

平成28年度第2回山県市公共交通会議 次第

日 時 平成29年1月11日（水）午後1時30分～

場 所 山県市役所 3階 大会議室

開会

会長挨拶

報告事項

1 前回からの経過報告

資料1

- ・H28.8書面協議 岐阜乗合自動車(株)作成「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」対象路線に本市自主運行バス全路線を含めることについて
- ・H28.8書面協議 バス停留所の廃止について(美山中学校)
- ・H28.8書面協議 ハーバス乾線の廃止について
- ・H28.8書面協議 運転免許証返納者に対するバス運賃割引制度について
- ・H28.8書面協議 岐阜板取線の路線変更

協議事項

1 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

資料2

2 公共交通網形成計画(素案)について

資料3

3 ハーバス伊自良線経路変更について

資料4

閉会

前回（平成28年第1回（H28.6.27））からの経過報告

平成28年6月27日

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請 国土交通大臣へ

平成28年8月

本会書面協議「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」可決

本会書面協議「バス停留所の廃止（美山中学校）」可決

本会書面協議「ハーバス乾線の廃止」可決

本会書面協議「運転免許証返納者に対するバス運賃割引制度」可決

本会書面協議「岐阜板取線路線変更」可決

平成28年8月12日

市公共交通網形成計画策定業務について、（株）テイコクと契約締結

平成28年9月17日

土日祝日限定ワンデーフリー乗車券発売（有効期間：9月17日～11月27日）

平成28年9月30日

美山中学校バス停廃止

ハーバス乾線休止 → 廃止

平成28年10月1日

岐北線、岐阜板取線一部路線ダイヤ改正

公共交通ガイドブック更新（市ホームページ）

運転免許証返納者に対するバス運賃割引開始

平成28年10月7日

高富バス停利用実態調査・バスターミナル利用意向調査

平成28年10月20日

高富、伊自良自治会連合会連合会長と意見交換会

平成28年11月21日～12月4日

ハーバス大桑線・伊自良線利用者アンケート調査

平成28年12月5日

中部運輸局長 平成29年度地域内フィーダー系統確保維持計画の認定、補助額の内定通知

平成28年12月15日

高富、伊自良自治会連合会連合会長と意見交換会

前回（平成 28 年第 1 回（H28. 6. 27））からの書面協議結果確認

【平成 28 年 8 月】

岐阜乗合自動車(株)作成「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」対象路線に本市自主運行バス全線を含めることにかかる協議 協議 岐阜乗合自動車(株)作成「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」対象路線に本市自主運行バス全線を含めること

- 「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」対象路線について
市内公共交通の維持・確保のための利用促進策として、本年秋に発行される予定の「岐阜バス土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」対象路線に、本市自主運行バス全線を含めるもの。
- 回答数/委員数（会長を除く） 17 人/17 人
- 審議結果
有効回答数 17 人
「可」と回答した委員数 17 人
「否」と回答した委員数 0 人

バス停留所の廃止等にかかる協議

協議 1 バス停留所の廃止について（美山中学校）

- 美山中学校バス停廃止について
平成 28 年 10 月 1 日の岐北線ダイヤ改正で、岐北線美山中学校系統について廃止し、「美山中学校」停留所を廃止するもの。
- 回答数/委員数（会長を除く） 17 人/17 人
- 審議結果
有効回答数 17 人
「可」と回答した委員数 17 人
「否」と回答した委員数 0 人

協議 2 ハーバス乾線の廃止について

- ハーバス乾線の廃止について
平成 27 年 9 月 30 日から休止していたハーバス乾線を、道路運送法施行規則第 15 条の 4 第 3 号の規定に基づく旅客の利便を阻害しないと認める場合の「4. 休止から 1 年を経過した路線の休止又は廃止」に該当することから廃止路線とするもの。
- 回答数/委員数（会長を除く） 17 人/17 人
- 審議結果
有効回答数 17 人
「可」と回答した委員数 17 人
「否」と回答した委員数 0 人

協議 3 運転免許証返納者に対するバス運賃割引制度について

- 運転免許証返納者に対するバス運賃割引制度について

岐北線（神崎系統含む）、板取線、ハーバス伊自良線、ハーバス大桑線（以上 自主運行路線）及び岐阜バス全線において、運転免許証自主返納者に発行される「運転経歴証明書」の呈示で運賃を半額とするもの。（ただし、現金での支払いのみとする。）

○回答数/委員数（会長を除く） 17 人/17 人

○審議結果

有効回答数 17 人

「可」と回答した委員数 17 人

「否」と回答した委員数 0 人

協議4 バス路線の変更について

○岐阜板取線の路線変更について

本市と関市の協定による自主運行路線岐阜板取線について、関市区間の洞戸事務所前から洞戸栗原車庫の区間を廃止し、バス停留所についても廃止するもの。

○回答数/委員数（会長を除く） 17 人/17 人

○審議結果

有効回答数 17 人

「可」と回答した委員数 17 人

「否」と回答した委員数 0 人

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

平成29年 1月 日

協議会名: 山県市公共交通会議

評価対象事業名: 陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
岐阜乗合自動車(株)	ハーバス大桑線 (平和堂高富店経由)	第三者評価委員会において、 次の意見をいただいた。 ①人口減の割合を踏まえた目 標値の設定が必要 ⇒平成28年度中に策定予定の 公共交通網形成計画におい て、バス利用者数の増減割合 が市人口の減少割合以下とな るよう目標値を検討している。	A	概ね計画どおりに事業は実 施された。	A 利用者数は4,605人/年で あり、目標の4,700人/年をわ ずかに下回っている。 大桑線全系統の利用者は 11,009人/年であり、地域公 共交通総合連携計画で定 めた目標9,950人/年は達成 している。	平成28年度中に策定予定の網 形成計画のなかで、交通結節 点の位置づけを明確にすると ともに、バスターミナルを拠点と した路線再編を検討する。
岐阜乗合自動車(株)	ハーバス伊自良線 (山県グリーンポート・平和堂高 富店経由、山県グリーンポート 経由)	②市内の交通結節点の整理、 高富から岐阜までの速達性の 向上が必要 ⇒バスターミナルをまちづくりの 拠点として、公共交通ネット ワークの再編を検討している。 高富から岐阜までの速達性向 上を図るため、快速便導入に向 けて交通事業者と協議を行っ ている。	A	概ね計画どおりに事業は実 施された。	A 利用者数は7,900人/年で あり、目標の6,800人/年を上 回っている。 伊自良線全系統の利用者 は14,221人/年であり、地域 公共交通総合連携計画で 定めた目標12,100人/年も 達成している。	また、引き続き市地域協働推進 事業計画に基づき公共交通ガ イドブックの発行等による情報 提供、バスヘルパー活動を継 続し、さらなる利用促進を図る。

(別添1-2)

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

平成29年 1月 日

協議会名:	山口市公共交通会議
評価対象事業名:	陸上交通に係る地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	『みんなでづくり、守り、育てる生活交通』を基本理念とし、以下の方針でよりよい交通体系を整備していく。 【地域のニーズに対応した利用しやすい生活交通の整備】 買い物、通院、通学など、日常生活の移動手段としてのニーズに対応した利用しやすい生活交通を整備する。 【地域で支える仕組みづくり】 公共交通の検討や運営に市民(利用者や地域住民)が参画し、市民・市・交通事業者がそれぞれの役割を担い、3者が協働してよりよい公共交通をつくっていく。 【地理的条件や利用状況に応じた効率的な運行】 各地区の地域特性や利用特性に適した効率的で持続可能な運行方法を検討していく。

山県市地域公共交通協議会

平成20年 5月22日設置

フィーダー系統

平成25年 8月 8日確保維持計画策定

平成26年 6月27日確保維持計画変更

1. 協議会が目指す地域公共交通の姿

1) 地域の特性と背景

- ◇ 本市は、岐阜市の北側に隣接し、JR岐阜駅及び名鉄岐阜駅から約9～34キロメートルと南北に広範に広がり、地区によって地理的条件が大きく異なっている。また市内には鉄道がなく、自動車を利用できない市民にとっては、バスがほぼ唯一の公共交通であり、買い物や通院等の日常生活に無くてはならない交通手段となっている。
- ◇ しかし、バス利用者の減少に伴い営業路線の撤退が相次ぎ、市では自主運行バスを運行することで市民の移動手段を確保してきた。平成24年度時点で、市内では岐阜バスの運行する営業路線3路線（岐阜高富線、高美線、岐阜女子大線）と市の自主運行バス5路線（ハーバス大桑線・伊自良線・乾線、岐北線、岐阜板取線）が運行していた。
- ◇ 今後も路線維持費の増加やさらなる営業路線の撤退により、バスネットワークの崩壊が懸念される状況にあった。そのため、市民、市、交通事業者が連携を図り、利用者の視点に立った利用しやすい生活交通の整備を目的として、平成25年度に山県市公共交通総合連携計画を策定した。

2) 計画の基本理念・基本方針及び期間

山県市地域公共交通総合連携計画（計画期間：平成25年度～30年度）

基本理念：「みんなでつくり、守り、育てる生活交通」

基本方針① 地域のニーズに対応した利用しやすい生活交通の整備

- ・買い物、通院、通学など、日常生活の移動手段としてのニーズに対応した利用しやすい生活交通を整備し、外出を支援する。

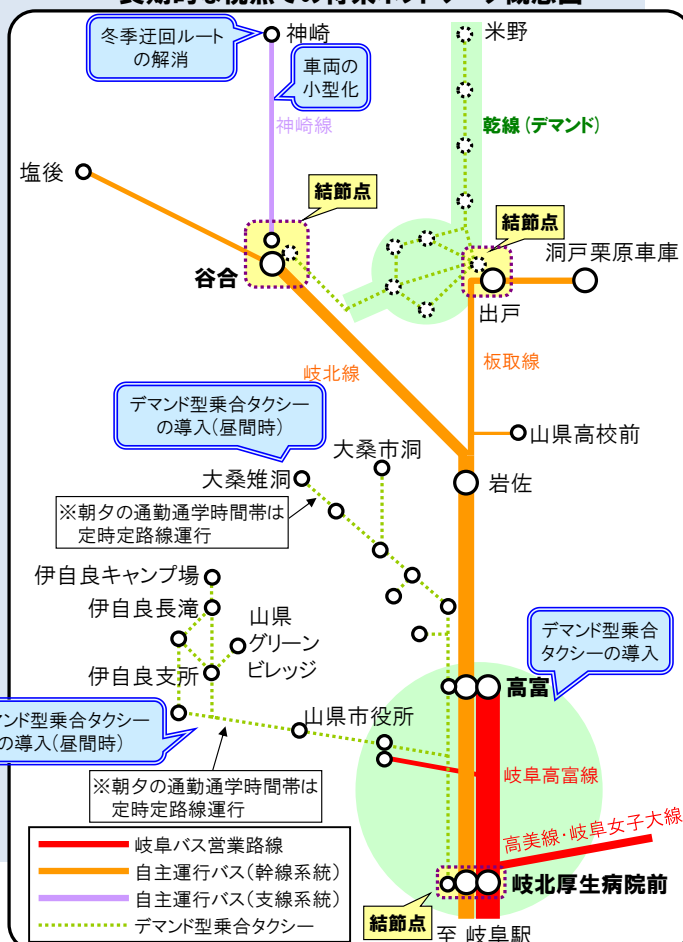
基本方針② 地域で支える仕組みづくり

- ・公共交通の検討や運営に市民（利用者や地域住民）が参画し、市民・市・交通事業者がそれぞれの役割を担い、3者が協働してよりよい公共交通をつくっていく。

基本方針③ 地理的条件や利用状況に応じた効率的な運行

- ・各地区の地域特性や利用特性に適した効率的で持続可能な運行方法を検討していく。
- ・事業実施にあたっては、定期的に進捗状況や目標の達成度をチェックし、改善策を検討することで、さらなるステップアップを目指す。

長期的な視点での将来ネットワーク概念図



1. 協議会が目指す地域公共交通の姿

3) 公共交通の将来像

山県市公共交通網形成計画（検討中）

バスターミナルを拠点とした公共交通網の構築

- ◇ 岐北線・岐阜板取線の支線化
- ◇ 乾乗合タクシーの継続・見直し、他地区でのデマンド型交通の導入
- ◇ 市街地循環線の導入（バスターミナルを起点に中心部の商業施設や病院等を巡回する路線）
- ◇ バスターミナルから岐阜大学病院への新規路線の導入 など

2. 計画の達成状況の評価に関する事項

1) 評価の基本的考え方

- ◇ 連携計画では、「年間乗車人数」「利用者1人あたりの運行経費」「1便あたりの乗車人数」を目標値として設定している。また、地域公共交通確保維持事業では、連携計画の目標値をもとに、補助対象系統のみの「年間乗車人数」を目標値として設定している。

2) 数値目標

連携計画

評価指標	現在値（平成24年度）			中間目標値（平成27年度）			目標値（平成30年度）		
	年間乗車人数（人）	利用者1人あたり運行経費（円/人）	1便あたり乗車人数（人/便）	年間乗車人数（人）	利用者1人あたり運行経費（円/人）	1便あたり乗車人数（人/便）	年間乗車人数（人）	利用者1人あたり運行経費（円/人）	1便あたり乗車人数（人/便）
岐北線	117,477	709	6.8	121,000	690	7.0	122,800	680	7.1
板取線	49,165	627	7.7	51,000	610	8.0	51,900	600	8.1
ハーバス大桑線	9,647	1,511	3.0	9,900	1,490	3.0	10,000	1,480	3.1
ハーバス伊自良線	7,052	1,740	2.9	12,000	1,670	3.0	12,300	1,630	3.1
ハーバス市内循環線	5,630	2,603	4.8	—	—	—	—	—	—
ハーバス乾線	739	3,996	0.8	900	3,330	1.0	1,000	3,000	1.1
合計・平均	189,710	836	6.0	194,800	780	6.1	198,000	770	6.2

地域公共交通確保維持事業（補助対象系統のみ）

	目標値 年間利用者数（人）		
	平成29年度	平成30年度	平成31年度
ハーバス大桑線	4,750	4,800	4,800
ハーバス伊自良線	6,850	6,900	6,900

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

1) 取組み経緯

1. 連携計画の目標達成に向けた取組みの経緯

- ◇ 連携計画で定めた短期的な視点での路線再編案に基づき、ハーバス大桑線・伊自良線のルート変更、神崎線の運行日の拡大、乾地区でのデマンド型乗合タクシーの導入を行った。具体的な見直し方法については、地域バス調整会議を開催し、地域住民が自分たちで検討して地域としての意見をとりまとめた。市は、その意見をもとに交通事業者等との協議を行い、調整がついたものから実行している。
- ◇ また、利便性向上・利用促進事業（公共交通ガイドブックによる情報提供、乗継情報の掲示、モビリティマネジメントの実施など）については、連携計画で定めたスケジュールに従い、継続的に実施している。

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取り組み内容

2. 協議会の開催状況、議論の概要

平成24年度

- 第1回 (H24.7) 山口市公共交通会議設置要綱の改正、平成24年度地域公共交通確保維持改善事業計画(承認)等
- 第2回 (H24.8) 路線廃止・ダイヤ改正等
- 第3回 (H25.2) 各種調査結果、第1回市民検討会結果報告等
- 第4回 (H25.3) 第2回市民検討会結果報告、山口市公共交通計画(案)等

平成25年度

- 第1回 (H25.6) 山口市公共交通会議設置要綱の改正、山口市公共交通総合連携計画(案)等
- 第2回 (H25.8) 公共交通総合連携計画の策定、地域協働推進事業計画(承認)等
- 書面協議 (H25.10) 平成25年度予算、地域協働推進事業の発注等
- 第3回 (H26.2) 路線廃止・ダイヤ改正等

平成26年度

- 第1回 (H26.6) 生活交通ネットワーク計画(承認)、市町村運営有償運送の更新等
- 書面協議 (H27.2) 「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」の導入(承認)

平成27年度

- 第1回 (H27.6) 山口市公共交通会議設置要綱の改正、地域公共交通確保維持改善事業計画(承認)等
- 書面協議 (H27.11) 地域公共交通網形成計画策定業務の発注(承認)
- 書面協議 (H28.1) 事業評価(承認)、岐阜板取線ルート変更等
- 第2回 (H28.2) 「土日祝日限定1日乗車券」の導入(承認)、公共交通網形成計画策定調査事業中間報告等
- 第3回 (H28.3) 公共交通網形成計画骨子素案の提示等

平成28年度

- 第1回 (H28.6) 地域公共交通確保維持改善事業計画(承認)等
- 第2回 (H29.1) 事業評価(承認)等
- 第3回 (H29.3 開催予定) 公共交通網形成計画(案)等

2)目標を達成するために行う事業・実施主体

1. 路線再編事業 [実施主体：市・交通事業者・市民]

①ハーバス大桑線・伊自良線

- ・従来の運行ルートから離れた公共交通不便地区の解消のため、停留所の移設やルートの変更を行った。また、買い物での利便性向上を図るため、平和堂高富店やイオンビッグ山県店への乗り入れも行った。

②ハーバス乾線

- ・平成27年10月より予約があった便のみ運行する乗合タクシーの運行を開始した。集落内の狭い道でも走行できるようにタクシー車両を使用するとともに、既存ルートから離れた集落内にも停留所を増設した。また、従来のハーバス乾線が隔日運行であったのに対し、平日毎日運行に拡大し利便性向上を図った。
- ・運行開始後は、乾乗合タクシーの利用者及び乾地区住民に対しアンケート調査を実施し、ハーバス乾線から乾乗合タクシーへ変更したことに対する意見や利用状況、最低限求めるサービス等について把握し今後のあり方について検討している。

③岐北線神崎系統

- ・平成25年10月より日曜・祝日の運行を開始し、神崎地区住民の外出機会の創出を図っている。

④高富・富岡地区

- ・既存営業路線の停留所は、多くが幹線道路沿いにあるため、市中心部の高富・富岡地区でも公共交通不便地区が存在する。そこで、高富・富岡地区の公共交通不便地区を解消し、商業施設や医療施設へのアクセス向上を目的とした市街地循環路線の導入を検討している。

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

2. 利便性向上・利用促進事業

①バス停ポールの更新・ソーラー式スポットライトの設置 [実施主体：交通事業者]

- 老朽化しバス停名称や時刻表が見づらくなっているバス停ポールを新型のバス停ポールと交換した。
- 特に利用の多いバス停を対象に、夜間でも時刻表を見やすくするため、ソーラー式スポットライトを設置した。



②ノンステップ車両の導入 [実施主体：交通事業者]

- ハーバス大桑線・伊自良線において、高齢者や障がい者の乗降時の負担を軽減するため、ノンステップバスを導入し、バリアフリー化を推進している。



ノンステップバス 乗降の様子

③交通結節点の整備 [実施主体：市]

- 路線間の乗継が行われる交通結節点において、ふさわしい待合い空間を確保し、雨天時や降雪時の乗降の円滑化や乗継待ち時間の快適性を向上させる。
- 平成28年3月に市内停留所の中で乗降者数の多い「山県警察署前」に上屋及びベンチを整備した。



3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

④公共交通ガイドブックによる情報提供 [実施主体：市]

- 市内を運行する路線のルートや時刻表の変更に合わせて更新したガイドブックを市HPに掲載するとともに、市役所等で配布している。
- 平成28年度においても岐阜バスのダイヤ改正等に伴い、4月と10月の計2回ガイドブックを更新した。

⑤インターネットによる情報提供 [実施主体：交通事業者]

- バスの遅れ時間などの運行状況を携帯電話・スマートフォン・パソコン等で確認できるサービスを提供し、利用者の満足向上と利用促進を図っている。

⑥乗継情報の掲示 [実施主体：市・交通事業者]

- バスに乗りなれない人にもわかりやすいよう、岐北線、ハーバス乾線の各バス停に乗継情報を掲示している。



乗継情報の掲示状況

⑦地域バス調整会議等の開催 [実施主体：市民・市]

- 各地域においてバス調整会議を実施し、自分たちが利用する公共交通の運行ルートや運行ダイヤ等を検討して地域としての意見をとりまとめている。また、会議において市の方から利用状況等の情報提供を行うことにより、マイバス意識の向上及び利用促進を図っている。
- 市は、地域でまとめた意見をもとに交通事業者等との協議を行い、調整がついたものから実行し、利便性向上を図っている。

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

⑨バスヘルパー活動の実施 [実施主体：市民・市]

- ・ 岐北線(岐北厚生病院前～塩後)、ハーバス大桑線・伊自良線において、バス乗降時のサポート等の活動を平成25年度から継続して実施している。



バスヘルパー講習会



バスヘルパー活動

⑩土日祝限定1日乗車券 販売窓口の増加 [実施主体：市・交通事業者]

- ・ 平成28年度は、岐阜バスが販売している「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」の取扱いを市内商業施設（平和堂高富店）へも拡大し、土日祝日における観光や娯楽目的でのバス利用促進を図っている。

⑪運転免許証自主返納者への運賃助成 [実施主体：市・交通事業者]

- ・ 岐阜バスが平成28年10月から実施している「運転免許証自主返納者のバス運賃半額制度（現金払いのみ）」をハーバス大桑線・伊自良線、岐北線、岐阜板取線でも実施し、バス利用促進を図っている。

4. 具体的取組みに対する評価

- 連携計画の目標値である「年間乗車人数」「利用者1人あたりの運行経費」「1便あたりの乗車人数」について達成状況を評価した。
- 平成28年度の年間乗車人数は全路線合計で184,382人であり、平成24年度から5,328人減少している。これは、岐北線や板取線の乗車人数の減少によるものである。
- 岐北線や板取線の乗車人数は、沿線人口減少の影響を受けやすい。そのため、今後の目標値については、両路線沿線の人口動態も考慮して見直す。
- ハーバスの年間乗車人数は平成24年度から平成28年度にかけて約13%増加している。ハーバス伊自良線では、利用者1人あたりの運行経費(円/人)や1便あたりの乗車人数(人/便)の目標値も達成しているが、ハーバス大桑線では、1便あたりの乗車人数(人/便)は達成しているが、利用者1人あたりの運行経費(円/人)は未達成となっている。

年間乗車人数

路線名	年度	実績値					目標値	
		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成27年度	平成30年度
岐北線		117,477人	112,480人	113,200人	115,144人	114,147人	121,000人	122,800人
板取線		49,165人	48,810人	47,043人	45,286人	44,264人	51,000人	51,900人
岐北線・板取線 計		166,642人	161,290人	160,243人	160,430人	158,411人	172,000人	174,700人
ハーバス大桑線		9,647人	11,231人	10,049人	10,915人	11,009人	9,900人	10,000人
ハーバス伊自良線		7,052人	12,793人	12,354人	13,751人	14,221人	12,000人	12,300人
ハーバス市内循環線		5,630人	—	—	—	—	—	—
ハーバス乾線 ※1		739人	612人	711人	679人	741人	900人	1,000人
ハーバス 計 ※2		23,068人	24,636人	23,114人	25,345人	25,971人 25,230人	22,800人	23,300人
計 ※2		189,710人	185,926人	183,357人	185,775人	184,382人 183,641人	194,800人	198,000人

利用者1人あたりの運行経費

路線名	年度	実績値					目標値	
		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成27年度	平成30年度
岐北線		709円/人	740円/人	727円/人	708円/人	726円/人	690円/人	680円/人
板取線		627円/人	651円/人	665円/人	718円/人	745円/人	610円/人	600円/人
岐北線・板取線 計		684円/人	713円/人	709円/人	711円/人	731円/人	—	—
ハーバス大桑線		1,511円/人	1,293円/人	1,447円/人	1,343円/人	1,494円/人	1,490円/人	1,480円/人
ハーバス伊自良線		1,740円/人	1,681円/人	1,503円/人	1,369円/人	1,377円/人	1,670円/人	1,630円/人
ハーバス市内循環線		2,603円/人	—	—	—	—	—	—
ハーバス乾線 ※1		3,996円/人	4,694円/人	4,125円/人	4,545円/人	7,228円/人	3,330円/人	3,000円/人
ハーバス 計 ※2		1,927円/人	1,579円/人	1,559円/人	1,443円/人	1,594円/人 1,428円/人	—	—
計 ※2		836円/人	828円/人	816円/人	811円/人	853円/人 827円/人	780円/人	770円/人

1便あたりの乗車人数

路線名	年度	実績値					目標値	
		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成27年度	平成30年度
岐北線		6.8人/便	6.5人/便	6.5人/便	6.7人/便	6.5人/便	7.0人/便	7.1人/便
板取線		7.7人/便	7.7人/便	7.4人/便	7.2人/便	7.0人/便	8.0人/便	8.1人/便
岐北線・板取線 計		7.0人/便	6.8人/便	6.8人/便	6.8人/便	6.7人/便	—	—
ハーバス大桑線		3.0人/便	3.5人/便	3.1人/便	3.4人/便	3.4人/便	3.0人/便	3.1人/便
ハーバス伊自良線		2.9人/便	3.3人/便	3.1人/便	3.5人/便	3.9人/便	3.0人/便	3.1人/便
ハーバス市内循環線		4.8人/便	—	—	—	—	—	—
ハーバス乾線 ※1		0.8人/便	0.7人/便	0.8人/便	0.8人/便	1.4人/便	1.0人/便	1.1人/便
ハーバス 計 ※2		3.0人/便	3.1人/便	2.9人/便	3.2人/便	3.5人/便 3.7人/便	—	—
計 ※2		6.0人/便	5.9人/便	5.8人/便	5.9人/便	6.0人/便 6.0人/便	6.1人/便	6.2人/便

※1 平成28年度（平成27年10月）からは乾乗合タクシー

※2 下段は乾乗合タクシーを除いた値

4. 具体的取組みに対する評価

- 地域公共交通確保維持事業の目標値である対象系統の「年間乗車人数」について達成状況を評価した。
- ハーバス大桑線では、対象系統の年間乗車人数は 4,605 人であり、目標の 4,700 人をわずかに下回っている。しかし、路線全体の年間乗車人数は 11,009 人であり、連携計画の目標値は達成している。
- ハーバス伊自良線では、対象系統の年間乗車人数は 7,900 人であり、目標の 6,800 人を 1,000 人以上上回っている。また、路線全体の年間乗車人数は 14,221 人であり、連携計画の目標値を 2,000 人以上上回っている。

		実績値	目標値		
		平成28年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
ハーバス大桑線	対象系統	4,605人	4,700人	4,750人	4,800人
	対象外系統	6,404人	5,250人	5,225人	5,200人
	計	11,009人	9,950人	9,975人	10,000人
ハーバス伊自良線	対象系統	7,900人	6,800人	6,850人	6,900人
	対象外系統	6,321人	5,300人	5,350人	5,400人
	計	14,221人	12,100人	12,200人	12,300人

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課題		対応方針
①目標値の評価に関する課題 ● ハーバス大桑線・伊自良線ともに、補助対象が路線の一部の系統であるため、目標値は過去の実績等をもとに補助対象系統のみとしている。 ● 各種取り組みの効果は、路線全体に波及するため、補助対象系統だけでは適切に評価できない。(今年度のようにたまたま補助対象系統の利用者が減少することがある)		● 地域確保維持改善事業の目標値も、連携計画の目標値と同じく、路線全体に変更する。
②拠点整備の実施に関する課題 ● 現在、まちづくりの拠点となるバスターミナル及び複合施設の整備を計画しているが、交通事業者との調整等の問題もあり、施設規模や複合施設の機能が確定していない。		● 拠点整備の実現は、公共交通ネットワーク再編（網形成計画の策定）とも密接に関連することから、関係部署や交通事業者と連携し、拠点整備計画の早期策定に努める。
③運行形態に関する課題 ● 乾・神崎地区において乗合タクシー以外の運行形態、例えば自家用有償旅客運送の導入も視野に入れて検討しているが、現時点では確実に実施できる担い手が見つからない。		● 現在、社会福祉協議会に自家用有償旅客運送の対応が可能かについて協議中である。 ● 引く続き協議を重ね、運行形態案の1つとして導入の是非を検討していく。

山縣市地域公共交通協議会

平成20年 5月22日設置

1. 直近の第三者評価の活用・対応状況

直近の第三者評価委員会における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
乾乗合タクシーの利用実態の把握、住民のニーズにあった運行形態の検討が必要。	乾乗合タクシーの利用者及び乾地区住民に対しアンケート調査を実施し、定時定路線（ハーバス乾線）からデマンド型交通（乾乗合タクシー）へ変更したことに対する意見や利用状況、最低限求めるサービス等について把握した。	利用状況やアンケート調査結果を踏まえて、サービス水準の見直し（運行曜日）のほか、自家用有償旅客運送等への変更も含めて、引き続き自治会と一緒に検討し、網形成計画へ反映する。
公共交通の利便性は、転出転入の要因となる。目標値について、人口減の割合を踏まえた設定が必要。	—	網形成計画において、バス利用者数の増減割合が市人口の減少割合以下となるよう目標値を設定する。
市内の交通結節点の整理、高富から岐阜までの速達性の向上が必要。	バスターミナルをまちづくり拠点として、公共交通ネットワークの再編を検討している。 高富から岐阜までの速達性向上を図るため、快速便の導入に向けて交通事業者と協議を行っている。	平成28年度中に網形成計画を策定する予定であり、その中で交通結節点の位置付けを明確にする。 また、快速便については、導入に向けて交通事業者と調整を続けていく。

2. アピールポイント

1. 自治会との意見交換会の開催

- ・ デマンド型交通やバスターミナルを中心とした市街地循環路線（旧高富町内）に対するニーズを把握するため、自治会長との意見交換会を実施している。（平成28年度で3回実施、引き続き実施予定）
- ・ 自治会長には、事前に自治会の集まり等において住民の意見を聞き、自治会としての意見を集約して頂いている。

2. 既存の自主運行バス利用者のニーズ把握

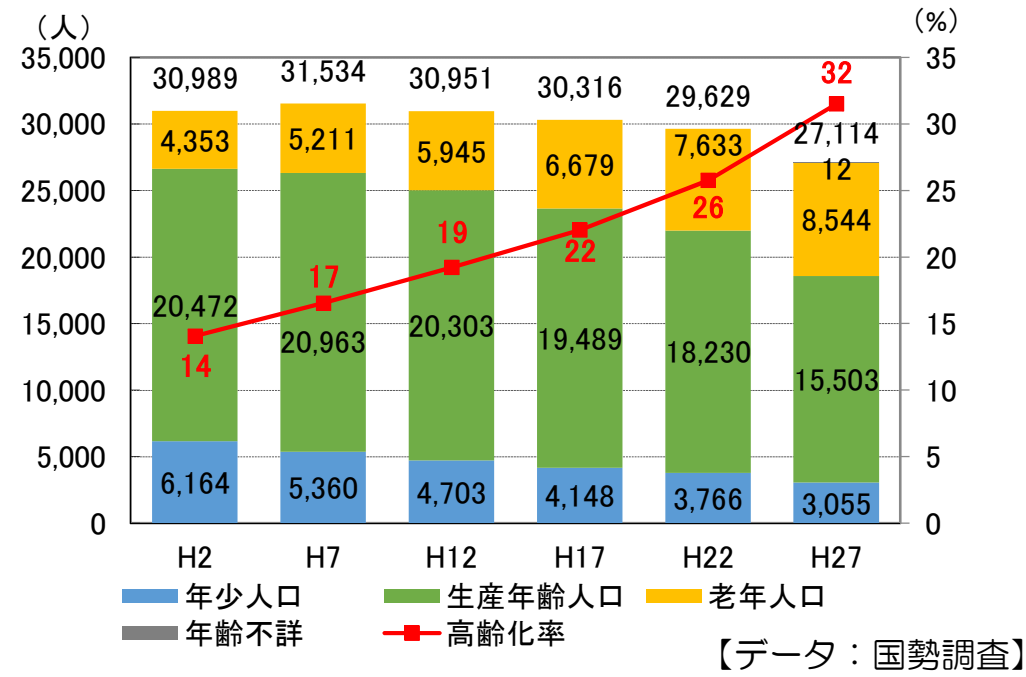
- ・ 大桑・伊自良地区において現在のハーバスからデマンド型交通への変更の是非を検討するため、現在のハーバス利用者に対してアンケートを実施し、意見を収集した。
- ・ デマンド型交通に関する情報を提供するため、具体的な利用方法のほか、ハーバスから変更した場合のメリット・デメリット等を解説した資料も添付した。
- ・ 乾地区においては、乗合タクシー導入後、住民と乗合タクシー利用者を対象にしたアンケートを実施した。
- ・ アンケート結果を乾地区の自治会長に報告するとともに、今後のあり方について検討を続けている。

山口市の現状

地域概況

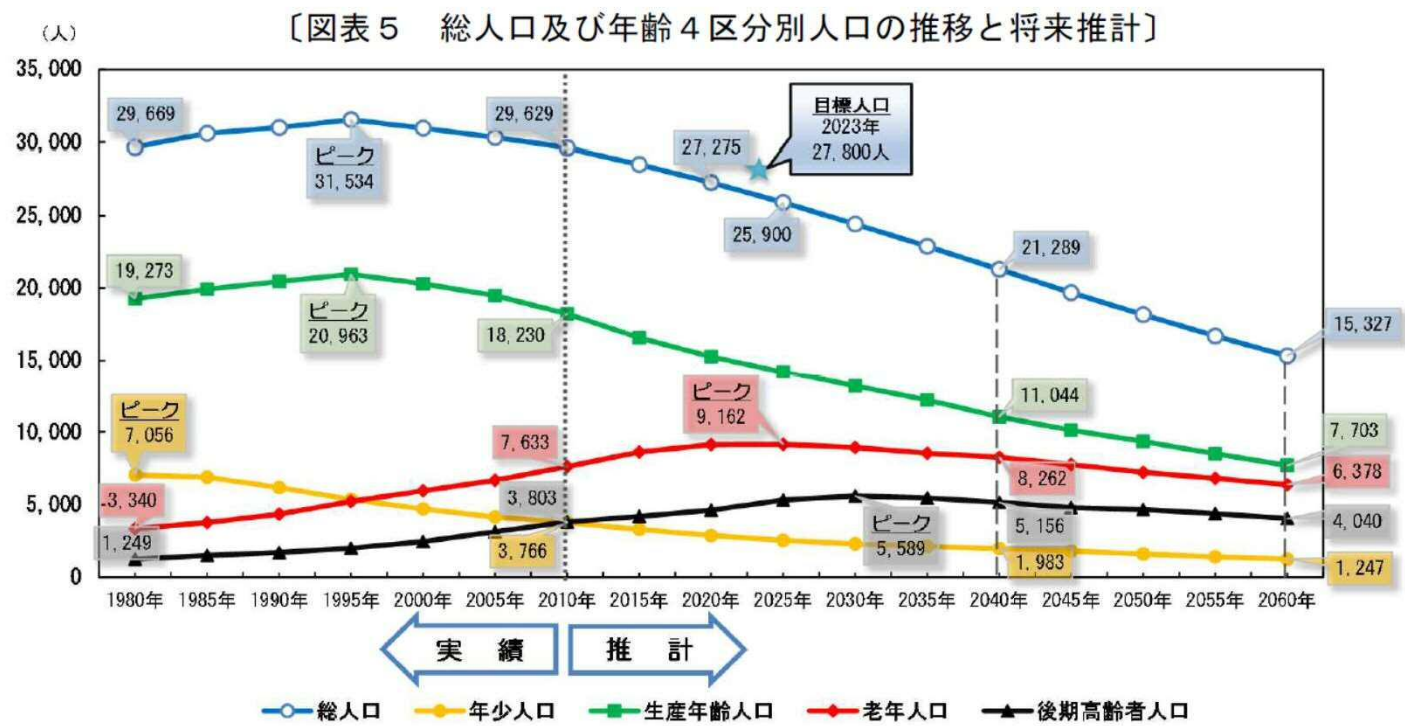
人口・高齢化率の推移

- 山口市の人口は平成7年をピークにそれ以降減少が続いています。
- 年少人口、生産年齢人口が減少しているなか、老年人口は増加しており、平成27年の高齢化率は30%を超えています。



人口ビジョンによる将来推計値

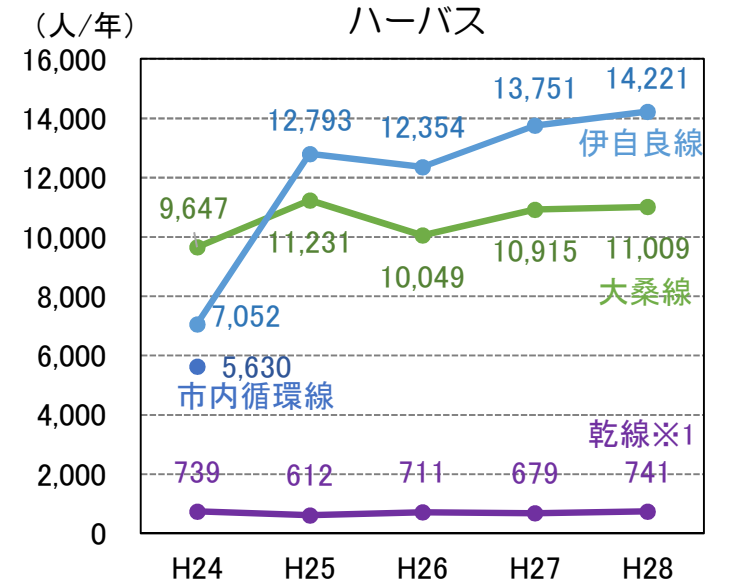
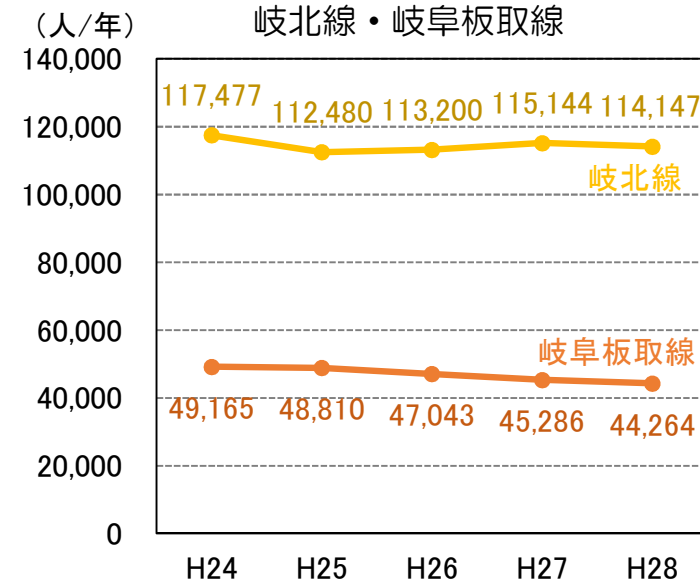
【出典：山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略】



【出典：総務省「国勢調査」、社人研「日本の地域別将来推計人口」、本市独自推計】

公共交通の現状

利用者数の推移



運行経費・収入・市負担額・利用者1人あたり運行経費の推移

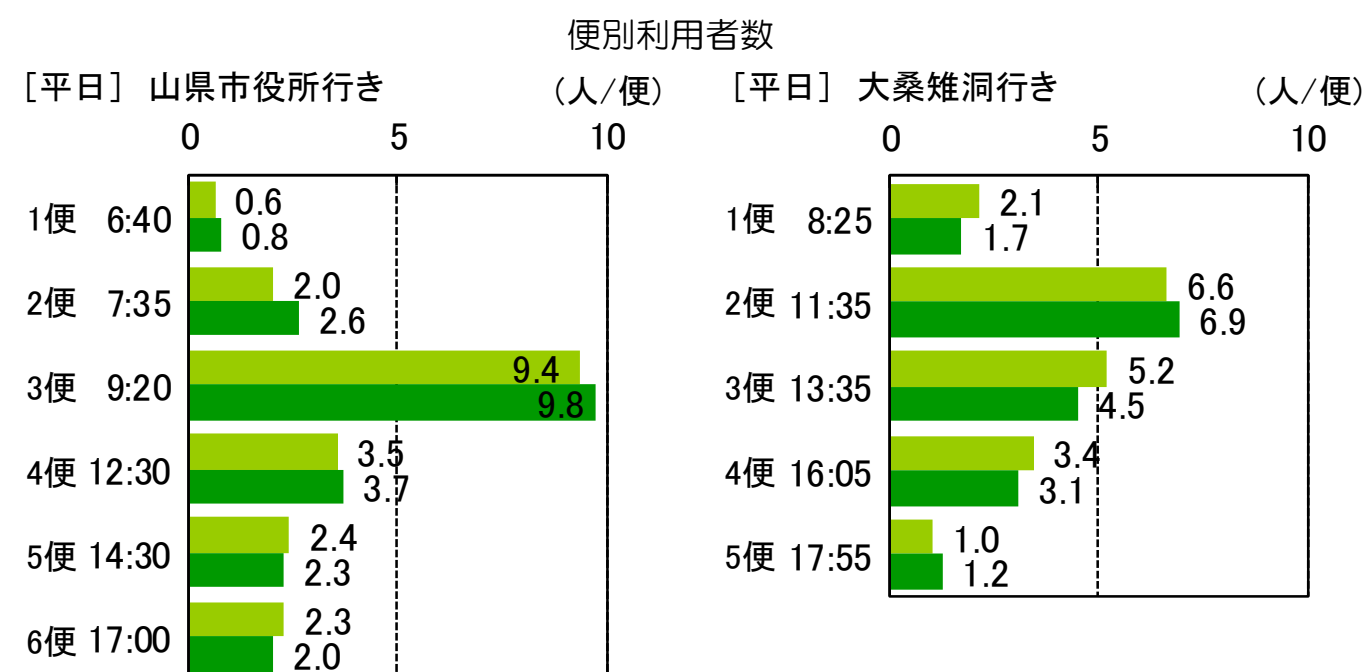
		H24	H25	H26	H27	H28 ※2
岐北線	利用者数 (人)	117,477	112,480	113,200	115,144	114,147
	運行経費 (千円/年)	83,253	83,243	82,340	81,524	82,873
	収入 (千円/年)	29,461	28,285	26,912	27,295	25,919
	市負担額 (千円/年)	33,739	34,334	35,568	33,771	27,784
	利用者1人あたり運行経費 (円/人)	709	740	727	708	726
岐阜板取線	利用者数 (人)	49,165	48,810	47,043	45,286	44,264
	運行経費 (千円/年)	30,807	31,780	31,277	32,504	32,990
	収入 (千円/年)	12,148	11,976	11,347	11,104	10,961
	市負担額 (千円/年)	11,728	12,654	12,893	14,081	14,606
	利用者1人あたり運行経費 (円/人)	627	651	665	718	745
ハーバス 大桑線	利用者数 (人)	9,647	11,231	10,049	10,915	11,009
	運行経費 (千円/年)	14,575	14,521	14,544	14,661	16,449
	収入 (千円/年)	1,042	1,120	926	571	554
	市負担額 (千円/年)	11,378	11,245	7,575	9,361	10,919
	利用者1人あたり運行経費 (円/人)	1,511	1,293	1,447	1,343	1,494
ハーバス 伊自良線	利用者数 (人)	7,052	12,793	12,354	13,751	14,221
	運行経費 (千円/年)	12,272	21,499	18,567	18,820	19,581
	収入 (千円/年)	776	1,319	1,495	1,103	1,142
	市負担額 (千円/年)	9,681	16,988	9,005	9,595	11,885
	利用者1人あたり運行経費 (円/人)	1,740	1,681	1,503	1,369	1,377
ハーバス 乾線※1	利用者数 (人)	739	612	711	679	741
	運行経費 (千円/年)	2,953	2,873	2,933	3,086	5,358
	収入 (千円/年)	114	93	88	43	2
	市負担額 (千円/年)	2,257	2,211	2,289	2,431	5,023
	利用者1人あたり運行経費 (円/人)	3,996	4,694	4,125	4,545	7,231
市内循環線	利用者数 (人)	5,630				
	運行経費 (千円/年)	14,656				
	収入 (千円/年)	667				
	市負担額 (千円/年)	11,099				
	利用者1人あたり運行経費 (円/人)	2,603				

※1 平成27年度（平成27年10月）からは乾乗合タクシー

※2 平成28年度の市負担額は見込み値

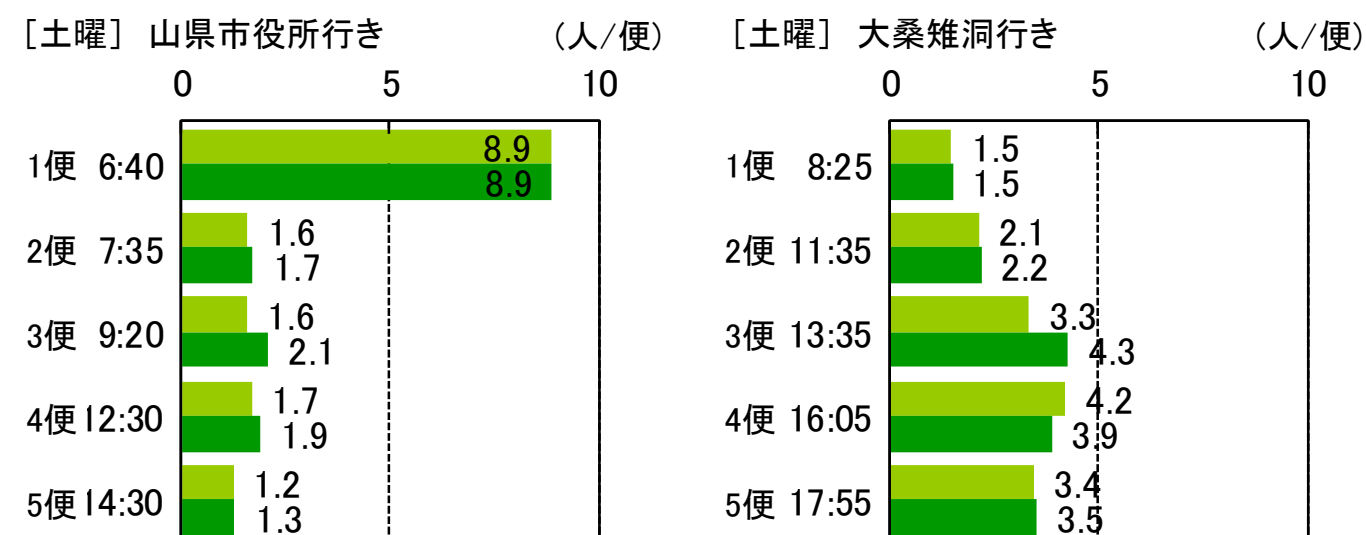
ハーバス大桑線

- 便別利用者数は、平日では山県市役所行き2便、大桑雉洞行き2便でやや増加している一方、大桑雉洞行き3便では減少しています。1日あたりの利用者数は平成27年度と平成28年度で大きな差はありません。
- 土曜日では、山県市役所行き3便、大桑雉洞行き3便で便別利用者数が増加しており、1日あたりの利用者数も増加しています。
- 停留所別乗降者数は、平和堂高富店（4,874人/年）が最も多く、次いで岐北厚生病院（2,827人/年）が多くなっています。主に買い物目的で利用されてます。



平成27年度 平日 38.7人/日 (H26.10～H27.9, 運行日数244日)

平成28年度 平日 38.6人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数245日)



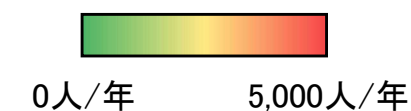
平成27年度 土曜 29.5人/日 (H26.10～H27.9, 運行日数50日)

平成28年度 土曜 31.2人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数51日)

■ 平成27年度 ■ 平成28年度

停留所別乗降者数（平成28年度）

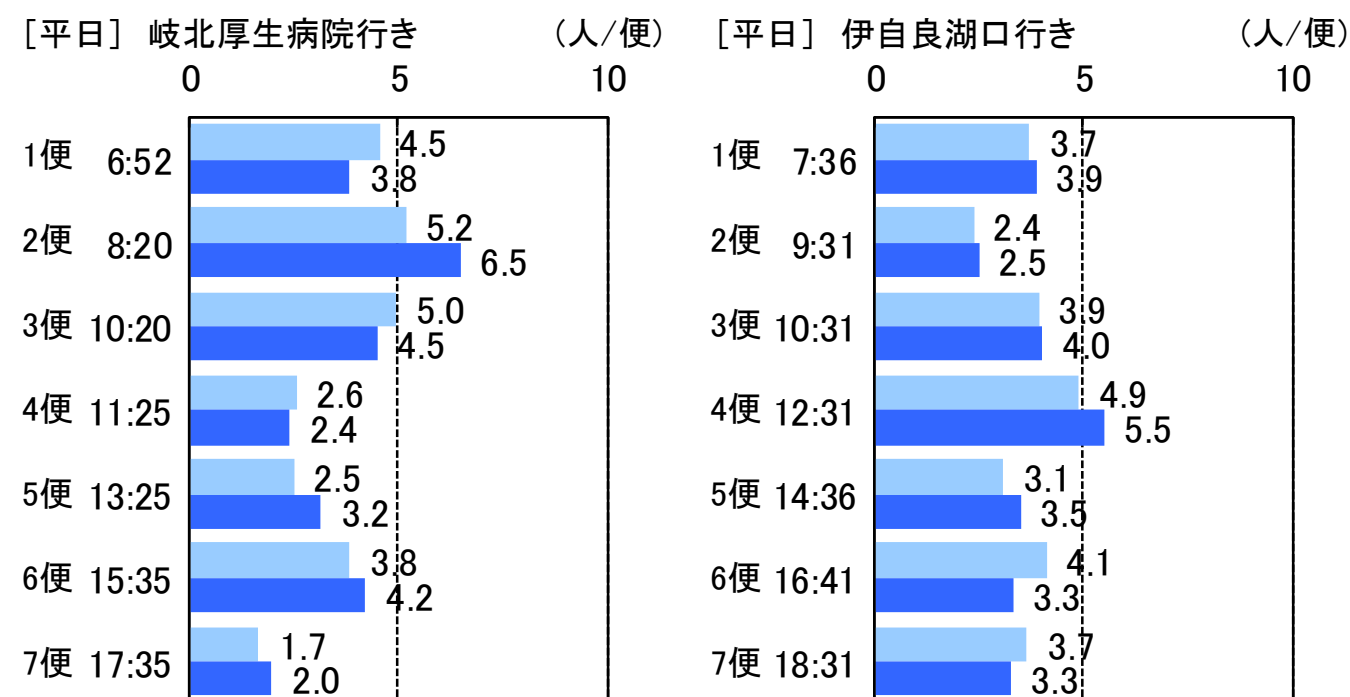
	年間(人/年)			1日あたり(人/日)		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
山県市役所	119	103	222	1	1	1
イオンビック山県店	204	188	392	1	1	3
高木	144	144	288	1	1	2
佐賀西	54	26	80	0	0	0
佐賀	4	5	9	0	0	0
本町3丁目	77	78	155	1	1	1
岐北厚生病院前	1,825	1,002	2,827	10	7	17
高富小学校前	330	88	418	2	1	3
高富北町	482	206	688	3	2	5
平和堂高富店	1,988	2,886	4,874	15	17	31
山県警察署前	304	264	568	2	2	4
富岡小学校前	251	87	338	1	1	2
松塚	266	380	646	2	2	4
十王	360	546	906	2	3	5
焼橋	172	124	296	1	1	2
桜尾小学校	228	220	448	1	1	2
伊佐美	234	247	481	2	2	3
伊佐美不動	219	262	481	1	1	2
大桑市場	209	218	427	1	1	3
中市場	616	668	1,284	4	4	8
六反	67	87	154	0	1	1
栢野	11	5	16	0	0	0
椿野	517	456	973	3	3	6
幸報苑	106	88	194	2	1	3
坪井	153	161	314	1	1	1
中市洞	293	307	600	2	2	4
大桑市洞	491	547	1,038	3	3	6
上六反	40	48	88	0	0	1
西市場	5	4	9	0	0	0
高札	31	73	104	0	0	1
多目的センター前	571	620	1,191	4	4	8
大桑小学校	168	174	342	1	1	2
四国山香りの森公園口	133	203	336	1	1	2
斧田	9	33	42	0	0	0
上斧田	40	199	239	0	1	1
下雉洞	57	60	117	0	0	1
雉洞	6	3	9	0	0	0
大桑雉洞	242	221	463	2	2	3
合計	11,026	11,031	22,057	70	69	139



ハーバス伊自良線

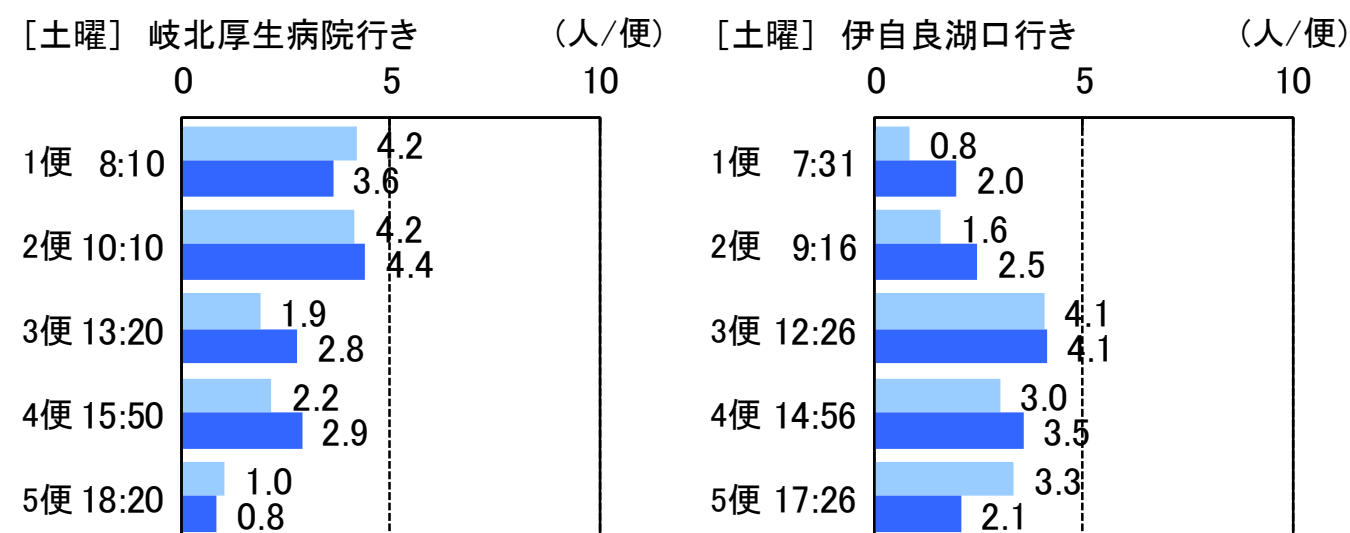
- 便別利用者数は、平日では岐北厚生病院行き2便、5便、伊自良湖口行き4便で増加しています。
- 土曜日では、岐北厚生病院行き3便、4便、伊自良湖口行き1便、2便で便別利用者数が増加しています。
- 平日、土曜日とも、平成28年度は平成27年度よりも1日あたりの利用者数が増加しています。
- 停留所別乗降者数は、岐北厚生病院前（6,129人/年）が最も多く、次いで伊自良支所（3,860人/年）、平和堂高富店（2,796人/年）が多くなっています。

便別利用者数



平成27年度 平日 51.0人/日 (H26.10～H27.9, 運行日数244日)

平成28年度 平日 52.5人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数245日)



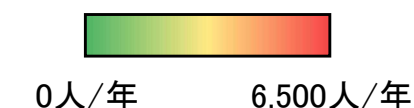
平成27年度 土曜 26.2人/日 (H26.10～H27.9, 運行日数50日)

平成28年度 土曜 28.6人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数51日)

平成27年度 平成28年度

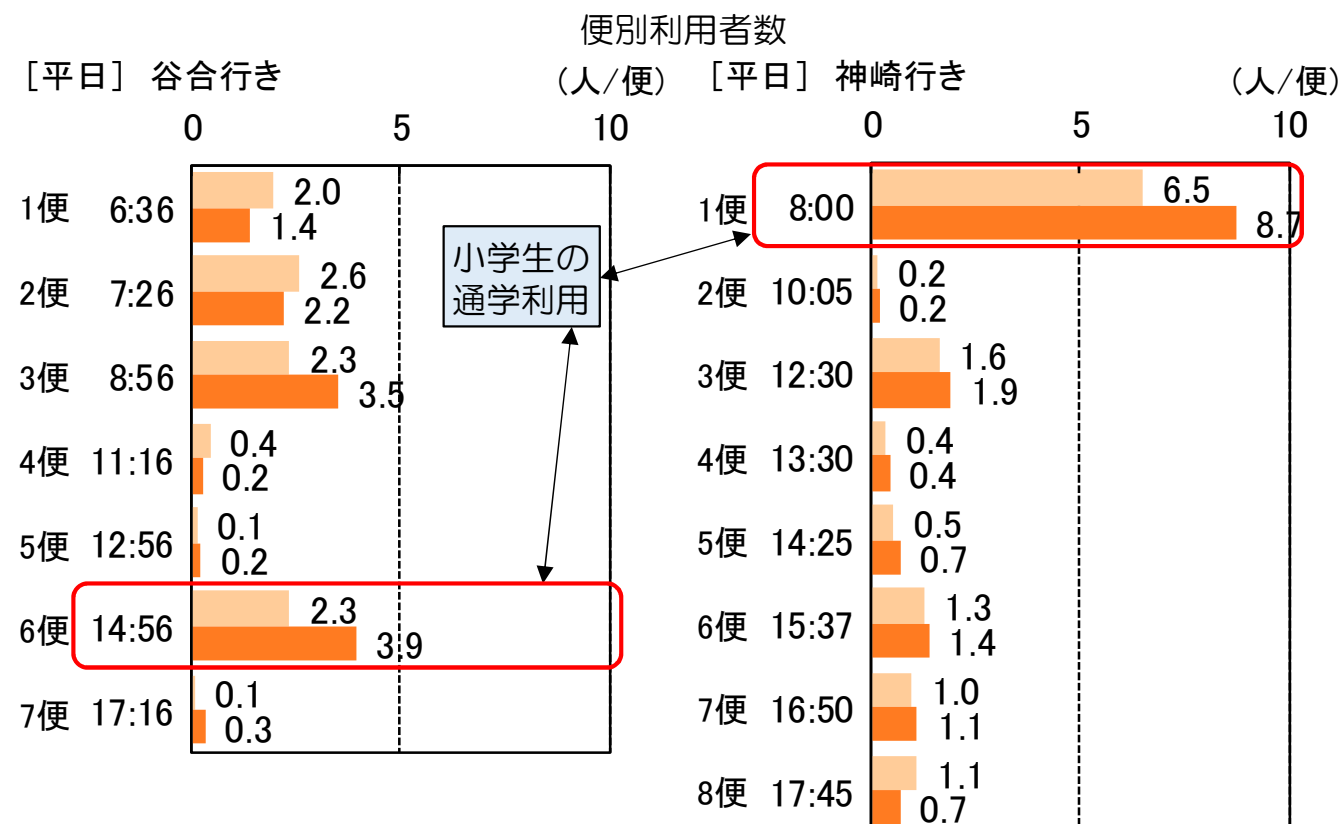
停留所別乗降者数

	年間(人/年)			1日あたり(人/日)		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
岐北厚生病院前	2,583	3,546	6,129	15	21	36
高富小学校前	201	357	558	1	2	3
高富北町	505	635	1,140	3	3	7
平和堂高富店	1,825	971	2,796	10	6	16
山県警察署前	54	60	114	0	0	1
米野	1,404	887	2,291	7	5	12
高富扇橋	22	48	70	0	0	0
山県市役所	232	566	798	1	3	4
イオンビック山県店	579	335	914	3	2	5
持成	62	126	188	0	1	1
八京	106	25	131	1	0	1
二ツ橋	223	52	275	1	0	2
梅原口	279	133	412	2	1	2
梅原小学校	542	387	929	3	2	5
梅原スポーツランド	140	241	381	1	1	2
伊自良四ツ辻	159	206	365	1	1	2
東光寺口	49	30	79	0	0	0
伊自良大森	403	466	869	2	2	4
藤倉	352	472	824	2	2	4
上藤倉	654	678	1,332	4	4	8
伊自良支所	1,891	1,969	3,860	10	11	21
山県グリーンポート	505	584	1,089	3	4	7
山県グリーンビレッジ	307	272	579	2	2	4
文化の里	102	129	231	1	1	2
松尾	323	331	654	1	2	3
上願	86	12	98	0	0	0
上願坂口	41	56	97	0	0	0
神宮橋	64	55	119	0	0	1
掛	71	49	120	0	0	1
平井公民館	279	250	529	1	1	2
矢洞	36	40	76	0	0	0
伊自良長滝	189	151	340	1	1	2
伊自良湖口	60	138	198	1	2	3
合計	14,328	14,257	28,585	81	81	162



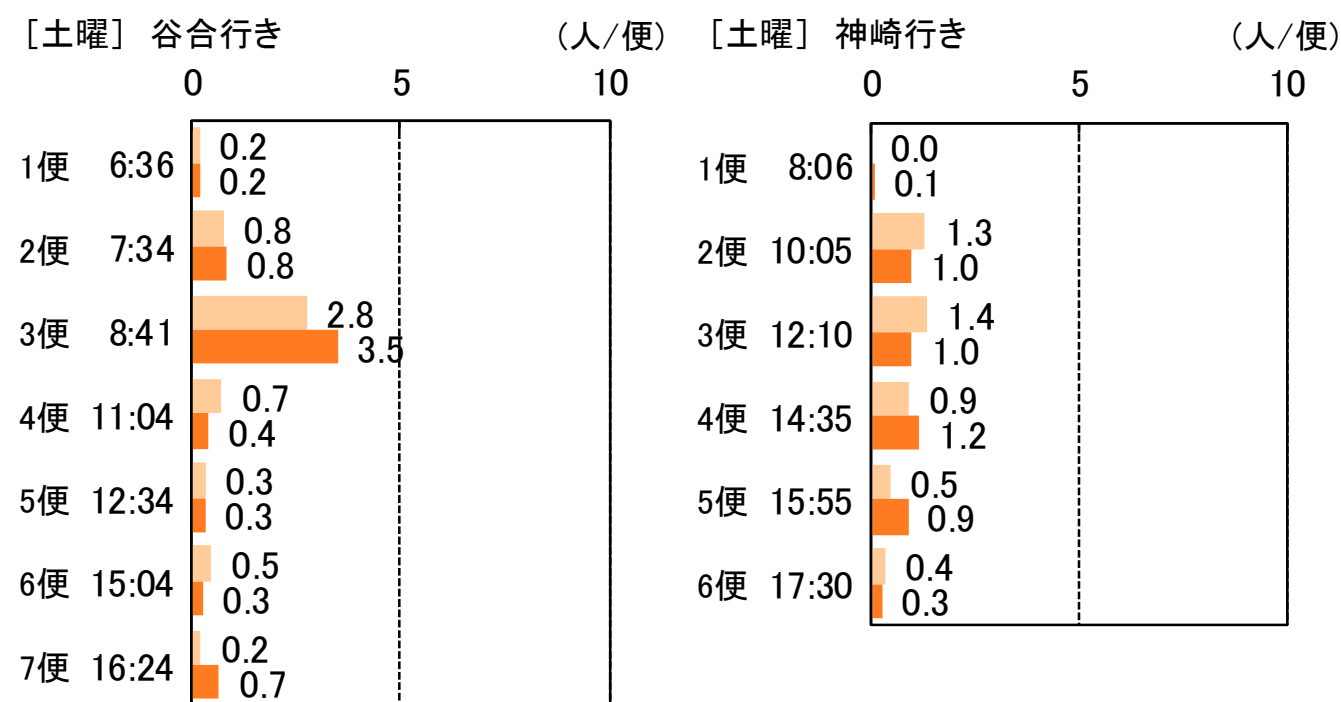
岐北線神崎系統

- 便別利用者数は、平日では谷合行き6便、神崎行き1便で増加しています。これは、小学生の通学利用によるものと考えられます。また、谷合行き3便も増加しています。
- 土曜日、日祝日は、平成27年度と平成28年度で便別利用者数、1日あたりの利用者数に大きな差はありません。
- 停留所別乗降者数は、谷合（4,885人/年）が最も多く、次いでみヤマジョイフル倶楽部前（2,462人/年）が多くなっています。



平成27年度 平日 22.4人/日 (H26.10～H27.9, 運行日数238日)

平成28年度 平日 26.9人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数242日)



平成27年度 土曜 9.9人/日 (H26.10～H27.9, 運行日数48日)

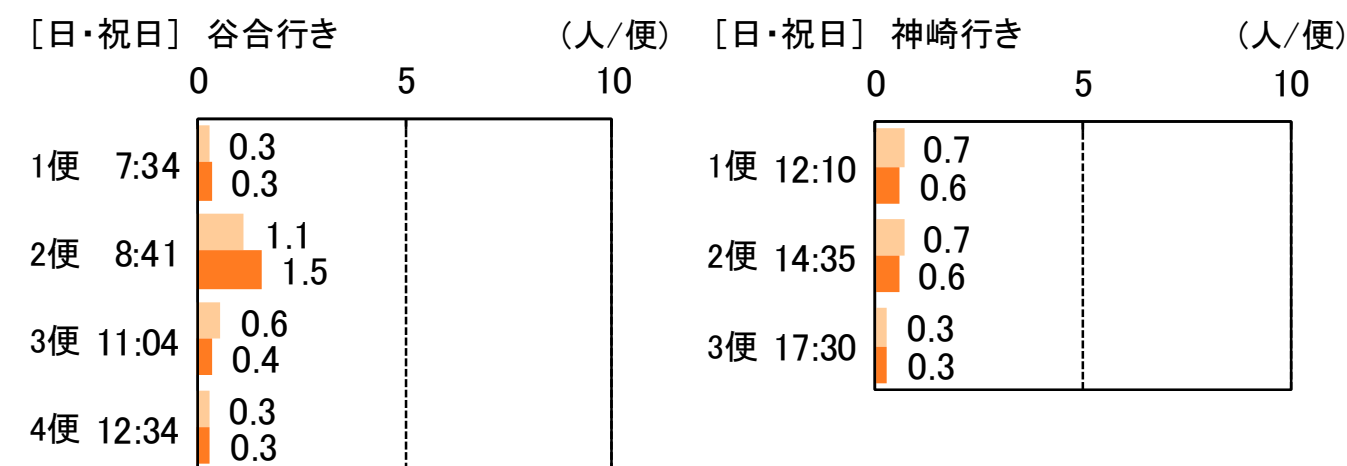
平成28年度 土曜 10.5人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数50日)

停留所別乗降者数

	年間(人/年)			1日あたり(人/日)		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
神崎	558	402	960	4	3	7
禰宜屋橋	392	283	675	3	2	5
ミヤマリトルバレー	200	132	332	2	1	2
北山交流センター	199	162	361	1	1	3
神崎口	26	2	28	0	0	0
上日原	575	414	989	3	2	6
下日原	82	79	161	1	1	1
美舟養魚場前	8	6	14	0	0	0
片狩	102	108	210	0	1	1
片狩キャンプ場前	182	192	374	1	1	2
美山コテージ村	115	130	245	1	1	2
瀬見	5	4	9	0	0	0
谷合西野	51	60	111	0	0	1
登利	116	2,094	2,210	1	9	10
谷合	2,618	2,267	4,885	15	15	29
水棚	3	0	3	0		0
笹賀橋	0	2	2		0	0
笹賀	365	120	485	2	0	2
みヤマジョイフル倶楽部前	1,726	736	2,462	7	3	10
美山構造改善センター	0	9	9		0	0
徳永公民館前	1	9	10	0	0	0
合計	7,324	7,211	14,535	41	41	82



0人/年 5,000人/年



平成27年度 日祝日 3.9人/日 (H26.10～H27.9, 運行日数75日)

平成28年度 日祝日 4.0人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数74日)

平成27年度 平成28年度

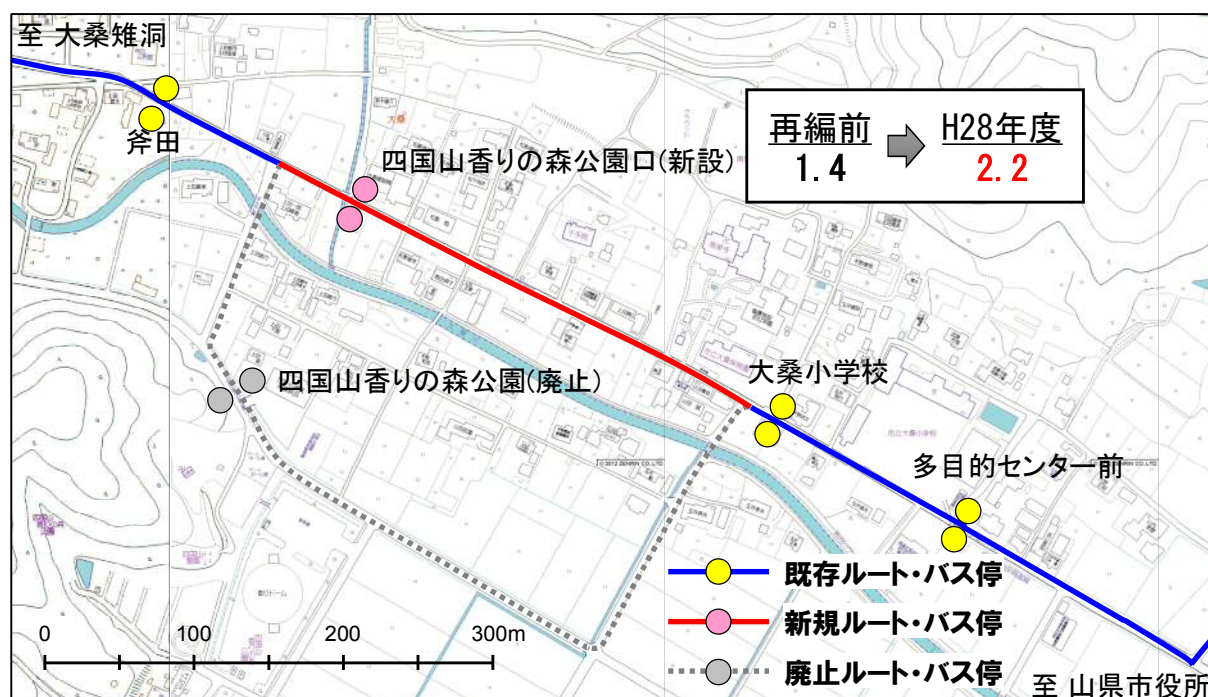
連携計画の事業評価

ハーバス路線見直しの効果

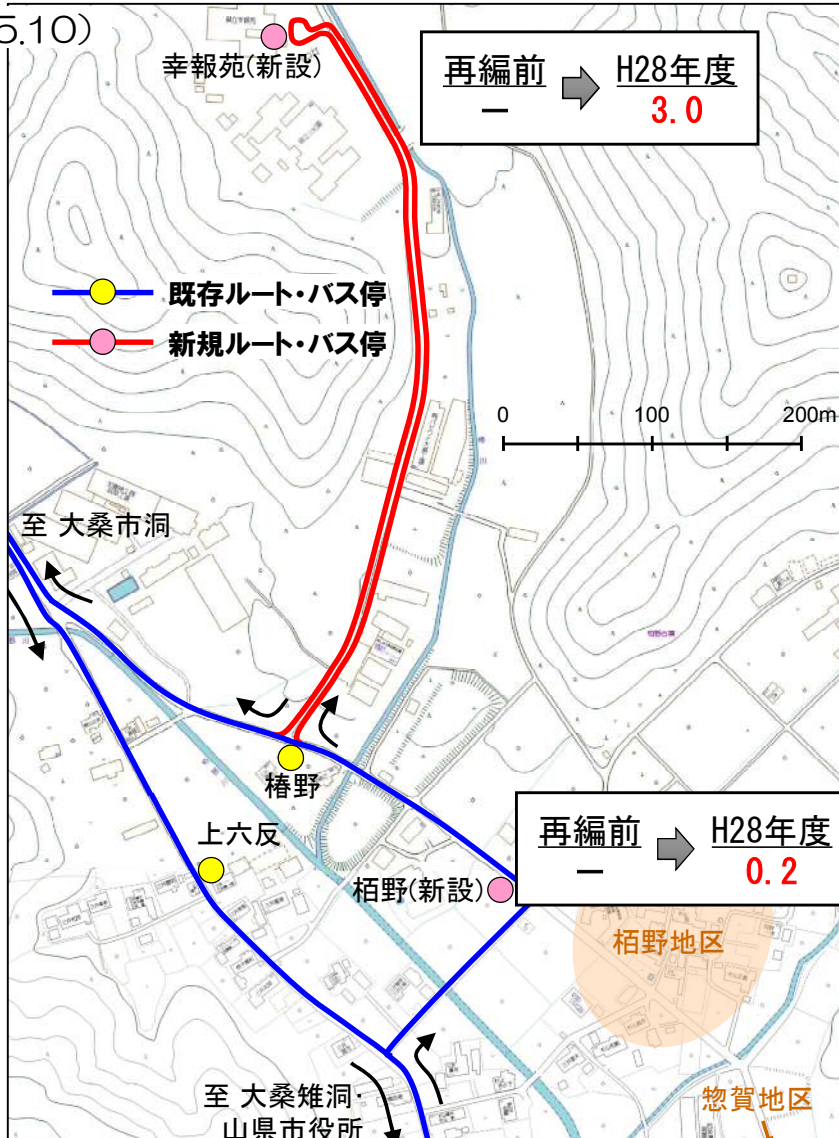
新設・移設停留所の1日あたりの乗降者数
※再編前の実績値はH24.10～H25.2を使用

ハーバス大桑線

■四国山香りの森公園付近のルート変更（H25.10）

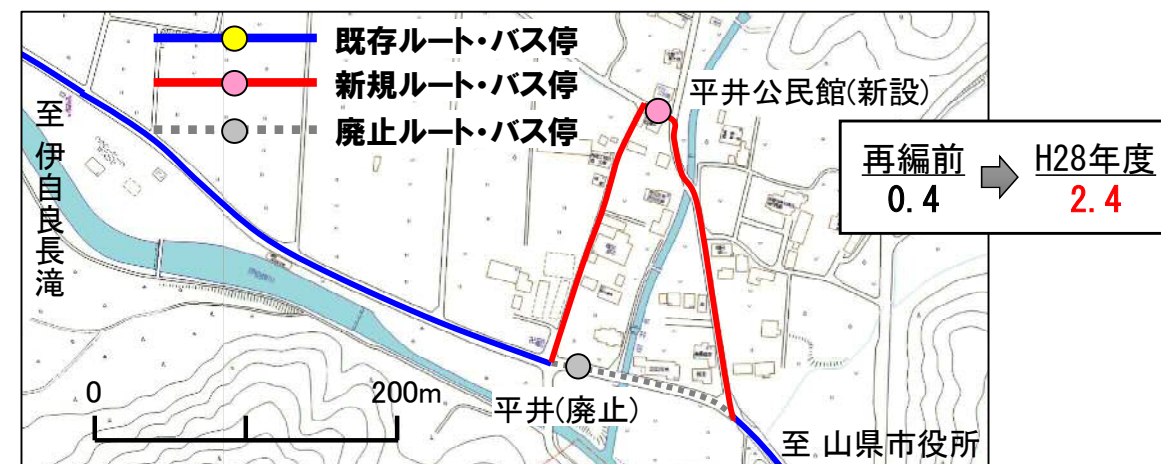


■県立幸報苑への乗り入れ（H25.10）

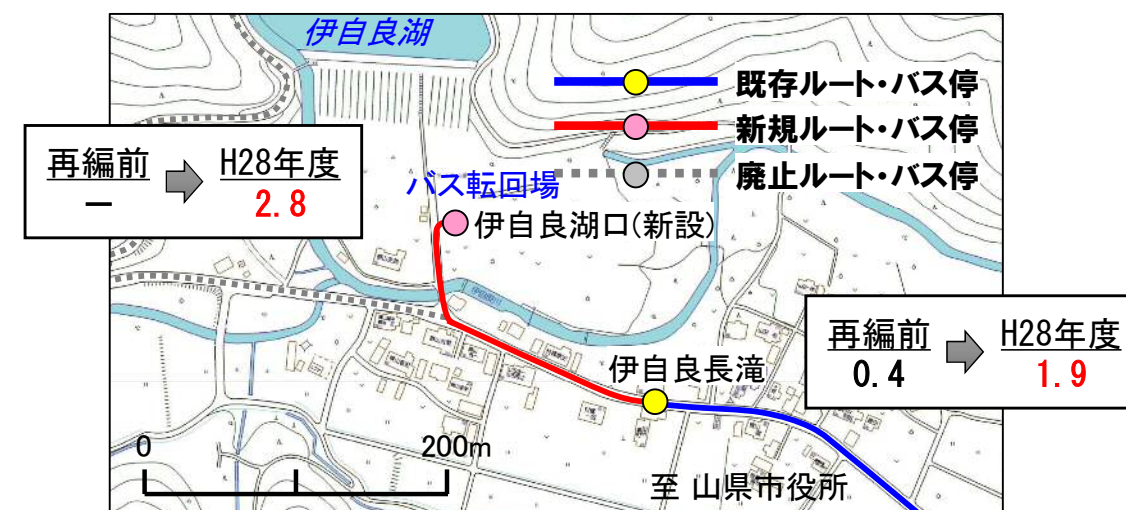


ハーバス伊自良線

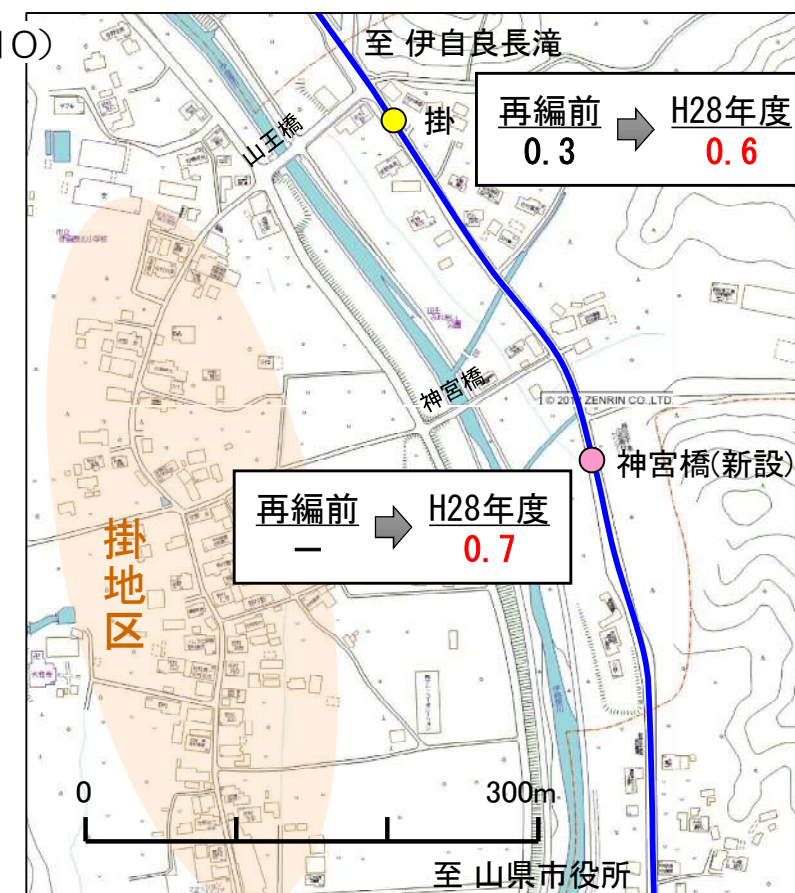
■平井地区のルート変更（H25.10）



■伊自良長滝のバス転回場へのバス停設置（H25.10）

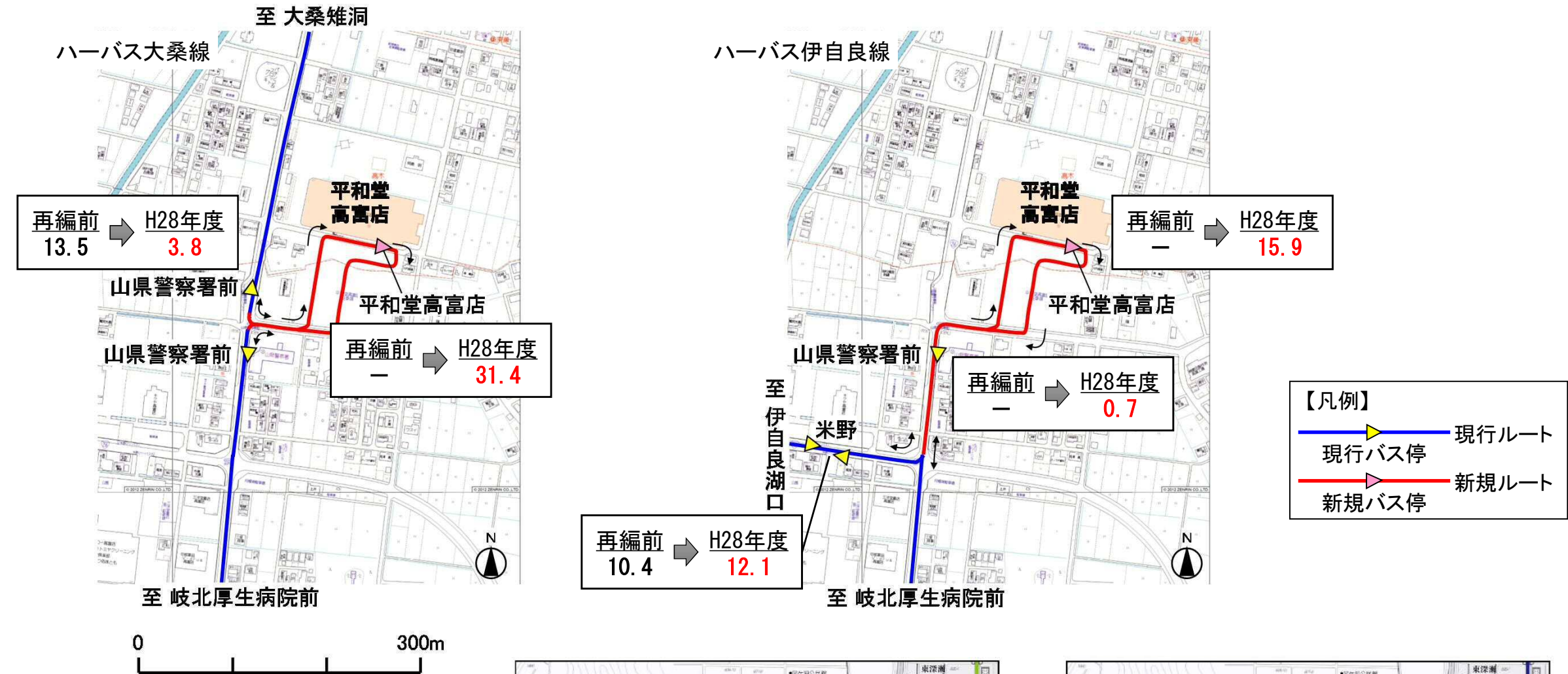


■神宮橋付近へのバス停設置（H25.10）

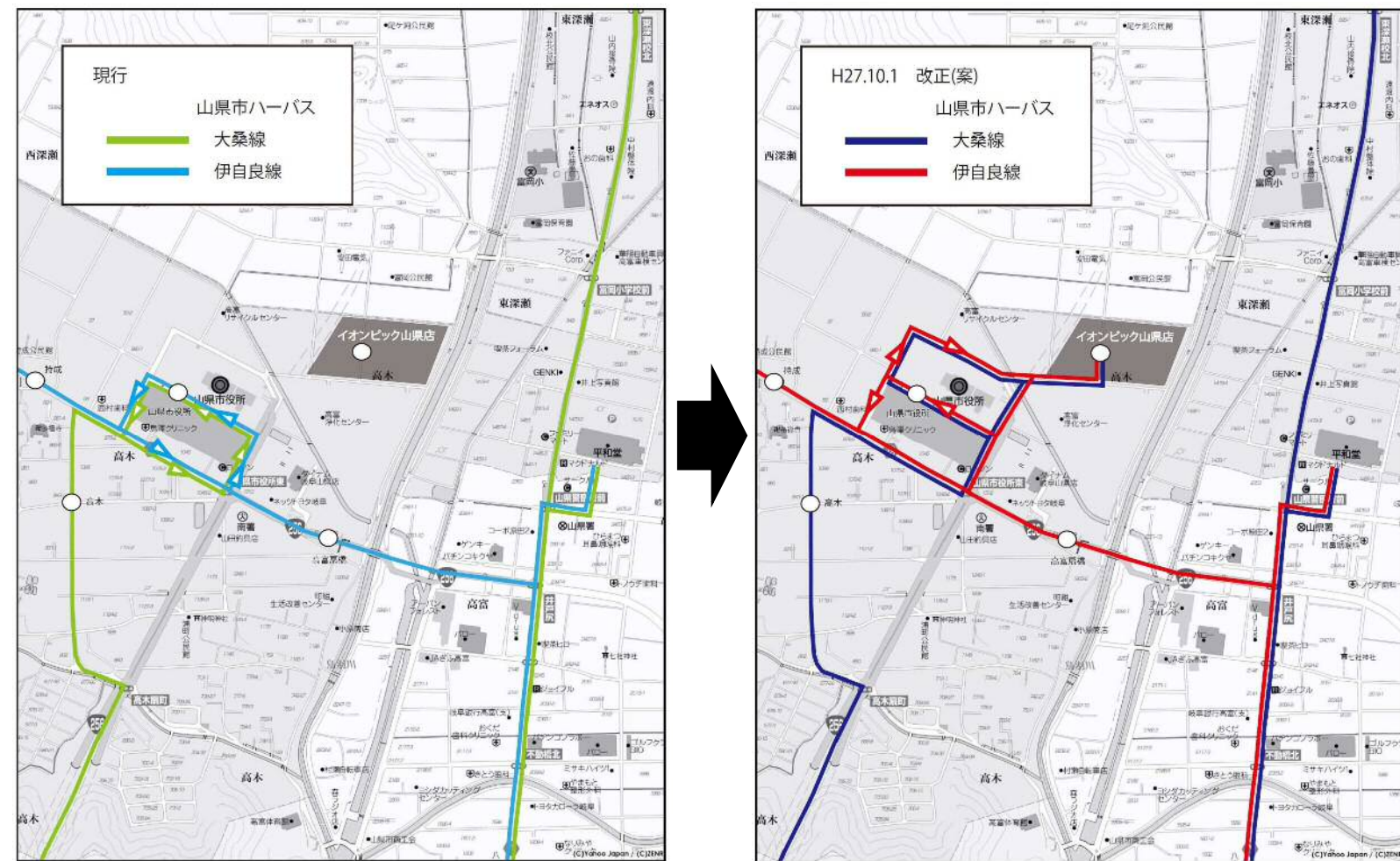


共通

■平和堂高富店への乗り入れ（H26.4）



■イオンビッグ山県店への乗り入れ（H27.10）



ハーバス大桑線

再編前 — → H28年度 2.8

ハーバス伊自良線

再編前 — → H28年度 4.7

岐北線神崎系統 運行日の拡大

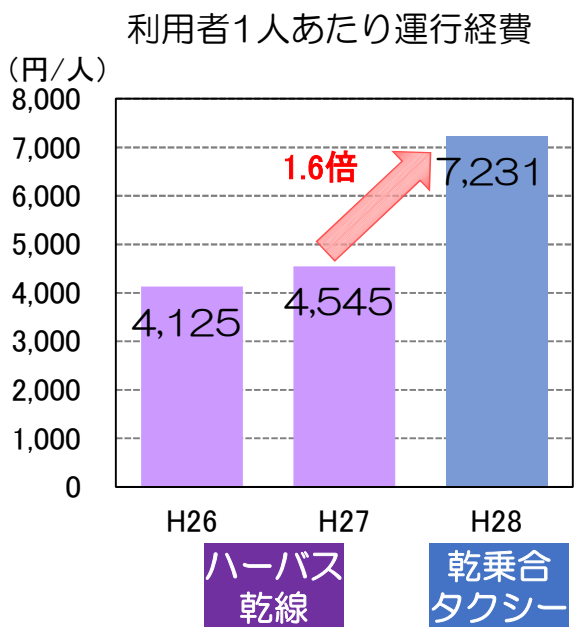
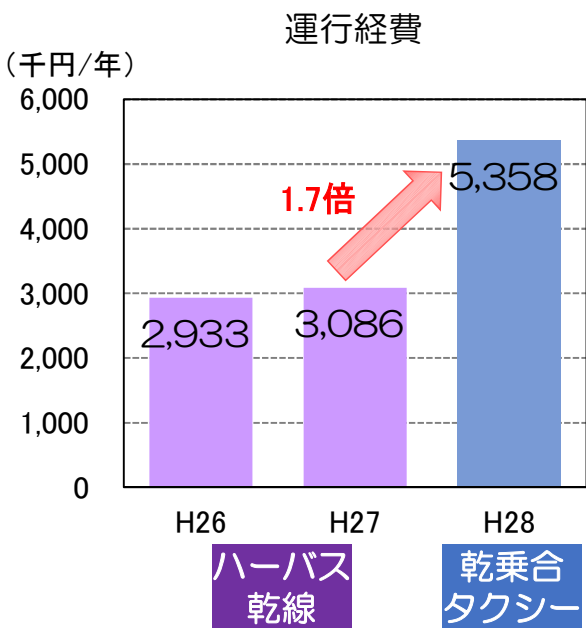
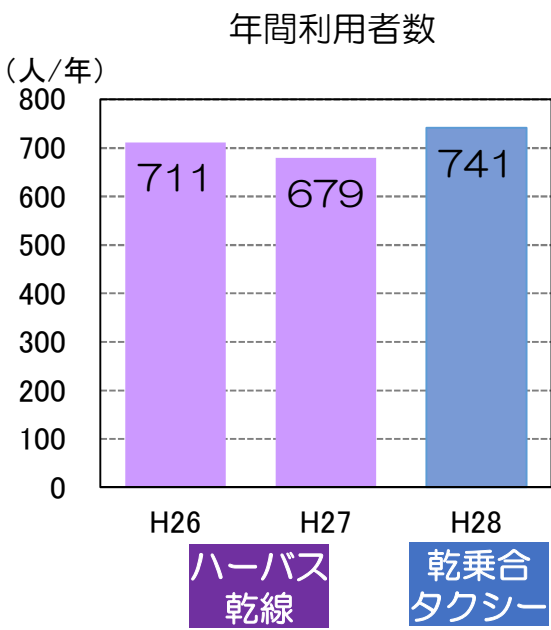
- 平成25年10月より日曜・祝日の運行を開始し、それに伴い平日を1便、土曜日を3便減らして運行しています。
- 再編後は運行本数の減少により平日の1日あたり利用者数は減少しています。
- 再編後の年間利用者数は、平成26年度から平成28年度にかけて増加が続いています。

		平成25年度※			平成26年度(H25.10～H26.9)			平成27年度(H26.10～H27.9)			平成28年度(H27.10～H28.9)		
		運行 本数	利用者数		運行 本数	利用者数		運行 本数	利用者数		運行 本数	利用者数	
			(人/年)	(人/日)		(人/年)	(人/日)		(人/年)	(人/日)		(人/年)	(人/日)
平日	上り	8便	1,804	18.0	7便	2,454	10.2	7便	2,352	9.8	7便	2,852	11.8
	下り	8便	1,855	18.6	8便	2,798	11.6	8便	2,979	12.4	8便	3,652	15.1
	計	16便	3,659	36.6	15便	5,252	21.8	15便	5,331	22.2	15便	6,504	26.9
土曜日	上り	8便	66	3.3	7便	207	4.1	7便	263	5.4	7便	307	6.1
	下り	8便	38	1.9	6便	172	3.4	6便	213	4.3	6便	216	4.3
	計	16便	104	5.2	13便	379	7.6	13便	476	9.7	13便	523	10.5
日・祝日	上り	—	—	—	4便	101	1.4	4便	170	2.3	4便	187	2.5
	下り	—	—	—	3便	103	1.4	3便	126	1.7	3便	110	1.5
	計	—	—	—	7便	204	1.4	7便	296	4.0	7便	297	4.0
合計			3,763	—		5,835	—		6,103	—		7,324	—

※H24.10～H25.2のデータを使用

乾乗合タクシー

- 平成27年10月よりハーバス乾線に替わり、乾乗合タクシーの運行をスタートしました。
- 運行日を隔日運行（月・水・金）から毎日運行に拡大するとともに、幹線バスとの接続を出戸に加え、岩佐口でも可能としました。
- 平成27年度のハーバス乾線と平成28年度の乾乗合タクシーの実績を比較すると、年間利用者数はやや増加しているものの、運行経費は1.7倍であり、また利用者1人あたりの運行経費は1.6倍となっています。



まちづくりと公共交通ネットワーク形成の方向性

山県市公共交通総合連携計画（H25.8）

- 基本理念「みんなでつくり、守り、育てる生活交通」
- 基本方針
 - ①地域のニーズに対応した利用しやすい生活交通の整備
 - ②地域で支える仕組みづくり
 - ③地理的条件や利用状況に応じた効率的な運行

上位・関連計画

第2次山県市 総合計画 (H27.3)	■めざす将来の姿「水と緑を大切に 活力ある山県市」 ■基本理念 「安心で快適な住みよいまちづくり」 ■基本目標 ①健やかで安心なまちづくり ②便利で快適なまちづくり [公共交通の充実] ・新たな交通結節拠点整備の検討 ・まちづくりの拠点となる複合施設(特産品物販、飲食、観光等)として整備 ・自主運行バス等生活交通の維持・確保・利便性の向上 ・各種利用促進策の推進 ・民間路線バス・タクシーの運行体制の充実 ③豊かで美しい自然を守るまちづくり ④活力あふれる産業のまちづくり [観光・交流の振興] ・東海環状自動車道高富IC（仮称）周辺に新たな拠点となる施設の建設（観光の活性化、市内外の交流促進） ⑤豊かな心と文化を育むまちづくり ⑥新しい未来を創るまちづくり
山県市まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (H27.10)	■基本目標 ①みんながいきいき！ ②みんなでいつまでも！ ③みんなが活躍！ ④みんなを呼び込む！ [周辺都市等との交流・相互補完] ・都市間ネットワークの形成 ⑤みんなに安心！
都市再生 整備計画 高富IC(仮称) 南部地区 (H27.12)	■基本目標 「地域間の公共交通機関を利用したネットワーク型コンパクト シティの拠点作りを目指して」 ・市内各地域に広がる公共交通の結節点を整備し、交通ネットワークを確立することで、中心市街地の施設を広域の住民が利用する社会の形成を目指す。 ・災害に強く、安心して利用できる拠点づくりを目指す。 ・広域ネットワークの拠点としての特性を活かし、広域的な人々の交流を深める。

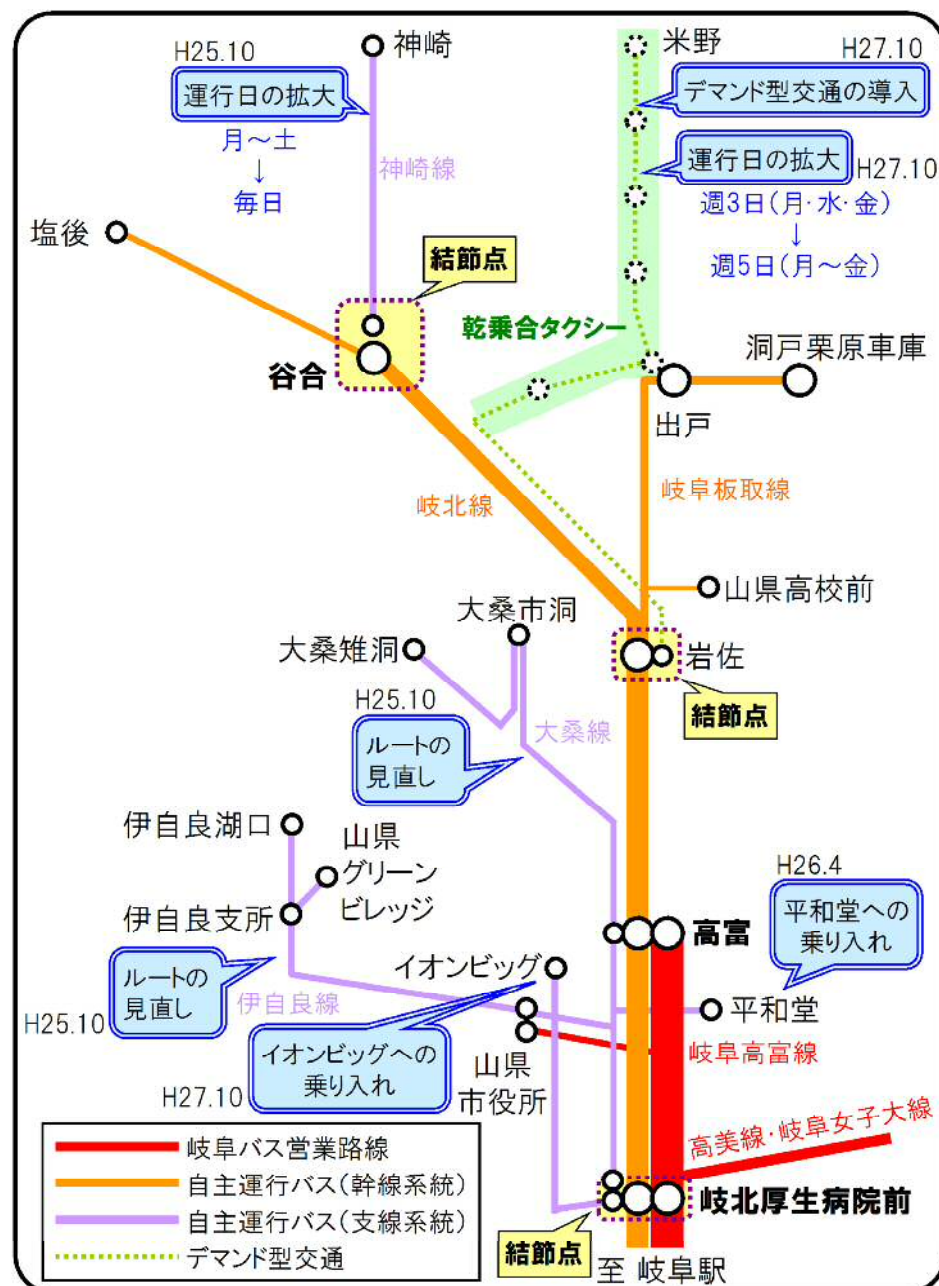
地域公共交通が果たすべき役割

- ①地域住民の移動手段の確保
 - ・岐阜・名古屋方面への通勤・通学
 - ・山県高校への通学
 - ・高齢者等の買い物・通院等
- ②ネットワーク型コンパクトシティの実現
 - ・新バスターミナルを含めた都市拠点と各居住エリアや観光拠点を結ぶ交通ネットワークの構築
- ③にぎわい創出や健康増進
 - ・高齢者等の外出機会の増加によるまちのにぎわいの創出
 - ・公共交通利用による健康増進
- ④観光振興・交流促進
 - ・観光来訪者等の市内移動における利便性・回遊性の向上による交流の活性化

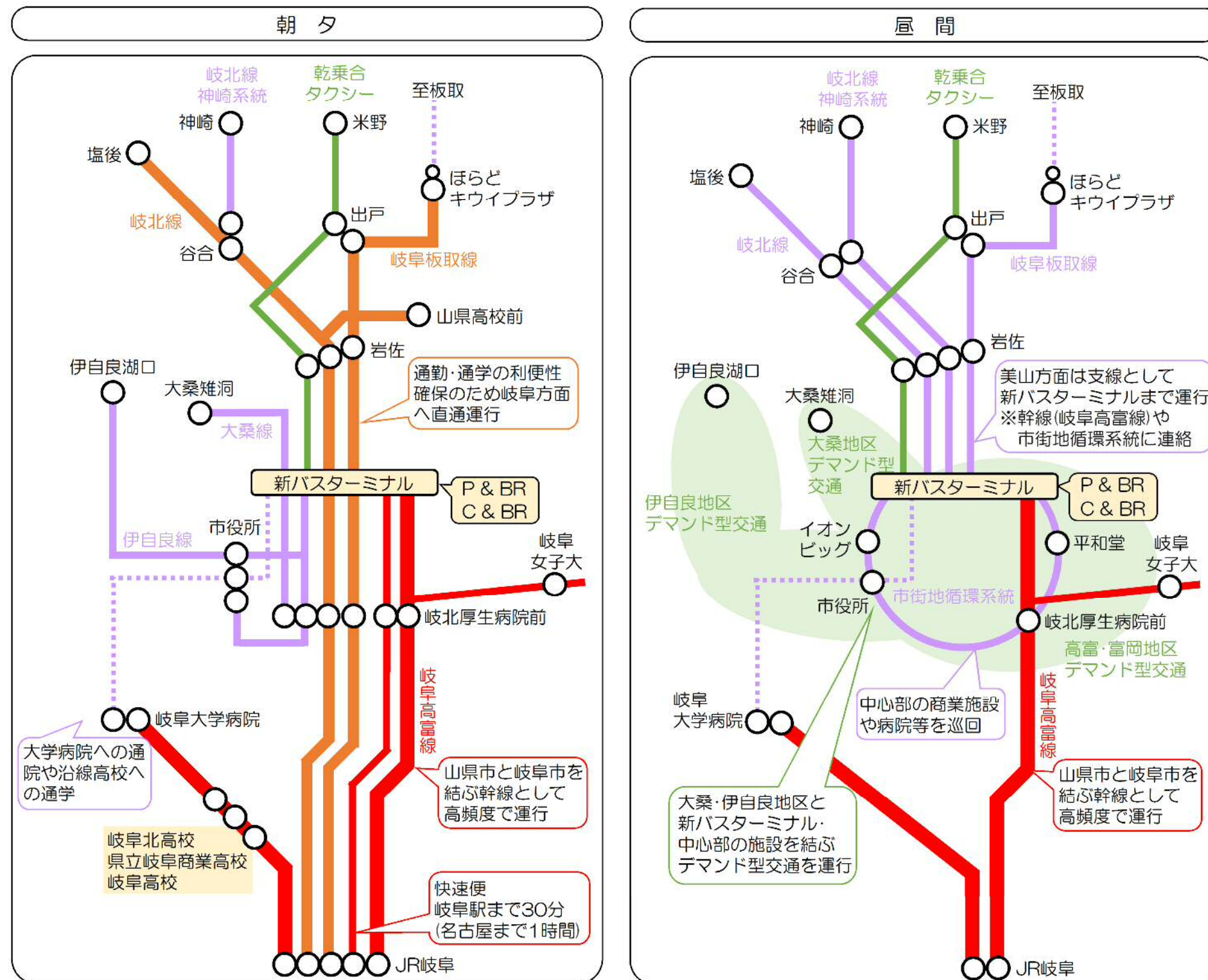
地域公共交通の機能分類

機能分類	路線・系統	機能
幹線バス	岐阜高富線	・通勤・通学、買い物・通院等の様々な目的での利用に対応し、山県市と岐阜市(JR岐阜駅・名鉄岐阜駅)を連絡する都市間交通軸としての機能を担う。
	岐北線・岐阜板取線(朝夕)	・主に通勤・通学目的での利用に対応し、山県市と岐阜市(JR岐阜駅・名鉄岐阜駅)を連絡する都市間交通軸としての機能を担う。 ・朝夕の山県高校への通学目的での利用に対応し、山県市・岐阜市から山県高校へのアクセス機能を担う。
支線バス	ハーバス大桑線・伊自良線	・朝夕の通勤・通学目的での利用に対応し、大桑・伊自良地区と新バスターミナル等を結ぶ支線としての機能を担う。 ・昼間の買い物・通院等の目的での利用に対応し、市中心部の主要施設(商業施設、医療施設、公共施設等)や新バスターミナルへのアクセス機能を担う。 ・定時定路線型のままにするか、デマンド型交通に変更するかを検討中。
	岐北線・岐阜板取線(昼間)	・主に買い物・通院等の目的での利用に対応し、美山地区と新バスターミナルを結ぶ支線(幹線バスに接続)としての機能を担う。
	岐阜大学病院路線	・導入の是非を検討中。
	市街地循環路線	・主に買い物・通院等の目的での利用に対応し、高富・富岡地区から市中心部の主要施設(商業施設、医療施設、公共施設等)または新バスターミナルへのアクセス機能を担う。
生活交通	乾・神崎地区公共交通	・運行形態を検討中。

現在の公共交通ネットワーク(平成27年10月)



平成27年度検討案



山県市バスターミナルセンター整備計画

【整備基本方針】

市民が集い、多世代が地域交流し、まちを育てる希望の拠点づくり

【複合施設として求められる拠点機能】

- 公共交通の乗換サービス支援機能
- 地域の防災拠点機能の充実
- 特産物等を活かした販売と身近な小規模店舗の展開
- 観光体験等の情報発信機能の整備
- 生涯活躍できる高齢者による情報発信機能の充実

将来の公共交通ネットワークに関する再検討課題

1. デマンド型交通の導入

⇒大桑・伊自良地区及び高富・富岡地区の地域住民のニーズ把握、ハーバス大桑線・伊自良線の利用状況の分析や利用者アンケートを実施

2. 乾・神崎地区の運行形態の変更

⇒現在の乾乗合タクシーや岐北線神崎系統の利用状況や運行経費等を踏まえ、運行形態の変更を検討

3. 岐阜大学病院路線の新設

⇒ハーバス大桑線・伊自良線の運行と密接に関係するため、まずは候補ルートやサービス水準を設定、ハーバス大桑線・伊自良線の運行が概ね決定した段階で事業者と協議予定

検討課題1：デマンド型交通の導入

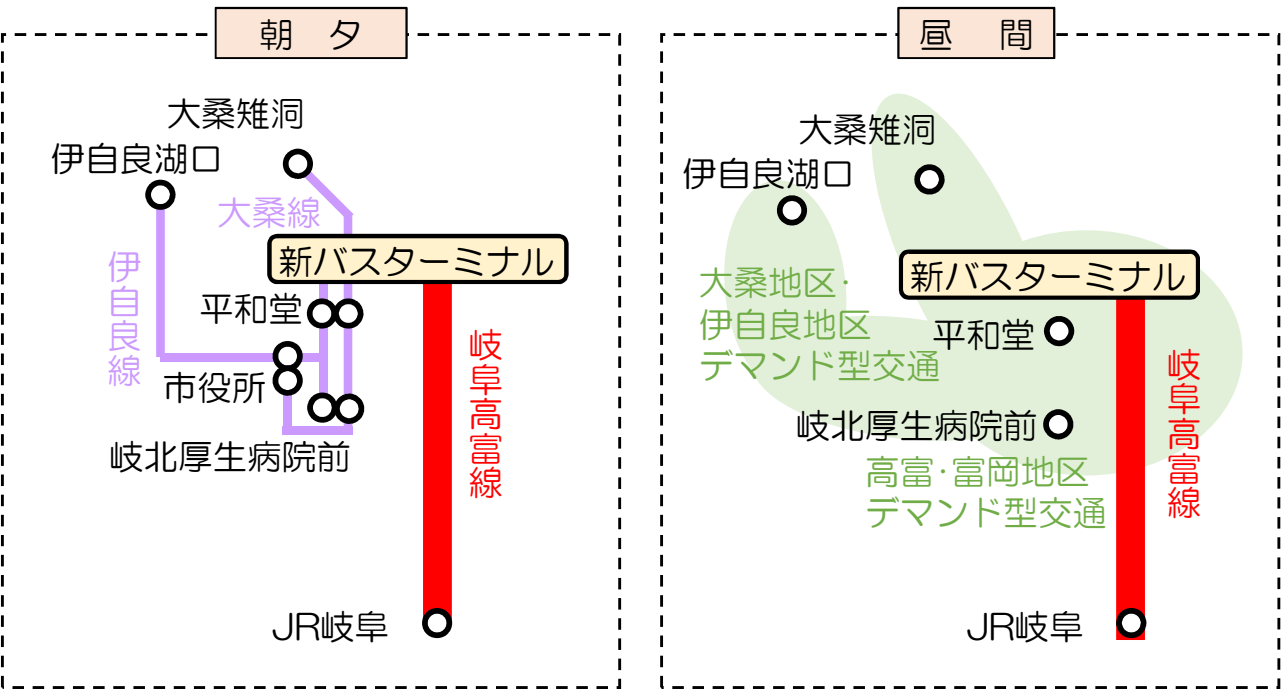
デマンド型交通のメリット

- ◎デマンド型交通は、運行時間内であれば自由な時間を指定して予約できるため、買い物・通院や帰宅の際、バスのようなダイヤによる制約がなくなります。
- ◎デマンド型交通は、バスルートから離れた地区にも停留所が増設できるため、カバーエリアが拡大し、より自宅の近くから利用できるようになります。

デマンド型交通デメリット

- ▲デマンド型交通は、予約しなければ利用できません。
- ▲予約が多い場合、希望の時間に利用できない場合や目的地までの所要時間が長くなる場合があります。
- ▲デマンド型交通とタクシー事業が競合する可能性があります。
- ▲予約システムの導入等、経費が高額になる場合があります。

再編イメージ(平成27年度提案)



地域住民ニーズ(自治会長からの意見)

ハーバス大桑線・伊自良線の運行エリアのほか、高富・富岡地区のニーズを把握するため、自治会長との意見交換会を実施(計3回)

- 大桑
 - ・桜尾地区では、ハーバス大桑線は運行しているが、停留所から遠い集落も多い。そのため、現在もバスを利用せず、自家用車に頼っている人が多い。
 - ・デマンド型交通であれば、自宅近くまで来てくれるため、新たな利用者掘り起こしの可能性がある。
- 伊自良
 - ・商業施設がないため、高富地区までの買い物の足が確保されるのであれば、デマンド型でもハーバスでも構わない。もともと集落から県道までの距離が離れていないため、現在のハーバスのバス停で問題ない。
- 高富・富岡
 - ・中心部はデマンド型交通よりも定時定路線の市街地循環バスの方がよい。しかし、少し離れた団地などは定時定路線以外の手段を考える必要がある。
 - ・デマンド型交通で希望の時間に予約できなかった場合、バスへの乗継が上手くいかなかったり、予約できても目的地までの到着時間が読めないのは困る。

ハーバス大桑線・伊自良線の便別乗車人数(事業者日報データ)

事業者日報データをもとに便別の乗車人数をランク別に集計

- ハーバス大桑線 平日
 - ・山県市役所行きの3便は、運行日の31%で11人以上、87%で6人以上が乗車。
 - ・大桑雉洞行きの2便は、運行日の13%で11人以上、64%で6人以上が乗車。
- ハーバス大桑線 土曜
 - ・山県市役所行きの1便は、運行日の27%で11人以上、90%で6人以上が乗車。
 - ・大桑雉洞行きの3便は、運行日の28%で6人以上が乗車。
- ハーバス伊自良線 平日
 - ・岐北厚生病院行きの2便は、運行日の60%で6人以上が乗車。
 - ・伊自良湖口行きの4便は、運行日の47%で6人以上が乗車。
- ハーバス伊自良線 土曜
 - ・岐北厚生病院行きの2便は、運行日の26%で6人以上が乗車。
 - ・伊自良湖口行きの3便は、運行日の22%で6人以上が乗車。

⇒一年を通じてに乗車人数が多い便もあり、その多い便の時間帯が路線や曜日によって異なっています。

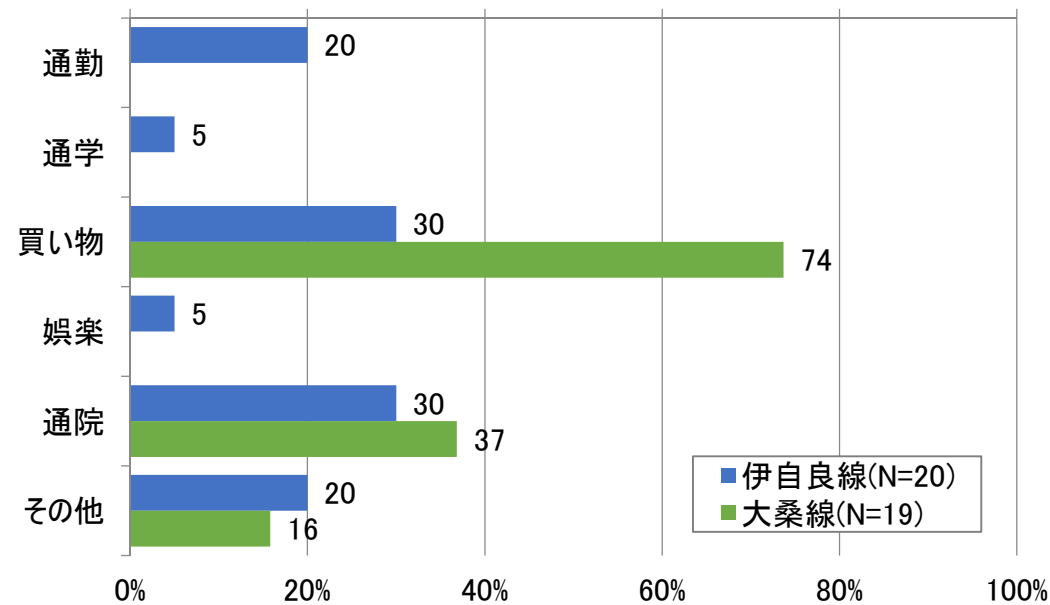
ハーバス大桑線	山県市役所行き							土曜				
	平日											
	乗車人数ランク							乗車人数ランク				
	0人							0人				
	1～5人							1～5人				
	6～10人							6～10人				
	11～15人							11～15人				
	16～20人							16～20人				
	20人～							20人～				
	乗車人数							乗車人数				
ハーバス伊自良線	大桑雉洞行き							土曜				
	平日											
	乗車人数ランク							乗車人数ランク				
	0人							0人				
	1～5人							1～5人				
	6～10人							6～10人				
	11～15人							11～15人				
	16～20人							16～20人				
	20人～							20人～				
	乗車人数							乗車人数				
ハーバス伊自良線	岐北厚生病院行き							土曜				
	平日											
	乗車人数ランク							乗車人数ランク				
	0人							0人				
	1～5人							1～5人				
	6～10人							6～10人				
	11～15人							11～15人				
	16～20人							16～20人				
	20人～							20人～				
	乗車人数							乗車人数				
ハーバス伊自良線	伊自良湖口行き							土曜				
	平日											
	乗車人数ランク							乗車人数ランク				
	0人							0人				
	1～5人							1～5人				
	6～10人							6～10人				
	11～15人							11～15人				
	16～20人							16～20人				
	20人～							20人～				
	乗車人数							乗車人数				

ハーバス大桑線・伊自良線利用者アンケート

目的：デマンド型交通の利用意向の把握
 対象：ハーバス大桑線・伊自良線を利用された方
 調査方法：ハーバス車内に調査票を設置（郵送回収）
 調査期間：2週間（11月21日～12月4日）
 回収数：39票（12月7日時点）

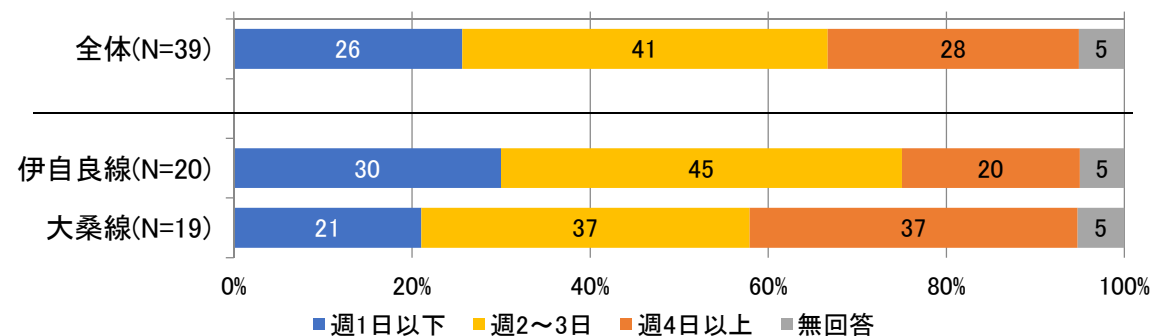
利用目的

- 伊自良線では通勤や通学でも利用されています。大桑線では特に、買い物目的での利用が高くなっています。
- 一度の外出で、通院と買い物を済ませる利用者もいます。



利用頻度

- 週4日以上が約3割、週2～3日が約4割を占めています。
- 大桑線では、伊自良線よりも週4日以上が15ポイント以上高くなっています。



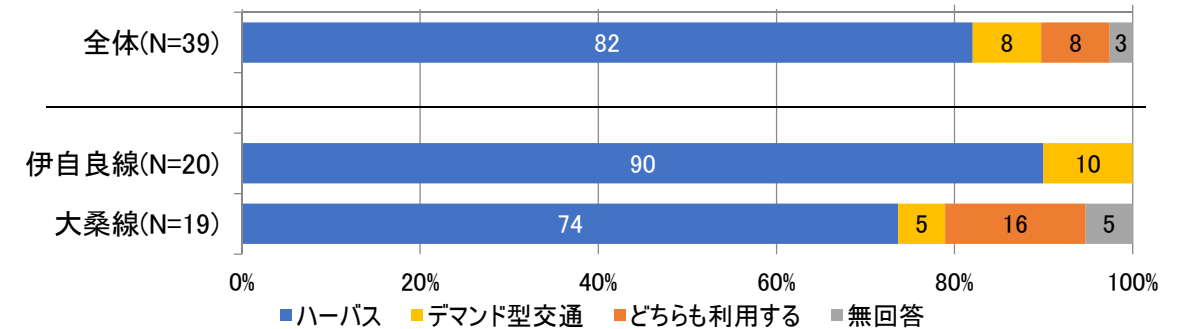
自由意見 【ハーバスを選択した人】

- 時間が決まっている方が使いやすい。
- 急用や時間の決まっていない用事にも対応できる。
- 時間帯によっては利用者が多く、デマンド型交通では対応しきれないのではないか。
- デマンド型交通のデメリット（希望の時間に予約できない、目的地までの所要時間など）では、必要な用事もままならない。
- 時間を考えて予定を組むため、ボケ防止になる。

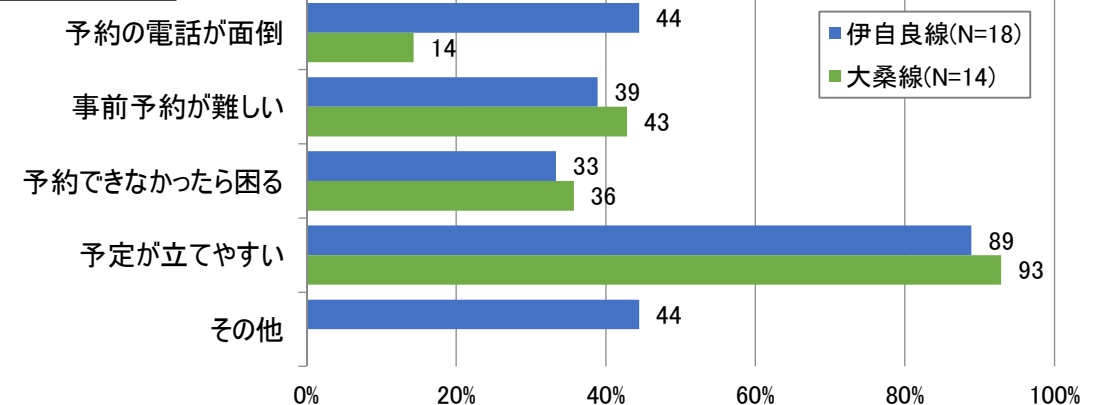
デマンド型交通の利用意向

- ハーバスとデマンド型交通の利用意向については、「ハーバスを利用したい」が8割以上を占めています。
- ハーバスを選択した理由としては、「予定が立てやすい」が最も高く、デマンド型交通を選択した理由としては、「自宅近くに停留所ができる」が選ばれています。

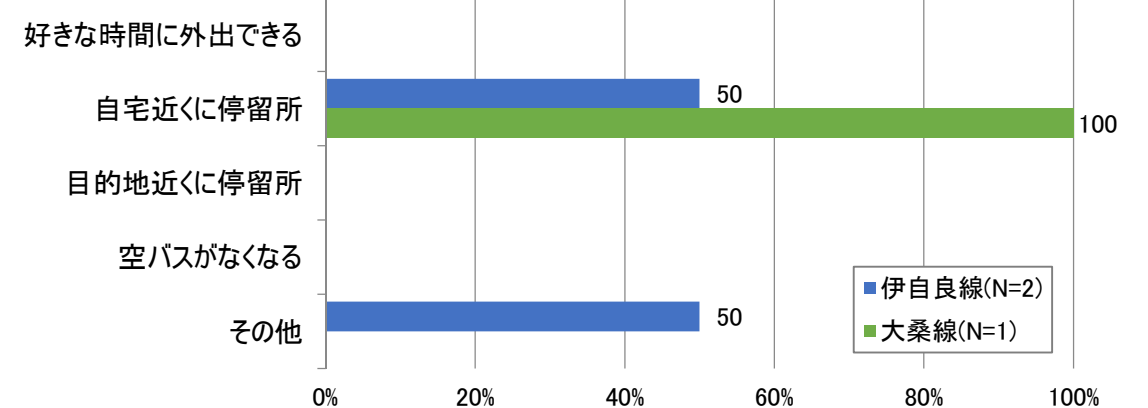
Q. ハーバスとデマンド型交通のどちらを利用したいですか？



ハーバスを選択した理由



デマンド型交通を選択した理由



【デマンド型交通を選択した人】

- ハーバスの運行本数が少なく、出かけにくい。
- 外出・帰宅したい時間帯とハーバスの運行時間帯が合わない。

【その他】

- アンケート回答者の多くは、ハーバスが便利だと感じて利用している人である。
- 現在ハーバスを利用できていない人の中には、デマンド型交通の運行を望んでいる人がいる可能性がある。

検討課題2: 乾・神崎地区の運行形態の変更

乾乗合タクシー

- ・ハーバス乾線運行時と比較すると、年間利用者数は約9%増加しているものの、運行経費は1.7倍、利用者1人あたり運行経費は1.6倍（約4,500円→約7,200円）となっています。
- ・運行日の縮小や減便などのサービス水準の見直し、または運行形態そのものの変更も検討する必要があります。

岐北線神崎系統

- ・小学生の通学利用を除くと、ほとんどの便が2人未満となっています。
- ・運行本数の間引き、または運行形態そのものの変更も検討する必要があります。

運行効率化の観点から合わせて検討

運行形態の変更案

①乾・神崎乗合タクシー

⇒現在の乾乗合タクシーを神崎地区もあわせて実施

②自家用有償旅客運送（79条）

⇒乾乗合タクシー及び岐北線神崎系統を市町村運営有償運送（交通空白輸送）

または公共交通空白地有償運送へ変更

【市町村運営有償運送（交通空白輸送）】

- ・市町村内の交通空白地において、市町村自らが当該市町村内の住民等の運送を行うもの

【公共交通空白地有償運送（以前は過疎地有償運送と呼ばれていたもの）】

- ・NPO法人等が交通空白地において、当該地域の住民やその親族等の会員等に対して運送を行うもの
- ・地域外からの来訪者も運送可（市町村長が認めた場合）
- ・実施主体は、NPOや社会福祉法人等のほか、自治会等の「権利能力なき社団」も可

③外出支援サービス事業のサービス拡大

⇒山県市社会福祉協議会が実施している「外出支援サービス」のサービス内容や対象者を拡大

【現在の外出支援サービス】

- ・サービス内容：市内の医療機関へ通院するときの送迎（1ヶ月2回まで）
- ・対象者：市町村民税非課税世帯の介護認定を受けた方で通院が困難な方、障がい老人の日常生活自立度判定がBランク以上かつ一般交通機関の利用が困難な方、市長が特に必要があると認めた方
- ・利用料：1回500円

事業者または実施主体に実行可能性を確認するとともに、住民ニーズ、利便性、運行経費等の観点から総合的に判断

検討課題3: 岐阜大学病院路線の新設

候補ルート



ルート	距離	所要時間
伊自良支所発	9.2km	約20分
新バスターミナル発	12.6km	約25分

岐阜大学病院での岐阜大学・病院線への接続イメージ

	岐阜大学病院	北高前	西野町	JR岐阜
行き	7:30 → 7:35	7:50	7:57	8:10
帰り	18:05 ← 17:56	17:41	17:35	17:23
岐阜大学病院からの運賃		250円	300円	320円

伊自良-JR岐阜間の比較

ルート	運賃	所要時間
伊自良支所-岐北厚生病院-JR岐阜	560円 (100円+460円)	58分 (19分+39分)
伊自良支所-岐阜大学病院-JR岐阜	520円 (200円※+320円)	55分 (20分+35分)

地域住民ニーズ(自治会長からの意見)

※運賃は未決定

- ・山県市内からは、岐阜高校、岐阜北高校、県立岐阜商業高校へ通学している学生が多くいるが、高校の最寄バス停までのバスの利便性が悪い。
- ・新バスターミナルから岐阜大学病院への直行便を走らせると、通勤・通学（特に通学）利用者を取り込むことができるのではないか。
- ・伊自良地域の住民は高富方面よりも岐阜方面へ生活圏が向いている。
- ・岐阜大学病院路線の運行は、伊自良地域の活性化にもつながる。

事業者に実行可能性を確認するとともに、ハーバス大桑線・伊自良線との配車調整（現在ハーバス車両2台）、運行経費等の観点から総合的に判断

協議 3

ハーバス伊自良線経路変更について

1 該当路線

ハーバス伊自良線

2 実施日

平成29年4月1日

【要旨】

ハーバス伊自良線の矢洞～平井公民館経路において一部道路幅が狭く、小学校の通学路であること及び地元自治会からの要望により経路を変更することとします。

なお、ハーバス伊自良線については一部の便において、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の認定を受けていることから、国土交通大臣あてで変更申請を行います。

ハーバス伊自良線（伊自良湖口～岐北厚生病院）

	改正前	改正後
運行事業者	岐阜乗合自動車(株)	
法律の位置づけ	道路運送法第4条 協議路線	
運行日	月～土曜日運転 (日祝日及び12月31日～1月3日は運休)	
運賃	・ゾーン運賃制（1区間100円、障がい者・小学生・高齢者は無料。運転免許証自主返納者は現金払いのみ半額） ・ICカード（アユカ）利用可能	
補助形態	欠損補助	

(運行距離・便数)

経由地・便数	改正前	改正後
山県グリーンポート（平1・土1）	16.0km	16.1km
山県市役所（平1）	14.3km	14.4km
山県グリーンポート・平和堂・イオン（平8・土5）	17.6km	17.7km
山県グリーンポート・イオン（平1・土1）	17.1km	17.2km
イオン（平1・土1）	15.1km	15.2km
平和堂・イオン（平2・土2）	15.9km	16.0km

申請路線図

凡例

- 既設路線 —
- 新設路線 —
- 廃止路線 - - -
- 既設停留所 ○
- 新設停留所 ●
- 廃止停留所 ×

廃止路線

起点：山県市平井字前出58-2先
 終点：山県市平井字前出74-3先
 延長：0.2km

平井公民館

申請路線

起点：山県市平井字前出58-2先
 終点：山県市平井字前出35-2先
 延長：0.1km
 幅員：8.5m
 種別：岐阜県道174号線

(追加)
協議 4

岐阜乗合自動車株式会社作成「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」
対象路線に本市自主運行バス全線を含めることについて

- 1 該当路線
市自主運行バス全線（岐北線、岐阜板取線、ハーバス伊自良線、ハーバス大桑線）
- 2 実施期間
平成29年3月18日（土）～平成29年5月21日（日）の土日祝日
- 3 発売額
500円（小人、障がい者運賃の設定しない）

【要旨】

市内公共交通の維持・確保のための利用促進策として、本年春に発行される予定の「岐阜バス土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」対象路線に、本市自主運行バス全路線を含めるものです。

土日祝日限定 1 日乗車券の設定について（案）

2017 年 1 月 6 日
岐阜乗合自動車（株）

○趣旨

閑散期の利用促進策として、土日祝日限定 1 日乗車券を設定し利用者増を図る。

○適用方法

有効日 1 日、1 名に限り、何回でも乗車可能とする。

○対象路線

岐阜バス全路線・山県市ハーバス・岐北線・岐阜板取線・関シティバス（デマンド除く）・
関上之保線・関板取線・牧谷線・各務原ふれあいバス（相談中）

※イオンモール各務原線、快速イオンモール各務原線、高速乗合バス（新宿線、岐阜高山線、名古屋白川郷線、関・長島線、高速八幡線、高速名古屋線、高速特急名古屋線）
市町村自主運行バス（岐阜市コミュニティバス、みずほバス、美濃加茂あいあいバス）
岐阜バスコミュニティの明治村線、リトルワールド・モンキーパーク線は対象外

○通用期間

2017 年 3 月 18 日（土）～2017 年 5 月 21 日（日）の土日祝日（24 日間）

○発売額

500 円 （小人、障がい者運賃の設定しない）

○発売箇所

岐阜バスターミナル、JR 岐阜駅案内所、各営業所、各旅行センター、岐阜大学生協、
平和堂高富店、マーサ 21

※発売箇所は追加となる場合があります

○目標

27,000 枚（前回 26,098 枚）