

第2次  
海津市地域公共交通網形成計画  
(案)

令和2年 月

海 津 市



## 目次

<b>1. 計画策定の背景・目的</b> .....	<b>1</b>
1.1.背景 .....	1
1.2.目的 .....	1
<b>2. 海津市の現況</b> .....	<b>2</b>
2.1.地勢・人口 .....	2
2.2.公共交通の現状 .....	9
2.3.上位・関連計画 .....	14
<b>3. 第1次海津市地域公共交通網形成計画の目標達成状況</b> .....	<b>29</b>
3.1.第1次海津市地域公共交通網形成計画における数値目標と結果 .....	29
3.2.計画期間の総括 .....	34
<b>4. 海津市公共交通の課題</b> .....	<b>35</b>
4.1.社会情勢及び海津市の現況から見えてきたもの .....	35
4.2.各種調査結果から見えてきたもの .....	38
4.3.住民意見交換会から見えてきたもの .....	45
4.4.課題の総括 .....	46
<b>5. 計画の基本的な方針と目標</b> .....	<b>48</b>
5.1.海津市公共交通の将来像 .....	48
5.2.計画の区域 .....	49
5.3.計画の期間 .....	49
5.4.計画の基本方針及び目標 .....	49
5.5.海津市が目指す公共交通の姿 .....	51
<b>6. 目標を達成するために行う事業</b> .....	<b>54</b>
6.1.目標Ⅰを達成するために行う事業 .....	55
6.2.目標Ⅱを達成するために行う事業 .....	64
6.3.目標Ⅲを達成するために行う事業 .....	68
<b>7. 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>71</b>
7.1.計画全体の進捗管理 .....	71
7.2.目標達成状況の評価 .....	72
7.3.運行事業の評価 .....	73
<b>8. 計画の実施体制</b> .....	<b>74</b>
8.1.組織体制 .....	74
8.2.計画期間内のスケジュール .....	75

## 1. 計画策定の背景・目的

### 1.1. 背景

本市では、平成27年に「海津市地域公共交通網形成計画」（以下「第1次計画」という。）を策定し、市の地域公共交通の将来像を「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」とし、第1次計画に基づき、コミュニティバスを8路線から3路線に再編し、廃止路線を補完するものとして、新たにデマンド交通を導入して効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成に努めてきました。

しかし、公共交通網が脆弱で自家用車での移動が主流であることは依然として変わらず、人口減少や少子高齢化が進展している状況に加えて、養老線の事業形態の変更やニーズの多様化とともに、公共交通を取り巻く環境はますます厳しいものとなっています。

一方、海津市第2次総合計画では、「学生や高齢者などの交通弱者にとって住みよい環境を整備するために、日常生活の足となる公共交通の充実が大きな課題となっている」とし、交通ネットワークの強化を重点施策として示しました。今後も進む少子高齢化・人口減少下においても持続可能なまちづくりを進めていくために、公共交通の役割がより一層高まっています。

このことから計画を見直し、本市をはじめとする行政と交通事業者や市民が連携し、今後の公共交通施策に取り組むため、「第2次海津市地域公共交通網形成計画」（以下、「第2次計画」という。）を策定することとしました。

### 1.2. 目的

第1次計画策定から5年が経過し、地域の状況の変化などにより、現在の公共交通網の体系やサービス水準について見直しが必要になってきました。

第2次計画では、これからも本市と市民、交通事業者、その他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、公共交通網の形成に関する方向性を示し、住民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。

## 2. 海津市の現況

### 2.1. 地勢・人口

#### 2.1.1. 地勢

海津市は、海津郡海津町・平田町・南濃町の3町が平成17年3月に合併して誕生しました。

海津市は、岐阜県の最南端に位置しており、岐阜県羽島市・養老郡養老町・安八郡輪之内町、愛知県稲沢市・愛西市、三重県桑名市・いなべ市に接しています。面積は112.03km<sup>2</sup>で、東西方向が約13km、南北方向が約17kmです。海津市は広域的な拠点である名古屋市、岐阜市、四日市市から30km圏内に位置しています。

地勢としては、中央を流れる揖斐川から東側の地域では長良川との間に輪中が形成され、平地が広がり、揖斐川から西側は急峻な養老山地と裾野に広がる扇状地・平地からなっています。

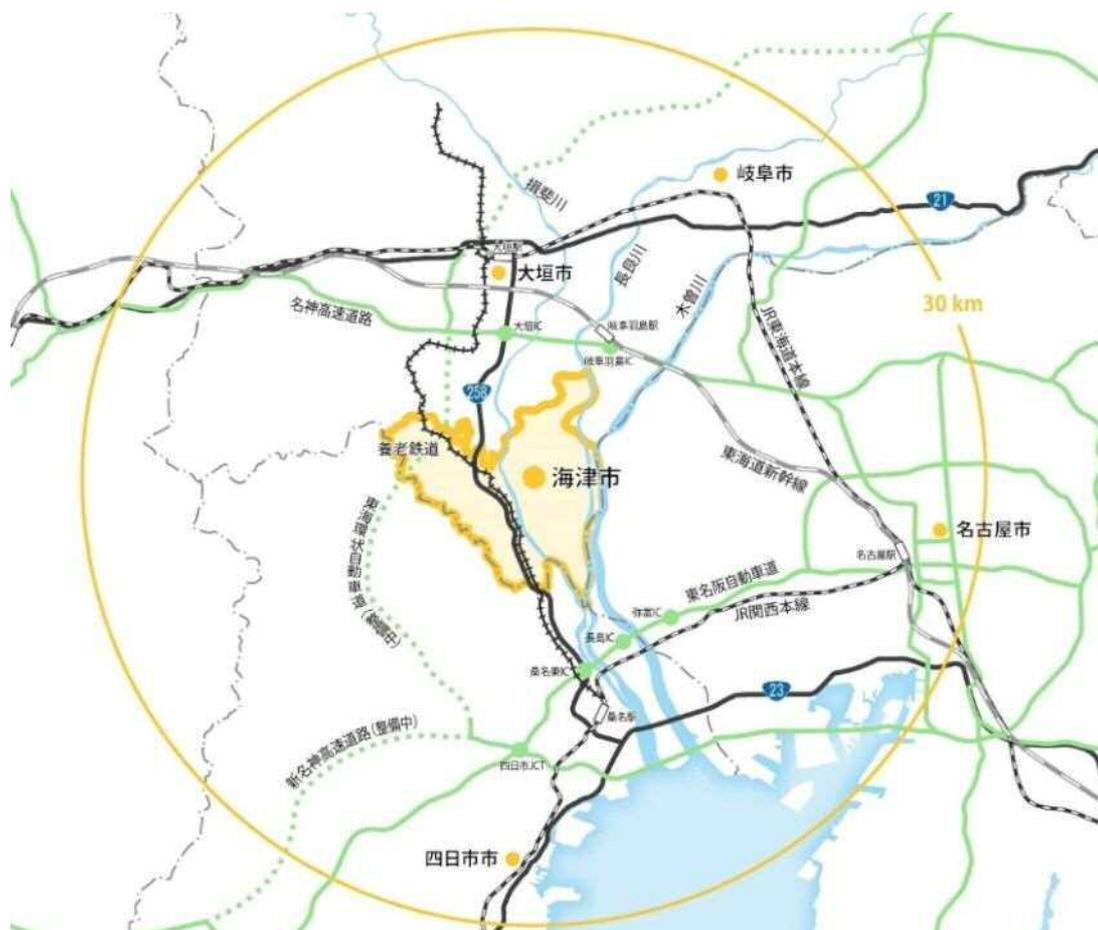
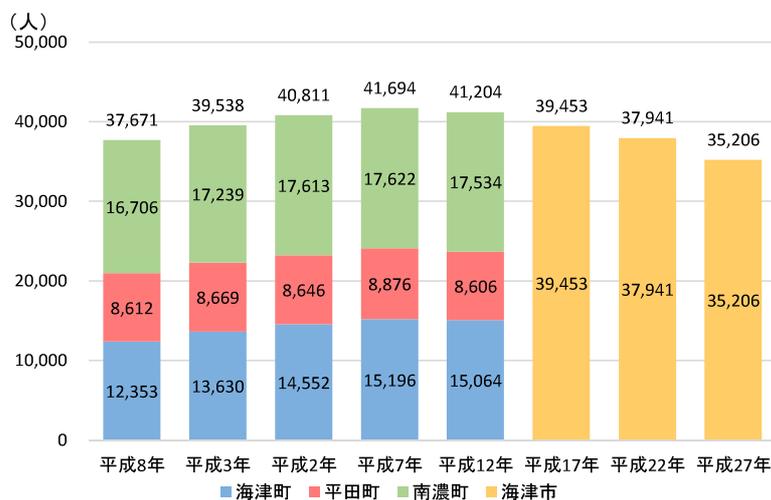


図 2-1 海津市位置図

## 2.1.2. 人口

## (1) 人口の推移

平成 27 年(2015 年)の国勢調査によると、本市の人口は 35,206 人となっています。昭和 55 年(1980 年)からの推移をみると、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 27 年の人口は、平成 7 年の調査ピーク時に比べて約 15%減少しています。



(出典：国勢調査)

図 2-2 人口の推移

## (2) 世帯数の推移

平成 27 年(2015 年)の国勢調査によると、本市の世帯数は 11,513 世帯となっています。昭和 55 年(1980 年)からの推移をみると、平成 22 年(2010 年)までは増加傾向にあり、平成 27 年(2015 年)にわずかに減少しました。人口が大幅な減少傾向にあるため、これに応じて平均世帯人員が減少しています。

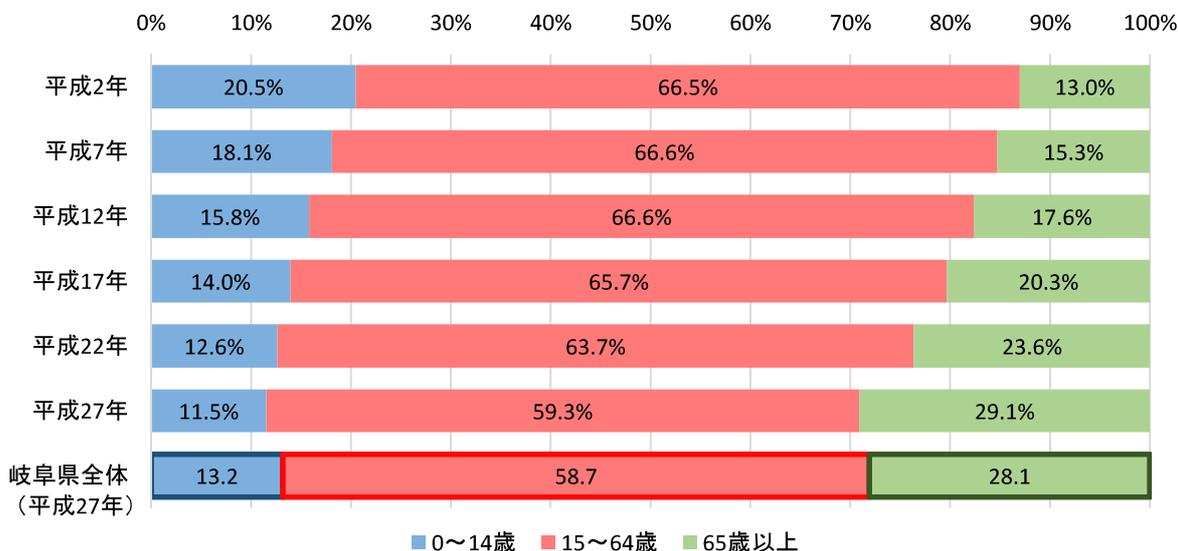


(出典：国勢調査)

図 2-3 世帯数の推移

### (3) 少子高齢化の状況

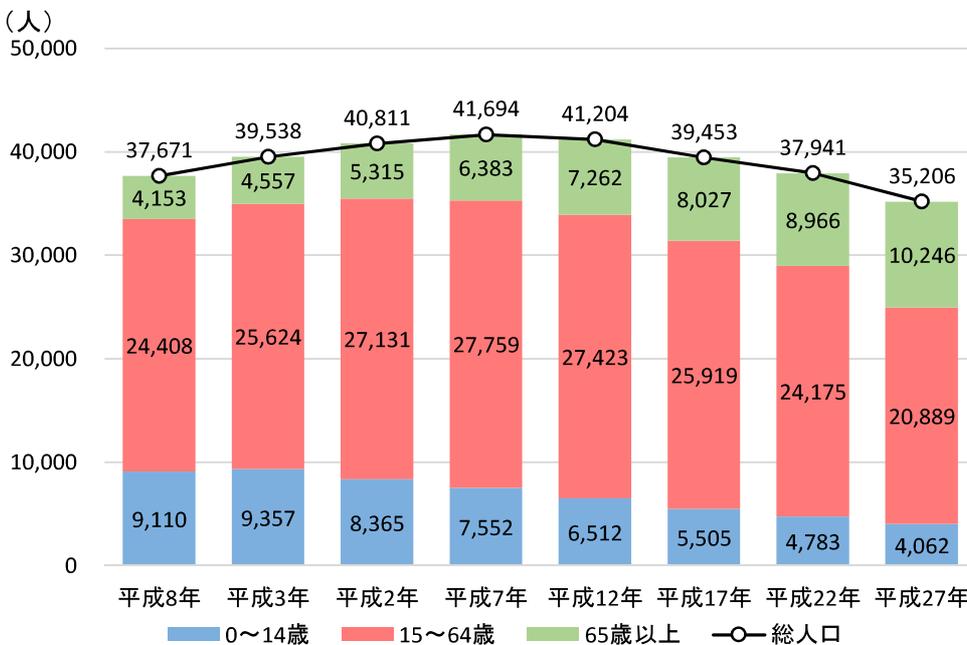
本市の人口に占める0歳～14歳までの年少人口は年々減少傾向にあり、平成27年の国勢調査では11.5%と岐阜県の平均よりも低くなっています。逆に、65歳以上の高齢者の割合は年々増加しており、29.1%で4人に1人以上が高齢者という状況であり、本市においても、少子高齢化は確実に進んでいます。



※各年齢区分別人口の割合は四捨五入をしているため、合計値が100%とならない場合がある

(出典：国勢調査)

図 2-4 年齢3区分別人口比率の推移



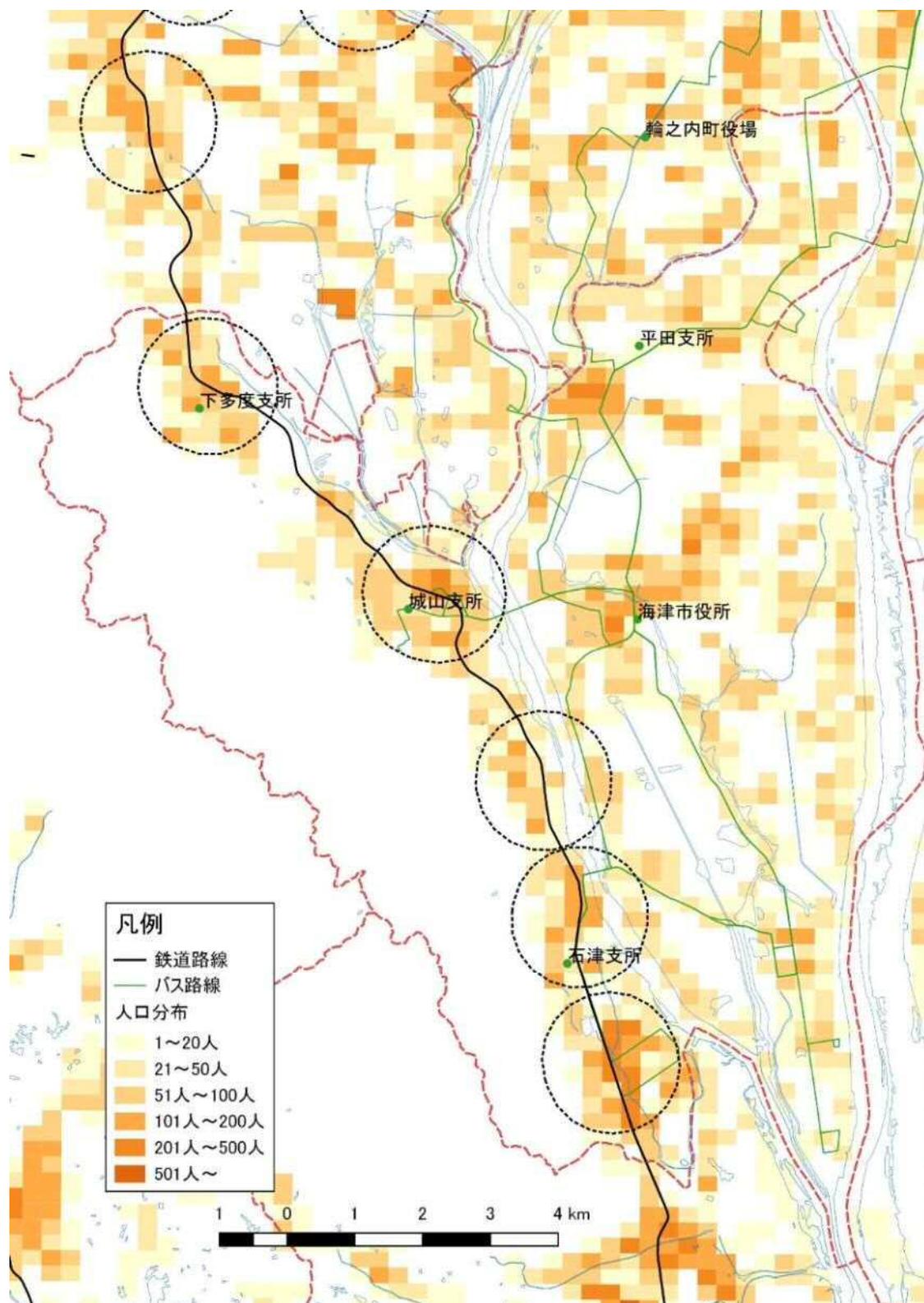
※総人口は年齢不詳を含むため、各年齢区分別人口の合計とは一致しない場合がある

(出典：国勢調査)

図 2-5 年齢3区分別人口の推移

## (4) 人口の分布

本市の人口は、揖斐川東岸の海津町・平田町でそれぞれ高須地区・今尾地区に、揖斐川西岸の南濃町で養老鉄道の駅周辺に集中しています。



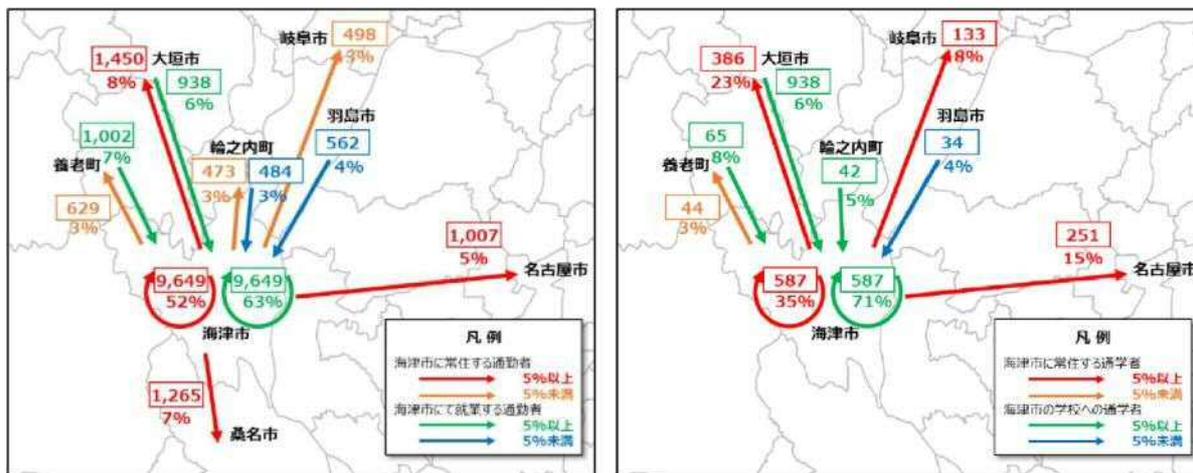
(出典：平成 27 年国勢調査 250mメッシュデータ)

図 2-6 人口分布

(5) 日常の流動

市内を就業地としている市民は 52%にとどまります。また、15 歳以上の通学者のうち、市内を通学地としているのは 35%にとどまり、多くが近隣市町へ通学しています。逆に、海津市の学校への通学者のうち、市外在住者は 29%（市内在住者は 71%）です。

市外への通学先は大垣市他、羽島市・岐阜市方面、さらには県外の名古屋市への通学者もいます。



通勤

通学

(出典：平成 27 年国勢調査)

図 2-7 日常の流動

(6) 将来人口

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の人口は、現状のまま推移すれば、2025 年には 3 万人を下回る 29,540 人と推計されており、2045 年には 2 万人を下回る 18,339 人と推計されています。

また、高齢化率は 2030 年に 40%、2045 年には 49.3%と 50%に迫ると推計されています。



(出典：国立社会保障・人口問題研究所「平成 29 年日本の地域別将来推計人口」)

図 2-8 将来人口推計

### 2.1.3. 施設立地状況

海津市には、中核病院の機能を担う救急指定病院が1か所、高等学校が1校、主な商業施設\*が2か所あり、その分布は下図のとおりです。

他自治体と比較すると施設数が少なく、通院・通学・買い物に市外へ移動する必要があります。

※東洋経済新報社「全国大型小売店総覧 2020年版」記載の店舗面積1,000㎡超の総合スーパー及び食品スーパー

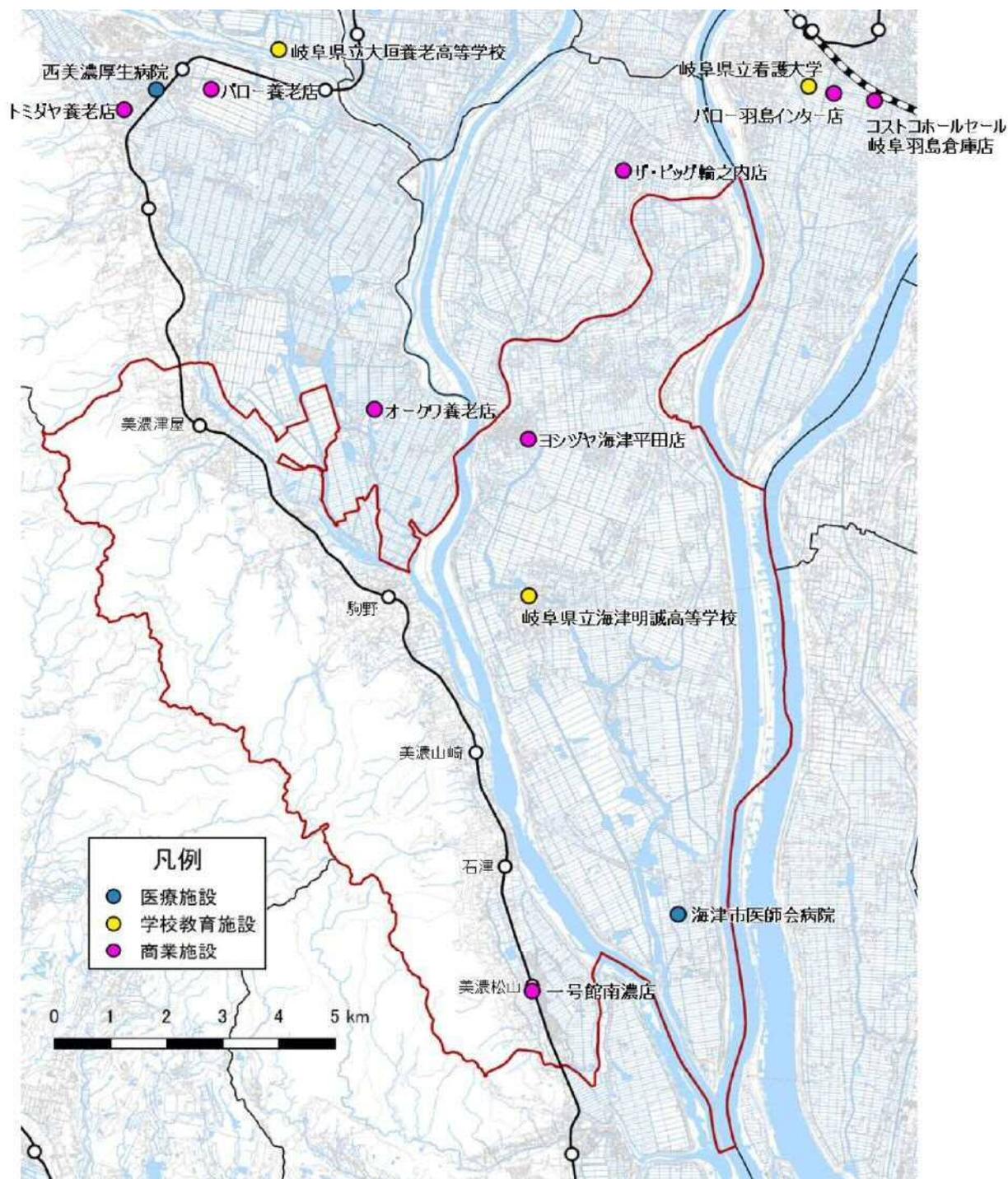
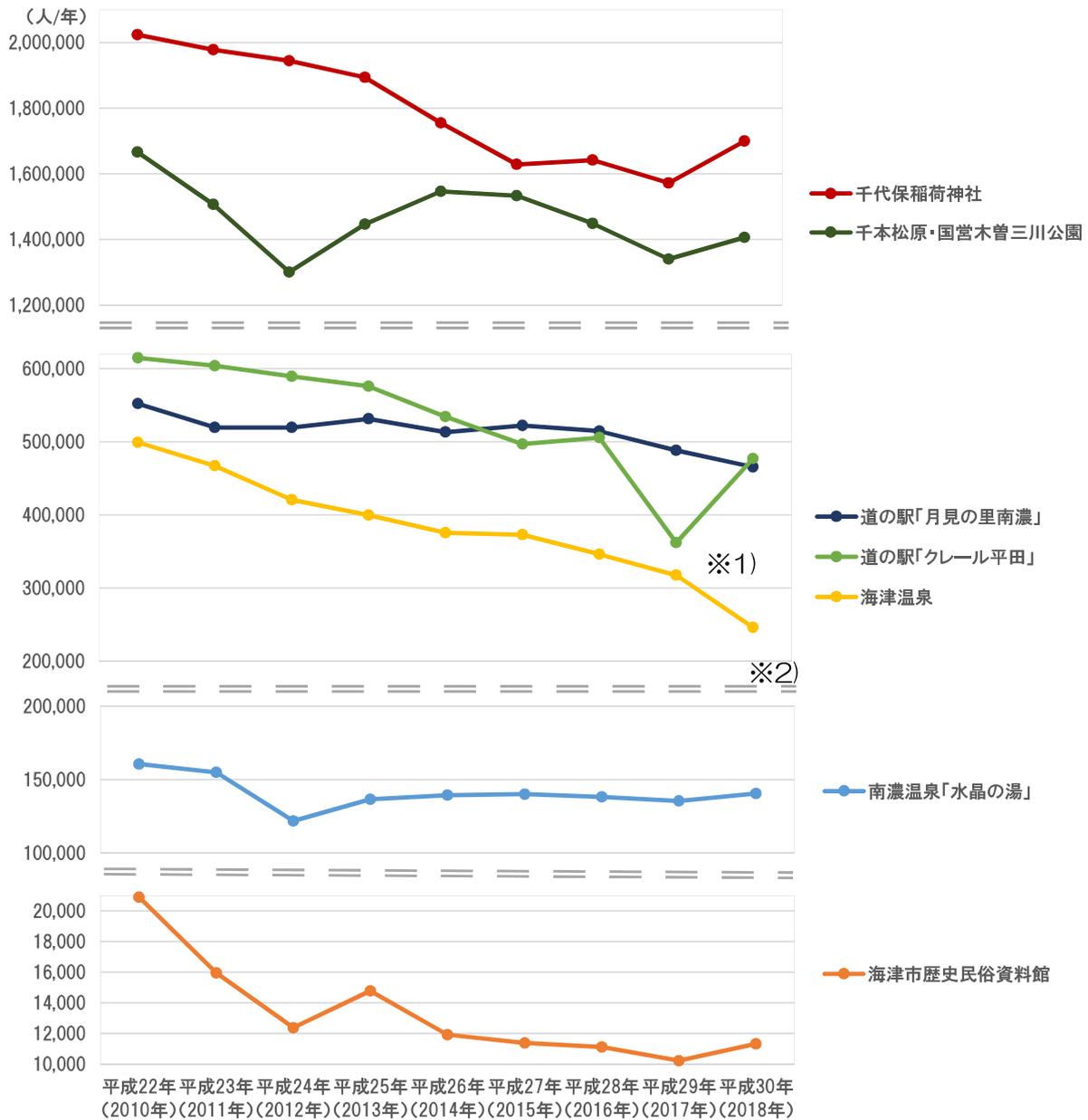


図 2-9 施設位置図

### 2.1.4. 観光の状況

市内の主な観光施設の年間入込客数の合計は平成 30 年でおよそ 420 万人であり、県内の市町村では 6 番目の観光都市となっていますが、入込客数は減少傾向です。

主な施設として、「千代保稲荷神社」、「国営木曾三川公園」、「月見の里南濃」、「クレール平田」、「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。



※1) 道の駅「クレール平田」：平成 29 年 8 月 1 日～11 月 25 日の間改修工事  
 ※2) 海津温泉：平成 30 年 7 月 31 日～令和元年 5 月 6 日の間源泉不良のため温水で営業  
 令和元年 5 月 7 日以降休業

(出典：岐阜県観光入込客統計調査)

図 2-10 市内観光地の入込客数

## 2.2. 公共交通の現状

### 2.2.1. 海津市の公共交通網

海津市の公共交通としては、岐阜県大垣市や三重県桑名市とを結ぶ養老鉄道養老線が揖斐川西岸の南濃町を縦貫するほか、民間事業者である名阪近鉄バスが揖斐川東岸の海津町・平田町と大垣市とを結んでいます。その他、海津市による定時定路線のコミュニティバス及び区域運行のデマンド交通を運行しています。



図 2-11 海津市定時定路線バス路線図

### 2.2.2. 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は、大垣駅と桑名駅を結んでおり、海津市内には美濃津屋、駒野、美濃山崎、石津、美濃松山の5駅があります。

5時台から23時台まで上下各28～29本を運行しており、昼間は40分間隔で運行しています。平日9時頃～15時頃の列車と土休日全列車においては、「サイクルトレイン」として自転車の持ち込みが可能となっています。

平成19年10月に、第二種鉄道事業者として運行を担う養老鉄道株式会社と第三種事業者として鉄道線路等を保有する近畿日本鉄道株式会社による上下分離方式での運営となりました。その後、平成30年1月からは、沿線3市4町（大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）により設立した一般社団法人養老線管理機構が第三者事業者となりました。

利用者は、平成28年度からの3年間は増加しており、平成30年度の利用者数は約623万人（揖斐～桑名の全区間合計）となっています。

表 2-1 養老鉄道の運行状況

行き先	運行時間帯・便数 ※駅により変動あり			
	平日・土休日共通（5～23時台）			
	朝 （5～9時台）	昼 （10～16時台）	夕 （17～23時台）	合計
大垣方面行き	8～9本	10～11本	10～11本	28～29本
桑名方面行き	8～9本	10～11本	9～10本	28～29本



### 2.2.3. 民間路線バス

民間路線バスの名阪近鉄バス海津線は、海津町、平田町と大垣市内を結ぶ唯一の民間事業者による路線バスで、平日で 19 本、土・日祝で 12～14 本を運行しています。昼間は概ね大垣駅前～今尾で 1 時間毎に運行しています。

平成 30 年度の利用者数は約 19 万 8 千人となっています。

表 2-2 名阪近鉄バスの運行状況

運行区間		運行時間帯・本数					
		平日 (5～23 時台)				土曜日 (6～22 時台)	日祝日 (7～22 時台)
		朝 (5～9 時台)	昼 (10～16 時台)	夕 (17～23 時台)	合計		
大垣 駅前 行	海津市役所発	4 本	4 本	1 本	9 本	6 本	6 本
	今尾発	4 本	4 本	2 本	10 本	8 本	6 本
	合計	8 本	8 本	3 本	19 本	14 本	12 本
大垣 駅前 発	海津市役所行	1 本	4 本	5 本	10 本	6 本	6 本
	今尾行	3 本	3 本	3 本	9 本	8 本	7 本
	合計	4 本	7 本	8 本	19 本	14 本	13 本

※) 時間帯は今尾停留所を基準とする



### 2.2.4. コミュニティバス

海津市では、民間路線バス以外にコミュニティバスを運行しています。令和元年現在、海津羽島線、お千代保稲荷線、南幹線の3路線を運行しています。

海津羽島線は岐阜羽島駅（新羽島駅）で JR 東海道新幹線及び名鉄羽島線と結節し、市内各地を結んでいます。南幹線は揖斐川西岸の養老鉄道駒野駅・石津駅を起終点とし、揖斐川東岸各地を結んでいます。お千代保稲荷線は羽島市大須方面からの通学対応バスのため、平日朝夕のみの運行です。

表 2-3 路線別車両台数と運行状況

路線	運行区間	運行便数(往復合計)				
		平日				土休日
		朝	昼	夕	合計	
海津羽島線	石津南 <sup>※</sup> ・海津温泉 ～岐阜羽島駅	2本	12本	7本	21本	18本
お千代保稲荷線	駒野駅・海津市役所 ～大須・岐阜羽島駅	2本	-	1本	3本	-
南幹線	松山グリーンハイ・石津南 ～駒野駅・水晶の湯	2本	8本	6本	16本	12本

※) 平日1本のみ石津小学校口行あり

コミュニティバスの運賃は、市内が200円、市外で乗降する場合は300円です。通勤・通学定期を設定しているほか、小中学生・高齢者・身体障がい者は100円としています。

コミュニティバスは、年間約7万6千人が利用しています。



### 2.2.5. デマンド交通

平成27年10月から、定時定路線のコミュニティバスの一部路線を廃止した際、代替手段として所定の乗降場所間を所定の時間限定で自由に移動できるデマンド交通を導入しました。令和元年現在、デマンド交通は以下の要領で運行しています。

- ▶ 運行形態：道路運送法第4条による区域運行
- ▶ 運行範囲：海津市内全域、羽島市・輪之内町・養老町の一部含む
- ▶ 運行時間：平日 8:30～17:00
- ▶ 運行両数：5両
- ▶ 運賃設定：大人 300円、小中学生 150円  
回数券や定期券（パスポート 3,000円）の設定あり  
身体障がい者、運転経歴証明書呈示者 150円  
コミュニティバスを乗り継いだ場合でも運賃は同じ

令和2年1月31日現在、利用登録者は1,295人です。平成30年度は年間約2万1千人が利用しています。

### 2.2.6. その他公共交通

海津市に営業所を設置しているタクシー事業者は2事業者あります。スイトトラベル株式会社が5両、個人タクシーである山田タクシーが2両で運行しています。

また、福祉有償運送として、「NPO法人まごの手クラブ」により、海津市の身体障がい者向けに移送サービスを行っています。さらに、住民の自主組織である石津地区社会福祉協議会及び下多度地区社会福祉協議会にて、高齢者向けの無償の移送サービスを行っています。

## 2.3. 上位・関連計画

### 2.3.1. 総合計画

#### (1) まちづくりの基本的方向性

『海津市第2次総合計画』（2017～2026年）において、市の将来像を次のように設定しています。

水と緑と人がきらめく 輪でつながるまち 海津

また、総合的かつ計画的な施策展開を図るため、基本目標を設定しており、そのなかで、『2-2 交通網の整備』では「広域幹線道路と生活道路は、それぞれの機能が十分に発揮できるように計画的な整備、維持・管理を推進します。また、養老鉄道や民営バス等の地域公共交通の確保・維持を目指します。」を基本方針とし、公共交通の確保・維持が求められています。

さらに、『5-1 市民参画・協働自治の推進』では、「市民と行政との協働によるまちづくりの推進、自治会や各種団体の地域活動の支援に努め、地域の課題に対して自ら取り組む意識の醸成、体制の強化を推進します。」を基本方針とし、市民と行政との協働によるまちづくりが求められています。



図 2-12 第2次総合計画（基本目標）

## (2) 公共交通の位置づけ

『海津市第2次総合計画』において、将来像である「水と緑と人がきらめく 輪でつながるまち 海津」を実現するために、選択と集中により重点的・優先的に取り組む施策として、下図のように重点施策を定めています。

このうち、『重点施策3 安心・安全な生活環境の整備』では、目指すまちの姿を「利便性の高い公共交通が整備されたまち」とし、『交通ネットワークの強化』を主な施策として定め、コミュニティバスやデマンド交通について、『今後も利用状況や市民ニーズをモニタリングしつつ、利便性の高い路線・運行時間・運行方法等の検討を重ねます。』としています。

また、重点施策は、全庁横断的な体制で進めるとともに、市民や関係団体との協働により取り組むこととしています。

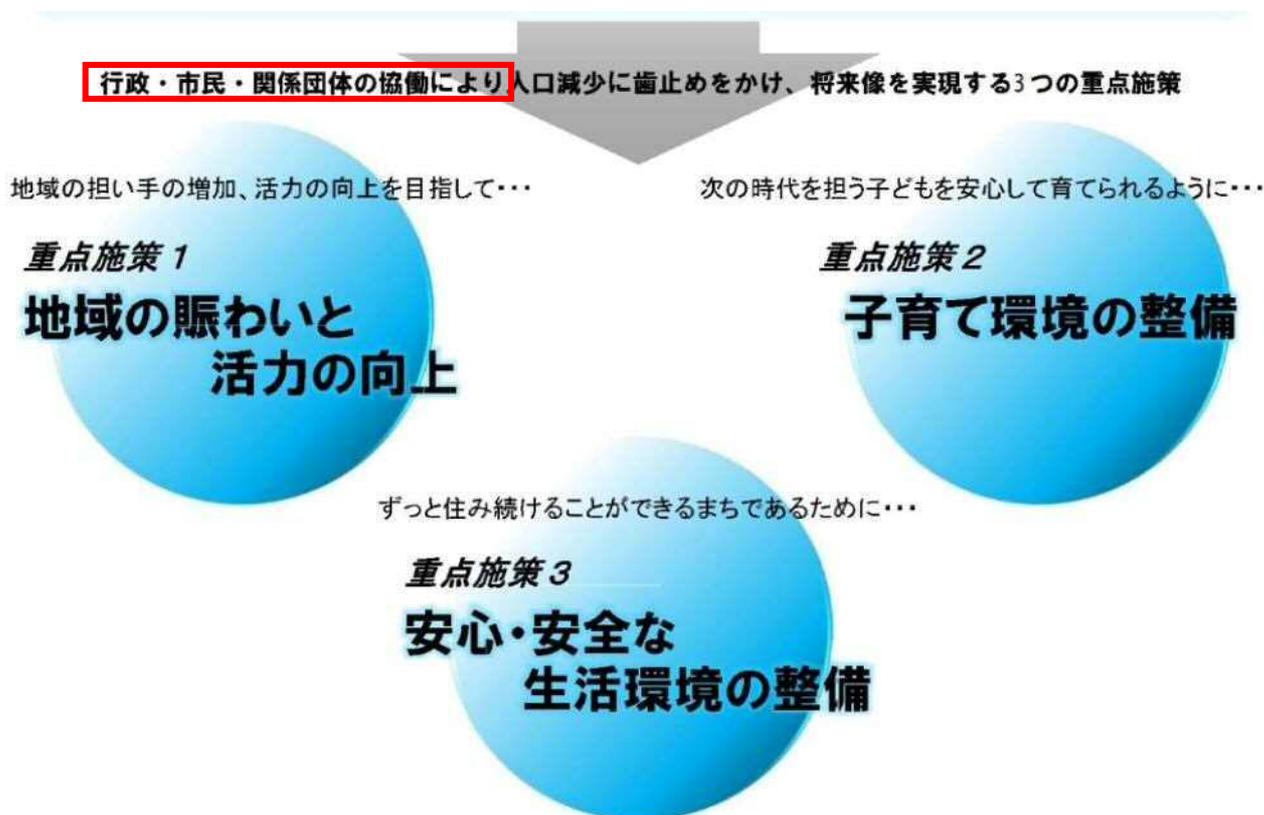


図 2-13 第2次総合計画（重点目標）

表 2-4 第2次総合計画（目指すまちの姿と主な施策（抜粋））

目指すまちの姿	主な施策(関連する施策の大綱の番号)
利便性の高い公共交通が整備されたまち	○交通ネットワークの強化(2-2)
安心・安全を実感できるまち	○地域防災力の強化(2-5)

### (3) 施策の方向

#### ① 公共交通に関する施策

公共交通に関連する施策として、『2-2 交通網の整備』では、施策の方向として以下の4点を掲げています。

1. インターチェンジの整備
2. 幹線道路の整備
3. 生活道路の整備
4. 公共交通の維持

『4. 公共交通の維持』では、『養老鉄道養老線および路線バス（名阪近鉄バス海津線）は沿線自治体と協力して補助金等により運営への支援を行うとともに、市民のニーズや観光客に配慮したコミュニティバスやデマンド交通を運行し、高齢者や学生および自家用車利用が困難な交通弱者等の交通手段となる他、観光振興ともタイアップした公共交通網の確保と維持に努めます。』としています。

『2-2 交通網の整備』を実現するための個別計画のひとつとして『海津市地域公共交通網形成計画』を定め、成果指標を以下のように示しています。

表 2-5 第2次総合計画（交通網の整備）

成果指標	現状値	目標値（H33）
道路改良 道路整備施工延長	533m(H27)	1,000m
コミュニティバス運行 年間輸送人員（小学生通学利用除く）	126,810人 (H27)	135,000人

また、『5-4 広域的な連携体制の確保』では、施策の方向とした、『西濃圏域における広域行政体制の充実』のなかで『公共交通等公共公益事業における連携による運営体制を維持し、効率的な運営や市町の機能分担の推進による広域行政の強化を図ります。』としています。

公共交通に関連する連携としては、『海津市・羽島市包括連携協定』においてコミュニティバスの乗入れの連携を事業内容としています。

#### ② 市民参画・協働自治に関する施策

市民参画・協働自治に関する施策として、『5-1 市民参画・協働自治の推進』では、施策の方向として以下の4点を掲げています。

1. 情報共有と参画の推進
2. 人材の育成
3. 活動の育成
4. 自治会等市民団体の支援

また、『5-1 市民参画・協働自治の推進』を実現するため、成果指標を以下のように定めています。

表 2-6 総合計画（市民参画・協働自治の推進）

成果指標	現状値	目標値（H33）
かいづ夢づくり協働事業 採択件数	7件(H27)	7件
市内のNPO法人数	6法人(H27)	10法人
自治会加入率	87.2%(H27)	87.6%

### 2.3.2. 海津都市計画区域マスタープラン

岐阜県の「海津市都市計画区域マスタープラン」において、以下のようにまちづくりの方向性等を定めています。

#### (1) まちづくりの基本理念

美しく潤いのある自然環境の中で、いつまでも安心して生活できるまちづくり

#### (2) まちづくりのテーマ

- 地位の魅力を活かし、活力を育む土地利用の推進
- 機能的で暮らしやすい都市施設の整備
- 暮らしやすい市街地・集落の整備

#### (3) 将来の市街地像

海津都市計画区域の将来の市街地像として、以下のイメージを示しています。

地域	対象地区	イメージ（一部のみ抜粋）
都市機能拠点地区	市役所周辺	・長期的な視点で公共施設の集積、核としての機能の充実、にぎわいの形成
市街地再生地区	既に市街地が形成されている地区	・良好な居住環境の確保のための都市基盤整備・維持管理、生活に必要な商業施設の集積 ・鉄道駅周辺への住宅や商業施設の立地促進
新都市機能促進地区	幹線道路沿い	・沿道サービス施設等の集積
にぎわい活性化地区	千代保稲荷神社、千本松原、木曾三川水郷公園、月見の森、海津温泉等	・観光資源の整備・保全、特色に応じた活性化を積極的に推進 ・個々の拠点を有機的に連携し、相乗効果を図ることによる広域観光ネットワークの形成を目指す。

上記地域以外にも、「リバーフロント・レクリエーション地区」、「農地保全・集落整備地区」、「森林保全・活用地区」を定めています。

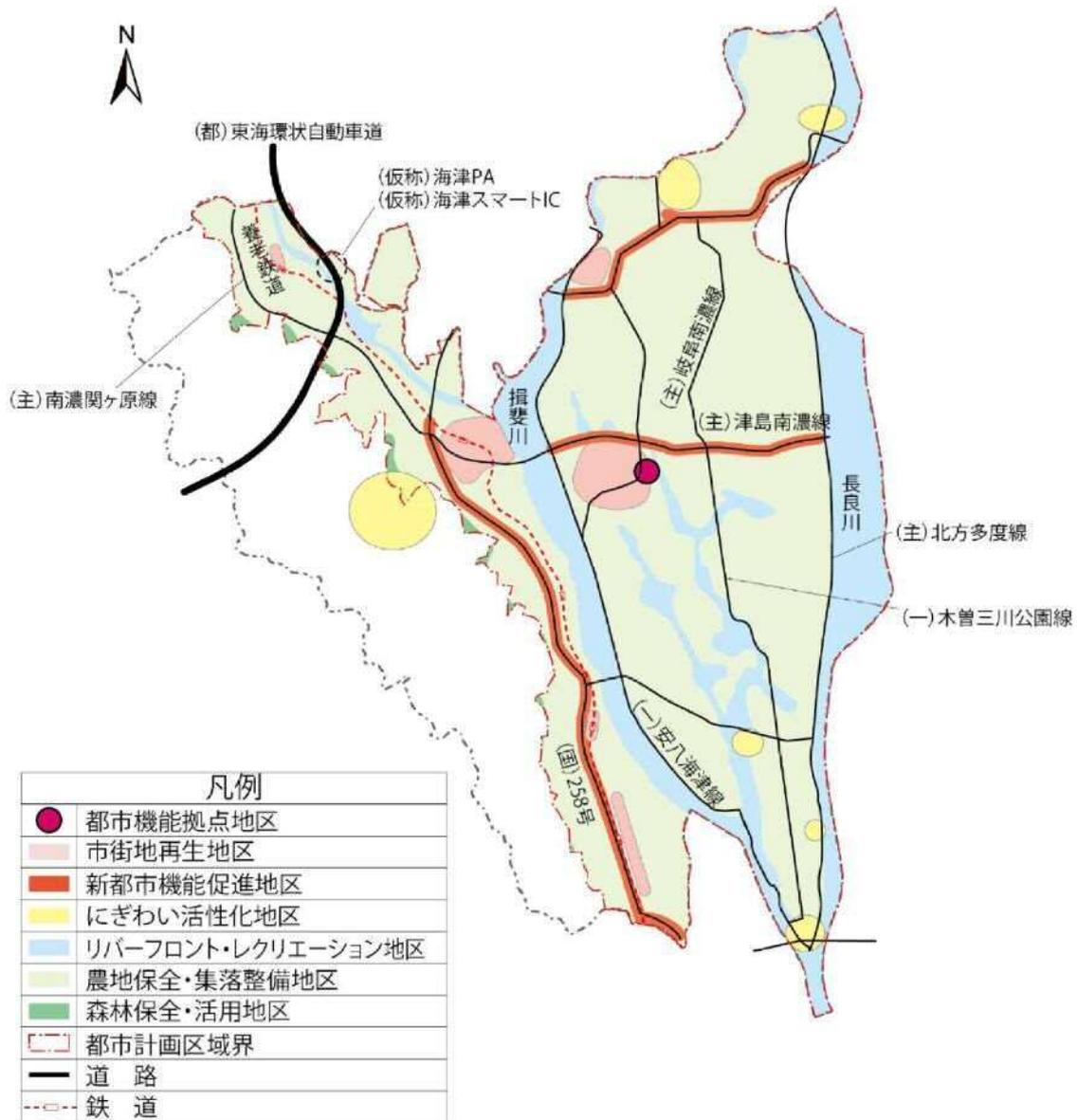


図 2-14 海津都市計画区域マスタープランにおける地域区分図

#### (4) 公共交通整備の方向性

公共交通整備の方向性としては、以下の方針が示されています。

- 【養老鉄道】今後とも通勤・通学、観光客の誘致対策を進めるうえで担う役割は大きく、乗客サービスの維持、利用促進について関係機関と連携し、鉄道の確保を図ります。
- 【バス】既存の乗合バスを主要な公共交通機関の人地として利便性の確保に努めます。また、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、市民ニーズに合った利便性の向上に努めます。

### 2.3.3. 創生総合戦略

#### (1) 計画の概要

定住や移住の促進を図り、出産・子育て支援を推進することで人口の減少を抑え、活気あるまちづくりを進めるための今後の目標や施策の基本的方向、主要な施策をまとめたものです。

#### (2) 計画期間

2015（平成27）年度～2019（令和1）年度

#### (3) 基本目標

1. まちの魅力の向上、産業振興による定住人口の増加
2. 海津ブランドの構築と観光振興による交流人口の増加
3. 子育て世代が安心して暮らせる地域づくり
4. 地域で連携して防災や高齢者対策等に取り組み、生涯を通じて安心な暮らしを守る地域づくり

#### (4) 公共交通に関する事業

##### ● コミュニティバス運行事業

市役所・支所周辺や公共施設等の拠点施設と鉄道駅を結ぶ公共交通ネットワークを構築し、高齢者等の交通弱者の移動手段として、コミュニティバス及びデマンドバスを運行します。

##### ● 養老鉄道養老線対策事業

養老鉄道養老線存続のため、沿線市町が、養老鉄道(株)の経営の安定化を図るため補助を行います。

##### ● 生活交通路線対策事業

市内における乗合バスによる住民の生活交通の確保を図るため、関連市町が乗合バス事業者に対し補助を行います。

##### ● まちづくり出前講座開催事業

各年齢層に見合った話題提供を行い、地域を愛する心を育み、自らが暮らす海津市について考え、まちづくりへの積極的な取り組みを促進することを目的として、出張型のまちづくり出前講座を実施します。

##### ● 高齢者運転免許自主返納支援事業

高齢者による交通事故の減少を図るため、運転免許証を自主返納した65歳以上の方に対しコミュニティバス回数券等を交付します。

#### (5) 公共交通に関する目標

##### ● コミュニティバス運行事業

利用者数（平日1日当り）：定時路線 200人/日・デマンド 80人/日

### 2.3.4. 第3期地域福祉計画

#### (1) 計画の概要

住民等の参加を得て、地域の様々な生活上の課題の解決に向けて、地域福祉を推進するための仕組みをつくる計画をまとめたものです。

#### (2) 計画期間

2018（平成30）年度～2022（令和4）年度

#### (3) 基本理念

支え合い、共に生きるまち かいづ

#### (4) 基本方針

1. 地域での「理解」～地域住民がふれあい、支え合う意識づくりの推進～
2. 地域での「共生」～地域住民が支え合い、共に生きる社会づくりの推進～
3. 地域での「安心」～住民が安心して暮らせる地域での支援体制づくりの推進～

#### (5) 公共交通に関する施策の方向性

##### 3. 地域での「安心」

###### ● 公共交通機関の充実

養老鉄道や路線バスは、沿線自治体と連携し、運営の支援を行うとともに、高齢者や学生等自家用車利用が困難な住民の交通手段となる公共交通機関の確保に努めます。また、コミュニティバスやデマンド交通を運行し、利用状況や住民ニーズを勘案し、利便性の高い公共交通を目指します。

###### ● 福祉有償サービス等による移動手段の確保

高齢者や障がいのある人が、気軽に社会参加でき、様々な交流を深めることができるよう、福祉有償サービス等による地域の交通手段の確保を一層推進します。

### 2.3.5. 第5期障がい福祉計画・第1期障がい児福祉計画

#### (1) 計画の概要

障がいの有無に関わらず、すべての人が互いに人格と個性を尊重しあう共生社会の実現を目指す「第3期海津市障がい者計画」の目標「協働による安心して暮らせるまち」の実現のため、障害福祉サービス、相談支援、地域生活支援事業、障害児通所支援等の提供体制の確保に関する計画をとりまとめたものです。

#### (2) 計画期間

2018（平成30）年度～2020（令和2）年度

#### (3) 計画の目標

協働による安心して暮らせるまち

#### (4) 基本的理念

- ① 障がい者等の自己決定の尊重と意思決定支援
- ② 市町村を基本とした身近な実施主体と障がい種別によらない一元的な障害福祉サービスの実施等
- ③ 入所等から地域生活への移行、地域生活の継続の支援、就労支援等の課題に対応したサービス提供体制の整備
- ④ 地域共生社会の実現に向けた取り組み
- ⑤ 障がい児の健やかな育成のための発達支援

#### (5) 基本的指針

- ① 地域共生社会の実現
- ② 精神障がいにも対応した地域包括ケアシステム
- ③ 相談支援体制の充実
- ④ 日中活動系サービスの充実
- ⑤ 地域生活への移行の推進
- ⑥ 福祉施設から一般就労への移行等の推進

#### (6) 公共交通に関する施策の方向性

地域生活支援事業（必須事業）

##### ● 移動支援事業

屋外での移動が困難な障がいのある人に、外出のための支援を行います。

### 2.3.6. 高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

#### (1) 計画の概要

高齢化が進行する海津市において、すべての高齢者が住み慣れた地域で安心して自立した生活を営むための切れ目ない支援体制づくり(地域包括ケアシステム)を目的として、2018年度(平成30年度)から2020年度までの取り組みを定めるものです。

#### (2) 計画期間

2018(平成30)年度~2020(令和2)年度

#### (3) 基本理念

「ああ、海津市に住んでよかった」としみじみと語れるまちづくり

#### (4) 基本目標

1. 地域包括ケアシステムの体制充実
2. 介護予防・生活支援の推進
3. 支え合う地域環境づくり

#### (5) 公共交通に関する施策の方向性

3. 支え合う地域環境づくり
- 第2節 安全・安心な環境づくりの推進
- ② 交通手段の確保

交通手段については、養老鉄道、民間路線バス、コミュニティバス、NPO法人まごの手クラブ、地区社協による移送サービス等があります。1人暮らし高齢者世帯、高齢者夫婦のみ世帯の増加に伴い、地域の交通の確保・利便向上の重要性は増すことから、適切な公共交通のあり方を検討していきます。

### 2.3.7. 観光振興長期基本計画

#### (1) 計画の概要

豊かな観光資源を最大限に活用し、「海津市第2次総合計画」で目指す「市内滞在型・周遊観光ルート確立」を実現するために策定した「海津市観光ビジョン（基本構想）」を基に、本市が目指す望ましい観光振興施策と、これを実現するための中長期の基本的な方向を示すことを目的としてとりまとめたものです。

#### (2) 計画期間

2018（平成30）年度～2027（令和9）年度

#### (3) 基本コンセプト

木曾三川のしぼりたてーかいづー  
みんなの笑顔こそ みんなの海津ブランド

#### (4) 基本理念

- ① 観光資源と海津市の「知名度」の向上
- ② 海津の歴史・文化・自然の「イメージ」活用、転換と拡大
- ③ 観光「サービス」の磨き上げ

#### (5) 基本方針

表 2-7 プロモーションの考え方・方針

プロモーションの考え方	方 針
施設・コンテンツの強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 施設のリニューアル、観光資源の魅力の向上</li> <li>● 案内サインの整備</li> </ul>
プロモーションの量を強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 施設を訪れたいイベント・体験プログラムや季節の花を活かしたイベントの開催</li> <li>● 周辺施設を併せた観光ルートの立案</li> </ul>
プロモーションの質を強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 情報発信ツールを従来の紙媒体から SNS やホームページ、動画等への切り替え</li> <li>● 推進体制の充実</li> </ul>

## (6) 公共交通に関する施策の方向性

### 【公共交通機関の活用】

#### ● 公共交通機関を利用した観光におけるターゲット

現状の公共交通機関のみを利用した市内の周遊観光の可能性を検討しました。ターゲットは、公共交通機関を利用する可能性が高いと想定される20代女性と50代女性に設定しました。

#### ● 公共交通機関模擬旅行の実施

市内を公共交通機関のみで周遊する実証実験をしたところ、予定した観光施設のほとんどを巡ることができ、周遊観光が可能であることが分かりました。

#### ● デマンド交通の運行

デマンド交通は大型車両でないため、少人数のグループや家族での利用が考えられます。また、市内を網羅するように停留所が設けられているため、周遊観光への活用が考えられます。大型バスでは行くことができない臥龍山行基寺にも、運行時間内であれば訪れることが可能です。

### ＜まとめ：公共交通機関を用いた観光＞

公共交通は、市民のニーズにあった路線・ダイヤであることが第一ですが、観光客への周知を図り、有効活用することが求められます。デマンド交通は平日のみの運行のため、平日に観光を楽しむ層（60代以上など）をターゲットとして情報発信や、観光コース設定を提案することが必要です。

### 【公共交通機関を活用した観光ルートの形成】

市民の足である海津市コミュニティバスや海津市デマンド交通を観光に活用し、市内公共交通機関を用いた市内周遊観光の促進をします。

既存の公共交通である養老鉄道の観光への活用の一環として、サイクルトレインのコースやハイキングコースの作成を行います。

また、鉄道やバスなど既存公共交通機関の活用と併せて、岐阜県タクシー西濃支部（スイトトラベル株式会社、岐阜近鉄タクシー株式会社、大垣タクシー株式会社、中部交通株式会社）の協力のもと、観光タクシー事業を推進します。

### 2.3.8. 第2次環境基本計画

#### (1) 計画の概要

海津市環境条例第8条に基づき、自然豊かで快適な環境の保全及び創出に関する施策を、総合的かつ計画的に推進するための計画をまとめたものです。

#### (2) 計画期間

2017（平成29）年度～2026（令和8）年度

#### (3) 将来像

豊かな自然と共に生き 未来へつなぐまち 海津

#### (4) 重点プロジェクト

1. 自ら学び行動する環境プロジェクト
2. 豊かな森と美しい川を考えるプロジェクト
3. 里山共生プロジェクト
4. 公共交通を使って地球温暖化防止プロジェクト

#### (5) 公共交通に関する施策の方向性

4. 公共交通を使って地球温暖化防止プロジェクト
  - バス利用の促進
    - ・パークアンドライド駐車場の検討
  - 交通結節点の整備
    - ・駅駐車場、駐輪場の整備
    - ・コミュニティバスとの乗り継ぎ円滑化
  - 養老鉄道の利用促進
    - ・利用促進イベントの開催
    - ・パークアンドライド駐車場の検討
  - 地域と協働の利用促進
    - ・広報による周知
    - ・利用促進の支援
    - ・意見交換会、シンポジウムの検討

#### (6) 公共交通に関する目標

##### コミュニティバス利用者数

現状（2016年度）113千人 → 将来値（2026年度）135千人

##### 養老鉄道利用者数

現状（2015年度）2,584人/日 → 将来値（2026年度）2,700人/日

### 2.3.9. 養老線交通圏地域公共交通網形成計画

#### (1) 対象区域

大垣市・桑名市・海津市・養老町・神戸町・揖斐川町・池田町

#### (2) 計画期間

2017（平成 29）年度～2026（令和8）年度

#### (3) 養老線交通圏における公共交通の将来像

地域の「豊かな生活」と「活発な交流」を支える養老線と沿線バス交通やタクシーが一体となった公共交通ネットワークの形成

#### (3) 基本方針

- ① 養老線駅等を中心とした集約連携型のまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成
- ② 養老線を地域の生活軸とする公共交通サービスの充実
- ③ 養老線を観光・交流軸とする公共交通ネットワークの形成
- ④ 多様な移動ニーズに対応した取り組みを関係者の協働により推進

#### (4) 目標

①養老線及び沿線バス交通等公共全体の年間利用者数を推計値から増加させる。

現況値	目標値
平成28年度（見込） 全 体：744万人 養 老 線：620万人 バ ス 交 通：124万人	平成38年度 全 体：631万人 養 老 線：526万人（推計値506万人から20万人増加） バ ス 交 通：105万人（推計値101万人から 4万人増加）

②養老線及び沿線バス交通の満足度を現状から向上させる。

現況値	目標値
平成28年度 養 老 線：33.9% バ ス 交 通：32.1%	平成38年度 養 老 線：現状値を上回る バ ス 交 通：現状値を上回る

## (5) 海津市が実施主体となる事業

1. まちづくりや地域の魅力向上に関する取り組み			
施策名	事業No.	個別事業名	実施主体
(1)沿線市町の各種計画等の策定、改定	1	地域公共交通網形成計画の改定	海津市
2. 養老鉄道(株)及び養老線に関する取り組み			
施策名	事業No.	個別事業名	実施主体
(1)鉄道事業再構築事業	12	鉄道事業再構築実施計画の策定	沿線3市4町
	13	鉄道事業再構築事業の実施	
(2)養老鉄道(株)への支援等	14	各種利用促進事業等の実施	
	15	大垣市養老線支援基金の活用	
(3) (一社) 養老線管理機構への支援等	16	沿線3市4町からの負担金の拠出	
	17	民間団体等からの寄付金等の支援依頼	
3. バス・タクシー交通に関する取り組み			
施策名	事業No.	個別事業名	実施主体
(1)バス路線再編等	24	バス路線の再編、新設、ルート見直し、増便等 養老線駅から集客施設等へのアクセスの向上等	沿線3市4町
	25		
	26	デマンド型交通システムの評価、見直し	
(2)バスの利用促進	27	各種サービス、運行ダイヤの効果的な情報提供、わかりやすい路線図の設置等	沿線3市4町
(3)タクシーの利用促進	30	サービス内容の啓発、駅でのタクシー会社の電話番号案内、事前予約利用案内 等	
(4)運行サービスの改善	34	利用者等のニーズに基づくサービスの改善	
(5)養老線等とのダイヤ調整	35	バスの乗り継ぎダイヤの調整	
4. 交通結節点の機能充実に関する取り組み			
施策名	事業No.	個別事業名	実施主体
(2) 駅施設の改善	38	駅や待合・観光交流施設等の整備	沿線3市4町
(3) 駐車場整備	39	パーク&ライド用駐車場	海津市
	40	サイクル&ライド用駐輪場の整備	
(5) 情報・案内の提供	41	主要な駅での総合交通案内、時刻表、乗継、主要施設へのアクセス等の情報案内	沿線3市4町
5. 地域主体・地域との連携による取り組み			
施策名	事業No.	個別事業名	実施主体
(1) 地域住民等との連携、協働	43	マイレール・マイバス意識の醸成（啓発チラシ、啓発グッズ、出前講座等）	沿線3市4町
	44	自治会等と連携した駅周辺の環境美化活動やウォーキングイベント	
	45	養老鉄道マイレール連絡協議会と連携した活動	沿線3市4町

	49	観光団体等との連携（広域観光PRや物産展、スタンプラリーの実施、観光モデルコースの作成等）	
	50	乗車マナーの向上 市民団体等と連携したキセル対策等	
	54	各市町地域公共交通会議	
<b>6. 公共交通の利用促進に関する取り組み</b>			
施策名	事業No.	個別事業名	実施主体
(1) 観光施設等との連携	55	養老線沿線等の著名な観光施設等と連携した観光ルートの設定（谷汲山華厳寺、お千代保稲荷、養老公園、養老焼肉街道、関ヶ原古戦場等）	沿線3市4町
(2) 定期外利用者の増加	56	沿線3市4町や事業者が連携した運転免許証自主返納者支援事業の実施	沿線3市4町
	57	沿線市町・企業・団体等による回数券購入促進	
	58	沿線市町・企業・団体等によるノーカーデーの実施	
	59	商店街等プレミアムフライデー事業と連携	
	60	レンタサイクルの充実（設置台数の増加、モデルコースの作成、サービスPR等）	
	61	ハイキング事業の充実（コース内容、記念品配布等）	
	62	各種イベント、観光誘客との連携（ユネスコ無形文化遺産「山・鉾・屋台行事」等）	
	63	映画や旅行雑誌の活用（映画「聲の形」聖地巡礼、映画「黄色い涙」ロケ地等）	
(3) 通勤定期利用者の増加	64	イベント等の臨時列車の運行（いびがわマラソン初詣伊勢参り列車）	沿線3市4町
	65	子育て世帯を対象とした優遇施策	
	71	沿線市町・企業・団体等による業務用持参人式通勤定期券の購入促進	
(4) 通学定期利用者の増加	72	沿線市町・企業・団体等による利用促進	沿線3市4町
	73	企業立地や宅地開発、移住・定住の促進	
	75	企業立地や宅地開発、移住・定住の促進	
(5) モビリティマネジメント	76	高等学校等入学予定者への公共交通情報の養老鉄道株提供	海津市
	77	海津市かいづち養老鉄道応援パスポート	
	80	公共交通に関するシンポジウム、講演会等	
(6) その他	81	普及啓発（啓発チラシ、啓発グッズ、出前講座等）	沿線3市4町
	82	情報発信（養老線ポータル、沿線市町広報誌、沿線市町ホームページ等）	
	89	ふるさと納税事業での養老鉄道グッズ活用	
	92	アンケート調査（住民向けアンケート、利用者向けアンケート等）	
	93	養老線利用実態調査（列車ごと、駅ごとの乗車人数及び降車人数等）	

### 3. 第1次海津市地域公共交通網形成計画の目標達成状況

#### 3.1. 第1次海津市地域公共交通網形成計画における数値目標と結果

##### 3.1.1. 養老鉄道・名阪近鉄バスに係る目標

###### (1) 基本方針と数値目標

###### 基本方針① 養老鉄道・名阪近鉄バスのサービスの充実

- ・養老鉄道、名阪近鉄バスのサービスの充実を図ることで、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（平成 24 年度）

平成 31 年度：約 2,700 人

###### ■名阪近鉄バス（市内乗降者数）

現 状：約 70 人（平成 25 年度実態調査）

平成 31 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うとともに、公共交通が相互に結節する駅・バス停において、接続待ち時間の短縮を図ります。
- ・養老鉄道の駅乗降者数は減少傾向にありますが、海津市コミュニティバスと養老鉄道とのダイヤ調整等により、鉄道のフィーダー交通としての利便性を高め、鉄道駅乗降者数を維持します。

###### 《目標指標》 公共交通機関相互の待ち時間⇒概ね 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、海津市役所
- ・新 幹 線：JR岐阜羽島駅
- ・名 鉄：新羽島駅

###### 《目標指標》 海津市コミュニティバス幹線系統が接続する養老鉄道駒野駅・石津駅の乗降者数⇒維持

- ・駒野駅：現状（平成 26 年度）平日：900 人/日 平成 31 年度：900 人/日
- ・石津駅：現状（平成 26 年度）平日：482 人/日 平成 31 年度：490 人/日  
（平成 26 年度のデータは、平日の養老鉄道駅別乗降調査結果による）

## (2) 目標達成状況

養老鉄道及び名阪近鉄バスに係る目標について、利用者数については、年度による増減はあるものの、全て達成しています。また、駒野駅及び石津駅のコミュニティバス乗降者数も平成28年度と比べ増加しており、駒野駅及び石津駅の交通結節点として機能していると言えます。

表3-1 養老鉄道及び名阪近鉄バスの利用者数の推移

(単位：人/日)

	目標 (平成31年度)	平成27 年度	平成28 年度	平成29 年度	平成30年 度	平成 31年度	評価
養老鉄道 <sup>※1)</sup> (市内乗降者数)	2,700	2,584	3,180	3,163	3,220	3,066	達成
美濃松山	—	712	905	990	974	939	—
石津★ <sup>※2)</sup>	490	483	637	503	464	495	達成
美濃山崎	—	156	173	173	165	174	—
駒野★ <sup>※2)</sup>	900	892	1,122	1,148	1,275	1,143	達成
美濃津屋	—	341	343	349	342	315	—
名阪近鉄バス <sup>※1)</sup> (市内乗降者数)	70	—	—	98	84	109	達成

※1) 数値は平日のみの集計

※2) ★はコミュニティバス接続駅

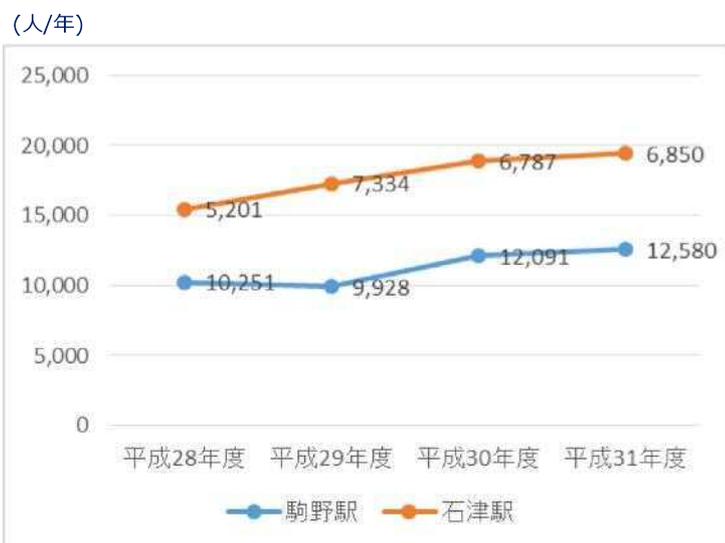


図3-1 駒野駅及び石津駅のコミュニティバス乗降者数の推移

一方で、公共交通機関相互の待ち時間については、岐阜羽島駅における名鉄羽島線新羽島駅については全ケースにおいて待ち時間が20分以内であるものの、駒野駅及び石津駅では待ち時間が20分以上となるケースが多くみられます。南幹線は駒野駅・石津駅の両方で養老鉄道と接続しており、同一便で両方の駅で適切な接続を図ることが困難となっています。

表3-2 駒野駅及び石津駅における鉄道とバスの接続待ち時間

			待ち時間 20 分を超えるケース	
			大垣方面	桑名方面
駒野駅	南幹線	バス⇒鉄道	8 回中 4 回	8 回中 6 回
		鉄道⇒バス	8 回中 3 回	8 回中 4 回
石津駅	南幹線	バス⇒鉄道	8 回中 3 回	8 回中 3 回
		鉄道⇒バス	8 回中 2 回	8 回中 2 回
	海津羽島線	バス⇒鉄道	10 回中 1 回	10 回中 1 回
		鉄道⇒バス	9 回中 6 回	9 回中 2 回

### 3.1.2. コミュニティバス及び公共交通網全体に係る目標

#### (1) 基本方針と数値目標

**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**

- 市民ニーズや観光に配慮した海津市コミュニティバスネットワークとすることで、海津市コミュニティバス（デマンドを含む）の利用者数向上及び市民の満足度向上を図ります。

《目標指標》海津市コミュニティバス（デマンドを含む）の利用者数⇒3%増

■海津市コミュニティバス利用者数

現 状：年間 110,051 人（平成 28 年度）

平成 31 年度：年間 113,000 人

《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  
不満と回答した市民の割合⇒1/3に減少

現 状 値：59.1%（平成 22 年調査より）

平成 28 年度：30.0%

平成 31 年度：20.0%

※市の総合開発計画基本構想の設定値

#### (2) 目標達成状況

コミュニティバス（デマンド交通含む）に係る目標については未達成でした。特に、定時定路線において減少傾向が続いたことが大きいです。

主たる原因として、(通学定期利用の) 高校生の減少による利用者減が挙げられます（平成 31 年度は平成 28 年度の約 61%）。一方で、現金利用は若干の微増減はあるが、ほぼ横ばいです。

一方、デマンド交通の利用者は増加傾向であり、デマンド交通が市民に定着しつつあることが考えられます。

表 3-3 コミュニティバスの利用者数の推移

(単位：人)

	目標 (平成 31 年度)	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	評価
コミバス利用者数	113,000	136,481	113,117	106,872	100,055	96,604	未達成
定時定路線	—	136,481	94,516	87,872	80,297	76,414	—
デマンド交通	—	—	18,601	19,000	19,758	20,190	—

※再編実施は平成 28 年度当初（平成 27 年 10 月）

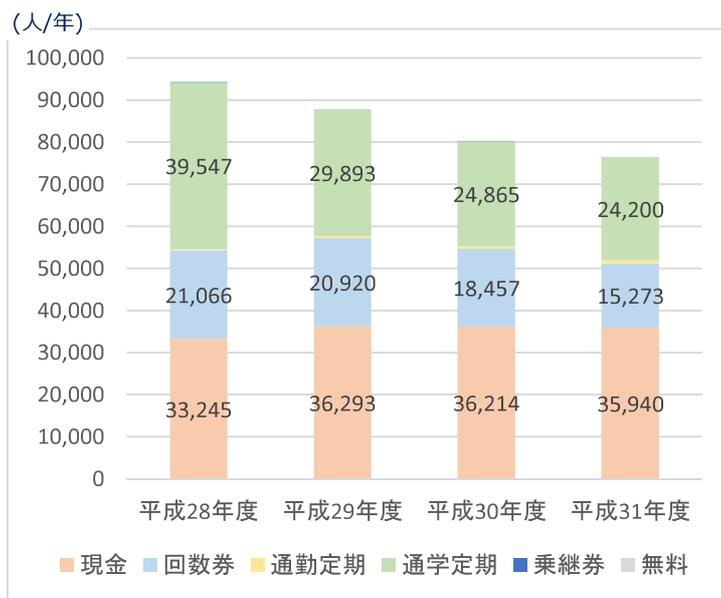


図 3-2 コミュニティバスの運賃支払い別利用者数の推移

一方、令和元年に実施した市民アンケート(実施内容は資料編参照)によると、「公共交通機関(電車・バス)の便利さ」に不満(やや不満含む)と回答した市民の割合は約50%であり、目標は未達成でした。

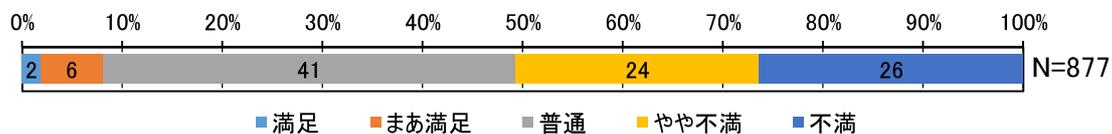


図 3-3 海津市の公共交通機関の満足度(市民アンケートより)

### 3.1.3. 体制づくりに係る目標

#### (1) 基本方針と数値目標

##### 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値を定め、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

平成 31 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あるいはデマンドの利用者数とします。

#### (2) 目標達成状況

計画策定後、定期的に地域別意見交換会等を開催することができなかつたため、地域ごとの目標設定ができませんでした。

## 3.2. 計画期間の総括

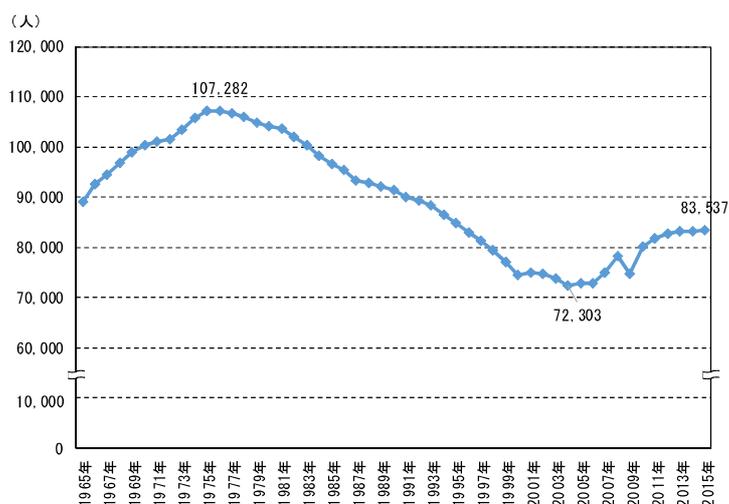
- 養老鉄道及び名阪近鉄バスについては、設定した数値目標を達成することができました。基幹的な交通については、一定の利用者を確保しています。
- コミュニティバスについては、設定した数値目標を達成することができませんでした。高校生等の通学定期利用者の減少が主たる原因です。一方で現金による利用者はほぼ横ばいであることから、通学以外の目的を対象とした利用者の確保が課題であると言えます。また、駒野駅・石津駅における養老鉄道との乗り継ぎ待ち時間が適切でない点を踏まえ、サービス内容の見直しが必要です。
- デマンド交通については、利用者数が増加傾向にあります。ただし、後述する通り、様々な問題点を抱えていることから、問題解決を図りつつ、より一層の利便性の向上を図ります。
- 公共交通の満足度については、調査を実施した平成 22 年に比べて向上しているものの、目標は達成できなかったことから、引き続き利便性の向上を図ります。
- 公共交通を支えるための地域の組織づくりについては、より実現性の高い組織づくりを検討する必要があります。

## 4. 海津市公共交通の課題

### 4.1. 社会情勢及び海津市の現況から見えてきたもの

#### 4.1.1. 運転手不足

乗合バスの運転手数について、直近では、規制緩和による新規参入や分社化による事業者数の増加に伴い増加傾向にありますが、長期的な視点で見ると昭和51年の107,282人をピークに減少傾向にあり、平成27年(2015年)はピーク時から22%減少しています。



(出典：2018年度版「日本のバス事業」(日本バス協会) ※乗合バス運転手数)

図 4-1 バス運転手数の推移

また、運転手不足により運転手の有効求人倍率は増加傾向にあり、全職業平均の約2倍となっています。

乗合バスの運転手不足は、運行本数の削減や路線の廃止等に直結します。

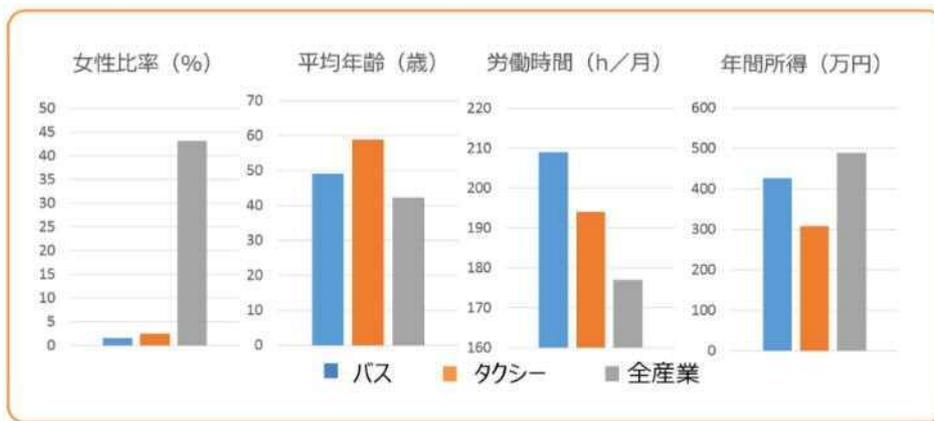


(出典：「一般職業紹介状況」(厚生労働省))

図 4-2 各種運転手数の有効求人倍率

なお、運転手不足の要因としては、厳しい経営環境の中で、乗合バスの運転手は労働負担が重くなりやすいことが挙げられます。

乗合バスの運転手は、総じて中高年の男性に依存した状況にあり、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、そのような環境から、若年者がバス事業への就業を敬遠していることが考えられます。



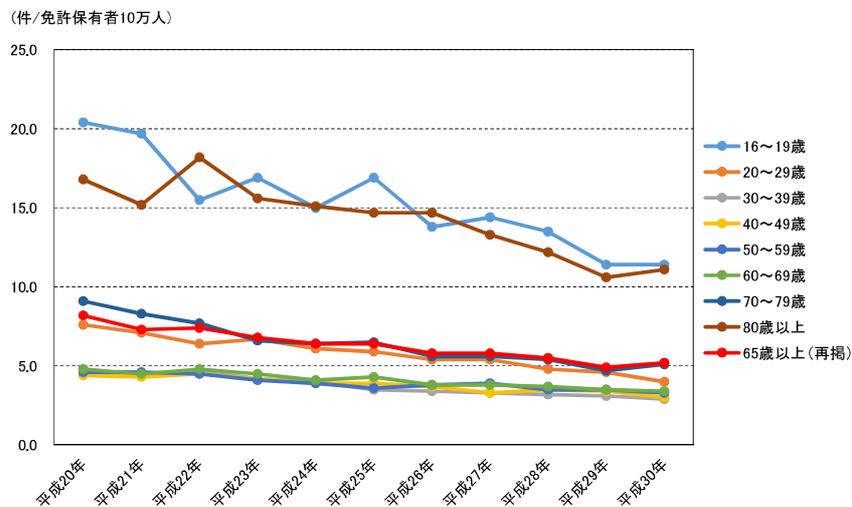
注1：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値  
 所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数  
 超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数  
 注2：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値  
 きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精進手当、通勤手当、超過勤務手当等を含む  
 年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額  
 資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」より国土交通省総合政策局作成

(出典：国土交通省総合政策局作成資料)

図 4-3 運転手の労働環境

#### 4.1.2. 高齢化に起因する交通事故の増加

全国の交通人身事故発生件数が減少している中、自動車又は原動機付自転車の運転者が第1当事者となる交通死亡事故発生件数（免許保有者10万人当たり）を年齢層別にみると、16～19歳、80歳以上が他に比べ多くなっており、高齢運転手（65歳以上）は、他の年齢層に比べると、減少率が低くなっています。



(出典：内閣府「令和元年度交通安全白書」)

図 4-4 年齢層別免許保有者 10万人当たり交通死亡事故発生件数の推移

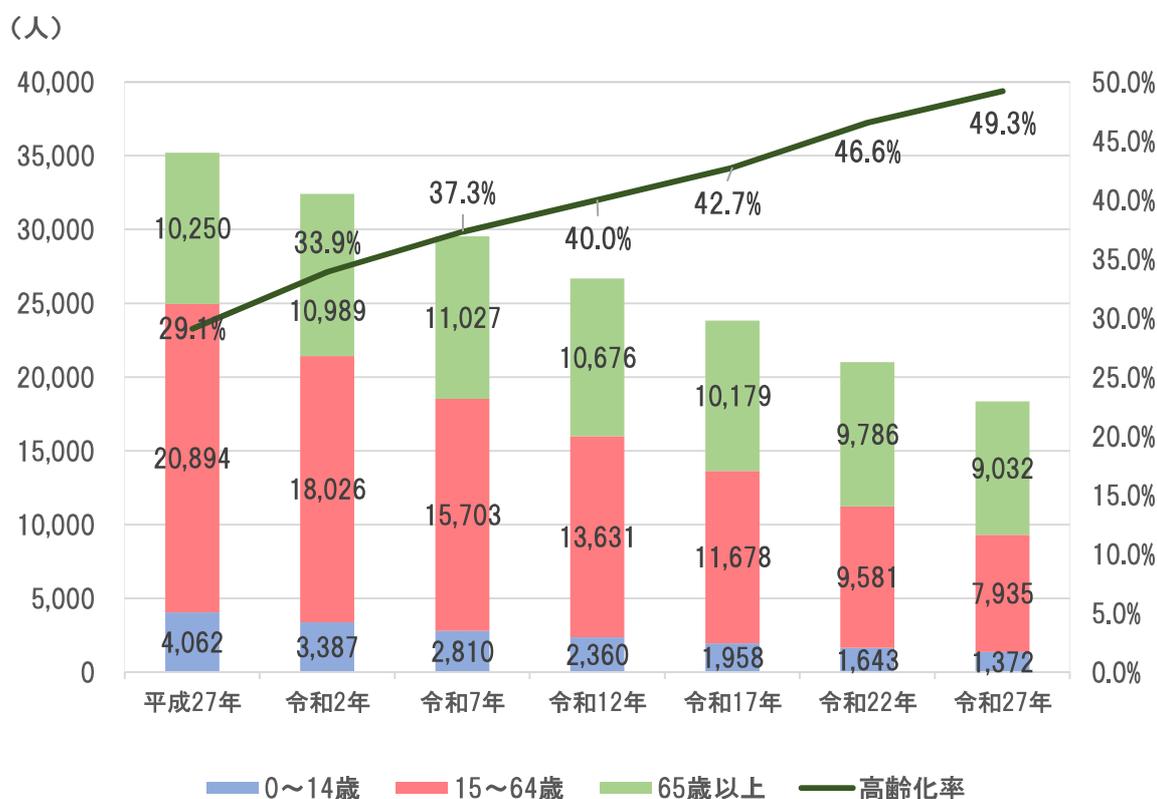
### 4.1.3. 海津市の将来人口（再掲）

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、総人口は、令和27年には平成27年の35,206人から18,339人まで減少する見込みとなっています。

また、高齢化率（65歳以上の割合）は、令和27年には平成27年の29.1%から49.3%まで増加し、65歳以上の高齢者人口は平成27年の10,250人から9,032人まで減少する見込みとなっています。

その一方で、年少人口割合（0～14歳の割合）は平成27年の11.5%から7.48%まで減少し、年少人口は平成27年の4,062人から1,372人まで減少する見込みです。

さらに、人口減少や高齢化による副次的影響として、税収減に伴う財政状況の悪化も懸念されます。



(出典：平成27年 国勢調査（年齢不詳分はあん分）  
令和2～27年 国立社会保障・人口問題研究所「平成29年日本の地域別将来推計人口」)

図 4-5 将来人口推計（再掲）

## 4.2. 各種調査結果から見てきたもの

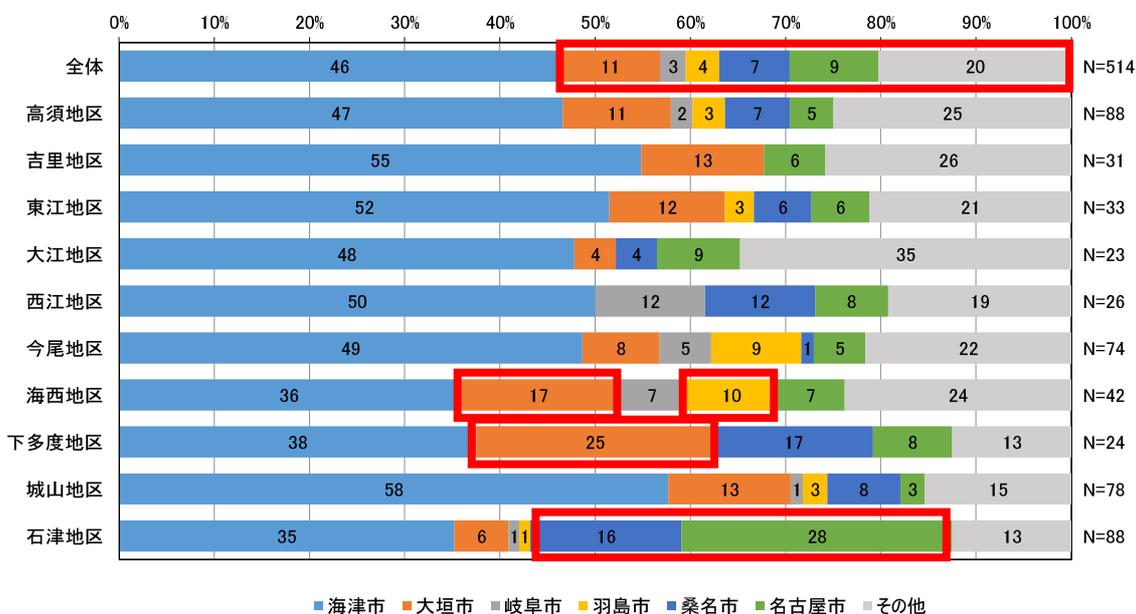
### 4.2.1. 総論

海津市の公共交通の実態を把握するため、市民アンケート、利用者アンケート・ヒアリング調査（養老鉄道、定時定路線バス、デマンド交通）及び乗降データ・予約ログデータ分析を行いました。調査の概要及び結果については、巻末の資料編にて示します。

### 4.2.2. 市民の日常生活の流動

市民アンケート結果によると、54%が市外へ通勤しています。

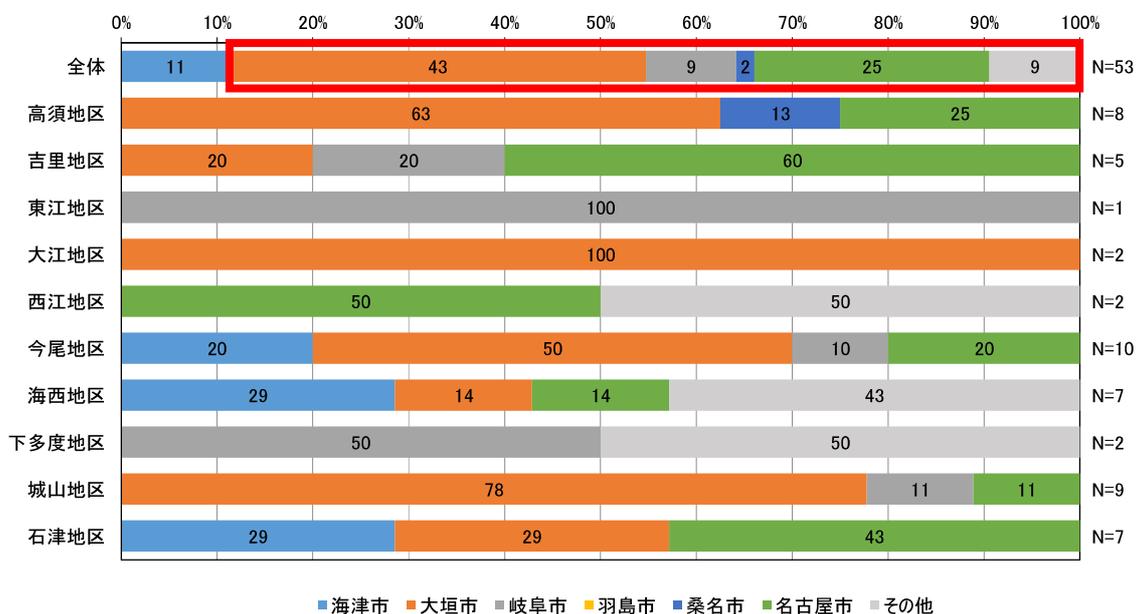
特に、海西地区（大垣市・羽島市）、下多度地区（大垣市）、石津地区（桑名市・名古屋市）が顕著です。



（出典：市民アンケート結果）

図 4-6 通勤の目的地

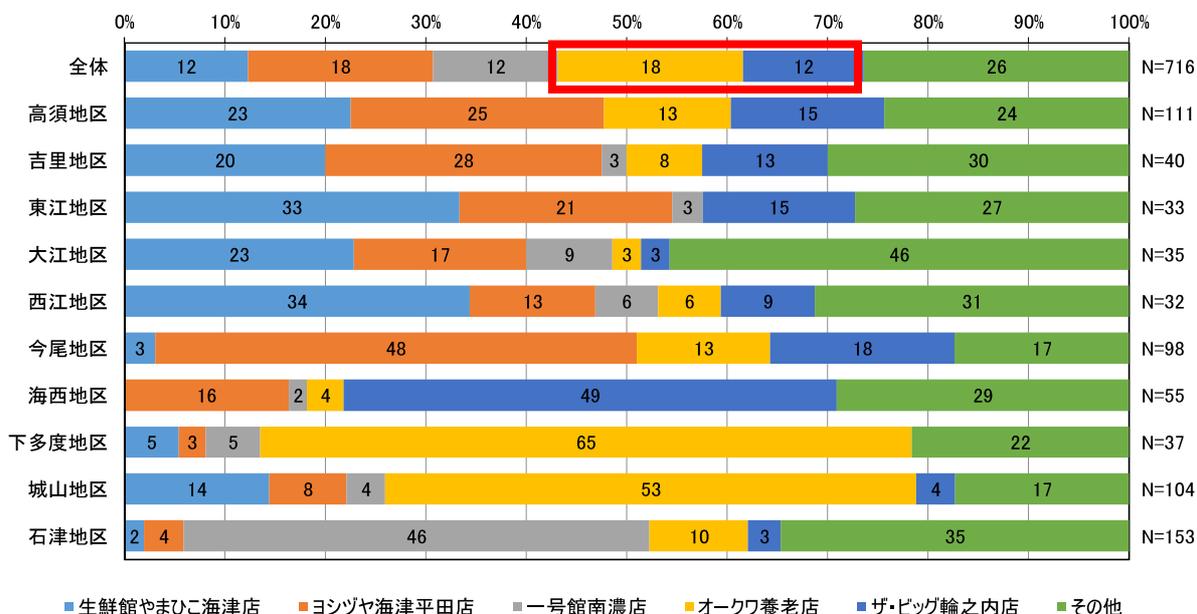
また、海津市民の15歳以上の通学者のうち、市内を通学地としているのは11%で、多くが近隣市町へ通学しており、市外への通学先としては、大垣市の他、羽島市・岐阜市方面、さらには県外の名古屋市が多くなっています。



(出典：市民アンケート結果)

図 4-7 通学の目的地

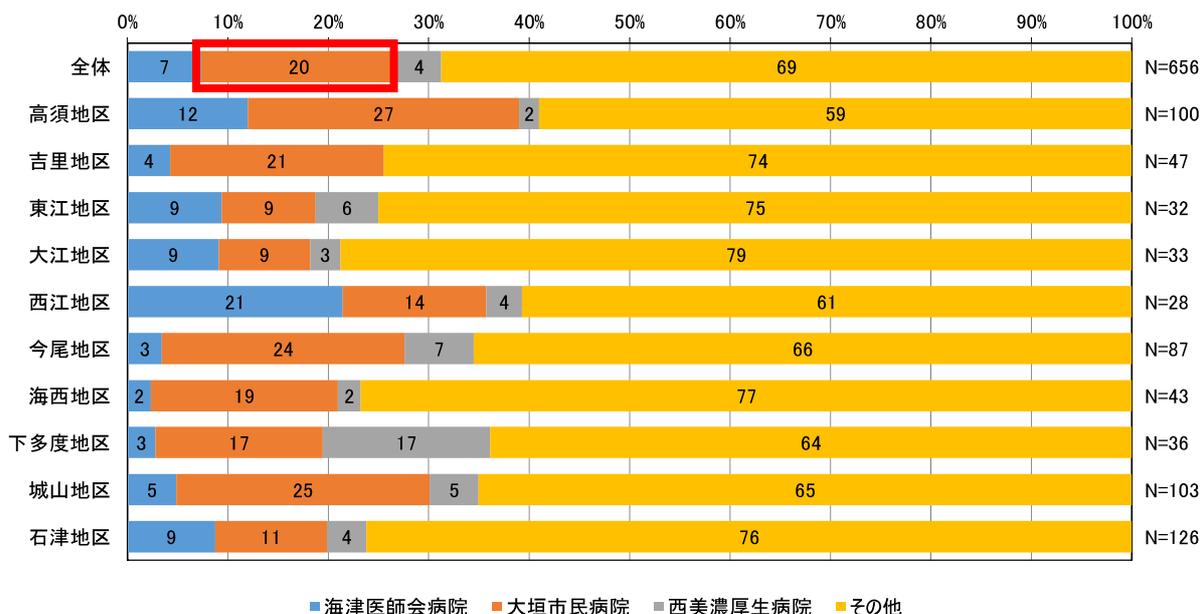
買い物や通院においても、市内のほか、オークワ養老店、ザ・ビッグ輪之内店、大垣市民病院等市外への移動が比較的多くなっています。



(出典：市民アンケート結果)

図 4-8 買物の目的地

4. 海津市公共交通の課題

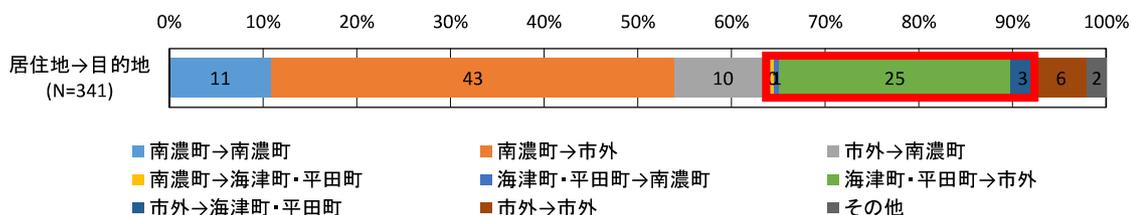


(出典：市民アンケート結果)

図 4-9 通院の目的地

4.2.3. 養老鉄道

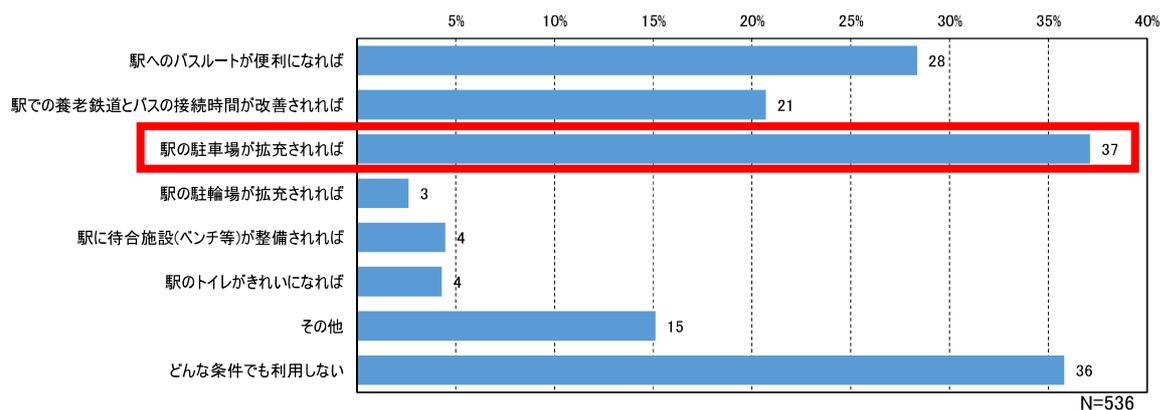
養老鉄道のヒアリング結果によると、揖斐川東岸の海津町・平田町の居住者もしくはは目的地とする来訪者であっても、揖斐川西岸の養老鉄道の利用が一定数存在します。



(出典：養老鉄道利用者ヒアリング結果)

図 4-10 養老鉄道利用者の居住地・目的地

また、市民アンケート結果によると、養老鉄道を利用していないと回答した市民の約 37%が、今後利用する条件として「駅の駐車場が拡充されれば」と回答しています。



(出典：市民アンケート結果)

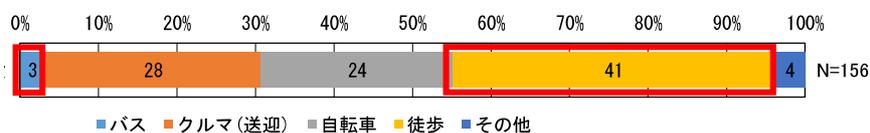
図 4-11 養老鉄道を今後利用するための条件

#### 4.2.4. 定時定路線バス（名阪近鉄バス及びコミュニティバス）

##### (1) 名阪近鉄バス

車内バスアンケート結果によると、名阪近鉄バス海津線は、バス停までの移動手段における徒歩利用の割合が約 41%です。また、他のバスからの乗り継ぎは約 3%にとどまっています。多くはクルマによる送迎または自転車です。

参考までに、名阪近鉄バスとコミュニティバスの今尾バス停とは距離が約 700m と離れています。



(出典：車内バスアンケート結果)

図 4-12 乗車前・降車後の交通手段（名阪近鉄バス）



(下図は Google Map を使用)

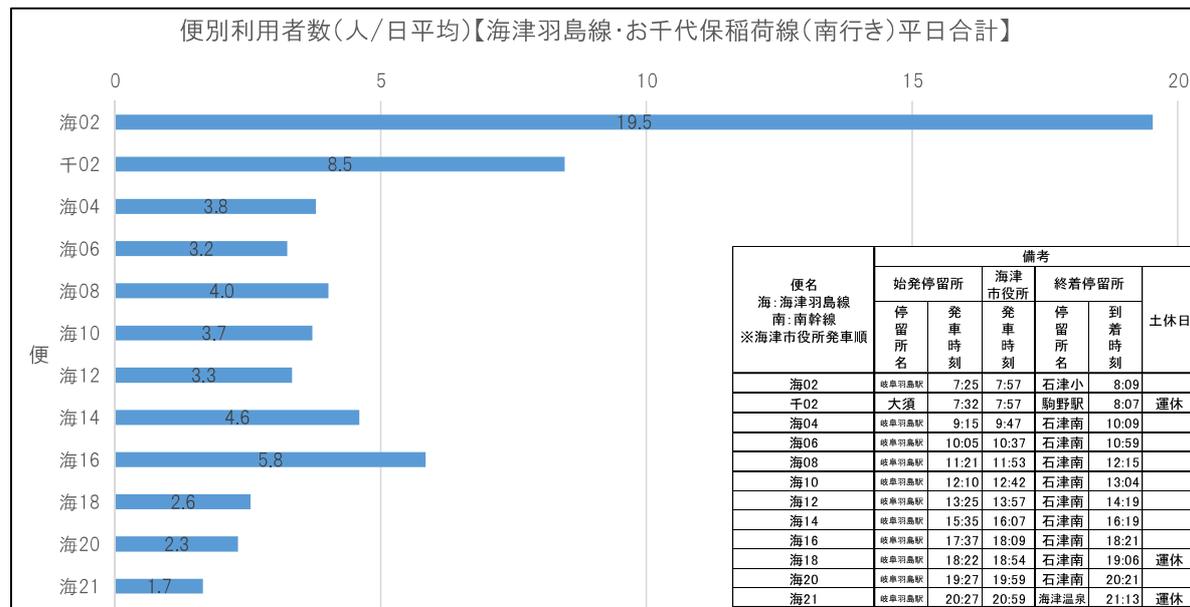
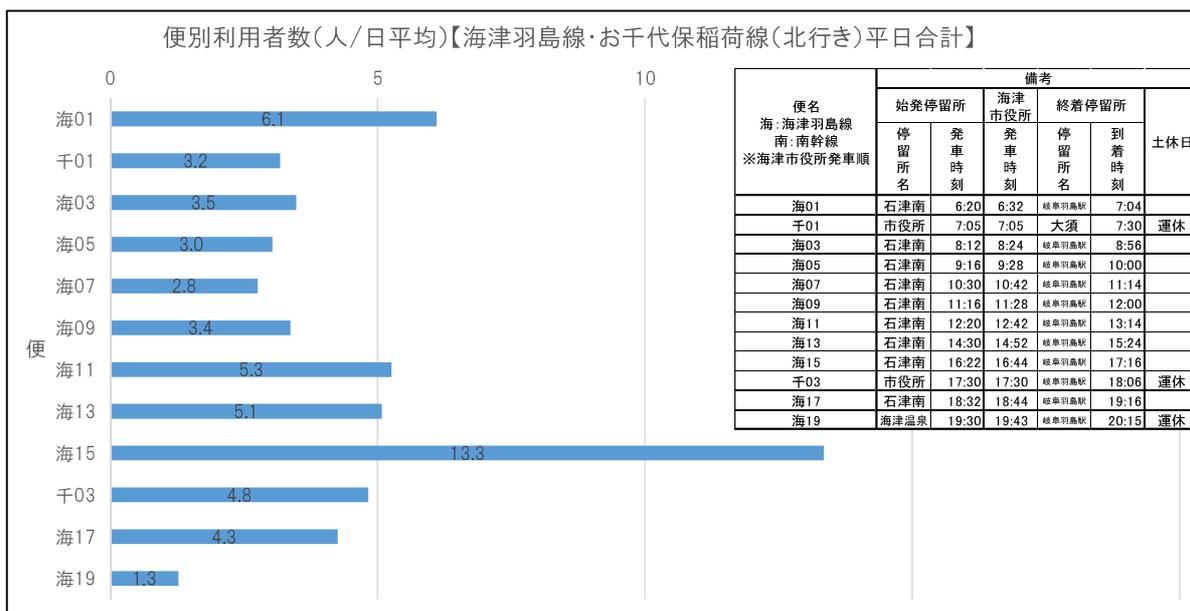
図 4-13 バス停位置図

(2) コミュニティバス

コミュニティバス乗降データによると、海津市コミュニティバスにおいて、海津市役所以北（海津羽島線・お千代保稲荷線）と海津市役所以南（海津羽島線・南幹線）において、1便あたりの利用者数に大きな差があります。

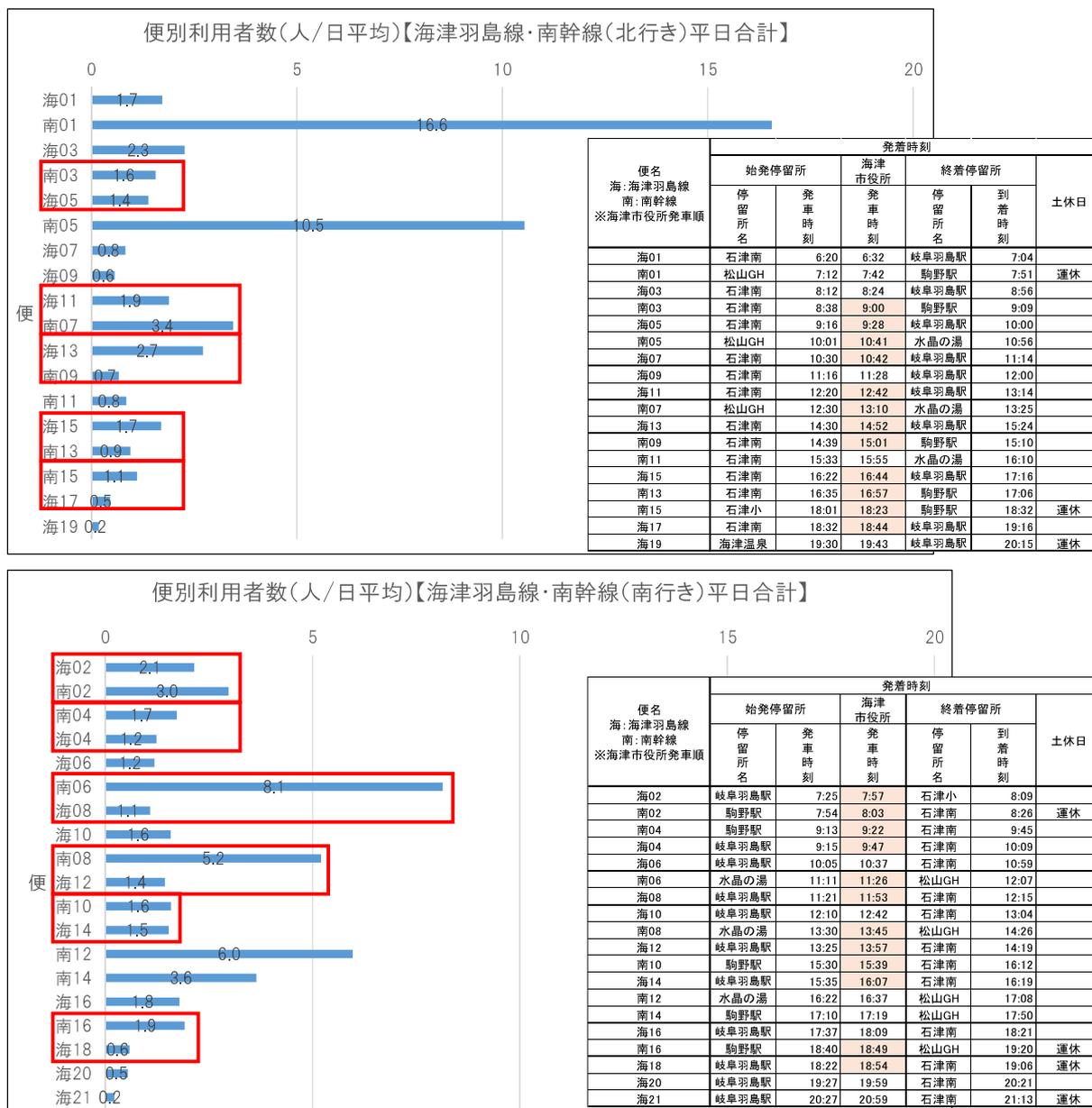
表 4-1 1便あたりの利用者数

海津市役所以北	夜間を除いて1便あたり3.0人以上の乗車
海津市役所以南	37便中26便が1便あたり2.0人未満の乗車



(出典：コミュニティバス乗降データ分析結果)

図 4-14 便別利用者数（海津市役所以北利用）



(出典：コミュニティバス乗降データ分析結果)

図 4-15 便別利用者数(海津市役所以南利用)

海津市役所以南では海津羽島線と南幹線のダイヤが重複(37 便中、運行間隔が30分未満のケースが12ケース)しています。

南幹線は駒野駅、石津駅の両方で養老鉄道に結節し、一方の駅の接続を考慮してダイヤを設定すると、もう一方の駅での接続時間が長くなります。

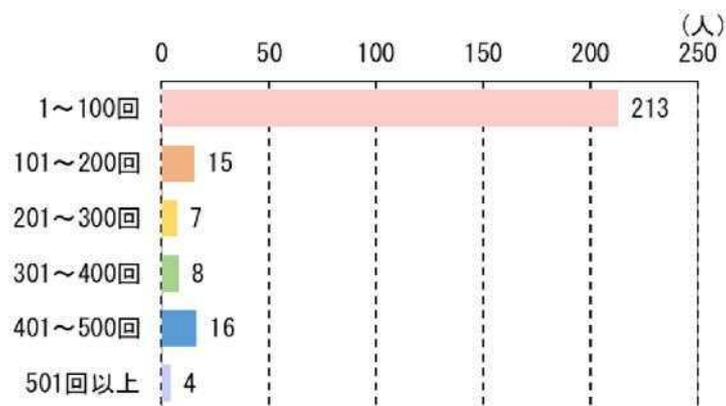
参考までに、コミュニティバス(定時定路線)の市負担額は下表のとおりです。

表 4-2 コミュニティバス(定時定路線)運行の市負担額(平成30年度)

市負担額	延べ年間利用人数	利用者1人あたり市負担額
4,923万円	78,799人	約625円/人

### 4.2.5. デマンド交通

デマンド交通予約ログデータの分析結果によると、年間 401 回以上利用が 20 人と、利用に偏りが見られます。



(出典：デマンド交通予約ログデータ分析結果)

図 4-16 年間（平成 30.年度）利用回数別登録者数

1 運行あたり平均乗車人数は 1.88 人となっており、「車両に乗り合っている」とは言えない状況です。

参考までに、デマンド交通の利用者 1 人あたり負担額は約 2,080 円で、コミュニティバスに比べて高くなっています。また、デマンド交通の電話予約オペレータに対するヒアリングとして、通話時間が長いことによる負担が大きいとの意見を得ています。

表 4-3 デマンド交通運行の市負担額（平成 30 年度）

市負担額	延べ年間利用人数	利用者 1 人あたり市負担額
4,281 万円	20,555 人	約 2,083 円/人

### 4.3. 住民意見交換会から見えてきたもの

市民の公共交通に関して、具体的な意見・要望等を把握するため、市内 10 地区で意見交換会を実施しました。主として以下のような意見がありました。

なお、住民意見交換会の詳細な意見（各地区の特徴的な意見を含む）については、巻末の資料編にて示します。

- デマンド交通にて、早い段階での予約により特定の利用者が占有し、他の市民の予約が取りづらい状況にある
- デマンド交通の車両を小型化できないか、また運行台数を増やせないか
- 愛知県方面への直通バスを運行してほしい
- バス路線再編の際、飛行機のハブ&スポークの考え方を取り入れられないか
- 市内の NPO 法人で実施されている送迎・同行サービスのような方法をもっと拡大できないか
- 地区社協（社会福祉協議会）ともっと連携すべきではないか
- 住民主導で新たな移動手段を考えるという方法もあるのではないか
- 法改正が必要であるが、将来的に白ナンバーによる交通手段も視野に入れるべき

## 4.4. 課題の総括

### 4.4.1. 海津市公共交通の課題

上位・関連計画、第1次計画の目標達成状況、社会情勢の変化、各種調査・データの分析結果を踏まえると、海津市地域公共交通の課題は、大きく以下の3つに集約できます。

#### 課題Ⅰ 利便性と効率性の両立

海津市においては、今後予想される人口減少や少子高齢化の進行、深刻な運転手不足、厳しい財政状況を踏まえると、単純なサービスの向上は難しいと言えます。そのため、地域公共交通のより一層の効率化をもって、ニーズの高い部分に絞ってサービス向上を図る必要があります。

また、現状の公共交通サービスの利用に偏りがみられるため、市民が満遍なくサービスを受けられるために、既存交通機関のサービスシステムの見直しが必要となります。

さらに、安定した利用を維持するために、進展しつつある情報通信技術（ICT）の活用を軸に、定期外利用の掘り起こしも必要となってきます。

#### 課題Ⅱ 関係機関との連携強化

海津市の公共交通は、「養老鉄道と定時定路線バス」「養老鉄道と私的交通手段」「名阪近鉄バスとコミュニティバス」との連携がまだ不十分です。

また、岐阜県他自治体に比べ、愛知県・三重県自治体との連携、福祉等他施策との連携についてもまだ不十分と言えます。

そのため、関係機関との連携を強化していく必要があります。

#### 課題Ⅲ 住民の公共交通施策への積極関与

海津市第2次総合計画では、目標として「協働による自主的・自律的なまちづくり」を掲げています。

また、海津市の日常生活の移動は自家用車が主体であり、公共交通を「わがごと」とは捉えづらい状況にあると言えます。

そのため、行政任せではなく、住民が主体的に公共交通に関わるための様々な環境整備が求められます。

## 4.4.2. 現状把握結果と課題の対応

現状把握結果		課題	
内容	出所		
公共交通充実が重点施策の1つ	総合計画	満足度の高い公共交通の実現	課題Ⅰ
公共交通に対する低い満足度	市民アンケート結果		
通勤・通学・通院・買い物等において日常的に市外への流動が発生	データ分析結果 市民アンケート結果	市民の移動ニーズに応じた交通手段の確保	
人口減少及び少子高齢化	データ分析結果	予想される公共交通利用者減少への対応	
芳しくない収支率（コミュニティバス及びデマンド交通）	データ分析結果	効率性を踏まえたサービスの実現	
コミュニティバスにて、海津市役所を境に利用状況に差があり	データ分析結果		
バス運転手不足	データ分析結果		
コミュニティバスにて、現金支払いによる利用はほぼ横ばい	第1次公共交通計画 実施結果	定期外利用ニーズの掘り起こし	
デマンド交通にて、予約が取りづらい状況が発生	住民意見交換会の意見	デマンド交通のシステム見直し	
特定利用者の利用回数が多い	データ分析結果		
デマンド交通にて、1回あたりの運行距離が長い	データ分析結果		
海津市内のタクシー両数が少ない	その他		
電話予約オペレータの負担が大きい	その他		
揖斐川東岸からも養老鉄道の一定の利用あり	利用者ヒアリング結果	鉄道とバスのダイヤ連携	課題Ⅱ
駅でバスから乗り継ぐ際の待ち時間が長い	第1次公共交通計画 実施結果		
養老鉄道利用条件としてパークアンドライド充実の要望あり	市民アンケート結果	養老鉄道と私的交通手段との連携	
今尾バス停にて、名阪近鉄バスとコミュニティバスの位置が離れている	その他	名阪近鉄バスとコミュニティバスの連携強化	
海津市東部・南部地域にて、愛知県や三重県方面への移動手段確保の要望あり	住民意見交換会	愛知県・三重県自治体との連携	
市民から「住民主導の移動手段確保」の意見あり	住民意見交換会	福祉等他施策との連携強化	
高齢化に起因する事故の増加	データ分析結果	高齢者の公共交通利用促進	課題Ⅲ
高校生の通学利用が減少	第1次公共交通計画 実施結果	若年層向けの公共交通利用促進	
協働によるまちづくり	総合計画	公共交通施策における住民との協働	
地区毎の「公共交通を守り育てる」ための組織づくりが実現できず	第1次公共交通計画 実施結果	住民主導による組織づくり	
市民から「住民主導の移動手段確保」の意見あり	住民意見交換会	住民主導による移動手段の確保	