資料１

岐南町地域公共交通計画
（素案）

岐南町
令和９年３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 2
　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 3

第２章　計画の基本的な考え方 4
　第１節　計画の基本方針 4
　第２節　計画の目標 4
　第３節　目指す将来の公共交通ネットワーク 6

第３章　地域及び公共交通の現状 8
　第１節　地域の現状 8
　　（１）　人口 8
　　（２）　施設立地状況 11
　　（３）　通勤・通学流動 12
　　（４）　保有自動車台数 13
　　（５）　運転免許証保有者数 13
　　（６）　運転免許証自主返納者 14
　第２節　公共交通の現状 15
　　（１）　町内を運行する公共交通の概要 15
　　（２）　公共交通の利用状況 16
　　（３）　公共交通の人口カバー状況 20
　　（４）　公共交通に対する財政負担額 21
　　（５）　住民意識・利用実態 22

第４章　前計画の評価・検証 23
　第１節　前計画の概要 23
　第２節　前計画の事業及び実施状況 23
　第３節　計画の目標の達成状況 26

第５章　地域公共交通の課題 27
　　（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 27
　　（２）　公共交通を利用しやすい環境の整備 28
　　（３）　持続可能な公共交通体系の構築 28

第６章　目標達成のために行う事業 29
　第１節　事業体系 29
　第２節　事業内容 30
　第３節　事業スケジュール 33

第７章　計画の達成状況の評価 34
　第１節　評価指標の設定 34
　　（１）　評価指標 34
　　（２）　評価指標の算出方法 36
　第２節　計画の進行管理と評価スケジュール 42

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、利用者の伸び悩みから、2009年には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」へ変更するなど、地域の実情に応じた見直しを行いながら、住民の足の確保に取り組んできました。さらに、2022年には通勤・通学や買い物、通院などの移動需要にも対応するため、コミュニティバスの運行を再開し、コミュニティバスとコミュニティタクシーを組み合わせた公共交通体系を構築しています。

2022年度に策定した「岐南町地域公共交通計画」では、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、利便性の向上や利用促進など、持続可能な地域公共交通の実現に向けた取り組みを進めてきました。一方で、人口減少や少子高齢化の進行、ライフスタイルの多様化などにより、公共交通が担う役割はますます重要となっています。また、運転士不足への対応、デジタル技術の進展など、地域公共交通を取り巻く環境も大きく変化しています。

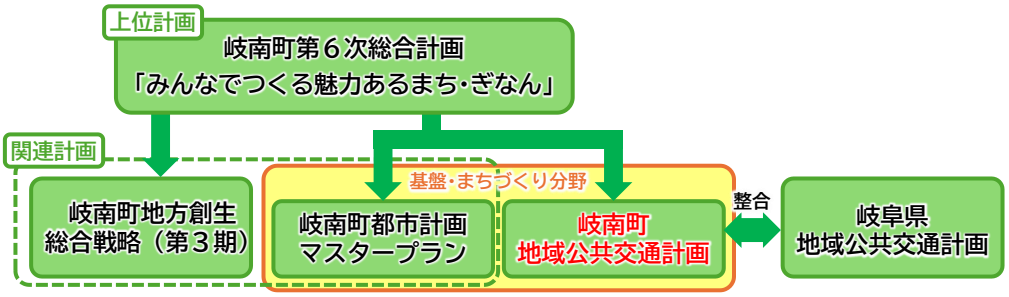
こうした状況を踏まえ、前計画で取り組んできた施策の成果や課題を検証するとともに、社会情勢や地域ニーズの変化に対応しながら、持続可能で利便性の高い地域公共交通を実現するため、「岐南町地域公共交通計画」を改訂します。本計画は、住民、交通事業者、行政が一体となって持続可能な地域公共交通をつくり、育てていくためのマスタープランとして、本町の地域公共交通施策を総合的かつ計画的に推進するものです。

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、「岐南町地方創生総合戦略（第３期）」、「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。また、「岐阜県地域公共交通計画」と整合を図ります。

【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	・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。
岐南町地方創生総合戦略（第３期）	・住民ニーズに応じた公共交通の充実を図るとともに、運行方法の見直しを行い、利用促進を図ります。また、高齢者や障害者への利用料の割引等、公共交通が必要な方への利便性向上を図ります。
岐南町都市計画 マスタープラン	・将来の高齢化社会に向け、自家用車に集中せず公共交通機関活用社会に転換し、鉄道駅、行政機能及び医療機関へのアクセス性を強化します。
岐阜県地域公共交通計画	・地域公共交通（地域をつなぐ広域交通、暮らしを支える地域内交通）の維持・活性化による「誰もが暮らしやすい地域」の実現を目指します。

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、2027年度から2031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。





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５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前計画から引き継ぎ、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

- 通勤・通学時間帯は、通勤・通学ニーズに特化した移動手段を確保し、速達性や運行間隔を改善することで、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・通学できる広域の公共交通ネットワークを構築します。
- 朝から昼間にかけては、通院・買い物等の日常生活における移動ニーズにきめ細かく対応するため、コミュニティタクシーをAIオンデマンド交通「チョイソコぎなん」として見直します。身近な場所から目的地まで移動しやすい公共交通サービスを提供し、暮らしを支える町内の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等を交通結節点として各路線を接続し、時間帯ごとの移動ニーズに応じた公共交通サービスを適切に組み合わせることで、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ます。

目標②　利用しやすい公共交通サービスの実現

- 公共交通を利用する際に必要な情報を分かりやすく提供するとともに、デジタル技術を活用し、利用者が目的地までの移動方法や運行状況を容易に確認できる環境を整備します。
- 待合環境の改善やキャッシュレス化等により、公共交通を利用する際の負担や不便を軽減し、誰もがより快適・便利に利用できる環境を整備します。
- 利用者の状況に応じた運賃施策を実施することで、公共交通を利用しやすくするとともに、継続的な利用を促進します。

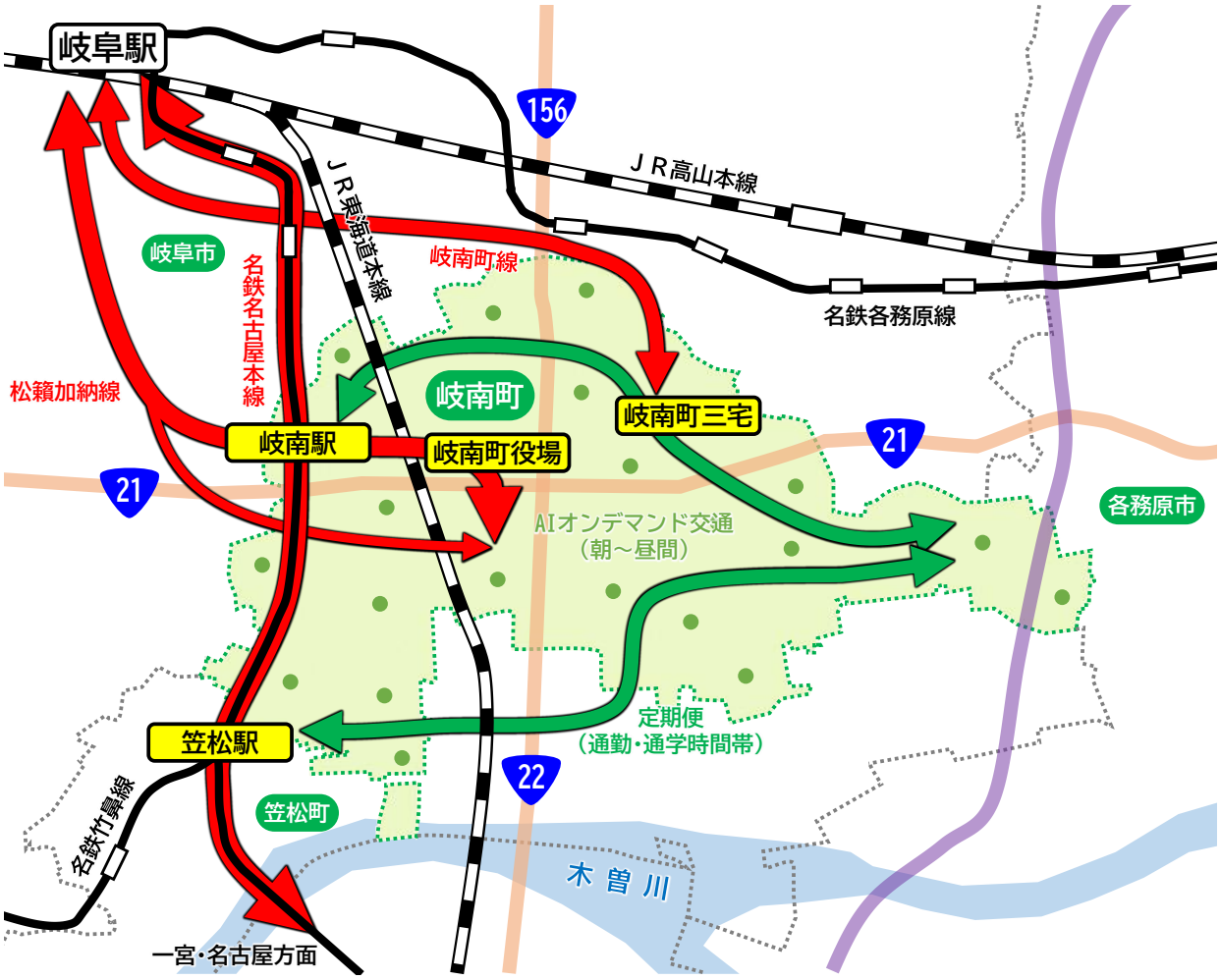
目標③　持続可能な公共交通体系の実現

- これまで公共交通を利用していなかった方にも利用するきっかけを提供することで、公共交通の利用者を確保・拡大します。
- 利用者や住民のニーズを把握するとともに、交通事業者等の意見を取り入れ、住民・事業者・行政が連携して公共交通サービスの改善に取り組みます。

- 公共交通を支える担い手の確保に取り組み、安定的な運行体制の構築を図ります。
- 自主財源の確保に取り組み、持続可能な運行に向けた財政基盤の強化を図ります。
- 利用者、担い手、財源を確保しながら、地域の実情やニーズに応じた公共交通サービスの改善を継続し、地域で育て、地域で支え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・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・準幹線路線 ⟷	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 岐阜バス松籟（しょうらい）加納線 岐阜バス岐南町線
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	【通勤･通学時間帯】 定期便（地域内フィーダー系統） 【朝～昼間】 岐南町コミュニティタクシー「チョイソコぎなん」（地域内フィーダー系統）
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タクシー「チョイソコぎなん」及び「定期便」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タクシー「チョイソコぎなん」

確保維持に係る必要性	・町では、令和４年９月１日から、コミュニティバスの運行を開始、コミュニティタクシーの停留所の増設を行いましたが、現在、コミュニティバスは運行時間や運行本数に、コミュニティタクシーは運行回数や予約方法に課題を抱えています。 ・コミュニティバスは通勤・通学、コミュニティタクシーは買い物・通院と役割を明確化するほか、コミュニティタクシーについてはAIを活用することにより運行の改善を図り、日常生活等に必要な移動手段を確保・維持・改善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AIオンデマンド交通を運行します。
事業の効果	・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	・「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。

●定期便

確保維持に係る必要性	・町では、令和４年９月１日から、コミュニティバスの運行を開始、コミュニティタクシーの停留所の増設を行いましたが、現在、コミュニティバスは運行時間や運行本数に、コミュニティタクシーは運行回数や予約方法に課題を抱えています。 ・コミュニティバスは通勤・通学、コミュニティタクシーは買い物・通院と役割を明確化するほか、コミュニティバスについては、車両やダイヤを見直すことで運行の改善を図り、日常生活等に必要な移動手段を確保・維持・改善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、定期便の運行を検討します。
事業の効果	・日常生活に必要な公共交通が維持されることにより、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	・「名鉄岐南駅東」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

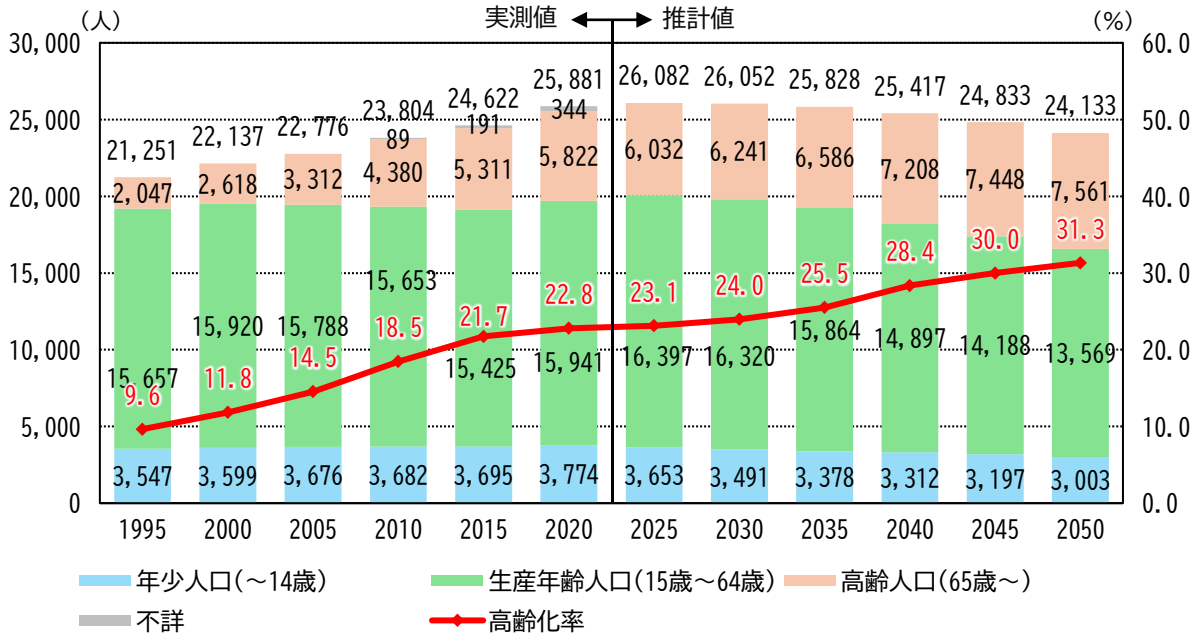
第１節　地域の現状

（１）人口

①人口の推移と将来人口

・本町では、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おり、2020年には25,881人となっています。
・今後は2025年まで人口が増加した後、減少していくことが予測されています。
・高齢化率は上昇傾向となっており、2050年には31.3%になることが予測されています。

【人口の推移】



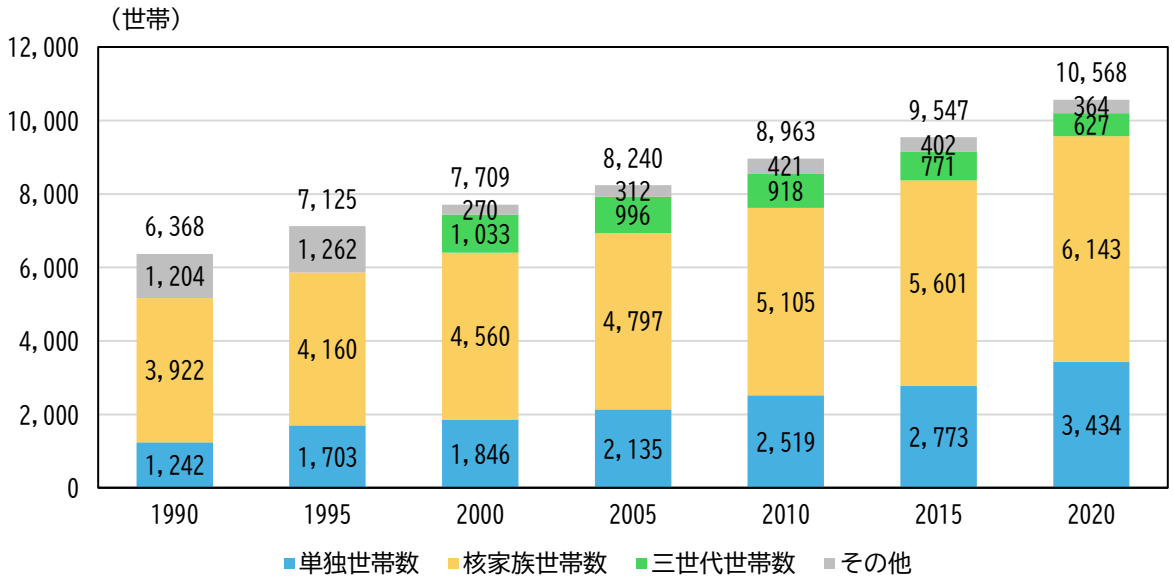
出典：【実績値】総務省「国勢調査」,
【推計値】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口　令和５（2023）年推計」

②世帯構造

・人口の増加に伴い、世帯数も増加傾向となっています。

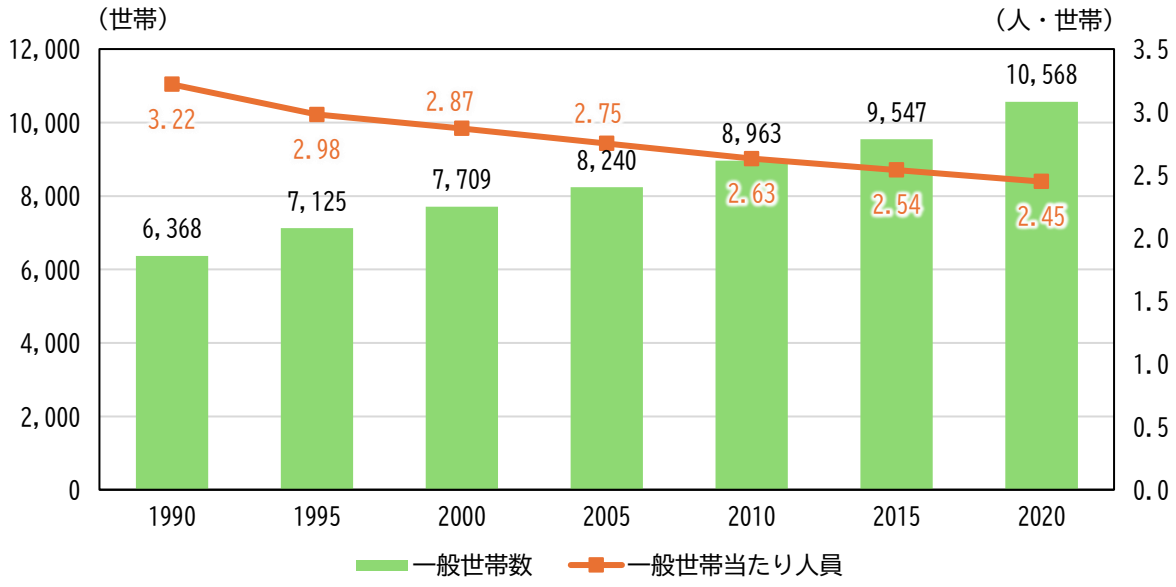
・単独世帯数や核家族世帯数が増加していることから、世帯あたりの人員数は減少しています。

【家族類型別一般世帯の推移】



出典：総務省「国勢調査」

【一般世帯数と一般世帯あたり人員の推移】



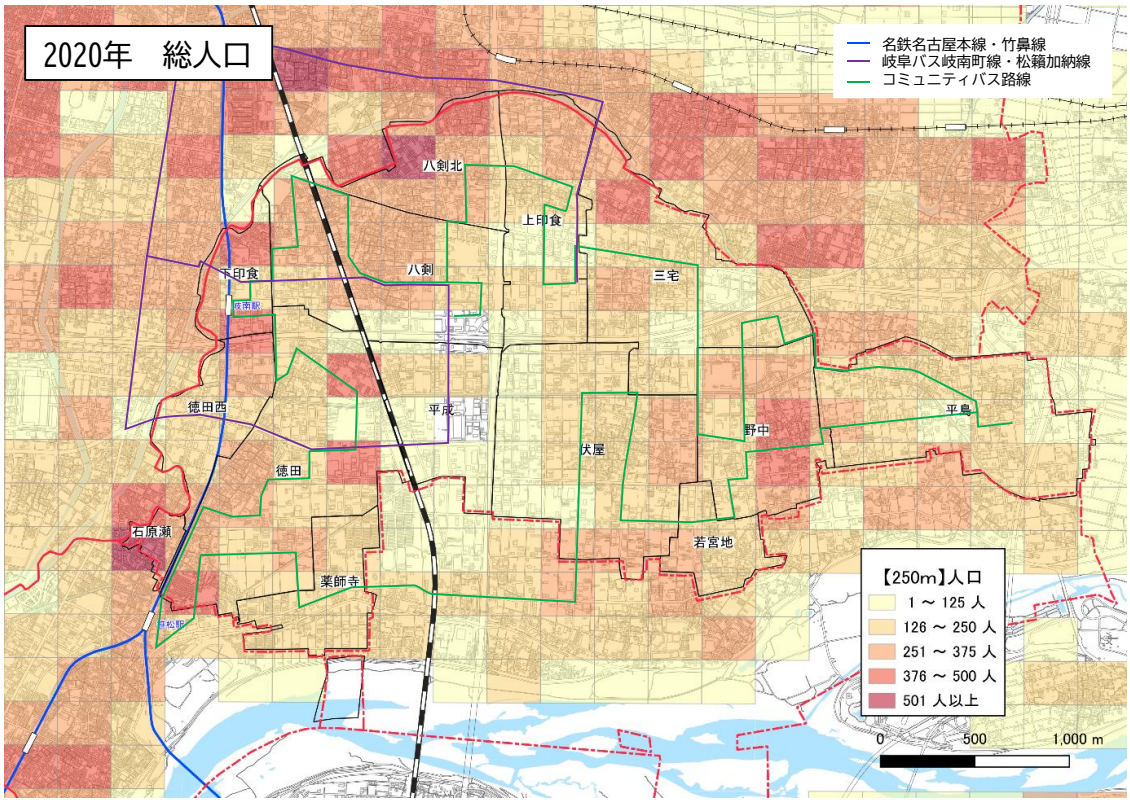
出典：総務省「国勢調査」

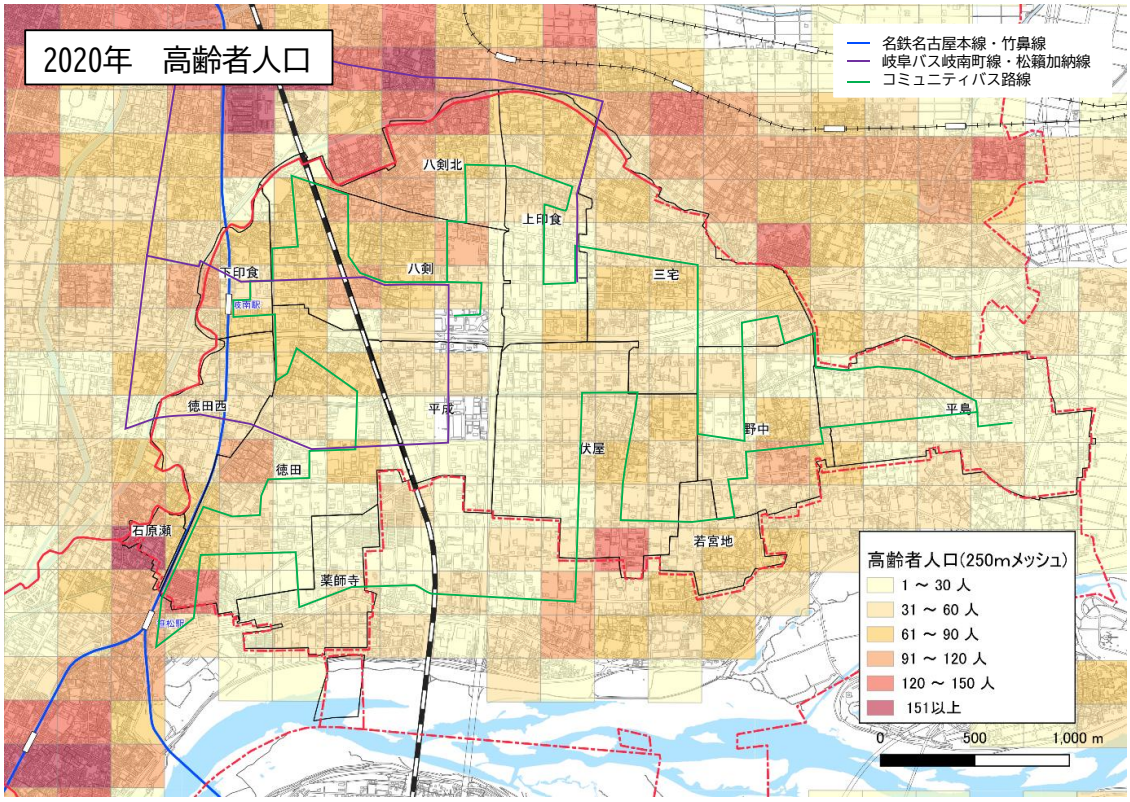
③人口分布

・岐阜市と隣接する北部地域は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)】



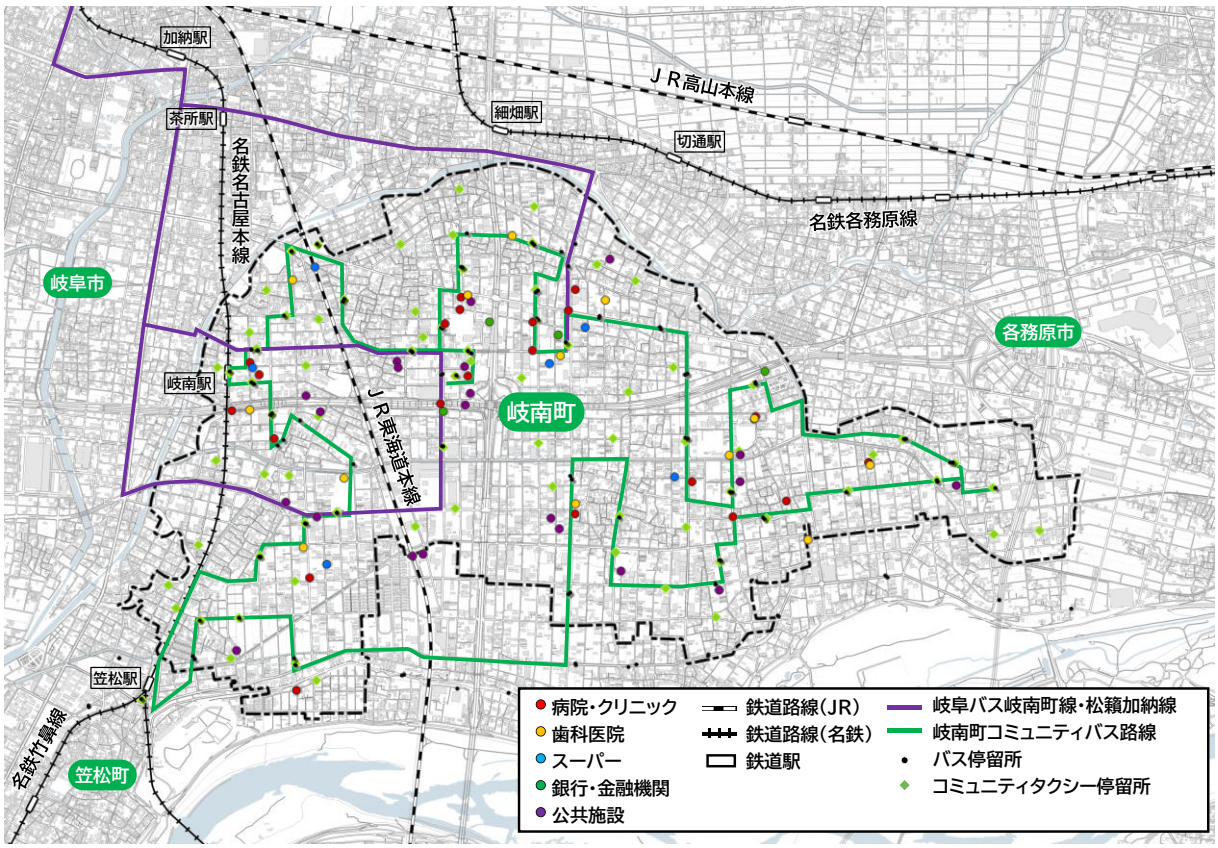


出典：総務省「国勢調査」

（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。
・鉄道や路線バスでアクセスできる施設は限られていますが、町内全域にコミュニティタクシーの停留所がきめ細かく配置されていることから、多くの施設に公共交通を利用してアクセスすることが可能となっています。
・公共施設のうち、教育施設としては小学校が３校、中学校が１校、高校が１校となっています。

【施設立地状況】

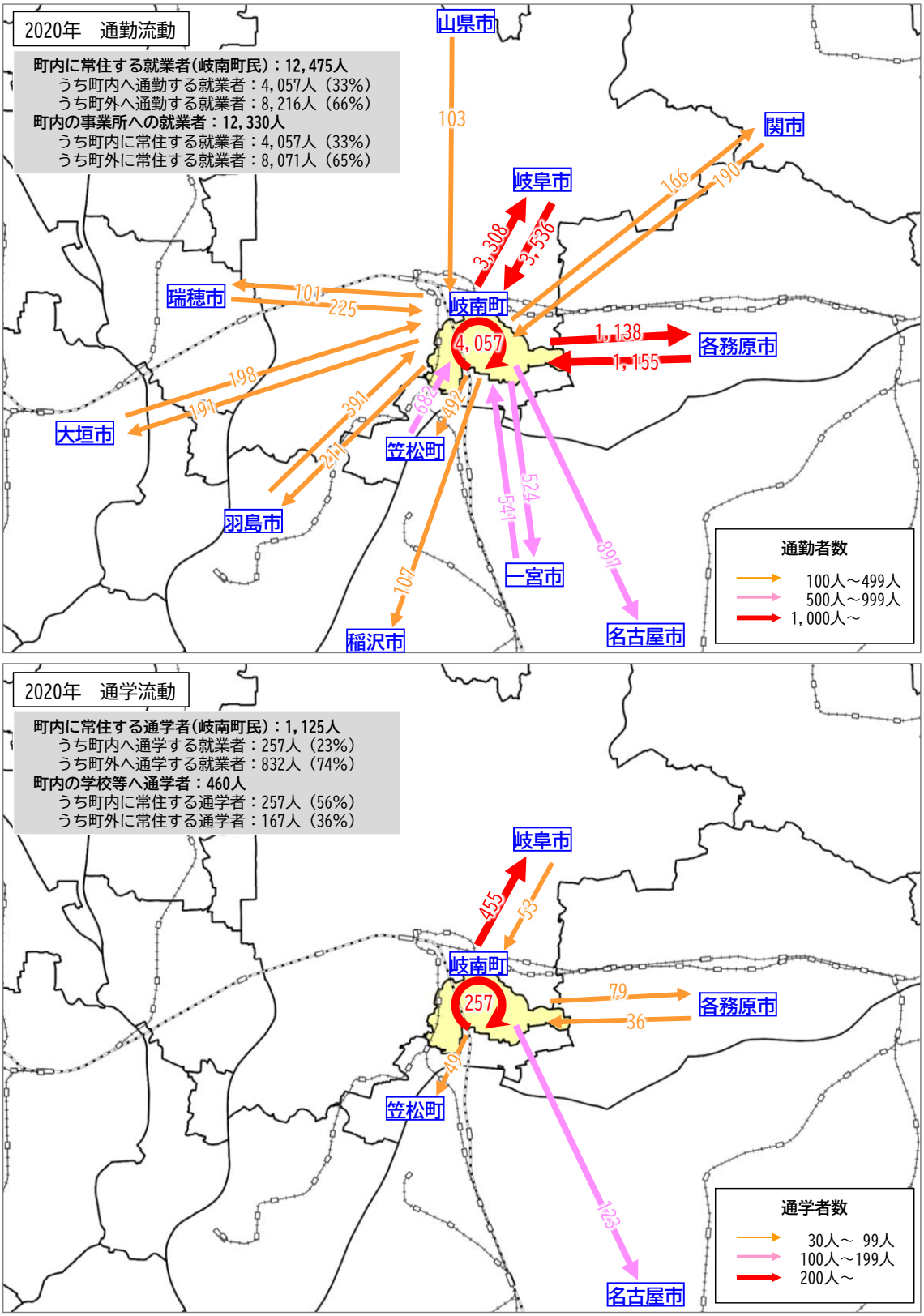


地理院地図を加工して作成

（3）通勤・通学流動

・町内常住者のうち就業者は66％、通学者は74％が町外に通勤・通学しており、通勤・通学における町外への移動需要（特に岐阜市方面）が高い状況となっています。

【通勤・通学流動】



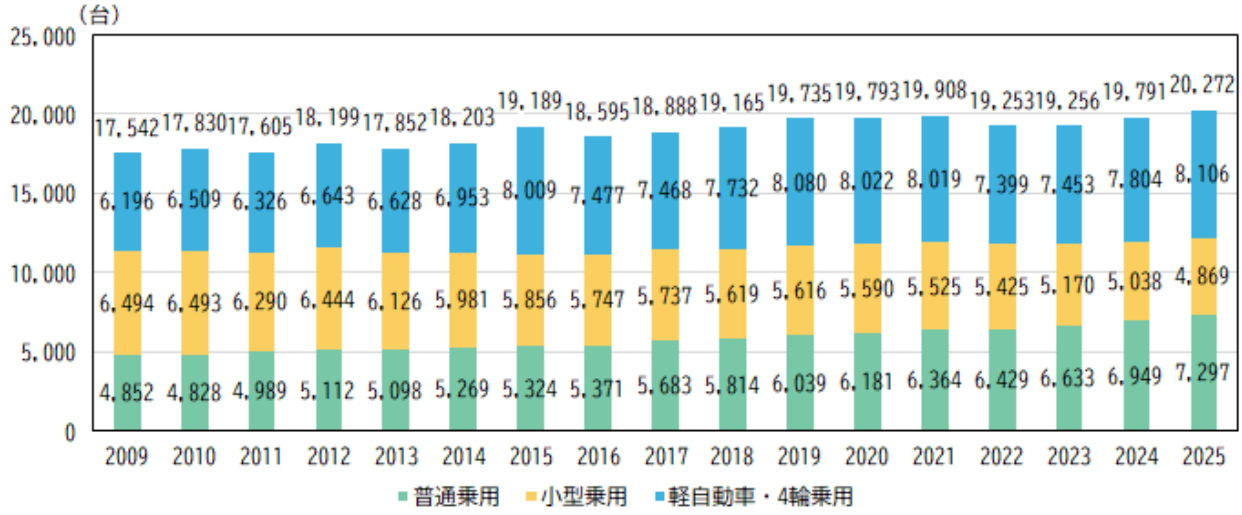
※15歳以上の就業者数（就業者数60人以上を記載）及び15歳以上の通学者数（通学者数10人以上を記載）を示す。
※町内に常住する就業者・通学者、及び町内の事業所・学校等への就学者・通学者の中には不明が含まれます。

出典：総務省「国勢調査」

（４）保有自動車台数

・本町の乗用車の保有自動車台数は微増傾向となっており、2025年度には20,272台と、2009年度以降最も多くなっています。

【保有自動車台数の推移】



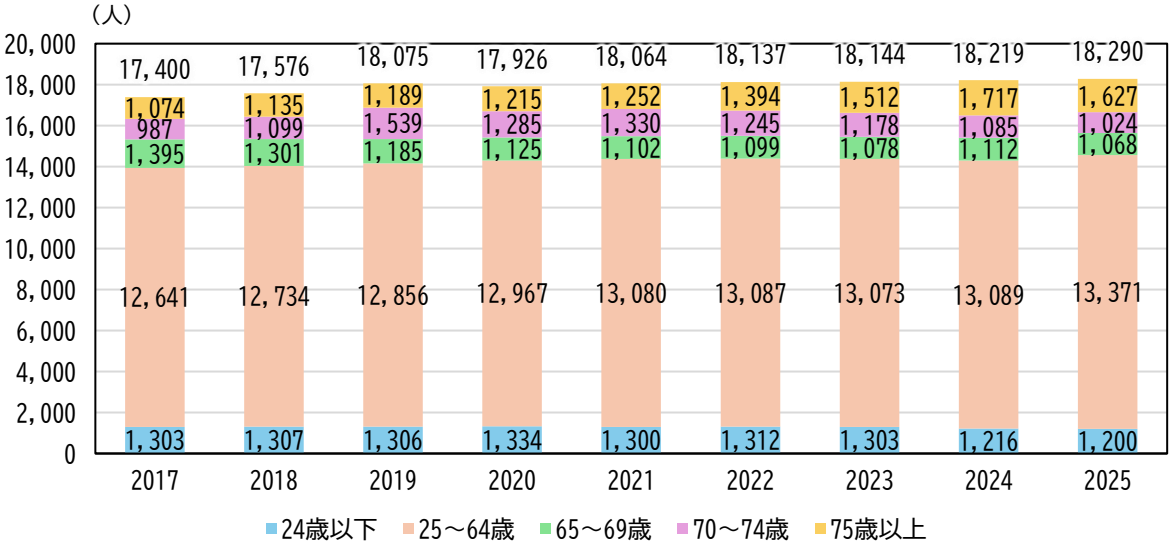
出典：岐阜統計書（(一社）岐阜県自動車会議所「岐阜県の自動車保有車両数」）

（５）運転免許証保有者数

・本町の運転免許証保有者数は微増傾向にあり、2025年度には18,290人となっています。

・年齢別にみると、24歳以下は横ばい～減少傾向となっていますが、75歳以上は増加傾向となっています。

【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

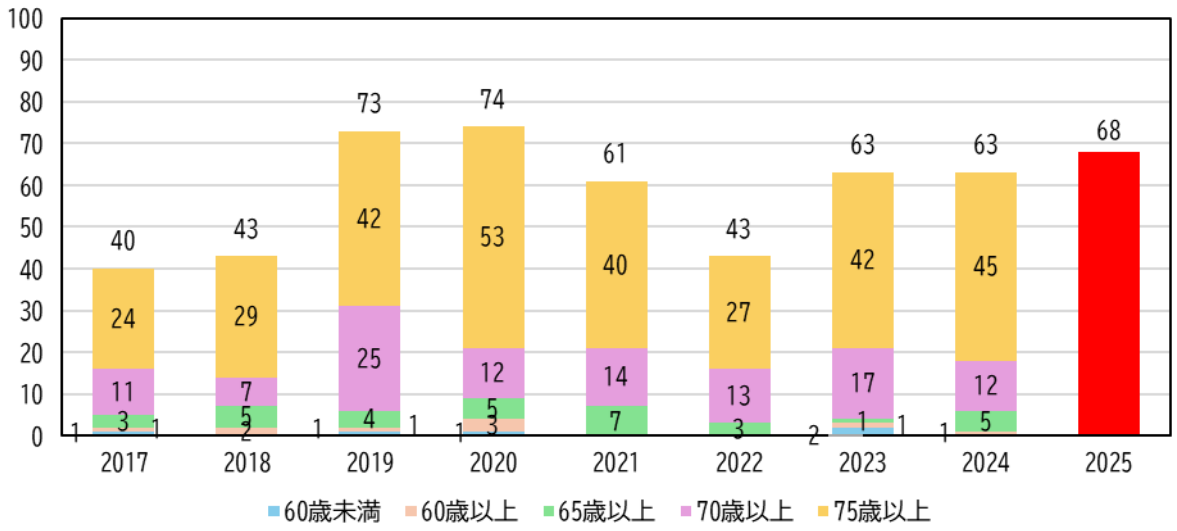
・本町では、2019年４月より高齢者の運転による交通事故を防止するために、運転免許証を自主返納された方にコミュニティタクシーの利用助成を行っています。また、自主返納者の方は2022年９月から運行しているコミュニティバスを無料で利用することが可能です。

・これらの公共交通は、自主返納後の移動手段として一定の受け皿となっています。

【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に申請 ＞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
※2025 年度以降は年齢別での集計なし

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

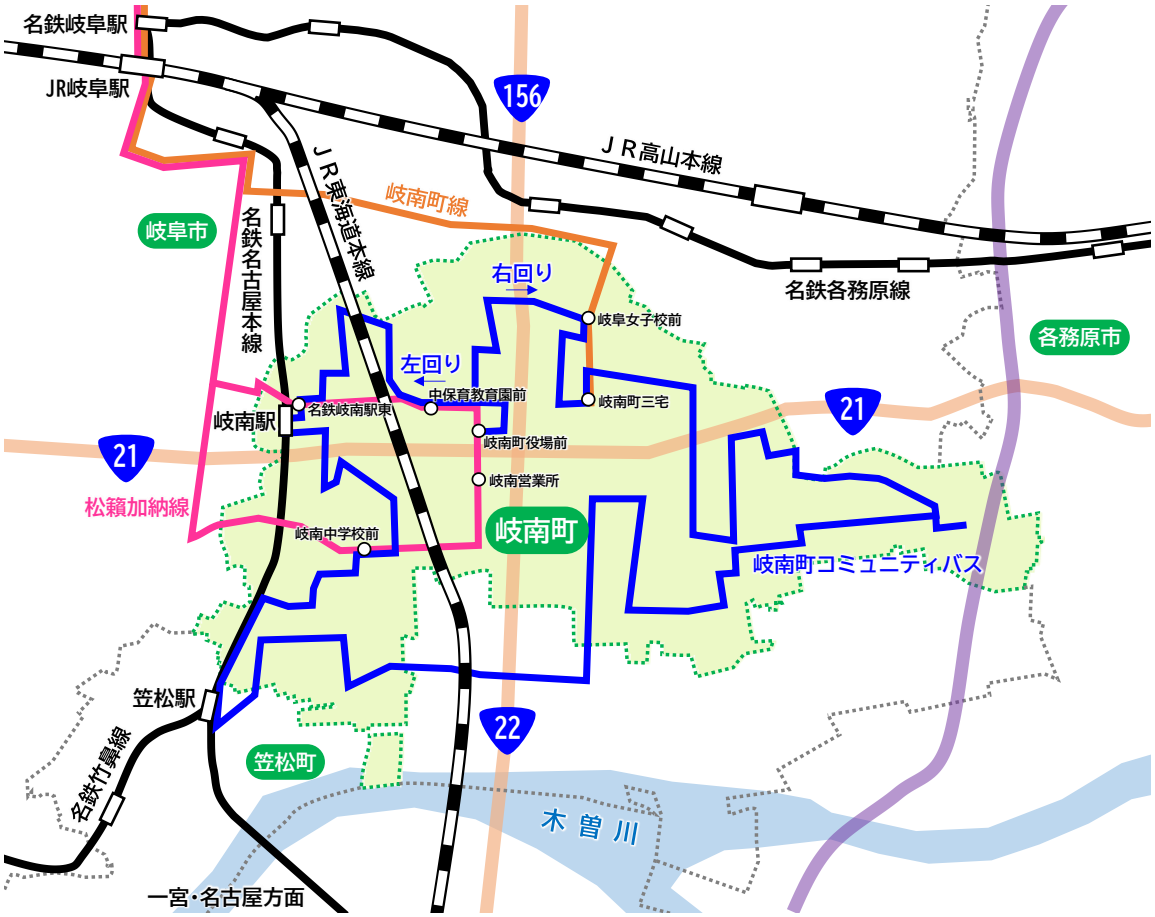
・町内には鉄道が１路線、民間バスが２路線、町が運営するコミュニティバスが１路線、コミュニティタクシーが運行しています。

【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	
			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	岐阜方面　65 本 名古屋方面　68 本 ※1	5～24 時台	岐阜方面　66 本 名古屋方面　66 本 ※1
民間バス	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）	6～21 時台	岐阜方面　24 本 岐南方面　27 本 ※2	6～20 時台	岐阜方面　16 本 岐南方面　18 本 ※2
		松籟加納線（松籟団地～岐南営業所）	5～22 時台	岐阜方面　12 本 岐南方面　13 本 ※2	6～22 時台	岐阜方面　10 本 岐南方面　12 本 ※2
コミュニティバス	岐南町	岐南町コミュニティバス	6～19 時台	左回り　5 本 右回り　5 本	※日曜日と祝日、年末年始(12/29-1/3)は運休※3	
コミュニティタクシー	岐南町	岐南町コミュニティタクシー ※2026 年 12 月末まで運行	9～17 時台	(最大)9 便※4	※土曜日と日曜日、祝日、年末年始(12/29-1/3)は運休	
		チョイソコぎなん ※2027 年 1 月から実証運行	8 時半~17 時半	予約に応じて運行	※土曜日と日曜日 年末年始(12/29-1/3)は運休	

（2026年９月現在）

※１　岐南駅に停車する本数を計上。
※２　岐南町内のバス停留所を発着･経由する系統のみ計上。
※３　土曜日は運行（運行本数は平日と同一）。
※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

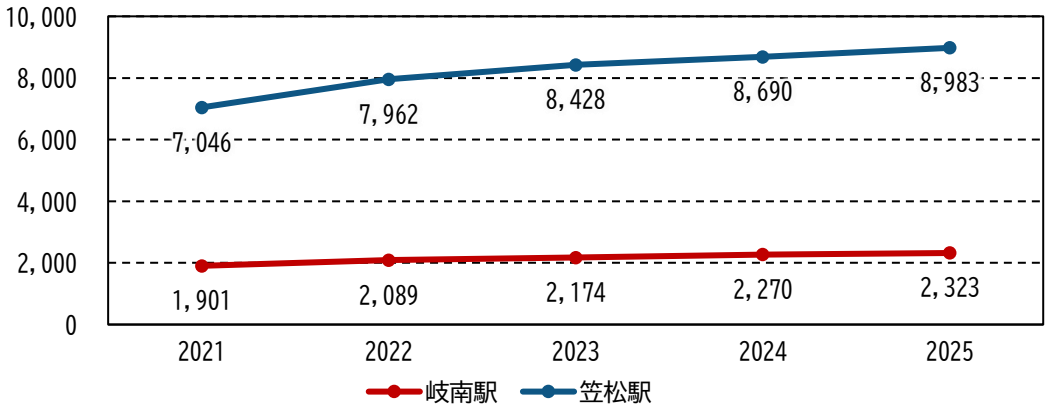
①名古屋鉄道

・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。

・名鉄岐南駅の１日あたりの乗降者数は微増の傾向にあり、2025年度には2,323人/日となっています。

・快速特急や特急が停車する名鉄笠松駅の１日あたりの乗降者数も増加傾向にあり、2025年度には8,983人/日となっています。

【名鉄名古屋本線　駅別乗降者数の推移】

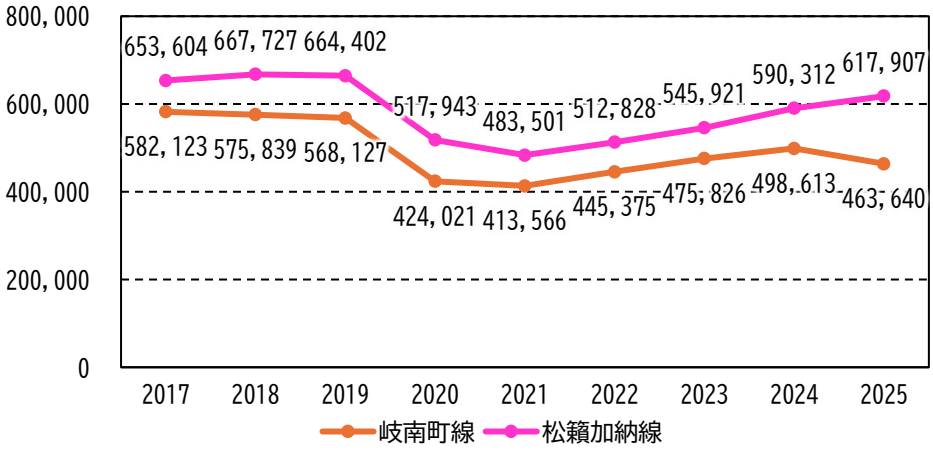


出典：名古屋鉄道資料
※年度は会計年度（４月～３月）で集計

②岐阜バス

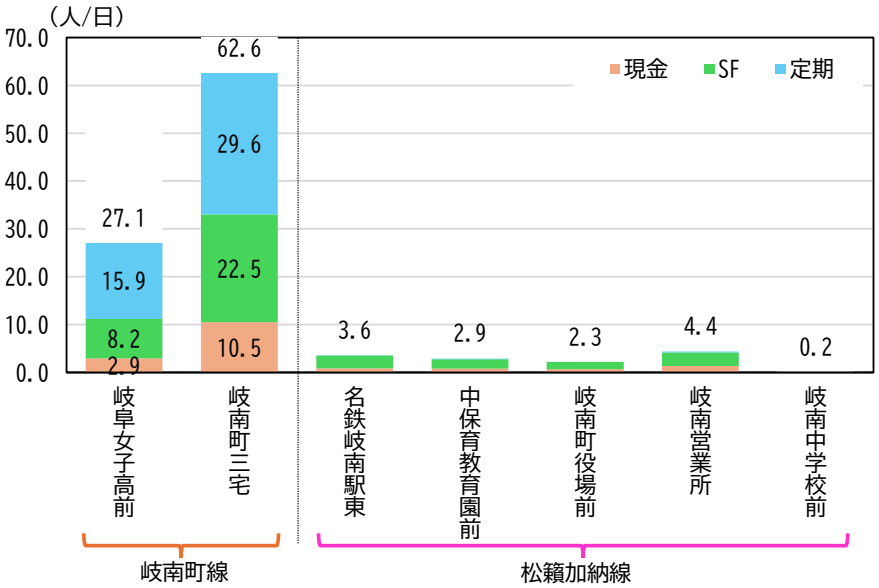
・町内は岐阜バス２路線（岐南町線、松籟加納線）が運行しており、岐阜方面への移動手段として利用されています。
・かつては民間路線バスが概ね町内全域を運行していましたが、運行区間の短縮や路線の廃止が行われ、現在は2路線のみとなりました。（岐阜川島線は2022年４月に廃止）
・利用者数の推移をみると、コロナ禍の影響により、2019年から2020年にかけて利用者数が減少しました。その後コロナ禍以前の水準には達していないものの回復傾向にあり、2025年度では岐南町線は年間46万人、松籟加納線は年間62万人の利用者数となっています。
・町内のバス停留所別にみると、岐南町線の２つのバス停留所は１日あたり27.1人、62.6人の降車がある一方で、松籟加納線は５つのバス停留所すべてが５人以下と少なくなっています。

【岐阜バス　路線別利用者数（降車人数）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

【岐阜バス　バス停留所別利用者数（降車人数）】

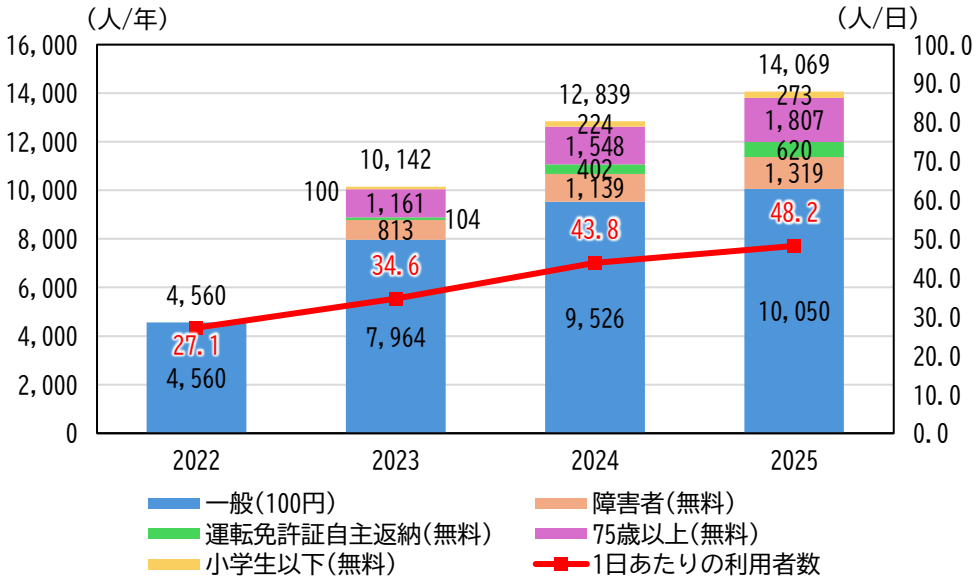


出典：岐阜乗合自動車資料
※2024.10～2025.9（計 365 日）の１日平均

③岐南町コミュニティバス

・日常生活における買い物や通院、通勤・通学者の移動手段として、2022年９月に運行開始しました。
・町内を循環するルートで、右回り左回りそれぞれ午前３便、夕方２便運行しています。
・利用者数は運行開始以降増加しており、2025年度は１日あたり48.2人の利用となっています。

【属性別利用者数の推移】

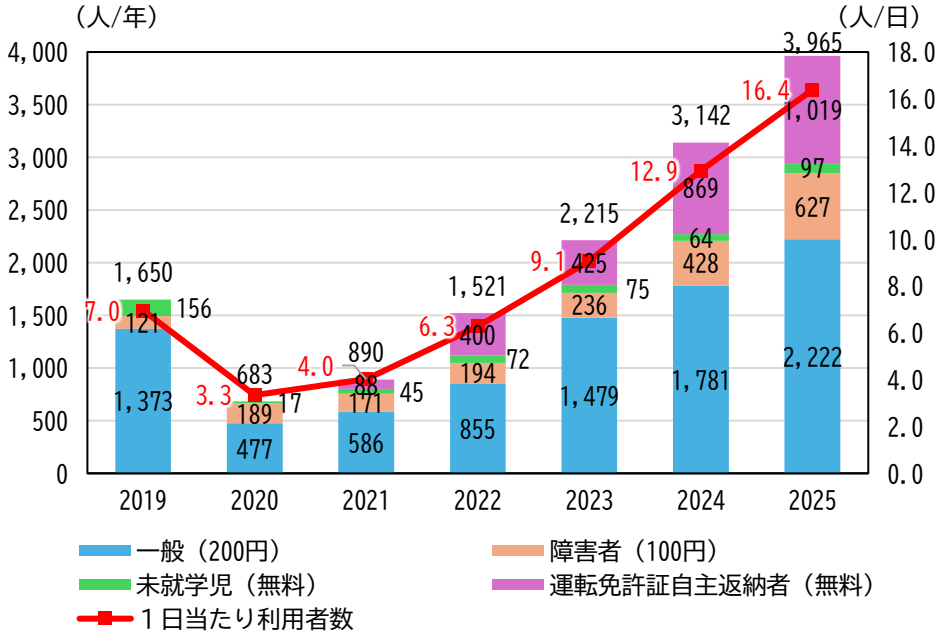


※年度は会計年度（４月～３月）で集計

④岐南町コミュニティタクシー

・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などへの移動手段として利用されています。
・９時から17時台にそれぞれ１便を設定し、予約があった便のみ運行する方式となっており、町内外に77箇所の停留所があります。
・利用者数はコロナ禍の影響で2020年度に減少しましたが、その後は増加傾向に転じ、2025年度には１日あたり16.4人が利用しています。

【属性別利用者数の推移】



※年度は会計年度（４月～３月）で集計

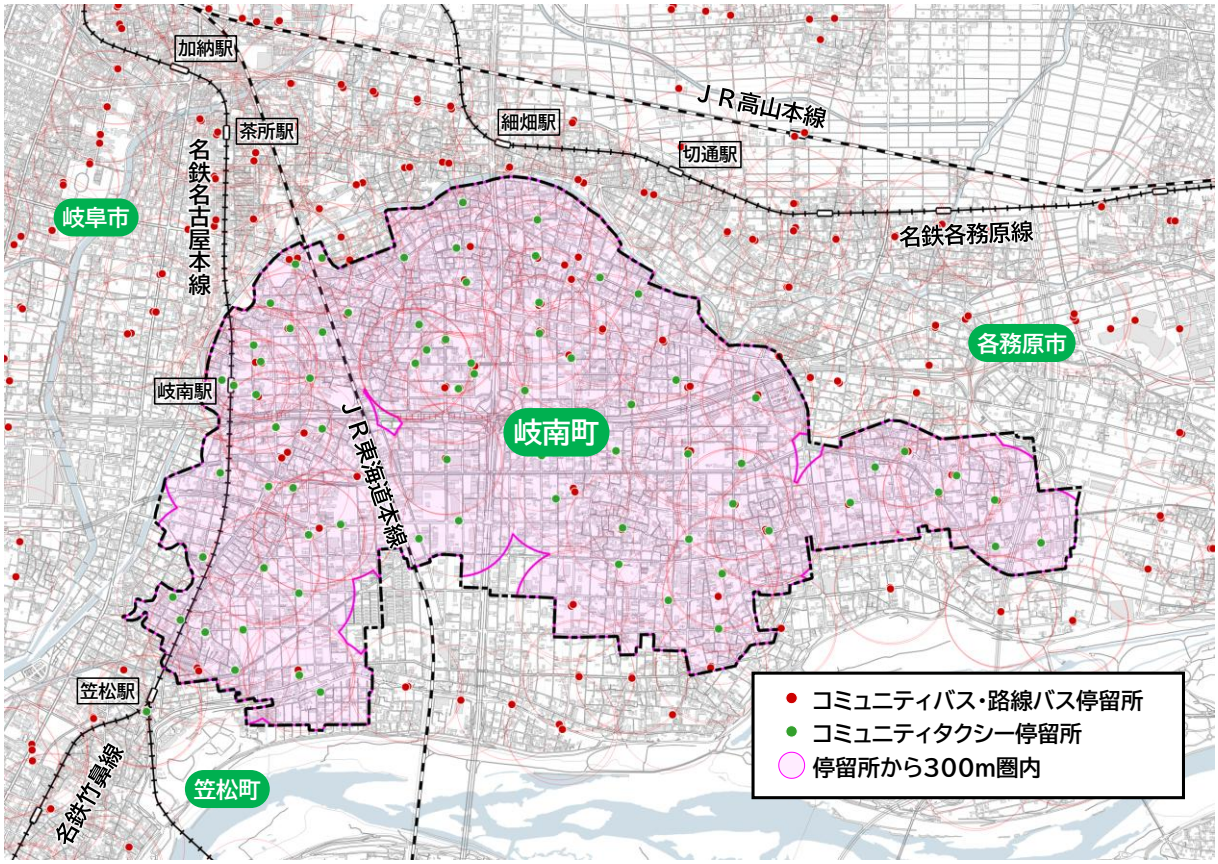
・現行の岐南町コミュニティタクシーは2026年12月末までの運行を予定しており、2027年１月からは「チョイソコぎなん」の愛称で、新たな運行形態による実証運行を開始します。
・「チョイソコぎなん」は、AI（人工知能）を活用した運行システムにより、複数の利用者の予約状況を踏まえて運行時間や経路を決定し、効率的な乗り合わせを行う新たな移動サービスです。
・これまで、事前予約と予約確認の２回の電話が必要でしたが、１回の電話またはインターネットによる予約で利用できるようになります。また、１時間単位で定められた運行から、予約状況に応じて運行する方式に変更することで、より便利に利用できるようになります。

（３）公共交通の人口カバー状況

・本町の公共交通の人口カバー率（停留所から300ｍ以内に居住する人口が全人口に占める割合）は98.5%となっています。

・町全域に岐南町コミュニティタクシーの停留所が細かく設置されており、ほとんどの地域でカバーできていますが、一部行政界付近等でカバーできていない地域があります。

【公共交通の人口カバー状況】

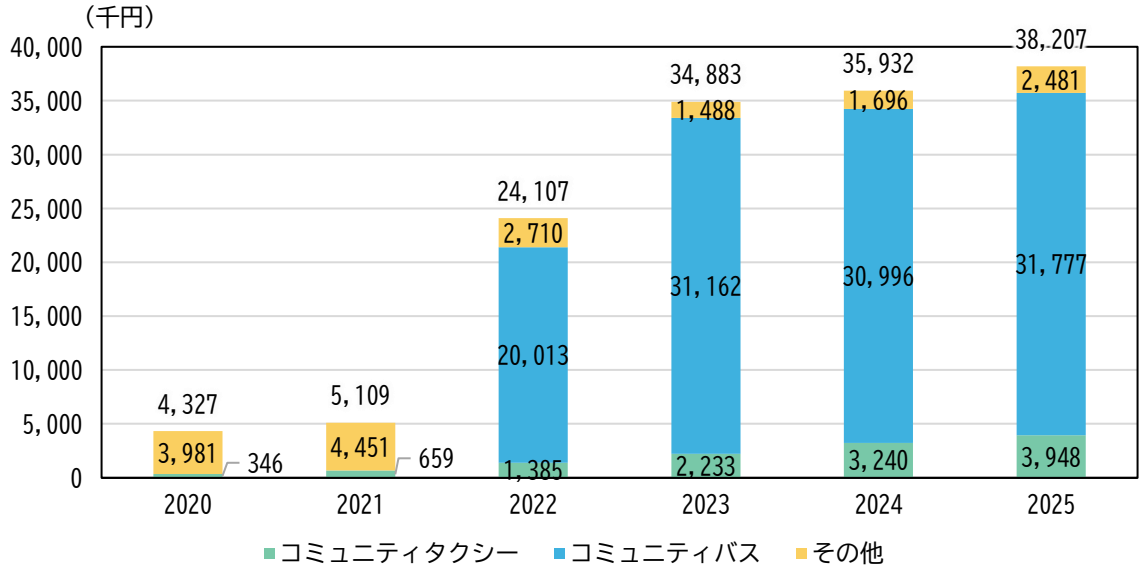


※人口カバー率の算出には、総務省「国勢調査」（2020年）のメッシュ人口を使用

（４）公共交通に対する財政負担額

・公共交通に関する財政負担額は、2022年9月からコミュニティバスの運行を開始した関係で、2022年、2023年に大きく増加しています。その後も微増しており、2025年には約3,821万円となっています。

【公共交通に関する財政負担額】



※年度は会計年度（４月～３月）で集計

※財政負担額：運行経費から運賃収入、国・県の補助金及び停留所設置負担金を差し引いた額

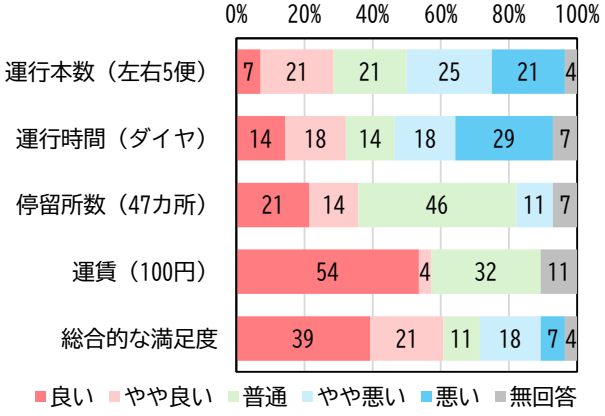
（５）住民意識・利用実態

①利用者の満足度（利用者アンケート，2026年度実施）

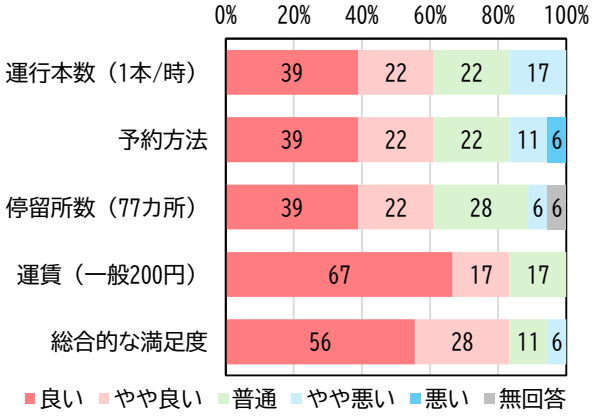
・コミュニティバスは、運行本数や運行時間、停留所数に対する満足度が比較的低くなっており、総合的な満足度（良い＋やや良い）は61％となっています。

・コミュニティタクシーは、いずれの満足度（良い＋やや良い）も60％を超えており、特に運賃や総合的な満足度は83％と高くなっています。

【コミュニティバス】



【コミュニティタクシー】



②高齢者の利用状況（高齢者アンケート，2024年度実施）

・買い物や通院の行き先は、岐南町が最も多くなっていますが、岐阜市、各務原市、笠松町の近隣の市町でほとんどを占めています。

・買い物や通院の移動手段は、年齢が高くなるにつれて「自分で運転する」割合が減り、「自分で運転しない」割合が増えています。

・公共交通を移動手段として利用する割合が低く、徒歩・自転車以外は、家族や知人に送迎を頼んでいると考えられます。

③公共交通に対する考え（多世代住民参加型公共交通のあり方ワークショップ，2025年度実施）

◆コミュニティバスの利用目的

・10代～50代の現役世代の通勤通学に対する割合が最も高く、優先度も高くなっています。

◆コミュニティタクシーの利用目的

・70代～80代の高齢者の買い物や通院に対する割合が最も高く、優先度も高くなっています。

・子育て世代にも一定のニーズがあります。

◆利用目的に合わせた公共交通手段

・通院について70代まではコミュニティバスのニーズが高いのに対し、80代以上ではコミュニティタクシーのニーズが高まる傾向があり、自力歩行の難しさが影響している可能性があります。

◆公共交通の予算配分バランス

・コミュニティバス　60％、コミュニティタクシー　40％

第４章　前計画の評価・検証

第１節　前計画の概要

本町では、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、2022年６月に岐南町地域公共交通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	岐南町全域
計画の期間	2022年度から2026年度の５年間
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
計画の目標	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 目標②　公共交通の利用拡大 目標③　持続可能な公共交通体系の実現

第２節　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。

Ⅰ．公共交通ネットワークの再編

事業名		実施状況	
Ⅰ-1	コミュニティバスの運行	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・通学手段として利用できるよう、2022年９月に運行を開始しました。それ以降は利用状況・ニーズを踏まえ、ダイヤ等の見直しを行いました。 【具体的な実施状況】 2022年　岐南町コミュニティバスの運行開始[9/1] 2024年　ダイヤ改正、ICカード利用者に対する運賃割引の導入、小学生の運賃無料化[10/1]	実施
Ⅰ-2	コミュニティタクシーのサービス拡充	2022年９月に笠松町の松波総合病院やスーパー等の停留所を増やし、利便性の向上を図りました。2027年１月からAIオンデマンド交通へ転換することで、予約方法の見直しを行います。 【具体的な実施状況】 2022年　岐南町コミュニティタクシー（デマンド型乗合タクシー）停留所の拡充[9/1]	実施
Ⅰ-3	交通結節点の整備・改善	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した。	実施
Ⅰ-4	商業施設・医療機関との連携による待合環境の改善	岐阜バス、コミュニティバス、コミュニティタクシーが乗り入れる岐南町三宅バス停留所において、待合環境を整備しました。	実施

Ⅱ．公共交通に関する情報の提供

事業名		実施状況	
Ⅱ-1	公共交通マップの発行	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・配布し、町ホームページなどにも掲載しました。 【具体的な実施状況】 2022年　岐南町公共交通マップ発行[7/13] 2023年　岐南町公共交通マップ更新・増刷[10/1] 岐南町公共交通マップ更新・増刷[3/29]	実施
Ⅱ-2	経路検索サイトへの対応	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するとともに、経路検索サイトでコミュニティバスの路線も検索できるように事業者に情報を提供しました。	実施
Ⅱ-3	バスロケーションシステムの継続	岐阜バス運行路線に加え、コミュニティバスについてもバスロケーションシステムを導入しました。	実施

Ⅲ．利用しやすい運賃体系の構築

事業名		実施状況	
Ⅲ-1	高齢者等運転免許証自主返納支援事業の継続・拡充	コミュニティタクシーの利用助成を継続するとともに、自主返納者の方はコミュニティバスを無料で利用できるようにしました。 【具体的な実施状況】 2022年　運転免許自主返納者、75歳以上の方はコミュニティバスの運賃を無料とした[4/1] 2025年　後期高齢者医療被保険者証に代わるコミュニティバス高齢者無料パスの発行開始[6/1]	実施
Ⅲ-2	コミュニティバス定期券の導入	通勤・通学者向けの定期券、高齢者向けの割引定期券について、検討の結果導入しませんでした。	未実施

Ⅳ．公共交通への愛着の醸成・地域との連携

事業名		実施状況	
Ⅳ-1	おためし乗車会の開催	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、運行開始周年や町のイベントに合わせて運賃無料デーや臨時運行を実施しました。 【具体的な実施状況】 2022年　コミバス運賃無料デーの実施（運行開始記念）[9/1～10] 2023年　コミバス運賃無料デーの実施（運行1周年記念）[9/1～8] 臨時運行及び運賃無料デーの実施（ぎなんフェスタ）[10/15] 2024年　コミバス運賃無料デーの実施（運行2周年記念）[9/2～7] 臨時運行及び運賃無料デーの実施（ぎなんフェスタ）[10/20] 臨時運行及び運賃無料デーの実施（羽島郡介護の日フェア）[11/17] 2025年　コミバス運賃無料デーの実施（運行3周年記念）[9/1～6] 臨時運行及び運賃無料デーの実施（ぎなんフェスタ）[10/19] 2026年　コミバス運賃無料デーの実施（運行4周年記念）[9/1～7] 臨時運行及び運賃無料デーの実施（ぎなんフェスタ）[10/18]	実施

事業名	実施状況	
Ⅳ-２　利用者アンケートの実施	コミュニティバス、コミュニティタクシーの利用者や地域住民等を対象としたアンケート調査やワークショップなどを定期的に実施し、利用者や住民ニーズの把握に努めました。 【具体的な実施状況】 2023年　コミュニティバス高齢者向けアンケート[7/10～8/1] コミュニティバス利用者アンケート[7/13～9/21] コミュニティタクシー自治会向けアンケート[8/3～31] コミュニティタクシー利用者アンケート[11/27～12/8] 2024年　公共交通に関するアンケート[12/4～12/23] 2025年　多世代住民参加型公共交通のあり方ワークショップの開催[8/23，24，30] 2026年　コミュニティバス利用者アンケート[8/31～9/12] コミュニティタクシー利用者アンケート[8/31～9/11]	実施

■その他の取り組み

事業で定めた取り組み以外に、「Ⅳ．公共交通への愛着の醸成・地域との連携」に関連する取り組みを実施しました。

【具体的な実施状況】
2022年　高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催[1/17]
2024年　コミバスこども美術館の実施[3/1～3/30]
小学校におけるバスの乗り方教室の開催（北小学校）[11/19]
2025年　コミバスこども美術館の実施[2/1～2/28]
小学校におけるバスの乗り方教室の開催（西小学校）[11/21]
小学校におけるバスの乗り方教室の開催（北小学校）[12/3]

※コミバスこども美術館とは
・園児が描いた絵画作品を、コミュニティバスの車内広告スペースの一部を使用し１か月間展示。
・「コミバスこども美術館無料招待券（運賃補助券）」を、作品を制作した園児１人につき１枚配布。
・運賃補助券は、園児の同居家族であれば制限なく（何人でも・何回でも）利用可。

第３節　計画の目標の達成状況

前計画の目標の達成状況は以下のとおりです。

・コミュニティバスは、利用者数は増加傾向にあるものの、運行本数が少ない、目的地までの時間がかかる等の利便性の課題もあり、年間利用者数、年間利用回数ともに目標値には達しませんでした。
・コミュニティタクシーは、隣接する町の地域医療支援病院にも区域を広げたことにより利用が増加し、年間利用者数、年間利用回数ともに目標を達成しました。
・公共交通の利用者満足度は、コミュニティバスは停留所数や運賃に関する満足度が低下したことが影響しているからか、基準値を下回る満足度となり目標を達成できませんでした。コミュニティタクシーは、運行本数や予約方法、停留所数、運賃などすべての項目に対する満足度が向上しており、全体的な満足度も基準値から10％以上増加し目標を達成しました。
・運行経費は、人件費や物価高騰の影響で大きく上昇したことから、目標を達成できませんでした。

評価指標	基準値	目標値	実績値	達成状況
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	19,413人/年	×
コミュニティバス	—	29,200人/年	15,462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）	3,951人/年 （2026年度）	○
【評価指標１-２】 公共交通の利用者満足度				
コミュニティバス コミュニティタクシー	64.6% 71.4% （2023年度）	基準値から 10%以上増加 （2025年度）	60.7% 83.3% （2026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	0.58回/年	×
コミュニティタクシー	0.03回/年 （2021年度）	0.065回/年以上 （2025年度）	0.15回/年 （2026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	1,785円/人	×
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）	1,177円/人 （2026年度）	×

※評価指標１-１は、バス事業年度（10月～９月）で算出。
※評価指標２は、年間利用者数（評価指標１-１の値）÷10月１日時点の人口（住民課）で算出。
※評価指標３は、バス事業年度（10月～９月）で算出。

第５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

●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が増加していく中で、送迎に頼らなくても、買い物や通院等の日常生活で移動ができる公共交通の確保が必要です。

●住民ワークショップでは、コミュニティタクシーについて、70代～80代の高齢者の買い物や通院に対する利用ニーズが最も高く、子育て世代にも一定のニーズがあることが把握されています。また、通院については、70代まではコミュニティバスのニーズが高い一方、80代以上ではコミュニティタクシーのニーズが高まる傾向がみられ、高齢化に伴う自力歩行の難しさなど、身体状況の変化に応じた移動手段の確保が必要です。

●日中は、通院や買い物の移動手段として、コミュニティバスとコミュニティタクシーを運行していますが、サービスが重複した非効率な運行となっているため、全体的なネットワークの見直しが必要です。

●利用者アンケートによると、コミュニティタクシーは、予約方法や運行本数に関する満足度がやや低くなっています。コミュニティタクシーは、予約や確認のため２回電話が必要であることや運行本数が限定される等、利便性に課題があるため、利用しやすい運行形態への見直しが必要です。

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

●町外への通勤・通学が多いことから、通勤・通学時間帯に、幹線路線である鉄道駅や路線バス停留所を交通結節点として、そこへアクセスする移動手段の確保が必要です。

●住民ワークショップでは、コミュニティバスについて、10代～50代の通勤・通学に対する利用ニーズが最も高く、優先度も高くなっています。このことから、コミュニティバスについては、通勤・通学をはじめとした移動ニーズを踏まえた改善が必要です。

●現在のコミュニティバスは、速達性・運行頻度が低く、通勤・通学目的で利用する場合の利便性が低いため、通勤・通学に利用しやすいルート・ダイヤの見直しが必要です。

→コミュニティバスとコミュニティタクシーについて、利用者の年代や利用目的等を踏まえてそれぞれの役割を整理し、適切に組み合わせて運行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をより利用しやすい運行形態へ見直し、効率的で利便性の高い町内公共交通ネットワークを構築する必要があります。
→町外への通勤・通学ニーズに対応するため、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確保し、町域を超える広域的な移動需要に対応した通勤・通学に利用しやすい広域公共交通ネットワークを構築する必要があります。

（２）公共交通を利用しやすい環境の整備

●高齢化の進展に伴い、公共交通を必要とする方が増加することが見込まれる中、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備することが求められています。

●公共交通を利用する際には、運行情報や経路等の必要な情報を容易に取得できる環境や、待合環境、運賃の支払い方法等についても、利用者の視点に立った改善が必要です。

→公共交通を利用する際の情報取得、運賃の支払い等の負担や不便を軽減し、誰もが安心・快適に利用できる環境を整備することで、公共交通の利便性を高める必要があります。

（３）持続可能な公共交通体系の構築

●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るため、新たな利用者の確保や利用促進の取り組みが必要です。

●近年は、人件費や燃料費の高騰による運行経費の増加、運転士不足等、公共交通を取り巻く環境が一層厳しくなっています。一方、高齢化の進展に伴い、公共交通を必要とする層の人口の増加が予想されていることから、将来にわたり移動手段として公共交通を確保していくことが求められています。

●こうした状況を踏まえ、将来にわたり公共交通を維持していくためには、地域の実情や利用者のニーズを踏まえながら、住民・交通事業者・行政が連携して公共交通を支えていくことが必要です。

→公共交通を将来にわたって確保・維持していくため、利用者の確保・利用促進、担い手の確保、安定的な財源の確保を図るとともに、利用者のニーズを踏まえた改善を継続し、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６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。

基本方針	目標	実施事業	
住み続けられるまちを目指して　地域で育てる公共交通	【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	事業 Ⅰ-１	通勤･通学に特化した路線の確保
		事業 Ⅰ-２	コミュニティタクシーの見直し （AI オンデマンド交通への転換）
		事業 Ⅰ-３	交通結節点の整備・改善
	【目標２】 利用しやすい公共交通サービスの実現	事業 Ⅱ-１	公共交通マップの発行
		事業 Ⅱ-２	経路検索サイトへの対応
		事業 Ⅱ-３	バスロケーションシステムの継続
		事業 Ⅱ-４	キャッシュレス化の推進
		事業 Ⅱ-５	運転免許証自主返納者への公共交通利用支援の継続
	【目標３】 持続可能な公共交通体系の実現	事業 Ⅲ-１	コミュニティタクシーおためし乗車券の配布
		事業 Ⅲ-２	バスの乗り方教室の開催
		事業 Ⅲ-３	利用者アンケートの実施
		事業 Ⅲ-４	運転士確保に向けた支援
		事業 Ⅲ-５	自主財源の確保

第２節　事業内容

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

事業Ⅰ-１　通勤･通学に特化した路線の確保

事業概要	●町外への通勤・通学需要に対応するため、既存のコミュニティバスに代わる定期便の運行を検討します。 ●検討にあたっては、鉄道駅や路線バス停留所などの交通結節点との接続を考慮するとともに、既存のコミュニティバスの利用状況や住民ニーズを踏まえ、運行ルートやダイヤなどを検討します。
事業期間	2027年度　　：準備、運行開始 2028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見直し（AIオンデマンド交通への転換）

事業概要	●買い物や通院等の日常的な移動を支える交通手段として、コミュニティタクシーをAIオンデマンド交通（チョイソコぎなん）へ転換します。2027年１月から実証運行を開始します。 ●現在のコミュニティタクシーは、事前予約と予約確認のために２回の電話が必要であるほか、１時間ごとに設定された便のうち、予約のあった便のみ運行する方式となっており、利用者のニーズに柔軟に対応することが難しい状況です。 ●従来の決められた時間に運行する方式（固定ダイヤ式）から、運行時間帯内で利用者の予約に応じて運行する方式（非固定ダイヤ式）へ見直すとともに、電話予約に加えてオンライン予約に対応し、利用者の利便性向上を図ります。
事業期間	2027年度　　：AIオンデマンド交通の運行開始 2028年度以降：停留所の増設など適宜見直し
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	●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定期便、コミュニティタクシーの停留所を引き続き設置し、鉄道やバスとの接続を確保します。 ●主要な交通結節点である名鉄岐南駅等について、利用しやすい乗り継ぎ環境の維持・管理に努めます。
事業期間	2027年度：定期便の運行・AIオンデマンド交通への転換に合わせて交通結節点に停留所設置
事業主体	岐南町、交通事業者

目標２　利用しやすい公共交通サービスの実現

事業Ⅱ-１　公共交通マップの発行

事業概要	●鉄道、民間路線バス、定期便、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	2027年度　　：路線再編に合わせて発行・配布 2028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	●各種経路検索サイトで岐阜バス運行路線が引き続き検索できるようにします。
事業期間	2027年度～2031年度：継続して実施
事業主体	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	●岐阜バス運行路線について、バスロケーションシステムを継続して運用し、利用者に対してバスの接近情報や発車時刻、遅延状況などのリアルタイムの運行情報を提供します。
事業期間	2027年度～2031年度：継続して実施
事業主体	交通事業者

事業Ⅱ-４　キャッシュレス化の推進

事業概要	●これまで現金決済のみであったコミュニティタクシーについて、AIオンデマンド交通への転換に合わせ、スマートフォン決済等のキャッシュレス決済に対応し、利用者の利便性向上を図ります。 ●岐阜バス運行路線ついては、引き続き現金、回数券及び交通系ICカードが利用できるように対応します。
事業期間	2027年度　　：AIオンデマンド交通への転換に合わせて実施 2028年度以降：ニーズを踏まえて随時対応
事業主体	岐南町、交通事業者

事業Ⅱ-５　運転免許証自主返納者への公共交通利用支援の継続

事業概要	●高齢者による交通事故の防止と自主返納後の移動手段の確保を目的として、2019年4月より運転免許証を自主返納された方を対象に、コミュニティタクシーの利用助成を実施しています。 ●運転免許証を自主返納された方の移動手段を確保し、公共交通を利用しやすい環境を整備するため、引き続き本事業を継続します。
事業期間	2027年度～2031年度：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

目標３　持続可能な公共交通体系の実現

事業Ⅲ-１　コミュニティタクシーおためし乗車券の配布

事業概要	●コミュニティタクシーのおためし乗車券を配布し、これまで利用したことのない方が実際に乗車する機会を創出することで、コミュニティタクシーの利用促進を図ります。
事業期間	2027年度～2031年度：随時企画・実施
事業主体	岐南町、交通事業者

事業Ⅲ-２　バスの乗り方教室の開催

事業概要	●小学生や高齢者等を対象としたバスの乗り方や利用方法を学ぶ機会を提供し、バスを利用する際の不安や疑問を解消することで、バスを利用しやすい環境を整えます。
事業期間	2027年度～2031年度：随時企画・実施
事業主体	岐南町、交通事業者

事業Ⅲ-３　利用者アンケートの実施

事業概要	●定期便、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	2027年度～2031年度：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

事業Ⅲ-４　運転士確保に向けた支援

事業概要	●公共交通の運行を将来にわたって維持し続けるため、各交通事業者と連携し、運転士確保の啓発などの支援に取り組みます。
事業期間	2027年度～2031年度：随時実施
事業主体	岐南町、交通事業者

事業Ⅲ-５　自主財源の確保

事業概要	●地域公共交通の持続的な運行のため、協賛金等を募集し、自主財源の確保に努めます。
事業期間	2027年度以降：随時実施
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。

	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度
Ⅰ-1 通勤･通学に特化した路線の確保	準備・運行開始・適宜見直し				
Ⅰ-2 コミュニティタクシーの見直し（AIオンデマンド交通への転換）	運行開始・適宜見直し				
Ⅰ-3 交通結節点の整備・改善	交通結節点に停留所設置				
Ⅱ-1 公共交通マップの発行	準備・路線再編に合わせて発行				
Ⅱ-2 経路検索サイトへの対応			継続して実施		
Ⅱ-3 バスロケーションシステムの継続			継続して実施		
Ⅱ-4 キャッシュレス化の推進	AIオンデマンド交通への転換に合わせて実施				
Ⅱ-5 運転免許証自主返納者への公共交通利用支援の継続			継続して実施		
Ⅲ-1 コミュニティタクシーおためし乗車券の配布		随時企画・実施			
Ⅲ-2 バスの乗り方教室の開催		随時企画・実施			
Ⅲ-3 利用者アンケートの実施			定期的に実施		
Ⅲ-4 運転士確保に向けた支援			随時実施		
Ⅲ-5 自主財源の確保			随時実施		

第７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設定します。評価指標のうち、Ⅰ-１　年間利用者数、Ⅱ-２　人口１人あたりの年間利用回数、Ⅲ-１　利用者１人あたりの運行経費、Ⅲ-２　利用者１人あたりの運行経費、Ⅲ-３　バスの乗り方教室実施回数については毎年確認し、その他の指標については計画の見直しの時期に確認します。

・また、評価指標を補完し、毎年の状況を把握するため、目標値を設定しないモニタリング指標を設定します。モニタリング指標は毎年（または半年）ごとに確認します。

【評価指標一覧】

目標	評価指標		現況値 （基準年度）	目標値 （目標年度）
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	Ⅰ-１ 年間利用者数	定期便※1	15,462 人/年 （2026 年度）	－ 人/年※2 （2031 年度）
		コミュニティタクシー	3,951 人/年 （2026 年度）	6,939 人/年 （2031 年度）
	Ⅰ-２ 公共交通人口カバー率		98.5% （2026 年度）	100% （2031 年度）
	Ⅰ-３ 高齢者の公共交通分担率	買い物	4.3% （2024 年度）	10.0% （2031 年度）
		通院	5.7% （2024 年度）	10.0% （2031 年度）
目標２ 利用しやすい公共交通サービスの実現	Ⅱ-１ 利用者満足度	定期便※1	60.7% （2026 年度）	70.7% （2031 年度）
		コミュニティタクシー	83.3% （2026 年度）	93.3% （2031 年度）
	Ⅱ-２ 人口１人あたりの年間利用回数	定期便※1	0.58 回/年 （2026 年度）	－ 回/年※2 （2031 年度）
		コミュニティタクシー	0.15 回/年 （2026 年度）	0.26 回/年 （2031 年度）
目標３ 持続可能な公共交通体系の実現	Ⅲ-１ 利用者１人あたりの運行経費	定期便※1	1,785 円/人 （2026 年度）	－ 円/人※2 （2031 年度）
		コミュニティタクシー	1,177 円/人 （2026 年度）	1,950 円/人 （2031 年度）
	Ⅲ-２ 人口１人あたりの運行経費	定期便※1	1,037 円/人 （2026 年度）	－ 円/人※2 （2031 年度）
		コミュニティタクシー	175 円/人 （2026 年度）	507 円/人 （2031 年度）
	Ⅲ-３ バスの乗り方教室実施回数		２回/年 （2025年度）	３回/年 （2031 年度）

※１　定期便の現況値については、既存のコミュニティバスの値を掲載している。
※２　「－」表示となっている定期便の目標値については、路線再編後の便数などを踏まえて設定する。

【モニタリング指標一覧】

モニタリング指標			現況値 （基準年度）
①主要な交通結節点における公共交通利用状況	岐南駅	名鉄　名古屋本線※1	2,323 人/日 （2025 年度）
		岐阜バス　松籟加納線※2 （名鉄岐南駅東）	3.6 人/日 （2025 年度）
		定期便※3	5.1 人/日 （2025 年度）
		コミュニティタクシー※5	0.5 人/日 （2025 年度）
	笠松駅	名鉄　名古屋本線※1	8,983 人/日 （2025 年度）
		定期便※3	26.0 人/日 （2025 年度）
		コミュニティタクシー※5	1.2 人/日 （2025 年度）
	岐南町役場	岐阜バス　松籟加納線※2	2.3 人/日 （2025 年度）
		定期便※3, 4	4.8 人/日 （2025 年度）
		コミュニティタクシー※5	0.8 人/日 （2025 年度）
	岐南町三宅	岐阜バス　岐南町線※2	62.6 人/日 （2025 年度）
		定期便※3	1.2 人/日 （2025 年度）
		コミュニティタクシー※5	0.6 人/日 （2025 年度）
②コミュニティタクシーの停留所の数			77 箇所 （2026 年度）
③コミュニティタクシーの会員数			※2027 年 1 月から会員登録制度開始のため現況値なし
④運賃収入以外の自主財源額※6			330,000 円 （2025 年度）
⑤一般財源における公共交通予算割合※6, 7			0.37% （2025 年度）

※1　名鉄は会計年度（４月～３月）の１日あたり乗降者数。
※2　岐阜バスはバス事業年度（10月～９月）の１日あたり降車人数。
※3　定期便は既存のコミュニティバスの値を掲載しており、会計年度（４月～３月）の１日あたり乗降者数（年間乗降者数を年間運行日数で割った数値）で、右回り、左回りの合計値。
※4　定期便の岐南町役場は、既存コミュニティバスの始発と終点の乗降を合計した数値。
※5　コミュニティタクシーは会計年度（４月～３月）の１日あたり乗降者数（年間乗降者数を年間運行日数で割った数値）。
※6　④⑤は会計年度（４月～３月）。
※7　⑤の計算式：公共交通に関する町の実質負担額（38,206,573円）÷一般会計決算額（10,229,170,000円）

（２）評価指標の算出方法

【評価指標Ⅰ-１】年間利用者数

■算出方法
『年間利用者数』
＝定期便及びコミュニティタクシーの年間利用者数
■使用データ
〇定期便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
・定期便、コミュニティタクシー
■評価の頻度
・毎年実施

■現況値[2026年度]の算出

定期便	・15,462人(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ※既存のコミュニティバスの値
コミュニティタクシー	・3,951人(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値)

■目標値[2031年度]の設定根拠

定期便	・路線再編後の便数などを踏まえて設定する
コミュニティタクシー	・2026年度は1日あたり約16人の利用だが、AIオンデマンド化に伴う利便性向上により、1日あたり27人を超える水準まで増加することを期待し、6,939人を目標値として設定します。（年間運行日数を257日として算出）

【評価指標Ⅰ-２】公共交通人口カバー率

■算出方法
・GISを活用し、停留所から300m圏内に居住する人口が総人口に占める割合を算定
・停留所位置は評価時点における最新のデータを使用し、人口データは最新の国勢調査に基づく人口メッシュデータを使用
■評価の頻度
・計画見直しの時期（目標年度）に実施

■現況値[2026年度]の算出
・98.5%
■目標値[2031年度]の設定根拠
・コミュニティタクシーの停留所増設などにより公共交通サービスの充実を図り、公共交通のカバー率100％を目標値として設定します。

【評価指標Ⅰ-３】高齢者の公共交通分担率

■算出方法
・65歳以上の高齢者600人（住民基本台帳から無作為抽出、校区ごとに男女各100人）を対象にアンケート調査を実施し、買い物、通院の移動手段それぞれについて『公共交通機関』と回答した人の割合
■評価の頻度
・計画見直しの時期（目標年度）にアンケート調査を実施

■現況値[2024年度]の算出

買い物	4.3%
通院	5.7%

■目標値[2031年度]の設定根拠
・コミュニティタクシーのAIオンデマンドへの転換による利便性向上や、運転免許証自主返納者への公共交通利用支援、バスの乗り方教室の開催などにより高齢者の公共交通の利用促進を行い、各分担率10%を目標値として設定します。

【評価指標Ⅱ-１】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対する総合的な満足度が「良い」または「やや良い」と回答した人の割合
■調査方法
・車内にアンケート票を設置・配布し、車内設置の回収BOX、郵送、オンラインにより回収
・配布・回収期間は2週間
■評価の頻度
・計画見直しの時期（目標年度）にアンケート調査を実施

■現況値[2026年度]の算出

定期便	・満足度（良い＋やや良い）　60.7% ※既存のコミュニティバスの値
コミュニティタクシー	・満足度（良い＋やや良い）　83.3%

■目標値[2031年度]の設定根拠

定期便	・朝夕の通勤・通学時間帯に特化した運行形態への見直しにより満足度が向上することを期待し、現況値よりも10ポイント以上増加した値（70.7%）を目標値として設定します。
コミュニティタクシー	・AIオンデマンド化により満足度が向上することを期待し、現況値よりも10ポイント以上増加した値（93.3%）を目標値として設定します。

【評価指標Ⅱ-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)÷人口(②)
■使用データ
①年間利用者数：定期便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人口：住民基本台帳より評価年の10月1日現在
■対象路線
・定期便、コミュニティタクシー
■評価の頻度
・毎年実施

■現況値[2026年度]の算出

定期便	①年間利用者数 15,462人(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ②住民基本台帳人口 26,618人（2026年10月1日時点） →人口１人あたりの年間利用回数 0.58回/年 ※①は既存のコミュニティバスの値
コミュニティタクシー	①年間利用者数 3,951人(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ②住民基本台帳人口 26,618人（2026年10月1日時点） →人口１人あたりの年間利用回数 0.15回/年

■目標値[2031年度]の設定根拠

定期便	「年間利用者数」は路線再編後の便数などを踏まえて設定する。
コミュニティタクシー	①年間利用者数 指標Ⅰ－１で設定したとおり、2031年度[=2030年10月～2031年9月]に年間6,939人が利用すると想定。 ②人口 岐南町人口ビジョン（令和７年３月）で示された、将来展望推計を採用する。人口ビジョンでは５年毎の人口予測しか行われていないため、2031年の人口については2点間の線形補完を計算して算出し、26,678人となると想定。 ○人口１人あたりの年間利用回数（①÷②） 6,939(①)÷26,678(②)≒0.26[回/年] となることから、0.26回/年以上利用されることを目標とします。

【評価指標Ⅲ-１】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：定期便、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：定期便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
・定期便、コミュニティタクシー
■評価の頻度
・毎年実施

■現況値[2026年度]の算出

定期便	①年間運行経費 27,600,000円(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ②年間利用者数 15,462人(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ○利用者１人あたりの運行経費（①÷②） 27,600,000(①)÷15,462(②)≒1,785[円/人] ※①②は既存のコミュニティバスの値
コミュニティタクシー	①年間運行経費 4,649,550円(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ②年間利用者数 3,951人(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ○利用者１人あたりの運行経費（①÷②） 4,649,550(①)÷3,951(②)≒1,177[円/人]

■目標値[2031年度]の設定根拠

定期便	「年間運行経費」及び「年間利用者数」は路線再編後の便数などを踏まえて設定する。
コミュニティタクシー	①年間運行経費 約1,353万円を想定（車両購入費を除く）。 ②年間利用者数 指標Ⅰ－１で設定したとおり、2031年度[=2030年10月～2031年9月]に年間6,939人が利用すると想定。 ○利用者１人あたりの運行経費（①÷②） 13,530,000(①)÷6,939(②)＝1,950[円/人] を目標値として設定します。

【評価指標Ⅲ-２】人口１人あたりの運行経費

■算出方法
『人口１人あたりの運行経費』＝年間運行経費(①)÷人口(②)
■使用データ
①年間運行経費：定期便、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人口：住民基本台帳より評価年の10月1日現在
■対象路線
・定期便、コミュニティタクシー
■評価の頻度
・毎年実施

■現況値[2026年度]の算出

定期便	①年間運行経費 27,600,000円(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ②人口 26,618人（2026年10月1日時点） ○人口１人あたりの運行経費（①÷②） 27,600,000(①)÷26,618(②)≒1,037[円/人] ※①は既存のコミュニティバスの値
コミュニティタクシー	①年間運行経費 4,649,550円(2026年度[=2025年10月～2026年9月]実績値) ②人口 26,618人（2026年10月1日時点） ○人口１人あたりの運行経費（①÷②） 4,649,550(①)÷26,618(②)≒175[円/人]

■目標値[2031年度]の設定根拠

定期便	「年間運行経費」は路線再編後の便数などを踏まえて設定する。
コミュニティタクシー	①年間運行経費 約1,353万円を想定（車両購入費を除く）。 ②人口 岐南町人口ビジョン（令和７年３月）で示された、将来展望推計を採用する。人口ビジョンでは５年毎の人口予測しか行われていないため、2031年の人口については2点間の線形補完を計算して算出し、26,678人となると想定。 ○人口１人あたりの運行経費（①÷②） 13,530,000(①)÷26,678(②)＝507[円/人] を目標値として設定します。

【評価指標Ⅲ-３】バスの乗り方教室実施回数

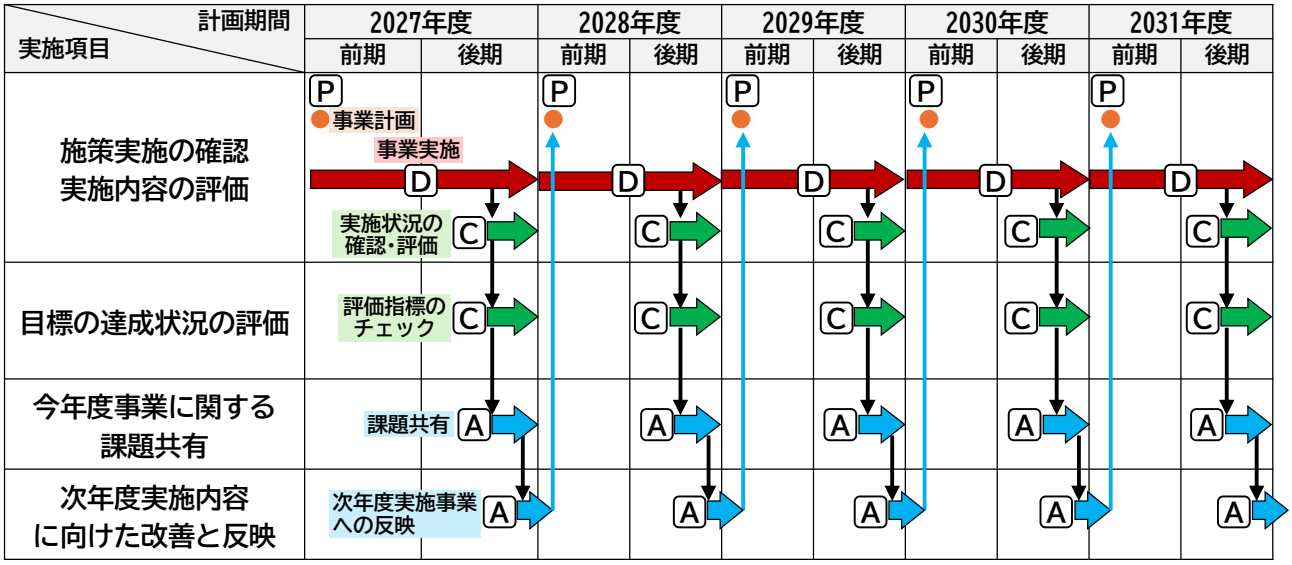
■算出方法
・１年間に実施したバスの乗り方教室実施回数をカウント
■評価の頻度
・毎年実施

■現況値[2025年度]の算出
・２回
■目標値[2031年度]の設定根拠
・現状の実施回数を上回る３回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、ＰＤＣＡ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を行います。

【計画期間中のスケジュール】



【年間スケジュール】

