資料２－１

羽島市地域公共交通計画

（案）

令和６年１２月

羽　島　市

羽島市地域公共交通計画

第１章　趣旨と位置づけ 1
１．　計画策定の趣旨 1
２．　計画の位置づけ 1
３．　計画の区域 2
４．　計画の期間 2

第２章　地域公共交通の現状 3
１．　地域の状況 3
２．　公共交通の整備状況・利用状況 7

第３章　前計画の評価・検証 11
１．　前計画の概要 11
２．　前計画の事業及び実施状況 11
３．　前計画の目標の達成状況 13
４．　前計画における課題の検証 15

第４章　利用実態・ニーズの把握と課題整理 16
１．　利用実態及びニーズの把握 16
２．　地域公共交通に関する課題の整理 22

第５章　計画の基本的な考え方 25
１．　公共交通の果たすべき役割 25
２．　計画の基本方針 26
３．　計画の目標 26
４．　目指す地域公共交通ネットワーク 28

第６章　目標達成のために行う事業 30
１．　事業体系 30
２．　事業内容 31
３．　事業スケジュール 41

第７章　計画の達成状況の評価 42
１．　評価指標の設定 42
２．　毎年のモニタリング評価 42
３．　評価スケジュール 43

用語集 44

第１章　趣旨と位置づけ

１．計画策定の趣旨

本市では、令和２年３月に「羽島市地域公共交通網形成計画」を策定（令和6年1月に「羽島市地域公共交通計画」に改定）し、「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」を基本理念とし、運行サービスの改善、公共交通のＰＲ・利用促進、わかりやすさの向上、協働・連携等に関する取り組みを進めてきました。

しかし、急速な高齢化の進展や運転免許証返納者の増加等により地域公共交通の必要性が高まっている反面、人口減少等により利用者は減少傾向であり、今後さらに加速していくことが懸念されます。また、コロナ禍の影響による生活様式の変化、交通事業者の乗務員不足や輸送力の減少などが社会問題として顕在化・深刻化しています。

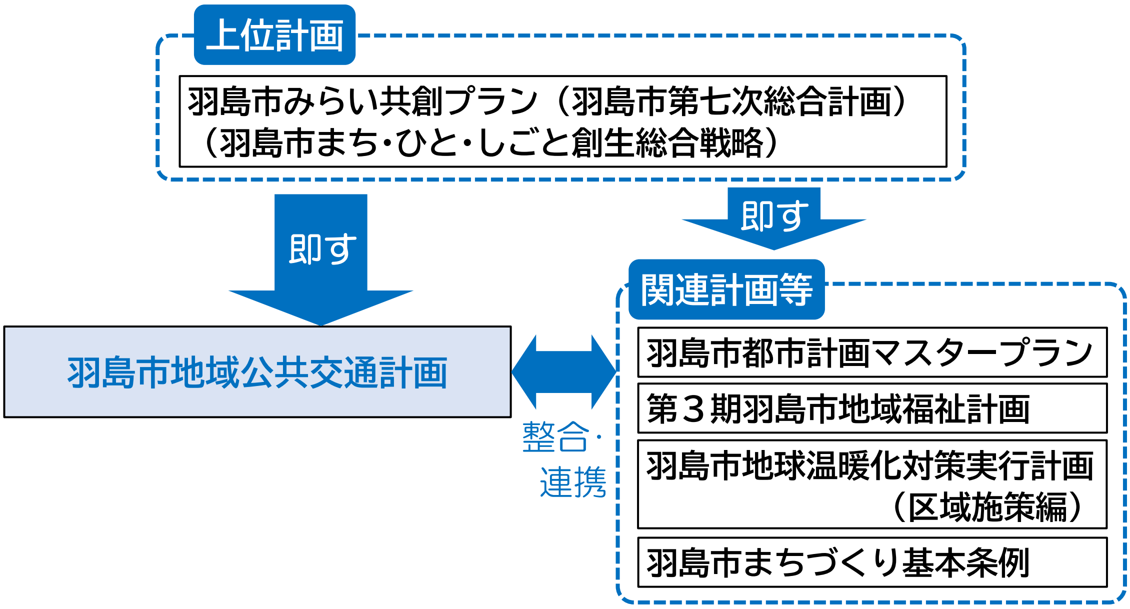
そこで、社会情勢の変化等に伴う課題を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、行政と交通事業者等が連携し地域の輸送資源を総動員することで引き続き利便性の高い地域公共交通を確保・維持していくことを目的として、新たな「羽島市地域公共交通計画」を策定することとしました。

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、羽島市みらい共創プラン（羽島市第七次総合計画）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。

【計画の位置づけ】



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７年度～令和１１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

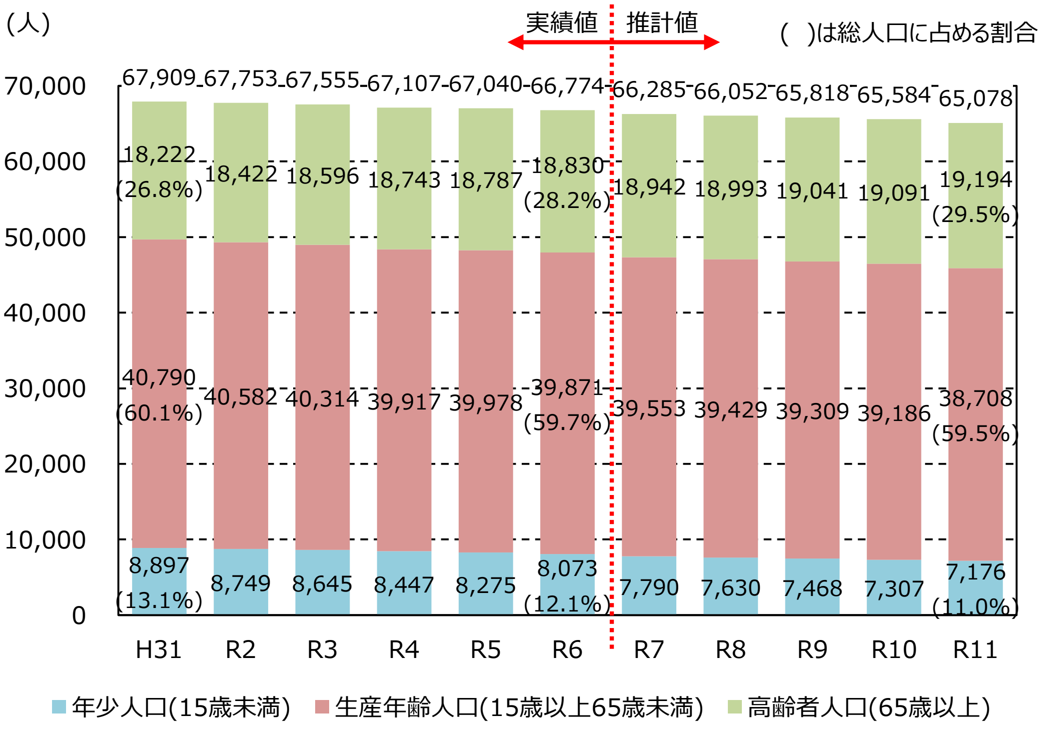
①総人口

- 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。
- 令和6年の総人口は66,774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11年の人口は令和6年と比較し2.5%減少の65,078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年々増加している一方、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11年の高齢者人口の割合は、令和6年の28.2%よりも1.3ポイント高い29.5%となり、今後も高齢化率は上昇すると予測されています。

【人口の推移】



〔出典：羽島市住民基本台帳人口(毎年1月1日時点)・羽島市将来人口推計報告書〕

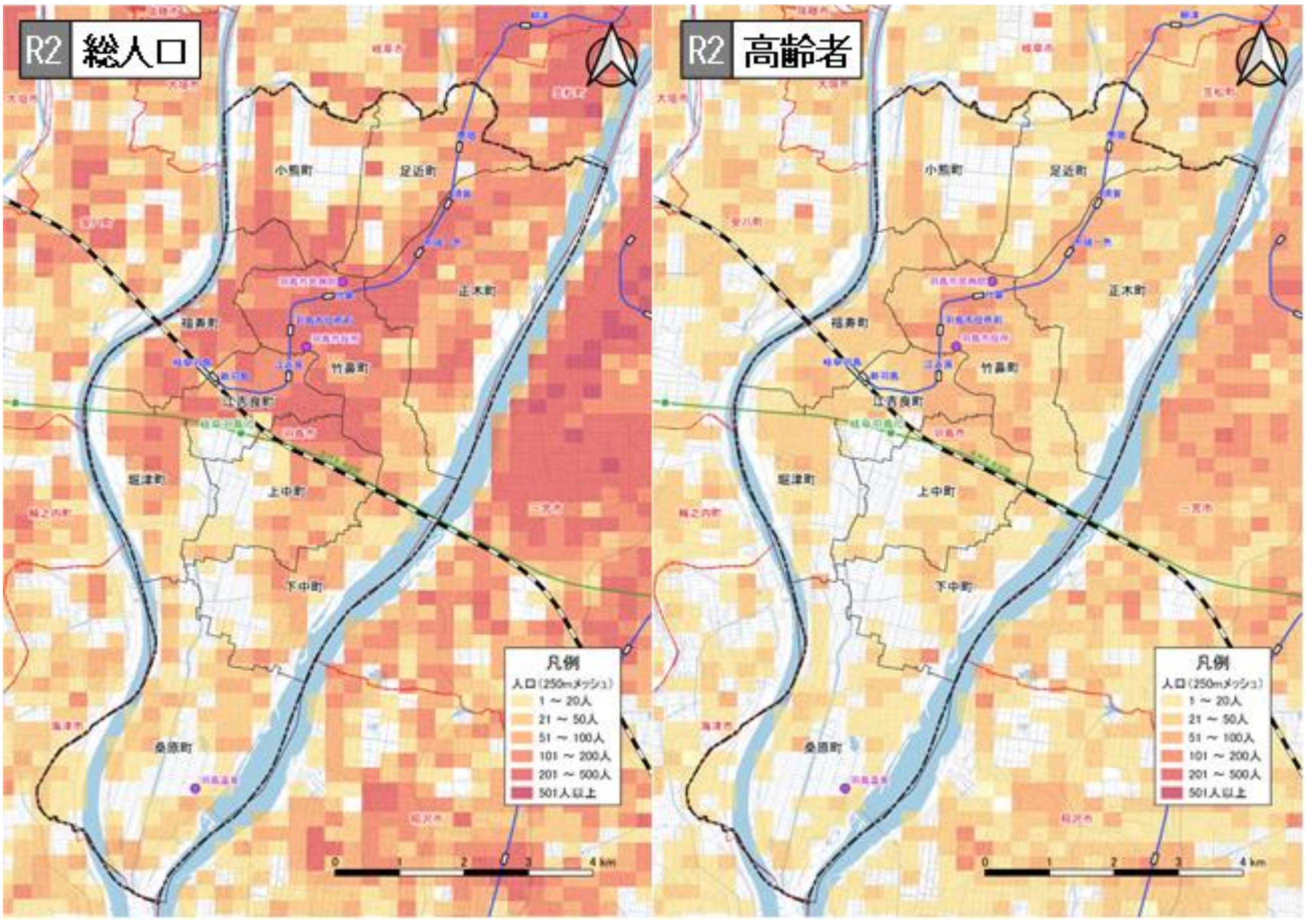
③人口分布

・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、福寿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、南部の下中町では35%、桑原町では41%と高く、高齢化が進行しています。

【人口分布】



〔出典：国勢調査〕

【町別高齢者人口】

（人）

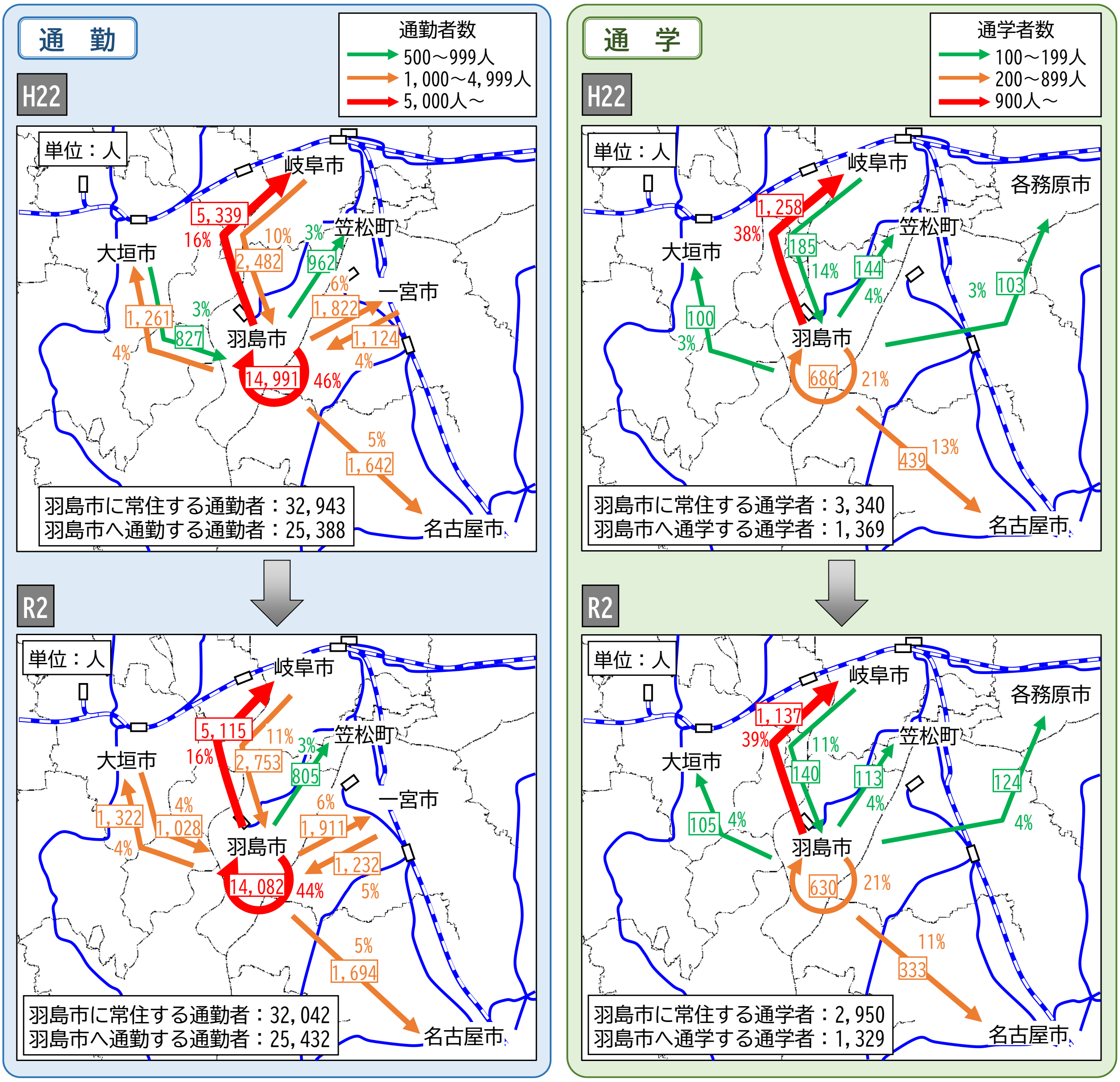
町名	足近町	小熊町	正木町	竹鼻町	福寿町	江吉良町	堀津町	上中町	下中町	桑原町	合計
65～74歳	614	778	1,857	1,760	855	683	410	713	329	490	8,489
75歳以上	773	895	2,481	2,341	855	799	427	842	416	512	10,341
合計	1,387	1,673	4,338	4,101	1,710	1,482	837	1,555	745	1,002	18,830
高齢化率	31%	30%	29%	28%	20%	23%	29%	31%	35%	41%	28%

※令和6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79%は市外に通学しています。
- 市外では岐阜市への通学の割合が39%と高く、各務原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】



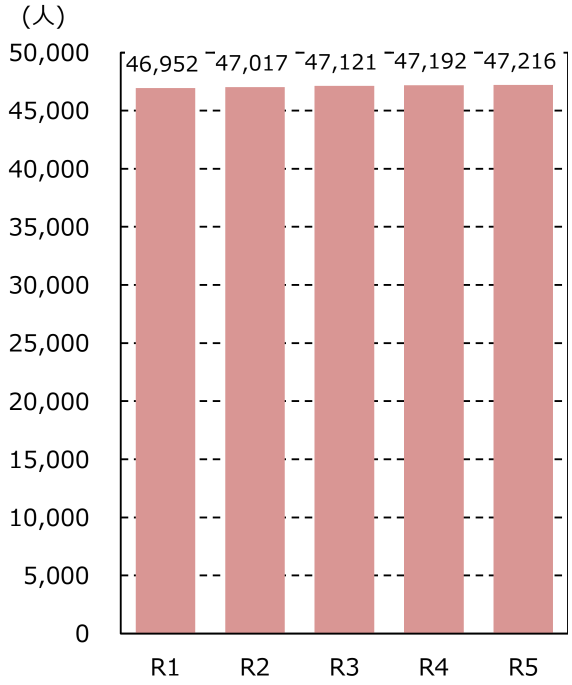
〔出典：国勢調査〕

（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、令和元年以降微増傾向となっています。

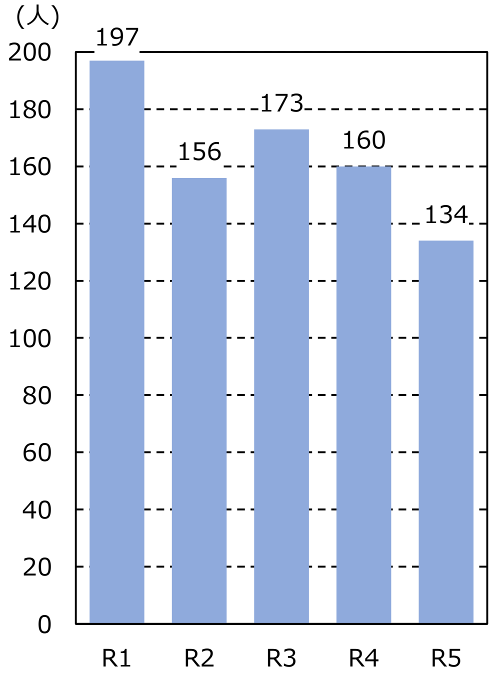
・本市の運転免許証自主返納者数は、年によって変動がありますが、令和3年以降減少傾向にあります。

【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、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、スイトトラベル株式会社の２事業者が市内に営業所を持ち、タクシー事業を行っています。

【羽島市内の公共交通】

路線・系統名	平日		土曜日・日祝日	
	時間帯	便数	時間帯	便数
東海旅客鉄道(株)				
東海道新幹線	6～22時台	33.5往復	6～22時台	33.5往復
名古屋鉄道(株)				
竹鼻線･羽島線	5～24時台	67.0往復	5～24時台	67.0往復
名阪近鉄バス(株)				
羽島線	6～21時台	16.0往復	7～20時台	12.0往復
羽島市コミュニティバス				
南部線	5～23時台	25.0往復	6～22時台	土曜16.0往復 日祝15.0往復
東･はしまわる線	7～16時台	6周	7～16時台	6周(日祝運休)
西･はしまわる線	9～17時台	6周	9～17時台	6周(日祝運休)
中･はしまわる線	7～16時台	6周	7～16時台	6周(日祝運休)
温泉･はしまわる線	9～17時台	6周	9～17時台	6周(日祝運休)
海津市コミュニティバス				
お千代保稲荷線	6～21時台	12.0往復	6～20時台	9.0往復
海津市デマンド交通	8～17時台	デマンド運行	運休	運休
輪之内町自主運行バス				
輪之内羽島線	6～20時台	5.5往復	8～19時台	5.5往復
輪之内町デマンドバス	8～16時台	デマンド運行	運休	運休
実証運行（令和5年10月～）				
デマンド型交通 mobi	7～20時台	デマンド運行	7～20時	デマンド運行

※東海道新幹線の便数は、岐阜羽島駅に停車する列車を計上

【羽島市内公共交通路線図】

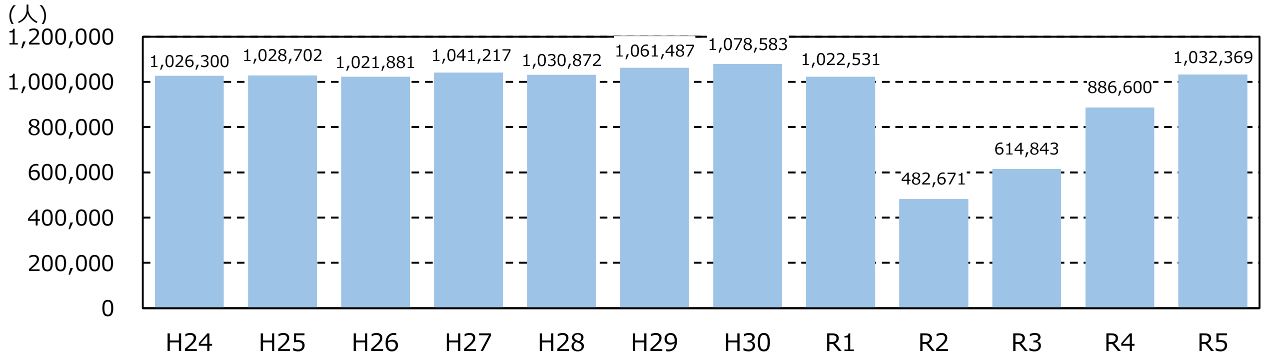
〔出典：羽島市公共交通利用ガイドを一部加工　令和5年3月現在〕

（2）公共交通の利用状況

①東海道新幹線

・東海道新幹線岐阜羽島駅の乗客数は、平成24年度から平成30年度までは微増の傾向にありました。その後、令和元年度からコロナ禍の影響を受け始め、令和2年度には大幅に利用客が減少しましたが、その後は回復傾向にあります。

【東海道新幹線岐阜羽島駅乗客数の推移】



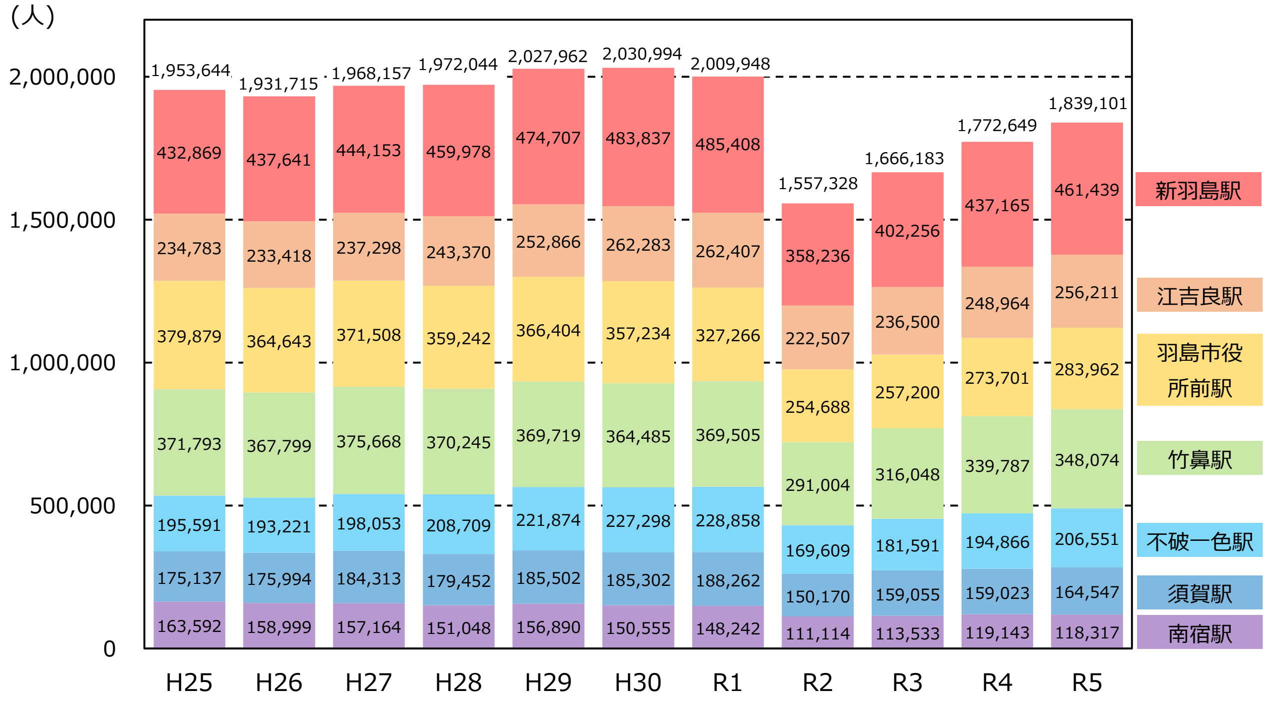
※年度＝4月～3月　　〔出典：羽島市統計書〕

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）は増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響で令和2年度に大幅に減少しています。

・令和元年度を基準に令和5年度と比較すると、竹鼻駅、江吉良駅、新羽島駅の乗車人数はコロナ禍前の90％以上の水準まで回復していますが、南宿駅は80％までの回復にとどまっています。

【名鉄竹鼻線・羽島線の乗車人数の推移】

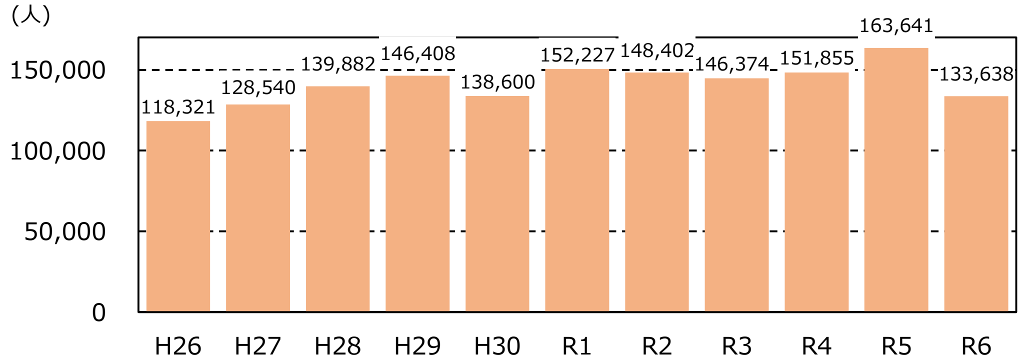


※年度＝4月～3月　　〔出典：羽島市統計書〕

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、令和元年度から令和3年度にかけて減少したものの、再び増加に転じ、令和5年度は過去10年間で最も利用者が多くなっています。

【名阪近鉄バス羽島線の輸送人数の推移】

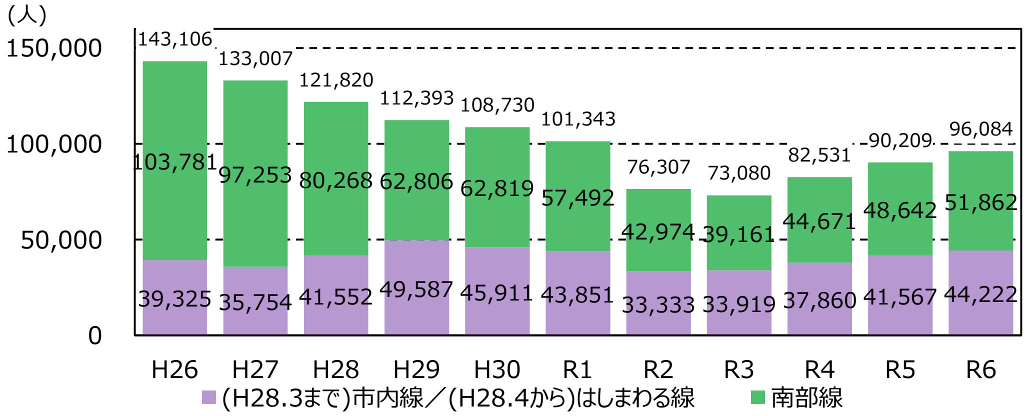


※年度＝10月～9月　　〔出典：名阪近鉄バス資料〕

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26年度から令和元年度までの間に29%減少しています。
- はしまわる線（旧・市内線）の利用者は令和2年度にコロナ禍の影響で大幅に減少していましたが、その後は徐々に回復し、令和6年度の利用者数は、コロナ禍前の令和元年度を超えています。
- 南部線の利用者は減少傾向にあり、平成26年度から令和元年度までの間に45%減少しています。令和2～3年度にコロナ禍の影響で大幅に減少した後、令和4年度からは徐々に回復傾向にあり、令和6年度の利用者数は、コロナ禍前の傾向から推計した年間利用者数と比べると増加しています。

【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、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、令和2年3月に羽島市地域公共交通網形成計画を策定しました。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	令和2年度～令和6年度（5年間）
基本理念	人と暮らしをつなぎ、みんなで支えあう地域公共交通の構築
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．わかりやすく誰もが利用しやすい環境の整備 ４．多様な主体と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。

【施策１　運行サービスの改善に関する取り組み】

事業	実施状況
1-1　乗り継ぎ利用の促進	実施
●コミュニティバスから名阪近鉄バスへの乗継利用者を対象に100円の割引を実施し、支線から幹線への乗り継ぎ利用を促進しました。	
1-2　コミュニティバス路線の見直し	実施に向け調整中
●コミュニティバスのさらなる利便性向上を図ることを目的とした路線の見直しを検討するため、乗降等調査などを継続して実施しました。	

【施策２　公共交通のPR・利用促進に関する取り組み】

事業	実施状況
2-1　出前講座の開催	実施
●保育園や小学生を対象とした出前講座を開催し、公共交通への関心や認知度向上を図りました。	
2-2　乗車体験会等の開催	実施
●コロナ禍の影響で乗車体験会は開催できませんでしたが、コロナワクチン接種での移動時のコミュニティバスの運賃を無料とし、乗車するきっかけを提供しました。	
2-3　公共交通のPRの実施	実施
●市内のイベントでコミュニティバスの車両展示、デマンド型交通「mobi」のPR・利用者登録会、グッズの配布等を実施しました。また、市内の中学校の進路説明会で情報提供を行いました。	

2-4　若年層に対する利用促進・PRの実施	実施
●市内のイベントでコミュニティバスの記念撮影会や鉄道の塗り絵やバスのペーパークラフトの配布等を実施しました。	
2-5　バス車両ラッピングの実施	実施
●市民や利用者に公共交通への愛着をもっていただくため、車両の更新時にコミュニティバス車両にバスラッピングを実施しました。	
2-6　運転免許証自主返納者等への特典付与	実施
●自家用車から公共交通への転換促進を図るため、運転免許証自主返納者等支援事業を継続的に実施し、特典内容の選択肢として「mobi乗車券の交付」を追加しました。	

【施策３　わかりやすさの向上に関する取り組み】

事業	実施状況
3-1　公共交通利用ガイドの発行	実施
●路線やダイヤ変更に応じて随時公共交通利用ガイドを発行・配布したことに加え、外国人の利用者向けに英語表記のガイドを作成しました。	
3-2　地域別マップの作成	実施
●コロナワクチン接種開催時に、各地域から会場である文化センターへのコミュニティバスでのアクセス方法を整理した案内チラシを作成しました。	
3-3　JR岐阜羽島駅前広場の改善	一部実施
●JR岐阜羽島駅構内の案内図に「のりば番号」を表示し、わかりやすさ向上を図りました。東側のりばのはしまわる線から西側のりばの名阪近鉄バスへののりかえは少なく、のりばが離れていても利便性への影響は少ないことから、バス停のレイアウト変更は当面の間実施しないこととしました。	
3-4　わかりやすい経路・行先表示の実施	実施
●コミュニティバスがGoogleマップの経路検索に対応したことで、市内を運行するすべての鉄道・バス路線の検索が可能となりました。	
3-5　ICTを活用した情報発信	実施
●GTFS-JPを活用したバスロケーションシステムやデジタルサイネージの導入により、公共交通等に関する情報提供機会の拡大を図りました。	

【施策４　協働・連携に関する取り組み】

事業	実施状況
4-1　地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築	実施
●先進技術を有する民間事業者による提案と、当該事業者と地域の運行事業者との協働事業の実施により、デマンド型交通の実証実験が開始されました。	
4-2　多様な主体との連携による利用促進策の実施	実施
●コミュニティバス車内にデジタルサイネージを設置し、行政情報・有料広告等を放映したことで、地元企業からの広告収入の増加が図れ、紙媒体からデジタルに転換したことによる環境負荷低減につながりました。	
4-3　運転手確保対策の実施	実施
●フリーペーパー「はしまる」にデマンド型交通mobiの特集記事を掲載する際、運転手募集の内容を掲載する等、運転手の新規確保に向けた取り組みを行い、mobiの運行開始時に2名の運転手が採用できました。	

３．前計画の目標の達成状況

評価指標	基準値（R1）	目標値（R6）	実績値（R6）
目標①　みんなの暮らしを便利にする公共交通の実現			
利用者数 名鉄竹鼻線・羽島線 名阪近鉄バス羽島線 羽島市コミュニティバス	 *203万0,994人/年 15万2,227人/年 10万1,343人/年	 204万0,000人/年 15万3,000人/年 10万2,000人/年	 **183万9,101人/年 13万3,638人/年 9万6,084人/年
商業施設・市民病院の乗降者数	64人/日	65人/日	73 人/日
目標②　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			
中心市街地のコミュニティバス乗降者数	388人/日	390人/日	328人/日
通勤・通学以外の外出頻度	81%	85%	85%
主要交通結節点での乗り継ぎ利用者数	24人/日	15人/日	25人/日
目標③　みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現			
出前講座・乗車体験会の開催回数	*11回/年	12回/年	**2回/年
コミュニティバス（自宅最寄りのバス停）の認知度	63%	52%	73%
目標④　みんなが知っている、気軽に使える公共交通の実現			
協働・連携した取り組み数	*0件/年	5年間で5件以上	5年間で3件

*印：平成30年度の実績値

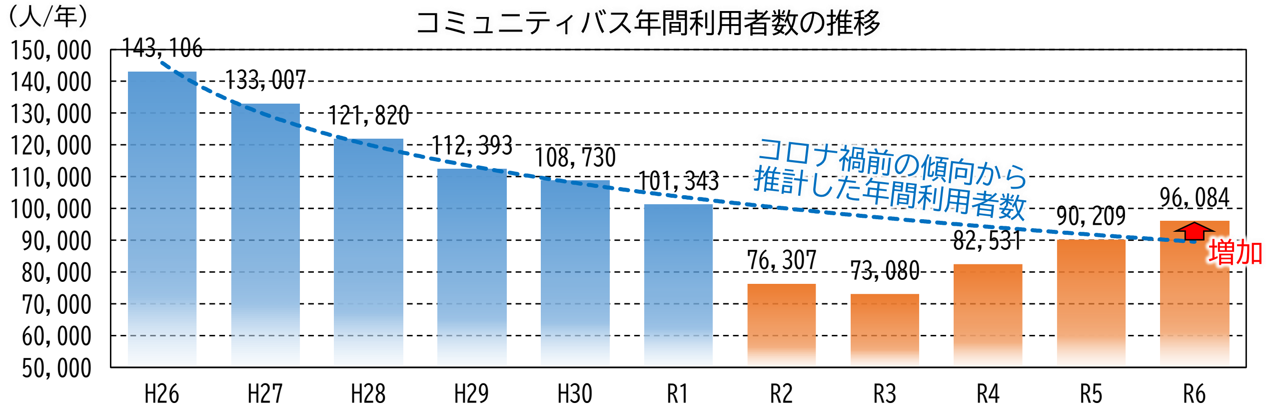
**印：令和5年度の実績値

【公共交通の利用状況】

●名鉄竹鼻線・羽島線の利用者数は、コロナ禍や夜間の減便の影響で利用者が減少し、徐々に回復傾向にはあるものの完全には回復していないことから、目標値を下回っています。

●名阪近鉄バス羽島線の利用者数は、コロナ禍の影響で令和2年度に一度減少したものの年々増加傾向にありましたが、令和6年度の利用者数は目標値を下回っています。

●コミュニティバス全体の利用者数は経年的に減少していましたが、コロナ禍の影響で大きく減少した後は、徐々に回復傾向にあり、令和6年度の利用者数は、コロナ禍前の傾向から推計した年間利用者数と比べると増加しています。



【商業施設・市民病院の乗降者数】

●コミュニティバスの商業施設・市民病院での乗降者数は、コロナ禍の影響で令和2年度に大きく落ち込みましたが、その後は商業施設最寄りバス停の伸びが大きく、目標値を達成しました。

【中心市街地のコミュニティバス乗降者数】

●中心市街地のコミュニティバス乗降者数は、コロナ禍の影響で令和2年度に大きく落ち込みました。その後は回復傾向にあるものの、令和6年度の時点では目標値を達成できませんでした。

【出前講座・乗車体験会の開催回数】

●令和元年度までは順調に回数を重ねてきましたが、地域住民と対面で開催する性質上、コロナ禍の影響で令和２年度以降開催できない状況が続いていました。その後、令和5年度は２回開催することができました。

【協働・連携した取り組み数】

●令和５年度は、民間提案によるデマンド型交通「mobi（モビ）」の実証実験を実施しました。また、デジタルサイネージへの有料広告掲載を通じた地元企業による地域公共交通への支援を実現することができました。

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。

●幹線交通では、名阪近鉄バス羽島線の利用者数は増加傾向にありますが、名鉄竹鼻線・羽島線はコロナ禍や夜間の減便の影響で利用者が減少したまま完全には回復していないことから、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。また、引き続き市や交通事業者が連携して利用促進を図る必要があります。

●羽島市コミュニティバスは、はしまわる線・南部線ともにコロナ禍の影響で利用者が減少した後、徐々に回復傾向にはあるものの、運行頻度に対する不満の割合が高いことから、さらなる利便性向上や利用促進が必要です。

●商業施設の乗降者数は増加していることから、引き続き需要に対応したサービスの見直しを行い、利便性の向上を図る必要があります。

●出前講座・乗車体験会は、計画期間中はコロナ禍の影響で開催回数が低下しましたが、今後は状況をみながら回数を増やし、情報提供や意識醸成を推進していく必要があります。

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	■乗降等調査（令和６年5月25日～31日） 【目的】バス利用実態(乗車区間･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） 【方法】調査員の目視による調査、直接ヒアリング ■利用者アンケート（令和6年5月25～31日） 【目的】はしまわる線の利用目的、日頃感じていること、満足度、「mobi」の認知度等を把握 【対象】コミュニティバス全線（南部線・はしまわる線） 【方法】車内配布・車内回収 【有効回答数】8票
アンケート	■市民アンケート（令和6年5月22日～6月21日） 【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（Web併用） 【有効回答数】1,341票（回答率53.6%） ■高校生アンケート（令和6年5月22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270人（全数） 【方法】郵送配布・郵送回収（Web併用） 【有効回答数】119票（回答率44.1%）
地域懇談会	■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6年7月19日・20日・22日：3回開催） 【目的】ふだん移動で困っていることや公共交通の長所、使いにくい点、どうすればもっと利用しやすくなるかについて、地域住民からの意見を聴取 【対象】市民（公募による募集） 【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 【参加人数】延べ42人
運転手 ヒアリング	■コミュニティバス運転手ヒアリング調査（令和6年8月11日） 【目的】運転手が感じている運行上の課題や提案を把握 【対象】岐阜羽島バス・タクシー運転手 【方法】直接ヒアリング 【参加人数】12名

（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 公共交通のサービス状況　【運行状況】

- 地域によって公共交通の利用特性が異なりますが、はしまわる線は、市内全域を一律のサービス水準（運行本数・運行時間帯・運賃）で運行しているため、一部地域で需要や地域特性に合っていません。
- 利用の少ない昼間時間帯に、路線の機能・役割が重複し非効率な路線があります。
- 中心部の公共施設等を経由するルートのため、特に市南部を運行する路線が冗長となっています。
- 木曽川・長良川の橋梁付近で渋滞の発生により定時性が低下しています。

② 公共交通の利用状況　【統計データ等・乗降等調査・地域懇談会】

- 幹線交通である名鉄竹鼻線･羽島線はコロナ禍や夜間の減便の影響で利用者が減少し、徐々に回復傾向にはあるものコロナ禍前の88%までの回復にとどまっています。
- 幹線交通である名阪近鉄バス羽島線の利用者数は増加傾向にあります。
- 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26年度から令和元年度までの間に29%減少しています。令和2年度はコロナ禍に伴い大きく落ち込みましたが、その後は回復傾向にあり、令和6年度の利用者数は、コロナ禍前の傾向から推計した年間利用者数と比べると増加しています
- はしまわる線の利用者は令和2年度にコロナ禍の影響で大幅に減少していましたが、その後は徐々に回復し、令和6年度の利用者数は、コロナ禍前の令和元年度を超えています。
- はしまわる線では、JR岐阜羽島駅での乗降者数が最も多く、利用者全体の11%が岐阜羽島駅で2路線を乗り継いで利用しています。
- はしまわる線は、午前中の利用が比較的多く、夕方(第6便)は利用が少ない路線がみられます。
- はしまわる線は、市北部を運行する東･はしまわる線や西･はしまわる線で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･はしまわる線で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）

便数	時刻	全体
第1便	7:57	17.2
第2便	9:23	4.0
第3便	10:51	1.8
第4便	12:10	3.8
第5便	13:33	3.8
第6便	14:59	7.0

西･はしまわる線　（人）

便数	時刻	全体
第1便	9:30	6.2
第2便	10:57	3.3
第3便	12:11	3.2
第4便	13:36	2.8
第5便	15:01	3.5
第6便	16:27	4.0

中･はしまわる線　（人）

便数	時刻	全体
第1便	7:47	5.3
第2便	9:14	12.3
第3便	10:41	13.3
第4便	12:08	11.0
第5便	13:35	9.7
第6便	15:02	1.8

温泉･はしまわる線　（人）

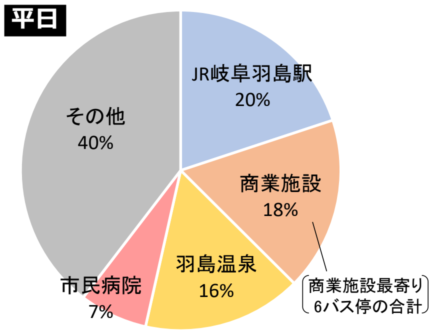
便数	時刻	全体
第1便	9:19	6.3
第2便	10:44	8.5
第3便	12:14	8.0
第4便	13:41	5.2
第5便	15:06	4.8
第6便	16:31	1.8

〔出典：令和6年5月乗降等調査〕

●南部線の利用者は減少傾向にあり、平成26年度から令和元年度までの間に45%減少しています。令和2～3年度にコロナ禍の影響で大幅に減少した後、令和4年度からは徐々に回復傾向にあり、令和6年度の利用者数は、コロナ禍前の傾向から推計した年間利用者数と比べると増加しています。

●南部線は、利用の少ない昼間の便をワゴン車両で運行していますが、高校生のテスト期間や授業が早く終わる日等特定の日に、車内の混雑が発生することがあります。

【はしまわる線 バス停別乗降者割合】



〔出典：令和6年5月乗降等調査〕

【はしまわる線　乗り継ぎ利用者数】

乗り継ぎ有無	利用路線			利用者数	
乗り継ぎなし	東・はしまわる線のみ			27	120.2 (89%)
	西・はしまわる線のみ			20	
	中・はしまわる線♨のみ			45	
	温泉・はしまわる線♨のみ			29	
乗り継ぎあり	東・はしまわる線	⇔	西・はしまわる線	1	14.3 (11%)
	東・はしまわる線	⇔	中・はしまわる線♨	6	
	東・はしまわる線	⇔	温泉・はしまわる線♨	4	
	西・はしまわる線	⇔	中・はしまわる線♨	1	
	西・はしまわる線	⇔	温泉・はしまわる線♨	1	
	中・はしまわる線♨	⇔	温泉・はしまわる線♨	1	
合計				135	

♨：羽島温泉を経由する路線

〔出典：令和6年5月乗降等調査〕

③ 社会情勢の変化　【統計データ等】

●人口減少や少子化に伴い、今後の通勤通学需要の減少が見込まれます。

●高齢化の進展に伴い、高齢者の増加が見込まれます。

●運転手不足により、羽島市以外でもバスの減便や路線廃止が相次いでおり、公共交通の維持が困難になっています。

●燃料費や人件費の高騰に伴い、運行経費単価が年々上昇しています。

④ まちづくり　【位置付け・現状等】

●岐阜羽島駅は、鉄道やバス路線が集まる重要な結節点となっています。

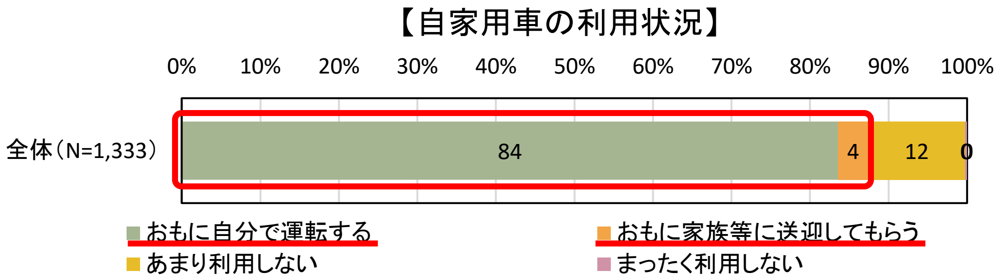
●岐阜羽島駅前広場は供用開始から長時間が経過しているため、タクシー需要の減少等の変化に対応した有効活用の検討が必要となっています。

●コミュニティバスのバス停では、利用者が多いもののベンチや上屋がなく、待合環境の悪いバス停が存在しています。

⑤ 公共交通に関する市民意識　【アンケート・地域懇談会】

バス非利用者の意向

●88%の人は、自分で運転、家族等による送迎等で、ふだん自家用車を利用しており、公共交通分担率が低く、過度な自動車利用の傾向がみられます。



〔市民アンケート〕

●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」が約7割と突出して多く、次いで「バスの情報がよくわからないから」が約2割と多くなっています。

●利用する条件として、「運行本数」、「バス停の位置」、「バスの情報・案内のわかりやすさ」の改善を希望する方が、「運賃」や「運行時間帯」等に比べ突出して多くなっています。

●利用しない人でも、市にとってコミュニティバスは必要だという意見が多くなっています。

運行ルート・ダイヤ

●はしまわる線の利用者は、令和元年度と比較して往復利用が増加傾向にありますが、その割合は35%にとどまっています。

●片道しか利用しない人は、その理由として、「片道はバスの時間が合わないから」、「所要時間が長いから」、「路線が大回りだから」を挙げています。

●南部線では、特に高校生の昼間・夜間の運行頻度に対する満足度が低くなっており、利用者からは、テスト期間や授業が早く終わる日等に本数が少なく時間が合わない、ワゴン車両に乗り切れないという意見が挙がっています。

ＰＲ・企画等

●利用を増やすための施策としては、半数の人が「地域別のバスマップの作成・配布」や「商業施設との連携による特典」、約３割の人が「キャッシュレス決済の導入」を挙げています。

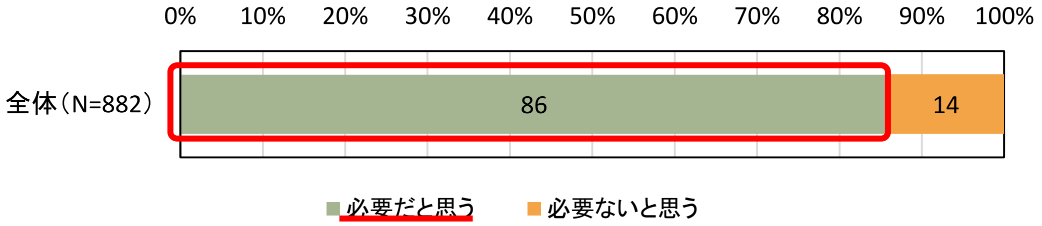
市民意識

●羽島市のコミュニティバスの維持について、86%の人が必要であると回答しています。

●はしまわる線が運行されていることを知っている人は81%と高い一方、自宅の最寄りのバス停を知っている人は52%、運行ルートを知っている人は22%と低く、利用のハードルになっています。

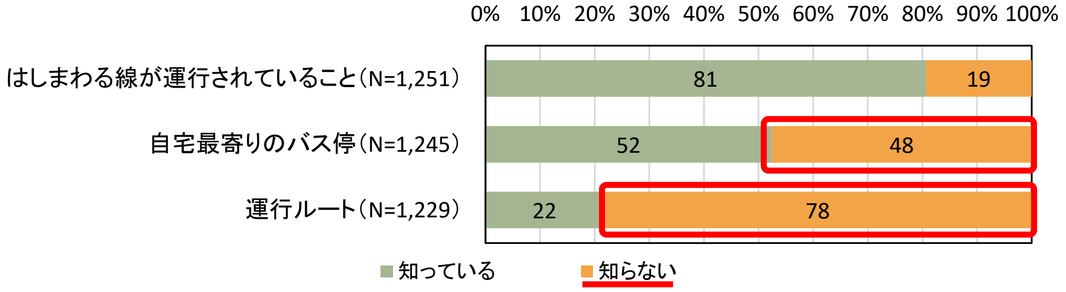
●市の負担額とサービス水準のバランスについて、市民の57%が現状以上のサービスを確保すべきと回答しています。

【公共交通の必要性】



〔市民アンケート〕

【はしまわる線の認知度】

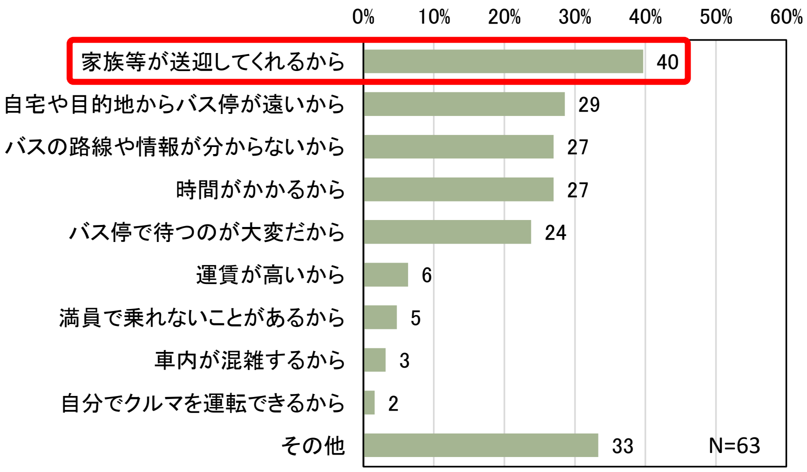


〔市民アンケート〕

南部線沿線高校生の通学

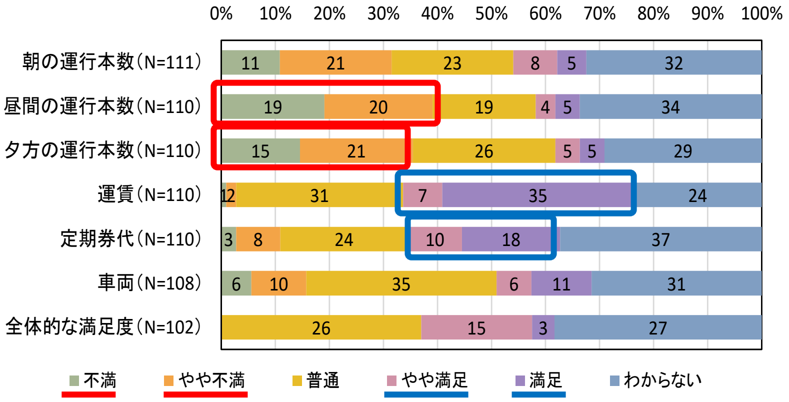
- ●南部線を利用する高校生の91％が往復利用となっています。
- ●通学に南部線を利用しない理由としては、40%が「家族等が送迎してくれるから」と回答しており、送迎への依存が強いと考えられます。
- ●南部線利用者・非利用者ともに、運賃に対する満足度は高い一方で、運行本数に対する満足度が低くなっています。

【通学に南部線を利用しない理由】



〔高校生アンケート〕

【南部線の満足度】



〔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

地域特性やニーズに合った地域公共交通の構築

●市民の通勤・通学や買い物・通院等の足として公共交通が利用されており、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。

●市街地部や郊外部で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。

公共交通ネットワークの強化

●岐阜羽島駅は鉄道やバス路線が集まる重要な結節点となっていることから、名鉄・名阪近鉄バスなどの市内と市外を有機的につなぐ公共交通ネットワークを強化していく必要があります。

課題２　持続可能な地域公共交通の構築

効率的な地域公共交通ネットワークの構築

●人口減少による公共交通の利用者減少や、人件費や燃料費等の高騰による運行経費の増加により公費の支出金額が増加する中で、市民にとって必要な機能を維持した効率的な地域公共交通ネットワークを構築する必要があります。

バス・タクシー運転手不足への対応

●バス事業者やタクシー事業者の運転手不足が深刻化しており、今後の市内の公共交通を確保するために、運転手の雇用の維持、新規採用強化に加え、効率的な運行計画、普通自動車免許でも運転可能な車両への変更を検討する必要があります。

運賃収入や広告収入等経常収益の増加による収支率改善

●運行効率の改善や広告収入等で経常収益を増加させることで収支率を改善し、持続可能な地域公共交通を確保する必要があります。

課題３　社会情勢等の変化への対応

ポストコロナ時代を見据えた公共交通の維持

●鉄道やバスの利用者数は、コロナ禍の影響で令和2年度に大きく落ち込み、その後徐々に回復しているものの、コロナ禍前の水準まで完全に回復しないことが予想されることから、効率的な運行を図り、公共交通を安定的に維持していく必要があります。

高齢化社会への対応

●今後高齢化社会が進行し、公共交通を必要とする人が増加することから、高齢者の買い物・病院・温泉等への移動を支えるための公共交通を確保する必要があります。

過度な自動車利用の抑制

●自動車の分担率が高く、高齢ドライバーが増加している中、安全確保の観点から過度な自動車利用を抑制するため、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを構築し、自動車から公共交通へのシフトを促進する必要があります。

新たな技術の活用

●利用者の利便性向上や紙の使用量削減による環境負荷低減のため、キャッシュレス決済やモバイル定期券の導入の検討が必要です。

●持続可能な地域内交通を維持・確保するため、効率的な運行の観点から、デマンド型交通等の新たな方式も含めたサービスの検討が必要です。

課題４　外出を支援する公共交通の構築

商業施設や温泉施設との連携

●利用の多い商業施設や温泉施設に今後もコミュニティバスの乗り入れを継続する必要があります。

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。

●高頻度の利用者や学生の負担等を軽減するため、利用しやすい割引運賃を設定する必要があります。

●真夏日や降雨時でも安心してバスを待てる環境の整備や、コミュニティバス同士のスムーズな乗り換えができるよう改善する必要があります。

課題５　認知度・わかりやすさの向上

誰にでもわかりやすい公共交通情報の提供

●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。

課題６　協働による公共交通の活性化

民間と連携した地域公共交通の確保

●民間事業者のノウハウやシステムを活用し、デマンド型交通等を含めた新たな地域公共交通の導入について調査・研究していく必要があります。

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にするため、市民の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
羽島市みらい共創プラン（羽島市第七次総合計画）	・持続可能な地域内交通を維持・確保するため、コミュニティバスの効率的かつ効果的な運用を図り利用を促進するとともに、新たな技術やサービスの提供を図ります。 ・鉄道やバス等の運行事業者と連携し、地域をつなぐ広域的な公共交通の維持・確保を図ります。
羽島市都市計画マスタープラン	・名鉄竹鼻線・羽島線は、JR岐阜羽島駅への唯一の鉄道アクセス手段であり、接続する岐阜市・笠松町方面からの新幹線利用を促進するため、名鉄線自体の需要拡大に向け、各駅へのアクセス利便性の向上を図ります。 ・運行ダイヤ・ルートの見直しなど、公共交通機関としての利便性と快適性の向上に取り組みます。
第３期羽島市地域福祉計画	・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の実施に努めます。 ・福祉有償運送制度をはじめとして、移動が困難な方に対しての支援に努めます。
羽島市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）	・公共交通機関の利便性の向上等に取り組むことで、市民・事業者及び行政等の多くの方が低炭素な交通手段の選択を意識し、二酸化炭素排出量の削減を図ります。
羽島市まちづくり基本条例	・市民が主体性をもってまちづくりに参加します。市民、議会、市長等が連携、協力してまちづくりを進めます。

▼

役割１	**市民の日常の足としての移動手段**
役割２	**安心・快適でおでかけしやすい暮らしの確保**
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まちの活性化**

２．計画の基本方針

上位・関連計画や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方針を以下のように設定します。

基本方針
人と暮らしをつなぎ、 みんなで支えあう地域公共交通ネットワークの構築

３．計画の目標

基本方針の実現を図るため、目標として次の４つを設定します。

目標１	暮らしに便利でみんなに利用される公共交通の実現

●通勤・通学・買い物・通院等に利用できる公共交通ネットワークを確保・維持することで公共交通の利用促進を図り、公共交通を利用する方が増えることを目指します。

【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。

目標２	おでかけ機会を創出し、まちを活性化させる公共交通の実現

●ポストコロナに伴う生活様式の変化等を踏まえた需要に合わせて、目的地となる施設等へのアクセス確保や、JR岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークを確保することで、移動の活性化を目指します。

【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。

目標３　みんなが知っている、利用しやすい公共交通の実現

●積極的な情報提供により公共交通の認知度の向上を目指すとともに、運賃施策や環境整備、デジタル技術の活用等により利便性や快適性の向上を目指します。

【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。

目標４　みんなが協力して、ともに支える持続可能な公共交通の実現

●運転手不足、人件費や燃料費等の高騰による運行経費の増加等が問題となる中で、公共交通を維持していくため、市・市民・交通事業者等の関係者が協力し、持続可能な公共交通が実現できることを目指します。

【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	・運転手を確保するため、二種免許取得支援等の取り組みを行います。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、沿線の店舗や企業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．目指す地域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）	【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。 【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。 【路線】名鉄 竹鼻線･羽島線
幹線交通	幹線バス（広域幹線）	【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。 【水準】都市間の移動需要に対応し、運行を確保します。 【路線】名阪近鉄バス 羽島線
幹線交通	準幹線バス（都市間連絡）	【機能】近隣市町との都市間移動の役割を担います。 【水準】近隣市町間の移動需要に対応し、運行を確保します。 【路線】海津市コミュニティバス お千代保稲荷線 輪之内町自主運行バス 輪之内羽島線
支線交通	支線バス（地域間連絡）	【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。 【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。 【路線】羽島市コミュニティバス 南部線(朝夕)
支線交通	支線バス（生活交通）	【機能】日常生活の足として、市内各地の生活基盤施設である商業施設、医療施設、公共施設へアクセスするための移動手段を担います。 【水準】市内の住宅地や集落から鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等を結び、地域の移動ニーズに対応した運行を確保します。 【路線】羽島市コミュニティバス はしまわる線★・南部線(昼間) デマンド型交通等(新たな運行方式)
個別輸送	タクシー等	【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。 【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。 【路線】タクシー・福祉有償運送

★：補助対象フィーダー系統

- 上記の補助対象フィーダー系統については、通勤・通学、高齢者を中心とした買い物・通院等の日常生活の移動を支えるため、地域公共交通を確保維持していく必要性が高いことから、地域公共交通確保維持改善事業を活用して、サービス水準を引き続き維持していきます。

第６章　目標達成のために行う事業

1．事業体系

基本方針・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。

基本方針

人と暮らしをつなぎ、みんなで支えあう地域公共交通ネットワークの構築

目　標	施策・事業
目標1　暮らしに便利でみんなに利用される公共交通の実現	施策1　運行サービスの改善に関する取り組み 1-1　コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し 1-2　民間と連携した運行形態や新たな運行方式の研究 1-3　JR岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの確保 1-4　商業施設や羽島温泉等との連携
目標2　おでかけ機会を創出し、まちを活性化させる公共交通の実現	施策2　情報提供・市民意識醸成に関する取り組み 2-1　出前講座の開催 2-2　乗車体験会等の開催 2-3　公共交通のＰＲの実施 2-4　バス車両ラッピング 2-5　公共交通利用ガイドの発行 2-6　地域別マップの作成 2-7　わかりやすい経路・行先表示の実施 2-8　ＩＣＴを活用した情報発信 2-9　アダプトプログラムによるバス停の維持 2-10　地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築
目標3　みんなが知っている、利用しやすい公共交通の実現	施策3　利便性向上に関する取り組み 3-1　キャッシュレス化の推進 3-2　運転免許証自主返納者等への特典付与 3-3　高校生の通学に対する補助の実施 3-4　バス停の待合環境の改善
目標4　みんなが協力して、ともに支える持続可能な公共交通の実現	施策4　持続可能な公共交通確保に関する取り組み 4-1　運転手確保対策の実施 4-2　コミュニティバスの柔軟な運賃体系の検討 4-3　乗り継ぎ割引の実施

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。

施策１　運行サービスの改善に関する取り組み

事業１-１　コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し

【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やダイヤの見直しを行います。

（見直しの考え方）
- 需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築します。
- 財政状況や運転手不足等の現状も考慮した持続可能な公共交通体系を構築します。

（見直しの方向性）
- 鉄道駅と南部地域との地域間連絡の役割を果たす路線の運行を継続します。
- 昼間時間帯は、市内の住宅地や集落から鉄道駅、商業施設、医療施設、公共施設等を結び、地域の移動ニーズに対応した路線を運行します。
- 路線が重複している区間（地域）において、ニーズに対応した路線を設定し、効率的な運行を図ります。
- 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７年度	路線再編の検討、関係機関との調整
令和８年度以降	路線再編の実施
令和９年度以降	利用実績等を踏まえながら随時見直しを検討

【事業主体】羽島市、交通事業者

事業１-２　民間と連携した運行形態や新たな運行方式の研究【新】

【事業概要】

●デマンド型交通実証実験の結果等を踏まえ、民間と連携した地域公共交通確保の可能性や、定時定路線以外（デマンド型交通、公共ライドシェア等）の新たな運行方式導入の可能性を検討し、地域にあった運行サービス導入に向けた研究を行います。

【事業期間】

随時	新たな運行方式の研究

【事業主体】羽島市、交通事業者

事業１-３ JR 岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの確保

【事業概要】

●JR岐阜羽島駅は、新幹線と名鉄羽島線をはじめ、幹線路線バス、コミュニティバス、周辺市町のコミュニティバス等が乗り入れるほか、観光バスの発着にも利用される等、本市のみならず岐阜県の玄関口として、重要な交通結節点となっています。広域交流と地域交流の結節点として、当駅を結節点とした公共交通ネットワークを確保します。

【事業期間】

随時	継続的に実施

【事業主体】羽島市、交通事業者

事業１-４ 商業施設や羽島温泉等との連携

【事業概要】

●コミュニティバスでの目的地として多く利用される商業施設や羽島温泉への利便性確保のため、施設等と連携しながら敷地内への乗り入れを継続して実施します。

●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。

【事業期間】

令和７年度	継続的に実施

【事業主体】羽島市、交通事業者、商業施設・企業等

施策２ 情報提供・市民意識醸成に関する取り組み

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、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。

●将来の公共交通の利用者として期待される子どもには、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につなげます。

出前講座

【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、小学校等

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いただき、利用に対するハードルを下げるため、自治会、老人クラブ、小学生等を対象に、実際にバスに乗って出かける乗車体験会を開催し、乗車のきっかけをつくります。

●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	継続的に実施

【事業主体】羽島市、交通事業者、関係機関

事業2-3 公共交通のＰＲの実施

【事業概要】

●幅広く鉄道（名鉄等）やバス（コミュニティバス、名阪近鉄バス等）等の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。

●中学校等の進路説明会での情報提供等を行い、公共交通を利用した通学等の促進を図ります。

イベントでの車両展示

中学校等での説明会

【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、中学校等

事業2-4 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2-5 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。

●乗り継ぎにより周辺市町の施設にもアクセスできることを知っていただくため、市内だけでなく広域の情報が調べられるよう内容の更新を検討します。

●「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2-6 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７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２-７　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７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８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２-８　ＩＣＴを活用した情報発信

【事業概要】

●最新の「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」をダイヤ変更の都度作成、オープンデータとして公開し、事業者に提供することで、経路検索サービスの充実を図ります。

●羽島市コミュニティバスや名阪近鉄バスにおいて、引き続きバスロケーションシステムによる遅延情報の提供を行い、利便性の向上を図ります。

【事業期間】

随時	継続的に実施

【事業主体】羽島市、交通事業者

事業２-９　アダプトプログラムによるバス停の維持【新】

【事業概要】

●中学生等にバスに親しみを持っていただくため、中学校等と連携し、バス停の清掃活動を行うアダプトプログラムを実施します。

【事業期間】

随時	継続的に実施

【事業主体】羽島市、学校

事業２-10 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】

随時	実施方法の検討・ニーズの把握及び反映

【事業主体】羽島市、地域住民

施策３ 利便性向上に関する取り組み

事業３-１ キャッシュレス化の推進【新】

【事業概要】

●コミュニティバスの定期券の購入時や利用時の利便性を向上させるため、モバイル定期券や二次元コード決済を導入します。

●名阪近鉄バスでは、全国交通系IC乗車券への対応が開始されました。今後はさらにIC定期券の導入に向けた検討を行います。

【事業期間】

令和７年度	二次元コード決済・モバイル定期券の導入準備
令和８年度以降	二次元コード決済・モバイル定期券の導入
令和９年度以降	継続的に実施

【事業主体】羽島市、交通事業者

事業３-２ 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。

【事業期間】

令和７年度以降	継続的に実施

【事業主体】羽島市

事業３-３ 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引き続き行います。

【事業期間】

令和７年度以降	継続的に実施

【事業主体】羽島市

事業３-４ バス停の待合環境の改善

【事業概要】

●沿線商業施設等と連携し、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。

【事業期間】

随時	沿線商業施設等との協議・調整、調整のできたものは順次実施

【事業主体】羽島市、交通事業者、沿線商業施設

施策4　持続可能な公共交通確保に関する取り組み

事業4-1　運転手確保対策の実施

【事業概要】

●行政と交通事業者が運転手確保に向けた情報共有を行い、積極的な運転手募集の情報提供や交通事業者による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

事業4-2　コミュニティバスの柔軟な運賃体系の検討【新】

【事業概要】

●持続可能な公共交通を維持するため、路線再編やダイヤの見直しと合わせて、柔軟な運賃体系を検討します。

【事業期間】

令和7年度以降	運賃体系の検討

【事業主体】羽島市

事業4-3　乗り継ぎ割引の実施

【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継続して実施します。

【事業期間】

令和7年度以降	継続的に実施

【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	R７	R８	R９	R10	R11
施策１ 運行サービスの改善に関する取り組み	1-1 コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し	検討･調整	実施		随時見直し	
	1-2 民間と連携した運行形態や新たな運行方式の研究			新たな運行方式の研究		
	1-3 JR岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの確保			継続的に実施		
	1-4 商業施設や羽島温泉等との連携			継続的に実施		
施策２ 情報提供・市民意識醸成に関する取り組み	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 バス車両ラッピング			車両更新時に実施		
	2-5 公共交通利用ガイドの発行			継続的に実施		
	2-6 地域別マップの作成			実施		
	2-7 わかりやすい経路・行先表示の実施	検討		実施		
	2-8 ＩＣＴを活用した情報発信			継続的に実施		
	2-9 アダプトプログラムによるバス停の維持			継続的に実施		
	2-10 地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築			実施方法の検討・ニーズの把握及び反映		
施策３ 利便性向上に関する取り組み	3-1 キャッシュレス化の推進	導入	拡充		継続的に実施	
	3-2 運転免許証自主返納者等への特典付与			継続的に実施		
	3-3 高校生の通学に対する補助の実施			継続的に実施		
	3-4 バス停の待合環境の改善			継続的に実施		
施策４ 持続可能な公共交通確保に関する取り組み	4-1 運転手確保対策の実施			継続的に実施		
	4-2 コミュニティバスの柔軟な運賃体系の検討			随時検討		
	4-3 乗り継ぎ割引の実施			継続的に実施		

第７章　計画の達成状況の評価

１．評価指標の設定

本計画の目標を実現するため、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。

目標１	暮らしに便利でみんなに利用される公共交通の実現
目標２	おでかけ機会を創出し、まちを活性化させる公共交通の実現
目標３	みんなが知っている、利用しやすい公共交通の実現
目標４	みんなが協力して、ともに支える持続可能な公共交通の実現

▼

評価指標	現況値（令和６年度）	目標値（令和 11 年度）	目標1	目標2	目標3	目標4
利用者数 名鉄竹鼻線・羽島線 名阪近鉄バス羽島線 羽島市コミュニティバス	 *1,839,101人/年 133,638人/年 96,084人/年	 2,009,948人/年 146,900人/年 98,400人/年	○	○		
高齢者定期券購入者数	438人･月	450人･月	○	○		
中心市街地・主要施設でのコミュニティバス乗降者数	356人/日	365人/日		○		
利用促進PR実施回数	4回/年	6回/年		○	○	
コミュニティバス(自宅最寄りバス停)の認知度	52%	60%			○	
利用者1人あたりの運行経費	*875円/人	875円/人				○
主要交通結節点での乗り継ぎ利用者数	14.7人/日	16.0人/日		○	○	○

*令和5年の数値

２．毎年のモニタリング評価

本計画が適切に進行しているかを確認し、PDCAサイクルを適切に機能させるため、利用実績や事業の実施状況を毎年確認し、成功要因やボトルネック要因を１月頃開催される地域公共交通協議会で協議し、次年度の事業の実施方針の検討につなげます。

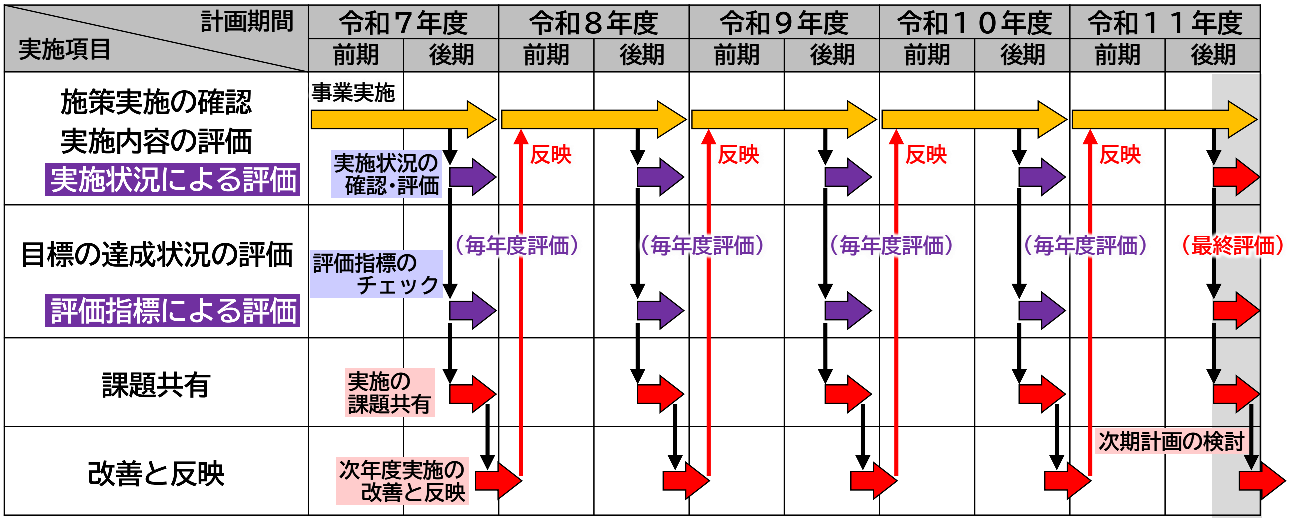
3．評価スケジュール

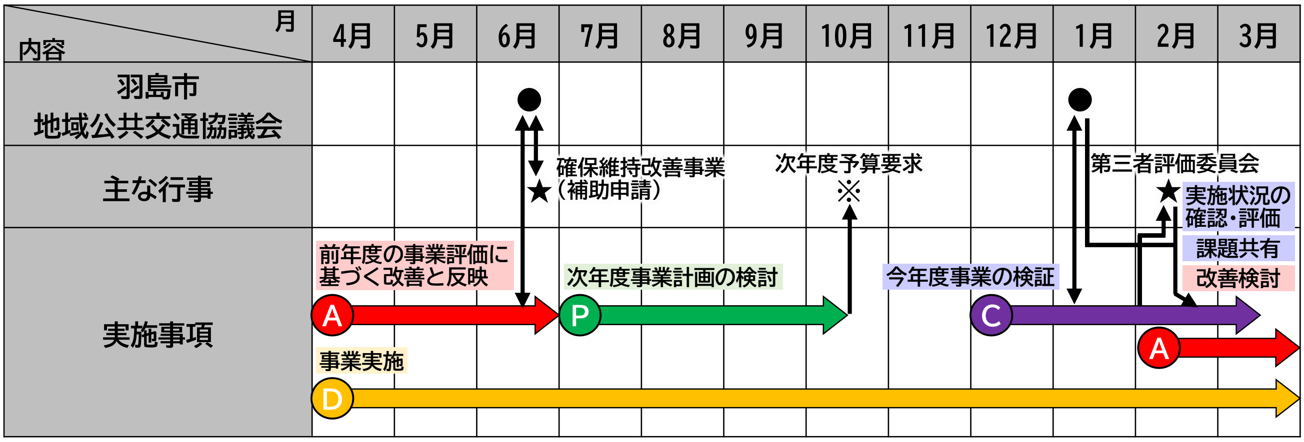
計画の適切な進行管理を行うため、ＰＤＣＡサイクル（計画→実施→評価･検証→改善･見直し）を構築し、定期的に目標の達成状況や事業の進捗状況を確認します。

【評価の実施時期と評価方法】

対象	実施時期	評価方法
①実施状況による評価･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。 ・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。
②評価指標による評価･見直し	毎年度	・評価指標の達成状況による評価・検証を1年ごとに行い、次年度事業計画の内容について検討します。
③計画全体の評価･見直し	最終年度 （令和11年度）	・計画の最終年度である令和11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。

【ＰＤＣＡサイクルによる評価スケジュール】





用語集

ページ	用語	解説
P1ほか	公共交通	・不特定多数の人々が利用する交通機関。
P1ほか	地域公共交通	・公共交通の中でも、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関を指します。 ※本計画では、東海道新幹線を除いた市内を運行する公共交通機関のことを「地域公共交通」と表記しています。
P.23,25	地域内交通	・地域公共交通の中でも、特に市域内のみを運行する公共交通機関を指します。 ※本計画では、羽島市コミュニティバスや今後検討を進める新たな運行方式も含めたサービスのことを「地域内交通」と表記しています。
P23,24,29,31	デマンド型交通	・利用したい日時や乗降場所（乗降ポイントである停留所）を事前に予約することで、乗車場所から乗合にて目的地まで運行するサービス。
P29	フィーダー系統	・複数の市町にまたがって走る広域的なバス路線である地域間幹線系統に対し、支線として接続して運行するバス路線を指します。公共交通会議で承認を経て国に申請することにより、当該路線の運行経費の一部について、国から補助金の交付を受けることができます。
P31	公共ライドシェア	・バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人等が、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送。

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

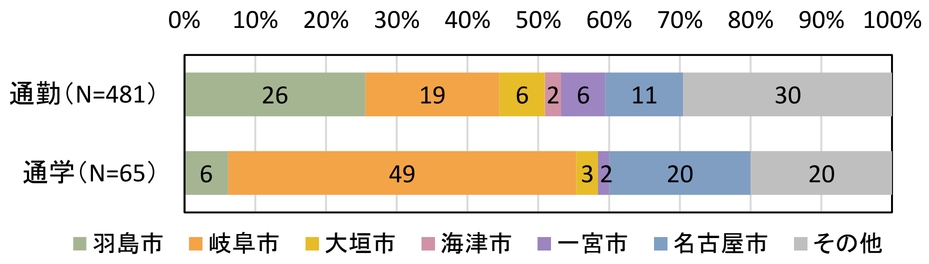
■調査目的　：公共交通の利用状況、公共交通に対する意見や要望、日常生活での移動状況を把握
■調査対象　：15歳以上の羽島市民　2,500人（羽島市住民基本台帳から無作為抽出）
■調査方法　：郵送配布（令和6年5月22日(水)発送）・郵送回収（6月21日(金)締切）
■目標回答数：1,000票（サンプリング誤差3%を確保するために必要なサンプル数）
■有効回答数：1,341票　回答率：53.6%

※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

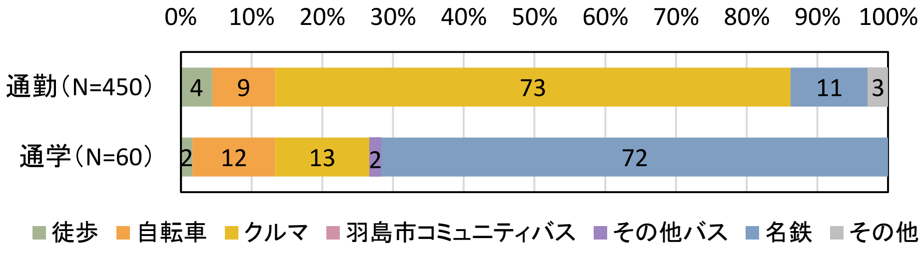
【通勤･通学先】

- 通勤の目的地は、羽島市が26%と最も多く、次いで岐阜市が19%、名古屋市が11%となっています。
- 通学の目的地は、岐阜市が49%と最も多く、次いで名古屋市が20%、羽島市が6%となっています。



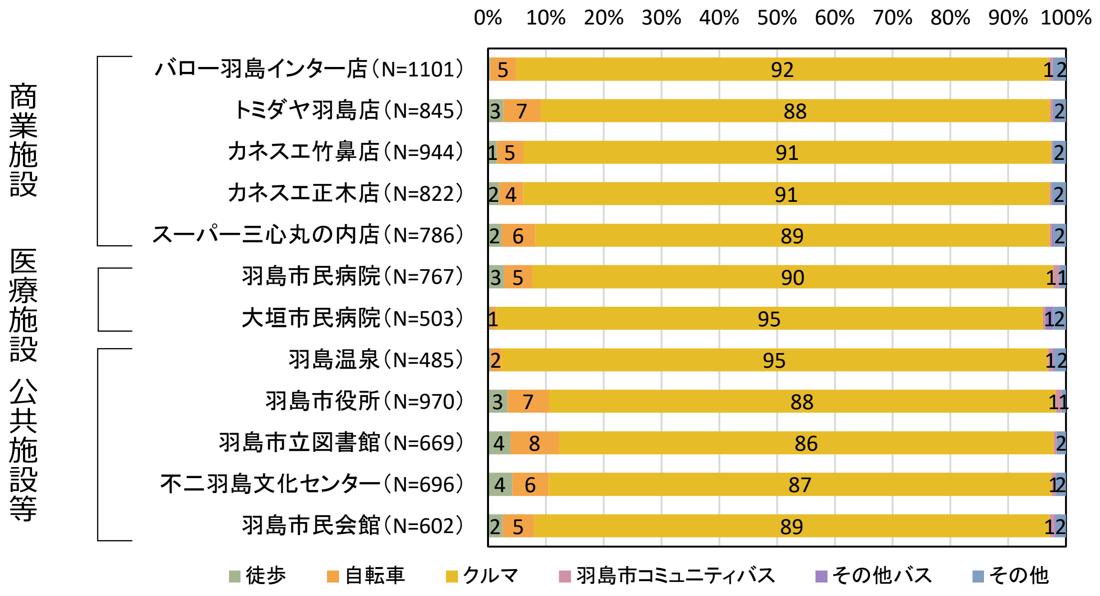
【通勤･通学の交通手段】

- 通勤の移動手段は、クルマが73%を占め、次いで名鉄が11%となっています。
- 通学の移動手段は、名鉄が72%と最も多く、次いでクルマが13%、自転車が12%となっています。



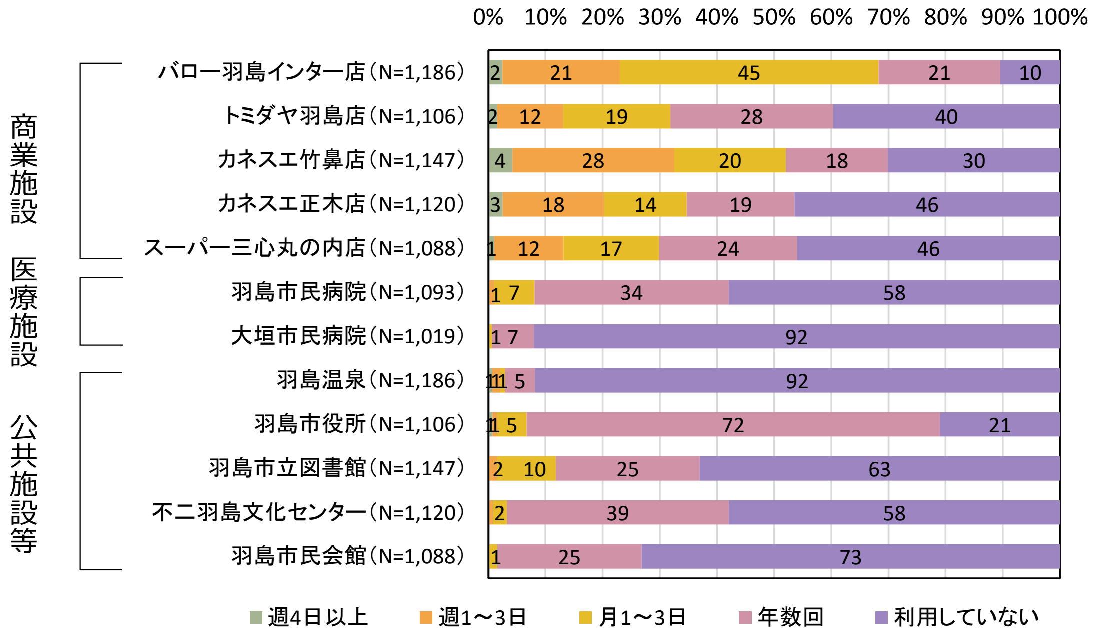
【買い物・通院・公共施設の移動手段】

・買い物・通院・公共施設の移動手段は、クルマが多くの割合を占めています。



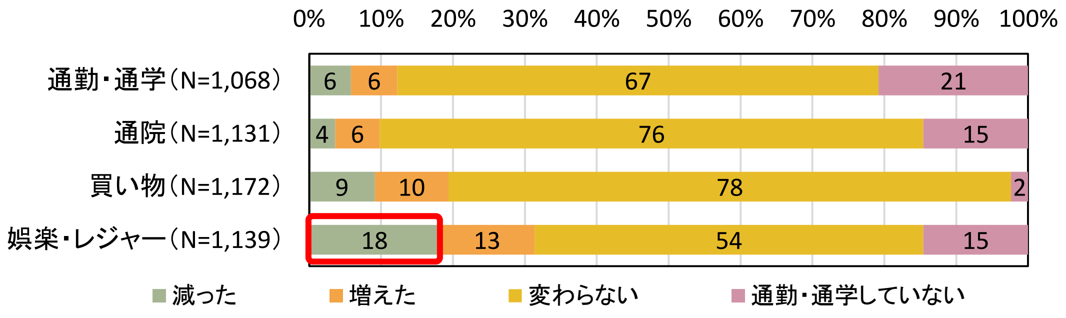
【目的地（施設）別の利用頻度】

・商業施設は、医療施設や公共施設等と比べ利用頻度が高い傾向となっています。



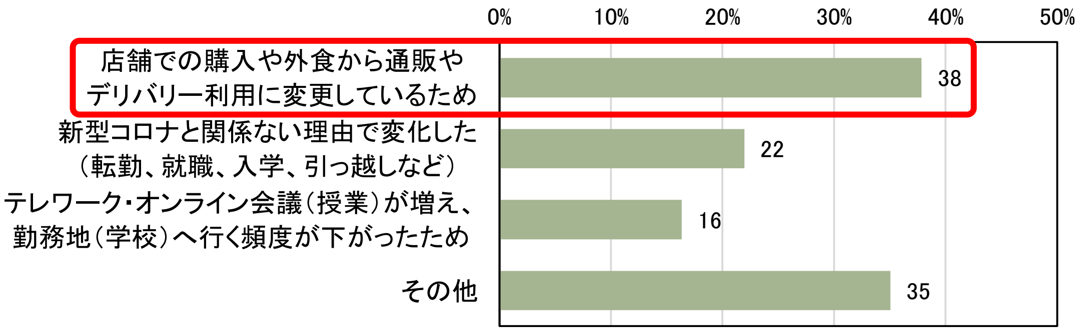
【新型コロナによる外出頻度の変化】

・「娯楽・レジャー」の外出頻度は他の目的と比較して「減った」の割合が多くなっている一方、「通勤・通学」、「通院」、「買い物」といった生活に必要な移動については、「変わらない」が多くの割合を占めています。



【外出頻度が減った理由】

・「店舗での購入や外食から通販やデリバリー利用に変更しているため」が38%と最も多く、生活様式の変化に伴う回答が多くなっています。

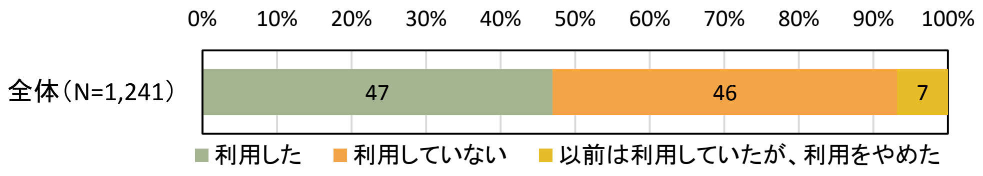


名鉄竹鼻線・羽島線

【竹鼻線・羽島線の利用】

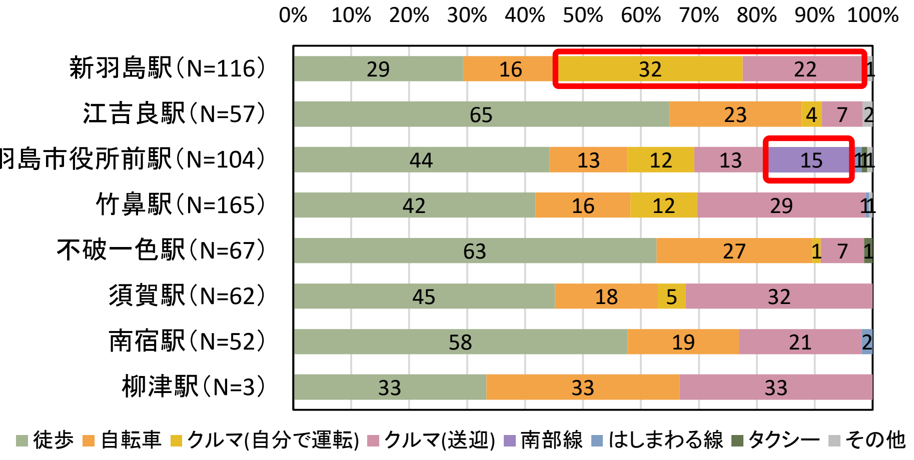
■この１年間で名鉄竹鼻線・羽島線を利用されましたか？

・「利用した」が47%となっており、回答者の概ね半数が利用しています。



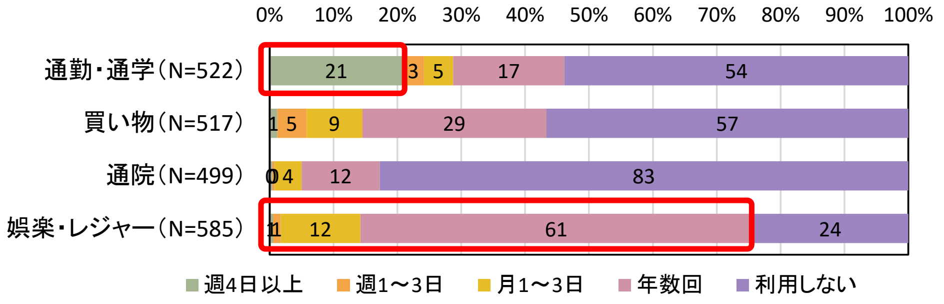
【駅までの交通手段】名鉄竹鼻線・羽島線を利用した人

- 新羽島駅へは自家用車を利用する人が多くなっています。
- 羽島市役所前駅は南部線の利用が15%と他の駅に比べ多くなっています。



【目的別の利用頻度】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21%と他の目的と比較して多くなっています。
- 「娯楽･レジャー」で年数回以上の利用が76%を占め、普段は使わない方でも一定の頻度で多くの市民に利用されています。

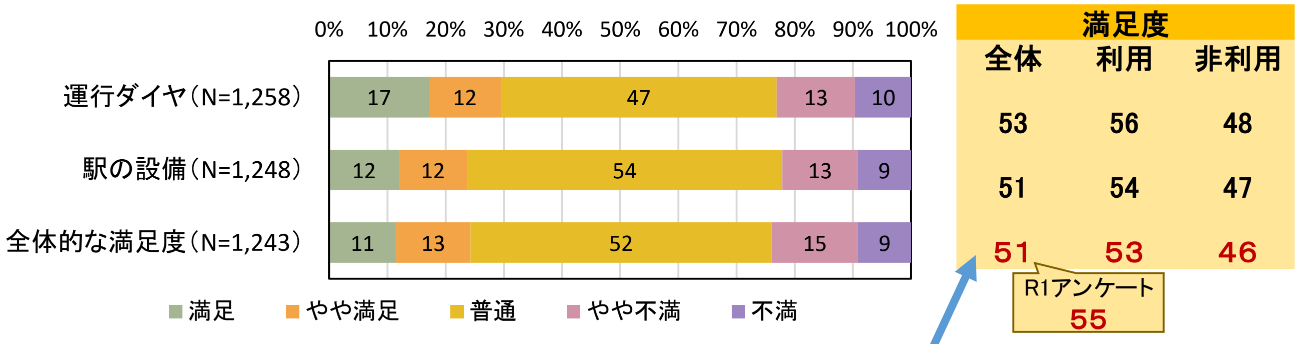


【満足度】

■名鉄竹鼻線・羽島線の満足度をおしえてください。

・全体的な満足度は「51」であり、令和元年度実施のアンケートの「55」に比べやや低下しています。

・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。



アンケート結果の票数に点数を乗じ、以下の計算式で算出

	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
アンケート結果の票数	A	B	C	D	E
点数	4点	3点	2点	1点	0点

$$\frac{(A\times4)+(B\times3)+(C\times2)+(D\times1)+(E\times0)}{(A+B+C+D+E)\times4}\times100$$

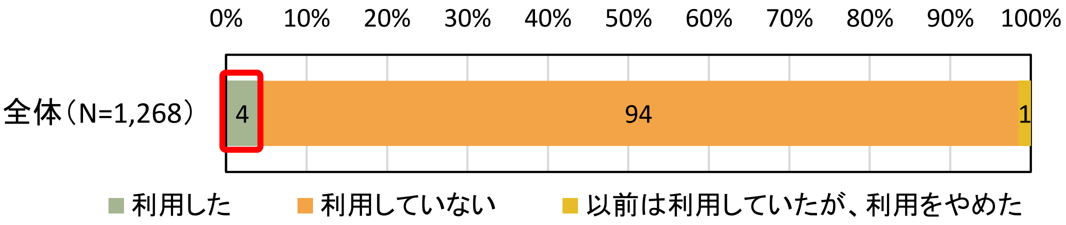
100に近いほど満足度が高く、0に近いほど満足度が低い

はしまわる線

【はしまわる線の利用】

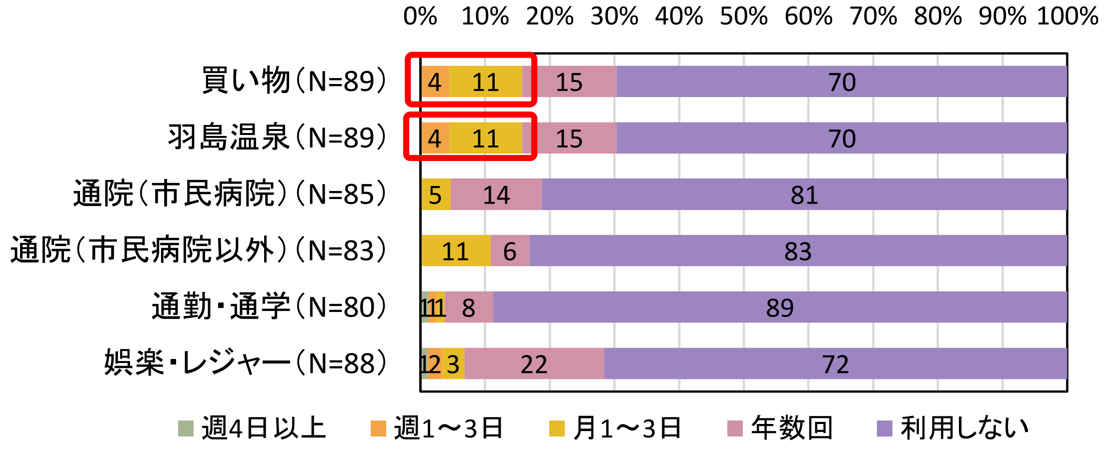
■この１年間ではしまわる線を利用されましたか？

・「利用していない」が大部分を占め、「利用した」は4%にとどまっています。



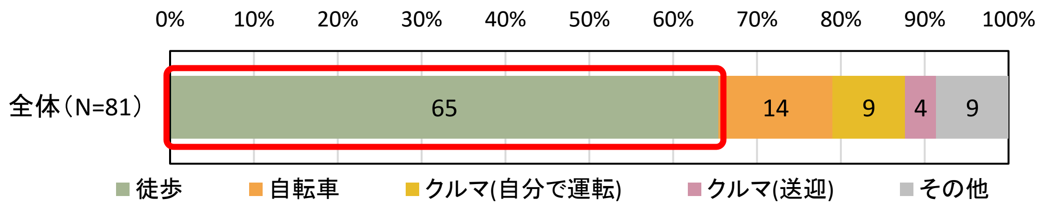
【はしまわる線を利用した外出頻度】はしまわる線を利用した人

・買い物、羽島温泉への利用頻度は他の目的と比べて多い一方、通勤・通学での利用頻度は他の目的と比べて少なくなっています。



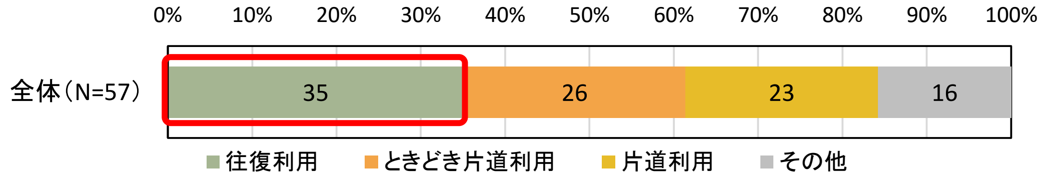
【バス停までの交通手段】はしまわる線を利用した人

・「徒歩」が最も多く、全体の65%を占めています。



【往復利用】はしまわる線を利用した人

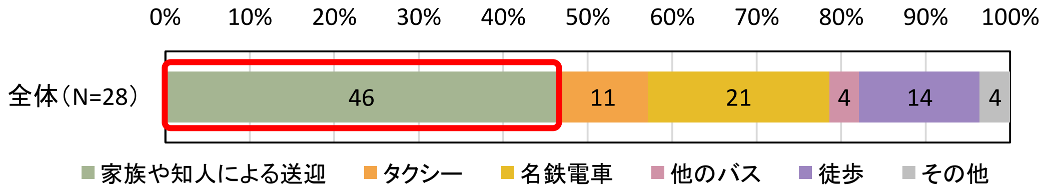
・「往復利用」が35%と最も多く、次いで「ときどき片道利用」が26%、「片道利用」が23%となっています。



【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？

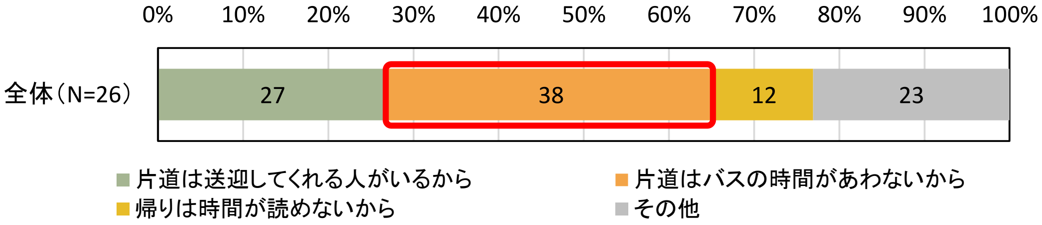
・「家族や知人による送迎」が46%と最も多く、次いで「名鉄電車」が21%、「徒歩」が14%となっています。



【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。

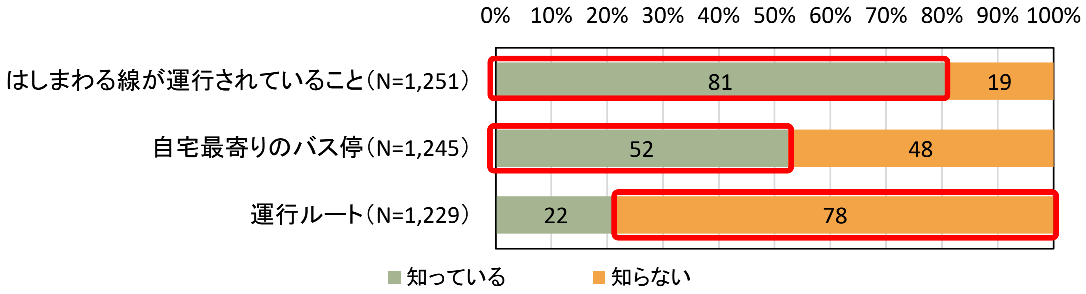
・「片道はバスの時間が合わないから」が38%と最も多く、次いで「片道は送迎してくれる人がいるから」が27%となっています。



【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？

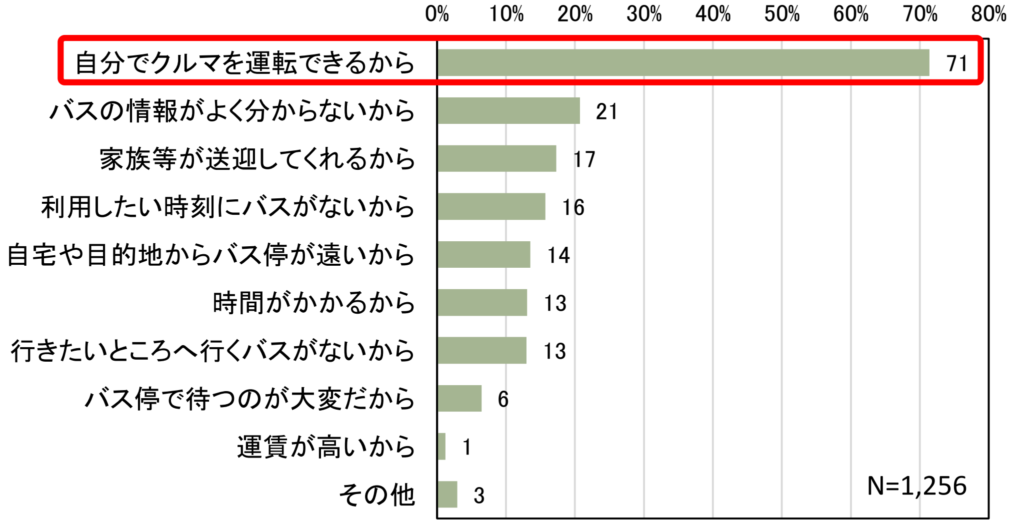
・「市内をはしまわる線が運行されていること」を「知っている」が81%を占めています。「自宅最寄りのバス停」を「知っている」が52%で約半数となっています。「運行ルート」については「知らない」が78%を占めています。



【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）

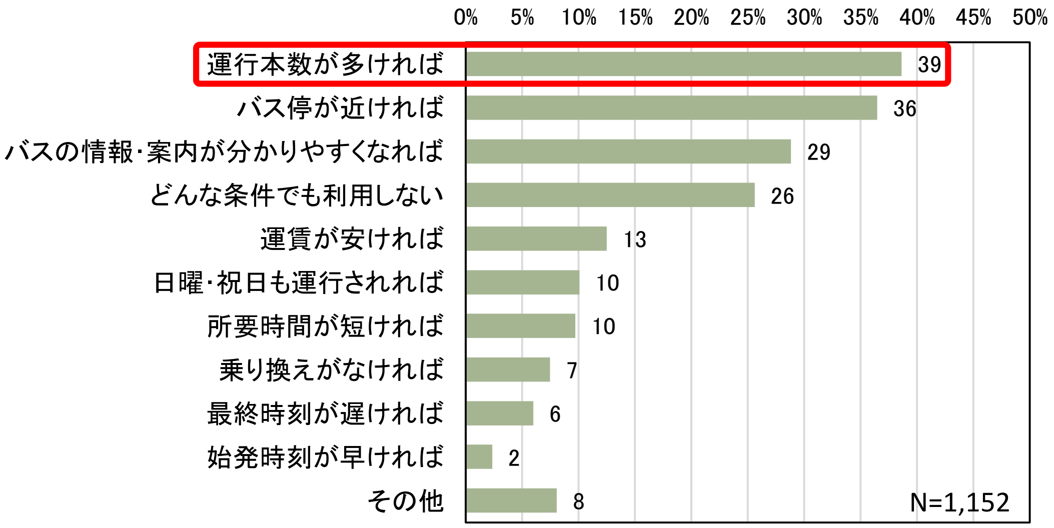
・「自分でクルマを運転できるから」が71%と突出して多くなっています。



【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）

・「運行本数が多ければ」が39%と最も多く、次いで「バス停が近ければ」が36%、「バスの情報・案内が分かりやすければ」が29%となっています。



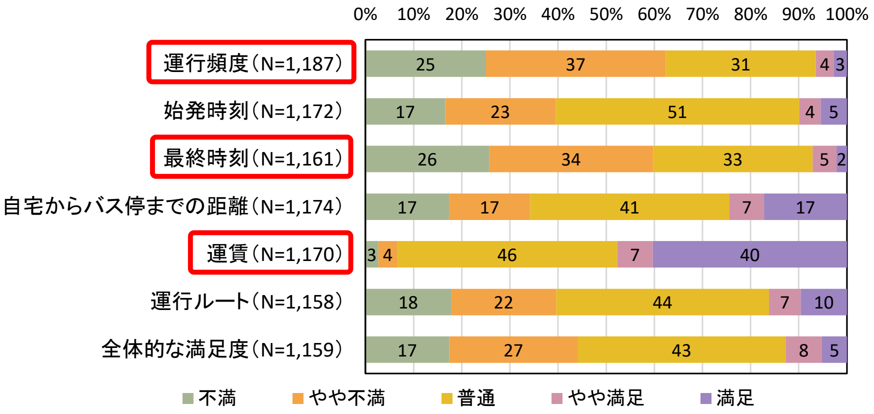
【満足度】

■はしまわる線の満足度をおしえてください。

・全体的な満足度は「39」であり、令和元年度実施のアンケートの「43」に比べやや低下しています。

・項目別にみると、「運賃」が「70」と他の項目と比べて高い一方、「運行頻度」は「30」、「最終時刻」は「31」と他の項目と比べて低くなっています。

・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。



満足度		
全体	利用	非利用
30	33	29
40	43	39
31	39	30
48	59	46
70	85	68
42	58	39
39	48	38

R1アンケート 43

アンケート結果の票数に点数を乗じ、以下の計算式で算出

	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
アンケート結果の票数	A	B	C	D	E
点数	4点	3点	2点	1点	0点

$$\frac{(A\times4)+(B\times3)+(C\times2)+(D\times1)+(E\times0)}{(A+B+C+D+E)\times4}\times100$$

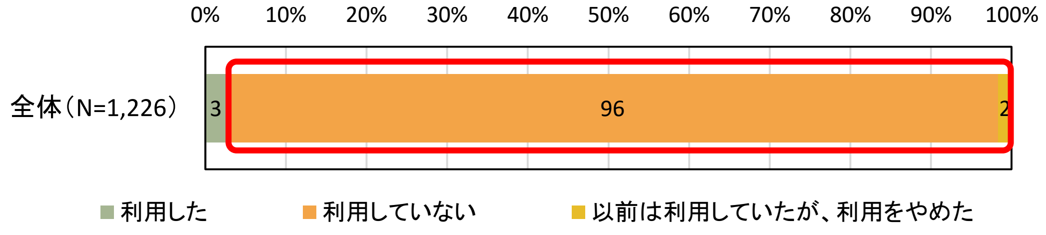
100に近いほど満足度が高く、0に近いほど満足度が低い

南部線

【南部線の利用】

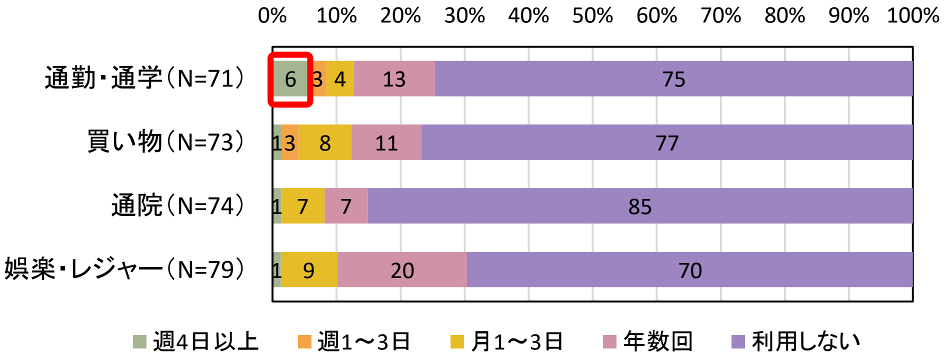
■この１年間で南部線を利用されましたか？

・「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98%を占めています。



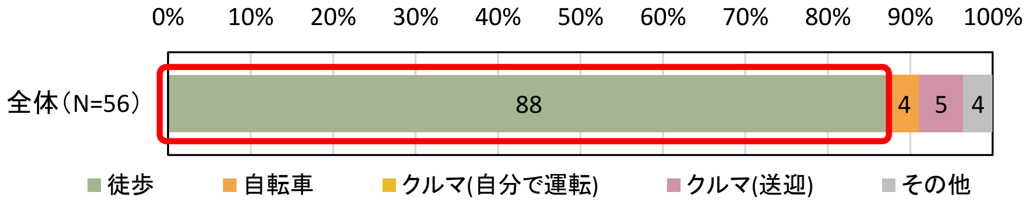
【目的別の利用頻度】南部線を利用した人

・通勤・通学の利用頻度が他の目的と比較して多くなっています。



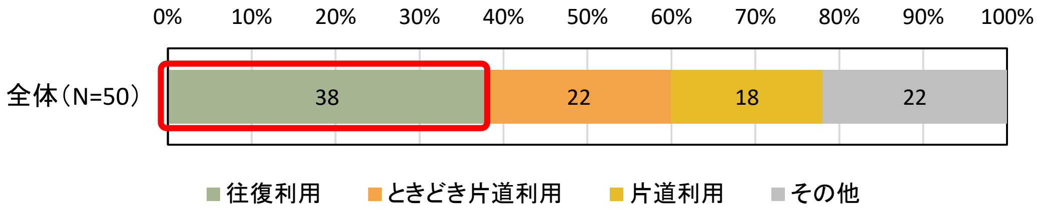
【バス停までの交通手段】南部線を利用した人

・「徒歩」が88%と多くの割合を占めています。



【往復利用】南部線を利用した人

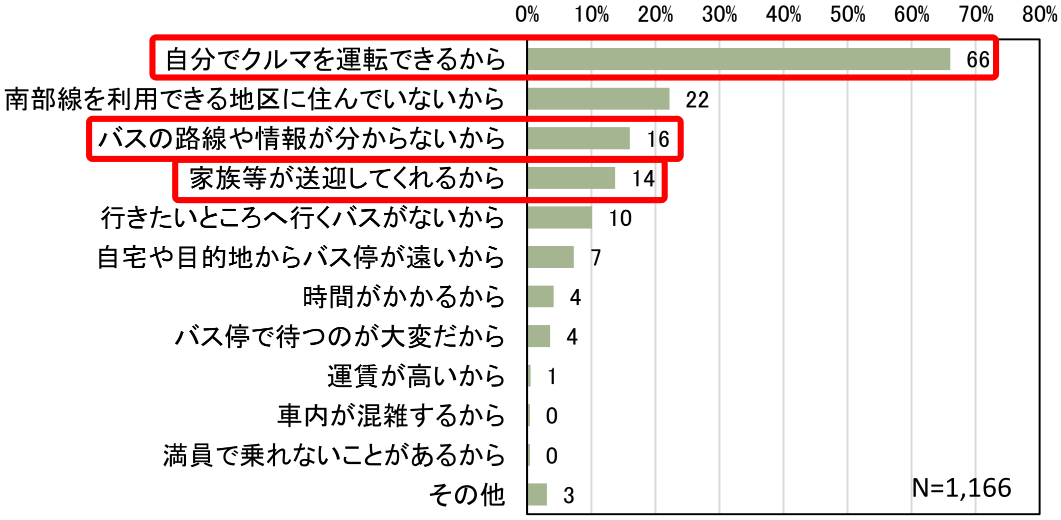
・「往復利用」が38%と最も多く、次いで「ときどき片道利用」が22%となっています。



【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）

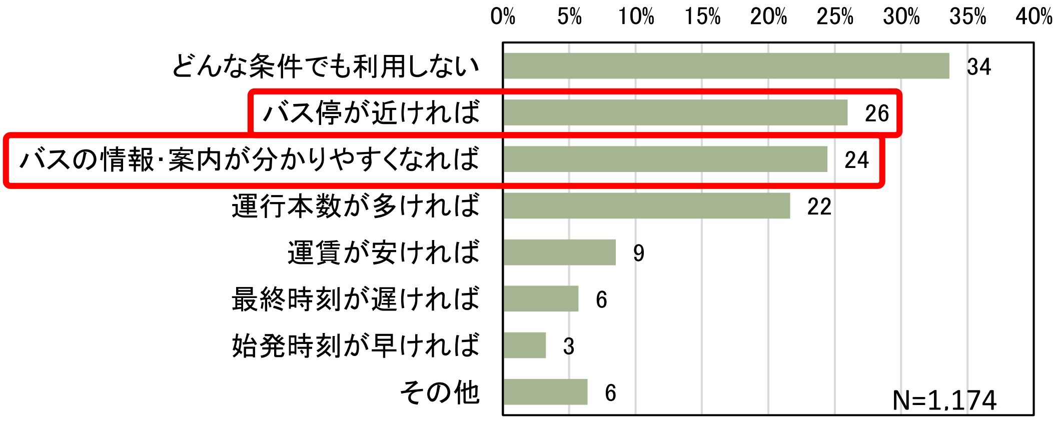
・「南部線を利用できる地区に住んでいないから」を除くと、「自分でクルマを運転できるから」が66%と最も多く、次いで「バスの情報がよく分からないから」が16%、「家族等が送迎してくれるから」が14%となっています。



【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）

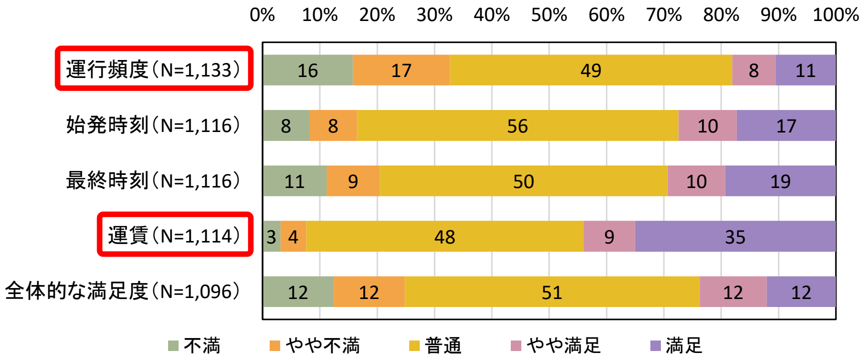
・「どんな条件でも利用しない」が34%と最も多い一方、利用する条件としては、「バス停が近ければ」が26%、次いで「バスの情報・案内が分かりやすければ」が24%となっています。



【満足度】

■南部線の満足度をおしえてください。

- 全体的な満足度は「50」であり、令和元年度実施のアンケートの「53」に比べやや低下しています。
- 項目別にみると、運賃が「67」と他の項目と比べて高い一方、「運行頻度」は「45」と他の項目と比べて低くなっています。
- 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。



満足度		
全体	利用	非利用
45	43	45
55	60	54
54	49	55
67	77	66
50	53	49

R1アンケート 53

アンケート結果の票数に点数を乗じ、以下の計算式で算出

	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
アンケート結果の票数	A	B	C	D	E
点数	4点	3点	2点	1点	0点

$$\frac{(A\times 4)+(B\times 3)+(C\times 2)+(D\times 1)+(E\times 0)}{(A+B+C+D+E)\times 4}\times 100$$

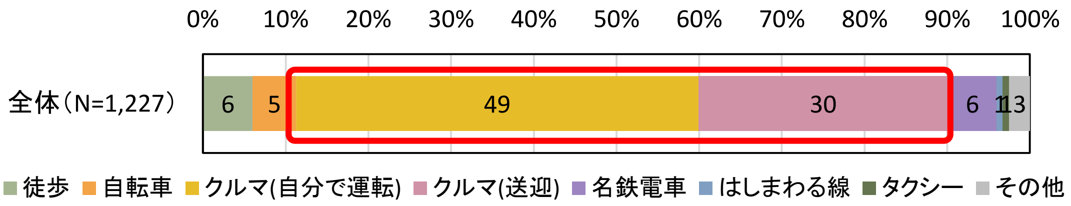
100に近いほど満足度が高く、0に近いほど満足度が低い

ＪＲ岐阜羽島駅

【交通手段】

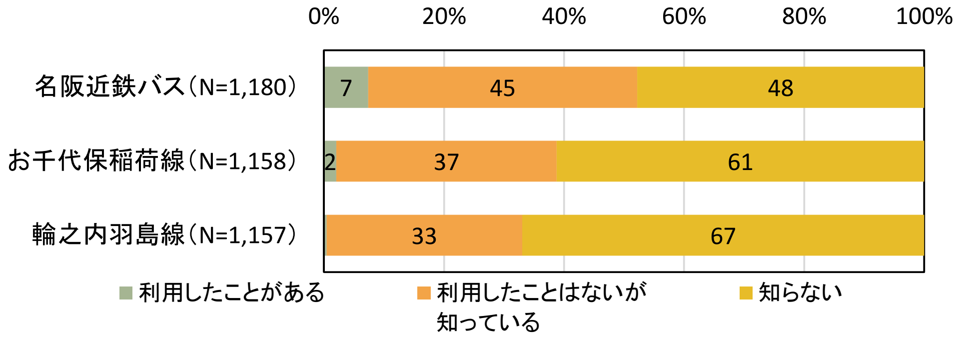
■自宅から岐阜羽島駅(新羽島駅)までよく利用する交通手段をおしえてください。

- 「クルマ(運転)」が49%、「クルマ(送迎)」が30%であり、自家用車の利用が79%を占めています。



【岐阜羽島駅の公共交通】

・利用したことがある人は、名阪近鉄バスで7%、お千代保稲荷線で2%となっています。3路線ともに、利用したことがない人が大部分を占めています。

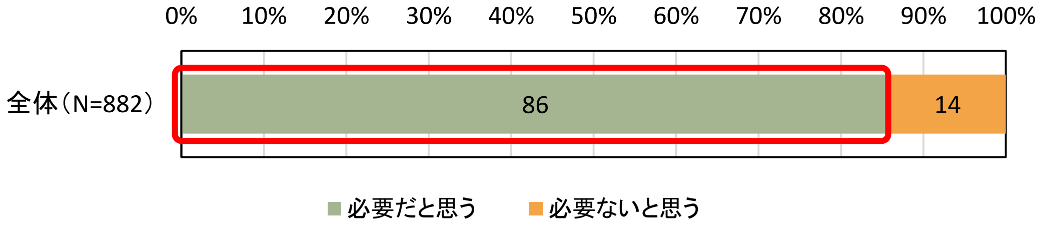


羽島市の公共交通の維持

【公共交通の必要性】

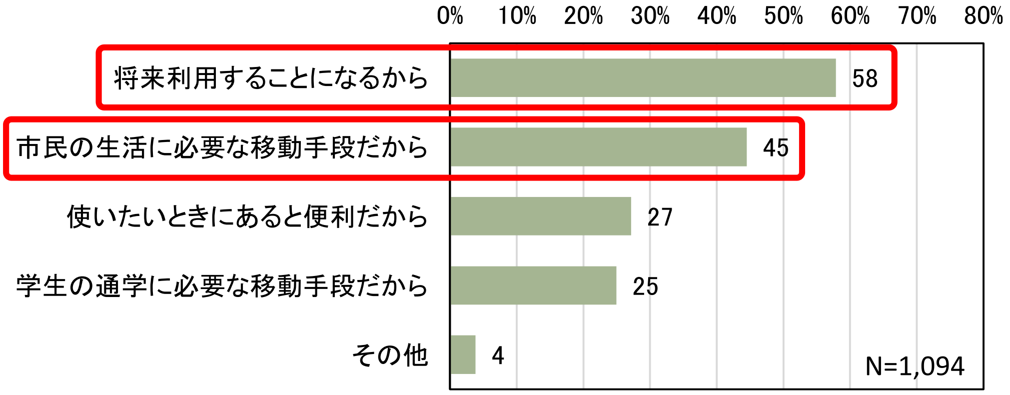
■羽島市にコミュニティバスは必要だと思いますか？

・86%がコミュニティバスは必要であると回答しています。



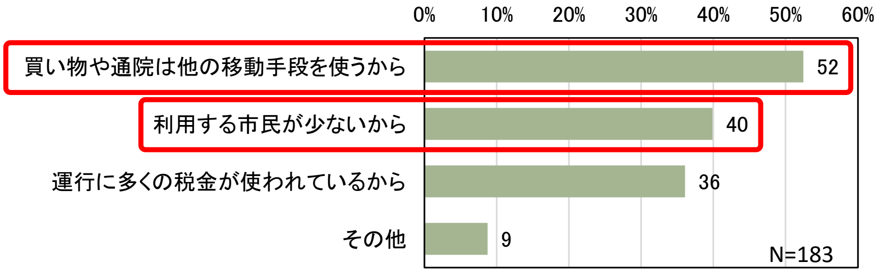
【必要だと思う理由】必要であると回答した人（複数回答可）

・「将来利用することになるから」が最も多く58%を占め、次いで「市民の生活に必要な移動手段だから」が45%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）

・「買い物や通院は他の移動手段を使うから」が最も多く52%を占め、次いで「利用する市民が少ないから」が40%となっています。

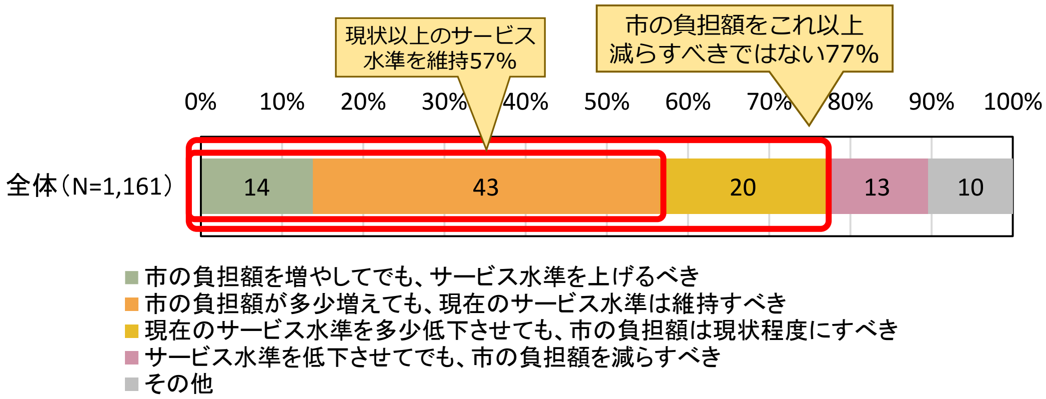


【サービス水準と費用負担のバランス】

■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、57%が現状以上の水準を維持すべきと回答しています。

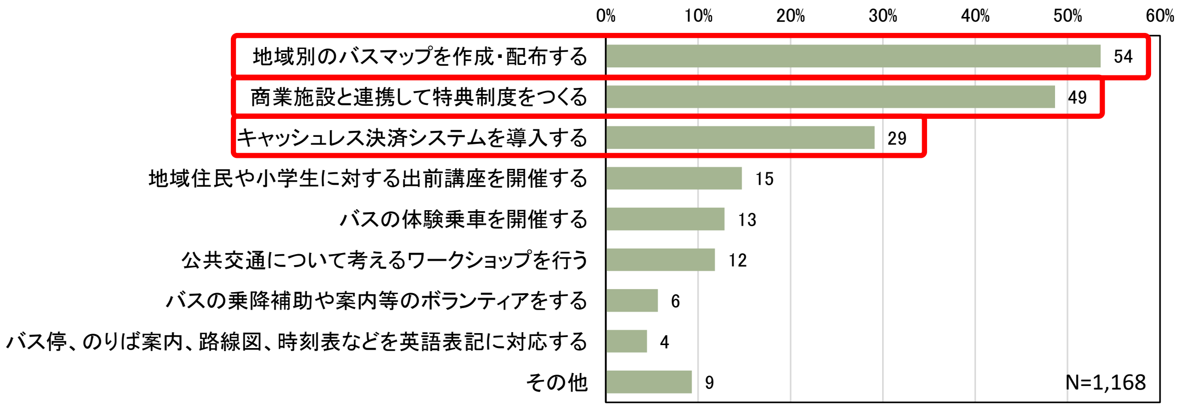
・市の負担額については、77%が現在よりも減らすべきではないと回答しています。



【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）

・「地域別のバスマップを作成・配布する」が最も多く54%を占め、次いで「商業施設と連携して特典制度をつくる」49%、「キャッシュレス決済システムを導入する」が29%となっています。

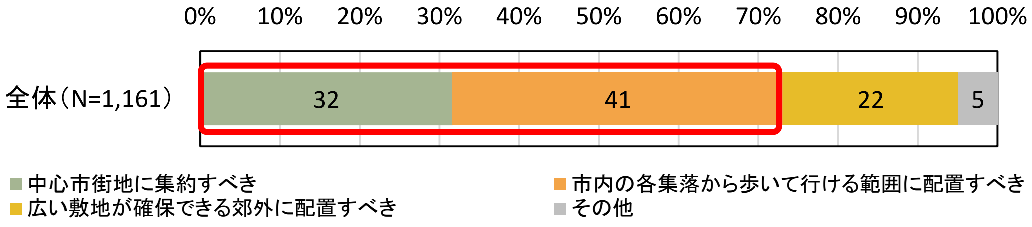


公共交通とまちづくり

【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41%と最も多く、「中心市街地に集約すべき」と合わせると73%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

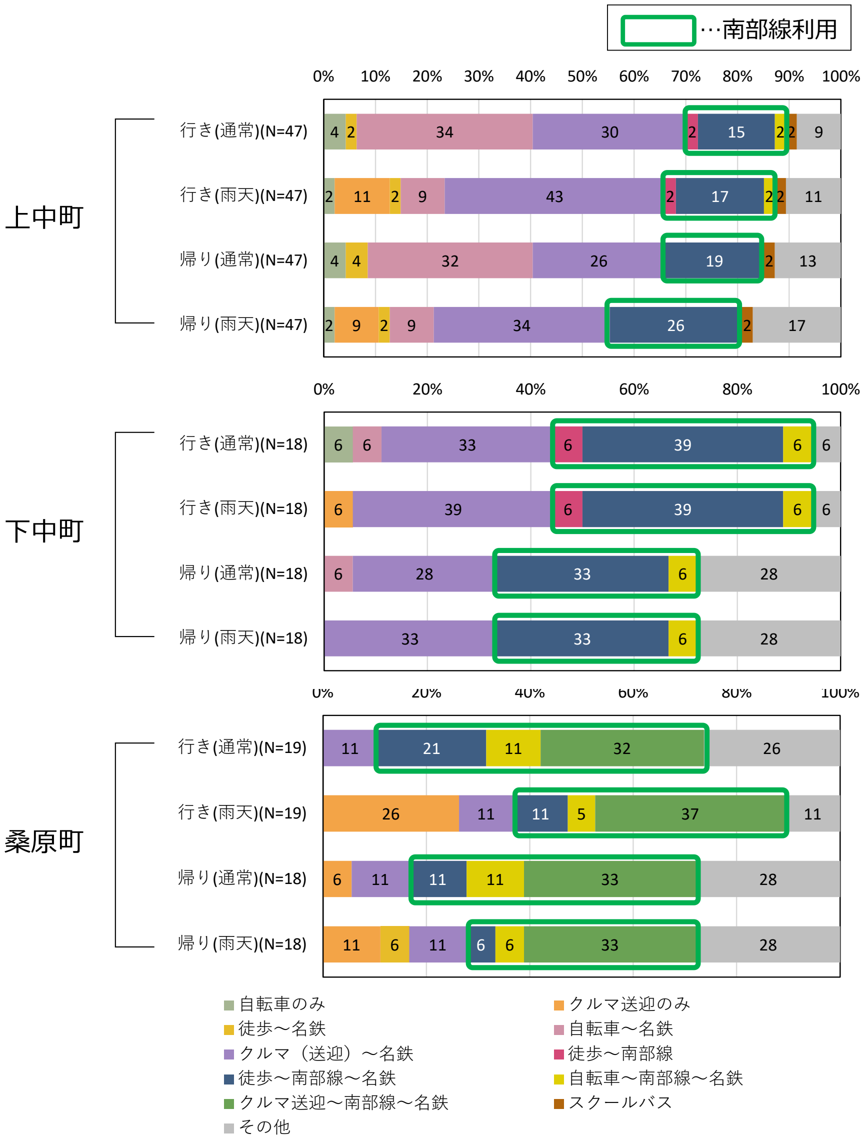
■調査目的　：南部線沿線高校生の通学実態、南部線の利用意向を把握
■調査対象　：上中町･下中町･桑原町に住所がある高校生　270人（全数）
■調査方法　：郵送配布（令和6年5月22日(水)発送）・郵送回収（6月21日(金)締切）
■有効回答数：119票　回答率：44.1%

※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。

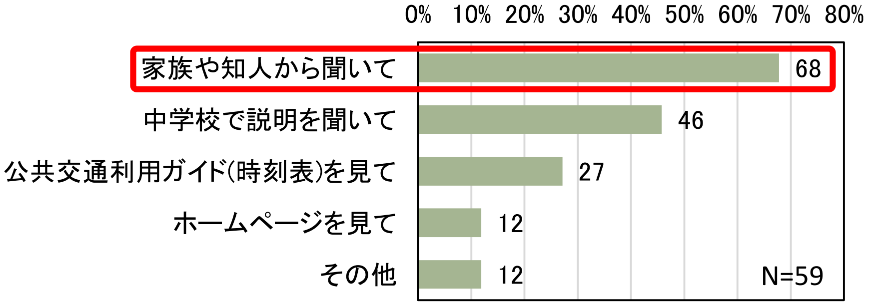
- 全体では「クルマ(送迎)～名鉄」による通学が最も多くなっています。
- 「雨天等時」は自転車を利用した通学が減少し、「クルマ(送迎)」を利用した通学が増加する傾向が見られます。
- 居住地別に見ると、上中町は、下中町・桑原町に比べると南部線の利用は少なく、自家用車や自転車を利用し名鉄の駅へ向かう方が多くなっています。
- 桑原町では、上中町・下中町に比べると「クルマ送迎～南部線～名鉄」で通学する人が多くなっています。



【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？

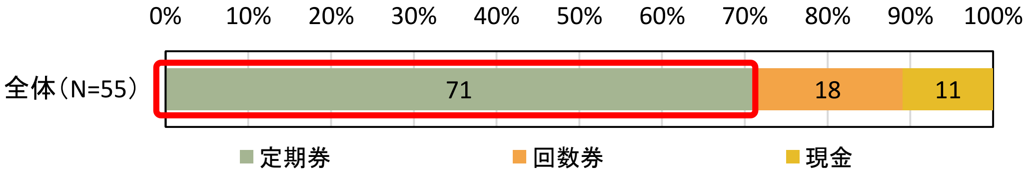
・「家族や知人から聞いて」が68%と多くなっています。



【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？

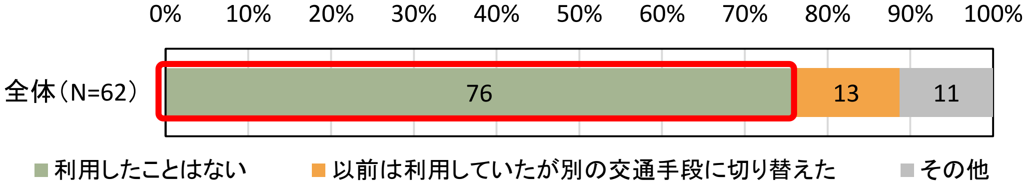
・71%が「定期券」で利用しています。



【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？

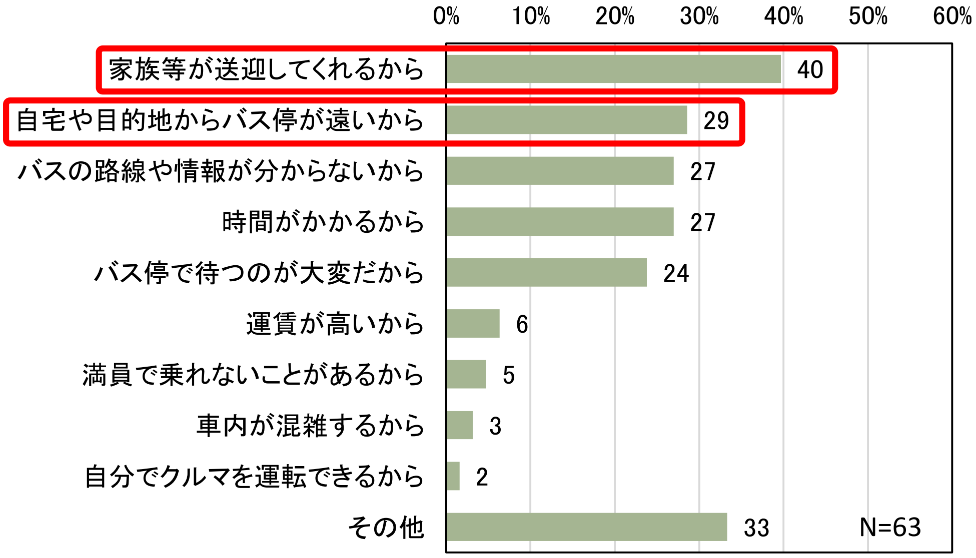
・「利用したことはない」が76%と多くの割合を占めています。



【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？

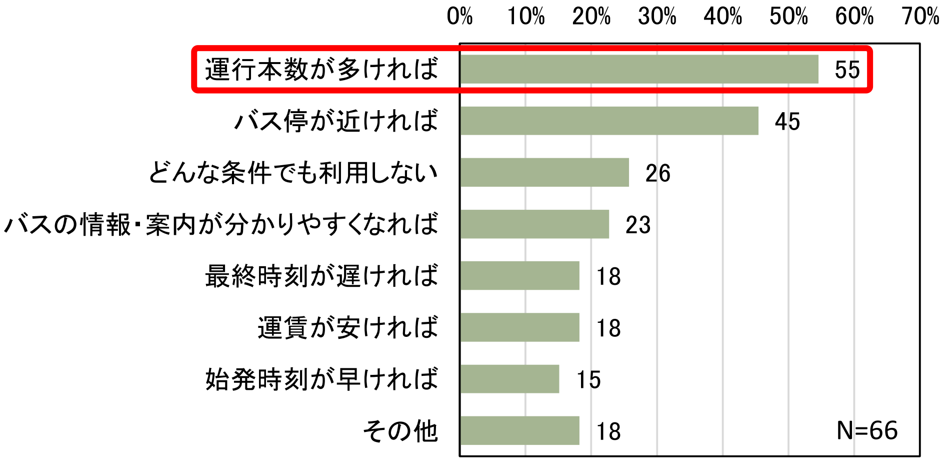
・「家族等が送迎してくれるから」が最も多く40%を占め、次いで「自宅や目的地からバス停が遠いから」が29%となっています。



【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？

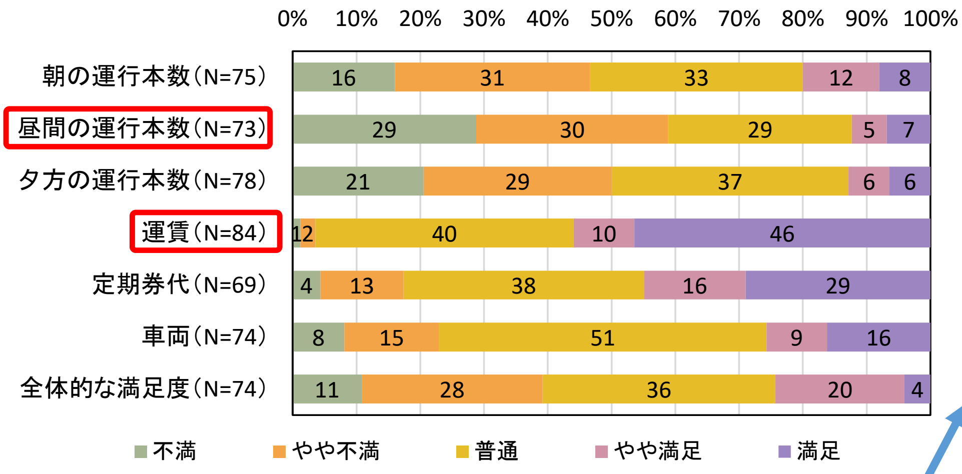
・「運行本数が多ければ」が最も多く55%を占め、次いで「バス停が近ければ」が45%、「どんな条件でも利用しない」が26%となっています。



【満足度】

■南部線の満足度をおしえてください。

・全体的な満足度は「45」であり、令和元年度実施のアンケートの「47」に比べやや低下しています。
・項目別にみると、「運賃」が「74」と他の項目と比べて高い一方、「昼間の運行本数」は「33」と他の項目と比べて低くなっています。
・利用者・非利用者別に見ると、利用者の満足度が高くなっています。



満足度		
全体	利用	非利用
41	43	37
33	32	33
37	40	34
74	78	72
63	72	55
53	54	52
45	46	43

R1アンケート
47

アンケート結果の票数に点数を乗じ、以下の計算式で算出

	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
アンケート結果の票数	A	B	C	D	E
点数	4点	3点	2点	1点	0点

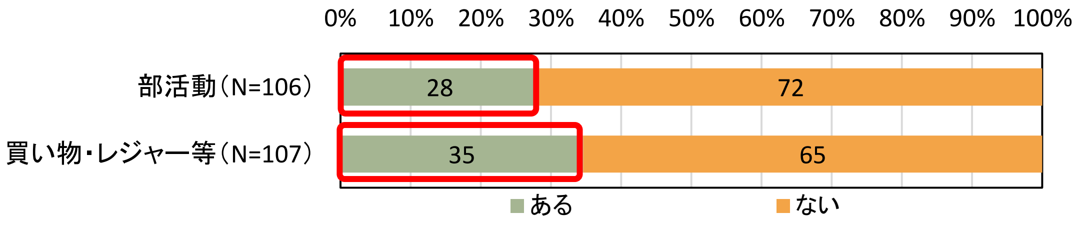
$$\frac{(A\times 4)+(B\times 3)+(C\times 2)+(D\times 1)+(E\times 0)}{(A+B+C+D+E)\times 4}\times 100$$

100に近いほど満足度が高く、0に近いほど満足度が低い

【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。

・28%は「部活動」、35%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．地域公共交通を考えるガヤガヤ会議

■対象者　：市民（公募による募集）
■募集方法：回覧板
■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

【開催日・参加者数】

開催日時	会場	参加者
７月 19 日(金)	正木コミュニティセンター	14 人
７月 20 日(土)	羽島市民会館	13 人
７月 22 日(月)	はしまコミュニティセンター	15 人
計		42 人

【プログラム】

内容	時間配分
開会あいさつ･趣旨説明	５分
情報提供	15 分
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！』	50 分
グループ発表	15 分
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公共交通の長所、使いにくい点を話し合おう！』	
長所	・一度に多くの人を運ぶことができる ・モビがとても便利で利用しやすい ・子どもが喜んで乗る ・自分で運転しなくてよい ・コミバスの料金が安い
ダイヤ	・買い物時に帰りの時間が合わず使いづらい（短すぎる、長すぎる） ・病院の時間に合わない
運行ルート	・南部線で岐阜羽島駅へ行けない ・所要時間が長い ・路線が大回りで目的地に行くのに遠回りになる
バス停	・バス停が遠い・分かりにくい ・自転車を置くところがない ・屋根をつくるなど環境をよくしてほしい
乗り換え	・乗り換えたときにお金がかかる ・mobi の運賃が高い
案内	・どんな路線が走っているかわからない ・時刻表が見づらい
運行日	・イベント時に運行されていない
その他	・運賃収入が少ない ・タクシーが減っている、呼んでも来ない

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	・往復で利用しやすいダイヤにする ・夜遅い時間帯にも運行する ・運行本数を増やす ・あまり乗らない時間帯はなくす
運行ルート	・似た経路を統合する ・南部線も岐阜羽島駅まで延ばす ・主要施設を短く回るバスをつくる ・住宅地と駅を最短で結ぶ路線をつくる ・mobiの運行エリアを拡大する
バス停	・帰りはバス停以外のところでも降ろす ・バス停を増やす
乗車券	・高齢者定期券をもっと PR する ・定期券を買いやすくする
PR	・時刻表やマップを見やすくする ・わかりやすく情報発信する
特典･企画	・コミバスを利用した観光プランをつくる ・イベント時に臨時バスの運行
バス以外の方法	・mobi の運行エリアを拡大する ・一般の人が運転する車に乗れるようにする ・ライドシェアの導入
その他	・運賃支払のキャッシュレス化 ・自動運転の導入

2. 運転手ヒアリング

■調査目的：運転手が感じている運行上の課題や提案を把握
■調査対象：岐阜羽島バス・タクシー運転手　12名
■調査方法：直接ヒアリング

【おもな意見】

現状・課題	
西・はしまわる線	・始発を1時間早くしてほしいという要望がある。 ・南宿駅南～市場の経路が狭い。 ・1便が左回りのため、小熊方面からJR岐阜羽島駅方面の所要時間が長い。 ・小熊町のCAAオークションや堀津町のJUオークションへの行き方を聞かれることがよくある。
中・はしまわる線 温泉・はしまわる線	・中線と温泉線のルートが重複して無駄が多い。 ・渋滞により平方～本郷で遅れることが多い。 ・中線や温泉線で市民病院に行く人は毎日1～3人程度いる。
南部線	・はしまわる線では時間があわず、南部線と名鉄を乗り継いで市民病院に行く方が何人かいる。
路線再編について	・市内の主要施設だけを走る30～40分のショートな路線があるとよい。 ・どの路線も40分前後で回せる路線で再編してほしい。
運賃の支払いについて	・1日券が250円なので50円のやり取りが煩雑。 ・若い人からキャッシュレス決済について聞かれることもあるため、導入検討する必要がある。

提案	
全体	・障害者は等級関係なしに無料、足腰の弱い高齢者が有料で乗車しており、制度の見直しをした方が良いと思う。
中・はしまわる線	・バロー～大須の経路は、バス停のないインター線ではなく、岐阜南濃線経由にしてはどうか。 ・本郷のバス停を一本東の信号側に変更して、南に抜けて千代田の信号から平方へ抜けるほうが、信号に詰まることがなくなるのではと思う。
西・はしまわる線	・西線でCAAオークションに行く人が多いため、再編の際はそのあたりも考慮すると良い。
南部線	・はしまわる線は温泉を軸に考えず、南部線で行く回数を増やしてはどうか。 ・市役所前駅が無人になり、改札内のトイレを使用できないため、事業者パスのようなものをもらえないか。 ・日曜日に文化センターに行く路線がないため、南部線を文化センター終点にしてはどうか。
デジタル定期券について	・定期券のデジタル化は学生にとって購入も楽になる。運転手の確認も特に負担はないと思う。
その他	・運転手が増えないのは、仕事の負担のわりに給料が安いからだと思う。委託を出す際に人件費や契約等も配慮してほしいと思う。 ・農家の方は耕運機などを公道で走らせる必要があり、農業をやる限り免許は返納しない。できるだけ普通車には乗らなくて済むようにバスをPR したほうが良いと思う。 ・学校の周辺にバス停がないが、クラブ活動などで学校外に行くことを考えるとバス停があると良いと思う。

資料３　コミュニティバス乗降等調査結果

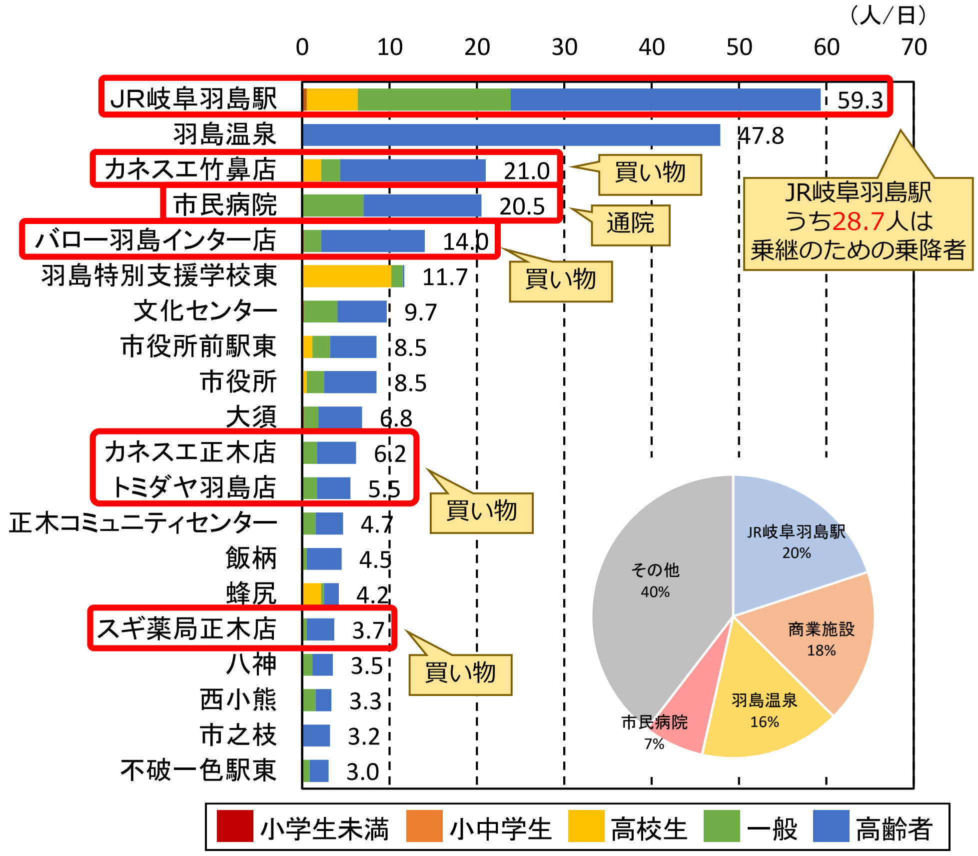
１．乗降調査

■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6年5月25日(土)～31日(金)
■調査方法：①各バス停での乗車人数・降車人数…調査員の目視による調査
　　　　　　②はしまわる線JR岐阜羽島駅での乗り継ぎ…直接ヒアリング

※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】

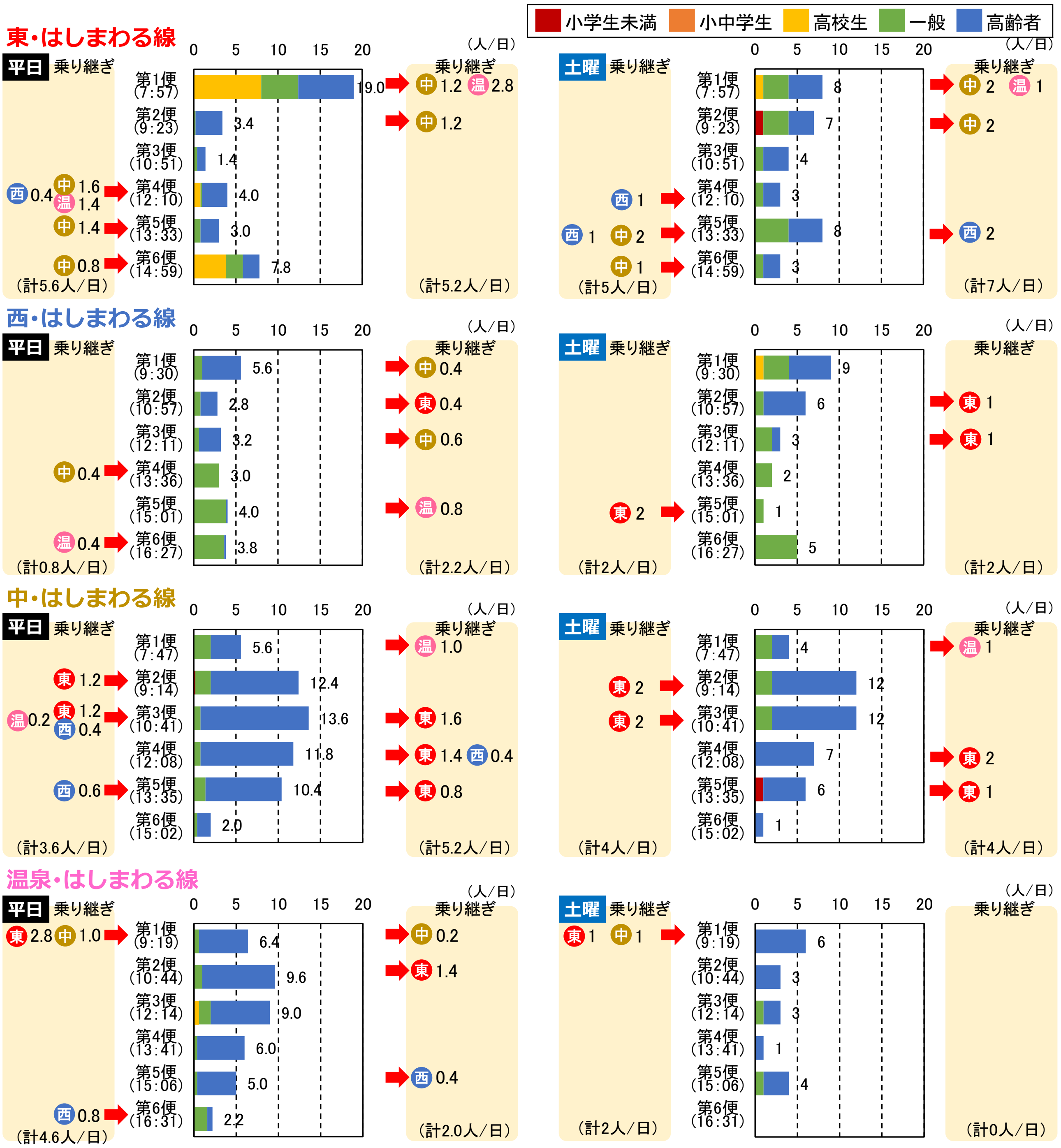
- JR岐阜羽島駅が最も多く、次いで羽島温泉、カネスエ竹鼻店、市民病院が多く、通学、通院、温泉、買い物等様々な目的で利用されていると考えられます。



【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、他の2路線と比較して利用者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。



乗り継ぎ状況

- 利用者の89%が目的地まで乗り継ぎなしで利用しており、11%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807人/週となっています。
- 東･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、東･はしまわる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。

（人/週）

乗り継ぎ有無	利用路線			利用者数	
乗り継ぎなし	東・はしまわる線のみ			160	721 (89%)
	西・はしまわる線のみ			119	
	中・はしまわる線♨のみ			269	
	温泉・はしまわる線♨のみ			173	
乗り継ぎあり	東・はしまわる線	⇔	西・はしまわる線	6	86.0 (11%)
	東・はしまわる線	⇔	中・はしまわる線♨	38	
	東・はしまわる線	⇔	温泉・はしまわる線♨	22	
	西・はしまわる線	⇔	中・はしまわる線♨	7	
	西・はしまわる線	⇔	温泉・はしまわる線♨	6	
	中・はしまわる線♨	⇔	温泉・はしまわる線♨	7	
合計				807	

♨：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】

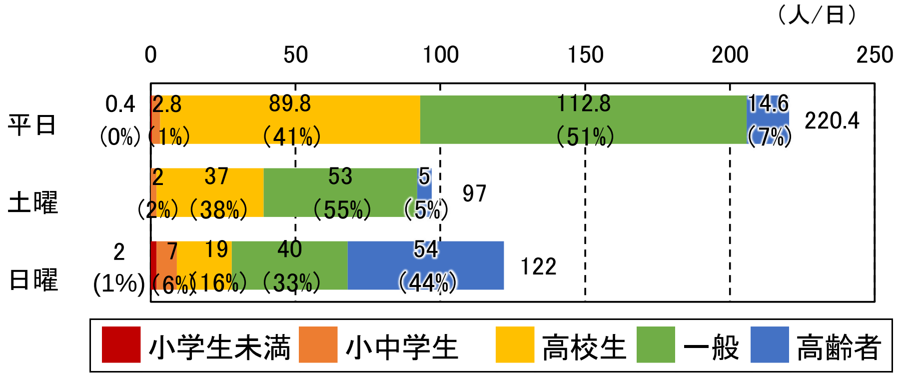
- 中心部の主要施設でのバス停降車人数は、コロナ禍で令和元年5月から令和2年7月にかけて利用者が減少して以降、近年はほぼ横ばいで推移しています。

（人/日）

	はしまわる線					
	R1.5	R2.7	R3.5	R4.5	R5.5	R6.5
市民病院	12.7	10.8	10.8	12.8	8.8	10.0
市役所	6.8	4.8	4.0	4.0	5.0	4.5
文化センター	1.2	1.7	3.8	2.8	4.8	4.5
市民会館	3.7	1.7	0.8	0.7	2.3	1.2
トミダヤ羽島店	1.2	2.7	2.2	1.0	1.7	2.8
観光交流センター	0.5	0.2	1.0	0.8	0.3	0.0
スギ薬局正木店	3.7	2.3	3.8	1.7	3.2	1.7
三心丸の内店	2.0	1.5	2.3	2.0	1.5	1.3
合計	31.7	25.7	28.8	25.8	27.7	26.0

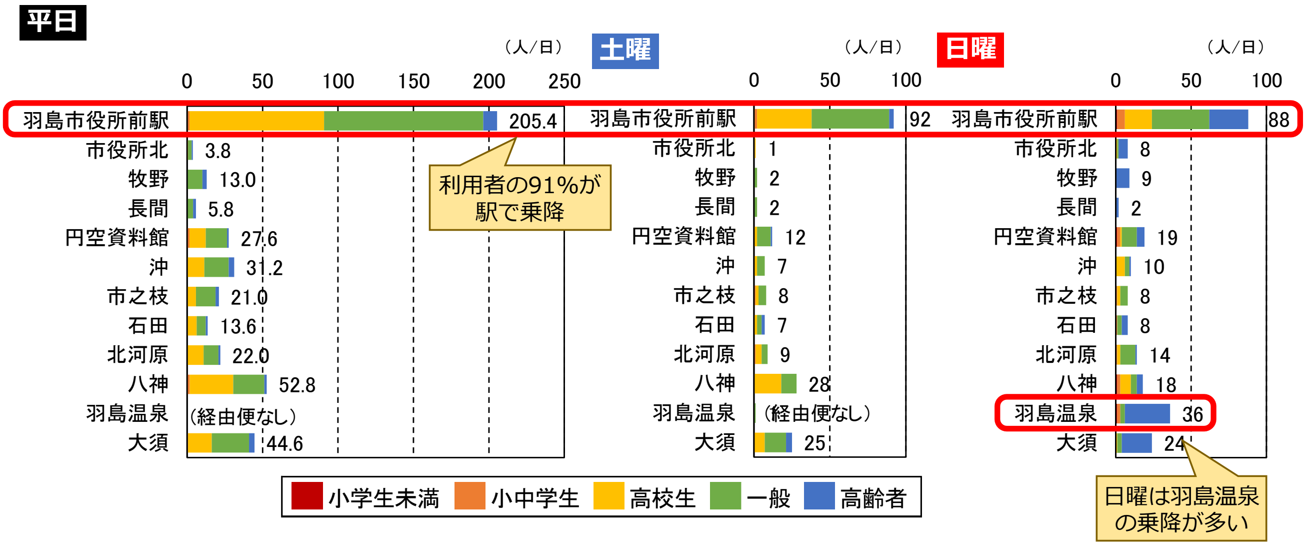
【南部線 属性別利用者数】

- 南部線全体の１日あたりの利用者数は、平日は220.4人/日、土曜は97人/日、日曜は122人/日であり、土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、平日は一般と高校生を合わせて92%占めており、通勤・通学利用が多くなっています。
- 日曜は高齢者の割合が最も高く、44%となっています。



【バス停別乗降者数】

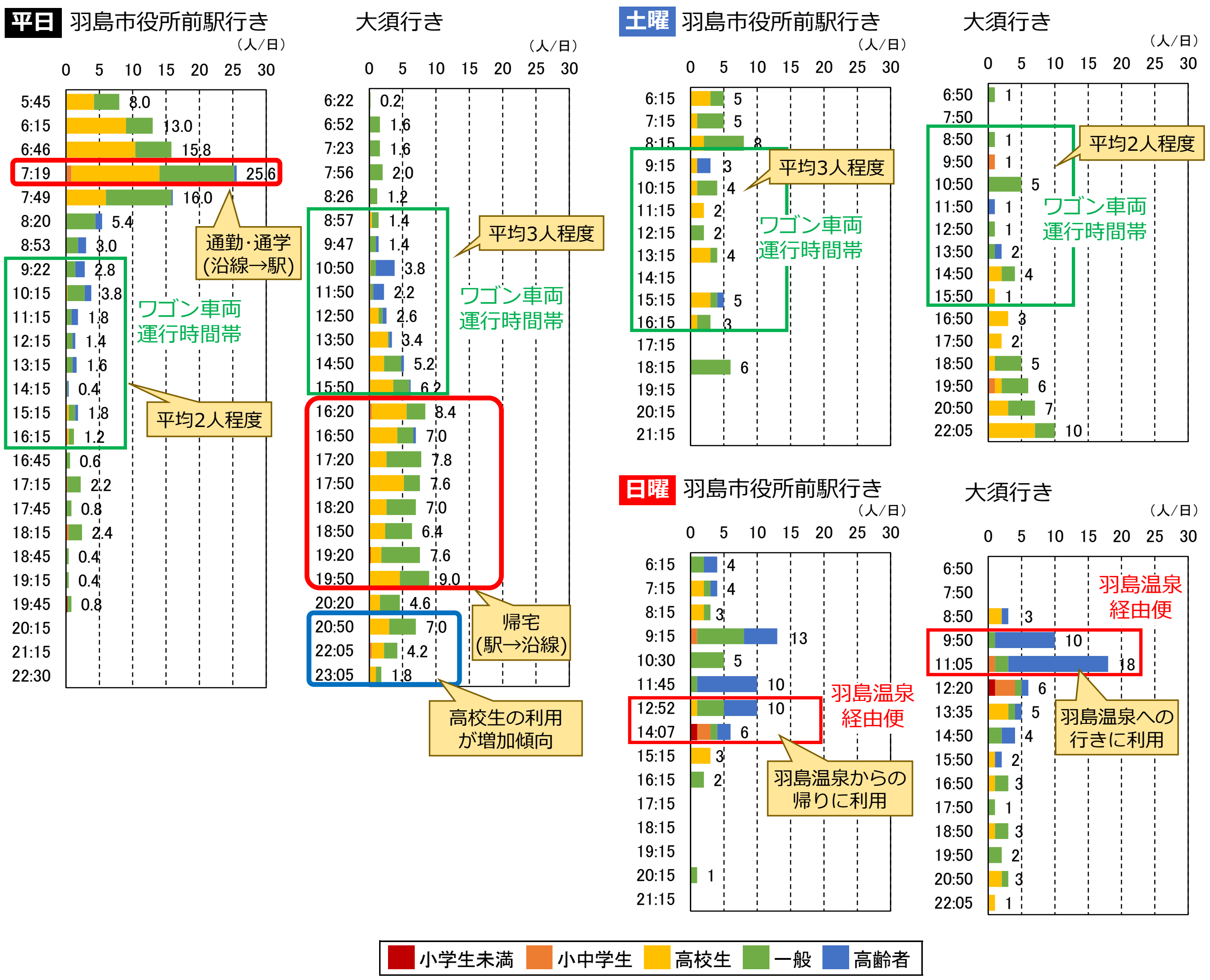
- 91%の利用者が羽島市役所前駅で乗降しており、ほとんどの利用者が羽島市役所前駅⇔沿線バス停間を利用しており、駅へのアクセス手段としての利用が多くなっています。
- 平日の乗降者数は、羽島市役所前駅が205.4人/日と突出して多く、次いで八神(52.8人/日)、大須(44.6人/日)が多くなっています。
- 日曜は、はしまわる線が運行されないことから、羽島温泉の乗降者数が36人/日と多く、羽島温泉への移動に利用されています。



※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7:19発の便に集中し、利用者数は約26人/便となっています。
- 平日夜間の大須行き（羽島市役所前駅20:50発以降）の各便において、高校生の利用が増加傾向となっています。
- 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2～3人程度と少なくなっています。



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。

目標１	暮らしに便利でみんなに利用される公共交通の実現

評価指標	現況値（令和６年度）	目標値（令和11年度）
利用者数		
名鉄竹鼻線・羽島線	*183万9,101人/年	200万9,948人/年
名阪近鉄バス羽島線	13万3,638人/年	14万6,900人/年
羽島市コミュニティバス	9万6,084人/年	9万8,400人/年

○名鉄竹鼻線・羽島線

【指標の算定方法】

- 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
- 使用データ：羽島市統計書

【目標値の設定根拠】

- 利用者数がコロナ禍前の令和元年度の水準まで回復することを目指し、200万9,948人を目標値として設定します。

○名阪近鉄バス羽島線

【指標の算定方法】

- 名阪近鉄バス羽島線の年間輸送人員
- 使用データ：名阪近鉄バスデータ

【目標値の設定根拠】

- 令和7年度以降の利用者数が令和元年度から令和5年度までと同様の伸び率（毎年1.88%増）で増加していくことを目指し、14万6,900人を目標値として設定します。

○利用者数（羽島市コミュニティバス）

【指標の算定方法】

・羽島市コミュニティバスの年間輸送人数
・使用データ：運行事業者データ

【目標値の設定根拠】

・人口増減に伴う変化分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。

（人口増減に伴う変化分）

・令和6年度の住民基本台帳人口、年間利用者数より、市民1人あたりのコミュニティバス利用回数は、年少(14歳以下)0.16回/年、生産年齢(15～64歳)1.56回/年、高齢者(65歳以上)1.73回/年となっています。
・令和6年の人口66,774人に対し、令和11年の推計人口は65,087人と推定されます。

令和6年	人口（人）	年間利用回数（回）	1人あたり利用回数（回/人）
年少(14歳以下)	8,073	1,302	0.16
生産年齢(15～64歳)	39,871	62,146	1.56
高齢者(65歳以上)	18,830	32,636	1.73
合計	66,774	96,084	1.44

令和11年	推計人口（人）	1人あたり利用回数（回/人）	年間利用回数（回）
年少(14歳以下)	7,176	0.16	1,157
生産年齢(15～64歳)	38,708	1.56	60,334
高齢者(65歳以上)	19,194	1.73	33,266
合計	65,078	1.44	94,757

※年齢層別の年間利用回数は乗降調査の年齢層割合をもとに推定

・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11年度のコミュニティバス利用者数は94,757人に減少することが見込まれます。

（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（96.0%）のうち、29%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。

65,078人×96.0%×29%×10.0%×2乗車(1往復)=3,624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。

94,757人+3,624人=98,381人≒98,400人

*印の現況値は令和5年度の値

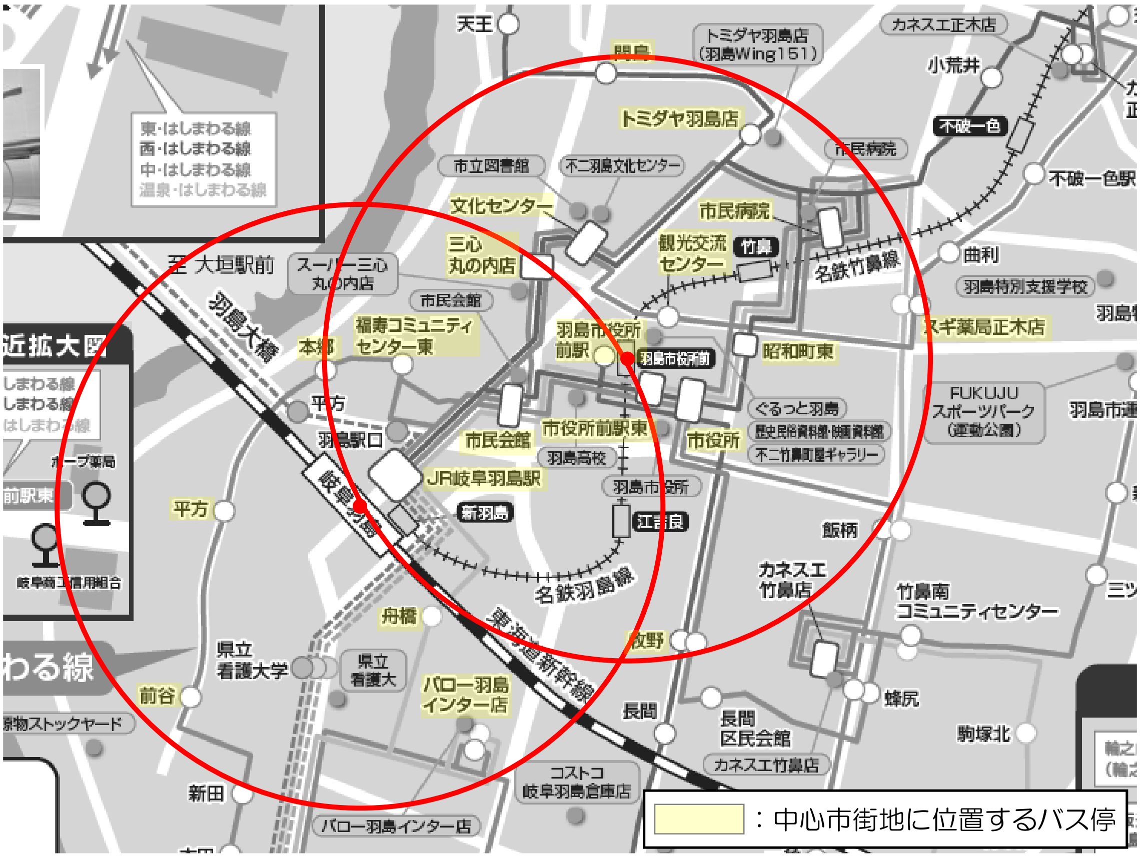
<table>
<tr><th>評価指標</th><th>現況値（令和６年度）</th><th>目標値（令和11年度）</th></tr>
<tr><td>高齢者定期券購入者数</td><td>438人･月</td><td>450人･月</td></tr>
<tr><td colspan="3">【指標の算定方法】
・高齢者定期券の購入者数
・1ヶ月定期券は1人･月、3ヶ月定期券は3人･月、6ヶ月定期券は6人･月としてカウントします。
・使用データ：定期券販売実績
【目標値の設定根拠】
・利用者数の指標でコミュニティバスの利用者数を2.4%増加することを目標にしていることから、高齢者定期券利用者がその水準以上に増加することを目指し、450人･月を目標値として設定します。</td></tr>
</table>

目標２　おでかけ機会を創出し、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６年度）	目標値（令和11年度）
中心市街地・主要施設での コミュニティバス乗降者数	356人/日	365人/日

【指標の算定方法】

- 商業施設付近のバス停（カネスエ竹鼻店、カネスエ正木店、トミダヤ羽島店、三心丸の内店、バロー羽島インター店）、市民病院バス停、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】

- 利用者数の指標でコミュニティバスの利用者数を2.4%増加することを目標にしていることから、中心市街地や主要施設での乗降者がその水準以上に増加することを目指し、365人/日を目標値として設定します。

目標３　みんなが知っている、利用しやすい公共交通の実現

評価指標	現況値（令和６年度）	目標値（令和11年度）
利用促進PR実施回数	2回/年	6回/年

【指標の算定方法】
・利用促進のためのＰＲ活動（出前講座、乗車体験会、イベント等）を実施した回数
【目標値の設定根拠】
・現在、年4回程度実施しているPR活動に加え、新たに老人クラブや学校でのPR活動を年2回企画します。

評価指標	現況値（令和６年度）	目標値（令和11年度）
コミュニティバス(自宅最寄りバス停)の認知度	52%	60%

【指標の算定方法】
・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
・使用データ：市民アンケート
【目標値の設定根拠】
・自宅の最寄りバス停を知っている人が増加することを目指し、60%を目標値として設定します。

目標４　みんなが協力して、ともに支える持続可能な公共交通の実現

評価指標	現況値（令和６年度）	目標値（令和11年度）
利用者1人あたりの運行経費	*875円/人	875円/人

【指標の算定方法】

・コミュニティバスの年間運送費用÷コミュニティバスの年間輸送人数

・使用データ：運行事業者データ

【目標値の設定根拠】

・燃料費や人件費の高騰により運行経費の増加が見込まれる中、利用者数の増加により現在の「利用者1人あたりの運行経費」を維持することを目指します。

*印の現況値は令和5年度の値

評価指標	現況値（令和６年度）	目標値（令和11年度）
主要交通結節点での乗り継ぎ利用者数	14.7人/日	16.0人/日

【指標の算定方法】

・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

・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】

・利用者数の指標でコミュニティバスの利用者数を2.4%増加することを目標にしていることから、乗り継ぎ利用者がその水準以上に増加することを目指し、16.0人/日を目標値として設定します。

羽島市地域公共交通計画

令和７年３月

羽 島 市

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

生活環境部生活安全課