

第 2 次美濃加茂市地域公共交通網形成計画

美濃加茂市地域公共交通活性化協議会

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	17
5) 前美濃加茂市地域公共交通網形成計画の評価	41
6) 美濃加茂市における地域公共交通の課題	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	57
1) 美濃加茂市の交通将来像	57
2) 地域公共交通の基本方針	59
4. 計画の区域と計画期間	62
1) 計画区域	62
2) 計画期間	62
5. 計画の目標	63
6. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体	66
1) 公共交通ネットワークの形成	66
2) 公共交通の利用促進策	72
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	76
4) 各事業の着手時期・実施期間及び事業主体	77
7. 計画の達成状況の評価に関する事項	78
1) 公共交通ネットワークの評価の基本的考え方	78
2) 評価指標及び評価基準	79

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

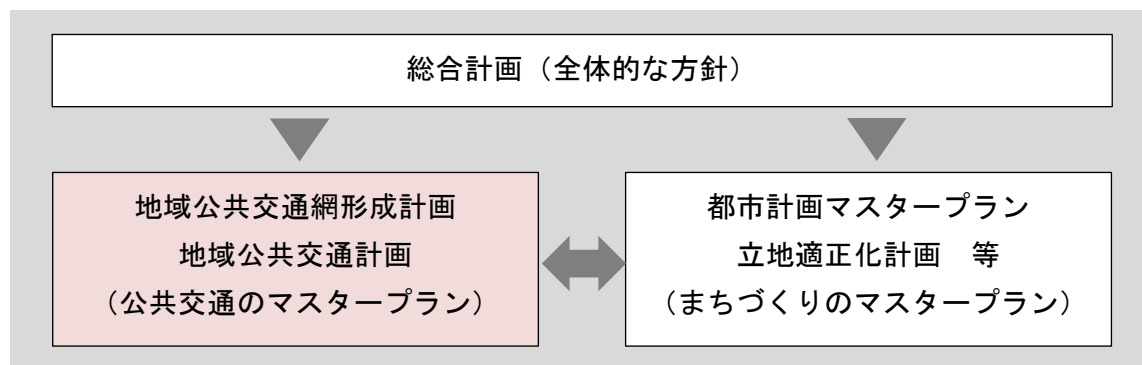
近年我が国では、少子高齢化、人口減少、モータリゼーションの進展により、公共交通の利用者は減少しています。その一方、地域住民の移動手段の確保、まちの賑わい創出など、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の役割が見直されています。このような背景の下、平成 25 年 11 月 27 日に交通政策基本法が制定されるとともに、平成 27 年 8 月 26 日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）が改正され、地域公共交通網形成計画が策定できるようになりました。

その後令和 2 年 2 月 7 日に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」を閣議決定し、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することに加えて、地域経済社会の発展に資する交通インフラを着実に整備していくことにより、持続可能な運送サービスの提供を確保するため、地方公共団体が、公共交通事業者等と連携して、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、地域の輸送資源を総動員する取り組みを推進す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、立地適正化計画等の上位・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、具体的な路線再編や運行実施にあたっては、路線、バス停、時刻等の設定に関する運行計画を別途策定します。

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 6 次総合計画では、「WALKABLE CITY MINOKAMO」という将来像の下、「すべての健康のために歩き続けるまち」を目指しており、6つの重要政策（6つのまちづくり宣言）のうち、住みよいまちにするための地域再生といった宣言や、「生涯元気なまち」を目指す健康増進といった宣言に関わる公共交通は、求められる役割が大きく多岐にわたります。

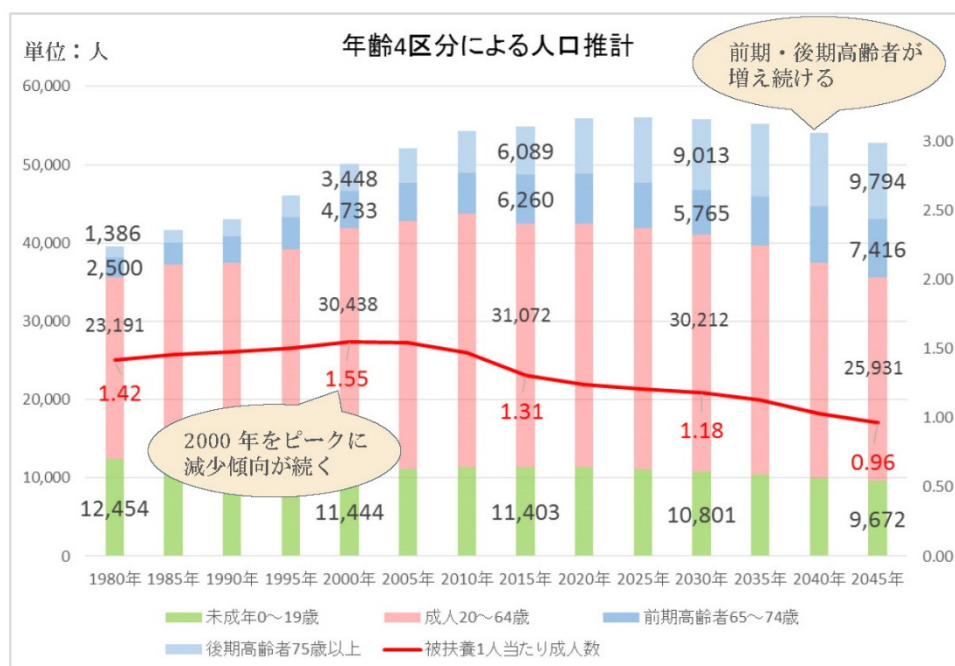
①安心して住み続けるために

美濃加茂市の人口は 2020 年～2025 年をピークとして人口が減少傾向に転換すると推計されています。また、その中でも高齢人口が増加傾向にあり、増々高齢化の進行が予想されています。

美濃加茂市では、多くの人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、ひとり暮らしの高齢者や高齢者のみの世帯では、家族などに送迎を頼むことも難しくなってきます。

このような人々の移動手段として、そ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に必要な移動手段が確保され、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、美濃加茂市に子どもからお年寄りまでが安心して住め、また、住みよいまちと感じ、いつまでも住み続けるために不可欠なものであると言えます。

図 1-2 将来推計人口



※資料：美濃加茂市第6次総合計画基本構想・基本計画

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、周りを気にすることなく自由に移動することができます。その一方、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多くの学生や、近年増加する高齢者による自動車事故に対して、公共交通の利便性を高め、自動車を利用しなくても移動できる環境が整備されれば、免許返納者が増え、交通事故のリスク削減にも繋がります。

③公共交通と連携した健康増進のために

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。

国土交通省が示す「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドラインの概要」において、歩数目標は20～64歳が男性9,000歩、女性8,500歩、65歳以上が男性7,000歩、女性6,000歩の現状＋約1,500歩と設定（健康日本21（第2次）：厚生労働省）しています。一方、特定の集団の経年的な調査による歩行の医療費抑制効果の原単位は、0.045～0.061円/歩/日と試算（東北大学、筑波大学）されています。

公共交通を利用した外出を推進することで先の歩行目標が達成されとした場合、本計画の目標とする概ね5年後の美濃加茂市の20歳以上人口は約45,000人と予測されていることから、45,000人×1,500歩/人×365日×0.045～0.061円/日/歩＝約11～15億円/年の医療費抑制効果が期待されます。

第6次総合計画で掲げた美濃加茂市の将来像「WALKABLE CITY MINOKAMO ～すべての健康のために歩き続けるまち～」の実現に向けては、健康増進に繋がる公共交通の利用を推進する必要があります。

図1-3 歩行量による医療費抑制効果

■健康日本21（第2次）における歩数目標

項目	現状(平成22年)		目標(平成34年)	
①日常生活における歩数の増加	20歳～64歳 男性7,841歩 女性6,883歩	65歳～ 男性5,628歩 女性4,584歩	20歳～64歳 男性9,000歩 女性8,500歩	65歳～ 男性7,000歩 女性6,000歩
②運動習慣者の割合の増加	20歳～64歳 男性26.3% 女性22.9%	65歳～ 男性47.6% 女性37.6%	20歳～64歳 男性36% 女性33%	65歳～ 男性58% 女性48%
③住民が運動しやすいまちづくり・環境整備に取り組む自治体数の増加	17都道府県 (平成24年)		47都道府県	

■特定の集団の経年的な調査による歩行の医療費抑制効果

医療費抑制額	研究機関等※7	算出方法
0.045円/歩/日	辻一郎 他 東北大学大学院医学系研究科教授	1日10分間歩行(1,000歩)で1,341円/月の医療費抑制効果※2より試算※8
0.061円/歩/日	久野譜也 他 筑波大学大学院人間総合科学研究科教授	新潟県見附市における健康教室参加者の医療費抑制効果から算出※3
0.030円/歩/日 (入院外医療費)	駒村康平 他 慶応義塾大学経済学部教授	1日あたり歩行量(歩数)が1歩違うことにより年間の医療費(入院外医療費)11円/歩の医療費抑制効果※4より試算※8

出典：健康日本21（第2次）（厚生労働省）

辻 一郎：健康長寿社会を実現するー「2025年問題」と新しい公衆衛生戦略の展望，大修館書店

久野譜也：ICTと超高齢化対応の「健幸都市」-Smart Wellness Cityによる健康長寿世界一の実現を目指して-、ICT 超高齢社会構想会議第2回WG

④まちなかの賑わい創出のために

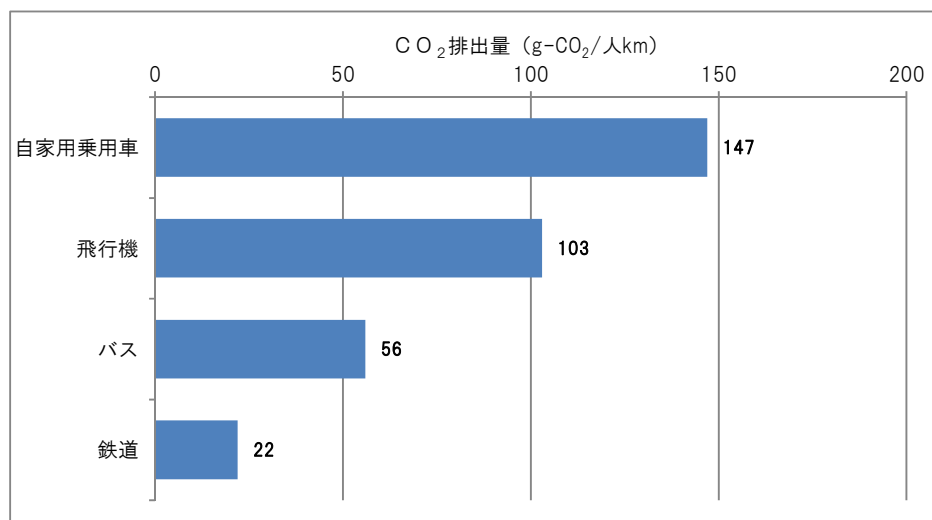
美濃加茂市では、今後の人口動向を見据えた居住環境を整えるため、立地適正化計画を策定しました。“みんなの夢がかなうまち”“いつまでも豊かに暮らせる”「コンパクト・プラス・ネットワークのまち」の実現を基本的な考え方として、誰もが移動しやすく、歩いて楽しいまちづくりを進めることとしています。車が集まると「渋滞」ですが、人が集まれば「賑わい」です。公共交通を利用してまちなかに人が集まり、まちを歩くことで、商店街や中山道にも賑わいが戻ります。新しいお店や憩いの場ができ、人々が交流し、新たな文化が生まれる可能性もあります。

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賑わい、まちなかには、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るまちもあり、公共交通とまちづくりは切っても切り離せない関係にあります。

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 1-4 輸送量当たりの CO₂ 排出量



※資料：国土交通省ホームページ

⑥先進技術を活用した新たなサービスの提供のために

近年、AI（人工知能）や IoT（Internet of Things）の進展により、私たちの暮らしの利便性は飛躍的に向上しつつあり、これら技術革新がもたらす新たな社会やサービスの創出と豊かな暮らしの実現に資することが期待されています。

公共交通分野においては、スマートフォンを利用した交通手段やルートの検索・利用、運賃等の決済までも行う新たな取り組みや、自動運転や自動走行などの取り組みが各地で実験的に実施されています。これら取り組みは、MaaS（Mobility as a Service）と定義され、先進技術の活用による便利でわかりやすい新たな交通システムの導入などの展開が求められています。

公共交通が果たすべき役割は、高齢者や子どもたちの移動手段に留まらず、コミュニティづくり、健康増進、賑わい創出、先進技術提供等、他分野にわたる効果が期待され、美濃加茂市が目指す“いつまでも豊かに暮らせるまち”の実現に向けては、公共交通の維持・活性化は必要不可欠なものとと言えます。

これらより、前網形成計画に基づき実施した各種施策・事業の評価・検証及び、近年の社会経済情勢の変化等を踏まえ、先の将来像の実現を支援するため、地域公共交通のあり方を多様な関係者との連携のもと、第 2 次美濃加茂市地域公共交通網形成計画（美濃加茂市地域公共交通計画）を策定します。

2. 美濃加茂市の現状と公共交通の課題

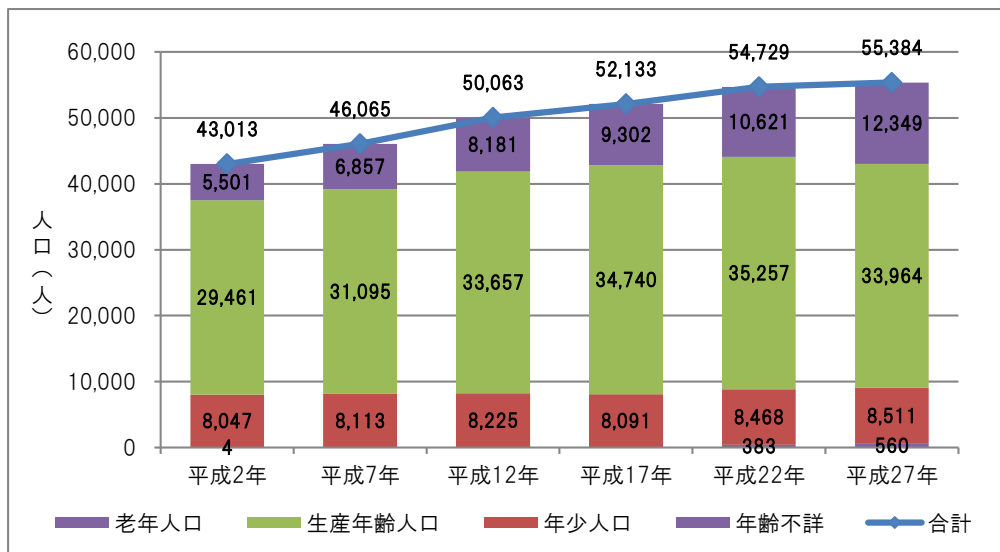
1) 美濃加茂市の現状

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27年は55,384人となっています。将来推計では、今後も増加傾向にありますが、2025年ごろにピークを迎え、その後は人口が減少すると推計されています。

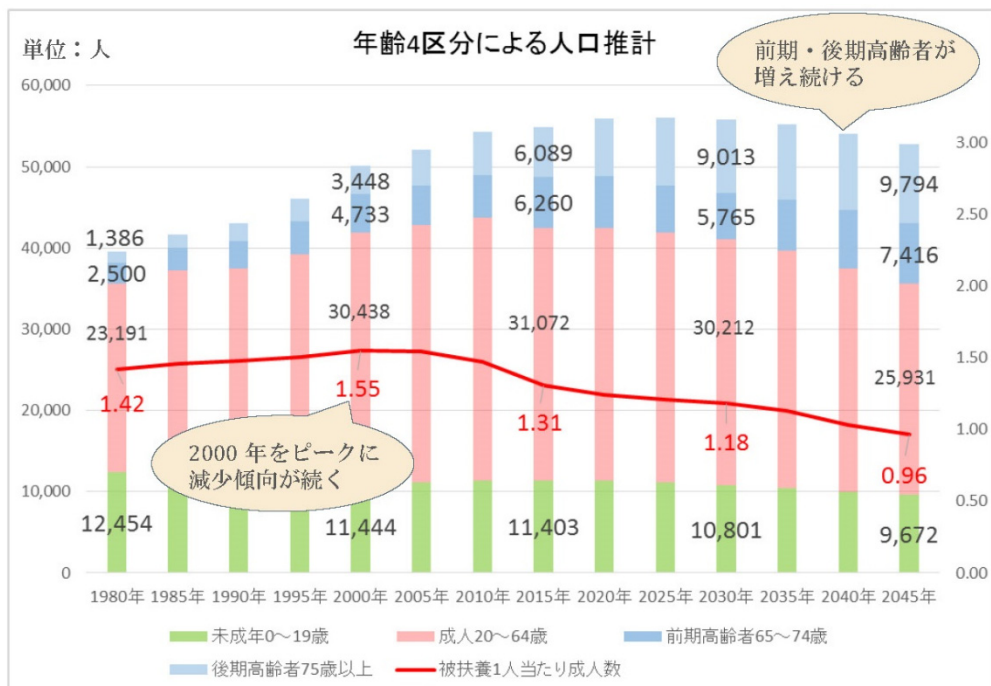
2020年以降の年齢階層別の人口では、年少人口は減少傾向、老年人口割合は増加傾向にあり、2045年の老年人口は17,210人になると推計されています。

図2-1 人口の推移



※資料：国勢調査

図2-2 将来推計人口（再掲）

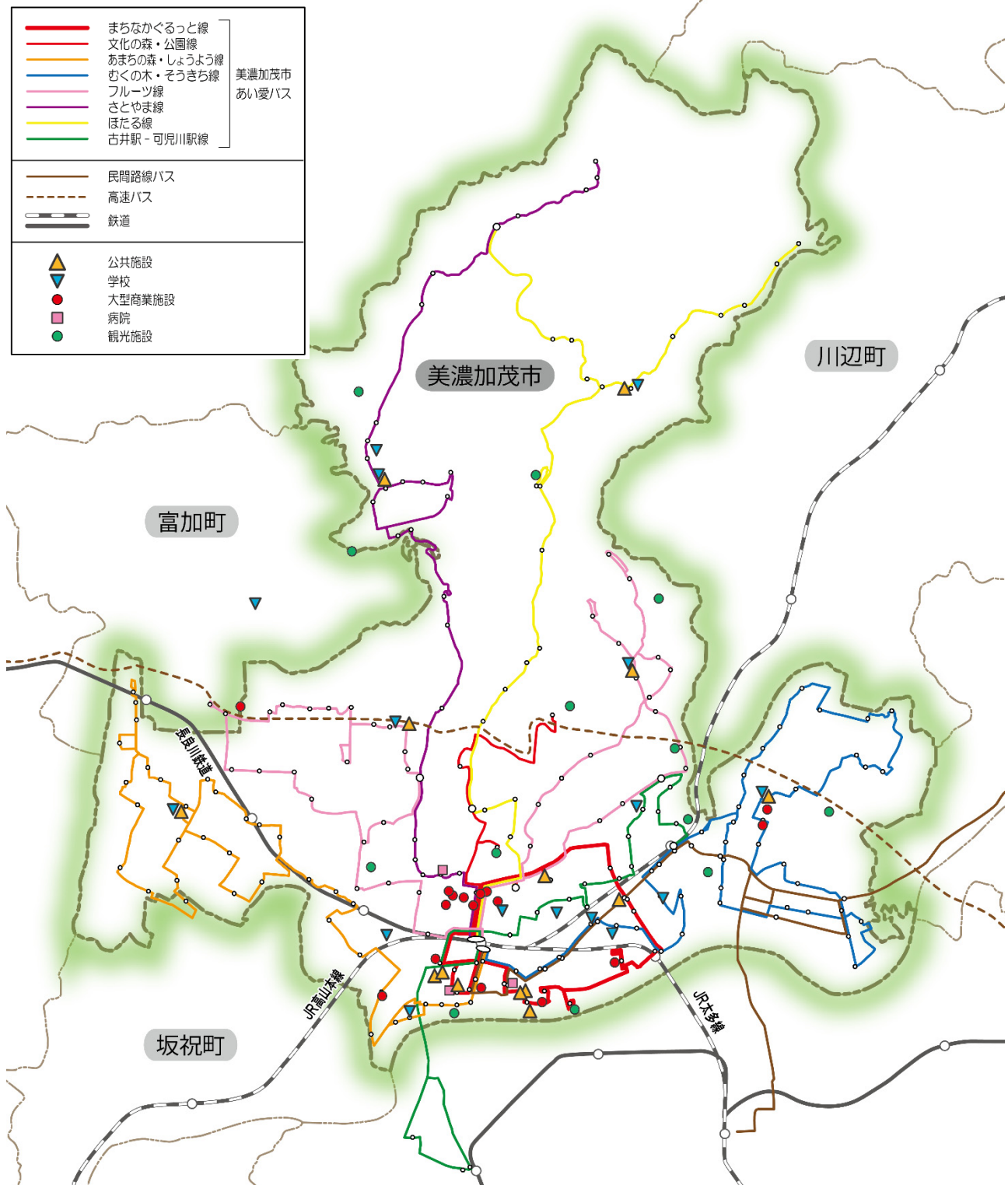


※資料：美濃加茂市第6次総合計画基本構想・基本計画

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みると、学校及び観光施設等は各地区に立地していますが、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 地域公共交通網と施設立地の関係



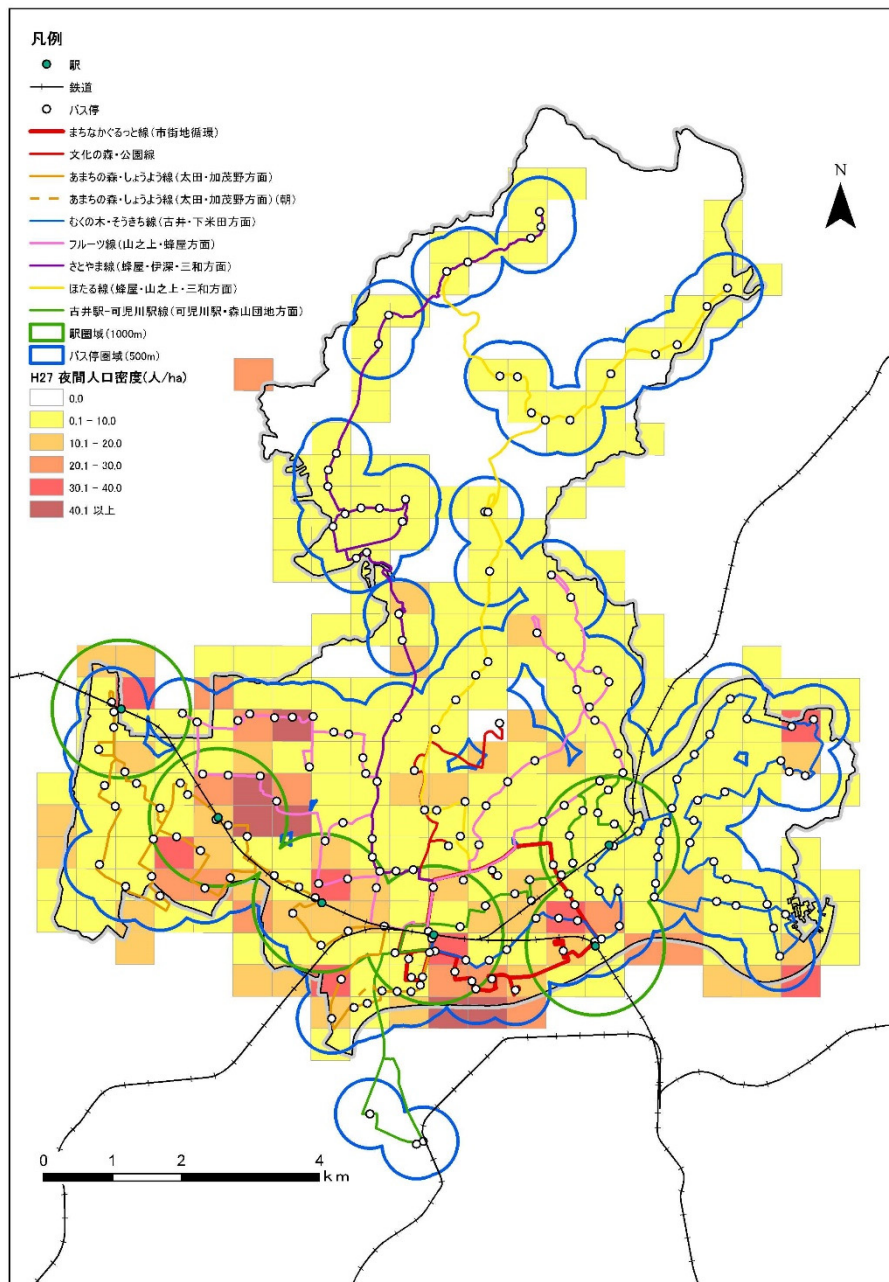
2) 公共交通の現状

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、鉄路が地域の公共交通の幹線として重要な役割を果たしています。

民間の路線バス（東濃鉄道バス八百津線）は、美濃太田駅から八百津町へ運行、コミュニティバス（あい愛バス）は、市内の各地域を運行しています。

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、居住地の大半が含まれており、公共交通圏域の人口カバー率は約 95%となっています。

図 2-4 公共交通圏域図



※公共交通圏域（鉄道駅 1,000m、バス停 500m）内の人口：52,799 人
 美濃加茂市人口（平成 27 年国勢調査のメッシュを市境面積で按分）：55,384 人
 公共交通圏域人口カバー率：95.3%
 （平成 27 年国勢調査より算出）

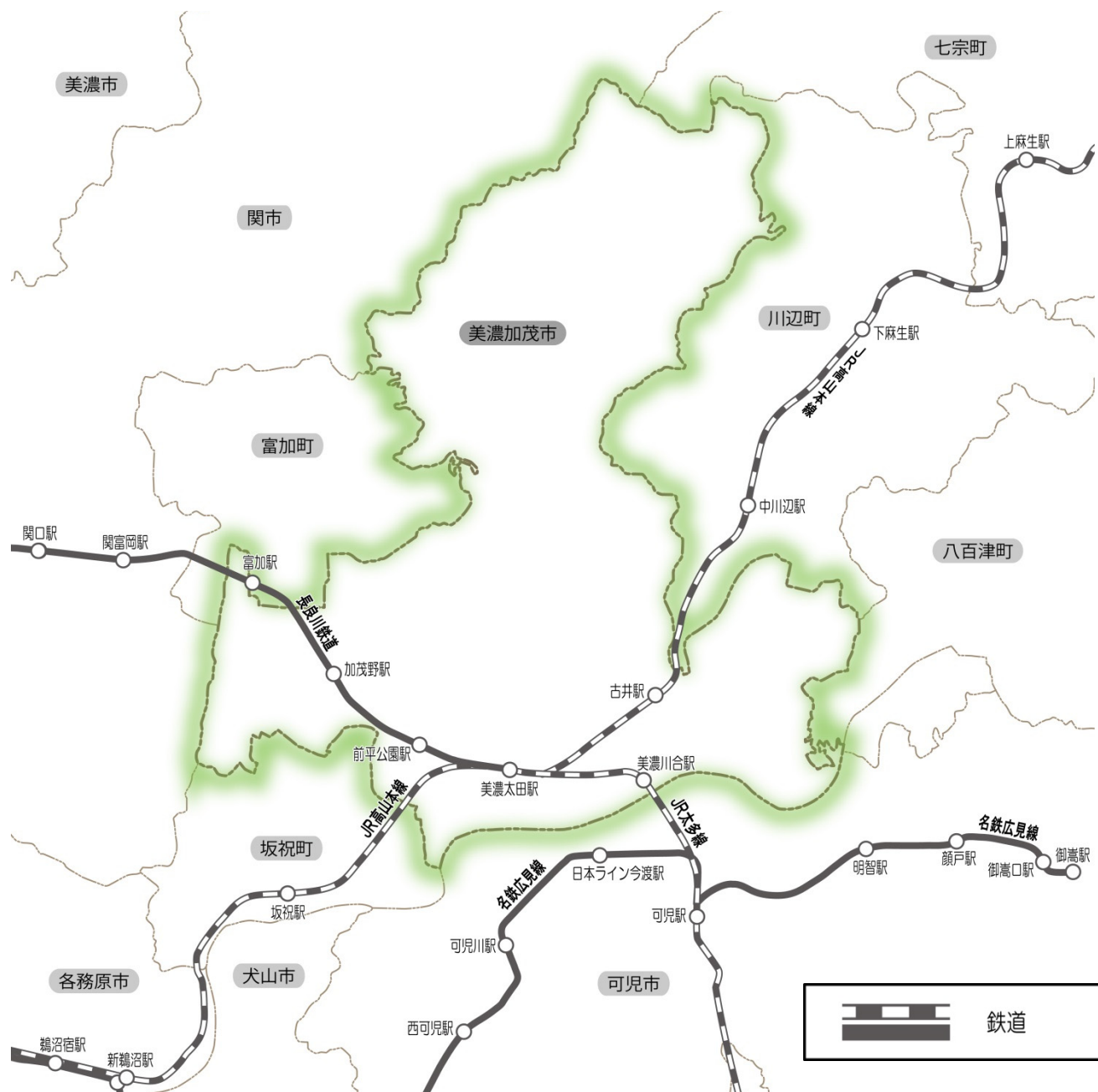
①鉄道

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、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を運行し、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路線網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 195 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 42 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」が運行されています（金・土・日・祝日を中心に運行、１日１往復）。

表 2-1 鉄道運行本数（令和２年３月現在・平日）

（ ）は特急本数

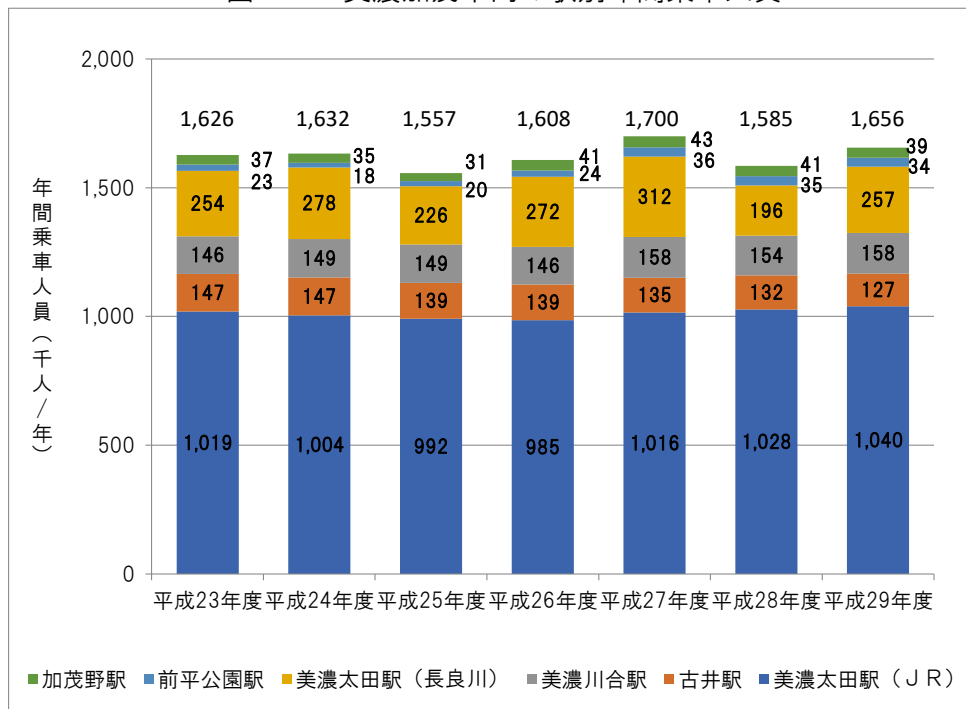
JR高山本線			JR太多線			長良川鉄道越美南線		
駅名	富山方面	岐阜方面	駅名	多治見方面	美濃太田方面	駅名	美濃太田方面	美濃市・北濃方面
美濃太田駅	26 (10)	50 (10)	美濃太田駅	38	39 (岐阜直通を含む)	美濃太田駅	21 (終点)	21
古井駅	15	15	美濃川合駅	38	39	前平公園駅	21	21
						加茂野駅	21	21

※資料：各社時刻表より

（２）利用状況

美濃加茂市内の駅別年間乗車人員は、美濃太田駅が最も多くを占めています。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、古井駅は減少傾向にありますが、その他の駅は増加傾向にあります。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



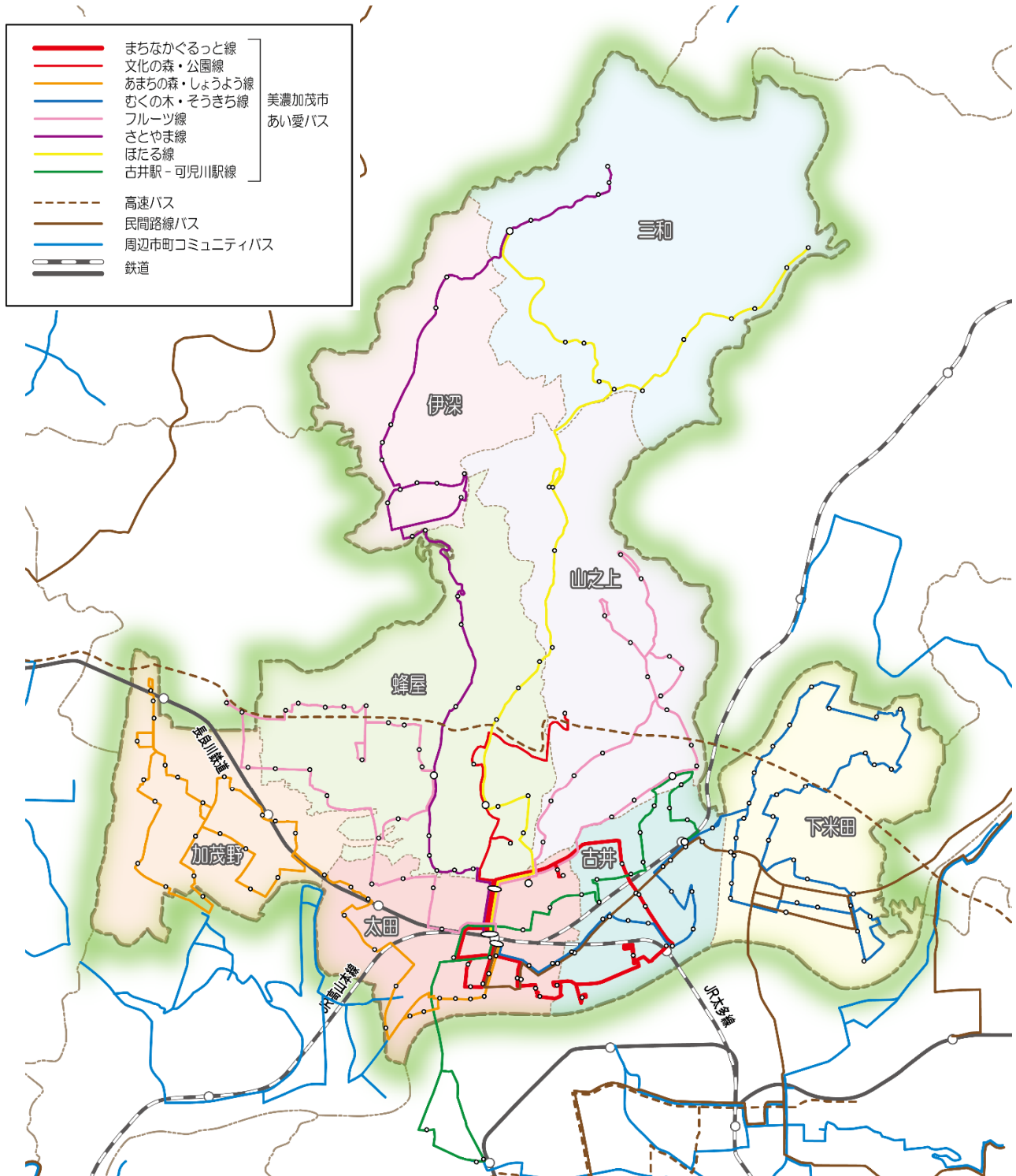
※資料：美濃加茂市統計書

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。美濃太田駅から市内の各地域や隣接する可児市・坂祝町・富加町へは、コミュニティバス（あい愛バス）が運行しており、市民の日常生活を支えています。

また、三和小学校、双葉中学校（富加町）への通学手段としてスクールバスが運行し、隣接する坂祝町・川辺町の福祉バスが本市に乗り入れています。

図 2-7 バス路線網図



(1) 運行状況

東濃鉄道バス八百津線は、1日3～5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。あい愛バスは平成29年の再編により毎日運行となりました。

表 2-2 バス路線の概要

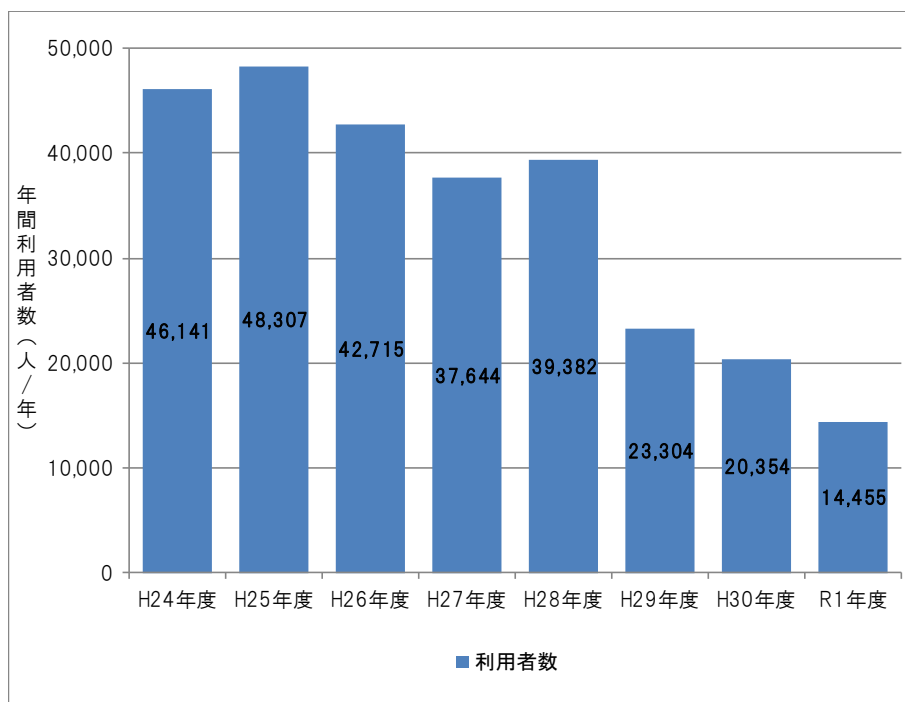
バス分類等の名称	東濃鉄道バス	都市間 高速バス	あい愛バス	スクールバス
路線名	1 路線 八百津線 (美濃太田発着系統)	1 路線 高速新宿線 (パピヨン号)	8 路線 まちなかぐるっと線 文化の森・公園線 あまちの森・しょうよう線 むくの木・そうきち線 フルーツ線 さとやま線 ほたる線 古井駅一可児川駅線	三和小学校 双葉中学校 スクールバス
運行形態	路線定期運行 (道路運送法第4条)	高速乗合バス	路線定期運行 (道路運送法第4条)	(無償運行)
運行日	毎日	毎日	毎日	学校開校日
運行目的	交通空白地の解消、高齢者福祉、学生の通学手段の確保	広域な都市間の移動需要に対応	交通空白地の解消、高齢者福祉、文化の森・公園線は観光目的も有する	学生の通学手段の確保
運行本数 (往復・循環1本)	3～5	1	6～9	三和小学校：3 双葉中学校：4
運賃	対キロ運賃 170～620 円	6,400～7,000 円	定額運賃 100 円 (回数券・定期券等有)	無料
車両の保有	東濃鉄道(株)	岐阜バス観光 小田急シティバス	運行事業者	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	—	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

東濃鉄道バス八百津線の年間利用者数は、平成 25 年度の 48,307 人をピークに近年は減少し、令和元年度では 14,455 人となっています。

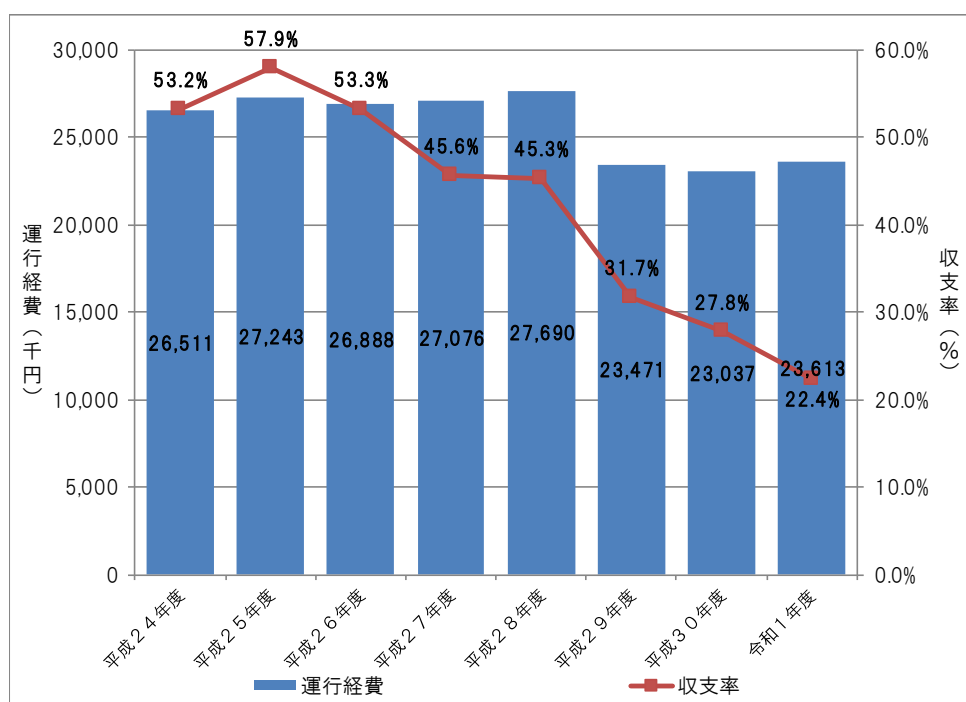
運行経費はおおむね横ばいとなっており、令和元年度は 23,613 千円となっています。収支率は平成 25 年度を最高値として、現在まで低下を続けています。(年度は 10 月～9 月のバス年度)

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

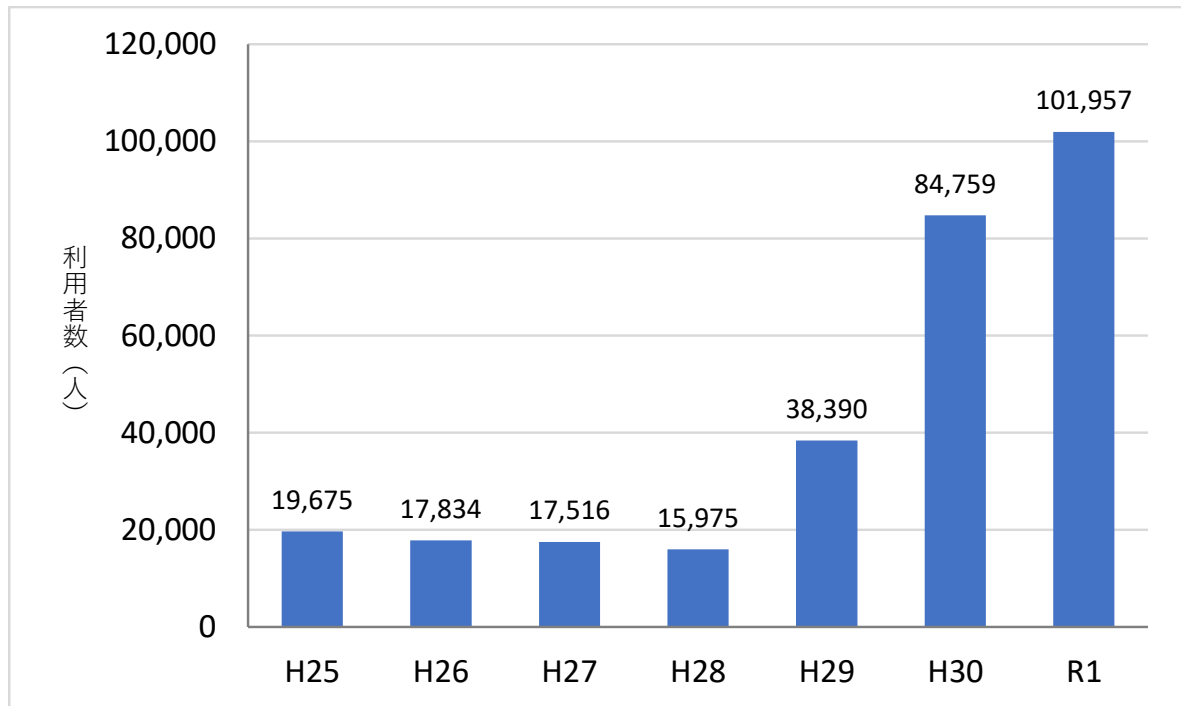


※資料：東濃鉄道株式会社提供

あい愛バスの年間利用者数は、平成 28 年度まで減少傾向にありましたが、平成 29 年度の再編を機に、大幅に増加しています。

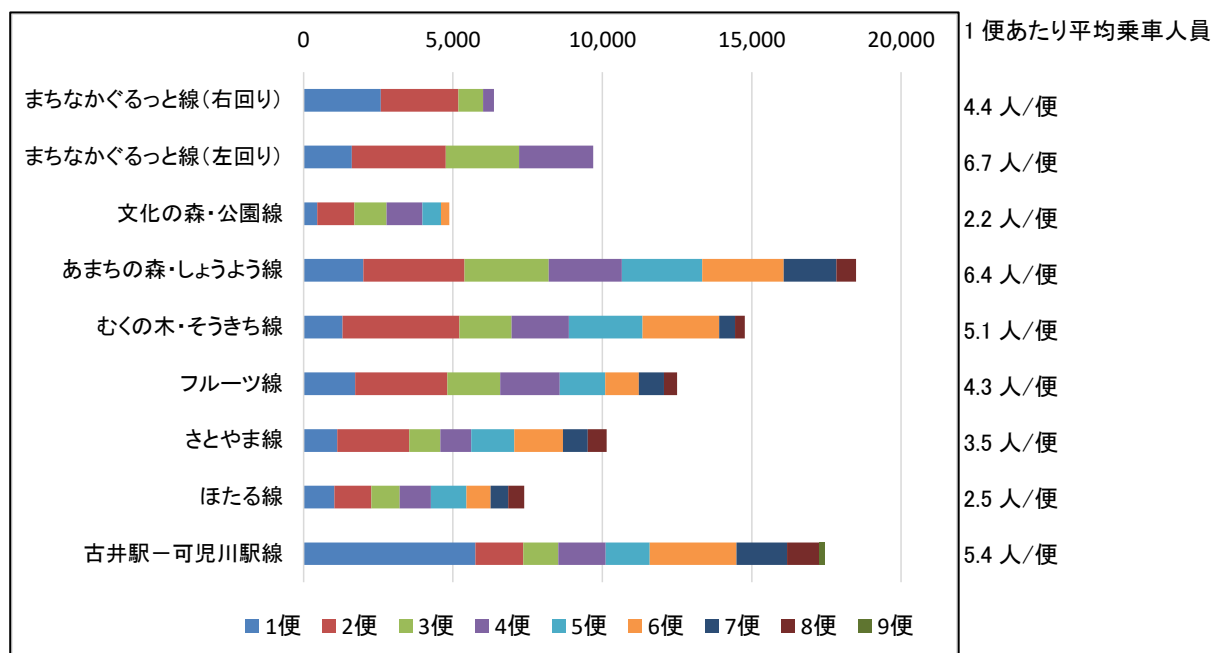
路線別の年間利用者数では、あまちの森・しょうよう線で約 18,500 人と最も多くなっていますが、1 便当たりの平均乗車人員では、まちなかぐるっと線（左回り）が 6.7 人/便で最も多くなっています。

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・便別利用者数（令和元年度）



※資料：美濃加茂市提供

3) 上位・関連計画の概要

上位計画として第6次総合計画、関連計画として都市計画マスタープラン、立地適正化計画の概要を以下に整理します。

① 美濃加茂市第6次総合計画

第6次総合計画の目標実現に向け、令和2年から令和11年を計画期間とする基本構想・基本計画が令和2年4月に策定されました。

表 2-3 総合計画の概要（基本構想・基本計画）

計画名	計画期間等	基本構想
美濃加茂市 第6次総合計画	基本構想： 令和2年-令和11年 基本計画： 5年で見直しをすべき	【共通目標】 市民・団体・企業・行政が一体となって「歩き続ける」こと 【6つのまちづくり宣言】 1. 健康増進 2. 女性若者活躍 3. 多文化共生 4. 産業振興 5. 地域再生 6. 防災減災

② 美濃加茂市都市計画マスタープラン

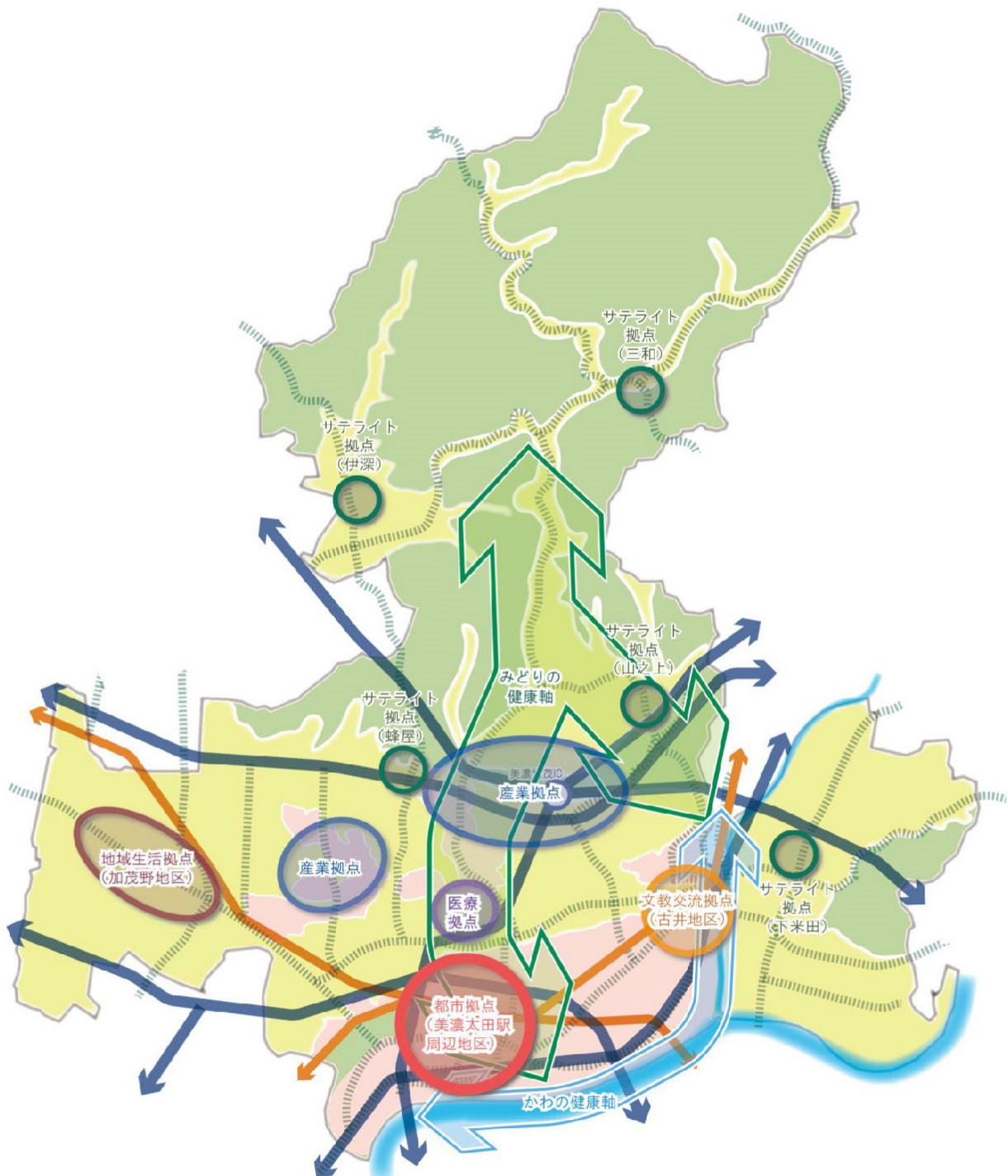
2020年から2040年（2030年に中間見直し）を期間とする美濃加茂市都市計画マスタープランが策定されました。

表 2-4 都市計画マスタープランの概要

計画名	計画期間等	まちづくりの目標と柱
美濃加茂市 都市計画 マスタープラン	2020-2040年度 (2030年に中間見直し)	【まちづくりの目標】 みんな笑顔で、安全・安心、健康に暮らすことができるまち ～みんなの夢がかなう、堂々、美濃加茂～ 【まちづくりの柱】 ①ファミリー層や女性に選ばれるまち ②歩いて暮らせる便利なまち ③まちなかに賑わい・活力があふれるまち ④誰もが健康に暮らすことができるまち ⑤安全・安心を感じることができるまち ⑥働く場が確保されているまち ⑦歴史・文化、自然と調和したまち ⑧市民の力を活かすことができるまち

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

コンパクト+ネットワーク&サテライト



凡 例					
	都市拠点		産業拠点		広域連携軸：広域幹線道路
	文教交流拠点		市街地地域		広域連携軸：鉄道
	地域生活拠点		集落・農業地域		拠点間／地域内連携軸：幹線道路
	サテライト拠点		森林・丘陵地域		みどりの健康軸
	医療拠点				かわの健康軸

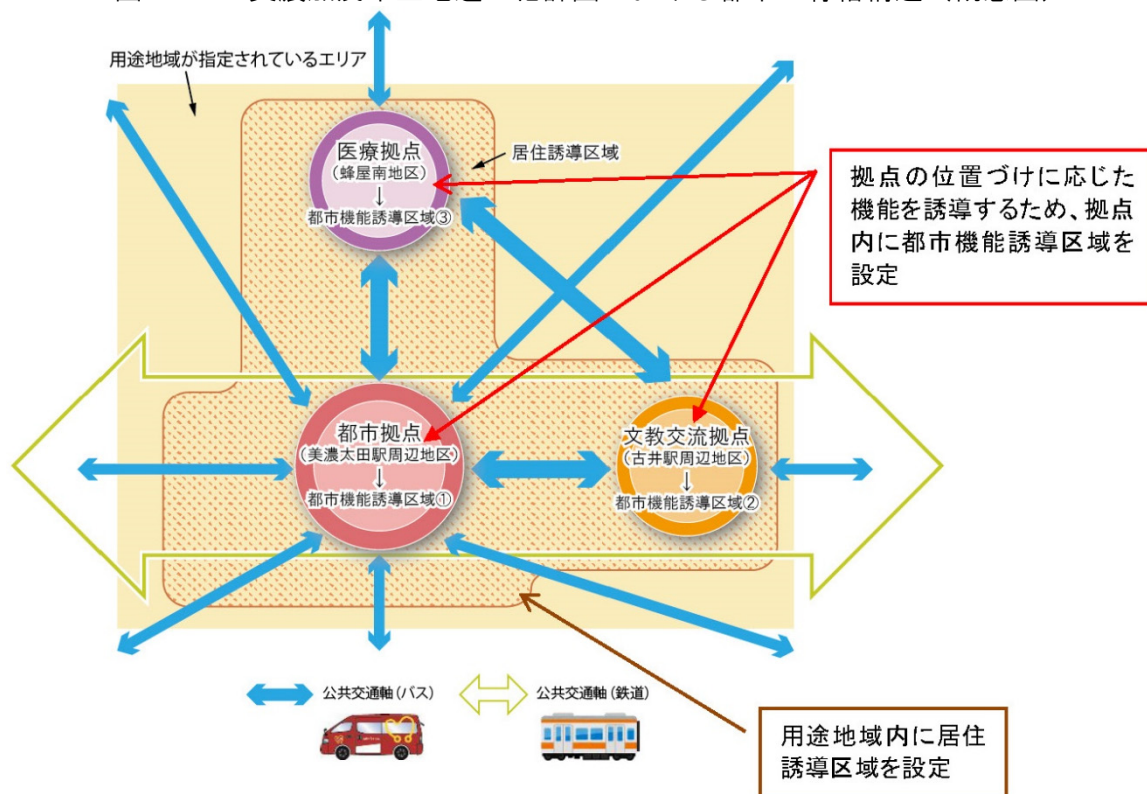
③ 美濃加茂市立地適正化計画

2020 年から 2040 年（概ね 5 年ごとに評価）を期間とする美濃加茂市立地適正化計画が策定されました。

表 2-5 立地適正化計画の概要

計画名	計画期間等	まちづくり基本方針
美濃加茂市 立地適正化計画	2020-2040 年度 (概ね 5 年ごとに評価)	【まちづくりの基本的な考え方】 “みんなの夢がかなう” “いつまでも豊かに暮らせる” 「コンパクト・プラス・ネットワークのまち」の実現 【まちづくり基本方針】 ① 健やかな心と体を育む、歩いて楽しいまちづくり ② 多様な世代が暮らしやすい居住環境が整ったまちづくり ③ 拠点ごとの特性に応じた機能が整ったまちづくり ④ 誰もが移動しやすい環境が整ったまちづくり

図 2-13 美濃加茂市立地適正化計画における都市の骨格構造（概念図）



【社会情勢と公共交通の利用状況のまとめ】

- 美濃加茂市の人口は、将来的には減少することが予測されていますが、現状では緩やかな増加傾向となっています。
- 公共交通の利用圏域（鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 500m）は、美濃加茂市の人口の 95.3% をカバーしており、主要な施設も概ね内包しています。
- 公共交通の利用者数は、鉄道が横ばい傾向、バスが増加傾向にあります。しかし、バスのうち路線バスにおいては減少傾向が続いています。
- 美濃加茂市では第 6 次総合計画、都市計画マスタープランとともに、立地適正化計画を策定しており、公共交通軸として鉄道とバスが明記されています。

4) ニーズ調査結果

①市民アンケートの結果

表 2-6 実施概要

	内容
調査期間	2019 年 11 月 14 日（木）～25 日（月）
調査対象	美濃加茂市内の 3,000 世帯（3,000 人）※地区の世帯数を考慮して配布数を調整
調査方法	郵送配布、郵送回収
回収数	1,064 票／3,000 票配布（回収率：35.5%）
主な調査内容	普段のお出かけについて、公共交通の利用状況と満足度、公共交通の将来像、現行網形成計画に基づく事業の認知度、公共交通への費用負担のあり方等

※美濃加茂市計の集計母数は、各小学校区の人口及び回答者数を考慮し、美濃加茂市人口計となるように拡大しています。

（1）バスに関して知っていること

「あい愛バスが走っていること」の認知度は約 98%となっており、前回調査から 10 ポイント上昇している一方、「自宅近くを走るバスのダイヤ」や「自宅近くを走るバスで行ける施設」の認知度は依然として 20%を下回っています。

図 2-14 バスに関して知っていること（令和元年度）

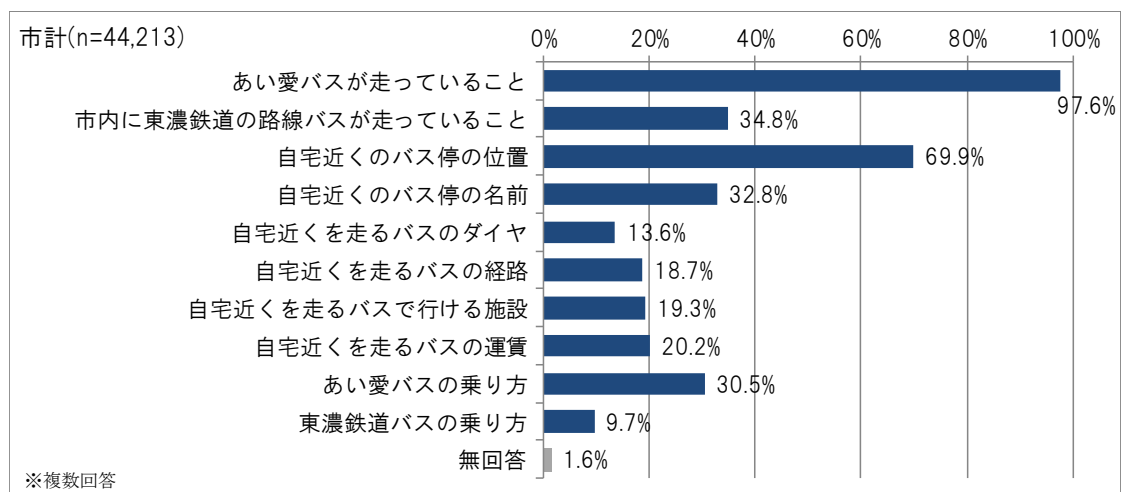
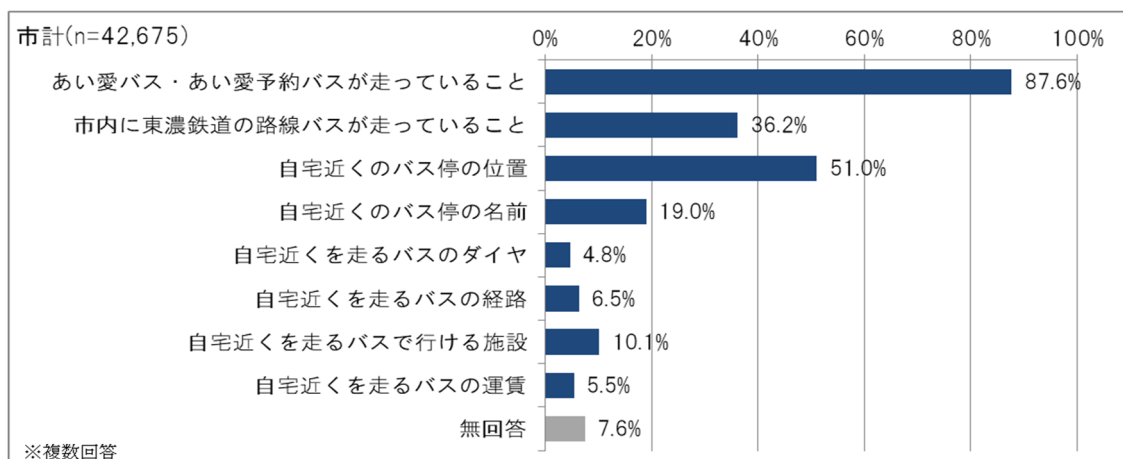


図 2-15 バスに関して知っていること（平成 27 年度）



(2) 自動車運転を止めた又は止めようと思う年齢

前回調査から「運転は止めない」という回答が約 8 ポイント減少しています。

また、75 歳頃を過ぎても運転する意向のある人は、約 51%と半数を超えています。

図 2-16 自動車運転を止めた又は止めようと思う年齢（令和元年度）

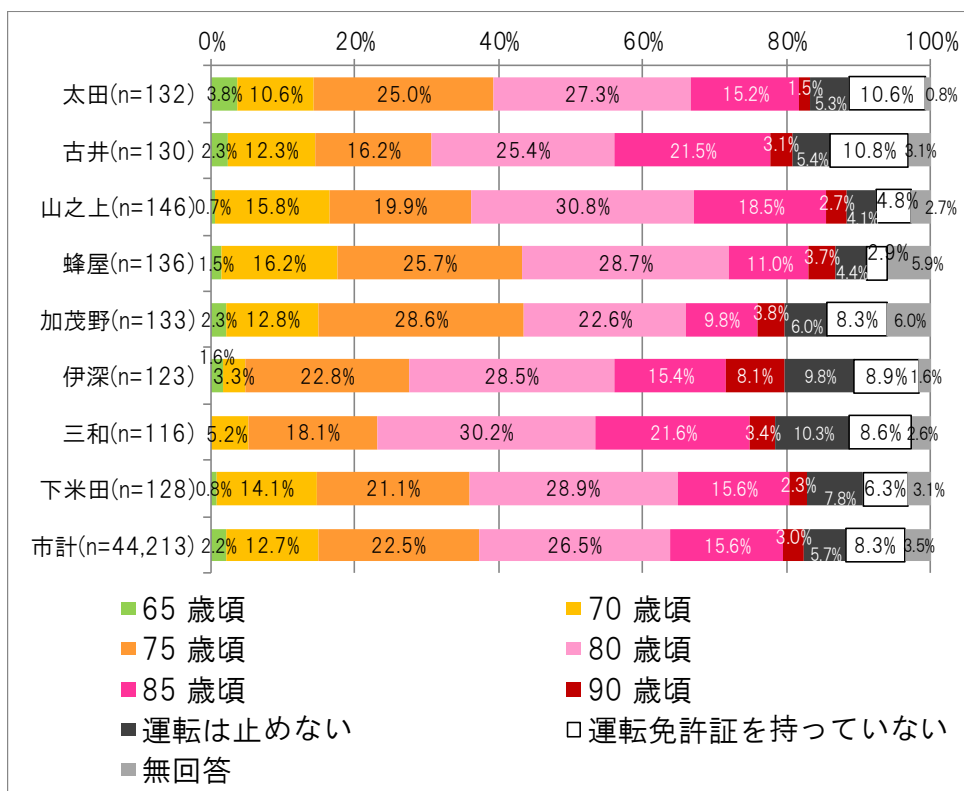
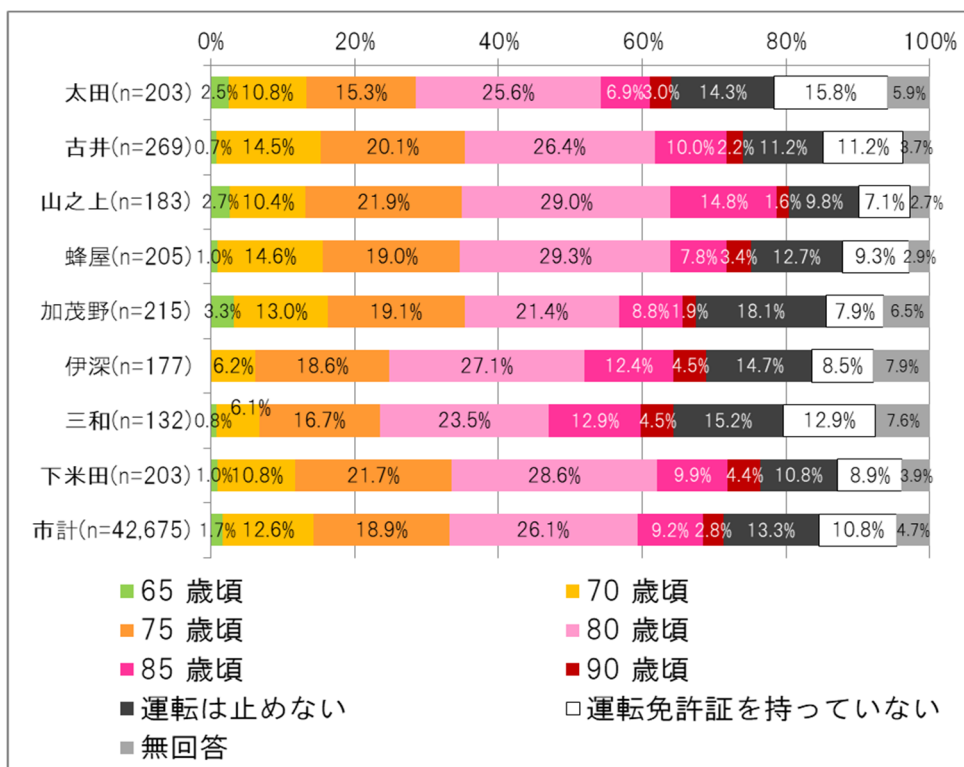


図 2-17 自動車運転を止めた又は止めようと思う年齢（平成 27 年度）



（３）普段のお出かけの移動手段

「自動車（自分で運転）」が約 76%を占めていますが、前回調査と比較して、鉄道、バス及びタクシーといった公共交通利用者の割合が約 7 ポイント上昇しています（22.7%→30.0%）。

図 2-18 普段のお出かけの移動手段（令和元年度）

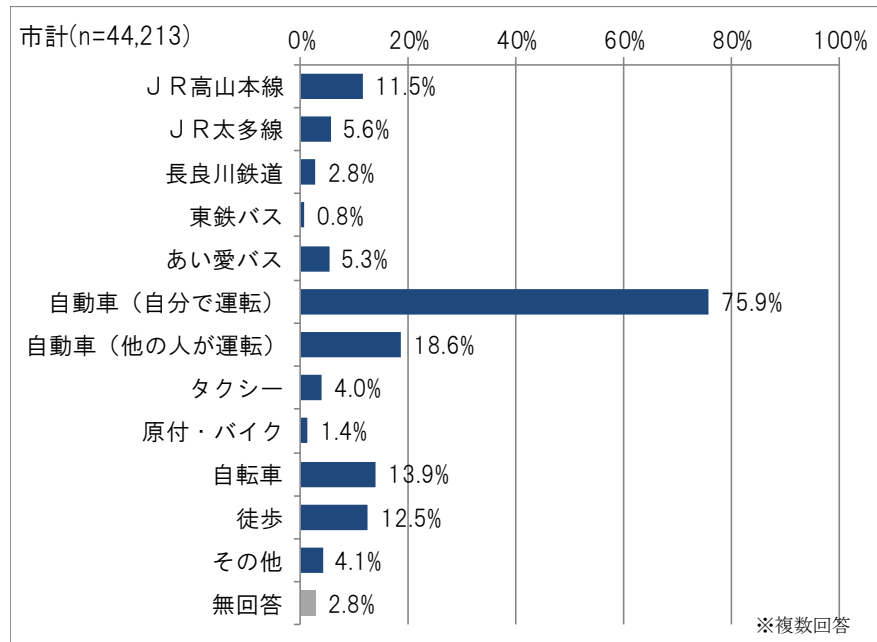
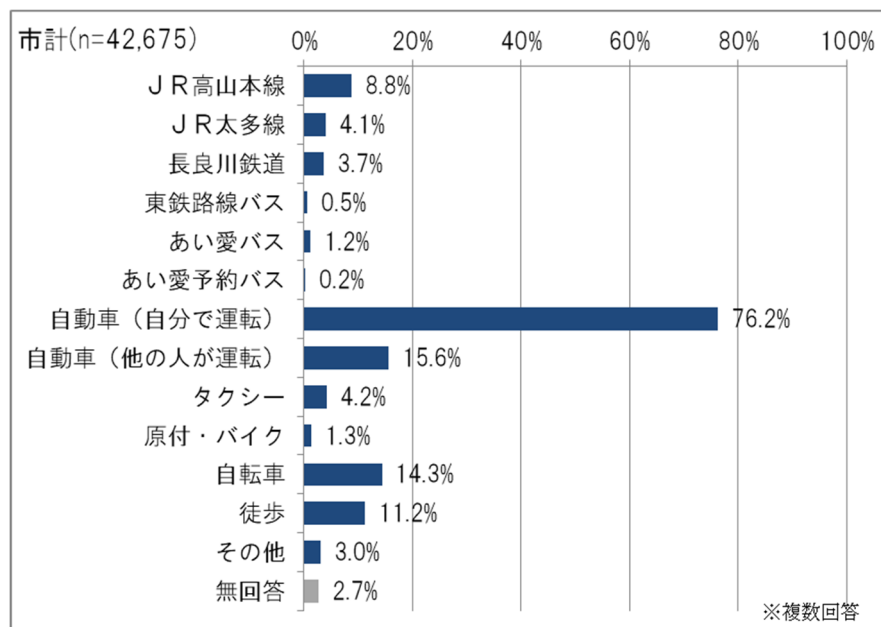


図 2-19 普段のお出かけの移動手段（平成 27 年度）



(4) 鉄道の満足度と不満内容

満足度（満足＋まあ満足）は約 45%と、不満度（不満＋やや不満）の約 20%を大きく上回っています。

前回調査と比較すると、満足度は約 4 ポイント上昇し、不満度は約 5 ポイント減少しました。

図 2-20 鉄道の満足度（令和元年度）

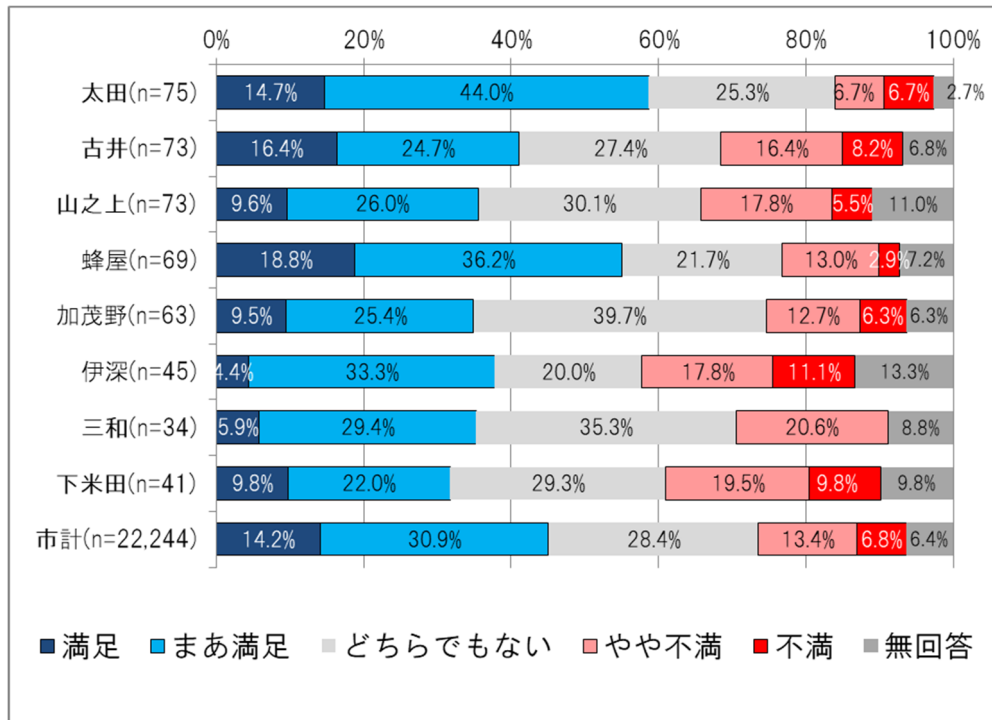
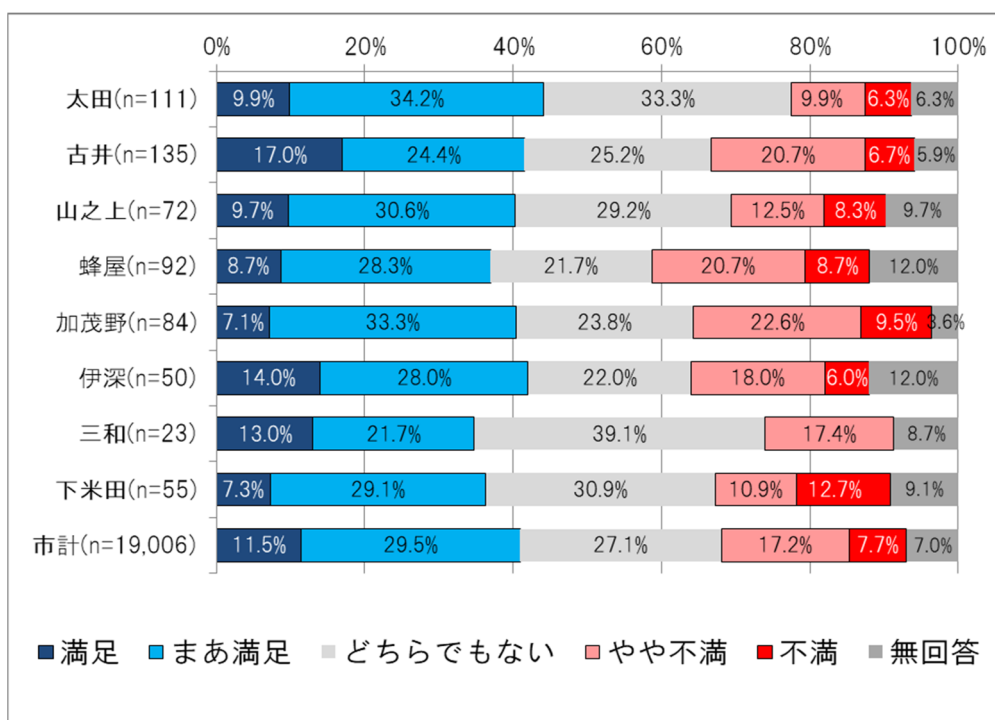


図 2-21 鉄道の満足度（平成 27 年度）



鉄道に不満を持つ人の不満内容は、約 74%が「運行本数」となっており、前回調査より不満を持つ人の割合が高まっています。

また、「乗継利便性」が約 4 ポイント上昇しており、鉄道相互及び鉄道・バスの乗り継ぎについて不満を持つ人の割合が高まっています。

図 2-22 鉄道の不満内容（令和元年度）

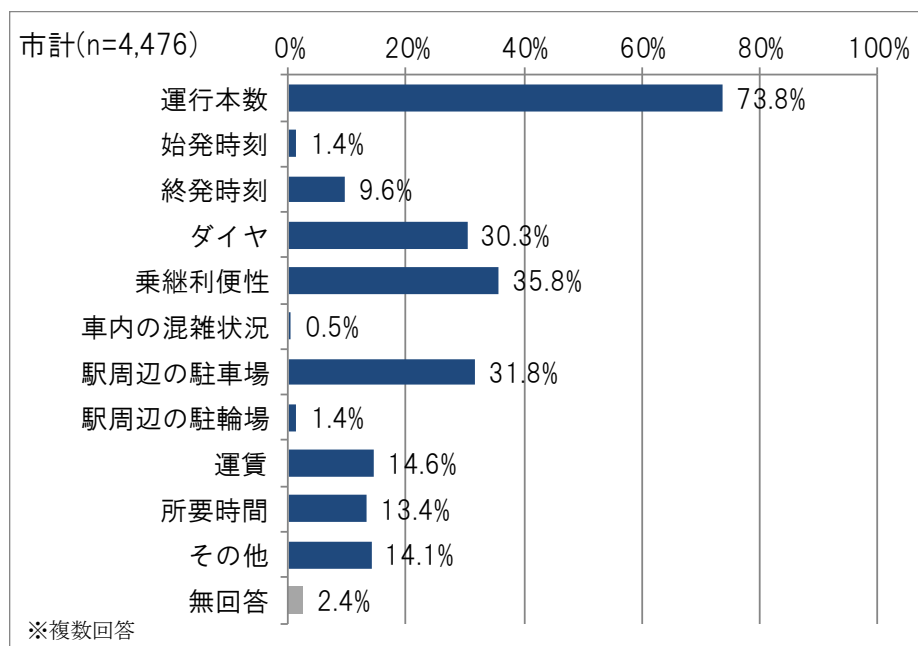
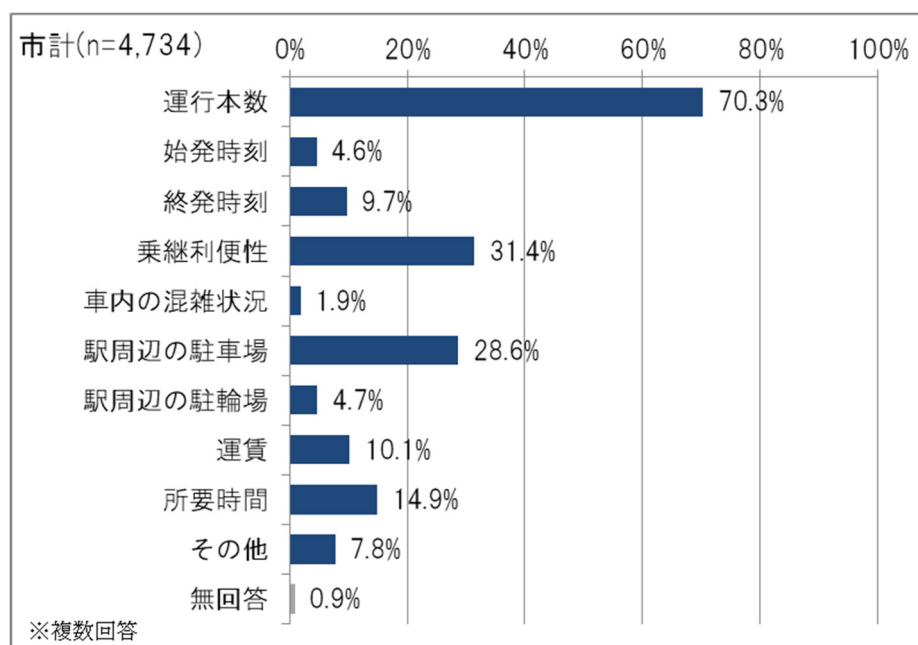


図 2-23 鉄道の不満内容（平成 27 年度）



（５）あい愛バス利用頻度

市全体で約 15%が利用しており、三和地区では「年に数日」以上利用している割合が半数を超えています。

前回調査と比較すると、「年に数日」以上利用している割合が約 12 ポイント上昇しています。

図 2-24 あい愛バスの利用頻度（令和元年度）

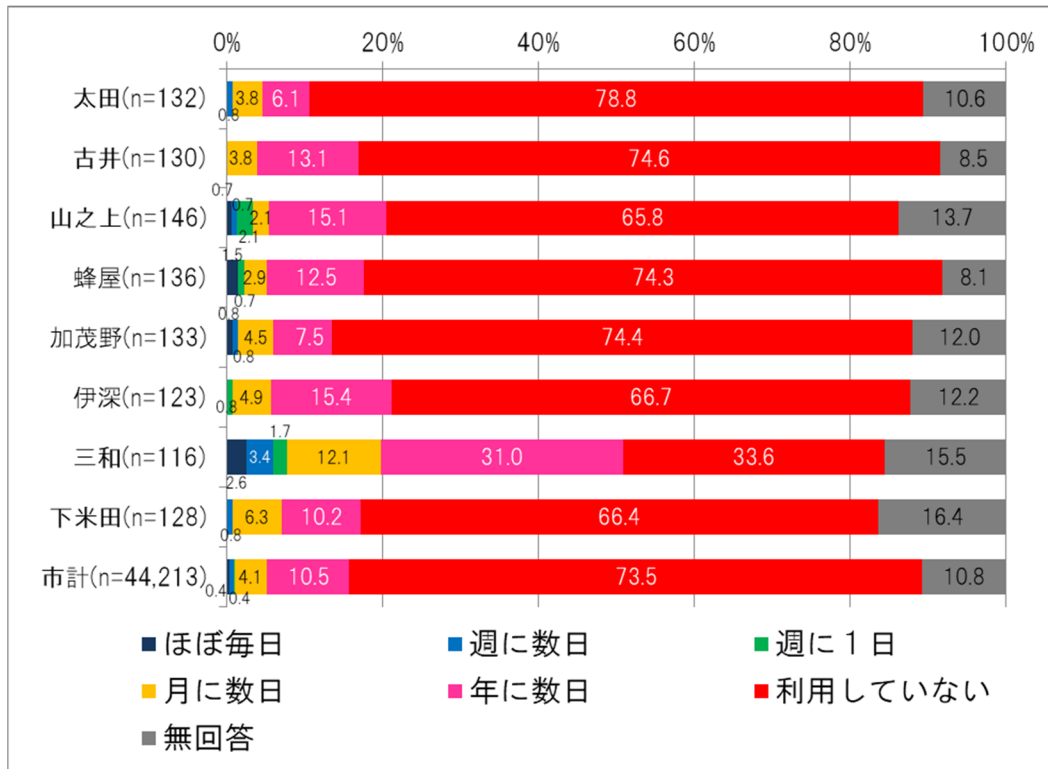
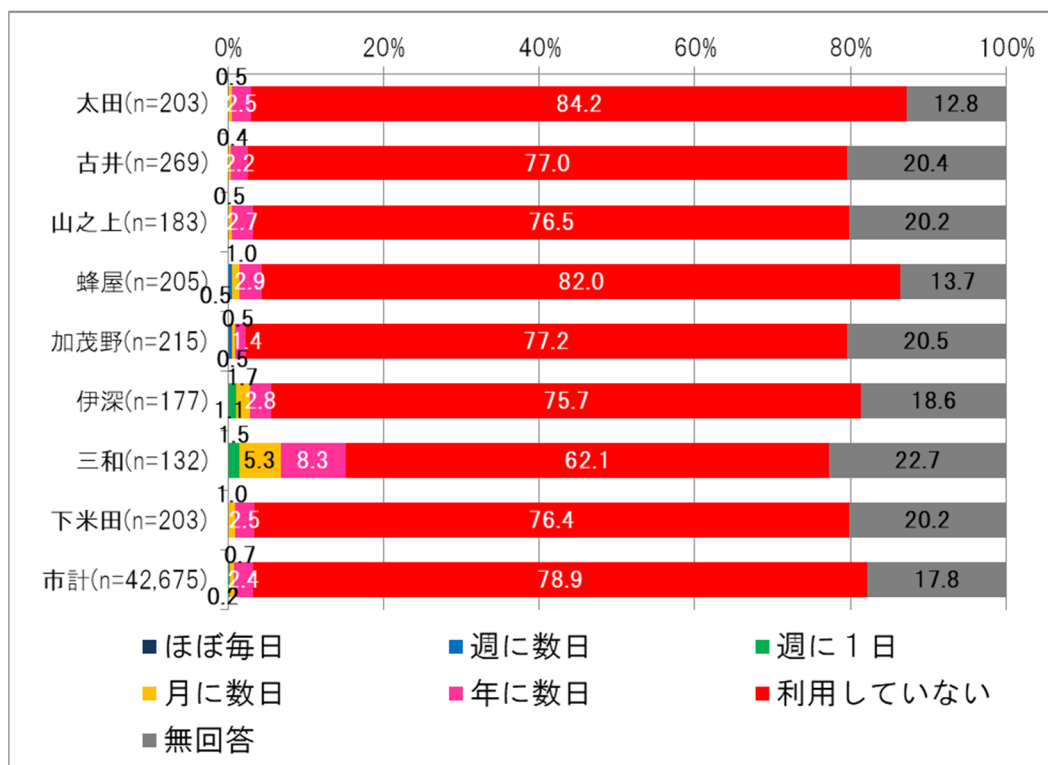


図 2-25 あい愛バスの利用頻度（平成 27 年度）



(6) あい愛バスの満足度と不満内容

満足度（満足＋まあ満足）は約 44%と、不満度（不満＋やや不満）の約 28%を上回っています。
前回調査と比較すると、満足度は約 16 ポイント上昇し、不満度は約 5 ポイント減少しました。

図 2-26 あい愛バスの満足度（令和元年度）

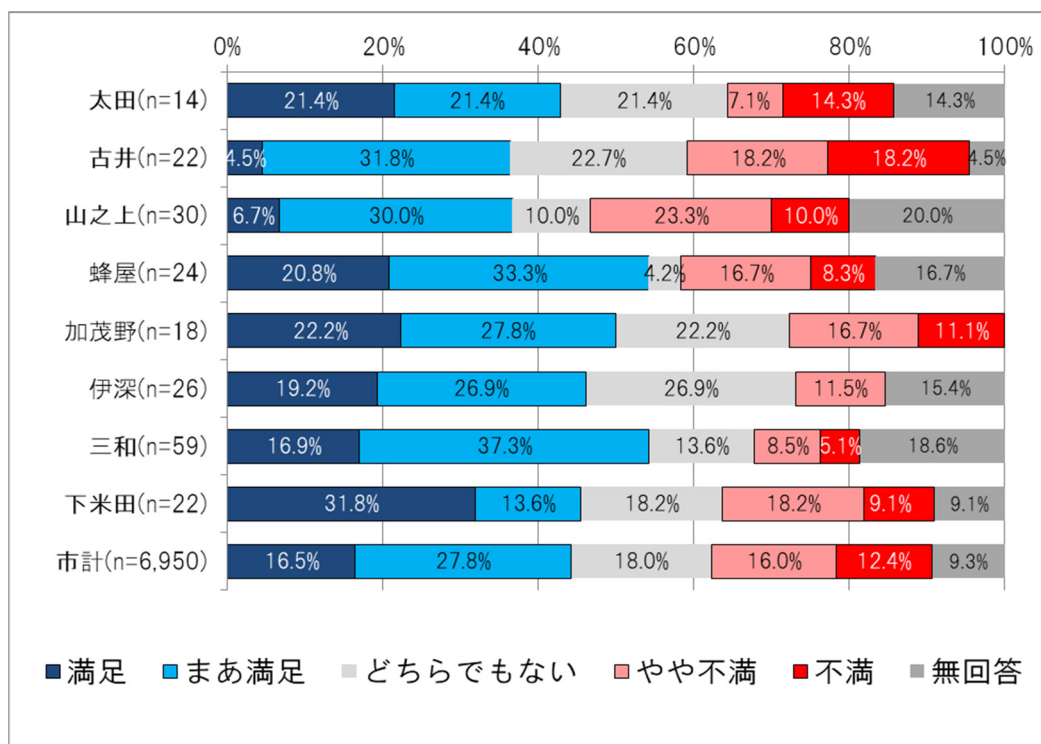
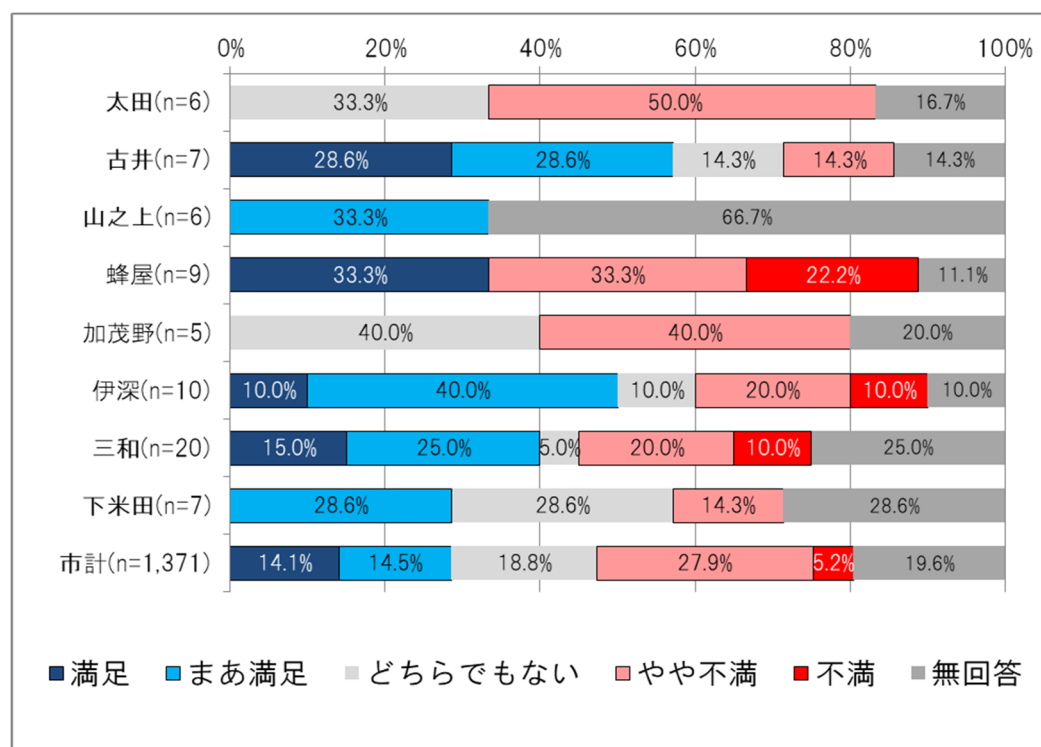


図 2-27 あい愛バスの満足度（平成 27 年度）



あい愛バスに不満を持つ人の不満内容は、37%が「運行本数」となっていますが、前回調査より不満を持つ人の割合が 30 ポイント減少しています。

また、「乗継利便性」や「バス停環境」の不満が高まっています。

図 2-28 あい愛バスの不満内容（令和元年度）

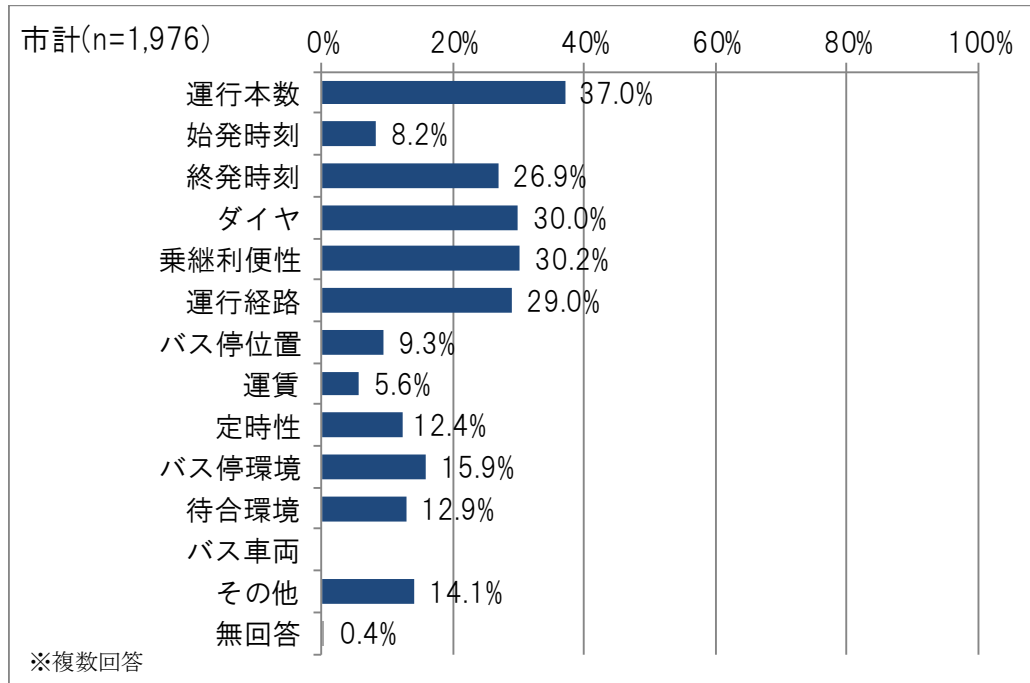
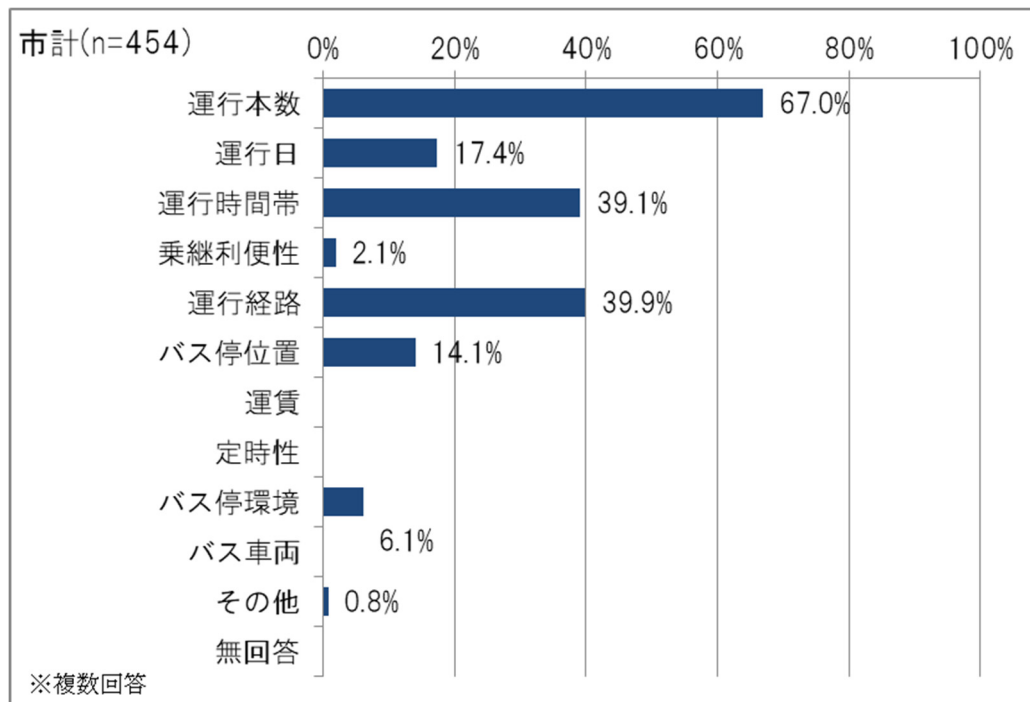


図 2-29 あい愛バスの不満内容（平成 27 年度）



(7) あい愛バスを利用しない理由と今後の利用意向

利用しない理由は「その他」を除くと、「運行本数」が約 17%で最も高くなっており、次いで「運行経路」が約 13%となっています。

また、今後の利用意向は約 41%が「利用する」もしくは「多分利用する」と回答しています。

図 2-30 あい愛バスを利用しない理由

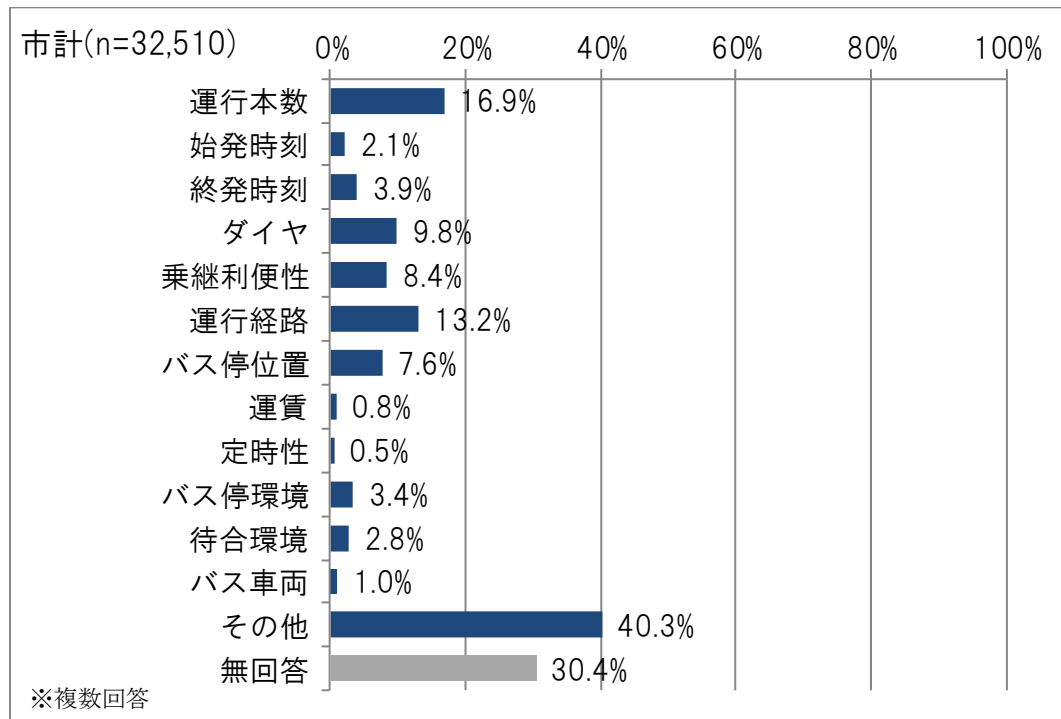
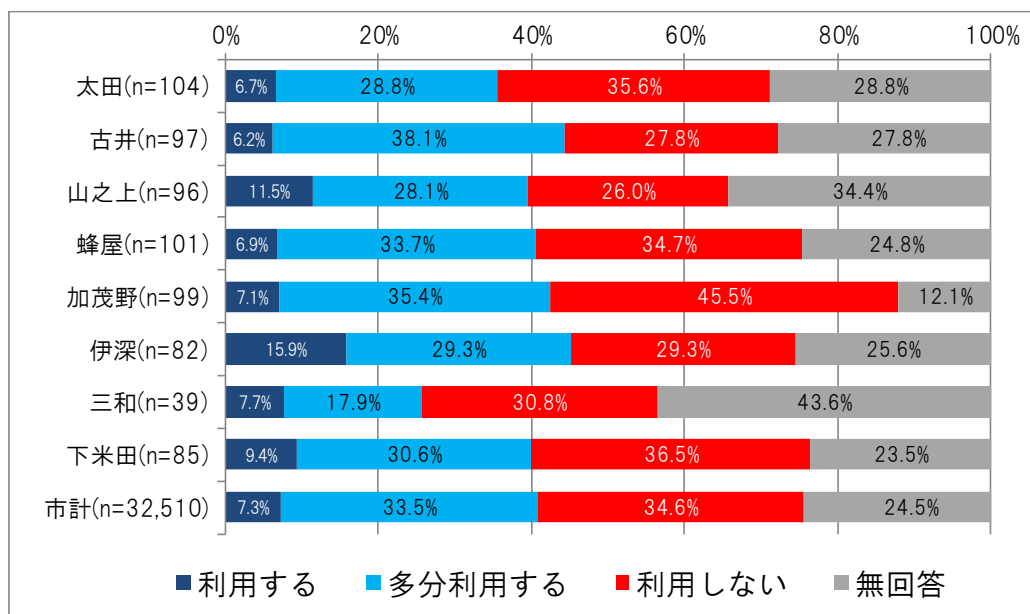


図 2-31 あい愛バスの今後の利用意向



（８）公共交通全体の満足度

満足度（満足＋まあ満足）は18%と、不満度（不満＋やや不満）の約25%を下回っています。

しかし、前回調査と比較すると、満足度は約7ポイント上昇し、不満度は約6ポイント減少しました。

図 2-32 公共交通全体の満足度（令和元年度）

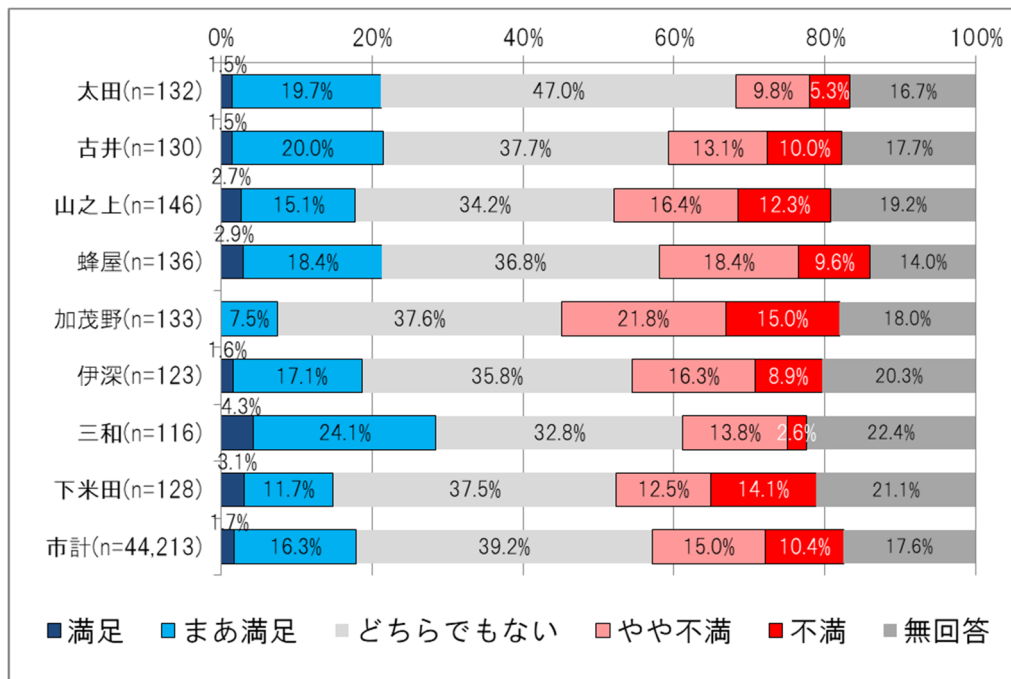
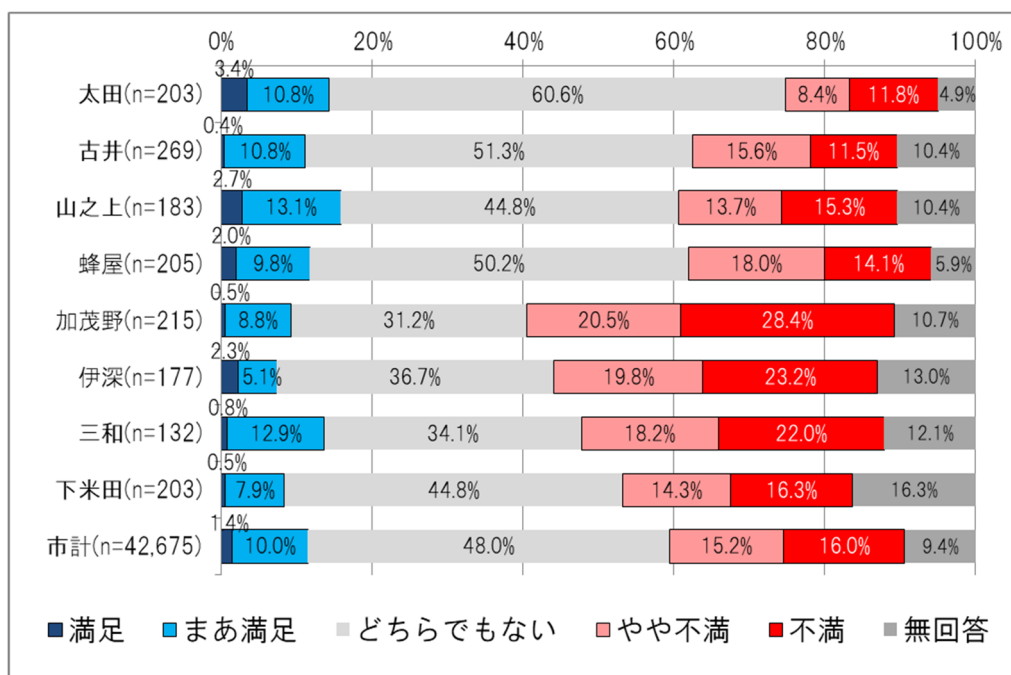


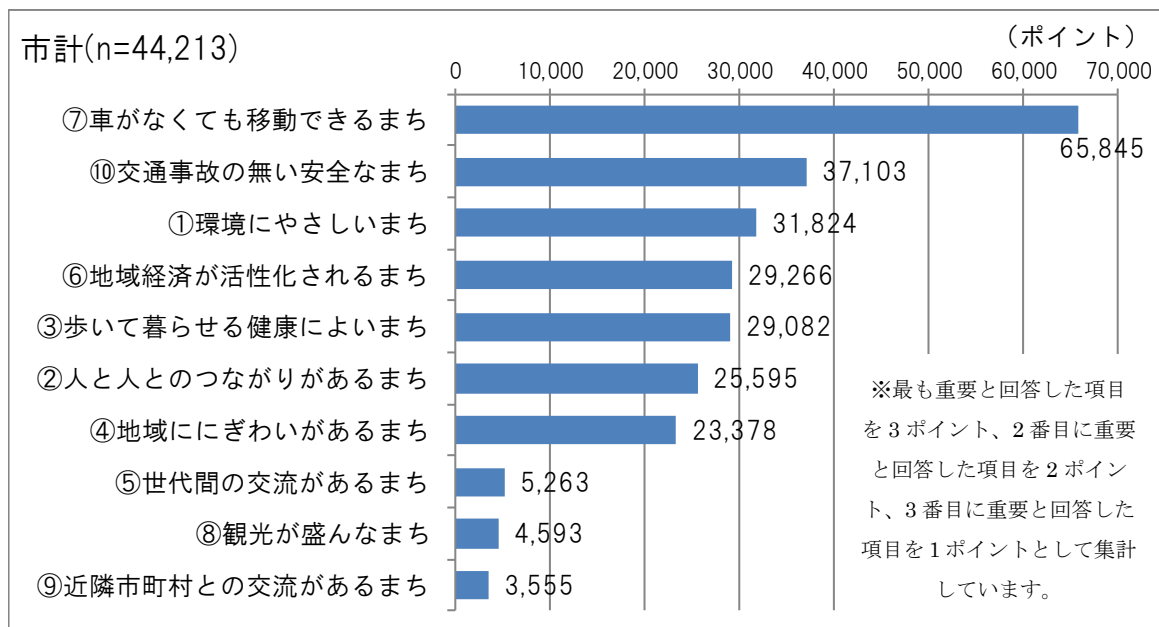
図 2-33 公共交通全体の満足度（平成 27 年度）



(9) 優先したいと思う「美濃加茂市の将来のまちの姿」

「車がなくても移動できるまち」が最も支持されています。次いで「交通事故の無い安全なまち」、
「環境にやさしいまち」が続いています。

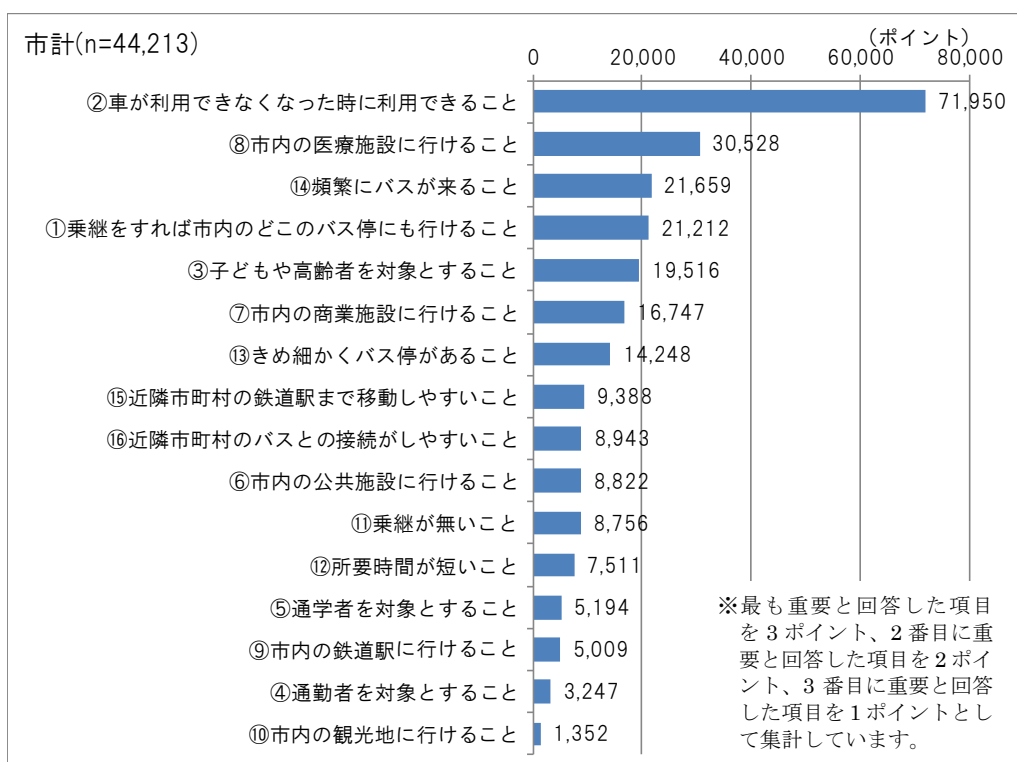
図 2-34 優先したいと思う「美濃加茂市の将来のまちの姿」



(10) 将来のまちの姿の実現のために優先したい「今後の公共交通の方向性」

「車が利用できなくなった時に利用できること」が最も支持されており、公共交通の存在価値が認められています。利用価値では「市内の医療機関に行けること」が最も支持されています。

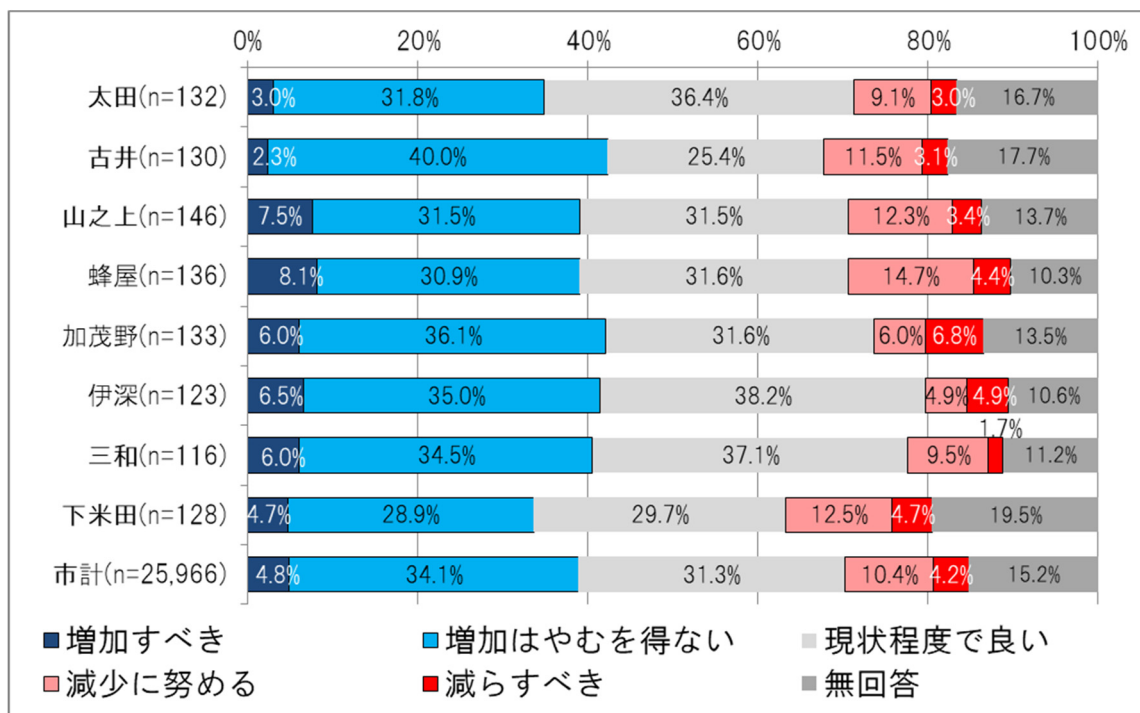
図 2-35 将来のまちの姿の実現のために優先したい「今後の公共交通の方向性」



(11) 公共交通の費用負担について

「増加すべき」と「増加はやむを得ない」を足した割合（約 39％）は、「減少に努める」と「減らすべき」を足した割合（約 15％）を上回っています。

図 2-36 公共交通の費用負担について（令和元年度）



【市民アンケートのまとめ】

- バスに関する認知度は、「走っていること」については約 98％ですが、「ダイヤ」や「経路」等については半数を大きく下回っています。
- 普段のお出かけで利用する移動手段について、自動車が多数を占めていますが、公共交通を利用する人の割合が増加しています。
- 公共交通の満足度について、鉄道、あい愛バスともに満足度（満足＋まあ満足）が不満度（不満＋やや不満）を上回っていますが、公共交通全体の満足度となった場合、不満度が満足度を上回っています。
- 優先したいと思う「美濃加茂市の将来のまちの姿」や、将来のまちの姿の実現のために優先したい「今後の公共交通の方向性」では、車がない場合を想定した項目が上位となっています。
- 公共交通の費用負担について、増加に関する意見が多数を占めています。

②乗降調査の結果

表 2-7 実施概要

	内容
調査期間	2019 年 10 月 24 日（木）、31 日（木）
調査対象	あい愛バス全路線、全便の全利用者（実証実験中の路線を除く）
調査方法	バス車内にてヒアリング形式の調査を実施
回収数	2019 年 10 月 24 日（木）：324 票、31 日（木）：358 票 合計：682 票
主な調査内容	OD、性別、年齢、運賃の支払方法、目的地、乗車前後の交通手段等

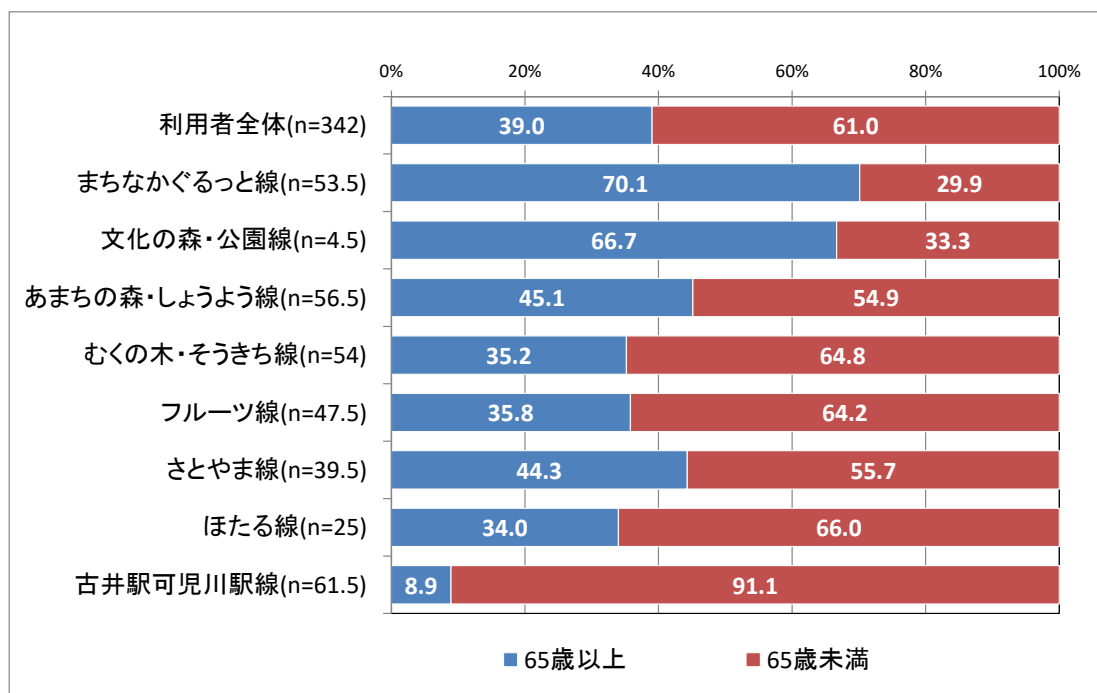
※調査を平日 2 日に分けて実施したため、日あたりの集計に際して、回答者数及び回答数を 2 で割りました。
その関係で回答者数に小数点が発生している場合があります。

（１）年齢

あい愛バスの利用者の年齢は 39%が 65 歳以上となっています。

まちなかぐるっと線では約 70%が 65 歳以上の利用者となっているのに対し、古井駅－可児川駅線では 65 歳以上の利用者は約 9%となっており、路線によって大きく差があることが分かります。

図 2-37 年齢

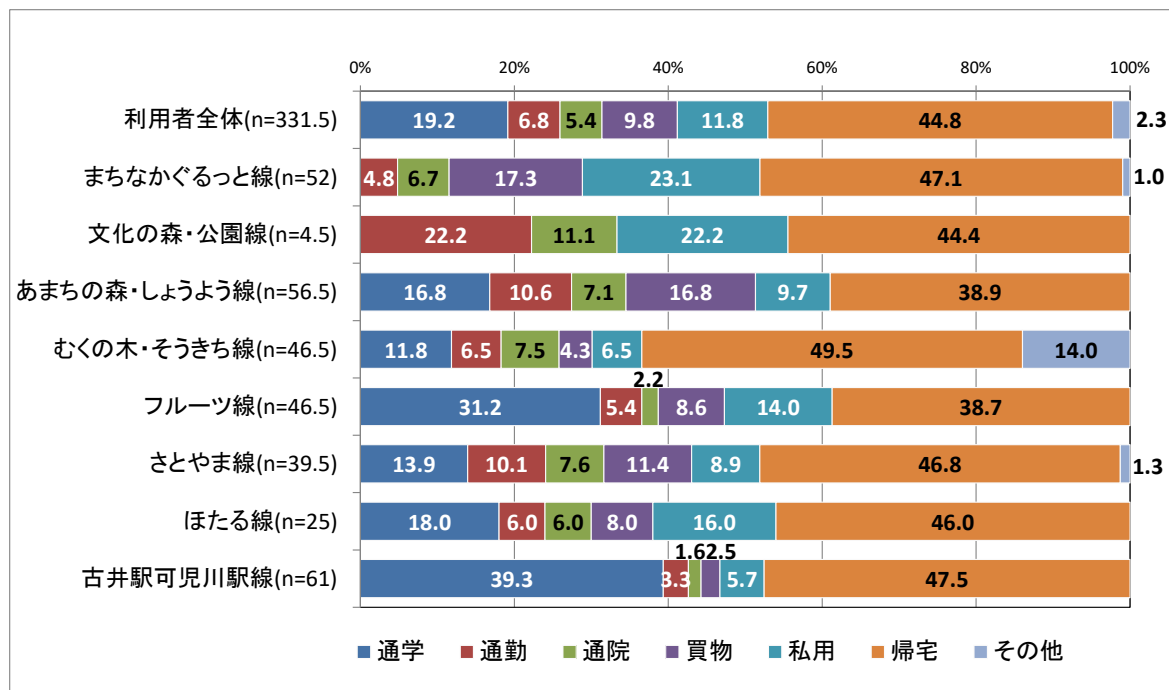


（２）利用目的

あい愛バスの利用目的は「帰宅」を除くと約 19%の「通学」が最も多くなっています。次いで「私用」、「買物」と続きます。

路線別に見ると、まちなかぐるっと線では約 23%の「私用」が最も多くなっています。

図 2-38 利用目的

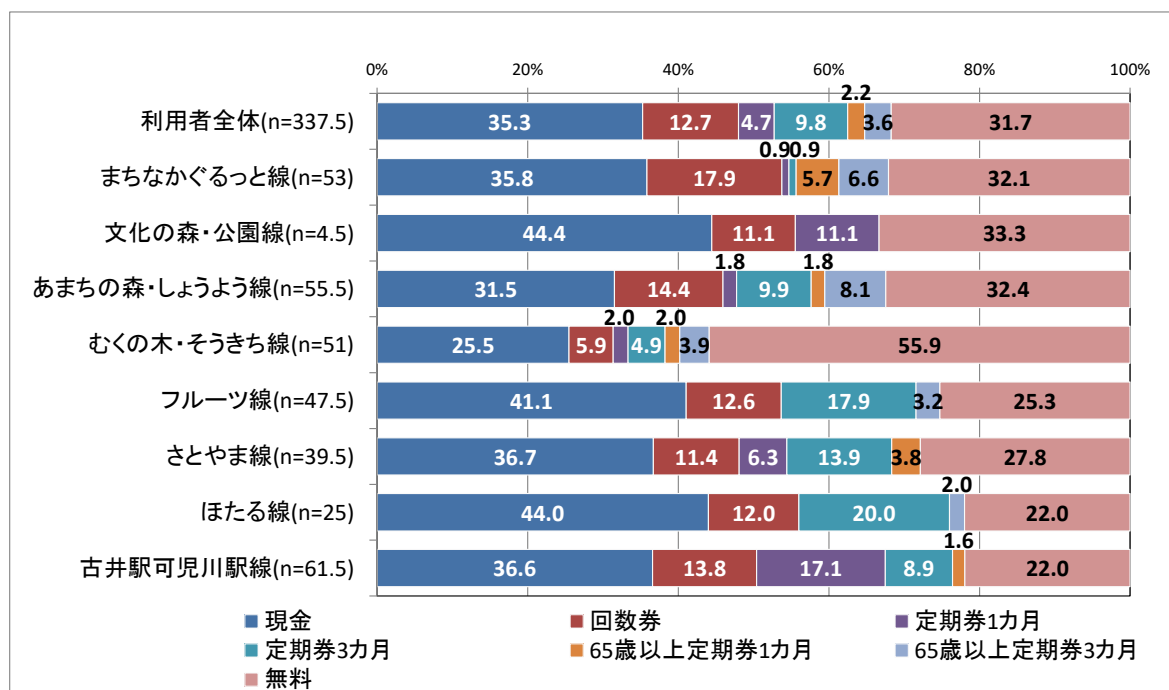


（３）支払方法

あい愛バスの運賃の支払い方法は、「現金」での支払いが約 35%で最も多くなっています。

あまちの森・しょうよう線及びむくの木・そうきち線では「無料」の割合が多くなっています。

図 2-39 支払方法

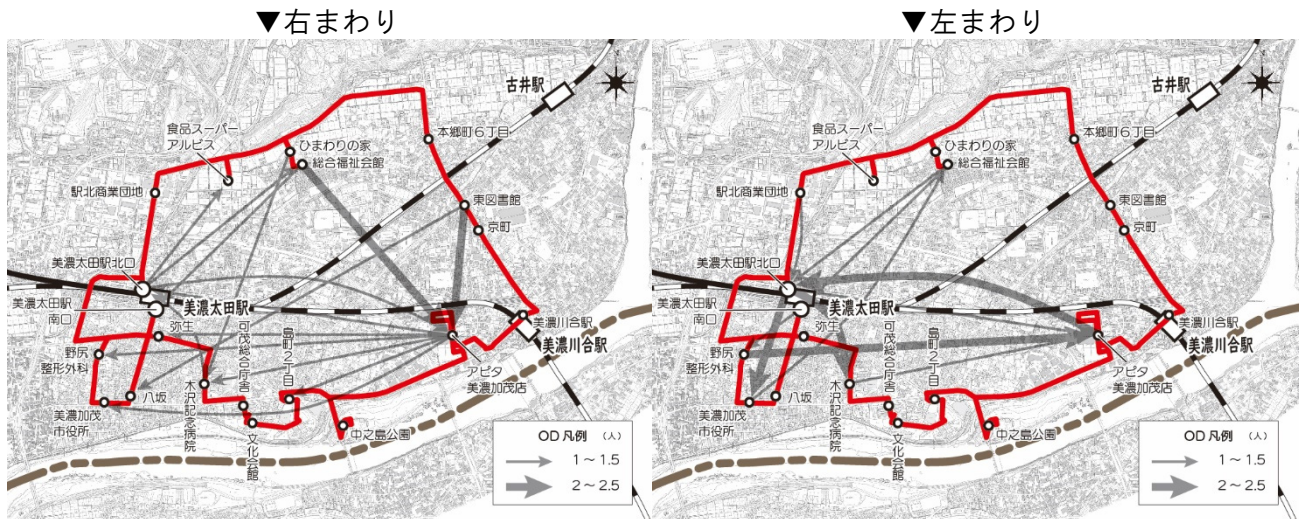


(4) 利用状況

美濃太田駅やアピタ美濃加茂店を起終点とする OD が多くみられます。

また、美濃太田駅からは多くのバス停に向かって利用されていることがわかります。

図 2-40 主な OD (まちなかぐるっと線)



※下表で色付けされたセル (日平均1人以上の利用) の OD のみを矢印で表示しています。

表 2-8 OD 表 (まちなかぐるっと線)

降車バス停 \ 乗車バス停	美濃太田駅北口	美濃太田駅南口	野尻整形外科	美濃加茂市役所	八坂	弥生	木沢記念病院	可茂総合庁舎	文化会館	島町2丁目	中之島公園(リバーポートパーク)	アピタ美濃加茂店	美濃川合駅	京町	東図書館	本郷町6丁目	ひまわりの家	総合福祉会館	食品スーパーアルビス	駅北商業団地	美濃太田駅北口	合計
美濃太田駅北口				2			2					1.5					0.5					6
美濃太田駅南口			1				0.5					2						1				2.5
野尻整形外科												2						0.5				2.5
美濃加茂市役所												0.5				0.5		1				2
八坂										0.5		0.5										1
弥生																0.5						0.5
木沢記念病院	1											1.5	0.5		0.5						0.5	4
可茂総合庁舎		0.5																				0.5
文化会館																						
島町2丁目												0.5										0.5
中之島公園(リバーポートパーク)																						
アピタ美濃加茂店	1		1.5	1.5		1.5	1			1			0.5	0.5	0.5						2.5	11.5
美濃川合駅						0.5	0.5											0.5				1.5
京町																		0.5				0.5
東図書館						1	0.5					2										3.5
本郷町6丁目			0.5			0.5	0.5											0.5				2
ひまわりの家							1															1
総合福祉会館		1		0.5		0.5						2				0.5			0.5	0.5	1.5	7
食品スーパーアルビス																		0.5				0.5
駅北商業団地													0.5						0.5		1.5	2.5
美濃太田駅北口												1.5	0.5					1	1			4
合計	2	1.5	3	4	1.5	2.5	6			1.5		12	2.5	0.5	1	1.5	0.5	5.5	2	0.5	6	53.5

（５）バス乗車前後の交通手段

あい愛バスに乗車する前に利用していた交通手段は、約 67%が「徒歩」となっています。また、あい愛バスから乗り継いだと回答した人は約 16%となっています。

あい愛バスに乗車した後に利用する交通手段は、約 72%が「徒歩」となっています。また、あい愛バスに乗り継ぐと回答した人は約 9%で、「電車」の約 14%より低くなっています。

表 2-9 調査時のバスに乗車する前後に利用した交通手段

■利用者全体

乗車前利用交通手段	10月24日	10月31日	日平均	構成比
徒歩	210	251	230.5	67.3%
あい愛バス	54	56	55	16.1%
電車	23	27	25	7.3%
車	6	9	7.5	2.2%
東鉄バス	1	2	1.5	0.4%
タクシー	2	1	1.5	0.4%
スクールバス	0	1	0.5	0.1%
無回答	28	14	21	6.1%
合計	324	361	342.5	100.0%

■利用者全体

降車後利用交通手段	10月24日	10月31日	日平均	構成比
徒歩	235	258	246.5	72.0%
電車	46	48	47	13.7%
あい愛バス	26	35	30.5	8.9%
車	6	6	6	1.8%
タクシー	0	3	1.5	0.4%
東鉄バス	0	1	0.5	0.1%
スクールバス	0	1	0.5	0.1%
無回答	11	9	10	2.9%
合計	324	361	342.5	100.0%

(6) あい愛バス同士の乗り継ぎ

往復で利用したことを示す、同じ路線という回答を除けば、地域支線とまちなかぐるっと線とを乗り継いで利用していることがわかるほか、一部で地域支線同士を乗り継ぐ利用も見られます。

表 2-10 あい愛バス同士の乗り継ぎ

■まちなかぐるっと線

乗継	10月24日	10月31日	日平均
まちなかぐるっと線	17	19	18
さとやま線	3	3	3
フルーツ線	2	2	2
あまちの森・しょうよう線	2	1	1.5
文化の森・公園線	2	0	1
むくの木・そうきち線	0	2	1
古井駅可児川駅線	1	0	0.5
ほたる線	0	0	0

■フルーツ線

乗継	10月24日	10月31日	日平均
フルーツ線	9	7	8
むくの木・そうきち線	2	3	2.5
あまちの森・しょうよう線	1	3	2
まちなかぐるっと線	0	1	0.5
ほたる線	0	1	0.5
文化の森・公園線	0	0	0
さとやま線	0	0	0
古井駅可児川駅線	0	0	0

■文化の森・公園線

乗継	10月24日	10月31日	日平均
まちなかぐるっと線	1	0	0.5
文化の森・公園線	1	0	0.5
あまちの森・しょうよう線	0	0	0
むくの木・そうきち線	0	0	0
フルーツ線	0	0	0
さとやま線	0	0	0
ほたる線	0	0	0
古井駅可児川駅線	0	0	0

■さとやま線

乗継	10月24日	10月31日	日平均
さとやま線	9	11	10
まちなかぐるっと線	3	0	1.5
むくの木・そうきち線	0	2	1
フルーツ線	1	0	0.5
ほたる線	0	1	0.5
文化の森・公園線	0	0	0
あまちの森・しょうよう線	0	0	0
古井駅可児川駅線	0	0	0

■あまちの森・しょうよう線

乗継	10月24日	10月31日	日平均
あまちの森・しょうよう線	8	15	11.5
むくの木・そうきち線	3	5	4
まちなかぐるっと線	2	1	1.5
ほたる線	0	1	0.5
古井駅可児川駅線	0	1	0.5
文化の森・公園線	0	0	0
フルーツ線	0	0	0
さとやま線	0	0	0

■ほたる線

乗継	10月24日	10月31日	日平均
ほたる線	6	6	6
まちなかぐるっと線	0	1	0.5
あまちの森・しょうよう線	0	1	0.5
むくの木・そうきち線	0	1	0.5
フルーツ線	0	1	0.5
文化の森・公園線	0	0	0
さとやま線	0	0	0
古井駅可児川駅線	0	0	0

■むくの木・そうきち線

乗継	10月24日	10月31日	日平均
むくの木・そうきち線	8	15	11.5
まちなかぐるっと線	4	2	3
あまちの森・しょうよう線	0	4	2
さとやま線	0	1	0.5
古井駅可児川駅線	0	1	0.5
文化の森・公園線	0	0	0
フルーツ線	0	0	0
ほたる線	0	0	0

■古井駅可児川駅線

乗継	10月24日	10月31日	日平均
古井駅可児川駅線	8	4	6
まちなかぐるっと線	2	1	1.5
あまちの森・しょうよう線	2	1	1.5
フルーツ線	2	1	1.5
文化の森・公園線	0	0	0
むくの木・そうきち線	0	0	0
さとやま線	0	0	0
ほたる線	0	0	0

【乗降調査のまとめ】

- あい愛バスの「帰宅」を除いた利用目的は、「通学」が約 19%で最も多く、次いで「私用」「買物」となっており、多くの目的で利用されていることが分かります。
- 運賃の支払い方法で最も多かったのは「現金」です。LINE Pay 等のキャッシュレス決済での支払いは、今回の調査でみられませんでした。
- あい愛バスに乗車する前後の交通手段は「徒歩」が 7 割前後を占めており、公共交通の利用が「歩くこと」につながることが分かります。

③バス利用者アンケート調査結果

表 2-11 実施概要

	内容
調査期間	2019 年 10 月 24 日（木）、31 日（木）（回収期限：2019 年 11 月 19 日（火））
調査対象	あい愛バス全路線、全便の全利用者（実証実験中の路線を除く） ※ただし、期間中最初の乗車時のみ配布
調査方法	バス車内にて手渡し配布、郵送回収
回収数	104 票／303 票配布（回収率：34.3%）
主な調査内容	当日のバスの利用（利用路線、時間、バス停、頻度、目的、目的地、乗り継ぎ等）、 バスの満足度と重要度、公共交通への費用負担のあり方等

（１）往復利用

あい愛バスを往復で利用した割合は 50%となっています。

また、「往復利用しなかった」と回答した人のもう一方の交通手段は、「送迎」（「自動車（家族の送迎）」「自動車（家族以外の送迎）」が 31%と最も高くなっています。

図 2-41 あい愛バスの往復利用

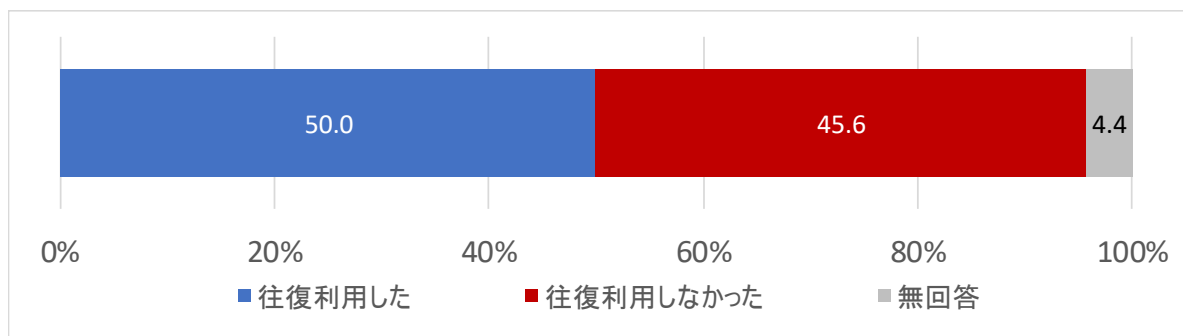
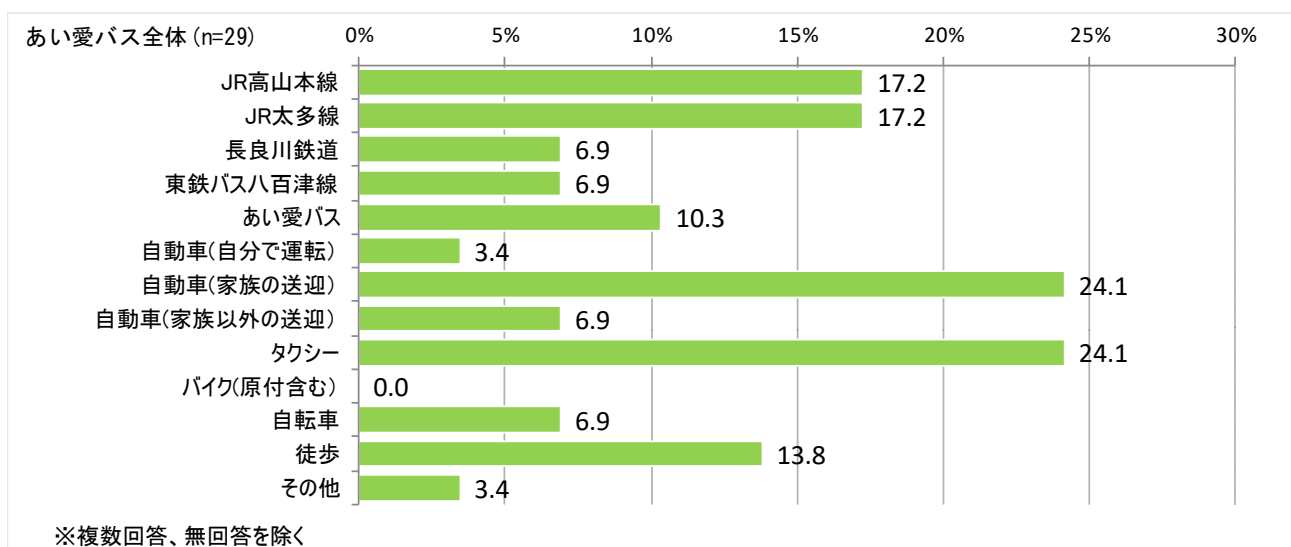


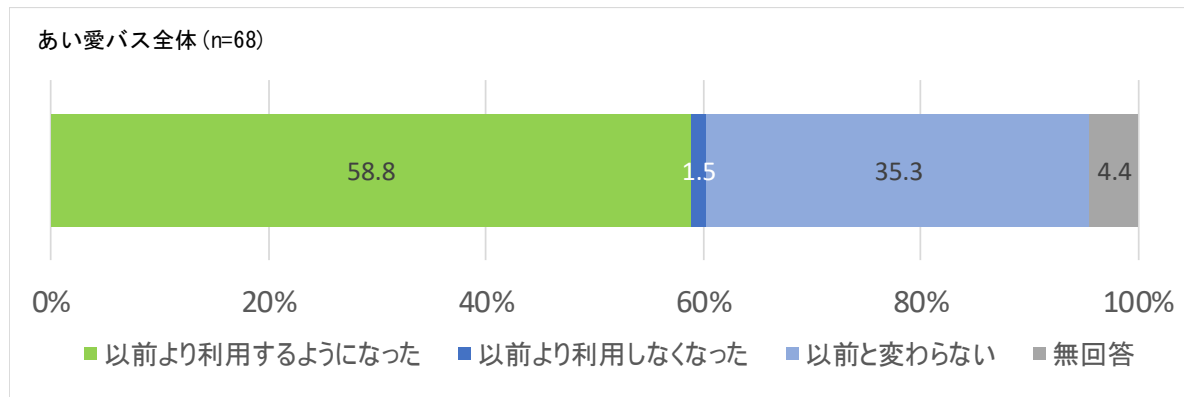
図 2-42 往復利用しなかった際のもう一方の交通手段



（２）バス利用の変化

バス利用の変化について「以前より利用するようになった」と回答した割合が約 59%で最も高くなっています。

図 2-43 バス利用の変化

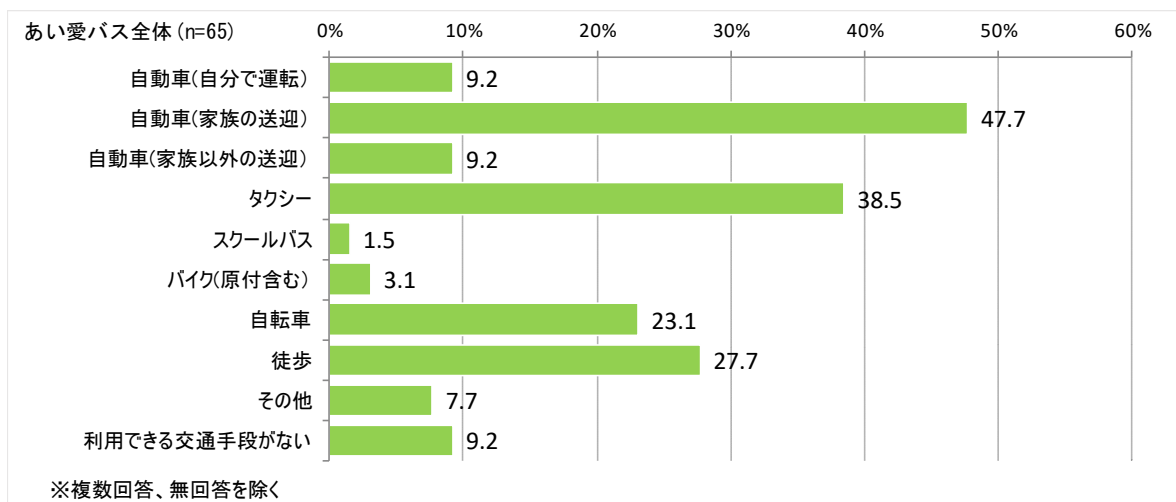


（３）バスが利用できなかった場合の代替交通手段

バスが利用できなかった場合、「自動車（家族の送迎）」を利用できるとした人の割合は約 48%となっています。

一方、「利用できる交通手段がない」と回答した割合は約 9%となっています。

図 2-44 バスが利用できなかった場合の代替交通手段

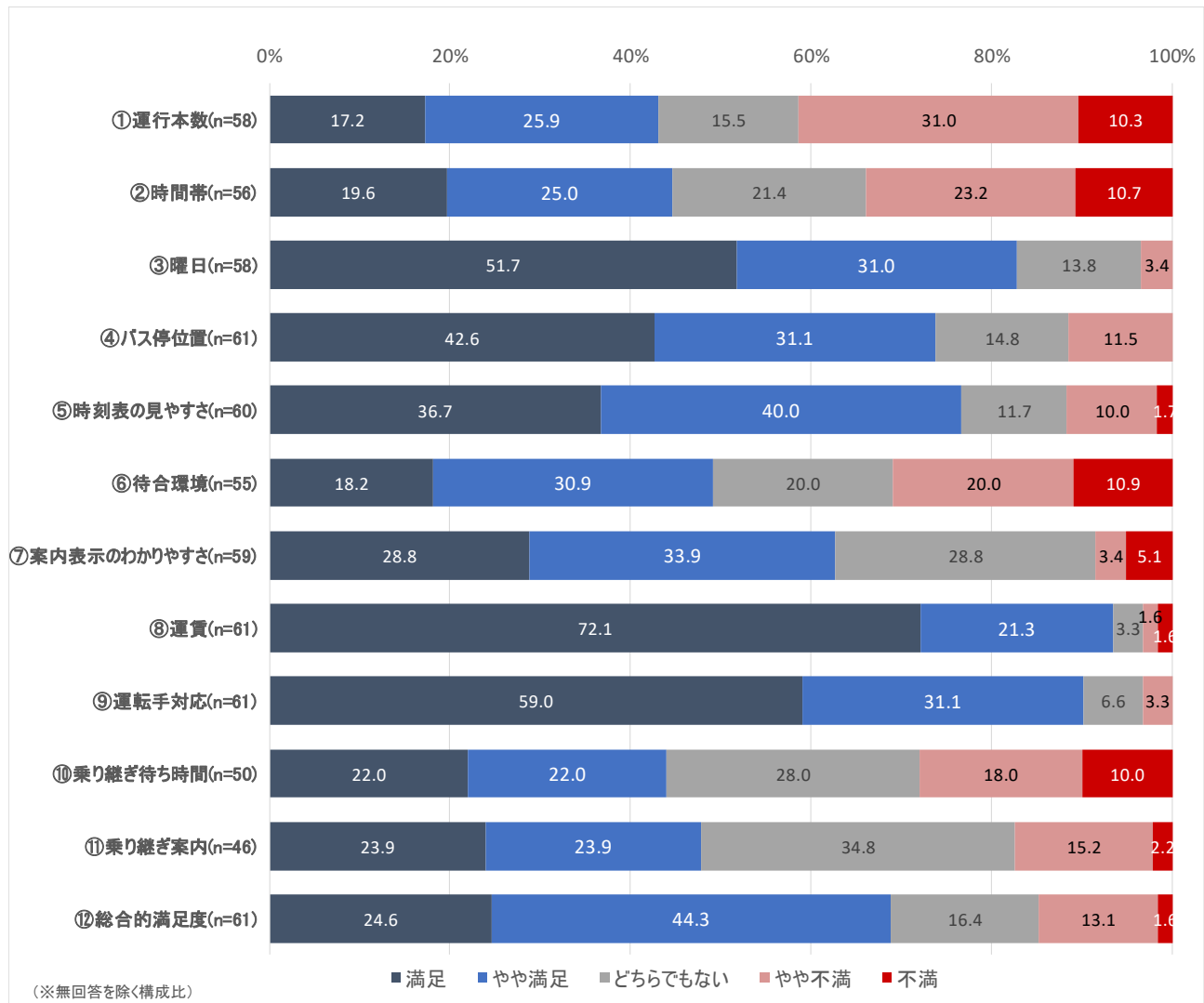


(4) バスサービス項目の満足度

⑫総合的満足度は、満足度（満足＋やや満足）が約69%と、不満度（やや不満＋不満）の約15%を大きく上回っています。

⑧運賃や⑨運転手対応については、⑫総合的満足度と比較して満足度が高くなっている一方、①運行本数や②時間帯、⑥待合環境、⑩乗り継ぎ待ち時間については、⑫総合的満足度と比較して不満度が高くなっています。

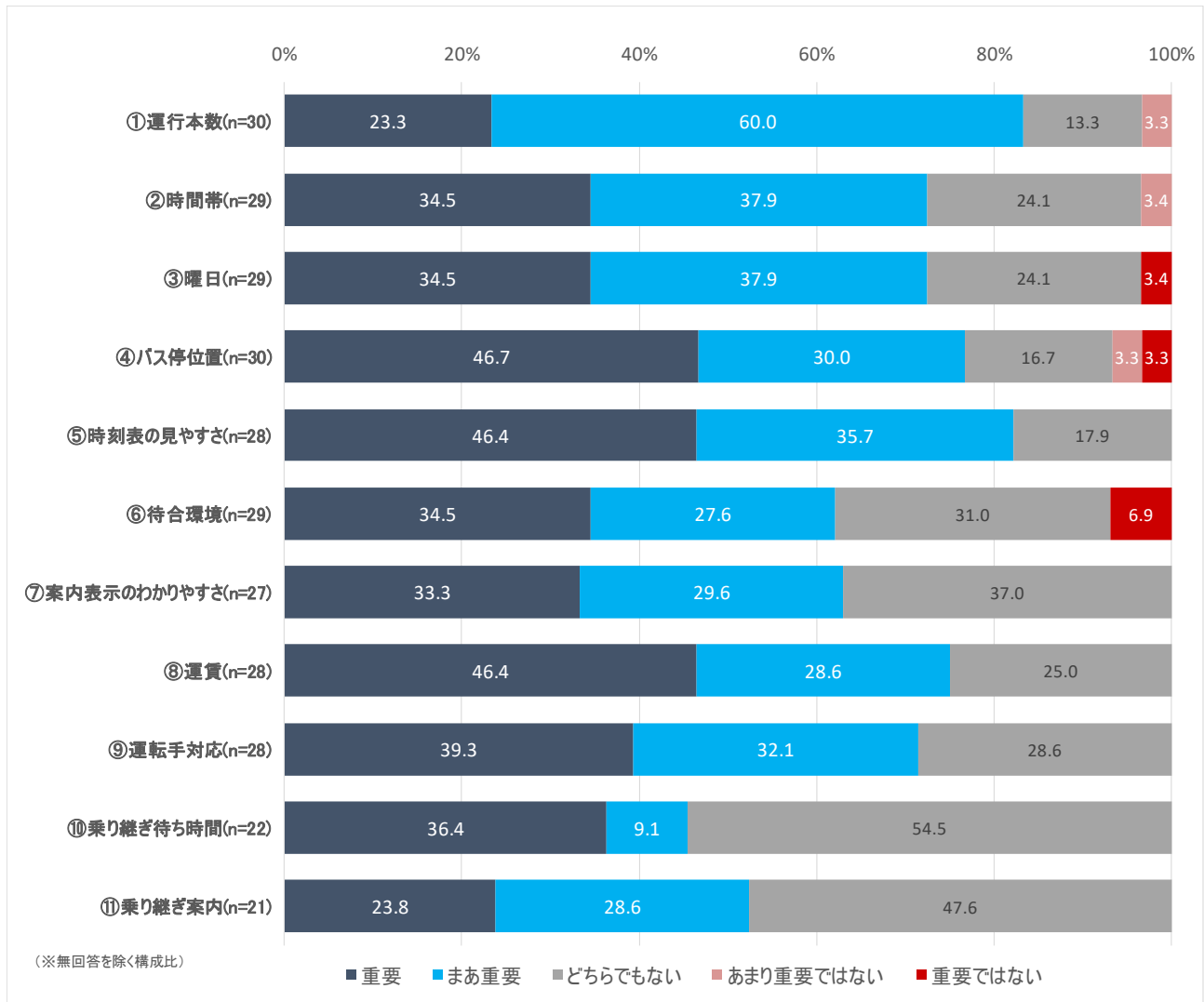
図 2-45 バスサービス項目別の現状の満足度



（５）バスサービス項目の重要度

①運行本数についての重要度（重要＋まあ重要）が約 83%と、11 項目中で最も高くなっています。次いで⑤時刻表の見やすさ、④バス停位置、⑧運賃と続いています。

図 2-46 バスサービス項目別の今後の重要度



【バス利用者アンケートのまとめ】

- あい愛バスを利用した方の半数は往復で利用しています。往復で利用しなかった人の、もう一方の交通手段は、「タクシー」や「自家用車（家族の送迎）」が多くなっています。
- バスが利用できなかった場合の代替交通手段は、「自家用車（家族の送迎）」という方が最も多くなりました。一方で、「利用できる交通手段がない」という回答も約 9%あります。
- バスサービス項目別の満足度では、「運賃」や「運転手対応」といった項目で満足度（満足＋やや満足）が高くなっている一方、「乗り継ぎ待ち時間」や「待合環境」で不満度が高くなっています。

④地域懇談会の開催結果

(1) 開催概要

表 2-12 開催概要

	内容
開催日	令和2年2月20日(木) 13:30~15:00
開催場所	美濃加茂市生涯学習センター
対象地区	美濃加茂市内全地区
参加者数	太田地区:7人、川合地区:7人、蜂屋・伊深地区:5人、加茂野地区6人、 古井・下米田地区:5人 合計:30人
テーマ	「あい愛バス」を利用して助かっていること・困っていること

図 2-47 地域懇談会のチラシ

あい愛バス 地域懇談会

おしゃべり喫茶

あい愛バスを、もっと便利で、乗りやすく、ずっと走り続けることのできるバスにしていけるために、利用者のみなさんと一緒に考えながら、おしゃべりしてみませんか？

こんな使い方ができないかなあ…
他市と比べるとここがいいよね

2月20日(木)
午後1時30分～3時00分
美濃加茂市生涯学習センター201集会室

あい愛バスでお越しの方(まちなかぐるっと線)

行き…12:28 美濃太田駅北口 → 13:06 美濃加茂市役所
帰り…15:14 美濃加茂市役所 → 15:53 美濃太田駅北口

要予約 参加無料・託児有

※事前に下記までお申し込みください
託児のご予約は2/10(月)までにご連絡ください

申込・問い合わせ 美濃加茂市役所 地域振興課
Tel. 0574-25-2111 (内線248)

協力 名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科

1. あい愛バスのこれまでの取り組みと現状
2. 各地区ごとでの意見交換
3. 意見の共有

(2) 開催の様子

図 2-48 地域懇談会の様子



(3) 参加者の主な意見

表 2-13 参加者の主な意見

主な意見	
「あい愛バス」 を利用して助か っている点 (良い点)	【運行日・時間帯について】 ・ 土日や祝日に運行しているのはありがたい ・ 始発と終発の時間帯が改善された 【ルートについて】 ・ 日常生活に必要な場所がコースに含まれている 【運賃について】 ・ 安い ・ 免許返納で運賃無料化はうれしい ・ 定期券がありがたい 【車両・運転手について】 ・ 車内のテレビで市内の情報がわかる ・ バスの車内外がきれい ・ 運転手さんが優しい 【その他】 ・ バスの車内が話の場になる ・ 今どこ（位置情報）が助かる
「あい愛バス」 を利用して困っ ている点 (悪い点)	【運行時間帯・本数について】 ・ お昼の使いたい時間に走っていない ・ 会議や行事等に合わせた時間帯のバスがない 【バス待ち環境について】 ・ 寒いので美濃太田駅で待機しているバスに乗せてほしい ・ バス停のベンチが雨でぬれている 【ルートについて】 ・ 目的地まで遠回りしなければならない ・ 近隣町村へ相互乗り入れをして欲しい 【乗り継ぎについて】 ・ 乗り継ぎの待ち時間が長い 【運賃について】 ・ 乗り継いで往復すると 400 円は高く感じる ・ 近距離でも遠距離でも 100 円というのは不公平に感じる 【その他】 ・ ベビーカーなどの人のための席が不足している
その他の意見	・ 外国人の方がバス停や路線図のローマ字表記をして欲しいと言っていた ・ ホテルとの協力はとてもいいので、地元企業と連携すれば利用が増えるのではないかと ・ 利用者を増やすための話し合いではなく、日常生活をよくするための話し合いをしたい ・ ICカードが使えるようになるとよい

【地域懇談会のまとめ】

- 「運行日」や「ルート」、「運賃」、「運転手」など、あい愛バスについての良い点が多く視点が出されました。
- 困っていることでは、「運行時間帯」や「バス待ち環境」、「ルート」、「乗り継ぎ」、「運賃」といった内容の意見が出されました。

5) 前美濃加茂市地域公共交通網形成計画の評価

①個別事業の進捗状況の確認

前美濃加茂市地域公共交通網形成計画で位置づけた基本方針を達成するための各事業（19 項目）について、それぞれの取り組み状況を確認し、実施した施策に関しては、実施概要や効果を把握するとともに、未実施だった施策に関しては、その理由等を整理する。

表 2-14 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)	← 検討・実施 →								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) 三位一体の取組み の取組み	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	基本方針4
		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	—

表 2-15 各種事業の進捗状況の整理（その1）

No	主要施策	取り組み	事業主体	事業スケジュール	担当部署	進捗状況	実施済または実施中の 取り組みの概要	実施済または実施中の 取り組みの効果と影響	未実施の要因	今後の方針
①	鉄道の継続運行	高山本線、太多線	交通事業者	H28～H31：継続運行	地域振興課	実施中	・JR高山本線・太多線ともに、継続して運行中	近年、利用者数は横ばい傾向にある	—	継続して運行
		越美南線	美濃加茂市 交通事業者	H28～H31：検討・実施	地域振興課	実施中	・鉄道を活用したイベントのPR ・鉄道利用に関するPR看板の設置	近年、利用者数は横ばい傾向にある	—	継続して運行 継続してPRを実施
②	広域幹線バスの再編	八百津線 （路線の見直し）	美濃加茂市 交通事業者	H28～H31：検討・実施	地域振興課	未実施	—	—	交通事業者との協議 が進められていない。	改めて検討及び協議
		都市間高速バス （路線の見直し）			地域振興課	実施中	・運行ルートについて、美濃太田駅を経由するように運行事業者へ要望中	実現には至っていない。	—	継続して要望
		近距離高速バス （社会実験運行）			地域振興課	未実施	—	—	交通事業者は、採算性等の問題から実施ができず、市独自の実施も困難と判断した。	事業を中止
③	循環バスの新設	あい愛バス （新設路線の導入）	住民 美濃加茂市 交通事業者	H28～H29上期： 再編計画作成	地域振興課	実施済	H27年度「美濃加茂市地域公共交通網形成計画」策定	計画の策定により、市の公共交通の整備方針が明確となった。	—	R2年度に見直し
				H29下期～H31： 再編運行開始	地域振興課	実施済	H29.10から「まちなかぐるっと線」、「文化の森・公園線」運行開始。	H30年度の利用者数20,558人	—	継続して運行 （見直しを含む）
④	地域支線バスの再編	あい愛バス （路線再編）	住民 美濃加茂市 交通事業者	H28～H29上期： 再編計画作成	地域振興課	実施済	H27年度「美濃加茂市地域公共交通網形成計画」策定	計画の策定により、市の公共交通の整備方針が明確となった。	—	R2年度に見直し
				H29下期～H31： 再編運行開始	地域振興課	実施済	H29.10から地域支線6路線の再編運行開始。	H30年度の利用者数64,201人	—	継続して運行 （見直しを含む）
⑤	公共交通に関するわかりやすい情報を提供する事業	公共交通利用に係る積極的な情報提供	美濃加茂市	H28～H31：検討・実施	地域振興課	実施済	・美濃太田駅北口に総合案内板を設置。 ・市内各地で行われるイベントの場にバスのPRブースを設置し、幅広い世代の方々に運行ダイヤや路線を説明した。 ・バスの利用に不慣れな方に対し、バスへの興味や関心を高めてもらえるよう、料金体系やおすすめの乗り方を説明する講座（乗り方教室など）を実施した。 ・市内に訪れる観光客にバスを利用してもらえるよう、美濃太田駅や観光案内所をはじめとする市内の各施設にも時刻表を配布した。	H29年度は延べ3,242人、H30年度は延べ767人にバスの乗り方説明やPRを行った。	—	継続して実施
		分かりやすい公共交通案内	美濃加茂市 交通事業者		地域振興課	実施済	・スマートフォンで利用可能な位置情報サービス「MOQU L」（モークル）運用開始。 ・GTFS化の実施。	利用者が自分でバスの位置情報を確認することや、バスの遅延状況を確認する問い合わせに即座に回答できるようになった。R1.7月末時点で1,228人が登録。 Google Maps上での路線検索が可能となった。（R1）	—	継続して運用

表 2-15 各種事業の進捗状況の整理（その2）

No	主要施策	取り組み	事業主体	事業スケジュール	担当部署	進捗状況	実施済または実施中の 取り組みの概要	実施済または実施中の 取り組みの効果と影響	未実施の要因	今後の方針
⑥	公共交通の利用を誘導する事業	割引運賃・企画切符の導入	美濃加茂市交通事業者	H28～H31：検討・実施	地域振興課	実施済	・H29.10から乗車料金を100円に改定。乗継割引、1日乗車券は廃止。 ・H29.10から「あい愛バス乗り放題定期券」1ヵ月3,000円で販売。H30.4からは1ヵ月2,000円に値下げ。 ・R1.6から3ヵ月6,000円を新たに設けた。 ・幼い頃からバスに乘る習慣を身に着けていただくため、中学生以下は乗車料金が無料。 ・市内のイベントに合わせて、「あい愛バスに親しむ日」（無料運行日）を開催。	H30年度末までに乗り放題定期券（一般）を244枚販売した。	—	継続して実施
		高齢者に向けた環境整備と制度の拡充	美濃加茂市		地域振興課	実施済	・高齢者（65歳以上）に対しては、「あい愛バス乗り放題定期券」を1ヵ月2,000円で販売。H30.4からは、1ヵ月1,000円に値下げ。 ・R1.6から3ヵ月3,000円を新たに設けた。	H30年度末までに乗り放題定期券（65歳以上）を342枚販売した。	—	継続して実施
		市民サポーター制度の導入の検討	住民 美濃加茂市		地域振興課 （市民活動サポートセンター）	実施中	市民ボランティアの養成を目的とした、「みんなのあい愛支援講座」（全5回）を開催。	参加者の中から、10名の個人ボランティアが誕生しており、サポーターをさらに募るイベントや支援方法を検討している。	—	継続して実施
		待合・乗り継ぎ・乗降環境の改善	美濃加茂市交通事業者		地域振興課	実施中	木製ベンチを作成し、住民が希望するバス停に関係者との協議を踏まえ設置。	自治会公民館等、16ヶ所のバス停の待合環境が整備された。 駅や主要施設の待合環境整備を関係機関とも協議しながら検討。	—	継続して実施
⑦	バスへの愛着（マイバス意識）を高める事業	関係団体との連携による公共交通の利用促進	美濃加茂市関係団体	H28～H31：検討・実施	地域振興課	実施済	・市のイベント開催時にバスの料金無料やバスでの来場者に対してプレゼントを配布した。 ・H30.6～H31.3まで、バス車内で加茂警察署の署員による交通・生活防犯の講話活動を定期的に行った。	警察の講話活動により、利用者に防犯意識を高めていただいた。	—	継続して実施
		企業と連携した取り組み			地域振興課	実施済	・ネーミングライツを導入し、契約した業者の事業所名を停留所名とした。商業施設の敷地内へバス停設置の許可を受けた場合は、無償で命名権を与えた。 ・シティホテル「ランチ割引券」を車内配布。6ヵ月間で81名が利用。 ・若尾製菓から「あい愛バスチョコクランチ」を販売。	「ランチ割引券」を6ヵ月間配布し、81名が利用していた だきバスへの関心及び愛着が高まった。	—	継続して実施
		市民による各種活動の実施	市民 美濃加茂市		地域振興課	未実施	—	—	主体的に活動していただける市民をなかなか見いだせない。	市民との連携や支援方法を検討
⑧	三位一体の取り組み	美濃加茂市地域公共交通活性化協議会の開催	住民 美濃加茂市交通事業者	H28～H31：継続開催	地域振興課	実施中	・利便性・安全性の向上に向けた各種協議を実施 ・利用促進事業の実施	再編後、改めて2回のダイヤ改正を実施し、利用者が増加している。	—	継続開催
		地域バスを育む会（仮称）の開催		H29下期～H31：検討・開催	地域振興課	実施中	あい愛バスの利用が楽しくなるアイデアを市民が提案するおしゃべり喫茶「あい愛バス懇談会」を開催し、40名が参加した。	優秀アイデア賞を獲得した「夏休みワクワクスタンプラリー」をR1.8.1～8.31に実施。 延べ95人の子どもが参加し、バスへの関心や親しみを深めた。	—	継続して実施
⑨	PDCAサイクルによる実施	各種ニーズ調査の実施・評価・改善・計画見直し	住民 美濃加茂市交通事業者	H28～H31：調査実施・評価改善・計画見直し	地域振興課	実施中	・ダイヤ改正（H29.10.1、H30.4.1、R1.6.1） ・市民満足度調査実施（H30、R1）	PDCAサイクルの実施により、利便性の向上を図った。	—	継続して実施 （見直し、改善を含む）

②成果指標の達成状況の確認

(1) 前地域公共交通網形成計画における成果指標と目標値の達成状況

前地域公共交通網形成計画の目標年次である 2019 年を迎えたため、当該計画で位置づけた成果指標について、各公共交通の利用状況や市民・利用者アンケート等より、定量的・定性的指標の達成状況を整理する。

表 2-16 各目標の達成状況一覧

	成果指標	現況値	目標値	最終年次	達成状況
網形成計画全体の目標：公共交通全体の利用者数の増加					
1	鉄道（駅）年間利用者数	161万人 (H26)	161万人	164万人	○
2	バス年間利用者数	6.1万人 (H26)	7.3万人	11.6万人	○
3	路線バス	4.3万人 (H26)	4.3万人	1.4万人	×
4	あい愛バス	1.8万人 (H26)	3.0万人	10.2万人	○
目標 1：美濃太田駅バス停における乗降客数の増加					
5	美濃太田駅バス停の乗降客数	77.7人／日 (H26)	110人／日以上	209.1人	○
目標 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					
6	乗り継ぎの際の待ち時間	25.9% (H27)	24%未満	29.7% (R1)	×
7	乗り継ぎに関する情報や案内	18.5% (H27)	16%未満	15.9% (R1)	○
目標 3：公共交通のわかりやすさに関する不満度割合の減少					
8	バス停の時刻表や経路案内の見やすさ	19.5% (H27)	17%未満	15.9% (R1)	○
9	車内の案内表示のわかりやすさ	10.8% (H27)	9%未満	8.0% (R1)	○
目標 4：公共交通サービス（自宅近くを走るバスで行ける施設）に対する認知度の増加					
10	自宅近くを走るバスで行ける施設	12.6% (H27)	14%以上	22.9% (R1)	○

* 網形成計画全体の目標の最終年度について、鉄道は H26 年度から H29 年度の平均値、路線バスはバス年度としての令和元年度（平成 30 年 10 月～令和元年 9 月）、あい愛バスは令和元年度（平成 31 年 4 月～令和 2 年 3 月）の値

（２）各目標の達成状況の確認

ア 美濃加茂市地域公共交通網形成計画全体の目標

■ 鉄道、バスともに利用者数は増加（目標達成）

■ 路線バスの減少分を上回るあい愛バス利用者数の増加

美濃加茂市地域公共交通網形成計画全体の目標として定めた「公共交通の年間利用者数の増加」については、路線バスを除く鉄道、バス計、あい愛バス利用者の３区分で目標値を達成した。

その中でも、あい愛バス利用者は目標値の約 3.5 倍の達成となった一方、路線バスは約 0.3 倍と目標値を大きく下回った結果であった。

表 2-17 前地域公共交通網形成計画全体の目標の達成状況

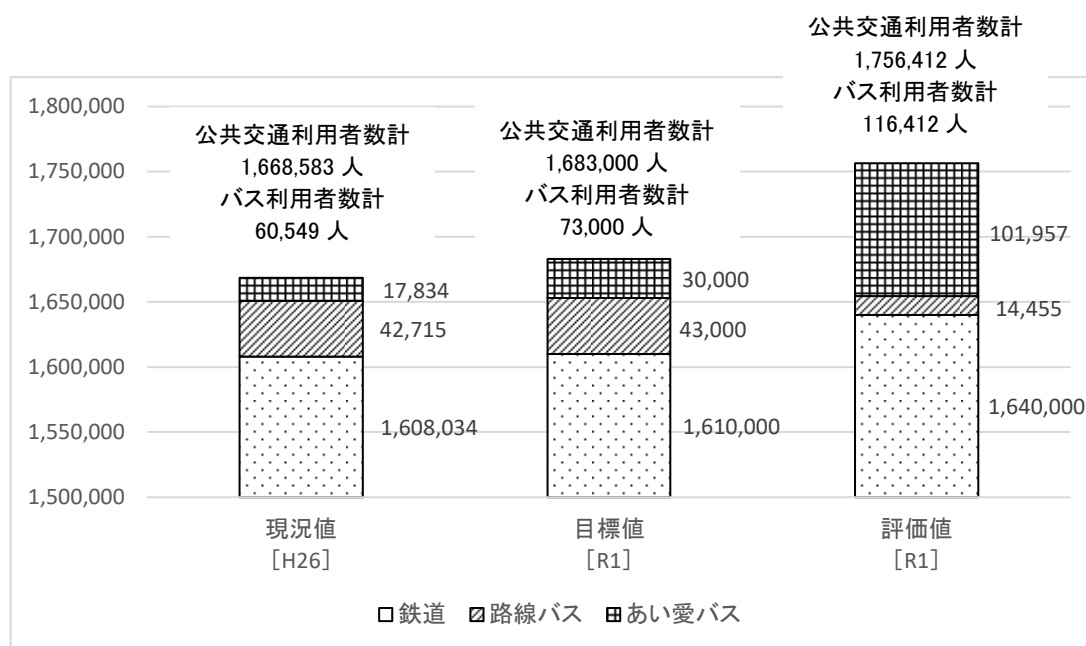
美濃加茂市内の 公共交通年間利用者数	現況値 [H26]	目標値 [R1]	評価値 [R1]	評価
鉄道	1,608,034	161 万人以上	1,640,000	達成
バス計	60,549	7.3 万人以上	116,412	達成
路線バス	42,715	4.3 万人以上	14,455	未達成
あい愛バス	17,834	3.0 万人以上	101,957	達成

*鉄道の評価値 [R1] は H26 年度から H29 年度の実績値が増減を繰り返していることから当該 4 ヶ年の平均値

*路線バスの評価値 [R1] はバス年度としての令和元年度（平成 30 年 10 月～令和元年 9 月）の値

*あい愛バスの評価値 [R1] は令和元年度（平成 31 年 4 月～令和 2 年 3 月）の値

図 2-49 美濃加茂市内の公共交通年間利用者数



イ 美濃太田駅のアクセス利便性の向上

■ バス計で美濃太田駅バス停利用者は増加（目標達成）

■ 路線バスの減少分を上回るあい愛バス利用者の増加

美濃加茂市地域公共交通網形成計画の目標 1 で定めた「美濃太田駅バス停における乗降客数の増加」については、**バス利用者計で目標値を達成**した。

ただし、先の網形成計画全体の目標として定めた年間利用者数の傾向と同様、あい愛バス利用者は美濃太田駅を中心としたバス路線の再編を実施した結果、評価値は現況値の約 3.8 倍の増加となった一方、路線バスは約 0.3 倍と大きく減少した結果であった。

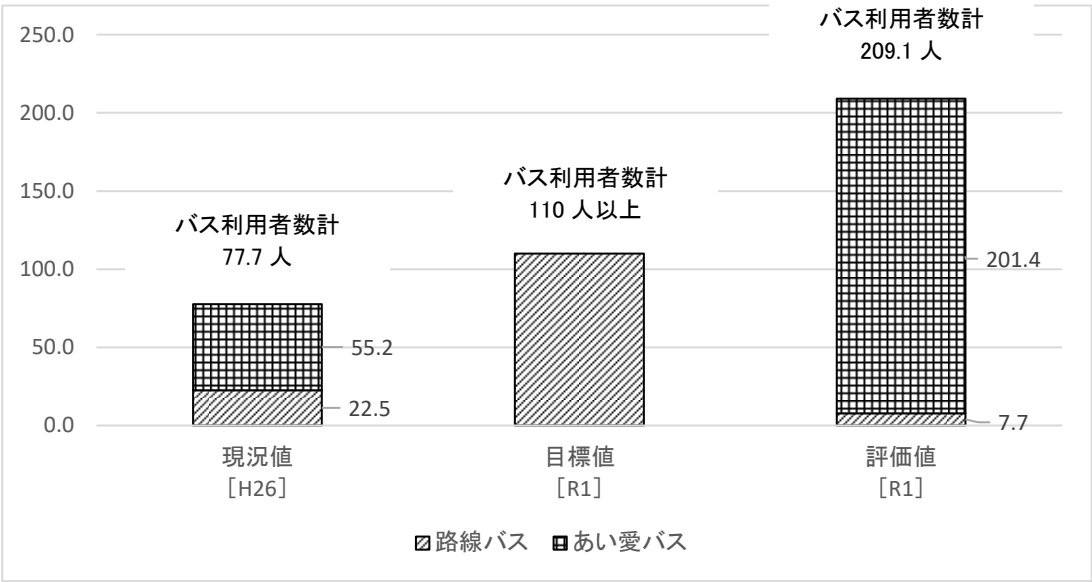
表 2-18 前地域公共交通網形成計画 目標 1 の達成状況

美濃太田駅バス停の 日平均乗降客数	現況値 [H26]	目標値 [R1]	評価値 [R1]	評価
バス計	77.7	110 人以上	209.1	達成
路線バス	22.5	—	7.7	—
あい愛バス	55.2	—	201.4	—

* 路線バスの評価値 [R1] はバス年度としての令和元年度(平成 30 年 10 月～令和元年 9 月)の値に、
H26 年度における日平均利用者数のうち美濃太田駅乗降客数の割合 0.192 を乗じて算出

* あい愛バスの評価値 [R1] は令和元年度(平成 31 年 4 月～令和 2 年 3 月)の値

図 2-50 美濃太田駅の日平均乗降客数



ウ 公共交通相互の乗継利便性の向上

■ 乗り継ぎの際の待ち時間に関する不満度が増加（目標未達成）

■ 乗り継ぎに関する情報や案内に関する不満度が減少（目標達成）

直近のバス利用者アンケート結果（R1）における不満度割合は、「乗り継ぎの際の待ち時間」では29.7%と、**現況値を上回っており、目標値未達成**の状況にある。

また、「乗り継ぎに関する情報や案内」は15.9%と、**目標値を達成**している。

表 2-19 前地域公共交通網形成計画 目標2の達成状況

成果指標	現況値 [H27]	目標値 [R1]	評価値 [R1]	評価
乗り継ぎの際の待ち時間に関する 不満度	25.9%	24%未満	29.7%	未達成
乗り継ぎに関する情報や案内に関する 不満度	18.5%	16%未満	15.9%	達成

図 2-51 乗り継ぎの際の待ち時間の満足度 アンケート結果

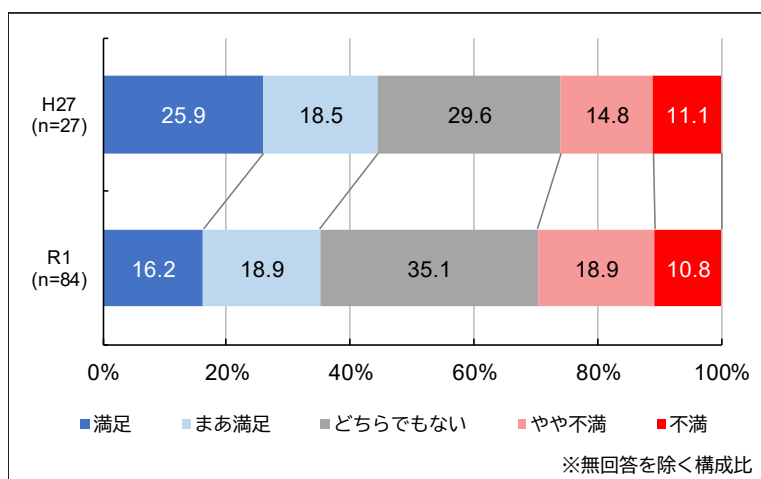
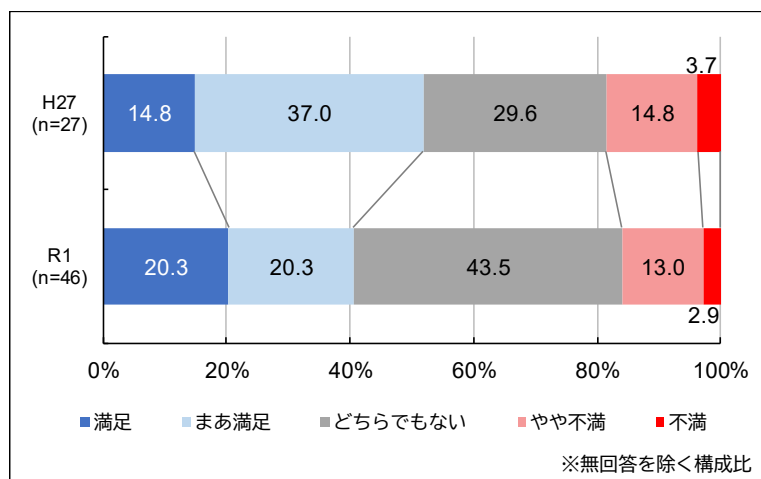


図 2-52 乗り継ぎに関する情報や案内の満足度 アンケート結果



エ 公共交通のわかりやすさの向上

■ バス停の時刻表や経路案内の見やすさに関する不満度は減少（目標達成）

■ 車内の案内表示のわかりやすさに関する不満度は減少（目標達成）

直近のバス利用者アンケート結果（R1）における不満度割合は、「バス停の時刻表や経路案内の見やすさ」では15.9%と**目標値を達成**している。また、「車内の案内表示のわかりやすさ」は8.0%と**目標値を達成**している。

表 2-20 前地域公共交通網形成計画 目標3の達成状況

成果指標	現況値 [H27]	目標値 [R1]	評価値 [R1]	評価
バス停の時刻表や経路案内の見やすさに関する不満度	19.5%	17%未満	15.9%	達成
車内の案内表示のわかりやすさに関する不満度	10.8%	9%未満	8.0%	達成

図 2-53 バス停の時刻表や経路案内の見やすさの満足度 アンケート結果

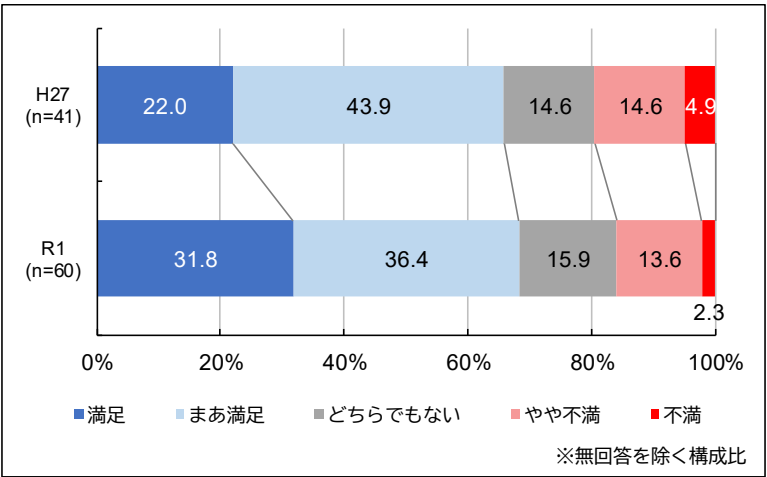
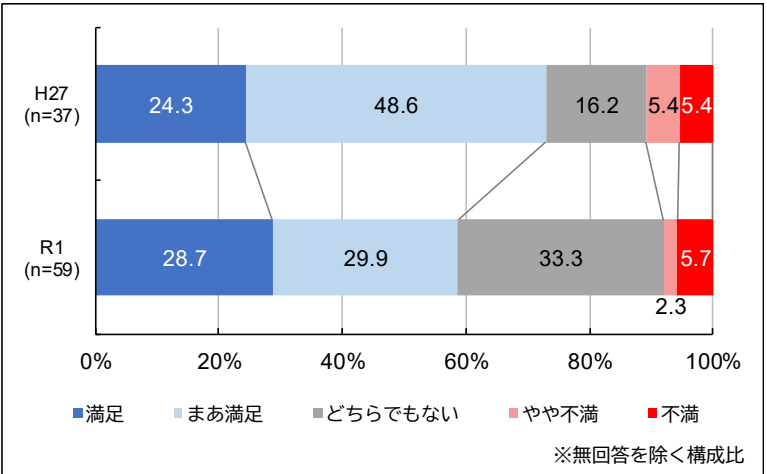


図 2-54 車内の案内表示のわかりやすさの満足度 アンケート結果



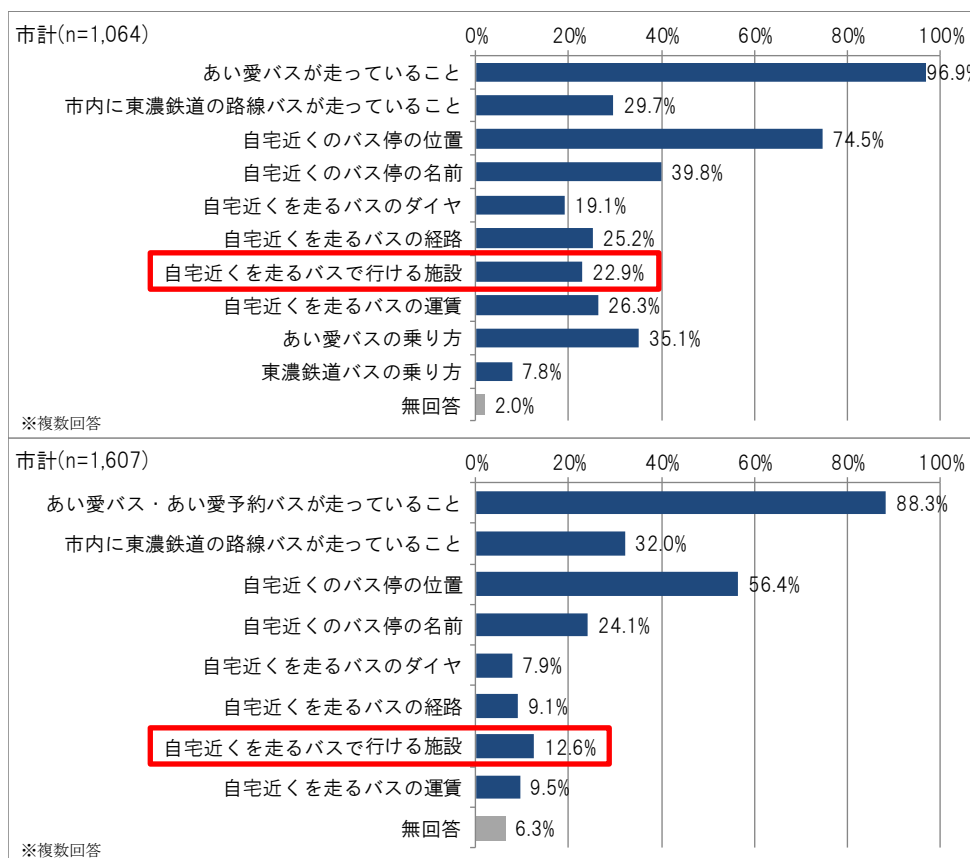
■ 自宅近くを走るバスで行ける施設の認知度が増加（目標達成）

直近の市民アンケート結果（R1）における「自宅近くを走るバスで行ける施設」の認知度は22.9%と**目標値を達成**している。

表 2-21 前地域公共交通網形成計画 目標4の達成状況

成果指標	現況値 [H27]	目標値 [R1]	評価値 [R1]	評価
自宅近くを走るバスで行ける施設の認知度	12.6%	14%以上	22.9%	達成

図 2-55 バスに関する認知度 アンケート結果（上図：R1 調査、下図：H27 調査）



【前計画の評価のまとめ】

- 各種事業では多くの事業を実施しましたが、「広域幹線バスの再編」と「市民による各種活動の実施」について、事業者との調整や活動主体の発掘といった理由から実施できませんでした。
- 計画全体の目標と目標 1 については、路線バスの年間利用者数を除いて、目標値を達成しました。
- 目標 2、3、4 については、目標 2 のうち「乗り継ぎの際の待ち時間」の指標を除いて、目標値を達成しました。

6）美濃加茂市における地域公共交通の課題

美濃加茂市及び公共交通の現状、上位・関連計画、各種ニーズ調査結果及び前網形成計画を踏まえ、以下に個別課題を抽出するとともに、美濃加茂市における地域公共交通の課題（集約課題）を整理します。

①上位・関連計画・各種ニーズ調査結果及び前網形成計画の評価からみた個別課題の抽出

表 2-22 各調査結果から見られる特性

各種調査・評価結果から抽出される個別課題		①	②	③	④	⑤	⑥
社会情勢と公共交通の利用状況	A. 健康に暮らすために、歩く距離が車と比較して多い公共交通の利用を推進する必要があります。（P3）	◎		○			○
	B. 公共交通分野においても、先進技術の活用による便利で分かりやすい新たな交通システムの導入などの展開が求められています。（P4）			○	○	◎	
	C. 美濃加茂市の人口は平成 27 年の国勢調査において 55,384 人で、依然緩やかな増加傾向が続いていますが、今後人口減少が予測されています。（P5）		○				○
	D. 美濃加茂市の主要な施設は、鉄道駅周辺やバス路線沿線に立地しています。（P6）		○		○		
	E. 鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 500m の公共交通の利用圏域人口割合は、美濃加茂市全体の 95.3%となっています。（P7）		○		○		
	F. 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、鉄路が地域の公共交通の幹線として重要な役割を果たしています。（P8）		○	○			
	G. 美濃太田駅の年間乗車人員は市内で最も多くなっています。年間乗車人員の推移は、美濃川合駅以外の J R の駅は減少傾向、長良川鉄道の駅は横ばいです。（P9）	○					
	H. 市内路線バスの年間乗車人員は減少傾向ですが、あい愛バスの年間乗車人員は、再編後大幅に増加傾向です。（P12～13）				○		○
	I. 美濃加茂市立地適正化計画では、「まちづくり基本方針」において「誰もが移動しやすい環境が整ったまち」を掲げています。（P16）	○					○
市民アンケート	A. バスに関する認知度は、「あい愛バスが走っていること」は約 98%を占めますが、「ダイヤ」や「経路」は半数を大きく下回ります。（P17）	○			○		○
	B. 運転をやめようと思う年齢について、65 歳以上の回答者では「80 歳頃」が約 27%と最も高く、「運転は止めない」が約 6%存在します。（P18）	○					
	C. 普段のお出かけの移動では約 76%が自分で運転する自動車を利用していますが、前回調査より、公共交通を利用する人の割合が約 7 ポイント増えています。（P19）	◎		○			
	D. 鉄道の満足度（満足＋まあ満足）は市全体で約 45%と、不満度（不満＋やや不満）の約 20%を大きく上回っています。（P20）		○		○		
	E. 鉄道に対する不満内容は「運行本数」が最も高くなっていますが、「乗継利便性」や「駅周辺の駐車場」も高くなっています。（P21）		○		○	○	
	F. あい愛バスの満足度（満足＋まあ満足）は市全体で約 44%と、不満度（不満＋やや不満）の約 28%を上回っています。（P23）	◎			○		
	G. あい愛バスの不満内容は「運行本数」が最も高くなっていますが、「乗継利便性」や「ダイヤ」に対する不満も高い割合となっています。（P24）	◎			○	○	
	H. 公共交通全体の不満度割合は満足度割合を上回り、加茂野地区、山之上地区、蜂屋地区、下米田地区では、不満度割合が市平均を上回っています。（P26）	○	○				○
	I. 優先したいと思う「美濃加茂市の将来のまちの姿」として、「車がなくても移動できるまち」「交通事故の無い安全なまち」「環境にやさしいまち」の順に優先度が高くなっています。（P27）	○	○				○
	J. 公共交通の費用負担については、「増加すべき」と「増加はやむを得ない」を足した割合が、「減少に努める」と「減らすべき」を足した割合を上回っています。（P28）					○	◎
乗降調査	A. あい愛バスの利用目的は「通学」が約 19%で最も多くなっており、次いで「私用」「買物」と続きます。（「帰宅」を除く）（P30）	○	○	○			
	B. 運賃の支払い方法は「現金」が約 35%で最も多くなっています。LINE Pay 等のキャッシュレス決済を導入していますが、今回の調査ではみられませんでした。（P30）					◎	○
	C. あい愛バスに乗車する前後の交通手段は乗車前で約 67%、乗車後で 72%が「徒歩」と回答しています。また、「あい愛バス」から乗り継いだ、「電車」に乗り継ぐと回答した割合が 10%を超えています。（P31）		○		○		
バス利用者アンケート	A. あい愛バスを往復で利用した人の割合は 50%で、往復で利用しなかった際のもう一方の交通手段は「自動車（家族の送迎）」と「タクシー」が約 24%で最も高くなっています。（P32）	○					
	B. バス利用の変化について「以前より利用するようになった」と回答した割合が約 59%となっています。（P33）	○				○	
	C. バスが利用できなかった場合の代替交通手段は、「自動車（家族の送迎）」が約 48%で最も多い一方、「利用できる交通手段がない」と回答した割合についても約 9%あります。（P33）						○
	D. バスサービス項目別の現状の満足度は、「運賃」や「運転手の対応」について 90%を超えていますが、「運行本数」や「時間帯」「待合環境」といった項目では不満度が高くなっています。（P34）	○			◎	○	
地域懇談会	A. 「あい愛バス」を利用して助かっている点（良い点）について、「土日や祝日の運行」「日常生活に必要な場所に行けること」「運賃が安い」「車内がきれい」「運転手が優しい」「位置情報が分かる」といった意見が出されました。（P38）	○		○		○	◎
	B. 「あい愛バス」を利用して困っている点（悪い点）について、「お昼の時間帯に走っていない」「雨の日にベンチが濡れている」「近隣町村への相互乗り入れ」「乗り継ぎの待ち時間が長い」「乗り継いで往復すると 400 円は高い」「ベビーカーなどの席が不足している」といった意見が出されました。（P38）		◎		○	○	○
	C. その他の意見として、「路線図やバス停にローマ字表記が欲しい」「地元企業との協力」といった意見が出されました。（P38）	○					◎
前計画の評価	A. 計画を達成するために行ってきた個別事業では、「広域幹線バスの再編」及び「市民による各種活動の実施」が未実施となっています。（P40-41）		◎				◎
	B. 計画全体の目標と目標 1 については、路線バスの年間利用者数を除いて、目標値を達成しています。（P42-44）	○	◎	○	○		○
	C. 目標 2～4 については、「乗り継ぎの際の待ち時間」を除いて目標値を達成しています。（P42, 45-47）				◎	◎	

- 地域公共交通の課題
（集約課題）
- ①健康増進に繋がる身近な公共交通として定着するあい愛バスの活性化
- ②定住自立圏の連携強化に資する広域公共交通ネットワークの形成
- ③観光・レクリエーション施設と公共交通が連携したインバウンド需要への対応
- ④交通結節点として機能する美濃太田駅における乗り継ぎ・待合環境の充実
- ⑤先進技術を活用したシームレスな移動を実現する施策の展開
- ⑥公共交通の維持・活性化に資する地域主体の取り組みの推進

②美濃加茂市における地域公共交通の課題（集約課題）

（１）健康増進に繋がる身近な公共交通として定着するあい愛バスの活性化

美濃加茂市の将来像として掲げる「WALKABLE CITY MINOKAMO～すべての健康のために歩き続けるまち～」の実現に向けては、健康増進に繋がる公共交通の利用を推進する必要がある中、あい愛バスの利用者数は、令和元年度で約 10.2 万人と前地域公共交通網形成計画の目標値 3.0 万人を大きく上回っており、あい愛バスが市民等の身近な移動手段として定着した結果と言えます。

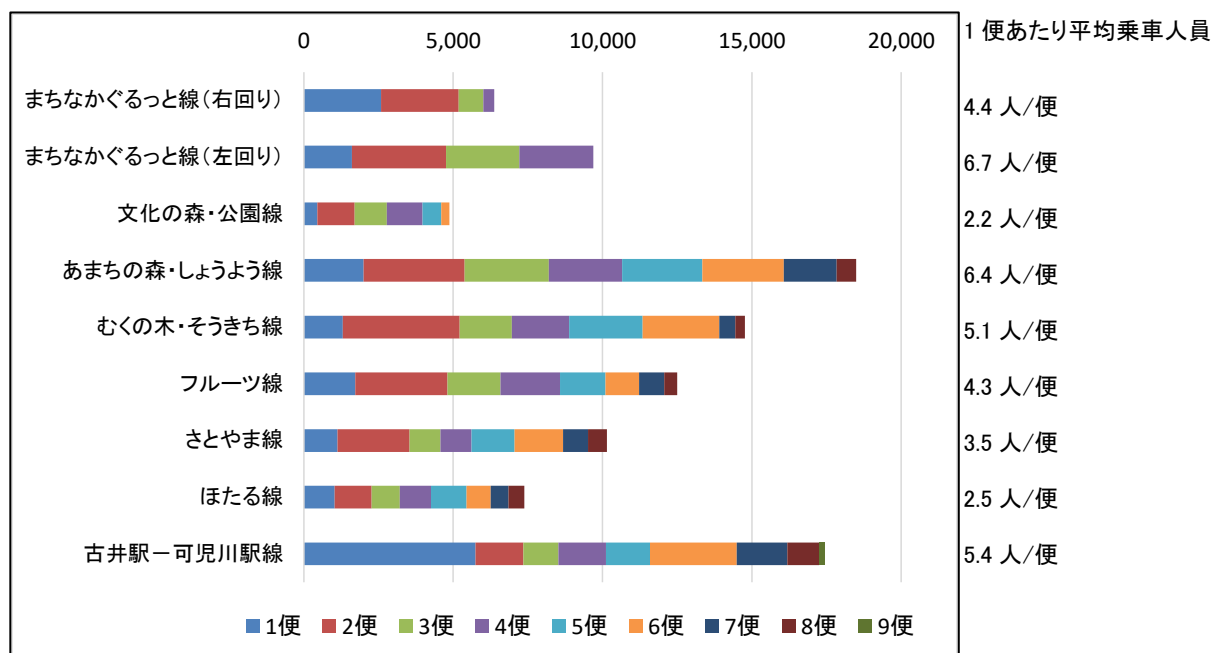
しかし、あい愛バス利用者の詳細を見ると、路線別ではバス利用圏域内の人口集積や目的地となる主要集客施設の立地状況により利用者数は異なり、1 便当たり平均利用者数はまちなかぐるっと線（左回り）の 6.7 人/便～文化の森・公園線の 2.2 人/便の差が生じています。便別では通勤・通学利用者を主体とする古井駅～可児川駅線では第 1 便（6～8 時台）の利用が多く、夕方の利用は分散傾向にあります。美濃太田駅と郊外地を連絡するあまちの森・しょうよう線（太田・加茂野方面）、むくの木・そうきち線（古井・下米田方面）、フルーツ線（山之上・蜂屋方面）、さとやま線（蜂屋・伊深・三和方面）では第 2 便（7～8 時台）の利用が多く、昼間帯の便は利用者が分散し、夕方の便は相対的に利用者が少ない状況にあります。

これら利用者や市民からは、美濃太田駅と郊外地を連絡する路線では、昼間時間帯（4 便から 5 便の 12 時～14 時間）の運行を望む声や要望が多く寄せられています。

更に、美濃加茂市の人口は、当面の間は増加傾向にありますが、長期的な視点からみた場合、減少局面を迎えることが予測される一方、少子高齢化は更に進展し、通勤・通学需要から通院・買物需要への変化など、人口構造の変化に伴う移動需要や移動特性の変化・多様化が予測されます。

これらより、市民等の身近な移動手段として定着するあい愛バスの確保・維持を図る一方、健康増進に繋がる公共交通の利便性向上とともに、路線・便により異なる利用特性や利用ニーズ、将来的な人口動向に伴う移動需要の変化・多様化を見据えた運行サービス（運行時間帯や運行ダイヤ等）への対応による活性化を図る必要があります。

図 2-56 路線別便別利用者数と 1 便当たり平均乗車人員（令和元年度）



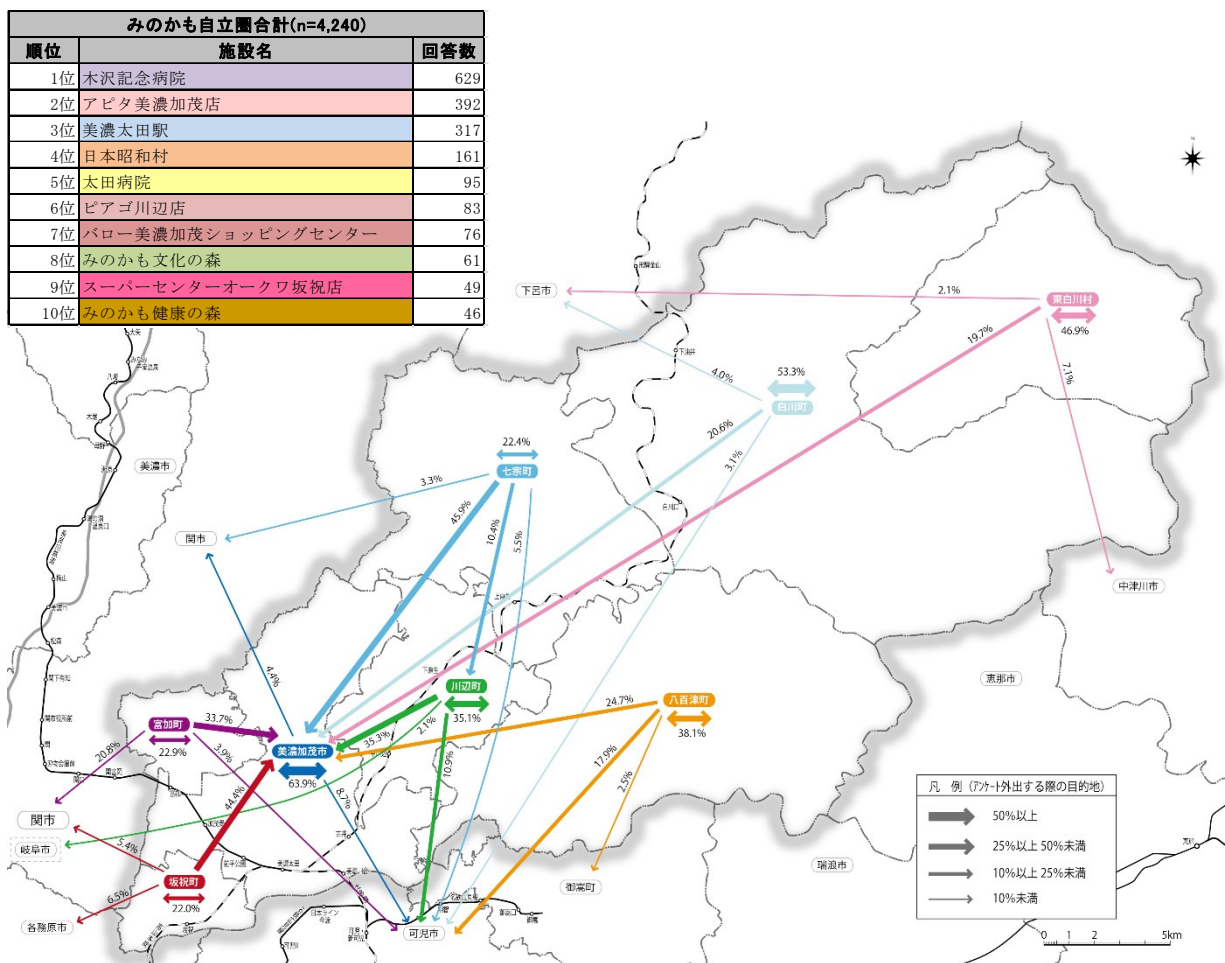
(2) 定住自立圏の連携強化に資する広域公共交通ネットワークの形成

東鉄バス八百津線については利用者が大きく減少し、路線存続やサービス水準のあり方に対して見直しが求められています。可茂特別支援学校や八百津高校への通学手段としての移動機能の確保や、みのかも定住自立圏における中心市的美濃加茂市と八百津町等を連絡する生活機能の確保に対応した路線であることから、利用者ニーズに応じたサービスのあり方を検討する一方、沿線住民の利用増進（潜在需要の掘り起こし）を図ることで持続可能性を高める必要があります。

また、みのかも定住自立圏では、それぞれの地域が持つ強みを活かし、弱みを補完し合いながら、圏域全体を活性化させ、人口の定住化を図るため、圏域の連携強化に資する公共交通ネットワークの充実に取り組んでいます。美濃加茂市と定住自立圏の各地域を連絡する路線は、JR高山本線、長良川鉄道、東鉄バスとともに各市町村が運行するコミュニティバス等の乗り入れを行っている中、定住自立圏で実施した既往アンケート結果では、美濃加茂市に立地する医療・商業・公共・観光等施設が上位にあげられ、美濃加茂市への移動ニーズは高いことが伺えます。

これらより、定住自立圏の連携強化にあたっては、高山本線や越美南線といった鉄道を軸線としつつ、これら鉄道を補完し広域的な交流を支援する各種バス交通（八百津線、隣接町村コミュニティバス等）による広域公共交通ネットワークの形成を図る必要があります。

図 2-57 公共交通を利用して行きたい施設（みのかも定住自立圏公共交通ニーズ調査(H26.3)）



(3) 観光・レクリエーション施設と公共交通が連携したインバウンド需要への対応

美濃加茂市は、みのかも健康の森、文化の森、ぎふ清流里山公園、RIVER PORT PARK Minokamo など、地域の自然・歴史・文化を活用した観光・レクリエーション施設を数多く有しており、平成 30 年岐阜県観光入込客統計調査によると、美濃加茂市内の観光・レクリエーション施設（ゴルフ・テニス場利用者を除く）は年間約 110 万人が来訪しています。また、岐阜県には高山や白川郷など、インバウンド（外国人観光客）で賑わいを見せる観光地を有しており、2018 年度の外国人延べ宿泊者数は約 148 万人を記録し、台湾、中国を中心に欧州からも人気の高い圏域と言えます。

美濃加茂市内の観光・レクリエーション施設は、鉄道やあい愛バスなどの公共交通によりアクセス可能な状況にありますが、平成 23 年の第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査によると、美濃加茂市内の公園・緑地を利用する代表交通手段構成は自動車が約 84%と主体を占める一方、公共交通（鉄道+バス）は僅か 2%に留まっています。また、先のインバウンド需要の取り込みにあたっては、主要観光地へのアクセスの利便性やわかりやすさが重要であり、行政と交通事業者や観光事業者の連携に加え、IC カード等による運賃や施設利用のキャッシュレス決済、Wi-Fi 環境の整備や多言語による案内情報の提供などが求められています。

これらより、あい愛バス等地域の公共交通を持続可能なものとして確保・維持するにあたっては、市民のみならずインバウンド需要を含めた多様なニーズに対応する必要があり、美濃加茂市の魅力的な観光・レクリエーション施設と公共交通が連携した利便性が高く、わかりやすいシームレスな環境整備を図る必要があります。

図 2-58 公共交通機関における外国人観光旅客利便増進措置
(外国人観光旅客利便増進措置に関する基準及びガイドライン)

外国人観光旅客利便増進措置に関する基準及びガイドラインの概要

ポイント① 我が国の公共交通事業者等が今後達成すべきと考えられるサービス水準を明確化（基準・ガイドライン）

○外国語等による情報の提供

- ・外国人観光旅客が公共交通機関を円滑に利用するために必要となる情報を外国語等で提供すること。

■事故、災害等の発生に伴い、著しい運行の遅延その他の異常な状態が発生した場合における情報提供

- ・運行の遅延、休止等に関する最新の情報を迅速に提供すること。

○インターネットを利用した観光に関する情報の閲覧を可能とするための措置

- ・公衆無線LANその他のインターネットを利用した情報の閲覧を可能とする環境を整備すること。

○座便式の水洗便所の設置

- ・便所に設置する便器（小便器を除く。）は、原則として座便式のものとする。

○クレジットカードによる支払を可能とする券売機等の設置

- ・【長距離又は優等の乗車船券】クレジットカードによる支払を可能とする券売機等を設置すること。

○交通系ICカード利用環境の整備

- ・【鉄軌道駅又は鉄軌道車両若しくは乗合バス車両】交通系ICカードを利用できる環境を整備すること。

○荷物置き場の設置

- ・【長距離の利用が見込まれる又は空港への直接のアクセスに利用される鉄軌道車両】大型荷物が複数収納できる荷物置き場を乗客の利便性を考慮した箇所に設置すること。

○インターネットによる予約環境の整備

- ・【座席等指定券及び企画乗車船券】外国人観光旅客がウェブサイト等により予約可能な環境を整備すること。

ポイント② 上記の事項以外の事項について、望ましい取り組みの方向性を明示（ガイドライン）

▼ナランピングの整備 ▼多言語対応券売機の設置 ▼企画乗車船券の造成 ▼観光案内所の整備 ▼荷物を持たずに旅行できる環境の整備 ▼自転車の利用者への対応 ▼多様な文化・生活習慣を有する外国人観光旅客への対応

※ 赤枠で囲んだ事項については、今般初めて基準及びガイドラインにおいて定めたもの。

(4) 交通結節点として機能する美濃太田駅における乗り継ぎ・待合環境の充実

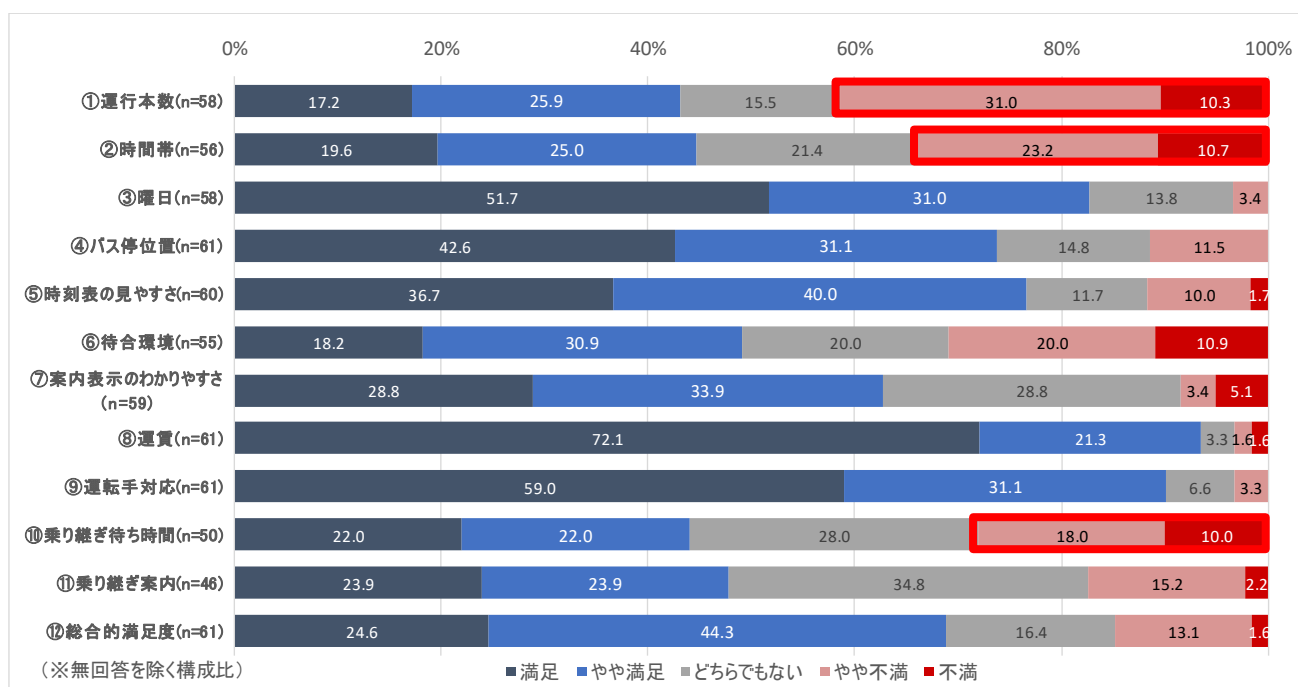
あい愛バスは、まちなかぐるっと線と地域支線の乗り継ぎを伴う公共交通システムとして導入する中、利用者アンケート結果より、目標3の分かりやすさに関する不満割合は目標値を達成しました。しかし、実際に利用するにあたり発生する待ち時間等、乗り継ぎに関する一部の不満度割合は目標値を達成することはできませんでした。

目標2の乗り継ぎに関する項目である、乗り継ぎ時間に対する不満割合は高い状況にあり、市民からは、地域支線から文化の森・公園線への乗り継ぎが不便なことに加え、路線沿線に新たな医療施設やホテルが計画されることから、新たなバス需要への対応を含め、乗り継ぎ利便性の確保を求める意見が寄せられています。

また、待合環境に対する不満割合も高い状況となっており、地域懇談会では乗り継ぎをする際に待つ場所について、雨に濡れないことや、寒さをしのげるような対策を求める意見が寄せられ、美濃太田駅で乗り継ぐ際の待合環境について改善が求められています。

これらより、文化の森・公園線と地域支線の乗り継ぎによる市域の一体性の確保や各路線におけるサービス水準を確保する公共交通システムを前提とした場合、物理的な乗り継ぎを可能とする運行ダイヤを設定するとともに、交通結節点として機能する美濃太田駅における乗り継ぎ・待合環境の充実を図る必要があります。

図 2-59 バスサービス項目別満足度（利用者アンケート）

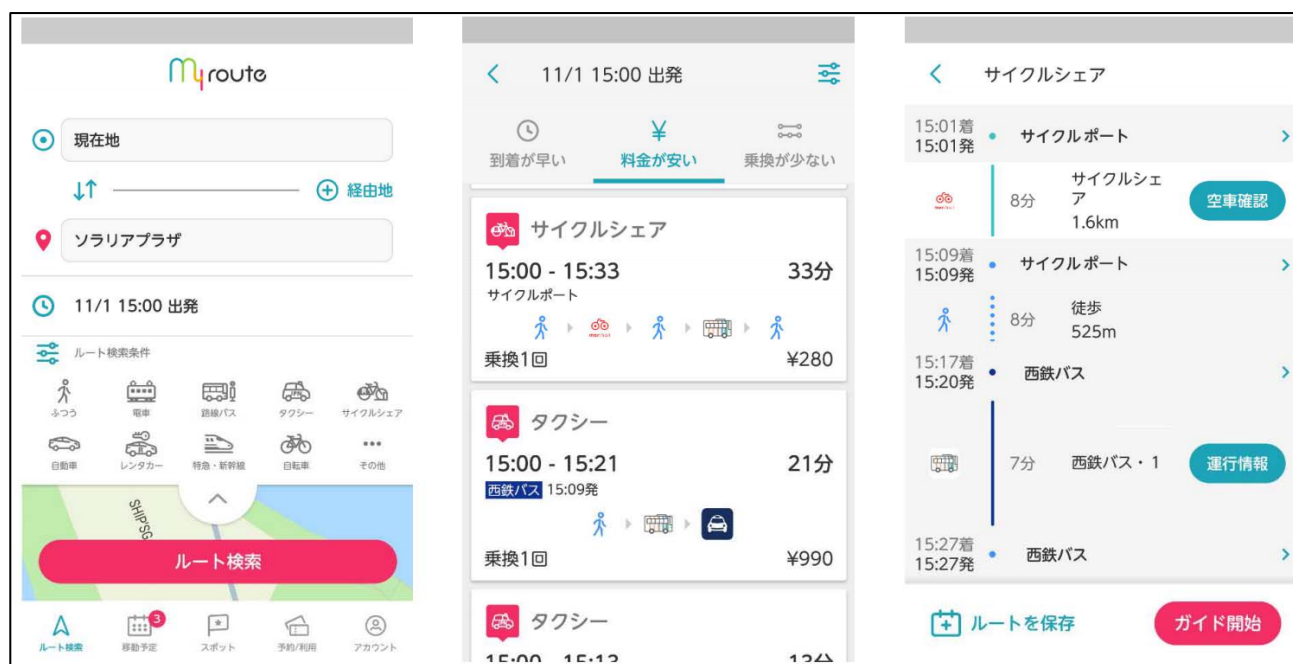


（５） 先進技術を活用したシームレスな移動を実現する施策の展開

近年、公共交通分野において ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）技術を活用したバスロケーションシステムや、自動運転（自動走行）システムの実用化に向けた取り組み、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）やIoT（Internet of Things：通信機能を搭載したモノ）技術を活用したスマートフォンアプリを用いて、交通手段やルートの検索・利用、運賃等の決済までをシームレスにつなぐ新たな移動が実用化（MaaS）されており、美濃加茂市においてもスマートフォンを利用したあい愛バスの位置情報サービス（MOQUL）の運用開始や、乗車料金をLINE Pay やPayPay でキャッシュレス決済するなどの取り組みを実施しています。

これらより、先の観光・レクリエーション施設と公共交通との連携の促進を始め、公共交通の利便性向上に向けては、ICT、IoT の先進技術を活用したシームレスな移動を実現する施策を展開する必要があります。

図 2-60 MaaS の実現に向けた取り組み事例（西日本鉄道）

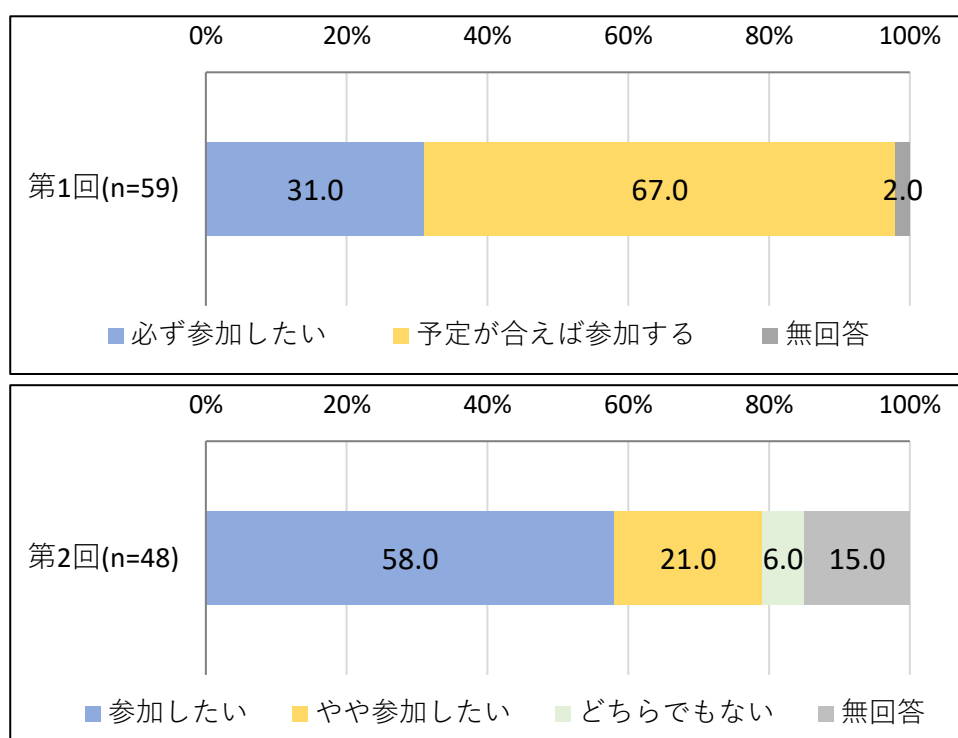


（６）公共交通の維持・活性化に資する地域主体の取り組みの推進

美濃加茂市の地域公共交通は、鉄道ではＪＲ高山本線、太多線、長良川鉄道越美南線、バスでは東鉄バス八百津線、あい愛バス、隣接市町のコミュニティバス等といった乗合交通に加え、タクシー、スクールバスなどの個別輸送や特定利用者・目的に限定した輸送サービスまで、多様な輸送サービスが共存しています。また、これら輸送手段の運営・運行は、美濃加茂市に限定せず、各交通事業者や法人・団体など多様な主体が存在しています。なお、これら輸送サービスを楽しむ利用者のニーズについて、前地域公共交通網形成計画策定時に実施した地域懇談会（おしゃべり喫茶）参加者アンケート結果より、地域の移動手段を考える場への参加意向で「参加したい」とする人は、第１回開催時 31%、第２回開催時 58%と開催経過ごとに増加しています。

これらより、地域の公共交通の確保・維持・改善の検討にあたっては、運営・運行に係る行政・交通事業者に加え、利用者及び地域住民などの地域公共交通に関わる全ての関係者が対等な立場で地域のニーズに応じた最適な公共交通のあり方を検討する一方、地域公共交通が地域に必要な移動手段として愛着を高め、その機能を果たすためには、地域主体の取り組みを推進する必要があります。

図 2-61 地域公共交通の取り組みに関する参加意向（既往の地域懇談会参加者アンケート）



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6次総合計画（基本構想・基本計画）では、「WALKABLE CITY MINOKAMO ～すべての健康のために歩き続けるまち～」を美濃加茂市の将来像として掲げ、市民・団体・企業・行政が一体となって「歩き続ける」ことを共通の目標とし、「心の健康」「体の健康」「社会の健康」を整えることで、持続可能なまちづくりの実現を目指しています。また、6つのまちづくり宣言のうち、「地域再生」において、みんなのまちはみんなでつくるという意識を持ち、どこにいても行きたいところへ移動できるような公共交通や良質な地域空間を整備し、快適に暮らせるまちづくりを目指しています。

美濃加茂市都市計画マスタープランでは、「みんな笑顔で、安全・安心、健康に暮らすことができるまち ～みんなの夢がかなう、堂々、美濃加茂～」をまちづくりの目標に掲げ、美濃太田駅周辺、古井駅周辺と加茂野交流センター周辺の3つの拠点を中心に都市機能や生活利便機能の誘導・維持・充実を図りつつ、市街地外に点在する5つの拠点を公共交通ネットワークで結ぶ「コンパクト+ネットワーク&サテライト」の魅力あるまちづくりを進めています。

これらを踏まえ、本市の交通将来像は、鉄道、各種バス交通及びタクシー等の地域公共交通が日常的に利用され、その利用を通じて健康の増進、賑わいの創出、安心安全の確保を育み、地域への愛着と魅力を高め、いつまでも住み続けたい豊かな暮らしを実現するため、「安心・安全で便利な公共交通をみんなで育み、いつまでも健康で豊かに暮らせるまち」を目指します。

図 3-1 交通将来像

【美濃加茂市第6次総合計画の将来像】

WALKABLE CITY MINOKAMO ～すべての健康のために歩き続けるまち～

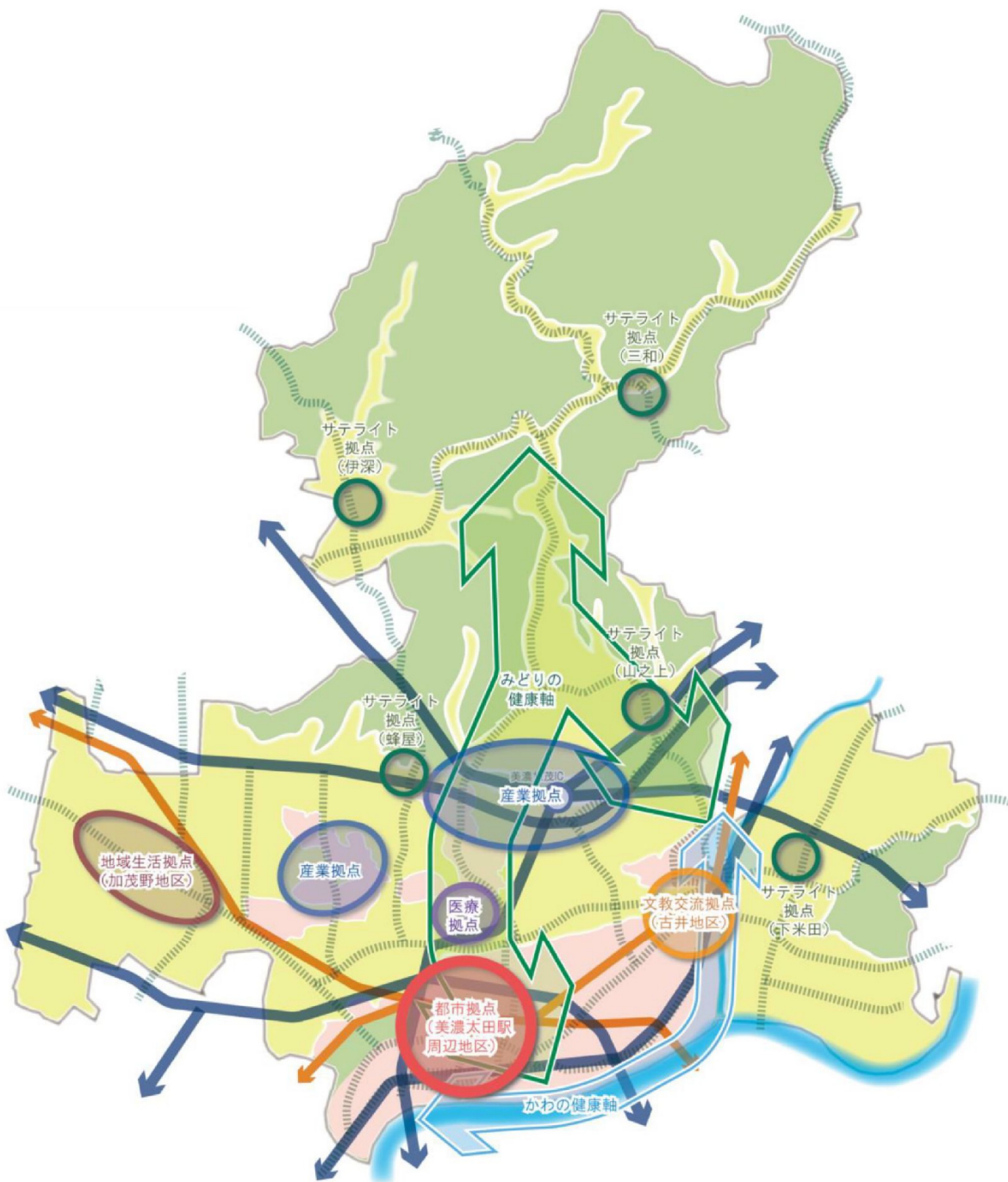
健康な心を育む	いろいろな場所での出会い、交流を通じて、より地域に愛着と関わりを強く持ち、助け合える心を育みます。
健康な体をつくる	生涯健康で元気な体でいられるよう、家族や地域が一緒になって健康づくりに取り組める環境を整えます。また、情報技術を充実させることで、予防意識の向上を図ります。
健康な社会を形成する	魅力ある地域資源を最大限に活かしたまちづくりに取り組みます。また、地域で見守り合い、市民と一緒に安心安全な住みやすいまちを目指します。



美濃加茂市の交通将来像

**安心・安全で便利な公共交通をみんなで育み、
いつまでも健康で豊かに暮らせるまち**

図 3-2 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
(コンパクト+ネットワーク&サテライト)

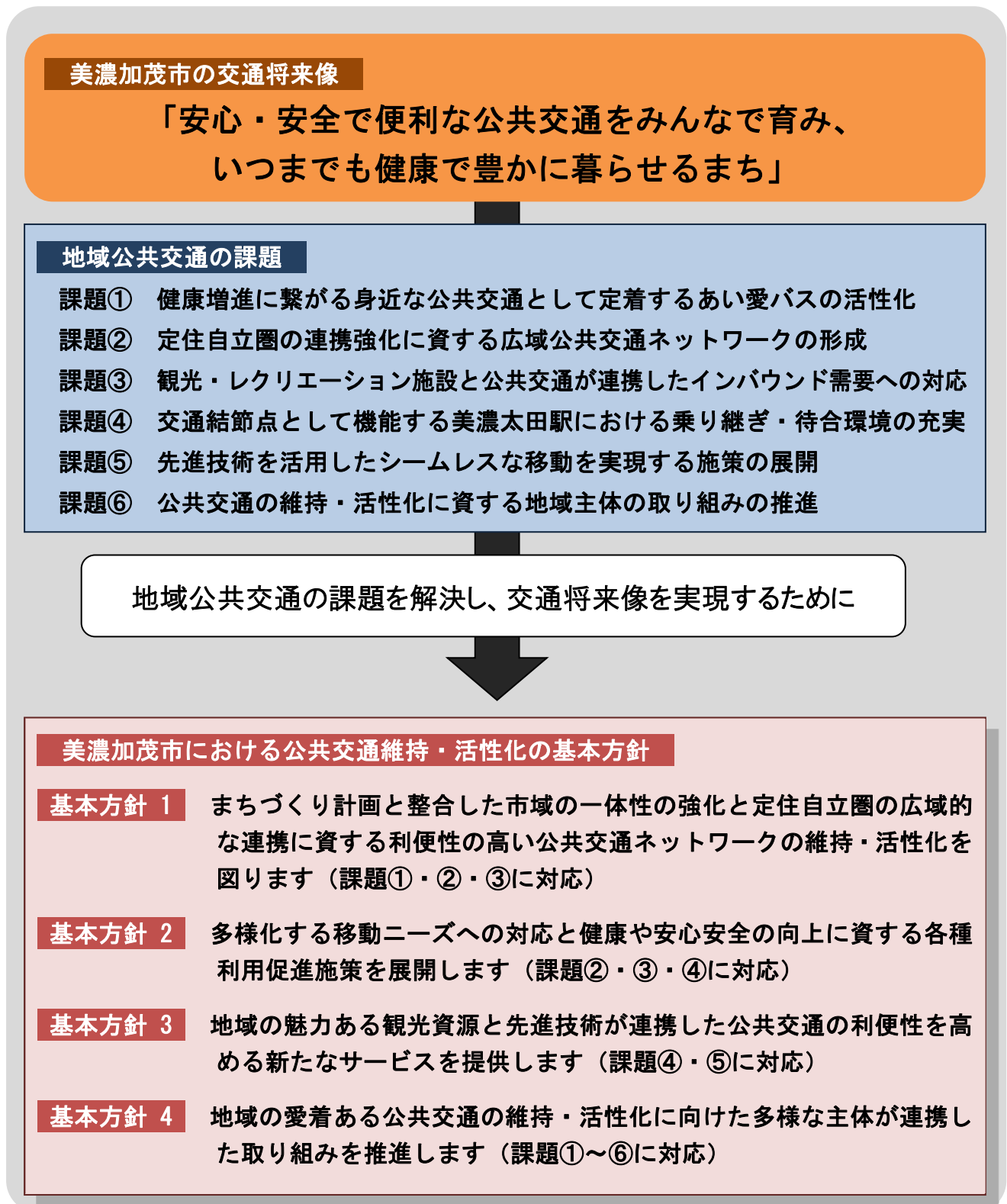


凡 例					
	都市拠点		産業拠点		広域連携軸：広域幹線道路
	文教交流拠点		市街地地域		広域連携軸：鉄道
	地域生活拠点		集落・農業地域		拠点間／地域内連携軸：幹線道路
	サテライト拠点		森林・丘陵地域		みどりの健康軸
	医療拠点				かわの健康軸

2) 地域公共交通の基本方針

本市が目指す交通将来像や地域公共交通の課題等を踏まえ、以下の4点を第2次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、地域公共交通の活性化及び再生を図ります。

図 3-3 地域公共交通の基本方針



基本方針 1 まちづくり計画と整合した市域の一体性の強化と定住自立圏の広域的な連携に資する利便性の高い公共交通ネットワークの維持・活性化を図ります

- 美濃加茂市の将来都市構造は、美濃太田駅を都市拠点の核としつつ、文教交流拠点や地域生活拠点及びサテライト拠点等を公共交通で結ぶ「コンパクト+ネットワーク&サテライト」の魅力あるまちづくりを目指しています。
- 美濃加茂市内の公共交通は、鉄道（JR高山本線、JR太多線、長良川鉄道）、バス（高速バス、路線バス、あい愛バス）、タクシーが存在し、美濃太田駅を中心に公共交通相互を乗り継ぐことで市内及び近隣市町への移動が可能となる公共交通ネットワークが形成されています。
- あい愛バスは、誰にでも身近で気軽に利用できる移動手段として、前地域公共交通網形成計画において各路線の役割と確保すべきサービス確保の考え方を明確にしました。平成29年10月の路線再編以降、あい愛バスや鉄道の利用者数は増加しており、公共交通が市民等の日常的な移動手段として定着しています。
- 美濃加茂市は、みのかも定住自立圏における中心市として、圏域全体の活性化、人口の定住化を図るため、圏域の連携強化に資する公共交通ネットワークの充実が必要とされています。
- これらより、美濃太田駅を交通結節点とし、公共交通相互に加え、自動車、自転車、徒歩を加えた多様な交通手段が連携した利便性の高い公共交通ネットワークの維持・活性化を図ります。なお、中部国際医療センター（仮称）の整備などの新たな都市的開発に対しては、適宜バス路線の見直しを行うとともに、定住自立圏の連携強化に資する鉄道各線及び隣接自治体との乗り入れ路線については、関係者との協議・調整を踏まえ、利用特性やニーズに応じたサービスを確保・維持します。

基本方針 2 多様化する移動ニーズへの対応と健康や安心安全の向上に資する各種利用促進施策を展開します

- 公共交通は、駅やバス停まで歩いたり、乗り継ぎなどで階段を昇り降りしたりするなど、歩行が伴うため、自動車と比べて健康に良く、医療費の抑制効果も期待される乗り物と言えます。
- 第6次総合計画で掲げた美濃加茂市の将来像「WALKABLE CITY MINOKAMO ～すべての健康のために歩き続けるまち～」の実現に向け、健康増進に繋がる公共交通の利用を推進しています。
- 美濃加茂市の人口は2025年をピークに減少局面を迎えることが予測される一方、高齢化が更に進展する中、自動車への依存は高まっています。このような人口構造の変化等に伴い、公共交通利用者の減少が予測され、その結果、バス路線の一部または全部の廃止、運行本数の減少など、利用者へのサービスの低下が引き起こされた場合、自動車を運転できない子どもや高齢者などは、移動手段をなくしてしまいます。
- これらより、公共交通を将来的に維持するためには、公共交通が健康的で安心安全な乗り物というメリットを理解し、日頃から公共交通を利用した移動への転換を促す施策を展開します。なお、公共交通の利用促進施策については、これまでに実施した施策・事業の評価を踏まえつつ、多様化・変化する移動ニーズを的確に捉え、健康的で安心安全の向上に資する各種利用促進施策を展開します。

基本方針 3 地域の魅力ある観光資源と先進技術が連携した公共交通の利便性を高める新たなサービスを提供します

- 美濃加茂市には、みのかも健康の森、ぎふ清流里山公園、RIVER PORT PARK Minokamoなど、豊かな自然・歴史・文化を活かした魅力ある観光資源を数多く有するとともに、岐阜県内には高山や白川郷などの歴史的・文化的な観光地を存しており、当該広域圏においてインバウンド需要が見込まれています。
- 近年、AI（人工知能）やIoT（Internet of Things）の進展により、私たちの暮らしの利便性は飛躍的に向上しつつあり、これら技術革新がもたらす新たな社会（Society5.0）が、新たな価値やサービスの創出と豊かな暮らしの実現に資することが期待されています。
- 公共交通分野においては、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」として、利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う取り組みや、次世代モビリティシステムの構築として自動運転や自動走行などの取り組みが各地で実験的に実施されています。これら取り組みは、MaaS（Mobility as a Service）と定義され、先進技術の活用による便利でわかりやすい新たな交通システムの導入など、多岐にわたって展開していく必要性や重要性が国の施策として位置づけられています。
- これらより、情報・通信等の先進技術を活用した取り組みを調査・研究し、美濃加茂市が有する魅力ある自然・歴史・文化を活かした観光・レクリエーション施設と公共交通が連携し、市民や来訪者の利便性を高める新たなサービスを提供します。

基本方針 4 あい愛バスの維持・活性化に向けた地域主体の取り組みを推進します

- 基本方針1～3の実現に向けた施策展開にあたっては、行政、交通事業者に限定せず、地域住民・団体を含めた多様な関係者が対等な立場でそれぞれの役割を果たす中、各主体が連携した取り組みを実施し、持続可能な公共交通体系を構築する必要があります。
- 市内公共交通を構成する多様な公共交通については、美濃加茂市地域公共交通活性化協議会においてネットワーク形成の視点で計画の評価・検証、改善策の検討、見直しへと反映します。
- 個別路線のうちあい愛バスについては、日常的な移動手段として利用が定着し、利用者数も増加傾向にあることから、今後ともその利用増進や利便性向上に向け、あい愛バスファンクラブ（仮称）を設立し、美濃加茂市の地域公共交通ブランドとして愛着を高めます。
- また、あい愛バスは生活圏を形成する地域単位に路線が形成され、おしゃべり喫茶等の意見交換会を通じて移動特性等を把握し、路線見直しを行政主体で進めてきましたが、今後は多様化・変化する地域住民等のニーズを的確に把握・反映するため、地域主体の取り組みの場を設け、行政や交通事業者等と連携した取り組みを推進します。
- これらより、あい愛バスの維持・活性化に向けては、行政や交通事業者と連携する中で、地域住民や地域団体等が自ら利用促進施策等を計画・実施・検証・改善を行う地域主体の取り組みを推進します。

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、美濃加茂市全域とします。なお、隣接市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

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、関連計画である美濃加茂市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の計画期間との整合を図るものとするが、これら計画は概ね20年後の2040年の都市の姿を展望しつつ、概ね10年後の2030年に中間見直しを行うとともに、概ね5年ごとに評価を行い、立地適正化計画に関する都市計画の見直し等を行うこととしていることから、当該地域公共交通網形成計画は2020年度～2025年度の6ヶ年を計画期間とします。

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、以下に示す成果指標を設定します。

図 5-1 計画の目標と目標値

交通将来像

**「安心・安全で便利な公共交通をみんなで育み、
いつまでも健康で豊かに暮らせるまち」**

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 まちづくり計画と整合した市域の一体性の強化と定住自立圏の広域的な連携に資する利便性の高い公共交通ネットワークの維持・活性化を図ります

目標 1 美濃太田駅での乗継利便性が向上します。

➤ **目標値 1** 乗継利便性（時間・距離・情報）に係る不満割合の減少

基本方針 2 多様化する移動ニーズへの対応と健康や安心安全の向上に資する各種利用促進施策を展開します

目標 2 健康的な乗り物である公共交通の利用者が増加します。

➤ **目標値 2** 普段のお出かけにおいて公共交通を利用する割合の増加

基本方針 3 地域の魅力ある観光資源と先進技術が連携した公共交通の利便性を高める新たなサービスを提供します

目標 3 魅力ある観光施設へのアクセス利便性が向上します。

➤ **目標値 3** 主要な観光施設における入込客数の増加

基本方針 4 地域の愛着ある公共交通の維持・活性化に向けた多様な主体が連携した取り組みを推進します

目標 4 持続可能な公共交通に対する関心が高まります。

➤ **目標値 4** 行政負担額、地域住民等が主体または地域住民等と連携した取り組みの件数



美濃加茂市地域公共交通網形成計画全体の目標

目標 みんなで育む公共交通を利用

➤ **目標値** 公共交通全体の利用者数の増加

表 5-1 目標値の設定 [目標年次：2025 年度]

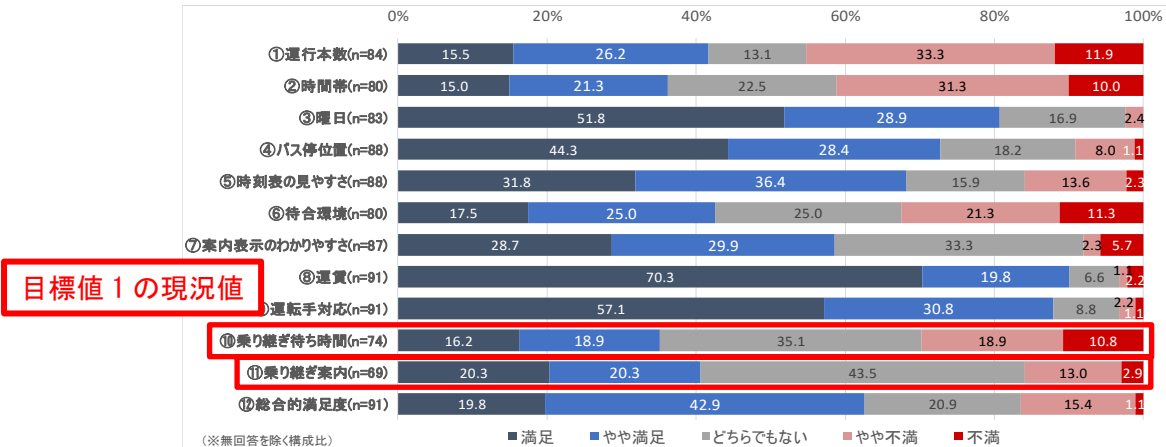
目標	目標値	成果指標															
目標 1 美濃太田駅での乗継利便性が向上します。	目標値 1 乗継利便性（時間・距離・情報）に係る不満割合の減少	【指標】 乗り継ぎに関する不満度割合（バス利用者アンケート） <table> <tr> <th></th><th>目標値[R7]</th><th>現況値[R1]</th></tr> <tr> <td>乗り継ぎの際の待ち時間</td><td>28%未満</td><td>29.7%</td></tr> <tr> <td>乗り継ぎに関する情報や案内</td><td>14%未満</td><td>15.9%</td></tr> </table>		目標値[R7]	現況値[R1]	乗り継ぎの際の待ち時間	28%未満	29.7%	乗り継ぎに関する情報や案内	14%未満	15.9%						
	目標値[R7]	現況値[R1]															
乗り継ぎの際の待ち時間	28%未満	29.7%															
乗り継ぎに関する情報や案内	14%未満	15.9%															
目標 2 健康的な乗り物である公共交通の利用者が増加します。	目標値 2 普段のお出かけにおいて公共交通を利用する割合の増加	【指標】 公共交通の利用割合（市民アンケート） <table> <tr> <th></th><th>目標値[R7]</th><th>現況値[R1]</th></tr> <tr> <td>公共交通の利用割合</td><td>35%以上</td><td>30.0%</td></tr> </table>		目標値[R7]	現況値[R1]	公共交通の利用割合	35%以上	30.0%									
	目標値[R7]	現況値[R1]															
公共交通の利用割合	35%以上	30.0%															
目標 3 魅力ある観光施設へのアクセス利便性が向上します。	目標値 3 主要な観光施設における入込客数の増加	【指標】 主要観光施設入込客数（岐阜県観光入込客統計調査） <table> <tr> <th></th><th>目標値[R7]</th><th>現況値[R1]</th></tr> <tr> <td>主要観光施設入込客数</td><td>現況値以上</td><td>110 万人</td></tr> </table>		目標値[R7]	現況値[R1]	主要観光施設入込客数	現況値以上	110 万人									
	目標値[R7]	現況値[R1]															
主要観光施設入込客数	現況値以上	110 万人															
目標 4 持続可能な公共交通に対する関心が高まります。	目標値 4 行政負担額、地域住民等が主体または地域住民等と連携した取り組みの件数	【指標】 あい愛バス運行に係る利用者 1 人当たりの行政負担額（美濃加茂市） <table> <tr> <th></th><th>目標値[R7]</th><th>現況値[R1]</th></tr> <tr> <td>行政負担額</td><td>現況値以下</td><td>1,204 円／人</td></tr> </table> 【指標】 地域住民等が主体または地域住民等と連携した取り組みの件数（美濃加茂市取りまとめ） <table> <tr> <th></th><th>目標値[R7]</th><th>現況値[R1]</th></tr> <tr> <td>取り組み件数</td><td>年 2 件以上</td><td>2 件</td></tr> </table>		目標値[R7]	現況値[R1]	行政負担額	現況値以下	1,204 円／人		目標値[R7]	現況値[R1]	取り組み件数	年 2 件以上	2 件			
	目標値[R7]	現況値[R1]															
行政負担額	現況値以下	1,204 円／人															
	目標値[R7]	現況値[R1]															
取り組み件数	年 2 件以上	2 件															
計画全体の目標 みんなで育む公共交通を利用	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（事業者提供データ） <table> <tr> <th></th><th>目標値[R7]</th><th>現況値[H29・R1]</th></tr> <tr> <td>鉄道（駅）年間利用者数</td><td>170 万人/年</td><td>165.6 万人/年</td></tr> <tr> <td>バス年間利用者数</td><td>13.8 万人/年</td><td>11.6 万人/年</td></tr> <tr> <td> 路線バス</td><td>1.4 万人/年</td><td>1.4 万人/年</td></tr> <tr> <td> あい愛バス</td><td>12.4 万人/年</td><td>10.2 万人/年</td></tr> </table> ※鉄道（駅）利用者数現況値は H29 データ 路線バスは R1 年度（バス年度）、あい愛バスは R1 年度データ ◎あい愛バスは年間利用者数 15 万人を努力目標として掲げています。		目標値[R7]	現況値[H29・R1]	鉄道（駅）年間利用者数	170 万人/年	165.6 万人/年	バス年間利用者数	13.8 万人/年	11.6 万人/年	路線バス	1.4 万人/年	1.4 万人/年	あい愛バス	12.4 万人/年	10.2 万人/年
	目標値[R7]	現況値[H29・R1]															
鉄道（駅）年間利用者数	170 万人/年	165.6 万人/年															
バス年間利用者数	13.8 万人/年	11.6 万人/年															
路線バス	1.4 万人/年	1.4 万人/年															
あい愛バス	12.4 万人/年	10.2 万人/年															

目標値算出の根拠

＜乗り継ぎ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により、乗り継ぎ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。（不満度割合：不満+やや不満）

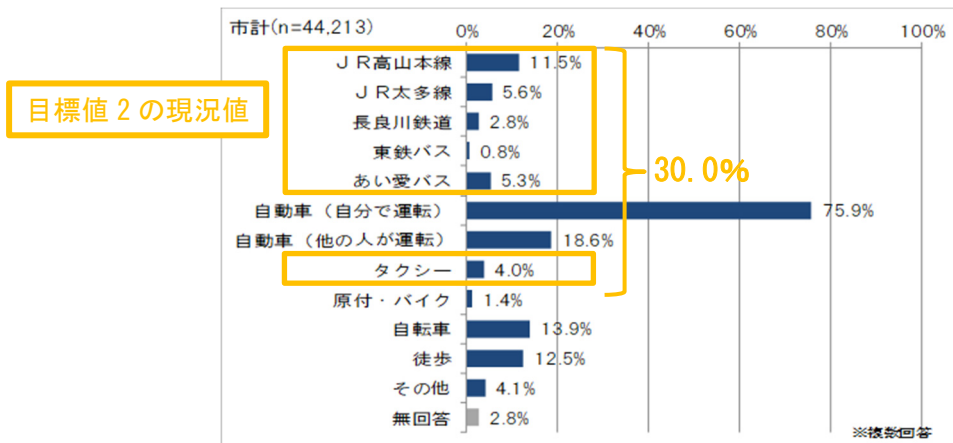
▼バスの項目別満足度



＜公共交通を利用する割合（市民アンケート）＞

普段のお出かけにおいて公共交通を利用する人の増加により、公共交通の利用割合の増加を想定した目標値を設定します。

▼公共交通を利用する割合



＜公共交通の年間利用者数＞

【鉄道（駅）年間利用者数の目標値】

近年の鉄道の利用者数のトレンドに沿った利用者数（170 万人）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減少傾向ですが、路線バスへのアクセス利便性や乗継利便性の向上により、路線バス利用者数の維持及び増加を想定し、現状値の維持（1.4 万人）を目標値とします。

【あい愛バス年間利用者数の目標値】

第 6 次総合計画における 2015～2030 年の人口推移から、今後バスの利用が増加すると考えられる高齢者の増加率を算出し、現在のバス利用者と掛け合わせた。さらに、現在バスを利用していない市民のうち、今後不満が解消された場合にバスを利用する、または多分利用する、と回答した割合に、行動意図が実際に実行される割合（バスサービスハンドブック）の 10%、5%をそれぞれ掛け合わせた想定増加利用者数を加算した。

参考：社団法人土木学会 バスサービスハンドブック

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を構築します。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」「広域交流バス」「まちなか交流バス」「観光交流バス」「地域交流バス」「個別輸送」の6種類に分類し、そのうち鉄道・広域交流バス・まちなか交流バス・観光交流バスを「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。
	広域交流バス	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。
	まちなか交流バス	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。
	観光交流バス	交流結節点である美濃太田駅を中心に観光施設を結び、市内外から訪れる観光客のニーズに対応する機能を担います。
地域交流バス		各サテライト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、公共交通軸や地域交流バスが運行していない地域や時間帯における移動ニーズに対応する補完関係を構築します。

※本地域公共交通網形成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

本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。

図 6-1 基本方針と公共交通ネットワーク形成の方針

【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

まちづくり計画と整合した市域の一体性の強化と定住自立圏の広域的な連携に資する利便性の高い公共交通ネットワークの維持・活性化を図ります

基本方針 2

多様化する移動ニーズへの対応と健康や安心安全の向上に資する各種利用促進施策を展開します

基本方針 3

地域の魅力ある観光資源と先進技術が連携した公共交通の利便性を高める新たなサービスを提供します

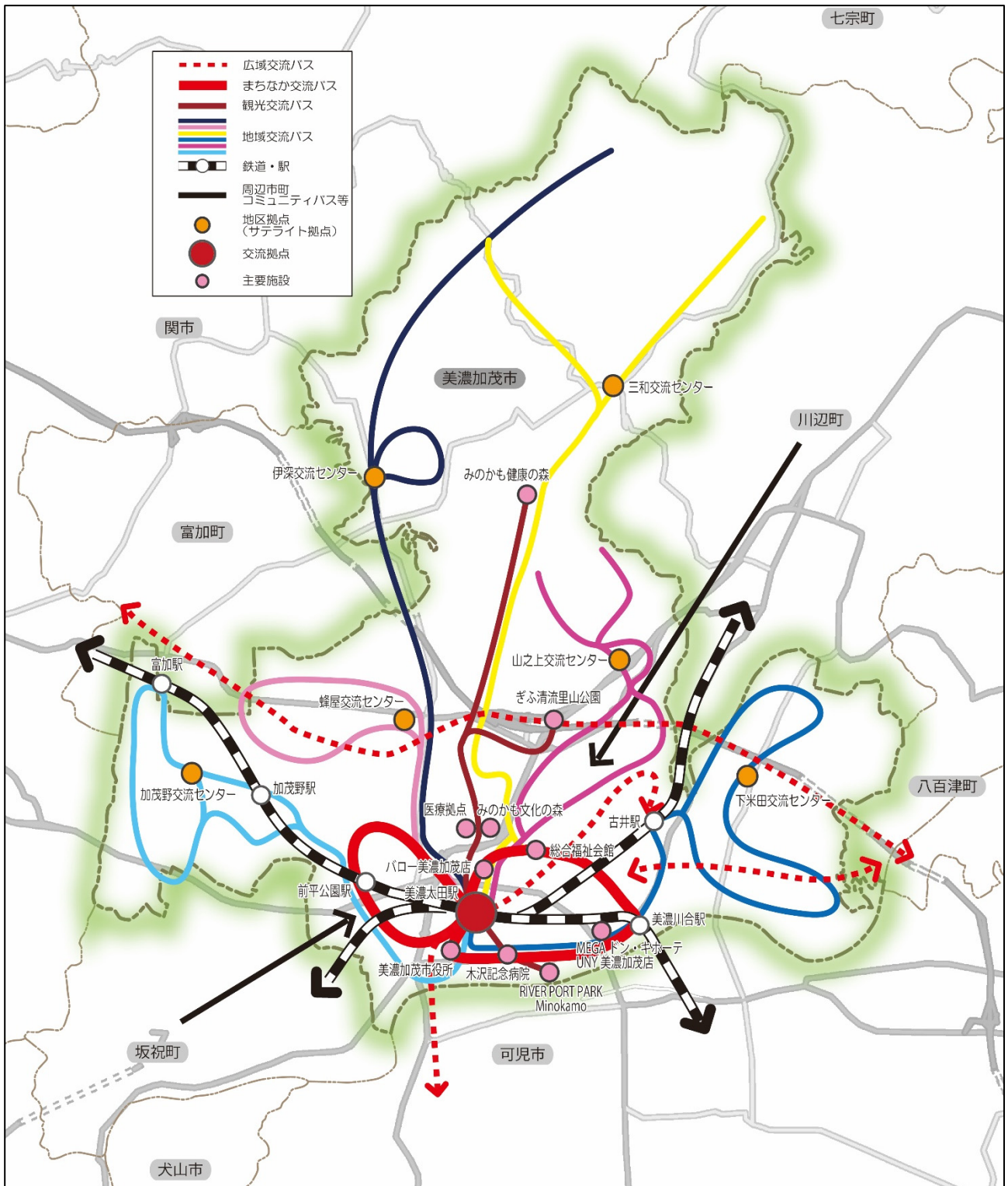
基本方針 4

地域の愛着ある公共交通の維持・活性化に向けた多様な主体が連携した取り組みを推進します

【公共交通ネットワーク形成の方針】

- 鉄道及び広域交流バスはニーズに応じたサービスを確保します。
- まちなか交流バスは、美濃太田駅や主要な医療・商業施設等を循環することで、生活の利便性を確保します。
- 観光交流バスは、市内の観光施設を連絡し、これらを活用した市民の健康増進に寄与するとともに、市外からの観光ニーズに対応する路線を確保します。
- 地域交流バスは、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。
- 美濃太田駅を多様な交通手段相互が連携する交流拠点として位置づけ、乗り継ぎや交流拠点機能を充実します。

図 6-2 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以下に示します。

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	J R 高山本線 J R 太多線 長良川鉄道越美南線
	広域交流バス	- 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。 - 鉄道やまちなか交流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。	交通事業者 美濃加茂市	都市間高速バス 東鉄バス八百津線 あい愛バス (古井駅ー可児川駅線)
	まちなか交流バス	- 美濃太田駅を中心としたまちなかの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、広域交流バス、地域交流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。 - 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や行き帰りの利便性を踏まえ設定します。	美濃加茂市	あい愛バス (まちなかぐるっと線)
	観光交流バス	- 美濃太田駅を中心として、南北に分布する市内の観光施設を連絡する路線とします。 - 鉄道、広域交流バス、地域交流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。 - 運行頻度や運行時間帯は、主要目的施設の利用時間帯や行き帰りの利便性を踏まえ設定します。	美濃加茂市	あい愛バス (3公園連絡線)
地域交流バス		- 各地域と美濃太田駅を直接結ぶ路線とします。 - 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。 - まちなか交流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 (上記以外の路線)
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、公共交通軸や地域交流バスが運行していない地域や時間帯における移動ニーズに対応する補完関係を構築します。	交通事業者	タクシー

※東鉄バス八百津線については、事業者や関係市町と連携して機能の維持・確保に取り組めます。

④交流拠点整備・運賃設定の考え方

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以下に整理します。

◆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に関する留意点を以下に示します。

- 鉄道駅やバス停における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づくりに配慮します。

◆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、広域交流バスやまちなか交流バス、観光交流バスと地域交流バスによる乗継環境の確保に関する留意点を以下に示します。

<乗り継ぎへの配慮>

- まちなか交流バス及び観光交流バスと地域交流バスが一体的に機能することで、利用ニーズの高い市内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、それぞれの路線の乗り継ぎにおいては、バス路線相互の乗り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^{※1}、サイクル&バスライド^{※2}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）との乗り継ぎが行えるように配慮します。

<乗継案内、情報提供>

- 乗り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。

<乗り継ぎ抵抗の軽減>

- 広域交流バスやまちなか交流バスから地域交流バスへ乗り継ぐ際、極力短い時間で乗り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。
- 乗り継ぎにより運賃負担が増大しないように留意します。

※1：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

※2：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

運賃体系は、以下の考え方に基づく検討及び調整を行い、適切な運賃を設定します。

- 広域交流バス（あい愛バスを除く）は、現状と同様、対キロ制運賃とします。
- あい愛バスは、一体となって市内の移動のしやすさを確保するため、現状と同様、均一運賃とします。
- あい愛バスにおいては、乗り継ぎ抵抗負荷の軽減を図るため、可能な限り低廉な運賃設定するとともに、乗り放題定期券の発行を継続します。

表 6-3 運賃設定の考え方

機能分類	役割を担う交通機関	運賃体系
公共交通軸	鉄道 広域交流バス（都市間高速バス、路線バス）	・対キロ制運賃
	広域交流バス（あい愛バス） まちなか交流バス（あい愛バス） 観光交流バス（あい愛バス）	・均一運賃
	地域交流バス	・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

前網形成計画に基づき、これまでに様々な利用促進策を実施しており、公共交通の利用者が着実に増加している状況にあります。この傾向を継続的なものとするため、本計画においても引き続き、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。

表 6-4 公共交通の利用促進策一覧

(1) 先端技術を取り入れた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 ・ 駅やバス停でのデジタルサイネージを用いた情報提供 ・ 各種イベント時におけるバスPRブースの設置 ・ 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・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 ・ 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 ・ 標準的なバス情報フォーマット（GTF S）の継続的な運用・活用 ・ 車両位置情報サービス「MOQUL」の運用・活用	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 ・ 運賃のキャッシュレス支払い方法の継続 ・ 乗り放題定期券の継続発行 ・ ウォーキングイベント等とのタイアップ企画切符の導入	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 ・ 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	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 ・ 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 ・ 乗継拠点等における乗り継ぎ・待合環境の改善 ・ 拠点駅の待合環境の整備 ・ 各拠点における賑わいの創出	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
①関係団体との連携による公共交通の利用促進 ・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	行政 関係団体	関係団体の支援の下、行政が主体的に実施
②企業と連携した取り組み ・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 ・あい愛バスをモチーフとした菓子の製造・販売	行政 関係団体	関係団体の支援の下、行政が主体的に実施
③市民による各種活動の実施 ・「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 ・バスに乗って参加したくなるイベントの提案・参加（スタンプラリー等） ・バス車内での歴史・観光案内 ・駅やバス停周辺の清掃、緑化などの環境整備	市民 行政	市民と行政の連携の下、実施

図 6-3 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

公共交通を活用したイベントの開催事例：あい愛バススタンプラリー

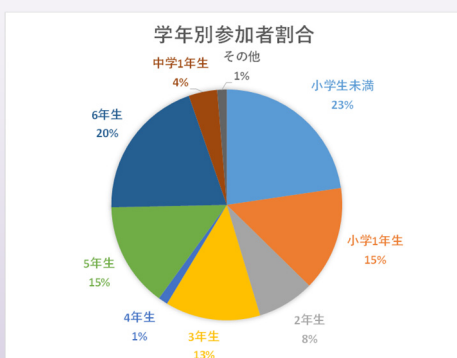
【岐阜県美濃加茂市 あい愛バス】

地域懇談会（おしゃべり喫茶）において提案された企画を、夏休みの子供イベントとして実施し、あい愛バスに対する関心や愛着を高めています。

＜参加者数＞

延べ 95 人

（4回参加のコンプリート達成者は 18 人）



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)



北野樹塚車両基地見学会

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実現に向け、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、各主体の代表者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り、便利に移動できる公共交通を育む、あい愛バスファンクラブ（仮称）の体制を整えるとともに、連携を強化することで、地域住民・行政・交通事業者が三位一体となった公共交通の維持・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あい愛バスファンクラブ（仮称）の役割をまとめます。

表 6-5 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会とあい愛バスファンクラブ（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	- 各主体の代表者より構成する。 - あい愛バスファンクラブ（仮称）で議論され提案された意見について、検討・承認する。 - 公共交通全体の計画・事業の推進、計画の進捗管理、実施状況の点検・評価等を実施する。	- 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） - 行政（国、県、市等）
あい愛バス ファンクラブ （仮称）	- 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、健寿会（老人クラブ）、子ども会等の地域住民により組織された団体や協力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。 - 美濃加茂市地域公共交通活性化協議会における地域公共交通の評価結果や、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・ダイヤ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。	【活動主体】 - 地域住民 - 地域団体 【支援団体】 - 行政（主に市） - 交通事業者（鉄道、バス、タクシー）

なお、あい愛バスファンクラブ（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、各実施主体が進捗管理等を行うものとします。

表 6-6 事業実施スケジュールと実施主体

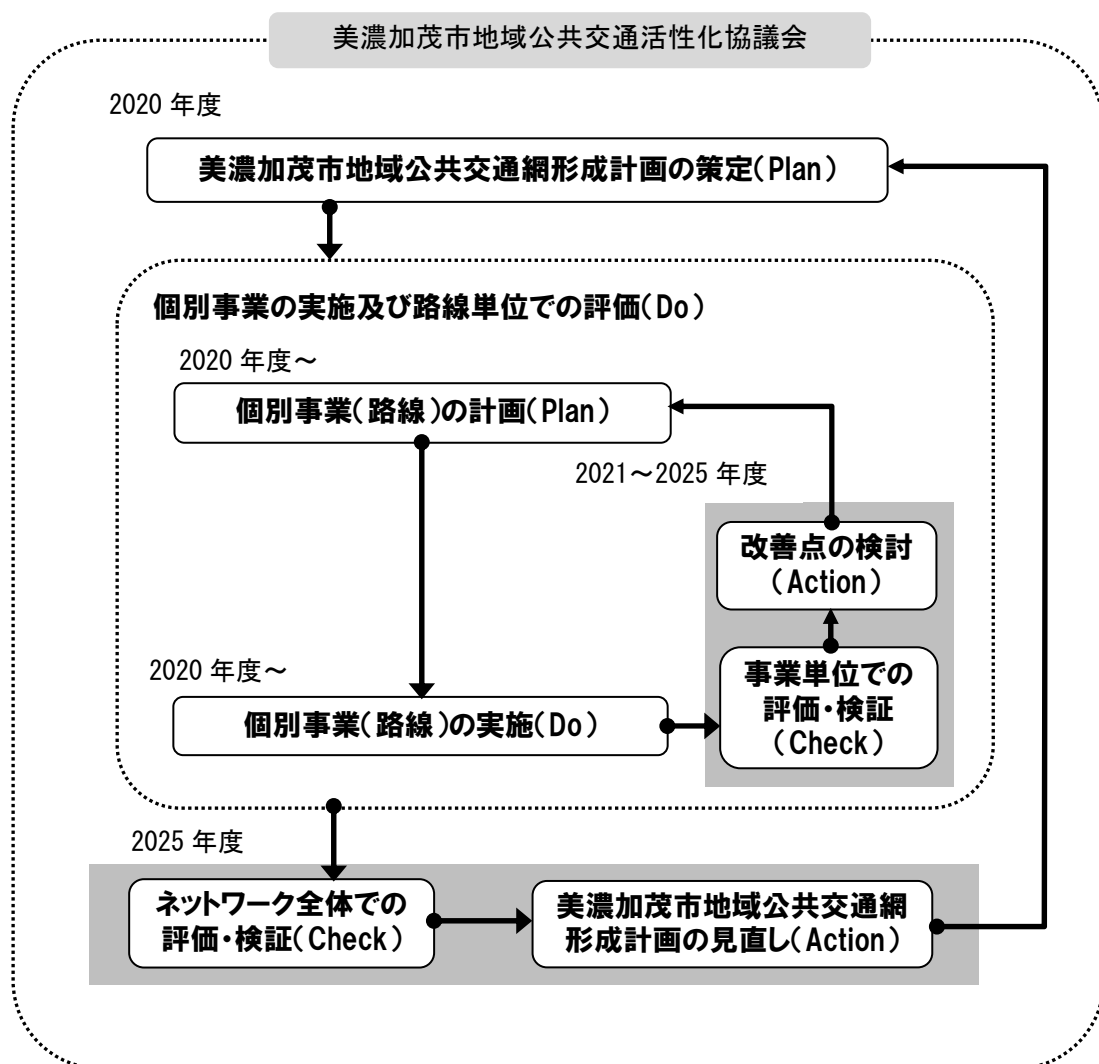
事業名		内容	実施予定年度												実施主体	該当する基本方針
			2020年		2021年		2022年		2023年		2024年		2025年			
			上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
1) 公共交通ネットワークの形成	(1) 鉄道の継続運行	JR高山本線、太多線（適正なサービスの提供）	← 継続運行 →												交通事業者	基本方針1 基本方針2 基本方針3 基本方針4
		長良川鉄道越美南線（適正なサービスの提供）	← 継続運行 →												美濃加茂市・交通事業者	
	(2) 広域交流バスの再編	八百津線（路線及び運行本数の見直し）	← 検討・実施 →												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	
	(3) まちなか交流バスの運行	あい愛バス（適正なサービスの提供）	← 継続運行(適宜見直し) →												住民・美濃加茂市・交通事業者	
	(4) 観光交流バスの運行	あい愛バス（3公園連絡線の導入）	← 運行開始(適宜見直し) →												美濃加茂市・交通事業者	
	(5) 地域交流バスの運行	あい愛バス（適正なサービスの提供）	← 継続運行(適宜見直し) →												住民・美濃加茂市・交通事業者	
2) 公共交通の利用促進策	(1) 先端技術を取り入れた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	基本方針4
		②あい愛バスファンクラブ（仮称）の開催	← 開催準備・検討 → 継続的開催 →												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で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。
- ・路線単位での評価は、次頁に示す評価指標を参考に、地域公共交通活性化協議会において実施します。また、公共交通ネットワーク全体の評価・検証及び改善策の検討についても、地域公共交通活性化協議会で行います。
- ・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。

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) 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、2020年度から毎年実施する路線単位での評価・検証と本計画の2025年度（目標年次）に実施するネットワーク全体での評価・検証を実施します。

表 7-1 路線単位での評価・検証における評価指標

路線		目標値 [R7]	現況値 [H29・R1]
JR 高山本線・太多線		170 万人	1,324,562 人
長良川鉄道 越美南線			331,055 人
東鉄バス 八百津線		1.4 万人	14,455 人
あい愛バス	まちなかぐるっと線	12.4 万人 なお、あい愛バスは年間 利用者数 15 万人を努力目 標として掲げています	16,072 人
	文化の森・公園線		4,871 人
	あまちの森・しょうよう線		18,539 人
	むくの木・そうきち線		14,828 人
	フルーツ線		12,533 人
	さとやま線		10,168 人
	ほたる線		7,394 人
	古井駅—可児川駅線		17,552 人

※目標値については P64, 65 を参照

第2次美濃加茂市地域公共交通網形成計画

策 定：令和2年9月

作 成：美濃加茂市地域公共交通活性化協議会