

山口市地域公共交通網形成計画 (案)

平成29年6月

山 県 市

山県市地域公共交通網形成計画(案) 目次

序章 はじめに	1
序.1 計画策定の趣旨	1
序.2 これまでの公共交通の取り組み経緯	1
序.3 計画の位置付け	2
序.4 計画区域	2
序.5 計画期間	2
序.6 公共交通会議の構成員と役割分担	3
第1章 地域の現状	4
1.1 地勢・地理	4
1.2 人口	5
1.3 通勤・通学流動	9
1.4 施設立地状況	11
1.5 観光	13
第2章 上位・関連計画	14
2.1 第2次山県市総合計画	14
2.2 山県市まち・ひと・しごと創生総合戦略	16
2.3 山県市都市計画マスタープラン	17
2.4 山県市公共交通総合連携計画	19
2.5 都市再生整備計画 高富 I C (仮称) 南部地区	21
2.6 第2次山県市地域福祉推進計画	22
第3章 公共交通の現状	23
3.1 運行概要	23
3.2 利用状況	27
3.3 運行収入・市負担額	36
第4章 基本的な方針	38
4.1 山県市がめざす将来の姿	38
4.2 地域公共交通に求められる役割	40
4.3 地域公共交通の課題	41
4.4 基本方針	48
4.5 地域公共交通の機能分類	50
第5章 目標達成のために行う事業	51
5.1 事業概要	51
5.2 路線再編事業	52
5.3 バスターミナル整備事業	57
5.4 利用促進事業	60
5.5 実施スケジュール	65

第 6 章 計画の達成状況の評価	66
6.1 計画の評価と推進体制	66
6.2 評価指標と目標値	67
6.3 各評価指標の算出方法と目標値の設定方法	68

序章 はじめに

序.1 計画策定の趣旨

市内には鉄道がなく、バスが主な公共交通となっています。しかし、バス利用者の減少に伴い営業路線の撤退が相次ぎ、市では自主運行バスを運行することで市民の移動手段を確保してきました。しかし、路線維持費の増加やさらなる営業路線の撤退により、バスネットワークの崩壊が懸念される状況にあるとともに、市民からは「通院・通学・買い物等生活のためにバス路線を維持・拡張して欲しい」との要望がある一方、「利用者の少ないバス路線は廃止すべき」との意見も寄せられました。このような状況を踏まえ、平成25年度に、市民、市、交通事業者が連携を図り、利用者の視点に立った利用しやすい生活交通の整備を目的として、山縣市公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」）を策定し、以降、計画に定めた目標の実現に向けて各種事業に取り組んでいます。

また、平成31年度の開設を目指している東海環状自動車道 高富 IC(仮称)は、将来の交通の拠点として市の発展に重要な役割を果たすことが期待されています。この将来の交通の拠点となるIC周辺に、まちの特産品や観光資源を活かしてひとを呼び込み、地域にしごとを創出するための地方創生拠点の核として、バスターミナルの整備を計画しています。

そのため、バスターミナルの整備に伴い変更される交通拠点に対応して、現在の公共交通網の再編が必要となりました。そこで、連携計画を踏襲しつつ、さらに、バスターミナルを核としたまちづくりを視野に入れた地域公共交通網形成計画を策定することとしました。

序.2 これまでの公共交通の取り組み経緯

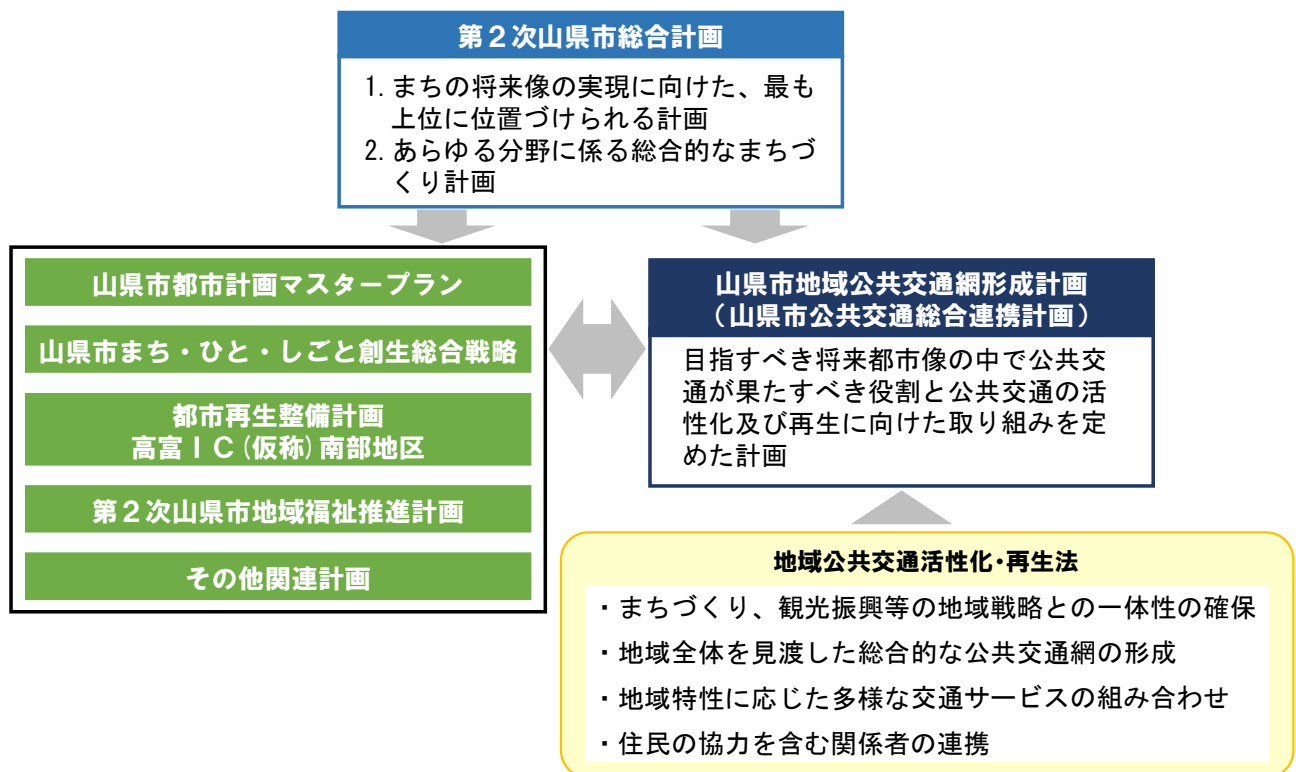
平成 15 年	市町村合併 ・ハーバス梅原線延伸、ハーバス伊自良線に改称 ・赤尾線廃止 ・ゾーン制運賃の導入
平成 20 年	・ハーバス循環線の運行開始（1 周 400 円）
平成 21 年	・ハーバス乾線の運行開始（隔日運行、一律 100 円） ・ハーバス大桑線、伊自良線、循環線および岐北線神崎系統の日・祝日運行中止 ・ハーバス循環線の減便
平成 23 年	・小児・障がい者の割引運賃を開始（半額）
平成 24 年	・岐阜大学病院支線（伊自良線）の廃止
平成 25 年	・山縣市公共交通総合連携計画策定 ・ハーバス伊自良線、大桑線の運行ルート見直し ・岐北線神崎系統の運行日拡大（日・祝日）
平成 26 年	・ハーバス伊自良線、大桑線の平和堂高富店乗り入れ
平成 27 年	・ハーバス伊自良線、大桑線のイオンビッグ山県店乗り入れ ・ハーバス乾線を乾デマンドタクシーに変更、運行日の拡大（平日毎日運行）

序.3 計画の位置付け

「山縣市地域公共交通網形成計画」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。

「第2次山縣市総合計画」、「山縣市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「山縣市都市計画マスタープラン」等の上位計画・関連計画に示されるめざす将来の姿や基本理念、目標を踏まえた上で、公共交通の果たすべき役割を整理し、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。

図表 序-1 計画の関連図



序.4 計画区域

本計画の計画区域は「山縣市全域」とします。

序.5 計画期間

本計画の計画期間は、「平成29年度～平成38年度」の10年間とします。

序.6 公共交通会議の構成員と役割分担

構成員	役割
市民 利用者(代表者)	・公共交通の積極的な利用、行事等での活用 ・地域運営組織への参画
学識者	・地域の合意形成を図る上での助言
岐阜運輸支局	・制度的支援
公安委員会	・バスルートやバス停設置についての助言・指導
岐阜県	・市町村バスへの財政的支援 ・広域的な視点からの助言・指導 ・広域バス路線の調整（主に地域間幹線系統）
道路管理者	・バスルート上の安全性・快適性・円滑性確保 ・バス停周辺整備
交通事業者 (労働組合含む)	・乗客の安全な輸送 ・効率的な運行や利便性を高めるための運行計画提案
山口市	・生活交通の維持・確保に対する責任者 ・地域運営組織のサポート ・関係機関との調整

第1章 地域の現状

1.1 地勢・地理

本市は、南北方向約 25 キロメートル、東西方向約 14 キロメートルの範囲に広がり、約 221.98 k m²の面積を有しています。そのうち約 8 割を森林が占め、北端の日永岳を最高峰とした枝上の山地と、長良川の支流である武儀川、鳥羽川、伊自良川沿いの平坦地で構成されることから、地区によって地理的条件が大きく異なります。

本市は、岐阜市の北側に隣接する位置にあり、JR 岐阜駅から約 9～34 キロメートルの範囲に広がっています。広域連絡や地域内連絡のための重要な幹線道路として、岐阜市と本市をつなぐ国道 256 号および主要地方道岐阜美山線が南北方向に、本市と関市および本巣市をつなぐ国道 418 号や主要地方道関本巣線が東西方向に通っています。

また、平成 31 年度に供用開始予定の東海環状自動車道 高富 IC（仮称）の建設工事、併せて国道 256 号バイパス建設工事が進められており、将来の広域交通の拠点として市の更なる発展も期待されています。

図表 1-1 位置図



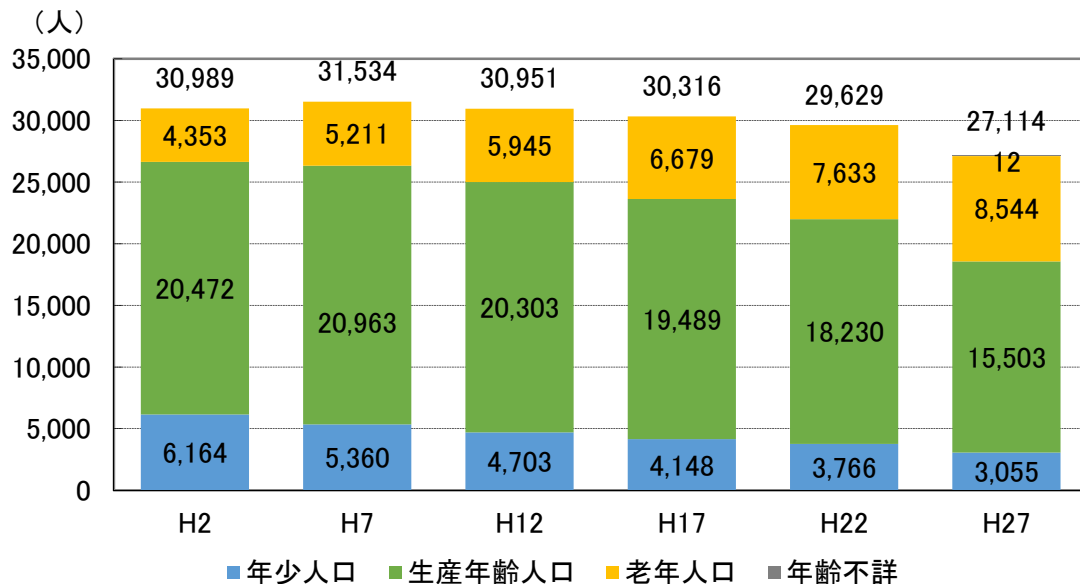
出典：山県市市勢要覧（平成 28 年度）

1.2 人口

1.2.1 人口の推移

- ・本市の人口は平成7年の31,534人をピークに、それ以降は減少が続いています。
- ・年少人口、生産年齢人口が減少しているなか、老年人口は増加しており、平成27年には人口の30%以上を占めています。

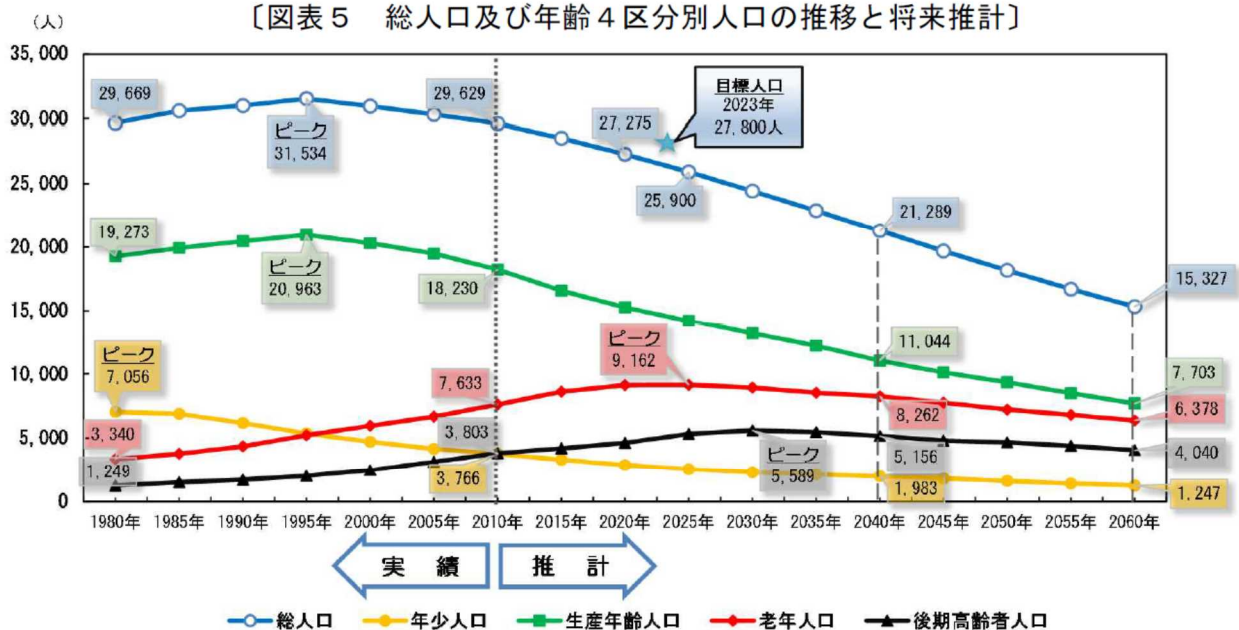
図表 1-2 人口の推移



データ：国勢調査

図表 1-3 人口ビジョンにおける将来推計値

〔図表5 総人口及び年齢4区分別人口の推移と将来推計〕

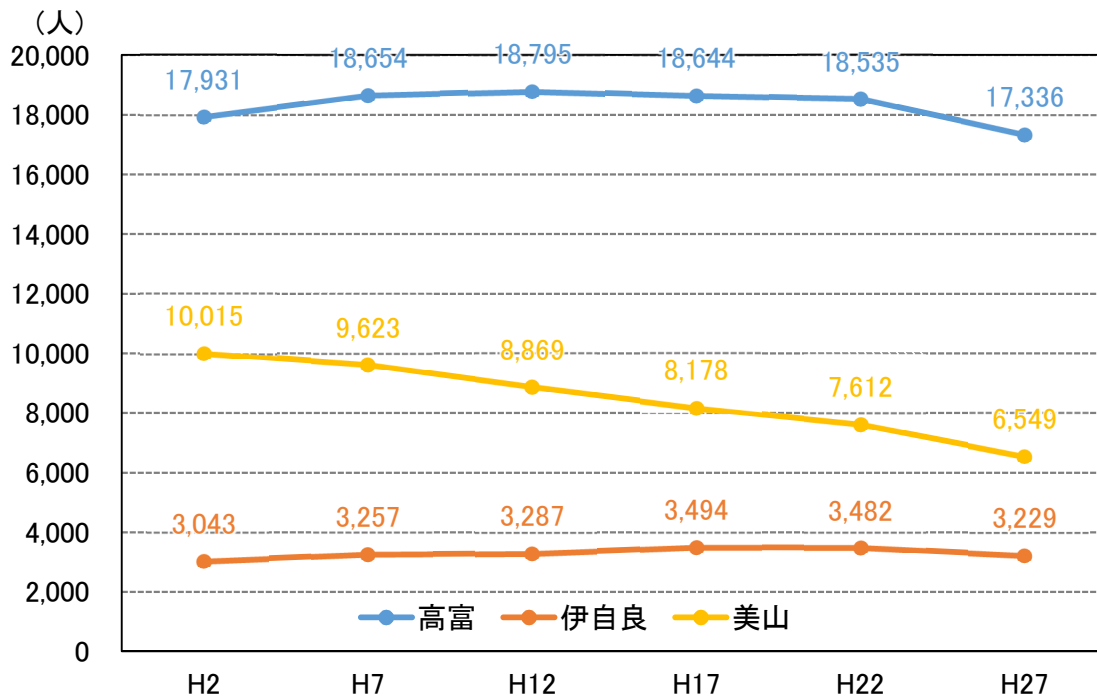


【出典：総務省「国勢調査」、社人研「日本の地域別将来推計人口」、本市独自推計】

1.2.2 地域別人口の推移

- ・地域別人口をみると、高富地域及び伊自良地域では平成7年から平成22年まで横ばいで推移していましたが、平成27年には特に高富地域で大きく減少しています。
- ・美山地域は、減少が続いており、平成2年から平成27年までに3,000人以上減少しています。

図表 1-4 地域別人口の推移

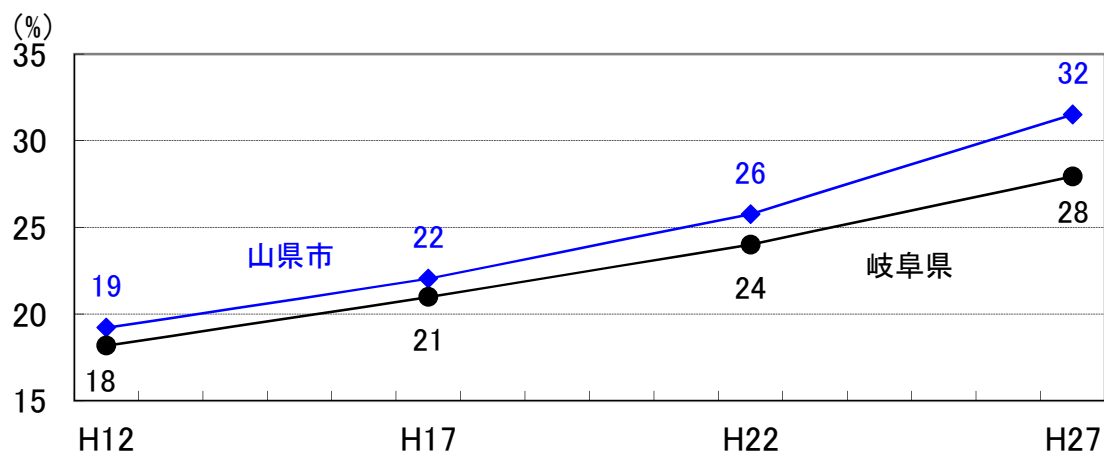


データ：国勢調査

1.2.3 高齢化率の推移

- ・高齢化率は、平成27年で32%であり、岐阜県全体の28%より高くなっています。

図表 1-5 高齢化率の推移

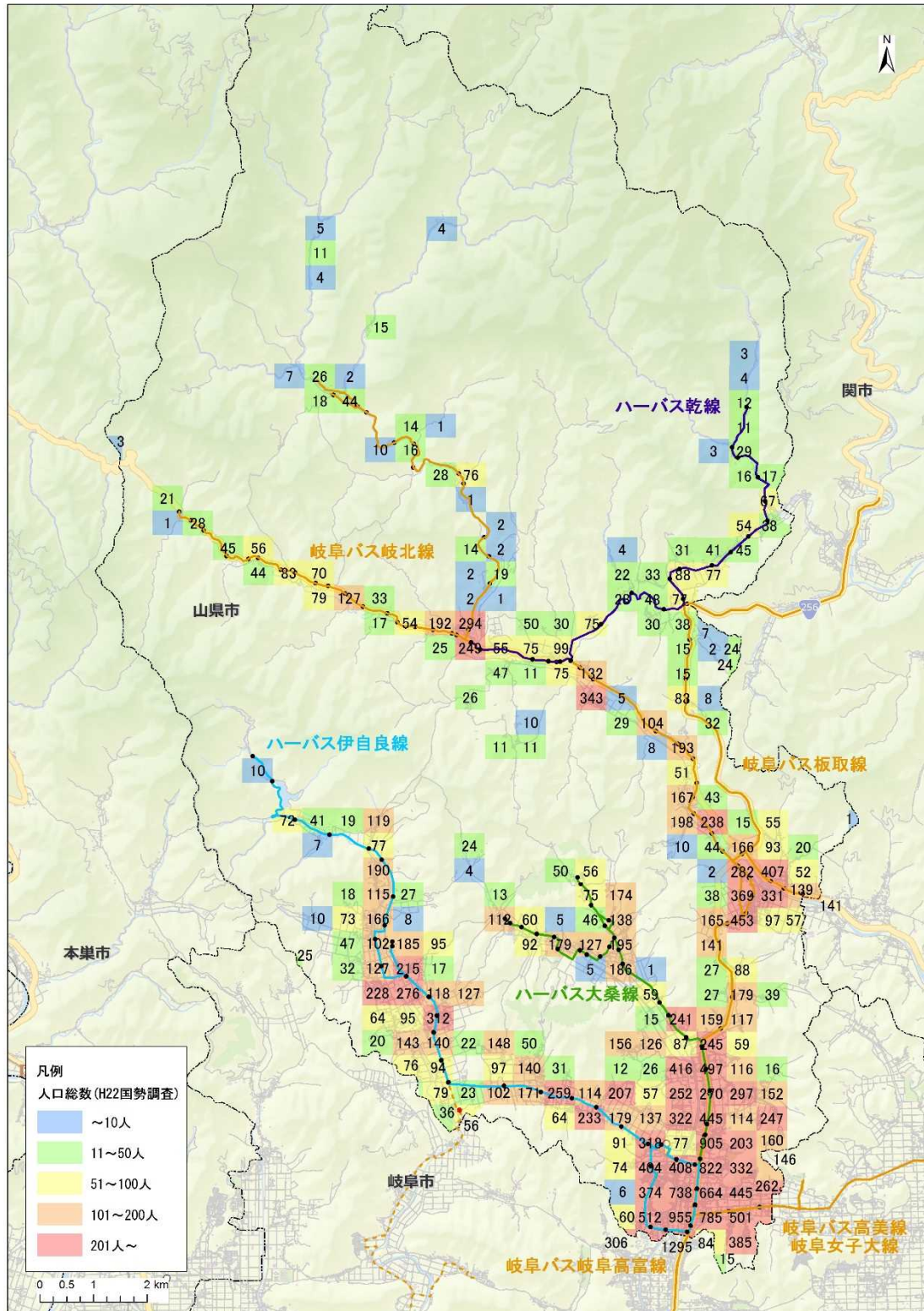


データ：国勢調査

1.2.4 人口分布

- ・人口は市南部の高富地域に集中しており、周辺部では旧町村の中心部(岩佐、谷合、伊自良)を中心として、武儀川や伊自良川に沿って分布しています。

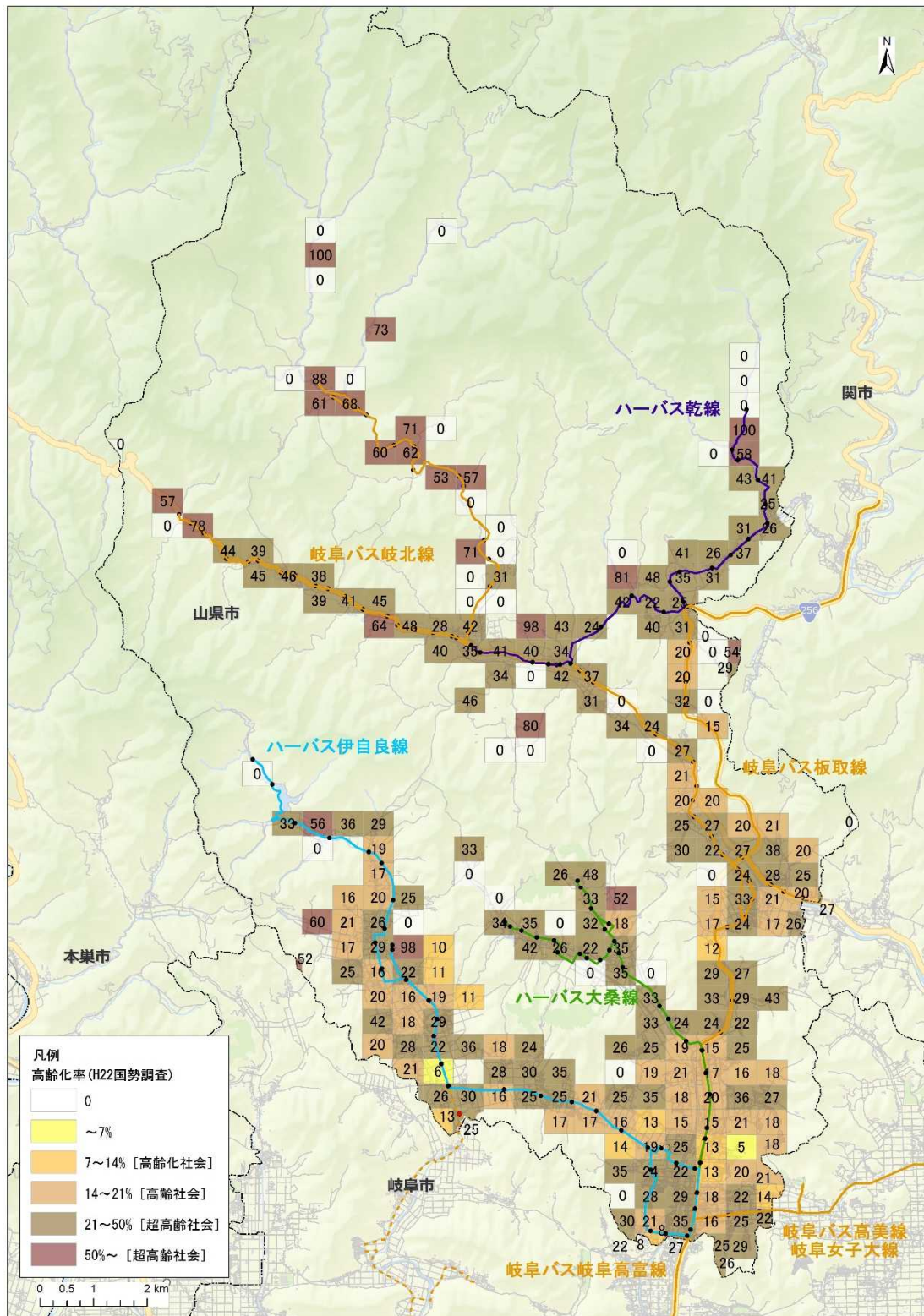
図表 1-6 人口分布



1.2.5 高齢化率の状況

- ・ 高齢化率は市南部では低く、市北部では高い傾向にありますが、市南部の高富地域でも高齢化率の高い地区があります。

図表 1-7 高齢化率の状況

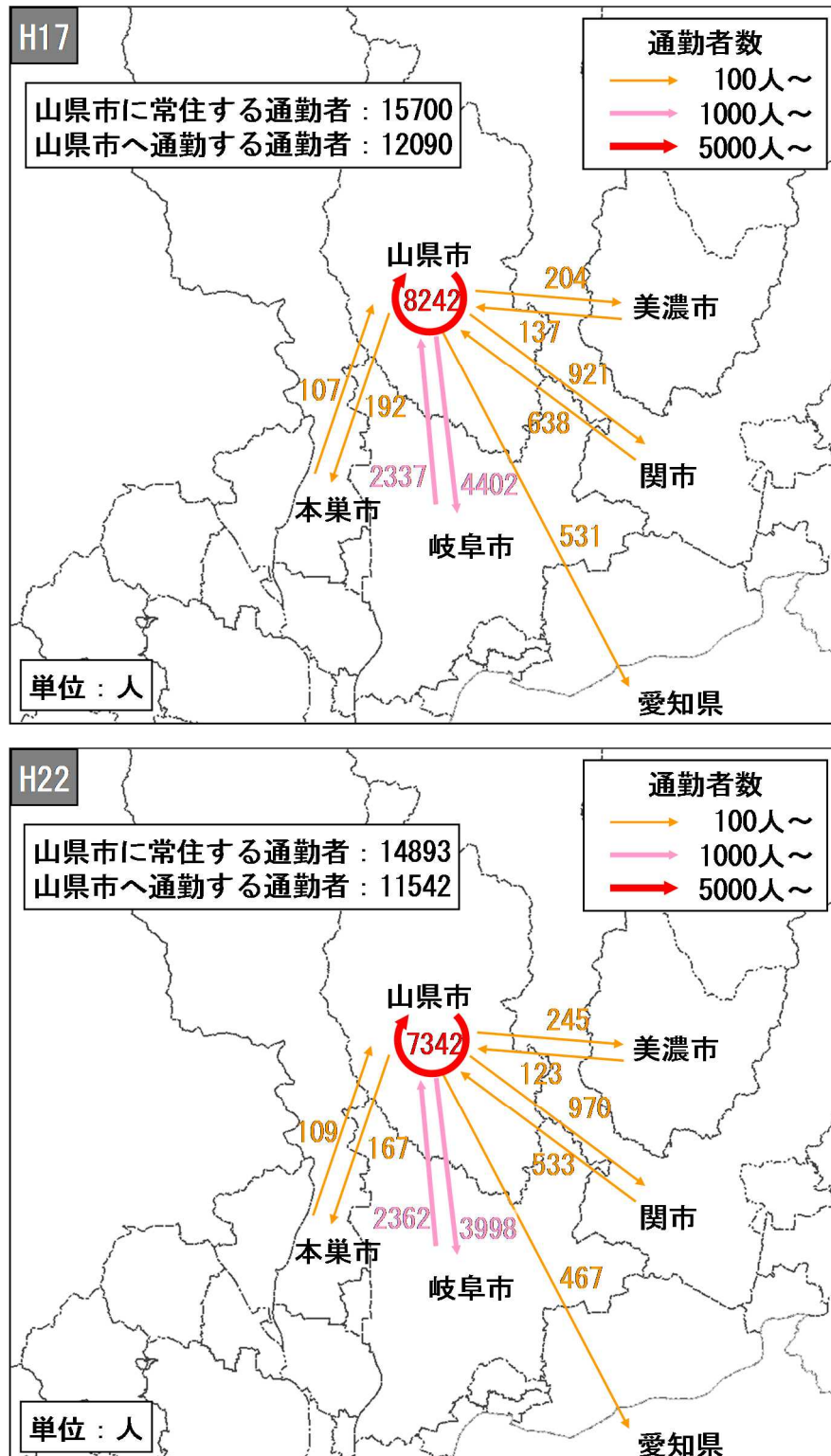


1.3 通勤・通学流動

1.3.1 通勤流動

- ・市内から市外への通勤先としては、岐阜市が最も多く、平成17年、平成22年とも、市内に常住する通勤者の25%以上を占めています。
- ・また、市外から市内を通勤先とする人も岐阜市が最も多く、平成17年、平成22年とも約20%となっています。

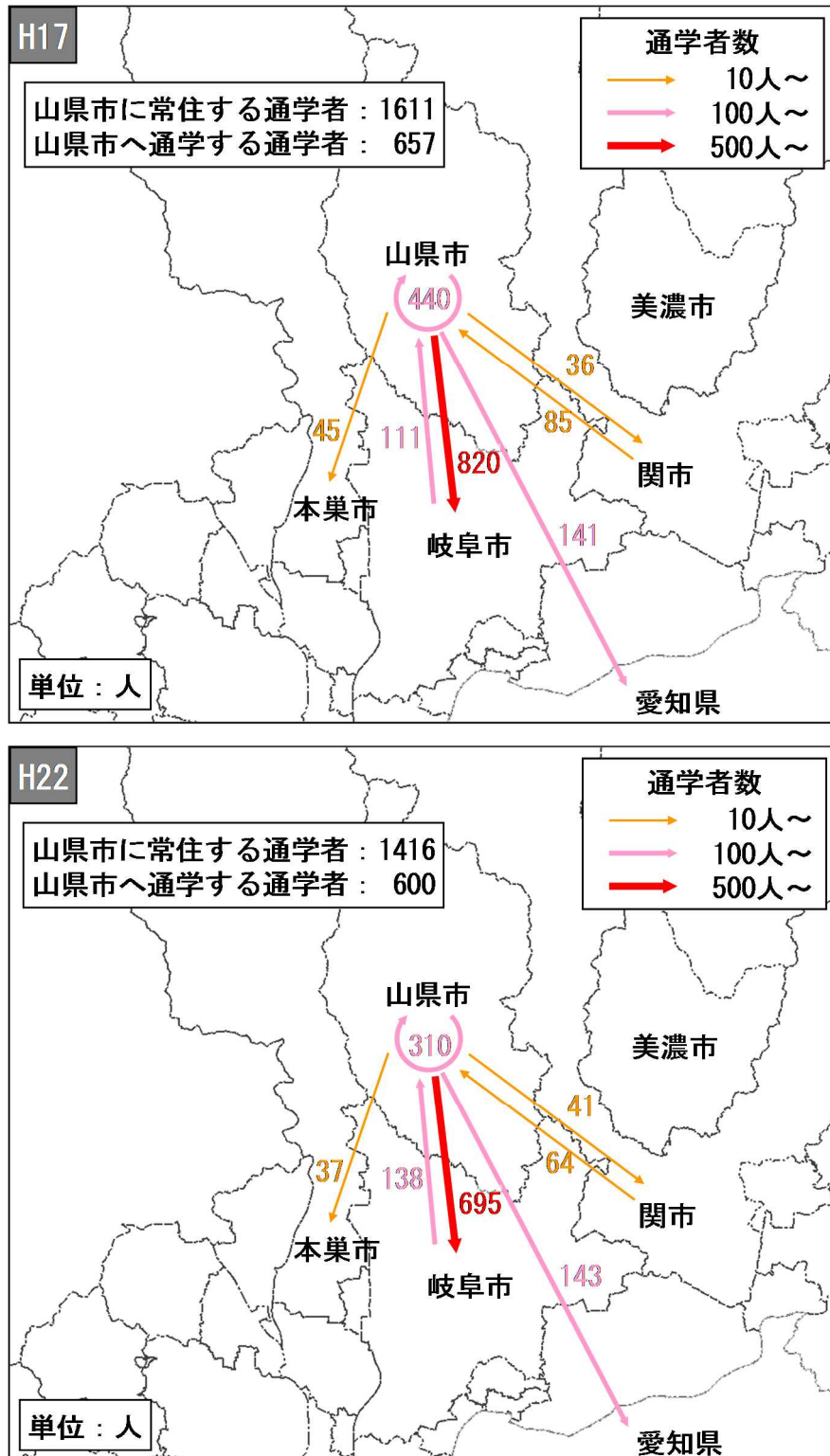
図表 1-8 通勤者数（H17、H22 国勢調査）



1.3.2 通学流動

- ・市内から市外への通学先としては、岐阜市が最も多く、平成17年、平成22年とも、山県市内に常住する通学者の約50%を占めています。

図表 1-9 通学者数 (H17, H22 国勢調査)



1.4 施設立地状況

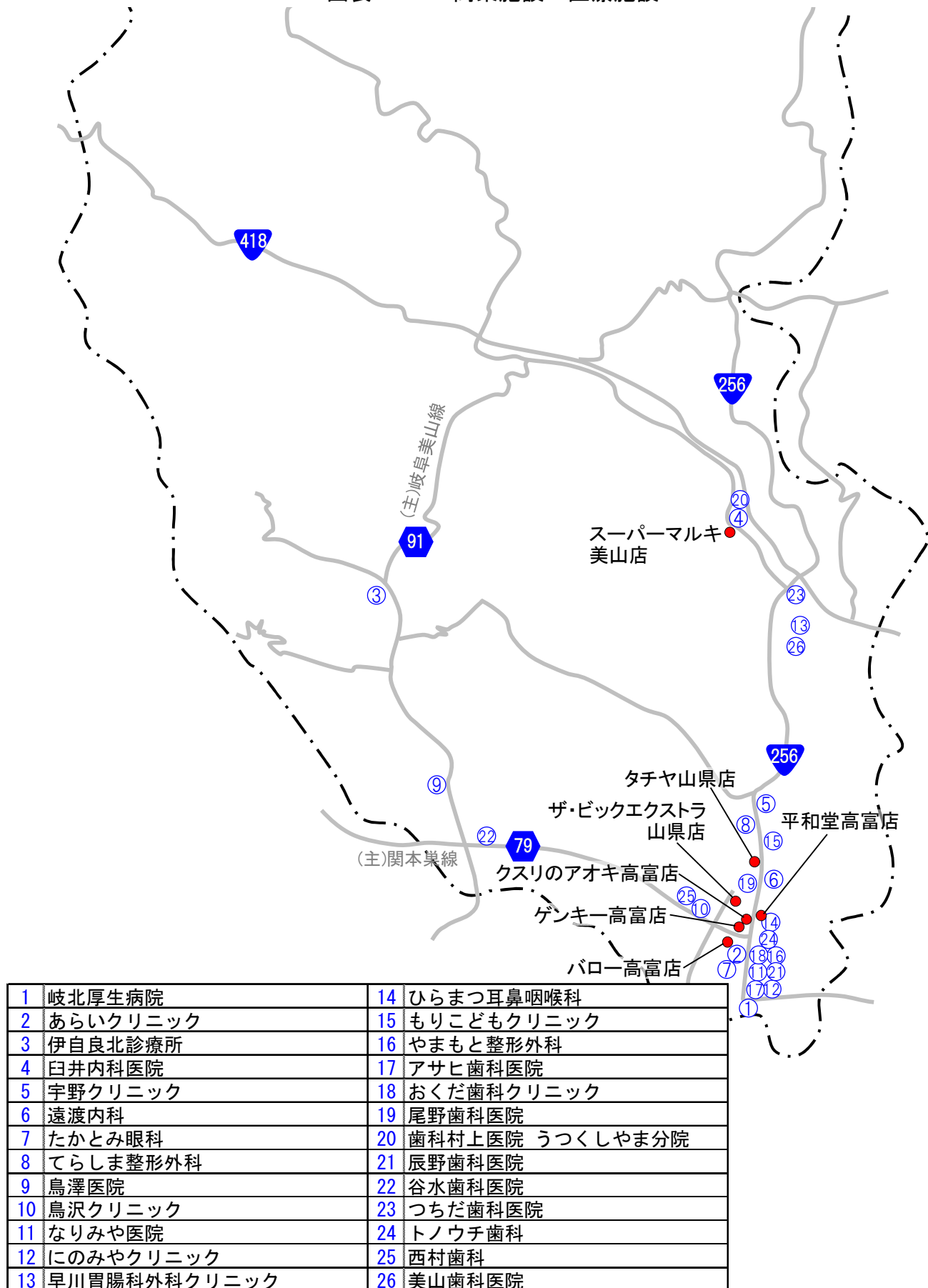
- ・ 公共施設等は合併前の旧町村時代に整備された箇所も多く、市域全体に立地しています。
- ・ 一方、商業施設や医療施設は、市南部の高富地域に集中しており、美山地域に立地する施設は少なくなっています。

図表 1-10 公共施設等



山口市ホームページ「主要公共施設一覧」より抜粋して作成

図表 1-11 商業施設・医療施設



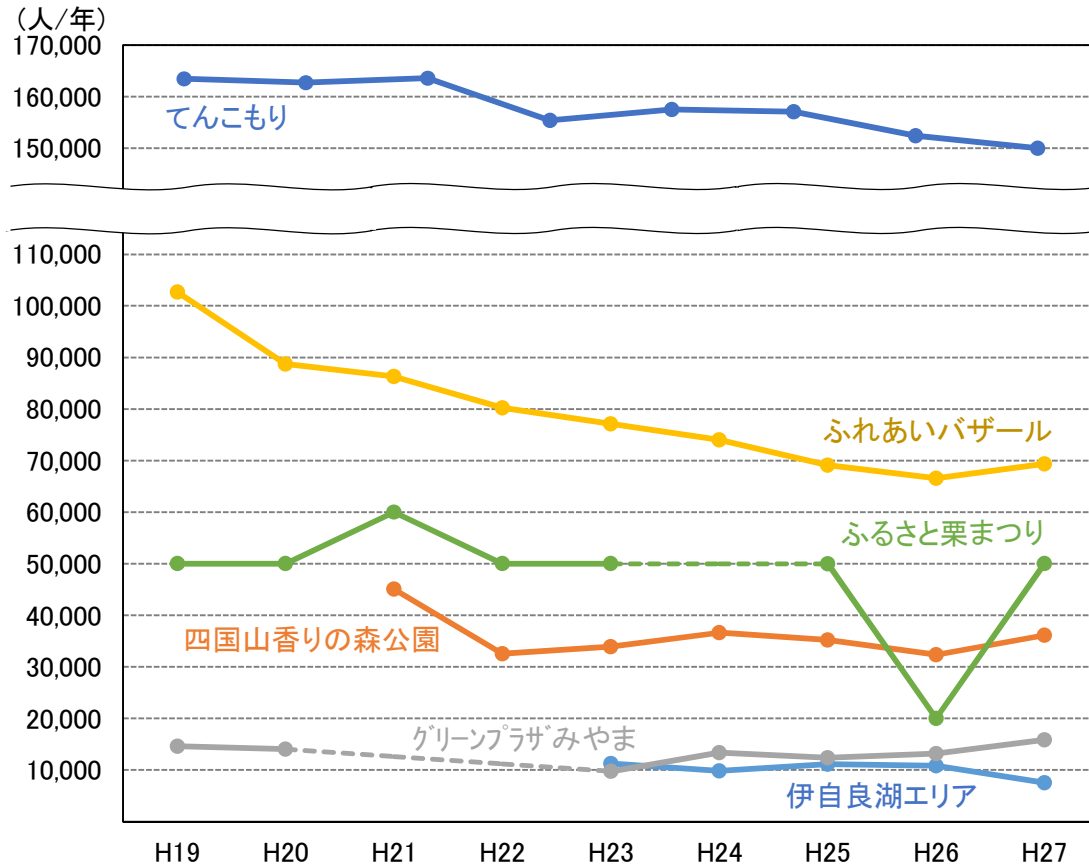
医療施設：山県市ホームページ「市内近郊の医療機関」を参考に作成

商業施設：「全国大型小売店総覧 2016」をベースに作成

1.5 観光

- ・岐阜県観光入込客数統計調査によると、本市における主な観光施設・まつりの入込客数は、近年横ばいから減少傾向にあります。

図表 1-12 観光入込客数の推移



	(人)								
	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
伊自良湖エリア	—	—	—	—	11,240	9,810	11,130	10,820	7,510
四国山香りの森公園	—	—	45,087	32,522	33,923	36,656	35,177	32,335	36,150
グリーンプラザみやま	14,613	14,020	—	—	9,725	13,390	12,375	13,158	15,852
ふれあいバザール	102,700	88,700	86,300	80,230	77,140	74,000	69,138	66,572	69,390
てんこもり農産物直売所	132,500	163,455	162,700	163,600	155,400	157,500	157,100	152,400	150,000
ふるさと栗まつり	50,000	50,000	60,000	50,000	50,000	0	50,000	20,000	50,000
合計	299,813	316,175	354,087	326,352	337,428	291,356	334,920	295,285	328,902

データ：岐阜県観光入込客統計調査

※平成23年分調査より、観光庁が策定した「観光入込客統計に関する共通基準」を導入。前年までの岐阜県観光レクリエーション動態調査(県独自)とは調査手法が異なることに留意。

第2章 上位・関連計画

2.1 第2次山県市総合計画

第2次山県市総合計画は、大きな社会環境の変化にともなう新たな行政需要の高まりや、時代、社会の潮流を的確にとらえ、本市がめざすべき姿と進むべき道筋を明らかにするために平成27年3月に策定され、基本構想、基本計画、実施計画から構成されています。

2.1.1 計画期間

基本構想：平成27年度～平成35年度までの9年間

基本計画：前期 平成27年度～平成31年度まで5年間

後期 平成32年度～平成35年度まで4年間

実施計画：4年間（毎年ローリングによる事業の点検・見直しを行う。）

2.1.2 基本理念とめざす将来の姿

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、生活環境や福祉の充実、文化の振興などに努め、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し、次のように定められています。

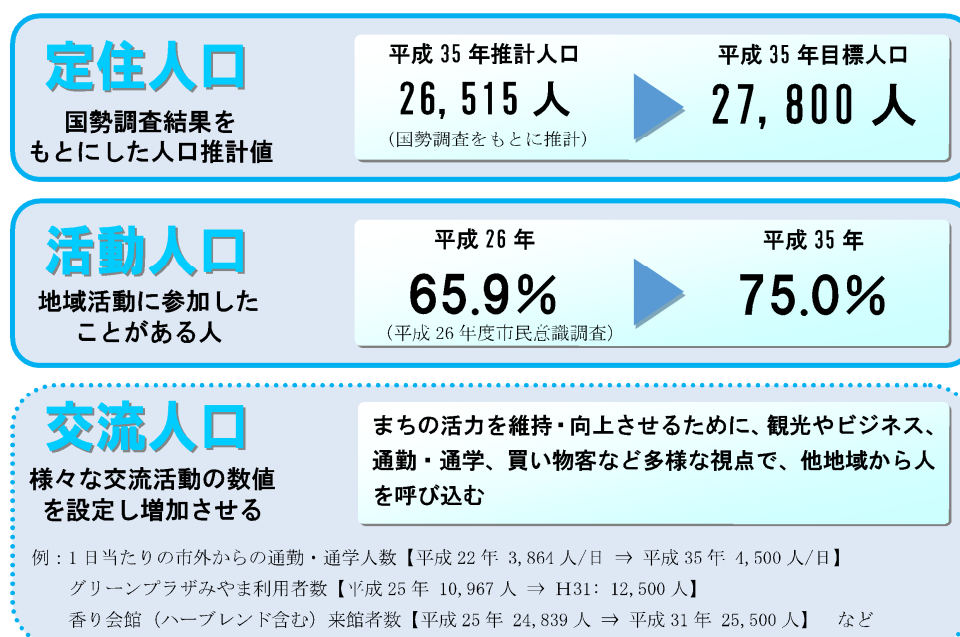
基本理念：

豊かな自然と活力ある都市が調和した
安心して快適な住みよいまちづくり

めざす将来の姿：

水と緑を大切に 活力ある山県市

2.1.3 将来の人口フレーム



2.1.4 基本計画

公共交通に関する施策と数値目標は、「第2章 便利で快適なまちづくり 第1節 交通・情報ネットワークの整備 施策2 公共交通の充実」で定められています。

現状と課題	・人口減少やマイカー普及による利用者の減少、サービス水準の低下、路線バスの撤退 ・市内に営業所を持つタクシー事業者数の減少（現在1社） ・高速道路網、バス、タクシー、自家用車、自転車、徒歩など各種交通モードへの結節 ・市内の移動と市外の移動が円滑に行える、新たな交通結節拠点整備 ・過疎地域などへのデマンド型交通など有効な手法の検討 ・福祉有償運送の確保、推進
施策の方針	・市民、市、交通事業者が連携して、<u>利用者の視点に立った利用しやすく持続可能な生活交通の整備</u>を図るため、<u>地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画</u>を新たに策定します。 ・新たな計画に基づき、交通結節拠点整備や各地域に最適な運行方法を検討し、<u>市内外の移動の円滑化と市内交通網の再編</u>を図ります。 ・また、障がい者や要介護者など、一人で公共交通機関を利用することが困難な方の利便性確保のために、<u>福祉有償運送の推進</u>に努めます。
施策の展開	(1) 地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画の策定 ・まちづくりと連携し、地域全体を見渡した<u>面的な公共交通ネットワークの再構築</u>をめざす。 (2) 交通結節点整備の検討、市内外の移動の円滑化 ・各種交通モードを結節し、市内の移動と市外への移動が円滑に行える、新たな交通結節拠点整備を検討する。 ・新たな交通結節拠点は、<u>まちづくりの拠点となる複合施設としての整備</u>を検討する。 (3) 自主運行バスなど生活交通の維持確保・利便性の向上 (4) 民間路線バス・タクシーの運行体制の充実 (5) 福祉有償運送の推進
数値目標	・自主運行路線 乗車人数 H25 : 185,926 人 ⇒ H31 : 198,000 人 ・自主運行路線 一便当たりの乗車人数 H25 : 5.9 人 ⇒ H31 : 6.2 人 ・自主運行路線 乗車一人当たりの運行経費 H25 : 828 円 ⇒ H31 : 770 円

2.2 山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略

山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成27年10月策定)は、本市の将来人口の把握・分析と、めざすべき方向を示したものです。「山口市人口ビジョン」及び人口ビジョンで示した将来展望を実現するための重要施策をとりまとめた「山口市総合戦略」から構成されています。

2.2.1 対象期間

山口市人口ビジョン：2060年（第2次山口市総合計画に定めた目標人口との整合は保つ）

山口市総合戦略：2015年度(平成27年度)～2019年度(平成31年度)の5年間

2.2.2 めざすべき将来の方向性・基本目標

人口ビジョンにおいては、本市における最大課題の要因を分析し、3つのめざすべき将来の方向性を示しています。総合戦略ではその3つの方向性に従い、それを補完する要素も加え、さらに、国や県の総合戦略を勘案し、次の5つの基本目標を定めています。

めざすべき将来の方向性

- ☆結婚や出産しやすい環境の整備
- ☆山口市の魅力向上と効果的なプロモーション
- ☆子育て世代をターゲットとした移住・定住促進

基本目標

- ①みんながいきいき！
- ②みんなでいつまでも！
- ③みんなが活躍！
- ④みんなを呼び込む！
- ⑤みんなに安心！

この5つの基本目標のうち、「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」では、隣接市町や近隣自治体との都市間ネットワークとして、自主運行バスの維持・確保や交通結節点の整備といった、公共交通に関する事項が示されています。

重要業績評価指標(KPI)	基準値(H25)	目標値(H31)
自主運行路線 乗車人数	185,926人	198,000人
自主運行路線 一便当たりの乗車人数	5.9人	6.2人
自主運行路線 乗車一人当たりの運行経費	828円	770円

【主要施策】

- 中山間地の買物支援
- 地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画の策定
- 交通結節拠点整備の検討、市内外の移動の円滑化
- 自主運行バスなど生活交通の維持確保・利便性の向上
- 民間路線バス・タクシーの運行体制の充実
- 福祉有償運送の推進
- 広域連携事業の推進

2.3 山口市都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、市全体及び市内各地域の将来像を明確化するとともに、その実現に向けて、都市計画事業を含めた主要施策を明らかにするもので、具体的な都市計画の決定・変更を方向づける指針として重要な役割を担うものです。また、行政と住民が協働して構築するものであり、市民の都市計画に対する理解・関心やまちへの愛着心を深め、今後のまちづくりへの協力・参加を促す役割も果たします。

2.3.1 計画期間

平成18年度～平成36年度までの概ね20年間

- ・情勢の変化や地域住民のまちづくりの意向等に応じて、適宜適切に見直し・改訂を実施する。

2.3.2 都市づくりの理念・基本方針

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』	
基本方針1 総合力・求心力の高い 多機能拠点都市の創造	・市民生活を支える都市機能の充実 ・一体性を高める総合交通体系の整備 ・計画的・総合的な市街地整備
基本方針2 足腰が強く活力のある 産業・交流都市の創造	・活力と魅力のあふれる産業環境の整備 ・個性が輝く観光・交流環境の整備 ・市民が参画し、協働するまちづくり
基本方針3 自然と共存共栄した 快適居住都市の創造	・水と緑の豊かな自然の保全・再生 ・アメニティのある住環境の整備 ・安全で福祉の充実した住環境の整備

2.3.3 都市整備の方針

都市計画マスタープランには、6つの都市整備の方針が示され、このうち、公共交通に関する事項は「3. 道路・交通に関する方針」で定められています。

- | | |
|----------------|----------------|
| 1 土地利用に関する方針 | 2 市街地・拠点に関する方針 |
| 3 道路・交通に関する方針 | 4 水と緑に関する方針 |
| 5 街並み・景観に関する方針 | 6 暮らしに関するその他方針 |

5. その他の交通施設

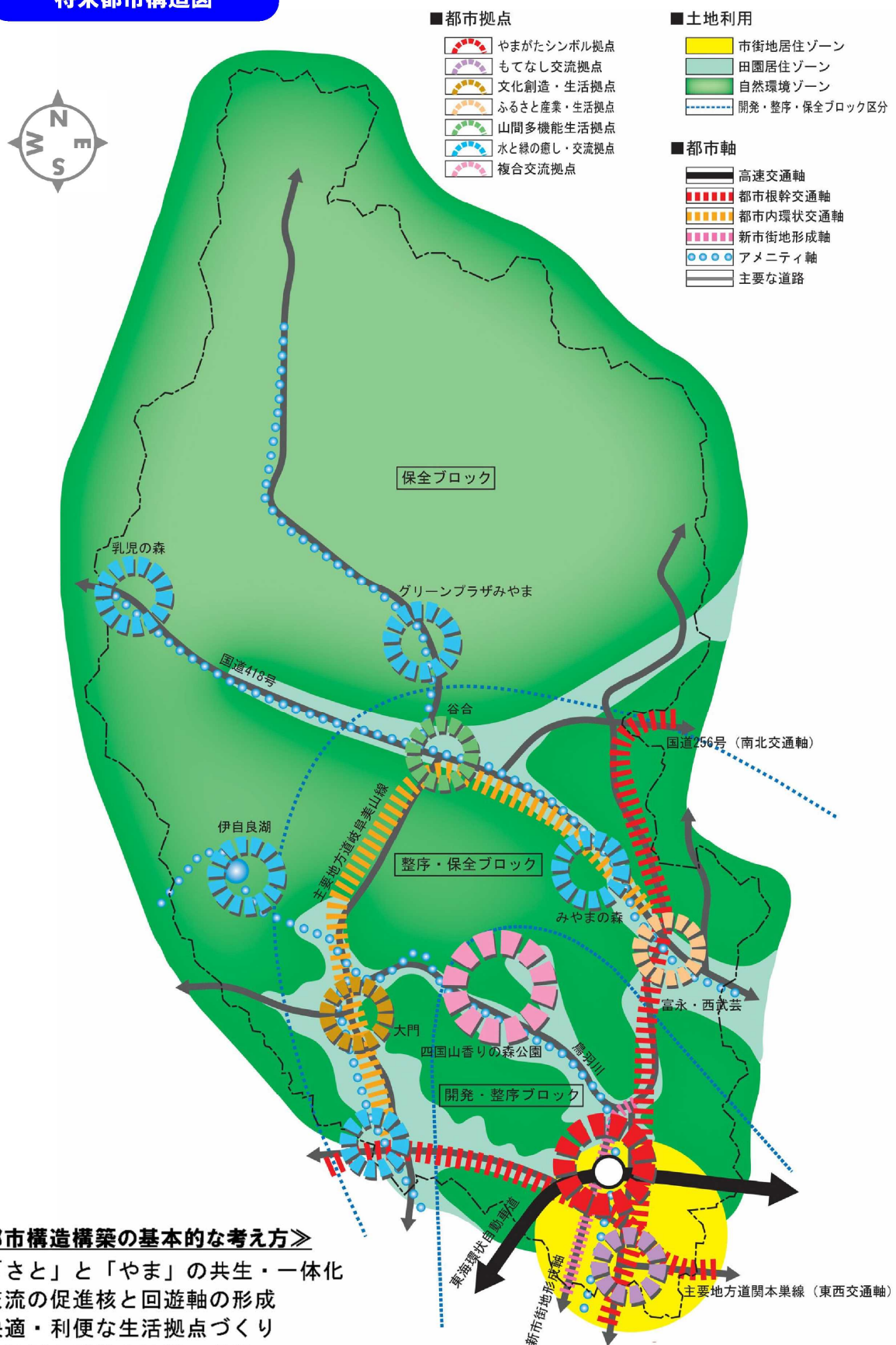
- ・パーク&バスライドの普及に向け、既存バスターミナルの機能強化を検討
- ・東海環状自動車道の整備に伴う都市間高速バスの運行を視野に入れ、高速バスや路線バスを相互利用できる交通拠点施設の整備に関する調査・検討
- ・日常生活や観光等の利便性向上のため、都市拠点等での駐車場の充実や、利用者の多いバス路線停留所周辺での駐輪場確保を検討

7. 公共交通の充実

- ・民間事業者との連携のもと、利便性の高いバス運行体制の確立
- ・地域の参画・協力による市民の生活交通の確保
- ・誰もが利用しやすい、バリアフリー対応車両への更新・整備

2.3.4 将来都市構造図

将来都市構造図



2.4 山口市公共交通総合連携計画

山口市公共交通総合連携計画は、平成25年度に、市内の公共交通であるバスのネットワークを維持・継続していくため、市民、市、交通事業者が連携を図り、利用者の視点に立った利用しやすい生活交通の整備を目的として策定されました。

2.4.1 計画期間

平成25年度～平成30年度

2.4.2 基本理念と基本方針

基本理念：みんなでつくり、守り、育てる生活交通	
基本方針1： 地域のニーズに対応した利用しやすい生活交通の整備	・ 買い物、通院、通学など、日常生活の移動手段としての <u>ニーズに対応した利用しやすい生活交通を整備し、外出を支援</u>
基本方針2： 地域で支える仕組みづくり	・ 市民、市、交通事業者がそれぞれの役割を担い、 <u>3者が協働して検討し、つくり、守り、育てる仕組みづくり</u>
基本方針3： 地理的条件や利用状況に応じた効率的な運行	・ 地理的条件が大きく異なる<u>それぞれの地域に適した、効率的で財政的に持続可能な運行方法の検討</u> ・ 事業実施にあたっては、<u>定期的に進捗状況や目標の達成度をチェックし、改善策を検討していくこと</u>で、さらなるステップアップを目指す

2.4.3 実施事業

(1) 路線再編事業

対象	事業
ハーバス乾線沿線	・ デマンド型乗合タクシーの導入 ・ 運行日の拡大（平日毎日運行）
岐北線神崎系統	・ 定時定路線の運行継続 ・ 運行日の拡大（日曜・祝日運行） ・ 小型車両の導入 ・ 冬季迂回の解消 ・ 停留所の増設
岐北線（谷合～塩後）沿線	・ 谷合～塩後間のフィーダー化（ワゴン車両の導入）
ハーバス大桑線沿線	・ 運行ルートの変更 ・ 停留所の見直し ・ デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）
ハーバス伊自良線沿線	・ 運行ルートの変更 ・ 停留所の見直し ・ デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）
高富・富岡地区	・ 新規バスルート（市街地巡回バス）の運行 ・ 平和堂高富店への乗り入れ ・ デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）

(2) 利便性向上・利用促進事業

事業	内容
バス停ポールの更新	・バス停ポールを新型に交換、時刻表などの情報をわかりやすく掲示
ソーラーバス停スポットライトの設置	・夜間の時刻表の視認性向上を図るため、スポットライトを設置
ノンステップ車両の導入	・ハーバス大桑線、伊自良線にノンステップバスを導入、バス車両のバリアフリー化を図る
交通結節点の整備	・待合空間を確保し、雨天時や降雪時の乗降の円滑性、快適性を向上させる
公共交通ガイドブックによる情報提供	・市内の公共交通を網羅した公共交通ガイドブックを作成、配布
インターネットによる情報提供	・バス停への QR コードの掲示など、インターネットを利用して携帯電話端末でも運行情報が検索できるよう、情報提供の充実を図る
乗継情報の掲示	・バス停に乗継情報を掲示し、バスに乗り慣れない方にも分かりやすくする
地域バス調整会議等の開催	・利用者や住民を対象とした、調整会議を実施し、マイバス意識や利便性を向上させるとともに利用促進を図る ・地域運営組織の設置を検討し、ボトムアップ型の公共交通づくりのための仕組みの構築をめざす
モビリティマネジメントの実施	・バスの利用方法やメリットなどを紹介する説明会や小学生・保育園児を対象とした体験型説明会、中学生を対象としたスタンプラリーを実施、利用促進やバスに対する関心を高める
無料体験乗車券の発行	・路線再編の PR および乗車のきっかけを与えるため、沿線住民に無料体験乗車券を配布
割引乗車券の発行	・一日に何度でも乗降可能な一日乗車券や一ヶ月定期検討の割引乗車券を発行
観光客の利用促進	・イベント開催にあわせてバスの臨時増便を実施
バスヘルパー導入の検討	・地域住民によるボランティアとしてバスヘルパーを導入し、利用者のサポートや案内ができないか、運営方法や組織化等について検討

2.5 都市再生整備計画 高富IC(仮称)南部地区

計画期間	平成28年度～平成32年度
課題	・地区内外の公共交通の利便性を高めるためバスターミナルを整備することにより、<u>地区内への流入者の増加及び住民の公共交通機関の利用増加</u>を目指す必要がある。他方で、国道256号の交通渋滞を回避するため、<u>パークアンドライドを実現</u>させる必要がある。 ・市内の各地域を公共交通で結節させることにより、拠点エリアにおける病院・図書館等の施設の利用対象範囲が拡大し、<u>交通網による都市のコンパクト化</u>を図る必要がある。
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を目指して 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。 ②災害に強く、安心して利用できる拠点づくりを目指す。 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。
整備方針	・バスターミナルの道路を整備することで、<u>公共交通機関の利便性向上</u>を図る。 ・無料駐車場を確保することにより、<u>パークアンドバスライドの拠点</u>とする。 ・バスターミナルに併設する公共交通の電子案内板を整備し、交通に関する<u>情報提供の円滑化</u>を図る。 ・バスターミナル内の歩道シェルターを整備し、<u>歩行空間の高質化</u>を図る。 ・公共交通の利用方法や利便性について広く伝えることで、交通基盤整備の整備効果の向上を助長する。
主要事業	【道路整備】 ・山県ターミナルロータリー ・側道改良 【地域生活基盤施設整備】 ・山県ターミナル広場 ・電子案内板 【高質空間形成施設 歩行支援施設整備】 ・山県ターミナル歩道シェルター
目標を定量化する指標	【自主運行バスの年間利用者数】 ・公共交通機関の利便性増進及びネットワーク型コンパクトシティ実現の指標 H26：183,357人 ⇒ H32：198,000人 【自主運行路線 利用者1人あたりの運行経費・1便あたりの乗車人数】 ・自主運行バス運行路線を再編成する際の指標 H26：819円 ⇒ H32：770円 H26：5.8人 ⇒ H32：6.2人

2.6 第2次山口市地域福祉推進計画

項目	具体的方策
交通手段の確保 交通アクセスの整備	【私たち市民ができること】 ・「わがまち」で課題となっていること、どのように取り組んだらいいのか、について話し合う。 【協働で進めていくこと】 ・NPO 法人等による福祉有償運送を推進する。 ・公共交通機関が、障がいがある人もない人も、高齢者も子どもも、異なる文化の人も、利用することができる環境となっているか確認し、必要な工夫をする。 ・自分たちの地域の公共交通について話し合う。 【行政・社協が担うこと】 ・運転免許を持っていない人の交通手段の確保や、効率のよいバス運行を検討する等、地域にあった公共交通を創設する。 ・高齢者や障がいのある人への外出支援サービスの充実を図る。

第3章 公共交通の現状

3.1 運行概要

図表 3-1 バス路線図



図表 3-2 営業路線の運行概要

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統		路線延長	運行日	運行回数	運行時間帯	運賃	※
			起点	終点						
岐阜高富線	岐阜乗合自動車(株)	4条	西鏡島	高富	17.8km	平日	64.5往復	5～23時台	160～680円	
						土日祝	48.0往復	5～23時台		
			森屋	高富	15.4km	土日祝	0.5往復	12～13時台	160～520円	
			JR岐阜	高富	11.8km	平日	20.0往復	6～24時台	160～510円	
						土	19.5往復	6～23時台		
						日祝	18.5往復	6～21時台		
			西鏡島	山県市役所	18.1km	平日	8.0往復	6～19時台	160～730円	
			土日祝	6.5往復	7～18時台					
高美線	岐阜乗合自動車(株)	4条	JR岐阜	中濃庁舎	29.9km	平日	9.5往復	6～22時台	160～1040円	
						土日祝	8.5往復	6～21時台		
岐阜女子大線	岐阜乗合自動車(株)	4条	西鏡島	岐阜女子大	18.9km	平日	13.5往復	6～22時台	160～730円	
						土日祝	7.0往復	7～20時台		
			JR岐阜	岐阜女子大	12.9km	平日	7.0往復	8～21時台	160～560円	
						土日祝	6.0往復	8～19時台		

※ うち0.5往復は南鏡島経由で運行のため路線延長が異なる

H29.6現在

図表 3-3 山県市自主運行バスの運行概要

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統		路線延長	運行日	運行回数	運行時間帯	運賃	
			起点	終点						
ハーバス大桑線	岐阜乗合自動車(株)	4条	大桑雉洞	山県市役所	14.7km～18.3km	平日 土	5.5往復 5.0往復	6～18時台 9～17時台	100円	※1
ハーバス伊自良線	岐阜乗合自動車(株)	4条	伊自良湖口	岐北厚生病院前	14.3km～17.6km	平日 土	7.0往復 5.0往復	6～19時台 7～19時台	100～200円	※2
乾乗合タクシー	高富タクシー(有)	4条	美山中央公民館	米野 (区域運行)	—	平日	2.0往復	7～16時台	200円	
岐北線	岐阜乗合自動車(株)	4条	岐北厚生病院前*	塩後	23.0km	平日 土日祝	9.5往復 7.0往復	6～19時台 6～19時台	100～300円	※3
			高富	塩後	21.3km	平日	0.5往復	19時台	100～300円	
			岐北厚生病院前*	谷合	15.7km	平日 土日祝	5.5往復 7.0往復	6～22時台 6～22時台	100～200円	
			岐北厚生病院前*	水品	9.8km	平日	0.5往復	6時台	100～200円	
			岐北厚生病院前*	山県高校前	10.0km	平日 土日祝	2.0往復 2.0往復	7～17時台 7～16時台	100円	
			谷合	神崎	8.1km～8.3km	平日 土 日祝	6.5往復 6.5往復 3.5往復	6～18時台 6～17時台 7～17時台	100円	
			徳永公民館	神崎	10.6km～10.8km	平日	1.0往復	8～15時台	100～200円	
岐阜板取線	岐阜乗合自動車(株)	4条	岐北厚生病院前*	ほらど キウイプラザ	18.1km	平日 土日祝	8.5往復 9.0往復	6～20時台 6～20時台	100～200円	※4

* 岐北線・岐阜板取線は、岐阜乗合自動車(株)の営業路線と直通運行

H29.6現在

※1 幸報苑、平和堂高富店、イオンビッグ山県店を経由する系統があり、系統によって路線延長が異なる

※2 山県グリーンポート、イオンビッグ山県店、平和堂高富店を経由する系統があり、系統によって路線延長が異なる

※3 12～3月の期間は神崎付近経路変更のため路線延長が異なる

※4 山県市・関市による共同運行／山県市内の路線延長は14.4km

図表 3-4 関市自主運行バスの運行概要

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統		路線延長	運行日	運行回数	運行時間帯	運賃	
			起点	終点						
関シティバス 関板取線	岐阜乗合 自動車(株)	4条	関中央 病院前	ほらど キウイプラザ	33.2km	平日	5.0往復	7～19時台	100～300円	※

※ 山県市内の路線延長は7.8km

H29.6現在

図表 3-5 その他公共交通の運行概要

路線名	運行事業者	道路運送法	運行区間	輸送対象	運行日	運行回数	運行時間帯	運賃	
スクールバス	市	—	美山小学校・ 美山中学校区内	美山小学校・ 美山中学校の 児童・生徒	平日	①7.5往復 ②9.0往復 ③8.5往復	7～17時台	—	※1
福祉有償運送	NPO法人ギフ 福祉ネット ワーク東部	79条	出発または 到着が市内	要支援・要介護・ 障がい者	毎日	—	8～17時台	入会金・年会 費・利用料金	※2
市町村福祉輸送	市	79条	市内	要支援・要介護・ 障がい者	平日	—	8～16時台	往復500円	
老人福祉センター 送迎バス	市	—	伊自良老人福祉セン ター～市内	60歳以上の 市民	平日	—	10～15時台	無料	

※1 下校時刻や学年によって①～③が異なる

※2 利用料金は利用時間によって異なる

H29.6現在

図表 3-6 タクシー事業者の運行概要

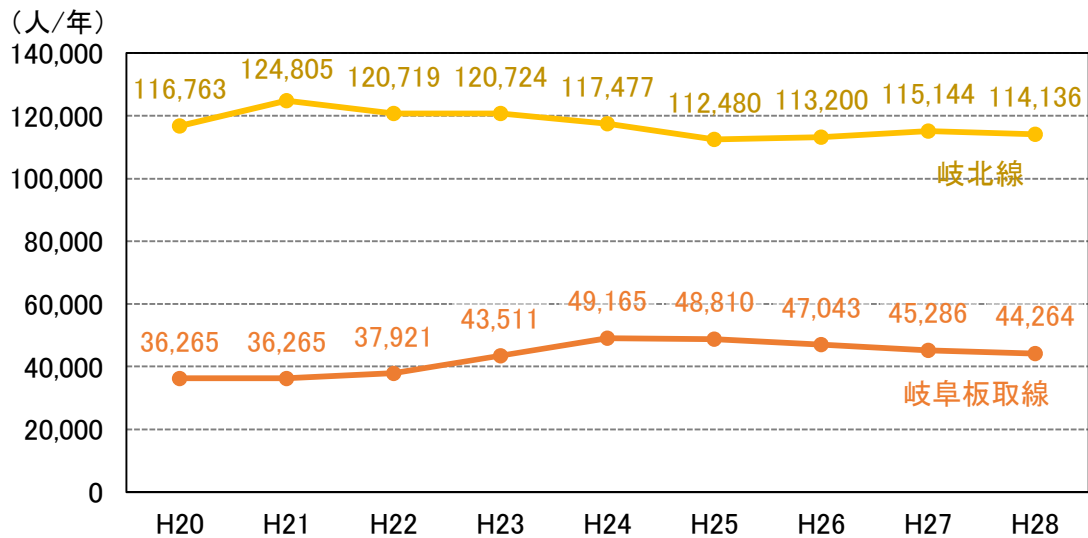
路線名	運行事業者	道路運送法	営業区域	輸送対象	運行日
タクシー	高富タクシー 有限会社	4条	山県市内	指定なし	年中無休

3.2 利用状況

3.2.1 路線別年間利用者数

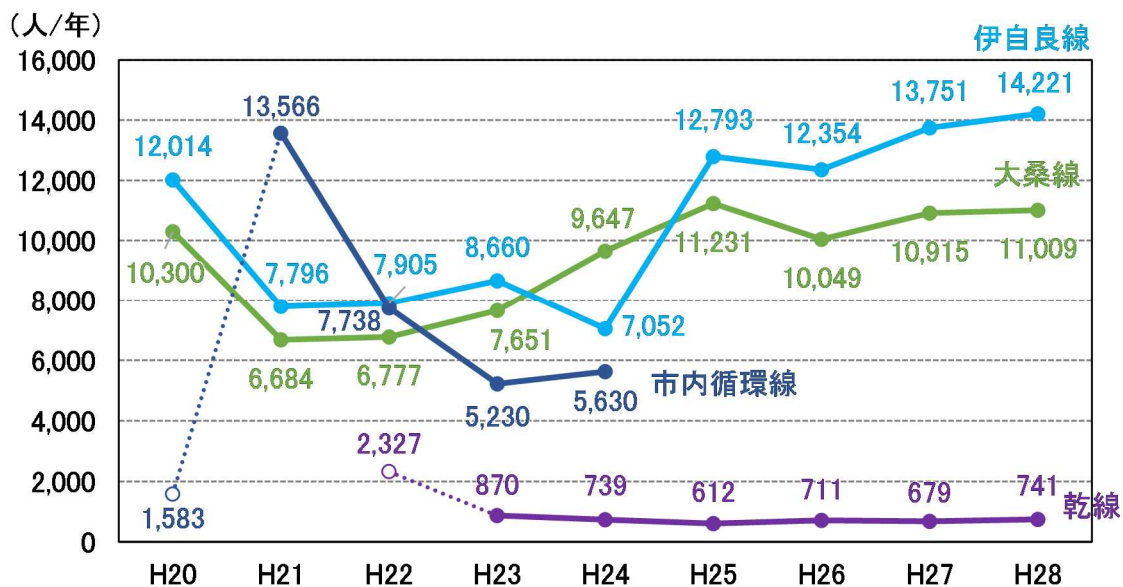
- ・ 岐北線(神崎系統を含む)の年間利用者数は、平成 21 年度以降減少傾向にあります。
- ・ 岐阜板取線の年間利用者数は、平成 24 年まで増加が続いていましたが、以降は減少しています。

図表 3-7 岐北線・板取線 年間利用者数の推移



- ・ ハーバスの利用者数は、伊自良線、大桑線とも近年増加傾向にあります。
- ・ 乾線は、平成 27 年 10 月よりハーバスに替わって乾乗合タクシーを導入していますが、利用者数は前年と同程度です。

図表 3-8 ハーバス・乾乗合タクシー 年間利用者数の推移



※市内循環線は H20.8 運行開始のため、H20 年度は H20.8～9 の 2 ヶ月間のデータとなります。（平成 24 年 9 月末で廃止）

※乾線は H21.11 運行開始のため、H22 年度は H21.11～H22.9 の 11 ヶ月間のデータとなります。（平成 27 年 10 月より乾乗合タクシーへ切替）

3.2.2 路線別1日あたり利用者数

- ・直近3年間の1日あたり利用者数は、岐北線神崎系統、ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線では増加傾向にあります。
- ・特にハーバス伊自良線の平日利用者とハーバス大桑線の土曜日利用者が増加しています。

図表 3-9 1日あたり利用者数

	H26			H27			H28		
	平日	土曜日	日・祝日	平日	土曜日	日・祝日	平日	土曜日	日・祝日
岐北線神崎系統	21.8	7.6	2.8	22.2	9.7	3.9	26.9	10.5	4.0
ハーバス大桑線	37.0	25.6	－	38.7	29.5	－	38.6	31.2	－
ハーバス伊自良線	44.8	26.5	－	51.0	26.2	－	52.5	28.6	－
ハーバス乾線	4.9	－	－	4.7	－	－	3.0	－	－

(人/日)

※ハーバス乾線の平成28年度実績は、乾乗合タクシーの実績

3.2.3 路線別1便あたり利用者数

- ・ハーバス大桑線とハーバス伊自良線の平日1便あたり利用者数は、平成27年以降7.0人以上となっています。
- ・乾乗合タクシーの平成28年の1便あたり利用者数は、1.0人/便であり、乗合状態の便がほぼ運行されていません。

図表 3-10 1便あたり利用者数

	H26			H27			H28		
	平日	土曜日	日・祝日	平日	土曜日	日・祝日	平日	土曜日	日・祝日
岐北線神崎系統	2.9	1.2	0.8	3.0	1.5	1.1	3.6	1.6	1.1
ハーバス大桑線	5.1	5.1	－	7.1	5.9	－	7.0	6.2	－
ハーバス伊自良線	6.4	5.3	－	7.3	5.2	－	7.5	5.7	－
ハーバス乾線	1.6	－	－	1.6	－	－	1.0	－	－

(人/便)

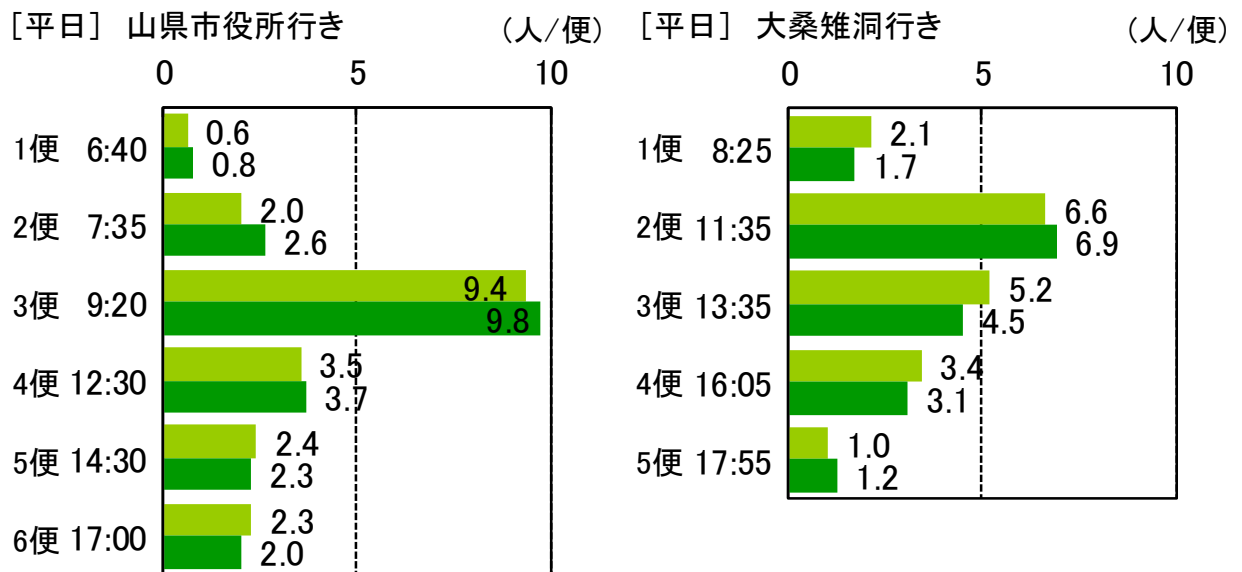
※ハーバス乾線の平成28年度実績は、乾乗合タクシーの実績

3.2.4 ハーバス・岐北線神崎系統 便別利用者数

(1) ハーバス大桑線

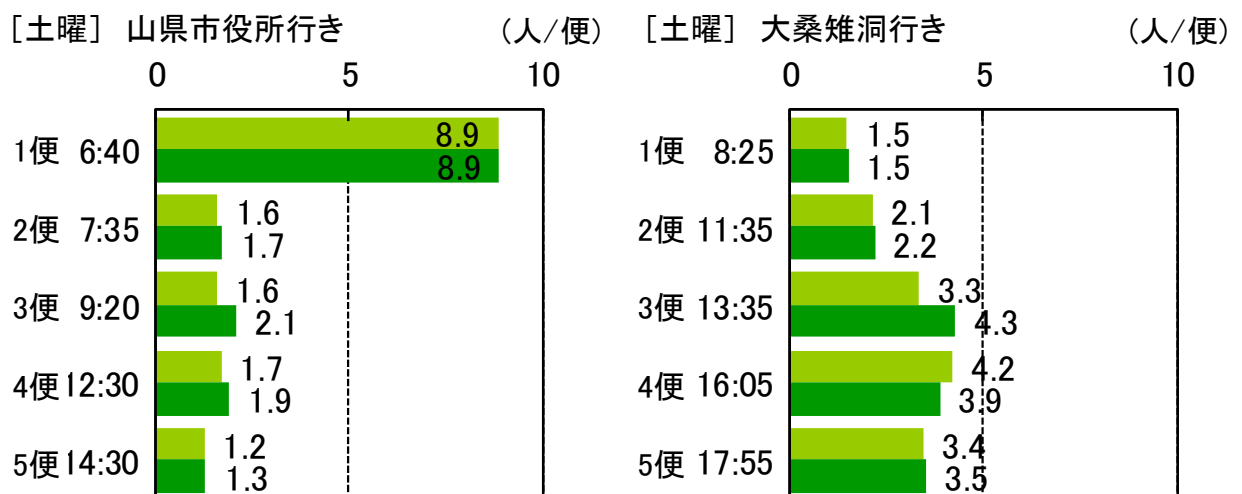
- ・平日は、山県市役所行き 3 便と大桑雉洞行き 2 便が、土曜日は、山県市役所行き 1 便の利用者が 5.0 人以上と多くなっています。
- ・平成 27 年度と平成 28 年度を比較すると、平日は山県市役所行き 2 便、大桑雉洞行き 2 便でやや増加している一方、大桑雉洞行き 3 便では減少しています。1 日あたりの利用者数は、大きな差はありません。
- ・土曜日は、山県市役所行き 3 便、大桑雉洞行き 3 便で便別利用者数が増加しており、1 日あたりの利用者数も増加しています。

図表 3-11 大桑線 便別利用者数(平成 27 年度・平成 28 年度)



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

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



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

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

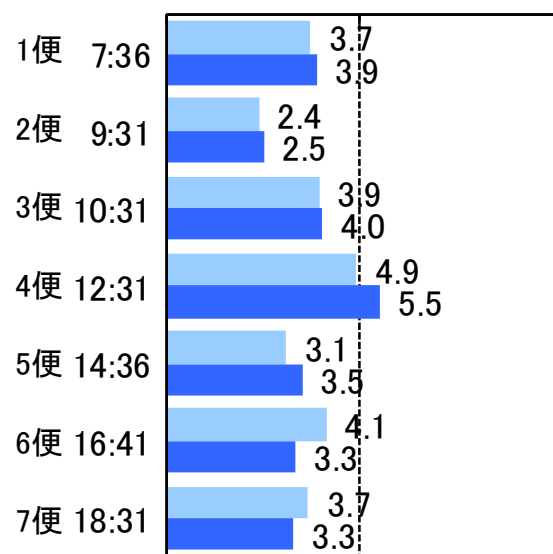
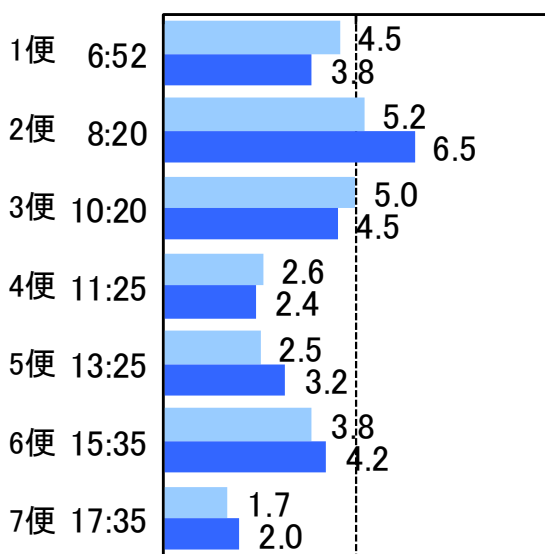
■ 平成27年度
 ■ 平成28年度

(2) ハーバス伊自良線

- ・平日は、岐北厚生病院行き 2 便と伊自良湖口行き 4 便で利用者が 5.0 人以上と多くなっています。
- ・平成 27 年度と平成 28 年度を比較すると、平日は岐北厚生病院行き 2 便、5 便、伊自良湖口行き 4 便で増加しています。
- ・土曜日は、岐北厚生病院行き 3 便、4 便、伊自良湖口行き 1 便、2 便で便別利用者数が増加しています。
- ・平日、土曜日とも、平成 28 年度は平成 27 年度よりも 1 日あたりの利用者数が増加しています。

図表 3-12 伊自良線 便別利用者数(平成 27 年度・平成 28 年度)

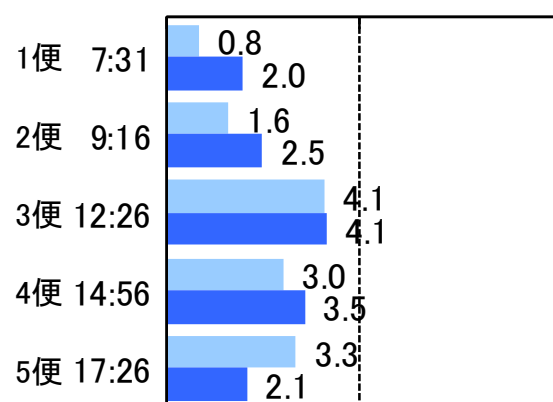
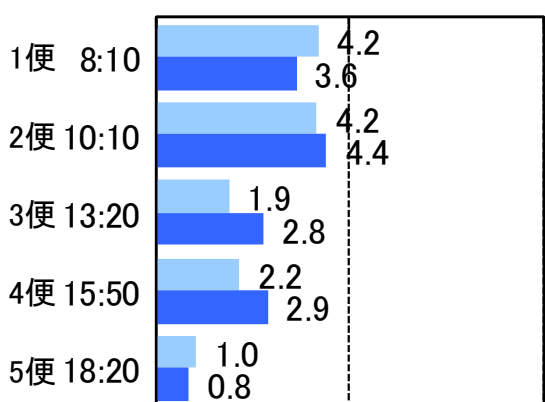
[平日] 岐北厚生病院行き (人/便) [平日] 伊自良湖口行き (人/便)



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

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

[土曜] 岐北厚生病院行き (人/便) [土曜] 伊自良湖口行き (人/便)



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

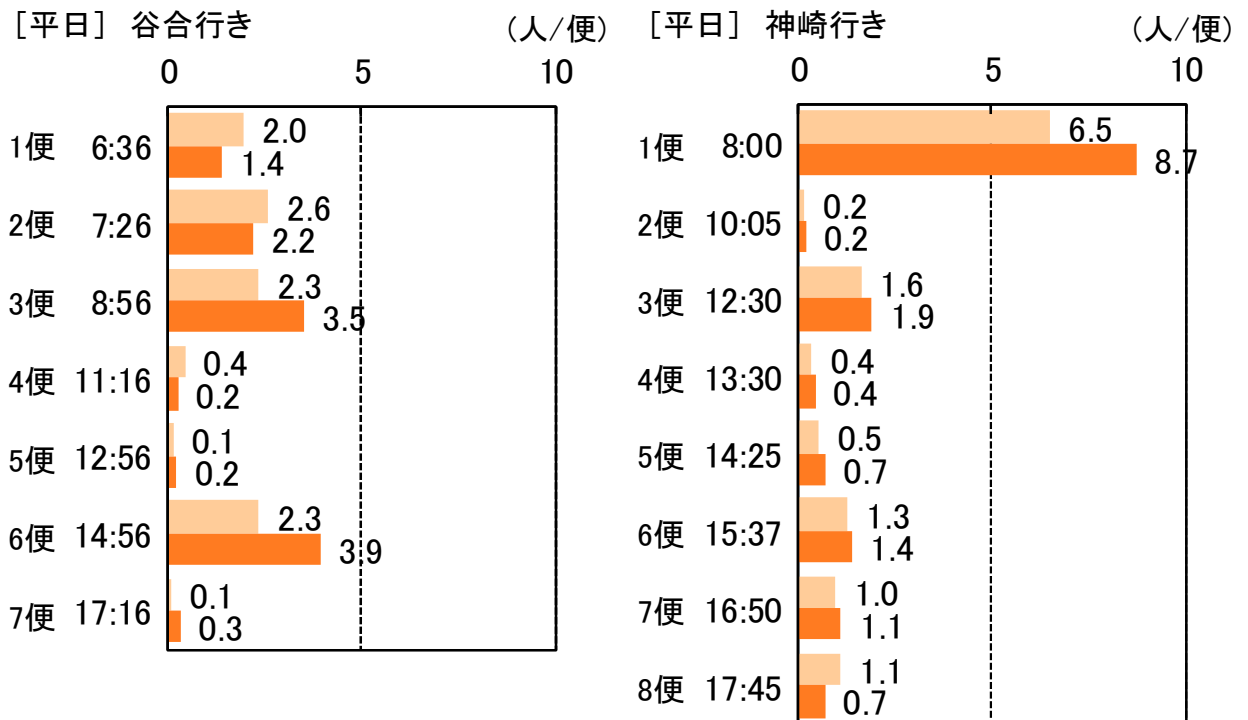
平成 28 年度 土曜 28.6 人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数 51 日)

■ 平成27年度 ■ 平成28年度

(3) 岐北線神崎系統

- ・平日の神崎行き 1 便で利用者が 8.7 人/便と非常に多くなっています。
- ・平成 27 年度と平成 28 年度を比較すると、平日は谷合行き 6 便、神崎行き 1 便で増加しています。これは、小学生の通学利用によるものと考えられます。また、谷合行き 3 便も増加しています。
- ・土曜日、日祝日は、平成 27 年度と平成 28 年度で便別利用者数、1 日あたりの利用者数に大きな差はありません。

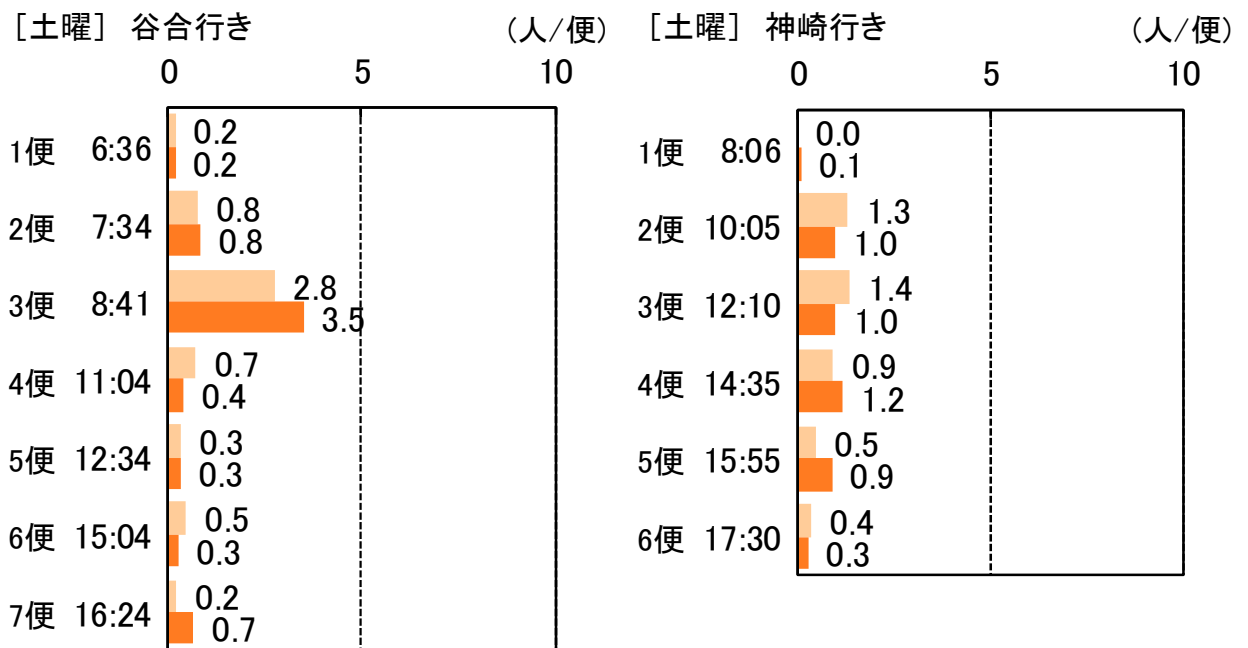
図表 3-13 岐北線神崎系統 便別利用者数(平成 27 年度・平成 28 年度)



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

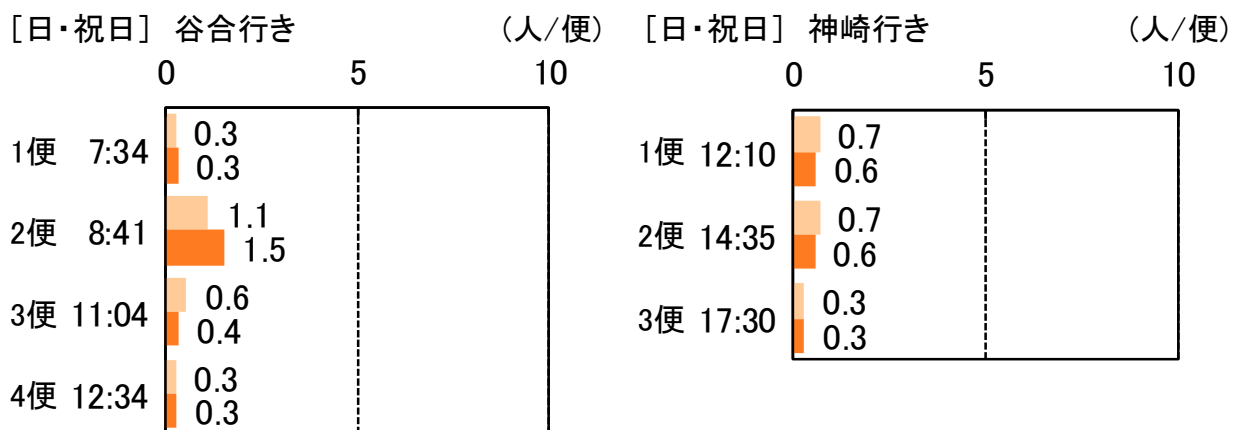
平成 28 年度 平日 26.9 人/日 (H27.10～H28.9, 運行日数 242 日)

 平成27年度
 平成28年度



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

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



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

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

平成27年度
 平成28年度

3.2.5 ハーバス・岐北線神崎系統 停留所別乗降者数

(1) ハーバス大桑線

- ・平和堂高富店（4,874 人/年）が最も多く、次いで岐北厚生病院前（2,827 人/年）が多くなっています。

図表 3-14 大桑線 停留所別乗降者数(平成 28 年度)

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


 0人/年 5,000人/年

(2) ハーバス伊自良線

- ・岐北厚生病院前（6,129 人/年）が最も多く、次いで伊自良支所（3,860 人/年）、平和堂高富店（2,796 人/年）、米野（バロー高富店最寄）（2,291 人/年）が多くなっています。

図表 3-15 伊自良線 停留所別乗降者数(平成 28 年度)

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


 0人/年 6,500人/年

(3) 岐北線神崎系統

- ・谷合（4,885 人/年）が最も多く、次いでみやまジョイフル倶楽部前（2,462 人/年）、登利（2,210 人/年）が多くなっています。
- ・みやまジョイフル倶楽部前及び登利は、スクールバスとして小学生の利用があるため、乗降者数が多くなっています。

図表 3-16 岐北線神崎系統 停留所別乗降者数(平成 28 年度)

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

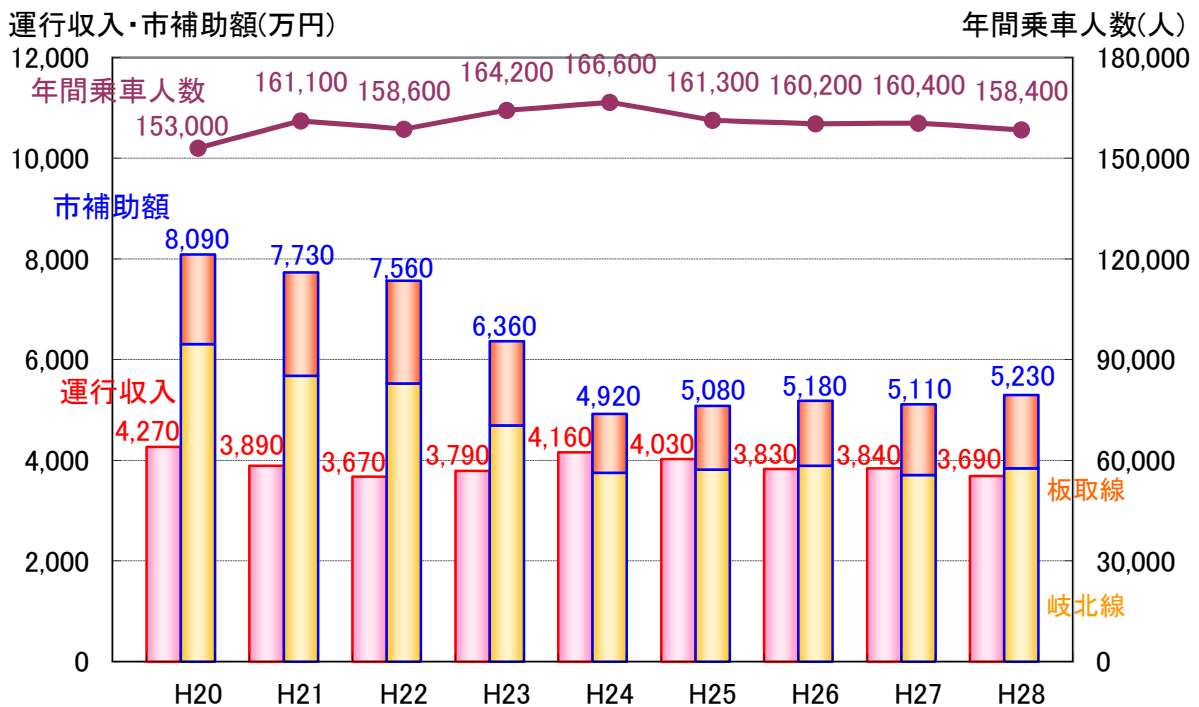


0人/年

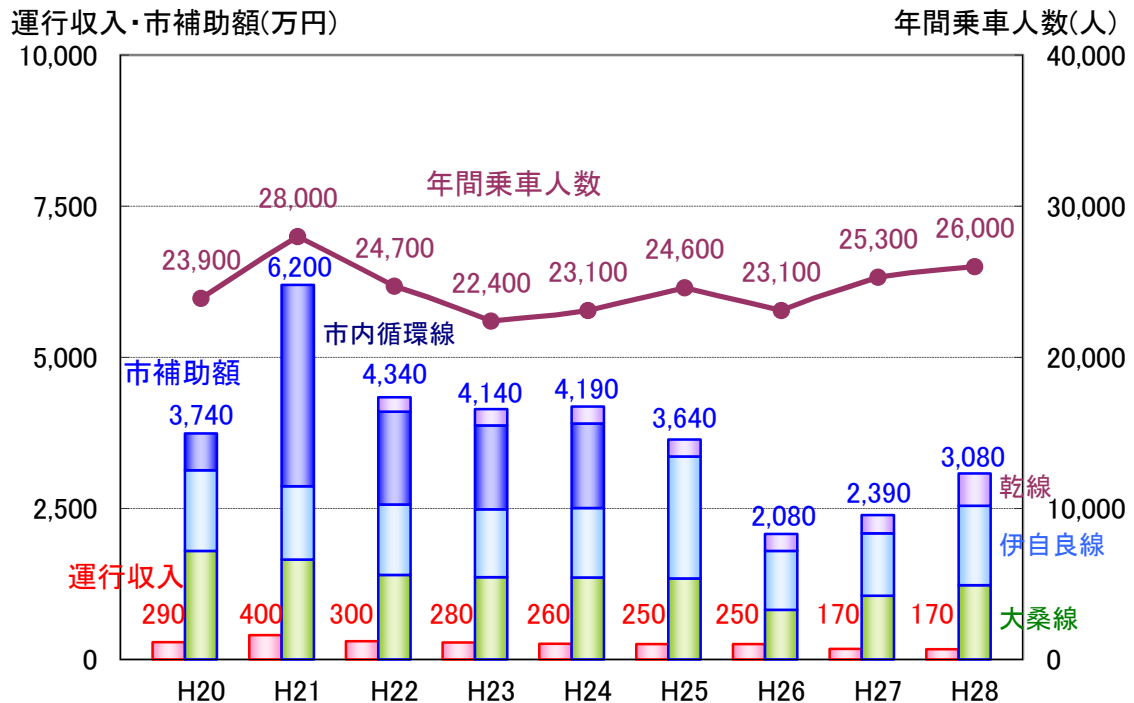
5,000人/年

3.3 運行収入・市負担額

図表 3-17 岐北線・板取線の運行収入・市補助額・年間乗車人数の推移



図表 3-18 ハーバスの運行収入・市補助額・年間乗車人数の推移



※年間乗車人数は十の位で、市補助額及び運行収入は一の位で、
四捨五入による端数処理を実施。

- ・平成28年度の運行経費は、自主運行バス全路線をあわせると約1億5,700万円で、このうち約7,700万円を市で負担しています。
- ・ハーバス大桑線・伊自良線、乾乗合タクシー（、岐北線神崎系統）では、障がい者・小学生・高齢者の運賃を無料としているため、利用者数に対して収入が少なくなっています。

図表 3-19 各路線の運行経費・補助金等(平成28年度)

	岐北線	岐阜板取線	ハーバス 大桑線	ハーバス 伊自良線	乾乗合 タクシー	計
運行経費(千円/年)	82,571	32,990	16,449	19,581	5,358	156,949
収入(千円/年)	25,918	10,961	554	1,142	2	38,577
国補助金(千円/年)	17,442	7,422	3,617	5,308	0	33,789
県補助金(千円/年)	3,501	0	1,357	1,244	333	6,435
市負担額(千円/年)	34,870	14,605	10,919	11,885	5,023	77,302
利用者数(人)	114,136	44,264	11,009	14,221	741	184,371
利用者1人あたり運行経費(円/人)	723	745	1,494	1,377	7,231	851

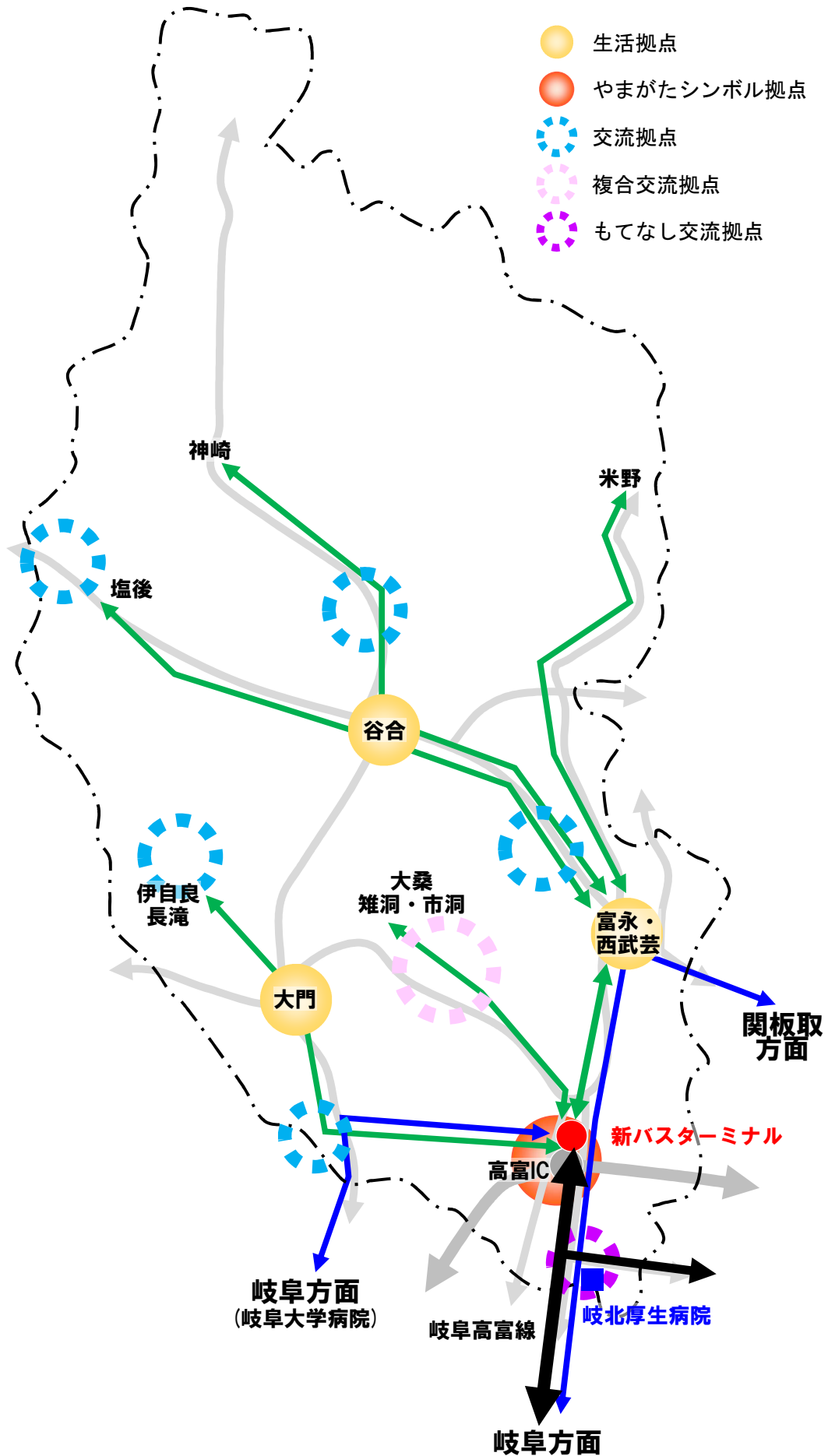
第4章 基本的な方針

4.1 山県市がめざす将来の姿

本市の上位計画及び関連計画では、山県市がめざ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	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。 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
山県市まち・ひと・しごと創生総合戦略	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。 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
山県市都市計画マスタープラン	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。 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』
都市再生整備計画 高富 IC(仮称)南部地区	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 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。 ②災害に強く、安心して利用できる拠点づくりを目指す。 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。

図表 4-1 山県市におけるまちづくりのイメージ



4.2 地域公共交通に求められる役割

上位計画及び関連計画で示されている将来都市像を実現するため、地域公共交通においては、「**どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現**」し、「**周辺都市等から人を呼び込む**」装置として、次の4つの役割を求められていると考えます。

役割1 地域住民の日常生活における移動手段の確保

- ・岐阜・名古屋方面への通勤・通学
- ・山県高校への通学
- ・高齢者等の買い物・通院等
- ・市民、市、交通事業者が連携して、利用者の視点に立った利用しやすく持続可能な生活交通の整備《第2次山県市総合計画》
- ・自主運行バスなど生活交通の維持確保・利便性の向上《第2次山県市総合計画》

役割2 ネットワーク型コンパクトシティの実現

- ・新バスターミナルを含めた都市拠点と各居住エリアや観光拠点を結ぶ交通ネットワークの構築
- ・地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築《第2次山県市総合計画》
- ・各種交通モードを結節し、市内の移動と市外への移動が円滑に行える、新たな交通結節拠点整備《第2次山県市総合計画》
- ・隣接市町や近隣自治体との都市間ネットワークとなる交通結節点の整備《山県市まち・ひと・しごと創生総合戦略》
- ・高速バスや路線バスを相互利用できる交通拠点施設の整備《山県市都市計画マスタープラン》
- ・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《都市再生整備計画》

役割3 にぎわい創出や健康増進

- ・高齢者等の外出機会の増加によるまちのにぎわいの創出
- ・公共交通利用による健康増進
- ・まちづくりの拠点となる複合施設としての新たな交通結節拠点の整備《第2次山県市総合計画》
- ・中心市街地の施設を広域の住民が利用する社会の形成《都市再生整備計画》

役割4 観光振興・交流促進

- ・観光客等の市内移動における利便性・回遊性の向上による交流の活性化
- ・日常生活や観光等の利便性向上のため、都市拠点等での駐車場の充実、利用者の多いバス路線停留所周辺での駐車場確保《山県市都市計画マスタープラン》
- ・バスターミナルを拠点とした、広域的な人々の交流《都市再生整備計画》

4.3 地域公共交通の課題

地域及び公共交通の現状を踏まえ、「地域公共交通に求められる役割」を果たす上で、解決すべき地域公共交通の課題を次のように整理します。

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 住民意識の向上

- 住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

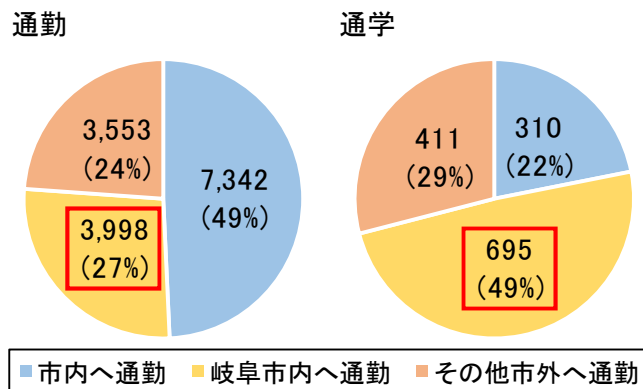
4.3.1 多様なニーズへの対応

(1) 通勤・通学ニーズに合ったサービスの提供

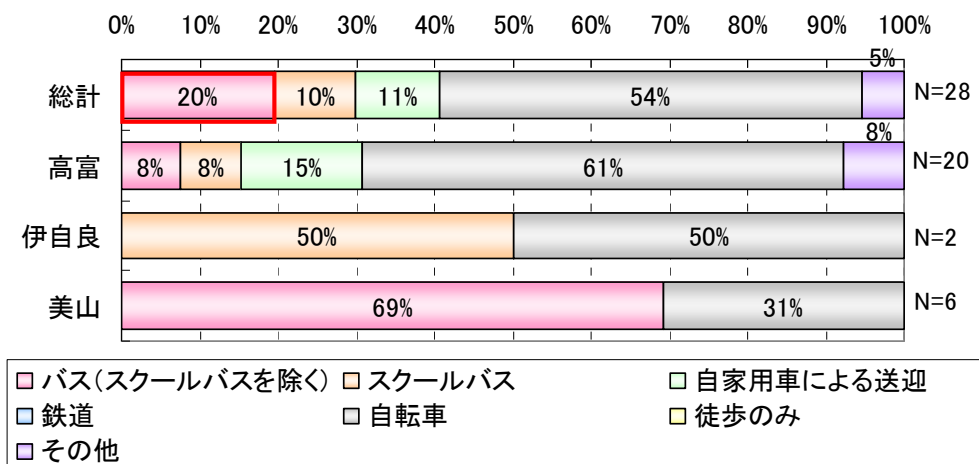
【現状】

- ・山県市居住者の通勤先・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。
- ・山県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しています。

図表 4-2 通勤・通学流動(H22 国勢調査)



図表 4-3 ふだんの主な通学手段 (H24 市民アンケート)



【課題】

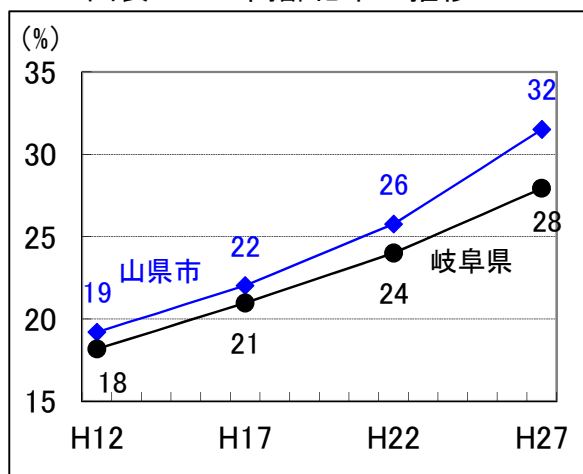
- ・朝夕を中心として利便性の高いサービス（通勤・通学時間帯、帰宅時間帯に合わせた運行ダイヤの設定等）を維持していく必要があります。
- ・通勤・通学者の利用を増やすためには、さらに岐阜市との交通利便性を向上させる必要があります。
- ・市内唯一の高校を存続させるため、山県高校～JR岐阜の直通便を維持していく必要があります。

(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

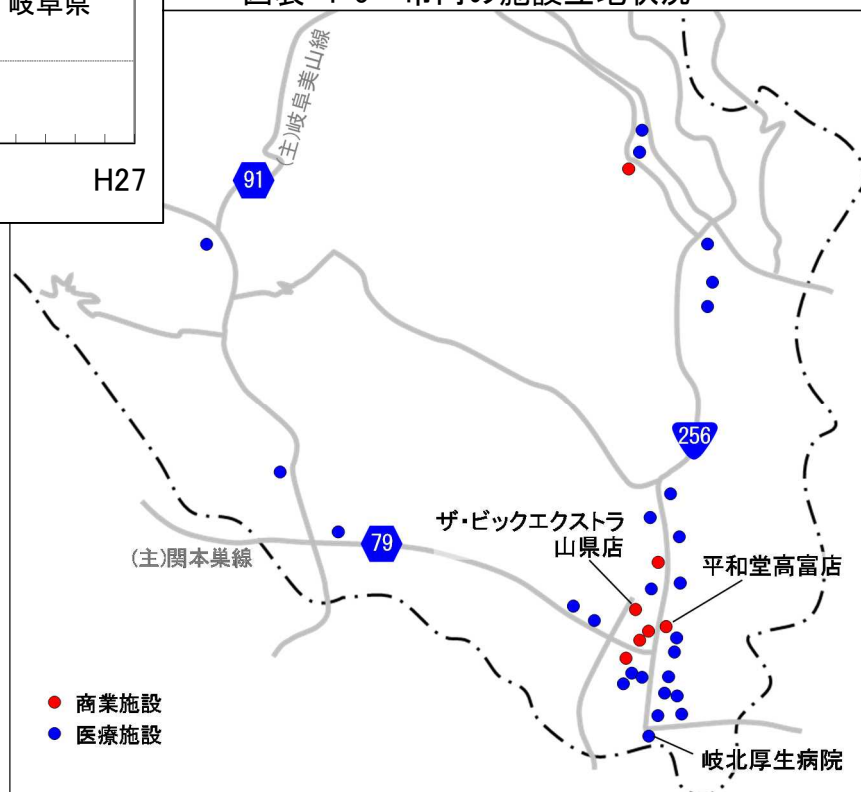
【現状】

- ・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・ビッグ山県店）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 4-4 高齢化率の推移



図表 4-5 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。

4.3.2 まちづくりとの連携

(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。

山口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。

(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】

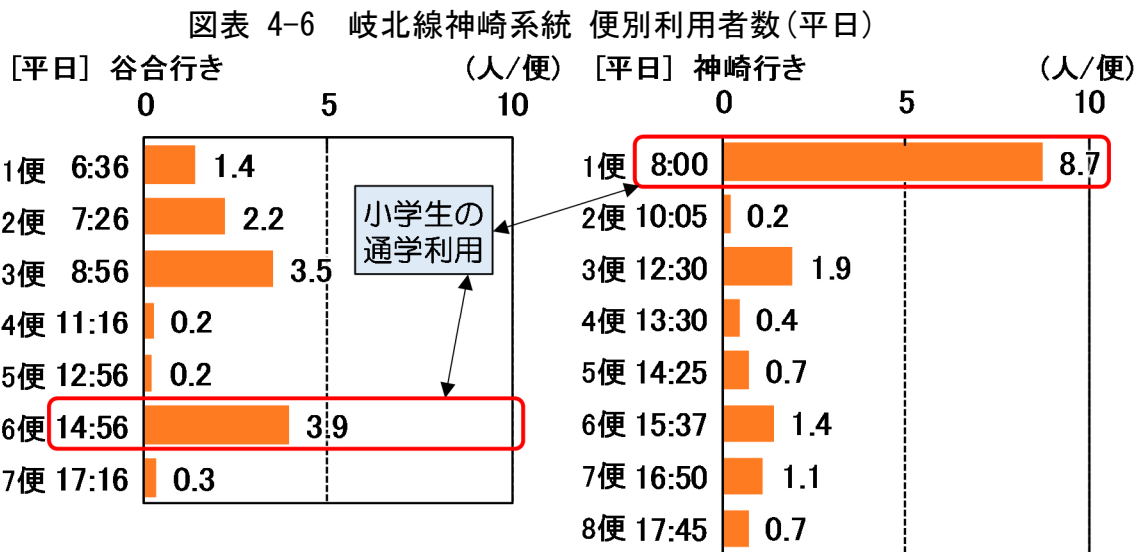
- ・市外からの観光客にもわかりやすい、公共交通ネットワークを構築するとともに、公共交通や観光の情報を発信していく必要があります。

4.3.3 持続可能な公共交通の確保

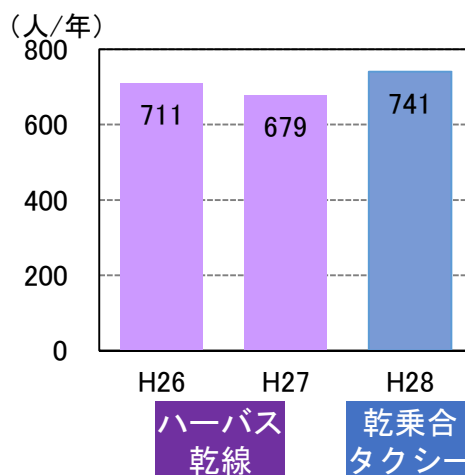
(1) サービスレベルと需要規模の不整合の解消

【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 4-7 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。

(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 4-8 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、地域の需要にあった車両での運行が必要です。

4.3.4 住民意識の向上

(1) 住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。

(2) 地域への帰属意識の醸成

【現状】

- ・地域住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
る地域住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、住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。

4.4 基本方針

本市がめざす将来の姿と地域公共交通が果たすべき役割を踏まえ、『どの世代においても住みよい、便利で快適なまちの実現する地域公共交通体系の構築』を目標とし、課題を解決していくため、以下の4点を本市における地域公共交通網の形成に関する基本方針として設定します。

基本方針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、住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移動制約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、自動車がなくとも移動できる手段の確保が重要になります。

対応が必要な事項	・岐阜・名古屋方面への通勤・通学 ・山県高校への通学 ・高齢者等の買い物・通院等
----------	--

基本方針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されていることから、他の移動手段から公共交通への転換が期待されます。

新バスターミナルの開設にあわせて、地域公共交通網を再編することで、人々が集まり交流する、にぎわいの創出を支援します。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ます。

対応が必要な事項	・新バスターミナルを交通結節点とした地域公共交通網の再編 ・公共交通の乗り換え機能の充実 ・地域振興施設における市内の観光情報等の提供
----------	---

基本方針3**■誰もが安心して、使いやすい公共交通の充実**

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。

対応が必要な事項	・ガイドブックによる情報提供 ・モビリティマネジメントの実施 ・体験乗車会の開催 ・バスヘルパーの継続・拡充
----------	---

基本方針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**

地域住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。

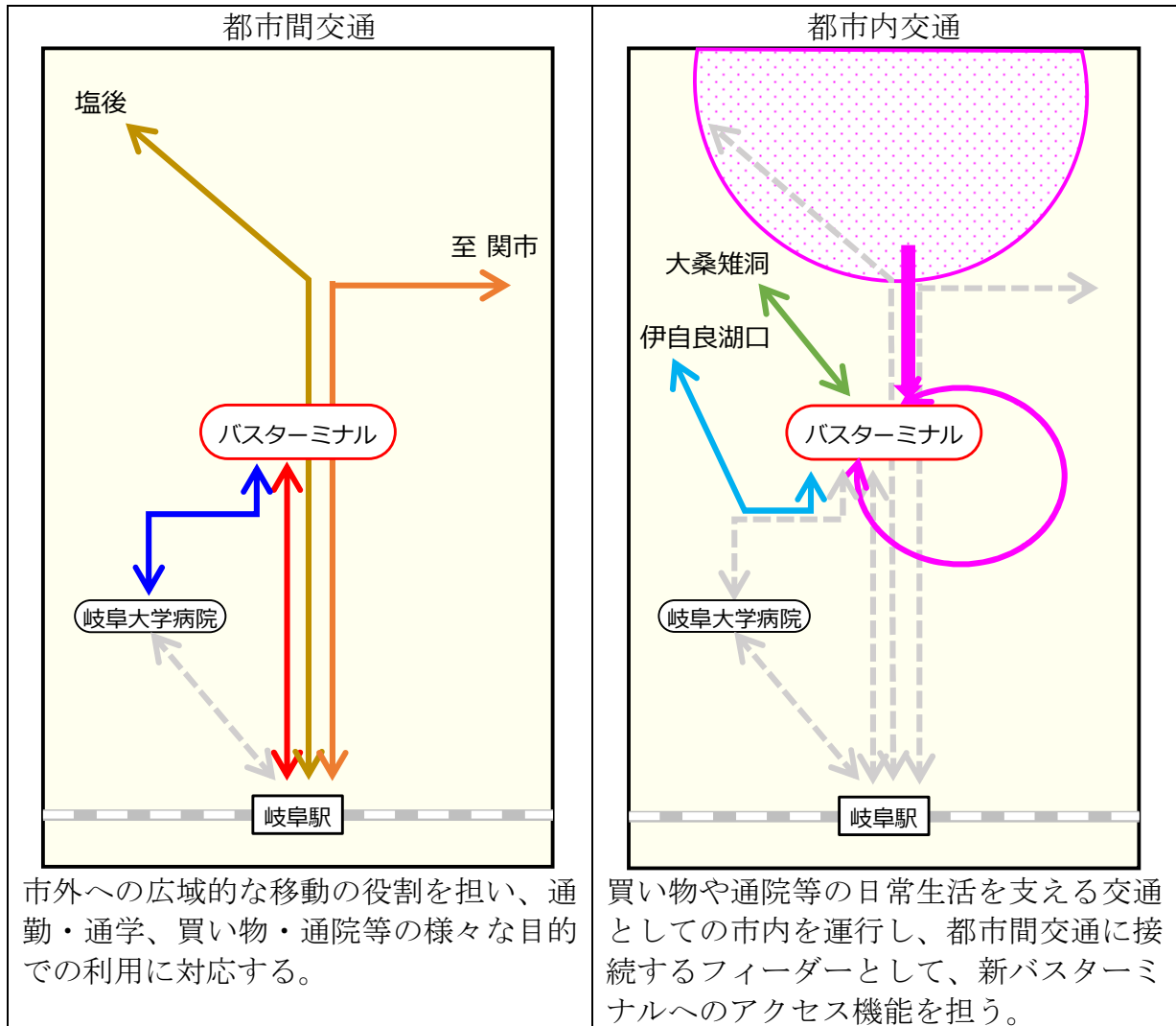
対応が必要な事項	・地域バス調整会議等の開催
----------	---

4.5 地域公共交通の機能分類

基本方針に示した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。

これらのバス路線は、交通結節点である「新バスターミナル」で接続し、相互利用が可能となります。

図表 4-9 地域公共交通の機能分類



第5章 目標達成のために行う事業

5.1 事業概要

本市がめざす将来の姿と地域公共交通が果たすべき役割を踏まえ設定した目標を達成するため、次の3つの事業を実施していきます。

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、駐輪場等の整備
- 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

- 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

5.2 路線再編事業

5.2.1 新バスターミナル設置に伴う路線再編

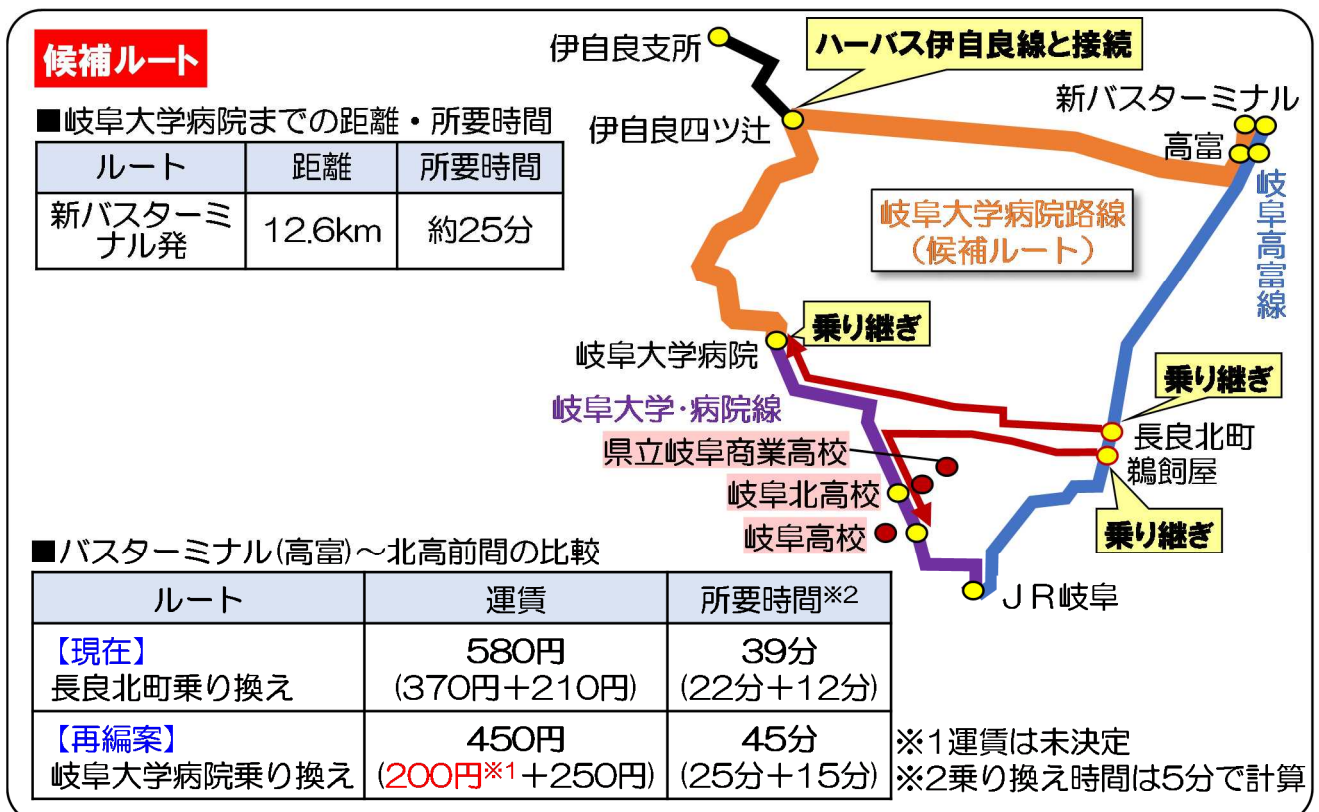
市内の公共交通の拠点となる新バスターミナルの整備計画にあわせて、市内を運行する公共交通を新バスターミナルを拠点に再編します。

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。

(1) 岐阜大学病院路線の運行

- ・市内からは、岐阜高校、岐阜北高校、県立岐阜商業高校へ通学するためのバス利便性が悪くなっています。
- ・新バスターミナルから岐阜大学病院への直行便を走らせると、通勤・通学（特に通学）利用者だけでなく、岐阜大学病院への通院・見舞客も見込むことができると考えられます。
- ・また、伊自良地域の住民は高富方面よりも岐阜方面へ生活圏が向いていることから、岐阜大学病院路線の運行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。

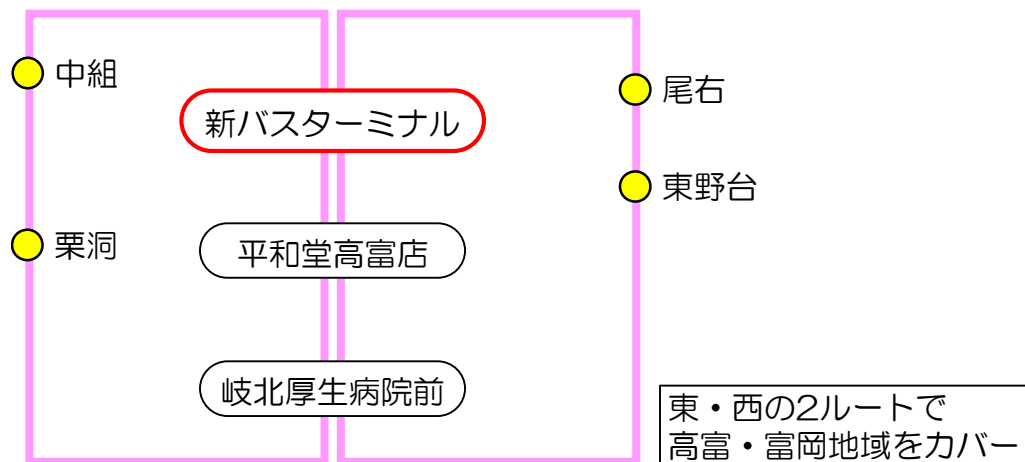
図表 5-1 岐阜大学病院路線 運行イメージ



(2) 市街地循環路線の運行

- ・高富・富岡地域でも高齢化が進んでおり、今後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。特に、高富・富岡地域の中でも離れた場所にある団地（東野台など）では重要です。
- ◆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、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。

図表 5-2 市街地循環路線 運行イメージ



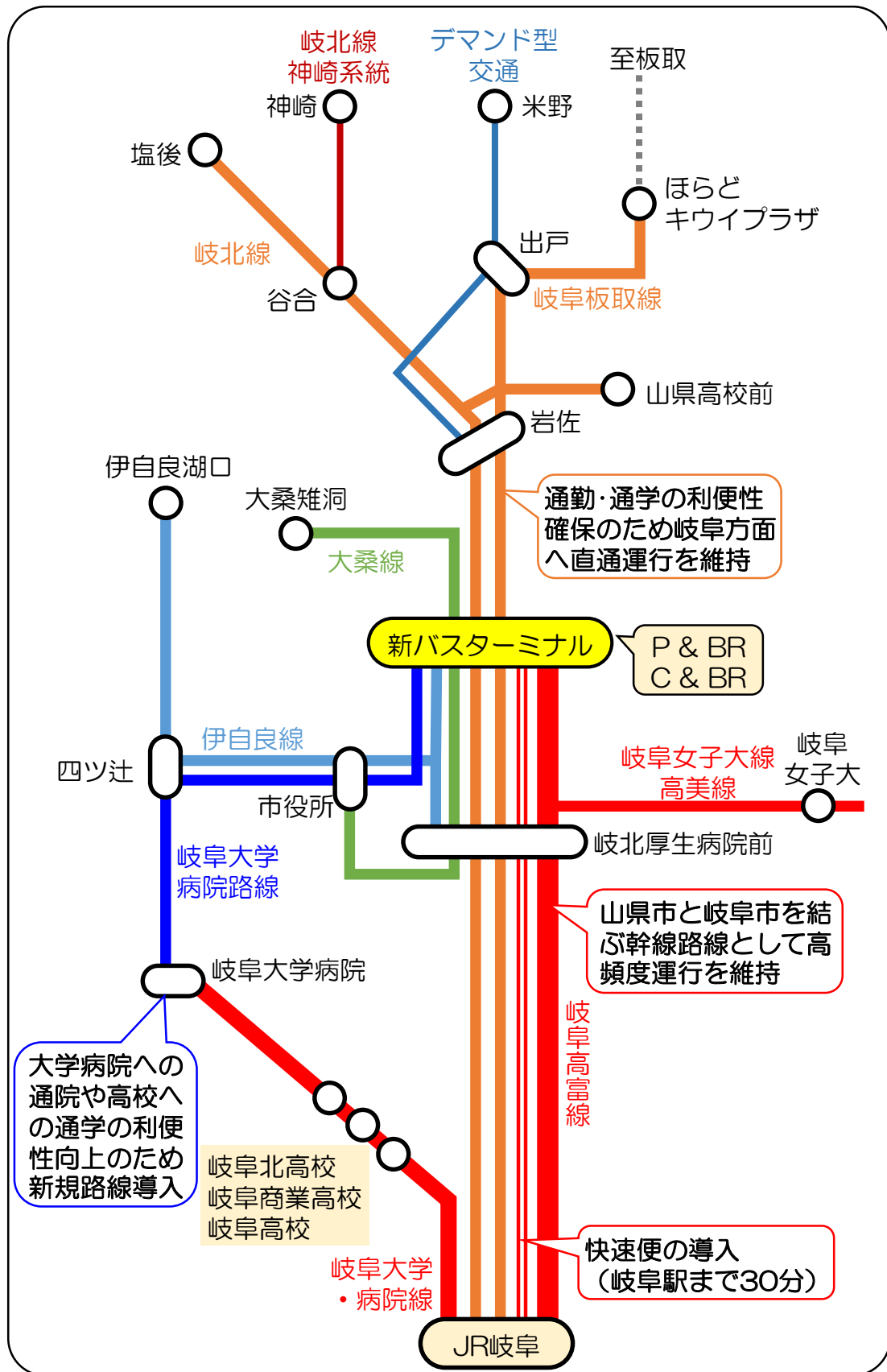
(3) 美山地域の運行形態の変更

- ・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、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、運行形態の変更により、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。
- ・住民の少ない地区ごとでは、需要規模も小さいため、美山地域全体を1つのエリアと捉え、住民ニーズ、利便性、運行経費等の観点も含めて、地域にあった運行形態を検討します。
- ◆需要規模と住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、乾地区、神崎地区等の美山地域全体で、デマンド型交通への運行形態の変更を実施します。

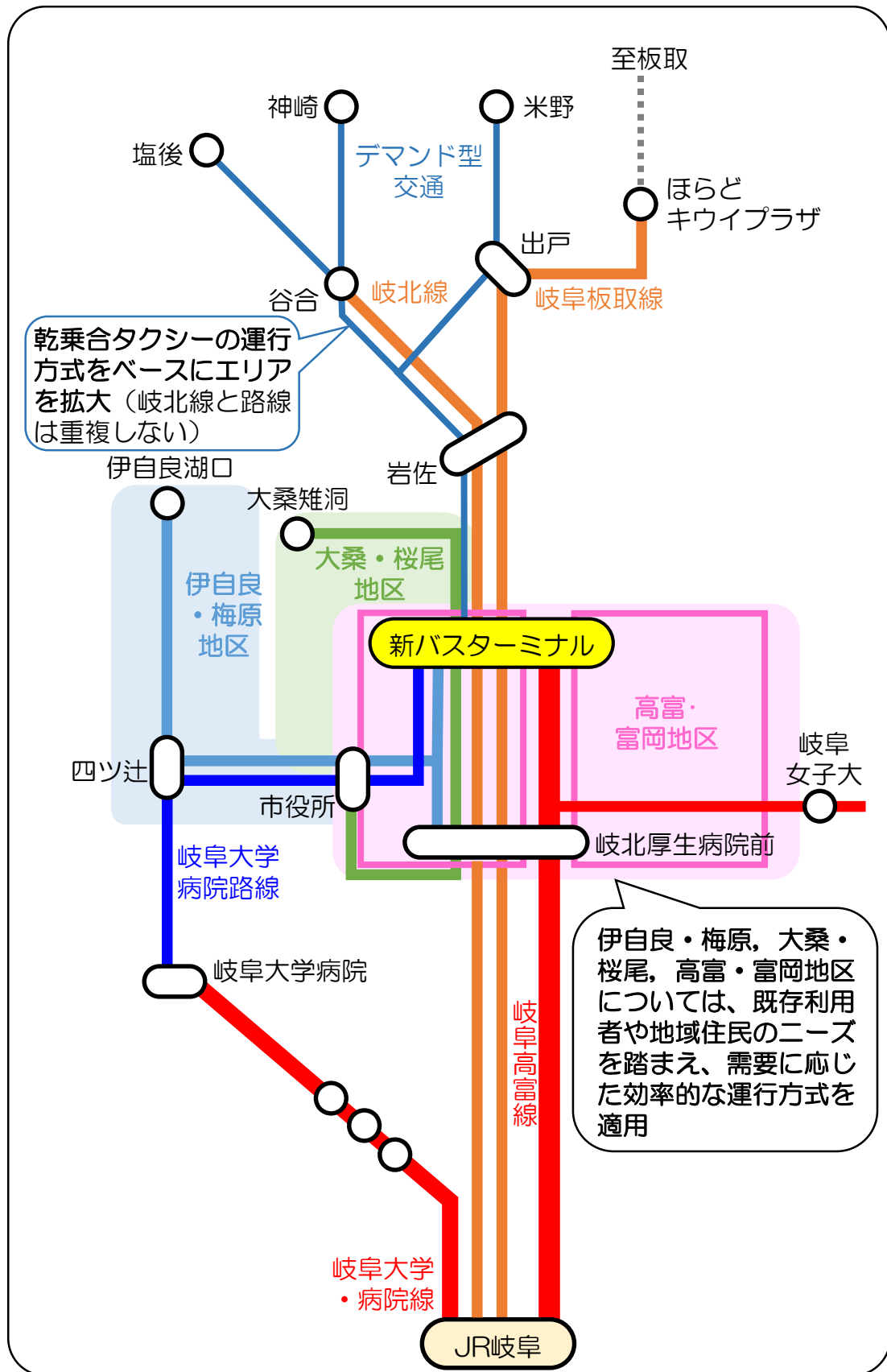
(4) JR 岐阜までの快速便の導入

- ◆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。

図表 5-3 将来の公共交通ネットワークイメージ図 朝夕



図表 5-4 将来の公共交通ネットワークイメージ図 昼間



図表 5-5 各路線の機能分類

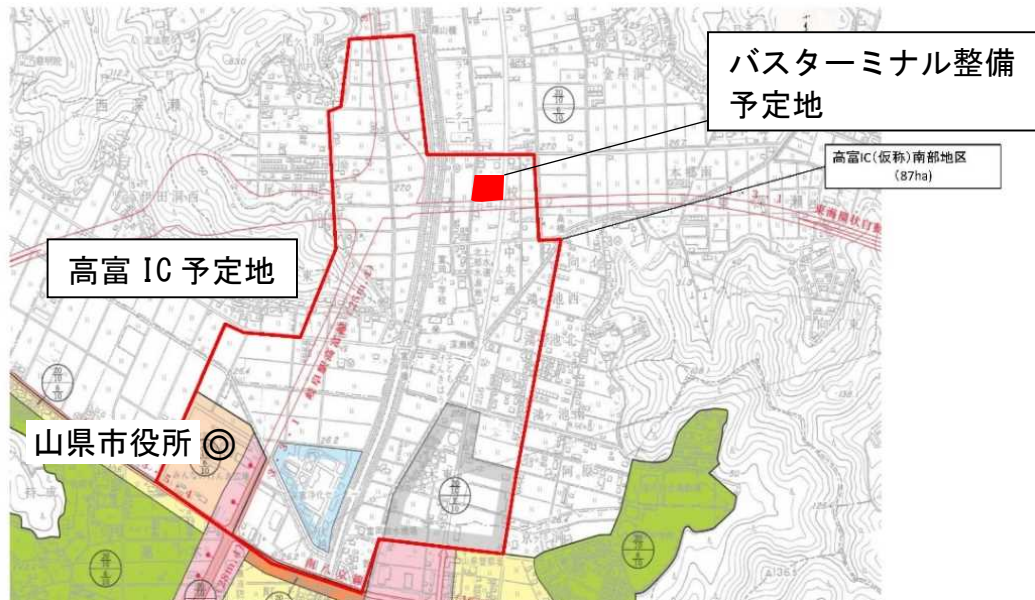
機能分類	路線・系統	機能
都市間交通	岐阜高富線	・通勤・通学、買い物・通院等の様々な目的での利用に対応し、山県市と岐阜市(JR 岐阜駅・名鉄岐阜駅)を連絡する都市間交通軸としての機能を担う。
	岐北線・岐阜板取線	・主に通勤・通学目的での利用に対応し、山県市と岐阜市(JR 岐阜駅・名鉄岐阜駅)を連絡する都市間交通軸としての機能を担う。 ・朝夕の山県高校への通学目的での利用に対応し、山県市・岐阜市から山県高校へのアクセス機能を担う。
	岐阜大学病院路線	・主に通学・通院等の目的での利用に対応し、新バスターミナルと岐阜大学病院を結ぶ機能を担う。
都市内交通	ハーバス大桑線・伊自良線	・朝夕の通勤・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。
	市街地循環路線	・主に買い物・通院等の目的での利用に対応し、高富・富岡地区から市中心部の主要施設(商業施設、医療施設、公共施設等)または新バスターミナルへのアクセス機能を担う。
	美山地域デマンド型交通	・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	・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。

5.3 バスターミナル整備事業

5.3.1 駐車場、駐輪場等の整備

- ◆バスターミナルに併設する形で、無料のP & B R用駐車場を整備します。
- ◆C & B R用駐輪場、K & B R用一般車乗降スペースを整備します。

図表 5-6 バスターミナル整備位置図



5.3.2 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。

図表 5-7 バスロケーション機器



5.3.3 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。

図表 5-8 IC カード乗車券・自動入金機



5.3.4 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。

【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 5-9 よかなび touch 操作画面



5.4 利用促進事業

5.4.1 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。

【実施主体】市：公共交通ガイドブックの作成・配布

図表 5-10 山県市公共交通ガイドブック



5.4.2 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、地域住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。
- ◆今後も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します。
- ◆地域バス調整会議のメンバーに、交通事業者と市を追加し、地域住民の希望と現実のギャップを解消します。

【実施主体】住民：調整会議の企画・運営

市：調整会議の実施に対するサポート、交通事業者との調整

交通事業者：住民意見への実務面からのアドバイス

図表 5-11 地域バス調整会議の様子と調整結果



5.4.3 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住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 ：乗車券の企画、発行、販売、PR
交通事業者：乗車券の販売

【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。

5.4.4 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】 住民：バスヘルパーの実施・協力

図表 5-12 バスヘルパー 活動状況



5.4.5 モビリティマネジメントの実施

- ・ 高校への進学を控え、今後バスの利用頻度が増加すると考えられる中学生に対して、バスの乗り継ぎ方法等を検討する機会を設けています。
- ・ また高齢者に対しては、バスの利用方法や自動車運転のリスク等の情報を提供する説明会を開催するとともに、よく行く施設までのマイ時刻表づくりを実施しています。
- ・ 高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。
- ◆ 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、利用をきっかけとなるよう体験乗車会を計画します。
- ◆ 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や IC 乗車券利用履歴データにより、バスの利用状況を分析します。

図表 5-13 モビリティマネジメント 実施状況



【実施主体】市 ：説明会等の実施、事前・事後調査の実施
 交通事業者：体験乗車会への協力、IC 乗車券データの提供、乗降調査への協力

5.5 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 5-14 実施スケジュール

事業		実施時期									
		H29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
新バスターミナル設置に伴う路線再編		→	検討	→	■						
ターミナル整備	観光案内設備の整備	→	整備	→	■						
	バスロケーションシステムの導入	→	整備	→	■						
	アユカ自動入金機の設置	→	整備	→	■						
	P&BR 用の駐車場、駐輪場の整備	→	整備	→	■						
利用促進事業	公共交通ガイドブックによる情報提供	→				継続（年2回）					→
	地域バス調整会議等の開催	→				随時実施					→
	企画乗車券の発行	→				随時実施					→
	モビリティマネジメントの実施	→				随時実施					→
	体験乗車会の開催	→				随時実施					→
	バスヘルパーの継続・拡充	→				継続					→

第6章 計画の達成状況の評価

6.1 計画の評価と推進体制

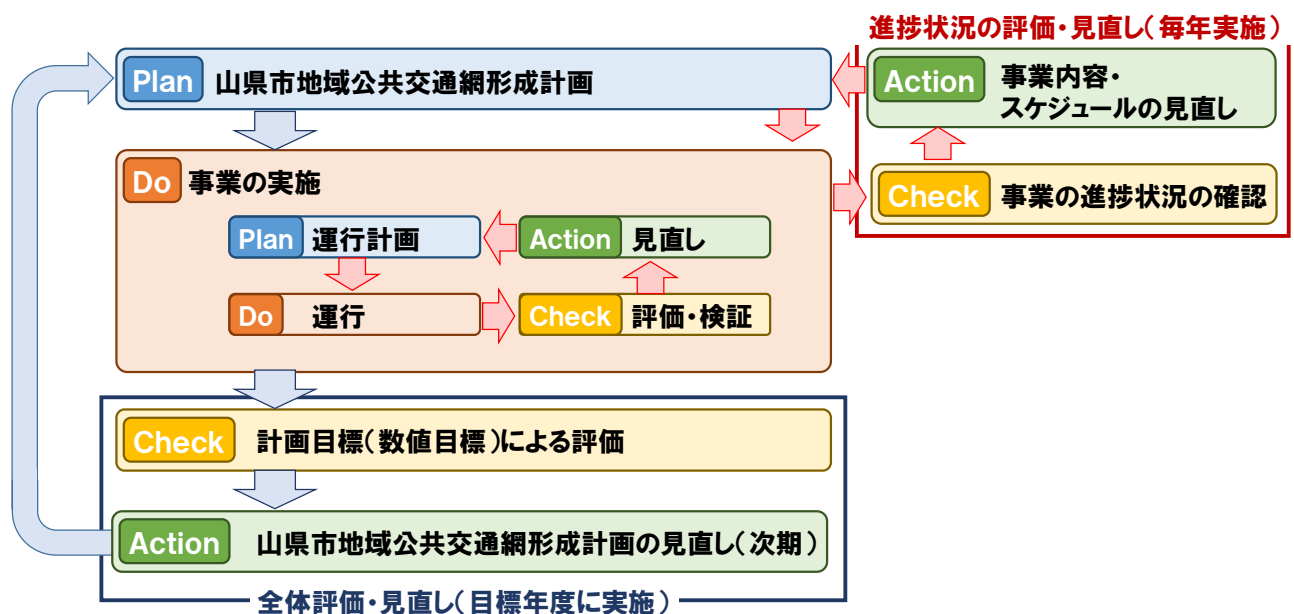
本計画に掲げる施策を着実に実施し、その効果を享受するために、定期的に施策の実施状況や公共交通の利用状況、目標の達成状況の評価を行い、計画の見直し等を通じて改善を図る PDCA サイクルを導入します。

PDCA サイクルの運用にあたっては、本市が事務局を務め、市民や交通事業者、学識者等で構成される公共交通会議を中心に、計画期間を対象として目標の達成状況の評価するサイクル、年度ごとに事業進捗状況の評価するサイクル、年度ごとに個別路線を評価するサイクルを組み合わせ、進捗管理を行います。

図表 6-1 評価項目と実施時期

	内容	実施時期
全体評価	計画に定めた数値目標による評価・検証を行い、地域公共交通網形成計画の内容について見直しを行います。	目標年度
進捗状況の評価	事業の進捗状況を確認し、目標達成に向けた事業内容やスケジュールの見直しを行います。	毎年

図表 6-2 山県市地域公共交通網形成計画全体における PDCA サイクル



6.2 評価指標と目標値

計画の達成状況进行评估するため、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	現況値 (H28 年度)	目標値 (H31 年度)	目標値 (H38 年度)
公共交通の 利用状況	年間乗車人数 (人/年)	184,382	198,000	198,000
	利用者1人あたりの運行経費 (円/人)	853	770	770
	1便当たりの乗車人数 (人/便)	5.9	6.2	6.2
公共交通に 対する意識	公共交通に対する満足度	—		
	バスターミナルに対する 満足度	—		
交通結節点の 利用状況	バスターミナルの乗降者数	—	—	
	P&BR 利用者数	—	—	
	C&BR 利用者数	—	—	

6.3 各評価指標の算出方法と目標値の設定方法

評価指標1 公共交通の利用状況

路線再編や待合い施設の整備等による、公共交通（自主運行バス）の利用者の推移を評価します。

しかし、人口が減少していくと予測されるなか、運行形態の変更や新規路線の運行などを行っても、バス利用者数の大幅な増加を見込むことは難しくなっています。

新規路線の運行や人件費の上昇などで運行経費の増加が予測されますが、運行経費の増加以上に利用者が増えることで、利用者1人あたりの運行経費は減少します。そこで、利用者1人あたりの運行経費により運行の効率化を評価します。

【目標値】

評価指標	基準値(H28)	目標値(H31)	目標値(H38)
乗車人数	184,382人	198,000人	198,000人
乗車一人あたりの運行経費	853円	770円	770円
一便あたりの乗車人数	5.9人	6.2人	6.2人

評価指標2 公共交通に対する意識

公共交通に対する満足度：

総合計画のアンケートのタイミング（平成30年及び平成33年）で実施し、地域公共交通網再編前後の満足度を評価します。

バスターミナルに対する満足度：

バスターミナル整備後、総合計画のアンケートのタイミング（平成33年）及び新バスターミナル利用者に対してアンケートを実施し、満足度を評価します。

【目標値】

- ・公共交通に対する満足度：平成30年度のアンケート結果をもとに設定します。
- ・バスターミナルに対する満足度：新バスターミナル及び地域振興施設の整備計画における目標値に準拠します。

評価指標3 交通結節点の利用状況

新バスターミナルは、P&BRに利用できる無料駐車場や駐輪場が整備され、また自主運行バスの全路線が新バスターミナルを起終点または経由地とすることで、新バスターミナルで乗降する利用者が増え、公共交通結節点として機能しているかを評価します。

【目標値】

- ・新バスターミナル及び地域振興施設の整備計画における目標値に準拠します。

山県市地域公共交通網形成計画(案)

平成29年6月

山 県 市

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

市町村運営有償運送（市町村福祉運送）の更新について

本市では、山県市外出支援サービス実施要綱（平成 15 年 4 月制定）に基づき、公共交通機関を利用することが困難な高齢者の外出を専用車両を用いて支援することにより、高齢者が健全で安らかな生活を営むことができるよう援助することを目的として、山県市外出支援サービス事業を実施しております。

この事業を適正に進めるため、平成 15 年 10 月 8 日に旧道路運送法第 80 条第 1 項及び同法施行規則第 50 条の規定により、中部運輸局岐阜運輸支局へ申請し、同年 10 月 16 日に有償運送の許可を頂きました。

以後、平成 18 年 10 月 1 日に道路運送法の一部改正により許可制から登録制に移行されたことに伴い、新道路運送法の規定に基づき有償運送の登録を行い、以降 3 年ごとに登録を更新し、平成 26 年 10 月 1 日から平成 29 年 9 月 30 日までが有効期限になっております。

本市が行う外出支援サービスは、要支援や要介護認定者等で、医療機関への通院が困難な方のための足の確保であり、現在の利用者は 15 名で年間 160 回程度の利用となっています。

市の地域性として、特に北部地域にあっては、医療機関もなく、高齢化も進んでいることから、今後も山県市外出支援サービス事業により支援を継続していく必要がありますので、市町村運営有償運送（市町村福祉運送）の更新を行うものです。

外出支援サービス事業内容

1. 事業実施主体 山県市

2. 対象者

市内に住所を有し、次の各号のいずれかに該当する方で、山県市高齢者サービス調整連絡会議設置要綱に基づく連絡会議において必要と認められた方。

- ①市町村民税非課税世帯の要支援又は要介護認定者で、通院の困難な方。
- ②障害老人の日常生活自立度（寝たきり度）判定基準（平成 3 年 11 月 18 日老健第 102-2 号厚生省大臣官房老人保健福祉部長通知）によるランク B 以上に該当する方で一般交通機関を利用することが困難な方。
- ③前 2 号に掲げる方のほか、市長が特に必要があると認めた方。

3. 事業内容
- ① 市内の医療機関へ通院する場合の送迎。
 - ② 送迎は、月に2回までとする。
 - ③ 送迎が認められた方のうち、連絡協議会において車両の乗降等に伴う介助若しくは移送にかかる介助を必要とされた方は、利用者の責任において介護者を確保しています。

4. 事業の委託 受託者 社会福祉法人 山県市社会福祉協議会
住 所 山県市岩佐1 1 7 7 番地 1

5. 移送車両

- ・車椅子車両（軽自動車） 1 台
- ・兼用車両 （軽自動車） 1 台

6. 移送車両車庫 住 所 山県市岩佐1 1 7 7 番地 1

外出支援サービス事業実績

	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
実利用者 (人)	34	29	26	23	15
延べ利用 回数(回)	372	333	278	227	159
収入金額 (円)	186,000	166,500	139,000	113,500	79,500



岐運輸第499号

自家用有償旅客運送者登録証

道路運送法第79条の3の規定に基づき、下記のとおり自家用有償旅客運送者として登録を行ったことを証する。

記

1. 登録番号

中岐市福第4号

2. 登録の有効期間

平成26年10月1日から平成29年9月30日

3. 名称及び住所並びに代表者名

山県市高木1000-1

山県市

山県市長 林 宏優

4. 自家用有償旅客運送の種別

市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）

5. 運送の区域

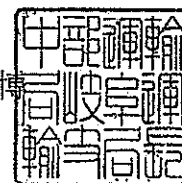
山県市内

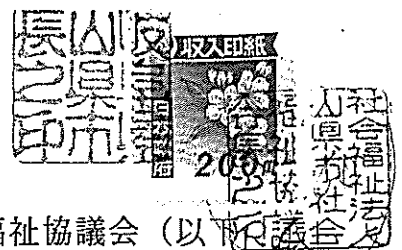
6. 登録に付す条件

運送は、「市町村運営有償運送の登録に関する審査基準について」（平成18年9月28日付け岐運支局公示第3号）の条件に適合していること。

平成26年9月26日

中部運輸局岐阜運輸支局長 小林 哲博





業務委託契約書

山口市（以下「甲」という。）と社会福祉法人 山口市社会福祉協議会（以下「乙」という。）とは、山口市外出支援サービス事業に関して、次のとおり契約を締結し、信義に従い誠実にこれを履行するものとする。

（総則）

第1条 乙は、山口市外出支援サービス事業実施要綱に基づき契約金額をもって履行期限までに、業務委託を完了しなければならない。

2 山口市外出支援サービス事業実施要綱に明記されていない事項については、甲乙協議して定める。

（再委託の禁止）

第2条 乙は、委託事業の処理を一括して他に委託してはならない。ただし、甲が必要と認めた場合は、この限りではない。

（業務委託の調査等）

第3条 甲は、必要と認めるときは、業務委託の処理状況を調査し、又は乙に対し報告を求めることができる。

（仕様書等不適合の場合の修正義務）

第4条 乙は、業務委託が仕様書等に適合しない場合において、甲がその修正を要求したときは、乙はこれに従わなければならない。この場合において、そのために契約金額を増減し、又は履行期限を延長することはできない。

（業務内容の変更）

第5条 甲は、必要がある場合には業務委託の内容を変更し、業務委託を一時中止し、もしくは履行期限を変更する必要があるときは、甲乙協議して、書面によりこれを定めるものとする。

2 前項の場合において、乙が著しい損害を受けたときは、甲はその損害を賠償しなければならない。賠償額は甲乙協議して定める。

（期限の延長）

第6条 乙は、天変地変その他自己の責任によらない理由により、履行期限までに業務委託を完了することができないときは、甲に対し遅滞なくその理由を付して、履行期限の延長を求めることができるものとする。

（管理義務）

第7条 乙は、業務委託の施行上発生した事故に関する損害（第三者に及ぼした損害を含む。）については、自己の責任において処理しなければならない。ただし、その損害が甲の責任に帰する理由による場合においてはこの限りではない。

（実績報告）

第8条 乙は、受託事業実施月の翌月10日までに実績書により甲に提出しなければならない。

（契約金の支払い）

第9条 乙は、前条の規定による手続き後、委託料の支払いを請求するものとする。

2 甲は、前項の正当な請求書を受理したときは、その日から30日以内に支払うものとする。

1件当たり	（税込）	美山北部以外	3,661円
-------	------	--------	--------

		美山北部	6,493円
--	--	------	--------

		キャンセル料	1,830円
--	--	--------	--------

※美山北部とは北山地区、葛原地区、柿野洞地区とする。

(車両の貸与)

第10条 甲は、乙に業務に必要な車両を貸与する。但し、維持管理は甲の負担とする。

車名・車両番号 ダイハツ アトレー 岐阜80 あ 1636

ダイハツ アトレー 岐阜581 つ 8297

(賠償責任及び業務管理)

第11条 乙は甲の指示、監督のもとにその運転業務を行わなければならない。

2 乙の運転業務により発生した損害賠償は、自動車損害賠償補償法による任意保険(自賠責保険)及び甲の加入する全国自治協会公有自動車共済(保険)により支払われる賠償金の範囲を限度として甲がこれを負担するものとする。

乙の重大な過失又は故意により、甲若しくは第三者に損害を与えた場合には、乙がその損害を賠償しなければならない。

3 乙の運転業務中に発生した貸与車両の損害については、乙の重大な過失又は故意による場合を除き甲がこれを負担する。

(権利義務の譲渡等の禁止)

第12条 乙は、第三者に対し業務の全部又は一部の実施を委託若しくは請け負わせる場合に、第10条に規定する車両を貸与してはならない。

(委託期間)

第13条 本契約の委託契約期間は、平成29年4月1日から平成30年3月31日までとする。

(履行場所)

第14条 山県市長が指定する場所

(秘密の保持)

第15条 乙は、この契約による事務を行うため個人情報を取り扱う場合は、山県市個人情報保護条例等、関係法令及び別記「個人情報取扱特記事項」を遵守しなければならない。

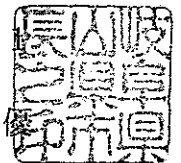
(契約以外の事項)

第16条 本契約に記載していない事項は、山県市契約規則(平成15年規則第44号)に従うものとし、その他の事項は、その都度甲乙協議のうえ定めるものとする。

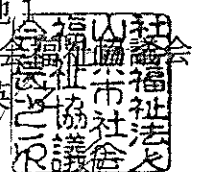
この契約の証として、本書2通を作成し、甲乙記名押印の上、それぞれ1通を保有するものとする。

平成29年 4月 1日

委託者(甲) 所在地 山県市高木1000番地
名称 山 県 市
代表者職氏名 山県市長 林 宏 優



受託者(乙) 所在地 山県市岩佐1177番地1
名称 社会福祉法人 山県市社会福祉協議会
代表者職氏名 会 長 丹 羽 英



山福車-1 公用車(軽四輪乗用車)購入 完成検査
検査日 平成26年10月14日
検査員 福祉課長 江口弘幸
車両ナンバー 岐阜581 つ 82-97



車両番号 岐阜 80 あ 1636
車名 ダイハツ アトレー
初度検査年月 平成15年7月



崑山自動車検査所

番号 00242

自動車検査証

平成 26 年 10 月 7 日

軽自動車検査協会

車 両 番 号	交 付 年 月 日	初度検査年月	自動車の種別	用 途	自家用 事業用の別	車 体 の 形 状
岐阜 581 つ 8297	平成 26 年 10 月 7 日	平成 26 年 10 月 7 日	軽自動車	乗用	自家用	ステーションワゴン
車 台 番 号	乗車定員	最大積載量	車両重量	車 前 総 重 量	長 さ	幅 高 さ
S331G-0026645	4 人	1090 kg	1090 kg	1310 kg	339 cm	147 cm 187 cm
車 名	型式	燃料の種類	総排気量は出力	前 軸 重	型式指定番号	類別区分番号
ダイハツ	ABA-S331G KF	ガソリン	0.65L	520 kg		
使用 者	氏名又は名称	山県市				
住 所	岐阜県山県市高木1000-1					[21514 0056]
所 有 者	氏名又は名称	使用者に同じ				
住 所	使用者住所に同じ					
使用の本拠の位置	使用者住所に同じ					
有効期間の満了する日	備 考 【岐阜】 新規検査 平成10年騒音規制車 近接排気騒音規制値96dB マフラー加速騒音規制適用車**					
平成 29 年 10 月 6 日	【改造自動車】 【内容】 車体 【通知番号】 26 軽検技改第4号 【通知年月日】 平成26年 4月14日*					
年 月 日	【自動車重量税額】 ¥9,900**					
年 月 日						
年 月 日						
年 月 日						

OCR03-0448



○山県市高齢者サービス調整連絡会議設置要綱

平成 15 年 4 月 1 日

訓令甲第 25 号

改正 平成 19 年 3 月 22 日訓令甲第 14 号

平成 23 年 5 月 25 日訓令甲第 8 号

平成 24 年 3 月 26 日訓令甲第 36 号

(設置)

第 1 条 高齢者に対する保健、福祉及び医療に係る各種サービスを総合的に調整、推進し、多様なニーズに対応した適切なサービスを提供するため、高齢者サービス調整連絡会議（以下「連絡会議」という。）を設置する。

(組織)

第 2 条 連絡会議は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 岐北厚生病院医療福祉相談室職員
- (2) 在宅介護支援センター職員
- (3) 山県市地域包括支援センター職員
- (4) 山県市社会福祉協議会職員
- (5) 民生委員
- (6) ホームヘルパー
- (7) 山県市福祉課職員
- (8) その他市長が必要と認める者

(事業内容)

第 3 条 連絡会議は、次に掲げる事業を行う。

- (1) 行政福祉サービスを必要とする高齢者が、適切なサービスの提供を受けられるケア計画が策定されているかどうかを協議し、サービス提供機関へのサービス提供要請等を行うこと。
- (2) 複合ニーズを有する処遇困難なケースについて、具体的な処遇に関して協議し、適切なケア計画の策定及びサービス提供機関へのサービス提供の要請

等を行うこと。

(3) 協議された計画について、定期的なケース検討によりフォローアップを行うこと。

(会議)

第4条 連絡会議は、必要に応じて福祉課長が招集する。

(庶務)

第5条 連絡会議の庶務は、福祉課において処理する。

(秘密の保持)

第6条 連絡会議の構成員は、職務上知り得た事項を他に漏らしてはならない。

(補則)

第7条 この要綱に定めるもののほか、連絡会議の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成15年4月1日から施行する。

附 則 (平成19年3月22日訓令甲第14号)

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

附 則 (平成23年5月25日訓令甲第8号)

この要綱は、公布の日から施行する。

附 則 (平成24年3月26日訓令甲第36号)

この要綱は、平成24年4月1日から施行する。

○山県市外出支援サービス事業実施要綱

平成15年4月1日

告示第27号

改正 平成16年3月24日告示第23号

平成17年4月1日告示第30号

平成18年3月31日告示第43号

平成28年3月18日告示第23号

(目的)

第1条 この要綱は、居宅において日常生活を営むのに支障のある者に対し、専用車両を用いて外出支援サービスを行うことにより、高齢者が健全で安らかな生活を営むことができるよう援助することを目的とする。

(実施主体)

第2条 外出支援サービス事業（以下「事業」という。）の実施主体は、山県市（以下「市」という。）とする。

(対象者)

第3条 事業の対象者は市に住所を有するとともに、次の各号のいずれかに該当する者で、山県市高齢者サービス調整連絡会議設置要綱（平成15年山県市訓令甲第25号）に基づく連絡会議（以下「連絡会議」という。）において必要と認めたものとする。

(1) 市町村民税非課税世帯の要支援又は要介護認定者で、通院の困難なもの

(2) 障害老人の日常生活自立度（寝たきり度）判定基準（平成3年11月18日老健第102—2号厚生省大臣官房老人保健福祉部長通知）によるランクB以上に該当する者で一般交通機関を利用することが困難なもの

(3) 前2号に掲げる者のほか、市長が特に必要があると認めた者

(事業の内容)

第4条 事業の内容は、市内の医療機関へ通院する場合の送迎とする。

2 前項の送迎は、1月に2回までとする。ただし、市長が必要があると認めた場

合は、この限りでない。

- 3 前条の規定により送迎が必要と認められた者のうち、連絡会議において車両の乗降等に伴う介助若しくは移送に係る介助を必要とされたものは、利用者の責任において介護者を確保しなければならない。

(事業委託)

第5条 市長は、事業を社会福祉法人山口市社会福祉協議会（以下「受託者」という。）に委託して実施する。

(利用の申請)

第6条 事業の利用を希望する者は、外出支援サービス利用（変更）申請書（様式第1号）により市長に申請するものとする。

(利用の決定)

第7条 市長は、前条の申請書の提出があったときは、速やかに連絡会議においてその利用の可否を決定し、外出支援サービス利用決定（却下）通知書（様式第2号）により申請者に通知するとともに、受託者の代表者に関係書類を送付するものとする。

(申請の変更)

第8条 申請者が前条の規定により利用決定を受けた後において、サービスの内容を変更しようとする場合については、前2条の規定を準用する。この場合において、前2条中「利用」とあるのは、「利用内容の変更等」と読み替えるものとする。

(費用の負担)

第9条 外出支援サービスを利用する者は、別表に定める額を利用料として負担しなければならない。

- 2 市長は、利用回数に基づき、利用者の費用負担額を月単位で決定し、申請者に請求するものとする。

(関係機関との連携)

第10条 市長は、事業の実施に当たっては、連絡会議を活用し、民生委員等関係

機関との連携を密にするとともに、受託者等との連絡・調整を行い、事業を円滑に実施するものとする。

(補則)

第 1 1 条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成 1 5 年 4 月 1 日から施行する。

(経過措置)

2 この要綱の施行前に、合併前の（高富町）外出支援サービス事業実施要綱（平成 1 3 年 4 月 1 日施行）の規定によりなされた処分、手続その他の行為は、それぞれこの要綱の相当規定によりなされた処分、手続その他の行為とみなす。

附 則（平成 1 6 年 3 月 2 4 日告示第 2 3 号）

この要綱は、平成 1 6 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 1 7 年 4 月 1 日告示第 3 0 号）

この要綱は、平成 1 7 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 1 8 年 3 月 3 1 日告示第 4 3 号）

この要綱は、平成 1 8 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 2 8 年 3 月 1 8 日告示第 2 3 号）

(施行期日)

1 この告示は、平成 2 8 年 4 月 1 日から施行する。

(経過措置)

2 この告示の施行の際、第 1 条の規定による改正前の山県市防災士取得助成事業実施要綱、第 2 条の規定による改正前の山県市福祉医療費助成事業実施要綱、第 3 条の規定による改正前の山県市緊急通報システム事業実施要綱、第 4 条の規定による改正前の山県市高齢者等住宅屋根雪下ろし助成事業実施要綱、第 5 条の規定による改正前の山県市福祉を担う人づくり推進助成事業実施要綱、第 6 条の規定による改正前の山県市障害児交流保育事業実施要綱、第 7 条の規定による改正

前の山県市子育て短期支援事業実施要綱、第 8 条の規定による改正前の山県市社会福祉法人等による生活困難者に対する介護保険サービスに係る利用者負担額軽減制度事業実施要綱、第 9 条の規定による改正前の山県市ホームヘルプサービス事業運営要綱、第 10 条の規定による改正前の山県市外出支援サービス事業実施要綱、第 11 条の規定による改正前の山県市配食サービス事業実施要綱、第 12 条の規定による改正前の山県市紙おむつ購入助成事業実施要綱、第 13 条の規定による改正前の山県市成年後見制度利用支援事業実施要綱、第 14 条の規定による改正前の山県市小児慢性特定疾患児日常生活用具給付事業実施要綱、第 15 条の規定による改正前の山県市重度身体障害者介助用自動車購入等助成事業実施要綱、第 16 条の規定による改正前の山県市身体障害者ニュー福祉機器購入費助成事業実施要綱、第 17 条の規定による改正前の山県市難聴児補聴器購入費等助成事業実施要綱、第 18 条の規定による改正前の山県市重度身体障害者紙オムツ購入助成事業実施要綱、第 19 条の規定による改正前の山県市障害者グループホーム等移行助成事業実施要綱、第 20 条の規定による改正前の山県市障害者補装具費支給事務取扱要綱、第 21 条の規定による改正前の山県市多子軽減措置に伴う償還払いによる障害児通所給付費支給要綱、第 22 条の規定による改正前の山県市国民健康保険診療報酬明細書等の開示に関する取扱要綱、第 23 条の規定による改正前の山県市国民健康保険出産育児一時金受領委任払要綱、第 24 条の規定による改正前の山県市指定地域密着型サービス事業所及び指定地域密着型介護予防サービス事業所の指定等に関する規程、第 25 条の規定による改正前の山県市指定介護予防支援事業所の指定等に関する規程、第 26 条の規定による改正前の山県市指定地域密着型サービス事業者等監査要綱、第 27 条の規定による改正前の山県市介護サービス事業者業務管理体制確認検査実施要綱、第 28 条の規定による改正前の山県市青年等就農計画認定要綱、第 29 条の規定による改正前の山県市狩猟免許取得助成金事業実施要綱及び第 30 条の規定による改正前の山県市新築等祝金事業実施要綱に規定する様式による用紙で、現に残存するものは、当分の間、所要の修正を加え、なお使用することができる。

別表（第9条関係）

利用料金（1回につき）	500円
-------------	------

様式第1号(第6条関係)

外出支援サービス利用(変更)申請書

年 月 日

山県市長 様

住 所
申請者 氏 名 ⑩
電 話 ー

山県市外出支援サービスの利用(変更)をしたいので、山県市外出支援サービス事業実施要綱第6条の規定により、次のとおり申請します。また、利用決定に必要な私の世帯に係る所得に関する調査を市が行うことについて承諾します。

利用者	氏名		性別	男・女	生年月日	年 月 日	
	住所						
利用者の区分	1 市町村民税非課税世帯の要支援・要介護認定者で通院困難なもの 2 障害老人の日常生活自立度(寝たきり度)判定基準ランクB以上の者で、一般交通機関を利用することが困難なもの 3 その他						
利用者の日常生活自立度			ランクB ・ ランクC ・ その他()				
利用区間(場所)			医療機関(医療機関名:)				
家族の状況	氏 名	続 柄	性別	生年月日	運転免許の有無	前年度市町村民税課税の有無	備考
緊急時の連絡先							
(その他参考となる事項)							

様式第2号(第7条関係)

外出支援サービス利用決定(却下)通知書

第 号
年 月 日

様

山県市長 印

年 月 日付けで申請のあった外出支援サービスの利用について、次の
とおり決定したので、山県市外出支援サービス事業実施要綱第7条の規定により通知しま
す。

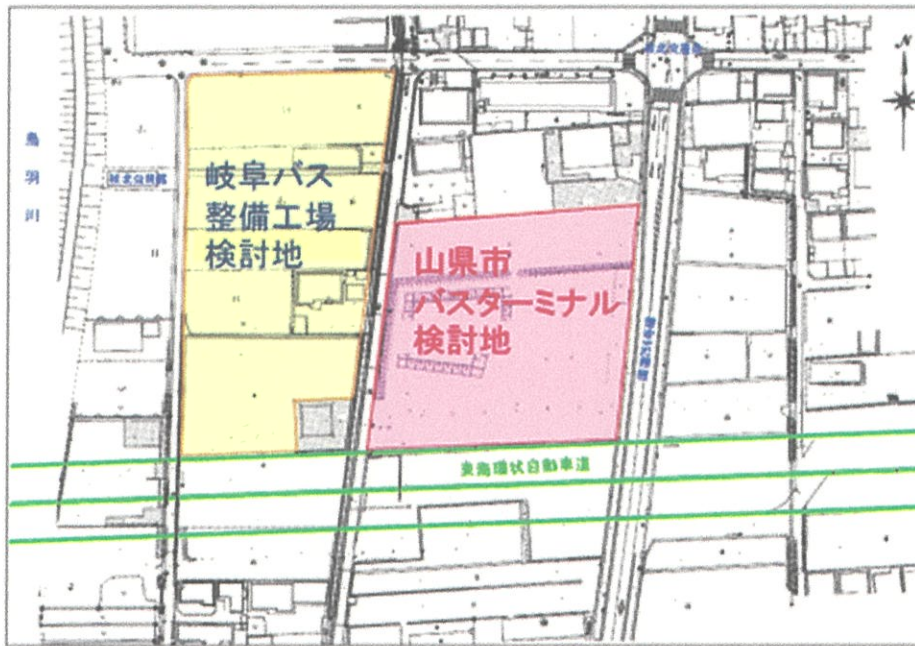
決 定 区 分	決 定 ・ 却 下 ・ 変 更
利 用 対 象 者 氏 名	
利 用 区 間 (場 所)	医療機関(医療機関名：)
利 用 開 始 時 期	
利 用 回 数	
却 下 の 理 由	

様式第 1 号（第 6 条関係）

様式第 2 号（第 7 条関係）

バスターミナル整備について

○候補地について



国道256号と
東海環状自動車道が
交差する北西部分の
一団の土地が候補地

バスターミナル
約5,000㎡

岐阜バス新高富営業所
約7,000㎡

パーク&バスライドを実
施することを検討中

○経過報告及び今後のスケジュール

平成 29 年 5 月 21 日 東深瀬自治会連合会において事業計画説明

平成 29 年 6 月 1 日 市と岐阜乗合自動車株式会社バスターミナル整備事業連携協定締結

平成 29 年 6 月 18 日 校北自治会において事業計画説明

測量・調査

詳細設計

用地鑑定等

協議（用地交渉）

契約（用地補償）

工 事

完成・供用開始



中日新聞掲載記事

高富IC整備で連携
利便性向上へ 山県市と岐阜バス
山県市と岐阜乗合自動車（岐阜バス）は、東海環状自動車道「高富インターチェンジ」（仮称）の交通の結節点として、二〇一九年度開通に向け、連携して事業を進める協定を締結した。岐阜バスは、ターミナルの隣接地で営業所の整備を計画している。林市長は「ターミナル整備で、町の中心となる市街地が北へ広がることや周辺整備、住む」と期待。岸野社長は「民対応を重視しては、公共交通の復権に取り組み」を盛り込める事業。期待とんだ。林市長と岸野社長とともに、責任の重さを野吉晃社長が市役所 痛感している」と述べ、協定書に調印した。た。（杉浦正幸）

林市長は「ターミナル整備で、町の中心となる市街地が北へ広がることや周辺整備、住む」と期待。岸野社長は「民対応を重視しては、公共交通の復権に取り組み」を盛り込める事業。期待とんだ。林市長と岸野社長とともに、責任の重さを野吉晃社長が市役所 痛感している」と述べ、協定書に調印した。た。（杉浦正幸）