

海津市地域公共交通計画（たたき台）

1 計画の方針と目標

1-1 計画の区域

計画の区域は海津市全域を基本としますが、隣接市に接続しているコミュニティバス路線の沿線も含んだ区域とします。

1-2 計画期間

本計画の期間は、早期に計画の実現を図るため、平成27年度から31年度までの5年間とします。

1-3 地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

上位計画における将来都市像や公共交通施策の方針を踏まえ、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通活性化及び再生の推進に関する基本的な方針を設定します。

(1) 市の施策におけるまちづくりの方向性と公共交通の施策方針

1) 市の総合開発計画基本構想におけるまちづくりの方向性と公共交通の方針・施策

ア) まちづくりの方向性

市の総合開発計画基本構想（計画期間2007～2016）において、海津市の将来像を次のように設定しています。

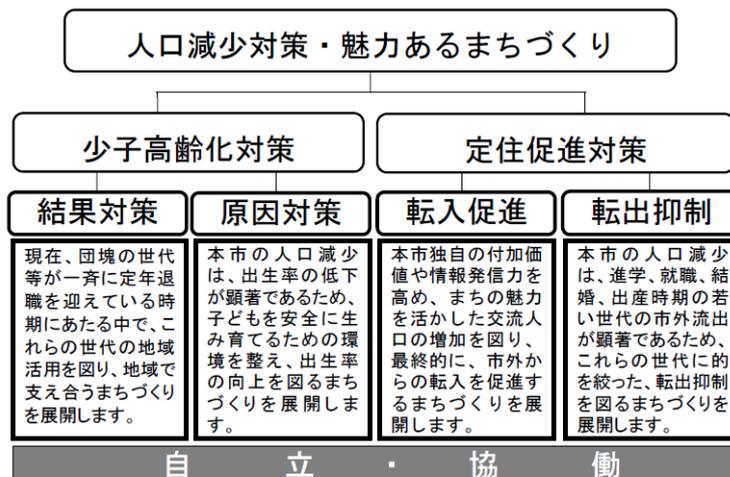
協働が生みだす 魅力あふれるまち 海津

※「協働」とは、市民と行政とが対等な立場で責任を共有しながら目標の達成に向けて連携するものであり、市民の主体性がより発揮できるものです。

イ) 公共交通の位置付け

総合開発計画後期基本計画において、「人口減少に歯止めをかける」ことを本市の最重要課題としており、そのための重点プロジェクトである「転出抑制策」の一環として、公共交通の整備が位置付けられています。

＜戦略プロジェクト設定のフロー＞



ウ) 公共交通の方針と施策（後期基本計画）

《基本方針》

養老鉄道や路線バスの存続・充実を関係機関に要望します。また、地域内のコミュニティバスを市民ニーズに合った運行体系とするよう努め、利便性向上を図ります。

《施策の内容》

① 公共交通手段の確保

養老鉄道及び路線バスについては、沿線自治体と協力して運営補助を継続するとともに、関係市民と連携してイベント開催や各種切符の発行等を通して利用促進を図ります。

② 公共交通の利便性の向上

養老鉄道の美濃津屋、美濃山崎、美濃松山の3駅のトイレ及び駅舎、駅周辺広場及び道路については、引き続き地元自治会や地域のボランティアと連携・協働し、快適に利用できるよう管理していきます。

市民の利用状況及び要望事項等を踏まえて適切に路線・運行時間・運行方法等の見直しを行い、市民のニーズに合ったコミュニティバスの運行体系を確立し、利便性の向上に努めます。

《成果指標》

指 標	単 位	平成22年 (計画従前値)	平成28年 (計画目標値)
市民アンケート調査で、「公共交通機関(電車・バス)の利便さ」について不満と回答した市民の割合	%	59.1	30.0
指標の説明又は値の計算式	10年かけて不満を20%まで下げる目標とし、5年ではその中間値とする		
コミュニティバス年間乗客数	人	140,312	140,000
指標の説明又は値の計算式	人口減少の折、現状維持に努める		

以上を踏まえると、公共交通施策の方向性は、次のようにまとめられます。

《公共交通施策の方向性》

- 転出抑制策の一環としての公共交通の整備
- 養老鉄道、既存路線バスの存続
- 市民ニーズに即したコミュニティバスの利便性向上

2) 海津都市計画区域マスタープランにおけるまちづくりの方向性と公共交通整備の方向性

岐阜県の「海津都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（海津都市計画区域マスタープラン）」において、次のようにまちづくりの方向性と公共交通の整備を位置付けています。

ア) 将来の市街地像（まちづくりのイメージ）

地域としての一体性やまとまりをもとに、以下の7つの地域に大別し、地域ごとのまちづくりのイメージを示しています。

地域	位置づけ	イメージ
都市機能拠点	・市役所庁舎等を中心とする本区域内の行政サービスの拠点となる地域。	・行政サービス拠点としての機能強化を進めるとともに、長期的な視点で公共施設の集積を図り、本区域の核としての機能を充実させます。 ・市街地再生ゾーン、新都市機能促進ゾーンと一体となったにぎわいの形成を図ります。
市街地再生ゾーン	・店舗等の商業施設が立地している地域、もしくは鉄道駅周辺の市街化が進んでいる地域であり、市街地機能の集積を図るべき地域。	・住機能や商業機能の集積を図ります。 ・駅前等公共交通結節点における住宅や店舗等の商業施設の立地を促進します。
新都市機能促進ゾーン	・農業的な土地利用が主体となっている地域であり、集落が沿道に分散立地している地域。	・住宅、店舗や沿道サービス施設の本ゾーンへの集積を図ります。 ・工場の本ゾーンへの集積を図ります。 ・本ゾーン以外への住宅、店舗、工場の立地を抑制する方策について検討します。
にぎわい活性化ゾーン	・観光・交流の拠点となる地域。	・観光資源の整備・保全を促進します。 ・本区域全体での景観形成による観光・交流の推進を図ります。 ・滞在型観光の形成を図ります。
リバーフロント・レクリエーションゾーン	・河川環境を保全し、河川環境を活用した交流拠点。	・池沼・河川周辺の自然環境の保全を推進します。 ・水郷の景観を守り育てます。
農地保全・集落整備ゾーン	・農村集落が形成されている農業の拠点地域。	・集落区域と保全区域に区分します。 ・集落区域においては、農家住宅等定住を促進し、持続可能な集落形成を図ります。 ・保全区域においては、農業生産のための農地の保全を進めます。 ・本ゾーン全体が魅力的な田園環境となるよう、景観の保全・形成を図ります。 ・農業を基盤とした交流拠点の形成を図ります。
森林保全・活用ゾーン	・レクリエーション、環境教育の場として整備・充実を図る地域。	・森林など緑の保全・修復を進めます。 ・レクリエーション、環境教育の場としての整備・充実を図ります。

■将来のまちづくりイメージ 地域区分図



(出典：海津都市計画区域マスタープラン 岐阜県)

イ) 公共交通整備の方向性

公共交通については、次の方針が示されています。

①鉄道

乗客サービスの向上、運行本数の増加等を関係機関に要請し、鉄道の利便性の確保を図る。

②バス

既存の乗合バスの利便性の確保に努める。海津市コミュニティバスは、鉄道・乗合バスとの連携を図りながら、住民のニーズに合った利便性の向上に努める。

(2) 地域公共交通の将来像と基本方針

上位関連計画における将来の市街地像、施策の方向性を踏まえ、本市の地域公共交通の将来像と方針を次のように設定します。

【地域公共交通の将来像】

「まちづくりと連携して日常生活に必要な公共交通を確保することにより、定住促進・地域の活性化を目指す」

基本方針① 養老鉄道・名阪近鉄バスの運行サービスの充実

養老鉄道・名阪近鉄バスは、通勤・通学、通院、買い物等の目的で周辺市町へ移動する際に必要不可欠な公共交通のため、運行本数の維持を関係機関に働きかけ、利便性の確保を図ります。

基本方針② 養老鉄道・名阪近鉄バスと海津市コミュニティバスとの接続強化

市内の公共交通ネットワークを総合的に捉え、公共交通機関相互の連携を図ることにより、利便性の高い公共交通を確保します。特に、現行では養老鉄道・名阪近鉄バスと海津市コミュニティバスとの接続が十分でないため、交通結節点の整備、運行ダイヤの調整等により、結節機能強化を図ります。

基本方針③ 朝夕の通勤・通学対応と昼間の買い物・通院・温泉利用等の市民ニーズ及び観光に配慮した海津市コミュニティバスネットワークの形成

朝夕の通勤・通学目的での公共交通利用は、利用者が特定の区間に集中しており、一方、昼間の買い物・通院・温泉利用等は、利用区間が分散し、かつ少量の需要となっています。このような特性を踏まえて、朝夕の通勤・通学利用と昼間利用とで公共交通ネットワークを区分し、各々の特性にあった運行方法に再編します。

土休日には、養老鉄道の石津駅や岐阜羽島駅からお千代保稻荷へ向かう観光客が海津市コミュニティバスを利用しています。このような観光利用にも配慮したネットワークを形成します。

基本方針④ 公共交通を守り育てる体制づくり

公共交通は、地域が守り育てるという理念のもとに、これまでのように地域が要望するだけでなく、地域の「提案」に基づいて利用促進活動を行うなど、地域住民・行政・交通事業者の協働により公共交通の維持・活性化を図ります。

地域単位で開催する意見交換会を継続するとともに、その発展型として、地域住民が主役となって、海津市コミュニティバスの運行ルート、運行方式、利用促進策などを協議し活動する体制を目指します。

(3) 本市において公共交通が担うべき役割

上位計画におけるまちづくりの方向性を踏まえ、本市において公共交通が担う役割を次のように整理します。

① 人口減少に歯止めをかける

総合開発計画後期基本計画において、「人口減少に歯止めをかける」ための重点プロジェクトである「転出抑制策」の一環として、公共交通の整備が位置付けられています。

公共交通を確保し利便性向上を図ることにより、定住を促進します。

② 広域交流の支援

現在、通勤では半数程度、通学では約67%が市外に通勤・通学しています。また、本市は、岐阜県でも有数の観光地として、多くの観光客が来訪しています。

公共交通は、通勤・通学等の日常移動及び観光振興の面で、他市町と結ぶ重要な交通手段としての役割を担っています。

③ 都市機能拠点地域・市街地再生ゾーンの土地利用誘導

本市のまちづくりでは、都市機能拠点地域では公共施設、その周辺に位置する市街地再生ゾーンでは住機能、商業機能の集積を図り、にぎわいの形成を図ることにしています。

公共交通は、市内各地からこれらの拠点へのアクセス交通手段として機能し、土地利用を誘導する役割を担います。

④ 市民の日常生活の支援

少子高齢化が進む中で、自動車を運転できない交通弱者にとっては、通勤・通学、通院、買い物及び温泉利用等の目的で移動するために、公共交通は必要不可欠です。

公共交通は、市民が日常生活を送る上で重要な役割を担っています。

1-4 計画の目標

基本方針を実施するための具体的な目標を設定します。

■ 基本方針に対応する目標

基本方針に基づいて、次の目標の達成を目指します。なお、総合計画による目標値が設定されている項目については、この目標値を参考に設定します。

基本方針① 養老鉄道・名阪近鉄バスの運行サービスの充実

- ・養老鉄道、名阪近鉄バスの運行サービス充実を図ることで、市の人口減少が避けられない中であっても、市民の公共交通利用率向上、観光利用の増加等により、養老鉄道・名阪近鉄バス利用者数を維持します。

《目標指標》養老鉄道・名阪近鉄バス利用者数⇒維持

養老鉄道利用者数（市内乗降者数） 現状：約2,700人（H24年度）
H31年度：約2,700人

名阪近鉄バス（市内乗降車数） 現状：約70人（H25年度実態調査）
H31年度：約70人

基本方針② 養老鉄道・名阪近鉄バスと海津市コミュニティバスとの接続強化

- ・養老鉄道・名阪近鉄バスと海津市コミュニティバスとの乗り継ぎが円滑に行えるように、運行ダイヤの調整、待ち空間の整備等を行います。
- ・公共交通が相互に結節する以下の駅、バス停において、接続待ち時間の短縮を図ります。

《目標指標》公共交通機関相互の待ち時間⇒〇〇分以内

○対象とする交通結節点

- ・養老鉄道：駒野駅、石津駅
- ・名阪近鉄バス：今尾、海津庁舎
- ・名鉄・新幹線：岐阜羽島駅

基本方針③ 朝夕の通勤・通学対応と昼間の買い物・通院・温泉利用等の市民ニーズ及び観光に配慮した海津市コミュニティバスネットワークの形成

- ・市民の利用目的や行き先にあった利便性の高い海津市コミュニティバスとすることで、市民の満足度向上を図ります。

《目標指標》市民アンケート調査で、「公共交通機関(電車・バス)の便利さ」について不満と回答した市民の割合⇒1/3に減少

現状値：59.1%（H22） H28年度：30.0% H31年度：20.0%

※市の総合開発計画基本構想の設定値。

基本方針④ 公共交通を守り育てる体制づくり

- ・公共交通に関する市民の関心、様々な活動や事業への参画を高めます。
- ・市内の地域ごとに海津市コミュニティバスの利用者数の目標を定め、その達成度を評価します。

《目標指標》地域毎に海津市コミュニティバスの利用者数の目標値を定め、達成度を評価

⇒市内10地域のうち半数以上が達成

現状：地域目標なし、 H31年度：10地域のうち5地域以上が達成

※地域ごとの目標は、地域別意見交換会等で設定します。地域毎に関係する海津市コミュニティバス路線を選定し、その利用者数とします。

1-5 公共交通ネットワーク再構築の方針

(1) ネットワーク再構築の基本的な考え方

基本方針を踏まえ、ネットワークを構成する路線の機能別階層を設定し、その階層ごとに必要とされるサービスを提供します。

① 役割分担

次の3つの機能別階層を設定します。

○広域幹線：本市における基幹的な公共交通であり、市外への移動を担います。

交通事業者による運行を基本とします。

○準幹線：幹線交通に接続し、主に市内の拠点間移動を担い、一部は市外にも接続します。

本市内における基幹交通となるため、本市が事業主体となって運行します。

○支線：幹線・準幹線で対応できない地域等にサービスする公共交通であり、市民の暮らしに必要な最小限の移動手段として機能します。

本市と交通事業者が役割分担して運行します。

② サービス水準

広域幹線は、現行の運行ダイヤを基本に、1時間に1便以上とします。

準幹線は、広域幹線の鉄道駅に接続することから、1～2時間に1便程度以上とします。

支線は利用者特性に合わせて、必要な時間帯で最小限の運行本数とします。

□海津市公共交通の役割分担とサービス水準

	対応	役割	利用目的	サービス水準(案)
広域幹線	養老鉄道 名阪近鉄バス	広域移動	通勤・通学、買い物、 通院、観光等、多目的	朝から夜間まで、1 時間に1便以上の 運行本数
準幹線	コミュニティバス (幹線系統)	市内移動		朝から夜間まで、 1～2時間に1便 以上の運行本数
支線	コミュニティバス (支線系統)	特定区間の市 内移動	小中学生の通学便、高 齢者等の買い物・通 院・温泉便	必要な時間帯のみ で、最小限の運行 本数
	タクシー	バス利用困難 な移動	多目的	24時間、随時の運 行

(2) 公共交通ネットワーク再構築の方向

① 養老鉄道

乗客サービスの向上、運行本数の維持を目指します。

■沿線自治体と協力して運営補助を継続します。

■市民と連携してイベント開催や各種切符の発行等により利用促進を図ります。

② 名阪近鉄バス

■乗客サービスの向上、運行本数の維持を目指します。

■沿線自治体と協力して運営補助を継続します。

③ 海津市コミュニティバス（準幹線）

■拠点間を連絡する路線として、次ページ図のような路線を設定し、現行通りの運行方式（定時定路線）とします。

■岐阜羽島駅との区間については、現行は岐阜羽島駅までの直行型ですが、昼間については、沿線の施設への立ち寄りについても検討します。

④ 海津市コミュニティバス（支線）

■支線は利用者数が少ない上に集落が分散しているため、現行通りの定時定路線型のほかに、デマンド型交通（予約型乗合タクシー）についても検討します。

□支線の運行方式の比較案

基本的な検討案	概要	想定されるイメージ
① 定時定路線型	・現行路線の充実。	・準幹線は高頻度運行。支線は利用目的にあわせた運行。
② 定時定路線とデマンド合体型	・準幹線は定時定路線、支線はデマンド型。	・幹線は高頻度運行、支線はデマンド型の組み合わせ。

《デマンド交通の一般的なメリット、デメリット》

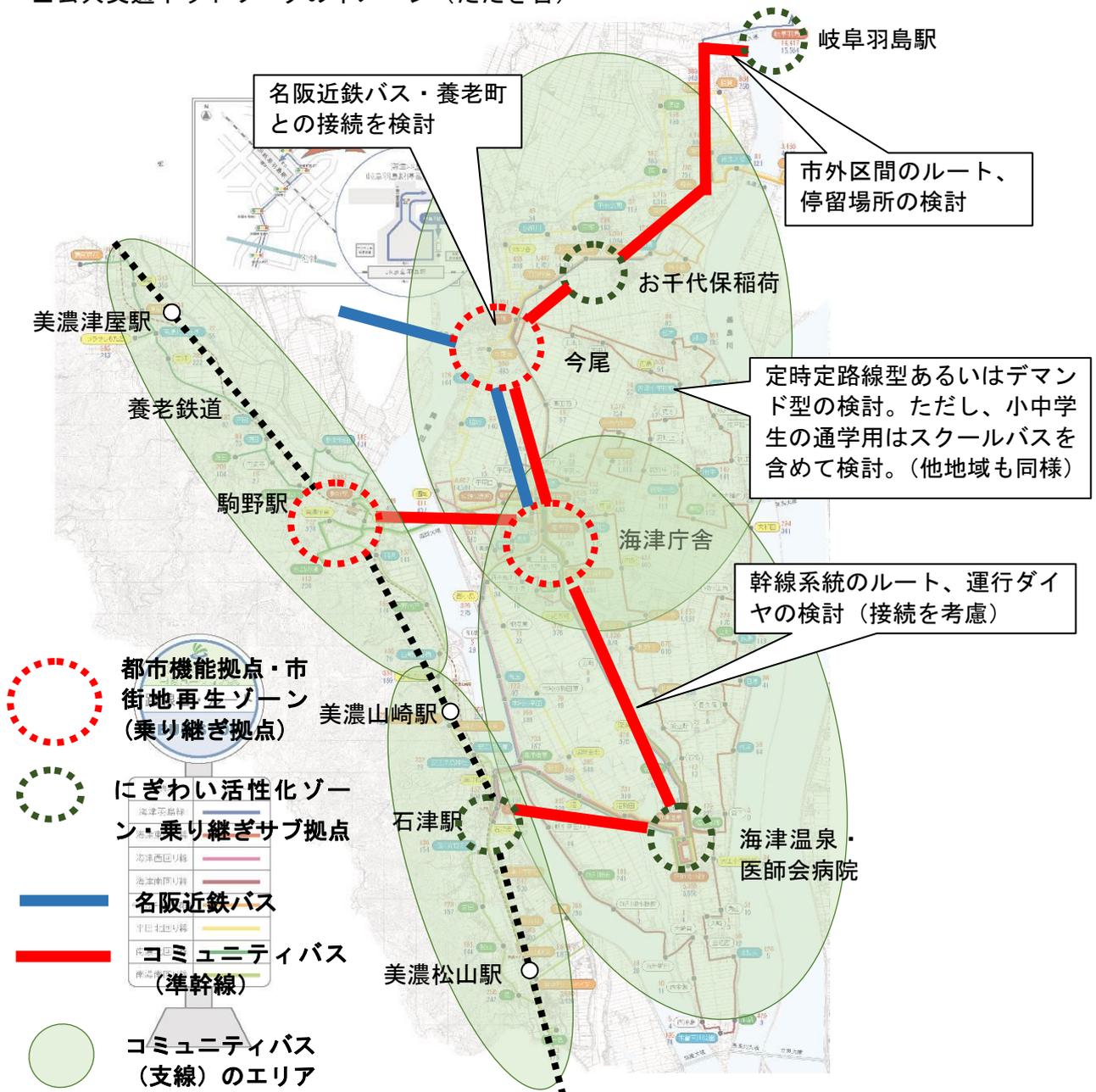
■メリット（直行が可能、少ない需要に対応しやすい等）

■デメリット（予約が必要。タクシーとの競合。来街者が使いづらい。利用者が増えるほど経費が増大する等。）

⑤ タクシー

■公共施設や養老鉄道駅等において、電話での連絡先を掲示するなど、利用しやすい環境をつくれます。

■公共交通ネットワークのイメージ（たたき台）



※コミュニティバス幹線の起終点とルート及び支線の区域は、今後検討します。

【デマンド型交通システムの概要】

デマンド型交通システムは利用者からの要請(デマンド)に応じて、運行ルート、乗降時間、乗降場所等を柔軟に対応させる仕組みであり、配車方法や運行ルート設定等により、様々な種類があります。

なお、一般のタクシーは個別の需要に対して24時間運行しますが、デマンド型は乗合が原則であること、運行時間帯や便数に制限があることが異なります。

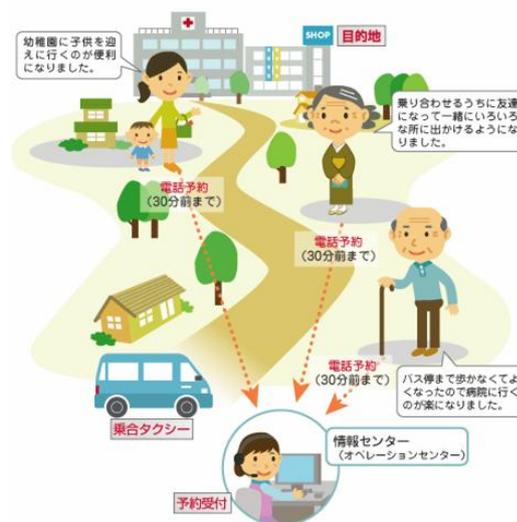
①配車・運行ルート決定方法

- ・ I T型：カーナビ等の I T技術を活用した配車方法（養老町で導入）
- ・ 非 I T型：タクシー無線等による配車方法

②運行路線等

- ・ 定路線型：運行ルートを定めて運行
- ・ 区域運行型：運行ルートを定めず、乗車場所から目的地まで直行で運行（ただし、乗合型のため、複数の利用者に対応）

■運行イメージ



□デマンド型交通システムの運行サービスイメージ

	特徴	サービスイメージ
定路線型	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行ルート固定。 ● 運行ダイヤを決定しておくが、デマンド(需要)があるときだけ運行。 ● 利用する場合はルート上のバス停等で乗降。 	
区域運行型	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行ルートを定めず区域内で運行。 ● デマンド(需要)があるときだけ運行。 ● ドアツードアと、バス停で乗降する方式の2つの方式がある。 ● 基本的な運行ダイヤを設定する場合と設定しない場合がある。 	<p>ドアツードア型</p> <p>バス停型</p>

●→バス走行ルート → 徒歩

2 地域公共交通計画に基づいて実施する事業

公共交通の方針と目標に対応して、事業計画（事業内容、実施主体、実施時期）を定めます。

事業実施にあたっては、関係する様々な主体が連携して各々の役割を担い、実現化を目指します。

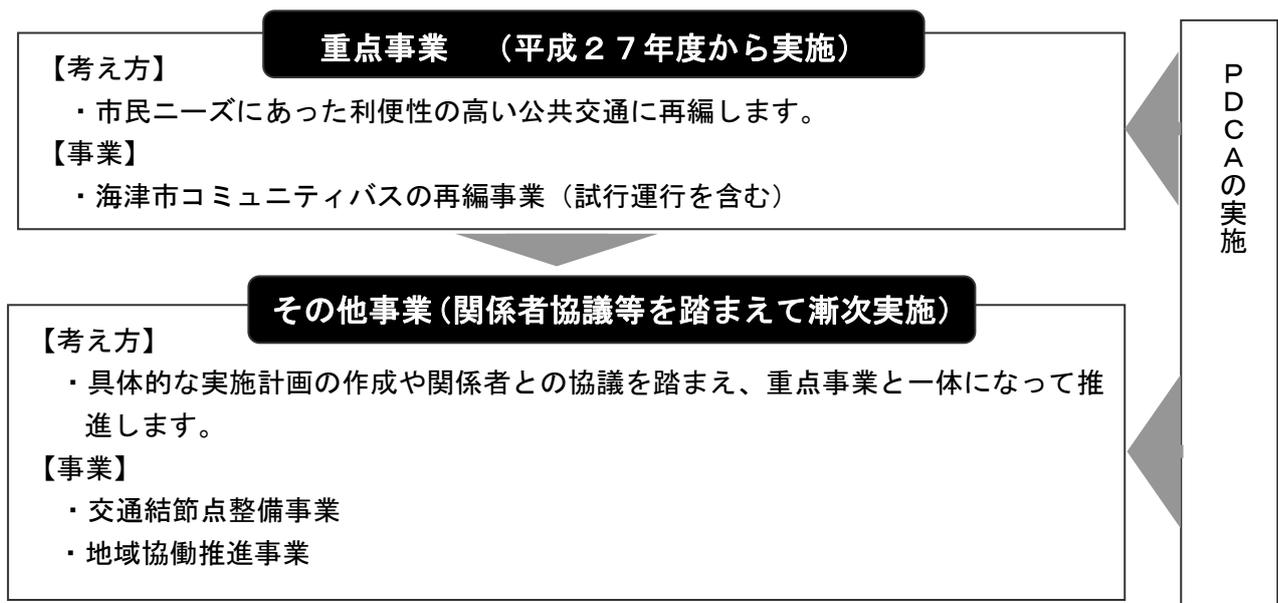
2-1 事業展開の考え方

市民・交通事業者・行政による連携と役割分担のもと効果的に事業を推進するため、重点事業を設定し、早期に事業着手します。

その他の事業については、具体的な計画の検討、関係者との協議を踏まえ、漸次実施します。

事業実施にあたっては、PDCA サイクルによる評価、見直しを行いながら進めます。

□ 事業展開の方針



2-2 各主体の役割

事業は、海津市地域公共交通会議での協議を踏まえ、市民・交通事業者・行政が役割分担を担いながら実施します。

□各主体の役割

<p>市民 (地域住民、市内の団体、企業等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を積極的に利用します。 ・公共交通を地域で支えるため、要望する側ではなく主役として、利用する立場から路線・サービスの改善や利用促進の取組み等の提案を行います。 ・利用促進の取組み等には、積極的に参加・協力します。
<p>交通事業者等</p>	<p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通サービスの供給者として、安全運行の確保はもとより、きめ細かい、質の高い運行サービスの提供と経営努力を行います。 ・乗務員は、利用者に配慮した行動を行います。 <p>【関係団体（岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会等）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通ネットワークを踏まえた日常交通圏間の調整や、交通事業者への助言・調整等による広域施策への対応を行います。
<p>行政</p>	<p>【海津市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民の生活交通の確保、まちづくりの観点等から公共交通のあり方、維持・運営に必要な方策を検討します。また、地域の関係者との連携を進めるためのリーダーシップを発揮し、公共交通全体のコーディネートを行います。 ・市民・企業や交通事業者の取組を支援します。 <p>【岐阜県】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な視点から、関係者調整、必要な支援等を行います。 <p>【国（中部運輸局・岐阜運輸支局）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・制度を通じた必要な支援と取組みにあたっての助言や情報提供を行います。

2-3 実施する事業

(1) 海津市コミュニティバス再編事業

① 海津市コミュニティバスの再編【実施主体：海津市】

公共交通再構築の方向性を踏まえ、準幹線と支線別に新たな運行を行います。準幹線は定時定路線型、支線は定時定路線型あるいはデマンド型に改変します。この再編にあわせて、運賃体系を見直します。

(2) 交通結節点整備事業

① 養老鉄道駅の交通結節点整備事業【実施主体：海津市、養老鉄道】

養老鉄道駅へのアクセス利便性を高めるため、駐車場、駐輪場等の整備を推進します。

(3) 地域との協働による利用促進事業（地域協働推進事業）

① 広報事業【実施主体：海津市、交通事業者、市内の施設】

公共交通の利用促進にむけて、次のような広報の取組みを実施します。

■ 広報による地域住民等への周知

広報を活用して新たな運行方法の周知を図るとともに、利用状況等を継続的に掲載し、公共交通の普及啓発に努めます。

■ チラシ・ポスター等の作成・配布

市民や来訪者への周知を図るため、公共交通の時刻表・ルート図を掲載したチラシあるいは冊子を作成し、市内全戸に配布するとともに、公共施設、駅等にも配置します。

■ デマンド交通利用ガイドの作成・配布

デマンド交通を導入する場合には、現在運行中のコミュニティバスとは利用方法が異なるため、サービス概要や利用者登録の仕方、利用ルール、利用の手順、Q&A等を記載した「利用ガイド」を作成・配布します。

□ 利用ガイドの例



■地域の集まり等での説明会の開催

海津市コミュニティバスの再編に伴い、地域の集まりなどの機会を活用して、バス路線や運行方法の変更内容を市民に説明し、周知を図ります。

■車体の外装デザイン等の工夫

利用者が乗りたいと感じ、遠くから見ても直ぐに認識できるようにバス車体の外装デザイン等について工夫します。

■地元企業や交通事業者等のホームページへの掲載

病院などの施設を目的にバスを利用する市民のために、市内の病院、商業施設等に時刻表を配置するとともに、施設のホームページに市の公共交通情報とのリンクをはるよう協議を進めます。

② 利用促進に向けた支援事業【実施主体：海津市、交通事業者、市内の店舗・企業等】

公共交通の利用促進にむけて、次のような支援の取組みを実施します。

■運転免許自主返納の促進方策の検討

今後益々高齢化が進展するなかで、高齢運転手の増加による交通事故等を削減するため、免許証を自主返納する人を増やす取組みを警察などと協力して進めます。

■運賃収入以外の収入確保方策の検討

海津市コミュニティバスの持続可能な運営のためには、利用者を安定的に確保するとともに、運賃以外の収入確保についても工夫していくことが必要です。車体内への広告掲載や、乗降場所周辺の企業・店舗等からの協賛金制度等、様々な方法により収入を得ることについて検討します。

③ 利用啓発事業【実施主体：海津市、地域住民、企業等】

公共交通の利用促進にむけて、次のような啓発の取組みを実施します。

■意見交換会の継続実施

現在、1年に1回程度行っている住民意見交換会を継続して開催し、住民の意見の把握に努めるとともに、住民主体で運行ルートや運行方式を企画し、運営に参画する仕組みづくりを目指します。

■シンポジウム等の開催

公共交通の利用啓発を図るため、公共交通とまちづくりに関するシンポジウム等の開催を検討します。

3 計画の進め方

(1) 基本的な考え方

本計画の事業推進にあたっては、生活交通ネットワーク計画、地域協働推進事業計画を策定し、国による地域公共交通確保維持改善事業等による事業を推進するとともに、PDCAサイクルによる評価、改善の仕組みを実施します。

(2) PDCAの方法

海津市コミュニティバス再編後の公共交通全体の実績等をもとに評価、見直しを行うPDCAを実施します。

●事業実施状況及び目標達成状況の評価（年に1回程度実施）

各事業の「利用状況」等の実施状況を毎年度評価します。

目標値との比較により、施策の達成状況を検証します。

利用状況や目標達成状況を踏まえ、必要に応じてバス交通のルート、ダイヤ、運行方法等を見直しし、改善を図ります。

■PDCAサイクルの概念

