

議題2号 羽島市地域公共交通網形成計画の改定について

●経緯

- 羽島市では、法改正前の令和2年3月に「羽島市地域公共交通網形成計画」を策定していますが、令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）が改正され、法定計画が「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に変更されたほか、地域内フィーダーシステムの補助を受けるためには対象系統の位置付けや確保維持の必要性等を計画に記載することが必要となりました。
- 経過措置により、令和6年度（令和5年10月～令和6年9月）までは、現計画のままだでも地域内フィーダーシステム補助を受けることができましたが、経過措置終了後は計画に必要事項を記載する必要があるため、計画の内容を一部変更するとともに、計画名称を「地域公共交通計画」に変更することとしました。

変更点①

計画名称の変更

- 法改正により、法定計画が「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に変更されたことから、今回計画の内容を一部変更するのにあわせ、計画名称を変更します。

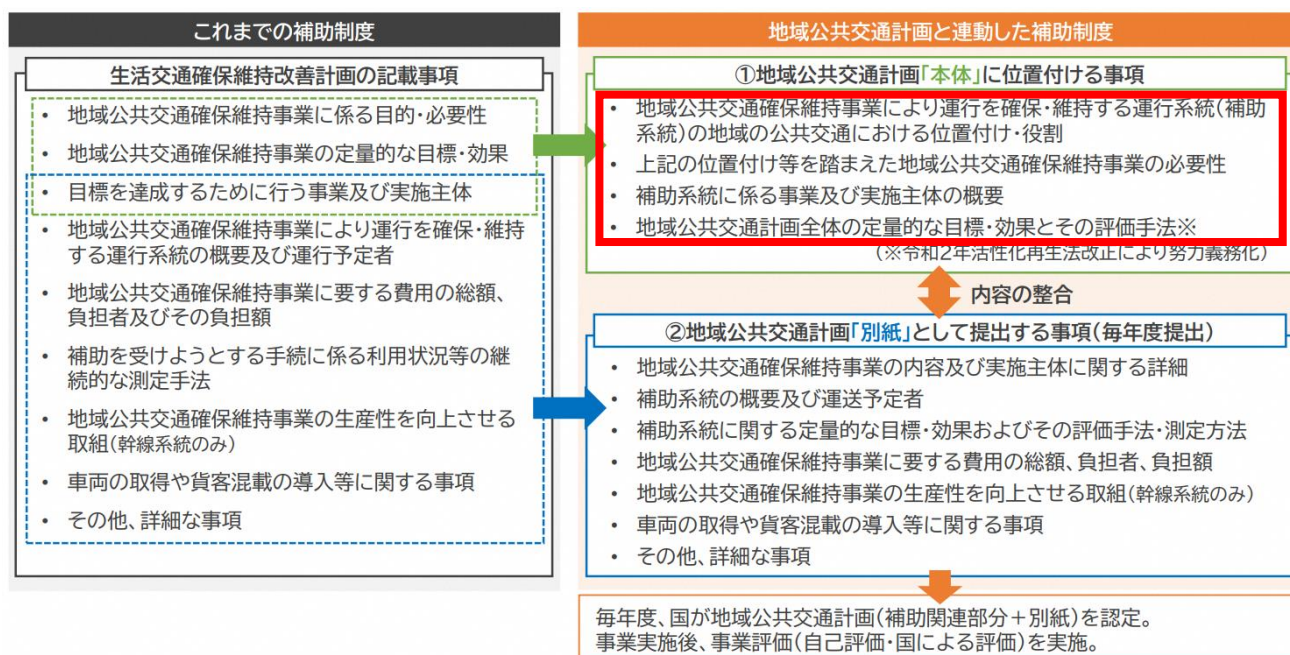
変更前	羽島市地域公共交通網形成計画
変更後	羽島市地域公共交通計画

※なお、法改正前に策定された「地域公共交通網形成計画」は、自動的に「地域公共交通計画」と見なされるため、改正後も「羽島市地域公共交通網形成計画」は法定計画として継続していました。

変更点②

地域内フィーダー補助系統の位置付け等について追記

- はしまわる線（4路線）は、「地域内フィーダー系統」として国の補助を受けて運行しています。
- 従来は、毎年6月頃に「生活交通確保維持改善計画」を策定することで同補助を受けられましたが、法改正後は、同計画の記載事項の一部（下図赤枠内の事項）を「地域公共交通計画」本体に記載することが必要になりました。
- このため、記載が必要となる事項を計画内に追記します。



出典：地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

計画本体に記載が必要となる事項

記載が必要な事項	現計画の記載ページ	備考
①運行系統の位置付け・役割	P27	
②確保維持改善事業の必要性	未記載	P24 の基本方針1 に必要性に関する記載を追記
③運行系統に係る事業及び実施主体の概要	一部未記載	P26,27 に補助対象フィーダー系統を明示
④定量的な目標・効果及びその評価手法	P37,38	

記載が必要な事項①：運行系統の位置付け・役割

→P27 に、はしまわる線の位置付け・役割（機能）を記載済み。

(現計画)

支線バス
(生活交通)

【機能】日常生活の足として、市内各地の生活基盤施設である商業施設、医療施設、公共施設へアクセスするための移動手段を担います。

【水準】市内の住宅地や集落から鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等を結び、地域の移動ニーズに対応した運行を確保します。

【路線】羽島市コミュニティバス はしまわる線・南部線(昼間)

記載が必要な事項②：確保維持改善事業の必要性

→P24 の基本方針1の中に、地域公共交通確保維持事業の必要性が高く、補助対象系統（はしまわる線）をはじめとする各バス・鉄道路線等を確保していくことを明確に記載しました。

(現計画)

基本方針1 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保

[目標] みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

- 通勤・通学、高齢者を中心とした買い物・通院等の日常生活の移動を支えるため、地域の足となる公共交通サービスを確保します。
- 多様な目的の移動ニーズや地域特性に合わせた公共交通体系を構築し、役割や機能の重複を避けた効率的な運行をめざします。



(変更案)

基本方針1 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保

[目標] みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

- 通勤・通学、高齢者を中心とした買い物・通院等の日常生活の移動を支えるため、**地域公共交通を確保維持していく必要があることから、地域の足となるバス(はしまわる線、南部線、名阪近鉄バス羽島線など)や鉄道などの公共交通サービスを確保します。**
- 多様な目的の移動ニーズや地域特性に合わせた公共交通体系を構築し、役割や機能の重複を避けた効率的な運行をめざします。

記載が必要な事項③：運行系統に係る事業及び実施主体の概要

→P30 に、はしまわる線の実施主体を記載済み。

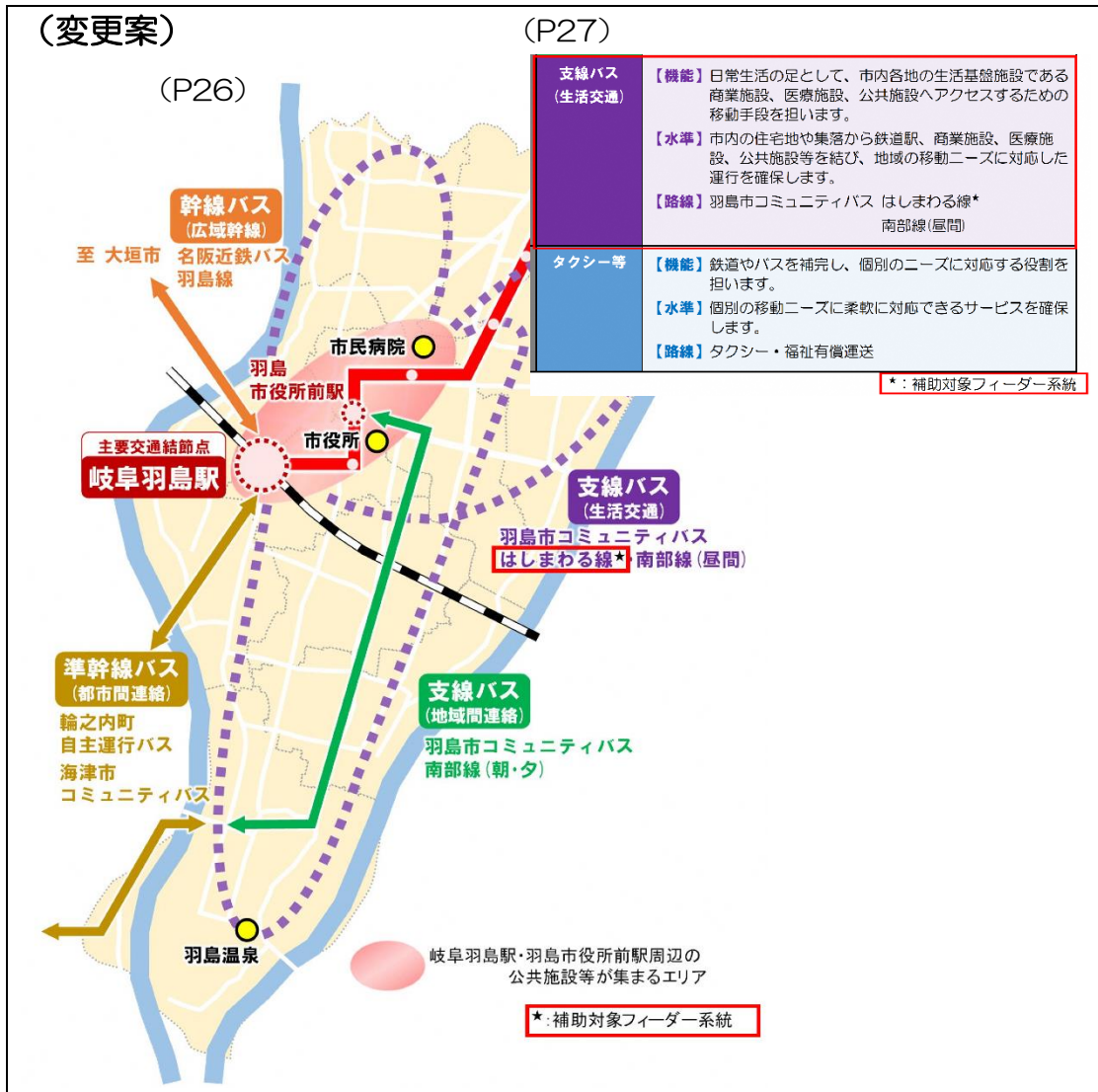
(現計画)

【事業期間】

令和2年度	路線再編の検討、関係機関との調整
令和3年度以降	調整できた部分から順次路線・ダイヤ等の見直しを実施

【事業主体】羽島市、交通事業者

→P26 の「将来のネットワークイメージ」、P27 の「地域公共交通の機能分類とサービスの考え方」に、はしまわる線を補助対象フィーダー系統に位置付けていることを明記しました。



記載が必要な事項④：定量的な目標・効果及びその評価手法

→P37 に定量的な目標、P38 にその評価方法について記載済み。

(現計画)

基本方針1	地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保
[目 標]	みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
利用者数		
名鉄竹鼻線・羽島線	*203万0,994人/年	204万0,000人/年
名阪近鉄バス羽島線	15万2,227人/年	15万3,000人/年
羽島市コミュニティバス	10万1,343人/年	10万2,000人/年
商業施設・市民病院の乗降者数	64人/日	65人/日

【評価の実施時期と評価方法】

対象	実施時期	評価方法
①個別事業の評価・見直し	毎年度	・毎年、事業の進捗状況を確認し、目標達成に向けた事業内容やスケジュールの見直しを行います。
②個別路線の評価・見直し	毎年度	・バスの運行ルートや運行ダイヤは利便性に大きく影響するため、乗降調査や利用者アンケートの実施により利用状況や利用者の意見・要望を1年ごとに評価・検証し、より利便性の高いサービスが提供できるよう運行計画の見直しを行います。
③計画全体の評価・見直し	最終年度 (令和6年度)	・計画の最終年度である令和6年度に、計画目標及び評価指標の達成状況による評価・検証を行い、本計画の内容について見直しを行います。

(現計画)

羽島市地域公共交通網形成計画

令和2年3月

羽 島 市

(変更案)

羽島市地域公共交通計画

修正箇所
表紙 : 名称変更・改定年月追記
1ページ : 改定の経緯を追記
 計画名称の変更に伴う修正
24ページ : 基本方針の内容を一部追記
26ページ : 補助対称フィーダー系統を記載
27ページ : " ・海津市コミバス路線名変更

令和2年3月
(令和6年1月改定)

羽 島 市

羽島市地域公共交通網形成計画

第1章 趣旨と位置づけ	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1
第2章 地域公共交通の現状	2
1. 地域の状況	2
2. 公共交通の整備状況・利用状況	6
第3章 前計画の評価・検証	10
1. 前計画の概要	10
2. 前計画の事業及び実施状況	10
3. 前計画の目標の達成状況	12
4. 前計画における課題の検証	14
第4章 利用実態・ニーズの把握と課題整理	15
1. 利用実態及びニーズの把握	15
2. 地域公共交通に関する課題の整理	21
第5章 計画の基本的な考え方	23
1. 公共交通の果たすべき役割	23
2. 計画の基本理念	23
3. 計画の基本方針と目標	24
4. 目指す公共交通ネットワーク	26
第6章 目標達成のために行う事業	28
1. 事業体系	28
2. 事業内容	29
3. 事業スケジュール	36
第7章 計画の達成状況の評価	37
1. 評価指標の設定	37
2. 計画の進行管理（PDCA）と評価スケジュール	38
資料編	
資料1 市民アンケート等調査結果	40
資料2 地域懇談会等実施結果	58
資料3 コミュニティバス乗降等調査結果	63
資料4 評価指標の設定根拠	72

羽島市地域公共交通計画

第1章 趣旨と位置づけ	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1
第2章 地域公共交通の現状	2
1. 地域の状況	2
2. 公共交通の整備状況・利用状況	6
第3章 前計画の評価・検証	10
1. 前計画の概要	10
2. 前計画の事業及び実施状況	10
3. 前計画の目標の達成状況	12
4. 前計画における課題の検証	14
第4章 利用実態・ニーズの把握と課題整理	15
1. 利用実態及びニーズの把握	15
2. 地域公共交通に関する課題の整理	21
第5章 計画の基本的な考え方	23
1. 公共交通の果たすべき役割	23
2. 計画の基本理念	23
3. 計画の基本方針と目標	24
4. 目指す公共交通ネットワーク	26
第6章 目標達成のために行う事業	27
1. 事業体系	28
2. 事業内容	29
3. 事業スケジュール	36
第7章 計画の達成状況の評価	37
1. 評価指標の設定	37
2. 計画の進行管理（PDCA）と評価スケジュール	38
資料編	
資料1 市民アンケート等調査結果	40
資料2 地域懇談会等実施結果	58
資料3 コミュニティバス乗降等調査結果	63
資料4 評価指標の設定根拠	72

第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の趣旨

本市では、平成28年2月に羽島市地域公共交通網形成計画を策定し、「誰もが安全・安心して快適に移動できる地域公共交通体系の構築」を目標とし、JR岐阜羽島駅を交通結節点とした路線再編事業や、様々な利用促進事業等に取り組んできました。

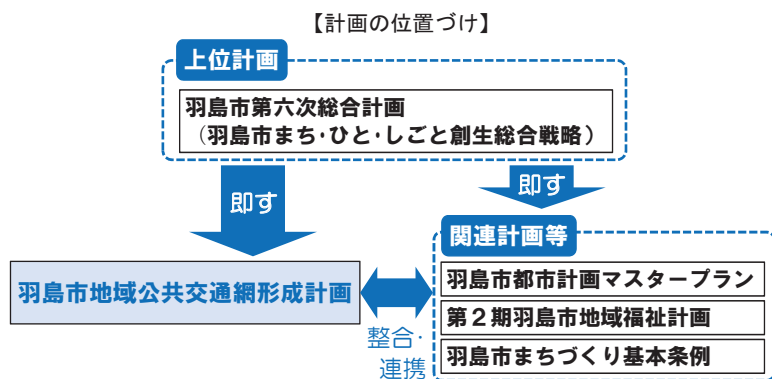
一方、経年的な公共交通利用者の減少、今後も増加が予測される高齢者の移手段の確保、バスやタクシーの運転手不足等の課題や問題が顕在化・深刻化し、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

そこで、これまでの取り組みを踏まえた課題や社会情勢の変化等を整理したうえで、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、第二次となる羽島市地域公共交通網形成計画を策定することとしました。

2. 計画の位置づけ

羽島市地域公共交通網形成計画は、市の目指すべき将来都市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及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、第六次総合計画を上位計画、以下に示す計画等を関連計画等として策定します。



3. 計画の区域

羽島市全域

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。

4. 計画の期間

令和2年度～令和6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1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の趣旨

本市では、平成28年2月に羽島市地域公共交通網形成計画を策定し、「誰もが安全・安心して快適に移動できる地域公共交通体系の構築」を目標とし、JR岐阜羽島駅を交通結節点とした路線再編事業や、様々な利用促進事業等に取り組んできました。

一方、経年的な公共交通利用者の減少、今後も増加が予測される高齢者の移手段の確保、バスやタクシーの運転手不足等の課題や問題が顕在化・深刻化し、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

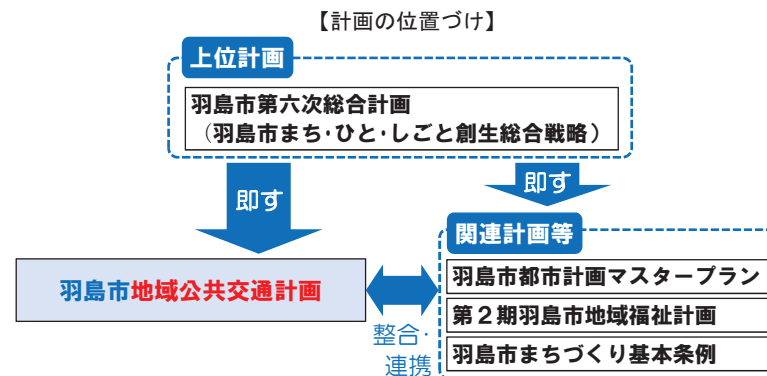
そこで、これまでの取り組みを踏まえた課題や社会情勢の変化等を整理したうえで、まちづくりとの連携を図りながら、誰もが使いやすい公共交通を実現するため、第二次となる羽島市地域公共交通網形成計画を策定しました。

その後、令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」と改められたため、法改正の趣旨を踏まえ、地域公共交通計画として改訂することとしました。

2. 計画の位置づけ

羽島市地域公共交通計画は、市の目指すべき将来都市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及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、第六次総合計画を上位計画、以下に示す計画等を関連計画等として策定します。



3. 計画の区域

羽島市全域

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。

4. 計画の期間

令和2年度～令和6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. 地域の状況

(1) 人口

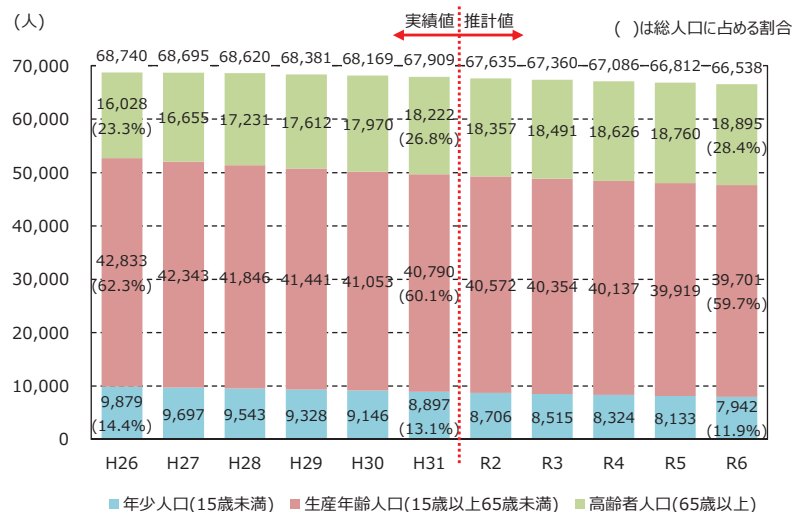
①総人口

- 本市の住民基本台帳人口は平成21年の69,236人をピークに減少に転じています。
- 平成31年の総人口は67,909人で、近年は微減傾向です。
- 「羽島市将来人口推計報告書」によると、今後も減少傾向が続き、令和6年の人口は平成31年と比較し約2%減少の66,538人になると予測されています。

②年齢3区分別人口

- 65歳以上の高齢者人口の割合は増加しています。一方、15歳未満の年少人口及び15歳以上65歳未満の生産年齢人口の割合は減少しています。
- 令和6年の高齢者人口の割合は、平成31年の26.8%よりも1.6ポイント高い28.4%となり、今後も高齢化率は上昇すると予測されています。

【人口の推移】



※毎年1月1日時点 (出典：羽島市住民基本台帳・将来人口推計報告書(平成31年3月))

第2章 地域公共交通の現状

1. 地域の状況

(1) 人口

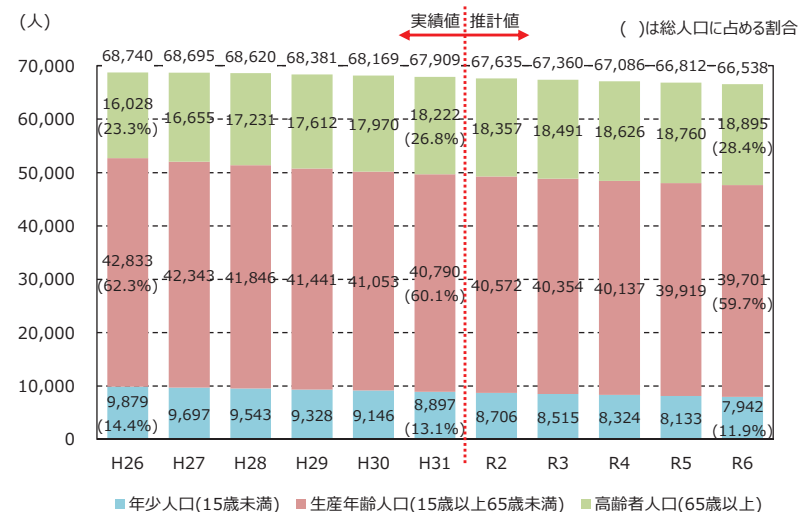
①総人口

- 本市の住民基本台帳人口は平成21年の69,236人をピークに減少に転じています。
- 平成31年の総人口は67,909人で、近年は微減傾向です。
- 「羽島市将来人口推計報告書」によると、今後も減少傾向が続き、令和6年の人口は平成31年と比較し約2%減少の66,538人になると予測されています。

②年齢3区分別人口

- 65歳以上の高齢者人口の割合は増加しています。一方、15歳未満の年少人口及び15歳以上65歳未満の生産年齢人口の割合は減少しています。
- 令和6年の高齢者人口の割合は、平成31年の26.8%よりも1.6ポイント高い28.4%となり、今後も高齢化率は上昇すると予測されています。

【人口の推移】

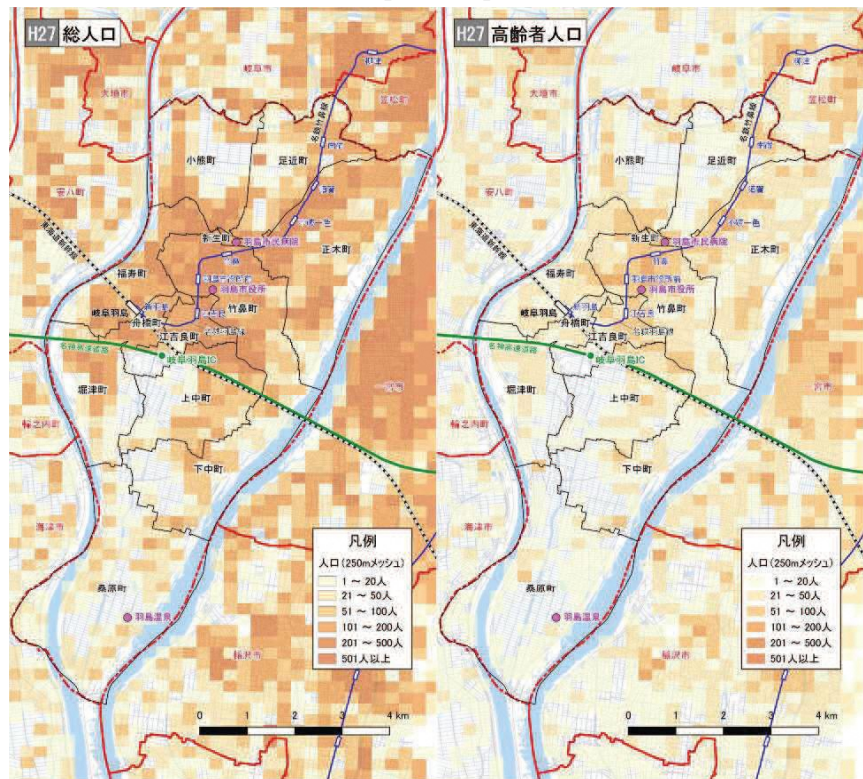


※毎年1月1日時点 (出典：羽島市住民基本台帳・将来人口推計報告書(平成31年3月))

③人口分布

- ・本市の人口は東海道新幹線以北に集中しており、特に正木町、竹鼻町、江吉良町といった名鉄竹鼻線・羽島線沿線で多くなっています。
- ・南部地域では集落が広範囲に分布しており、人口も分散しています。
- ・岐阜羽島駅に近い福寿町や江吉良町では高齢化率が20%台前半と比較的低い一方、南部の下中町、桑原町では30%以上と高く、高齢化が進行しています。
- ・岐阜羽島駅付近では土地区画整理事業による市街地環境の整備に伴い宅地化が進んでいます。平成22年と平成27年に実施した国勢調査結果の比較では、同駅周辺のDID地区(人口集中地区)が拡大しています。

【人口分布】



〔出典：国勢調査〕

【町別高齢者人口】

町名	足近町	小瀬町	正木町	竹鼻町	福寿町	江吉良町	堀津町	上中町	下中町	桑原町	合計
65～74歳	710	888	2,200	2,014	881	722	455	835	357	534	9,596
75歳以上	637	731	2,035	2,044	671	687	342	661	375	443	8,626
合計	1,347	1,619	4,235	4,058	1,552	1,409	797	1,496	732	977	18,222
高齢化率	27%	28%	28%	27%	20%	23%	27%	29%	33%	36%	27%

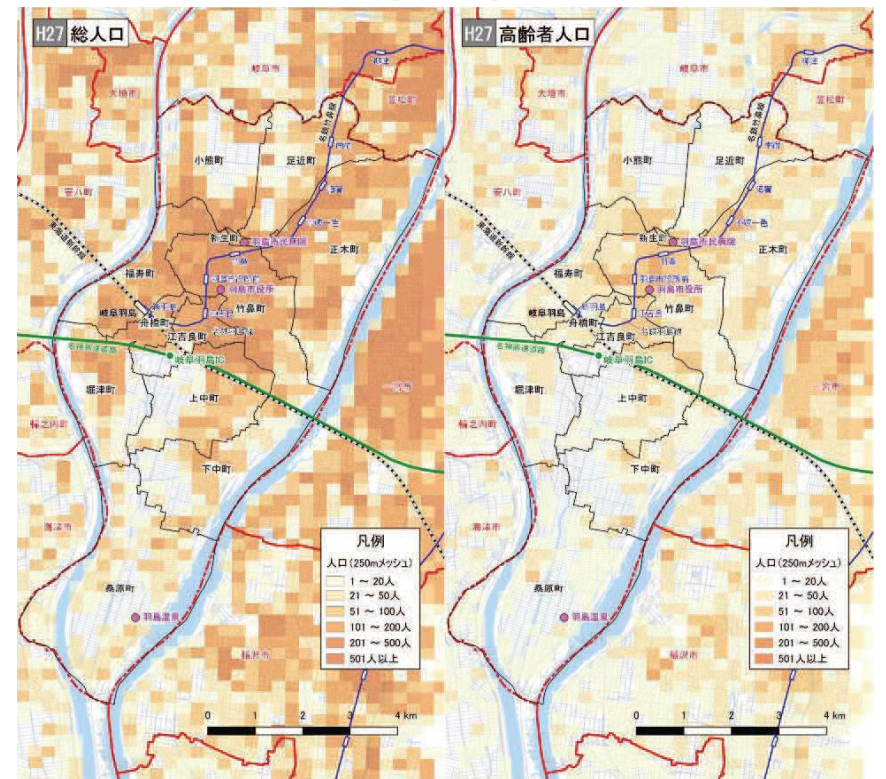
※平成31年1月1日現在

〔出典：羽島市住民基本台帳〕

③人口分布

- ・本市の人口は東海道新幹線以北に集中しており、特に正木町、竹鼻町、江吉良町といった名鉄竹鼻線・羽島線沿線で多くなっています。
- ・南部地域では集落が広範囲に分布しており、人口も分散しています。
- ・岐阜羽島駅に近い福寿町や江吉良町では高齢化率が20%台前半と比較的低い一方、南部の下中町、桑原町では30%以上と高く、高齢化が進行しています。
- ・岐阜羽島駅付近では土地区画整理事業による市街地環境の整備に伴い宅地化が進んでいます。平成22年と平成27年に実施した国勢調査結果の比較では、同駅周辺のDID地区(人口集中地区)が拡大しています。

【人口分布】



〔出典：国勢調査〕

【町別高齢者人口】

町名	足近町	小瀬町	正木町	竹鼻町	福寿町	江吉良町	堀津町	上中町	下中町	桑原町	合計
65～74歳	710	888	2,200	2,014	881	722	455	835	357	534	9,596
75歳以上	637	731	2,035	2,044	671	687	342	661	375	443	8,626
合計	1,347	1,619	4,235	4,058	1,552	1,409	797	1,496	732	977	18,222
高齢化率	27%	28%	28%	27%	20%	23%	27%	29%	33%	36%	27%

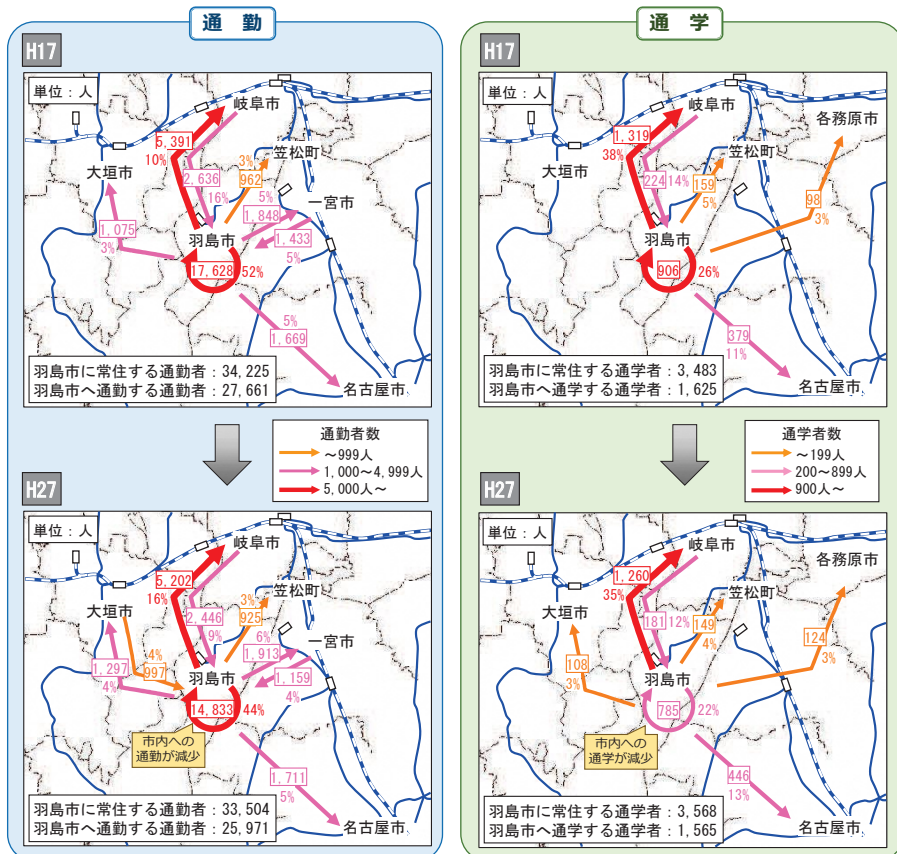
※平成31年1月1日現在

〔出典：羽島市住民基本台帳〕

(2) 通勤・通学流動

- ・羽島市に常住する通勤者の56%は市外に通勤しており、その割合は増加傾向にあります。
- ・市外では岐阜市への通勤の割合が16%と高くなっています。
- ・羽島市に常住する通学者（15歳以上）の78%は市外に通学しており、その割合は増加傾向にあります。
- ・市外では岐阜市への通学の割合が35%と高く、名古屋市や大垣市への通学が増加傾向にあります。

【通勤・通学流動の推移】

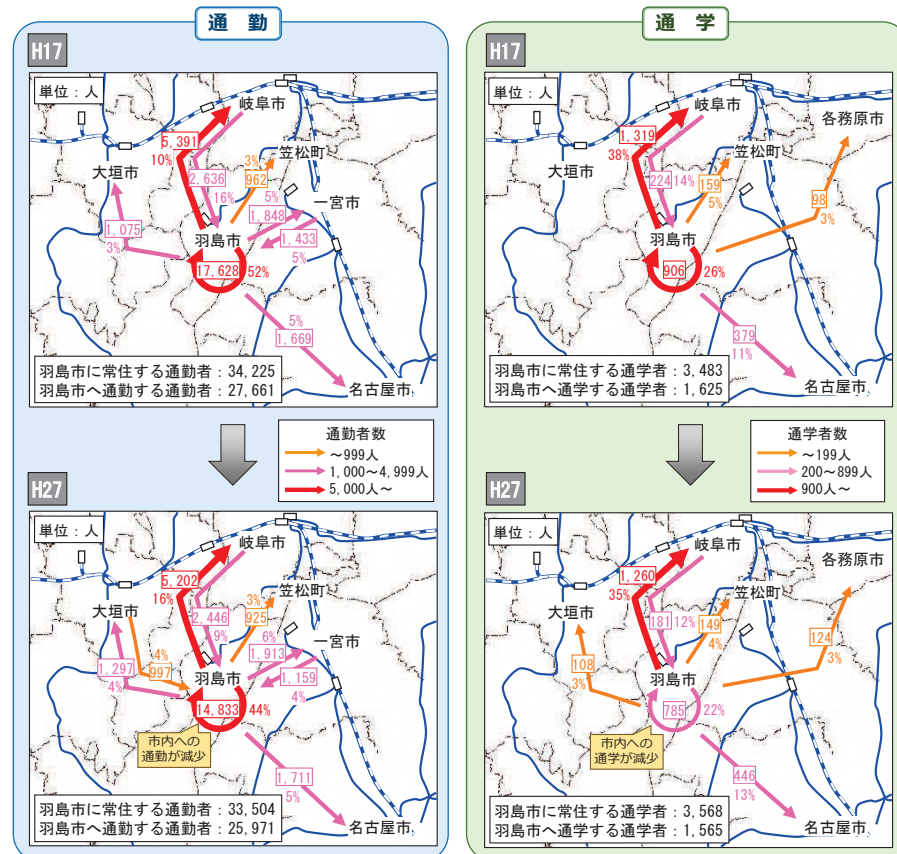


〔出典：国勢調査〕

(2) 通勤・通学流動

- ・羽島市に常住する通勤者の56%は市外に通勤しており、その割合は増加傾向にあります。
- ・市外では岐阜市への通勤の割合が16%と高くなっています。
- ・羽島市に常住する通学者（15歳以上）の78%は市外に通学しており、その割合は増加傾向にあります。
- ・市外では岐阜市への通学の割合が35%と高く、名古屋市や大垣市への通学が増加傾向にあります。

【通勤・通学流動の推移】

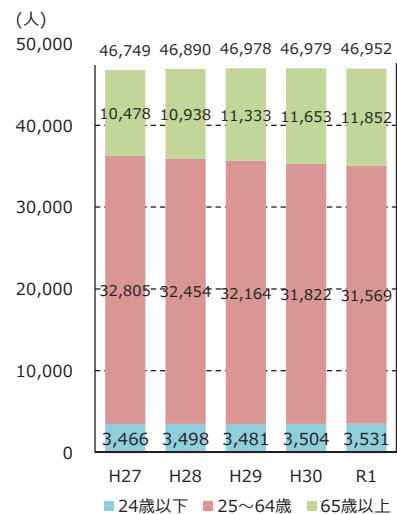


〔出典：国勢調査〕

(3) 運転免許証保有者数・自主返納者数

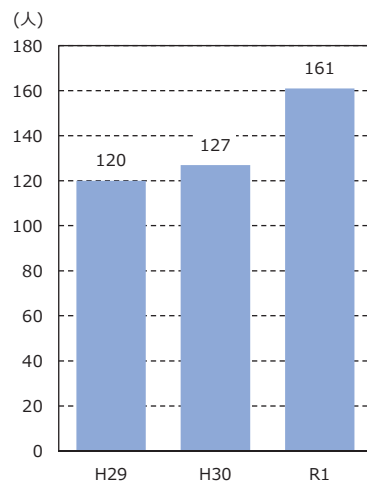
- 本市の運転免許証保有者の総数は、平成27年以降ほぼ横ばいです。
- 年齢区分別にみると、65歳以上の高齢者は平成27年から平成30年までの間に1,374人（13%）増加しています。
- 本市の運転免許証自主返納者数は、年々増加しています。

【運転免許証保有者数の推移】



※毎年12月末時点

【運転免許証自主返納者数】



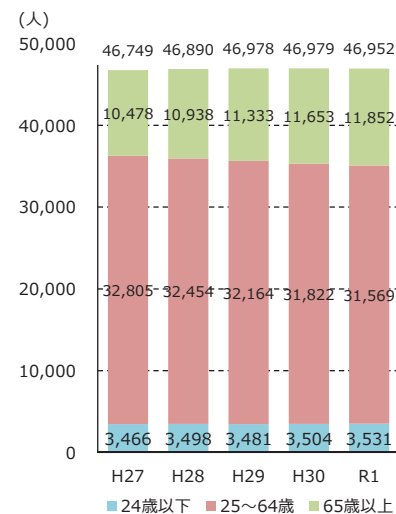
※年度＝1月～12月

〔出典：岐阜県警察本部資料〕

(3) 運転免許証保有者数・自主返納者数

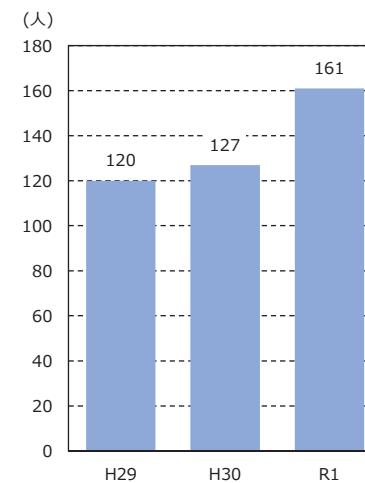
- 本市の運転免許証保有者の総数は、平成27年以降ほぼ横ばいです。
- 年齢区分別にみると、65歳以上の高齢者は平成27年から平成30年までの間に1,374人（13%）増加しています。
- 本市の運転免許証自主返納者数は、年々増加しています。

【運転免許証保有者数の推移】



※毎年12月末時点

【運転免許証自主返納者数】



※年度＝1月～12月

〔出典：岐阜県警察本部資料〕

2. 公共交通の整備状況・利用状況

(1) 公共交通の概況

本市では、岐阜羽島駅を結節点として、鉄道では東海道新幹線、名鉄竹鼻線・羽島線、バスでは名阪近鉄バス羽島線、羽島市コミュニティバス5路線、海津市コミュニティバス2路線、輪之内町自主運行バスが運行されています。

また、岐阜羽島バス・タクシー株式会社、サイトトラベル株式会社の2事業者が市内に営業所を持ち、タクシー事業を行っています。

【羽島市内の公共交通】

路線・系統名	平日		土曜日・日祝日	
	時間帯	便数	時間帯	便数
東海旅客鉄道(株)				
東海道新幹線	6~22時台	33.5往復	6~22時台	33.5往復
名古屋鉄道(株)				
竹鼻線・羽島線	5~24時台	71.0往復	5~24時台	70.0往復
名阪近鉄バス(株)				
羽島線	6~21時台	16.0往復	7~20時台	12.0往復
羽島市コミュニティバス				
南部線	5~23時台	27.0往復	6~22時台	土曜16.0往復 日祝15.0往復
東・はしまわる線	7~16時台	6周	7~16時台	6周(日祝運休)
西・はしまわる線	9~17時台	6周	9~17時台	6周(日祝運休)
中・はしまわる線	7~16時台	6周	7~16時台	6周(日祝運休)
温泉・はしまわる線	9~17時台	6周	9~17時台	6周(日祝運休)
海津市コミュニティバス				
海津羽島線	6~21時台	10.5往復	6~20時台	9.0往復
お千代保稲荷線	7~18時台	1.5往復	運休	運休
海津市デマンド交通	8~16時台	デマンド運行	運休	運休
輪之内町自主運行バス				
輪之内羽島線	6~20時台	5.5往復	8~19時台	5.5往復
輪之内町デマンドバス	8~16時台	デマンド運行	運休	運休

※東海道新幹線の便数は、岐阜羽島駅に停車する列車を計上

2. 公共交通の整備状況・利用状況

(1) 公共交通の概況

本市では、岐阜羽島駅を結節点として、鉄道では東海道新幹線、名鉄竹鼻線・羽島線、バスでは名阪近鉄バス羽島線、羽島市コミュニティバス5路線、海津市コミュニティバス2路線、輪之内町自主運行バスが運行されています。

また、岐阜羽島バス・タクシー株式会社、サイトトラベル株式会社の2事業者が市内に営業所を持ち、タクシー事業を行っています。

【羽島市内の公共交通】

路線・系統名	平日		土曜日・日祝日	
	時間帯	便数	時間帯	便数
東海旅客鉄道(株)				
東海道新幹線	6~22時台	33.5往復	6~22時台	33.5往復
名古屋鉄道(株)				
竹鼻線・羽島線	5~24時台	71.0往復	5~24時台	70.0往復
名阪近鉄バス(株)				
羽島線	6~21時台	16.0往復	7~20時台	12.0往復
羽島市コミュニティバス				
南部線	5~23時台	27.0往復	6~22時台	土曜16.0往復 日祝15.0往復
東・はしまわる線	7~16時台	6周	7~16時台	6周(日祝運休)
西・はしまわる線	9~17時台	6周	9~17時台	6周(日祝運休)
中・はしまわる線	7~16時台	6周	7~16時台	6周(日祝運休)
温泉・はしまわる線	9~17時台	6周	9~17時台	6周(日祝運休)
海津市コミュニティバス				
海津羽島線	6~21時台	10.5往復	6~20時台	9.0往復
お千代保稲荷線	7~18時台	1.5往復	運休	運休
海津市デマンド交通	8~16時台	デマンド運行	運休	運休
輪之内町自主運行バス				
輪之内羽島線	6~20時台	5.5往復	8~19時台	5.5往復
輪之内町デマンドバス	8~16時台	デマンド運行	運休	運休

※東海道新幹線の便数は、岐阜羽島駅に停車する列車を計上

【羽島市内公共交通路線図】



【出典：羽島市公共交通利用ガイドを一部加工 令和元年10月現在】

【羽島市内公共交通路線図】



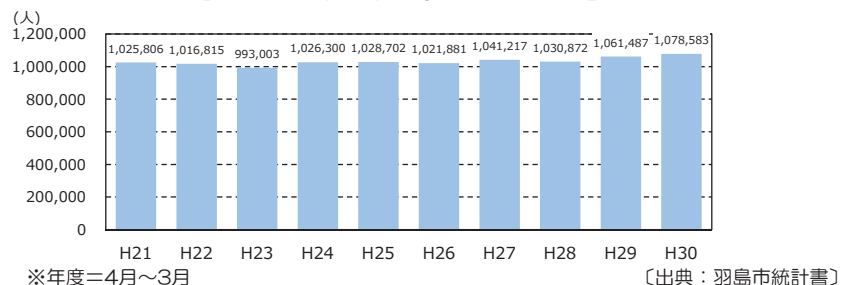
【出典：羽島市公共交通利用ガイドを一部加工 令和元年10月現在】

(2) 公共交通の利用状況

① 東海道新幹線

- 東海道新幹線岐阜羽島駅の乗客数は微増傾向にあり、平成21年度から平成30年度までの間に5%増加しています。

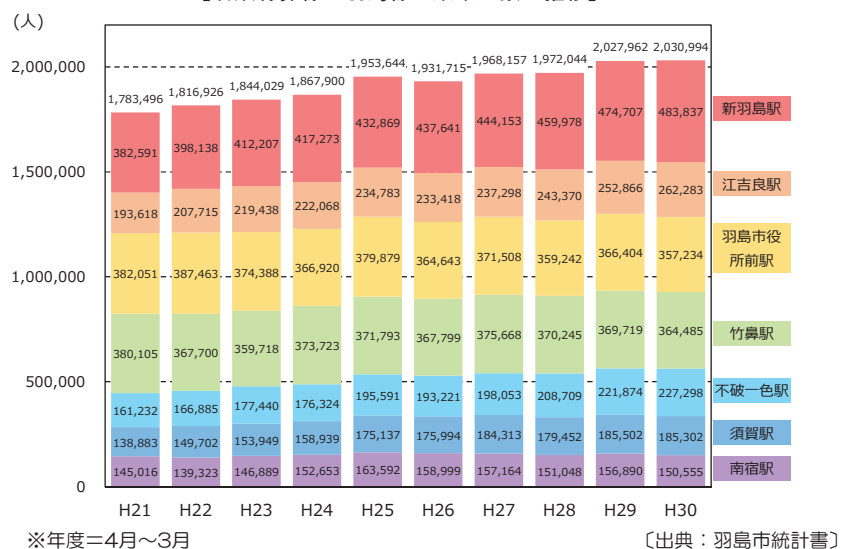
【東海道新幹線岐阜羽島駅乗客数の推移】



② 名古屋鉄道（竹鼻線・羽島線）

- 名鉄竹鼻線・羽島線の利用者（羽島市内各駅の乗車人数）は増加傾向にあり、平成21年度から平成30年度までの間に14%増加しています。
- 駅別にみると、基盤整備に伴い宅地化が進む新羽島駅、江吉良駅の乗車人数が大きく増加しています。
- 一方、羽島市役所前駅、竹鼻駅の乗車人数は減少が続いています。

【名鉄竹鼻線・羽島線の乗車人数の推移】

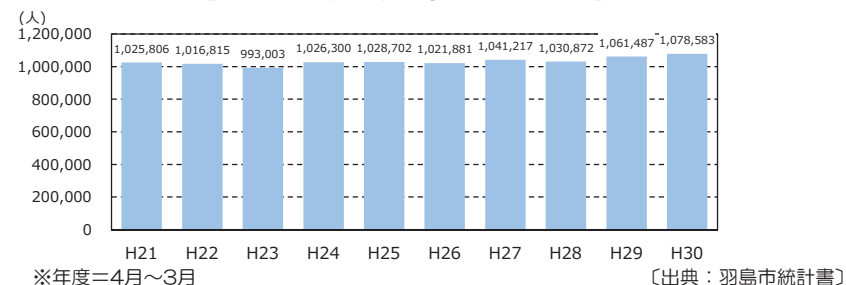


(2) 公共交通の利用状況

① 東海道新幹線

- 東海道新幹線岐阜羽島駅の乗客数は微増傾向にあり、平成21年度から平成30年度までの間に5%増加しています。

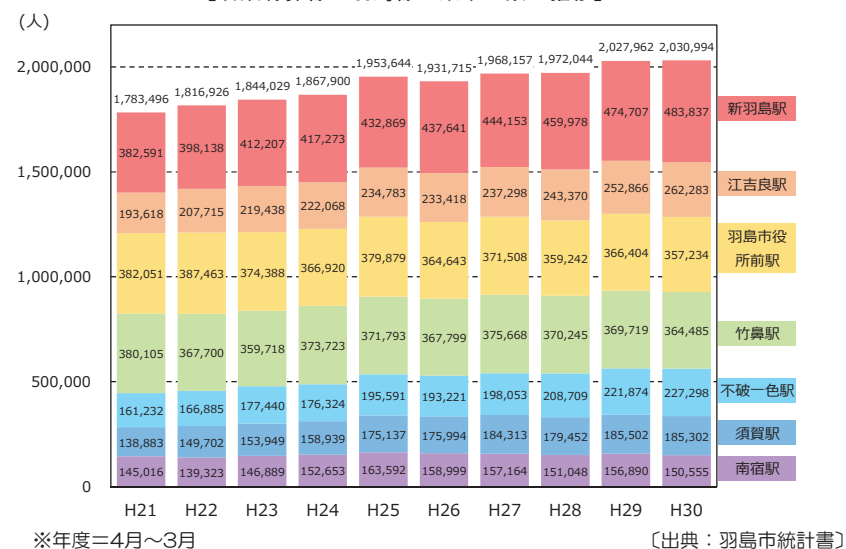
【東海道新幹線岐阜羽島駅乗客数の推移】



② 名古屋鉄道（竹鼻線・羽島線）

- 名鉄竹鼻線・羽島線の利用者（羽島市内各駅の乗車人数）は増加傾向にあり、平成21年度から平成30年度までの間に14%増加しています。
- 駅別にみると、基盤整備に伴い宅地化が進む新羽島駅、江吉良駅の乗車人数が大きく増加しています。
- 一方、羽島市役所前駅、竹鼻駅の乗車人数は減少が続いています。

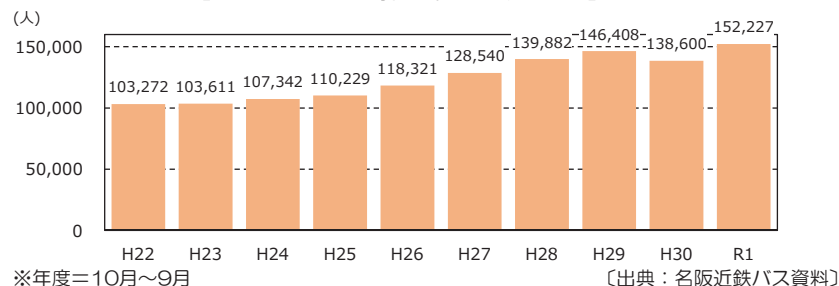
【名鉄竹鼻線・羽島線の乗車人数の推移】



③民間路線バス（名阪近鉄バス）

- ・地域間幹線系統である名阪近鉄バス羽島線は、大垣市と岐阜羽島駅を結ぶ路線で、ソフトピアジャパンと大垣駅を起点とする2系統を運行しています。
- ・名阪近鉄バス羽島線の利用者は増加傾向にあり、平成22年度から令和元年度までの間に47%増加しています。

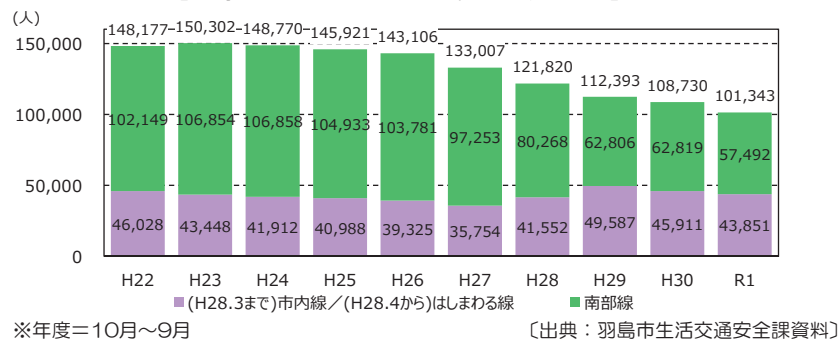
【名阪近鉄バス羽島線の輸送人数の推移】



④羽島市コミュニティバス

- ・羽島市コミュニティバスの利用者は減少傾向にあり、平成22年度から令和元年度までの間に32%減少しています。
- ・はしまわる線（旧・市内線）の利用者は平成22年度以降減少が続いていましたが、平成28年4月の路線再編で商業施設への乗り入れや増便等により利便性が向上したことから、平成27年度から平成29年度にかけて39%増加しました。しかし、その後は経年的な減少が続いています。
- ・南部線の利用者は平成24年度をピークに減少傾向にあります。平成28年4月の路線再編で昼間時間帯の運行をはしまわる線に統合した影響で平成29年度は大幅に減少しましたが、平成29年4月にワゴン車による昼間時間帯の運行を再開したことにより、平成30年度は増加したものの、令和元年度は減少に転じています。

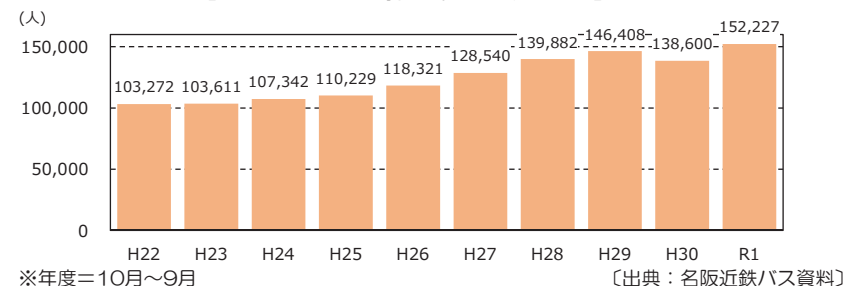
【羽島市コミュニティバスの輸送人数の推移】



③民間路線バス（名阪近鉄バス）

- ・地域間幹線系統である名阪近鉄バス羽島線は、大垣市と岐阜羽島駅を結ぶ路線で、ソフトピアジャパンと大垣駅を起点とする2系統を運行しています。
- ・名阪近鉄バス羽島線の利用者は増加傾向にあり、平成22年度から令和元年度までの間に47%増加しています。

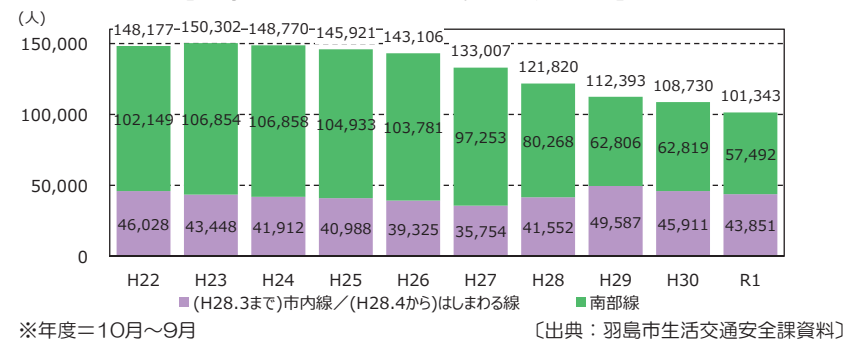
【名阪近鉄バス羽島線の輸送人数の推移】



④羽島市コミュニティバス

- ・羽島市コミュニティバスの利用者は減少傾向にあり、平成22年度から令和元年度までの間に32%減少しています。
- ・はしまわる線（旧・市内線）の利用者は平成22年度以降減少が続いていましたが、平成28年4月の路線再編で商業施設への乗り入れや増便等により利便性が向上したことから、平成27年度から平成29年度にかけて39%増加しました。しかし、その後は経年的な減少が続いています。
- ・南部線の利用者は平成24年度をピークに減少傾向にあります。平成28年4月の路線再編で昼間時間帯の運行をはしまわる線に統合した影響で平成29年度は大幅に減少しましたが、平成29年4月にワゴン車による昼間時間帯の運行を再開したことにより、平成30年度は増加したものの、令和元年度は減少に転じています。

【羽島市コミュニティバスの輸送人数の推移】



第3章 前計画の評価・検証

1. 前計画の概要

本市では、誰もが安全・安心して快適に移動できる地域公共交通体系を構築するため、平成28年2月に羽島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。

【前計画の概要】

計画の区域	羽島市全域
計画の期間	平成28年度～令和元年度（4年間）
目標	誰もが安全・安心して快適に移動できる地域公共交通体系の構築
基本方針	1. 多様な移動ニーズに対応した公共交通サービスの提供 2. まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成 3. 利用しやすい環境の整備 4. 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

2. 前計画の事業及び実施状況

前計画の事業及び実施状況は以下のとおりです。

【路線再編事業】

事業	実施状況
① 岐阜羽島駅を交通結節点とした路線再編	実施
② 運賃制度の変更	実施
③ 実証運行の実施	実施
④ 市内線・南部線の統合による昼間時間帯のサービス拡充	実施
⑤ 商業施設への乗り入れ	実施
⑥ 小型車両の導入	実施

●岐阜羽島駅を起点とする路線再編について、平成28年4月の試行運行を経て、同年10月に本格運行を開始しました。

●市内商業施設への乗り入れのほか、小型車両の導入により、はしまわの線における市民病院への全便乗り入れを実現し、利便性の向上を図りました。

●昼間時間帯において、需要の少ない南部線とはしまわの線を統合し、はしまわの線の増便を図りました。南部線については、その後、地域の要望等を踏まえ、予約型乗合タクシーの運行を経て、平成29年4月からワゴン車による昼間時間帯の定時定路線の運行を再開しました。

●路線再編に合わせ、75歳以上の無料制度を廃止し運賃の適性化を図りました。

●各事業の実施により利便性が向上した一方で、重複した路線による非効率な運行もあることから、運行サービスの見直しを検討する必要があります。

第3章 前計画の評価・検証

1. 前計画の概要

本市では、誰もが安全・安心して快適に移動できる地域公共交通体系を構築するため、平成28年2月に羽島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。

【前計画の概要】

計画の区域	羽島市全域
計画の期間	平成28年度～令和元年度（4年間）
目標	誰もが安全・安心して快適に移動できる地域公共交通体系の構築
基本方針	1. 多様な移動ニーズに対応した公共交通サービスの提供 2. まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成 3. 利用しやすい環境の整備 4. 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

2. 前計画の事業及び実施状況

前計画の事業及び実施状況は以下のとおりです。

【路線再編事業】

事業	実施状況
① 岐阜羽島駅を交通結節点とした路線再編	実施
② 運賃制度の変更	実施
③ 実証運行の実施	実施
④ 市内線・南部線の統合による昼間時間帯のサービス拡充	実施
⑤ 商業施設への乗り入れ	実施
⑥ 小型車両の導入	実施

●岐阜羽島駅を起点とする路線再編について、平成28年4月の試行運行を経て、同年10月に本格運行を開始しました。

●市内商業施設への乗り入れのほか、小型車両の導入により、はしまわの線における市民病院への全便乗り入れを実現し、利便性の向上を図りました。

●昼間時間帯において、需要の少ない南部線とはしまわの線を統合し、はしまわの線の増便を図りました。南部線については、その後、地域の要望等を踏まえ、予約型乗合タクシーの運行を経て、平成29年4月からワゴン車による昼間時間帯の定時定路線の運行を再開しました。

●路線再編に合わせ、75歳以上の無料制度を廃止し運賃の適性化を図りました。

●各事業の実施により利便性が向上した一方で、重複した路線による非効率な運行もあることから、運行サービスの見直しを検討する必要があります。

【交通結節点整備事業】

事業	実施状況
⑦ 待合スペースの整備	実施
⑧ 総合案内板の設置	実施
⑨ バリアフリーへの対応	実施
⑩ 雨よけ施設（通路へのアーケード等）の設置	未実施
⑪ 駐輪場の整備	実施
⑫ フューチャーセンターの設置	未実施
⑬ バス停の整備	一部実施

- 岐阜羽島駅を起点とする路線再編に伴い、ベンチや上屋を設置した待合スペースを整備し、乗り継ぎ利便性の向上を図りました。
- 鉄道会社の協力を得て、岐阜羽島駅における各公共交通ののりばがわかる案内や公共交通利用ガイドを掲出し、情報提供を行いました。
- 雨よけ施設の設置など一部事業は未実施ですが、新たな駐輪スペースの整備や新羽島駅のエレベーター等の整備により、バリアフリーへの対応など交通結節点としての機能の充実を図りました。
- わかりやすさや乗り継ぎ利便性のさらなる向上に向けて、バス停の整備（分散されたバス停の統一）等について、各交通事業者や関係機関と連携し、引き続き検討していく必要があります。

【利用促進事業】

事業	実施状況
⑭ 公共交通ガイドブックの作成	実施
⑮ バス停案内表示の充実	実施
⑯ バスロケーションシステムの導入	未実施
⑰ バス車両のラッピング	実施
⑱ 割引制度の導入	実施
⑲ 運転免許返納者の優遇	実施
⑳ 住民モニター制度の導入	実施
㉑ ご意見ポストの導入	実施
㉒ バス待合スペースの整備	実施

- バスロケーションシステムの導入については未実施ですが、今後は標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の全国的な広がりをつまみ、ICTを活用した情報提供を推進していく必要があります。
- 公募したデザインによるバス車両のラッピングを行いました。引き続き、車両導入時にはラッピングを施し、親しみや認知度の向上を図る必要があります。

【交通結節点整備事業】

事業	実施状況
⑦ 待合スペースの整備	実施
⑧ 総合案内板の設置	実施
⑨ バリアフリーへの対応	実施
⑩ 雨よけ施設（通路へのアーケード等）の設置	未実施
⑪ 駐輪場の整備	実施
⑫ フューチャーセンターの設置	未実施
⑬ バス停の整備	一部実施

- 岐阜羽島駅を起点とする路線再編に伴い、ベンチや上屋を設置した待合スペースを整備し、乗り継ぎ利便性の向上を図りました。
- 鉄道会社の協力を得て、岐阜羽島駅における各公共交通ののりばがわかる案内や公共交通利用ガイドを掲出し、情報提供を行いました。
- 雨よけ施設の設置など一部事業は未実施ですが、新たな駐輪スペースの整備や新羽島駅のエレベーター等の整備により、バリアフリーへの対応など交通結節点としての機能の充実を図りました。
- わかりやすさや乗り継ぎ利便性のさらなる向上に向けて、バス停の整備（分散されたバス停の統一）等について、各交通事業者や関係機関と連携し、引き続き検討していく必要があります。

【利用促進事業】

事業	実施状況
⑭ 公共交通ガイドブックの作成	実施
⑮ バス停案内表示の充実	実施
⑯ バスロケーションシステムの導入	未実施
⑰ バス車両のラッピング	実施
⑱ 割引制度の導入	実施
⑲ 運転免許返納者の優遇	実施
⑳ 住民モニター制度の導入	実施
㉑ ご意見ポストの導入	実施
㉒ バス待合スペースの整備	実施

- バスロケーションシステムの導入については未実施ですが、今後は標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の全国的な広がりをつまみ、ICTを活用した情報提供を推進していく必要があります。
- 公募したデザインによるバス車両のラッピングを行いました。引き続き、車両導入時にはラッピングを施し、親しみや認知度の向上を図る必要があります。

- 利便性の向上に関する取り組みでは、一日乗車券やはしまわる線における定期券導入のほか、運転免許証自主返納者等に対して、コミュニティバス無料乗車証の交付を行いました。
- 地域協働の取り組みでは、市民等からモニターを募集し、コミュニティバス利用後にアンケートを行うバスモニター制度を実施しました。また、乗降等調査と合わせてアンケートを実施し、利用者の意見を幅広く把握し、運行の改善につなげました。
- 公共交通利用ガイドの全戸配布や公共施設、商業施設、駅に配布し幅広く情報提供を行いました。一方、市内を網羅した内容だけではわかりづらいといった意見もあり、地域別に必要な情報に絞る等、実際の利用につながる情報提供を検討していく必要があります。
- PR活動や利用を喚起する取り組みが十分でないことから、今後はモビリティ・マネジメントを積極的にいき、利用促進を図る必要があります。

- 利便性の向上に関する取り組みでは、一日乗車券やはしまわる線における定期券導入のほか、運転免許証自主返納者等に対して、コミュニティバス無料乗車証の交付を行いました。
- 地域協働の取り組みでは、市民等からモニターを募集し、コミュニティバス利用後にアンケートを行うバスモニター制度を実施しました。また、乗降等調査と合わせてアンケートを実施し、利用者の意見を幅広く把握し、運行の改善につなげました。
- 公共交通利用ガイドの全戸配布や公共施設、商業施設、駅に配布し幅広く情報提供を行いました。一方、市内を網羅した内容だけではわかりづらいといった意見もあり、地域別に必要な情報に絞る等、実際の利用につながる情報提供を検討していく必要があります。
- PR活動や利用を喚起する取り組みが十分でないことから、今後はモビリティ・マネジメントを積極的にいき、利用促進を図る必要があります。

3. 前計画の目標の達成状況

項目	評価指標	基準値 (H26)	目標値 (R1)	実績値 (R1)
基本方針1 多様な移動ニーズに対応した公共交通サービスの提供				
公共交通の利用状況	乗車人数(人/日)			
	名鉄竹鼻線・羽島線	5,292	6,300	*5,564
	コミュニティバス	419	510	309
高齢者の外出頻度	週1回以上外出する高齢者の割合	76%	80%	88%
収支改善	コミュニティバスの収支率	15.4%	20.0%	*9.2%
基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成				
中心部の賑わい	中心部の主要施設でのコミュニティバス降車人数(人/日)	25.6	35	32
基本方針3 利用しやすい環境の整備				
公共交通に対する意識	市民の公共交通に対する満足度			
	名鉄竹鼻線・羽島線	49	60	55
	コミュニティバス南部線	53	60	53
	コミュニティバス市内線	45	60	43
交通結節点の整備	新羽島駅・羽島市役所前駅の乗車人数(人/日)	2,198	2,310	*2,304

*印の実績値は平成30年度の値

3. 前計画の目標の達成状況

項目	評価指標	基準値 (H26)	目標値 (R1)	実績値 (R1)
基本方針1 多様な移動ニーズに対応した公共交通サービスの提供				
公共交通の利用状況	乗車人数(人/日)			
	名鉄竹鼻線・羽島線	5,292	6,300	*5,564
	コミュニティバス	419	510	309
高齢者の外出頻度	週1回以上外出する高齢者の割合	76%	80%	88%
収支改善	コミュニティバスの収支率	15.4%	20.0%	*9.2%
基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成				
中心部の賑わい	中心部の主要施設でのコミュニティバス降車人数(人/日)	25.6	35	32
基本方針3 利用しやすい環境の整備				
公共交通に対する意識	市民の公共交通に対する満足度			
	名鉄竹鼻線・羽島線	49	60	55
	コミュニティバス南部線	53	60	53
	コミュニティバス市内線	45	60	43
交通結節点の整備	新羽島駅・羽島市役所前駅の乗車人数(人/日)	2,198	2,310	*2,304

*印の実績値は平成30年度の値

【公共交通の利用状況】

- 目標値には達していないものの、名鉄竹鼻線・羽島線の利用者数は増加しており、今後も市外への移動ニーズに対応したサービスを提供していくことが求められます。
- コミュニティバスはしまわる線（旧・市内線）の利用者数は、経年的に減少していましたが、路線再編に伴う商業施設への乗り入れや増便等の効果で利便性が向上し、利用者が増加しました。
- 一方、コミュニティバス南部線の利用者数は、路線再編により昼間時間帯の運行がなくなり、従前の同時時間帯の利用者がはしまわる線の利用に転換したことや、沿線の高校生人口の減少等の影響で利用者が大きく減少しています。
- コミュニティバス全体での利用者数は減少していることから、利用者数の減少を抑制するため、利便性向上やさらなる利用促進が必要です。

【高齢者の外出頻度】

- 路線再編後は週1回以上外出する高齢者の割合は上昇し、目標を達成していることから、一定の効果が現れていると考えられます。

【収支改善】

- 路線再編及び運賃制度の見直し等の効果により、はしまわる線の収支率は上昇したものの、南部線の利用者減少に伴う収支率の低下が大きく、全体としては目標値に達していないため、効率的な運行サービスの確保や利用促進が必要です。

【中心部の賑わい】

- 中心部の主要施設でのコミュニティバス降車人数は、目標値には達成していないものの26人から32人に増加し、一定の効果が現れていると考えられるため、引き続き利便性を向上させる必要があります。

【公共交通に対する意識】

- 名鉄竹鼻線・羽島線、コミュニティバス南部線、はしまわる線とも満足度が目標値に達していないため、引き続きニーズ等を把握したうえでサービスの改善を図るとともに、満足度の向上に資する取り組みの実施が必要です。

【交通結節点の整備】

- 新羽島駅、羽島市役所前駅での乗車人数は増加したものの、目標値に達成していないため、さらなる利用者数の増加を図るため、結節点機能の強化が必要です。

【公共交通の利用状況】

- 目標値には達していないものの、名鉄竹鼻線・羽島線の利用者数は増加しており、今後も市外への移動ニーズに対応したサービスを提供していくことが求められます。
- コミュニティバスはしまわる線（旧・市内線）の利用者数は、経年的に減少していましたが、路線再編に伴う商業施設への乗り入れや増便等の効果で利便性が向上し、利用者が増加しました。
- 一方、コミュニティバス南部線の利用者数は、路線再編により昼間時間帯の運行がなくなり、従前の同時時間帯の利用者がはしまわる線の利用に転換したことや、沿線の高校生人口の減少等の影響で利用者が大きく減少しています。
- コミュニティバス全体での利用者数は減少していることから、利用者数の減少を抑制するため、利便性向上やさらなる利用促進が必要です。

【高齢者の外出頻度】

- 路線再編後は週1回以上外出する高齢者の割合は上昇し、目標を達成していることから、一定の効果が現れていると考えられます。

【収支改善】

- 路線再編及び運賃制度の見直し等の効果により、はしまわる線の収支率は上昇したものの、南部線の利用者減少に伴う収支率の低下が大きく、全体としては目標値に達していないため、効率的な運行サービスの確保や利用促進が必要です。

【中心部の賑わい】

- 中心部の主要施設でのコミュニティバス降車人数は、目標値には達成していないものの26人から32人に増加し、一定の効果が現れていると考えられるため、引き続き利便性を向上させる必要があります。

【公共交通に対する意識】

- 名鉄竹鼻線・羽島線、コミュニティバス南部線、はしまわる線とも満足度が目標値に達していないため、引き続きニーズ等を把握したうえでサービスの改善を図るとともに、満足度の向上に資する取り組みの実施が必要です。

【交通結節点の整備】

- 新羽島駅、羽島市役所前駅での乗車人数は増加したものの、目標値に達成していないため、さらなる利用者数の増加を図るため、結節点機能の強化が必要です。

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。

- 幹線交通である名鉄竹鼻線・羽島線、名阪近鉄バス羽島線の利用者数は増加傾向にあり、引き続き広域的な移動ニーズに対応したサービスを提供していく必要があります。
- 路線再編前と比較し、はしまわる線の利用者数は増加したものの、南部線の利用者数の減少が大きく、コミュニティバス全体では減少し、満足度も高水準と言えないことから、さらなる利便性向上や利用促進が必要です。
- 収支率は低下しており、一部に路線が重複している区間があるため、効率的な運行サービスの検討が必要です。
- 高齢者の外出頻度や中心市街地の施設での降車人数は、一定の効果が現れていることから、引き続き需要に対応したサービスの見直しを行い、さらなる利用者数の増加を図る必要があります。

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。

- 幹線交通である名鉄竹鼻線・羽島線、名阪近鉄バス羽島線の利用者数は増加傾向にあり、引き続き広域的な移動ニーズに対応したサービスを提供していく必要があります。
- 路線再編前と比較し、はしまわる線の利用者数は増加したものの、南部線の利用者数の減少が大きく、コミュニティバス全体では減少し、満足度も高水準と言えないことから、さらなる利便性向上や利用促進が必要です。
- 収支率は低下しており、一部に路線が重複している区間があるため、効率的な運行サービスの検討が必要です。
- 高齢者の外出頻度や中心市街地の施設での降車人数は、一定の効果が現れていることから、引き続き需要に対応したサービスの見直しを行い、さらなる利用者数の増加を図る必要があります。

第4章 利用実態・ニーズの把握と課題整理

1. 利用実態及びニーズの把握

(1) 調査概要

本計画の策定にあたり、各種調査を実施し、市民の公共交通の利用実態や移動ニーズ等を把握しました。調査概要は以下のとおりです。

統計データ等 運行状況	人口、通勤・通学流動、運転免許証保有者数・自主返納状況等 運行事業者提供データ（輸送人数、運行状況等）
乗降等調査	<p>■乗降調査（令和元年5月21日～27日）</p> <p>【目的】バス利用実態(OD・乗継状況等)を把握</p> <p>【対象】コミュニティバス全線（南部線・はしまわる線）</p> <p>■利用者アンケート（1週間：令和元年5月）</p> <p>【目的】バス利用者の意向を把握</p> <p>【結果】有効回答数256票（車内配布・車内回収）</p>
アンケート	<p>■市民アンケート（令和元年5月31日～6月21日）</p> <p>【目的】市民の公共交通の利用状況、公共交通に対する意見や要望、日常生活での移動状況等を把握</p> <p>【対象】15歳以上の羽島市民 2,500人（無作為抽出）</p> <p>【方法】郵送配布・郵送回収</p> <p>【有効回答数】1,151票（回答率46.0%）</p> <p>■高校生アンケート（令和元年5月31日～6月21日）</p> <p>【目的】南部線沿線高校生の通学実態、南部線の利用意向等を把握</p> <p>【対象】上中町・下中町・桑原町に住所がある高校生280人（全数）</p> <p>【方法】郵送配布・郵送回収</p> <p>【有効回答数】121票（回答率43.3%）</p>
地域懇談会	<p>■民生委員・児童委員との意見交換会（令和元年6月～7月：10回開催）</p> <p>【目的】高齢者の生活支援等に携わる民生委員や児童委員から公共交通に対する意見を聴取</p> <p>【対象】民生委員・児童委員</p> <p>■地域公共交通(コミュニティバス)を考えるガヤガヤ会議（令和元年7月24日～26日：3回開催）</p> <p>【目的】ふだん移動で困っている点、バスの使いにくい点、利用促進策等について、地域住民からの意見を聴取</p> <p>【対象】市民（公募による募集）、自治会・子ども会等の団体代表者</p> <p>【参加】延べ106人</p> <p>■コミュニティバス座談会（令和元年9月2日）</p> <p>【目的】コミュニティバス利用者から対面形式で意見を聴取</p> <p>【対象】羽島温泉に訪れたコミュニティバス利用者</p> <p>【参加】約25人</p>

第4章 利用実態・ニーズの把握と課題整理

1. 利用実態及びニーズの把握

(1) 調査概要

本計画の策定にあたり、各種調査を実施し、市民の公共交通の利用実態や移動ニーズ等を把握しました。調査概要は以下のとおりです。

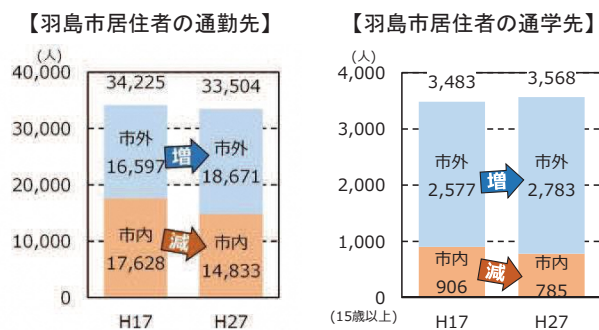
統計データ等 運行状況	人口、通勤・通学流動、運転免許証保有者数・自主返納状況等 運行事業者提供データ（輸送人数、運行状況等）
乗降等調査	<p>■乗降調査（令和元年5月21日～27日）</p> <p>【目的】バス利用実態(OD・乗継状況等)を把握</p> <p>【対象】コミュニティバス全線（南部線・はしまわる線）</p> <p>■利用者アンケート（1週間：令和元年5月）</p> <p>【目的】バス利用者の意向を把握</p> <p>【結果】有効回答数256票（車内配布・車内回収）</p>
アンケート	<p>■市民アンケート（令和元年5月31日～6月21日）</p> <p>【目的】市民の公共交通の利用状況、公共交通に対する意見や要望、日常生活での移動状況等を把握</p> <p>【対象】15歳以上の羽島市民 2,500人（無作為抽出）</p> <p>【方法】郵送配布・郵送回収</p> <p>【有効回答数】1,151票（回答率46.0%）</p> <p>■高校生アンケート（令和元年5月31日～6月21日）</p> <p>【目的】南部線沿線高校生の通学実態、南部線の利用意向等を把握</p> <p>【対象】上中町・下中町・桑原町に住所がある高校生280人（全数）</p> <p>【方法】郵送配布・郵送回収</p> <p>【有効回答数】121票（回答率43.3%）</p>
地域懇談会	<p>■民生委員・児童委員との意見交換会（令和元年6月～7月：10回開催）</p> <p>【目的】高齢者の生活支援等に携わる民生委員や児童委員から公共交通に対する意見を聴取</p> <p>【対象】民生委員・児童委員</p> <p>■地域公共交通(コミュニティバス)を考えるガヤガヤ会議（令和元年7月24日～26日：3回開催）</p> <p>【目的】ふだん移動で困っている点、バスの使いにくい点、利用促進策等について、地域住民からの意見を聴取</p> <p>【対象】市民（公募による募集）、自治会・子ども会等の団体代表者</p> <p>【参加】延べ106人</p> <p>■コミュニティバス座談会（令和元年9月2日）</p> <p>【目的】コミュニティバス利用者から対面形式で意見を聴取</p> <p>【対象】羽島温泉に訪れたコミュニティバス利用者</p> <p>【参加】約25人</p>

(2) 調査結果のまとめ

各調査の結果は以下のとおりです。

① 公共交通を取り巻く社会情勢・環境の変化 【統計データ等】

- 高齢者人口の増加が予測されていることから、今後も買い物、通院といった日常生活の移動手段を確保する必要性が高まっています。
- 市外への通勤・通学者数が10年間で12%増加しており、市外への移動ニーズが高まっています。
- 運転手不足や厳しい財政状況により、公共交通の維持が困難になりつつあります。



〔出典：国勢調査〕

② 公共交通のサービス状況 【運行状況】

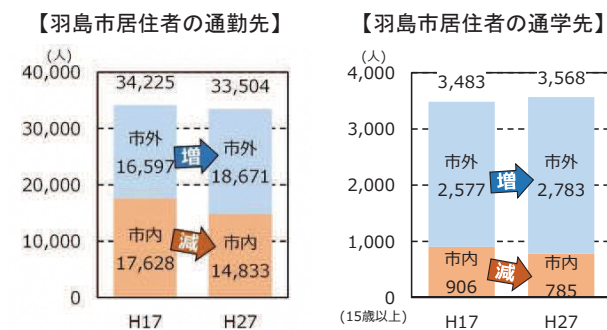
- 岐阜市方面へは名鉄竹鼻線・羽島線、大垣市方面へは名阪近鉄バス羽島線、海津市及び輪之内町方面へは各市町のコミュニティバスや自主運行バスが運行され、各交通機関が岐阜羽島駅で結節されています。
- 路線再編により、はしまわる線の商業施設へのバス停設置や市民病院への全便乗り入れが実現し、買い物、通院の利便性が向上しました。
- 南部地域において3路線（南部線、中・はしまわる線、温泉・はしまわる線）が重複している区間があり、一部非効率な運行となっています。
- 交通結節点であるJR岐阜羽島駅の駅前広場では、羽島市コミュニティバスと海津市コミュニティバスのバス停が東側に、名阪近鉄バスと輪之内町自主運行バスのバス停が西側に分散して設置されています。また、バスや一般車の動線が分離されておらず、利便性や安全性に課題があります。

(2) 調査結果のまとめ

各調査の結果は以下のとおりです。

① 公共交通を取り巻く社会情勢・環境の変化 【統計データ等】

- 高齢者人口の増加が予測されていることから、今後も買い物、通院といった日常生活の移動手段を確保する必要性が高まっています。
- 市外への通勤・通学者数が10年間で12%増加しており、市外への移動ニーズが高まっています。
- 運転手不足や厳しい財政状況により、公共交通の維持が困難になりつつあります。



〔出典：国勢調査〕

② 公共交通のサービス状況 【運行状況】

- 岐阜市方面へは名鉄竹鼻線・羽島線、大垣市方面へは名阪近鉄バス羽島線、海津市及び輪之内町方面へは各市町のコミュニティバスや自主運行バスが運行され、各交通機関が岐阜羽島駅で結節されています。
- 路線再編により、はしまわる線の商業施設へのバス停設置や市民病院への全便乗り入れが実現し、買い物、通院の利便性が向上しました。
- 南部地域において3路線（南部線、中・はしまわる線、温泉・はしまわる線）が重複している区間があり、一部非効率な運行となっています。
- 交通結節点であるJR岐阜羽島駅の駅前広場では、羽島市コミュニティバスと海津市コミュニティバスのバス停が東側に、名阪近鉄バスと輪之内町自主運行バスのバス停が西側に分散して設置されています。また、バスや一般車の動線が分離されておらず、利便性や安全性に課題があります。

③ 公共交通の利用状況 【統計データ等・乗降等調査】

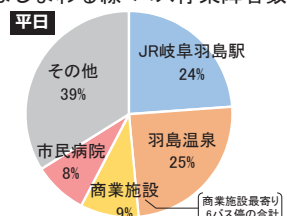
- 幹線交通である名鉄竹鼻線・羽島線、名阪近鉄バス羽島線の利用者数は増加傾向にあります。
- 路線再編により、はしまわる線の利用者は増加した一方、南部線の利用者が減少しており、コミュニティバス全体としての利用者数は減少傾向にあります。
- 南部線の昼間時間帯は、地域の要望等を踏まえ運行を再開しましたが、再編前と比較して利用者は少なく、平均2人/便以下となっています。
- はしまわる線では、羽島温泉バス停での乗降者数が最も多く、温泉目的での利用が多くなっています。
- 路線再編により一部の利用者は岐阜羽島駅での乗り継ぎが必要になりましたが、はしまわる線利用者の14%が岐阜羽島駅で2路線を乗り継いで利用しています。
- はしまわる線では、市北部を運行する東・はしまわる線や西・はしまわる線は昼間時間帯の利用が少なく、市南部を運行する中・はしまわる線や温泉・はしまわる線は夕方の利用が少ない等、運行地域によって利用特性が異なります。

【はしまわる線 便別利用者数】

東・はしまわる線 (人)			西・はしまわる線 (人)			中・はしまわる線 (人)			温泉・はしまわる線 (人)		
便数	時刻	全体	便数	時刻	全体	便数	時刻	全体	便数	時刻	全体
第1便	7:57	10.5	第1便	9:30	7.5	第1便	7:47	6.7	第1便	9:19	10.8
第2便	9:23	3.3	第2便	10:57	5.2	第2便	9:14	11.3	第2便	10:44	10.7
第3便	10:51	3.3	第3便	12:11	2.3	第3便	10:41	13.8	第3便	12:14	10.8
第4便	12:10	2.8	第4便	13:36	4.3	第4便	12:08	10.5	第4便	13:41	12.3
第5便	13:33	2.7	第5便	15:01	5.0	第5便	13:35	9.7	第5便	15:06	10.0
第6便	14:59	7.0	第6便	16:27	3.0	第6便	15:02	2.0	第6便	16:31	2.3

〔出典：令和元年5月乗降等調査〕

【はしまわる線 バス停乗降者数】



〔出典：令和元年5月乗降等調査〕

【南部線平日昼間時間帯 便別利用者数】



〔出典：令和元年5月乗降等調査〕

③ 公共交通の利用状況 【統計データ等・乗降等調査】

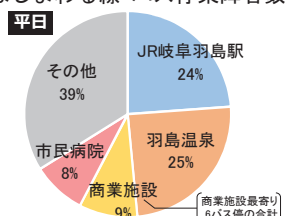
- 幹線交通である名鉄竹鼻線・羽島線、名阪近鉄バス羽島線の利用者数は増加傾向にあります。
- 路線再編により、はしまわる線の利用者は増加した一方、南部線の利用者が減少しており、コミュニティバス全体としての利用者数は減少傾向にあります。
- 南部線の昼間時間帯は、地域の要望等を踏まえ運行を再開しましたが、再編前と比較して利用者は少なく、平均2人/便以下となっています。
- はしまわる線では、羽島温泉バス停での乗降者数が最も多く、温泉目的での利用が多くなっています。
- 路線再編により一部の利用者は岐阜羽島駅での乗り継ぎが必要になりましたが、はしまわる線利用者の14%が岐阜羽島駅で2路線を乗り継いで利用しています。
- はしまわる線では、市北部を運行する東・はしまわる線や西・はしまわる線は昼間時間帯の利用が少なく、市南部を運行する中・はしまわる線や温泉・はしまわる線は夕方の利用が少ない等、運行地域によって利用特性が異なります。

【はしまわる線 便別利用者数】

東・はしまわる線 (人)			西・はしまわる線 (人)			中・はしまわる線 (人)			温泉・はしまわる線 (人)		
便数	時刻	全体	便数	時刻	全体	便数	時刻	全体	便数	時刻	全体
第1便	7:57	10.5	第1便	9:30	7.5	第1便	7:47	6.7	第1便	9:19	10.8
第2便	9:23	3.3	第2便	10:57	5.2	第2便	9:14	11.3	第2便	10:44	10.7
第3便	10:51	3.3	第3便	12:11	2.3	第3便	10:41	13.8	第3便	12:14	10.8
第4便	12:10	2.8	第4便	13:36	4.3	第4便	12:08	10.5	第4便	13:41	12.3
第5便	13:33	2.7	第5便	15:01	5.0	第5便	13:35	9.7	第5便	15:06	10.0
第6便	14:59	7.0	第6便	16:27	3.0	第6便	15:02	2.0	第6便	16:31	2.3

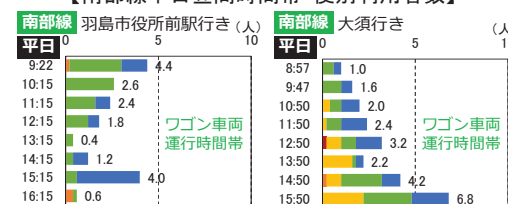
〔出典：令和元年5月乗降等調査〕

【はしまわる線 バス停乗降者数】



〔出典：令和元年5月乗降等調査〕

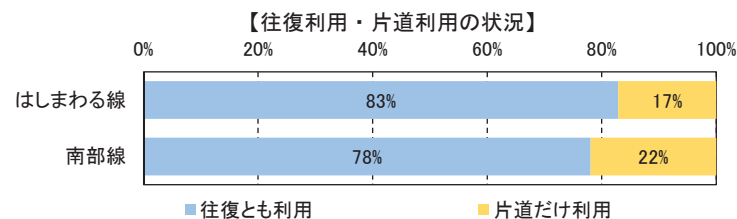
【南部線平日昼間時間帯 便別利用者数】



〔出典：令和元年5月乗降等調査〕

④ バス利用者意向 【アンケート・地域懇談会】

- はしまわる線は、「運賃」に対する満足度は高い一方、「運行本数」や「乗り継ぎの待ち時間」に対する満足度が低くなっています。
- 利用者の約2割はコミュニティバスを往復利用せず片道のみ利用しており、送迎や他の公共交通機関と合わせて利用されています。
- 高齢者を中心に「バス停まで自転車でいきたい」という要望等、バス停までのアクセスに対する意見が多いですが、はしまわる線には駐輪場が確保されたバス停が少なく、利用しづらいという意見が多くありました。



〔利用者アンケート〕

⑤ 公共交通に関する市民意向 【アンケート・地域懇談会】

各交通機関の利用状況

- この1年間で名鉄竹鼻線・羽島線を利用した市民は47%と比較的多い一方、名阪近鉄バス羽島線は8%、羽島市コミュニティバス南部線は5%、はしまわる線は4%と少なくなっています。

日常生活での移動

- 通勤では86%、買い物では93%が自家用車で移動しており、日常生活における自家用車への依存度が高くなっています。

バス非利用者の意向

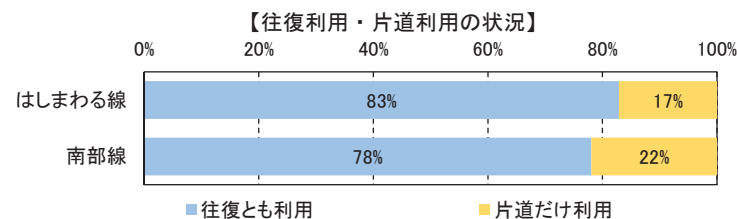
- はしまわる線や南部線を利用しない理由として、「自分でクルマを運転できるから」、「家族が送迎してくれるから」が多くなっています。
- 利用する条件として、運行本数やバス停の位置といった運行面の改善や、バスの情報・案内のわかりやすさの改善が多く挙がっています。

運行ルート・ダイヤ

- 帰りのバスの時間があわず、待合場所もないため、利用しづらいという意見が多くありました。
- 近隣市町バスとの接続や市外への乗り入れ等、他市町との連携が必要だという意見が多くありました。

④ バス利用者意向 【アンケート・地域懇談会】

- はしまわる線は、「運賃」に対する満足度は高い一方、「運行本数」や「乗り継ぎの待ち時間」に対する満足度が低くなっています。
- 利用者の約2割はコミュニティバスを往復利用せず片道のみ利用しており、送迎や他の公共交通機関と合わせて利用されています。
- 高齢者を中心に「バス停まで自転車でいきたい」という要望等、バス停までのアクセスに対する意見が多いですが、はしまわる線には駐輪場が確保されたバス停が少なく、利用しづらいという意見が多くありました。



〔利用者アンケート〕

⑤ 公共交通に関する市民意向 【アンケート・地域懇談会】

各交通機関の利用状況

- この1年間で名鉄竹鼻線・羽島線を利用した市民は47%と比較的多い一方、名阪近鉄バス羽島線は8%、羽島市コミュニティバス南部線は5%、はしまわる線は4%と少なくなっています。

日常生活での移動

- 通勤では86%、買い物では93%が自家用車で移動しており、日常生活における自家用車への依存度が高くなっています。

バス非利用者の意向

- はしまわる線や南部線を利用しない理由として、「自分でクルマを運転できるから」、「家族が送迎してくれるから」が多くなっています。
- 利用する条件として、運行本数やバス停の位置といった運行面の改善や、バスの情報・案内のわかりやすさの改善が多く挙がっています。

運行ルート・ダイヤ

- 帰りのバスの時間があわず、待合場所もないため、利用しづらいという意見が多くありました。
- 近隣市町バスとの接続や市外への乗り入れ等、他市町との連携が必要だという意見が多くありました。

PR・企画等

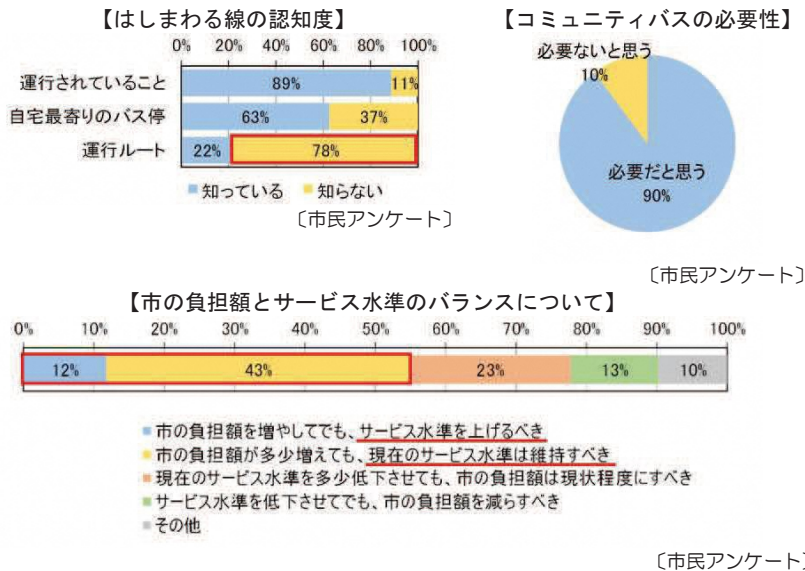
- 幼少期も含めた幅広い年代へのPRや子どもが楽しめる企画等、今後公共交通を利用する層である幼少期から公共交通に親しみをもってもらえるような取り組みが必要だという意見が多くありました。
- 施設との連携による特典等、運行サービス以外の観点での利用促進策の検討が必要だという意見が多くありました。

わかりやすさ

- バスに関する情報提供が不足しているため、バスを初めて利用する際のハードルが高いという意見が多くありました。
- バス停、車両の行先表示がわかりにくいという意見が多くありました。

市民意識

- 名阪近鉄バス羽島線が運行されていることについて、市民の46%が知らないと回答しており、岐阜羽島駅で結節する他のバスについても認知度は低くなっています。
- はしまわる線が運行されていることは市民の89%が知っている一方、運行ルートを知っている市民は22%と少なく、具体的な運行サービスについての認知度が低くなっています。
- コミュニティバスの必要性について、市民の90%が「必要である」と回答しています。
- 市の負担額とサービス水準のバランスについて、市民の55%が現状以上のサービスを確保すべきと回答しています。



PR・企画等

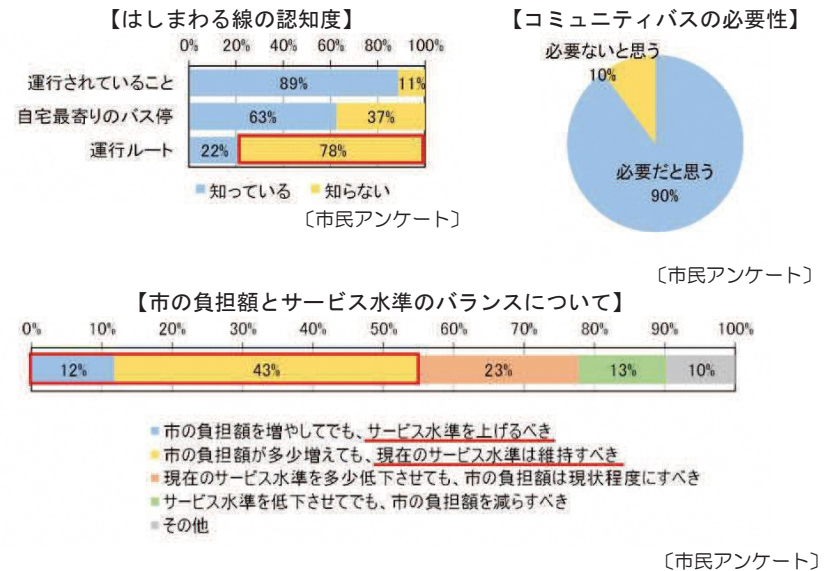
- 幼少期も含めた幅広い年代へのPRや子どもが楽しめる企画等、今後公共交通を利用する層である幼少期から公共交通に親しみをもってもらえるような取り組みが必要だという意見が多くありました。
- 施設との連携による特典等、運行サービス以外の観点での利用促進策の検討が必要だという意見が多くありました。

わかりやすさ

- バスに関する情報提供が不足しているため、バスを初めて利用する際のハードルが高いという意見が多くありました。
- バス停、車両の行先表示がわかりにくいという意見が多くありました。

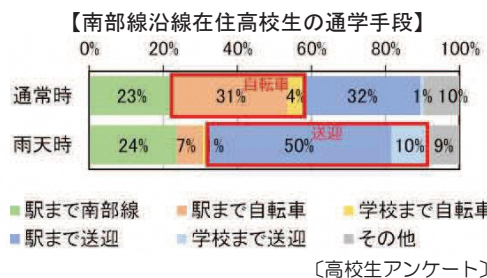
市民意識

- 名阪近鉄バス羽島線が運行されていることについて、市民の46%が知らないと回答しており、岐阜羽島駅で結節する他のバスについても認知度は低くなっています。
- はしまわる線が運行されていることは市民の89%が知っている一方、運行ルートを知っている市民は22%と少なく、具体的な運行サービスについての認知度が低くなっています。
- コミュニティバスの必要性について、市民の90%が「必要である」と回答しています。
- 市の負担額とサービス水準のバランスについて、市民の55%が現状以上のサービスを確保すべきと回答しています。

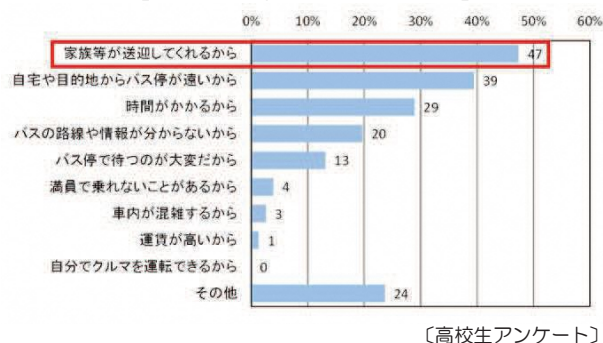


南部線沿線高校生の通学

- 南部地域から高校に通学する手段としては、駅や学校まで自転車を利用する割合が高くなっています。
- 通常時に自転車で通学している高校生は、雨天時には駅や学校までの送迎への転換が多く、南部線に転換する高校生は少数です。
- 通学に南部線を利用しない理由として、「家族が送迎してくれるから」が最も多くなっています。

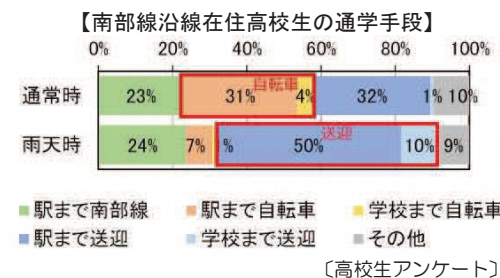


【通学に南部線を利用しない理由】

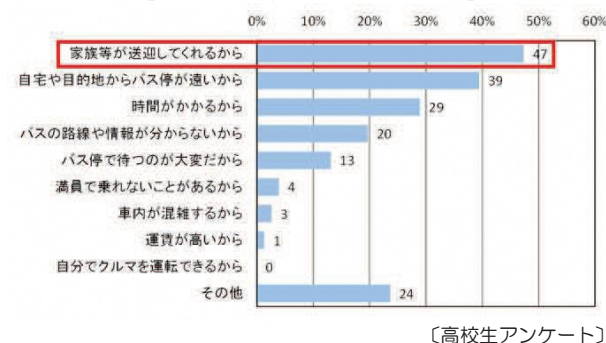


南部線沿線高校生の通学

- 南部地域から高校に通学する手段としては、駅や学校まで自転車を利用する割合が高くなっています。
- 通常時に自転車で通学している高校生は、雨天時には駅や学校までの送迎への転換が多く、南部線に転換する高校生は少数です。
- 通学に南部線を利用しない理由として、「家族が送迎してくれるから」が最も多くなっています。



【通学に南部線を利用しない理由】



2. 地域公共交通に関する課題の整理

利用実態及びニーズに係る調査・分析の結果等から明らかとなった羽島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 多様なニーズや地域特性への対応

移動ニーズや地域特性に応じた運行サービスの提供

- 市民の通勤・通学の足として公共交通が利用されており、今後も通勤や通学ニーズに対応した公共交通の運行を確保・維持していく必要があります。
- 今後の高齢化の進展を見据え、自家用車での移動に頼らず買い物、通院、温泉等へ外出できるような運行サービスを提供していく必要があります。
- 市内の地区によって移動ニーズや公共交通の利用特性が異なることから、市内全域で一律のサービスを提供するのではなく、地域特性に応じた運行サービスを提供する必要があります。

往復で利用しやすい運行サービス、待合環境やバス停アクセスの改善による利便性向上

- コミュニティバスを通院や買い物で利用した際、帰りの時間があわず使いづらいという意見が多いため、帰りのバスを快適に待つことができるスペースの確保や往復で利用しやすいダイヤの設定等が必要です。
- 高齢者を中心に「バス停まで自転車でいきたい」という要望等、バス停までのアクセスに対する意見が多いですが、はしまわの線には駐輪場が確保されたバス停が少なく、駐輪スペース等の確保が課題となっています。

市外への移動ニーズに対応した広域的な公共交通ネットワークの強化

- 市外への通勤、通学が増加していることから、幹線と支線の結節を強化するとともに、周辺市町との連携を図りながら、引き続き広域的な公共交通ネットワークを形成していく必要があります。

課題2 まちづくりとの連携

JR岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの強化

- 上位・関連計画における将来都市構造等では、JR岐阜羽島駅周辺において都市機能のさらなる集約による市の活力向上や立地特性を活かした都市のにぎわいの創造を目指していることから、利便性の高い交通結節点を構築していく必要があります。

様々な交通が安全で円滑に接続できる交通結節点機能の強化

- JR岐阜羽島駅の駅前広場では、バス停が東西に分散していることやバスと一般車の動線が分離されていないことから、利便性、わかりやすさ、安全性の向上を図り、交通結節点機能を強化していく必要があります。

2. 地域公共交通に関する課題の整理

利用実態及びニーズに係る調査・分析の結果等から明らかとなった羽島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 多様なニーズや地域特性への対応

移動ニーズや地域特性に応じた運行サービスの提供

- 市民の通勤・通学の足として公共交通が利用されており、今後も通勤や通学ニーズに対応した公共交通の運行を確保・維持していく必要があります。
- 今後の高齢化の進展を見据え、自家用車での移動に頼らず買い物、通院、温泉等へ外出できるような運行サービスを提供していく必要があります。
- 市内の地区によって移動ニーズや公共交通の利用特性が異なることから、市内全域で一律のサービスを提供するのではなく、地域特性に応じた運行サービスを提供する必要があります。

往復で利用しやすい運行サービス、待合環境やバス停アクセスの改善による利便性向上

- コミュニティバスを通院や買い物で利用した際、帰りの時間があわず使いづらいという意見が多いため、帰りのバスを快適に待つことができるスペースの確保や往復で利用しやすいダイヤの設定等が必要です。
- 高齢者を中心に「バス停まで自転車でいきたい」という要望等、バス停までのアクセスに対する意見が多いですが、はしまわの線には駐輪場が確保されたバス停が少なく、駐輪スペース等の確保が課題となっています。

市外への移動ニーズに対応した広域的な公共交通ネットワークの強化

- 市外への通勤、通学が増加していることから、幹線と支線の結節を強化するとともに、周辺市町との連携を図りながら、引き続き広域的な公共交通ネットワークを形成していく必要があります。

課題2 まちづくりとの連携

JR岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの強化

- 上位・関連計画における将来都市構造等では、JR岐阜羽島駅周辺において都市機能のさらなる集約による市の活力向上や立地特性を活かした都市のにぎわいの創造を目指していることから、利便性の高い交通結節点を構築していく必要があります。

様々な交通が安全で円滑に接続できる交通結節点機能の強化

- JR岐阜羽島駅の駅前広場では、バス停が東西に分散していることやバスと一般車の動線が分離されていないことから、利便性、わかりやすさ、安全性の向上を図り、交通結節点機能を強化していく必要があります。

課題3 持続可能な公共交通の確保

機能の重複を避けた効率的な公共交通ネットワークの構築

- 南部地域において3路線（南部線、中・はしまわる線、温泉・はしまわる線）が重複している区間があり、一部非効率な運行となっていることから、効率的な公共交通ネットワークを構築する必要があります。

運転手不足の解消

- バスやタクシーの運転手不足が深刻化しており、今後の公共交通サービスを維持していくために人材確保が課題となっています。

課題4 わかりやすさの向上

バス停や車両へのわかりやすい公共交通情報の表示

- 運行中のバスの系統や行先表示がわかりにくいという意見が多いことから、バス停や車両への系統の表示方法をよりわかりやすく改善する必要があります。

市民や来街者に対する公共交通の情報提供・周知

- 市民や来街者等、市内を移動する方がバスの情報を簡単に調べられるようにするため、様々な検索サービスに対応する等、ICTも活用した幅広い情報提供・周知を図る必要があります。

公共交通を利用するハードルの軽減

- 現在公共交通を利用していない市民にとっては、情報が少なく利用のハードルが高いという意見が多いことから、利用に必要なきめ細かな情報を提供する必要があります。
- 属性や目的に応じて公共交通の利用のきっかけを提供・提案することにより、公共交通を気軽に利用できるようにする必要があります。

課題5 市民意識の醸成

公共交通に対する市民の親しみの向上

- 市民に身近で親しみやすい公共交通を整備し、公共交通への関心や理解を深めていく必要があります。
- 現在の利用者だけでなく、利用していない方も含め、幅広く公共交通に対する意識の醸成を図る必要があります。

課題3 持続可能な公共交通の確保

機能の重複を避けた効率的な公共交通ネットワークの構築

- 南部地域において3路線（南部線、中・はしまわる線、温泉・はしまわる線）が重複している区間があり、一部非効率な運行となっていることから、効率的な公共交通ネットワークを構築する必要があります。

運転手不足の解消

- バスやタクシーの運転手不足が深刻化しており、今後の公共交通サービスを維持していくために人材確保が課題となっています。

課題4 わかりやすさの向上

バス停や車両へのわかりやすい公共交通情報の表示

- 運行中のバスの系統や行先表示がわかりにくいという意見が多いことから、バス停や車両への系統の表示方法をよりわかりやすく改善する必要があります。

市民や来街者に対する公共交通の情報提供・周知

- 市民や来街者等、市内を移動する方がバスの情報を簡単に調べられるようにするため、様々な検索サービスに対応する等、ICTも活用した幅広い情報提供・周知を図る必要があります。

公共交通を利用するハードルの軽減

- 現在公共交通を利用していない市民にとっては、情報が少なく利用のハードルが高いという意見が多いことから、利用に必要なきめ細かな情報を提供する必要があります。
- 属性や目的に応じて公共交通の利用のきっかけを提供・提案することにより、公共交通を気軽に利用できるようにする必要があります。

課題5 市民意識の醸成

公共交通に対する市民の親しみの向上

- 市民に身近で親しみやすい公共交通を整備し、公共交通への関心や理解を深めていく必要があります。
- 現在の利用者だけでなく、利用していない方も含め、幅広く公共交通に対する意識の醸成を図る必要があります。

第5章 計画の基本的な考え方

1. 公共交通の果たすべき役割

羽島市が目指すまちづくりの将来像を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を以下のように考えます。

上位・関連計画等	公共交通に係る取り組み方針
羽島市第六次総合計画 (羽島市まち・ひと・しごと創生総合戦略)	<ul style="list-style-type: none"> 学生や高齢者の重要な交通手段であるコミュニティバスについて、利便性の高い運行に努めます。 コミュニティバス路線の確保・維持を図るとともに、利用促進に向けた取り組みやPRを実施し、路線ごとの特色を生かし、乗車人員の確保に努めます。 鉄道やバスの利便性の向上を関係機関に働きかけ、公共交通網の確保を図ります。
羽島市都市計画 マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 本市の玄関口であり中核的機能を新たに集積する地区を新都心核として位置づけ、都市機能の更なる集約を促進して、本市の活力の向上と利便性の高いまちづくりを行います。
第2期羽島市 地域福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> 市民の交通利便性をより向上させるため、効果的な市内の公共交通施策を検討します。 福祉有償運送制度をはじめとして、移動が困難な方に対しての支援に努めます。
羽島市 まちづくり基本条例	<ul style="list-style-type: none"> 市民が主体性をもってまちづくりに参加します。市民、議会、市長等が連携、協力してまちづくりを進めます。

役割1 市民の日常の足としての移動手段

役割2 安心・快適な暮らしの確保

役割3 地区間の連携強化、住民相互の交流促進、にぎわいの創出による都市の活性化

2. 計画の基本理念

上位・関連計画、地域公共交通に関する課題を踏まえ、本市の地域公共交通が目指す基本理念（将来像）を以下のように設定します。

基本理念(将来像)

人と暮らしをつなぎ、
みんなで支えあう地域公共交通体系の構築

第5章 計画の基本的な考え方

1. 公共交通の果たすべき役割

羽島市が目指すまちづくりの将来像を踏まえ、地域公共交通が果たすべき役割を以下のように考えます。

上位・関連計画等	公共交通に係る取り組み方針
羽島市第六次総合計画 (羽島市まち・ひと・しごと創生総合戦略)	<ul style="list-style-type: none"> 学生や高齢者の重要な交通手段であるコミュニティバスについて、利便性の高い運行に努めます。 コミュニティバス路線の確保・維持を図るとともに、利用促進に向けた取り組みやPRを実施し、路線ごとの特色を生かし、乗車人員の確保に努めます。 鉄道やバスの利便性の向上を関係機関に働きかけ、公共交通網の確保を図ります。
羽島市都市計画 マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 本市の玄関口であり中核的機能を新たに集積する地区を新都心核として位置づけ、都市機能の更なる集約を促進して、本市の活力の向上と利便性の高いまちづくりを行います。
第2期羽島市 地域福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> 市民の交通利便性をより向上させるため、効果的な市内の公共交通施策を検討します。 福祉有償運送制度をはじめとして、移動が困難な方に対しての支援に努めます。
羽島市 まちづくり基本条例	<ul style="list-style-type: none"> 市民が主体性をもってまちづくりに参加します。市民、議会、市長等が連携、協力してまちづくりを進めます。

役割1 市民の日常の足としての移動手段

役割2 安心・快適な暮らしの確保

役割3 地区間の連携強化、住民相互の交流促進、にぎわいの創出による都市の活性化

2. 計画の基本理念

上位・関連計画、地域公共交通に関する課題を踏まえ、本市の地域公共交通が目指す基本理念（将来像）を以下のように設定します。

基本理念(将来像)

人と暮らしをつなぎ、
みんなで支えあう地域公共交通体系の構築

3. 計画の基本方針と目標

基本理念の実現を図るため、基本方針及び目標として次の4つを設定します。

基本方針1 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保

[目標] みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

- 通勤・通学、高齢者を中心とした買い物・通院等の日常生活の移動を支えるため、地域の足となる公共交通サービスを確保します。
- 多様な目的の移動ニーズや地域特性に合わせた公共交通体系を構築し、役割や機能の重複を避けた効率的な運行をめざします。

【各主体の役割】

行政	・地域の要望等の把握や各交通機関、関係機関との調整を図り、より便利な地域公共交通の実現を図ります。
交通事業者	・安全な輸送を提供するとともに、利用データの提供やノウハウを活かした運行改善等を提案・実践します。
市民等	・自家用車だけに頼るのではなく、鉄道やバス等の積極的な利用により地域公共交通の維持に寄与します。

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

[目標] 人の交流やにぎわいを生み、まちを活性化させる公共交通の実現

- 住民相互の交流やおでかけ機会を創出します。
- 岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの充実を図り、にぎわい創造エリアである岐阜羽島駅周辺のまちづくりを支援します。
- 周辺市町との結びつきを強化し、より密な連携を図る広域的な地域公共交通ネットワークを形成します。

【各主体の役割】

行政	・岐阜羽島駅周辺のまちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成し、にぎわいの創出やまちの活性化を図ります。
交通事業者	・岐阜羽島駅を結節点とした運行サービスを提供します。行政と連携し、結節点の機能強化への取り組みを行います。
市民等	・積極的に外出することで、中心部のにぎわいの創出やまちの活性化に寄与します。

3. 計画の基本方針と目標

基本理念の実現を図るため、基本方針及び目標として次の4つを設定します。

基本方針1 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保

[目標] みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

- 通勤・通学、高齢者を中心とした買い物・通院等の日常生活の移動を支えるため、**地域公共交通を確保維持していく必要が高いことから、地域の足となるバス(はしまわる線、南部線、名阪近鉄バス羽島線など)や鉄道などの公共交通サービスを確保します。**
- 多様な目的の移動ニーズや地域特性に合わせた公共交通体系を構築し、役割や機能の重複を避けた効率的な運行をめざします。 **②確保維持改善事業の必要性**

【各主体の役割】

行政	・地域の要望等の把握や各交通機関、関係機関との調整を図り、より便利な地域公共交通の実現を図ります。
交通事業者	・安全な輸送を提供するとともに、利用データの提供やノウハウを活かした運行改善等を提案・実践します。
市民等	・自家用車だけに頼るのではなく、鉄道やバス等の積極的な利用により地域公共交通の維持に寄与します。

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

[目標] 人の交流やにぎわいを生み、まちを活性化させる公共交通の実現

- 住民相互の交流やおでかけ機会を創出します。
- 岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの充実を図り、にぎわい創造エリアである岐阜羽島駅周辺のまちづくりを支援します。
- 周辺市町との結びつきを強化し、より密な連携を図る広域的な地域公共交通ネットワークを形成します。

【各主体の役割】

行政	・岐阜羽島駅周辺のまちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成し、にぎわいの創出やまちの活性化を図ります。
交通事業者	・岐阜羽島駅を結節点とした運行サービスを提供します。行政と連携し、結節点の機能強化への取り組みを行います。
市民等	・積極的に外出することで、中心部のにぎわいの創出やまちの活性化に寄与します。

基本方針3 わかりやすく誰もが利用しやすい環境の整備

【目標】 みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現

- 多様な機会を捉え、子どもから高齢者まで様々な世代の市民が楽しめるような形態で公共交通をPR・利用促進を図り、市民に親しまれる公共交通をめざします。
- 市民や来街者に対してきめ細やかな情報提供を行い、わかりやすさの改善を図ります。
- 現在公共交通を利用していない市民でも気軽に利用できるようにするため、利用に対するハードルを下げる取り組みを行います。
- 属性や目的に応じたPRの実施等により、利用のきっかけをつくります。

【各主体の役割】

行政	・情報提供方法やイベントの企画・運営を担い、わかりやすさや利用促進の向上に努めます。
交通事業者	・わかりやすい情報発信・情報表示を実施するとともに、イベント等に協力します。
市民等	・日ごろから地域公共交通への関心を持ち、出前講座やイベント等への参加を通じて、理解を深めます。

基本方針4 多様な主体との連携による交通まちづくりの推進

【目標】 みんなが協力して支えあう公共交通の実現

- 市民、交通事業者、行政が協働し、地域が一体となって公共交通を支えあう仕組みを推進します。
- 地域資源の活用や観光等の他分野との連携により公共交通の活性化を図ります。

【各主体の役割】

行政	・公共交通をみんなで支えあう機運の醸成を図ります。また、多様な主体が連携した利用促進策を企画・立案します。
交通事業者	・行政が実施する利用促進策等に協力します。
市民等	・市民は地域公共交通を支える一員として、積極的な意見の提示や各種取り組みに参加します。また、事業者は企画への参画や待合空間の提供等、PRや利便性向上に協力します。

基本方針3 わかりやすく誰もが利用しやすい環境の整備

【目標】 みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現

- 多様な機会を捉え、子どもから高齢者まで様々な世代の市民が楽しめるような形態で公共交通をPR・利用促進を図り、市民に親しまれる公共交通をめざします。
- 市民や来街者に対してきめ細やかな情報提供を行い、わかりやすさの改善を図ります。
- 現在公共交通を利用していない市民でも気軽に利用できるようにするため、利用に対するハードルを下げる取り組みを行います。
- 属性や目的に応じたPRの実施等により、利用のきっかけをつくります。

【各主体の役割】

行政	・情報提供方法やイベントの企画・運営を担い、わかりやすさや利用促進の向上に努めます。
交通事業者	・わかりやすい情報発信・情報表示を実施するとともに、イベント等に協力します。
市民等	・日ごろから地域公共交通への関心を持ち、出前講座やイベント等への参加を通じて、理解を深めます。

基本方針4 多様な主体との連携による交通まちづくりの推進

【目標】 みんなが協力して支えあう公共交通の実現

- 市民、交通事業者、行政が協働し、地域が一体となって公共交通を支えあう仕組みを推進します。
- 地域資源の活用や観光等の他分野との連携により公共交通の活性化を図ります。

【各主体の役割】

行政	・公共交通をみんなで支えあう機運の醸成を図ります。また、多様な主体が連携した利用促進策を企画・立案します。
交通事業者	・行政が実施する利用促進策等に協力します。
市民等	・市民は地域公共交通を支える一員として、積極的な意見の提示や各種取り組みに参加します。また、事業者は企画への参画や待合空間の提供等、PRや利便性向上に協力します。

4. 目指す公共交通ネットワーク

本計画が目指す将来の地域公共交通ネットワークのイメージ、交通結節点の考え方、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】



【交通結節点の考え方】

- 主要交通結節点**
 - 各鉄道、幹線バス路線、支線バス路線が結節する**岐阜羽鳥駅**を**主要交通結節点**として位置づけます。
- 交通結節点**
 - 通勤・通学需要の高い名鉄竹鼻線と南部線の乗り継ぎについては、直行性・速達性を確保するため、**羽島市役所前駅**を**交通結節点**として位置づけます。

4. 目指す公共交通ネットワーク

本計画が目指す将来の地域公共交通ネットワークのイメージ、交通結節点の考え方、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】



③運行系統に係る事業及び実施主体の概要

*:補助対象フィーダー系統

【交通結節点の考え方】

- 主要交通結節点**
 - 各鉄道、幹線バス路線、支線バス路線が結節する**岐阜羽鳥駅**を**主要交通結節点**として位置づけます。
- 交通結節点**
 - 通勤・通学需要の高い名鉄竹鼻線と南部線の乗り継ぎについては、直行性・速達性を確保するため、**羽島市役所前駅**を**交通結節点**として位置づけます。

【地域公共交通の機能分類とサービスの考え方】

	区分	路線機能
幹線交通	鉄道 (広域幹線)	<p>【機能】 周辺都市との広域的な都市間移動の機能を担うとともに、国土交通軸となる東海道新幹線のアクセス路線としての役割を担います。</p> <p>【水準】 朝夕の通勤・通学、日中の買い物や通院等、日常生活の需要に対応し、運行を確保します。</p> <p>【路線】 名鉄 竹鼻線・羽島線</p>
	幹線バス (広域幹線)	<p>【機能】 周辺都市との広域的な都市間移動の役割を担います。</p> <p>【水準】 都市間の移動需要に対応し、運行を確保します。</p> <p>【路線】 名阪近鉄バス 羽島線</p>
	準幹線バス (都市間連絡)	<p>【機能】 近隣市町との都市間移動の役割を担います。</p> <p>【水準】 近隣市町間の移動需要に対応し、運行を確保します。</p> <p>【路線】 海津市コミュニティバス 海津羽島線・お千代保稲荷線 輪之内町自主運行バス 輪之内羽島線</p>
支線交通	支線バス (地域間連絡)	<p>【機能】 幹線交通のフィーダーとして、鉄道駅や市中心部と地域間を結び、通勤や通学をはじめとした地域間移動の役割を担います。</p> <p>【水準】 朝夕の通勤・通学時間帯に合わせ鉄道との乗り継ぎに配慮した運行を確保します。</p> <p>【路線】 羽島市コミュニティバス 南部線(朝夕)</p>
	支線バス (生活交通)	<p>【機能】 日常生活の足として、市内各地の生活基盤施設である商業施設、医療施設、公共施設へアクセスするための移動手段を担います。</p> <p>【水準】 市内の住宅地や集落から鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等を結び、地域の移動ニーズに対応した運行を確保します。</p> <p>【路線】 羽島市コミュニティバス はしまわる線・南部線(昼間)</p>
個別輸送	タクシー等	<p>【機能】 鉄道やバスを補完し、個別のニーズに対応する役割を担います。</p> <p>【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。</p> <p>【路線】 タクシー・福祉有償運送</p>

【地域公共交通の機能分類とサービスの考え方】

	区分	路線機能
幹線交通	鉄道 (広域幹線)	<p>【機能】 周辺都市との広域的な都市間移動の機能を担うとともに、国土交通軸となる東海道新幹線のアクセス路線としての役割を担います。</p> <p>【水準】 朝夕の通勤・通学、日中の買い物や通院等、日常生活の需要に対応し、運行を確保します。</p> <p>【路線】 名鉄 竹鼻線・羽島線</p>
	幹線バス (広域幹線)	<p>【機能】 周辺都市との広域的な都市間移動の役割を担います。</p> <p>【水準】 都市間の移動需要に対応し、運行を確保します。</p> <p>【路線】 名阪近鉄バス 羽島線</p>
	準幹線バス (都市間連絡)	<p>【機能】 近隣市町との都市間移動の役割を担います。</p> <p>【水準】 近隣市町間の移動需要に対応し、運行を確保します。</p> <p>【路線】 海津市コミュニティバス お千代保稲荷線 輪之内町自主運行バス 輪之内羽島線</p>
支線交通	支線バス (地域間連絡)	<p>【機能】 幹線交通のフィーダーとして、鉄道駅や市中心部と地域間を結び、通勤や通学をはじめとした地域間移動の役割を担います。</p> <p>【水準】 朝夕の通勤・通学時間帯に合わせ鉄道との乗り継ぎに配慮した運行を確保します。</p> <p>【路線】 羽島市コミュニティバス 南部線(朝夕)</p>
	支線バス (生活交通)	<p>【機能】 日常生活の足として、市内各地の生活基盤施設である商業施設、医療施設、公共施設へアクセスするための移動手段を担います。</p> <p>【水準】 市内の住宅地や集落から鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等を結び、地域の移動ニーズに対応した運行を確保します。</p> <p>【路線】 羽島市コミュニティバス はしまわる線* 南部線(昼間)</p>
個別輸送	タクシー等	<p>【機能】 鉄道やバスを補完し、個別のニーズに対応する役割を担います。</p> <p>【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。</p> <p>【路線】 タクシー・福祉有償運送</p>

①運行系統の位置付け・役割

③運行系統に係る事業及び実施主体の概要

*：補助対象フィーダー系統

第6章 目標達成のために行う事業

1. 事業体系

計画の目標を達成するため、実施する施策と事業は以下のとおりです。



第6章 目標達成のために行う事業

1. 事業体系

計画の目標を達成するため、実施する施策と事業は以下のとおりです。



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。

基本方針1 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保

[目標] みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

[目標] 人の交流やにぎわいを生み、まちを活性化させる公共交通の実現

施策1 運行サービスの改善に関する取り組み

事業1-1 乗り継ぎ利用の促進

【事業概要】

- 幹線バスの確保・維持を図るとともに、幹線バスと支線バス相互の乗り継ぎ利便性を向上させるため、名阪近鉄バスと羽島市コミュニティバスを乗り継いだ利用者に対する運賃の割引を導入します。
- 乗り継ぎに関する情報提供を行い、路線間の乗り継ぎ利用を促進するため、乗り継ぎ時刻表を作成します。

【事業期間】

令和2年度	乗り継ぎ時刻表の作成、乗り継ぎ割引の導入
令和3年度以降	継続して実施

【事業主体】 羽島市、交通事業者

事業1-2 コミュニティバス路線の見直し

【事業概要】

- コミュニティバスの運行を確保・維持し、さらなる利便性の向上を図るため、コミュニティバスの路線を見直す際には以下の観点を踏まえます。

(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公共交通体系を構築します。

(見直しの方向性)

- ・ 鉄道駅と南部地域との地域間連絡の役割を果たす路線の運行を継続します。
- ・ 昼間時間帯は、市内の住宅地や集落から鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等をつ結び、地域の移動ニーズに対応した路線を運行します。
- ・ 路線が重複している区間(地域)において、ニーズに対応した路線を設定し、効率的な運行を図ります。
- ・ 利用者ニーズを踏まえ、近隣市町との連携も考慮した見直しを行います。
- ・ 往復に利用しやすいダイヤの設定等見直しを行います。

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。

基本方針1 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保

[目標] みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

[目標] 人の交流やにぎわいを生み、まちを活性化させる公共交通の実現

施策1 運行サービスの改善に関する取り組み

事業1-1 乗り継ぎ利用の促進

【事業概要】

- 幹線バスの確保・維持を図るとともに、幹線バスと支線バス相互の乗り継ぎ利便性を向上させるため、名阪近鉄バスと羽島市コミュニティバスを乗り継いだ利用者に対する運賃の割引を導入します。
- 乗り継ぎに関する情報提供を行い、路線間の乗り継ぎ利用を促進するため、乗り継ぎ時刻表を作成します。

【事業期間】

令和2年度	乗り継ぎ時刻表の作成、乗り継ぎ割引の導入
令和3年度以降	継続して実施

【事業主体】 羽島市、交通事業者

事業1-2 コミュニティバス路線の見直し

【事業概要】

- コミュニティバスの運行を確保・維持し、さらなる利便性の向上を図るため、コミュニティバスの路線を見直す際には以下の観点を踏まえます。

(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公共交通体系を構築します。

(見直しの方向性)

- ・ 鉄道駅と南部地域との地域間連絡の役割を果たす路線の運行を継続します。
- ・ 昼間時間帯は、市内の住宅地や集落から鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等をつ結び、地域の移動ニーズに対応した路線を運行します。
- ・ 路線が重複している区間(地域)において、ニーズに対応した路線を設定し、効率的な運行を図ります。
- ・ 利用者ニーズを踏まえ、近隣市町との連携も考慮した見直しを行います。
- ・ 往復に利用しやすいダイヤの設定等見直しを行います。

【事業期間】

令和2年度	路線再編の検討、関係機関との調整
令和3年度以降	調整できた部分から順次路線・ダイヤ等の見直しを実施

【事業主体】 羽島市、交通事業者**【事業期間】**

令和2年度	路線再編の検討、関係機関との調整
令和3年度以降	調整できた部分から順次路線・ダイヤ等の見直しを実施

【事業主体】 羽島市、交通事業者**基本方針3 わかりやすく誰もが利用しやすい環境の整備****【目標】** みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現**施策2 公共交通のPR・利用促進に関する取り組み****事業2-1 出前講座の開催****【事業概要】**

- 市民に対する公共交通への関心を高めるため、公共交通に関する出前講座を開催します。
- 高齢者から小学生まで、幅広い層を対象に行い、公共交通の現状、電車やバスの利用方法等の情報提供、意見交換等を行います。



出前講座

【事業期間】

随時	継続的に開催
----	--------

【事業主体】 羽島市、関係機関、地域住民**事業2-2 乗車体験会等の開催****【事業概要】**

- コミュニティバスに親しみをもってもらい、利用に対するハードルを下げるため、自治会、老人クラブ、小学生等を対象に、実際にバスに乗って出かける乗車体験会を開催し、乗車のきっかけをつくれます。
- 乗車のきっかけをつくり、バスの利用促進を図るため、イベント時等において、無料乗車の機会を提供します。



乗車体験会

【事業期間】

随時	継続的に開催
----	--------

【事業主体】 羽島市、交通事業者、関係機関、地域住民**基本方針3 わかりやすく誰もが利用しやすい環境の整備****【目標】** みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現**施策2 公共交通のPR・利用促進に関する取り組み****事業2-1 出前講座の開催****【事業概要】**

- 市民に対する公共交通への関心を高めるため、公共交通に関する出前講座を開催します。
- 高齢者から小学生まで、幅広い層を対象に行い、公共交通の現状、電車やバスの利用方法等の情報提供、意見交換等を行います。



出前講座

【事業期間】

随時	継続的に開催
----	--------

【事業主体】 羽島市、関係機関、地域住民**事業2-2 乗車体験会等の開催****【事業概要】**

- コミュニティバスに親しみをもってもらい、利用に対するハードルを下げるため、自治会、老人クラブ、小学生等を対象に、実際にバスに乗って出かける乗車体験会を開催し、乗車のきっかけをつくれます。
- 乗車のきっかけをつくり、バスの利用促進を図るため、イベント時等において、無料乗車の機会を提供します。



乗車体験会

【事業期間】

随時	継続的に開催
----	--------

【事業主体】 羽島市、交通事業者、関係機関、地域住民

事業2-3 公共交通のPRの実施

【事業概要】

- 幅広く公共交通への関心を高めるため、イベントや市の行事等、様々な機会を捉えて、公共交通のPRを実施します。
- 中学校の進路説明会での情報提供等を行い、公共交通を利用した通学等の促進を図ります。



イベントでの車両展示

【事業期間】

随時	継続的に実施、新たなPR活動の検討及び実施
----	-----------------------

【事業主体】 羽島市、交通事業者、関係機関、地域住民

事業2-4 若年層に対する利用促進・PRの実施

【事業概要】

- 将来の公共交通の利用者として期待される子どもに対し、幼少期から公共交通に親しみを持つことができる機会を提供します。
- 子どもが楽しめるPRや公共交通に関連した取り組みを実施し、子どもや保護者に対する利用促進を図るとともに、新たな利用者の獲得等につなげます。



こども園の園児による車内飾り付け



バスに関する小学校での特別授業

【事業期間】

随時	継続的に実施
----	--------

【事業主体】 羽島市、交通事業者、関係機関、地域住民

事業2-3 公共交通のPRの実施

【事業概要】

- 幅広く公共交通への関心を高めるため、イベントや市の行事等、様々な機会を捉えて、公共交通のPRを実施します。
- 中学校の進路説明会での情報提供等を行い、公共交通を利用した通学等の促進を図ります。



イベントでの車両展示

【事業期間】

随時	継続的に実施、新たなPR活動の検討及び実施
----	-----------------------

【事業主体】 羽島市、交通事業者、関係機関、地域住民

事業2-4 若年層に対する利用促進・PRの実施

【事業概要】

- 将来の公共交通の利用者として期待される子どもに対し、幼少期から公共交通に親しみを持つことができる機会を提供します。
- 子どもが楽しめるPRや公共交通に関連した取り組みを実施し、子どもや保護者に対する利用促進を図るとともに、新たな利用者の獲得等につなげます。



こども園の園児による車内飾り付け



バスに関する小学校での特別授業

【事業期間】

随時	継続的に実施
----	--------

【事業主体】 羽島市、交通事業者、関係機関、地域住民

事業2-5 バス車両ラッピング

【事業概要】

- 市民や利用者に公共交通への愛着を持っていただくため、コミュニティバス車両にバスラッピングを実施します。



バス車両ラッピング

【事業期間】

随時	車両更新時に実施
----	----------

【事業主体】 羽島市、交通事業者

事業2-6 運転免許証自主返納者等への特典付与

【事業概要】

- 運転免許証の自主返納を促進し、自家用車から公共交通への転換を促進するため、自主返納者に対する特典付与を引き続き行います。
- 現在実施しているコミュニティバスの無料乗車証の有効期間を延長するとともに、他路線のバス回数券の発行等、返納者が自身のニーズに応じて選択できるように特典内容を拡充します。

【事業期間】

令和2年度	特典の拡充の実施
令和3年度以降	継続して実施

【事業主体】 羽島市

事業2-7 高校生の通学に対する補助の実施

【事業概要】

- 学生に対する公共交通の利用促進等を図るため、利用に要する費用の一部を補助する制度を導入します。

【事業期間】

令和2年度	補助制度の導入
令和3年度以降	継続して実施

【事業主体】 羽島市

事業2-5 バス車両ラッピング

【事業概要】

- 市民や利用者に公共交通への愛着を持っていただくため、コミュニティバス車両にバスラッピングを実施します。



バス車両ラッピング

【事業期間】

随時	車両更新時に実施
----	----------

【事業主体】 羽島市、交通事業者

事業2-6 運転免許証自主返納者等への特典付与

【事業概要】

- 運転免許証の自主返納を促進し、自家用車から公共交通への転換を促進するため、自主返納者に対する特典付与を引き続き行います。
- 現在実施しているコミュニティバスの無料乗車証の有効期間を延長するとともに、他路線のバス回数券の発行等、返納者が自身のニーズに応じて選択できるように特典内容を拡充します。

【事業期間】

令和2年度	特典の拡充の実施
令和3年度以降	継続して実施

【事業主体】 羽島市

事業2-7 高校生の通学に対する補助の実施

【事業概要】

- 学生に対する公共交通の利用促進等を図るため、利用に要する費用の一部を補助する制度を導入します。

【事業期間】

令和2年度	補助制度の導入
令和3年度以降	継続して実施

【事業主体】 羽島市

施策3 わかりやすさの向上に関する取り組み

事業3-1 公共交通利用ガイドの発行

【事業概要】

- 公共交通の情報を広く市民や利用者に提供するため、「公共交通利用ガイド」を発行します。
- 運行主体に関わらず全体の公共交通ネットワークを把握できるようにするため、コミュニティバスだけでなく、市内を運行するすべての鉄道、路線バス、他市町のコミュニティバス等も掲載します。
- 「公共交通利用ガイド」は全戸配布するほか、駅や主要施設に設置します。



公共交通利用ガイド

【事業期間】

毎年	路線・ダイヤ変更に応じて随時発行・配布
----	---------------------

【事業主体】羽島市

事業3-2 地域別マップの作成

【事業概要】

- 各地域の方が公共交通を利用する際に必要な情報に絞った地域別マップ（時刻表、路線図等）を地域住民の意見を取り入れながら作成し、公共交通の利用に関する情報をわかりやすい形で提供します。
- 各地域から買い物や温泉等への具体的な行き方の例や必要な路線・バス停に絞った時刻表を掲載します。

【事業期間】

令和2年度	地域住民の意見を取り入れながら内容を検討
令和3年度以降	地域別マップの作成

【事業主体】羽島市、地域住民

施策3 わかりやすさの向上に関する取り組み

事業3-1 公共交通利用ガイドの発行

【事業概要】

- 公共交通の情報を広く市民や利用者に提供するため、「公共交通利用ガイド」を発行します。
- 運行主体に関わらず全体の公共交通ネットワークを把握できるようにするため、コミュニティバスだけでなく、市内を運行するすべての鉄道、路線バス、他市町のコミュニティバス等も掲載します。
- 「公共交通利用ガイド」は全戸配布するほか、駅や主要施設に設置します。



公共交通利用ガイド

【事業期間】

毎年	路線・ダイヤ変更に応じて随時発行・配布
----	---------------------

【事業主体】羽島市

事業3-2 地域別マップの作成

【事業概要】

- 各地域の方が公共交通を利用する際に必要な情報に絞った地域別マップ（時刻表、路線図等）を地域住民の意見を取り入れながら作成し、公共交通の利用に関する情報をわかりやすい形で提供します。
- 各地域から買い物や温泉等への具体的な行き方の例や必要な路線・バス停に絞った時刻表を掲載します。

【事業期間】

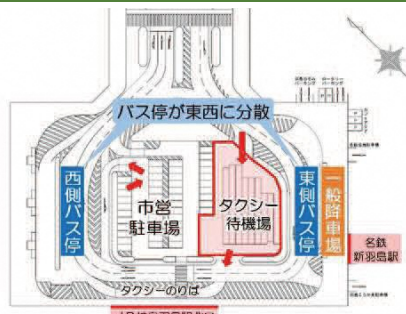
令和2年度	地域住民の意見を取り入れながら内容を検討
令和3年度以降	地域別マップの作成

【事業主体】羽島市、地域住民

事業3-3 JR岐阜羽島駅前広場の改善

【事業概要】

- 岐阜羽島駅前広場の安全性や利便性のさらなる向上のため、のりば番号等の案内表示の改善や分散したバス停の統一等を行います。
- また、将来的な駅前広場の整備に向け、引き続き交通事業者等の関係者との調整を行い、車両動線や利用しやすいレイアウト等を検討します。



岐阜羽島駅前広場の現状の課題

【事業期間】

令和2年度	短期的な施策として案内表示（のりば番号）の改善検討
令和3年度	案内表示の改善、分散したバス停の統一に向けた検討・調整
令和4年度以降	車両動線の改善やレイアウト見直しの検討・調整（調整のできたものから順次実施）

【事業主体】 羽島市、交通事業者、関係機関

事業3-4 わかりやすい経路・行先表示の実施

【事業概要】

- 運行中のバスの系統・行先表示をわかりやすくするため、車両への系統表示方法を改善します。
- バス停の掲示内容の改善や観光案内の表示、バス停までの案内の改善等を行います。

【事業期間】

令和2年度	車両への系統表示の改善の実施、案内の改善にむけた検討
令和3年度以降	案内の改善の実施

【事業主体】 羽島市、交通事業者

事業3-5 ICTを活用した情報発信

【事業概要】

- 現在、羽島市コミュニティバスは一部の経路検索サイトに対応していますが、バスの情報を簡単に検索できるようにするため、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）を作成、事業者提供し、対応できる検索サービスの拡充を図ります。
- 渋滞等により遅延の発生が多い名阪近鉄バス羽島線において、バスロケーションシステムを導入し、利便性の向上を図ります。

【事業期間】

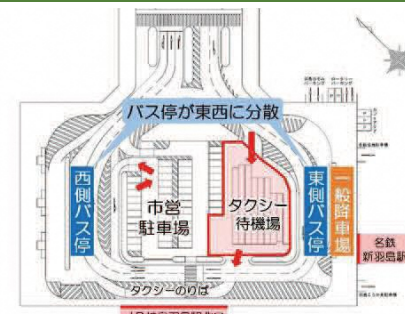
令和2年度	バス情報フォーマットのデータ整備、バスロケーションシステムの導入準備
令和3年度以降	バス情報フォーマットの提供・更新、バスロケーションシステムの導入

【事業主体】 羽島市、交通事業者

事業3-3 JR岐阜羽島駅前広場の改善

【事業概要】

- 岐阜羽島駅前広場の安全性や利便性のさらなる向上のため、のりば番号等の案内表示の改善や分散したバス停の統一等を行います。
- また、将来的な駅前広場の整備に向け、引き続き交通事業者等の関係者との調整を行い、車両動線や利用しやすいレイアウト等を検討します。



岐阜羽島駅前広場の現状の課題

【事業期間】

令和2年度	短期的な施策として案内表示（のりば番号）の改善検討
令和3年度	案内表示の改善、分散したバス停の統一に向けた検討・調整
令和4年度以降	車両動線の改善やレイアウト見直しの検討・調整（調整のできたものから順次実施）

【事業主体】 羽島市、交通事業者、関係機関

事業3-4 わかりやすい経路・行先表示の実施

【事業概要】

- 運行中のバスの系統・行先表示をわかりやすくするため、車両への系統表示方法を改善します。
- バス停の掲示内容の改善や観光案内の表示、バス停までの案内の改善等を行います。

【事業期間】

令和2年度	車両への系統表示の改善の実施、案内の改善にむけた検討
令和3年度以降	案内の改善の実施

【事業主体】 羽島市、交通事業者

事業3-5 ICTを活用した情報発信

【事業概要】

- 現在、羽島市コミュニティバスは一部の経路検索サイトに対応していますが、バスの情報を簡単に検索できるようにするため、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）を作成、事業者提供し、対応できる検索サービスの拡充を図ります。
- 渋滞等により遅延の発生が多い名阪近鉄バス羽島線において、バスロケーションシステムを導入し、利便性の向上を図ります。

【事業期間】

令和2年度	バス情報フォーマットのデータ整備、バスロケーションシステムの導入準備
令和3年度以降	バス情報フォーマットの提供・更新、バスロケーションシステムの導入

【事業主体】 羽島市、交通事業者

基本方針4 多様な主体との連携による交通まちづくりの推進

【目標】 みんなが協力して支えあう公共交通の実現

施策4 協働・連携に関する取り組み

事業4-1 地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築

【事業概要】

- 出前講座や乗車体験などのモビリティ・マネジメント等、様々な機会を捉えて、意見の聴きとりや地域のニーズを把握します。

【事業期間】

令和2年度	詳細な実施方法の検討
令和3年度以降	ニーズの把握及び反映

【事業主体】 羽島市、地域住民

事業4-2 多様な主体との連携による利用促進策の実施

【事業概要】

- 商業施設や企業等と連携し、バス停へのアクセスやバス停での待合環境を改善するため、駐輪施設や待合空間の確保、公共交通情報の掲示等、利用しやすい環境を整備します。
- 商業施設、観光施設や企業等とのタイアップにより、バス利用者への割引特典等の企画やPR活動等を実施し、利用促進を図ります。

【事業期間】

令和2年度	商業施設や企業との協議・調整
令和3年度以降	調整のできたものから順次実施

【事業主体】 羽島市、交通事業者、商業施設・企業等

事業4-3 運転手確保対策の実施

【事業概要】

- 行政と交通事業者が連携し、積極的な運転手募集の情報提供や大型二種免許取得への支援を行います。

【事業期間】

随時	継続して免許取得のための支援の実施 運転手募集の情報提供の実施
----	------------------------------------

【事業主体】 羽島市、交通事業者

基本方針4 多様な主体との連携による交通まちづくりの推進

【目標】 みんなが協力して支えあう公共交通の実現

施策4 協働・連携に関する取り組み

事業4-1 地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築

【事業概要】

- 出前講座や乗車体験などのモビリティ・マネジメント等、様々な機会を捉えて、意見の聴きとりや地域のニーズを把握します。

【事業期間】

令和2年度	詳細な実施方法の検討
令和3年度以降	ニーズの把握及び反映

【事業主体】 羽島市、地域住民

事業4-2 多様な主体との連携による利用促進策の実施

【事業概要】

- 商業施設や企業等と連携し、バス停へのアクセスやバス停での待合環境を改善するため、駐輪施設や待合空間の確保、公共交通情報の掲示等、利用しやすい環境を整備します。
- 商業施設、観光施設や企業等とのタイアップにより、バス利用者への割引特典等の企画やPR活動等を実施し、利用促進を図ります。

【事業期間】

令和2年度	商業施設や企業との協議・調整
令和3年度以降	調整のできたものから順次実施

【事業主体】 羽島市、交通事業者、商業施設・企業等

事業4-3 運転手確保対策の実施

【事業概要】

- 行政と交通事業者が連携し、積極的な運転手募集の情報提供や大型二種免許取得への支援を行います。

【事業期間】

随時	継続して免許取得のための支援の実施 運転手募集の情報提供の実施
----	------------------------------------

【事業主体】 羽島市、交通事業者

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。

施策	事業	R2	R3	R4	R5	R6
施策1 運行サービスの改善に関する取り組み	1-1 乗り継ぎ利用の促進	導入	継続的に実施			
	1-2 コミュニティバス路線の見直し	検討・調整	順次実施			
施策2 公共交通のPR・利用促進に関する取り組み	2-1 出前講座の開催		継続的に実施			
	2-2 乗車体験会等の開催		継続的に実施			
	2-3 公共交通のPRの実施		継続的に実施			
	2-4 若年層に対する利用促進・PRの実施		継続的に実施			
	2-5 バス車両ラッピング		車両更新時に実施			
	2-6 運転免許証自主返納者等への特典付与	拡充	継続的に実施			
	2-7 高校生の通学に対する補助の実施	導入	継続的に実施			
施策3 わかりやすさの向上に関する取り組み	3-1 公共交通利用ガイドの発行		継続的に実施			
	3-2 地域別マップの作成	検討・調整	実施			
	3-3 JR岐阜羽島駅前広場の改善	検討・調整	短期的な改善策から順次実施			
	3-4 わかりやすい経路・行先表示の実施	検討・調整	実施			
	3-5 ICTを活用した情報発信	検討・調整	調整のできたものから順次実施			
施策4 協働・連携に関する取り組み	4-1 地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築	検討・調整	実施			
	4-2 多様な主体との連携による利用促進策の実施	検討・調整	実施			
	4-3 運転手確保対策の実施	検討・調整	実施			

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。

施策	事業	R2	R3	R4	R5	R6
施策1 運行サービスの改善に関する取り組み	1-1 乗り継ぎ利用の促進	導入	継続的に実施			
	1-2 コミュニティバス路線の見直し	検討・調整	順次実施			
施策2 公共交通のPR・利用促進に関する取り組み	2-1 出前講座の開催		継続的に実施			
	2-2 乗車体験会等の開催		継続的に実施			
	2-3 公共交通のPRの実施		継続的に実施			
	2-4 若年層に対する利用促進・PRの実施		継続的に実施			
	2-5 バス車両ラッピング		車両更新時に実施			
	2-6 運転免許証自主返納者等への特典付与	拡充	継続的に実施			
	2-7 高校生の通学に対する補助の実施	導入	継続的に実施			
施策3 わかりやすさの向上に関する取り組み	3-1 公共交通利用ガイドの発行		継続的に実施			
	3-2 地域別マップの作成	検討・調整	実施			
	3-3 JR岐阜羽島駅前広場の改善	検討・調整	短期的な改善策から順次実施			
	3-4 わかりやすい経路・行先表示の実施	検討・調整	実施			
	3-5 ICTを活用した情報発信	検討・調整	調整のできたものから順次実施			
施策4 協働・連携に関する取り組み	4-1 地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築	検討・調整	実施			
	4-2 多様な主体との連携による利用促進策の実施	検討・調整	実施			
	4-3 運転手確保対策の実施	検討・調整	実施			

第7章 計画の達成状況の評価

1. 評価指標の設定

本計画の基本方針を実現するため、4つの目標に応じた評価指標を以下のように設定します。

基本方針1 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保

[目標] みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
利用者数		
名鉄竹鼻線・羽島線	*203万0,994人/年	204万0,000人/年
名阪近鉄バス羽島線	15万2,227人/年	15万3,000人/年
羽島市コミュニティバス	10万1,343人/年	10万2,000人/年
商業施設・市民病院の乗降者数	64人/日	65人/日

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

[目標] 人の交流やにぎわいを生み、まちを活性化させる公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
中心市街地のコミュニティバス乗降者数	388人/日	390人/日
通勤・通学以外の外出頻度	81%	85%
主要交通結節点での乗り継ぎ利用者数	24人/日	25人/日

基本方針3 わかりやすく誰もが利用しやすい環境の整備

[目標] みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
出前講座・乗車体験会の開催回数	*11回/年	12回/年
コミュニティバス(自宅最寄りバス停)の認知度	63%	73%

基本方針4 多様な主体との連携による交通まちづくりの推進

[目標] みんなが協力して支えあう公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
協働・連携した取り組み数	*0件/年	5年間で5件以上

*印の現況値は平成30年度の値

第7章 計画の達成状況の評価

1. 評価指標の設定

本計画の基本方針を実現するため、4つの目標に応じた評価指標を以下のように設定します。

基本方針1 地域の日常生活を支える公共交通サービスの確保

[目標] みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
利用者数		
名鉄竹鼻線・羽島線	*203万0,994人/年	204万0,000人/年
名阪近鉄バス羽島線	15万2,227人/年	15万3,000人/年
羽島市コミュニティバス	10万1,343人/年	10万2,000人/年
商業施設・市民病院の乗降者数	64人/日	65人/日

基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

[目標] 人の交流やにぎわいを生み、まちを活性化させる公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
中心市街地のコミュニティバス乗降者数	388人/日	390人/日
通勤・通学以外の外出頻度	81%	85%
主要交通結節点での乗り継ぎ利用者数	24人/日	25人/日

基本方針3 わかりやすく誰もが利用しやすい環境の整備

[目標] みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
出前講座・乗車体験会の開催回数	*11回/年	12回/年
コミュニティバス(自宅最寄りバス停)の認知度	63%	73%

基本方針4 多様な主体との連携による交通まちづくりの推進

[目標] みんなが協力して支えあう公共交通の実現

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
協働・連携した取り組み数	*0件/年	5年間で5件以上

*印の現況値は平成30年度の値

④定量的な目標・効果及びその評価手法

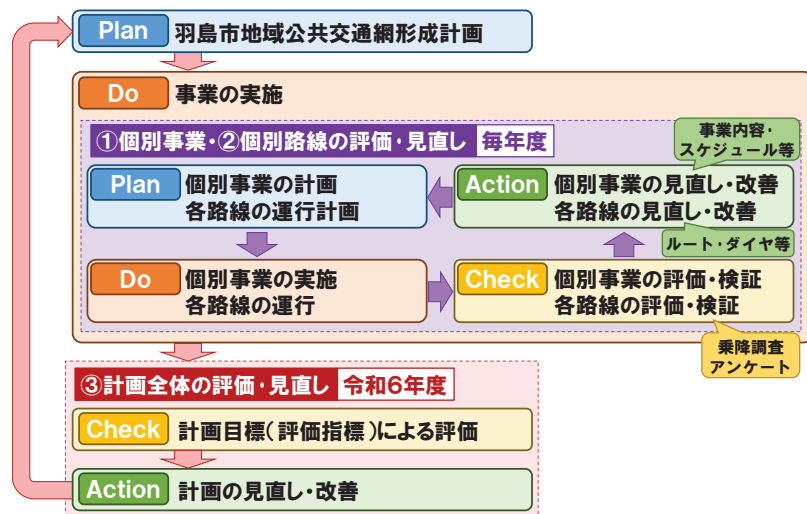
2. 計画の進行管理（PDCA）と評価スケジュール

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。

【評価の実施時期と評価方法】

対象	実施時期	評価方法
①個別事業の評価・見直し	毎年度	・毎年、事業の進捗状況を確認し、目標達成に向けた事業内容やスケジュールの見直しを行います。
②個別路線の評価・見直し	毎年度	・バスの運行ルートや運行ダイヤは利便性に大きく影響するため、乗降調査や利用者アンケートの実施により利用状況や利用者の意見・要望を1年ごとに評価・検証し、より利便性の高いサービスが提供できるよう運行計画の見直しを行います。
③計画全体の評価・見直し	最終年度 (令和6年度)	・計画の最終年度である令和6年度に、計画目標及び評価指標の達成状況による評価・検証を行い、本計画の内容について見直しを行います。

【計画におけるPDCAサイクルのイメージ】



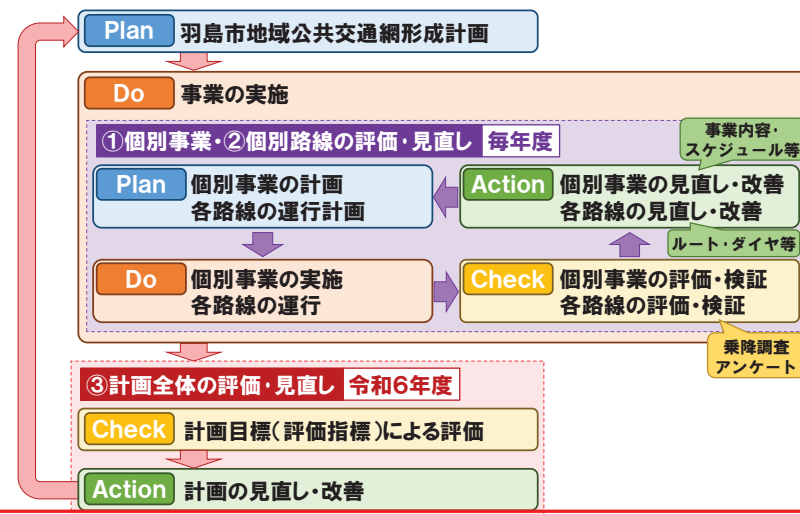
2. 計画の進行管理（PDCA）と評価スケジュール

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。

【評価の実施時期と評価方法】

対象	実施時期	評価方法
①個別事業の評価・見直し	毎年度	・毎年、事業の進捗状況を確認し、目標達成に向けた事業内容やスケジュールの見直しを行います。
②個別路線の評価・見直し	毎年度	・バスの運行ルートや運行ダイヤは利便性に大きく影響するため、乗降調査や利用者アンケートの実施により利用状況や利用者の意見・要望を1年ごとに評価・検証し、より利便性の高いサービスが提供できるよう運行計画の見直しを行います。
③計画全体の評価・見直し	最終年度 (令和6年度)	・計画の最終年度である令和6年度に、計画目標及び評価指標の達成状況による評価・検証を行い、本計画の内容について見直しを行います。

【計画におけるPDCAサイクルのイメージ】



④定量的な目標・効果及びその評価手法