山県市公共交通総合連携計画

基本理念

『みんなでつくり、守り、育てる生活交通』

平成25年8月

山県市公共交通会議

山県市公共交通総合連携計画　目次

序章 はじめに

序.1 背景と目的 ..... 序- 1
序.2 計画の性格・位置付け ..... 序- 1
序.3 計画区域 ..... 序- 1
序.4 計画期間 ..... 序- 1
序.5 計画策定の流れ ..... 序- 2
序.6 公共交通会議の構成員と役割分担 ..... 序- 3

第 1 章 山県市の現状

1.1 地域の概況 1- 1
1.2 公共交通の現状 1- 9

第 2 章 市民意向の把握

2.1 市民アンケート 2- 1
2.2 利用者ヒアリング 2-14
2.3 市民検討会 2-20
2.4 主要施設・関係者ヒアリング 2-26

第 3 章 基本方針と目標

3.1 現状の問題点 3- 1
3.2 今後の課題と対応方針 3- 4
3.3 上位計画・関連計画 3- 5
3.4 基本理念・基本方針 3- 8
3.5 公共交通総合連携計画の目標 3- 9

第 4 章 事業計画

4.1 各事業の内容 4- 1
4.2 各事業の事業主体 4-20
4.3 計画の推進 4-21
4.4 ＰＤＣＡサイクルによる進捗管理 4-25
4.5 実施スケジュール 4-26

序章 はじめに

序.1 背景と目的

市内には鉄道がなく、バスがほぼ唯一の公共交通となっています。しかし、バスの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が、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ります。

さらに、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ています。

このような状況を踏まえ、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、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づく「山県市公共交通総合連携計画」を策定することとしました。

序.2 計画の性格・位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、本市の今後の地域公共交通の活性化、再生を推進するための目標や方針を示すものとします。

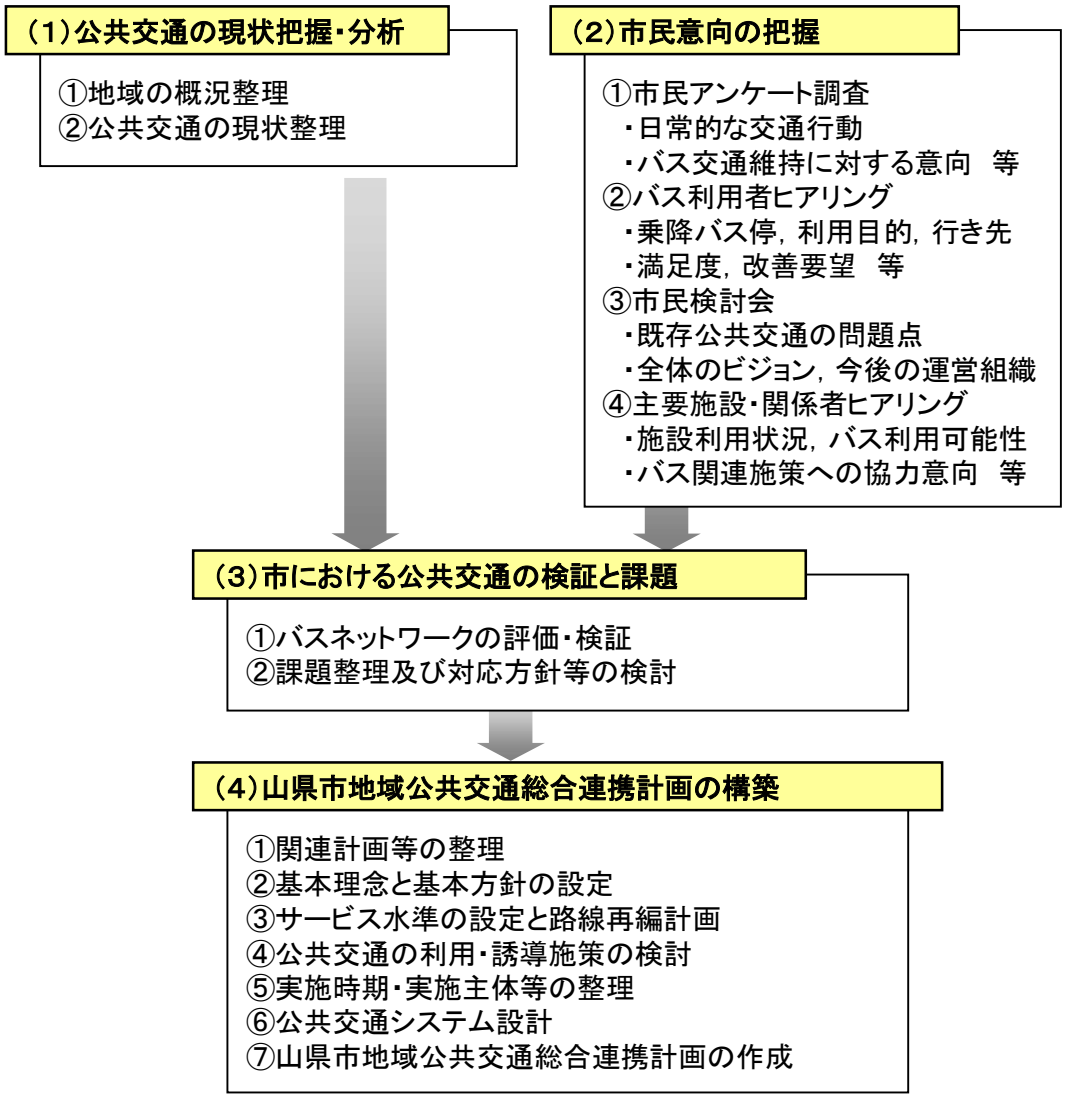
序.3 計画区域

本計画の計画区域は「山県市全域」とします。

序.4 計画期間

本計画の計画期間は「平成 25 年度～平成 30 年度」の 6 年間とします。

序.5 計画策定の流れ


（1）公共交通の現状把握・分析
①地域の概況整理
②公共交通の現状整理
（2）市民意向の把握
①市民アンケート調査
・日常的な交通行動
・バス交通維持に対する意向　等
②バス利用者ヒアリング
・乗降バス停，利用目的，行き先
・満足度，改善要望　等
③市民検討会
・既存公共交通の問題点
・全体のビジョン，今後の運営組織
④主要施設・関係者ヒアリング
・施設利用状況，バス利用可能性
・バス関連施策への協力意向　等
（3）市における公共交通の検証と課題
①バスネットワークの評価・検証
②課題整理及び対応方針等の検討
（4）山県市地域公共交通総合連携計画の構築
①関連計画等の整理
②基本理念と基本方針の設定
③サービス水準の設定と路線再編計画
④公共交通の利用・誘導施策の検討
⑤実施時期・実施主体等の整理
⑥公共交通システム設計
⑦山県市地域公共交通総合連携計画の作成

■調査概要

調査内容	調査対象	実施時期	サンプル数等	調査結果
市民アンケート調査	市民(15 歳以上)	平成 24 年 10 月 1～19 日	配布数:1,649 票 回収数:1,127 票	2.1
バス利用者 ヒアリング	ハーバス全路線	平成 24 年 9 月 24～29 日	回答数:　604 人	2.2
	岐北線，板取線	平成 24 年 10 月 15,20 日	回答数:　96 人	
第 1 回市民検討会	地元住民 (6 地区で開催)	平成 24 年 11～12 月	参加者:　106 人	2.3.1
第 2 回市民検討会		平成 25 年 2 月	参加者:　86 人	2.3.2
主要施設利用者 ヒアリング	商業施設 3 店舗 岐北厚生病院	平成 24 年 11 月	回答数:　187 票	2.4.1
主要施設運営者・ 管理者ヒアリング	商業施設 3 店舗 岐北厚生病院	平成 24 年 10～11 月		2.4.2
関係者ヒアリング	社会福祉協議会 保健師会　など	平成 24 年 10～12 月		2.4.3

序.6 公共交通会議の構成員と役割分担

構成員	役割
山県市	・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
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
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
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
学識者	・地域の合意形成を図る上での助言
運輸支局	・制度的支援

第1章 山県市の現状

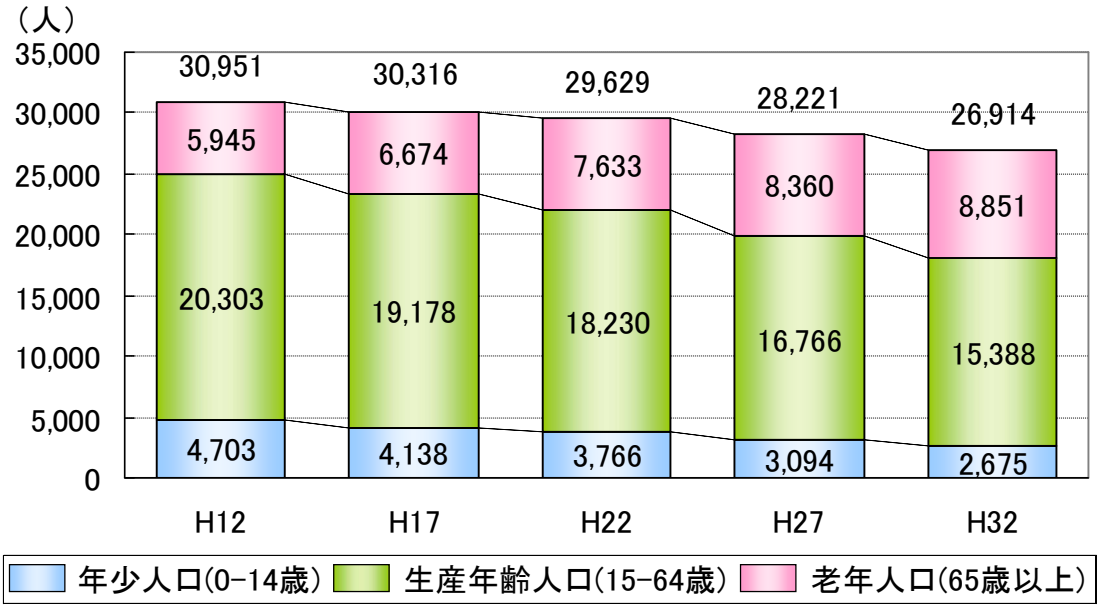
1.1 地域の概況

1.1.1 人口

(1) 年齢層３区分別人口

・人口はH12以降減少傾向にあり、今後も減少傾向は続くと予想されます。
・年少人口、生産年齢人口は減少する一方、老年人口は増加し、高齢化の進行が予想されます。

図表 1-1　人口の推移

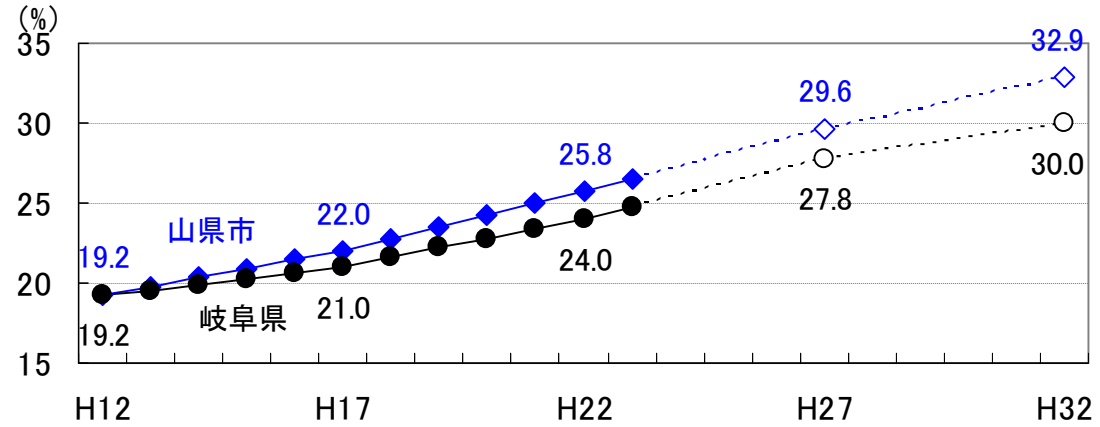


H12, H17, H22=国勢調査結果
H27, H32=国立社会保障・人口問題研究所による推計

(2) 高齢化率

・山県市は、岐阜県全体(24%)よりやや高く、平成22年で26%となっています。
・10年後の平成32年には7ポイント高くなることが予想されています。

図表 1-2　高齢化率の推移

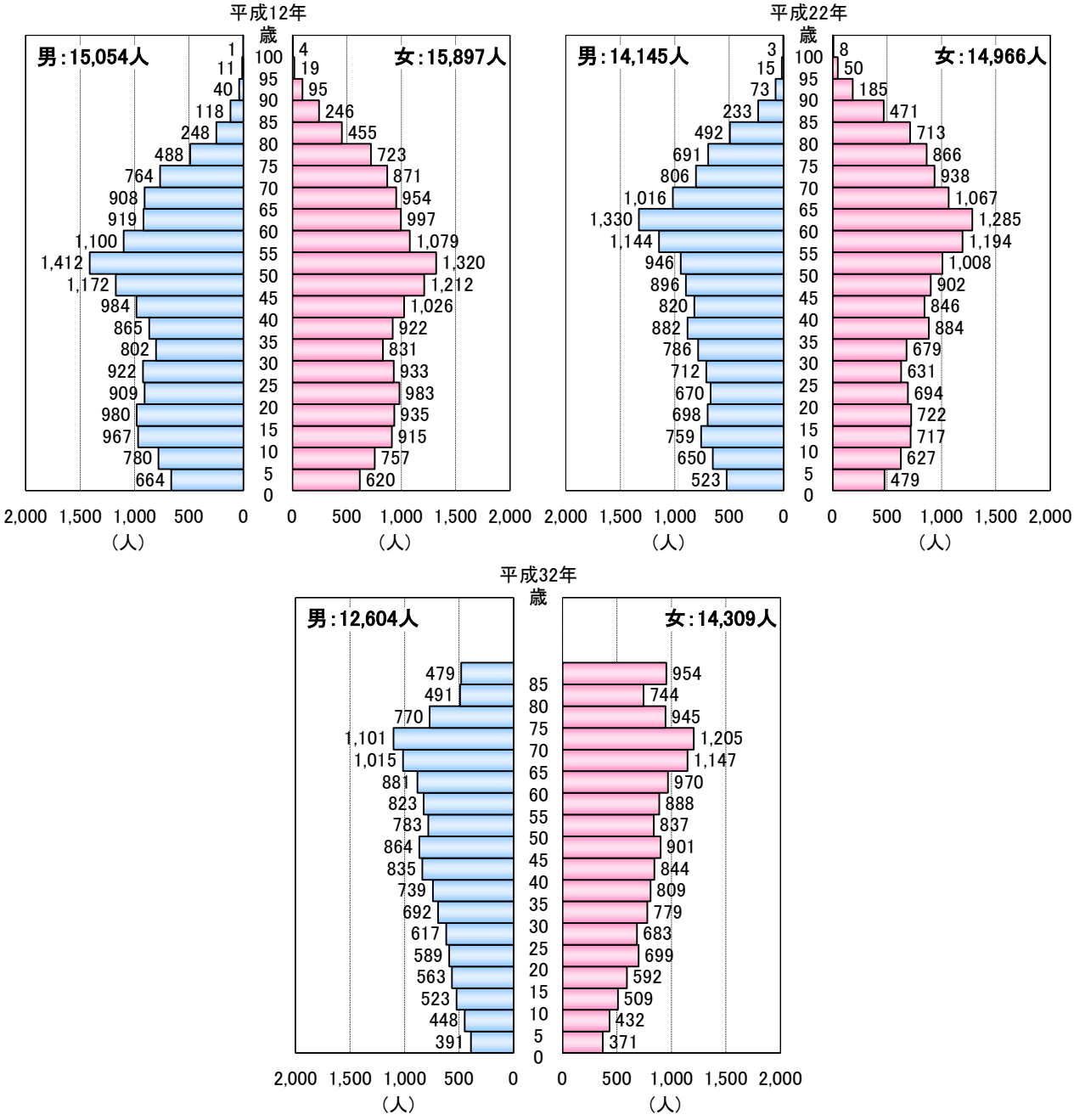


H12, H17, H22=国勢調査結果
H27, H32=国立社会保障・人口問題研究所による推計

(3) 人口構成

・平成 12 年時点では、50～55 歳をピークとするひょうたん型の構成を呈しています。
・平成 22 年時点では、15～30 歳の小さなピークが消滅しています。
・平成 32 年推計値では、逆ピラミッド型に近く、老齢人口も 33%に達することが予想されています。

図表 1-3　人口構成の推移

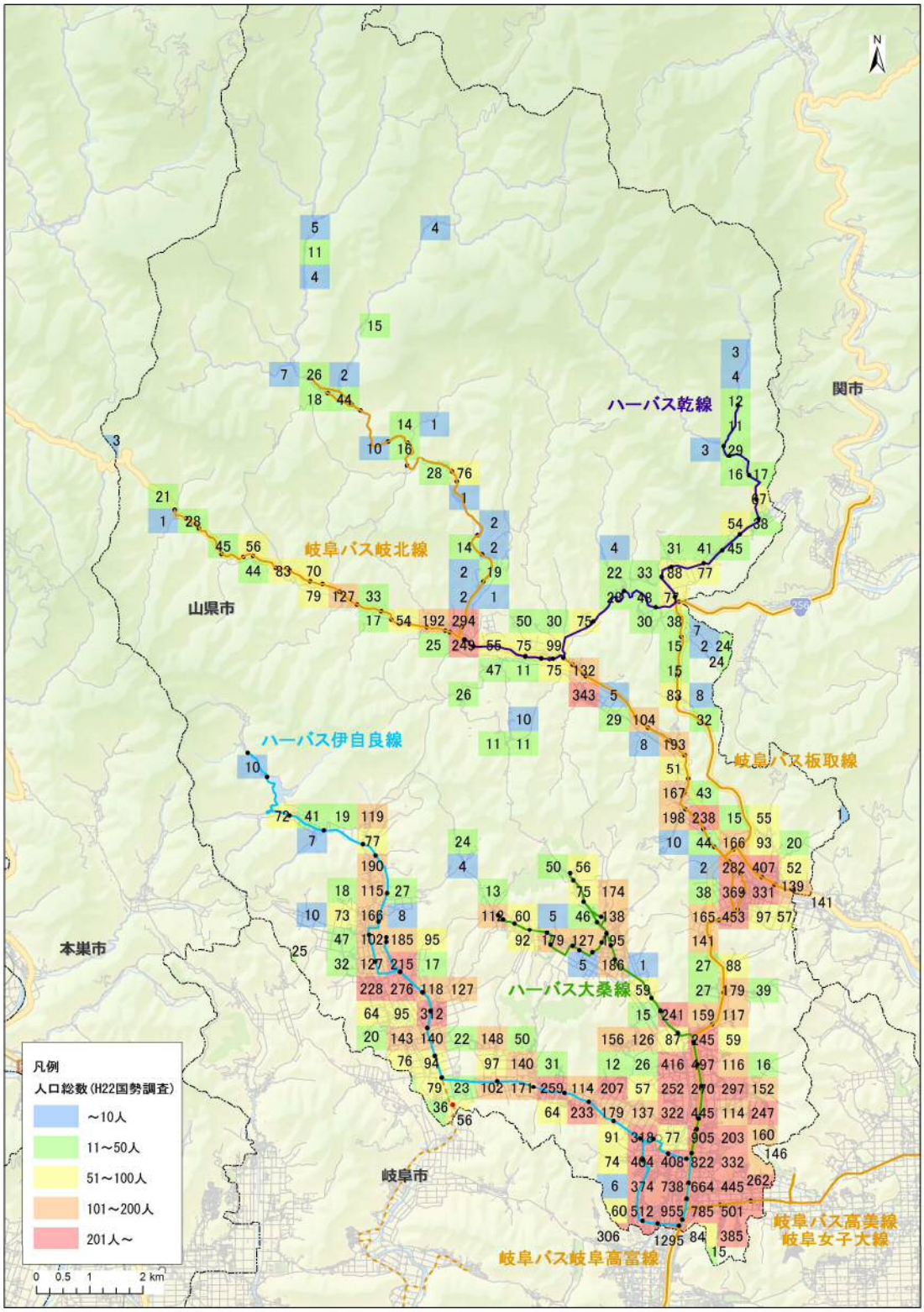


H12, H22=国勢調査結果
H32=国立社会保障・人口問題研究所による推計

(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。

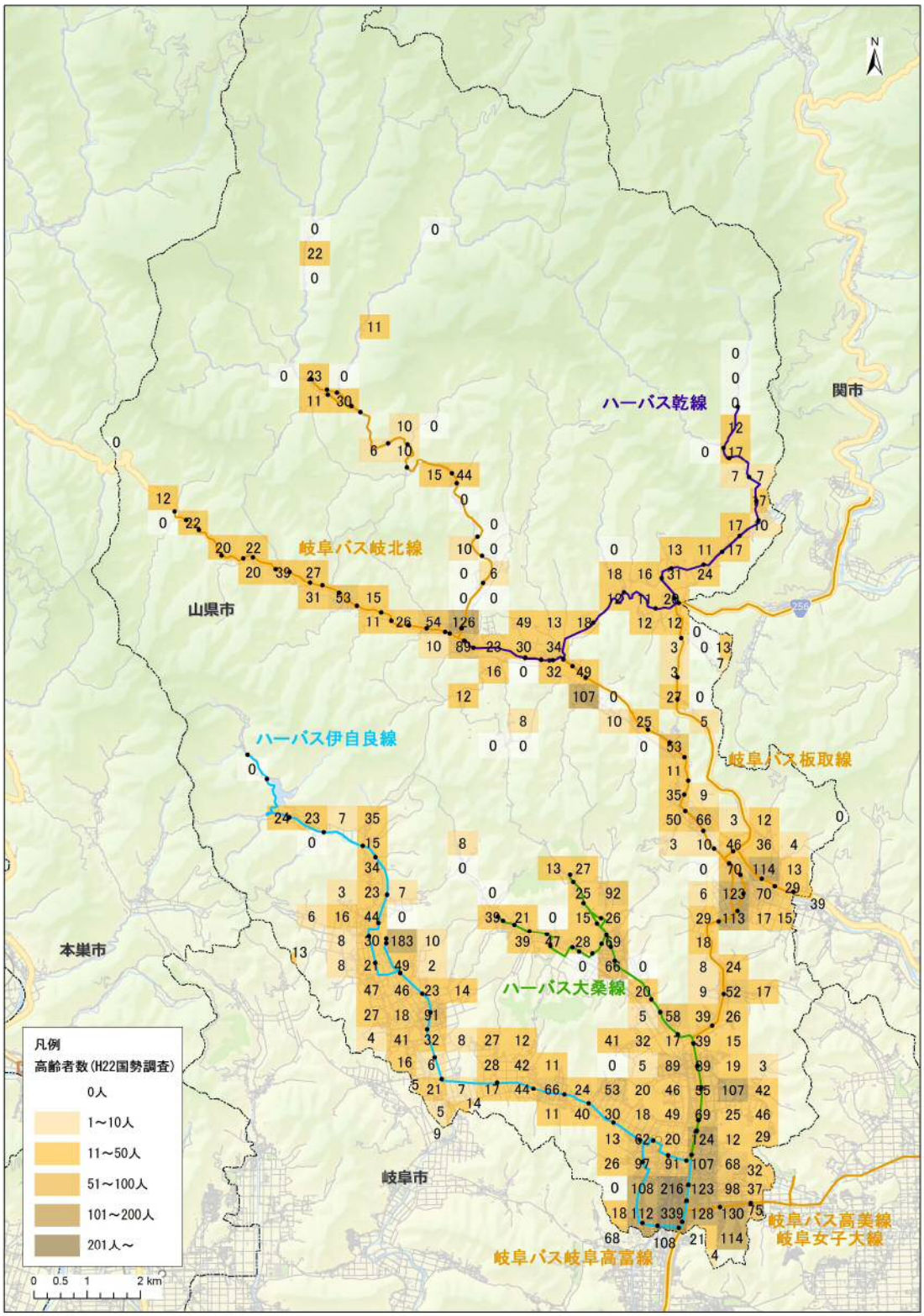
図表 1-4　人口分布



(5) メッシュ別高齢者数

・高齢者人口は、高富地域周辺での集積が特に高く、周辺部では伊自良、谷合、岩佐、青波が高くなっています。

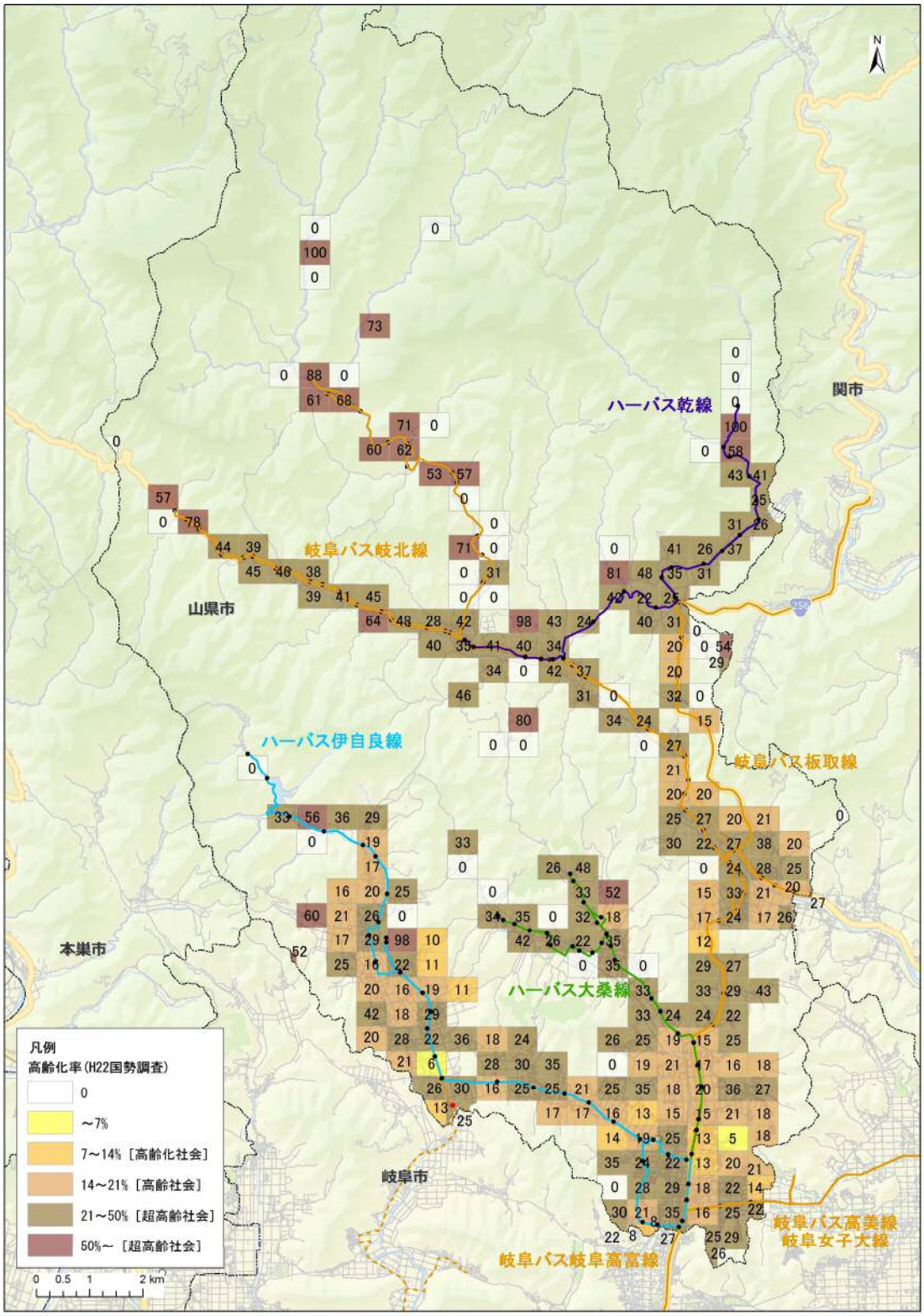
図表 1-5　メッシュ別高齢者数



(6) メッシュ別高齢化率

・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。

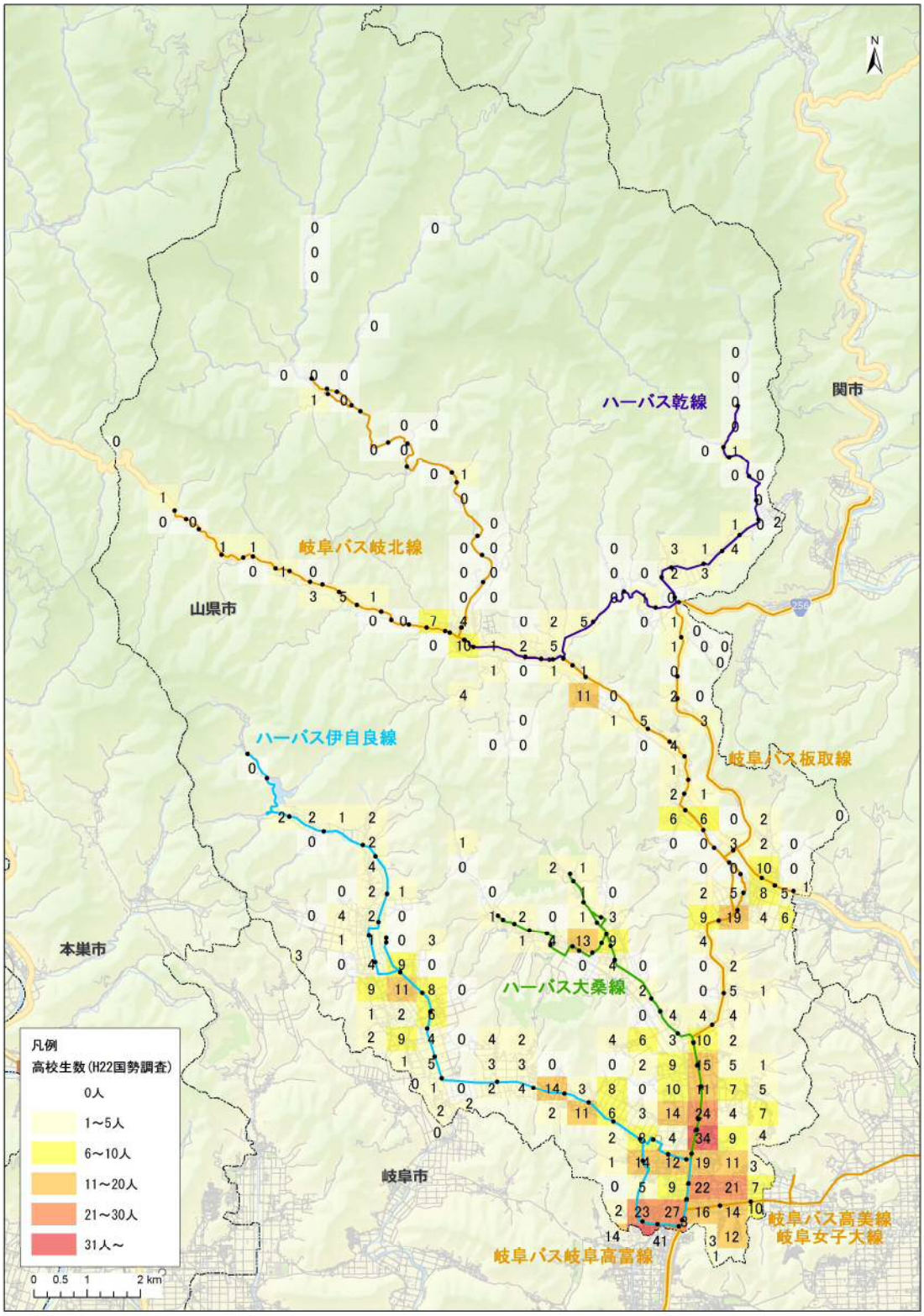
図表 1-6　メッシュ別高齢化率



(7) メッシュ別高校生数

・高校生は高富地域での集積が高く、周辺部では概ねバス路線沿線に分布しています。

図表 1-7　メッシュ別高校生数

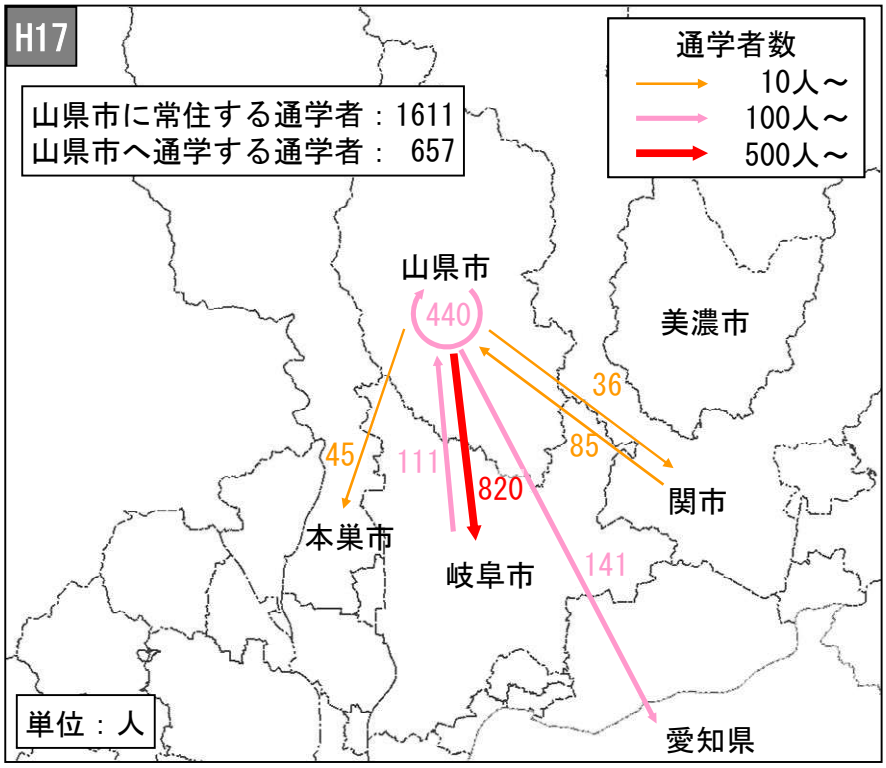


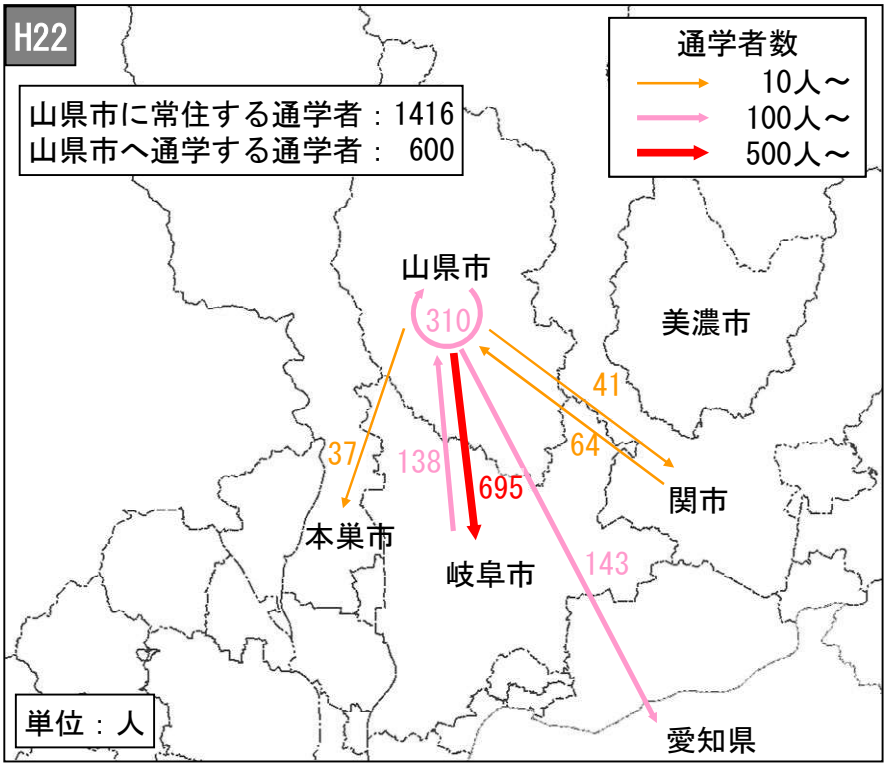
1.1.2 通勤・通学

(1) 通学流動

・山県市に常住する通学者数は５年間で約 200 人減少しており、そのうち自市内への通学者数が約 130 人、岐阜市への通学者数が約 120 人減少しています。

図表 1-8　通学者数（H17, H22）



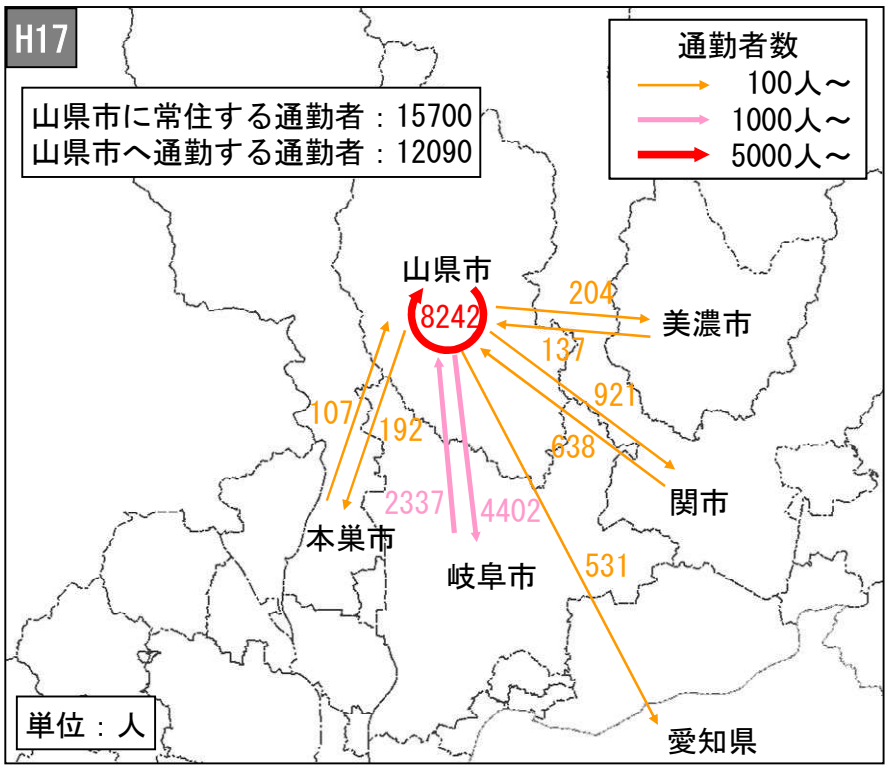


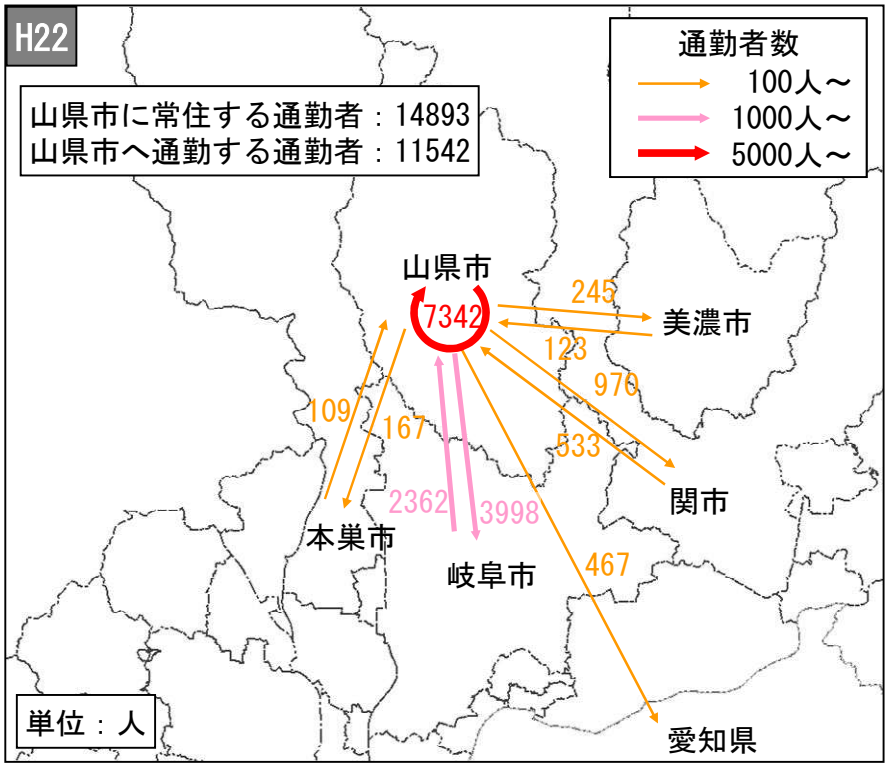
H17,H22=国勢調査結果

(2) 通勤流動

・山県市内への通勤者数が多く、市外では岐阜市への通勤者が多くなっています。
・山県市に常住する通勤者は約 800 人減少しており、うち市内への通勤者数が約 900 人、岐阜市への通勤者数が約 400 人減少しています。

図表 1-9　通勤者数（H17，H22）





H17,H22=国勢調査結果

1.2 公共交通の現状

1.2.1 自主運行バス路線図

図表 1-10　自主運行バス路線図

1.2.2 市内公共交通の概要

図表 1-11　営業路線の状況

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統 起点	運行系統 終点	路線延長	運行日	運行回数	運行時間帯	運賃
岐阜高富線	岐阜乗合自動車(株)	4条	西鏡島	高富	17.8km	平日	68.5往復	5～23時台	160～670円 ※
						土日祝	48.0往復	5～23時台	
			森屋	高富	15.4km	土日祝	1.0往復	12～13時台	160～510円
			JR岐阜	高富	11.8km	平日	27.5往復	6～24時台	160～500円
						土	24.0往復	6～23時台	
						日祝	21.0往復	6～20時台	
			西鏡島	山県市役所	18.1km	平日	8.0往復	6～19時台	160～710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	160～1010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	13.0往復	6～22時台	160～710円
						土日祝	7.0往復	7～20時台	
			JR岐阜	岐阜女子大	12.9km	平日	6.0往復	8～21時台	160～540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

H25.3現在

図表 1-12　山県市自主運行バスの状況

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統 起点	運行系統 終点	路線延長	運行日	運行回数	運行時間帯	運賃	
ハーバス大桑線	岐阜乗合自動車(株)	4条	山県市役所	大桑雉洞	15.2km	平日	5.5往復	6～18時台	100円	
						土	5.0往復	9～17時台		
ハーバス伊自良線	岐阜乗合自動車(株)	4条	山県市役所	伊自良長滝	18.2km	平日	7.0往復	6～19時台	100～200円	※1
						土	7.0往復	7～19時台		
ハーバス乾線	岐阜乗合自動車(株)	4条	谷合	米野	11.2km	月･水･金	3.0往復	6～16時台	100円	
岐北線	岐阜乗合自動車(株)	4条	岐北病院前*	塩後	23.0km	平日	10.0往復	6～20時台	100～300円	
						土日祝	7.0往復	6～19時台		
			高富	塩後	21.3km	平日	0.5往復	19時台	100～300円	
			岐北病院前*	谷合	15.7km	平日	5.5往復	6～22時台	100～200円	
						土日祝	7.0往復	6～22時台		
			岐北病院前*	水品	9.8km	平日	0.5往復	6時台	100～200円	
			岐北病院前*	山県高校前	10.0km	平日	1.5往復	7～17時台	100～200円	
						土日祝	2.0往復	7～16時台		
			美山中学校	塩後	15.3km	平日	0.5往復	6～7時台	100～200円	※2
			美山中学校	谷合	8.0km	平日	0.5往復	7時台	100円	※3
			谷合	神崎	8.3km	平日	6.0往復	6～18時台	100円	※4
						土	2.0往復	6～18時台		
			徳永口	神崎	11.0km	平日	2.0往復	7～16時台	100～200円	※4
						土	1.0往復	7～8時台		
板取線	岐阜乗合自動車(株)	4条	岐北病院前*	洞戸栗原車庫	19.7km	平日	8.5往復	6～19時台	100～200円	※5
						土日祝	9.0往復	6～19時台		

＊岐北線･板取線は、岐阜乗合自動車(株)の営業路線と直通運行　　H25.3現在
※1 7月上旬～9月上旬は一部の便が伊自良長滝～伊自良キャンプ場間1.4km延長運転
※2 4月～9月運行 学休日運休
※3 学休日運休
※4 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
※5 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1-13　関市自主運行バスの状況

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	洞戸 栗原車庫	34.9km	平日	5.0往復	7～20時台	100～300円	※

※ 山県市内の路線延長は7.8km

H25.3現在

図表1-14　その他公共交通機関の状況

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	10.5往復	7～16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	―	美山老人福祉センター～美山地域内	60歳以上の市民	火～金	―	8～14時台	無料	
			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 月曜は10.0往復

※2 利用料金は利用時間によって異なる

H25.3現在

1.2.3 自主運行バスの利用実態・収支状況

図表1-15　自主運行バスの利用実態・収支状況

平成23年度　自主運行バス・ハーバスの状況（平成22年10月～平成23年9月）

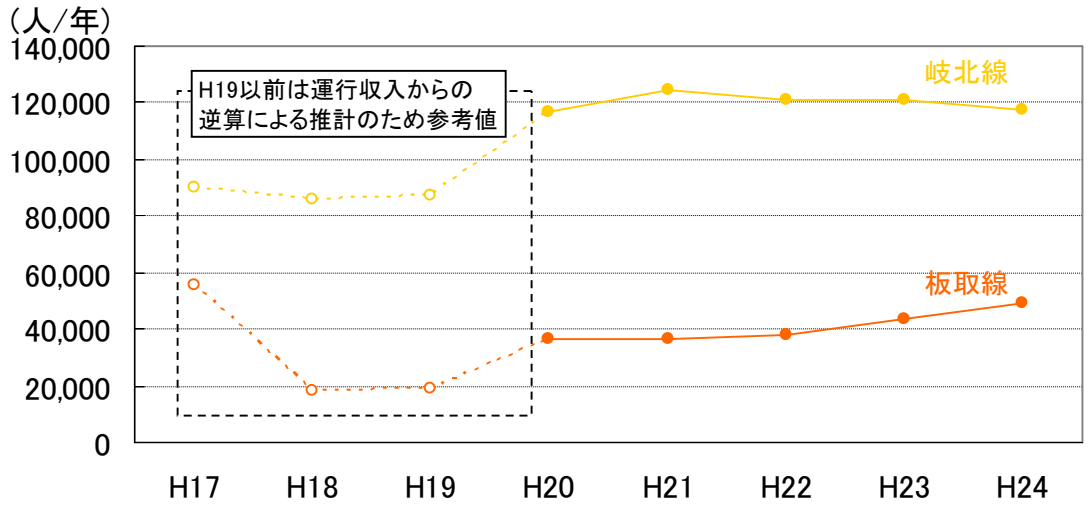
路線名	系統名	運行系統		キロ程 (km)	走行キロ [A] （千km）	輸送人員 [B] （人）	運行経費 [C] （千円）	運行等収入 [D] （千円）	事業費 [E=C-D] （千円）	国補助金 [F] （千円）	県補助金 [G] （千円）	市負担額 [H] （千円）	1人あたり 運行経費 [I=C/B] （円/人）	1人あたり 市負担額 [J=H/B] （円/人）
		起点	終点											
岐北線	塩後	岐北病院	塩後	23.0	145.0	63,147	43,343							
	谷合	岐北病院	谷合	15.7	68.8	34,880	20,580							
	山県高校	岐北病院	山県高校前	10.0	12.2	12,067	3,642							
	水品	岐北病院	水品	9.8	2.4	2,861	709	27,889	55,059	8,125	6,989	39,944	687	331
	神崎	徳永口・谷合	神崎	11.0	41.0	5,227	12,261							
	美山中学校	塩後・谷合	美山中学校	15.3	2.9	1,467	871							
	高富	高富	塩後	21.3	5.2	1,075	1,541							
板取線	洞戸	岐北病院	洞戸栗原	19.7	70.7	39,237	24,030	10,033	20,170	3,455	2,204	14,510	694	333
	板取	岐北病院	板取門原	47.8	17.8	4,274	6,173							
ハーバス	市内循環線	谷合	谷合	41.4	48.8	5,230	14,602	700	13,902	－	2,815	11,094	2,792	2,121
	乾線	米野	谷合	11.2	9.5	870	2,837	140	2,697	－	549	2,148	3,261	2,469
	大桑線	大桑雉洞	山県市役所	15.2	48.7	7,651	14,566	942	13,624	－	2,109	11,512	1,904	1,505
	伊自良線	伊自良長滝	山県市役所	16.5	40.9	8,660	12,220	1,024	11,196	－	1,769	9,423	1,411	1,088
岐北線					277.4	120,724	82,948	27,889	55,059	8,125	6,989	39,944	687	331
板取線					88.5	43,511	30,203	10,033	20,170	3,455	2,204	14,510	694	333
ハーバス					147.9	22,411	44,225	2,806	41,419	－	7,242	34,177	1,973	1,525
合計					513.9	186,646	157,375	40,728	116,647	11,580	16,435	88,631	843	475

1.2.4 利用者数集計

(1) 路線別年間利用者数

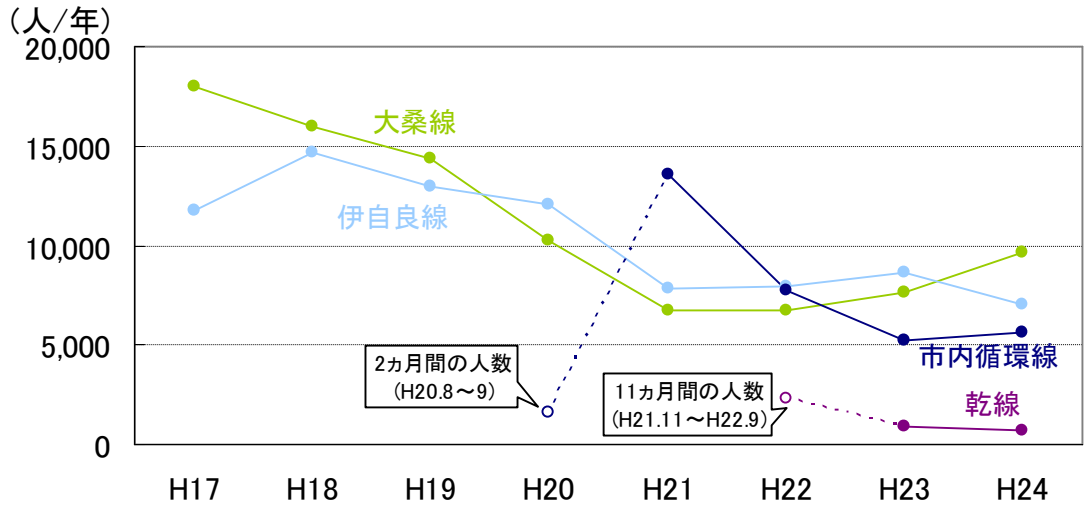
・岐北線(神崎線を含む)・板取線の年間利用者数は、平成 20 年度以降横ばい状態となっています。

図表 1-16　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、平成 21 年度以降大桑線は微増しているものの、伊自良線、乾線は減少傾向にあります。

図表 1-17　ハーバス 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 ヵ月間のデータとなります。

※乾線は H21.11 運行開始のため、H22 年度は H21.11～H22.9 の 11 ヵ月間のデータとなります。

(2) 路線別１日あたり利用者数

・H24.4 の利用者数は、岐北線は 342 人/日(平日)、板取線は 148 人/日(平日)と比較的多い一方、ハーバス乾線は 5 人/日と非常に少なくなっています。
・各路線とも土曜は平日に比べ利用者が少なくなっています。
・H24.4 と H24.11 の乗降調査の差を比較すると、ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線は土曜の利用者が増加しています。

図表 1-18　１日あたり利用者数

	H24.4		H24.11		データ
	平日	土曜	平日	土曜	
岐北線(神崎線を除く)	342	122	※	※	アユカデータ
板取線	148	73	※	※	
神崎線	48	7	42	8	乗降調査
ハーバス大桑線	40	28	44	40	
ハーバス伊自良線	35	10	44	32	
ハーバス市内循環線	23	14	－	－	
ハーバス乾線	5	－	3	－	

（人/日）

※岐北線(神崎線を除く)、板取線の集計は H24.4 のみ実施

(3) 路線別１便あたり利用者数

・H24.4 の 1 便あたり利用者数は、岐北線、板取線は、8～10 人/便(平日)と比較的多い一方、乾線は 1 人/便未満と少なくなっています。

図表 1-19　１便あたり利用者数

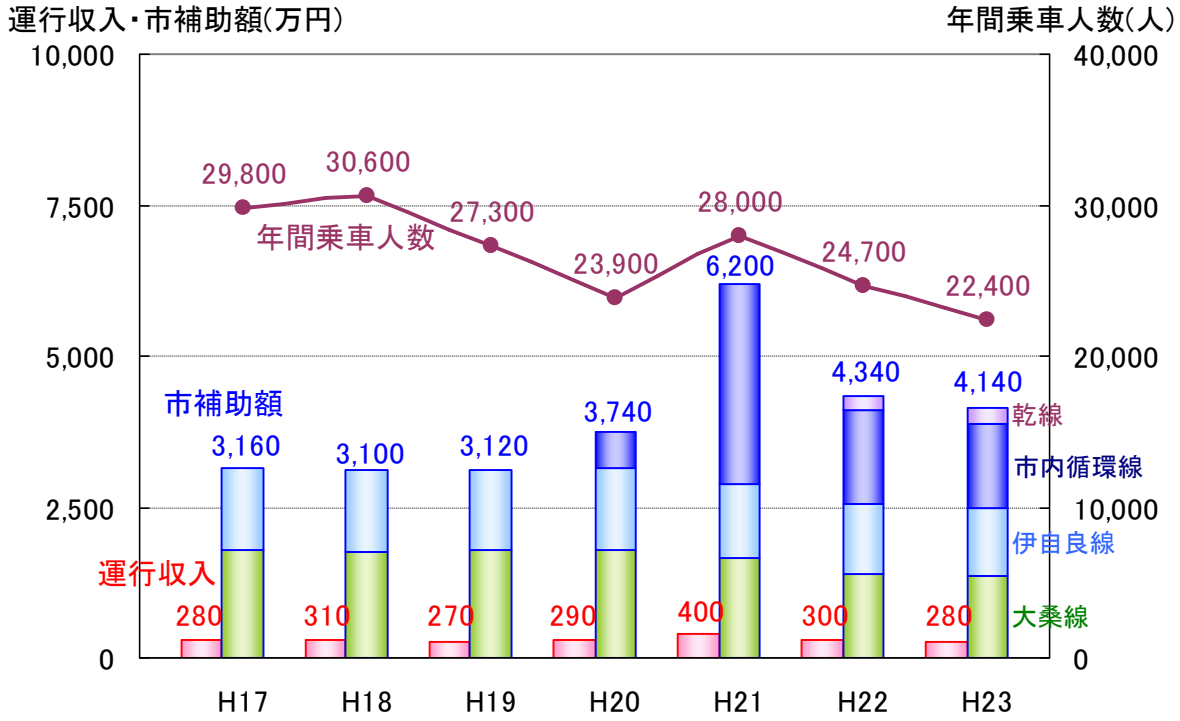
	H24.4		H24.11		データ
	平日	土曜	平日	土曜	
岐北線(神崎線を除く)	9.8	3.8	※	※	アユカデータ
板取線	8.7	4.1	※	※	
神崎線	3.0	0.4	2.6	0.5	乗降調査
ハーバス大桑線	3.6	2.8	4.0	4.0	
ハーバス伊自良線	3.9	2.0	3.2	3.2	
ハーバス市内循環線	5.7	3.5	－	－	
ハーバス乾線	0.8	－	0.5	－	

（人/便）

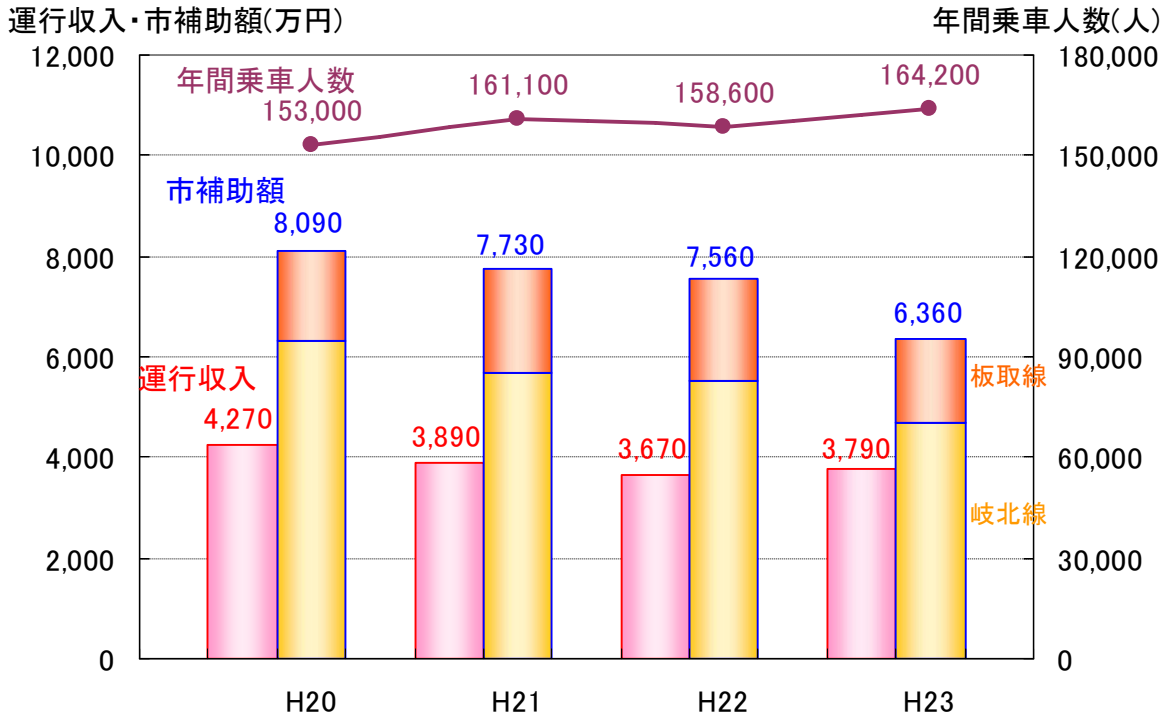
※岐北線(神崎線を除く)、板取線の集計は H24.4 のみ実施

1.2.5 運行収入・市負担額

図表 1-20　ハーバスの運行収入・市負担額・年間乗車人数の推移



図表 1-21　岐北線・板取線の運行収入・市負担額・年間乗車人数の推移



第2章 市民意向の把握

2.1 市民アンケート

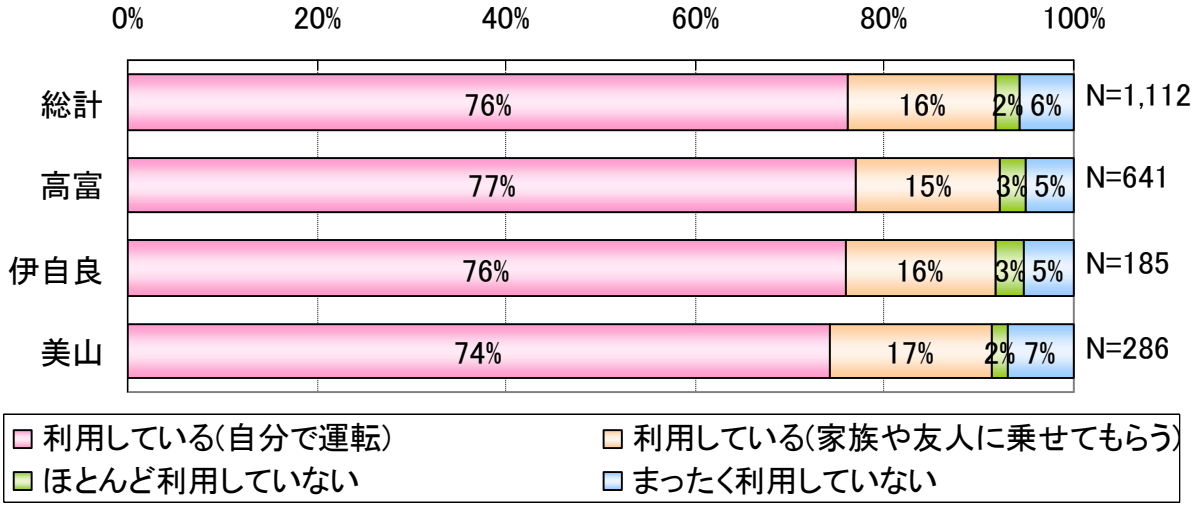
■調査対象　：15 歳以上の市民
■抽出方法　：住民基本台帳から無作為抽出
■調査期間　：平成 24 年 10 月 1 日～19 日
■配布数　　：1,649 票
■有効回答数：1,127 票（回収率 68%）

図表 2-1　地区別配布数・回収率

	配布数	回収目標	有効回答数	回収率
高富	375	300	273	73%
富岡	250	200	157	63%
梅原	125	100	89	71%
桜尾	100	80	74	74%
大桑	88	70	55	63%
伊自良北	100	80	77	77%
伊自良南	150	120	109	73%
北山	60	30	25	42%
葛原	50	40	29	58%
谷合	50	40	27	54%
北武芸	50	40	18	36%
乾	63	50	44	70%
富波	63	50	52	83%
西武芸	125	100	98	78%
合計	1649	1300	1127	68%

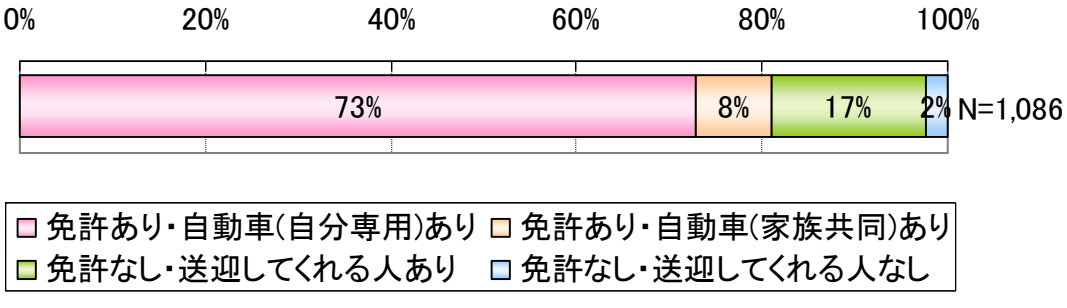
2.1.1 自動車の利用状況

(5)現在、自動車を利用されていますか？
①利用している(自分で運転)
②利用している(家族や友人に乗せてもらう)
③ほとんど利用していない
④まったく利用していない



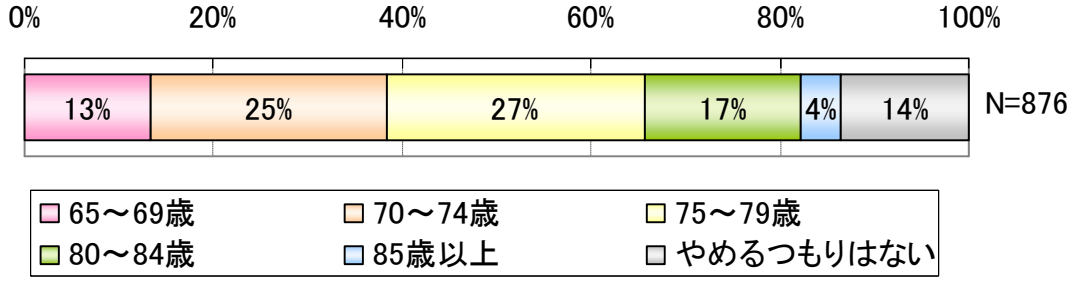
・各地域とも９割以上が『自分で運転』または『家族や友人に乗せてもらう』形で自動車を利用しています。

(6)自動車運転免許の所有についておしえてください。
(7)自動車の所有についておしえてください。
(10)家族、知人などで送迎してくれる人はいますか？
※上記３問のクロス集計
①免許あり・自動車（自分専用）あり　②免許あり・自動車（家族共同）あり
③免許なし・送迎してくれる人あり　④免許なし・送迎してくれる人なし



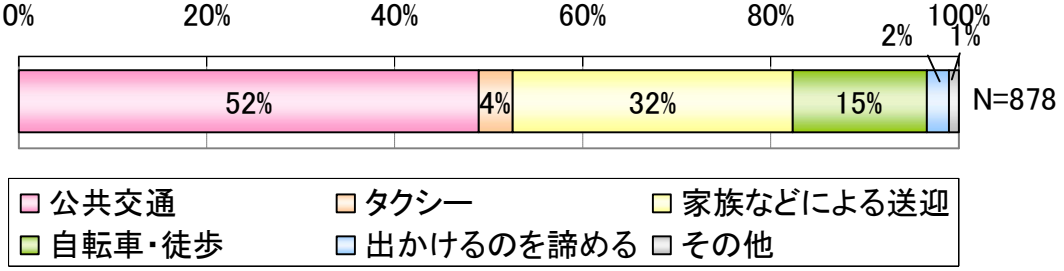
・81%の人は運転免許を保有し自動車を運転できる状態にある一方、2%の人は運転免許がなく送迎してくれる家族や友人もいない交通弱者となっています。

(8) 自分で運転するのは何歳ごろまでと考えていますか？
①65～69 歳　②70～74 歳　③75～79 歳
④80～84 歳　⑤85 歳以上　⑥やめるつもりはない



・一定の年齢になったら運転をやめたいと考える人が 86%を占めています。

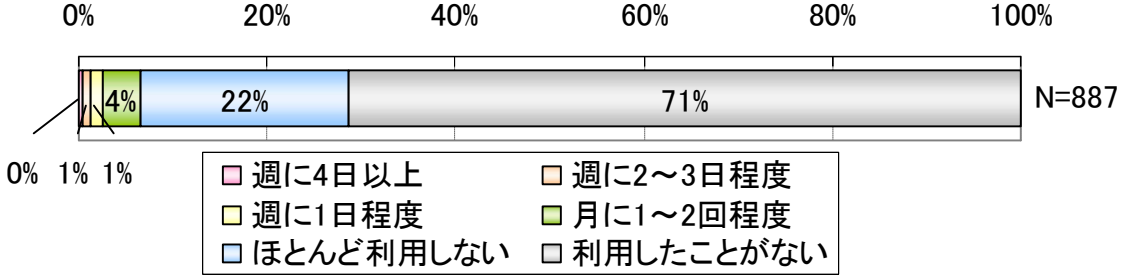
(9) 自分で運転するのをやめたら、交通手段はどう変わると思いますか?
①バスなどの公共交通を利用する　②タクシーを利用する
③家族や友人に送迎してもらう　④自転車、バイクなどで出かける
⑤徒歩で出かける　⑥出かけるのをあきらめる　⑦その他



・自動車の運転をやめた場合の移動手段は、『公共交通』が 52%、『家族などによる送迎』が 32%を占めています。

2.1.2 バスの利用状況

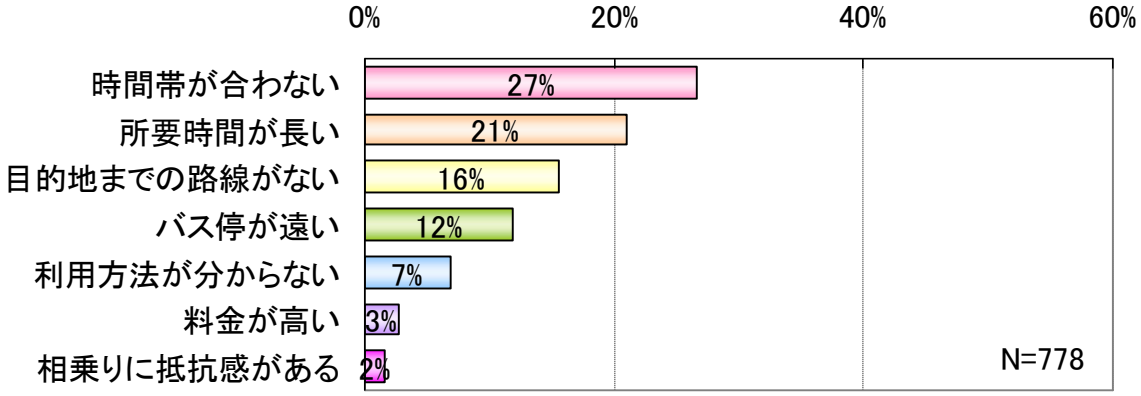
(15) 上記の自主運行バスをどれくらいの頻度で利用していますか？
①週に４日以上　②週に２～３日程度　③週に１日程度
④月に１～２日程度　⑤ほとんど利用しない　⑥乗ったことがない



・『ほとんど利用しない』『利用したことがない』が全体の 93%を占めており、あまり利用しない市民が多くなっています。

(17)自主運行バスを利用しない理由をおしえてください。(複数回答可)

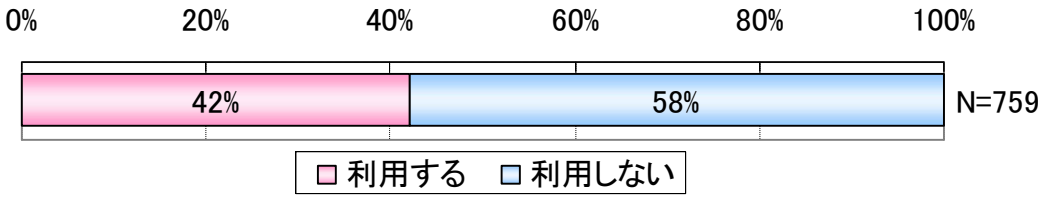
①所要時間が長い
②利用方法が分からない
③時間帯が合わない
④目的地までの路線がない
⑤バス停が遠い
⑥料金が高い
⑦相乗りに抵抗感がある
⑧その他



・利用しない理由は「時間帯が合わない」が 27%ともっとも多く、次いで「所要時間が長い」が 21%、「目的地までの路線がない」が 16%となっています。

(18)上記(17)のことが改善され、バスが便利になれば利用しますか？

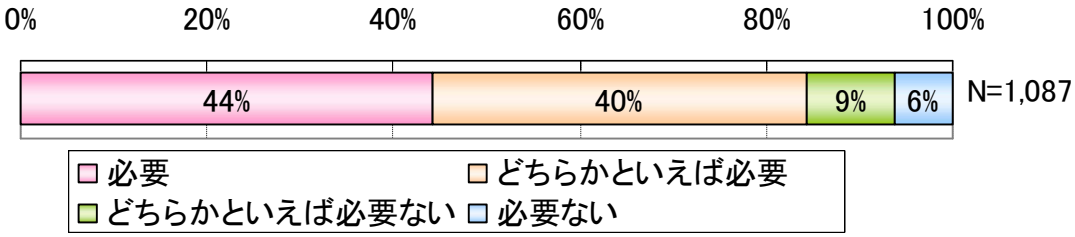
①利用する　　②利用しない



・バスを利用していない人のうち 58%の人は、不便な点が解消されても『利用しない』と回答しており、バスのサービス水準に関わらず、バスを利用する意思のない人が存在します。

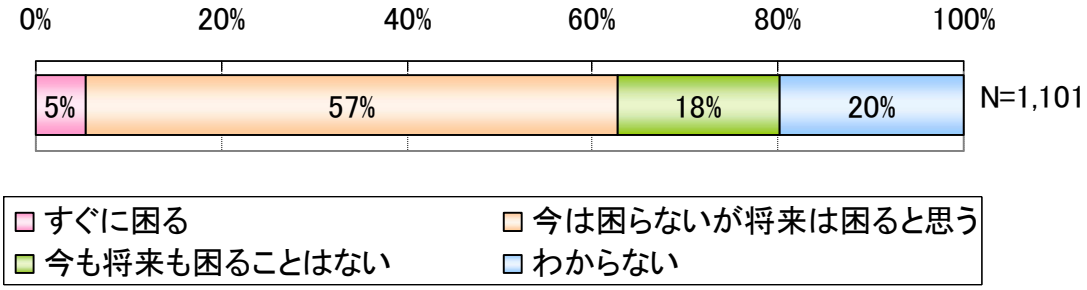
2.1.3 バスの必要性

(21)市民の移動手段として考えると、自主運行バスは必要だと思いますか？
①必要である
②どちらかといえば必要である
③どちらかといえば必要ない
④必要ない



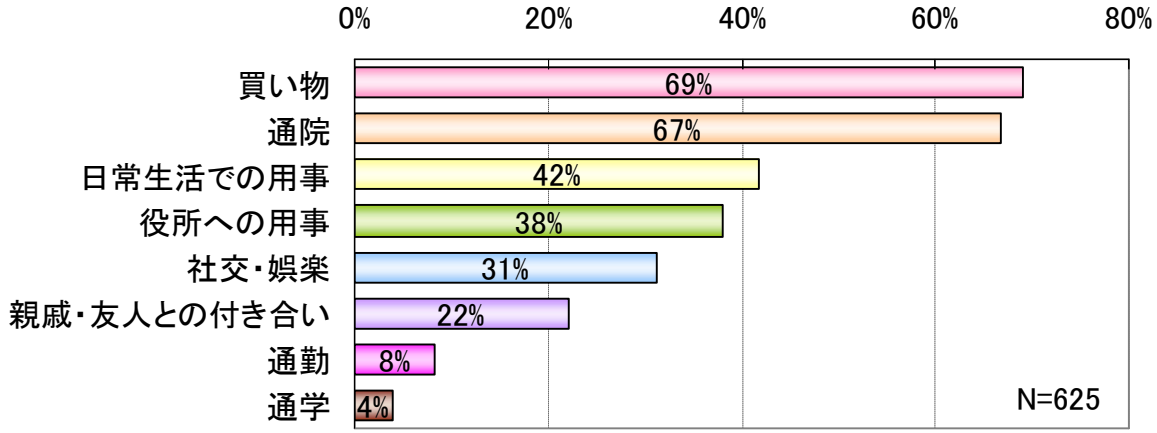
・84%の人が自主運行バスは『必要』または『どちらかといえば必要』と回答しています。

(22)もし市内の自主運行バスがなくなると、あなた自身が困ることはありますか？
①すぐに困る
②今は困らないが将来は困ると思う
③今も将来も困ることはない
④わからない



・もしバスがなくなった場合、『すぐに困る』という人は5%程度ですが、『今は困らないが将来は困る』が 57%を占めており、多くの人が将来の移動手段としてバスを残しておきたいと考えているといえます。

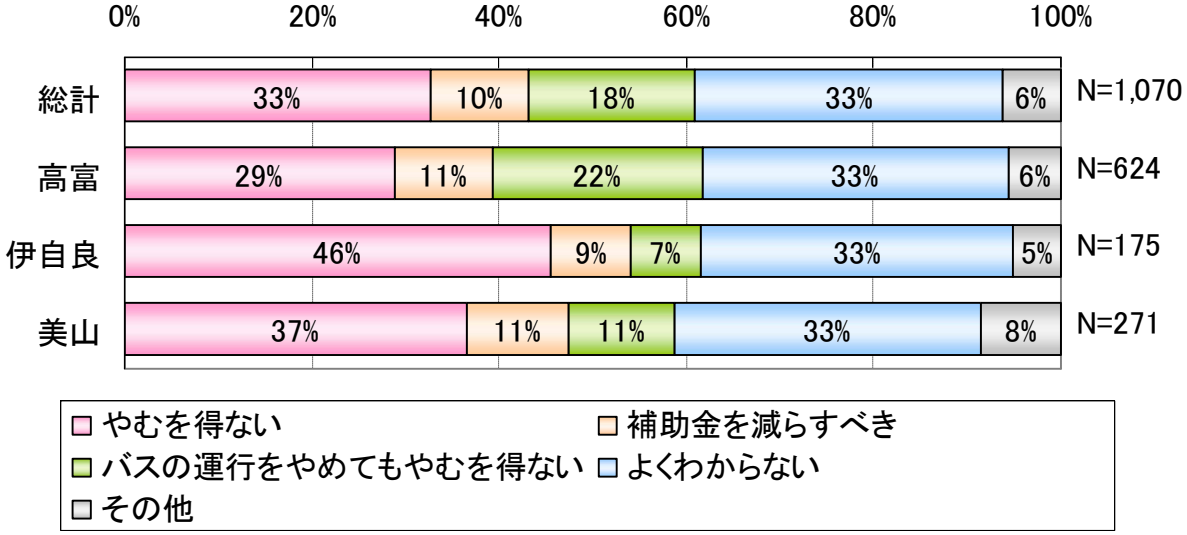
(23) 自主運行バスがなくなると困る用事は次のうちどれですか？(複数回答可)
①通勤　②通学　③買い物　④通院
⑤社交・娯楽など自由な外出　⑥農協・郵便局・銀行などへの用事
⑦親戚・友人との付き合い　⑧役所への用事　⑨その他



・もしバスがなくなった場合、『買い物』や『通院』に困るという人がそれぞれ７割程度と多くなっています。

2.1.4 自主運行バスに対する補助金の是非

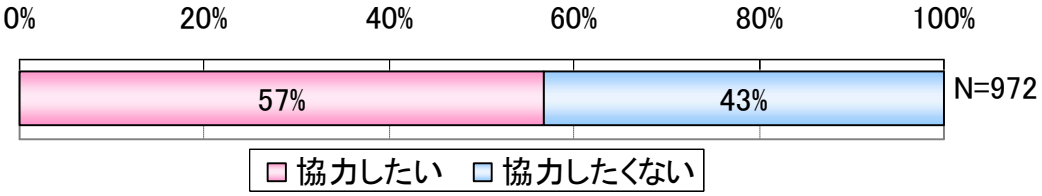
(25) 自主運行バスを運行していくために、山県市負担は 8,860 万円(平成 23 年度実績)かかりますが、このことについてどう思いますか？
①自主運行バスを維持するために必要な経費ならばやむを得ない
②バスのサービス水準を下げてでも補助金を減らす
③補助金をなくすため、バスの運行をやめてもやむを得ない
④よくわからない
⑤その他



・自主運行バスの運行のために市が 8,860 万円を負担していることについて、33%は『やむを得ない』、28%は補助金が高過ぎる(『補助金を減らすべき』『バスの運行をやめてもやむを得ない』)と考えており、肯定意見と反対意見がほぼ同数となっています。
・伊自良地域は『やむを得ない』が 46%と他の地域に比べ高くなっています。

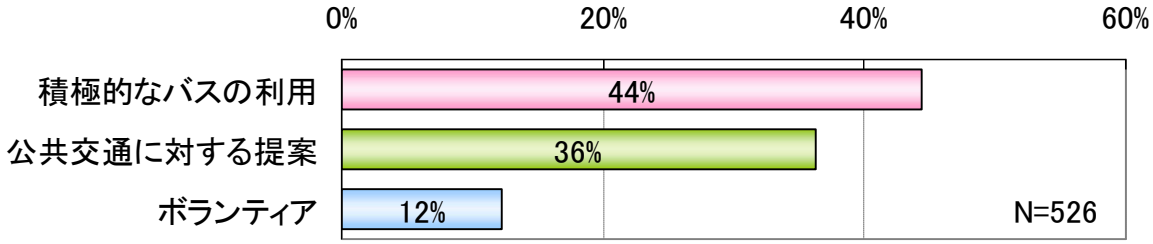
2.1.5 バスを維持していくための協力

(27)自主運行バスを維持していくために、あなた自身は協力していきたいと思いますか？
①協力したい　　②協力したくない



・今後自主運行バスを維持していくために、自分自身で何か『協力したい』と考える人が 57%を占めています。

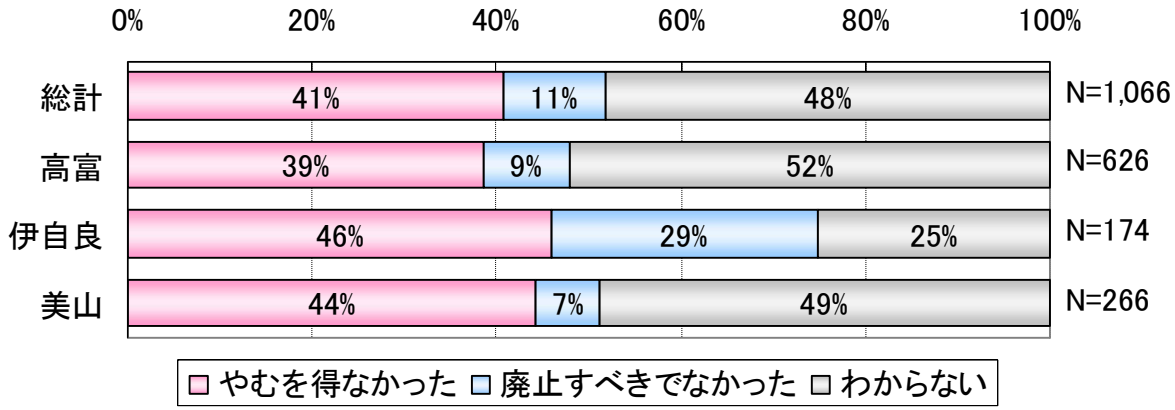
(28)自主運行バスを維持していくために、あなた自身が協力できることはどのようなことですか？(複数回答可)
①積極的に利用する
②バスヘルパーなどのボランティア
③公共交通に対して提案や改善意見を言う
④その他



・協力できる内容としては、『積極的なバスの利用』(44%)、『公共交通に対する提案』(36%)が多くなっています。

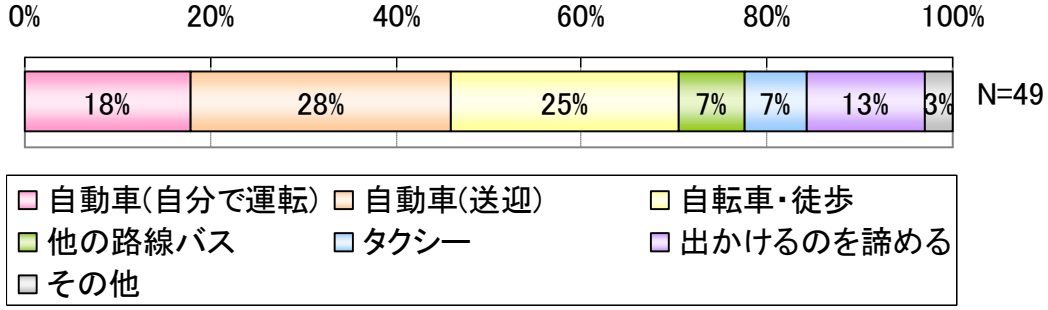
2.1.6 ハーバス市内循環線・岐阜バス伊自良線の廃止について

(33)10 月 1 日から岐阜バス伊自良線・ハーバス市内循環線が廃止されましたが、このことについてあなたはどのように思いますか？
①やむを得なかった
②廃止すべきでなかった
③わからない



・41%が『廃止はやむを得ない』と回答しています。
・伊自良地域は、『廃止すべきでなかった』(29%)が他の地域に比べ多くなっています。

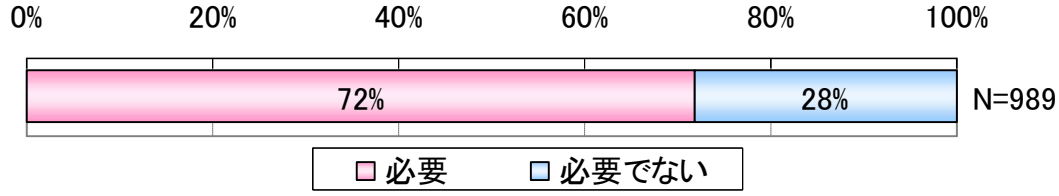
(35)この路線の廃止によってあなたの交通手段はどのように変わりましたか？
①自動車　②バイク　③自転車　④徒歩　⑤家族や友人の送迎
⑥他のバス路線　⑦タクシー　⑧出かけるのをあきらめた　⑨その他



・廃止後の移動手段は、『自動車』(自分で運転または家族や友人の送迎)が 46%を占めており、『他の路線バス』(岐北線・ハーバス伊自良線)に転換する人は 7%と少なくなっています。

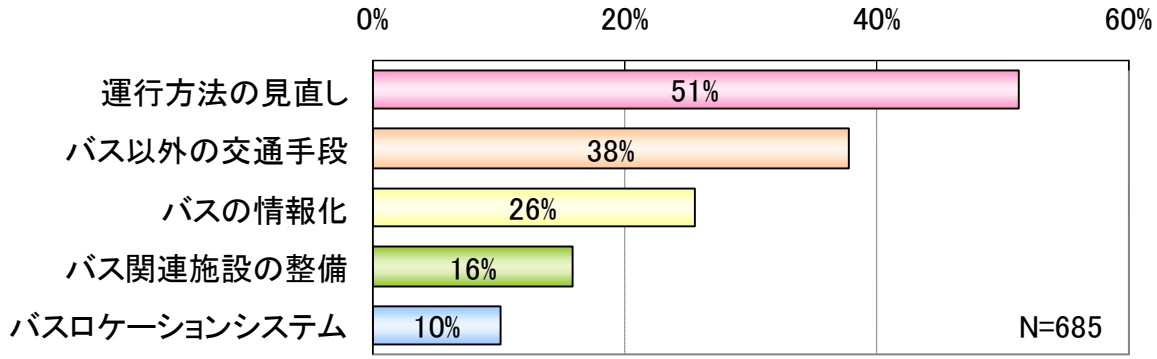
2.1.7 公共交通改善の必要性

(29) あなたは公共交通の改善が必要だと思いますか？
①必要　　②必要でない



・全体の 72%が公共交通の改善が『必要』と回答しています。

(30) 今後の公共交通の改善のために、取り組んでほしいことは何ですか？(複数回答可)
①自主運行バスの情報化(Web、携帯など)　　②自主運行バスの運行方法
③バス以外の交通手段　　④バス関連施設の整備(バス停、優先レーンなど)
⑤バスロケーションシステム(フリー乗降・無料化など)　　⑥その他



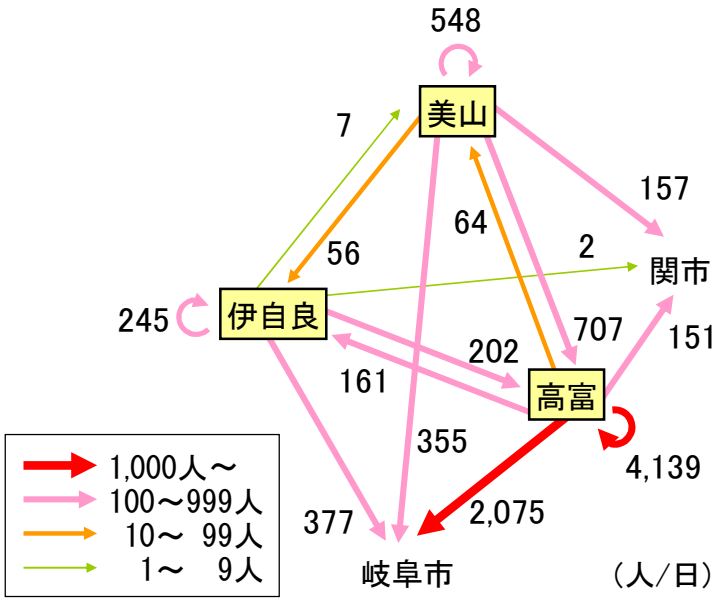
・改善してほしい点は、『バスの運行方法』(51%)、『バス以外の交通手段』(38%)が多くなっています。

2.1.8 1 日の行動

・通勤、通学、帰宅を除く日常生活での移動状況（買い物、飲食、病院等）を 1 週間分記入してもらい、地域間の移動状況を集計しました。

※数値は居住者数、性別、年齢区分とサンプルデータの区分から拡大係数を設定することにより、居住人口ベースに換算していますが、無記入票を有効回答(1 週間まったく移動がないもの)としてカウントしているため、実際の移動回数に比べ過小になっている可能性があります。

図表 2-2　日常生活での交通行動（平日）

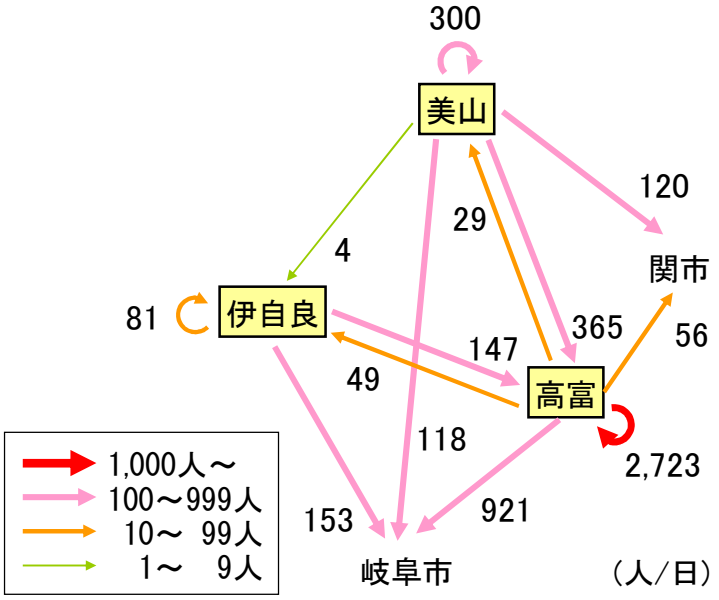


・高富地域居住者は、自地域以外では岐阜市への移動が 2,075 人と多く、市内他地域への移動は少なくなっています。

・伊自良地域居住者は、自地域(245 人)や高富地域(202 人)への移動に比べ、岐阜市(377 人)への移動の方が多くなっています。

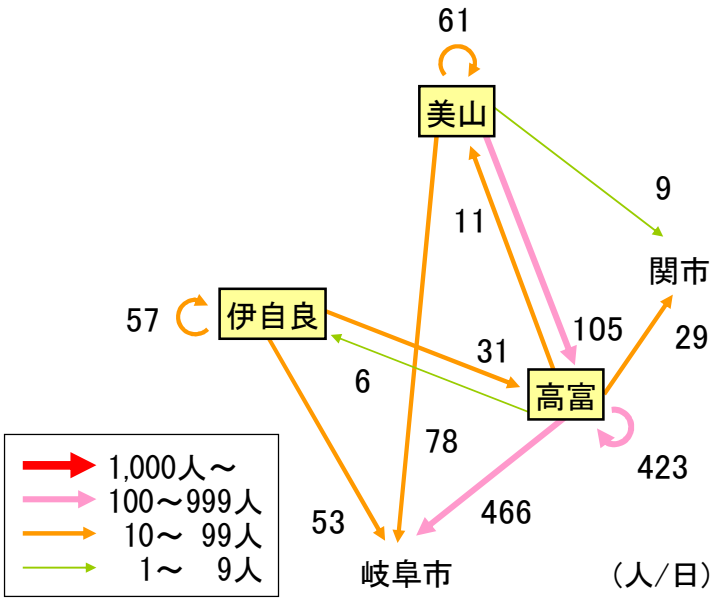
・美山地域居住者は、自地域(548 人)への移動に比べ、高富地域(707 人)への移動の方が多くなっています。

図表 2-3　買い物施設（平日）



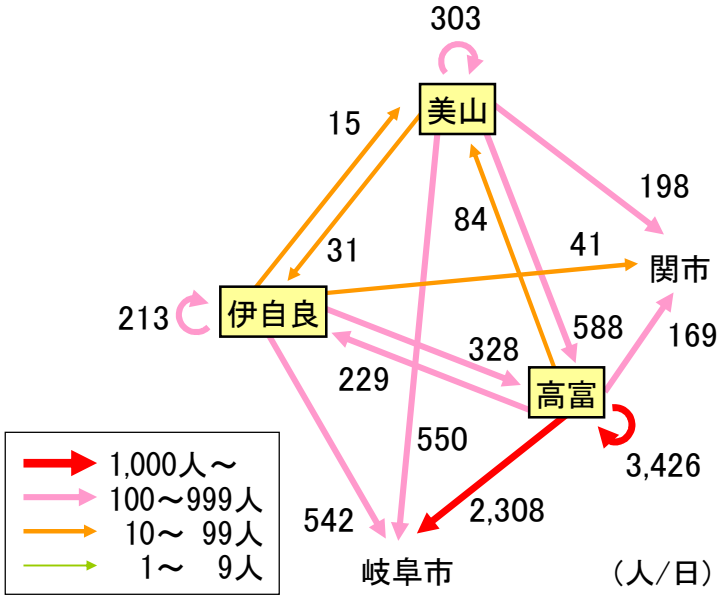
・高富地域居住者は、自地域での買い物が 2,723 人と最も多くなっています。
・伊自良地域居住者は、自地域(81 人)での買い物は比較的少なく、岐阜市(153 人)、高富地域(147 人)での買い物が多くなっています。
・美山地域居住者は、高富地域での買い物が 365 人と最も多くなっています。

図表 2-4　病院（平日）



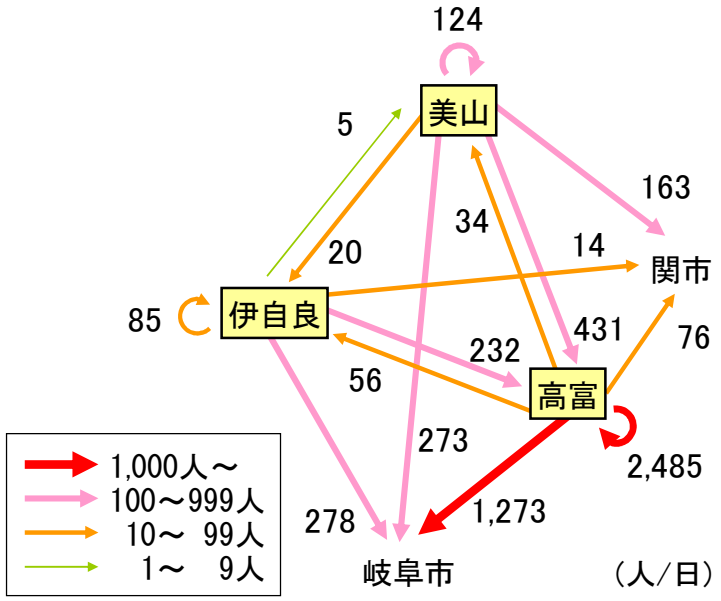
・高富地域居住者は、岐阜市の病院への移動が 466 人と最も多く、次いで自地域が 423 人となっています。
・伊自良地域居住者は、自地域(57 人)、岐阜市(53 人)の病院への移動が多くなっています。
・美山地域居住者は、高富地域の病院への移動が 105 人と最も多くなっています。

図表 2-5　日常生活での交通行動（休日）



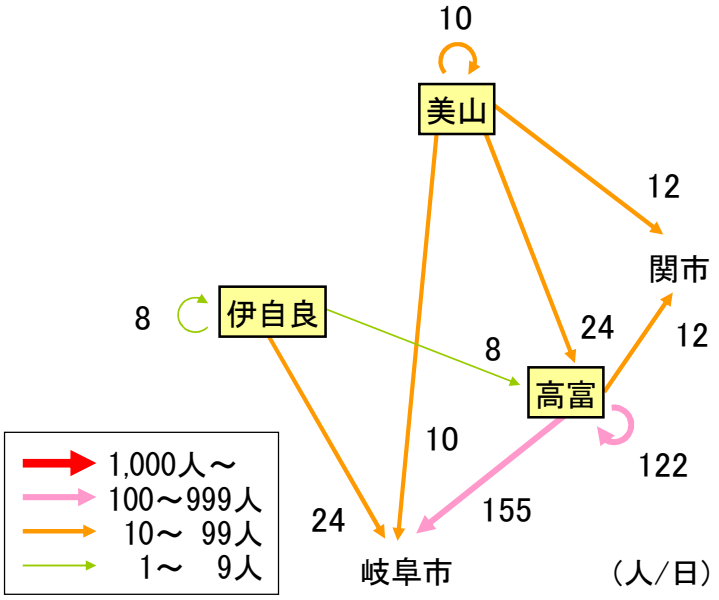
・高富地域居住者は、自地域への移動が 3,426 人と最も多く、次いで岐阜市(2,308 人)が多くなっています。
・伊自良地域居住者は、岐阜市(542 人)、高富地域(328 人)への移動が多くなっています。
・美山地域居住者は、高富地域(588 人)、岐阜市(550 人)への移動が多くなっています。

図表 2-6　買い物施設（休日）



・高富地域居住者は、自地域への買い物が 2,485 人と最も多くなっています。
・伊自良地域居住者は、岐阜市(278 人)、高富地域(232 人)での買い物が多くなっています。
・美山地域居住者は、高富地域での買い物が 431 人と最も多くなっています。

図表 2-7　病院（休日）



・休日は平日に比べ病院へ移動する人は少なくなっています。

2.2 利用者ヒアリング

【ハーバス利用者ヒアリング】
■調査方法　：ハーバス車内にてヒアリング
■調査対象　：ハーバス全便
（大桑線、伊自良線、市内循環線、乾線）
■調査期間　：平成 24 年 9 月 24 日(月)～29 日(土)
■有効回答数：604 人
（大桑線 278 人、伊自良線 194 人、
市内循環線 120 人、乾線 12 人）

【岐北線・板取線利用者ヒアリング】
■調査方法　：バス停にてヒアリング
■調査バス停：谷合，岩佐下町，出戸，岐北病院前
■調査期間　：平成 24 年 10 月 15 日(月)，20 日(土)
■有効回答数：96 人
（谷合 33 人、岩佐下町 15 人、
出戸 10 人、岐北病院前 38 人）

2.2.1 便別利用者数

図表 2-8　ハーバス大桑線便別利用者数

大桑線

平日						土曜					
上り			下り			上り			下り		
1	6:45	2.6人	1	8:15	8.0人	1	9:45	8.0人	1	9:05	2.0人
2	7:35	3.4人	2	11:15	5.2人	2	11:05	1.0人	2	10:25	3.0人
3	9:05	7.4人	3	13:25	4.0人	3	12:05	3.0人	3	11:15	1.0人
4	12:05	4.8人	4	16:05	5.0人	4	14:15	0.0人	4	13:25	1.0人
5	14:15	2.2人	5	17:35	1.0人	5	16:45	3.0人	5	16:05	4.0人
6	16:45	7.0人									
上り平均		4.6人	下り平均		4.6人	上り平均		3.0人	下り平均		2.2人

・平日上りは 9 時台の便が 7.4 人と多くなっています。
・平日下りは 11 時台･13 時台･16 時台の便に分散しています。
・福祉研修の学生が利用する 8 時台下りと 16 時台上りが多くなっています。

図表 2-9　ハーバス伊自良線便別利用者数

伊自良線

平日					
上り			下り		
1	6:50	5.0人	1	8:40	1.8人
2	7:50	3.8人	2	12:50	7.6人
3	9:35	5.4人	3	16:30	5.0人
4	11:25	3.6人	4	17:40	3.2人
5	13:55	2.2人			
上り平均		4.0人	下り平均		4.4人

土曜					
上り			下り		
1	8:10	0.0人	1	9:00	1.0人
2	9:55	2.0人	2	12:50	2.0人
3	13:55	1.0人			
上り平均		1.0人	下り平均		1.5人

・平日上りは 6 時台(5.0 人)・9 時台(5.4 人)の便が多くなっています。
・平日下りは 12 時台(7.6 人)・16 時台(5.0 人)の便が多くなっています。

図表 2-10　ハーバス市内循環線便別利用者数

市内循環線

平日					
西回り			東回り		
1	9:15	5.4人	1	7:30	4.4人
2	11:30	4.2人	2	13:30	4.6人
西回り平均		4.8人	東回り平均		4.5人

土曜					
西回り			東回り		
1	9:15	13.0人	1	7:30	4.0人
2	11:30	6.0人	2	13:30	4.0人
西回り平均		9.5人	東回り平均		4.0人

・平日はいずれの便も 4.2～5.4 人と利用者数はほぼ同じとなっています。

図表 2-11　ハーバス乾線便別利用者数

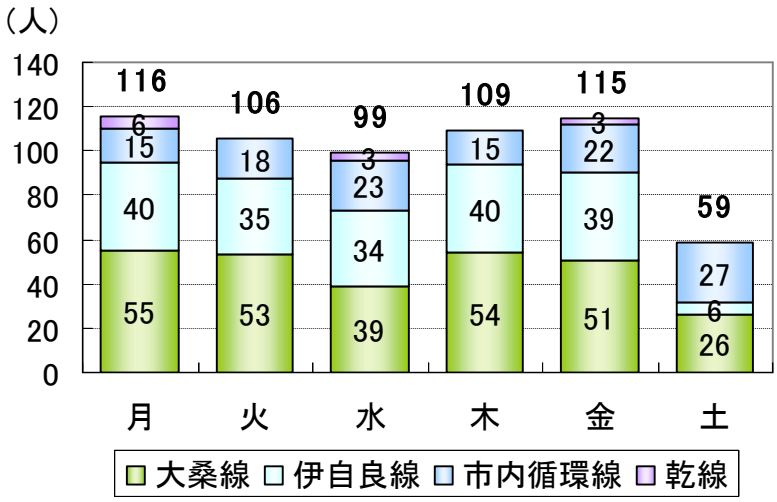
乾線

平日(月・水・金)					
上り			下り		
1	7:27	0.2人	1	12:24	0.8人
2	8:54	0.6人	2	14:34	0.4人
3	10:07	0.2人	3	16:54	0.2人
上り平均		0.3人	下り平均		0.5人

・いずれの便も 1 人/便未満であり、利用者は極めて少なくなっています。

2.2.2 曜日別利用者数

図表 2-12　曜日別利用者数



・大桑線、伊自良線は土曜の利用者が平日に比べ少なくなっています。

2.2.3 バス停別利用者数

図表 2-13　バス停別利用者数

大桑線　（人）

停留所名	乗車	降車	合計
岐北病院	64	85	149
椿野	43	36	79
山県警察署	36	22	58
伊佐美	15	13	28
高札	12	11	23

伊自良線　（人）

停留所名	乗車	降車	合計
岐北病院	39	65	104
米野	35	9	44
伊自良支所	22	17	39
伊自良大森	15	14	29
高富北町	4	22	26

市内循環線　（人）

停留所名	乗車	降車	合計
高富北町	14	16	30
岐北病院	15	14	29
谷合	11	16	27
伊自良支所	6	9	15
米野	8	6	14
高富小学校	6	8	14

乾線　（人）

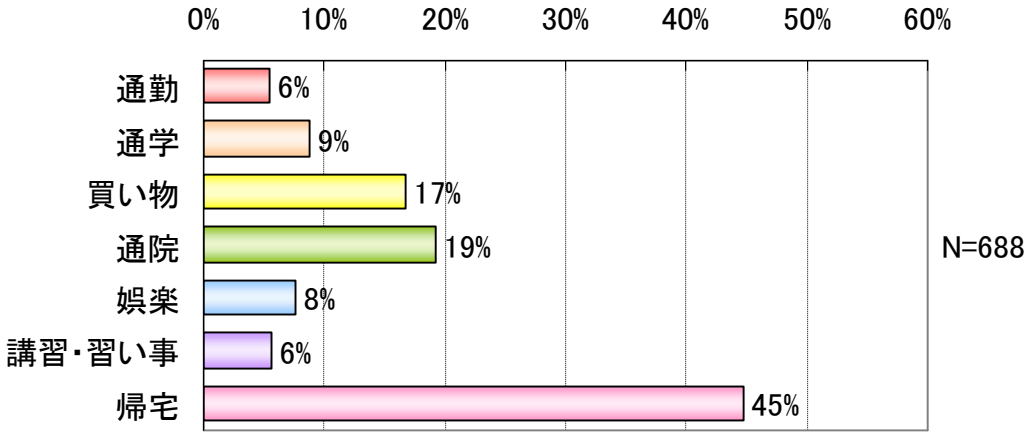
停留所名	乗車	降車	合計
谷合	7	4	11
大加	1	2	3
本郷東	1	2	3
柿野交流センター前	1	1	2

（9/24～29の合計）
※各路線上位約5停留所を記載

・全体では高富地域中心部の停留所の利用者が多くなっています。特に岐北厚生病院への通院や岐阜バスへの乗り継ぎに利用される岐北病院（282 人：大桑線 149 人＋伊自良線 104 人＋市内循環線 14 人）が最も多く、次いで医療機関の集まる高富北町（77 人：大桑線 21 人＋伊自良線 26 人＋市内循環線 30 人）、平和堂高富店前の山県警察署（66 人：大桑線 58 人＋市内循環線 8 人）、バロー高富店前の米野（58 人：伊自良線 44 人＋市内循環線 14 人）の利用者が多くなっています。
・高富地域中心部以外では、福祉研修の学生が定期的に利用する椿野が 79 人と多くなっています。
・乾線は利用者が少なく、そのほとんどが谷合で乗降しています。

2.2.4 乗車目的

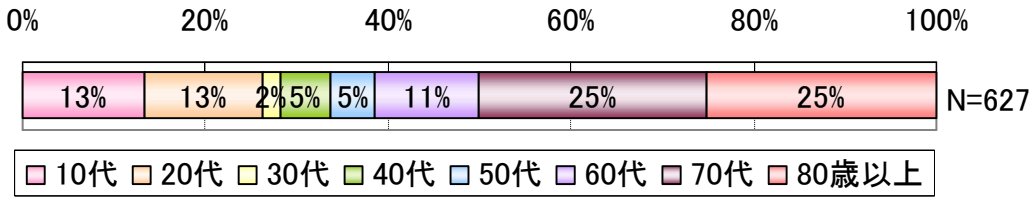
図表 2-14　乗車目的



・『帰宅』を除くと、『通院』(19%)、『買い物』(17%)での利用者が多くなっています。
・利用頻度の高い『通勤』『通学』での利用者も合わせて 15%と比較的多くなっています。

2.2.5 年齢層

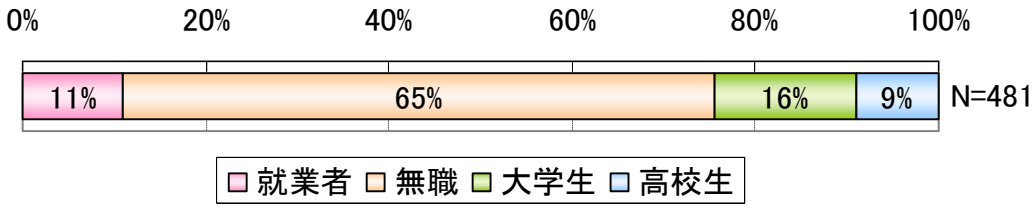
図表 2-15　年齢層



・70 代以上の高齢者が 50%を占め、30～50 代の利用者は少なくなっています。

2.2.6 職業

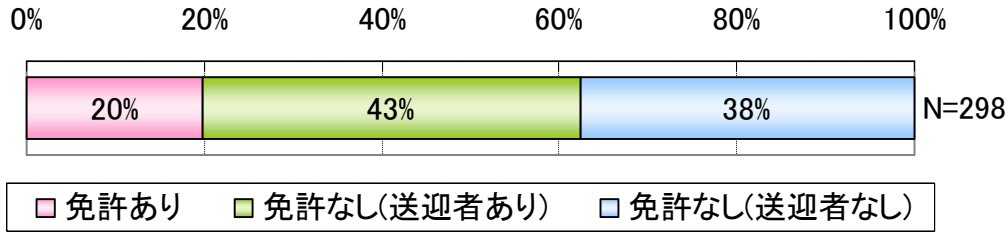
図表 2-16　職業



・利用者の職業は『無職』が 65%、『学生』が 25%を占めています。

2.2.7 運転免許・自動車保有状況・送迎者の有無

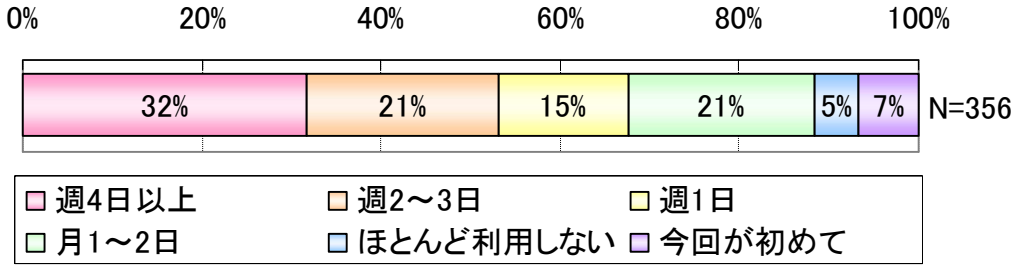
図表 2-17　運転免許・自動車保有状況・送迎者の有無



・運転免許のない人が、利用者の 80%を占めており、そのうち約半数（利用者全体の 38%）は、送迎してくれる人がいない交通弱者となっています。

2.2.8 利用頻度

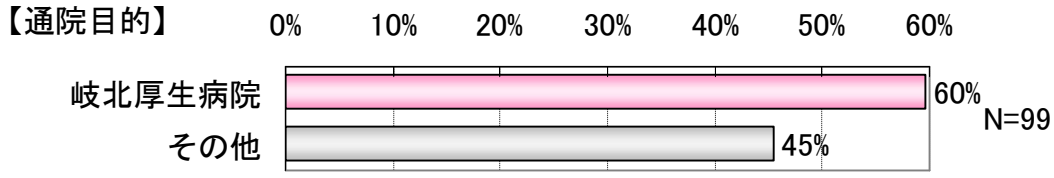
図表 2-18　利用頻度



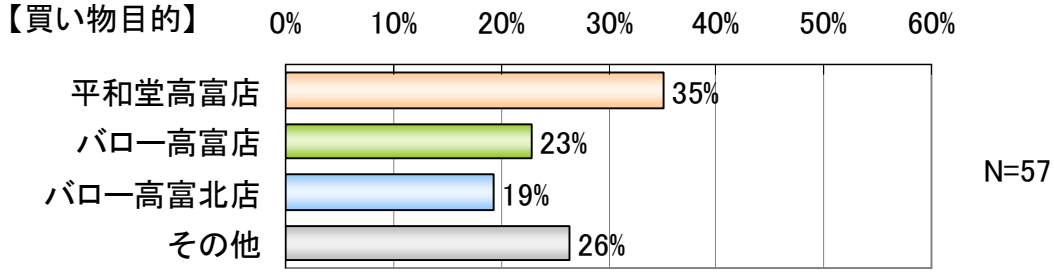
・68%の利用者が週 1 日以上利用しており、日常生活で定期的に利用している利用者が多いと考えられます。

2.2.9 目的地

図表 2-19　目的地



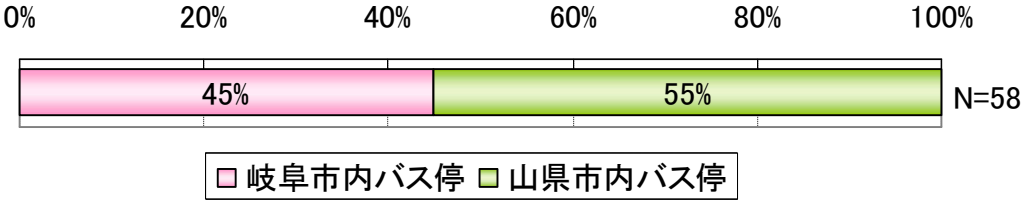
・通院目的の利用者の行き先は、岐北厚生病院が 60%を占めています。



・買い物目的の利用者の行き先は、平和堂高富店が 35%と最も多くなっています。
・病院、買い物等複数の用事をまとめて済ませている利用者もみられます。

2.2.10 降車バス停(岐北線・板取線)

図表 2-20　降車バス停(岐北線・板取線)



・市内バス停から乗車した岐北線・板取線利用者のうち 45%が岐阜市内まで利用しており、両路線は幹線としての役割が大きくなっています。

2.2.11 乗車区間

・郊外のバス停と高富地域中心部のバス停（岐北病院、高富北町、山県警察署等）間の利用者が全体の 86%を占めています。
・一部の利用者は、岐北病院等で岐阜バスに乗り継ぎ、岐阜市方面へ行くのに利用しています。
・岐北病院～椿野間を福祉研修の学生が数人、ほぼ毎日利用しています。
・上りは岐北病院での降車が多く、下りは商業施設の最寄り停留所である山県警察署からの乗車が多くなっています。

2.2.12 利用者からの意見

路線	意見
各路線共通	（肯定意見） ・これからも運行を続けてほしい（30 人） ・病院などへ出かけるのに助かっている（22 人） ・料金が安い（6 人） （改善要望） ・本数を増やしてほしい（47 人） ・日曜・祝日も運行してほしい（19 人）
ハーバス大桑線	・午後の下りを増やしてほしい(14 時台･15 時台に運行がない)（3 人）
ハーバス伊自良線	・10 月から都合のよい便の時刻が変わってしまい不便（上り 7 時台・9 時台，下り 14 時台）（9 人） ・伊自良支所を境に料金が倍になるのは不公平（3 人）
ハーバス乾線	・時間帯が合わず片道しか利用できない（2 人）
岐北線(神崎線)	・冬季も積雪時以外は神崎集落内のバス停を通ってほしい（4 人）

2.3 市民検討会

2.3.1 第１回市民検討会

(1) 実施日・会場・参加人数

実施日	対象地区 (小学校区)	会場	参加 人数
平成24年11月27日(火)	いわ桜	美山山村開発センター	14人
平成24年11月30日(金)	美山	美山中央公民館	28人
平成24年12月4日(火)	伊自良北･伊自良南	伊自良中央公民館	12人
平成24年12月7日(金)	桜尾･大桑	桜尾公民館	29人
平成24年12月13日(木)	富岡･梅原	保健福祉ふれあいセンター	11人
平成24年12月18日(火)	高富	高富公民館	12人

(2) 目的

① 山県市の公共交通の現状を住民の方と共有すること
② 現状をふまえて、公共交通の必要性を考えること

(3) 検討課題

① 現在の公共交通の良い点、改善点
② 自分たちの地区には、どのような公共交通があると便利か？
③ 自分や家族、地区、市にとって、公共交通は必要か？

(4) プログラム

実施日	地区
19:00～19:15	はじめに
19:15～19:30	情報提供 （山県市の公共交通の現状, 市民アンケート調査、利用者ヒアリング等の結果について）
19:30～20:30	グループ討議
20:30～20:55	グループ発表（全体討議）
20:55～21:00	おわりに

(5) 検討結果

項目	意見
車両について	・『乗車人数が少ない』『運行経路に道幅の狭い箇所があるため大型車両の通行は危険』『停留所が主要道路上にしか設置できない』などの理由から、運行車両は『小型車両(マイクロバス、ワゴン車など)が適している』という意見が多くありました。
停留所について	・『高齢者や足の悪い人にとっては、自宅から停留所までの距離が長い』という意見が多く、『こまめな停留所の設置』や『戸口から戸口へ移動できる交通手段の導入』を望む声がありました。
運行ダイヤについて	・運行ダイヤに関しては、『運行本数が少ない』という意見や、『日曜・祝日の運行』を望む声が多くありました。 ・特に神崎線は『午前中の下りの便が少なく、ちょっとした用事で谷合へ出る場合でも半日かかってしまうため、昼前に下りの便がほしい』という意見がありました。 ・『10 月のダイヤ改正でスクールバスへの乗り継ぎが悪くなり、高校への通学に利用できなくなった』という問題が指摘されました。
料金について	・『料金が安い』という意見がよい点として各地区で挙げられている一方、『運行経費のことを考えると値上げしてもよい』という意見もありました。 ・そのほか、『定期券の発売』『アユカ導入』『交通弱者や運転免許返納者への割引制度』などの提案がありました。
運行ルートの提案	・以下のような運行ルートの提案がありました。 **高富市街地循環バス** ・高富地域中心部の医療施設(岐北厚生病院等)や商業施設(平和堂、バロー)へ行くバス利用者が多く、複数の施設を一緒に回る利用者が多いため、中心部の主要な医療施設、商業施設、公共施設を巡回。 **忠節橋経由系統** ・市内から県岐商、岐阜北高、岐阜高へ通学する場合、乗り継ぎがあり時間がかかるため、通学時間帯に忠節橋経由の路線を運行。
運行経費について	・『市負担額が高過ぎるので、車両の小型化や料金の値上げなど、経費削減すべき』という意見がありました。 ・一方、『国や県からの補助金を差し引き市が実質的に負担している額が 3,000 万円程度であれば、もう少し投資してサービス水準を上げるのも一つの手』という意見もありました。

項目	意見
運行方法について	**デマンド型交通** ・『小型車両によるデマンド型交通の導入』が各地区で提案されていた一方、『予約の手間や運行経費などのデメリットも考慮しなければならない』という意見もありました。 ・『社会実験として運行されているデマンドカー（おでかけワゴン）は予約の締め切りが前日と早く、特に帰りが利用しづらい』という意見がありました。 ・そのほか、以下のような運行方法の提案がありました。 **地域住民による送迎** ・地域住民が地域内の人を送迎し、市がガソリン代等を補助 **岐阜バス伊自良線の廃止代替手段** ・伊自良地域の何人かがまとまり、ワゴン車等で岐阜大学病院まで行くシステム ・岐阜市コミュニティバスとの接続による岐阜大学病院方面への足の確保
公共交通の必要性について	・各地区ともすべてのグループが、『公共交通は必要である』という結論になりました。 ・『今はクルマに乗れるが、将来乗れなくなったときのことを考えると、公共交通は必要だ』という意見が多くありました。

2.3.2 第２回市民検討会

(1) 実施日・会場・参加人数

実施日	対象地区 (小学校区)	会場	参加 人数
平成25年2月12日(火)	美山	美山中央公民館	22人
平成25年2月15日(金)	伊自良北･伊自良南	伊自良中央公民館	15人
平成25年2月18日(月)	いわ桜	美山山村開発センター	14人
平成25年2月21日(木)	桜尾･大桑	桜尾公民館	13人
平成25年2月26日(火)	高富	高富公民館	11人
平成25年2月28日(木)	富岡･梅原	保健福祉ふれあいセンター	11人

(2) 目的

① 市民の意見を反映した山県市公共交通計画を策定するために､市全体のビジョンや各地区での具体的な課題や改善点について考えること

② 今後市民が公共交通の検討に参画していくための組織となる｢地域公共交通運営組織」について考えること

(3) 検討課題

① 市全体のビジョン（基本理念・基本方針など）について

② 各地区の公共交通の改善点について

③ 地域公共交通運営組織について

(4) プログラム

実施日	地区
19:00～19:10	はじめに
19:10～19:30	情報提供 （山県市の公共交通計画(案)、 第１回市民検討会での意見整理の結果、路線の利用状況など）
19:30～20:30	グループ討議
20:30～20:55	グループ発表（全体討議）
20:55～21:00	おわりに

(5) 検討結果

項目	意見
ハーバス大桑線沿線	**運行ルートについて** ・沿線に停留所から離れた集落がある（栢野・惣賀など） ・椿野地区の福祉施設への利用者が多いが、停留所から離れている ・利用者がほとんどない停留所がある（四国山香りの森公園など） **運行ダイヤについて** ・通学の時間にあっていない **高齢者の移動手段について** ・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される
ハーバス伊自良線沿線	**運行ルートについて** ・沿線に停留所から離れた集落がある（掛･梅原など） **運行ダイヤについて** ・ダイヤ改正で通院や高校への通学に利用しにくくなった **高齢者の移動手段について** ・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される
ハーバス乾線沿線	**運行方法について** ・ハーバス乾線は、利用者が少な過ぎてバスでの運行はもったいない ・予約のある便のみ運行する方式の提案 **地域特性について** ・既存ルートから離れたところにも集落が点在 ・集落内に停留所を設置してほしい **運行日について** ・隔日運行なので高校生の通学に利用できない **ダイヤについて** ・時間が合わず、帰りしか利用できない ・行きは家族や知人に送迎してもらった ・高校生の通学、高齢者の通院・買い物の時間に合わせたダイヤ **高齢者の移動手段について** ・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される

項目	意見
神崎線沿線	**運行方法について** ・デマンド型交通とした場合、事前予約は不便なため、定時定路線での運行を継続してほしい **車両サイズについて** ・乗車人数が少なく、道幅も狭いため、現在の車両は大き過ぎる **冬季迂回ルートについて** ・冬季（12～3 月）はバイパス経由での運行となり、神崎の停留所が遠くなるため不便 **停留所について** ・道幅が狭いため、集落内でも停留所が設置されていない箇所がある **運行日について** ・日曜も運行してほしい **高齢者の移動手段について** ・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される
岐北線（谷合～塩後）沿線	**車両サイズについて** ・車両が大きいため、すれ違いや追い抜きがしにくく、交通の妨げになっている **積雪による運休について** ・谷合～塩後は、年に数回積雪による運休が発生している **高齢者の移動手段について** ・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される
高富地区・富岡地区	**運行ルートについて** ・市街地周辺に点在する団地（旭ヶ丘・蛍ヶ丘・石田町・東野台など）が、既存ルートから離れているため停留所まで行くのが大変である ・ハーバス利用者の目的地は、高富地区内の商業施設、医療機関が多い ・一部の施設は停留所から遠い **高齢者の移動手段について** ・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される

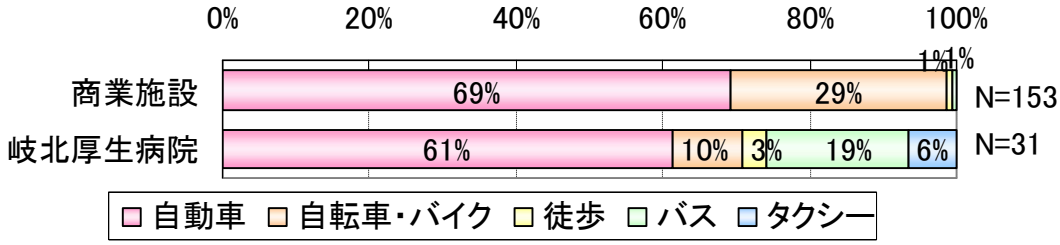
2.4 主要施設・関係者ヒアリング

2.4.1 主要施設利用者ヒアリング

■調査方法　：施設にて利用者にヒアリング
■調査対象　：平和堂高富店、バロー高富店、バロー高富北店
　　岐北厚生病院
■調査期間　：平成 24 年 11 月 5 日(月),9 日(金)
■有効回答数：187 人（商業施設 155 人、岐北厚生病院 32 人）

(1) 来店･来院時の交通手段

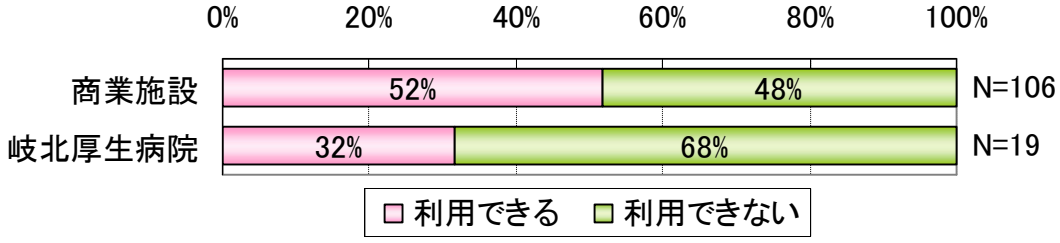
図表 2-21　来店･来院時の交通手段



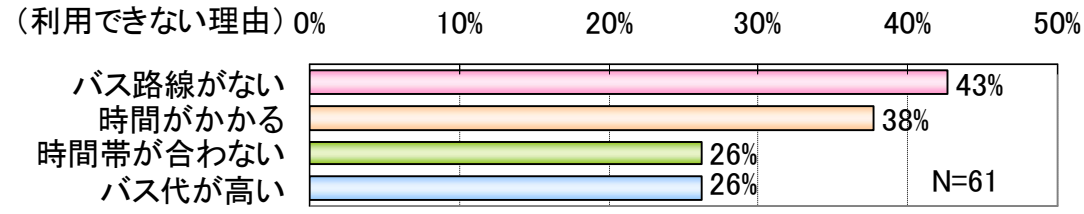
・商業施設は、ほとんどが自動車(69%)、自転車･バイク(29%)で来店しています。
・岐北厚生病院は、自動車が 61%と最も多く、次いでバスが 19%と多くなっています。

(2) 施設までの移動にバスが利用できるか(自動車利用者)

図表 2-22　施設までの移動にバスが利用できるか(自動車利用者)



・商業施設は約半数がバスを利用できると回答していますが、岐北厚生病院は 32%にとどまっています。



・利用できない理由としては『バス路線がない』『時間がかかる』が多くみられました。

(3) 自由意見

【商業施設】

・『自動車があるのでバスは利用しない』(19 人)という回答が多かった一方、『運行本数が増えれば乗るかもしれない』(25 人)、『将来運転できなくなったらバスを利用する』(4 人)という意見もあり、サービス水準によっては自動車からバスへの転換もあり得ることがうかがえます。

【岐北厚生病院】

・バスの利用者からは、『本数が少なく待ち時間が長くなる』など、通院に苦労しているという意見が多くみられました。(8 人)
・ハーバス伊自良線の利用者からは、『ダイヤ改正で帰りのバスが早くなり、透析患者が余裕をもって透析を受けられなくなった』という意見がありました。(3 人)

2.4.2 主要施設運営者・管理者ヒアリング

(1) 商業施設

項目	平和堂高富店	バロー高富店	バロー高富北店
1 日の 利用者数	・1,500～2,000 人	・1,000 人程度	・1,000 人以上 ・休日は倍
利用者 居住地	・市内がほとんど ・関市や岐阜市北部からの客もみられる	・市内がほとんど	・市内全域
利用者層	・8 割程度が女性 ・高齢者が多い	・女性、高齢者が多い ・仕事帰りの男性や大学生もみられる	・女性、高齢者が多い
利用者の 交通手段	・ほとんどが自動車	・自動車が主 ・近所の方は自転車で来店	・自動車、自転車がほとんど
利用者の 多い時間帯	・午前中が多く、夜間は少ない	・平日は昼前と夕方が多い ・休日は朝一番が多い	・平日は特にピークはない ・休日は朝一番が多い
施設として協力できること	・敷地内へのバスの乗り入れは前向きに検討できる	・駐車場が狭く見通しが悪い箇所があるため、バスの乗り入れは難しい	・敷地内へのバスの乗り入れは、本部との調整ができれば可能

(2) 医療機関

項目	岐北厚生病院
1 日の 利用者数	・外来　　300 人程度 ・お見舞い 100 人程度
利用者 居住地	・山県市が 7 割程度 ・岐阜市が 3 割程度
利用者層	・高齢者が多い
利用者の 交通手段	・9 割近くが自動車
利用者の 多い時間帯	・午前は常に来院者が多い ・入院患者へのお見舞いは夕方が多い ・月曜日の来院者が多い ・土・日・祝日は休診
施設として協力できること	・バスの待ち時間を病院内で過ごせるように配慮 ・みわっこバスのようなバスの乗り入れは可能

2.4.3 関係者ヒアリング

項目	意見
社会福祉協議会	・福祉センター来所者のほとんどは送迎バスを利用。 ・一部のバスを美山老人福祉センターに乗り入れれば、来所者が施設滞在時間中に高富へ買い物に行けるため便利。 ・日中デイサービス送迎車両を有効活用したい。
保健師会	・山間部の利用者がバス停までの移動に苦労している。 ・神崎線は本数が少なく、ちょっとした用事で出かけるだけでも半日かかってしまう。 ・ハーバスが日曜運休のため、障がい者施設入所者が日曜に出かける機会を失っている。
地域福祉推進市民会議交通・安全部会	・北山、葛原地区は高齢化率が 6 割を超えているため、バスは重要な移動手段。 ・受益者負担の観点から運賃の検討が必要。
岐阜バス運転士	・運行ルートが狭く危険な箇所がある。 ・利用者の少ない区間は、運行本数の見直しが必要。
山県高校	・朝の通学時間帯に増便してほしい。
Kaba’s Fam	・小さな子供のいる家庭では自動車での移動が効率的で、バスの利用は難しい。

第3章 基本方針と目標

3.1 現状の問題点

調査結果を踏まえ、山県市の公共交通における現状の問題点は以下のとおりです。

項目	現状の問題点
利用状況	**バスの利用者が少ない(空バス)** （乗降調査） ・ハーバス利用者は１便あたり 4～5 人と少ない。 ・特にハーバス乾線は１便あたりの利用者が１人未満と非常に少ない。 **利用されていない便がある** **利用されていない停留所･区間がある** （ハーバス乗降調査） ・ハーバス乾線は約半数の便で利用者が 0 人となっている。 ・ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線にも利用者が少ない便がある。
ルート	**行きたいところへ直接行けない** （市民検討会） ・伊自良方面から平和堂へ行けない。 ・美山地域から市役所へ直接行くバスがない。 **路線の廃止により目的地に行けなくなった** （バス利用者ヒアリング・市民検討会） ・岐阜大学病院へ行けなくなった。 **公共交通不便地区がある** （市民検討会） ・旭ヶ丘、蛍ヶ丘、赤尾等の地区には、公共交通がなく不便である。
停留所	**荷物を持って待つ場所がない** （バス利用者ヒアリング） ･バロー高富店からの買い物帰り､米野バス停にはベンチも上屋もなく、大きな荷物を持って待つ場所がない。 **医療施設から停留所が遠い** （市民検討会） ・バス停から離れた個人医があり通院するのが大変。 **自宅から停留所が遠い** （市民検討会） ・お年寄りがバス停まで歩くのが大変である。 **乗り継ぎが不便** （市民検討会） ・谷合での乗り継ぎ時間が長い。

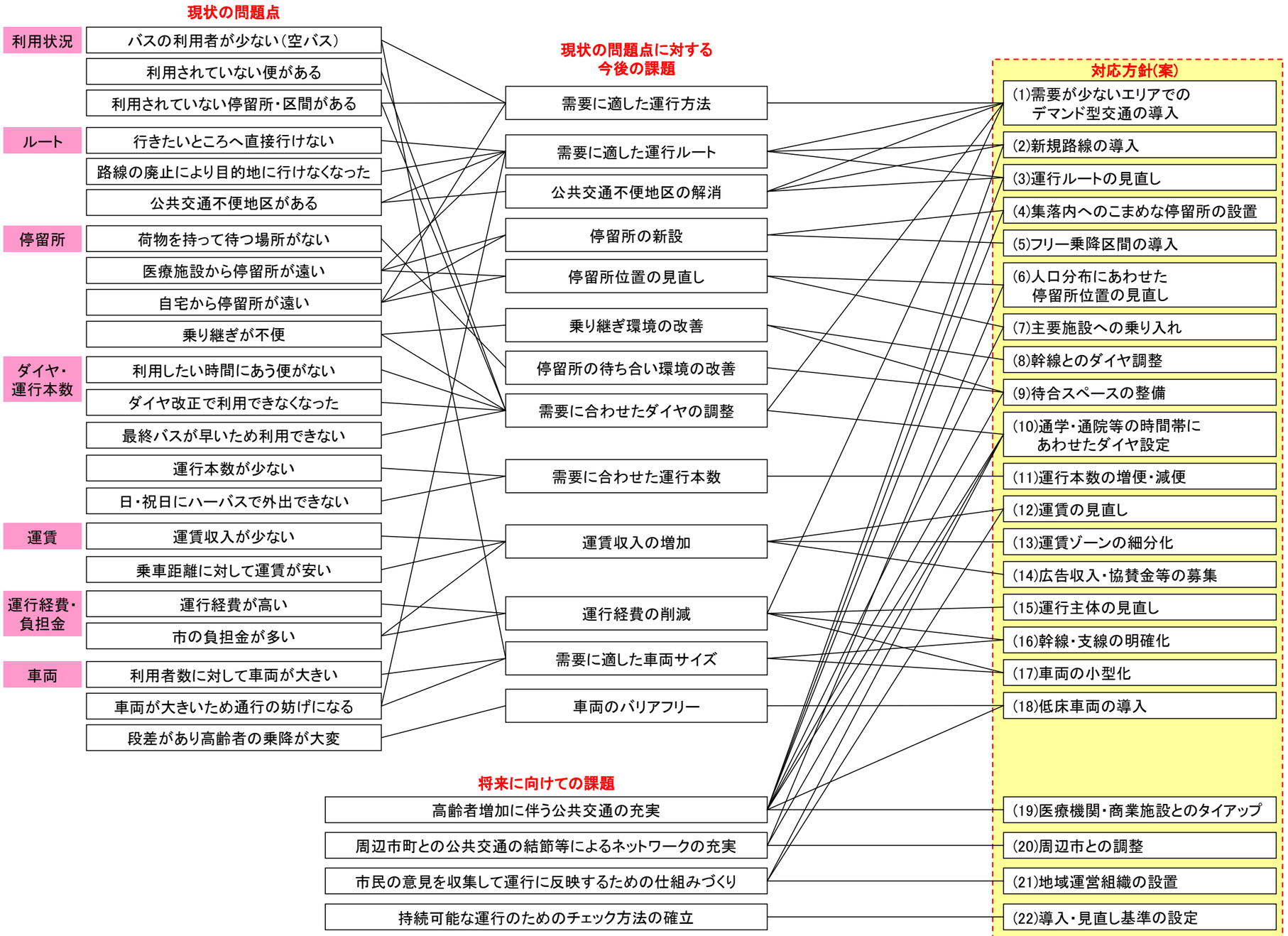
項目	現状の問題点
ダイヤ・運行本数	**利用したい時間に合う便がない** （施設利用者ヒアリング） ・通院するのに都合のいい便がない。 ・通学に利用しづらい。 **ダイヤ改正で利用できなくなった** （施設利用者ヒアリング） ・岐北厚生病院から伊自良方面への帰りの便の時刻が早くなったため、透析患者が余裕をもって診察を受けられなくなった。 （市民検討会） ・ハーバス伊自良線の朝の時刻が変わり、スクールバスに乗り継げなくなったため、高校への通学に利用できなくなった。 **最終バスが早いため利用できない** （市民検討会） ・通勤に利用できない。 ・飲んだ後に利用できない。 **運行本数が少ない** （市民検討会） ・運行本数が少ないため利用できない。 ・時間が合わず利用できない。 **日・祝日にハーバスで外出できない** （バス利用者ヒアリング） ・日曜日に外出できない。 （市民検討会） ・日曜日に市役所で開催されるイベントに参加できない。 （関係者ヒアリング） ・施設入所者が日曜日に自主的に外出できない。
運賃	**運賃収入が少ない** （岐阜バス・ハーバス利用実績） ・運行経費の４分の１程度と少ない。 **乗車距離に対して運賃が安い** （市民検討会） ・運賃が安いので利用しやすい。 ・100 円では安過ぎる。
運行経費・負担額	**運行経費が高い** **市の負担額が高い** （市民検討会） （市民アンケート） ・バスの利用者は市民の中でも少数なので、負担が高過ぎる。 （市民検討会） ・高過ぎるため小型車両を導入するなど経費を節約するべき。

項目	現状の問題点
車両	**利用者数に対して車両が大きい** （市民検討会） ・利用者の少ない路線は、ワゴン車、マイクロバスなど小型の車両にするべき。 **車両が大きいため通行の妨げになる** （市民検討会） ・大型の車両が狭い道を走るため、他の交通の妨げになっている。 （バス運転士アンケート） ・谷合以北は道路が狭く、現在運行している車両では大き過ぎる。 **段差があり高齢者の乗降が大変** （市民検討会） ・バスの乗降口にステップがあるため、高齢者や足の不自由な方にとって乗降時の負担が大きい。

3.2 今後の課題と対応方針

現状の問題点に対する今後の課題、将来に向けての課題を整理し、対応方針をまとめました。

図表 3-1　課題と対応方針



3.3 上位計画・関連計画

3.3.1 公共交通に関する上位計画・関連計画

「山県市公共交通総合連携計画」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、以下に示す上位計画・関連計画である第１次山県市総合計画後期基本計画、高富都市計画区域マスタープラン、第２次山県市地域福祉推進計画に位置付けられた公共交通の方向性を踏まえた上で策定します。

図表 3-2　上位計画や関連計画に位置付けられた公共交通の方向性

上位計画・関連計画	公共交通の方向性
第１次山県市総合計画 後期基本計画(H22-H26)	○交通・情報ネットワークの整備 『公共交通の充実』 ・民間路線バスの運行体制の充実 ・自主運行バスの利便性の向上 ・福祉有償運送の推進
高富都市計画区域マスタープラン(H22)	・自主運行バスの活用 ・地域間の機能連携を目指した交通ネットワークの形成 ・各交通機関相互の役割・連携 ・効率的な運行
第２次山県市地域福祉推進計画(H25-H29)	キーワード『のって残そう！路線バス』 ・課題・取り組みについての話し合い ・NPO 法人等による福祉有償運送の推進 ・誰もが利用できる公共交通機関の環境づくり ・地域にあった公共交通の創設 ・高齢者や障がいのある人への外出支援サービスの充実

3.3.2 第１次山県市総合計画

(1) 基本理念

・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』

(2) 分野別施策の基本方針

１．健やかで安らかなまちづくり
２．便利で快適なまちづくり
３．豊かで美しい自然を守るまちづくり
４．活力あふれる産業のまちづくり
５．豊かな心と文化を育むまちづくり
６．新しい未来を創るまちづくり

(3) 分野別基本計画

便利で快適なまちづくり

・交通・情報ネットワークの整備

公共交通の充実

施策	施策の内容
民間路線バスの運行体制の充実	・運行系統の維持と鉄道との接続の配慮など、利用者の実態に即した運行体制の充実を関係バス会社へ要請
自主運行バスの利便性の向上	・自主運行バスの車両の更新にあたっては、交通バリアフリーに基づいた導入を図る ・自主運行バスの利用実態を定期的に把握し、市民ニーズに即した運行体制の強化 ・市内の公共施設の利用動向などを踏まえ、市外との交流などを考慮した効果的な運行 ・交通機関空白の過疎地域などに有効なデマンド型交通の導入を検討
福祉有償運送の推進	・障がいのある人など利便性確保のため、福祉有償運送を推進するとともに、関係機関などとの協議をふまえて適正な福祉有償運送を確保

3.3.3 高富都市計画区域マスタープラン

都市計画の目標

項目	都市計画の目標
集約型都市構造の実現	・本区域内の既存集落地の生活環境を維持するために、自主運行バスの活用をはじめ、地域間の機能連携を目指した交通ネットワークの形成を図ります。

都市計画の決定の方針

項目	都市計画の決定の方針
各交通機関相互の役割・連携	・将来的には少子高齢化に伴い交通弱者への対応が一層求められることから、各交通機関相互の連携を強めるためのパーク・アンド・バスライド等、自動車・バス等の連携について検討します。
公共交通機関の利便性向上	・岐阜バス、自主運行バスは、自動車を利用しない住民の交通手段として重要な役割を果たしていることから、利用実態を踏まえながら、運行路線の検討を行うなど、効率的な運行に努めます。

3.3.4 第２次山県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。

3.4 基本理念・基本方針

今回実施した調査の結果から浮かび上がってきた現状の問題点や地域のニーズと今後の課題を踏まえ、山県市公共交通総合連携計画の『基本理念』とそれを実現するための『基本方針』を以下のように掲げます。

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

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す。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の確保が重要になります。

買い物、通院、通学など、日常生活の移動手段としてのニーズに対応した利用しやすい生活交通を整備し、外出を支援していきます。

基本方針２
■地域で支える仕組みづくり

これまで自主運行バスの計画・運営は市が主体となって行ってきました。しかし、よりよい生活交通をつくるためには、市民（利用者や地域住民）の参画が重要です。

そこで、市民、市、交通事業者がそれぞれの役割を担い、3 者が協働して検討し、つくり、守り、育てる仕組みづくりを行います。

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

3 町村の合併により誕生した山県市は、南部に人口密度 3,000 人/km^2 を超える市街地が広がる一方、北部の山間部は洞に沿って集落が点在するなど、地域によって地理的条件が大きく異なります。そのため、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を検討します。

また、事業実施にあたっては、定期的に進捗状況や目標の達成度をチェック、改善策を検討していくことで、さらなるステップアップを目指します。

3.5 公共交通総合連携計画の目標

3.5.1 評価指標の設定

基本方針を達成するため、「年間乗車人数」、「利用者 1 人あたりの運行経費」、「全市民に占める自主運行路線利用者の割合」、「1 便あたりの乗車人数」について、数値目標を設定します。

各指標の過去 3 年間の実績値は以下のとおりです。

図表 3-3　年間乗車人数実績値

評価指標	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
岐北線	120,719 人/年	120,724 人/年	117,477 人/年
板取線	37,921 人/年	43,511 人/年	49,165 人/年
ハーバス大桑線	6,777 人/年	7,651 人/年	9,647 人/年
ハーバス伊自良線	7,905 人/年	8,660 人/年	7,052 人/年
ハーバス市内循環線	7,738 人/年	5,230 人/年	5,630 人/年
ハーバス乾線	2,327 人/年	870 人/年	739 人/年
合計	183,387 人/年	186,646 人/年	189,710 人/年

図表 3-4　利用者 1 人あたりの運行経費実績値

評価指標	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
岐北線	688 円/人	687 円/人	709 円/人
板取線	774 円/人	694 円/人	627 円/人
ハーバス大桑線	2,183 円/人	1,904 円/人	1,511 円/人
ハーバス伊自良線	1,593 円/人	1,411 円/人	1,740 円/人
ハーバス市内循環線	2,112 円/人	2,792 円/人	2,603 円/人
ハーバス乾線	1,140 円/人	3,261 円/人	3,996 円/人
平均	866 円/人	843 円/人	836 円/人

図表 3-5　1 便あたりの利用者数実績値

評価指標	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
岐北線	6.9 人/便	7.0 人/便	6.8 人/便
板取線	6.3 人/便	7.1 人/便	7.7 人/便
ハーバス大桑線	2.1 人/便	2.4 人/便	3.0 人/便
ハーバス伊自良線	3.2 人/便	3.5 人/便	2.9 人/便
ハーバス市内循環線	5.8 人/便	4.4 人/便	4.8 人/便
ハーバス乾線	2.9 人/便	1.0 人/便	0.8 人/便
平均	5.9 人/便	6.0 人/便	6.0 人/便

※「全市民に占める自主運行路線利用者の割合」は、アンケート調査により評価します。（平成 24 年度の市民アンケート調査結果=7%）

3.5.2 評価指標の目標値

過去３年間の実績値をもとに、今後の目標値を以下のとおり設定します。

評価指標			現在値（平成 24 年度）	中間目標値（平成 27 年度）	目標値（平成 30 年度）
年間乗車人数	自主運行路線	合計	189,710 人/年	194,800 人/年	198,000 人/年
		岐北線	117,477 人/年	121,000 人/年	122,800 人/年
		板取線	49,165 人/年	51,000 人/年	51,900 人/年
		ハーバス大桑線	9,647 人/年	9,900 人/年	10,000 人/年
		ハーバス伊自良線	7,052 人/年	*12,000 人/年	*12,300 人/年
		ハーバス市内循環線	5,630 人/年	－	－
		ハーバス乾線	739 人/年	900 人/年	1,000 人/年
	自主運行路線以外（岐阜高富線、高美線、岐阜女子大線、関板取線）		177,579 人/年	183,000 人/年	186,000 人/年
	合計		367,289 人/年	377,800 人/年	384,000 人/年
全市民に占める自主運行路線利用者の割合			7%	9%	10%
自主運行路線利用者１人あたりの運行経費		平均	836 円/人	780 円/人	770 円/人
		岐北線	709 円/人	690 円/人	680 円/人
		板取線	627 円/人	610 円/人	600 円/人
		ハーバス大桑線	1,511 円/人	1,490 円/人	1,480 円/人
		ハーバス伊自良線	1,740 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	3,996 円/人	3,330 円/人	3,000 円/人
自主運行路線１便あたりの乗車人数		平均	6.0 人/便	6.1 人/便	6.2 人/便
		岐北線	6.8 人/便	7.0 人/便	7.1 人/便
		板取線	7.7 人/便	8.0 人/便	8.1 人/便
		ハーバス大桑線	3.0 人/便	3.0 人/便	3.1 人/便
		ハーバス伊自良線	2.9 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	0.8 人/便	1.0 人/便	1.1 人/便

※ハーバス市内循環線は平成 24 年９月末をもって廃止。

＊ハーバス伊自良線は、ハーバス市内循環線からの転換分を見込んでいるため、他の路線に比べ目標値を高めに設定しています。

第4章 事業計画

4.1 各事業の内容

4.1.1 路線再編事業

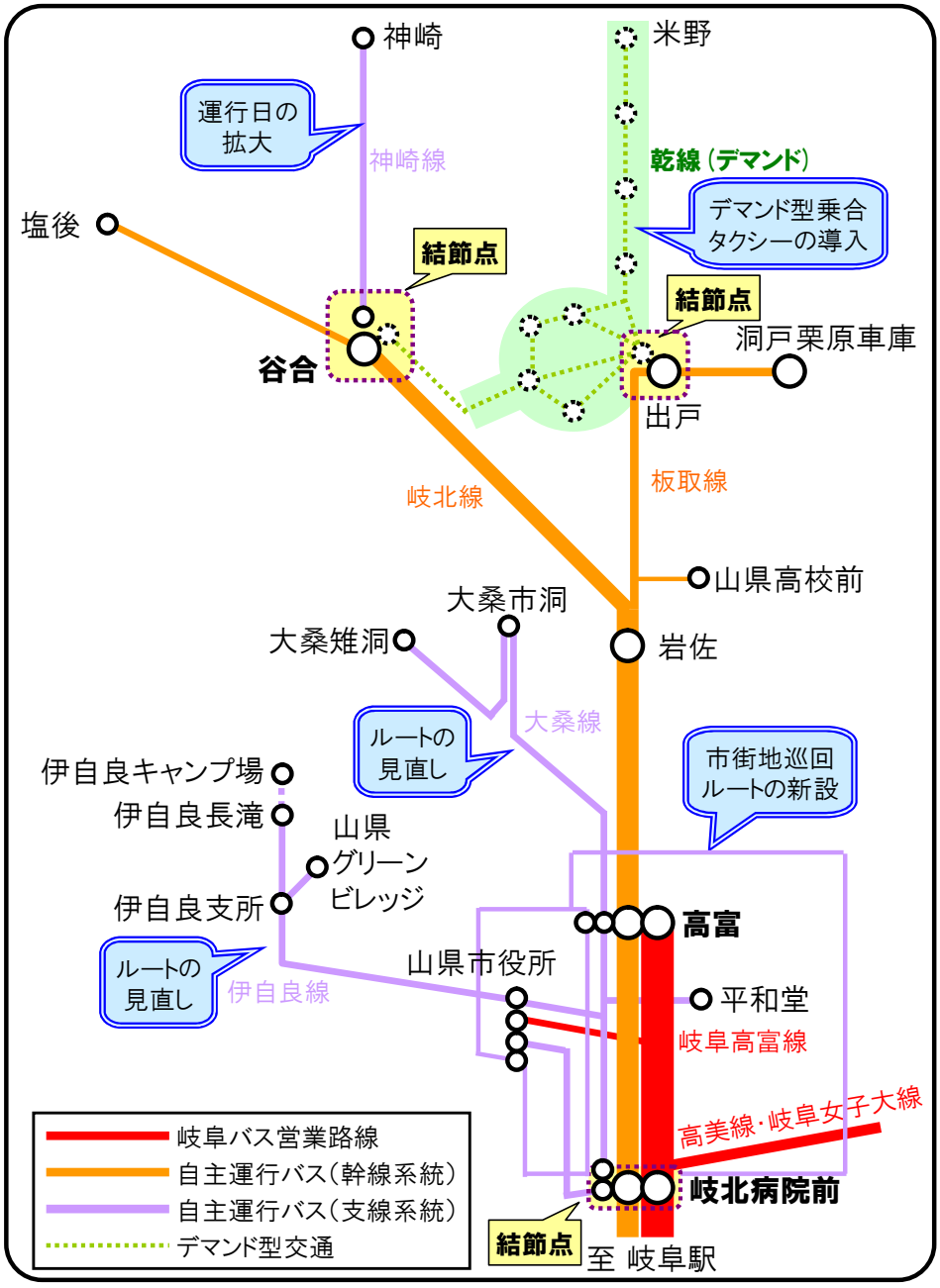
幹線路線(岐北線、板取線)については、市内を縦断し山県市と岐阜市を結ぶ機能を従来どおり維持していきます。

フィーダー路線(神崎線、ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線、ハーバス乾線)については、地域特性や交通需要に応じてルートや運行方法の見直しを行うとともに、市街地循環ルートを新設する等、幹線路線と連携したネットワークに再編します。

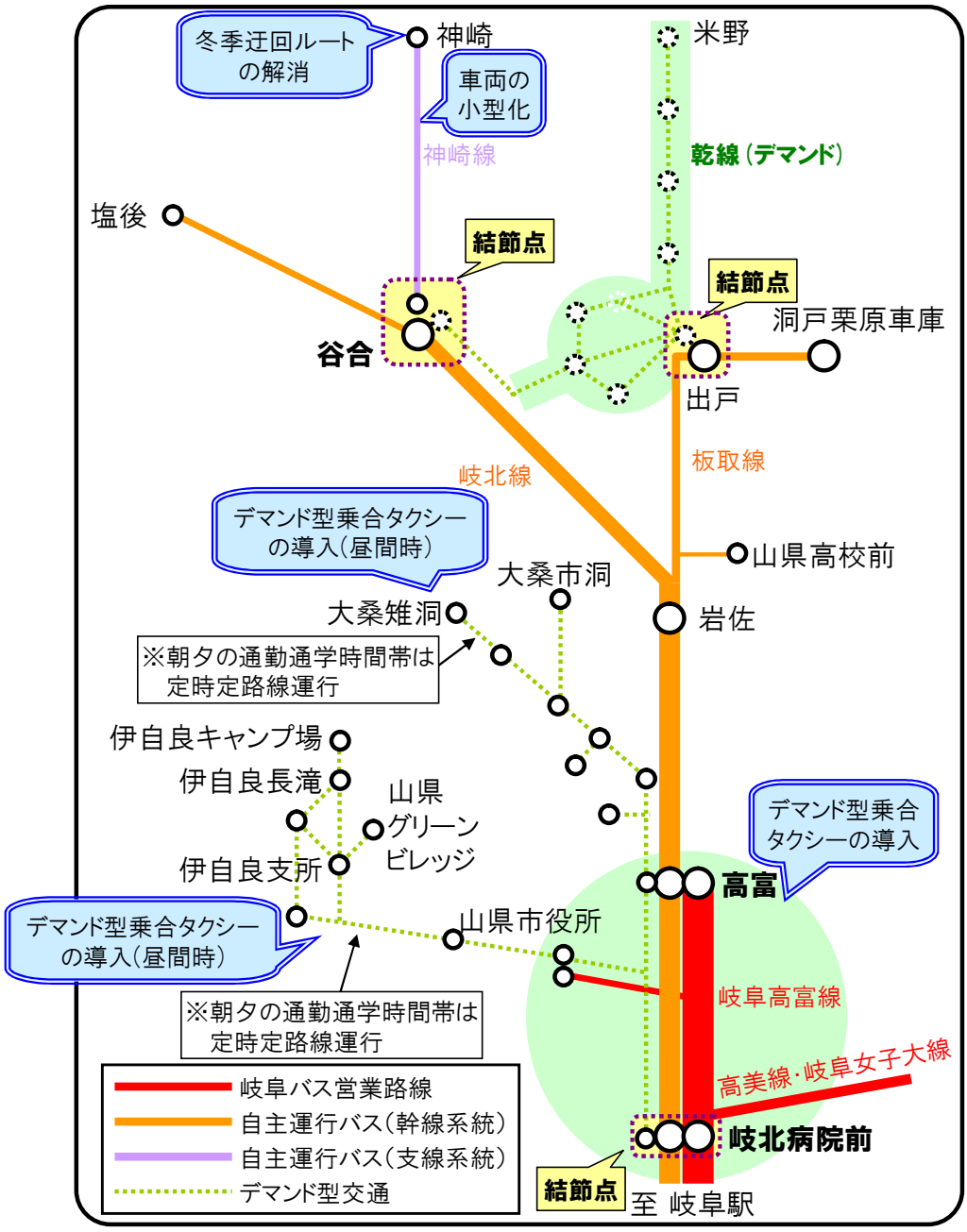
短期的な視点、長期的な視点による路線再編案を以下のように位置付けます。

なお、短期、長期的な視点による路線再編案は、地域での合意形成が整い、関係機関との調整がついたところから実行していきます。

図表 4-1　短期的な視点での路線再編案



図表 4-2　長期的な視点での路線再編案



タクシーは、障がい者等の移動制約者、観光客等の来街者などの個別の需要に応じた機動性の高い交通手段として、市内全域を面的にカバーします。なお、デマンド型乗合タクシーの運行に際しては、一般タクシー及びバス路線と競合しないよう配慮する必要があります。

障がいのある方の移動については、継続して福祉有償運送、市町村福祉輸送を実施し、移動手段を確保していきます。

各路線の現状・課題と事業の詳細内容は以下のとおりです。

(1) ハーバス乾線沿線

項目	現状・課題
既存路線 運行方法	・乗車人数が 3.2 人/日（0.5 人/便）と非常に少ない ・3 分の 2 の便は乗客なし **【市民検討会】** ・ハーバス乾線は、利用者が少な過ぎてバスでの運行はもったいない ・予約のある便のみ運行する方式の提案 **⇒課題①：効率的な運行方法の検討**
地域特性	・既存ルートから離れたところにも集落が点在 **【市民検討会】** ・集落内に停留所を設置してほしい **⇒課題②：公共交通不便地区の解消**
運行日	**【市民検討会】** ・隔日運行なので高校生の通学に利用できない **⇒課題③：運行日の拡大**
ダイヤ	**【利用者ヒアリング】** ・時間が合わず、帰りしか利用できない ・行きは家族や知人に送迎してもらった **【市民検討会】** ・高校生の通学、高齢者の通院・買い物の時間に合わせたダイヤ **⇒課題④：ニーズに合ったダイヤ設定**
高齢者の移動手段	・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される **⇒課題⑤：高齢者の移動手段の確保**

短期的な視点での路線再編案

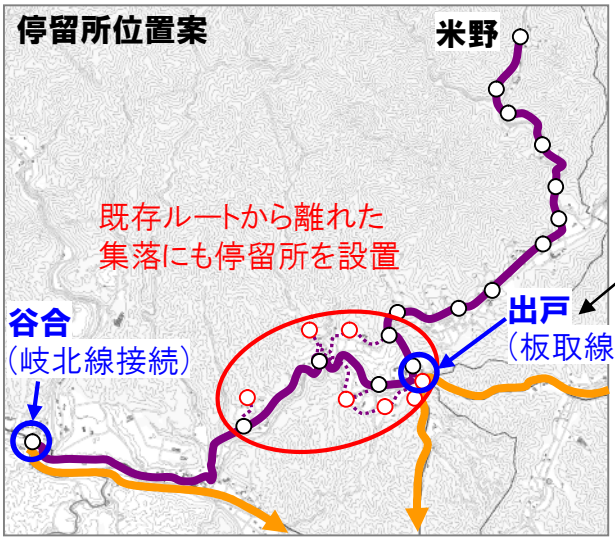
(1) デマンド型乗合タクシーの導入

課題①,②に対応

・予約があった便のみ運行するデマンド型乗合タクシーを導入します。
・既存ルートから離れた集落にも停留所を設置します。
・集落間の狭い道でも走行できるようにタクシー車両（予約が多い場合はジャンボタクシー）で運行します。

【メリット】
・乾地区における公共交通不便地区はほぼ解消されます。
・空車運行が解消され、効率的な運行ができます。

【デメリット】
・配車の関係上、行き・帰りとも事前に予約が必要となります。



乾線と板取線を乗り継ぐ場合、両線のバス停が離れており、現状では約200m歩かなければなりません。

板取線「出戸」バス停に乾線の停留所を設置することにより、同一箇所で乗り継ぎできるように改善します。

(2) 平日毎日運行

課題③,⑤に対応

・隔日（月・水・金曜日）運行から毎日運行に変更します。

【メリット】
・通学にも利用できるようになります。

サービス水準案

・運行日：「隔日運行」から**「平日毎日運行」に拡大**
・**集落内に停留所を新設**
・出戸で板取線、谷合で岐北線に接続
・1日3往復（現行と同水準。ただし、予約のない便は運休）
・運賃100～300円
・事前に**利用登録（無料）が必要**
・予約方法：**前日までに電話予約**

※ダイヤ・停留所位置などの詳細については地域で検討 **課題④に対応**

(2) 神崎線沿線

項目	現状・課題
運行方法	**【利用者ヒアリング】** ・デマンド型交通とした場合、事前予約は不便なため、定時定路線での運行を継続してほしい **⇒要望①：定時定路線の運行継続**
車両サイズ	**【市民検討会】・【市民アンケート】** ・乗車人数が少なく、道幅も狭いため、現在の車両は大き過ぎる **⇒課題①：車両サイズの小型化**
冬季迂回ルート	**【利用者ヒアリング】・【市民アンケート】** ・冬季（12～3 月）はバイパス経由での運行となり、神崎の停留所が遠くなるため不便 **⇒課題②：旧道経由での通年運行**
停留所	**【市民検討会】** ・道幅が狭いため、集落内でも停留所が設置されていない箇所がある **⇒課題③：利用しやすい停留所の設置**
運行日	**【市民検討会】** ・日曜も運行してほしい **⇒課題④：運行日の拡大**
高齢者の移動手段	・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される **⇒課題⑤：高齢者の移動手段の確保**

短期的な視点での路線再編案

(1) 定時定路線の運行継続　**要望①に対応**
・現行どおり定時定路線による運行を継続します。

(2) 日曜・祝日の運行　**課題④に対応**
・新たに日曜・祝日にも運行します。

【メリット】
・外出機会が増加します。

【デメリット】
・運行経費は現行維持を基本とするため、平日と土曜日の運行本数は減便となります。

サービス水準案
・運行日：現行の「月～土運行」から**「毎日運行」に拡大**
・谷合で岐北線に接続（現行どおり）
・平日：1日6往復（現行8往復から**減便**）
・土曜：1日4往復（現行8往復から**減便**）
・**日祝：1日4往復（新たに運行）**

※ダイヤの詳細については地域で検討　**課題⑤に対応**

長期的な視点での路線再編案

(1) 定時定路線の運行継続　**要望①に対応**
・現行どおり定時定路線による運行を継続します。

(2) 小型車両の導入　**課題①に対応**
・現在の車両よりも小型の車両（ワゴン車など）で運行します。

【メリット】
・運行ルートでの安全性・円滑性が向上します。

【デメリット】
・利用者が多い場合、増車などの対応が必要になります。

(3) 冬季迂回を解消　**課題②に対応**
・小型車両の導入に伴い、冬季も旧道経由で運行します。

【メリット】
・冬季も神崎集落内の停留所を利用できます。

(4) 停留所の増設　**課題③に対応**
・道幅の狭い集落内にも停留所を設置します。

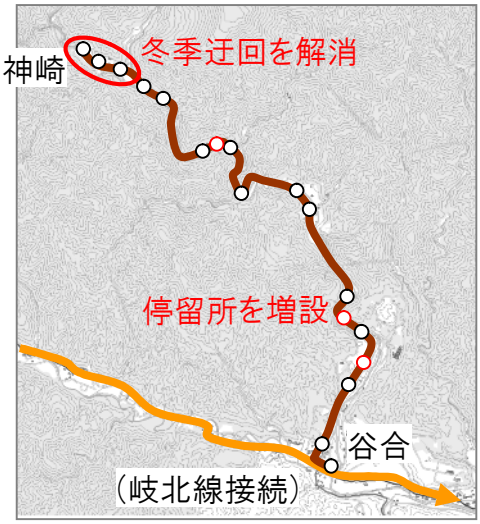
【メリット】
・より自宅に近いところから利用できるようになります。

(5) 日曜・祝日の運行　**課題④に対応**
・新たに日曜・祝日にも運行します。

【メリット】
・外出機会が増加します。

サービス水準案
・運行日：現行の「月～土運行」から**「毎日運行」に拡大**
・谷合で岐北線に接続
・平日：1日6往復（現行8往復から**減便**）
・土曜：1日4往復（現行8往復から**減便**）
・**日祝：1日4往復（新たに運行）**

※ダイヤ・停留所位置の詳細については地域で検討 **課題③,⑤に対応**



(3) 岐北線(谷合～塩後)沿線

項目	現状・課題
運行方法	**【市民検討会】** ・車両が大きいため、すれ違いや追い抜きがしにくく、交通の妨げになっている **⇒課題①：車両サイズの小型化**
積雪による運休	・谷合～塩後は、年に数回積雪による運休が発生している **⇒課題②：運休回数の減少**
高齢者の移動手段	・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される **⇒課題③：高齢者の移動手段の確保**

検討課題

(1) 検討課題：谷合～塩後間のフィーダー化(ワゴン車両の導入)　**課題①,②に対応**

・ワゴン車等での運行とし、谷合～塩後間での折り返し運行とします。

【メリット】
・運行ルートの交通の安全性・円滑性が向上します。
・積雪による運休が減少します。

【デメリット】
・谷合で乗り継ぎが発生します。
・配車や乗務員の増加により運行経費が増加するため、運行本数が減便されます。

サービス水準案

・谷合～塩後をフィーダー化(**ワゴン車両で運行**)
・谷合で岐北線に接続(**乗り継ぎが発生**)
・運行日：毎日運行(現行と同水準)
・平日　：1日6往復(現行10往復から**減便**・神崎線と同水準)
・土日祝：1日4往復(現行7往復から**減便**・神崎線と同水準)

※ダイヤの詳細については地域で検討　**課題③に対応**

(4) ハーバス大桑線沿線

項目	現状・課題
運行ルート	**【市民検討会】** ・沿線に停留所から離れた集落がある（栢野・惣賀など） ・椿野地区の福祉施設への利用者が多いが、停留所から離れている **⇒課題①：公共交通不便地区の解消** **【利用者ヒアリング】・【市民検討会】** ・利用者がほとんどない停留所がある（四国山香りの森公園など） **⇒課題②：停留所の見直し**
運行ダイヤ	**【市民検討会】** ・通学の時間に合っていない **⇒課題③：利用者ニーズ（通学・通院等）に合ったダイヤの設定**
高齢者の移動手段	・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される **⇒課題④：高齢者の移動手段の確保**

短期的な視点での路線再編案

(1) 運行ルートの変更　**課題①,②に対応**

・需要のある地区を経由するようにルートを変更します。

【メリット】
・大桑・桜尾地区の公共交通不便地区の一部が解消されます。

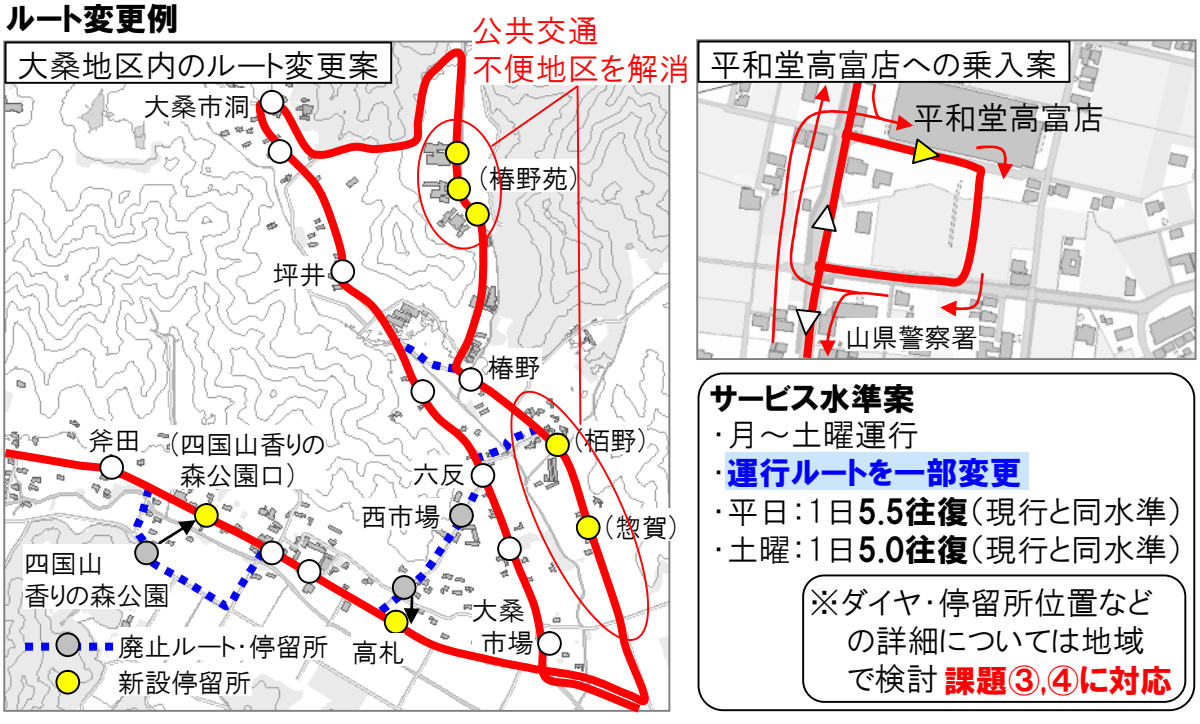
【デメリット】
・すべての集落を完全にカバーできないため、一部の公共交通不便地区は残ります。

(2) 停留所の見直し

・利用者の少ない停留所について、停留所の廃止などの見直しを行います。

【メリット】
・所要時間が短縮され、効率的に運行できます。

ルート変更例



サービス水準案
・月～土曜運行
・**運行ルートを一部変更**
・平日：1日**5.5往復**（現行と同水準）
・土曜：1日**5.0往復**（現行と同水準）

※ダイヤ・停留所位置などの詳細については地域で検討 **課題③,④に対応**

長期的な視点での路線再編案

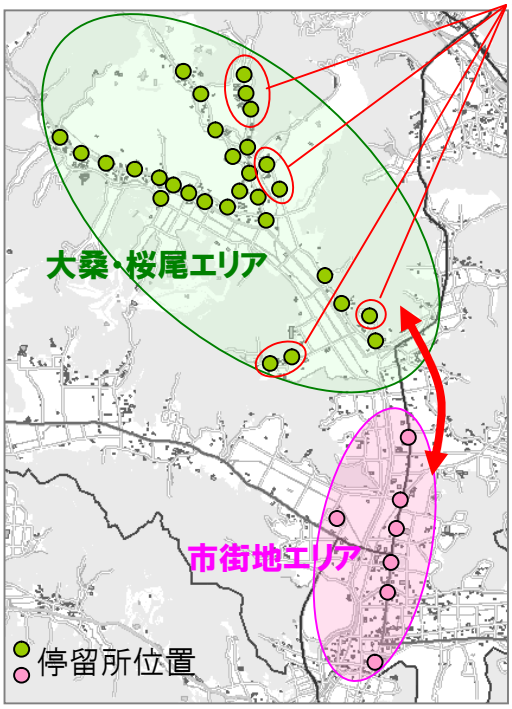
(1) デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）　**課題①,②に対応**

・各集落に網羅的に停留所を設置し、デマンド型乗合タクシーを導入します。
・狭い道でも走行できるようにタクシー車両（予約が多い場合はジャンボタクシー）で運行します。
・朝夕は現行どおり通勤・通学向けに定時定路線で運行します。（予約は必要ありません）

【メリット】
・大桑・桜尾地区においては公共交通不便地区がほぼ解消されます。
・自宅から停留所の距離が近くなり、利便性が向上します。

【デメリット】
・事前予約が必要となります。

停留所位置案



公共交通不便地区を解消

※ダイヤ・停留所位置などの詳細については地域で検討 **課題③,④に対応**

大桑・桜尾エリア
（椎倉地区の岐北線沿線部は除く）
・各集落に停留所をこまめに設置し、公共交通不便地区を解消します。

市街地エリア
・商業施設・医療機関・公共施設付近に停留所を設置します。

サービス水準案
・月～土曜運行
・**昼間（10～17時）：デマンド型乗合タクシー**
・朝夕（上記以外）：定時定路線バス3往復
・事前に**利用登録（無料）が必要**
・予約方法：**1時間前までに電話予約**

(5) ハーバス伊自良線沿線

項目	現状・課題
運行ルート	**【市民検討会】** ・沿線に停留所から離れた集落がある（掛･梅原など） **⇒課題①：公共交通不便地区の解消**
運行ダイヤ	**【市民検討会】** ・ダイヤ改正で通院や高校への通学に利用しにくくなった **⇒課題②：利用者ニーズ（通学・通院等）に合ったダイヤの設定**
高齢者の移動手段	・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される **⇒課題③：高齢者の移動手段の確保**

短期的な視点での路線再編案

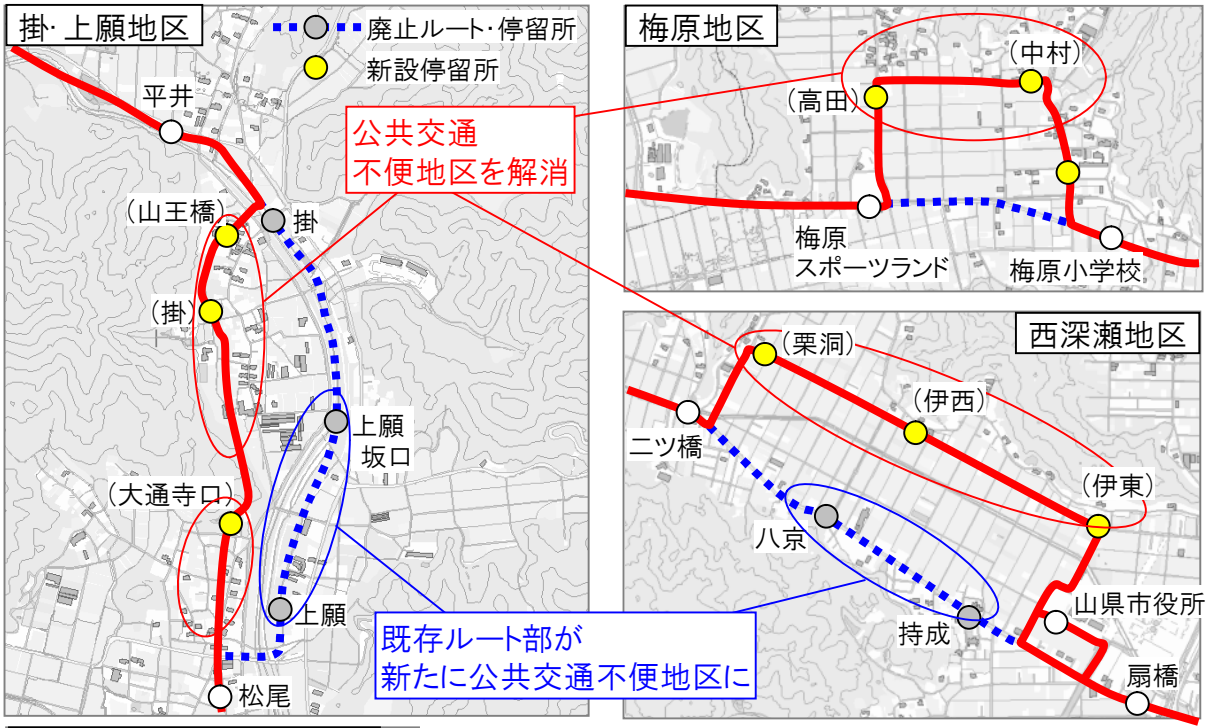
(1) 運行ルートの変更　**課題①に対応**

･需要のある地区を経由するようにルートを変更します。

【メリット】
･公共交通不便地区の一部が解消されます。

【デメリット】
･すべての集落を完全にカバーできないため、一部の公共交通不便地区は残ります。

ルート変更例



サービス水準案
･月～土曜運行
･**運行ルートを一部変更**
･平日：1日**7.0往復**（現行と同水準）
･土曜：1日**5.0往復**（現行と同水準）

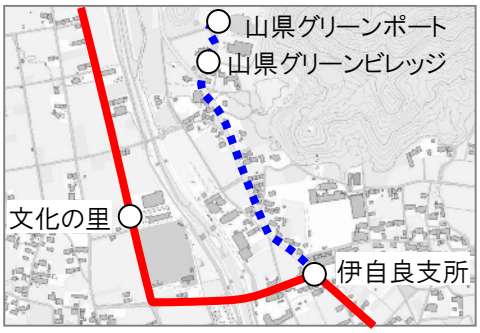
※ダイヤ･停留所位置などの詳細については地域で検討
課題②,③に対応

(2) 停留所の見直し　**課題①に対応**

・利用時間帯の限られる停留所について、利用のない時間帯は通過するなど、見直しを行います。

【メリット】
・所要時間が短縮され、効率的に運行できます。

停留所の見直し例（山県グリーンポート）



「山県グリーンポート」「山県グリーンビレッジ」バス停
早朝上り・夕方下りの利用者はほとんどいない

↓

一部時間帯の便の乗り入れを中止することで
1便あたり2.0km短縮し、所要時間が短縮されます。

長期的な視点での路線再編案

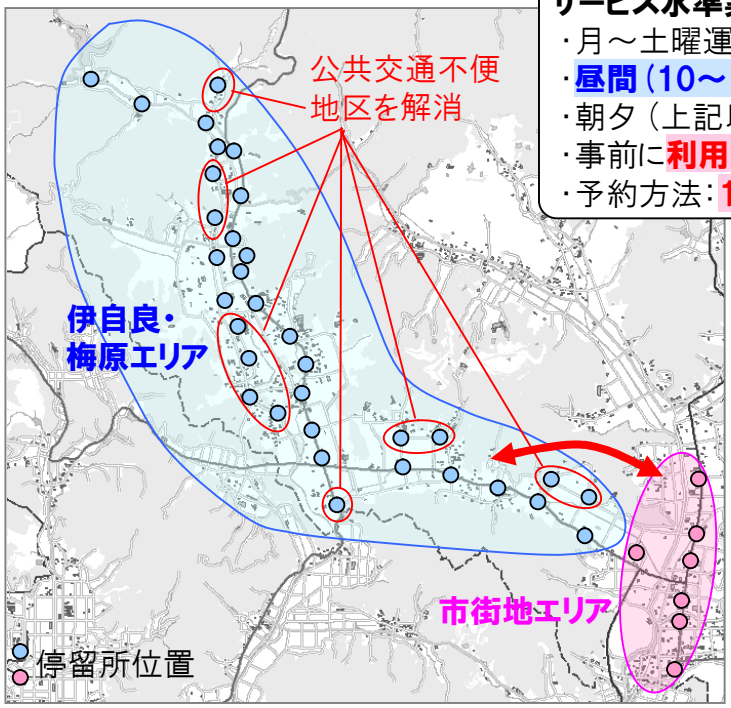
(1) デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）　**課題①に対応**

・各集落に網羅的に停留所を設置し、デマンド型乗合タクシーを導入します。
・狭い道でも走行できるようにタクシー車両（予約が多い場合はジャンボタクシー）で運行します。
・朝夕は現行どおり通勤・通学向けに定時定路線で運行します。（予約は必要ありません）

【メリット】
・伊自良・梅原地区においては公共交通不便地区がほぼ解消されます。
・自宅から停留所の距離が近くなり、利便性が向上します。

【デメリット】
・事前予約が必要となります。

停留所位置案



サービス水準案
・月～土曜運行
・**昼間（10～17時）：デマンド型乗合タクシー**
・朝夕（上記以外）：定時定路線バス3往復
・事前に**利用登録（無料）が必要**
・予約方法：**1時間前までに電話予約**

伊自良・梅原エリア
・各集落に停留所をこまめに設置し、公共交通不便地区を解消します。

市街地エリア
・商業施設・医療機関・公共施設付近に停留所を設置します。

※ダイヤ・停留所位置などの詳細については地域で検討 **課題②,③に対応**

(6) 高富地区・富岡地区

項目	現状・課題
運行ルート	【市民検討会】 ・市街地周辺に点在する団地（旭ヶ丘・蛍ヶ丘・石田町・東野台など）が、既存ルートから離れているため停留所まで行くのが大変である ⇒課題①：公共交通不便地区の解消 【利用者ヒアリング】 ・ハーバス利用者の目的地は、高富地区内の商業施設、医療機関が多い ・一部の施設は停留所から遠い ⇒課題②：商業施設等へのアクセス向上
高齢者の移動手段	・今後高齢化の進行により、自動車を利用できない人の増加が予想される ⇒課題③：高齢者の移動手段の確保

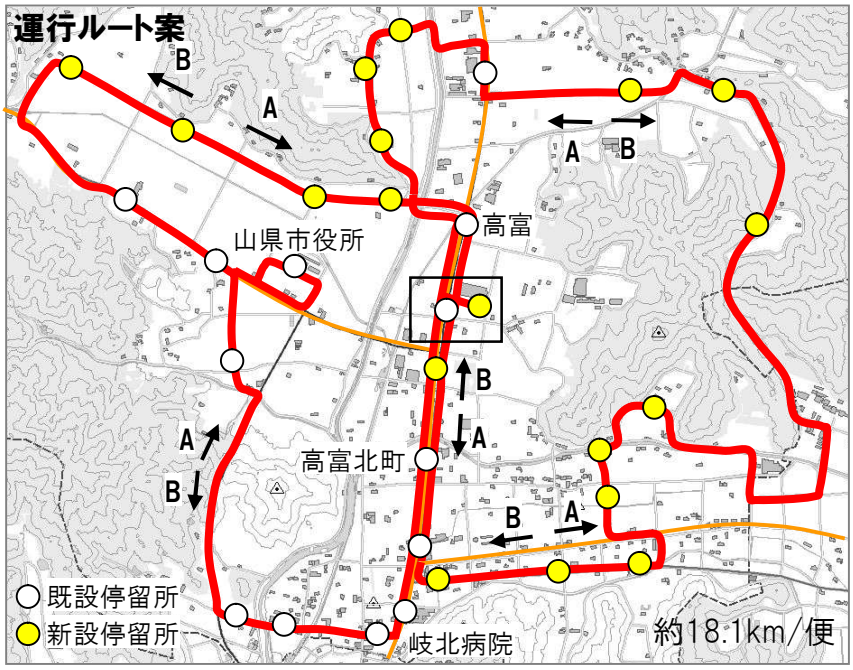
短期的な視点での路線再編案

(1) 新規バスルート（市街地巡回バス）の運行　**課題①に対応**

・高富地区内の公共交通不便地区を巡回する定時定路線のルートを新規に運行します。

【メリット】
・一部の公共交通不便地区が解消されます。
・自宅から停留所の距離が近くなり、利便性が向上します。

【デメリット】
・バス車両が団地内まで入れないため、公共交通不便地区が一部残ります。



※ダイヤ・停留所位置などの詳細については地域で検討 **課題③に対応**

サービス水準案
・月～土曜運行
・平日：**6便**
（A方向3便・B方向3便）
・土曜：**6便**
（A方向3便・B方向3便）

(2) 平和堂高富店への乗り入れ　**課題②に対応**

・新規ルートやハーバス大桑線・伊自良線を利用者の多い平和堂高富店に乗り入れ、買い物の利便性を高めます。

【メリット】
・停留所が施設から近くなるため、買い物の利便性が向上します。

長期的な視点での路線再編案

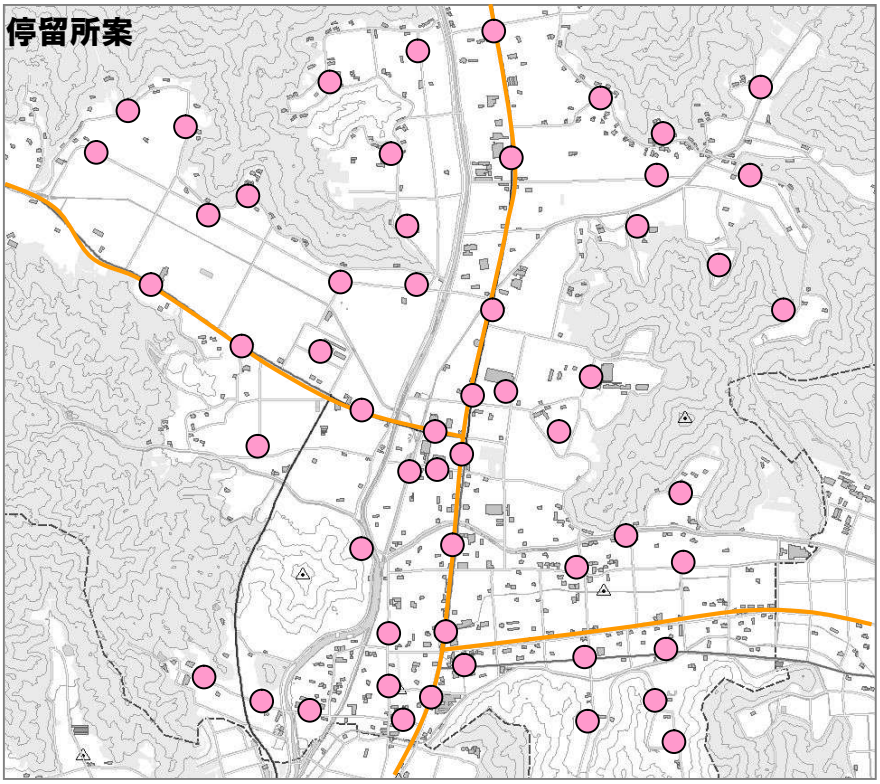
(1) デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）　**課題①,②に対応**

・各団地に網羅的に停留所を設置し、デマンド型乗合タクシーを導入します。
・団地・集落内まで乗り入れるため、タクシー車両（予約が多い場合はジャンボタクシー）で運行します。

【メリット】
・公共交通不便地区はほぼ解消されます。
・自宅から停留所の距離が近くなり、利便性が向上します。

【デメリット】
・事前予約が必要となります。
・運行時間帯は昼間時のみとなります。

停留所案



サービス水準案
・月～土曜運行
・**昼間（10～17時）：デマンド型乗合タクシー**
・事前に**利用登録（無料）が必要**
・予約方法：**30分前までに電話予約**

※停留所位置などの詳細については地域で検討
課題③に対応

4.1.2 利便性向上・利用促進事業

(1) バス停ポールの更新

現状・課題
・市内に設置されている既存のバス停ポールは老朽化が進んでおり、一部のポールはバス停名称や時刻表が見にくくなっています。
事業の内容
・新型のバス停ポールに交換し、時刻表などの情報を分かりやすく掲示します。 既存バス停ポール　　新型バス停ポール
事業主体と役割
・バス事業者
対象路線
・岐北線(神崎線を含む)、板取線、ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線、ハーバス乾線 ・岐阜バス営業路線（岐阜高富線、岐阜女子大線、高美線）

(2) ソーラーバス停スポットライトの設置

現状・課題
・夜間など暗い時間帯は、バス停の時刻表が見にくくなります。
事業の内容
・夜間における時刻表の視認性向上を図るため、スポットライトの設置を拡大していきます。
事業主体と役割
・バス事業者
対象路線
・岐北線(神崎線を含む)、板取線、ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線、ハーバス乾線 ・岐阜バス営業路線（岐阜高富線、岐阜女子大線、高美線）

(3) ノンステップ車両の導入

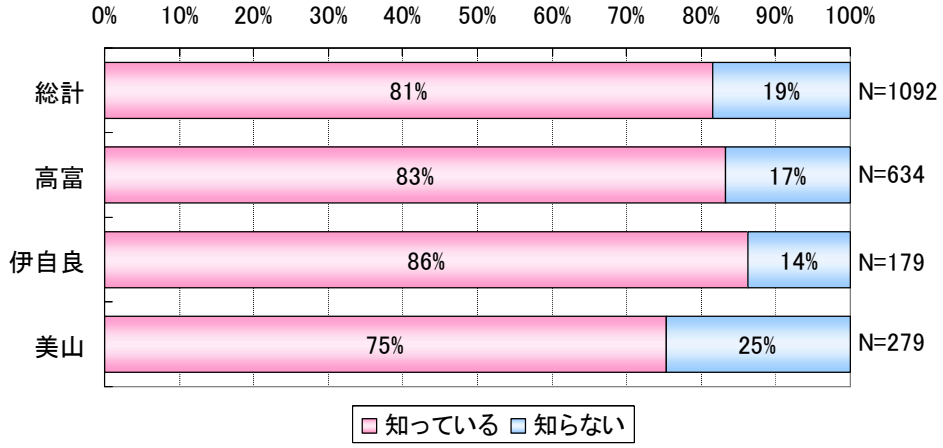
現状・課題
・現在のハーバス車両は乗降口に２段のステップがあり、バリアフリー化に対応していません。 ・このため、高齢者や障がい者にとっては、乗降時の負担が大きくなっています。
事業の内容
・ノンステップバスを導入し、バス車両のバリアフリー化を図り、高齢者、障がい者等を含めたバス利用者の利便性を向上します。 ・営業路線の車両についても、バリアフリー化を推進するよう、事業者と調整していきます。 （例）ノンステップバスの例
事業主体と役割
・バス事業者
対象路線
・ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線

（4）交通結節点の整備

現状・課題
【谷合】（岐北線・神崎線・ハーバス乾線乗り継ぎ） ・屋根付きの待合空間、駐輪場、トイレが整備されているものの、壁がないため冬季は待つのが苦痛だという意見が出ています。   【出戸】（板取線・ハーバス乾線乗り継ぎ） ・道路脇にポールが立っているだけで、ベンチや上屋などはありません。
事業の内容
・交通結節点としてふさわしい待合空間を確保し、雨天時や降雪時の乗降の円滑性や、乗り継ぎ待ち時間の快適性を向上させます。
事業主体と役割
・市　　：待合施設の整備、地権者や関係機関との調整
対象路線
・岐北線（神崎線を含む）、板取線、ハーバス乾線

(5) 公共交通ガイドブックによる情報提供

現状・課題
・市民アンケート調査の結果、2 割の市民の方が自分の地域を運行するバスの情報を知らない状況にあります。 問：あなたは市内で運行されている自主運行バスを知っていますか？



事業の内容
・市内を運行するすべての公共交通を網羅した分かりやすく使いやすい公共交通ガイドブックを作成・配布し、利用促進を図ります。

事業主体と役割
・市　　：公共交通ガイドブックの作成・配布
対象路線
・岐北線(神崎線を含む)、板取線、ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線、ハーバス乾線 ・岐阜バス営業路線（岐阜高富線、岐阜女子大線、高美線）

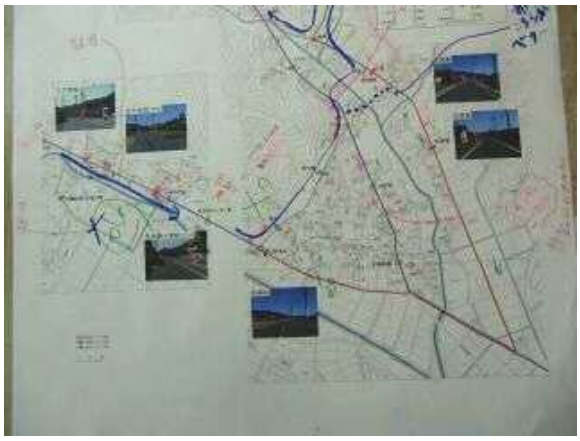
(6) インターネットによる情報提供

現状・課題
・現在、一部の自主運行バス（岐北線(神崎線を含む)・板取線）を含む岐阜バス各線では、インターネット・携帯電話端末を利用した乗り換え案内や料金検索等の情報が提供されていますが、ハーバス各線は対応していません。
事業の内容
・停留所にＱＲコードを掲示するなど、インターネットを利用して携帯電話端末でもダイヤや路線などの運行情報が簡単に検索できるよう情報提供の充実を図ります。 （例）岐阜バス運行情報提供サービス   （出典：岐阜バスホームページ）
事業主体と役割
・バス事業者：乗り換え案内、料金検索等のシステムの拡大
対象路線
・岐北線(神崎線を含む)、板取線、ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線、ハーバス乾線 ・岐阜バス営業路線（岐阜高富線、岐阜女子大線、高美線）

(7) 乗継情報の掲示

現状・課題
・岐北線神崎系統・ハーバス乾線沿線から高富方面へ利用する場合、岐北線・板取線への乗継が必要になりますが、幹線・支線ともに本数が少ないため、便によっては待ち時間が非常に長くなります。 ・また、ハーバス乾線と板取線の乗継バス停である乾公民館前／出戸では、のりばが離れており、バスに乗り慣れない方にとっては、分かりづらくなっています。
事業の内容
・バス停に乗継情報を掲示し、どの便に乗ると、どのバス停でどのバスに乗継できるかを表示し、バスに乗り慣れない方にも分かりやすくします。
事業主体と役割
・市　　：乗継情報案内の作成・更新 ・バス事業者：バス停への掲示
対象路線
・岐北線(神崎線を含む)、板取線、ハーバス乾線

(8) 地域バス調整会議等の開催

現状・課題
・市民にとってより利用しやすい公共交通をつくるには、実際の利用者や地域の住民が運行ルートや運行ダイヤの検討を行うことが重要です。
事業の内容
・利用者や地域の住民を対象として、地域の公共交通の運行ルートや運行ダイヤを検討する調整会議を実施し、マイバス意識を向上させ、利便性を向上させるとともに利用促進を図ります。 ・市民が公共交通の検討に参画できるよう、運行計画の検討や利用促進等を行うための市民組織（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目指します。 調整会議イメージ 
事業主体と役割
・市民　　：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

(9) モビリティマネジメントの実施

現状・課題
・山県市では、自動車を運転する高齢者が多くなっています。 ・多くの家庭では自動車や自転車の利用がほとんどで、バスに乗車する機会が非常に少なくなっています。
事業の内容
・バスについての説明会（バスの利用方法、自動車運転のリスク、過度な自動車依存による影響等の情報提供）を開催し、公共交通ガイドブック等を用いて、バスの利便性を周知することで、バスの利用促進を図ります。 ・小学生・保育園児を対象とした体験型の説明会（交通すごろく、バスの乗り方・マナー教室、実際のバスへの体験乗車等）、中学生を対象としたスタンプラリー等を行い、バスに対する関心を高めます。 ・各取り組みによる効果を把握するため、事前・事後に自主運行バス各線の乗降調査、ＩＣ乗車券利用履歴データによるＯＤ集計等を実施し、バスの利用状況を分析します。
事業主体と役割
・市　　：説明会・イベントの実施、事前調査・事後調査の実施 ・バス事業者：ＩＣ乗車券データの提供、乗降調査への協力

(10) 無料体験乗車券の発行

現状・課題
・9 割以上の市民が日常の生活で自動車を利用している状況です。日常的に自動車を利用している市民は、バス路線の改善が実施され、利用しやすい環境になったとしても、きっかけがなければ、なかなかバスを利用することは難しいと考えられます。
事業の内容
・路線再編（運行ルート変更・ダイヤ変更）の実施をＰＲするとともに、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し、利用促進を図ります。
事業主体と役割
・市　　：乗車券の印刷、発行

(11) 割引乗車券の発行

現状・課題
・市内のバス利用者には、市街地で複数の施設を訪れるケースが多いですが、バスは乗車のたびに運賃がかかるため、割高感や抵抗感があります。
事業の内容
・一日に複数の施設を訪れるバス利用者への割高感や抵抗感を軽減するため、一日に何度でも乗り降りできる一日乗車券または一ヵ月定期券等の割引乗車券を発行し、利用促進を図ります。
事業主体と役割
・市　　：乗車券の印刷、発行、販売、ＰＲ ・バス事業者：乗車券の販売

(12) 観光客の利用促進

現状・課題
・市内で開催されるイベントにバスを利用して参加したい場合、運行本数が少ないため、待ち時間の発生等、不便が生じています。また、バスの時間に合わせてイベントを開催することも、運行本数が少ないことから難しくなっています。
事業の内容
・イベントに合う時間帯に、臨時増便を行い、自動車を運転できない方にもイベントに参加できるようにします。
事業主体と役割
・市　　：イベントに合わせた臨時増便の時刻、便数等の検討 ・バス事業者：臨時便の運行

(13) バスヘルパー導入の検討

現状・課題
・ハーバスには、病院への通院や買い物に出掛けるお年寄りの利用が多く、乗降時や車内でのサポートが必要です。
事業の内容
・ハーバス各線に、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します。
事業主体と役割
・市民　　：バスヘルパーの実施・協力

4.2 各事業の事業主体

各事業の実施主体は、以下のように設定します。

事業		事業主体		
		市	事業者	市民
路線再編事業		○	○	○
利便性向上・利用促進事業	(1) バス停ポールの更新		○	
	(2) ソーラーバス停スポットライトの設置		○	
	(3) ノンステップ車両の導入		○	
	(4) 交通結節点の整備	○		
	(5) 公共交通ガイドブックによる情報提供	○		
	(6) インターネットによる情報提供		○	
	(7) 乗継情報の掲示	○	○	
	(8) 地域バス調整会議等の開催			○
	(9) モビリティマネジメントの実施	○	○	
	(10)無料体験乗車券の発行	○	○	
	(11)割引乗車券の発行	○	○	
	(12)観光客の利用促進	○	○	
	(13)バスヘルパー導入の検討			○

4.3 計画の推進

4.3.1 地域運営組織の必要性

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。

市民が公共交通の検討等に参画するためには、運行計画の検討や利用促進等を行うための市民組織（地域運営組織）を構成する必要があります。

4.3.2 地域運営組織の設置・検討単位

・地域運営組織は、地区自治会連合会単位で設置することとします。
・路線再編による影響が地区内で完結し、他への影響がほとんどない場合（軽微なルート変更、バス停設置等）は、その地区の地域運営組織が単独で検討します。
・路線再編により他地域に影響が出る場合（大幅なルート・ダイヤの変更等）は、関係するすべての地区の地域運営組織が合同で検討します。

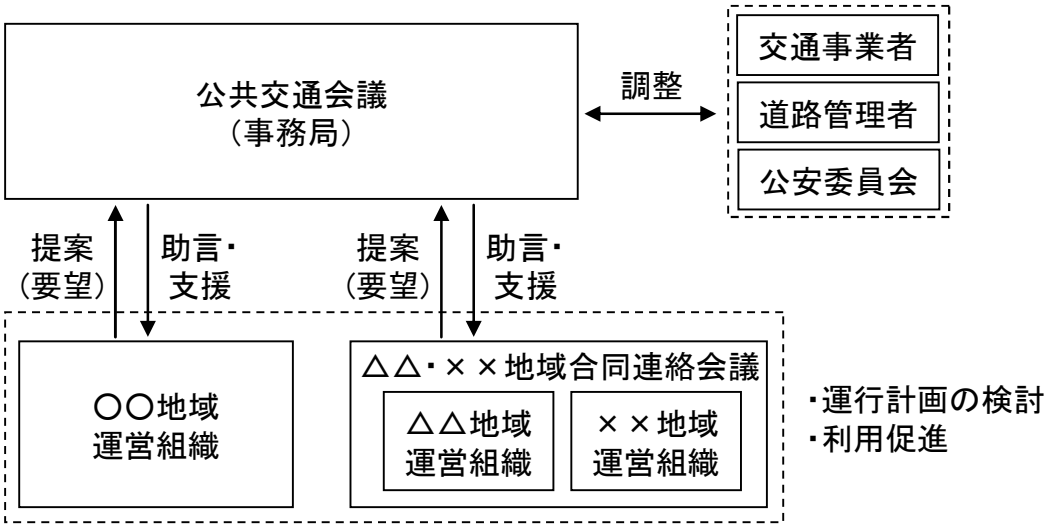
地区名	地域運営組織単独で想定される検討範囲		合同連絡会議で想定される検討範囲	
	対象路線	項目	対象路線	項目
乾	ハーバス乾線	・運行日 ・デマンド型乗合タクシーの導入	ハーバス乾線	・デマンド型乗合タクシーの区域拡大
北武芸	ハーバス乾線	・運行日 ・デマンド型乗合タクシーの導入		
北山	岐北線 (神崎線)	・運行日 ・運行ダイヤ ・地区内のバス停		
葛原	岐北線	・運行ダイヤ ・地区内のバス停		
谷合	岐北線	・地区内のバス停		
富波	岐北線	・地区内のバス停		
西武芸	岐北線･板取線	・地区内のバス停		
伊自良北	ハーバス伊自良線	・地区内のルート ・地区内のバス停	ハーバス伊自良線	・運行日 ・運行ダイヤ ・デマンド型乗合タクシーの導入 ・高富市街地のルート変更
伊自良南	ハーバス伊自良線	・地区内のルート ・地区内のバス停		
梅原	ハーバス伊自良線	・地区内のルート ・地区内のバス停		
大桑	ハーバス大桑線	・地区内のルート ・地区内のバス停	ハーバス大桑線	・運行日 ・運行ダイヤ ・デマンド型乗合タクシーの導入 ・高富市街地のルート変更
桜尾	ハーバス大桑線	・地区内のルート ・地区内のバス停		

地区名	地域運営組織単独で想定される検討範囲		合同連絡会議で想定される検討範囲	
	対象路線	項目	対象路線	項目
富岡	ハーバス大桑線 ハーバス伊自良線	・地区内のルート ・地区内のバス停	市街地巡回ルート	・運行日 ・運行ルート･ダイヤ ・デマンド型乗合タクシーの導入
高富	ハーバス大桑線 ハーバス伊自良線	・地区内のルート ・地区内のバス停		

※地区内の路線以外の路線に対する検討も可能です。（公共交通会議にて調整）

4.3.3 公共交通会議と地域運営組織の関係

地域運営組織により検討された運行計画については、公共交通会議が関係機関との調整等を行い、実現できるように支援していきます。



※各運営組織間の取組内容等の情報交換、他の運営組織との調整については、関係するすべての運営組織が参加する合同連絡会議にて行います。

4.3.4 検討開始から運行までの流れ

(1) 各主体の役割

① 運営組織の設立

地域運営組織	・公共交通の検討に参画していくために「運営組織」を設立します。

② 運行計画案(素案)の作成

地域運営組織	・地域住民や既存路線の利用者のニーズを集約し、利用しやすい運行ルートや停留所の位置を検討します。 ・本数・ダイヤ（必要に応じて運賃）などを含めた運行計画案を作成し、公共交通会議に提出します。 ・関係機関との協議(公共交通会議が実施)の結果、作成した運行計画案が実現できないと判断された場合は、再検討の上、運行計画案を修正します。
公共交通会議	・作成する運行計画案について、技術的な助言、検討に必要な情報提供を行います。

③ 関係機関との協議・調整

公共交通会議	・地域運営組織が作成した運行計画案が実現できるよう、交通事業者、道路管理者、警察署等の関係機関と協議します。

④ 公共交通会議での承認

公共交通会議	・運行計画案を公共交通会議に諮り、運行の承認を受けます。

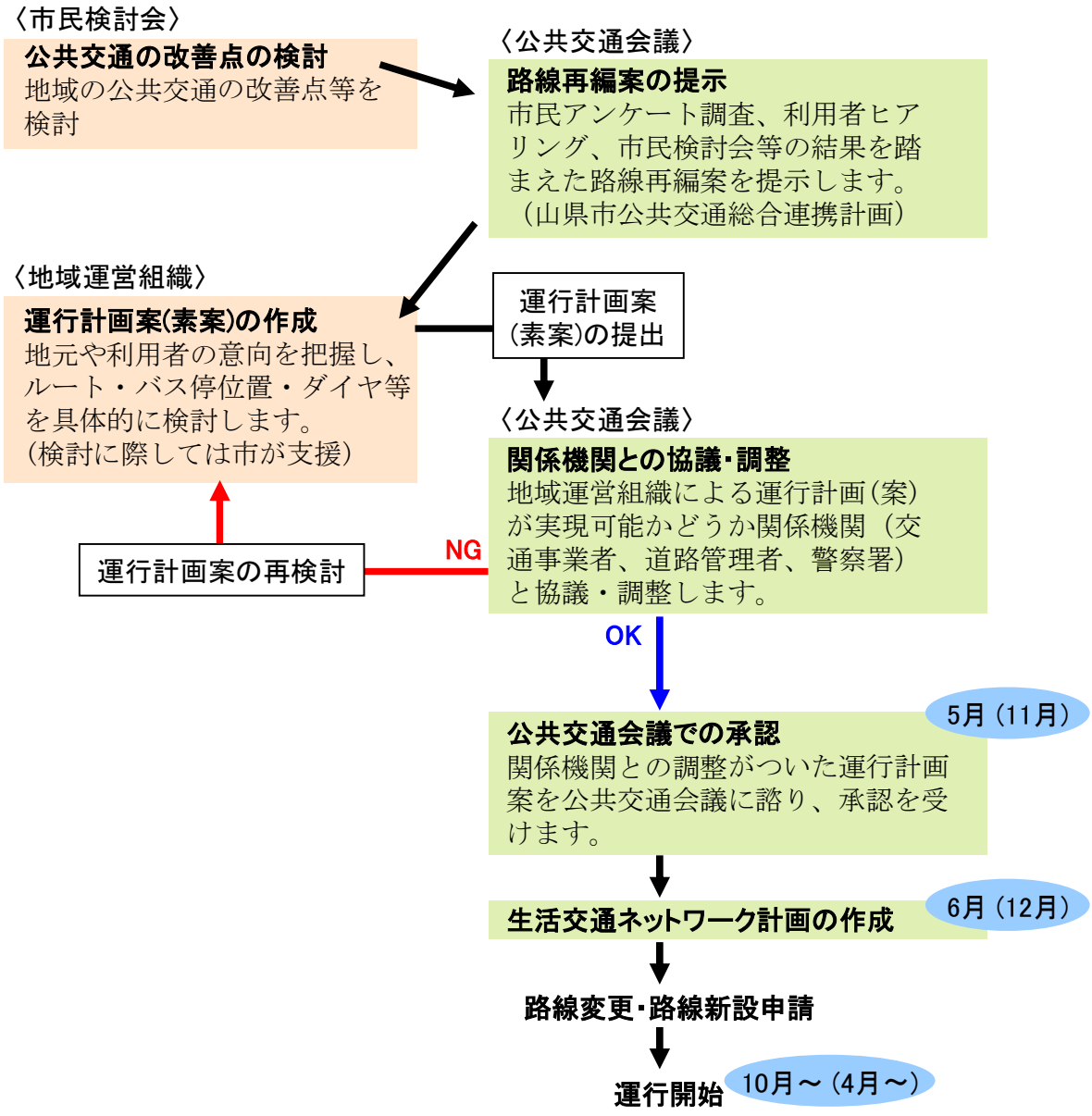
⑤ 生活交通ネットワーク計画の作成

公共交通会議	・確定した運行計画案に基づき、生活交通ネットワーク計画を作成し、国に申請します。

⑥ 運行開始までの準備

公共交通会議	・交通事業者を選定し、運行計画書に沿って運行を依頼します。 ・交通事業者、運輸局、道路管理者、警察署等の関係機関との調整を行います。
交通事業者	・実証運行の実施に必要な運行の許可申請を行います。 ・車両や乗務員の手配など、運行準備を進めます。

(2) 全体フロー

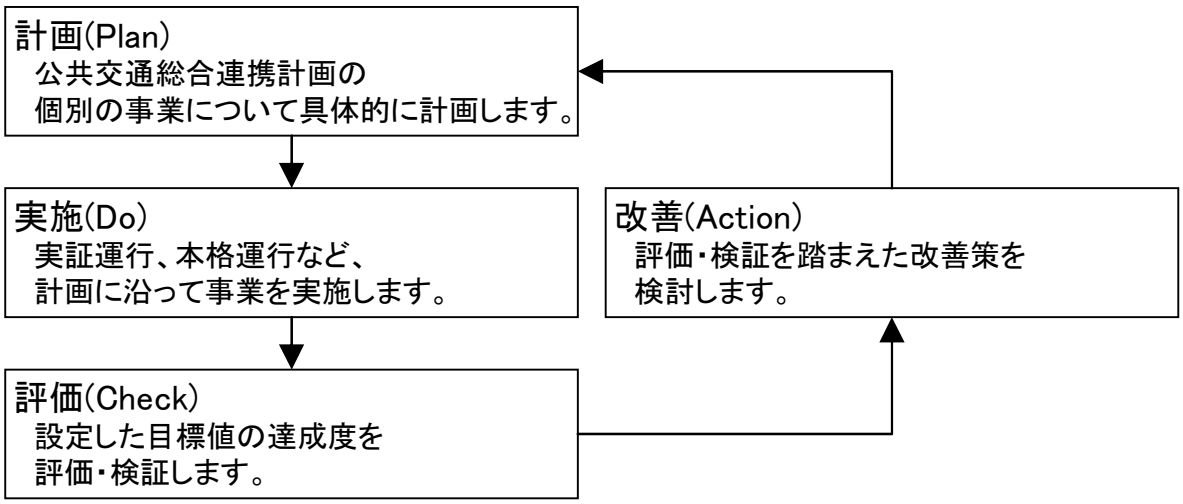


※デマンド型乗合タクシーの導入、新規路線の開設の場合、運行開始前に実証運行を実施します。

4.4 ＰＤＣＡサイクルによる進捗管理

計画策定後に、社会情勢の変化等により需要が変化することが予想されるため、計画の内容については定期的に見直しを行う必要があります。

そこで、各事業の実施状況や目標値の達成状況を定期的に検証し、見直しを行うことで、持続可能な公共交通の確保を目指し、ステップアップを図ります。



計画期間中は、年に１回、計画の進捗状況、目標の達成度を確認するとともに、アンケート調査により住民の満足度、路線の認知度等を把握し、計画の評価を行います。そして、その結果を踏まえた改善策を検討し、計画の見直しを行っていきます。

4.5 実施スケジュール

公共交通総合連携計画の計画期間は６年間と設定し、短期、長期の２期に分けて、地域での合意形成が整い、関係機関との調整がついたところから段階的に事業を実施します。
なお、地域住民による検討結果によっては、実施時期、実施内容を変更する場合があります。

	路線再編事業					その他事業 （利便性向上・利用促進）
	ハーバス乾線沿線	神崎線沿線	ハーバス大桑線沿線	ハーバス伊自良線沿線	高富地区・富岡地区	
短期 H25 ～ H26	**デマンド型乗合タクシー導入** [H25.4] ・地域運営組織設立予定 ・運行計画の詳細検討 [H26.4] ・実証運行の開始を目指す [H26.10] ・本格運行の開始を目指す	**毎日運行の実施** [H25] ・地域運営組織設立検討 ・運行計画（ダイヤ）の詳細検討 [H25.10] ・毎日運行開始を目指す	**ルート変更** [H25] ・地域運営組織設立検討 ・運行計画（ルート,停留所,ダイヤ）の詳細検討 [H25.10 または H26.4] ・新ルート・ダイヤでの運行開始を目指す	**ルート変更** [H25] ・地域運営組織設立検討 ・運行計画（ルート,停留所,ダイヤ）の詳細検討 [H25.10 または H26.4] ・新ルート・ダイヤでの運行開始を目指す	**市街地巡回バスまたはデマンド型乗合タクシーの導入検討** [H25] ・地域運営組織設立検討 ・運行方法の検討 ・運行計画の詳細検討	**バス停ポールの更新** [H25]・新型ポールに順次更新 **ソーラーバス停スポットライトの設置** [H25]・順次拡大 **ノンステップ車両の導入** [H25]・小型ノンステップバスの導入（ハーバス大桑線・ハーバス伊自良線で導入予定） **地域のバスに関する検討会の開催** [H25～]・各地区において順次開催 **モビリティマネジメントの実施** [H25～]・高齢者、小学生等を対象とした説明会の開催 **公共交通ガイドブック** [H25.10 または H26.4] ・公共交通ガイドブック作成 ※運行見直しごとに改訂版作成 **インターネットによる情報提供** [H26 以降]・バスロケーションシステムの導入 ・ホームページの統合 **乗継情報の掲示** [H26 以降]・停留所への乗継情報の掲示 **無料体験乗車券の発行** [H26 以降]・路線再編後に配布 **割引乗車券の発行** [H26 以降]・一日乗車券,定期券等の発行 **観光客の利用促進** [H26 以降]・イベント開催時の臨時増便の実施 **交通結節点の整備** [H26 以降]・出戸，谷合等の停留所の整備
長期 H27 ～ H30		**小型車両の導入** [H27 以降] ・小型車両の導入を目指す	**デマンド型乗合タクシー導入** [H27 以降] ・運行計画（停留所,ダイヤ）の検討	**デマンド型乗合タクシー導入** [H27 以降] ・運行計画（停留所,ダイヤ）の検討		

山県市公共交通総合連携計画

平成２５年８月

山県市公共交通会議

事務局　山県市企画財政課

電話 0581-22-6825　FAX 0581-27-2075

E-mail kikaku@city.gifu-yamagata.lg.jp