

山県市地域公共交通網形成計画

平成30年1月

山 県 市

山口市地域公共交通網形成計画 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	2
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	10
1.4 施設立地状況	12
1.5 観光	14
第2章 上位・関連計画	15
2.1 第2次山口市総合計画（抜粋）	15
2.2 山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略（抜粋）	17
2.3 山口市都市計画マスタープラン（抜粋）	18
2.4 山口市公共交通総合連携計画（抜粋）	20
2.5 都市再生整備計画 高富 I C（仮称）南部地区（抜粋）	22
2.6 第2次山口市地域福祉推進計画（抜粋）	23
第3章 公共交通の現状	24
3.1 運行概要	24
3.2 利用状況	28
3.3 運行収入・市補助額	38
第4章 山口市公共交通総合連携計画の取り組み評価	40
4.1 計画事業の実施状況	40
4.2 目標の達成状況	46
4.3 連携計画における課題	48
第5章 山口市地域公共交通の抱える課題	50
5.1 地域公共交通の課題	50
5.2 多様なニーズへの対応	51
5.3 まちづくりとの連携	53
5.4 持続可能な公共交通の確保	54
5.5 市民意識の向上	56

第 6 章 目指す将来の姿・基本的な方針	57
6.1 山口市が目指す将来の姿	57
6.2 基本方針と目標	60
第 7 章 具体的な実施事業	62
7.1 事業概要	62
7.2 路線再編事業	63
7.3 バスターミナル整備事業	71
7.4 利用促進事業	75
7.5 実施スケジュール	80
第 8 章 計画の達成状況の評価	81
8.1 計画の評価と推進体制	81
8.2 評価指標と目標値	82
8.3 各評価指標と目標値の評価方法	83

参考資料

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るものの、バス利用者の減少に伴い営業路線の撤退が相次ぎ、本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、路線維持費の増加に伴う営業路線の撤退により、バスネットワークの崩壊が懸念される状況にあります。また、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ています。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、山県市公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」）を策定しました。それ以降、計画に定めた目標の実現に向けて路線再編事業や利便性向上・利用促進事業に取り組んできました。

連携計画策定から 4 年が経過し、計画を推進する中で残された課題があるほか、新たな課題も出てきています。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。さらに、この交通拠点となる IC 周辺には、まちなの特産品や観光資源を活かしてひとを呼び込むための複合施設やバスターミナルの整備が計画されています。

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 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	・山県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）

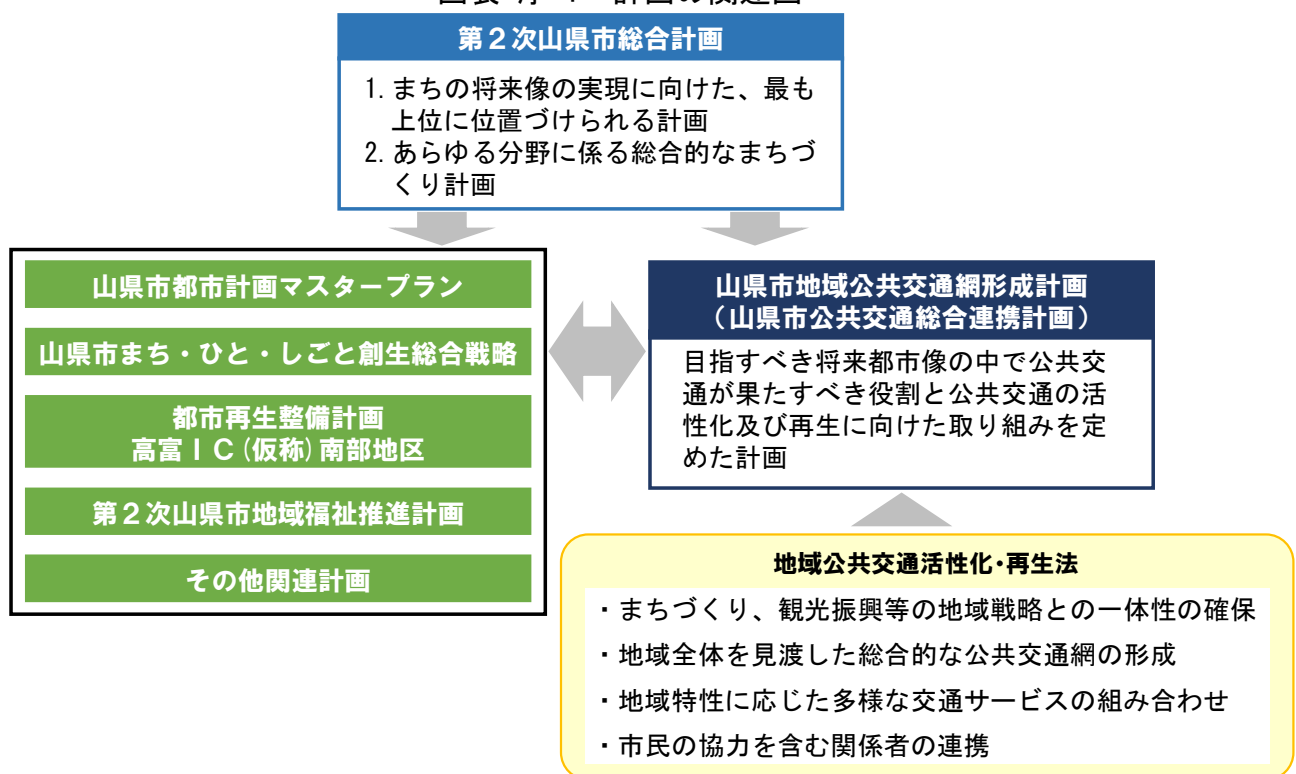
序.3 計画の位置付け

「山口市地域公共交通網形成計画」（以下、「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。

網形成計画は、地域公共交通の基本方針と目標を整理し、まちづくりと連携した取り組みを明確化したものであり、持続可能な公共交通網の形成に向けたマスタープランとなるものです。

策定にあたっては、「第2次山口市総合計画」、「山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「山口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、目標と整合を取りつつ、「山口市公共交通総合連携計画」（平成25年度～平成30年度）における取り組みの評価を踏まえるものとします。

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「山口市全域」とします。

序.5 計画期間

本計画の計画期間は、上位計画である第2次山口市総合計画の計画期間と整合を図るため、「平成30年度～平成35年度」の6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
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
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
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
岐阜運輸支局	・法や制度に基づいた助言、情報提供、支援等
岐阜県	・市町村の区域を越えた広域的な見地からの必要な助言 その他の援助 (複数の市町村を跨る広域路線の確保維持や公共交通 が未発達な地域に対する支援)
学識者	・地域の合意形成を図る上での助言
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



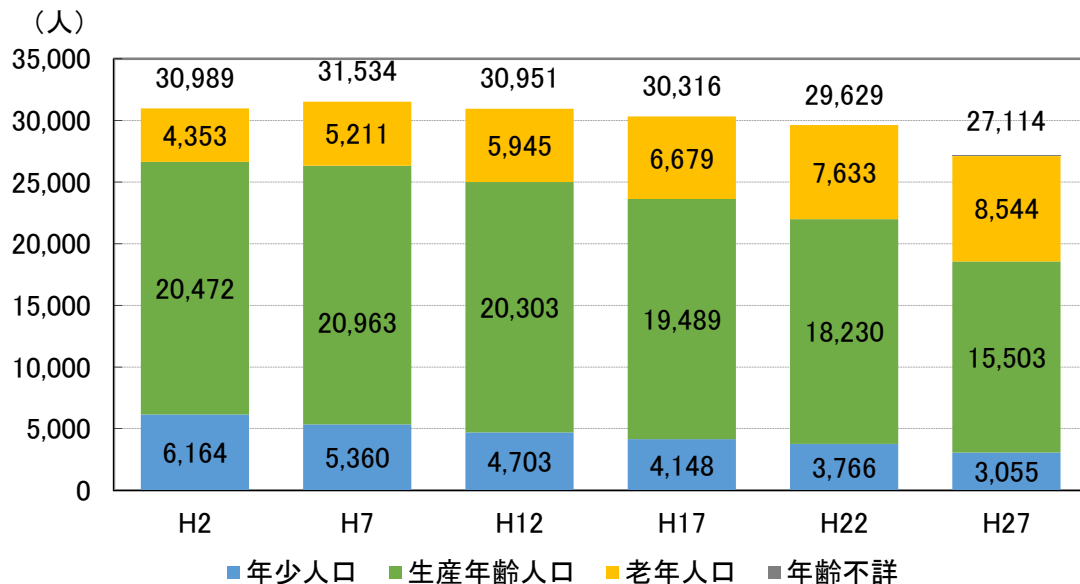
出典：山県市市勢要覧（平成 28 年度）

1.2 人口

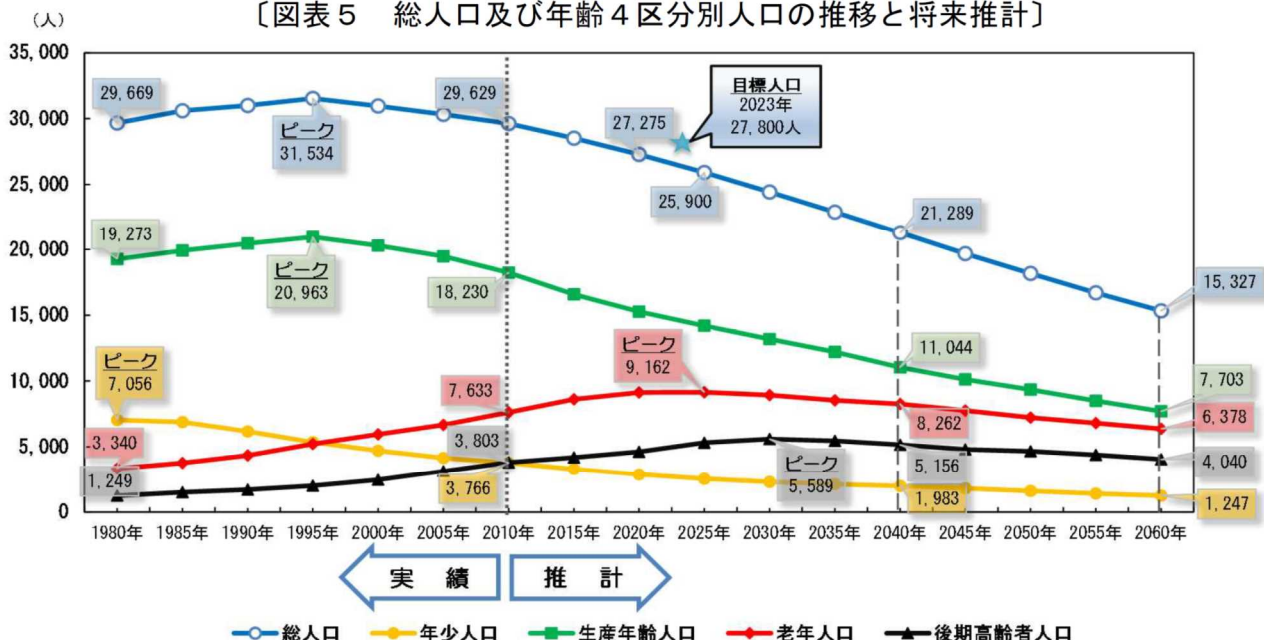
1.2.1 人口の推移

- ・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



出典：平成2～27年国勢調査

図表 1-3 山県市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】
 ※将来推計は、四捨五入により年少人口と生産年齢人口と老年人口の合計が総人口と一致しない

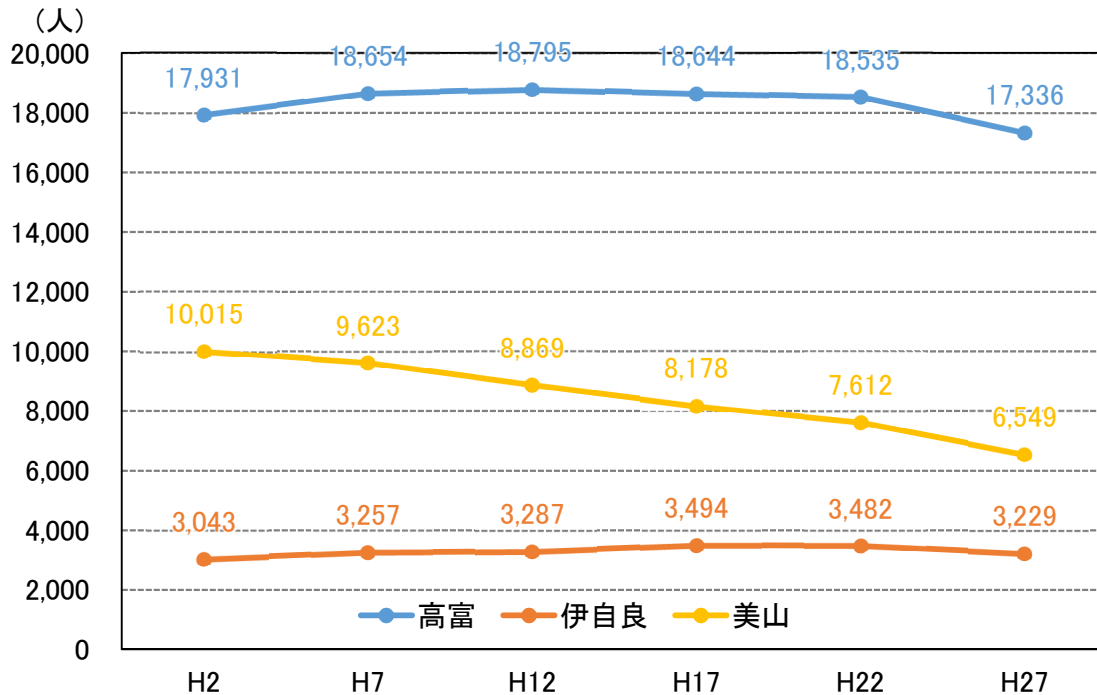
【出典：山県市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年度）】

年少人口：0～14歳人口，生産年齢人口：15～64歳人口，
 老年人口：65歳以上人口，後期高齢者人口：75歳以上人口

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

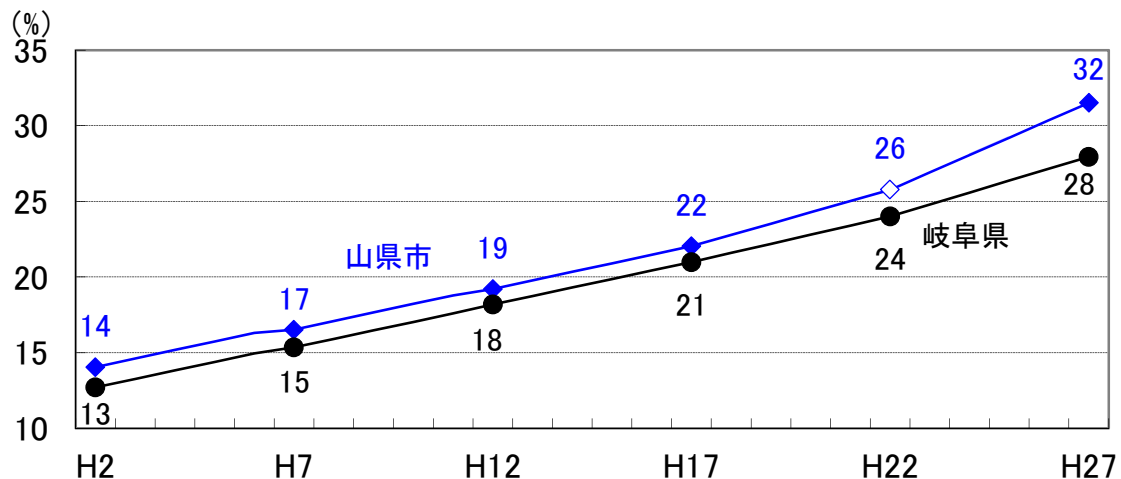


出典：平成2～27年国勢調査

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

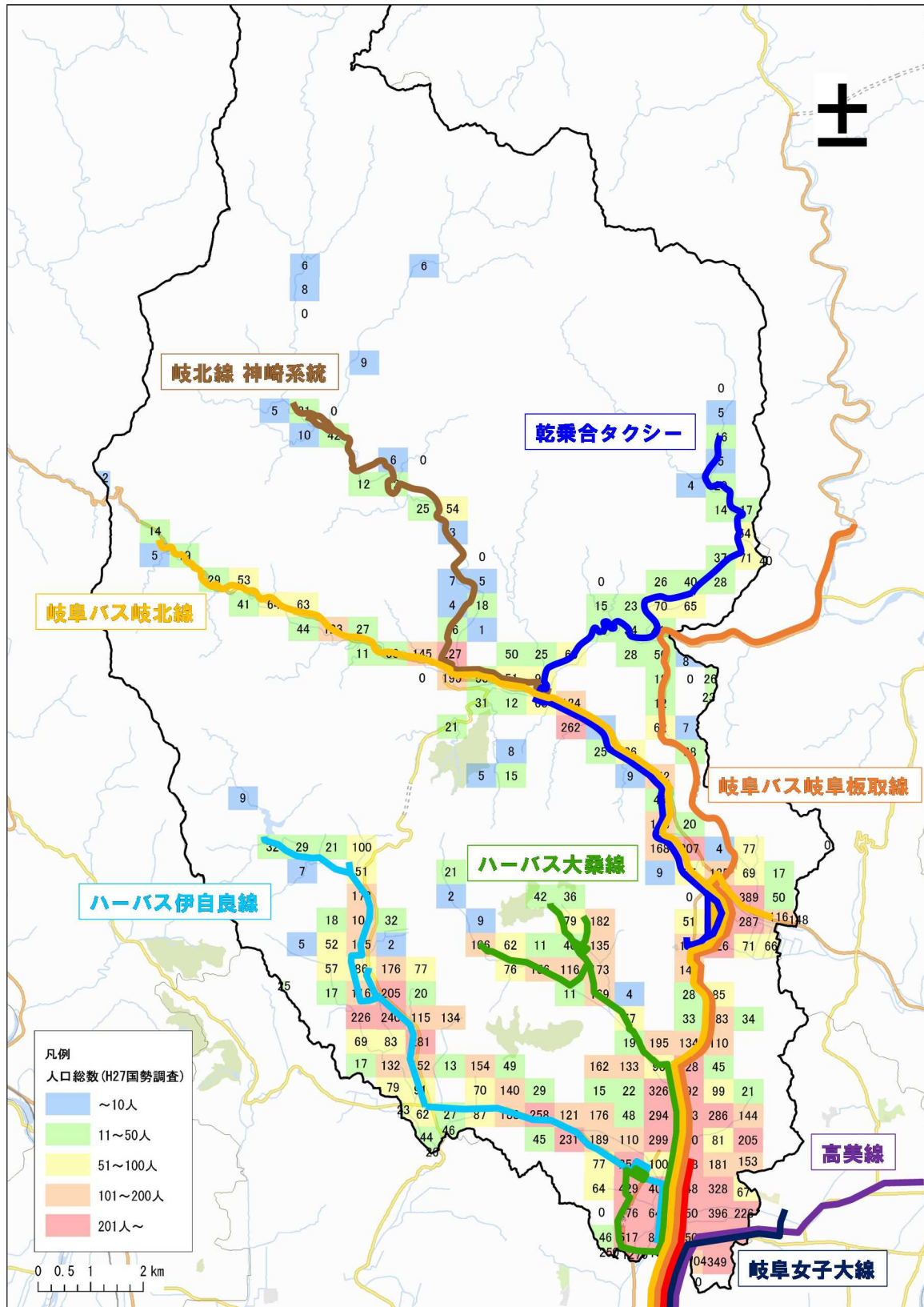


出典：平成2～27年国勢調査

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

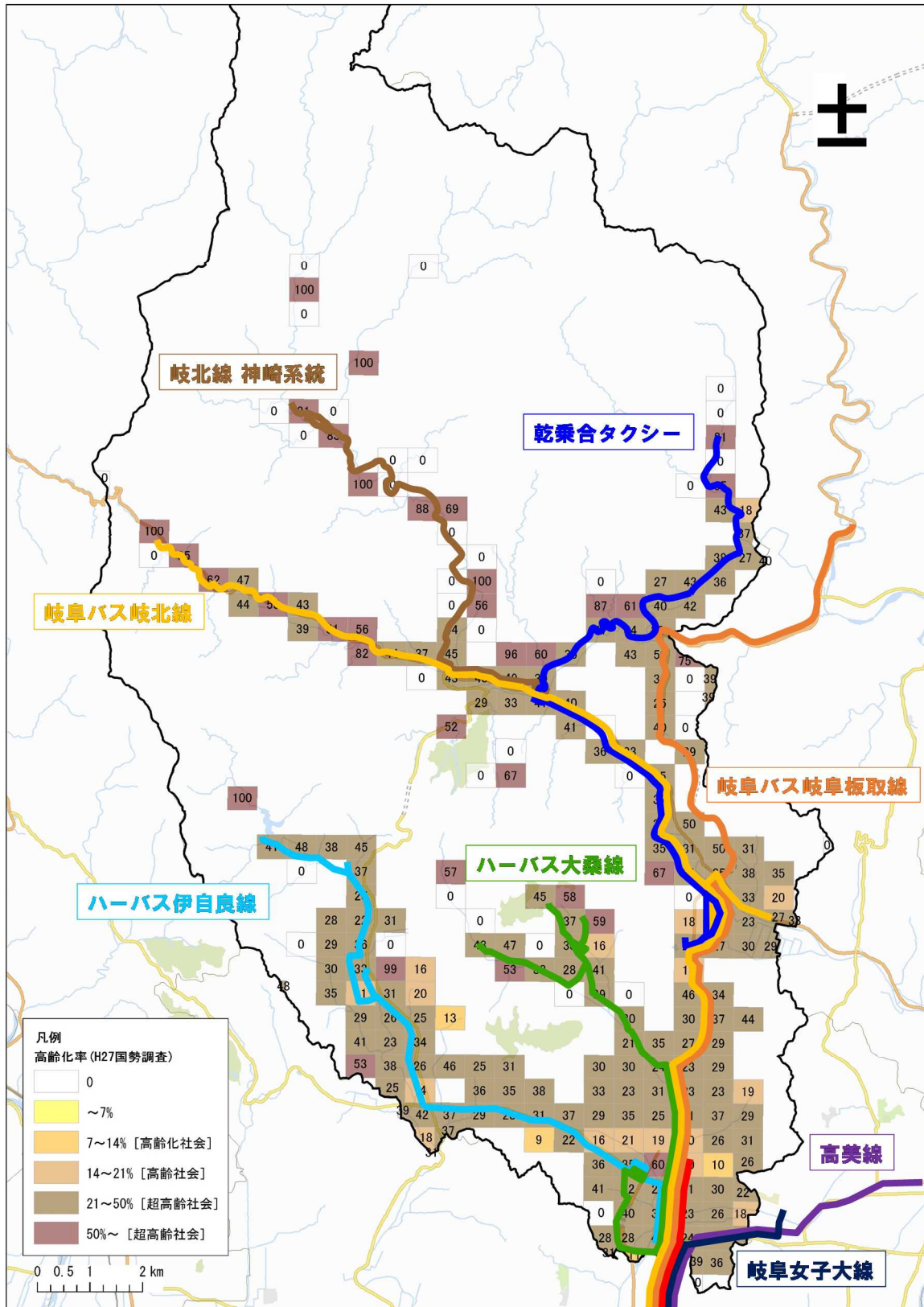


出典：平成27年国勢調査

1.2.5 高齢化率の状況

- ・市内のほとんどの地域で高齢化率が20%を超えており、超高齢社会となっています。
- ・特に市北部では、高齢化率50%以上の場所もあります。

図表 1-7 高齢化率の状況

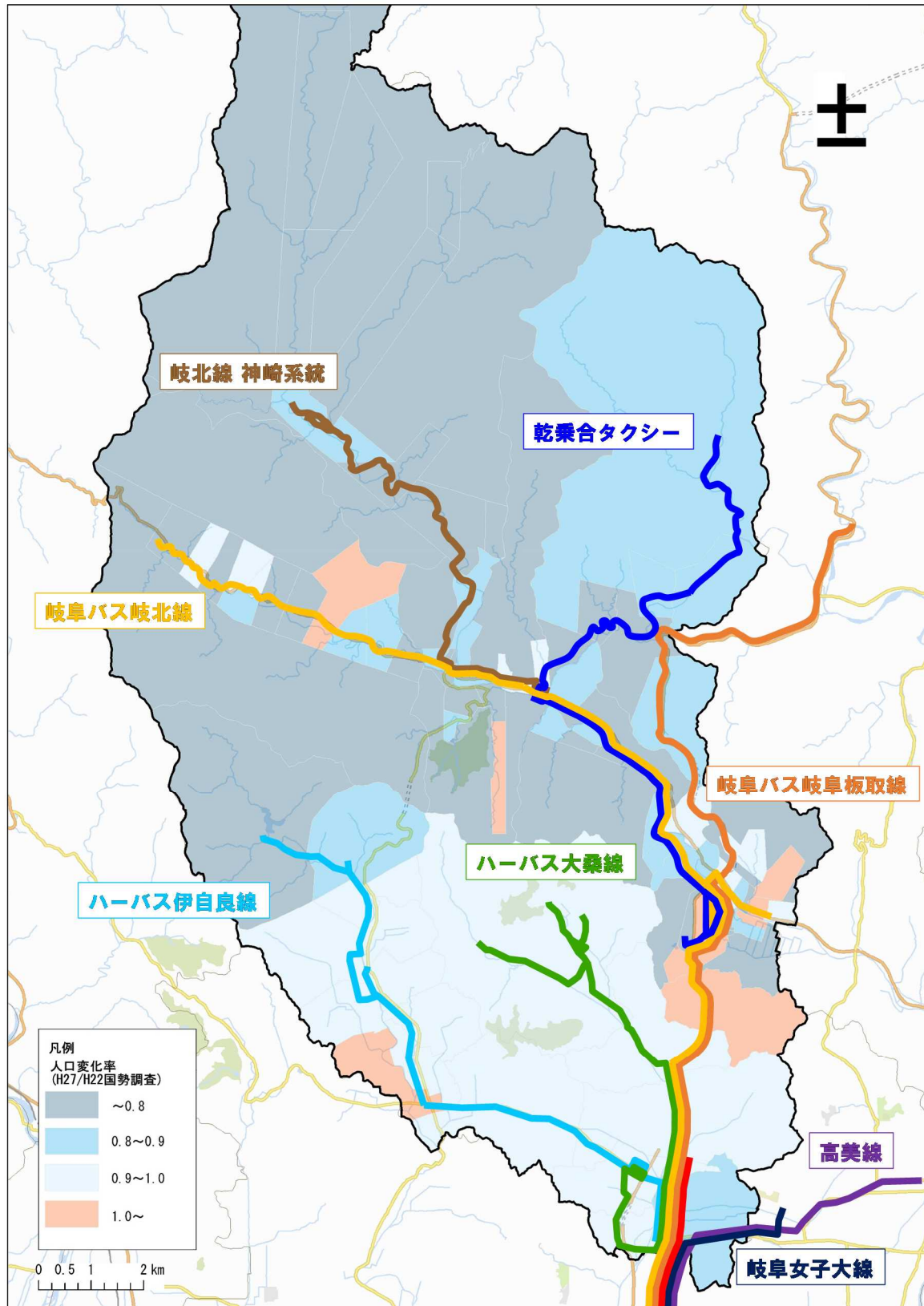


出典：平成27年国勢調査

1.2.6 人口の変化

- ・平成22年から平成27年までの5年間に、ほとんどの地域で人口が減少しています。特に市北部では、人口の減少率が大きくなっています。

図表 1-8 人口の変化



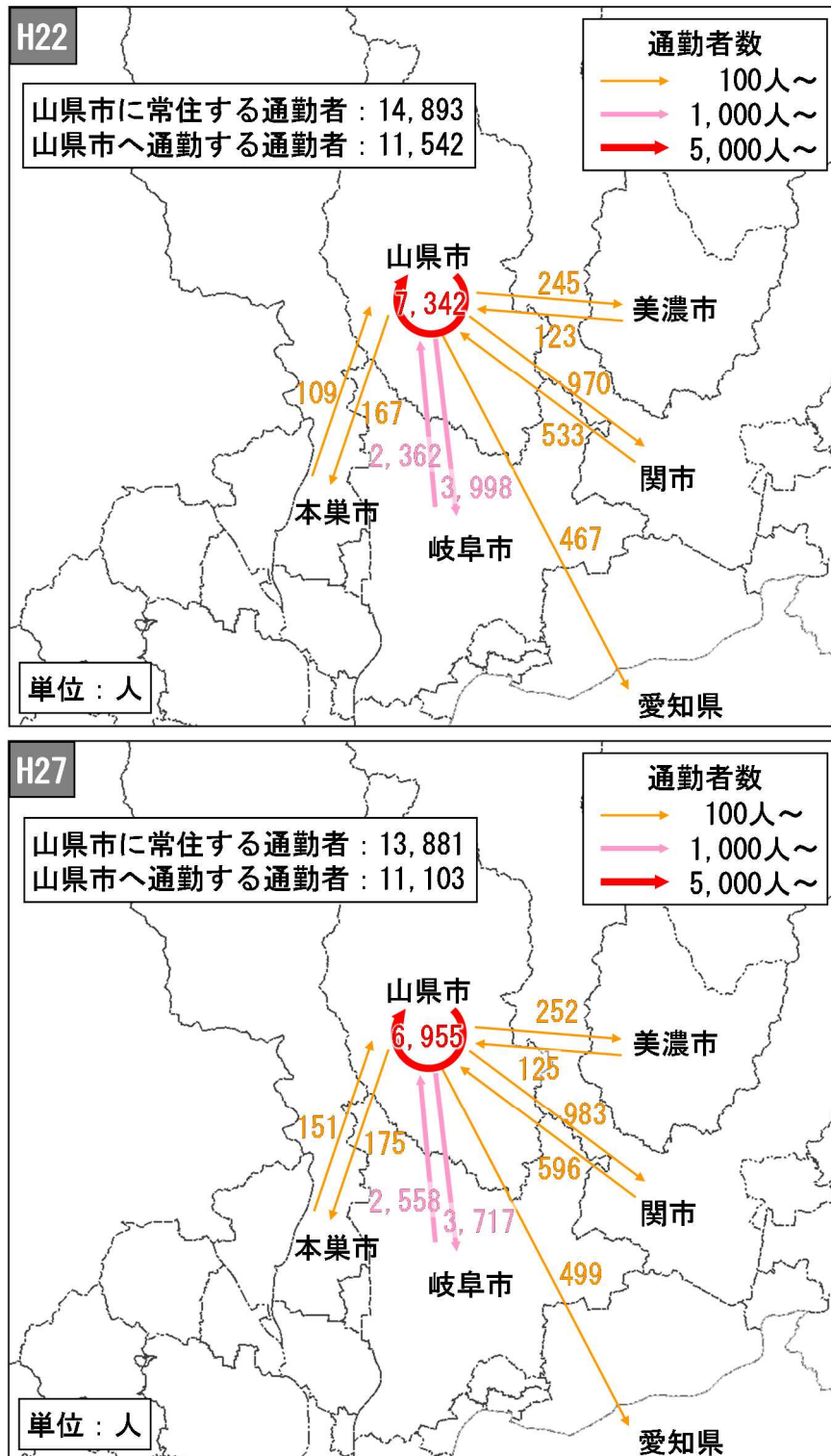
出典：平成27年国勢調査

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22年、平成27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22年は約20%、平成27年は約23%となっています。

図表 1-9 通勤者数

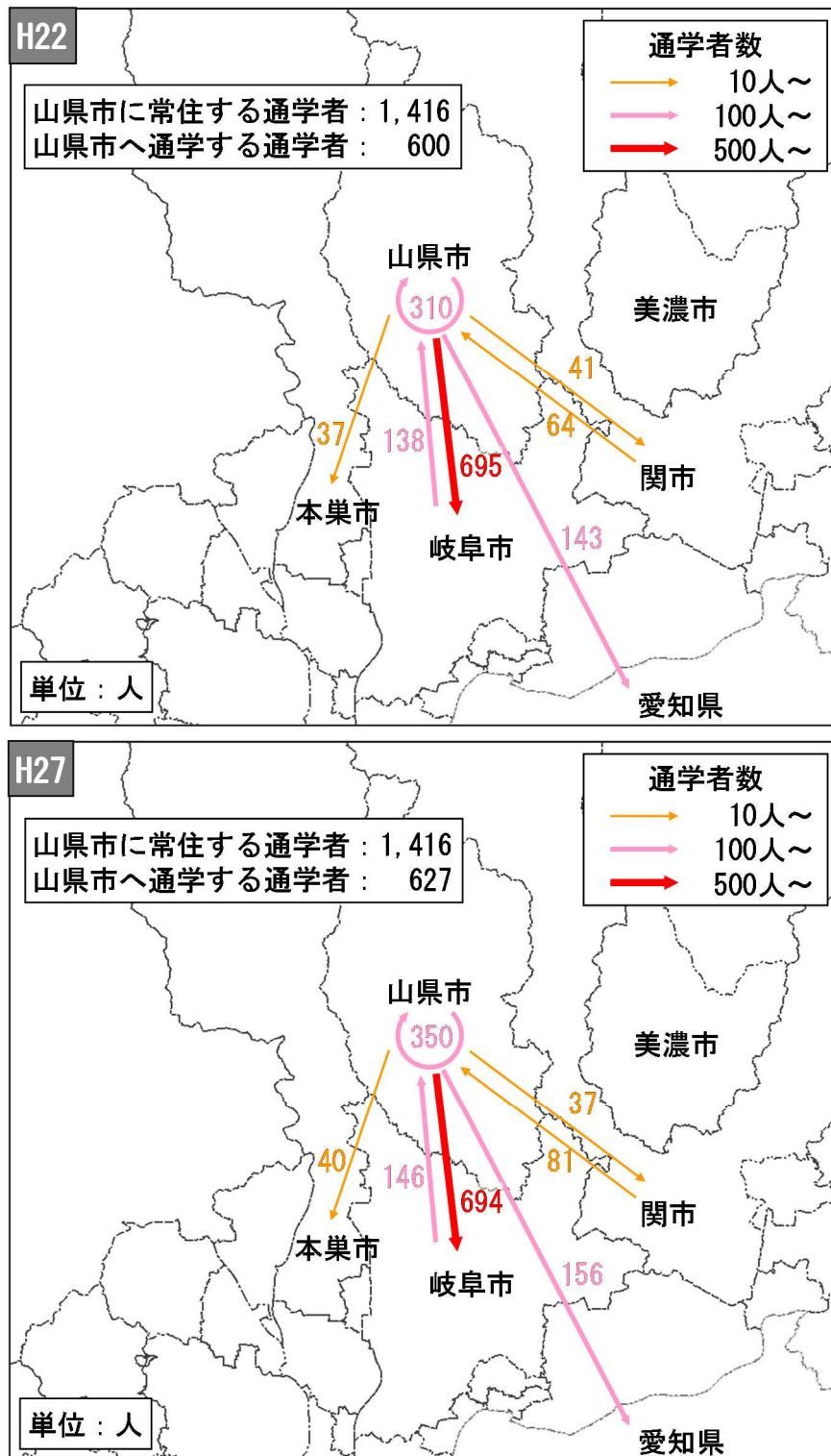


出典：平成22・27年国勢調査

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22年、平成27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 1-10 通学者数



出典：平成22・27年国勢調査

1.4 施設立地状況

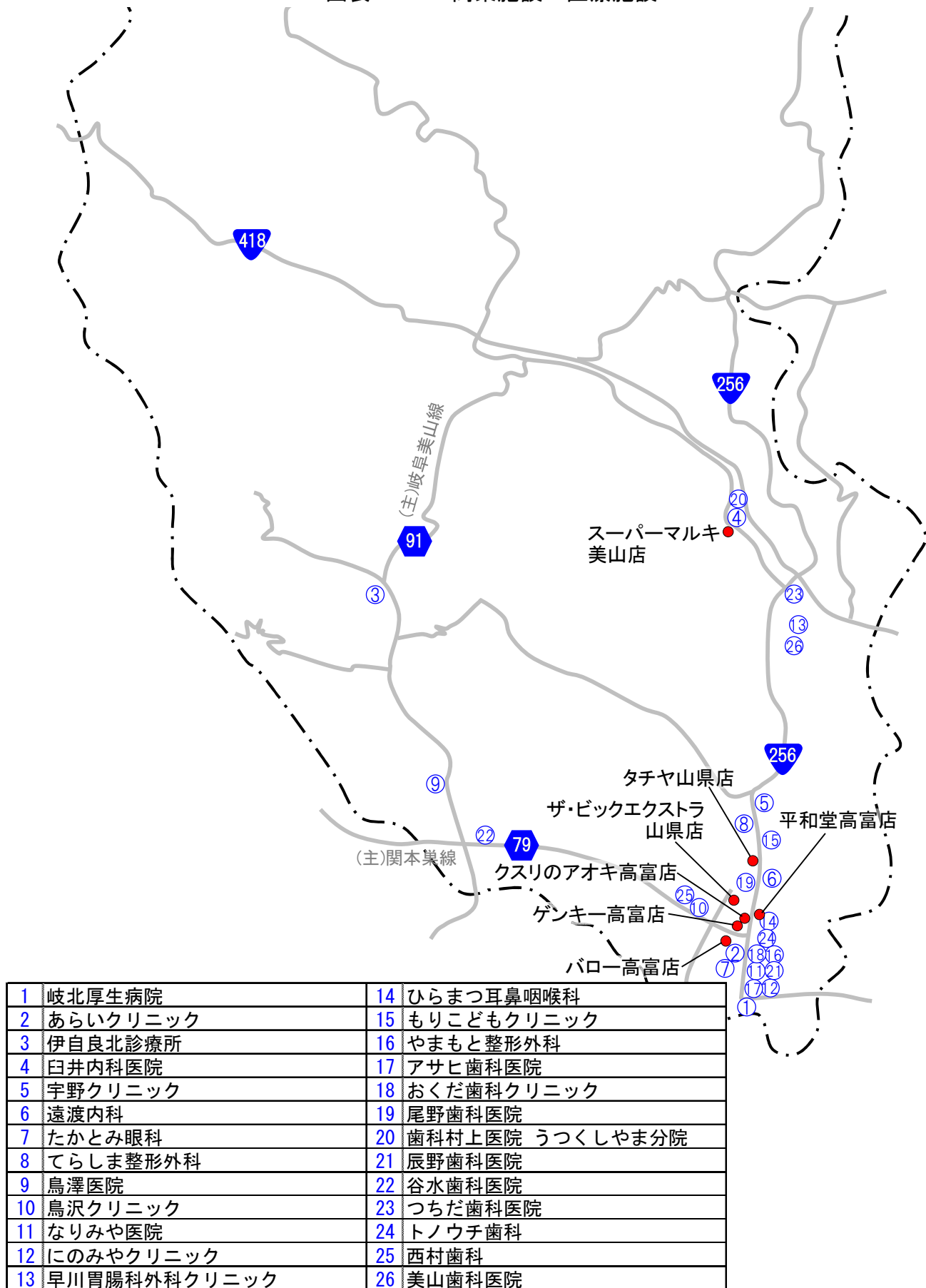
- ・ 公共施設等は合併前の旧町村時代に整備された箇所も多く、市域全体に立地しています。
- ・ 一方、商業施設や医療施設は、市南部の高富地域に集中しており、美山地域に立地する施設は少なくなっています。

図表 1-11 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 1-12 商業施設・医療施設



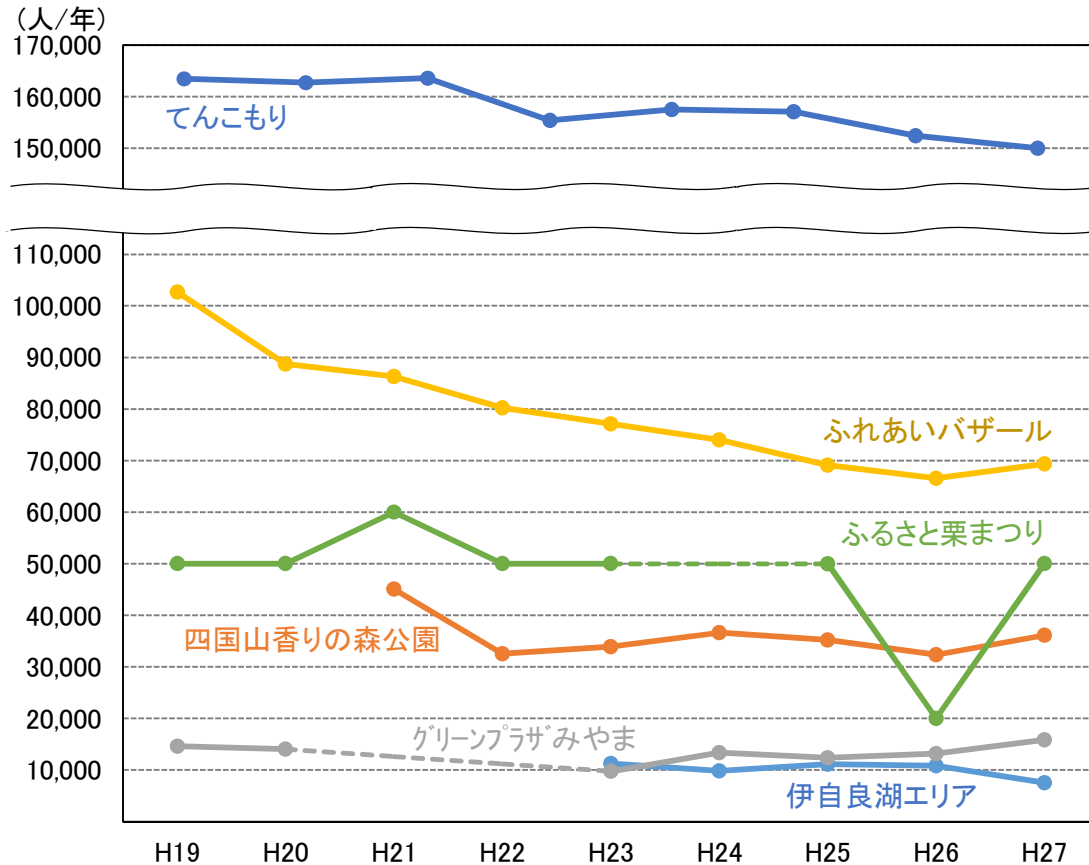
医療施設：山県市ホームページ「市内近郊の医療機関」を参考に作成

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 1-13 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

出典：岐阜県観光入込客統計調査（平成 19～27 年度）

※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。

第2章 上位・関連計画

2.1 第2次山県市総合計画（抜粋）

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

定住人口

国勢調査結果を
もとにした人口推計値

平成35年推計人口

26,515人

（国勢調査をもとに推計）

平成35年目標人口

27,800人

活動人口

地域活動に参加した
ことがある人

平成26年

65.9%

（平成26年度市民意識調査）

平成35年

75.0%

交流人口

様々な交流活動の数値
を設定し増加させる

まちの活力を維持・向上させるために、観光やビジネス、通勤・通学、買い物客など多様な視点で、他地域から人を呼び込む

例：1日当たりの市外からの通勤・通学人数【平成22年 3,861人/日 ⇒ 平成35年 4,500人/日】

グリーンプラザみやま利用者数【平成25年 10,967人 ⇒ H31: 12,500人】

香里会館（ハーブレンド含む）来館者数【平成25年 24,839人 ⇒ 平成31年 25,500人】 など

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の普及などによる利用者の減少に伴い、地域の公共交通におけるサービス水準は低下しています。 ・乗客減少に伴う路線バスの撤退により、市が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います。 ・市内に営業所を持つタクシー事業者数は現在1社であり、地域によってはタクシーの利用さえ困難な状況となっています。
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、地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画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 ・まちづくり施策と連携し、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、地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画を新たに策定します。 (2) 交通結節拠点整備の検討、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します。 ・新たな交通結節拠点を中核施設都市、<u>まちづくりの拠点となる複合施設としての整備</u>を検討します。 (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 ・新たな交通結節拠点からJR岐阜駅方面への営業路線の快速便増便など、<u>輸送力強化</u>を事業者に促します。 (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

※ 網形成計画では地域公共交通再編実施計画について、位置づけていません。

2.2 山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略（抜粋）

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 山県市都市計画マスタープラン（抜粋）

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

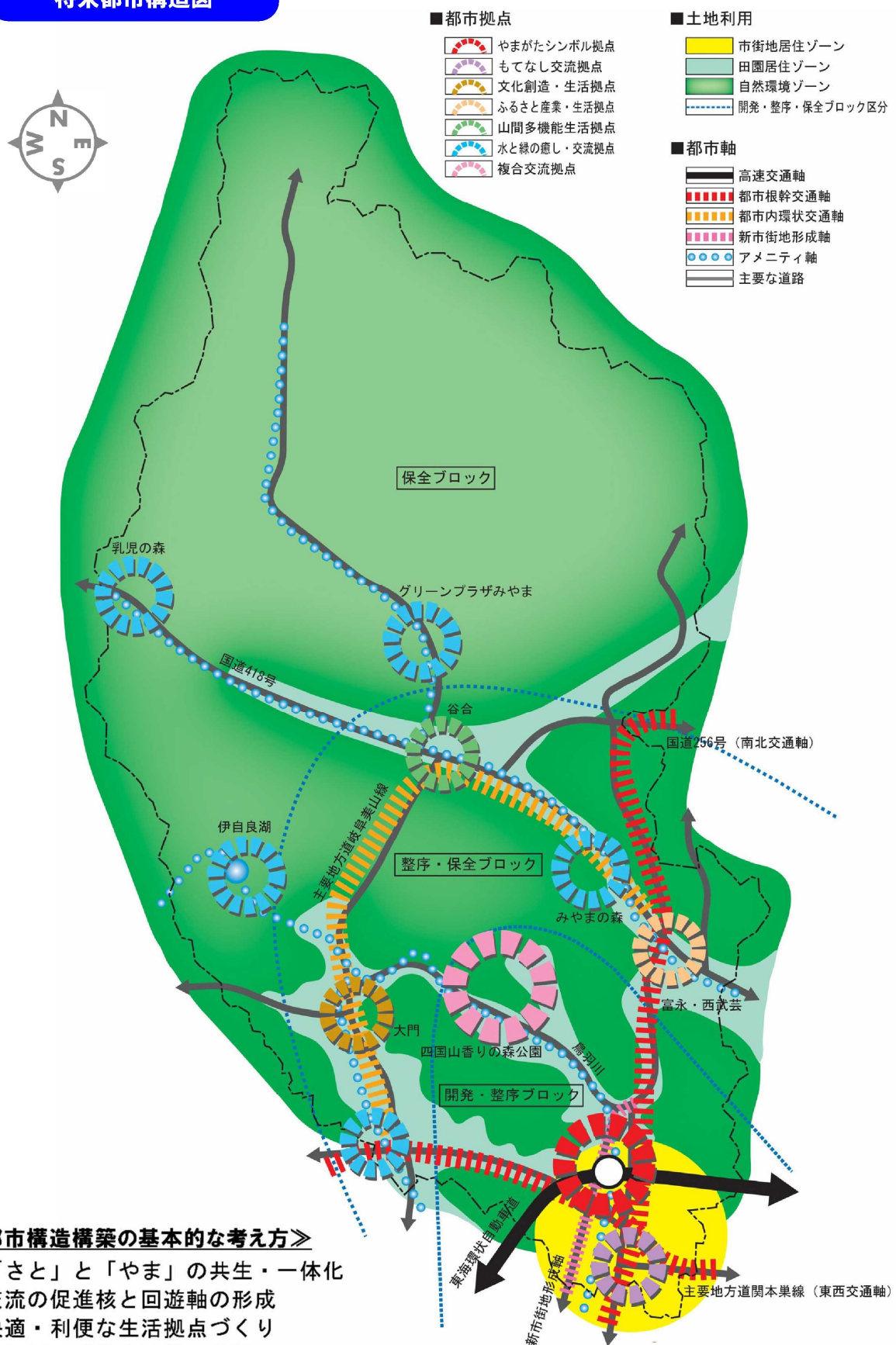
- ・パーク＆バスライドの普及に向け、既存バスターミナルの機能強化を検討
- ・東海環状自動車道の整備に伴う都市間高速バスの運行を視野に入れ、高速バスや路線バスを相互利用できる交通拠点施設の整備に関する調査・検討
- ・日常生活や観光等の利便性向上のため、都市拠点等での駐車場の充実や、利用者の多いバス路線停留所周辺での駐輪場確保を検討

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（抜粋）

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</u> 、外出を支援
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	再編期間		事業
	短期	長期	
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・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(抜粋)

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させる必要がある</u>。 ・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を図る必要がある</u>。
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（抜粋）

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

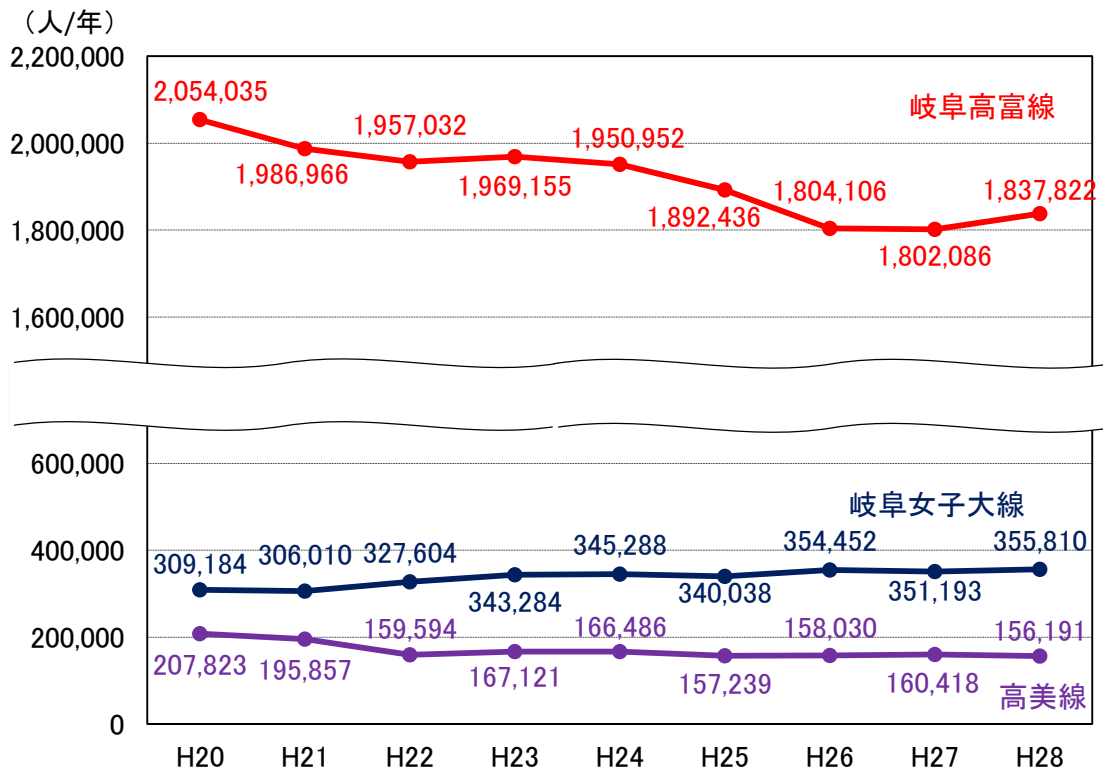
路線名	運行事業者	道路運送法	営業区域	輸送対象	運行日
タクシー	高富タクシー 有限会社	4条	山県市内	指定なし	年中無休

3.2 利用状況

3.2.1 路線別年間利用者数

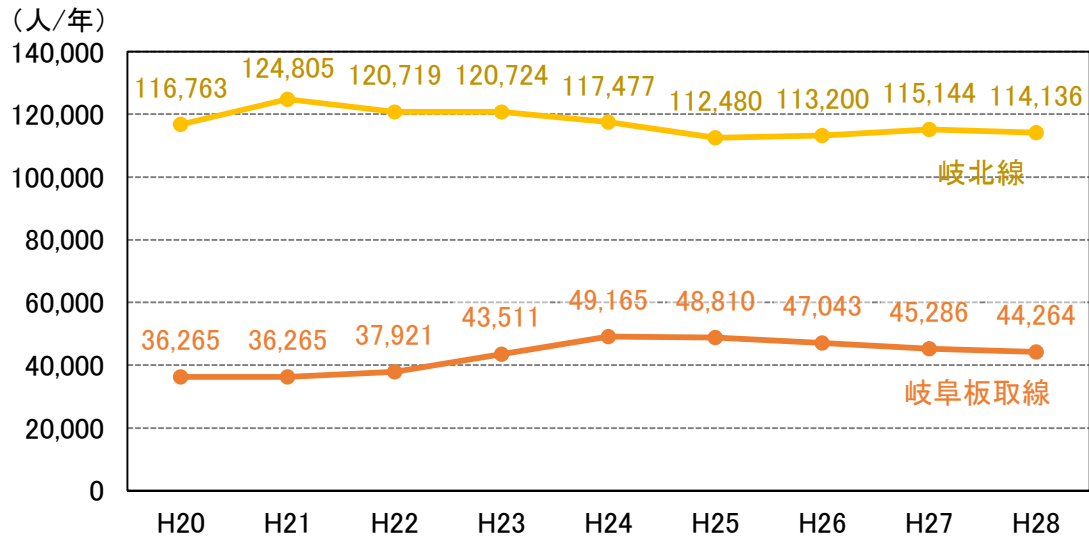
- ・岐阜高富線は平成27年まで減少傾向にありましたが、平成28年に年間利用者数が増加しています。
- ・高美線の年間利用者数は、平成20年以降減少傾向にあります。
- ・岐阜女子大線の年間利用者数は、平成21年以降増加傾向にあります。

図表 3-7 岐阜高富線・岐阜女子大線・高美線 年間利用者数の推移



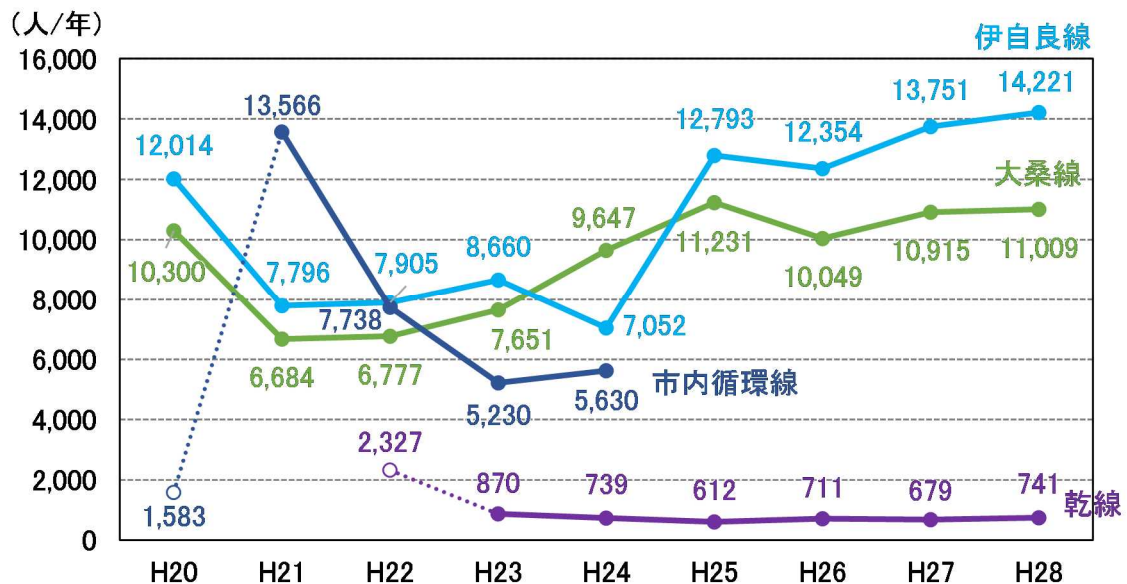
- ・岐北線(神崎系統を含む)の年間利用者数は、平成21年以降減少傾向にあります。
- ・岐阜板取線の年間利用者数は、平成24年まで増加が続いていましたが、以降は減少しています。

図表 3-8 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 3-9 ハーバス・乾乗合タクシー 年間利用者数の推移



※市内循環線は平成20年8月運行開始のため、平成20年度は平成20年8月～9月の2ヵ月間のデータとなります。(平成24年9月末で廃止)

※乾線は平成21年11月運行開始のため、平成22年度は平成21年11月～平成22年9月の11ヵ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 3-10 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、乗合状態の便はほぼ運行されていません。

図表 3-11 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)

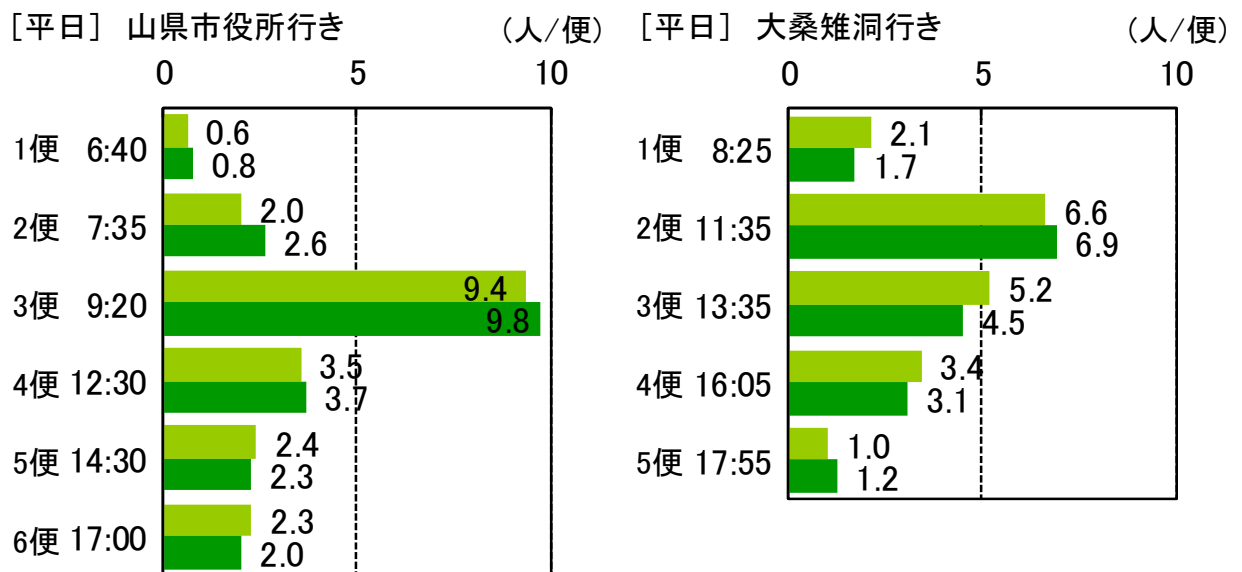
※ハーバス乾線の平成28年度実績は、乾乗合タクシーの実績

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（乗車定員：30人（うち座席：15人））

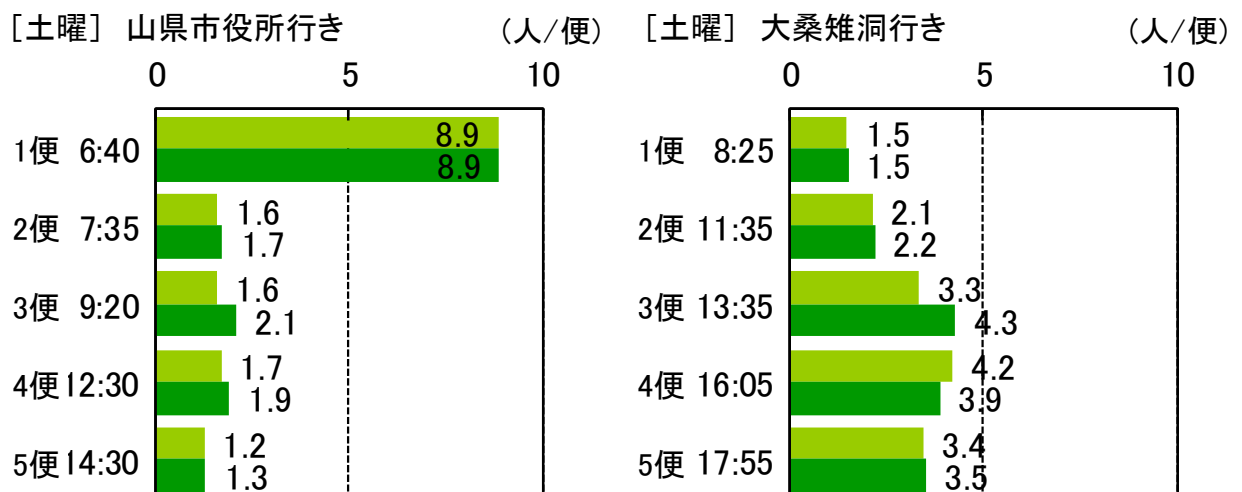
- ・平日は、山県市役所行き3便と大桑雉洞行き2便が、土曜日は、山県市役所行き1便の利用者が5.0人以上と他の便と比べて多くなっています。
- ・平成27年度と平成28年度を比較すると、平日は山県市役所行き2便で増加している一方、大桑雉洞行き3便では減少しています。1日あたりの利用者数に、ほぼ変化はありません。
- ・土曜日は、山県市役所行き3便、大桑雉洞行き3便で便別利用者数が平成27年度に比べ増加しており、1日あたりの利用者数も増加しています。

図表 3-12 大桑線 便別利用者数(平成27年度・平成28年度)



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

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



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

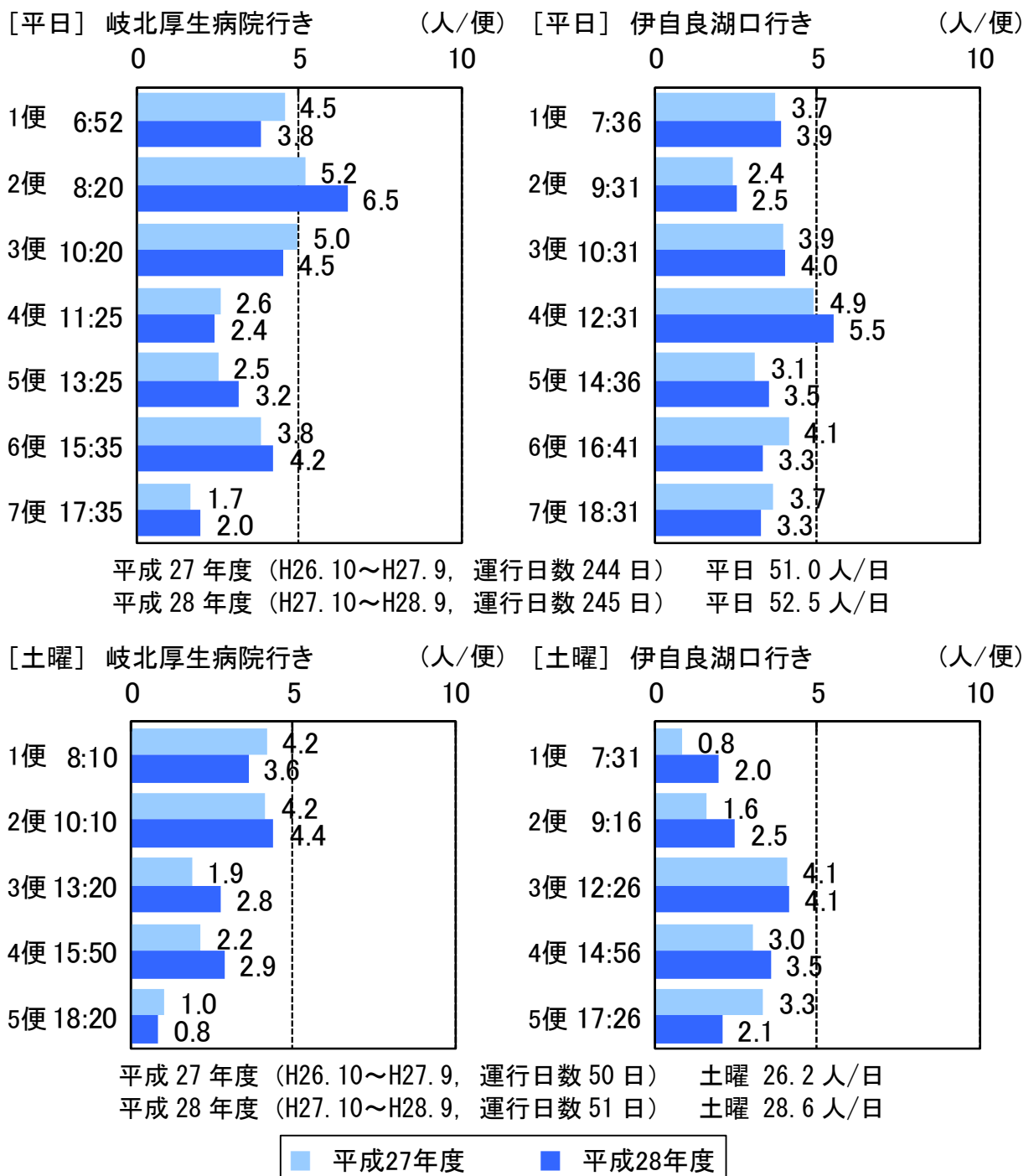
平成28年度 (H27.10～H28.9, 運行日数51日) 土曜 31.2人/日

■ 平成27年度 ■ 平成28年度

(2) ハーバス伊自良線（乗車定員：30人（うち座席：15人））

- ・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人以上と他の便と比べて多くなっています。
- ・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、4便で利用者数が平成27年度に比べ増加しています。
- ・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。

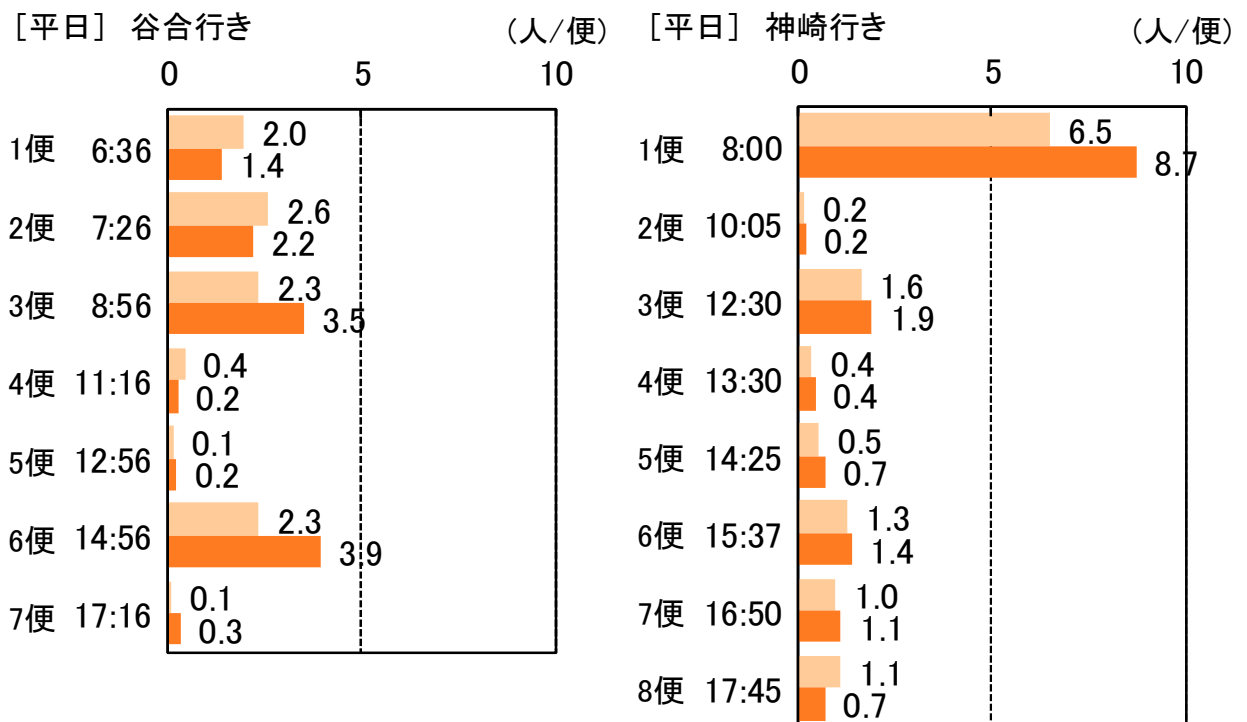
図表 3-13 伊自良線 便別利用者数(平成27年度・平成28年度)



(3) 岐北線神崎系統（乗車定員：42人（うち座席：16人））

- ・平日の神崎行き 1 便で利用者が 8.7 人/であり、他の便に比べ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変化はほぼありません。
- ・平日の谷合行き 5 便、神崎行き 2 便、土曜日の谷合行き 1 便、神崎行き 1 便については、ほぼ利用がありません。

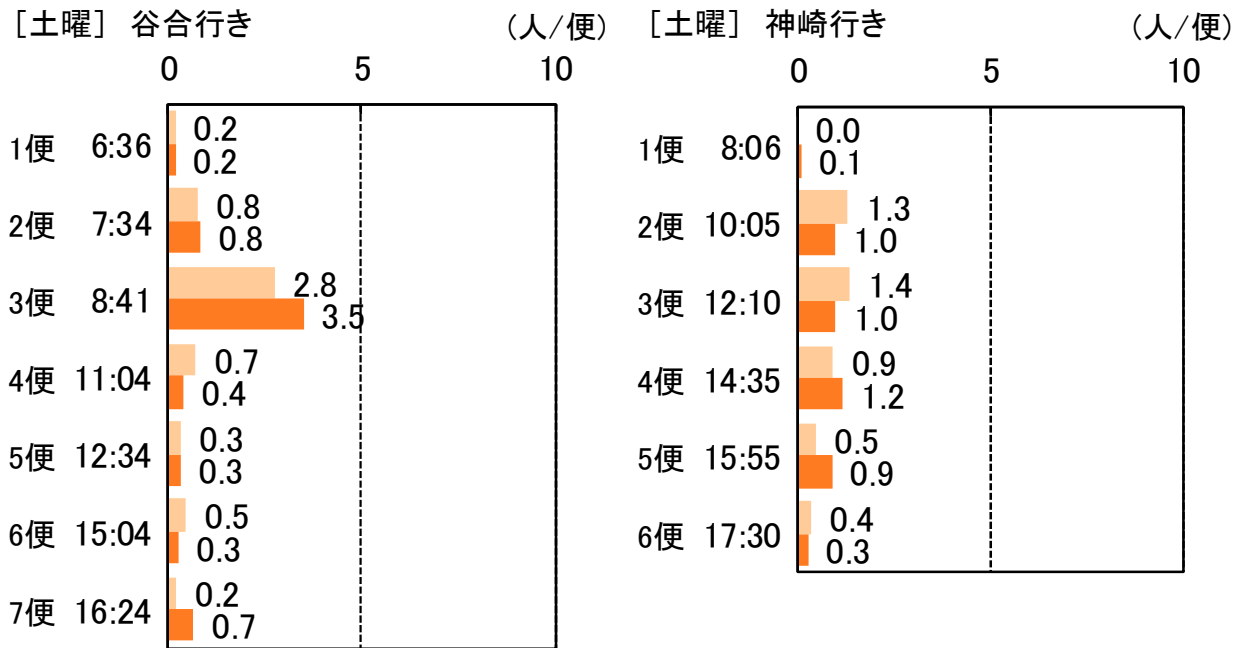
図表 3-14 岐北線神崎系統 便別利用者数(平成 27 年度・平成 28 年度)



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

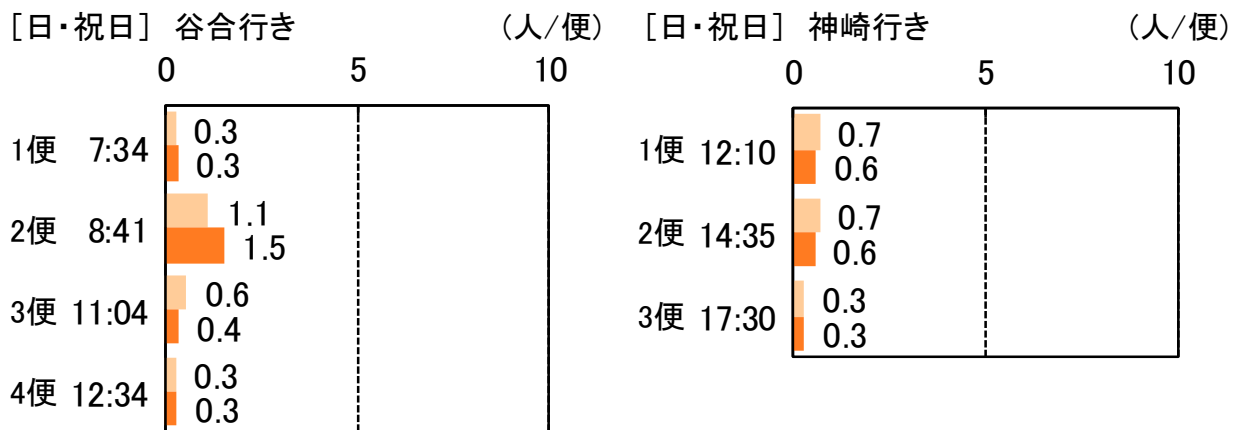
平成 28 年度 (H27. 10～H28. 9, 運行日数 242 日) 平日 26.9 人/日

 平成27年度
 平成28年度



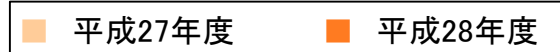
平成27年度 (H26.10～H27.9, 運行日数 48 日) 土曜 9.9 人/日

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



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

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



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 3-15 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 3-16 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 3-17 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

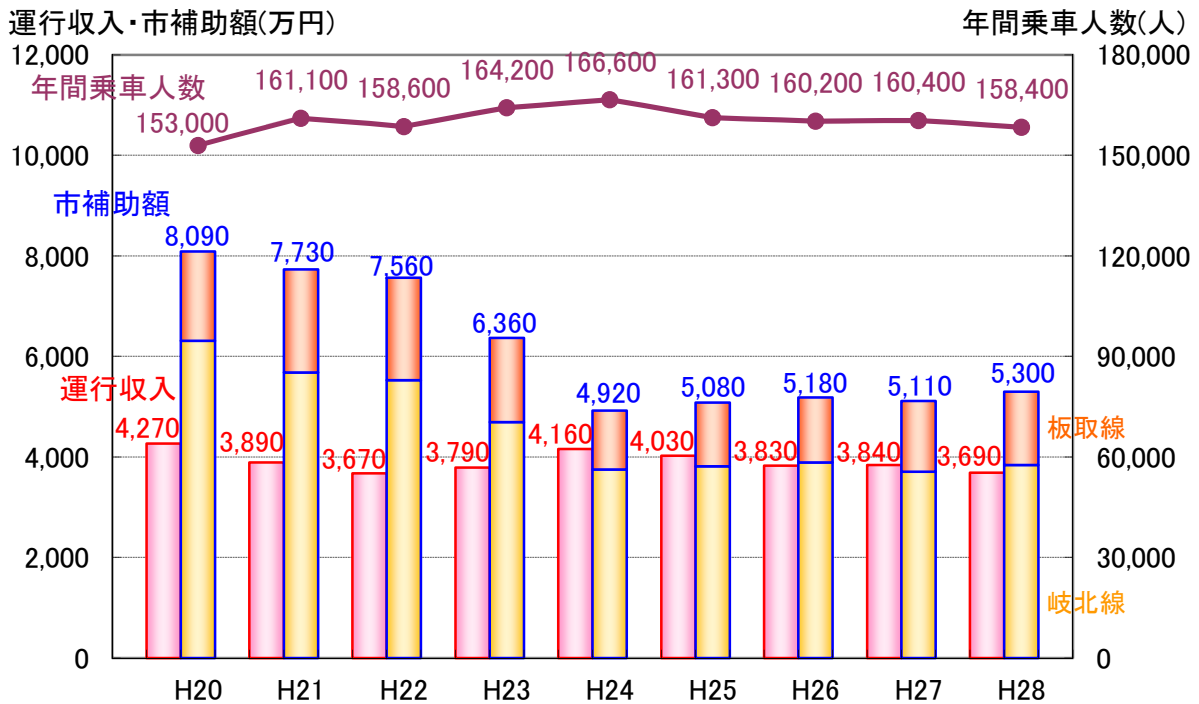


0人/年

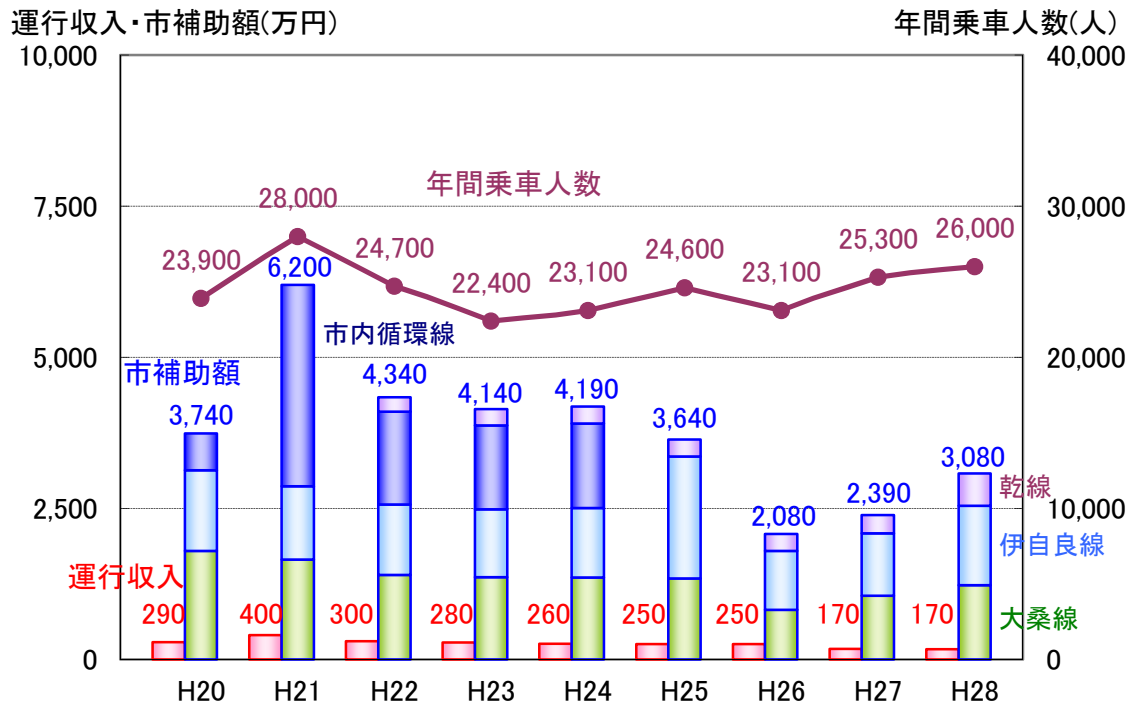
5,000人/年

3.3 運行収入・市補助額

図表 3-18 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 3-19 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。
- ・乾乗合タクシーでは、利用者1人あたりの運行経費が他路線よりも非常に高くなっています。しかし、乾地域において、移動制約者等が利用することのできる交通手段を確保するためには、必要な路線となっています。

図表 3-20 各路線の運行経費・補助額等(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
国補助額(千円/年)	17,442	7,422	3,617	5,308	0	33,789
市補助額(千円/年)	38,371	14,605	12,276	13,129	5,356	83,737
県補助額(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 山縣市公共交通総合連携計画の取り組み評価

4.1 計画事業の実施状況

連携計画では、基本理念である「みんなでつくり、守り、育てる生活交通」を実現するため、路線再編事業と利便性向上・利用促進事業を定め、それぞれの事業を推進してきました。

4.1.1 路線再編事業

- ・連携計画における路線再編事業の事業内容と実施状況は、次のとおりです。

図表 4-1 路線別計画事業と実施状況一覧

再編期間		事業内容	実施状況	
短	長		○:実施済み, ×:未実施・検討中	
対象：ハーバス乾線				
■		デマンド型乗合タクシーの導入	平成 27 年 10 月より、ハーバス乾線に替わり乾乗合タクシーの運行を開始。	○
■		運行日の拡大（平日毎日運行）	乾乗合タクシーの運行開始と同時に、運行日を隔日から平日毎日に拡大。	○
対象：岐北線神崎系統				
■	■	定時定路線の運行継続	定時定路線の運行は継続中。	○
■	■	運行日の拡大（日曜・祝日運行）	平成 25 年 10 月より、日曜・祝日の運行を開始。（替わりに平日・土曜を減便）	○
	■	小型車両の導入		×
	■	冬季迂回の解消		×
	■	停留所の増設		×
対象：岐北線（谷合～塩後）				
	■	谷合～塩後間のフィーダー化（ワゴン車両の導入）	利用実績等からフィーダー化の可能性について検討を実施。	×
対象：ハーバス大桑線・伊自良線				
■		運行ルートの変更	地域バス調整会議を開催し、市民主導で運行ルート、停留所の見直しを実施。	○
■		停留所の見直し		○
	■	デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）	利用実績やハーバス利用者、市民からの意見を聴取し、導入可能性について検討を実施。	×
対象：高富・富岡地区				
■		新規バスルート（市街地巡回バス）の運行	市民からの意見を聴取し、導入可能性について検討を実施。	×
■		平和堂高富店への乗り入れ	平成 26 年 4 月より、ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線で実施。	○
	■	デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）	市民からの意見を聴取し、導入可能性について検討を実施。	×

※【短】短期的な視点での路線再編案，【長】長期的な視点での路線再編案

4.1.2 利便性向上・利用促進事業

- ・連携計画における利便性向上・利用促進事業の事業内容と実施状況は、次のとおりです。

図表 4-2 計画事業と実施状況一覧

事業内容	実施主体	実施状況
バス停ポールの更新	交通事業者	実施済み（老朽化が進んだバス停のみ）
ソーラーバス停スポットライトの設置	交通事業者	乗降者数の多いバス停（岐北厚生病院前など）から順次実施
ノンステップ車両の導入	交通事業者	当初計画どおり、ハーバス大桑線、伊自良線で導入済み
交通結節点の整備	市	未実施
公共交通ガイドブックによる情報提供	市	ダイヤ改正にあわせて年2回更新。最新版をHPで公開、公共施設で配布
インターネットによる情報提供	交通事業者	実施済み
乗継情報の掲示	市・交通事業者	岐北線神崎系統にて実施中
地域バス調整会議等の開催	市民・市	平成25年10月や平成27年10月などの再編前に開催
モビリティマネジメントの実施	市・交通事業者	保育園児向けの紙芝居の作成、中学生・高齢者向け説明会などを開催
無料体験乗車券の発行	市	未実施
割引乗車券の発行	市・交通事業者	交通事業者の販売する土日祝限定1日乗車券を自主運行路線でも使用可能にするとともに、市内商業施設でも販売。
観光客の利用促進	市・交通事業者	交通事業者の販売する土日祝限定1日乗車券を自主運行路線でも使用可能にするとともに、市内商業施設でも販売。
バスヘルパー導入の検討	市民	ハーバス大桑線、伊自良線、岐北線で毎週月曜日に実施中

4.1.3 事業効果

(1) ハーバス路線見直しの効果

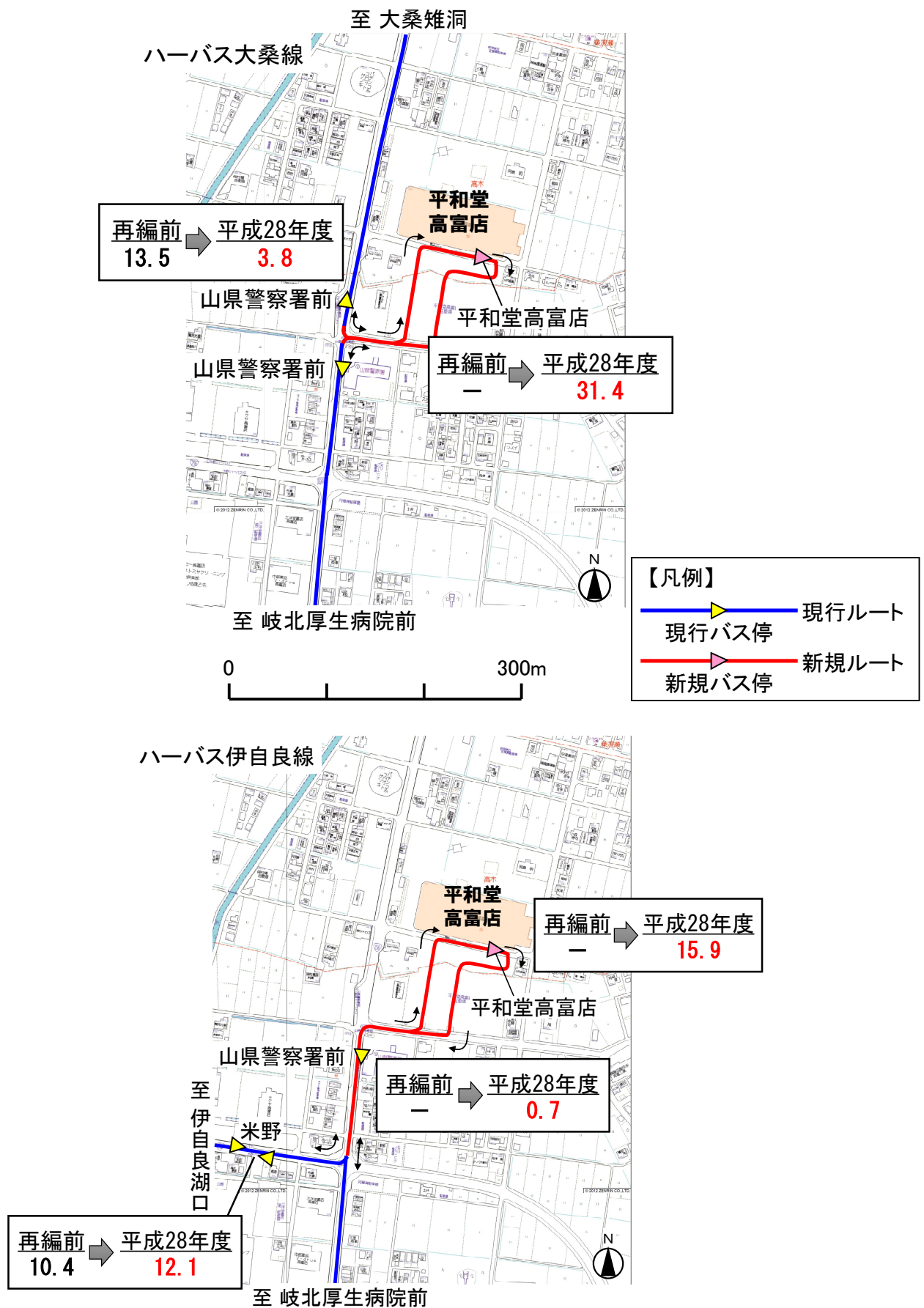
- ・ハーバス大桑線、伊自良線の見直しにより、新設した停留所の1日あたりの乗降者数を整理したところ、どの停留所も再編後に乗降者数が増加しています。
- ・特に、平和堂高富店の乗降者数が多く、路線見直しによる効果が大きく現れています。

※再編前の実績値は平成24年10月～平成25年2月のデータを、再編後の実績値は平成27年10月～平成28年9月のデータを使用。

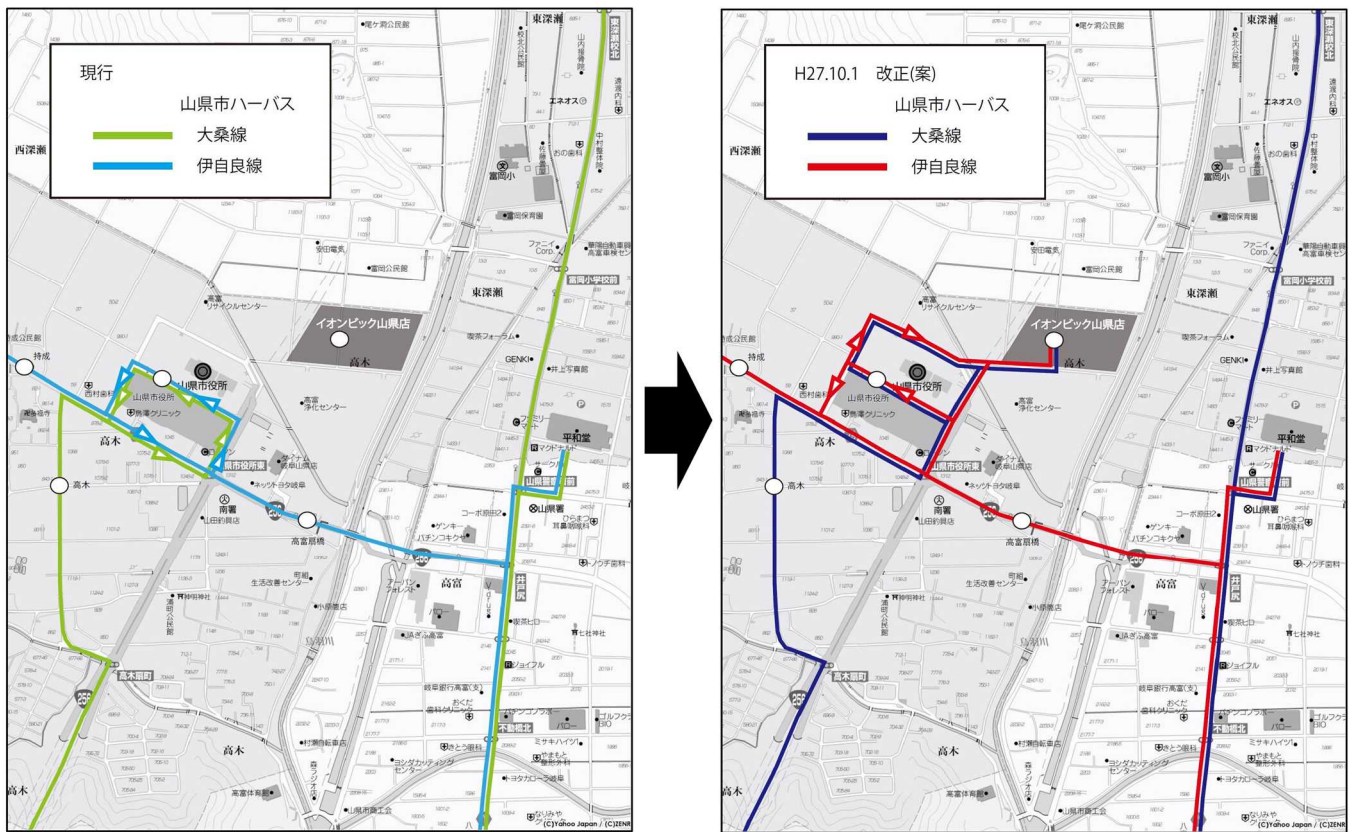
図表 4-3 再編による停留所の1日あたり乗降者数の変化

変更内容	再編前停留所	再編後停留所	乗降者数の変化
ハーバス大桑線			
ルート変更 (大桑地区)	四国山香りの森 公園(廃止)	四国山香りの森 公園口	1.4 → 2.2 (+ 0.8)
県立幸報苑への乗 り入れ	—	幸報苑	— → 3.0 (+ 3.0)
	—	栢野	— → 0.2 (+ 0.2)
平和堂高富店への 乗り入れ	—	平和堂高富店	— → 31.4 (+31.4)
	山県警察署前	山県警察署前	13.5 → 3.8 (－ 9.7)
イオンビッグ山県 店への乗り入れ	—	イオンビッグ山 県店	— → 2.8 (+ 2.8)
ハーバス伊自良線			
ルート変更 (平井地区)	平井(廃止)	平井公民館	0.4 → 2.4 (+ 2.0)
バス停の追加設置	—	伊自良湖口	— → 2.8 (+ 2.8)
バス停の追加設置	—	神宮橋	— → 0.7 (+ 0.7)
平和堂高富店への 乗り入れ	—	平和堂高富店	— → 15.9 (+15.9)
	—	山県警察署前	— → 0.7 (－ 0.7)
イオンビッグ山県 店への乗り入れ	—	イオンビッグ山 県店	— → 4.7 (+ 4.7)

図表 4-4 平和堂高富店への乗り入れ(平成26年4月)の効果



図表 4-5 イオンビッグ山県店への乗り入れ(平成27年10月)の効果



ハーバス大桑線

再編前 → 平成28年度
— 2.8

ハーバス伊自良線

再編前 → 平成28年度
— 4.7

(2) 岐北線神崎系統 運行日の拡大

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

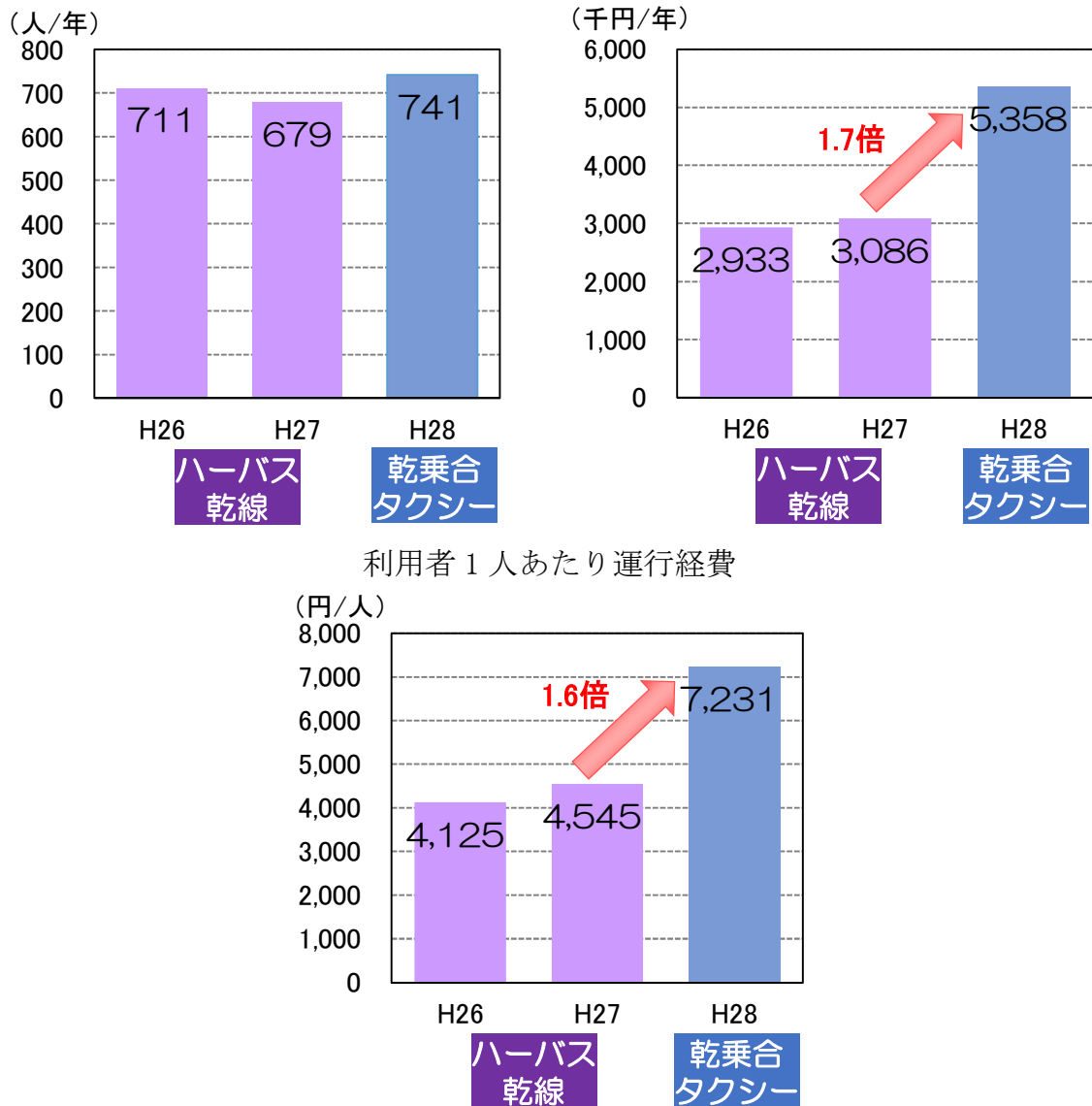
図表 4-6 岐北線神崎系統の利用者数の推移

		運行 本数	平成26年度(H25.10～H26.9)				平成27年度(H26.10～H27.9)				平成28年度(H27.10～H28.9)			
			運行 日数	利用者数			運行 日数	利用者数			運行 日数	利用者数		
				(人/年)	(人/日)	(人/便)		(人/年)	(人/日)	(人/便)		(人/年)	(人/日)	(人/便)
平日	上り	7便	241日	2,454	10.2	1.5	240日	2,352	9.8	1.4	242日	2,852	11.8	1.7
	下り	8便	241日	2,798	11.6	1.5	240日	2,979	12.4	1.6	242日	3,652	15.1	1.9
	計	15便		5,252	21.8	2.9		5,331	22.2	3.0		6,504	26.9	3.6
土曜日	上り	7便	50日	207	4.1	0.6	49日	263	5.4	0.8	50日	307	6.1	0.9
	下り	6便	50日	172	3.4	0.6	49日	213	4.3	0.7	50日	216	4.3	0.7
	計	13便		379	7.6	1.2		476	9.7	1.5		523	10.5	1.6
日・ 祝日	上り	4便	74日	101	1.4	0.3	76日	170	2.2	0.6	74日	187	2.5	0.6
	下り	3便	74日	103	1.4	0.5	76日	126	1.7	0.6	74日	110	1.5	0.5
	計	7便		204	2.8	0.8		296	3.9	1.1		297	4.0	1.1
合計				5,835	—			6,103	—			7,324	—	

(3) 乾乗合タクシーの運行

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

図表 4-7 年間利用者数・運行経費の推移



4.2 目標の達成状況

4.2.1 年間乗車人数

- ・平成28年度の自主運行バス路線全路線の年間乗車人数は、合計184,371人であり、平成24年度から5,000人以上減少しています。
- ・自主運行バスの路線のうち、岐北線、板取線は乗車人数の減少が大きく、目標値を達成できていません。これは沿線人口減少の影響を受けていると考えられます。
- ・ハーバスは、平成28年度の年間乗車人数が25,971人で平成30年度の目標値を2,500人以上上回っています。特に、ハーバス伊自良線が大きく目標値を上回っています。

図表 4-8 路線別年間乗車人数の推移

路線名	年度	実績値					目標値	
		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成27年度	平成30年度
岐北線		117,477人	112,480人	113,200人	115,144人	114,136人	121,000人	122,800人
板取線		49,165人	48,810人	47,043人	45,286人	44,264人	51,000人	51,900人
岐北線・板取線 計		166,642人	161,290人	160,243人	160,430人	158,400人	172,000人	174,700人
ハーバス大桑線		9,647人	11,231人	10,049人	10,915人	11,009人	9,900人	10,000人
ハーバス伊自良線		7,052人	12,793人	12,354人	13,751人	14,221人	12,000人	12,300人
ハーバス市内循環線		5,630人	—	—	—	—	—	—
ハーバス乾線 ※1		739人	612人	711人	679人	741人	900人	1,000人
ハーバス 計 ※2		23,068人	24,636人	23,114人	25,345人	25,971人	22,800人	23,300人
						25,230人		
計 ※2		189,710人	185,926人	183,357人	185,775人	184,371人	194,800人	198,000人
						183,630人		

※1 平成28年度（平成27年10月）からは乾乗合タクシー

※2 下段は乾乗合タクシーを除いた値

4.2.2 利用者1人あたりの運行経費

- ・ハーバス伊自良線では、平成28年度の実績値が目標値を達成していますが、それ以外の路線では平成27年度の目標値も達成できていません。
- ・特にハーバス乾線は、平成28年度から乾乗合タクシーへ運行形態を変更したことにより、経費が大幅に増加しており、利用者1人あたりの運行経費も増加しています。

図表 4-9 路線別利用者1人あたりの運行経費の推移

路線名	実績値					目標値	
	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成27年度	平成30年度
岐北線	709円/人	740円/人	727円/人	708円/人	723円/人	690円/人	680円/人
板取線	627円/人	651円/人	665円/人	718円/人	745円/人	610円/人	600円/人
岐北線・板取線 計	684円/人	713円/人	709円/人	711円/人	730円/人	—	—
ハーバス大桑線	1,511円/人	1,293円/人	1,447円/人	1,343円/人	1,494円/人	1,490円/人	1,480円/人
ハーバス伊自良線	1,740円/人	1,681円/人	1,503円/人	1,369円/人	1,377円/人	1,670円/人	1,630円/人
ハーバス市内循環線	2,603円/人	—	—	—	—	—	—
ハーバス乾線 ※1	3,996円/人	4,694円/人	4,125円/人	4,545円/人	7,231円/人	3,330円/人	3,000円/人
ハーバス 計 ※2	1,927円/人	1,579円/人	1,559円/人	1,443円/人	1,594円/人	—	—
					1,428円/人		
計 ※2	836円/人	828円/人	816円/人	811円/人	851円/人	780円/人	770円/人
					826円/人		

※1 平成28年度（平成27年10月）からは乾乗合タクシー

※2 下段は乾乗合タクシーを除いた値

4.2.3 1便あたりの乗車人数

- ・岐北線、板取線では、目標値を達成できていませんが、ハーバスでは全路線で平成30年度の目標値も達成しています。

図表 4-10 1便あたりの乗車人数の推移

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

※1 平成28年度（平成27年10月）からは乾乗合タクシー

※2 下段は乾乗合タクシーを除いた値

4.3 連携計画における課題

連携計画は平成30年度までを計画期間としていますが、これまでの路線再編事業及び利便性向上・利用促進事業の実施状況、また目標値の達成状況を踏まえると、次のような課題が残されていると考えます。

4.3.1 事業の実施状況からみた課題

(1) ハーバス乾線沿線

- ・路線再編事業は計画通り実施され、沿線地域の公共交通の利便性は向上しています。
- ・しかし、利便性の向上が利用者数には表れていません。そのため、需要規模や市民ニーズを確認し、地域にあった公共交通を再度検討する必要があります。

(2) 岐北線神崎系統

- ・年間利用者数は増加が続いていますが、1便あたりの利用者数に換算すると、地元からの要望を受けて運行している日曜・祝日も、1～2人/便となっています。
- ・長期事業である、「小型車両の導入」「冬季迂回の解消」「停留所の増設」は、現在の運行形態では実現が困難であることから、利用状況も踏まえて、運行形態の変更も含めた、地域にあった公共交通の検討が必要です。

(3) ハーバス大桑線・伊自良線

- ・平成25年10月以降に実施した路線再編により、利用者数は微増傾向にあります。
- ・デマンド型乗合タクシーの導入を望む声もありますが、定時定路線型での運行が地域に定着しつつあり、通勤・通学目的での利用も見られます。そのため、定時定路線型の運行を継続しつつ、デマンド型交通の導入については引き続き検討が必要です。

(4) 高富・富岡地区

- ・地区内に立地する商業施設（平和堂高富店、ザ・ビックエクストラ山県店など）や医療施設は、市内の他地域からの移動ニーズも高くなっています。
- ・地区内の公共交通未カバーエリアに対応しつつ、買い物や通院のニーズに対応できるよう、連携計画においても事業として掲げられていた新規バスルート（市街地巡回バス）の運行が必要です。また、デマンド型交通の導入についても引き続き検討が必要です。

4.3.2 目標達成状況からみた課題

- ・ハーバス大桑線、伊自良線では、年間乗車人数の目標値を達成しており、それに伴い利用者1人あたりの運行経費や1便あたりの乗車人数も概ね目標を達成できています。
- ・今後は路線沿線の人口減少により、年間乗車人数の増加は難しくなると想定されます。また、人件費の上昇による運行経費の増加も想定されます。
- ・そのため、次期計画では路線沿線の人口減少率や人件費の上昇も考慮した目標値の設定が必要となります。

4.3.3 利用者拡大に向けた新たな課題

- ・公共交通は、市民だけでなく市外からの来訪者にとっても重要な移動手段です。市内に点在する観光施設等と連携し、市外に向けて情報を発信することで、利用を促します。
- ・今後更なる利便性向上や利用促進を図り、利用者を拡大していくためには、市民自らが公共交通を利用する当事者として、主体的に考えていくことが必要です。