

美濃加茂市地域公共交通計画【概要版】

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。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年度に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。

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現状と課題は以下のとおりです。

【現状】

公共交通を取り巻く環境
<ul style="list-style-type: none">● 人口は市南部で増加傾向、市北部で減少傾向にあり、地域によって差がみられる。市全体の人口では令和12年をピークに減少に転じる見込みで、高齢化も見込まれている。● 運転手不足が深刻化し、物価や人件費の高騰に伴い運行経費単価が増加している。● 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といった様々な先進技術が全国で利用されはじめている。

公共交通の利用状況・利用者ニーズなど
<ul style="list-style-type: none">● 市内の大部分は鉄道・バスがカバーしており、駅・バス停圏域人口割合は88%と高い。● 鉄道の利用者は横ばい、東鉄バス八百津線の利用者は減少が続いている。● あい愛バスの利用者は一貫して増加している一方、利用者の満足度はやや低下している。項目別の満足度は「運賃」「運転手の対応」が高い一方、「運行時間帯」「運行本数」「乗り継ぎ」が低い。● あい愛バスの支線(5路線)は、路線によって需要の大きさが異なるもの、1日8便の同水準で運行されている。市内の主要な観光レクリエーション施設を經由する3公園連絡線は利用が低迷。● 通勤者の50%、通学者の57%が市外に通勤通学しており、市外への移動ニーズが大きい。周辺市町から美濃加茂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い。

まちづくりの方針
<ul style="list-style-type: none">● まちの中心部と各地区との間をコミュニティバスを主とした公共交通で結び、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」を目指している。(立地適正化計画)● 「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、社会の実現を目指しているおり、公共交通は健康な移動手段として重要となっている。(第6次総合計画)

【課題】

課題1	通学・高齢者等の移動手段の確保
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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
<ul style="list-style-type: none">● 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。● 子ども、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
<ul style="list-style-type: none">● 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。	

計画の区域と期間

- 計画の区域は美濃加茂市全域です。
- 計画の期間は、5年間(令和8年度～令和12年度)とします。

計画の基本的な考え方

- 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。

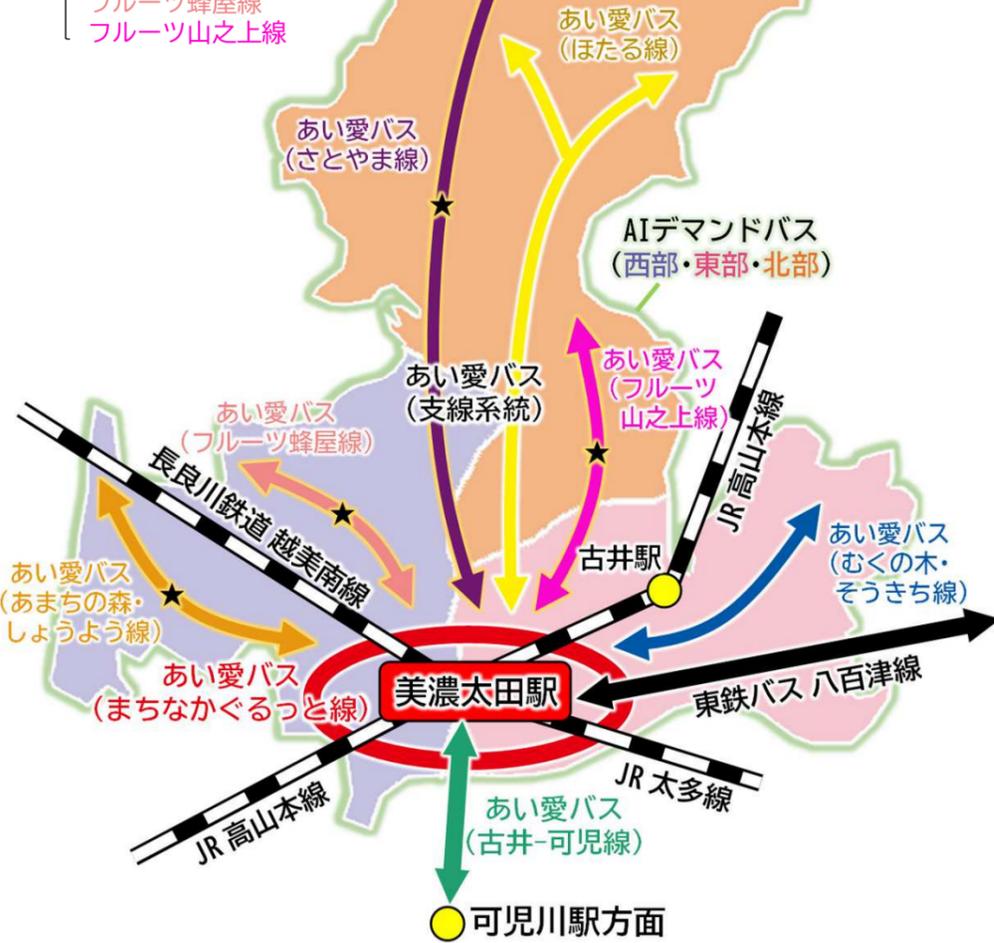
めざす地域公共交通ネットワーク

- 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。

※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

- あまちの森・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。
	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。
地域交流交通	あい愛バス(支線系統) 【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。 【水準】 ・地域に適した新たな運行形態導入も検討します。
	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。 【水準】 ・地域の需要に合わせ、買い物や通院等に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。

計画の達成状況の評価

- 施策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。

対応する目標	評価指標	現況値(令和6年度)	目標値(令和12年度)	
目標1	指標1 年間利用者数	鉄道(市内駅乗車人数)	(R5)144万人 ※1	(R10)164万人以上 ※1
		あい愛バス ※2	(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 通院	1.4% 7.5%	2%以上 8%以上
目標2	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	指標4 観光施設最寄りバス停年間乗降者数 ※3	(R7)5,571人	6,500人以上	
目標4	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	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 ※2	(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 鉄道の年間利用者数の現況値および目標値は、評価時点において把握可能な最新の値を用いている。

※2 「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。

※3 現況値および目標値はバス事業年度(10月～9月)で算出。

目標達成のために行う施策

- めざす交通将来像に向け、以下の事業に取り組みます。

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地域公共交通の運行	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

【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

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。

