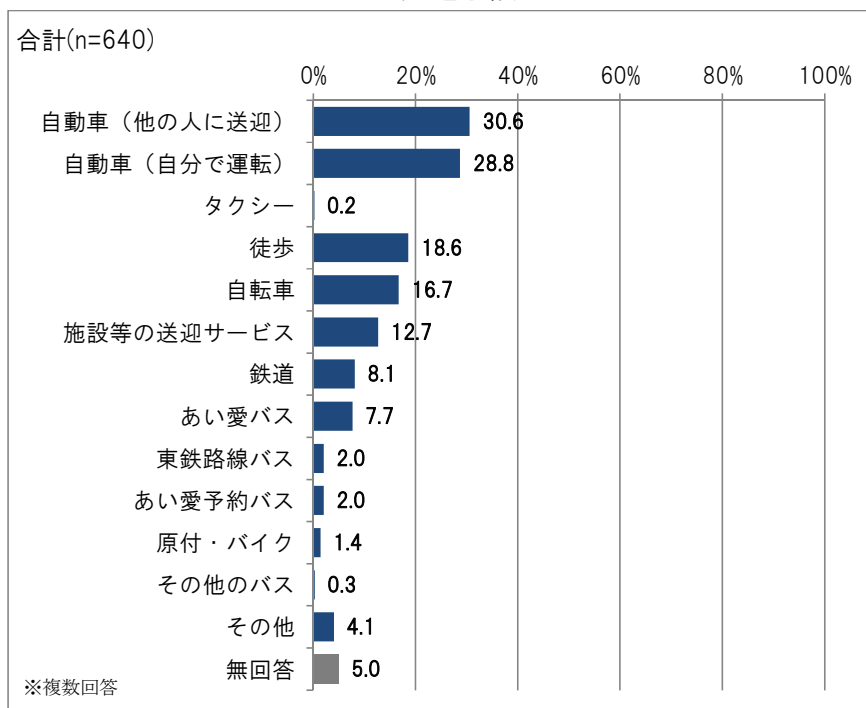


(2) 外出時の交通手段【問1⑮】

※複数回答

■「自動車」での外出が約59%を占める。「タクシー」利用も約24%存在する。

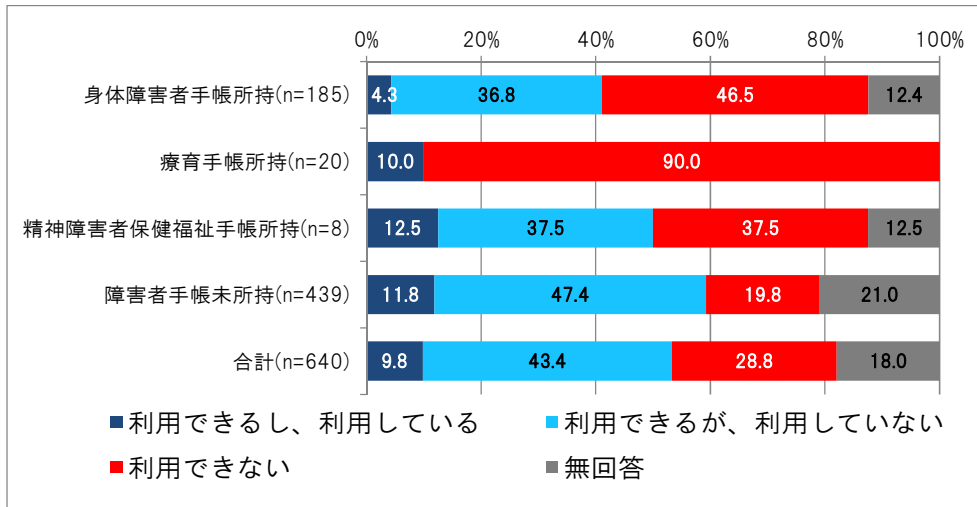
▼交通手段



(3) 路線バスの1人利用について【問8】

■「利用できるが、利用していない」が約43%を占め、「利用している」は約10%にとどまっている。

▼路線バスの1人利用について

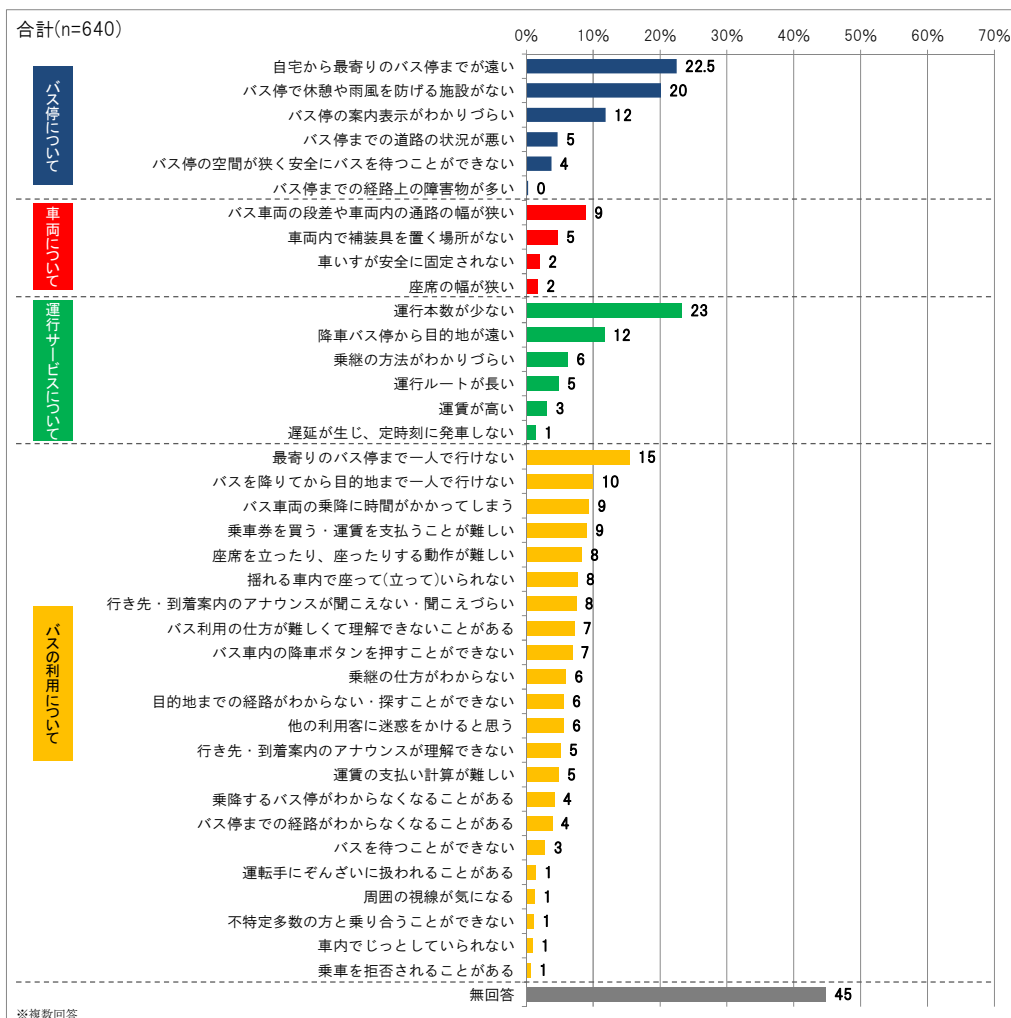


(4) 1人でバスを利用して自宅から目的地まで移動する場合、困っている又は困ること【問10】

※複数回答

■「運行本数が少ない」が約23%と最も高い。次いで、「最寄りバス停までが遠い」約23%となっている。

▼自宅から目的地まで移動する場合、困っている又は困ること



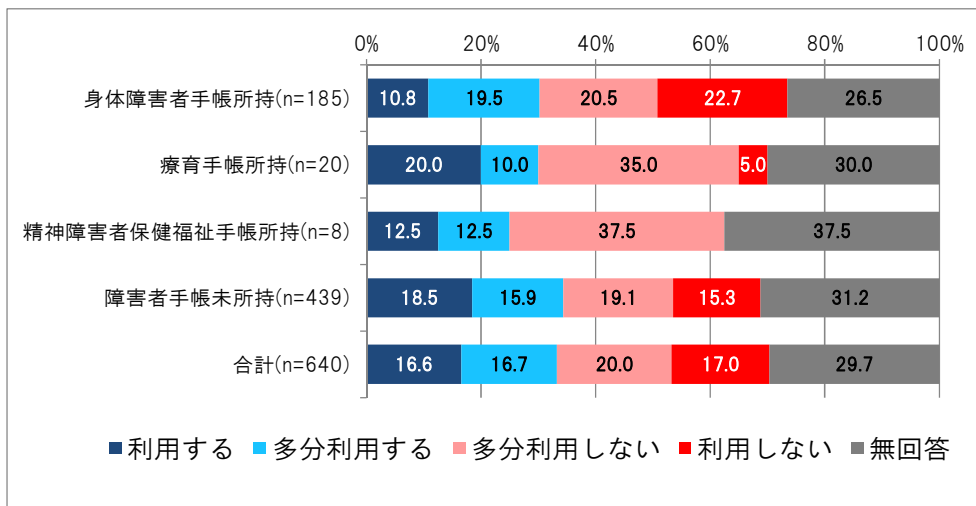
※複数回答

(5) 困ることが改善された場合のバスの利用意向【問 11】

※複数回答

■「多分利用しない+利用しない」37%が「利用する+多分利用する」約33%を上回る。

▼困ることが改善された場合のバスの利用意向

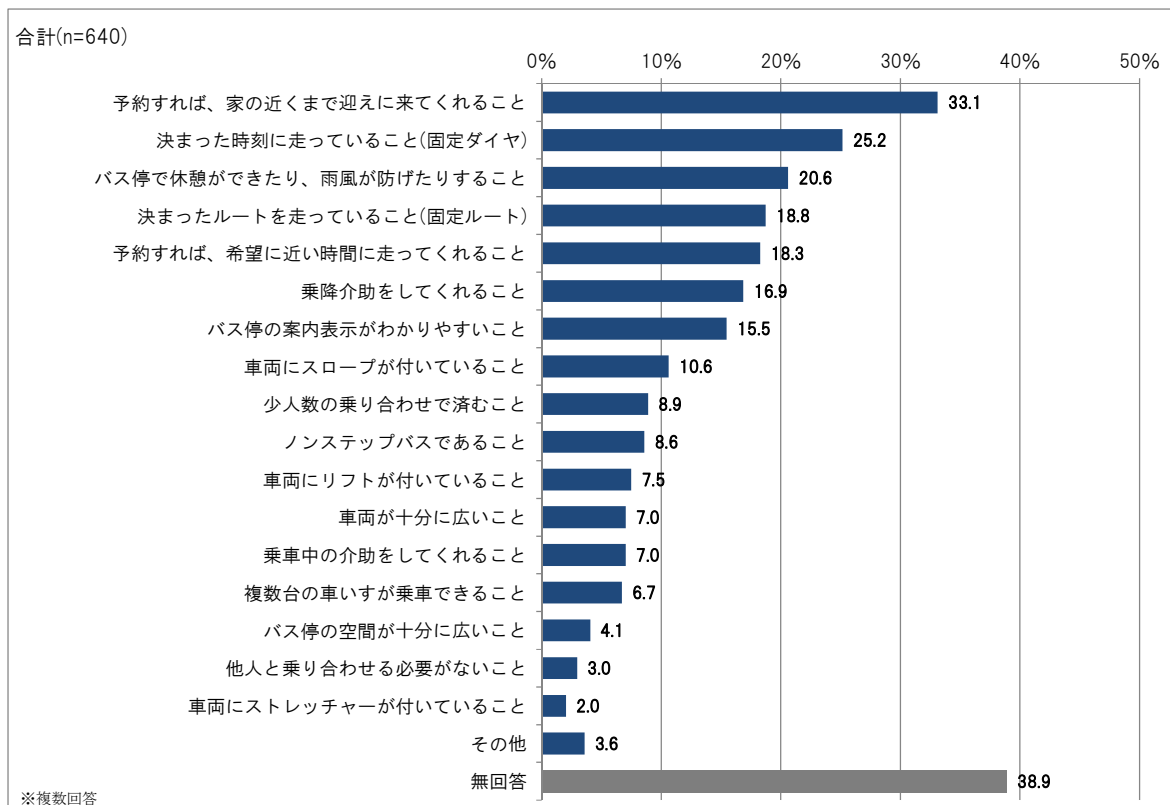


(6) 利用したいと思う公共交通サービスについて【問 12】

※複数回答

■「予約すれば家の近くまで迎えに来てくれること」が約33%と最も高く、次いで「決まった時刻に走っていること」が約25%となっている。

▼利用したいと思う公共交通サービスについて



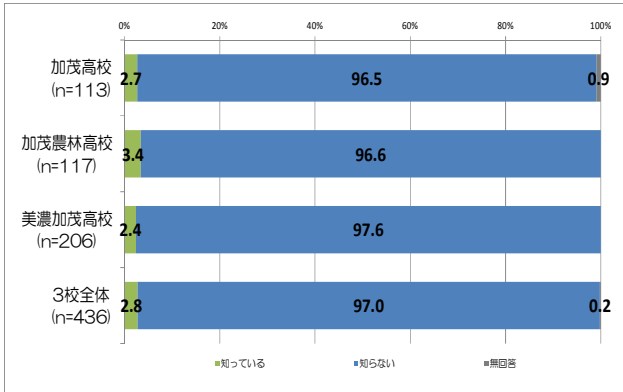
※複数回答

⑦高校生アンケート調査の詳細結果

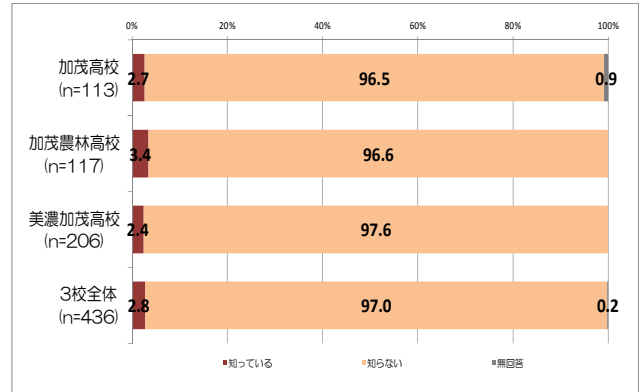
(1) バスに関して知っていること【問2】

■いずれの高校においても、ルート、ダイヤ、運賃を知らないと回答する回答者が大多数を占める。

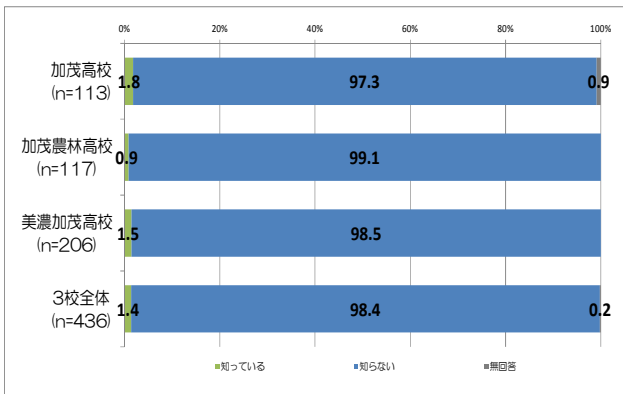
▼東鉄バス八百津線のルートについて



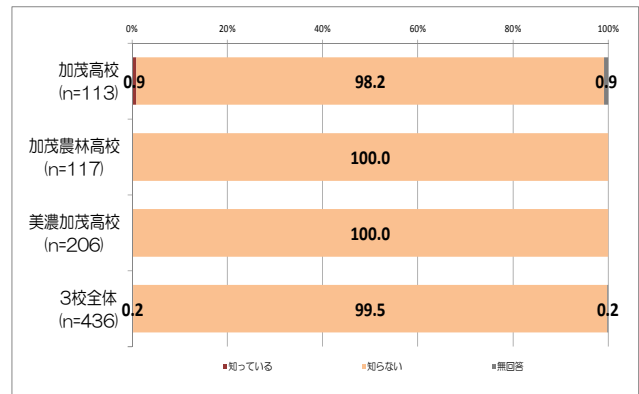
▼あい愛バス・あい愛予約バスのルートについて



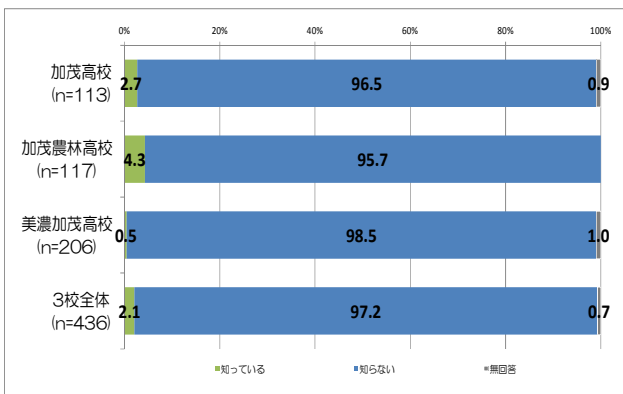
▼東鉄バス八百津線のダイヤについて



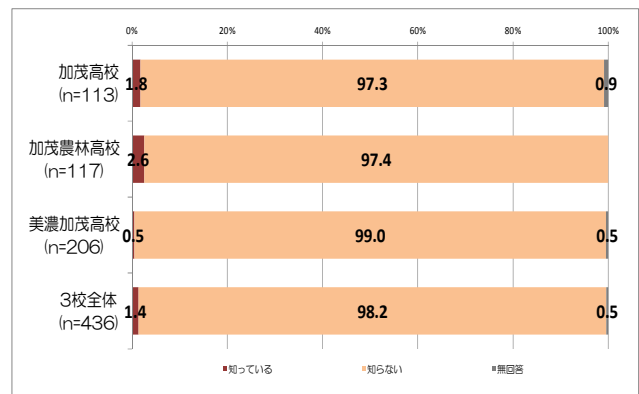
▼あい愛バス・あい愛予約バスのダイヤについて



▼東鉄バス八百津線の運賃について



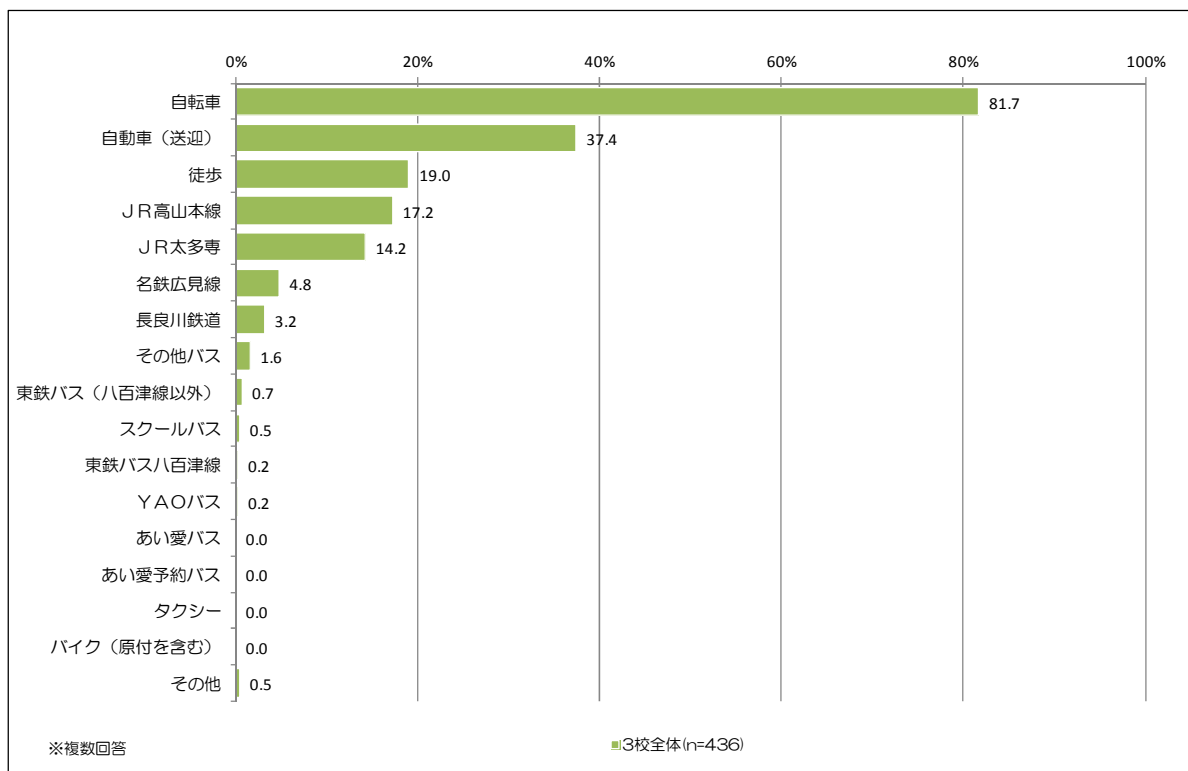
▼あい愛バス・あい愛予約バスの運賃について



(2) 通学時の交通手段【問3②】

■いずれの高校においても自転車が最も多く、次いで自動車（送迎）となっている。
 ■鉄道の利用はやや見られるものの、東濃鉄道バス、あい愛バスなどのバスの利用はほとんどみられない。

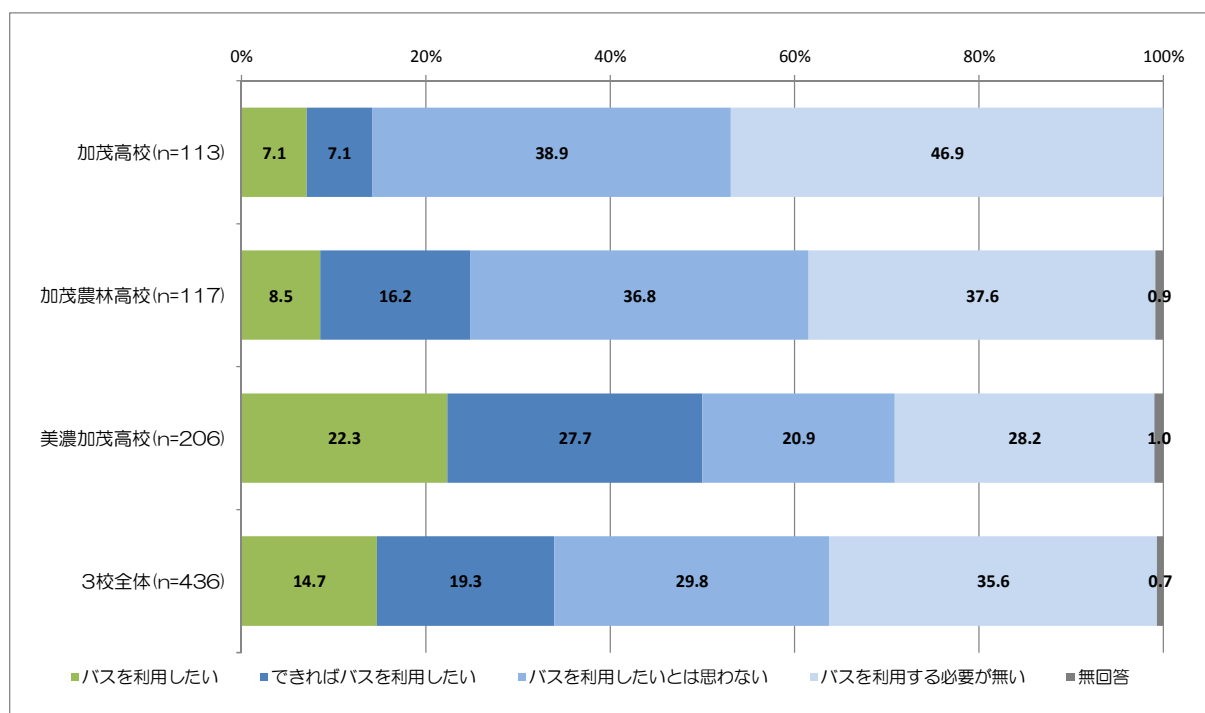
▼通学時の交通手段



(3) 通学時にバスを利用したいか【問3③】

■美濃加茂高校では半数がバスを利用したいと回答している。

▼通学時のバス利用意向

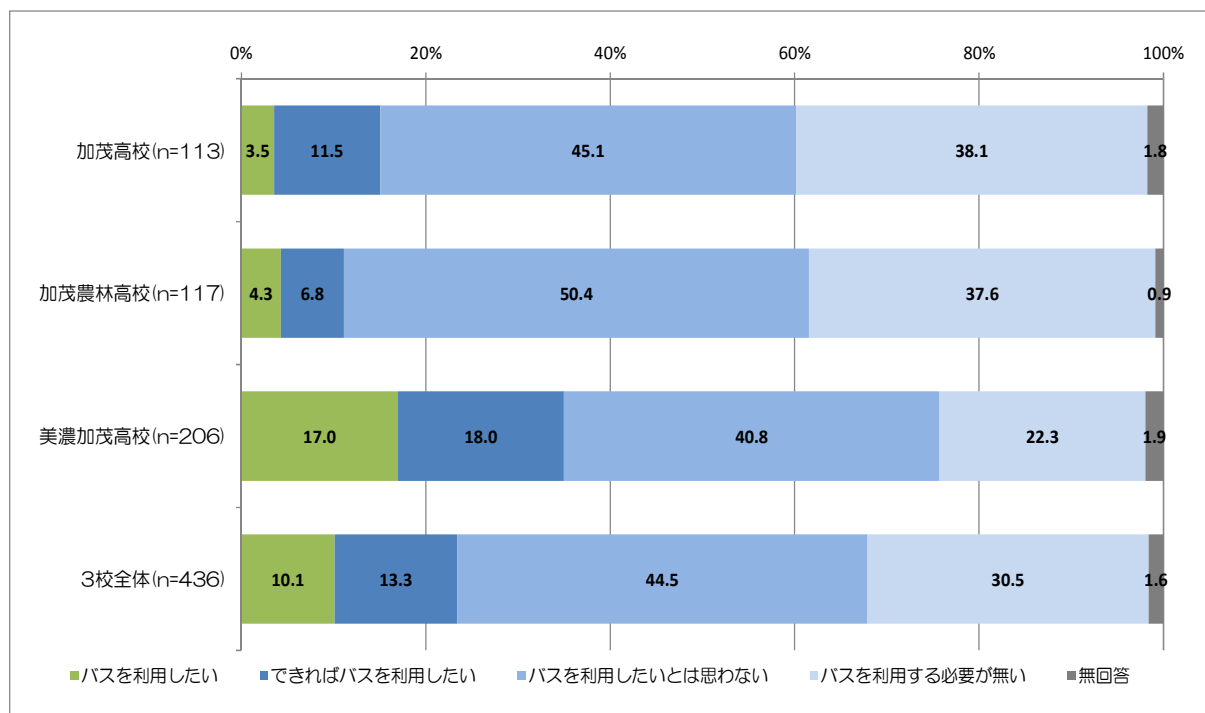


(4) 休日にバスを利用したいか【問4④】

■美濃加茂高校では3割強、3校全体では2割強の学生に休日のバス利用意向がある。

■加茂農林高校では9割弱の学生に休日のバス利用意向がない。

▼休日のバス利用意向

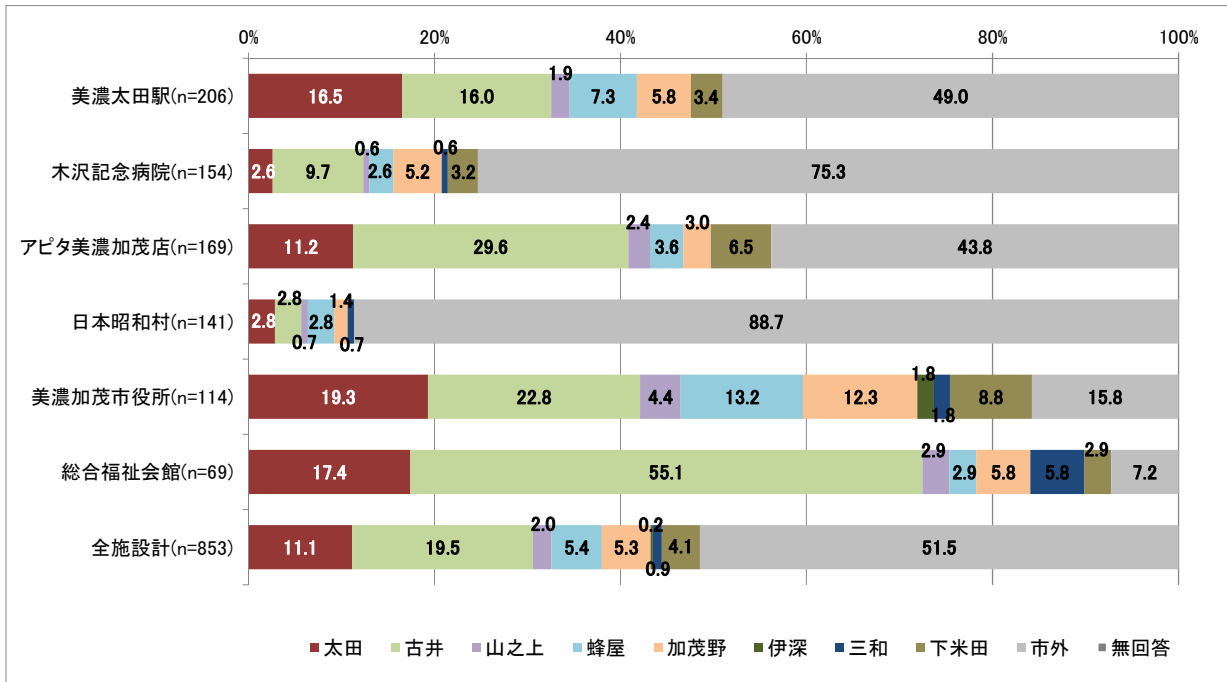


⑧主要集客施設利用者ヒアリング調査の結果

(1) 居住地

■日本昭和村は9割弱、木沢記念病院は8割弱が市外居住者である。

▼居住地

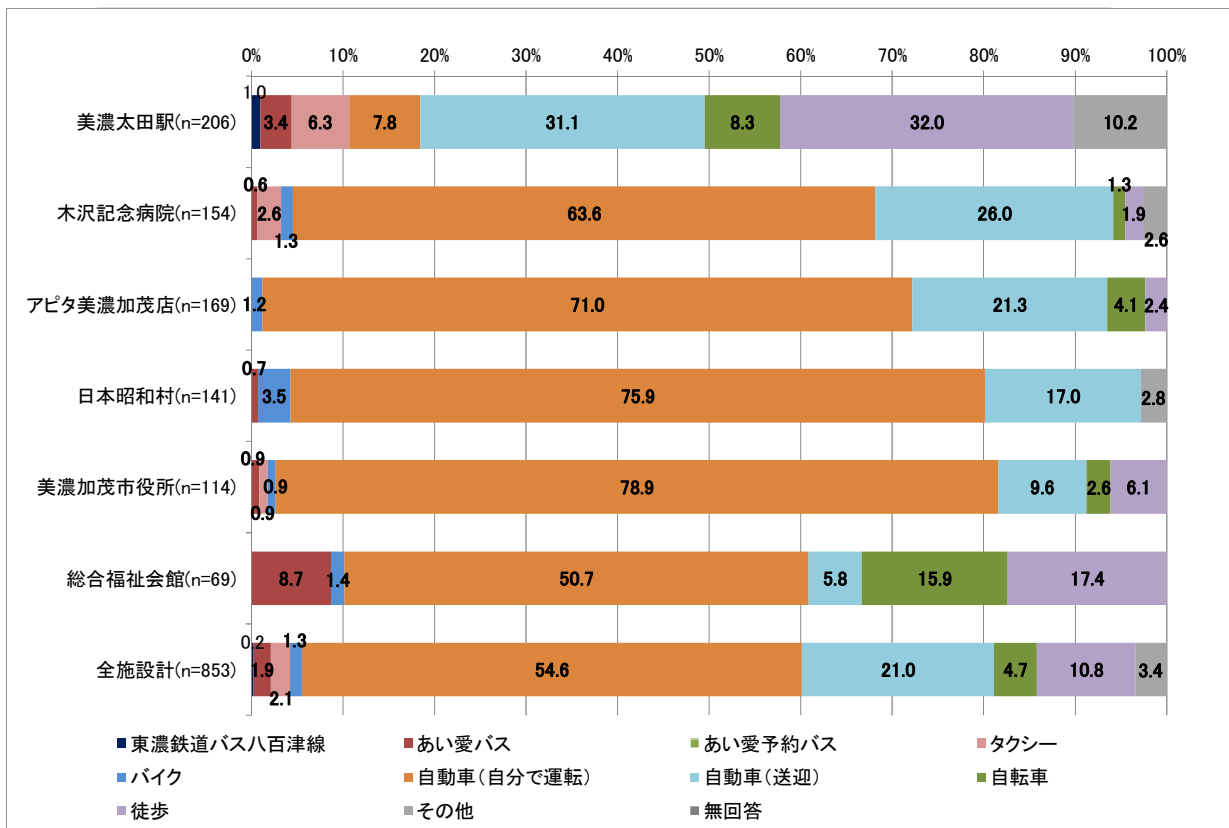


(2) 利用交通手段

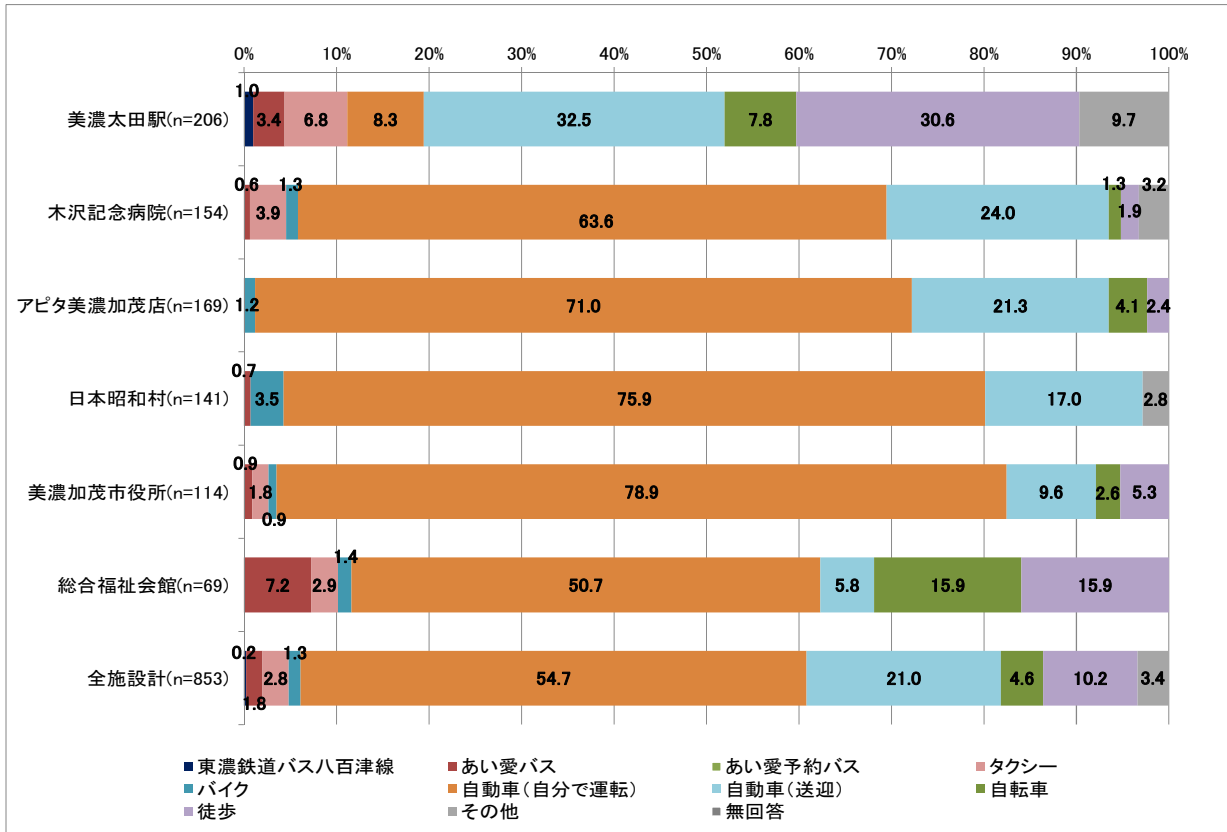
■美濃太田駅を除く5施設では、自動車（自分で運転）が最も多くの回答数を占める。

■アピタ美濃加茂店を除く5施設では、あい愛バス利用者が存在する。

▼交通手段（行き）



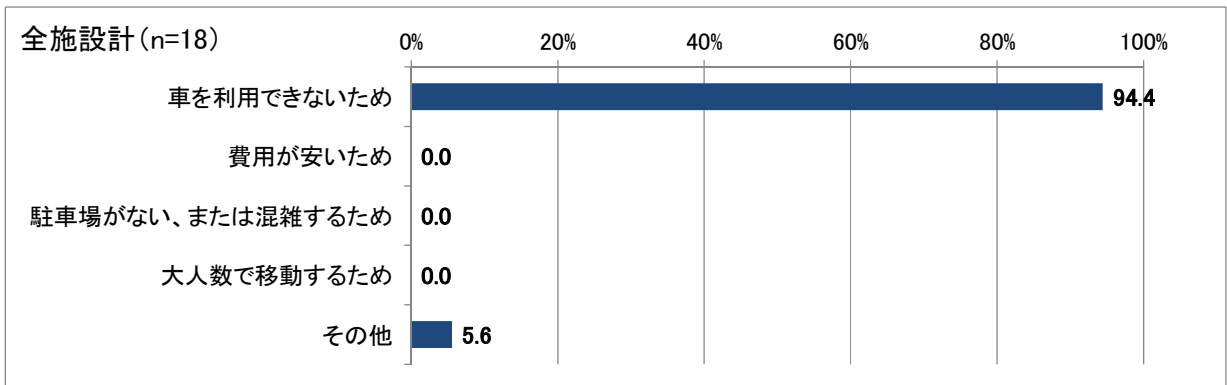
▼交通手段（帰り）



(3) バスを利用した理由

■バス利用理由として車を利用できないためが多い。

▼バスを利用した理由



⑨地域懇談会の開催結果

(1) 開催概要

表 2-8 開催概要

開催日	平成 27 年 12 月 3 日、12 月 10 日
開催場所	美濃加茂市立東図書館
対象地区	12 月 3 日：加茂野、太田、古井、下米田 12 月 10 日：三和、伊深、山之上、蜂屋
参加者数	12 月 3 日：36 人、12 月 10 日：29 人
テーマ	1. 現在の公共交通（バス）の問題点 2. 将来のまちの姿
開催にあたって、工夫したところ	<ul style="list-style-type: none"> ・大学生主体の進行による話しやすい雰囲気づくり ・飲み物（コーヒー、お茶）やお菓子（地元企業の商品）を用意 ・託児所を設置し、子育て世代の参加を促進 ・シャトルバスを運行し、自動車を利用できない方の参加を促進 ・参加を呼び掛けるチラシの作成

▼大学生による進行



▼飲み物とお菓子の用意



▼託児所の設置



▼シャトルバスの運行



図 2-13 地域懇談会（「バス」と「まち」を考えるおしゃべり喫茶）のチラシ

▼第1回

あなたの「まち」にバスは必要ですか？

「バス」と「まち」を考える おしゃべり喫茶

お菓子もあるよ！
お茶・コーヒーを飲みながら
楽しくみんなで話しましょう！

参加無料
託児有り
(6ヶ月～6歳以下)

総合福祉会館

と き：平成27年12月3日（木）・10日（木） 10時～12時
と ころ：美濃加茂市立東図書館2階 視聴覚ホール ※シャトルバス有
締 切：平成27年11月27日（金）

▼第2回

バスに乗ると
ちょっと幸せになれる？

「バス」と「まち」を
考える
おしゃべり喫茶

平成28年2月24日 [水]
午前10時～12時
美濃加茂市生涯学習センター201号

お菓子を食べながら！
コーヒーやお茶を飲みながら！
みんなでアイデアを出そう！！

idea

参加無料
託児・シャトルバスあり

申し込み・お問い合わせ
美濃加茂市役所 地域振興課 地域政策係
電 話 0574-25-2111 (内線 249) FAX0574-25-3917
メール chiki@city.minokamo.lg.jp

(2) 開催の様子

図 2-14 地域懇談会（「バス」と「まち」を考えるおしゃべり喫茶）の様子



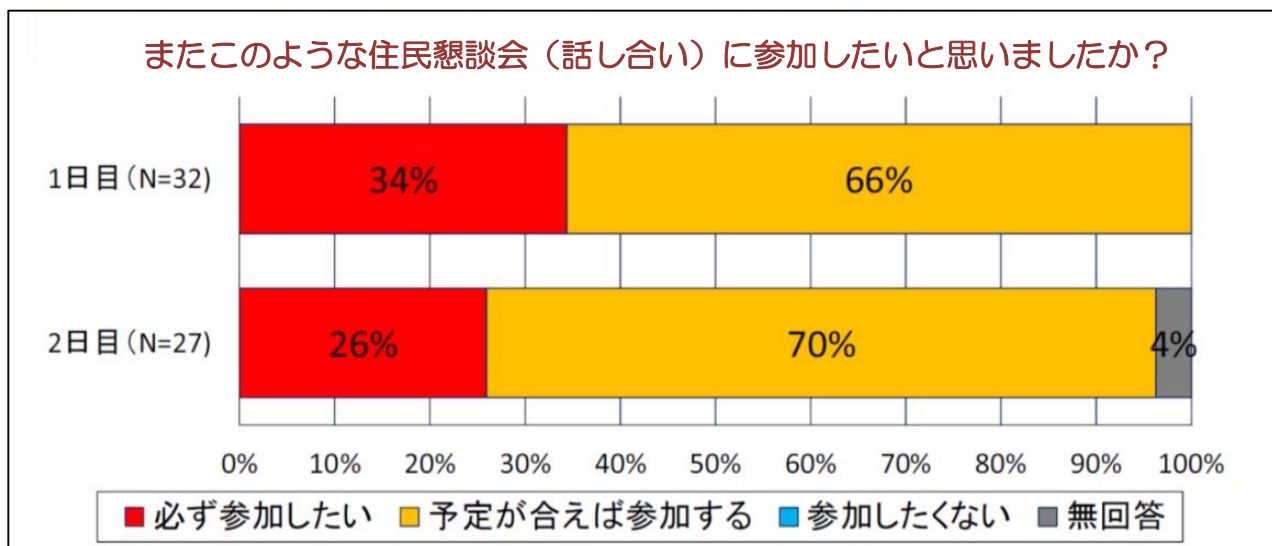
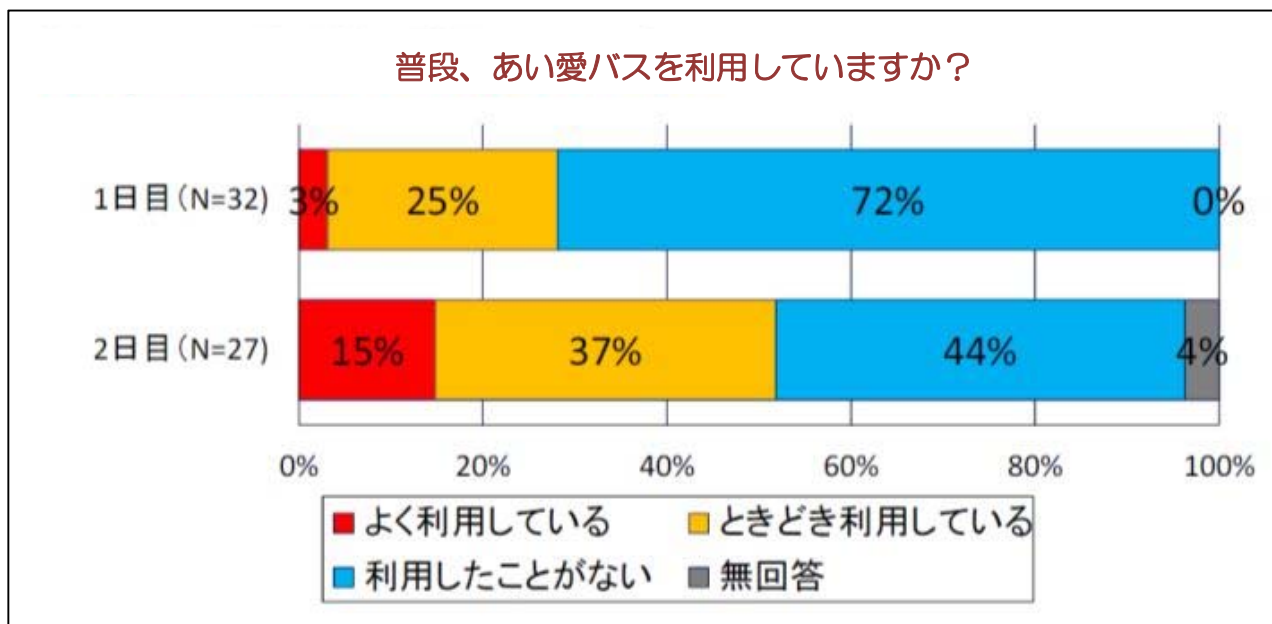
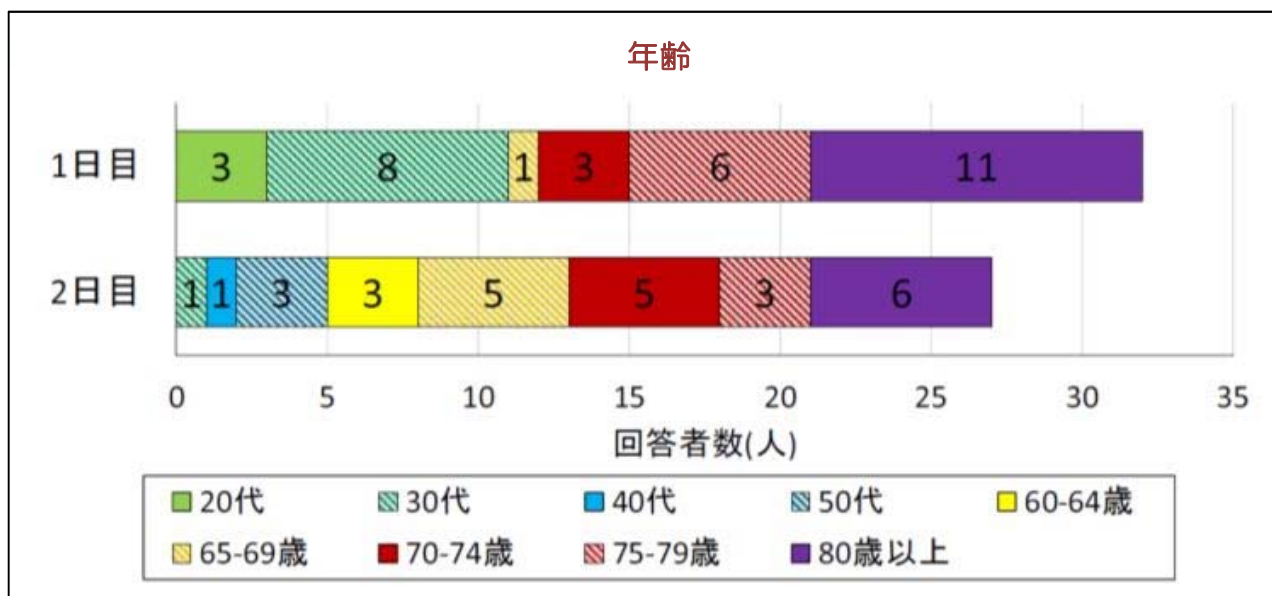
(3) 参加者の主な意見

表 2-9 参加者の主な意見

参加者の主な意見	
<p>現在の公共交通 (バス)の問題点</p>	<p>【運行日に関する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・週2回しか運行しないため、通院目的に利用できない ・毎日運行していないので予定が合わないため、せめて週に3日は運行して欲しい ・バスを利用したい日があっても走っていない曜日がある <p>【ルートに関する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地までの時間を短縮する工夫をしてほしい ・乗り換えないと駅に行けない ・近隣の市町村とつながるルートがない ・病院の近くにバスの停留所をつくってほしい ・買い物施設に行くルートを通してほしい <p>【バス停に関する意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停に屋根がない ・ベンチがないため座れない ・若者がバスの存在を知らず、他の住民も自宅付近のバス停の位置を知らない
<p>将来のまちの姿 (各グループで まとめられた将 来のまちの姿)</p>	<p>【若者に帰ってきてもらえるまち】 各地区に主要な公共施設（市役所の支所、図書館など）を配置し、駅前の再開発も行うことにより、よりにぎやかな市を形成し、若年層の取り込みを図る</p> <p>【生活のしやすいまち】 外国人や若者（学生）の積極的な呼び込みと、子どものいる世帯が安心して暮らせるような道路空間・施設の整備を行い、近隣住民との交流を増加させる</p> <p>【夢のある美濃加茂市】 若者が地元から離れないような環境にすることに加え、多くの人が交流でき、外から来た人も楽しめる夢のようなまちにしていく</p> <p>【人と人とが繋がるまち】 地域で生活する全ての人が繋がるまちを目指す</p> <p>【子どもから高齢者までにぎわいのあるまち】 子どもから高齢者までにぎわいのあるまちにしていく</p> <p>【将来の美濃加茂市～なんでもあるまち～】 若い人が地元で通学・就職し、その後自給自足して暮らしていくことができ、更に若者や外国人が集まるようなレジャー施設や高齢者のための介護施設などの揃ったまちにしていく</p> <p>【バスの走る町】 美濃加茂市が活気あるまちになるためにはバスの利用促進が重要である</p> <p>【活気のある美濃加茂市】 若者を取り込み、活気のあるまちにしていく</p> <p>【南部と北部をつなぐ】 各地域の特徴を生かすことで全体を活性化していく</p>

(4) 参加者アンケート結果

図 2-15 参加者アンケート結果



5) 公共交通の課題

美濃加茂市の現況、上位・関連計画、ニーズ調査結果を踏まえ、以下の4つを公共交通の課題としてまとめます。

①上位計画及びニーズ調査結果と公共交通の課題の関連性

各調査結果から見られる特性		①	②	③	④
市の現状と公共交通の利用状況	A. 人口は増加傾向にあり、平成32年度には56,864人と推計される。年少人口割合は減少傾向、老年人口割合は増加傾向にあります。(P5)	○			○
	B. 商業施設や医療施設は、美濃太田駅周辺に多く集積しています。(P6)	◎			
	C. 美濃太田駅においてJR高山本線・太多線、長良川鉄道が交差しており、鉄路が幹線として重要な役割を果たしています。(P8)	○	◎		
	D. 美濃太田駅の年間乗車人員は市内で最も多い。年間乗車人員の推移は、美濃川合駅以外のJRの駅は減少傾向、長良川鉄道の駅は横ばいです。(P9)	○	○		
	E. 市内路線バス、あい愛バスの年間乗車人員は、減少傾向です。(P12~13)		○		○
	F. 東濃鉄道バスの利用状況は、「高校生」の利用が4割弱、利用目的は「通学」が3割、「市外」の利用者が約5割を占めます。(P27~28)		○		○
	G. あい愛バスの乗継利用の状況は、市街地循環線、下米田・牧野線、上蜂屋・川浦線において、あい愛バス相互の乗継利用が多いです。(P29~31)		◎		○
	H. あい愛予約バスの利用状況は、75歳以上の利用が7割弱を占め、利用目的は、「習い事・趣味」が6割弱を占めます。(P31)				○
市民アンケート	A. バスに関する認知度は、「あい愛バス・あい愛予約バスが走っていること」は約9割を占めますが、「ダイヤ」や「経路」は1割に満たないです。(P17)			◎	
	B. 運転をやめようと思う年齢について、65歳以上の回答者の5割強は「80歳以降」と回答し、1割弱は「運転はやめない」としています。自動車の運転を止めた後の移動手段として、三和地区では「バス」が約8割を占めます。(P18)			○	◎
	C. 普段送迎しているとする人は回答者の約4割存在し、30~49歳の約3割は送迎が「負担となっている」としています。(P19)				○
	D. 送迎されている人のうち、三和地区では「気が引ける」が約6割を占め、30~49歳では、「気が引ける」が約5割を占めます。送迎されている人のうち、5割弱は公共交通を利用できる場合、「できる限り公共交通を利用する」としています。(P20~21)				◎
	E. あい愛バスは、回答者の約4%が利用しており、非利用者の今後の利用意向は、山之上地区では約3割、65歳以上では約3割を占めます。(P22~23)			○	○
	F. あい愛予約バスは、回答者の約1%が利用しており、非利用者の今後の利用意向は、65歳以上では、約2割を占めます。(P23~24)			○	○
	G. 公共交通全体の不満度は満足度を上回り、加茂野地区、伊深地区、三和地区では、不満度が4割以上を占めます。(P24)		○		○
	H. 地域懇談会への参加意向は、「参加してもよい」とする人は回答者の約3%です。(P25)				◎
	I. 将来のまちの姿として、「車がなくても移動できるまち」、「健康に暮らせるまち」の優先度が高くなっています。(P25)	◎	○	○	○
	J. 公共交通の方向性として、「車が利用できなくなった時に利用できること」の優先度が高くなっています。(P26)	◎	○	○	○
	K. 運行費用について、「増加すべき+増加はやむを得ない」約40%が、「減少に努める+減らすべき」約17%を大幅に上回ります。(P26)				○
バス利用者アンケート	A. バス利用者における東濃鉄道バス及びあい愛バス・あい愛予約バスの総合満足度割合は不満度割合を上回ります。(P32)		○		○
	B. 東濃鉄道バスについて、「運行本数」、「運行している時間帯」、「バス停の待合環境」に対する不満度割合が高くなっています。(P32)		○		
	C. 東濃鉄道バスについて、「運行している時間帯」の重要度割合は高くなっています。(P33)		○		
	D. あい愛バス・あい愛予約バスについて、「運転手の対応」、「運賃」、「バス停位置」に対する満足度割合は7割を超えているが、「運行本数」、「バス停の待合環境」、「運行している時間帯」に対する不満度割合が高くなっています。(P32)			○	◎
	E. あい愛バス・あい愛予約バスについて、「バス停位置」と「バス停の時刻表や経路案内の見やすさ」は重要度割合が高くなっています。(P33)			○	○
	F. バスの利用者がバスで行きたい施設は、「総合福祉会館」、「アピタ美濃加茂店」、「木沢記念病院」が多くなっています。(P34)				○
移動制約者アンケート	A. 回答者の多くは、「階段」や「公共交通の利用」などに対し自分だけでは大変だと感じています。(P37)			○	
	B. 普段の外出では「自動車(送迎を含む)」や「タクシー」及び「施設等の送迎サービス」を利用している回答者が多くなっています。(P37)		○		
	C. バス利用者は回答者の1割にとどまっている一方、「利用できるが、利用していない」という方が回答者の約4割存在します。(P38)			◎	○
	D. 回答者の多くは、バス利用で「運行本数」や「バス停までの距離」に困っており、改善した場合の利用意向は約3割を占めます。(P38~39)			○	○
	E. 回答者の希望する公共交通サービスは「予約すれば家の近くまで迎えに来てくれる」ことや「乗降助をしてもらえること」が多くなっています。(P39)		○	○	○
高校生アンケート	A. 大多数の高校生にとって、東濃鉄道バス及びあい愛バスは認知度が著しく低い交通手段となっています。(P40)			○	
	B. 高校生の通学手段は「自転車」または「自動車(送迎)」が大多数を占めますが、約1割のバス利用意向は伺えます。(P41)				○
	C. 通学時には劣るものの、高校生の休日の外出においても約1割のバスの利用意向は確認できます。(P42)				○
	D. 施設利用者のうち日本昭和村では約89%、木沢記念病院では約75%が市外居住者であります。(P43)	○	○		
	E. 多くの集客施設において施設利用者の交通手段は「自動車」です。また、「車を利用できないためバスを利用する」という人が多くなっています。(P43~44)		○		
地域懇談会	A. 「現状の公共交通(バス)の問題点」として、運行日、ルート、待合環境に関する意見等が挙げられました。(P48)				○
	B. 「将来のまちの姿」として、美濃太田駅周辺の再開発や各地を結ぶ公共交通ネットワークの形成による活性化、自然資源を活かした北部地区の活性化、若者に魅力のあるまちや安心して子育てができるまちの形成による若い世代の呼び込みと定住促進、子どもから高齢者までの多世代交流によるにぎわい創出などの意見が挙げられました。(P48)	◎		○	

地域公共交通の課題

①公共交通を軸にしたまちづくりの推進と美濃太田駅周辺における交通拠点機能の強化

②鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等相互の連携

③誰もがわかりやすく、安心して使いやすい公共交通の充実

④市民ニーズへの対応と公共交通維持に対する住民参加

②公共交通の課題の内容

① 公共交通を軸にしたまちづくりの推進と美濃太田駅周辺における交通拠点機能の強化

美濃加茂市の人口は、当面の間は増加が継続する中、少子高齢化が進行します。そこで、美濃加茂市は、これら社会経済情勢を踏まえ、美濃太田駅周辺地区を都市拠点として位置づけ、各種都市機能の集積を図ることで集約連携型の都市構造を目指しています。

平成25年度に実施したみのかも定住自立圏（美濃加茂市、坂祝町、富加町、川辺町、七宗町、八百津町、白川町、東白川村）のアンケート調査において、バスや鉄道を利用して行きたい施設の上位10施設中8施設が美濃加茂市内の施設となっていることから、美濃加茂市は定住自立圏における中心都市としての役割が求められており、定住自立圏域内の移動を可能とする公共交通ネットワークの形成が必要とされています。

また、市民アンケート結果では、公共交通がもたらす美濃加茂市の将来のまちの姿として、多くの地域及び世代で「車がなくても移動できるまち」「健康に暮らせるまち」の順に優先度が高く、今後の公共交通の方向性として、「車が利用できなくなった時に利用できること」の優先度が高くなっています。

地域懇談会では、将来のまちの姿として、美濃太田駅周辺の再開発や各地区の拠点化による市全体の活性化や美濃太田駅周辺と各地域を結ぶ公共交通のネットワークの形成を求める意見が挙がりました。

これらのことから、美濃加茂市を中心とした定住自立圏における移動環境を確保するにあたっては、公共交通を軸とした交通体系を前提としつつ、美濃太田駅周辺地区における交通拠点機能の強化を図ることが課題です。

図 2-16 バスや鉄道を利用して行きたい施設（定住自立圏住民アンケート）

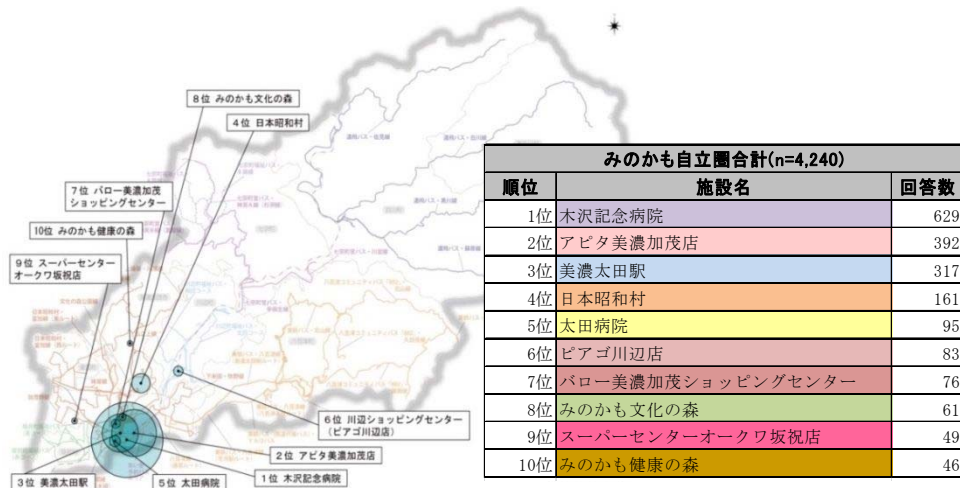
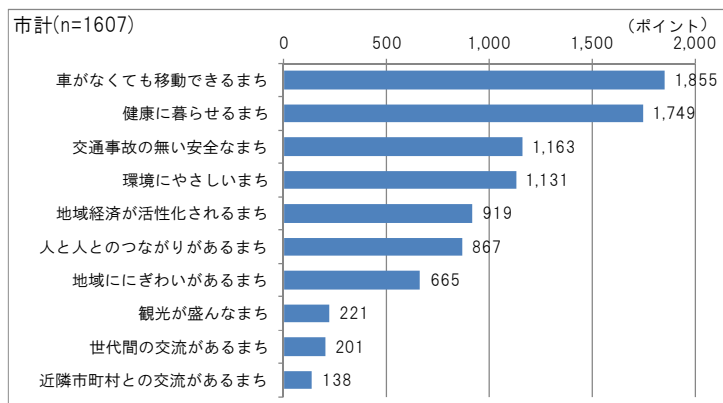


図 2-17 優先したいと思う「美濃加茂市の将来のまちの姿」（市民アンケート）（再掲）



② 鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等相互の連携

乗降調査結果より、バス利用者の約14%は鉄道及び路線バスとの乗継が行われており、課題①からは、定住自立圏域内の各町村から美濃加茂市を目的地とした移動ニーズ、市民アンケート結果からは、約35%は市外を目的地とする移動ニーズがあることがわかります。

また、市民アンケート結果より、あい愛バスを利用していない理由として「運行本数」が約17%、「運行日」が約8%、あい愛バス利用者が往復利用しない理由として「利用したい時間と合わないから」が約56%となっています。

これらのことから、利用したいときに移動できる公共交通の利用環境を創出するため、鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等の公共交通相互の連携を図るとともに、乗り継ぎが可能となる時刻設定や乗り継ぐ際のストレスを緩和する施策の一体的な取り組みが課題です。

図 2-18 乗り継ぎ路線（乗降調査）（再掲）

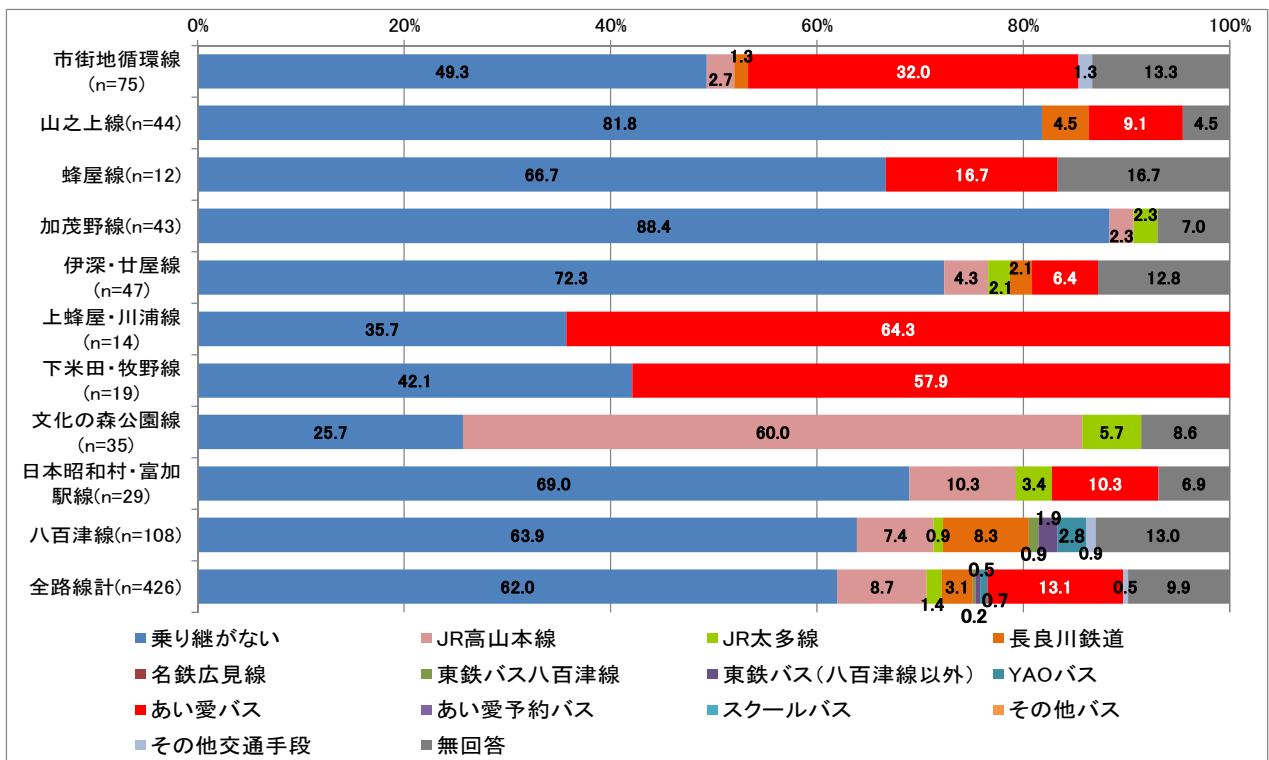


図 2-19 あい愛バスを利用していない理由（市民アンケート）

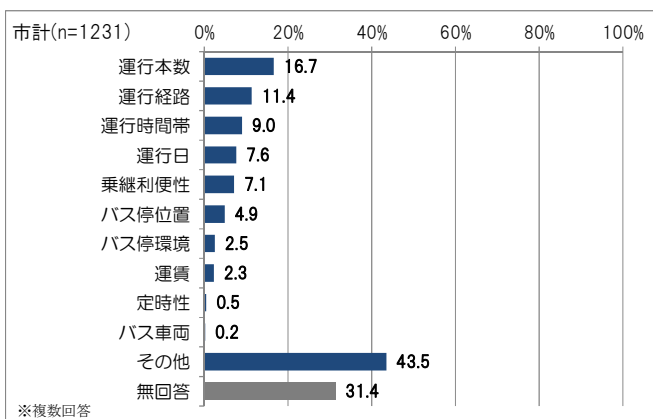
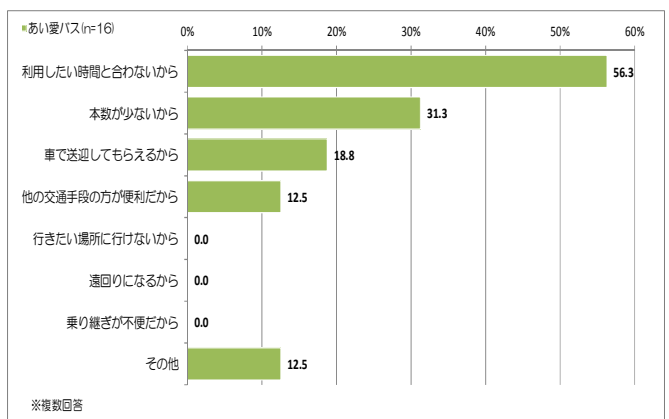


図 2-20 あい愛バスを往復利用しない理由（利用者アンケート）



③ 誰もがわかりやすく、安心して使いやすい公共交通の充実

市民アンケート結果では、バス路線が運行していることについての認知度は高いものの、時刻や運行経路など、実際にバスを利用するために必要な情報に対する認知度は低くなっています。

移動制約者アンケート結果では、移動制約者の約43%は「バスが利用できるが利用していない」としています。また、1人でバスを利用して自宅から目的地まで移動する場合、困っている又は困ることは「運行本数が少ない」約23%、「最寄りのバス停まで遠い」約23%となっており（P38下図）、これらバス利用環境が改善された場合の利用意向は約33%となっています（P39上図）。

したがって、市民のバスに関する認知度の向上を図ることやバスを利用しやすくなるよう環境を整備することなど、誰もがわかりやすく、安心して使いやすい公共交通の充実が課題です。

図 2-21 バスに関して知っていること（市民アンケート）（再掲）

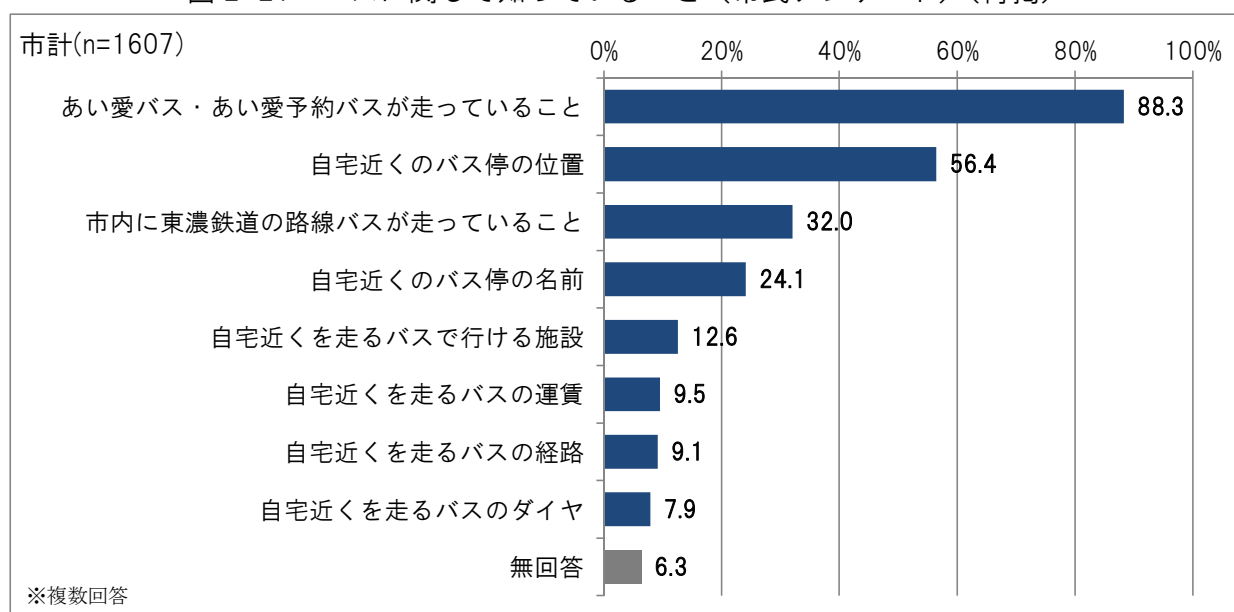
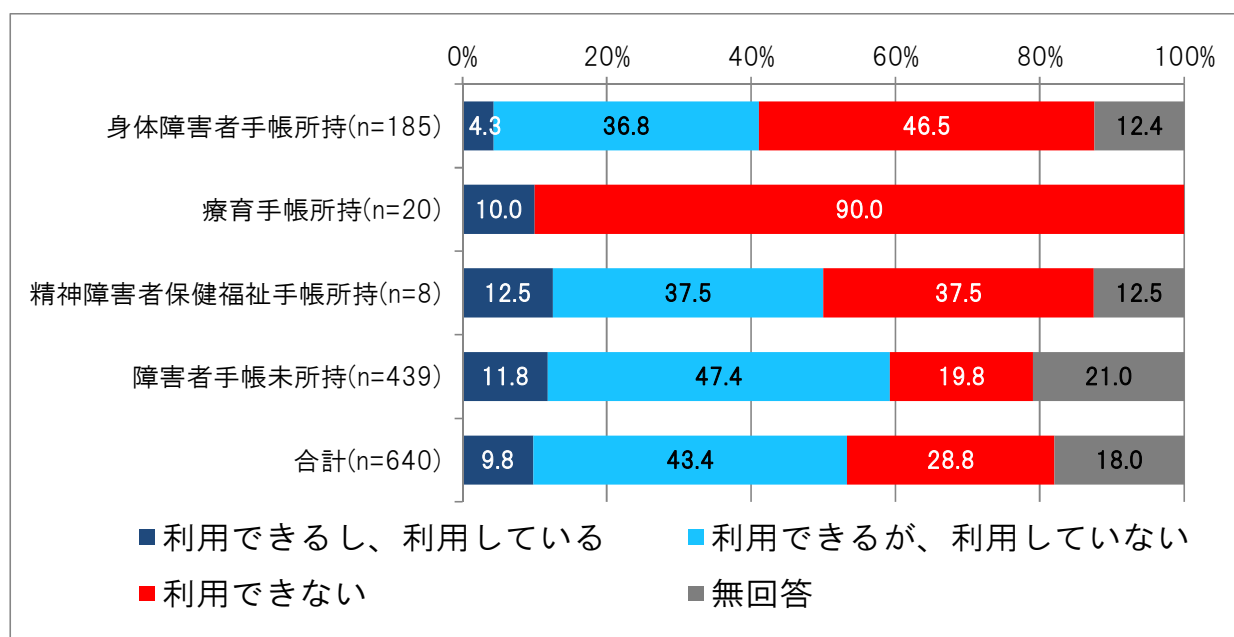


図 2-22 路線バスの1人利用について（移動制約者アンケート）（再掲）



④ 市民ニーズへの対応と公共交通維持に対する住民参加

バス利用者アンケート結果におけるあい愛バスの満足度割合は、不満度割合を上回っていますが、「運行本数」、「バス停の待合環境」、「運行している時間帯」に対する不満度割合が相対的に高くなっています。

市民アンケート結果では、普段送迎しているとする人は回答者の約42%存在し、30～49歳の約32%は送迎が「負担となっている」としています。また、送迎されている人の約48%は、公共交通を利用できる場合、「できる限り公共交通を利用する」としています。また、将来のまちの姿の実現のために優先したいと思う今後の公共交通の方向性では、「車が利用できなくなったときに利用できること」が最も多くなっています（P26上図）。

一方、地域懇談会への参加意向では、「参加してもよい」とする人は回答者の約3%であり、市民の協力意向は高くありません。

以上のことから、現在の利用者の満足度の向上や非利用者の新規需要確保のための市民ニーズへの対応と公共交通維持に対する住民参加のあり方の検討が課題です。

図2-23 送迎されている人が公共交通を利用できる場合の対応（市民アンケート）（再掲）

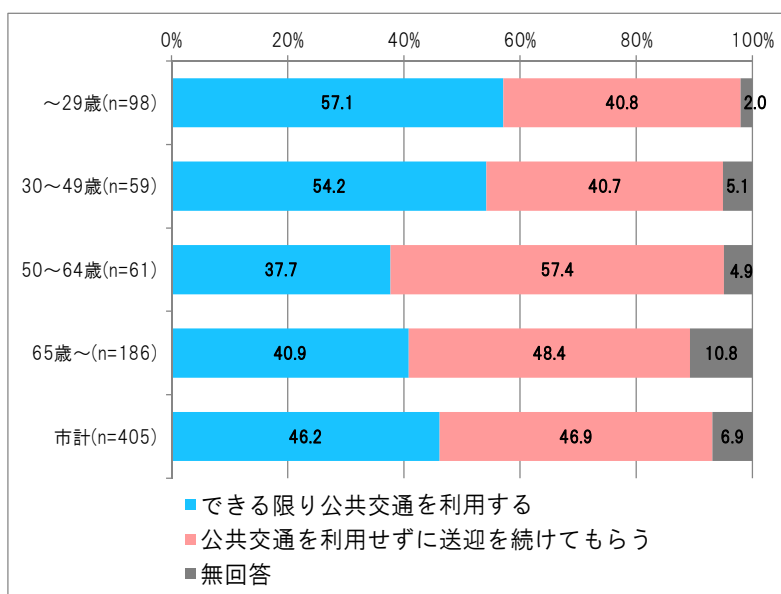
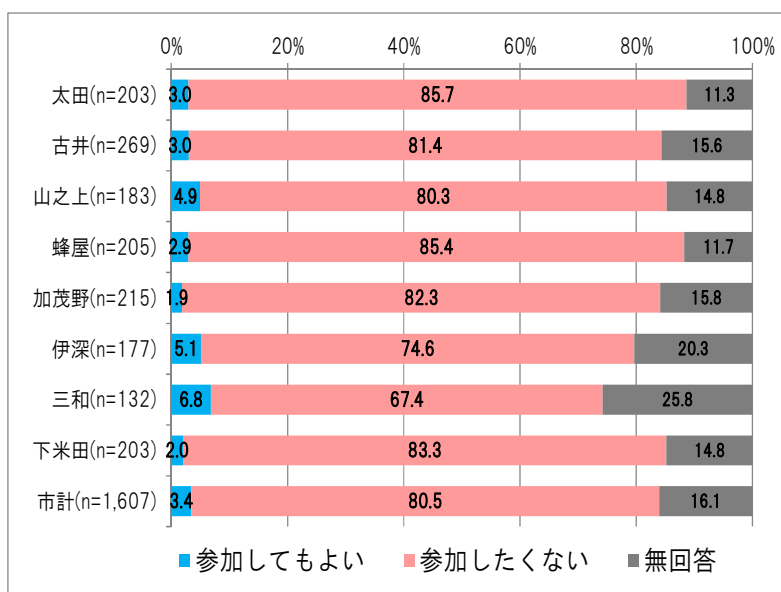


図 2-24 地域懇談会参加意向（市民アンケート）（再掲）



3. 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

1) 美濃加茂市の交通将来像

美濃加茂市第5次総合計画（計画期間平成22～31年度）では、美濃加茂市の将来像として「まあるいまち みのかも」を掲げ、総合的かつ計画的な土地利用の展開を進めています。また、4つの基本目標のうち、基本目標3「快適でこちよく定住できるまちをつくります！」において、「便利に移動できる仕組みをつくる」という公共交通の政策のもと、「市内の交通ネットワークの充実」「広域交通網や地域間ネットワークの強化」という施策を掲げています。

美濃加茂市都市計画マスタープラン（計画期間平成17～37年度）では、「ひとにやさしい環境づくりと産業を育む元気な都市づくり」という都市づくりのテーマのもと、美濃太田駅周辺地区を都市拠点とする将来都市構造を定めています。

これらを踏まえ、本市の交通将来像としては、鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等の交通機関が相互に連携し、市民の生活行動やニーズに応じた公共交通ネットワークを形成することで、「安全で便利に移動できる公共交通をみんなで育み、こちよく定住できるまち」を目指します。

図 3-1 交通将来像

【第5次総合計画の将来像】 まあるいまち みのかも

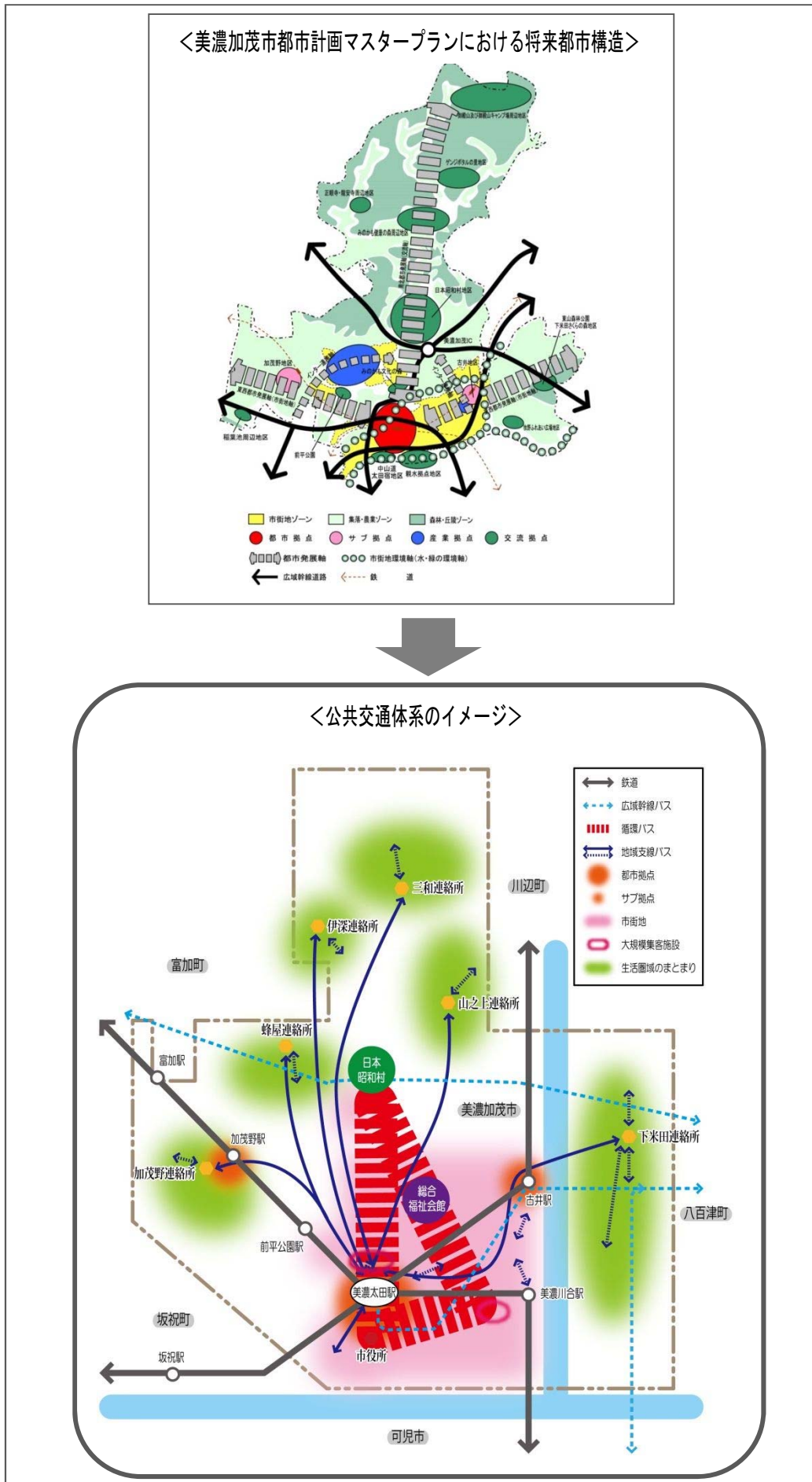
みんなの「まる」	みんなが手を結び、夢ある未来を共に育みます。
元気の「まる」	産業が元気で、ここにしかない価値があります。
笑顔の「まる」	安心して笑顔で暮らすことができます。
仲良きの「まる」	地域の誰もが仲良く、快適な生活を送っています。
きれいの「まる」	きれいな水や空気が循環し、美しい風景が守られています。



美濃加茂市の交通将来像

**安全で便利に移動できる
公共交通をみんなで育み、
こちよく定住できるまち**

図 3-2 公共交通体系のイメージ



2) 地域公共交通の基本方針

本市が目指す交通将来像や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、以下の4点を美濃加茂市地域公共交通網形成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。

美濃加茂市の交通将来像

「安全で便利に移動できる公共交通をみんなで育み、ここちよく定住できるまち」

公共交通の課題

- 課題① 公共交通を軸にしたまちづくりの推進と美濃太田駅周辺における交通拠点機能の強化
- 課題② 鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等相互の連携
- 課題③ 誰もがわかりやすく、安心して使いやすい公共交通の充実
- 課題④ 市民ニーズへの対応と公共交通維持に対する住民参加

地域公共交通の課題を解決し、交通将来像を実現するために

美濃加茂市における公共交通維持・活性化の基本方針

- 基本方針 1 美濃太田駅の交通拠点機能の強化を支援する公共交通軸を形成します。
- 基本方針 2 鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等を連携させ、便利な公共交通ネットワークを構成します。
- 基本方針 3 誰もが安心して利用できる公共交通とするため、子どもやお年寄りにもわかりやすい情報の提供など、利用者によりやさしい環境を創出します。
- 基本方針 4 市民ニーズに対応した公共交通サービスを提供するとともに、持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組みを進めます。

基本方針 1 美濃太田駅の交通拠点機能の強化を支援する公共交通軸を形成します。

- 美濃太田駅の交通拠点機能を充実するために、既存の鉄道だけでなく、美濃太田駅を中心にするとともに、周辺の主要施設へのアクセス需要に対応したバスによる公共交通循環軸を形成します。

基本方針 2 鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等を連携させ、便利な公共交通ネットワークを構成します。

- 既存の鉄道（JR高山本線、JR太多線、長良川鉄道）を公共交通軸として維持活性化を図りつつ、バスによるアクセスの利便性を高めるとともに、地域住民の移動ニーズに応じタクシー等を有効活用することで、便利で快適な移動を可能とする公共交通ネットワークを形成します。
- 公共交通ネットワークの形成にあたっては、路線バスと高速バスを「広域幹線バス」、あい愛バスのうち美濃太田駅等を循環する路線を「循環バス」、その他のあい愛バスの路線を「地域支線バス」、タクシー等の個別輸送手段を「個別輸送」として位置づけるとともに、鉄道・広域幹線バス・循環バスは「公共交通軸」として機能に応じたサービス水準の確保を目指します。
- 公共交通の端末手段としての自動車、自転車及び徒歩等との連携を図ることで、市内の移動のしやすさの確保を図ります。

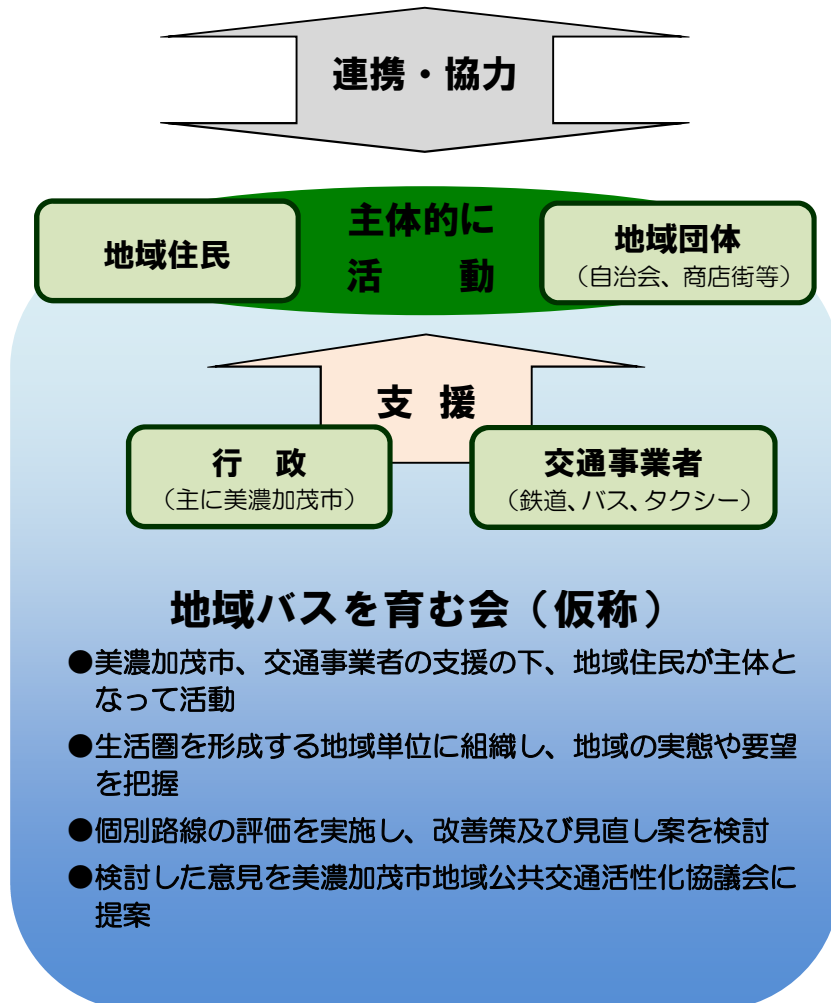
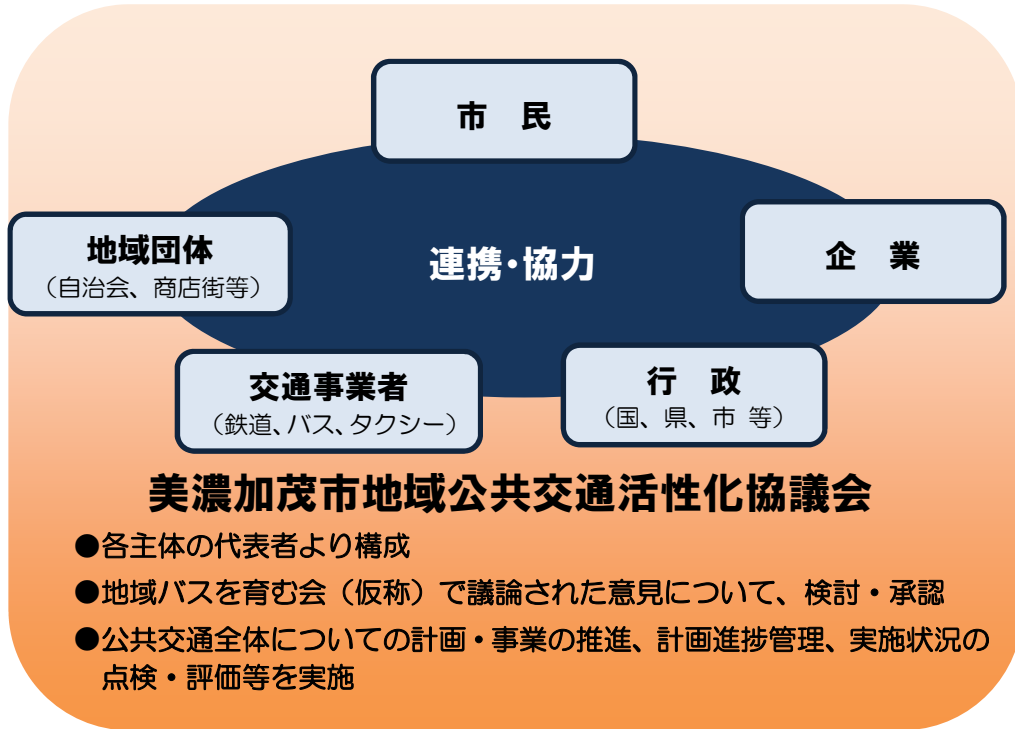
基本方針 3 誰もが安心して利用できる公共交通とするため、子どもやお年寄りにもわかりやすい情報の提供など、利用者にやさしい環境を創出します。

- 公共交通に関する情報提供やバリアフリー対策等の利用環境の改善により、公共交通の利用が可能となる高齢者、子育て世代、障がいがある方など、誰もがわかりやすく安心して利用できる公共交通サービスを提供し、子どもからお年寄りまで幅広い世代での交流や皆が思いやりを持って生活できる環境の整備を進めます。

基本方針 4 市民ニーズに対応した公共交通サービスを提供するとともに、持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組みを進めます。

- 持続可能な公共交通の確保・維持を図るため、各主体の代表より構成される美濃加茂市地域公共交通活性化協議会において、計画・事業の推進、進捗の管理、実施状況の点検・評価等のPDCAサイクルを実施します。
- 行政や交通事業者のみにその役割を委ねるのではなく、市民にとって便利で快適な公共交通を形成するため、各種ニーズ調査や懇談会などにおける市民の声を反映した公共交通サービスの実現に向け、地域住民及び地域団体も主体的に利用促進に取り組む環境をつくります。そのために、美濃加茂市、交通事業者の支援の下、地域住民及び地域団体が主体となって便利に移動できる公共交通を育む場として、地域バスを育む会（仮称）の組織化と仕組みづくりの検討を行います。

図 3-3 公共交通の維持・活性化に向けた連携と役割分担



4. 計画の区域と計画期間

1) 計画区域

本計画の計画区域は、美濃加茂市全域を基本としますが、他市町村に跨る路線などについては、連携を行うものとします。

2) 計画期間

本計画は、本市が目指す将来都市像を見据え、これを支える公共交通の計画を策定するため、上位・関連計画である美濃加茂市第5次総合計画の計画期間との整合を図り、本計画の計画期間は平成28～31年度までとします。

5. 計画の目標

目指す交通将来像を達成するため、公共交通維持・活性化の基本方針に基づき、本計画として4つの目標を設定します。また、各目標の達成度を検証するため、以下の示す成果指標を設定します。

交通将来像

安全で便利に移動できる公共交通をみんなで育み、ここちよく定住できるまち

美濃加茂市地域公共交通網形成計画の目標と目標値

基本方針 1 美濃太田駅の交通拠点機能の強化を支援する公共交通軸を形成します。

目標 1 美濃太田駅のアクセス利便性を向上させます。

➤ 目標値 1 美濃太田駅バス停における乗降客数の増加

基本方針 2 鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等を連携させ、便利な公共交通ネットワークを構成します。

目標 2 公共交通相互の乗継利便性を向上させます。

➤ 目標値 2 公共交通相互及び他の交通手段との乗り継ぎに関する不満度割合の減少

基本方針 3 誰もが安心して利用できる公共交通とするため、子どもやお年寄りにもわかりやすい情報の提供など、利用者にやさしい環境を創出します。

目標 3 公共交通に関するわかりやすさを向上させます。

➤ 目標値 3 公共交通のわかりやすさに関する不満度割合の減少

基本方針 4 市民ニーズに対応した公共交通サービスを提供するとともに、持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組みを進めます。

目標 4 公共交通に対する関心を高めます。

➤ 目標値 4 公共交通サービス（最寄バス停から行ける施設）に対する認知度の増加



美濃加茂市地域公共交通網形成計画全体の目標

目標 便利に移動できる公共交通の確保

➤ 目標値 公共交通全体の利用者数の増加

■目標値算出の根拠[目標年次：平成31年度]

目標	目標値	成果指標															
美濃加茂市地域公共交通網形成計画全体の目標	公共交通全体の利用者数の増加	【指標】公共交通の年間利用者数（人/年） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値[H31]</th> <th>現況値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道（駅）年間利用者数</td> <td>163万人以上</td> <td>163万人[H24]</td> </tr> <tr> <td>バス年間利用者数</td> <td>7.3万人以上</td> <td>6.1万人[H26]</td> </tr> <tr> <td> 路線バス</td> <td>4.3万人以上</td> <td>4.3万人[H26]</td> </tr> <tr> <td> あい愛バス</td> <td>3.0万人以上</td> <td>1.8万人[H26]</td> </tr> </tbody> </table>		目標値[H31]	現況値	鉄道（駅）年間利用者数	163万人以上	163万人[H24]	バス年間利用者数	7.3万人以上	6.1万人[H26]	路線バス	4.3万人以上	4.3万人[H26]	あい愛バス	3.0万人以上	1.8万人[H26]
	目標値[H31]	現況値															
鉄道（駅）年間利用者数	163万人以上	163万人[H24]															
バス年間利用者数	7.3万人以上	6.1万人[H26]															
路線バス	4.3万人以上	4.3万人[H26]															
あい愛バス	3.0万人以上	1.8万人[H26]															
目標1 美濃太田駅のアクセス利便性を向上させます。	目標値1 美濃太田駅バス停における乗降客数の増加	【指標】美濃太田駅バス停の乗降客数（人/日）（乗降調査） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値[H31]</th> <th>現況値[H26]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗降客数</td> <td>110人/日以上</td> <td>77.7人/日</td> </tr> </tbody> </table>		目標値[H31]	現況値[H26]	乗降客数	110人/日以上	77.7人/日									
	目標値[H31]	現況値[H26]															
乗降客数	110人/日以上	77.7人/日															
目標2 公共交通相互の乗継利便性を向上させます。	目標値2 公共交通相互及び他の交通手段との乗継ぎに関する不満度割合の減少	【指標】乗継ぎに関する不満度割合（バス利用者アンケート） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値[H31]</th> <th>現況値[H27]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗継ぎの際の待ち時間</td> <td>24%未満</td> <td>25.9%</td> </tr> <tr> <td>乗継ぎに関する情報や案内</td> <td>16%未満</td> <td>18.5%</td> </tr> </tbody> </table>		目標値[H31]	現況値[H27]	乗継ぎの際の待ち時間	24%未満	25.9%	乗継ぎに関する情報や案内	16%未満	18.5%						
	目標値[H31]	現況値[H27]															
乗継ぎの際の待ち時間	24%未満	25.9%															
乗継ぎに関する情報や案内	16%未満	18.5%															
目標3 公共交通に関するわかりやすさを向上させます。	目標値3 公共交通のわかりやすさに関する不満度割合の減少	【指標】わかりやすさに関する不満度割合（バス利用者アンケート） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値[H31]</th> <th>現況値[H27]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バス停の時刻表や経路案内のわかりやすさ</td> <td>17%未満</td> <td>19.5%</td> </tr> <tr> <td>車内の案内表示のわかりやすさ</td> <td>9%未満</td> <td>10.8%</td> </tr> </tbody> </table>		目標値[H31]	現況値[H27]	バス停の時刻表や経路案内のわかりやすさ	17%未満	19.5%	車内の案内表示のわかりやすさ	9%未満	10.8%						
	目標値[H31]	現況値[H27]															
バス停の時刻表や経路案内のわかりやすさ	17%未満	19.5%															
車内の案内表示のわかりやすさ	9%未満	10.8%															
目標4 公共交通に対する関心を高めます。	目標値4 公共交通サービス（最寄バス停から行ける施設）に対する認知度の増加	【指標】公共交通サービスに対する認知度（市民アンケート） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>目標値[H31]</th> <th>現況値[H27]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自宅近くを走るバスで行ける施設</td> <td>14%以上</td> <td>12.6%</td> </tr> </tbody> </table>		目標値[H31]	現況値[H27]	自宅近くを走るバスで行ける施設	14%以上	12.6%									
	目標値[H31]	現況値[H27]															
自宅近くを走るバスで行ける施設	14%以上	12.6%															

<公共交通の年間利用者数>

【鉄道（駅）年間利用者数の目標値】

近年、鉄道の利用者数は減少傾向にあります。鉄道へのアクセス利便性や乗継利便性の向上による鉄道利用者数の維持及び拡大を想定し、現状以上の利用者数（163 万人以上）を目標値とします。

【路線バス年間利用者数の目標値】

近年、路線バスの利用者数は横ばいですが、路線バスへのアクセス利便性や乗継利便性の向上による、近年減少傾向にある路線バス利用者数の維持及び増加を想定した現状以上の利用者数（4.3 万人以上）を目標値とします。

【あい愛バス年間利用者数の目標値】

本計画で定める公共交通ネットワークの形成の方針に基づくあい愛バスの路線再編を実施し、利便性を向上させることで、あい愛バス利用者数の増加を想定した利用者数（3 万人以上）を目標値とします。具体的な目標値は、以下の①～④のとおり試算します。

①新規利用に伴う利用者増（非利用者の利用転換）

あい愛バス非利用者の約 2 割からは、あい愛バスを利用しない理由が改善された場合の今後の利用意向が確認でき、その一部が実際にあい愛バスを利用するようになると想定されます。この新規利用により、あい愛バス利用者数は約 6.9% 増加し、年間利用者数は約 1,200 人増加すると想定します。

②運行日数増加に伴う利用者増（利用者の利用頻度増加）

本計画に基づく、あい愛バスの路線再編に伴い、毎日運行を目指しています。この運行日数増加により、あい愛バス利用者一部は利用頻度が増加（普段の外出頻度程度）すると想定します。この運行日数増加により、あい愛バス利用者数は約 42.5% 増加し、年間利用者数は約 7,600 人増加すると想定します。

③人口増加に伴う利用者増

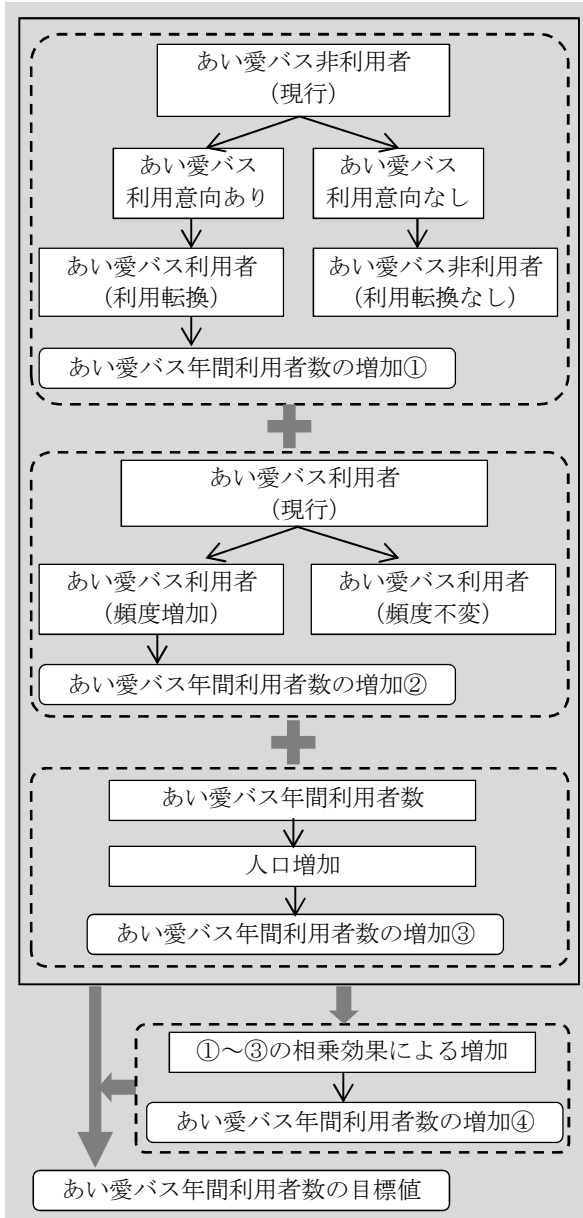
美濃加茂市の人口は平成 26 年の 55,185 人から平成 31 年には 56,630 人に増加（増加率約 2.6%）すると予想されています。この人口増加に伴い、あい愛バス利用者数は約 2.6% 増加し、年間利用者数は約 500 人増加すると想定します。

④①～③の利用者増における相乗効果

①～③の利用者増における相乗効果により、あい愛バスの年間利用者数は約 3,000 人増加すると想定します。

参考：社団法人土木学会 バスサービスハンドブック

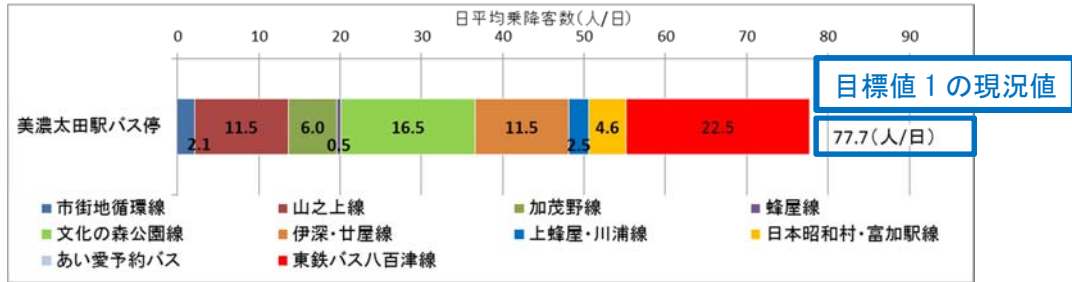
▼あい愛バス年間利用者数目標値の試算の考え方



<美濃太田駅バス停の乗降客数（人/日）（乗降調査）>

美濃太田駅のアクセス利便性の向上により、あい愛バスの年間利用者数の増加率と同程度の拡大を想定した目標値を設定します。

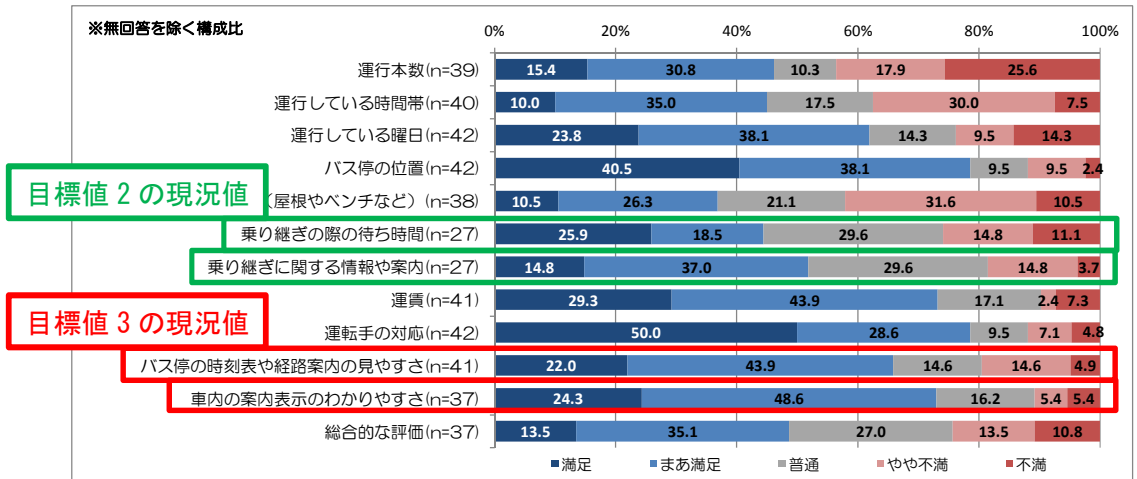
▼美濃太田駅バス停の乗降客数



<乗継に関する不満度割合とわかりやすさに関する不満度割合（バス利用者アンケート）>

公共交通相互の乗継利便性の向上と公共交通に関するわかりやすさの向上により、乗継に関する不満度割合とわかりやすさに関する不満度割合の改善を想定した目標値を設定します。

▼バスの項目別満足度（再掲）

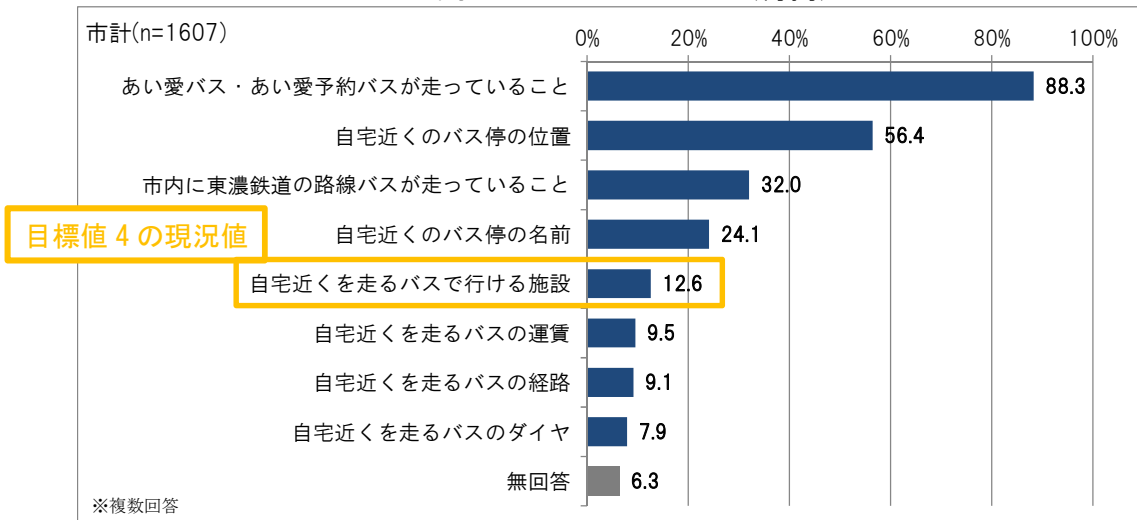


※不満割合は「やや不満」と「不満」の割合の合計値

<公共交通サービスに対する認知度（市民アンケート）>

公共交通に対する関心を高めることにより、公共交通サービスに対する認知度の向上を想定した目標値を設定します。

▼バスに関して知っていること（再掲）



6. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

1) 公共交通ネットワークの形成

①公共交通の機能分類

本市が目指す交通将来像の実現に向け、市民が日常生活を送る上で必要となる移動手段として誰もが利用できる公共交通の確保・維持を図るとともに、活力ある持続可能な地域社会のために、広域的な視点からまちづくりと連携した公共交通体系の構築をします。また、公共交通体系の構築にあたっては、美濃加茂市の公共交通を路線機能に応じ、「鉄道」「広域幹線バス」「循環バス」「地域支線バス」「個別輸送」の5種類に分類し、その内鉄道・広域幹線バス・循環バスを「公共交通軸」に位置づけます。

表 6-1 公共交通の機能分類

機能分類		路線機能
公共交通軸	鉄道	通勤・通学や買物、通院等、様々な利用目的に対処し、本市と周辺市町や岐阜市・名古屋市・高山市・多治見市・郡上市方面等を連絡する都市間交通軸として機能します。
	広域幹線バス	通勤・通学や買物、通院等、様々な利用目的に対処し、鉄道と連携して地域の公共交通の骨格を形成するとともに、都市間交通軸の機能を担います。
	循環バス	美濃太田駅を中心とした主要施設へのアクセス需要に対処し、広域幹線バスと一体となり、地域の軸線として機能します。
地域支線バス		各地域と美濃太田駅を結ぶ機能を有します。
個別輸送		個別輸送手段は、公共交通軸や地域支線バスと空間的及び時間的な補完関係を構築します。

※本計画で位置づける公共交通は、誰でも利用が可能で、かつ乗合輸送を前提とした公共交通ですが、公共交通の利用が困難な移動制約者については、日常生活及び社会生活を営む上で、安全、円滑、快適に移動することができるよう、行政が他の個別施策と連動する中で、合理的配慮に基づいた運用や交通施設（車両、駅、バス停、案内表示、道路施設等）の整備及びその他必要な措置を講ずるものとします。

②公共交通ネットワーク形成の方針

美濃加茂市地域公共交通網形成計画におけるネットワーク形成の方針を以下に示します。

なお、公共交通ネットワーク形成の展開にあたっては、今後、具体的な路線、バス停、時刻等の設定に関する再編計画を策定するものとします。

【美濃加茂市における公共交通維持・活性化の基本方針】

基本方針 1

美濃太田駅の交通拠点機能の強化を支援する公共交通軸を形成します。

基本方針 2

鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシー等を連携させ、便利な公共交通ネットワークを構成します。

基本方針 3

公共交通に関するわかりやすさを向上させます。

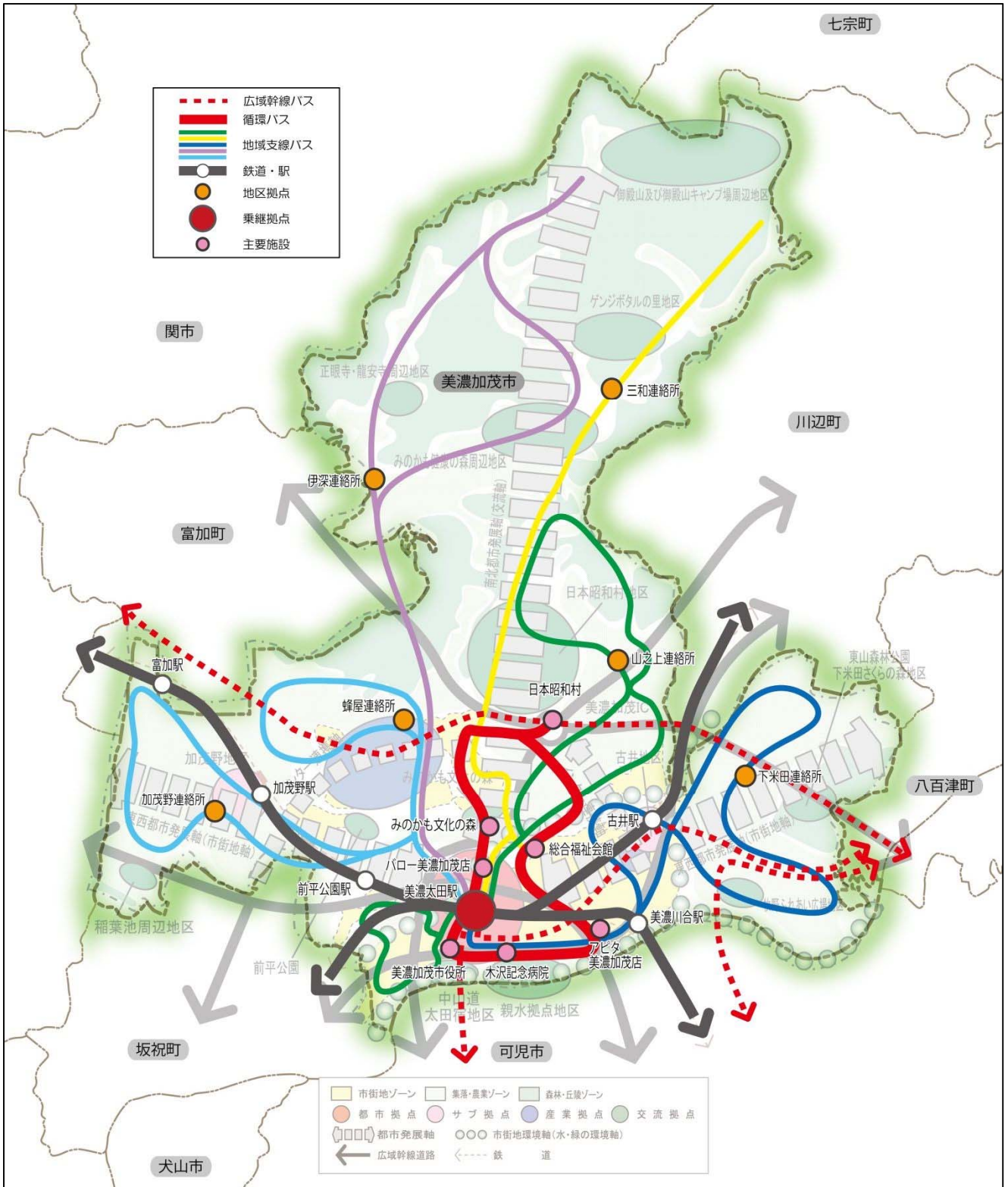
基本方針 4

市民ニーズに対応した公共交通サービスを提供するとともに、持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組みを進めます。

【公共交通ネットワーク形成の方針】

- 鉄道及び広域幹線バスは現行の運行サービスを維持するとともに、新たな都市間交通軸を形成します。
- 循環バスは、美濃太田駅や主要な医療、商業施設等を循環することで、生活利便性を確保します。
- 地域支線バスは、各地域内を運行するとともに、各地域と美濃太田駅を直接結ぶことで、美濃太田駅までのアクセス利便性を確保します。
- 美濃太田駅を公共交通相互が連携する交通拠点として位置づけ、乗継機能を強化します。
- 循環バス及び地域支線バスの利便性を高めるため、毎日運行を目指します。

図 6-1 公共交通ネットワーク形成のイメージ図



③サービス確保の考え方

公共交通ネットワーク形成の方針に基づく機能分類別のサービス確保の考え方を示します。

表 6-2 公共交通の機能分類別のサービス確保の考え方

機能分類		サービス確保の考え方	運行主体	該当する路線等
公共交通軸	鉄道	・都市間をつなぐ交通需要に応じた、適正なサービスを提供します。	交通事業者	高山本線 太多線 越美南線
	広域幹線バス	・鉄道等と連携して公共交通軸を形成します。 ・交通需要に応じた適正なサービスを提供するとともに、新たな都市間交通軸を形成します。 ・鉄道や循環バスとの乗継利便性の確保に留意した時刻を設定します。	美濃加茂市 交通事業者	都市間高速バス 近距離高速バス 八百津線
	循環バス	・美濃太田駅を中心とした主要施設へのアクセス需要に応じたサービス水準を確保します。 ・鉄道、広域幹線バス、地域支線バスとの乗継利便性の確保に留意した時刻を設定します。 ・毎日運行とし、概ね1時間に1本の運行頻度を確保します。 ・運行時間帯は、主要目的施設の利用時間帯を踏まえ設定します。	美濃加茂市	あい愛バス
地域支線バス	・各地域と美濃太田駅を直接結ぶ路線とします。 ・運行車両数の凶化を図り、毎日運行とします。 ・公共交通軸との競合の回避に留意した路線及び時刻を設定します。 ・循環バスとの乗継利便性の確保に留意した時刻を設定します。 ・地域のニーズに応じて適切なサービス水準を維持します。	美濃加茂市	あい愛バス	
個別輸送	・タクシーは、個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、公共交通軸や地域支線バスと空間的及び時間的な補完関係を構築します。	交通事業者	タクシー	

④利用環境と運賃体系

公共交通ネットワーク形成には、路線や時刻の設定だけでなく、バリアフリー環境の確保、利便性確保を配慮した乗継環境の確保や適正な運賃設定が不可欠であることから、利用環境の確保及び公共交通の運賃体系の考え方をまとめます。

◆バリアフリー環境の確保

バリアフリー環境のあり方及び確保する場合の留意点を下記に示します。

- 駅やバス停内の段差解消や手すりの設置、ノンステップバスや車いすが搭載可能なバス車両の導入など、バリアフリー環境の整備に配慮します。
- 公共交通利用者同士の助け合いや譲り合いの気持ちを養うなど、心のバリアフリーの浸透にも配慮します。
- バス運転手に対するバス車両への車イスの搭載方法の周知など、障がいがある方の利用を受け入れる体制の強化に配慮します。

◆乗継環境の確保

バス交通ネットワーク形成における乗継拠点のあり方と広域幹線バスや循環バスと地域支線バスによる乗継環境を確保する場合の留意点を下記に示します。

<乗継への配慮>

- 循環バスと地域支線バスが一体的に機能することで、利用ニーズの高い市内の主要施設へのアクセス利便性を確保することが可能となるため、両路線の乗継ぎにおいては、遅延時におけるバス待ちルール^{※1}を設定するなど、バス路線相互の乗継ぎが円滑に行えるように配慮します。
- 鉄道駅などの主要な乗継拠点においては、パーク&バスライド^{※2}、サイクル&バスライド^{※3}等の施設を整備し、多様な交通手段（鉄道、タクシー、自家用車、自転車等）との乗継ぎが行えるように配慮します。

<乗継案内、情報提供>

- 乗継いで行くことができる「目的地」や「乗継先の路線」の情報が車内や乗車地等で確認できるなど、利用者への適切な情報提供に留意します。

<乗継抵抗の軽減>

- 広域幹線バスや循環バス（運行本数多）から地域支線バス（運行本数少）へ乗継ぐ際、極力短い時間で乗継ぎが可能となるように時刻設定に留意します。
- 目的地までの乗継回数を極力少なくすることに留意します。
- 乗継ぎにより運賃負担が増大しないように留意します。

※1：他路線との接続バス停にて、接続先の路線が遅延した際に、一定時間まで待機するもの

※2：都心部等への道路混雑や、目的地での駐車難を避けるために、バス停まで乗用車で行き、バス停周辺に駐車してバスに乗り換えて目的地に向かう方式のこと

※3：自宅からバス停まで自転車で移動して、バスに乗り換える交通行動のこと

◆公共交通の運賃体系

バス交通の運賃体系は、以下の考え方にに基づき検討及び調整を行い、適切な運賃を設定します。

- 広域幹線バスについては、対キロ制運賃とします。
- 循環バス及び地域支線バスは、一体となって市内での移動のしやすさの確保を図るため、均一運賃とします。
- 循環バス及び地域支線バスへの乗継抵抗負荷の軽減を図るため、1日乗車券（共通乗車券）の発行を検討します。

表 6-3 運賃設定の考え方

	役割を担う交通機関	運賃体系
公共交通軸	鉄道 広域幹線バス（都市間高速バス、近距離高速バス路線バス）	・対キロ制運賃
	循環バス（あい愛バス）	・均一運賃
地域支線バス	あい愛バス	・均一運賃
個別輸送運送	タクシー	・個別に設定

2) 公共交通の利用促進策

美濃加茂市は調査結果からもわかるように、公共交通への関心が非常に低いため、公共交通の利便性を高めるなどの環境整備だけでは利用者は増えないことが予想されます。

そこで、公共交通の利便性を高めるための環境整備と併せて、利用促進や啓発などの事業を実施し市民の理解を深め公共交通を育んでいく必要があります。

なお、公共交通の利用促進・啓発事業の対象者は美濃加茂市を訪れる観光客なども含めるものとします。

(1) 公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業

具体的な取り組みの例	実施主体	主体の役割分担
①公共交通利用に係る積極的な情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅やバス停での案内表示の充実 ・ 乗継拠点における総合案内板の設置 ・ 市広報紙や市ホームページへの情報掲載の充実 ・ 公共交通を利用していない人への情報提供 ・ 転入者等を対象にした路線図・時刻表の配布 ・ 観光客等を対象にした路線図・時刻表の配布 	行政 交通事業者	交通事業者の支援の下、行政が主体的に実施
②分かりやすい公共交通案内 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通マップ及び分かりやすい路線・時刻表の表示 ・ 分かりやすいバス車両、バス停等への路線表示 	行政 交通事業者	行政と交通事業者の連携の下、実施

(2) 公共交通の利用を誘導する事業

具体的な取り組みの例	実施主体	主体の役割分担
①割引運賃・企画切符の導入 <ul style="list-style-type: none"> ・ ICカード制度の導入の検討 ・ 1日乗車券制度の継続 ・ 乗継割引制度の継続 ・ イベント、企画切符の導入 	行政 交通事業者	行政と交通事業者の連携の下、実施
②高齢者に向けた環境整備と制度の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者に対する運賃の割引 ・ 免許返納者に対する優遇措置等 	行政 交通事業者	行政が主体的に実施
③市民サポーター制度の導入の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民サポーターによる利用案内、乗り降りの補助等 	市民 行政	行政の支援の下、市民が主体的に実施
④待合・乗継・乗降環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗継拠点等における乗継・待合環境の改善 ・ 駅の整備、駅前駐輪場の整備 ・ 各拠点におけるにぎわいの創出 	行政 交通事業者	交通事業者の支援の下、行政が主体的に実施

(3) バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業

具体的な取り組みの例	実施主体	主体の役割分担
<p>①関係団体との連携による公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市の各種イベント時における公共交通の利用促進キャンペーン ・商業振興、観光振興を目的とする関係団体との連携 	<p>行政 関係団体</p>	<p>関係団体の支援の下、行政が主体的に実施</p>
<p>②企業と連携した取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の車内広告、駅やバス停のネーミングライツなど、企業などと連携した取り組みの実施 ・企業バスの活用 	<p>行政 関係団体</p>	<p>関係団体の支援の下、行政が主体的に実施</p>
<p>③市民による各種活動の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「バス」と「まちづくり」を考える地域懇談会（おしゃべり喫茶）の継続開催 ・公共交通を活用したイベントの開催等 ・駅やバス停周辺の清掃、緑化などの環境整備 	<p>市民 行政</p>	<p>市民と行政の連携の下、実施</p>

図 6-2 公共交通利用促進施策の事例

住民サポーター制度の導入事例：ボランティアによるヘルパー制度

【岐阜県岐阜市 みどりっこバス】

地元住民のボランティアがヘルパーとしてバス車内に乗り込み、チケットの受け渡し、乗り降りの手伝い、手荷物の手伝い等、利用者の援助を実施しています。



資料：芥見東自治会連合会ホームページ

公共交通の利用促進に関する料金割引制度（例）

【愛知県東三河地域】 — 夏休み小学生50円バス —

毎年、夏休み期間の7月18日（土曜日）から8月31日（月曜日）まで東三河の全バス路線（一部除く）でこども運賃を1乗車50円とし、バスの利用促進が図られています。

2015年度パンフレットより

- 1 実施期間
2015年7月18日（土）
から8月31日（月）
- 2 対象路線
東三河の全バス路線（高速バス、おでかけ北設の予約バスを除く）
- 3 その他
50円運賃を適用する場合の支払い方法は現金に限る



バスを活用したイベントの事例：公共交通に親しむ日

【愛知県岡崎市】

公共交通に関する啓発イベントや情報提供を行うことにより、過度に自動車に頼る交通体系から公共交通機関や徒歩等を含めた多様な交通手段をかしこく利用する交通体系に転換を図る取り組みとして、秋の市民まつりに合わせた2日間を「公共交通に親しむ日」として設定し、行政、交通事業者、市民等が連携して、次世代を担う子どもたちが公共交通に親しみ、公共交通の重要性を知ってもらう取り組みが実施されています。

電車・バス見学会



エコムーブトレインで
「エコ電車」教室

名古屋鉄道株



北野柵塚車両基地見学会

愛知環状鉄道株



岡崎営業所見学会

名鉄バス株

公共交通ひろば 他



バスの乗り方教室



バス運転手体験



バス探検・キーワードラリー



車内でアート



(バス車内に設置)



車外でアート(車外に設置)

名鉄バス株



コミュニティバス紹介

額田地域生活交通協議会



エコモビコーナー

愛知県交通対策課



パーク&バスライド体験

岡崎市交通政策会議

資料：岡崎市交通政策会議資料

3) 持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組み

本市が目指す交通将来像の具現化に向け、持続可能な公共交通の確保・維持を図るため、基本方針4に基づき、各主体の代表より構成される美濃加茂市地域公共交通活性化協議会と地域住民が主体となって便利に移動できる公共交通を育む、地域バスを育む会（仮称）の体制を整えるとともに連携を強化することにより、地域住民・行政・交通事業者が三位一体となって公共交通の維持・活性化に努めます。

ここでは、美濃加茂市地域公共交通活性化協議会と地域バスを育む会（仮称）の役割をまとめます。

表 6-4 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会と地域バスを育む会（仮称）の役割

	役割	関係主体
美濃加茂市 地域公共交通 活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> 各主体の代表者より構成する。 地域バスを育む会（仮称）で議論され提案された意見について、検討・承認する。 公共交通全体についての計画・事業の推進、計画進捗管理、実施状況の点検・評価等を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民 地域団体（自治会や商店街等） 交通事業者（鉄道、バス、タクシー） 企業 行政（国、県、市、等）
地域バスを 育む会（仮称）	<ul style="list-style-type: none"> 美濃加茂市、交通事業者の支援の下、地域住民が主体となって活動する。 立上げ時は既存の自治会、商店街、老人会、子ども会等の地域住民によって組織された団体や協力が積極的な地域住民が中心となり、行政の支援のもと組織化を検討する。 生活圏を形成する地域単位に組織する。 地域が抱える交通問題の実態や交通に関する要望を把握する。 バスの利用促進の取り組みを主体的に検討・実施する。 既存路線について、美濃加茂市地域活性化協議会で検討作成した評価指標を用いて個別路線の評価を実施する。 評価結果や地域の要望を踏まえ、課題解決のための改善策や路線・バス停位置・時刻等の見直し案を検討する 検討した意見を美濃加茂市地域公共交通活性化協議会に提案する。 	<p>【活動主体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域住民 地域団体 <p>【支援団体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 行政（主に市） 交通事業者（鉄道、バス、タクシー）

なお、地域バスを育む会（仮称）の組織化にあたっては、美濃加茂市地域公共交通活性化協議会での議論を踏まえるとともに、必要に応じて条例等の整備も検討する。

4) 各事業の着手時期・実施期間及び事業主体

計画の目標を達成するために行う各事業のスケジュールは、以下に示すとおりです。各事業については、美濃加茂市地域公共交通活性化協議会がとりまとめを行い、個別事業については、各実施主体が対応を図るものとします。なお、各事業の実施にあたっては、再編実施計画の策定を検討します。

表 6-5 事業実施スケジュールと実施主体

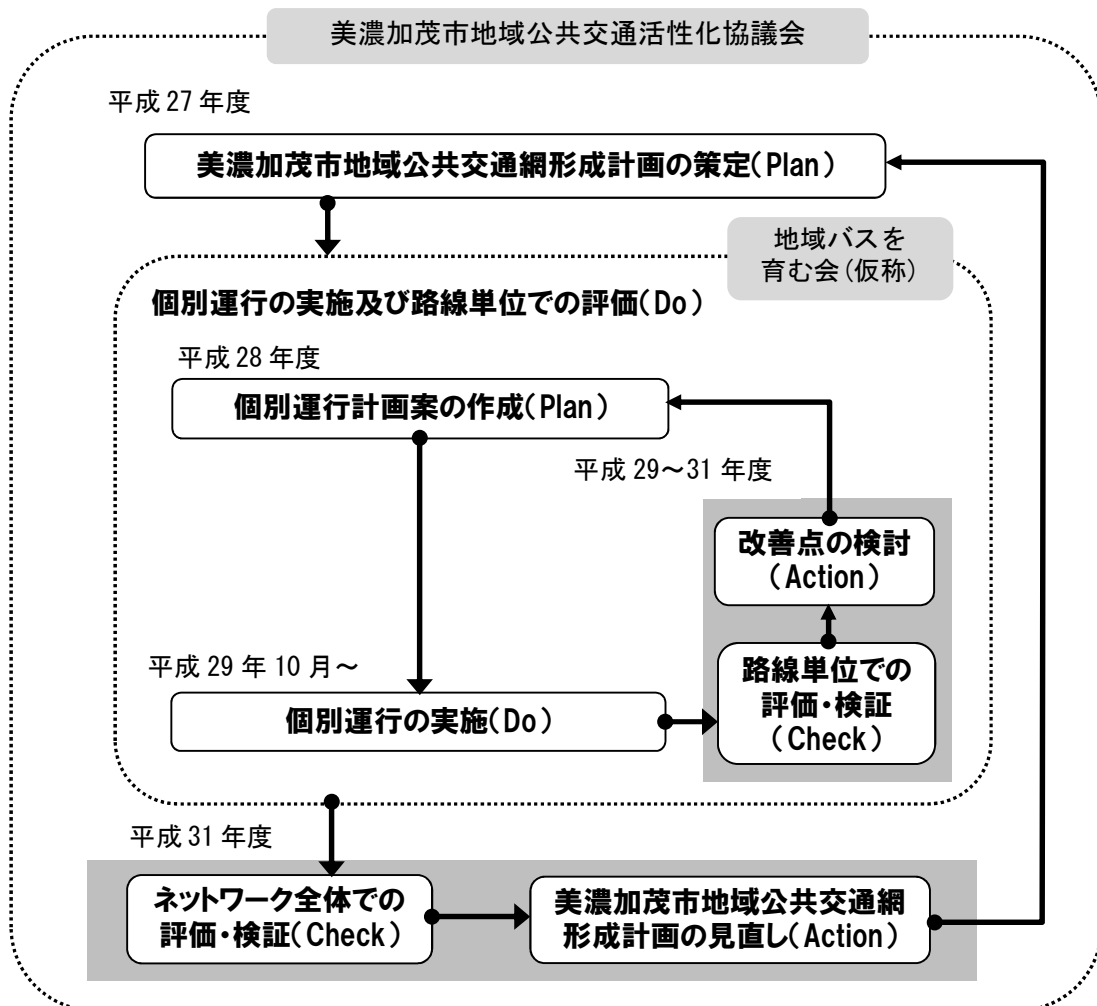
事業名	内容	実施予定年度								実施主体	該当する基本方針
		H28		H29		H30		H31			
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
1) 公共交通ネットワークの形成	(1) 鉄道の継続運行	高山本線、太多線 (適正なサービスの提供)	←		継続運行		→		交通事業者	基本方針1 基本方針2 基本方針3 基本方針4	
		越美南線 (駅舎整備)	←		検討・実施		→		美濃加茂市・交通事業者		
	(2) 広域幹線バスの再編	八百津線 (路線及び運行本数の見直し)	←		再編計画作成		再編運行開始		→		住民・美濃加茂市・交通事業者
		都市間高速バス (路線の見直し)	←		検討・実施		→		美濃加茂市・交通事業者		
		近距離高速バス (社会実験運行)	←		検討・実施		→		美濃加茂市・交通事業者		
	(3) 循環バスの新設	あい愛バス (新設路線の導入)	←		再編計画作成		再編運行開始		→		住民・美濃加茂市・交通事業者
	(4) 地域支線バスの再編	あい愛バス (路線再編)	←		再編計画作成		再編運行開始		→		住民・美濃加茂市・交通事業者
2) 公共交通の利用促進策	(1) 公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	①公共交通利用に係る積極的な情報提供	←		検討・実施		→		美濃加茂市	基本方針3 基本方針4	
		②分りやすい公共交通案内	←		検討・実施		→		美濃加茂市・交通事業者		
	(2) 公共交通の利用を誘導する事業	①割引運賃・企画切符の導入	←		検討・実施		→		美濃加茂市・交通事業者		
		②高齢者に向けた環境整備と制度の拡充	←		検討・実施		→		美濃加茂市		
		③市民サポーター制度の導入の検討	←		検討・実施		→		住民・美濃加茂市		
		④待合・乗継・乗降環境の改善	←		検討・実施		→		美濃加茂市・交通事業者		
	(3) バスへの愛着(マイバス意識)を高める事業	①関係団体との連携による公共交通の利用促進	←		検討・実施		→		美濃加茂市・関係団体		
		②企業と連携した取り組み	←		検討・実施		→		美濃加茂市・関係団体		
		③市民による各種活動の実施	←		検討・実施		→		住民・美濃加茂市		
	3) 持続可能な公共交通の維持に向けた三位一体の取り組み	(1) 三位一体の取り組み	①美濃加茂市地域公共交通活性化協議会の開催	←		継続開催		→			住民・美濃加茂市・交通事業者
②地域バスを育む会(仮称)の開催			←		検討・開催		→		住民・美濃加茂市・交通事業者		
4) 評価及び推進体制	(1) PDCAサイクルによる実施	①各種ニーズ調査の実施・評価・改善・計画見直し	←		調査実施・評価・改善・計画見直し		→		住民・美濃加茂市・交通事業者	—	

7. 計画の達成状況の評価に関する事項

1) 公共交通ネットワークの評価の基本的考え方

- ・美濃加茂市地域公共交通網形成計画の評価は、計画策定翌年度から毎年実施する路線単位の評価と目標年度における総合評価をPDCAサイクルに基づき実施します。
- ・路線単位での強化・検証は、地域バスを育む会（仮称）が実施します。
- ・公共交通ネットワークの評価・検証及び改善策の検討は、地域公共交通活性化協議会で行ないます。
- ・目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討します。
- ・路線単位の評価については、次頁に示す評価（例）を参考に地域公共交通活性化協議会に諮ります。

図 7-1 公共交通ネットワーク及び路線単位のPDCAサイクル



2) 路線単位の評価指標及び評価基準

公共交通ネットワークの評価の基本的考え方に基づき、評価します。

具体的な評価指標については、今後、地域公共交通活性化協議会で検討・作成します。

表 7-1 評価（例）

		評価の視点
● 診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか		
維持基準	利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 提供されるサービスに応じた利用（バス停別、便別）がされているか ● 需要に応じた車両選択となっているか
	地域の取り組みを検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域による取り組みは実施されているか
見直し基準	サービスの妥当性を検証	<ul style="list-style-type: none"> ● ニーズに応じたサービスが確保されているか
	ネットワークの妥当性を検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 他路線と競合関係にないか ● 乗継抵抗の軽減は図られているか
● 診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか		
見直し基準	利用者数と運行経費のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> ● バス利用者数は増加しているか
		<ul style="list-style-type: none"> ● 費用効率が極端に悪化していないか
		<ul style="list-style-type: none"> ● 市財政に対する負担は適切か
● 診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか		
見直し基準	運行目的の達成状況を検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通が利用できる環境にあるか
		<ul style="list-style-type: none"> ● 各路線が期待される役割を果たしているか
		<ul style="list-style-type: none"> ● 運行目的に合った利用がされているか
	安心・安全の観点から検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行上の問題が発生していないか