

# 羽島市地域公共交通網形成計画 (案)

令和 年 月

羽 島 市



# 羽島市地域公共交通網形成計画

<b>第1章 趣旨と位置づけ</b> .....	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
<b>第2章 地域公共交通の現状</b> .....	2
1. 地域の状況 .....	2
2. 公共交通の整備状況・利用状況 .....	6
<b>第3章 前計画の評価・検証</b> .....	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
<b>第4章 利用実態・ニーズの把握と課題整理</b> .....	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
<b>第5章 計画の基本的な考え方</b> .....	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
<b>第6章 目標達成のために行う事業</b> .....	28
1. 事業体系 .....	28
2. 事業内容 .....	29
3. 事業スケジュール .....	36
<b>第7章 計画の達成状況の評価</b> .....	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
<b>資料編</b>	
<b>資料1 市民アンケート等調査結果</b> .....	40
<b>資料2 地域懇談会等実施結果</b> .....	58
<b>資料3 コミュニティバス乗降等調査結果</b> .....	63
<b>資料4 評価指標の設定根拠</b> .....	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。

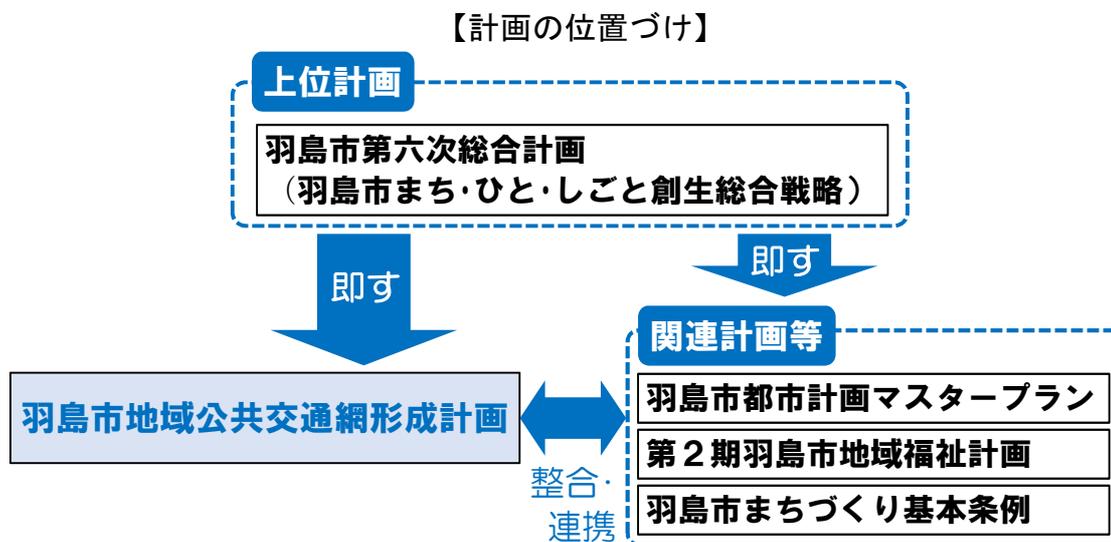
一方、経年的な公共交通利用者の減少、今後も増加が予測される高齢者の移動手手段の確保、バスやタクシーの運転手不足等の課題や問題が顕在化・深刻化し、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。

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

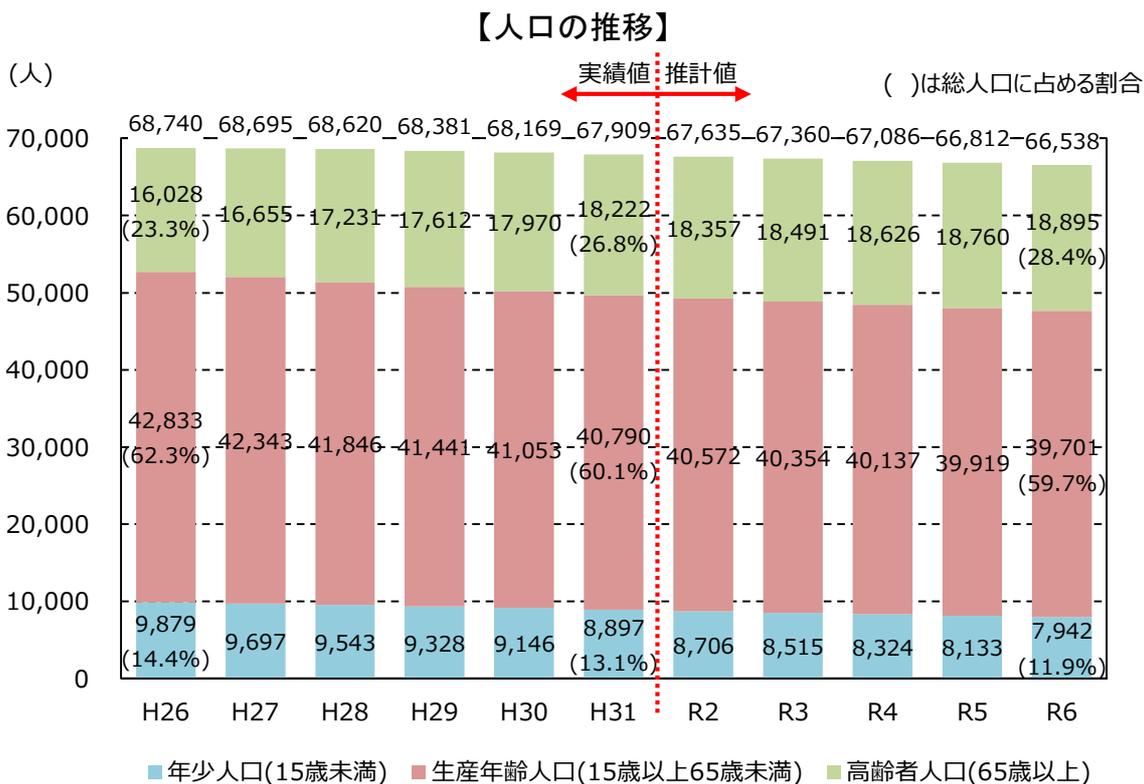
#### (1) 人口

##### 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。



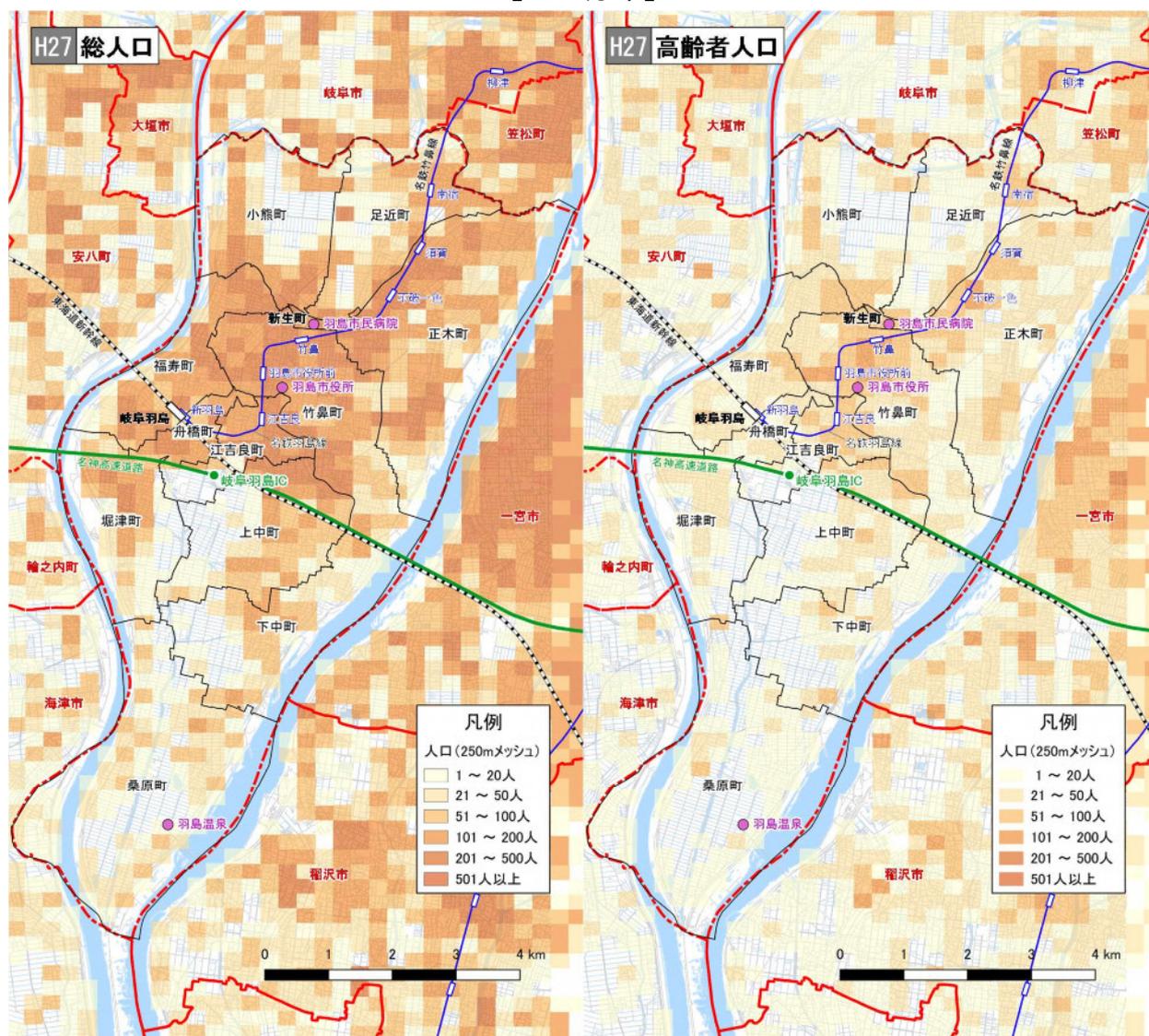
※毎年1月1日時点

〔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】

(人)

町名	足近町	小熊町	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%

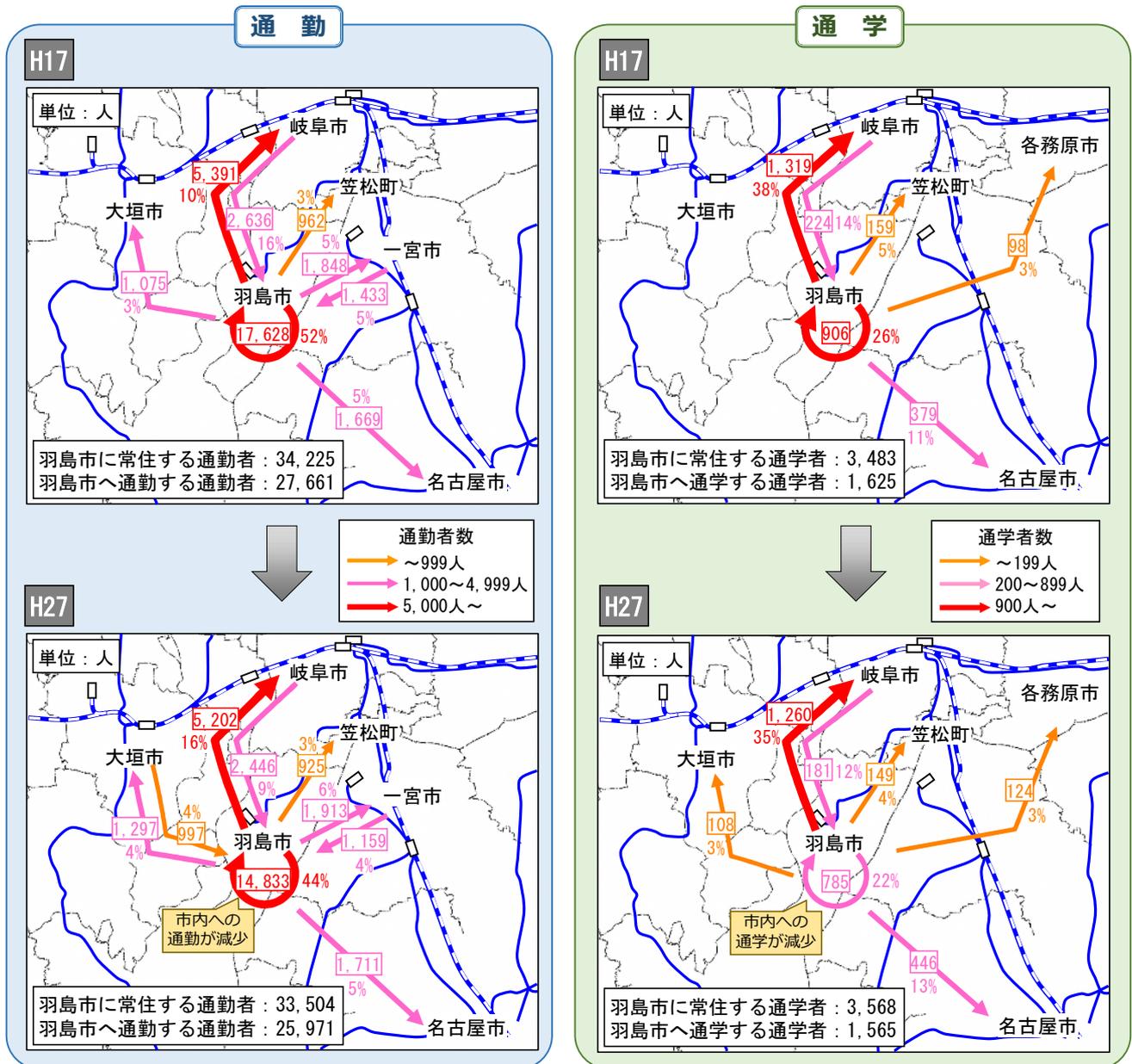
※平成31年1月1日現在

〔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】

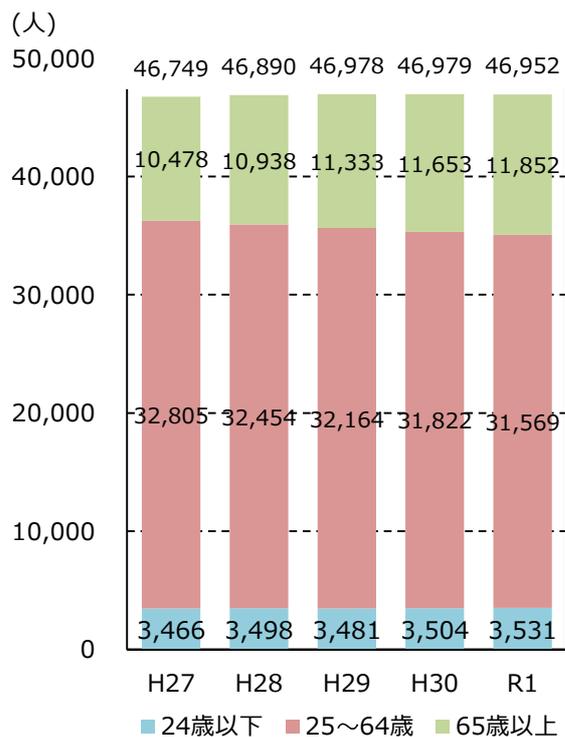


〔出典：国勢調査〕

### (3) 運転免許証保有者数・自主返納者数

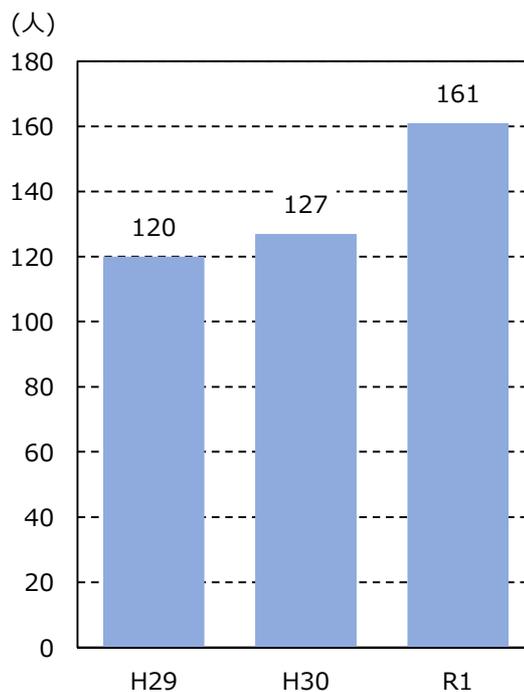
- 本市の運転免許証保有者の総数は、平成27年以降ほぼ横ばいです。
- 年齢区分別にみると、65歳以上の高齢者は平成27年から平成30年までの間に1,374人（13%）増加しています。
- 本市の運転免許証自主返納者数は、年々増加しています。

【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
<b>東海旅客鉄道(株)</b>				
東海道新幹線	6～22時台	33.5往復	6～22時台	33.5往復
<b>名古屋鉄道(株)</b>				
竹鼻線・羽島線	5～24時台	71.0往復	5～24時台	70.0往復
<b>名阪近鉄バス(株)</b>				
羽島線	6～21時台	16.0往復	7～20時台	12.0往復
<b>羽島市コミュニティバス</b>				
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)
<b>海津市コミュニティバス</b>				
海津羽島線	6～21時台	10.5往復	6～20時台	9.0往復
お千代保稻荷線	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
<b>輪之内町自主運行バス</b>				
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

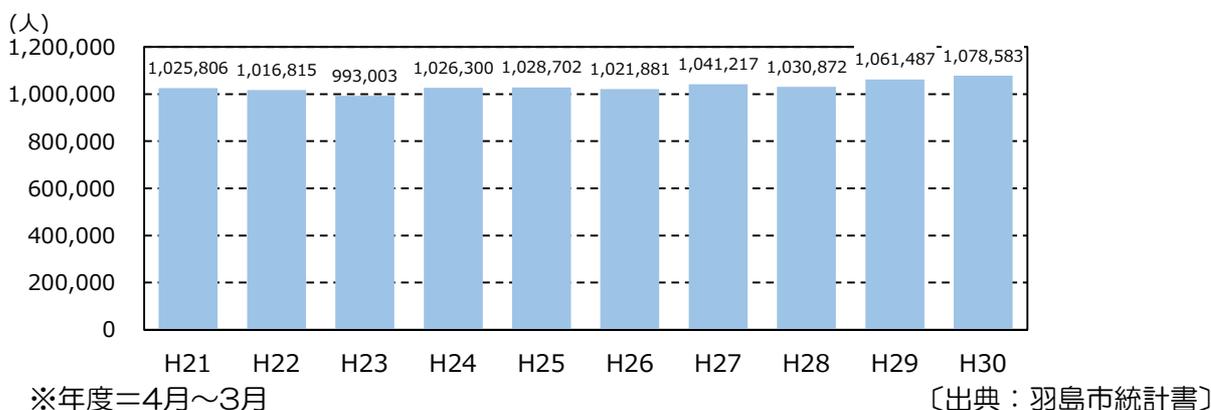


## (2) 公共交通の利用状況

### 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。

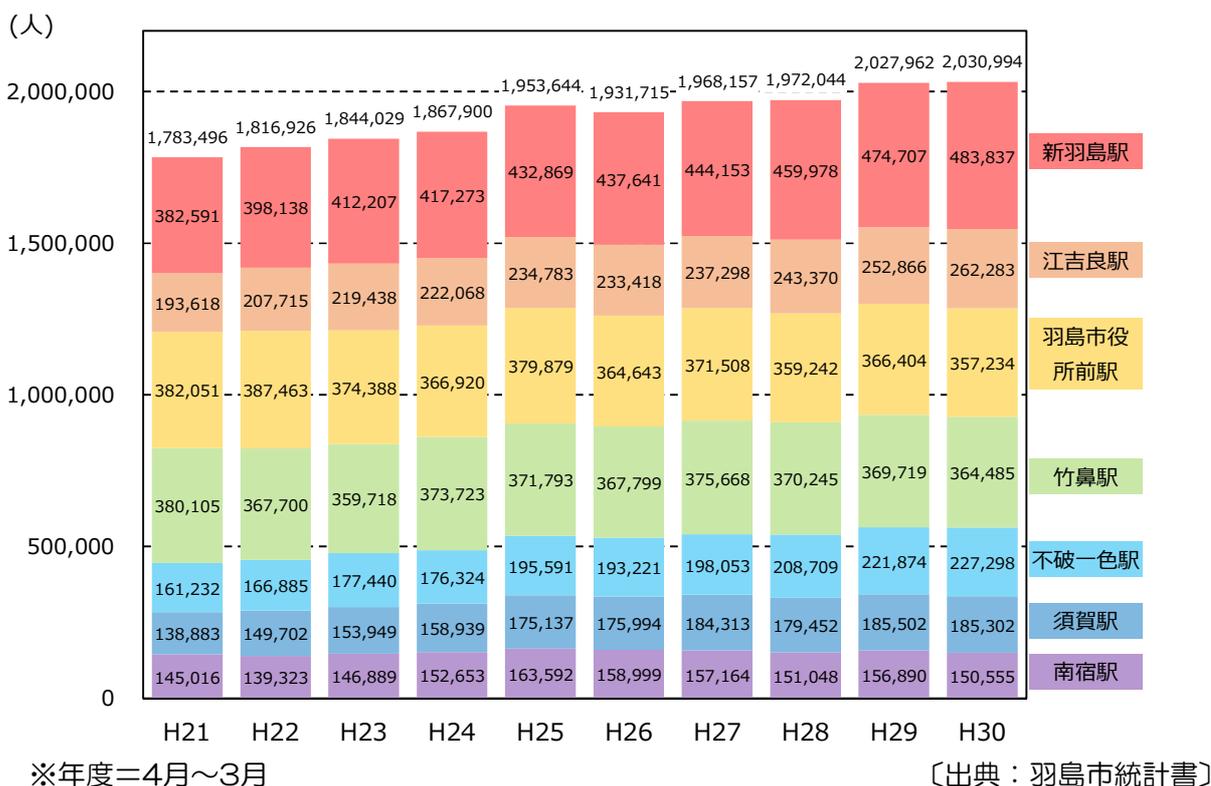
【東海道新幹線岐阜羽島駅乗客数の推移】



### 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。

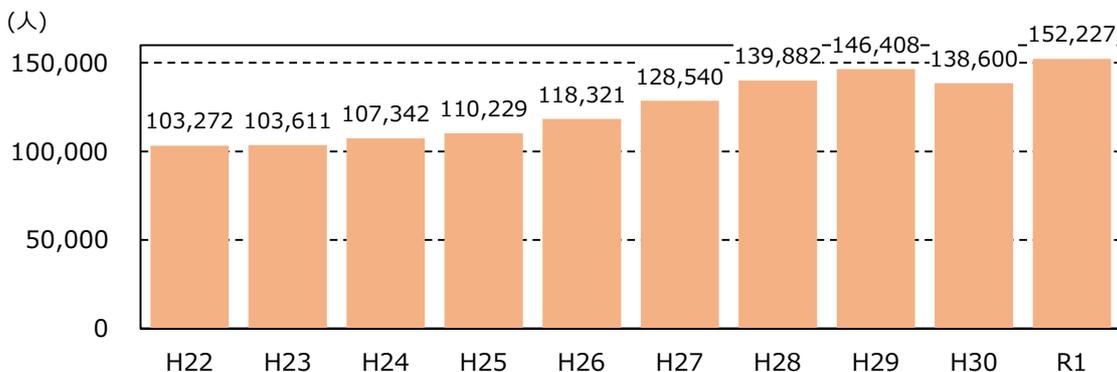
【名鉄竹鼻線・羽島線の乗車人数の推移】



### 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】



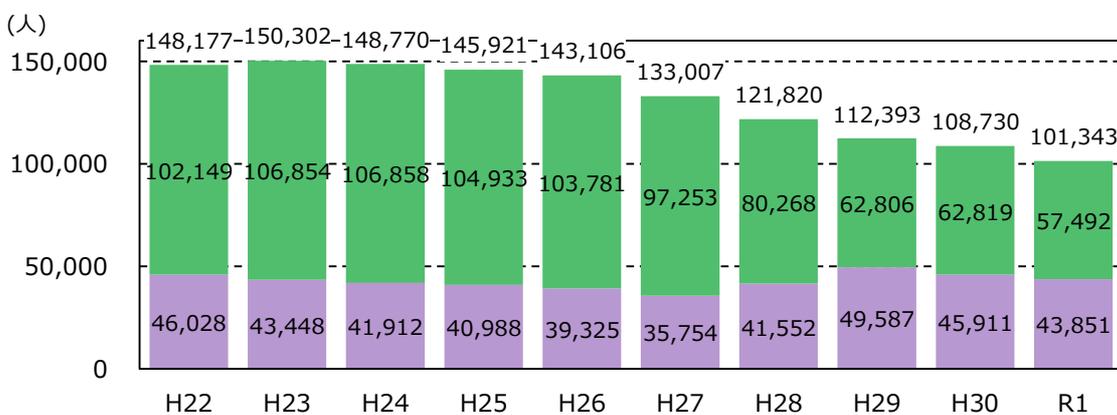
※年度＝10月～9月

〔出典：名阪近鉄バス資料〕

### 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】



※年度＝10月～9月

〔出典：羽島市生活交通安全課資料〕

### 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
<ul style="list-style-type: none"><li>●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。</li><li>●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、はしまわる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。</li><li>●昼間時間帯において、需要の少ない南部線とはしまわる線を統合し、はしまわる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。</li><li>●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。</li><li>●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。</li></ul>	

## 【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
<p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>	

## 【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
<p>●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踏まえ、ICTを活用した情報提供を推進していく必要があります。</p> <p>●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。</p>	

- 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行い、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)
<b>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</b>				
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%
<b>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</b>				
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
<b>基本方針3 利用しやすい環境の整備</b>				
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。

#### 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。

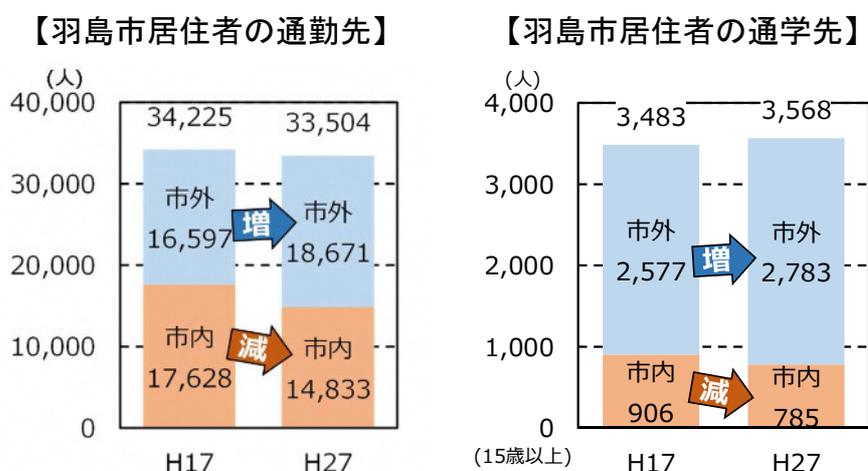
統計データ等 運行状況	人口、通勤・通学流動、運転免許証保有者数・自主返納状況等 運行事業者提供データ（輸送人数、運行状況等）
乗降等調査	<p>■乗降調査（令和元年5月21日～27日） 【目的】バス利用実態(OD・乗継状況等)を把握 【対象】コミュニティバス全線（南部線・はしまわる線）</p> <p>■利用者アンケート（1週間：令和元年5月） 【目的】バス利用者の意向を把握 【結果】有効回答数256票（車内配布・車内回収）</p>
アンケート	<p>■市民アンケート（令和元年5月31日～6月21日） 【目的】市民の公共交通の利用状況、公共交通に対する意見や要望、日常生活での移動状況等を把握 【対象】15歳以上の羽島市民 2,500人（無作為抽出） 【方法】郵送配布・郵送回収 【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） 【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 【対象】上中町・下中町・桑原町に住所がある高校生280人（全数） 【方法】郵送配布・郵送回収 【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） 【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 【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） 【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 【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 【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） 【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 【対象】羽島温泉に訪れたコミュニティバス利用者 【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。

### ③ 公共交通の利用状況 【統計データ等・乗降等調査】

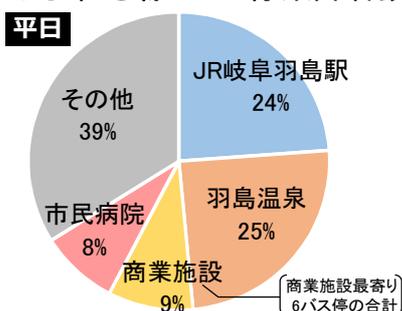
- 幹線交通である名鉄竹鼻線・羽島線、名阪近鉄バス羽島線の利用者数は増加傾向にあります。
- 路線再編により、はしまわる線の利用者は増加した一方、南部線の利用者が減少しており、コミュニティバス全体としての利用者数は減少傾向にあります。
- 南部線の昼間時間帯は、地域の要望等を踏まえ運行を再開しましたが、再編前と比較して利用者は少なく、平均2人/便以下となっています。
- はしまわる線では、羽島温泉バス停での乗降者数が最も多く、温泉目的での利用が多くなっています。
- 路線再編により一部の利用者は岐阜羽島駅での乗り継ぎが必要になりましたが、はしまわる線利用者の14%が岐阜羽島駅で2路線を乗り継い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

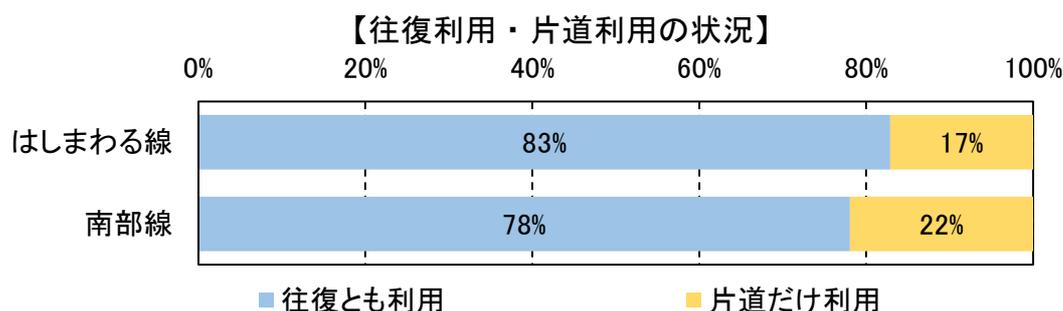


【南部線平日昼間時間帯 便別利用者数】



#### 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

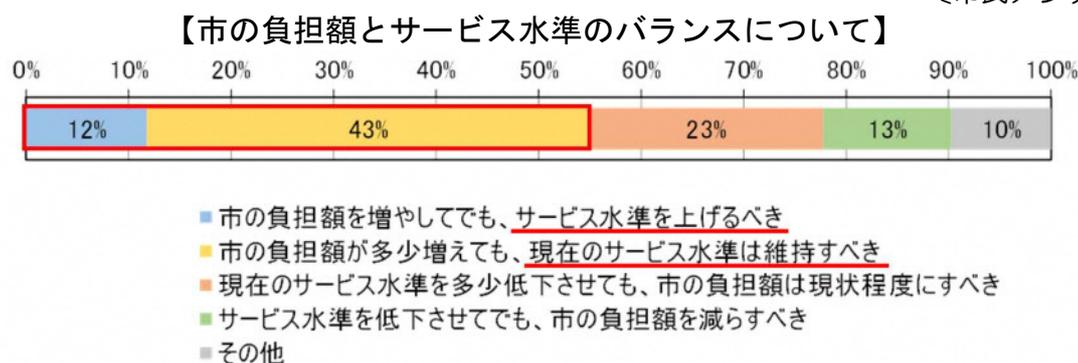
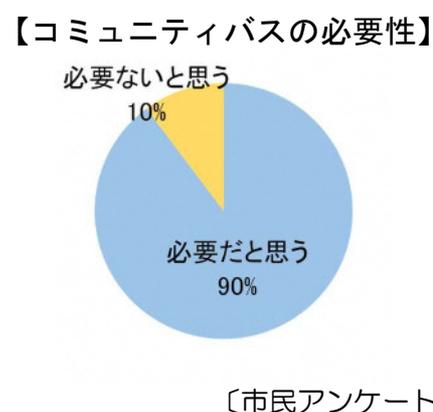
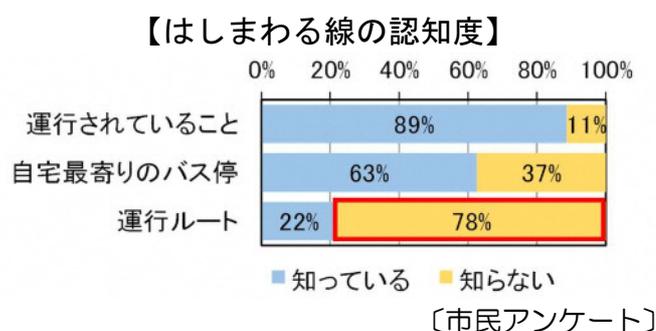
- 幼少期も含めた幅広い年代へのPRや子どもが楽しめる企画等、今後公共交通を利用する層である幼少期から公共交通に親しみをもってもらえるような取り組みが必要だという意見が多くありました。
- 施設との連携による特典等、運行サービス以外の観点での利用促進策の検討が必要だという意見が多くありました。

## 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

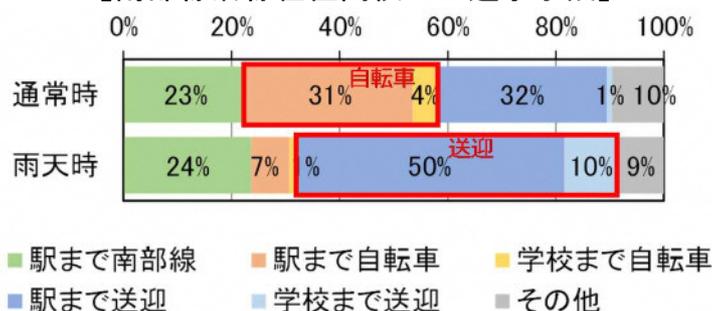
- 名阪近鉄バス羽島線が運行されていることについて、市民の46%が知らないと回答しており、岐阜羽島駅で結節する他のバスについても認知度は低くなっています。
- はしまわる線が運行されていることは市民の89%が知っている一方、運行ルートを知っている市民は22%と少なく、具体的な運行サービスについての認知が低くなっています。
- コミュニティバスの必要性について、市民の90%が「必要である」と回答しています。
- 市の負担額とサービス水準のバランスについて、市民の55%が現状以上のサービスを確保すべきと回答しています。



## 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。

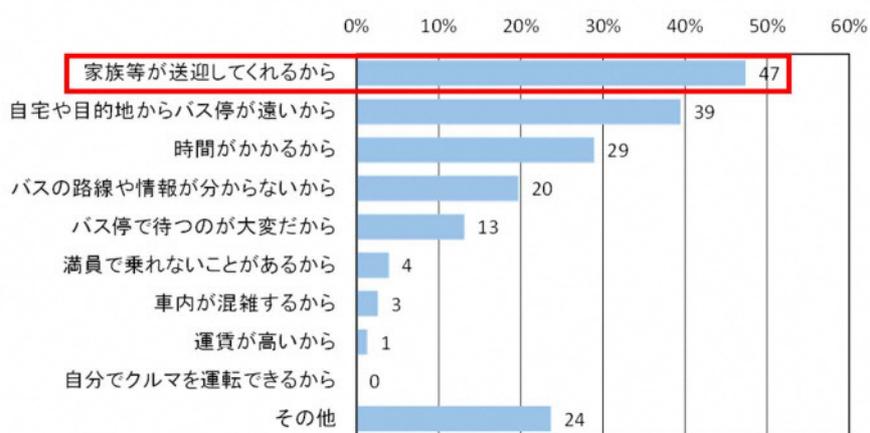
【南部線沿線在住高校生の通学手段】



■ 駅まで南部線    ■ 駅まで自転車    ■ 学校まで自転車  
■ 駅まで送迎    ■ 学校まで送迎    ■ その他

〔高校生アンケート〕

【通学に南部線を利用しない理由】



〔高校生アンケート〕

## 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、はしまわる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。

## 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
羽島市都市計画 マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
第2期羽島市 地域福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
羽島市 まちづくり基本条例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>



**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。

### 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**岐阜羽島駅**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>

## 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）

- 重複路線の効率化を図るとともに、ニーズの高い区間ではサービスの増強を行い、需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築します。

#### （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、公共施設等を結び、地域の移動ニーズに対応した路線を運行します。
- 昼間時間帯に南部線、中・はしまわる線、温泉・はしまわる線の路線が重複している南部地域において、需要の大きい羽島温泉や買い物の移動ニーズと、南部地域からの鉄道アクセスの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

## 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するため、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。

### 【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



イベントでの車両展示

## 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

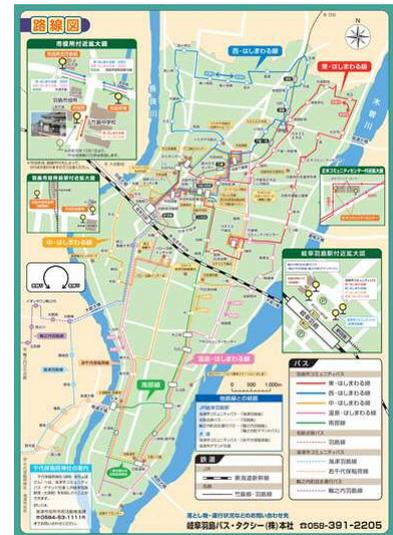
【事業主体】 羽島市

### 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】

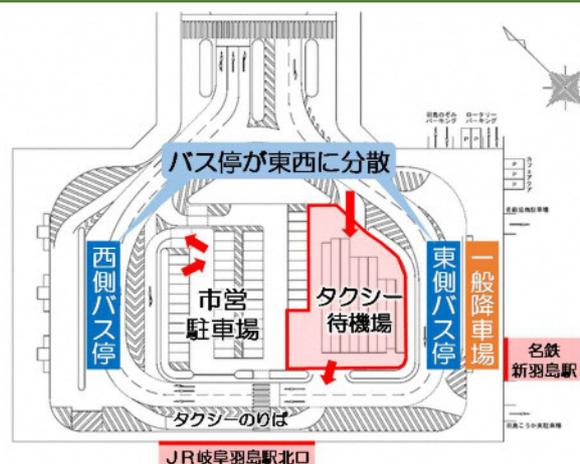
令和2年度	地域住民の意見を取り入れながら内容を検討
令和3年度以降	地域別マップの作成

【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、車両動線やレイアウト見直し等の検討を行います。



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、事業者に提供し、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

### 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	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
<b>施策 1</b> 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		
<b>施策 2</b> 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			
<b>施策 3</b> 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			
<b>施策 4</b> 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

## 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】



# 資料編

## 資料1 市民アンケート等調査結果

### 1. 市民アンケート

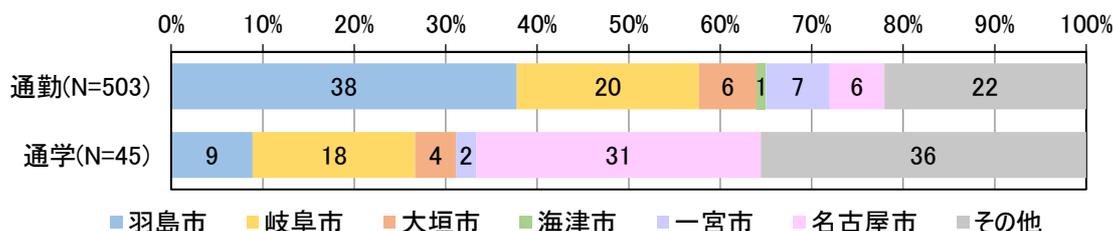
- 調査目的 : 公共交通の利用状況、公共交通に対する意見や要望、日常生活での移動状況を把握
- 調査対象 : 15歳以上の羽島市民 2,500人 (羽島市住民基本台帳から無作為抽出)
- 調査方法 : 郵送配布 (令和元年5月31日(金)発送)・郵送回収 (6月21日(金)締切)
- 目標回答数 : 1,000票 (サンプリング誤差3%を確保するために必要なサンプル数)
- 有効回答数 : 1,151票 回答率 : 46.0%

※端数処理の都合上、割合の合計値が100%にならない場合があります。  
※グラフ内の「N」はその設問の回答者数を表します。

#### 日常生活での移動行動

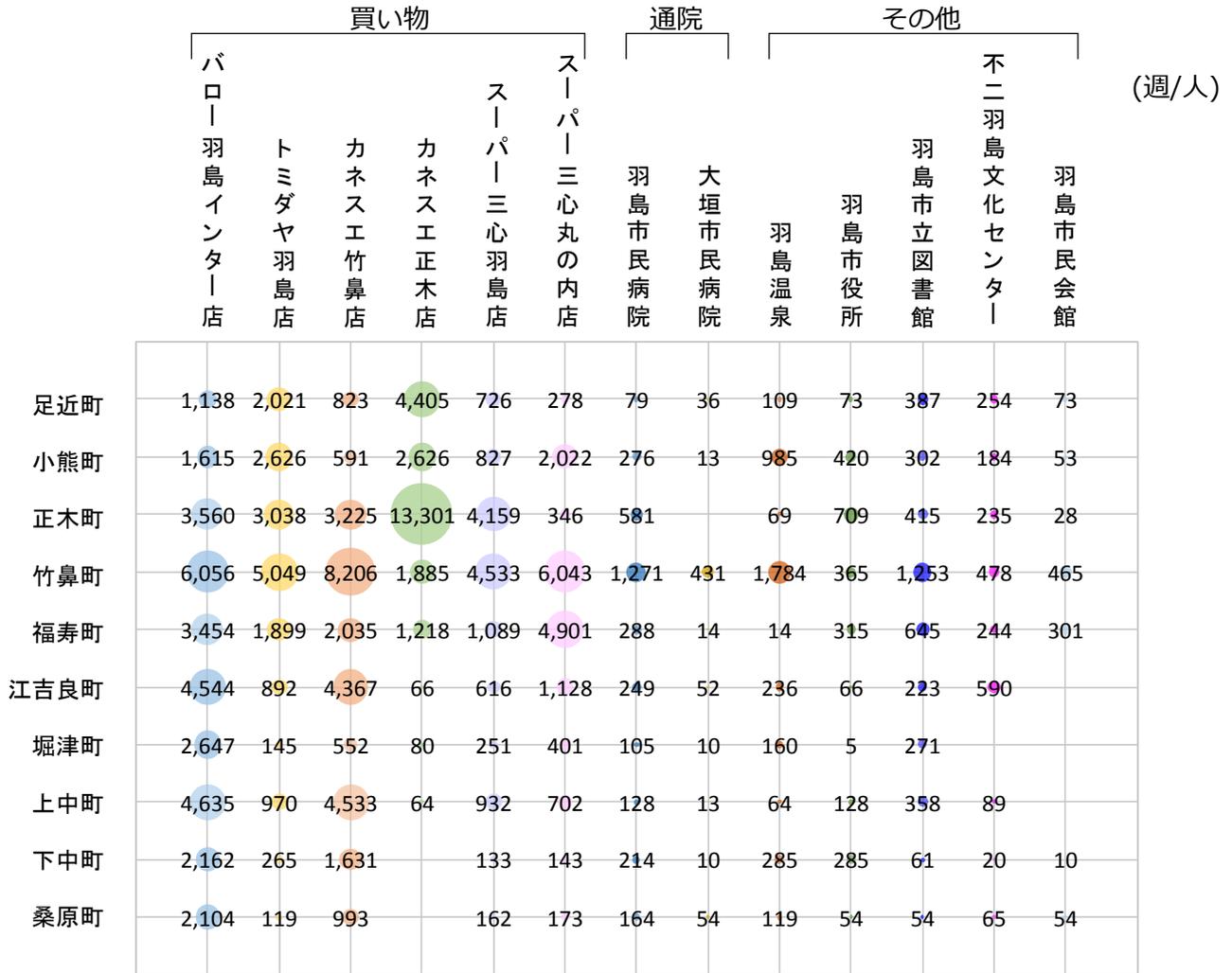
##### 【通勤・通学先】

- ・通勤の目的地は、羽島市が38%と最も多く、次いで岐阜市が20%、一宮市が7%となっており、市内及び近隣市が多くなっています。
- ・通学の目的地は、名古屋市が31%と最も多く、次いで岐阜市が18%、羽島市が9%となっています。



### 【買い物・通院先】

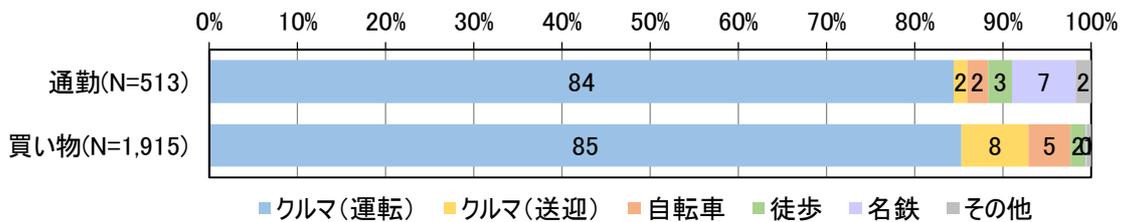
・買い物先は居住地近隣が多い傾向にあり、バロー羽島インター店は各地域から利用されています。



※回答者数・人口比から週あたりの来客者数に拡大

### 【通勤・買い物に利用する交通手段】

・通勤では86%、買い物では93%がクルマを利用して移動しています。

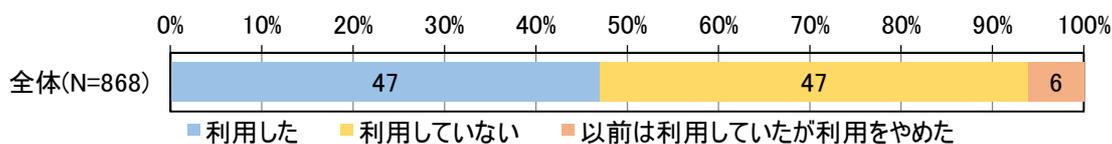


## 名鉄竹鼻線・羽島線

### 【竹鼻線・羽島線の利用】

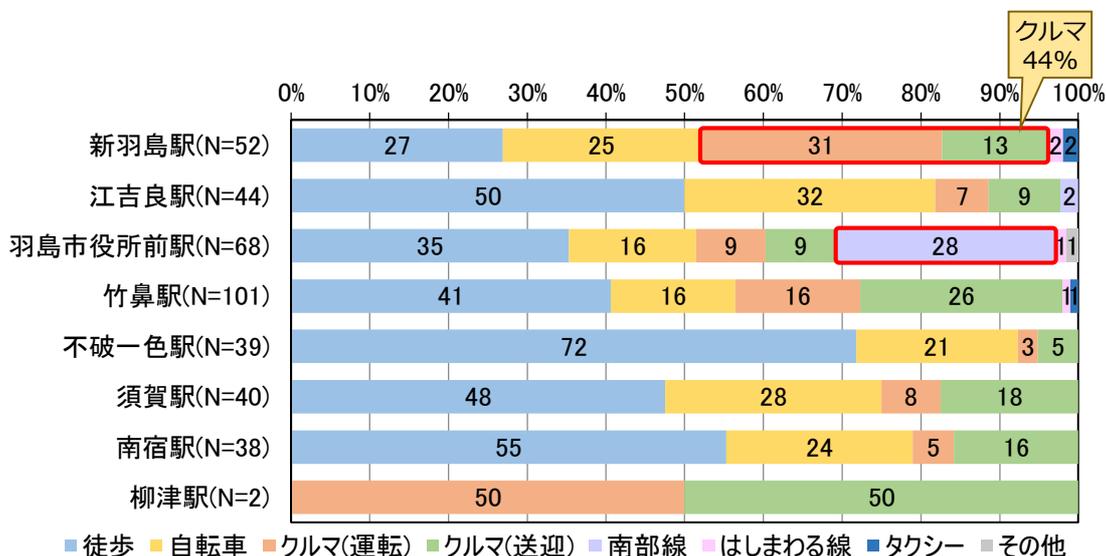
#### ■この1年間で名鉄竹鼻線・羽島線を利用されましたか？

・「利用した」が47%であり、回答者の概ね半数に利用されています。



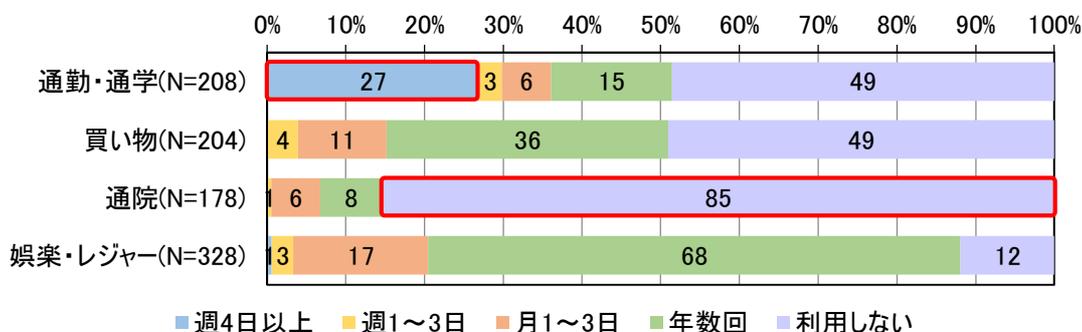
### 【駅までの交通手段】 名鉄竹鼻線・羽島線を利用した人

・全体的には徒歩や自転車が多くなっていますが、新羽島駅はクルマが44%、羽島市役所前駅は南部線が28%と比較的多くなっています。



### 【外出頻度】 名鉄竹鼻線・羽島線を利用した人

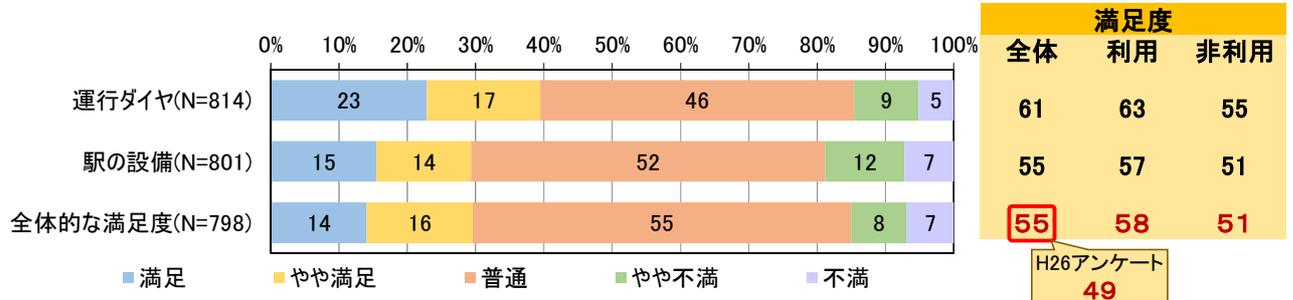
・目的別に見ると、通勤・通学では「週4日以上」の利用が27%と比較的多い一方、通院では「利用しない」が85%と大部分を占めています。



## 【満足度】

### ■名鉄竹鼻線・羽島線の満足度をおしえてください。

- 総合的な満足度は、全体で「55」であり、平成26年度実施のアンケートの「49」に比べ上昇しています。
- 利用者・非利用者別にみると、利用者の満足度のほうが高くなっています。

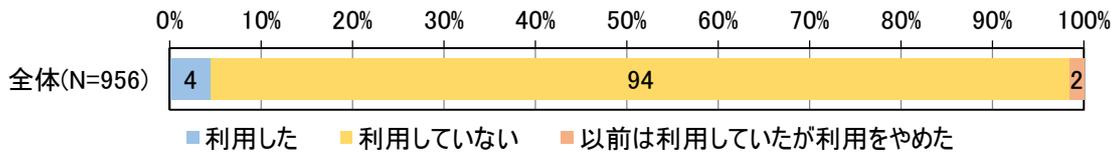


## はしまわる線

### 【はしまわる線の利用】

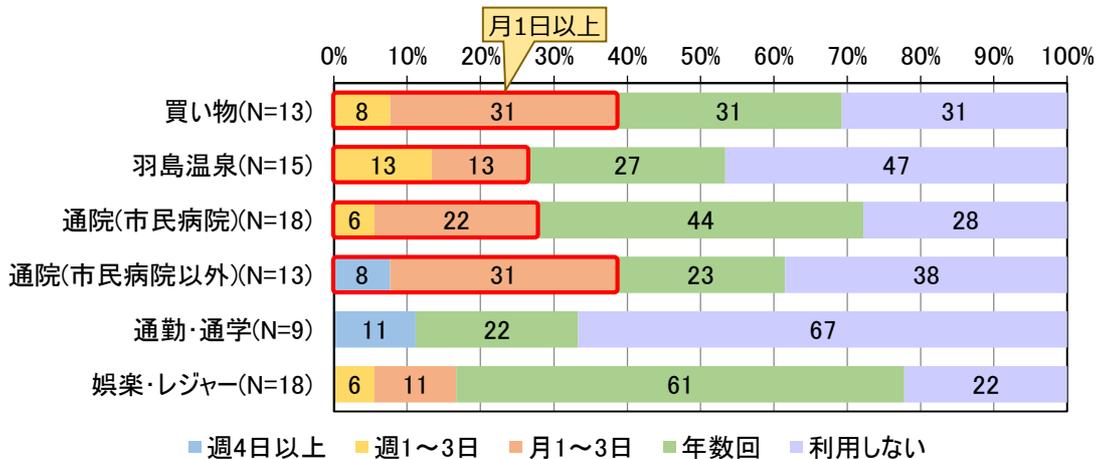
#### ■この1年間ではしまわる線を利用されましたか？

- 「利用していない」がほとんどを占め、「利用した」は4%にとどまっています。



### 【はしまわる線を利用した外出頻度】 はしまわる線を利用した人

- 買い物、羽島温泉、通院等での頻度が高く、通勤・通学での頻度は比較的低くなっています。



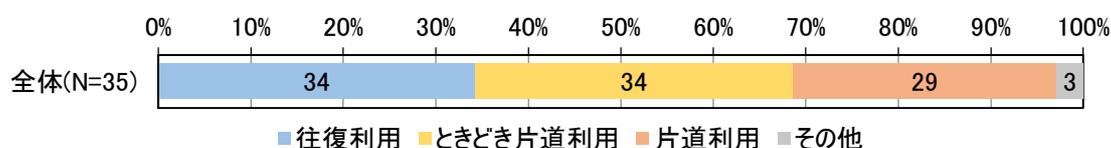
【バス停までの交通手段】 はしまわる線を利用した人

・「徒歩」が78%と最も多く、次いで「自転車」が18%となっています。



【往復利用】 はしまわる線を利用した人

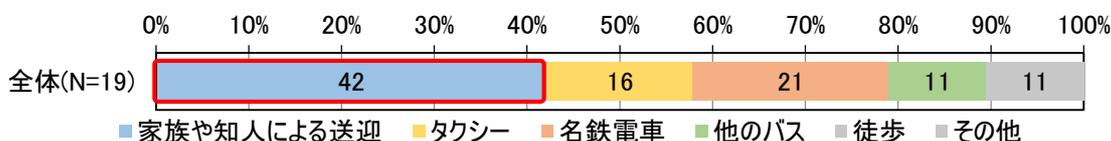
・「往復利用」、「ときどき片道利用」、「片道利用」がそれぞれ概ね同数であり、利用者の約半数は片道での利用となっています。



【片道利用の場合の交通手段】 はしまわる線を利用した人, 片道利用の人

■片道はどの交通手段を利用することが多いですか？

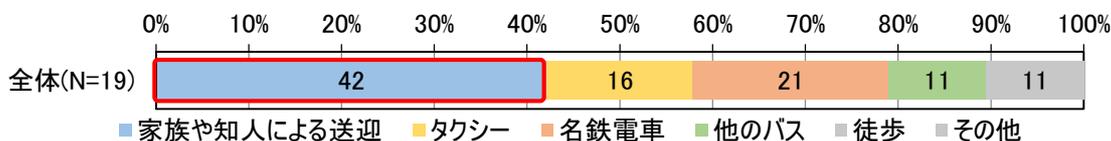
・「家族や知人による送迎」が42%と最も多く、次いで「名鉄電車」が21%、「タクシー」が16%となっています。



【片道利用の理由】 はしまわる線を利用した人, 片道利用の人

■片道しか利用しない理由をおしえてください。

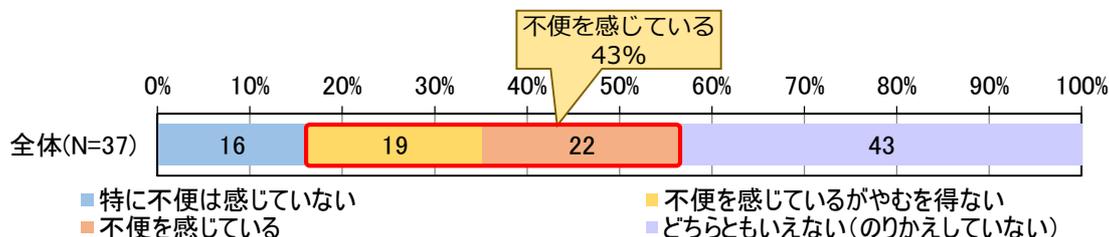
・「片道はバスの時間が合わないから」が53%を占めています。



### 【のりかえ】はしまわる線を利用した人

■一部の目的地へ行く場合、岐阜羽島駅でのりかえが必要になりましたが、どう感じていますか？

- 「不便を感じているがやむを得ない」と「不便を感じている」が合わせて43%を占めており、のりかえに不便を感じる人の割合が高くなっています。



### 【のりかえ時間】はしまわる線を利用した人

■現在の岐阜羽島駅でのりかえ時間は適当だと思いますか？

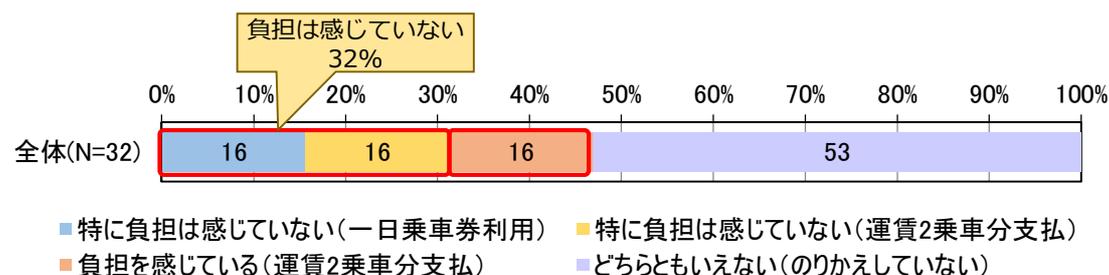
- 「わからない」を除くと、「ちょうどよい」が25%と最も多くなっています。



### 【のりかえにかかる運賃】はしまわる線を利用した人

■のりかえが必要になったことで、運賃についてどう感じていますか？

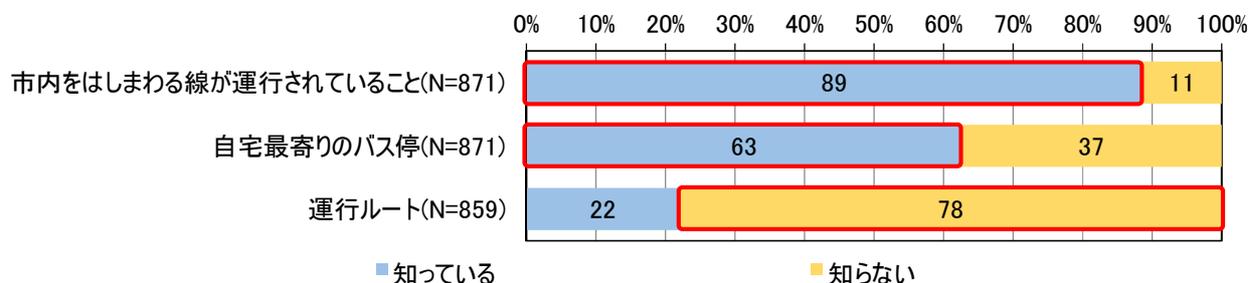
- 「特に負担は感じていない」が合わせて32%、「負担を感じている」が16%となっています。



【はしまわる線の認知】 はしまわる線を利用していない人

■ はしまわる線の次の項目について知っていますか？

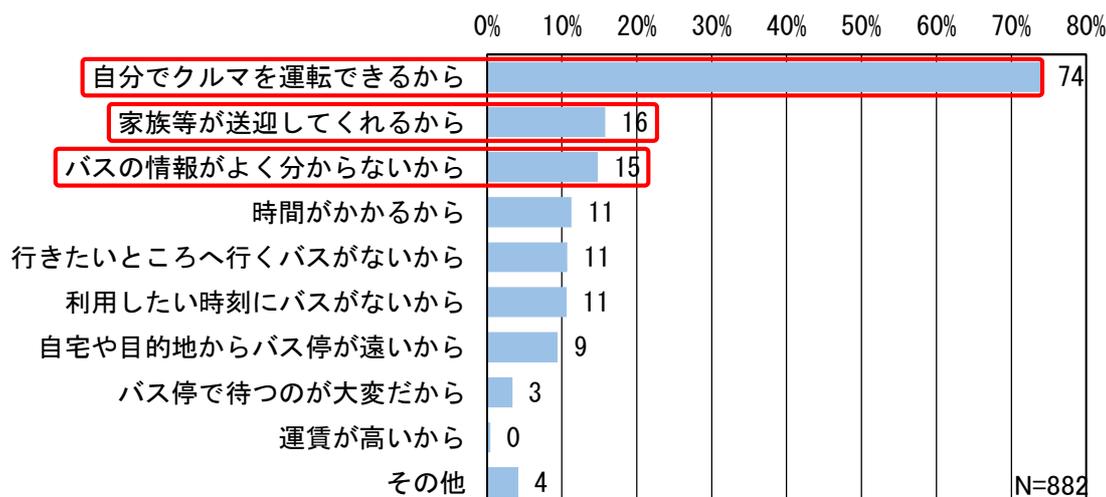
- ・「市内をはしまわる線が運行されていること」は89%、「自宅最寄りのバス停」は63%が「知っている」と回答している一方、「運行ルート」については「知らない」が78%と大部分を占めています。



【利用しない理由】 はしまわる線を利用していない人

■ はしまわる線を利用しない理由をおしえてください。(複数回答可)

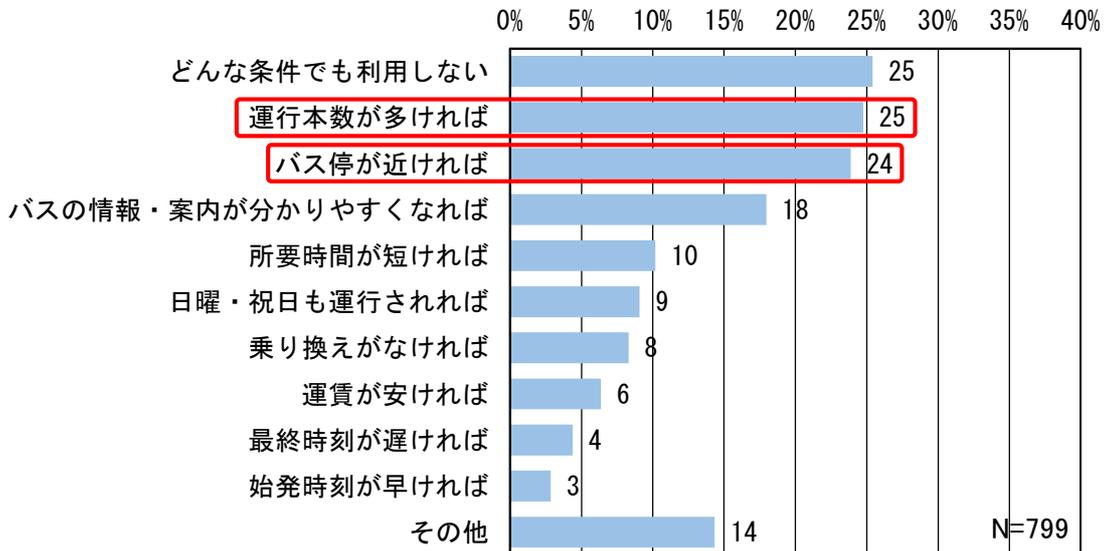
- ・「自分でクルマを運転できるから」が74%と突出して多く、次いで「家族等が送迎してくれるから」が16%、「バスの情報がよく分からないから」が15%となっています。



【利用するための条件】はしまわる線を利用していない人

■条件がどのように変われば、はしまわる線を利用したいと思いますか？（複数回答可）

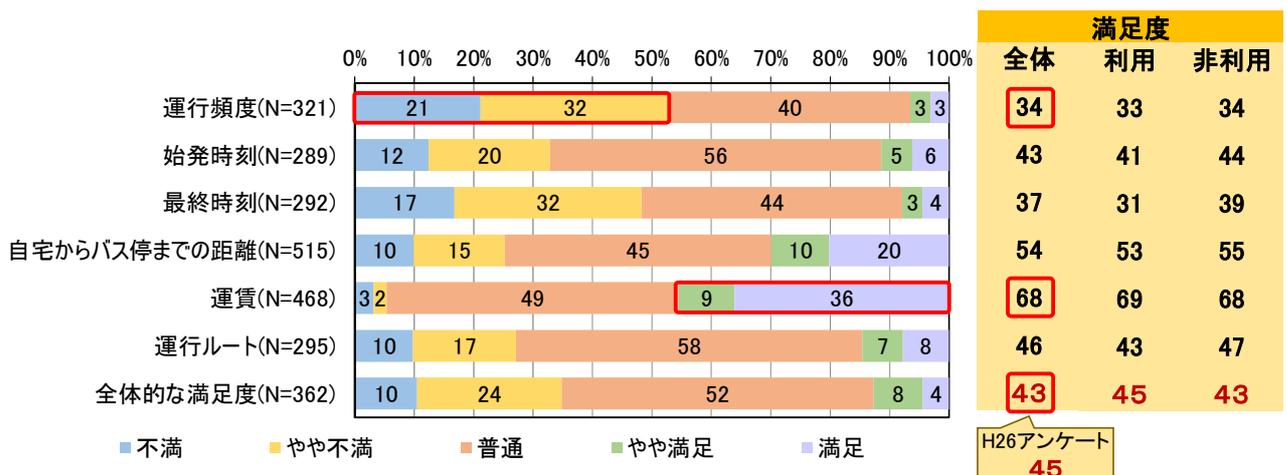
- 「どんな条件でも利用しない」が25%と最も多く、利用する条件としては、「運行本数が多ければ」が25%、「バス停が近ければ」が24%となっています。



【満足度】

■はしまわる線の満足度をおしえてください。

- 総合的な満足度は、全体で「43」であり、平成26年度実施のアンケートの「45」に比べやや低下しています。
- 項目別にみると、「運賃」が「68」と比較的高い一方、「運行頻度」は「34」と低くなっています。
- 利用者・非利用者別にみると、利用者の満足度のほうが高くなっています。

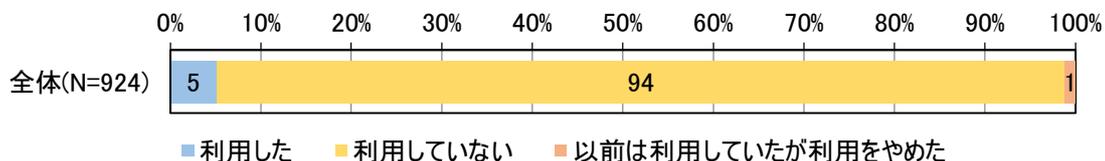


## 南部線

### 【南部線の利用】

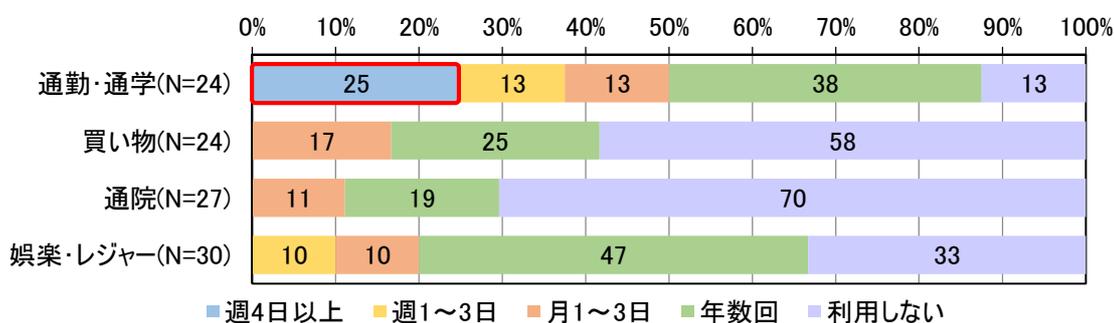
#### ■この1年間で南部線を利用されましたか？

- 「利用していない」、「以前は利用していたが利用をやめた」が合わせて95%を占めています。



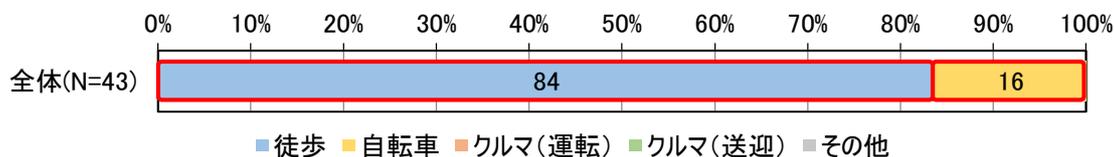
### 【外出頻度】南部線を利用した人

- 通学・通勤の利用頻度が比較的高く、「週4日以上」が25%と多くなっています。



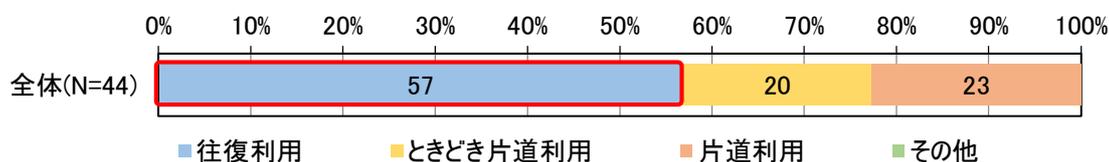
### 【バス停までの交通手段】南部線を利用した人

- 「徒歩」が84%と最も多く、次いで「自転車」が16%となっています。



### 【往復利用】南部線を利用した人

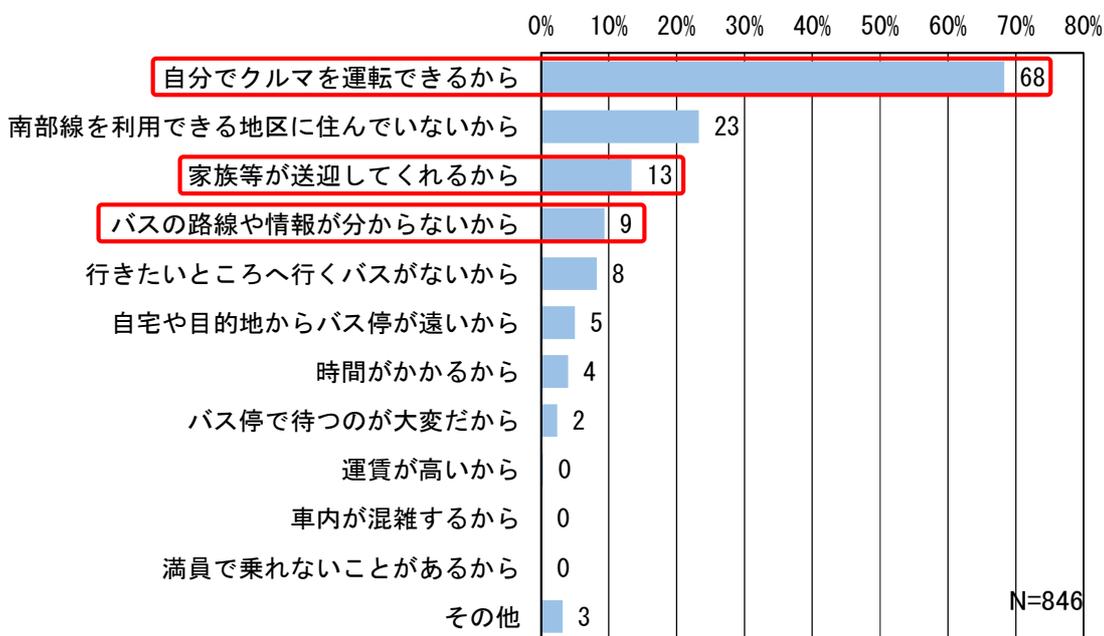
- 「往復利用」が57%を占めています。



【利用しない理由】南部線を利用していない人

■南部線を利用しない理由をおしえてください。（複数回答可）

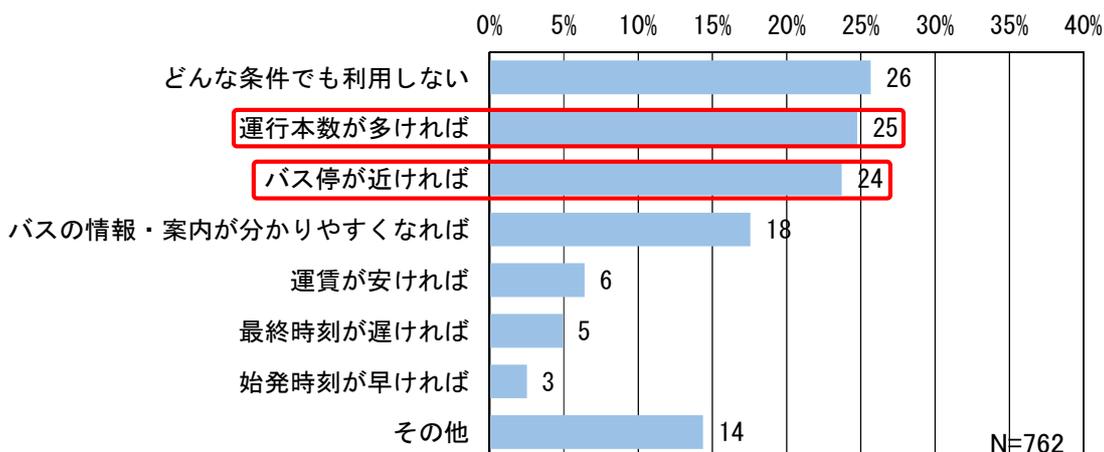
- ・「南部線を利用できる地区に住んでいないから」を除くと、「自分でクルマを運転できるから」が68%と最も多く、次いで「家族等が送迎してくれるから」が13%、「バスの情報がよく分からないから」が9%となっています。



【利用するための条件】南部線を利用していない人

■条件がどのように変われば、南部線を利用したいと思いますか？（複数回答可）

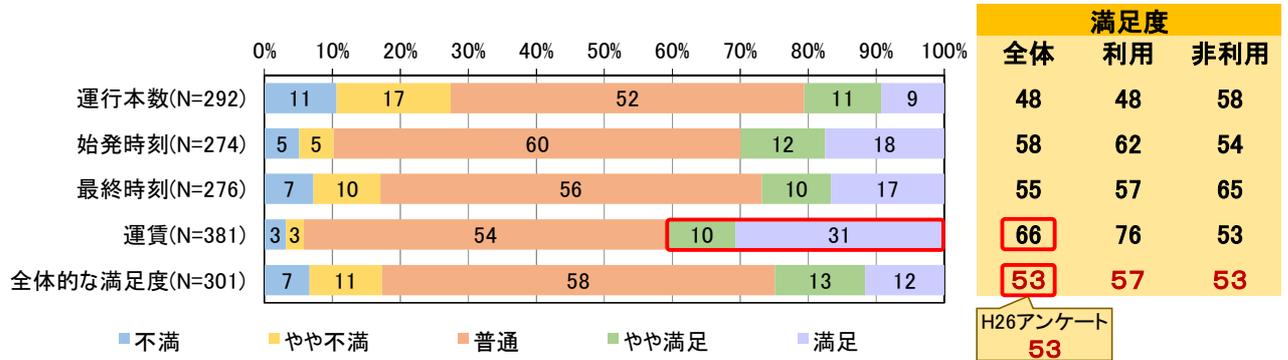
- ・「どんな条件でも利用しない」が26%と最も多く、利用する条件としては、「運行本数が多いければ」が25%、「バス停が近ければ」が24%となっています。



## 【満足度】

### ■南部線の満足度をおしえてください。

- 総合的な満足度は、全体で「53」であり、平成26年度実施のアンケートの「53」を維持しています。
- 項目別にみると、「運賃」が「66」と比較的高くなっています。
- 利用者・非利用者別にみると、利用者の満足度のほうが高くなっています。

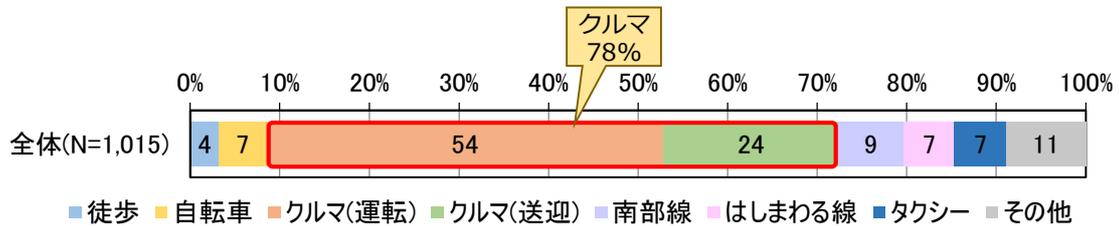


## J R 岐阜羽島駅・駅前広場

### 【交通手段】

### ■自宅から岐阜羽島駅(新羽島駅)までよく利用する交通手段をおしえてください。

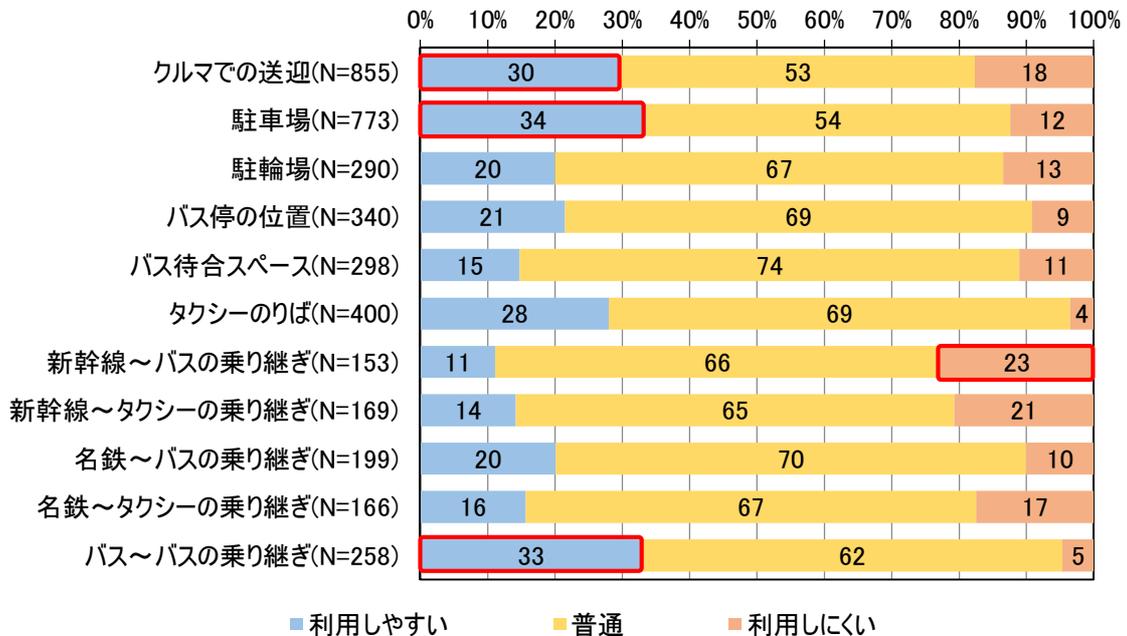
- 「クルマ(運転)」が54%、「クルマ(送迎)」が24%であり、クルマの利用が78%を占めています。



## 【利用しやすさ】

### ■岐阜羽島駅の駅前広場は利用しやすいと思いますか？

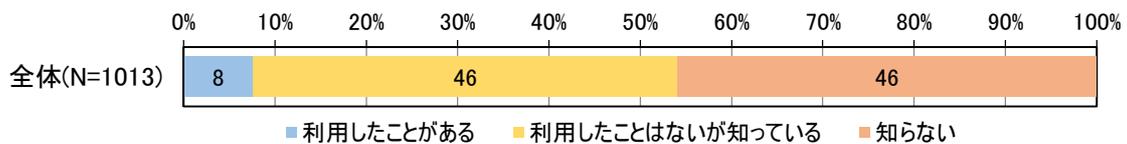
- 「利用しやすい」と回答した割合が最も多いのは、「駐車場」の34%で、次いで「バス～バスの乗り継ぎ」が33%、「クルマでの送迎」が30%となっています。
- 一方、「利用しにくい」と回答した割合が最も多いのは、「新幹線～バスの乗継」の23%となっています。



## 【名阪近鉄バスの利用】

### ■名阪近鉄バス羽島線が運行されていることを知っていますか？利用したことはありますか？

- 46%が名阪近鉄バス羽島線が運行されていることについて「知らない」と回答しています。

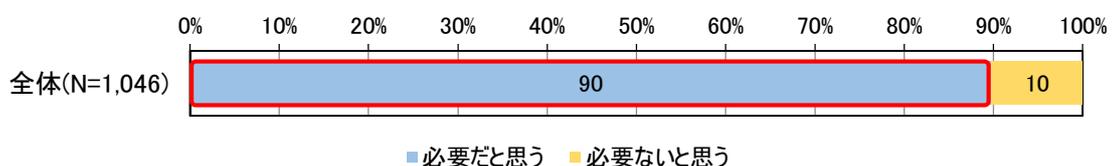


## 羽島市の公共交通の維持

### 【公共交通の必要性】

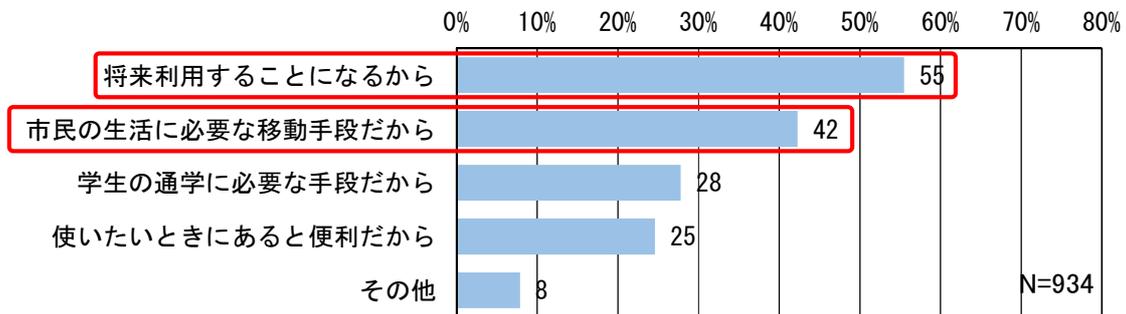
#### ■羽島市にコミュニティバスは必要だと思いますか？

- 90%がコミュニティバスは必要であると回答しています。



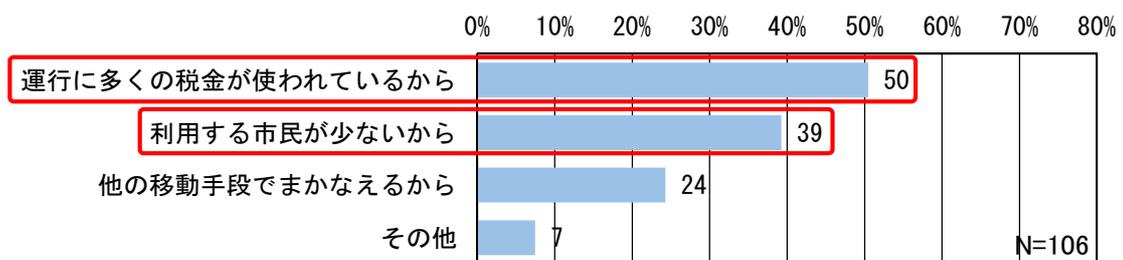
**【必要だと思う理由】** 必要であると回答した人（複数回答可）

- ・「将来利用することになるから」が最も多く55%を占め、次いで「市民の生活に必要な移動手段だから」が42%となっています。



**【必要ないと思う理由】** 必要であると回答した人（複数回答可）

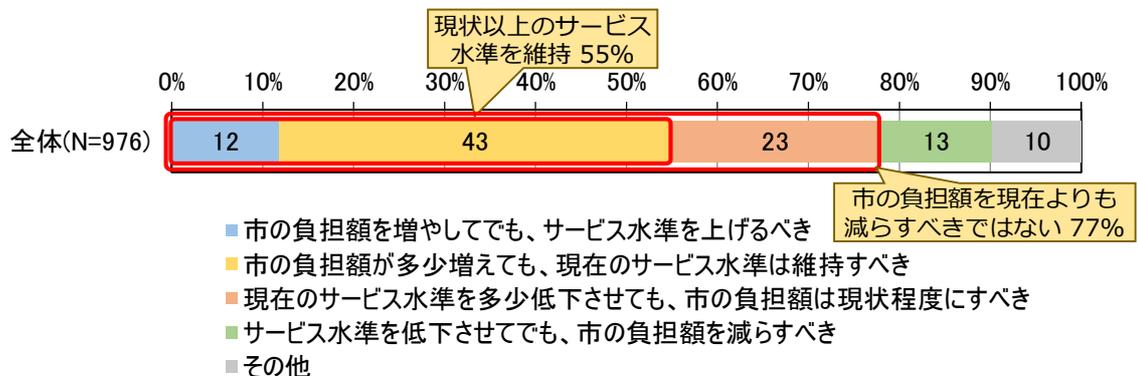
- ・「運行に多くの税金が使われているから」が最も多く50%を占め、次いで「利用する市民が少ないから」が39%となっています。



**【サービス水準と費用負担のバランス】**

■羽島市の公共交通のサービス水準と費用負担のバランスについて、あなたの考えをおしえてください。

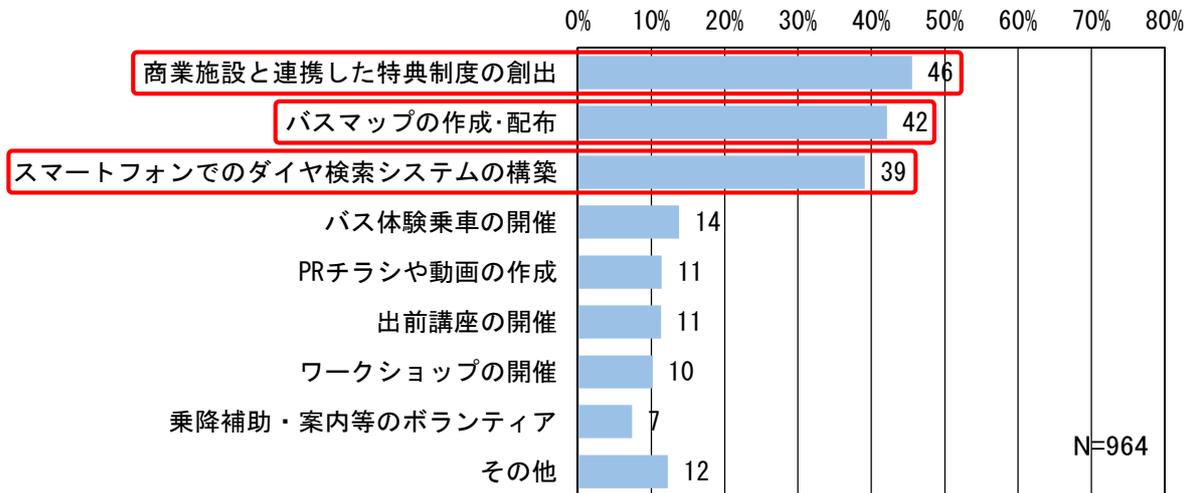
- ・サービス水準については、55%が現状以上の水準を維持すべきと回答しています。
- ・市の負担額については、77%が現在よりも減らすべきではないと回答しています。



## 【利用を増やすための施策】

■コミュニティバスの利用を増やすためには、どんな施策をするのがよいと思いますか？  
（複数回答可）

- ・「商業施設と連携した特典制度の創出」が最も多く46%を占め、次いで「バスマップの作成・配布」が42%、「スマートフォンでのダイヤ検索システムの構築」が39%となっています。

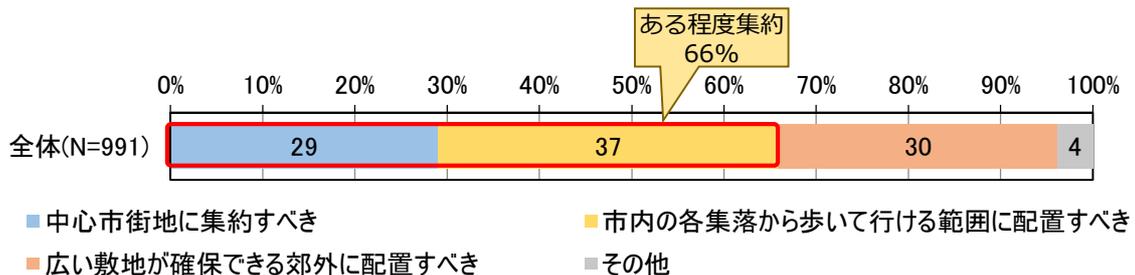


## 公共交通とまちづくり

### 【公共施設の配置】

■今後羽島市では、生活に必要な施設（公共施設・商業施設・病院）をどのように配置していくべきだとお考えですか？

- ・「市内の各集落から歩いて行ける範囲に配置すべき」が37%と最も多く、「中心市街地に集約すべき」と合わせると66%が、生活に必要な施設はある程度集約させるべきと考えています。



## 2. 高校生アンケート

- 調査目的 : 南部線沿線高校生の通学実態、南部線の利用意向を把握
- 調査対象 : 上中町・下中町・桑原町に住所がある高校生 280人 (全数)
- 調査方法 : 郵送配布 (令和元年5月31日(金)発送)・郵送回収 (6月21日(金)締切)
- 有効回答数 : 121票 回答率 : 43.3%

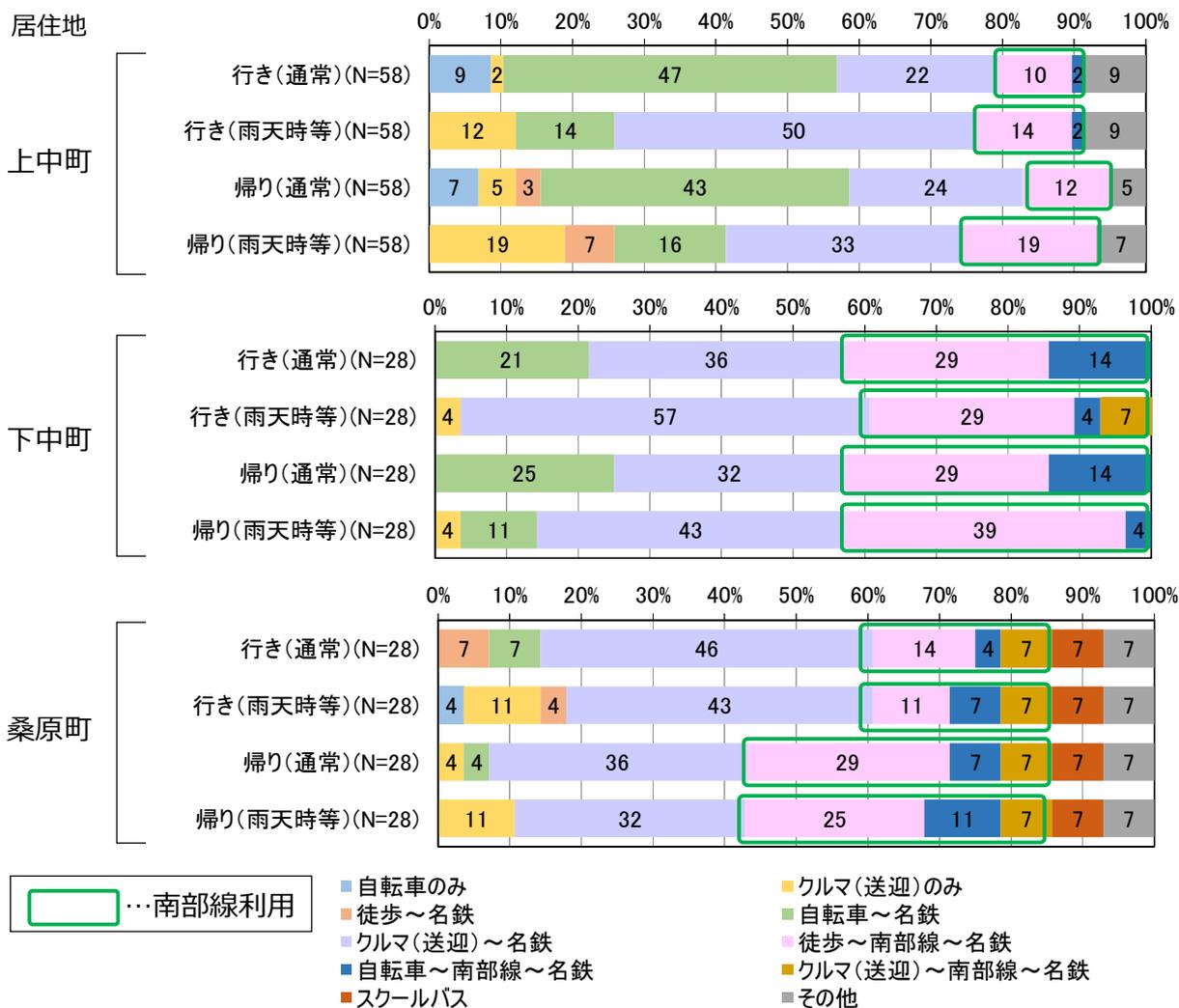
※端数処理の都合上、割合の合計値が100%にならない場合があります。

※グラフ内の「N」はその設問の回答者数を表します。

### 【通学手段】

#### ■あなたの普段の通学手段についておしえてください。

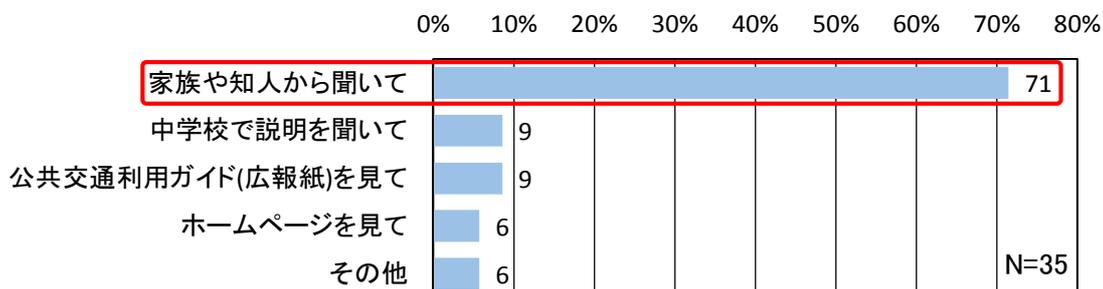
- ・全体では「クルマ(送迎)～名鉄」による通学が最も多くなっています。
- ・「雨天等時」は自転車を利用した通学が減少し、「クルマ(送迎)」を利用した通学が増加する傾向が見られます。
- ・南部線の利用について「通常時」と「雨天等時」を比較すると、「雨天等時」の利用がやや多い傾向にあります。
- ・南部線の利用について「行き」と「帰り」を比較すると、「帰り」の利用が多く、特に桑原町では顕著となっています。
- ・居住地別に見ると、上中町は、下中町・桑原町に比べると南部線の利用は少なく、名鉄利用が多くなっています。



### 【情報入手経路】通学に南部線を利用している人

#### ■南部線で通学できることを何で知りましたか？

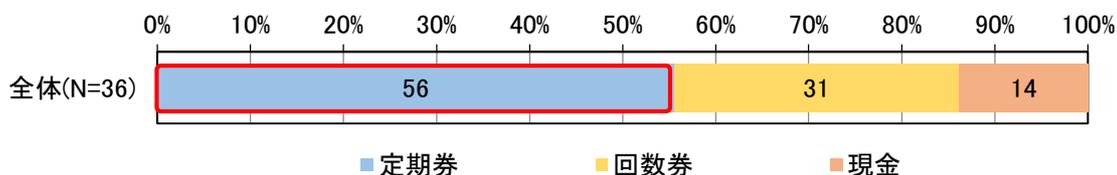
- ・「家族や知人から聞いて」が71%と突出して多くなっています。



### 【支払方法】通学に南部線を利用している人

#### ■どの支払方法で南部線を利用することが多いですか？

- ・「定期券」が56%と最も多く、次いで「回数券」が31%となっています。



### 【利用経験】通学に南部線を利用していない人

#### ■これまで南部線を利用して通学したことはありますか？

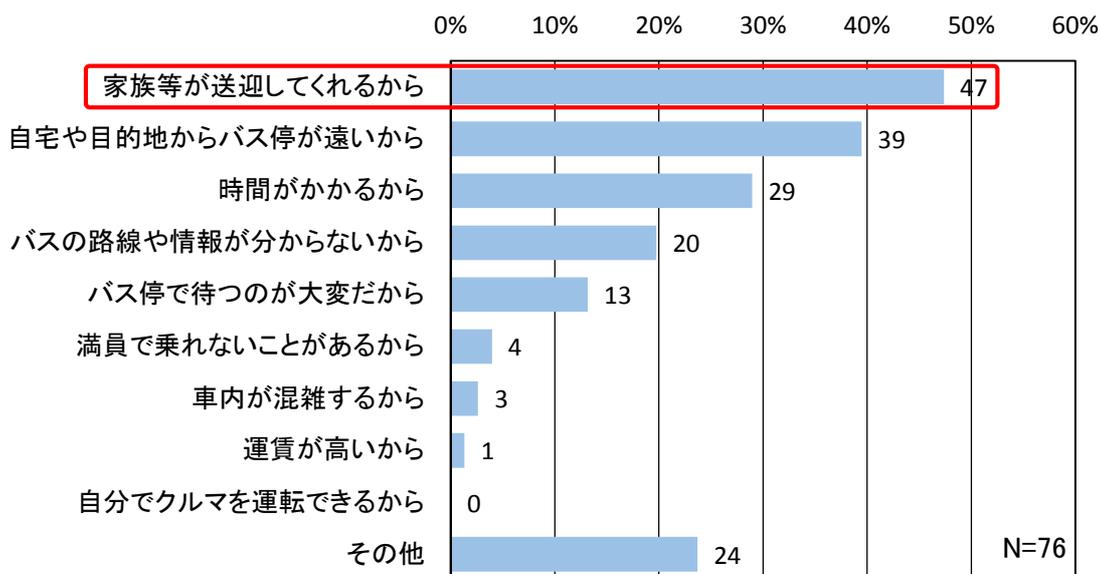
- ・現在通学に南部線を利用していない人のうち、6%は「以前は利用していたが別の交通手段に切り替えた」と回答しています。



## 【利用しない理由】 通学に南部線を利用していない人

### ■南部線を利用しない理由、利用をやめた理由は何ですか？

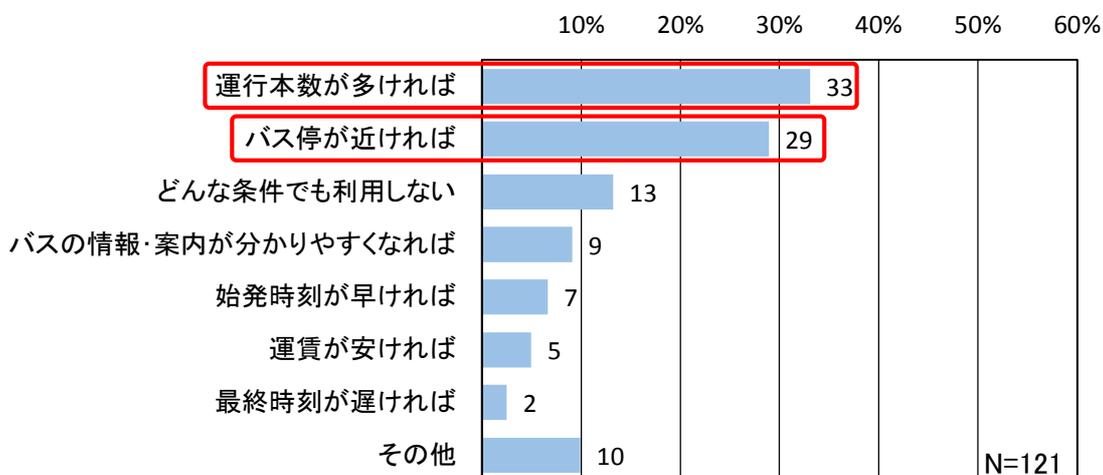
- 「家族等が送迎してくれるから」が最も多く47%を占め、次いで「自宅や目的地からバス停が遠いから」が39%、「時間がかかるから」が29%となっています。
- 「以前は利用していたが別の交通手段に切り替えた」と回答した高校生の理由としては、「バス停が遠いから」「家族等が送迎してくれるから」がそれぞれ2人、「時間がかかるから」「バス停で待つのが大変だから」がそれぞれ2人、その他「便の本数が少ない」「乗りたい時間に便がない」「定期券の更新が頻繁」がそれぞれ1人となっています。



## 【利用条件】

### ■条件がどのように変われば、南部線を利用したいと思いますか？

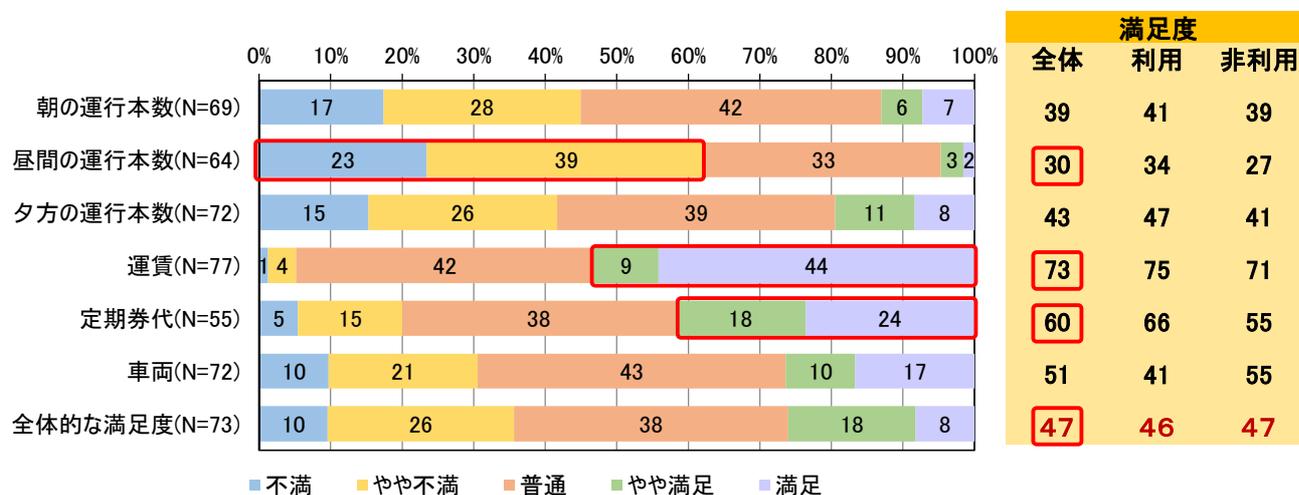
- 「運行本数が増えれば」が最も多く33%を占め、次いで「バス停が近ければ」が29%、「どんな条件でも利用しない」が13%となっています。



## 【満足度】

### ■南部線の満足度をおしえてください。

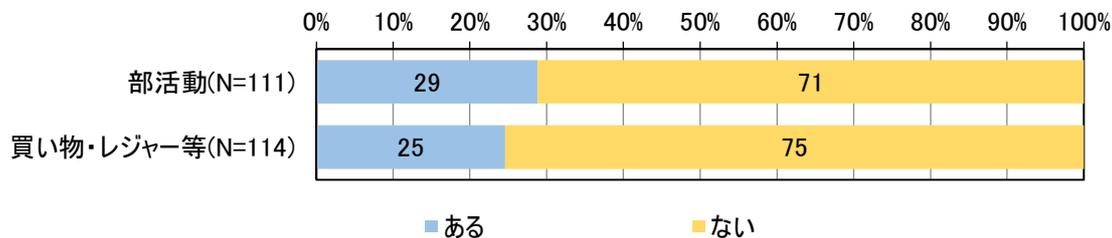
- 総合的な満足度は、全体で「47」となっています。
- 項目別にみると、「運賃」が「73」、「定期券代」が「60」と比較的高い一方、「昼間の運行本数」が「30」と低くなっています。



## 【休日の利用】

### ■休日に部活動や買い物・レジャー等で南部線を利用することはありますか。

- 29%は部活動、25%は買い物・レジャー等で休日にも南部線を利用しています。



## 資料2 地域懇談会等実施結果

### 1. 民生委員・児童委員との意見交換会

- 対象者 : 各町の民生委員・児童委員協議会
- 実施方法 : コミュニティセンターにて意見交換を実施

#### 【開催日・対象者】

開催日時	会場	対象者
6月6日(木)	下中コミュニティセンター	下中町民生委員・児童委員協議会
6月7日(金)	桑原コミュニティセンター	桑原町民生委員・児童委員協議会
6月10日(月)	竹鼻コミュニティセンター	竹鼻町民生委員・児童委員協議会
6月10日(月)	上中コミュニティセンター	上中町民生委員・児童委員協議会
6月11日(火)	正木コミュニティセンター	正木町民生委員・児童委員協議会
6月11日(火)	足近コミュニティセンター	足近町民生委員・児童委員協議会
6月11日(火)	堀津コミュニティセンター	堀津町民生委員・児童委員協議会
6月12日(水)	小熊コミュニティセンター	小熊町民生委員・児童委員協議会
7月8日(月)	江吉良コミュニティセンター	江吉良町民生委員・児童委員協議会
7月9日(火)	福寿コミュニティセンター	福寿町民生委員・児童委員協議会

#### 【おもな意見】

項目	意見
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の1人暮らし世帯が増加傾向にあり、今後公共交通の必要性は高まる</li> <li>・帰りのバスの時間が合わないので、利用したくても利用できない人が多い</li> <li>・コミュニティバスは時間があわないのでタクシーを利用している人がいる</li> <li>・行きはコミュニティバス、帰りはタクシーを利用している人がいる</li> </ul>
バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停が遠い</li> <li>・左回りと右回りが分かりづらい</li> <li>・運転手のマナーが悪い</li> </ul>
運行に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南部線の羽島温泉経由化</li> <li>・高齢者の外出先として多い金融機関へのバス停の設置</li> <li>・利用の多い箇所を手厚くすべき</li> <li>・昼間時間帯はハイエースやタクシーを活用</li> <li>・元気な高齢者をドライバーとして活用</li> </ul>
その他制度に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1周を短縮して運行</li> <li>・タクシー補助の導入</li> <li>・免許返納特典の期間を延長</li> <li>・社会見学でのコミュニティバス利用等</li> <li>・のりかえが必要な場合、1日乗車券のPRが必要</li> </ul>

## 2. 地域公共交通(コミュニティバス)を考えるガヤガヤ会議

- 対象者 : 一般市民の方、自治会、子ども会等の団体代表者
  - 募集方法: 回覧版、車内掲示等
  - 実施方法: 情報提供・意見交換(ワークショップ形式)、グループ発表
- ※申込時にコミュニティバス回数券をプレゼント

### 【開催日・参加者数】

開催日時	会場	参加者
7月24日(水)	正木コミュニティセンター	39人
7月25日(木)	羽島市役所	33人
7月26日(金)	羽島市防災センター	34人
計		106人

### 【プログラム】

時刻	内容	時間配分
19:00~19:05	開会あいさつ・趣旨説明	5分
19:05~19:25	情報提供	20分
19:25~20:10	意見交換(グループワーク) テーマ① 『ふだん移動で困っていることやコミュニティバスの使いにくい点を話し合おう!』 テーマ② 『どうすればもっと利用してもらえるか考えよう!』	45分
20:10~20:25	グループ発表	15分
20:25~20:30	閉会あいさつ	5分

### 【開催風景】



## 【おもな意見】

テーマ①	
『ふだん移動で困っていることやコミュニティバスの使いにくい点を話し合おう!』	
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・帰りの時間が合わず使いづらい</li> <li>・1日6周（実質片道3便）は少ない</li> <li>・左回り・右回りの折り返し運転は施設によって滞在可能時間にバラツキがある</li> <li>・朝市民病院に着く時間が遅い（西・はしまわる線、温泉・はしまわる線）</li> <li>・南部線の昼間の本数が少ない</li> </ul>
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南部線で岐阜羽島駅へ行けない</li> <li>・南部線とはしまわる線が連絡していない</li> <li>・市北部ではカラフルタウン、松波病院など市外への移動も多い</li> </ul>
バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停が遠い・分かりにくい</li> <li>・バス停間が長い区間がある</li> <li>・商業施設のバス停の位置が分かりづらい</li> <li>・屋根や椅子等快適に待てる環境がほしい</li> </ul>
のりかえ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市北部から羽島温泉へ行くのに乗換時間が長い</li> <li>・乗り換えがあると運賃が高い</li> </ul>
表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・どのバスに乗ればいいのか分かりづらい</li> <li>・バスの行先表示が分かりづらい</li> <li>・時刻表が見つづらい</li> <li>・路線名と運行地域が分かりづらい</li> </ul>
運行日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日曜日でも運行してほしい</li> <li>・イベント時に運行</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・核家族化が進み送迎者のいない世帯が増えている</li> <li>・手押し車を乗せるのが大変</li> <li>・自転車をバスに乗せたい</li> <li>・南部線沿線の高校生でも親の送迎による通学が多い</li> </ul>

テーマ②	
『どうすればもっと利用してもらえるか考えよう!』	
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象を明確にしたダイヤの設定</li> <li>・市役所前駅で電車・バスの接続の改善</li> <li>・利用が多い施設での運行頻度を上げる</li> </ul>
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昼間時間帯の南部線について、鉄道駅へのアクセスだけでなく商業施設や羽島温泉への乗り入れを行う</li> </ul>
バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ルート上へのバス停の増設</li> <li>・フリー乗降制度の導入</li> <li>・バス停への駐輪スペースの確保</li> </ul>
のりかえ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日乗車券のPR</li> </ul>
表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスへの経由地の表示</li> </ul>
他都市との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接市町のバスとの連携</li> <li>・カラフルタウン（岐阜市）への乗り入れ</li> </ul>
PR	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域のポケット時刻表の製作</li> <li>・小学生や幼稚園へのPR（バスに乗る機会を創出）</li> </ul>
特典・企画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子供が楽しめる企画（スタンプラリー、シール、カード、クイズなど）</li> <li>・スーパーや商店街との連携</li> <li>・バス利用者への割引特典の付与</li> <li>・コミバスツアーの企画（買い物、温泉、観光）</li> <li>・イベント時に臨時バスの運行</li> </ul>
バス以外の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド交通の導入</li> <li>・一般の人が運転する車に乗れるようにする</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アプリ等による運行状況の案内</li> <li>・スーパーや病院でバス到着放送</li> <li>・広告掲載による広告収入の増加</li> </ul>

### 3. コミュニティバス座談会

■対象者 : コミュニティバス利用者

■募集方法 : 車内掲示等

■実施方法 : 羽島温泉内にブースを設け入浴前後の来館者から対面形式で意見を聴取

#### 【開催日・対象者】

開催日時	会場	参加者
9月2日(月)	羽島温泉	約25人

#### 【おもな意見】

項目	意見
運行日	<ul style="list-style-type: none"><li>・日曜日ははしまわる線が運休なので買い物に行けない</li><li>・本数は少なくともいいので日曜日にもバスがあるとよい</li></ul>
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"><li>・市民病院や買い物の帰りに適当なバスがない</li><li>・帰りのバスの時間まで、羽島温泉なら待てるが、病院や買い物では待てない</li><li>・日曜日の羽島温泉経由の最終便(14:14)が早すぎる</li></ul>
バス停	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者の多いバス停にはベンチがあるとよい</li><li>・羽島温泉バス停の上屋を改善してほしい</li></ul>
のりかえ	<ul style="list-style-type: none"><li>・足が悪いので乗り換えがあると大変</li><li>・正しく乗り換えられる自信がないので、遠くても乗り換えなしで行けるバス停から乗っている</li></ul>
定期券	<ul style="list-style-type: none"><li>・定期券を購入しやすくしてほしい</li><li>・定期券販売箇所へ行くのは大変なので回数券を使っている</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・中心部の路線が複雑すぎて分かりづらい</li><li>・運転免許の返納を考えているがバスの乗り方が分からない</li></ul>

### 資料3 コミュニティバス乗降等調査結果

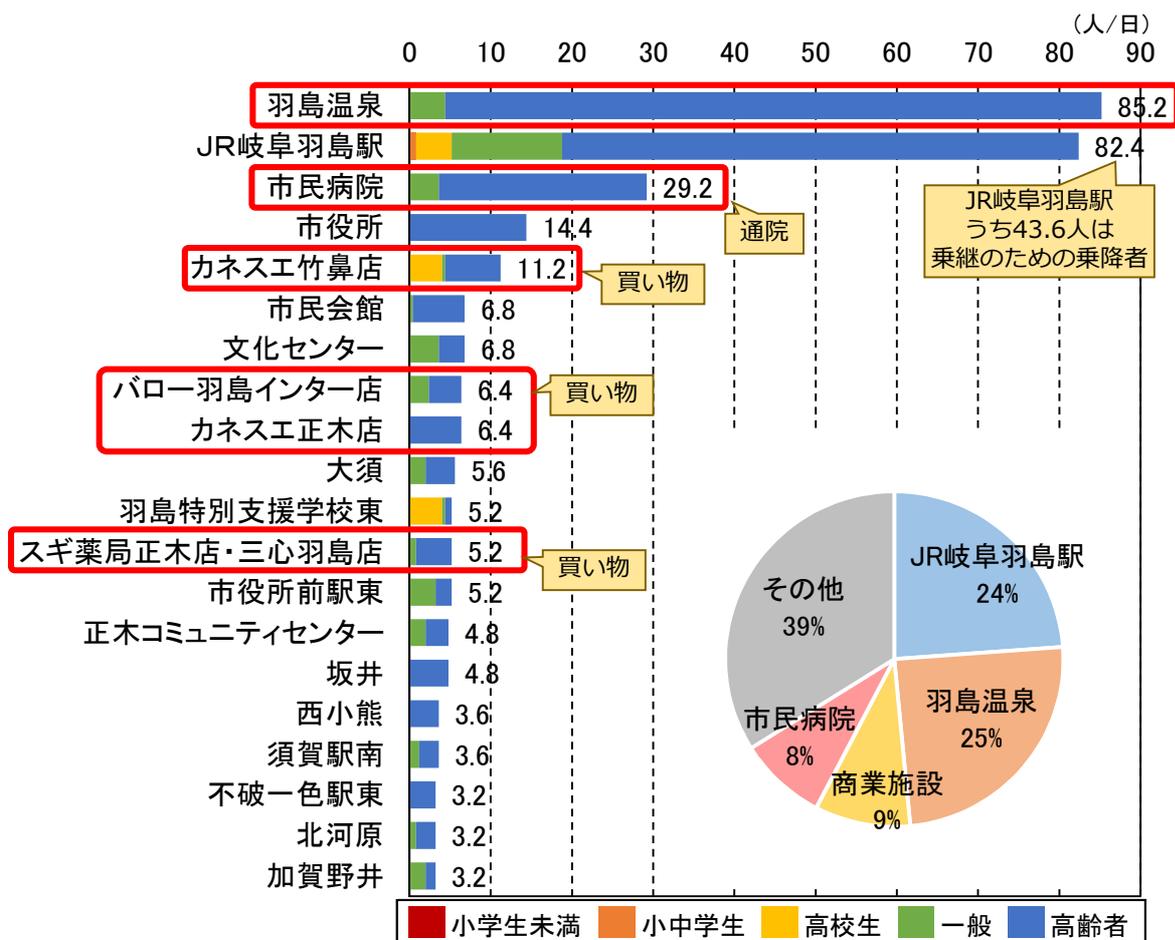
#### 1. 乗降調査

- 調査対象：コミュニティバス利用者（はしまわる線・南部線）
- 調査期間：令和元年5月21日(火)～27日(月)
- 調査方法：乗降調査…①各バス停での乗車人数・降車人数  
 ②はしまわる線JR岐阜羽島駅でののりかえ  
 ③南部線ワゴン車の各利用者の乗降バス停(OD調査)  
 アンケート…調査票を車内で配布、降車時に回収
- アンケート回答数：256票（はしまわる線158票、南部線98票）

※端数処理の都合上、割合の合計値が100%にならない場合があります。  
 ※グラフ内の「N」はその設問の回答者数を表します。

#### 【はしまわる線 利用者の多いバス停】

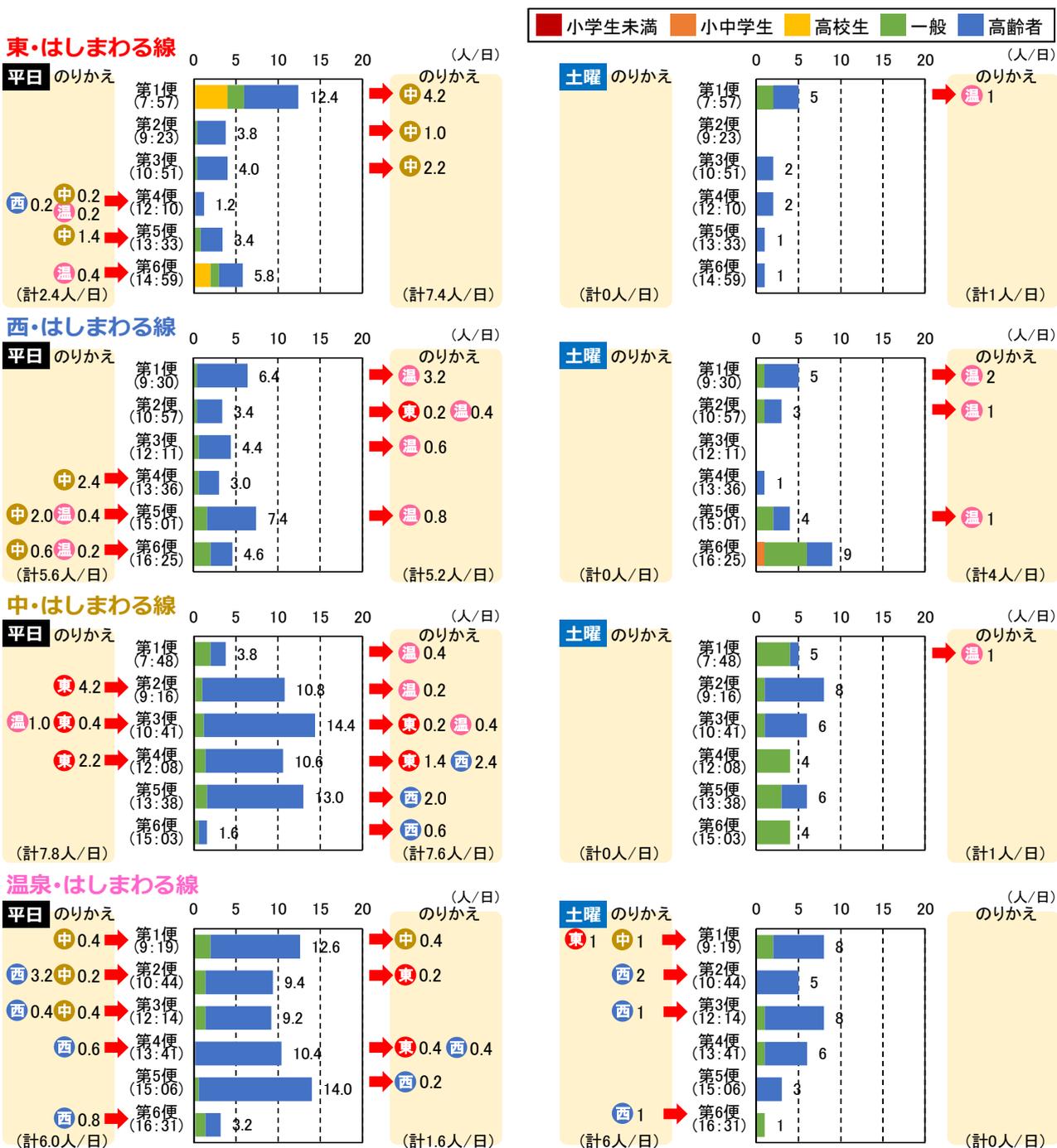
・羽島温泉が最も多く、次いでJR岐阜羽島駅、市民病院、市役所、カネスエ竹鼻店が多く、温泉、通院、買い物等様々な目的で利用されていると考えられます。



## 【はしまわる線 便別利用者数・のりかえ状況】

### 便別利用者数

- ・中・はしまわる線、温泉・はしまわる線は、各便とも比較的用户者が多く、特に羽島温泉での乗降が多くなっています。第6便は他の便に比べ大幅に少なくなっています。
- ・西・はしまわる線は、他路線に比べ利用者数が少なく、また東・はしまわる線についても羽島特別支援学校の生徒が利用する第1便と第6便以外の便はいずれも利用者が少なくなっています。



## のりかえ状況

- 利用者の86%が目的地までのりかえなしで利用しており、14%は2路線のはしまわる線間を乗り継ぎで利用しています。
- 1回の移動で2路線を乗り継いだ利用者を2乗車で1人として数えた場合、利用者数は846人/週であり、路線再編前の666人/週(H27.1調査)に比べ27%増加しています。
- 市北部の路線(東,西・はしまわる線)と市南部の路線(中,温泉・はしまわる線)の乗り継ぎが多く、市北部の路線沿線から羽島温泉へ行くための乗り継ぎが多いと考えられます。

のりかえ有無	利用路線	週間利用者数
のりかえなし	東・はしまわる線のみ	114
	西・はしまわる線のみ	110
	中・はしまわる線 <sup>🔥</sup> のみ	226
	温泉・はしまわる線 <sup>🔥</sup> のみ	281
のりかえあり	東・はしまわる線 ⇄ 西・はしまわる線	1
	東・はしまわる線 ⇄ 中・はしまわる線 <sup>🔥</sup>	45
	東・はしまわる線 ⇄ 温泉・はしまわる線 <sup>🔥</sup>	4
	西・はしまわる線 ⇄ 中・はしまわる線 <sup>🔥</sup>	25
	西・はしまわる線 ⇄ 温泉・はしまわる線 <sup>🔥</sup>	32
	中・はしまわる線 <sup>🔥</sup> ⇄ 温泉・はしまわる線 <sup>🔥</sup>	8
合計		846

🔥: 羽島温泉を経由する路線

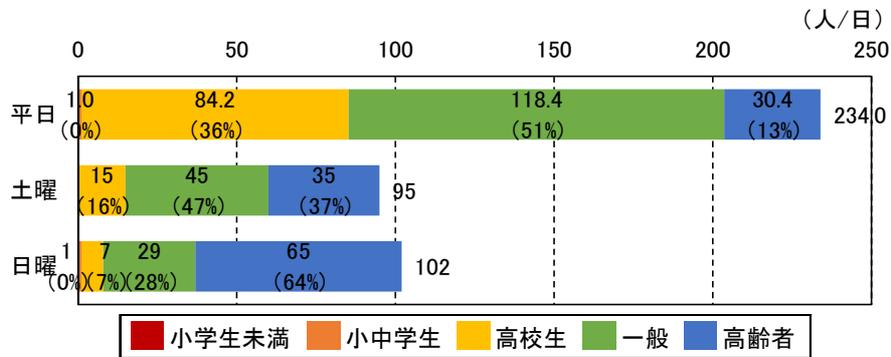
## 【中心部の主要施設でのバス停降車人数】

- 中心部の主要施設でのバス停降車人数は、路線再編前の市内線は25.6人/日(H26)でしたが、路線再編後は増加傾向にあり、R1.5調査では31.7人/日と24%増加しています。
- 施設へのバス停設置の効果により、中心部に訪れるバス利用者が増加したと考えられます。

	市内線	はしまわる線					
	H26.12	H28.5	H29.5	H29.11	H30.5	H30.11	R1.5
市民病院	11.8	9.2	12.5	10.2	14.0	15.0	12.7
市役所	6.7	8.5	7.0	4.5	4.2	6.7	6.8
文化センター	3.0	3.3	3.8	2.5	1.3	2.2	1.2
市民会館	2.8	3.2	2.2	1.8	3.8	3.5	3.7
トミダヤ羽島店(旧:島)	1.3	2.3	3.3	2.2	2.5	2.0	1.2
観光交流センター	—	0.2	0.2	0.0	0.0	0.2	0.5
スギ薬局・三心羽島店	—	1.2	3.3	2.2	4.0	3.2	3.7
三心丸の内店	—	0.0	0.5	2.0	2.5	2.8	2.0
合計	25.6	27.8	32.8	25.3	32.3	35.5	31.7

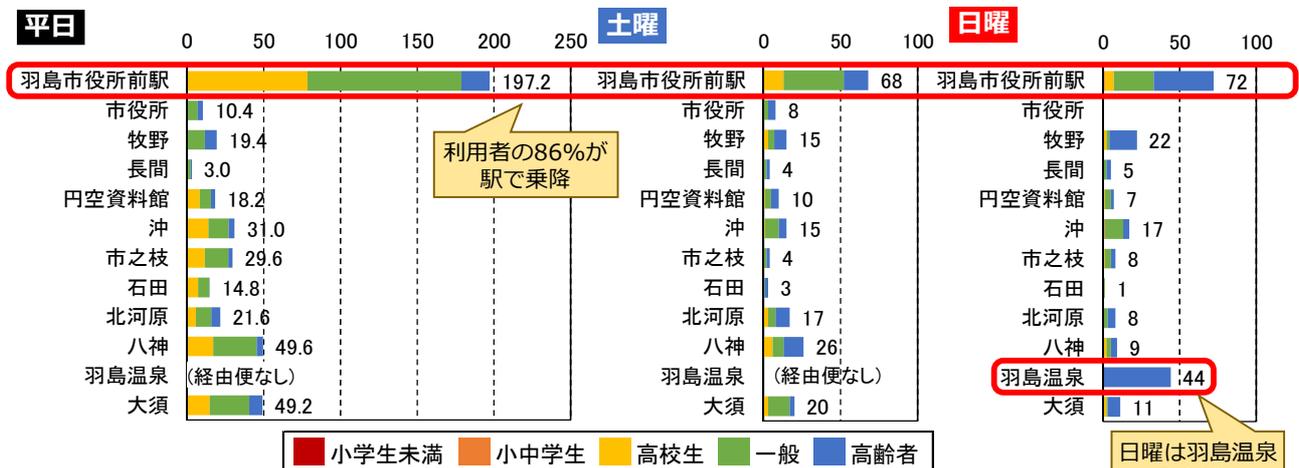
## 【南部線 属性別利用者数】

- 南部線全体の1日あたりの利用者数は、平日は234.0人/日、土曜は95人/日、日曜は102人/日であり、土曜・日曜は平日の半数以下となっています。
- 曜日によって利用者属性が異なり、平日は一般が51%、高校生が36%を占め通勤・通学利用が大部分を占める一方、土曜は一般や高齢者の割合が高くなっています。



## 【バス停別乗降者数】

- 86%の利用者が羽島市役所前駅で乗降しており、ほとんどの利用者が羽島市役所前駅⇔沿線バス停間を利用しており、駅へのアクセス手段としての利用が多くなっています。
- 平日の乗降者数は、羽島市役所前駅が197.2人/日と突出して多く、次いで八神(49.6人/日)、大須(49.6人/日)が多くなっています。
- 日曜は、はしまわる線が運行されないことから、羽島温泉の乗降者数が44人/日と多く、羽島温泉への移動に利用されています。

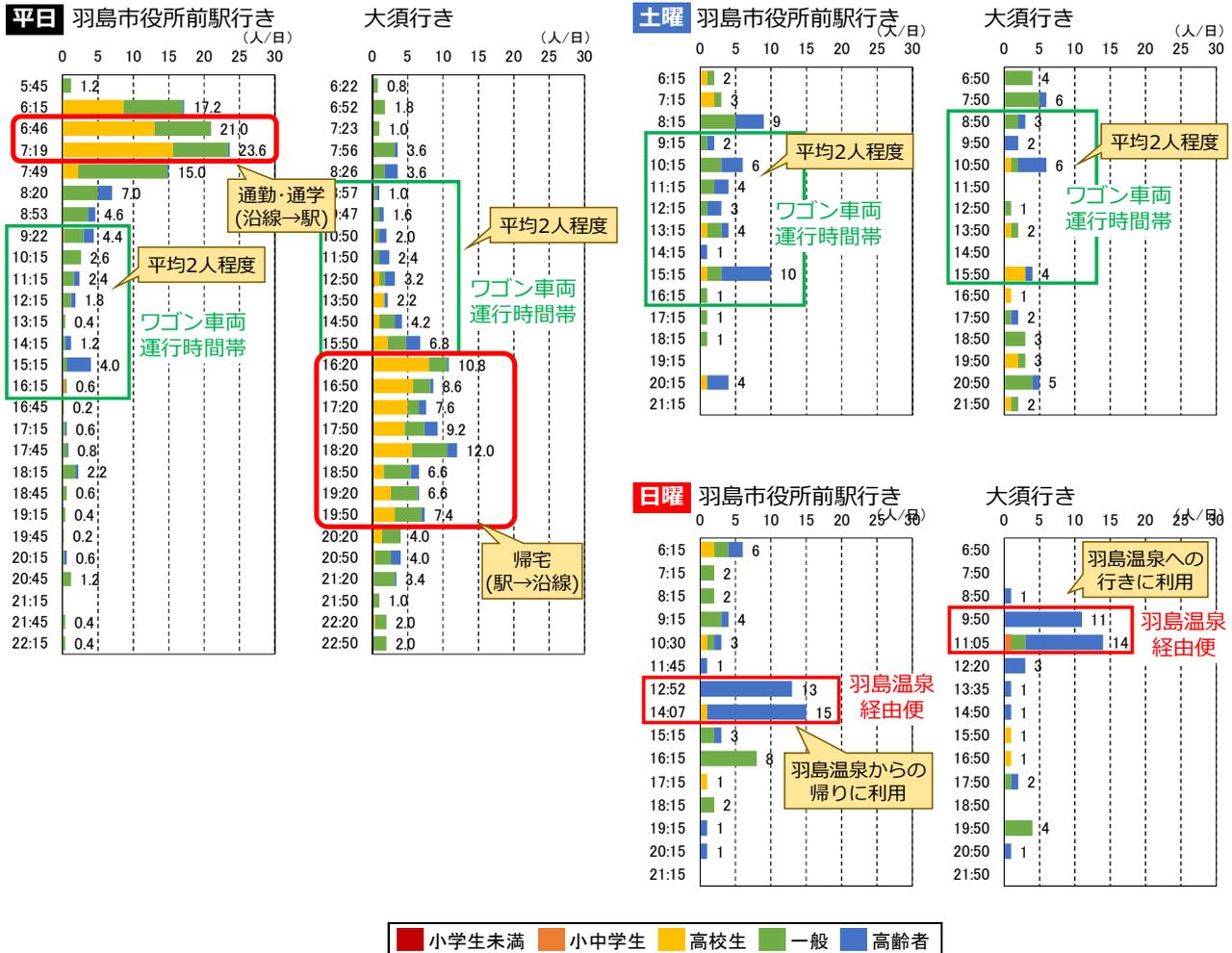


\*市役所: 市役所東(羽島市役所前駅行き) / 市役所北庁舎前(大須行き)

※羽島温泉バス停は、日曜日(はしまわる線運休日)の昼間2往復のみ停車。

## 【南部線 便別利用者数】

- 平日は通勤・通学利用が多く、朝は羽島市役所前駅行き、夕方から夜間は大須行きの利用者が多くなっています。
- 特に平日朝の羽島市役所前駅行きは大須6:46発、7:19発の便に集中し、利用者数は約25人/便となっています。
- 日曜は羽島温泉に利用される昼間の便の利用が多くなっています。
- ワゴン車両運行便の利用者数は平均2人程度と少なくなっています。



### 【乗車区間調査（ワゴン車両運行便対象）】

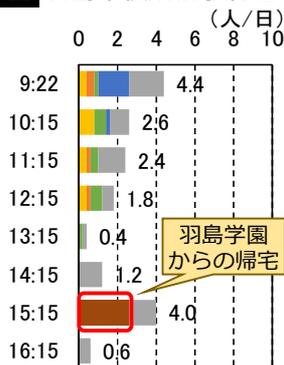
- ワゴン利用者の73%が羽島市役所前駅⇄沿線バス停間を利用しており、昼間時間帯も駅へのアクセス手段としての利用が多くなっています。
- 夕方の羽島市役所前行き(15:15発)は、羽島学園からの帰宅利用者4.4人/日が北河原から途中バス停までの区間を利用していています。
- 夕方の大須行きは(15:50発)は通学利用も多く、2.2人/日が利用しています。

※ワゴン車両対象利用者全員の乗車区間を調査  
(人/週)

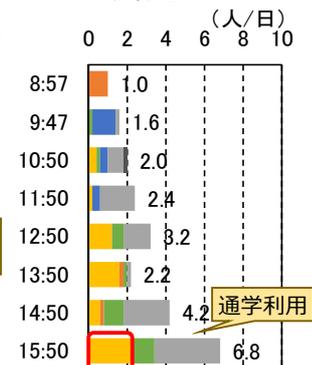
乗車	降車											乗車計
	大須	八神	北河原	石田	市之枝	沖	円空資料館	長間	牧野	市役所	羽島市役所前駅	
大須		3								4	12	19
八神						2					16	18
北河原									16	8	7	31
石田											4	4
市之枝		1							3	1	12	17
沖	4	1							2	1	8	16
円空資料館									2		8	10
長間											3	3
牧野	4	3			1						6	14
市役所							3		8		11	14
羽島市役所前駅	33	23	5	1	12	19	7	5	4		76	109
降車計	41	32	5	1	13	21	10	5	35	14	76	253

73%が羽島市役所前駅で乗降

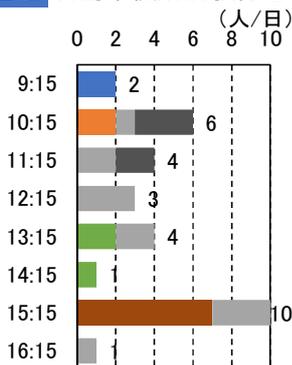
#### 平日 羽島市役所前駅行き



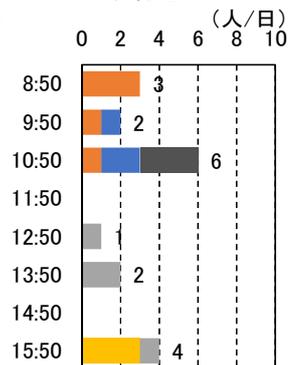
#### 平日 大須行き



#### 土曜 羽島市役所前駅行き



#### 土曜 大須行き



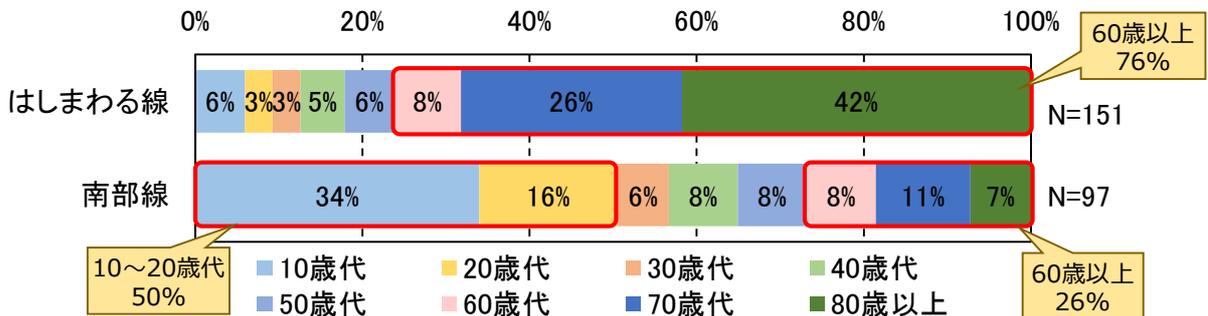
■ 通学 ■ 通勤 ■ 買い物 ■ 通院 ■ 羽島学園 ■ その他 ■ 無回答

## 2. 利用者アンケート

- 調査対象：コミュニティバス利用者（はしまわる線・南部線）
- 調査期間：令和元年5月21日(火)～27日(月)
- 調査方法：調査票を車内で配布、降車時に回収
- アンケート回答数：256票（はしまわる線158票、南部線98票）

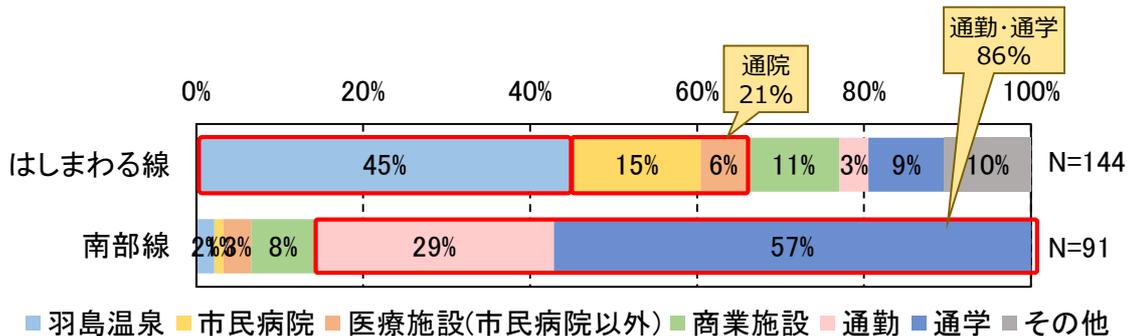
### 【年齢層】

- はしまわる線：60歳以上の利用者が全体の76%を占めており、高齢者の利用が多くなっています。
- 南部線：10～20歳代が50%を占めており、比較的若い層の利用が多くなっています。



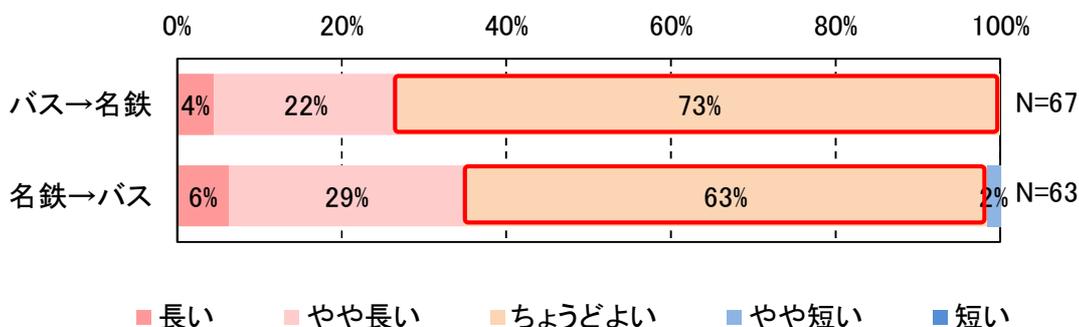
### 【利用目的】

- はしまわる線：羽島温泉が45%を占め、次いで市民病院が15%、医療施設(市民病院以外)が6%と続いており、温泉や通院目的の利用が大部分を占めています。
- 南部線：通勤が29%、通学が57%を占めており、通勤・通学目的の利用が主となっています。



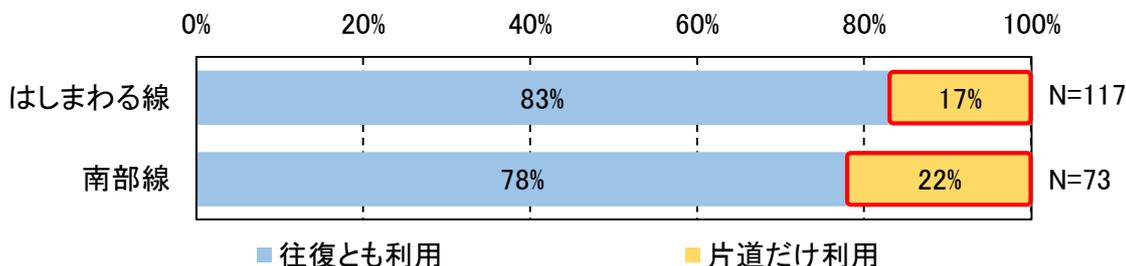
### 【南部線の乗り継ぎ時間】

- 南部線から名鉄への乗り継ぎ時間（朝5分間/昼以降7分間）については73%が、南部線から名鉄への乗り継ぎ時間（朝5分間/昼以降7分間）については63%が「ちょうどよい」と回答しており、概ね満足は得られています。
- 「やや短い」「短い」の回答は2%と少なく、以前の雨天時等にのりかえができない問題は解消されたと考えられます。



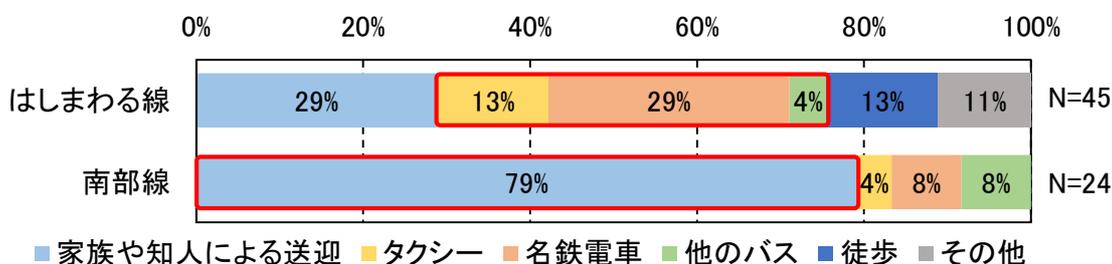
### 【往復利用】

- はしまわる線、南部線とも往復利用が多いが、はしまわる線は17%が、南部線は22%が片道利用となっています。



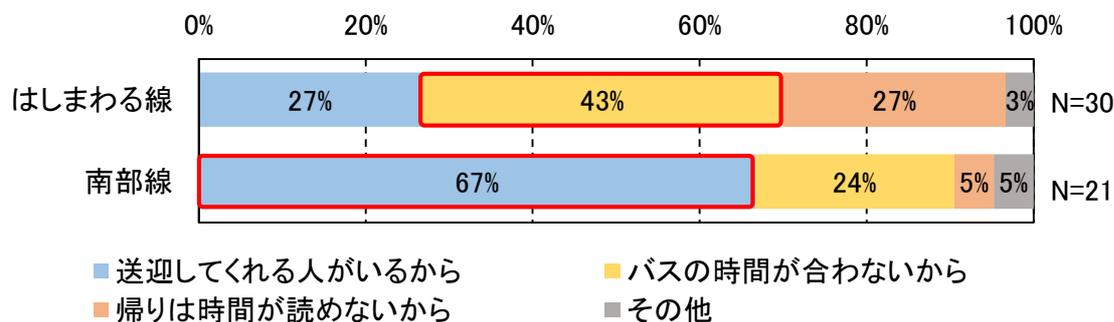
### 【片道利用時の他の交通手段】 片道利用の人

- はしまわる線は他の公共交通機関の利用が46%を占める一方、南部線は家族や知人による送迎が79%を占めています。



### 【片道しか利用しない理由】片道利用の人

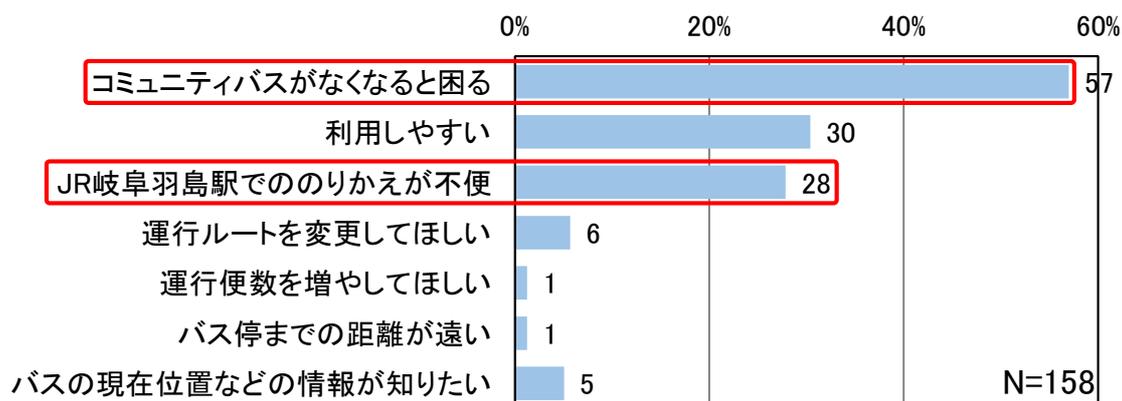
- ・はしまわる線は「バスの時間が合わないから」が多く、南部線は「送迎してくれる人がいるから」が多くなっています。



### 【日頃感じること】はしまわる線

#### ■コミュニティバスについて、日頃感じることは何ですか？

- ・「コミュニティバスがなくなると困る」が特に多く、利用者にとって必要性が高いと考えられます。
- ・要望・不満に関する選択肢の中では、「JR岐阜羽島駅でののりかえが不便」が多くなっています。



## 資料4 評価指標の設定根拠

評価指標に掲げた各指標の算定方法及び目標値の設定根拠は以下のとおりです。

### 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
<p><b>○名鉄竹鼻線・羽島線</b></p> <p>【指標の算定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名鉄竹鼻線・羽島線の市内全駅（南宿駅、須賀駅、不破一色駅、竹鼻駅、羽島市役所前駅、江吉良駅、新羽島駅）の年間乗車人数の合計</li> <li>使用データ：羽島市統計書</li> </ul> <p>【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数が現状以上となることを目指し、204万人を目標値として設定します。</li> </ul>		
<p><b>○名阪近鉄バス羽島線</b></p> <p>【指標の算定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名阪近鉄バス羽島線の年間輸送人員</li> <li>使用データ：名阪近鉄バスデータ</li> </ul> <p>【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数が現状以上となることを目指し、15万3,000人を目標値として設定します。</li> </ul>		
<p><b>○利用者数（羽島市コミュニティバス）</b></p> <p>【指標の算定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>羽島市コミュニティバスの年間輸送人数</li> <li>使用データ：運行事業者データ</li> </ul> <p>【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者減少の抑制と各種事業の実施による利用者の増加分を加味した人数を目標値とします。</li> </ul> <p>※第六次総合計画の目標指標との整合を図り設定します。</p> <p>（人口減少に伴う減少分）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>平成31年1月1日現在の人口67,909人に対し、第六次総合計画で掲げられている令和6年度の目標人口は67,000人であることから、現状の市民1人あたりのコミュニティバスの利用回数が維持され、利用者数が人口に比例して変動した場合、令和6年</li> </ul>		

度のコミュニティバス利用者数は以下のとおり減少することが見込まれます。

$$101,343人 \times (67,000人 / 67,909人) = 99,986人$$

(事業効果による増加分)

- 市民アンケート結果によるとバスを利用しない人(95.5%)のうち、18%はバスのサービス水準が上がればバスを利用したいと回答しています。
- アンケートで「利用したい」と回答した人が実際にバスを利用する確率は10.0%程度(バスサービスハンドブックより)とされていることから、令和6年度には事業効果により、以下の人数が新たにバスを利用することが期待できます。

$$67,000人 \times 95.5\% \times 18\% \times 10.0\% \times 2乗車(1往復) = 2,303人$$

⇒このことから、人口減少と事業効果を加味した利用者数は以下のとおりです。

$$99,986人 + 2,303人 = 102,289人 \approx 102,000人$$

\*印の現況値は平成30年度の値

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
商業施設・市民病院の乗降者数	64人/日	65人/日
<b>【指標の算定方法】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 商業施設付近のバス停(カネスエ竹鼻店、カネスエ正木店、スギ薬局正木店・三心羽島店、トミダヤ羽島店、三心丸の内店、パロー羽島インター店)及び市民病院バス停の1日あたりの乗降者数合計</li><li>• 使用データ:乗降調査データ(5月頃実施)</li></ul> <b>【目標値の設定根拠】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• 乗降者数が現状以上よりも増加することを目指し、65人/日を目標値として設定します。</li></ul>		

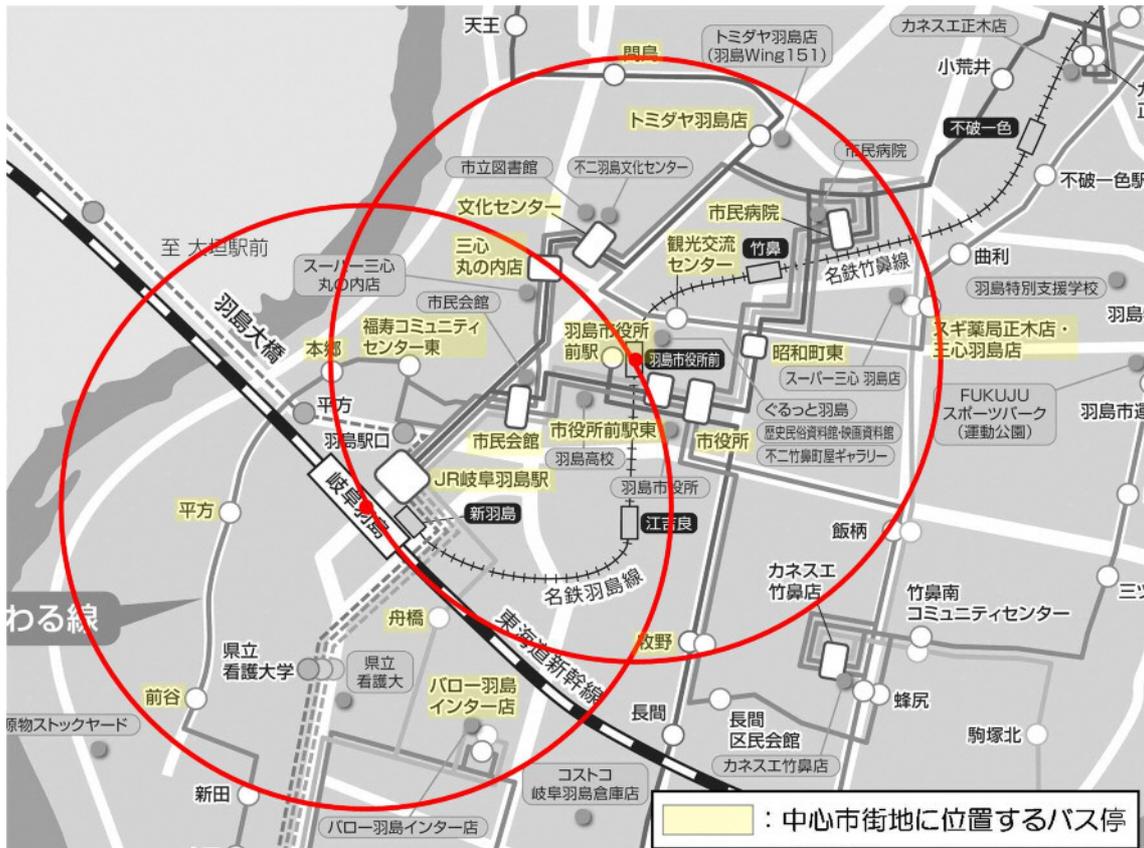
## 基本方針2 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

【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

### 【指標の算定方法】

- 岐阜羽島駅及び羽島市役所前駅周辺の中心市街地に位置するバス停（下図参照）の1日あたりの乗降者数合計
- 使用データ：乗降調査データ（5月頃実施）



### 【目標値の設定根拠】

- 乗降者数が現状以上よりも増加することを目指し、390人/日を目標値として設定します。

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
通勤・通学以外の外出頻度	81%	85%

### 【指標の算定方法】

- 通勤・通学以外で1週間に1回以上外出する市民の割合
- 使用データ：市民アンケート

### 【目標値の設定根拠】

- 外出頻度が現状よりも高くなることを目指し、85%を目標値として設定します。

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
主要交通結節点での乗り継ぎ利用者数	24人/日	25人/日
<p>【指標の算定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR岐阜羽島駅で羽島市コミュニティバス間、または羽島市コミュニティバスと他の交通手段を乗り継ぐ利用者の1日あたりの人数</li> <li>・使用データ：乗降調査データ（5月頃実施）</li> </ul> <p>【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ利用者が現況よりも増加することを目指し、25人/日を目標値として設定します。</li> </ul>		

### 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
<p>【指標の算定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市が実施する出前講座、乗車体験会の年間開催回数の合計</li> </ul> <p>【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状以上の回数を実施することを目指し、12回/年を目標値として設定します。</li> </ul>		

\*印の現況値は平成30年度の値

評価指標	現況値(令和元年度)	目標値(令和6年度)
コミュニティバス(自宅最寄りバス停)の認知度	63%	73%
<p>【指標の算定方法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケートで「自宅の最寄りのはしまわる線のバス停を知っている」と回答した人の割合</li> <li>・使用データ：市民アンケート</li> </ul> <p>【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅の最寄りバス停を知っている人が10ポイント増加することを目指し、73%を目標値として設定します。</li> </ul>		

**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
<b>【指標の算定方法】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>他の主体と協働・連携して行ったイベント、タイアップ企画等の取り組みの実施回数の合計</li></ul> <b>【目標値の設定根拠】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>新たな取り組みを毎年1件程度実施し、その積み上げにより5年間で5件以上の取り組みを行うことを目標として設定します。</li></ul>		

\*印の現況値は平成30年度の値



# **羽島市地域公共交通網形成計画**

令和 年 月

**羽 島 市**

〒501-6292 岐阜県羽島市竹鼻町55  
TEL 058-392-1111

**市民部生活交通安全課**