

# 笠松町地域公共交通計画

令和5年－令和9年

暮らしを豊かに、  
人にやさしい公共交通

令和5年4月

令和8年3月改定

笠松町

## 目次

### 第1章 計画策定の背景・目的

1.1. 背景	1
1.2. 目的	1

### 第2章 笠松町の現況

2.1. 地勢	2
2.2. 歴史・沿革	2
2.3. 人口・世帯数の推移	3
2.4. 将来人口の推計	4
2.5. 日常の流動（通勤・通学）	5

### 第3章 公共交通の現状

3.1. 笠松町の公共交通網	6
3.2. 名古屋鉄道	7
3.3. 笠松町公共施設巡回町民バス	8
3.4. 岐阜バス 岐阜川島線	8
3.5. 岐阜バス 笠松県庁線	8
3.6. タクシー	8
3.7. デマンドタクシー「チョイソコカラタン」	8

### 第4章 関連計画について

4.1. 笠松町第6次総合計画	10
-----------------	----

### 第5章 公共交通の現状と課題

5.1. 社会潮流	11
5.2. タウンミーティングで見えてきた課題	11
5.3. 笠松町公共交通利用者アンケートで見えてきた課題	12

### 第6章 基本方針と実施施策

6.1. 笠松町公共交通の基本方針	13
6.2. 計画の区域	13
6.3. 計画の期間	13
6.4. 計画の目標	14

### 第7章 目標を達成するために行う事業及び実施主体

7.1. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	16
7.2. 計画の進め方	18

# 第1章 計画策定の背景・目的

## 1.1. 背景

笠松町では、昭和60年から町民バスの運行を開始し、日常生活に必要な公共交通を確保し、また、1日あたり6,484人の乗降者数（令和2年実績※）を誇る名鉄笠松駅及び西笠松駅と連携することで、暮らしやすいまちづくりを目指してきました。

しかし、買い物や通院などについては、自家用車での移動が主流であり、少子高齢化が進展している社会状況においては、公共交通へ求められている役割は、益々大きくなってきています。

笠松町第6次総合計画においても、「基本方向4 便利で快適に暮らせるやすらぎのまち 施策の方針（3）公共交通体系の充実」において、「今後も多様化が予想される地域公共交通のニーズに対応するため、デマンドバスの導入など多様な形態の運送サービスの実現が求められます。」と規定しています。

また、令和2年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、同法に関する基本方針において、地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化し、取り組みの方向性を定めること等を目的に地域公共交通計画の作成の努力義務化が定められました。

このことから、笠松町をはじめとする行政と、交通事業者や住民が連携し、今後の公共交通施策に取り組むため、「第1次笠松町地域公共交通計画」（以下、「交通計画」という。）を策定することとしました。

## 1.2. 目的

社会をとりまく状況の変化に対応するため、現在の公共交通体系やサービス水準について、確認と検討をする必要がある中で、笠松町と住民、交通事業者や関係者が協働して知恵を出し合い、それぞれが役割を果たすことを前提として、公共交通網の形成に関する方向性を示し、住民や笠松町を訪れる方が移動しやすい総合的な交通ネットワークを構築・発展させることを目的として策定するものです。

### 笠松町における地域公共交通の種類

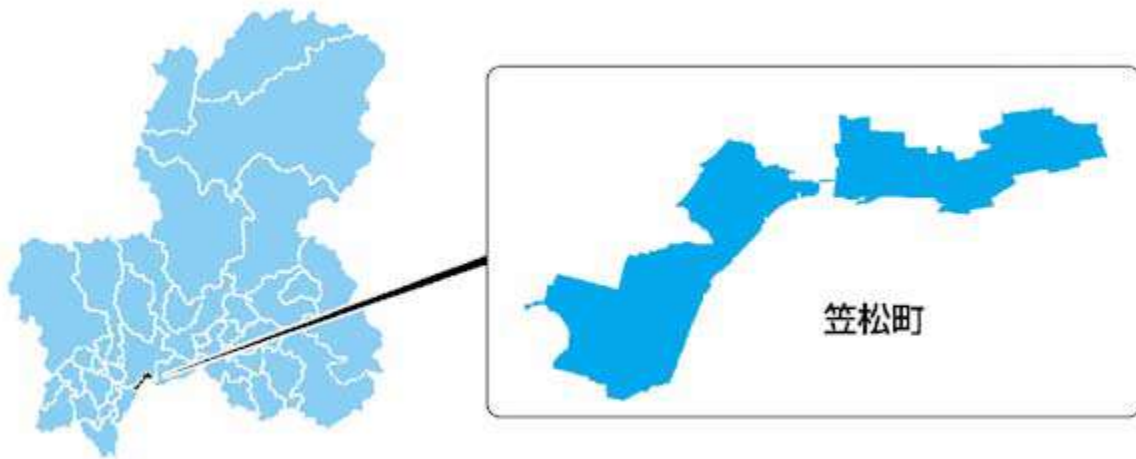
地域公共交通の種類	笠松町で該当する交通手段
鉄道	名古屋鉄道
デマンドタクシー	チョイソコカラタン、チョイソコかわしま（各務原市）、岐南町コミュニティタクシー
タクシー	タクシー事業者
自主運行バス	笠松町公共施設巡回町民バス、境川らくちゃんバス（岐阜市）、ふれあいバス（各務原市）、岐南町コミュニティバス（岐南町）

## 第2章 笠松町の現況

### 2.1. 地勢

当町は、岐阜県南部の濃尾平野に位置し、岐阜市、各務原市、羽島市、岐南町、愛知県一宮市に隣接しています。木曾川右岸に沿って帯状に広がる低湿地にあり、西に養老山脈と伊吹山、北に回って金華山、さらに御嶽山などが眺望できます。北部の境川、南部の木曾川にはさまれた旧輪中地帯の一部でもあり、これを地理上からみると、東経 136 度 45 分 48 秒、北緯 35 度 22 分 02 秒、海拔 10.81 メートルであり、当町の面積は 10.30 平方キロメートルで、その面積のおおよそ 3 分の 1 は木曾川が占める、岐阜県下で 3 番目に小さな面積の自治体となっています。

また、木曾川に架かる国道・主要道路、J R（東海旅客鉄道株式会社）・名鉄（名古屋鉄道株式会社）の橋があり、岐阜市と名古屋市を結ぶ最短ルートです。



【出典 笠松町第6次総合計画】

### 2.2. 歴史・沿革

当町は、古くから水陸の交通の要衝として開け、木曾川を通じて岐阜と名古屋を結ぶ重要な地でした。

江戸時代には幕府直轄地として笠松陣屋、明治維新後は笠松県が置かれ、明治 6 年 3 月に岐阜へ移行するまで県政を執った岐阜県政発祥の地です。

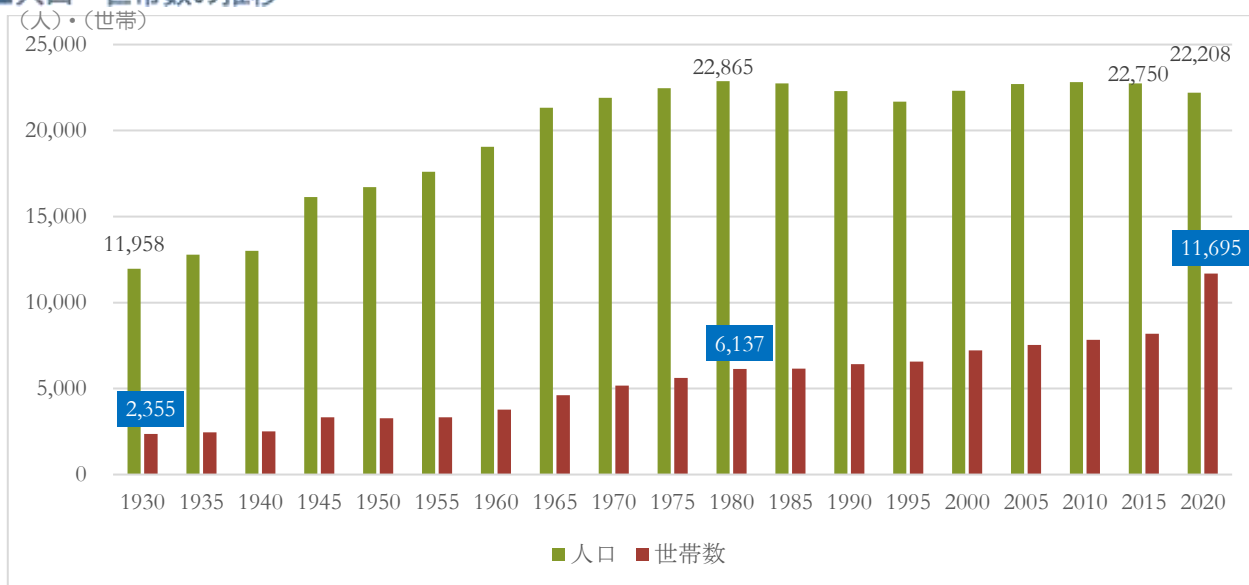
明治 22 年 7 月の町制施行により笠松町となり、昭和 25 年に松枝村、同 30 年に下羽栗村と合併し、平成 30 年の町制施行 130 年を経て今日に至っています。

【出典 笠松町第6次総合計画】

### 2.3. 人口・世帯数の推移

笠松町の総人口は、1980年（昭和55年）の国勢調査時（22,865人）まで一貫して増加を続け、ピーク時の総人口は1920年（大正9年）の2倍以上となっています。1980年（昭和55年）以降は、微増減を経て現在に至っており、ピーク時から直近の2020年（令和2年）までの総人口は約40年間で542人減と、他市町村に比べて減少傾向は比較的小さいと言えます。また、世帯数に着目すると、増加を続けており、これは少人数での転入や世帯構成の変更などが背景にあると考察できます。

#### ■人口・世帯数の推移

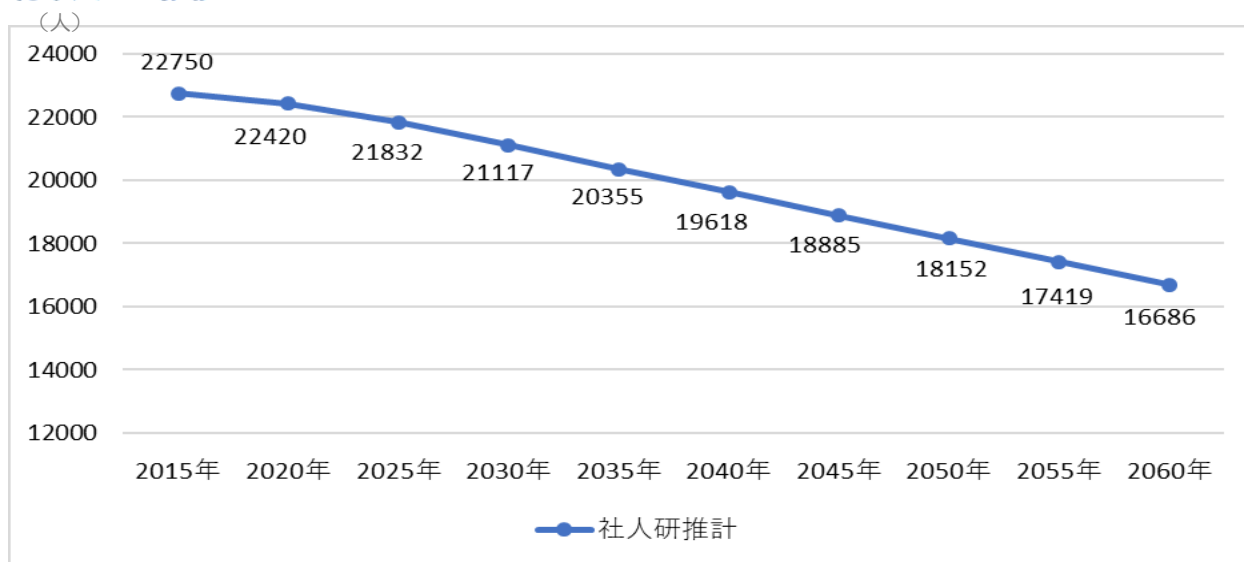


【出典 笠松町第6次総合計画】

## 2.4. 将来人口の推計

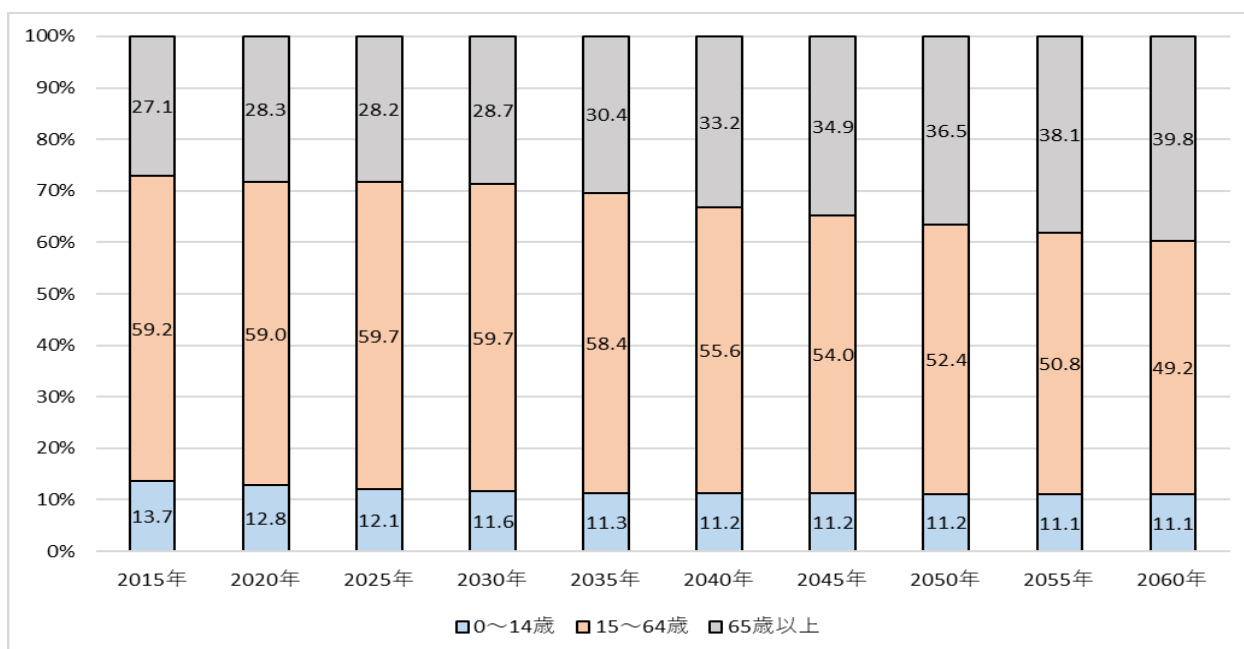
慢性化しつつある全国的な少子高齢化、人口減少社会においても、近年の当町は人口を微減にとどめています。しかしながら、本格的な人口減少社会の進行により、将来的に高齢化や人口の減少が予想されています。

### ■将来人口の推移



【出典 国立社会保障・人口問題研究所】

### ■年齢3区分別人口比率の推移



【出典 笠松町第6次総合計画】

## 2.5. 日常の流動（通勤・通学）

笠松町に常住する就業者のうち、町内へ通勤している人は、2,034人で全体の約2割です。

県内市町村へ通勤している人は、5,107人であり、そのうち約半数が岐阜市への通勤となっています。また、県内の隣接市町である岐阜市・岐南町・各務原市・羽島市へ通勤している人の合計は4,394人と、全体の5割近くを占めています。なお、県外の通勤地域は愛知県がほとんどです。この結果から、笠松町が県都岐阜市や中部経済の中心地である名古屋市への交通アクセスがよく、ベッドタウンとしての機能を担っていることがわかります。

### ■通勤の状況

笠松町から通勤			笠松町へ通勤		
勤務先	人数	割合	在住地	人数	割合
町内在住在勤	2,034人	21.8%	町内在住在勤	2,034人	27.9%
岐阜市	2,500人	26.7%	岐阜市	1,964人	26.9%
羽島市	552人	5.9%	羽島市	805人	11.0%
岐南町	682人	7.3%	岐南町	492人	6.7%
各務原市	660人	7.1%	各務原市	484人	6.6%
その他県内	713人	7.6%	その他県内	719人	9.8%
名古屋市	777人	8.4%	名古屋市	62人	0.8%
一宮市	578人	6.2%	一宮市	549人	7.5%
その他愛知県	656人	7.0%	その他愛知県	185人	2.5%
その他県外等	184人	2.0%	その他県外等	19人	0.3%
合計	9,336人	100.0%	合計	7,313人	100.0%

【出典 令和2年度国勢調査】

### ■通学の状況

笠松町から通学			笠松町へ通学		
通学先	人数	割合	在住地	人数	割合
町内在住在学	189人	19.0%	町内在住在学	189人	22.4%
岐阜市	411人	41.2%	岐阜市	213人	25.3%
羽島市	22人	2.2%	羽島市	113人	13.4%
岐南町	5人	0.5%	岐南町	49人	5.8%
各務原市	39人	3.9%	各務原市	158人	18.8%
その他県内	63人	6.3%	その他県内	117人	13.9%
名古屋市	139人	13.9%	名古屋市	0人	0.0%
一宮市	4人	0.4%	一宮市	1人	0.1%
その他愛知県	72人	7.2%	その他愛知県	2人	0.2%
その他県外等	54人	5.4%	その他県外等	1人	0.1%
合計	998人	100.0%	合計	843人	100.0%

【出典 令和2年度国勢調査】

## 第3章 公共交通の現状

### 3.1. 笠松町の公共交通網

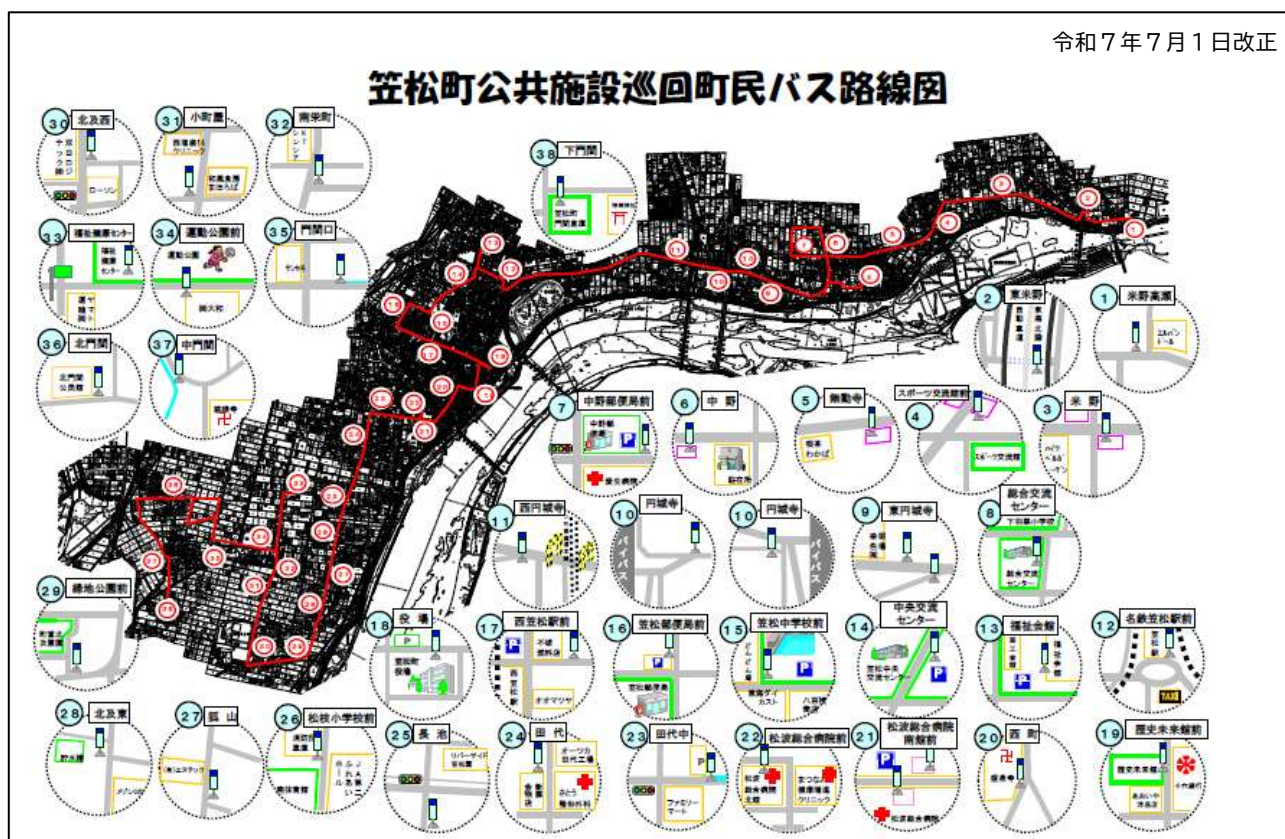
笠松町の公共交通としては、岐阜県岐阜市や羽島市、愛知県名古屋市や中部国際空港セントレアなどと結ぶ名鉄（名古屋鉄道株式会社）が走っており、笠松駅及び西笠松駅が所在しています。

バスについては、岐阜バス（岐阜乗合自動車株式会社）が運行している、名鉄笠松駅を起点として「笠松県庁線」が令和3年10月1日から、「笠松川島線」が令和4年4月1日から運行を開始しましたが、笠松町東部を運行していた「岐阜川島線」が令和4年3月末、「笠松県庁線」が令和7年3月末に、「笠松川島線」が令和7年9月末をもって廃線となりました。また、笠松町による1時間15分ごと・定路線の笠松町公共施設巡回町民バスが運行しています。

その他、交通網が行き届かない地域に関しては、自由経路ミーティングポイント型のデマンドタクシー「チョイソコカラタン」の運行をしています。

令和7年7月1日改正

### 笠松町公共施設巡回町民バス路線図



### 3.2. 名古屋鉄道

地域の基幹的な公共交通を担っている名古屋鉄道は、名鉄岐阜駅から名鉄名古屋駅を經由して、豊橋や中部国際空港セントレアなどを結んでおり、笠松町内には名古屋本線の「笠松駅」と竹鼻線の「西笠松駅」の2駅があります。

名古屋本線では平日5時台から0時台まで、早朝と夜間以外は上下各8本を運行、竹鼻線では平日5時台から23時台まで、早朝と夜間以外は上下各4本を運行しています。

#### ○笠松駅の運行状況（時間帯・便数）

##### 【名古屋本線】

行き先	朝 5~9時台	昼 10~16時台	夕 17~0時台	合 計
	平 日			
名鉄一宮・名鉄名古屋 ・中部国際空港方面	4~12本	8本	4~8本	147本
名鉄岐阜方面	2~9本	8本	3~8本	144本
行き先	土日・祝日			
名鉄一宮・名鉄名古屋 ・中部国際空港方面	5~11本	8本	4~8本	145本
名鉄岐阜方面	1~9本	8本	3~8本	144本

##### 【竹鼻線】

行き先	朝 5~9時台	昼 10~16時台	夕 17~0時台	合 計
	平 日			
竹鼻・新羽島方面	2~4本	2~3本	2~3本	49本
行き先	土日・祝日			
竹鼻・新羽島方面	3~4本	2~3本	2~3本	49本

#### ○西笠松駅の運行状況（時間帯・便数）

行き先	朝 5~9時台	昼 10~16時台	夕 17~0時台	合 計
	平 日			
笠松・名鉄岐阜方面	1~4本	2本	1~3本	48本
竹鼻・新羽島方面	2~4本	2~3本	2~3本	49本
行き先	土日・祝日			
笠松・名鉄岐阜方面	1~4本	2~3本	1~3本	48本
竹鼻・新羽島方面	3~4本	2~3本	2~3本	49本

【令和8年3月14日ダイヤ改正後】

### ○1日あたり利用人数

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
笠松駅	6,484人	7,046人	7,962人	8,428人	8,690人
西笠松駅	859人	873人	907人	919人	904人

### 3.3. 笠松町公共施設巡回町民バス

笠松町ではコミュニティバスを運行しています。約20年前に設定した1時間1運行のダイヤを令和6年度まで継続してきましたが、2024年問題によるバス運転手の人数や拘束時間の削減等の対応を講じるため、令和7年4月1日より月曜日から金曜日は6時台から18時台まで、土日・祝日は7時台から18時台まで減便とし、停留所の数は38か所で、1時間15分に1本（土日・祝日除く）の運行ダイヤ改正を行いました。使用料は1人1乗車100円で、小学校就学前は無料、障がい者及び65歳以上の運転免許証返納者に対する使用料免除制度があります。また、定期的に乗車される方のために、11枚1綴の回数券と最大6か月分の定期券を販売しています。

乗車人員については、新型コロナウイルス感染症の収束により、令和3年度以降、回復傾向にあります。

### ○利用状況

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
運行日数	359日	359日	359日	360日	359日
乗車人員 (4月～翌3月)	53,225人	60,829人	73,659人	82,674人	89,696人
乗車人員 (※10月～翌9月)	58,546人	66,849人	67,455人	86,609人	80,201人
1日平均	163人	186人	187人	240人	223人

※バスの事業期間

### 3.4. 岐阜バス 笠松県庁線

令和3年10月より運行開始したものの、令和7年3月末で廃線となりました。

### 3.5. 岐阜バス 笠松川島線

令和4年4月より運行開始したものの、令和7年9月末で廃線となりました。

### 3.6. タクシー

笠松町では町内に営業所をおく事業者が2社あるほか、近隣市町にも複数の営業所があります。町内全域において、利用者の要望に応じた移動手段として運行しています。

### 3.7. デマンドタクシー「チョイソコカラタン」

公共施設巡回町民バス路線では網羅できない交通空白地帯の解消及びニーズの高い「病院・食料品スーパー等への乗入れ」に対応するために「チョイソコカラタン」を運行しています。

既存の公共交通（巡回町民バス・タクシー事業者）との共存を図りつつ、交通空白地帯を埋めるべく運営を行います。また、令和6年10月より「チョイソコかわしま」への乗り継ぎが可能となり、隣接する各務原市へ移動することができるようになりました。

### ○利用状況

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
累積会員数	260人	425人	528人
年間利用件数	275人	462人	554人

### ○「チョイソコカラタン」の概要

実施主体：株式会社アイシン

運行エリア：笠松町全域

停留所：病院・買物・金融機関・町施設・公園・ゴミステーションなど 計62ヶ所

※設置負担金@5,000円/月（看板維持・管理費含む）が必要（スポンサー協賛制度）  
一部、共用地等は町負担

対象者：制約なし

※小学生以下は保護者同伴同乗、通塾使用は小学生のみ利用可

運行：8時30分から17時30分 土曜日・日曜日は運休

運賃：町内1乗車大人250円 小学生以下100円

岐阜エリアも含み全体を東エリア（松波総合病院より東の旧笠松エリア）、中エリア（松波総合病院より西の旧笠松エリア及び旧岐阜市エリアの南東部）、西エリア（旧岐阜市エリアの北東部）の3区画に分け東エリアと西エリアの移動は500円、その他エリア間の移動とエリア内の移動は250円

運行者：岐阜エリア運行会社「株式会社日本タクシー」

岐阜エリア：岐阜市境川（柳津・鶉・日置江）地区・停留所84か所（令和8年3月1日時点）

各務原エリア：「東米野」停留所で、「チョイソコかわしま」へ乗り継ぎすることで、各務原市への移動が可能（令和6年10月1日～）

## 第4章 関連計画について

### 4.1. 笠松町第6次総合計画

『笠松町第6次総合計画』（計画期間 令和3年度から令和12年度）において、笠松町の将来像を次のように設定しています。

清流木曾川に抱かれた

『豊かさ』と『やすらぎ』あふれる創造文化都市

この将来像を踏まえ、将来像の実現に向けた取り組みを進めるため、6つの基本方針を定め、各施策を展開しています。その中で、「基本方向（4）便利で快適に暮らせるやすらぎのまち」の中の「（3）公共交通体系の充実」では、主な取り組みとして、以下の通り定めています。

#### 主な取り組み

##### ①地域を結ぶ公共交通網の充実

- ・巡回町民バス、チョイソコカラタンの利用促進
- ・利便性の高い巡回町民バス路線の検討

##### ②地域公共交通サービスの拡充

- ・地域の実情にあった、新たな交通サービスの導入
- ・鉄道及びバスなどを総合的に活用した公共交通利用促進策の検討

また、この施策においては「まちづくり指標（重要業績評価指標 KPI）」が定められています。

まちづくり指標（重要業績評価指標 KPI）	現状値 令和元年度	中間値 令和7年度	目標値 令和12年度
公共施設巡回町民バス利用者数	78,849 人	80,000 人	76,000 人
チョイソコカラタン登録者数	—	615 人	1,200 人

## 第5章 公共交通の現状と課題

### 5.1. 社会潮流

#### (1) 人口減少の進行と少子高齢化による人口構造の変化

わが国の総人口は、2008年（平成20年）をピークに減少局面に入り、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」）の推計（令和5年推計）によると、総人口は今後も減少し続け、2056年（令和38年）には1億人を下回るとされています。また、合計特殊出生率は、2005年（平成17年）に最低の1.26を記録した後上昇傾向となり、2024年（令和6年）には1.15となった【※1】ものの依然として低水準となっている一方、総人口に占める65歳以上の高齢者人口の割合は、2023年（令和5年）には29.1%と最高を記録【※2】し、わが国の少子高齢化は依然として深刻な状況にあります。

人口減少、少子高齢化の進行により、労働力人口の減少による経済の縮小、地域活動の担い手の不足、医療・介護などの社会保障費の増大、税収の減少による地方財政の悪化など、住民生活に大きな影響を及ぼすことが懸念されます。

こうしたなか、令和7年には人口減少に歯止めをかけ、人口の過度な東京一極集中を是正し、地域の活性化を図ることで、地方に人の流れや仕事を創出し、地域の課題解決を目指した「地方創生2.0」の取り組みが求められています。【出典：※1 厚生労働省「人口動態統計」 ※2 統計省統計局「人口推計」】

【出典 笠松町第6次総合計画】

#### (2) 笠松町公共交通の確保・維持

今日の社会情勢を踏まえ、今後の笠松町の公共交通の確保及び維持を図るため、以下の対策に取り組んでいきます。

##### (現状)

- ・コロナ禍以降、生活様式の変化等により、公共交通の利用者は減少しています。
- ・運転手の長時間労働に加え、運転手不足や高齢化が進行しています。

##### (影響)

- ・令和7年度にはダイヤ改正による減便を実施しました。
- ・これにより、公共交通サービスの水準低下が懸念されます。

##### (対策)

- ・公共交通サービスを維持するためには、利用促進や新たな需要の創出などにより、利用者の確保・増加を図るとともに、民間交通事業の安定化を支援します。
- ・運行体制を維持するために、交通事業者と行政等が連携し、運転士の確保や労働環境の改善など、負担軽減に向けた取組を推進します。

### 5.2. タウンミーティングで見えてきた課題

#### (1) タウンミーティングとは

笠松町の重要な「まちづくり」の課題や問題について、住民がその理解を深め、町長が広く住民と直接、意見交換を行い、コミュニケーションと信頼関係を気づきながら、行政と住民が「協働」し

て「まちづくり」を推進していくことを目的に、令和元年10月から11月にかけて、全9回開催し、のべ255人が参加しました。主な意見は次項のとおりですが、買い物や通院に対する要望や、交通空白地帯への運行に関する要望をいただきました。

## (2) いただいた主なご意見

- 買い物や病院に通うのに便利なバスにしてほしい
- 近隣市町の商業施設へ行けるようにしてほしい
- 田代西地域や円城寺9番地にバス停がないので困っています
- 時間帯によっては笠松駅への急行があると便利です
- 日曜・祝日も平日と同じダイヤにしてほしい
- 運転が荒く、妻が酔ってしまった。運転手に指導しているなら改善されているはずではないですか
- バス停でバスの現在位置や到着時間が分かるようにしてほしい
- 雪の日はバスの本数を増やしてほしい
- 運転免許証を返納すると1年間バスが無料になりますが、名古屋市のように高齢者はすべて無料にしてほしい

### 5.3. 笠松町公共交通利用者アンケートで見えてきた課題

#### (1) 交通計画アンケート

交通計画の中間年度である令和7年度に、公共交通利用者の満足度を調査するため、全15項目の質問に対する利用者の声を収集しました。調査期間は29日間、220件の回答を得ることができました。

#### (2) いただいた主なご意見

##### 《巡回町民バス》

- 運行本数が少なくなり不便
- 定時運行ではなくなり、時間が分かりにくい
- キャッシュレス決済を希望する
- 料金免除制度やバスロケーションシステムの認知度は低い
- ゆとりあるダイヤとなり、安全運転へ改善された

##### 《チョイソコカラタン》

- 会員登録が不要であれば利用したい
- 利用方法が分からない
- 土日も運行してほしい
- 予約が取りにくい

## 第6章 基本方針と実施施策

### 6.1. 笠松町公共交通の基本方針

笠松町の公共交通について、上位計画である「笠松町第6次総合計画」において、住民の生活に大きく関わりのある施策であると示されており、公共交通は、医療・商業・教育・福祉・環境・防災等、あらゆる政策に深く影響を与えます。

これらを踏まえ、笠松町の公共交通網は、住民を含めた関係者がみんなで作り上げることが重要です。そのため、笠松町の地域公共交通の基本方針を次のとおり定めます。

## 暮らしを豊かに、人にやさしい公共交通

本計画は多くの方が利用される名鉄笠松駅を中心として交通網を展開し、まずは新型コロナウイルス蔓延前の利用者数に戻すことを目指し、令和9年度にはそれ以上の利用者数を目指します。

外出規制緩和等で自然に利用者がある程度までは回復する見込みではありますが、目標数値到達のためには乗車方法や利便性等のPRを行うことで新規の利用者増加を図る必要があります。



### 6.2. 計画の区域

本計画の対象区域は、笠松町全域とし、近隣市町とは連携を図るものとします。

### 6.3. 計画の期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

## 6.4. 計画の目標

本計画の目標及び数値指標を、以下の通り設定します。

### 目標Ⅰ 地域の特性に応じた地域公共交通の整備

笠松町は3つの区域（笠松・松枝・下羽栗）に分かれており、人口構成等の地域特性が異なります。そのため、公共交通に対する要望もさまざまであることから、各地域の特性に応じた地域公共交通を整備し、住民の移動手段を確保します。また、鉄道やバスといったサービスではカバーしきれないエリアや高齢者などの移動に制限があるかたに対しては、タクシーを活用し移動手段を確保します。

数値指標	現況値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)
数値目標Ⅰ－1 公共施設巡回町民バス利用者数	60,829人	71,000人
数値目標Ⅰ－2 チョイソコカラタン利用者数	623人	810人

※チョイソコカラタン利用者数(現況値)は令和3年10月～令和4年9月末までの数

### 目標Ⅱ わかりやすく、利用しやすい公共交通環境の整備

公共交通を維持していくためには、多くの人に公共交通を利用していただくことが最も重要です。普段から利用している方がさらに利用したくなる、また、普段は公共交通を利用していない方も利用したくなるように公共交通環境を整備します。

事業名	事業概要	事業月間
お試し乗車デー	バスを利用したことのない人への利用促進のため、使用料無料の日を設ける	令和5年度以降、年1回以上を目標に行う
利用者アンケート	交通計画のフィードバックとして、本計画期間中に利用者にアンケートを実施する	令和5年度・7年度・9年度に行う

### 目標Ⅲ 持続可能な公共交通網の整備

笠松町では、公共施設巡回町民バスを運行していますが、利用者が少ない便やバス停も存在しています。住民の移動を支える公共交通網の維持を図り、現在利用している方の移動を確保しつつ、乗車効率の改善と向上を図ることで、持続可能な公共交通網を整備します。

評価指標	現況値 (令和3年度)	目標値 (令和9年度)
数値目標Ⅲ－1 住民1人当たりの年間利用回数	3.03回	3.30回
数値目標Ⅲ－2 公共交通利用者1人当たりの財政支出額	382円	371円
数値目標Ⅲ－3 笠松町公共交通全体の満足度	令和5年度実施 5段階中2.9	10%以上上昇 5段階中3.1以上

## 数値目標Ⅲの算出方法

### 数値目標Ⅲ-1 町民1人当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)

(①)年間利用者数:年度(10月~翌9月)の利用者

(②)住民基本台帳人口:(①)と同年度の10月における町の人口

#### 現況値算出

令和3年度利用者数66,849人を令和3年度10月の人口22,027人で割り算出

#### 目標値算出

令和9年度目標利用者数71,000人を令和9年度予想人口である21,500人で割り算出

### 数値目標Ⅲ-2 公共交通利用者1人当たりの財政支出額

= (年間運行経費(①)-年間収入(使用料+広告掲載料))÷年間利用者数(②)

(①)年間運行経費:年度(10月~翌9月)における運行経費

(②)年間利用者数:年度(10月~翌9月)におけるバス利用者数

#### 現況値算出

令和3年度の年間運行経費2552.2万円を令和3年度利用者数66,849人で割り算出

#### 目標値算出

現状(令和7年度)の年間運行経費(運行委託費)3410万円をから収入((使用料100円×令和9年度目標利用者数71,000人)+令和7年度広告掲載料62万円)を差し引き、令和9年度目標利用者数71,000人で割り算出 ※令和7年4月契約更新時料金変更

### 数値目標Ⅲ-3 笠松町公共交通全体の満足度

=アンケート回答者内でバスの運行に満足と答えた方の数÷アンケート回答者数

## 第7章 目標を達成するために行う事業及び実施主体

### 7.1. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

「6.4. 計画の目標」で設定した目標を達成するために実施する事業と実施主体を、以下の通り設定します。 ※【】内は実施主体

#### 目標Ⅰ 地域の特性に応じた地域公共交通の整備

##### 1) 通院や買い物に便利な公共交通の整備

###### ①笠松町公共施設巡回町民バスの運行【笠松町】

- ・交通事業者や町内会などと連携した利用促進施策を実施していきます。運行内容は利用ニーズに合わせ必要に応じて見直し、改善を実施します。

###### ②チョイソコカラタンの運行【笠松町・交通事業者】

- ・デマンド型乗合タクシー「チョイソコカラタン」の運行に協力し、停留所の設置場所の検討等を繰り返し、交通空白地帯を埋めることで買い物や通院に便利なまちづくりを目指します。
- ・チョイソコカラタンの乗り継ぎを行うことで、隣接する各務原市へ移動することができます。今後は、羽島市や岐南町への乗り入れも含め、更なる広域連携を目指します。

###### ③タクシーを活用した外出の推進【交通事業者】

- ・タクシーは誰もが利用できる自由度の高い交通機関であることから、タクシーを活用した買い物や通院などの外出を推進します。

###### ④運転免許証自主返納者への支援事業を継続します【笠松町】

- ・運転に不安を感じているシニアドライバーが自主的に運転免許を返納しやすい環境の整備を進めています。笠松町公共施設巡回町民バス使用料免除・利用証（1年間有効）を継続して交付します。

###### ⑤笠松町公共施設巡回町民バスの支払い方法の充実を目指します【笠松町】

- ・現在は乗車時に現金(1乗車100円)での支払いまたは、回数券や定期券での支払いを受け付けていますが、今後も利用ニーズに合わせ電子マネー等新たな支払い方法の取り入れを検討します。

##### 2) 名鉄笠松駅・西笠松駅の発展に向けたパーク＆ライドの推進【笠松町・交通事業者】

- ・名古屋駅及び岐阜駅への好アクセスを活かし、乗降客数を更に増加させるため、パーク＆ライドの適地について継続して検討します。

### 1) 公共交通の情報管理・提供の高度化

#### ①経路検索サービスへの適合による利便性の向上【笠松町】

- ・公共施設巡回町民バスでは令和3年度に GTFS 方式※にてバス停、時刻表、ルート等の情報をオープンデータ化しました。これにより「Google Map」等で経路検索をする場合公共施設巡回町民バスが情報として出てくるようになりました。今後は更なる利便性向上及び町外からの訪問者への認知度向上を目的に、リアルタイムな運行状況である GTFS-RT 方式でのデータ公開とその周知方法について導入を視野に入れた検討をしていきます。

※GTFS(General Transit Feed Specification)形式：公共交通機関の時刻表とその地理的状況に使用される共通形式を定義したもの。

#### ②バスロケーションシステムによる利便性の向上【笠松町】

- ・バスの現在地、混雑状況等の運行情報を、お手持ちのスマートフォンやパソコンなどからリアルタイムに確認することができます。

### 2) 様々な媒体を活用した公共施設巡回町民バスの PR

#### ①SNS による PR【笠松町】

- ・スマートフォンを使い慣れた世代へ向けた PR として、バスのダイヤ等の情報をはじめ、料金免除制度やバスロケーションシステムの活用など各施策の PR を町公式 LINE アカウント等 SNS※を活用して配信します。

※SNS(Social Networking Service)：登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのこと。

#### ②車両自体を広報媒体とした PR【笠松町】

- ・広告としてバス車内または車外に行政情報 PR 枠を設けます。

#### ③お試し乗車デー(公共施設巡回町民バス)を行います【笠松町】

- ・バスの乗り方がわからないといった不安があることもバスが利用されない原因の一つであることから、より身近に巡回バスを体験していただくために、巡回バスを無料で乗れる日を設けます。また、単体のイベントとして行うのではなく、町のイベントと同日に行い、巡回バスとそのイベントの認知を相乗的に向上させます。

#### ④バス乗車体験教室を開きます【笠松町】

- ・幼少期から公共交通とのかかわりを増やし認識してもらえるように、小学生等を対象に料金の支払いから乗降まで、バスの利用の仕方を教えるバス乗車体験教室を開きます。

### 3) 様々な媒体を活用したチョイソコカラタンの PR

#### ①SNS による PR【笠松町】

- ・公共施設巡回町民バスのダイヤ改正によって便数が削減した分、チョイソコカラタンとの併用

してもらえよう、若年層も含めた幅広い年代向けに SNS を活用した広報啓発を行います。

## 目標Ⅲ 持続可能な公共交通網の整備

### 1) 使用料の適正化【笠松町】

- ・公共交通が抱える諸問題の解決を目的として、使用料の適正化を検討します。

### 2) 使用料以外の収入源の確保【笠松町】

- ・使用料以外の収入源として、車体及び車内等への広告の掲載を実施します。また、バス停名のネーミングライツについて、関係機関と協議します。

### 3) 公共交通全体の満足度の数値化【笠松町】

- ・アンケートの実施により、公共交通全体の満足度を数値化し、満足度の向上に向けて検討します。

### 4) 2024 年問題による運転手不足等への対応

#### ①運行の効率化とダイヤの最適化【笠松町】

- ・公共施設巡回町民バス運行の効率化や利用状況に応じた路線・ダイヤの見直し等を行うことで、運転手の拘束時間を適正化し、安全な運行体制の確保に努めます。

#### ②広報誌等を活用した PR【笠松町】

- ・交通事業者の現状に係る情報提供や、ドライバー募集情報等の掲載を行い、運転手の確保対策を講じます。

## 7.2. 計画の進め方

### 1) 住民・交通事業者・行政の協働

これまでは、計画の実行主体は、交通政策を管理する行政と運行サービスを提供する鉄道、バスなどの交通事業者でしたが、今後は利用する側であった住民も含めて、協働で目標に向かって取り組むことが重要です。

### 2) PDCA サイクル※による進行管理

本計画の管理は、進捗状況の監視を毎年実施するとともに、計画期間の概ね中間となる令和7年度と、目標の最終年である令和9年度に実施します。

※PDCA サイクル：マネジメント手法の1種で、「計画」(Plan)、「実行」(Do)、「検証」(Check)、「改善」(Act)の頭文字をとったものであり、これらのサイクルを指します。

