平成３０年度第２回山県市公共交通会議　次第

日　時　平成３１年１月１５日（火）午後１３時３０分～
場　所　山県市役所３階　大会議室

委嘱状交付
開会
会長挨拶

報告事項

１　前回からの経過報告　　資料１

・本市自主運行バス全線を対象に含めた岐阜乗合自動車㈱作成「土日祝日限定ワンデーフリー乗車券」の利用状況について
・岐阜乗合自動車㈱作成「年末年始フリー乗車券」の対象路線に本市自主運行バスである岐北線及び岐阜板取線を含めることについて

２　貨客混載について　・乾乗合タクシーを活用した貨客混載　　資料２

協議事項

１　地域公共交通確保維持改善事業及び網形成計画推進事業評価について　　資料３

２　実証実験について　・美山地域デマンド型交通　　資料４
・市街地巡回線
・岐阜大学病院線

３　市内公共交通再編実施スケジュール　　資料５

閉会

平成30年度第2回　山県市公共交通会議　　配席表

平成31年1月15日(火)　午後13時30分～
山県市役所　大会議室

ステージ

山県市社会福祉協議会 会長 丹羽　英之	副市長 宇野　邦朗	関西大学環境都市工学部都市システム工学科教授 秋山　孝正
□	□	□
副会長	会長	副会長

山県市自治会連合会 会長 田上　隆	□			□	中部運輸局岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官 代理　河合　良隆
山県市自治会連合会 副会長（高富代表） 大野　朝義	□			□	岐阜乗合自動車 労働組合執行委員長 鷲見　高志
山県市自治会連合会 副会長（伊自良代表） 川島　政行	□			□	岐阜県都市建築部 公共交通課長 代理　森　隆行
山県市自治会連合会 （美山代表） 林　強臣	□			□	岐阜土木事務所 施設管理課長 沢木　利勝
市PTA連合会 PTA会員代表 古田　清美	□			□	（公社）岐阜県バス協会 専務理事 代理　佐藤　浩一
山県市老人クラブ連合会 女性部長 山田　愛子	□			□	岐阜乗合自動車(株) 代表取締役専務営業管理部長 代理　斎藤　浩太
	□			□	高富タクシー(有) 取締役社長 宮地　恭一
山県市建設課長 代理　高瀬　正人	□			□	山県警察署交通課長 伊藤　健二

事務局（企画財政課）

□　□　□　□

傍聴席

□　□　□　□　□

平成30年度　山県市公共交通会議　委員名簿

平成31年1月15日現在

委員区分		役職	団体		氏名	備考
1号	副市長	会長	市	副市長	宇野　邦朗	会長
2号	一般旅客自動車運送事業者		岐阜乗合自動車株式会社	代表取締役専務営業管理部長	武藤　行儀	代理 斎藤　浩太
			高富タクシー有限会社	取締役社長	宮地　恭一	
			公益社団法人岐阜県バス協会	専務理事	林　直樹	代理 専務局長 佐藤　浩一
3号	市民又は利用者の代表者		市自治会連合会	会長	田上　隆	
		監事	市自治会連合会	副会長 (高富地区)	大野　朝義	
			市自治会連合会	副会長 (伊自良地区)	川島　政行	
			市自治会連合会	(美山地区)	林　強臣	
			市老人クラブ連合会女性部	部長	山田　愛子	
			市交通安全女性連絡協議会	会長	恩田　節子	欠席
			市PTA連合会	PTA会員代表	古田　清美	
4号	岐阜運輸支局		中部運輸局岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官	鈴木　隆史	代理 首席運輸企画専門官 河合　良隆
5号	労組等代表		岐阜乗合自動車労働組合	執行委員長	鷲見　高志	
6号	岐阜県		都市建築部都市公園整備局公共交通課	課長	水野　昭人	代理 森　隆行
7号	道路管理者		岐阜土木事務所施設管理課	課長	沢木　利勝	
			市建設課	課長	大西　一也	代理 主幹 高瀬　正人
8号	公安委員会		山県警察署交通課	課長	伊藤　健二	
9号	学識経験者	副会長	関西大学環境都市工学部都市システム　工学科	教授	秋山　孝正	
10号	市長が必要と認める者	副会長	市社会福祉協議会	会長	丹羽　英之	

【事務局】

企画財政課長	久保田　裕司
〃　主幹	江尾　浩行
〃　主査	藤根　寛
〃　主事	棚村　湧太

資料１－１

平成３０年度　第２回山県市公共交通会議資料

前回（平成 30 年第 1 回(H30.6.26)）からの経過報告

平成 30 年 6 月 26 日
地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ系統確保維持計画認定申請　国土交通大臣へ
平成 30 年 7 月 5 日
伊自良自治会長バス調整会議（自治会長 10 人）
平成 30 年 7 月 8 日
富岡地域市民座談会（自治会長 28 人、民生委員 10 人、一般 10 人）
平成 30 年 7 月 18 日
美山地域バス調整会議（自治会長 21 人、一般 7 人）
平成 30 年 7 月 20 日
高富地域バス調整会議（自治会長 22 人）
平成 30 年 8 月 6 日
岐阜大学及び岐阜市打ち合わせ
平成 30 年 8 月 8 日
伊自良民生委員打ち合わせ（民生委員 12 人）
平成 30 年 8 月 9 日
自治会連合会会長打ち合わせ（自治会連合会長 7 人）
平成 30 年 8 月 10 日
美山民生委員打ち合わせ（民生委員 17 人）
平成 30 年 8 月 16 日
高富民生委員打ち合わせ（民生委員 36 人）
平成 30 年 8 月 24 日
山県市ハーバス実証実験運行業務委託
社会福祉法人山県市社会福祉協議会と締結　～平成 31 年 3 月 22 日
平成 30 年 9 月 1 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 1 日（土）～11 月 25 日（日））
平成 30 年 9 月 2 日
富岡地域バス調整会議（自治会長 29 人）
平成 30 年 9 月 6 日
高富地域バス調整会議（自治会長 22 人）
平成 30 年 9 月 10 日
第 1 回貨客混載実証実験 4 者打ち合わせ
（岐阜運輸支局、ヤマト運輸、日の丸自動車、山県市）
平成 30 年 9 月 28 日
中部運輸局長　平成 31 年度地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ系統確保維持計画の認定
平成 30 年 10 月 1 日
美山地域デマンド型交通 1 ヶ月間の実証実験開始
～平成 30 年 10 月 31 日終了
平成 30 年 10 月 10 日
伊自良民生委員打ち合わせ（民生委員 11 人）

平成 30 年 10 月 11 日
第 2 回貨客混載実証実験 4 者打ち合わせ
（岐阜運輸支局、ヤマト運輸、日の丸自動車、山県市）
平成 30 年 10 月 12 日
美山地域民生委員打ち合わせ（民生委員 24 人）
平成 30 年 10 月 17 日
高富地域民生委員打ち合わせ（民生委員 36 人）
平成 30 年 10 月 18 日
自治会連合会長会議（自治会連合会長 10 人）
平成 30 年 10 月
市公共交通会議書面協議
岐阜乗合自動車㈱作成「年末年始フリー乗車券」の対象路線に本市自主運行バスである岐北線及び岐阜板取線を含めることについて　可決　平成 30 年 11 月 16 日
平成 30 年 11 月 1 日
市街地巡回線及び岐阜大学病院線 1 ヶ月間の実証実験開始
～平成 30 年 11 月 31 日終了
平成 30 年 11 月 6 日
貨客混載 3 者打ち合わせ（ヤマト運輸、日の丸自動車、山県市）
平成 30 年 11 月 12 日
乾乗合タクシーを活用した貨客混載実証実験出発式
平成 30 年 11 月 13 日
乾乗合タクシーを活用した貨客混載実証実験の開始（ヤマト運輸、高富タクシー）
～平成 30 年 11 月 31 日終了
平成 30 年 12 月 21 日
第 3 回貨客混載実証実験打ち合わせ（検証会）
（岐阜運輸支局、ヤマト運輸、日の丸自動車、山県市）

前回（平成 30 年第 1 回(H30. 11. 16)）からの書面協議結果確認

協議１　岐阜乗合自動車（株）作成「年末年始フリー乗車券」の対象路線に本市自主運行バスである岐北線及び岐阜板取線を含めることについて

＜回答状況＞

委員数 18 人（会長を除く）

回答数　16 人

＜審議結果＞

有効回答数　15 人

「可」と回答した委員数　　15 人

「否」と回答した委員数　　 0 人

よって、原案のとおり承認されました。

平成30年-平成31年　年末年始期間　山県市内バス・乗合タクシー運行ダイヤについて

市内運行バスについて、年末年始期間にダイヤおよびルートが変更する路線があるため注意してください。

○年末年始期間
12月29日（土曜）～平成31年1月3日（木曜）

○ダイヤ変更
・岐北線、岐北線神崎系統、板取線、岐阜高富線、岐阜女子大線、高美線について、年末年始期間は日祝日ダイヤに変更
・ハーバス大桑線、伊自良線は12月30日（日曜）～平成31年1月3日（木曜）まで運休
・乗合タクシーについて、年末年始期間は運休

○ルート変更
・岐北線神崎系統について、12月1日（土曜）～平成31年3月31日（日曜）の期間は、冬季ルートに変更
・岐北線神崎系統について、12月22日（土曜）～平成31年1月6日（日曜）の期間は、学休日となるため全便谷合～神崎間の運行

○休止バス停
・岐北線神崎系統について、12月1日（土曜）～平成31年3月31日（日曜）の期間は、ミヤマリトルバレーおよび[illegible]バス停は休止
・岐北線神崎系統について、12月22日（土曜）～平成31年1月6日（日曜）の期間は、[illegible]～谷合間のバス停を休止

- 平成30年-平成31年　年末年始期間　山県市内バス・乗合タクシー運行ダイヤ　（PDF：28.99 KB）
- 岐北線神崎系統の運行について　（PDF：180.21 KB）

年末年始期間に何回でも利用することができる「年末年始フリー乗車券」の発売

岐阜乗合自動車株式会社作成「年末年始フリー乗車券」が発売されます。通用期間中であれば、何回でも乗降できる乗車券となりますのでぜひ利用してください。

・通用期間
12月29日（土曜）～平成31年1月3日（木曜）の6日間

・発売額
1,500円

・通用方法
乗車券1枚につき1人限りとし、通用期間中は何回でも乗降可能

・対象路線
岐北線、岐阜板取線、岐阜バス全路線（ハーバス大桑線、伊自良線は対象外）

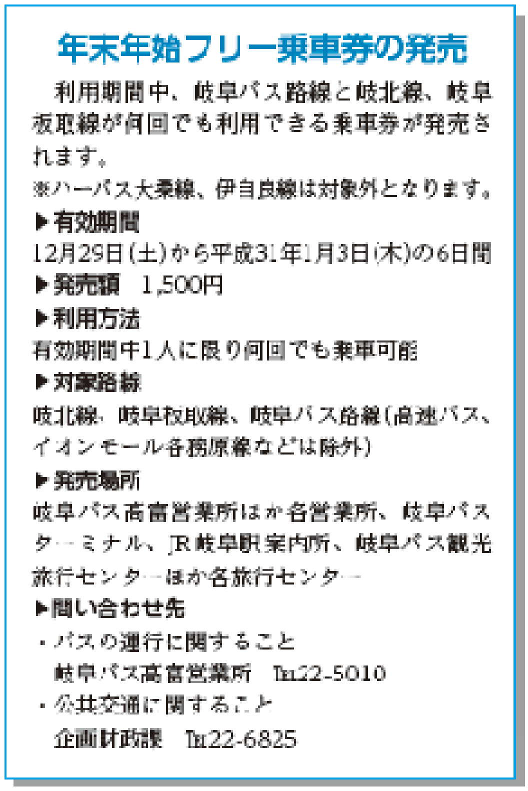
・発売場所
高富営業所、岐阜バスターミナル、JR岐阜駅案内所、各旅行センター、各営業所

「年末年始フリー乗車券」の詳細については岐阜バス高富営業所に問い合わせてください。

岐阜バス高富営業所　電話：0581-22-5010

年末年始フリー乗車券　年末年始フリー乗車券

ホームページ掲載



年末年始フリー乗車券の発売

利用期間中、岐阜バス路線と岐北線、岐阜板取線が何回でも利用できる乗車券が発売されます。

※ハーバス大桑線、伊自良線は対象外となります。

▶有効期間
12月29日(土)から平成31年1月3日(木)の6日間

▶発売額　1,500円

▶利用方法
有効期間中1人に限り何回でも乗車可能

▶対象路線
岐北線、岐阜板取線、岐阜バス路線(高速バス、イオンモール各務原線などは除外)

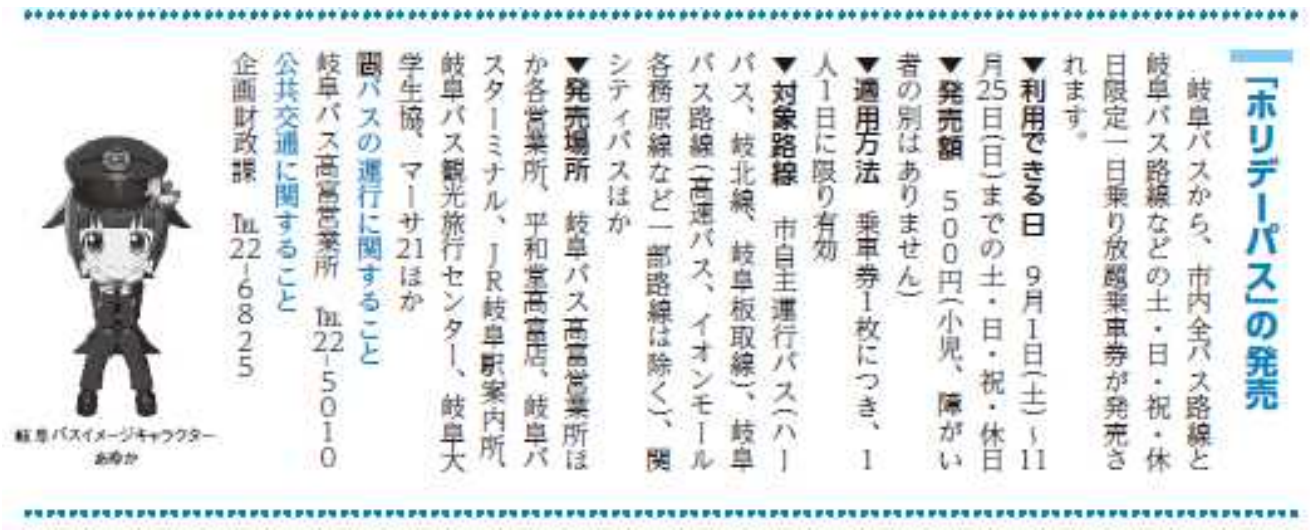
▶発売場所
岐阜バス高富営業所ほか各営業所、岐阜バスターミナル、JR岐阜駅案内所、岐阜バス観光旅行センターほか各旅行センター

▶問い合わせ先
・バスの運行に関すること
岐阜バス高富営業所　℡22-5010
・公共交通に関すること
企画財政課　℡22-6825

2018. 12 広報やまがた掲載

資料１-２

○広報山県（２０１８.９月号）の周知掲載



「ホリデーパス」の発売

岐阜バスから、市内全バス路線と岐阜バス路線などの土・日・祝・休日限定一日乗り放題乗車券が発売されます。

▼**利用できる日**　9月1日(土)～11月25日(日)までの土・日・祝・休日

▼**発売額**　５００円(小児、障がい者の別はありません)

▼**適用方法**　乗車券1枚につき、1人1日に限り有効

▼**対象路線**　市自主運行バス(ハーバス、岐北線、岐阜板取線)、岐阜バス路線(高速バス、イオンモール各務原線など一部路線は除く)、関シティバスほか

▼**発売場所**　岐阜バス高富営業所ほか各営業所、平和堂高富店、岐阜バスターミナル、JR岐阜駅案内所、岐阜バス観光旅行センター、岐阜大学生協、マーサ21ほか

問バスの運行に関すること
岐阜バス高富営業所　TEL 22-5010
公共交通に関すること
企画財政課　TEL 22-6825

岐阜バスイメージキャラクター
あゆか

○ホリデーパス（土日祝日限定１日乗車券）利用状況について

	全体合計	平和堂	営業所	市内合計	１日平均使用
春(H28.3～5) （23 日間）	21,306 枚	613 枚	1,641 枚	2,254 枚	98 枚/日
春(H29.3～5) （24 日間）	22,593 枚	1,867 枚	1,063 枚	2,930 枚	122 枚/日
春(H30.3～5) （30 日間）	**26,103 枚**	**2,436 枚**	**1,228 枚**	**3,664 枚**	122 枚/日
秋(H28.9～11) （27 日間）	26,098 枚	1,860 枚	1,493 枚	3,353 枚	124 枚/日
秋(H29.9～11) （26 日間）	24,000 枚	2,396 枚	1,060 枚	3,456 枚	132 枚/日
秋(H29.9～11) （30 日間）	**25,929 枚**	**2,380 枚**	**1,401 枚**	**3,781 枚**	**126 枚/日**

山県市
YAMAGATA CITY

Press Release

資料２

平成 30 年 11 月 8 日

報道関係者各位

山県市

情報公開日 2018 年 11 月 8 日

山県市、ヤマト運輸株式会社岐阜主管支店及び高富タクシー有限会社との三者で包括連携協定を締結

11 月 12 日から 11 月 30 日の平日に、乾乗合タクシーを活用した貨客混載の実証実験を実施

山県市（市長：林　宏優　以下「当市」）は、ヤマトホールディングス傘下のヤマト運輸株式会社岐阜主管支店（岐阜県関市：主管支店長：鈴木　浩治　以下「ヤマト運輸」）と高富タクシー有限会社（岐阜県山県市：代表取締役：川上　秀人　以下「高富タクシー」）と包括連携協定を締結します。

これまでも、ヤマト運輸とは、平成 26 年 3 月に防災分野や地域の見守りに関する協定を結んでおり、また、高富タクシーには、平成 27 年 10 月から当市の自主運行バスである乾乗合タクシーの運行に携わっていただいており、当市に深く関わっていただいています。

今回、当市を含めた三者が相互に連携の上、地域活性化に関する施策に対して協働で取り組むことにより、地域に密着した市民サービスの向上を図っていくために、次のとおり協定締結式を実施します。

○協定締結式　概要

日時	平成 30 年 11 月 12 日（月）午前 9 時 30 分～
場所	岐阜県山県市高木 1000 番地 1 山県市役所公室（市役所 2 階）
出席者	○ヤマト運輸株式会社　岐阜主管支店長　　鈴木　浩治 様 ○高富タクシー有限会社　代表取締役　　川上　秀人 様 ○山県市　市長　　林　宏優

協定締結式　9:30～

1. 出席者紹介
2. 協定書署名
3. 写真撮影
4. 山県市　市長　林　宏優　あいさつ
5. ヤマト運輸株式会社　岐阜主管支店長　鈴木　浩治　様　あいさつ
6. 高富タクシー有限会社　代表取締役　川上　秀人　様　あいさつ
7. 質疑応答

また、包括連携協定に関する連携内容の具体的な事業の１つとして、ヤマト運輸と高富タクシーは、本年 11 月 12 日から 11 月 30 日までの間、当市乾地区で自主運行バス（乾乗合タクシー）を利用した貨客混載の実証実験を開始します。実証実験の開始に伴い、協定締結式に続いて出発式を次のとおり実施します。

○出発式　概要

日時	平成 30 年 11 月 12 日（月）午前 10 時 00 分～
場所	岐阜県山県市高木 1000 番地 1 山県市役所正面玄関（市役所 1 階）
出席者	○ヤマト運輸株式会社　岐阜主管支店長　　鈴木　浩治 様 ○高富タクシー有限会社　代表取締役　　川上　秀人 様 ○中部運輸局岐阜運輸支局　支局長　古屋　勝治 様 ○山県市　市長　　林　宏優

出発式　10:00～

1. 山県市　市長　林　宏優　あいさつ
2. ヤマト運輸株式会社　岐阜主管支店長　鈴木　浩治　様　あいさつ
3. （来賓）中部運輸局岐阜運輸支局　支局長　古屋　勝治　様　あいさつ
4. 写真撮影（貨客混載事業の実証実験第１便の出発）

【本件に関する報道関係者からのお問い合わせ】
山県市企画財政課　棚村
Tel：0581-22-6825　Fax：0581-27-2075
Mail：kikaku@city.gifu-yamagata.lg.jp

○参考

貨客混載の実証実験中は、乾地区の一部の荷物を委託し、少量で実施します。

※一般乗合旅客自動車運送事業による少量貨物の運送（道路運送法第 82 条）であり、一般乗用旅客自動車運送事業による貨物運送ではありません。

［参考］道路運送法第 82 条

一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

山県市、ヤマト運輸株式会社岐阜主管支店及び高富タクシー有限会社との包括連携協定の締結について

１　背景

山県市（以下当市）では、ヤマト運輸株式会社岐阜主管支店（以下ヤマト運輸）と高富タクシー有限会社（以下高富タクシー）とこれまでも連携を実施しています。

ヤマト運輸とは、平成 26 年３月 25 日に防災分野や地域の見守りに関する協定を締結しており、高富タクシーには、平成 27 年 10 月１日より当市の自主運行バスである乾乗合タクシーの運行に携わっており、以前から当市に深く関わっていただいています。また、両社ともに当市への地域貢献を行いたいとの思いを強く持っていただいています。

今回の協定は、当市を含めた三者が相互に連携の上、地域活性化に関する施策に対して協働で取り組むことにより、地域に密着した市民サービスを図っていくために締結しました。

２　協定の趣旨・目的

当市、ヤマト運輸及び高富タクシーと多様な分野で包括的に緊密な協力関係を築き、持続的・発展的に連携を深めることにより、人と物の動きの両面の支援を行い、より市民の利便性が高く住みよい町を作ることを目的としている。

３　連携協定項目及び協定書:別紙のとおり

４　協定締結日:平成３０年１１月１２日（月）
午前９時 30 分

５　場所　山県市役所公室　公室

６　想定連携内容

１．地域や暮らしの安心・安全及び災害対策に関すること。
２．高齢者や障がい者の支援に関すること。
３．地域公共交通に関すること。
４．環境問題の対策に関すること。
５．その他、地域の活性化及び市民のサービス向上に関すること。

ヤマト運輸株式会社岐阜主管支店と高富タクシー有限会社の乾乗合タクシーを活用した貨客混載実証実験について

１　背景

山県市（以下当市）では、乾地区で自主運行バスとして乾乗合タクシーを平成27 年 10 月 1 日から運行をしています。乾乗合タクシーの運行は、高富タクシー有限会社（以下高富タクシー）が実施しており、乾地区の公共交通を担っています。しかし、現行の乗合タクシーが今以上に地域貢献を行うためには、新サービス等を検討する必要がありました。

一方、ヤマト運輸株式会社岐阜主管支店（以下ヤマト運輸）では、サービス品質を維持・向上しながら集配の効率化を図ることが課題となっていました。

こうした課題の改善手段、及び、当市への地域貢献を行いたいとの両者の思いを受けて検討を重ねた結果、このたび当市の乗合タクシーを利用した貨客混載の実証実験を行うこととしたものです。

２　出発式日:平成３０年１１月１２日（月）
午前１０時００分

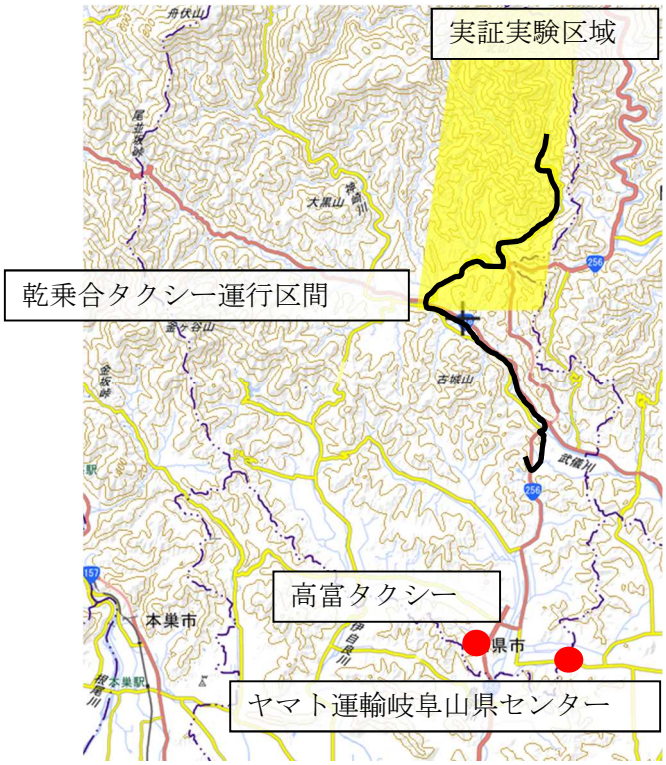
３　場所　山県市役所正面玄関

４　概要

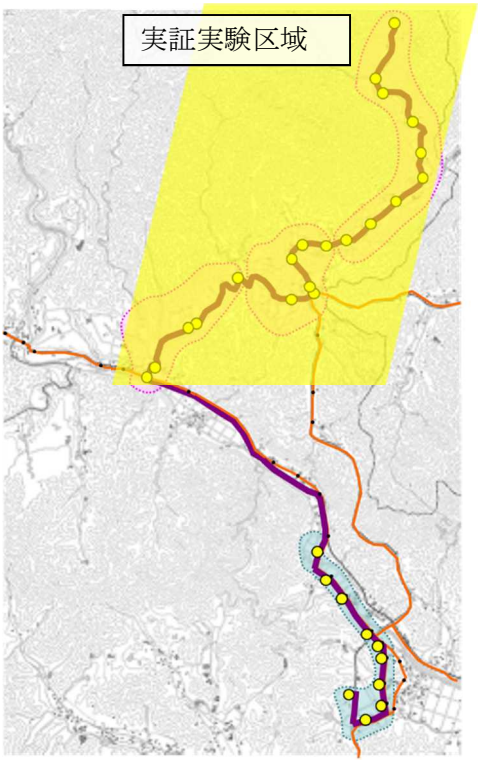
（１）実証実験の内容

ヤマト運輸岐阜山県センター（岐阜市）から乾地区への荷物（実証実験ではクロネコ DM 便）の配達作業を高富タクシーが運行する乾乗合タクシーにより、代替配達します。実証実験期間中は、高富タクシーがヤマト運輸岐阜山県センターに荷物及び端末を引き取り、その後配達を行います。旅客運行後に、配達作業や端末操作など確実に実施することができるかを検証します。

（写真）乾乗合タクシー使用車両



（地図）貨客混載事業実験区域



（地図）乾乗合タクシー運行区間

（２）実施期間
平成 30 年 11 月 12 日～平成 30 年 11 月 30 日（土日祝日は除く）

（３）実施区間・便
乾地区・乾乗合タクシー3 便（美山中央公民館発 12:12）、4 便（美山中央公民館発 15:17）

＜運用フロー＞
1．ヤマト運輸岐阜山県センターから荷物及び端末の引き取り
2．乾乗合タクシーの第 3 便（美山中央公民館：12 時頃発）もしくは第 4 便（美山中央公民館：15 時頃発）に荷物及び端末を積載
3．乾乗合タクシー運行後、荷物を乾地区のお宅に投函
4．端末を操作し、配達完了情報の入力を行う
5．配達不可分（住所不詳など）の荷物及び端末をヤマト運輸岐阜山県センターへ返却

（４）本格運用について

ヤマト運輸と高富タクシーは本実証実験での検証を経て、本格運行することが可能か判断します。

（５）その他

貨客混載の実証実験中は、乾地区の一部の荷物を委託し、少量で実施します。

※一般乗合旅客自動車運送事業による少量貨物の運送（道路運送法第 82 条）であり、一般乗用旅客自動車運送事業による貨物運送ではありません。

［参考］道路運送法第 82 条

一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

日本経済新聞（2018.11.12(月)）

日本経済新聞　　小 中 大　記事利用について　印刷

タクシーで荷物も配送　ヤマト運輸、岐阜で実験

2018/11/12 17:04｜日本経済新聞　電子版

ヤマトホールディングス傘下のヤマト運輸は12日、岐阜県山県市などと組み、タクシーで荷物を運ぶ実証実験を始めた。高富タクシー（山県市）が同市の事業として定期運行する乗合タクシーに荷物を載せ、運転手が届ける。ヤマト運輸がタクシーを使って荷物を届けるのは全国初という。

貨客混載事業の実証実験は30日まで平日に続ける。山県市が市内の乾地区でバス代わりに運行している高富タクシーの車両にヤマトが書類などを載せる。運転手にはヤマトが配達に使う端末を渡し、家庭まで配達する。

タクシーの運転手がヤマト運輸の荷物を届ける（岐阜県山県市）

乾地区は10月末時点で355世帯、計900人弱が暮らしている。一般の荷物を含めた配達にはヤマトの最寄りの拠点から片道1時間ほどかかる。人手不足感が強く、効率化を狙って実証実験に乗り出す。

3者で協議し、問題がなければ早期に実際の運用を始める。山県市は今後、福祉分野でも連携していきたい考えだ。

朝日新聞（2018.11.13(火)）

タクシーで「モノ」お届け

岐阜・山県で実証実験

運送業の担い手不足が深刻化する中、岐阜県山県市で12日、乗客を乗せた乗り合いタクシーがヤマト運輸の荷物を載せて運ぶ「貨客混載」の実証実験が始まった。タクシーによる貨客混載の実証実験は中部運輸局管内で初めてで、集配の効率化を図るのが狙い。

市、ヤマト運輸、地元のタクシー会社「高富タクシー」の3者が連携し、30日までの平日に実験を続ける。市北部の乾地区（約350世帯）を対象に、ヤマト運輸のクロネコDM便を高富タクシーが運行する市の自主運行バス「乾乗合タクシー」が配達する。

乾地区はヤマト運輸の地域拠点から約26㌔離れており、車で約1時間かかる。実験では、拠点に届いたDM便と配達に必要な端末をタクシーが取りに来て、各家庭に届ける。

ヤマト運輸の鈴木浩治・岐阜主管支店長は「効率化で生み出せた時間を利便性向上につながるサービスに生かせるか検証したい」と話した。（山野拓郎）

ヤマト運輸の荷物を受け取る乗り合いタクシーの運転手（右）＝12日午前、岐阜県山県市高木、山野拓郎撮影

岐阜新聞（2018.11.13(火)）（左：新聞、右：デジタル版）

聞　　2018年（平成30年）11月13日 火曜日　　社会 30

ダイレクトメールを乗合タクシーのトランクに積み、ヤマト運輸の従業員から端末を受け取る高富タクシーの関係者＝12日午前、山県市役所

ヤマト運輸と高富タクシー

乗合タクシー、DM宅配

「貨客混載」東海初実験

ヤマト運輸と日の丸自動車子会社の高富タクシー（山県市高富）は12日、同市北東部の山間地にある乾地区で、ダイレクトメール（DM）を乗合タクシーで運ぶ「貨客混載」の実証実験を始めた。30日まで実験を行い、効果やサービスの質、安全性などを検証する。乗合タクシーでの貨客混載は東海4県では初。ヤマトとしては初めて。

山県市とヤマト、高富は12日、地域活性化に関する包括連携協定を結んだ。

運転手不足が課題のヤマトは貨客混載を13都道府県で実施。これまでは路線バスや鉄道を利用して宅配便を別地域の物流拠点まで運び、配達先の各戸までヤマトの従業員が届けていたが、今回はタクシーの運転手が配達業務も担う。

高富は「乾乗合タクシー」を市から委託を受けて運行。各戸への宅配業務で知名度の向上につなげたい考え。

実験は、高富の従業員が午前に約3㌔離れたヤマト運輸岐阜山県センター（岐阜市太郎丸中島）でダイレクトメールとヤマトの端末を引き取り、午後の2便で高富から約23㌔先の乾地区へ。運行の合間か運行後に書類を各戸へ投函（とうかん）、端末に配達完了情報を入力し、同センターに返却する。

出発式が12日、山県市役所であり、ヤマトの鈴木浩治岐阜主管支店長は「業務効率の検証はもちろんだが、地域に何ができるかも検証したい」、高富の川上秀人代表取締役は「安心、安全を第一に地域活性化や利便性の向上に貢献したい」とあいさつした。（松浦健司）

乗合タクシーで「貨客混載」　高富タクシーがＤＭ宅配実験

2018年11月13日 08:44

ダイレクトメールを乗合タクシーのトランクに積み、ヤマト運輸の従業員から端末を受け取る高富タクシーの関係者＝12日午前、山県市役所

ヤマト運輸と日の丸自動車子会社の高富タクシー（岐阜県山県市高富）は１２日、同市北東部の山間地にある乾地区で、ダイレクトメール（ＤＭ）を乗合タクシーで運ぶ「貨客混載」の実証実験を始めた。３０日まで実験を行い、効果やサービスの質、安全性などを検証する。乗合タクシーでの貨客混載は東海４県では初。ヤマトとしては初めて。

山県市とヤマト、高富は１２日、地域活性化に関する包括連携協定を結んだ。

運転手不足が課題のヤマトは貨客混載を１３都道府県で実施。これまでは路線バスや鉄道を利用して宅配便を別地域の物流拠点まで運び、配達先の各戸までヤマトの従業員が届けていたが、今回はタクシーの運転手が配達業務も担う。

高富は「乾乗合タクシー」を市から委託を受けて運行。各戸への宅配業務で知名度の向上につなげたい考え。

実験は、高富の従業員が午前に約３キロ離れたヤマト運輸岐阜山県センター（岐阜市太郎丸中島）でダイレクトメールとヤマトの端末を引き取り、午後の２便で高富から約２３キロ先の乾地区へ。運行の合間か運行後に書類を各戸へ投函（とうかん）、端末に配達完了情報を入力し、同センターに返却する。

出発式が１２日、山県市役所であり、ヤマトの鈴木浩治岐阜主管支店長は「業務効率の検証はもちろんだが、地域に何ができるかも検証したい」、高富の川上秀人代表取締役は「安心、安全を第一に地域活性化や利便性の向上に貢献したい」とあいさつした。

中日新聞（2018.11.30(金)）（左：新聞、右：デジタル版）

出発式でタクシー運転手後に荷物を手渡すヤマトのドライバー＝山県市役所で

山県の山間部で実証実験

書類や冊子「タク配」

ヤマト運輸が、山県市内の山間地で乗合タクシーを使って荷物を運ぶ「貨客混載輸送」の実証実験に取り組んでいる。（鳥居彩子）

全国のバスや鉄道と協力して貨客混載を進めているヤマトが、タクシーで荷物を運ぶのはこれが初めて。人手不足が深刻な宅配業の効率化に向けた課題を探る。実験は三十日まで。

過疎化が進む市内北部の乾地区で「高富タクシー」（山県市高富）が市の委託を受け、バス代わりに定期運行している乗合タクシーを使っている。

午後運行の二便に、ヤマトの荷物を載せ、乗客を運んだ後、受取人のポストへ投函（とうかん）。運ぶのは書類や冊子に限っている。

初日となった十二日、山県市役所では出発式に先立ち、ヤマトと高富タクシー、市の三者による地域活性化に関した包括連携協定の締結式があった。

ヤマト運輸岐阜主管支店の鈴木浩治支店長は「地域のお客さまに、より一層、喜んでいただけるサービスを展開したい」。高富タクシーの川上秀人代表取締役は「安心、安全を第一に、地域の活性化や利便性の向上を成し遂げたい」とあいさつした。林宏優市長は「相互に連携しながら市民サービスの向上を図りたい」と期待した。

高富タクシーと業者協定　地域活性化に

11/30 中日

岐阜

2018年11月30日

山県で「貨客混載輸送」実証実験　ヤマト運輸が乗合タクシーで「タク配」

ヤマト運輸が、山県市内の山間地で乗合タクシーを使って荷物を運ぶ「貨客混載輸送」の実証実験に取り組んでいる。

全国のバスや鉄道と協力して貨客混載を進めているヤマトが、タクシーで荷物を運ぶのはこれが初めて。人手不足が深刻な宅配業の効率化に向けた課題を探る。実験は三十日まで。

過疎化が進む市内北部の乾地区で「高富タクシー」（山県市高富）が市の委託を受け、バス代わりに定期運行している乗合タクシーを使っている。

午後運行の二便に、ヤマトの荷物を載せ、乗客を運んだ後、受取人のポストへ投函（とうかん）。運ぶのは書類や冊子に限っている。

出発式でタクシー運転手（右）に荷物を手渡すヤマトのドライバー＝山県市役所で

初日となった十二日、山県市役所では出発式に先立ち、ヤマトと高富タクシー、市の三者による地域活性化に関した包括連携協定の締結式があった。

ヤマト運輸岐阜主管支店の鈴木浩治支店長は「地域のお客さまに、より一層、喜んでいただけるサービスを展開したい」。高富タクシーの川上秀人代表取締役は「安心、安全を第一に、地域の活性化や利便性の向上を成し遂げたい」とあいさつした。林宏優市長は「相互に連携しながら市民サービスの向上を図りたい」と期待した。

読売新聞（2018.12.2(月)）

DMの配達の仕方について、説明を受ける運転手の坂部さん（左）（岐阜市太郎丸中島のヤマト運輸山県支店で）

貨客混載 乗り合いタクシー

山県市の山間部・乾地区で、「乾乗合タクシー」を運行している高富タクシー（山県市高富）が、宅配大手「ヤマト運輸」の委託を受けてダイレクトメール（DM）をタクシーで配達する「貨客混載」の実証実験を11月、約2週間にわたって行った。運送業界の人手不足と、人口減少に伴う公共交通機関の乗客減を背景に貨客混載の動きは全国的に広がっているが、国土交通省中部運輸局によると、乗り合いタクシーによる試みは東海地方では初めてという。（佐野泰彦）

山県で実証実験

貨客混載　戦後、一部の路線バスで行われていた手法で、車による宅配が広まってほぼ姿を消したが、国土交通省が地方での物流サービスを維持するための解決策として注目。運送業界と研究会を開くなどし、道路運送法で、貨物運送業の許可のない車両が運べる貨物量について、「少量」とされていたあいまいな表現を2015年度から、「350キロ・ダ未満の荷物を運ぶことができる」と通達で明確化し、参入を促してきた。17年9月からは、許可をとれば、350キロ・ダを超えても貨客混載が可能としたほか、過疎地域ではタクシーでも荷物を運べるようにするなどした。

ヤマトが委託DM配達

「今日は6冊です」

先月27日午前、岐阜市のヤマト運輸山県支店で、高富タクシーの運転手、坂部義昭さん(62)がDMを受け取った。坂部さんは山県市内の病院から自宅に戻る乗客1人を乾地区で降ろした後、約1時間かけて、同地区でDMを配って回った。

ヤマト運輸は鉄道やバスによる貨客混載を全国各地で実施しており、バス停や駅まで運んでもらった荷物をヤマトが受け取り、各戸に配達する方法を採っている。

今回の実証実験では、高富タクシーの運転手がヤマトの支店から各戸まで配達するため、さらなる効率化が図れるといい、実験では1日に何冊のDM配達が可能かや、配達に要する時間などが検証された。

貨客混載は、人口減で収益が悪化している公共交通の新たな収入源になる一方、運送業界にとってはドライバー不足を補えるなどのメリットがあり、ヤマト運輸の広報戦略部は「公共交通と運送が共に存続していく上で有効な手段。その上で、効率化で生み出せた時間を、地域にどう還元できるか考えていきたい」としている。

乾乗合タクシーに補助金を出し、地域の足の確保を支援している市も、貨客混載の試みに期待を寄せている。同市の久保田裕司・企画財政課長は「人口減少が進む中で、人と物をいかに効率的に運び、市民サービスの向上につなげていけるか実験を通じて考えていきたい」と話している。

テレビ放映

11 月 12 日（月）　18 時 20 分ごろ
NHK　岐阜県内のニュースで 2 分程度放送

高富タクシーDM便実証実験実績　　実証実験期間　平成30年11月13日～11月30日　14日間

11月13日	火曜日	6	0			
11月14日	水曜日	6	0			
11月15日	木曜日	6	1	住所不明(返品)		
11月16日	金曜日	6	0			
11月17日	土曜日	公休				
11月18日	日曜日	公休				
11月19日	月曜日	0	7	連絡不備(昼過ぎに取りに来ないから連絡すると便が無く行かないとの回答)		
11月20日	火曜日	7	0			
11月21日	水曜日	6	0			
11月22日	木曜日	6	0			
11月23日	金曜日	6	0			
11月24日	土曜日	公休				
11月25日	日曜日	公休				
11月26日	月曜日	6	0			
11月27日	火曜日	6	0			
11月28日	水曜日	6	0			
11月29日	木曜日	4	2	住所不明(返品)		
11月30日	金曜日	6	0			

- 引取り時間：11時前後で問題なし
- 登録：車輌13台、人数：12人
- 高富タクシーのドライバー様はみなさんポジティブであった。
-

- 毎日、運転手が変わる為、端末操作が覚えにくい。(約1人当り月に2回)
-
-
-

資料３

中部様式1

平成30年度　地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

山県市地域公共交通会議

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

1.協議会が目指す地域公共交通の姿　（Plan）

地域の特性と背景

- 本市は、市内に鉄道がなく、自動車の利用できない市民にとってバスがほぼ唯一の公共交通であり、日常生活に無くてはならない交通手段
- 利用者減少による営業路線の撤退や自主運行バスの路線維持費の増加が懸念
- バスターミナル整備により市の交通拠点が変更
- 連携計画(H25.8策定)を踏襲しつつ、バスターミナルを核としたまちづくりを視野に入れ、「山県市地域公共交通網形成計画」(H30.1)を策定

計画の基本的な方針・期間等

山県市地域公共交通網形成計画

- 基本方針
  「どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築」

目標1　多様なニーズ・需要に応じたサービスの提供

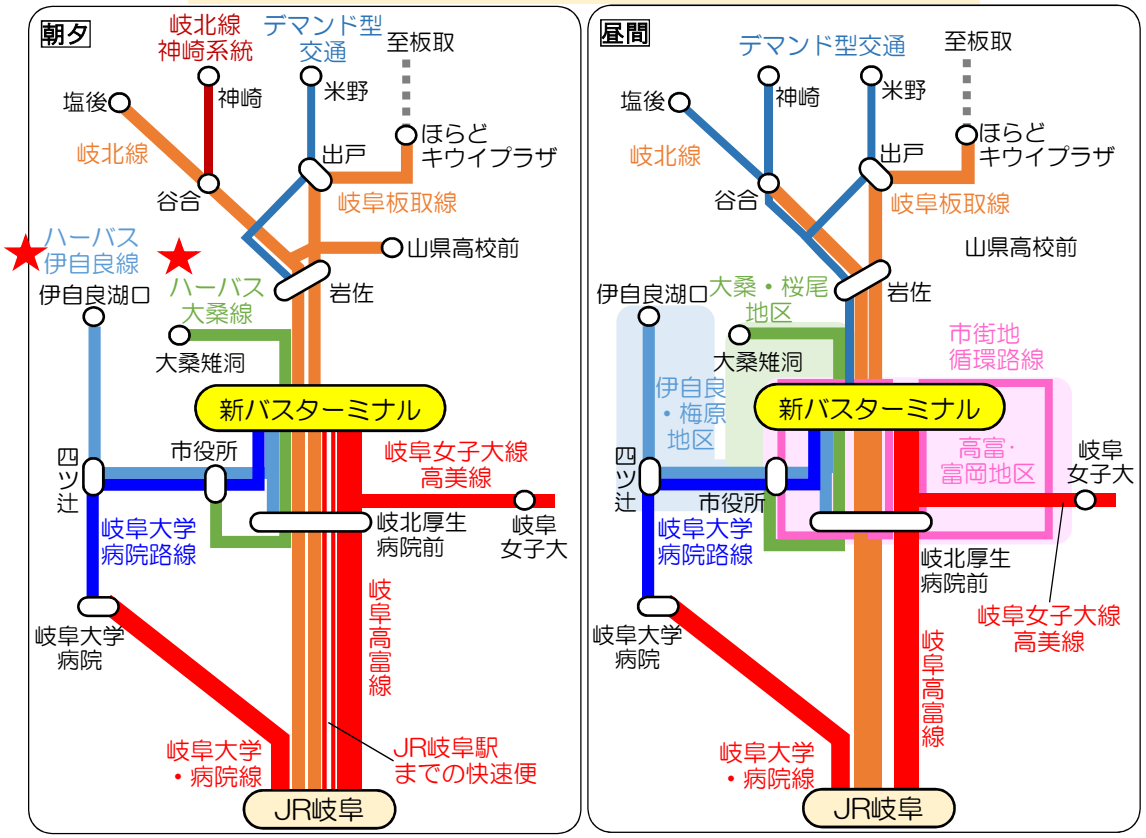
目標2　まちづくりと連携した、新バスターミナルを拠点とするネットワークの構築

目標3　誰もが分かりやすく、安心して利用できる公共交通の充実

目標4　多様な主体の連携により、地域全体で公共交通を支える体制の推進

- 計画期間
  平成30年度～平成35年度

将来の公共交通ネットワークイメージ図



★フィーダー系統補助路線

利用促進事業

地域バス調整会議の開催（計画推進事業）

- 実証実験に向けて住民の意向を把握するため、各地域で地域バス調整会議を開催。
- また、自治会長や民生委員との意見交換会も開催。
- これらの意見を踏まえて、実験路線のバス停設置位置や運行時間帯などを確定した。
- 意見交換会、調整会議で延べ342人から意見聴衆。

▼意見交換会の開催状況

	開催日時
自治会連合会長	4/24(火)，5/17(木)，6/22(金)，8/9(木)，10/18(木)
民生委員	8/8(水)，8/10(金)，8/16(木)，10/10(水)，10/12(金)，10/17(水)　　各13:30～

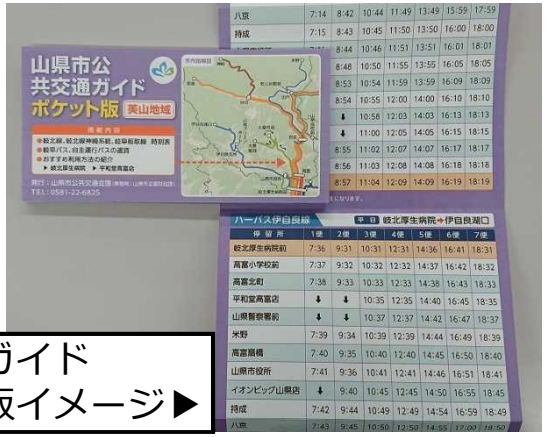
▼調整会議の開催状況

	開催日時
伊自良地域	7/5(木)　18:00～
富岡地区	7/8(日)　18:00～
美山地域	7/18(水)　18:00～
高富地区	7/20(金)　18:00～
富岡地区	9/2(日)　19:00～
高富地区	9/6(木)　19:30～

公共交通ガイド ポケット版の作成（計画推進事業）

- 現在市で公表している公共交通ガイドブックは、Ａ4サイズで持ち運びに不便であるため、Ａ6サイズ程度のポケットガイドを作成。
- テスト版を作成し、利用者やバスヘルパーに意見を聞きながら改良。
- 特に高齢者の利用が多いことから、公共交通ガイドブックよりも文字サイズが大きくなるように調整。

※3月作成完了予定

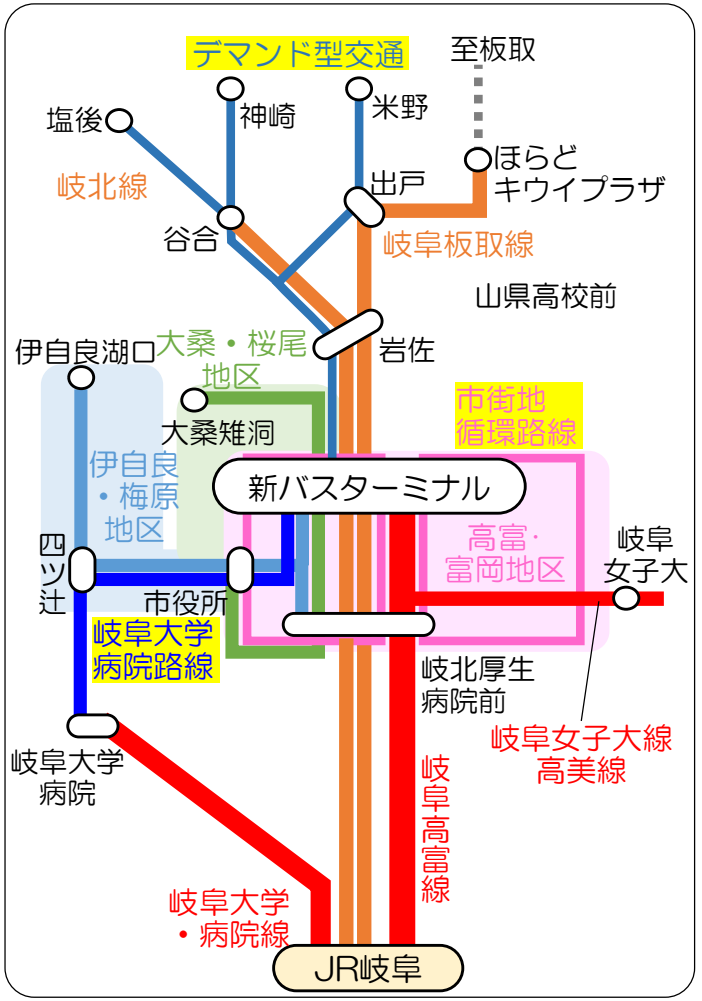


公共交通ガイド
ポケット版イメージ▶

2.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）　（Do）

新規路線の運行に向けた実証実験

- 市全域の路線再編に向けて、網形成計画で「新規路線の運行」として記載した3路線（デマンド型交通，市街地循環路線，岐阜大学病院路線）について、利用ボリュームや住民ニーズを把握するため、実証実験を実施。
- 運行計画の検討時は、各地域で地域バス調整会議を開催したほか、自治会長や民生委員との意見交換会も開催し、ニーズの反映に努めた。
- 実証実験の1～2ヶ月前から広報にＰＲチラシを折り込み。運行直前には、ケーブルテレビでも放送。
- 実験中・実験後には、本格運行に向けた改善要望等を把握するため、ヒアリングやアンケートを実施し、利用者等から意見を収集。



美山地域デマンド型交通（H30.10運行）

- 美山地域全域を対象とし、基本ダイヤ型で運行
- 利用者登録時に設定した自宅付近のミーティングポイントから公共施設、医療施設、商業施設等の指定箇所までの移動に利用を限定
- 10人乗りワゴン車3台使用
- 208人が利用者登録を行い、1ヶ月で延べ638人が利用
- 登録者に対しアンケートを実施。より利便性を向上させるために必要なサービス(運行日，運行時間帯，運賃)などを把握。

デマンド型交通利用状況▶

岐阜大学病院線（H30.11運行）

- 平和堂高富店～岐阜大学病院間を1日6往復運行（うち3往復で伊自良支所を経由）
- 1ヶ月で延べ772人が利用
- バス車内で利用者ヒアリングを実施。
  バスの利用目的や利用した感想、改善要望などを把握
- 岐阜市内へ通学する学生を対象にモニターを募集。
- 登録した16人に対して、アンケートを実施し、より利便性を向上させるために必要なサービス(運行日，運行時間帯，運賃)などを把握。

▲岐阜大学病院線利用状況

市街地巡回線（H30.11運行）

- 買い物・通院等の移動手段確保のため、高富・富岡地区内を5ルートでカバー
- 10人乗りワゴン車2台で各ルート週2日、1日8便運行
- 1ヶ月で延べ732人が利用
- 乗降者数の多い商業施設(平和堂高富店)において利用者ヒアリングを実施
- バスの利用目的や改善要望、本格運行した場合の利用可能性などを聞き取り、今後の需要を把握

▲市街地巡回線利用状況

3.計画の達成状況の評価指標とその結果（1）　（Check）

評価の基本的な考え方

- 地域公共交通網形成計画では、「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」を公共交通の利用状況の達成状況を図る目標値として設定
- 地域公共交通確保維持事業では、連携計画の目標値に従い、「1便あたりの乗車人数」「利用者1人あたりの運行経費」を目標値として設定（平成30年度生活交通確保維持改善計画策定時は網形成計画策定前）

地域公共交通確保維持事業の評価指標

評価指標	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）
岐北線	122,800	680	7.1
板取線	51,900	600	8.1
ハーバス大桑線	10,000	1,480	3.1
ハーバス伊自良線	12,300	1,630	3.1
ハーバス市内循環線	－	－	－
ハーバス乾線	1,000	3,000	1.1
合計・平均	198,000	770	6.2

網形成計画における評価指標と目標値

- 各種取り組みを継続してきたことで、直近3年間(H26～28)で年間乗車人数が10～15%程度増加。今後も取り組みを継続することで、増加傾向が続くとして目標値を設定

項目	評価指標		基準値		目標値(H35)
公共交通の利用状況	年間乗車人数	（人/年）	184,371	(H28)	199,500
	岐北線		114,136		110,000
	岐阜板取線		44,264		44,000
	ハーバス大桑線		11,009		12,500
	ハーバス伊自良線		14,221		15,500
	乾乗合タクシー		741		－
	美山地域デマンド型交通（新規）		－		2,500
	岐阜大学病院路線　（新規）		－		5,000
	市街地循環路線　（新規）		－		10,000
	利用者1人あたりの運行経費	（円/人）	851	(H28)	800
	1便あたりの乗車人数	（人/便）	6.0	(H28)	6.0

3.計画の達成状況の評価指標とその結果（2）　（Check）

目標値の達成状況

評価指標＼路線名・補助路線		岐北線（地域間幹線）	岐阜板取線（地域間幹線）	ﾊｰﾊﾞｽ大桑線（地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ）	ﾊｰﾊﾞｽ伊自良線（地域内ﾌｨｰﾀﾞｰ）	ﾊｰﾊﾞｽ乾線※	計
年間乗車人数（人）	実績値 平成28年度	114,147	44,264	11,009	14,221	741	184,381
	実績値 平成29年度	113,335	44,601	11,545	14,833	694	185,008
	実績値 平成30年度	111,134	45,716	9,435	14,929	974	182,188
	目標値	122,800	51,900	10,000	12,300	1,000	198,000
	平成30年度 達成状況	未達成	未達成	未達成	達成	未達成	未達成
利用者1人あたり運行経費（円/人）	実績値 平成28年度	726	745	1,494	1,377	7,230	853
	実績値 平成29年度	713	743	1,421	1,336	6,979	838
	実績値 平成30年度	746	708	1,789	1,369	5,755	868
	目標値	680	600	1,480	1,630	3,000	770
	平成30年度 達成状況	未達成	未達成	未達成	達成	未達成	未達成
1便あたり乗車人数（人/便）	実績値 平成28年度	6.5	7.0	3.4	3.7	1.4	6.0
	実績値 平成29年度	7.0	7.0	3.6	4.1	1.6	6.0
	実績値 平成30年度	6.6	7.2	3.0	4.1		
	目標値	7.1	8.1	3.1	3.1	1.1	6.2
	平成30年度 達成状況	未達成	未達成	未達成	達成	達成	未達成

※平成28年度より乾乗合タクシーに変更

目標達成状況に関する考察

ハーバス大桑線（地域内フィーダー系統補助路線）

■ ヘビーユーザー数名の利用が無くなったことによる大幅な減少。

ハーバス伊自良線（地域内フィーダー系統補助路線）

■ H27.10に乗り入れを開始した商業施設への利用者が増加。定期的な見直しにより利便性が向上したことで、地域住民にバス利用の意識が定着。

⇒利用者増を目指して、自治会等と連携した体験乗車会の開催など利用促進を推進。

岐北線・岐阜板取線（地域間幹線系統補助路線）

■ 岐阜板取線は定期利用者の増加により利用者が増加。一方で、岐北線は沿線人口の減少の影響から微減傾向が継続。

乾乗合タクシー

■ 利用者は増加傾向にあるが、運行エリアが人口の少ない地区で利用者が限定されるため、効率的な運行が困難。⇒効率性、利便性向上を図るために運行形態を検討。バスターミナル整備に合わせて、市全体の公共交通ネットワークとして位置付けの整理。

■ 自己評価　平成３０年１月１５日の公共交通会議において承認を得た。

4.自己評価から得られた課題と対応方針　（Act）

課題	対応方針
■ ハーバス大桑線において利用者数が約2,000人減少 ■ ヘビーユーザーに頼らず、利用者数を確保する必要がある。	■ 自治会等に協力いただき、体験乗車会などバスに触れる機会を創出 ■ 多くの人に少しずつでも利用してもらえるようなきっかけづくりを行う。
■ 路線再編に向けた実証実験により、新規運行を目指す3路線には、一定の需要が見込まれる。 ■ 利用者の少ない地区があるなど、利便性向上や効率的な運行のためには、運行計画の見直しが必要。	■ 便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築のため、今年度の調査結果を踏まえて、運行計画を再度見直し。 ■ 来年度改めて実証実験を行い、路線再編に向けて運行計画のブラッシュアップを行う。
■ バスターミナル整備後の公共交通ネットワークにおいて、乗継利便性を向上し、市全体で利用者数増加を目指す。	■ 市内各路線の役割位置付けを再整理 ■ 幹線路線とハーバスなどのフィーダー路線のダイヤのシームレス化など機能を強化を図る。

中部様式2

平成30年度　地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（経緯）

山県市地域公共交通会議

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

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
岐北線など目標値を達成できなかった路線は、沿線人口の減少率も考慮し、利用者ニーズに合った路線の見直しや利用促進策の実施を検討。	網形成計画策定時に、沿線人口の減少を踏まえた目標値を設定。 利用促進策として、「公共交通ガイドブックによる情報提供」や「企画乗車券の発行」「バスヘルパー制度」は継続して実施。	今年度、計画推進事業において「公共交通ガイド ポケット版」作成。平成31年4月に配布予定。 地域バス調整会議をこまめに開催することで、路線再編案に住民の意見を反映するとともに、公共交通への関心を高める。
網形成計画の実現に向けて、関係者との連携や調整を進めながらの取り組みを推進を期待。	地域住民や運行事業者等の関係者と調整をとりながら、新規路線の運行に向けた実証実験を実施。	平成32年度の路線再編に向けて、今回の実験結果を踏まえて来年度に実証実験を再度実施。
幹線系統について、二重運賃が改善されていないのが問題。また、乗継運賃についても検討が必要。網形成計画に運賃について記載がない。	バスターミナルの整備に併せて路線の再編を行うため、新路線の実証実験を実施。 新路線の運賃とともに、市内全体の運賃体系を検討中。	新路線の検討を行い、事業者及び関係市町村と運賃体系について打ち合わせ等実施。併せて網形成計画の改定を実施。

2.アピールポイント

地域バス調整会議・意見交換会の開催 (計画推進事業)

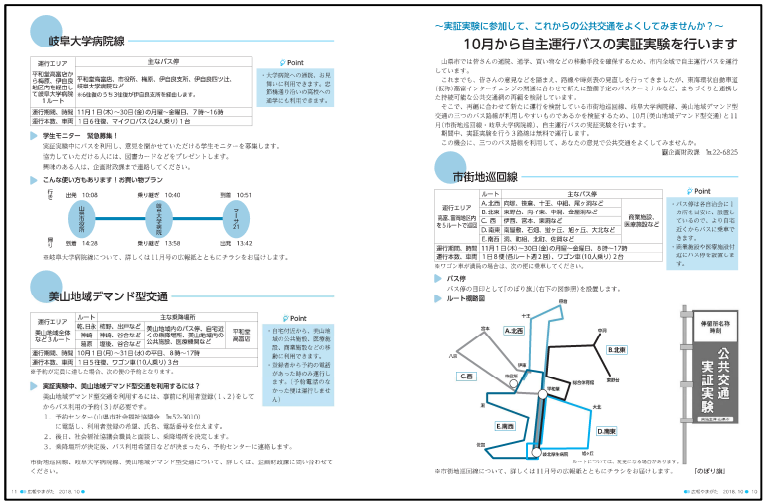
- 新たに運行を検討している、デマンド型交通や岐阜大学病院路線、市街地循環路線の実証実験に向けて、住民の意向を把握するため、各地域で地域バス調整会議を開催。
- また、自治会長や民生委員との意見交換会も開催。
- これらの意見を踏まえて、実験路線のバス停設置位置や運行時間帯などを確定した。

	開催日時
伊自良地域	7/5(木) 18:00～
富岡地区	7/8(日) 18:00～
美山地域	7/18(水) 18:00～
高富地区	7/20(金) 18:00～
富岡地区	9/2(日) 19:00～
高富地区	9/6(木) 19:30～

調整会議の開催状況▶

実証実験のＰＲ・周知活動

- 実証実験の1～2ヶ月前から広報にＰＲチラシを折り込み。
- 広報10月号の紙面にも、路線の紹介と利用を呼び掛ける特集記事を掲載。
- 運行直前には、ケーブルテレビでも放送。



▲平成30年　広報10月号

貨客混載実証実験の実施

- 市の自主運行バスである乾乗合タクシーを活用して、ヤマト運輸と日の丸自動車と貨客混載の実証実験を2週間実施。（11/13(火)～11/30(金)）
- 13日間で計73通の荷物（DM便）を配達。
- 実証実験終了後、本格運行が可能であるか検証会を実施。
- 乗合タクシーを活用した貨客混載実証実験は中部運輸局管内では初。

ヤマト運輸と高富タクシー

◀出発式写真

（別添1）

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30年　1月　　日

協議会名：　**山県市公共交通会議**

評価対象事業名：　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 （イオンビッグ・平和堂経由）	前年度に目標値を概ね達成していたことから、引き続き、利用促進策として、公共交通ガイドブックを発行、バスヘルパー活動を継続、高齢者・障がい者・小学生の運賃減免、運転免許証自主返納者の運賃半額助成を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	B	利用者1人あたり運行経費は1,789円/人であり、目標値1,480円/人を未達成。 1便あたり乗車人数は3.0人/便であり、目標値3.1人/便を未達成。 週に複数回利用していたヘビーユーザー数名の利用が無くなったことにより大きく減少した。	ヘビーユーザーに頼らず利用者数を確保するため、多くの人に、少しずつでも利用してもらえるようなきっかけづくりを行う。 そのために、従来の利用促進策に加えて、ハーバス大桑線沿線自治会と協力して、体験乗車会などバスに触れる機会を創出していく。
岐阜乗合自動車(株)	ハーバス伊自良線 （平和堂・イオンビッグ・山県グリーンポート経由）	前年度に目標値を達成していたことから、引き続き、利用促進策として、公共交通ガイドブックを発行、バスヘルパー活動を継続、高齢者・障がい者・小学生の運賃減免、運転免許証自主返納者の運賃半額助成を実施した。	A	事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A	利用者1人あたり運行経費は1,369円/人であり、目標値1,630円/人を達成している。 1便あたり乗車人数は4.1人/便であり、目標値3.1人/便を達成している。 平成27年10月に乗り入れを開始した商業施設への利用者が増加しているなど、定期的な見直しにより利便性が向上したことで、地域住民にバス利用の意識が定着しつつあると考えられる。	更なる利用者数の増加を目指して、従来の利用促進策に加えて、新規利用者を獲得するために、地元自治会等と連携して、体験乗車会などの推進する。

（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画推進に係る事業）

平成30年　1月　　日

協議会名：　山県市公共交通会議

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③事業の今後の改善点 （特記事項含む）
①公共交通ガイドブックの作成 ・現在作成している公共交通ガイドブックはA4版で自宅保管用としては適しているが、持ち運びには適していないことから、市内を4地区に分けて、ポケットサイズ(A6程度)のガイドを作成。 ・テスト版を作成し、利用者やバスヘルパーに意見を聞き、改良を実施。 ・紙媒体の時刻表を活用するのは高齢者が多いため、従来のガイドブックよりも文字サイズを大きく作成。 ・平成31年3～4月に自治会加入世帯に全戸配布する他、市内公共施設や商業施設、バス車内などに配置予定。	A	事業は適切に実施されている。 ガイドブックの印刷は今年度末を予定。	・サイズの縮小に合わせて、掲載する情報も最小限としたため、利用者の求める情報が掲載されていない可能性がある。 ・ガイドブック配布後も、バス利用者に対して意見を聴取し、内容のブラッシュアップに努める。 【行政】 ・利用者からの意見聴取，ガイドブック内容の再検討 【運行事業者】 ・接続等の確認，意見聴取のための調査協力
②公共交通会議開催 ・地域公共交通確保維持改善に関する自己評価として、事業の実施状況の確認や目標達成状況の評価等を実施した。 ・また、路線再編に向けた実証実験の利用実績等を評価するとともに、本格運行に向けた運行方針の見直し等を実施した。	A	事業が適切に実施された。	・今後も各交通事業者、道路管理者、学識経験者、住民代表等による評価等を実施し、各種事業の改善等を通じて地域公共交通の充実を図っていく。
②地域バス調整会議の開催 ・路線再編に向けて、運行方式、地域公共交通の運行ルート、運行ダイヤ、新規路線などを検討する地域バス調整会議を実施した。（計 6回） ・また、自治会長や民生委員など地域をよく知る関係者との意見交換会を開催し、実証実験の運行計画への住民意見の反映に努めた。（計 11回）	A	事業が適切に実施された。	・平成32年度の路線見直しに向けて、今年度の実証実験結果を踏まえて、来年度も実験を計画している。 ・今年度の実験結果を住民にフィードバックしつつ、再度地域バス調整会議や意見交換会を開催し、運行計画への住民意見の反映を図る。

（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30年　1月　　日

協議会名：	山県市公共交通会議

評価対象事業名：	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）	山県市は、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、北部の山地・過疎地と南部の平たん地・都市部のように地区によって地理的条件が大きく異なっている。 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、バスが日常生活になくてはならない交通手段となっている。しかし、利用者の減少による営業路線の撤退や自主運行バスの路線維持費の増加が懸念されている。また、バス停から離れた集落が各地に点在し、このような公共交通不便地区の解消が課題となっている。 そのため、『どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築』を基本方針として、通勤・通学、買い物や通院などの利用者ニーズを反映した、利用者の視点に立った利用しやすい生活交通を確保することを目的として、生活交通ネットワークの構築を進めている。

中運交企第　　４　号
平成３０年　４月２７日

山県市公共交通会議　会長　殿

中　部　運　輸　局　長

地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果の通知について

地域公共交通確保維持改善事業実施要領に基づき実施した二次評価等の結果を別添のとおり通知します。なお、評価結果については、各協議会等において積極的に公表されたい。

地域内フィーダー系統　事後評価要約版（29年度）

支局	No.	自治体・協議会名 事業概要 自己評価	二次評価
		山県市公共交通会議	
岐阜	39	ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線	
		ハーバス大桑線 利用者1人あたり運行経費は1,421円/人であり、目標値1,480円/人を達成している。 1便あたり乗車人数は3.6人/便であり、目標値3.1人/便を達成している。 定期的な見直しにより利便性が向上したことで、地域住民にバス利用の意識が定着しつつあると考えられる。 ハーバス伊自良線 利用者1人あたり運行経費は1,336円/人であり、目標値1,630円/人を達成している。 1便あたり乗車人数は3.8人/便であり、目標値3.1人/便を達成している。 定期的な見直しにより利便性が向上したことで、地域住民にバス利用の意識が定着しつつあると考えられる。	路線の定期的な見直しや利用促進策を継続的に実施したことにより、地域内フィーダー系統路線は目標値を達成することができたため、引き続き利便性向上に向けた取り組みを推進されることを期待します。 一方で岐北線など目標値を達成できなかった路線は、沿線人口の減少率も考慮し、利用者ニーズに合った路線の見直しや利用促進策の実施をご検討ください。 平成30年1月に策定した網形成計画の方針・目標の実現に向け、引き続き利用促進に取り組んでいただくとともに、実施主体である関係者との連携や調整を進めながら、平成31年に開通予定の高富インターチェンジに合わせて開設する新バスターミナルを拠点とするネットワークの構築に向けた取り組み推進を期待します。

2月20日（火）岐阜県

	A委員	B委員	C委員	運輸局
山県市公共交通会議（フィーダー）	◆計画の内容が 1 枚の記載であり、次のステップへのアドバイスができない。数値も達成したらいいではなく、どうしたら市民に分かってもらえるかを考えてほしい。	◆岐北線は、岐北病院以北は山県市のコミバスで、全くの別系統で運賃体系も変わると認識しており、系統は違うが直通でいいのではないか。 ◆岐北病院～高富の二重運賃はなぜ改善されないのか。100 円のゾーン制になっており、岐阜駅まで直通しているのは良いと思うが、二重運賃が改善されていないのは問題。 →バスターミナル整備に合わせて調整したい。H31 末のターミナル整備に合わせ、岐阜駅までワンコインに抑えよというトップの指示がある。現在、岐阜バスと調整中 ◆バスターミナルができる段階で網計画を改定して二重運賃や岐阜駅までの運賃の問題などを整理した方がよかったのではないか。岐阜駅から 500 円打ち切りというのは、計画に書かないと意味がないのではないか。 →市長の思いで収支状況についての計算ができていないので現時点では計画に書いていない。可能だという判断になれば計画に記載する。 ◆乾線は岩佐の乗り継ぎでいいのか？タクシーが高富から配車されるのであれば、利用も少ないことであり、高富まで行く方が利便性が高い。むしろバスターミナルまで行くことで乗れるバスの本数も増えるので、利便性が高くなるのではないか。 →ご指摘の通り。岩佐に待合スペースなどの設置も考えたが、無理だった。計画ではターミナルまで直通することを考えている。岐北病院まで行ってほしいという話もあるが、市民間の公平性の観点もあって無理だと断っている。 ◆ターミナルからはバスが多いので乗り換えればいいのはよいが、乗り継ぎを無料にするなどの対応は必要ではないか。	◆乾線は路線再編しても人数が変わらず経費が上がっている。乾線の改善を行うのか →乾線は、定時定路線からタクシーに変えた。これにより自宅前までのサービスとする予定であったが、今年は雪が深く路線と同じような運行になってしまった。今後は細かい運行とすることで利用を増やしたい。	◆地域間幹線系統補助を受けている岐北線と板取線については、生産性向上の取り組みが必要。均一運賃のため、収支率が補助基準に達していないことから、補助制度の変化によっては補助減の可能性もある。運賃について検討して欲しい。 ◆岐北線は岐阜駅から直通しているが、系統分断で補助を認めているのはどういう理屈か？要綱上は認められるかもしれないが、分断せずに直通での申請であれば競合カットや輸送量が上がるということがある。テクニカルにこうしていると思うが、県のバス対協としてこれで良いかということを議論されたい。 →（岐阜県）特に理屈はない。前例を踏襲している。

2月20日（火）岐阜県

	A委員	B委員	C委員	運輸局
岐阜交通圏	◆市町は幹線の話を認識しているか？ →（岐阜市）茜部三田洞線については、免許センターの移転について把握していたため、再編実施計画の中で三田洞線と再編に取り組んでいる。今後は県とも相談していきたい。	◆地域間幹線に関する補助制度は危機的なので、注意しなければならない。具体的には、コミバス幹線として挙がっている路線についても、幹線だといえるようなデータを整えるなどの準備が必要ということ。少なくとも、お金がもらえるのでこういう路線を設定するというのはやめるべき。 ◆今後の改善点の記載内容に中身がない。岐北線や板取線は独自の努力があるので書くべきことがあるはず。 ◆12 茜部三田洞線については、免許センターの移転はわかっていたことなのに、目標をそのままとして路線評価がCというのはおかしい。目標設定がCではないか？ ◆14・15・16は県病院経由でいいのか？ →（岐阜市）間違っています。		◆コミバス幹線がかなり存在している。中でも373バスは各務原のイオンモールに入っているため要件を満たしているにすぎず、また、みずほバスに幹線性があるとも思えない。各務原市の川島線も運賃が安いため収支率が悪い。この辺り、県のバス対協としてなぜ幹線として認めたのか。 →（岐阜県）コミバスではあるが、旧市町村をまたがっているので要件を満たしているため幹線という認識。みずほバスについては、旧市町間の幹線的な役割と考えている。通常のコミバスと何が違うかというのはあるが、コミバスと幹線両者の性質を持つと考えている。 ◆みずほバスについては、本省の自動車局で幹線として認定するかを問題視されている。越境して使っているということを県のバス対協が示すもしくは、県が市町にきちんと出してもらわないと困る。市町村にとってコミバス幹線が補助から外れると財政負担が重い。重要な問題だと認識して、本当に幹線なのかということを県として問いかけていただきたい。 →（岐阜県）県としては、幹線でもフィーダーでも県として基準を設けて補助をしている。 ◆本当に市町村とこの書類を作ったか？再編実施計画の対象路線も記載がない。県のバス対協の在り方としてこれでよいのか？将来的な危機的状況について県も市町村も認識したうえで、バス対協の在り方を考えてほしい。少なくとも茜部三田洞線は、再編実施計画の対象路線であるということだけでなく、密度カットなどの特例適応ということについて記載していただきたい。

公共交通実証実験　実施結果

1. 美山地域デマンド型交通

資料4-1

利用状況（利用者登録及び日報データ）

使用データの概要
- 期間　：平成30年10月1日（月）～10月31日（水）　計 22日間
- 方法　：予約受付記録を日報データとして利用。利用者登録情報と日報を紐づけし、登録者の利用の有無や地区別貫利用回数を集計。

日別・便別利用者数

- 日別利用者数は日によって変動はあるが、週単位では徐々に増加している。
  ＞実際に利用した人からの口コミ等で周知が進み、利用者が増えたと考えられる。
- 特に利用の多い日は、『10月10日 55人』と『10月31日 64人』である。
  ＞10月10日　平和堂でポイント5倍デー
  ＞10月31日　運行最終日のため駆け込み利用
- 曜日別にみると、水曜日の利用が多くなっている。これは、平和堂のポイント5倍デーと運転最終日が水曜日であったためと考えられる。
- 便別利用者数をみると、行きは『2便(9:40)』を利用し、『3便(12:10)』『4便(14:50)』で帰宅する利用者が多い。
- 天候については、利用者の増減に大きな影響はみられない。
- 行きのみ、帰りのみの利用もあるが、大多数が往復で利用している。

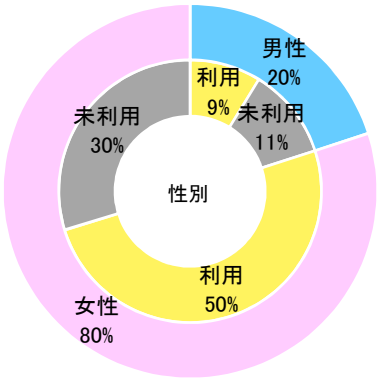
			平和堂行						平和堂発						合計
			1便 8:00	2便 9:40	3便 11:20	4便 14:00	5便 15:40	計	1便 8:50	2便 10:30	3便 12:10	4便 14:50	5便 16:30	計	
第1週	10/1	月	晴一時雨		2				2			2			2	4
	10/2	火	晴のち曇		5	2			7		1	1	2		4	11
	10/3	水	晴のち曇	1	13				14			4	8		12	26
	10/4	木	曇のち雨	6	9				15			11	2		13	28
	10/5	金	曇	1	8	2			11			6	3		9	20
	計			8	37	4			49		1	24	15		40	89
第2週	10/8	月	晴	－	－	－	－	－		－	－	－	－	－		0
	10/9	火	晴		9	1			10		1	2	7		10	20
	10/10	水	曇のち雨	5	22				27			21	7		28	55
	10/11	木	曇のち雨	2	2	1	1		6			2		1	3	9
	10/12	金	曇一時雨	3	18	1			22		3	16	3		22	44
	計			10	51	3	1		65		4	41	17	1	63	128
第3週	10/15	月	曇のち晴	2	11	3	1		17		3	3	10		16	33
	10/16	火	曇	1	7				8		2	3	4		9	17
	10/17	水	晴のち曇	2	11	2			15			6	9		15	30
	10/18	木	曇のち晴	2	16	1			19			18	1		19	38
	10/19	金	晴		10				10			6	6		12	22
	計			7	55	6	1		69		5	36	30		71	140
第4週	10/22	月	晴のち曇		4	2			6			4	2		6	12
	10/23	火	曇のち雨		11	3			14			12	7		19	33
	10/24	水	晴一時雨	3	15	2			20			12	9		21	41
	10/25	木	晴	2	7	4		1	14		1	6	4	2	13	27
	10/26	金	晴のち雨	4	10				14		2	11	2		15	29
	計			9	47	11		1	68		3	45	24	2	74	142
第5週	10/29	月	晴	1	21	2			24			16	8	1	25	49
	10/30	火	晴	3	10				13		1	8	4		13	26
	10/31	水	曇のち晴	1	29			1	31		2	16	14	1	33	64
	計			5	60	2		1	68		3	40	26	2	71	139
曜日計	月曜日			3	38	7	1		49		3	25	20	1	49	98
	火曜日			4	42	6			52		5	26	24		55	107
	水曜日			12	90	4		1	107		2	59	47	1	109	216
	木曜日			12	34	6	1	1	54		1	37	7	3	48	102
	金曜日			8	46	3			57		5	39	14		58	115
合計				39	250	26	2	2	319	0	16	186	112	5	319	638

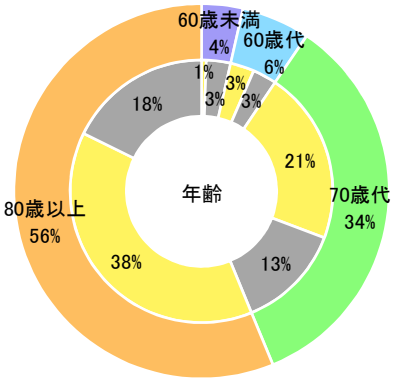
地区別登録・利用状況

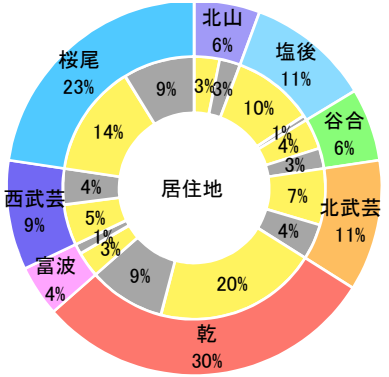
- 延べ208名が利用者登録を行っており、特に乾地区(29%)、桜尾地区(23%)の割合が高い。
- 登録者の利用状況をみると、6割が1回以上利用している。
- 利用回数は、乾地区が最も多く、次いで桜尾地区が多い。1人あたりの利用回数をみると、西武芸地区が6.8回/日で最も多い。
- 1か月実験期間のうち、最多利用回数は乾地区の方の17回である。

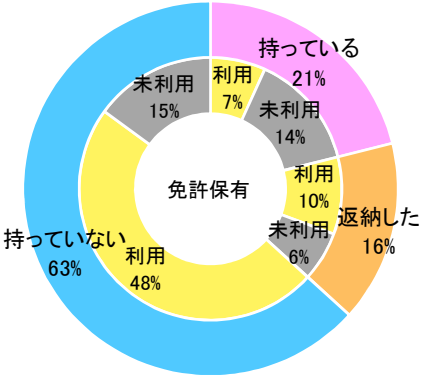
	総人口	65歳以上高齢者数	高齢化率	登録者数	地区別構成比	利用者数	地区別構成比	利用者/登録者	利用回数	平均(回/人)
合計	8,080	2,900	36%	208		124		60%	638	5.1
北山地区	221	149	67%	10	5%	6	5%	60%	28	4.7
塩後地区	647	308	48%	21	10%	18	15%	86%	94	5.2
谷合地区	513	232	45%	19	9%	8	6%	42%	25	3.1
北武芸地区	807	329	41%	20	10%	13	10%	65%	71	5.5
乾地区	869	339	39%	61	29%	37	30%	61%	192	5.2
富波地区	1,004	352	35%	7	3%	5	4%	71%	31	6.2
西武芸地区	2,488	722	29%	20	10%	9	7%	45%	61	6.8
桜尾地区	1,531	469	31%	47	23%	25	20%	53%	131	5.2
その他	－	－	－	3	1%	3	2%	100%	5	1.7

属性別利用状況









登録者アンケート

※サンプル数が限られるため、単純集計を基本とする。

調査概要

- 調査方法　：利用者登録した方にアンケートを郵送配布・郵送回収
- 調査項目　：よく利用する商業・医療・その他施設，施設の利用頻度，施設までの交通手段，
  利用者登録をした理由，デマンド型交通の利用の有無，デマンド型交通の目的地，
  デマンド型交通を利用しなかった理由，
  より使いやすくするために必要なサービス（運行日・運行時間・運賃・目的地）

よく利用する施設・利用頻度・交通手段

商業施設

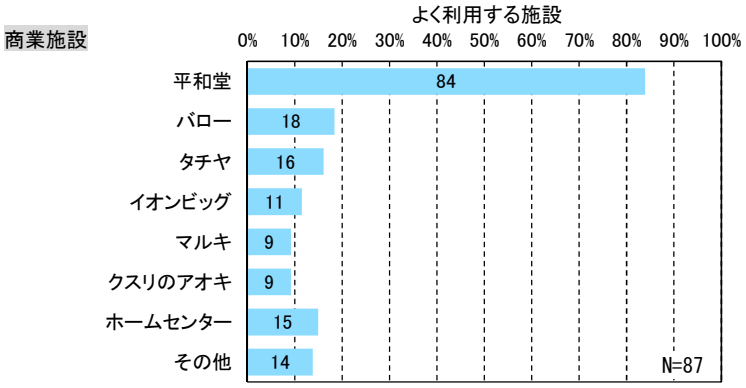
- 最もよく利用されているのは、平和堂であり、市内の各地区からの利用者がいる
- 移動手段としては、路線バスが42%と最も高く、次いでクルマ(送迎)が40%となっている。
- 利用頻度は、週1～2回が47%と最も高く、次いで月数回が45%となっている。

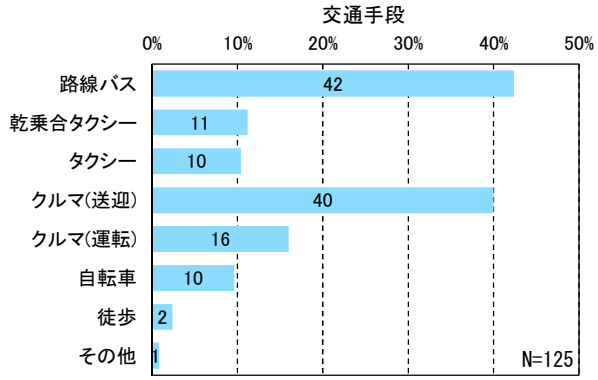
医療施設

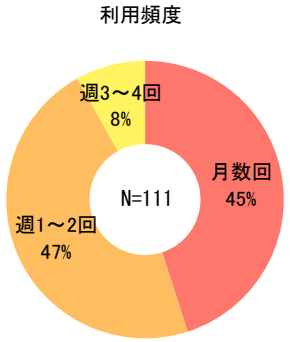
- 診療科目などが多岐にわたり、多数の施設があることから利用する医療施設も広く分散している。
- その他の施設として、岩砂病院や岐阜市民病院など市外の施設も挙げられている。
- 移動手段としては、路線バスが44%と最も高く、次いでクルマ(送迎)が33%となっている。
- 利用頻度は、月数回が67%と最も高い。

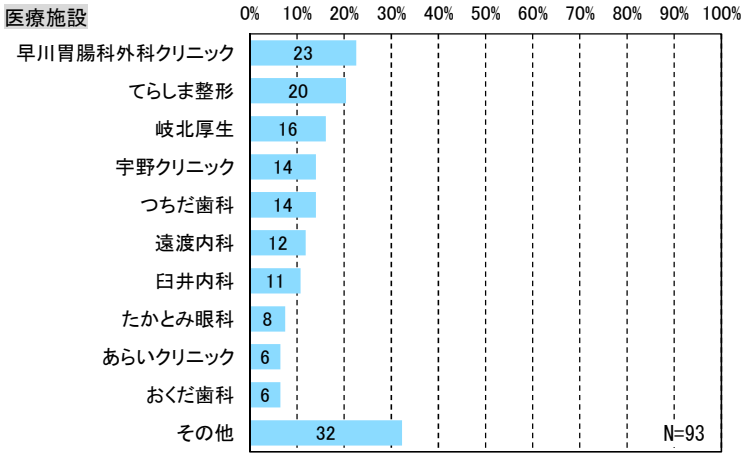
その他施設

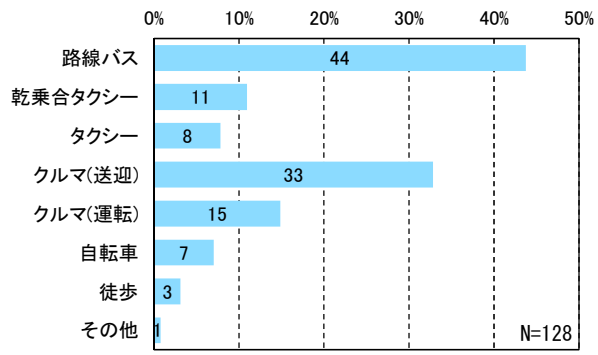
- 市役所や公民館などの公共施設が45%と最も高い。
- その他施設としては、喫茶店や市外の寺院などが挙げられている。
- 移動手段としては、クルマ(送迎)が42%と最も高い。
- 利用頻度は、月数回が48%と最も高く、次いで週1～2回が39%となっている。

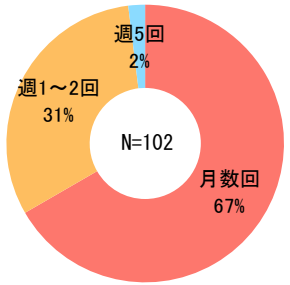


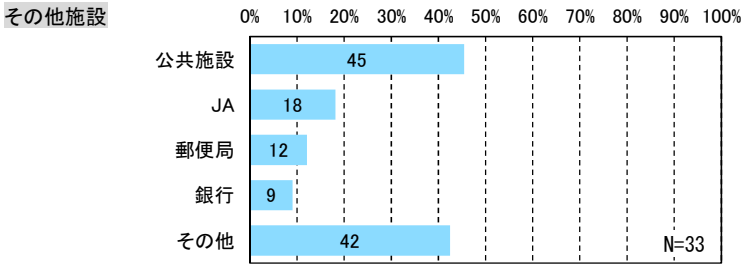


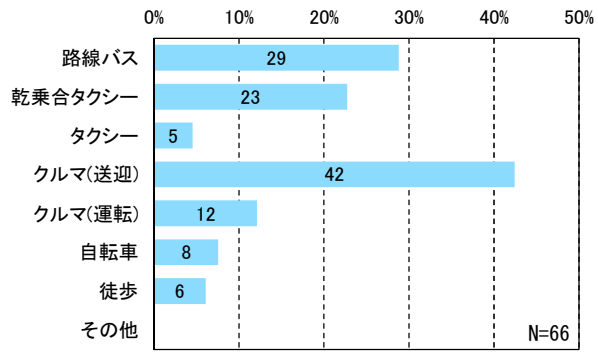


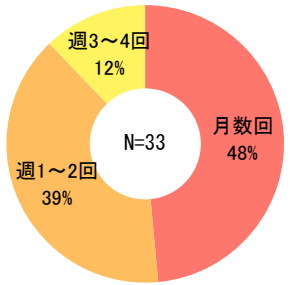












デマンド型交通を利用して行った施設

- 平和堂高富店が85人で最も多く、次いで早川胃腸科外科クリニックが21人となっている。
- 医療施設については、デマンド型交通を利用していった人が多かったのは、ふだんからよく利用する施設として挙げられているところである。
ふだんの外出の移動手段として、活用していただけたと考えられる。

	施設名	利用者数
1位	平和堂	85人
2位	早川胃腸科外科クリニック	21人
3位	美山中央公民館	13人
4位	つちだ歯科医院	12人
5位	臼井内科医院	8人

利用者登録をした理由

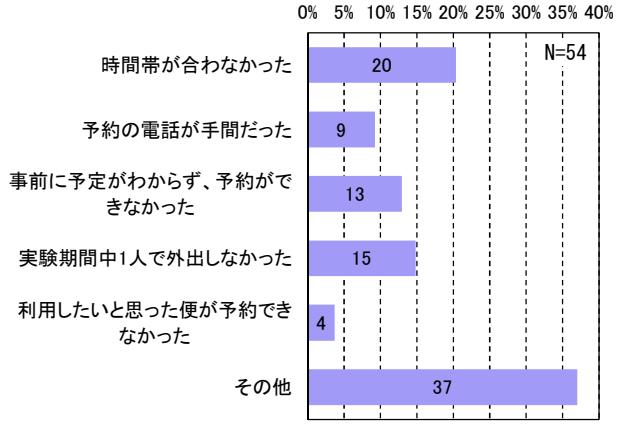
- 利用登録した理由としては、「家の近所まで迎えに来てもらえるから」が52%と最も高く、次いで「通院に利用したくて」が45%、「デマンドに対する興味」が42%となっている。
- 運転免許の保有状況別にみると、免許を持っている人は「デマンドに対する興味」が61%と最も高く、返納した人は「通院に利用したくて」「デマンドに対する興味」「近所まで迎えに来てもらえる」が同程度に高い。

		普段から利用	デマンドに対する興味	無料で使えるから試乗な	送迎してもらえないため	家の近所まで迎えに来てもらえる	行きたい施設が目的地に含まれていた	買い物に利用	通院に利用	その他	サンプル数
合計		25	42	28	16	52	21	35	45	8	N=159
運転免許	持っている	3	61	39	3	29	13	19	26	13	N=31
	返納した	17	52	26	26	52	26	26	57	4	N=23
	持っていない	38	35	28	19	59	25	42	47	8	N=93

デマンド型交通を利用しなかった理由

- 利用しなかった理由としては、「時間帯が合わなかったから」は20%と最も高い。
- その他意見として、次のようなものが挙げられる。

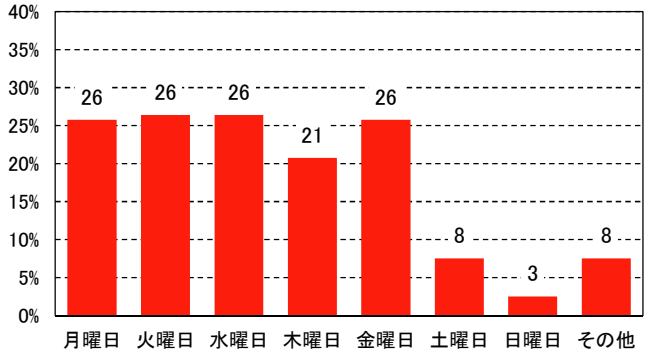
＞美山地域(桜尾地区)から平和堂高富店の間で途中降車ができなかったから
＞路線バスの方が予約が不要で便利だから
＞今はまだ自動車が運転できるから
＞足が悪く、クルマの乗り降りが困難なため



求めるサービス

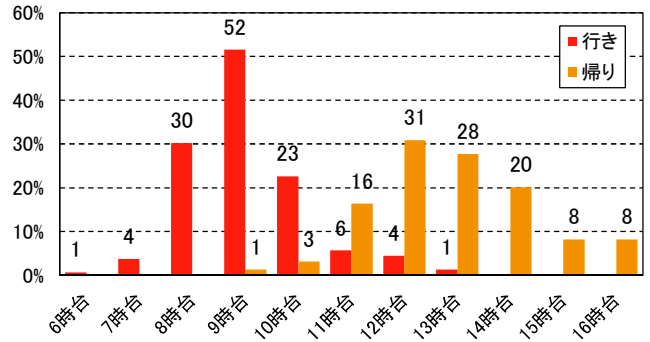
運行曜日

- 平日毎日運行を希望する人もいるが、病院の診察日などに合わせて、週1～2日の運行を希望する人が多い。
- 運行を希望する曜日として、月曜日から金曜日では大きな偏りはない。



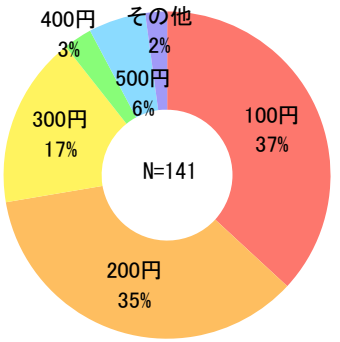
運行時間帯

- 行きの要望が8～10時台に集中しており、特に9時台の要望が多い。
- 帰りの要望は11時以降で分散しているが、12～13時台が多い。
- 極端に早い便、遅い便の要望は少なく、今回の運行時間帯と同じ8時～16時の要望が多い。



運賃

- 100～200円を望む利用者が多い。



- 現在の自主運行バスと同じく、行先によってゾーン制運賃の採用を望む意見もみられる。
- また、デマンドが平和堂どまりの場合、デマンド＋平和堂から岐北厚生病院までの運賃が500円以内が良いなどの意見もある。

行きたい施設

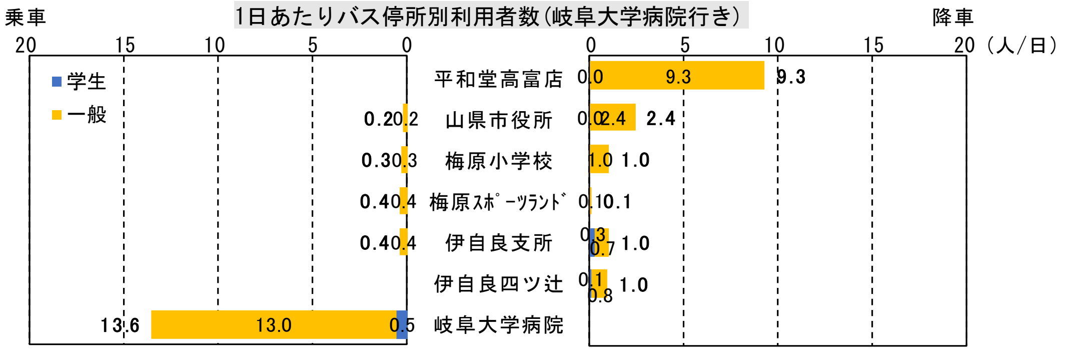
分類	施設名
商業施設	平和堂，バロー，マルキ，イオンビッグ，ゲンキー、やまわき　　など
医療施設	岐北厚生病院，早川胃腸科外科クリニック，遠渡内科，てらしま整形外科，つちだ歯科医院，おの歯科，宇野クリニック　　など
公共施設	山県市役所，高富中央公民館，花咲ホール　　など
その他施設	岩佐～高富間に停車，美容院，喫茶店　　など

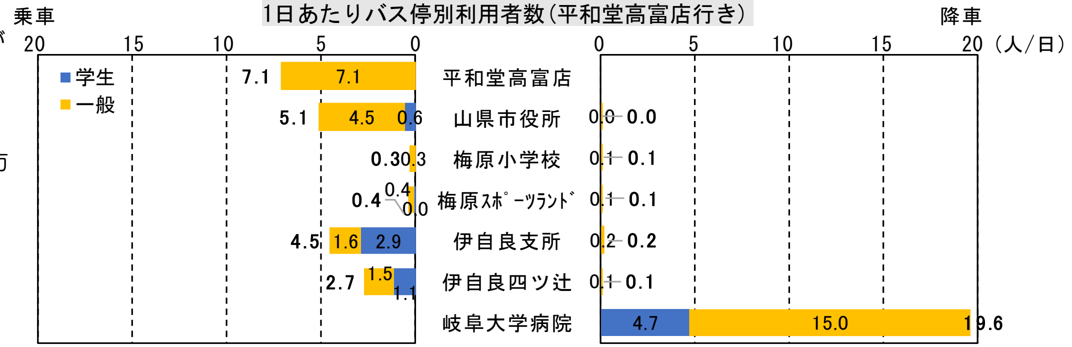
利用状況（日報データ）

使用データの概要
- 期間　：平成30年11月1日（木）～11月30日（金）　計 22日間
- 方法　：バス運転手が停留所ごとの乗車人数及び降車人数を「一般／学生」に分けて記録。

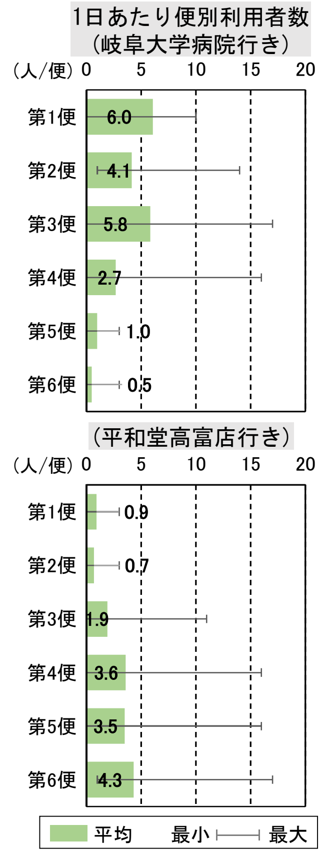
日別・便別・バス停別利用者数

- 22日間の利用者数は、772人（学生：115人、一般：657人）である。
- 学生の利用は、岐阜大学病院行きの第1便(6:55発)に集中している。それ以外の便では、学生の利用はかなり少ない。
  ⇒16時以降の便が無かったため、帰宅で利用ができなかったためと考えられる。
  （11/26～29はテスト期間中のため、平和堂高富店行き4便(12:36発)、6便(15:20発)で学生の利用があった）
- 一般の利用は、岐阜大学病院行きは第3便(10:08発)の利用者が最も多く、平和堂高富店行きは第6便(15:20発)の利用者が最も多い。
  ⇒岐阜大学病院行き、平和堂高富店行きそれぞれの利用者数の差は25人であり、往復で利用されている方が多いと考えられる。
- バス停別にみると、学生は伊自良地域内の停留所からの乗車が多く、岐阜大学病院で降車している。
- 曜日別にみると、学生は曜日による変動はみられないが、一般は水曜日と月曜日の利用者数が、他の曜日と比べて多くなっている。





岐阜大学病院行き																					運行日	平和堂高富店行き																				
1便(6:55発)			2便(8:30発)			3便(10:08発)			4便(12:03発)			5便(13:25発)			6便(14:45発)			計				計			1便(7:40発)			2便(8:57発)			3便(10:35発)			4便(12:36発)			5便(13:58発)			6便(15:20発)		
学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計		学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計	学生	一般	計
4	1	5		1	1					1	1							4	3	7	11/01(木)		3	3		1	1		1	1											1	1
4	2	6	2	2	4		3	3										6	7	13	11/02(金)	4	2	6														1	1	4	1	5
5	1	6		2	2		4	4		1	1		2	2		1	1	5	11	16	11/05(月)		10	10		2	2								3	3					5	5
9		9		1	1		3	3		2	2		2	2				9	8	17	11/06(火)		10	10														4	4		6	6
5	2	7	1	3	4		12	12		2	2		1	1				6	20	26	11/07(水)		19	19		2	2					2	2		9	9		2	2		4	4
6	1	7		3	3		6	6		2	2							6	12	18	11/08(木)		11	11		1	1					2	2		3	3		4	4		1	1
7	2	9		4	4		7	7		3	3		1	1				7	17	24	11/09(金)	1	18	19					2	2		5	5		2	2	1	5	6		4	4
3	2	5		8	8		11	11		1	1					1	1	3	23	26	11/12(月)		21	21		2	2		1	1		11	11		2	2		2	2		3	3
5		5		3	3		1	1		5	5		3	3				5	12	17	11/13(火)		14	14		3	3					1	1		4	4		3	3		3	3
3	2	5		14	14		5	5		16	16							3	37	40	11/14(水)		46	46								3	3		16	16		10	10		17	17
3	2	5	1	2	3		3	3								1	1	4	8	12	11/15(木)		5	5														4	4		1	1
4	1	5		8	8		17	17		1	1					2	2	4	29	33	11/16(金)		28	28		1	1		2	2		3	3		2	2		16	16		4	4
6	4	10		8	8		11	11		4	4		1	1		1	1	6	29	35	11/19(月)		24	24		2	2		3	3		3	3		4	4		8	8		4	4
3	2	5		3	3		4	4		6	6		3	3				3	18	21	11/20(火)		13	13					1	1					3	3					9	9
3	2	5		2	2		2	2		3	3		1	1		3	3	3	13	16	11/21(水)		8	8		1	1		1	1		1	1		1	1		3	3		1	1
5	3	8		1	1		8	8		5	5							5	17	22	11/22(木)		12	12								1	1		4	4		1	1		6	6
				1	1		4	4		1	1		1	1					7	7	11/23(金)		3	3		1	1								1	1					1	1
5		5		6	6		5	5					2	2		2	2	5	15	20	11/26(月)	3	15	18					1	1		2	2	3	3	6		3	3		6	6
4	3	7		2	2		7	7		2	2		2	2				4	16	20	11/27(火)	1	19	20		3	3		1	1		1	1	1	10	11		3	3		1	1
4	1	5		2	2		5	5					1	1				4	9	13	11/28(水)	2	8	10								2	2	2	1	3		2	2		3	3
7	3	10		3	3		3	3		2	2		2	2				7	13	20	11/29(木)	1	8	9		1	1								1	1		3	3	1	3	4
4		4		8	8		7	7		2	2							4	17	21	11/30(金)		19	19					2	2		5	5		4	4		2	2		6	6
19	7	26		24	24		31	31		6	6		5	5		5	5	19	78	97	月曜日	3	70	73		6	6		5	5		16	16	3	12	15		13	13		18	18
21	5	26		9	9		15	15		15	15		10	10				21	54	75	火曜日	1	56	57		6	6		2	2		2	2	1	17	18		10	10		19	19
15	7	22	1	21	22		24	24		21	21		3	3		3	3	16	79	95	水曜日	2	81	83		3	3		1	1		8	8	2	27	29		17	17		25	25
25	10	35	1	10	11		20	20		10	10		2	2		1	1	26	53	79	木曜日	1	39	40		3	3		1	1		3	3		8	8		12	12	1	12	13
19	5	24	2	23	25		38	38		7	7		2	2		2	2	21	77	98	金曜日	5	70	75		2	2		6	6		13	13		9	9	1	24	25	4	16	20
99	34	133	4	87	91		128	128		59	59		22	22		11	11	103	341	444	合計	12	316	328		20	20		15	15		42	42	6	73	79	1	76	77	5	90	95



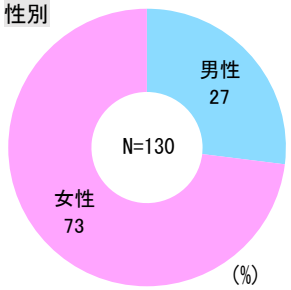
利用者ヒアリング

調査概要
- 調査期間　：平成30年11月19日（月）～11月23日（金・祝）　計 5日間
- 調査方法　：バス車内において、利用者に対してヒアリング調査を実施
- 調査項目　：乗降停留所，利用目的・行先，普段の移動手段，実験路線の利用回数，改善要望（停留所位置・運行時間・便数），本格運行した場合の利用の有無，運賃の支払意思額
- 有効回答数：130票

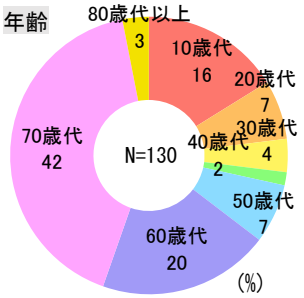
※複数回利用者が多いため、評価・要望などのサンプル数は有効回答数よりも少ない。

利用者属性

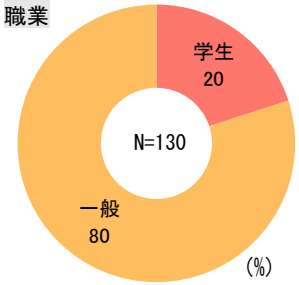
性別



年齢



職業



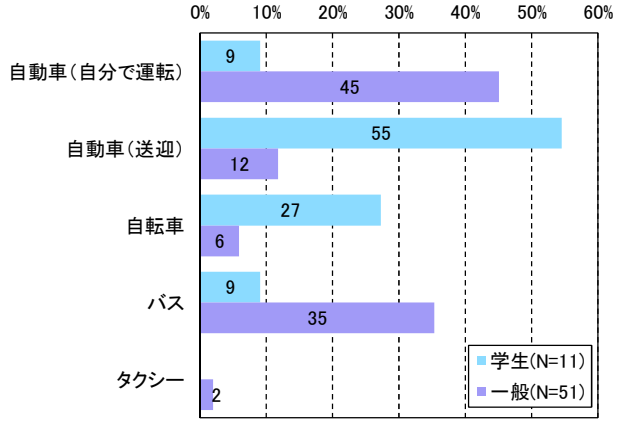
居住地区

高富	23	18%
富岡	11	8%
伊自良	41	32%
梅原	15	12%
大桑	0	
桜尾	0	
富波	2	2%
乾	0	
西武芸	0	
北武芸	0	
谷合	0	
北山	0	
葛原	0	
市外	5	4%
不明	33	25%
計	130	

普段の移動手段

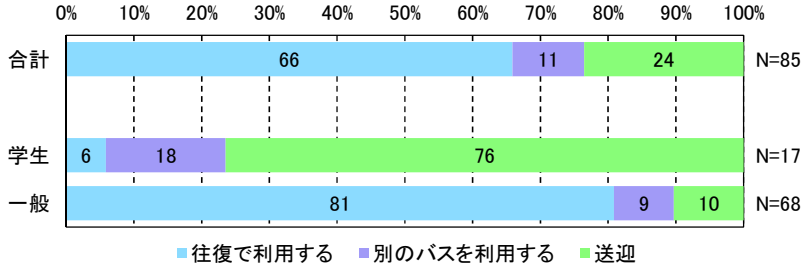
- 学生は、自動車（送迎）が55%と最も高く、次いで自転車が27%となっている。
- 一般は、自動車（自分で運転）が45%と最も高く、次いでバスが35%となっている。

- バスを利用している場合は、長良橋付近で乗り換えを行っており、時間的・運賃的にも負担が大きくなっている。



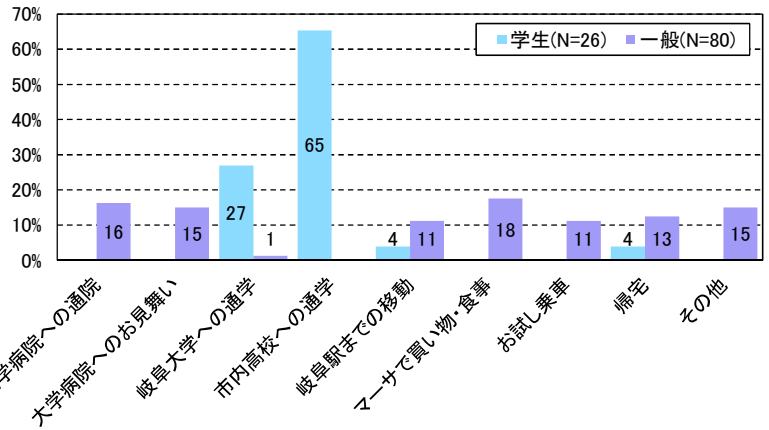
往復利用

- 全体では、往復での利用が67%を占めている。
- 職業別にみると、学生は送迎が7割以上を占めている。
- 運行時間帯が16時までとなっているため、通学で利用している学生は、往復での利用が難しくなっている。
- 行きはハーバス伊自良線を利用し、帰りに岐阜大学病院線を利用するという意見もあった。



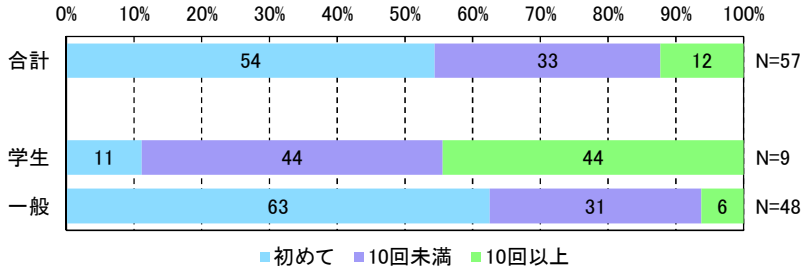
利用目的

- 学生は、市内高校への通学や岐阜大学への通学を目的とした利用がほとんどを占めている。
- 一般は、様々な理由でバスを利用しており、際立って多い理由はない。
- その他の目的としては、伊自良地域内から高富地区への通勤利用などがある。



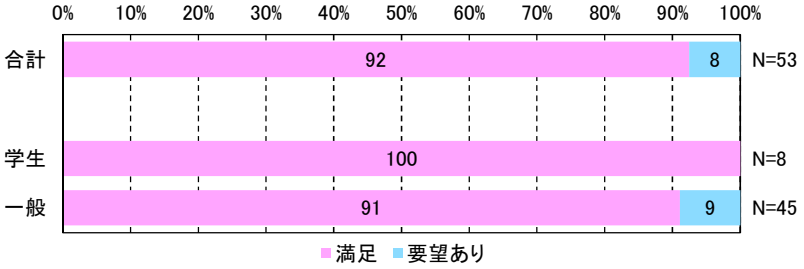
利用回数

- 全体では、初めてが5割以上を占める。
- 職業別にみると、学生では初めては1割程度であり、ほとんどが複数回利用している。行きは毎日利用しているという利用者もいた。
- 学生は通学目的がメインであるため、毎日のように利用していた。一般は、通院やお見舞い、買い物など回数が限られる目的であるための結果と考えられる。

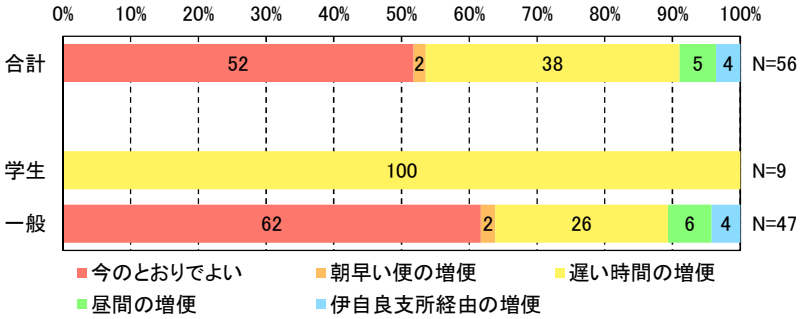


路線に対する評価・要望

【バス停の位置】
- 9割以上の利用者が、今の停留所の位置で満足している。
- 要望としては、次のようなものがあった。
  ＞藤倉方面も運行してほしい
  ＞全ての便で伊自良支所を経由してほしい
  ＞ハーバス伊自良線の停留所をうまく活用しては
  ＞岐北厚生病院まで行きたい

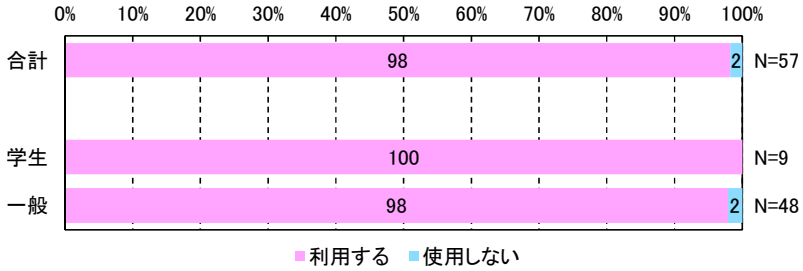


【運行時間、便数】
- 学生は、今の時刻表では帰宅時に利用できないため、全員が遅い時間の増便を希望した。
- 一般の利用者は、6割が今のままの運行でよいと回答している。
- また、伊自良地域の利用者が多かったことから、伊自良支所経由の便の増便を望む意見が多い。
- 具体的な要望としては、次のようなものがあった。
  ＞早い時間：岐阜駅周辺の高校への通学に利用できるようにしてほしい。
  　　岐阜大学の1限に間に合うようにしてほしい。
  ＞遅い時間：16時台 5人，17時台 7人，18時台 6人，19時台 1人，
  　　20時台 1人，21時台 1人
  　　日曜日、祝日も運行してほしい。



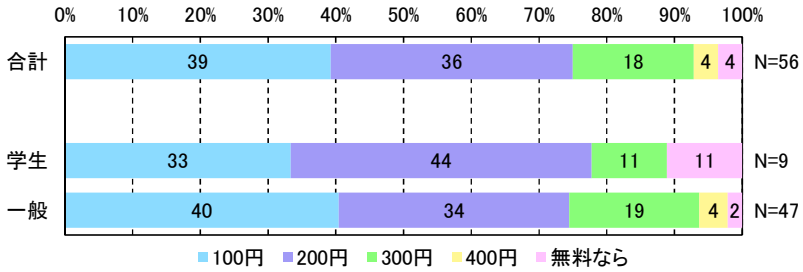
本格運行した場合の利用

- ほぼすべての人が本格運行した場合、利用すると回答した。
- 具体的な利用のイメージは次のようなものがあった。
  ＞家族に送迎してもらえないときに
  ＞岐阜大学病院への通院やお見舞いに
  　（月数回程度）
  ＞土日も運行していれば
  ＞運行する便数によっては
  ＞岐阜駅への移動に



本格運行した場合の運賃（「利用する」人のみ）

- 全体では、100円が約4割と最も高く、次いで200円が高い。
- 職業別にみると、一般には300円以上支払っても良い方もいる。
- その他意見
  無料での利用は心苦しいが、ハーバスような高齢者特典は設定してほしい。

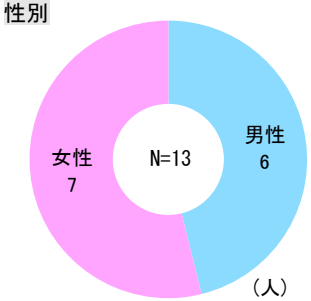


学生モニターアンケート

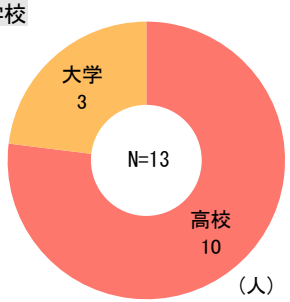
調査概要
- 調査方法　：学生モニターに登録いただいた方にアンケートを郵送配布・郵送回収
- 調査項目　：普段の通学手段，実験路線の利用回数・利用バス停，本格運行した場合の利用の有無，改善要望（停留所位置・運行日・運行時間），運賃の支払意思額
- 有効回答数：13票（平成30年12月28日時点）

利用者属性

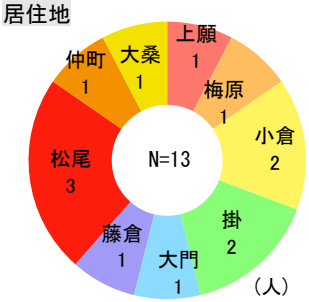
性別



学校

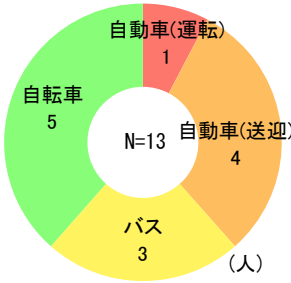


居住地



学校までの通学手段

- ふだんの学校までの通学手段としては、自動車(運転)が１人、自動車(送迎)が4人、バスが3人、自転車が4人となっている。
- 悪天候時に通学手段を変更すると回答したのは、ふだん自転車を使用して通学している学生(5人)のみである。
- ふだん自転車を使用している学生の、悪天候時の通学手段は、全員が自動車(送迎)である。



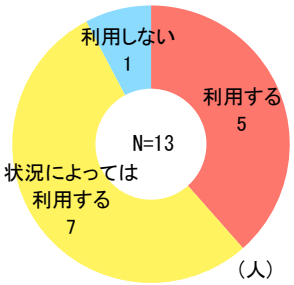
利用回数

- 実験路線の利用回数は、1～5回が5人で最も多いが、20回以上利用した学生も2人いる。
- また、登録はしたものの一度も利用しなかった学生もいる。
- モニター登録者は伊自良地区居住者がほとんどであったことから、自宅最寄バス停としては、伊自良支所が最も多くなっている。

自宅最寄バス停	人数
平和堂高富店	1人
山県市役所	1人
梅原小学校	0人
梅原スポーツランド	1人
伊自良支所	7人
伊自良四ツ辻	0人

本格運行した場合の利用

- 「利用する」が5人、「状況によっては利用する」が7人であり、ほとんどのモニターが、本格運行した場合に利用意向がある。
- 「状況によっては利用する」と回答した人の具体的なイメージとしては、次のものがあった。
  ＞雨天、雪などの悪天候時に
  ＞親が送迎できない時に
  ＞テストなどで昼間早く帰宅する時
  ＞飲み会などで自動車での帰宅ができない時に
- バスを利用しない理由は、「帰りのバスがないから」である。



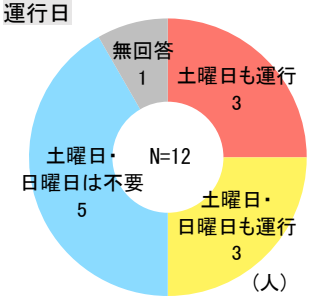
路線に対する改善要望

【バス停の位置】
- 回答者の全員が、実験時の設置箇所で問題ないと回答した。

【運行日】
- 「土曜日・日曜日の運行は必要ない」が5人と多い。
- 大学生は、土曜日・日曜日の運行を希望していないが、高校生が希望している。

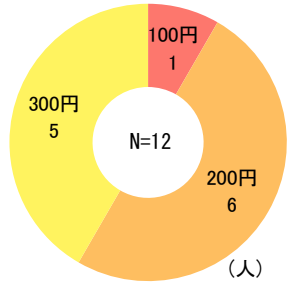
【運行時間帯】
- 実験のとおりでよいと回答した人が4人いるが、登校時・帰宅時それぞれで時間の要望を挙げている人の方が多い。
- 登校時の要望としては、高校生は7:15～7:35が多い。部活動をしている学生は6:30、大学生は8:30と回答している。
- 帰宅時の要望としては、大学生は16:30～17:00と回答しているが、高校生は17:30～22:00頃まで様々である。

運行日



本格運行した場合の運賃(「利用する」人のみ)

- 200円が6人、次いで300円が5人となっている。
- ふだんバスを利用して通学している人は、全員が300円と回答している。



3. 市街地巡回線

資料4-3

利用状況（日報データ）

使用データの概要
- 期間　：平成30年11月1日（木）～11月30日（金）　計 22日間
- 方法　：バス運転手が停留所ごとの乗車人数及び降車人数を記録。

- 市街地巡回線の総利用者数は、732人である。
- 路線別にみると、南東ルートの288人（日平均32.0人/日）が最も多く、次いで北東ルートの157人（日平均19.6人/日）、北西ルートの147人（日平均16.3人/日）が多い。
- 南西ルート及び西ルートは、22日間の運行でも利用者数が100人未満となっている。
- バス停別乗降者数をみると、全5路線が乗り入れた平和堂高富店が479人と最も多い。次いで、地区内の主要施設である岐北厚生病院前やイオンビッグ山県店が多くなっている。
- 各路線で乗降者数が最も多いバス停は、北東・南東・南西・西の4ルートでは平和堂高富店であるが、北西ルートのみイオンビッグ山県店となっている。

各路線の利用者数

	運行日数（日）	利用者数（人）	1日あたり利用者数（人/日）	1便あたり利用者数（人/便）
北東ルート	8	157	19.6	2.5
南東ルート	9	288	32.0	4.0
北西ルート	9	147	16.3	2.0
南西ルート	9	66	7.3	0.9
西ルート	9	74	8.2	1.0

乗降者数の多いバス停（全路線計／乗降者数30人以上）

	バス停	経由ルート	乗降者数
1位	平和堂高富店	北東，南東，北西，南西，西	479人
2位	岐北厚生病院前	北東，南東，北西，南西，西	143人
3位	イオンビッグ山県店	北西，南西，西	103人
4位	石田町	南東	69人
5位	蛍ヶ丘	南東	64人
6位	向イ東	北東	43人
7位	笹倉白山神社前	北西	41人
8位	旭ヶ丘	南東	38人
8位	森	南東	38人
10位	東野台	北東	36人
10位	南	南東	36人

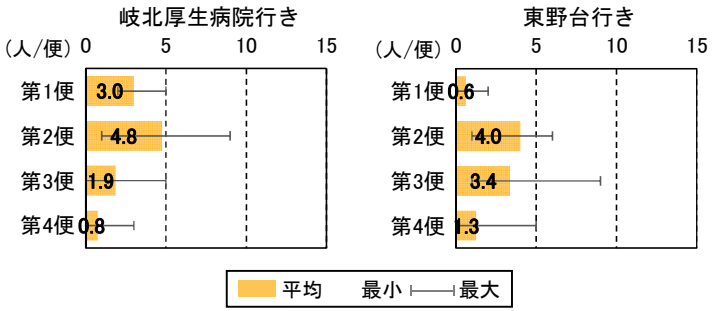
北東ルート

- 北東ルートの利用者数は、8日間で合計157人（日平均19.6人/日）である。
- 便別にみると、岐北厚生病院行き、東野台行きともに2便の利用が最も多い。
  岐北厚生病院行き2便で平和堂高富店に行き、東野台行き2便で帰宅すると、約1時間買い物等の時間を確保できるためと考えられる。（10:19着→11:11発　52分滞在可能）
- バス停間通過人数をみると、利用の多い岐北厚生病院行き2便では、平均通過人数が4人以上となる区間もある。
- 実験期間中、最大通過人数は9人である。
  ＞11/28(水)岐北厚生病院行き2便　中洞～平和堂高富店
  ＞11/28(水)東野台行き3便　平和堂高富店～中洞
- 乗降者数の最も多いバス停は、平和堂高富店（94人）であり、次いで岐北厚生病院前（44人）、向イ東（43人）が多い。これまでバス停から距離の離れていた団地等の利用が多くなっている。
- 市街地巡回線の他の路線と比べて、岐北厚生病院前の乗降者数が多い。

日別便別利用者数

	岐北厚生病院行き					東野台行き				
	1便	2便	3便	4便	計	1便	2便	3便	4便	計
11/5(月)	3	2	3	1	9	2	1	1	5	9
11/7(水)	4	3	1	1	9	1	3	2	1	7
11/12(月)	3	4	1		8		6	1		7
11/14(水)	3	6			9	1	4	2	1	8
11/19(月)	5	1	1		7		4	1		5
11/21(水)	2	8	1		11		4	6		10
11/26(月)	2	5	5	1	13		6	5	1	12
11/28(水)	2	9	3	3	17	1	4	9	2	16
合計	24	38	15	6	83	5	32	27	10	74

便別利用者数



乗降者数の多いバス停
（乗降者数10人以上）

	バス停	乗降者数
1位	平和堂高富店	94人
2位	岐北厚生病院前	44人
3位	向イ東	43人
4位	東野台	36人
5位	尾右	24人
6位	中洞	14人
7位	ホームセンターバロー	10人

バス停間通過人数

	1便(厚生病院行) 8:00			1便(東野台行) 9:00			2便(厚生病院行) 10:00			2便(東野台行) 11:00			3便(厚生病院行) 13:00			3便(東野台行) 14:00			4便(厚生病院行) 15:00			4便(東野台行) 16:00			合計	
1日あたり	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	
東野台	0.8		↓0.8		0.1	↑0.1	1.0		↓1.0		1.5	↑1.5	0.4		↓0.4		0.5	↑0.5	0.1		↓0.1		0.1	↑0.1	2.3	2.3
尾右	0.6		↓1.4		0.1	↑0.3	1.1		↓2.1		0.8	↑2.3			↓0.4		0.3	↑0.8	0.1		↓0.3			↑0.1	1.9	1.1
向イ東	1.1		↓2.5			↑0.3	0.8		↓2.9		0.6	↑2.9	0.6		↓1.0		1.4	↑2.1	0.3		↓0.5		0.6	↑0.8	2.8	2.6
中洞			↓2.5			↑0.3	0.6		↓3.5		0.3	↑3.1	0.3		↓1.3		0.6	↑2.8			↓0.5			↑0.8	0.9	0.9
本郷南			↓2.5			↑0.3	0.4		↓3.9			↑3.1	0.1		↓1.4			↑2.8			↓0.5		0.1	↑0.9	0.5	0.1
本郷			↓2.5		0.1	↑0.4			↓3.9			↑3.1			↓1.4		0.3	↑3.0			↓0.5		0.1	↑1.0		0.5
金屋洞公民館	0.3		↓2.8			↑0.4	0.4		↓4.3		0.4	↑3.5			↓1.4			↑3.0			↓0.5			↑1.0	0.6	0.4
向イ公民館	0.1		↓2.9			↑0.4	0.1		↓4.4		0.3	↑3.8			↓1.4			↑3.0			↓0.5			↑1.0	0.3	0.3
こうがいけ公園			↓2.9			↑0.4	0.1		↓4.5			↑3.8			↓1.4			↑3.0	0.1		↓0.6			↑1.0	0.3	
総合体育館			↓2.9			↑0.4	0.1		↓4.6			↑3.8			↓1.4			↑3.0			↓0.6			↑1.0	0.1	
双葉台			↓2.9			↑0.4			↓4.6			↑3.8	0.3		↓1.6		0.3	↑3.3			↓0.6			↑1.0	0.3	0.3
平和堂高富店	0.1	0.9	↓2.1		0.1	↑0.5	0.1	3.8	↓1.0	2.3	0.3	↑1.8	0.3	1.0	↓0.9	1.6	0.1	↑1.8	0.1	0.3	↓0.5	0.8	0.3	↑0.5	5.3	6.6
JAぎふ高富支店			↓2.1		0.1	↑0.6			↓1.0			↑1.8			↓0.9	0.4		↑1.4			↓0.5			↑0.5	0.4	0.1
あらいクリニック		0.3	↓1.9			↑0.6			↓1.0			↑1.8		0.1	↓0.8	0.1		↑1.3		0.1	↓0.4	0.1		↑0.4	0.3	0.5
ホームセンターバロー			↓1.9	0.1		↑0.5		0.1	↓0.9	0.5		↑1.3		0.1	↓0.6			↑1.3		0.1	↓0.3	0.3		↑0.1	0.9	0.4
しまむら		0.1	↓1.8			↑0.5		0.3	↓0.6	0.3		↑1.0		0.1	↓0.5	0.1		↑1.1			↓0.3			↑0.1	0.4	0.5
高富小学校前			↓1.8			↑0.5		0.3	↓0.4			↑1.0			↓0.5			↑1.1			↓0.3	0.1			0.1	0.3
岐北厚生病院前		1.8		0.5				0.4		1.0				0.5		1.1				0.3					2.6	2.9
合計	3.0			0.6			4.8			4.0			1.9			3.4			0.8			1.3			19.6	

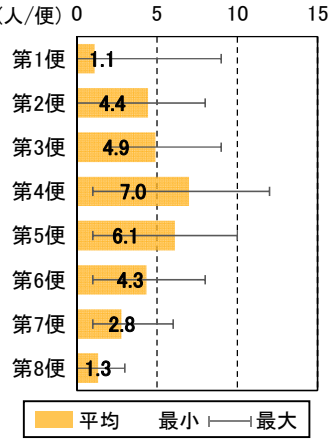
南東ルート

- 南東ルートの利用者数は、9日間で合計288人（日平均32.0人/日）である。
- 便別にみると、4便（11:00発）の利用が最も多い。2便（9:00発）、3便（10:00発）で外出し、4便（11:00発）で帰宅する利用がよく見られた。
- バス停間通過人数をみると、利用の多い4便では、平均通過人数が5人以上となる区間もある。
- 実験期間中、最大通過人数は9人であり、今回の実験で使用した10人乗りワゴン車では、定員をオーバーし、乗車できないこともあった。
  ＞11/8(木)4便　平和堂高富店～石田町
  ＞11/27(火)4便　平和堂高富店～森　　など
- 乗降者数の最も多いバス停は、路線の起終点でもある平和堂高富店である。次いで、石田町（69人）、蛍ヶ丘（64人）が多い。これまでバス停から距離の離れていた団地の利用が多くなっている。

日別便別利用者数

	平和堂高富店行き								
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	計
11/1(木)	9		2	8	5	2	1	1	28
11/6(火)		5	5	8	4	6	3	2	33
11/8(木)		7	6	9	6	6	3	3	40
11/13(火)		5	5	1	4	1	2	1	19
11/15(木)	1	2	3	4	1	2	1	1	15
11/20(火)		6	5	12	10	5	5		43
11/22(木)		1	2	3	6	6	1		19
11/27(火)		8	7	9	10	3	3	2	42
11/29(木)		6	9	9	9	8	6	2	49
合計	10	40	44	63	55	39	25	12	288

便別利用者数



乗降者数の多いバス停（乗降者数10人以上）

	バス停	乗降者数
1位	平和堂高富店	259人
2位	石田町	69人
3位	蛍ヶ丘	64人
4位	森	38人
4位	旭ヶ丘	38人
6位	南	36人
7位	岐北厚生病院前	21人
8位	山本	10人

バス停間通過人数

	1便 8:00			2便 9:00			3便 10:00			4便 11:00			5便 13:00			6便 14:00			7便 15:00			8便 16:00			合計	
1日あたり	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車
平和堂高富店	0.1		↓ 0.1	0.3		↓ 0.3	1.0		↓ 1.0	5.9		↓ 5.9	1.3		↓ 1.3	2.8		↓ 2.8	2.6		↓ 2.6	1.1		↓ 1.1	15.1	
山本			↓ 0.1	0.1		↓ 0.4		0.1	↓ 0.9		0.1	↓ 5.8	0.8		↓ 2.1			↓ 2.8			↓ 2.6			↓ 1.1	0.9	0.2
南屋敷			↓ 0.1			↓ 0.4			↓ 0.9			↓ 5.8			↓ 2.1			↓ 2.8			↓ 2.6			↓ 1.1		
大北橋南			↓ 0.1	0.1		↓ 0.6			↓ 0.9			↓ 5.8			↓ 2.1			↓ 2.8			↓ 2.6			↓ 1.1	0.1	
石田町	0.3		↓ 0.4	1.1		↓ 1.7	0.3	0.4	↓ 0.8		0.7	↓ 5.1	2.1	0.1	↓ 4.1	0.1	1.0	↓ 1.9	0.1	1.0	↓ 1.7		0.3	↓ 0.8	4.1	3.6
森北			↓ 0.4	0.1		↓ 1.8			↓ 0.8		0.7	↓ 4.4			↓ 4.1		0.1	↓ 1.9		0.3	↓ 1.7			↓ 0.8	0.1	0.7
森	0.2		↓ 0.7	1.1		↓ 2.9	0.4		↓ 1.2	0.3	1.0	↓ 3.8	0.4	0.2	↓ 4.1		0.1	↓ 1.8		0.3	↓ 1.3			↓ 0.8	2.6	1.7
旭ヶ丘	0.2		↓ 0.9	1.0		↓ 3.9	0.1		↓ 1.3	0.3	1.0	↓ 3.1	0.3	0.7	↓ 4.3	0.1	0.1	↓ 1.8		0.3	↓ 1.0			↓ 0.8	2.1	2.1
南			↓ 0.9	0.2		↓ 4.1	0.2	0.2	↓ 1.3	0.4	0.2	↓ 3.3	0.8	0.2	↓ 4.6	0.1	0.8	↓ 1.8		0.6	↓ 0.4	0.2		↓ 1.0	2.0	2.0
蛍ヶ丘	0.2		↓ 1.1	0.2		↓ 4.3	2.3		↓ 3.7		1.9	↓ 1.4	0.3	0.1	↓ 4.8	1.1	0.3	↓ 1.9			↓ 0.4		0.6	↓ 0.4	4.2	2.9
ミッキー			↓ 1.1			↓ 4.3			↓ 3.7		0.1	↓ 1.4			↓ 4.8			↓ 1.9			↓ 0.4			↓ 0.4		0.1
岐北厚生病院前		0.4	↓ 0.7		0.4	↓ 3.9		0.1	↓ 3.6		0.1	↓ 1.3		0.8	↓ 4.8		0.3	↓ 1.9	0.1		↓ 0.4			↓ 0.4	0.1	2.2
本町3丁目			↓ 0.7			↓ 3.9			↓ 3.6			↓ 1.2			↓ 4.0		0.1	↓ 1.6			↓ 0.6			↓ 0.4		0.1
共和町防災センター			↓ 0.7			↓ 3.9	0.1		↓ 3.6			↓ 1.2			↓ 4.0	0.1		↓ 1.4		0.1	↓ 0.6			↓ 0.4	0.2	0.1
高富小学校前			↓ 0.7		0.4	↓ 3.9	0.2		↓ 3.7			↓ 1.2			↓ 4.0			↓ 1.6			↓ 0.4			↓ 0.4	0.2	0.4
しまむら			↓ 0.7		0.1	↓ 3.4		0.1	↓ 3.9			↓ 1.2			↓ 4.0		0.4	↓ 1.6		0.1	↓ 0.4			↓ 0.4		0.8
石畑公民館			↓ 0.7			↓ 3.3			↓ 3.8			↓ 1.2			↓ 4.0			↓ 1.1			↓ 0.3			↓ 0.4		
ホームセンターバロー			↓ 0.7		0.2	↓ 3.1		0.1	↓ 3.8			↓ 1.2			↓ 4.0			↓ 1.1			↓ 0.3			↓ 0.4		0.3
あらいクリニック		0.1	↓ 0.6	0.1		↓ 3.2			↓ 3.7			↓ 1.2			↓ 4.0			↓ 1.1			↓ 0.3		0.2	↓ 0.2	0.1	0.3
JAぎふ高富支店			↓ 0.6			↓ 3.2	0.1	0.4	↓ 3.3		0.2	↓ 1.0			↓ 4.0		0.1	↓ 1.0			↓ 0.3			↓ 0.2	0.1	0.8
平和堂高富店		0.6			3.2			3.3			1.0			4.0			1.0			0.3			0.2		13.7
合計	1.1			4.4			4.9			7.0			6.1			4.3			2.8			1.3			32.0	

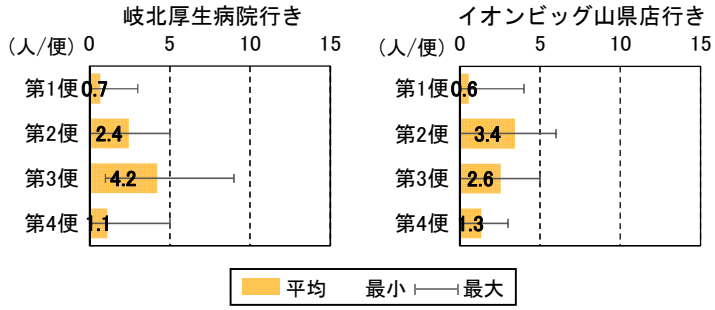
北西ルート

- 北西ルートの利用者数は、9日間で合計147人（日平均16.3人/日）である。
- 便別にみると、岐北厚生病院行きは3便（13:00発）、イオンビッグ山県店行きは2便（11:00発）の利用が多い。
  イオンビッグ山県店行きは2便でイオンビッグ山県店に行き、岐北厚生病院行き3便で帰宅すると、約1時間30分買い物等の時間を確保できるためと考えられる。（11:31着→13:00発　89分滞在可能）
- バス停間通過人数をみると、最も利用の多い岐北厚生病院行き3便でも平均通過人数が4人以上となる区間はない。
- 実験期間中、最大通過人数は7人である。
  ＞11/9(金)岐北厚生病院行き2便　イオンビッグ山県店～笹倉ほうじばな　など
- 乗降者数の最も多いバス停は、イオンビッグ山県店（75人）であり、次いで平和堂高富店（51人）、笹倉白山神社前（41人）が多い。
- どちらの方向の便に乗っても商業施設に移動可能であるため、商業施設最寄のバス停の乗降者数が多い。

日別便別利用者数

	岐北厚生病院行き					イオンビッグ山県店行き				
	1便	2便	3便	4便	計	1便	2便	3便	4便	計
11/2(金)		1	2		3		1		1	2
11/6(火)	1	3	9	2	15	1	6	4	2	13
11/9(金)		4	8		12		6	3		9
11/13(火)		4	4		8		3	2	2	7
11/16(金)			6		6		5	3	1	9
11/20(火)		5	4	2	11		6	5	3	14
11/23(金)	2	1	1		4	4		4		8
11/27(火)	3	4	1	1	9		2	1		3
11/30(金)			3	5	8		2	1	3	6
合計	6	22	38	10	76	5	31	23	12	71

便別利用者数



乗降者数の多いバス停
（乗降者数10人以上）

	バス停	乗降者数
1位	イオンビッグ山県店	75人
2位	平和堂高富店	51人
3位	笹倉白山神社前	41人
4位	岐北厚生病院前	39人
5位	尾ヶ洞公民館	21人
6位	笹倉ほうじばな	18人
7位	向塚コミュニティセンター	13人

バス停間通過人数

	1便(厚生病院行) 8:00			1便(イオン行) 9:00			2便(厚生病院行) 10:00			2便(イオン行) 11:00			3便(厚生病院行) 13:00			3便(イオン行) 14:00			4便(厚生病院行) 15:00			4便(イオン行) 16:00			合計	
1日あたり	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	
イオンビッグ山県店	0.1		↓ 0.1		0.2	↑ 0.2	0.9		↓ 0.9		2.3	↑ 2.3	2.6		↓ 2.6		1.0	↑ 1.0	1.0		↓ 1.0		0.2	↑ 0.2	4.6	3.8
富岡公民館			↓ 0.1			↑ 0.2			↓ 0.9			↑ 2.3			↓ 2.6		0.3	↑ 1.3			↓ 1.0			↑ 0.2		0.3
尾ヶ洞公民館	0.4		↓ 0.6			↑ 0.2	0.3		↓ 1.2		0.4	↑ 2.8	0.6		↓ 3.1	0.1	0.3	↑ 1.6			↓ 1.0		0.1	↑ 0.3	1.4	0.9
中組公民館			↓ 0.6			↑ 0.2			↓ 1.2			↑ 2.8	0.2		↓ 3.3		0.2	↑ 1.8			↓ 1.0		0.1	↑ 0.4	0.2	0.3
十王公民館			↓ 0.6			↑ 0.2	0.3		↓ 1.6		0.1	↑ 2.9	0.2		↓ 3.6		0.2	↑ 2.0			↓ 1.0		0.1	↑ 0.6	0.6	0.4
笹倉ほうじばな			↓ 0.6	0.1		↑ 0.1		0.1	↓ 1.4	0.7		↑ 2.2	0.1	0.8	↓ 2.9	0.1		↑ 1.9		0.1	↓ 0.9			↑ 0.6	1.0	1.0
笹倉白山神社前			↓ 0.6			↑ 0.1	0.2	0.2	↓ 1.4	1.3	0.1	↑ 1.0	0.6	1.0	↓ 2.4	0.1	0.1	↑ 1.9	0.1	0.1	↓ 0.9	0.1	0.6	↑ 1.0	2.4	2.1
向塚コミュニティセンター			↓ 0.6			↑ 0.1	0.6		↓ 2.0		0.4	↑ 1.4		0.1	↓ 2.3		0.2	↑ 2.1		0.1	↓ 0.8			↑ 1.0	0.6	0.9
松塚	0.1		↓ 0.7			↑ 0.1		0.1	↓ 1.9	0.1		↑ 1.3			↓ 2.3			↑ 2.1			↓ 0.8		0.2	↑ 1.2	0.2	0.3
富岡小学校前			↓ 0.7			↑ 0.1			↓ 1.9			↑ 1.3		0.9	↓ 2.3	0.8	0.1	↑ 2.1		0.3	↓ 0.8	1.1		↑ 1.2	2.8	2.9
平和堂高富店			↓ 0.7		0.3	↑ 0.4	0.1	1.2	↓ 0.8	0.8		↑ 0.6		0.1	↓ 1.4	0.1		↑ 1.4			↓ 0.4			↑ 0.1	0.1	0.1
JAぎふ高富支店			↓ 0.7			↑ 0.4			↓ 0.8			↑ 0.6		0.1	↓ 1.3			↑ 1.3			↓ 0.4	0.1		↑ 0.1	0.1	0.3
あらいクリニック		0.1	↓ 0.6			↑ 0.4		0.1	↓ 0.7			↑ 0.6		0.3	↓ 1.2	0.2		↑ 1.3			↓ 0.4			↑	0.3	0.3
ホームセンターバロー			↓ 0.6	0.1		↑ 0.3			↓ 0.7			↑ 0.6			↓ 0.9	0.1		↑ 1.1			↓ 0.4			↑	0.1	
しまむら			↓ 0.6			↑ 0.3			↓ 0.7			↑ 0.6			↓ 0.9			↑ 1.0		0.1	↓ 0.4			↑		0.1
富岡小学校前			↓ 0.6			↑ 0.3			↓ 0.7			↑ 0.6			↓ 0.9	1.0		↑ 1.0		0.3	↓ 0.3			↑	1.9	2.4
岐北厚生病院前		0.6		0.3				0.7		0.6				0.9												
合計	0.7			0.6			2.4			3.4			4.2			2.6			1.1			1.3			16.3	

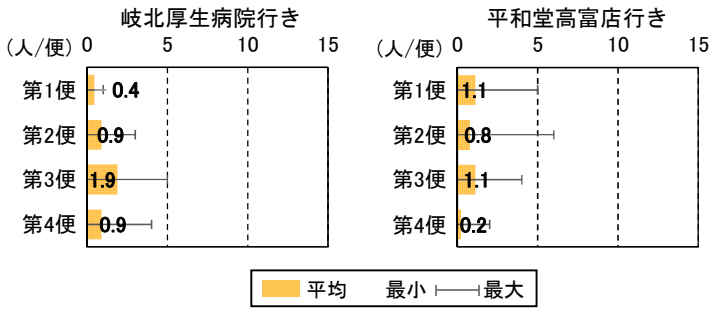
南西ルート

- 南西ルートの利用者数は、9日間で合計66人（日平均7.3人/日）である。利用者が1人もいない日もあった。
- 便別にみると、岐北厚生病院行き3便（13:00発）の利用が相対的に多い。
- バス停間通過人数をみると、最も利用の多い岐北厚生病院行き3便でも平均通過人数が2人以上となる区間はない。
- 実験期間中、最大通過人数は6人である。
  ＞11/14(水)平和堂高富店行き2便　高木扇町交差点西～イオンビッグ山県店
- 乗降者数の最も多いバス停は、平和堂高富店（43人）であり、次いで岐北厚生病院（23人）が多い。
- ハーバス大桑線が運行しているエリアを主に運行しているためか、市街地巡回線の他の路線と比べて利用者数が少ない。

日別便別利用者数

	岐北厚生病院行き					平和堂高富店行き				
	1便	2便	3便	4便	計	1便	2便	3便	4便	計
11/2(金)	1	1			2					
11/7(水)	1				1	1				1
11/9(金)					0					
11/14(水)			4	4	8	1	6	1		8
11/16(金)		3	5		8			3		3
11/21(水)			2		2			1	2	3
11/23(金)		1		1	2	1		1		2
11/28(水)	1	3	2	2	8	2	1	4		7
11/30(金)	1		4	1	6	5				5
合計	4	8	17	8	37	10	7	10	2	29

便別利用者数



乗降者数の多いバス停（乗降者数10人以上）

	バス停	乗降者数
1位	平和堂高富店	43人
2位	岐北厚生病院前	23人
3位	山県市役所	12人
4位	イオンビッグ山県店	10人
5位	洞公民館	10人
6位	高木扇町交差点西	10人

バス停間通過人数

	1便(厚生病院行) 8:00			1便(平和堂行) 9:00			2便(厚生病院行) 10:00			2便(平和堂行) 11:00			3便(厚生病院行) 13:00			3便(平和堂行) 14:00			4便(厚生病院行) 15:00			4便(平和堂行) 16:00			合計	
1日あたり	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車
平和堂高富店	0.2		↓ 0.2		0.9	↑ 0.9	0.3		↓ 0.3		0.6	↑ 0.6	1.4		↓ 1.4		0.8	↑ 0.8	0.6		↓ 0.6			↑	2.6	2.2
富岡公民館			↓ 0.2			↑ 0.9			↓ 0.3			↑ 0.6			↓ 1.4	0.2		↑ 0.8			↓ 0.6			↑	0.2	
山県市役所	0.1		↓ 0.3	0.1		↑ 0.8	0.2		↓ 0.6	0.1		↑ 0.7	0.1	0.2	↓ 1.3		0.3	↑ 0.9			↓ 0.6		0.1	↑ 0.1	0.6	0.8
イオンビッグ山県店		0.1	↓ 0.2		0.2	↑ 1.0			↓ 0.6		0.1	↑ 0.8	0.3		↓ 1.7			↑ 0.9	0.2		↓ 0.8		0.1	↑ 0.2	0.6	0.6
洞公民館			↓ 0.2	0.3		↑ 0.7	0.2	0.1	↓ 0.7			↑ 0.8		0.4	↓ 1.2			↑ 0.9			↓ 0.8			↑ 0.2	0.6	0.6
高木扇町交差点西			↓ 0.2	0.4		↑ 0.2			↓ 0.7	0.2		↑ 0.6		0.2	↓ 1.0			↑ 0.9		0.2	↓ 0.6			↑ 0.2	0.7	0.4
十王堂前			↓ 0.2			↑ 0.2			↓ 0.7			↑ 0.6			↓ 1.0	0.1		↑ 0.9			↓ 0.6			↑ 0.2	0.1	
高木扇町交差点東	0.1		↓ 0.2			↑ 0.2			↓ 0.7			↑ 0.6			↓ 1.0			↑ 0.8			↓ 0.6			↑ 0.2	0.1	
高富中央公民館			↓ 0.3			↑ 0.2			↓ 0.7			↑ 0.6			↓ 1.0			↑ 0.8			↓ 0.6			↑ 0.2		
町組			↓ 0.3			↑ 0.2			↓ 0.7			↑ 0.6			↓ 1.0	0.1		↑ 0.8			↓ 0.6			↑ 0.2	0.1	
JAぎふ高富支店			↓ 0.3			↑ 0.2		0.1	↓ 0.6	0.1		↑ 0.4			↓ 1.0			↑ 0.7			↓ 0.6			↑ 0.2	0.1	0.1
北町			↓ 0.3	0.1		↑ 0.1			↓ 0.6			↑ 0.4			↓ 1.0			↑ 0.7			↓ 0.6			↑ 0.2	0.1	
仲町ポスト			↓ 0.3			↑ 0.1			↓ 0.6			↑ 0.4			↓ 1.0			↑ 0.7			↓ 0.6	0.1		↑ 0.1	0.1	
佐賀公民館			↓ 0.3			↑ 0.1			↓ 0.6	0.1		↑ 0.3			↓ 1.0			↑ 0.7	0.1	0.1	↓ 0.6			↑ 0.1	0.2	0.1
佐賀北			↓ 0.3			↑ 0.1			↓ 0.6	0.2		↑ 0.1			↓ 1.0			↑ 0.7		0.2	↓ 0.6			↑ 0.1	0.2	0.2
佐賀南			↓ 0.3			↑ 0.1	0.1		↓ 0.7			↑ 0.1			↓ 1.0			↑ 0.7		0.1	↓ 0.3			↑ 0.1	0.1	0.1
佐賀西			↓ 0.3	0.1		↑			↓ 0.7			↑ 0.1			↓ 1.0			↑ 0.7		0.1	↓ 0.2			↑ 0.1	0.1	0.1
佐賀			↓ 0.3			↑			↓ 0.7			↑ 0.1			↓ 1.0			↑ 0.7			↓ 0.1			↑ 0.1		
本町3丁目			↓ 0.3			↑		0.2	↓ 0.4			↑ 0.1			↓ 1.0	0.2		↑ 0.4			↓ 0.1			↑ 0.1	0.2	0.2
岐北厚生病院前		0.3						0.4		0.1				1.0		0.4				0.1		0.1			0.7	1.9
合計	0.4			1.1			0.9			0.8			1.9			1.1			0.9			0.2			7.3	

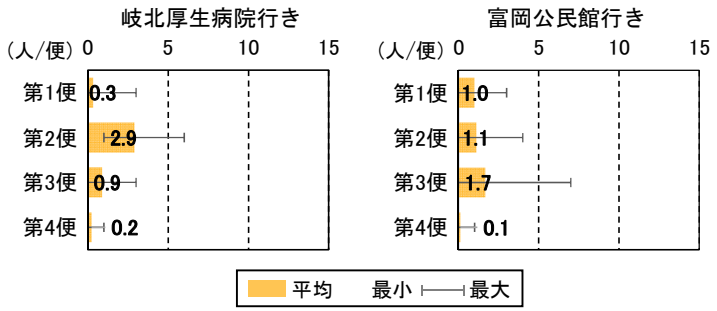
西ルート

- 西ルートの利用者数は、9日間で合計74人（日平均8.2人/日）である。
- 便別にみると、岐北厚生病院行き2便（10:15発）の利用が多く、4便の利用は少ない。
- バス停間通過人数をみると、最も利用の多い岐北厚生病院行き2便でも平均通過人数は2.6人である。
- 実験期間中、最大通過人数は7人である。
  ＞11/29(木)富岡公民館行き6便　平和堂高富店～イオンビッグ山県店
- 乗降者数の最も多いバス停は、平和堂高富店（31人）であり、次いで宮本公民館（22人）が多い。
- ハーバス伊自良線の運行経路と一部重複していること、市街地巡回線の他路線と比べて、沿線の人口が少ない（張り付いている住宅が少ない）ため利用者数は少ない。

日別便別利用者数

	岐北厚生病院行き					富岡公民館行き				
	1便	2便	3便	4便	計	1便	2便	3便	4便	計
11/1(木)		1			1		1			1
11/5(月)	3	5			8	2	4			6
11/8(木)		3	1		4	3	1			4
11/12(月)		3	2	1	6			5	1	6
11/15(木)		2	1		3	2	1	1		4
11/19(月)		1	3		4			1		1
11/22(木)		4			4	1	1	1		3
11/26(月)		1			1	1	1			2
11/29(木)		6	1	1	8		1	7		8
合計	3	26	8	2	39	9	10	15	1	35

便別利用者数



乗降者数の多いバス停
（乗降者数10人以上）

	バス停	乗降者数
1位	平和堂高富店	31人
2位	宮本公民館	22人
3位	イオンビッグ山県店	18人
4位	栗洞公民館	16人
4位	岐北厚生病院前	16人

バス停間通過人数

	1便(厚生病院行) 8:15			1便(富岡公民館行) 9:15			2便(厚生病院行) 10:15			2便(富岡公民館行) 11:15			3便(厚生病院行) 13:15			3便(富岡公民館行) 14:15			4便(厚生病院行) 15:15			4便(富岡公民館行) 16:15			合計	
1日あたり	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車	通過人数	乗車	降車
富岡公民館			↓		0.1	↑ 0.1	0.3		↓ 0.3		0.2	↑ 0.2			↓			↑	0.1		↓ 0.1		0.1	↑ 0.1	0.4	0.4
伊西			↓			↑ 0.1	0.1		↓ 0.4	0.1		↓ 0.3			↓			↑			↓ 0.1			↑ 0.1	0.1	0.1
宮本公民館	0.2		↓ 0.2		0.2	↑ 0.3	0.9		↓ 1.3	0.6		↓ 0.9	0.1		↓ 0.1		0.4	↑ 0.4			↓ 0.1			↑ 0.1	1.2	1.2
栗洞公民館	0.1		↓ 0.3		0.1	↑ 0.4	0.6		↓ 1.9			↓ 0.9	0.2		↓ 0.3		0.8	↑ 1.2			↓ 0.1			↑ 0.1	0.9	0.9
八京			↓ 0.3		0.1	↑ 0.6	0.4		↓ 2.3			↓ 0.9	0.3		↓ 0.7		0.1	↑ 1.3			↓ 0.1			↑ 0.1	0.8	0.2
持成		0.1	↓ 0.2			↑ 0.6			↓ 2.3			↓ 0.9			↓ 0.7			↑ 1.3			↓ 0.1			↑ 0.1		0.1
山県市役所			↓ 0.2		0.1	↑ 0.7		0.1	↓ 2.2	0.1		↓ 0.8			↓ 0.7			↑ 1.3			↓ 0.1			↑ 0.1	0.1	0.2
イオンビッグ山県店			↓ 0.2	0.2	0.2	↑ 0.7	0.4	0.1	↓ 2.6	0.1	0.2	↓ 0.9	0.2		↓ 0.9		0.3	↑ 1.7	0.1		↓ 0.2			↑ 0.1	1.1	0.9
高富扇橋			↓ 0.2			↑ 0.7		0.1	↓ 2.4			↓ 0.9			↓ 0.9			↑ 1.7			↓ 0.2			↑ 0.1		0.1
平和堂高富店			↓ 0.2	0.3		↑ 0.3		1.4	↓ 1.0	0.3		↓ 0.6		0.3	↓ 0.6	1.0		↑ 0.7			↓ 0.2			↑ 0.1	1.7	1.8
JAぎふ高富支店		0.1	↓ 0.1	0.1		↑ 0.2	0.1	0.2	↓ 0.9	0.1		↓ 0.4		0.1	↓ 0.4	0.1		↑ 0.6			↓ 0.2			↑ 0.1	0.4	0.4
あらいクリニック		0.1	↓		0.1	↑ 0.3			↓ 0.9			↓ 0.4			↓ 0.4			↑ 0.6			↓ 0.2			↑ 0.1		0.2
ホームセンターバロー			↓			↑ 0.3			↓ 0.9	0.1		↓ 0.3			↓ 0.4	0.1		↑ 0.4			↓ 0.2			↑ 0.1	0.2	
しまむら			↓			↑ 0.3			↓ 0.9			↓ 0.3			↓ 0.4			↑ 0.4		0.1	↓ 0.1			↑ 0.1		0.1
高富小学校前			↓	0.3		↑		0.3	↓ 0.6			↓ 0.3			↓ 0.4	0.2		↑ 0.2			↓ 0.1			↑ 0.1	0.6	0.3
岐北厚生病院前			↓			↑		0.6	↓	0.3		↓		0.4	↓	0.2		↑		0.1	↓	0.1		↑	0.7	1.1
合計	0.3		↓	1.0		↑	2.9		↓	1.1		↓	0.9		↓	1.7		↑	0.2		↓	0.1		↑	8.2	

3. 市街地巡回線

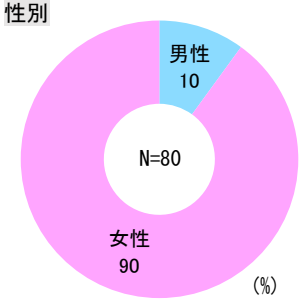
利用者ヒアリング

調査概要
- 調査期間　：平成30年11月13日（火）～11月23日（金・祝）　計 9日間
- 調査方法　：平和堂高富店のバス停において、市街地巡回線利用者に対してヒアリング調査を実施
- 調査項目　：居住地，乗降バス停，外出目的・目的地，市街地巡回線で行きたい施設，改善要望（バス停位置，運行時間・便数，運行日数，運行曜日），本格運行した場合の利用の有無，運賃の支払意思額
- 有効回答数：80票

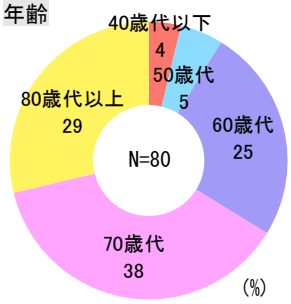
※複数回利用者が多いため、評価・要望などのサンプル数は有効回答数よりも少ない。

利用者属性

性別



年齢

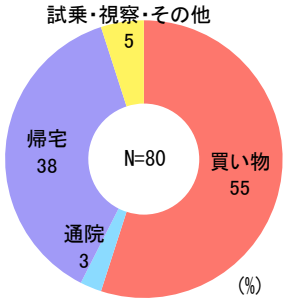


居住地区

自治会	ルート	サンプル	
東野台	北東	7	9%
栗洞	西	5	6%
向イ東	北東	6	8%
森	南東	7	9%
石田町	南東	12	15%
南	南東	6	8%
堂ヶ丘	南東	8	10%
中洞	南西	2	3%
高木町洞	北東	4	5%
高木町	南西	1	1%
尾ヶ洞	南西	3	4%
扇町	北西	4	5%
旭ヶ丘	南東	3	4%
東深瀬	北東	1	1%
本郷	北東	1	1%
本郷南	北東	2	3%
尾右	北東	2	3%
佐賀	南西	1	1%
仲町	南西	1	1%
宮本	西	2	3%
山本	南東	1	1%
名古屋市	ー	1	1%
計		80	

利用目的

- 利用目的は買い物が55%、買い物からの帰宅が38%を占めている。（平和堂高富店で調査を実施したため）
- 市街地巡回線と岐阜バスを乗り継いで、岐北厚生病院へ通院するという利用もあった。



市街地巡回線で行きたい施設

- 市街地巡回線で行きたい施設として、次の施設が挙げられた。

	施設名（回答者数：人）
商業施設	イオンビッグ山県店（12人），平和堂高富店（7人），タチヤ（5人），バロー（1人），三洋堂（1人）
医療施設	岐北厚生病院（4人），やまもと整形外科（3人），鳥沢クリニック（2人），なりみやクリニック（2人），あらいクリニック，アイデンタルクリニック，おくだ歯科，山内接骨院，岐阜大学病院（各1人）　他
その他	郵便局，銀行，やまがたペットクリニック

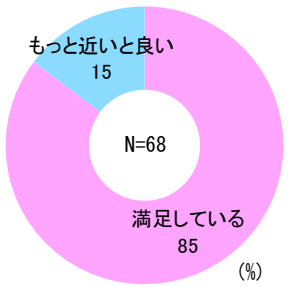
路線に対する評価・要望

【バス停の位置】
- 満足していると回答した人は85%を占めており、バス停の設置箇所について大きな問題はない。
- 一部、集落内の道路が狭く、車両の進入が難しい地区などにおいて、「少し遠い」という意見もあった。
- また、蛍ヶ丘や旭ヶ丘などの団地においては、団地内部で高低差が大きいため、バス停を複数箇所設置してほしいという意見もあった。

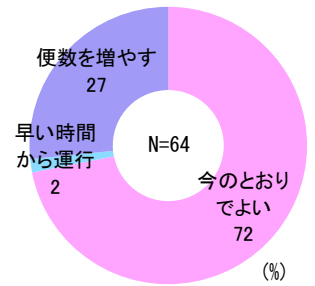
【運行時間・便数】
- 今のとおりでよいが72%を占めているが、便数を増やしてほしいも3割弱となっている。
- 12時台の運行を望む意見があったほか、バスの時間を調整して買い物時間を確保してほしいという意見もあった。（12時台は、今回の実証実験では運転手の休憩時間としていた。）

【運行日数・曜日】
- 週2日で十分が66%、日数を増やしてほしいが34%となっている。
- 具体的には、週3～4日の運行を望む意見が多い。
- 運行曜日については「土日の運行」を望む意見があった。
- また、具体的な曜日指定はないが、前の運行日から2日開けて運行してほしいという意見もあった。

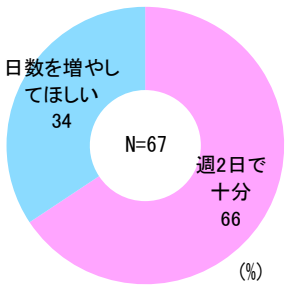
バス停位置



運行時間・便数



運行日数

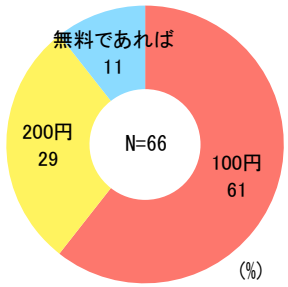


本格運行した場合の利用

- 市外から視察で訪れた利用者以外は、全員が本格運行した場合、利用すると回答した。
- 具体的な利用のイメージは次のようなものがあった。
  ＞車に乗れず、バスしか移動手段がない。外出には必ず利用する。
  ＞バスの運行に都合を合わせて、通院・買い物に利用する
  ＞雨天時に利用する
  ＞いずれ車に乗れなくなったら利用したい

本格運行した場合の運賃（「利用する」人のみ）

- 100円が61%と最も高く、次いで200円が29%となっている。
- 「200円を支払うならもっと便数を増やしてほしい」という意見もあった。

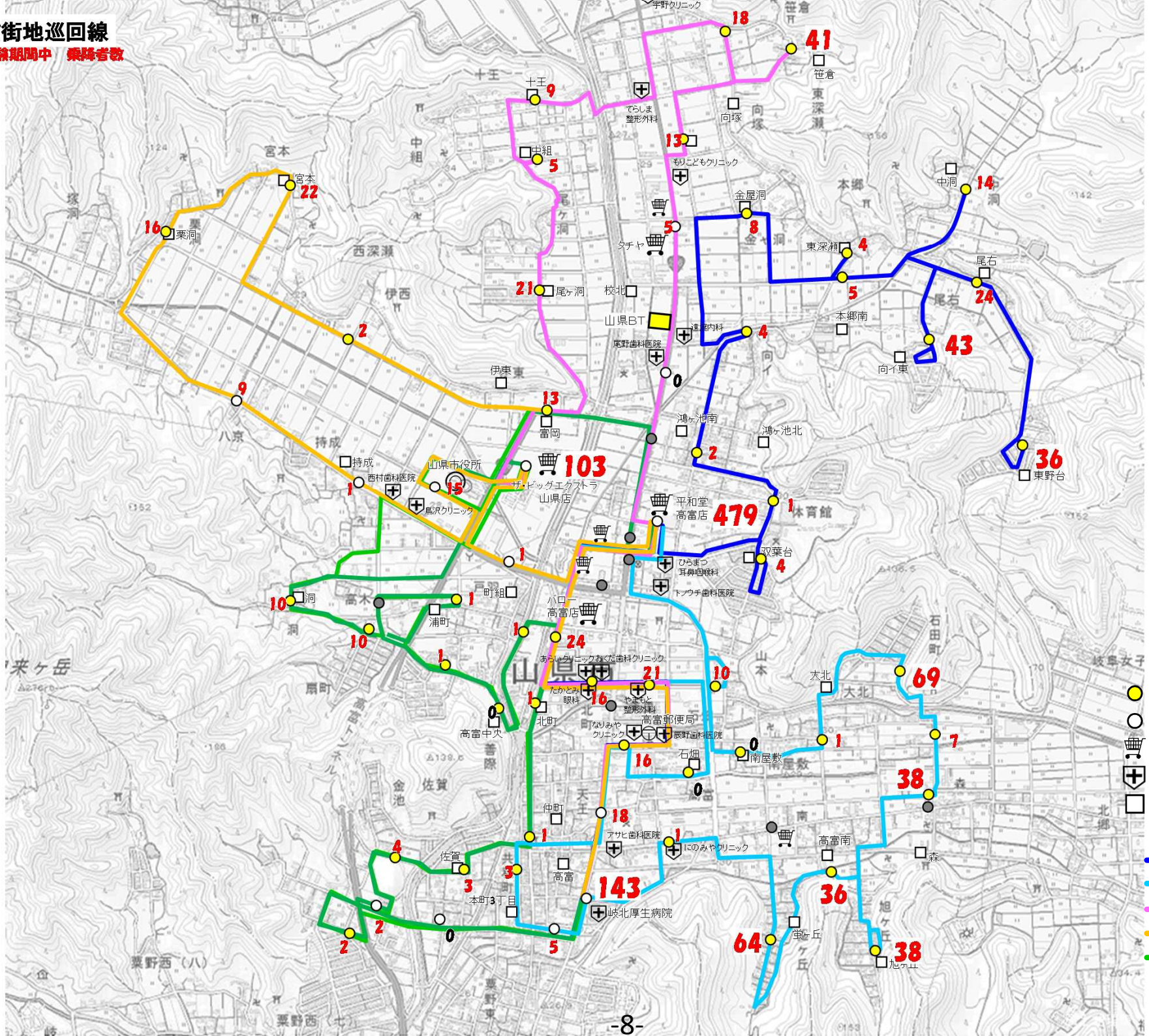


その他意見

- 今のダイヤだと平和堂で時間が取れない。買い物時間を1時間ほど確保してほしい。（南東ルート）
- ステップが高く、バスの乗り降りが大変。（西，南東，南西ルート）
- 週1回でも良いので、早く本格運行してほしい。（南東ルート）
- 時刻表の時刻よりも早くバスが出てしまうことがある。（南東ルート）
- 逆回りのルートがほしい。（南東ルート）
- バスの乗降や買い物後の荷物を運ぶ、助け合いシステムがあると良い。（南西ルート）　など

市街地巡回線

実験期間中　乗降者数



公共交通実証実験　実施結果　4. その他アンケート結果　資料4-4

車内アンケート

概要
- 方法　：岐阜大学病院線、市街地巡回線のバス車内にはがきを設置（11月26日～11月30日）
  郵送回収
- 回収数：38票

岐阜大学病院線

項目	主な意見
バス停	・全便伊自良支所を経由してほしい。（大森，藤倉他） ・平和堂まで行かなければ利用できないのは面倒。（南） ・バス停まで車で移動しなければならない。（仲町）
運行時間	・最終15:20分は早すぎる。17時ごろなど遅い便を増やしてほしい。
運行日	・ハーバス伊自良線が日曜・祝日は休みのため、伊自良・梅原地区の住民は日曜・祝日に全く動けない。数本でもバスを走らせてほしい。
車両	・もう少し小型の車両でもよいのでは。
その他	・大学病院までの時間が短縮できてよかった。 ・一日も早く運行してほしい。 ・バスが便利になることで、地域の活性化にもつながる。 ・あれば便利だと思うが、現状では利用頻度は高くない。

市街地巡回線

項目	主な意見
バス停・ルート	・イオンビッグや市役所、岐阜大学病院もルートに入れてほしい。乗り換えなしで行きたい。 ・より住宅地の中へ入るルートを考えてほしい。 ・高齢者には、自宅から200m範囲にバス停がないと利用が大変。ルート上であれば、どこでも乗降可が望ましい。 ・他のルートと乗継を工夫して、色々な施設に行けるようにしてほしい。
運行時間	・買い物目的の利用が多いので、往復で時間が確保できるような時刻表にしてほしい。（100分程度）
運行日	・週に1回でも運行していただけるとありがたい。 ・週2日程度でよいので、引き続き運行してください。 ・月、水、金と週3日くらいあるとありがたい。
車両	・バスの乗降口が高く、乗り降りがしづらい。 ・もっと小型の車両でもよいのでは。 ・定員9人では、満員で乗れないことがあった。 ・降車ボタンを設置してほしい。
運賃	・タクシーの利用を考えれば、バスの運行は助かる。高齢者でも少し払って良いのではないか。 ・有料でも良いので、運行してほしい。
その他	・外出するきっかけとなった。 ・「外に出る」という認知症予防にも役立ちそう。バス待ち時間に色々な人とおしゃべりできた。 ・通院、買い物に困っており、実験中ほぼ毎回利用した。今度も続けてほしい。 ・利用者が少ないのは寂しいが、よい試みだと思う。

ドライバーアンケート

概要
- 方法　：美山地域デマンド型交通、岐阜大学病院線、市街地巡回線でドライバーをされた方に、実際に運転して気付いた問題点などを調査

美山地域デマンド型交通

項目	主な意見
時刻表	・1回の運行時間に余裕があったので、朝と夕方の便を30分ずつ詰めても同じ便数が確保できるのではないか。 ・電話を受けて運行した為、待機時間が長く感じた。
運行ルート	・幹線道路から、自宅前の狭い市道に入る必要があるのか。利用者にもう少し歩いてもらっても良いのではないか。
バス停位置	・利用者宅とバス停との距離があった。 ・買い物した人は荷物が多く、もっと家の近くまで行ってあげたかった。 ・結果的にバス停は決めてないのと同じだったような気がする。やはり、幹線道路の安全に停車できる場所がバス停であれば運転者としては安心できる。
車両	・高齢者の利用が多いため、今回の車両ではステップが高く、乗り降りが大変。 ・福祉バスではないので運転者がいちいち下りて乗降補助をしなくても良い配慮が必要。 ・買い物での利用が多かったが、荷物の置き場所が通路しかなく不便。
その他	・登録制にするのであれば、もっと多くの利用者を確保する工夫が必要。今回は利用者が限られており、公共的要素が薄いと感じられた。 ・利用者が増えると、受付も煩雑になるし、乗降場所とルートの把握も大変になる。ドアツードアのデマンドバスは利用者にとっては大歓迎かもしれないが、運行管理はいろいろな面で難しいと感じた。

岐阜大学病院線

項目	主な意見
時刻表	・設定ダイヤに余裕がなく、岐阜バスとの乗り継ぎが確保できない。 ・乗る人数が多いと時間が不足する。 ・ドライバーも十分に休憩が取れなかった。
運行ルート	・伊自良の大森地区はすれ違いが心配だった。
バス停位置	・高田公民館の所にバス停があると良かった。 ・梅原スポーツランドのバス停は無しでもよい。 ・伊自良四ツ辻は無しで、東光寺前のバス停があると良い。
車両	・マイクロバスの運行で良かった。

市街地巡回線

項目	主な意見
時刻表	・おおむねダイヤ通り運行できた。 ・利用者がいないと停車しないため、時間調整が必要だった。
運行ルート	・特に問題ない。
バス停位置	・岐阜バスと同じ位置にあるなど、利用者にバス停の位置が伝わっていないことがあった。
車両	・高齢者の利用が多いため、今回の車両ではステップが高く、乗り降りが大変。 ・もっと小さい車両の運行でも良いのでは。
その他	・実験期間をもっと長くするとともに、周知をしっかりとすべき。 ・アンケートを実施する時に、職員又は議員全員に体験してもらった方がよい。

資料5

	美山地域デマンド型交通	岐阜大学病院線	市街地巡回線	
H31.1	本格運行に向けた基本方針の検討 ・運行事業者及び運行事業者の選定方法 ・具体的な運行計画（ダイヤ，停留所等） ・岐北線（神崎線含む）の運行計画 ・乾乗合タクシーの廃止	本格運行に向けた基本方針の検討 ・運行事業者及び運行事業者の選定方法 ・具体的な運行計画（ダイヤ，停留所等） ・ハーバス伊自良線の調整	本格運行に向けた基本方針の検討 ・運行方式 ・運行事業者及び運行事業者の選定方法	H31.1
H31.2	岐北線に関する岐阜バスとの協議 ・朝夕のみの運行 美山地域バス調整会議 ・実証実験結果の報告 ・運行の改善に関する意見交換	伊自良地域バス調整会議 ・実証実験結果の報告 ・運行の改善に関する意見交換	高富・富岡地域バス調整会議 ・実証実験結果の報告 ・運行方式に関する意見交換	H31.2
H31.3	運行事業者に関する検討 ・社協以外の検討	運行事業者に関する検討 ・岐阜バスへのヒアリング ・タクシー事業者へのヒアリング ・社協へのヒアリング	実証実験メニューの検討	H31.3
H31.4	運行事業者の選定・運行計画の素案作成	運行事業者の選定・運行計画の素案作成	実証実験の計画・準備 高富・富岡地域バス調整会議 ・運行計画に関する意見交換	H31.4
H31.5	美山地域バス調整会議	伊自良地域バス調整会議		H31.5
H31.6	運行事業者の決定・運行計画の調整	運行事業者の決定・運行計画の調整	実証実験	H31.6
H31.7			実証実験の評価	H31.7
H31.8	美山地域バス調整会議	伊自良地域バス調整会議	運行方式の決定 高富・富岡地域バス調整会議 ・運行計画に関する意見交換	H31.8
H31.9	再編実施計画案の作成	再編実施計画案の作成	再編実施計画案の作成	H31.9
H31.10	再編実施計画の協議（公共交通会議）	再編実施計画の協議（公共交通会議）	再編実施計画の協議（公共交通会議）	H31.10
H31.11	停留所位置の協議（道路管理者・警察署）	停留所位置の協議（道路管理者・警察署） 関係機関との協議（岐阜市等）	停留所位置の協議（道路管理者・警察署） 停留所位置の協議（自治会）	H31.11
H31.12	［運行事業者］許認可申請or登録申請	［運行事業者］許認可申請		H31.12
H32.1			［運行事業者］許認可申請	H32.1
H32.2	［運行事業者］利用者登録募集			H32.2
H32.3	停留所設置	広報 停留所設置	広報 停留所設置	H32.3
H32.4				H32.4