

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

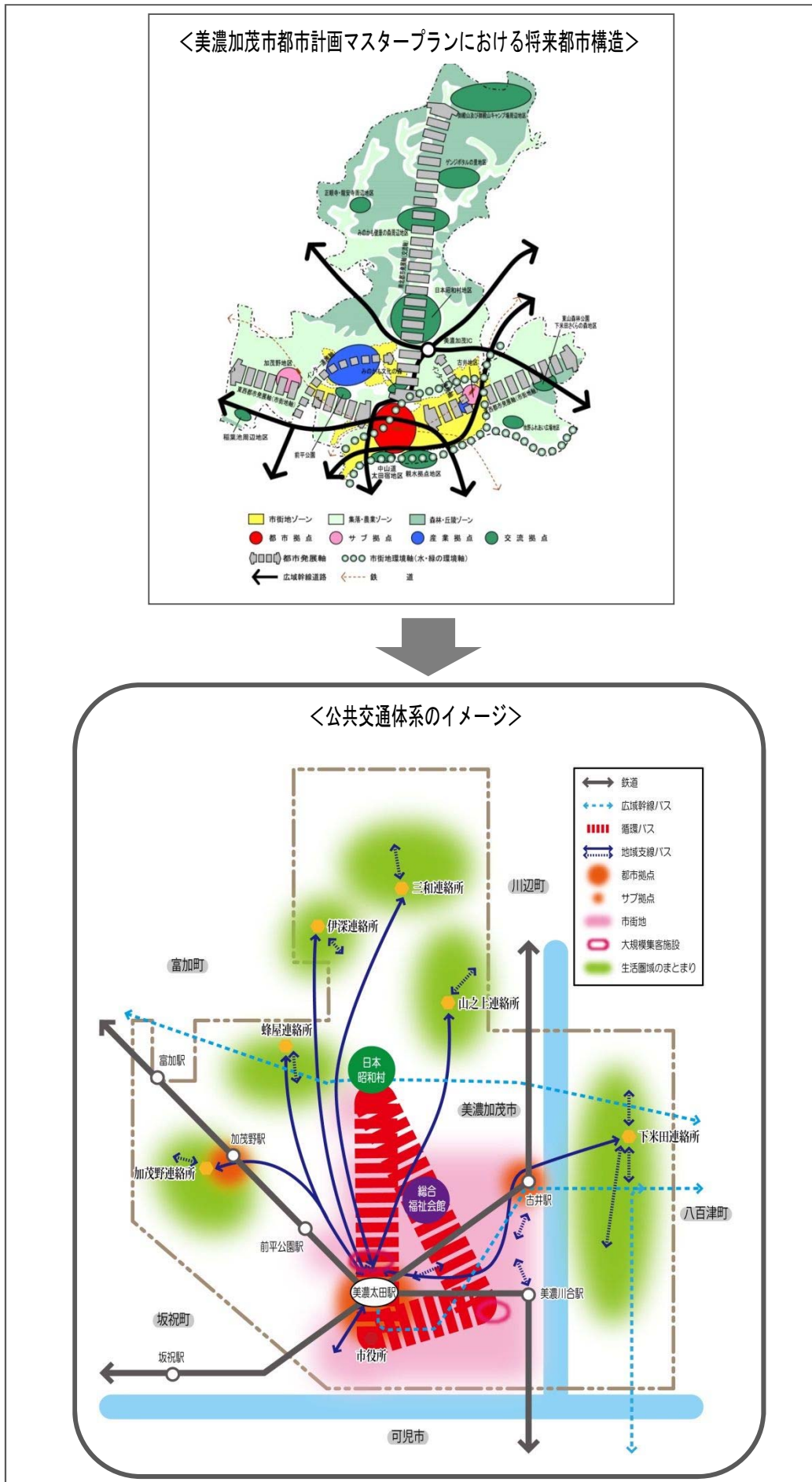
みんなの「まる」	みんなが手を結び、夢ある未来を共に育みます。
元気の「まる」	産業が元気で、ここにしかない価値があります。
笑顔の「まる」	安心して笑顔で暮らすことができます。
仲良きの「まる」	地域の誰もが仲良く、快適な生活を送っています。
きれいの「まる」	きれいな水や空気が循環し、美しい風景が守られています。



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。

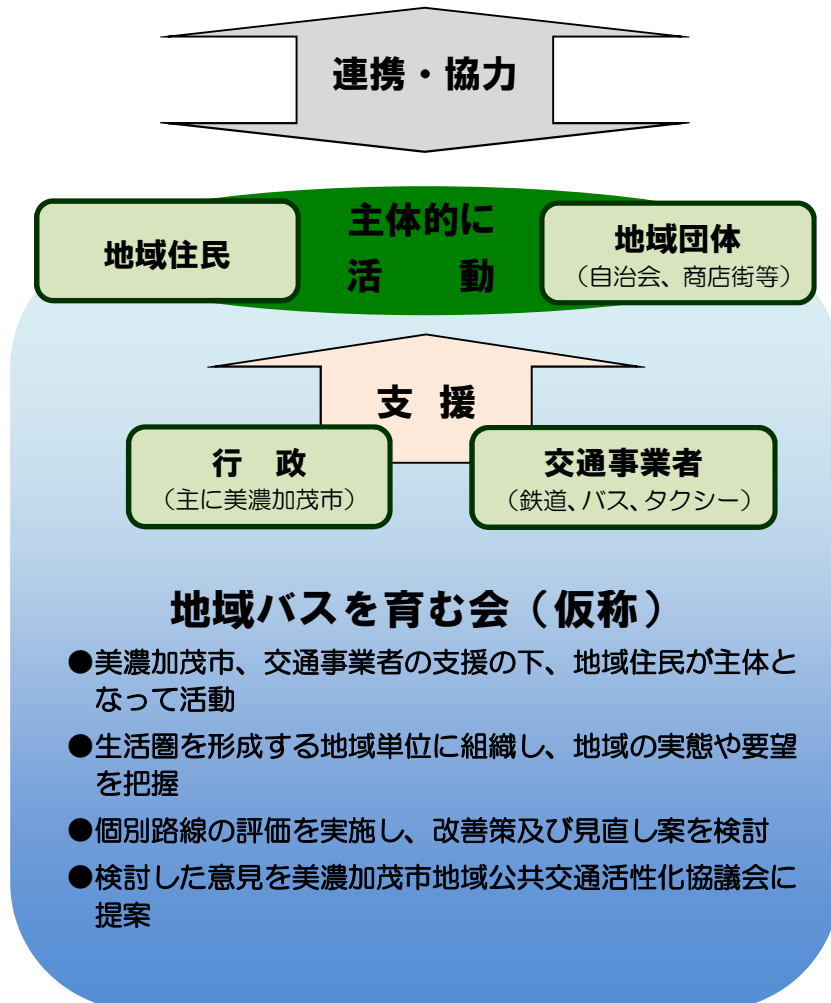
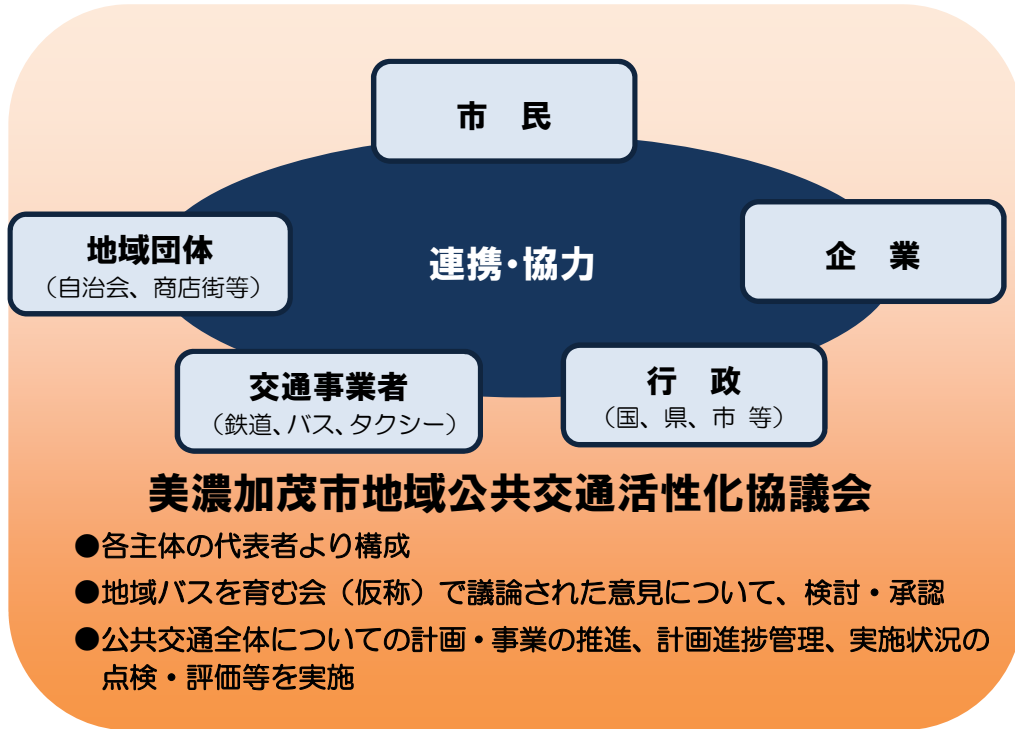
基本方針 3 誰もが安心して利用できる公共交通とするため、子どもやお年寄りにもわかりやすい情報の提供など、利用者にやさしい環境を創出します。

- 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出します。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

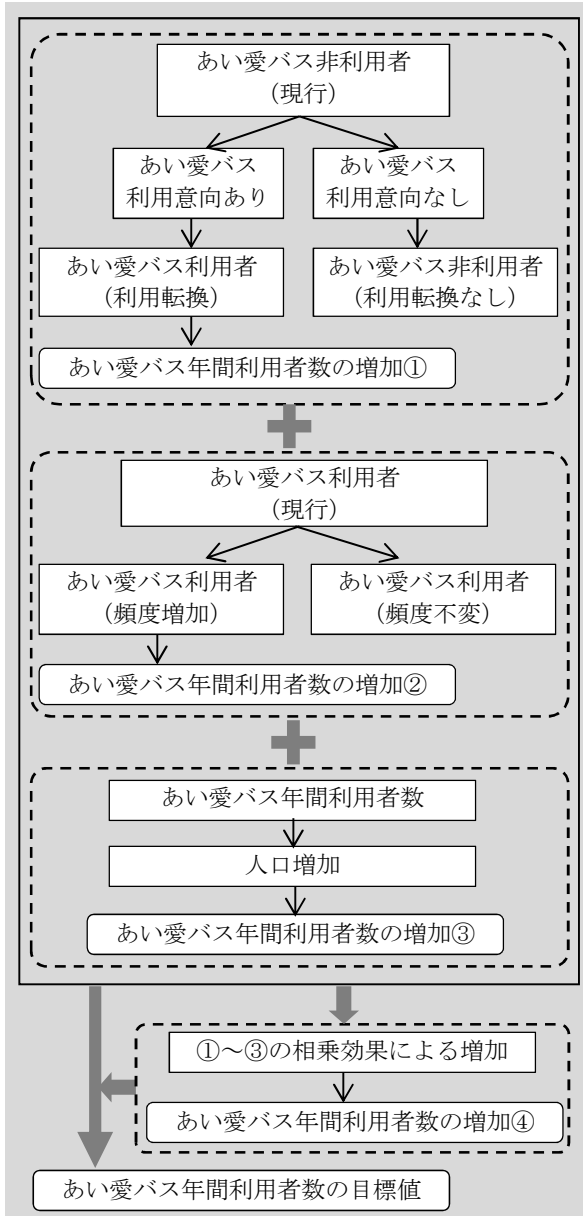
美濃加茂市の人口は平成 26 年の 55,185 人から平成 31 年には 56,630 人に増加（増加率約 2.6%）すると予想されています。この人口増加に伴い、あい愛バス利用者数は約 2.6% 増加し、年間利用者数は約 500 人増加すると想定します。

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

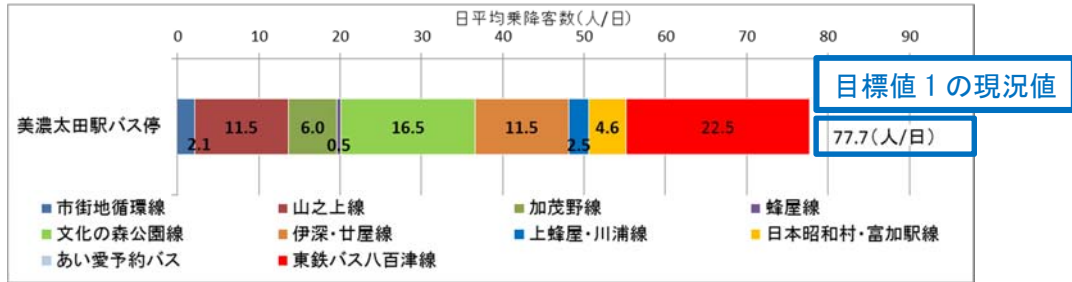
▼あい愛バス年間利用者数目標値の試算の考え方



<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。

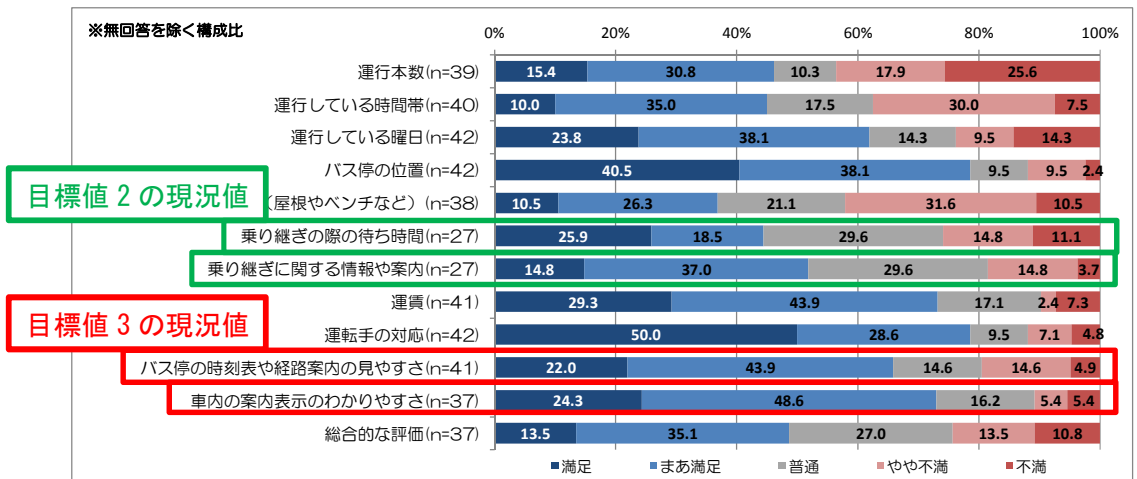
▼美濃太田駅バス停の乗降客数



<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）

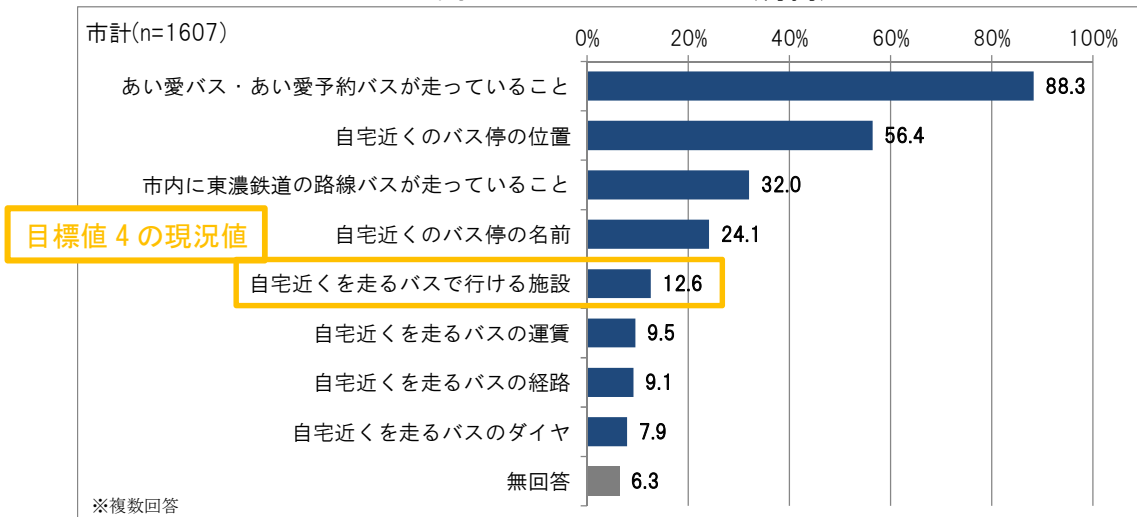


※不満割合は「やや不満」と「不満」の割合の合計値

<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。

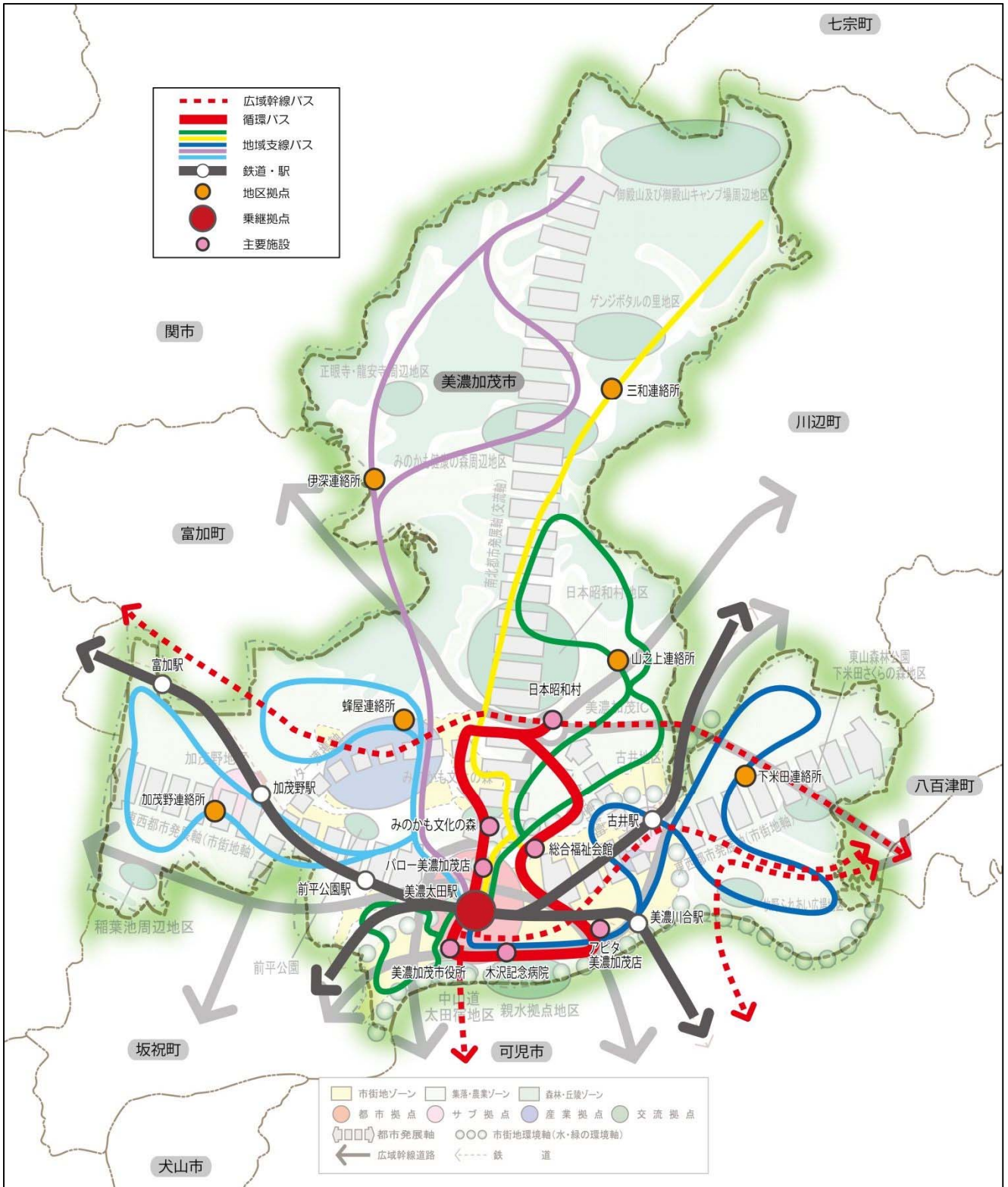
➤ 循環バスは、美濃太田駅や主要な医療、商業施設等を循環することで、生活利便性を確保します。

➤ 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

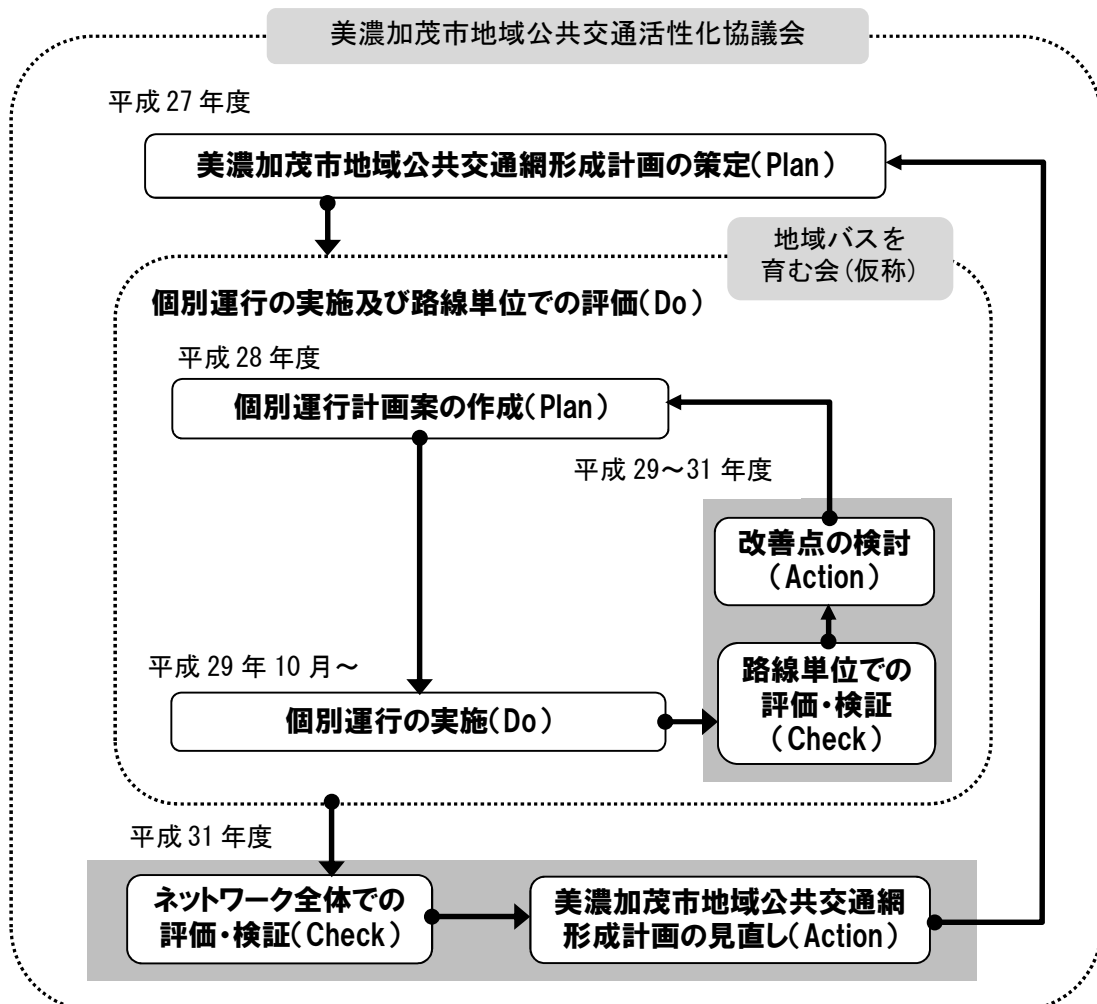
事業名	内容	実施予定年度								実施主体	該当する 基本方針
		H28		H29		H30		H31			
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
1) 公共交通ネットワークの形成	(1) 鉄道の継続運行	高山本線、太多線 (適正なサービスの提供)	←		継続運行		→		交通事業者	基本方針1 基本方針2 基本方針3 基本方針4	
		越美南線 (駅舎整備)	←		検討・実施		→		美濃加茂市・交通事業者		
	(2) 広域幹線バスの再編	八百津線 (路線及び運行本数の見直し)	←		再編計画作成		再編運行開始		住民・美濃加茂市・交通事業者		
		都市間高速バス (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