

関市の公共交通の現状と指針（案）

全国的に地方のバス、鉄道などの公共交通の利用は衰退傾向にある。この傾向は関市においても同様であるが、市町村合併により市域は拡大し旧町村の地域では高齢化も進んでおり、バス交通の充実を願う声は高まっている。現在は、市町村合併後に運行を拡大した市内巡回バスや、合併前から委託を行っている自主運行バスにより、住民の移動手段の確保はされているが、これに掛かる関市の財政負担は少ない。

合併時に協定事項とされた「運行体系、運賃体系の検討や、新市の一体性の確保のための総合交通」を具現化するために、平成18年度に改正された道路運送法の改正で拡大された一般乗合旅客自動車運送事業などにより、地域に応じた公共交通を作り上げるためのスタートラインとして関市のバス運行の現状や課題、法的制度などについて情報を共有し目線を同じくするために本資料にまとめた。

| | |
|------------------------------------|----|
| 基本的事項 | 1 |
| (1) 市の概況 | 1 |
| (2) 公共交通機関の概況 | 2 |
| 路線バス | |
| 鉄道 | |
| その他 | |
| (3) 公共交通を充実させる必要 | 6 |
| 環境の保全 | |
| 高齢社会への対応 | |
| 交通事故の減少 | |
| 社会的費用便益に関する考え | |
| (4) 既存の公共交通に関する計画・構想の概況 | 9 |
| (5) 市内巡回バス・自主運行バスの課題 | 11 |
| (6) 道路運送法の改正に伴う多様な運行による効率的な移動手段の確保 | 14 |
| (7) 交通拠点施設との関連 | 15 |
| (8) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 | 15 |
| (9) 交通ネットワークの構築 | 16 |
| (10) 最近のバス運行システム | 17 |
| (11) 各地域の概況 | 20 |

基本的事項

マイカーの普及や道路網の整備により、公共交通機関（バス・鉄道）の利用者数は減少傾向にある。しかし高齢社会、長寿社会は進行しており、自家用自動車の運転ができなくなるなどの理由から公共交通機関の需要は増すものと予測できる。

公共交通は、誰もが手軽に利用できる移動手段として、特に交通弱者といわれる高齢者や児童・生徒、障がい者などの通院、通学、買い物など日常生活に欠かせないものであり、今後、高年齢層等の外出機会増加への対応や積極的な社会参加の機会を増やしていくために、公共交通の役割は大きくなっていくものと考えられている。

また、本市は平成17年の合併により過疎地域を有しており、これらの地域では人口減少と高齢化が進む中で、医療、買い物を始め、学校、行政機関など生活に直結した施設へ往来できるように公共交通の確保は欠かせないものである。

さらに私たちは、環境問題の改善に向けた地球レベルでの温暖化対策が求められており、自動車に比べて、輸送効率やエネルギー効率に優れ二酸化炭素の排出が少ない公共交通機関の利用促進が必要である。

このようなことから、合併により市域が拡大した本市では、それぞれの地域のニーズを的確に実現する運行を行うことにより、持続可能で利便性が向上するバス交通網を築くことが必要である。

公共交通は人を目的地まで移動させるための手段であり、そのための道路整備や自転車や歩行なども関係してくるが、ここでは、乗合交通についてバスを中心として、鉄道などと連携できる公共交通体系について整理する。

なお、本計画書ではバス事業者が直営する形態を「営業バス」、市との契約によりバス事業者が運行する形態を「自主運行バス」、市が所有するバスでバス事業者に運行を委託する形態を「市内巡回バス」とし、これらの乗合バスを総称して「路線バス」という。

（１）市の概況

平成17年2月に関市と隣接する武儀郡2町3村が合併をし、人口は、77,391人から94,911人になり、面積は102.51km²から472.84km²に拡大した。東西延長は約39km、南北延長は約43kmで、総面積の80.9%を森林が占めている。

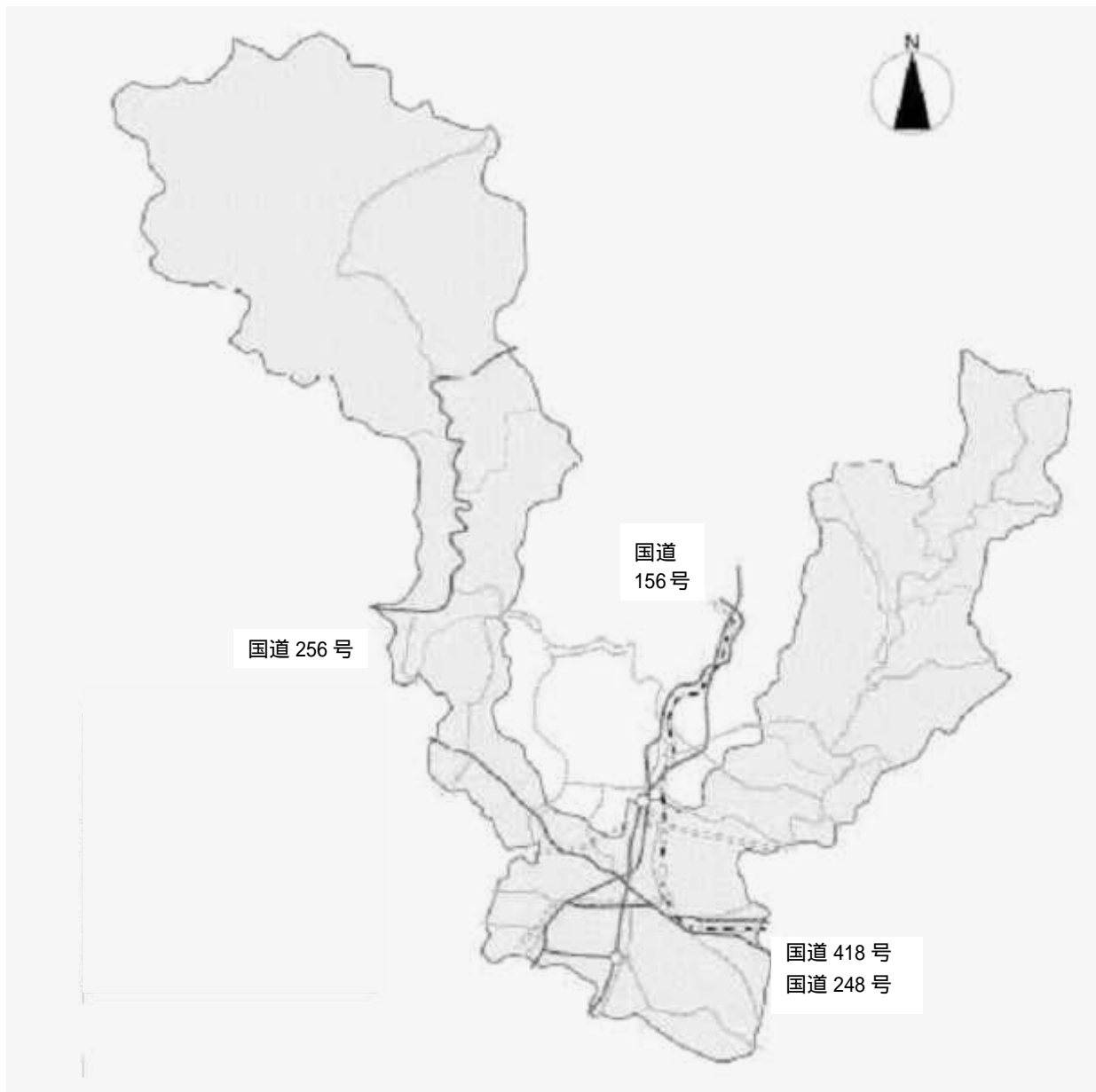
関市は岐阜県のほぼ中央部に位置し、西は岐阜市、山県市、本巣市、南は各務原市、東は美濃加茂市、加茂郡、北は美濃市、郡上市、下呂市、福井県に接し、旧関地域を軸として、北西に洞戸・板取・武芸川地域、北東に武儀・上之保地域から成るV字型の地形である。

交通面においては、一般国道156号・248号・256号・418号が縦横に通じ、これらの国道に連絡する主要地方道、一般県道が幹線道路となっている。また、東海北陸自動車道や平成17年3月に東回り区間が供用開始された東海環状自動車道は、内陸型工業都市・物流拠点都市として発展が期待される本市にとって重要な役割を果たすものと思われる。

人口は、平成17年国勢調査では92,597人となっており、平成12年国勢調査より536人増加しているが、旧町村地域は全て減少している。

第1次産業は、合併市町村の合計で昭和35年には14,497人と全体の43%であった

が、それ以降は急激な減少を続け、平成17年国勢調査では、第1次産業 1,158人(2.4%)、第2次産業 21,784人(45.5%)、第3次産業 24,975(52.1%)となっている。



(2) 公共交通機関の概況

本市の軌道系の交通機関は、第三セクターの長良川鉄道があり、美濃加茂市(美濃太田駅)から郡上市(北濃駅)までの延長72.1kmを結び、中濃地域の基幹的交通機関となっている。

路線バスは営業バス、自主運行バス、市内巡回バスが運行しているほか、予約制で中部国際空港行きの乗合バスが運行されている。

スクールバスは、板取、洞戸地域では市の直営での運行。関の一部(広見地区)、武芸川、

武儀、上之保地域では路線バスを遠距離通学に利用している。

無償運行の福祉バスは、老人福祉センター利用者の送迎用として社会福祉協議会へ運行委託し、洞戸（1日2便）、板取（南コース2便、北コース3便）、武芸川（東西コース各4便）地域で福祉センター発着として運行されている。

関市の中心部（市役所や中濃厚生病院）との直通路線のない武儀・上之保地域は、営業バスから市内巡回バスへ乗換えが必要であり、市では営業バス運賃に対する差額補助を行っている。

福祉有償運送は、NPOにより関地域と武儀地域で実施されている。

路線バス

営業バスでは、関市と岐阜市を結ぶ「**岐阜上之保線**」（上之保～せき東山～栄町1丁目～JR岐阜）が基幹的なバスである。この路線は、関市・岐阜市間を結んでいた路面電車の名鉄美濃町線が平成17年3月をもって廃線された時に（揖斐線、岐阜市内線、田神線も同日に廃線）同路線とほぼ並走する既存の路線バスであることから、運行時間、運行本数を調整し代替交通とした路線である。この路線の“上之保～せき東山”間は、国と県の運行補助の対象となる生活交通路線維持費路線である。そのほか、「**八幡線**」（郡上八幡～小屋名～JR岐阜駅）、「**千疋・大平台ニュータウン線**」（大平台～小屋名～JR岐阜駅）、「**高美線**」（中濃庁舎～武芸川～三輪～JR岐阜駅）、「**関武儀線**」（日根～せき東山～関商工）、「**倉知線**」（せき東山～関商工～三柿野駅）、「**関鷓沼線**」（せき東山～関市役所～JR鷓沼駅）が、岐阜乗合株式会社の営業路線として運行されている。

高速バスでは、**高速名古屋線**（美濃市～関市～名鉄バスセンター）、**高速京都線**（美濃市～関市～JR京都駅）、**高速新宿線**（岐阜市～関市～JR新宿駅）が運行されている。

自主運行バスは、合併前にそれぞれの市町村との運行契約により運行していたものを引き継いで運行しているものと、市内巡回バスの補助的な路線として、新設されたものがある。

- ・**高野線**（板取～洞戸～寺尾～広見～中濃厚生病院）合併後は門原まで路線を延長
- ・**牧谷線**（洞戸～片知～中濃庁舎）合併前からの路線
- ・**洞戸関線**（中濃庁舎～中濃厚生病院）牧谷線に連絡。合併後新設路線
- ・**板取線**（板取～洞戸～高富～JR岐阜駅）合併前からの路線

市内巡回バスは、合併により運行区域を拡大し、旧関市内を4台の小型ノンステップバス（定員20、席数12）で8コース。せき東山と板取間を2台の中型ワンステップバス（定員37、席数13）で往復3便を関市役所・中濃厚生病院を経由地として運行を行っている。合併前の上之保村が所有し運行を行っていた大型バス（定員53、席数27）2台は武儀・上之保地域を運行区域として、営業路線バス岐阜上之保線へのフィーダー的な運行や上之保事務所へのアクセス、小中学校の登下校に合わせたスクールバスのようなものとして19路線（系統）を運行している。

また、営業路線の岐阜上之保線への連絡や、武儀事務所へアクセスする上之保武儀線。営業路線の岐阜上之保線から連絡し、市役所、中濃厚生病院へのアクセスや、市街地南部の大

型ショッピングセンターなどを結ぶ市街地線がある。

路線バス一覧（高速バスは除く）

| 路線名等 | 起点・終点・主な経由地 | 運行の種類 |
|---------|--|-------------|
| 市内巡回 | 旧関市内8コース | 運行委託 |
| わかくさ号 | せき東山 - 関市役所 - 池尻 - 武芸川 - 寺尾 - 洞戸 - 板取 | 運行委託 |
| メロディー号 | 上之保・武儀地域内(路線) | 運行委託 |
| 市街地線 | せき東山 - 市役所 - マーゴ - ユー - 春日神社 - せき東山 | 自主運行バス |
| 上之保・武儀線 | 川合車庫 - 武儀事務所（一部日根経由） | 自主運行バス |
| 高野線 | 板取門原・洞戸栗原 - 寺尾 - 広見 - 池尻 - 中濃病院 | 自主運行バス |
| 牧谷線 | 洞戸栗原 - 片知 - 美濃橋 - 美濃市駅 - 中濃庁舎 | 広域的な自主運行バス |
| 洞戸関線 | 中濃庁舎 - 中濃病院・・・牧谷線に連絡 | 自主運行バス |
| 板取線 | 板取門原 - 洞戸 - 高富 JR 岐阜 | 広域的な自主運行バス |
| 岐阜上之保線 | 川合車庫 - せき東山 - JR 岐阜 | 生活交通路線維持費路線 |
| 高美線 | JR岐阜 - 岐阜女子大 - 三輪 - 武芸川温泉 - 中濃庁舎 | 生活交通路線維持費路線 |
| 八幡線 | 郡上八幡 - 美濃 - 下有知 - 小瀬 - 小屋名 - JR岐阜 | 生活交通路線維持費路線 |
| 千疋・大平台線 | 大平台 - 津保川台 - 関山田 - JR 岐阜 | 岐阜バス路線 |
| 倉知線 | せき東山 - 栄町1 - 関商工 - 三柿野駅 | 岐阜バス路線 |
| 関武儀線 | 日根・せき東山・関商工 | 岐阜バス路線 |
| 関鵜沼線 | 東山 - 市役所 - 文化会館 - 栄町 - 仲町 - 関口 - 西田原 - 勝山 - JR 鵜沼駅 | 岐阜バス路線 |

鉄道

長良川鉄道は、昭和61年に旧国鉄の廃止決定路線を受け皿として、沿線の自治体、地元企業等により第三セクター鉄道として誕生した。当時国鉄再建法により廃線が決まった赤字国鉄路線は、地元関係自治体、企業、住民に存続か否かの決定を委ねた。

存続するにも経常損失が生じることは見込まれたが、鉄道敷地・施設の無償譲渡と転換交付金を車両の購入や新駅設置など施設整備や赤字補てんのための基金として積み立てることで、沿線住民の基幹的な生活路線を確保するために鉄道としての存続を決定した。

しかし、東海北陸自動車道の供用開始（昭和61年各務原～美濃、平成6年美濃～美並、平成8年美並～郡上八幡、平成9年郡上八幡～白鳥）をはじめとする道路網の発達による自動車社会の進展などにより、利用者は減少傾向にある。現在の利用者の6割は通学利用者であるが少子化により将来的な増加は見込めない状況である。

美濃加茂市美濃太田駅から郡上市北濃駅まで運行距離は約72kmの長大路線であり、線路や電路などの維持管理経費は経営を圧迫している。また豪雨による土砂崩れや河川氾濫時の路床の流失、豪雪時の除排雪などに対する復旧経費も少なくなく、これらに伴い運転休止による運賃収入の減少などが生じる場合もある。

関市には、関富岡、関口、刃物会館前、関、関市役所前、関下有知の6駅があり、市内での乗降人数は、平成18年度1日当たり1,352人であった。

平成11年4月に名鉄美濃町線の新関～美濃市間の廃止に伴い、長良川鉄道関駅へ延伸しホームタッチをしたことにより、関駅での乗り継ぎが可能となったため、関駅の乗降者は前年対比163%と

増客となったが、平成17年3月の名鉄美濃町線の廃線により、35%の減となった。(長良川鉄道駅別乗降人員調べ)

現在、設備投資や赤字補てんに充ててきた転換交付金は枯渇し、県と関係市町村が拠出して積み立てた基金(6億円)は毎年約1千万円の経常損失補填に充当できるものの、残りの経常損益と鉄道施設の整備に係る補助事業の事業者負担分は、沿線市町が負担している。

長良川鉄道に対する補助金(関市分)

| | 近代化設備整備費 | 鉄道基盤整備維持事業 | 経営安定対策 |
|--------|-------------|------------|-------------|
| 平成18年度 | 16,837,895円 | 8,742,000円 | 20,008,000円 |
| 平成19年度 | 5,217,611円 | 7,467,950円 | 20,726,975円 |

その他

福祉有償輸送

当市では、2つのNPO法人が福祉有償送迎サービスを実施している。

老人福祉センター福祉バス

社会福祉協議会が運営主体となり、3つの地域でマイクロバスを利用し、老人福祉センターを中心に地域内を巡回し高齢者の外出を支援している。

| | ルート・本数 | 運行費 | 17年度利用者 | 18年度利用者 |
|-----|------------------|------|---------|---------|
| 洞戸 | 南ルート2本 北ルート3本 | 月火木金 | 3,004人 | 3,272人 |
| 板取 | 地域内巡回2本 | 月水金 | 1,699人 | 2,138人 |
| 武芸川 | 西ルート4本 東ルート4本 | 月～金 | 10,305人 | 8,397人 |

スクールバス

遠距離通学となる小中学校児童生徒のため、路線バスが通っていない地区ではスクールバスによる通学支援を行っている。

| | | |
|------|------------|-------------------------------|
| 洞戸地域 | スクールバス利用 | 小瀬見、高見、阿部、尾倉 |
| | 路線バス利用 | 大野(小学校1・2年) |
| 板取 | スクールバス利用 | 岩本地区以外の小学校 杉原、保木口、田口以外の中学校 |
| | 路線バス利用 | 上記以外 |
| 武芸川 | 路線バス | 寺尾地区の中学生 |
| 武儀 | スクールバス(3台) | 武儀東小学校 |
| 上之保 | 巡回バス利用 | |

(3) 公共交通を充実させる必要

平成17年に関市第四次総合計画の策定にあたり実施した「関市まちづくり市民アンケート」によれば、関市の問題点として「公共交通機関の便が悪い」が65.8%と他の項目に比べ非常に高い結果となった。また、生活環境の満足度でも、「鉄道やバスなどの交通機関の利便性」の満足度は低いものの、重要性においての高い項目として「鉄道やバスなどの交通機関の利便性の向上」があがっている。この結果から、関市の公共交通（機関）は、市民生活にとって、重要であるが、その満足度は低く、関市の問題点であるといえる。

人が目的地へ向かうための手段として自家用自動車、自転車、徒歩、タクシー、バスなどがあるが、自動車を運転できない、自転車に乗れない、距離が長く徒歩では行くことができない市民にとっては、公共交通機関が不可欠となる。市民が、行きたい時に、行きたい場所へ安全で安心して移動できる公共交通の整備を図っていくことが必要である。

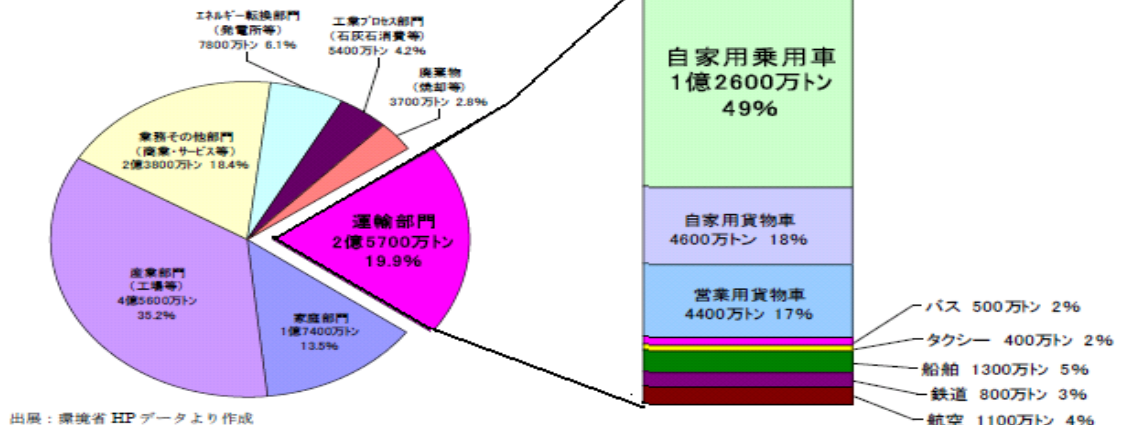
近年、公共交通に対する議論が高まる中、「交通権」という権利概念がある。交通権とは国民の交通に関する権利であり、憲法22条(移住・移転及び職業選択の自由)を基本とし「人々の自由な移動と交流は文明の基礎であり、交通は現代社会における人間の基本的な生活条件の一つである。交通手段の多様化・高速化・大量化によって、人々の利便性が向上し、ライフスタイルの多様化が実現されてきた。しかし反面で、交通事故や環境破壊、交通手段の利用にかかわる地域間の格差、子どもや障がい者など、移動の自由を制約された人々の権利の侵害など、マイナス面も、改善されるどころか深刻化している。交通を<人々が安心して豊かな生活と人生を享受するための権利>として捉え、その内容の拡充と発展を探求するために、『交通権憲章』を作成し、提案する。」と、いうものであり、岐阜県経済同友会でも平成16年に公共交通憲章の制定に向けた提言が出されている。

(交通権学会 立命館大学経営学部 近藤宏一研究室気付)

環境の保全

平成9年に京都で開催された、気候変動枠組条約第3回締約国会議(COP3)による京都議定書では、日本の二酸化炭素の排出量削減目標は1990年より6%減らすことになっている。平成16年に策定した関市環境基本計画では、「自動車利用の無駄を減らす」「公共交通機関の利用」が環境配慮指針とされ、自家用自動車から公共交通機関への転換を促すことは二酸化炭素など温室効果ガスの削減につながるものとされている。

○ 部門別二酸化炭素排出量 2005年度



高齢社会への対応

平成17年国勢調査によるわが国の年齢3区分別の人口割合は、65歳以上で20.5%と高齢社会となった。岐阜県では、21.1%、当市では、20.0%であるが、合併前の地域別では、板取(41.6%)、上之保(35.1%)、武儀(33.6%)、洞戸(30.9%)、武芸川(21.9%)、関(17.9%)となっている。

また、高齢化の速度について、高齢化率が7%を超えその倍の14%に達するまでの所要年数は、フランス115年、スウェーデン85年、イギリス47年、ドイツ40年であるのに対し、日本では昭和45年の7%超からわずか24年の平成6年で14%に達しており、世界に例を見ない速度で進行していると言われている。 国連資料より

旧関地域では、昭和45年に7.62%、平成12年に15.62%。合併した旧町村では、洞戸、板取、武儀、上之保は、昭和55年には14%を超えて高齢社会となり、洞戸、板取、上之保では平成2年に、武儀は平成7年、武芸川は平成17年に21%を超え超高齢社会に入っている。

高齢化・長寿化により、交通面では65歳以上の高齢者の交通死亡事故も増加傾向にもあり、公共交通への転換を図っていく必要がある。

| | | |
|-------|------|---------|
| 高齢化社会 | 高齢化率 | 7%~14% |
| 高齢社会 | 同 | 14%~21% |
| 超高齢社会 | 同 | 21%~ |

国連の定義による高齢化のレベルによる呼称

交通事故の減少

関警察署管内で発生した交通事故は、平成16年725件、平成17年685件、平成18年660件である。統計上、鉄道は自家用自動車と比べ事故率が低く、事故件数・死傷者の割合も、鉄道の“1”に対し、自家用自動車は“1000以上”となっている(平成13年度の鉄道事故の死傷者821人に対し、自動車事故の死傷者は、1,155,697人)。

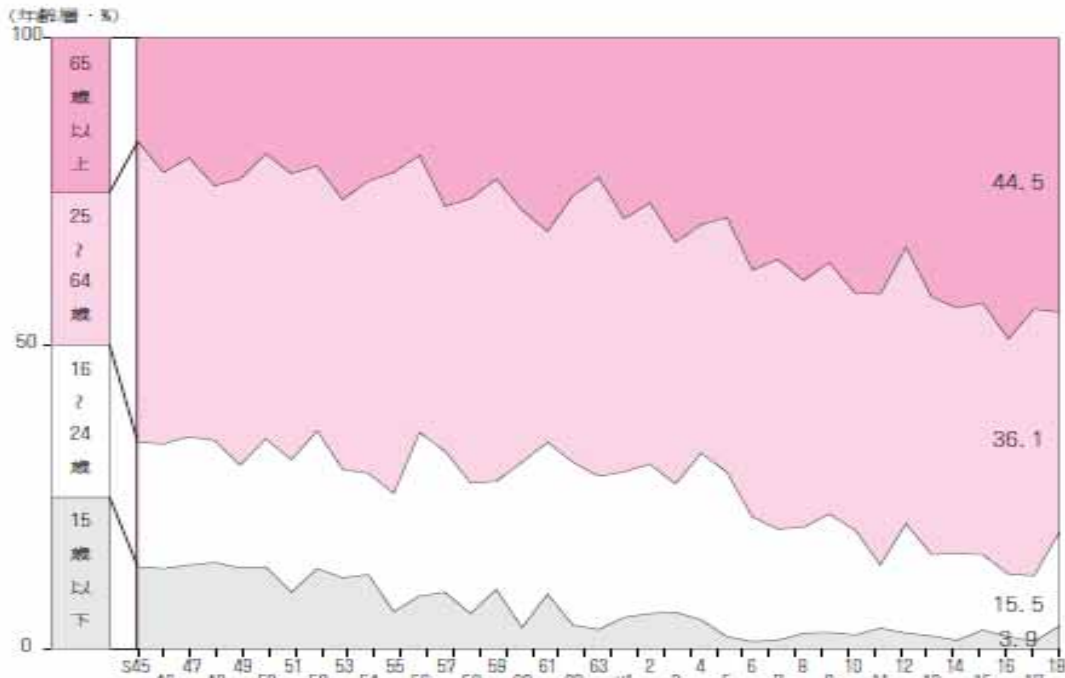
しかし、平成12年(鉄道事業法)及び平成14年(道路運送法)の規制緩和(需給調整規制の廃止)によりバスや鉄道事業への参入・撤退が容易となったことにより、地方の赤字路線は撤退が相次いだ。岐阜県内でも、平成13年には谷汲線など4路線、平成17年には美濃町線、岐阜市内線など4路線が廃線となった。公共交通機関の廃線については代替交通が検討され、利用者の移動手段を確保する必要があるが、採算が取れない区域の運行となるため、運行本数や運行時間などで利便性が低下することが多く、代替交通機関からの逸走率は大きいといわれている。(平成13年に廃線された名鉄谷汲線81.8%、八百津線71.7%、竹鼻線68.4%、揖斐線(黒野以北)56.3%・・・名鉄4線廃止代替バス利用促進連絡会資料)逸走者の代替交通は、自転車や自家用車(親の送迎含む)であり、交通量を増加させ、朝夕のラッシュ・交通渋滞、交通事故の発生のほか、二酸化炭素の排出増など社会的な問題の要因となる。

交通事故死者がピークであった昭和45年以降の年齢層別死者数推移をみると、各年で多少のバラツキはあるものの、15歳以下では昭和45年に13.6%を占めていたのに年々漸減傾向を示し、平成18年には3.9%になった。また昭和45年当時16.4%であった65歳以上の高齢者が占める率が、

漸増傾向を示し平成18年には44.5%と半数近くになり、16～24歳の若年者は昭和45年当時20.5%であったのが、平成18年は15.5%と多少減少するなど、全般的に子供(15歳以下)が減少傾向、高齢者が増加傾向といった推移を示し、交通事故被害も高齢化社会の真ただ中に入っている。

岐阜県警察調べ

〔交通事故による年齢層別死亡者の推移〕

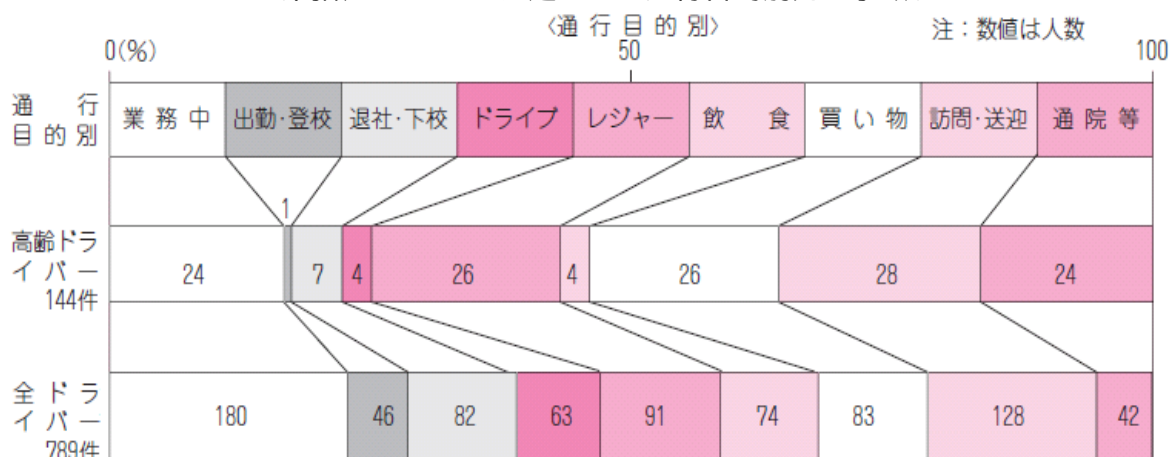


岐阜県の最近5か年(平成14年から平成18年)の交通死亡事故を起こした高齢(65歳以上)運転者事故は144件で全運転者事故の18.3%であった。

また、通行目的別をみると、買い物、友人宅への訪問、病院等への往復で6割弱を占め、観光などのレジャーを入れると7割強となり、特に通院は全ドライバーの3倍強、観光などレジャーが1.6倍、買い物が1.7倍、訪問等が1.2倍と目立っている。

岐阜県警察調べ

〔高齢ドライバーが起こした通行目的別死亡事故〕



社会的費用便益に関する考え

バスや鉄道など、公共交通機関の値打ちを測る物差しとして「採算性」が重視されてきた。その結果、採算が取れない（儲からない）路線は無駄なものとして縮小や廃止されてきた。縮小は、経費削減を目的に運行本数の削減、営業延長・路線の短縮などによるサービスの低下を招き、その結果利用しにくいものとして敬遠され利用者離れが進み収益はさらに悪くなる。そのため更なる経費削減が行われ、サービスや利便性はますます下がり利用者離れが加速するといういわゆる「負のスパイラル」を引き起こすこととなる。

自治体の政策として、これらの公共交通機関を存続させるためには、儲からない部分（赤字）は、税金で補うこととなる。当市においては、第三セクターの長良川鉄道は、沿線自治体が路線延長・駅数・利用者数や人口など自治体規模に応じた負担により赤字補てんを行うことにより、鉄道を存続させている。

公共事業を評価する手法のひとつとして、「社会的便益」がある。事業効果として現れるものを具体的な数値や利益としてではなく、その事業により見込める利便性、効果など社会が享受する便益を表すものである。

公共交通では、

公共交通を利用することによって節約できる時間や交通費

公共交通が充実することにより、バスや鉄道利用者が増え、自動車の交通量が減ることにより渋滞等の緩和による時間、交通費の節約

交通事故の防止

環境保全や環境改善の効果

公共交通が利用できることによって、通院や福祉施設の利用機会の増加、生涯学習や社会活動への参加機会の増加。などが考えられる。

このような様々な便益を、社会的な観点から事業評価していき、公共交通の維持に対する公費の支出について市民へ説明していく。

（４）既存の公共交通に関する調査・計画・構想等の概況

岐阜 6 0 0 V 線区（名鉄美濃町線、揖斐線等）廃止後の代替交通

名鉄美濃町線、揖斐線等の廃線に関しその対策を検討してきた沿線（岐阜市、関市、本巣市、北方町、大野町）では、廃線後の代替機関をバス運行とし、その充実に向け調査研究を行っている。美濃町線の代替運行は、ほぼ併走している既存の岐阜バス路線、岐北上之保線とし、始終発時間、ラッシュ時の運行本数、定期運賃の是正など美濃町線利用者の利便性が確保されるような運行を要望した。

平成 1 9 年度には、運行状況、道路の通行状況、駐輪場の利用状況など運行実態を整理し利便性の向上策を検討している。

従来は、岐阜経由で名古屋へ行く方法しかなかったが、現在は、名古屋はもとより、京都、東京への直通バスが運行されており「岐阜経由」の必要性は薄れてはいるが、平成 1 7 年国勢調査では、関市から他市町村への通勤・通学者では、岐阜市が最も多く、生活路線として関 - 岐阜市間のバス路線の充実、利便性の向上は欠かせないものといえる。

長良川鉄道「越美南線」再生計画

第三セクターの長良川鉄道は、平成16年から18年までの3ヵ年「市民鉄道への転換計画」を策定した。これは、独立採算を原則とする第三セクターの鉄道事業も経営面では自治体の負担が不可欠なため、公共サービスの度合いをより高め、市民の移動手段の利便性を図ることを目的とした計画である。策定には住民（利用者）・関係自治体・事業者で「市民鉄道連絡協議会」を組織し、利用者の意見を取り入れての利便を図る取組みや沿線住民などによる環境美化活動の促進、鉄道事業者の増収努力や費用削減努力、沿線自治体の財政支援以外に広報宣伝やイベント時の鉄道利用促進コーナー設置など総合的な支援策をまとめた。長良川鉄道では、プラットホームの嵩上げなどのバリアフリー化や、高齢者など乗降客に合わせた停車時間の調整ができるよう行き違い駅での時間調整ができる運行ダイヤの採用、市内巡回バスとの時間調整による乗継ぎ利便の向上など高齢者などの交通弱者に身近な「福祉鉄道」となるような方策を継続的に実施していくこととした。また、この計画は平成19年からは、国の指導による「越美南線 再生計画」に移行して平成23年まで進行を管理していく。

<再生計画の具体的取組>

主な経営収支計画

平成20年度に実質10%の運賃改定
沿線の高等学校に列車通学の宣伝活動
観光施設との連携強化
企画イベント列車の充実と積極的な販売
併走する民間バスとの共通利用券の検討
登下校に利用しやすい運行ダイヤの設定
退職者の不補充による駅の業務委託・嘱託化
固定資産税の減免措置依頼
運行ダイヤの見直しによる要員削減

鉄道中濃新線構想

郡上・中濃地域と名古屋方面を結ぶ鉄道の布設は、明治時代末からの構想であり、住民の永年の悲願である。平成4年には、鉄道中濃新線整備促進協議会を沿線自治体と商工会議所（商工会）などの各種団体で設立。さらには、関係県会議員及び市町村議員からなる同議員連盟が設立された。県においても調査事業を実施した。しかし、県がまとめた報告書では、建設費は電化で600億円、非電化でも500億円以上ともいわれており、開業1年目の収入が9千万円に対し営業費用は22億円となり、黒字経営のための運賃は1万3千円とされた。また、景気が低迷する現状では、事業主体や採算性などの課題が大きいため、沿線住民80年の悲願である「鉄道中濃新線の構想」は継続しながら、長良川鉄道を利用して名鉄犬山線または名古屋へのバス連絡事業などの中濃・郡上・各務原地域の公共交通機関の整備と充実を図ることとした。

(5) 市内巡回バス・自主運行バスの課題

平成17年2月の市町村合併では交通関係事業として次の協定項目が結ばれた。

路線バス及び自主運行バスについては、一体性の確保、地域の交通手段の確保の観点から、新たな総合交通体系の調整を行うものとする。

- (1) 現在運行中の自主運行バスは、現行のまま新市に引き継ぐこととし、運行体系、料金体系は合併後検討する。
- (2) 新市の一体性の確保のため、新たな総合交通体系については、早急に検討し調整する。

合併後は、上之保から板取を結ぶ運行時間4時間弱の長大路線をはじめとする関市の中心部と合併町村を結ぶ巡回バス路線を新設した。また、営業バス路線の廃止代替として自主運行していた路線は引き続き運行させるほか、洞戸～美濃市間を運行している牧谷線に連絡し、関市役所・中濃病院へ延長する洞戸関線を新設し、合併地域と市役所及び周辺施設を結ぶバス路線を充実させた。

その後に営業バスとの競合部分や長大路線についての見直しや、住民からの要望による路線、系統、時刻などの見直しを行ってはいるが、利用者は多いとはいえない状況である。特に合併した各地域の運行においては課題として次のものが挙げられる。

走行時間が長い

- ・運行区域が広大であり、幹線道路に沿って散在する集落間の距離が離れている。
- ・集落が幹線道路から山に沿って入り込む洞ごとに散在しているため、目的地へ着くまでに、それぞれの集落を巡回した運行をしている。

運行時刻の調整が取れていない

- ・遠距離通学児童生徒の通学時に合わせた運行がされているため、通学以外の利用者の生活行動に合わせた運行ができない。

運行本数が少ない

- ・路線延長が長いいため長時間の運行となり、バスの台数や乗務員の運転時間から、1日の本数が限られる。また、自主運行バスは赤字補てんをしていることや、費用対効果の面から運行本数を増やして利便性をあげることに限りがある。

住民のニーズにあった運行がされていない

- ・住民の「いつ、何の目的で、どこへ行くのか」という意向を把握した運行がされていない。

これらの課題に対処し、総合的な公共交通を築くため、地域内・地域間・合併地域と市街地中心部・都市間(市外)など利用目的や地域の需要にあった運行形態、運行手段を検討すると共に、鉄道などとの連携も含めた公共交通のネットワークを構築していく。

また、小中学校遠距離通学のためのスクールバスと乗合バスとの差別化を図ると共に、スクールバスや福祉バスなど道路運送法の適用を受けない乗合交通との連携をとった運行についても検討をする。

バスの運行状況(市内巡回バス・自主運行バス)

平成 18 年度

| 路線名 | 路線距離 (片道)km | 運行時間 | 路線本数 | 1日当たりの 利用者 3 | 運行委託費 運行補助(千円) | 無料乗車 補助(千円) | 起終点及び主な経路 | | |
|---------------------------------------|----------------|------|------|-----------------|-------------------|----------------|---|-------|---|
| 市街地南 | 17.4 | 52分 | 8 | 81人 | 11,370 | 16,475 | ・関市役所を発着する巡回路線。 ・関市役所に隣接する、わかかさ・プラザ(図書館、総合体育館、総合福祉会館などの生涯学習拠点施設)、中濃厚生病院(準市民病院)を発着時に経由している。 ・合併前の旧関市の区域内の運行。 | | |
| 市街地北 | 15.3 | 47分 | 8 | 49人 | | | | | |
| 富野 | 35.0 | 64分 | 2 | 24人 | | | | | |
| 下有知・倉知 | 25.2 | 66分 | 2 | 14人 | | | | | |
| 瀬尻・千疋 | 27.3 | 71分 | 2 | 6人 | | | | | |
| 小金田 | 27.2 | 67分 | 2 | 25人 | | | | | |
| 南ヶ丘 | 26.6 | 70分 | 2 | 24人 | | | | | |
| 田原 | 28.4 | 66分 | 2 | 17人 | | | | | |
| わかかさ1号 | 66.7 | 159分 | 1往復 | 68人 | 67,200 | 5,123 | せき東山 - 板取門原 | | |
| わかかさ2号 | 66.7 | 159分 | 2往復 | | | | | | |
| メロディー1号 6系統の合計運行距離 157.8km | 19.6 | 43分 | 3 | 44人 | | | 67,200 | 5,123 | 鳥屋市 - 少合 - 川合車庫 川合車庫 - 鳥屋市 川合車庫 - 日根 - 川合車庫 - 鳥屋市 川合車庫 - 少合 - 鳥屋市 鳥屋市 - 川合車庫 川合車庫 - 小学校 - 少合 - 鳥屋市 明ヶ島 - 船山 - 明ヶ島 - 川合車庫 川合車庫 - 船山 - 明ヶ島 - 船山 - 明ヶ島 - 川合車庫 川合車庫 - 日根 - 温泉 - 川合車庫 川合車庫 - 明ヶ島 - 川合車庫 - 船山 - 川合車庫 |
| | 11.0 | 25分 | 1 | | | | | | |
| | 41.2 | 143分 | 1 | | | | | | |
| | 16.2 | 37分 | 1 | | | | | | |
| | 11.0 | 26分 | 2 | | | | | | |
| | 19.6 | 42分 | 1 | | | | | | |
| メロディー2号 6系統の合計運行距離 216.6km …… 2 | 39.5 | 146分 | 1 | | | | | | |
| | 53.3 | 134分 | 1 | | | | | | |
| | 30.2 | 56分 | 1 | | | | | | |
| | 34.5 | 72分 | 1 | | | | | | |

| 路線名 | 路線距離 (片道)km | 運行時間 | 路線本数 | 1日当たりの 利用者 3 | 運行委託費 運行補助(千円) | 無料乗車 補助(千円) | 起終点及び主な経路 |
|-------------|----------------|------|--------|-----------------|-------------------|----------------|---------------------|
| 市街地線 | 12.7 | 38分 | 4 | 10人 | 3,007 | 3,800 | 東山 - 市役所 - マーゴ - 東山 |
| | 3.9 | 11分 | 1 | | | | 東山 - 市役所 |
| 上之保・ 武儀線 | 8.9 | 19分 | 片道1本 | 6.6人 | 2,862 | | 川合車庫 船山 |
| | 19.7 | 32分 | 片道1本 | | | | 川合車庫 武儀事務所 |
| | 20.9 | 44分 | 片道1本 | | | | 武儀事務所 - 温泉 - 川合車庫 |
| 高野線 | 28.7 | 63分 | 1往復 | 95人 | 9,659 | | 洞戸栗原 - 中濃病院 |
| | 56.6 | 120分 | 1往復 | (92人) | | | 板取門原 - 洞戸栗原 - 中濃病院 |
| 牧谷線 1 | 23.0(5.0) | 50分 | 12往復 | 34人 (30人) | 9,330 | | 洞戸 - 美濃市駅 - 中濃庁舎 |
| 洞戸関線 | 5.3 | 14分 | 2往復 | 0.5人 | 2,546 | 美濃 - 中濃病院 | |
| 板取線 1 | 58.2(33.4) | 125分 | 下9、上10 | 90人 (34人) | 32,764 | 板取 JR岐阜 | |

- 1 牧谷線、板取線の路線距離()内は、広域路線のため、関市の走行距離
- 2 メロディーバス2号は複数の地区を順次巡回するため、時刻表では13系統。
- 3 1日あたりの利用者は、年間総利用者÷365日。往復利用は2人となる。

利用者の(人)は、小中学生の登下校利用人数

営業バスの岐北上之保線は、川合車庫～せき東山間については市内巡回バスの空白地であり、利用格差を是正するために差額運賃補助を行っている。

営業バスの関武儀線は、関商工高等学校の通学路線として、教育委員会より40万円の補助を行っている。

(6) 道路運送法の改正に伴う多様な運行による効率ある移動手手段の確保

平成18年10月に道路運送法が改正され、一般乗合旅客自動車運送事業における対象範囲の拡大と、自家用自動車による有償旅客運送制度が創設された。

今回の法改正を受け当市では「公共交通会議」を設置し、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し利用者の利便を向上させるために住民、事業者、関係行政で協議し、それぞれの地域事情に応じた持続可能な旅客運送を確保すると共に、総合的な交通体系のあり方を検討し、安心して住み続けられる地域づくりを進めていく。

改正道路運送法の概要

1 一般乗合旅客自動車運送事業の対象範囲の拡大

- ・ 定期定路線以外の乗合運送が可能・・・デマンド交通、乗合タクシーの運行が可能
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業者以外が運営主体となる市内巡回バス、自主運行バス、デマンド交通、乗合タクシーなど、法改正前は21条許可であったものが4条許可となる。
- ・ デマンド交通の例

- 1) 決められたバス停を結ぶルートを行くが、予約がある時のみ運行する。
- 2) 決められたバス停以外に迂回対応のバス停が設定されており、予約が入った時のみ運行するものと、定時運行で、予約がある時には迂回対応ルートを行くものがある。
- 3) バス停は定めてあるがルートは決められていない。利用者は予約をし、身近にあるバス停から乗車する。バスは予約の入ったバス停のみを結ぶ最短ルートを行く。
- 4) 3)と同様であるが、バス停は無く予約者の自宅(自宅近辺)まで車両が出向く。

どのタイプも始発時間は決められているが、2)以外は、予約がなければ運行しない。バスとタクシーとは、乗車定員で区別される。乗車定員10人以下の車両を用いる場合はタクシーとなり、11人以上はバスとなる。

2 自家用自動車による有償旅客運送制度の創設

| 種類 | 市町村営有償運送 | 過疎地有償運送 | 福祉有償運送 |
|-----|--------------------------------|---|--|
| 概要 | 一定の要件を備えて市町村が専らその区域内の住民の運送を行う。 | 当該地域で日常生活に必要な用務を反復継続して行う者等を対象とした運送 運行は、交通空白地域に限られる | 他人の介助によらずに移動することが困難で、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者、要介護者、要支援者、その他障がい有する者等の運送を行うもの。 |
| 事業者 | 市町村 | 非営利法人等(NPO、商工会議所など) | 非営利法人等(NPO、社会福祉法人など) |
| 対象者 | 住民 | 当該法人等の会員 | 当該法人等の会員 |
| その他 | 公共交通会議 | 運営協議会 | 運営協議会 |

(7) 交通拠点施設との関連

現在のバス路線網では、従来から運行されている岐阜バスは、「せき東山」と「栄町1丁目」に待合所などが設置され乗換えの拠点となっているが、巡回バス、自主運行バスの多くは市役所を起点としているため、市内巡回バス、路線バス、長距離バス、観光バスなどを集約し、交通拠点となるバスセンターを整備する計画がある。

バスセンターは、全てのバスが停留する地点、または発着拠点とし、支線となる路線から幹線路線や長距離路線への乗継ぎや長良川鉄道との連携など、自家用自動車に頼ることなく目的地へ移動することができる公共交通の拠点として整備する必要がある。

そのため、幹線となるバス路線を明確にし、それに接続する支線バスをどのように組み込んでいくのかなど、従来路線のルートの見直しや、市内巡回バス・自主運行バスの再編を関市公共交通会議で協議するなど多くの意見を聴きながら進めていく。

(8) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

平成19年に国は、地域における鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況が厳しさを増しつつあることを踏まえ、地域公共交通の活性化・再生を通じた魅力ある地方を創出するため、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者の連携による取組みを国が総合的に支援するとともに、地域のニーズに適した新たな形態の旅客運送サービスの導入円滑化を図るための措置を講ずるため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を制定した。これにより、新たに開発された輸送モード(DMV = Dual Mode Vehicle = 道路と軌道の両方を走行する車両。BRT = Bus Rapid Transit = 大量輸送できる連結バス など)の活用や、乗継の改善など地域交通の活性化策が地域で合意された場合には国の支援を受けられることとなった。

法律の概要

1 地域公共交通総合連携計画の作成及び実施

市町村は、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、利用者等で構成する協議会での協議を経て、地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画を作成することができる。

地域公共交通総合連携計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業について、国による認定制度等を設け、認定等にかかる事業に対して、関係法律の特例による支援措置を講ずる。

特定事業

- ・ LRTを想定した「軌道運送高度化事業」
- ・ BRT、オムニバスタウンを想定した「道路運送高度化事業」
- ・ 接続ダイヤの改善、乗車券の共通化、乗降所の改善などの「乗継円滑化事業」
- ・ 事業の廃止届出がされた鉄道事業を、地域の支援で維持を図る「鉄道再生事業」

2 新地域旅客運送事業の円滑化

鉄道事業と道路運送事業等複数の旅客運送事業に該当し同一の車両を用いて、一貫した運送サービスを提供。

- ・ DMV ・ IMTS (磁気誘導による専用道路部分と一般道路の両方を走行する車両)

(9) 交通ネットワークの構築

市町村合併により市域が拡大し、旧市町村単位の地域が分散しているためそれぞれの地域にあった公共交通網を築く必要がある。住民の移動手段としてバスなどの乗合運送を充実させると共に、自家用自動車に頼ることなく公共交通機関を利用して移動できるまちづくりを進めていくために、次の視点からバス交通のネットワークを構築していく。

1 幹線となるバス路線を明確にする。

幹線となるバスは、都市間輸送、地域間輸送、地域または地域の交通拠点から市役所中心の公共施設への輸送を担う路線となるものを位置づける。

- ・現在運行している営業バスを中心とするが、自主運行のバス路線も代替運行として検討に含めていく。
- ・地理的条件から、地域と他都市間の輸送についても、幹線バス路線として検討する。
- ・市街地においては幹線バスと巡回バスとが同一区間を走行することも考えられるため、運賃体系の整合を図る必要がある。また、ＩＣカードが利用可能な車両での運行が望ましい。

2 地域内を運行するバスは、公共施設など多くの人が集まる場所へのアクセスや幹線バスへの乗継ぎを充実させるなど利便性を高める。

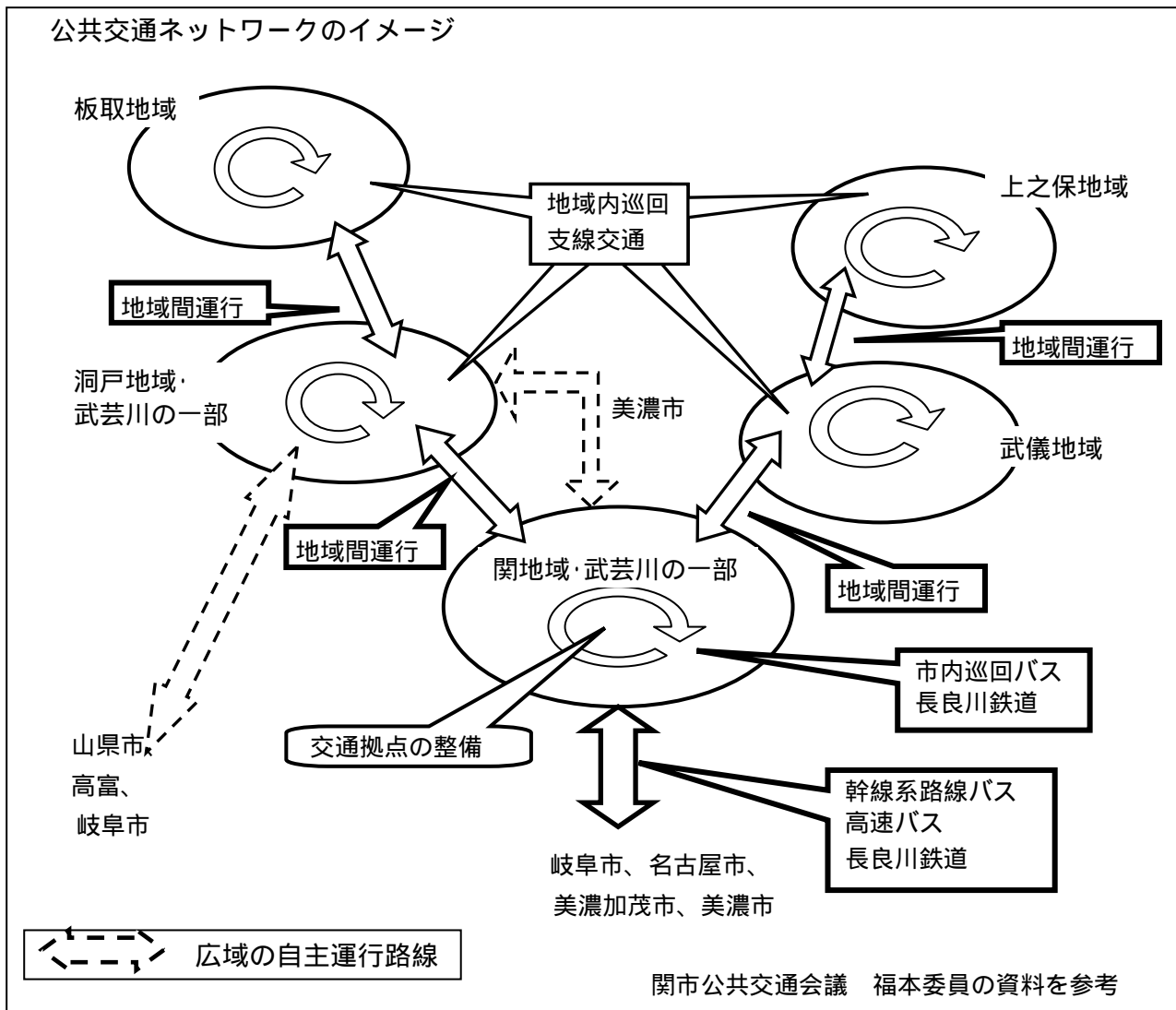
- ・運行形態（定時定路線運行・定時定路線以外の運行）、運行主体の検討
- ・運行本数、運行日数、運行時間の検討
- ・運行ルート、停留個所の検討
- ・乗継ぎによる不快、不安解消のため、バス停や待合所などの施設整備

3 人口が集中している関地域においては、高齢者以外の利用を促進する。

- ・現在は、市役所を起点とし、わかかさ・プラザ、中濃厚生病院を経由した運行ルートとなっているが、これら以外の公共施設、買い物などへの立寄個所、他の公共交通機関への乗換えや乗継ぎや通勤利用など、バスを利用して用を済ませられることができるバス運行を検討する。
- ・巡回バスは、運行時間帯、所要時間、運行本数の調整を行い、サービス内容を良くすることにより使いやすい身近な移動手段とする。
- ・路線バスなどについても、巡回バスの利用ができるよう料金、運行時間、ルートの調整を行う。

4 運賃体系の均一化

- ・営業バス、自主運行バス、巡回バスの利用に対する受益者負担、運賃の均衡を図る。
- ・運賃・料金設定に区間料金制度などの検討や、各種定期券、ＩＣカードなどによる乗り継ぎや乗り換え、料金の割高感を解消する。



(10) 最近のバス運行システム

ITなどを生かした公共交通システムが開発されており、それらの導入による使いやすい公共交通として利用者の増加につながるよう導入を検討する。

バスロケーションシステム(Bus Location System)

無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バス停留所や携帯電話、インターネットでバスがどこにいるかなどの情報を提供するシステム。

バスの運行にとって道路事情や天候による影響が大きく、鉄道などのほかの交通機関に比べて定時制の確保が難しい。バスロケーションシステムによってバスの位置情報を提供することで、利用者は待ち時間の目安がわかり、時間を有効に利用することができる。

バス事業者では運行管理システムを兼ねていることが多い。



< 接近案内システム >

ICカード

情報（データ）の記録や演算をするためにICチップを組み込んだ乗車カード。

岐阜乗合自動車は、平成19年3月にICカードを導入した。ICカードは普通乗車と定期券併用タイプとあり、乗降時にカードリーダーにかざすのみで精算できる。残高が少なくなれば、車内や自動入金機で積み増しすることができるため、1枚のカードを繰り返し利用できる利点がある。

ICカードでは、乗り継ぎ割引のサービスや、バス・鉄道の乗り換えなど、同一カードで利用できる利点があり、営業バス・市内巡回バス・長良川鉄道との相互利用が可能となれば、他の交通機関への乗継ぎ利便の向上のみでなく、乗継ぎ割引制度の導入や、料金支払の一元化などが可能となる。

< 岐阜乗合株のICカードの例 >

乗継乗車割引

45分以内に他のバスに乗り継いだ場合に、乗り継いだバスの運賃から40円割引する。

ポイント還元

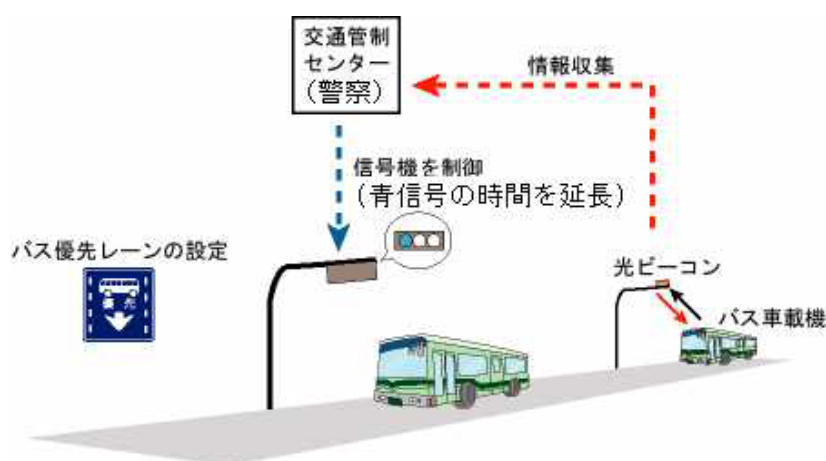
- ・利用額、利用時間により乗車ポイントが貯まり、乗車可能金額に加算される。
- ・普通カードでは、平日10時から16時の降車時。土・日・祝日及び指定日は、運賃の40%。それ以外は14.5%が加算される。ただし、ポイント還元額の利用についてはポイントは貯まらない。

(例) 2,000円の乗車可能金額で1,000円利用した場合

1,000円×40% = 400ポイント(400円)が還元され、バス利用後の乗車可能金額は1,400円となる。

PTPS（公共車両優先システム）

大量公共交通機関であるバスや救急車の通行を円滑に行わせ、バス等の定時運行を確保するとともに利用を促進して、道路の利用効率を向上させるものであり、交通信号機など交通インフラを制御するシステムをあわせたものである。現在実用化されているものでは、バス等に搭載された



車載機からの通信情報を道路に設置された光ビーコンで受信し、バス等の進路上にある交通信号機に対し青信号である時間を延長したり赤信号である時間を短縮したり等の制御を行って、バス等が青信号で通過しやすくしている。また、救急車など緊急車両の円滑走行にも活用できる。

バス停のハイグレード化

バスを待つ人への快適性の確保するために上屋の設置や、バスロケーションシステムによるバス到着時刻や運行状況などを表示し、バス待ちの不安の解消や、乗り継ぎ時の利便の向上を図る。



シェルター型バス停 浜松市・弥生橋バス停



簡易シェルター型バス停
大阪市・三軒家東バス停

(5) 各地域の概況

【関地域】

自然的諸条件の概要

関地域は、岐阜県の中南部に位置し、県都岐阜市まで20kmの距離にある。

地勢は、奥美濃・大日岳に源流を発する清流長良川とその支流、武儀川・津保川が市内を流れ、これら3河川が合流する中濃盆地の中心をなしている。越美連山の南面に位置し、太平洋に向かって南西に傾斜しており、変化に富む地形に肥沃な土地が広がっている。面積は102.51km²のうち宅地14.6%、農用地18.3%、森林41.2%である。

集落の状況

自治会組織は13支部に分かれており、概ね小学校単位となっている支部が多い。富野地区と田原の一部及び倉知の南部地区以外は一級河川やで分断されているところもあるものの、ほぼ平地でつながっている。

人口の状況

昭和60年以降の国勢調査の結果は次のとおりである。

| 区分 | 国勢調査 | | | | | |
|--------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 | |
| 関地域(人) | 全体 | 64,149 | 68,386 | 71,916 | 74,438 | 76,194 |
| | 年少人口 0歳～14歳 | 15,220 | 13,878 | 12,672 | 11,811 | 11,505 |
| | 生産年齢人口 15歳～64歳 | 42,586 | 46,819 | 49,697 | 50,991 | 51,045 |
| | 高齢人口 64歳～ | 6,343 | 7,689 | 9,547 | 11,636 | 13,644 |
| | 高齢化率 | 9.88% | 11.24% | 13.27% | 15.63% | 17.90% |

道路整備の状況

一般国道156号、248号、418号と主要地方道、一般県道が縦横に通り、それに連絡する都市計画道路(市道)が幹線道路となっている。

また、東海北陸自動車道と東海環状自動車道の結節地であり、内陸型工業都市・物流拠点都市の形成につながっている。

保健、福祉、医療の状況

保健センターは、保険事業の拠点として保健・福祉・医療の連携による健康な生活の質を高める場として、各種の検診や教室の開設、相談業務などを行なっている。(昭和56年建設)

社会福祉施設として、保育所が15施設、老人福祉センター、養護老人ホーム、特別養護老人ホーム2施設、デイ・サービスセンター6施設、グループホーム5施設、知的障害者援護施設、母子生活支援施設、児童デイ・サービスセンター、各種作業所・授産所が設置されている。(平成17年現在)

医療施設は、市民病院的な中濃厚生病院には救命救急センターが併設されている他、中央病院も高度な医療を行なう総合病院である。一般診療所は58、歯科診療所は28ヶ所が開

業している。(平成17年現在)

教育関係施設の状況

小学校11校、中学校6校、公立高校が3校設置されている。遠距離通学に関しては、広見地区から瀬尻小学校への通学に路線バス(自主運行バス)を利用し、通学助成を行なっている。2校の県立高校は、第三セクター長良川鉄道での通学する生徒が多い。

中池公園は、陸上競技場、野球場、ラグビー・サッカー場、テニスコート、プールなど、屋外運動施設が整備されている。野外活動施設としては、少年自然の家(宿泊施設)がある。

各地区には野球やソフトボールが可能な運動場が点在しており、住民の社会体育活動に利用されている。

平成11年に庁舎西に建設された生涯学習拠点施設、わかくさ・プラザ(図書館、多目的ホール、プラネタリウムなどから成る学習情報館。メインアリーナ、武道場、温水プールから成る総合体育館。児童センター、老人福祉センターなどから成る総合福祉会館)のオープンに伴い市内巡回バスを8コース運行している。

他市町村への通勤、通学先(流出)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|------------------|---------------|---------------|--------------|
| 就業者・通学者 | 44,934 | 39,501 | 5,433 |
| 関市内に通勤、通学 | 29,482 | 25,720 | 3,762 |
| 関市から洞戸村 | 24 | 24 | 0 |
| 関市から板取村 | 0 | 0 | 0 |
| 関市から武芸川町 | 348 | 347 | 1 |
| 関市から武儀町 | 242 | 147 | 95 |
| 関市から上之保村 | 54 | 50 | 4 |
| 関市から美濃市 | 1,915 | 1,647 | 268 |
| 関市から美濃加茂市 | 1,563 | 1,395 | 168 |
| 関市から可児市 | 492 | 486 | 6 |
| 関市から岐阜市 | 4,529 | 3,927 | 602 |
| 関市から各務原市 | 2,113 | 2,060 | 53 |
| 関市から岐南町 | 250 | 225 | 25 |
| 関市から東濃地方各市 | 102 | 99 | 3 |
| 関市から郡上郡町村 | 196 | 192 | 4 |
| 関市から加茂郡町村 | 850 | 817 | 33 |
| その他県内の市町村 | 1013 | 905 | 108 |
| 関市から愛知県 | 1,696 | 1,411 | 285 |
| 関市から一宮市 | (152) | (144) | (8) |
| 関市から名古屋市 | (704) | (532) | (285) |
| その他の県 | 65 | 49 | 16 |

他市町村からの通勤、通学(流入)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|---------------------|---------------|---------------|--------------|
| 就業者・通学者(流入者) | 14,514 | 12,200 | 2,314 |
| 洞戸村から関市 | 81 | 61 | 20 |
| 板取村から関市 | 14 | 9 | 5 |
| 武芸川町から関市 | 521 | 414 | 107 |
| 武儀町から関市 | 436 | 358 | 78 |
| 上之保村から関市 | 191 | 145 | 46 |
| 美濃市から関市 | 2,381 | 1,993 | 388 |
| 美濃加茂市から関市 | 1,195 | 1062 | 133 |
| 可児市から関市 | 374 | 320 | 54 |
| 岐阜市から関市 | 3,471 | 3,149 | 322 |
| 各務原市から関市 | 1,490 | 1,372 | 118 |
| 東濃地方各市から関市 | 184 | 124 | 60 |
| 郡上郡町村から関市 | 421 | 301 | 120 |
| 加茂郡町村から関市 | 1,128 | 907 | 221 |
| その他県内の市町村から | 1,343 | 1,101 | 242 |
| 愛知県から関市 | 1,172 | 824 | 348 |
| 一宮市から関市 | (194) | (151) | (43) |
| 名古屋市から関市 | (181) | (108) | (73) |
| その他の県から関市 | 112 | 60 | 52 |

【洞戸地域】

自然的諸条件の概要

本地域は、岐阜県の西北部に位置し、関市洞戸事務所から関市役所まで2.5km、岐阜市へは2.5km、また山県市へは1.7kmの距離にある。

地勢は、太平洋と日本海の分水嶺をなす越美山脈から派生する中濃地方随一の高峰高賀山(標高1,224m)を主峰に概ね300m~900mの山稜に囲まれ、総面積40.08km²のうち89.1%を林野が占め、中央部を板取川が屈曲しながら北から南へ貫流している。

気候は、平均気温15℃、豪雪地域に指定されている。

集落の状況

大小15の集落(自治会)の多くは、国道256号、主要地方道美濃洞戸線に沿って散在しているため、比較的道路条件はよいものの、高賀地区など国道から離れた地区では、未だインフラ整備が遅れており生活道路の確保が必要である。

人口の状況

本地域の人口は、昭和25年の4,553人(国調人口)をピークに減少の一途をたどり、

昭和45年には、2,880人(国調人口)と、20年間で率にして36.7%の減少となり、国から過疎町村として指定を受けることとなった。

昭和60年以降の国勢調査の結果は次のとおりである。

| 区 分 | | 国勢調査 | | | | |
|---------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 |
| 洞戸地域(人) | 全体 | 2,693 | 2,555 | 2,444 | 2,316 | 2,213 |
| | 年少人口 0歳～14歳 | 538 | 428 | 348 | 272 | 258 |
| | 生産年齢人口 15歳～64歳 | 1643 | 1551 | 1449 | 1353 | 1271 |
| | 高齢人口 65歳～ | 512 | 576 | 647 | 691 | 684 |
| | 高齢化率 | 19.01% | 22.54% | 26.47% | 29.83% | 30.90% |

道路整備の状況

国道256号は、現在未改良部分の早期改良が望まれ、改良済区間においても道の駅「ラステンほらど」周辺の道路改良や歩道の設置など課題が残されている。

また、一般県道美山洞戸線は、今後、交通量の増加が見込まれ、早期に2車線化が望まれている。市道においては、集落内で未改良区間が多い。

保健、福祉、医療の状況

本地域の高齢者比率は、県水準をはるかに超え、平成17年10月現在では、30.9%となっている。このような中、高齢者単身世帯、高齢者世帯も増え、さらに地域全体でも寝たきりや認知症などの要介護高齢者が増加しており、平成6年に開設した老人福祉センターとデイサービスセンターで福祉施策に取り組んでいる。

児童福祉については、平成5年に保育所を統合し、快適な集団生活ができるような施設整備をおこなったが、現在の少子化による児童の減少は一層進んでいる。

医療施設は、国民健康保険洞戸診療所に内科・歯科があり、医師2名が診療にあたっている。診療所は、保健センターと併設され、予防と治療が総合的に行われる施設として効果を上げている。

教育関係施設の状況

小学校1校と中学校1校があり、少子化による児童生徒の減少が進んでいる。遠距離通学となる小瀬見、高見、阿部、高賀、尾倉の各地区は、スクールバスの運行を行なっている。また、大野の小学生1・2年生は、路線バスによる通学をしている。

社会教育施設では、生涯学習センター、基幹集落センター、体育館及び地区集会場が整備されている。洞戸運動公園には、平成9年に陸上競技場を整備、平成12年には児童向け遊具施設、平成14年にはストリートバスケットコート、パターゴルフ場を増設した。

他市町村への通勤、通学(流出)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|------------------|--------------|--------------|------------|
| 就業者・通学者 | 1,294 | 1,186 | 108 |
| 洞戸村に通勤、通学 | 662 | 650 | 12 |
| 洞戸村から関市 | 81 | 61 | 20 |
| 洞戸村から板取村 | 20 | 20 | 0 |
| 洞戸村から武芸川町 | 34 | 34 | 0 |
| 洞戸村から武儀町 | - | - | - |
| 洞戸村から上之保村 | - | - | - |
| 洞戸村から美濃市 | 167 | 145 | 22 |
| 洞戸村から高富町 | 28 | 28 | 0 |
| 洞戸村から美山町 | 114 | 86 | 28 |
| 洞戸村から岐阜市 | 131 | 112 | 19 |
| その他県内の市町村 | 35 | 31 | 4 |
| 洞戸村から愛知県 | 17 | 15 | 2 |
| その他の県 | 5 | 4 | 1 |

他市町村からの通勤、通学(流入)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|---------------------|------------|------------|----------|
| 就業者・通学者(流入者) | 242 | 242 | 0 |
| 関市から洞戸村 | 24 | 24 | 0 |
| 板取村から洞戸村 | 48 | 48 | 0 |
| 武芸川町から洞戸村 | 12 | 12 | 0 |
| 武儀町から洞戸村 | - | - | 0 |
| 上之保村から洞戸村 | - | - | 0 |
| 美濃市から洞戸村 | 43 | 43 | 0 |
| 高富町から洞戸村 | 17 | 17 | 0 |
| 美山町から洞戸村 | 37 | 37 | 0 |
| 岐阜市から洞戸村 | 33 | 33 | 0 |
| 県内他市町村から洞戸村 | 18 | 18 | 0 |
| 他県から洞戸村 | 10 | 10 | 0 |

【板取地域】

自然的諸条件の概要

本地域は、岐阜県の西北部、岐阜市から北40kmに位置し、関市板取事務所から関市役所まで40km、岐阜市へは40km、また山県市へは32kmの距離にある。

地勢は、1,000m級の急峻な山岳が連なって、総面積187.35km²のうち林野が97.5%を占め、平坦地の少ない地形で板取川の河畔を中心に集落が形成されている。

冬期の最低気温は零下12度であり豪雪地域に指定されている。

集落の状況

20の集落（自治会）で形成されており、1集落あたりの世帯数は5～82世帯と集落ごとに大きくことなる。各集落とも平均的に人口の減少はあるものの、特定集落の激減はないが、北部の集落ほど高齢化率が高い。

人口の状況

本地域の人口は、昭和15年の4,456人（国調人口）をピークに減少しており、昭和55年から昭和60年にかけて一時人口減少が鈍化するも、現在では再び減少傾向にある。

昭和60年以降の国勢調査の結果は次のとおりである。

| 区 分 | | 国勢調査 | | | | |
|-------------------------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 |
| 板 取 地 域 (人) | 全体 | 2,278 | 2,089 | 2,003 | 1,921 | 1,535 |
| | 年少人口 0歳～14歳 | 369 | 349 | 305 | 220 | 160 |
| | 生産年齢人口 15歳～64歳 | 1,460 | 1,229 | 1,077 | 1,044 | 737 |
| | 高齢人口 65歳～ | 451 | 511 | 621 | 657 | 638 |
| | 高齢化率 | 19.79% | 24.46% | 31.00% | 34.20% | 41.56% |

道路整備の状況

国道256号と主要地方道白鳥板取線が、郡上市八幡町、同市大和町へと通じているが、未改良で幅員が狭い。国道256号は、平成19年8月にタラガトンネルが供用開始され加部地区から郡上市八幡町への交通体系に大きな影響を与えるものと期待される。

当地域は、豪雪地域であり冬期には生活道路が積雪により通行不能となることがある。

保健、福祉、医療の状況

高齢者福祉として、平成8年度に老人福祉センターとデイサービスセンターを建設し、高齢者の生きがい対策の活動拠点となっている。

昭和46年から昭和47年にかけて、地域内2カ所に保育所の建設を行い、家庭機能の維持向上に取り組んできたが、その後の出生率の低下等により幼児が減少し、運営の合理化を

図るため、昭和53年に保育所を1カ所に統合した。

保健・医療施設では、平成11年度に活動拠点となる保健センターと、国民健康保険板取診療所を設置した。内科医師、歯科医師各1名が常駐して診療にあたっている。

また、北部の島口地区には、出張診療所があり、国民健康保険板取診療所の内科医師が週1回の診療を行っている。

教育関係施設の状況

昭和37年に4校あった中学校を1校に統合した。

小学校は、昭和40年頃から過疎化のための児童数の減少が目立ちはじめ、昭和54年度に6校を2校とし、平成9年度には1校に小学校を統合した。

遠距離通学に関しては、板取小学校は岩本地区以外、板取中学校は杉原、保木口、田口地区はスクールバスにて。それ以外の遠距離通学は、路線バス通学の助成を行なっている。

社会体育施設では、体育館、総合グラウンド、地区体育館を整備している。

他市町村への通勤、通学先(流出)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|-----------|-----|----------|----------|
| 就業者・通学者 | 968 | 874 | 94 |
| 板取村に通勤、通学 | 692 | 673 | 19 |
| 板取村から関市 | 14 | 9 | 5 |
| 板取村から洞戸村 | 48 | 48 | 0 |
| 板取村から武芸川町 | - | - | - |
| 板取村から武儀町 | - | - | - |
| 板取村から上之保村 | - | - | - |
| 板取村から美濃市 | 36 | 30 | 6 |
| 板取村から美山町 | 31 | 11 | 20 |
| 板取村から岐阜市 | 87 | 54 | 33 |
| その他県内の市町村 | 44 | 38 | 6 |
| 板取村から愛知県 | 15 | 11 | 4 |
| その他の県 | 1 | 0 | 1 |

他市町村からの通勤、通学(流入)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|---------------------|------------|------------|----------|
| 就業者・通学者(流入者) | 134 | 134 | 0 |
| 関市から板取村 | - | - | 0 |
| 洞戸村から板取村 | 20 | 20 | 0 |
| 武芸川町から板取村 | - | - | 0 |
| 武儀町から板取村 | - | - | 0 |
| 上之保村から板取村 | - | - | 0 |
| 美濃市から板取村 | 18 | 18 | 0 |
| 高富町から板取村 | 12 | 12 | 0 |
| 岐阜市から板取村 | 34 | 34 | 0 |
| 県内他市町村から板取村 | 41 | 41 | 0 |
| 他県から板取村 | 9 | 9 | 0 |

【武芸川地域】

自然的諸条件の概要

本地域は、岐阜県のほぼ中央部、岐阜市の北に位置し、関市武芸川事務所から関市役所まで10km、岐阜市へは20km、また山県市へは12kmの距離にある。

地勢は、国道418号に沿って関地域と隣接する平坦部と、標高500mを越す汾陽寺山と権現山を越えて洞戸地域と接する寺尾地区に2分される
総面積28.31km²、宅地5.6%、農用地9.9%、森林71.2%である。

集落の状況

長良川の支流である武儀川の両岸に12地区（自治会）があり、北部の寺尾地区（平坦部との標高差は約60m）を除いては、まとまりのある市街地を形成している。

人口の状況

本地域の高齢者比率は、平成17年国勢調査において21.8%である。高齢者のいる世帯は、平成12年国勢調査では817世帯となっており、高齢者単身世帯及び高齢者世帯は平成2年からの10年間と比較すると、それぞれ1.6倍及び1.2倍に増加している。

昭和60年以降の国勢調査の結果は次のとおりである。

| 区 分 | | 国勢調査 | | | | |
|------------------------------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 |
| 武 芸 川 地 域 (人) | 全体 | 6,656 | 6,620 | 6,639 | 6,683 | 6,523 |
| | 年少人口 0歳～14歳 | 1,566 | 1,346 | 1,169 | 1,035 | 952 |
| | 生産年齢人口 15歳～64歳 | 4,262 | 4,253 | 4,218 | 4,259 | 4,144 |
| | 高齢人口 65歳～ | 828 | 1,021 | 1,252 | 1,389 | 1,427 |
| | 高齢化率 | 12.43% | 15.42% | 18.85% | 20.78% | 21.87% |

道路整備の状況

地域の中央を長良川の支流武儀川に沿うように国道418号が東西に走り、南北には主要地方道岐阜美濃線と北野乙狩線が縦断している。

東海北陸自動車道美濃インターまで6km、建設中の東海環状自動車道の（仮称）西関インターまで3kmであり、交通条件は優れている。

保健、福祉、医療の状況

高齢者福祉としては、福祉センターと健康プールを活用した筋力トレーニング施設が介護予防の活動拠点となっている。

児童福祉施設として保育所、児童デイサービスセンター（ことばの教室）、児童館がそれぞれ1ヶ所ずつある。

保健・医療施設では、保健センターと地域内に2つの個人内科（小児科）医と2つの歯科医が開業されている。

教育関係施設の状況

小学校3校、中学校1校であり、北部の寺尾地区は中学校への遠距離通学対象地区である。

社会教育施設では、生涯学習センター、体育館、グラウンド、テニスコート、パターゴルフ場などを整備している。

他市町村への通勤、通学先(流出)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|-------------|-------|----------|----------|
| 就業者・通学者 | 3,717 | 3,308 | 409 |
| 武芸川町に通勤、通学 | 1,736 | 1,676 | 60 |
| 武芸川町から関市 | 521 | 414 | 107 |
| 武芸川町から板取村 | - | - | - |
| 武芸川町から洞戸村 | 12 | 12 | |
| 武芸川町から武儀町 | - | - | - |
| 武芸川町から上之保村 | - | - | - |
| 武芸川町から美濃市 | 326 | 278 | 48 |
| 武芸川町から高富町 | 56 | 56 | 0 |
| 武芸川町から美山町 | 156 | 96 | 60 |
| 武芸川町から美濃加茂市 | 44 | 38 | 6 |
| 武芸川町から可児市 | 13 | 13 | 0 |
| 武芸川町から富加町 | 11 | 11 | 0 |
| 武芸川町から岐阜市 | 544 | 459 | 85 |
| 武芸川町から各務原市 | 81 | 76 | 5 |
| 武芸川町から岐南町 | 17 | 16 | 1 |
| 武芸川町から柳津町 | 13 | 10 | 3 |
| その他の県内市町村 | 106 | 91 | 15 |
| 武芸川町から愛知県 | 73 | 55 | 18 |
| 武芸川町から名古屋市 | (39) | (29) | (10) |
| その他の県 | 8 | 7 | 1 |

他市町村からの通勤、通学(流入)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|---------------------|-------------|-------------|----------|
| 就業者・通学者(流入者) | 1456 | 1451 | 5 |
| 関市から武芸川町 | 348 | 347 | 1 |
| 洞戸村から武芸川町 | 34 | 34 | 0 |
| 板取村から武芸川町 | - | - | - |
| 武儀町から武芸川町 | 11 | 11 | 0 |
| 上之保村から武芸川町 | - | - | - |
| 美濃市から武芸川町 | 275 | 275 | 0 |
| 高富町から武芸川町 | 114 | 114 | 0 |
| 美山町から武芸川町 | 129 | 128 | 1 |
| 岐阜市から武芸川町 | 370 | 367 | 3 |
| 県内他市町村から武芸川町 | 155 | 155 | 0 |
| 他県から武芸川町 | 20 | 20 | 0 |

【武儀地域】

自然的諸条件の概要

本地域は、岐阜県のほぼ中央部に位置し、関市武儀事務所から関市役所まで19.1km、岐阜市へは39.1km、美濃市へは13.0kmの距離にある。

地勢は、飛騨山脈に連なる山岳地帯と美濃平野との接点にあたり、標高450m前後の山々に囲まれ、総面積65.27km²のうち林野が90.2%を占め、中央部を北から南へと長良川の支流である津保川が流れている。

集落の状況

本地域は、現在27の集落（自治会）で形成されており、1集落は平均40世帯余りである。集落によっては、若者の流出や少子高齢化が進んでおり、将来において集落機能の維持が心配される集落もある。

今後は、地域のもつ美しい景観の維持を地域づくりにつなげ、集落機能の維持向上を図って行く。また、地域の潜在能力を発揮するために、コミュニティ組織などと協働した「地域経営」を促進させる。

人口の状況

本地域の高齢者比率は、平成17年国勢調査において33.6%と高く、高齢者比率は人口の減少とあいまって更に上昇する傾向にある。

昭和60年以降の国勢調査の結果は次のとおりである。

| 区 分 | | 国勢調査 | | | | |
|-------------------------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 |
| 武 儀 地 域 (人) | 全体 | 4,685 | 4,700 | 4,454 | 4,220 | 3,898 |
| | 年少人口 0歳～14歳 | 885 | 875 | 743 | 586 | 419 |
| | 生産年齢人口 15歳～64歳 | 2,953 | 2,849 | 2,592 | 2,390 | 2,168 |
| | 高齢人口 65歳～ | 847 | 976 | 1,119 | 1,244 | 1,311 |
| | 高齢化率 | 18.07% | 20.76% | 25.12% | 29.47% | 33.63% |

道路整備の状況

主要地方道関金山線、美濃加茂和良線、美濃川辺線及び一般県道大原富之保線が主要な幹線として国道41号、156号に連絡している。

国道がない本地域では、主要地方道関金山線が飛騨街道と呼ばれ、古くから美濃と飛騨を結ぶ重要な路線とされ、年々その交通量は増加している。市道は、幅員4m以下の道路が大半を占めており、大型車の交通事情に対応した整備を図っていく必要がある。

保健、福祉、医療の状況

老人福祉センターには保健センター、デイサービスセンターを併設、老人憩いの家3ヶ所、保育園2ヶ所、児童デイサービスセンターが設置されている。医療保険施設は、個人開業医による歯科医が3医院、内科医が1医院のほか、国民健康保険武儀診療所が設置されている。

教育関係施設の状況

児童数の減少に伴い平成14年度に小学校1校を閉校し、現在小学校2校と中学校1校がある。柳瀬地区他9地区は、武儀東小学校の遠距離通学地区であり、3台のマイクロバスにより運行している。社会教育施設では、生涯学習センター(アリーナ併設)を整備している。

他市町村への通勤、通学先(流出)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|--------------|-------|----------|----------|
| 就業者・通学者 | 2,309 | 2,074 | 235 |
| 武儀町に通勤、通学 | 1,395 | 1,286 | 109 |
| 武儀町から関市 | 436 | 358 | 78 |
| 武儀町から板取村、洞戸村 | - | - | - |
| 武儀町から武芸川町 | 11 | 11 | - |
| 武儀町から上之保村 | 35 | 35 | - |
| 武儀町から美濃市 | 90 | 62 | 28 |
| 武儀町から岐阜市 | 49 | 41 | 8 |
| 武儀町から各務原市 | 35 | 34 | 1 |
| 武儀町から美濃加茂市 | 115 | 109 | 6 |
| 武儀町から可児市 | 29 | 29 | 0 |
| 武儀町から坂祝町 | 10 | 9 | 1 |
| 武儀町から富加町 | 25 | 25 | 0 |
| 武儀町から七宗町 | 14 | 14 | 0 |
| その他の県内市町村 | 37 | 36 | 1 |
| 武儀町から愛知県 | 28 | 25 | 3 |

他市町村からの通勤、通学(流入)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|---------------------|------------|------------|------------|
| 就業者・通学者(流入者) | 636 | 452 | 184 |
| 関市から武儀町 | 242 | 147 | 95 |
| 洞戸村、板取村、武芸川町から武儀町 | - | - | - |
| 上之保村から武儀町 | 127 | 88 | 39 |
| 美濃市から武儀町 | 63 | 35 | 28 |
| 美濃加茂市から武儀町 | 38 | 34 | 4 |
| 富加町から武儀町 | 12 | 5 | 7 |
| 七宗町から武儀町 | 40 | 35 | 5 |
| 岐阜市から武儀町 | 14 | 14 | 0 |
| 県内他市町村から武儀町 | 86 | 80 | 6 |
| 他県から武儀町 | 14 | 14 | 0 |

【上之保地域】

自然的諸条件の概要

本地域は、岐阜県のほぼ中央部に位置し、関市上之保事務所から関市役所まで28km、岐阜市へは約50kmの距離にある。

地勢は、太平洋側と日本海側の分水嶺の一つである越美連山の南に接し、総面積49.32km²のうち林野が91.7%を占め、最北端に源を発する津保川と郡上市西和良の小山脈に源を発する小那比川が中央部を流れている。

主要地方道美濃加茂和良線・金山上之保線が産業・経済・文化を結ぶ重要な路線となっている。

集落の状況

本地域は、26の集落が広範囲に散在している。人口の重心は、南部の地域にあり人口は定着傾向にありますが、北部においては、人口の流出が進んでいる。

過疎化の進んでいる集落では、共通して農地の休耕や耕作放棄などによる耕地の荒廃・林地化が進行し、集落空間の狭小などによる環境の悪化が見られる。

今後は、地域のもつ美しい景観の維持を地域づくりにつなげ、集落機能の維持向上を図って行く。また、地域の潜在能力を発揮するために、コミュニティ組織などと協働した「地域経営」を促進させる。

人口の状況

年齢構成別では、幼年人口を見ると昭和35年から昭和55年にかけて20年間で66.3%の減少を示し、平成17年では237人となっており、昭和55年と比較すると更に39.3%の減少となっています。また、高齢者人口では平成17年に784人となっており、高齢者比率は35.09%と極めて高い割合を示している。

昭和60年以降の国勢調査の結果は次のとおりである。

| 区分 | 国勢調査 | | | | | |
|----------|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 昭和60年 | 平成2年 | 平成7年 | 平成12年 | 平成17年 | |
| 上之保地域(人) | 全体 | 2,902 | 2,767 | 2,691 | 2,483 | 2,234 |
| | 年少人口 0歳～14歳 | 540 | 491 | 431 | 325 | 237 |
| | 生産年齢人口 15歳～64歳 | 1,818 | 1,659 | 1,518 | 1,383 | 1,213 |
| | 高齢人口 65歳～ | 544 | 617 | 742 | 775 | 784 |
| | 高齢化率 | 18.74% | 22.29% | 27.57% | 31.21% | 35.09% |

道路整備の状況

地域内を縦貫する主要地方道美濃加茂和良線、金山上之保線及び一般県道上之保下袋坂線<が主要道路である。美濃東部区域農用地総合整備事業の着手により郡上市から恵那市までを

農道が横断することになり、期待が寄せられている。

市道はこれら幹線道路を起点に放射線状に延びているが、山間地であるため狭小部や曲折部が多く、近年の交通事情に対応した整備を推進する必要がある。

保健、福祉、医療の状況

本地域の高齢者比率は、平成17年2月において33.4%と高く、今後更に増加する傾向にあり、高齢者単身世帯、寝たきり及び認知症の高齢者対策、介護保険制度等の福祉対策が大きな課題となっています。

保健センターは、平成14年に建設された、生涯学習センターに併設されている。

高齢者福祉施設として、老人福祉センター（デイ・サービスセンター併設）、高齢者創作活動作業所があり各種事業を推進しています。

児童福祉施設としては、小学校区を単位として2つの保育所があったが、過疎化や出生率の低下による園児の減少により、平成14年度からは保育所を1つに統合した。

医療施設では、国民健康保険上之保診療所が地域診療としての役割を担っている。

教育関係施設の状況

平成15年度に2校あった小学校を統合し、小中学校とも1校である。遠距離通学は、地域内を巡回しているメロディーバスを登下校の時間帯に合わせて運行している。

社会教育においては、変化する時代と住民のニーズの多様化が進む中、平成14年に木木センター（生涯学習センター）を整備した。

他市町村への通勤、通学先(流出)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|-------------|-------|----------|----------|
| 就業者・通学者 | 1,383 | 1,253 | 130 |
| 上之保村に通勤、通学 | 843 | 823 | 20 |
| 上之保村から関市 | 191 | 145 | 46 |
| 上之保村から板取村 | - | - | - |
| 上之保村から洞戸村 | - | - | - |
| 上之保村から武芸川町 | - | - | - |
| 上之保村から武儀町 | 127 | 88 | 39 |
| 上之保村から美濃市 | 30 | 23 | 7 |
| 上之保村から八幡町 | 28 | 28 | 0 |
| 上之保村から岐阜市 | 30 | 21 | 9 |
| 上之保村から美濃加茂市 | 47 | 45 | 2 |
| 上之保村から可児市 | 10 | 9 | 1 |
| 上之保村から富加町 | 20 | 20 | 0 |
| 上之保村から七宗町 | 10 | 10 | 0 |
| 上之保村から金山町 | 11 | 11 | 0 |
| その他の県内市町村 | 29 | 24 | 5 |
| 上之保村から他県 | 7 | 6 | 1 |

他市町村からの通勤、通学(流入)の状況(12年国勢調査)

| | 総計 | 15歳以上就業者 | 15歳以上通学者 |
|---------------------|------------|------------|-----------|
| 就業者・通学者(流入者) | 192 | 182 | 10 |
| 関市から上之保村 | 54 | 50 | 4 |
| 洞戸村から上之保村 | - | - | - |
| 板取村から上之保村 | - | - | - |
| 武芸川町から上之保村 | - | - | - |
| 武儀町から上之保村 | 35 | 35 | 0 |
| 美濃市から上之保村 | 18 | 14 | 4 |
| 美濃加茂市から上之保村 | 16 | 16 | 0 |
| 岐阜市から上之保村 | 11 | 11 | 0 |
| 県内他市町村から上之保村 | 48 | 46 | 2 |
| 他県から上之保村 | 10 | 10 | |