

大垣市地域公共交通網形成計画（骨子）（案）

計画の趣旨

本市の公共交通につきましては、大垣駅においてＪＲに養老線や樽見線が結節する他、大垣駅を中心にバス路線が放射状に延びており、主に通勤・通学を目的とした利用が多くなっています。

近年は、人口減少や少子高齢化が進む中、運転に不安を持つ高齢者が安心して利用できる公共交通ネットワークの整備等の移動手段の確保が課題となっています。

さらに、交通事業者においては、人件費等のコスト増の他、運転手の確保も難しくなる等、経営環境は厳しさを増しています。

こうした中、現在では、地域住民の大切な移動手段として多くの路線を市の財政負担により維持していますが、その負担額は増加傾向となっています。

また、一部のバス路線においては需要と供給のミスマッチが生じていると思われるとともに、飛び地となっている上石津地域及び墨俣地域のように地域特性や関係する市町も異なるため、それぞれの地域に適した移動サービスの検討が必要となっています。

これらのことから、今後の持続可能なまちづくりを進めるため、地域特性や、利便性、利用者負担、費用対効果等を総合的に検討した上で、本市における公共交通のあり方や対応方針等を定めた「大垣市地域公共交通網形成計画」を策定し、関係者が一体となって公共交通の維持・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2年度～令和6年度（5年間）

大垣市地域公共交通網形成計画の構成

第1章 地域及び公共交通の現状

地域の現状（人口の推移、通勤・通学流動等）
公共交通の現状（各公共交通の概要、利用者数の推移等）
上位計画・関連計画の整理

第2章 公共交通の利用実態とニーズ

住民アンケート調査結果
バス停利用者ヒアリング調査結果
事業所アンケート調査結果

第3章 地域公共交通の課題の整理

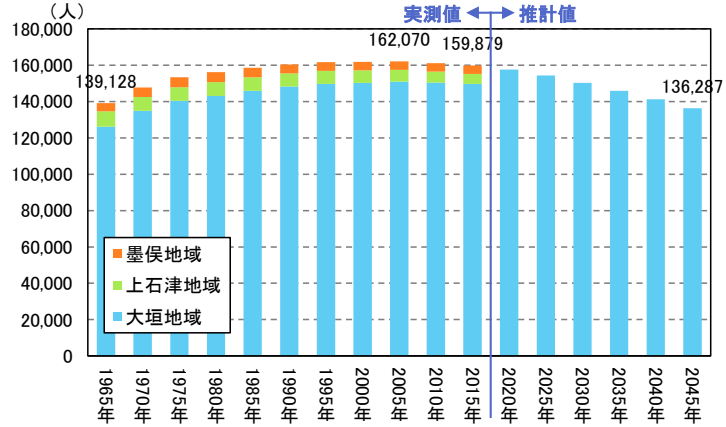
第4章 地域公共交通網の形成に関する基本的な方針及び目標

第5章 目標達成のための施策・事業

第6章 計画の達成状況の評価

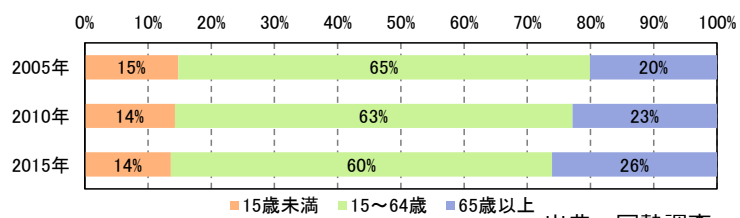
大垣市の地域の現状

人口の推移



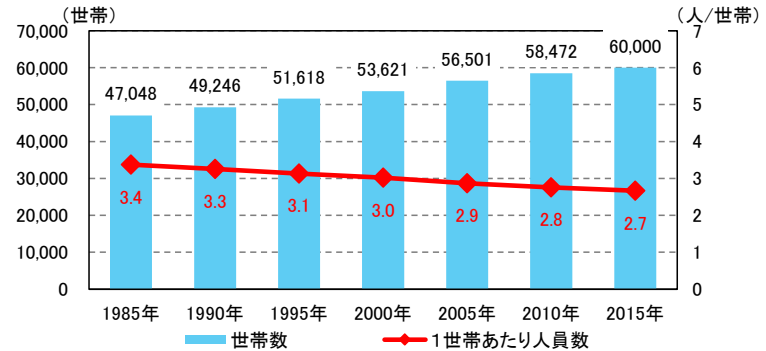
出典：国勢調査・国立社会保障・人口問題研究所（平成30年）
※2005年（平成17年）以前は上石津町、墨俣町を合算した数値

年齢3区分別人口割合の推移



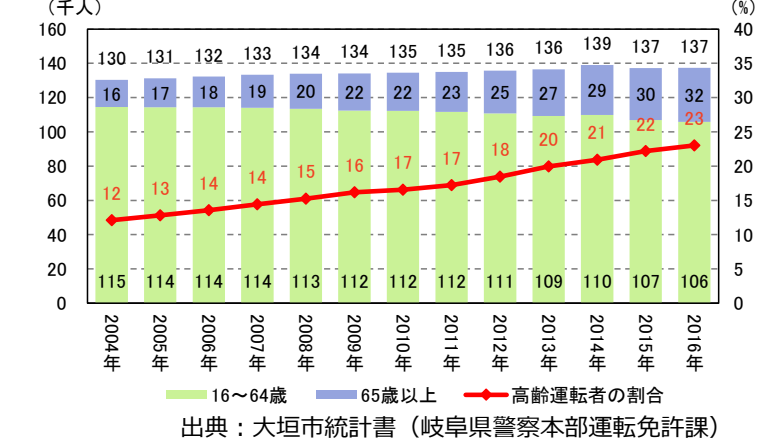
出典：国勢調査
※2005年（平成17年）は上石津町、墨俣町を合算した数値

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

免許保有者数と高齢運転者数



出典：大垣市統計書（岐阜県警察本部運転免許課）

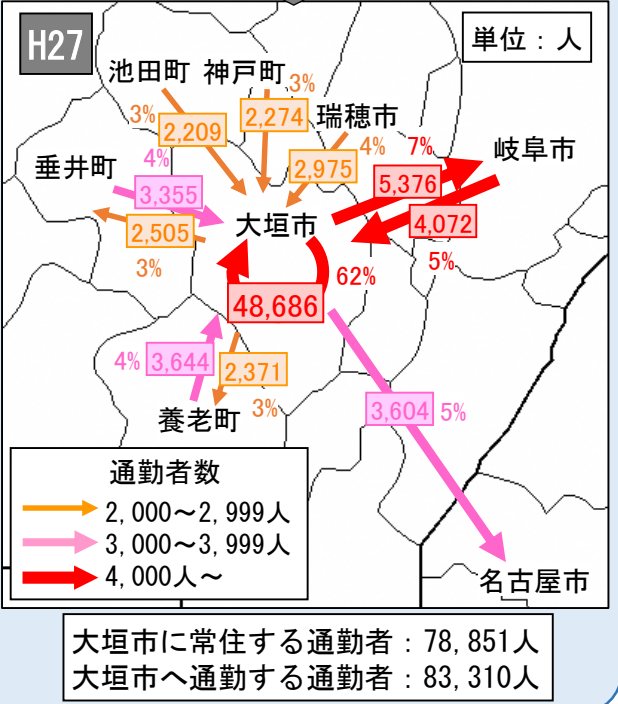
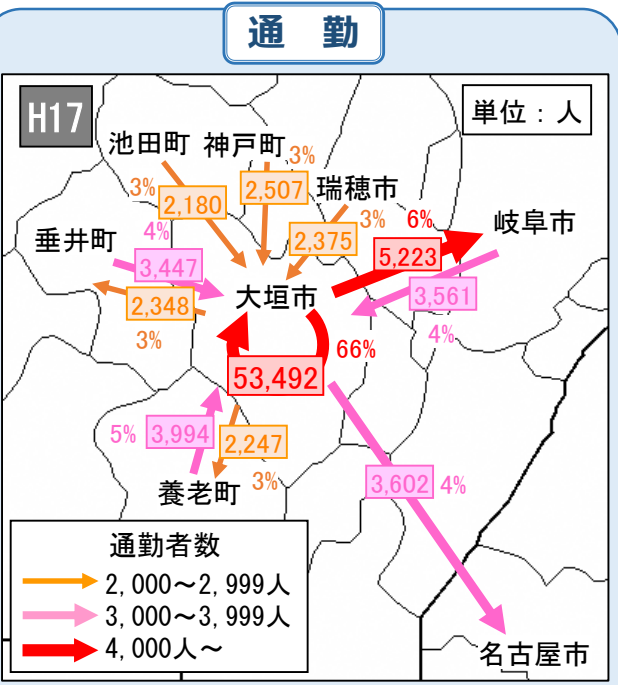
- 大垣市の人口は、2005年（平成17年）の162,070人をピークに年々減少しており、2015年（平成27年）には159,879人となっている。さらに、2045年には136,287人まで減少すると予想されている。
- また、大垣市住民基本台帳によると、外国人は2018年（平成30年）で5,234人となっており、2014年（平成26年）の4,165人と比較すると約25%増えている。

- 人口が減少している一方で、65歳以上の高齢者人口は増加傾向にある。
- 2015年（平成27年）の高齢化率は、26%となっており、2005年（平成17年）と比較して6ポイント高くなっている。

- 大垣市の世帯数は近年も増加傾向で、2015年（平成27年）には60,000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、2015年（平成27年）には一世帯あたり2.7人となっている。

- 大垣警察署管内分の免許保有者数は2016年（平成28年）時点で137,400人となっている。
- 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2016年（平成28年）時点で23%となっている。

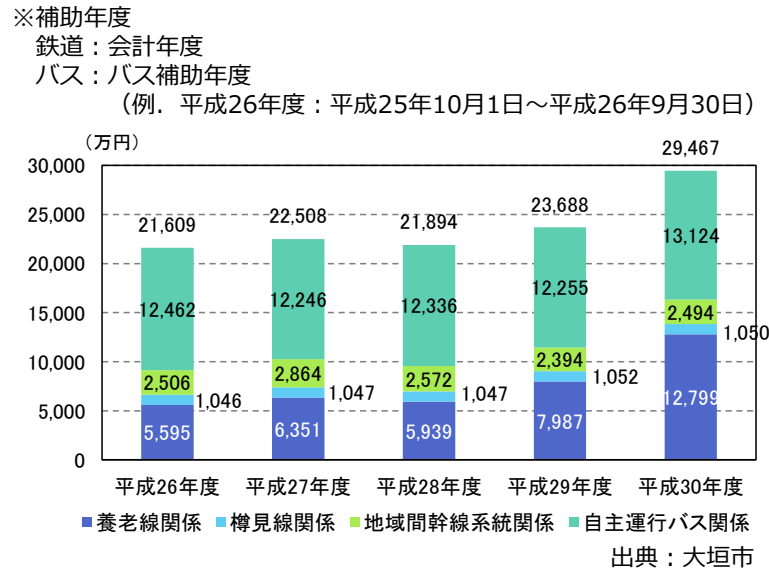
通勤・通学流動の推移



※15歳以上の就業者数及び通学者 ※平成17年は上石津町、墨俣町を合算した数値 出典：国勢調査

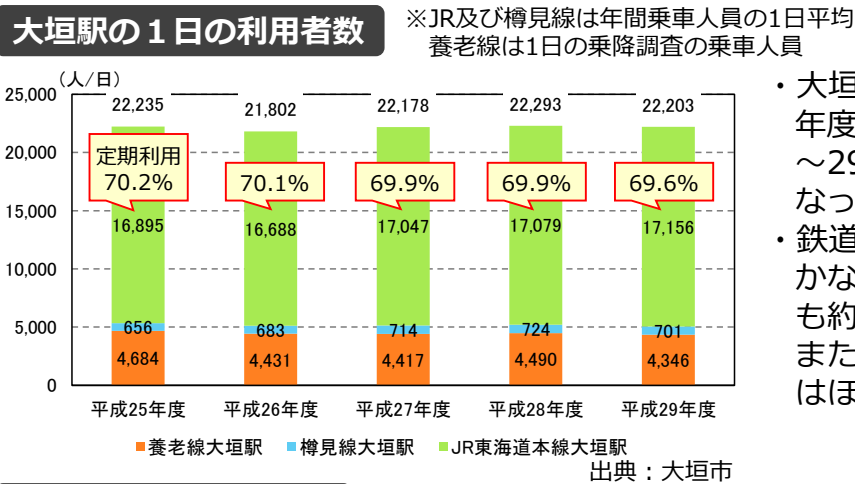
- 平成27年時点で大垣市に常住する通勤者（78,851人）のうち、62%が市内へ通勤している。平成17年から平成27年までの10年間で、市内への通勤が減少し、岐阜市や名古屋市などへの通勤が増加している。
- 平成27年時点で大垣市に常住する通学者（8,371人）のうち、57%が市内へ通学している。平成17年から平成27年までの10年間で、市内への通学が減少し、岐阜市や名古屋市などへの通学が増加している。

公共交通の維持に対する大垣市負担額

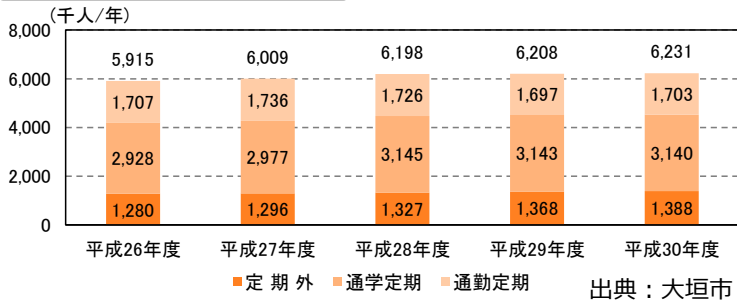


鉄道

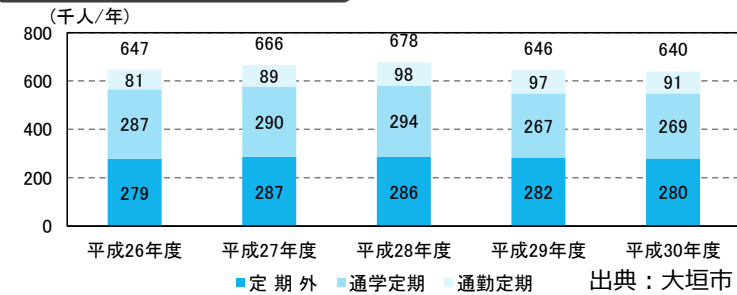
大垣駅の1日の利用者数



養老線の年間輸送人員



樽見線の年間輸送人員



- 公共交通の維持に対する大垣市負担額は、増加傾向が続いている。
- バスは、運転手不足等の影響による人件費の増大や、車両価格の高騰、燃料費の上昇など、運行にかかる経費が増加傾向にあるため、利用者が増加しているにも関わらず、大垣市負担額は、増加傾向にある。
- 養老線については、平成30年1月1日に事業形態の変更を行い、沿線市町が設立した（一社）養老線管理機構が、施設や車両等の維持管理を担っている。

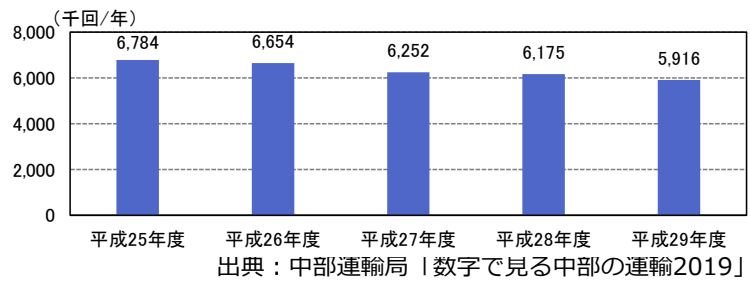
- 大垣駅の1日の利用者は、平成29年度時点で22,203人で、平成25～29年度の推移はほぼ横ばいとなっている。
- 鉄道会社別にみると、JRはゆるやかな増加傾向であり、定期利用率も約70%と横ばいとなっている。また、養老線は減少傾向、樽見線はほぼ横ばいとなっている。

- 養老線の年間輸送人員は平成30年度時点で6,231,000人となっており平成26～30年度の推移は増加傾向である。
- 平成26年度と比較して定期外が108,000人(8%)、通学定期が212,000人(7%)増加している。

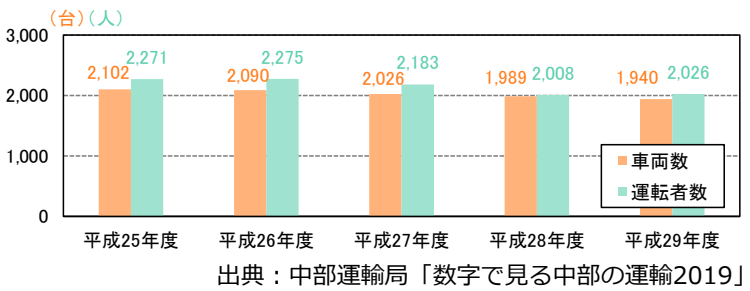
- 樽見線の年間輸送人員は平成30年度時点で640,000人となっており、平成26～30年度の推移は増減を繰り返している。
- 平成26年度と比較して通勤定期は10,000人(12%)増加している一方で、通学定期は18,000人(6%)減少している。

タクシー

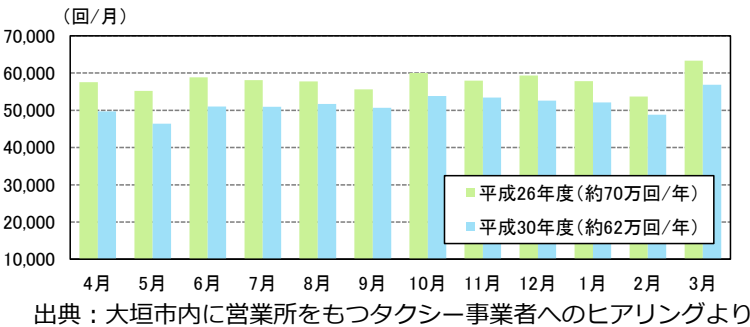
年間輸送回数の推移（岐阜県の法人タクシー）



車両・運転者数の推移（岐阜県の法人タクシー）



平成26年度、平成30年度の月別輸送回数（大垣市）



高齢者運転免許証自主返納支援事業タクシー回数券の利用状況

- 大垣市では、高齢者の運転免許証自主返納支援として、65歳以上の運転免許証自主返納者に対して、鉄道、バス、タクシーいずれかの回数券を贈呈している。申請者の6割以上がタクシー回数券を選択しており、その利用状況を把握するため、市内に営業所をもつタクシー事業者の協力のもと、タクシー回数券の利用状況の把握を行った。
- 調査期間：令和元年9月1日～30日

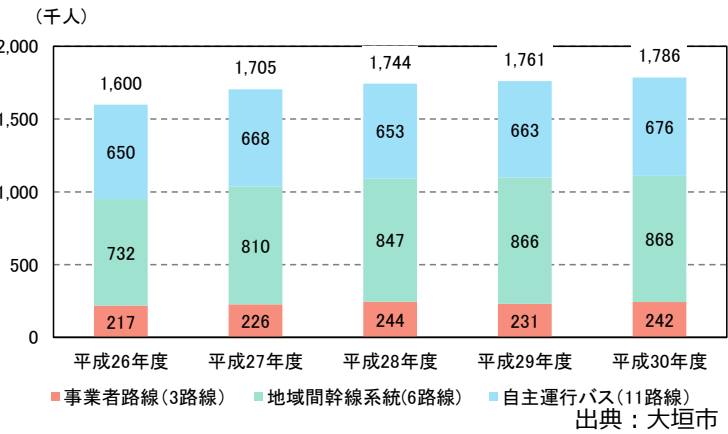
	件数	運賃平均
通院	20件	973円
鉄道駅	10件	1,252円
買い物	9件	1,519円
不明	13件	1,369円
全体	52件	1,220円

- 利用方法としては、自宅から目的地間の利用がほとんどであり、大垣駅や市民病院など、タクシーが常駐している施設以外では迎車で利用が多いと思われる。
- 運賃平均から、約3km程度の移動に利用されていると思われる。
- 地域内での移動（同一町内）にタクシーを利用することもあった。

バス

年間利用者数の推移（大垣市関連路線）

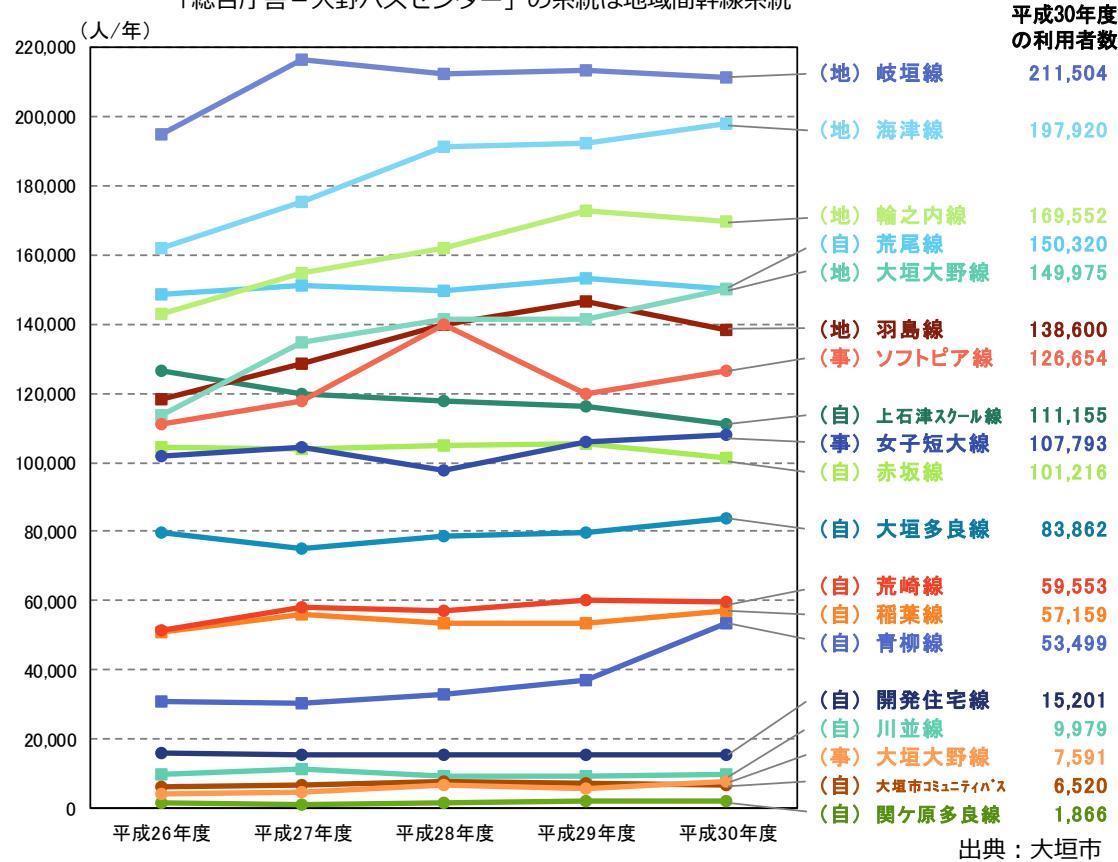
※事業者路線の内、スクール線、季節路線は除く



- ・バスの年間利用者数は増加傾向となっている。
- ・内訳をみても、事業者路線、地域間幹線系統、自主運行バスのいずれにおいても増加傾向となっている。
- ・バス事業者へのヒアリングによると、若年層（主に高校生）の利用が増えており、休日にイオンモール大垣等の商業施設への利用が見られる。
- ・また、「親子バスチケット(平成28年6月開始)」、「免許返納者支援事業(平成29年10月事業者開始、平成30年5月大垣市開始)」によって利用者が底上げされている。

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



- ・路線別の利用者数をみると、地域間幹線系統の岐垣線、海津線、輪之内線の利用者数が多くなっている。自主運行バスでは荒尾線、事業者路線ではソフトピア線の利用者数が最も多くなっている。
- ・利用者数の推移をみると、平成26年度と比較して青柳線の増加率が最も高くなっている。この要因は、平成30年4月から平日、土日祝の夜の帰りの便（イオンモール大垣→大垣駅前）を増便したことが考えられる。

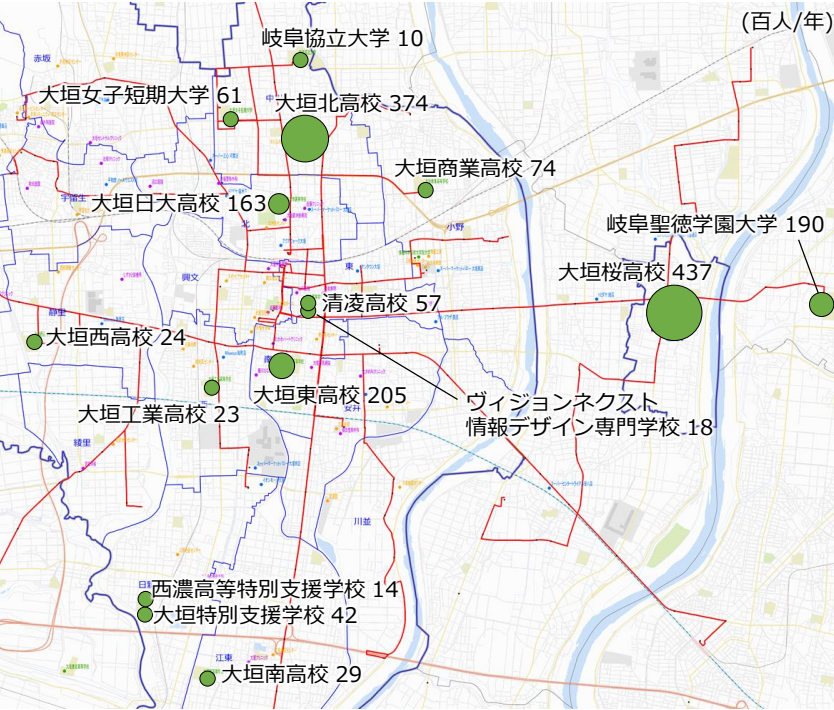
定期の利用状況

※平成30年4月～平成31年3月購入分
※定期利用者は1ヶ月当たり60人/回として計上

■通学定期利用者の通学先（乗降車バス停が各学校周辺とは限らない）

通学先	年間輸送人員	割合
大垣市	154,080	75%
大垣桜高校	43,740	21%
大垣北高校	37,380	18%
大垣東高校	20,460	10%
大垣日大高校	16,260	8%
大垣商業高校	7,440	4%
大垣女子短期大学	6,060	3%
清凌高校	5,700	3%
大垣特別支援学校	4,200	2%
大垣南高校	2,880	1%
大垣西高校	2,400	1%
大垣工業高校	2,340	1%
ガイオンNEXT情報デザイン専門学校	1,800	1%
西濃高等特別支援学校	1,440	1%
岐阜協立大学	1,020	0%
その他	960	0%
岐阜市	26,100	13%
岐阜聖徳学園大学	19,020	9%
その他	7,080	3%
愛知県	17,040	8%
羽島市	2,280	1%
海津市	1,440	1%
本巣市	1,440	1%
垂井町	840	0%
その他	1,020	0%
不明	720	0%
通学定期利用者の年間輸送人員合計	204,960	

出典：名阪近鉄バス



※市立小中学校（上石津中学校・川並小学校・牧田小学校）への通学は除く

- ・通学定期は、約75%は大垣市内の学校への通学に利用されている。
- ・大垣桜高校、大垣北高校、大垣東高校、岐阜聖徳学園大学が多い。

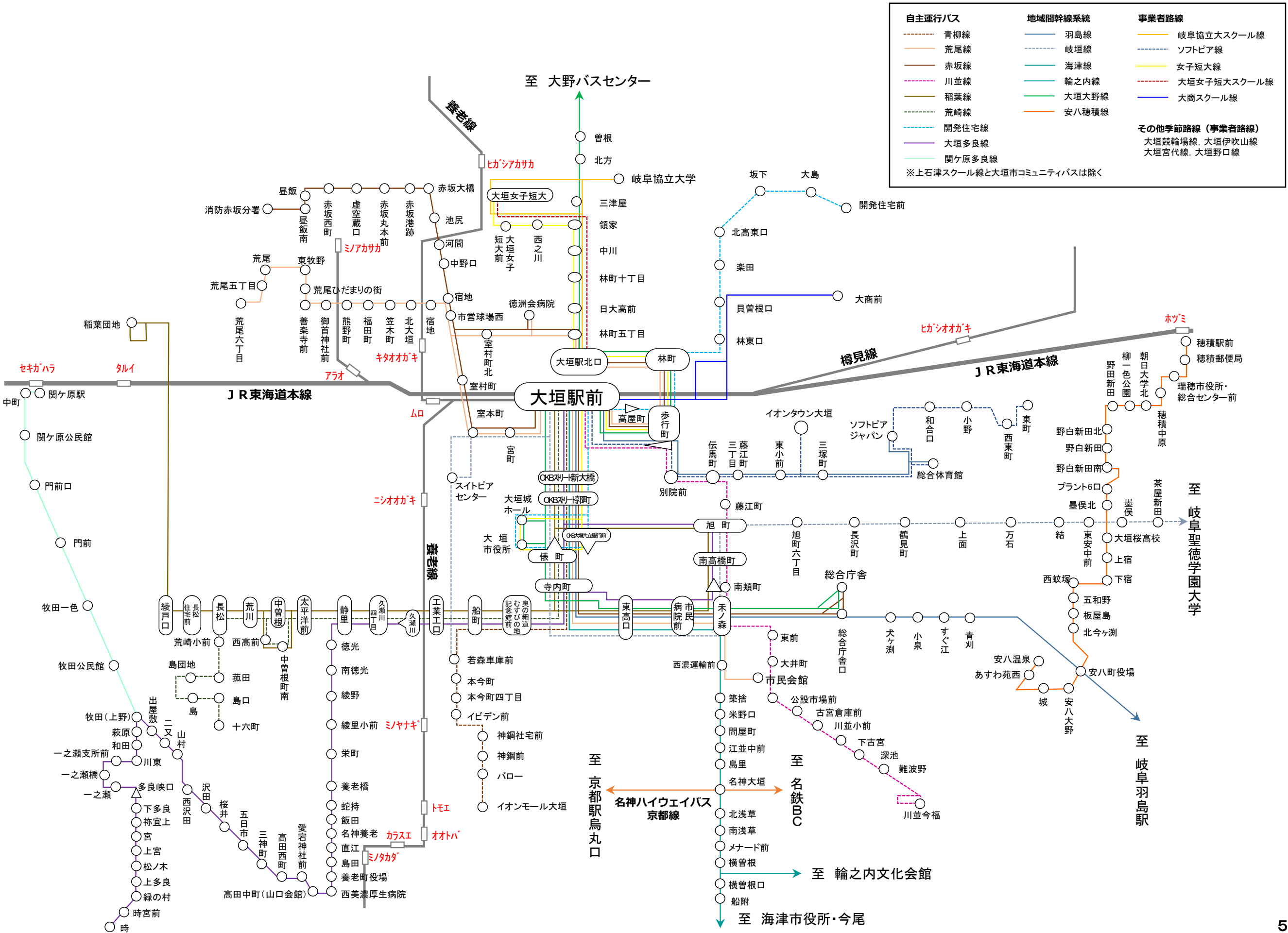
■通勤定期の乗降車停留所

発着停留所	年間乗降者数	割合
大垣駅前	269,100	68%
OKBストリート郭町	40,440	10%
ソフトピアジャパン	37,260	9%
市民病院前	25,560	6%
江並中前	24,540	6%
OKB大垣共立銀行前	21,060	5%
久瀬川四丁目	15,360	4%
大垣駅北口	14,460	4%
西濃運輸前	11,460	3%
禾ノ森	10,740	3%
総合庁舎	10,740	3%
島里	10,080	3%
米野口	9,660	2%
万石	9,180	2%
三塚町	9,060	2%
旭町六丁目	9,000	2%
その他	267,420	67%
通勤定期利用者の年間輸送人員合計	397,560	

出典：名阪近鉄バス



- ・通勤定期利用者の約72%が、大垣駅(大垣駅前または大垣駅北口)で乗降車する区間を利用している。
- ・大垣駅以外では、OKBストリート郭町、ソフトピアジャパンが多くなっている。

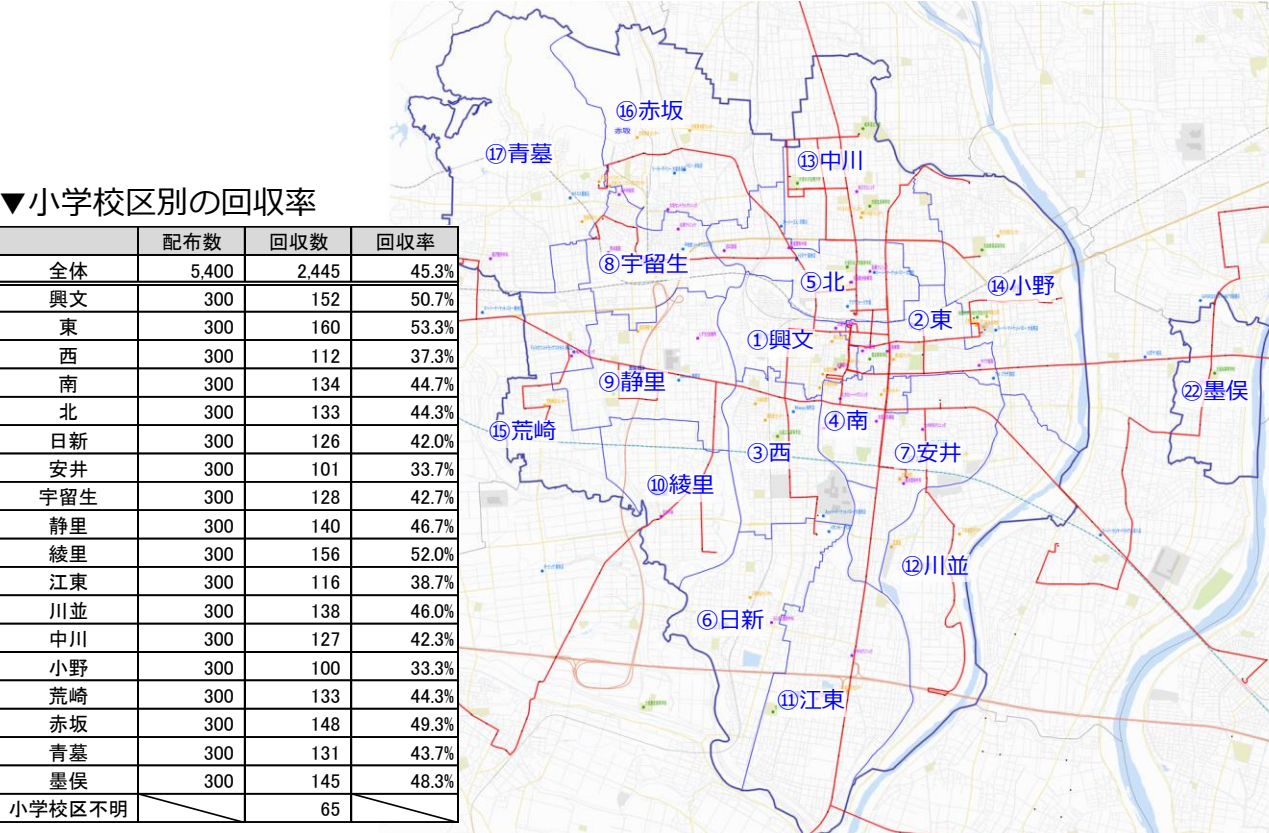


住民アンケート調査結果（1/3）

- 調査目的：住民の移動実態、潜在的な公共交通利用意向（利用したくてもサービスの問題で利用できていない人がいないかどうか）を把握
- 調査対象：大垣地域、墨俣地域の世帯 ※上石津地域は平成30年度に別途実施済み
- 調査方法：郵送配布、郵送回収 ※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（65歳以上、通学者（高校生以上）、通勤者）がいる世帯のみが回答する設問を設定
- 調査期間：配布:令和元年 7月31日(水)、締切:令和元年 8月31日(土)
- 回収状況：配布数5,400票、回収数2,445票、回収率45.3%

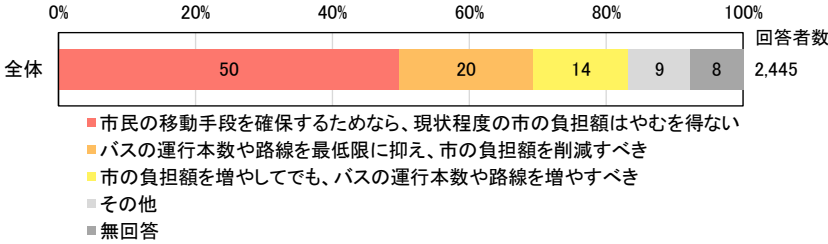
▼小学校区別の回収率

	配布数	回収数	回収率
全体	5,400	2,445	45.3%
興文	300	152	50.7%
東	300	160	53.3%
西	300	112	37.3%
南	300	134	44.7%
北	300	133	44.3%
日新	300	126	42.0%
安井	300	101	33.7%
宇留生	300	128	42.7%
静里	300	140	46.7%
綾里	300	156	52.0%
江東	300	116	38.7%
川並	300	138	46.0%
中川	300	127	42.3%
小野	300	100	33.3%
荒崎	300	133	44.3%
赤坂	300	148	49.3%
青墓	300	131	43.7%
墨俣	300	145	48.3%
小学校区不明		65	



路線バスに対する市の費用負担についての考え

- ・「市民の移動手段を確保するためなら、現状程度の市の負担額はやむを得ない」が50%と最も高く、次いで「バスの運行本数や路線を最低限に抑え、市の負担額を削減すべき」が20%、「市の負担額を増やしてでも、バスの運行本数や路線を増やすべき」が14%となっている。



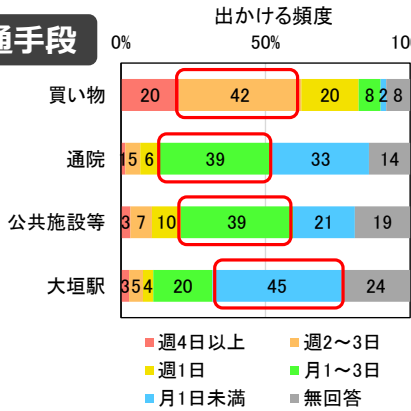
自由意見

- ・「バス停位置がわからない」「バス路線がわからない」「どこに行くバスかわからない」「バスの遅れがわからない」といった意見が多くあり、また「わからないために利用できない」という意見もあった。

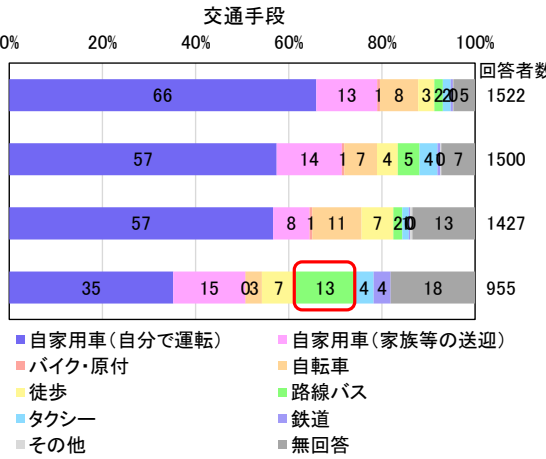
高齢者

出かける頻度と交通手段

- ・出かける頻度は、買い物では週2～3日、通院と公共施設等では月1～3日、大垣駅では月1日の割合がそれぞれ高くなっている。



- ・交通手段は、すべての目的で自家用車（自分で運転）が最も高くなっている。
- ・大垣駅までは路線バスが13%と比較的高くなっている。



よく行く施設

※100件以上の回答があった施設

- ・よく行く施設は、買い物はアクアウォーク大垣、通院は大垣市民病院、公共施設等ではスイトピアセンター、大垣駅が多くなっている。
- ・また、市町村境に近い地域では、隣接市町の施設への買い物も見られる。
例) 綾里→養老町、荒崎・青墓→垂井町
墨俣→瑞穂市

施設名【小学校区】	回答数
アクアウォーク大垣【北】	288
アル・プラザ鶴見【東】	229
カネスエ屋飯店【青墓】	168
イオンモール大垣【日新】	161
イオンタウン大垣【東】	115
大垣市民病院【南】	432
スイトピアセンター・文化会館・図書館【興文】	107
大垣駅	955

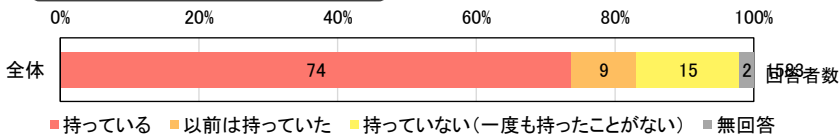
路線バスの利用意向

□: 25%以上
□: 30%以上
□: 40%以上

	買い物	通院	公共施設等	大垣駅
全体	23.2%	29.1%	22.7%	35.8%
興文	24.7%	20.8%	21.3%	22.5%
東	14.4%	12.1%	17.5%	30.9%
西	19.7%	16.6%	18.2%	33.3%
南	24.4%	20.5%	18.9%	31.1%
北	16.5%	13.8%	19.0%	26.6%
日新	26.7%	22.4%	26.7%	26.7%
安井	8.0%	6.7%	12.0%	40.0%
宇留生	19.8%	16.6%	26.4%	34.1%
静里	26.4%	22.2%	26.4%	48.3%
綾里	26.9%	22.6%	26.9%	47.1%
江東	17.6%	14.8%	18.9%	37.8%
川並	28.4%	23.9%	23.5%	36.3%
中川	20.5%	17.3%	21.9%	30.1%
小野	35.7%	30.0%	35.7%	38.1%
荒崎	32.6%	27.4%	24.4%	44.2%
赤坂	22.9%	19.2%	24.8%	40.0%
青墓	22.1%	18.6%	24.4%	43.0%
墨俣	28.8%	24.2%	23.1%	35.6%

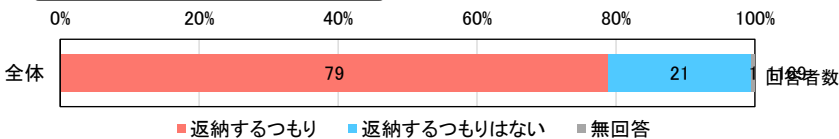
- ・『路線バスのサービスが改善された場合、バスを利用したいと思いますか？』という設問に対し、買い物には23.2%、通院には29.1%、公共施設等には22.7%、大垣駅には35.8%がバスを利用したいと回答している。

運転免許証の保有状況



- ・運転免許証を持っている人が74%となっている。

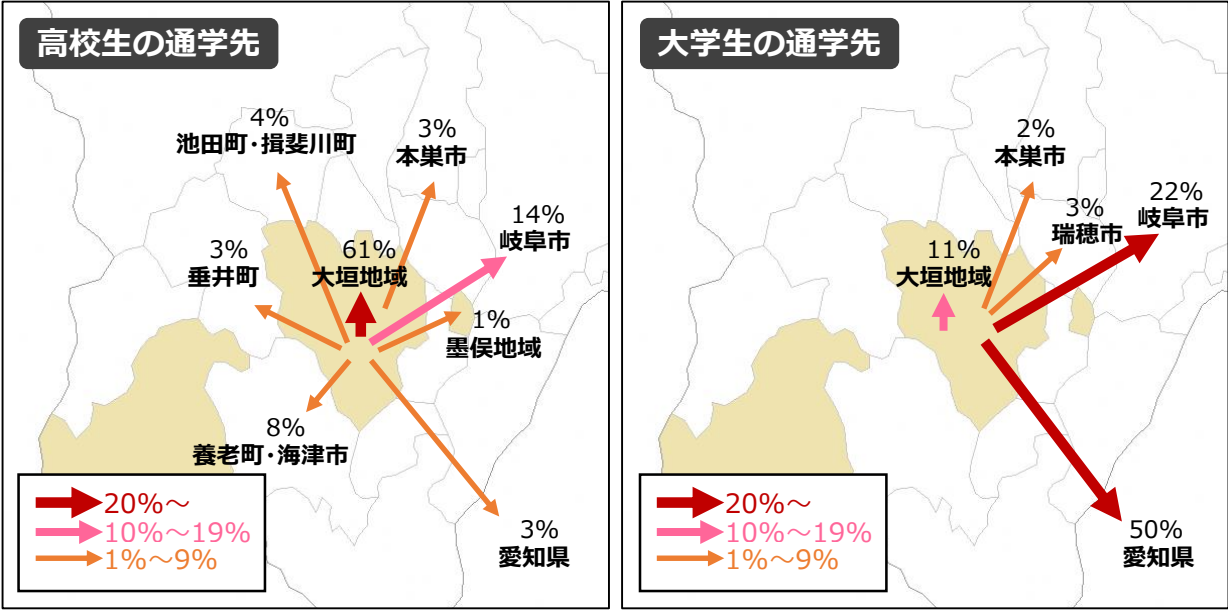
運転免許証返納の意向



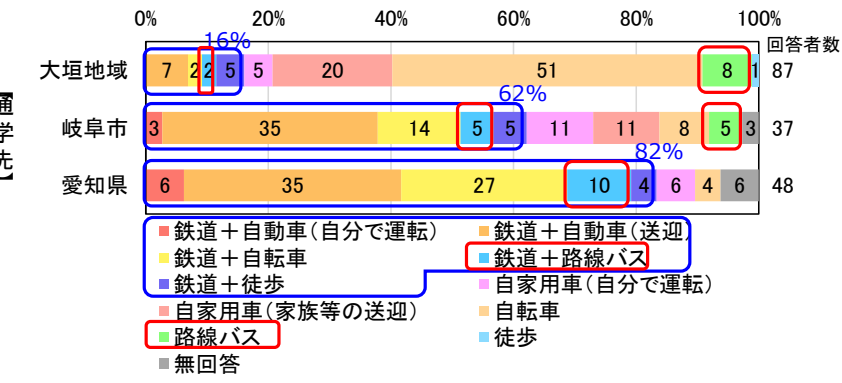
- ・「返納するつもり」が79%、「返納するつもりはない」が21%となっている。

通学者

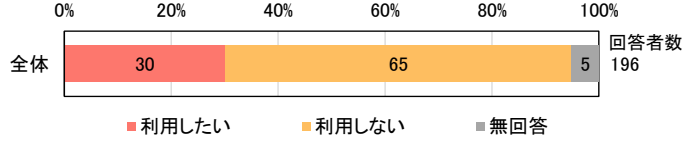
- ・ 高校生の通学先は大垣地域が61%と最も高く、次いで岐阜市が14%となっている。
- ・ 大学生の通学先は愛知県が50%と最も高く、次いで岐阜市が22%となっている。



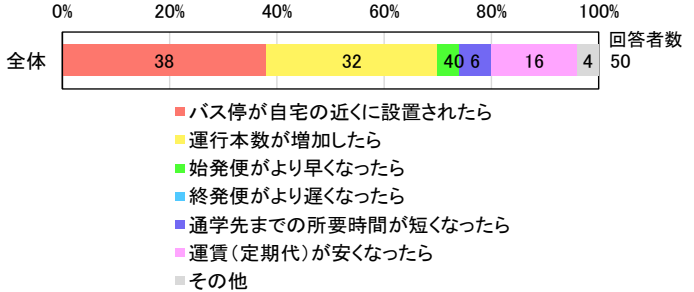
通学先までの交通手段



路線バスの利用意向 ※通学に路線バスを利用していない人が対象



改善を望む路線バスのサービス ※利用意向で路線バスを「利用したい」と回答した人が対象 ※無回答抜き



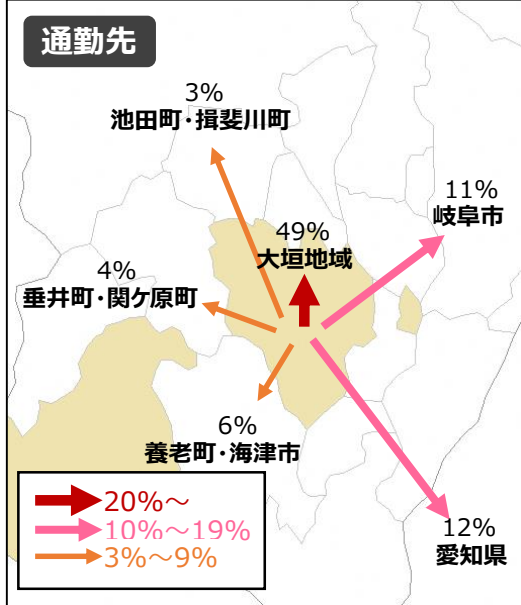
- ・ 大垣地域への通学は、自転車が51%と最も高くなっている。
- ・ 岐阜市や愛知県への通学は、**鉄道利用**がそれぞれ62%、82%と高くなっている。また、鉄道駅まではいずれも自動車（送迎）や自転車の割合が高くなっている。
- ・ **路線バス利用**（駅までの利用含む）の割合は、大垣地域への通学は10%、岐阜市への通学は10%、愛知県への通学は10%となっている。

『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、30%の人が「利用したい」と回答している。

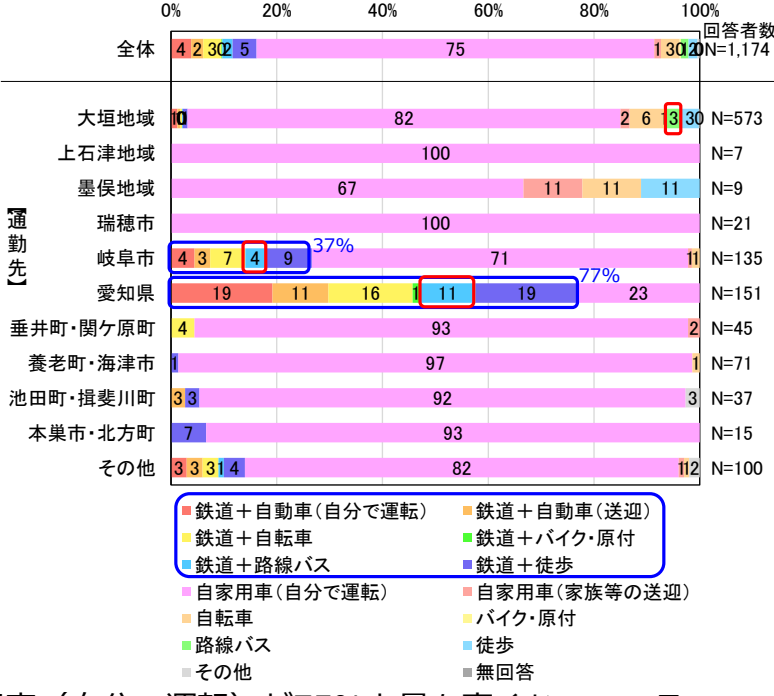
改善を望む路線バスのサービスは、「バス停が自宅の近くに設置されたら」が38%と最も高く、次いで「運行本数が増加したら」が32%となっている。

通勤者

- ・ 通勤先は、大垣地域が49%と最も高く、次いで愛知県が12%、岐阜市が11%となっている。



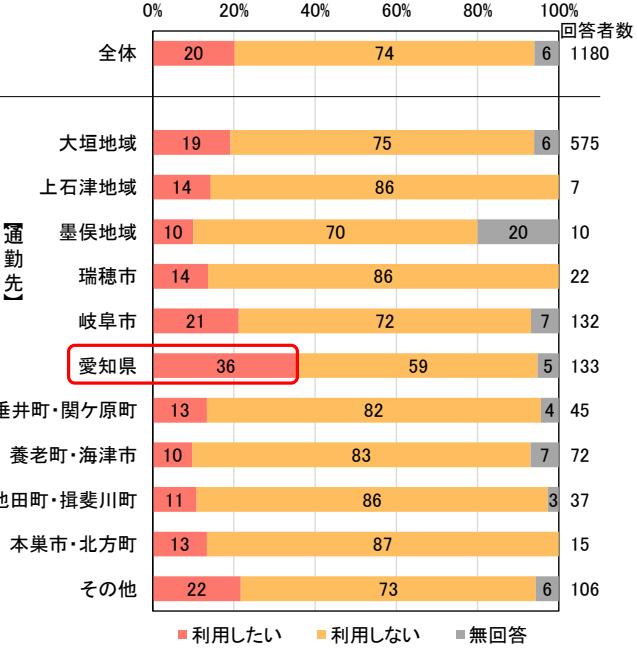
通勤先までの交通手段



- ・ 通勤先までの交通手段は、自家用車（自分で運転）が75%と最も高くなっている。
- ・ 通勤先別にみると、愛知県への通勤は**鉄道**を利用している人が77%と高くなっている。
- ・ **路線バス利用**（駅までの利用含む）の割合は、大垣地域への通勤は3%、岐阜市への通勤は4%、愛知県への通勤は11%となっており、その他の地域への通勤に路線バスを利用している人はほとんどいない。

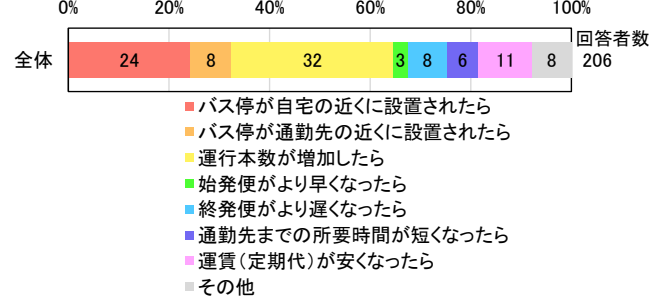
路線バスの利用意向

※通勤に路線バスを利用していない人が対象



改善を望む路線バスのサービス

※利用意向で路線バスを「利用したい」と回答した人が対象 ※無回答抜き



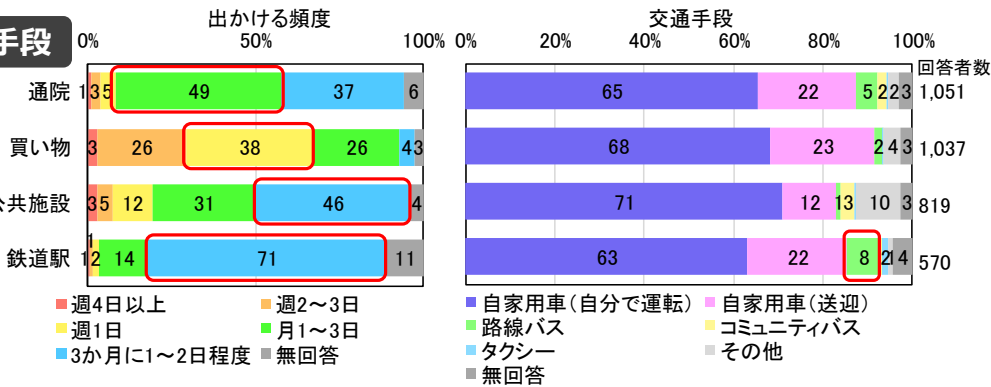
- ・ 『路線バスのサービスが改善された場合、通学で路線バスを利用したいと思いますか？』という設問に対し、全体では20%の人が「利用したい」と回答している。
- ・ 通勤先別にみると、愛知県に通勤している人は「利用したい」が36%と、その他の地域と比較して高くなっている。
- ・ 改善を望む路線バスのサービスは、「運行本数が増加したら」が32%と最も高く、次いで「バス停が自宅の近くに設置されたら」が24%となっている。

- 調査目的：上石津地域の住民の日常生活での外出行動や、現在の公共交通サービスの問題点を把握
- 調査対象：上石津地域の全世帯
- 調査方法：自治会経由で配布、郵送回収
- 調査票：すべての世帯を対象とした調査票（世帯票）を1枚、65歳以上の方を対象とした調査票（65歳以上票）を2枚封入
- 調査期間：配布:平成30年7月上旬、締切:平成30年8月10日(土)
- 回収状況：配布世帯数1,699票、回収世帯数1,018票、回収率59.9%

高齢者

出かける頻度と交通手段

- ・ 出かける頻度は、通院では月1～3日、買い物では週1日の割合がそれぞれ高くなっている。
- ・ 交通手段は、すべての目的で自家用車（自分で運転・送迎）が80%を超えている。
- ・ 鉄道駅への移動手段では路線バスが8%と比較的高くなっている。



よく行く施設（上位4か所）

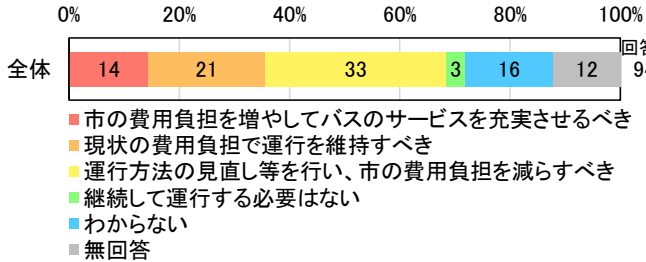
医療施設	人数	商業施設	人数
1 西美濃厚生病院	279	1 ザ・ビック養老店	451
2 関ヶ原クリニック	172	2 トミダヤ養老店	222
3 大垣市民病院	154	3 パロー養老店	184
4 上石津診療所	141	4 上石津地域内の商店	40

公共施設	人数	鉄道駅	人数
1 支所・公民館	368	1 JR関ヶ原駅	217
2 地域事務所	245	2 JR大垣駅	177
3 保健センター	74	3 JR垂井駅	145
4 悠楽苑	70	4 美濃高田駅	9

※人数：住民アンケートでその施設に行きたいと回答した人数

世帯全体

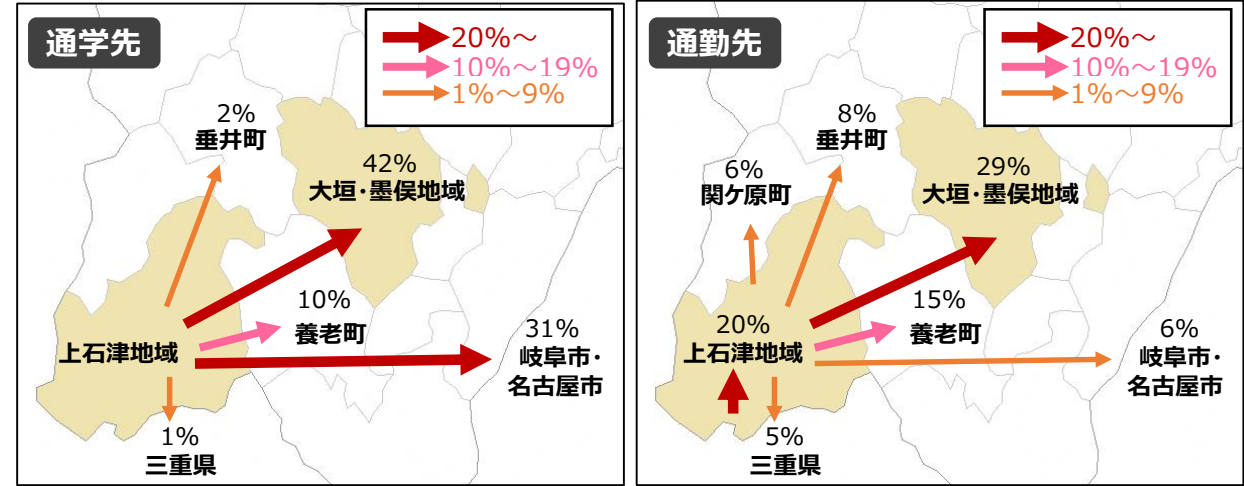
上石津地域のバス運行についての考え



「運行方法の見直し等を行い、市の費用負担を減らすべき」が33%と最も高く、次いで「現状の費用負担で運行を維持すべき」が21%となっている。

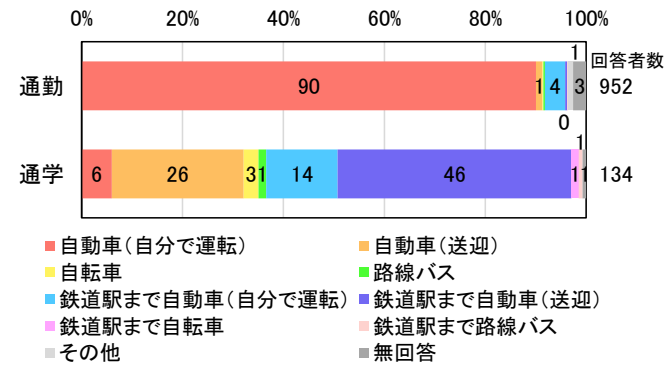
通学者・通勤者

- ・ 通学先は、大垣・墨俣地域が42%、岐阜市・名古屋市が31%と高くなっている。
- ・ 通勤先は、大垣・墨俣地域が29%、上石津地域が20%と高くなっている。



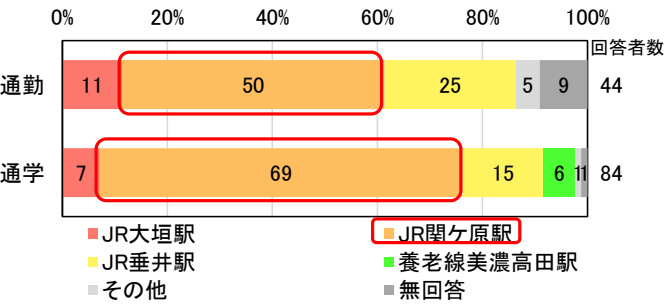
通学・通勤先までの交通手段

- ・ 通勤では、自動車（自分で運転）が90%と高くなっている。
- ・ 通学では、鉄道駅まで送迎してもらう人が46%、学校まで送迎してもらう人が26%と高くなっている。



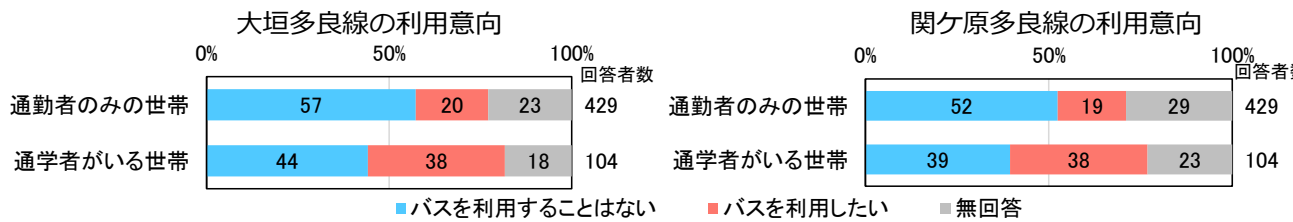
通学・通勤先で利用する駅

- ・ 通勤、通学ともに、JR関ヶ原駅が最も高く、次いでJR垂井駅、JR大垣駅となっている。



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、大垣多良線、関ヶ原多良線ともに、通勤者のみの世帯は2割、通学者がいる世帯は4割が「サービスが改善したらバスを利用したい」と回答している。



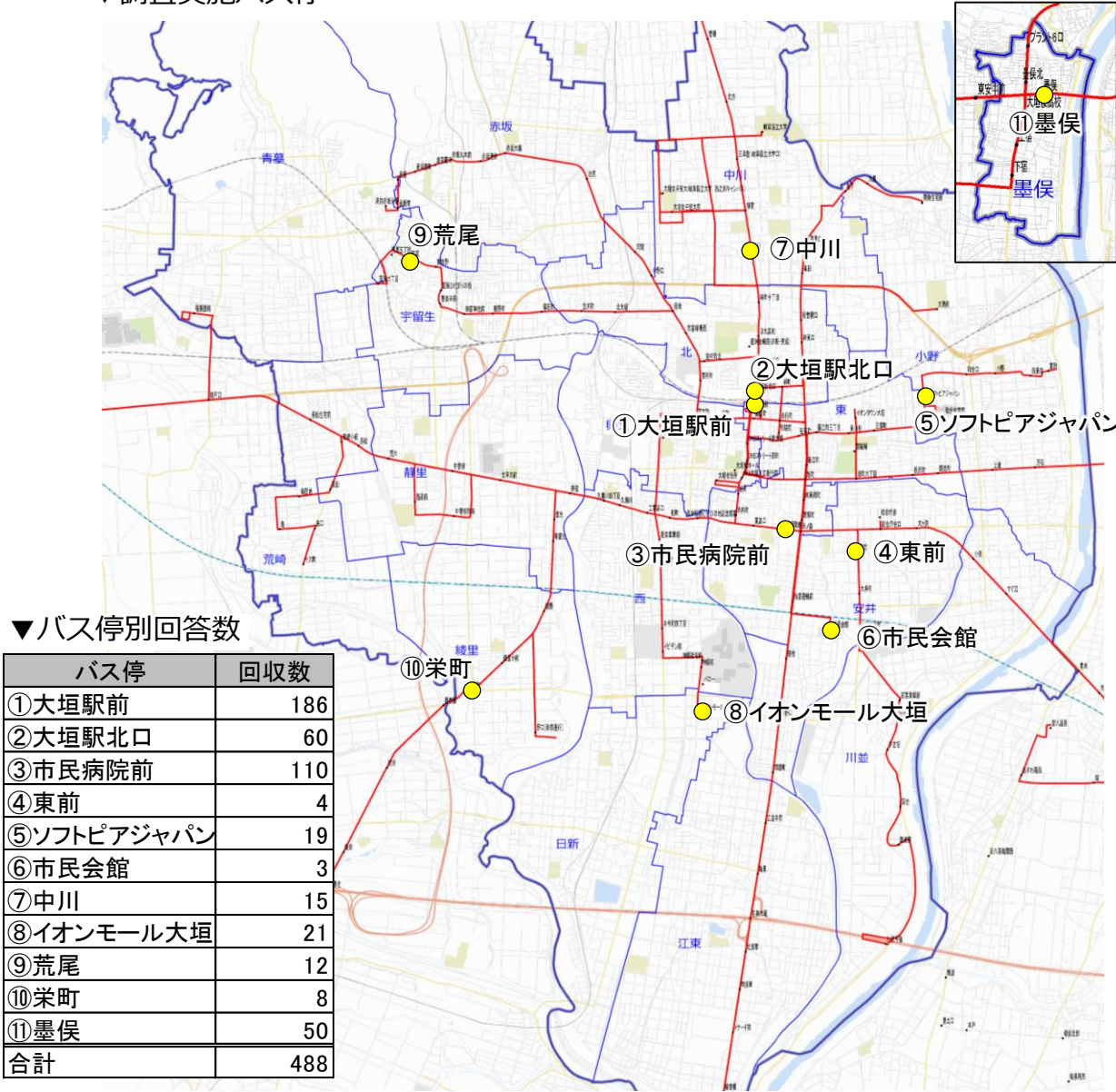
改善を望む路線バスのサービス

- ・ 改善を望む路線バスのサービスは、大垣多良線、関ヶ原多良線ともに「運行本数が増加したら」、「運賃が安くなったら」の割合が高くなっている。

バス停利用者ヒアリング調査結果

- 調査目的 : バス事業者の乗降調査結果から整理するバス停別乗降者数等のデータを補完するため、利用目的や利用頻度、満足度や要望、属性などを把握
- 調査方法 : 市内の主なバス停にて、利用者に対して直接ヒアリング
- 調査実施日 : 令和元年9月17日(火)
- 回答数 : 488票

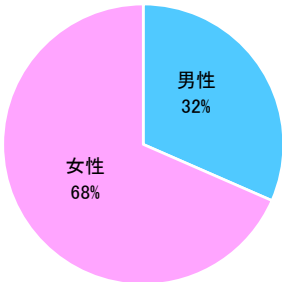
▼調査実施バス停



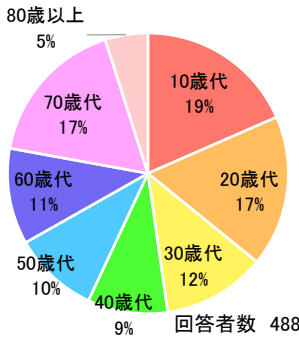
▼バス停別回答数

バス停	回収数
①大垣駅前	186
②大垣駅北口	60
③市民病院前	110
④東前	4
⑤ソフトピアジャパン	19
⑥市民会館	3
⑦中川	15
⑧イオンモール大垣	21
⑨荒尾	12
⑩栄町	8
⑪墨俣	50
合計	488

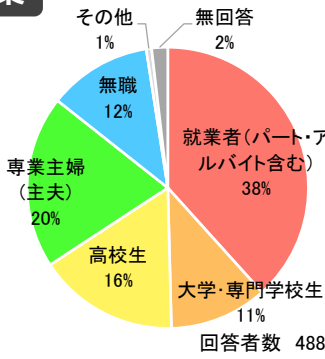
性別



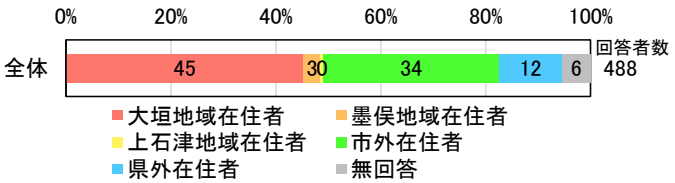
年齢



職業



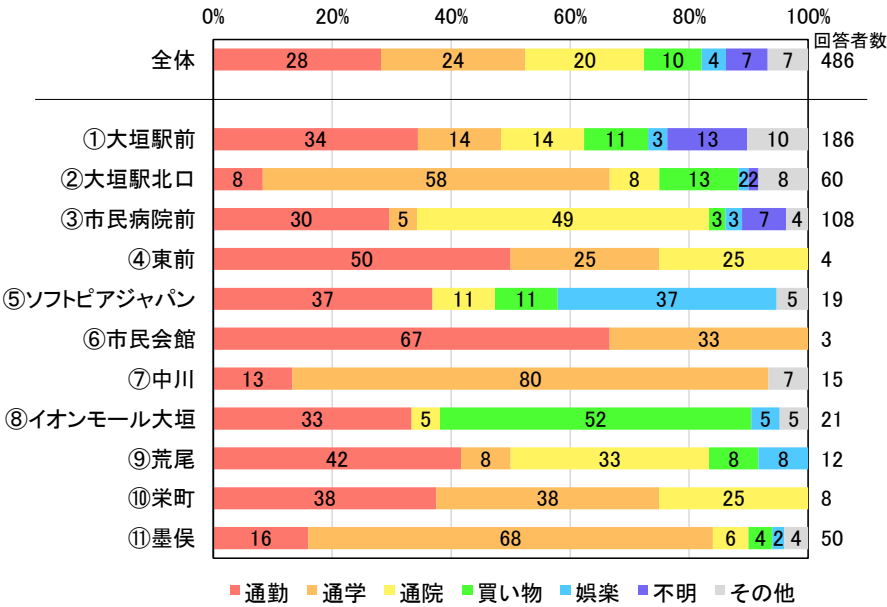
回答者の居住地



- ・大垣地域在住者が45%、市外在住者が34%、県外在住者が12%となっている。
- ・市内では、中川や宇留生在住の方の利用が比較的多い。
- ・市外及び県外では、岐阜市や大野町、愛知県の方の利用が比較的多い。

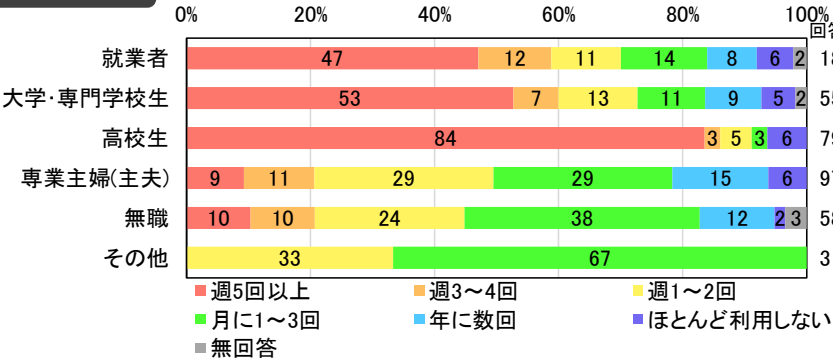
利用目的

※その日に外出をした目的についての集計
(帰宅中でも、通勤先からの帰宅であれば通勤としている)



- ・利用目的は通勤が28%と最も高く、次いで通学が24%、通院が20%となっている。
- ・④東前や⑥市民会館では、通勤の割合が比較的高くなっている。
- ・⑦中川や⑪墨俣では通学の割合が比較的高くなっている。
- ・③市民病院前や⑨荒尾では、通院の割合が比較的高くなっている。

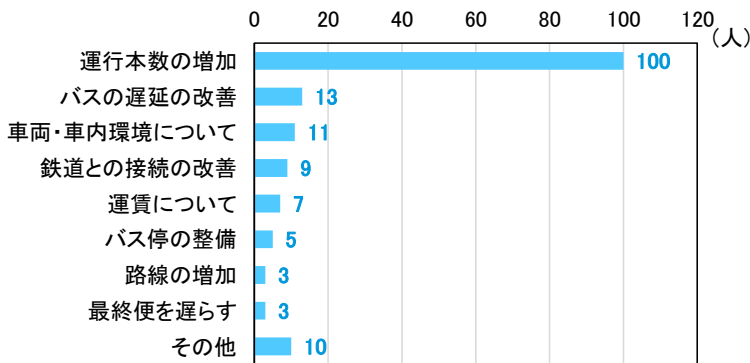
利用頻度



- ・利用頻度を職業別にみると、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。
- ・専業主婦(主夫)や無職は、週1～2回や月に1～3回の割合が高くなっている。

バスに対する意見・改善要望

※自由回答式



- ・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。
 - ・そのうち、具体的な時間帯をコメントした人の意見をみると、昼の運行本数を増やしてほしいという意見が比較的多かった。
- ※朝8人、昼17人、夕4人、夜4人

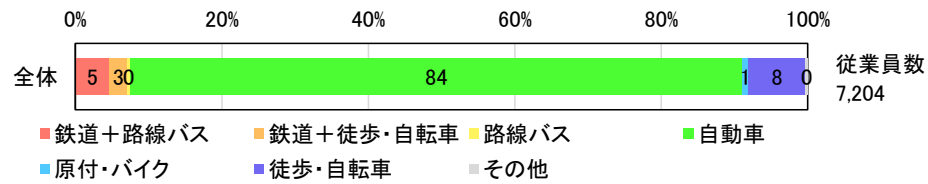
※性別、年齢は調査員による目視判断

事業所アンケート調査結果

- 調査方法：市内事業所における従業員の通勤方法やバスの利用状況、従業員の自動車通勤対策について等の現状を把握するとともに、事業所として公共交通利用を推進していく上での路線バス改善要望等を把握
- 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:令和元年 9月 5日(木)、締切:令和元年 9月20日(金)
- 回収状況：配布数 99票、回収数：70票、回収率：70.7%

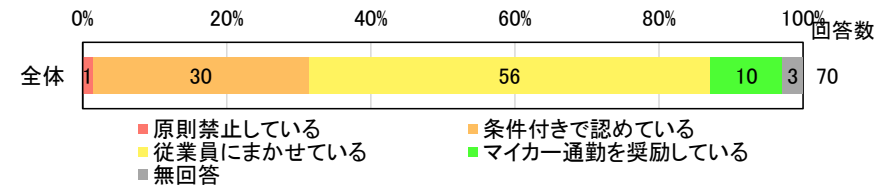
従業員の通勤時の交通手段

- ・従業員の通勤時の交通手段は、自動車が最も高く84%となっており、次いで、徒歩または自転車が8%、鉄道＋路線バスが5%となっている。
- ・従業員用の事業所独自の送迎バスはなし。



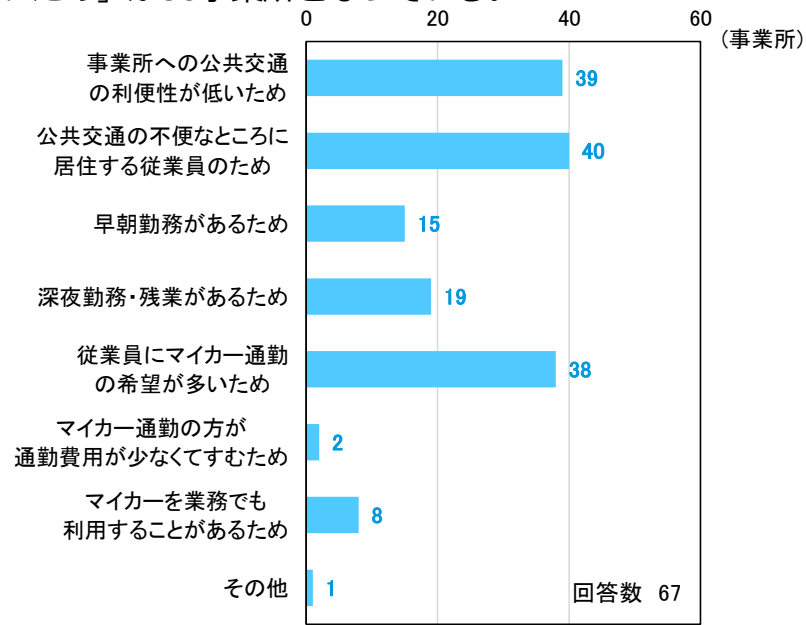
マイカー通勤の取り扱い

- ・マイカー通勤の取り扱いについて、「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30%、「マイカー通勤を奨励している」が10%となっている。



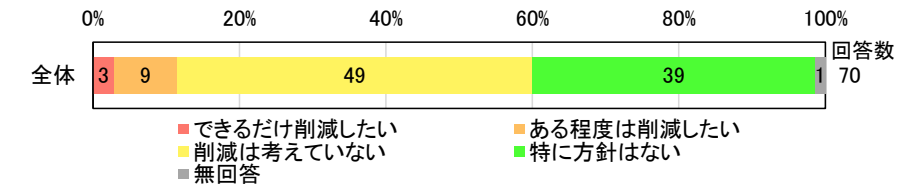
マイカー通勤を認めている理由

- ・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、「公共交通の不便なところに居住する従業員のため」が40事業所と最も多く、次いで「事業所への公共交通の利便性が低いため」が39事業所、「従業員にマイカー通勤の希望が多いため」が38事業所となっている。



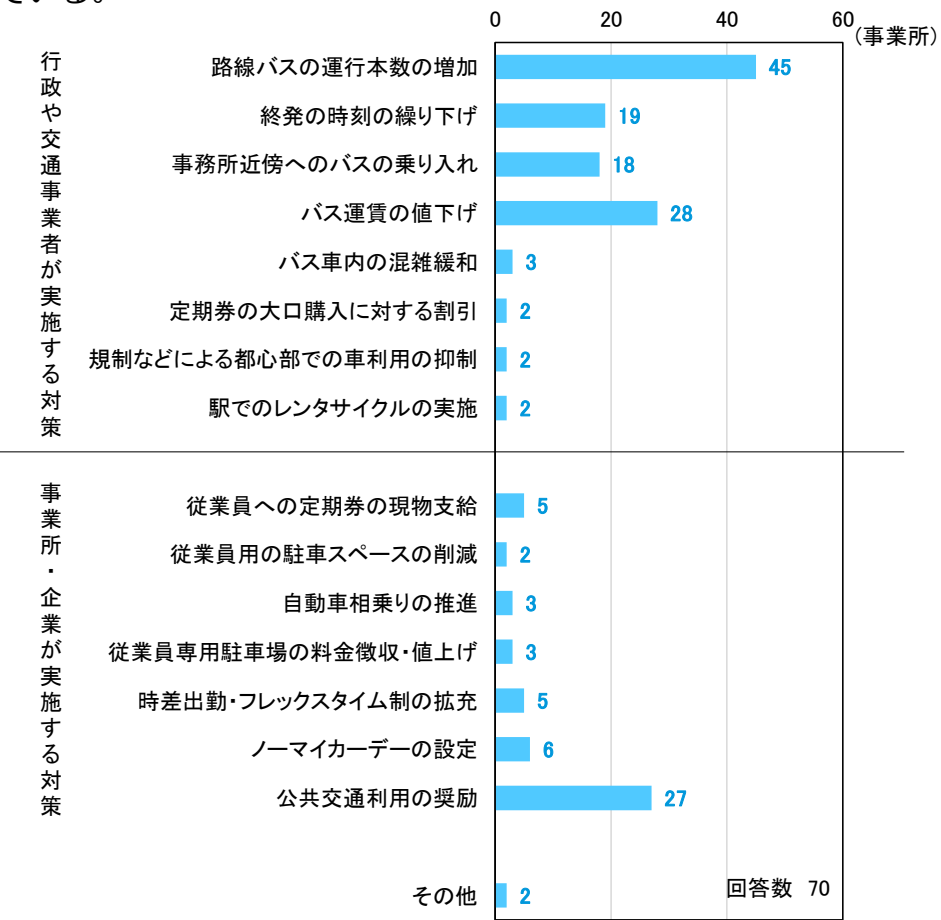
今後のマイカー通勤の方針

- ・今後のマイカー通勤の方針について、「マイカー通勤の削減は考えていない」が49%と最も高く、次いで「特に方針はない」が39%、「ある程度はマイカー通勤を削減したい」が9%となっている。



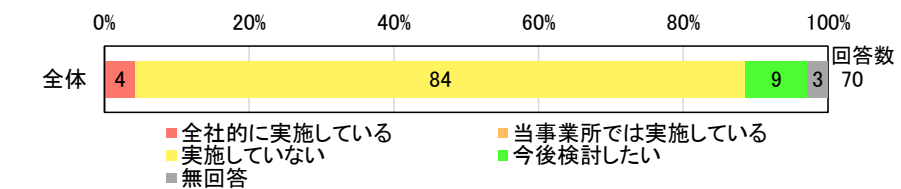
マイカー通勤削減のために有効な通勤交通対策

- ・行政や交通事業者が実施する対策としては、「路線バスの運行本数の増加」が45事業所と最も多く、次いで「バス運賃の値下げ」が28事業所となっている。
- ・事業所・企業が実施する対策としては、「公共交通利用の奨励」が27事業所と最も多くなっている。



公共交通利用の奨励

- ・公共交通利用の奨励については、「実施していない」が84%と最も高くなっている。



上位・関連計画

大垣市未来ビジョン基本構想（2018-2047）-第1期基本計画（2018-2022）

- 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、道路安全対策の推進により、安全で利便性の高い公共交通網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、養老線の活性化に向けた取り組みを進めています。
 - ・通勤、通学の公共交通利用者の減少や、少子高齢化等に伴う、公共交通に対する地域住民のニーズの変化に対応していく必要があります。
- 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、観光資源と連動した利用促進に努めます。
- 主な取り組み：養老線等への支援、公共交通機関への支援、公共交通の利用促進

大垣市立地適正化計画（2018）

- 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り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都市の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るため、公共交通の維持・充実にに向けた施策を推進します。
- 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）

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。

課題

①持続可能なまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

- ・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（大垣駅通りを中心とした半径1km以内）や地域の生活拠点地域（公共交通の利便性、将来人口密度、都市機能誘導施設の立地状況等の条件を満たしている地域）における利便性の高い居住空間の構築を図るため、公共交通の維持・充実が求められている。
- ・まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要である。

②移動ニーズに応じたサービスの検討

- ・通勤、通学による大垣駅等の本市中心部に向かう移動ニーズがあるほか、各地域の生活圏等によって、買い物や通院等の日常生活の移動ニーズは異なる。上石津地域や墨俣地域等の地域特性の異なる地域における移動ニーズや、隣接する市町から本市に向かう広域的な移動ニーズにも配慮したサービスの検討が必要である。
- ・近年人口が増加している地域や公共交通の利用意向が高い地域においては、通勤・通学に利用できる公共交通の維持・充実が求められている。
- ・高齢者の買い物や通院など個別の移動ニーズへの対応が求められている。

③利用者にとってわかりやすい公共交通に関する情報提供や利用環境の整備

- ・近年、ICT（情報通信技術）やAI（人工知能）の発達により情報媒体、情報の精度、情報の種類などが高度化・多様化してきており、それらの情報技術を活用した情報提供が必要である。
- ・路線や時刻表、バスの行き先、バスの遅延情報など、利用者にとってわかりやすい情報提供が求められている。
- ・情報提供の際には、高齢者や外国人を含む来訪者、通勤・通学者など、ターゲットに応じた検討が必要である。

④公共交通の利用促進や運行の効率化による交通事業の健全化

- ・近年、全国的な運転手不足や労働環境の見直し等により、交通事業者の人件費は増大している。また、車両価格の高騰や燃料費の上昇などの影響もあり、運行にかかる経費が増加傾向にある。
- ・このため、バス利用者が増加しているにもかかわらず、大垣市負担額については、増加傾向が続いている。
- ・バス路線の見直し等による効率的な運行とバス、鉄道、タクシーを含めた公共交通の利用促進が必要である。
- ・将来にわたって持続可能な公共交通を維持していくために、市と交通事業者、地域住民等が連携し、社会経済情勢の変化や地域の状況に合わせた課題の解決に取り組むことが求められている。

将来像

＜基本方針 1＞

立地適正化計画に基づいたコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成し、持続可能なまちづくりを推進します。

＜基本方針 2＞

大垣駅を中心とした通勤・通学者の移動を確保しつつ、高齢者や親子等の地域住民や外国人を含む来訪者等の市内での移動ニーズのほか、隣接市町からの広域的な移動ニーズに対応したサービスを検討します。

＜基本方針 3＞

わかりやすく誰もが気軽に安心して移動できるよう、ICT（情報通信技術）を活用した情報提供や利用環境の整備に取り組みます。

＜基本方針 4＞

行政、交通事業者、関係団体、地域住民等の多様な主体が連携した移動サービスの検討や利用促進等に取り組みます。

事業内容の例

●バス路線の維持・見直しに関する取り組み

- ・まちづくりや住民の移動ニーズに対応した運行ルートや運行本数の見直し及び効率化を図る（立地適正化計画における基幹的なバス路線の拡充、人口増加地域への延伸・増便等）

●移動サービスの充実に関する取り組み

- ・一般の公共交通の利用が困難な方に向けた移動サービスの検討（買い物や通院）
- ・「親子お出かけバスチケット」事業の利用促進
- ・社会福祉協議会、社会福祉法人、地域住民等による移動サービスの検討

●わかりやすさの向上に関する取り組み

- ・バス遅延情報の提供（バスロケーションシステムの拡充等）
- ・バス停名や行き先表示の改善（わかりやすいバス停名、系統番号の導入等）
- ・経路検索システムの導入（事業者HPのリニューアル等）
- ・オープンデータ化の推進（GTFS形式での路線データの作成及び提供等）
- ・公共交通マップの作成
- ・各種情報の多言語化の推進

●使いやすさの向上に関する取り組み

- ・キャッシュレス化の推進（路線バスにおけるIC乗車券の導入等）
- ・異なる公共交通間やバス路線での乗継割引の検討
- ・ユニバーサルデザインの推進（車両、乗り場、待合施設等）

●利用促進に関する取り組み

- ・企業や地域、学校等と連携した利用促進策の実施（ノーマイカーデー等）
- ・モビリティ・マネジメントの推進（かがやき出前講座、シンポジウム等）
- ・公共交通の魅力の発信（SNS、イベント、おでかけの提案 等）
- ・イベント周知時に公共交通に関する情報の提供（最寄バス停、ダイヤ等）
- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業の実施
- ・商店街や商工会議所、観光協会等とタイアップした特典や割引企画の検討
- ・交通事業者や関係団体、地域住民等を交えた公共交通に関する会議やアンケート調査等の定期的な実施の検討
- ・名阪近鉄バス（株）創立90周年記念事業の実施（令和2年度）