

岐南町地域公共交通計画

岐南町
令和4年6月

もくじ

第1章	計画の概要	1
第1節	計画策定の趣旨	1
第2節	計画策定の位置づけ	1
第3節	計画の区域	2
第4節	計画の期間	2
第5節	SDGsとの関係性	2
第2章	計画の基本的な考え方	3
第1節	計画の基本方針	3
第2節	計画の目標	3
第3節	目指す将来の公共交通ネットワーク	4
第3章	地域及び公共交通の現状	6
第1節	地域の現状	6
第2節	公共交通の現状	13
第4章	地域公共交通の課題	16
第5章	目標達成のために行う事業	18
第1節	事業体系	18
第2節	事業内容	19
第3節	事業スケジュール	22
第6章	計画の達成状況の評価	23
第1節	評価指標の設定	23
第2節	計画の進行管理と評価スケジュール	27

第1章 計画の概要

第1節 計画策定の趣旨

本町では、住民の日常生活に必要な交通手段を確保するため、2002年からコミュニティバスの運行を開始しました。その後は利用者の伸び悩みから、2009年に運行方式をデマンド型交通「岐南町コミュニティタクシー」に変更する等、見直しを行いながら取り組みを続け、住民の足の確保を続けてきました。

2025年には団塊の世代が75歳以上となり高齢化が顕著に進むと予測され、運転免許証の自主返納者も増加しており、公共交通の重要性が高まりつつあります。しかしながら、現状のコミュニティタクシーは利便性の観点からも課題があることから利用が限定的であり、公共交通を必要とする住民に十分にサービスが行き届いていないと考えられます。

地域公共交通を公的な財源で支える「地域の公共財」ととらえ、利便性の高い公共交通サービスを提供し、公共交通を必要とする住民の移動を支える必要があります。

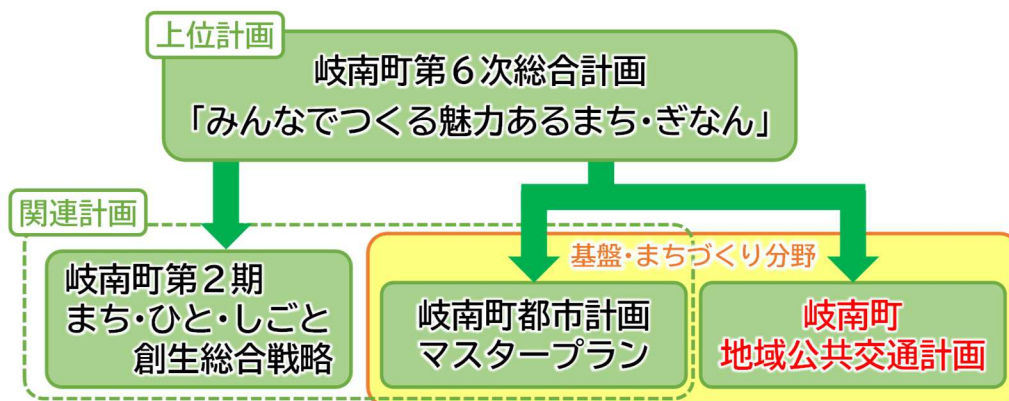
そこで、住民、交通事業者、行政が一体となって持続可能な地域公共交通をつくり、育てることを目的として、地域公共交通のマスタープランである「岐南町地域公共交通計画」を策定することとしました。

第2節 計画策定の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するものです。

「岐南町第6次総合計画」を上位計画、「岐南町第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「岐南町都市計画マスタープラン」を関連計画として、以下のように位置づけます。

【計画の位置づけ】



上位・関連計画	公共交通に関する方針等
岐南町第6次総合計画	<ul style="list-style-type: none">・ 地域の実情に応じた鉄道を含む公共交通網のあり方を検討するとともに、住民や交通事業者との連携を強化しながら、子ども・高齢者・移動困難者などが抱える課題の解決を推進します。・ 名鉄岐南駅周辺の整備に努め、利便性の向上を図ります。
岐南町第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none">・ 交流や物流の要衝である優れた道路網のさらなる充実を図るとともに、高齢社会の進展に伴う将来的な公共交通機関活用社会への転換を見据え、鉄道やコミュニティタクシー等の利用促進を図るため、交通ネットワークの利便性を向上させます。
岐南町都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none">・ バスについては、町内・外の路線バスやコミュニティタクシー（デマンドタクシー方式）が走っており、今後の高齢社会の進展に伴い、鉄道駅、行政機能及び医療機能などへのアクセスやその利用方法を町民とともに検討し、バス等の利用促進に努めます。

第3節 計画の区域

計画の区域は、岐南町全域とします。

※原則的に町境を区域界としますが、隣接市町をまたがる路線やその停留所は計画の対象とします。

第4節 計画の期間

計画期間は、2022年度から2026年度の5年間とします。

第5節 SDGsとの関係性

2015年9月の国連サミットにおいて、先進国を含む国際社会全体の開発目標として「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」が採択されました。「持続可能な開発目標（SDGs）」は、「誰一人取り残さない」社会の実現に向け、17の目標と具体的に達成すべき169のターゲットから構成されています。

国では、2016年に「SDGs推進本部」を設置し、2017年12月に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生総合戦略2017改訂版」において「SDGsの推進は、地方創生に資するものであり、その達成に向けた取り組みを推進していくことが重要」としています。本計画では、17の目標のうち、特に次の目標と結びつきが強いと考えます。



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



第2章 計画の基本的な考え方

第1節 計画の基本方針

本町のまちづくりの基本的な考え方と第4章にて後述する地域公共交通に関する課題を踏まえ、本計画の基本的な方針を下記のとおり掲げます。

計画の基本方針

住み続けられるまちを目指して地域で育てる公共交通

第2節 計画の目標

計画の基本方針に基づき、本町の地域公共交通の課題を解消するため、下記の3つの目標を掲げます。

目標① 多様なニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

- 買い物や通院といった暮らしのニーズに対応した公共交通サービスを提供し、高齢者をはじめとする住民が日常生活等で気軽に移動できる公共交通ネットワークを構築します。
- 鉄道や幹線路線バス沿線だけでなく、より広いエリアから通勤・通学に利用できる公共交通サービスを提供し、家族等の送迎や長距離の自転車移動に頼らず、安心・安全に通勤・通学できる公共交通ネットワークを構築します。
- 鉄道駅や主要バス停留所を交通結節点として位置づけ、上記の公共交通サービスをはじめとした各路線を結節させることで、多様なニーズに対応した公共交通ネットワークを構築し、住み続けられるまちを目指します。

目標② 公共交通の利用拡大

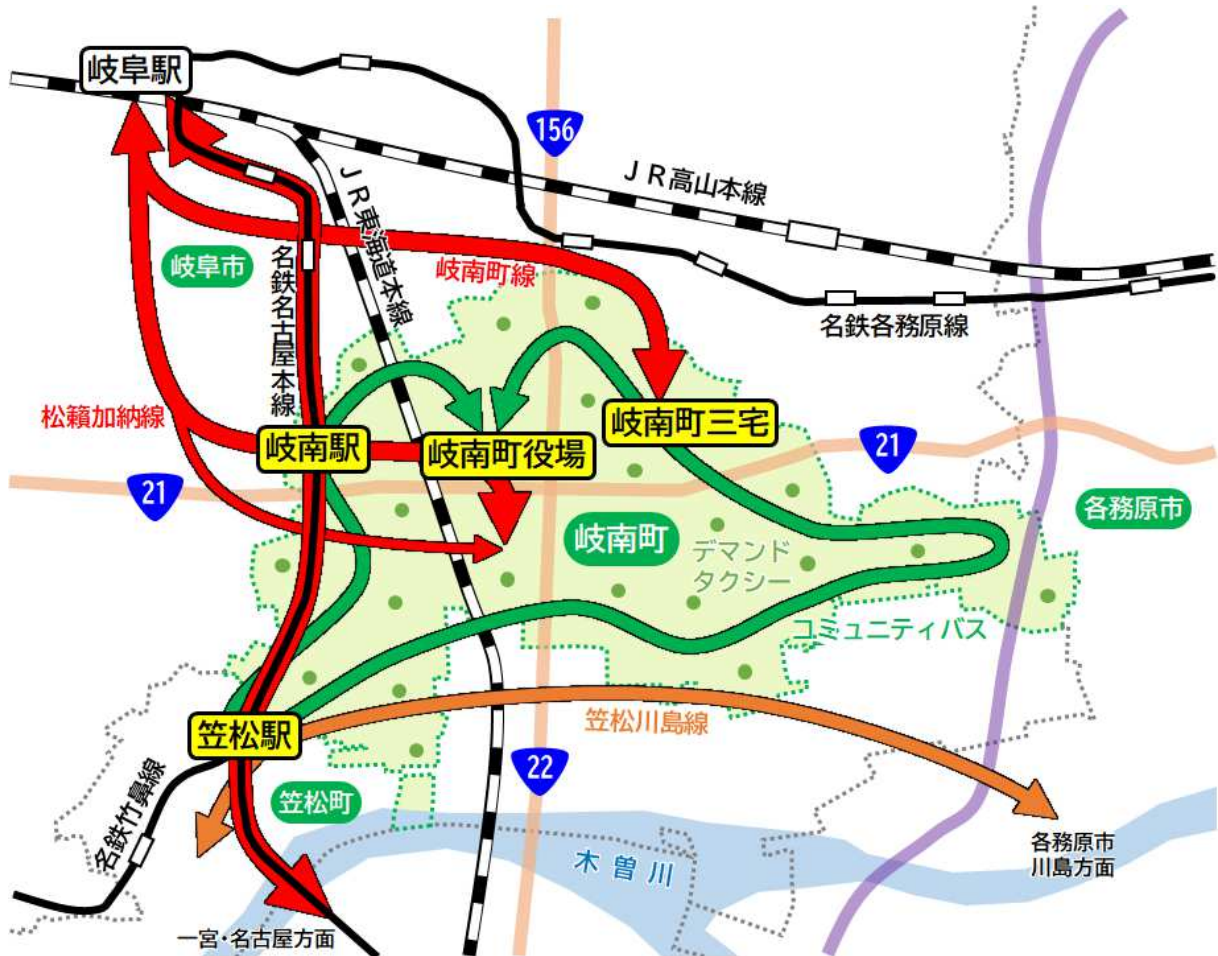
- 公共交通に関する情報提供や広報活動を行い、公共交通を必要とする人にサービスが行き届くようにするとともに、潜在需要の顕在化を促すことで、公共交通の利用拡大を図ります。
- 公共交通を利用していない方に対する利用のハードルを下げするため、無料デーのような話題性のあるキャンペーンや利用しやすい運賃を導入し、利用促進を図ります。

目標③ 持続可能な公共交通体系の実現





- 利用者や事業者の意見を取り入れる仕組みを導入し、住民・事業者・行政等の地域が一体となって公共交通サービスの改善に努め、地域で育てる持続可能な公共交通体系の実現を目指します。

第3節 目指す将来の公共交通ネットワーク

幹線路線、準幹線路線、生活交通路線、個別輸送に分類した上で、それぞれの役割を明確化し、目指す将来の地域公共交通ネットワークを次のとおり掲げます。



【公共交通の分類と役割】

分類	役割	対象路線
幹線路線 	周辺都市との広域的な都市間移動を促進し、周辺自治体との連携や交流の活性化を図ります	名鉄名古屋本線 岐阜バス岐南町線 松籟加納線 <small>しょうらい</small>
準幹線路線 	周辺自治体との連携や交流の活性化を図ります	岐阜バス笠松川島線
生活交通路線 	町内の暮らしのニーズに対応するとともに、町内各地から鉄道駅や幹線路線バス停留所を連絡し、日常生活における移動を支援します	岐南町コミュニティバス（地域内フィーダー系統） 岐南町コミュニティタクシー
個別輸送	鉄道・バス・コミュニティタクシーではカバーできない個別需要に対応します	タクシー 福祉輸送
交通結節点 	各交通手段の接続を強化し、多様なニーズに対応した公共交通ネットワークの構築を図ります	岐南駅，笠松駅， 岐南町役場，岐南町三宅

地域公共交通(地域内フィーダー系統)確保維持事業の必要性

- ・「生活交通路線」としての役割を持つ「岐南町コミュニティバス」を地域公共交通確保維持事業の対象系統に位置づけます。

●岐南町コミュニティバス

確保維持に係る 必要性	<ul style="list-style-type: none">・町内では、民間路線バスの1路線が撤退するなど、公共交通ネットワークの確保維持が厳しい状況にあります。・公共交通は地域にとって重要なインフラの一つであり、このような状況の中でも、買い物・通院、通勤・通学等の暮らしのニーズに対応した公共交通ネットワークを構築し、日常生活等に必要な移動手段を確保・維持していく必要があるため、地域公共交通確保維持事業により、岐南町コミュニティバスを運行します。
事業の効果	<ul style="list-style-type: none">・日常生活に必要な公共交通が維持されることにより、買い物・通院、通勤・通学等の移動手段が確保できます。・定期的に事業評価等による改善・見直しを実施することで、地域のニーズに応じた運行ができ、持続可能な地域公共交通ネットワークを確保・維持することができると考えられます。
地域間幹線系統 との接続	<ul style="list-style-type: none">・「岐南町役場」停留所で、地域間幹線系統である「岐阜バス 松籟加納線」に接続しています。

第3章 地域及び公共交通の現状

第1節 地域の現状

(1) 人口

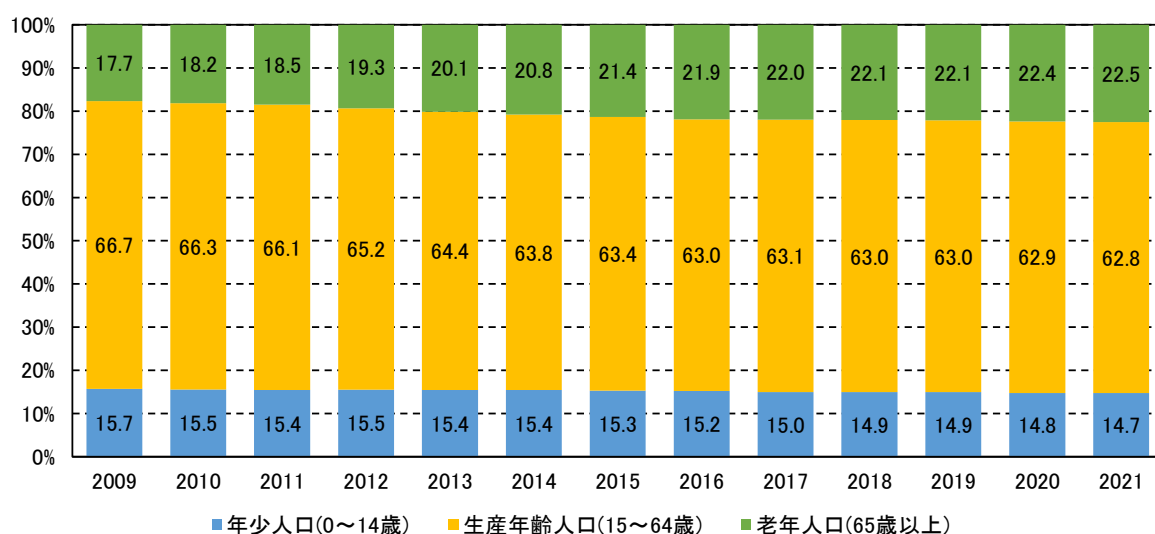
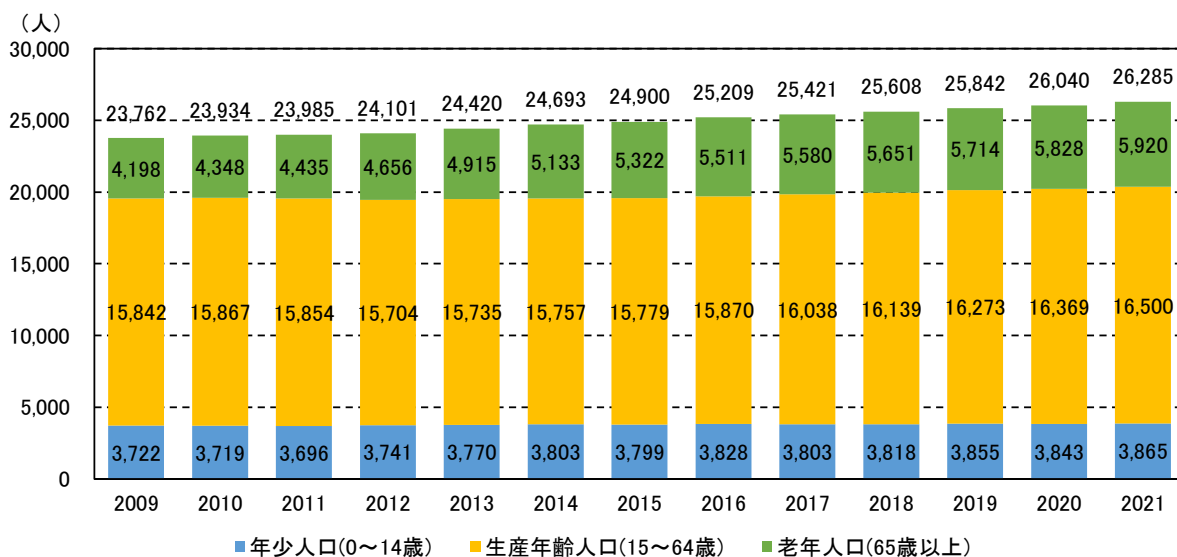
①総人口

- ・本町では、出産による人口の自然増加や転入による社会増加により、人口の増加が続いてきましたが、直近の人口をもとにした将来展望では、2023年まで人口が増加した後、減少することが予測されています。

②年齢3区分別人口

- ・少子高齢社会の中でも、本町の年少人口は微増が続いています。しかし、老年人口も増加していることから、年齢3区分別人口の割合は老年人口が徐々に高くなっています。

【人口の推移】

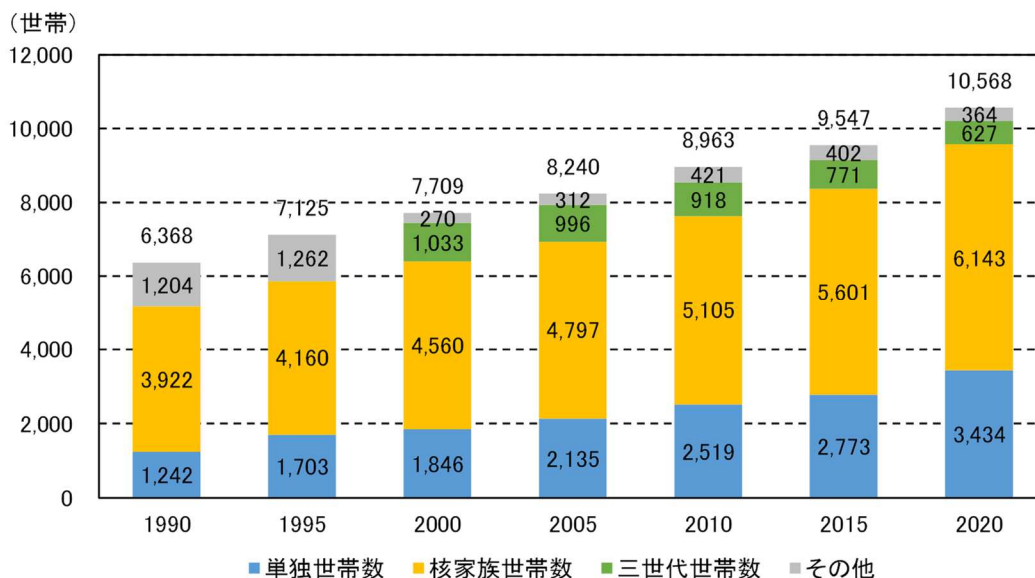


出典：住民基本台帳（各年10月1日現在）

③世帯構造

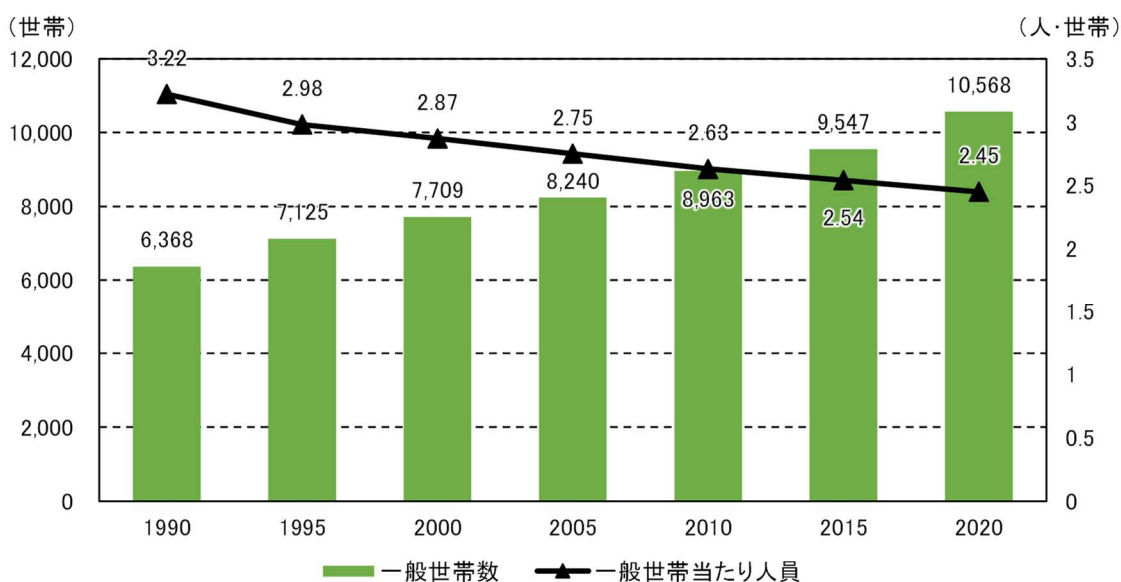
- ・人口の増加に伴い、世帯数も一貫して増加しています。
- ・単独世帯数や核家族世帯数が増加していることから、世帯当たりの人員数は減少しています。

【家族類型別一般世帯の推移】



出典：国勢調査

【一般世帯数と一般世帯当たり人員の推移】

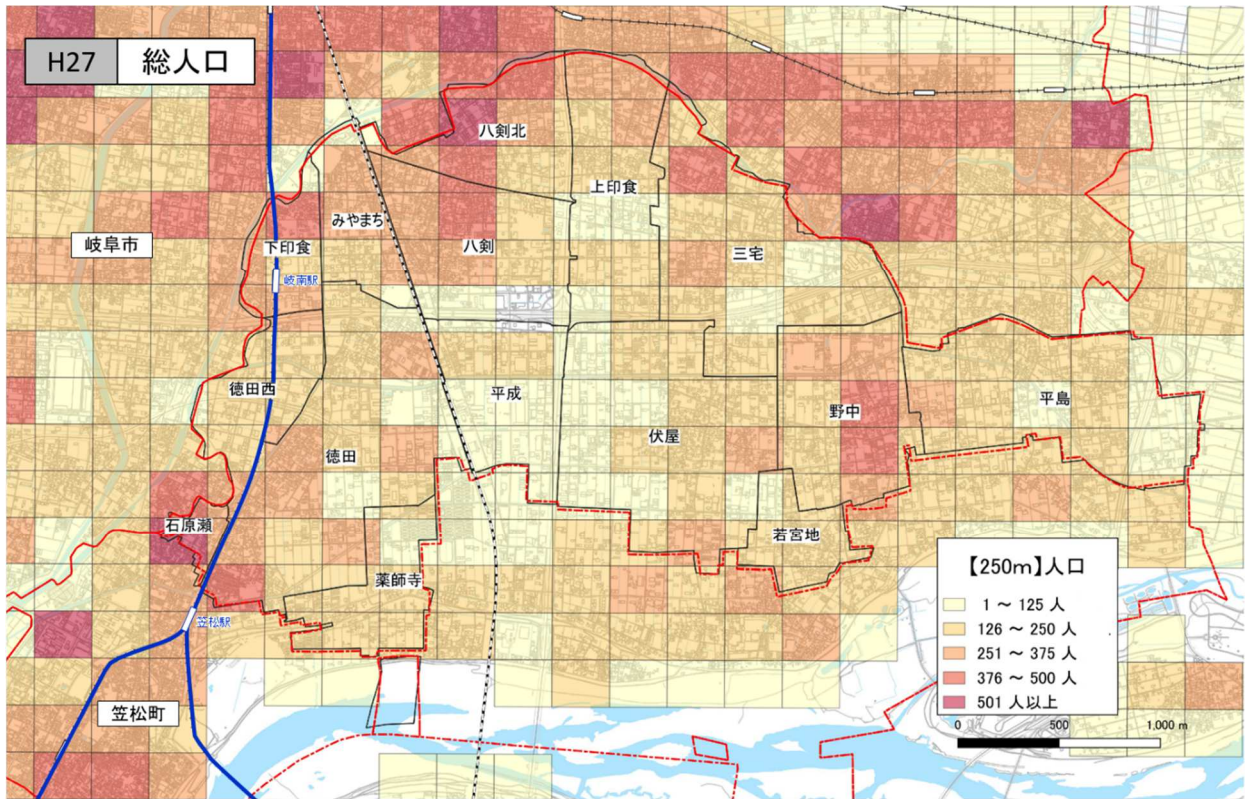


出典：国勢調査

④人口分布

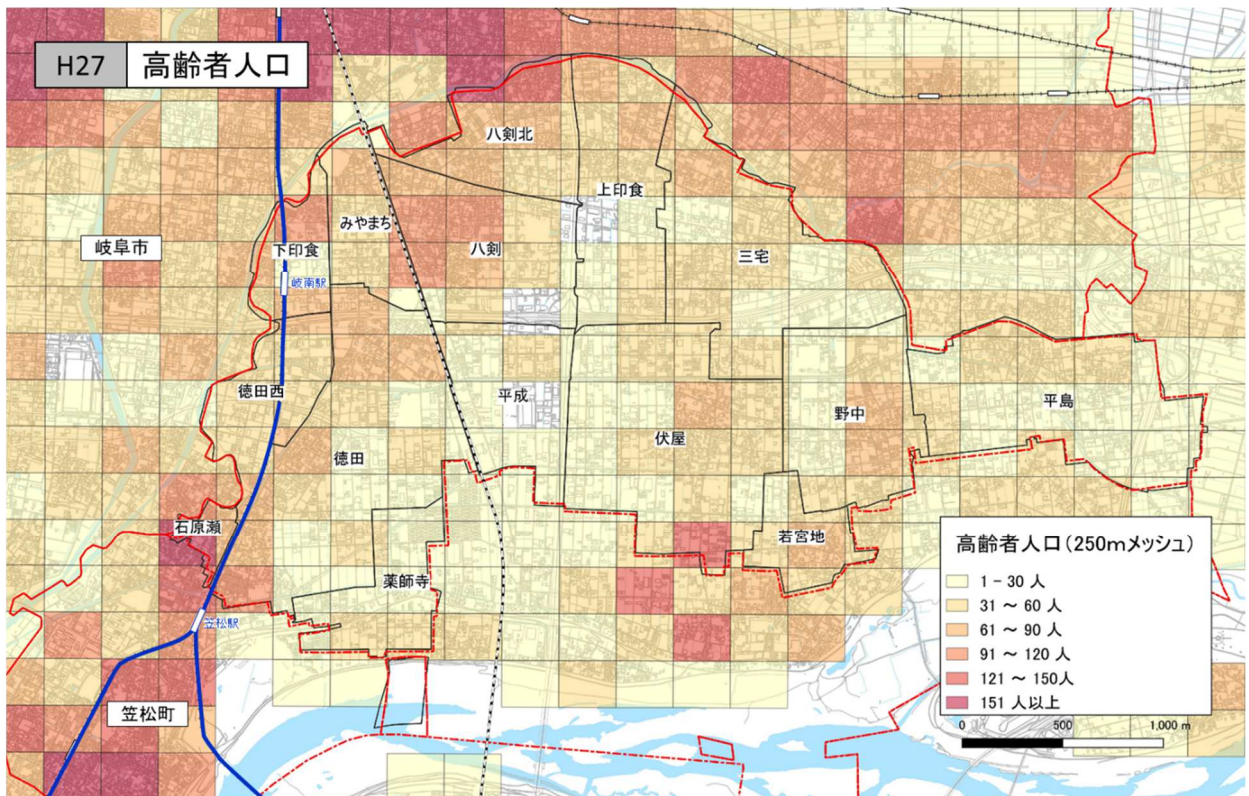
- ・岐阜市と隣接する北部地域や名鉄名古屋本線沿線で多くなっています。
- ・中心部や東部地区では集落が広範囲に分布しており、人口も分散しています。

【メッシュ別人口(250m)】



出典：2015年国勢調査

【メッシュ別人口(250m)】

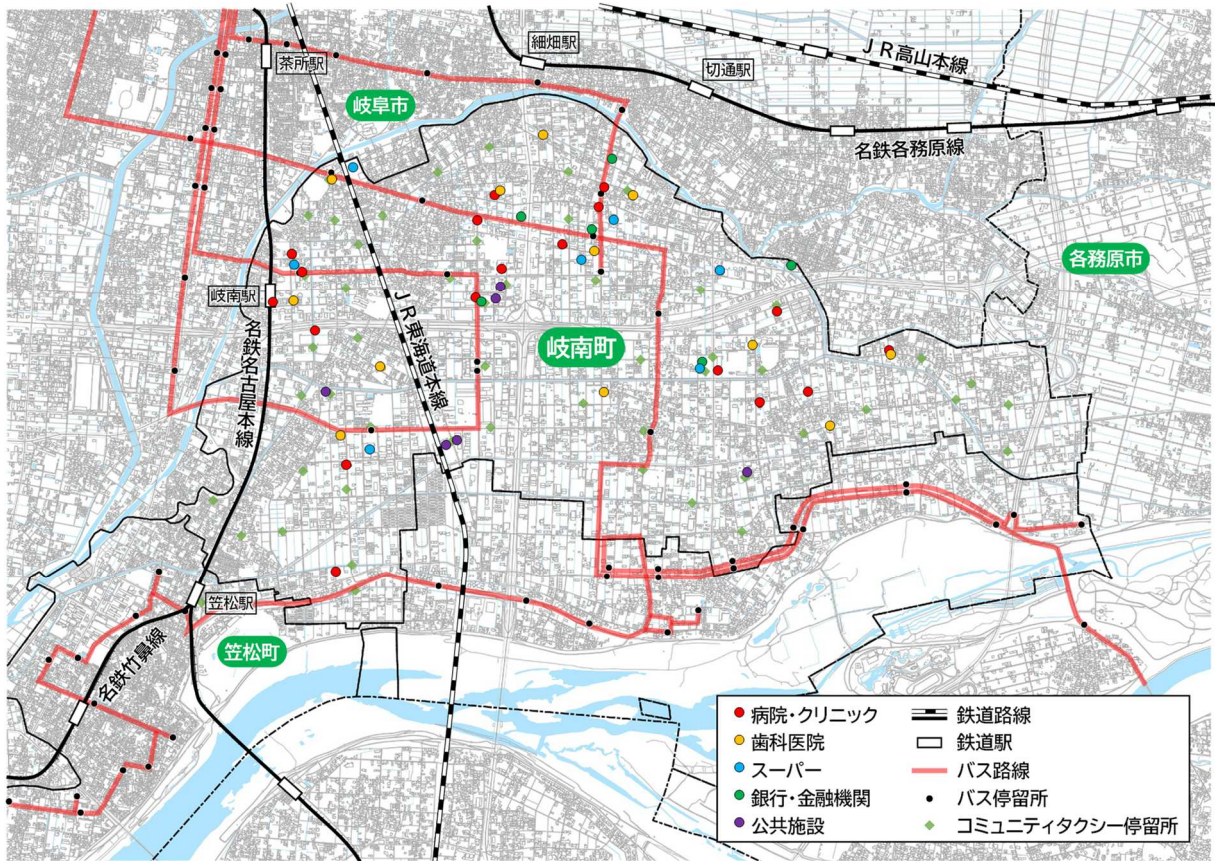


出典：2015年国勢調査

(2) 施設立地状況

- ・医療機関、商業施設等は、町内に広く分布しています。
- ・鉄道やバスでアクセスできる施設は限定されており、その他の施設も概ねコミュニティタクシーの停留所によりカバーされていますが、付近にバス停留所もコミュニティタクシー停留所もない施設も存在します。

【施設立地状況】

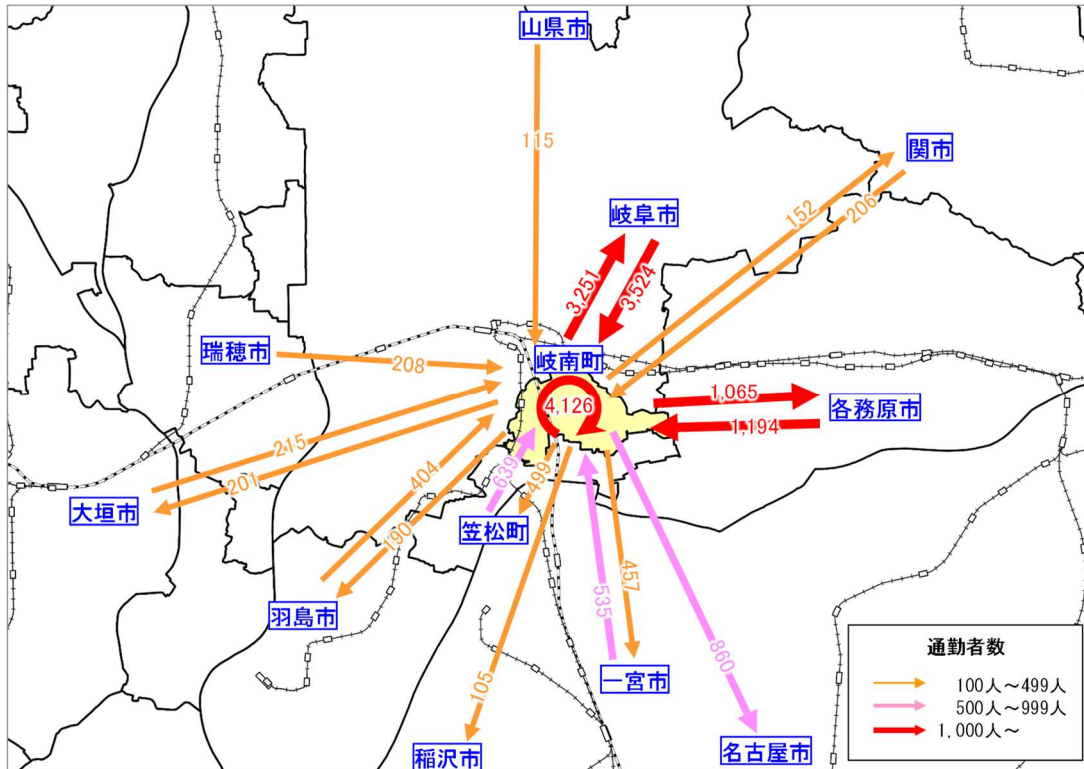


地理院地図を加工して作成

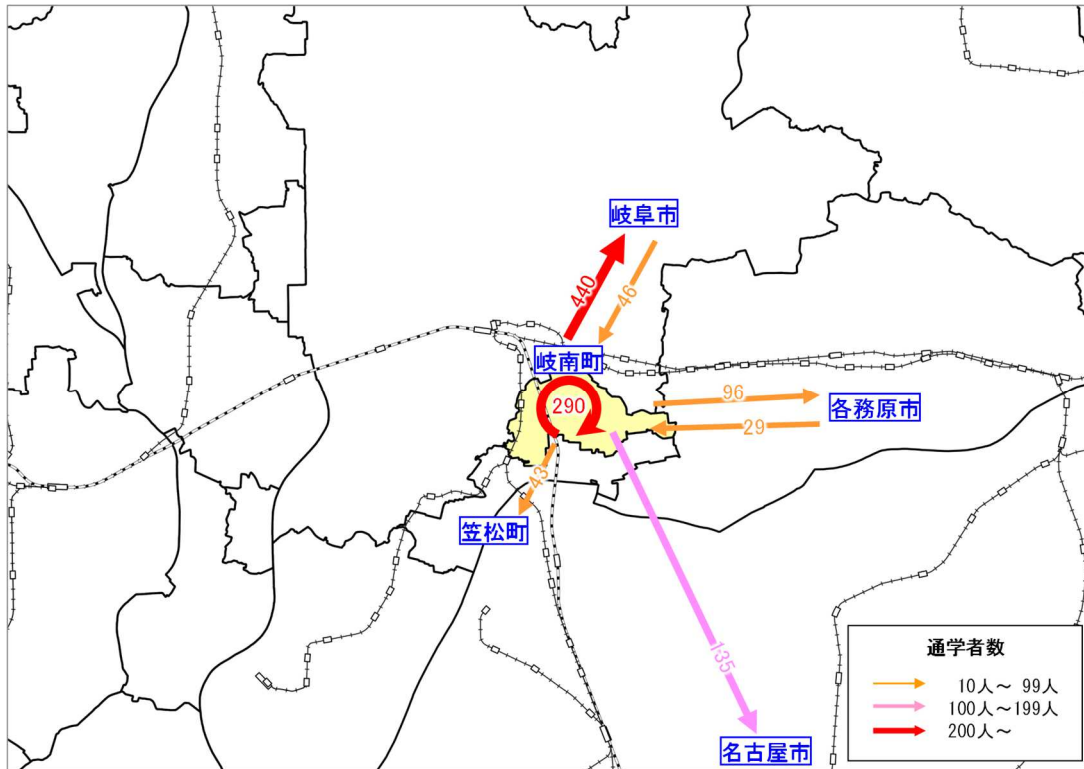
(3) 通勤・通学流動

- ・本町に常住する住民の通勤先は67%が町外、通学先は77%が町外となっており、通勤・通学による町外への移動需要（特に岐阜市）が高い状態です。

【通勤流動】



【通学流動】

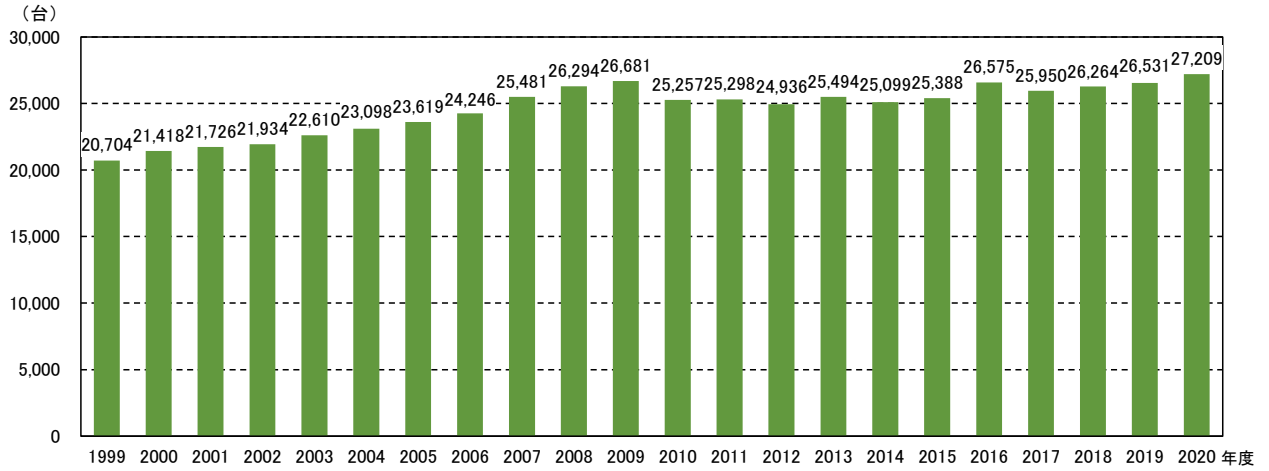


出典：2015年国勢調査

(4) 保有自動車台数

- ・本町の保有自動車台数は、2009年度まで増加が続いていました。
- ・2010年度に一旦減少し、その後は横ばいで推移していましたが、近年はまた増加傾向にあります。

【保有自動車台数の推移】

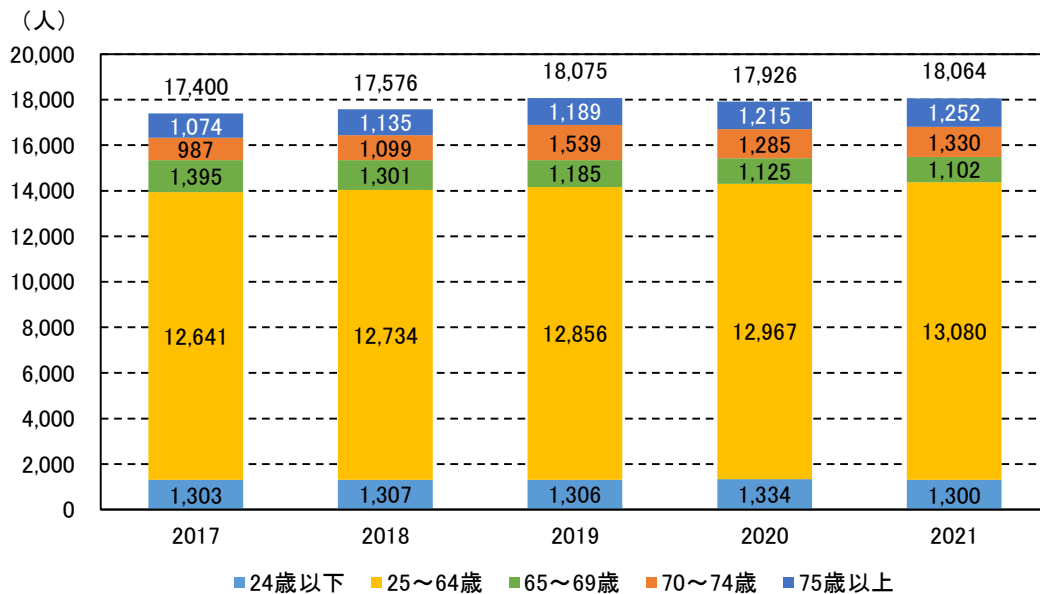


出典：ぎなんの統計

(5) 運転免許証保有者数

- ・本町の運転免許証保有者数は、2019年以降18,000人前後で推移しています。
- ・65歳以上の高齢者が2割程度を占めており、人数は増加の傾向にあります。

【運転免許証保有者数】



出典：岐阜羽島警察署資料

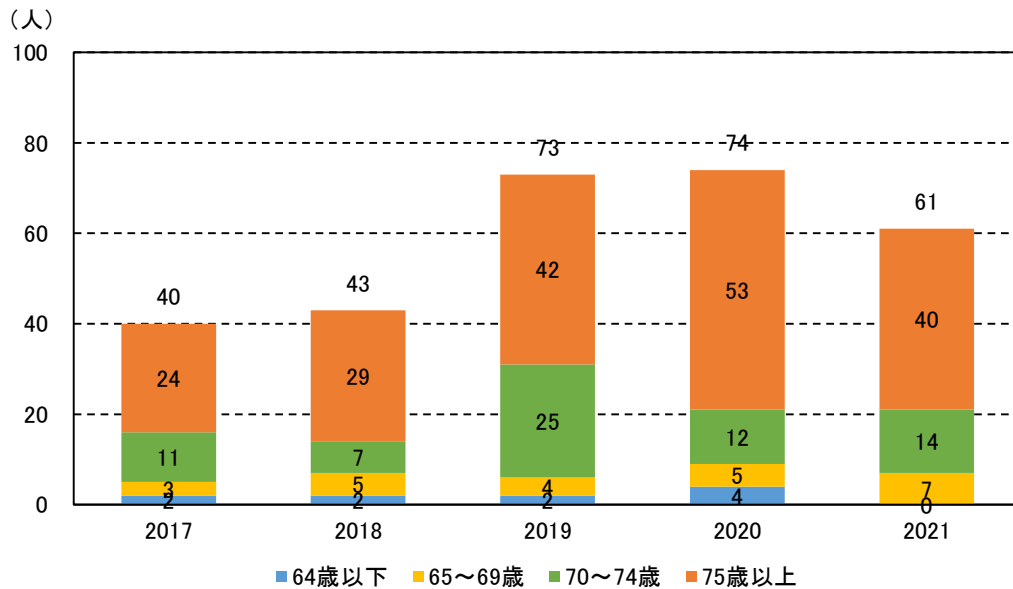
(6) 運転免許証自主返納者

- ・高齢者等運転免許証自主返納支援事業は、2019年度に開始され、運転免許証自主返納者の移動手段として一定の受け皿になっています。

【高齢者等運転免許証自主返納支援事業の概要】

目 的	・高齢者の運転による交通事故の防止
対 象 者	・運転免許証を自主返納した時点で満65歳以上の方 ・申請日において本町に住民票のある方 ・65歳未満で自主返納の理由が疾病もしくは心身の障害である方
助成内容	・申請日から2年間コミュニティタクシーの利用料が無料になる乗車証を発行
申請方法	・以下のものを持参のうえ、岐南町地域包括支援センター窓口申請 >利用者本人の写真 >運転免許証の取消通知書の写しまたは運転経歴証明書の写し

【運転免許証自主返納者数の状況】



出典：岐阜羽島警察署資料

第2節 公共交通の現状

(1) 町内を運行する公共交通の概要

①鉄道路線

- ・町西部を名鉄名古屋本線が運行しており、岐阜・一宮・名古屋方面への移動手段として利用されています。町内には岐南駅が設置されています。

②民間バス路線

- ・岐阜バスが3路線（岐南町線、松籟加納線、岐阜川島線）運行しており、町内と岐阜駅方面を結ぶ路線バスとして利用されています。
- ・かつては、民間路線バスが概ね町内全域を運行していましたが、運行区間の短縮や路線の廃止が行われ、現在は岐阜バス岐南町線、松籟加納線のみとなりました（岐阜川島線は2022年4月に廃止されました）。

③デマンド型交通

- ・町内全域を岐南町コミュニティタクシーが運行しており、町内の公共施設や医療機関等への移動手段として利用されています。

④タクシー

- ・町内に営業所を置く事業者が1社あるほか、近隣市町にも複数の営業所が存在し、町内全域から利用者の求めに応じた移動手段として運行しています。

【岐南町内の公共交通】

種別	運行主体	路線名 (運行区間)	平日		休日(土曜日・日曜日・祝日)	
			時間帯	運行本数	時間帯	運行本数
鉄道	名古屋鉄道 (名鉄)	名古屋本線 (豊橋～名鉄岐阜)	5～24 時台	69.5 往復 ^{※1}	5～24 時台	67.0 往復 ^{※1}
バス	岐阜乗合自動車 (岐阜バス)	岐南町線 (岐阜大学病院～岐南町三宅)	6～22 時台	34.0 往復 ^{※2}	6～22 時台	18.5 往復 ^{※2}
		松籟加納線 (松籟団地～岐南営業所)	5～22 時台	13.5 往復 ^{※2}	6～22 時台	12.0 往復 ^{※2}
		岐阜川島線 ^{※3} (名鉄岐阜～川島松倉)	6～18 時台	2.0 往復	(運休)	
デマンド 型交通	岐南町	岐南町コミュニティ タクシー	9～17 時台	(最大)9 便 ^{※4}	(運休)	

(2021年10月現在)

※1 岐南駅に停車する本数を計上。

※2 岐南町内のバス停を発着・経由する系統のみ計上。

※3 2022年4月廃止。

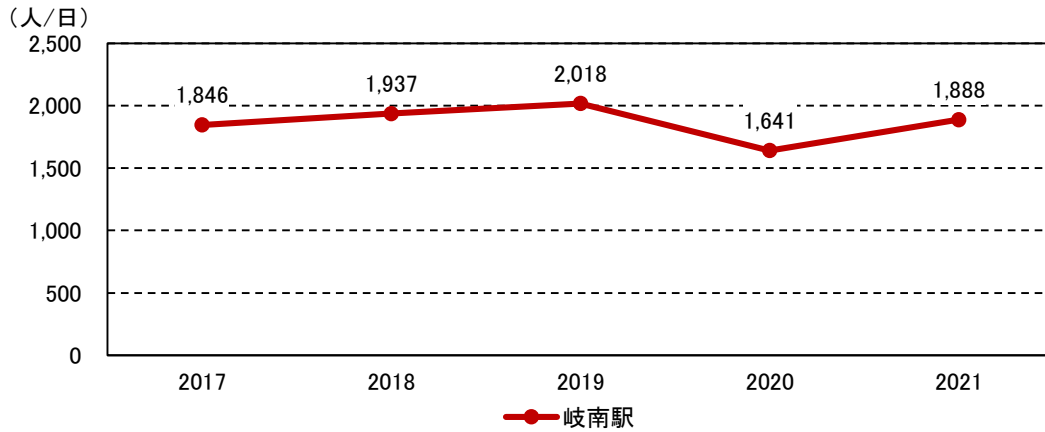
※4 9便のうち予約があった便のみ運行。

(2) 公共交通の利用状況

①名古屋鉄道

- ・名鉄岐南駅の一日当たりの乗降者数は微増の傾向にあり、2019年度に2,018人/日まで増加しました。しかし、2020年度はコロナ禍の影響で2割程度減少したものの、2021年度には1,888人/日まで回復しています。

【名鉄岐南駅 乗降者数の推移】



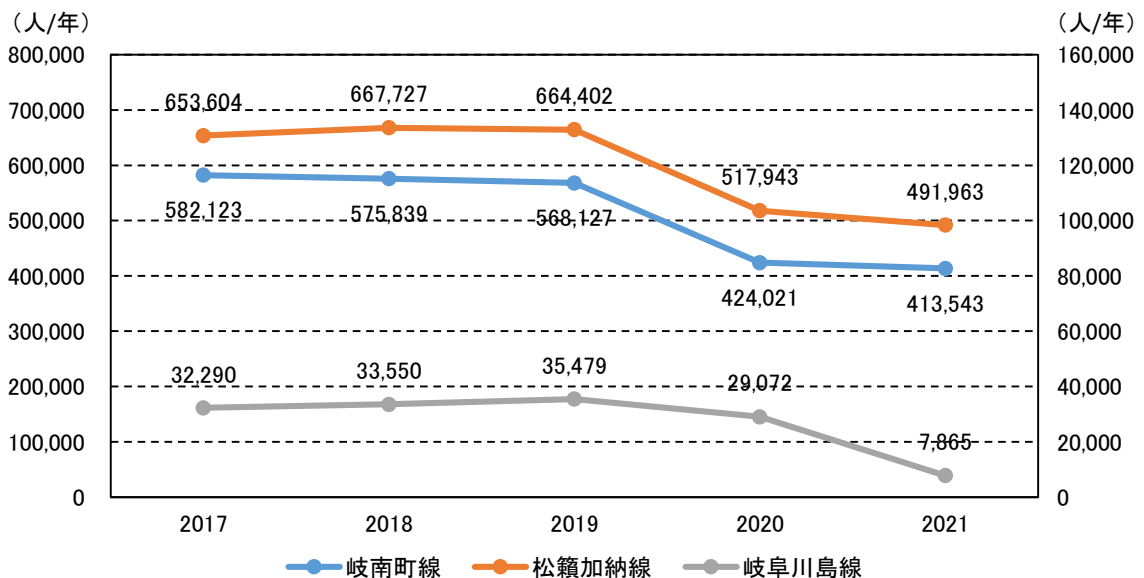
※2021年度は上半期(4月~9月)のデータ

出典：名古屋鉄道資料

②岐阜バス

- ・松籟加納線は年間65万人程度、岐南町線は年間57万人程度の利用者数でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2021年度には3割弱減少しています。
- ・岐阜川島線は年間3万人程度の利用者数でしたが、新型コロナウイルス感染症拡大及び減便の影響により、2021年度には7,865人まで減少しました。

【岐阜バス路線 年間利用者数の推移】



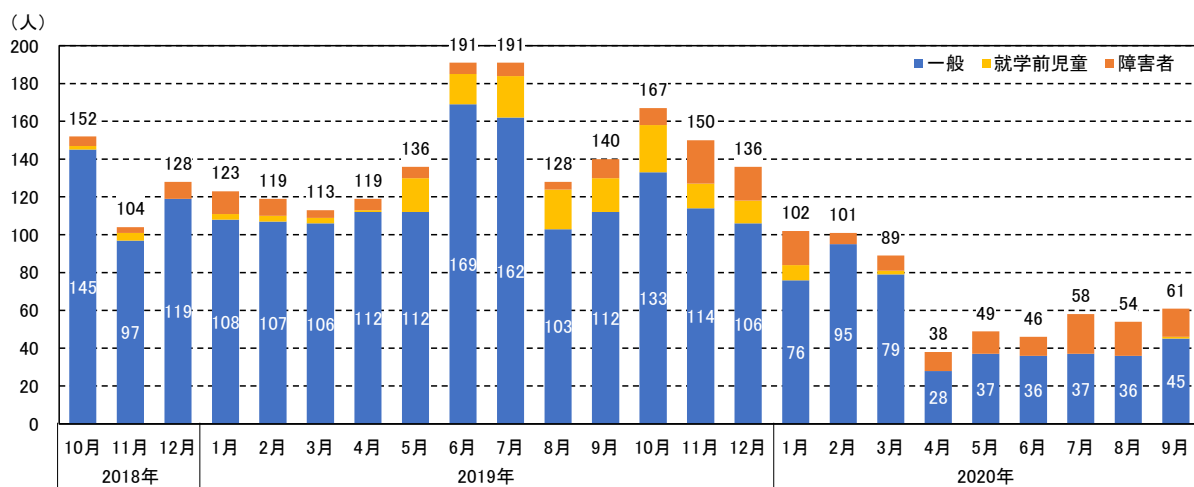
出典：岐阜乗合自動車資料

※年度はバス年度(10月~9月)で集計

③岐南町コミュニティタクシー

- ・コロナ禍の影響により、2020年1月以降は利用者数が大きく落ち込んでいますが、それ以前の期間では1日あたり約7人が利用しています。

【月別・属性別利用者数の推移】



出典：ぎなんの統計

第4章 地域公共交通の課題

(1) 地域の生活行動にあった公共交通ネットワークの構築

① 買い物・通院をはじめとした多様なニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

- 岐南町第6次総合計画の策定に伴うアンケートによると、高齢者が安心して暮らせる社会を築くために力を入れるべき事項として、「バスなどの移動手段の充実」と回答された方が3番目に多く、移動手段の確保が求められています。
- 単独世帯や核家族世帯が増加していることから、送迎できる家族のいない世帯も増加していくことが予想され、送迎に頼らなくても日常生活の移動ができる環境が必要です。
- 自動車等を利用できない交通弱者に対する支援として、地域内の交通手段を確保するためにコミュニティタクシーを運行していますが、予約や確認の電話が必要であることや停留所が限定される等、利便性に問題があることから、利用方法の改善が必要です。
- 以前導入したコミュニティバスは、主な停留所を公共施設等としていたこともあり、利用が伸び悩んだことから、新たな路線の導入に当たっては、暮らしのニーズに対応した利用しやすいサービスを提供する必要があります。

→ 買い物・通院をはじめとした暮らしのニーズに対応するため、コミュニティタクシーの利便性向上や新たな公共交通サービスの導入を図り、町内移動のための公共交通ネットワークを構築する必要があります。

② 町外への通勤・通学ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築

- 民間路線バスの撤退が相次いだこともあり、公共交通を利用して通勤・通学できるエリアは鉄道や幹線路線バス沿線に限られ、それ以外のエリアでは鉄道駅やバス停留所まで、送迎や自転車等に頼らざるを得ません。
- 住民の通勤先は67%が町外、通学先は77%が町外となっており、通勤・通学による町外への移動需要が高いことから、幹線路線である鉄道や路線バス停留所へのアクセスを確保する必要があります。
- 岐南町第6次総合計画の策定に伴うアンケートによると、岐南町の悪い点について、「通勤・通学に不便」と回答された方が3番目に多く、通勤・通学利便性の向上が求められています。

→ 町内各地から鉄道駅や幹線路線バス停留所へのアクセスを強化し、町域を超える広域的な移動需要に対応した通勤や通学に利用しやすい公共交通ネットワークを構築する必要があります。

(2) 公共交通の利用者の減少

- 利用者の減少に伴い民間路線バスの撤退が相次いでいます。
- 今後、人口減少が予測されていることから、通勤・通学等による移動が減少し、一部の鉄道やバス・タクシーの利用者数の減少が予想されます。一方で、高齢化の進展に伴い、公共交通を必要とする層の人口は増加が予想されていることから、移動手段として公共交通の確保が求められています。

→公共交通の利便性向上や広報の実施により、公共交通を必要としている方をはじめ利用促進を図ることで利用拡大を図り、公共交通を維持していく必要があります。

(3) 持続可能な公共交通体系の構築

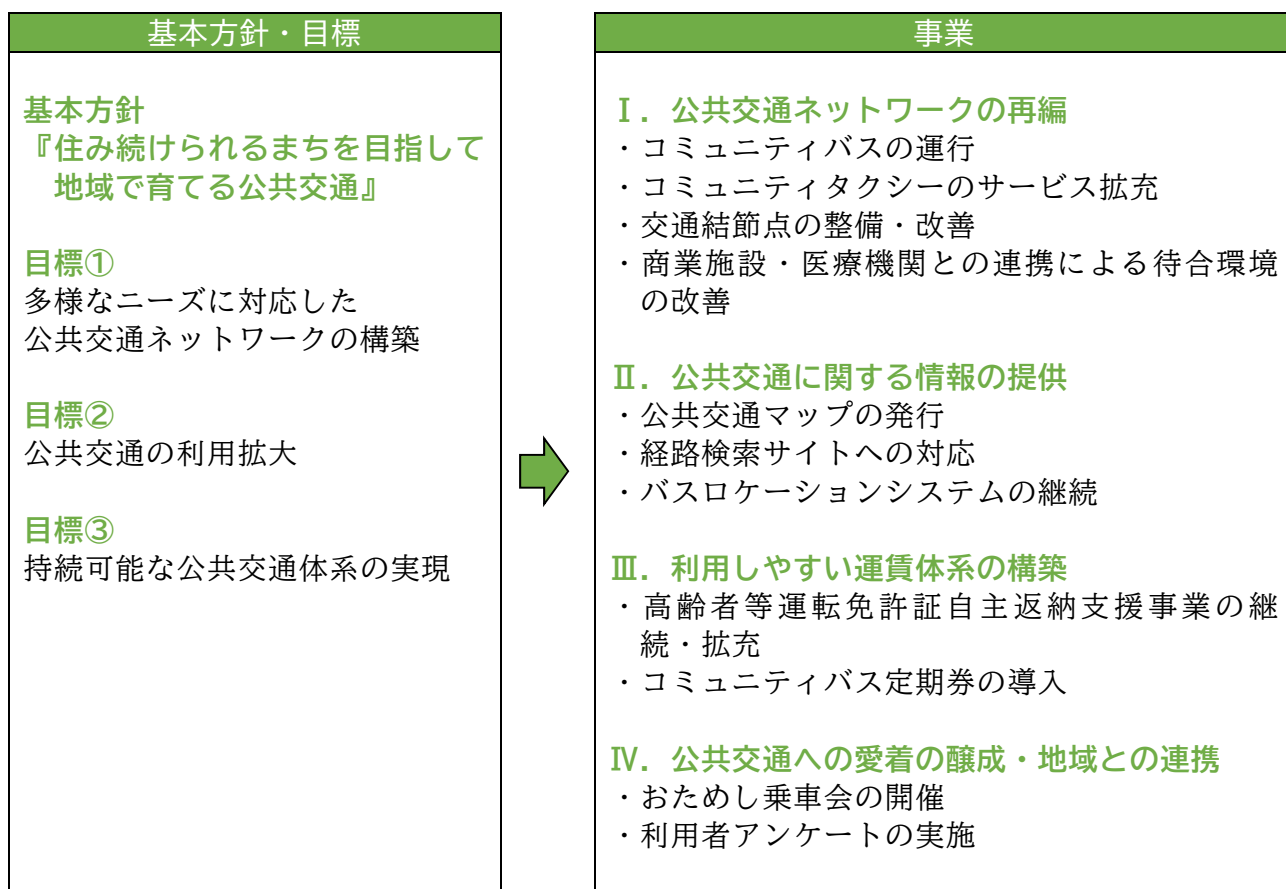
- 岐南町第6次総合計画の策定に伴うアンケートによると、「公共交通事業」は重要度が高い一方で満足度が低く、改善の必要性が高い事業という結果となっています。このため、「公共交通事業」は住民にとって必要な重要なインフラであり、改善を図りながら事業を継続していく必要があります。
- 近年は、人件費や燃料費の高騰による運行経費の増加、新型コロナウイルス等の影響に伴う利用者の減少、運転士不足等、公共交通をとりまく環境が一層厳しくなっています。
- 地域の実情に応じた持続可能な公共交通体系を構築するためには、利用者をはじめとする住民や交通事業者の意見を取り入れ、住民・交通事業者・行政が連携しながら改善を図っていく必要があります。

→公共交通は地域にとって重要なインフラの一つであり、今後も確保・維持・改善を図り、持続可能な公共交通体系を構築していく必要があります。

第5章 目標達成のために行う事業

第1節 事業体系

計画の目標を達成・実現するために行う事業は次のとおりです。



第2節 事業内容

I. 公共交通ネットワークの再編



事業 I-1 コミュニティバスの運行

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物や通院等の暮らしのニーズに対応するとともに、通勤・通学手段としても利用可能なコミュニティバスの運行を開始します。 ● 午前が高齢者をはじめとした住民が買い物や通院等に利用しやすいように、朝夕は町内全域から鉄道駅や幹線路線バス停留所に結節することで通勤・通学の手段として利用できるようにする等、時間帯ごとのニーズに応じた効率的な運行計画とし、持続可能な公共交通ネットワークとして維持できるよう努めます。
事業期間	2022年度 : 運行開始に向けた準備、運行開始 (9月予定) 2023年度以降: 利用状況、ニーズに応じて、ダイヤ・ルート・停留所位置等を必要に応じて適宜見直し
事業主体	岐南町、交通事業者



事業 I-2 コミュニティタクシーのサービス拡充

事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティバスのサービスを補完するため、現在運行中のコミュニティタクシーの運行を継続して運行します。 ● 買い物や通院に利用しやすいきめ細やかなサービスを提供するため、各地域や商業施設・医療機関等に停留所を増設し、利便性の向上を図ります。 ● 現状では予約の際に、予約と確認で2回電話をしなければならず煩雑となっていることから、予約方法の見直しを行います。
事業期間	2022年度 : 停留所の増設 2023年度以降: 予約方法の見直し、随時停留所の増設
事業主体	岐南町、交通事業者

事業 I-3 交通結節点の整備・改善



事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 町の玄関口である名鉄岐南駅、笠松駅、岐南町三宅バス停留所にコミュニティバスの停留所を設置し、鉄道やバスとの接続を確保します。 ● 名鉄岐南駅東口の再整備も踏まえ、交通結節点の機能強化を図ります。
事業期間	2022年度: コミュニティバスの運行にあわせ交通結節点に停留所設置 : 名鉄岐南駅東口の再整備を実施
事業主体	岐南町、交通事業者

事業 I-4 商業施設・医療機関との連携による待合環境の改善



事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 買い物や診療後にバスの待合空間として施設の休憩所や待合室を利用できるよう、商業施設・医療機関に協力を依頼し、バスを待つ際の環境を改善します。
事業期間	2022年度以降: 停留所の追加・移設等に合わせて適宜実施
事業主体	岐南町、商業施設・医療機関

II. 公共交通に関する情報の提供



事業Ⅱ-1 公共交通マップの発行

事業概要	<ul style="list-style-type: none">●鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシー等の情報を広く住民や利用者に提供するため、公共交通マップを作成します。●作成した公共交通マップは、町内の各世帯や駅・商業施設・医療機関等に配布するとともに、町ホームページなどにも掲載し、広く周知を図ります。
事業期間	2022年度 : 路線再編にあわせて発行・配布 2023年度以降: ルート変更、ダイヤ変更等に応じて随時対応
事業主体	岐南町



事業Ⅱ-2 経路検索サイトへの対応

事業概要	<ul style="list-style-type: none">●岐阜バス運行路線に加えて、コミュニティバスも各種経路検索サイトに対応するよう、経路検索サイトの事業者へ情報を提供します。●コミュニティバスの標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)を作成し、オープンデータとして公開します。
事業期間	2022年度 : 継続して実施
事業主体	岐南町、交通事業者



事業Ⅱ-3 バスロケーションシステムの継続

事業概要	<ul style="list-style-type: none">●岐阜バス運行路線については、継続してバスロケーションシステムに対応します。●コミュニティバスについても、必要性を検証した上で導入します。
事業期間	2022年度 : 継続して実施、コミュニティバスへの導入検討 2023年度以降: 必要に応じて導入
事業主体	岐南町、交通事業者

Ⅲ. 利用しやすい運賃体系の構築

事業Ⅲ-1 高齢者等運転免許証自主返納支援事業の継続・拡充



事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ●平成31年4月に導入した「高齢者等運転免許証自主返納支援事業」を継続し、さらなる周知・利用拡大に努めます。 ●運転免許証を自主返納された方を対象に、コミュニティバスの運賃を減免する措置を検討しています。
事業期間	2022年度 : コミュニティバスの運賃体系の整備 2022年度以降: 運転免許証自主返納者に対する支援の継続
事業主体	岐南町

事業Ⅲ-2 コミュニティバス定期券の導入



事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤・通学等で毎日コミュニティバスを利用する利用者の利便性向上や負担軽減を図るため、定期券の導入を検討します。 ●買い物・通院等で、定期的に高頻度で利用する高齢者の負担軽減を図るため、高齢者向けの割引定期券の導入を検討します。
事業期間	2022年度 : 導入の検討 2023年度以降: 検討結果を踏まえ実施
事業主体	岐南町、交通事業者

Ⅳ. 公共交通への愛着の醸成・地域との連携

事業Ⅳ-1 おためし乗車会の開催



事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ●これまでコミュニティバスを利用したことがない方にも利用していただくきっかけを作るため、無料デーを設定する等、おためし乗車会の実施を検討します。
事業期間	2022年度以降: 随時企画・実施
事業主体	岐南町、交通事業者

事業Ⅳ-2 利用者アンケートの実施



事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ●コミュニティバス、コミュニティタクシーの利用者を対象としたアンケートを定期的に実施し、利用者の意見を取り入れることで、公共交通の更なる改善を図ります。
事業期間	2022年度以降: アンケート結果に応じて、対応策を検討・実施
事業主体	岐南町、交通事業者

第3節 事業スケジュール

各事業の実施期間は、次のとおりです。

	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度
1-1 コミュニティバスの運行	準備 運行開始				
1-2 コミュニティタクシーのサービス拡充	準備 停留所の追加設置				
1-3 交通結節点の整備・改善	準備 停留所の設置				
1-4 商業施設・医療機関との連携による待合環境の改善			継続して実施		
2-1 公共交通マップの発行	製作 発行		改正に応じて改訂		
2-2 経路検索サイトへの対応			継続して実施		
2-3 バスロケーションシステムの継続			停留所の追加設置		
3-1 高齢者等運転免許証自主返納支援事業の継続・拡充			継続して実施		
3-2 コミュニティバス定期券の導入	検討 導入		継続して実施		
4-1 おためし乗車会の開催	検討 導入		必要に応じて実施		
4-2 利用者アンケートの実施			定期的の実施		

第6章 計画の達成状況の評価

第1節 評価指標の設定

(1) 評価指標

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

【評価指標一覧】

評価指標	現況値	目標値
目標1 多様なニーズに対応した公共交通ネットワークの構築		
【評価指標1-1】 年間利用者数	770人/年	30,900人/年
コミュニティバス	—	29,200人/年
コミュニティタクシー	770人/年 (2021年度)	1,700人/年 (2025年度)
【評価指標1-2】 公共交通の利用者満足度	アンケート 実施予定 (2023年度)	現況値から 10%以上増加 (2025年度)
目標2 公共交通の利用拡大		
【評価指標2】 人口1人あたりの年間利用回数		
コミュニティバス	—	1回/年以上
コミュニティタクシー	0.03回/年 (2021年度)	0.06回/年以上 (2025年度)
目標3 持続可能な公共交通体系の実現		
【評価指標3】 利用者1人あたりの運行経費		
コミュニティバス	—	942円/人以下
コミュニティタクシー	1,105円/人 (2021年度)	880円/人以下 (2025年度)

(2) 評価指標の算出方法

【評価指標 1-1】年間利用者数

■算出方法

『年間利用者数』

=コミュニティバス及びコミュニティタクシーの年間利用者数

■使用データ

○コミュニティバス及びコミュニティタクシーの年間利用者数（年度=10月～9月）

■対象路線

・コミュニティバス、コミュニティタクシー

■現況値[2021年度]の算出

コミュニティバス	(運行開始前のため実績なし)
コミュニティタクシー	○年間利用者数 ・ <u>770人</u> (2021年度 [=2020年10月～2021年9月] 実績値)

■目標値[2025年度]の設定根拠

コミュニティバス	○年間利用者数 ・ 1便あたり10人程度利用することを期待し、 10人×10便[1日の便数]×292日[運行日数]= <u>29,200人</u> を目標値として設定します。
コミュニティタクシー	○年間利用者数 ・ サービスの拡充により、事業開始からコロナ禍前の平均年間利用者数（2009年度～2018年度：1,654人/年）を超える水準まで回復することを期待し、 <u>1,700人</u> を目標値として設定します。

【評価指標 1-2】公共交通の利用者満足度

■算出方法

『公共交通に満足している人の割合』=利用者アンケートで、町内の公共交通サービスについて満足していると回答した人の割合

【評価指標2】人口1人あたりの年間利用回数

■算出方法

『人口1人あたりの年間利用回数』

=年間利用者数(①)÷住民基本台帳人口(②)

■使用データ

- ①年間利用者数：コミュニティバス及びコミュニティタクシーの年間利用者数（年度＝10月～9月）
- ②住民基本台帳人口：評価年の10月1日現在

■対象路線

- ・コミュニティバス、コミュニティタクシー

■現況値[2021年度]の算出

コミュニティバス	(運行開始前のため実績なし)
コミュニティタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ①年間利用者数 <ul style="list-style-type: none"> ・770人(2021年度[=2020年10月～2021年9月]実績値) ②住民基本台帳人口 <ul style="list-style-type: none"> ・26,285人(2021年10月1日) ○人口1人あたりの年間利用回数 (①÷②) <ul style="list-style-type: none"> ・770(①)÷26,285(②)≒<u>0.03[回/年]</u>

■目標値[2025年度]の設定根拠

コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ①年間利用者数 <ul style="list-style-type: none"> ・指標1-1で設定したとおり、2025年度[=2024年10月～2025年9月]に年間29,200人が利用すると想定。 ②人口 <ul style="list-style-type: none"> ・第6次総合計画による見通しと現況値の②より、2025年の人口が26,400人となると想定。 ○人口1人あたりの年間利用回数 (①÷②) <ul style="list-style-type: none"> ・29,200(①)÷26,400(②)≒1.1[回/年] となることから、平均で<u>1回/年以上</u>利用されることを目標とします。
コミュニティタクシー	<ul style="list-style-type: none"> ①年間利用者数 <ul style="list-style-type: none"> ・指標1-1で設定したとおり、2025年度[=2024年10月～2025年9月]に年間1,700人が利用すると想定。 ②人口 <ul style="list-style-type: none"> ・第6次総合計画による見通しと現況値の②より、2025年の人口が26,400人となると想定。 ○人口1人あたりの年間利用回数 (①÷②) <ul style="list-style-type: none"> ・1,700(①)÷26,400(②)≒0.06[回/年] となることから、<u>0.06回/年以上</u>利用されることを目標とします。

【評価指標3】利用者1人あたりの運行経費

■算出方法

『利用者1人あたりの運行経費』
 = 年間運行経費(①) ÷ 年間利用者数(②)

■使用データ

- ①年間運行経費：コミュニティバス及びコミュニティタクシーの運行にかかる年間運行経費（年度＝10月～9月）
- ②年間利用者数：コミュニティバス及びコミュニティタクシーの年間利用者数（年度＝10月～9月）

■対象路線

- ・コミュニティバス、コミュニティタクシー

■現況値[2021年度]の算出

コミュニティバス	(運行開始前のため実績なし)
コミュニティタクシー	①年間運行経費（運賃収入を控除後） ・851,220円(2021年度[=2020年10月～2021年9月]実績値) ②年間利用者数 ・770人(2021年度[=2020年10月～2021年9月]実績値) ○利用者1人あたりの運行経費（①÷②） ・851,220(①) ÷ 770(②) = <u>1,105[円/人]</u>

■目標値[2025年度]の設定根拠

コミュニティバス	①年間運行経費（車両購入費・運賃収入を除く） ・2,750万円を想定。 ②年間利用者数 ・指標1-1で設定したとおり、2025年度[=2024年10月～2025年9月]に年間29,200人が利用すると想定。 ○利用者1人あたりの運行経費（①÷②） ・27,500,000(①) ÷ 29,200(②) = <u>942[円/人]</u> を目標値として設定します。
コミュニティタクシー	①年間運行経費 ・サービスの拡充により利用者が増えることで、平均乗車密度がコロナ禍前の水準まで回復（2021年度1.35人/台→2020年度以前平均1.69人/台）することを期待し、851,220円(2021年度実績値) × 2.2（年間利用者数の増と同じ割合） × (1.35 ÷ 1.69) = 1,496,000円と想定。 ②年間利用者数 ・指標1-1で設定したとおり、2025年度[=2024年10月～2025年9月]に年間1,700人が利用すると想定。 ○利用者1人あたりの運行経費（①÷②） ・1,496,000(①) ÷ 1,700(②) = <u>880[円/人]</u> を目標値として設定します。

第2節 計画の進行管理と評価スケジュール

- ・本計画は、P D C Aサイクルの考え方により、以下のスケジュールで計画の進捗管理及び評価を行います。

【計画期間中のスケジュール】

実施項目	2022年度		2023年度		2024年度		2025年度		2026年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
施策実施の確認 実施内容の評価 プロセス評価	●事業計画 事業実施		●事業計画		●事業計画		●事業計画		●事業計画	
目標の達成状況の評価 指標の評価	実施状況の確認・評価		反映		反映		反映		反映	
課題共有	実施の課題共有									
改善と反映	次年度実施の改善と反映									

【年間スケジュール】

内容	月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通活性化協議会				①							②		
主な行事			確保維持改善事業(補助申請)					次年度予算要求			第三者評価委員会(運輸局)		
主な調査等				利用者アンケート									
実施事項		前年度の事業評価に基づく改善と反映		次年度事業計画の検討				実施状況の確認・評価 今年度事業の検証				課題共有改善検討	
		A		P				D		C		A	
		事業実施											