

第2回 垂井町地域公共交通会議

日時：平成26年10月21日 13:30～

場所：役場3階 大会議室

次 第

1. 会長あいさつ

2. 確 認

- (1) 巡回バス「すこやか号」 現ルートの確認（北周り）

3. 報 告

- (1) 現状把握及び住民意向の調査結果について
※利用者ヒアリング調査、住民ワークショップの結果報告

4. 議 事

- (1) 町が目指す公共交通の将来像（案）
- (2) 巡回バスの運行計画（案）

5. その他

垂井町地域公共交通会議 委員名簿

No.	区分	団体等	役職	氏名	区分	備考
1	行政	国土交通省 中部運輸局 岐阜運輸支局	首席運輸企 画専門官	山本 博康	5号委員	
2		岐阜県都市建築部 公共交通課	課長	国島 英樹	9号委員	代理:鉄道・バス係長 佐々木 富公朗
3	道路管理者	岐阜国道事務所 大垣維持出張所	所長	可児 誠	7号委員	
4		大垣土木事務所 施設管理課	課長	堀 純文	7号委員	代理:課長補佐兼道路管理係長 奥田 直哉
5	公安委員会	垂井警察署	交通課長	佐藤 佳典	8号委員	
6	交通事業者	スイトラベル(株)	取締役 社長	一柳 正義	2号委員	代理:自家用管理課長 西川 勝則
7		岐阜近鉄タクシー(株)	取締役 支配人	石間 正	2号委員	
8		名阪近鉄バス株式会社 乗合バス営業部	部長	武長 英一	2号委員	随行者:乗合バス営業部 企画 課長 三好 高弘
9	事業者団体	岐阜県バス協会	専務理事	山田 芳喜	3号委員	
10	労働者団体	名阪近鉄バス労働組合	書記長	加藤 浩司	6号委員	
11	住民代表	垂井町地区まちづくり協議 会連絡会	代表	多賀 吉令	4号委員	
12		垂井町老人クラブ連合会	代表	早田 幸夫	4号委員	
13	行政	垂井町	副町長	永澤 幸男	1号委員	
14		〃	総務課長	早野 博文	9号委員	
15		〃	建設課長	澤島 精次	7号委員	

〔事務局〕

行政	垂井町 企画調整課	課長	栗本 純治		
	〃	主幹	北村 嘉彦		
	〃	主査	岡本 邦裕		
	〃	主査	米山 和成		

平成26年度 第2回 垂井町地域公共交通会議 配席図

会長: 垂井町副町長
永澤幸男

スイトラベル株式会社
一柳 正義
代理: 自家用管理課長
西川 勝則

岐阜近鉄タクシー株式会社
石間 正

名阪近鉄バス株式会社
乗合バス営業部
武長 英一

岐阜県バス協会
山田 芳善

名阪近鉄バス労働組合
書記長 加藤 浩司

垂井町老人クラブ連合会
早田 幸夫

国土交通省
中部運輸局岐阜運輸支局
山本 博康

岐阜県 都市建築部公共交通課
国島 英樹
代理: 鉄道・バス係長
佐々木 富公朗

国土交通省
岐阜国道事務所
大垣維持出張所
可児 誠

岐阜県大垣土木事務所
施設管理課 堀 純文
代理: 課長補佐兼道路管理係長
奥田 直哉

岐阜県警察
垂井警察署
佐藤 佳典

垂井町地区まちづくり協議会
連絡会
多賀 吉令

傍
聴
席

随
行
者

垂井町副町長
澤建設課長
島精次

垂井町総務課長
早野博文

企画調整課
米山 和成

企画調整課
岡本 邦裕

企画調整課主幹
北村 嘉彦

企画調整課長
栗本 純治

株式会社 テイコク

1. 上位計画

垂井町第5次総合計画

(前期：平成20年～, 後期：平成25年～)

やさしさと活気あふれる 快適環境都市

【重点プロジェクト】

- ⇒やさしさあふれるまち
- ⇒活気あふれるまち
- ⇒快適なまち

【まちづくりの柱】

分野別の柱

- ①安全・安心
- ②教育・生涯学習・文化
- ③子育て・健康・福祉
- ④地域環境
- ⑤産業・交流
- ⑥都市基盤
- ⑦協働

計画推進のための柱 ⑧行財政運営

公共交通の整備方針（⑥都市基盤）

○こんなまちを目指します

利用しやすい公共交通機関が確保されています。

○課題

- ・巡回バス運行経路の見直し
- ・ワンコイン化、多様な公共交通の導入検討
- ・JRをはじめとする公共交通機関の利便性向上と利用促進

垂井町都市計画マスタープラン(平成18年)

ときめき やすらぎ ふれあいのまち
—環境調和都市—

【都市づくりの理念】

- 人々が町内で暮らし楽しむことのできる都市をつくる
- 都市基盤の充実した安全・快適な都市をつくる
- 自然と歴史を身近に感じることのできる都市をつくる
- 各地域が個性を発揮し、相互に調和する都市をつくる
- 住民の声と手によりきめ細やかな都市をつくる

【都市整備方針】

○鉄道

- ・輸送力の増強を関係機関に働きかけ、住民の交通手段としての利便性向上を図っていきます

○民間バス

- ・バス事業者と連携し、住民のニーズにあった運行ダイヤの実現を促進します
- ・積極的なバス利用促進策を実施することにより、バス利用者の増加を図ります

○巡回バス

- ・町内の主要な公共公益施設を連絡する身近な交通手段として、さらなる利便性向上に努めるものとします

2. 地域の概況

人口

- 平成12年以降減少傾向にあり、平成22年で約28,400人に対し、平成42年までに約25,000人まで減少すると予測されている。
- 高齢化率は平成22年で24%に対し、平成42年には32%になると予測されている。（高齢化率は岐阜県平均とほぼ同じ傾向）

通勤・通学

- 通勤先は垂井町内(44%)が最も多く、次いで大垣市(26%)が多い。
- 通学先は約8割が町外で、特に大垣市(39%)が多い。

施設

- 国道21号沿線及び町中心部には多くの商業施設が立地している。
- 町内の医療施設は内科、外科、歯科、眼科などが30以上ある。

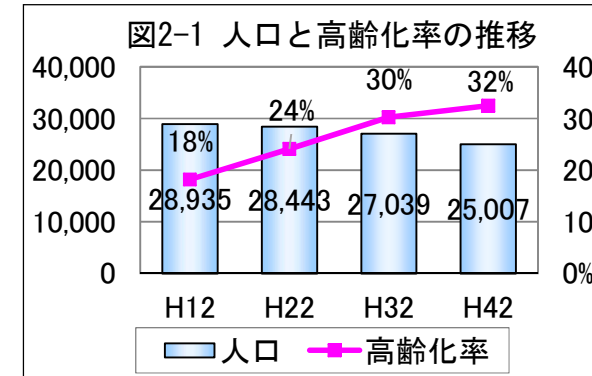
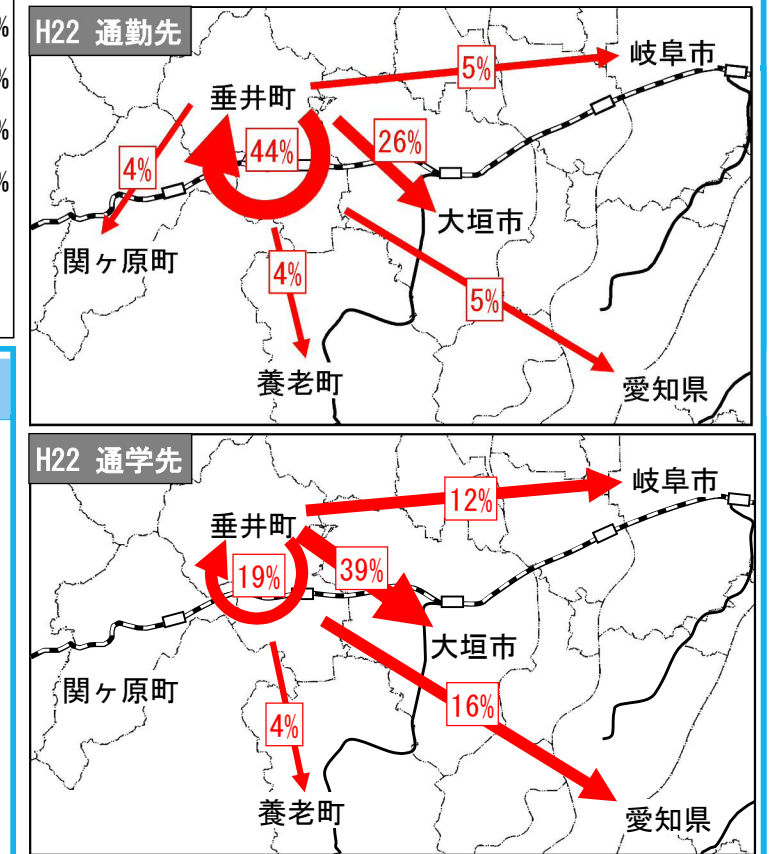


図2-2 垂井町常住者の通勤・通学先



3. 公共交通の現況

鉄道

- JR垂井駅は町中心部に位置しており、地域間公共交通ネットワークの拠点としての役割を担っている。
- JR垂井駅及び周辺にはロータリー、駐車場・駐輪場が整備されており、キス&ライド、パーク&ライド、サイクル&ライドの利用者が多い。
- JR東海道本線の大垣・名古屋方面行きは、時間あたり2～3本、朝ピーク時は最大4本であり、大垣まで約7分、岐阜まで約20分、名古屋まで約40分(快速の場合)で行くことができる。
- JR垂井駅の1日あたりの乗車人数は、平成18年度の2,800人/日をピークに減少傾向であり、平成24年度は2,544人/日(平成18年の約1割減)となっている。また、利用者の75%は定期利用者であり、周辺駅と比べて定期割合は高い。

巡回バス(すこやか号)

- 町の福祉施策の一環として平成16年に無料の町内巡回バスとして運行を開始した。
- JR垂井駅を起点に町内各方面をカバーしている。
- 2台の車両で2ルート(南・北周り)を運行している。(1台は車いすでの乗車が可能)
- 運行時間帯は9時～16時47分で1日3便運行している。(垂井駅西広場発 9:00, 12:10, 14:40)
- 平日のみの運行で土日祝日・年末年始は運休となっている。
- バス停は町内で53箇所設置されている。
- 年間運行経費は、平成22年度以降増加しており平成25年度は約756万円である。
- 年間利用者数は、平成20年度で22,715人に対し、平成25年度で19,822人と5年間で約1割減少している。
- 利用者1人あたりの運行経費は、平成22年度で320円/人に対し、平成25年度で381円/人と3年間で約2割増加している。

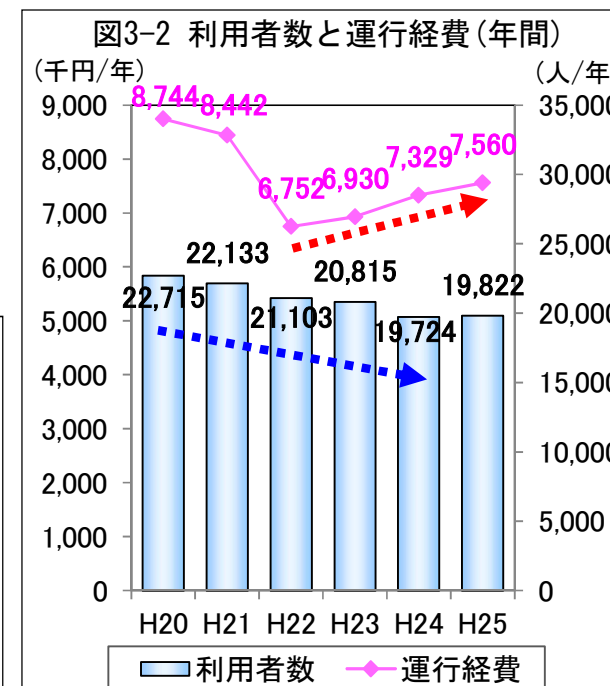
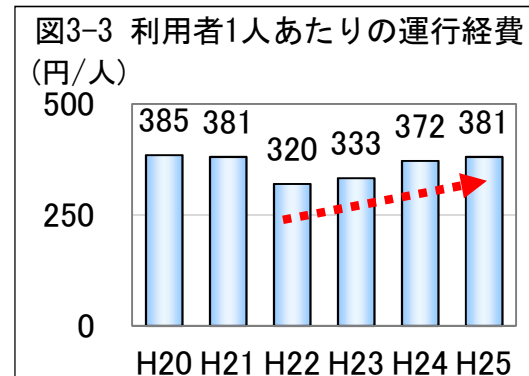
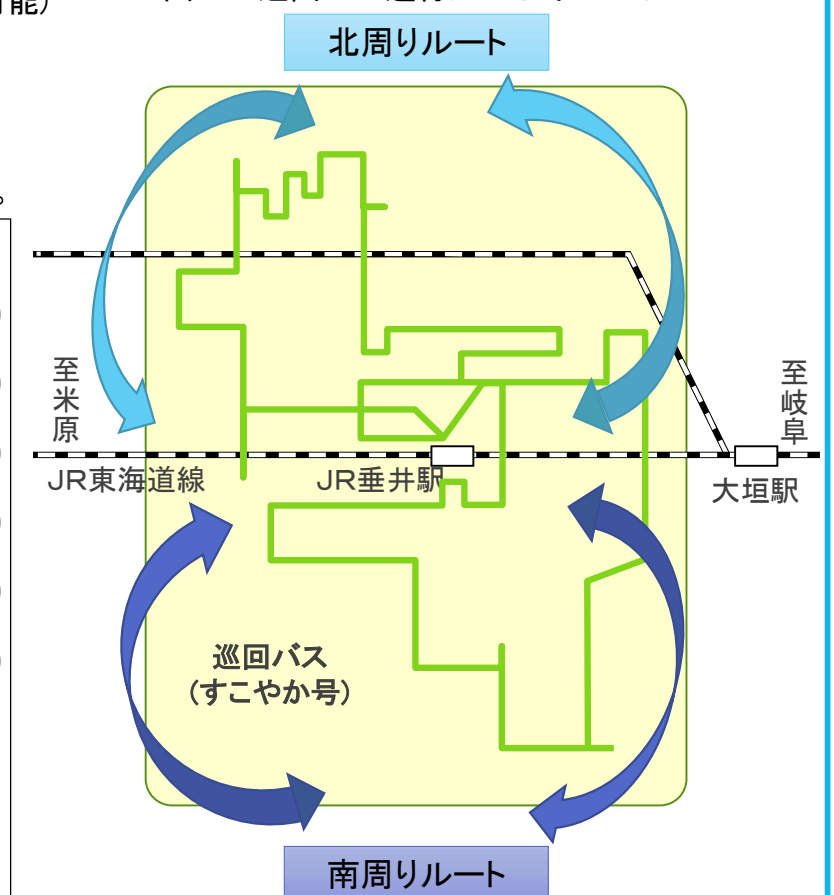
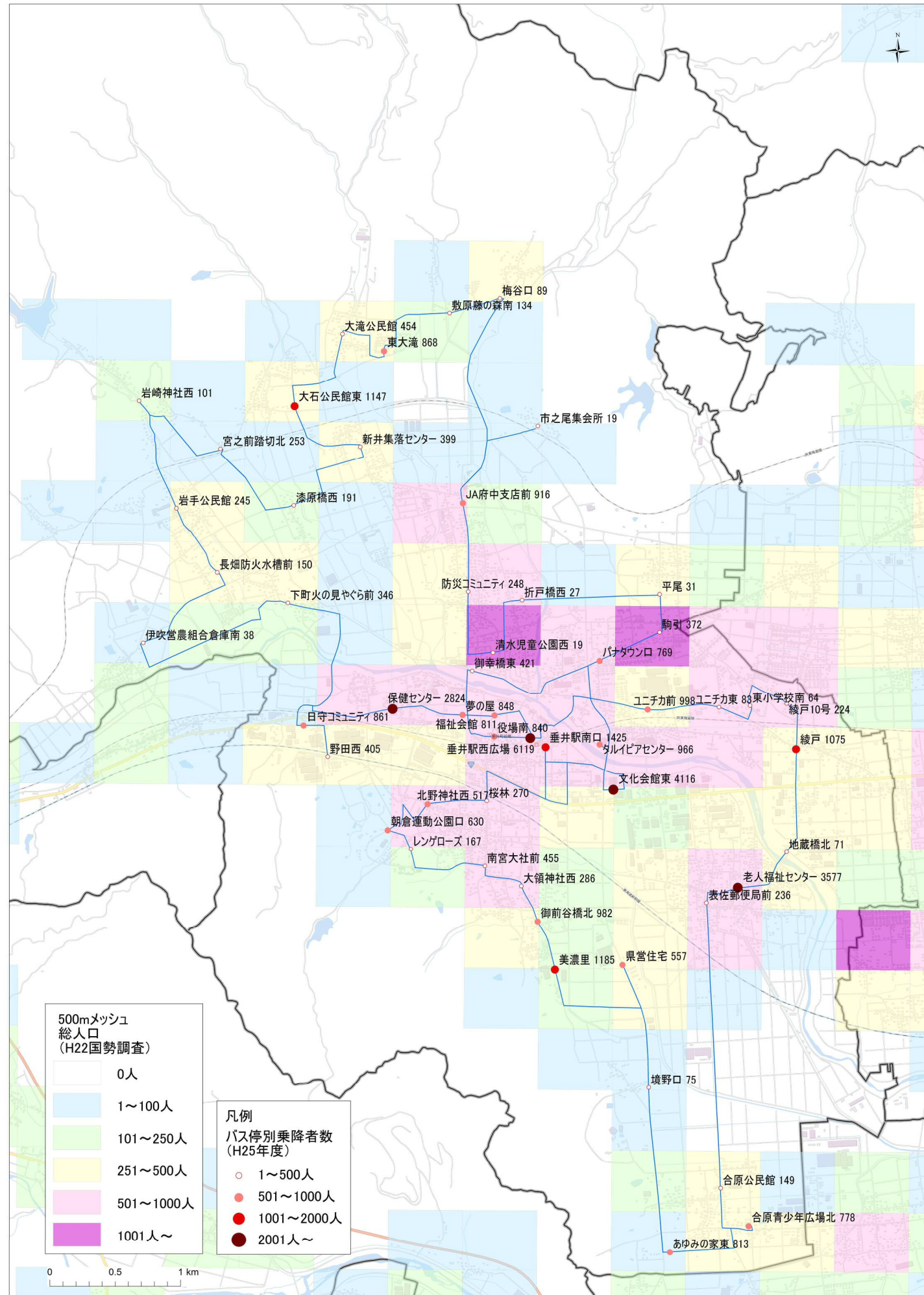


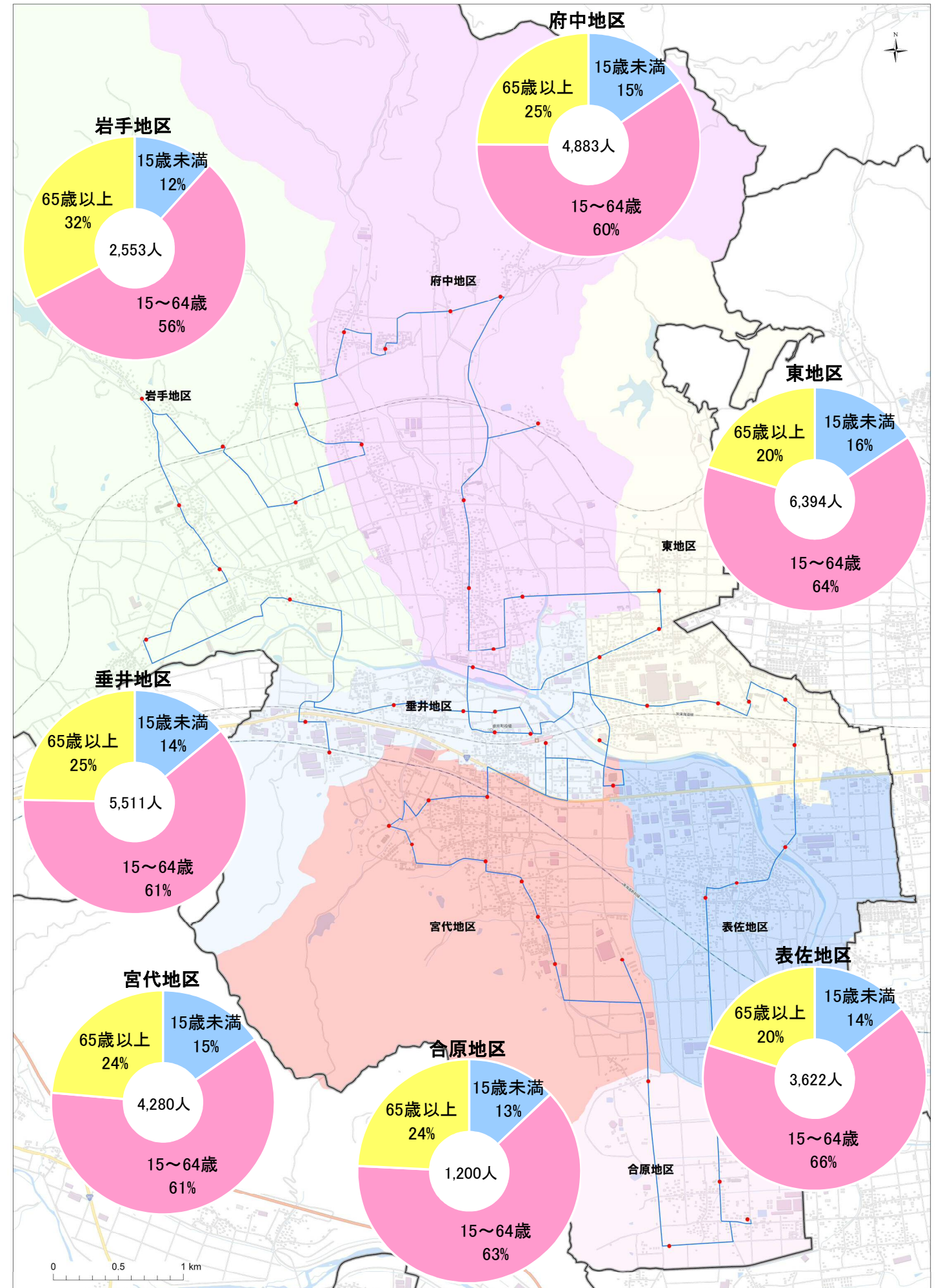
図3-1 巡回バス運行ルートイメージ



人口分布（H22国勢調査）とバス停別乗降者数（H25）



地区別人口及び年齢3区分別割合（H22国勢調査）



4. 住民ニーズの把握 (H25アンケート)

調査概要

調査対象者：垂井町在住者1,000人 回収票数：441(回収率 44.1%)

日常の行動

買い物

- 買い物先は、町内のバロー、マックスバリュの割合が高い。
- 頻度は、週3～4日以上が20歳代では16%であるのに対して、70歳以上では51%であり、年齢が上がるほど高くなる傾向にある。

通院

- 通院先は、町内の博愛会病院が最も多く、次いで大垣市民病院が多い。
- 頻度は、月2～3日以上が60歳代以下は各年代いずれも20%未満に対して、70歳以上は35%と大幅に高くなる。

バスの利用意向

- バスを利用しない理由は、「自家用車や自転車等での移動の方が便利だから」や「自家用車に比べて時間がかかりすぎるから」が多い。
- 改善して欲しい点は、「バス活用の情報提供を充実」が最も多い。
- バスを利用して行きたい施設は、垂井駅が最も多く、次いで大型店舗や町内医院が多い。

公共交通の維持・確保について

- バスのサービス向上のために委託料を増加することについては、約4割が肯定的な意見である一方、約3割が否定的な意見である。
- 巡回バスのあり方については、「巡回バスが縮小していくのはやむを得ない」が32%、「現状の巡回バスを維持していくべき」が30%と同程度である。また「バスを充実させて利用促進を図るべき」が13%、「積極的に維持させていくべき」が18%と、新たな投資への賛成意見もみられる。
- 巡回バスを維持・充実すべき理由としては、「自家用車を利用しない人には重要な交通手段だから」や「将来的に必要なになるから」などの理由が多い。
- 巡回バスを維持・充実していくための方法としては、「利用者が不足分を負担する(運賃の値上げなど)」が48%と最も高い。

図4-5 バスを利用して行きたい施設

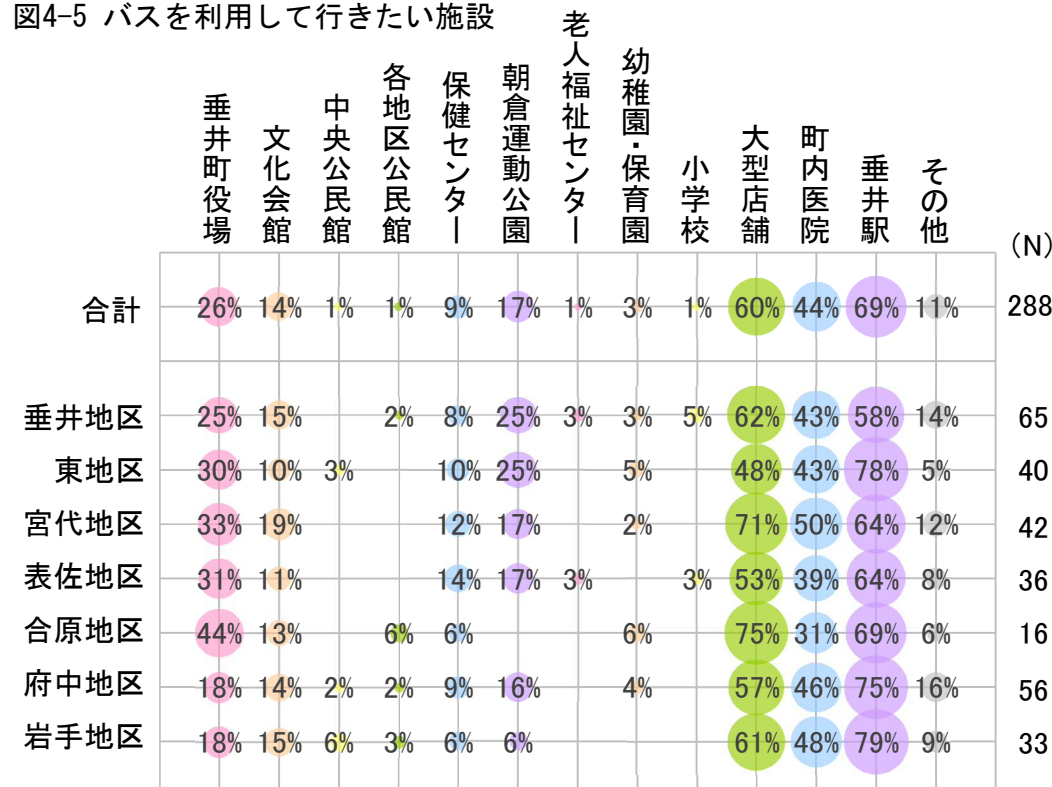


図4-1 よく利用される商業施設

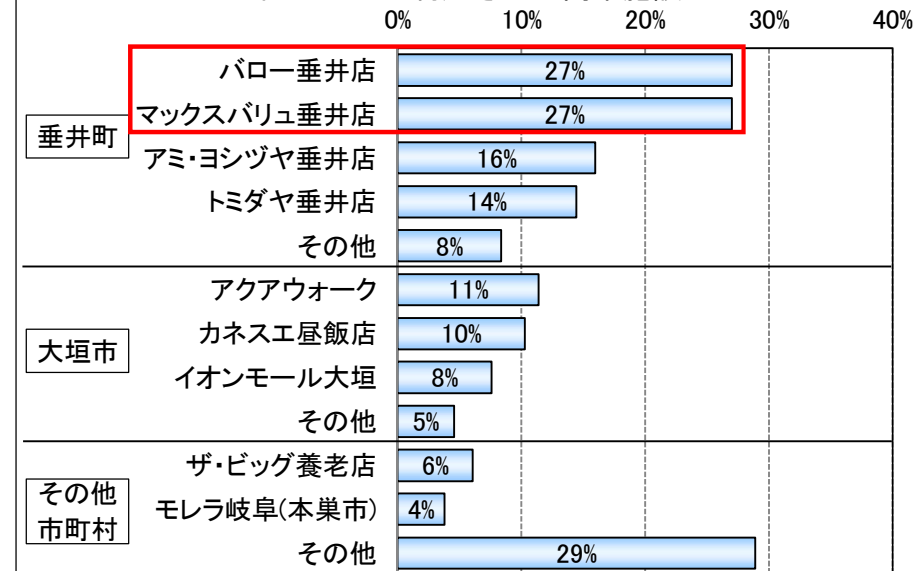


図4-2 買い物の頻度

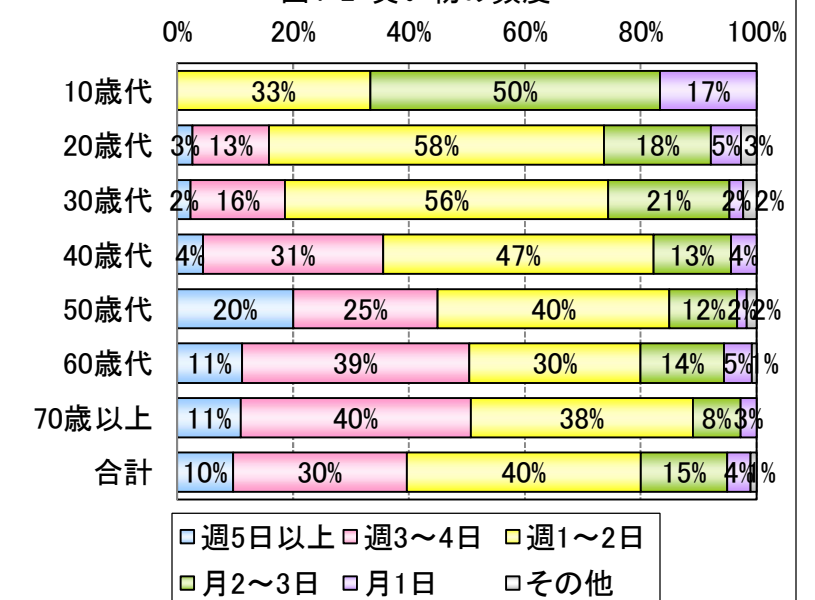


図4-3 よく利用される医療施設

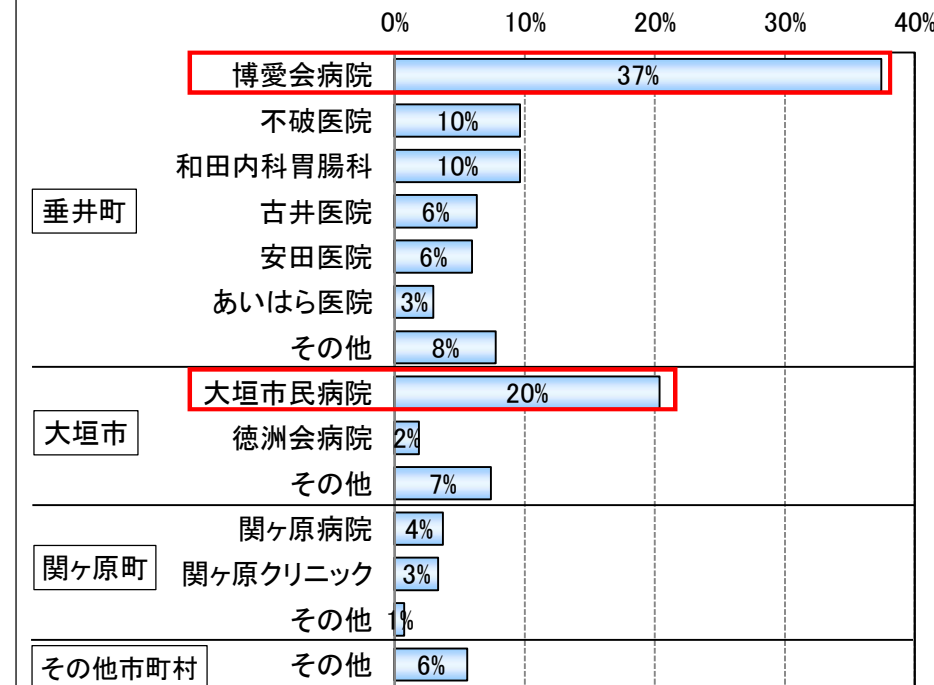


図4-4 通院の頻度

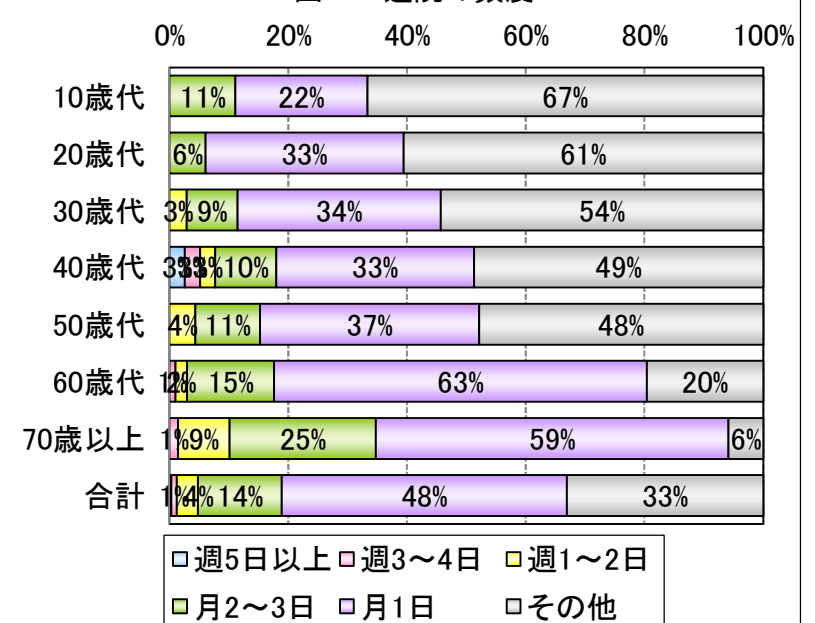


図4-6 委託料の増加について

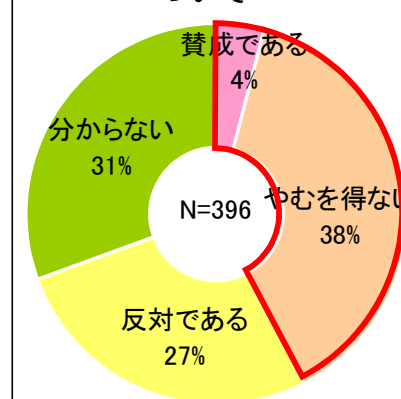


図4-7 巡回バスのあり方について

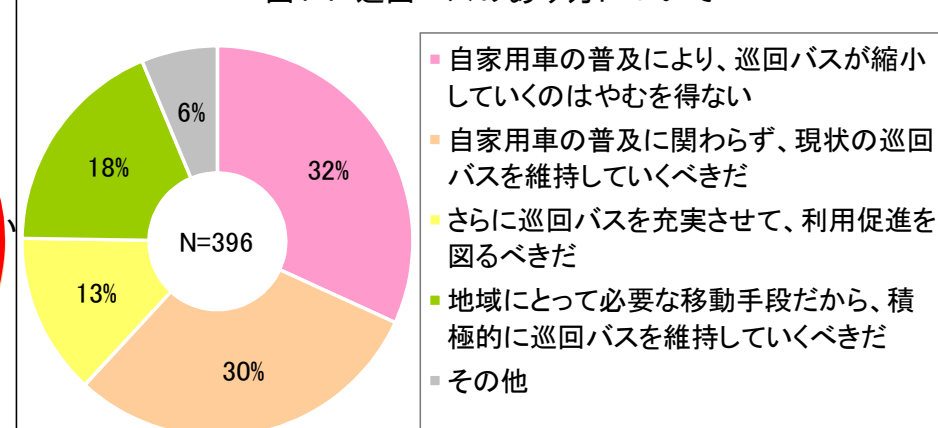
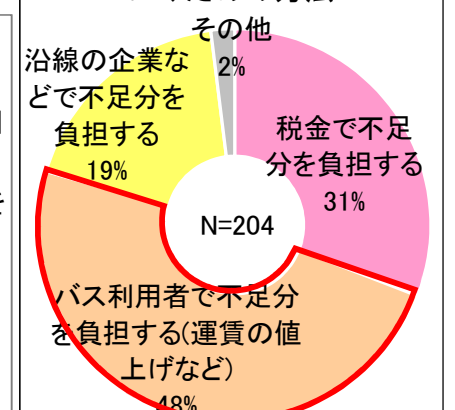


図4-8 バスを維持・充実していくための方法



5. バス利用者ニーズの把握（利用者ヒアリング）

調査概要

調査対象者：巡回バス「すこやか号」利用者
（中学生以下は除く）

調査方法：バス車内または垂井駅西広場停留所にて
直接ヒアリング

調査期間：平日5日間

サンプル数：447人

利用者の属性

- 垂井地区の居住者が28%と最も多い。
- 女性が7割以上を占める。
- 70歳以上が約7割を占める。
- 自動車の運転免許がなく、かつ送迎者のいない人が約6割を占める。

利用状況

- 通勤・通学目的での利用はほとんどなく、買い物や娯楽目的の利用が多い。（目的地が商業施設や娯楽施設）
- 週1日以上利用している人が82%、週5日（毎日）利用している人が18%を占める。
⇒日常生活の中で習慣的に利用している人が多い。
- 約9割が往復で利用している。残りの約1割の人は、時間が合わず、やむを得ず片方向だけ利用している。
- 1号車、2号車ともに1便の利用が最も多く、3便の利用が少ない。
⇒買い物等は午前中に行く人が多い。
- 目的施設は、アミ・ヨシヅヤ垂井店が最も多く、次いで老人福祉センターが多い。
- 垂井駅西広場、文化会館東（アミ）、老人福祉センターでの乗降が多い。

		7/7 (月)	7/8 (火)	7/9 (水)	7/17 (木)	7/18 (金)	合計
1 号 車	1便(9:00)	21	15	15	19	19	89
	2便(12:10)	22	21	15	11	18	87
	3便(14:40)	15	7	6	7	3	38
2 号 車	1便(9:00)	17	31	8	20	21	97
	2便(12:10)	21	14	15	15	23	88
	3便(14:40)	10	10	8	7	13	48
合計		106	98	67	79	97	447

利用者の属性

図5-1 居住地区

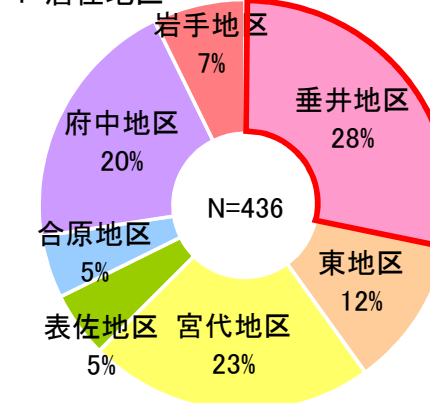


図5-2 性別

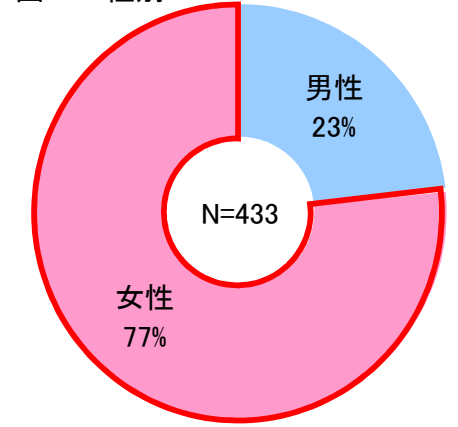


図5-3 年齢

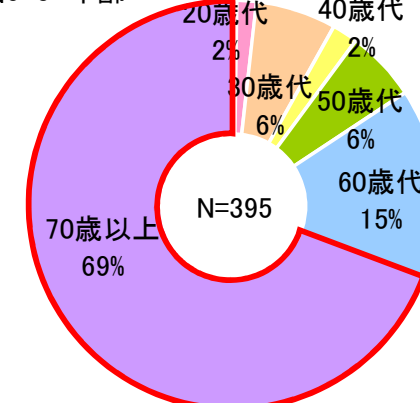


図5-4 免許保有・

自動車保有・送迎者の有無

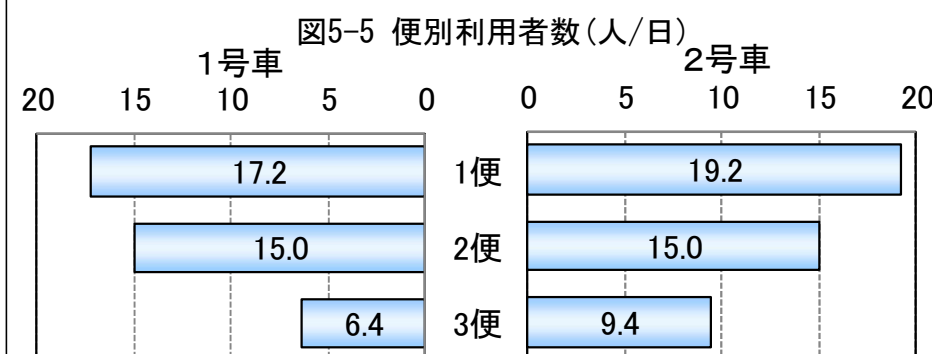
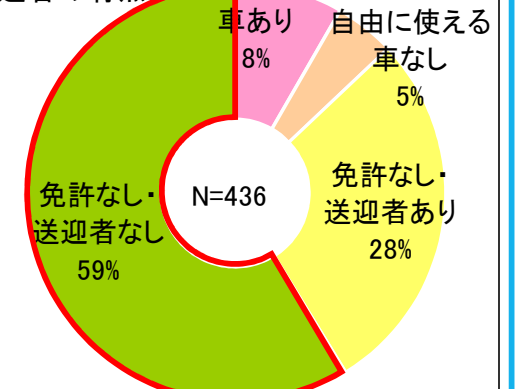


図5-6 目的施設(2人以上)

施設	人/日
アミ・ヨシヅヤ垂井店	11
老人福祉センター	8
保健センター	3
トミダヤ垂井店	3
垂井駅	3
バロー垂井店	2

図5-7 バス停別乗降者数(上位10位)

バス停	人/日
垂井駅西広場	29
文化会館東	20
老人福祉センター	19
保健センター	13
綾戸	8
御前谷橋北	5
美濃里	5
御幸橋東	5
垂井駅南口	5
合原青少年広場北	5

有料化

- 有料化した場合でも引き続き利用する意向の人は約9割を占めている。
（逆に有料化した場合の逸走は約1割）
- 支払っても良い運賃の上限は、100円以内が約7割を占めている。
- 有料化する場合には、サービス水準を向上して欲しいや割引制度を設けて欲しいという要望がある。
例えば、自宅や目的施設の近くでの乗降、定期券や回数券の導入、往復割引の導入など

改善要望

ルート・バス停

- 目的施設とバス停が離れているため、施設近くにバス停を設置して欲しい。
例えば、商業施設、スーパー、医療施設、郵便局、銀行、JAなど
- 自宅から最寄りバス停までが遠いため、ルートを変更またはバス停を新設して欲しい。
- 好きなところで乗降させて欲しい。
- 目的地まで時間がかかるため、ルートを見直して欲しい。

運行日・運行時間

- 運行時間を延長して欲しい。（始発を早く、終発を遅く）
- 平日だけでなく土日祝日も運行して欲しい。

その他

- バスに関する情報（工事に伴うルートの変更、バス停位置の変更など）の広報が不十分であるため改善して欲しい。

利用者状況

図5-8 目的地

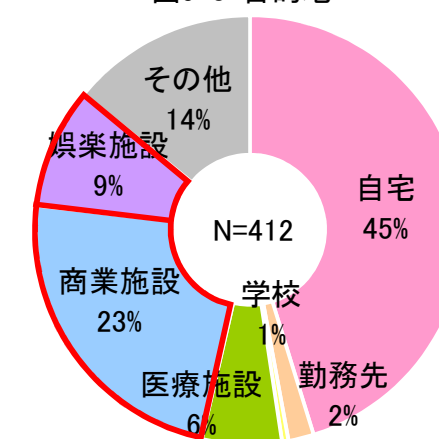


図5-9 利用頻度

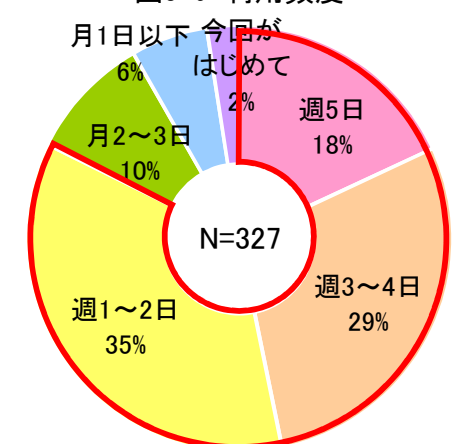


図5-10 反対方向のバス利用

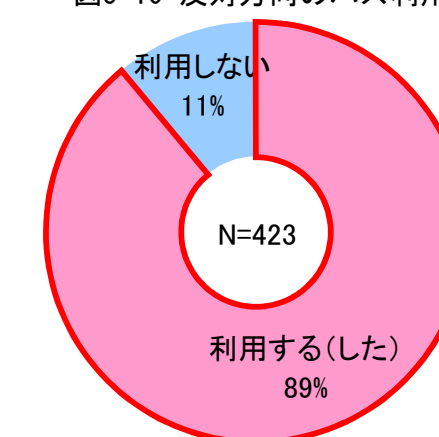
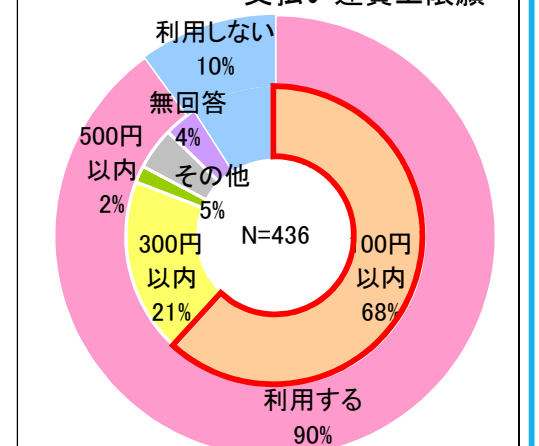
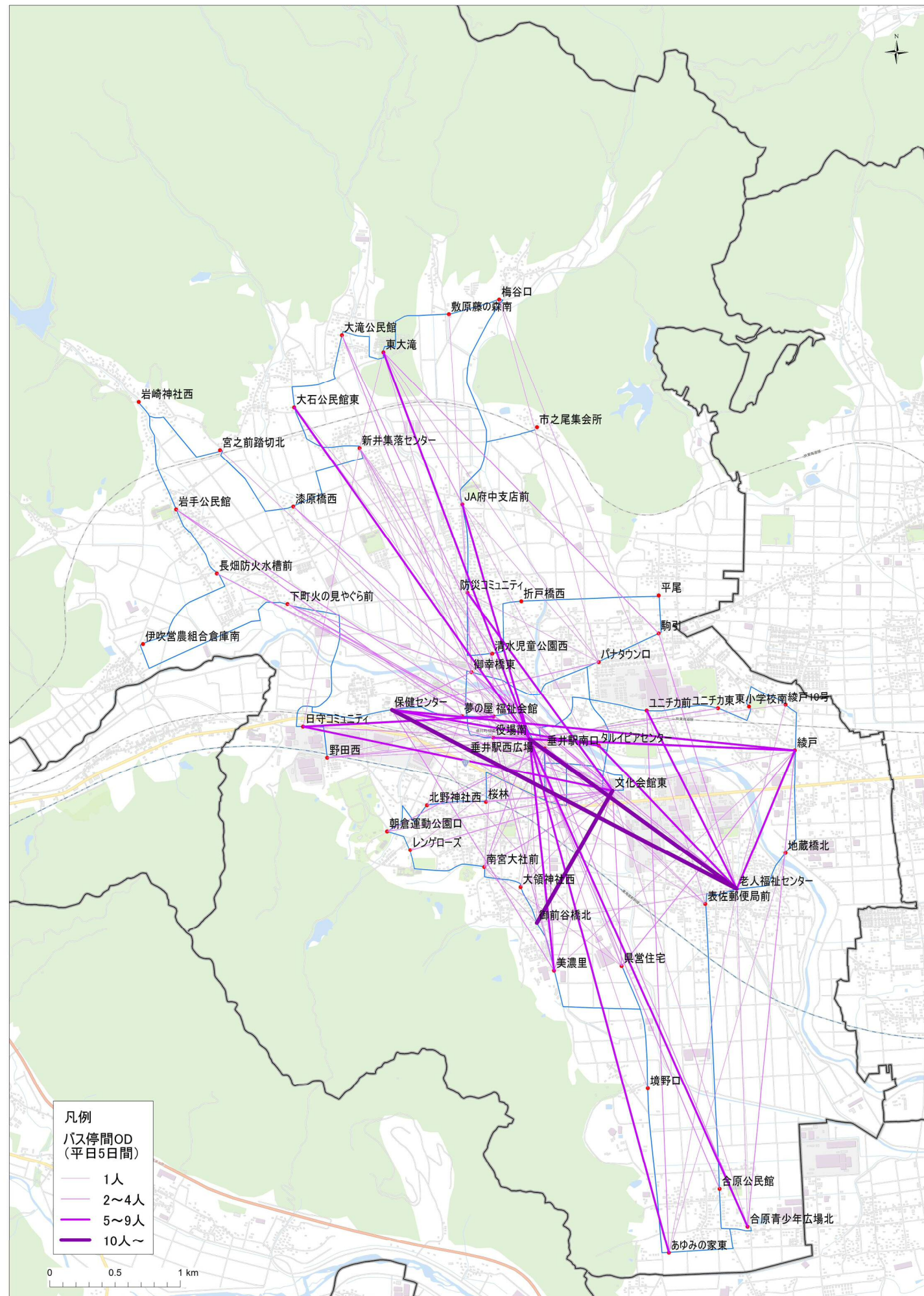


図5-11 有料化時の利用意向



バス停間OD（平日5日間）



6. 運行事業者ヒアリング

問題点

- 1周約2時間は長すぎる。
- 利用者の行きたい施設とバス停位置がマッチしていない。

再編に関する要望・提案

- 各ルート45～50分程度とし、便の間に10分以上の休憩が取れると良い。また、1ルート45～50分であれば、ヘッドダイヤを組むことができるため、利用者にも分かりやすくなる。
- 利用者としては、商業施設への乗り入れや医療施設を経由するルートを望んでいる。一方で、町内すべての商業施設・医療施設にバス停を設置することは難しい。バス停の有無によって施設の利用者に影響が出ることも考えられる。
- 集落・住宅地内をこまめに回るために車両を小型化することは良い。
- 運賃収受については料金箱を設置するなど、運転手が現金をさわらない方法を検討して欲しい。

7. 住民ニーズの把握（ワークショップ）

調査概要

開催日時・場所・参加人数：9/27(土) 9:30～11:30 垂井町文化会館 小ホール 22名
9/28(日) 9:30～11:30 中央公民館 町民ホール 23名

目的(ねらい)：①垂井町の公共交通の現状を把握してもらう
②公共交通の必要性を考えてもらう
③自分たちが利用しやすい公共交通を自分たちで考えてもらう

バスの必要性

- 現在、日常的な買い物や通院に利用している人がある。
 - 高齢者や免許を持たない人には重要な交通手段である。
 - 高齢者等の外出支援になる。
- ⇒バスはこれからも必要

問題点及び改善の方向性

- 利用者のターゲットや利用目的を明確にする。
- 経由地が多くて目的地まで時間がかかる。1周2時間は長すぎるためルートを短くする。
- 目的施設(商業施設、医療施設、郵便局など)の近くにバス停がない。
- 道幅が狭いところに現在の車両が通行するのは危険である。
- 鉄道とのダイヤ接続が悪い。
- 時刻表がわかりにくい。
- バスの運行内容に対する町民の理解度が低い。
- 利用者のメインターゲットを高齢者や障がい者、免許を持たない人とする。
- 朝夕は通勤通学で利用でき、さらに町外からの観光客が利用できる」と良い。

具体的な改善案

- 垂井駅または文化会館など利用者の多いバス停を起点とし、各地区から1時間以内でアクセスできるルート設定をする。
- 商業施設や病院、郵便局などの利用者が多いまたは利用意向が高い施設に乗り入れる。
- 自宅近くで乗降できるフリー乗降区間を導入する。
- 車両を小型化(10人乗り程度)し、より細やかなルート設定をする。
- 運行本数を増やす。
- 運賃を100円程度とする。
- 回数券や前売りチケット制を導入する。
- 朝夕の通勤・通学時間帯は定時定路線、昼間時はデマンド運行とし効率的な運行形態とする。
- 住民が主体となって、ルートやバス停位置等を話し合う場を設ける。



垂井町が目指す公共交通の将来像（案）

垂井町地域公共交通の課題

課題1 住民のニーズにあった地域公共交通への再編

1. 現在の巡回バスは買い物や娯楽目的で利用されることは多いが、通院での利用は少ない。この要因の一つとして、医療施設を考慮したルート設定やバス停設置がされていないことが考えられる。住民アンケートによると、巡回バスを利用して行きたい施設として商業施設や垂井駅に次いで町内医療施設へのニーズが高いことから、買い物はもちろんのこと通院における移動手段としても利用しやすいサービスを提供する必要がある。
2. 町の中心部に垂井駅（東海道本線）があり、鉄道は通勤・通学だけでなく買い物・通院・娯楽目的などで町外へ行くために利用されている。巡回バスは、垂井駅に乗り入れているが、地区によっては駅まで40分以上かかることや鉄道との接続が悪い便もあることから鉄道駅端末交通手段としての利便性は低い。一方、住民アンケートによると巡回バスを利用して行きたい施設としては垂井駅のニーズが最も高くなっている。町外への移動を支援し、鉄道の利用促進を図るためにも鉄道とバスの連携強化が必要である。
3. 現在の巡回バスの運行時間は9時～16時47分であり、通勤・通学には利用しにくいサービスとなっている。住民からは、特に高校生の通学にも利用できるようなサービス（ルート・運行時間帯）を望む声もある。潜在的な需要やサービス向上に伴う運行経費等を勘案し、導入の是非を検討していく必要がある。

課題2 より一層進展が見込まれる高齢化への対応

1. 現在の巡回バスは、利用者の約7割が60歳以上であり、買い物に次いで娯楽目的（特に老人福祉センターでの入浴）での利用が多い。一方、高齢化率は平成22年時点で24%に対し、平成42年には32%まで増加すると予測されている。高齢者の外出機会を創出するとともに健康増進にも寄与するようなサービスの向上が必要である。
2. 高齢者の増加に伴い身体に不自由のある利用者が多くなると予想される。高齢者の利用を促すためには、円滑かつ安全に利用できるようなバリアフリー化も必要である。

課題3 経済的に持続可能な地域公共交通の構築

1. 年々、巡回バスの利用者が減少しているのに対し、運行経費は増加傾向にある。住民アンケートによると、巡回バスを維持または充実していくべきと考える人は約6割（縮小は約3割）、巡回バスの充実を図るために経費が増加することはやむを得ないと考える人は約4割（反対は約3割）である。限られた予算内でサービスの充実を図るためには、より効率的な運行方法・運行形態を検討するとともに、持続的なサービスを提供するためには受益者負担（有料化）も検討する必要がある。
2. 将来にわたって公共交通を維持していくためには、利用者だけでなく地域全体で支えることが不可欠である。現在、広告掲載料金で経費の一部をカバーしているが、より安定的な収入を得るためにも地域の商業施設や医療施設、企業などにサポートしてもらえるような制度が必要である。
3. 現在の巡回バス利用者のうち8割以上は週1日以上の利用であり、利用者が特定の人に固定されている。利用頻度が高い利用者が多いことは、公共交通を維持していく上で重要なことであるが、一方で維持・充実に否定的な考えをもつ人に対して巡回バスの必要性を理解してもらうためには、より多くの住民に利用してもらうことも不可欠である。そのためには、新規利用者の開拓を目指した利用促進策の取り組みが必要である。

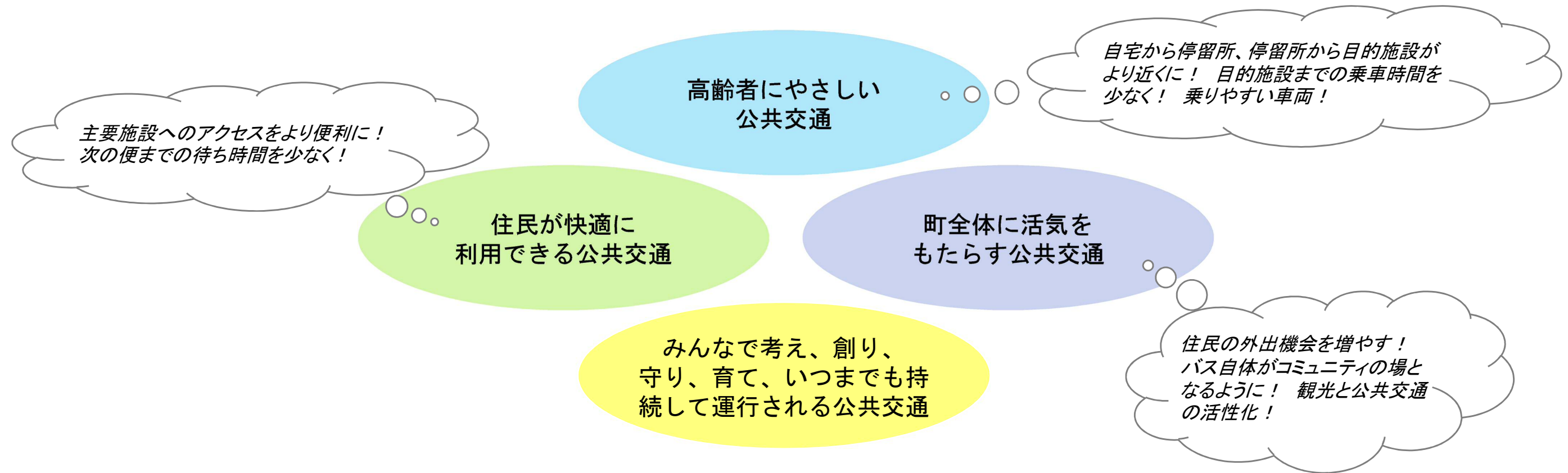
課題4 町外からの来訪者の移動手段の確保

1. 町内には名所旧跡・文化財が点在しており自然も豊富であるため、町外から観光目的の来訪者も多い。交流人口拡大による地域活性化に向け、来訪者をターゲットとした移動手段の確保・サービス向上を検討する必要がある。
2. 町内には比較的規模が大きい商業施設が複数立地しており、隣接する市町からの買い物客も多いと想定される。一方、住民の中には町外の商業施設や娯楽施設を利用している人も見られる。これらの町を跨ぐ移動を支援するためには、町単独ではなく隣接市町と連携した公共交通ネットワークの構築を検討する必要がある。

課題5 住民参加による地域公共交通づくり推進体制の確立（協働のまちづくり）

1. 町では、「住民は“まちづくり”の主権者」「地域特性の尊重」「協働のまちづくり」の三つの基本理念に基づき、みんなで『協働のまち』の実現を目指している。公共交通はまちの形成に不可欠な都市の装置であるため、ほかの地域課題と同様に、住民、議会、行政が協働して取り組まなければならない。そのため、住民が主体となった組織やルールなどの仕組みづくりが必要である。

将来像とその実現に向けた施策（案）



実施にあたっての基本方針（案）

- ①高齢者等の移動制約者を主たるターゲット（通勤・通学や観光目的については、今後の検討課題）
- ②受益者負担〔有料化〕を伴っても満足されるサービス（現在の利用者離れを回避するとともに、新たな需要の掘り起こし）
- ③効率的かつ積極的な投資（最小限の投資で最大限の効果を目指す）
- ④スピード感を持って実施（住民の関心が薄れる前に、できる施策から早急に対応）
- ⑤ハードとソフトを一体的に推進するパッケージ・アプローチ（施策を組み合わせることで相乗効果を狙う）

施策Ⅰ 路線再編

- I-1 ルートの分割
- I-2 バス停の新設
（集落・住宅地や施設への乗り入れ）
- I-3 ダイヤの編成
（鉄道との乗継配慮，ヘッドダイヤ）
- I-4 運行日の拡大・運行時間帯の延長
- I-5 車両の小型化・バリアフリー化

施策Ⅱ 利用促進

- Ⅱ-1 高頻度利用者への割引制度
（回数券，定期券）
- Ⅱ-2 広報・情報提供
（ガイドブック）
- Ⅱ-3 愛称の変更
- Ⅱ-4 商業施設やイベントとのタイアップ
- Ⅱ-5 パブリックスペースの設置

施策Ⅲ 仕組みづくり

- Ⅲ-1 公共交通協議会の設立
（まちづくり協議会）
- Ⅲ-2 サポーター制度
（住民，企業からの協賛金等）

基本コンテンツ（案）

- I-1 ルートの分割：2ルート⇒4ルート，町中心部の主要施設を乗継拠点
- I-2 バス停の新設：集落・住宅地や施設への乗り入れに伴う新設
- I-3 ダイヤの編成：ヘッドダイヤ（毎時〇〇発）
- I-4 運行時間帯の延長：9:00～16:47 ⇒ 9:00～17:00・・・1ルート最大8便
- I-5 車両の小型化・バリアフリー化：20人乗り+29人乗り（計2台）
⇒ 20人乗り+14人乗り（乗降ステップ・手すり装備）×3台（計4台）

※ 有料化：1乗車100円（割引サービス等については要検討）

ルート分割イメージ

