大垣市地域公共交通計画
（骨子案）

大垣市地域公共交通計画の構成

はじめに

第１章 地域及び公共交通の現状

第２章 地域公共交通の利用実態とニーズ

第３章 大垣市地域公共交通網形成計画の評価・検証

第４章 地域交通の課題の整理

第５章 計画の基本的な方針及び将来像

第６章 将来像の実現に向けた施策・事業

第７章 計画の目標・達成状況の評価

大垣市地域公共交通計画の概要

計画の趣旨

本市では、「大垣市地域公共交通網形成計画」を令和2年10月に策定し、バス路線の見直し、ICT（情報通信技術）を活用した情報提供や、キャッシュレス化の推進など、利便性の向上等を図ってきました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルの変化や、人口減少・少子高齢化が進む中、地域住民の暮らしを支えるため、まちの骨格となる公共交通軸を維持するとともに、こどもや親子、運転に不安を持つ高齢者等の移動の足を確保するなど、引き続き、誰もが簡単に利用できる地域交通体系の構築を図る必要があります。

これらの移動を検討する上では、市、交通事業者だけでなく、地域住民や観光団体、福祉団体等、その他地域の関係者との連携・協働を促進し、今後の利便性、持続可能性、生産性の高い地域交通ネットワークの整備を進める必要があります。

このような背景に加え、令和2年11月には、根拠法である「改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成をより実効性の高いものとすることを目的とし、「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へと名称が変更されました。

これらを踏まえ、地域の実情に即した地域交通の目指すべき姿や具体的な施策・事業等を定めた、新たな「大垣市地域公共交通計画」を策定し、関係者が一体となって地域交通の維持・活性化に取り組みます。

計画の区域

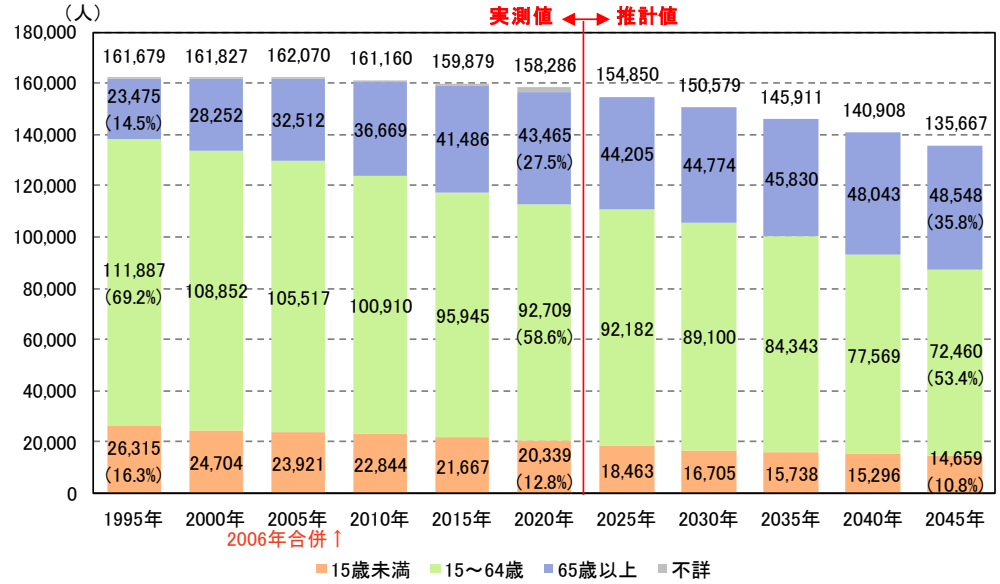
大垣市全域

計画の期間

令和７年度～令和１１年度（５年間）

大垣市の地域の現状（1/3）

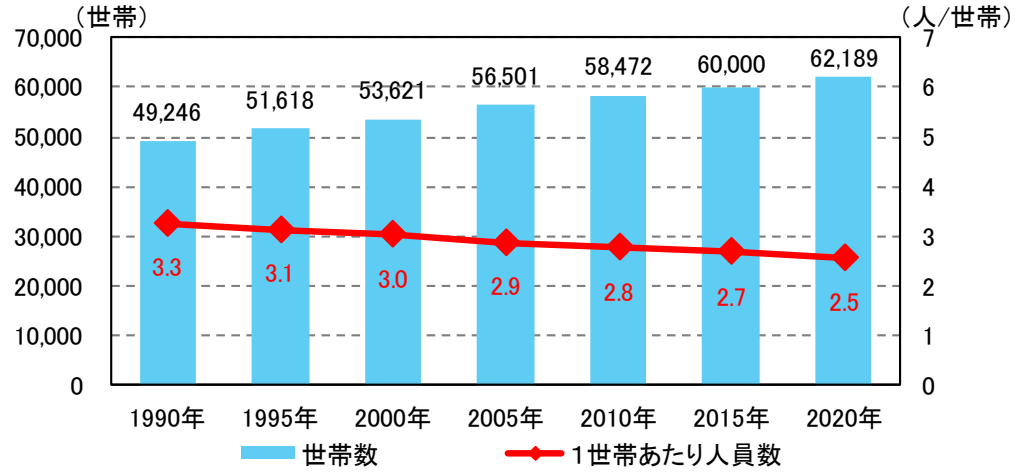
人口の推移



出典：国勢調査･国立社会保障･人口問題研究所（令和5年）
※2005年（平成17年）以前は上石津町、墨俣町を合算した数値

- 大垣市の人口は、2005年（平成17年）の162,070人をピークに年々減少しており、2020年（令和2年）には158,286人となっている。さらに、2045年には135,667人まで減少すると予想されている。
- 人口が減少し15歳未満の人口も減少している一方で、65歳以上の高齢者人口は増加している。

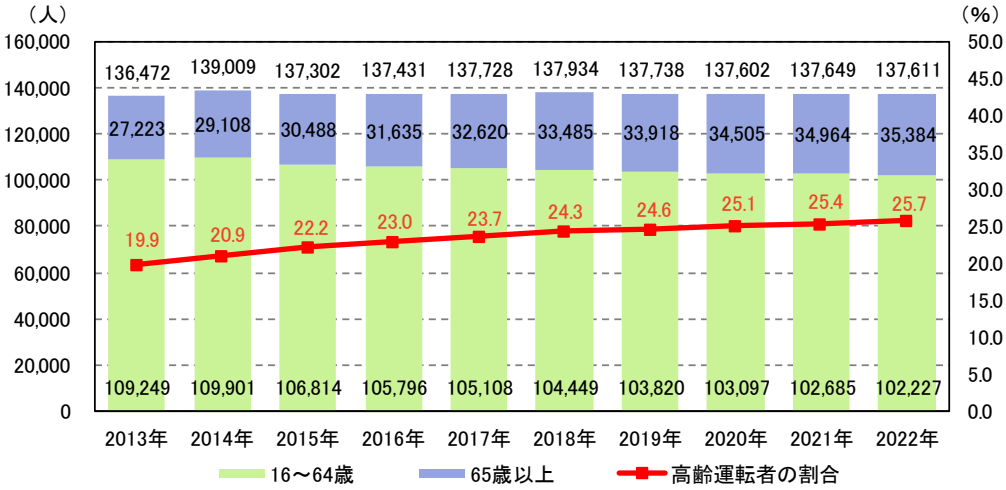
世帯数と１世帯あたりの人員数の推移



出典：国勢調査　※2005年（平成17年）以前は上石津町、墨俣町を合算した数値

- 大垣市の世帯数は近年も増加傾向で、2020年（令和2年）には62,189世帯となっている。
- 人口が減少する一方で世帯数は増加しているため、１世帯あたりの人員数は減少傾向となっており、 2020年（令和2年）には一世帯あたり2.5人となっている。

免許保有者数と高齢運転者



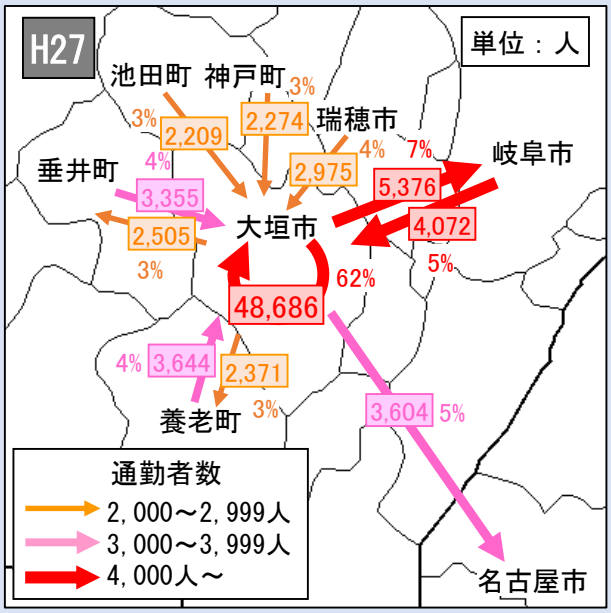
出典：大垣市統計書（岐阜県警察本部運転免許課）

- 大垣警察署管内分の免許保有者数は2022年（令和4年）時点で137,611人となっており、増減はあるものの、おおむね横ばいとなっている。
- 16～64歳の運転者数は減少している一方で65歳以上の高齢運転者数は増加しており、高齢運転者の割合は2022年（令和4年）時点で25.7%となっている。

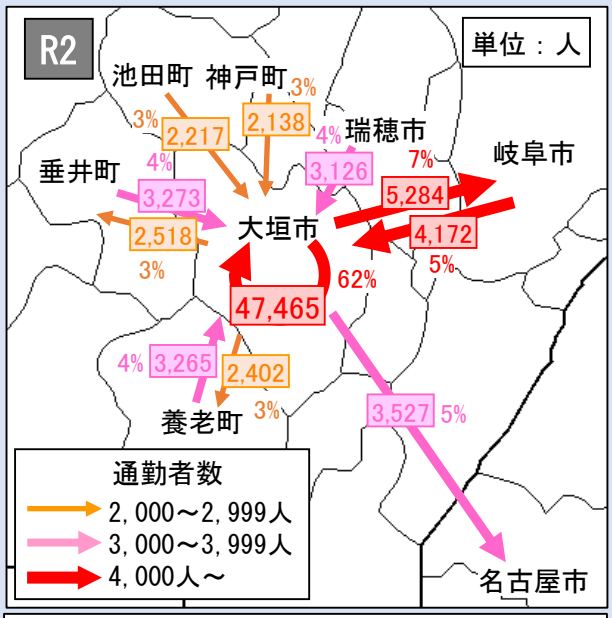
大垣市の地域の現状（2/3）

通勤・通学流動の推移

通　勤



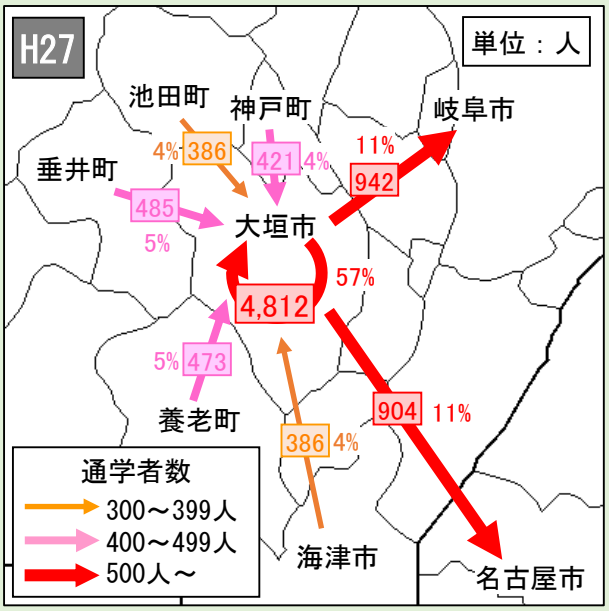
大垣市に常住する通勤者（大垣市民）：78,851人
大垣市内の事業所への通勤者　：83,310人



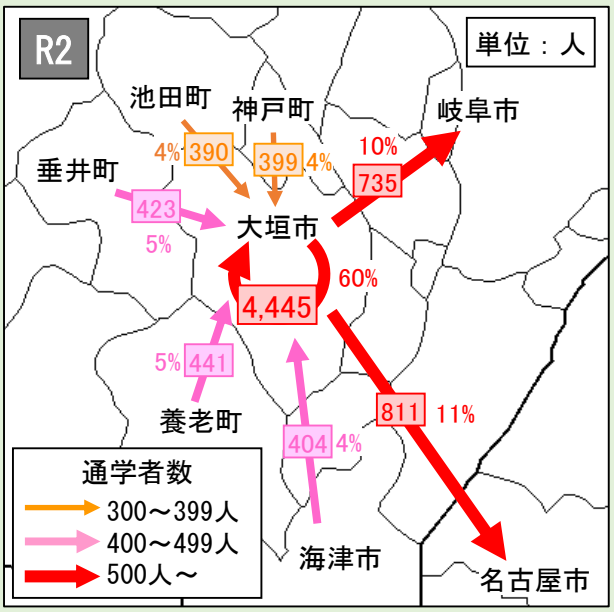
大垣市に常住する通勤者（大垣市民）：76,767人
大垣市内の事業所への通勤者　：80,731人

大垣市に常住し大垣市外へ通勤する
通勤者：28,140人

通　学



大垣市に常住する通学者（大垣市民）：8,371人
大垣市内の学校等への通学者　：9,487人



大垣市に常住する通学者（大垣市民）：7,456人
大垣市内の学校等への通学者　：9,107人

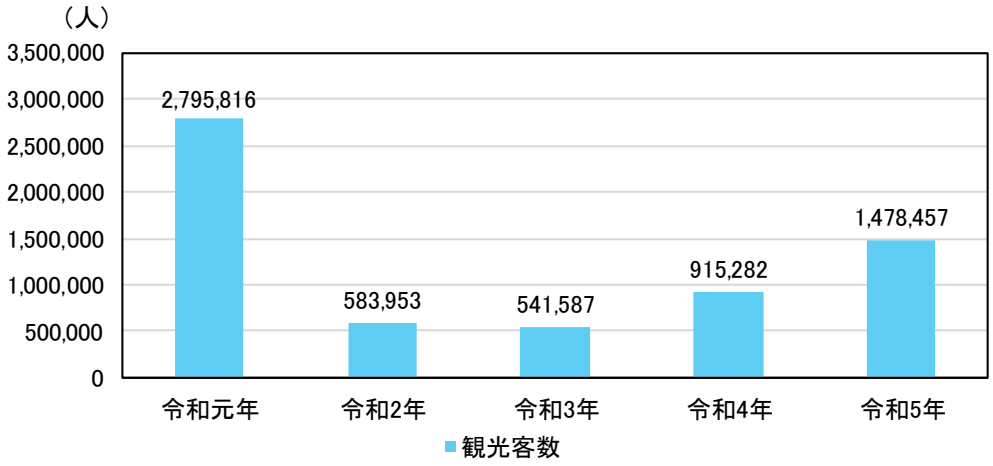
大垣市に常住し大垣市外へ通学する
通学者：2,892人

※15歳以上の就業者数（通勤者数2,000人以上を記載）及び通学者（通学者数300人以上を記載）　出典：国勢調査
※市内に常住する通勤（通学）者及び市内の事業所（学校等）への通勤（通学）者の中には不明が含まれる。

- 大垣市に常住する通勤者(76,767人)のうち62%が市内へ通勤しており、平成27年と同様の割合である。市外では岐阜市への通勤、岐阜市からの通勤の割合が高い。
- 大垣市に常住する通学者(7,456人)のうち60%が市内へ通学しており、平成27年に比べ割合がやや高くなっている。市外では名古屋市・岐阜市への通学の割合が高い。

大垣市の地域の現状（3/3）

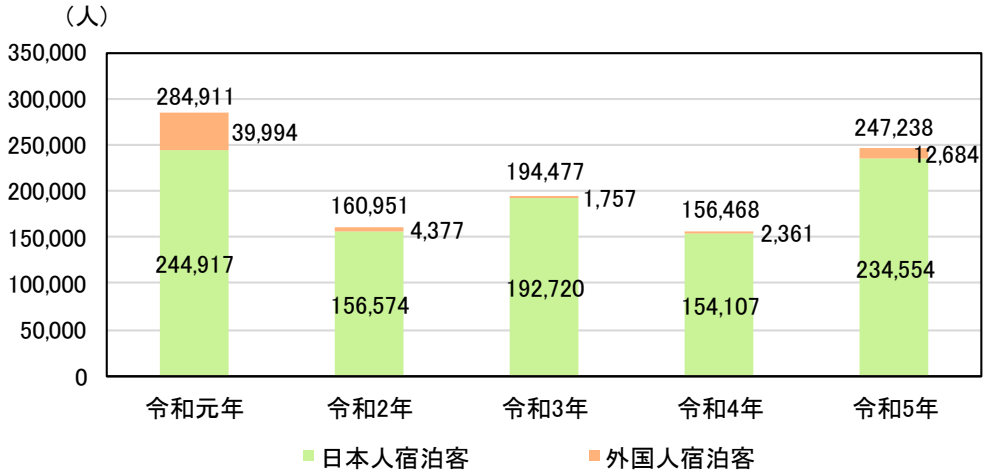
観光客の推移



※出展：大垣市

・本市の中心市街地内で実施されるまつり、イベントに訪れた観光客の推移については、コロナ禍の影響により、令和2年に大きく減少し、令和5年にかけて徐々に回復している。

宿泊客の推移



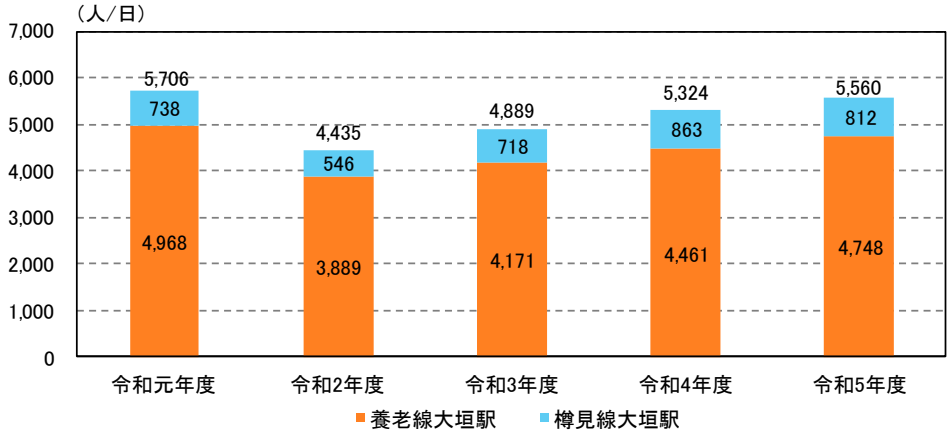
※出展：大垣市

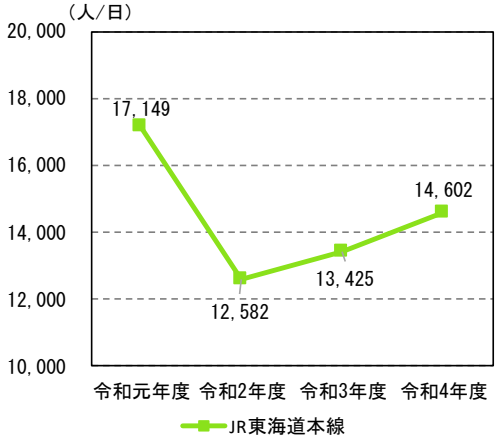
・宿泊客については、コロナ前と比較し約87%まで回復しているものの、外国人宿泊客は約32%の回復にとどまっている。

大垣市の地域公共交通の現状（1/4）

公共交通の利用状況

鉄道：大垣駅の１日の利用者数の推移

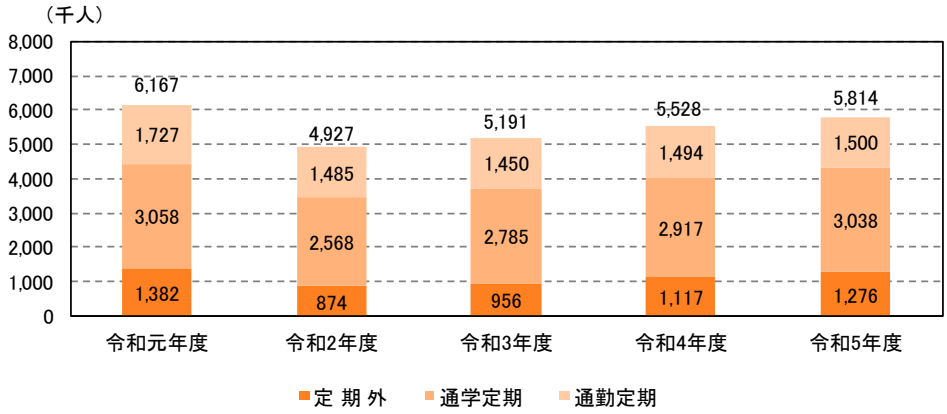




出典：大垣市統計書、養老鉄道㈱、樽見鉄道㈱

・大垣駅の1日の利用者数は、令和元年度から令和2年度にかけて、各社とも大きく減少し、JR東海道本線は約4,600人（約27%）、樽見線は約200人（約26%）、養老線は約1,000人（約22%）減少している。
・コロナ禍以降回復傾向にあるものの、JR東海道本線及び養老線については、コロナ禍前の水準まで回復していないことから、自家用車への転換やテレワーク等の普及により、完全には回復しきっていない。

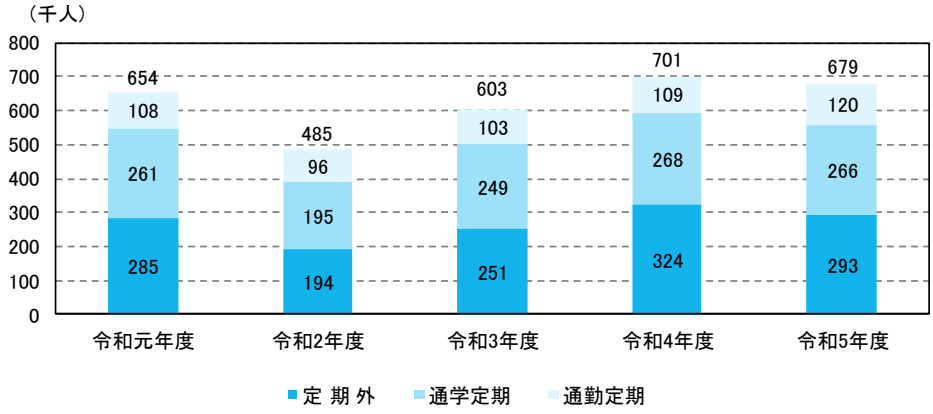
鉄道：養老線の年間輸送人員の推移



出典：養老鉄道㈱

・養老線の年間輸送人員は、令和元年度から令和2年度にかけて大きく減少したが、令和3年度から令和5年度の推移は回復傾向である。
・通勤定期や定期外利用については、生活様式の変化等により、完全には回復しきっていない。

鉄道：樽見線の年間輸送人員の推移

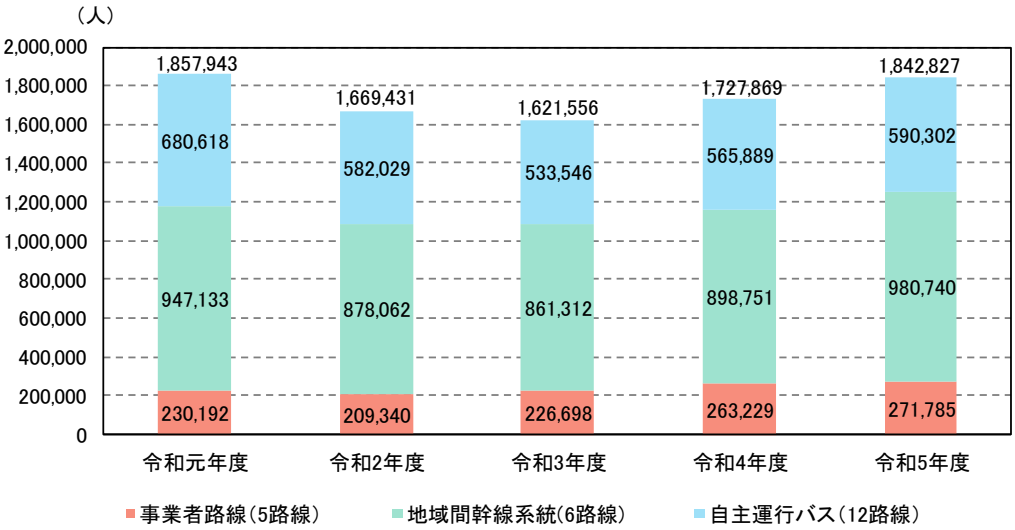


出典：樽見鉄道㈱

・樽見線の年間輸送人員は、令和元年度から令和2年度にかけて大きく減少したが、令和4年度には回復し、令和5年度は減少したものの、コロナ禍前の水準を超えるまでとなっている。
・定期外利用は、企画きっぷによる増が寄与しているが、通勤及び通学定期もコロナ禍前を超える水準となっている。

大垣市の地域公共交通の現状（2/4）

バス：年間利用者数の推移（大垣市関連路線）

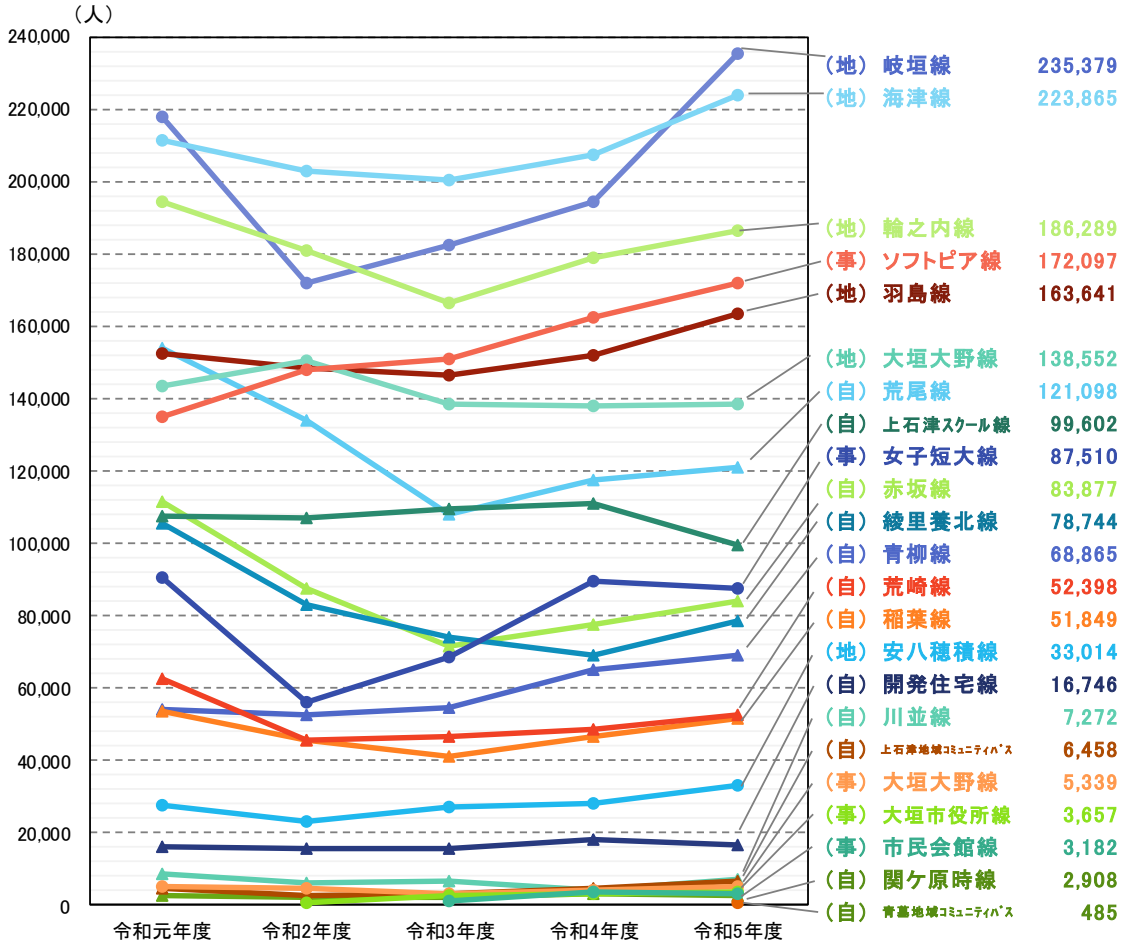


※事業者路線の内、スクール線、季節路線は除く

出典：名阪近鉄バス㈱

- バスの年間利用者数は、令和2年度から3年度にかけて減少し、その後、回復傾向である。
- 事業者路線及び地域間幹線系統では、コロナ禍前の水準を上回る回復となっており、一方で自主運行バスでは、コロナ禍前の水準に戻っていない。
- 自主運行バスは、定期券の利用割合が高くないため、日常のおでかけ等のライフスタイルの変化により、利用が戻っていないと思われる。

バス：路線別年間利用者数の推移



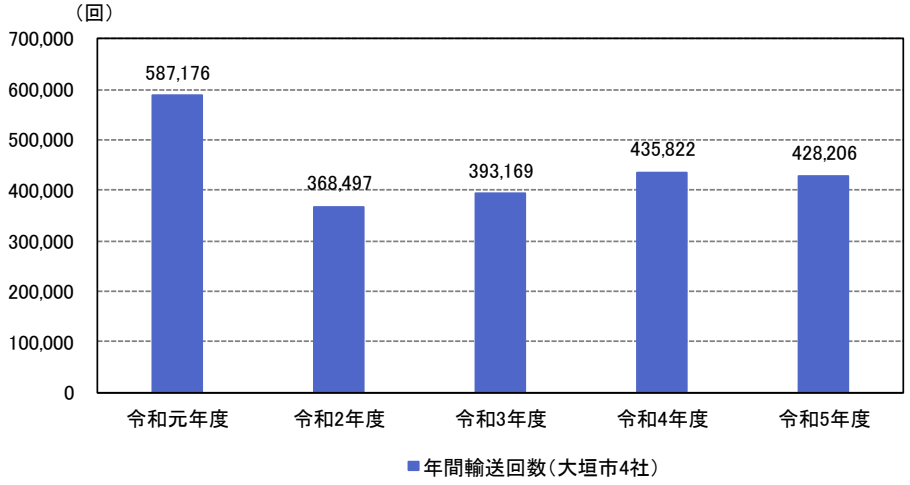
※事業者路線は「(事)路線名」、地域間幹線系統は「(地)路線名」、自主運行バスは「(自)路線名」
※事業者路線の内、スクール線、季節路線は除く
※大垣大野線は「大垣市役所－岐阜協立大学」の系統は事業者路線
「総合庁舎－大野バスセンター」の系統は地域間幹線系統

出典：名阪近鉄バス㈱

- 路線別の年間利用者数は、ほとんどの路線で令和2年度から3年度にかけて減少し、その後、回復傾向である。
- 岐垣線や女子短大線は通学利用が主であることから、休校等により令和2年に大きく減少し、令和4年度にかけて増加、岐垣線は令和5年度にさらに大きく増加した。
- ソフトピア線や青柳線は、コロナ禍においても、通勤利用等が維持されていたことにより、減少せず、令和元年度を上回る水準となっている。
- 自主運行バスである荒尾線、赤坂線、綾里養北線では、令和3年度にかけて大きく減少した後、微増で、コロナ禍前の水準には達していない。

大垣市の地域公共交通の現状（3/4）

タクシー：年間輸送回数の推移（大垣市内4社）

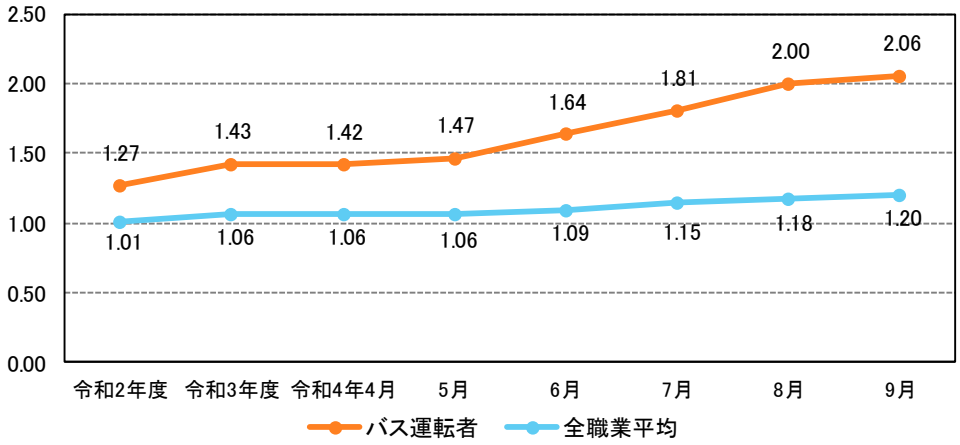


出典：市内タクシー事業者4社

・タクシーの年間輸送回数は、令和2年度に大きく減少した後、回復したが、コロナ禍前と比較すると完全には回復しきっていない。
・市内のタクシー利用については、リモート会議の普及によるビジネスマンの出張利用の減少、高齢者等の外出や夜間の飲食等の減少により、コロナ禍前の7割程度の水準となっている。

運転手不足の現状

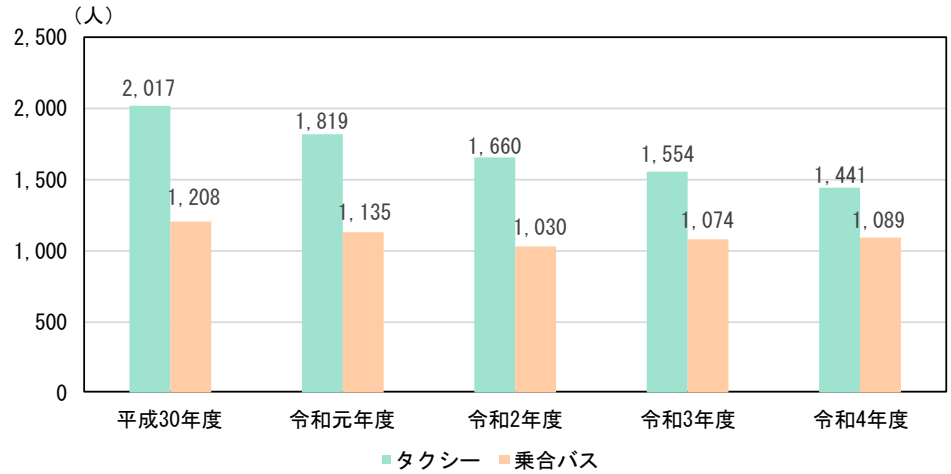
バス：バス運転者の有効求人倍率の推移



出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

・バス運転者の有効求人倍率は、令和4年度、人流の回復による運行再開等により上昇し、運転者不足が顕著化している。
・また、コロナ禍での離職等により、運転手が減少したため、コロナ禍後の需要回復には対応できない状況と考えられる。

バス・タクシー：運転者の推移（岐阜県：法人タクシー・乗合バス）

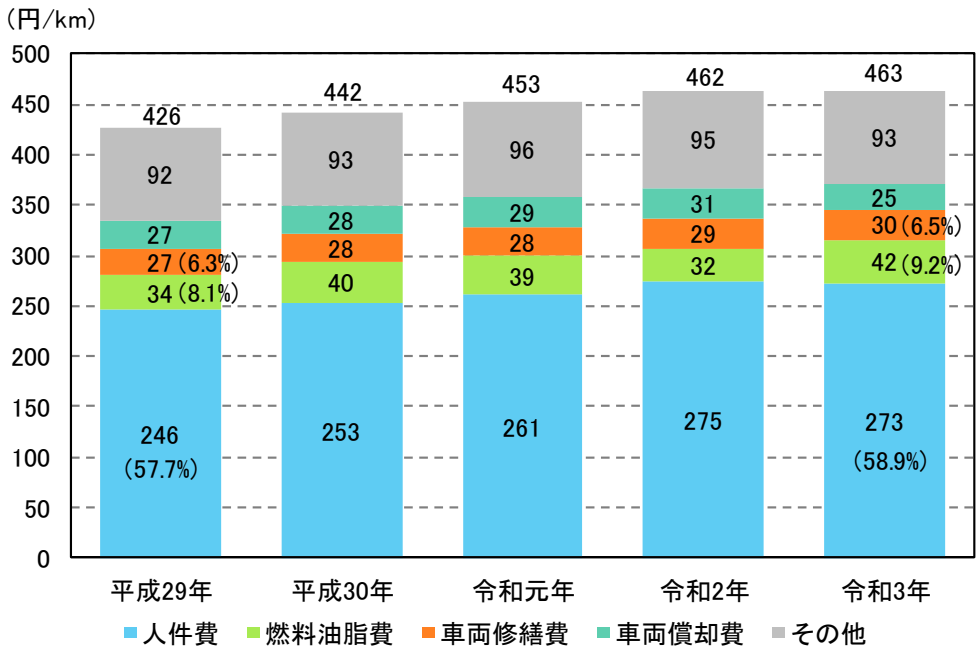


出典：国土交通省中部運輸局「数字で見る中部の運輸」

・タクシーの運転者数は年々減少しており、コロナ禍以降も減少が続いている。
・乗合バスの運転者数はコロナ禍で大きく減少し、徐々に回復しているものの、令和4年度は平成30年度と比較し、119人の減となっている。

大垣市の地域公共交通の現状（4/4）

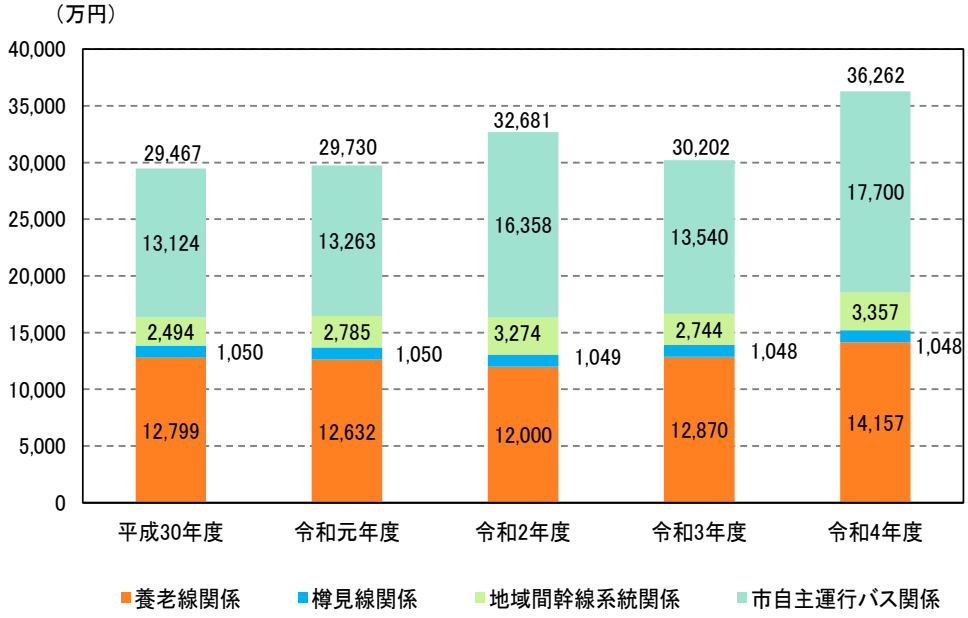
乗合バス実車キロ当たり経費及び構成比率の推移（民営）



出典：日本バス協会

- 乗合バスの1キロ当たりの経費は年々増加しており、内訳においても、人件費や燃料油脂費、車両修繕費の割合が増加している。
- このことから、経費の増加の主な要因は、運転手不足への対応に係る経費の増加及び物価高騰による経費の増加と考えられる。

公共交通の維持に係る大垣市負担額



※補助年度
鉄道：会計年度
バス：バス補助年度
バス：（例．平成30年度：平成29年10月1日～平成30年9月30日）

出典：大垣市

- 公共交通の維持に係る大垣市負担額は、養老線及び樽見線では、沿線市町と連携した支援を実施しており、おおむね横ばいである一方、バスでは、赤字補填等を行い、路線の維持を図っていることから、経費の増加等に伴い、年々市の負担額は増加している。
- なお、令和3年度については、コロナ禍でバス事業者の経営状況が悪化したため、会社全体の経費の削減を行ったことにより、運行経費が減少し、結果として市の負担額が減少することとなった。

住民アンケート調査結果（1/10）

■調査目的：通勤、通学、通院、買い物、余暇活動も含めた「日常のおでかけ」を把握するとともに、現状の地域交通の問題点などについての意見や要望を把握
■調査対象：15歳以上の大垣市民（無作為抽出）
■調査方法：郵送配布、郵送回収、WEB回答　※世帯主宛に調査票を発送し、全ての世帯が回答する設問に加え、特定の方（通勤、通学者(高校生以上)、65歳以上）がいる世帯のみが回答する設問を設定
■調査期間：配布　令和6年6月11日(火)　締切　令和6年7月5日(金)
■回収状況：配布数7,700票　回収数3,038票(郵送2,467票･WEB571票)　回収率39.5%

※調査結果のグラフや表の%表示は、端数処理の関係上、各項目の割合の合計が100%にならない場合がある。
※回答内容の各項目について、回答者が1人以上で、回答者数の割合が1%未満である場合は、「0」と表記される。

▼ 地区別の回収率

	配布数	回収数	回収率
全体	7,700	3,038	39.5%
興文	300	166	55.3%
東	300	177	59.0%
西	300	222	74.0%
南	300	125	41.7%
北	550	252	45.8%
南杭瀬	550	58	10.5%
多芸島	100	51	51.0%
安井	550	222	40.4%
宇留生	300	112	37.3%
静里	300	92	30.7%
綾里	300	124	41.3%
洲本	300	82	27.3%
浅草	300	114	38.0%
川並	300	115	38.3%
中川	550	144	26.2%
和合	300	87	29.0%
三城	550	97	17.6%
荒崎	300	97	32.3%
赤坂	300	135	45.0%
青墓	300	97	32.3%
牧田	350	50	46.3%
一之瀬		16	
多良		67	
時		29	
墨俣	300	112	37.3%
不明（無回答）		195	

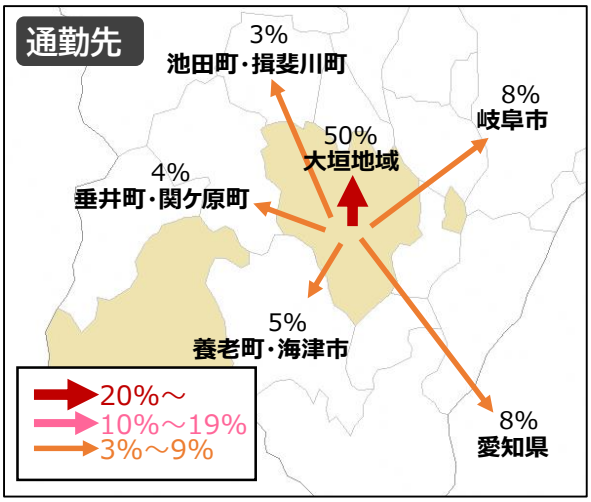
大垣地域･墨俣地域

上石津地域

住民アンケート調査結果（2/10）

通　勤

通勤先

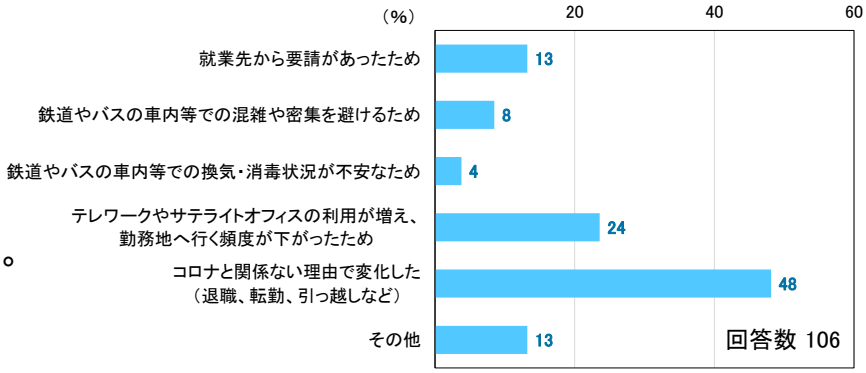


・通勤先は、大垣地域が50%と最も高く、次いで愛知県と岐阜市が8%となっている。

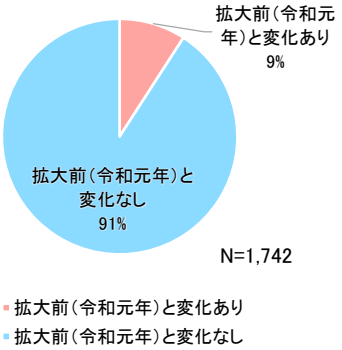
通勤頻度の変化の理由

・令和元年度当時と令和6年度での通勤頻度が変化した理由を聞いたところ、43%の方がコロナ禍の影響で通勤頻度が変化したと回答した。

・テレワークの導入等、働き方の変化により、一定数は今後も戻らない可能性がある。



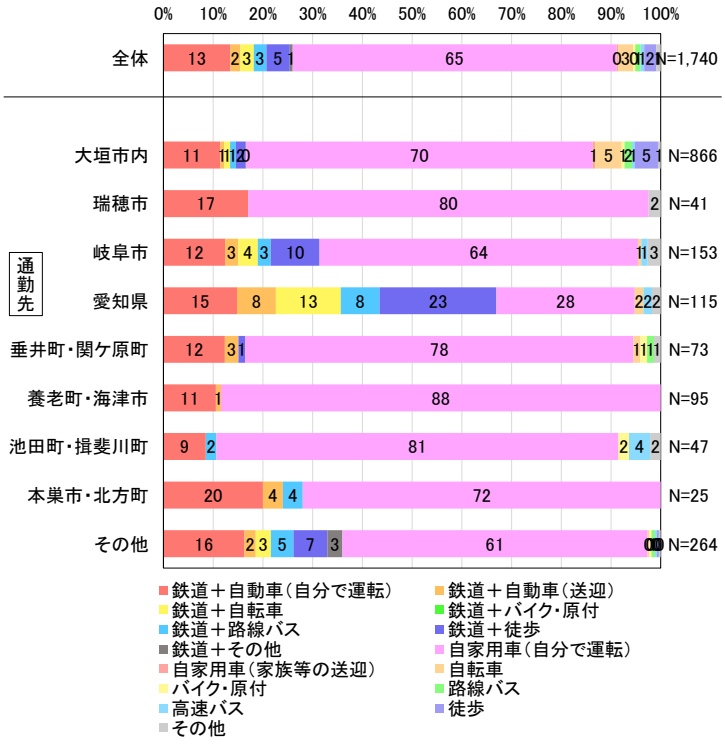
通勤先までの交通手段の変化



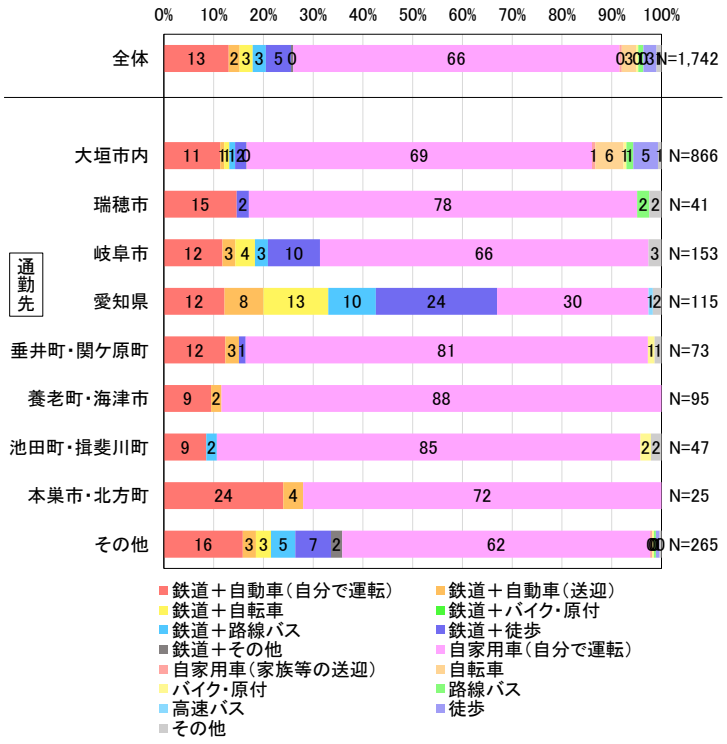
・通勤先までの交通手段を、コロナ禍前の令和元年度当時と令和6年度で聞いたところ、交通手段が変化していない方が約91%となっているが、約1割が変化したと回答していることから、一定数の割合で、ライフスタイルの変化が生じていると思われる。

通勤先までの交通手段（令和元年度）

・大垣市以外の通勤先への交通手段については、多くの通勤先で令和元年度、令和6年度ともに、自家用車（自分で運転）の割合が高くなっている。



通勤先までの交通手段（令和６年度）



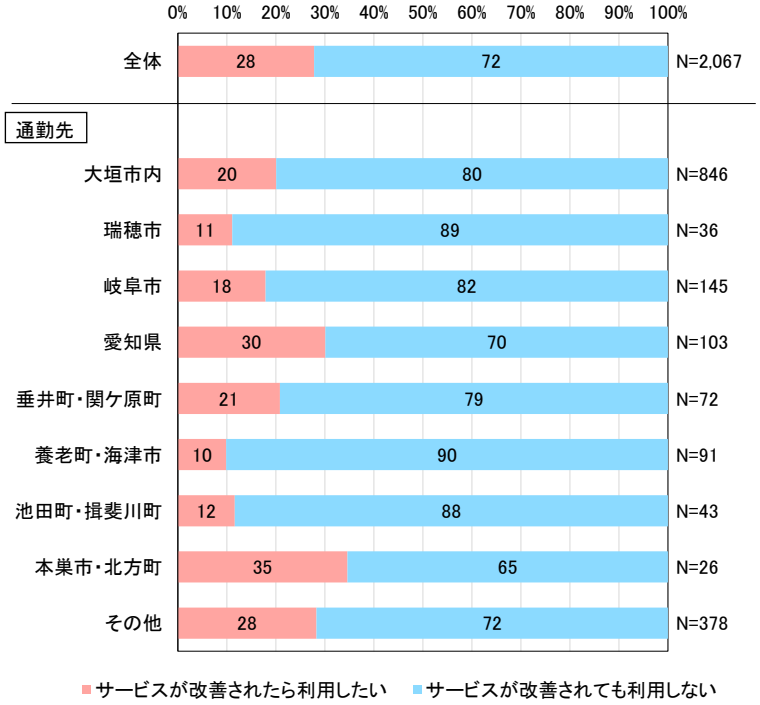
住民アンケート調査結果（3/10）

通　勤

路線バスの利用意向

・『路線バスのサービスが改善された場合、通勤で路線バスを利用したいと思いますか？』という設問に対し、全体では28%の人が「利用したい」と回答しており、令和元年調査時(20%)に比べ割合が高くなっている。

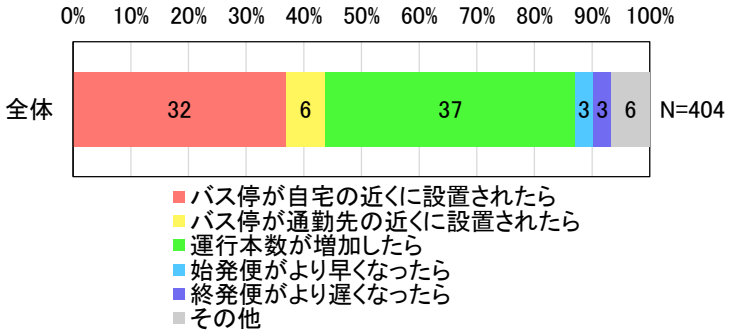
・通勤先別にみると、愛知県と本巣市・北方町に通勤している人は「利用したい」が約30～35%と、その他の地域と比較して高くなっていることから、鉄道駅へのアクセス方法の一つとして路線バスが望まれている。



改善を望む路線バスのサービス

・改善を望む路線バスのサービスは、「運行本数が増加したら」が37%と最も高く、次いで「バス停が自宅の近くに設置されたら」が32%となっており、始発、終発便への要望は比較的少なかった。

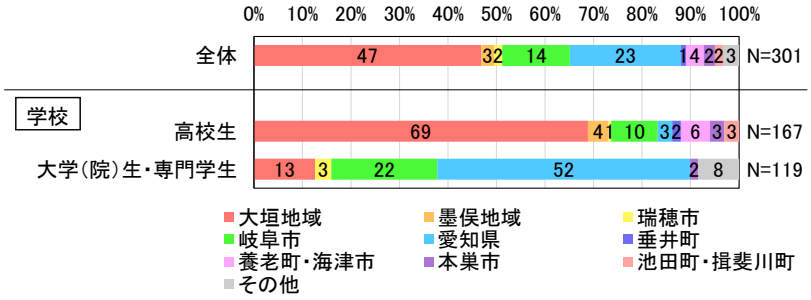
・令和元年調査時とほぼ同じ傾向となっている。



住民アンケート調査結果（4/10）

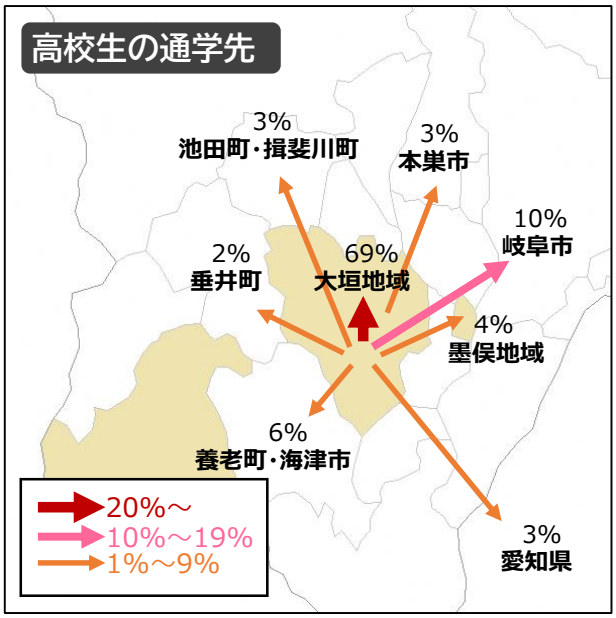
通　学

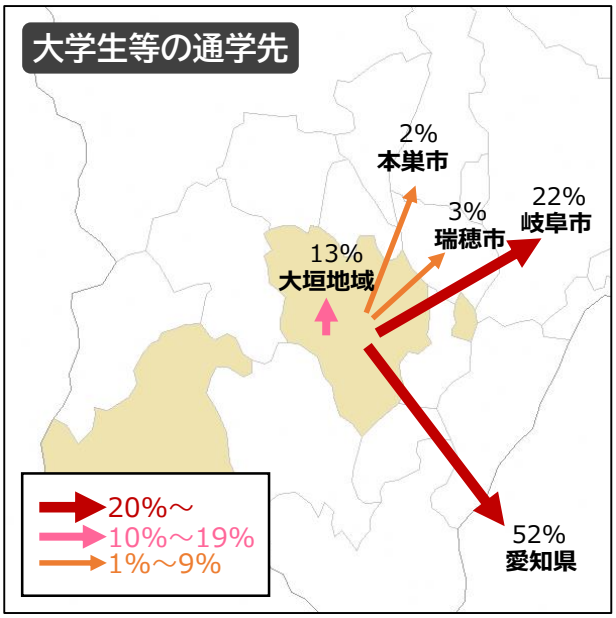
通学先



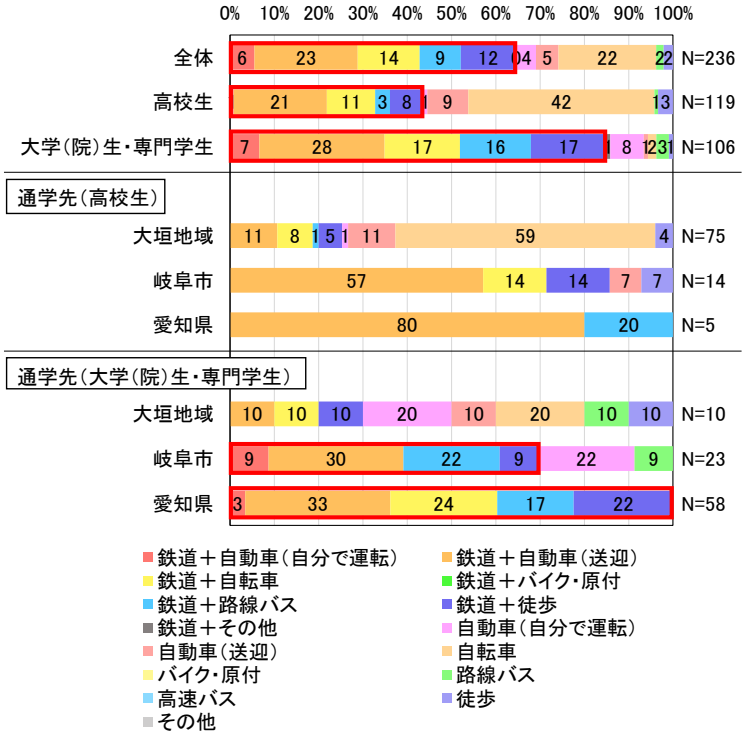
・高校生では、市内の高校への通学が69%であり、次いで岐阜市への通学が10%となっている。

・大学生等では、愛知県が52%最も高く、次いで岐阜市が22%となっており、多くの方が市外、県外へ通学している。





通学先までの交通手段



・通学先までの交通手段は、全体で鉄道と別の交通手段を合わせて利用する方が64%と高くなっている。

・高校生の通学先別において、市内の高校には自転車の利用が59%と最も多くなっている中、25%は鉄道利用であることから、養老線や樽見線の利用が想定される。岐阜市と愛知県では、50%以上が鉄道を利用しており、特に自動車(送迎)の利用が多くなっている。

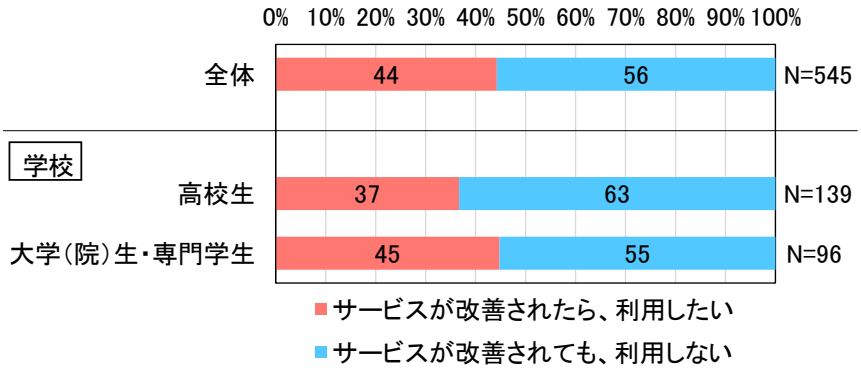
・大学生(院)生・専門学生において、鉄道＋自動車(送迎)が28%と最も多くなっている。岐阜市と愛知県では鉄道利用が多数を占め、特に自動車(送迎)が30%以上と多くなっている。

・令和元年度調査時と比較すると、自動車(自分で運転)の割合が11%から8%に低下しており、「若者の自動車離れ」の傾向があると考えられる。

住民アンケート調査結果（5/10）

通　学

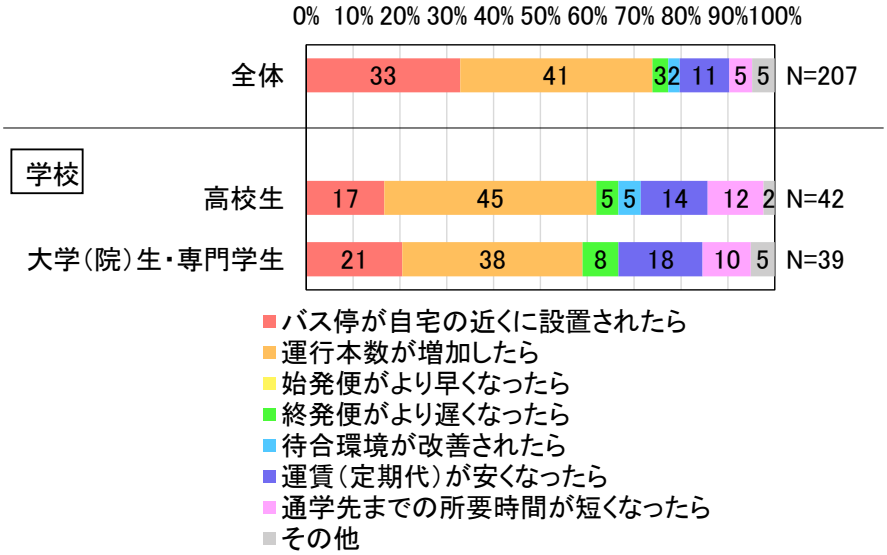
サービス改善



・『路線バスのサービスが改善された場合、通学で路線バスを利用したいと思いますか？』という設問に対し、全体では約44%の人が「利用したい」と回答している。

・学校別において高校生は37%、大学（院）生・専門学生は45%の人が「利用したい」と回答しており、いずれも令和元年調査時(高校生32%、大学(院)生・専門学生27%)に比べ割合が高くなっている。

改善を望む路線バスのサービス



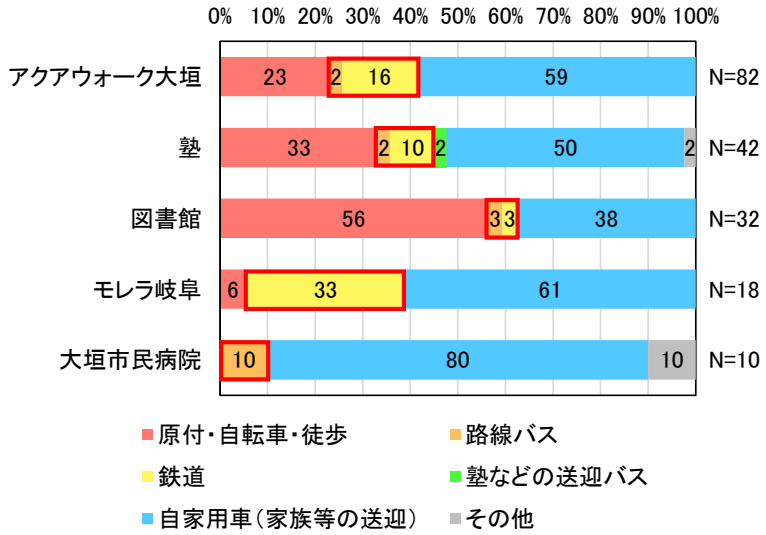
・改善を望む路線バスのサービスは、「運行本数が増加したら」 が41%と最も高く、次いで「バス停が自宅の近くに設置されたら」が33%となっている。

・また、「運賃（定期代）が安くなったら」との回答も11%であることから、一定数の人は、定期代について負担に感じている。

・学校別において高校生、大学生（院）生・専門学生は、全体と同様の傾向があり、「運行本数が増加したら」が最も多く、次いで「バス停が自宅の近くに設置されたら」が多くなっている。

・令和元年調査時と比較すると、「運賃（定期代）が安くなったら」の割合が低下し、「運行数が増加したら」の割合が大きく高くなっている。

通学以外でのおでかけ先



・通学以外のおでかけ先では、アクアウォーク大垣が最も多い。

・交通手段は自家用車(家族等の送迎)の割合が高い施設が多いが、図書館は原付・自転車・徒歩の割合が高くなっているが、一定割合で鉄道や路線バスが利用されている。

住民アンケート調査結果（6/10）

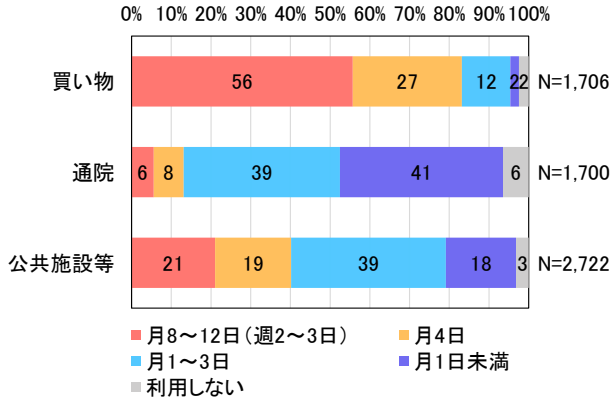
高齢者

出かける頻度と交通手段

・買い物に外出する頻度は、月8～12日（週2～3日）が56%と最も高くなっている。

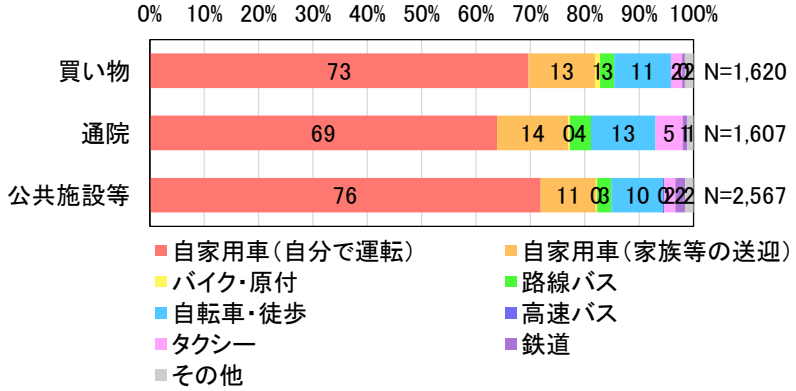
・通院に外出する頻度は、月1日未満が41%と最も高くなっている。

・公共施設等に外出する頻度は、月1～3日が39%と最も高くなっている。



・各施設への交通手段は、自らの運転で自家用車で訪れている方が約70%前後であり、最も多くなっており、約1割の人が家族等の送迎に頼っている状況である。

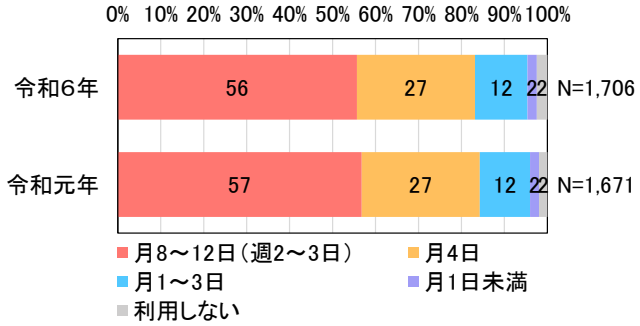
・路線バスやタクシーについては、割合は少ないものの、各施設ごとで一定数の利用があり、タクシーについては、通院利用が比較的大きくなっている



コロナ前後の買い物の頻度と交通手段

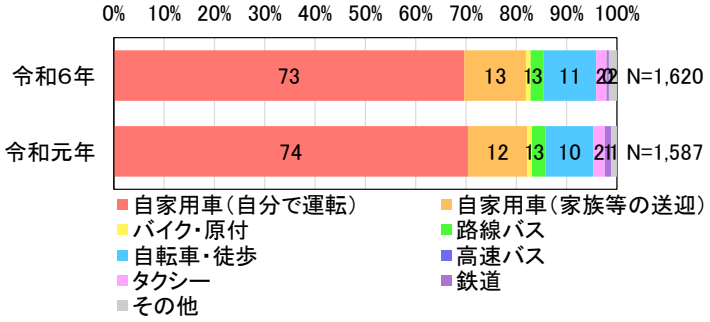
・買い物の頻度は、コロナ禍前後で大きな変化は見られない。

・令和6年、令和元年ともに買い物には月8～12日（週2～3日）行く方が最も多い。



・買い物への交通手段は、コロナ禍前後で大きな変化は見られない。

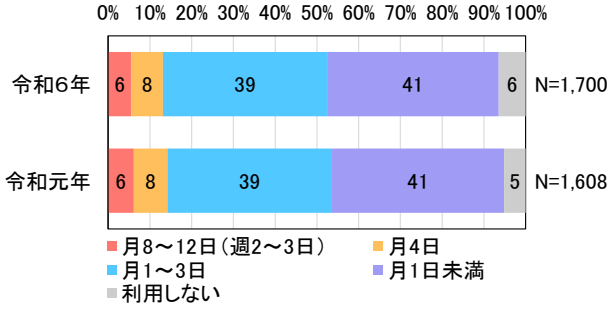
・令和6年、令和元年ともに買い物への交通手段には自家用車を自ら運転して行く方が最も多い。



コロナ前後の通院の頻度と交通手段

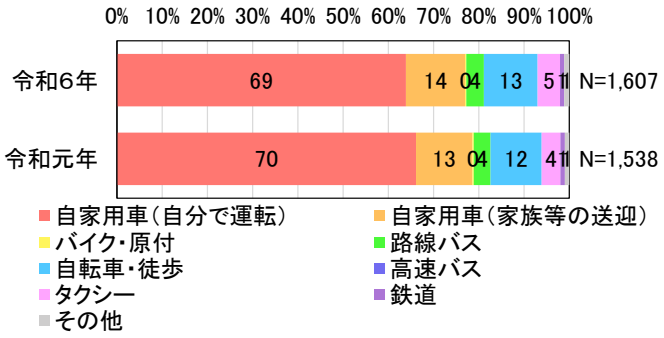
・通院の頻度は、コロナ禍前後で大きな変化は見られない。

・令和6年、令和元年ともに通院には月1日未満行く方が最も多い。



・通院への交通手段は、コロナ禍前後で大きな変化は見られない。

・令和6年、令和元年ともに通院への交通手段には自家用車を自ら運転して行く方が最も多い。

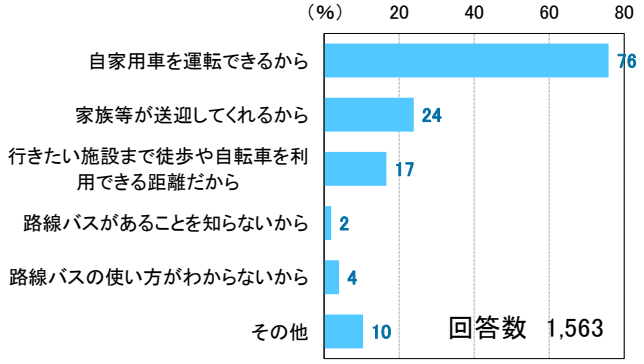


住民アンケート調査結果（7/10）

高齢者

路線バス利用しない理由

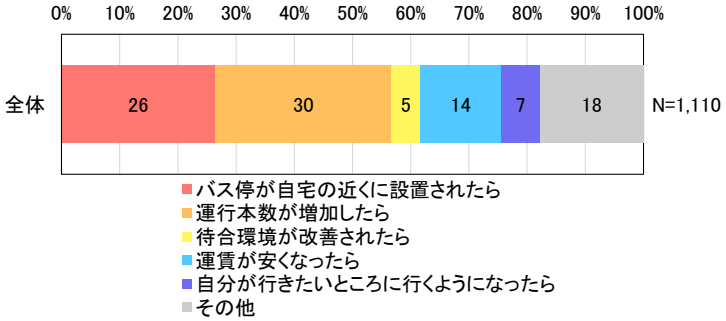
・路線バスを利用しない理由は、「自家用車を運転できるから」 が76%と最も多く、次いで「家族等が送迎してくれるから」が24%となっている。



路線バス利用改善

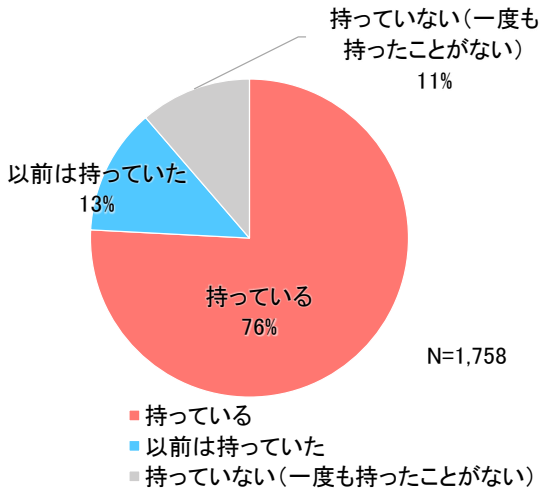
・改善を望む路線バスのサービスは、「運行本数が増加したら」 が30%と最も高く、次いで「バス停が自宅の近くに設置されたら」が26%となっている。

・令和元年調査時と比較すると、概ね同様の傾向となっている。



運転免許証の保有状況

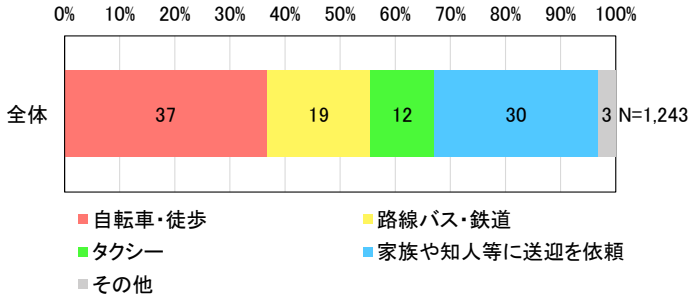
・運転免許証を持っている人が76%となっている。



免許返納後の交通手段

・免許返納後の交通手段は、「自転車・徒歩」 が37%と最も高く、次いで「家族や知人等に送迎を依頼」が30%となっている。

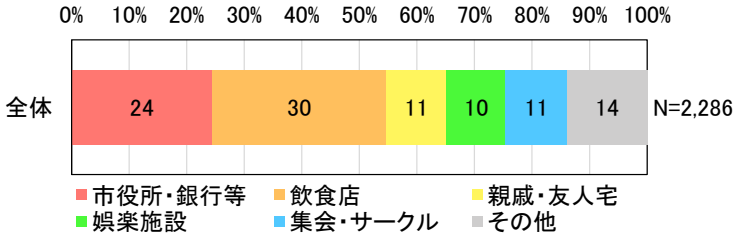
・また、返納後は路線バス、鉄道、タクシーを利用したいと考えている人が31%である。



参考：よく利用する買い物施設　上位10位

施設名	回答数
アクアウォーク大垣	234
バロー大垣南店	146
平和堂 アル・プラザ鶴見店	123
イオンモール大垣	96
ザ・ビッグ養老店	78
カネスエ昼飯店	57
パワーズ（POWER'S）大井店	56
Mikawaya船町店	54
イオンタウン大垣	49
バロー赤坂店	49
PLANT-6	46

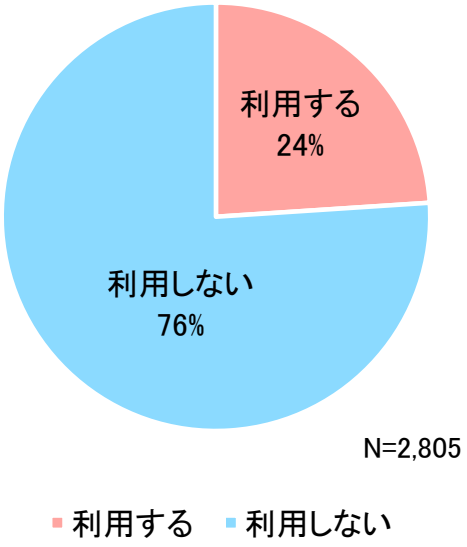
参考：買い物・通院以外のおでかけの目的地



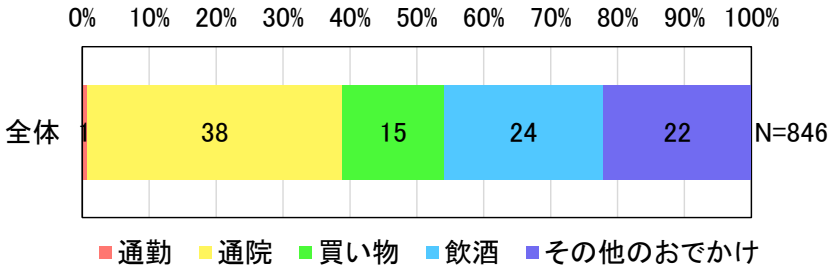
住民アンケート調査結果（8/10）

すべての方

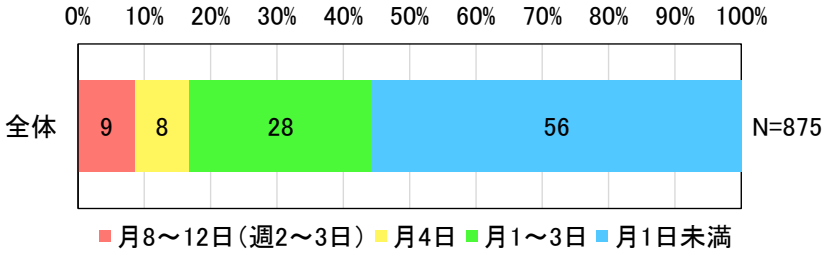
タクシー利用の有無



タクシーの利用目的

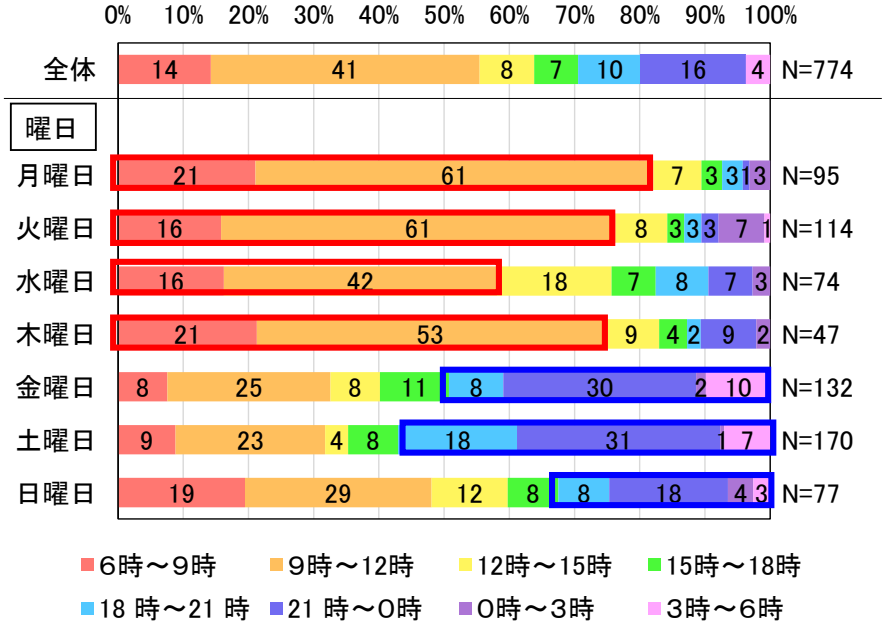


タクシーの利用頻度



・タクシーを利用することがあるかについて、利用する方は24%となっている。
・タクシーの利用目的は、通院が38%と最も多く、次いで飲酒した際の移動手段が24%となっている。
・タクシーの利用頻度は、月1日未満が56%と最も高く、次いで月1～3日が28%となっている。

タクシーを最も利用している時間帯・曜日



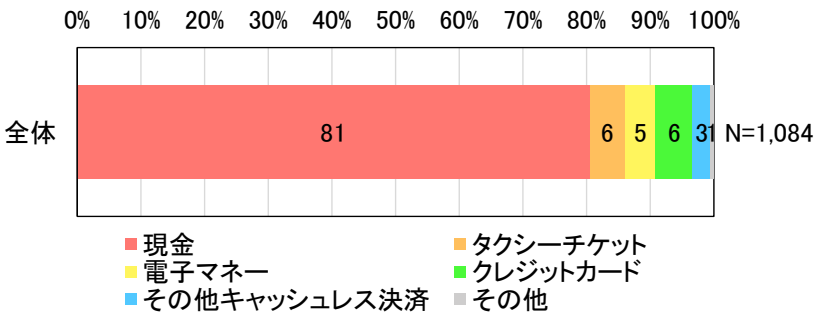
・タクシーを最も利用している時間帯は、9時～12時が41%と最も多く、次いで21時～0時が16%、6時～9時が14%となっている。

・曜日別において、月曜日～木曜日は朝～昼（6時～12時）までの割合が50%以上と最も多くなっている。金曜日～日曜日は夕方～早朝（18時～6時）の割合が高くなっており、その中でも金曜日と土曜日は21時～0時の割合が約30%と最も高くなっている。

住民アンケート調査結果（9/10）

すべての方

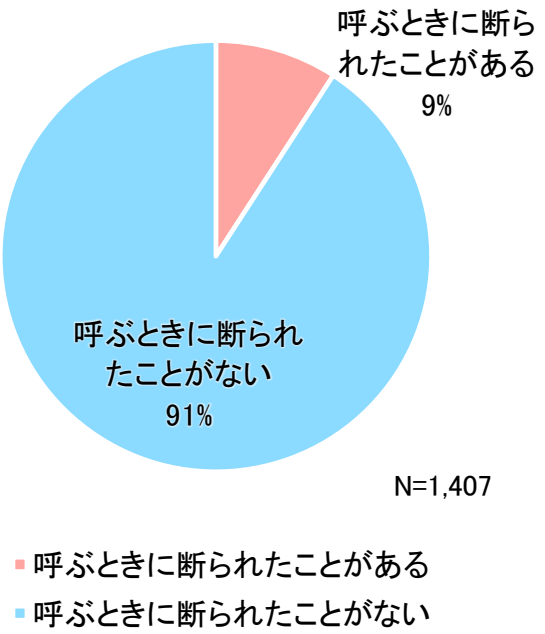
タクシー料金の支払い方法



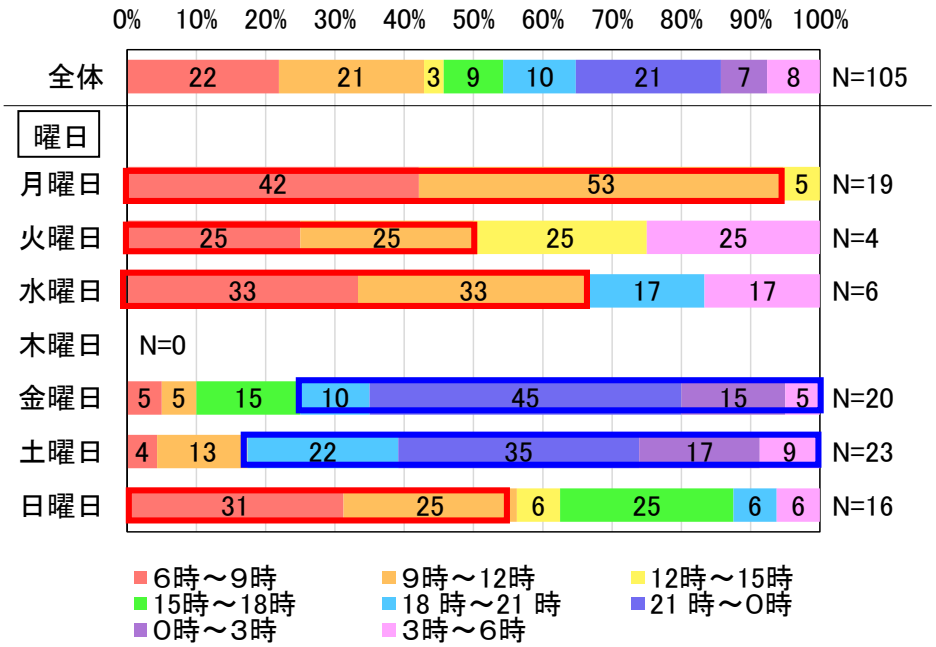
・タクシー料金の支払い方法は、現金の方が81%と最も高くなっている。

・タクシーを呼ぶときに断られたことがあるかについて、約9%の方が断られた経験があるという結果になっている。

タクシーを呼ぶときに断られた



タクシーを呼ぶときに断られることが多い時間帯・曜日



・タクシーを呼ぶ際に断られることが多い時間帯は、6時～9時が22%と最も多く、次いで9時～12時と21時～0時が21%となっている。

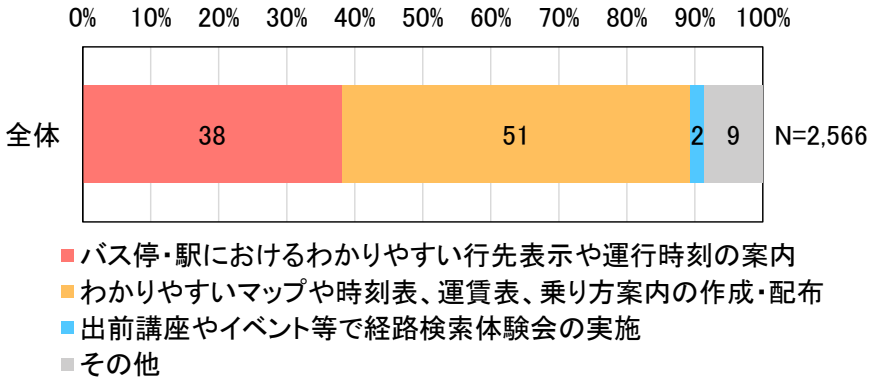
・月曜日、火曜日、水曜日、日曜日は、朝～昼（6時～12時）までの割合が50%以上を占めている。

・金曜日、土曜日は夕方～早朝（18時～6時）の割合が70%以上を占めている。

住民アンケート調査結果（１０/１０）

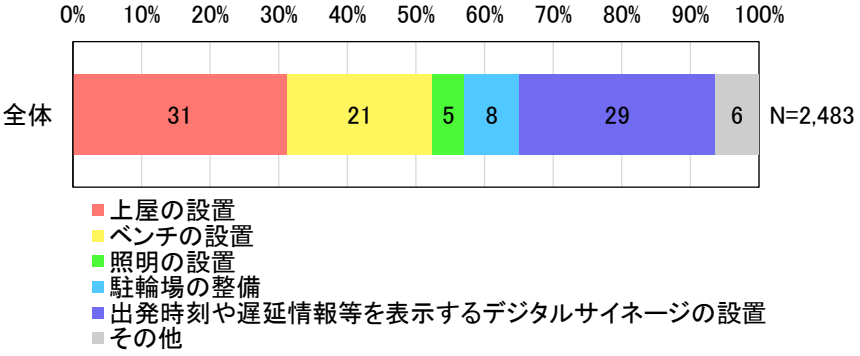
すべての方

自ら調べて目的地までたどり着くのに必要なこと



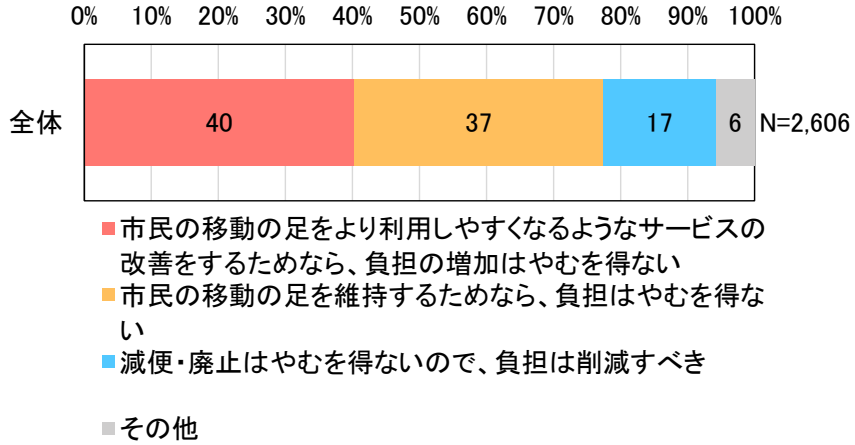
・路線バスや鉄道の経路・時刻などを、自ら調べて目的地までたどり着くためにはどのような取り組みが必要かについて聞いたところ、「わかりやすいマップや時刻表、運賃表、乗り方案内の作成・配布」が51%と最も高くなっている。

待合環境の整備



・路線バスを利用しやすくなるための待合環境の整備について聞いたところ、雨風が凌げるバス停上屋の設置が31%と最も高く、次いで運行状況の確認が出来るデジタルサイネージの設置が29%となっている。

費用負担に対する考え



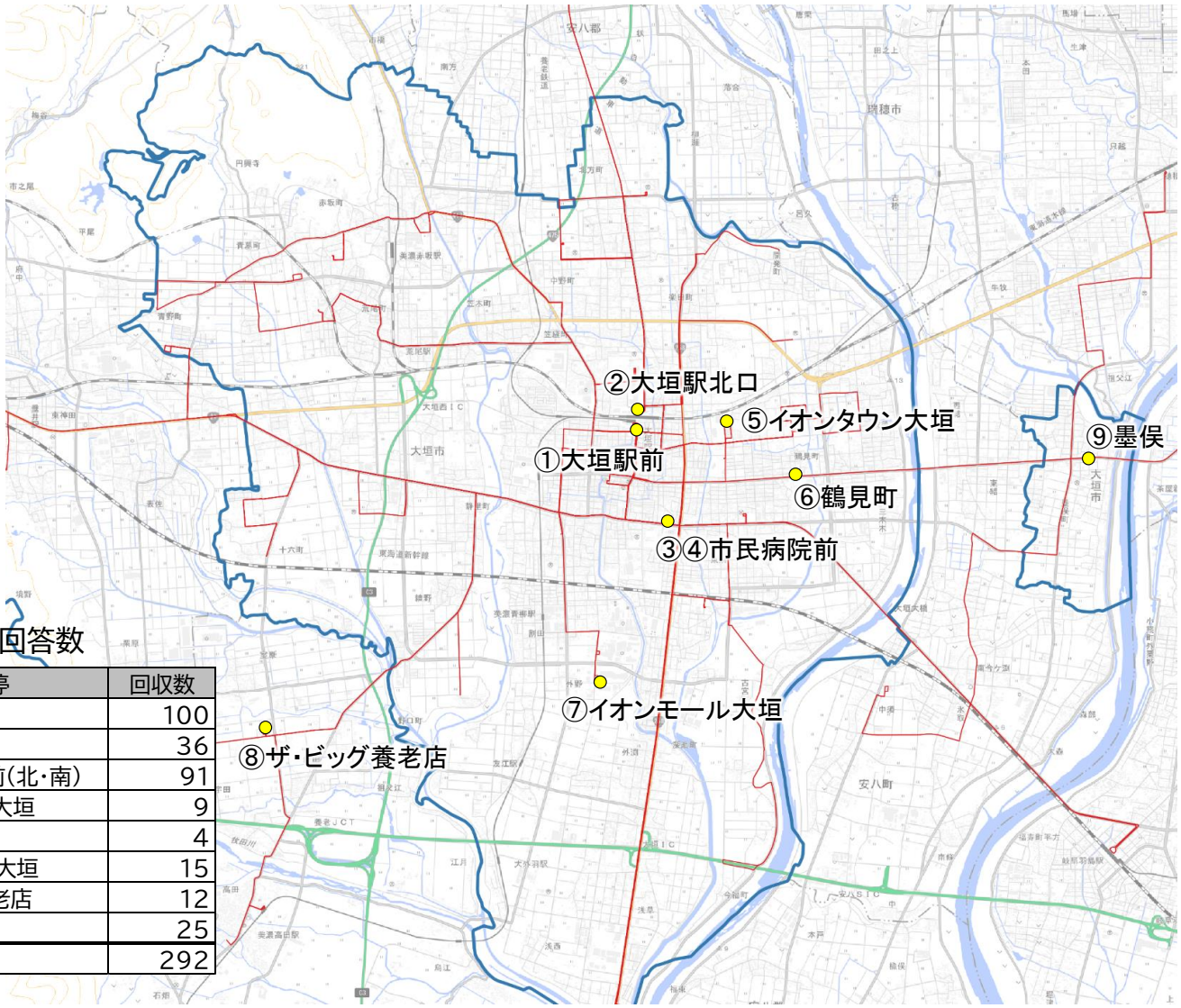
・地域公共交通の確保に対する費用負担について聞いたところ、サービス改善のための負担の増加や、移動の足の維持のための負担はやむを得ないと答えた方が77%となっており、令和元年調査時(64%)よりも高くなっている。

バス停利用者ヒアリング調査結果（1/4）

■調査目的　：大垣市地域公共交通計画の策定にあたり、現在のバス利用者の意見や改善要望を把握
■調査方法　：市内のバス停9箇所にて、バス利用者に対して直接ヒアリング
■調査実施日：令和6年7月18日(木)、19日(金)
■回答数　　：バス停利用者293票

※調査結果のグラフや表の%表示は、端数処理の関係上、各項目の割合の合計が100%にならない場合がある。
※回答内容の各項目について、回答者が1人以上で、回答者数の割合が1%未満である場合は、「0」と表記される。

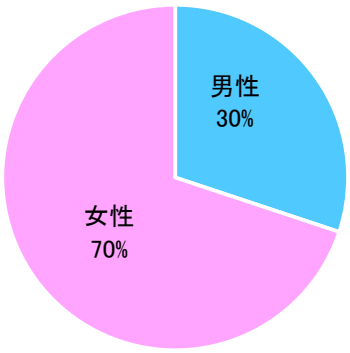
▼調査実施バス停



▼バス停別回答数

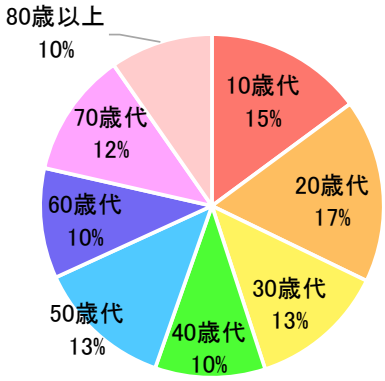
バス停	回収数
①大垣駅前	100
②大垣駅北口	36
③④市民病院前(北・南)	91
⑤イオンタウン大垣	9
⑥鶴見町	4
⑦イオンモール大垣	15
⑧ザ・ビッグ養老店	12
⑨墨俣	25
合計	292

性別



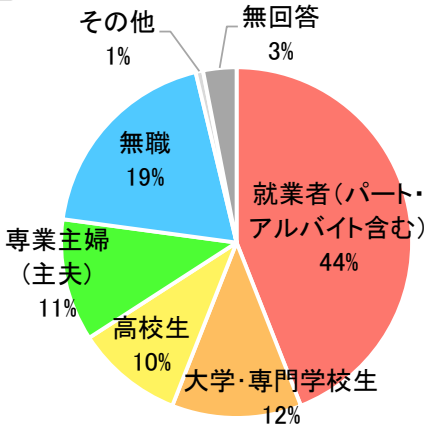
回答者数　293

年齢



回答者数　293

職業

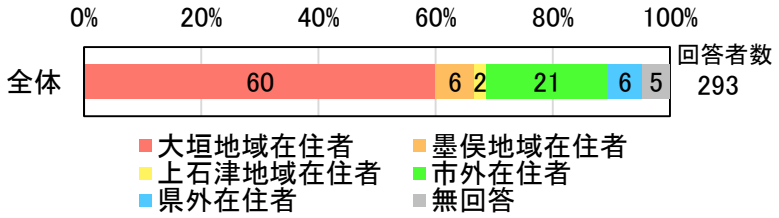


回答者数　293

※性別、年齢は調査員による目視判断

バス停利用者ヒアリング調査結果（2/4）

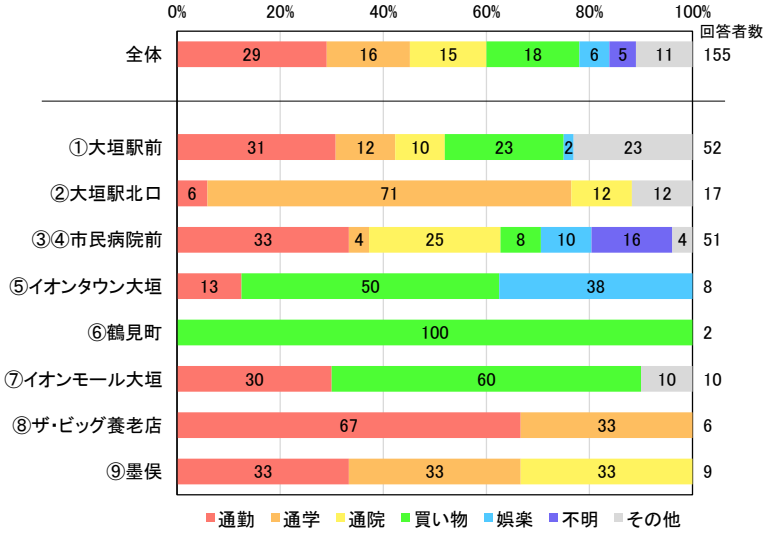
回答者の居住地



・大垣地域在住者が60%、市外在住者が21%、県外在住者が6%となっている。

・市外及び県外では、岐阜市や養老町、愛知県の方の利用が比較的多くなっている。

利用目的

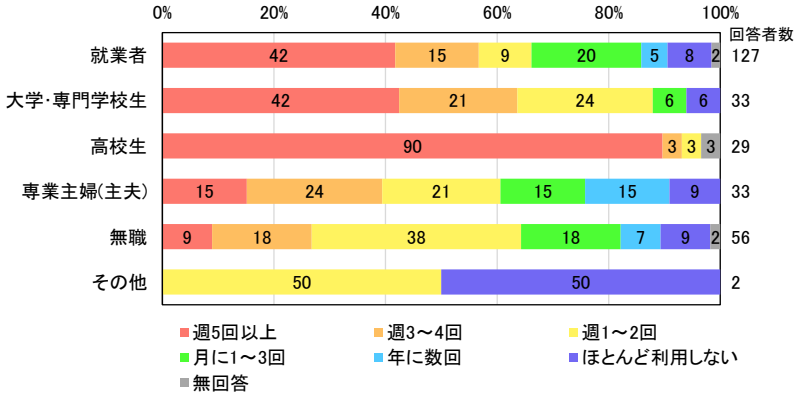


・利用目的は通勤が29%と最も高く、次いで買い物が18%、通学が16%となっている。

・②大垣駅北口では通学が約7割を占めている。

・⑤イオンタウン大垣、⑥鶴見町、⑦イオンモール大垣では、買い物の割合が高くなっている。

利用頻度

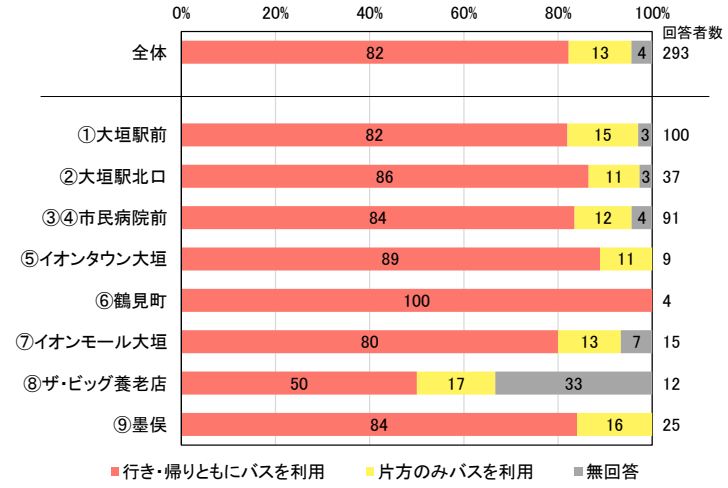


・利用頻度を職業別に見ると、就業者、大学・専門学校生・高校生は週5回以上が最も高くなっている。

・高校生は週5回以上が9割を占める。

・専業主婦（主夫）は週3～4回や週1～2回の割合が高く、無職は週1～2回の割合が高くなっている。

往復利用の割合

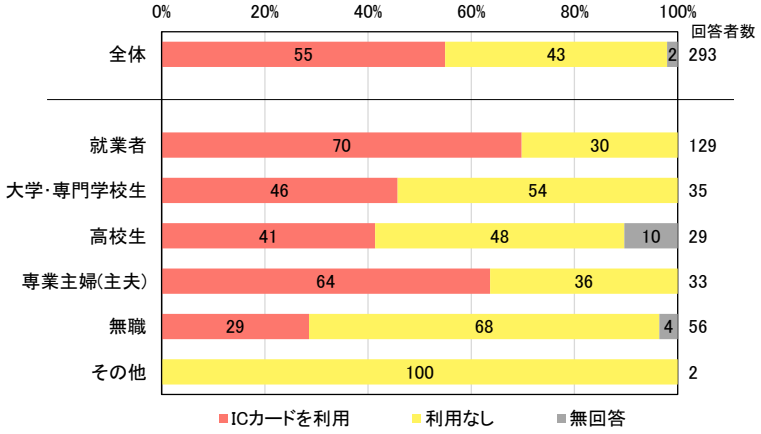


・バスを往復で利用しているかを見ると、全体は8割以上の方が行き・帰りともにバスを利用している。

・バス停別に見ると、ほとんどのバス停で行き・帰りともにバスを利用している方が8割を超えているが、ザ・ビッグ養老店のみ5割にとどまっている。

バス停利用者ヒアリング調査結果（3/4）

ICカードの利用割合

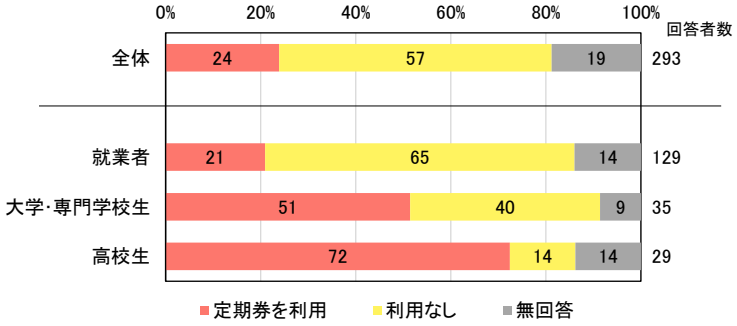


・ICカードの利用割合を見ると、全体では55%の方がICカードを利用している。

・職業別に見ると、就業者の方でICカードを利用している方が70%となっている。

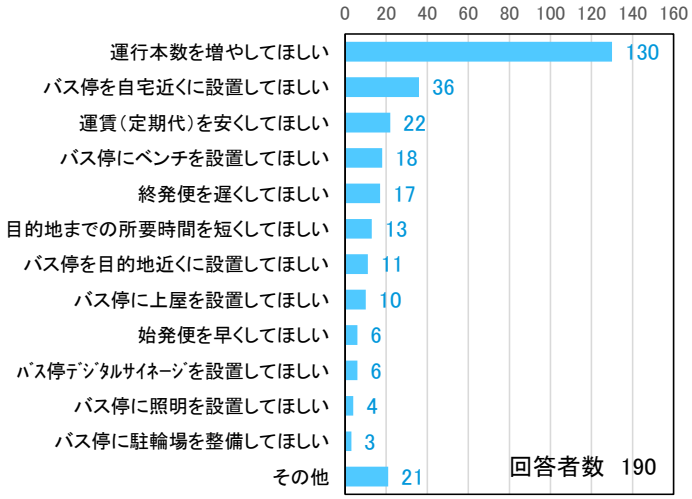
・無職の方は、 ICカードを利用していない割合が高い。

定期券利用割合



・職業別に定期券を利用している方の割合を見ると、高校生では72%と割合が高いが、就業者は21%と割合が低い。

バスに対する意見・改善要望

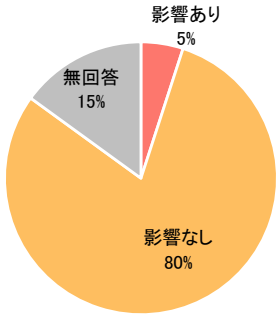


・バスに対する意見・改善要望を聞いたところ、運行本数の増加について意見した方が最も多かった。

バス停固有の質問

大垣駅前(4番のりば)利用者対象

利用する便が市民病院前経由に変更された場合の影響



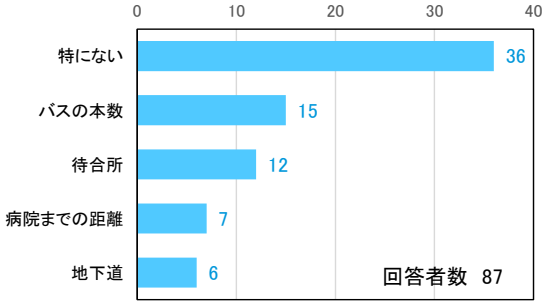
回答者数 100

※寺内町経由のバス(荒崎線･綾里養北線等)利用者に対し、乗車便が市民病院経由に変更され、所要時間が5分程度長くなった場合の影響を質問

・80%の方が「影響なし」と回答している。

市民病院前バス停利用者対象

市民病院前バス停に対する不満

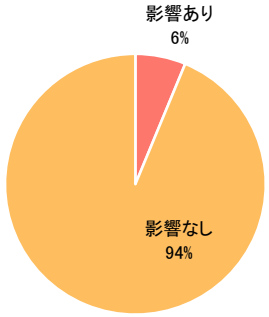


・市民病院前バス停に対する不満や改善してほしいことを聞いたところ、「特にない」と回答した人が36人と最も多かった。

・不満の中では、「バスの本数」が15人と最も多く、次いで「待合所」が12人となっている。

墨俣バス停利用者対象

安八穂積線廃止の影響



回答者数 32

・安八穂積線の廃止による影響について聞いたところ、 94%の方が「影響なし」と回答している。

商業施設利用者ヒアリング調査結果（4/4）

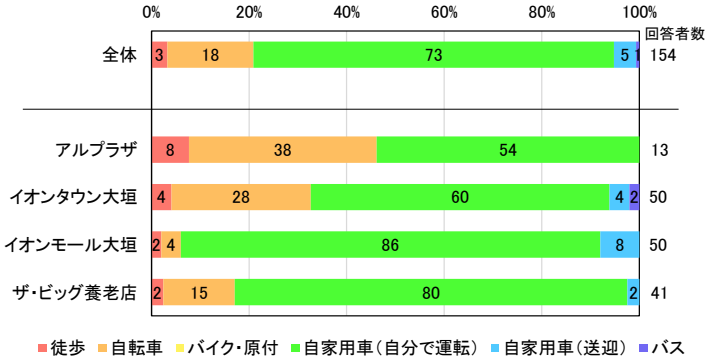
■調査目的　：大垣市地域公共交通計画の策定にあたり、商業施設利用者の意見や改善要望を把握
■調査方法　：市内の商業施設4箇所にて、来訪者に対して直接ヒアリング
■調査実施日：令和6年7月19日(金)
■回答数　　：商業施設来訪者154票

※調査結果のグラフや表の%表示は、端数処理の関係上、各項目の割合の合計が100%にならない場合がある。
※回答内容の各項目について、回答者が1人以上で、回答者数の割合が1%未満である場合は、「0」と表記される。

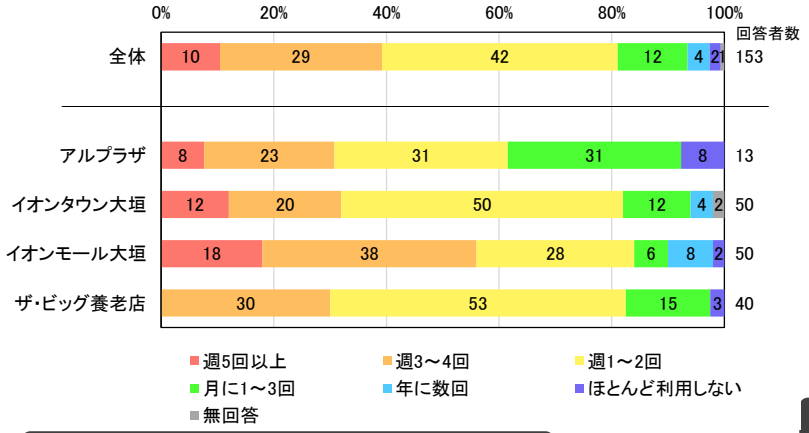
施設までの移動手段

・施設までの移動手段を見ると、全体は73%の方が自家用車を運転して訪れている。

・バスで商業施設に訪れる人は、1%程度である。



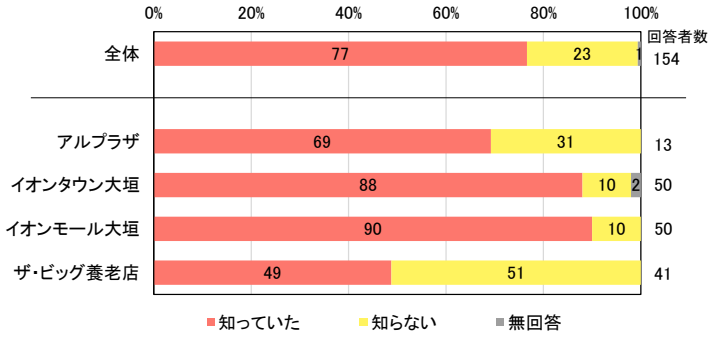
利用頻度



施設にバスで行けることの認知状況

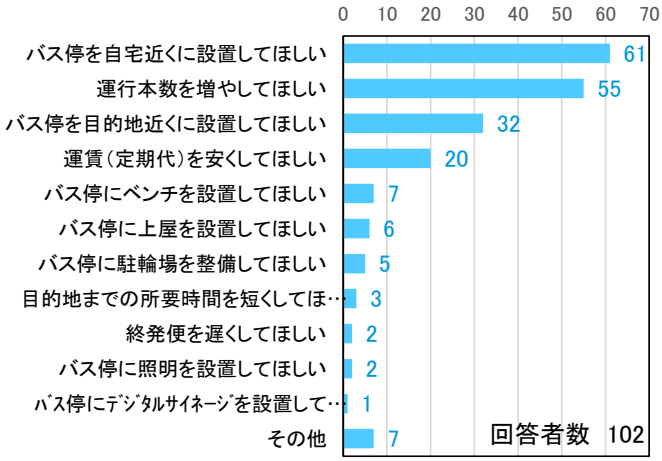
・全体で77%の方が、商業施設にバスで行けることを知っていた。

・施設別にみると、イオンタウン大垣やイオンモール大垣は9割近くの方が知っているが、ザ・ビッグ養老店は49%と知っている人の割合が低い。



バスに対する意見・改善要望

・バスに対する意見・改善要望を聞いたところ、バス停の位置に関する意見や、本数の増加についての意見が最も多かった。



・商業施設の利用頻度は、全体では週に1～2回利用する方の割合が高い。

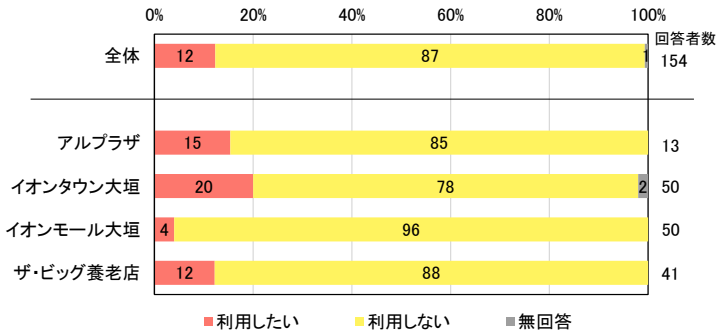
・施設別にみると、イオンモール大垣は頻度が高く、ザ・ビッグ養老店は比較的低い傾向にある。

バスの利用動向

・今後施設を利用する際に路線バスを利用したいかを聞いたところ、12%が「利用したい」と回答している。

・「利用したい」と答えた方は専業主婦(夫)や無職の方が多い。

・施設別にみると、特にイオンタウン大垣が20%と高くなっている。



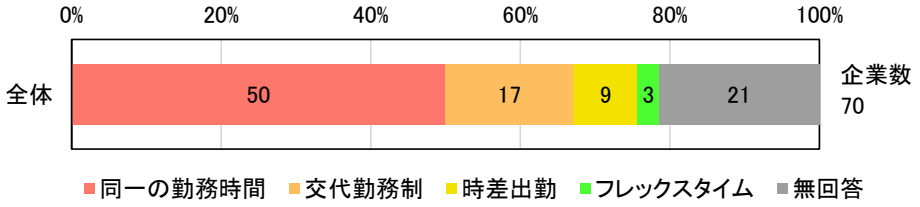
事業所アンケート調査結果（1/2）

■調査方法：市内事業所における従業員の通勤方法や公共交通の利用状況、従業者の自動車通勤対策、公共交通に関する取り組み等について現状を把握するとともに、公共交通に対する意見を把握
■調査対象：大垣市内の事業所
■調査方法：郵送配布、郵送回収
■調査期間：配布:令和6年 7月16日(火)、締切:令和6年 8月8日(木)
■回収状況：配布数　100票、回収数：70票、回収率：70%

※調査結果のグラフや表の%表示は、端数処理の関係上、各項目の割合の合計が100%にならない場合がある。
※回答内容の各項目について、回答者が1人以上で、回答者数の割合が1%未満である場合は、「0」と表記される。

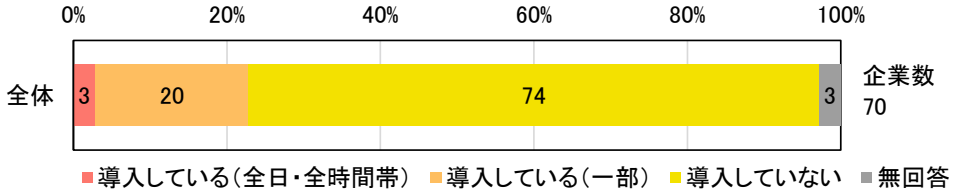
勤務形態

・「同一の勤務時間」が50%と最も高く、次いで「交替勤務制」が17%、「時差出勤」が9%となっている。



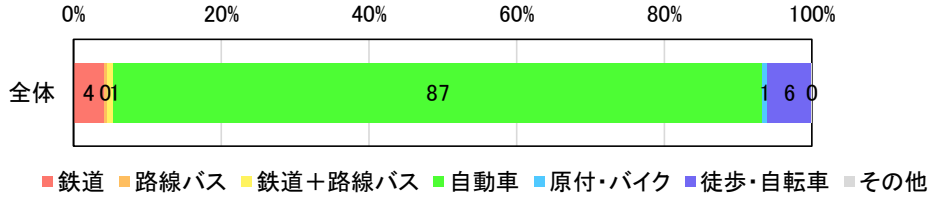
テレワークの導入状況

・3%の企業がテレワークを全日・全時間帯導入しており、一部導入を含めると、23%がテレワークを導入している。



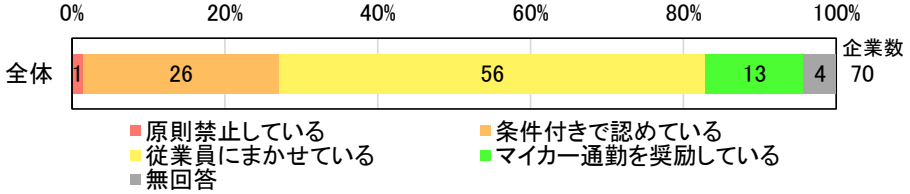
従業員の通勤時の交通手段

・従業員の通勤時の交通手段は、自動車が87%を占める。
・鉄道、路線バスでの通勤は5%にとどまっている。



マイカー通勤の取扱い

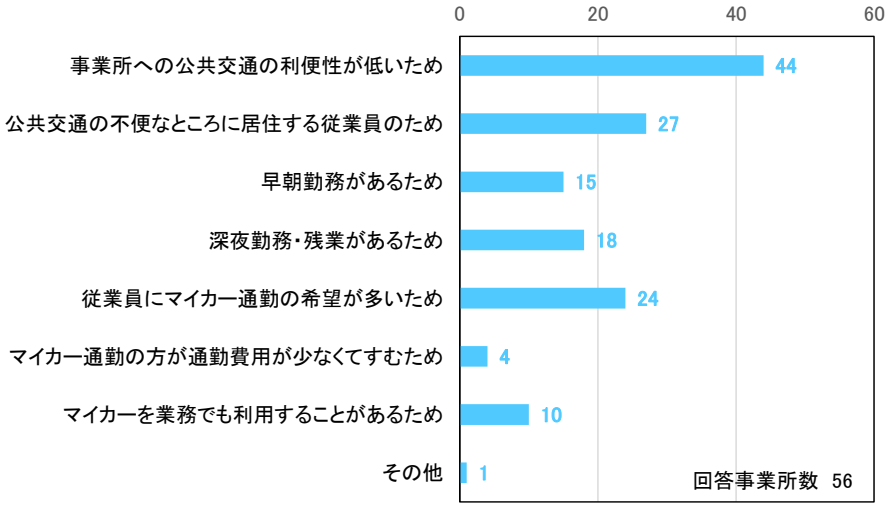
・マイカー通勤の取扱いについて、「従業員にまかせている」が56%と最も高く、次いで「条件付きで認めている」が26%、「マイカー通勤を推奨している」が13%となっている。



事業所アンケート調査結果（2/2）

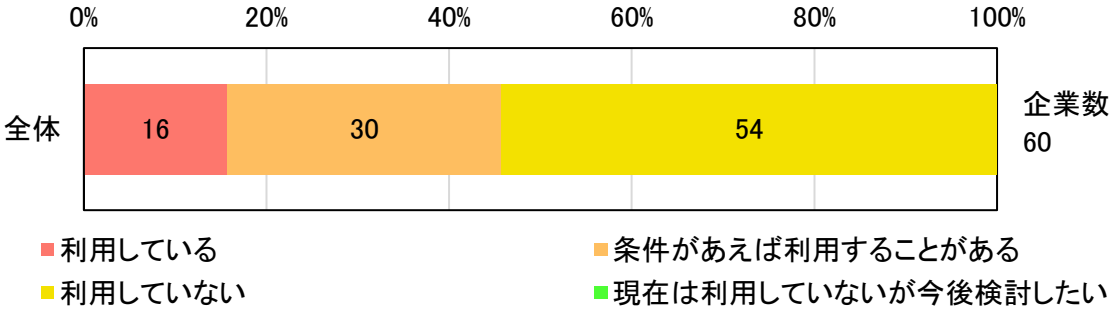
マイカー通勤を認めている理由

・マイカー通勤を認めている会社にマイカー通勤を認めている理由を聞いたところ、「事業所への公共交通の利便性が低いため」が最も多く44事業所、次いで「公共交通の不便なところに居住する従業員のため」が27事業所となっている。



業務(出張)時のバス・養老鉄道・樽見鉄道・タクシーの利用

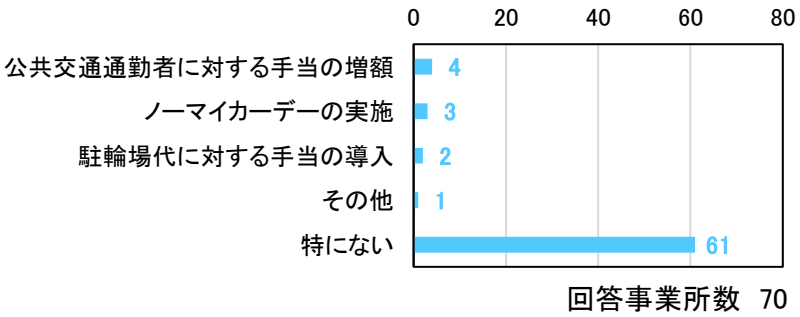
・業務（出張）時にバス・養老鉄道・樽見鉄道・タクシーを利用している企業は、全体の46%となっている。



公共交通に関する取り組み

・今後実施したい公共交通に関する取り組みとして、61事業所は「特にない」と回答している。

・回答のあった取り組みの中では、「公共交通通勤者に対する手当の増額」が4事業所と最も多い。



大垣市地域公共交通網形成計画の評価・検証（1/2）

■計画の期間：令和2年度～令和6年度
■目指す将来像：持続可能なまちづくりや安心・安全なくらしを支える公共交通体系づくり
■公共交通の目標：目標1 公共交通等の整備　目標2 公共交通の利便性の向上
目標3 公共交通の新たな利用者の確保　目標4 公共交通の経営の健全化

個別事業の評価・検証①：移動ニーズや地域特性等に対応したサービスの見直し

取組名称	取組概要	実施結果(注)	実施結果の考察
①青柳線の増便（R3.4.1～）	回送車等を利用し、増加傾向にあるバス路線（イオンモール行き）を増便	年間輸送人員 R2　52,436人 → R5　68,865人	1便当たりの利用者数も増加しており、増便による効果といえる。
②荒尾線の経路変更（R3.4.1～）	他路線と重複している区間について、人口が増加している地域を経由するよう経路変更した	大井・東前バス停の乗降者数 R2　2.5人/日 → R5　27.0人/日	経路変更の効果により、増便したバス停の乗降者数が増加してる。
③上石津地域公共交通の再構築（R3.4.1～）	経費削減を図りつつ、主に高齢者の日常生活の移動を優先し、乗り継ぐことで買い物通院に対応。 通学での利用もニーズが高かった駅への接続とした。	上石津地域コミュニティバスの年間輸送人員 R2　2,858人 → R5　6,458人	行き帰りで1便ずつしかなく、さらに乗継が必要ではあるが、乗継拠点の施設の職員によるPR等で、年々増加している。
④青墓地域コミュニティバスの新設（R5.4.1～）	昼間の空き時間等を活用し、交通空白地へのバス路線を新設	路線の利用者数（平日1日平均） R5　1.5人～4.5人 ※利用実態調査結果	多くの方からありがたいとの声がある。一方、現状は利用が少ない。
⑤ソフトピア線の延伸（R5.4.1～）	人口が増加している地域へ延伸し通勤通学等に対応	延伸部分の利用者数（平日1日平均） R5　20人～28人 ※利用実態調査	10歳代～30歳代が多く、通勤通学の利用がある。

（注）実施結果の指標については、各見直しの効果を適切に判断できる指標としている。

個別事業の評価・検証②：地域公共交通のデジタル化

取組名称	取組概要	実施結果	実施結果の考察
キャッシュレス化の推進	交通系ICカード導入（ﾊﾞｽ）	ICカード利用人員（平日1日平均） R5.4　約700人 → R6.4　約1,600人	現金利用の半数以上がICカードを利用しており、学生の悪天候時の一時利用では、ほとんどがICカードを利用しているなど、多くの方に利用されている。
路線バスの位置情報の提供	バスロケ対象路線拡充（1路線→24路線）	アクセス数（1日平均） R5.4　644件 → R6.4　1,356件	遅延が多い路線を中心にｱｸｾｽされており、アクセス数が増加している。また、事業者においても遅延箇所の確認等で利用している。
ICTを活用した情報発信	GTFS-JPの整備及びオープン化	－	今後はこどもから高齢者にも利用していただけるような取組を実施する。

大垣市地域公共交通網形成計画の評価・検証（2/2）

目標値の達成状況・分析

評価指標		基準値（平成30年度）	目標値	達成状況	
				令和2年度	令和5年度
公共交通の利用者数	養老線の市内駅の乗降人数	4,891,598人/年	基準値の現状維持	3,955,656人/年（80.9%）	4,801,969人/年（98.2%）
	樽見線の市内駅の乗降人数	596,410人/年		460,630人/年（77.2%）	686,200人/年（115.1%）
	路線バスの年間輸送人員	1,785,971人/年		1,669,776人/年（93.5%）	1,842,827人/年（103.2%）
	タクシーの年間輸送回数	617,978人/回		368,497人/回（59.6%）	428,202人/回（69.3%）
乗り継ぎ拠点である大垣駅での降車人数	養老線大垣駅での降車人数	4,929人/日		3,889人/日（78.9%）	4,748人/日（96.3%）
	樽見線大垣駅での降車人数	702人/日		544人/日（77.5%）	812人/日（115.7%）
	バス停（大垣駅前＋大垣駅北口）での降車人数	1,966人/日		1,492人/日（75.9%）	1,997人/日（101.6%）
自主運行バスの実車走行キロ当たりの輸送人員		0.93人/km	0.97人/km	0.81人/km（83.5%）	0.85人/km（87.6%）

	達成度に係る分析
養老線	利用者数は回復傾向にあり、通学定期券の回復やキャッシュレス化等の利便性向上施策によるものと思われるが、コロナ前の水準には達していないため、目標は未達成である。
樽見線	利用者数は増加し、目標は達成しており、大垣市や瑞穂市の駅周辺の宅地化による定期利用の増加や、本巣市の事業である1日フリーきっぷ付い商品券の販売による定期外利用の増加によるものと思われる。
路線バス	利用者数は増加し、目標は達成しており、バス路線の見直しや沿線市町による定期補助、キャッシュレス化や情報発信等の取組による利便性向上によるものと思われる。
タクシー	利用者数は回復傾向にあるものの、コロナ禍でビジネス利用や高齢者の外出、夜間の飲食等の利用が全体として減少していると想定されることから、目標値の7割程度にとどまり未達成である。
キロ当たり輸送人員	自主運行バスにおける輸送人員の減少により、目標は未達成である。しかし、回送車両の実車化により、費用負担を抑えながら利便性を向上させ、運賃収入の確保にもつなげていることから、経営の健全化は図られている。

上位・関連計画の整理

1 上位計画

大垣市未来ビジョン基本構想（2018-2047）-第2期基本計画（2023-2027）

●未来都市像：みんなで創る　希望あふれる産業文化都市

●総合交通・道路分野のめざす姿：公共交通の利用促進や道路環境の整備により、安全で利便性の高い公共交通ネットワークと道路環境が整ったまち

●公共交通に関連する現状と課題

・養老線については、本市をはじめ沿線7市町により（一社）養老線管理機構を設立するなど、周辺地域の活性化に向けた取り組みを進めています。

・市民の暮らしを支える大切な移動手段として、公共交通を維持するとともに、人口減少や少子高齢化による移動ニーズの変化に対応した公共交通サービスを、公共交通事業者と連携して提供する必要があります。

●公共交通に関連する施策

・養老線などの鉄道への支援や、鉄道駅を中心としたバス交通等の充実に努め、総合的かつ安定的な公共交通体系の構築を図るとともに、通勤・通学利用者、高齢者などの多様なニーズにあわせたサービスの充実や、観光等の一時利用者に対しても、観光資源等と連動した利用促進に努めます。

●主な取り組み：養老線等公共交通機関への支援、公共交通に係る情報提供の充実、多様なニーズにあわせたサービスの充実

2 関連計画

大垣市都市計画マスタープラン（2017-2040）

●都市づくりの基本理念

・『大垣市特有の自然環境や都市の姿を継承しつつ西濃圏域の中心都市にふさわしいにぎわいと活力にあふれ安全で安心して暮らせる都市づくり』

●将来都市構造構築の考え方：交通軸「交通網の形成」

・各地域から中心市街地の機能を活用するためには、利便性の高い公共交通網を構築する必要があります。

大垣市立地適正化計画（2018-2040）　※令和7年中に改定予定

●基本目標：子育て日本一が実感できるコンパクトなまちづくり

●誘導方針：①子育て世代の定住促進、②子育て環境の充実、③公共交通の利便性向上

・公共交通関連事業者等と連携しながら、利用者ニーズに合致した運行サービスの改善や、鉄道・バス間の乗り継ぎダイヤの調整など、公共交通の利便性向上に向けた取組みを継続的に進めます。また、子育て家庭や高齢者・障がい者の方々にも、公共交通機関を利用してもらいやすいよう、経済的支援などに取り組みます。

●公共交通に関連する施策：公共交通ネットワークを活かし、各種都市機能が充実した中心拠点や地域の生活拠点へ容易にアクセスできる、生活利便性の高い居住空間の構築を図ります。

●主な取り組み：運行サービス（鉄道・バス）の改善、運行ダイヤ（鉄道・バス）の調整、運転免許証自主返納の促進、モビリティ・マネジメントの推進、高齢者や障がい者の外出支援、子育て家庭の外出支援

●今後検討が必要な施策等：　バス路線の再編（事業者等と連携し、まちづくりの状況等に応じたバス路線の再編・新設を検討）

●目標値（H27年の居住誘導区域内の人口密度42.7人/haの維持）を達成することにより期待される効果：公共交通の利用促進によるバス利用者の維持（86万人）

上位・関連計画の整理

養老線交通圏地域公共交通網形成計画（2017-2026）

●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

●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を形成します。
②養老線を地域の生活軸とする公共交通サービスを充実します。
③養老線を観光・交流軸とする公共交通ネットワークを形成します。
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進めます。

大垣市エコ水都環境プラン（大垣市第3期環境基本計画）（2018-2027）

●望ましい環境像：『ハリンコが泳ぎ、ホタルが舞う水都・大垣』

●公共交通機関の充実：

・町全体の観点から自動車からの二酸化炭素の排出削減wお進めるため、自動車に依存せず移動できるよう、公共交通機関や自転車の利便性を高めるなどの取り組みを進めます。

●施策

①公共交通機関の維持・見直しをすすめ、利便性を高めます。
②公共交通機関の利用を促進するための情報発信や啓発を行います。
③自転車を利用しやすい環境整備をすすめます。
④子どもや高齢者などが安心して利用できる道路環境の整備をすすめます。

課題の整理

①地域公共交通の維持・確保及び運転手不足への対応

・立地適正化計画において都市機能誘導区域として定められている都市の中心拠点や地域の生活拠点地域における利便性の高い居住空間の構築を図るため、引き続き、まちの骨格となる地域公共交通の維持・確保が求められています。また、網形成計画の評価の分析からも、通勤通学に利用できる地域公共交通の維持が求められています。

・高齢者やこども等の移動制約者にとって、地域交通は必要不可欠なものであり、今後も地域のニーズに合ったサービスを維持していく必要があります。

・バスやタクシー、鉄道等の運輸業界では、全国的に運転手不足が深刻化しており、バスについては2024年問題への対応で一層の人手不足が進む中、地域の公共交通の維持が困難になりつつあることから、運転手不足の解消や担い手の確保が求められています。

・運転手の確保や車両価格や維持管理費の高騰、燃料費の上昇などの影響もあり、運行にかかる経費は増加傾向にあります。

・地域における限りある資源を最大限に活用し、広域的な移動ニーズにも対応した適材適所なサービスが提供できるよう、市町や交通事業者だけでなく、福祉・観光・教育などの他分野との連携・協働を図りながら持続可能な地域公共交通体系を構築していく必要があります。

②多様化するライフスタイルへの対応

・新型コロナウイルス感染症の影響により、地域公共交通の利用者が大きく減少しました。また、テレワークが導入された影響もあり、鉄道等では今後も完全には回復しないことが予想されます。

・また、こどもから高齢者、外国人を含めた地域住民の多様化するライフスタイルに対応した地域交通の確保が求められます。

・さらに、まちづくり施策との連携などにより、日中等のおでかけ機会の創出を図ることも必要です。

③地域交通が整備されていない地域への対応

・地域交通が整備されていない地域では、買い物や通院等の日常生活や社会生活におけるおでかけにおいて、自家用車を選択せざるを得ない状況であることから、地域のニーズに合った移動サービスを展開し、地域住民の足を確保する必要があります。

・また、鉄道やバスだけで各地域の多様な移動ニーズに対応することは困難であることから、地域住民や社会福祉法人等の関係団体等を連携した移動サービスの提供が求められています。

④こどもから高齢者まで誰もが利用しやすい地域交通の確保

・デジタル化の推進やバス停での待合環境の改善など、こどもから高齢者まで、誰もが気軽におでかけできる環境整備を進める必要があります。

・目的地までの経路検索や遅延状況等、利用者にとってわかりやすい情報提供が求められており、簡単に利用できる環境を整える必要があります。

・鉄道、バス、タクシーなどの地域交通を利用することによる、環境問題への配慮等の社会的な意義についての意識醸成を図るため、普及啓発等の取り組みが必要です。

・網形成計画の評価の分析からも、キャッシュレス化や情報発信等が利用促進施策として一定の効果があると考えており、引き続き、利便性向上に係る取組を進める必要があります。

・本市への観光客の回復や全国的なインバウンド需要の増加を踏まえ、観光施設等への移動サービスを提供する必要があります。

地域交通の基本方針

＜基本方針１＞

公共交通軸を中心とした地域交通ネットワークの維持・活性化　課題①②③

・立地適正化計画に基づく、コンパクトなまちづくりを進めるため、まちの骨格となる公共交通軸を、居住誘導区域と整合性を図りながら、一定のサービス水準（平日運行本数往復30本以上）で維持することにより、大垣駅周辺の「都市の中心拠点」や市内8地区の「地域の生活拠点」における利便性の高い居住空間の構築を図ります。
・大垣駅以外においても、公共交通軸とその他の交通が結節する拠点バス停を検討するとともに、拠点として想定される大型商業施設等との連携を図ります。
・通勤・通学・買い物・通院・観光等の“おでかけの足”として、広域的な移動ニーズを踏まえた利便性の高いサービスを目指すとともに、公共交通軸、その他の交通等のそれぞれが持つ役割に対応した地域交通ネットワークを構築し、維持・活性化を図ります。
・地域交通が整備されていない地域に対して、ニーズに合った移動サービスを導入し、地域住民の足の確保を図ります。

●関連する主な事業
・公共交通軸の維持
・バス路線の見直し

＜基本方針２＞

使える地域交通体系の構築　課題①③④

・バス停等の待合環境の整備や、キャッシュレス化、デジタル技術を活用した情報発信の利用環境の整備を進めつつ、利用しやすい運賃体系や運行ダイヤを導入し、観光利用も含めた誰もが簡単に“使える”地域交通体系を構築します。
・情報提供やモビリティ・マネジメント、福祉や観光、教育などの他分野との連携による利用目的の拡大等により、地域交通をより利用してもらえるようにＰＲを図ります。

●関連する主な事業
・利用環境の改善（バスまちば、バス停の新設、ノンステップバス導入）
・デジタルサイネージの設置
・モビリティマネジメント

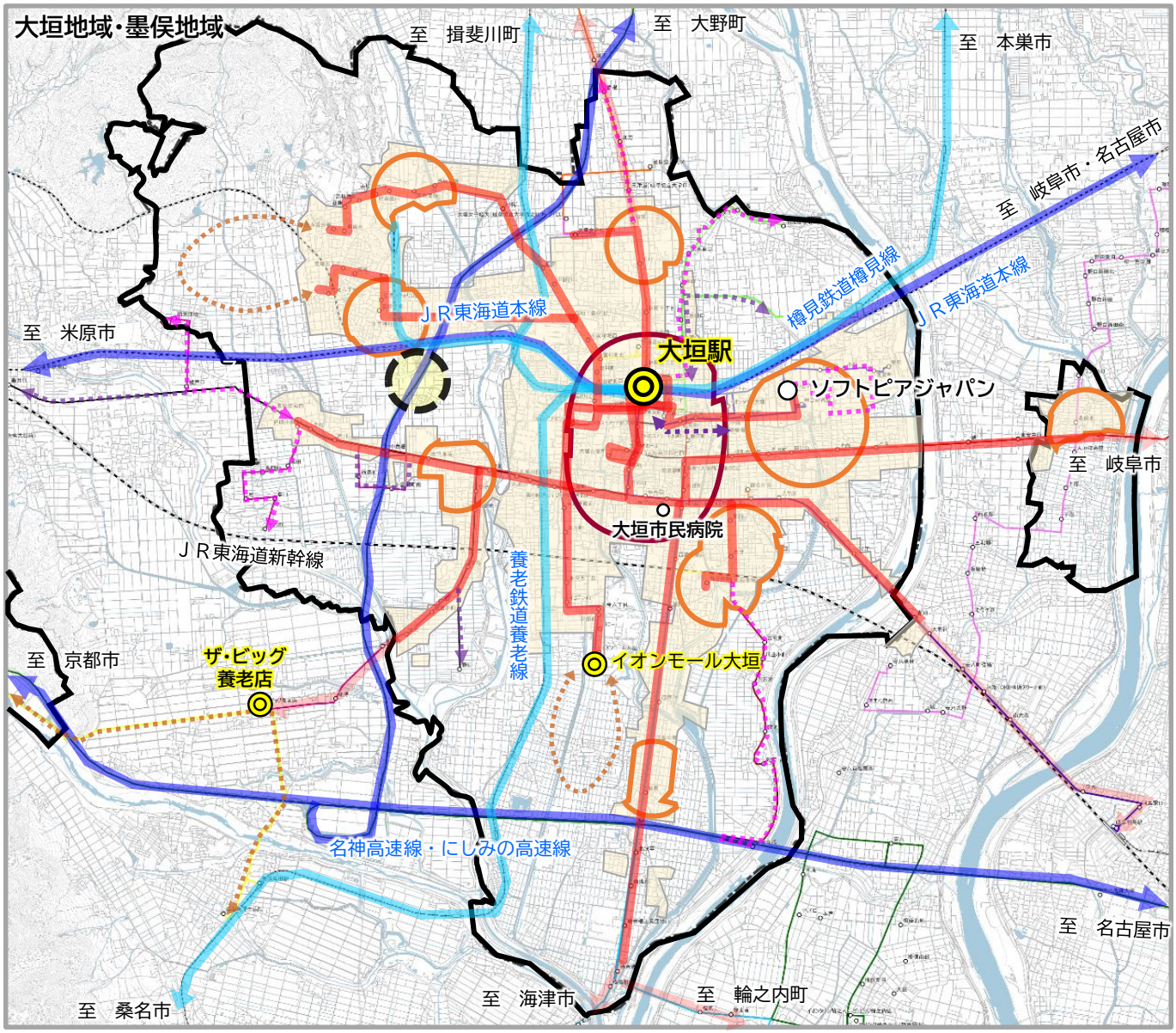
＜基本方針３＞

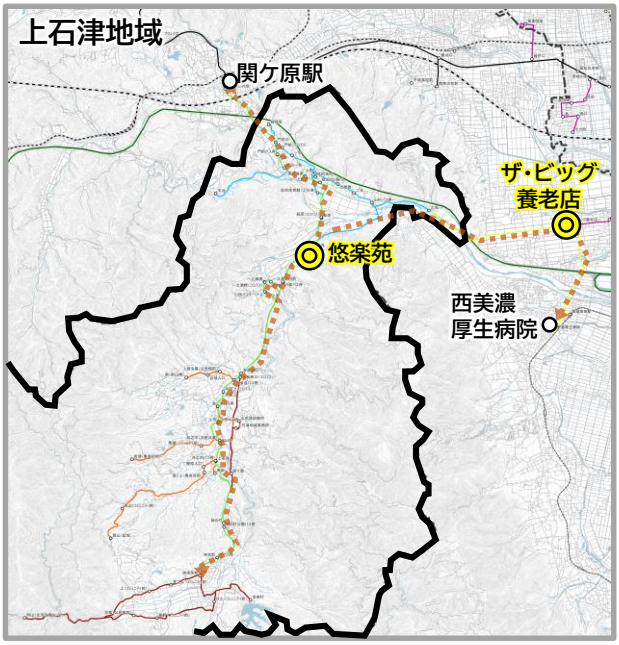
持続可能な地域交通の推進　課題①②④

・ポストコロナ時代の新しい生活様式への対応や、運転手不足の解消に向けた取組の推進等により地域における限りある資源を最大限に活用するとともに、官民、交通事業者間、福祉や観光等の他分野との連携・協働を図り、地域交通ネットワークの維持・確保及び持続可能な地域交通体系を構築します。
・運転手不足への対応については、バス・タクシー事業者との連携により、再就職先の斡旋等、人材確保に向けた取組を実施します。
・将来を見据え、自動運転に係る調査研究を進めます。
・社会に求められる持続可能な地域交通を進めるため、環境問題等にも配慮します。

●関連する主な事業
・運転手不足の解消（運転手の斡旋、2種免許取得助成）
・自動運転の調査研究（交通DX）
・電気バスの導入推進（交通GX）

公共交通軸・将来目指す地域交通ネットワーク





交通拠点

主要施設等
※立地適正化計画で定める施設とは異なる。

都市間幹線交通軸

幹線交通軸（鉄道）

幹線交通軸（バス）

その他の交通（生活交通、地域内交通　等）

居住誘導区域

都市機能誘導区域（都市の中心拠点）

都市機能誘導区域（地域の生活拠点）

商業・集客施設等が誘導された場合は、当該地域への交通を検討する