

美濃市地域公共交通計画策定調査概要

1. 美濃市の地域特性と地域公共交通に対する市民・利用者ニーズ

<美濃市の地域特性と公共交通の現状>

- 人口は減少傾向にあり、近年 10 年間で約 8%減少
【247 百人 (H12) →234 百人 (H17) →226 百人 (H22)】
- 高齢化率は増加傾向にあり、近年 10 年間で約 5 ポイント増加【23.1% (H12) →25.1% (H17) →27.6% (H22)】
- 美濃地区を中心に南部の中有知地区等国道 156 号沿道市街地での人口集積が高く、北部の下牧・上牧地区、洲原地区等では谷戸部に低密な集落が分布
- 通勤通学流動は、流出入とも関市との結びつきが強い
- 自主運行バスの利用者数は年々減少傾向にある

<美濃市総合計画アンケート調査(H22.6)>

- 今後重点的に進めたらよいまちづくり施策の第 2 位は“鉄道・バスなどの公共交通対策”
- 食料品や日用品の買物・通院先は“美濃市内”、衣料品等の買物や外食先は“関市”が多い
- 美濃市のバス交通の総合的な満足度は“不満 (47%)”が“満足 (8%)”を大きく上回る
- 自主運行バスの運行維持に対する公的支援について“約 6 割の方が公的支援に理解”を示している

<長良川鉄道沿線生活交通ネットワーク計画策定調査における沿線住民アンケート(H24.3)>

- H23 年度の 1 年間に利用したバスの割合は、わっちも乗る Car (14%) に対して“高速バス (71%)”、“民間路線バス (37%)”が多い
- バスを利用しない理由は“目的地に行けない”、“所要時間がかかる”を挙げる人が多い
- “条件次第でバスを利用する人は 10%”
- “バスで行きたい施設”は市外施設 (イオン関店、中濃厚生病院、岐阜駅等) が多い
- 周辺都市と比較して高い“バス利用者一人当たり補助金充当額”【美濃市 2,266 円/人⇄関市 1,362 円、郡上市 797 円、美濃加茂市 827 円 (H22 年度)】

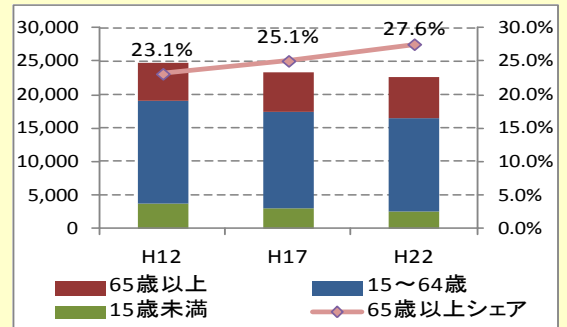


図 美濃市の人口・高齢化率の推移

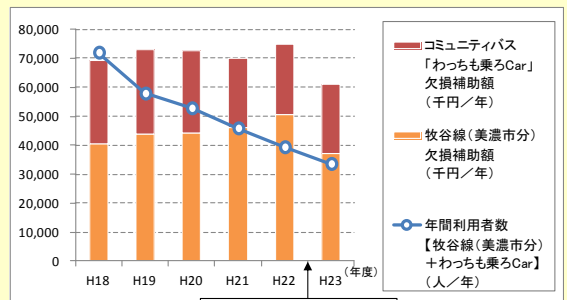


図 自主運行バス利用者数と市からの欠損補助金等の推移

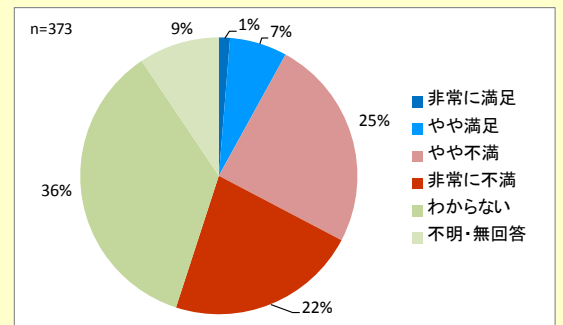


図 美濃市のバス交通の総合満足度

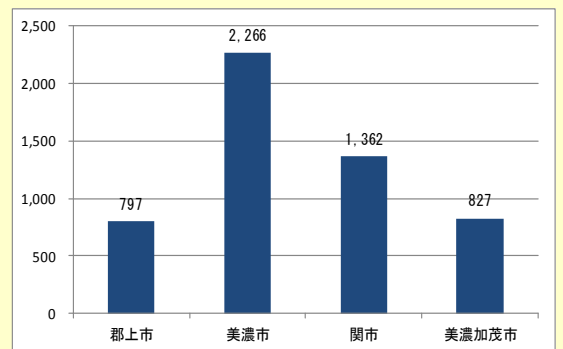
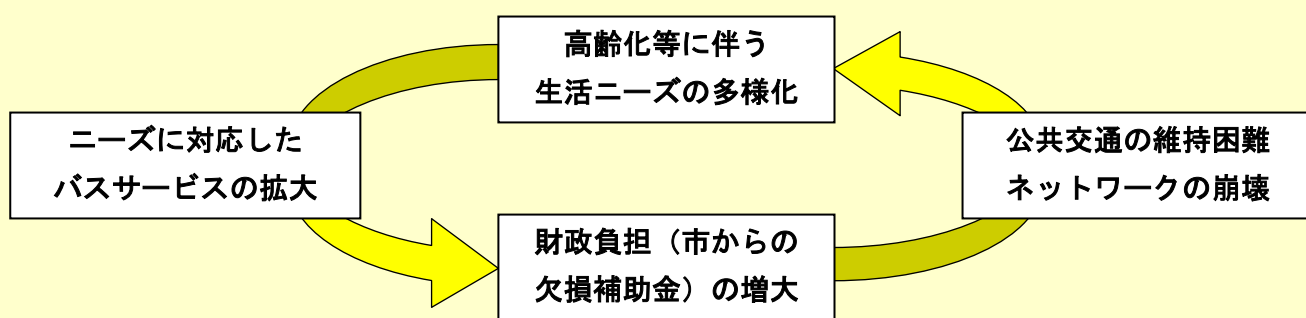


図 利用者1人当たり補助金充当額 (H22年度自主運行バス計、円/人)

2. 美濃市の地域特性・課題に対する基本認識



美濃市におけるバス交通の課題

- 美濃市の将来像を見据えた地域公共交通が果たすべき役割の明確化
- 高齢化が進む中、多様化する生活ニーズに対応した適切なサービスの確保
- 地域住民の移動需要を踏まえた市内・都市間（主に関市・岐阜市）連携の強化
- 地域公共交通の維持・確保に向けた利用促進と財政負担の軽減 など

3. 美濃市地域公共交通計画策定にあたってのポイント

本計画策定の目的は、多様化する生活ニーズへの対応と財政負担の軽減を図るため、**合理的かつ効果的な地域公共交通サービスのあり方を確立**することにあります。

そのためには、地域の特性や、公共交通に対する住民・利用者の意向などを的確に捉え、**誰もが使いやすく、使いたくなる、持続可能な生活交通ネットワークを構築**する必要があります。

Point1 市が目指す地域公共交通体系の共有化

市が目指す将来像の実現に向けて、市内・都市間の連携強化に資する地域公共交通体系の目標像を共有化します。

Point2 公共交通が相互に補完し合う合理的な地域公共交通ネットワークの形成

鉄道、高速バス、民間路線バス、自主運行バス、デマンド交通、タクシー等が相互に補完し合い、合理的な地域公共交通ネットワークを形成します。

Point3 地域の生活ニーズを踏まえた効果的運行方式の導入と財政負担の軽減

需要が少ない地域・路線については、デマンド方式などの地域独自の交通システムを導入し、地域社会への参画の支援や財政負担の軽減を図ります。

Point4 持続可能な地域公共交通の構築に資する利用促進施策の展開

持続可能な地域公共交通とするため、自発的な交通行動の変容を促す取り組みなど、利用促進施策の展開を検討します。

図 夜間人口密度と既存公共交通ネットワーク図

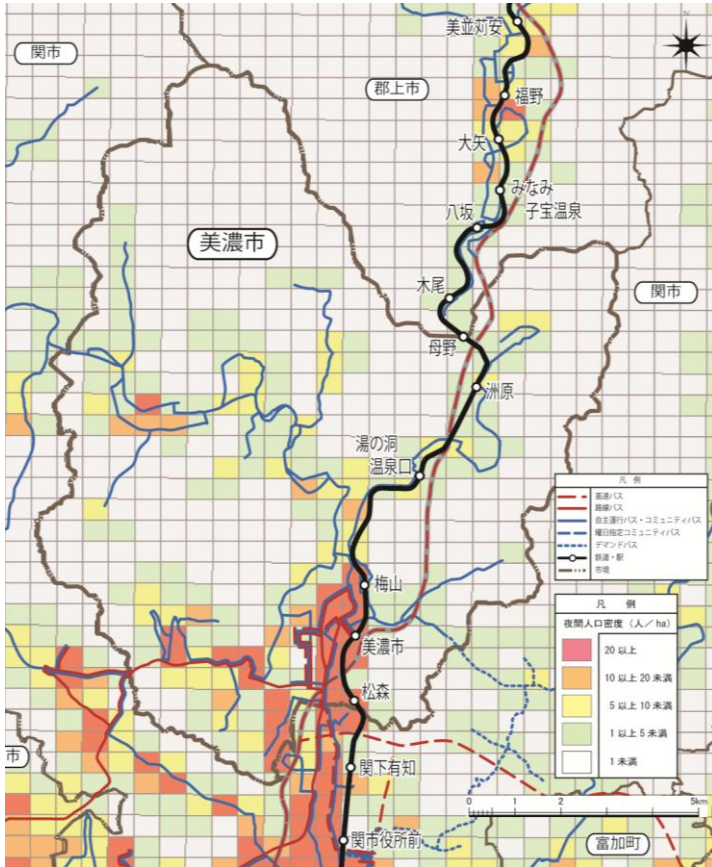
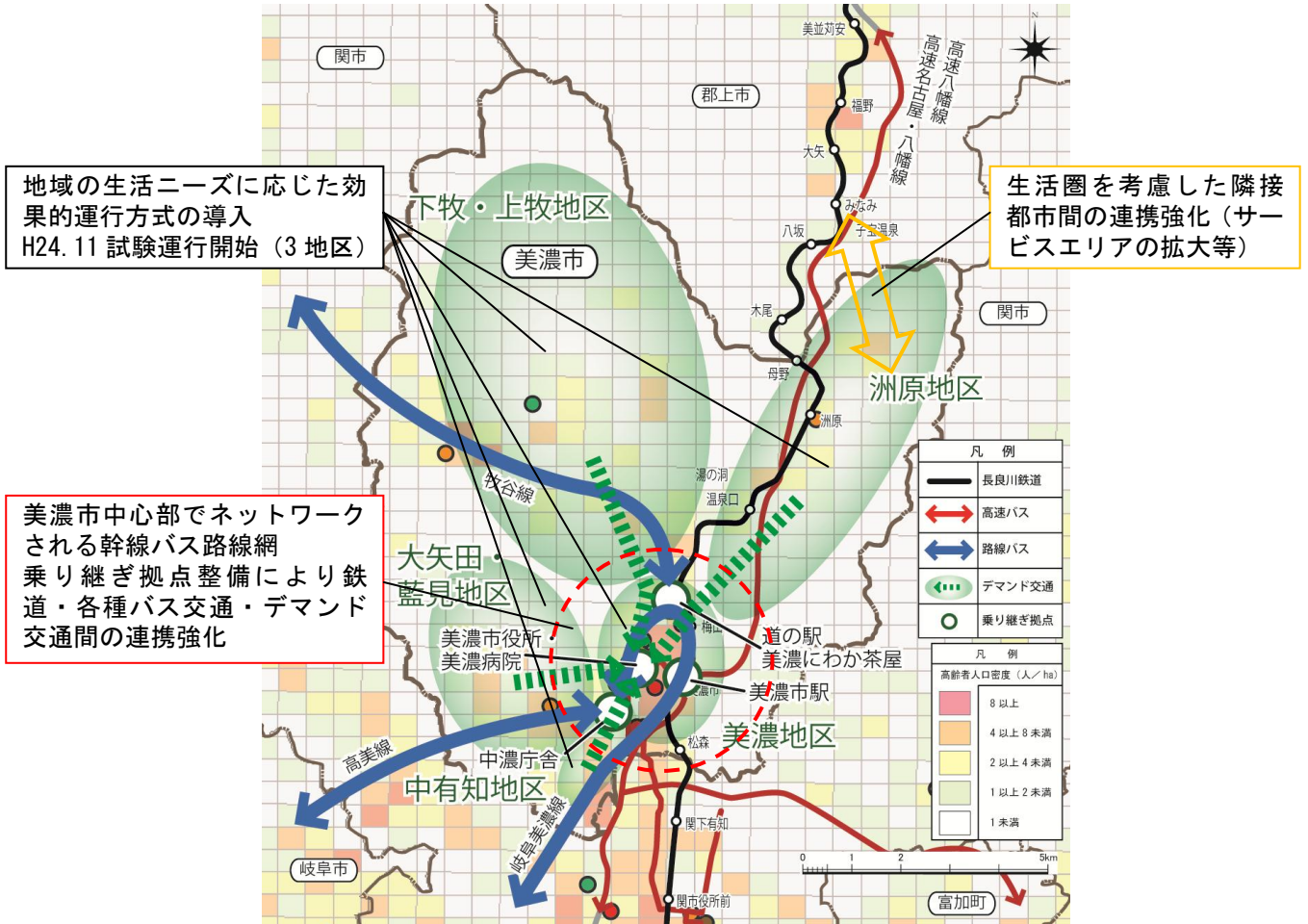


図 主要施設立地と既存公共交通ネットワーク



図 公共交通が相互に補完し合う合理的な地域公共交通ネットワークの形成



4. 美濃市地域公共交通計画の進め方(策定フロー)

