

第5章 山縣市地域公共交通の抱える課題

5.1 地域公共交通の課題

前章までに整理した、地域及び公共交通の現状を踏まえると、本市が抱える地域公共交通の課題は次の4点に整理されます。

課題1 多様なニーズへの対応

- 通勤・通学ニーズに合ったサービスの提供
- 高齢化の進行を見据え、買い物・通院等の移動ニーズに配慮したサービスの提供

課題2 まちづくりとの連携

- 拠点間のネットワーク構築
- 観光需要への対応

課題3 持続可能な公共交通の確保

- サービスレベルと需要規模の不整合の解消
- 需要と車両サイズの不整合の解消

課題4 市民意識の向上

- 市民に対する公共交通の周知・親しみの向上
- 地域への帰属意識の醸成

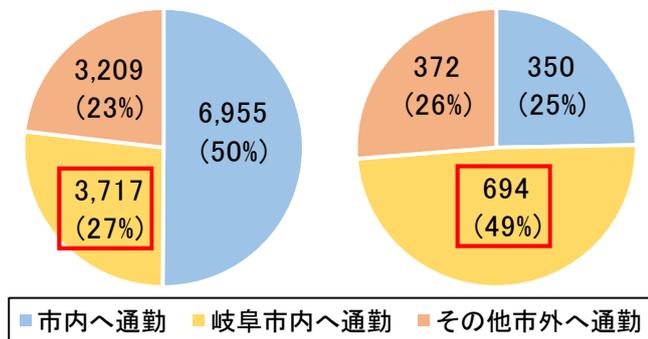
5.2 多様なニーズへの対応

5.2.1 通勤・通学ニーズに合ったサービスの提供

【現状】

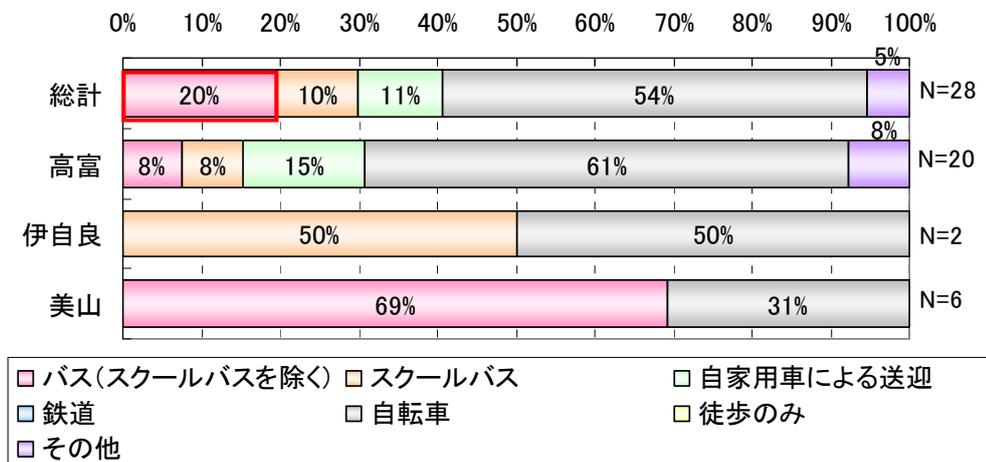
- ・山縣市居住者の通勤先・通学先は、市外の割合が高く、その中でも特に岐阜市の割合が高くなっています。
- ・山縣市と岐阜市を結ぶバス路線は、通勤通学時間帯には高いサービス水準で運行（例 高富バス停：平日6時台のJR岐阜方面行き13本）されていますが、通勤通学でのバス利用は限られています。
- ・市内唯一の高校である山県高校へは、朝夕に2便ずつJR岐阜方面との直通便が運行されています。

図表 5-1 通勤・通学流動



出典：平成27年 国勢調査

図表 5-2 ふだんの主な通学手段



出典：平成24年 市民アンケート

【課題】

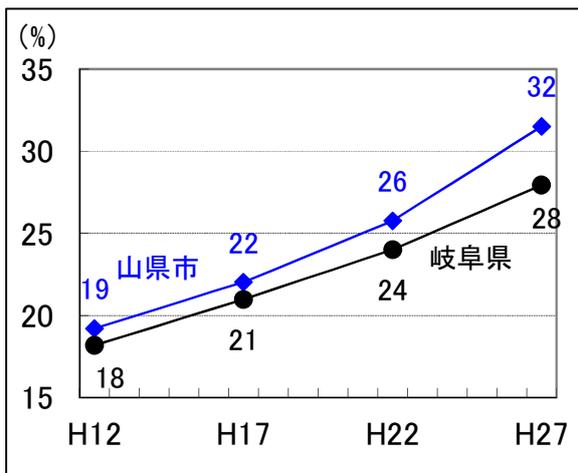
- ・朝夕を中心として利便性の高いサービス（通勤・通学時間帯、帰宅時間帯に合わせた運行ダイヤの設定等）を提供していく必要があります。
- ・通勤・通学者の利用を増やすためには、さらに岐阜市との交通利便性を向上させる必要があります。
- ・市内唯一の高校へのアクセス利便性を確保するため、山県高校～JR岐阜間の路線（運行本数）を維持していく必要があります。

5.2.2 高齢化の進行を見据え、買い物・通院等の移動ニーズに配慮したサービスの提供

【現状】

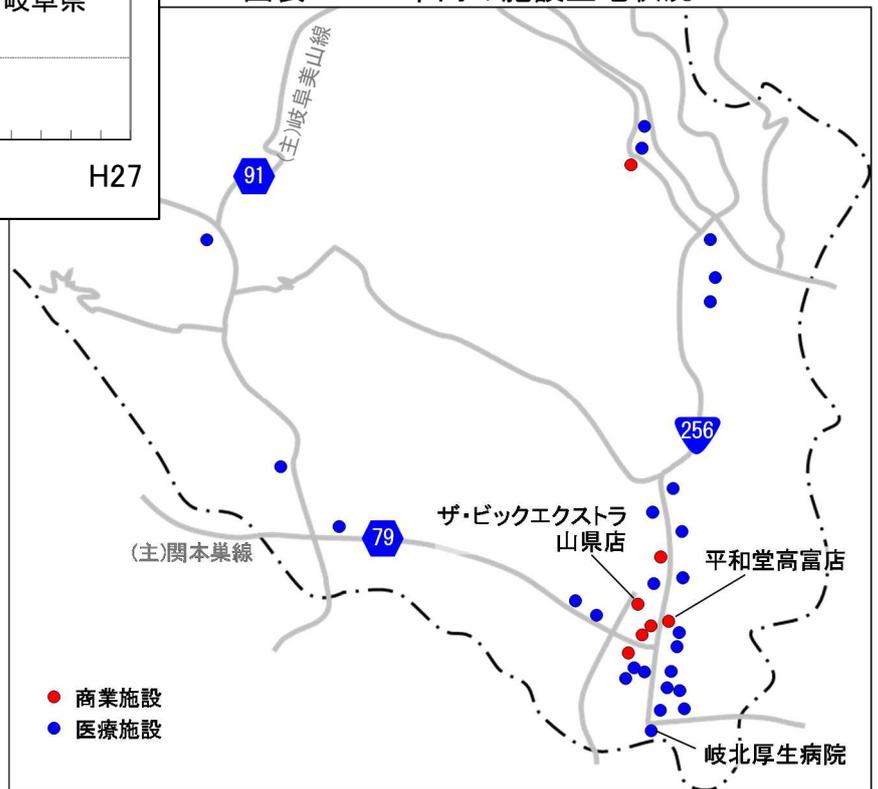
- ・本市の高齢化率は、平成27年時点で30%を越えています。今後も上昇すると推計されています。これに伴い、交通弱者の増加が予想され、日常生活における公共交通での移動需要が増加すると考えられます。
- ・高富・富岡地域の市街地には、商業施設や医療施設が点在していますが、バスが乗り入れる施設（平和堂高富店、ザ・ビックエクストラ山県店）は限られています。
- ・高富・富岡地域でも、停留所までの距離が離れている地区があり、中にはバス停まで1km以上を歩いてバスを利用している人もいます。

図表 5-3 高齢化率の推移



出典：国勢調査

図表 5-4 市内の施設立地状況



【課題】

- ・高齢者の日常生活の移動手段を確保するため、目的地となる商業・医療・福祉施設等付近へのバス停の設置、営業時間や移動需要の高い時間帯に配慮した運行ダイヤ等、利便性の向上を図る必要があります。
- ・現在運行している自主運行路線ではカバーしきれない地域に対応するため、既存路線の見直しや新規路線の導入が必要です。

5.3 まちづくりとの連携

5.3.1 拠点間のネットワーク構築

【現状】

- ・新バスターミナルには、地域振興施設の整備が計画されていることから、市内各地から人が集まり、交流の拠点になることでにぎわいの創出につながることを期待されています。

山縣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

【課題】

- ・新バスターミナル及び地域振興施設の整備にあわせて、本市の公共交通ネットワークを新バスターミナルを拠点に再編する必要があります。

5.3.2 観光需要への対応

【現状】

- ・市内には、伊自良湖や四国山香りの森公園などの観光施設が点在しています。市外からこれらの施設へ公共交通で行くためには、バスの乗換が必要となりますが、乗継拠点が明確ではないため、観光客にとって分かりづらくなっています。

【課題】

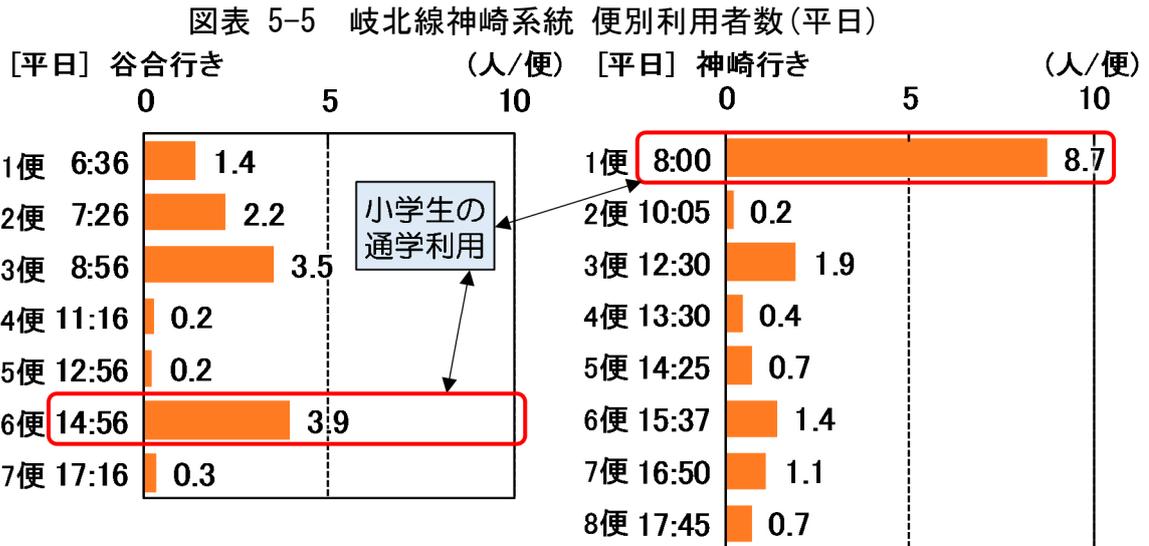
- ・市外からの観光客にもわかりやすい、公共交通ネットワークを構築するとともに、公共交通や観光の情報を発信していく必要があります。

5.4 持続可能な公共交通の確保

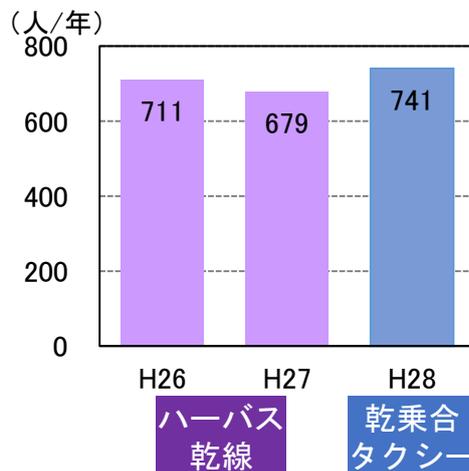
5.4.1 サービスレベルと需要規模の不整合の解消

【現状】

- ・ 岐北線神崎系統では平成25年10月から、乾乗合タクシーでは平成27年10月から利便性向上を目指して、運行日を拡大しています。
- ・ 岐北線神崎系統の利用者数は、小学生の通学利用による部分が大きく、通学に利用される便を除くと、ほとんどの便で利用者が2人未満となっています。
- ・ 乾乗合タクシーの利用者は、隔日運行であったハーバス乾線と同程度です。



図表 5-6 乾乗合タクシー 年間利用者数の推移



【課題】

- ・ より利用者ニーズにあった運行ができないか、新たな運行形態の模索まで踏まえた検討が必要です。
- ・ 地域の需要規模に応じたサービスを提供することで、運行の効率化を図る必要があります。

5.4.2 需要と車両サイズの不整合の解消

【現状】

- ・岐北線の運行経路上には、道路幅員が十分ではなく、すれ違いが難しい区間が存在します。
- ・現在岐北線は、JR 岐阜から直通運行であるため、運行事業者の所有する大型バス車両で運行していますが、地元地域からは安全上の観点から、車両の小型化を望む声が上がっています。

図表 5-7 岐北線 使用車両



出典：岐阜バスホームページ

【課題】

- ・道路状況を考慮し、地域の需要規模にあった車両の導入が必要です。

5.5 市民意識の向上

5.5.1 市民に対する公共交通の周知・親しみの向上

【現状】

- ・年2回の公共交通ガイドブックの更新をはじめとし、さまざまな情報提供を実施してきました。しかし、ふだんバスを利用しない人は公共交通に対する関心が低い
ため、市内を運行しているバス路線やその利用方法・運賃などの基本的な情報が十分に周知されていない場合もあります。
- ・運転免許自主返納者など、公共交通の利用に慣れていない人にとっては、利用方法のよく分からないバスを使うことは心理的なハードルが高くなります。

【課題】

- ・利用方法や主要バス停までの運賃など、バスを利用する際に必要となる基本的な情報を多くの方に知ってもらう必要があります。

5.5.2 地域への帰属意識の醸成

【現状】

- ・市民にとって使いやすく、持続可能な公共交通を形成するためには、利用者となる市民も公共交通改善について検討し、地域の公共交通を地域で守るという意識を醸成していくことが重要です。
- ・連携計画策定後には、市内の各地区で市民検討会・バス調整会議を開催し、バス再編について考える場を設けました。

【課題】

- ・各地域で公共交通について、市民が主体的に考える組織体制を強化する必要があります。

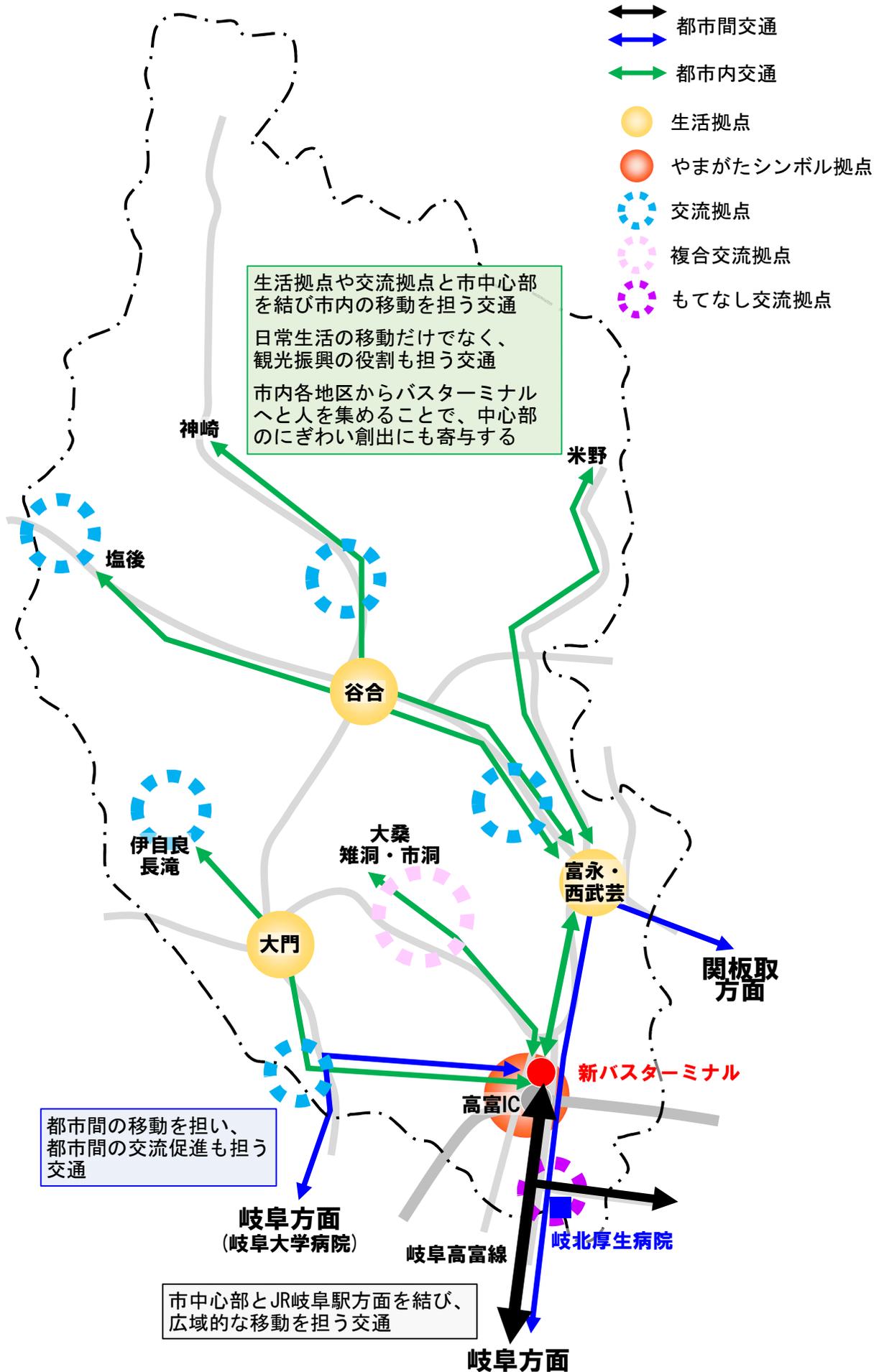
第6章 目指す将来の姿・基本的な方針

6.1 山県市が目指す将来の姿

本市の上位計画及び関連計画では、山県市が目指す将来の姿として次のような基本理念や目標等が示されています。

上位・関連計画	基本理念・目標等
第2次山県市総合計画	<p>誰もが生涯を通じ、安心して夢や希望のある暮らしが送れるよう、どの世代においても住みよいまちの実現、調和のとれた総合的なまちの発展をめざす。</p> <p>基本理念： 豊かな自然と活力ある都市が調和した安心で快適な住みよ いまちづくり</p>
山県市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<p>まちは単独で成り立つものではなく、近隣市町村を含めた有機的なネットワークの上で成長してきたことから、人口減少社会の中では、これまで以上に強い繋がりをもって交流・相互補完をしていく必要がある。</p> <p>基本目標： ④みんなを呼び込む！ (2) 周辺都市等との交流・相互補完</p>
山県市都市計画マスタープラン	<p>地方分権、少子・高齢化、国際化、高度情報化、成熟化等の社会情勢の変化に適切に対応していくとともに、豊かな自然環境や都市近郊の利便性等の都市の特徴を最大限に活かし、調和のとれた総合的な発展を目指す。</p> <p>都市づくりの理念： 豊かな自然と活力ある都市が調和した『安らかで快適な 21世紀の住みよ いまちづくり』</p>
都市再生整備計画 高富 IC(仮称)南部地区	<p>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づくり</p> <p>①市内の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。</p> <p>②災害に強く、安心して利用できる拠点づくりを目指す。</p> <p>③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。</p>

図表 6-1 山県市におけるまちづくりのイメージ



【各拠点の役割】

やまがたシンボル拠点

- ・高富 IC(仮称)に隣接し、市の交通軸等が集中する地域
- ・まちの玄関口として、憩い、交流、情報発信、居住等の様々な機能を備えた総合的な空間整備を進め、定住・交流を牽引する「新たな山県の顔」の実現を目指す。

もてなし交流拠点

- ・地域の日常的なニーズに対応し、市内の交流を促進する南の玄関口として、やまがたシンボル拠点とは異なる魅力を備えた空間づくりに努める。

生活拠点

○伊自良

- ・市西部の暮らしを支える中枢
- ・市街地の機能との連携・生活利便性の向上
- ・香り高い文化とふれあい、新文化を創造・発信する拠点としての振興

○富永・西武芸

- ・国道 256 号と国道 418 号が交差する交通の要衝
- ・産業機能と居住機能が集積・調和した生活拠点づくり
- ・市内観光と連携した東の玄関口としての振興

○美山・谷合

- ・山間地の暮らしを支える中枢
- ・日常生活に必要な都市機能の維持・導入に努める
- ・豊かな自然を活かした産業機能、レクリエーション機能の配置検討など、市全体の発展にも寄与するまちづくりに努める

水と緑の癒し・交流拠点

- ・自然活用型レクリエーション地
- ・豊かな自然を PR し、自然とのふれあいの中で癒しを提供する
- ・交通軸・アメニティ軸によるネットワーク化の推進、広域的な利用の促進

複合交流拠点

- ・東海自然歩道等による広域観光ネットワーク上の中核
- ・自然と歴史・文化が連携した観光・交流拠点の形成を図る
- ・良好な環境と関連づけられた広域的な福祉・保健の拠点としての振興を図る

【公共交通の役割】

- 1 市民の日常生活における移動手段の確保
- 2 ネットワーク型コンパクトシティの実現
- 3 にぎわい創出・健康増進支援
- 4 観光振興・交流促進支援

6.2 基本方針と目標

上位計画を踏まえて、地域公共交通の基本方針は次のとおりとします。

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

移動目的によって、利用者が望む公共交通が異なることから、多様なニーズに対応できる公共交通が必要です。そのため、利用状況や地理的条件を踏まえて最適な運行形態を検討し、利用しやすい公共交通の整備により、市民の外出を支援していきます。

特に、自主運行バス利用者の8割は、運転免許を持たないいわゆる交通弱者と呼ばれる方たちであり、高齢化の進展により今後このような公共交通を必要とする人は増加していくと予想されます。このため、自動車がなくても移動できる手段である公共交通の確保と運行の継続が重要になります。

- 岐阜・名古屋方面への通勤・通学に対応するため、新規路線の運行や快速便の導入などを目指します。
- 山県高校への通学利便性を高めるため、直通便の運行本数の維持に努めます。
- 高齢者等の買い物・通院等に対応するため、現状のサービスを維持するとともに、公共交通の未カバーエリアについては、新規路線の運行を目指します。
- 持続可能な公共交通を確保するため、地域や利用の実情に見合ったサービスを提供し、継続的な運行を目指します。

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

新バスターミナルは、まちづくりの観点においても、市内外から人が集まる拠点として位置付けられています。そのため、新バスターミナルの開設にあわせて、日常生活だけでなく観光でも利用できるよう、地域公共交通網を再編します。

また、近隣市町との連携を密にすることで、広域的な移動・観光の拠点の役割も担うよう努め、新バスターミナルを中心に人々が集まり交流する、にぎわいの創出を支援します。

さらに、他の移動手段から公共交通への転換を期待して、新バスターミナルには地域振興施設に加え、無料駐車場や駐輪場の整備も計画しています。

- 新バスターミナルを交通結節点とした地域公共交通網を構築するため、市内の公共交通の再編を実施します。
- 新バスターミナルにおける乗り換え利便性を向上するため、駐輪場・駐車場等の施設整備や運賃面、ダイヤ面でのシームレス化を図ります。
- 新バスターミナル内に整備予定の地域振興施設を観光・交流の拠点とするため、観光等の情報提供を充実します。

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

公共交通を利用することに慣れていない人にとって、情報不足は公共交通利用の大きなハードルとなります。利用方法や運賃など利用するための基礎情報を提供するとともに、体験乗車会の開催などバスを利用するきっかけをつくっていきます。

- 市内外に向けて、広く公共交通に関する情報提供を実施するとともに、公共交通ガイドブックを作成・配布します。
- 市民の公共交通利用を促し、また利用のきっかけをつくるため、モビリティマネジメントや体験乗車会などを企画・実施します。
- 高齢者等が安心して公共交通を利用できるようにするため、バスヘルパー制度の継続・拡充を目指します。

目標4

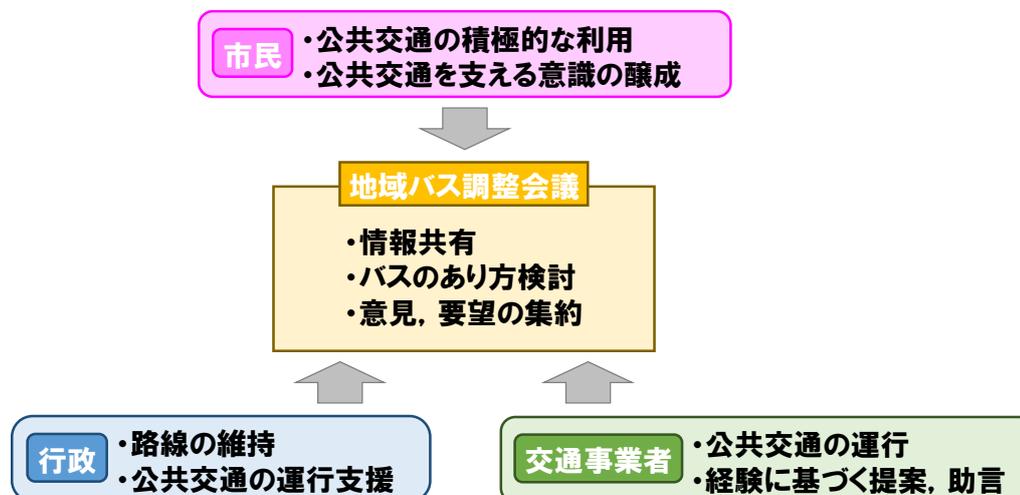
■多様な主体の連携により、地域全体で公共交通を支える体制の推進

市民にとって使いやすく、持続可能な公共交通を形成するためには、市民、市、交通事業者の3者が協働して検討し、地域の公共交通を地域全体で守るという意識を醸成していくことが重要です。

そこで、連携計画策定後には、市内の各地区で市民検討会・バス調整会議を開催し、市民自らバス再編について考える場を設けました。地区によっては、検討の場を継続して設けているところもあり、マイバスの意識が醸成されつつあります。

今後も「地域全体で公共交通を支える体制」の強化・拡充のため、必要な支援をしていきます。

- 地域全体で公共交通を支える体制の強化・拡充のため、市民、市、交通事業者が参加する地域バス調整会議等の定期的な開催を促します。
- 地域バス調整会議等をはじめとし、さまざまな方法で市民から網形成計画の実施事業に関する意見を収集し、評価、改善に活かします。



第7章 具体的な実施事業

7.1 事業概要

第6章では、『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』という基本方針のもと、上位・関連計画を踏まえた「山県市におけるまちづくりのイメージ」を実現するため、4つの目標を定めています。

この4つの目標を実現するため、「路線再編事業」「バスターミナル整備事業」「利用促進事業」の3事業を推進していきます。

路線再編事業

- 新バスターミナルを拠点とする路線への再編
- 新規路線の運行
 - ・岐阜大学病院路線の運行
 - ・市街地循環路線の運行
 - ・美山地域の運行形態の変更
 - ・JR岐阜までの快速便の導入

バスターミナル整備事業

- 駐車場、駐輪場の整備
- 待合スペースの整備
- のりば案内・路線案内表示の設置
- バスロケーション機器の設置
- アユカ自動入金機の設置
- 観光案内設備の整備

利用促進事業

- 乗り継ぎ割引運賃の適用
- 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定
- 公共交通ガイドブックによる情報提供
- 地域バス調整会議等の開催
- 企画乗車券の発行
- バスヘルパーの継続・拡充
- モビリティマネジメントの実施

7.2 路線再編事業

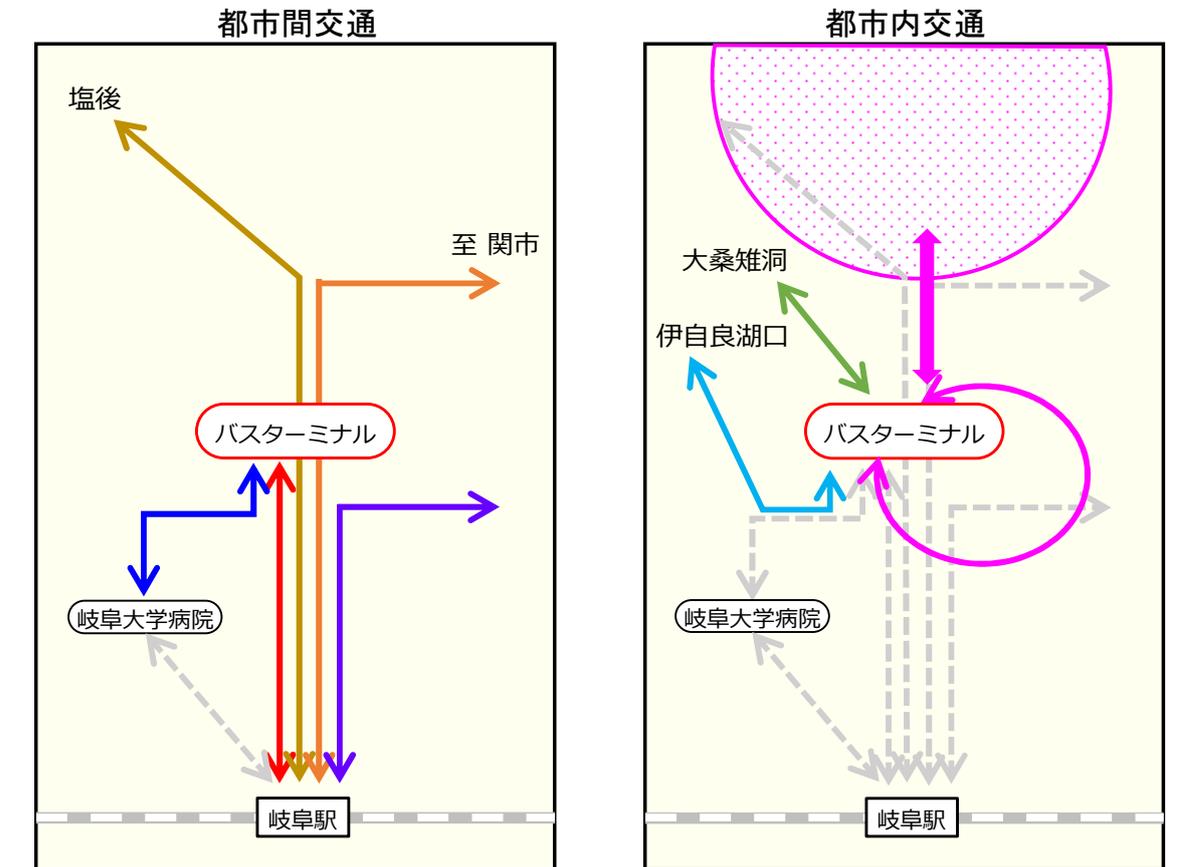
7.2.1 地域公共交通の機能分類

本市が目指す将来の姿と基本方針、目標を達成するための地域公共交通体系の構築に向けて、市内を運行する路線を全て「新バスターミナル」に集約します。また、市内を運行する路線をそれぞれが担う役割にあわせて「都市間交通」と「都市内交通」に分類します。

市内外の広域的な移動を担う「都市間交通」と、市内の各地域への移動を担う「都市内交通」が、交通結節点である「新バスターミナル」で接続することで、相互利用が可能となり、より利便性の高い公共交通体系が構築されます。

各地から新バスターミナルへ人が集まることで交流が生まれ、にぎわい創出につながるるとともに、地域公共交通の利便性向上により外出機会が増加し、市民の健康増進にもつながります。さらに、市外から市内観光地・観光施設へと人を呼び込み、観光振興にも寄与します。

図表 7-1 地域公共交通の機能分類



- 役割**
- ・ 広域的な移動を担い、都市間の交流促進を担う。
 - ・ 通勤・通学、買い物・通院等の様々な目的での利用に対応する。

- 役割**
- ・ 都市間交通に接続するフィーダーとして、市内各地域から新バスターミナルへのアクセス機能を担う。
 - ・ 日常生活に必要な買い物や通院等のための利用に対応する。
 - ・ 市内の観光振興、中心部のにぎわい創出等にも寄与する。

図表 7-2 各路線の機能分類

機能分類	路線・系統	機能
都市間交通	岐阜高富線	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学、買い物・通院等の様々な目的での利用に対応し、山口市と岐阜市(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。 ・市外から、観光等を目的とする本市への来訪者の移動手段として新バスターミナルまでアクセス機能を担う。
	高美線・岐阜女子大線	<ul style="list-style-type: none"> ・主に通勤・通学目的での利用に対応し、山口市と岐阜市(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	<ul style="list-style-type: none"> ・主に通勤・通学目的での利用に対応し、山口市と岐阜市(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、山口市・岐阜市から山県高校へのアクセス機能を担う。
	岐阜大学病院路線	<ul style="list-style-type: none"> ・主に通学・通院等の目的での利用に対応し、新バスターミナルと岐阜大学病院を結ぶ機能を担う。
都市内交通	ハーバス大桑線・伊自良線	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の通勤・通学目的での利用に対応し、伊自良・梅原地区や大桑・桜尾地区と新バスターミナル等を結ぶ機能を担う。 ・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。 ・新バスターミナルから沿線の観光地・観光施設(伊自良湖、四国山香りの森公園など)までのアクセス機能を担う。
	市街地循環路線	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
	美山地域デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> ・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や新バスターミナルへのアクセス機能を担う。
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・利用目的に関わらず、よりきめ細かなニーズやスピードを重視するニーズに対応する。

7.2.2 新バスターミナルを拠点とする路線の再編

市内の公共交通の拠点となる新バスターミナルの整備計画にあわせて、市内を運行する公共交通を新バスターミナルが拠点となるよう再編することで、ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指します。また再編により、新バスターミナルに市内外の人が集まることで、にぎわいが生まれるとともに、観光振興や交流促進にもつながります。

そのために、岐阜駅方面とつながる現在のバス路線は維持しつつ、市内の利便性向上のため、新路線の運行や運行形態の変更を実施します。また、既存の都市内交通については、起終点が新バスターミナルになるよう、一部見直しを実施します。

新バスターミナルでは、乗り継ぎ利用者が多数発生することから、乗り継ぎ待ち時間を快適に過ごすための待合スペースの整備や、ダイヤ調整、乗り継ぎ割引運賃などの乗り継ぎのシームレス化を図ります。

機能分類	路線・系統	各路線の再編概要
都市間交通	岐阜高富線	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者の営業所が新バスターミナルに隣接する用地へ移転。 そのため、運行区間が「高富～JR 岐阜(西鏡島)」から「新バスターミナル～JR 岐阜」に変更
	高美線・岐阜女子大線	<ul style="list-style-type: none"> 変更なし
	岐北線・岐阜板取線	<ul style="list-style-type: none"> 起終点に変更は無いが、新バスターミナルを経由し、他路線からの乗り継ぎを可能にする。
	岐阜大学病院路線	<ul style="list-style-type: none"> 岐阜・名古屋方面への通勤・通学利便性向上のための新路線。 「新バスターミナル～岐阜大学病院」を運行。
都市内交通	ハーバス大桑線	<ul style="list-style-type: none"> 運行区間を「大桑雉洞～山県市役所」から「大桑雉洞～新バスターミナル」に変更。
	ハーバス伊自良線	<ul style="list-style-type: none"> 運行区間を「伊自良湖口～岐北厚生病院前」から「伊自良湖口～新バスターミナル」に変更。
	市街地循環路線	<ul style="list-style-type: none"> 高富・富岡地域に存在する公共交通未カバーエリアへの対応と、当該地域に立地する商業施設や医療施設へのアクセスを向上するための新路線。 新バスターミナルを発着地とする循環路線として運行。
	美山地域デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> 昼間時に岐北線神崎系統及び乾乗合タクシーに替わり、美山地域全体の移動を担う新路線。 「美山地域～新バスターミナル」まで運行。(都市間交通である岐北線・岐阜板取線との競合を避けるため利用者は限定する)
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> バスでは対応しきれない細かなニーズに対応する。 新バスターミナル内に、タクシー乗り場を整備。

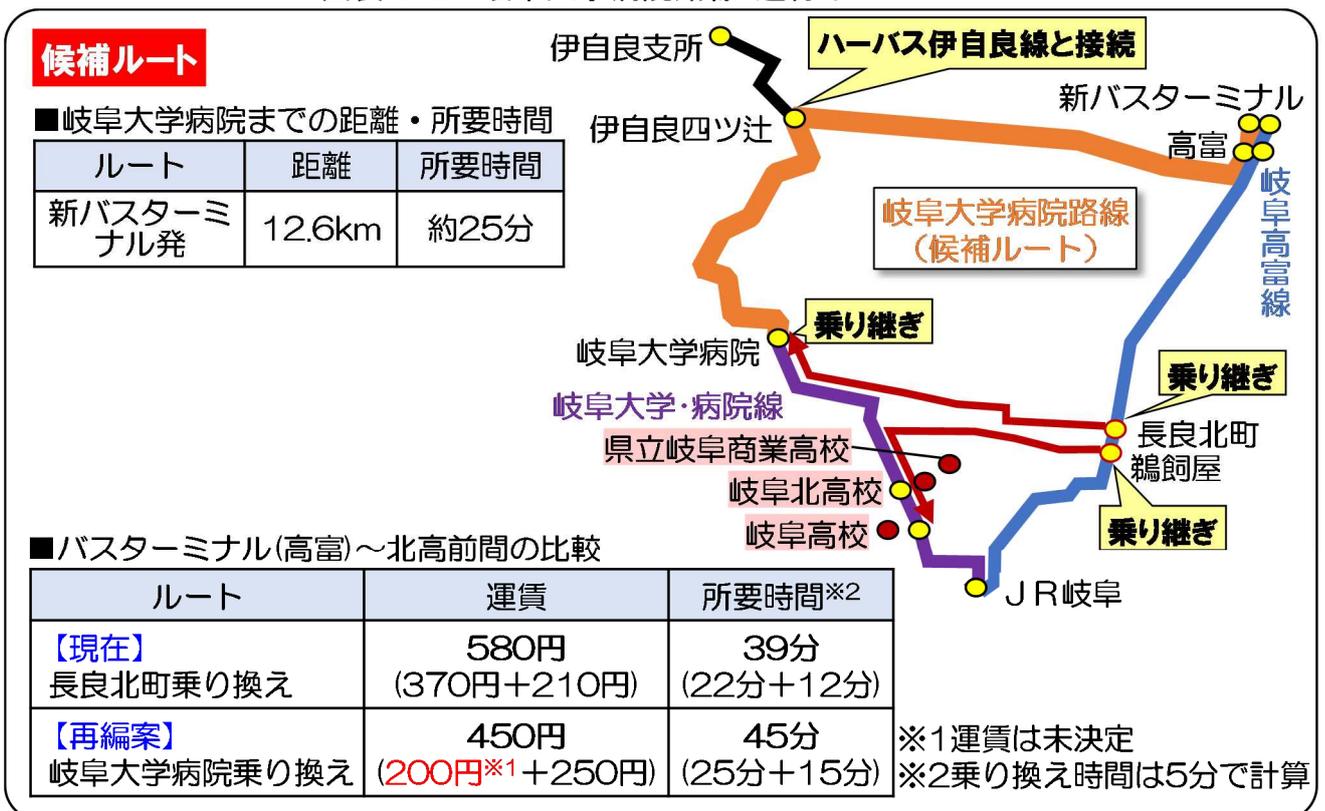
7.2.3 新規路線の運行

(1) 岐阜大学病院路線の運行

- ・市内からは、岐阜市内にある岐阜高校、岐阜北高校、県立岐阜商業高校へ通学する学生が多くいますが、高校の最寄りバス停までは途中乗り継ぎが必要となります。
- ・新バスターミナルから岐阜大学病院への直行便を運行することで、通勤・通学（特に通学）利用者だけでなく、岐阜大学病院への通院・見舞客の利便性向上も見込むことができます。
- ・また、伊自良地域は高富方面よりも岐阜方面へ生活圏が向いていることから、岐阜大学病院路線を運行し、利便性が向上することにより伊自良地域の活性化にもつながると考えられます。
- ◆新バスターミナルの開設にあわせて、新バスターミナルから岐阜大学病院へ向かう路線を新設します。伊自良地域からは、ハーバス伊自良線と岐阜大学病院路線を伊自良四ツ辻で乗り継げるように調整することで、利用可能とします。
- ◆岐阜大学病院路線の運行により、通勤・通学や通院等の利便性向上に加えて、伊自良地域の活性化も図ることができます。

【実施主体】市・交通事業者

図表 7-3 岐阜大学病院路線 運行イメージ

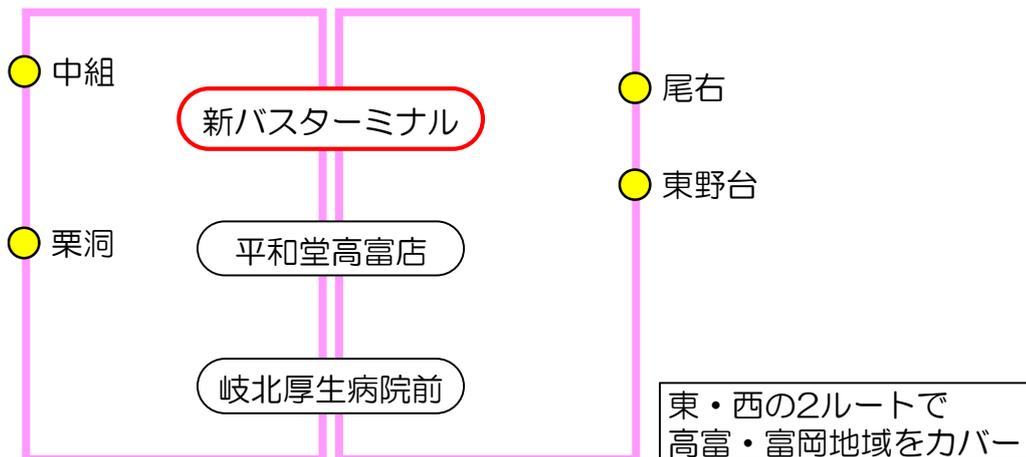


(2) 市街地循環路線の運行

- ・高富・富岡地域は、本市の中心部であり、商業施設や医療施設など、日常生活に必要な様々な施設が立地しています。
- ・高富・富岡地域では、地域内をサービス水準の高いバス路線（岐阜高富線など）が高富街道を運行していますが、離れた場所に位置する団地（東野台など）は、最寄停留所まで1km以上離れています。
- ・また、当該地域でも高齢化が進んでおり、今後交通弱者の増加が予測されることから、運転免許がなくても生活できる公共交通が必要となります。
- ◆より多くの方が公共交通を利用しやすくなるよう、高富・富岡地域で市街地循環路線の運行を検討します。
- ◆市街地循環路線を運行することで、高富・富岡地域だけでなく他の地域からも、市街地に点在する医療施設や商業施設への移動利便性が向上します。

【実施主体】市・交通事業者

図表 7-4 市街地循環路線 運行イメージ



(3) 美山地域の運行形態の変更

- ・ 乾乗合タクシーは、乾地区のみを対象に運行しているため、サービスを楽しむことができる人が限られています。そのため、運行日の拡大などの利便性向上に努めていますが、ハーバス乾線から利用者数の増加が見られません。
- ・ 一方で、定時定路線型からデマンド型への運行形態の変更、運行日の拡大により、運行経費は大幅に増加しています。
- ・ 岐北線神崎系統では、小学生の通学利用を除くとほとんどの便で利用者数が2人未満となっています。
- ・ また岐北線の運行経路上には、道路幅員が十分ではなく、運行事業者の所有するバス車両ではすれ違いが難しい区間が存在します。
- ・ 美山地域においては、高齢化や人口減少によって、バスの需要規模が小さくなっており、市民の移動手段を路線バスによって確保することが、非効率になっています。
- ◆ 需要規模と市民ニーズにあったサービスを提供し、運行効率化を図るため、美山地域全体を1つのエリアとする、デマンド型交通の運行を目指します。
- ◆ また、デマンド型交通に変更することで、使用する車両の小型化を図ります。
- ◆ デマンド型交通の運行にあたっては、自家用有償旅客運送も想定して検討を進めます。

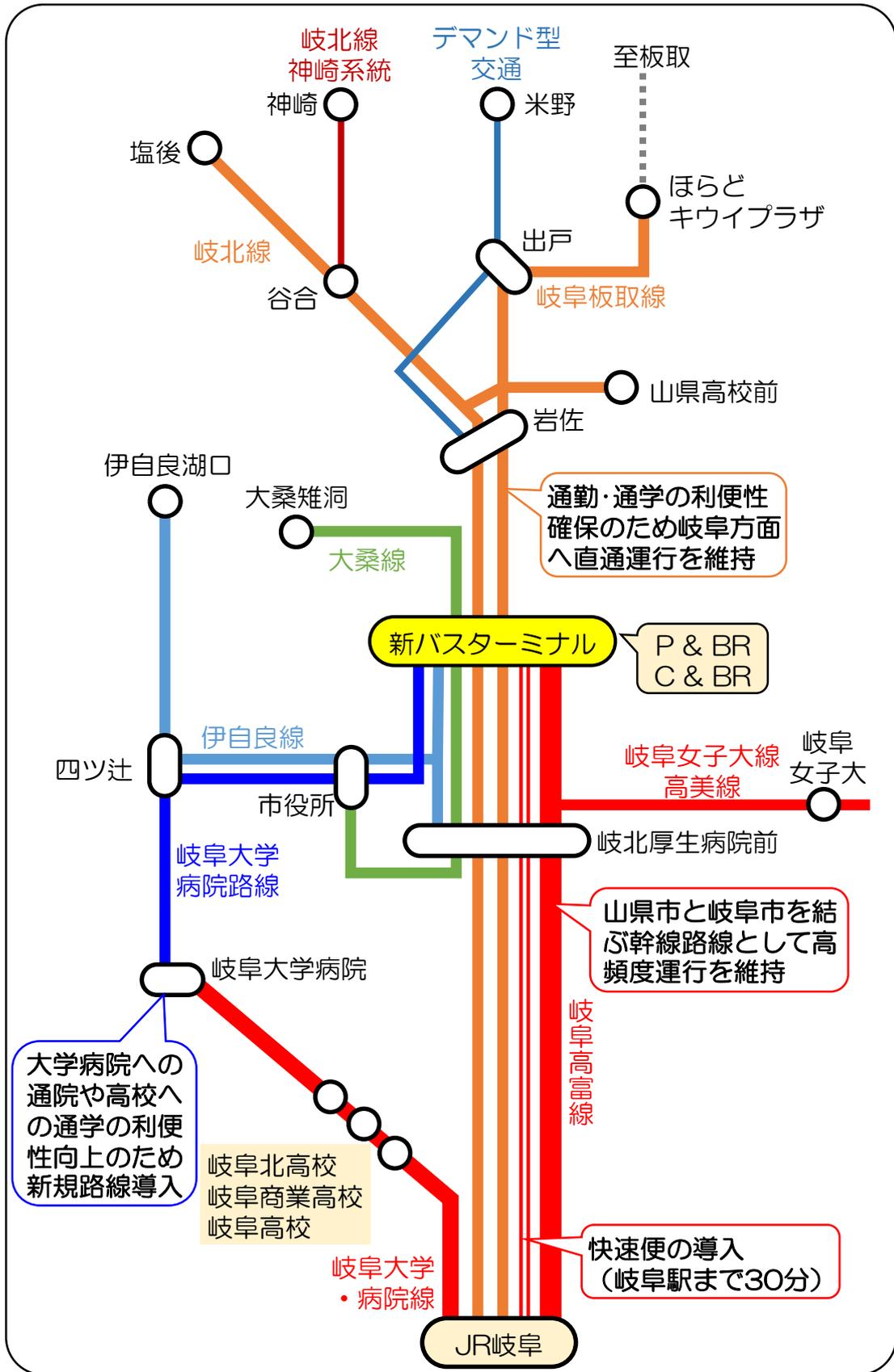
【実施主体】市・交通事業者

(4) JR 岐阜までの快速便の導入

- ・ JR 岐阜方面とつながるバス路線は、都市間の移動を担い、通勤・通学をはじめとした様々な目的で利用されています。
- ・ 通勤・通学時間帯は、特に定時性・速達性が求められますが、道路渋滞や停留所での乗降などにより遅延が発生しやすくなっています。
- ◆ JR 岐阜駅までの速達性・利便性を向上させるため、停車するバス停を限定して運行する快速便の導入を交通事業者に要請していきます。

【実施主体】市・交通事業者

図表 7-5 将来の公共交通ネットワークイメージ図 朝夕



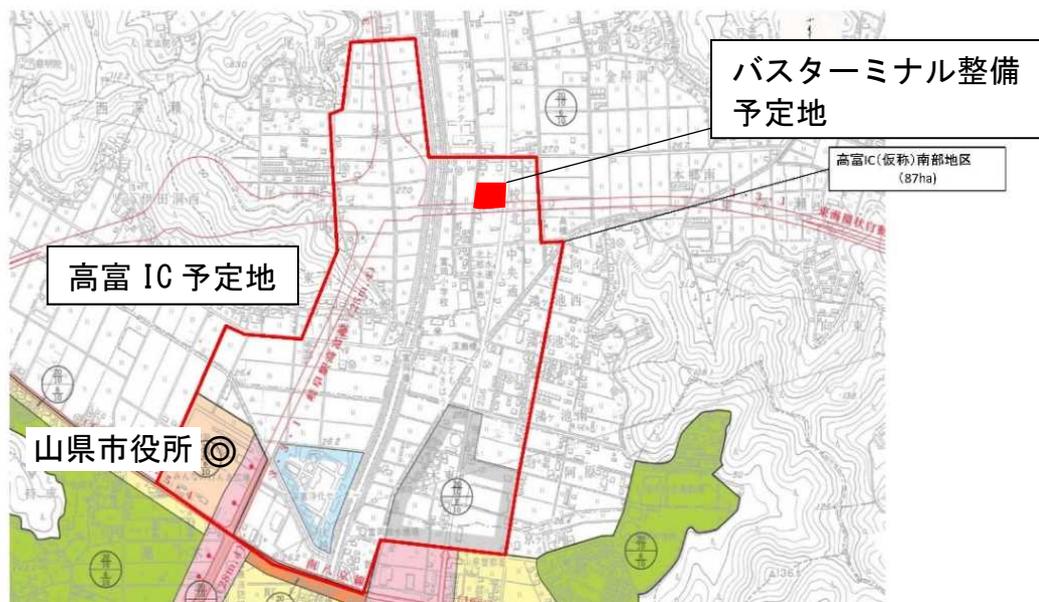
7.3 バスターミナル整備事業

7.3.1 駐車場、駐輪場の整備

- ◆自動車利用者のバスへの転換を促すため、バスターミナルに併設する形で、無料の**パーク&バスライド**用駐車場を整備します。
- ◆また、**サイクル&バスライド**用駐輪場、**キス&バスライド**用一般車乗降スペースも整備することで、バスターミナルにおける乗継利便性を向上します。

【実施主体】市

図表 7-7 バスターミナル整備位置図



7.3.2 待合いスペースの整備

- ◆新バスターミナルを交通結節点とすることで、バスターミナルにおいて乗り継ぎ利用者が多数発生するため、乗り継ぎ利用者が快適に待機できる待合いスペースを整備することで、乗り継ぎ利用者の負担軽減を図ります。

【実施主体】市

7.3.3 のりば案内・路線案内表示の設置

- ◆市内を運行するほぼ全路線が新バスターミナルを経由することから、複数のバスのりばが整備されるため、のりば案内とともに各のりばに停まるバス路線を整理して表示することで、新バスターミナルを初めて利用する人にも分かりやすい表示を整備します。

【実施主体】市

7.3.4 バスロケーション機器の設置

- ・市内を運行するバスは営業路線、自主運行バスともに岐阜バスで運用されているバスロケーションシステムにより、運行情報を確認することができます。
- ・運行情報は、手持ちの携帯電話等の端末で QR コードを読み取ることで確認できます。
- ◆携帯電話等の端末が無くても、バスの運行情報を確認できるよう、JR岐阜駅北口のバスターミナル、名鉄岐阜などの主要な停留所に設置されているバスロケーションシステムを新バスターミナルに導入します。

【実施主体】交通事業者

図表 7-8 バスロケーション機器



7.3.5 アユカ自動入金機の設置

- ・自主運行バス（岐北線、岐阜板取線、ハーバス）では、岐阜バスで平成18年12月より導入されたICカード乗車券を利用することができます。
 - ・しかし現在市内には、チャージができる自動入金機が設置されておらず、チャージはバス車内か自動入金機が設置されている施設等で行う必要があります。
- ◆バスターミナルにアユカの自動入金機を設置します。バス乗車前にチャージを可能にすることで、利便性を向上させるとともに、降車をスムーズにします。

【実施主体】 交通事業者

図表 7-9 ICカード乗車券・自動入金機



7.3.6 観光案内設備の整備

- ◆新バスターミナルは、市内交通の基点となることから、市内の観光地やイベント情報を紹介する、観光案内設備を整備します。
- ◆例えば、タッチパネル式端末を設置し、観光客が自ら行きたい目的地やイベント等を検索できるようにしたり、市内の飲食店や物産品等の販売店情報も提供するなど、地域経済の活性化も目指します。

【実施主体】市

【事例：福岡市観光案内所（天神）】

- ・福岡県内だけでなく、九州一円の観光パンフレットを豊富に取り揃えているほか行きたい目的地を観光客が自分で検索できるタッチパネル式端末「よかなび touch」を設置しています。

図表 7-10 よかなび touch 操作画面



7.4 利用促進事業

7.4.1 乗り継ぎ割引運賃の適用

- ・ 自主運行バス（岐北線、岐阜板取線、ハーバス）で導入されている IC カード乗車券では、45 分以内に乗り継ぎを行った場合、乗り継いだバスの運賃から 40 円の割引を実施しています。
- ◆ IC カード乗車券が利用可能な路線については、今後も乗り継ぎ割引を継続して適用し、乗り継ぎ利用者の負担軽減を図ります。

【実施主体】 交通事業者

7.4.2 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定

- ・ 自主運行バスでは、岐阜駅方面への利便性向上のため、営業路線（岐阜高富線など）と同時にダイヤ改正を行い、乗り継ぎ時間の短縮に努めています。
- ◆ 今後も営業路線等のダイヤ改正にあわせて、自主運行バスのダイヤ改正を実施し、乗り継ぎ時間のシームレス化を図ります。

【実施主体】 交通事業者・市

7.4.3 公共交通ガイドブックによる情報提供

- ・自主運行バスや岐阜バスのダイヤ改正にあわせて、年2回（4月、10月）ガイドブックを発行しています。
- ・ガイドブックには、時刻表のほか、乗り継ぎ案内や運賃体系、運行状況を確認するバスロケーションシステムのQRコードを掲載しています。
- ◆今後もダイヤ改正等に合わせて、定期的にガイドブックを更新し、最新の情報を提供します。
- ◆公共交通機関の現実的な利用パターンについて、市民の移動実態に即した具体例を提示し、乗り継ぎ情報などを紹介します。

【実施主体】市・公共交通会議

図表 7-11 山縣市公共交通ガイドブック

山山市内路線図

山縣市公共交通GUIDE BOOK 高富・伊自良版

平成28年4月1日 改正版

目次

ハース大森線	2-3ページ
ハース伊自良線	4-5ページ
岐阜線・岐阜取線(高富-伊良)	6-9ページ
岐阜高富線(高富-伊自良前-高富)	10-11ページ
岐阜生病院前 ⇄ 山南西役所	10-11ページ
岐阜女子大線・高美線	12-13ページ
運賃	14ページ
アスカバスロケーションシステム・タクシーのご案内	15ページ
山山市内路線図	16ページ

山山市内路線図のバス路線

- ハース大森線
- ハース伊自良線
- 岐阜線・岐阜取線
- 岐阜高富線
- 岐阜生病院前 ⇄ 山南西役所
- 岐阜女子大線・高美線
- 岐阜高富線
- 岐阜女子大線・高美線

山山市公共交通会議

発行：山山市公共交通会議(事務局：山山市企画財政課) TEL: 0581-22-6825

16

1

7.4.4 地域バス調整会議等の開催

- ・地域バス調整会議では、これまでにハーバス大桑線・伊自良線の路線変更や停留所の位置について協議し、協議結果は平成25年の再編に反映されました。
 - ・その結果、ハーバス大桑線・伊自良線では、利用者数が増加傾向にあります。
 - ・地域バス調整会議の実施は、市民のマイバス意識を向上させるとともに、実態に即したバス体系を構築することに繋がります。
 - ・市民にとって利用しやすい公共交通を整備するためには、計画、実証運行、本格運行の過程で、市民、市、交通事業者などの利害関係者がそれぞれの役割を担い、協働して検討、実施していくことが重要です。
- ◆今後も定期的に地域バス調整会議等を開催することで、市民のバスに対する意識を向上させるとともに、市民の希望と現実のギャップを解消し、より便利な公共交通を目指します。

【実施主体】市民・市・交通事業者

図表 7-12 地域バス調整会議の様子と調整結果



7.4.5 企画乗車券の発行

- ◆自主運行バスと岐阜バスを対象として1日乗車券や提携施設の利用割引特典、ガイドブックなどをセットにした企画乗車券を設け、観光振興による地域の活性化や公共交通の利用促進を図ります。
- ◆公共交通を利用することで市民が日常生活でメリットを受けられるよう、地域の店舗や施設等と連携した乗車券の企画発行を検討します。

【実施主体】市・交通事業者

【事例1：エスパルスドリームフェリー 清水港まぐろ切符】

- ・清水港水上バス及びしずてつジャストラインバス指定区間の1日乗車券と提携店での食事券、観光施設利用券・割引券をセットにした企画乗車券を販売しています。

【事例2：京都丹後鉄道 「あんしん通院ペア乗車券」】

- ・通院される本人とその付き添いの方2人で1人分の運賃となる乗車券で、購入時には、診察券や予約券等の通院証明書の提示が必要となります。

7.4.6 バスヘルパーの継続・拡充

- ・自主運行バスには、病院への通院や買い物に出かける高齢者の利用が多く、乗降時や車内でサポートが必要となることから、自主運行バスではバスヘルパー事業を実施しています。
- ・バスヘルパーによって、高齢者のサポートだけでなく、利用者どうしのコミュニケーションが生まれ、バス車内が交流の場となることが期待されます。
- ◆現在の実施されているバスヘルパー事業について、活動を継続していくとともに、新たな活動への参加者を募り、更なる事業の拡充を図ります。

【実施主体】市民・市

図表 7-13 バスヘルパー 活動状況



7.4.7 モビリティマネジメントの実施

- ・高年齢者の自動車事故が増加し、運転免許の自主返納が広く呼びかけられていることから、今後は公共交通の利用に不慣れな方へのモビリティマネジメントが重要となります。
- ・自動車を使われている方のなかには、公共交通を使い慣れておらず、利用方法が分からない方もいます。
- ◆公共交通の利用に不慣れな方や交通弱者の方に対して、具体的なバスの活用方法等を示したチラシの配布などを実施し、既存路線の利用を呼びかけるとともに、アンケート調査を行います。アンケート調査では、既存路線の満足度や利用者ニーズを把握し、更なる利用者の拡大に繋げるとともに、新たな路線のニーズについても把握します。
- ◆バスを利用したことのない方にバスの利用方法を知っていただくとともに、利用のきっかけとなるよう、体験乗車会及び勉強会等を実施します。
- ◆取り組みによる効果の把握のため、事前・事後の自主運行バスの乗降調査及びアンケート調査や IC 乗車券利用履歴データ等により、バスの利用状況を分析します。

【実施主体】市・市民・交通事業者

図表 7-14 モビリティマネジメント 過去の実施状況

高齢者を対象としたバス利用方法の
説明会とマイ時刻表づくり



中学生を対象とした
公共交通のあり方検討会



7.5 実施スケジュール

本計画の目標を達成するために実施する事業のスケジュールは、以下のとおりとします。

図表 7-15 実施スケジュール

事業		H30	H31	H32	H33	H34	H35	実施主体
路線再編事業	新バスターミナル設置に伴う路線再編							
	岐阜大学病院路線の運行	→		■				市・交通事業者
	市街地循環路線の運行	→		■				市・交通事業者
	美山地域の運行形態の変更	→		■				市・交通事業者
	JR岐阜までの快速便の導入	→		■				市・交通事業者
バスターミナル整備事業	駐車場、駐輪場等の整備	→		■				市
	バスロケーション機器の設置	→		■				交通事業者
	アユカ自動入金機の設置	→		■				交通事業者
	観光案内設備の整備	→		■				市
利用促進事業	公共交通ガイドブックによる情報提供	→						市・公共交通会議
	地域バス調整会議等の開催	→						市民・市・交通事業者
	企画乗車券の発行	→						市・交通事業者
	バスヘルパーの継続・拡充	→						市民・市
	モビリティマネジメント	■	■	■	■	■	■	市・市民・交通事業者

第8章 計画の達成状況の評価

8.1 計画の評価と推進体制

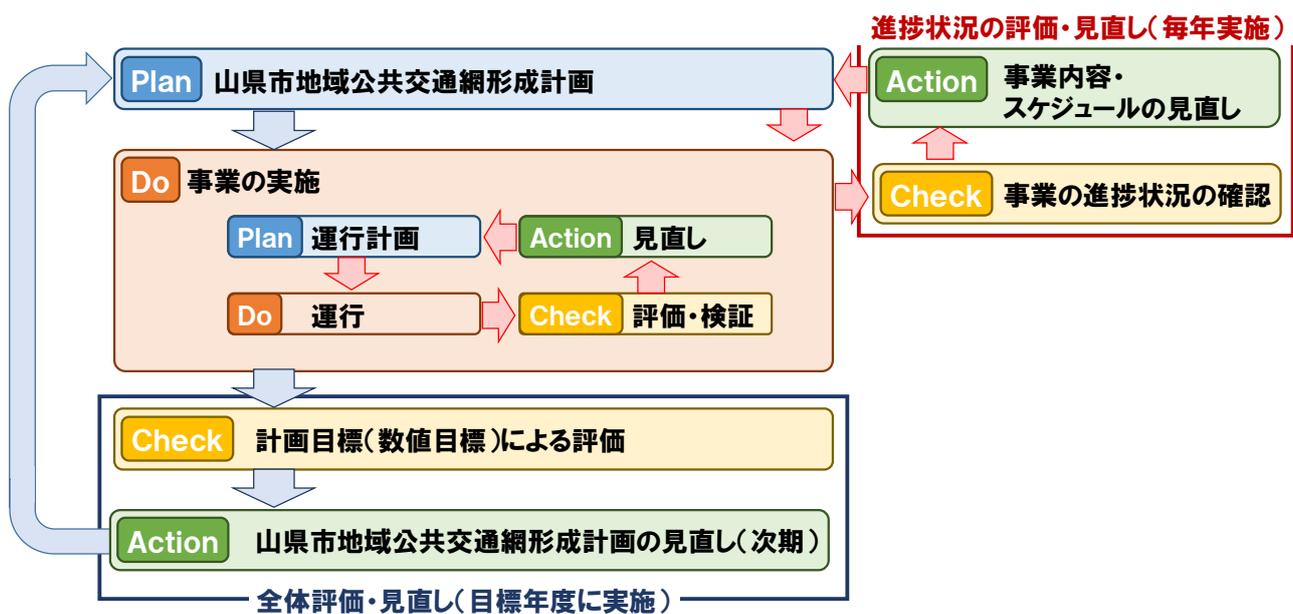
本計画に掲げる施策を着実に実施し、目指す将来の姿を実現するため、各事業の実施状況や評価指標の達成状況を定期的に把握し、計画の見直し等を通じて改善を図るPDCAサイクルを実施していきます。

PDCAサイクルの運用にあたっては、本市が事務局を努め、市民や交通事業者、学識者等で構成される公共交通会議で、計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて取り組み内容やスケジュールを見直します。また、達成状況の評価にあたっては、地域バス調整会議等を活用し、市民からの意見も収集・反映します。

図表 8-1 評価項目と実施時期

区分		実施主体	評価スケジュール					
			H30	H31	H32	H33	H34	H35
公共交通の利用状況	年間乗車人数	市・交通事業者	■	■	■	■	■	■
	利用者1人あたりの運行経費		■	■	■	■	■	■
	1便あたりの乗車人数		■	■	■	■	■	■
交通結節点の利用状況	バスターミナルの乗降者数	市・交通事業者	-	-	■	■	■	■
	パーク&バスライド利用者数	市	-	-	■	■	■	■
	サイクル&バスライド利用者数	市	-	-	■	■	■	■
公共交通に対する意識	バスヘルパー登録者数	市民・市	■	■	■	■	■	■
	モビリティマネジメント(体験乗車会及び勉強会等)参加者数	市・市民・交通事業者	■	■	■	■	■	■
市民意識の醸成	地域バス調整会議等の開催回数	市民・市・交通事業者	■	■	■	■	■	■

図表 8-2 山縣市地域公共交通網形成計画全体におけるPDCAサイクル



8.2 評価指標と目標値

計画の達成状況の評価するため、以下のとおり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 (H35)
公共交通の 利用状況	年間乗車人数 (人/年)	184,371 (H28)	199,500
	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
交通結節点の 利用状況※	バスターミナルの乗降者数 (人/日)	277 (H27)	320
	パーク&バスライド利用者数 (人/日)	50 (推計値)	60
	サイクル&バスライド利用者数 (人/日)	23 (H28)	30
公共交通に 対する意識	バスヘルパー登録者数 (人/年)	11 (H28)	14
	モビリティマネジメント(体験乗車会及び勉強会等)参加者数 (人/年)	37 (H25)	50
市民意識の 醸成	地域バス調整会議等の開催回数 (回/年)	3 (H28)	5

※バスターミナルが未整備のため、「交通結節点の利用状況」の基準値は、高富バス停の乗降者数(平成27年)及びアンケート結果(平成28年)から算出した値を使用。

8.3 各評価指標と目標値の評価方法

評価指標1 公共交通の利用状況

多様なニーズや需要に対応することで、市民の日常生活における移動手段を確保できているか、公共交通（自主運行バス）の利用者の推移を用いて評価を実施します。

【評価方法】

バス事業者が所有するバスの乗降者データを使用し、市が路線別の利用者数の推移を整理します。

【目標値】

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

【評価時期】

- ・毎年度実施

評価指標 2 交通結節点の利用状況

新バスターミナルを拠点とするネットワークを構築することで、ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた取り組みを実施できているか、バスターミナルの利用者数を用いて評価を実施します。

【評価方法】

バスターミナルの乗降者数：

バス事業者が所有するバスの乗降者データを使用し、市がバスターミナルの乗降者数を整理します。

パーク&バスライド利用者数・サイクル&バスライド利用者数：

バスターミナル完成後、市が年に 1 回、パーク&バスライド及びサイクル&バスライド利用者のカウント調査を実施します。

【目標値】

・バスターミナルの乗降者数：

高富バス停の乗降者数を基準値とし、基準値の約 1.1 倍を目標値として設定します。

・パーク&バスライド，サイクル&バスライド利用者数：

平成 28 年度に実施した高富バス停利用実態調査（カウント調査及びアンケート調査）の結果を参考に基準値を定め、基準値の約 1.2 倍を目標値として設定します。

評価指標	基準値	目標値(H35)
バスターミナルの乗降者数 (人/日)	277 (H27)	320
パーク&バスライド利用者数 (人/日)	50 (推計値)	60
サイクル&バスライド利用者数 (人/日)	23 (H28)	30

【評価時期】

・バスターミナル整備後、毎年度実施

評価指標3 公共交通に対する意識

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が図れているか、バスヘルパーの登録者数とモビリティマネジメント参加者数を用いて評価を実施します。

【評価方法】

バスヘルパー登録者数：

ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線、岐北線で実施しているバスヘルパー制度への登録者数をカウントします。

モビリティマネジメント（体験乗車会及び勉強会等）参加者数：

公共交通の利用を呼びかけ、きっかけをつくるモビリティマネジメント（体験乗車会及び勉強会）の参加者数をカウントします。

【目標値】

評価指標	基準値	目標値(H35)
バスヘルパー登録者数 (人/年)	11 (H28)	14
モビリティマネジメント（体験乗車会及び勉強会等）参加者数 (人/年)	37 (H25)	50

【評価時期】

- ・バスヘルパー登録者数：毎年度実施
- ・モビリティマネジメント（体験乗車会及び勉強会等）参加者数：毎年度実施

評価指標4 市民意識の醸成

公共交通を維持していくため、地域全体で公共交通を支える体制が構築されているかを評価します。

【評価方法】

市民主導で開催される地域バス調整会議や意見交換会、説明会等の年間開催回数をカウントします。

【目標値】

評価指標	基準値	目標値(H35)
地域バス調整会議等の開催回数 (回/年)	3 (H28)	5

【評価時期】

- ・毎年度実施

参 考 资 料

【美山地域】

- ・サービス改善に伴う利用者数の増加はあまり多くない
- ⇒地域にあった運行形態への変更が必要

【伊自良・梅原地区、大桑・桜尾地区】

- ・商業施設の乗り入れ等により、利用者は増加傾向
- ・高頻度利用者も多く、各地区の公共交通として定着しつつある
- ・一方、デマンド型交通導入を望む声もある
- ⇒定時定路線型の運行を継続しつつ、デマンド型交通導入については引き続き検討

【高富・富岡地区】

- ・公共交通不便地区への対応（新規路線）が未実施
- ・商業施設や医療施設への移動ニーズは高い
- ⇒地区内をカバーし、買い物や通院に利用できる新規路線が必要
- デマンド型交通導入については引き続き検討

【利便性向上・利用促進に向けて】

- ・市民自らが主体となった公共交通に関する検討
- ・市内外に対する、観光も交えた定期的な情報発信

課題1 多様なニーズへの対応

- 通勤・通学ニーズにあったサービスの提供
 - ・朝夕を中心とした利便性の高いサービスの提供
 - ・山県高校～JR岐阜間の路線（運行本数）の維持
- 高齢化の進行を見据え、買い物・通院等の移動ニーズに配慮したサービスの提供
 - ・高齢者の移動需要に対応した運行ダイヤや停留所設置による利便性向上
 - ・公共交通カバーエリア拡大のための既存路線の見直し、新規路線の導入

課題2 まちづくりとの連携

- 拠点間のネットワークの構築
 - ・新バスターミナル整備に合わせた、公共交通ネットワークの再編
- 観光需要への対応
 - ・誰にでも分かりやすい公共交通ネットワークの構築
 - ・新バスターミナルにおける観光情報の発信

課題3 持続可能な公共交通の確保

- サービスレベルと需要規模の不整合の解消
 - ・利用者ニーズと需要規模にあったサービスの提供による運行効率化
- 需要と車両サイズの不整合の解消
 - ・地域の需要規模にあった車両の導入（変更）

課題4 市民意識の向上

- 市民に対する公共交通の周知・親しみの向上
 - ・公共交通利用に関する基本的な情報の周知
 - ・公共交通の認知度を高め、公共交通の利用に対する心理的なハードルを解消
- 地域への帰属意識の醸成
 - ・市民が主体となり、公共交通について考える組織体制の強化

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

地域公共交通の役割	1 市民の日常生活における移動手段の確保	目標 1
	2 ネットワーク型コンパクトシティの実現	目標 2
	3 にぎわい創出・健康増進支援	目標 2, 3
	4 観光振興・交流促進支援	目標 2, 3

目標1 多様なニーズ・需要に応じたサービスの提供

- 岐阜・名古屋方面への通勤・通学に対応するため新規路線の運行や快速便の導入
- 山県高校～JR岐阜への直通便（運行本数）の維持
- 高齢者等の買い物・通院等需要に対応するための、現状サービスの維持及び新規路線の運行
- 持続可能な地域公共交通の構築（継続的な運行）

評価指標1 公共交通の利用状況

- 年間乗車人数
- 乗車1人あたりの運行経費
- 1便あたりの乗車人数

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

- 新バスターミナルを拠点とした地域公共交通の再編（日常生活だけでなく観光などにも利用できる）
- 乗り継ぎ利便性向上のための施設整備及び運賃面やダイヤ面でのシームレス化
- 新バスターミナルの観光・交流拠点化のため、観光等の情報提供の充実

評価指標2 交通結節点の利用状況

- バスターミナルの乗降者数
- パーク&バスライド利用者数
- サイクル&バスライド参加者数

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

- 市内外に向けて、広く公共交通の情報提供を実施するため、ガイドブックの作成・配布
- 利用促進および利用のきっかけをつくるため、モビリティマネジメントや体験乗車会などの企画・実施
- 高齢者等が安心して利用できるようにするため、バスヘルパー制度の継続・拡充

評価指標3 公共交通に対する意識

- バスヘルパー登録者数
- モビリティマネジメント参加者数

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

- 地域全体で公共交通を支える体制の強化・拡充のため、市民、市、交通事業者が参加する地域バス調整会議の定期的な開催

評価指標4 市民意識の醸成

- 地域バス調整会議等の開催回数

路線再編事業

- 新バスターミナルを拠点とする路線への再編
- 新規路線の運行
 - ・岐阜大学病院路線の運行
 - ・市街地循環路線の運行
 - ・美山地域の運行形態の変更
 - ・JR岐阜までの快速便の導入

バスターミナル整備事業

- 駐車場、駐輪場の整備
- 待合スペースの整備
- のりば案内・路線案内表示の設置
- バスロケーション機器の設置
- アユカ自動入金機の設置
- 観光案内設備の整備

利便性向上・利用促進事業

- 乗り継ぎ割引運賃の適用
- 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定
- 公共交通ガイドブックによる情報提供
- 企画乗車券の発行
- モビリティマネジメントの実施
- バスヘルパーの継続・拡充
- 地域バス調整会議の開催

用語解説

地域公共交通	地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動又は観光客その他当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関
自主運行バス	本市が運行事業者に補助を行い運行している路線 網形成計画では、下記の路線のことを指す。(平成 29 年 11 月時点) <ul style="list-style-type: none">・ハーバス伊自良線, 大桑線・岐北線 神崎系統・岐北線 岐北厚生病院以北・岐阜板取線 岐北厚生病院以北・乾乗合タクシー
バスターミナル	バスの旅客の乗降のため、バス車両を同時に 2 両以上停留させることを目的とした施設
交通結節点	複数のバス路線の発着点として設置されている施設で、交通機関相互の乗り換え・乗継をスムーズに行える場所
自家用有償旅客運送	バス、タクシー事業によって十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や交通弱者（移動制約者）の輸送が確保されていない場合において、生活交通の確保等の観点から、市町村バスやNPO法人等による自家用車を用いた輸送をおこなうもの
福祉有償運送	社会福祉法人やNPO法人等が要介護者や身体障がい者等の会員に対して、営利と認められない範囲の対価によって、原則出発地から目的地まで個別輸送を行うもの
パーク&バスライド	自家用車で出発し、バスターミナルに併設した駐車場に車を駐車し、バスに乗り換えて目的地に向かう交通手段 渋滞緩和のために目的地から離れた駐車場に車などを止め、そこからバスで移動する方法。排気ガスの削減などにも効果が期待される。
サイクル&バスライド	自転車やバイクでバスターミナル等まで行き、バスに乗り換えて目的地に向かう交通手段
キス&バスライド	自宅からバス停留所などの公共交通機関との乗り換え拠点まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらう交通手段
幹線バス	都市間（複数市町村間）を運行し、運行頻度が高い路線
フィーダー(支線)	その地域の幹線に接続する路線。地域内の移動を支える支線
デマンド型交通	デマンドとは「需要」や「要望」のこと 予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。
外出支援サービス	一人では地域公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者や要介護者等の外出を支援する制度 本市では、月に 2 回まで市内の医療機関への通院を支援している。

交通弱者	身体障がい者や要介護者、高齢者等の自動車中心社会において移動を制約される人
バスロケーションシステム	無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集し、バスの接近や到着予測時刻等の情報を提供するシステム
ICカード	キャッシュカード大のプラスチック製カードにICチップを埋め込み、情報を記録できるようにしたカード 本市を運行しているバス路線（一部除く）ではICカード乗車券として「ayuca」が導入されている。
シームレス化	乗り継ぎ等の交通機関の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする
モビリティマネジメント	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み
PDCA	計画(Plan)を実行(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと

山口市地域公共交通網形成計画(案)

平成29年11月

山 県 市

電話 0581-22-6825 FAX 0581-27-2075
E-mail kikaku@city.gifu-yamagata.lg.jp

パブリックコメント意見募集の結果について

- ◇ 案件名 山県市地域公共交通網形成計画（案）
- ◇ 意見募集期間 平成29年9月29日（金）から平成29年10月30日（月）まで
- ◇ 提出方法別意見提出者数

提出方法	人 数
電子メール	1
ファクシミリ	0
郵送	0
窓口	6
計	7

山県市地域公共交通網形成計画(案)に対する主なパブリックコメントの意見および市の考え方について(案)

番号	主なパブリックコメントの意見	山県市の考え方(案)	網計画【本編】関係
1	<p>山県市地域公共交通網形成計画(案)を通読していただけることは、「交通弱者」に対する配慮が欠けていることである。</p> <p>「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」の基本方針のもと、「多様なニーズ・需要に応じたサービスの提供」を目標に、「利用しやすい公共交通の整備により市民の外出を支援」するとして計画された路線再編事業において「デマンド型乗合タクシーの導入(昼間時)」が具体化されていない。</p> <p>高齢者等交通弱者の「利用しやすい公共交通」の必須条件は「だれでも、いつでも、どこでも乗れること」であり「近くに停留所があること」である。現行の自主運行バスでの定時・定路線型運行でこれを満たすことには限界がある。</p> <p>高齢化と運転免許自主返納等が進展する中で、昼間時の交通不便地域・交通空白地域は市の全域で拡大しつつあり、高密度の停留所設置と運行車両の小型化による「デマンド型乗合いタクシー導入」は喫緊の課題である。自主運行バスへのデマンド型交通導入を「路線再編事業(61ページ～)」に即刻編入すべきである。</p>	<p>より近くに停留所があることは、利用しやすい公共交通の重要な要素の一つと考えられます。それを実現する方法として、デマンド型乗合タクシーの導入というのも、ある面有用な手段の一つと考えられます。</p> <p>しかし、本市の自主運行バスの利用者は、年間延べ18万人を超えており、あらゆる世代の多様な用途の利用者の需要を踏まえ、適正な受益負担の下で持続可能な地域公共交通のあり方を鑑みた場合には、必ずしも当該手法がベストであるとは言いがたいと考えられます。</p> <p>そこで、今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とする一方、比較的人口密度の高い高富地域等においては、よりきめの細かい停留所を設けた市街地循環線を導入することにより、現実的な経費の中で、より多くの方に利用していただき、地域公共交通の維持・増進を目指していきたいと考えているものです。</p> <p>とは言え、地域と時代の流れに合った運行方式等を検討する上で、実際に利用される地域住民の方々の御意見は何よりも重要であり、今後も地域バス調整会議等で市民の方々の御意見をお聞きしながら、引き続きより良い方法を検討していきます。</p>	
2	<p>具体的な実施事業の中で「市街地循環路線の運行(65ページ)」</p> <p>「美山地域の運行形態の変更(66ページ)」については、1の「デマンド型交通の導入」を事業化することにより、必要のない事業となるので計画から削除すべきである。</p>	<p>今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とすることとしています。仮にこれを市全域に広めたとしても、美山地域においては、この記述が生かされることになるものと考えられます。</p>	

番号	主なパブリックコメントの意見	山県市の考え方(案)	
3	<p>「概要版P.4」にある「連携計画からの課題」の項目の【伊自良地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一方、デマンド型交通導入を望む声もある→定時定路線型の運行を継続しつつ、デマンド型交通導入については引き続き検討する、とある。しかし、デマンド型バスを走らせれば、定時定路線型の運行は全く必要なくなる。また、市長が「デマンドバスのデメリットとして、事前予約が必要」と言われていた課題は、現在の進化した予約システムでは事前登録や事前予約が全く必要なくなり、市外からの来訪者や観光客の方も自由に利用ができるといった点も参考にして、デマンド型交通の導入を検討すべきである。 <p>「概要版P.4」にある「連携計画からの課題」の項目の【高富・富岡地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の不便地区への対応や、地区内をカバーし、買い物や通院に利用できる新規路線が必要という中に、デマンド型交通導入については引き続き検討、とあるが、課題から導かれた目標1~4にはまったく記述がなく、これでは十分な検討がされる保障はないと思われる。 <p>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」に基づく目標1~4の中からは、デマンド型交通の文字が消えてしまっている。どう読んでも、まったく具体的な検討をする意志のない表明としか受け取れない。</p>	<p>本市内のバス利用者は、自主運行バスの利用者だけとつても、年間延べ18万人を超える利用者の方がおられます。こうした方々の交通を全てデマンド型とするのは現実的とは考えられません。仮にデマンド型交通を全市内で行うとしても、比較的用户者の少ない地域や利用の少ない時間帯で実施するのが現実的であり、一定の定時定路線バスを全て排除するというのは、現時点では現実的な手法とは考えられません。</p> <p>そこで、今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とする一方、比較的人口密度の高い高富地域等においては、よりきめの細かい停留所を設けた市街地循環線を導入することにより、現実的な経費の中で、より多くの方に利用していただき、地域公共交通の維持・増進を目指していきたいと考えているものです。</p> <p>しかし、そもそも地域公共交通の目的は「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」ことにあり、その手法は、時代の流れの中で、地域の特性に応じて適正な手法をとるべきであると考えています。そのため、現時点で直ちに昼間の美山地域以外においては、デマンド型交通を導入しないと決定しているものではありません。</p> <p>今後とも、時代の変化の中で、地域にあった運行方式等の検討を重ね、地域バス調整会議等で市民の御意見をお聞きしながら引き続き検討を重ねていきます。</p>	網計画【概要版】関係
4	<p>「概要版P.8」事業の実施スケジュールの数値目標に関して、年間乗車人数は8%アップで一便あたり乗車人数は6人と変化無し、運行経費は6%削減になっている。この数値からすると増発しなければ利用が支えられない。そうすると運営コストを14%カットする必要がある。そのためには人件費や物件費の削減か、路線の走行キロ数を削減するしかない。路線短縮は市民サービスの低下になるし、いずれにしても目標値の根拠が不明である。</p>	<p>基準値である平成28年度の運行経費は約157百万円で、目標値である平成35年度の運行経費は約159百万円を見込んでおり、ほぼ基準値と同程度の運行経費を見込んでいます。その内容は、効率的な新規路線の運行により運行経費の増加を抑えつつ、バスターミナル開設等により乗客数が増加することを目標としているものです。</p> <p>このようにして利用者数が増加することになれば、決して市民サービスが低下したことにはならないものと考えています。</p>	

番号	主なパブリックコメントの意見	山県市の考え方(案)	
5	<p>この計画案を通読して感じたことを率直に話す。まず計画案が膨大すぎて、多忙な人あるいは視力が弱い方にはどうも読破困難と考える。この種の計画書なら、もっと圧縮した要約版にすべきだと思う。また、難解な横文字を注釈なしに用いることも指摘される。例えば、「モビリティマネジメント」や「フィーダー線」など、重要な意味にも関わらず、そのままの横文字を用いている。はたして、市民のいかほどが理解しているか。あるいは、バスターミナルの説明用語に、「P&BR」とか「C&BR」、「K&BR」とあり、私には何のことだかさっぱり分からない。</p>	<p>山県市の考え方(案)</p> <p>本市が平成25年度に策定した「地域公共交通総合連携計画」は、平成26年11月の法律改正により任意の計画となったため、本計画は、改めて国の認可を受けた法定の計画として策定しようとするものです。</p> <p>そもそも、現在の本市の地域公共交通については、本市の財源だけで持続していくことは困難であり、国や県から支援を受けていく必要があります。そのため、今般の計画の策定については、より手厚い支援を受けるために策定するという意図もあります。</p> <p>そうした中、法定計画においては、国の定める基準等を満たす必要があり、確かに記述内容は御多忙な方や弱視者等の方には不親切な内容となっているかも知れませんが、一応概要版も作成したところです。</p> <p>しかし、御意見いただいたように、一般の方には分かりづらい表現が散見されますので、文中注釈か用語解説の頁を設けるようにします。</p>	網計画全体
6	<p>基本的なこととして、都市交通問題を論ずるときに、「交通弱者」に対する視点が全く欠落していたのは如何したことか。市の福祉行政に対する配慮というか、高齢者福祉に対する無神経さを感じる。</p>	<p>そもそも公共交通の役割とは、「交通弱者」と言われる方々のためだけのものではなく、あらゆる世代の方の多様な用途に応じて利便性を高め、不特定多数の共同利用によって、道路混雑の緩和や移動効率を高めることによる経済コストや温室効果ガスの排出抑制を図ることなどの多目的な理想があります。</p> <p>とは言え、「交通弱者」と言われる方々の外出を支援することは、健康寿命の延伸等を鑑みれば、近年では重要な役割の一つであると言えます。「交通弱者」と言われる方の多様な需要に対応するためには、最終的には「地域交通」という視点よりも「福祉交通」という視点が必要であり、今後は本市の福祉政策とも連携して、住みよいまちづくりの推進を目指していきます。</p>	

番号	主なパブリックコメントの意見	山県市の考え方(案)	
7	<p>山県市全域にて(乗り合わせタクシー)を運行、バス停方式で各地区内に400～500mに2箇所バス停を設ける。 電話予約が入った時のみ運行する。また、運行中電話予約が入ったときは配車センターより運行中の乗り合わせタクシーに連絡予約済を乗せて、次も同様に、いわゆる美濃市「のり愛くん」方式にする。また、美濃市は地形が山県市全体の地形に似ている。(小生も実際に乗車体験した) ※高齢者が年々多くなる現状の中、5～6年先の計画では遅くてダメです。平成30年度中に運行してほしい。 ※美濃市公式ホームページを見ればよくわかる。</p>	<p>今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とする一方、比較的人口密度の高い高富地域等においては、よりきめの細かい停留所を設けた市街地循環線を導入することにより、現実的な経費の中で、より多くの方に利用していただき、地域公共交通の維持・増進を目指していきたいと考えているものです。 しかし、今後は、時代の変化の中で、他自治体での事例等も参考にしながら、地域にあった運行方式等の検討を重ね、地域バス調整会議等で市民の御意見をお聞きしながら引き続き検討を重ねていきます。</p>	
8	<p>デマンド型交通運行の事業化にあたっては、すでに事業化し市民の外出支援等に大きな成果を挙げている美濃市のデマンド型交通(運行対象地域は市全域。利用対象者は制限なし【市民はもちろん市外者・観光客等も利用可】。運行日時は毎日8時から18時、利用料金は無料～300円。乗降場所は停留所方式【市内250余箇所の高密度設置】。運行経費(目標)は950円/人【山県市のハーバス大桑・伊自良線(目標):1480円/人・1630円/人。])を参考事例に事業化すべき。</p>	<p>全国各地域には様々な地域特性があり、本市の中においても様々な地域特性があります。そのため、全国の中で一般的に成功している事例をそのまま導入し、中長期的にはうまくいかなかったという事例も散見されるところです。 しかし、全国の他事例は十分参考となる要素は多くありますので、今後とも他自治体での事例等も参考にしながら、地域にあった運行方式等の検討を重ね、地域バス調整会議等で市民の御意見をお聞きしながら、中長期的に持続可能な視点も踏まえ、引き続き検討を重ねていきます。</p>	美濃市デマンドについて
9	<p>美濃市デマンドバス方式の「だれでも」に大きな効用が潜んでいます。「だれでも」だから、市外の人でも、初めての旅人でも、外国人でもいいわけであり、山県市が観光案内をPRするとき、デマンドについても言及しておけば訪れる観光客は大いに利用できる。使い勝手のよい乗り物でしかも安い運賃で利用できるといことは、当市にきつとたくさんのお金を落として行かれるに違いない。市の好感度を高める副次効果が期待できる。</p>	<p>地域公共交通の利用者としては、観光客の利用も視野に入れることは重要なことだと考えています。 そういった副次効果的な視点も踏まえつつ、地域にあった運行方式等の検討を重ね、地域バス調整会議等で市民の御意見をお聞きしながら、引き続き検討を重ねていきます。</p>	

番号	主なパブリックコメントの意見	山県市の考え方(案)	
10	玄関まで送迎してくれる「デマンドバス」を早く運行して欲しい。	<p>各戸の玄関が停留所となることは、利用しやすい公共交通という点だけで考えれば究極の理想であるとも考えられます。しかし、年間18万人を超す多様な方が利用する地域公共交通において、そうした手法を全ての各家庭に導入して持続していくことは、財政事情等を鑑みれば現実的には不可能とも言えます。仮に無理して短期間でも実施すれば、過去に本市内でもあったように、タクシー会社は撤退することになります。</p> <p>しかし、現実的には、バス停までの道中が困難な方がおられるのも事実であり、今後は本市の福祉政策とも連携して、住みよいまちづくりの推進を目指していきます。</p>	
11	今、地域は急速に高齢化が進む中、高齢者の足がなくなるのではない安心して通院、買物が出来る環境づくりをして欲しい。それには、デマンド交通体系(山県型)の前向きな対応を進めて頂きたい。	<p>高齢者の方の外出を支援することは、健康寿命の延伸等においても、とても重要なことだと考えています。しかし、その方法は、現時点においてはデマンド型交通の体系がベストであるとは言いきれません。</p> <p>しかしながら、今後は「福祉交通」という視点により、福祉政策とも連携して、住みよいまちづくりの推進を目指していきます。</p>	
12	<p>・デマンドバスの有用性</p> <p>たとえICが出来上がったとしても、残念ながら市の中心駅のような存在には成り得ない。当市の地理的環境からいって、デマンドバスは避けては通れない命題であることは明白である。そんな意味でも「いつでも、だれでも、どこでも」利用できる美濃市方式は、デマンドバスの実践的かつ理想的な方式であり、交通弱者にとっては一日千両の思いでその実現を待ち望んでいるに違いない。バスターミナルが完成してからなど、と悠長なことはいえない。</p> <p>人間には移動する権利があるにもかかわらず、移動する術がなく(例えば、停留所が家から1km以上も離れていて、しかも車の往来がはげしく雑草が生い茂り、歩道らしい歩道もないため)家に籠りがちで、精神的にも肉体的にも病み、医療費の支出のみ嵩んでいるのが現状である。適切な医療処置を小まめに受け、健康を早く取り戻すことにより得られるクロス・セクター・ベニフィット(それを行うことにより得られる副次的便益、ここでは国民健康保険の支出抑制効果)は、山県市財政に、4千万の見返りが試算されると塚原社長は述べている。また、何人かが誘い合ってデマンドバスを利用し、公民館活動等を行うなど市の憲章に謳われる薫り高い文化の温床になることも可能である。デマンドバス導入は、経済的には従来の歳出予算で十分実現可能であるにも関わらず、なぜ実施を躊躇されるのか。むしろ、それを遅らせていることによる機会損失が如何に大きいか思い致す必要がある。</p>	<p>本市内のバス利用者は、自主運行バスの利用者だけとっては、年間延べ18万人を超える利用者の方がおられます。そして、この中には現在の地域公共交通体系に合わせた生活体系を築いている方も多くおられ、地域公共交通の体系を変更するということはとても重要な政策の一つとなります。</p> <p>そうしたことから、「とりあえずやってみる」という発想はあり得ず、本計画に基づく交通体系の改正においても、試験運行等の実施は必須だと考えています。</p> <p>なお、バスターミナルの整備については、効率的な地域公共交通により持続可能なものとしていくには、一般的には核となるハブ地点(乗り継ぎ点等)が必要と考えられます。また、都市計画や道路整備等の視点も踏まえて、国の支援を受けながら整備しようとしているものです。</p> <p>高齢者の方の外出機会が増えることは、数字的根拠は別にして、御意見いただいたような様々な副次的効果が得られることは間違いないものと考えています。ただし、デマンドバスの導入については、具体的な方法にもよりますが、例えば戸口から戸口というような方法であれば、従来の歳出予算で十分実現可能であるとは言いがたいと考えています。</p>	デマンドについて

番号	主なパブリックコメントの意見	山県市の考え方(案)	
13	従来の運行のハーバスは廃止。使い勝手が悪く空バス税金の無駄。	<p>本市の自主運行バスの利用者は、年間延べ18万人を超えており、ハーバス伊自良線・大桑線の利用者数は、近年増加傾向にあります。</p> <p>しかし、本計画は、インターチェンジ開通に伴うバスターミナルの整備により、より多くの方に利用していただくことを目指す計画です。</p>	現状について
14	岐阜バス路線バスはほぼ現状の方式にて運行でよい。	<p>今般の計画により、岐阜バスの営業路線は基本的に変更されることはないものと考えています。しかし、具体的には実施主体であるバス会社が決定しているものであり、本市の意向が必ずしもくみ取ってもらえるかどうかは分かりません。</p> <p>そのため、本市としては、自主運行バスに限らず、営業路線によるバス利用も促進するとともに、自主運行バスの利便性向上との相乗効果により、現行の路線バスが維持され、更に便利なものとなっていくようにしていきます。</p>	
15	私のハーバスの案は、毎日通らなくても、たとえ、週に1回でも良い。今日は〇〇地区の日と定めてお年寄りでも利用できるよう各地区の集会場前とか公園をバス停として市民がハーバスの便利さが分かり利用できる様、バス路線をよくよく考案していただきそのコースをずっと走り続けて欲しい。	<p>今般の計画においては、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とする一方、比較的人口密度の高い高富地域等においては、よりきめの細かい停留所を設けた市街地循環線を導入することにより、現実的な経費の中で、より多くの方に利用していただき、地域公共交通の維持・増進を目指していきたいと考えているものです。</p> <p>自己の生活スタイルを地域公共交通体系に合わせて築かれるという方は多くおられます。そうした意味合いでも、地域公共交通の体系は頻繁に変更することは好ましくなく、継続的に持続可能な方法を目指し、試験運行等を経て慎重に実施していく予定です。</p>	新規提案

番号	主なパブリックコメントの意見	山県市の考え方(案)	
16	<p>・IC周辺の一大大ショッピングセンター化構想について 鉄道駅のない当市において、東海環状自動車道のICができることは、交通上に恩恵をもたらす上で、画期的な出来事に感謝する。しかし、ここを拠点に、賑やかな一つのショッピング街を作る、あるいはできあがるという発想は、いささか飛躍しているのではないかと感じる。単なる幻想に過ぎません。マイカー族や通運業者にとっては、それなりのメリットがあるのは確かである。しかし、それらの多くはICに乗り入れるかICを通過するのみで、当初のうちこそ周辺にできる店などをひやかす人はいるかもしれないが、やがては単なる通過点になることは、多くの先例が証明している。また、山県市民も初めのうちは物見遊山で出かけることはあっても、けっしてそこをショッピングセンターにするとは考えられない。それも大部分はマイカーを利用してのそれである。なぜなら、山県市内とくに高富地域においては、十分すぎるほどのショッピングセンターを完備しているからだ。これ以上店を作れば過当競争に陥るだけだ。</p>	<p>国においては、東海環状自動車道のインターチェンジにより、そのストック効果が期待されているのであり、多くの市民の方が望むインターチェンジが開通しても、単なる乗り入れ口で終わってしまうことは、とてももったいないことと考えられます。</p> <p>そのため、本市では、都市計画や道路整備等の視点も踏まえて、国の支援を受けながら、バスターミナルの整備を進めているものです。無論、この地域を行政の力だけで活性化させることは無理であり、現在、商業集積効果も視野に入れた民間活力の促進を目指しており、今般の計画による地域公共交通の改変と相まった正のスパイラル(らせん階段)化を目指しているものです。</p>	本計画では検討を行ってない
17	<p>・市の拠点的バスターミナル化 さらに、ICの完成を期して、市公共交通の核となるバスターミナルの増設をされようとしているが、高富ICに東京や大阪あるいは北陸地方などの遠距離定期バスの停留所ができかなりの利用客が見込まれるのであればいざ知らず、現実にはそのような事態は考えられない。東京・大阪方面へは、ほとんどの人は新幹線を利用しますし、北陸地方へはマイカー利用が多いと想定する。ただ、「栗まつり」など特別な催しに際しては、周辺都市からの利用客がそれなりに来られると考えられるから、専用バスターミナルは必要である。しかし、大掛かりな市の交通拠点となるバスターミナルを、そこにわざわざ作らなければならないほどの積極的な要素はないと思う。また、環状線周辺都市間の交通は増えるとしても、ほとんどがマイカーや通運業者に限定され、バスターミナルとは全く関係なさそうである。むしろ、大型バスが路面を塞ぐとことになりかえって交通の妨げとなる。</p>	<p>東海環状自動車道のインターチェンジのストック効果をより高めるためには、遠距離定期バス等の創設は有力な手法の一つと考えられます。しかし、西回りルートが開通しない限り、特に西日本等への利便性は高まらず、現時点での創設は困難であると考えられます。</p> <p>そこで、今後、西回りルートが開通して全線開通となる際に検討し、時には事業者へ働きかけていくことも必要だと考えられます。</p> <p>バスターミナルの新設については、都市計画や道路整備(例えば、現在のバス整備工場の交差点付近は改良ができず、交通渋滞化してきていることなど)等の視点も踏まえて、国の支援を受けながら進めているものです。</p>	

協議2

山縣市地域公共交通網形成計画の策定に伴う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）に係る生活確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の変更について

1 該当路線

ハーバス伊自良線、ハーバス大桑線

【要旨】

ハーバス伊自良線及びハーバス伊自良線の一部の便において、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）に係る生活確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画）の認定を受けていることから、山縣市地域公共交通網形成計画の策定に伴い、国土交通大臣あてで変更申請を行います。

変更箇所は、『平成30年度生活確保維持改善計画（平成30～32年度）15. 協議会の開催状況と主な議論』中、

平成29年度

- ・書面（H29. 8） 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
- ・第2回（H29. 11. 28） 山縣市地域公共交通網形成計画の策定について
山縣市地域公共交通網形成計画の策定に伴う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）の変更について

を追加で記載しました。

また、山縣市地域公共交通網形成計画を策定に伴い国庫補助上限額の算定方法が変わるため、国庫補助上限額が上昇します。

	変更前	変更後
対象人口	27, 114	
算定式	財政力指数0. 5未満 対象人口27, 114人×120円+200万円	財政力指数0. 5未満 対象人口27, 114人×150円+240万円
国庫補助 上限額	5, 253, 000	6, 467, 000

平成30年度
生活交通確保維持改善計画
(平成30～32年度)

平成29年 月 日

山県市公共交通会議

生活交通確保維持改善計画（案）
（地域公共交通確保維持事業のうち地域内フィーダー系統関係）

平成 29 年 11 月 28 日
（名称）山縣市公共交通会議

0. 生活交通確保維持改善計画の名称	
山縣市地域内フィーダー系統確保維持計画	
1. 地域公共交通確保維持に係る目的・必要性	
<p>(1) 事業の目的</p> <p>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っている。本市の地勢は、山地丘陵部が多く、北端の日永岳を最高峰として枝状の山地・過疎地と、長良川支流の武儀川、鳥羽川、伊自良川沿いの平たん地・都市部で構成されており、地区によって地理的条件が大きく異なっている。</p> <p>また、本市には鉄道がなく、自動車を利用できない市民にとっては、バスが買い物や通院などの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、バス停から離れた集落が各地に点在しており、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。</p> <p>そのため、公共交通不便地区を解消し、買い物や通院などの利用者ニーズを反映した生活交通を確保することを目的として、地域公共交通確保維持事業に取り組むものである。</p> <p>(2) 事業の必要性</p> <p>利用者ニーズにあった効率的な運行を実施するためには、各地区の地域特性にあった公共交通サービスが必要であることから、以下のようにフィーダー路線を確保する。</p> <p>【ハーバス大桑線・伊自良線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線路線への接続 ・ 乗り継ぎ利便性の向上 ・ 集落を経由するルートへの変更 	
2. 地域公共交通確保維持の定量的な目標・効果	
(1) 事業の目標	
・ 1 便あたりの乗車人数	ハーバス大桑線 : 3.1 人/便 ハーバス伊自良線 : 3.1 人/便
・ 利用者 1 人あたりの運行経費	ハーバス大桑線 : 1,480 円/人 ハーバス伊自良線 : 1,630 円/人
(2) 事業の効果	
ハーバス大桑線、伊自良線の運行ルートの変更による効果 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自宅から停留所の距離が近くなることによる利便性の向上 	
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	
【公共交通ガイドブックの発行】（実施主体 市） <ul style="list-style-type: none"> ・ ダイヤ改正等にあわせて、定期的にガイドブックを更新し、住民に最新情報の提供を行い、バス 	

を普段利用しない方への利用促進を図るほか、日常的な利用者にも時刻等が簡単に確認できるようにすることで、利用の抵抗感をなくす。

【地域公共交通の利便性の確保】（実施主体 住民、交通事業者、市）

- ・バスの利用方法等の説明会を開催してバスの利便性を周知し、バスに乗車する機会の少ない人に対して利用促進を図る。また、定期的に地域バス調整会議を開催することで、住民のバスに対する意識を向上させるとともに、より便利な公共交通を目指す。

【企画乗車券の発行】（実施主体 交通事業者、市）

- ・市街地で複数の施設を訪れる利用者等への割高感や抵抗感を軽減するため、一日乗車券等の割引乗車券を発行し、利用促進を図る。

【バスヘルパーの継続・拡充】（実施主体 住民）

- ・バスヘルパー事業について、活動を継続していくとともに、新たな活動への参加者を募り、更なる事業の拡充を図る。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付

①路線図：別添

②予定している時刻表・運行期間

- ・時刻表：別添
- ・運行期間：平成29年10月1日から

③運送事業者の決定方法

運行安全性、環境配慮、緊急時の対応能力や、営業所位置、キロ当たり経常費用等から総合的に判断し決定する。

④地域内フィーダー系統の補足資料

- ・ハーバス大桑線・ハーバス伊自良線は、「岐北厚生病院前」にて、地域間幹線系統である岐北線・岐阜板取線等に接続している。
- ・幹線である既存交通や地域間幹線系統と、支線である地域内フィーダー系統との役割分担が明確化されており、地域全体の交通ネットワークを形成するものとして整合を図っている。
- ・ハーバス大桑線・ハーバス伊自良線においては運行ダイヤ及び経路の見直しを実施し、バス交通のサービスレベルの見直しを図っている。

⑤運送事業者を選定した経緯：

平成15年の合併以前から、以下の理由により岐阜乗合自動車株式会社を選定している。

- ・市内に営業所を有する唯一のバス運行会社であり、市内の地理に最も精通していると考えられること。
- ・営業路線の廃止代替路線であること。
- ・事業規模、過去の実績から、運行安全性、環境配慮、緊急時の対応能力等において優れていると考えられること。
- ・運行欠損額算出上の運行経費を、交渉により低額（キロ当たり経常費用299円（岐阜板取線を除く）、国東海標準361.31円）に抑えていること。
- ・同社他市路線の営業収益を当市自主運行バスにも按分されることから、欠損額を低く抑えられること。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

市から運行事業者への補助金は運行経費から国庫補助額を控除した額としている。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

岐阜乗合自動車株式会社
7. 補助を受けようとする系統等に係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】
該当なし
8. 別表1の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認められた系統の概要
該当なし
9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認められた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性
※ 該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
※ 該当なし
(2) 事業の効果
※ 該当なし
13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者
※ 該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）
※ 該当なし
15. 協議会の開催状況と主な議論
平成24年度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 第1回 (H24. 7. 10) 山県市公共交通会議設置要綱の改正について 平成24年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域公共交通調査事業)について ・ 第2回 (H24. 8. 7) 10月1日実施予定の路線廃止・ダイヤ改正について ・ 第3回 (H25. 2. 5) 各種調査(アンケート・ヒアリング)結果について 第1回市民検討会結果について ・ 第4回 (H25. 3. 26) 第2回市民検討会結果について 山県市公共交通計画(案)について 平成25年度 <ul style="list-style-type: none"> ・ 第1回 (H25. 6. 3) 山県市公共交通会議設置要綱の改正について 山県市公共交通総合連携計画(案)について ・ 第2回 (H25. 8. 8) 山県市公共交通総合連携計画の策定について 山県市生活交通ネットワーク計画の策定について 山県市地域協働推進事業計画の策定について

10月1日実施予定の路線変更・ダイヤ改正について

- ・書面 (H25.10) 平成25年度予算、地域協働推進事業業務委託について
- ・第3回 (H26.2.27) 4月1日実施予定の路線変更・ダイヤ改正について

平成26年度

- ・第1回 (H26.6.27) 山縣市生活交通ネットワーク計画の策定について
市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）の更新について
平成26年度地域協働推進事業業務委託について
ハーバス3線+岐北線神崎系統後期高齢者・障がい者・子ども（小学生）運賃免除について
- ・書面 (H27.2) 岐北線徳永ロー笹賀・ハーバス乾線徳永ー笹賀間ルート変更について
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

平成27年度

- ・第1回 (H27.6.29) 山縣市公共交通会議設置要綱の改正について
ハーバス大桑線・伊自良線ルート変更、ダイヤ改正について
地域内フィーダー系統確保維持計画(案)について
ハーバス乾線の今後について
- ・書面 (H27.11) 市地域公共交通網形成計画策定調査業務について
- ・書面 (H28.1) 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価について
岐阜板取線の路線変更について
- ・第2回 (H28.2.10) 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
岐北線美山中学校系統について
公共交通網形成計画策定調査事業中間報告、今後の方向性について
- ・第3回 (H28.3.24) 山縣市公共交通網形成計画骨子の素案について

平成28年度

- ・第1回 (H28.6.27) 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
- ・書面 (H28.8) 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
バス停留所の廃止について（美山中学校）
ハーバス乾線の廃止について
運転免許証返納者に対するバス運賃割引制度について
岐阜板取線の路線変更について
- ・第2回 (H29.1.11) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について
地域公共交通網形成計画（素案）について
ハーバス伊自良線の経路変更について
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

平成29年度

- ・第1回 (H29.6.26) 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
地域公共交通網形成計画（案）について
市町村有償運送（市町村福祉輸送）の更新について
- ・書面 (H29.8) 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
- ・第2回 (H29.11.28) 山縣市地域公共交通網形成計画の策定について
山縣市地域公共交通網形成計画の策定に伴う地域公共交通確保

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
の変更について

16. 利用者等の意見の反映状況

・市民検討会、利用者ヒアリング調査、市民アンケート調査等により得られた市民や利用者の意見を反映して計画を作成した。

17. 協議会メンバーの構成員

副市長	副市長
一般旅客自動車 運送事業者	岐阜乗合自動車株式会社 高富タクシー有限会社 公益社団法人岐阜県バス協会
市民又は利用者 の代表者	市自治会連合会 市老人クラブ連合会女性部 市交通安全女性連絡協議会 市PTA連合会
岐阜運輸支局	中部運輸局岐阜運輸支局
労組等代表	岐阜乗合自動車株式会社労働組合
岐阜県	岐阜県都市建築部公共交通課
道路管理者	岐阜土木事務所施設管理課 市建設課
山県警察署	山県警察署交通課
学識経験者	関西大学環境都市工学部都市システム工学科教授

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住所）岐阜県山県市高木 1000 番地 1

（所属）山県市企画財政課

（氏名）棚村 湧太

（電話）0581-22-6825

（e-mail）kikaku@city.gifu-yamagata.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

30年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象 地域間幹線系統等 との接続確保策	基準二で該 当する要件 (別表7のみ)
岐阜県山 口市	岐阜乗合自動車 (株)	(1) ハーバス大桑線	大桑 雉洞	イオン・ 平和堂	山県 市役 所	往 17.1km 復 17.1km	294日	759.5回		路線定期運行	①	岐北線「岐北厚生病 院前」にて接続	③
		(2) ハーバス伊自良 線	伊自 良湖 口	平和堂・ イオン・ グリーン	岐北 厚生 病院 前	往 17.7km 復 17.7km	294日	1102.5回		路線定期運行	①	岐北線「岐北厚生病 院前」にて接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	山縣市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	27,114
交通不便地域	8,013

交通不便地域の内訳

人口	対象地区	根拠法
6,549	旧美山町	過疎地域等自立促進特別措置法
1,464	旧上伊自良村	山村振興法

国庫補助上限額の算定

対象人口	算定式	国庫補助上限額
27,114	財政力指数0.5未満 対象人口27,114人×150円+240万円	6,467,000

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域(過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。)、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2.(1)⑭)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3.に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)