

# 大野町地域公共交通計画

令和3年4月  
(令和8年3月改訂)

大野町公共交通会議



# 目 次

第1章 はじめに	1
(1) 計画策定の趣旨	1
(2) 計画の区域	2
(3) 計画の期間	2
(4) 計画の位置づけ	2
(5) SDGs との関係性	2
第2章 地域の現状	3
(1) 人口	3
(2) 交通流動	8
第3章 前計画期間の評価	12
(1) 前計画期間の概要	12
(2) 前計画期間の事業実施状況	12
(3) 前計画期間の目標達成状況	14
(4) 前計画期間の総括	14
第4章 地域公共交通の現状	15
(1) 路線バス	15
(2) 大野デマンドタクシーあいのりくん、あいのりくんプラス	20
(3) 揖斐川町ふれあいバス 揖斐大野線、西濃厚生病院線	23
(4) 高速バス にしみのライナー	25
(5) 鉄道	27
(6) 関連事業	30
第5章 利用実態・ニーズの把握	34
(1) 調査概要	34
(2) 調査結果のまとめ	35
第6章 地域公共交通の課題	45
(1) 町内外の移動に関する課題	45
(2) 公共交通の維持・利用促進に関する課題	46
(3) まちづくりとの連携に関する課題	47
第7章 基本的な方針	48
(1) 上位・関連計画	48
(2) 目指すべき将来像	51
(3) 目標	51
(4) 取り組みの方向性	53
(5) 地域公共交通ネットワークの分類と求められる機能	54

第8章 目標達成のための事業 .....	55
目標1 町民ニーズ、地域の特性に応じた地域公共交通の整備 .....	55
(1) 岐阜市方面 .....	55
(2) 瑞穂市方面 .....	56
(3) 大垣市方面 .....	57
(4) 愛知県・名古屋市方面 .....	58
(5) 町内 .....	58
目標2 持続可能な地域公共交通の整備 .....	59
(1) 地域公共交通ネットワークの維持 .....	59
(2) 利用促進策の実施 .....	60
目標3 まちづくりと連携した地域公共交通の整備 .....	63
(1) 道の駅「パレットピアおおの」周辺の交通ネットワーク活用 .....	63
(2) 町民やNPOが主体となった取り組みの推進 .....	63
(3) その他の事業 .....	64
(4) 実施スケジュール・事業主体 .....	65
第9章 計画の達成状況の評価 .....	66
(1) 評価方法 .....	66
(2) 評価スケジュール（計画の進捗管理） .....	68
巻末資料 .....	69
(1) 前計画期間の実績 .....	69

# 第1章 はじめに

## (1) 計画策定の趣旨

本町の公共交通は、平成13年(2001年)の名鉄揖斐線(黒野・本揖斐間)及び谷汲線、平成17年(2005年)の名鉄揖斐線(忠節・黒野間)廃線により鉄道が無くなり、バス路線のみとなりました。現在、町外へ向かう移動はバス路線に支えられており、岐阜市方面に向かう3路線、瑞穂市方面に向かう1路線、大垣市方面に向かう1路線、揖斐川町方面に向かう2路線が運行し、町外への通勤・通学や総合病院への通院等に利用されています。また、町内の移動においては、デマンドタクシー「あいのりくん」、あいのりくんプラスを運行しています。

バス路線とあいのりくんの利用者数は、コロナ禍の影響により大きく減少しましたが、近年は回復傾向にあり、人口減少や少子高齢化が進む中、安心して利用できる公共交通ネットワークの整備等、移動手段の確保の必要性が高まっています。実際に、令和6年度(2024年度)に実施した町民アンケートで、まちづくりの基本施策項目ごとの評価(満足度)と今後への期待(重要度)を5段階で評価したところ、公共交通施策の評価は、他の施策と比較して「満足度は低く、重要度は高い」という結果でした。平成26年度(2014年度)、令和元年度(2019年度)に同様のアンケートを実施した際の結果と比較すると、満足度の上昇率は全体の中で最も大きかったものの、重要度も上昇しており、引き続き、町として重点的な対応が求められているといえます。

また、交通事業者においては、人件費や物価高騰によるコスト増の他、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。加えて、コスト増に伴う運行経費の増加により、バス路線維持のための町の負担額も増加傾向となっています。

本町では、これまで地域の公共交通ネットワークの利便性向上のため、コミュニティバスの実証実験、定路線型デマンドタクシーの運行などを経て、自由経路ドアツードアの運行形態へと改善を図りながら、現在の公共交通体系を構築してきました。

また、平成28年度(2016年度)には、瑞穂市、本巣市、北方町とともに「2市2町広域公共交通ランドデザイン」を策定し、近隣市町と連携した公共交通ネットワークの構築・充実を目指して取り組みを推進しているところです。

しかし、今後ますます公共交通を取り巻く環境は厳しくなると想定されます。町民の大切な移動手段である公共交通を持続していくため、本町における公共交通のあり方や対応方針等を定めた「大野町地域公共交通計画」(以下「本計画」)を策定し、関係者が一体となって公共交通の維持・活性化に取り組めます。

## (2) 計画の区域

大野町全域

## (3) 計画の期間

本計画の期間は、令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)までの5年間とします。ただし、社会情勢の変化等必要に応じて、計画期間中であっても本計画の見直しを行います。

## (4) 計画の位置づけ




本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する地域公共交通計画です。

本計画の策定にあたっては、上位計画である大野町第七次総合計画及び第3期おおの創生総合戦略に即するものとし、また関連計画である都市計画マスタープラン及び2市2町広域公共交通ランドデザイン等との整合を図ります。

## (5) SDGsとの関係性

持続可能な開発目標 (SDGs : Sustainable Development Goals) とは、平成27年(2015年)9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された平成28年(2016年)から令和12年(2030年)までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17の目標・169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さない (leave no one behind) ことを誓っています。

国は、SDGsの17の目標や169のターゲットに示される多様な項目の追及が、日本の各地域における諸課題の解決に貢献し地方創生を推進するものであるとし、地方自治体が各種計画の策定や改定にあたる際は、SDGsを最大限に反映することを奨励しています。本計画の策定にあたり、SDGsとの結びつきを以下のように整理します。

	<b>住み続けられるまちづくりを</b> 包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する ➤ 町民のニーズを反映させた利用しやすい公共交通ネットワークを整備するとともに、災害に対して強靱で持続可能なまちを実現する。
	<b>気候変動に具体的な対策を</b> 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる ➤ 気候変動問題の解決に向けた取り組みと自然災害に備えた強靱なまちを目指す。
	<b>パートナーシップで目標を達成しよう</b> 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する ➤ 町民や企業、団体等とのパートナーシップを構築し、まちづくりを推進する。



## 第2章 地域の現状

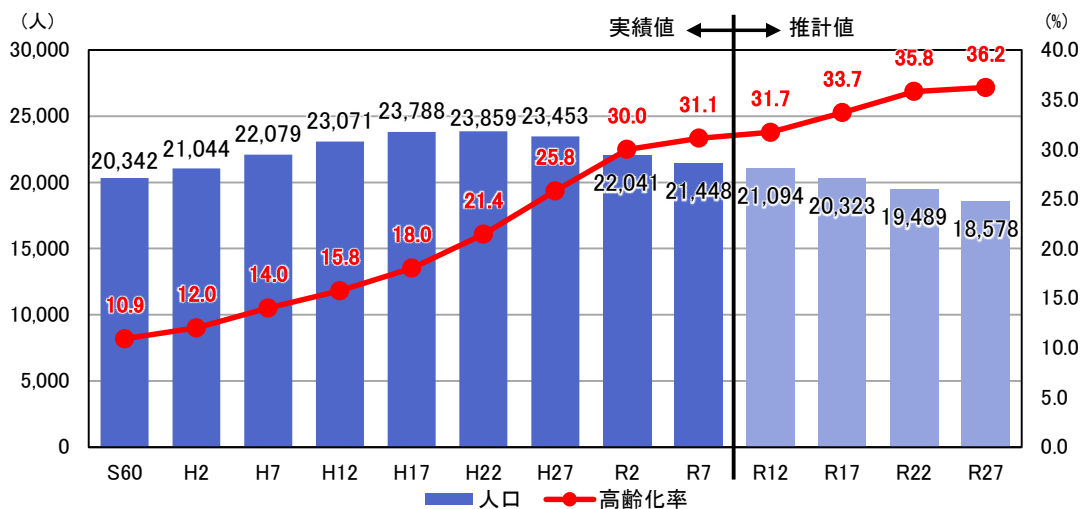
### (1) 人口

#### 1) 人口推移

本町の人口は、国勢調査によると平成22年(2010年)の23,859人をピークに減少に転じています。今後も人口減少は続くと予測されていますが、国の長期ビジョン、県の人口ビジョンを踏まえて、大野町人口ビジョン(令和7年7月改訂)において、「令和42年(2060年)に人口1.8万人程度を維持する。」ことを目標としています。

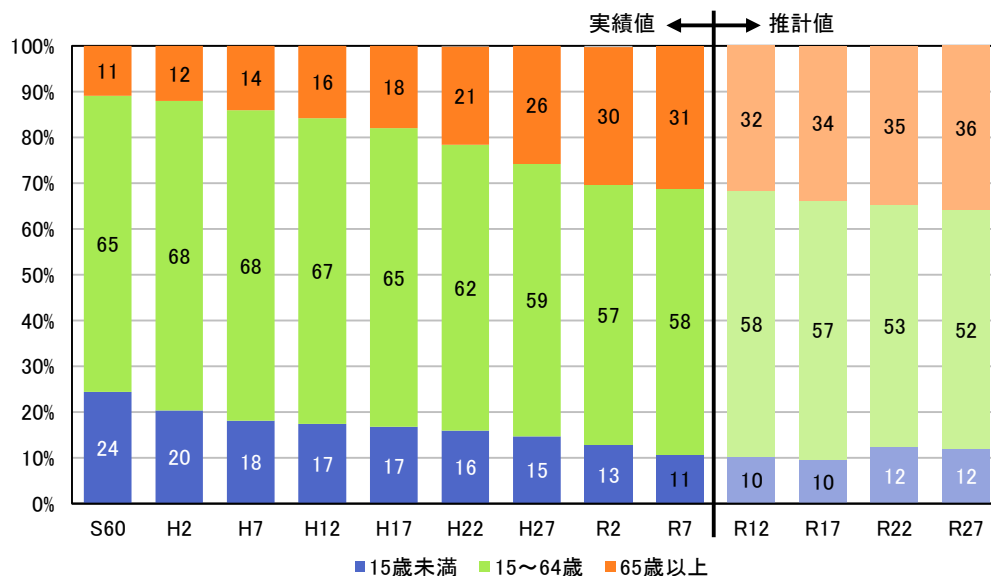
公共交通に関しては、大野町人口ビジョンにおいて、「目指すべき将来の方向性3だれもが移動しやすい、住み慣れた地域で、便利な暮らし」で、交通便利性を求めた転出の抑制、子育て世代の大野町出身者のUターンの促進を目指して、公共交通の充実を図り、移動しやすい環境を整えることを掲げています。

図表2-1 人口の推移



出典：国勢調査(実績値S60～R2)，住民基本台帳(実績値R7)，大野町人口ビジョン(推計値)

図表2-2 人口構成の変化

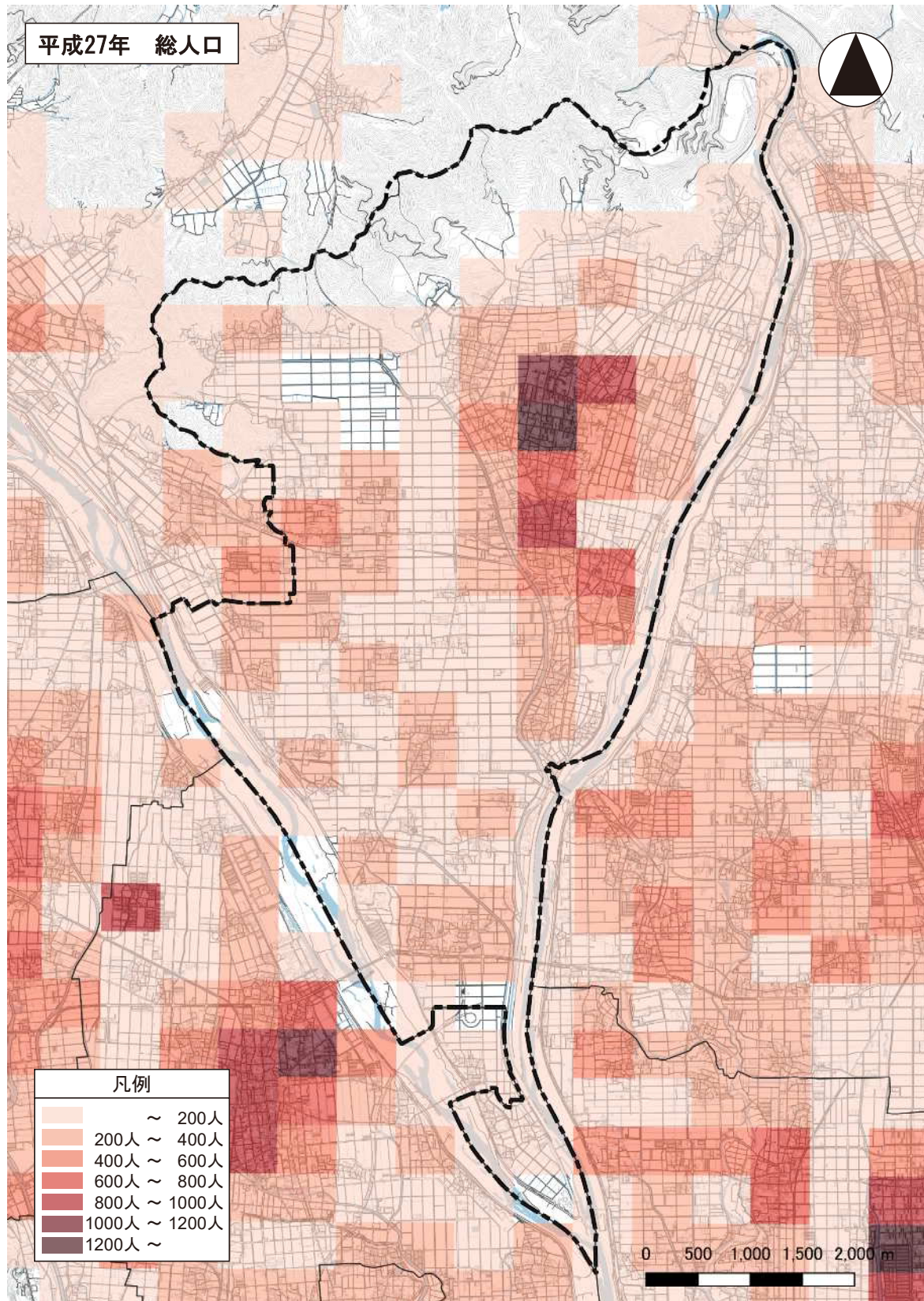


出典：国勢調査(実績値S60～R2)，住民基本台帳(実績値R7)，大野町人口ビジョン(推計値)

## 2) 人口分布

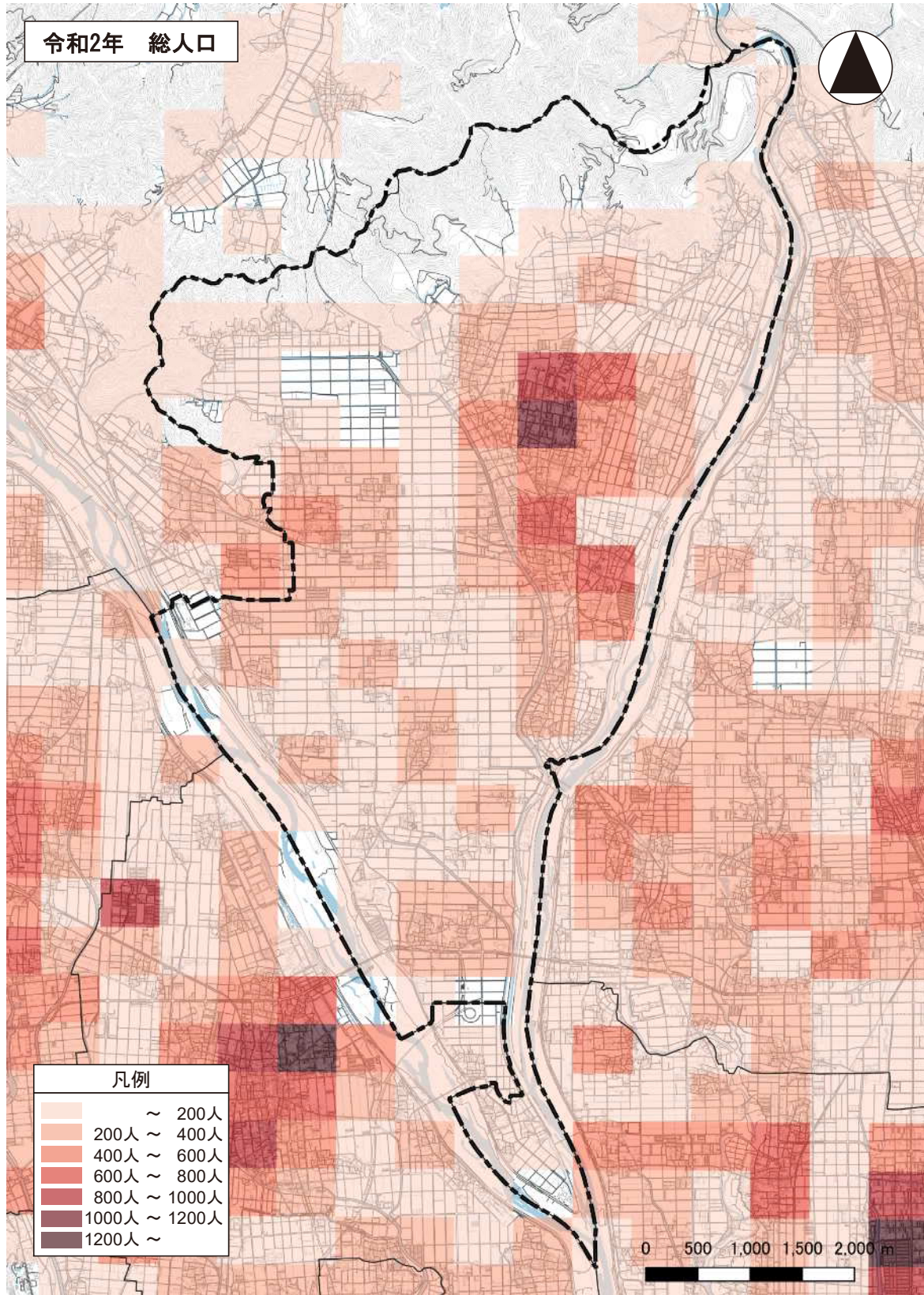
平成27年(2015年)と令和2年(2020年)の時点を比較すると、町中心部に人口が集中している傾向に変化はありませんが、その数は減少しています。

図表2-3 人口の分布 (平成27年(2015年))



出典：平成27年(2015年)国勢調査

図表2-4 人口の分布（令和2年(2020年)）

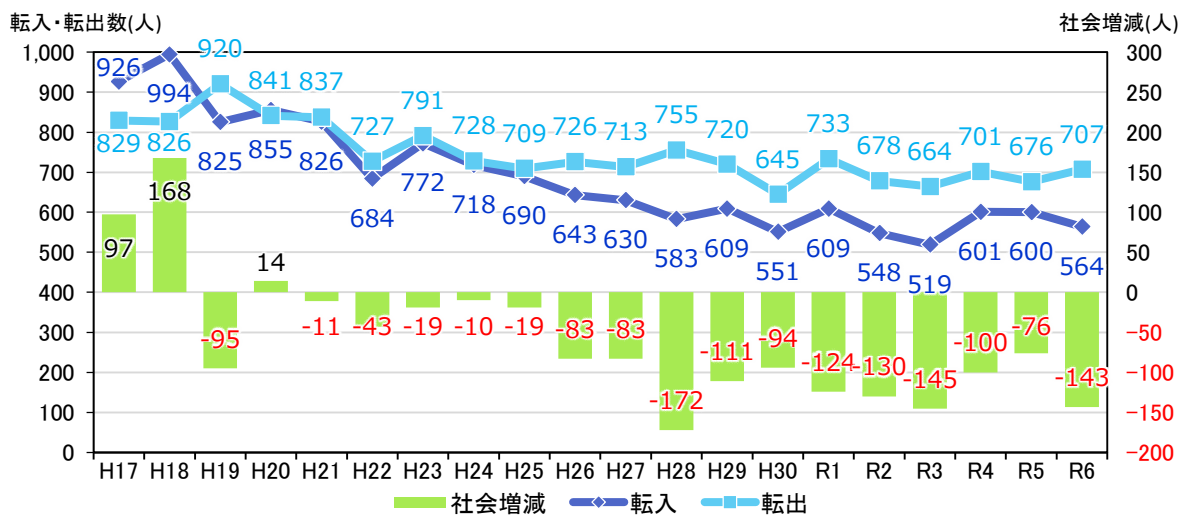
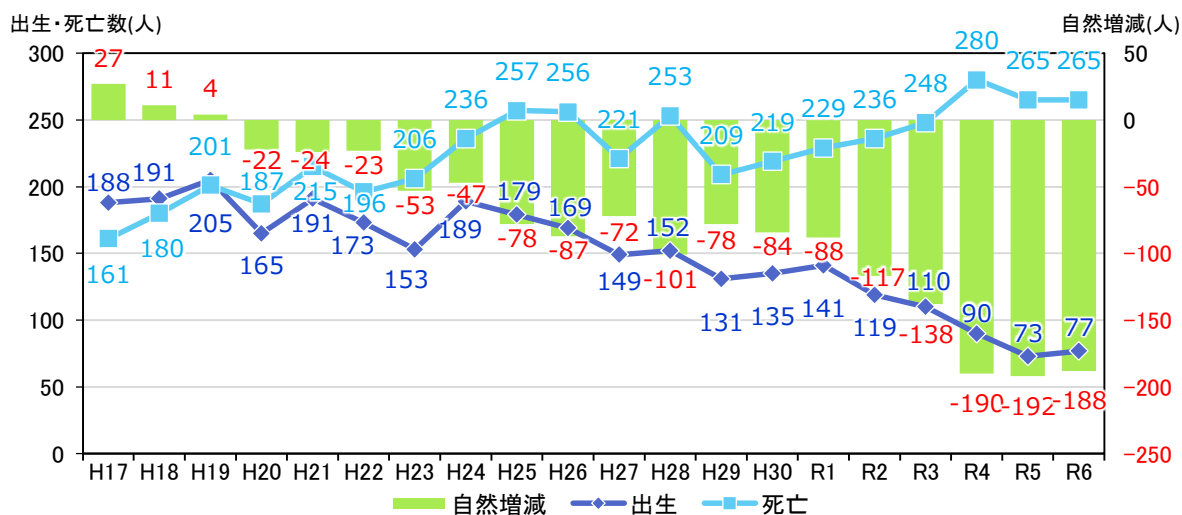


出典：令和2年(2020年)国勢調査

### 3) 人口変動の要因

出生数は減少傾向にあり、平成20年(2008年)以降は、死亡数が出生数を上回る自然減が続いています。また、転出者に比べて転入者の減少傾向が大きく、平成21年(2009年)以降は、転出者数が転入者数を上回る社会減が続いています。

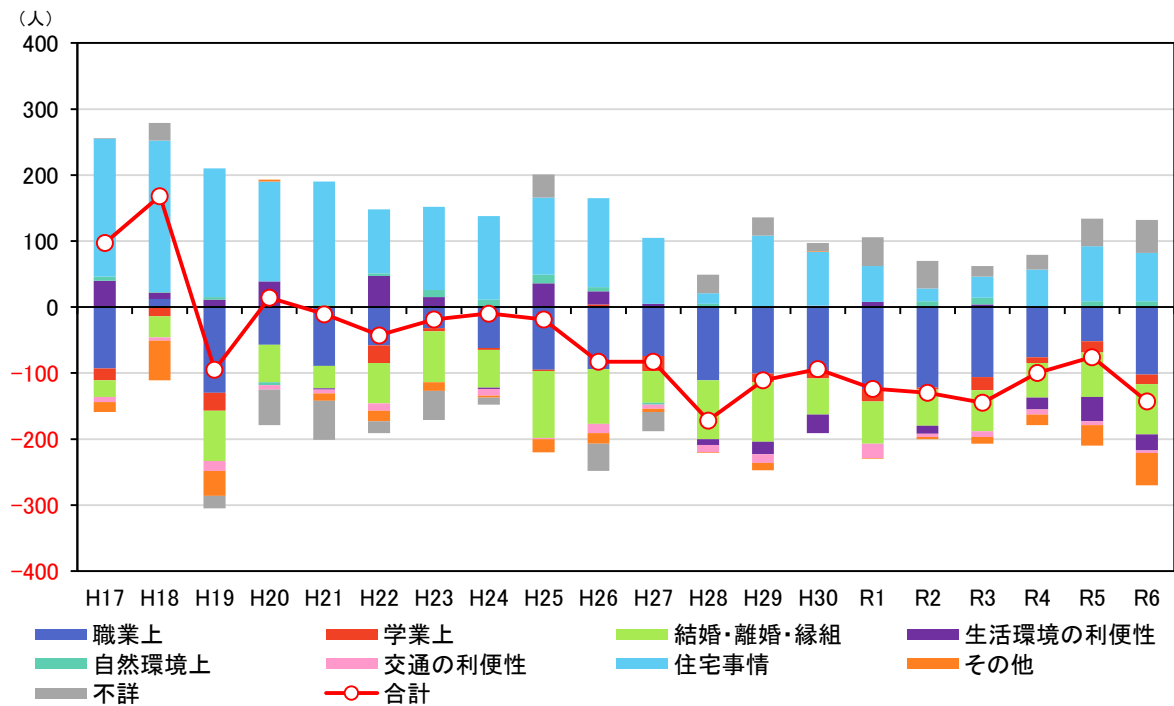
図表2-5 自然動態・社会動態の状況



出典：岐阜県人口動態統計調査

転入転出の異動理由をみると、就業や結婚等を理由に転出する人が多い一方、住宅事情を理由に町外から転入することが多くなっています。名鉄が廃線するまでは、環境・利便等による転入者があったことから、人口減少の抑制のためには移動の利便性向上が必要と考えられます。

図表2-6 異動理由別転入転出差の推移



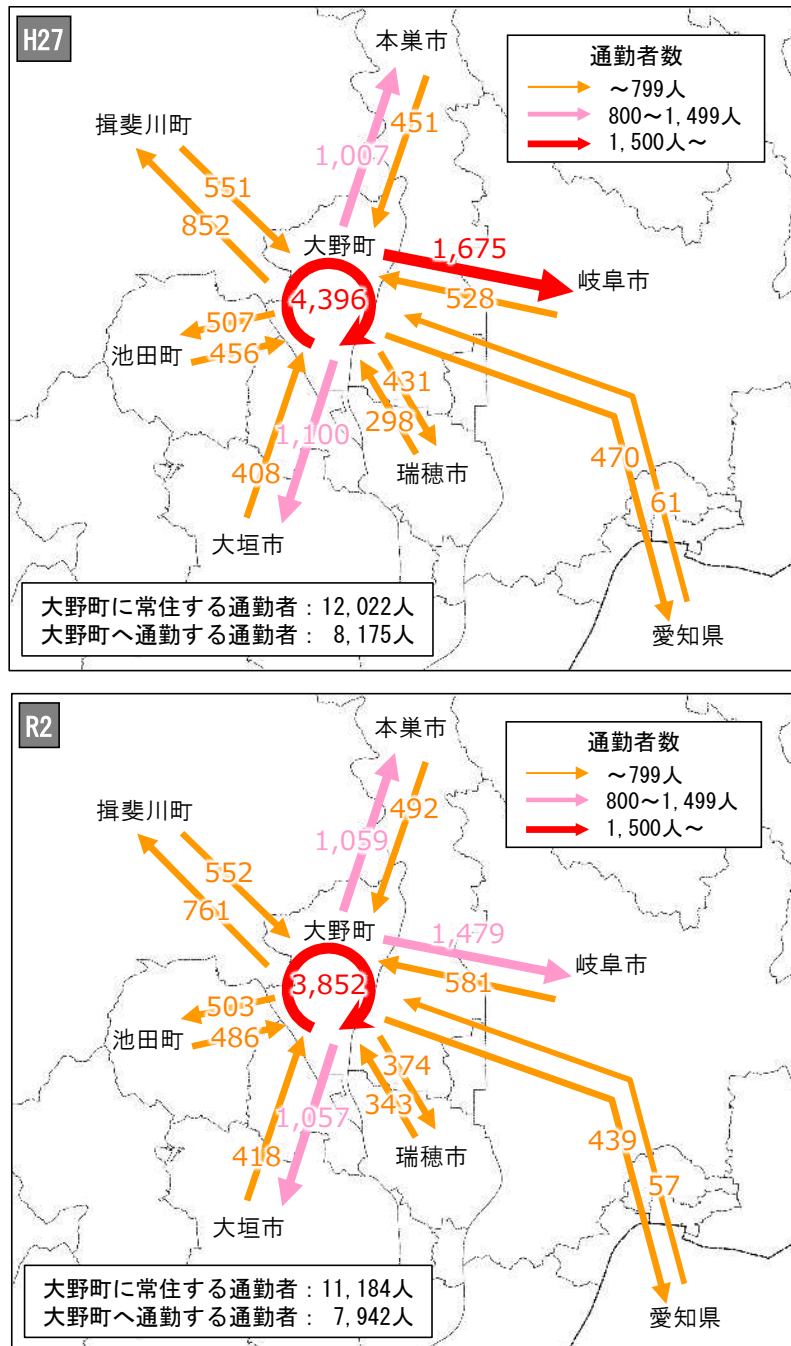
出典：岐阜県人口動態統計調査

## (2) 交通流動

### 1) 通勤・通学流動

通勤流動を見ると、岐阜市への流出が最も多くなっています。大野町に常住する通勤者は800人以上減少しており、全体的に流出数・流入数も減少していますが、傾向は大きく変わっていません。

図表2-7 通勤流動



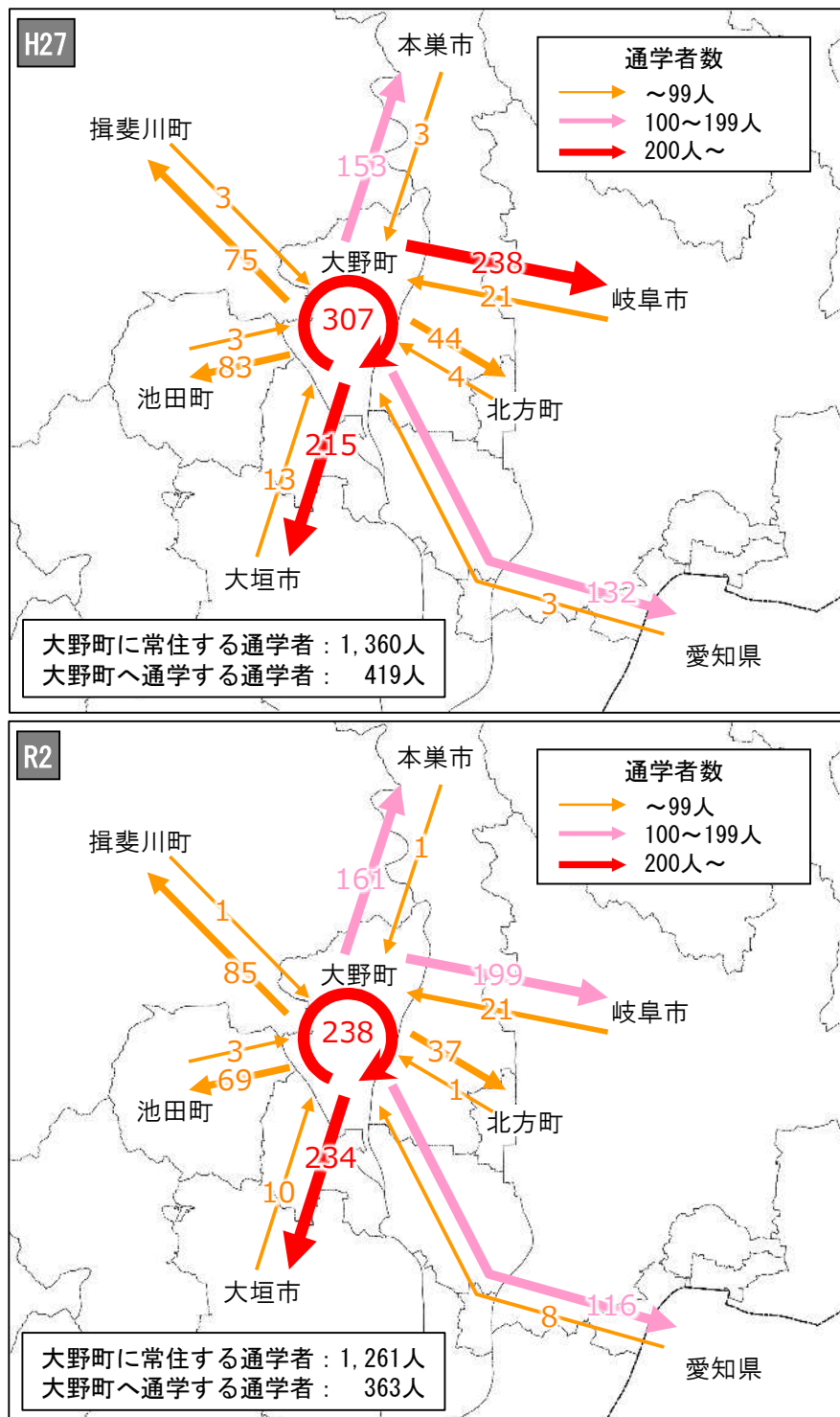
※周辺市町等主要な箇所のみ整理

※愛知県は、名古屋市等も含む全市町村の合計値

出典：平成27年(2015年)・令和2年(2020年)国勢調査

通学流動を見ると、平成27年(2015年)は岐阜市への流出が最も多く、次いで大垣市が多くなっていました。しかし、令和2年(2020年)は大垣市への流出が最も多く、次いで岐阜市となっています。

図表2-8 通学流動



※周辺市町等主要な箇所のみ整理

※愛知県は、名古屋市等も含む全市町村の合計値

出典：平成27年(2015年)・令和2年(2020年)国勢調査

## 2) 町内中学生の進学先の変化

中学生の進学先としては、岐阜方面の高校を選択する生徒の割合が多くなっています。また、直近7年間の傾向をみると、揖斐方面の高校を選択する生徒が少なくなっている一方で、その他の特に通信制の高校を選択する生徒が多くなっています。

図表2-9 高校所在地別在学生徒数

(人)

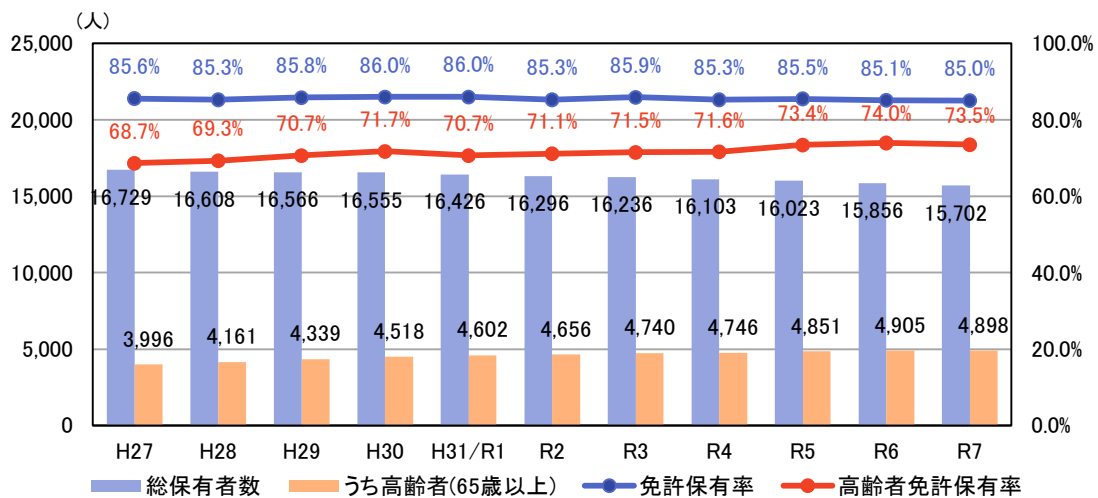
		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
大垣方面	大垣市	226	240	237	227	207	197	202
	海津市	6	9	0	0	0	0	0
	垂井町	6	7	9	8	5	2	1
	養老町	3	1	4	3	5	3	4
	小計	241	257	250	238	217	202	207
岐阜方面	岐阜市	127	129	114	124	134	129	110
	本巣市	169	145	132	129	136	127	108
	北方町	54	53	50	53	50	52	61
	岐南町	1	4	3	4	1	1	0
	小計	351	331	299	310	321	309	279
揖斐方面	揖斐川町	108	97	87	95	84	82	73
	池田町	93	82	79	71	61	49	47
	小計	201	179	166	166	145	131	120
その他	その他	11	12	-	-	-	-	-
	岐阜県内	-	-	9	8	6	7	6
	岐阜県外	-	-	15	21	19	17	14
	通信制	-	-	4	5	21	19	19
	小計	11	12	28	34	46	43	39
合計		804	779	743	748	729	685	645
大垣方面の割合		30%	33%	34%	32%	30%	29%	32%
岐阜方面の割合		44%	42%	40%	41%	44%	45%	43%
揖斐方面の割合		25%	23%	22%	22%	20%	19%	19%
その他		1%	2%	4%	5%	6%	6%	6%

### 3) 自動車運転免許保有状況

自動車運転免許の保有者数は、年々減少傾向にあります。高齢者(65歳以上)の免許保有者数は増加傾向にあります。これは、町総人口と高齢化率に関連があると考えられます。

免許保有率は、平成27年からほぼ横ばいで推移していますが、高齢者免許保有率は上昇傾向にあります。

図表2-10 自動車運転免許保有状況



※令和7年度(2025年度)は10月末現在の数値

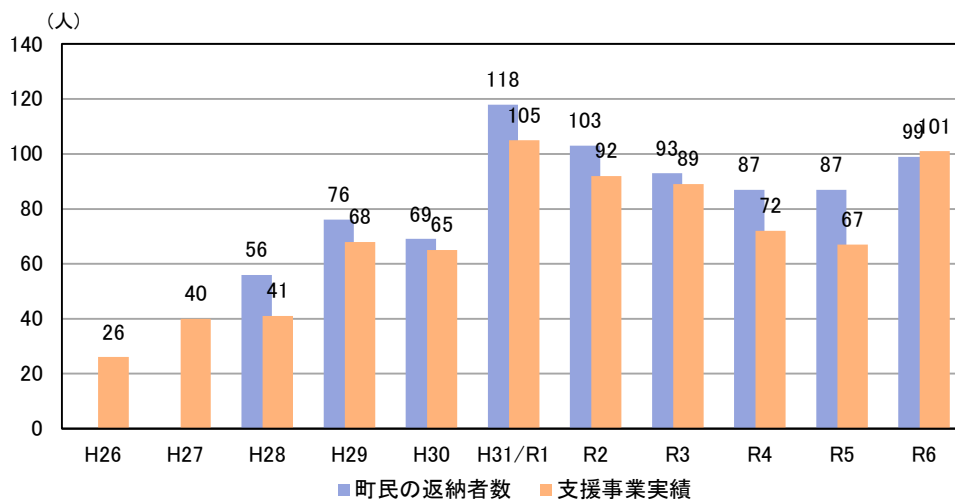
出典：揖斐警察署資料（基準日：毎年12月31日）

### 4) 自動車運転免許証返納状況

自動車運転免許証の返納者数は、令和元年(2019年)のピークまで増加傾向にあり、その後も、年間100人前後で推移しています。

返納者の多くが町の実施する自主返納支援事業を活用していることから、自動車運転免許証の返納に一定の効果があると考えられます。

図表2-11 免許返納者数・返納者支援事業実績



出典：揖斐警察署資料（「返納者数」集計期間：1/1～12/31）

（「支援事業実績」集計期間：4/1～3/31）

## 第3章 前計画期間の評価

### (1) 前計画期間の概要

本計画は、令和2年度(2020年度)に策定し、計画期間を令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までの5年間としていました。当初は任意計画として策定しましたが、令和4年度(2022年度)に手続きを行い、法に定める公共交通計画としました。

目指すべき将来像	
「快適で 笑顔あふれるやすらぎのまち おおの」を実現するための 地域公共交通ネットワークの構築	
目標	
目標 1 町民ニーズ、地域特性に応じた地域公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的な利用状況やニーズへの変化の把握</li> <li>・状況に即したサービスへの見直し、拡充</li> </ul>
目標 2 持続可能な地域公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数の維持、増加</li> <li>・利用しやすい環境の整備</li> <li>・運行経費補助等の継続</li> <li>・基本的情報の提供方法の工夫</li> </ul>
目標 3 まちづくりと連携した地域公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点間を結ぶネットワークの構築</li> <li>・他部署との連携</li> </ul>

### (2) 前計画期間の事業実施状況

実施事業	実施状況	実施・検討内容
目標 1 町民ニーズ、地域の特性に応じた地域公共交通の整備		
岐阜市方面		
最終便の繰り下げ	未実施	交通事業者と具体的な協議を実施していない。
快速便・直行便の導入検討	未実施	交通事業者と具体的な協議を実施していない。
瑞穂市方面		
大野穂積線のダイヤ調整	未実施	交通事業者と具体的な協議を実施していない。
町南部から穂積駅への移動手段の確保	未実施	交通事業者と具体的な協議を実施していない。
大垣市方面		
樽見鉄道駅までのアクセスの向上	未実施	交通事業者と具体的な協議を実施していない。
最終便の繰り下げ	未実施	交通事業者と具体的な協議を実施していない。
愛知県・名古屋市方面		
高速バスの導入	実施済み	令和3年(2021年)より、実証実験による高速バスの運行を開始した。路線維持や利用促進のため、交通事業者への負担金や、周知および補助事業を実施している。

実施事業	実施状況	実施・検討内容
町内		
あいのりくんの運行体制の見直し	実施済み	令和2年(2020年)より増便運行を実施している。 3台目の車両導入は、状況に応じて協議する。
あいのりくんの運行時間・運行日の拡大	実施済み	利用者の需要把握に努めた。
目標2 持続可能な地域公共交通の整備		
バス路線の維持		
路線維持費補助金の継続	実施済み	路線バスを運行する交通事業者に対する路線維持補助を継続実施した。
利用促進策実施		
高校生通学定期券購入補助事業・定期路線乗合バス乗車券に対する助成事業の継続	実施済み	事業を継続実施した。
運転免許証自主返納者支援事業の継続	実施済み	事業を継続実施した。
公共交通マップの作成	実施済み	公共交通マップを作成し、令和5年度(2023年度)に全戸配布した。配布後は、随時更新し、町ホームページに掲載している。
出前講座等の実施	実施済み	デマンドタクシーに関して、令和7年度(2025年度)に民生委員・児童委員に利用方法を説明した。また、町民向けに6か所で出前講座を実施した。
[路線バス]情報提供の充実	実施済み	町ホームページや、大野バスセンター、道の駅情報館、公共交通マップ等で情報提供を継続実施した。
[あいのりくん]情報提供の充実	実施済み	町ホームページや、大野バスセンター、道の駅情報館、公共交通マップ等で情報提供を継続実施した。
目標3 まちづくりと連携した地域公共交通の整備		
新病院へのアクセス向上	実施済み	交通事業者と協議し、既存バス路線が西濃厚生病院に乗り入れている。また、あいのりくんプラス事業により西濃厚生病院へのアクセスを維持している。
町民やNPOが主体となった取り組みの推進	実施済み	周辺市町の団体等に、道の駅バスターミナルの使用を許可した。
その他の事業		
高齢者・障がい者支援	実施済み	事業を継続実施した。

### (3) 前計画期間の目標達成状況

	単位	現況値 (H31/R1)	目標値 (R7)	実績値 (R7)	達成 状況	目標との対応		
						1	2	3
①町デマンドタクシーの利用者数	人/年	9,136	15,000	8,641	未達成	○	○	
②交通分担率	%	8.5	15.0	7.8	未達成	○		
③通勤通学や買い物等の日常生活の移動に不便を感じている町民の割合	%	48.9	40.0	45.3	未達成	○		
④高速バス路線数	路線	0	1	1	達成	○		○
⑤あいのりくんプラス利用者数	人/年	1,730	1,800	3,874	達成	○		
⑥町内バス停の利用者数(降車人数)						○	○	
岐阜バス路線	人/日	135.5	162.0	119.9	未達成	/	/	/
名阪近鉄バス路線	人/日	91.6	110.0	55.1	未達成	/	/	/
⑦交通結節点の利用者数(降車人数)								○
大野バスセンター	人/日	130.3	150.0	118.0	未達成	/	/	/
道の駅「パレットピアおおの」	人/日	7.4	13.0	13.4	達成	/	/	/
⑧公共交通施策全体への満足度	点	2.71	現況値以上	2.94	達成	○	○	○

### (4) 前計画期間の総括

#### 1) 目標1 町民ニーズ、地域の特性に応じた地域公共交通の整備

岐阜市方面、瑞穂市方面、大垣市方面への移動ニーズに対し、厳しきの続く交通事業者の状況や町の財政状況により、具体的な協議の実施に至りませんでした。愛知県・名古屋市方面へのニーズに対し、交通事業者への支援や利用促進施策を十分に実施しました。また、町内の移動ニーズに対しても、あいのりくんの利用状況を分析し、増便対応により利便性の確保に努めましたが、数値目標である町デマンドタクシーの利用者数は、コロナ禍による移動行動の変化等により目標を達成できませんでした。引き続き、各ニーズに対し、需要や利用状況の把握に努め、運行経費とのバランスを考慮して、地域公共交通環境の整備を検討します。

#### 2) 目標2 持続可能な地域公共交通の整備

交通事業者への路線維持補助金の継続実施、また公共交通に関する補助事業および周知事業を継続実施し、地域公共交通の維持および利用促進に取り組みました。しかし、数値目標である町内バス停の利用者数は増加傾向にあるものの、コロナ禍による減少や、厳しい公共交通環境に対応した減便や運賃改定、少子化による若年層の減少等により、目標達成には至りませんでした。引き続き、交通事業者と連携し持続可能な環境の整備を検討する必要があります。

#### 3) 目標3 まちづくりと連携した地域公共交通の整備

交通事業者との協議やあいのりくんプラスの運行により、新病院へのアクセス向上を達成できました。今後は、より広域的な観点から交通結節点の利用を促進し、公共交通とまちづくりを連携して検討します。また、既存の交通事業者のみではなく、町民やNPOといった新たな公共交通の担い手の育成施策を検討します。



図表4-1-2 これまでの取り組み

年	内容
H13.9	■名鉄揖斐線（黒野・本揖斐間）、名鉄谷汲線の廃線
H13.10	■廃止代替バス揖斐黒野線、黒野谷汲線の運行開始 > 揖斐黒野線はH18より、揖斐川町の自主運行バスとして運行 黒野谷汲線はH17に廃止
H17.3	■名鉄揖斐線（忠節・黒野間）の廃線
H17.4	■廃止代替バス大野北高線、大野穂積線の運行開始。大野真正北方線の系統追加・増便
H26.4	■通学バス定期券の購入費用の補助事業を開始 > 高校生を対象に、通学で利用するバス（岐阜バス・名阪近鉄バス・スクールバス）の定期券購入費用の一部を助成 購入費用の8,000円を超える額の1/2を助成
	■定期路線乗合バス乗車券に対する助成事業（アユカの新規交付・積み増し助成）の開始 > 新規交付：3,000円分（バス運賃2,500円＋保証金500円） 積み増し助成：2,000円上限
H27.4	■真正大縄場線宗慶系統の一部延伸 > リバーサイドモール止まりの一部を大野バスセンターまで延伸
H27.10	■大野忠節線・真正大縄場線のダイヤ調整 > 1時間当たりの運行便数の調整
H30.4	■通学バス定期券購入補助の補助率拡充 > 変更後：購入金額の1/3 （変更前：購入金額の8,000円を超えた額の1/2）
H30.7	■大垣大野線の道の駅「パレットピアおおの」乗り入れ ※ > 総合庁舎行き 平日5便/11便，休日3便/6便 大野バスセンター行き 平日5便/10便，休日3便/6便
	■大野忠節線の道の駅「パレットピアおおの」乗り入れ ※ > JR岐阜行き 平日12便，休日9便 道の駅行き 平日11便，休日8便
H31.4	■大野穂積線の快速便導入（平日） > 変更後：穂積駅前行き15便，大野バスセンター行き15便 （変更前：穂積駅前行き9便，大野バスセンター行き10便） ※
R1.10	◆真正大縄場線の系統が、宗慶系統に統合（みどり公園系統の廃止）
R5.10	■大垣大野線の西濃厚生病院乗り入れ
	■真正大縄場線の西濃厚生病院乗り入れ

※乗り入れ・増便当時の便数

図表4-1-3 運行本数

方面	交通機関	路線名	運行本数(平日) (本)				運行時間(平日)		運賃(円)	通勤定期 通学定期 (円/月)		
			行き先	1日	朝	昼	夕	始発			終発	
岐阜駅	路線バス	大野忠節線	岐阜方面	【始発】大野バスター	14	5	5	4	5:45	20:25	680	30,110 23,570
				【始発】バレット7おおの	11	4	5	2	6:47	18:49		
			大野方面	【終点】大野バスター	12	2	4	6	7:00	21:50		
				【終点】バレット7おおの	10	1	6	3	7:30	19:40		
		モレラ忠節線	岐阜方面	【始発】大野バスター	2	2	0	0	6:19	6:58	680	30,110 23,570
				【終点】大野バスター	1	0	1	0	16:30	-		
		真正大縄場線	岐阜方面	【始発】大野バスター	7	2	3	2	6:09	19:03	680	30,110 23,570
				【始発】西濃厚生病院	5	0	5	0	10:09	16:58		
				【終点】大野バスター	9	1	4	4	6:44	19:38		
				【終点】西濃厚生病院	3	1	2	0	7:53	13:58		
穂積駅	路線バス	大野穂積線	瑞穂方面	【始発】大野バスター	15	5	7	3	6:05	19:20	640	28,340 22,370
			大野方面	【終点】大野バスター	14	2	8	4	7:05	20:20		
大垣駅	路線バス	大垣大野線	大垣方面	【始発】大野バスター(經由バレット7おおの)	5	2	3	0	8:08	13:48	770	33,260 26,040
				【始発】大野バスター(直行)	6	3	2	1	6:34	18:39		
			大野方面	【終点】大野バスター(經由バレット7おおの)	5	1	4	0	7:39	13:44		
				【終点】大野バスター(直行)	5	0	1	4	15:44	19:49		

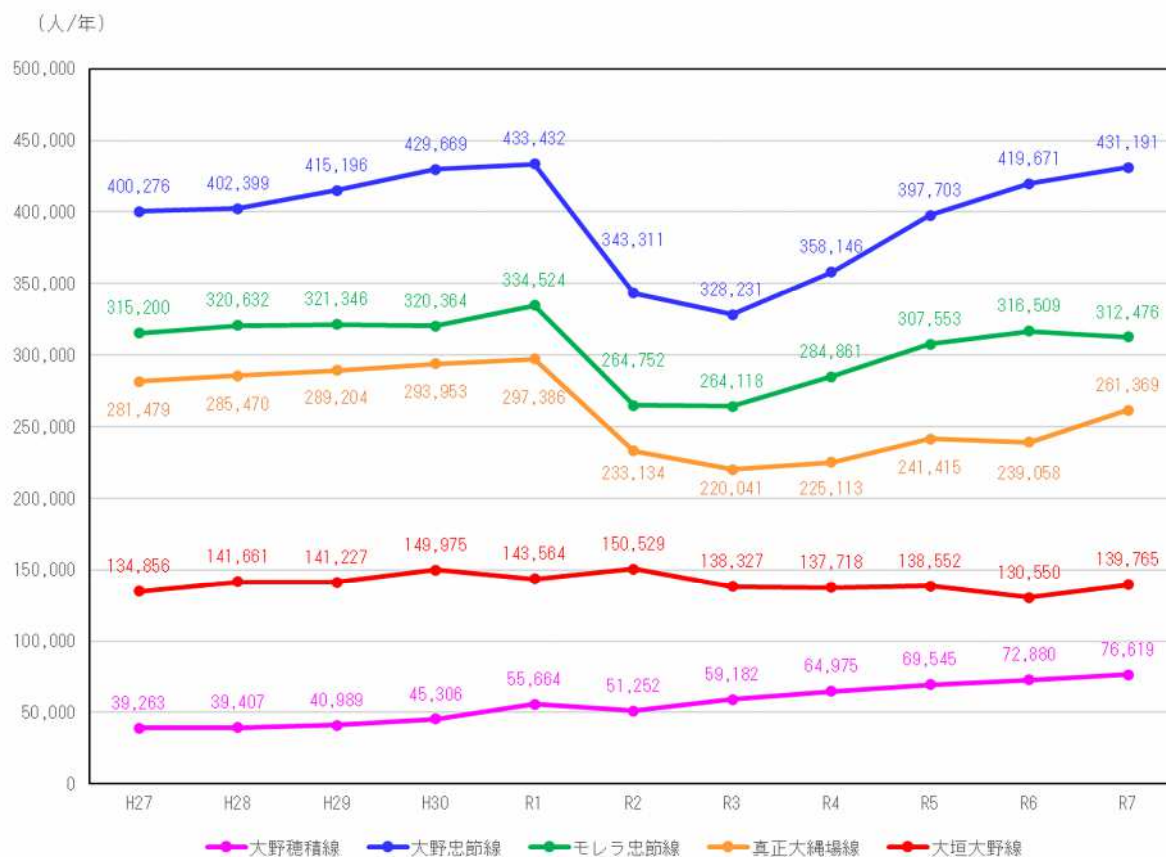
※朝:~9時, 昼:9~17時, 夕:17時~

大垣大野線の運賃・定期代は、大野BC-大垣駅前間の金額

## 2) 利用状況

- ・コロナ禍の影響により、令和2年度(2020年度)に利用者数は大きく減少しましたが、その後、回復傾向にあります。
- ・本町に乗り入れている多くの路線で利用者数は増加傾向となっています。
- ・町内のバス停の利用者数は、コロナ禍以降、増加傾向にあります。

図表4-1-4 年間利用者数の推移



図表4-1-5 年間利用者数の推移

路線名	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
岐阜バス	大野穂積線	39,263 66	39,407 67	40,989 69	45,306 77	55,664 94	51,252 87	59,182 100	64,975 110	69,545 118	72,880 123	76,619 129
	大野忠節線	400,276 122	402,399 123	415,196 126	429,669 131	433,432 132	343,311 105	328,231 100	358,146 109	397,703 121	419,671 128	431,191 131
	モレラ忠節線	315,200 119	320,632 121	321,346 122	320,364 121	334,524 127	264,752 100	264,118 100	284,861 108	307,553 116	316,509 120	312,476 118
	真正大縄場線	281,479 128	285,470 130	289,204 131	293,953 134	297,386 135	233,134 106	220,041 100	225,113 102	241,415 110	239,058 109	261,369 119
	名阪近鉄バス	大垣大野線	134,856 97	141,661 102	141,227 102	149,975 108	143,564 104	150,529 109	138,327 100	137,718 100	138,552 100	130,550 94

上段：年間利用者数(人/年) 下段：令和3年度(2021年度)を100とした指数

出典：岐阜乗合自動車資料、名阪近鉄バス資料

図表4-1-6 町内バス停の年間利用者数の推移

(人/年)

路線名	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
大野穂積線	7,123	7,035	8,410	10,232	8,570	9,554	9,836	10,792	8,175	9,118
大野忠節線	25,634	25,653	26,192	26,289	20,206	20,114	22,244	27,070	23,323	23,836
モレラ忠節線	2,086	1,538	1,513	1,551	1,128	1,347	1,366	1,532	1,307	1,467
真正大縄場線	10,772	11,986	11,377	11,389	8,421	9,157	9,508	10,841	8,715	9,358
計	45,615	46,212	47,492	49,461	38,325	40,172	42,954	50,235	41,520	43,779
令和3年度を100とした指数	114	115	118	123	95	100	107	125	103	109

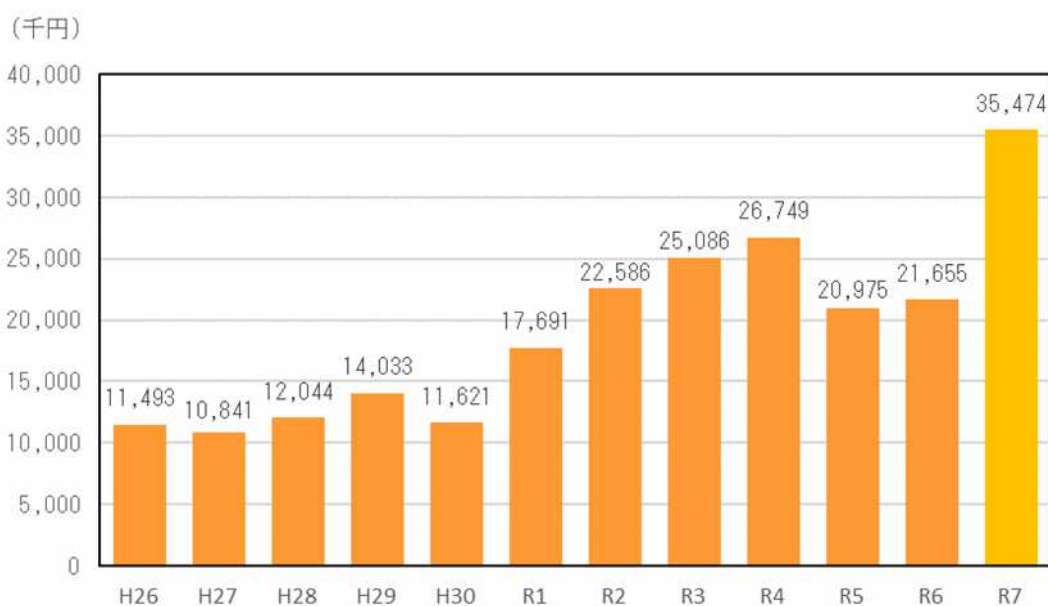
※利用者数集計期間：前年度10月1日～当年度9月30日

## 3) 路線維持に係る補助金

大野忠節線、真正大縄場線、大野穂積線、大垣大野線は、交通事業者の営業路線として運行されています。一部の沿線市町は交通事業者に対し、路線維持のため、運行経費の欠損金への補助を行っています。

物価の高騰や、人件費の増加、運転手不足により、交通事業者の路線運行に係る欠損金は増加する傾向にあり、これに伴い、町の補助金額も増加しています。

図表4-1-7 町補助金総額の推移



※補助金算出対象期間：前年度10月1日～当年度9月30日  
令和7年度は見込み金額

- ・モレラ忠節線の運行に係る経費負担は無し。
- ・大野忠節線は、平成30年度(2018年度)より、道の駅「パレットピアおおの」までの延伸に伴い、負担発生。
- ・大垣大野線は、平成30年度(2018年度)の道の駅「パレットピアおおの」までの延伸等に伴い、負担額増加。

## (2) 大野デマンドタクシーあいのりくん、あいのりくんプラス

### 1) 運行の概要

デマンドタクシー「あいのりくん」は、平成19年(2007年)7月より定路線型デマンドタクシーとして運行を開始しました。路線や停留所の増設など改善は行ったものの、利用者は伸び悩んでいましたが、平成26年(2014年)7月より自由経路ドアツードア型に移行したことで利用者数が増加しました。令和2年度(2020年度)はコロナ禍の影響により、利用者数が減少しましたが、その後、回復し安定した状態となっています。

令和3年度(2018年度)には37.9人/日、令和6年度(2024年度)には35.8人/日となっています。

また、平成30年(2018年)10月から、隣町の揖斐川町に所在した揖斐厚生病院までのタクシー利用費用を助成する、揖斐厚生病院直行便(あいのりくんプラス)を開始しました。令和5年(2023年)10月に大野町に西濃厚生病院が開院したことに伴い、あいのりくんプラスを西濃厚生病院直行便に改め、現在に至ります。

図表4-2-1 これまでの取り組み

年	内容
H17	■ コミュニティバス運行の実証実験
H19.7	■ 定路線型デマンドタクシーの運行開始
H26.7	■ 運行方法の見直し > 自由経路ドアツードア型、自宅前登録を開始。運賃を300円に変更。(変更前: 4つのゾーンに分け、停留所で乗降する定時定路線。運賃200円)
H27.1	■ オンデマンド交通システム「コンビニクルシステム」を導入
H28.1	■ 体験乗車券の配布 > 65歳以上(5,996人)、0~6歳の未就学児の保護者(910人)を対象に配布(使用枚数429枚(423+6)、使用率3.1%(3.5+0.3))
H28.4	■ 予約受付時間の拡大 > 変更後: 利用希望時間30分前までに予約 (変更前: 利用希望時間1時間前までに予約)
H30.10	■ [タクシー助成] 揖斐厚生病院直行便 あいのりくんプラスの開始 > あいのりくん自宅前登録者を対象に、揖斐厚生病院間のタクシー料金のうち、1乗車あたり1,000円を除いた額を助成
R2.4	■ あいのりくんの増便運行 > 利用の集中する時間帯に、一般タクシーを活用して増便対応を実施
R5.10	■ [タクシー助成] 揖斐厚生病院直行便を 西濃厚生病院直行便 あいのりくんプラスに変更 > あいのりくん自宅前登録者を対象に、西濃厚生病院間のタクシー料金のうち、1乗車あたり500円を除いた額を助成

図表4-2-2 サービス概要

方面	交通機関	路線名	運行本数(平日) (本)				運行時間(平日)		運賃 (円)	利用者 負担額 (円)
			1日	朝	昼	夕	始発	終発		
町内	乗合 タクシー	大野デマンドタクシー 『あいのりくん』	-				7:30~17:30 ※予約受付は乗車希望日 の1週間前~30分前		1乗車 1人あたり 300	-
西濃厚生病院	タクシー	タクシー助成 『あいのりくんプラス』	-				7:30~17:30 ※予約受付は乗車希望日 の1週間前~30分前		-	1乗車 1台あたり 500

## 2) 利用状況

## ①あいのりくん

- ・一日平均利用者数は、運行開始以降サービスの見直し（自宅前からの利用可能、予約受付30分前まで可能、停留所30箇所新設、増便対応）により、令和元年度(2019年度)まで増加していましたが、コロナ禍により利用者数は落ち着き、令和6年度(2024年度)には35.8人/日となりました。

図表4-2-3 あいのりくん利用者数

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
運行日数	243	243	244	244	240	243	242	243	243	243	184
運行便数	4,406	5,545	7,628	8,219	8,593	8,051	8,283	7,705	7,845	7,834	6,016
乗車人数	4,950	6,052	8,498	9,092	9,843	9,205	9,180	8,517	8,710	8,691	6,522
1日あたり運行便数(便/日)	18.1	22.8	31.3	33.7	35.8	33.1	34.2	31.7	32.3	32.2	32.7
1日あたり乗車人数(人/日)	20.4	24.9	34.8	37.3	41.0	37.9	37.9	35.0	35.8	35.8	35.4
1運行あたり乗車人数(人/回)	1.12	1.09	1.11	1.11	1.15	1.14	1.11	1.11	1.11	1.11	1.08

※集計期間：4月1日～3月31日

令和7年度(2025年度)は12月末現在の数値

## ②あいのりくんプラス

- ・平成30年(2018年)10月より運行を開始した「揖斐濃厚生病院直行便 あいのりくんプラス」は、令和元年度(2019年度)に日平均運行便数6.2便、日平均利用者数7.9人となっています。令和5年(2023年)10月の西濃厚生病院の開院に伴い「西濃厚生病院直行便 あいのりくんプラス」に変更した後の利用者は、令和6年度(2024年度)に日平均運行便数11.1便、日平均利用者数13.8人と、約2倍に増加しています。

図表4-2-4 あいのりくんプラス利用者数

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
運行日数	120	240	243	242	243	243	243	184
運行便数	576	1,495	1,252	1,387	1,419	1,852	2,704	2,360
乗車人数	708	1,902	1,594	1,784	1,806	2,235	3,357	2,943
1日あたり運行便数(便/日)	4.8	6.2	5.2	5.7	5.8	7.6	11.1	12.8
1日あたり乗車人数(人/日)	5.9	7.9	6.6	7.4	7.4	9.2	13.8	16.0
1運行あたり乗車人数(人/回)	1.23	1.27	1.27	1.29	1.27	1.21	1.24	1.25

※集計期間：4月1日～3月31日

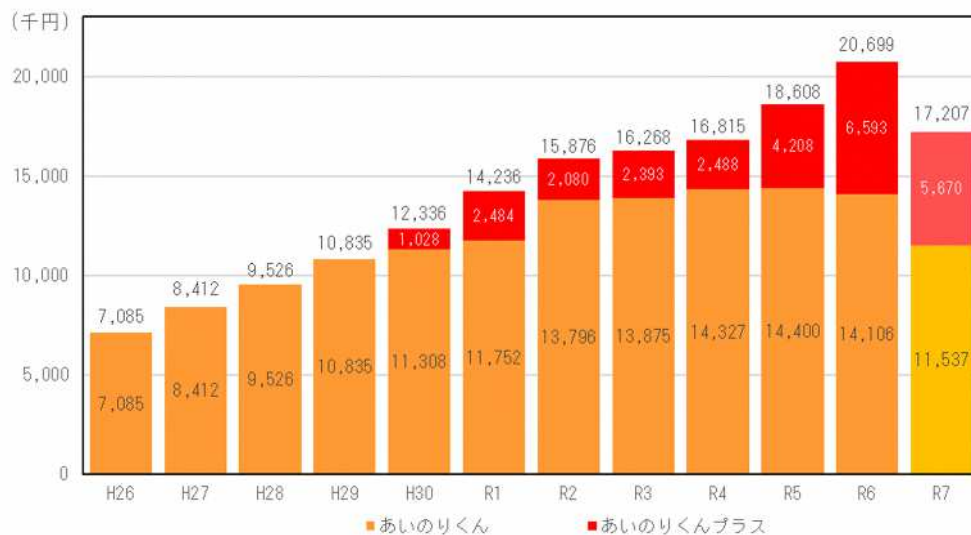
平成30年度(2018年度)の集計期間は10月1日～3月31日

令和7年度(2025年度)は11月末現在の数値

### 3) 運行経費

デマンドタクシー「あいのりくん」は、平成26年(2014年)7月の自由経路ドアツードア型移行より、物価上昇や人件費の増加により、運行経費は増加傾向にあります。また、あいのりくんプラスも、利用者数の増加や利用者負担額の減額により、町負担額は増加を続けています。1輸送あたりの運行経費も増加傾向にあります。

図表 4-2-5 運行経費の推移



※集計期間：4月1日～3月31日 令和7年度(2025年度)は12月末現在の数値  
あいのりくんの運行経費：運行業務委託料、燃料費、修繕費、保険料等

図表4-2-6 1輸送あたりの運行経費



※集計期間：4月1日～3月31日 令和7年度(2025年度)は12月末現在の数値  
1輸送あたりの運行経費：運行経費を利用者数で除したもの

(3) 揖斐川町ふれあいバス 揖斐大野線、西濃厚生病院線

1) 運行の概要

揖斐川町では、令和元年(2019年)10月1日に大規模な路線再編を実施し、朝夕の通勤通学時間帯に定時定路線で運行する「揖斐川町ふれあいバス」、昼間にデマンド型形式で運行する「揖斐川町はなももバス」が運行されています。

揖斐大野線は、養老鉄道揖斐駅から大野バスセンターまでを終日運行しています。  
(一部便：本揖斐～大野バスセンター)

また、令和5年(2023年)10月より、西濃厚生病院の開院に伴い、揖斐川町と西濃厚生病院を結ぶ西濃厚生病院線の運行を開始しました。

図表4-3-1 路線図



図表4-3-2 運行本数

方面	交通機関	路線名	運行本数(平日) (本)				運行時間(平日)		運賃(円)	通勤定期 通学定期 (円/月)	
			行き先	1日	朝	昼	夕	始発			終発
揖斐駅	自主運行バス	揖斐大野線	揖斐川方面	11	4	4	3	7:23	18:23	300	4,000
			大野方面	12	3	8	1	6:52	17:55		2,000
揖斐駅	自主運行バス	西濃厚生病院線	揖斐川方面	4	0	4	0	10:59	15:00	300	4,000
			大野方面	4	3	1	0	7:35	9:30		2,000

※朝:~9時, 昼:9~17時, 夕:17時~

図表4-3-3 これまでの取り組み

年	内容
R1.10	■揖斐川町ふれあいバスを通学定期券購入費用補助金の補助対象に追加 >購入費用の1/3を補助。
R5.10	■西濃厚生病院線の運行開始

## 2) 利用状況

揖斐川町から本町内の商業施設や医療施設への移動に利用されています。また、本町から揖斐川町に所在する揖斐高校への通学に利用する高校生もいます。

図表4-3-4 揖斐川町ふれあいバス利用状況

(人)

	全線	うち揖斐大野線	うち西濃厚生病院線
平日	56,251	36,150	4,895
土日祝	12,283	2,036	-
合計	68,534	38,186	4,895

※集計期間：令和6年4月1日～令和7年3月31日

(4) 高速バス にしみのライナー

1) 運行の概要

にしみのライナーは、東海環状自動車道と名神高速道路を利用して、本町の道の駅「パレットピアおおの」と、名古屋市の名古屋駅を結ぶ高速バスです。大野神戸IC開通後、交通事業者と協議し、令和3年(2021年)7月に実証実験(21条運行)として、運行を開始しました。令和8年度(2026年度)には実証実験による運行を終え、乗合事業として運行(4条運行)を開始する予定です。

図表4-4-1 路線図



図表4-4-2 運行本数

方面	交通機関	路線名	運行本数(平日)				運行時間(平日)		運賃(円)	通勤定期 通学定期 (円/月)	
			行き先	1日	朝	昼	夕	始発			終発
名古屋駅	高速バス (実証実験)	にしみのライナー	名古屋方面	8	2	4	2	7:00	19:00	1,400	60,480
			大野方面	8	1	4	3	8:00	20:40		50,400

※朝:~9時, 昼:9~17時, 夕:17時~

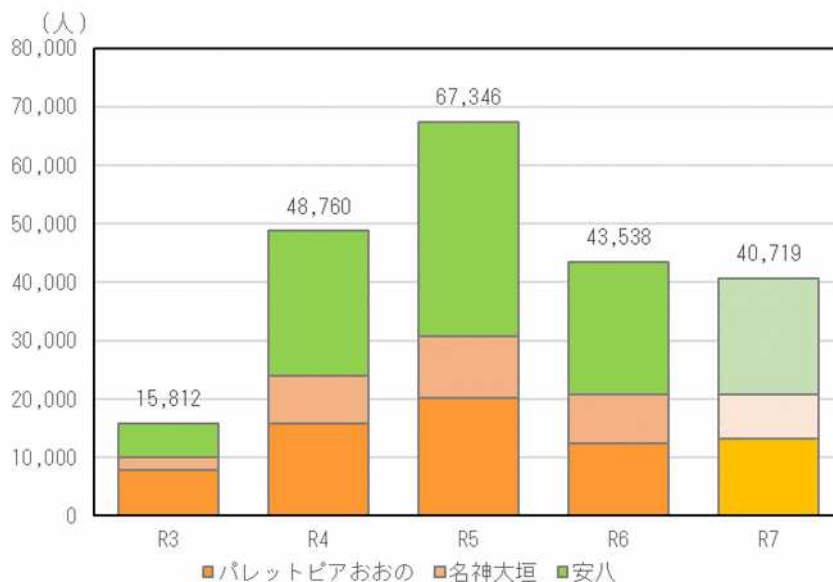
図表4-4-3 これまでの取り組み

年	内容
R3.7	■にしみのライナーの運行開始。実証実験として運行。
R3.7	■回数乗車券の購入費用に対する助成事業を開始 >回数乗車券購入に対し2,000円助成（1年度あたり1世帯1回まで）
R4.1	■学生の通学定期券または回数乗車券購入費用の補助事業を開始 >大学生、短大生等を対象に、高速バスの通学定期券または回数乗車券の購入費用を一部補助 通学定期券：1か月あたり5,000円を補助 回数乗車券：購入費用の1/3を補助（1か月あたり上限5,000円）
R4.11	■一部の便を愛・地球博記念公園（ジブリパーク）まで延伸 >R6.3終了
R6.4	■回数乗車券に対する助成の申請上限回数変更 >変更後：1年度あたり1世帯2回まで
R6～	■名阪近鉄バス(株)に、路線維持のための負担金

## 2) 利用状況

運行開始以降、利用者数は増加傾向にありましたが、令和6年度(2024年度)は、減少しています。令和6年(2024年度)4月の減便及び運賃の値上げが影響したと考えられます。

図表4-4-4 バス停別乗降者数



※集計期間：4月1日～3月31日

令和3年度(2021年度)の集計期間は7月17日～3月31日

令和7年度(2025年度)は12月末現在の数値

## (5) 鉄道

### 1) 運行の概要

樽見鉄道は、大垣駅（大垣市）と樽見駅（本巣市）を結んでいます。従来はセメント輸送の貨物列車が大垣駅～本巣駅間を運行し、営業収入の4割を占めていましたが平成18年(2006年)3月28日に運行を終了しました。以降は、大垣方面への通勤通学手段として、また本巣市内の観光地への移動手段として利用されています。

養老鉄道は、桑名駅（三重県桑名市）と揖斐駅（揖斐川町）を結んでいます。平成19年(2007年)10月から、上下分離方式<sup>※</sup>での運行に移行し、沿線の3市4町と近畿日本鉄道(株)が支援を続けてきました。平成29年(2017年)には、沿線市町の基金拠出により設立した一般社団法人養老線管理機構が、近畿日本鉄道(株)より車両・施設の維持管理を引き継いでいます。

利用者の8割弱を通勤・通学の定期利用が占めており、沿線地域にとって大切な生活路線となっているほか、沿線観光地へのアクセスも担っています。

本町では、平成29年度(2017年度)より高校生通学定期券購入補助金の対象路線に加え、利用促進に努めています。

※上下分離方式：施設の整備・保有主体と運営主体を分離すること。

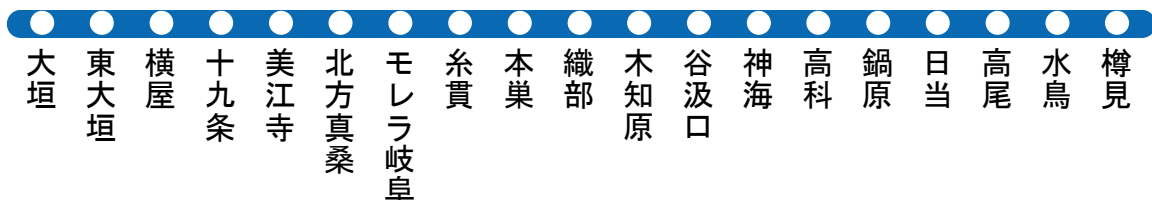
図表4-5-1 路線図



養老鉄道 養老線



樽見鉄道 樽見線



図表4-5-2 運行本数

方面	交通機関	路線名	運行本数(平日) (本)				運行時間(平日)		運賃(円)	通勤定期 通学定期 (円/月)	
			行き先	1日	朝	昼	夕	始発			終発
大垣駅	鉄道	養老鉄道養老線	大垣方面	39	10	11	17	5:37	23:31	420	15,590
		揖斐駅	揖斐川方面	39	10	17	12	5:44	23:22		7,550
	鉄道	樽見鉄道樽見線	大垣方面	21	6	8	7	5:37	22:24	530	22,260
		本巣駅	本巣方面	21	5	8	8	6:21	23:01		12,720

※朝:~9時, 昼:9~17時, 夕:17時~

図表4-5-3 これまでの取り組み

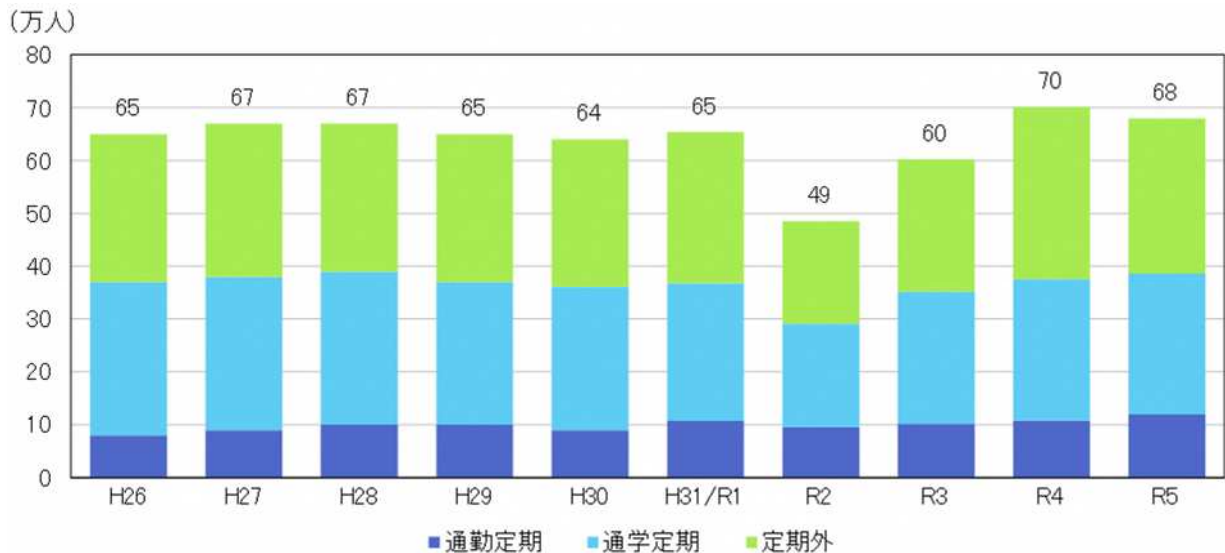
年	内容
H29.7	<p>■通学鉄道定期券の購入費用の補助を開始</p> <p>&gt;高校生を対象に、通学で利用する鉄道（樽見鉄道・養老鉄道）の定期券購入費用の一部を助成</p> <p>購入費用の1/3を補助</p>
H30.12	<p>■養老鉄道養老線管理機構に出捐金（1,000万円）</p>
R2~	<p>■樽見鉄道(株)に運営維持費補助金（5年間）（100万円/年）</p>
R7~	<p>■樽見鉄道(株)に運営維持費補助金（5年間）（100万円/年）</p>

## 2) 利用状況

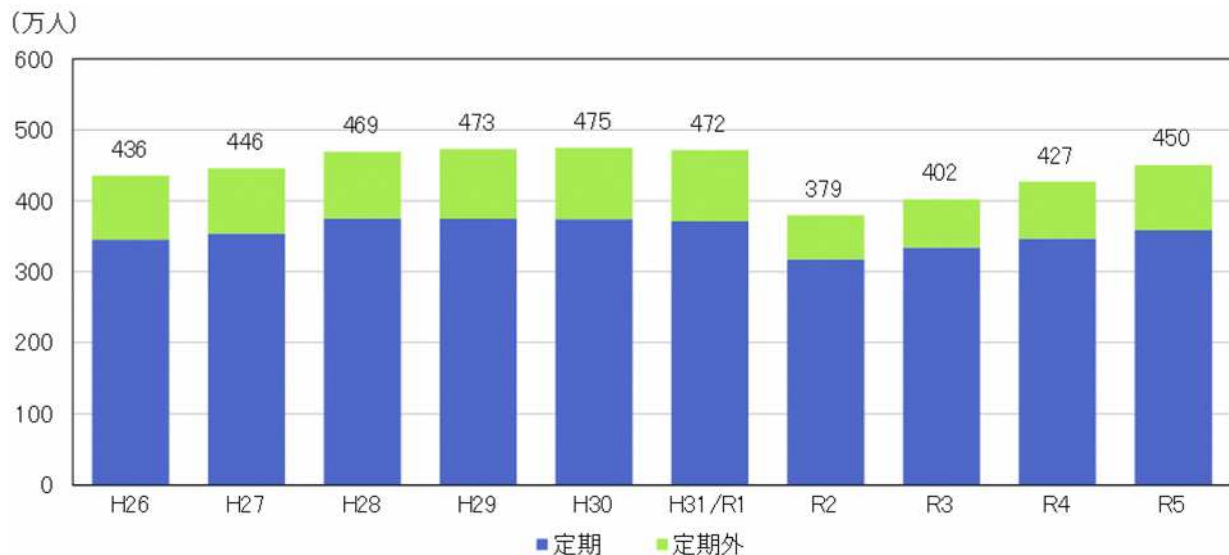
樽見鉄道の輸送人員は、平成31年/令和元年(2019年)までは66万人程度で推移していました。令和2年(2020年)にコロナ禍で大きく減少しましたが、それ以降は徐々に回復し、令和4年(2022年)以降はコロナ禍前を上回る水準となっています。

養老鉄道の輸送人員は、平成26年(2014年)以降、増加傾向が続いていました。令和2年(2020年)にコロナ禍で大きく減少しましたが、それ以降は徐々に回復し、コロナ禍前の水準まで回復しつつあります。

図表4-5-4 利用者数の推移(樽見鉄道)



図表4-5-5 利用者数の推移(養老鉄道)



## (6) 関連事業

### 1) 高校生通学定期券等補助金

#### ①補助対象者

- ・町内に住所を有し、学校教育法に規定する高等学校または高等学校と同等の課程と認められる課程に修業している高校生の保護者

#### ②補助対象交通機関

- ・バス：岐阜バス，名阪近鉄バス，揖斐川町ふれあいバス，スクールバス
- ・鉄道：樽見鉄道，養老鉄道

#### ③補助額

- ・通学定期券購入費用の3分の1を補助（100円未満は切り捨て）  
 (例) 3か月分の通学定期券購入費用が35,000円の場合  
 $35,000円 \times 1/3 = 11,666円 \Rightarrow 11,600円$ （補助額）

図表4-6-1 補助金交付者数の実績

(人)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
岐阜バス	55	63	68	58	61	76	69	58	71	93	100	86
名阪近鉄バス	54	45	55	49	56	68	73	70	58	48	49	61
スクールバス	21	25	26	20	18	13	7	15	17	7	11	2
揖斐川町ふれあいバス	-	-	-	-	-	6	12	6	10	9	10	6
樽見鉄道	-	-	-	-	26	30	29	23	23	34	35	30
養老鉄道	-	-	-	-	46	50	52	57	49	47	39	27
合計	130	133	149	199	215	242	242	229	228	238	244	212
補助総額(千円)	4,481	4,794	4,899	6,195	8,847	9,431	8,570	7,854	8,620	9,600	10,544	9,640

※平成29年(2017年)7月より樽見鉄道・養老鉄道を補助対象に追加

※令和元年(2019年)10月より揖斐川町ふれあいバスを補助対象に追加

※令和7年度(2025年度)は、12月末現在の数値

図表4-6-2 補助額の実績



※令和7年度(2025年度)は、12月末現在の数値

## 2) 高速バス学生通学定期券等購入補助金

## ①補助対象者

- ・高速バス「にしみのライナー」を通学に利用する方で町内に住所を有し、学校教育法に規定する高等専門学校、専修学校、大学及び短期大学（大学院は除く）に就学している、学生またはその保護者

## ②補助対象

- ・道の駅「パレットピアおおの」から名古屋駅までの間を乗車できる「にしみのライナー」の通学定期券または回数券

## ③補助額

- ・通学定期券：1か月あたり5,000円
- ・回数券：購入費用の3分の1（100円未満は切り捨て）  
（1か月あたり上限5,000円）
- ※1か月につき、定期券または回数券のいずれか1つのみ申請可

図表4-6-3 補助の実績

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
交付者数(人)	1	18	16	15	5
補助総額(千円)	4	221	217	185	67

※令和7年度(2025年度)は、12月末現在の数値

## 3) 高速バス回数乗車券等購入助成事業

## ①助成対象

- ・高速バス「にしみのライナー」を利用し、町内に住所を有する方

## ②助成内容

- ・道の駅「パレットピアおおの」から名古屋駅までの間を乗車できる「にしみのライナー」の回数乗車券

## ③助成額

- ・購入した回数乗車券の料金のうち2,000円
- ※1年度あたり1世帯2回まで助成(令和5年度(2023年度)までは1回のみ)

図表4-6-4 助成実績

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
助成者数(人)	297	430	452	401	159
助成総額(千円)	594	860	904	802	318

※令和7年度(2025年度)は、12月末現在の数値

#### 4) 運転免許証自主返納者支援事業

##### ①対象者

- ・町内に住所を有する70歳以上の方で、有効な運転免許証を自主返納された方

##### ②助成内容

- ・タクシーまたはデマンドタクシーの双方で利用可能なチケットを交付（年間1万円を5年間交付）
- ・または、ハンドル型電動車いす（シニアカー）購入費の一部助成（上限5万円）

図表4-6-5 支援実績

(人)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
タクシー券	22	22	22	26	33	28	23	-	-	-	-	-	-	-
デマンドタクシー券	0	1	0	0	7	13	15	-	-	-	-	-	-	-
双方利用可能券	-	-	-	-	-	-	30	65	102	92	85	67	62	97
シニアカー購入費助成	-	-	-	-	-	-	-	-	3	0	4	5	5	4

#### 5) 高齢者等買物支援助成事業

##### ①事業目的・概要

- ・日常生活に必要な食料品及び日用雑貨品等の購入が困難な高齢者が、買物の機会を確保できるように実施。また、配達時に安否確認等の見守りも実施。

##### ②対象者

次の要件全てに該当する方

- ・本町と高齢者見守りネットワーク事業の協定を結んだ事業者の配達サービスを利用する方
- ・町内に住所を有する65歳以上の高齢者のみの世帯の方

##### ③助成対象

- ・配達サービスの利用登録に係る費用を助成
- ・1世帯1回までとし、助成金は1,000円を限度

図表4-6-6 支援実績

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
申請件数(件)	26	15	8	8	13

## 6) 移動支援事業

### ①事業目的・概要

- ・町が地域生活支援事業として行うサービスの一つ。
- ・屋外での移動が困難な障害のある人に対して、社会生活上必要な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出支援を行う。

### ②助成対象

- ・町内に住所を有する障がい者等及び町長が特に必要と認める者
- ・ヘルパーの介助を受けての一般タクシーやバスでの移動、買物など外出先で受けるサポートも対象

### ③助成内容

- ・利用者の自己負担額は通常利用料金の100分の10に相当する額。自己負担額を除いた額を町が補填し、サービス提供者に支払う。

図表4-6-7 事業実績

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
実利用者数(人)	25	21	32	33	29
延利用件数(件)	1,401	1,601	1,867	1,915	1,261
補助額(千円)	5,461	6,077	7,474	7,827	4,812

※実利用者数：年間で本事業を利用した人数（重複なし）

## 第5章 利用実態・ニーズの把握

### (1) 調査概要

本計画の策定にあたり、過去に実施した各種調査を整理・分析し、町民の公共交通の利用実態や移動ニーズ等を把握しました。調査概要は以下のとおりです。

統計データ等 運行状況	人口、通勤・通学流動、運転免許証保有者数・自主返納状況等 運行事業者等提供データ（輸送人員等） あいのりくんログデータ
乗降等調査	<b>■路線バス利用者アンケート</b> 実施時期：平成28年(2016年)10月1日(土)，2日(日)，7日(金) 目的：利用目的、行き先、満足度、改善要望等の把握 対象：町内の停留所利用者 回答数：106票
	<b>■道の駅バス停利用者調査</b> 実施時期：令和元年(2019年)12月4日(水) 目的：通勤・通学における利用実態の把握 対象：6～8時台の道の駅停留所利用者
	<b>■樽見鉄道駅別利用者アンケート調査</b> 実施時期：平成28年(2016年)10月1日(土)，2日(日)，7日(金) 目的：利用者属性、詳細な利用状況の把握 対象：調査駅の利用者（調査駅：本巣，糸貫，モレラ岐阜，北方真桑，美江寺，十九条） 回答数：264票
アンケート	<b>■町民アンケート</b> 実施時期：平成28年(2016年)8月 目的：日常生活行動や公共交通の利用状況、公共交通及び交通結節点に関するニーズ等の把握 対象：町内在住の15歳以上（高校生以上） 回答数：2,292票
	<b>■高校生アンケート</b> 実施時期：平成28年(2016年) 目的：ふだんの通学実態、公共交通に対するニーズの把握 対象：本巣松陽高等学校1・2年，岐阜第一高等学校1・2年，岐阜工業高等専門学校1～3年 回答数：1,419票
	<b>■デマンドタクシー登録者アンケート</b> 実施時期：令和元年(2019年)12月 目的：利用実態、今後の利用意向等の把握 対象：デマンドタクシー自宅前登録者 1,177名 回答数：682票

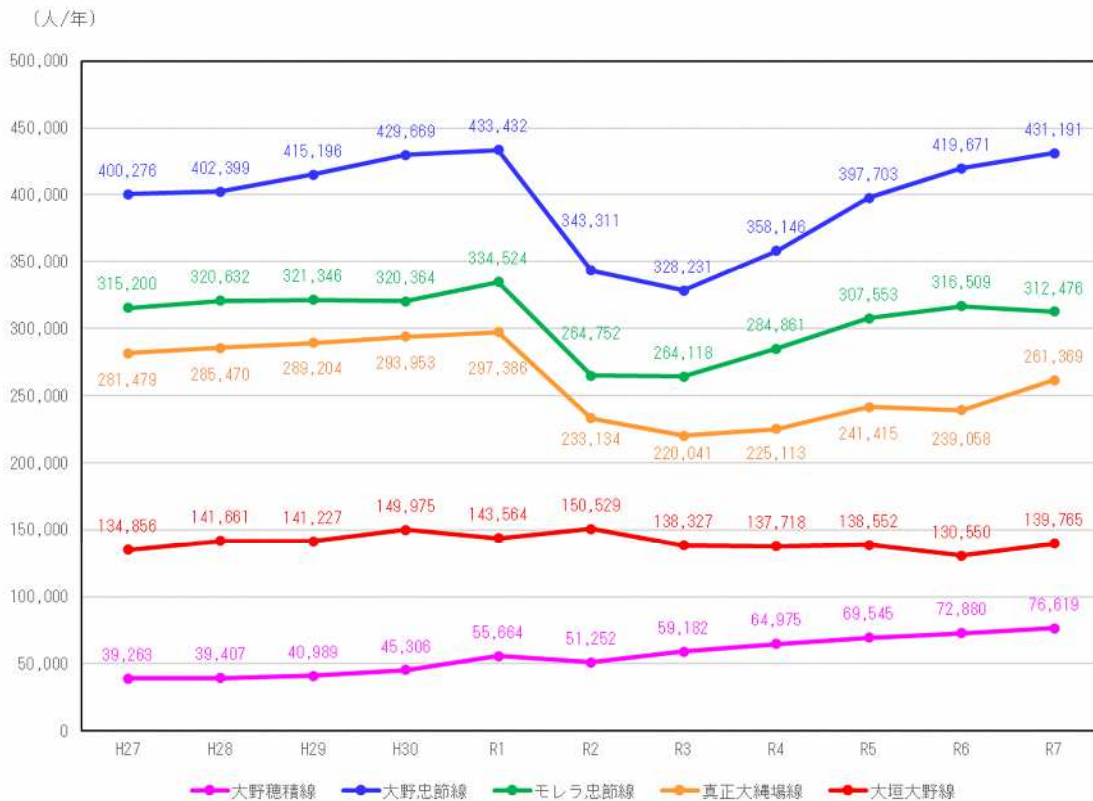
アンケート	<p>■公共交通に関する町民アンケート</p> <p>実施時期：令和7年(2025年)9月</p> <p>目的：日常生活行動や公共交通の利用状況、公共交通及び交通結節点に関するニーズ、公共交通への町負担額に対する考え等の把握</p> <p>対象：町内在住の15歳以上（高校生以上）</p> <p>回答数：413票</p>
-------	--

(2) 調査結果のまとめ

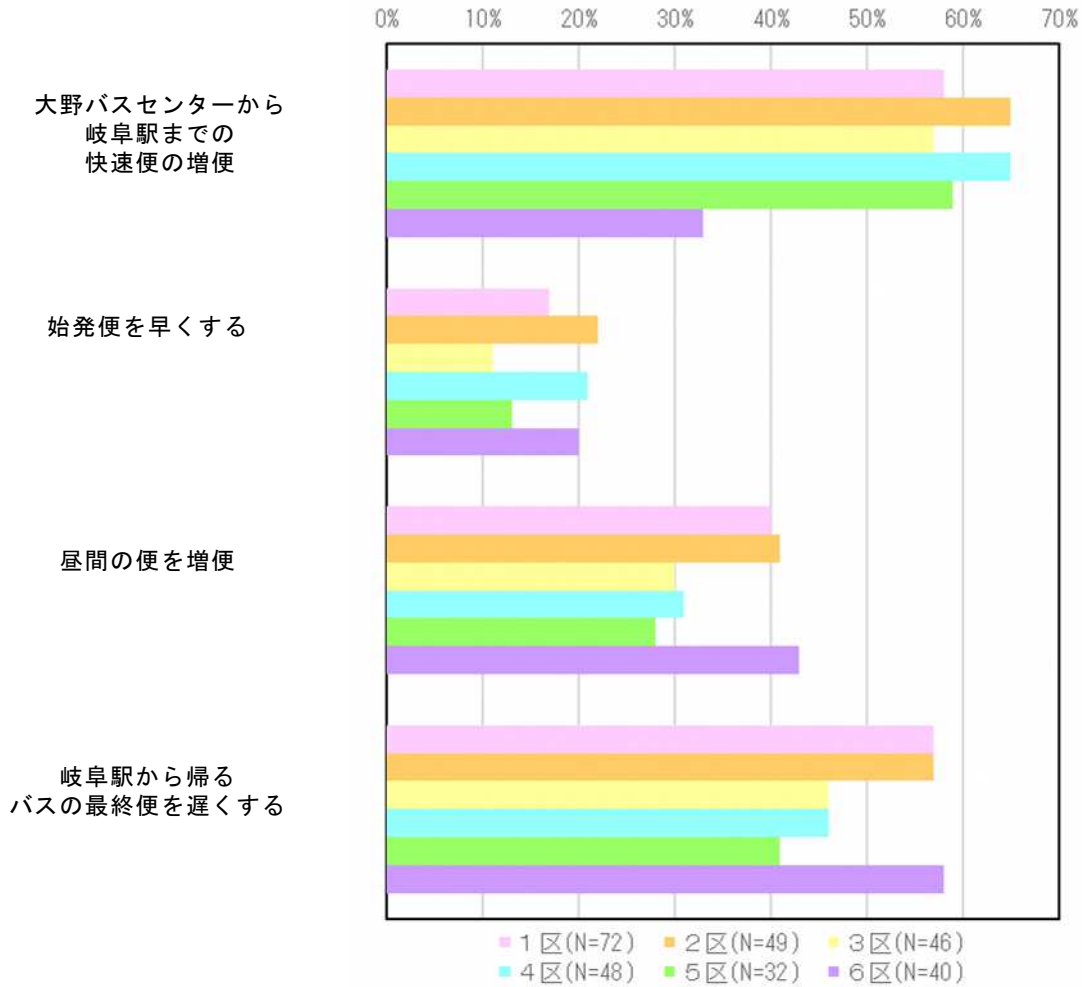
1) 岐阜市方面のサービスと利用状況

- ・岐阜市方面から本町内まで運行するバス路線としては、大野忠節線、モレラ忠節線、真正大縄場線があり、大野バスセンターまたは道の駅「パレットピアおおの」を起終点としています。これらの路線は、他方面に比べて運行本数が充実しており、利用者数は増加傾向にあります。
- ・町内で乗降している利用者は、JR岐阜や名鉄岐阜を始めとした岐阜市内のバス停を発着地としている人が大部分を占めています。また、通勤・通学時間帯（特に悪天候時）は遅延が発生し、定時性が確保されない場合もあります。そのため、直通便や快速便の運行を希望する意見もあります。
- ・また、最終便の繰り下げ要望もあります。

図表5-1 各路線の利用者数の推移（再掲）



図表5-2 居住地別岐阜市方面に期待するサービス向上(R7町民アンケート)



図表5-3 OD表

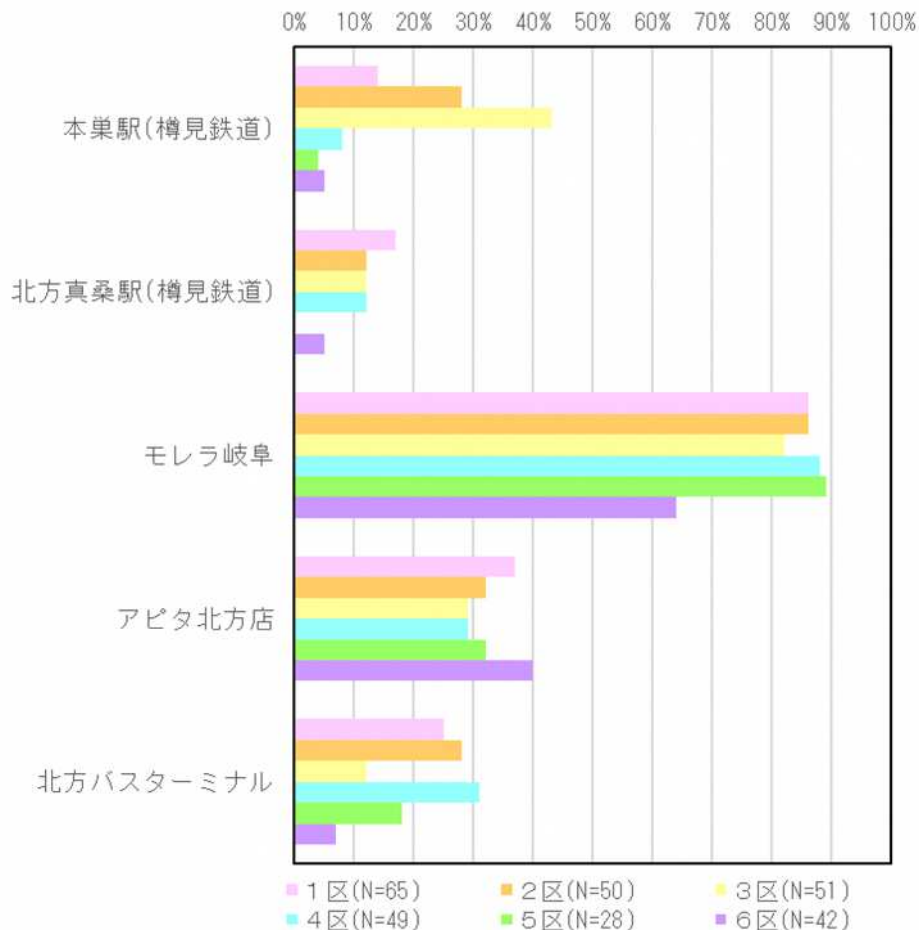
		(人/日)						
乗車	降車	大野町	本巣市	北方町	(長良川以北)	(長良川以南)	JR・名鉄岐阜	総計
	大野町	0	1	17	23	14	39	
本巣市	2	4	18	47	29	120	218	
北方町	12	18	4	46	49	162	291	
岐阜市(北)	14	42	40	36	66	243	441	
岐阜市(南)	9	20	44	60	19	66	219	
JR・名鉄岐阜	43	96	178	263	69	0	648	
総計	80	180	301	475	245	630	1,912	

※アユカデータ(2022.10~2023.9)

## 2) 瑞穂市方面のサービスと利用状況

- ・平成31年(2019年)4月に平日の快速便運行をスタートし、平日の運行本数は19便から30便の約1.6倍に増加しました。利用者数も45,306人から、令和7年度の76,619人と30,000人以上増加しています。
- ・増便検討時に実施した、沿線高校へのアンケート調査では、鉄道を利用して遠方から通学している生徒の利用意向がありました。しかし、現在のダイヤは、穂積駅から本巢市内への高校の通学には利用しづらい(できない)ものとなっています。
- ・また、町南部地区からも穂積駅への移動ニーズがありますが、現在は乗り換えなしで移動できる手段がありません。増便検討時に実施した町民アンケート調査では、第6地区の町民から道の駅「パレットピアおおの」を経由する路線の要望が高くなっています。
- ・町民アンケート調査では、瑞穂市方面の移動ニーズとして、本巢市や北方町の商業施設への移動が高くなっています。

図表5-4 居住地別コミュニティバスやデマンドタクシーで行きたい施設  
(R7町民アンケート)



図表5-5 居住地別幹線バス利用意向 (H28高校生アンケート)

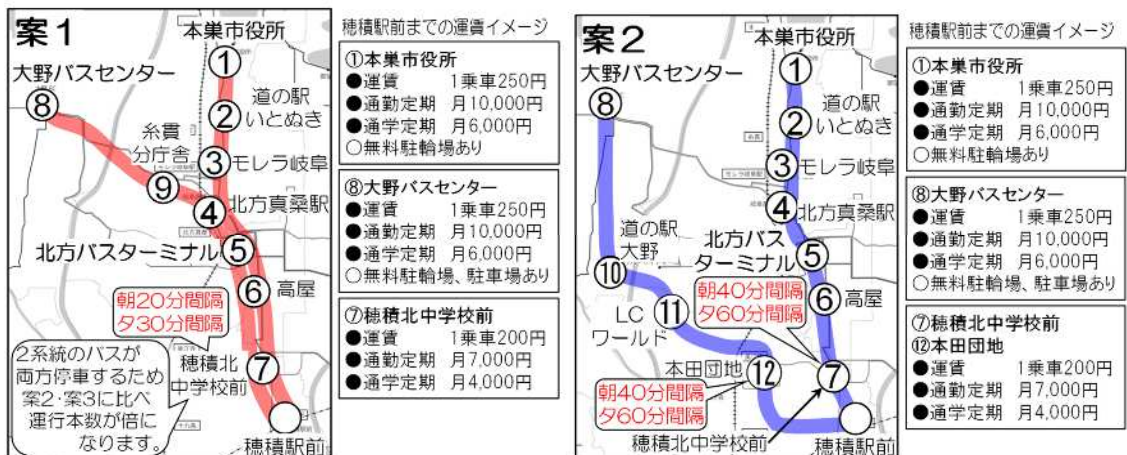
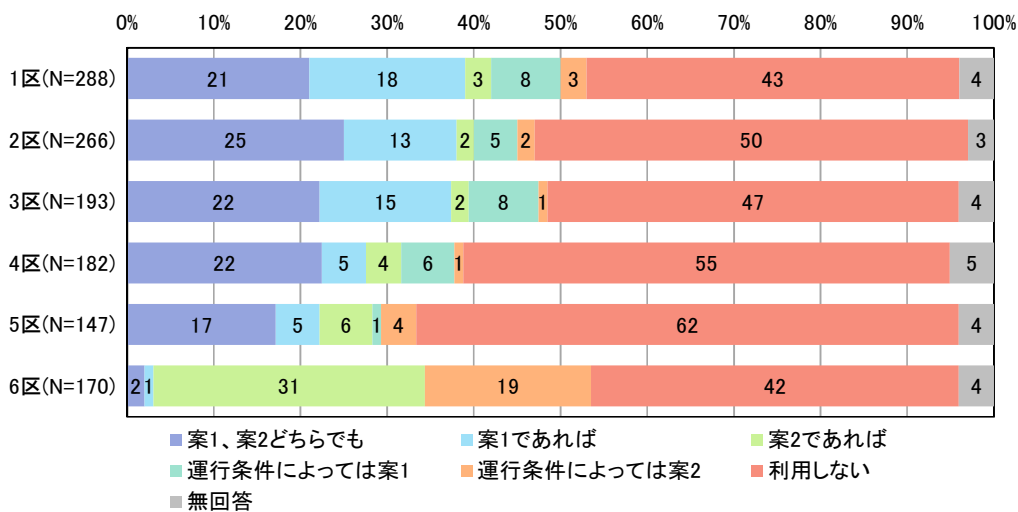
	岐阜高専				岐阜第一高校				本巣松陽高校				
	毎日 利用 したい	悪 天 候 時 は 利 用 し た い	利 用 し な い	計	毎日 利用 したい	悪 天 候 時 は 利 用 し た い	利 用 し な い	計	毎日 利用 したい	悪 天 候 時 は 利 用 し た い	利 用 し な い	計	
全体	49 13%	66 18%	260 69%	375	11 4%	16 6%	237 90%	264	11 3%	31 7%	374 90%	416	
居住地	瑞穂市	2	2	18	22	0	1	20	21	6	18	40	64
	本巣市	1	1	31	33	0	0	55	55	0	0	73	73
	大野町	0	3	21	24	0	0	13	13	0	0	74	74
	北方町	0	1	7	8	0	0	22	22	0	3	33	36
	岐阜市	2	8	76	86	2	5	70	77	5	9	141	155
	大垣市	12	3	20	35	3	2	30	35	0	0	1	1
	その他市町	32	48	87	167	6	8	27	41	0	1	12	13

図表5-6 【岐阜バス大野穂積線】本巣市内高校最寄バス停の時刻表 (朝)

	1便	2便	3便
穂積駅前	7:05	8:15	9:15
本巣松陽高校南	7:27	8:37	9:37
大野BC	7:50	9:00	9:58

(穂積駅前発大野バスセンター行き時刻表から抜粋)

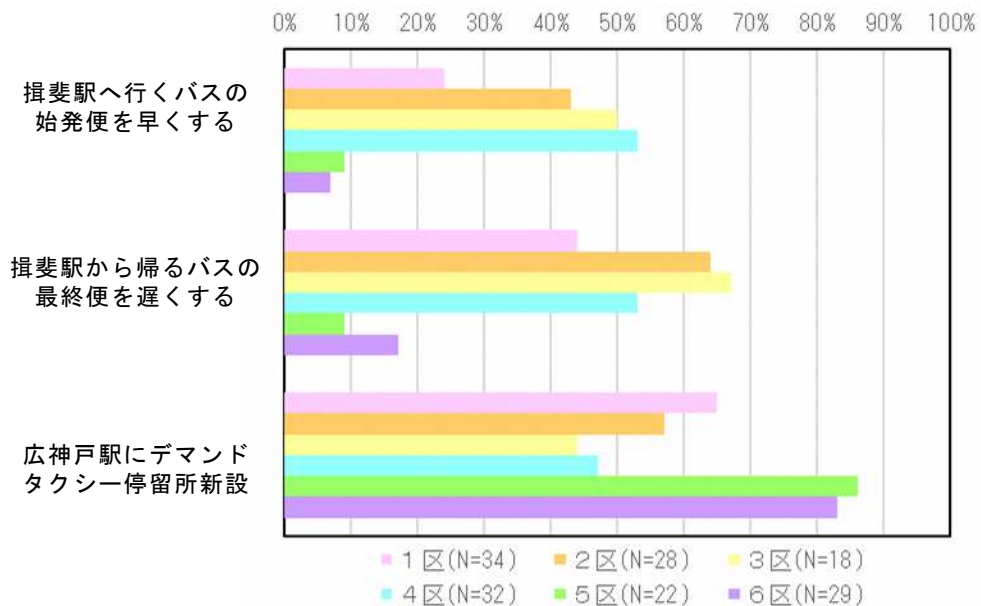
図表5-7 居住地区別通勤・通学者の幹線バス利用意向 (H28町民アンケート)



### 3) 大垣市方面のサービスと利用状況

- ・バス路線については、大垣大野線が1時間に1便程度運行しています。一部便では道の駅「パレットピアおおの」への乗り入れを行っており、町内の南北移動を担う唯一のバス路線でもあります。また、町内に鉄道駅はありませんが、町の西側に養老鉄道、東側に樽見鉄道が運行しています。
- ・町内から養老鉄道駅までをつなぐ路線は揖斐大野線と西濃厚生病院線が、ともに揖斐駅まで乗り入れています。一方、樽見鉄道駅までをつなぐ路線は大野忠節線（上真桑バス停⇒北方真桑駅）とモレラ忠節線、大野穂積線（モレラ岐阜バス停⇒モレラ岐阜駅）がありますが、これらの路線のバス停は鉄道駅から離れています。そのため、町北部からは樽見鉄道本巣駅・モレラ岐阜駅、町南部からは養老鉄道広神戸駅へのアクセス手段を希望する意見があります。
- ・町の中学校卒業者のうち、3分の1ほどが大垣市方面の高校に進学しています。

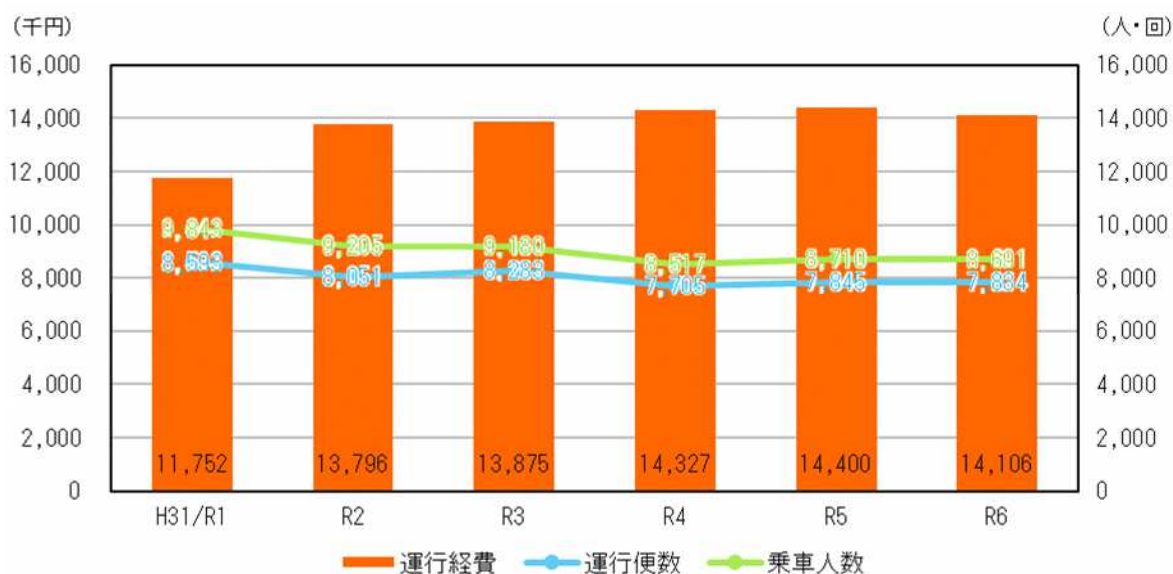
図表5-8 居住地別養老鉄道駅へのアクセス向上(R7町民アンケート)



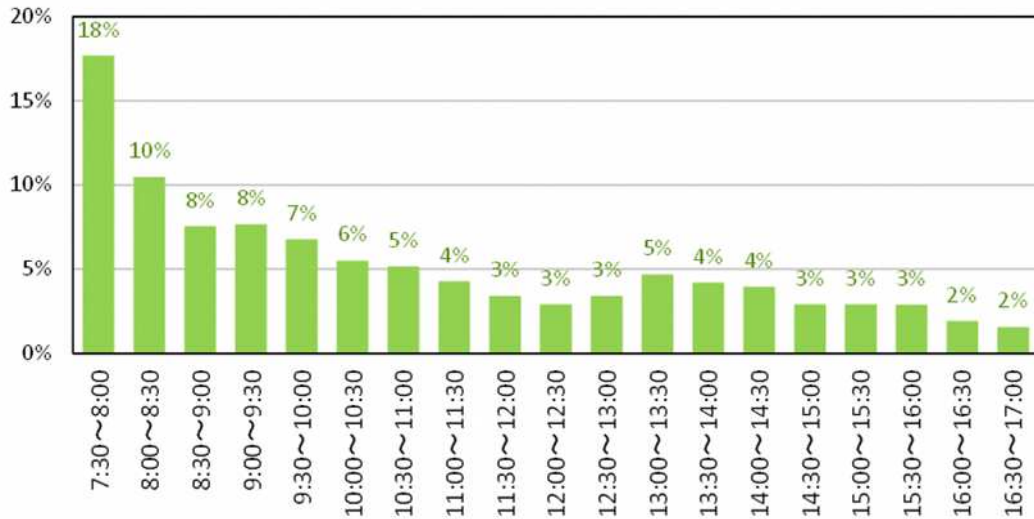
#### 4) あいのりくんのサービスと利用状況

- ・定期的なサービスの見直しなどにより、利用者数は増加傾向にあります。一方で、物価や人件費の上昇により、運行にかかる経費も増加しています。
- ・7:30～8:00に予約の電話が集中することから、予約センターに電話がつながりにくい場合があります。
- ・時間帯別の利用状況をみると、通院目的では10:00～10:30の利用者が多く、買い物目的では11:00～11:30が多くなっています。特に10:00～10:30は、通院からの帰宅利用と買い物利用が重複する時間帯であるため、利用者数が最も多い時間帯となっていると考えられます。午前中に利用が集中することから、令和2年(2020年)4月から、一般タクシーを活用した増便対応を行っています。
- ・自宅前登録者のうち、「一度も利用したことがない」「令和元年度は一度も利用していない」が約7割を占めています。しかし、今利用していない人の今後の利用意向は高くなっています。
- ・自宅前登録者には、運転免許証の返納をきっかけにあいのりくんの利用を開始した方が一定数います。今後より高齢化が進む中では、免許返納を検討する方が増え、あいのりくんのニーズも高まると想定されます。
- ・町民アンケート調査では、大野町外への運行、土曜日・日曜日への運行の要望が多くなっています。

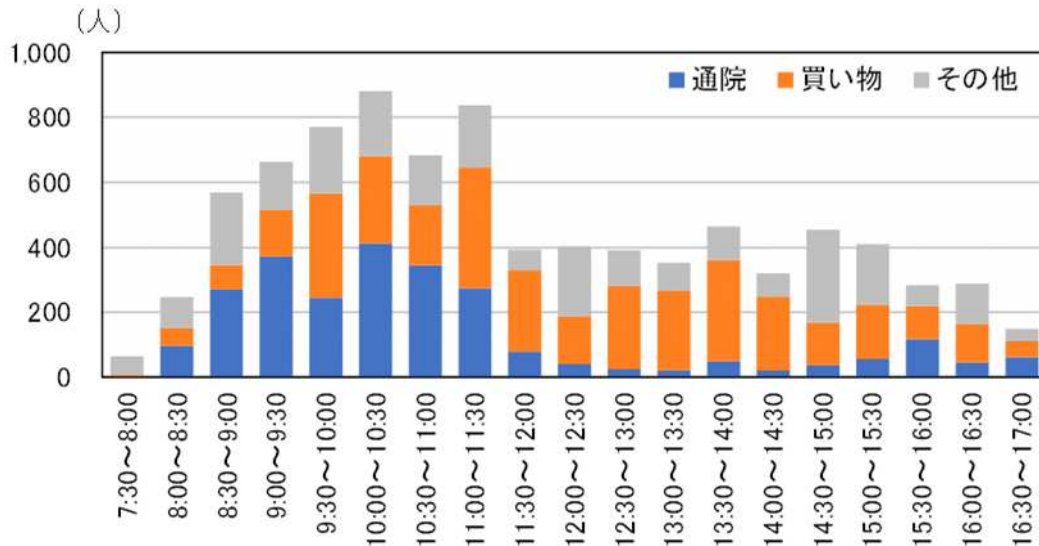
図表5-9 運行経費・乗車人数・運行回数の推移



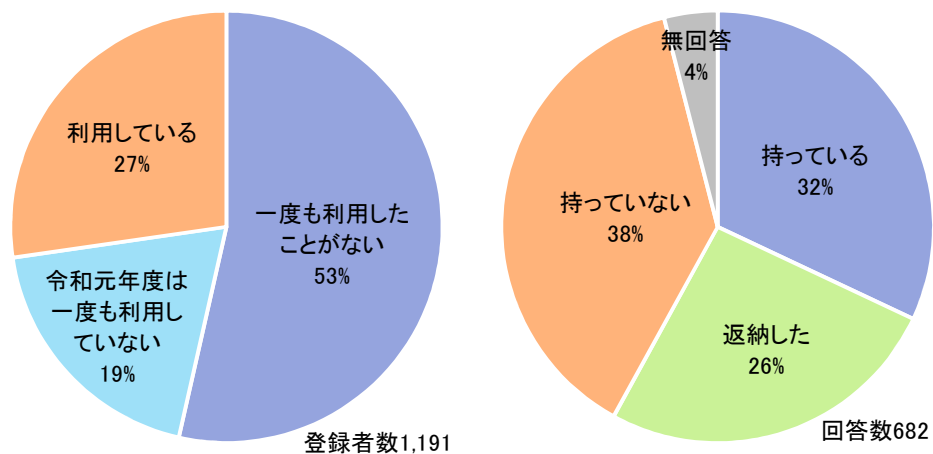
図表5-10 予約受付時間帯 (R6)



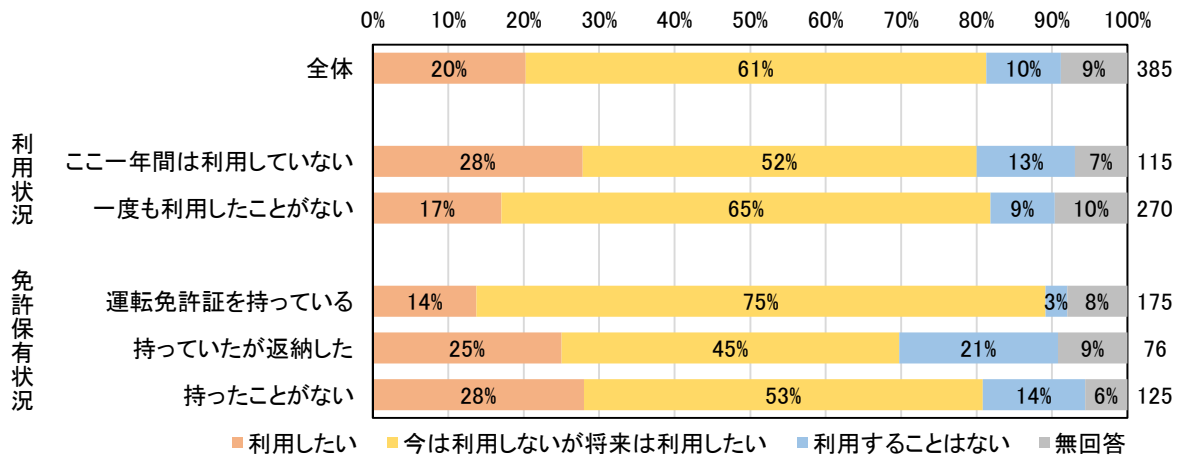
図表5-11 外出目的別利用時間帯 (R6)



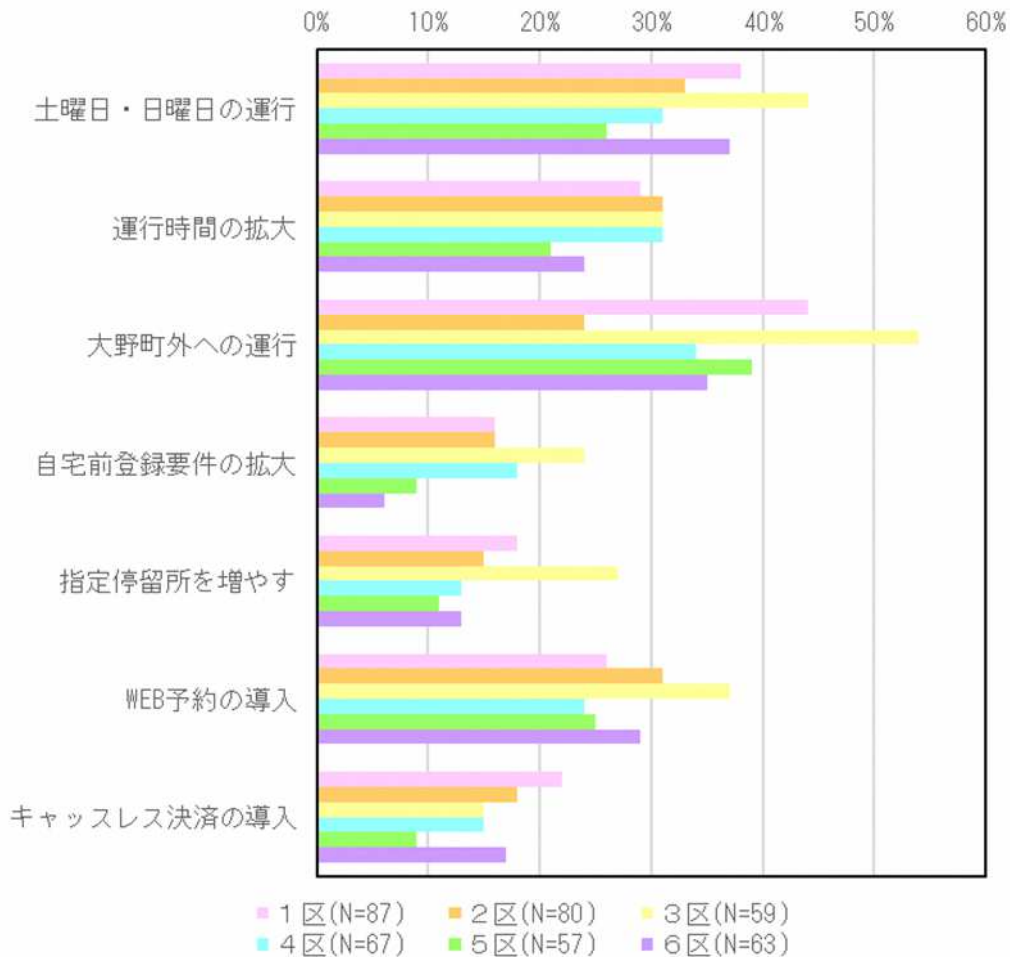
図表5-12 自宅前登録者利用状況・登録者の免許保有状況 (R1登録者アンケート)



図表5-13 今後の利用意向（利用していない人のみ）  
（R1登録者アンケート）



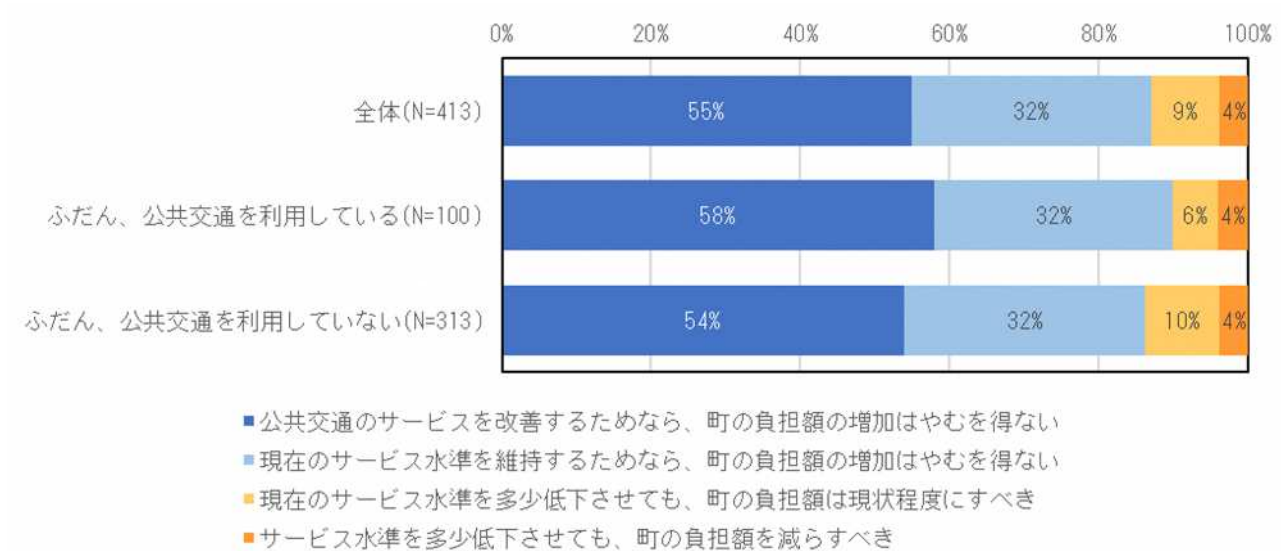
図表5-14 デマンドタクシーのサービス向上に望むこと  
（R7町民アンケート）



## 5) 公共交通と町負担額

- 令和7度(2025年度)に実施したアンケートでは、公共交通サービスの水準と町負担額に対する町民の意識を調査しました。回答者全体の8割以上の方が、町の負担額の増加はやむを得ないと回答しています。この傾向は、ふだんの公共交通の利用有無に関わらず、見ることができ、多くの住民が公共交通の改善・維持が重要であると考えています。

図表5-15 公共交通サービスと町負担額に対する町民の意識  
(R7 公共交通に関するアンケート)



---

## 6) その他の町民意向、社会情勢の変化など

- ・東海環状自動車道の岐阜県内全線開通により、大野神戸ICを利用する愛知県・名古屋市方面から町内の企業（工場）への就業者獲得への期待があります。
- ・運転手の高齢化や運転手の慢性的な不足、物価高騰等による公共交通の運営費増大により、経費を負担すれば公共交通サービスが向上するという状況ではなくなっています。町民や地域などが主体となって、交通サービスを実施（運営）するケースも出てきています。
- ・あいのりくんよりもこまめなニーズへのカバーを期待する意見もありますが、民間タクシー事業者の営利事業との競合や、公的な福祉事業との切り分けが重要です。
- ・町内にも商業施設はあるものの、近隣市町に立地する商業施設への移動ニーズもあります。

## 第6章 地域公共交通の課題

### (1) 町内外の移動に関する課題

#### 1) 岐阜市方面への移動

- ・他方面に比べて運行本数等のサービスが充実しており、通勤・通学のための定期利用者が多く、年間利用者数も増加傾向にあることから、今後も現在のサービス水準を維持していく必要があります。
- ・さらなる利便性向上を図っていくには、運行経費の増加に伴う町補助額の負担や他路線への影響などもあることから、引き続き交通事業者と協議・調整を行っていく必要があります。

#### 2) 瑞穂市方面への移動

- ・大野穂積線の快速便運行・増便により利用者は増加していますが、沿線の学校への通学需要に対応するためのダイヤ調整など、さらなる利便性向上を図っていく必要があります。利便性向上のため、2市2町広域公共交通連絡会議で協議の上、引き続き交通事業者と協議・調整を行っていく必要があります。
- ・町南部から穂積駅への移動ニーズがあるため、周辺市町のコミュニティバスとの連携なども見据えて検討していく必要があります。

#### 3) 大垣市方面への移動

- ・町北部の町民からは、樽見鉄道本巣駅・モレラ岐阜駅への利便性向上、町南部の町民からは、養老鉄道広神戸駅への利便性向上を要望する声があることから、周辺市町のコミュニティバスとの連携も含めて検討していく必要があります。

#### 4) 愛知県・名古屋市方面への移動

- ・大野神戸ICの開通により広域移動の速達性が向上し、自動車による愛知県方面への所要時間が短縮されました。愛知県方面への通勤・通学等の利便性を向上させるため、令和8年度、東海環状自動車道を活用した高速バス(4条運行)の運行が予定されており、引き続き、交通事業者や沿線市町と協議していく必要があります。

#### 5) 町内の移動

- ・あいのりくんは、午前中に予約が集中しており、利用者から「利用したい時間に予約ができない。」という声が挙がっていたことから、混雑時の増便運行を行っています。また、運行時間・運行日の拡大要望もありますが、自らの移動手段による移動が困難な人(高齢者、障がい者、子育て世代、運転免許自主返納者等)の移動支援という運行目的を踏まえ、予約状況・利用状況に応じた臨機応変な対応、サービスの見直しを検討していく必要があります。
- ・予約の必要なあいのりくんに代わり、定時定路線で運行する巡回型のコミュニティバス運行を求める声もあります。あいのりくんの利用状況を踏まえ、より町民の移動実態や移動ニーズに合ったサービスの形を検討していく必要があります。

## (2) 公共交通の維持・利用促進に関する課題

### 1) 路線バスの維持

- ・運転手不足や、人件費、物価の高騰等により、公共交通にかかる運行経費は年々増加しています。コロナ禍の影響により大きく減少した利用者数は回復を見せていますが、運行継続するための町補助額は引き続き増加することが予想されます。公共交通全体で利用促進を図り、継続的な利用者を増やすことで安定的な運賃収入を確保する必要があります。

### 2) 路線バスに関する情報提供の充実

- ・ふだん自動車を利用している人は、公共交通を利用しようとしたときに目的地までの最短経路や時刻表、目的地までの運賃、乗り換え方法等がわからないことが利用の抵抗となっている可能性があります。
- ・町内を運行するバス路線のうち、大野忠節線、モレラ忠節線、真正大縄場線、大野穂積線、大垣大野線は、Googleマップなどの経路検索サービスでの検索が可能ですが、それらを利用できるということが十分に認知されていない可能性があります。
- ・民間の経路検索サービスを活用してもらえるよう周知をする必要があります。また、インターネットを利用しない高齢者等への情報提供方法の検討も必要です。

### 3) あいのりくんの利用しやすさの向上

- ・午前中は予約が取りにくい状況ですが、正午以降など予約が取りやすい時間もあるため、車両内などの利用者の目につく場所で利用が少ない時間帯を周知し、利用時間の分散に協力いただく必要があります。
- ・高度化・多様化している情報技術を活用し、リアルタイムの予約空き情報の提供や携帯端末からの予約、キャッシュレス決済の導入など、より手軽に利用できるような環境整備について検討する必要があります。

### 4) あいのりくんの自宅前登録者に対するPR

- ・令和元年度(2019年度)の調査では、あいのりくんの自宅前登録者のうち約7割は一度も利用しておらず、利用しない理由としては「自動車を利用しているから」「送迎してくれる人がいるから」の割合が高くなっています。しかし、利用していない人の今後の利用意向は8割を超えています。令和6年度(2024年度)の調査では、一度も利用したことのない利用者は約5割となりましたが、いざ利用したいとなったときにスムーズにあいのりくんを利用できるよう、利用方法の周知を継続していく必要があります。

### 5) 新たな利用者の確保

- ・自宅前登録をして現在あいのりくんを利用している人の中には、運転免許証の返納をきっかけにあいのりくんの利用を開始した方が一定数います。今後、より高齢化が進む中では、免許返納を検討する方も増えてくると想定されます。あいのりくんの利用のきっかけづくりを行う等、新たな利用者の確保に努めます。

## 6) 町民意識の醸成

- ・公共交通の維持には、交通事業者や行政による施策のみならず、利用者や町民が、地域全体で公共交通を支えていくという意識の醸成が必要です。また、公共交通の充実度は、地域の魅力（居住選択）に大きな影響があります。今後、町人口の減少を改善していくためにも、公共交通に対する意識の醸成が必要です。

## 7) あいのりくん、あいのりくんプラスの維持

- ・人件費や物価高騰などにより、あいのりくん、あいのりくんプラスに係る運行経費は、年々増加する見込みです。事業の周知・利用促進を図るとともに、状況に応じて運賃改定を含む利用者負担の見直しを検討し、事業を安定的に維持する必要があります。

## (3) まちづくりとの連携に関する課題

### 1) 南北の拠点機能の向上

- ・本町の公共交通は、北部の大野バスセンターと南部の道の駅「パレットピアおおの」を拠点に構築されています。道の駅「パレットピアおおの」周辺は、大野神戸ICの開通、総合病院の整備、大規模事業所の開業、宿泊施設の開業予定と、拠点機能の形成が進んでいます。こうした町の変化に合わせ、北部・南部を核とした利便性の高い移動環境を整備する必要があります。

### 2) 新たな移動サービスの検討

- ・国全体を俯瞰すると、運転手の高齢化や労働時間規制、物価・人件費の上昇等により、慢性的に運転手が不足している状況です。需要のある路線であってもサービスの継続が困難となり、減便・廃線となる事例が出てきており、交通事業者だけで地域の移動を支えることは、ますます難しくなっています。
- ・町や交通事業者だけでなく、町民等も主体となって、新たな移動手段（NPO等によるサービスの提供など）の導入を検討していく必要があります。

## 第7章 基本的な方針

### (1) 上位・関連計画

本町の上位計画及び関連計画では、町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。

大野町第七次総合計画	
(令和7年度(2025年度)～令和16年度(2034年度))	
●目指す将来像：快適で 笑顔あふれるやすらぎのまち おおの	
●まちづくりの課題と方向性	(1) 人口減少の抑制と快適に住み続けられる居住環境形成 ・安心して快適に住み続けられるための、住宅、公共交通、子育て・福祉、雇用、教育、コミュニティなど多面的な居住環境の整備が求められます。 ・鉄道廃線に伴い脆弱となった公共交通の確保のため、町民のニーズとまちづくりの観点を踏まえた公共交通ネットワークの構築が必要です。
●まちづくりの目標	(3) 生活環境分野：快適な暮らしを支える自然と共生した持続可能なまち 2) 生活や産業を支える交通が整ったまち ・広域交通網と連動した集落内の道路ネットワークの形成とともに、鉄道廃線に伴い脆弱となった公共交通の利便性を高めるための取り組みを進めます。
●主要施策	保健・医療，高齢者福祉，障がい福祉，子育て支援 ・デマンドタクシーの運行の運行実施・運行形態の拡充検討 交通（公共交通） (1) 既存路線バスの運行充実 ・大野バスセンター及び道の駅パレットピアおおのから鉄道の主要駅までの移動手段として、また通学の交通手段として重要なバス交通について、バス事業者と連携し路線や運行の充実を図ります。 (2) 交通ネットワークの整備 ・町民の広域生活圏である名古屋市、岐阜市、大垣市等へのアクセスを考慮し、大野バスセンター及び道の駅パレットピアおおのを中心に、生活に密着した交通ネットワークづくりを推進します。主要駅への直行便、高速バスの運行についても検討します。 ・町民のニーズとまちづくりの観点を踏まえ、町民、運行事業者、近隣市町等と連携しながら地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。 (3) バス利用促進のための環境整備 ・バス利用を促進するため、キャッシュレス決済などの利用環境の向上を図るとともに、利用補助の拡充を図ります。 (4) 安全・安心な環境整備 ・自動運転技術などの先端技術を活用し、より安全、安心な公共交通利用のための環境を整備します。 (5) デマンドタクシーの運行充実 ・町デマンドタクシーについて、運営、運行方法に対しての町民ニーズを的確に把握し、更なる利便性の向上に努めます。 ・西濃厚生病院へのアクセス向上を図ります。

### 第3期おおの創生総合戦略 (令和7年(2025年)8月～令和12年(2030年)3月)

- 基本目標1 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
    - ・公共交通の利便性の低さからくる通学の不便さと経済的負担を改善する取り組みを通じて、町外に通学する子育て世帯の負担を軽減していきます。
  - 基本目標3 住み続けたい・住んでみたいという希望をかなえる
    - ・本町の強みである自然豊かな住環境や比較的安価な地価、豊富な歴史的資源を活かした特色あるまちづくりを進め、経済的なゆとりと快適で文化的な暮らしができることをアピールしていきます。
    - ・また、引き続き公共交通の利便性の向上を図るとともに、移住定住施策の更なる展開により町民の定住を促し、町外からの転入を促進します。
- 《施策9》公共交通の充実
- (1)既存路線バスの運行充実
    - ・大野バスセンター及び道の駅「パレットピアおおの」から鉄道の主要駅までの移動手段として、また通学の交通手段として重要なバス交通について、バス事業者と連携し路線や運行の充実を図ります。
  - (2)交通ネットワークの整備
    - ・町民の広域生活圏である名古屋市、岐阜市、大垣市等へのアクセスを考慮し、大野バスセンター及び道の駅「パレットピアおおの」を中心に、生活に密着した公共交通ネットワークづくりを推進します。また、主要駅への直行便、高速バスの運行についても検討します。
    - ・町民のニーズとまちづくりの観点を踏まえ、町民、運行事業者、近隣市町等と連携しながら、地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。
  - (3)バス利用促進のための環境整備
    - ・バス利用を促進するため、キャッシュレス決済などの利用環境の向上を図るとともに、利用補助の拡充を図ります。
  - (4)デマンドタクシーの運行充実
    - ・町デマンドタクシーについて、運営や運行方法に対しての町民ニーズを的確に把握し、更なる利便性の向上に努めます。
    - ・西濃厚生病院へのアクセス向上を図ります。

### 大野町都市計画マスタープラン

(平成29年度(2017年度)～令和16年度(2034年度))

- 基本理念：自然の中に 都市機能が調和した住みやすいまち おおの
- 将来都市像：コンパクトな中に、住・商・工・農・自然が調和し、活力ある、住みたくなる、住み続けたくなるまち
- まちづくりの基本目標
  - ◆安全・安心なまちづくり
    - ・安全・安心なまちづくりを図るため、自然災害に備えた災害対策、町民の誰もが快適に利用できる公共交通の整備、犯罪の起きにくい環境づくりなどを推進します
  - ◆コンパクトで機能的なまちづくり
    - ・コンパクトで機能的なまちづくりを図るために、コンパクトな町域の中に住・商・工の都市機能を計画的に集約配置し、公共交通機関の整備等により機能的なまちづくりを推進します
- 都市施設等の整備方針：②公共交通
  - ・公共交通は、自動車を運転できない交通弱者に対する重要な移動手段であり、今後、高齢者が増えることが予想されることから、より一層の整備を促進します。
  - ・町民の広域生活圏である名古屋市、岐阜市、大垣市などへのアクセスを考慮し、大野バスセンターを中心として、生活に密着した交通ネットワークの整備を推進し、

主要鉄道駅への直行便運行について検討します。

- ・バス交通については、鉄道駅までの移動手段であり、通学における交通手段であることから、バス事業者と連携し路線や運行の充実を図ります。また、バス利用を促進するため、バス停留所の整備、バス利用者のための駐輪場の整備等、利用環境の向上を図ります。
- ・町デマンドタクシーについては、運営、運行方法に対する町民の要望を的確に把握し、より一層の利便性の向上を図ります。
- ・路線バスや高速バス等の道の駅への乗り入れによる路線の拡充を推進します。

●地域別構想

- ・大野バスセンターを中心として、地域住民の生活に密着した公共交通網の整備推進と、コンパクトなまちづくりを推進します。
- ・道の駅において、バス停留所およびバス利用者のための駐輪場を整備し、公共交通乗継機能を拡充します。

## 2市2町広域公共交通ランドデザイン

- 目的：瑞穂市、本巢市、北方町、大野町が連携して、広域的な視点から公共交通について検討を行い、協働して事業を実施しながら、将来的に持続可能かつ効果的な広域公共交通体系の構築によるまちの賑わいの創出に寄与する。

●主要施策及び大野町に関連する具体的施策

◆幹線バスの導入

- ・モレラ穂積線（仮称）の導入

◆交通結節点の整備

- ・モレラ岐阜のバス停移設
- ・穂積駅 駅北広場の整備

◆他市コミュニティバスとの連携

- ・本巢市西部・大野町北東部路線の新設
- ・みずほバスの道の駅「パレットピアおおの」までの延伸

◆その他

- ・2市2町内の運賃体系の改善（ゾーン制運賃の導入）

## 第4期大野町地域福祉計画（令和6年度(2024年度)～令和10年度(2028年度)）

- 基本理念：「助けあい」「支えあい」で育む 笑顔があふれる おおの

●重点目標3 だれもが安全・安心に暮らせる環境づくり

- ・移動が困難な人のための公共交通や福祉交通の充実、移動しやすい歩道やこども連れや高齢者等に配慮した施設の整備等、誰もが利用しやすいまちの整備を進めます。
- ・公共交通に対する住民のニーズを的確に把握し、利用促進のための各補助事業、デマンドタクシーの利便性の向上など地域特性に応じた公共交通の充実に努めます。

## (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。

### 「快適で 笑顔あふれるやすらぎのまち おおの」を実現するための 地域公共交通ネットワークの構築

人口減少の抑制と快適に住み続けられる居住環境形成に向けて、町民のニーズとまちづくりの観点を踏まえた公共交通ネットワークの構築に取り組みます。



## (3) 目標

公共交通に関する課題を踏まえ、将来像の実現を図るための目標として以下の3つを設定します。

<p><b>課題 1</b> 町内外の移動に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日常生活のニーズに対応したサービスの提供</li> </ul>	<p><b>目標 1</b> 町民ニーズ、地域特性に応じた地域公共交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定期的な利用状況やニーズの変化の把握</li> <li>・ 状況に即したサービスへの見直し、拡充</li> </ul>
<p><b>課題 2</b> 公共交通の維持・利用促進に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスの維持</li> <li>・ 情報提供の充実</li> <li>・ 利用しやすいの向上</li> <li>・ 登録者へのPR</li> <li>・ 新規利用者の確保</li> <li>・ 町民意識の醸成</li> </ul>	<p><b>目標 2</b> 持続可能な地域公共交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行経費補助等の継続</li> <li>・ 利用者数の維持、増加</li> <li>・ 利用しやすい環境の整備</li> <li>・ 基本的情報の提供方法の工夫</li> </ul>
<p><b>課題 3</b> まちづくりとの連携に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南北の拠点機能の向上</li> <li>・ 新たな移動サービスの検討</li> </ul>	<p><b>目標 3</b> まちづくりと連携した地域公共交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南北の拠点を核とした移動環境の整備</li> <li>・ 庁内他部局との連携</li> <li>・ 町民やNPO等との協働</li> </ul>

## **目標1 町民ニーズ、地域特性に応じた地域公共交通の整備**

本町の公共交通は、地域ごとに生活環境や移動手段の状況が異なるため、地域特性に応じたサービス提供が求められています。こうした地域の実情に応じた公共交通を整備するため、交通事業者や近隣市町とも連携し路線や運行の充実を図ります。

定期的なアンケート調査等により町民ニーズを把握し、その結果を踏まえたサービスの見直しを実施することで、町民のニーズにあったわかりやすく利用しやすい公共交通サービスの提供に努めます。

## **目標2 持続可能な地域公共交通の整備**

町内を運行する公共交通は、いずれも通勤・通学、買物、通院など、さまざまな目的で利用され、特に高齢者や免許を保有していない高校生にとって、日常生活に欠かせない移動手段となっています。今後も町民の暮らしを支える基盤として公共交通を維持していくために、路線の運行経費補助等に継続して取り組みます。また、地域公共交通を取り巻く環境は、運転手不足や人件費・物価の高騰など、ますます厳しさを増しています。持続可能な運営を維持するため、交通事業者と連携し、担い手の確保に努め、安定した運行の継続を図ります。また、あいのりくん、あいのりくんプラスにおいても、事業継続に要する費用が増加していることを踏まえ、状況に応じて、運賃改定を含む利用者負担の見直しを検討し、持続可能な運行を図ります。

加えて、持続可能な公共交通の実現には、交通事業者や行政の施策のみならず、利用者や町民など地域全体で守っていくという意識を醸成していく必要があります。

本町が実施している公共交通施策の中にはあまり浸透していない事業もみられます。利用できる環境を整えるだけでなく、町民が必要な情報にアクセスしやすいよう、わかりやすい情報提供や周知を進め、施策の認知度向上と利用促進を図ります。

## **目標3 まちづくりと連携した地域公共交通の整備**

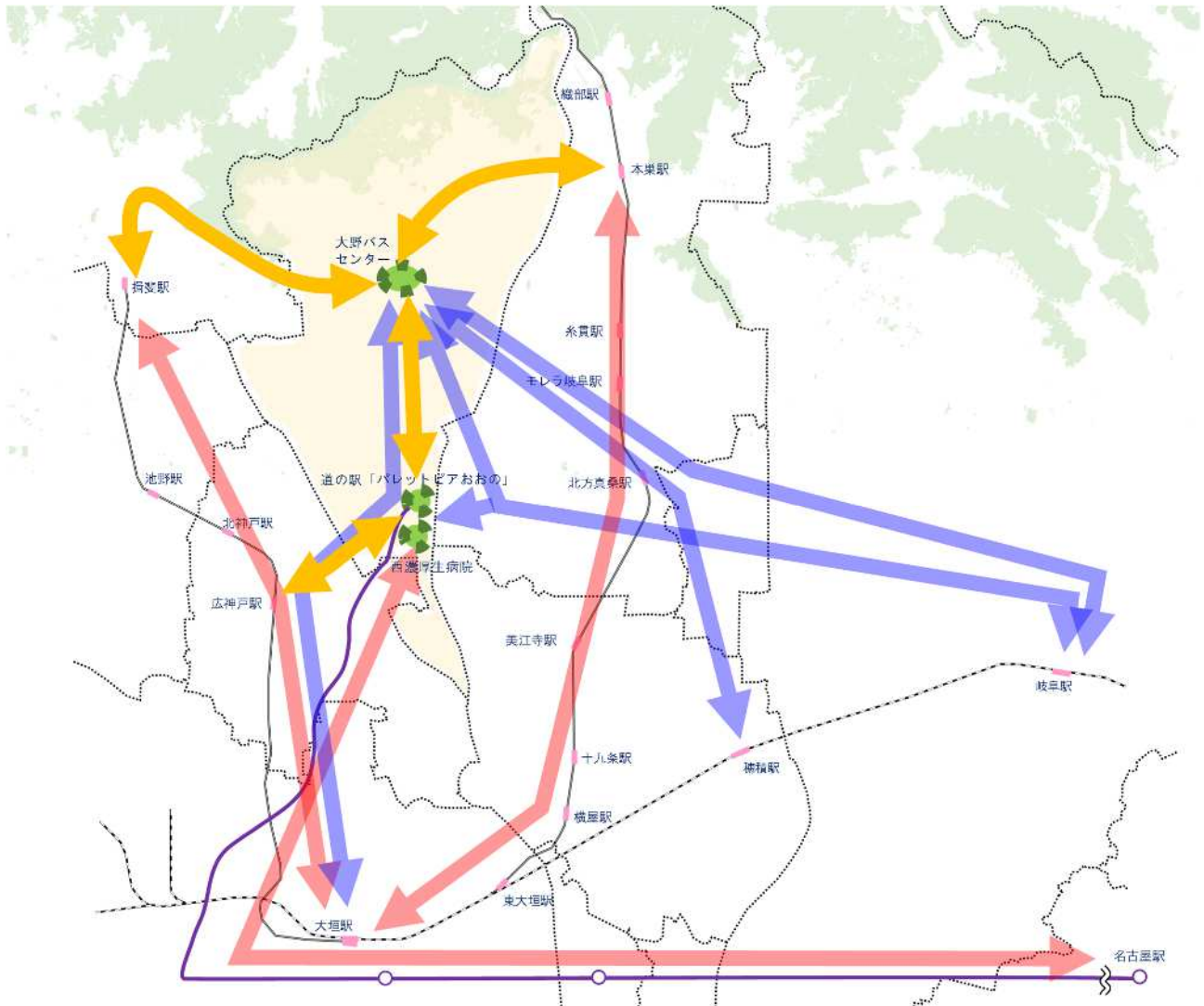
本町の公共交通は、北部に位置する大野バスセンターと南部に位置する道の駅「パレットピアおおの」を拠点に構築されています。道の駅「パレットピアおおの」周辺は、大野神戸IC開通、総合病院の開院、宿泊施設の開業予定と、拠点機能の形成が進んでいます。こうした町の変化に合わせ、北部・南部を核とした利便性の高い移動環境を整備します。道の駅「パレットピアおおの」は、都市計画マスタープランにより「交流・情報発信拠点」に位置付けられています。そして、東海環状自動車道の岐阜県内全線開通により、人やモノの移動が活発になることが考えられます。今後、周辺施設と連携を図りながら、地域のにぎわい創出の拠点としての機能強化を図ります。

また、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増してきたことにより、既存の公共交通ではカバーしきれない移動ニーズもでてくると想定されます。庁内の他部局との連携や、町民やNPO等との協働により、新たな移動サービスなどを模索し、快適に住み続けられるまちづくりに取り組みます。

(4) 取り組みの方向性





「快適で 笑顔あふれるやすらぎのまち おおの」を目指し、各都市拠点（町中心拠点、商業・工業複合拠点、商業拠点）を結んでいる既存の各地域公共交通を維持しつつ、より一層利便性の向上を図るとともに、各地域公共交通間の結節を強化した地域公共交通ネットワークを構築します。

図表7-1 地域公共交通ネットワークイメージ図



## (5) 地域公共交通ネットワークの分類と求められる機能

図表7-2 地域公共交通ネットワークの分類と求められる機能

分類	位置付け・役割	対象
基幹公共交通 	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市の骨格形成に寄与するネットワーク</li> <li>都市間の広域移動を担う。</li> </ul>	JR東海道本線 樽見鉄道 養老鉄道 高速バス「にしみのライナー」
幹線公共交通 	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹公共交通を補完するネットワーク</li> <li>町から岐阜・大垣・穂積へのアクセスを担うとともに、周辺市町との相互移動も担う。</li> </ul>	大野忠節線 モレラ忠節線 真正大縄場線 大野穂積線 大垣大野線
地域内交通 	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹公共交通または幹線公共交通までのアクセスを担うネットワーク</li> <li>居住地と主要施設（公共施設、商業施設、医療施設など）を結び、日常生活における移動を担う。</li> </ul>	あいのりくん あいのりくんプラス 揖斐大野線 西濃厚生病院線
個別輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ではカバーしきれない、細かい移動ニーズに対応する。</li> <li>公共交通の利用が困難な方の移動ニーズに対応する。</li> </ul>	タクシー 福祉輸送・外出支援
交通結節点 	<ul style="list-style-type: none"> <li>各階層の公共交通ネットワークを結び付け、公共交通機関相互を連携させるとともに、円滑な乗り継ぎのための機能、拠点形成機能等を有する。</li> </ul>	大野バスセンター 道の駅「パレットピアおおの」 西濃厚生病院

※グランドデザインでは、大垣大野線は準幹線公共交通に位置付けられている。本町にとっては、一定の運行本数があり、大垣方面への移動（駅や市民病院）を担っていること、町内唯一の南北移動に利用できる路線であることから、幹線公共交通に設定する。

※揖斐大野線は、大野バスセンターに乗り入れているため、町関連路線として整理する。養老鉄道揖斐駅、いびがわ診療所へのアクセス手段であり、町を跨ぐ路線ではあるが、幹線公共交通に分類される路線よりも運行本数は限られるため、地域内交通に分類する。

※タクシーや福祉輸送、NPO等の団体が実施している送迎サービス等も移動手段として整理することが求められているため、新たな階層（区分）を追加する。

## 第8章 目標達成のための事業

### 目標1 町民ニーズ、地域の特性に応じた地域公共交通の整備

#### (1) 岐阜市方面

##### 1) 最終便の繰り下げ

大野忠節線・モレラ忠節線及び真正大縄場線は、路線としては21時や22時まで運行しているものの、北方バスターミナルやイオンタウン本巣どまりで終了してしまうため、利用状況やニーズを加味し、最終便の大野バスセンターへの延伸を協議します。

図表8-1 現在の時刻表  
大野忠節線・モレラ忠節線

No.	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
	C39	C36	C30	C35	C39	C36	C35	C39	C36	C35	C39	C36	C35	C39	C36	C39	〃	C34
JR岐阜⑧のりば	16:00	16:20	16:30	16:40	17:00	17:20	17:40	18:00	18:20	18:40	19:00	19:20	19:40	20:00	20:25	20:50	21:50	22:40
名鉄岐阜⑤のりば	16:01	16:21	16:31	16:41	17:01	17:21	17:41	18:01	18:21	18:41	19:01	19:21	19:41	20:01	20:26	20:51	21:51	22:41
徹明町⑤のりば	16:05	16:25	16:36	16:46	17:06	17:26	17:46	18:06	18:26	18:46	19:05	19:25	19:45	20:05	20:30	20:55	21:55	22:45
西野町	16:10	16:30	16:41	16:51	17:12	17:32	17:52	18:12	18:32	18:52	19:10	19:30	19:50	20:10	20:35	21:00	22:00	22:50
忠節④のりば	16:14	16:34	16:45	16:55	17:16	17:36	17:57	18:18	18:37	18:57	19:15	19:34	19:54	20:14	20:38	21:03	22:03	22:53
川部	16:25	16:45	16:56	17:06	17:27	17:47	18:08	18:29	18:48	19:08	19:26	19:44	20:04	20:24	20:48	21:13	22:13	23:03
岐阜農林高校北	16:28	16:48	16:59	17:09	17:30	17:51	18:12	18:33	18:52	19:12	19:30	19:47	20:07	20:27	20:51	21:16	22:16	23:06
北方バスターミナル	16:33	16:53	17:05	17:15	17:36	17:57	18:18	18:39	18:58	19:18	19:36	19:53	20:12	20:32	20:56	21:21	22:20	23:09
本巣消防署前	16:35	16:55	17:07	17:17	17:38	17:59	18:20	18:41	19:00	19:20	19:38	19:55	20:14	20:34	20:58	21:23	22:22	...
モレラ岐阜	〃	17:02	17:14	〃	〃	18:06	〃	〃	19:07	〃	〃	20:02	〃	〃	21:05	〃	〃	...
みどり公園	16:39	...	〃	17:21	17:42	...	18:24	18:45	...	19:24	19:42	...	20:18	20:38	...	21:27	22:26	...
イオンタウン本巣	〃	...	〃	17:30	〃	...	18:33	〃	...	19:33	〃	...	20:27	〃	...	〃	〃	...
パレットピアおおの	〃	...	〃	17:36	〃	...	18:39	〃	...	19:39	〃	...	20:33	〃	...	〃	〃	...
大野バスセンター	16:57	...	17:32	...	18:00	...	...	19:03	...	...	20:00	...	...	20:56	...	21:45	22:44	...

#### 真正大縄場線

No.	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
	O81	O85	O81	O85	O81	O85	O81	O85	O81	〃
JR岐阜⑦のりば	15:58	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:38	20:20	21:03
名鉄岐阜⑤のりば	15:59	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:39	20:21	21:04
徹明町⑤のりば	16:03	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:08	19:43	20:25	21:08
都通り1丁目	16:08	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:13	19:48	20:30	21:13
島大橋東	16:16	16:52	17:22	17:54	18:24	18:54	19:23	19:56	20:38	21:20
曲路	16:22	16:58	17:28	18:00	18:30	19:00	19:29	20:02	20:44	21:26
北方バスターミナル	16:27	17:03	17:33	18:05	18:35	19:05	19:34	20:07	20:49	21:31
ハイタウン北方	16:29	17:05	17:35	18:07	18:37	19:07	19:36	20:09	20:51	21:33
しんせい ほんの森	16:36	17:12	17:43	18:15	18:45	19:15	19:43	20:16	20:58	21:40
イオンタウン本巣	16:40	〃	17:47	〃	18:49	〃	19:47	〃	21:02	21:44
西濃厚生病院	...	〃	...	〃	...	〃	...	〃	...	...
みつば	...	17:15	...	18:18	...	19:18	...	20:19	...	...
大野バスセンター	...	17:29	...	18:32	...	19:32	...	20:33	...	...

#### 【スケジュール】

令和8年度以降	利用状況やニーズを加味し、継続して検討・協議
---------	------------------------

【実施主体】大野町，沿線市町，交通事業者

## 2) 快速便・直行便の導入検討

岐阜駅への速達性の確保、乗客の心理的な不安を軽減するため、快速便や直行便等の導入を目指し、沿線市町や交通事業者と協議を進めます。

### 【スケジュール】

令和8年度以降	利用状況やニーズを加味し、継続して検討・協議
---------	------------------------

【実施主体】大野町，沿線市町，交通事業者

## (2) 瑞穂市方面

### 1) 大野穂積線のダイヤ調整

朝の大野バスセンターから本巣市内の高校、また穂積駅から本巣市内の高校への通学等にも利用できるよう、ダイヤ調整に向けた協議を行います。

なお、大野穂積線の運行に関する事業は、2市2町広域公共交通連絡会議で調整が必要であることから、会議の場で利用状況等を踏まえた運行改善案の協議・調整を行います。

図表8-2 現在の時刻表

行先	1	2	3	4	5	行先	1	2	3
	穂積駅	快速 //	//	//	快速 //		大野B C	//	//
大野バスセンター	6:05	<b>6:45</b>	7:10	8:10	<b>9:00</b>	穂積駅前	7:05	8:15	9:15
黒野八幡町	6:07	<b>6:47</b>	7:12	8:12	<b>9:02</b>	瑞穂市役所前	7:08	8:18	9:18
藪川橋西	6:09	//	7:14	8:14	//	別府保育所	7:09	8:19	9:19
土貴野	6:12	//	7:17	8:17	//	穂積北中学校前	7:11	8:21	9:21
糸貫公民館・モレラ南口	6:16	<b>6:56</b>	7:21	8:21	<b>9:11</b>	馬場東	7:13	8:23	9:23
モレラ岐阜	6:20	<b>7:00</b>	7:25	8:25	<b>9:15</b>	パロー穂積店	7:13	8:23	9:23
<b>本巣松陽高校南</b>	<b>6:25</b>	<b>7:05</b>	<b>7:30</b>	<b>8:29</b>	<b>9:19</b>	高屋太子	7:15	8:25	9:25
本巣消防署前	6:27	//	7:32	8:31	//	高屋	7:16	8:26	9:26
北方バスターミナル	6:29	<b>7:10</b>	7:35	8:34	<b>9:24</b>	柱本南	7:17	8:27	9:27
ハイタウン北方東	6:30	//	7:36	8:35	//	北方柱本	7:18	8:28	9:28
北方柱本	6:31	<b>7:12</b>	7:38	8:37	<b>9:26</b>	ハイタウン北方東	7:20	8:30	9:30
柱本南	6:33	//	7:40	8:39	//	北方バスターミナル	7:23	8:33	9:33
高屋	6:34	<b>7:15</b>	7:41	8:40	<b>9:28</b>	本巣消防署前	7:25	8:35	9:35
高屋太子	6:35	<b>7:16</b>	7:42	8:41	<b>9:29</b>	<b>本巣松陽高校南</b>	<b>7:27</b>	<b>8:37</b>	<b>9:37</b>
パロー穂積店	6:38	<b>7:20</b>	7:46	8:44	<b>9:31</b>	モレラ岐阜	7:32	8:42	9:42
馬場東	6:38	//	7:46	8:44	//	糸貫公民館・モレラ南口	7:36	8:46	9:46
穂積北中学校前	6:40	//	7:48	8:46	//	土貴野	7:40	8:50	9:50
別府保育所	6:42	<b>7:24</b>	7:50	8:48	<b>9:35</b>	藪川橋西	7:43	8:53	9:53
瑞穂市役所前	6:43	//	7:52	8:49	//	黒野八幡町	7:45	8:55	9:55
穂積駅前	6:46	<b>7:29</b>	7:55	8:53	<b>9:40</b>	大野バスセンター	7:50	9:00	9:58

### 【スケジュール】

令和8年度以降	連絡会議で協議・検討 交通事業者との調整
---------	-------------------------

【実施主体】大野町，沿線市町，交通事業者

## 2) 町南部から穂積駅への移動手段の確保

町南部からの乗継等なしで、直接穂積駅へ移動できるような大野穂積線別系統の運行や周辺市町のコミュニティバスの乗り入れなどの検討に向けて、需要調査を実施します。調査結果に基づき、必要に応じて沿線市町や交通事業者との協議・調整を行います。

### 【スケジュール】

令和8年度以降	町南部から穂積駅への需要調査 周辺市町等との協議
---------	-----------------------------

【実施主体】大野町，沿線市町，交通事業者

## (3) 大垣市方面

### 1) 樽見鉄道駅までのアクセスの向上

特に、樽見鉄道駅への移動ニーズの高い北部（第1地区～第3地区）から、主要駅（本巣駅やモレラ岐阜駅）までの移動について、2市2町広域公共交通ランドデザインで示した本巣市の自主運行バスとの連携も含めたアクセス向上施策を検討します。

需要規模が不明確であるため、まずは利用意向調査を行いながら、関係市町、交通事業者等との協議を行います。また、既存のバス路線との競合や、タクシー事業等への影響なども考慮したうえで、タクシー助成（あいのりくんプラス）の拡充なども含めた総合的な検討を行います。

### 【スケジュール】

令和8年度以降	利用意向調査 アクセス向上施策の検討 関係市町、交通事業者との協議
---------	---

【実施主体】大野町，本巣市，交通事業者

### 2) 最終便の繰り下げ

大垣大野線の大野バスセンター行き最終便を19時台から繰り下げされるよう、交通事業者等と協議します。

### 【スケジュール】

令和8年度以降	利用状況やニーズを加味し、継続して検討・協議
---------	------------------------

【実施主体】大野町，沿線市町，交通事業者

#### (4) 愛知県・名古屋市方面

##### 1) 高速バスの導入・維持

愛知県・名古屋市方面への高速バス(4条運行)導入に向けて、沿線市町や交通事業者と協議・調整を進めます。町としては、利用促進策として高速バスの周知や、高速バス関連の補助事業を推進していきます。

##### 【スケジュール】

令和8年度	関係者間協議 運行開始
令和9年度以降	利用促進策の推進

##### 【実施主体】

大野町，沿線市町，交通事業者

#### (5) 町内

##### 1) あいのりくんの運行体制の見直し

デマンドタクシーについては、引き続き乗合率の向上を図りながら、タクシー車両を活用した増便対応を継続し、効率的な運行を目指します。

また、ログデータをもとに利用頻度が高い時間帯や運行区間・経路等を分析し、状況によっては、あいのりくんの3台目導入や部分的なセミデマンド化の検討などを進めます。

##### 【スケジュール】

令和8年度	増便対応の継続実施 運行体制について住民からの意見聴取 対応内容の効果検証
令和9年度	検証結果に即した対応方針(車両追加，セミデマンド化等) の検討
令和10年度以降	対応方針の推進

##### 【実施主体】

大野町，交通事業者

## 2) あいのりくんの運行時間・運行日の拡大

運行時間の拡大や土日祝日運行の要望があることから、デマンドタクシーのログデータやアンケート調査結果等を活用し、利用者数や乗合率等を継続して把握し、基準となる数値を設定して、自らの移動手段による移動が困難な人（高齢者、障がい者、子育て世代、運転免許自主返納者等）の移動支援という運行目的を踏まえ、実施の必要性やタイミングを検討します。

### 【スケジュール】

令和8年度	現在のサービスを維持 運行体制について住民からの意見聴取
令和9年度	利用状況やニーズを踏まえて、サービス拡充の基準の設定
令和10年度以降	利用状況・ニーズ調査 基準を満たすか、利用者数等の把握を継続

### 【実施主体】

大野町、交通事業者

## 目標2 持続可能な地域公共交通の整備

### (1) 地域公共交通ネットワークの維持

#### 1) 交通事業者に対する路線維持補助・負担の継続

町内を運行する定期バス路線及び高速バス路線は、町民の多様な目的に対応する必要不可欠な移動手段であり、沿線市町によるバス路線への補助・負担等を継続し、バス路線及びサービスの維持に努めます。

### 【スケジュール】

令和8年度以降	毎年度継続実施
---------	---------

### 【実施主体】

大野町、沿線市町

## 2) あいのりくん、あいのりくんプラス事業の維持

あいのりくん、あいのりくんプラスの事業継続により、自らの移動手段による移動が困難な人の移動を確保する必要があります。事業継続と利用者負担の適正なバランスを確保するため、状況に応じて、運賃改定を含む利用者負担の見直しを検討します。

### 【スケジュール】

令和8年度以降	事業継続策の検討
---------	----------

### 【実施主体】

大野町

## (2) 利用促進策の実施

### 1) 公共交通助成・補助事業の継続

町外の高校へ通学する学生の交通費の負担を軽減するとともに、町民の路線バス利用促進のため、高校生通学定期券等補助事業を継続して実施します。また、愛知県・名古屋市方面へ通学する学生の負担軽減や高速バスの利用促進のため、学生通学定期券等購入補助事業及び定期路線乗合バス(大野名古屋高速系統)回数乗車券購入助成事業を継続して実施します。

#### 【スケジュール】

令和8年度以降	毎年度継続実施
---------	---------

#### 【実施主体】

大野町

### 2) 運転免許証自主返納者支援事業の継続

高齢者の運転免許証自主返納を促進するため、返納者支援事業を継続して実施します。

#### 対象者

- ・町内に住所を有する70歳以上の方で、有効な運転免許証を自主返納された方

#### 助成内容

- ・次の2つのうち、どちらかを選択（支援制度は1人1回限り）
  - > タクシーまたはデマンドタクシーのどちらでも利用可能なチケットの交付（年間1万円（3年分））
  - > ハンドル型電動車いす（シニアカー）の購入費の一部助成（上限3万円）

#### 【スケジュール】

令和8年度以降	毎年度継続実施
---------	---------

#### 【実施主体】

大野町

### 3) 公共交通マップの更新

公共交通の利用促進のため、町内を運行するバス路線やあいのりくんの利用方法、樽見鉄道、養老鉄道、JR等の鉄道情報などを網羅した公共交通マップの情報を更新します。また、運転手不足や物価高騰等の公共交通の厳しい状況について掲載し、地域全体で公共交通を持続させるという意識の醸成を図ります。

#### 【スケジュール】

令和8年度	既存公共交通マップの情報更新
-------	----------------

#### 【実施主体】

大野町

#### 4) 出前講座等の実施

町民と公共交通に関する情報を共有するため、出前講座を実施します。出前講座では、公共交通の状況（利用者数やかかる運行経費など）や利用方法の説明、交通事業者の抱えている運転手不足や物価高騰等の課題の説明により持続可能な地域公共交通を整備する意識を醸成するとともに、参加者からも移動に関する要望等をお聞きします。また、より多くの方の公共交通に対する理解を深め、関心を持っていただくため、タウンミーティングやまちカフェなどの既存の集会や会議等の場も活用していきます。

##### 【スケジュール】

令和8～10年度	公共交通に関する情報提供 出前講座等の実施 (公共交通について考える下地作り)
令和11年度以降	町民参加型の交通マップ作製など、町民と協働する取り組みの実施

##### 【実施主体】

大野町，町民

#### 5) [路線バス]情報提供の充実

バスが遅延している場合、バスが今どこを走行しているのかわからないことは、利用者にとって大きなストレスとなります。岐阜バス路線や名阪近鉄バス路線では、バスの位置をインターネットで確認できるため、その周知を徹底します。

また、バス路線の経路や運行時間帯は、乗換検索サイトやGoogleマップでも検索可能となっています。これらの経路検索システムの活用方法を周知します。

図表8-3 岐阜バス位置情報

各バス停に掲出のQRコードを読み取りアクセス！

バス停のQRコードを読み取るだけで、そのバス停を発車するバスの時刻と接近情報を見ることができます。バス停の名前を入力する必要はありません。



●QRコードを読み取ってアクセスしてください

接近情報イメージ

系統 運行情報イメージ

時刻をクリックすると進みます。

**対象路線**  
岐阜バス一般路線全線  
●以下の路線はサービス対象外です。  
リトルワールド・モンキーパーク線、臨時バス、高速バス（岐阜新宿線、名古屋白川郡線、名古屋郡上ひがの線、岐阜高山線、名古屋関美濃線の共同運行会社運行便）

出典：岐阜バスホームページ

図表8-4 名阪近鉄バス位置情報



出典：名阪近鉄バスホームページ

【スケジュール】

令和8年度以降	毎年度継続実施
---------	---------

【実施主体】

大野町

6) [あいのりくん]情報提供の充実

午前中に予約や予約電話が集中する傾向にあることから、昼以降の予約が集中していない時間を周知し、外出時間の分散等呼びかけます。

また、利用登録者のうち、まだ利用したことのない方や今後利用が想定される方が、利用したいと思った際に抵抗なく利用できるよう、定期的にあいのりくんの利用方法を周知します。

さらに、高度化・多様化している情報技術を活用し、リアルタイムの予約空き情報の提供や携帯端末からの予約、キャッシュレス決済の導入など、より手軽に利用できるような環境整備について検討します。

【スケジュール】

令和8年度以降	毎年度継続実施
---------	---------

【実施主体】

大野町，交通事業者

### 目標3 まちづくりと連携した地域公共交通の整備

#### (1) 道の駅「パレットピアおおの」周辺の交通ネットワーク活用

東海環状自動車道の岐阜県内全線開通により、大野神戸ICは、より多くの人々が利用できるようになり、IC周辺では総合病院の開院や大規模事業所の開業、令和9年(2027年)には宿泊施設の開業を予定しており、道の駅「パレットピアおおの」の拠点機能は、ますます重要になります。道の駅の交通結節点としての機能を活用するため、利用促進施策の実施や、交通事業者や周辺市町とアクセス向上の検討を行います。

##### 【スケジュール】

令和8年度以降	交通事業者、周辺市町との検討・協議
---------	-------------------

##### 【実施主体】

大野町，周辺市町，交通事業者

#### (2) 町民やNPOが主体となった取り組みの推進

他市町においては、行政ではカバーしきれないよりこまめな移動ニーズに対応するため、町民やNPOが主体となって新たな移動サービスを提供している事例があります。本町においても、町民が自主的に移動サービスの実施を検討する場合、運行に必要な手続等の支援などを行います。

##### 【スケジュール】

令和8年度以降	関心のある団体等への情報共有・意見交換 手続き等の事務的な支援
---------	------------------------------------

##### 【実施主体】

大野町

### (3) その他の事業

#### 1) 高齢者・障がい者支援

##### ① 高齢者等買物支援助成事業

- ・日常生活に必要な食料品および日用雑貨品等の購入が困難な高齢者が、買物の機会を確保できるよう、配達サービスの利用登録にかかる費用の助成を令和2年度(2020年度)よりスタートしています。
- ・また、配達時に安否確認等の見守りも実施しています。

##### 対象者

- ・本町と高齢者見守りネットワーク事業の協定を結んだ事業者の配達サービスを利用する者
- ・町内に住所を有する65歳以上の高齢者のみの世帯の者

##### 助成内容

- ・配達サービスの利用登録に係る費用を助成する。
- ・1世帯1回までとし、助成金が1,000円を限度とする。

##### 【スケジュール】

令和8年度以降	継続実施
---------	------

##### 【実施主体】

大野町

##### ② 移動支援事業

- ・屋外での移動が困難な障害のある人に対して、社会生活上必要な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出支援を実施しています。

##### 対象者

- ・町内に住所を有する障がい者等及び町長が特に必要と認める者
- ・ヘルパーの介助を受けての一般タクシーやバスでの移動、買物など外出先で受けるサポートも対象

##### 助成内容

- ・利用者の自己負担額は通常利用料金の100分の10に相当する額。自己負担額を除いた額を町が補填し、サービス提供者に支払う。

##### 【スケジュール】

令和8年度以降	継続実施
---------	------

##### 【実施主体】

大野町

(4) 実施スケジュール・事業主体

事業		R8	R9	R10	R11	R12	事業主体	
目標1	(1) 岐阜市方面							
	1) 最終便の繰り下げ	継続的に検討・協議						大野町, 沿線市町, 交通事業者
	2) 快速便・直行便の導入検討	継続的に検討・協議						大野町, 沿線市町, 交通事業者
	(2) 瑞穂市方面							
	1) 大野穂積線のダイヤ調整	連絡会議で検討・協議、交通事業者との調整						大野町, 沿線市町, 交通事業者
	2) 町南部から穂積駅への移手段の確保	需要把握・周辺との協議						大野町, 沿線市町, 交通事業者
	(3) 大垣市方面							
	1) 樽見鉄道までのアクセスの向上	意向調査・施策の検討・協議						大野町, 沿線市町, 交通事業者
	2) 最終便の繰り下げ	継続的に検討・協議						大野町, 沿線市町, 交通事業者
	(4) 愛知県・名古屋市方面							
1) 高速バスの導入・維持	協議・運行開始	利用促進の推進					大野町, 沿線市町, 交通事業者	
(5) 町内								
1) あいのりくんの運行体制の見直し	意見聴取	方針検討	対応方針の推進				大野町, 交通事業者	
2) あいのりくんの運行時間・運行日の拡大	意見聴取	拡充基準設定	利用状況等に応じて拡充を実施				大野町, 交通事業者	
目標2	(1) 地域公共交通ネットワークの維持							
	1) 交通事業者に対する路線維持補助・負担の継続	毎年度継続実施						大野町, 沿線市町
	2) あいのりくん、あいのりくんプラス事業の維持	事業継続の検討						大野町
	(2) 利用促進策の実施							
	1) 公共交通助成・補助事業の継続	毎年度継続実施						大野町
	2) 運転免許証自主返納者支援事業の継続	毎年度継続実施						大野町
	3) 公共交通マップの更新	毎年度継続実施						大野町
	4) 出前講座等の実施	町主体の情報共有・出前講座実施		町民参加型取り組みの実施				大野町, 町民
	5) [路線バス]情報提供の充実	毎年度継続実施						大野町
	6) [あいのりくん]情報提供の充実	毎年度継続実施						大野町
目標3	(1) 道の駅「パレットピアおおの」周辺の交通ネットワーク活用	継続的に検討・協議						大野町, 周辺市町, 交通事業者
	(2) 町民やNPO等が主体となった取り組みの推進	意見交換会の開催・事務的手続き等の支援						大野町, 町民
	(3) その他の事業							
1) 高齢者・障がい者支援	毎年度継続実施						大野町	

## 第9章 計画の達成状況の評価

### (1) 評価方法

	単位	現況値 (R7)	目標値 (R12)	目標との対応		
				1	2	3
①町デマンドタクシーの利用者数	人/年	8,641	9,100	○	○	
②交通分担率	%	(R6)7.8	9.8	○		
③通勤通学や買い物等の日常生活の移動に不便を感じている町民の割合	%	(R6)45.3	41.6	○		
④高速バス路線数	路線	1	1	○		○
⑤あいのりくんプラス利用者数	人/年	3,874	4,100	○		
⑥町内バス停の利用者数(降車人数)				○	○	
岐阜バス路線	人/日	119.9	126.0	/	/	/
名阪近鉄バス路線	人/日	55.1	57.9	/	/	/
⑦交通結節点の利用者数(降車人数)						○
大野バスセンター	人/日	118.0	124.0	/	/	/
道の駅「パレットピアおおの」	人/日	13.4	14.1	/	/	/
⑧公共交通施策全体への満足度	点	(R6)2.94	現況値以上	○	○	○

※「目標との対応」は特につながり強いものについて示しています。

#### ①町デマンドタクシーの利用者数

・デマンドタクシー「あいのりくん」の利用環境の整備や利用方法の周知等の取り組みを通して、主に高齢者・障がい者等の「町内の移動しやすさの向上」を評価します。

- ・算定方法：運行事業者が記録する日報データより利用者数を整理
- ・設定根拠：毎年度1%の利用者数増加
- ・集計期間：補助年度の10月～9月
- ・実施時期：毎年度

#### ②交通分担率

・路線バスの維持及びサービスの向上や利用促進策等の取り組みを通して、通勤・通学等の「町外への移動しやすさの向上」を評価します。

- ・算定方法：町民アンケートを実施し、通勤通学時に公共交通機関を利用する割合を集計
- ・設定根拠：大野町第七次総合計画における目標より設定  
令和11年度(2029年度)：8.5、令和16年度(2034年度)：15.0
- ・実施時期：令和12年度(計画最終年度)

## ③通勤通学や買い物等の日常生活の移動に不便を感じている町民の割合

・現在の公共交通を維持しつつ、利便性向上に向けた取り組みや利用促進策を実施することで、町民ニーズに合った公共交通サービスに近づけ、「日常生活の移動への不満の解消」を評価します。

- ・算定方法：町民アンケートを実施し「不便を感じている人」の割合を集計
- ・設定根拠：大野町第七次総合計画における目標より設定  
令和11年度(2029年度)：42.0、令和16年度(2034年度)：40.0
- ・実施時期：令和12年度（計画最終年度）

## ④高速バス路線数

・通勤・通学や買い物等でニーズのある名古屋市方面とつながる交通手段を維持することで、「町外への移動しやすさの向上」を評価します。

- ・算定方法：町内のバス運行状況を確認
- ・設定根拠：現状維持を目標に設定
- ・実施時期：毎年度

## ⑤あいのりくんプラス利用者数

・町民にとって身近な総合病院である「西濃厚生病院」へのアクセス向上の取り組みを通して、安全で安心して生活できる環境を整備し、主に高齢者・障がい者等の「移動しやすさの向上」を評価します。

- ・算定方法：運行事業者が記録する日報データより利用者数を整理
- ・設定根拠：毎年度1%の利用者数増加
- ・集計期間：補助年度の10月～9月
- ・実施時期：毎年度

## ⑥町内バス停の利用者数

・現在の公共交通を維持しつつ、利便性向上に向けた取り組みや利用促進策を実施することで、町民ニーズに合った公共交通サービスに近づけ、「町民の公共交通の利用が増加している」ことを評価します。

- ・算定方法：運行事業者の日報データまたは乗降調査データ等により利用者数を整理
- ・設定根拠：毎年度1%の利用者数増加
- ・集計期間：補助年度の10月～9月
- ・実施時期：毎年度

## ⑦交通結節点の利用者数

・現在の公共交通を維持しつつ、利便性向上に向けた取り組みや利用促進策を実施することで、町民ニーズに合った公共交通サービスに近づけ、「町民の公共交通の利用が増加している」ことを評価します。

- ・算定方法：運行事業者の日報データまたは乗降調査データ等により利用者数を整理
- ・設定根拠：毎年度1%の利用者数増加
- ・集計期間：補助年度の10月～9月
- ・実施時期：毎年度

## ⑧公共交通施策全体への満足度

・さまざまな取り組みを通して、町民のニーズに合った地域公共交通ネットワークが構築され、『快適で 笑顔あふれるやすらぎのまち おおの』を実現できているか評価します。

- ・算定方法：町民アンケートを実施し「公共交通施策に対する満足度」の5段階評価を点数化して算出
- ・設定根拠：現況値以上を目標に設定
- ・実施時期：令和12年度（計画最終年度）

## (2) 評価スケジュール（計画の進捗管理）

本計画に掲げる施策を着実に実施し、目指す将来の姿を実現するため、各事業の実施状況や評価指標の達成状況を定期的に把握し、計画の見直し等を通じて改善を図るPDCAサイクルを実施していきます。

PDCAサイクルの運用にあたり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「法」という。）」において定める協議会である大野町公共交通会議を、毎年度、開催します。大野町公共交通会議は、本町が事務局を務め、交通事業者や学識経験者等を構成員とし、計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて取り組み内容やスケジュールを見直します。

会議において評価した結果は、法に基づき、速やかに主務大臣（総務大臣・国土交通大臣）に送付します。

なお、社会情勢等に変化があった場合は、計画期間内であっても、地域公共交通計画の見直しを行います。

図表9-1 評価スケジュール

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
【Plan：計画】					
・地域公共交通計画					➡ 計画見直し
【Do：実行】					
・事業の実施	➡ 事業実施	➡ 事業実施	➡ 事業実施	➡ 事業実施	➡ 事業実施
【Check：評価】					
・事業の評価（進捗・効果）	■	■	■	■	■
・目標の評価	■	■	■	■	■ □
					■ □
■指標①④⑤⑥⑦[毎年] □指標②③⑧[最終年度]					
【Action：見直し】					
・計画や事業の見直し、改善	■	■	■	■	■

## 巻末資料

### (1) 前計画期間の実績

指標	単位	現況値 (H31/R1)	実績値					目標値 (R7)
			R3	R4	R5	R6	R7	
①町デマンドタクシーの利用者数	人/年	9,136	9,032	8,615	8,241	8,503	8,641	15,000
②交通分担率	%	8.5	-	-	-	7.8	7.8	15.0
③通勤通学や買い物等の日常生活の移動に不便を感じている町民の割合	%	48.9	-	-	-	45.3	45.3	40.0
④高速バス路線数	路線	0	1	1	1	1	1	1
⑤あいのりくんプラス利用者数	人/年	1,730	1,568	1,925	1,789	2,809	3,874	1,800
⑥町内バス停の利用者数(降車人数)								
岐阜バス路線	人/日	135.5	110.1	117.7	137.6	113.8	119.9	162.0
名阪近鉄バス路線	人/日	91.6	53.4	47.0	46.0	44.3	55.1	110.0
⑦交通結節点の利用者数(降車人数)								
大野バスセンター	人/日	130.3	111.6	111.0	124.7	111.2	118.0	150.0
道の駅「パレットピアおおの」	人/日	7.4	9.2	11.1	14.3	13.6	13.4	13.0
⑧公共交通施策全体への満足度	点	2.71	-	-	-	2.94	2.94	現況値以上

**大野町地域公共交通計画**

令和 8 年度（2026 年度）～令和 12 年度（2030 年度）

**発行 大野町 総合政策課**

〒501-0592 岐阜県揖斐郡大野町大字大野 80 番地

TEL 0585-34-1111

FAX 0585-34-2110

