

美濃加茂市地域公共交通計画 (案)

令和8年3月

美濃加茂市地域公共交通活性化協議会

目 次

第1章 趣旨と位置づけ	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 公共交通の効果	1
3. 計画の位置づけ	2
4. 計画の区域	3
5. 計画の期間	3
第2章 地域公共交通の現状	4
1. 公共交通を取り巻く環境	4
2. 公共交通の利用状況・利用者ニーズなど	6
3. 公共交通の利用実態およびニーズに係る調査・分析	10
第3章 前計画の評価・検証	12
1. 前計画の概要	12
2. 前計画の事業および実施状況	13
3. 前計画の目標の達成状況	16
4. 前計画における課題の検証	17
第4章 公共交通の課題整理	18
第5章 計画の基本的な考え方	19
1. めざす交通将来像と目標	19
2. めざす地域公共交通ネットワーク	20
第6章 目標達成のために行う事業	23
1. 事業体系	23
2. 事業内容	24
3. 事業スケジュール	34
第7章 計画の達成状況の評価	35
1. 評価指標の設定	35
2. 毎年のモニタリング評価	38
3. 評価スケジュール	39
用語集	40

第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の趣旨

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とどまらず、コミュニティづくり、健康増進、環境保全、賑わい創出等、他分野にわたる効果が期待されています。公共交通の及ぼす影響についてはさまざまな研究がされており、自家用車と比較し、歩行量が増えることによる健康増進・医療費削減、二酸化炭素排出量の削減による環境保全、移動時間の有効活用等、さまざまなメリットがあるとされています。本市がめざす“いつまでも健康で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言えます。

本市では、平成28年に「美濃加茂市地域公共交通網形成計画」、令和2年に「第2次美濃加茂市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通事業者等と連携し、最新技術の活用も図りながら、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してきました。

第2次計画の計画期間が令和7年度で満了することに伴い、次期計画として「美濃加茂市地域公共交通計画」を策定することとしました。

2. 公共交通の効果

(1) 安心安全

本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難しくなります。近年増加する高齢者による自動車事故に対し、自動車を利用しなくても移動できる環境を整備することで、免許返納者が増加し、交通事故のリスク軽減につながります。

(2) 健康増進

公共交通を利用するためには、自宅からバス停や駅への移動が必要となるため、自家用車での移動と比較し歩行量が増加します。歩行量の増加は、生活習慣病の予防・改善、ストレス軽減、認知機能維持、骨粗しょう症予防等につながります。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」によると、0.065～0.072円/歩/日の効果があるとされており、1日1,500歩、歩行量が増えることで年間約35,000円の医療費抑制効果があるとされています。

(3) 環境保全

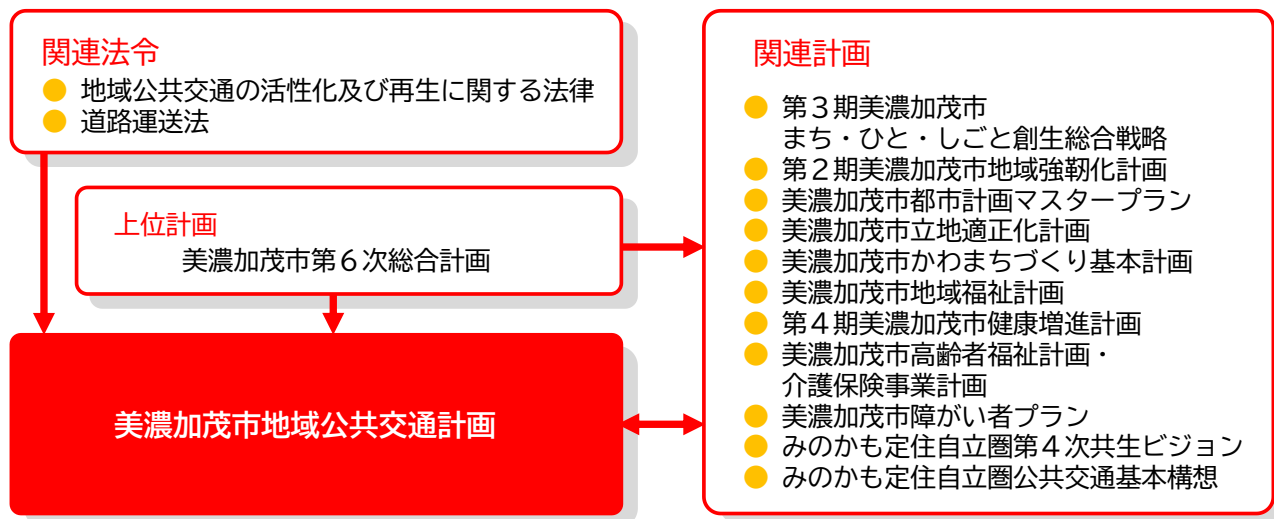
地球温暖化の原因の一つにCO₂等の温室効果ガスが挙げられます。国土交通省ホームページによると、人ひとりを1km運ぶのに排出されるCO₂は、自家用乗用車と比較し、バスは1/3程度、鉄道は1/7程度とされており、公共交通の利用は地球規模の環境保全につながります。

3. 計画の位置づけ

美濃加茂市地域公共交通計画は、市のめざすべき交通将来像の中で公共交通が果たすべき役割と公共交通の活性化および再生に向けた取り組みを定めた計画であり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。

また、美濃加茂市第6次総合計画を上位計画、以下に示す計画等を関連計画として策定します。

計画の位置づけ



- 美濃加茂市第6次総合計画では、「ウォーカブルシティミノカモ～すべての健康のために歩き続けるまち～」を掲げ、健康な心、体、社会の実現をめざしており、公共交通は健康な移動手段として重要となっています。

美濃加茂市第6次総合計画「基本構想」



- 美濃加茂市立地適正化計画では、市内の誰もが便利で快適に暮らすことができる「コンパクト・プラス・ネットワークのまち」をめざしています。

美濃加茂市立地適正化計画「立地適正化に関するまちづくりの基本的な考え方」

“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

まちの中心部や主要な鉄道駅周辺〈コンパクトエリア（都市拠点、文教交流拠点、医療拠点）〉に都市機能や生活利便機能の集約を図りながら、各地区（居住地）との間をコミュニティバスを主とした公共交通で結び〈ネットワーク〉、市内の誰もが便利で快適に暮らすことができるまちをめざします。

4. 計画の区域

美濃加茂市全域

なお、近隣市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

5. 計画の期間

令和8年度～令和12年度（5年間）

なお、公共交通を取り巻く環境の変化に応じて、計画は随時見直します。

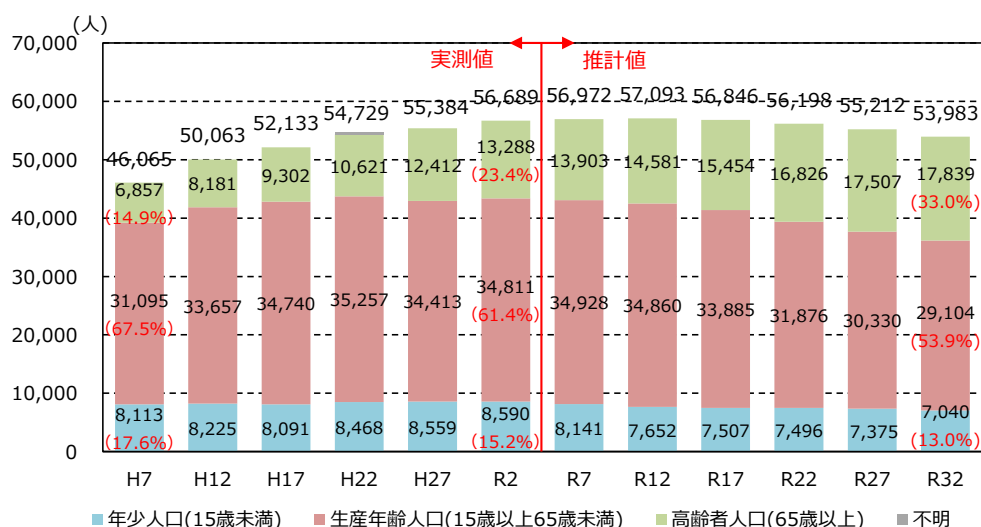
第2章 地域公共交通の現状

1. 公共交通を取り巻く環境

(1) 人口

- 本市の人口は年々増加しており、令和2年には56,689人となっていますが、令和12年をピークに減少傾向となる予測です。
- 令和2年までの人口の推移の状況は地区によって異なり、市南部では増加傾向、市北部では減少傾向となっています。一方、高齢化率は地区による違いはあるものの、すべての地区で進行しており、市全体で高齢者の増加が見込まれています。

年齢3区分別人口の推移

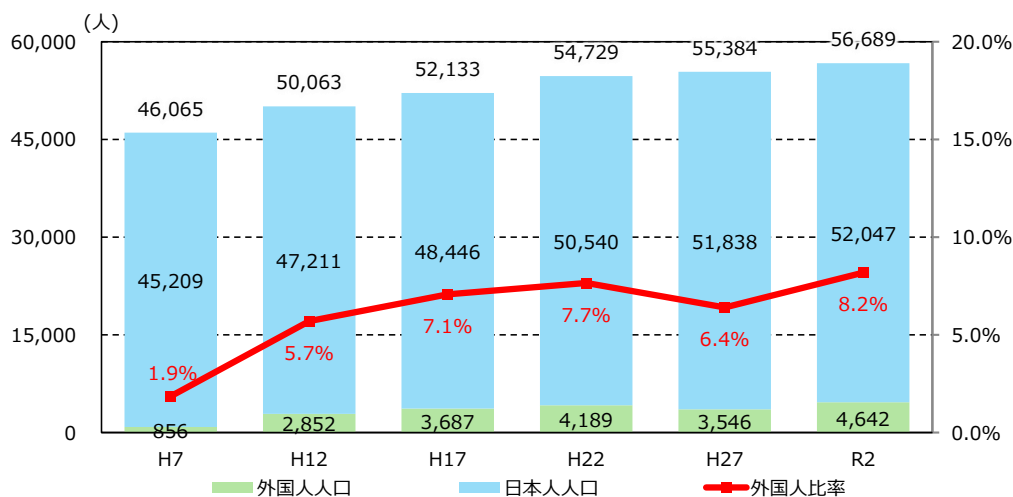


出典：H7～R2国勢調査、国立社会保障・人口問題研究（2023年推計）

※グラフ中の（ ）内は総人口に占める割合を示す

- 本市における外国人人口は増加傾向で、令和2年には4,642人で外国人比率が8.2%となっています。

外国人比率の推移

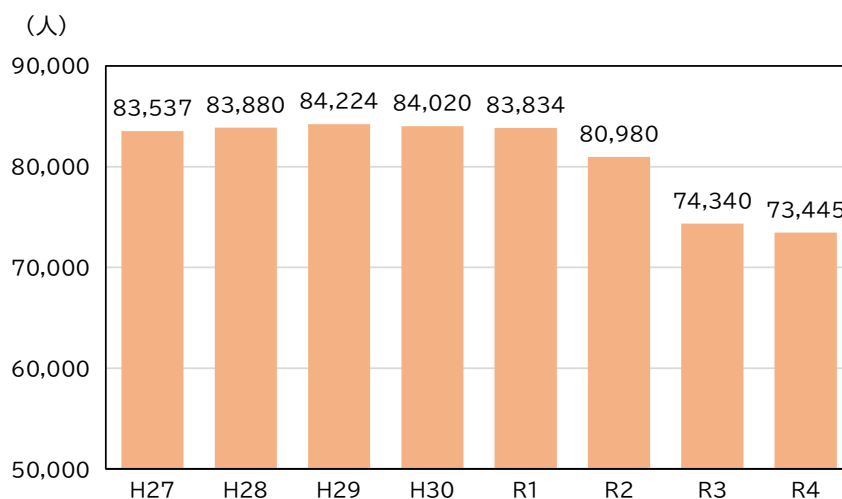


出典：H7～R2国勢調査

(2) 交通事業者を取り巻く環境

- バス・タクシーの運転手不足が深刻化し、今後の公共交通の維持が困難になりつつあります。
- 同じサービスを提供する場合でも、運行経費は年々増加しています。

乗合バス年度別運転手数



出典：日本のバス事業2023、2024（日本バス協会）

(3) 社会情勢の変化

- AI技術や自動運転などの交通DXや、環境にやさしい車両などの交通GXといった交通に関するさまざまな先進技術が全国で利用されはじめています。

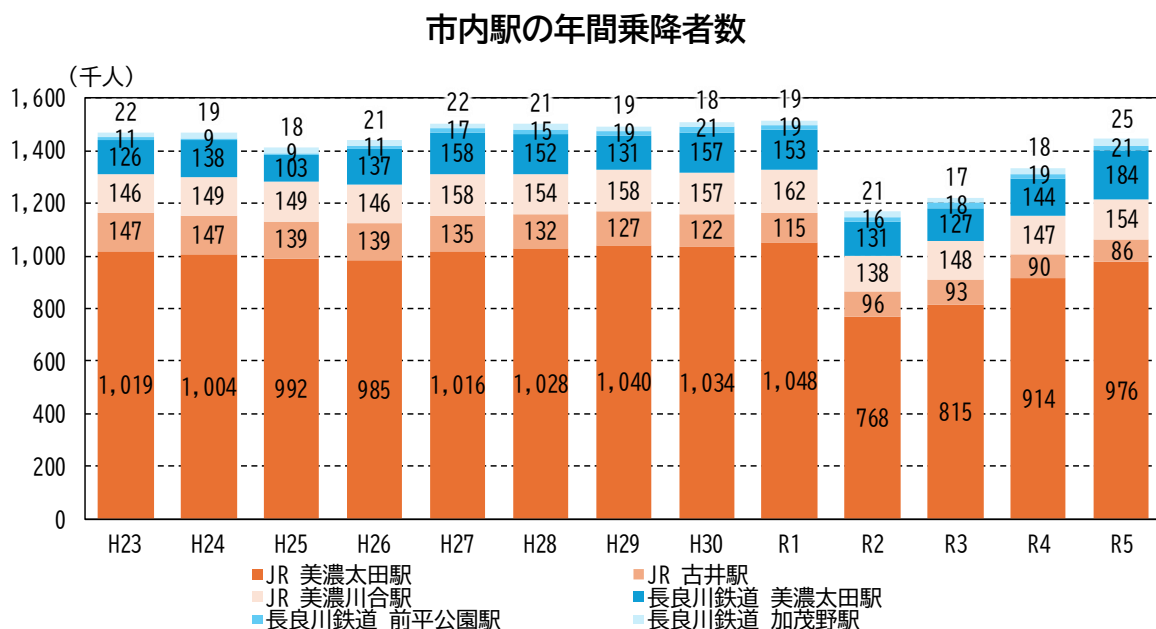
公共交通のDX化・GX化の事例



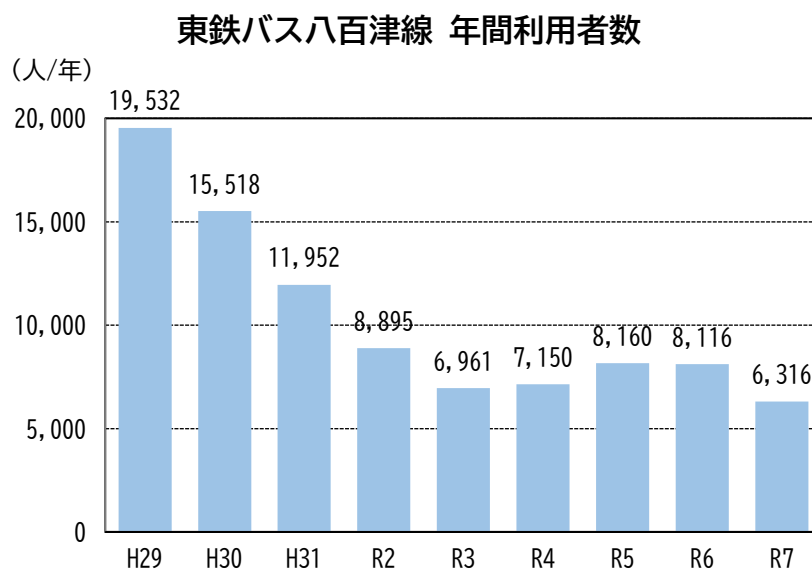
出典：交通DX・GXによる経営改善支援事業（国土交通省）

(2) 利用実態

- 鉄道の利用者数は横ばい傾向となっています。
- 令和2年度にはコロナ禍の影響で特にJR美濃太田駅の利用者数が落ち込んだものの、その後コロナ禍以前の水準に戻りつつあります。



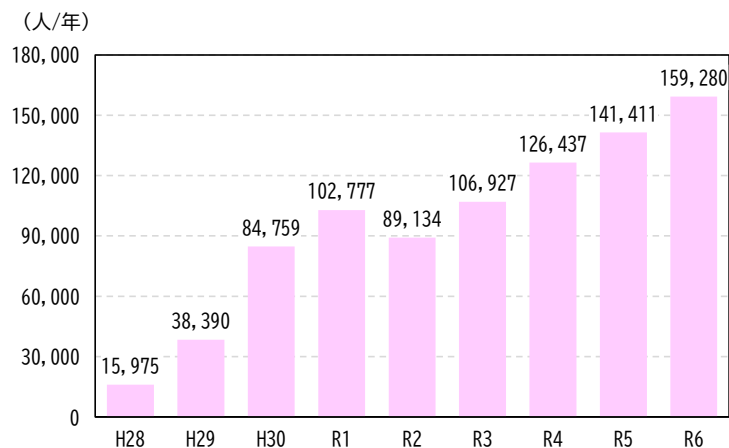
- 東鉄バス八百津線は令和3年度まで一貫して減少し、令和4年度から令和6年度にかけてはやや回復傾向にありましたが、令和7年度には減少に転じています。



出典：東鉄バス資料（バス事業年度集計：10月～9月）

- あい愛バスは平成29年10月の路線再編以降、利用者が大きく増加しています。
- 令和2年度にはコロナ禍の影響で利用者数が落ち込んだものの、その後は回復し、令和6年度は一日あたり440.0人の利用があります。

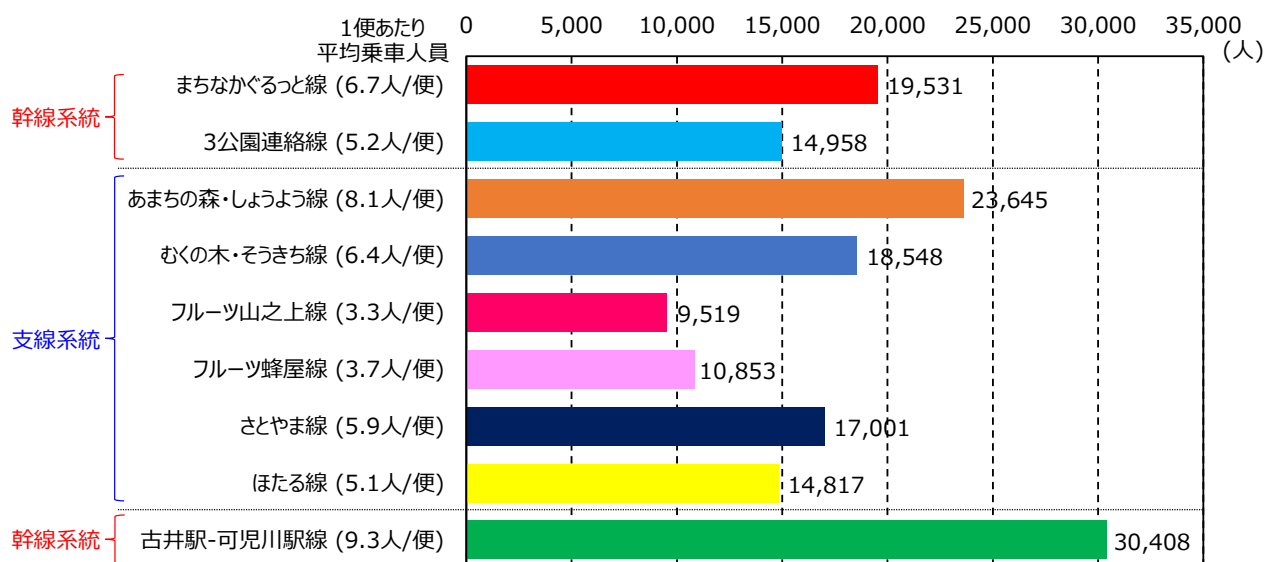
あい愛バス年間利用者数の推移



出典：あい愛バス乗降データ（年度集計）

- あい愛バスの支線系統は、路線によって需要の大きさが異なるものの、1日8便の同水準で運行されています。
- 市内の主要な観光レクリエーション施設を経由する3公園連絡線は、他の幹線系統と比較して利用者数が低迷しています。

あい愛バス路線別年間利用者数

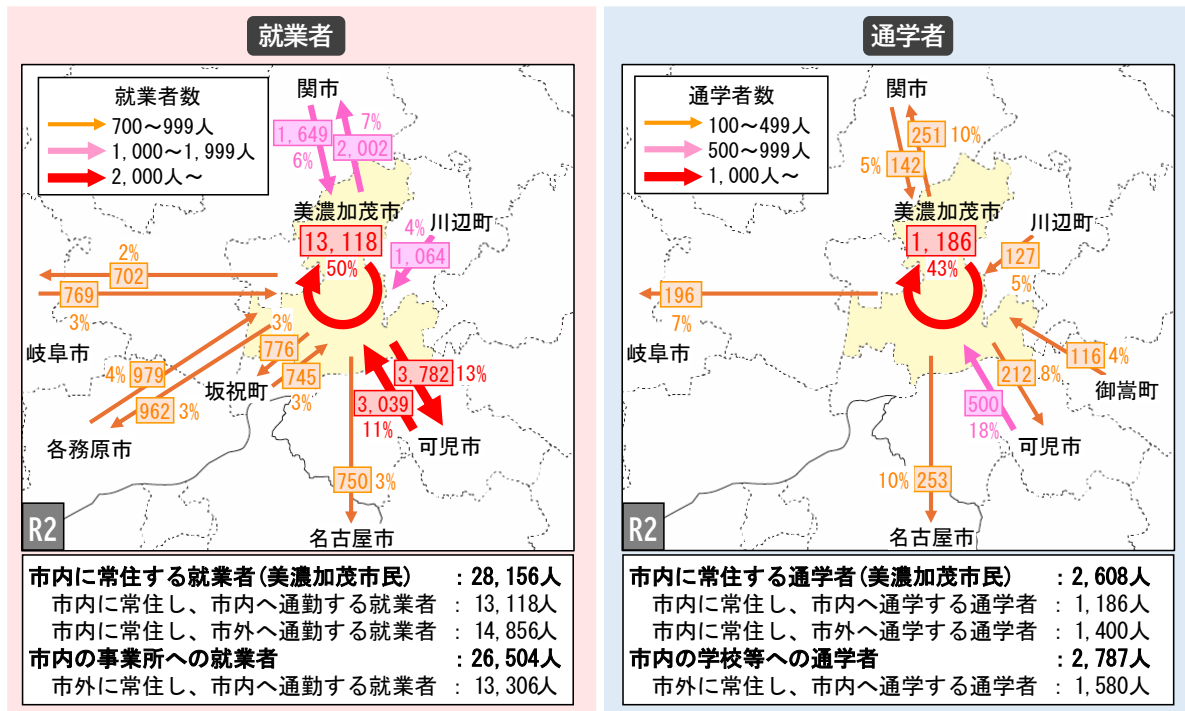


出典：あい愛バス乗降データ（令和6年4月～令和7年3月）

(3) 広域的な移動実態

- 本市に住む通勤者の50%、通学者の57%は市外へ通勤通学しています。
- 本市はみのかも定住自立圏の中心都市であり、加茂郡内から本市への通勤通学も比較的多く、日常生活において広域移動が多くなっています。

通勤・通学流動



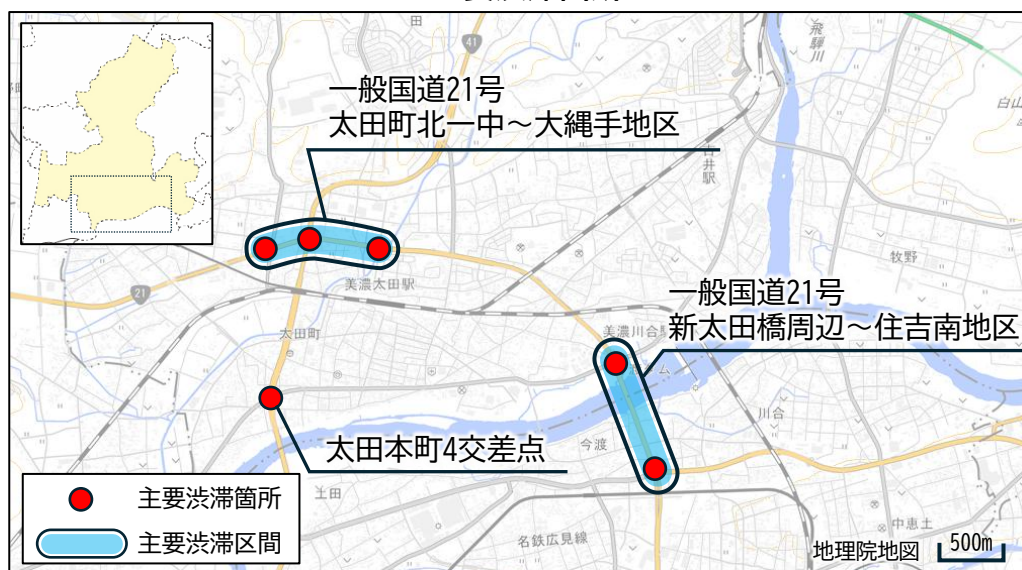
※15歳以上の就業者数(就業者数700人以上を記載)及び通学者(通学者数100人以上を記載)
 ※市内に常住する就業者・通学者、及び市内の事業所・学校等への就業者・通学者の中には不明が含まれます。

出典：R2国勢調査

(4) 渋滞の状況

- 本市南部では、日常的に渋滞が発生している箇所があり、国道21号や国道41号の一部箇所が「主要渋滞箇所」や「主要渋滞区間」に選定されています。

主要渋滞箇所



出典：中部地方整備局「岐阜県内主要渋滞箇所一覧図（令和7年8月21日時点）」より作成

3. 公共交通の利用実態およびニーズに係る調査・分析

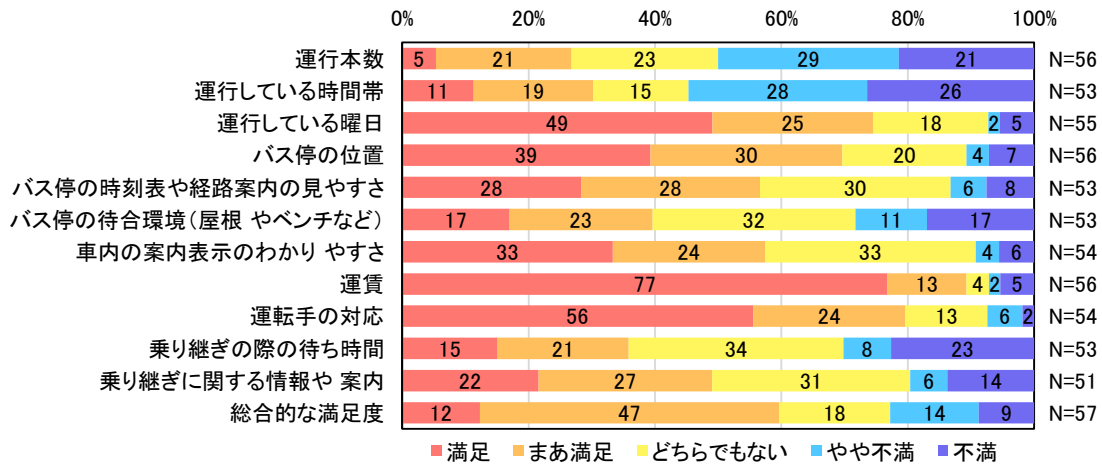
(1) 調査概要

調査項目	調査概要
住民アンケート	<p>■調査対象：15歳以上の住民 3,300人（住民基本台帳から無作為抽出）</p> <p>■回答数：1,106票（回答率33.5%）</p>
高校生アンケート	<p>■調査対象：加茂高校、加茂農林高校、美濃加茂高校、八百津高校の生徒 2,503人</p> <p>■回収数：897票、回収率35.8%</p>
高校生保護者アンケート	<p>■調査対象：加茂高校、加茂農林高校、美濃加茂高校、八百津高校生の保護者 2,503人</p> <p>■回収数：452票、回収率18.1%</p>
バス利用者アンケート	<p>■調査対象：あい愛バス利用者</p> <p>■回収数：62票</p>
施設利用者ヒアリング	<p>■調査対象：MEGAドン・キホーテUNY美濃加茂店、中部国際医療センター、総合福祉会館、古井駅、美濃太田駅利用者</p> <p>■回収数：287人</p>
観光施設ヒアリング	<p>■調査対象：ぎふ清流里山公園</p> <p>■回収数：80人</p>
人流データ分析	<p>■調査期間：令和5年11月13日(月)～11月26日(日)</p> <p>■調査対象：期間中に本市および加茂郡内に一度でも滞在した人 4,567人(50,191トリップ)</p>

(2) 調査結果まとめ

- バス利用者アンケートにおける総合的な満足度は59%で、「運賃」や「運転手の対応」の満足度が高くなっています。
- 一方「運行時間帯」や「運行本数」の満足度が低くなっています。

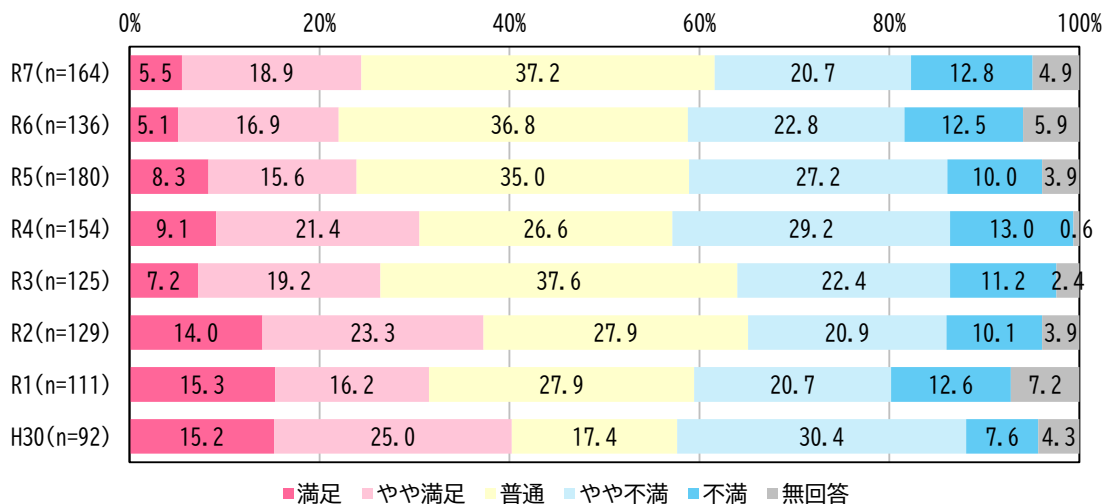
あい愛バスに係る満足度



出典：令和6年度バス利用者アンケート

- あい愛バスの利用しやすさの満足度（満足とやや満足を足した値）は、路線再編直後の平成30年は40.2%となっていました。その後減少傾向で令和7年度は24.4%となっています。

あい愛バスの利用しやすさの満足度



出典：令和7年度市民満足度調査

第3章 前計画の評価・検証

1. 前計画の概要

本市では、まちづくりとの連携を図りながら、誰もが使いやすい公共交通を実現するため、令和2年9月に第2次美濃加茂市地域公共交通網形成計画を策定しました。計画の概要は以下のとおりです。

計画の区域	美濃加茂市全域
計画の期間	令和2(2020)年度～令和7(2025)年度の6年間
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
計画の目標	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

2. 前計画の事業および実施状況

前計画の事業および実施状況は以下のとおりです。

(1) 公共交通ネットワークの形成

事業名	内容	実施状況と取り組みの効果	
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)	・ JR高山本線、太多線ともに、継続して運行中。	○
	長良川鉄道越美南線 (適正なサービスの提供)	・ 継続して運行中。	○
2) 広域交流バスの再編	東鉄バス八百津線 (路線および運行本数の見直し)	・ 運行本数の減少や、可児駅前発着系統の発着地を八百津町ファミリーセンター前から可茂特別支援学校前に変更などの見直しを実施。(R3) ・ 中部国際医療センターへの延伸。(R4) ・ 八百津町と連携事業として、東鉄バス八百津線の費用負担(協調支援)を開始。(R5)	○
	都市間高速バス (路線の見直し)	・ 岐阜バス高速新宿線について、美濃中濃庁舎および関市役所への経由を廃止し、美濃加茂ぎふ清流里山公園バス停を美濃太田駅北口に移設。(R5.6)	○
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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ まちなかぐるっと線に西回り区間の新設、3公園連絡線の導入、フルーツ線をフルーツ山之上線、フルーツ蜂屋線の2つに分けて再編成を実施。(R2.10) ・ 3公園連絡線「中部国際医療センター」、フルーツ山之上線「五徳」バス停新設、乗り継ぎ改善のためのダイヤ改正。(R4.1) ・ さとやま線・ほたる線「中部国際医療センター」バス停新設、乗り継ぎ改善のためのダイヤ改正を実施。(R4.8) ・ バス停の追加、遅延解消、乗り継ぎ改善のためのダイヤ改正を実施。(R6.4) ・ スマートフォン決済「LINE PAY(R7.4にサービス終了)」「PayPay」に続き「au PAY」「d払い」を導入。(R6.4) ・ あい愛バス車内のクリスマス装飾を実施。 	○
4) 観光交流バスの運行	あい愛バス (3公園連絡線の導入)		
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)		

(2) 公共交通の利用促進策

事業名	内容	実施状況	
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	・継続的に市内の3高校にPRチラシを配布。(R3)	○
	②分りやすい公共交通案内	・定期券および回数券をスマートフォンアプリを使って購入、利用ができるシステムQUICK RIDE（クイックライド）を導入。(R4.10) ・美濃加茂市LINE公式アカウントの運用を開始し、路線図や時刻表等の公共交通の情報を確認できるようにした。(R5.10)	○
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	・ワクチン接種利用無料回数券の配布。(R4) ・乗り継ぎの運賃負担軽減を図るため「1日乗車券」を導入。(R6年度の販売実績103件、利用実績346件)(R6.4) ・選挙期間や市民まつりに合わせて無料乗車日「あい愛バスに親しむ日」を開催。(毎年開催) ・障がい者手帳アプリ「ミライロID」による割引適用を導入。(R5.3)	○
	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や免許返納者に対する優遇措置の実施。(計画改定前から継続実施) ・「あい愛バス利用資格証明書（無料利用者用）」を導入。(R5.3)	○
	③市民サポーター制度の導入の検討	・実施なし	×
	④待合・乗継・乗降環境の改善	・美濃太田駅の待合場所の案内パネルを更新。(R6.4) ・熱中症対策として美濃太田駅南口の待合場所に扇風機を設置。(R6) ・バス停の追加、遅延解消、乗り継ぎ改善のためのダイヤ改正を実施。(R6.4)	○

事業名	内容	実施状況	
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	<ul style="list-style-type: none">・市民まつりにてあい愛バス利用促進イベントを開催。（毎年開催）・あい愛バス20周年記念企画「バス停カードをあつめよう」を実施。（R3.1）・あい愛バスフォトコンテストを実施。（R3.7）・みのかも文化の森にて「バス停からの小さな旅」展を開催。（R4.3）・えきNightにてあい愛バス利用促進イベントを開催。（R7.8）	○
	②企業と連携した取り組み	<ul style="list-style-type: none">・あい愛バス停名ネーミングライツ事業にて1企業と5年契約。（R7.9）	○
	③市民による各種活動の実施	<ul style="list-style-type: none">・加茂高校によるあい愛バスポイントカードの発行企画を実施。（R5.11）・利用促進策を募る懇談会で提案されたアイデア「あい愛バススタンプラリー」を中学生以下を対象に夏休み期間に実施。・出前講座「あい愛バス」乗り方教室を開催。（毎年開催）・あい愛バス地域懇談会を開催。（毎年開催）・岐阜県立国際たくみアカデミーにてあい愛バスの利用説明を実施。（毎年開催）	○

（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

事業名	内容	実施状況	
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	・ 毎年開催。	○
	②あい愛バスファンクラブ(仮称)の開催	・ 実施なし	×

（4）評価および推進体制

事業名	内容	実施状況	
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	・あい愛バスに関するアンケートの実施。 (毎年実施)	○

3. 前計画の目標の達成状況

【計画全体の目標】 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

評価指標		基準値 (R1)	目標値 (R7)	実績値 (R7)	達成 状況
年間利用者数	鉄道 (市内駅乗車人数)	165.6万人	170万人	144万人 (R5)	×
	路線バス (東鉄バス八百津線)	14,000人	14,000人	6,316人	×
	あい愛バス	102,000人	124,000人	169,592人	○

※年間利用者数の集計は、鉄道が4月～3月、路線バスとあい愛バスが10月～9月

- 鉄道の利用者数は、令和2年度にコロナ禍の影響で特にJR美濃太田駅の利用者数が落ち込み、徐々に回復傾向にあるものの完全には回復していないため、目標値を下回っています。
- 東鉄バス八百津線の利用者数は、令和3年度までは年々減少し、その後令和6年度にかけて回復に転じたものの、令和7年度には再び減少し、目標値を下回っています。
- あい愛バスの利用者数は、令和2年度にコロナ禍の影響で前年を下回ったものの、その後は年々増加しており、目標値を達成しました。

【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

評価指標		基準値 (R1)	目標値 (R7)	実績値 (R6)	達成 状況
乗り継ぎに関する不満割合	待ち時間	29.7%	28%未満	28.6%	×
	情報や案内	15.9%	14%未満	17.9%	×

- 乗り継ぎの際の待ち時間についての不満割合は、令和元年の基準値よりは低くなっているものの、目標を達成できませんでした。
- 乗り継ぎに関する情報や案内についての不満割合は、令和元年の基準値よりも高くなっており、目標値を達成できませんでした。

【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

評価指標	基準値 (R1)	目標値 (R7)	実績値 (R6)	達成 状況
公共交通の利用割合	30.0%	35%以上	26.3%	×

- 公共交通の利用割合は、令和元年の基準値よりも低くなっており、目標値を達成できませんでした。

【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

評価指標	基準値 (R1)	目標値 (R7)	実績値 (R6)	達成 状況
主要観光施設入込客数	110万人	110万人以上	109万人	×

- 主要な観光施設における入込客数については、令和元年の基準値よりも低くなっており、目標値を達成できませんでした。

【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

評価指標	基準値 (R1)	目標値 (R7)	実績値 (R7)	達成 状況
あい愛バス運行に係る利用者一人当たりの行政負担額※	1,204円	1,204円以下	1,074円	○
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	2件	2件以上	28件	○

※行政負担額の集計は、10月～9月

- あい愛バス運行に係る利用者一人当たりの行政負担額は、利用者数の増加に伴って年々下がっており、令和5年度までは目標値を上回っていましたが、令和7年度に目標値を達成しました。
- 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は、令和7年度には28件と目標値を大きく上回り達成しました。

4. 前計画における課題の検証

前計画の事業実施状況や目標達成状況からみた課題を以下に示します。

- あい愛バスの利用者数は増加傾向にあり、年間利用者数や利用者1人あたりの行政負担額は目標を達成しましたが、乗り継ぎに関する不満割合は達成できていないため、乗り継ぎ利便性の向上を図る必要があります。
- 路線バス(東鉄バス八百津線)は利用者が大きく減少しており、今後の持続可能な広域公共交通の確保について検討する必要があります。
- 観光施設入込客数は概ね目標値に達しており、引き続き観光部局とも連携し、公共交通の利用促進を図る必要があります。
- 地域住民等と連携した取り組みは、目標値を達成しており、引き続きバスと触れ合う機会を創っていく必要があります。

第4章 公共交通の課題整理

利用実態およびニーズに係る調査・分析の結果等から明らかとなった本市における地域公共交通の課題は以下のとおりです。

課題1 通学・高齢者等の移動手段の確保

- あい愛バス等の公共交通機関は、車を利用できない高校生の通学や高齢者等の日常生活に必要不可欠であり、今後も維持していく必要があります。
- 人口や需要等、各地域に適した公共交通を確保する必要があります。
- 交通空白の解消のため、デマンド型交通等の新たな運行形式の導入を検討する必要があります。

課題2 広域移動ニーズへの対応

- 日常生活での市境を越えた移動の需要が大きいことから、都市間交通を維持するとともに、路線間を接続し、広域公共交通ネットワークを構築する必要があります。

課題3 観光・レクリエーション施設へのアクセスの確保

- 観光客が市内の観光施設等にアクセスできる移動手段を確保する必要があります。

課題4 公共交通利用時における情報提供の拡充

- あい愛バスの乗り継ぎ検索（情報提供）に対する不満解消のため、ICT技術の導入・活用に取り組む必要があります。
- こども、高齢者、外国人等、さまざまな利用者に対して、バスの運行情報や利用方法等の情報を分かりやすく提供する必要があります。

課題5 公共交通の確保・維持

- 運転手等の担い手不足、人件費や物価高騰に伴う運行経費増加が進む中でも、公共交通を必要とする市民や来訪者のため、公共交通を確保・維持していく必要があります。
- 交通渋滞緩和の観点から、自家用車利用から公共交通利用への転換の促進を図るため、移動手段として公共交通を選択できるように、公共交通を確保・維持していく必要があります。

第5章 計画の基本的な考え方

1. めざす交通将来像と目標

本市がめざす交通将来像は前計画から引き継ぎます。

この交通将来像や前章で整理した地域公共交通の課題等を踏まえ、本計画の5つの目標を設定します。

めざす交通将来像
**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**

目標1 地域のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保

- 高校生の通学や高齢者の日常生活での移動および交通空白解消に向けた公共交通ネットワークを構築します。
- 地域特性に適した公共交通手段を確保します。
- 福祉部局と連携した移動手段を検討します。

目標2 広域公共交通ネットワークの形成

- 定住自立圏や周辺市町との交流に対応した広域的な公共交通ネットワークを構築します。
- 交通結節点で市内や都市間の交通手段を有機的につなぐ交通体系を構築します。

目標3 観光・レクリエーション施設と公共交通の連携

- 観光客の移動に対応した公共交通ネットワークを構築します。

目標4 ICTを活用した案内や運行形態の導入

- AIデマンドバス等の新たな運行形態を導入します。
- 経路検索やバスロケーションシステムの継続により利便性を向上させます。

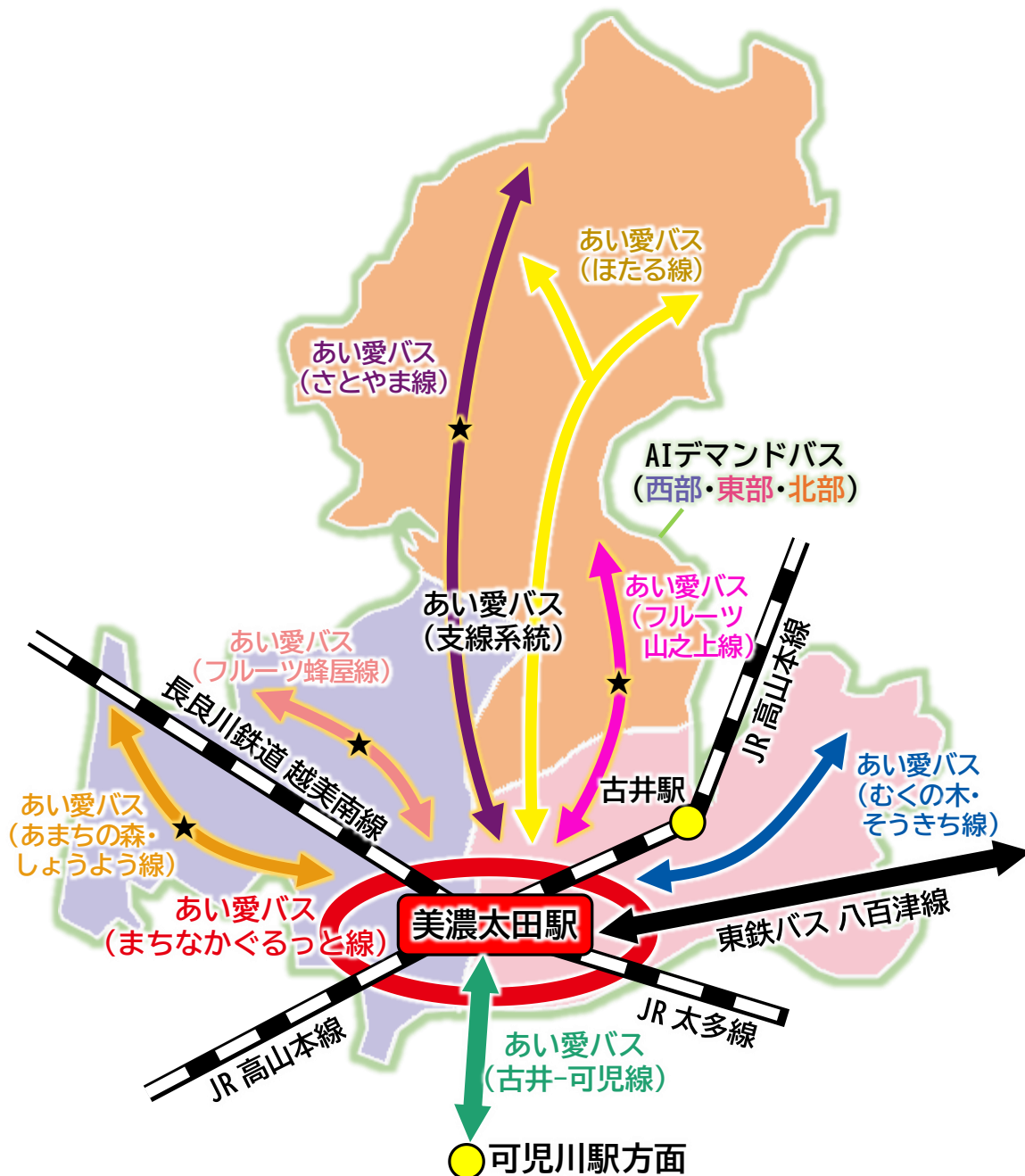
目標5 持続可能な公共交通の確保

- 運転手等の担い手不足の解消に向けた取り組みを実施します。
- ネーミングライツやスポンサー契約等による歳入源を確保します。
- 公共交通の確保・利用促進を図ることで、交通渋滞の緩和につなげます。

2. めざす地域公共交通ネットワーク

本計画がめざす将来の地域公共交通ネットワークのイメージ、地域公共交通の機能分類とサービスの考え方を以下に示します。

将来のネットワークイメージ



※すべての公共交通が結節する**美濃太田駅**を**主要交通結節点**として位置付けます。

★：地域内フィーダー系統

(あまの森・しょうよう線、さとやま線、フルーツ蜂屋線、フルーツ山之上線)

地域公共交通の機能分類とサービスの考え方

機能分類	路線等
公共交通軸	JR高山本線・JR太多線・長良川鉄道越美南線 【役割】 ・周辺都市・地域との広域的な都市間移動の機能を担います。 【水準】 ・都市間の移動需要に対応した運行本数を確保します。
	東鉄バス八百津線・あい愛バス(古井-可児線) 【役割】 ・鉄道を補完し、広域的な都市間移動の役割を担います。 【水準】 ・通勤・通学に利用しやすい運行を確保します。
地域交流交通	あい愛バス(まちなかぐるっと線) 【役割】 ・美濃太田駅や中心市街地の主要施設を結び、市内の回遊性を高める役割を担います。 【水準】 ・日中に1時間に1本程度運行し、できる限り他路線との接続も確保します。
	あい愛バス(支線系統)・AIデマンドバス等 【役割】 ・美濃太田駅や中心市街地と地域の生活拠点を結び、地域の日常生活の移動手段として、商業施設、医療施設等へアクセスするための移動手段を担います。 ・地域に適した新たな運行形態導入も検討します。 【水準】 ・地域の需要に合わせ、買い物や通院等にご利用しやすい時間帯の運行を確保します。
個別輸送	タクシー・福祉有償運送等 【役割】 ・鉄道やバスではカバーしきれない、個別の移動ニーズに対応する役割を担います。 【水準】 ・個別の移動ニーズに柔軟に対応できるサービスを確保します。

■地域公共交通（地域内フィーダー系統）の確保維持に係る必要性

地域公共交通ネットワークを確保するためには、地域の特性にあった公共交通サービスを提供する必要がある。幹線であるJR高山本線の美濃太田駅で接続する以下のフィーダーバス路線の運行を確保・維持していく必要性が高いことから、地域公共交通確保維持改善事業を活用して、サービス水準を引き続き維持していきます。

★あまちの森・しょうよう線

（「美濃太田駅南口」で、鉄道駅「美濃太田駅（JR、長良川鉄道越美南線）」と接続）

市南西部に当たる太田・加茂野方面は、長良川鉄道越美南線の路線が通る部分があるものの、全ての地域に対応できておらず、他には自家用車と「あい愛バス」以外の交通手段がありません。主に買い物や通院時の移動手段として、地域特性や需要に見合った運行形態で、美濃太田駅や市街地と連絡する公共交通サービスを確保します。

★さとやま線

（「美濃太田駅北口」で、鉄道駅「美濃太田駅（JR、長良川鉄道越美南線）」と接続）

中心市街地北に位置する伊深・三和方面は、自家用車と「あい愛バス」以外の交通手段がありません。主に買い物や通院時の移動手段として、地域特性や需要に見合った運行形態で、美濃太田駅や市街地と連絡する公共交通サービスを確保します。

★フルーツ蜂屋線

（「美濃太田駅北口」で、鉄道駅「美濃太田駅（JR、長良川鉄道越美南線）」と接続）

中心市街地北西に位置する蜂屋方面は、自家用車と「あい愛バス」以外の交通手段がありません。主に買い物や通院時の移動手段として、地域特性や需要に見合った運行形態で、美濃太田駅や市街地と連絡する公共交通サービスを確保します。

★フルーツ山之上線

（「美濃太田駅北口」で、鉄道駅「美濃太田駅（JR、長良川鉄道越美南線）」と接続）

中心市街地北東に位置する山之上方面は、自家用車と「あい愛バス」以外の交通手段がありません。主に買い物や通院時の移動手段として、地域特性や需要に見合った運行形態で、美濃太田駅や市街地と連絡する公共交通サービスを確保します。

★AIデマンドバス（将来的に）

（「美濃太田駅北口」、「美濃太田駅南口」で、鉄道駅「美濃太田駅（JR、長良川鉄道越美南線）」と接続）

AIデマンドバスを運行するエリアでは、自家用車と「あい愛バス」以外の交通手段がありません。主に買い物や通院時の移動手段として、地域特性や需要に見合った運行形態で、美濃太田駅や市街地と連絡する公共交通サービスを確保します。

第6章 目標達成のために行う事業

1. 事業体系

めざす交通将来像に向け、以下の事業に取り組めます。

【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	目標	実施事業	実施主体
	【目標1】 地域のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保	1-1 鉄道・バスの継続運行	事業者・市
		1-2 地域のニーズにあった路線見直し ①コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し ②新たな運行方式（デマンド型交通等）の導入	市・事業者
		1-3 利用者のニーズにあった運行の実施	市・事業者
	【目標2】 広域公共交通ネットワークの形成	2-1 持続可能な広域公共交通ネットワークの形成	市・事業者
		2-2 交通結節点の機能強化	市・事業者
		2-3 乗り継ぎ環境の改善	市・事業者
		2-4 みのかも定住自立圏公共交通基本構想に基づく連携	圏域市町村・事業者等
	【目標3】 観光・レクリエーション施設と公共交通の連携	3-1 観光客への情報提供	市・事業者・観光協会
		3-2 観光に利用しやすい公共交通の確保	市・事業者
	【目標4】 ICTを活用した案内や運行形態の導入	4-1 ICTを活用した利便性向上策 ①経路検索システム・バスロケーションシステム ②キャッシュレス決済 ③GTFSデータの作成・更新	市・事業者
		4-2 デジタルサイネージによる情報提供	市・事業者
		4-3 さまざまな媒体を活用した情報提供	市・事業者
		4-4 AIデマンドバス等の導入	市・事業者
		4-5 自動運転の調査・研究	市・事業者
		4-6 市民参加型の利用促進	市・市民
	【目標5】 持続可能な公共交通の確保	5-1 運転手確保対策の実施	事業者・市
		5-2 新たな歳入源の確保	市
		5-3 イベント開催等に合わせた利用促進	市・事業者
		5-4 事業実施および計画推進における連携	圏域市町村・事業者等
		5-5 EV車両の導入推進	事業者・市

2. 事業内容

各事業の内容、期間、実施主体を以下に示します。

目標1 地域のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保

事業1-1 鉄道・バスの継続運行

【事業概要】

- 市民や来訪者が市内外を行き来する重要な移動手段として、JR高山本線およびJR太多線、長良川鉄道越美南線、東鉄バス八百津線の運行の維持に取り組めます。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 交通事業者、市

事業1-2 地域のニーズにあった路線見直し

- ①コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し
- ②新たな運行方式（デマンド型交通等）の導入

【事業概要】

- コミュニティバスの運行を確保・維持するとともに、さらなる利便性の向上を図るため、路線やダイヤの見直しを行います。
- より地域のニーズにあった地域公共交通とするため、定時定路線型のコミュニティバスと組み合わせて、デマンド型交通等の新たな運行方式を導入します。

見直しの考え方

- ・ 需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築します。
- ・ 財政状況や運転手不足等の現状も考慮した持続可能な交通体系を構築します。

見直し内容案

- ・ 利用者数が低迷している3公園連絡線を廃止し、3公園連絡線で使用していた車両をまちなかぐるっと線で活用し、運行本数を拡充します。3公園連絡線の需要はその他の路線でカバーします。
- ・ むくの木・そうきち線、フルーツ山之上線、フルーツ蜂屋線、さとやま線の平日の昼間の便を廃止し、廃止した便のワゴン車両をAIデマンドバスで活用します。廃止した便の需要はAIデマンドバスでカバーします。
- ・ 需要が安定しているあまちの森・しょうよう線や古井駅-可児川駅線、一本道が長く定路線型の方が効率よく運行できるほたる線については、現行の運行形態を継続します。

【事業期間】 令和8年に見直し実施、その後も利用状況等に応じて随時見直しを行う

【事業主体】 市、交通事業者

事業1-3 利用者のニーズにあった運行の実施

【事業概要】

- 利用者のニーズに応じた運行や取り組みを実施します。
- 自動車での移動が困難な利用者が利用しやすい運行を実施します。

具体的な取り組み例

- ・夏季の「ひんやりスポット」としての利用の推進
- ・障がい者手帳所持者や運転免許証自主返納者、中学生以下の利用者の料金無料化および利用資格証明書発行の継続

【事業期間】 令和8年に見直し実施、その後も利用状況等に応じて随時見直しを行う

【事業主体】 市、交通事業者

目標2 広域公共交通ネットワークの形成

事業2-1 持続可能な広域公共交通ネットワークの形成

【事業概要】

- 鉄道や路線バス等の幹線交通と、地域内の支線交通を有機的に接続することで、持続可能な広域公共交通ネットワークを形成し、維持していきます。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

事業2-2 交通結節点の機能強化

【事業概要】

- 地域拠点や生活拠点となる鉄道駅においては、さまざまな交通の乗継拠点となることから、交通結節点としての機能強化を図ります。
- 特に美濃太田駅は、JR高山本線、JR太多線、長良川鉄道越美南線、東鉄バス八百津線、あい愛バスなどの路線が乗り入れ、市内外から多様な人々が日常的に利用している主要な交通結節点として位置付けます。

具体的な取り組み例

- ・ デジタルサイネージによるリアルタイム運行情報の提供
- ・ 観光・地域情報の発信
- ・ 案内表示の多言語化

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

事業2-3 乗り継ぎ環境の改善

【事業概要】

- 複数の交通モード、複数の路線が乗り入れるバス停留所について、乗り継ぎ環境や待合環境の整備・改善を行います。
- 特に利用者の多いバス停については、周辺の商業施設等と連携し、バスの待合スペースを確保します。

具体的な取り組み例

- ・ 快適な待合空間の確保（屋根、ベンチ等）
- ・ 駐輪施設の整備
- ・ 無料Wi-Fiサービスの提供 等

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

事業2-4 みのかも定住自立圏公共交通基本構想に基づく連携

【事業概要】

- 「みのかも定住自立圏公共交通基本構想（令和8年）」を踏まえ、圏域間をつなぐ公共交通のルートやダイヤ編成の検討を行います。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 圏域市町村、交通事業者等

目標3

観光・レクリエーション施設と公共交通の連携

事業3-1 観光客への情報提供

【事業概要】

- 本市の玄関口であり、主要交通結節点である美濃太田駅において、地域の観光情報と合わせて利用しやすい公共交通の情報を提供します。
- 市内の観光地や市内で開催されるイベントについて、利用しやすい公共交通の情報を発信します。

具体的な取り組み例

- ・みのかも観光案内所での時刻表の配布
- ・「みのかもとりっぷ」などの情報サイトで観光地の紹介と合わせて最寄りバス停を掲載
- ・市内で実施されるイベントのチラシ等に公共交通の情報を掲載

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者、観光協会

事業3-2 観光に利用しやすい公共交通の確保

【事業概要】

- 主要な観光施設（ぎふ清流里山公園、リバーポートパーク美濃加茂、みのかも健康の森、太田宿中山道会館）のコミュニティバス乗り入れを継続します。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

目標4 ICTを活用した案内や運行形態の導入

事業4-1 ICTを活用した利便性向上策

- ①経路検索システム・バスロケーションシステム
- ②キャッシュレス決済
- ③GTFSデータの作成・更新

【事業概要】

- 令和元年11月より、バスのダイヤ、バス停位置、運賃等の情報を「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」にて作成し、東鉄バス八百津線やあい愛バスがGoogleMAPで検索できるようになっています。また、各種民間乗換案内サービス提供企業への情報提供も行っています。今後もダイヤ改正に合わせてデータの作成や情報提供を行い、最新の情報を提供します。
- あい愛バスでは、乗車料金の支払いに「PayPay」「au PAY」「d払い」（スマートフォン決済）が利用できます。今後も継続してスマートフォン決済に対応していくとともに、住民ニーズの高いキャッシュレス決済があればその導入を検討します。
- あい愛バスや東鉄バスでは、スマホ乗車券アプリ「QUICK RIDE」を利用してデジタル回数券やデジタル定期券の販売をしており、アプリ内で回数券や定期券の購入ができるようになっています。今後も継続してサービスを提供していきます。
- 車両位置情報サービス「MOQUL」の運用により、利用者がLINEによりあい愛バスの現在地をリアルタイムに把握できるサービスを提供しています。今後も継続してサービスを提供していきます。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

事業4-2 デジタルサイネージによる情報提供

【事業概要】

- バス停での待合スペースにバスの到着時刻がわかるデジタルサイネージを設置することにより、わかりやすい情報の提供に努めます。
- あい愛バス車内にデジタルサイネージを設置し、乗換案内やバス停の到着順を表示し、わかりやすい情報の提供に努めます。また、行政情報・有料広告等を放映することで、地元企業からの広告収入を確保します。

設置候補のバス停

・美濃太田駅南口、美濃太田駅北口、中部国際医療センター

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

事業4-3 さまざまな媒体を活用した情報提供

【事業概要】

- 地域公共交通をより多くの方に利用してもらうとともに、より便利に利用してもらうため、デジタルを含むさまざまな媒体でわかりやすい情報提供に取り組みます。

具体的な取り組み例

- ・市広報紙や市ホームページへの情報掲載の充実
- ・分かりやすい路線・時刻表を表示した公共交通マップの配布
- ・バス車両・バス停等への分かりやすい路線表示
- ・美濃加茂市LINE公式アカウントにおいて公共交通情報を提供
- ・在住外国人向けの多言語に対応したチラシの配布

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

事業4-4 AIデマンドバス等の導入

【事業概要】

- 定時定路線型で運行しているあい愛バスには、乗り継ぎが不便、自宅からバス停が遠い、目的地まで時間がかかる等の課題があることを踏まえ、デマンド型交通等の新たな運行方式を導入します。

【事業期間】 令和8年に本格導入、その後も利用状況等に応じて随時見直しを行う

【事業主体】 市、交通事業者

事業4-5 自動運転の調査・研究

【事業概要】

- 運転手不足等の課題を解決するため、全国的に研究が進められている自動運転技術に着目し、他都市事例等を調査するなどして、将来的な市内での導入可能性を調査研究します。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

事業4-6 市民参加型の利用促進

【事業概要】

- 市民のバスへの愛着（マイバス意識）を高めるとともに利用を促進するため、公共交通に関する出前講座の開催や市民と行政が協働で実施するイベントの実施など、市民参加型の取り組みを継続的に実施します。

具体的な取り組み例

- ・ あい愛バス・AIデマンドバス等に関する出前講座
- ・ 「バス」と「まちづくり」を考える地域懇談会の開催
- ・ バスに乗って参加したくなるイベントの実施
- ・ 駅やバス停周辺の清掃、緑化などの環境整備
- ・ 在住外国人向けのやさしい日本語による出前講座

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、市民

目標5 持続可能な公共交通の確保

事業5-1 運転手確保対策の実施

【事業概要】

- 地域公共交通の持続的な運行のため、バス運転手およびタクシー運転手の担い手不足に対応するため、運転手確保のための取り組みを実施します。

具体的な取り組み例

- ・ 運転体験会や会社説明会の開催（共催を含む）
- ・ 求人情報をバス車内に貼りだすなど広報活動の実施

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 交通事業者、市

事業5-2 新たな歳入源の確保

【事業概要】

- 地域公共交通の持続的な運行のため、あい愛バスの車内広告や駅およびバス停のネーミングライツ、スポンサー等を募集し、歳入源を確保します。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市

事業5-3 イベント開催等に合わせた利用促進

【事業概要】

- 市の各種イベントなどにおいて、商業振興・観光振興を目的とする関係団体と連携して公共交通の利用促進を目的としたキャンペーンを実施します。

具体的な取り組み例

- ・ 市民まつりにてあい愛バス利用促進イベントの開催
- ・ 市民まつりに合わせて無料乗車日「あい愛バスに親しむ日」を開催

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 市、交通事業者

事業5-4 事業実施および計画推進における連携

【事業概要】

- 事業の実施および計画の推進については、関係する事業者や庁内部局等と連携し進めます。

具体的な取り組み例

- ・ 多様な関係者（公共交通事業者、市民代表者、学識経験者等）を委員に含む美濃加茂市地域公共交通活性化協議会において、計画の策定・推進・評価について協議・報告を実施します。
- ・ みのかも定住自立圏公共交通基本構想について、圏域自治体担当国会議を定期的に開催し構想の策定・推進・評価について協議します。また、その内容について美濃加茂市地域公共交通活性化協議会において報告します。
- ・ 関連計画との整合性を図り、それぞれの計画を推進するため、担当部局との協議を必要に応じて実施します。
- ・ 岐阜県道路交通渋滞対策推進協議会で推進する「みちみちすいすいプロジェクト」と連携し、公共交通の利用促進を図ることで、交通渋滞の緩和につなげます。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 圏域市町村、交通事業者等

事業5-5 EV車両の導入推進

【事業概要】

- 地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出を削減し、環境保全を図るため、環境負荷の少ない車両（電気バスや燃料電池バスなど）の導入を推進します。

【事業期間】 継続的に実施

【事業主体】 交通事業者、市

3. 事業スケジュール

各事業の実施スケジュールを以下に示します。

目標	実施事業	R8	R9	R10	R11	R12
【目標1】 地域のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保	1-1 鉄道・バスの継続運行	継続的に実施				
	1-2 地域のニーズにあった路線見直し ①コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し ②新たな運行方式（デマンド型交通等）の導入	★ 見直し 実施	随時見直し			
	1-3 利用者のニーズにあった運行の実施					
【目標2】 広域公共交通ネットワークの形成	2-1 持続可能な広域公共交通ネットワークの形成	継続的に実施				
	2-2 交通結節点の機能強化					
	2-3 乗り継ぎ環境の改善					
	2-4 みのかも定住自立圏公共交通基本構想に基づいた連携					
【目標3】 観光・レクリエーション施設と公共交通の連携	3-1 観光客への情報提供	継続的に実施				
	3-2 観光に利用しやすい公共交通の確保					
【目標4】 ICTを活用した案内や運行形態の導入	4-1 ICTを活用した利便性向上策 ①経路検索システム・バスロケーションシステム ②キャッシュレス決済 ③GTFSデータの作成・更新	継続的に実施				
	4-2 デジタルサイネージによる情報提供					
	4-3 さまざまな媒体を活用した情報提供					
	4-4 AIデマンドバス等の導入	★ 導入	随時見直し			
	4-5 自動運転の調査・研究	継続的に実施				
	4-6 市民参加型の利用促進	継続的に実施				
【目標5】 持続可能な公共交通の確保	5-1 運転手確保対策の実施	継続的に実施				
	5-2 新たな歳入源の確保					
	5-3 イベント開催等に合わせた利用促進					
	5-4 事業実施および計画推進における連携					
	5-5 EV車両の導入推進					

第7章 計画の達成状況の評価

1. 評価指標の設定

事業の実施による効果を計測するため、下記の評価指標を設定します。

評価指標			現況値 (令和6年度)	目標値 (令和12年度)
目標1		地域のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保		
指標1	年間利用者数	鉄道（市内駅乗車人数）	(R5)144万人	(R10)164万人以上
		あい愛バス ※1	(R7)169,592人	200,000人以上
指標2	公共交通利用分担率	通勤	5.8%	6%以上
		通学	39.8%	40%以上
		買い物	1.4%	2%以上
		通院	7.5%	8%以上
目標2		広域公共交通ネットワークの形成		
指標3	乗り継ぎに対する不満度（待ち時間）		30.2%	25%以下
目標3		観光・レクリエーション施設と公共交通の連携		
指標4	観光施設最寄りバス停年間乗降者数 ※2		(R7)5,571人	6,500人以上
目標4		ICTを活用した案内や運行形態の導入		
指標5	乗り継ぎに対する不満度（情報・案内）		19.6%	18%以下
目標5		持続可能な公共交通の確保		
指標6	利用者1人あたりの あい愛バスの年間行政負担額 ※1		(R7)1,074円/人	1,074円/人以下
指標7	運転手雇用支援事業の実施件数		0件/年	1件/年以上

※1 「あい愛バス」にはコミュニティバスおよびAIデマンドバスを含む

現況値および目標値はバス事業年度(10月～9月)で算出

(例) 令和7年バス事業年度：令和6年10月1日～令和7年9月30日

※2 現況値および目標値はバス事業年度(10月～9月)で算出

目標1 地域のニーズに対応した公共交通ネットワークの確保

【指標1】年間利用者数

- 利便性向上策や利用促進策の効果を確認するため、鉄道、あい愛バスの年間利用者数を評価指標とします。

算定方法

- ・鉄道：市内駅の年間乗車人数（4月～3月）※美濃加茂市統計書より把握できる前々年度の乗車人数を採用する
- ・あい愛バス：年間利用者数（バス事業年度：10月～9月）

目標値の設定根拠

- ・鉄道：コロナ禍前の令和元年度の水準まで回復することをめざし、令和元年度の年間乗車人数164万人を目標値として設定します。
- ・あい愛バス：美濃加茂市第6次総合計画では、令和11年度の目標値を170,000人としています。同水準で目標値を設定すると174,000人となりますが、令和7年度時点であい愛バスの利用者数が増加している点や、令和8年度導入予定のAIデマンドバスの利用者数を加味し、200,000人を目標値として設定します。

【指標2】公共交通分担率

- 日常生活で公共交通を利用する人の割合の増加状況を確認するため、外出目的ごとの公共交通分担率を評価指標とします。

算定方法

- ・次期計画策定時（R11）に住民アンケート調査を実施。アンケートの結果をもとに、通勤・通学・買い物・通院の際の利用交通手段を算出（各外出について利用交通手段を複数回答で聴取し、1つ以上公共交通を選択した人の割合）

目標値の設定根拠

- ・現在よりも公共交通を利用する市民の割合が高まることをめざし、現況値以上の割合を目標値として設定します。

目標2 広域公共交通ネットワークの形成

【指標3】乗り継ぎに対する不満度（待ち時間）

- さまざまな公共交通機関を交通結節点で結ぶネットワークの利便性について評価するため、乗り継ぎの待ち時間に対する不満度を評価指標とします。

算定方法

- ・毎年8月に実施予定のバス利用者アンケートで、乗り継ぎの待ち時間に対する不満度の割合（不満またはやや不満と回答した割合）

目標値の設定根拠

- ・結節点機能の強化により、現状よりも不満の割合が低下することをめざし、現況以下の割合を目標値として設定します。

目標3 観光・レクリエーション施設と公共交通の連携**【指標4】観光施設最寄りバス停年間乗降者数**

- 観光目的での利用者数の増加状況を確認するため、観光施設最寄りバス停の乗降者数を評価指標とします。

算定方法

- ・観光施設最寄りバス停（ぎふ清流里山公園、リバーポートパーク美濃加茂、みのかも健康の森園内、みのかも健康の森、中山道会館）の年間乗降者数の実績値（バス事業年度：10月～9月）

目標値の設定根拠

- ・指標1であい愛バスの利用者数を18%増加させることを目標としています。その中で観光目的の利用者を特に増加させることをめざし、6,500人/年を目標値として設定します。

目標4 ICTを活用した案内や運行形態の導入**【指標5】乗り継ぎに対する不満度（情報案内）**

- 経路検索やバスロケーションシステム等のICT技術の継続による利便性の確保について評価するため、乗り継ぎの情報案内に対する不満度を評価指標とします。

算定方法

- ・毎年8月に実施予定のバス利用者アンケートで、乗継の情報・案内に対する不満度の割合（不満またはやや不満と回答した割合）

目標値の設定根拠

- ・結節点機能の強化により、現状よりも不満の割合が低下することをめざし、現況以下の割合を目標値として設定します。

目標5 持続可能な公共交通の確保**【指標6】利用者1人あたりのあい愛バスの年間行政負担額**

- 行政負担額のバランスを確認するため、あい愛バスの利用者1人あたりの年間行政負担額を評価指標とします。

算定方法

- ・年間市負担額(実績値)を年間利用者数(実績値)で割り算出（バス事業年度：10月～9月）

目標値の設定根拠

- ・物価高騰や人件費高騰に伴い経費が増加する中でも、利用者の増加により利用者1人あたりの行政負担額を維持できるよう、現況値以下の金額を目標値として設定します。

【指標7】運転手雇用支援事業の実施件数

- 運転手の雇用支援に関する状況を確認するため、運転手雇用支援事業の実施件数を評価指標とします。

算定方法

- ・ 運転手雇用で本市が主催、共催または後援するイベントの開催や情報発信などの実施件数

目標値の設定根拠

- ・ 毎年1件以上を目標値として設定します。

2. 毎年のモニタリング評価

本計画が適切に進行しているかを確認し、PDCAサイクルを適切に機能させるため、事業の実施状況を定期的に確認するとともに、下記項目について毎年モニタリングを実施します。加えて、運行事業者より提供された情報の確認を行い、運行事業者と情報共有できる機会を四半期に1回以上設け、課題や運行状況の把握に努めます。

事業の実施状況やモニタリング評価の結果をもとに、施策の実施による効果の検証、路線ごとの課題や改善策の検討を行い、1月頃開催される地域公共交通活性化協議会で協議し、次年度の事業の実施方針の検討につなげ、計画の推進を図ります。

モニタリング指標

実績データ

- ・ 年間利用者数
- ・ 1便あたり利用者数
- ・ 利用者1人あたり市負担額
- ・ 収支率
- ・ 経常収入
- ・ 市負担額

アンケートデータ

- ・ あい愛バスの利用しやすさの満足度（市民満足度調査※）
- ・ 項目別のあい愛バスに係る満足度（バス利用者アンケート調査※）

実施件数

- ・ 利用促進事業実施件数
- ・ 地域懇談会実施件数

※市民満足度調査：毎年実施している市民満足度調査で、公共交通の評価に関する設問を追加して評価を行います。

※バス利用者アンケート調査：毎年実施しているあい愛バス利用者を対象としたアンケート（WEB含む）にて、利用者の満足度等を評価します。

運行事業者からの情報提供

日報（毎日提供）

- ・ 1日の乗降データ（路線、便、停留所毎）

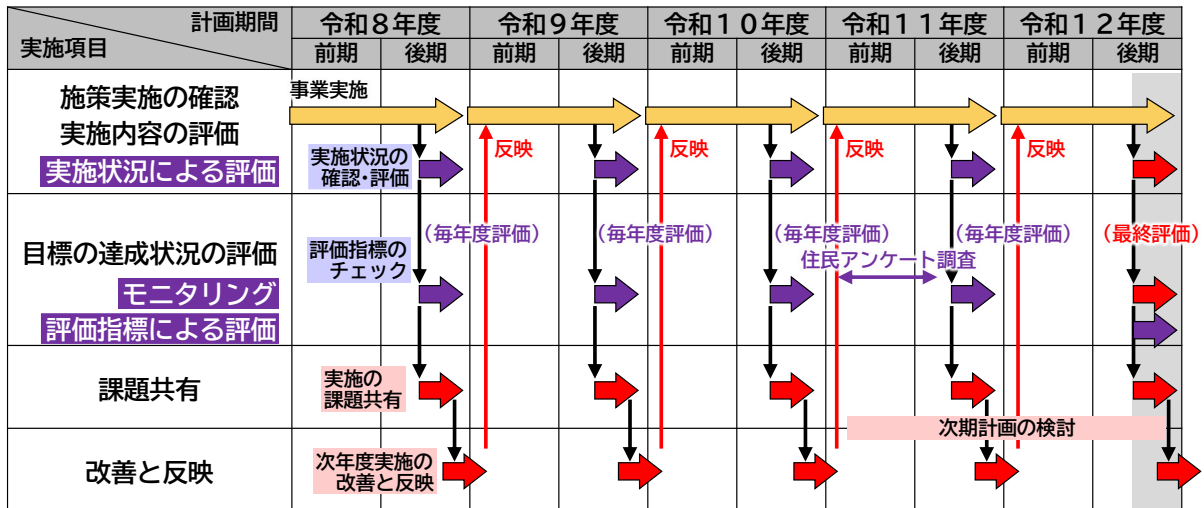
月報（月末から月初に提供）

- ・ 1か月の乗降データ（路線、便、停留所毎）
- ・ 企画券の販売実績

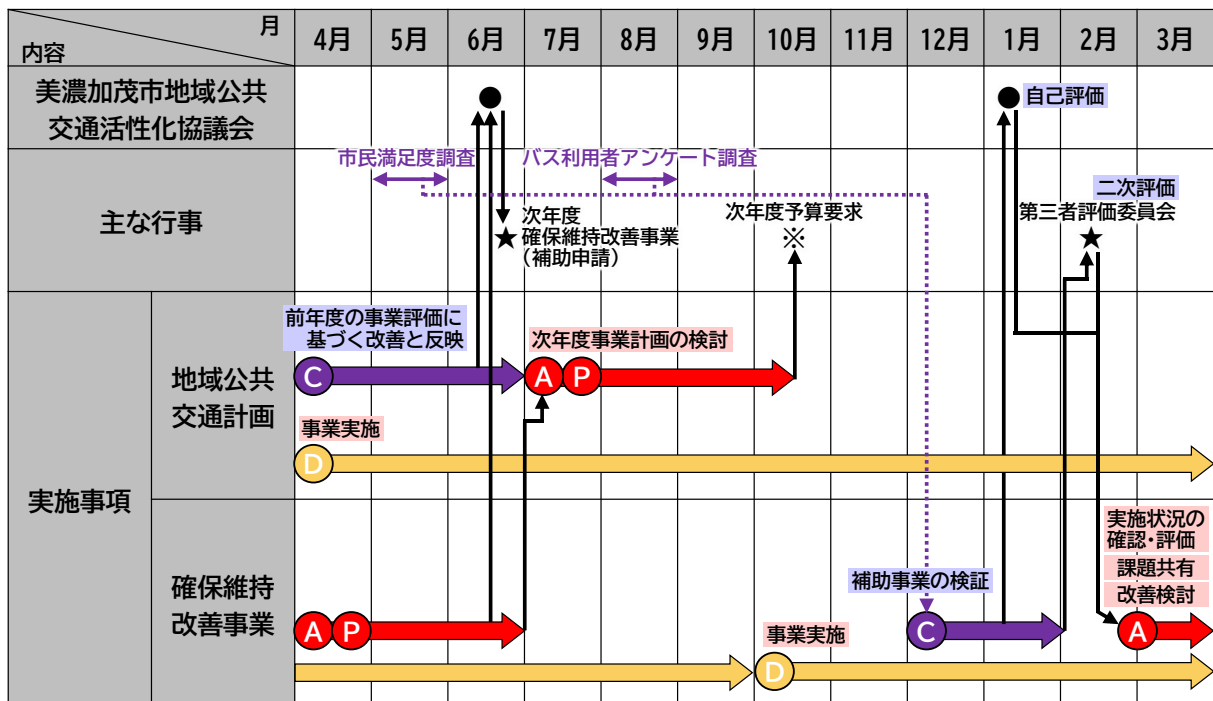
3. 評価スケジュール

計画の適切な進行管理を行うため、PDCAサイクル（計画→実施→評価・検証→改善・見直し）を構築し、定期的に目標の達成状況や事業の進捗状況を確認します。

計画期間のスケジュール



年間スケジュール



用語集

ページ	用語	解説
P5, P21 P22, P23 P24, P30 P31, P34	AI	<ul style="list-style-type: none"> ・「Artificial Intelligence」の略で、日本語で「人工知能」を意味する。 ・人間の学習・推論・判断・認識などの知的な作業を、コンピュータやプログラムによって実現する技術・仕組みのこと。
P5, P23 P30, P34	自動運転	<ul style="list-style-type: none"> ・運転に必要な認知・判断・操作を、人に代わって車のシステムが自動で行う技術のこと。
P5	交通DX	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタル技術を活用し、公共交通機関の利便性を高め経営効率を向上させる取り組みのこと。
P5	交通GX	<ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷の少ない持続可能な交通システムへの転換をめざす取り組みのこと。
P9	主要渋滞箇所 主要渋滞区間	<ul style="list-style-type: none"> ・新交通データや地域の声等を基に渋滞対策協議会において特定した、地域全体として渋滞を実感している箇所や区間のこと。
P10	人流データ	<ul style="list-style-type: none"> ・人々がどのように移動し、どこに滞在するかを示すデータのこと。交通計画、観光動態分析など多くの分野で活用されている。
P15, P38 P39	PDCAサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・Plan(計画)、Do(実行)、Check(評価)、Action(改善)を繰り返し行い、継続的に業務や施策を改善していく考え方のこと。
P18, P23 P24, P30 P34	デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の予約や需要（デマンド）に応じて運行ルート・時刻・乗降場所などを柔軟に設定して運行する公共交通サービスのこと。
P18, P19 P23, P29 P34, P35 P37	ICT	<ul style="list-style-type: none"> ・「Information and Communication Technology」の略で、日本語では「情報通信技術」を意味する。 ・情報や通信に関する技術の総称のこと。
P19, P23 P29, P34 P37	バスロケーションシステム	<ul style="list-style-type: none"> ・走行中のバスの位置情報をリアルタイムで取得し、到着予測や遅延情報をインターネットで提供する仕組みのこと。

ページ	用語	解説
P20, P22	地域内フィーダー系統	<ul style="list-style-type: none"> ・複数市町にまたがる幹線的な公共交通（鉄道・基幹バス等）と地域内の居住地・生活拠点を結ぶ、域内の移動を支える公共交通路線のこと。 ・国の支援制度としてフィーダー系統を対象とした補助事業が設定されている。
P22, P39	地域公共交通確保維持改善事業	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通を確保・維持・改善するため、関係者協働による取り組みを支援する事業のこと。
P23, P24 P28, P34	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の通院や買い物など日常的な移動を支えるため、自治体や地域団体などが主体となって運行するバスのこと。
P23, P29 P34	GTFS	<ul style="list-style-type: none"> ・「General Transit Feed Specification」の略で、バスや電車の時刻表、停留所などの情報を、共通形式で提供するためのデータのこと。
P23, P26 P29, P34	デジタルサイネージ	<ul style="list-style-type: none"> ・電子ディスプレイを用いて、広告・案内などのデジタル情報を表示するシステムのこと。
P27	交通モード	<ul style="list-style-type: none"> ・電車やバス、自動車などの交通手段のこと。
P33	みちみちすいすいプロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> ・出勤時間帯を中心に毎日発生している交通渋滞を減らし、岐阜県の暮らしをより良くアップデートしようという取り組みのこと。 ・協議会は、国土交通省、岐阜県、県内自治体、交通事業者等で構成されている。