

海津市公共交通計画（案）

平成 27 年 1 月 日

海津市地域公共交通会議

目次

はじめに.....	5
1 市内公共交通の現状把握整理.....	6
1-1 市の施策における公共交通の位置づけと方向性.....	6
1-2 市の概況.....	8
1-3 公共交通の概要.....	12
2 公共交通利用実態調査.....	25
2-1 調査実施概要.....	25
2-2 バス停間の主な移動パターン.....	26
3 市民ニーズ調査.....	29
3-1 調査実施概要.....	29
3-2 回答者の属性について.....	30
3-3 運転免許証の保有について.....	30
3-4 外出時の主な交通手段.....	31
3-5 公共交通（バス）の利用について.....	33
3-6 鉄道について.....	36
3-7 公共交通の利用について.....	39
3-8 今後の公共交通について.....	42
4 住民意見交換会.....	44
4-1 調査実施概要.....	44
4-2 公共交通に関する意見の概要.....	44
4-3 地区別の主な意見の概要（主に運行ルートについて）.....	45
5 課題の整理.....	46
5-1 公共交通ネットワーク全体からみた課題.....	46
5-2 路線別の課題.....	46
6 計画の方針と目標.....	47
6-1 計画の区域.....	47
6-2 計画期間.....	47
6-3 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.....	47
6-4 計画の目標.....	53
6-5 公共交通ネットワーク再構築の方針.....	55
7 地域公共交通計画に基づいて実施する事業.....	59

7-1	事業展開の考え方	59
7-2	各主体の役割	60
7-3	実施する事業	61
8	計画の進め方	63
8-1	基本的な考え方	63
8-2	P D C Aの方法	63

はじめに

海津市の公共交通の状況は、コミュニティバスが中心となっており、合併前に各町で運行されていた路線形態を引き継ぎ、若干の見直しを図りながら現在は 8 路線で運行しています。しかし、依然利用者が少ない路線や便、バス停が存在しており、また、平成 22 年に実施した市民アンケート調査では、「公共交通の便利さ」について「不満」及び「どちらかといえば不満」と回答した市民が約 6 割あり、改善の余地はまだ残っていると言えます。

このことから、市内の公共交通機関の中軸としてのコミュニティバスを市民ニーズにあった路線・運行時間・運行方法等に見直しを行うことが必要となっています。

本計画は、海津市の公共交通の概況、市民ニーズ等を踏まえ、効果的で利便性の高い地域公共交通の再編を目指し、公共交通に関する基本方針と目標及びその目標を達成するために実施する事業等を取りまとめたものです。

1 市内公共交通の現状把握整理

1-1 市の施策における公共交通の位置づけと方向性

1 まちづくりの基本方向

市の総合開発計画基本構想（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。

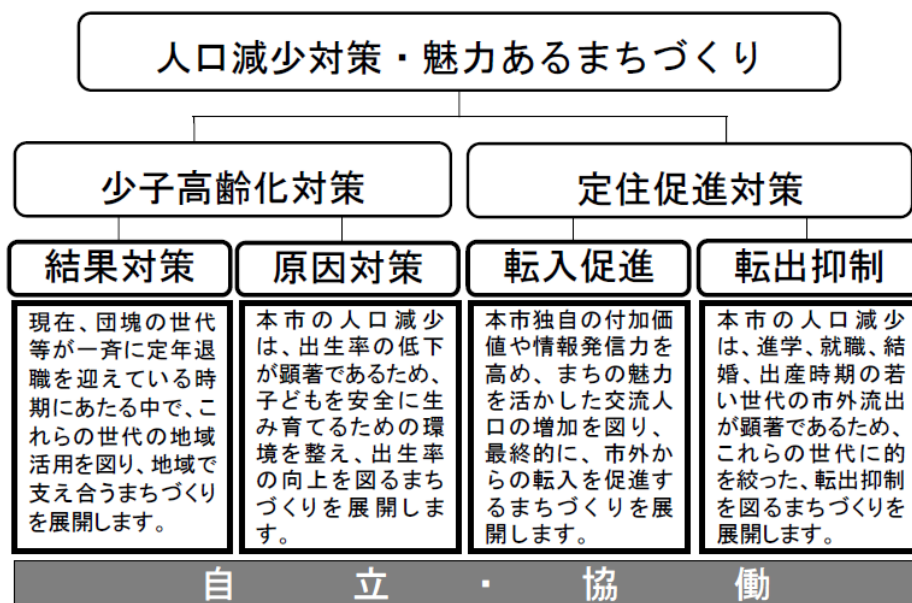
協働が生みだす 魅力あふれるまち 海津

※「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。

2 公共交通の位置づけ

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>



○転出抑制策（一部）

名古屋市、桑名市、大垣市といった近隣都市との隣接性も考慮し、市外への通勤・通学条件の改善・支援、広域交通網の整備、コミュニティバスの広域連携に取り組みます。

3 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)の便利さ」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

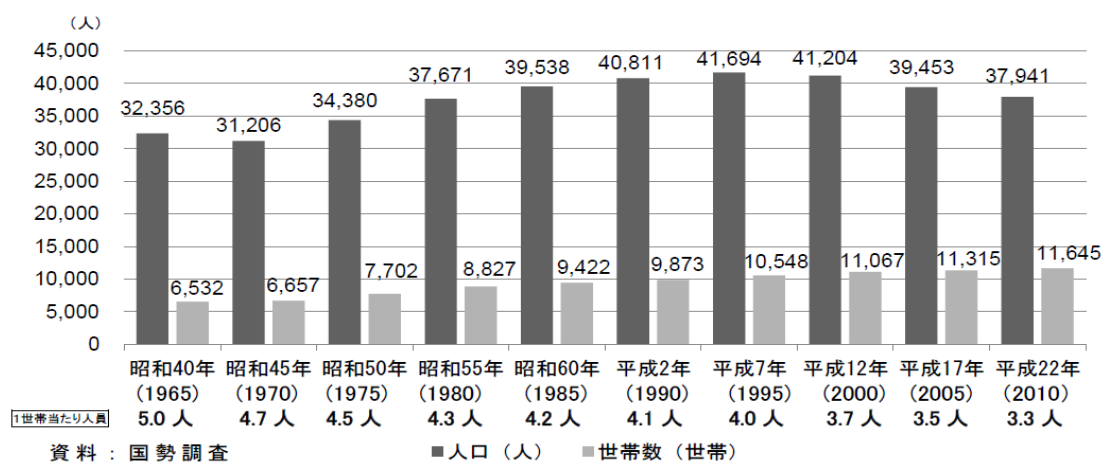
1-2 市の概況

1 人口等の状況

(1) 人口・世帯の推移

平成 22 年(2010 年)の国勢調査によると、本市の人口は 37,941 人となっています。昭和 40 年(1965 年)からの推移をみると、昭和 45 年(1970 年)から平成 7 年(1995 年)までは増加傾向にありましたが、その後は減少に転じています。平成 22 年の人口は、平成 7 年の調査ピーク時に比べて約 9.0%減少しています。

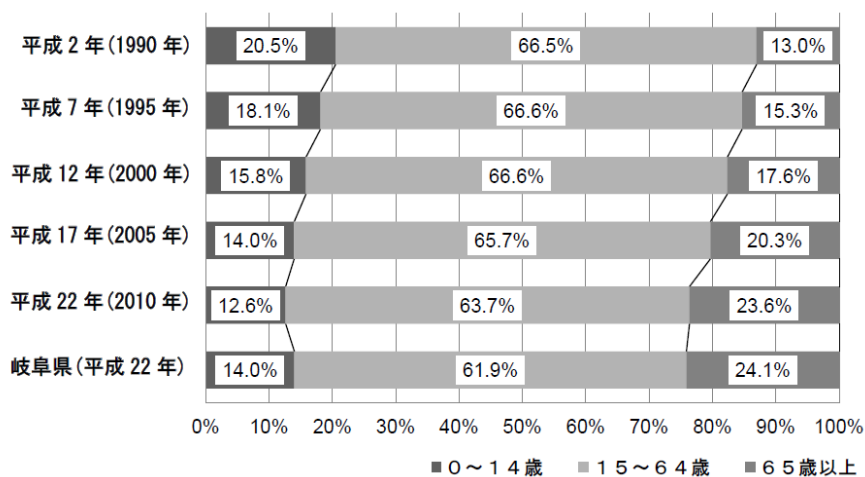
□人口・世帯の推移



(2) 少子高齢化の状況

本市の人口に占める 0 歳～14 歳までの年少人口は年々減少傾向にあり、平成 22 年(2010 年) の国勢調査では 12.6%と岐阜県の平均よりも低くなっています。逆に、65 歳以上の高齢者の割合は年々増加しており、23.6%で 5 人に 1 人以上が高齢者という状況であり、本市においても、少子高齢化は確実に進んでいます。

□年齢 3 区分別人口比率の推移

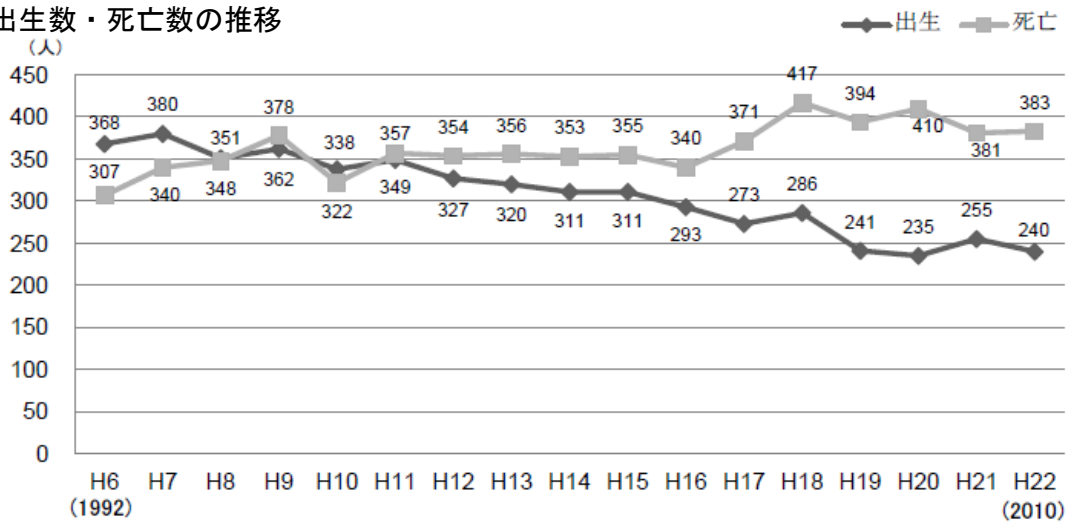


(3) 人口動態

本市の人口動態をみると、出生数と死亡数による自然動態の増減は、平成 11 年(1999 年)以降、死亡数が出生数を上回る自然減少が続いており、平成 22 年(2010 年)は 143 人の減少となっています。

また、転入と転出による社会動態の増減は、平成 11 年(1999 年)以降、転出が転入を上回る社会減が続いており、平成 22 年(2010 年)は 220 人の減少となっています。

□出生数・死亡数の推移

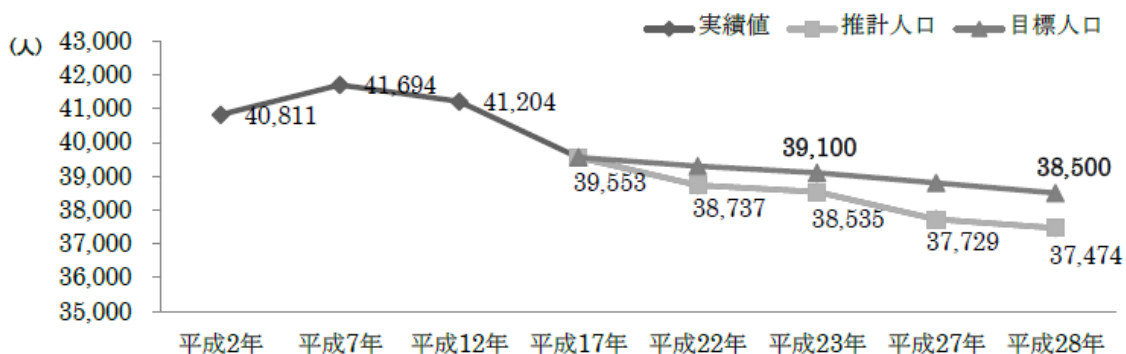


(4) 将来人口（総合開発計画基本構想による）

本市の人口は、現状のまま推移すれば、平成 28 年には 37,474 人に減少すると推計されています。

人口の減少は、出生率の低下だけではなく、若年世代の市外流出により、いっそう深刻化している状況にあります。しかし、人口減少に歯止めをかけることが最重要課題と捉えて、市内で働くことのできる雇用機会の創出、市街地整備の推進、交流基盤の整備促進、若年家庭が市内で安心して子どもを産み育てられる子育て支援サービスや教育環境の充実、また住宅開発など総合的なまちづくりを推進し、目標年である平成 28 年における目標人口を 38,500 人としています。

□将来人口推計（コーホート法による）



2 主要な公共施設等の状況

市内の主要な公共施設として、合併の前の各庁舎（海津庁舎、平田庁舎、南濃庁舎）が活用されていますが、今後、統合庁舎の整備（平成26年4月～移転を開始）により、現海津庁舎（統合庁舎）と支所（海津市文化会館（南濃町）及びやすらぎ会館（平田町））で構成されることになります。

□主な施設の状況



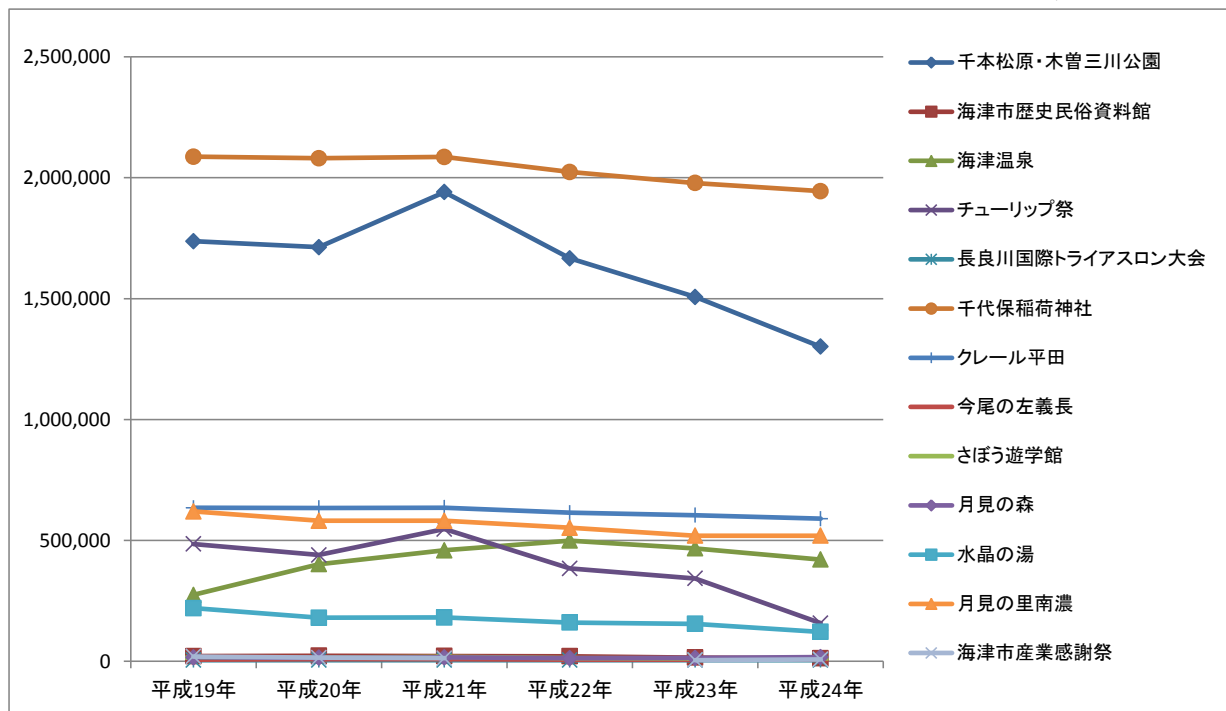
3 観光資源等の状況

市内の年間の入込客数はおよそ 650 万人ほどあり、県内屈指の観光都市となっています。

主な施設として、「千代保稲荷神社」、「国営木曽三川公園」、「クレール平田」、「月見の里南濃」、「海津温泉」などがあり、その他多くの観光資源に恵まれていますが、入り込み客数は、減少傾向です。

□市内観光地の入込客数

(単位：人)



資料：平 24 年岐阜県観光入込客統計調査

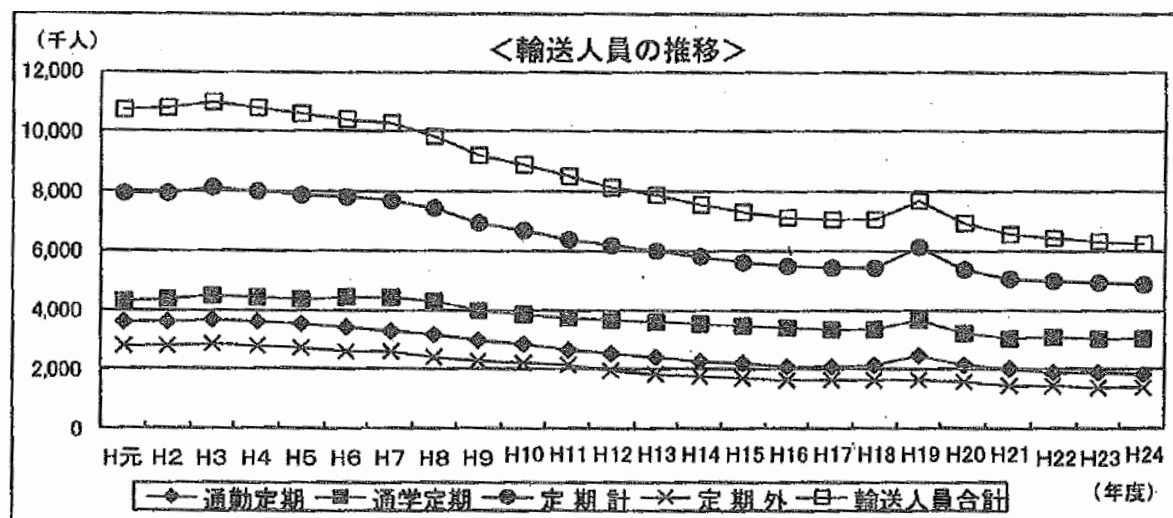
1-3 公共交通の概要

1 養老鉄道

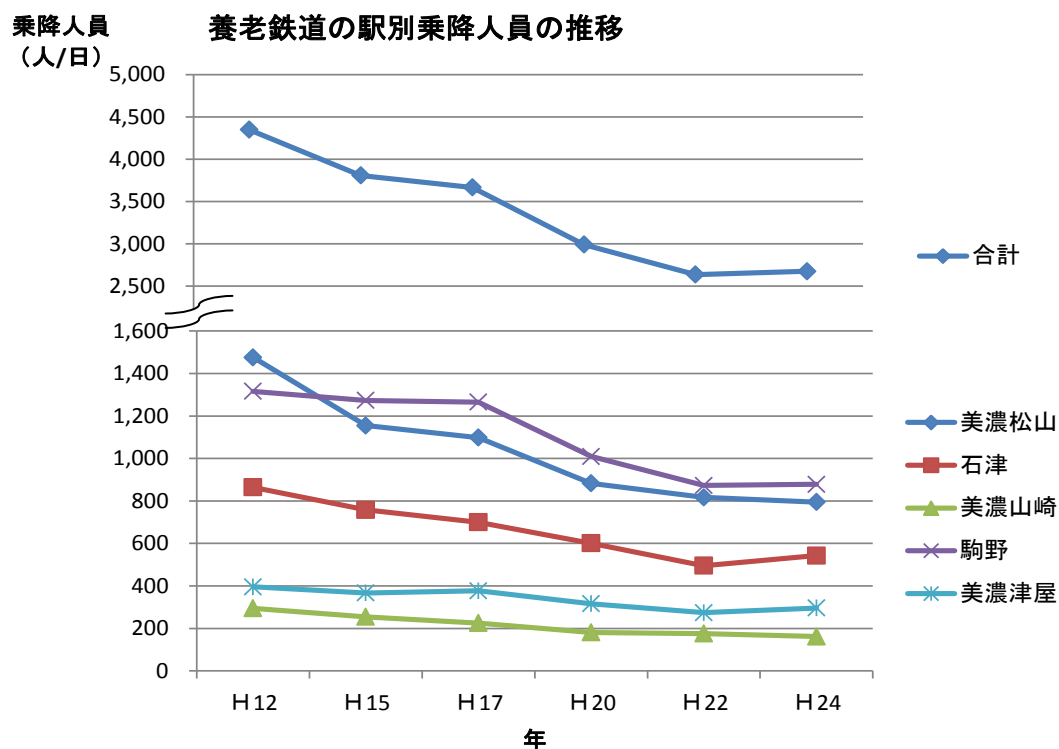
地域の基幹的な公共交通を担っている養老鉄道の利用者は、平成3年度をピークに年々減少し、平成24年度の利用者数は約622万人となっています。利用者の多くは通勤・通学者で、鉄道は市民の日常的な交通手段となっています。

本市内には、美濃津屋、駒野、美濃山崎、石津、美濃松山の5駅があり、1日の鉄道利用者は約2,700人、各駅とも平成12年からみると概ね減少傾向となっています。

□養老鉄道の輸送人員の推移



□海津市内駅別乗降人数の推移



2 名阪近鉄バス

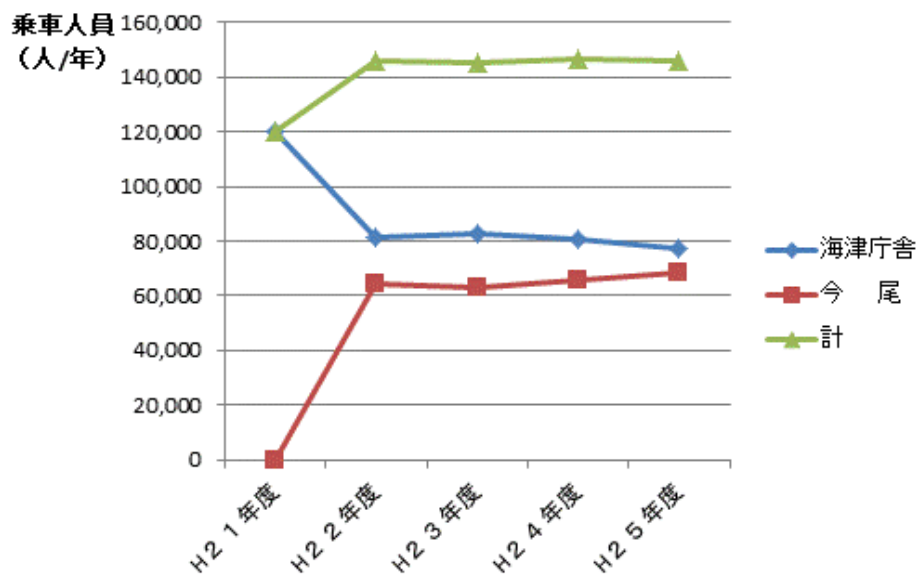
名阪近鉄バス海津線は、海津・平田町地内と大垣市内を結ぶ唯一の路線バスです。近年、利用者は年間14万6千人程度で横ばいですが、一定の利用数がみられます。

通勤・通学者や自動車を持たない或いは乗れない市民にとって必要不可欠な交通手段となっています。

□名阪近鉄バスの運行状況

行き先	1日の便数	運行時間帯
海津庁舎⇒大垣駅前	9便	6時台：2便 7・8・12・13・15・16・17時台：1便
大垣駅前⇒海津庁舎	10便	7・12・13・15～21時台：毎時1便
今尾⇒大垣駅前	19便	朝（6～8時台）は毎時2～3便 9～19時台：毎時1便
大垣駅前⇒今尾	19便	7～22時台：毎時1便程度

□名阪近鉄バス利用者の推移



	乗車人員(人)			備考
	海津庁舎	今尾	計	
H21年度	120,398	—	120,398	大垣駅前～高須
H22年度	81,605	64,558	146,163	平成21年10月より海津庁舎へ延長 今尾系統新設
H23年度	82,835	62,601	145,436	
H24年度	80,823	65,964	146,787	
H25年度	77,320	68,519	145,839	

3 海津市コミュニティバス

市内におけるコミュニティバスは全 8 路線 18 系統で運行しており、年間約 14 万 6 千人が利用しています。平成 17 年に 3 町合併があり、その後も基本的に合併前の路線が維持されていましたが、平成 24 年度から、利用少数便であった 9 便を廃止しています。

□料金等の概要

区 分		料 金
基本料金	大人（高校生以上）	100 円
	小・中学生	50 円
	市内 65 歳以上の方で海津市発行の高齢者身分証明書 明書を呈示された方	50 円
	障がい者の方で障害者手帳を呈示された方／その 介助者（介助者 1 名まで）	50 円
	小学生未満	無料
定期券	通学 （1 ヶ月）	750 円
	（2 ヶ月）	1,450 円
	（3 ヶ月）	2,100 円
	通勤 （1 ヶ月）	3,600 円
	（2 ヶ月）	7,050 円
	（3 ヶ月）	10,250 円
キッズ パスポート	義務教育課程にある学校に通学する児童・生徒 （養老線（美濃松山駅～美濃津屋駅）と海津市コミュニティバス全線が 1 箇年乗り降り自由となる定期乗車券）	5,000 円

□路線別車両台数と運行状況

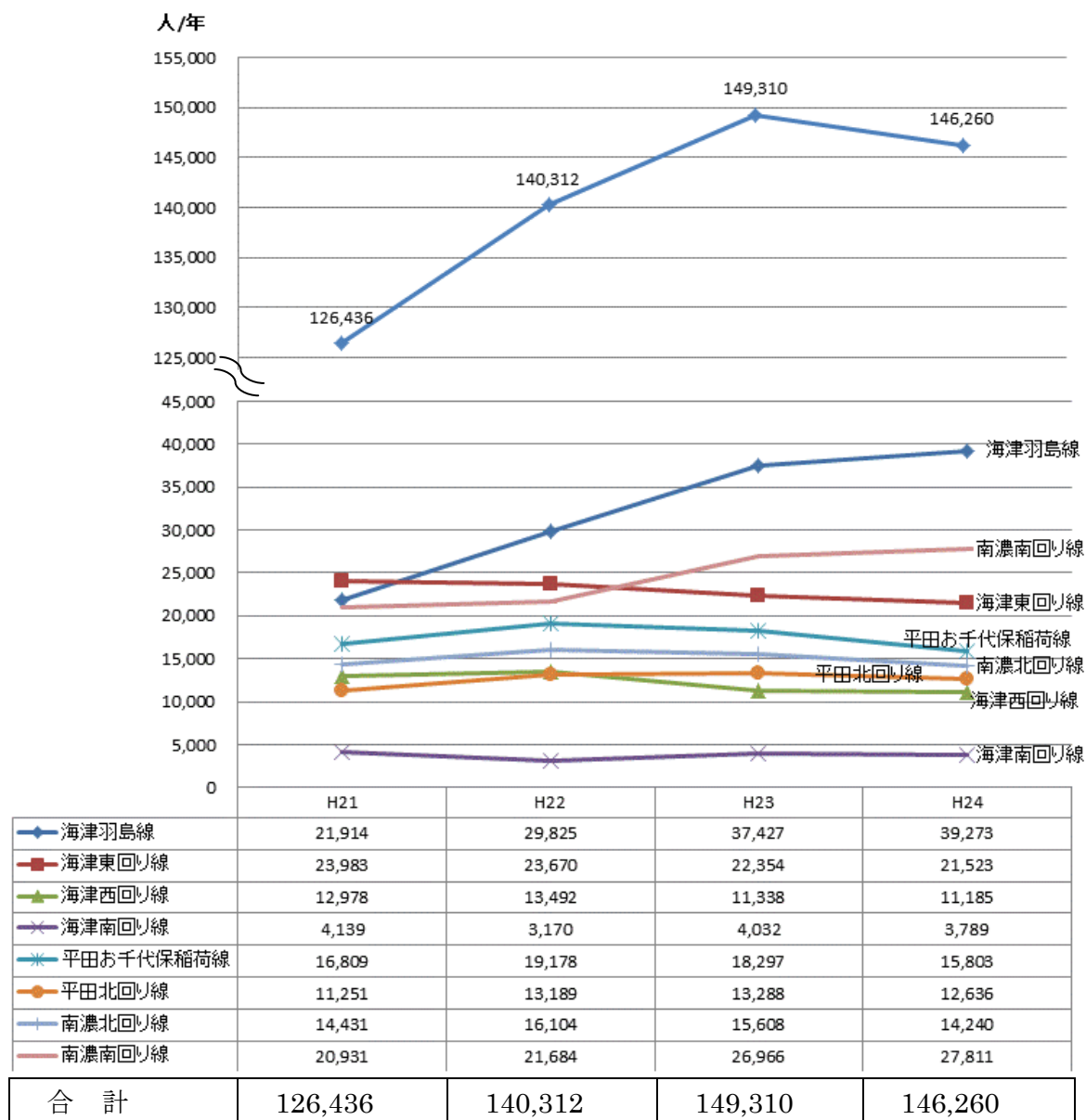
路線	車両台数	運行本数
海津羽島線	1 台（定員 23 人乗り）	平日 15 本 休日 10 本
海津東回り線	1 台（定員 48 人～52 人乗り）	平日 7 本 休日 5 本
海津西回り線	1 台（定員 48 人～52 人乗り）	平日 8 本 休日 7 本
海津南回り線	1 台（定員 48 人～52 人乗り）	平日 5 本 休日 4 本
平田お千代保稲荷線	1 台（定員 21 人乗り）	平日 14 本 休日 11 本
平田北回り線	1 台（定員 21 人乗り）	平日 9 本 休日 7 本
南濃北回り線	1 台（定員 21 人乗り）	平日 8 本 休日 7 本
南濃南回り線	2 台（定員 21 人乗り）	平日 9 本 休日 5 本

(1) 利用者数の推移

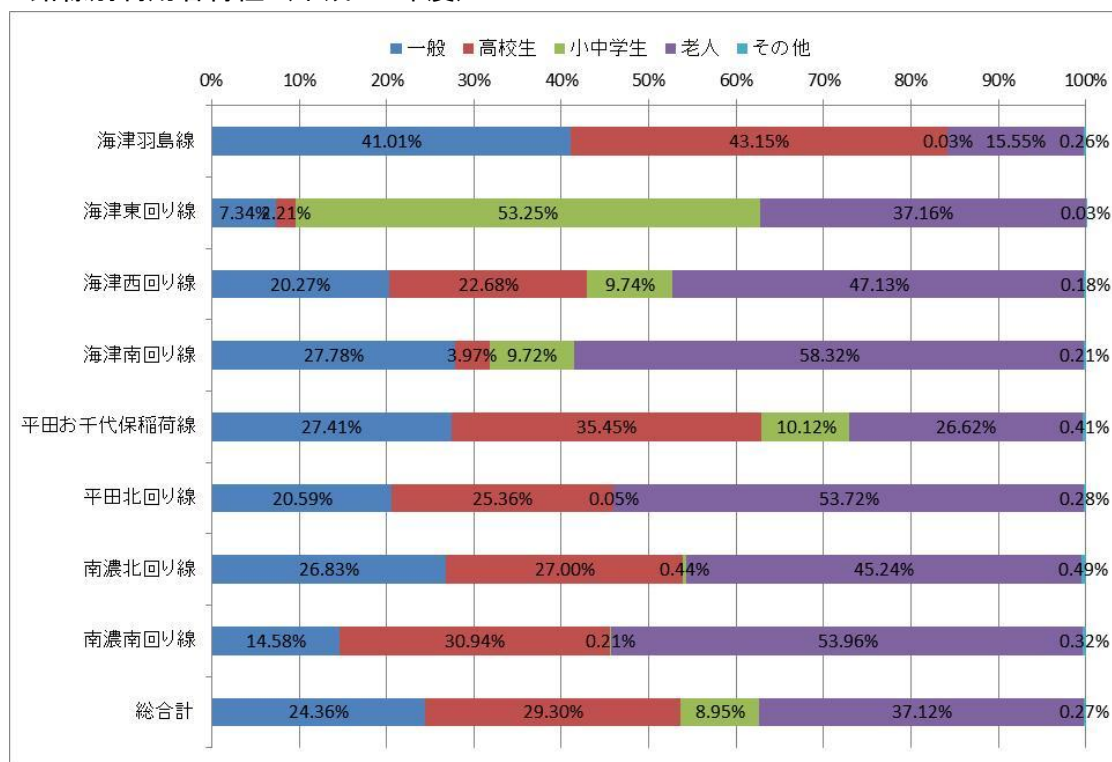
平成 24 年度の利用者数は全体で 146 千人/年、対前年比 2.0%の減少となっています。各路線別もほぼ同様の傾向ですが、海津羽島線、南濃南回り線は若干増加が見られます。

客層（年齢）別に利用状況を見ると、老人が 37.1%で最も多く、次いで高校生 29.3%、一般 24.4%となっています。

□コミュニティバスの路線別利用者数の推移



□路線別利用者特性（平成 24 年度）



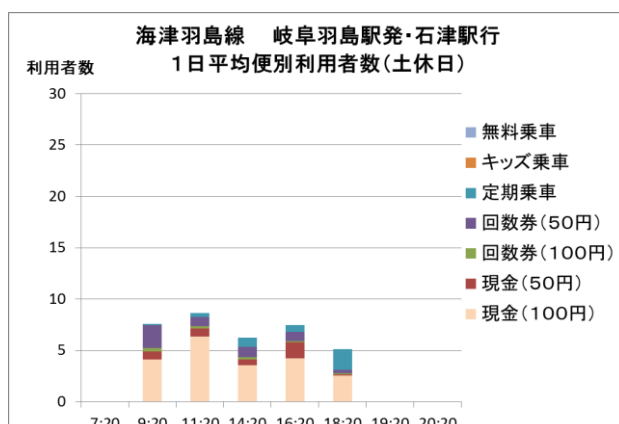
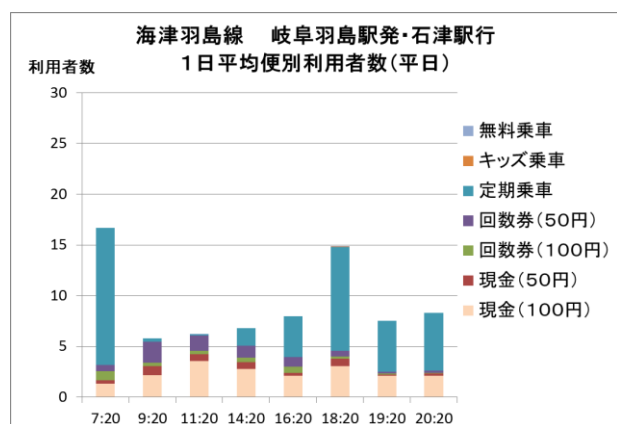
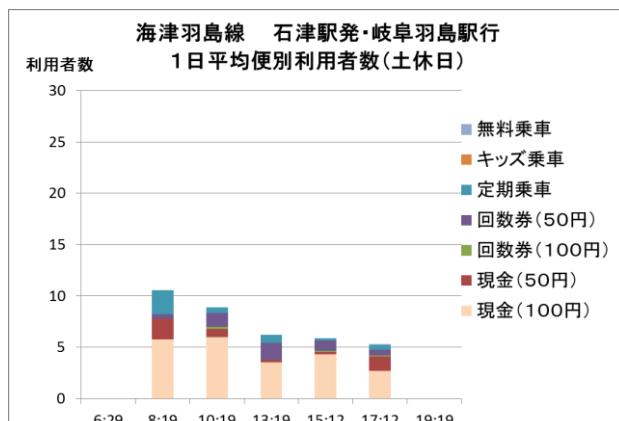
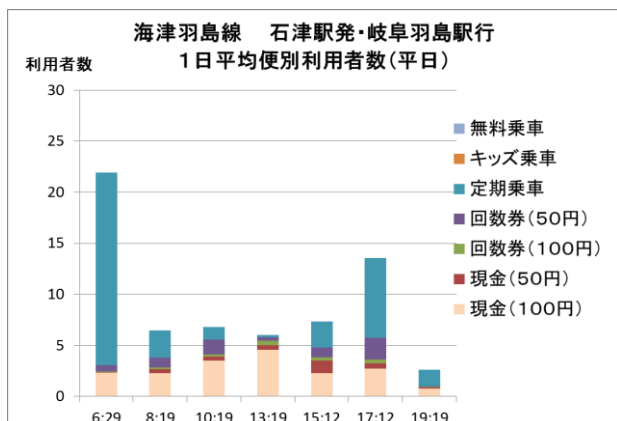
（２）路線別の利用状況

路線別の利用状況は以下のとおりです。

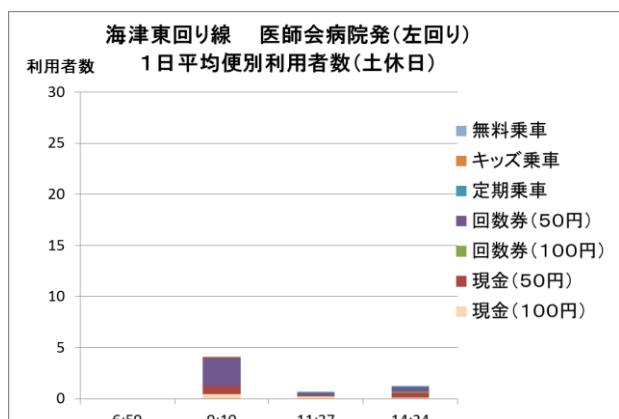
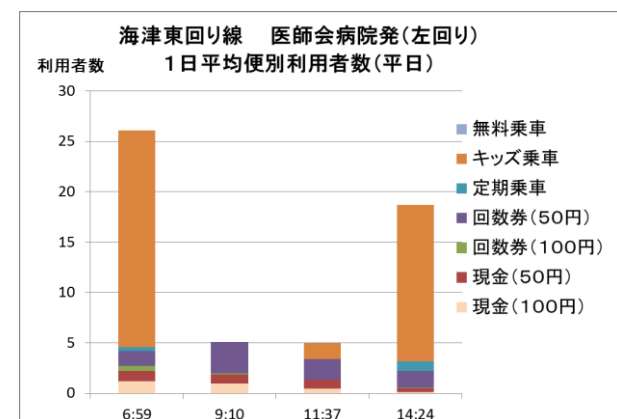
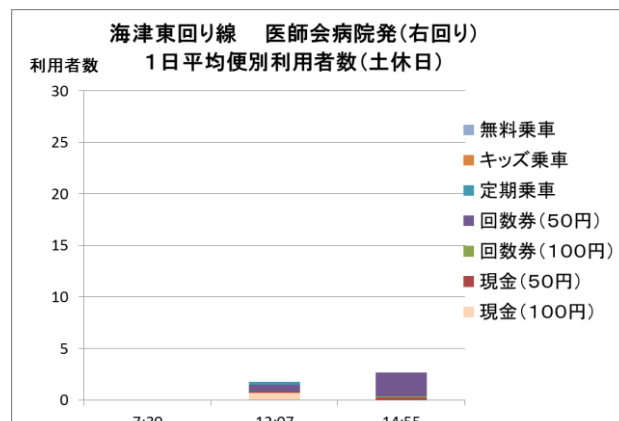
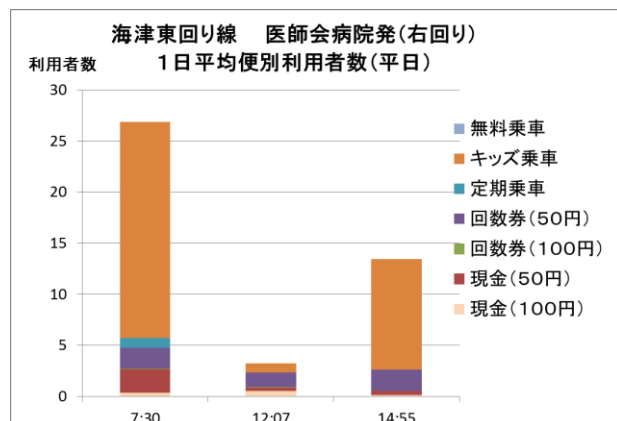
□路線別の利用状況

路線	概況
海津羽島線	平日は、市内と岐阜羽島駅間の高校生の通学利用が多い
海津東回り線	平日の朝・午後は、高須小学校（城跡公園前バス停）の児童の利用が多い
海津西回り線	平日の朝・午後は、高須小学校の児童の利用が多い
海津南回り線	石津駅と海津温泉の利用が比較的に多い
平田お千代保稲荷線	平日の朝夕は、海津明誠高校生の利用、また、朝には羽島市西小藪から桑原小学校（大須バス停）への利用がある。
平田北回り線	平日の朝夕は、海津明誠高校生の利用（海津明誠高校口バス停）が多い。
南濃北回り線	平日の朝・夕は、海津明誠高校生の利用が多い。
南濃南回り線	平日朝夕は、海津明誠高校生の利用（海津明誠高校口バス停）、昼間と土休日は海津温泉の利用が多い。

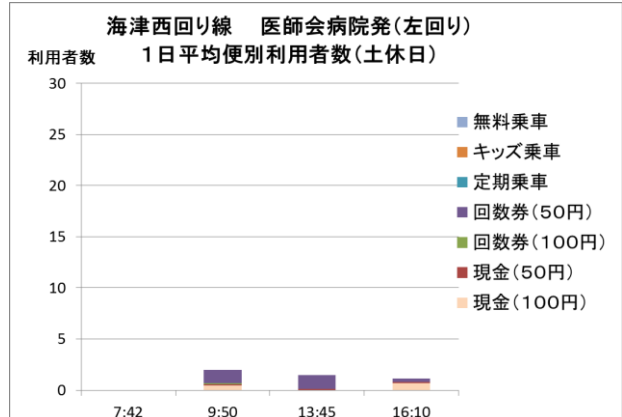
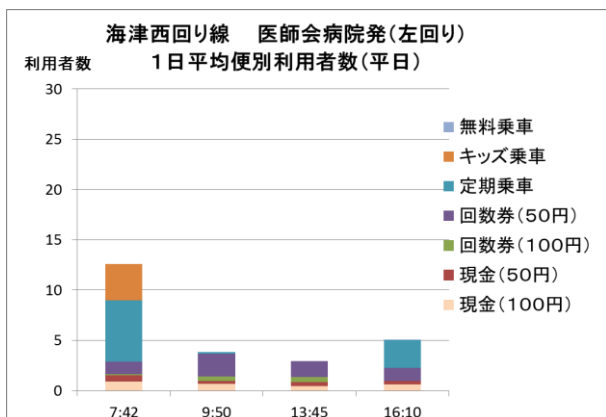
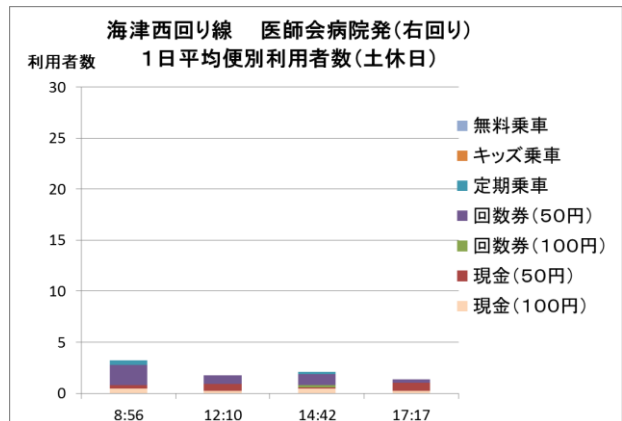
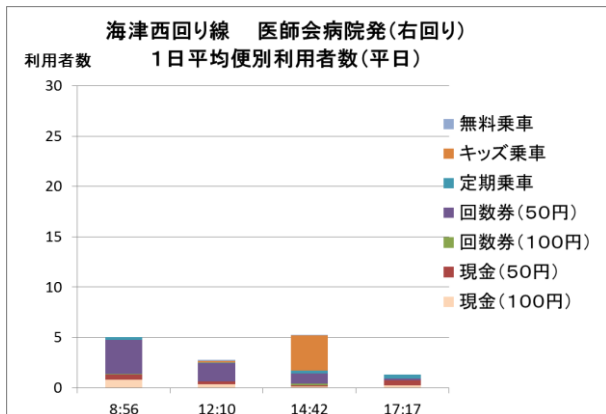
口路線別便別の利用者数（平成 25 年 10 月の 1 か月間の 1 日平均。平日・土休日別）
（海津羽島線）



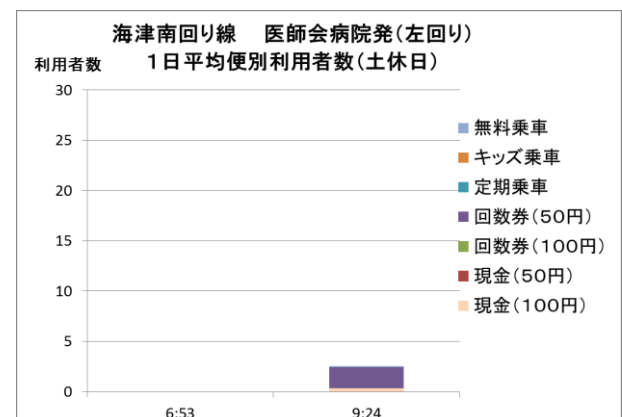
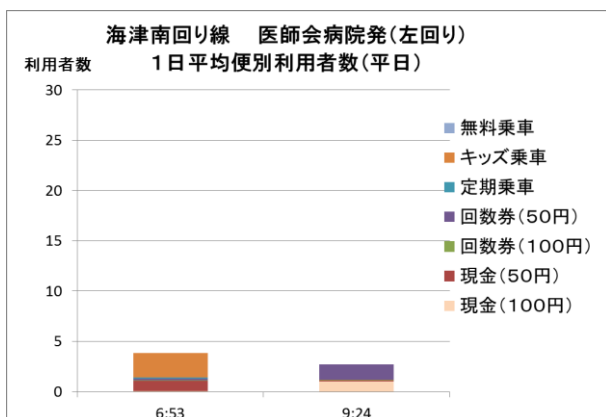
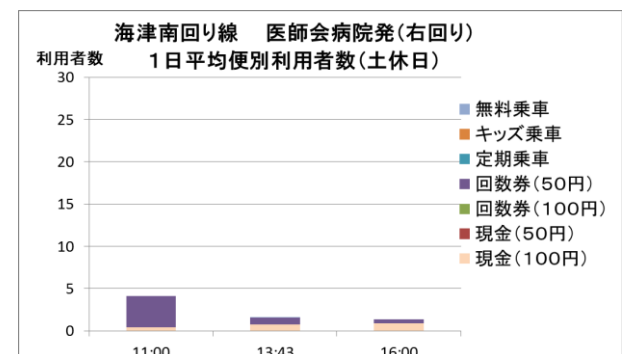
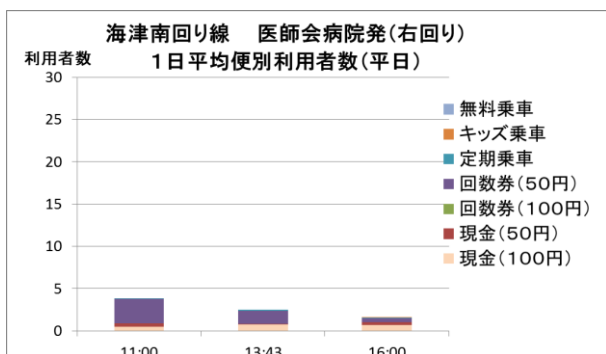
（海津東回り線）



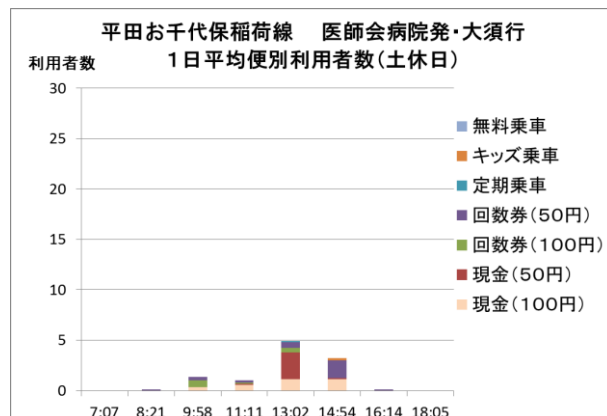
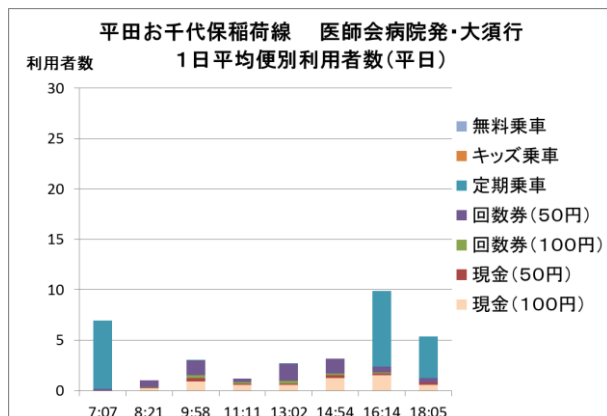
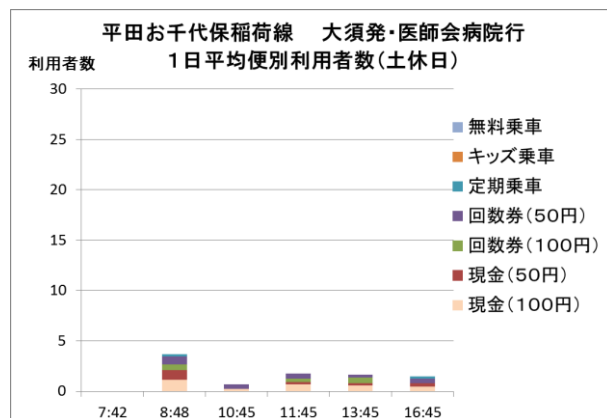
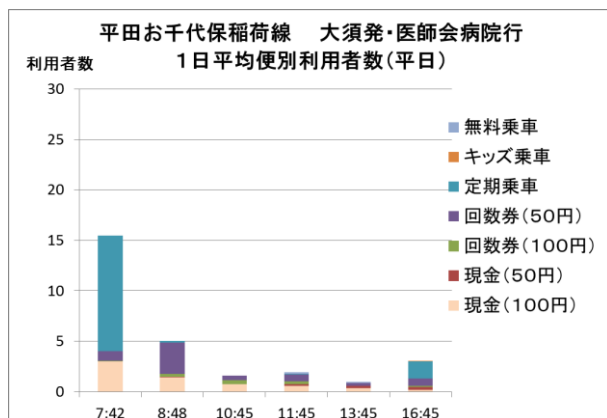
(海津西回り線)



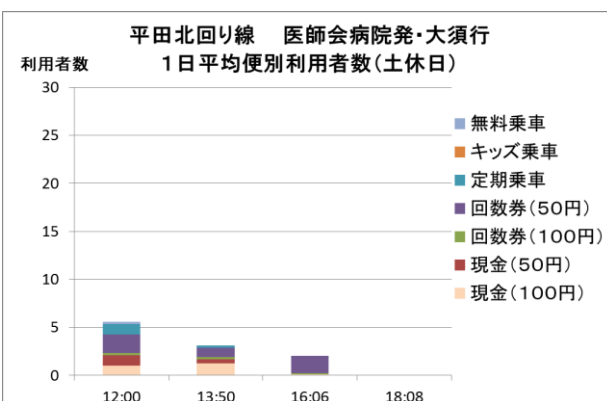
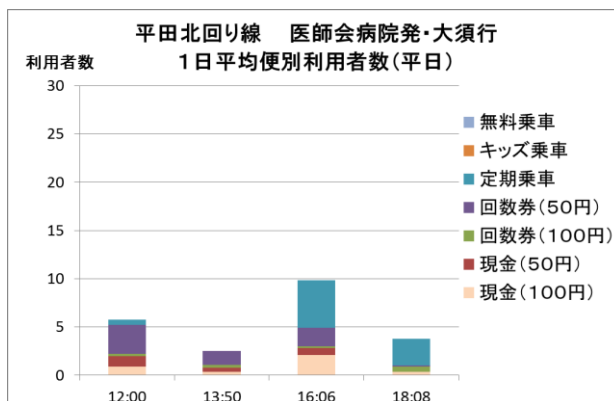
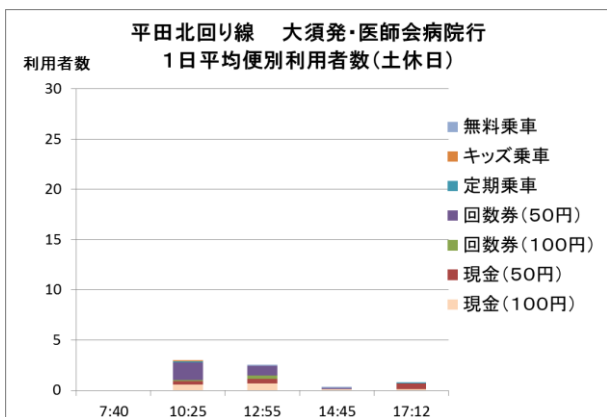
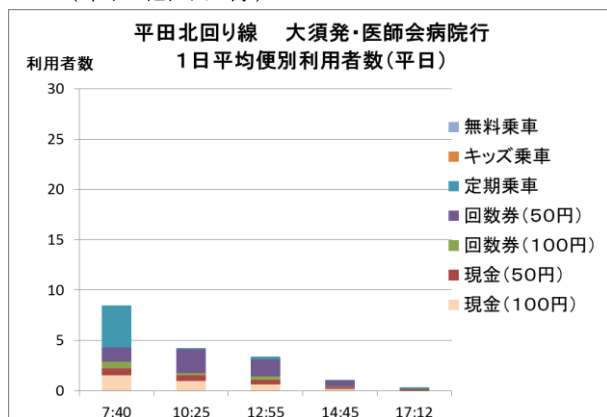
(海津南回り線)



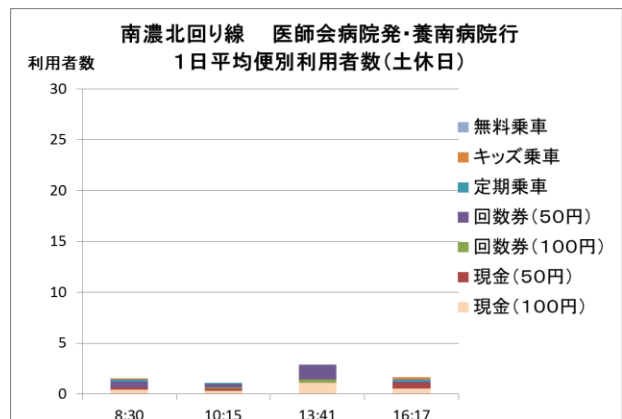
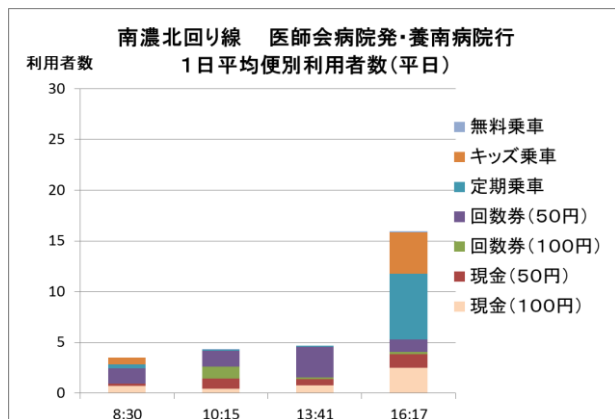
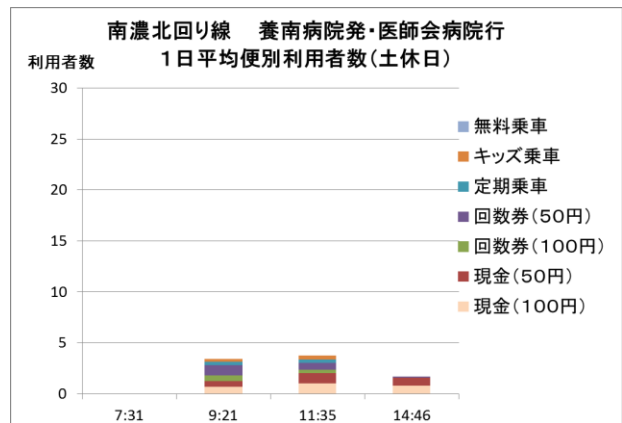
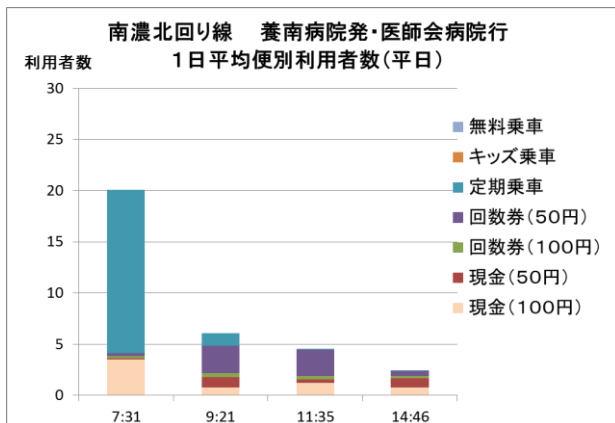
(平田お千代保稲荷線)



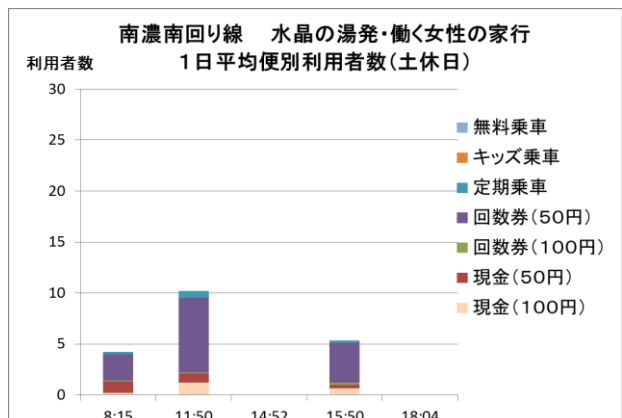
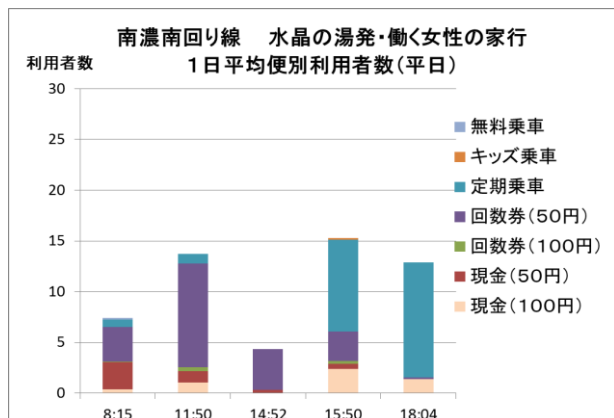
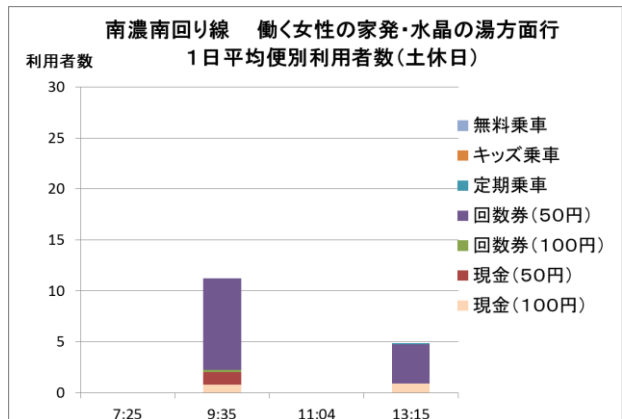
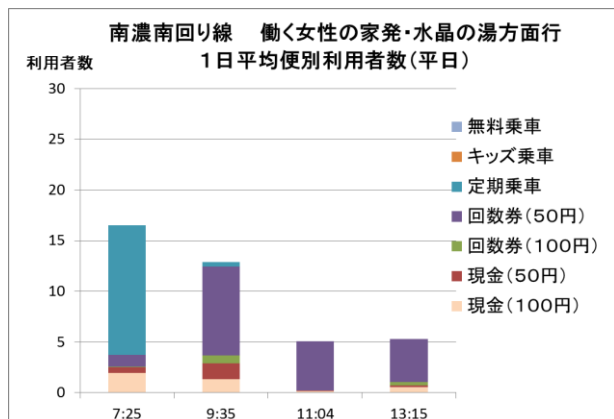
(平田北回り線)



(南濃北回り線)



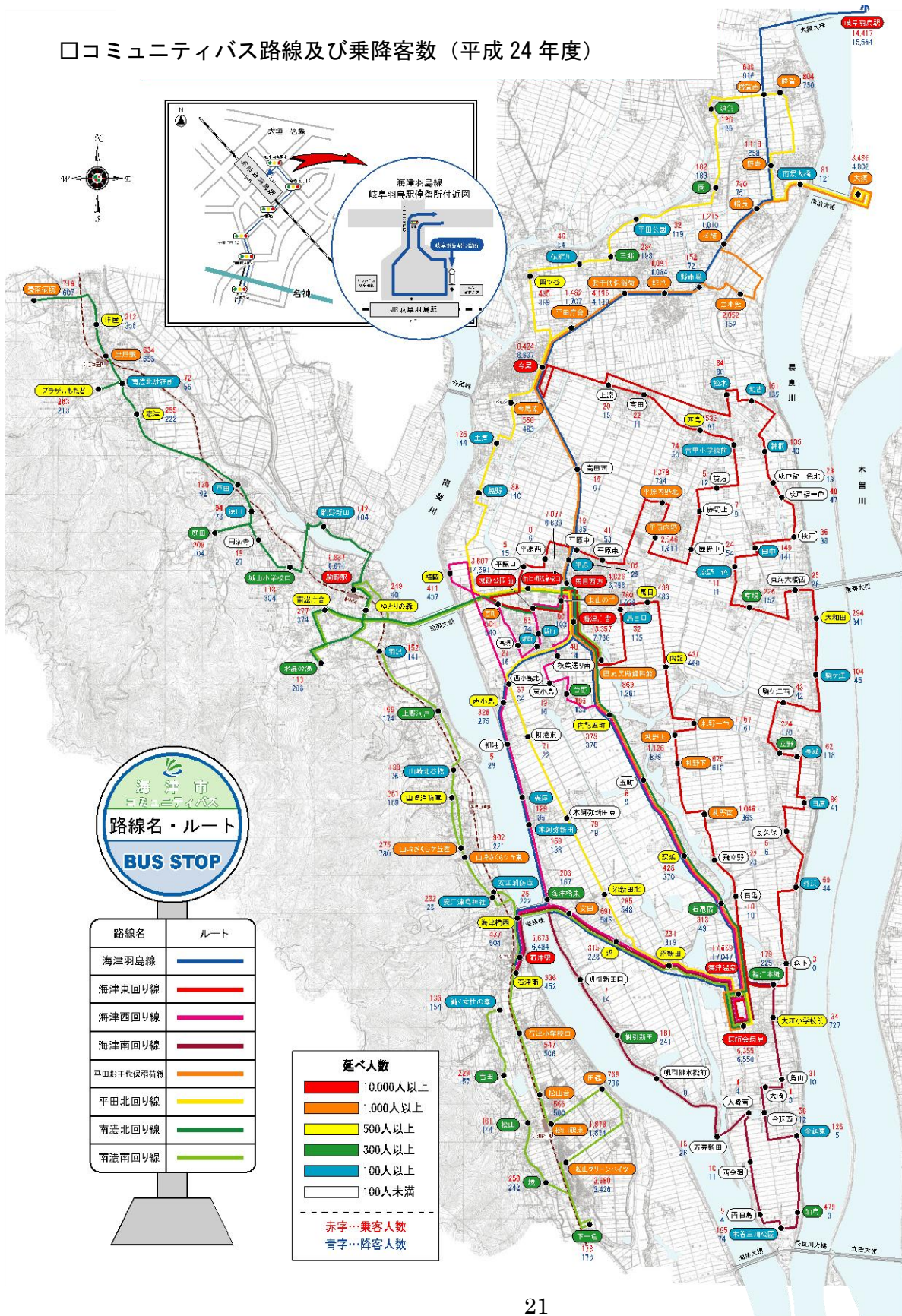
(南濃南回り線)



(3) バス停別利用状況

岐阜羽島駅、今尾、馬目西方、海津庁舎、海津温泉、医師会病院、海津明誠高校口、城跡公園前、駒野駅及び石津駅の 10 バス停では、年間乗降客 1 万人を超えています。一方、高田バス停等 37 のバス停では年間 100 人未満となっています。

コミュニティバス路線及び乗降客数（平成 24 年度）



4 タクシーの状況

海津市内で事業を展開しているタクシー事業者は3社あり、うち2社は個人タクシーとなっています。

□タクシー事業者の状況

事業者	輸送力（台数）
スイトトラベル	120
駒野タクシー（個人）	2
山田タクシー（個人）	2

資料：岐阜運輸支局資料

5 その他の事業の状況

福祉サービスの一環として、ボランティアによる高齢者送迎サービスが実施されています。

□高齢者送迎サービス一覧

事業者（団体）	概 要
石津地区社会福祉協議会	石津地区在住者で公共交通機関を使って外出が困難と思われる人対象の高齢者送迎サービス事業。 概ね 70 歳以上の一人暮らしもしくは 75 歳以上の高齢者のみの世帯等の条件がある。 平日のみ。利用者無償。サービス範囲は海津市内及び会が定めた所。
下多度地区社会福祉協議会	下多度地区在住者で公共交通機関を使って外出が困難と思われる人対象の高齢者送迎サービス事業。 概ね 70 歳以上の一人暮らしもしくは高齢者のみの世帯等の条件がある。 平日のみ。利用者はガソリン代負担。サービス範囲は概ね 15 km 以内（海津市内、養老町内、大垣市民病院、大桑クリニック）
NPO 法人まごの手クラブ	サービスの中で外出援助として、福祉車両にのって病院や買い物などの送迎サービスを実施。

資料：海津市資料

6 公共交通運営に関する状況

(1) 費用負担

海津市では、平成24年度に公共交通（養老鉄道、名阪近鉄バス、コミュニティバス）に約1億3千5百万円の費用を負担しています。これは海津市人口（平成25年4月1日現在、37,740人）1人あたりでは、年間約3,580円の費用負担となっています。

□公共交通に対する海津市の負担金等一覧

歳出

単位：円

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	備考
コミュニティバス	111,810,000	104,220,000	104,220,000	93,625,000	委託費
名阪近鉄バス	-	555,851	1,411,654	1,153,692	補助金(強制負担分)
〃	-	3,713,000	4,587,000	4,402,000	〃 (任意負担分)
養老鉄道	51,310,000	51,310,000	52,329,000	52,930,000	補助金
計	163,120,000	159,798,851	162,547,654	152,110,692	

□コミュニティバス運行に対する負担金、補助金

歳入

単位：円

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	備考
羽島市より運行経費負担金	801,798	664,922	652,503	1,018,846	
県補助金	19,329,000	18,525,000	18,859,000	16,127,708	
計	20,130,798	19,189,922	19,511,503	17,146,554	

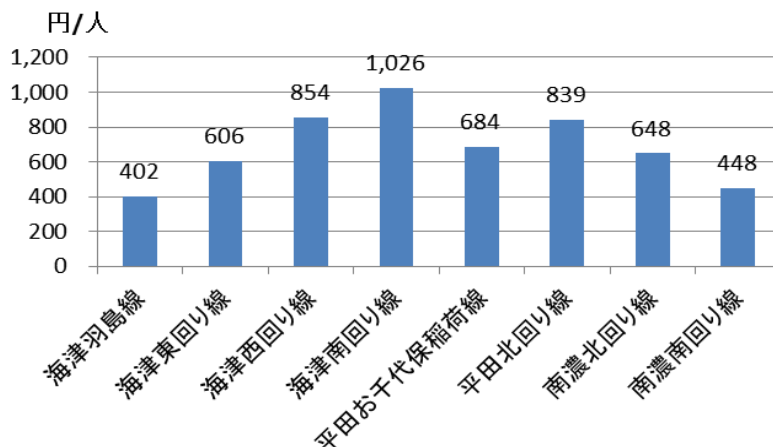
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
歳入 - 歳出 =	142,989,202	140,608,929	143,036,151	134,964,138

(2) 路線別の収支率

海津市コミュニティバスの収支率（運行経費に対して運賃でまかなっている割合）は、平均7.1%、1人1回あたりの輸送コストは、695円/人、内、海津市負担経費に対しては586円/人かかっています。（利用者1人当たりの平均収入は50円/回）

路線別では、利用者1人当たりのコスト最小（海津市負担分）は、海津羽島線の402円/人、海津南回り線は1,026円/人で平均の2倍程度になっています。

□路線別1人1回あたり輸送コスト（海津市負担分で算定）



□路線別収支率と1人あたり輸送コスト

	①年間利用者数 (人/年)	②運賃収入 (円/年)	③運行経費合計 (円/年)	④内 海津市負担 (円/年)	⑤=②÷③ 収支率 (%)	⑥=③÷① 1人1回あたり 輸送コスト (円)	⑦=④÷① 1人1回あたり輸 送コスト 【海津市負担分】 (円)
海津羽島線	41,054	2,045,698	19,445,698	16,522,698	10.5%	474	402
海津東回り線	21,743	1,052,500	15,635,500	13,185,500	6.7%	719	606
海津西回り線	10,603	523,561	10,783,561	9,059,561	4.9%	1,017	854
海津南回り線	4,392	219,134	5,371,134	4,505,134	4.1%	1,223	1,026
平田お千代保稲荷線	15,358	755,948	12,463,948	10,497,948	6.1%	812	684
平田北回り線	12,580	630,993	12,564,993	10,559,993	5.0%	999	839
南濃北回り線	15,489	781,977	11,907,977	10,038,977	6.6%	769	648
南濃南回り線	23,912	1,183,639	12,645,639	10,720,639	9.4%	529	448
合計	145,131	7,193,450	100,818,450	85,090,450	7.1%	695	586

※収支率：運行に係る経費のうち、運賃でまかなっている割合
(データは、平成24年10月1日～平成25年9月30日)

2 公共交通利用実態調査

2-1 調査実施概要

□調査方法等

調査期間	平日：平成 26 年 1 月 17 日（金） 始発バス～最終バス 休日：平成 26 年 1 月 19 日（日） 始発バス～最終バス
調査対象	路線バス（名阪近鉄バス）利用者 コミュニティバス（海津市コミュニティバス）利用者
調査方法	調査員がバスに乗車し、乗客に対してヒアリングを実施 （名阪近鉄バスは市内区間のみ）
調査内容	属性、乗降バス停、利用目的、最終の行先、運行サービスの評価、 要望 等
回答数	平日：618 票 休日：267 票 計 885 票

□路線別回答状況

	合計	平日	休日
名阪近鉄バス	119	71	48
海津羽島線	267	158	109
海津東回り線	104	93	11
海津西回り線	53	40	13
海津南回り線	18	12	6
平田お千代保稲荷線	80	68	12
平田北回り線	46	34	12
南濃北回り線	58	47	11
南濃南回り線	140	95	45
合計	885	618	267

2-2 バス停間の主な移動パターン

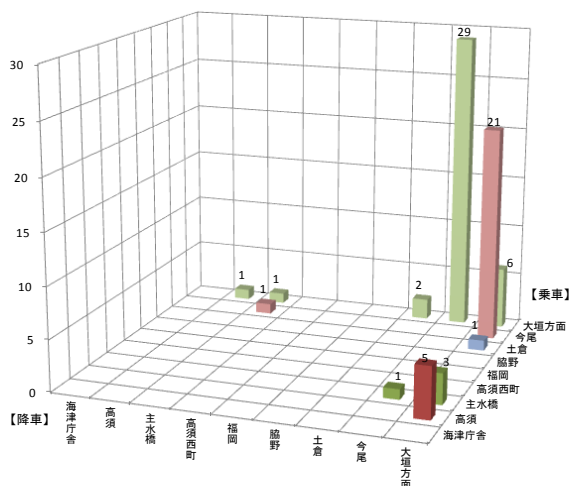
1 名阪近鉄バス

平日・休日ともに、今尾バス停から大垣方面及びその逆方向の移動が多く、海津庁舎他のバス停の乗降は少なくなっています。

名阪近鉄バス OD 表（1日）

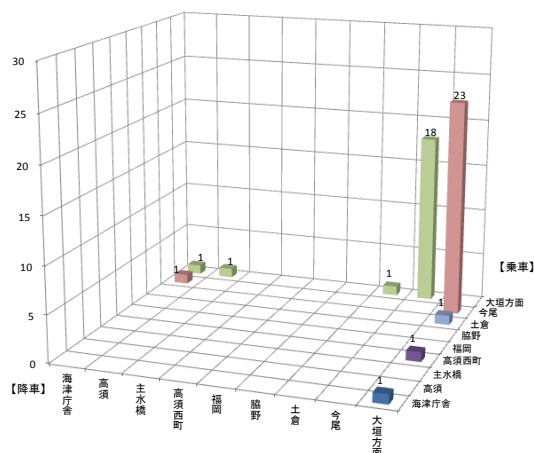
（平日）

降車	乗車	海津庁舎	高須	主水橋	高須西町	福岡	脇野	土倉	今尾	大垣方面	合計
乗車	降車										
海津庁舎											
高須									5	5	
主水橋								1	3	4	
高須西町											
福岡											
脇野											
土倉									1	1	
今尾			1						21	22	
大垣方面		1	1					2	29	6	39
合計		1	2					2	30	36	71



（休日）

降車	乗車	海津庁舎	高須	主水橋	高須西町	福岡	脇野	土倉	今尾	大垣方面	合計
乗車	降車										
海津庁舎										1	1
高須											
主水橋											
高須西町									1	1	
福岡											
脇野											
土倉									1	1	
今尾		1							23	24	
大垣方面		1	1					1	18	21	
合計		2	1					1	18	26	48



※ グラフの色分は乗車停留所の別を示している

2 海津市コミュニティバス

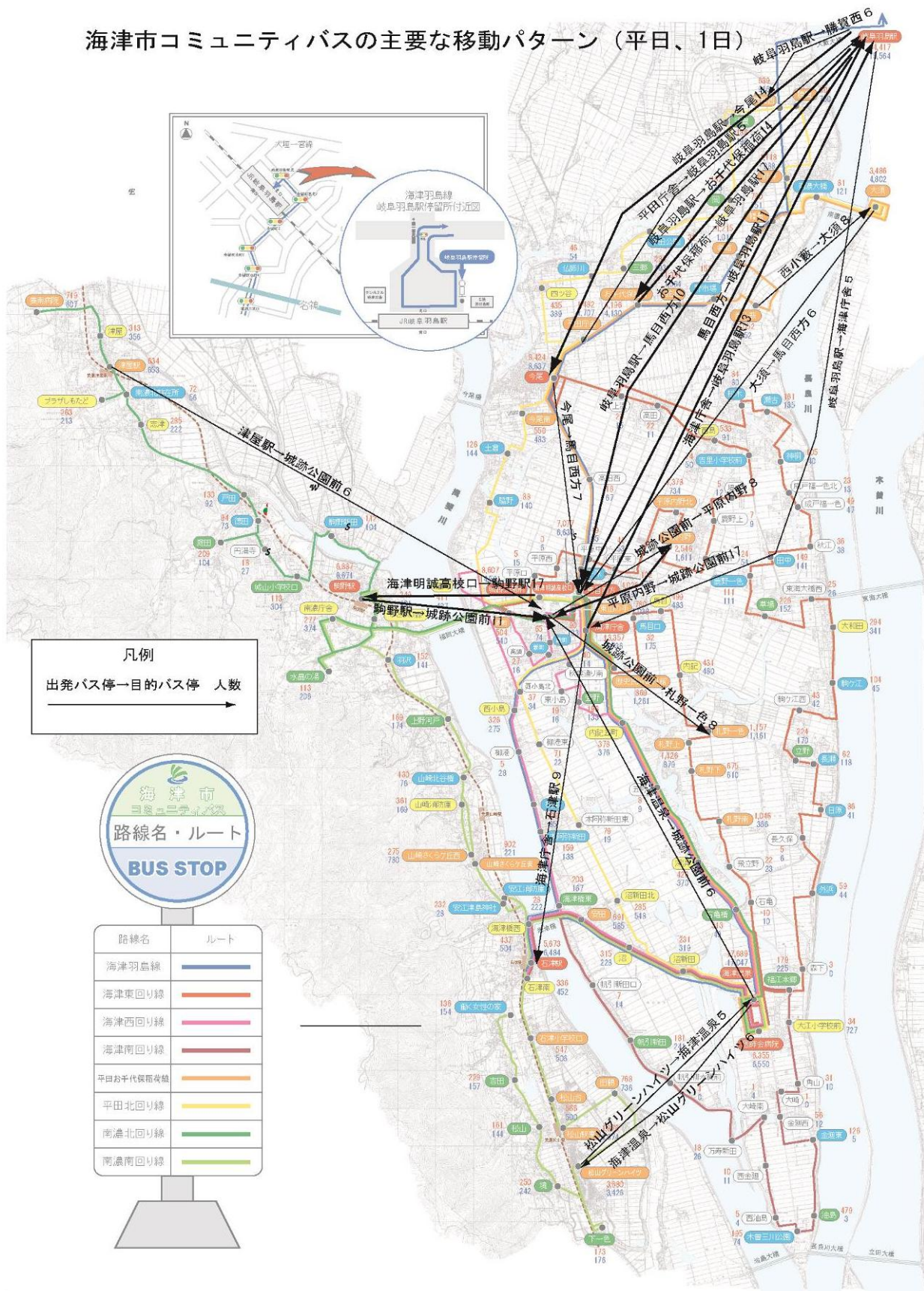
（1）平日

海津羽島線利用で、市内から岐阜羽島駅への高校生の通学利用、お千代保稲荷と岐阜羽島駅間の観光利用が多くなっています。また、養老鉄道駅（駒野駅、津屋駅）と海津明誠高校間の通学利用、高須小学校への小学生の通学利用、羽島市の桑原小学校への通学利用、松山グリーンハイツと海津温泉間の温泉利用が多くなっています。

（2）休日

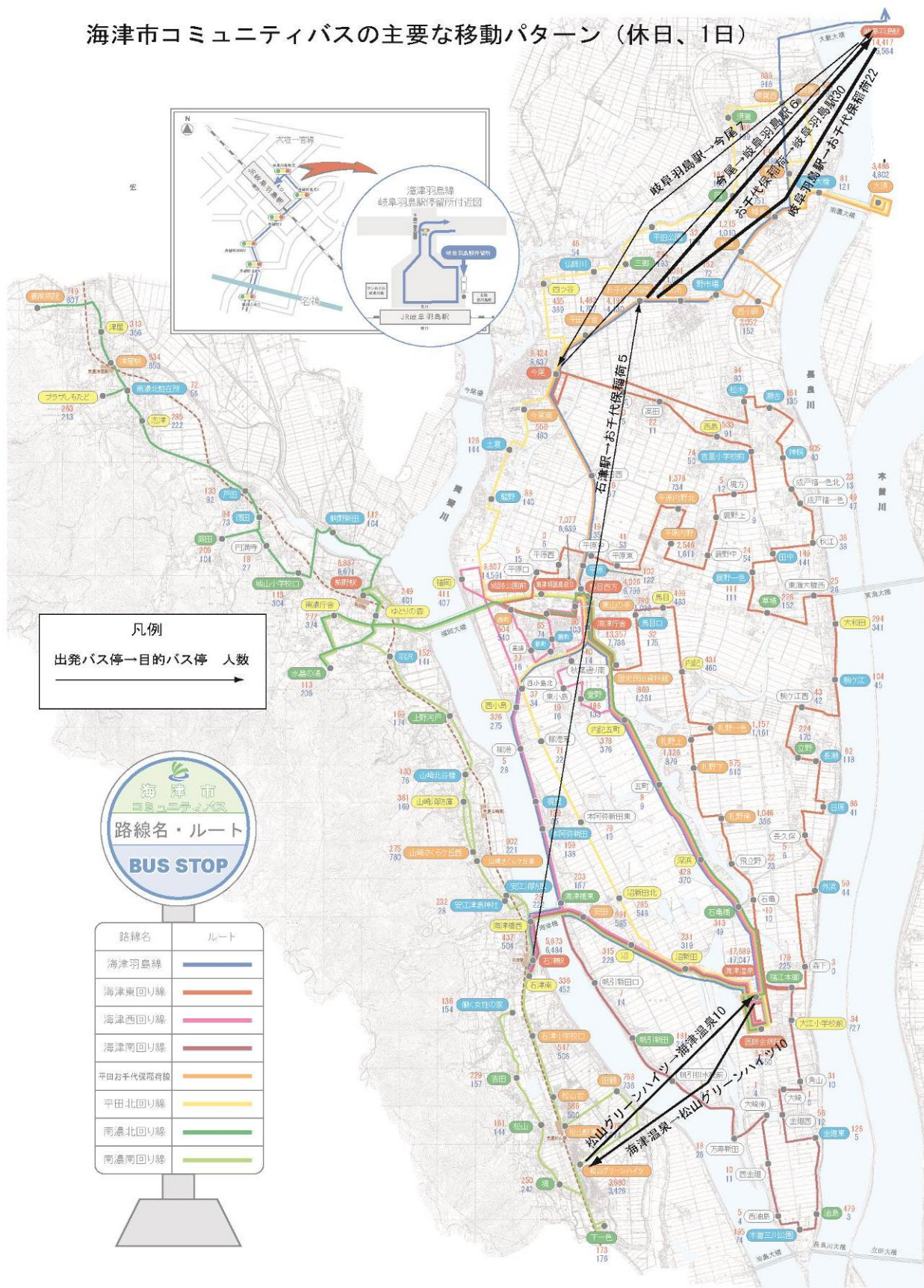
海津羽島線利用で、岐阜羽島駅とお千代保稲荷間の観光目的での利用が最も多く、他に、南濃南回り線利用で松山グリーンハイツと海津温泉間の温泉利用が多くなっています。他の路線は、平日に比べると、全体的に利用が少なくなっています。

海津市コミュニティバスの主要な移動パターン（平日、1日）



※バス停間の5人以上の移動を示しています。

海津市コミュニティバスの主要な移動パターン（休日、1日）



※バス停間の5人以上の移動を示しています。

3 市民ニーズ調査

3-1 調査実施概要

□調査方法等

調査期間	平成 26 年 1 月 8 日（水）～1 月 24 日（金）（2 月 7 日まで回収）
調査対象	海津市在住の 15 歳以上の男女 5,000 名 ・通勤、通学を考慮し 15 歳以上（高校生以上）の市民を対象。 ・配布数は、市内 10 地区ごとの集計で精度を確保するために設定（信頼度 95%で、全市集計の場合は 2 %程度の誤差）。
調査方法	郵送による配布・回収
調査事項	○属性：住所、年齢、免許の保有状況等 ○日常的な交通行動：目的ごとの行先、交通手段、頻度 ○潜在需要：公共交通の利用状況、利用するための条件、利用したい目的と行先 ○公共交通の維持：市の費用負担と維持の考え方 ○改善要望：自由記述
配布数	5,000 票（うち宛先不明が 13 票）
回収数【回収率】	2,227 票【回収率 44.5%】

□地区別配付回収状況 ※外国人を含む

	人口	世帯数	配布数	回収数	回収率
高須小学校区	6,570	2,120	876	380	43.4%
吉里小学校区	1,828	545	244	104	42.6%
東江小学校区	1,896	554	253	114	45.1%
大江小学校区	1,765	578	235	107	45.5%
西江小学校区	1,766	519	235	104	44.3%
今尾小学校区	4,846	1,502	646	230	35.6%
海西小学校区	2,859	853	381	151	39.6%
下多度小学校区	2,261	797	301	148	49.2%
城山小学校区	5,931	1,926	791	352	44.5%
石津小学校区	7,776	2,696	1,037	484	46.7%
不明	—	—	—	53	—
合計	37,498	12,090	5,000	2,227	44.5%

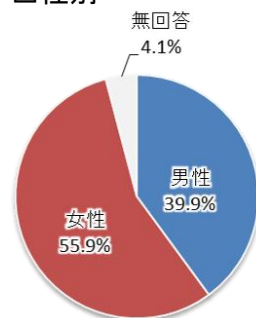
※ 次ページからの図中、グラフ中の数字はパーセントで、N＝とあるのは、回答数です。また、「%」の値は小数点以下第 2 位を四捨五入していますので、合計は必ずしも「100%」にはなりません。

3-2 回答者の属性について

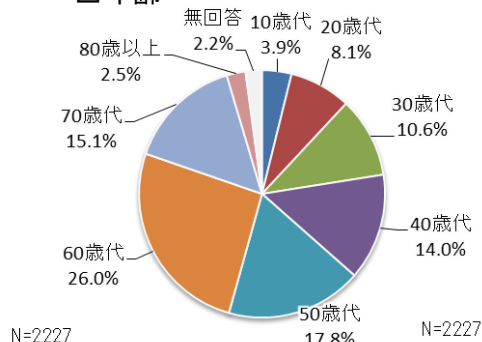
○回答頂いた方の属性は女性、50歳、60歳代が多くなっています。

○職業では無職、パート・アルバイト、専業主婦（夫）が49.1%を占めています。

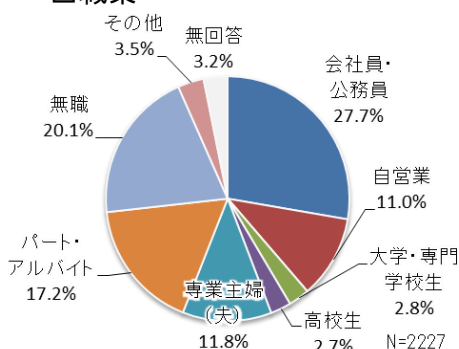
□性別



□年齢



□職業



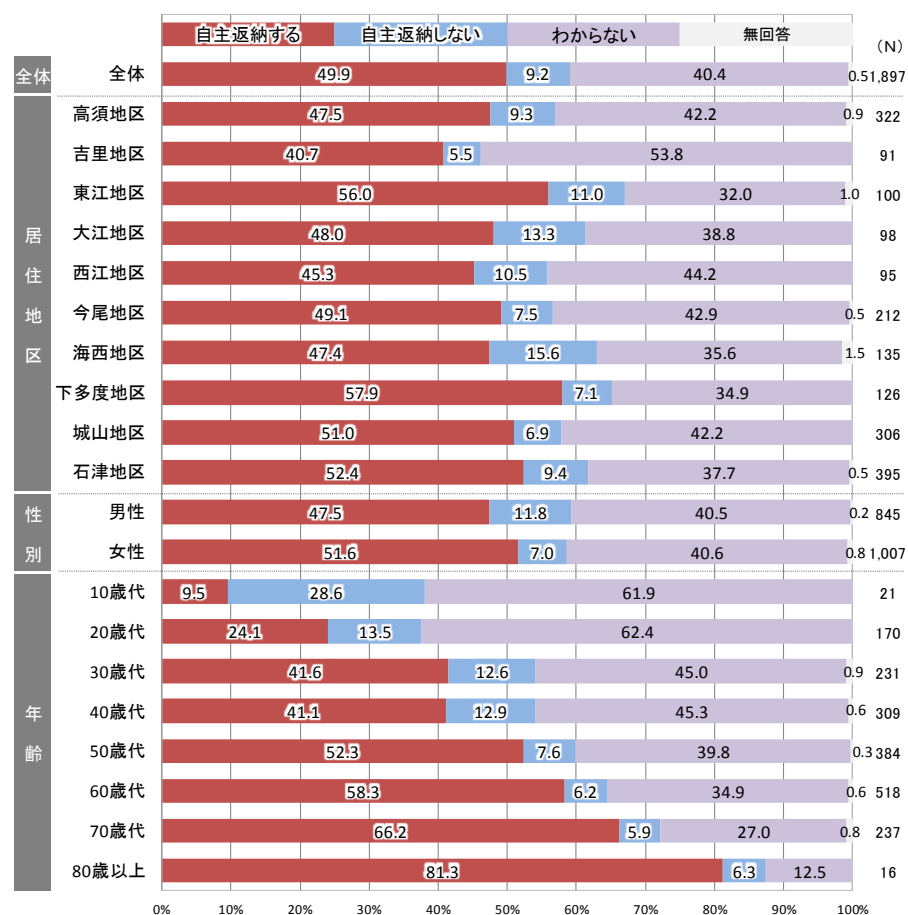
3-3 運転免許証の保有について

○免許の保有状況は、「もっていない」は13.1%、女性、70～80歳代以上が高くなっています。

○免許証を「自主返納する」が50歳以上で概ね50%を超えていますが、「わからない」も多くみられます。

□運転に不安を感じるようになったら、運転免許証を自主返納するか（属性別）

（自動車運転免許証を「もっている」と回答した方のみ）



3-4 外出時の主な交通手段

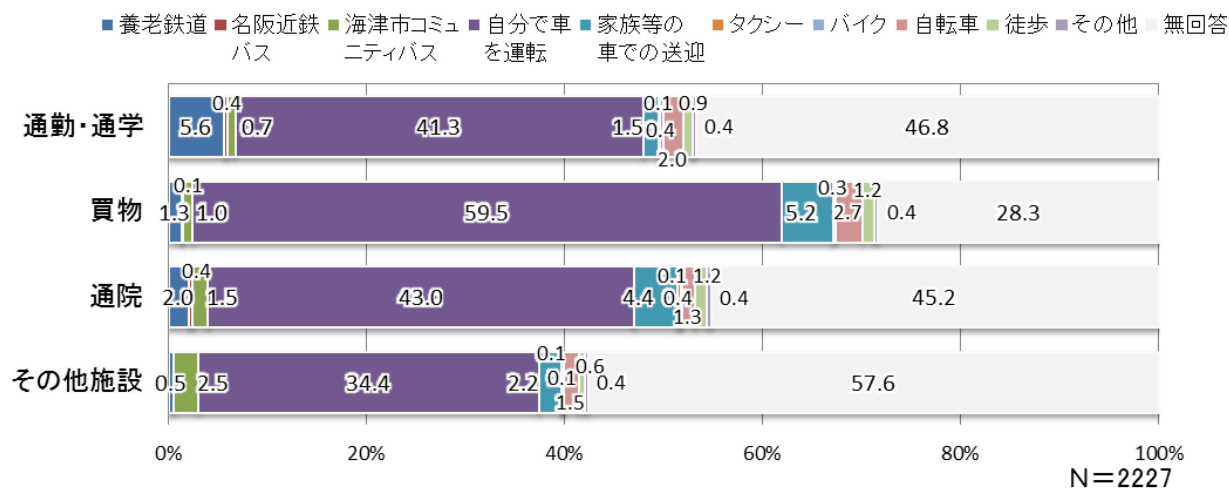
○「自分で運転」が最も多いが、公共交通機関利用でみると養老鉄道での「通勤・通学」、海津市コミュニティバスでの「通院」及び「その他の施設」が見られています。

○主な行き先は、市内への「通勤・通学」、生鮮館、ヨシヅヤ等への「買物」、医師会病院、その他市内病院への「通院」が多くなっています。

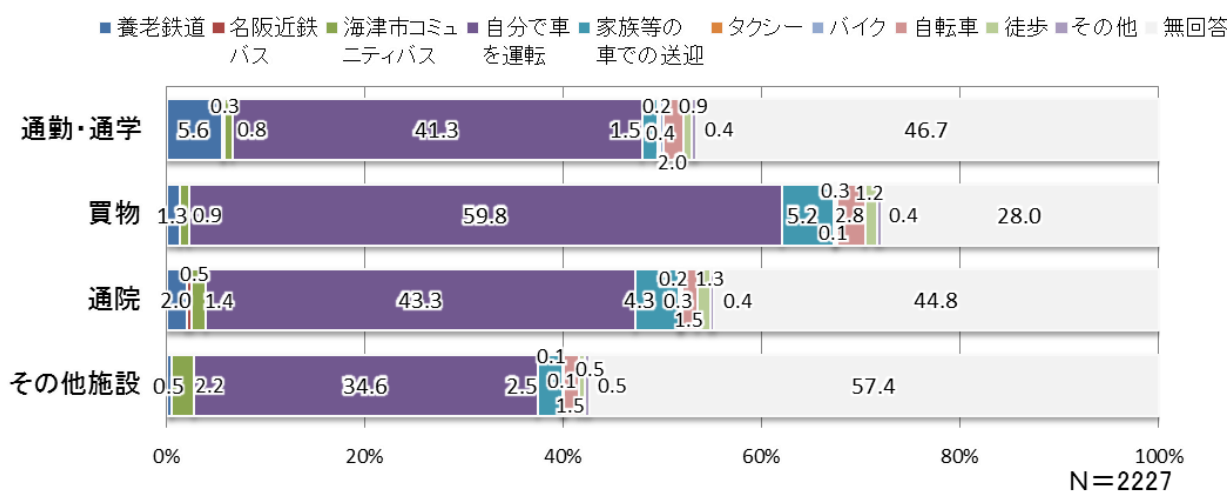
○頻度は「通勤・通学」で週に5日以上、「買物」で週に1～2日、「通院」で月に1日以下が多くなっています。

□主な交通手段

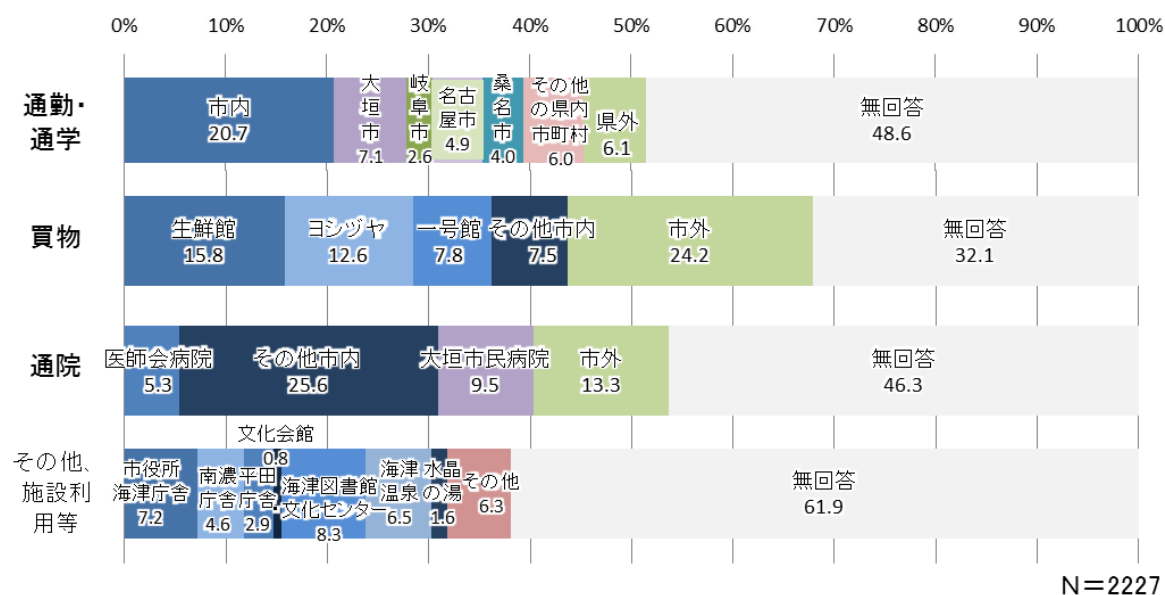
《行き》



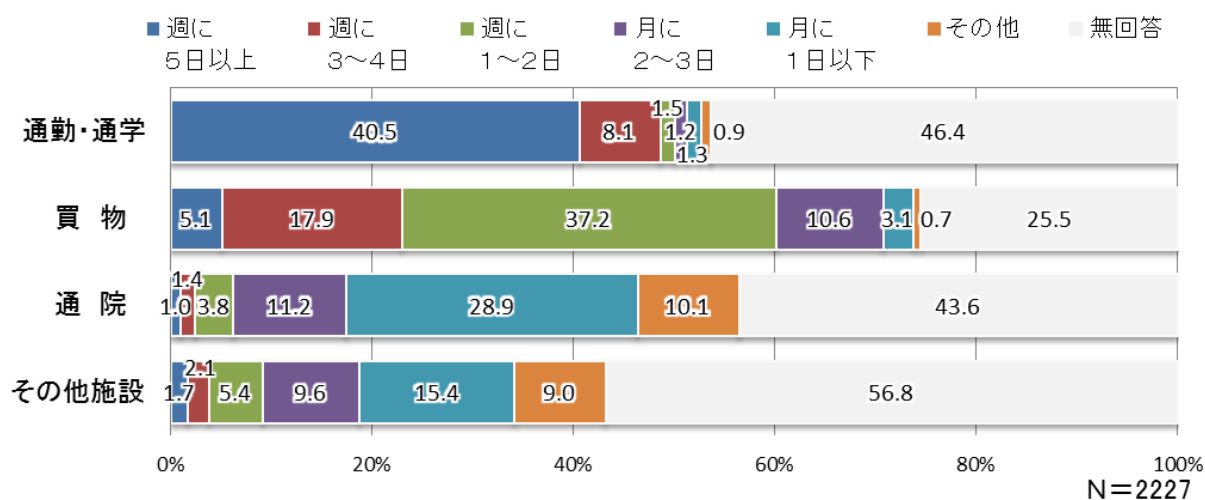
《帰り》



□主な行き先



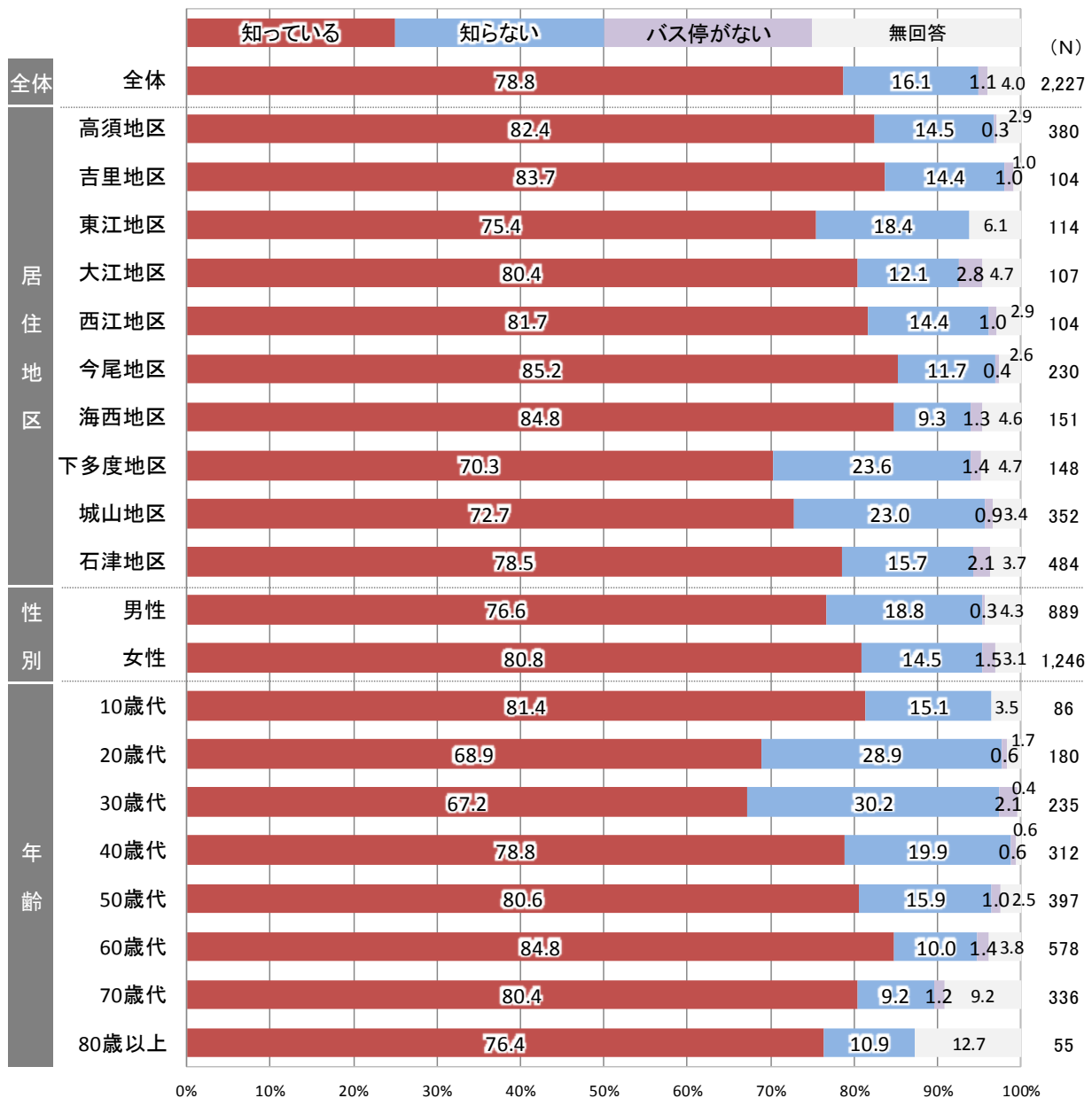
□外出頻度



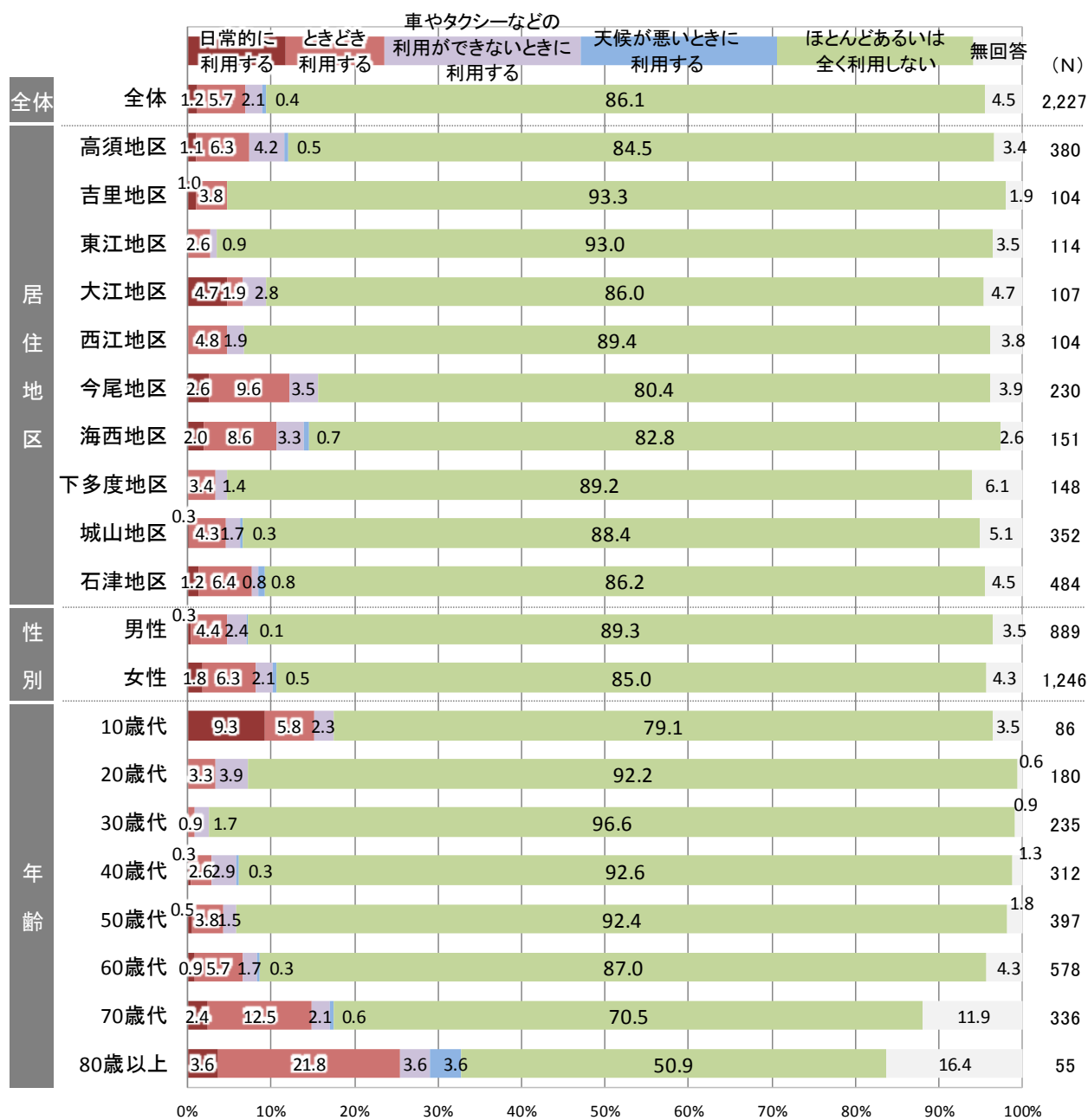
3-5 公共交通（バス）の利用について

○バス利用についてみると、最寄りのバス停は概ね認知されているものの、ほとんど利用はされていないのが実体となっています。利用しない理由として、利用したい時間帯にバスがない（17.2%）、運行本数が少ない（16.7%）の意見が多いため、運行時間、本数の充実を検討する必要があります。

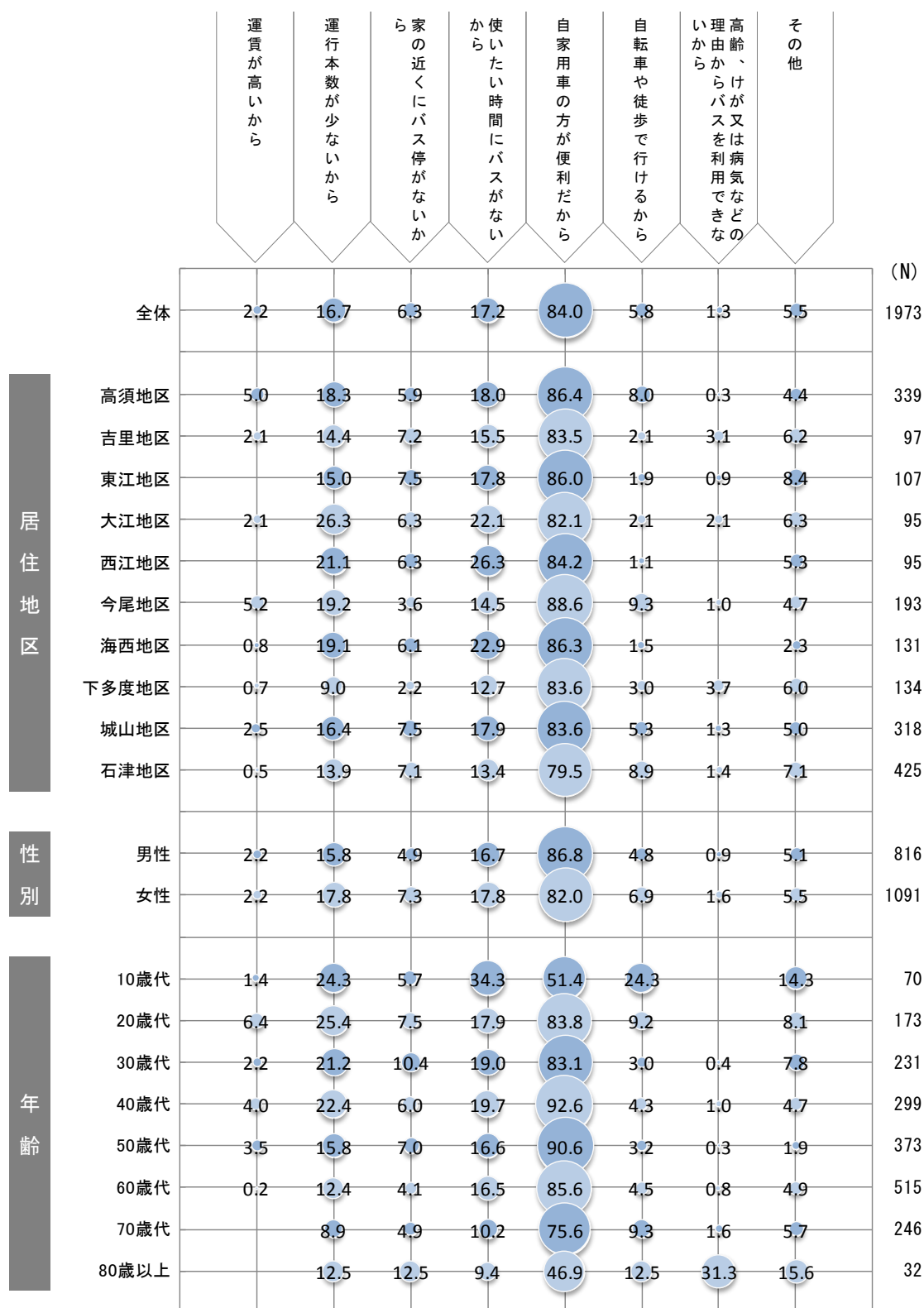
□最寄りのバス停の認知度



〇バスの利用状況（属性別）



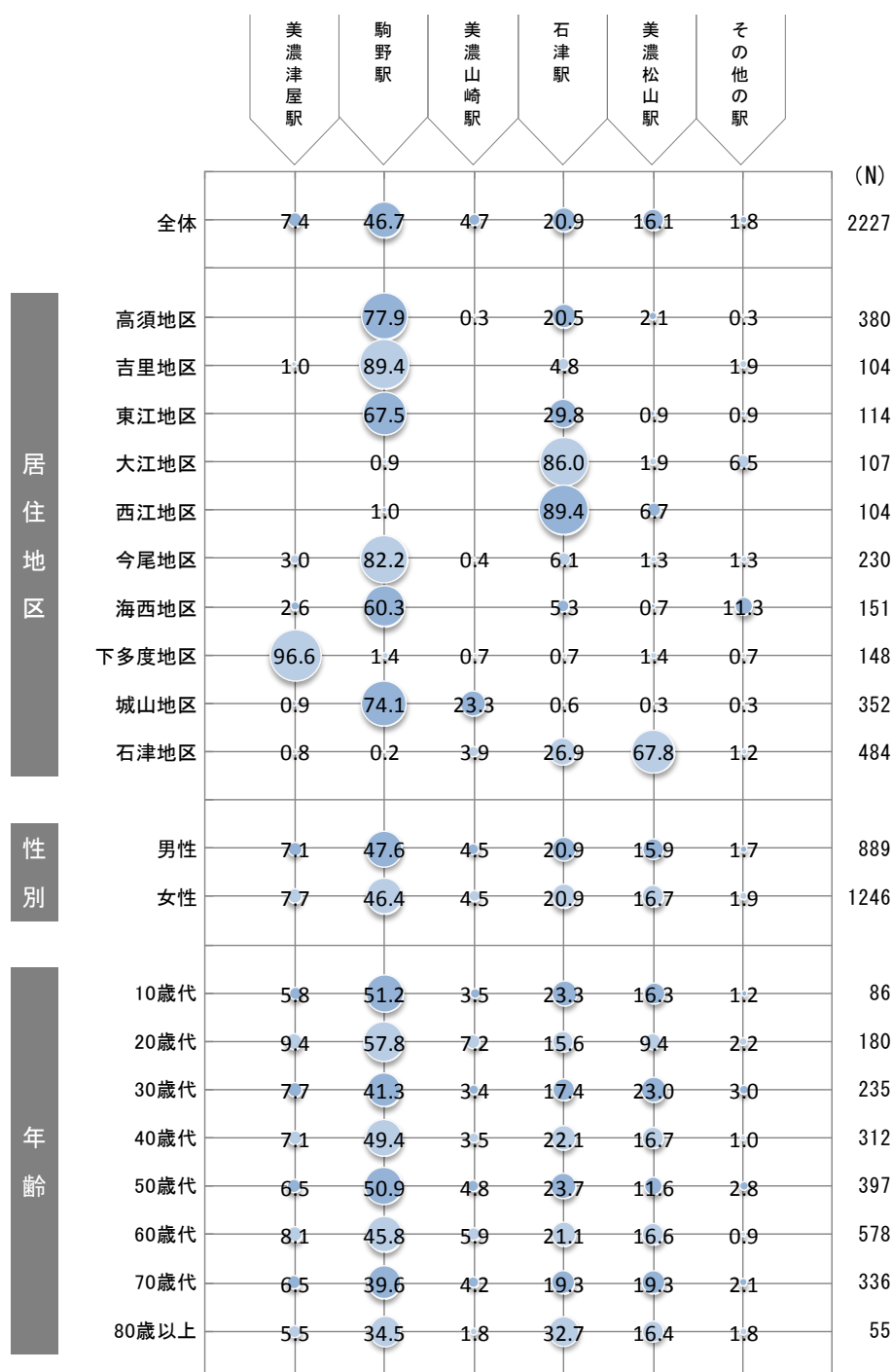
□バスを利用しない理由（属性別）【複数回答】



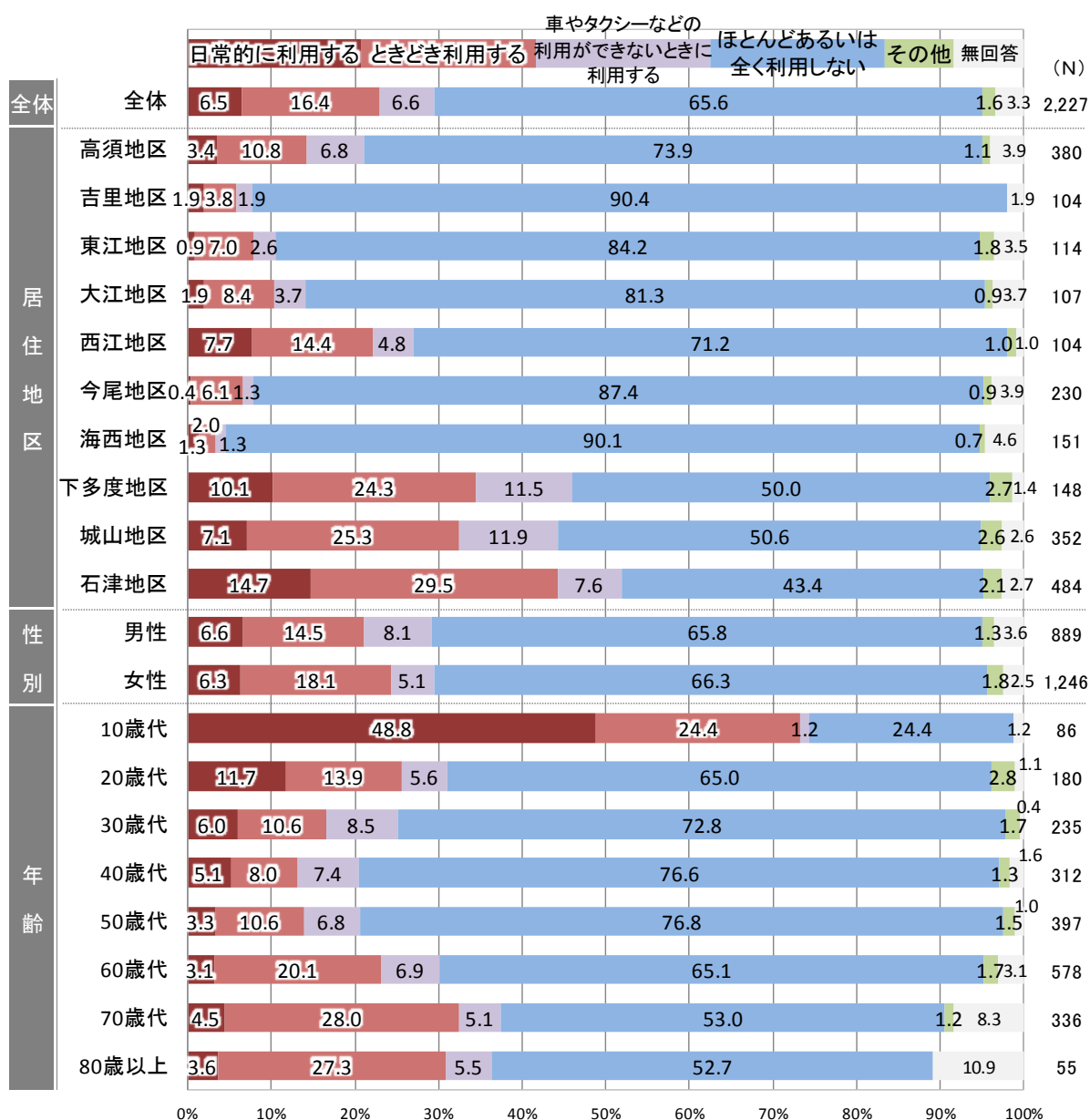
3-6 鉄道について

○養老鉄道は、10歳代（高校生等）の利用率は高い一方、全体としては日常的あるいはときどきでも利用する人（約20%）はあまりなく、ほとんど利用しない人が65.6%になっています。鉄道を利用するための条件として、駅に駐車場を整備するが最も高く、また、駅に接続するバスの充実といったところもあり、今後これらの実施により一定の利用増が見込める余地があるものと考えられます。

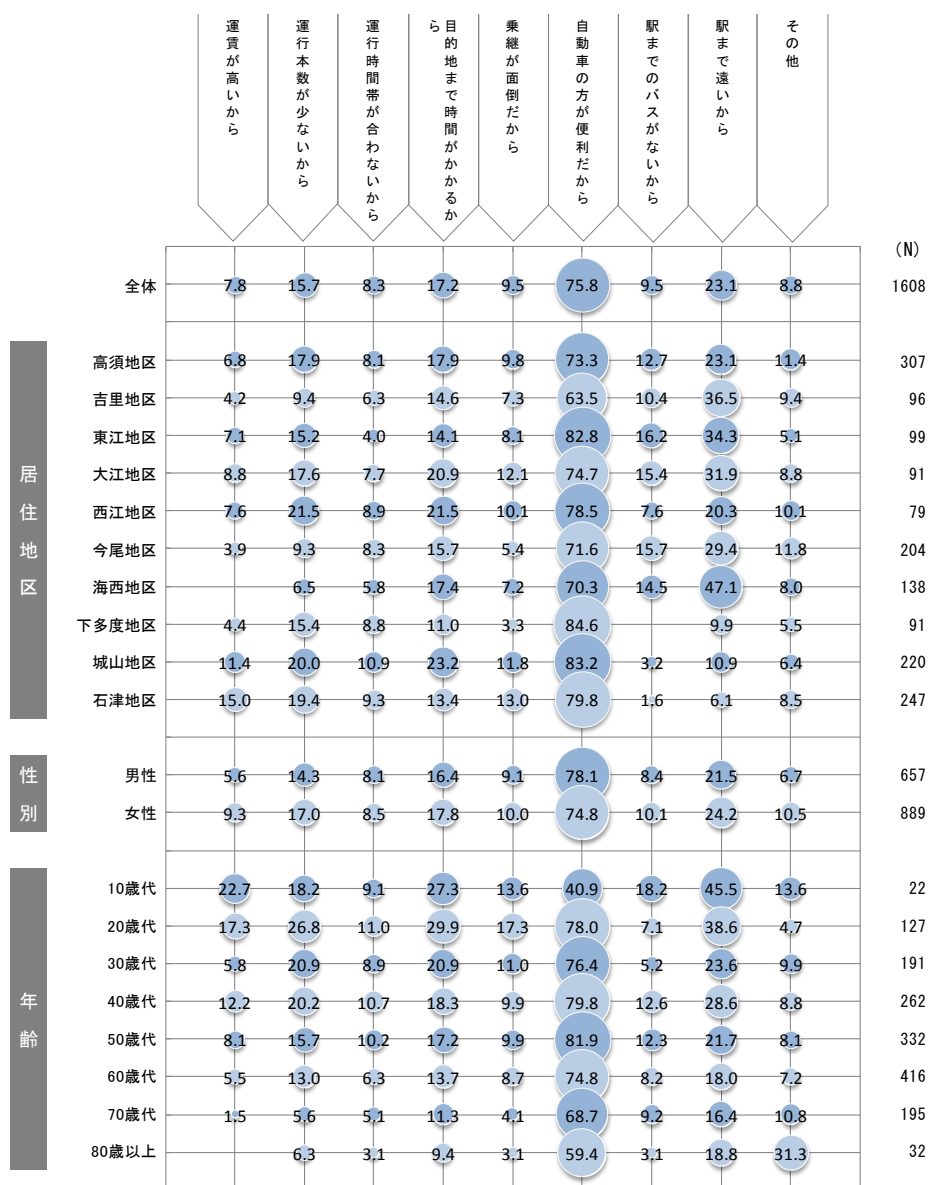
□利用する可能性のある養老鉄道駅（属性別）【複数回答】



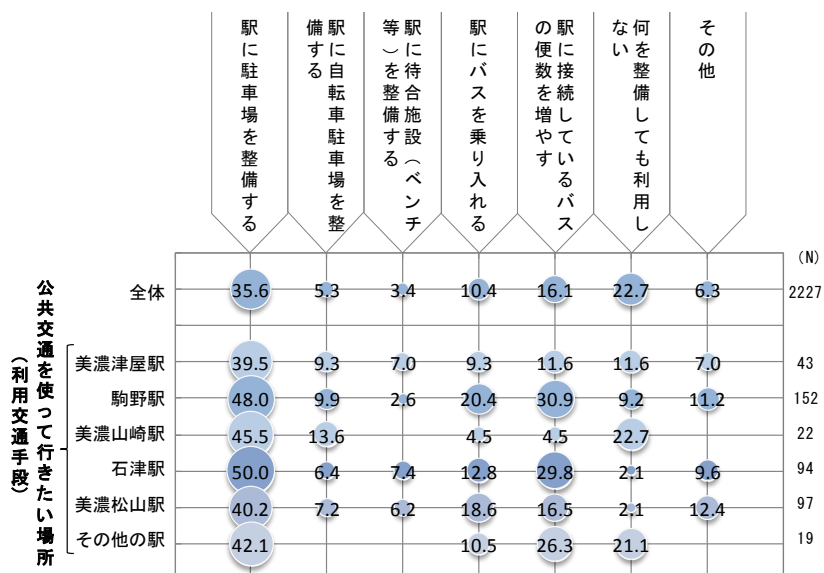
口養老鉄道の利用状況（属性別）



□養老鉄道を利用しない理由【複数回答】



□鉄道駅に何が整備されたら利用したいか【複数回答】

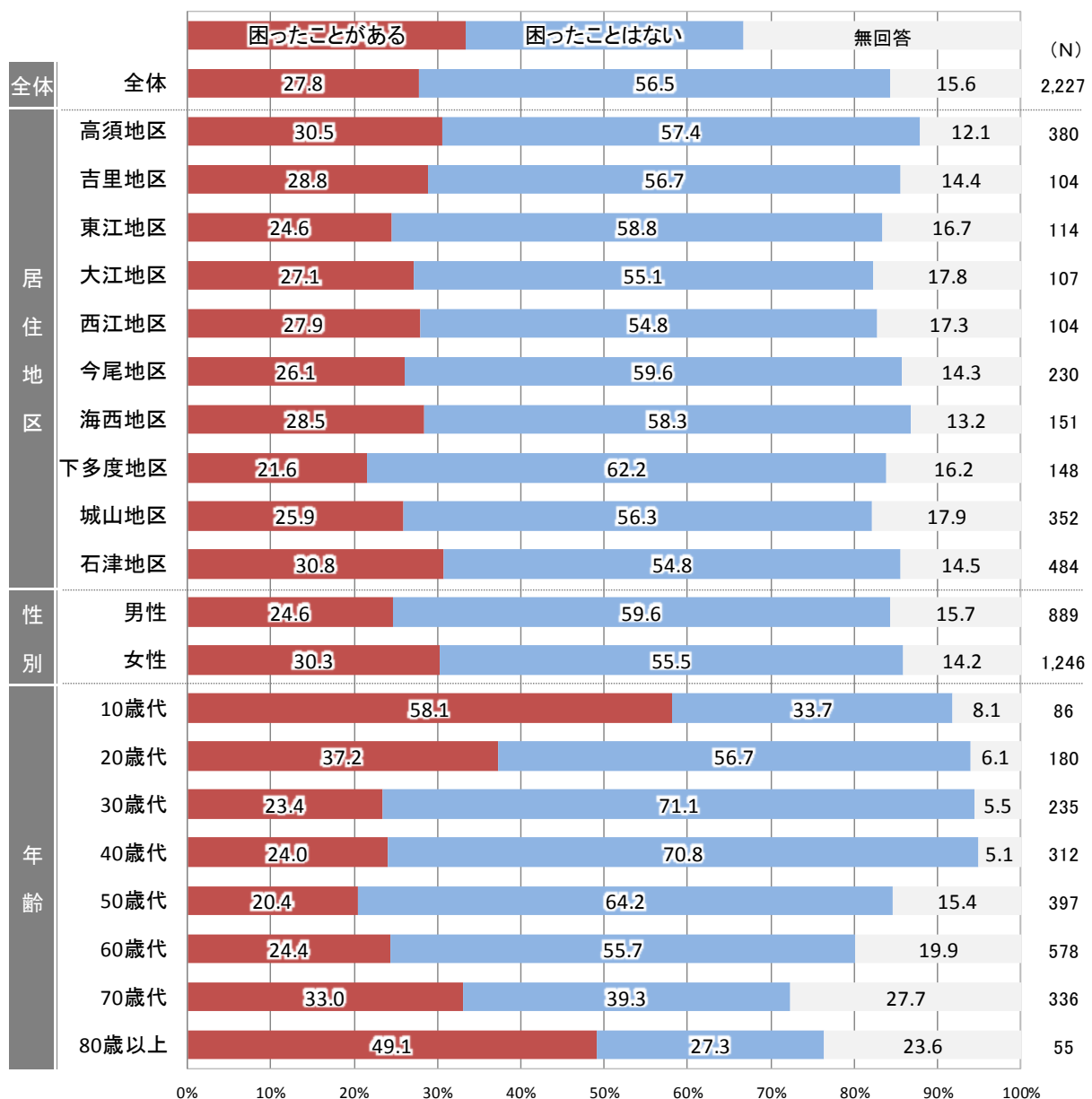


3-7 公共交通の利用について

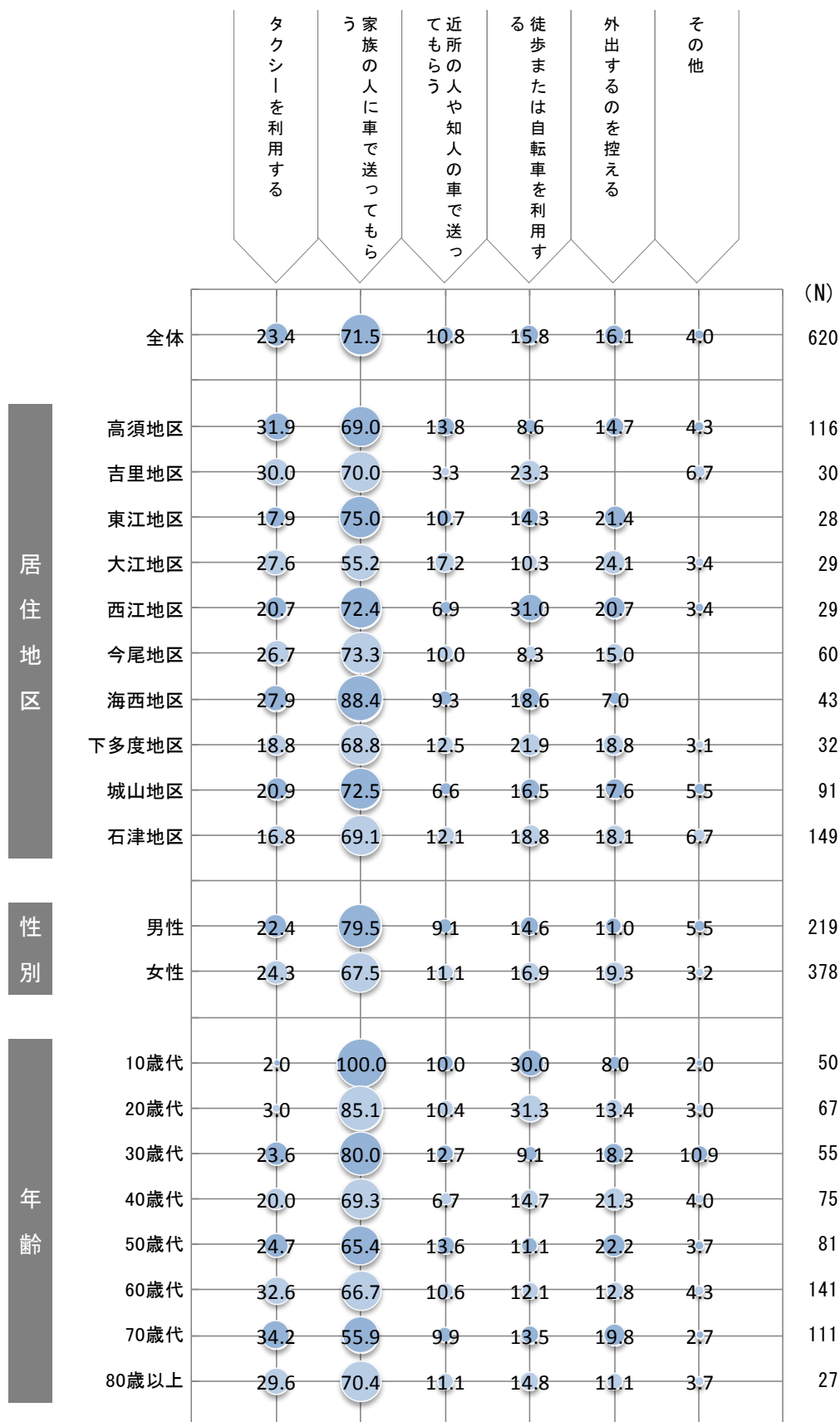
○公共交通が利用できなくて困った経験のある人は約 28%もあり、特に、10 歳代、80 歳以上で多くなっています。困ったときの対応は、家族に車で送ってもらうという人が多くなっています。

○公共交通を利用して行きたい場所は、鉄道利用では名古屋市、大垣市、大垣市民病院が多く、市内では、コミュニティバスによる海津温泉が多くみられます。今後、このようなニーズを考慮した検討が必要です。

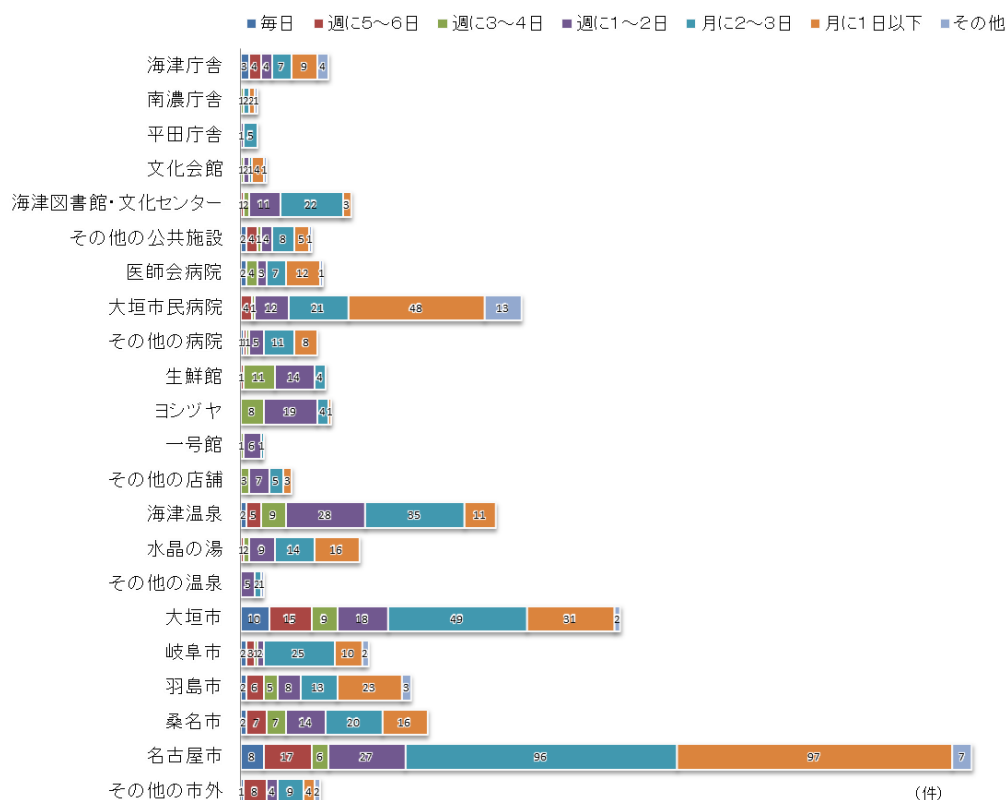
□公共交通が使えなくて困っていることがあるか



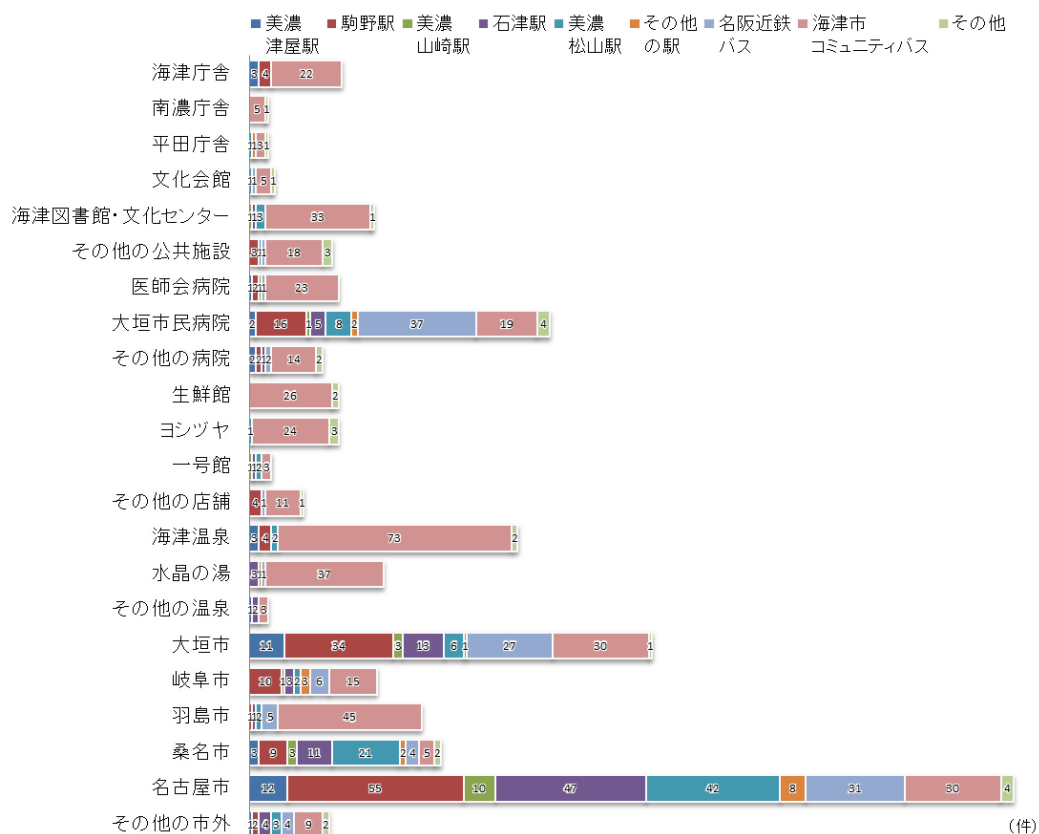
□公共交通が使えなくて困ったときの対応【複数回答】



□公共交通を利用して行きたい場所（利用頻度別）



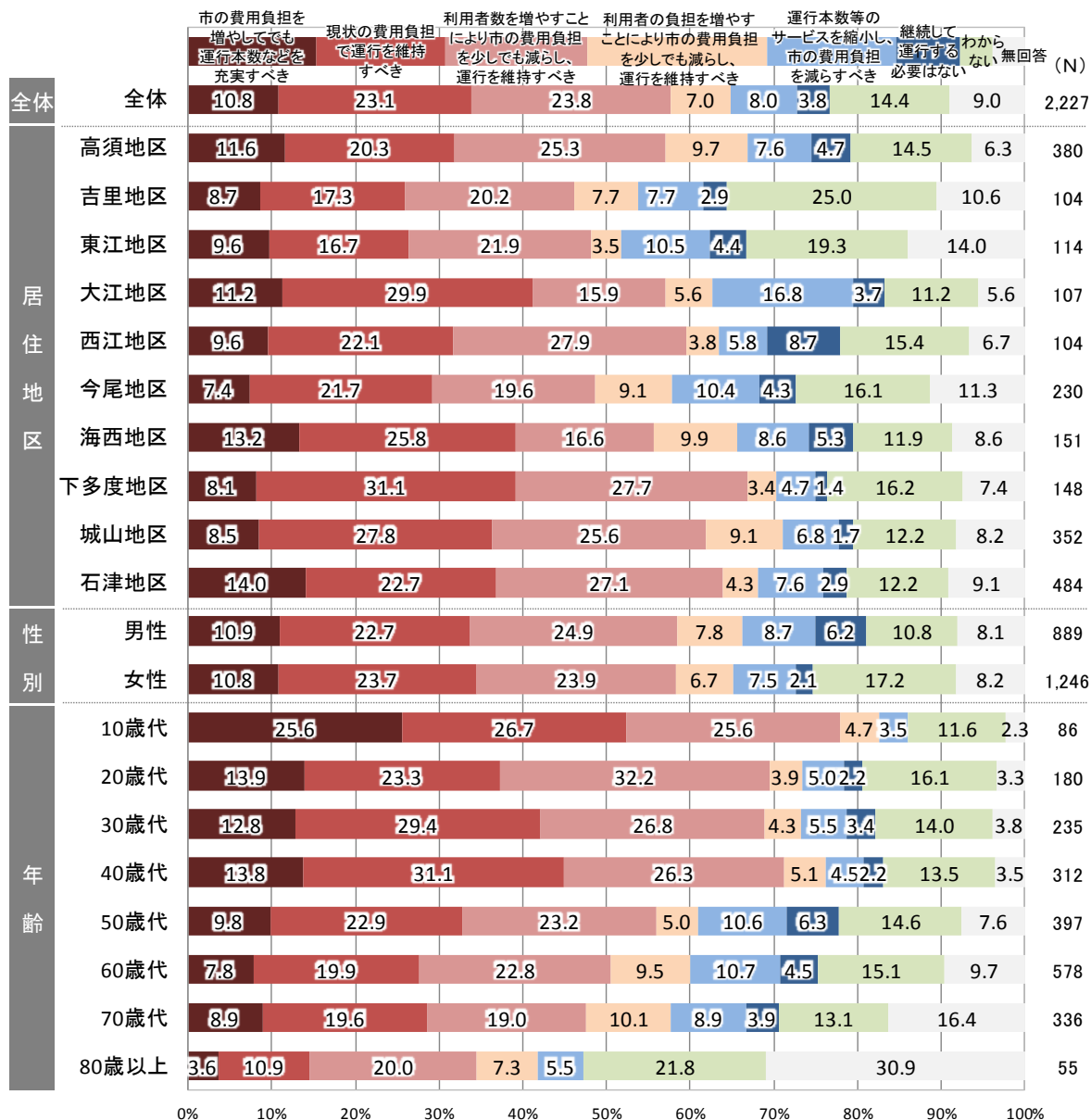
□公共交通を利用して行きたい場所（利用交通手段別）



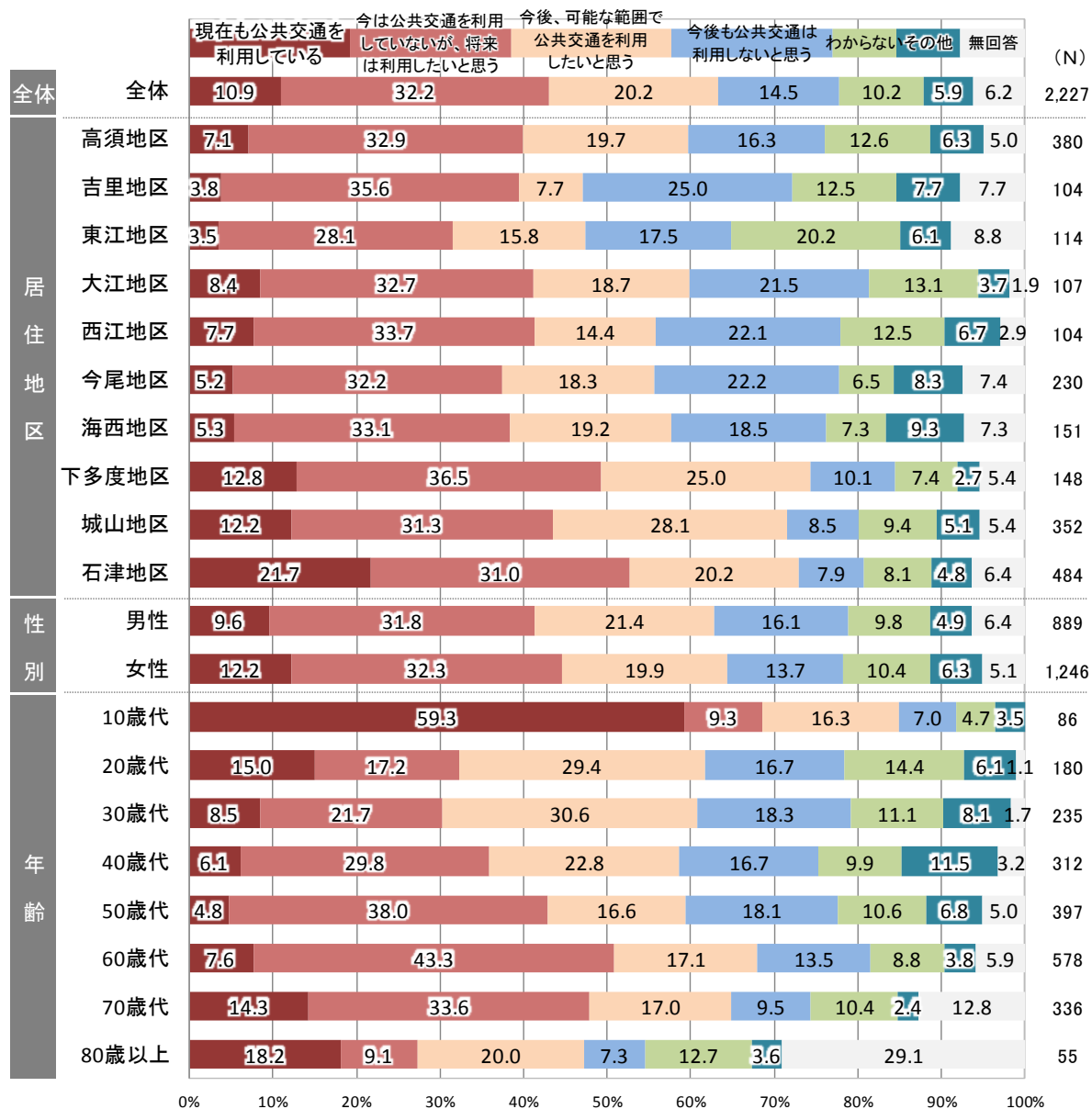
3-8 今後の公共交通について

○公共交通の維持については、64.7%が運行本数等の充実あるいは運行維持を求めています。また、将来的な利用意向も含めた今後の公共交通の利用ニーズはあわせて60%に達し、公共交通の運行維持の意向は高いことが読み取れます。

□今後の養老鉄道、名阪近鉄バス、コミュニティバスの運行について



□今後の公共交通の利用について



4 住民意見交換会

4-1 調査実施概要

	内 容		
開催地域	○市内 10 地域別に 1 回ずつ開催 各回午後 7 時～ 9 時		
	地区名	日 時	参加者数
	高須地区	2 月 7 日（金）	5 名
	吉里地区	2 月 4 日（火）	2 3 名
	東江地区	2 月 5 日（水）	1 3 名
	大江地区	2 月 6 日（木）	1 名
	西江地区	2 月 3 日（月）	1 4 名
	今尾地区	1 月 2 3 日（木）	1 5 名
	海西地区	1 月 2 2 日（水）	4 名
	下多度地区	1 月 2 8 日（火）	1 5 名
	城山地区	1 月 2 9 日（水）	2 5 名
	石津地区	1 月 3 0 日（木）	1 9 名
	合 計		1 3 4 名
参 加 者	○一般住民（どなたでも参加可）		
テ ー マ	○海津市公共交通に関する現状報告 ○公共交通に対する意見、要望等をワークショップ形式で把握		

4-2 公共交通に関する意見の概要

項 目	主な意見
公共交通の問題点	○養老鉄道は、アクセスが不便。 ○コミュニティバスは、ルートや時間が利用ニーズに合わない。路線と行先が解りにくい。運行本数が少ない。バス停留所を待ちやすい環境にしてほしい。
養老鉄道の改善方向	○駐車場の整備、バス路線の接続が必要。
コミュニティバスルートの改善方向	○利用の低いコミュニティバス路線はもっと整理すべき。 ○朝夕は生徒・学生利用、昼間は高齢者利用に特化したコミュニティバスの運行ルート、運行サービス提供を考えたほうが良い。 ○駅・海津庁舎・海津温泉等を拠点に、これらを連絡する幹線路線と、それ以外の地区はデマンド運行とする等、わかりやすく利用しやすい運行ルートにしてはどうか。 ○市外（弥富、津島等）へのルートがあっても良いのではないかな。

運賃	○コミュニティバスの運賃は、もう少し値上げしても良いのではない か。
公共交通の維持	○公共交通は、高校生の通学に必要な不可欠。人口減少、高齢化が進む 中で、住みたいと思えるまちづくりを進めるために公共交通は必要。 ○市の費用負担が大きいので収益性の向上を図るべき。
今後の事業化に 向けて	○まずは実験運行を行って、利用者需要を把握しながら改善していっ てはどうか。 ○地域（自治会等）で地域内のルートや使い方を責任をもって検討し てはどうか。

4-3 地区別の主な意見の概要（主に運行ルートについて）

地 域	意 見
海 西	・大垣・羽島方面（大垣市民病院、大垣市内の高校、羽島駅、パロー、 ビッグ等）へのバス路線を確保してほしい。
今 尾	・大垣・羽島方面（羽島市民病院、大垣市民病院等）への路線がほしい。 ・養老、輪之内町のバスとの連携があるとよい。
下多度	・大垣方面は養老鉄道を利用しており、鉄道は存続してほしい。 ・城南中学の生徒が通学に利用できるようにしてほしい。
城 山	・養老鉄道は存続してほしい。 ・今尾・津島駅までのバス路線がほしい。 ・通学利用のために、石津駅、駒野駅へ朝夕はピストンで運行してほし い。
石 津	・市内のほかに、桑名、弥富方面へのバス路線がほしい。 ・城南中の合併も考えてバス停を作る必要がある。
西 江	・市内のほかに、桑名、弥富方面へのバス路線がほしい。 ・名鉄勝幡駅方面、近鉄弥富方面へ行く路線がほしい。
吉 里	・大垣駅、桑名駅、津島駅までの路線があると良い。
東 江	・市内のほかに、大垣・弥富・津島方面への路線がほしい。 ・海津南回線の運行サービスを充実してほしい。
大 江	・市内のほかに、桑名、津島方面の路線があると良い。
高 須	・市内のほかに、津島へ行くバス路線がほしい。 ・高須から大垣へ行く名阪の便が増えれば乗る人は多い。 ・駅(駒野駅)へ直行する路線がほしい。

5 課題の整理

5-1 公共交通ネットワーク全体からみた課題

① 養老鉄道駅へのアクセスの改善と利用促進

- ・養老鉄道は、通勤・通学や買い物、通院等の市民生活に必要な公共交通手段のため、駅へのアクセス条件を改善し、利用しやすい環境を整備するとともに、市民・行政が一丸となって、利用促進に努める必要があります。

② 養老鉄道・路線バスと海津市コミュニティバスの連携強化

- ・公共交通を利用しやすくするためには、鉄道・路線バス及び海津市コミュニティバスが相互に連携したネットワーク、運行ダイヤとすることが必要です。

③ まちづくりを誘導し、利用しやすいコミュニティバスのネットワーク形成

- ・朝夕の通学対応の路線と昼間の通院・買い物・温泉利用の路線との区分、養老鉄道との接続の強化、利用状況を踏まえてバス路線の幹線と支線の機能分担の明確化などにより、利用しやすいネットワークを形成することが必要です。

④ 利用実態にあったコミュニティバス運行形態の検討

- ・名阪近鉄バス、海津市コミュニティバスの利用者は、平日の朝夕は通学利用に特化しており、自宅と学校、学校と鉄道駅間といった利用の多い区間が明確です。しかし一部区間を除くと利用区間が分散しており、幹線的なバス停までの区間や、主要な目的地まで直通に近い運行ができるデマンド運行などの新しい運行方式についても検討することが必要と考えられます。

⑤ 地域との協働による公共交通利用促進の取組み

- ・公共交通の維持のため、交通事業者や行政の取組みに加えて、地域が危機感を持って公共交通の必要性を認識するとともに、地域で守り育てていく意識とそのための仕組みづくりが必要です。

5-2 路線別の課題

区分	課題
養老鉄道	・利用しやすい環境整備（駐車場・駐輪場の整備、バスの接続・便数の強化等） ・利用促進策の実施
名阪近鉄バス	・海津市コミュニティバス路線との接続強化 ・利用促進策の実施
海津市コミュニティバス	・幹線と支線の機能分担等によるネットワークの見直し検討 ・デマンド方式を含めた運行方法の検討 ・市外に接続する路線の検討 ・運賃制度の適正化検討 ・地域が主体となったルート等の検討、利用促進の取組み ・利用促進策の実施

6 計画の方針と目標

6-1 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。

6-2 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。

6-3 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

①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。

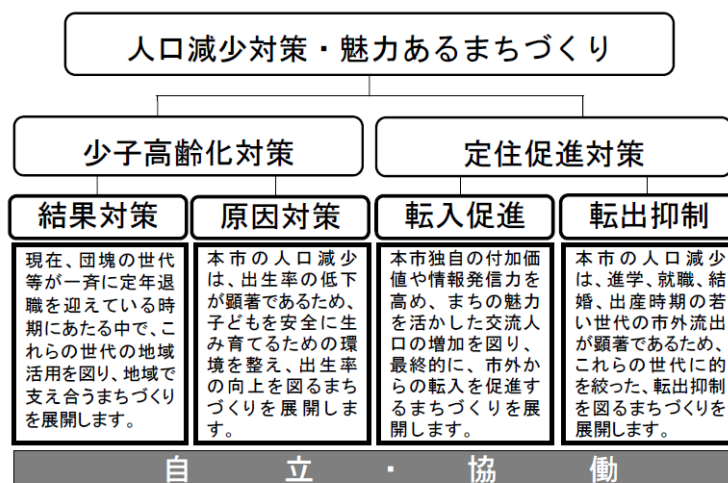
協働が生みだす 魅力あふれるまち 海津

※「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。

②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＞



③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。

①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)

②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。

ア 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。

イ 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。

(3) 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稲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。

（４）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。

6-4 計画の目標

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⇒20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。

6-5 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	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》

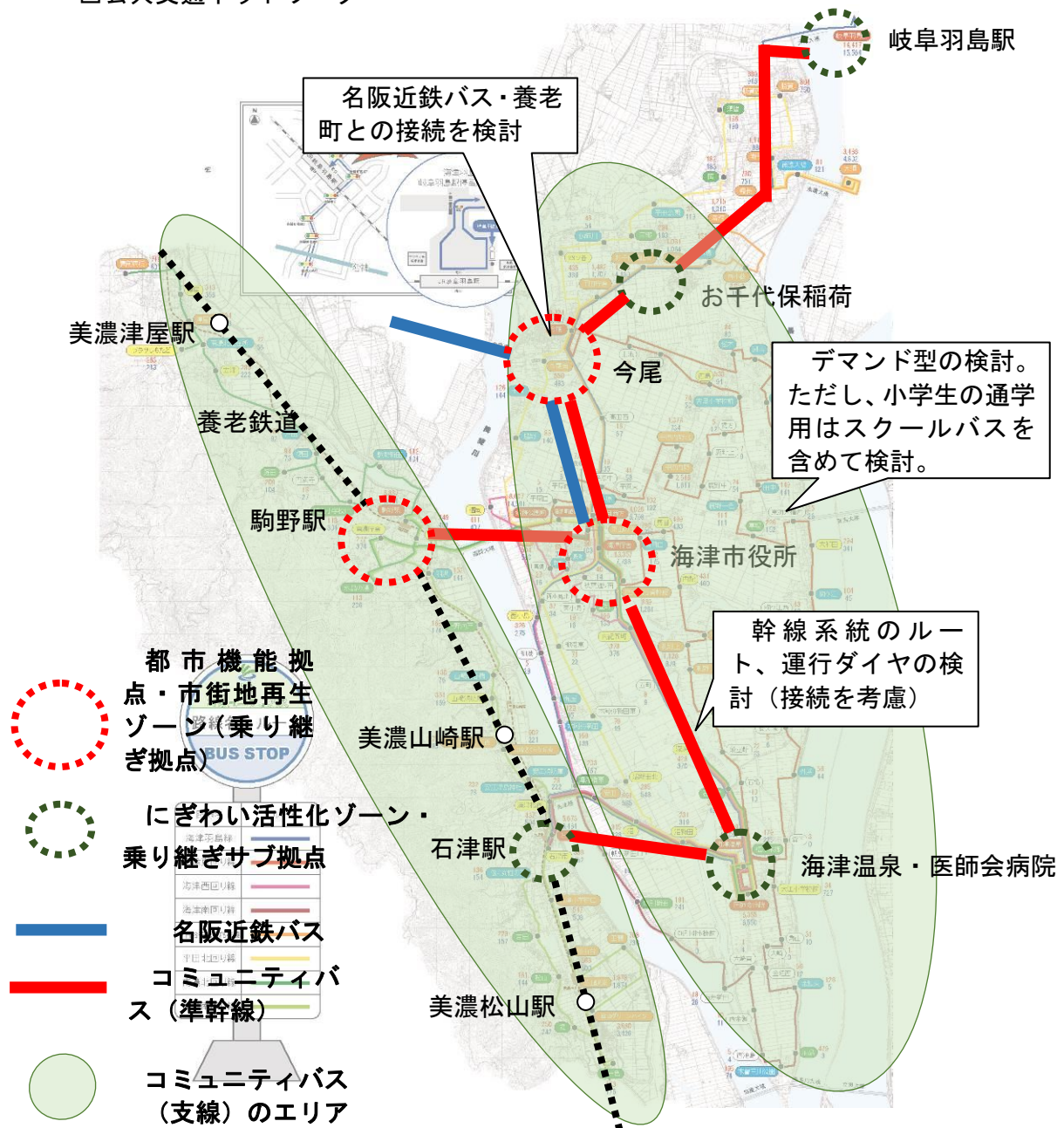
■メリット（直行が可能、少ない需要に対応しやすい等）

■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



3 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。

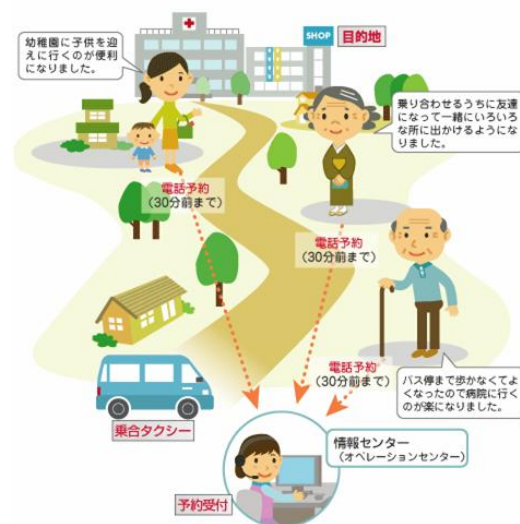
(1) 配車・運行ルート決定方法

- ・ 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



□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	● 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	● 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。	ドアツードア型 バス停型

●→ バス走行ルート → 徒歩

7 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。

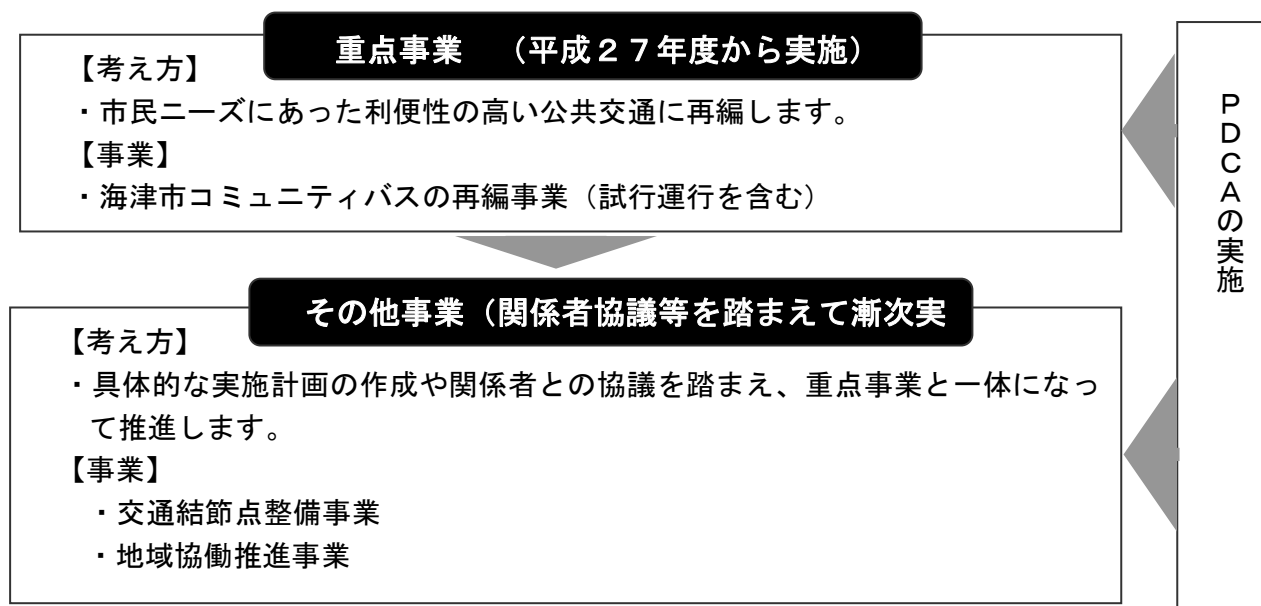
7-1 事業展開の考え方

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



7-2 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

市民 （地域住民、市内の団体、企業等）	・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。
交通事業者等	【交通事業者】 ・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。 【関係団体（岐阜県バス協会、岐阜県タクシー協会等）】 ・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。
行政	【海津市】 ・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。 【岐阜県】 ・広域的な視点から、関係者調整、必要な支援等を行います。 【国（中部運輸局・岐阜運輸支局）】 ・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。

7-3 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) 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。

① 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。

② 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。

③ 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



④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。

⑤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。

⑥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。

①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。

②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。

①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。

②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。

8 計画の進め方

8-1 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。

8-2 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

