

山縣市地域公共交通計画(案)【概要版】

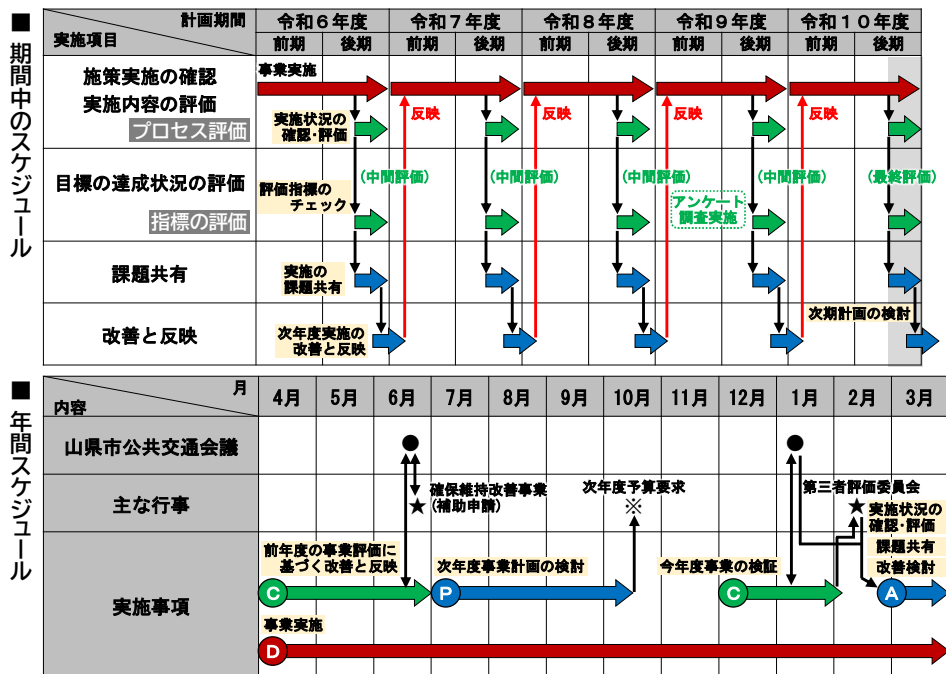
■ 評価指標と目標値

・本計画に掲げる施策を着実に実施し、目指す将来の姿を実現するため、次の評価指標と目標値を設定します。

項目	評価指標	基準値	目標値 (R10)
公共交通ネットワークの維持・構築	指標 1 年間利用者数 (人/年)	162,381 (R5)	181,100
	指標 2 利用者 1人あたり運行経費 (円/人)	1,321 (R5)	1,320
	指標 3 1便あたり乗車人数 (人/便)	5.4 (R5)	5.9
	指標 4 自主運行バスの実車走行距離 (km/年)	538,771 (R5)	480,000
公共交通を利用しやすい環境の整備	指標 5 地域バス調整会議等の開催回数 (回/年)	1 (R5)	3
公共交通の利用促進	指標 6 公共交通PR・説明会の開催回数 (回/年)	1 (R5)	3
まちづくりと公共交通の連携強化	指標 7 交通結節点の乗降者数 (人/日)	489 (R5)	551
	指標 8 山県バスターミナル駐車場利用台数 (台/日)	38 (R5)	50
	山県バスターミナル駐輪場利用台数 (台/日)	42 (R5)	50

■ 計画の評価と推進体制

本計画は、「計画策定(Plan)」、「事業の実施(Do)」、「進捗管理・評価(Check)」、「見直し・改善(Action)」を繰り返す「PDCAサイクル」の考え方により推進していきます。



■ 計画策定の趣旨

本市では、市民の移動手段を確保するため自主運行バスを運行してきましたが、利用者の減少や路線維持費の増加に伴う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ります。そこで、平成25年度に「山県市公共交通総合連携計画」、平成30年度に「山県市地域公共交通網形成計画」を策定し、市民、市、交通事業者が連携を図り、各種事業に取り組んできました。

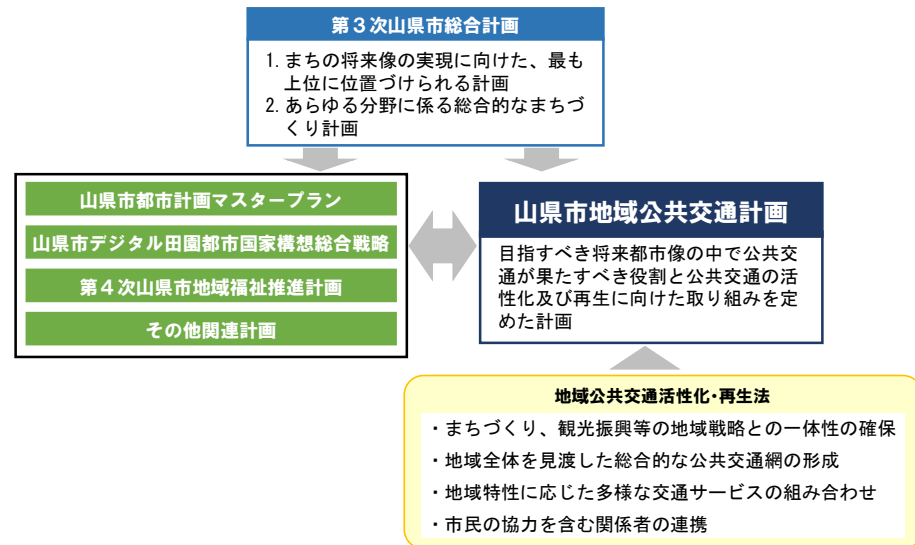
令和2年3月に東海環状自動車道が山県ICまで開通するとともに、令和3年6月にはまちの特産品や観光資源を活かしてひとを呼び込むためのにぎわい拠点(山県ばすけっと)や山県バスターミナルが整備され、バスターミナルを拠点とした路線再編を実施しました。

網形成計画の計画期間が令和5年度末で期間満了を迎えることから、網形成計画期間中の取り組み等を評価した上で、さらなる持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、「山県市地域公共交通計画」を策定することとしました。

■ 計画の位置付け

「山県市地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき作成されるものです。地域公共交通の基本方針と目標を整理し、まちづくりと連携した取り組みを明確化したものであり、持続可能な公共交通網の形成に向けたマスタープランとなるものです。

策定にあたっては、「第3次山県市総合計画」、「山県市デジタル田園都市国家構想総合戦略」、「山県市都市計画マスタープラン」等の上位計画・関連計画と整合を取りつつ、「山県市地域公共交通網形成計画」(平成30年度～令和5年度)における取り組みの評価を踏まえるものとします。



■ 対象区域・計画期間

- ・計画区域は、「山県市全域」とします。
- ・計画期間は、「令和6年度～令和10年度」の5年間とします。

お問合せ先 山県市企画財政課 電話：0581-27-6825, FAX：0581-27-2075
E-mail：kikaku@city.gifu-yamagata.lg.jp

■ 山縣市地域公共交通計画 骨子

各種調査等

乗降調査・山県バスターミナル利用実態調査・利用者ヒアリング・施設来訪者ヒアリング・高校生アンケート・中学生保護者アンケート 等

公共交通の現状まとめ(主要なものを抜粋)

1. 公共交通を取り巻く環境

【人口の変化】

・人口減少・少子高齢化が進行しており、特に北部地域で顕著になっている。

【コロナ禍に伴う利用の変化】

・コロナ禍の影響で公共交通の利用者が大きく減少し、現在もコロナ禍前の水準にまでは回復していない。

【交通事業者を取り巻く環境の変化】

・バス・タクシーの運転手不足が深刻化し、今後の公共交通の維持が困難になりつつあり、同じサービスを提供する場合でも、運行経費は年々増加している。

2. 利用状況・利用者ニーズ

【利用実態】

・ハーバス伊自良・大桑線の大桑地区、市街地巡回線西ルートなど、利用の少ない路線がみられる。

・ハーバスの利用者は1～2割が片道のみ利用しており、往復利用ができない利用者がみられる。

【利用者の意見】

・利用者(高校生・高齢者等)から、ダイヤ等に関する個別の改善要望がみられる。

3. 公共交通の利便性

【乗り継ぎ拠点・待合環境】

・バスターミナル以外の路上バス停では、快適な待合環境が確保できていないバス停も存在する。

【運賃体系】

・運転免許証自主返納者の運賃を半額、高齢者(75歳以上)等の運賃を無料としており、免許自主返納の促進や運賃負担の軽減を図っている。

・自主運行バスは、ゾーン制運賃により100～300円の低廉な運賃となっている。

4. 市民意識

【公共交通の認知状況】

・バスを利用しない方は、路線再編や新規路線に対する認知度が低く、比較的公共交通に対する市民意識が低いと考えられる。

5. まちづくりの方針

【山県バスターミナル周辺地区の位置付け】

・バスターミナル周辺は、地域間の交流拠点として、商業地区と連携し、新たなにぎわいの創出を図る地区として位置付けられている(高富都市計画マスタープラン)

山縣市における地域公共交通の課題

課題1: 持続可能な公共交通の確保

・人口減少・少子高齢化を踏まえた公共交通の確保

・運転手不足を見据え、需要に合わせた効率的な運行サービスの提供

・他の輸送手段とも連携した効率的な輸送サービスの提供

課題2: 多様なニーズへの対応

・幅広い世代が利用できる公共交通サービスの提供

・地域や利用者の意見を取り入れた、利用しやすい公共交通サービスの提供

・地域特性に合った公共交通サービスの提供

課題3: 利用しやすい環境

・乗り継ぎ環境・待合環境の改善

・運賃負担の軽減

課題4: 公共交通に対するPR・意識醸成

・分かりやすい公共交通情報の提供

・新たな利用者の掘り起こし

・公共交通に対する市民意識の向上

課題5: まちづくりとの連携

・山県バスターミナル周辺の活性化

計画区域: 山縣市全域(隣接市町との連携を含む)

計画期間: 令和6年度～令和10年度(5年間)

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

目標1: 公共交通ネットワークの維持・構築

【視点】

・バス路線の維持・見直し

・交通結節点機能の強化

・運転手確保

等

目標2: 公共交通を利用しやすい環境の整備

【視点】

・バスの待合環境の整備

・利用しやすい運賃施策

等

目標3: 公共交通の利用促進

【視点】

・公共交通の周知・PR

・多様な主体と連携した公共交通の情報提供

・市民と意見を交換する場(地域バス調整会議等)

等

目標4: まちづくりと公共交通の連携強化

【視点】

・まちの拠点の活性化を支える公共交通ネットワークの形成

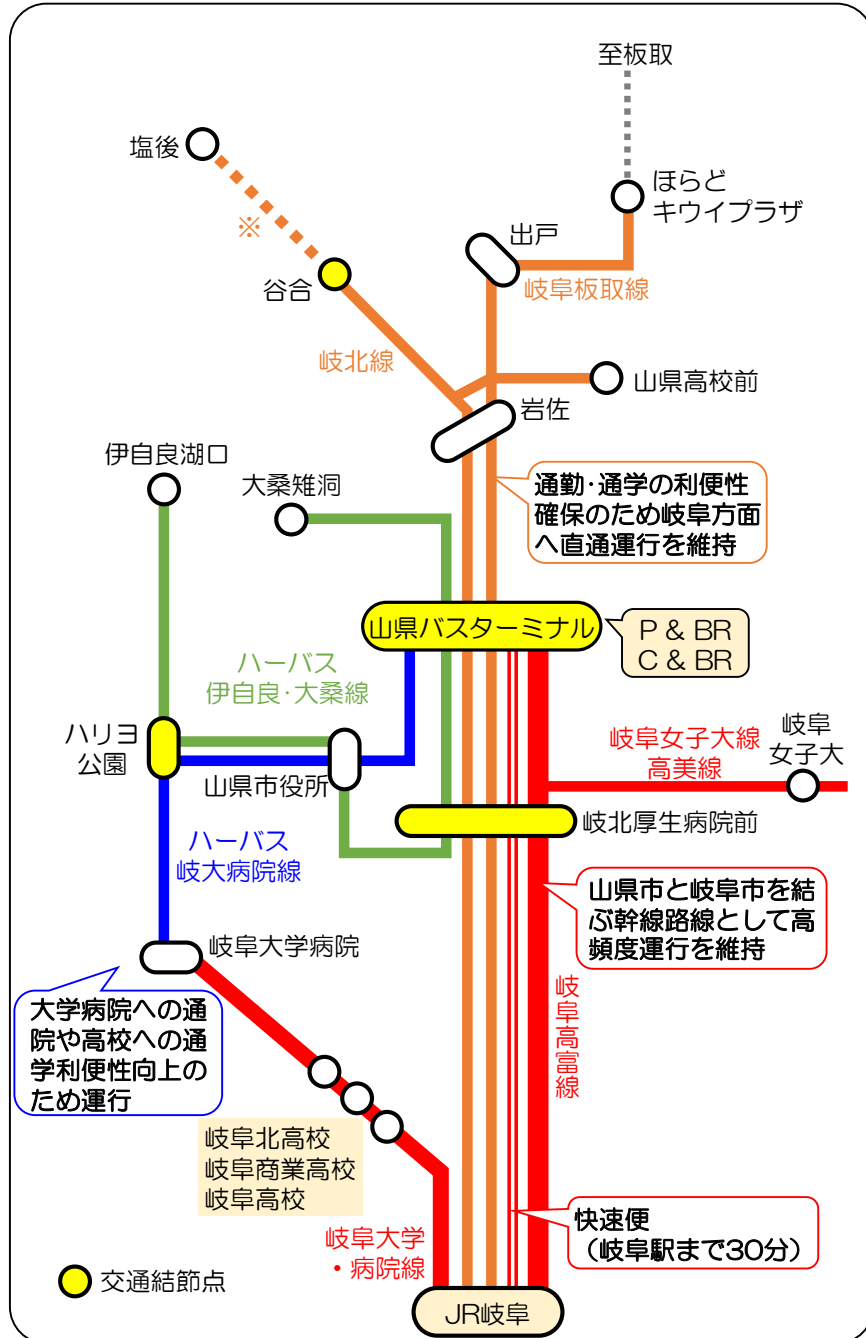
・山県バスターミナル周辺のにぎわい創出・魅力アップ

・山県バスターミナルの利便性のPR

等

■ 将来の公共交通ネットワーク イメージ図

朝 夕



※岐北線の谷合～塩後間は、利用者の大幅な減少や運転手不足に伴い、現在の運行形態による路線の維持が困難なため、代替手段を検討中。

昼 間

