

本巢市地域公共交通計画

資料編

令和8年3月

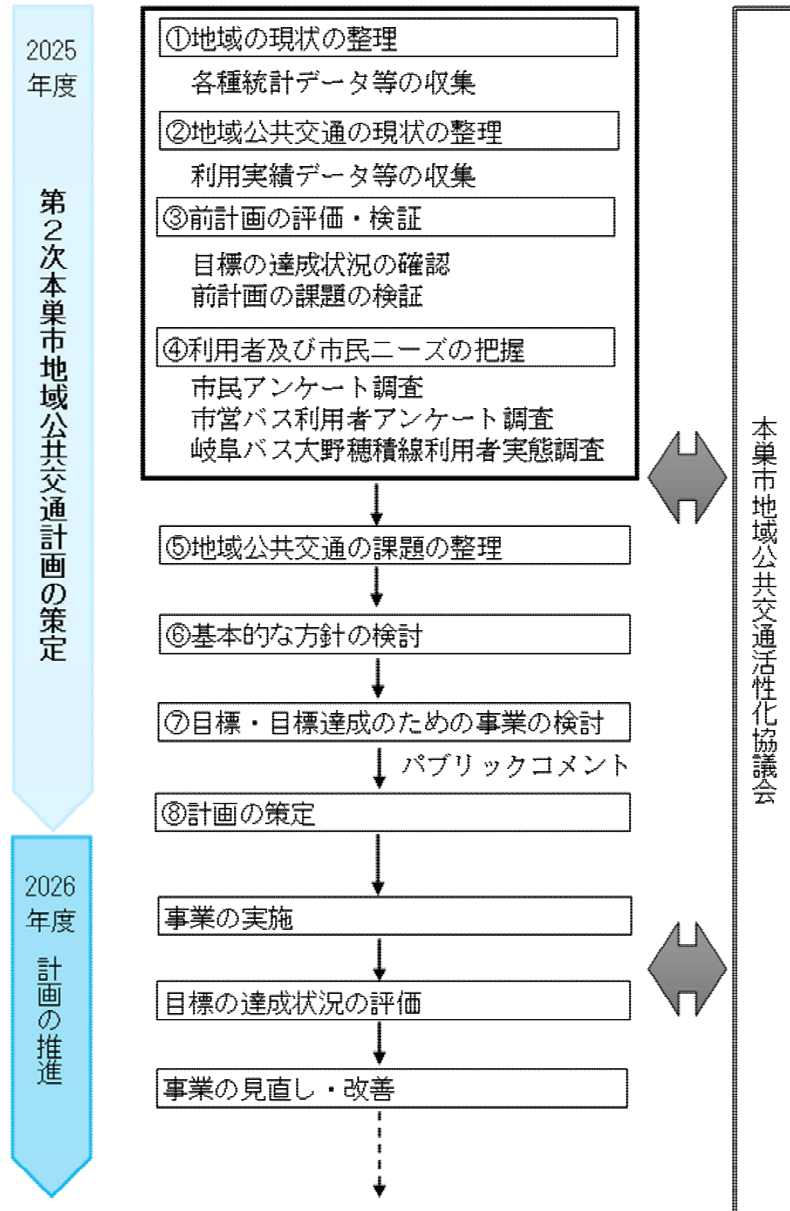
本巢市地域公共交通活性化協議会

目 次

第1章 計画策定から推進までの流れ	1
第2章 地域及び地域公共交通の現状	2
1 地域の現状	2
(1) 沿革・位置・地勢	2
(2) 人口	2
(3) 通勤・通学流動	5
(4) 運転免許保有状況	7
(5) 交通事故件数	7
(6) 自動車運転免許証の返納	7
2 地域公共交通の現状	8
(1) 樽見鉄道	8
(2) 路線バス	12
(3) 本巣市市営バス（根尾地域）	15
(4) 本巣市市営バス（本巣・糸貫・真正地域）	16
(5) 関連事業	22
第3章 前計画の評価・検証	23
(1) 前計画の概要	23
(2) 前計画の目標の達成状況	23
(3) 前計画における課題の検証	24
第4章 実態調査	25
(1) 市民アンケート調査	25
(2) 市営バス利用者アンケート調査	35
(3) 岐阜バス大野穂積線利用者実態調査	40
第5章 基本的な方針	44
(1) 上位・関連計画	44
(2) 目指すべき将来像	47

第1章 計画策定から推進までの流れ

計画策定及び推進は、以下のフローに基づいて行います。



第2章 地域及び地域公共交通の現状

1 地域の現状

(1) 沿革・位置・地勢

2004年（平成16年）2月に、根尾村、本巢町、糸貫町、真正町の3町1村が合併して、本巢市が誕生しました。

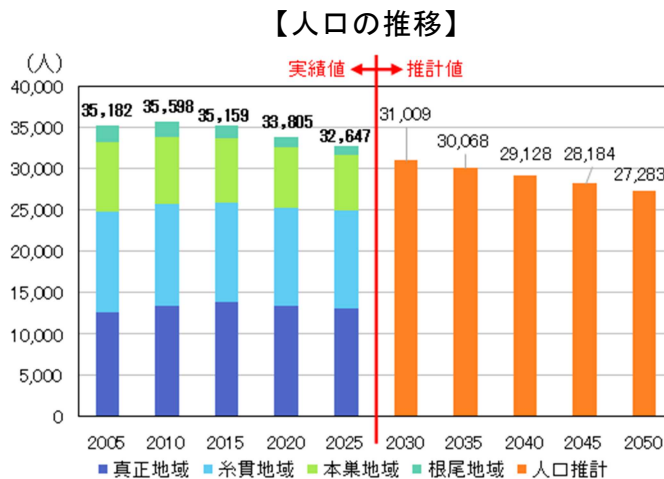
本巢市は、岐阜県の西南部の中央から北端に位置し、市役所本庁舎から岐阜市の中心部まで最短で約11km、大垣市まで約15km、名古屋市までは約38kmの距離にあります。北部は福井県大野市、東部は岐阜市、山県市、関市、北方町、南部は瑞穂市、西部は大野町と揖斐川町に接しています。

地形は南北に細長く、揖斐川水系の根尾川が南北に流れ、北に山間部、南に平野部が広がり、総面積は約375km²でそのうち森林が約86%を占めています。

(2) 人口

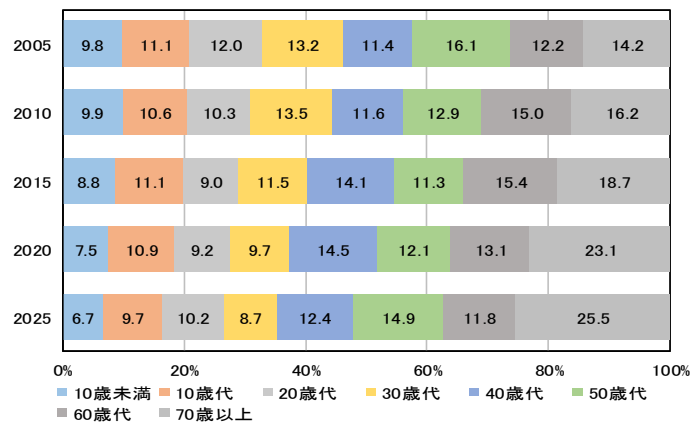
本巢市の人口は、2010年（平成22年）の35,598人をピークに、減少傾向に転じています。地域別に見ると、特に根尾地域での減少が著しいです。

人口構成の割合は、10歳未満及び30歳代が減少し、70歳以上が激増しています。



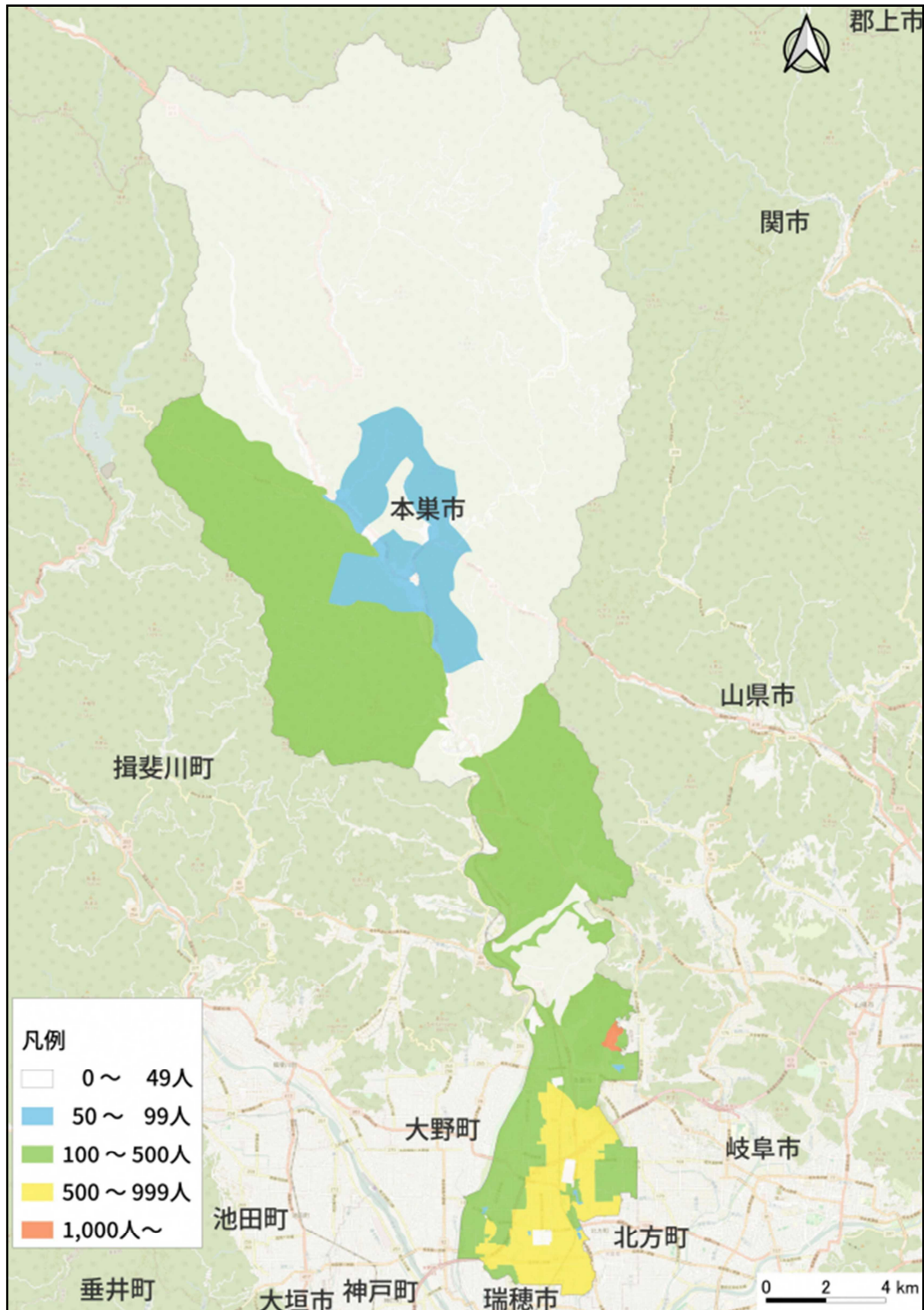
出典：本巢市住民基本台帳人口(実績値)・本巢市人口ビジョン(推計値)

【人口構成の変化】



出典：本巢市住民基本台帳人口

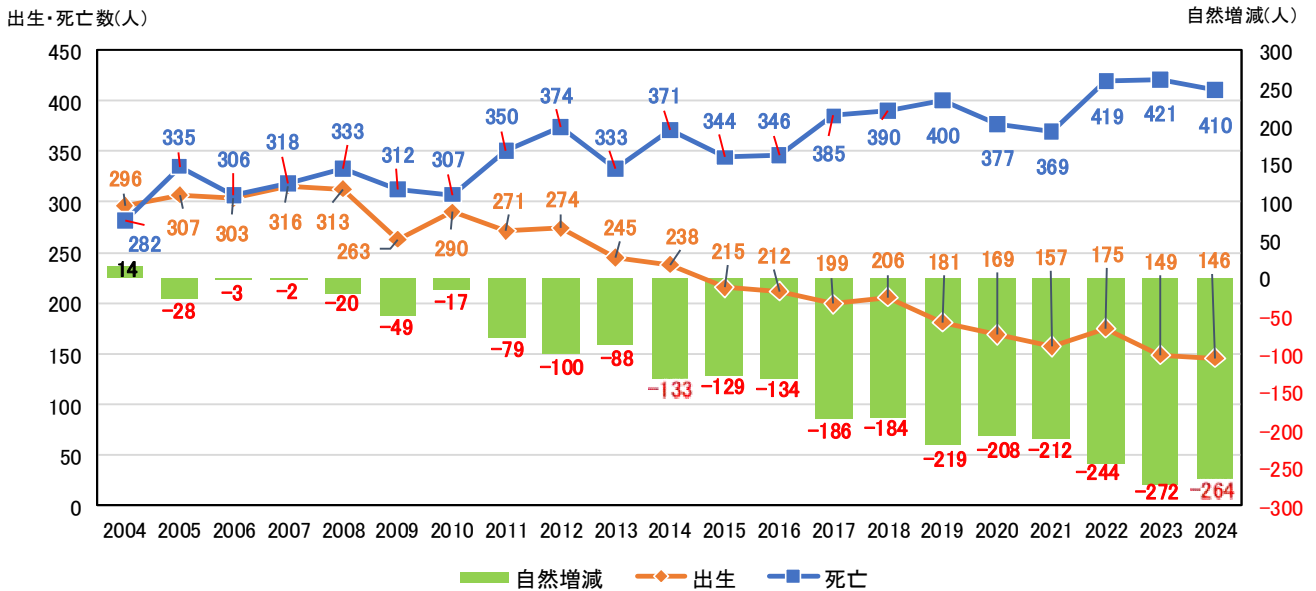
【人口の分布（町丁別）】



出典：2020年国勢調査

約20年間の本巣市における出生数をみると、2008年（平成20年）の313人までは横ばいで推移していましたが、その後減少しています。一方で死亡数は増加しており、出生数を死亡数が上回る自然減が続いています。

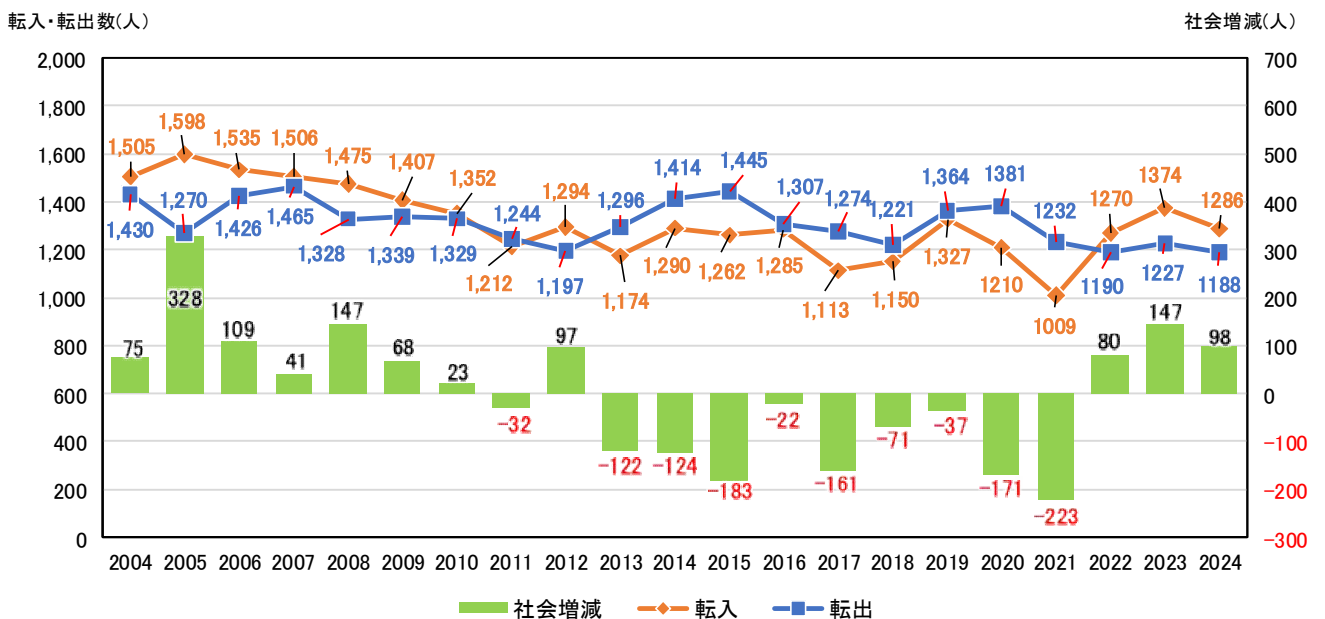
【自然動態（出生・死亡）の状況】



出典：岐阜県「岐阜県人口動態統計調査結果」（年報より）

約20年間の本巣市の転入の状況をみると、2021年（令和3年）までは減少傾向にありましたが、近年は増加傾向となっています。一方で転出数においては、増減を繰り返しながら推移しており、2013年（平成25年）から2021年（令和3年）までは社会減でしたが、2022年（令和4年）以降は社会増となっています。

【社会動態（転入・転出）の状況】



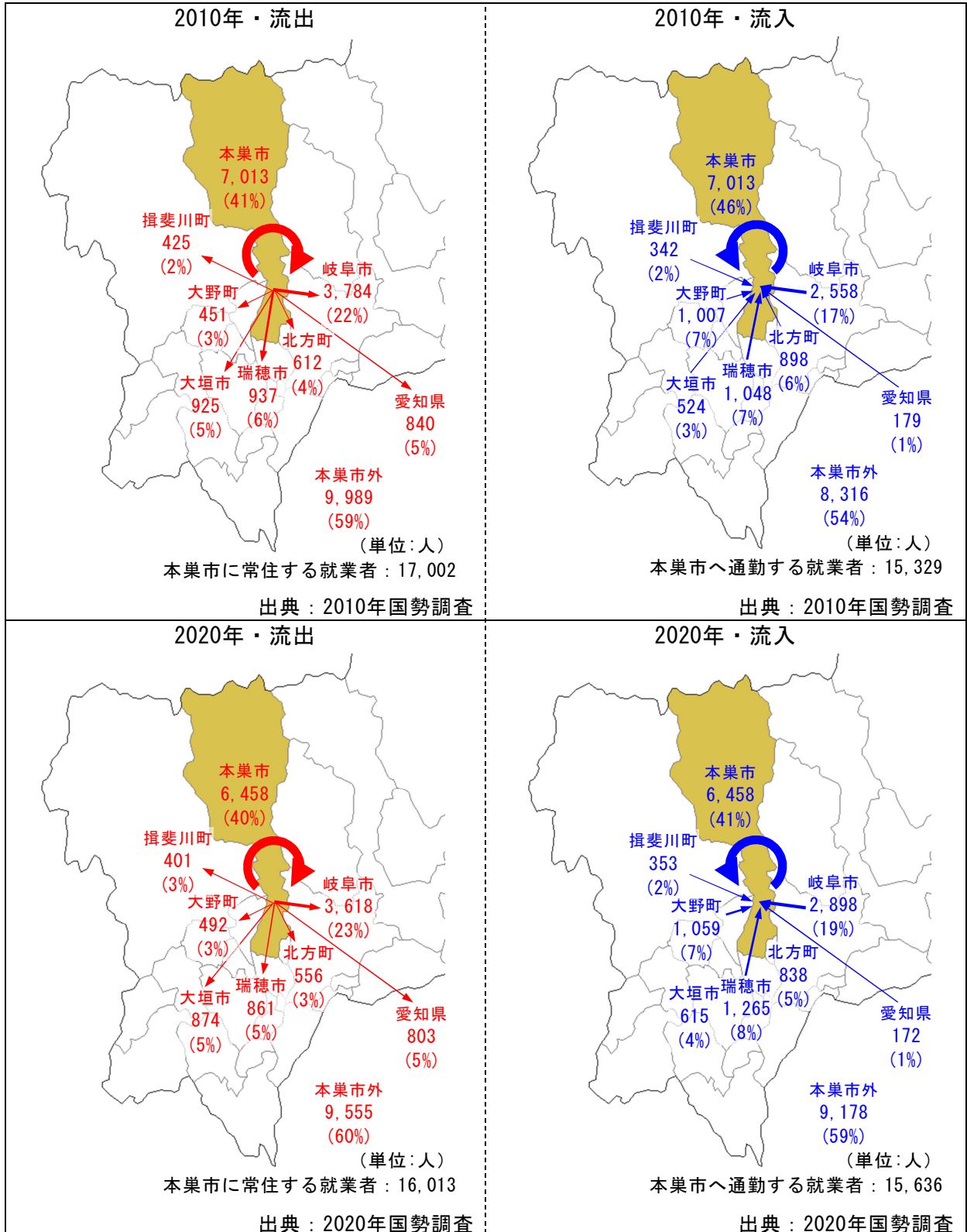
出典：岐阜県「岐阜県人口動態統計調査結果」（年報より）

(3) 通勤・通学流動

通勤流動を見ると、10年間で本巢市外への流出割合はあまり変化していませんが、本巢市外からの流入割合は5%上昇しています。

本巢市内の就業者が最も多く、流出・流入ともに、次いで岐阜市が多くなっています。

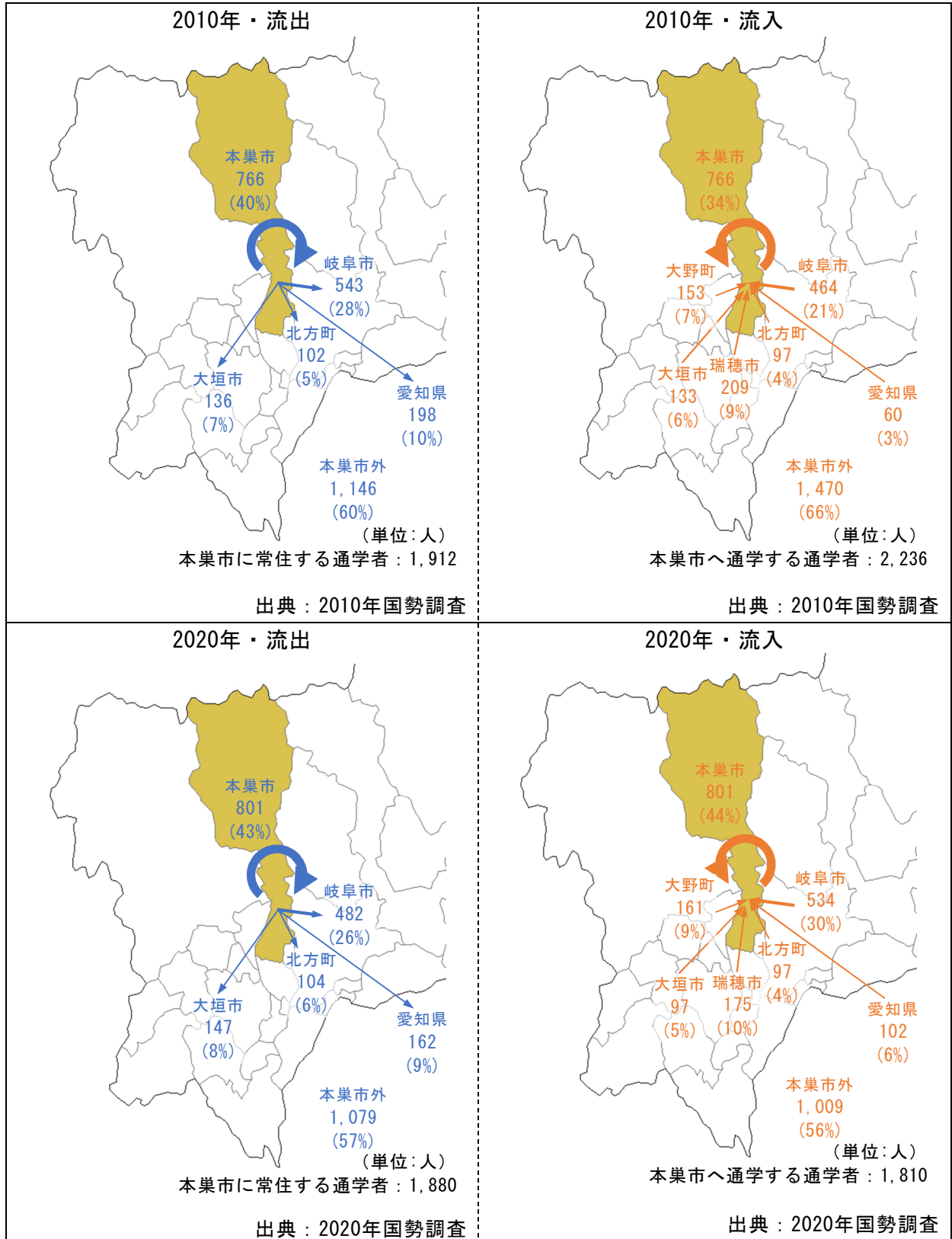
【『通勤』流動】



通学流動を見ると、本巣市内での通学者が最も多いです。

流出では、本巣市から岐阜市へ通学する方が多いですが、流入では、岐阜市だけではなく、瑞穂市や大野町から本巣市へ通学される方が多いです。

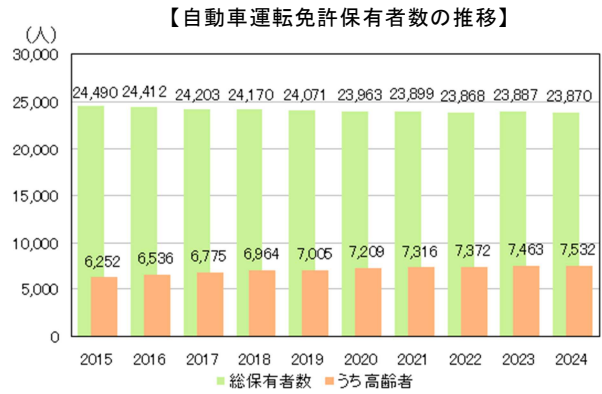
【『通学』流動】



(4) 運転免許保有状況

市民の自動車運転免許保有者数は2020年（令和2年）まで減少していましたが、以降はほぼ横ばいで推移しています。

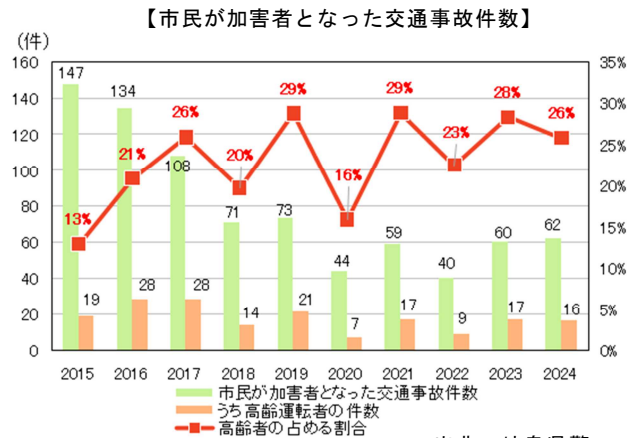
一方で、高齢者免許保有者数は増加しています。



出典：岐阜県警

(5) 交通事故件数

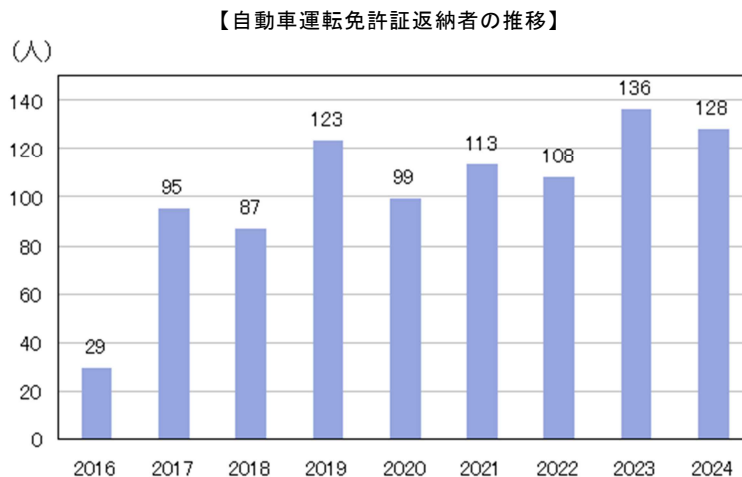
市内の交通事故件数は減少傾向にあります。高齢運転者が加害者となる事故件数はほぼ横ばいで推移しています。



出典：岐阜県警

(6) 自動車運転免許証の返納

市民の運転免許証の返納者数は増加しており、今後もこの傾向が続くと考えられます。



出典：岐阜県警

2 地域公共交通の現状

(1) 樽見鉄道

1) 概要

樽見鉄道は、大垣駅（大垣市）と樽見駅（本巣市樽見）を結ぶ営業キロ34.5km・全線単線の路線です。従来は、セメント輸送のため大垣駅一本巣駅間には貨物列車が運行され、営業収入の約4割を占めていましたが、2006年（平成18年）3月28日限りで貨物列車の運行が終了し、経営にも大きく影響を及ぼしています。

経営改善策として、イベント列車の運行や企画切符の販売等が行われているほか、2019年度（令和元年度）からは、上下線合わせて6便増便し、利便性の向上も図られています。

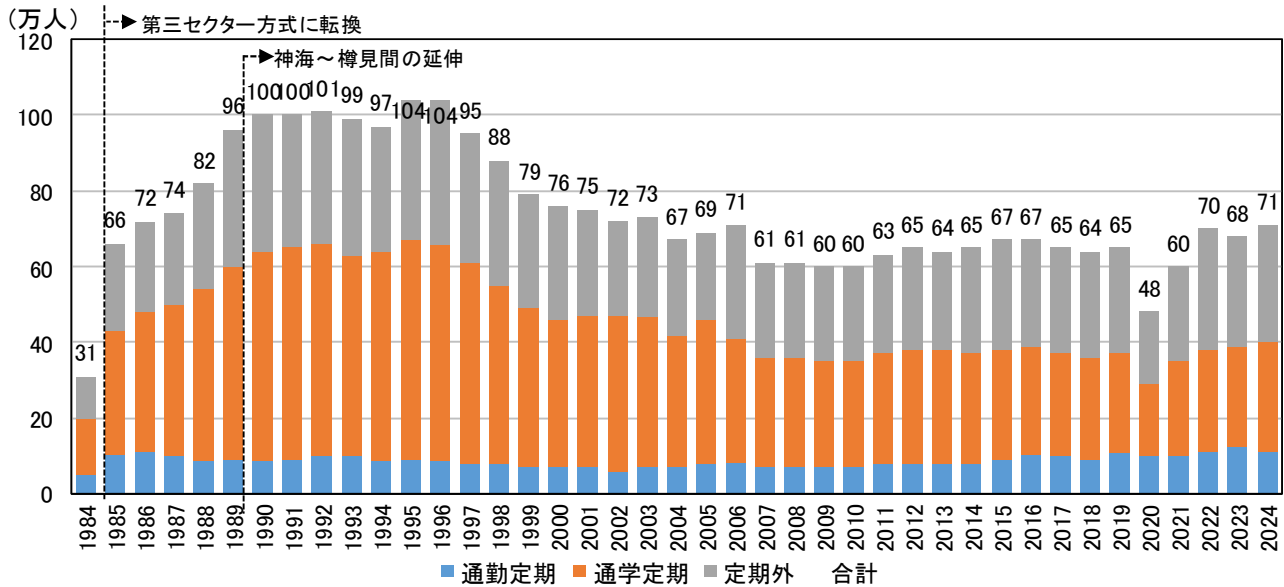
【経緯】

1980年(昭和55年)	国鉄樽見線は赤字ローカル線として国から廃止対象
1984年(昭和59年)	第三セクター方式に転換
1989年(平成元年)3月	神海～樽見(10.9km)が延伸開業(全線34.5km)
1993年(平成5年)6月	薬草列車の運転開始
1994年(平成6年)5月	ヘルシー列車の運転開始
1995年(平成7年)12月	グルメ列車の運転開始
1998年(平成10年)9月	レールバス&鮎やな料理列車の運転開始
2002年(平成14年)4月	織部駅開業(織部の里もとす)
2003年(平成15年)12月	しし鍋列車の運転開始(グルメ列車廃止)
2005年(平成17年)～	沿線5市町から年間1億円前後の財政支援を受け収支改善計画に取り組む
2006年(平成18年)	モレラ岐阜駅開業 大垣～本巣(16.2km)の貨物営業廃止
2009年(平成21年)2月	ECOフライデー300の販売開始
2011年(平成23年)5月	運転体験講習会を開始
2015年(平成27年)4月	大垣駅、本巣駅を除く各駅に市民駅長を委嘱
2017年(平成29年)11月	観光列車「ねおがわ」の運転開始
2019年(平成31年)4月	上下線合わせて6便増便
2020年(令和2年)12月	県道岐阜関ヶ原線道路改良工事に伴う樽見鉄道単独立体工事完成、供用開始
2023年(令和5年)2月	樽見駅スロープ化改修工事完成
2024年(令和6年)12月	本巣・樽見間スタッフ閉そく式化
2025年(令和7年)1月	谷汲口駅北側遊歩道新設工事完成
2025年(令和7年)11月	ぎふ農業協同組合と貨客混載の運用開始

2) 利用実態

輸送人員は1995年度（平成7年度）までは増加し、それ以降は減少傾向が続いていましたが、2007年度（平成19年度）以降は横ばいとなっています。2020年度（令和2年度）には新型コロナの影響で落ち込みましたが、2022年度（令和4年度）からは増加傾向にあります。

【輸送人員の推移】

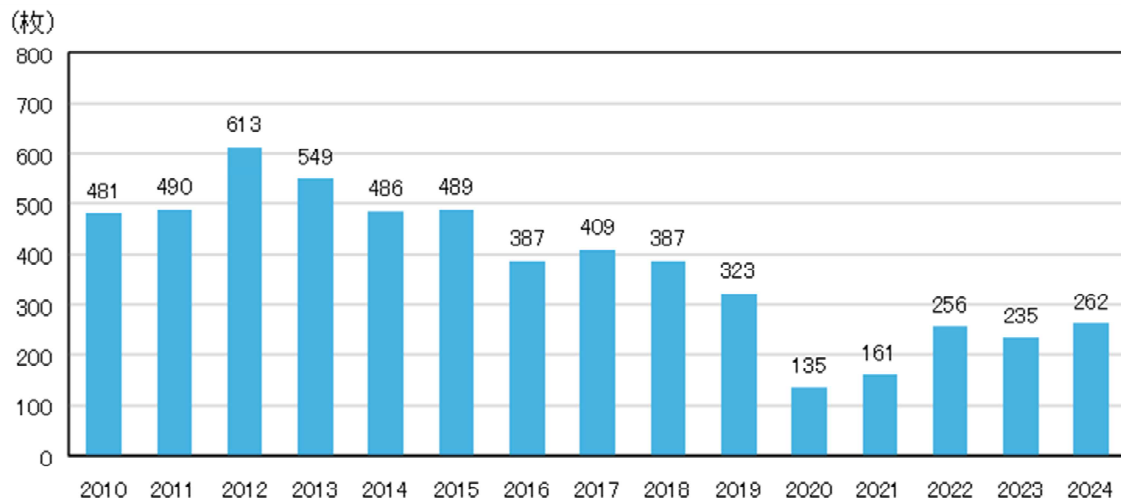


単位：万人

年度	S59	S60	S61	S62	S63	H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
通勤定期	5	10	11	10	9	9	9	9	10	10	9	9	9	8	8	7	7	7	6	7	7
通学定期	15	33	37	40	45	51	55	56	56	53	55	58	57	53	47	42	39	40	41	40	35
定期外	11	23	24	24	28	36	36	35	36	33	33	37	38	34	33	30	30	28	25	26	25
合計	31	66	72	74	82	96	100	100	101	99	97	104	104	95	88	79	76	75	72	73	67

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
通勤定期	8	8	7	7	7	7	8	8	8	8	9	10	10	9	11	10	10	11	12	11
通学定期	38	33	29	29	28	28	29	30	30	29	29	29	27	27	26	19	25	27	27	29
定期外	23	30	25	25	25	25	26	27	26	28	29	28	28	28	28	19	25	32	29	31
合計	69	71	61	61	60	60	63	65	64	65	67	67	65	64	65	48	60	70	68	71

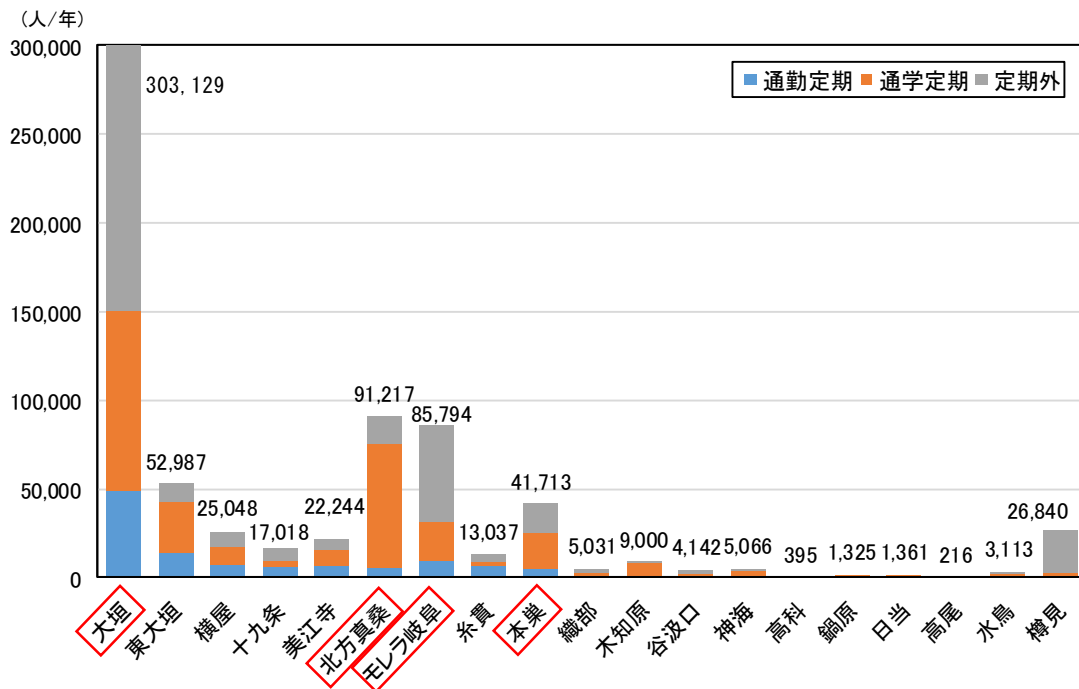
【樽鉄シルバー会員申請枚数の推移】



駅別の乗車人数をみると、大垣駅が最も多く全体の4割を占めています。次いで、北方真桑駅、モレラ岐阜駅が多くなっています。

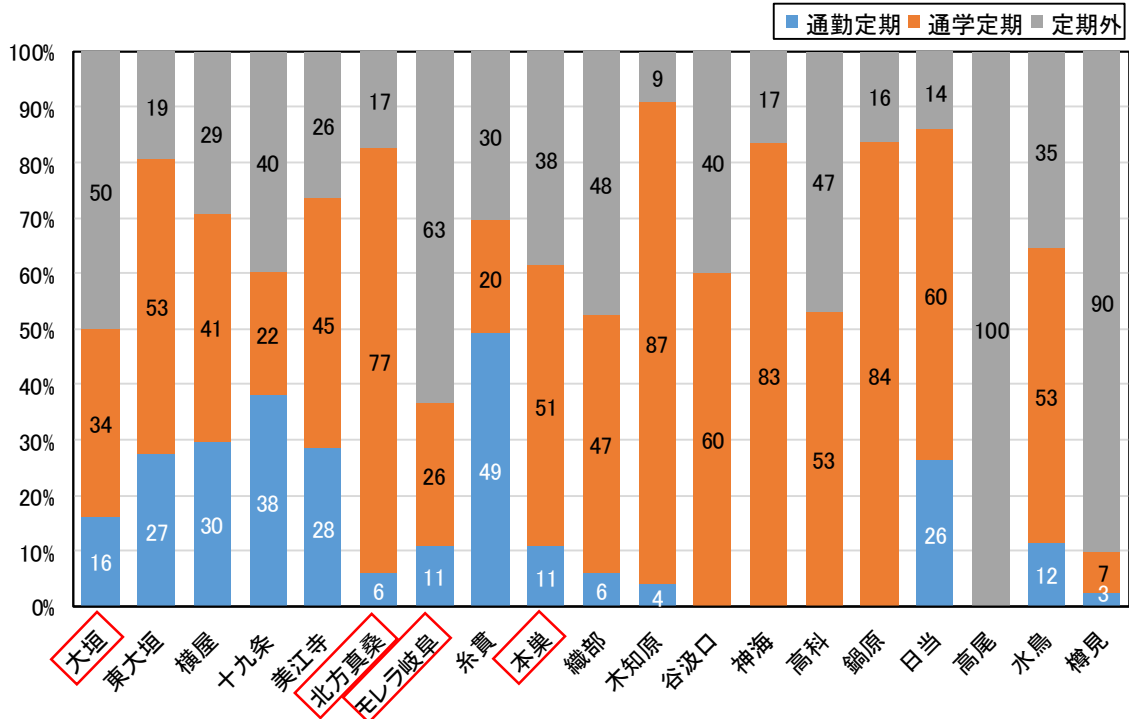
券種別の割合をみると、瑞穂市内の各駅（横屋、十九条、美江寺）及び糸貫駅では、通勤定期の割合が高くなっています。モレラ岐阜駅、織部駅、谷汲口駅、樽見駅では、定期外の割合が高くなっており、これは観光や買い物目的での利用が多いためであると考えられます。また、本巣松陽高校や岐阜第一高校の最寄駅である北方真桑駅、大垣商業高校の最寄駅である東大垣駅では、通学定期の割合が高くなっています。

【駅別券種別乗車人数（2024年度）】



	通勤定期	通学定期	定期外	合計
大垣	49,200	102,030	151,899	303,129
東大垣	14,520	28,230	10,237	52,987
横屋	7,470	10,260	7,318	25,048
十九条	6,480	3,780	6,758	17,018
美江寺	6,330	10,020	5,894	22,244
北方真桑	5,400	70,020	15,797	91,217
モレラ岐阜	9,480	21,960	54,354	85,794
糸貫	6,420	2,670	3,947	13,037
本巣	4,500	21,180	16,033	41,713
織部	300	2,340	2,391	5,031
木知原	360	7,830	810	9,000
谷汲口	0	2,490	1,652	4,142
神海	0	4,230	836	5,066
高科	0	210	185	395
鍋原	0	1,110	215	1,325
日当	360	810	191	1,361
高尾	0	0	216	216
水鳥	360	1,650	1,103	3,113
樽見	720	1,920	24,200	26,840
合計	111,900	292,740	304,036	708,676

【駅別券種別割合（2024年度）】

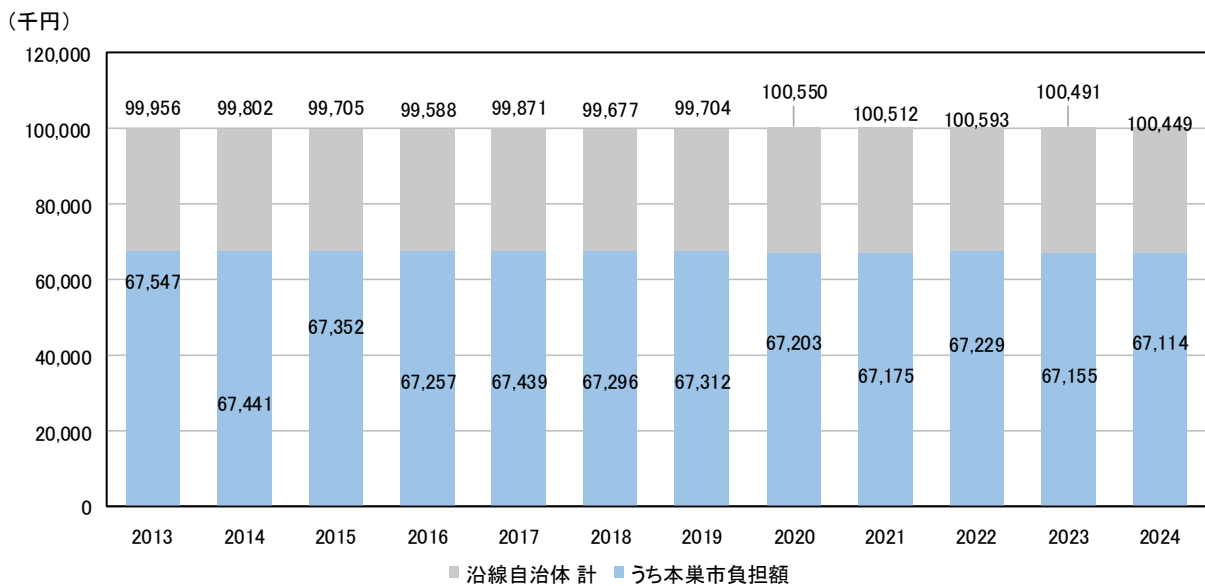


3) 経営状況

2024年度（令和6年度）の経営状況は、収益約2億4,500万円、経費約3億3,000万円、経常損益約8,400万円の赤字、営業係数（100円の収入を得るために必要な営業費用）は134と非常に厳しい状況です。

そのため、榑見鉄道は経営改善計画を策定し、経費節減による経営効率化や増収策による経営改善に最大限の努力を払うとともに、沿線自治体等（本巣市、大垣市、瑞穂市、北方町、揖斐川町、大野町）から、財政支援を受けている状況です。

【沿線自治体支援額の推移】



(2) 路線バス

1) 運行状況

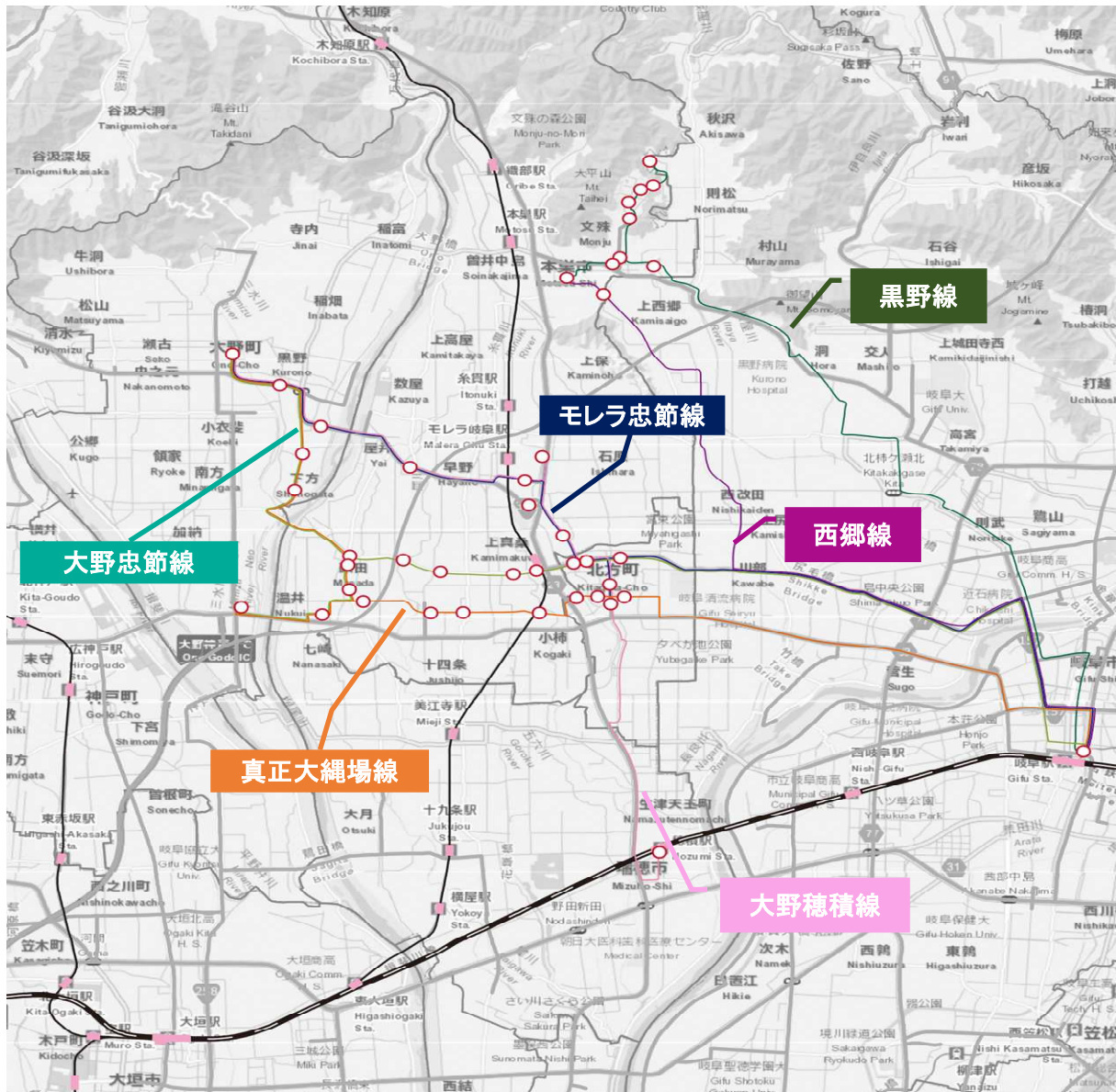
本巣地域の路線バスは、黒野線、西郷線の2路線があります。黒野線は、多くの便が岐阜市御望野発着です。本巣市内に乗り入れる西秋沢・宝珠ハイツ発着は、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、本巣公民館（旧本巣市役所本庁舎）発着は1～2時間間隔で運行しています。

糸貫・真正地域の路線バスは、忠節・岐阜駅方面と穂積駅方面の2種類に分かれています。忠節・岐阜駅方面は、大野忠節線、モレラ忠節線、真正大縄場線、岐阜高専線の4路線があります。

穂積駅方面は大野穂積線があり、沿線自治体（本巣市、瑞穂市、大野町、北方町）から財政支援を受けています。大野穂積線は2019年（平成31年）4月より快速便が運行しています。

根尾地域においては、1984年（昭和59年）の樽見能郷線の廃止以降、路線バスは運行していません。

【路線概要図】



2) 運行状況

岐阜駅方面には、黒野線、西郷線、大野忠節線、モレラ忠節線、真正大縄場線、岐阜高専線の6路線、穂積駅方面には、大野穂積線の1路線があります。

平日上りは6時前後から、20時前後まで、下りは8時前後から23時までの運行（岐阜高専線を除く）があり、利便性は高いといえます。

【路線バスのサービス水準】

路線名	運行日	運行時間帯及び運行本数			
		上り (JR岐阜・穂積駅前方面行)		下り (本巣市内方面行)	
黒野線	平日	6:11~20:43	28本	8:16~21:11	25本
	土日祝	6:21~19:28	25本	8:43~22:02	24本
西郷線	平日	6:27~19:51	16本	8:19~21:47	14本
	土日祝	7:04~18:54	14本	9:39~20:40	12本
大野忠節線	平日	5:45~20:25	26本	7:56~23:09	22本
	土日祝	6:11~20:27	17本	7:55~22:34	15本
モレラ忠節線	平日	6:19~20:20	17本	7:58~21:05	17本
	土日祝	9:12~20:12	16本	8:45~20:57	17本
真正大縄場線	平日	6:09~20:00	19本	7:37~21:44	18本
	土日祝	6:18~19:23	19本	8:02~21:24	20本
岐阜高専線	平日	16:00~17:30	4本	7:55~8:41	4本
	土日祝	—	—	—	—
大野穂積線	平日	6:05~19:20	15本	7:50~21:00	14本
	土日祝	7:50~18:44	6本	7:29~18:23	6本

※運行時間：上りは始発の発時刻、下りは終点の着時刻。

※運行時間帯及び運行本数は、市内を運行しているダイヤのみ。

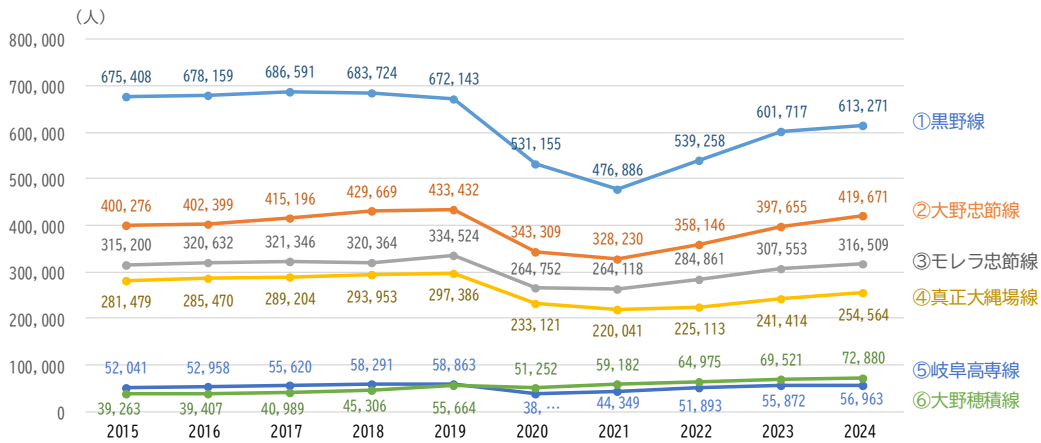
※2025年4月1日改正。岐阜高専線は2020年3月16日改正。

3) 利用実態

①年間利用者数の推移

黒野線、大野忠節線、モレラ忠節線、真正大縄場線、岐阜高専線は、新型コロナウイルスの影響で利用者数が減少しましたが、その後、9割前後まで回復しています。

【年間利用者数の推移】



年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R6/R1
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2019
①黒野線	675,408	678,159	686,591	683,724	672,143	531,155	476,886	539,258	601,717	613,271	91.2%
②大野忠節線	400,276	402,399	415,196	429,669	433,432	343,309	328,230	358,146	397,655	419,671	96.8%
③モレラ忠節線	315,200	320,632	321,346	320,364	334,524	264,752	264,118	284,861	307,553	316,509	94.6%
④真正大縄場線	281,479	285,470	289,204	293,953	297,386	233,121	220,041	225,113	241,414	254,564	85.6%
⑤岐阜高専線	52,041	52,958	55,620	58,291	58,863	38,480	44,349	51,893	55,872	56,963	96.8%
⑥大野穂積線	39,263	39,407	40,989	45,306	55,664	51,252	59,182	64,975	69,521	72,880	130.9%

②券種別利用者数

大野忠節線は、定期券が48.2%と高く、黒野線、モレラ忠節線、真正大縄線は、ICカードが40%前後、定期券が35~40%程度となっています。

岐阜高専線は、岐阜工業高等専門学校への通学路線のため、通学定期の割合が高くなっています。

大野穂積線は、ICカードが40.8%、次いで現金が33.0%と高くなっています。

【券種別年間利用者数（2024年度）】

	2024年度 年間利用者数 (人/年)					
	計	現金	ICカード	定期券	内通勤	内通学
①黒野線	613,271	114,772	251,030	247,469	112,810	134,659
	100.0%	18.7%	40.9%	40.4%	18.4%	22.0%
②大野忠節線	419,671	76,033	141,232	202,406	56,913	145,493
	100.0%	18.1%	33.7%	48.2%	13.6%	34.7%
③モレラ忠節線	316,509	81,580	120,950	113,979	31,445	82,534
	100.0%	25.8%	38.2%	36.0%	9.9%	26.1%
④真正大縄場線	254,564	57,215	107,011	90,338	39,934	50,404
	100.0%	22.5%	42.0%	35.5%	15.7%	19.8%
⑤岐阜高専線	56,963	3,497	7,936	45,530	2,482	43,048
	100.0%	6.1%	13.9%	79.9%	4.4%	75.6%
⑥大野穂積線	72,880	24,071	29,759	19,050	5,960	13,090
	100.0%	33.0%	40.8%	26.1%	8.2%	18.0%

(3) 本巣市市営バス（根尾地域）

1) 運行状況

本巣市合併前の根尾村において、園児・児童の通園・通学及び村民の日常の足を確保するため、1972年（昭和47年）5月より運行しています。

当初は有料での運行でしたが、2011年（平成23年）4月からは無料で運行しています。

【市営バス（根尾地域）のサービス水準】

路線名	根尾能郷線	根尾宇津志線	根尾松田・奥谷線
運行日	平日、土曜日	平日、土曜日	平日、土曜日
運行本数	平日：5往復 土曜日：2往復	平日：5往復 土曜日：2往復	平日：5往復 土曜日：2往復
運行時間	平日：6：45～17：39 土曜日：7：38～13：04	平日：7：05～17：07 土曜日：7：59～12：40	平日：6：57～17：14 土曜日：7：46～12：51
運賃	無料	無料	無料
備考	根尾学園のスクールバスとしての役割も担う		

※運行時間は、始発の発時刻から終発の着時間

【市営バス（根尾地域）路線図】

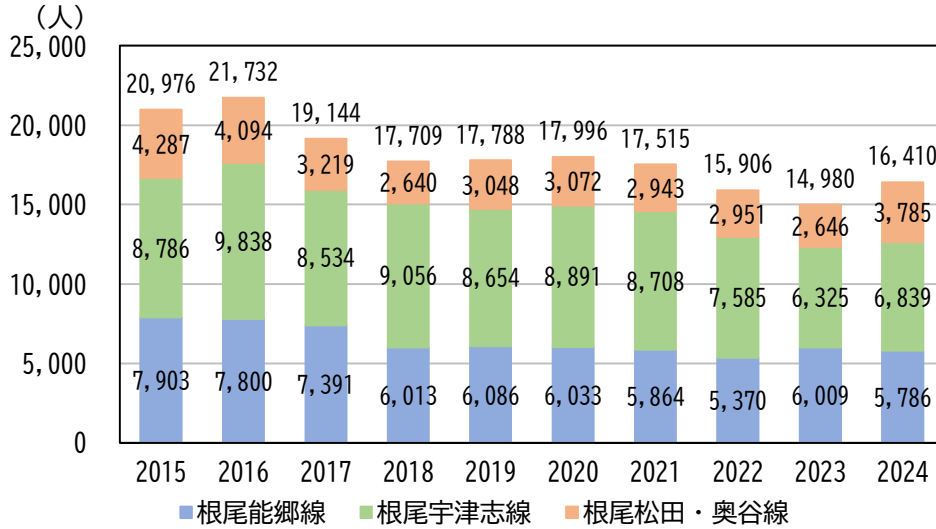


2) 利用実態

①年間利用者数の推移

根尾宇津志線と根尾松田・奥谷線は、令和6年度は前年よりも増加しましたが、経年でみると、3路線とも減少傾向です。

【市営バス利用者数（根尾地域）の推移】



	年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R6/R1
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2019
年間利用者数 (単位:人)	根尾能郷線	7,903	7,800	7,391	6,013	6,086	6,033	5,864	5,370	6,009	5,786	95.1%
	根尾宇津志線	8,786	9,838	8,534	9,056	8,654	8,891	8,708	7,585	6,325	6,839	79.0%
	根尾松田・奥谷線	4,287	4,094	3,219	2,640	3,048	3,072	2,943	2,951	2,646	3,785	124.2%
	計	20,976	21,732	19,144	17,709	17,788	17,996	17,515	15,906	14,980	16,410	92.3%
1日あたり 利用者数 (単位:人/日)	根尾能郷線	27	27	25	21	21	21	20	18	21	20	
	根尾宇津志線	30	34	29	31	30	30	30	26	22	24	
	根尾松田・奥谷線	15	14	11	9	11	11	10	10	9	13	
	計	72	75	65	61	62	62	60	54	52	57	
1便あたり 利用者数 (単位:人/便)	根尾能郷線	6	6	6	5	5	5	5	4	5	5	
	根尾宇津志線	7	7	7	7	7	7	7	6	5	5	
	根尾松田・奥谷線	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	
	計	16	16	15	14	14	14	14	12	12	13	

【根尾学園児童生徒の市営バス利用者数】

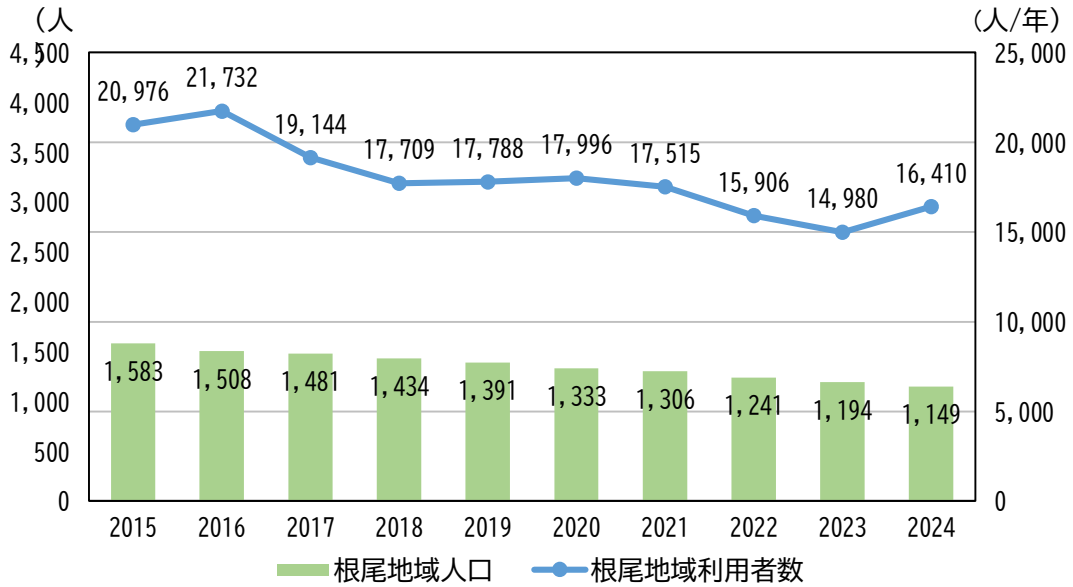
路線名	学校名	R1	R2	R3	R4	R5	R6
		2019	2020	2021	2022	2023	2024
根尾能郷線 (単位:人)	根尾小	8	11	12	—	—	—
	根尾中	3	2	3	—	—	—
	根尾学園※	—	—	—	12	15	13
根尾宇津志線 (単位:人)	根尾小	19	18	16	—	—	—
	根尾中	7	10	9	—	—	—
	根尾学園	—	—	—	23	20	23
根尾松田・奥谷線 (単位:人)	根尾小	2	3	2	—	—	—
	根尾中	5	4	5	—	—	—
	根尾学園	—	—	—	5	6	7
合計		44	48	47	40	41	43

※令和4年4月1日に根尾学園開校(前期課程(根尾小):1年~6年、後期課程(根尾中)7年~9年)

②地域の人口と市営バス利用者数（根尾地域）の推移

根尾地域の人口は減少し続けており、2015年から2024年間の10年間で人口は約27%減少しています。市営バスの利用者は、人口減少の影響もあり、この10年間で同様に22%減少しています。

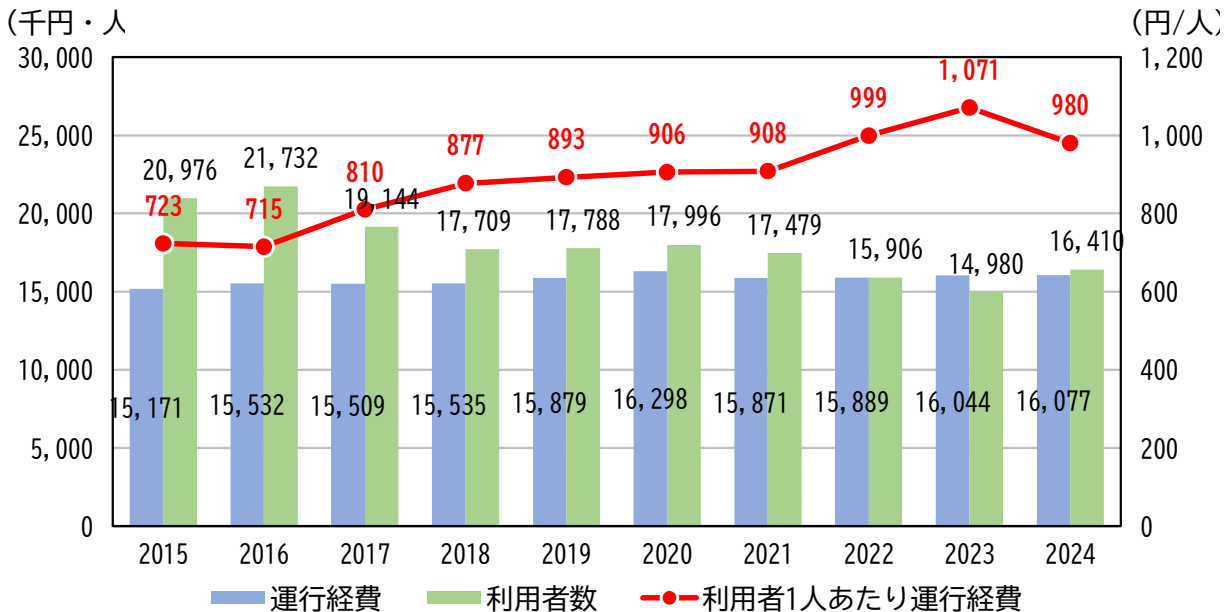
【根尾地域の人口と市営バス利用者の推移】



③市財政負担の状況

運行経費はほぼ横ばいであり、2024年度（令和6年度）は16,077千円です。利用者数は減少傾向のため、利用者一人あたりの運行経費は増加傾向であり、2024年度（令和6年度）は980円となっています。

【市営バス（根尾地域）の運行経費の推移】



(4) 本巢市市営バス（本巢・糸貫・真正地域）

1) 運行状況

下記のように4路線を曜日運行しています。

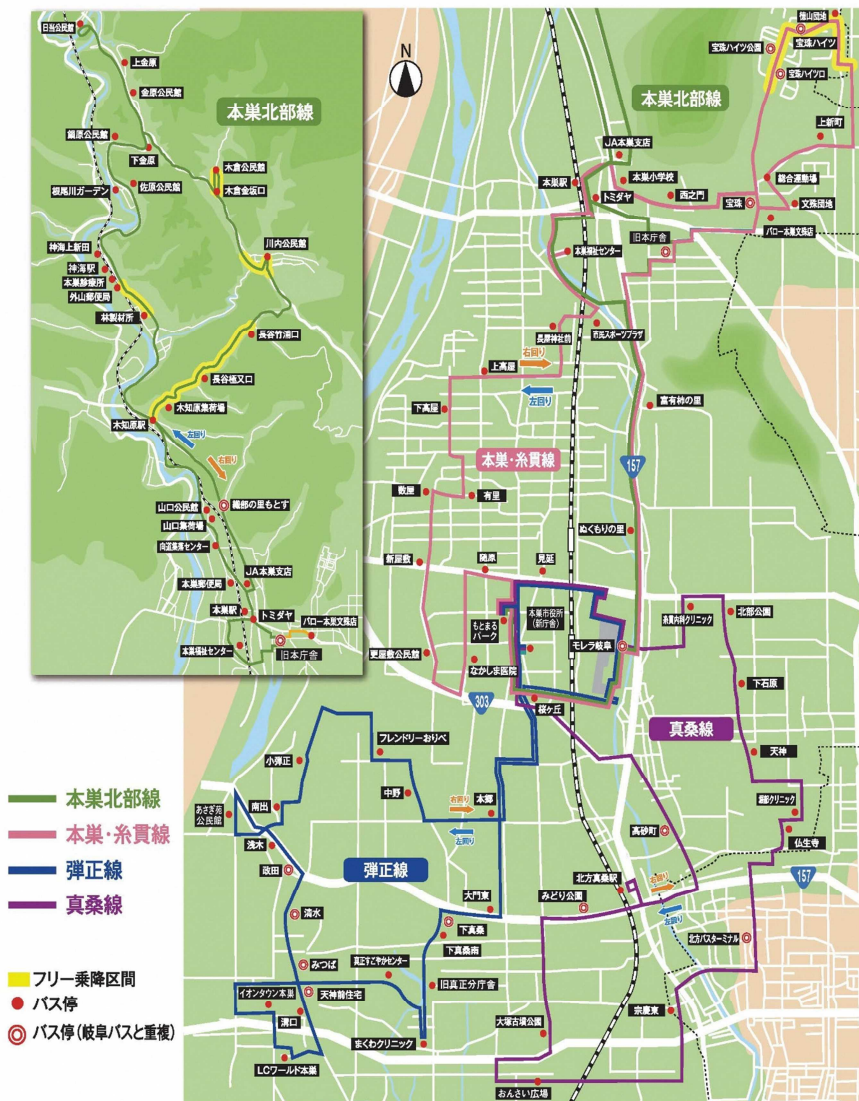
2024年（令和6年）7月、市役所本庁舎の移転に伴い、運行ルートやダイヤを改正し、すべての路線で市役所本庁舎やモレラ岐阜へ乗り入れができるようになりました。

【市営バス（本巢・糸貫・真正地域）のサービス水準】

	本巢北部線	本巢・糸貫線	弾正線	真桑線
運行日	月、水、金	火、木、土	火、木、土	火、木、土
運行本数	4本/日	6本/日	5本/日	5本/日
運行時間	8:40~17:59	8:15~18:01	8:30~17:56	9:38~16:46
所要時間	2時間4分/周	1時間/周	53分/周	46分/周
運賃	無料	無料	無料	無料

※運行時間は、始発の発時刻から終発の着時刻

【市営バス（本巢・糸貫・真正地域） 路線図】



【本巢北部線】



【本巢・糸貫線、弾正線、真桑線】



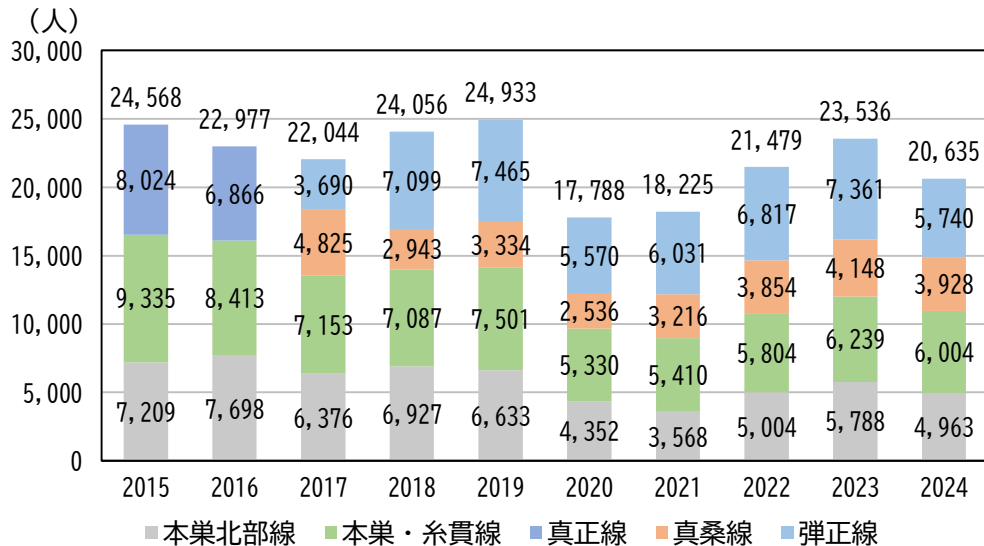
2) 利用実態

①年間利用者数の推移

2017年（平成29年）9月に、本巢・糸貫・真正地域を運行する2路線を3路線に分割する大規模な路線再編を行った結果、2019年度まで、全体の利用者は増加しました。

しかし、新型コロナの影響により利用者が減少し、その後回復傾向ですが、全体では8割程度までしか回復していません。

【市営バス利用者数（本巢・糸貫・真正地域）の推移



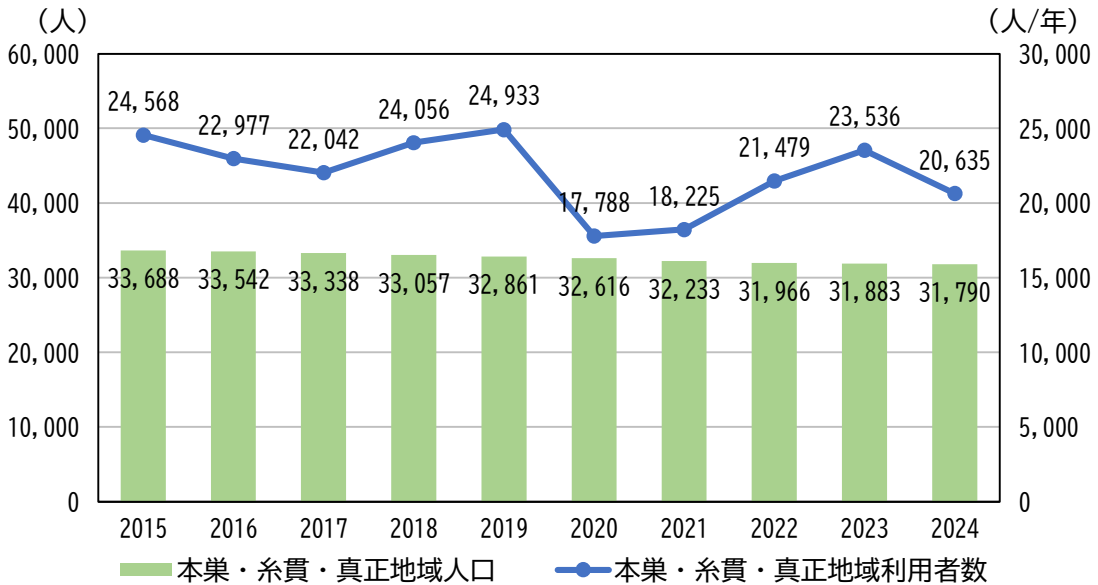
	年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R6/R1
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024/2019
年間利用者数 (単位：人)	本巢北部線	7,209	7,698	6,376	6,927	6,633	4,352	3,568	5,004	5,788	4,963	74.8%
	本巢・糸貫線	9,335	8,413	7,153	7,087	7,501	5,330	5,410	5,804	6,239	6,004	80.0%
	真正線	8,024	6,866	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	真桑線	—	—	4,825	2,943	3,334	2,536	3,216	3,854	4,148	3,928	117.8%
	弾正線	—	—	3,690	7,099	7,465	5,570	6,031	6,817	7,361	5,740	76.9%
	計	24,568	22,977	22,044	24,056	24,933	17,788	18,225	21,479	23,536	20,635	82.8%
1日あたり 利用者数 (単位：人/日)	本巢北部線	50.1	52.7	43.7	45.0	43.1	28.3	23.2	32.5	37.8	32.2	
	本巢・糸貫線	62.2	57.2	47.7	46.3	49.0	34.8	35.4	37.9	40.3	39.0	
	真正線	53.5	46.7	—	—	—	—	—	—	—	—	
	真桑線	—	—	32.2	19.2	21.8	16.6	21.0	25.2	26.8	25.5	
	弾正線	—	—	42.9	46.4	48.8	36.4	39.4	44.6	47.5	37.3	
1便あたり 利用者数 (単位：人/便)	本巢北部線	10.0	10.5	8.7	9.0	8.6	5.7	4.6	6.5	7.6	7.5	
	本巢・糸貫線	8.9	8.2	7.4	7.7	8.2	5.8	5.9	6.3	6.7	6.5	
	真正線	8.9	7.8	—	—	—	—	—	—	—	—	
	真桑線	—	—	5.4	3.2	3.6	2.8	3.5	4.2	4.5	5.1	
	弾正線	—	—	7.2	7.7	8.1	6.1	6.6	7.4	7.9	7.5	

②地域の人口と市営バス利用者数（本巢・糸貫・真正地域）の推移

本巢・糸貫・真正地域の人口はゆるやかに減少し続けており、2015年から2024年の10年間で約6%減少しています。

市営バスの利用者数は、人口減少の影響もあり、この10年間で同様に減少しています。

【本巢・糸貫・真正地域の人口と市営バス利用者の推移】

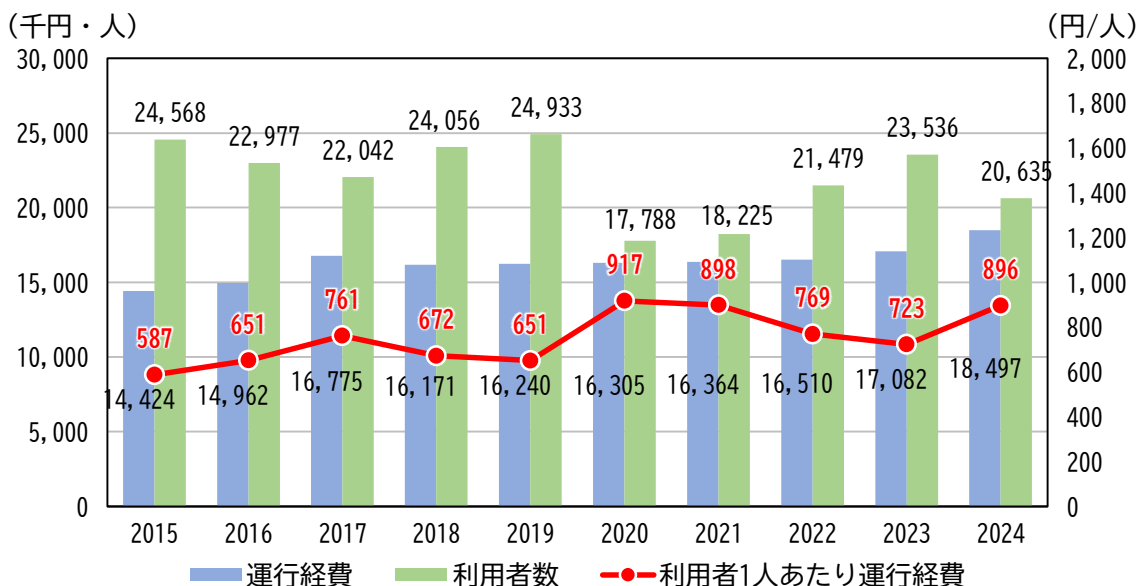


③市財政負担の状況

運行経費は増加傾向であり、2024年度（令和6年度）は18,497千円です。

利用者数は減少傾向のため、利用者一人あたりの運行経費は増加しており、2024年度（令和6年度）は896円となっています。

【市営バス（本巢、糸貫、真正地域）の運行経費の推移】



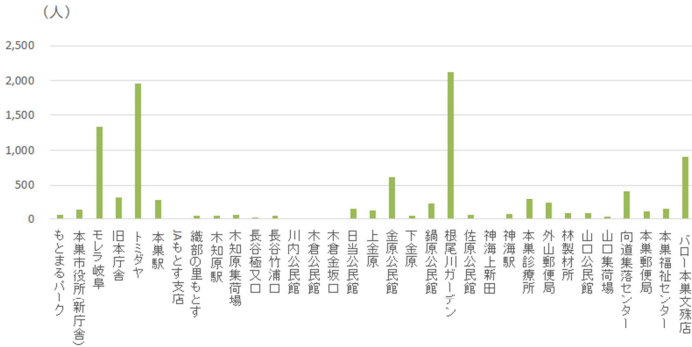
④バス停留所別利用者数

本巢北部線は、根尾川ガーデン、トミダヤ、モレラ岐阜の利用者が多くなっています。

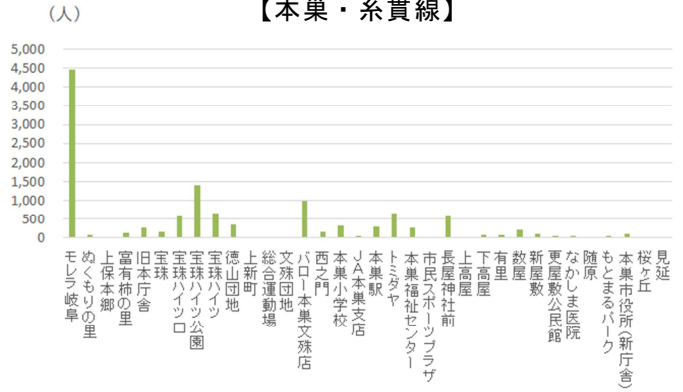
本巢・糸貫線、真桑線、弾正線は、モレラ岐阜が突出して利用者が多く、次いで、真桑線の北方バスターミナルの利用も多くなっています。

【バス停留所別乗降者数（令和6年度）】

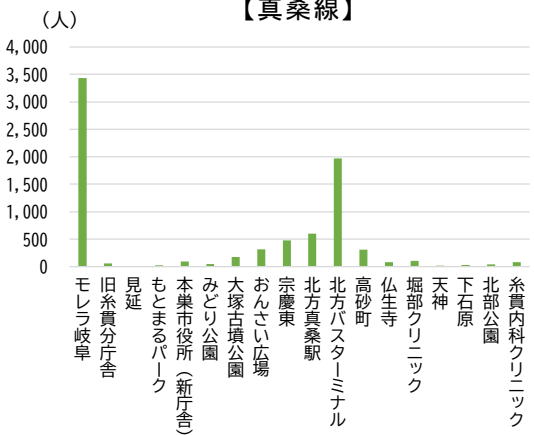
【本巢北部線】



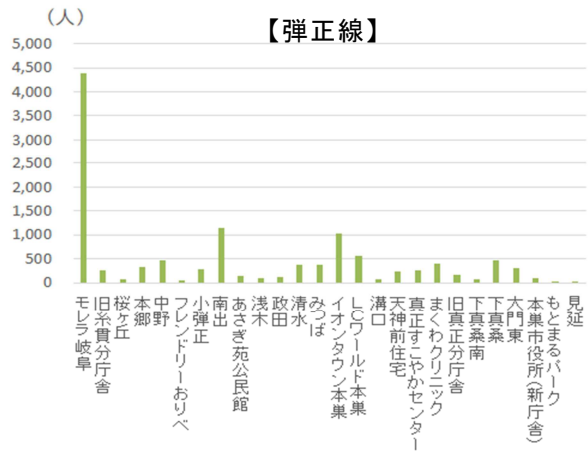
【本巢・糸貫線】



【真桑線】



【弾正線】



(5) 関連事業

高齢者タクシー利用助成事業

①対象者

- ・市内在住の75歳以上の高齢者で、運転免許を持っていない方
- ・ただし、次の場合は交付対象外
 - ※同一世帯内に、75歳以上で運転免許を持っている者がいる場合
 - ※同一年度内に本巢市重度障がい者タクシー利用助成事業による助成を受けている場合
 - ※社会福祉施設等に入所している場合
 - ※病院に入院している場合
 - ※本巢市高齢者タクシー利用助成事業実施要綱及び本巢市重度障がい者タクシー利用助成事業実施要綱の規定により、乗車券の返還を求められたことがある場合

②助成内容

- ・1回500円の乗車券を1ヵ月5枚、年度末（3月末）までの分（最大60枚）を交付

【高齢者タクシー利用助成の申請人数】

		2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
根尾地域	交付人数（人）	87	93	89	93	91
	高齢人口（人）	429	426	424	434	445
	割合（％）	20.3	21.8	21.0	21.4	20.4
本巢地域	交付人数（人）	62	80	106	134	133
	高齢人口（人）	1,295	1,290	1,347	1,396	1,488
	割合（％）	4.8	6.2	7.9	9.6	8.9
糸貫地域	交付人数（人）	107	159	209	214	244
	高齢人口（人）	1,676	1,704	1,775	1,880	1,983
	割合（％）	6.4	9.3	11.8	11.4	12.3
真正地域	交付人数（人）	150	218	272	288	311
	高齢人口（人）	1,618	1,628	1,730	1,837	1,950
	割合（％）	9.3	13.4	15.7	15.7	15.9
合計	交付人数（人）	406	550	676	729	779
	高齢人口（人）	5,018	5,048	5,276	5,547	5,866
	割合（％）	8.09	10.90	12.81	13.14	13.28

※高齢人口：75歳以上

第3章 前計画の評価・検証

(1) 前計画の概要

本巢市における地域公共交通の課題を再整理するとともに、課題解決と更なる活性化に向けて、令和2年6月に本巢市地域公共交通計画を策定しました。

計画の概要は以下のとおりです。

- ・計画の区域 本巢市全域
- ・計画の期間 令和2年度から令和7年度（6年間）
- ・計画の目標
 - 1 地域の特性に応じた地域公共交通の整理
 - 2 わかりやすく、使いやすい地域公共交通環境の整備
 - 3 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(2) 前計画の目標の達成状況

数値指標	基準値 (2018年度)	目標値 (2025年度)	実績値 (2024年度)	達成 状況
目標1 地域の特性に応じた地域公共交通の整備				
①根尾地域市営バス 利用者数	17,709人	14,000人	16,410人	達成
②本巢・糸貫・真正地域 市営バス利用者数	24,056人	29,000人	20,635人	未達成
③各方面への公共交通の充実度	岐阜市 35% 大垣市 37% 穂積駅 25% 本巢市内 30%	40%	岐阜市 40% 大垣市 39% 穂積駅 22% 本巢市内 28%	未達成
目標2 わかりやすく、使いやすい地域公共交通環境の整備				
④市営バス利用者の満足度	全体 83% 本巢北部線 83% 本巢糸貫線 68% 真桑線 95% 弾正線 87%	85% 85% 70% 95% 90%	73% 69% 73% 87% 70%	未達成
⑤本巢・糸貫・真正地域市営バス モレラ岐阜バス乗降者数	12,986人	13,900人	13,572人	達成
⑥路線バス モレラ岐阜バス乗降者数	72,942人	77,460人	66,216人	未達成
目標3 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築				
⑦樽見鉄道 運行経費負担	67,296千円	継続	67,114千円	—
⑧市営バス 運行経費負担	31,706千円	継続	34,400千円	—
⑨根尾地域市営バス 利用者1人あたり運行経費	877円/人	1,000円/人	972円/人	達成
⑩本巢・糸貫・真正地域市営バス 利用者1人あたり運行経費	672円/人	610円/人	894円/人	未達成

(3) 前計画における課題の検証

前計画の目標の達成状況からみた課題を以下に示します。

- 南部地域の市営バスについて、特に本巢北部線及び弾正線の利用者の満足度が低く、利用者も減少しているため、運行ルートの見直しやフリー降車区間の設定等、利便性の向上等の取り組みが必要です。
- 路線バスにおけるモレラ岐阜乗降者数は、基準値よりも減少しているため、各地域公共交通間の結節を強化する等、利用促進につながる取り組みが必要です。
- 樽見鉄道について、市民の日常生活に欠くことのできない基幹公共交通であることから、引き続き、運行経費の一部負担を継続し、運行維持を目指していく必要があります。

第4章 実態調査

(1) 市民アンケート調査

1) 調査概要

①目的

- ・日常生活における公共交通の利用状況や問題点、公共交通及び交通結節点に関する改善要望等を把握する。

②対象者

- ・市内在住の16歳以上の市民2,000人（住民基本台帳による無作為抽出）
- ・根尾地域100人、本巣地域500人、糸貫地域650人、真正地域750人

③方法

- ・郵送配布、郵送・WEB併用回収

④調査期間

- ・令和7年7月18日（金）～8月10日（日）

⑤回収数

- ・回収数：816票（回収率：39.8%）

⑥調査項目

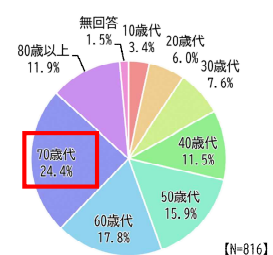
- 1 属性（性別、年齢、居住地、職業、免許保有状況、免許自主返納状況、送迎者の有無、自宅からバス停までの所要時間）
- 2 樽見鉄道の利用状況、利用目的、運行状況、必要な取り組み
- 3 岐阜バスの利用状況、利用目的、運行状況、必要な取り組み
- 4 市営バスの利用状況、利用目的、行き先、行きたい場所、運行状況、必要な取り組み、サービスの向上
- 5 現在の交通体系に関する必要な取り組み
- 6 公共交通に対する市の費用負担について
- 7 本巣市営バスの有料化及び有料化した場合の運賃設定について
- 8 公共ライドシェアの導入（利用するかしないか、予約手段、料金、運転手としての協力の可否）
- 9 本巣市役所本庁舎の移転に伴う公共交通

2) 調査結果

I 属性について

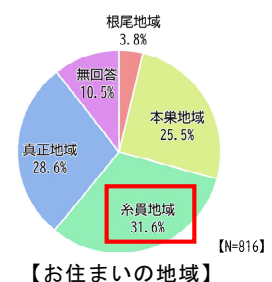
【年齢】

- ・全体で最も多いのは、「70歳代」で24.4%、次いで「60歳代」の17.8%、50歳代の15.9%の順となっています。



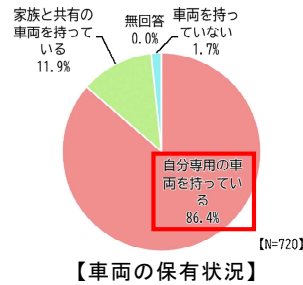
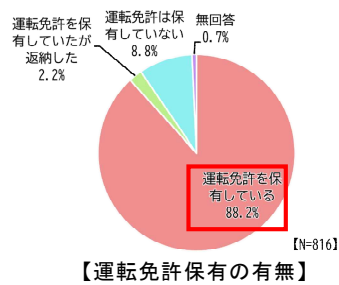
【お住まいの地域】

- ・全体で最も多いのは「糸貫地域」で31.6%、次いで「真正地域」の28.6%、「本巣地域」の25.5%、「根尾地域」の3.8%の順となっています。



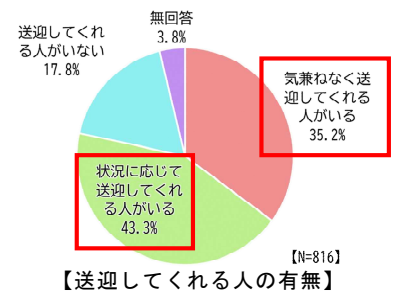
【運転免許と車両の保有状況】

- ・「運転免許を保有している」が88.2%、「運転免許は保有していない」が8.8%であり、「自分専用の車両を持っている」が86.4%、「家族と共有の車両を持っている」が11.9%となっています。



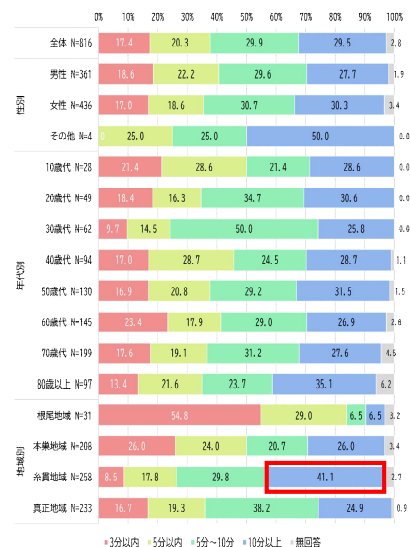
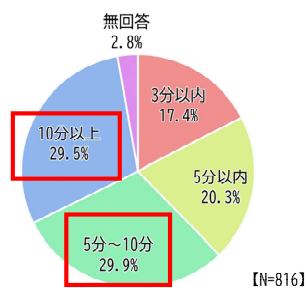
【通勤・通学や買い物、通院時に送迎してくれる人】

- ・全体で最も多いのは、「状況に応じて送迎してくれる人がある」「気兼ねなく送迎してくれる人がある」の合計が78.5%、「送迎してくれる人がいない」は17.8%となっています。
- ・この結果から、多くの人が家族や知人等、ある程度送迎者がいることが分かります。一方で、移動手段が限定されている層が一定数いることがうかがえます。
- ・特に高齢者や単身世帯では、こうした移動支援の不足が、外出機会の減少につながる恐れがあり、公共交通や地域内移動のサービス等、多様な支援手段の整備が重要です。



【自宅からバス停までの所要時間】

- ・全体で最も多いのは、「5分～10分」で29.9%、次いで「10分以上」の29.5%となっています。
- ・地域別にみると、「10分以上」の割合は、糸貫地域が最も高く、次いで本巢地域、真正地域、根尾地域の順となっています。特に糸貫地域では、住宅地の分散やバス路線のカバー範囲が影響している可能性があり、公共交通へのアクセスの改善や、バス停留所の配置の見直しが課題といえます。
- ・全体として、バス停留所までの距離は、多くの住民にとって大きな負担ではないものの、地域ごとの交通利便性の格差を踏まえた対応が求められます。

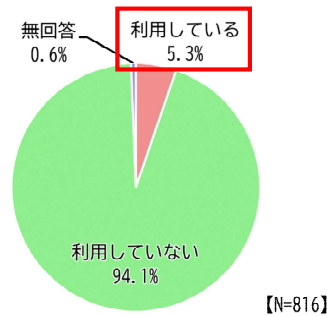


【自宅からバス停までの時間】

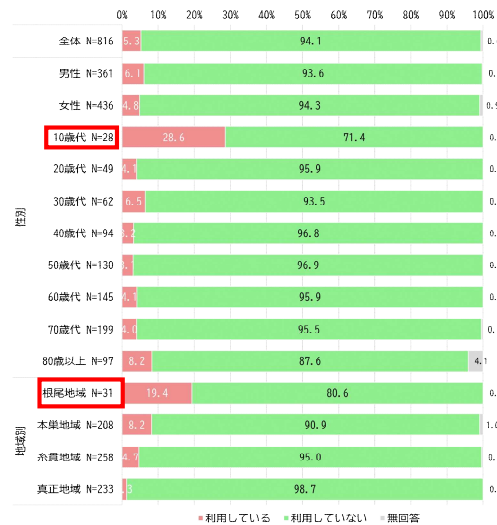
II 樽見鉄道について

【樽見鉄道の利用状況】

- ・月に1回以上利用している方は5.3%であり、世代別では、「10歳代」「30歳代」の順となっています。地域別では、根尾地域の利用が最も多く、次いで本巢地域、糸貫地域、真正地域の順となっています。
- ・全体として、樽見鉄道の利用は限定的であり、地域公共交通としての役割が特定の地域、世代に偏っていることが分かります。

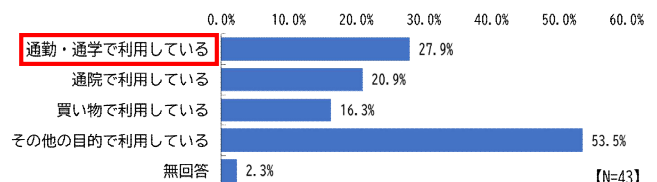


【樽見鉄道の利用の有無】



【樽見鉄道の利用目的】

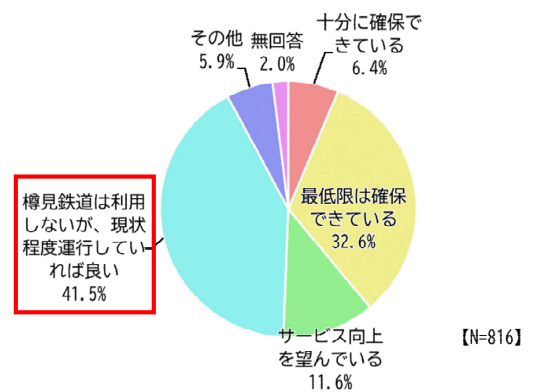
- ・「通勤・通学で利用している」が27.9%、「通院で利用している」が20.9%となっています。
- ・「その他の目的」の内容としては、出張や帰省、レジャー等で、全体の53.5%を占めています。
- ・10歳代は通勤・通学で利用している割合が高く、80歳以上は買い物や通院で利用している割合が高くなっています。



【樽見鉄道の利用目的】

【大垣市方面への樽見鉄道の運行】

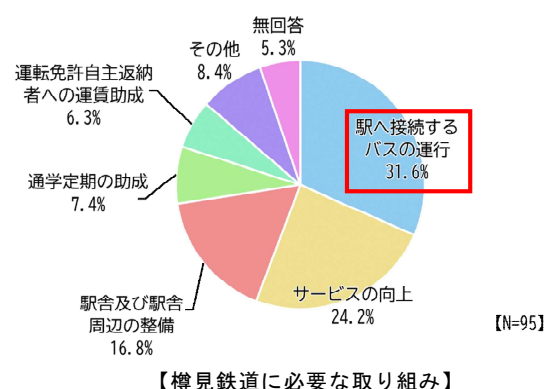
- ・「樽見鉄道は利用しないが、現状程度運行していれば良い」が41.5%で最も多く、次いで「最低限は確保できている」が32.6%、「サービスの向上を望んでいる」が11.6%となっています。
- ・この結果から、実際に利用していない層も含め、多くの住民が現状の本数や利便性に「概ね妥当」としていることが分かります。
- ・一方で、約1割が「サービスの向上を望んでいる」と回答しており、一定の改善ニーズも存在します。特に、通勤・通学時間帯の利便性や接続交通との連携など、利用者の具体的な利便性の向上策を検討する余地があります。
- ・地域の基幹交通としての役割を維持しつつ、利用促進と利便性の向上を両立させる取り組みが求められます。



【樽見鉄道の運行について】

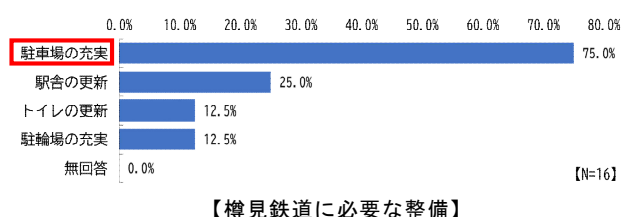
【樽見鉄道に必要な取り組み】

- ・「駅へ接続するバスの運行」が31.6%、次いで「サービスの向上」が24.2%、「駅舎及び駅舎周辺の整備」が16.8%となっています。
- ・鉄道そのものの運行改善よりも、駅までの移動手段の確保や、アクセス環境の改善を求める意見が多く、駅へのアクセスが樽見鉄道の課題であることを示しています。
- ・樽見鉄道の利用促進には、駅までのアクセス交通の充実と、駅周辺の環境の整備を一体的に進めることが重要です。



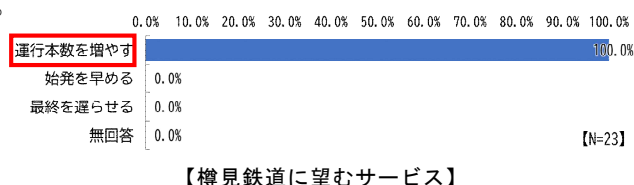
【樽見鉄道に望む整備】

- ・「駐車場の充実」が75%、「駅舎の更新」が25%と続きます。
- ・多くの住民が駅まで自家用車でアクセスしている実態がうかがえ、鉄道利用を支える「パークアンドライド」等の環境の整備が求められています。
- ・駅周辺の利便性やアクセス性を高める物的環境整備が、樽見鉄道の利用促進に直結する重要な要素となっています。



【樽見鉄道に望むサービスの向上】

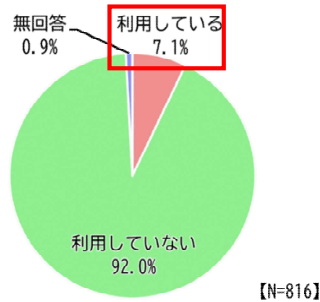
- ・運行本数を増やすが100%となっています。
- ・利用者が求めているのは運行頻度の向上であり、現行ダイヤでは利便性が十分ではなく、特に通勤・通学や通院、買い物等、本数の少なさが利用拡大の大きな制約の要因となっていると考えられます。
- ・需要動向を踏まえた柔軟なダイヤ編成や、他交通手段の接続改善を通じて、実際の利用のしやすさを高める取り組みが求められます。



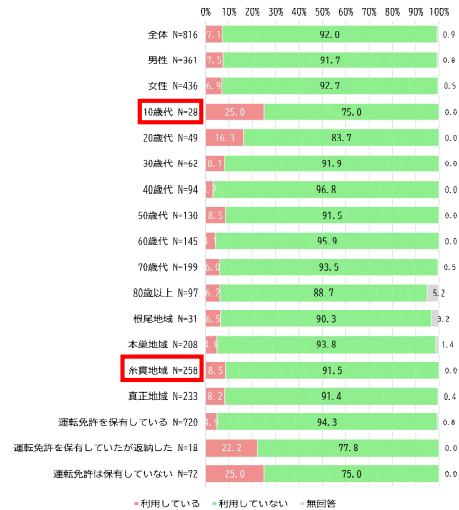
Ⅲ 岐阜バスについて

【岐阜バスの利用状況】

- ・月に1回以上利用している方は7.1%であり、世代別では、「10歳代」「20歳代」「50歳代」「30歳代」の順となっています。学生や若年層を中心に一定の利用が見られる一方、中高年層では、自家用車の利用が主流であることがうかがえます。
- ・地域別では、糸貫地域の利用が最も多く、次いで真正地域、根尾地域、本巣地域の順となっており、路線網や運行頻度の差が利用状況に影響していると考えられます。
- ・全体として、岐阜バスの利用は一部の層に限られ、自家用車への依存が強い地域構造となっており、今後は、通学や高齢者の移動等、特定の需要に対応した柔軟な運行形態や、利便性を高める取り組みが求められます。

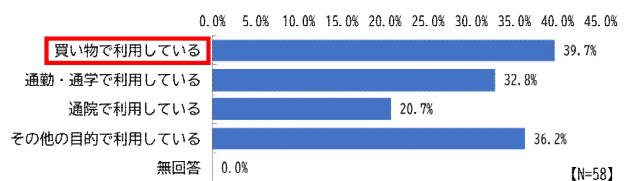


【岐阜バスの利用の有無】



【岐阜バスの利用目的】

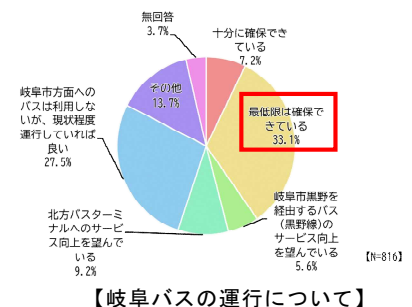
- 「買い物で利用している」が39.7%、「通勤・通学で利用している」が32.8%となっています。
- 10歳代では「通勤・通学」、30歳代では「買い物」、80歳代では「通院」の利用割合が多く、岐阜バスは、世代ごとに異なる目的で利用されており、生活に密着した移動ニーズを支える重要な交通手段となっています。



【岐阜バスの利用目的】

【岐阜市方面への岐阜バスの運行】

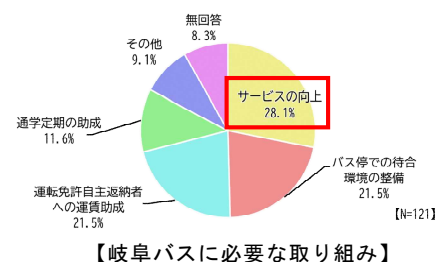
- 「最低限は確保できている」が33.1%で最も多く、次いで「岐阜市方面へのバスは利用しないが、現状程度運行していれば良い」が27.5%となっています。



【岐阜バスの運行について】

【岐阜バスに必要な取り組み】

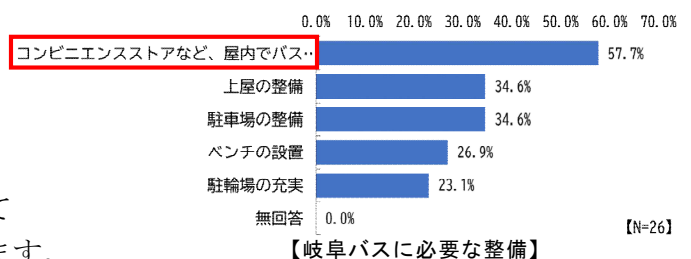
- 「サービスの向上」が28.1%、次いで「バス停での待合環境の整備」が21.5%、「運転免許自主返納者への運賃助成」が21.5%となっています。



【岐阜バスに必要な取り組み】

【岐阜バスに望む整備】

- 「コンビニエンスストアなど、屋内でバスを待てる場所の整備」が57.7%、「上屋の整備」「駐車場の整備」が34.6%となっています。
- 利用者は、快適且つ安心してバスを待てる環境を強く求めていることが分かります。特に、屋内待合施設への要望が過半数を占めており、天候や季節に左右されない待合環境の整備が重要です。

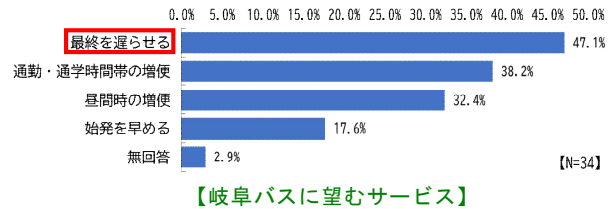


【岐阜バスに必要な整備】

- ・駐車場の整備も一定数挙げられており、パークアンドライドのニーズもうかがえます。
- ・岐阜バスの利便性の向上には、運行面だけでなく、利用者の視点に立った快適な待合環境の整備が不可欠です。

【岐阜バスに望むサービスの向上】

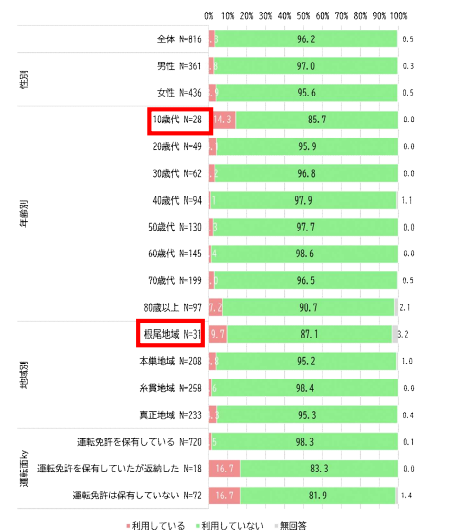
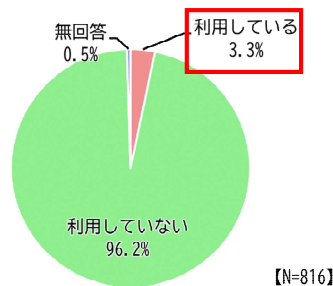
- ・「最終便を遅らせる」47.1%、「通勤・通学時間帯の増便」38.2%、「昼間時の増便」32.4%の順となっています。
- ・利用者は、運行時間帯の拡大や、本数の増加等、時間的な利便性の向上を求めていることが分かります。
- ・特に、「最終便を遅らせる」という回答が多いことから、帰宅時間帯の利用のしやすさに課題があると考えられます。



IV 市営バスについて

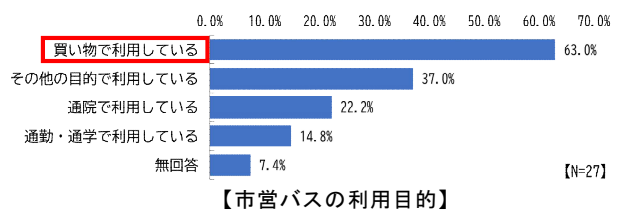
【市営バスの利用状況】

- ・利用している方は3.3%であり、世代別では、「10歳代」が最も高く、次いで「80歳代」「20歳代」「30歳代」「70歳代」の順となっています。
- ・地域別では、根尾地域の利用が最も多く、次いで真正地域、本巣地域、糸貫地域の順となっています。



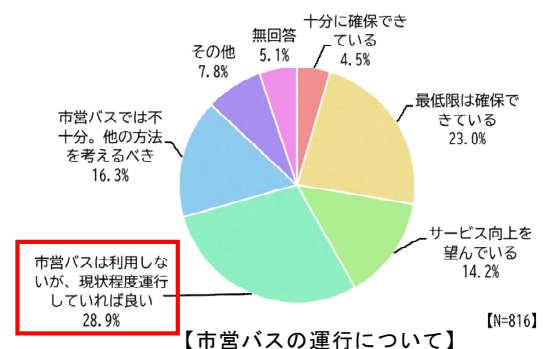
【市営バスの利用目的】

- ・「買い物で利用している」が63.0%、次いで「その他の目的で利用している」が37.0%、「通院で利用している」が22.2%となっています。
- ・その他の目的は、「本巣市役所での手続き」や「レジャー」となっています。



【市営バスの運行について】

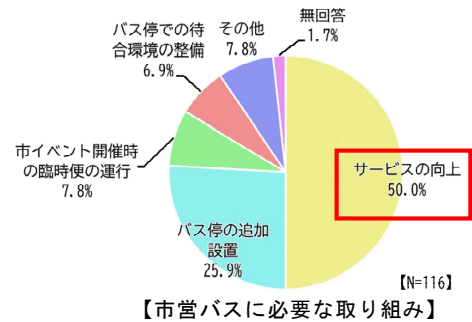
- ・「市営バスは利用しないが、現状程度運行していれば良い」が28.9%、次いで、「最低限は確保できている」が23.0%、「市営バスでは不十分」が16.3%、「サービス向上を望んでいる」が14.2%の順となっています。



- ・この結果から、最低限の確保はできていると評価する一方で、サービスの改善を求める意見も3割程度みられます。
- ・全体として、現状を概ね容認する傾向にありますが、今後は利便性の向上や地域の実情に応じた柔軟な交通手段の検討が求められます。

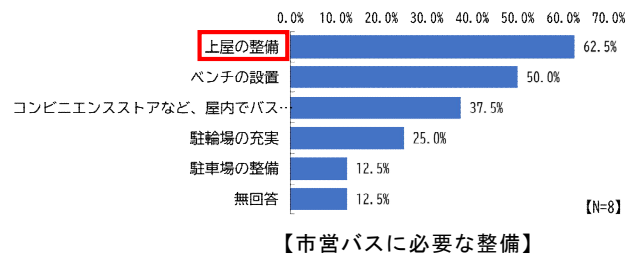
【市営バスに必要な取り組み】

- ・「サービスの向上」が50.0%、次いで「バス停の追加設置」が25.9%となっています。市営バスに対しては、運行サービスの向上を求める意見が多いです。



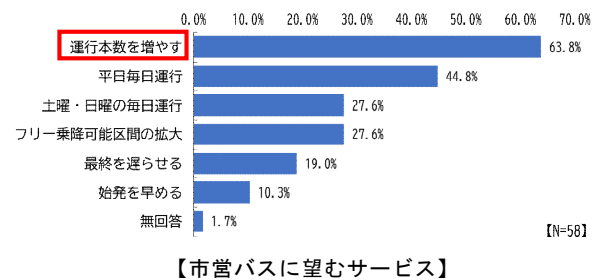
【市営バスに望む整備】

- ・「上屋の整備」が62.5%、「ベンチの設置」が50.0%、「コンビニエンスストアなど、屋内でバスを待てる場所の整備」が37.5%の順となっています。



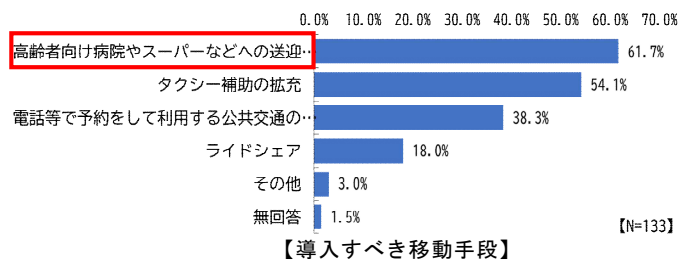
【市営バスに望むサービスの向上】

- ・「運行本数を増やす」63.8%、「平日毎日運行」44.8%、「土曜・日曜の毎日運行」27.6%の順となっています。
- ・運行本数の増加や平日・休日を通じた安定的な運行を求める回答が多く、利便性の向上を求める意見が多いです。



【移動手段の確保の方法】

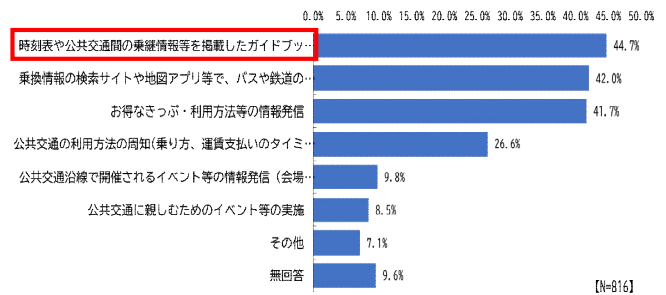
- ・「高齢者向け病院やスーパーなどへの送迎サービスの充実」が61.7%、「タクシー補助の拡充」が54.1%、「電話等で予約して利用する公共交通の導入」が38.3%の順となっています。
- ・移動手段の確保にあたり、高齢者等、移動困難者に配慮した送迎サービスやタクシー補助等、身近で柔軟な支援策を求める意見が多いです。
- ・予約制公共交通（デマンド交通）への関心もみられ、利用者のニーズに応じた多様な移動手段の導入が求められています。



V 公共交通全般について

【公共交通全般に必要な取り組み】

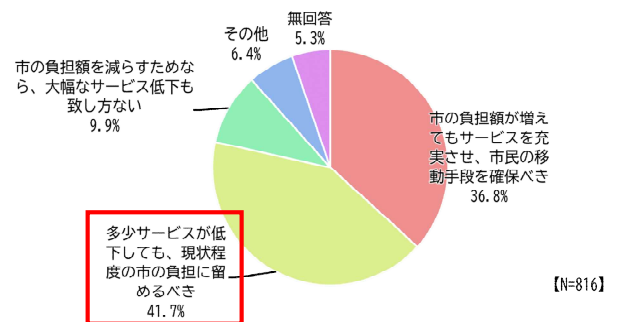
- 「時刻表や公共交通間の乗継情報等を掲載したガイドブックの作成」が44.7%、「乗換情報の検索サイトや地図アプリ等で、バスや鉄道の時刻・運賃が検索できるようにする」が42.0%、「お得なきっぷ・利用方法等の情報発信」が41.7%の順となっています。
- 利用者は運行情報の分かりやすい提供や、デジタルツールを通じた検索の利便性の向上を重視していることが分かります。
- 情報発信の充実も求められており、公共交通をより身近に感じられるような案内や、広報体制の整備が必要といえます。



VI 公共交通の費用負担について

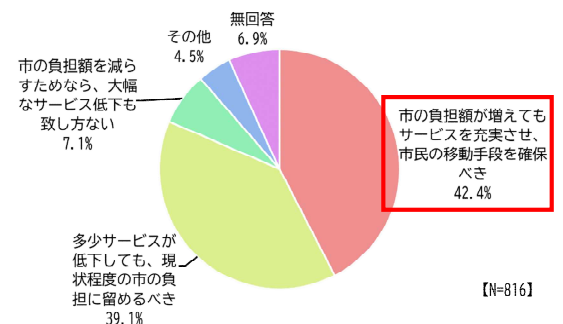
【樽見鉄道に対する市の負担額】

- 「多少サービスが低下しても、現状程度の市の負担に留めるべき」が41.7%、「市の負担額が増えてもサービスを充実させ、市民の移動手段を確保すべき」が36.8%、「市の負担額を増やすなら、大幅なサービス低下も致し方ない」が9.9%の順となっています。



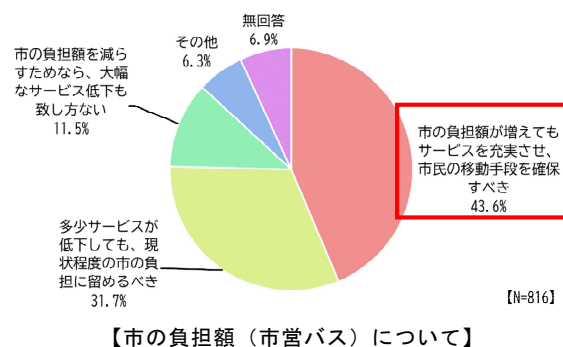
【岐阜バスに対する市の負担額】

- 「市の負担額が増えてもサービスを充実させ、市民の移動手段を確保すべき」が42.4%、「多少サービスが低下しても、現状程度の市の負担に留めるべき」が39.1%、「市の負担額を増やすなら、大幅なサービス低下も致し方ない」が7.1%の順となっています。



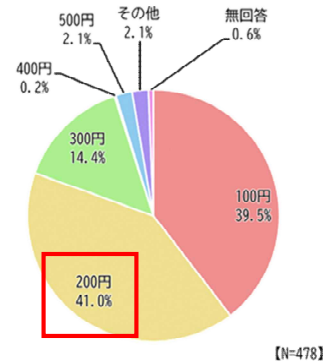
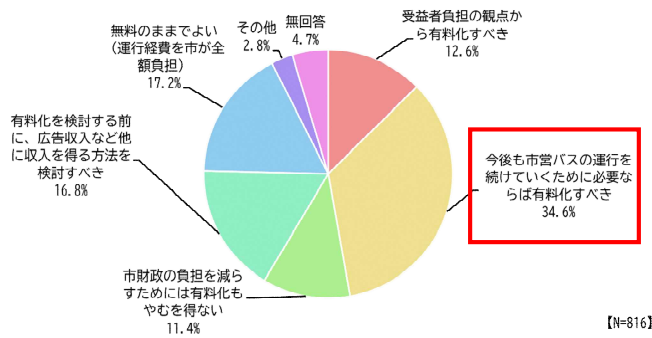
【市営バスに対する市の負担額】

- 「市の負担額が増えてもサービスを充実させ、市民の移動手段を確保すべき」が43.6%、「多少サービスが低下しても、現状程度の市の負担に留めるべき」が31.7%、「市の負担額を増やすなら、大幅なサービス低下も致し方ない」が11.5%の順となっています。



【市営バスの有料化】

- ・「今後も運行を続けていくために必要ならば有料化すべき」が34.6%、「無料のままでもいい」が17.2%、「有料化の前に、広告収入など他に収入を得る方法を検討すべき」が16.8%の順となっています。
- ・有料化した場合の運賃は、「200円」が41.0%、「100円」が39.5%、「300円」が14.4%となっています。



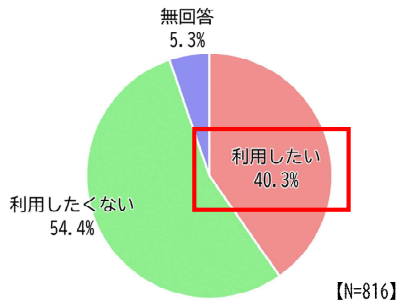
【市営バスの有料化について】

【市営バスの運賃について】

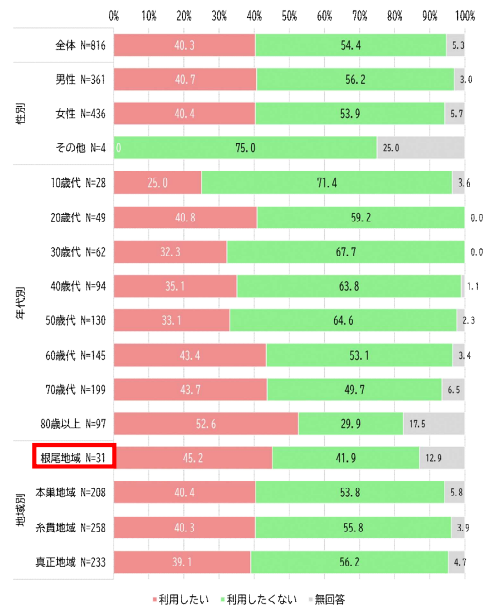
Ⅶ 公共ライドシェアの導入について

【本巣市での公共ライドシェアの導入】

- ・「利用したくない」が54.4%、「利用したい」が40.3%となりました。
- ・地域別では、根尾地域が他の地域よりも利用意向が高くなっています。



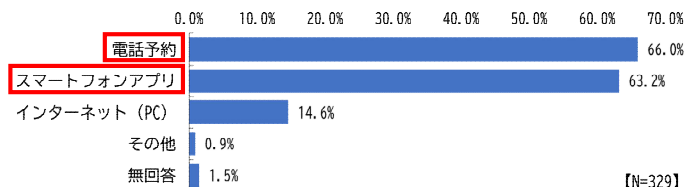
【公共ライドシェアの利用希望】



●利用したい ●利用したくない ●無回答

【予約手段の方法】

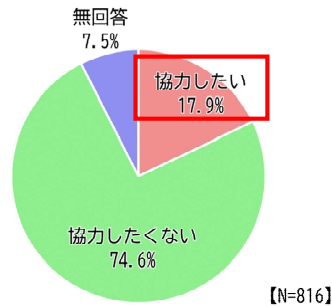
- ・「電話予約」が66.0%、「スマホアプリ」が63.2%の順となっています。
- ・電話による予約が利用しやすいとする一方、スマホのアプリの使用もほぼ同程度の割合を占めており、デジタルツールを活用した予約方法の関心も高いことが分かります。



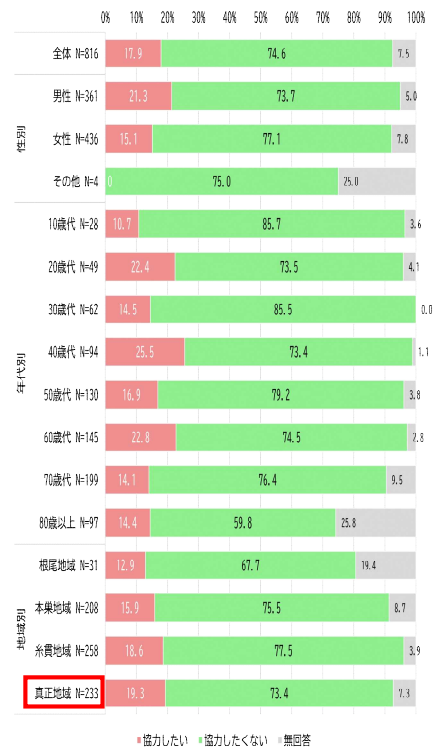
【公共ライドシェアの予約手段】

【運転手としての協力】

- ・「協力したい」が17.9%、「協力したくない」が74.6%となっています。
- ・全体として運転手としての協力意向は低く、多くの回答者が消極的な姿勢を示しています。
- ・地域別では、真正地域で「協力したい」とする割合が最も高く、次いで糸貫地域、本巢地域、根尾地域の順となっており、地域によって協力度に差がみられます。



【公共ライドシェアの運転手としての協力】



【協力するための条件】

- ・「任意保険など安全対策がとられていること」が56.8%、「無理のない運行ルール」が40.7%、「負担に見合う謝金があること」が32.3%となっています。

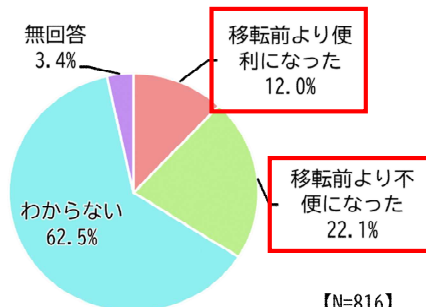


【公共ライドシェアに協力する条件】

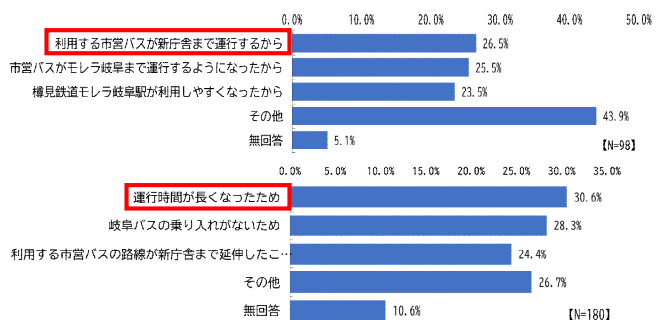
Ⅷ 本巢市役所本庁舎の移転に伴う市の公共交通について

【本庁舎移転後の公共交通】

- ・「不便になった」が22.1%、「便利になった」が12.0%となっています。



【本庁舎移転後の公共交通】



- ・便利になった理由として、「利用する市営バスが新庁舎まで運行するから」が26.5%、「市営バスがモレラ岐阜まで運行するようになったから」が25.5%、「樽見鉄道モレラ岐阜駅が利用しやすくなったから」が23.5%となっています。
- ・不便になった理由として、「運行時間が長くなった」が30.6%、「岐阜バスの乗り入れがない」が28.3%、「運行本数が減った」が24.4%となっています。
- ・不便と感じる理由の多くは、新庁舎の移転に伴う運行経路や時間の変化に起因していると考えられます。

(2) 市営バス利用者アンケート調査

1) 調査概要

①目的

- ・現在の本巢市市営バスの利用実態や運行サービスの改善要望等を把握する。

②対象者

- ・本巢市市営バス利用者（本巢北部線、本巢・糸貫線、真桑線、弾正線）

③方法

- ・バス内の各座席にアンケート用紙を設置し、アンケート記入を依頼。記入後はバス運転手に提出。（運行委託業者に依頼）
- ・市ホームページ、アンケート用紙、広報もとすに記載の二次元コードを読み込み、オンラインで回答。

④期間・回答者数

路線	調査日	回答者数
本巢北部線	2025年3月3日(月)、5日(水)、7日(金)	36人
	3月10日(月)、12日(水)、14日(金)	
	3月17日(月)、19日(水)、21日(金)	
	3月24日(月)、26日(水)、28日(金)	
本巢・糸貫線	2025年3月1日(土)、4日(火)、6日(木)	53人
真桑線	3月7日(土)、11日(火)、13日(木)	23人
弾正線	3月14日(土)、18日(火)、20日(木)、29日(土)	43人

⑤調査項目

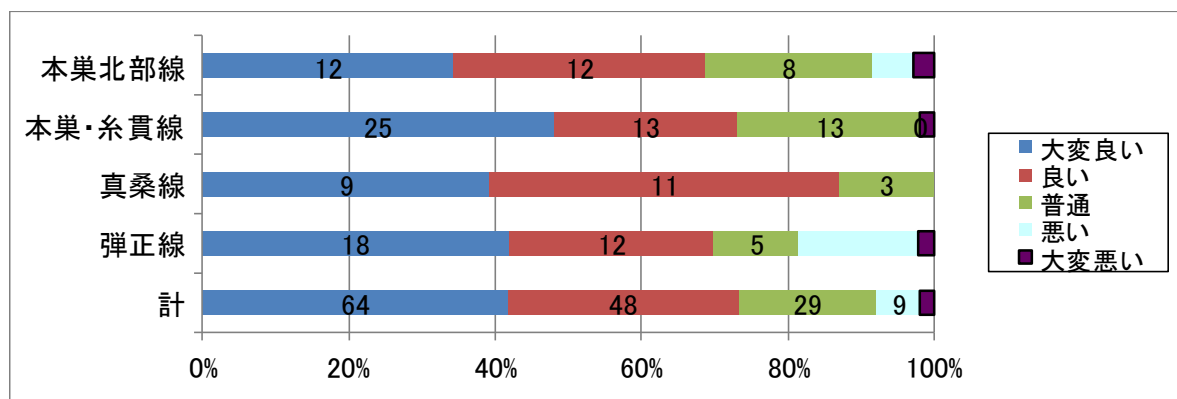
- ・利用者属性（性別，年齢，居住地，職業，世帯構成，運転免許保有）
- ・市営バスの満足度
- ・利用状況（乗降バス停，利用目的，利用頻度，利用時間帯，乗継利用）
- ・現在の運行体系について（運行日，ルート，便数，料金，その他）

2) 調査結果

⑥満足度

- ・真桑線以外の路線は、「大変良い」「良い」の割合が約7割前後となり、前年度よりも満足度が下がっています。

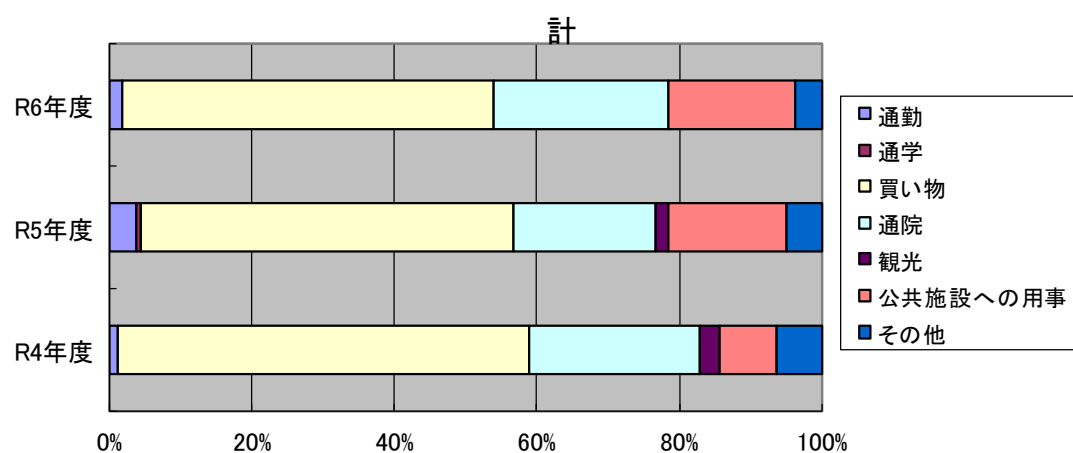
【満足度】



⑦利用目的

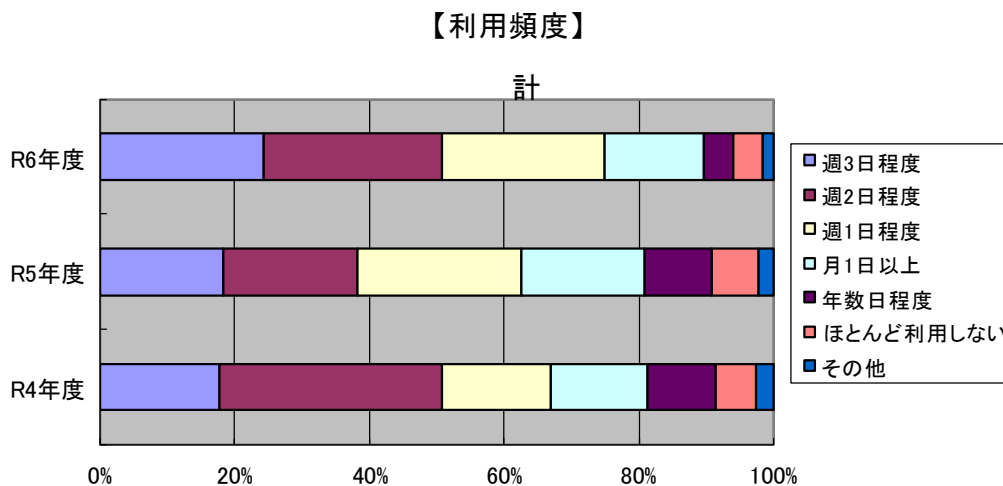
- ・買い物目的が最も高く、次いで通院、公共施設への用事が高くなっています。

【利用目的】



⑧利用頻度

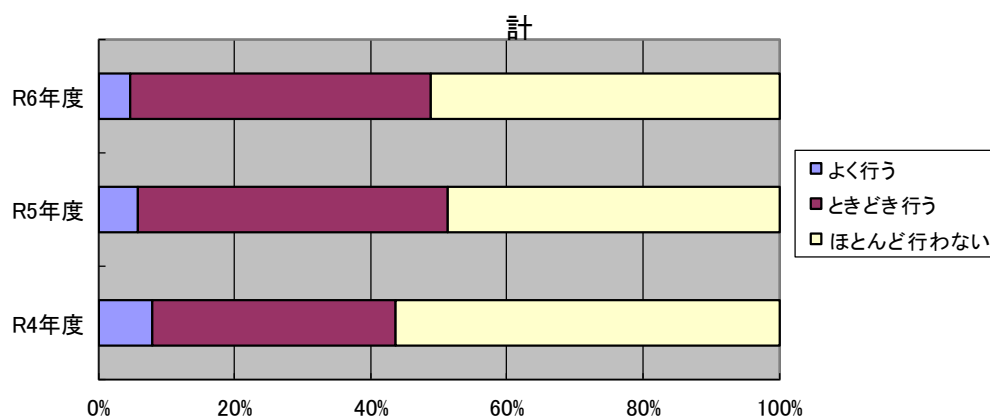
- ・週1日以上利用する割合が70%以上を占めています。



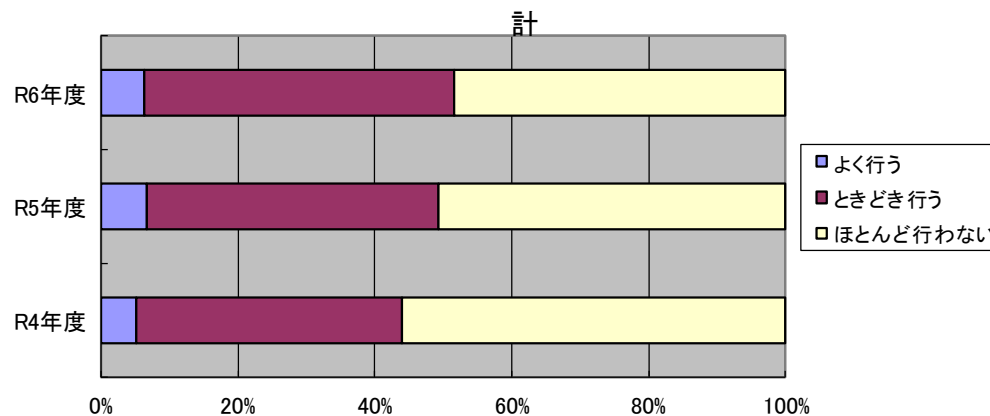
⑨乗り継ぎ状況

- ・市営バスから市営バスへの乗り継ぎを行う方の割合は約50%です。
- ・他の交通機関への乗り継ぎを行う方も同様に約50%です。

【市営バスへの乗り継ぎ状況】



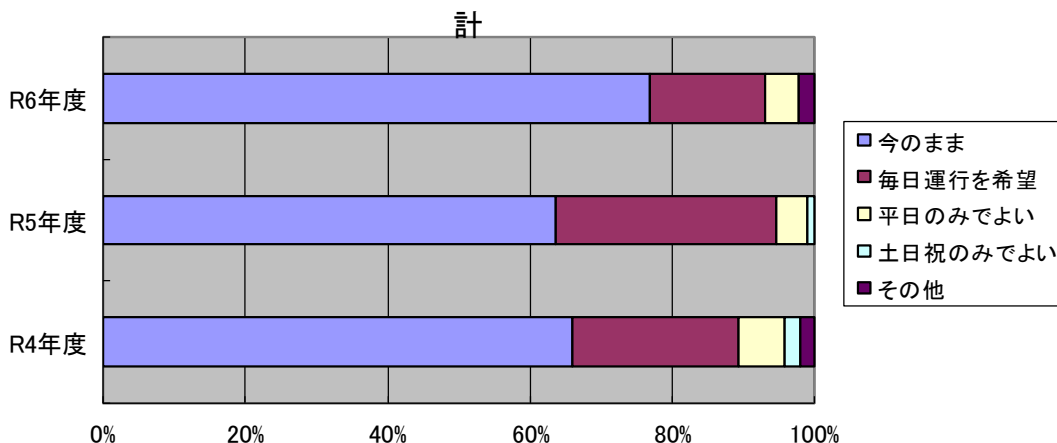
【他の交通機関への乗り継ぎ】



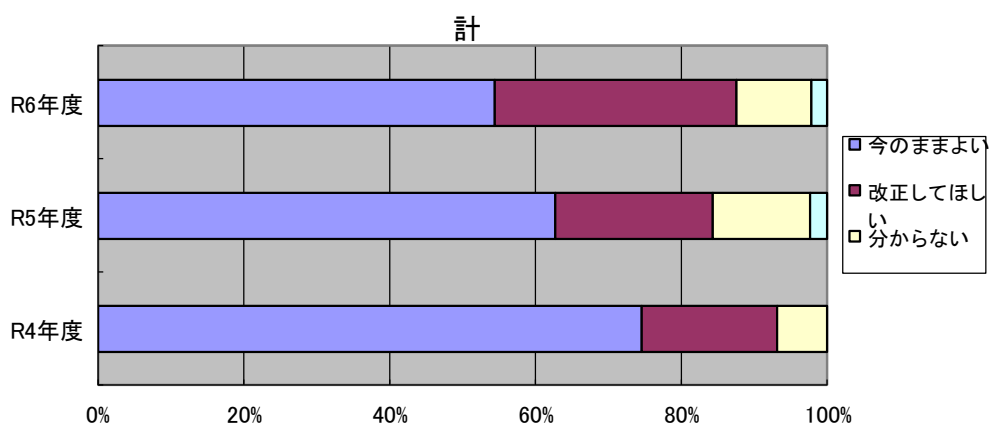
⑩サービスの内容（運行日，時刻表，便数）

- ・運行日については、「今のままでよい」が最も多いが、「毎日の運行」を希望する声もあります。
- ・時刻表については、「改正してほしい」というニーズが増加しています。
- ・便数については、「今のままでよい」が約50%となっています。

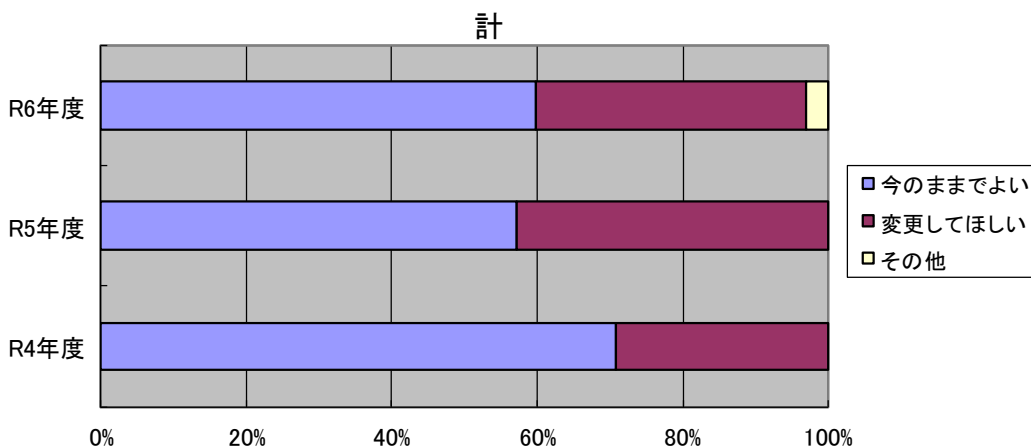
【運行日について】



【現在の市営バスの時刻表について】



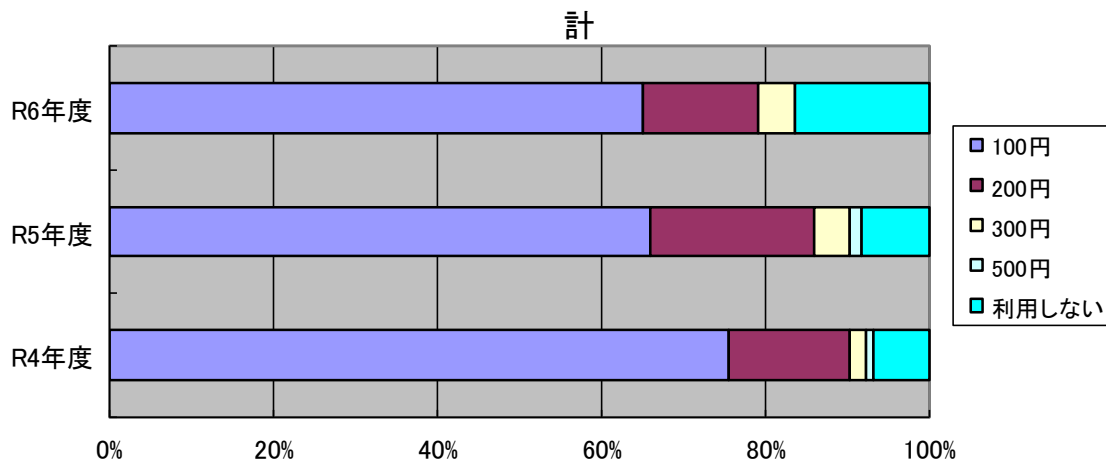
【便数について】



⑪有料化した場合の利用意向・支払っても良い運賃

- ・支払っても良い運賃としては、100円の割合が高くなっています。
- ・300円以下であれば有償化してもよいという方の割合が約85%でした。

【有料化した場合の利用意向・支払っても良い運賃】



(3) 岐阜バス大野穂積線利用者実態調査

1) 調査概要

①目的

- ・2市2町広域公共交通連絡会議（瑞穂市、本巣市、大野町、北方町）において、平成31年4月からの快速便の運行に伴い、利用実態を把握するため、アンケート調査を実施。

②対象者

- ・岐阜バス大野穂積線の利用者及び利用していない人

③方法

- ・オンラインで回答（各市町に所在する大野穂積線のバス停留所に、二次元コードを掲示した案内を表示。各市町の広報誌及びホームページで依頼。）

④調査期間

- ・令和7年9月下旬から10月31日

⑤回答者数

合計	回答経路	小計	瑞穂市	本巣市	大野町	北方町	その他
554	大野穂積線の停留所	63	8	13	10	16	16
	その他路線の停留所	30	2	7	11	10	0
	広報・ホームページ	461	98	46	131	174	12
			108	66	152	200	28

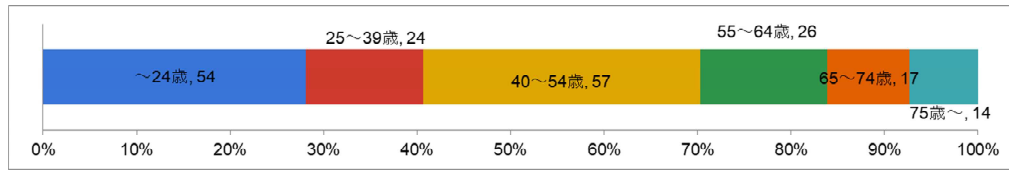
⑥調査項目

- ・利用者属性（性別、年齢、職業、居住地、世帯構成、運転免許保有状況等）
- ・利用状況（利用目的、乗降バス停、利用時間帯、利用頻度、利便性の向上）
- ・大野穂積線を利用していない人の回答

2) 調査結果

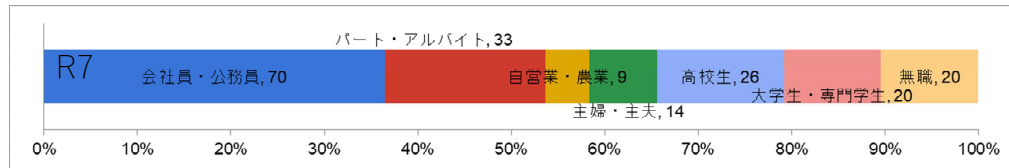
【年齢】

・幅広い年齢層からの回答が得られました。



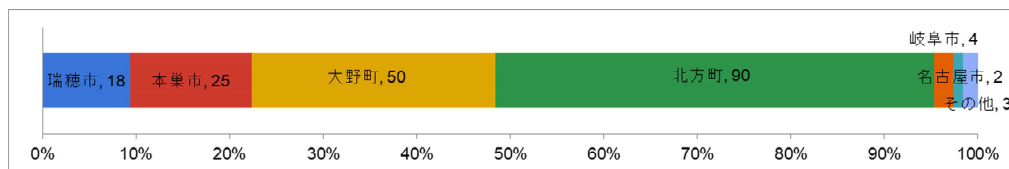
【職業】

・職業に関しても、幅広い層からの回答が得られました。



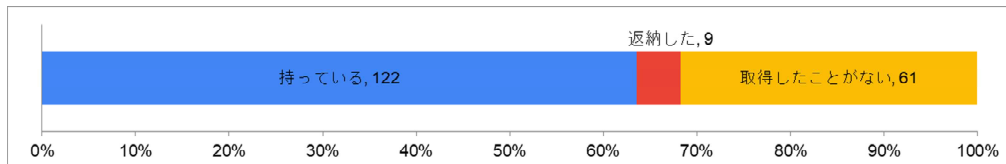
【居住地】

・沿線の2市2町の住民の利用が9割以上を占めています。



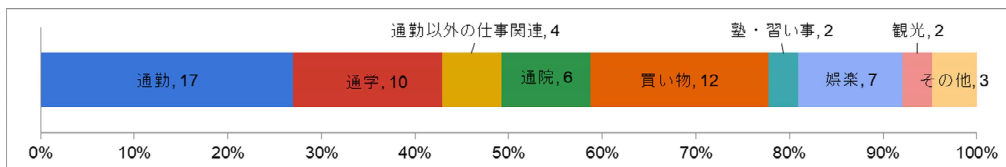
【運転免許の保有状況】

・運転免許を保有している人の割合が6割程度を占めています。



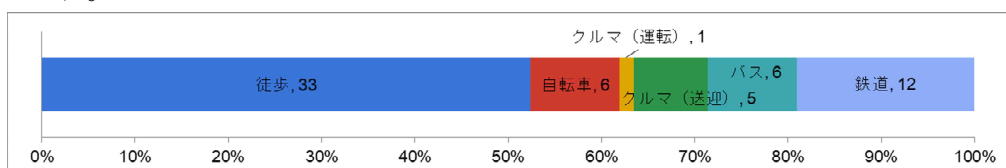
【利用目的（実利用者）】

・通勤、通学に加え、買い物に利用している人の割合が多いです。



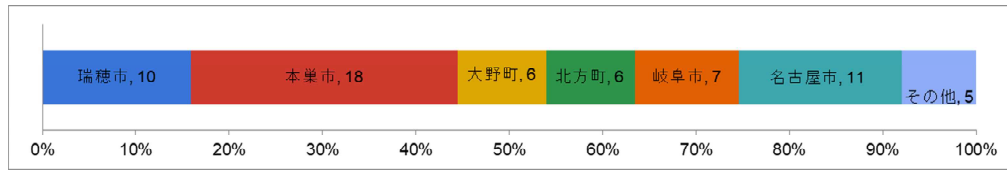
【乗車バス停までの移動手段（実利用者）】

・乗車するバス停までは、徒歩で移動する割合が一番多く、鉄道による移動も多いです。



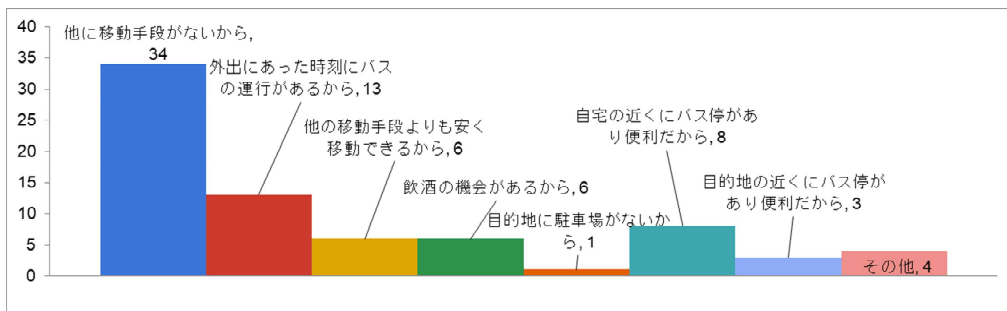
【最終目的地（実利用者）】

- 沿線の2市2町の移動に利用されることが多いですが、岐阜市、名古屋市等、さらに遠方への移動にも利用されています。



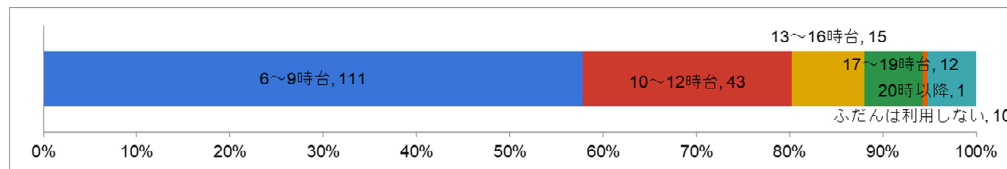
【利用理由（実利用者）】

- 自動車等のバス以外の移動手段がない方による利用が多いです。また、外出する時刻に合うバスの存在や、自宅近くにバス停がある等、バス停の立地も、バス利用の大きな要因となっています。



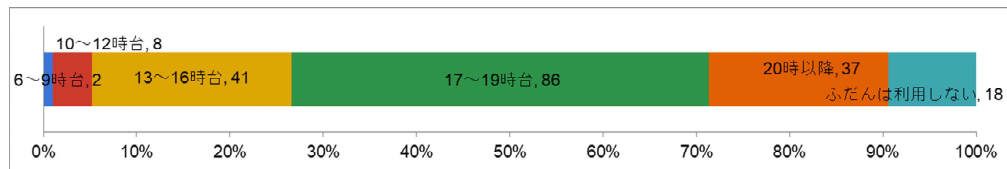
【普段の利用時間帯（行き）】

- 行きのバスは、午前6時から午前9時の通勤、通学の時間帯の利用が多いです。



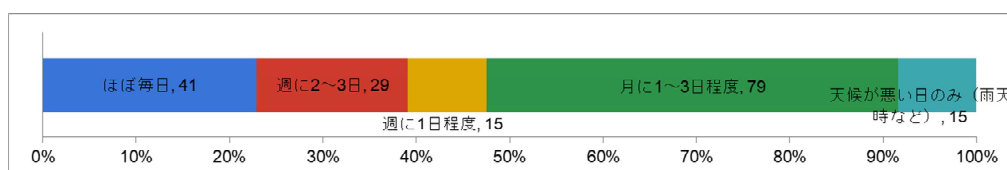
【普段の利用時間帯（帰り）】

- 帰りのバスは、午後5時から午後8時の通勤、通学の時間帯の利用が多いです。



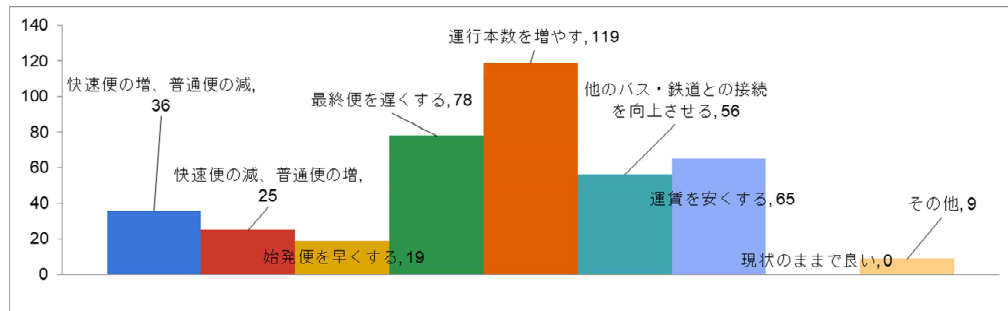
【利用頻度】

- 月に1日から3日程度の利用者が多いです。



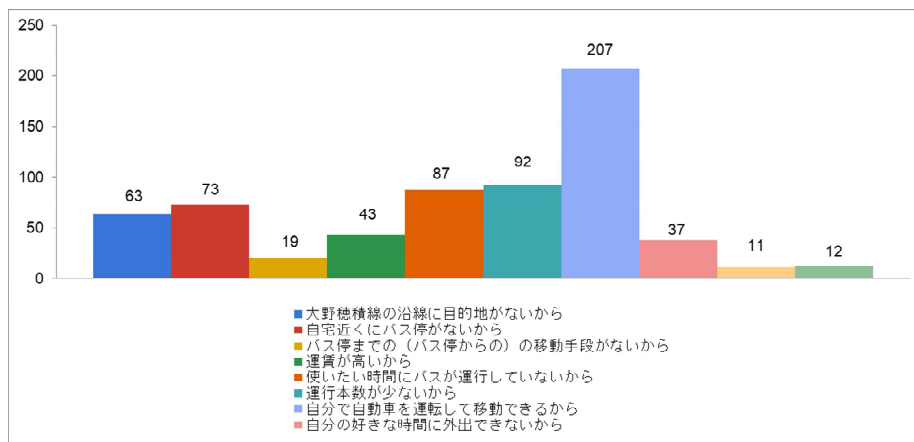
【「快速便」の利便性の向上について】

- ・大野穂積線の利便性の向上のため、運行本数の増加を望む声が多いですが、最終便を遅くする声も多く、通勤、通学の帰りの時間帯の利便性の向上に対する要望が強いです。



【大野穂積線を利用しない理由（利用していない人）】

- ・自分で自動車を運転できることが、大野穂積線を利用しない一番の理由となっています。運行本数や利用時間帯も、利用しない大きな要因となっています。



第5章 基本的な方針

(1) 上位・関連計画

本市の上位計画及び関連計画では、市が目指す将来像として、次のような基本理念や事業等が示されています。

本巢市第3次総合計画（市政運営方針） 重点方針（2026～2029）

【計画期間：4年】

- 目指す将来像：ひととまちがつながる 笑顔あふれ 暮らしやすいまち・本巢
- 重点施策：快適な生活環境の形成
 - ・土地利用の適正化と道路網の体系的整備を推進することで、安全・安心で快適な都市環境を確保するとともに、自然環境との調和を図りながら、賑わい創出と地域活性化を推進する公共空間の創出を目指します。
- 具体的な施策：利便性が高く快適な公共空間の創出
 - ・公共施設などの生活サービスや道路・公共交通の利便性については、北部と南部の地域で異なるのが実情です。こうした地域の各地域の実情を十分踏まえて、市民にとって利便性が高く快適な公共空間を創出していくため、都市計画マスタープランの改定や市民の憩いと賑わい創出の場となる交流拠点の整備、幹線道路の整備、通学路の安全対策などを進めます。

本巢市デジタル田園都市構想総合戦略（第3期本巢市総合戦略）（2025～2029）

【計画期間：5年】

- 総合戦略における施策：4. 暮らしの安全・安心の確保
- 施策の基本的方向と具体的な施策：③生活交通の利便性の確保
 - ・市営バス運行事業

高齢化の進展により、通院や日常の買い物、公共施設の利用など、公共交通の整備に対する市民ニーズが高くなっているため、バスロケーションシステムの活用や利用者へのアンケート調査を実施し、より利便性の高い市営バスを運行します。
 - ・地域乗合バス路線への助成

大野穂積線について、沿線市町で事業者に運営補助をすることにより、路線運行を継続し、市民の公共交通手段を確保します。生活交通の利便性の確保のため、快速便の運行も継続します。
 - ・樽見鉄道への助成

樽見鉄道は、通勤・通学者や観光客などの交通手段として利用され、近年、若干の増収は見られるものの、依然厳しい経営状況であることから、維持運営及び安全運行に必要な事業に対し補助金を交付することにより、経営安定化を図り、市民の公共交通手段を確保します。
 - ・高齢者タクシー利用助成事業

高齢者が買い物や通院時の移動手段としてタクシーを利用する場合に、乗車運賃の一部を助成することにより、外出の機会を増やし、行動範囲を広げ、健康増進及び介護予防につなげます。

本巢市都市計画マスタープラン（2018～2027）【計画期間：10年】

●目指す将来像：自然と都市の調和の中で 人がつながる 活力あるまち・本巢

●交通拠点

- ・広域的な道路ネットワークの拠点として「本巢IC 周辺」、市内及び近隣市町との公共交通によるネットワーク化の核となる拠点として「樽見鉄道モレラ岐阜駅周辺」、市内の公共交通ネットワークの主要な拠点として「樽見鉄道樽見駅周辺」及び「樽見鉄道本巢駅周辺」を位置づけます。

●整備・誘導の方針

- ・「コミュニティ拠点」として位置づけた地域では、市民の生活の拠点として、商業、医療・福祉等の機能の導入を検討します。また、各コミュニティ拠点間や樽見鉄道モレラ岐阜駅周辺とは、バス等を中心とした公共交通によるネットワーク化を推進します。
- ・樽見鉄道モレラ岐阜駅周辺を拠点として、利便性向上のための周辺基盤整備や広域的な連携も含め、公共交通のネットワーク化を推進します。
- ・交通拠点の樽見鉄道樽見駅、樽見鉄道本巢駅については、利便性向上のための周辺基盤整備や市内のコミュニティ拠点を結ぶ公共交通のネットワーク化を推進します。
- ・交通弱者等の移動を支え、渋滞緩和にも資する交通手段として樽見鉄道の利用を促進するため、沿線市町における認識の共有を図り、利用促進に向けた取り組みを検討します。
- ・市内の樽見鉄道の駅については、自然や歴史・文化を活かした集客展開を図るため、市民主体の取り組みとあわせて、駅周辺の観光資源等の情報発信や環境美化等の取り組みを進めます。また、鉄道と沿線の観光資源との連携により、鉄道利用者の増加を目指します。
- ・市営バスの運行ルートや便数を見直し、市民の利便性を高めます。また、利用しやすいバスのあり方として、他市町と連携して路線の再編を検討します。

第4期本巢市地域福祉計画・地域福祉活動計画（2023～2027）**【計画期間：5年】****●基本理念：ふれあい、つながり、支え合う**

安心とやさしさに包まれたまち もとす

●基本目標：〈支え合い〉の仕組みをつくります

- ・本巢市の地域特性から、移動手段において課題を抱えている高齢者や障がい者が見受けられます。地域の中で安心して豊かに暮らしていくためには、課題を抱えている市民に対して、外出・移動支援を行っていくことが求められます。

●施策：社会参加を支える移動手段の基盤づくり**①有効な移動手段の検討**

- ・運転免許証を自主返納した人、バス停や駅までの移動が困難な人、福祉有償運送や介護タクシー等の制度の狭間で移動に困難を感じている人のニーズの把握に努め、高齢者や障がいのある人等の社会参加につながる移動支援のあり方について、タクシーの利用助成を進めていきます。
- ・公共交通機関の利便性の悪い地域を対象とした、デマンド交通については、交通環境の変化に注視し検討していきます。

②ボランティア等による移動手段の確保

- ・自動車を運転できない人の社会参加を促進するため、ボランティア等による移送サービスの立ち上げを支援します。
- ・地域の実情にあった柔軟な移送サービスの方法を検討していきます。
- ・福祉有償運送運営協議会において、福祉有償運送を推進し、福祉有償運送が円滑に実施でき、サービスの安定した供給ができるよう、担い手の確保・育成等、活動の支援に努めます。

③公共交通機関における利便性の確保

- ・市営バスについては、高齢者をはじめ、誰もが安心して利用できるよう、引き続き、車椅子対応可の低床車両（2台）、乗降用ステップ付き車両（1台）で運行していきます。

また、市民の要望を基に、ルートの設定や停留所の設置及びフリー乗車区間の検討も行い、利用促進を図っていきます。

(2) 目指すべき将来像

上位・関連計画、地域公共交通の課題を踏まえ、目指すべき将来像を以下のように設定します。

「ひととまちがつながる 笑顔あふれ 暮らしやすいまち・本巢」を実現するための地域公共交通ネットワークの構築

【都市計画マスタープランにおける将来都市構造図】

