

垂井町地域公共交通計画

（令和6年度）

垂 井 町

目 次

第 1 章 計画の概要..... 1-1

- 1.1 計画策定の趣旨..... 1-1
- 1.2 計画の区域..... 1-1
- 1.3 計画の期間..... 1-1

第 2 章 地域及び公共交通の現状..... 2-1

- 2.1 地域の現状..... 2-1
 - 2.1.1 位置・地勢..... 2-1
 - 2.1.2 人口..... 2-2
 - 2.1.3 人の動き..... 2-10
- 2.2 公共交通の現状..... 2-12
 - 2.2.1 垂井町の公共交通網..... 2-12
 - 2.2.2 JR 東海道本線 垂井駅..... 2-13
 - 2.2.3 路線バス..... 2-16
 - 2.2.4 巡回バス..... 2-16

第 3 章 旧計画の評価..... 3-1

- 3.1 旧計画の概要..... 3-1
 - 3.1.1 旧計画の将来像及び基本方針..... 3-1
 - 3.1.2 旧計画の計画期間..... 3-1
- 3.2 旧計画の事業実施状況..... 3-2
 - 3.2.1 路線見直し..... 3-2
 - 3.2.2 利用促進..... 3-2
 - 3.2.3 隣接市町との連携..... 3-2
- 3.3 旧計画の目標達成状況..... 3-3
- 3.4 旧計画の評価..... 3-3

第 4 章 住民ニーズ..... 4-1

- 4.1 バスに関する要望受付簿の整理..... 4-1
 - 4.1.1 実施概要..... 4-1
 - 4.1.2 分類別の意見件数..... 4-1
- 4.2 車内アンケート..... 4-4
 - 4.2.1 実施概要..... 4-4
 - 4.2.2 結果..... 4-4

第 5 章 地域公共交通の課題..... 5-1

第 6 章 垂井町が目指す公共交通の将来像..... 6-1

- 6.1 上位・関連計画における公共交通の整備方針..... 6-1
 - 6.1.1 垂井町第 6 次総合計画..... 6-1
 - 6.1.2 垂井町都市計画マスタープラン..... 6-2
- 6.2 地域公共交通の将来像と目標..... 6-3

第 7 章 事業計画 7-1

- 7.1 事業概要..... 7-1
- 7.2 事業内容..... 7-2
- 7.3 スケジュール..... 7-9

第 8 章 計画の進捗管理 8-1

- 8.1 評価指標..... 8-1
- 8.2 計画の推進体制..... 8-2

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の趣旨

垂井町では、平成27年3月に「垂井町地域公共交通計画（平成27年度～平成29年度）」を策定し、その計画に基づき平成27年10月に巡回バスの見直しを行いました。

その後、「垂井町地域公共交通計画（平成30年度～令和5年度）」を策定し、垂井駅における巡回バスと鉄道の接続時間の改善や停留所の増設など、住民からの様々な要望に対応するとともに、令和元年9月の庁舎の移転に対応した路線の見直しを行いました。

令和5年度で計画期間の最終年度を迎えることから、社会情勢等の変化に対応しつつ、引き続き利便性の高い住民ニーズにあった地域公共交通を確保するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として、「垂井町地域公共交通計画」を策定することとしました。

1.2 計画の区域

計画の区域は、垂井町全域とします。

1.3 計画の期間

計画期間は、上位計画である垂井町第6次総合計画と整合を図るため、令和6年度（2024年度）～令和9年度（2027年度）の4年間とします。

	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
垂井町第6次総合計画					基本構想 10年計画					
			テーマ別戦略 5年計画			テーマ別戦略 5年計画				
垂井町地域公共交通計画										

第2章 地域及び公共交通の現状

2.1 地域の現状

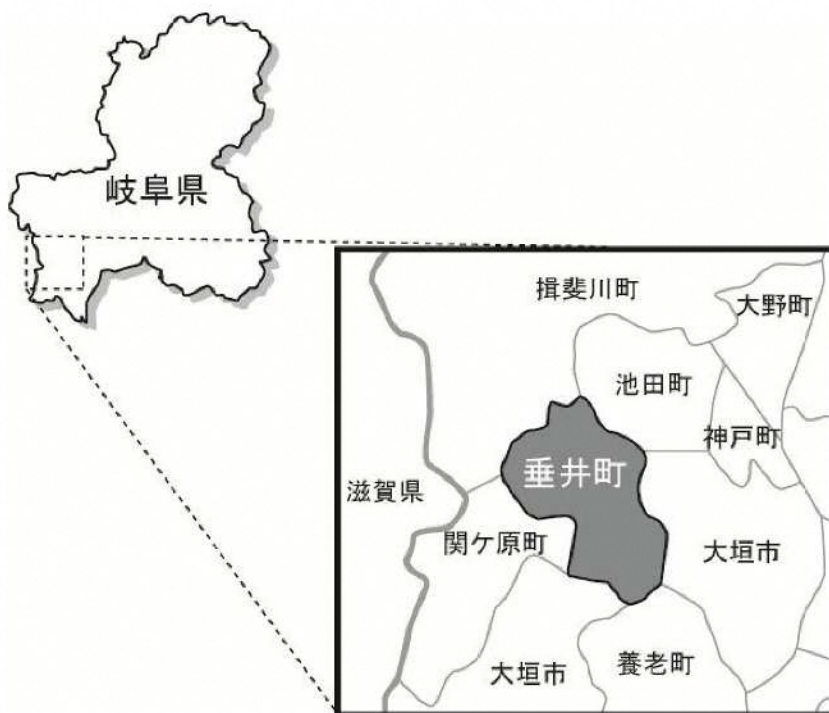
2.1.1 位置・地勢

垂井町は、岐阜県の南西部に位置し、東は大垣市、西は関ヶ原町、南は養老町、大垣市（旧上石津町）、北は池田町、揖斐川町に接しています。

また、町域の約6割を山林が占め、残りの4割が平坦地となっており、町の中央部には岩手川、大石川、大滝川、梅谷川などの溪流を合わせた揖斐川水系の相川が流れ、これらの河川の扇状地が町の中央から東部・南東部にかけて広がり、濃尾平野に続いています。

北部から北西部にかけては池田山地が連なり、南西部には南宮山地がそびえています。西部は両山地に挟まれた狭い平坦地となっており、この平坦部が畿内と美濃以東を結ぶ重要な交通路であったため、古来より交通の要衝となってきました。

図表 2-1 町の位置



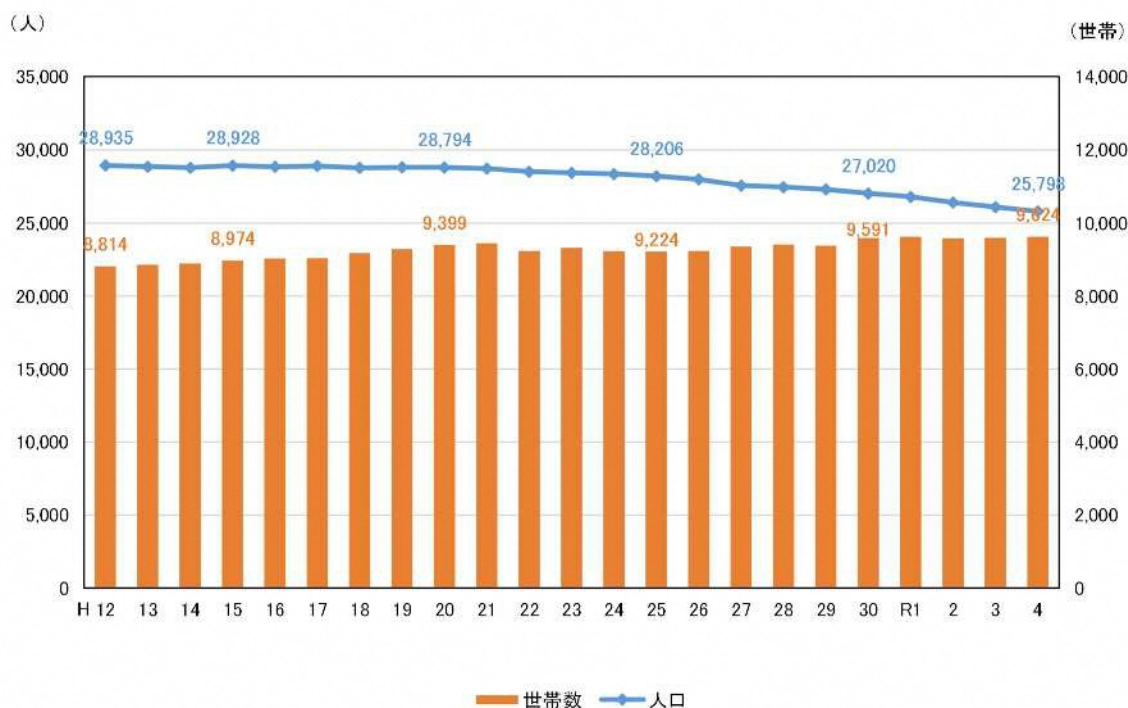
出典：垂井町第5次総合計画

2.1.2 人口

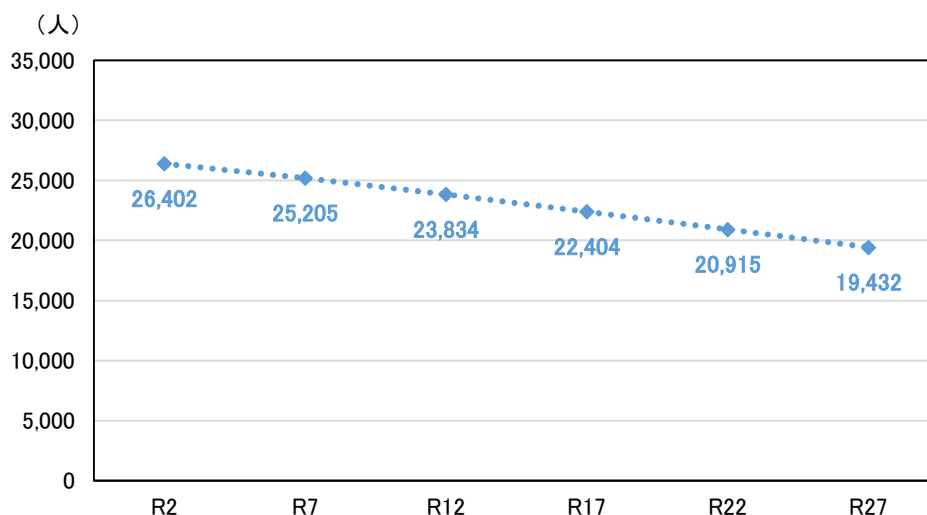
(1) 人口・世帯数の推移

- ・人口は、平成12年以降減少傾向にあり、令和4年に25,793人となっています。
- ・世帯数は、増減はあるものの概ね増加傾向で、令和4年に9,624世帯となっています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所による推計結果によると、今後も町の人口は減少していくと推計されています。

図表 2-2 人口・世帯数の推移



データ：岐阜県人口動態統計調査(平成12年～令和4年)



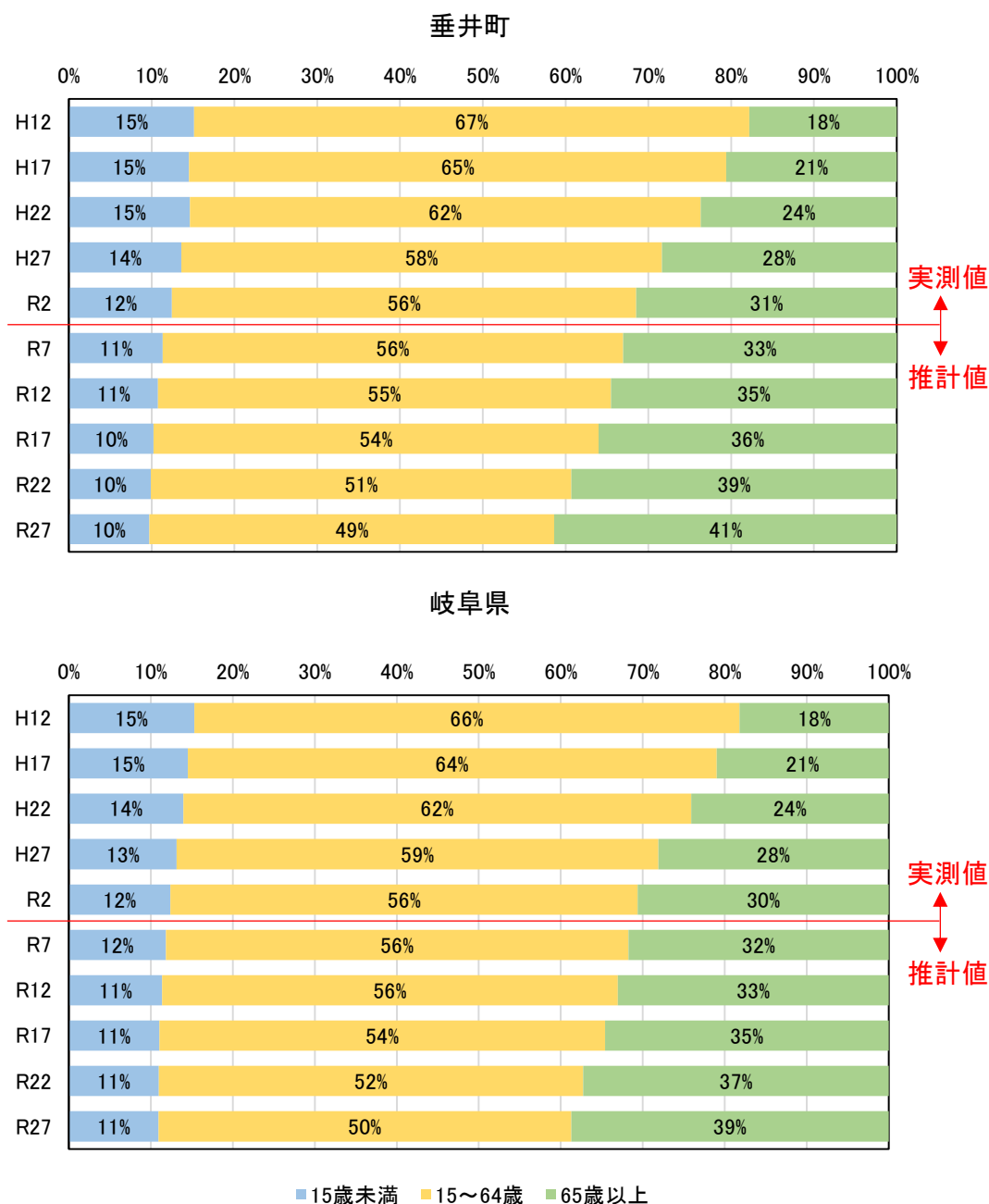
データ：国立社会保障・人口問題研究所(平成30年推計)

※R2は国勢調査による実績値

(2) 年齢3区分別人口の割合の推移

- ・令和2年の高齢化率は31%であり、これは岐阜県平均と同程度となっています。
- ・国立社会保障・人口問題研究所による推計結果によると、今後65歳以上の割合(高齢化率)は徐々に高くなり、令和27年には41%となると推計されています。

図表 2-3 年齢3区分別人口割合の推移



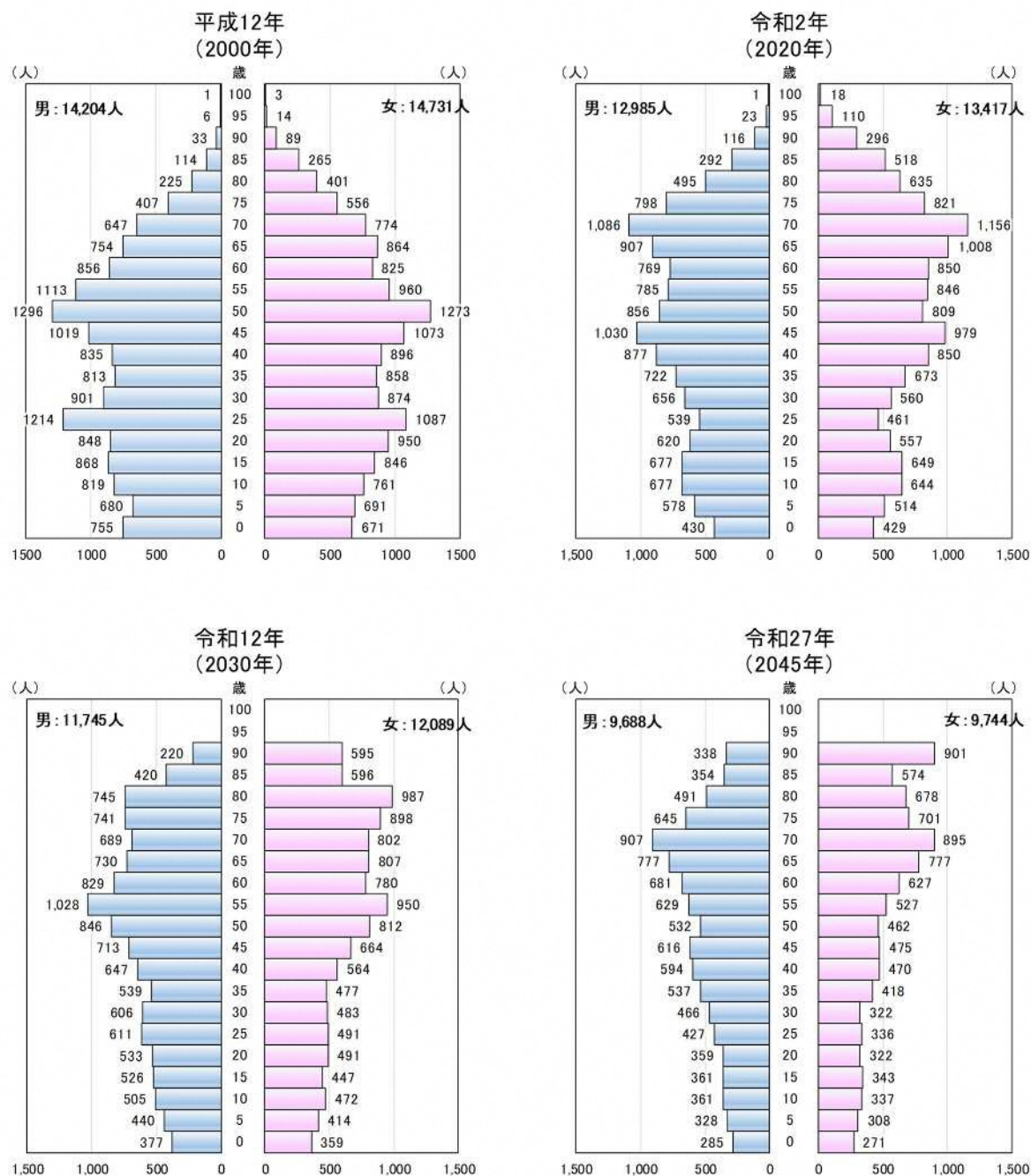
データ：国勢調査

国立社会保障・人口問題研究所(平成30年推計)

(3) 人口ピラミッド

- ・令和2年は、45～50歳、70～75歳をピークとするひょうたん型を呈していますが、国立社会保障・人口問題研究所による推計結果によると、今後は少子高齢化が進行し、令和27年にはつぼ型になると推計されています。

図表 2-4 人口ピラミッドの推移



データ：国勢調査

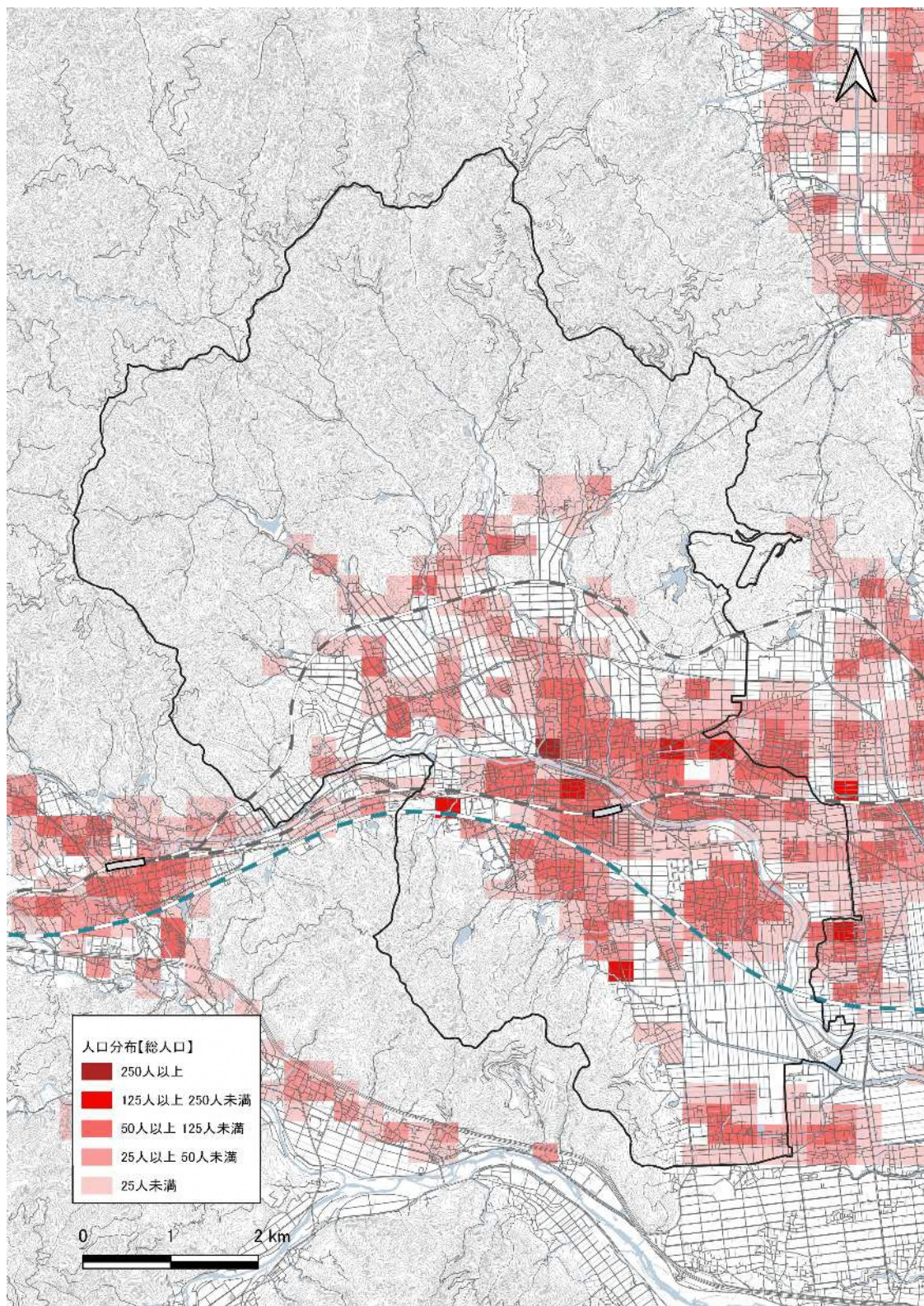
国立社会保障・人口問題研究所(平成30年推計)

(4) 人口分布

1) 総人口

- ・人口は町の中央部周辺に集中しています。

図表 2-5 人口分布（総人口）

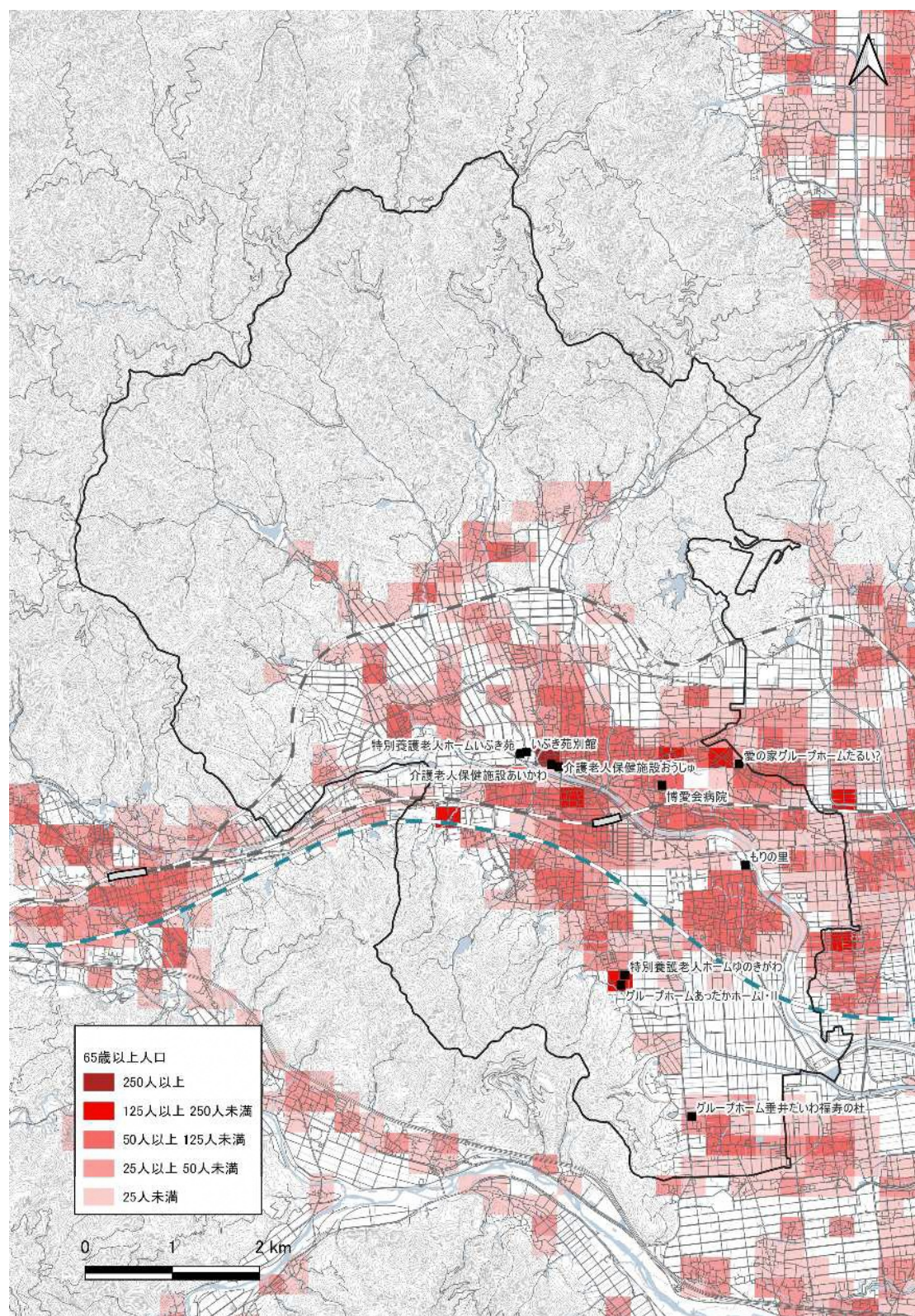


データ：国勢調査（令和2年）

2) 高齢者

- ・高齢者は、博愛会病院付近、老人福祉施設周辺等で多くなっています。

図表 2-6 人口分布（65歳以上）

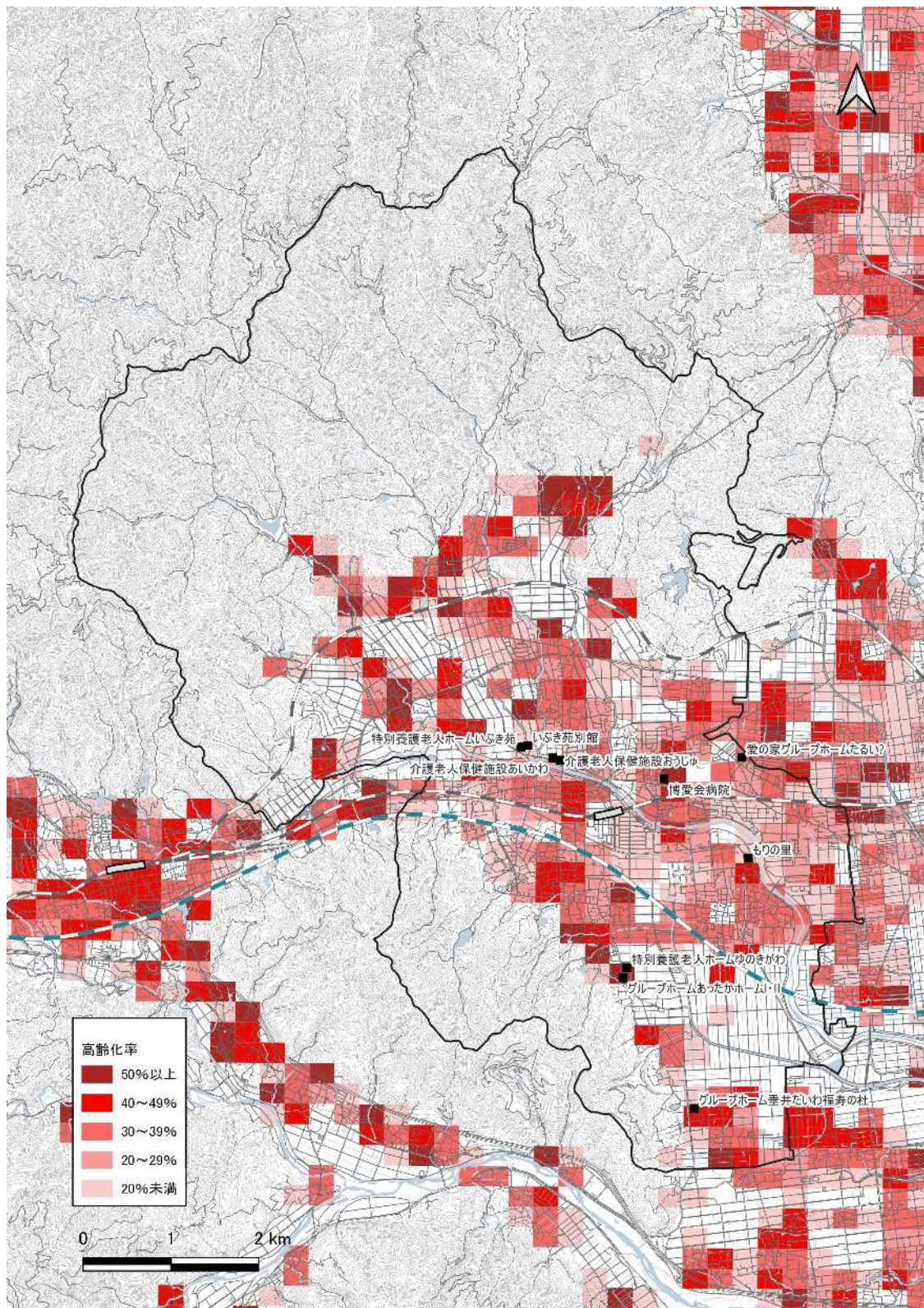


データ：国勢調査（令和2年）

3) 高齢化率

- ・ 高齢化率は、町中央部から離れた郊外部において高くなっています。

表 2-7 高齢化率



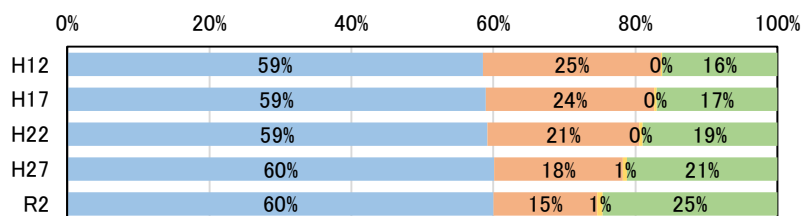
データ：国勢調査（令和2年）

(5) 世帯の家族類型

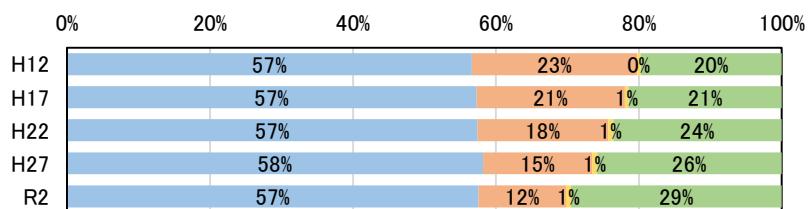
- ・単独世帯の割合が、岐阜県の全体平均(29%)に比べて低いものの、年々増加しており、令和2年には25%となっています。

図表 2-8 世帯の家族類型割合の推移

垂井町



岐阜県



■ 親族のみの世帯(核家族)
 ■ 親族のみの世帯(核家族以外)
 ■ 非親族を含む世帯
 ■ 単独世帯

データ：国勢調査

【凡例の定義】

- 親族のみの世帯： 二人以上の世帯員から成る世帯のうち、世帯主と親族関係にある世帯員のみからなる世帯
- 非親族を含む世帯： 二人以上の世帯員から成る世帯のうち、世帯主と親族関係にない人がいる世帯
- 単独世帯： 世帯人員が一人の世帯

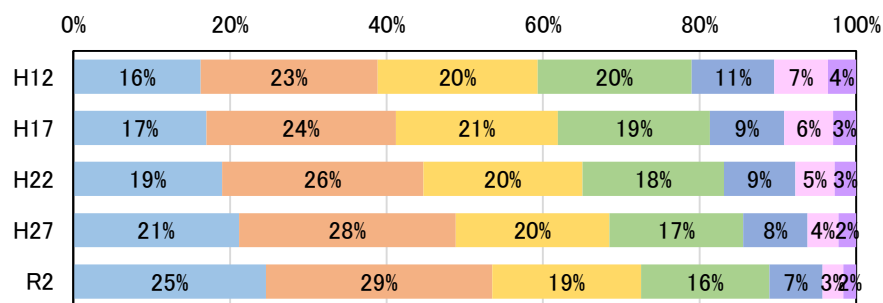
親族のみの世帯については、その親族の中で原則として最も若い世代の夫婦とその他の親族世帯員との関係によって、次のとおり区分する。

- 核家族世帯：
- (1) 夫婦のみの世帯
 - (2) 夫婦と子供から成る世帯
 - (3) 男親と子供から成る世帯
 - (4) 女親から成る世帯
- 核家族以外の世帯：
- (5) 夫婦と両親から成る世帯
 - (6) 夫婦とひとり親から成る世帯
 - (7) 夫婦、子供と両親から成る世帯
 - (8) 夫婦、子供とひとり親から成る世帯
 - (9) 夫婦と他の親族(親、子供を含まない)から成る世帯
 - (10) 夫婦、子供と他の親族(親を含まない)から成る世帯
 - (11) 夫婦、親と他の親族(子供を含まない)から成る世帯
 - (12) 夫婦、子供、親と他の親族から成る世帯
 - (13) 兄弟姉妹のみから成る世帯
 - (14) 他に分類されない世帯

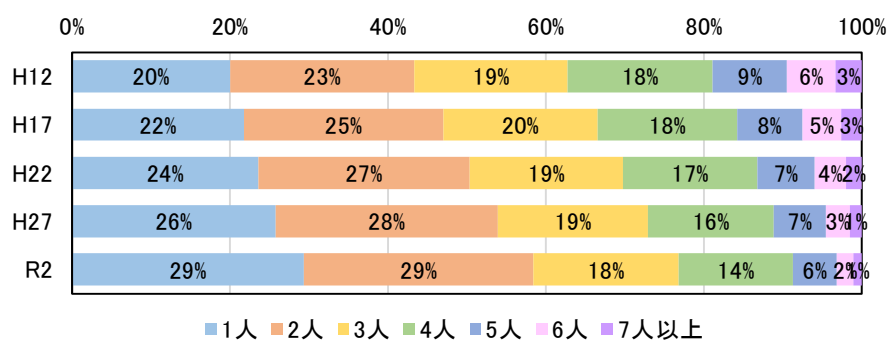
(6) 世帯人員

- ・世帯人員2人以下の世帯割合は、県の全体平均に比べて少ないものの、平成12年から令和2年の20年間で15ポイント増加しています。

図表 2-9 世帯の家族類型割合の推移
垂井町



岐阜県



データ：国勢調査

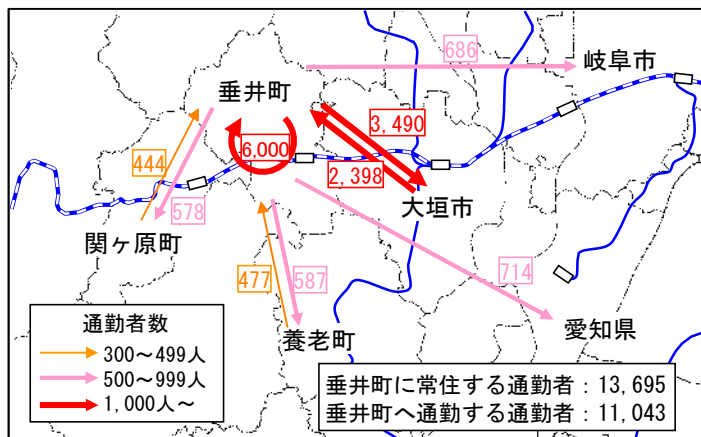
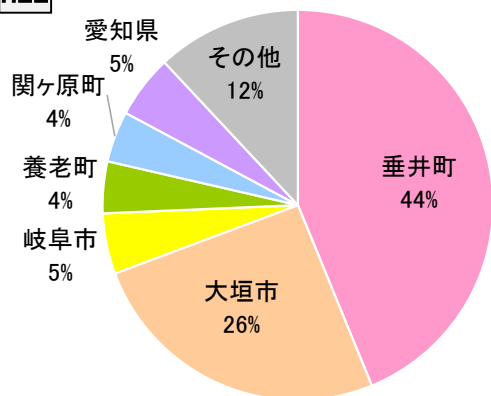
2.1.3 人の動き

(1) 通勤

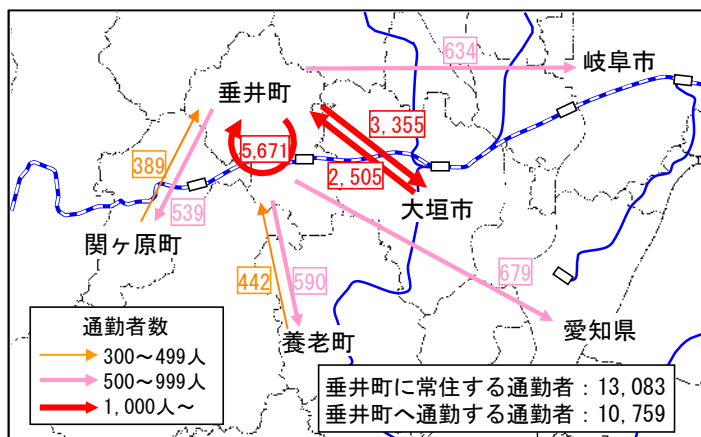
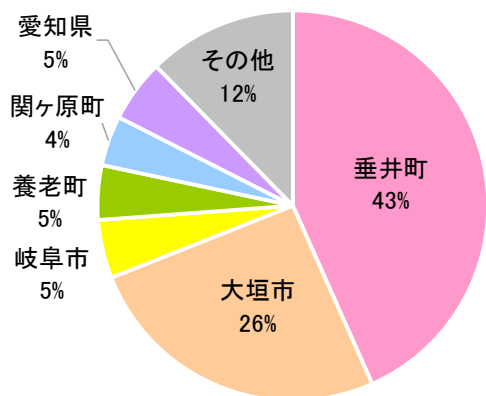
- ・令和2年は、垂井町に常住する通勤者は、町内への通勤が5,440人と最も多く、町外では大垣市が3,273人と最も多くなっています。
- ・平成22年から令和2年までの10年間で町内への通勤比率は減少している一方で、町外への通勤比率が増加しています。

図表 2-10 通勤先・通勤流動

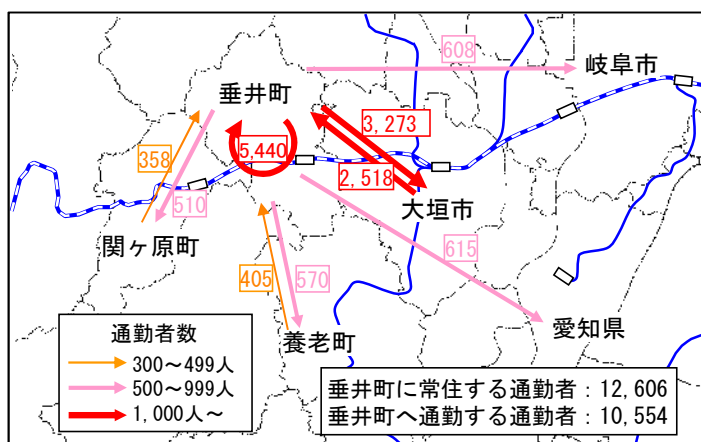
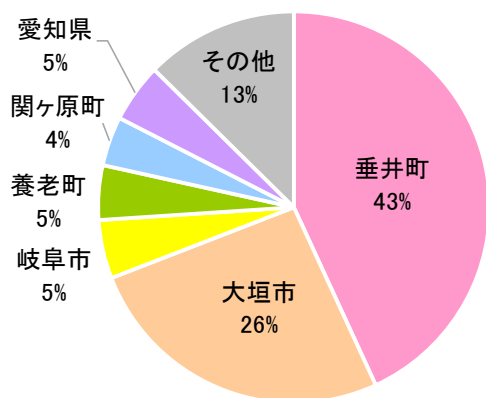
H22



H27



R2



データ：国勢調査

※垂井町に常住する通勤者：垂井町を常住地（調査時に3ヶ月以上居住した又は居住しようとしている場所）とし、町内またはその他市町を通勤地とする者

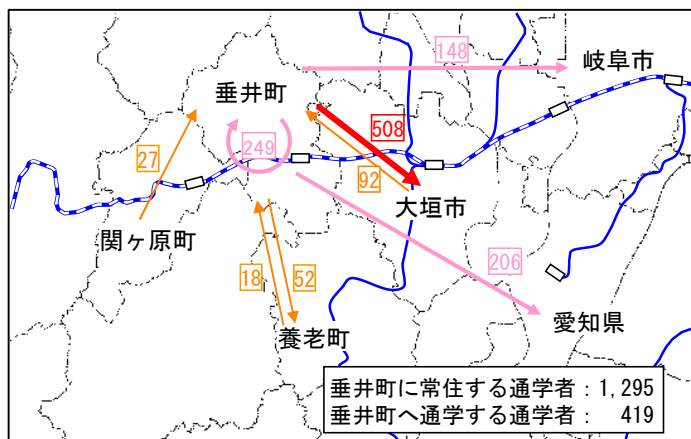
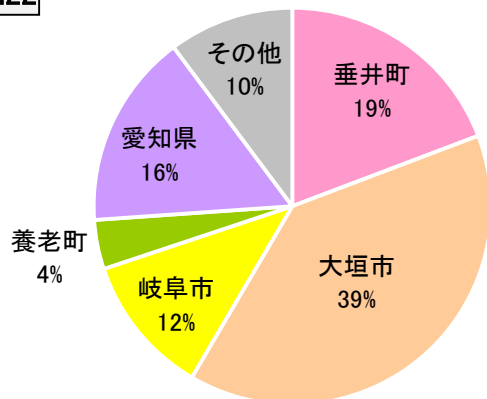
※垂井町へ通勤する通勤者：その他市町を常住地とし、垂井町を通勤地とする者

(2) 通学

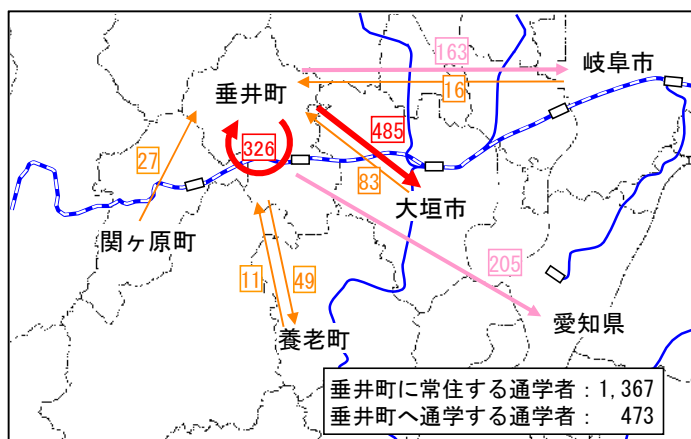
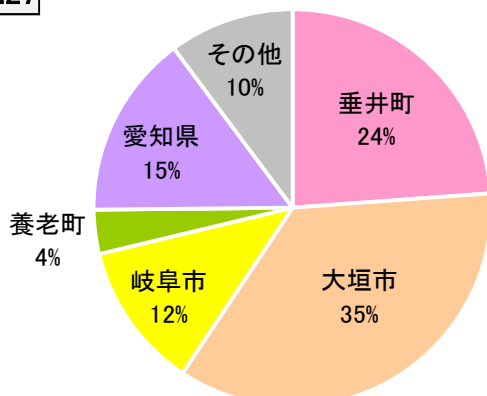
- ・令和2年は、垂井町に常住する通学者は、大垣市への通学が423人と最も多く、約3分の1を占めており、次いで町内(235人)、愛知県(169人)が多くなっています。
- ・平成22年から令和2年までの10年間で町内への通学比率は減少しています。

図表 2-11 通学先・通学流動

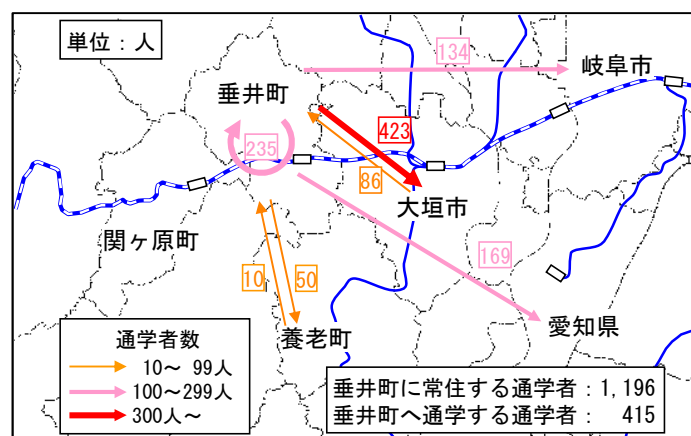
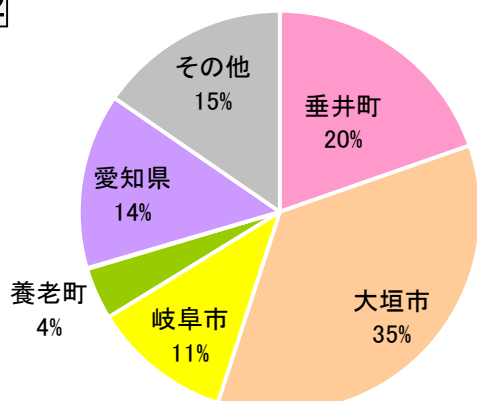
H22



H27



R2



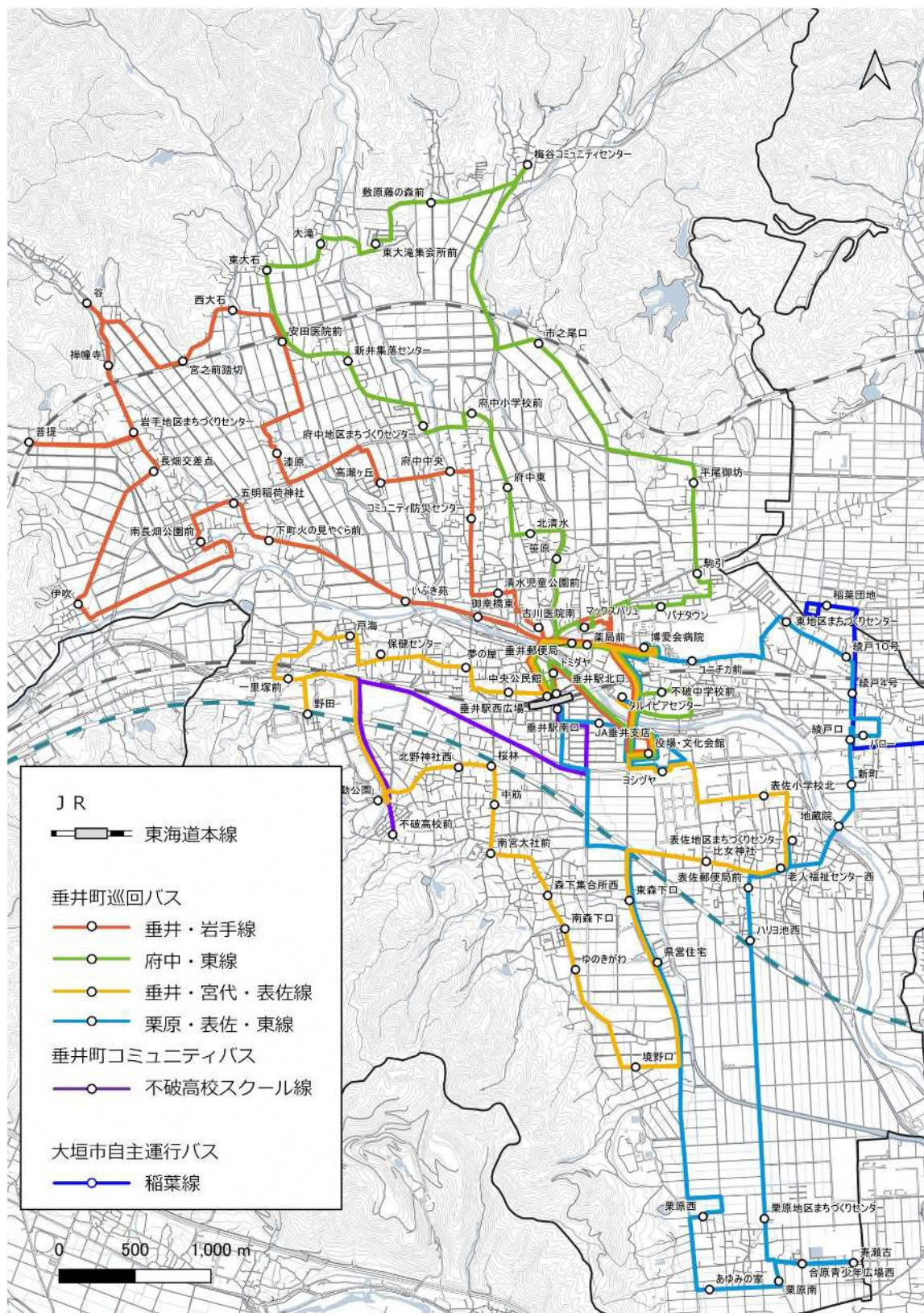
データ: 国勢調査

※垂井町に常住する通学者: 垂井町を常住地とし、町内またはその他市町を通学地とする者
(通学のかたわら仕事をしている者は含まない)

※垂井町へ通学する通学者: その他市町を常住地とし、垂井町を通学地とする者

2.2.1 垂井町の公共交通網

図表 2-12 垂井町の公共交通網



2.2.2 JR東海道本線 垂井駅

(1) 運行本数

- ・平日の大垣・名古屋方面は7時台の本数が多くなっています。
- ・米原・京都方面は、大垣・名古屋方面と比べて始発の時間が早く、最終の時間が遅くなっています。
- ・大垣まで7分、岐阜まで約20分、名古屋まで約50分(新快速の場合)のため、6～7時が通勤時間帯となっていると考えられます。

図表 2-13 垂井駅時刻表

東海道線時刻表 Tokaido Line Departure Time 大垣・名古屋方面 for Ōgaki, Nagoya		東海道線時刻表 Tokaido Line Departure Time 米原・京都方面 for Maibara, Kyōto	
平日 Week days	土曜・休日 Saturdays, Sundays & Holidays	平日 Week days	土曜・休日 Saturdays, Sundays & Holidays
5 59 ^分	5 59 ^分	5 31 ^分	5 31 ^分
6 28 ^分 53 ^分	6 28 ^分	6 1 ^分 28 ^分	6 1 ^分 28 ^分
7 12 ^分 23 ^分 33 ^分 53 ^分	7 2 ^分 32 ^分	7 0 ^分 33 ^分	7 0 ^分 43 ^分
8 29 ^分 58 ^分	8 6 ^分 30 ^分 50 ^分	8 17 ^分 49 ^分	8 18 ^分 49 ^分
9 47 ^分	9 11 ^分 47 ^分	9 18 ^分 51 ^分	9 11 ^分 49 ^分
10 23 ^分 56 ^分	10 26 ^分 58 ^分	10 19 ^分 50 ^分	10 11 ^分 50 ^分
11 25 ^分 57 ^分	11 26 ^分 56 ^分	11 20 ^分 50 ^分	11 20 ^分 50 ^分
12 27 ^分 56 ^分	12 27 ^分 56 ^分	12 19 ^分 50 ^分	12 19 ^分 50 ^分
13 27 ^分 57 ^分	13 27 ^分 57 ^分	13 20 ^分 50 ^分	13 20 ^分 50 ^分
14 30 ^分 57 ^分	14 30 ^分 57 ^分	14 18 ^分 49 ^分	14 18 ^分 49 ^分
15 27 ^分 57 ^分	15 27 ^分 57 ^分	15 17 ^分 45 ^分	15 13 ^分 42 ^分
16 27 ^分 57 ^分	16 27 ^分 57 ^分	16 17 ^分 45 ^分	16 12 ^分 42 ^分
17 28 ^分 57 ^分	17 31 ^分 58 ^分	17 17 ^分 45 ^分	17 12 ^分 42 ^分
18 11 ^分 43 ^分	18 11 ^分 42 ^分	18 12 ^分 42 ^分	18 12 ^分 42 ^分
19 5 ^分 30 ^分	19 16 ^分 30 ^分	19 1 ^分 40 ^分	19 12 ^分 42 ^分
20 1 ^分 31 ^分 50 ^分	20 0 ^分 30 ^分	20 1 ^分 38 ^分 52 ^分	20 12 ^分 42 ^分
21 0 ^分 31 ^分 50 ^分	21 0 ^分 31 ^分 50 ^分	21 12 ^分 42 ^分	21 12 ^分 42 ^分
22 32 ^分	22 32 ^分	22 12 ^分 42 ^分	22 13 ^分 42 ^分
23 4 ^分 36 ^分	23 4 ^分 36 ^分	23 13 ^分 42 ^分	23 13 ^分 42 ^分
0	0	0 15 ^分	0 15 ^分

出典：JR東海ホームページ

(2) 運賃

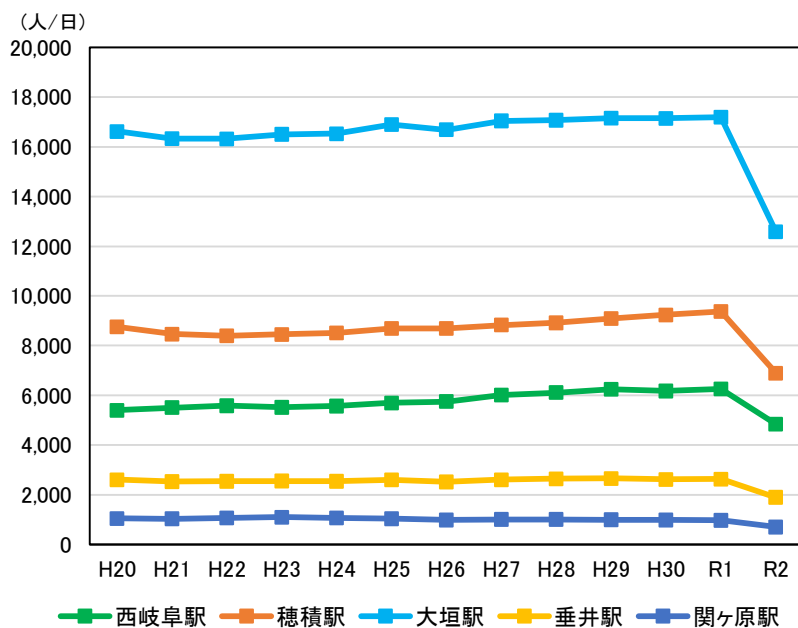
図表 2-14 垂井駅から各駅までの運賃

	運賃	定期（1ヶ月）			
		通勤	通学 (大学生)	通学 (高校生)	通学 (中学生)
名古屋まで	990円	25,660円	12,820円	11,530円	8,970円
岐阜まで	420円	12,540円	8,230円	7,400円	5,760円
大垣まで	200円	5,940円	4,710円	4,230円	3,290円
米原まで	510円	15,010円	8,550円	7,690円	5,980円

(3) 乗車人数の推移

- ・西岐阜駅以西の各駅の平成20年度から令和2年度までの13年間の乗車人数を比較すると、西岐阜駅は最も増加率が高くなっている一方で、関ヶ原駅は1日あたりの乗車人数が減少しています。
- ・垂井駅の乗車人数は令和2年にコロナ禍の影響で減少しましたが、ほぼ横ばいとなっています。

図表 2-15 鉄道駅乗車人数の推移



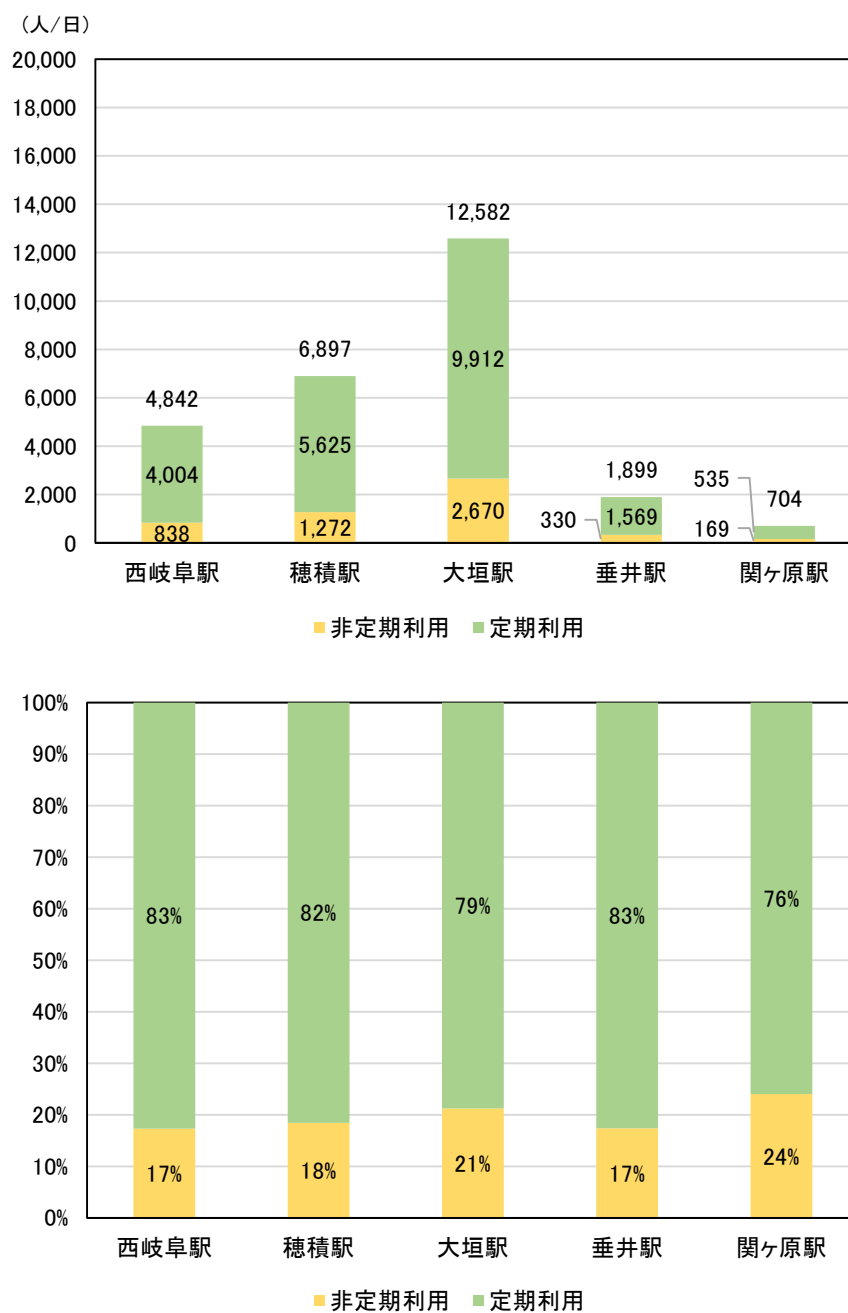
	西岐阜駅	穂積駅	大垣駅	垂井駅	関ヶ原駅
H20	5,402 —	8,754 —	16,619 —	2,603 —	1,051 —
H21	5,506 (102%)	8,466 (97%)	16,330 (98%)	2,532 (97%)	1,032 (98%)
H22	5,585 (103%)	8,398 (96%)	16,323 (98%)	2,546 (98%)	1,068 (102%)
H23	5,525 (102%)	8,449 (97%)	16,500 (99%)	2,549 (98%)	1,098 (104%)
H24	5,573 (103%)	8,515 (97%)	16,531 (99%)	2,544 (98%)	1,066 (101%)
H25	5,698 (105%)	8,694 (99%)	16,895 (102%)	2,600 (100%)	1,036 (99%)
H26	5,751 (106%)	8,693 (99%)	16,688 (100%)	2,520 (97%)	990 (94%)
H27	6,011 (111%)	8,827 (101%)	17,046 (103%)	2,606 (100%)	1,005 (96%)
H28	6,107 (113%)	8,923 (102%)	17,079 (103%)	2,642 (101%)	1,007 (96%)
H29	6,245 (116%)	9,094 (104%)	17,156 (103%)	2,655 (102%)	993 (94%)
H30	6,181 (114%)	9,240 (106%)	17,152 (103%)	2,621 (101%)	988 (94%)
R1	6,260 (116%)	9,369 (107%)	17,196 (103%)	2,630 (101%)	974 (93%)
R2	4,842 (90%)	6,897 (79%)	12,582 (76%)	1,899 (73%)	704 (67%)

データ：岐阜県統計書

(4) 乗車人数の比較

- ・令和2年度の乗車人数をみると、各駅とも定期利用者が多く、7割以上を占めています。

図表 2-16 乗車人数の比較



データ：岐阜県統計書（令和3年）

※データは令和2年度

2.2.3 路線バス

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統		運行日	運行回数	運行時間帯	運賃
			起点	終点				
稲葉線	名阪近鉄バス株式会社	4条	大垣駅前	稲葉団地	平日	11.0往復	6～22時台	170～450円
					土	8.5往復	6～20時台	
					日祝	8.0往復	6～20時台	

【参考：営業路線の動向】

路線名	運行事業者	廃止年月日	運行系統
新垂井線	名阪近鉄バス株式会社	平成7年5月31日	大垣駅前～新垂井（安田病院前） 垂井駅～新垂井（安田病院前）
		平成8年5月31日	大垣駅前～垂井駅 （表佐・宮代地区を經由）
日吉線	名阪近鉄バス株式会社	平成20年9月30日	大垣駅前～安久（養老町） （栗原地区を經由）
大垣関ヶ原線	名阪近鉄バス株式会社	平成21年9月30日	大垣駅前～西今須（関ヶ原町）

2.2.4 巡回バス

(1) 経緯

- ・巡回バス「すこやか号」は高齢者の公共施設間の移動手段の確保を目的として、平成6年より運行を開始しました。当初は保健センターを拠点として1台の車両を使用して1日3便体制で運行していました。
- ・その後、変化する住民のニーズに対応し、よりバスの利便性を向上させるため、平成16年に拠点を垂井駅西広場に変更しました。また、運行台数を2台に増やして1日6便体制とし、停留所の増設も行いました。
- ・平成27年3月には「垂井町地域公共交通計画（平成27年度～平成29年度）」を策定し、その計画に基づき平成27年10月に巡回バスの見直しを行いました。その後一部ルート等の見直しを行い、現在の運行ルートとなっています。

(2) サービス水準

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統		運行日	運行回数	運行時間帯	運賃
			起点	終点				
垂井・岩手線	垂井町	79条	垂井駅西広場	垂井駅西広場	平日	8回	9～16時台	100円
府中・東線	垂井町	79条	垂井駅西広場	垂井駅西広場	平日	8回	9～16時台	100円
垂井・宮代・表佐線	垂井町	79条	垂井駅西広場	垂井駅西広場	平日	8回	9～16時台	100円
栗原・表佐・東線	垂井町	79条	垂井駅南口	垂井駅南口	平日	8回	9～16時台	100円

※運行に関する業務はスイトラベル株式会社へ委託

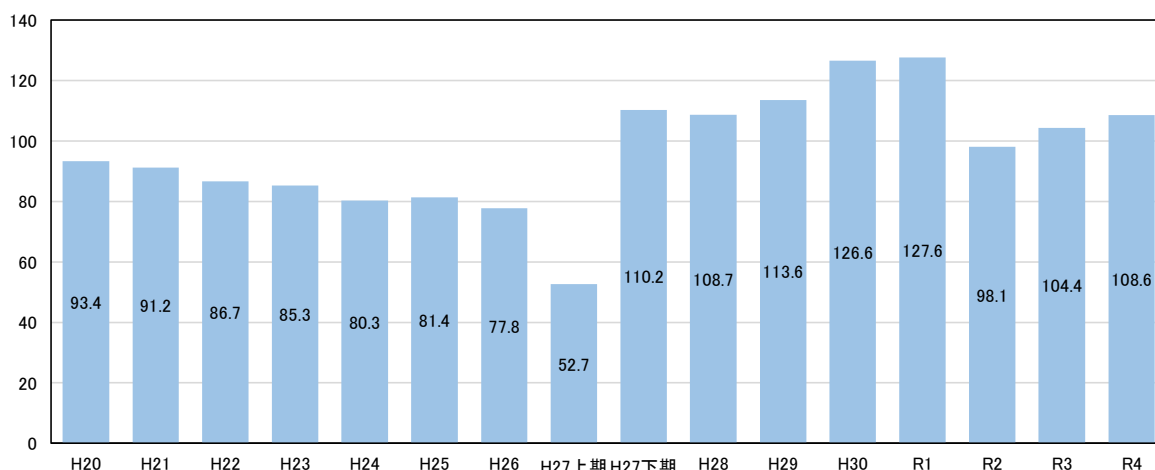
(3) 利用者数

1) 日あたり利用者数の推移

- ・平成20年度から平成27年度までは減少傾向となっていました。平成27年度の路線再編により利用者数が増加に転じました。令和2年にコロナ禍の影響で利用者が減少しましたが、令和3年からは増加傾向にあります。

図表 2-17 1日あたりの巡回バス利用者数の推移

(人/日)



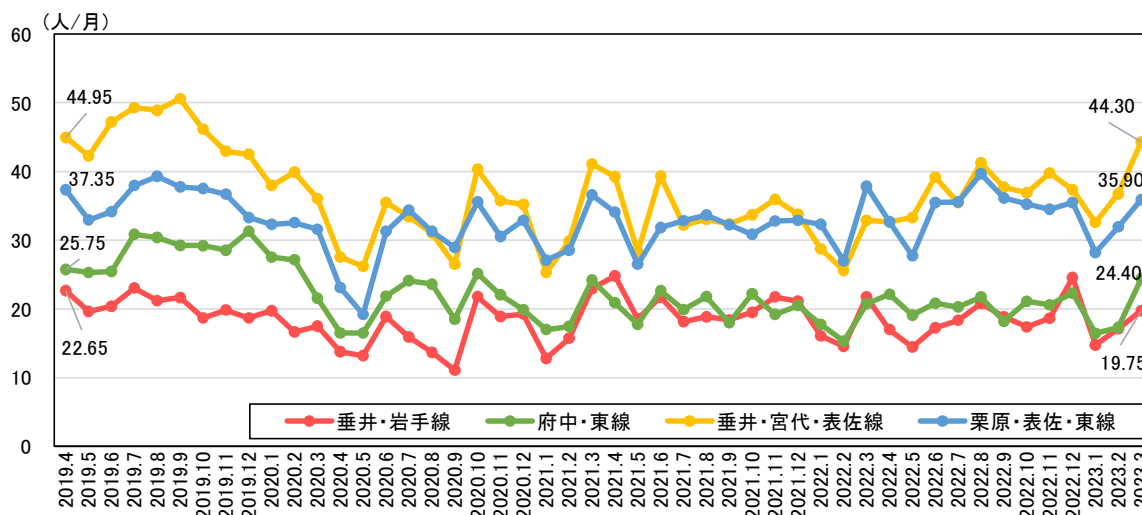
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27上期	H27下期	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
年間(人)	22,715	22,133	21,103	20,815	19,724	19,822	18,982	6,481	13,229	26,403	27,833	31,023	30,496	23,837	25,050	26,389
1日あたり(人/日)	93.4	91.2	86.7	85.3	80.3	81.4	77.8	52.7	110.2	108.7	113.6	126.6	127.6	98.1	104.4	108.6
1便あたり(人/便)	15.6	15.2	14.4	14.2	13.4	13.6	13.0	8.8	3.4	3.4	3.6	4.0	4.0	3.1	3.3	3.4

※H27上期：平成27年4月～9月、H27下期：平成27年10月～平成28年3月

2) 路線別利用者数の推移

- ・路線別にみると、垂井・宮代・表佐線が44.3人/日と最も多く、次いで栗原・表佐・東線が35.9人/日、府中・東線が24.4人/日、垂井・岩手線が19.75人/日となっています。
- ・利用者数の推移は、全路線で微減となっています。

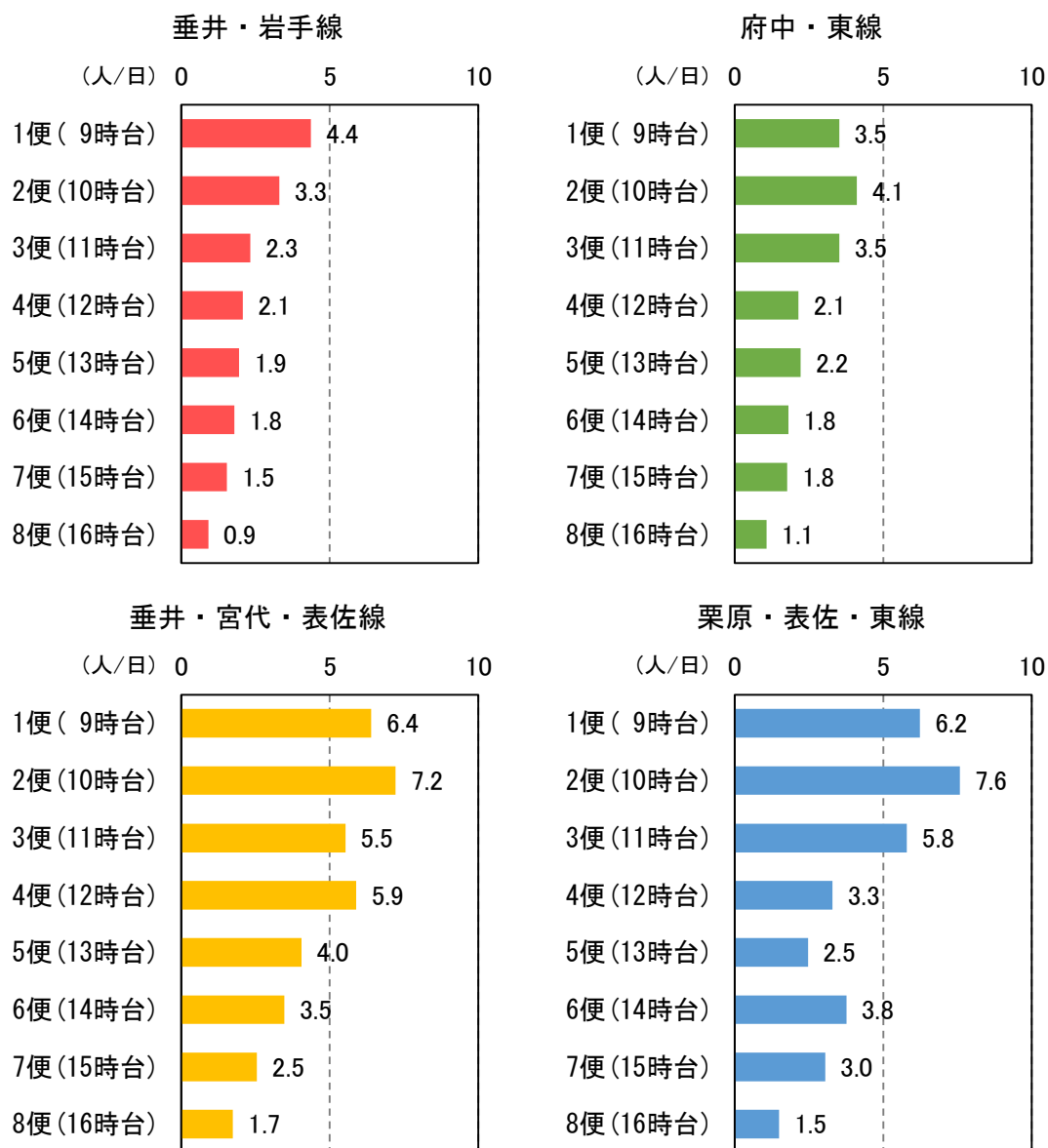
図表 2-18 路線別利用者数の推移



3) 路線別・便別利用者数

- 便別利用者数は、いずれの路線においても午前中（1～3便）の利用が多く、午後の利用が比較的少なくなっています。

図表 2-19 路線別・便別利用者数（2022年度）



4) 路線別・停留所別利用者数

- 垂井駅（垂井駅南口）、商業施設（マックスバリュ、トミダヤ、ヨシヅヤ、バロー）、医療施設（博愛会病院）において乗降者数が多くなっています。

図表 2-20 路線別・停留所別利用者数

垂井・岩手線

	2022 年度		
	乗車	降車	乗降者
①垂井駅西広場	1.7	0.0	1.7
②垂井駅北口	2.7	0.0	2.7
③御幸橋東	0.4	0.1	0.5
④いぶき苑	0.0	0.1	0.1
⑤下町火の見やぐら前	0.3	0.3	0.7
⑥五明稲荷神社	0.8	0.5	1.3
⑦南長畑公園前	2.1	2.8	4.9
⑧伊吹(伊富岐神社)	0.2	0.3	0.5
⑨長畑交差点	0.2	0.5	0.6
⑩菩提	0.1	0.1	0.2
⑪岩手地区まちづくりセンター(竹中氏陣屋跡)	1.9	1.0	2.8
⑫禅幢寺(竹中半兵衛公墓所)	0.0	0.0	0.1
⑬谷	0.4	0.1	0.5
⑭宮之前踏切	0.1	0.1	0.2
⑮西大石	0.3	0.2	0.5
⑯安田医院前	0.6	0.2	0.8
⑰漆原	0.2	0.1	0.3
⑱高瀬ヶ丘	0.4	0.2	0.6
⑲府中中央	0.8	0.0	0.8
⑳コミュニティ防災センター(美濃国府跡)	0.9	0.5	1.3
㉑清水児童公園前	0.5	0.4	0.9
㉒古川医院南	0.3	0.7	1.0
㉓垂井郵便局	0.1	0.9	1.0
㉔博愛会病院	0.6	1.7	2.4
㉕マックスバリュ	1.3	1.5	2.9
㉖役場・文化会館	0.5	1.5	2.0
㉗トミダヤ	0.6	1.0	1.6
㉘垂井駅北口	0.0	2.5	2.5
㉙垂井駅西口	0.0	0.5	0.5
合計	18.0	18.0	36.0

府中・東線

	2022 年度		
	乗車	降車	乗降者
①垂井駅西広場	2.8	0.0	2.8
②垂井駅北口	2.3	0.0	2.3
③笹原	0.4	0.4	0.8
④北清水	0.1	0.2	0.2
⑤府中東	0.1	0.3	0.4
⑥府中小学校前	0.2	0.4	0.6
⑦府中まちづくりセンター	0.4	0.8	1.2
⑧新井集落センター	0.6	0.8	1.3
⑨安田医院前	0.7	0.6	1.3
⑩東大石	0.9	0.7	1.6
⑪大滝	0.7	1.6	2.3
⑫東大滝集会所前	1.8	1.8	3.6
⑬敷原藤の森前	0.5	0.3	0.8
⑭梅谷コミュニティセンター	0.2	0.3	0.6
⑮市之尾口	0.3	0.3	0.6
⑯平尾御坊	0.3	0.2	0.5
⑰駒引	1.8	1.0	2.8
⑱パナタウン	0.3	0.0	0.3
⑲マックスバリュ	3.5	2.8	6.2
㉑垂井郵便局	0.1	0.9	1.1
㉒博愛会病院	0.5	1.2	1.7
㉓不破中学校前	0.1	0.2	0.4
㉔役場・文化会館	0.4	1.3	1.8
㉕トミダヤ	0.9	0.8	1.7
㉖垂井駅北口	0.1	2.7	2.7
㉗垂井駅西広場	0.0	0.5	0.5
合計	20.1	20.1	40.2

垂井・宮代・表佐線

	2022 年度		
	乗車	降車	乗降者
①垂井駅西広場	2.3	0.0	2.3
②垂井駅北口	2.8	0.0	2.8
③中央公民館	0.1	0.1	0.2
④夢の屋	3.2	0.8	4.0
⑤保健センター	1.0	1.0	2.0
⑥戸海	0.9	0.9	1.8
⑦一里塚前(浅野幸長陣跡)	0.3	0.3	0.6
⑧野田	1.0	1.6	2.6
⑨朝倉運動公園(吉川広家陣跡)	0.4	0.7	1.1
⑩北野神社西(池田輝政陣跡)	0.6	1.2	1.7
⑪桜林	2.0	1.8	3.7
⑫中筋	1.6	1.2	2.8
⑬南宮大社前(毛利秀元陣跡 安国寺恵瓊陣跡)	1.3	1.0	2.3
⑭森下集会所西	0.5	1.4	1.9
⑮南森下口	1.7	0.7	2.4
⑯ゆのきがわ	1.2	1.1	2.4
⑰境野口(長束正家陣跡)	0.6	0.6	1.2
⑱県営住宅	0.4	0.3	0.7
⑲東森下口	0.1	0.0	0.1
㉑比女神社	0.1	0.1	0.2
㉒老人福祉センター西	0.9	0.3	1.2
㉓表佐地区まちづくりセンター	0.6	0.3	0.9
㉔表佐小学校北	0.1	0.1	0.3
㉕ヨシツヤ	9.0	8.8	17.8
㉖役場・文化会館	0.8	1.1	1.9
㉗タリイピアセンター	0.1	0.2	0.3
㉘博愛会病院	1.3	4.1	5.4
㉙薬局前	0.8	1.3	2.0
㉚トミダヤ	1.1	2.3	3.4
㉛垂井駅北口	0.0	2.6	2.7
㉜垂井駅西広場	0.0	1.0	1.0
合計	36.8	36.8	73.6

栗原・表佐・東線

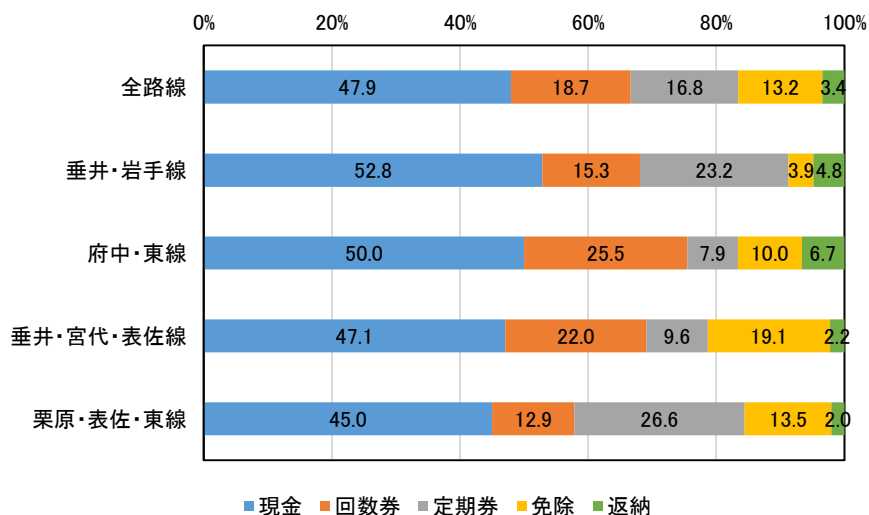
	2022 年度		
	乗車	降車	乗降者
①垂井駅南口	7.2	0.0	7.2
②県営住宅	0.4	1.3	1.7
③あゆみの家(長宗我部盛親陣跡)	0.6	0.7	1.3
④栗原南	0.3	0.3	0.6
⑤合原青少年広場西	0.8	1.0	1.9
⑥寿瀬古	1.7	1.6	3.2
⑦栗原地区まちづくりセンター	0.2	0.2	0.4
⑧ハリヨ池西	0.5	0.4	0.9
⑨表佐郵便局前	0.4	0.4	0.9
⑩老人福祉センター西	0.9	0.4	1.4
⑪表佐地区まちづくりセンター	0.8	0.4	1.2
⑫地蔵院	0.1	0.0	0.2
⑬新町	0.1	0.1	0.3
⑭パロー	7.8	7.0	14.8
⑮綾戸4号	0.7	0.9	1.6
⑯綾戸10号	0.9	0.8	1.7
⑰東地区まちづくりセンター	2.1	1.3	3.5
⑱ユニチカ前	0.0	0.1	0.1
㉑博愛会病院	1.9	3.8	5.7
㉒タリイピアセンター	0.0	0.2	0.2
㉓役場・文化会館	0.2	0.7	0.9
㉔ヨシツヤ	5.9	6.0	11.9
㉕JA 垂井支店	0.0	0.3	0.3
㉖垂井駅南口	0.0	5.6	5.6
合計	33.6	33.6	67.3

※2022年4月～2023年3月の日平均、3.0人/日以上乗降がある停留所に着色

5) 券種別利用状況

- ・全体では、現金が47.9%と最も高く、次いで回数券が18.7%、定期券が16.8%となっています。
- ・路線別にみると、垂井・岩手線や府中・東線では現金が50%以上と高くなっており、垂井・宮代・表佐線、栗原・表佐・東線では免除の割合が13%以上と高くなっています。

図表 2-21 券種別利用状況



※障害者手帳（身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳）をお持ちの方は、提示いただくと利用料金が免除されます。

(4) 運行経費

- ・利用者1人あたりの運行経費は、平成27年の路線再編後は710円～740円を推移していましたが、令和2年度以降はコロナ禍の影響に伴う利用者数の減少や、人件費・燃料費の高騰に伴う運行経費の増加により、1,000円以上まで増加しています。

図表 2-22 利用者1人あたりの町負担額

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
年間（万円）	1,944	1,999	2,295	2,295	2,561	2,695	2,798
1人あたり（円/人）	736	718	740	753	1,074	1,076	1,060
1日あたり（円/日）	80,331	82,263	94,444	96,025	105,383	112,292	115,160
1便あたり（円/便）	2,510	2,571	2,951	3,001	3,293	3,509	3,599

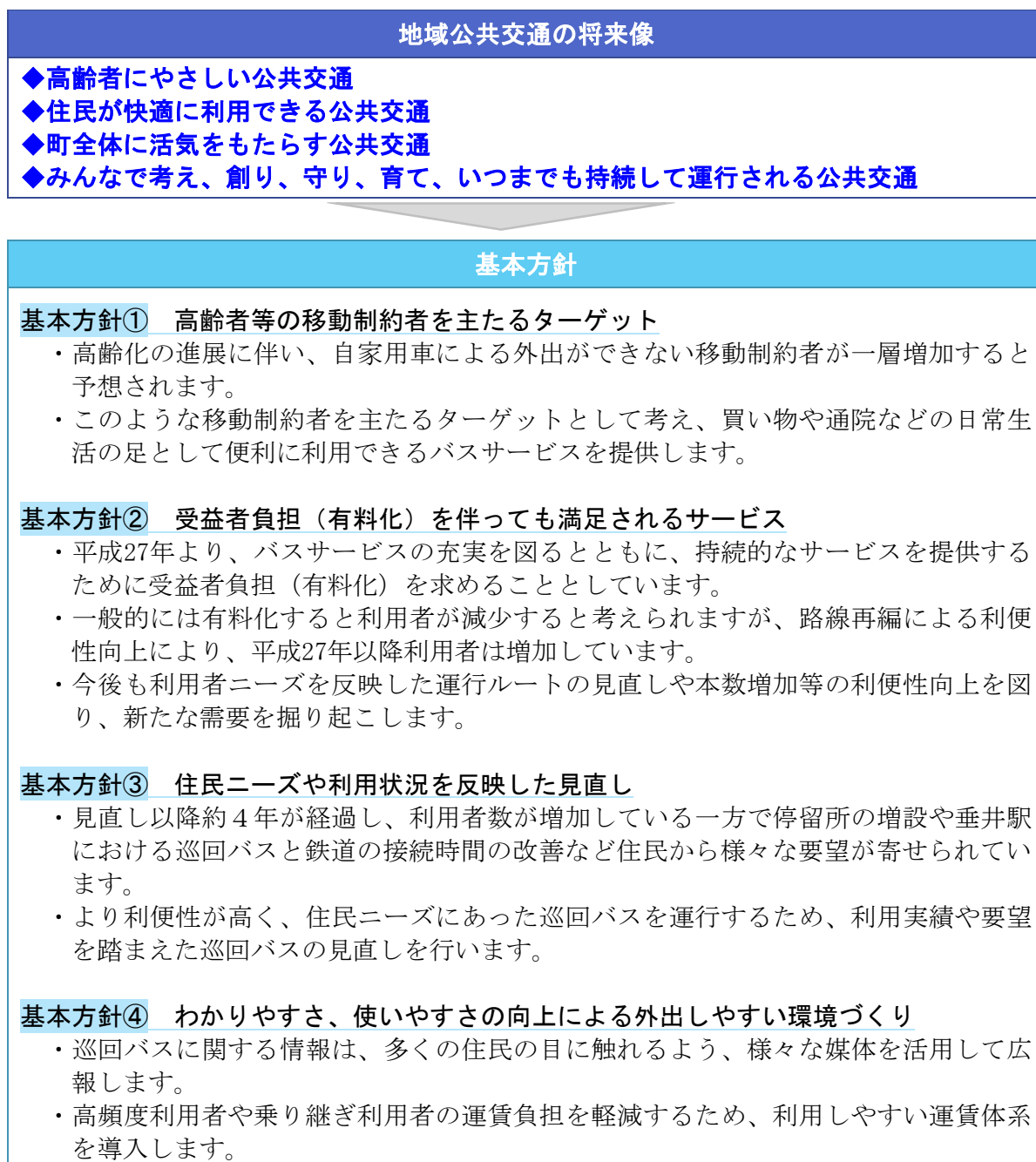
第3章 旧計画の評価

3.1 旧計画の概要

3.1.1 旧計画の将来像及び基本方針

旧計画の将来像及び基本方針は以下のとおりです。

図表 3-1 旧計画の将来像及び基本方針



3.1.2 旧計画の計画期間

令和2年度～令和5年度（4年間）

3.2 旧計画の事業実施状況

旧計画の事業実施状況は以下のとおりです。

3.2.1 路線見直し

図表 3-2 路線見直し事業の実施状況

事業内容	実施状況（○：実施済み、×：未実施）
1 ダイヤの編成	毎時10分発を毎時00分発に変更し、JR(大垣方面)との接続を改善。○
2 ルート変更及びバス停の移設・新設	14箇所バス停を新設する等ルートの見直しを実施。○

3.2.2 利用促進

図表 3-3 利用促進事業の実施状況

事業内容	実施状況（○：実施済み、×：未実施）
1 高頻度利用者への割引制度	継続して定期券の販売を実施し、新たに6ヶ月定期券を導入。○
2 運転免許証自主返納支援	運転免許所自主返納者に対し、巡回バスの定期券1年分を交付する事業を継続実施。○
3 広報・情報提供	巡回バスの路線図・時刻表を作成、垂井駅西広場やJR垂井駅改札付近に情報板を設置。○
4 パブリックスペースの活用	バス車内への園児絵画の展示等を継続実施。○
5 住民意見や事業者意見の収集・反映	巡回バスに関する意見や要望の受付・運行計画への検討を実施。○

3.2.3 隣接市町との連携

図表 3-4 隣接市町との連携事業の実施状況

事業内容	実施状況（○：実施済み、×：未実施）
1 稲葉線のバス停新設	大垣方面へは巡回バスとJRの乗り継ぎにより確保できるため、バス停の設置は見合わせ。×
2 隣接市町との境界付近におけるバス停の維持・新設	養老町境界付近の栗原南バス停を維持、寿瀬古バス停を新設。○

3.3 旧計画の目標達成状況

旧計画の目標達成状況は以下のとおりです。

図表 3-5 旧計画の目標達成状況

	基準値 令和元年度	目標値 令和4年度	実績値 令和4年度	達成
指標1 1日あたりの利用者数	130.3人／日	107.1人／日	105.5人／日	×
垂井・岩手線	20.9人／日	19.5人／日	18.4人／日	×
府中・東線	27.8人／日	20.3人／日	19.8人／日	×
垂井・宮代・表佐線	46.9人／日	33.9人／日	34.0人／日	○
栗原・表佐・東線	34.9人／日	33.4人／日	33.3人／日	×
指標2 垂井駅でのバス乗降者数	45.3人／日	35.9人／日	35.9人／日	○
指標3 利用者1人あたり運行経費	742円／人	821円／人	826円／人	×

※指標2は垂井駅北口、垂井駅南口、垂井駅西広場の乗降者数を合算した値。

※指標3は年間運行経費から年間利用者数を除した値。

※年度は補助年度である10月～9月で集計。

例) 令和元年度＝平成30年10月～令和元年9月

3.4 旧計画の評価

垂井・宮代・表佐線の利用者数及び垂井駅での乗降者数は目標値に達しましたが、その他3路線は達成できませんでした。コロナ禍の影響で令和2年度に利用者数は一時的に大きく減少したものの、その後は回復傾向にあるため、引き続き需要に応じた運行ルートやバス停の見直しを行い、利便性向上・利用促進を図る必要があると考えます。

人件費や燃料費の高騰等の影響で運行経費が増加しており、利用者1人あたりの運行経費は、目標値に達しませんでした。引き続き、効率的な運行に努め、持続可能な地域公共交通を確保していく必要があります。

第4章 住民ニーズ

4.1 バスに関する要望受付簿の整理

4.1.1 実施概要

- ・方法 : 令和2年度～令和5年度に自治会などから寄せられた意見の取りまとめ
- ・要望件数 : 36件

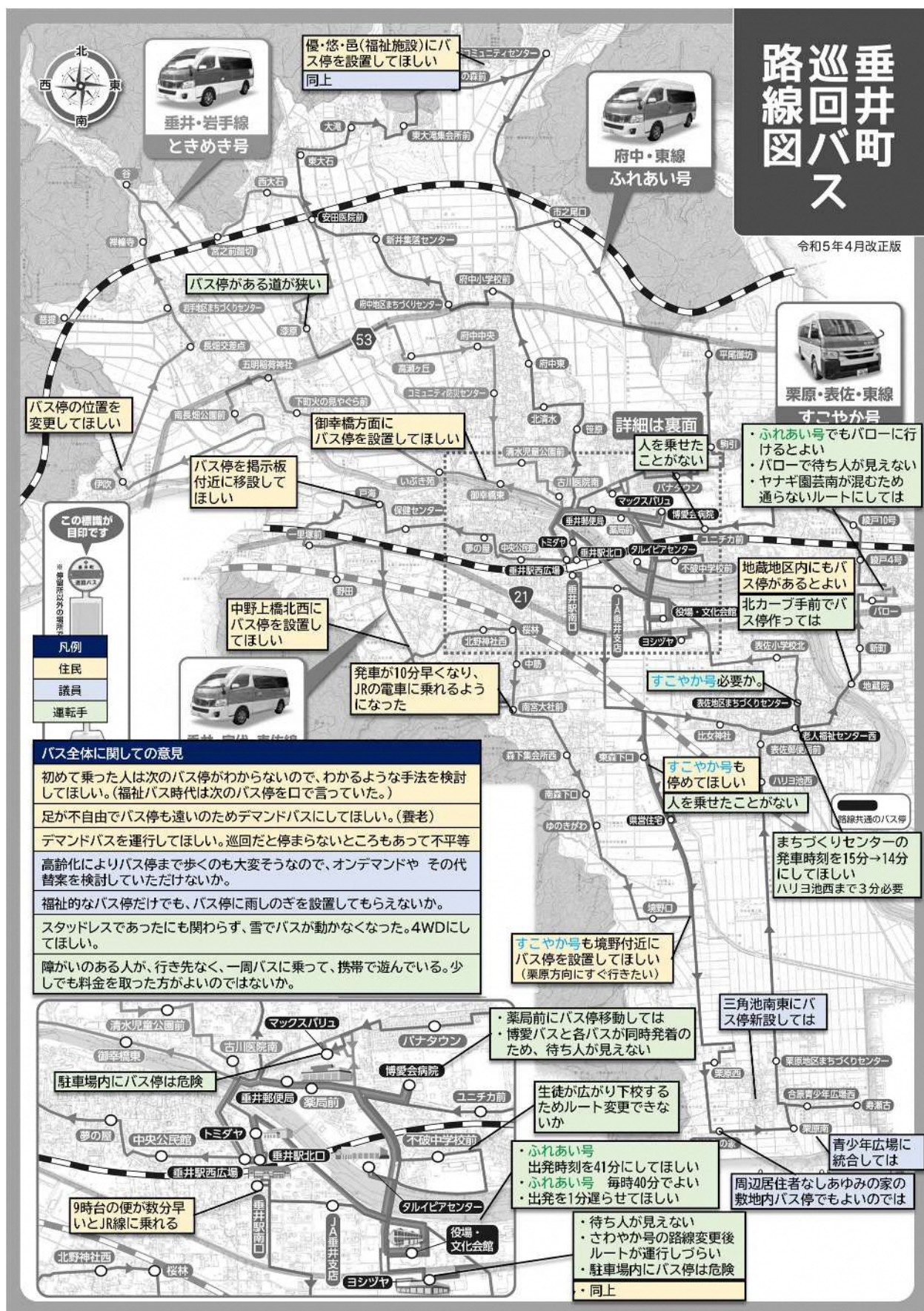
図表 4-1 要望件数

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	合計
10件	17件	4件	5件	36件

4.1.2 分類別の意見件数

- ・住民意見において、バス停の新設や移設に関する意見が18件中12件と多く見られました。
- ・運転手意見において、施設の駐車場内のルートの見直しに関する意見が18件中5件、各バス停の発車時刻の調整やバス停間所要時間の見直しに関する意見が18件中4件と多く見られました。

図表 4-2 寄せられた意見



4.2 車内アンケート

4.2.1 実施概要

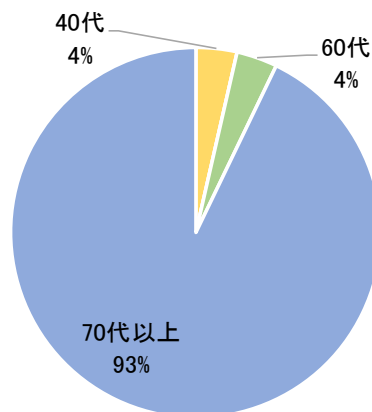
- ・調査方法：バス車内に利用者アンケートを設置
- ・設置期間：令和5年11月21日～12月5日
- ・回収数：28件

4.2.2 結果

(1) 年齢

- ・回答者の9割が70代以上となっています。

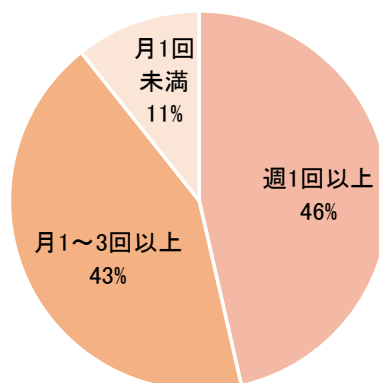
図表 4-3 年齢



(2) 利用頻度

- ・週1回以上の利用が46%と最も多く、月1～3回以上の利用が43%と同程度となっています。

図表 4-4 利用頻度



(3) 目的の施設名

- ・マックスバリュ、パロー、ヨシヅヤなどの買い物施設が多くなっています。

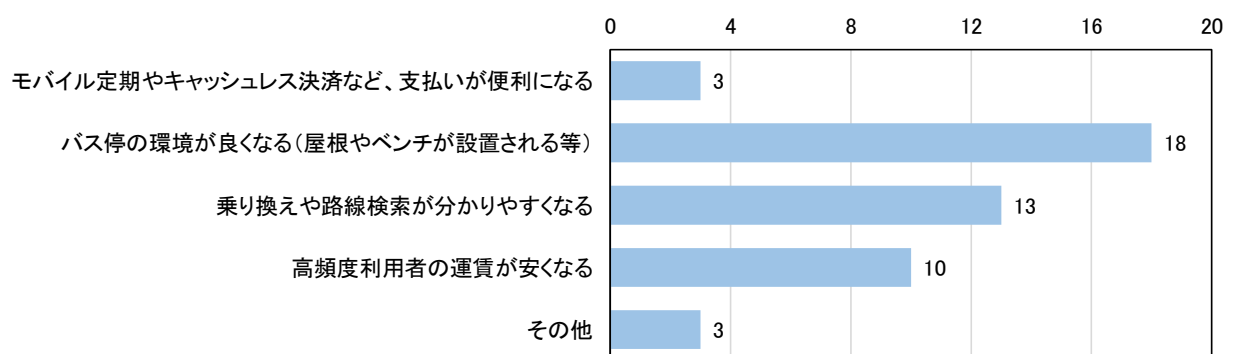
図表 4-5 目的の施設名

施設名	件数
マックスバリュ	4
パロー	4
ヨシヅヤ	4
垂井駅	2
博愛会病院	2
いぶき荘	1
ゆのきがわ	1
トミダヤ	1
安田医院	1
垂井町役場	1
タルイピアセンター	1
夢の屋	1

(4) 利用するための取り組み

- ・「バス停の環境が良くなる」の項目が18件と最も多くなっています。

図表 4-6 利用するための取り組み



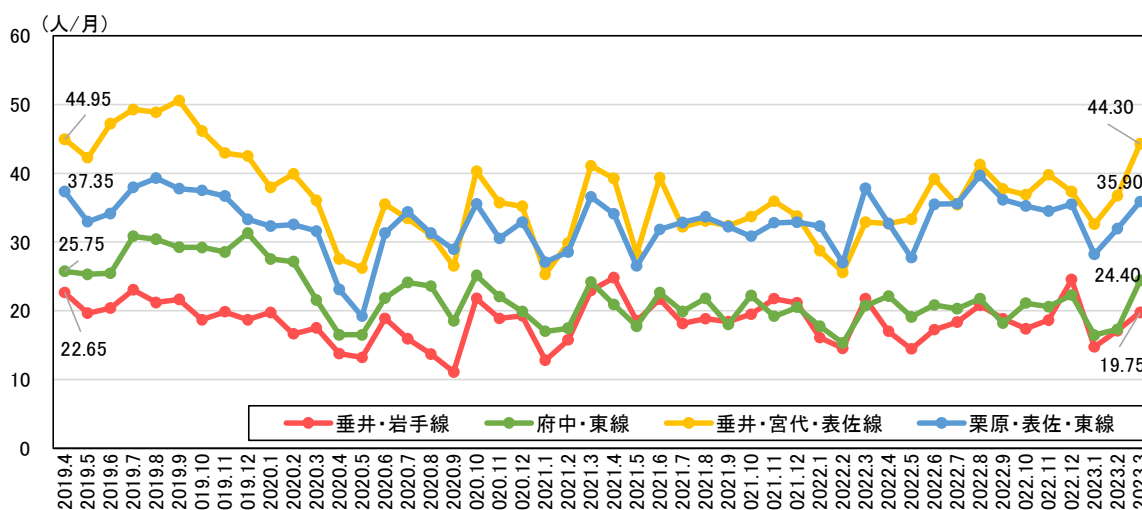
第5章 地域公共交通の課題

地域及び公共交通の現状や旧計画の評価、住民ニーズを踏まえ、町の地域公共交通には次のような課題があげられます。

課題１ 移動ニーズに応じた公共交通サービスの見直しが必要

- ・平成27年の路線見直し以降約8年が経過し、停留所の増設など住民からの様々な要望や、運行事業者から運行に関する意見が寄せられています。
- ・バス停別の利用者をみると、利用の伸びているバス停がある一方で、ほとんど利用のないバス停もみられます。
- ・高齢化の進展に伴い、自家用車による外出ができない移動制約者が一層増加すると予想されます。
- ・町内には名所旧跡・文化財が点在しているため、町外からの観光目的の来訪者も多いため、町外からの来訪者の移動の円滑を図る必要があります。

図表 5-1 路線別利用者数の推移



課題２ 使いやすさ・わかりやすさの向上

- ・現在の巡回バスは高齢者の利用が多く、今後も高齢化が進行していくことが予測されている。高齢者の外出を促進するため、高頻度利用者に利用しやすい環境を整備する等、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が必要です。
- ・観光客等の来訪者や、普段は公共交通をあまり利用しない住民も安心してバスを利用できるようにするため、初めて利用する人にもわかりやすい情報提供を行う必要があります。
- ・公共交通の分野においても、デジタル技術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す。

課題3 持続可能な公共交通の維持

- ・運転手不足や労働環境の見直し等により、公共交通の運行コスト（人件費・車両価格・燃料費等）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ります。
- ・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す。
- ・運転手が不足している状況を踏まえ、運転手確保のための対策や、需要に合わせた効率的な運行サービスの検討が必要です。

課題4 住民・交通事業者・行政の連携・協働による取組みの推進

- ・町では、垂井町まちづくり基本条例に定める基本理念・基本原則に基づき、協働のまちづくりを推進しています。公共交通はまちの形成に不可欠なライフラインであるため、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んでいく必要があります。
- ・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、町と交通事業者、地域住民等が連携し、地域の課題の解決に取り組むことが求められています。

第6章 垂井町が目指す公共交通の将来像

垂井町が目指す公共交通の将来像は、上位・関連計画である「垂井町第6次総合計画」、
「垂井町都市計画マスタープラン」に位置付けられた公共交通の整備方針を踏まえて設定
します。

6.1 上位・関連計画における公共交通の整備方針

6.1.1 垂井町第6次総合計画

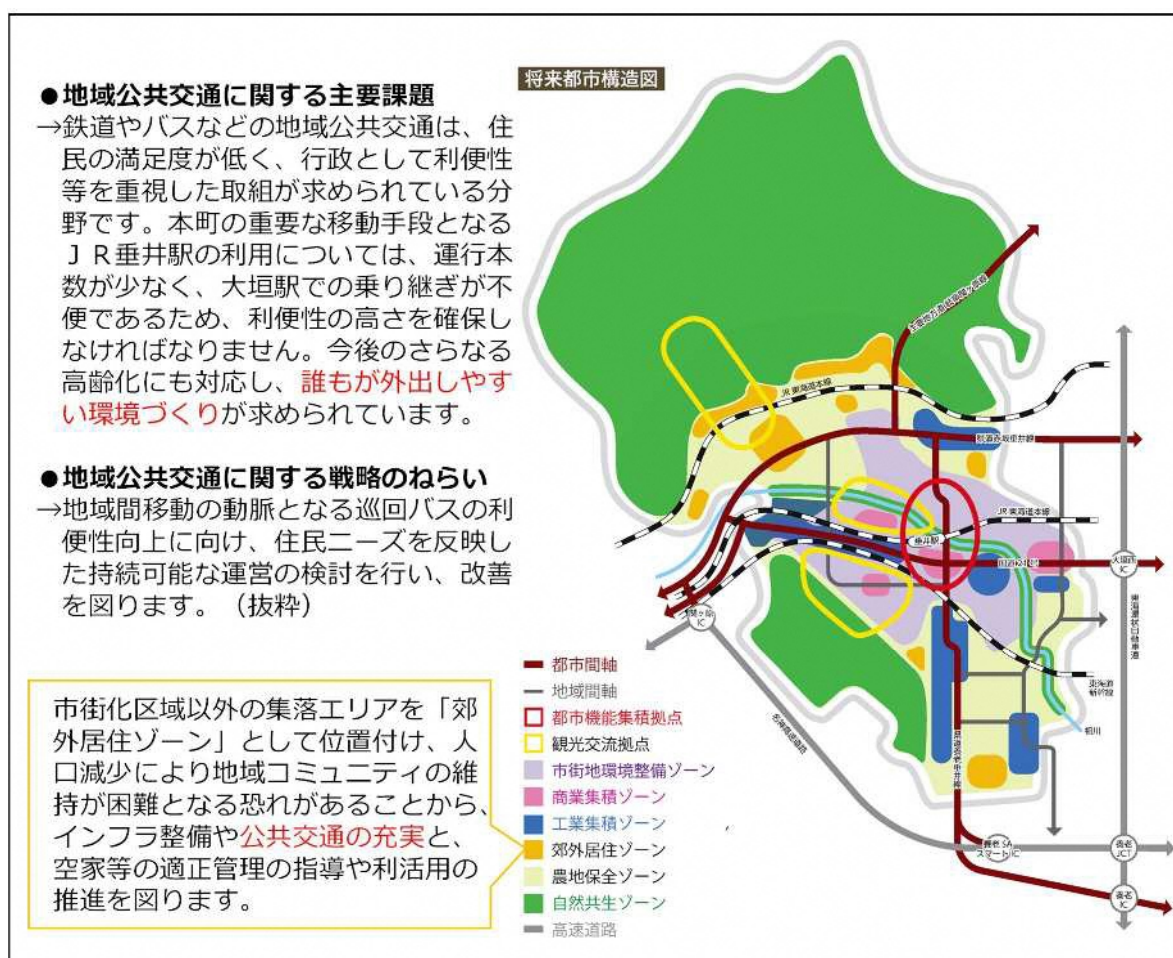
(1) 垂井町の将来像

ひととまちが輝く 地域共創都市
～さらなる やさしさと活気を求めて～

(2) 計画の期間

2018年度から2027年度までの10年間

(3) 公共交通に関する主要課題および戦略のねらい



6.1.2 垂井町都市計画マスタープラン

(1) 策定の趣旨

垂井町都市計画マスタープランは、垂井町の都市計画やまちづくりを進める指針となるものであり、関連計画との整合を図り、都市の将来像やそれを実現するための方針を示すマスタープランです。

(2) 計画の期間

2021年度から2030年度までの10年間

(3) 都市づくりの理念と将来都市像

ひととまちが輝く 地域共創都市
～さらなる やさしさと活気を求めて～

(4) 公共交通の整備方針

公共交通に関する方針は「都市整備の方針」内の交通体系の整備方針において、以下のようになっています。

垂井駅	・ J R 垂井駅を拠点とした、巡回バス、タクシー等を含めた地域公共交通ネットワークを形成します。 ・ J R 垂井駅の利便性向上のため、公共交通間のスムーズな乗換や必要に応じて駐車場の確保等を検討します。また、鉄道の利便性向上のため、J R 大垣駅で乗り継ぐことなく J R 垂井駅で乗降できる列車の本数の増発に向けて、関係機関に働きかけます。
巡回バス	・ 巡回バスについては、住民にとっての使いやすさとともに受益者負担にも配慮した持続可能な運行を目指します。また、町の中心部に位置する都市機能集積拠点へのアクセスの向上に努めます。
その他	・ 都市機能集積拠点では特に、高齢者や体の不自由な方でも円滑に移動できるよう、道路のバリアフリー化や案内表示などのユニバーサルデザイン化を図ります。 ・ MaaS（マース）や自動運転技術等の今後の進展を見据え、移動の利便性向上に向けた検討を行います。

6.2 地域公共交通の将来像と目標

上位計画における将来都市像を基本とし、現況分析や調査結果等を踏まえ、垂井町における地域公共交通の将来像は旧計画を引き継ぐこととし、その実現に向けた目標は次のように定めます。

地域公共交通の将来像

- ◆高齢者にやさしい公共交通
- ◆住民が快適に利用できる公共交通
- ◆町全体に活気をもたらす公共交通
- ◆みんなで考え、創り、守り、育て、いつまでも持続して運行される公共交通

目 標

目標① 高齢者等をターゲットとした公共交通体系の構築

- ・高齢者等の移動制約者をターゲットとし、買い物や通院などの日常生活の足として便利に利用できる公共交通体系を構築します。
- ・より利便性が高く、住民ニーズにあった巡回バスを運行するため、利用実績や要望を踏まえた巡回バスの見直しを行います。

目標② 誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり

- ・日常的に利用される高頻度利用者や乗り継ぎ利用者の運賃負担を軽減するため、利用しやすい運賃体系を整備します。
- ・決済手段の多様化に対応するなど、デジタル技術の活用により、公共交通サービスの利便性の向上を図ります。

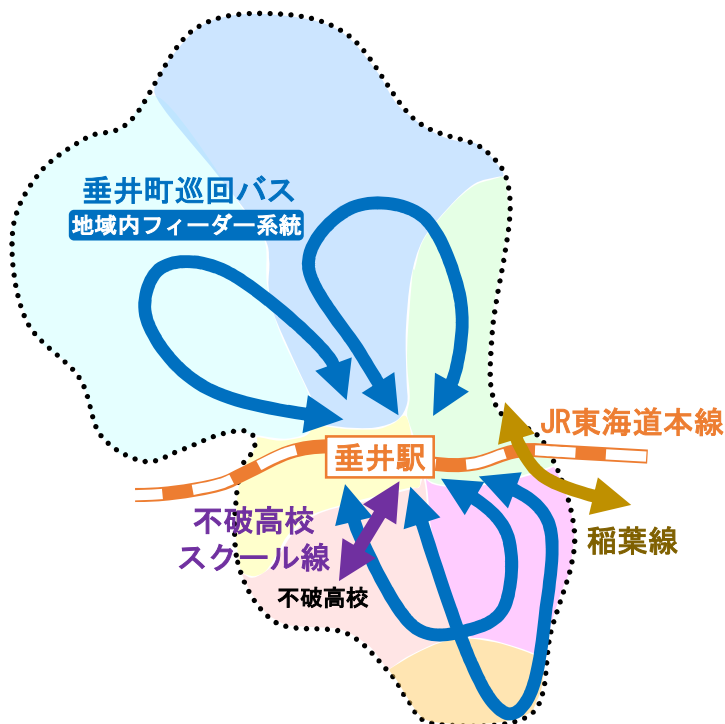
目標③ 情報発信の強化

- ・巡回バスに関する情報は、多くの住民や観光客の目に触れるよう、様々な媒体を活用して広報します。
- ・バス情報のオープンデータ化を行い、経路検索サービスの拡大を促進することで、利便性の向上を図ります。

目標④ 多様な主体との連携

- ・町、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地域公共交通の検討、利用促進、運転手不足対策等に取り組めます。

図表 6-1 目指す地域公共交通のネットワークと各路線の位置付け・役割



位置付け	路線名	機能・役割	実施主体
都市間連絡	J R 東海道本線	・ 大垣市・岐阜市・名古屋市方面の周辺都市との広域的な都市間移動の役割を担います。	交通事業者
	大垣市自主運行バス 稲葉線	・ 周辺都市との広域的な都市間移動の役割を担います。	大垣市
地域内路線	垂井町巡回バス 垂井・岩手線 府中・東線 垂井・宮代・表佐線 栗原・表佐・東線 ※地域内フィーダー系統	・ 垂井駅でJR東海道本線に接続し、主要な公共施設、病院、商業施設等を経由することで、日常生活に必要な買い物や通院等での移動手段としての役割を担います。	垂井町
	不破高校スクール線	・ 不破高校への通学の足としての移動手段を担います。	垂井町

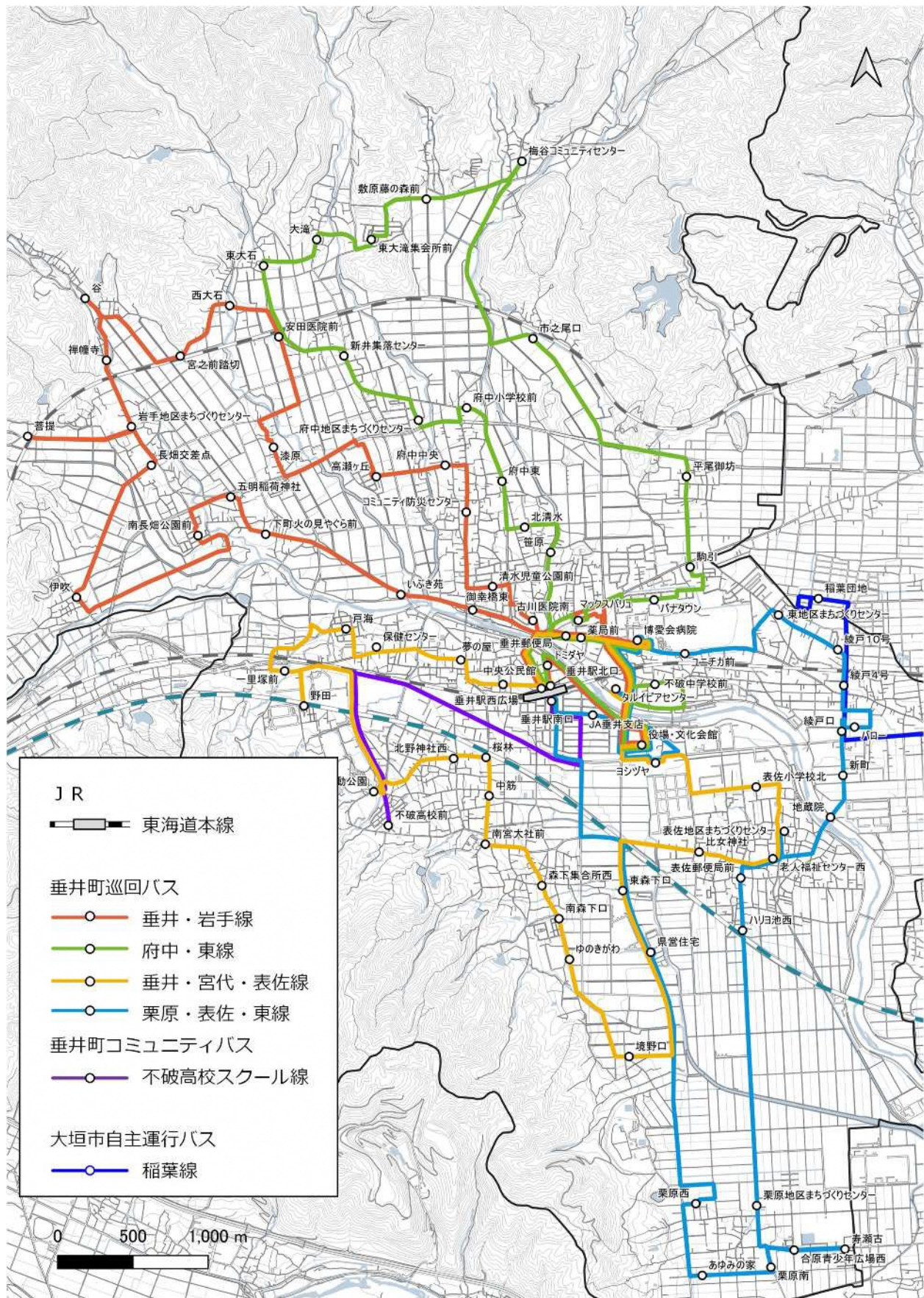
【地域公共交通確保維持事業の必要性】

- ・ 垂井町巡回バス（垂井・岩手線、府中・東線、垂井・宮代・表佐線、栗原・表佐・東線）

垂井町巡回バスは、地域間交通ネットワークであるJR東海道本線と垂井駅で接続し、主要な公共施設、病院、商業施設等を経由するなど利用者ニーズに沿った路線となっています。高齢者を中心としたマイカーを利用することができない住民が、通勤や通院、買い物などの日常生活をおくるために極めて重要な手段となっていますが、自治体の運営努力では維持が困難であるため、地域公共交通確保維持事業が必要です。

これらの路線を「地域内フィーダー系統」に位置付け、持続可能な運行を実施していくために、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、持続的にサービスを提供できる公共交通を目指します。

図表 6-2 現在の地域公共交通ネットワーク



第7章 事業計画

7.1 事業概要

垂井町が目指す公共交通の将来像を実現し、「高齢者等をターゲットとした公共交通体系の構築」、「誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり」、「情報発信の強化」、「多様な主体との連携」の4つの目標を達成するため、以下の事業を実施していきます。

目標① 高齢者等をターゲットとした公共交通体系の構築

事業1 巡回バスの路線見直し

目標② 誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり

事業2 高頻度利用者への割引制度

事業3 運転免許証自主返納支援

事業4 キャッシュレス決済の導入

事業5 バスの待合環境の改善

目標③ 情報発信の強化

事業6 広報・情報提供

事業7 オープンデータの活用

目標④ 多様な主体との連携

事業8 パブリックスペースの設置

事業9 住民意見や事業者意見の収集・反映

事業10 隣接市町との境界付近におけるバス停の維持・新設

事業11 運転手確保に対する取り組み

7.2 事業内容

目標① 高齢者等をターゲットとした公共交通体系の構築

事業 1 巡回バスの路線見直し

事業目的

- ・巡回バスの利便性向上

事業内容

より効率的で利用しやすいサービスを提供できるようにするため、利用状況や利用者・運転手からの要望を踏まえ、巡回バスの路線の見直しを行います。

(例)

バス停の増設

- ・福祉施設（優・悠・邑 和）や地蔵地内へのバス停設置

所要時間の見直し

- ・運転手からの意見を踏まえ、バス停間の所要時間を見直し、時間調整のための停車の削減や安全性・定時性の向上を図ります。

スケジュール

令和6年度～令和9年度（調整のついた箇所から順次実施）

実施主体

垂井町、交通事業者

目標② 誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり

事業2 高頻度利用者への割引制度

事業目的

- ・高頻度利用者の負担軽減
- ・乗り継ぎ利用者の負担軽減
- ・複数施設への移動の利用促進・負担軽減

事業内容

高頻度利用者の負担を軽減するとともに、複数の路線を乗り継いで目的地まで行く利用者の負担の軽減や、複数施設への移動での利用を促進するため、定期券、回数券、1日乗車券等の割引制度を継続して実施します。

図表 7-1 垂井町巡回バス回数券・定期券・1日乗車券



スケジュール

令和6年度～令和9年度（継続して実施）

実施主体

垂井町

事業3 運転免許証自主返納支援

事業目的

- ・運転免許証返納の促進
- ・新規利用者の開拓

事業内容

運転に不安を感じる高齢者等の自主的な運転免許証の返納を促し、交通事故防止を図るため、垂井町に住民票があり、有効期間内の運転免許証を平成29年4月1日以降に自主返納した方を対象に、巡回バスの定期券1年分を交付する事業を継続して実施します。

スケジュール

令和6年度～令和9年度（継続して実施）

実施主体

垂井町

事業４ キャッシュレス決済の導入

事業目的

- ・運賃支払い時の利便性の向上
- ・定期券の購入可能時間・場所の制限による不便さの解消

事業内容

現在、JR、不破高校スクール線、稲葉線では、交通系ICカードが利用できますが、巡回バスの支払い方法は、現金のみとなっています。運賃支払い時の利用者の利便性向上を図るため、巡回バスでキャッシュレス決済ができるように改善します。

また、現行の巡回バスの定期券の販売所は役場のみであり、定期券を購入するためには役場へ行く必要があります。定期券の購入可能時間・場所の制限による不便さを解消し、利用者の利便性向上を図るため、モバイル定期券を導入し、利用者がスマートフォンで定期券（モバイル定期券）を購入し、定期券画面を表示したスマートフォンを運転手に提示することで乗車できるように改善します。

スケジュール

令和６～７年度：導入検討（運行事業者等との協議・調整）

令和８年度：巡回バスへのキャッシュレス決済、モバイル定期券の導入

令和９年度：継続して実施

実施主体

垂井町、交通事業者

事業５ バスの待合環境の改善

事業目的

- ・バスを待つ際の快適性の向上

事業内容

利用状況やバス停付近の状況に応じて、沿線施設や住民とも連携しながら、バス停へのベンチ設置等を検討します。

スケジュール

令和６～令和９年度：必要に応じて随時実施

実施主体

垂井町、沿線施設、沿線住民

目標③ 情報発信の強化

事業 6 広報・情報提供

事業目的

- ・新規利用者の開拓
- ・垂井駅における利便性向上

事業内容

- ・リーフレットの配布や町内主要施設（垂井駅、商業施設、医療施設、公共施設等）への配布、町ウェブサイトへの掲載等、多くの住民や観光客の目に触れるように様々な媒体を活用し、公共交通の情報提供を図ります。
- ・リーフレットの時刻表のバス停名に最寄りの観光名所を併記したり、半兵衛公巡り、国府跡巡り、関ヶ原合戦陣跡巡りに巡回バスが利用できることを記載することで、観光客への情報提供を図ります。
- ・引き続き、垂井駅改札口前や垂井駅西広場において、看板による巡回バスの案内を実施します。

図表 7-2 垂井町巡回バスリーフレット（路線図・時刻表）



スケジュール

令和 6～令和 9 年度：継続して実施
(路線変更・ダイヤ改正ごとに改正版を作成)

実施主体

垂井町

事業7 オープンデータの活用

事業目的

- ・巡回バスの検索サービスの拡充

事業内容

- ・現在、垂井町巡回バスは、一部の経路検索サイトに対応していますが、バスの運行情報等の提供をより効率的に行えるようにするため、標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）を作成、オープンデータとして公開するとともに、事業者提供し、対応できる検索サービスの拡充を図ります。

スケジュール

令和6年度～令和9年度：継続して実施
（路線変更・ダイヤ改正ごとに更新）

実施主体

垂井町、交通事業者

目標④ 多様な主体との連携

事業8 パブリックスペースの設置

事業目的

- ・新規利用者の開拓

事業内容

- ・バス車内に、町内のこども園の園児や小学生（低学年）が描いた絵、地元高校の活動内容の紹介などを展示し、園児、児童、父母、祖父母の乗車機会を創出します。
- ・バス車内に、地域情報が掲載できるコミュニティボード（伝言板）を設置します。
- ・バス車内を乗車時間が楽しめるような空間とし、住民同士のコミュニティの場とします。

スケジュール

令和6年度～令和9年度：継続して実施

実施主体

垂井町、こども園、学校

事業 9 住民意見や事業者意見の収集・反映

事業目的

- ・サービスの向上

事業内容

- ・住民から巡回バスに関する意見・要望を常に受け付けたり、バス運転手や事業者との意見交換会を開催します。

スケジュール

令和 6 年度～令和 9 年度：継続して実施

実施主体

垂井町、地域住民、交通事業者

事業10 隣接市町との境界付近におけるバス停の維持・新設

事業目的

- ・隣接市町（垂井町との境界付近）からの垂井駅及び垂井町中心部へのアクセス向上

事業内容

- ・隣接市町の住民が利用している巡回バスのバス停を維持します。
例）栗原・表佐・東線 栗原南バス停（養老町民が利用）
- ・隣接市町の住民の一定の利用が見込まれる場合は、バス停の新設を検討します。

スケジュール

令和 6 年度～令和 9 年度：継続して実施

実施主体

垂井町

事業11 運転手確保に対する取り組み

事業目的

- ・運転手不足の改善

事業内容

- ・交通事業者と連携し、効率的な運行形態の検討や運転手確保に向けた広報活動を行います。
- ・運転手不足の課題を抱える他の自治体と対策について情報共有を行い、運転手確保に向けた具体的な対策を検討します。

スケジュール

令和6年度～令和9年度：継続して実施

実施主体

垂井町、交通事業者

7.3 スケジュール

図表 7-3 事業スケジュール

事業	実施予定年度			
	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
目標① 高齢者等をターゲットとした公共交通体系の構築				
事業1 巡回バスの路線見直し		定期的に見直しを実施		
目標② 誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり				
事業2 高頻度利用者への割引制度		継続実施		
事業3 運転免許証自主返納支援		継続実施		
事業4 キャッシュレス決済の導入	導入検討		導入	継続実施
事業5 バスの待合環境の改善		随時実施		
目標③ 情報発信の強化				
事業6 広報・情報提供		継続実施		
事業7 オープンデータの活用		継続実施		
目標④ 多様な主体との連携				
事業8 パブリックスペースの設置		継続実施		
事業9 住民意見や事業者意見の収集・反映		継続実施		
事業10 隣接市町との境界付近におけるバス停の維持・新設		継続実施		
事業11 運転手確保に対する取り組み		継続実施		

第8章 計画の進捗管理

8.1 評価指標

地域公共交通の将来像及び基本方針を踏まえ、評価指標を以下のように設定します。

目標年次は計画最終年度の令和9年度としますが、中間年においても各目標値の達成状況を確認していくこととします。

	基準値 (令和5年度)	目標値 (令和9年度)
指標1 1日あたりの利用者数	110.5人／日	124人／日
垂井・岩手線	18.0人／日	22人／日
府中・東線	20.8人／日	23人／日
垂井・宮代・表佐線	38.1人／日	40人／日
栗原・表佐・東線	33.4人／日	39人／日
指標2 垂井駅でのバス乗降者数	38.1人／日	43人／日
指標3 利用者1人あたり運行経費	902円／人	902円／人

※指標1は、計画事業の実施により全体の利用者数をコロナ禍前(令和元年度)の水準まで回復させることを目指し、令和元年度の利用者数の95%を目標値として設定。

※指標2は垂井駅北口、垂井駅南口、垂井駅西広場の乗降者数を合算した値。指標1と同様に令和元年度の利用者数の95%を目標値として設定。

※指標3は年間運行経費から年間利用者数を除した値。人件費や燃料費の高騰により運行経費は年々増加しているものの、利用者数が増加することを期待し、現状と同水準を維持することを目指して設定。

※年度は補助年度である10月～9月で集計。

例) 令和6年度＝令和5年10月～令和6年9月

※利用者数及び乗降者数については、運行事業者が記録する日報データより取得する。

8.2 計画の推進体制

- ・住民の移動ニーズは、人口の増減や高齢化の進行、医療施設・商業施設の新設・廃止などによって変化します。このニーズの変化に伴い、必要とされるサービスも変化するため、各種施策は適宜見直しを行い改善する必要があります。
- ・そのため、各種施策の見直しは、Plan（計画策定）・Do（事業実施）・Check（評価・検証）・Action（見直し・改善）からなるPDCAサイクルに沿って実施していきます。
- ・各年度においては、個別事業の推進状況を確認するとともに、評価指標の中間評価を行い、必要に応じ利用状況や住民意見等に基づく運行計画の見直しや、新たな事業の検討、スケジュールの見直し等を行います。
- ・計画最終年度である令和9年度は、個別事業の進捗状況の確認等に加え、評価指標の目標値による評価を合わせて行い、次期計画についての検討を行います。

図表 8-1 計画の進行管理のスケジュール

