

山県市地域公共交通網形成計画 (案)

平成29年9月

山 県 市

山縣市地域公共交通網形成計画(案) 目次

序章 はじめに	1
序.1 計画策定の趣旨.....	1
序.2 これまでの公共交通の取り組み経緯.....	1
序.3 計画の位置付け.....	2
序.4 計画区域.....	2
序.5 計画期間.....	2
序.6 公共交通会議の構成員と役割分担.....	3
第1章 地域の現状	4
1.1 地勢・地理.....	4
1.2 人口.....	5
1.3 通勤・通学流動.....	9
1.4 施設立地状況.....	11
1.5 観光.....	13
第2章 上位・関連計画	14
2.1 第2次山縣市総合計画(抜粋).....	14
2.2 山縣市まち・ひと・しごと創生総合戦略(抜粋).....	16
2.3 山縣市都市計画マスタープラン(抜粋).....	17
2.4 山縣市公共交通総合連携計画(抜粋).....	19
2.5 都市再生整備計画 高富IC(仮称)南部地区(抜粋).....	21
2.6 第2次山縣市地域福祉推進計画(抜粋).....	22
第3章 公共交通の現状	23
3.1 運行概要.....	23
3.2 利用状況.....	27
3.3 運行収入・市補助額.....	36
第4章 山縣市公共交通総合連携計画の取り組み評価	38
4.1 計画事業の実施状況.....	38
4.2 目標の達成状況.....	44
4.3 連携計画における課題.....	46
第5章 山縣市地域公共交通の抱える課題	48
5.1 地域公共交通の課題.....	48
5.2 多様なニーズへの対応.....	49
5.3 まちづくりとの連携.....	51
5.4 持続可能な公共交通の確保.....	52
5.5 市民意識の向上.....	54

第 6 章 目指す将来の姿・基本的な方針	55
6.1 山県市が目指す将来の姿.....	55
6.2 基本方針と目標.....	58
第 7 章 具体的な実施事業	60
7.1 事業概要.....	60
7.2 路線再編事業.....	61
7.3 バスターミナル整備事業.....	69
7.4 利用促進事業.....	73
7.5 実施スケジュール.....	78
第 8 章 計画の達成状況の評価	79
8.1 計画の評価と推進体制.....	79
8.2 評価指標と目標値.....	80
8.3 各評価指標と目標値の評価方法.....	81

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。市民からは「通院・通学・買い物等生活のためにバス路線を維持・拡張して欲しい」との要望がある一方、「利用者の少ないバス路線は廃止すべき」との意見も寄せられました。このような状況を踏まえ、平成25年度に、市民、市、交通事業者が連携を図り、利用者の視点に立った利用しやすい生活交通の整備を目的として、山縣市公共交通総合連携計画（以下、「連携計画」）を策定し、以降、計画に定めた目標の実現に向けて各種事業に取り組んでいます。

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

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

序.2 これまでの公共交通の取り組み経緯

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

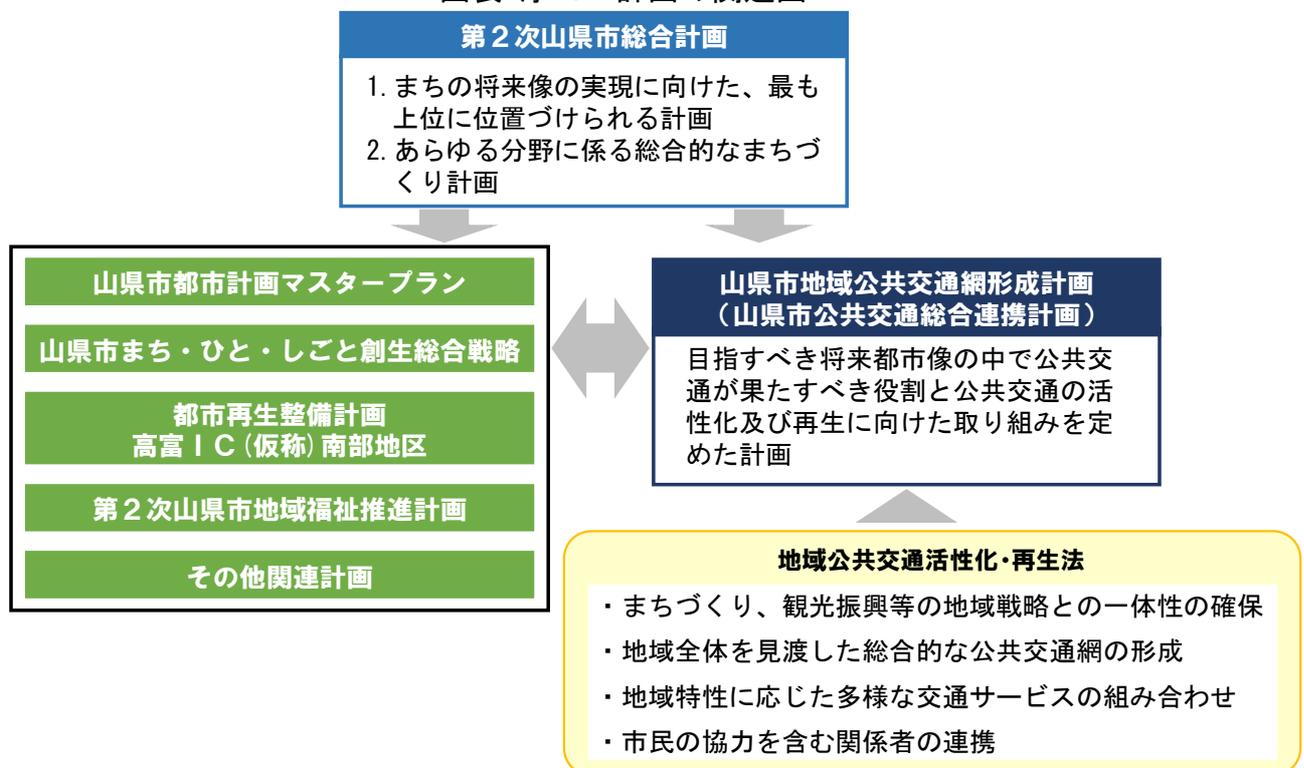
序.3 計画の位置付け

「山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)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の積極的な利用、行事等での活用 地域運営組織への参画
学識者	<ul style="list-style-type: none"> 地域の合意形成を図る上での助言
岐阜運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> 制度的支援
公安委員会	<ul style="list-style-type: none"> バスルートやバス停設置についての助言・指導
岐阜県	<ul style="list-style-type: none"> 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)
道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> バスルート上の安全性・快適性・円滑性確保 バス停周辺整備
交通事業者 (労働組合含む)	<ul style="list-style-type: none"> 乗客の安全な輸送 効率的な運行や利便性を高めるための運行計画提案
山口市	<ul style="list-style-type: none"> 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



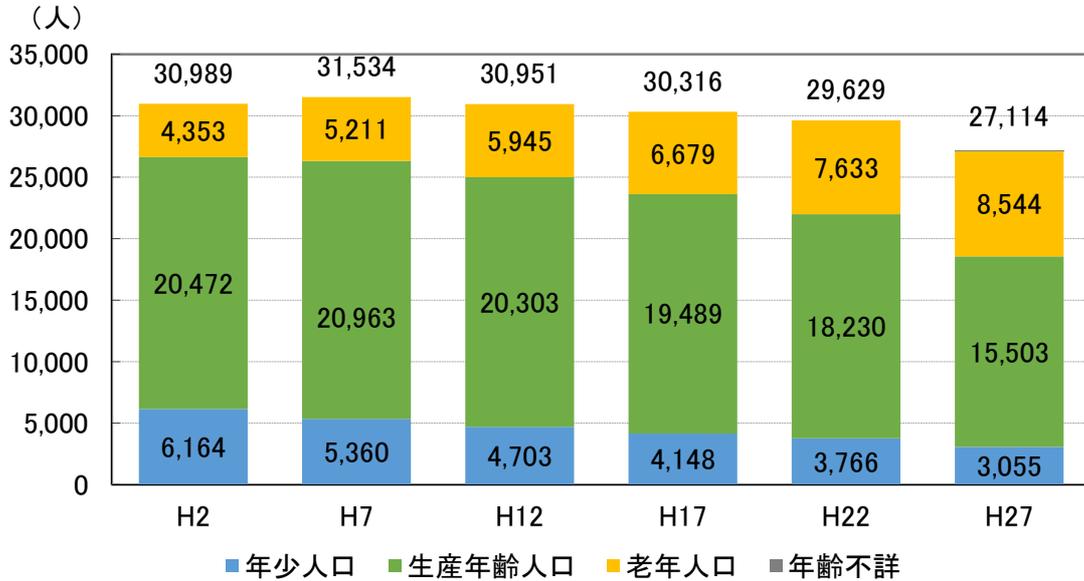
出典：山県市市勢要覧（平成 28 年度）

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。

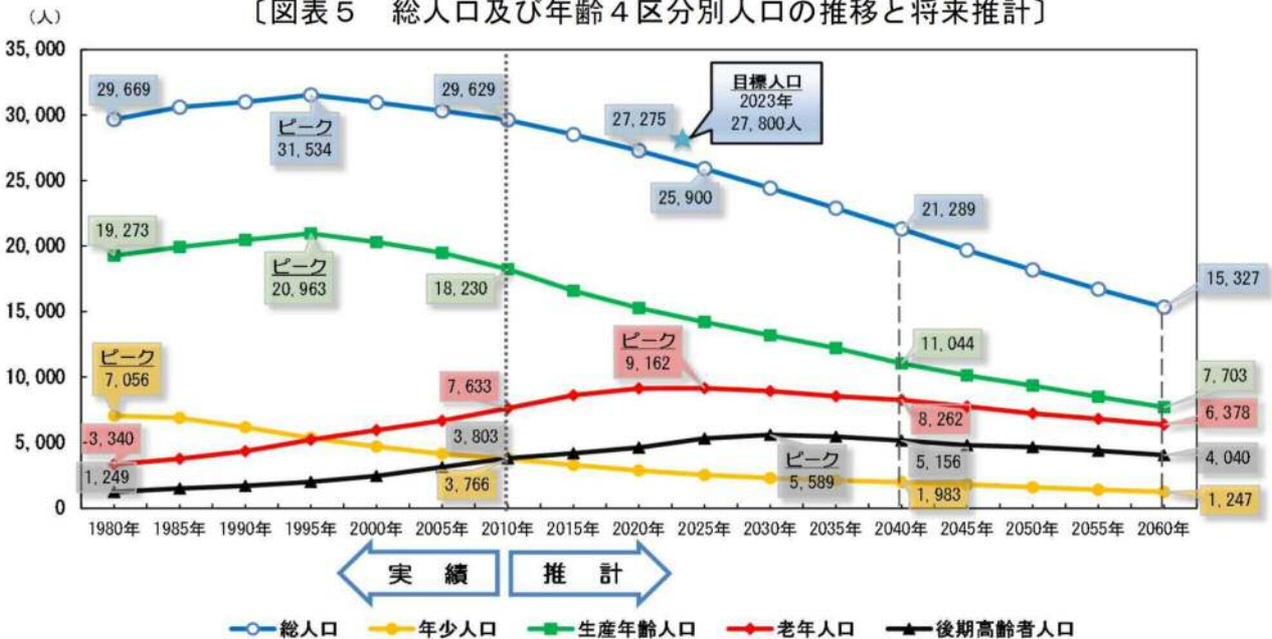
図表 1-2 人口の推移



出典：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〕



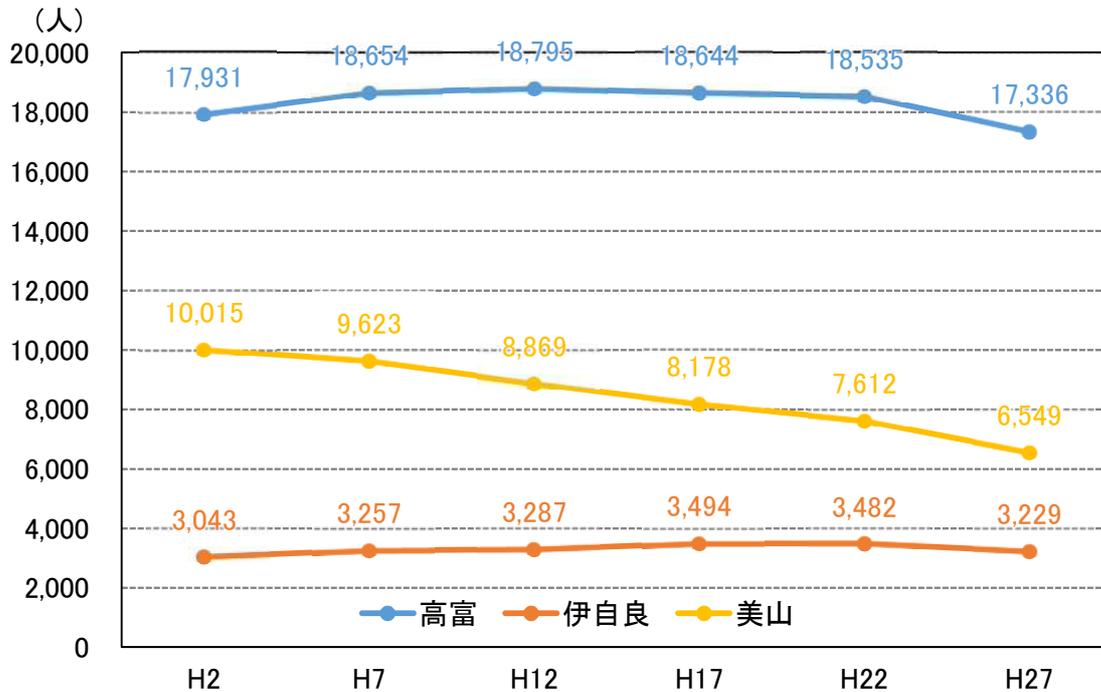
【出典：総務省「国勢調査」、社人研「日本の地域別将来推計人口」、本市独自推計】

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

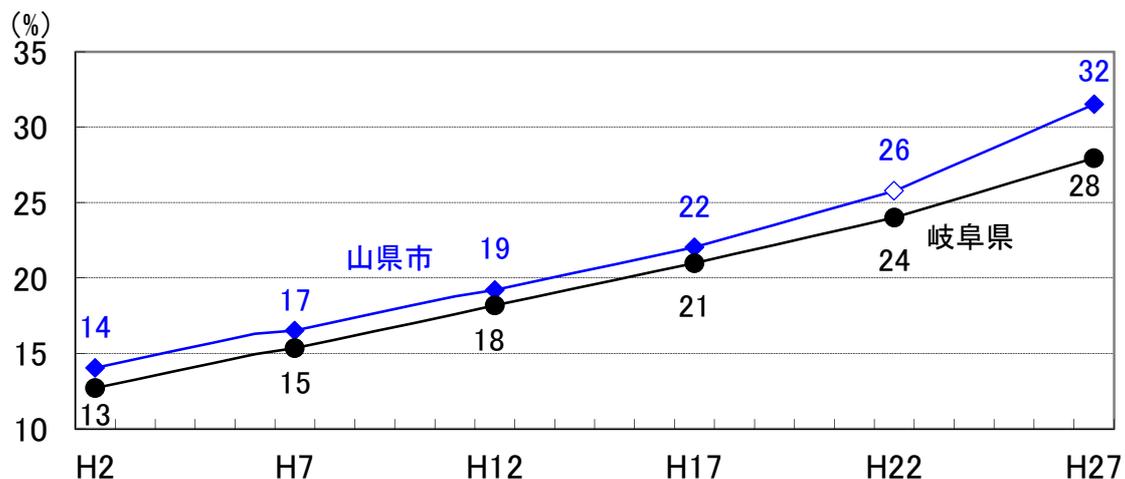


出典：国勢調査

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

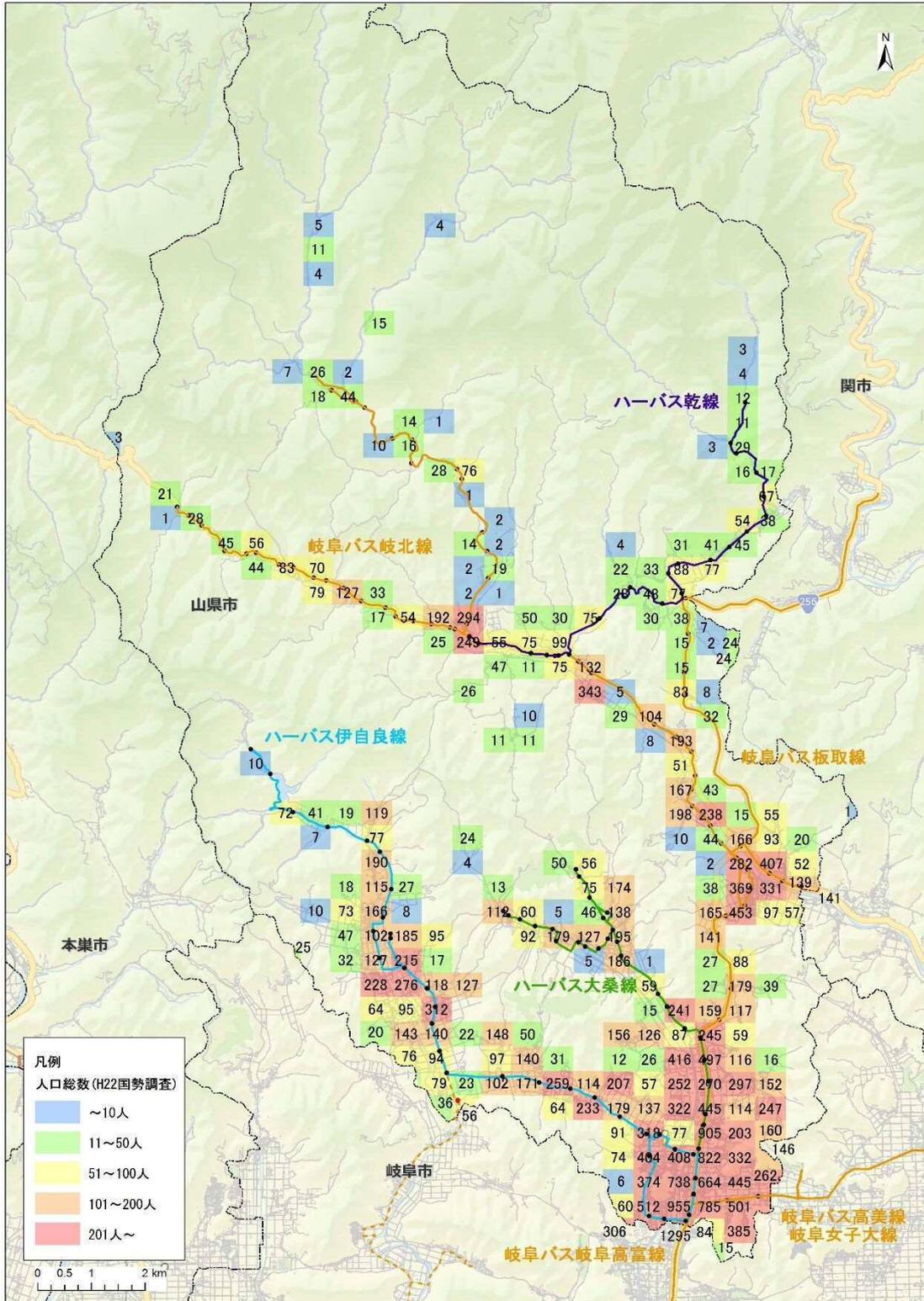


出典：国勢調査

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

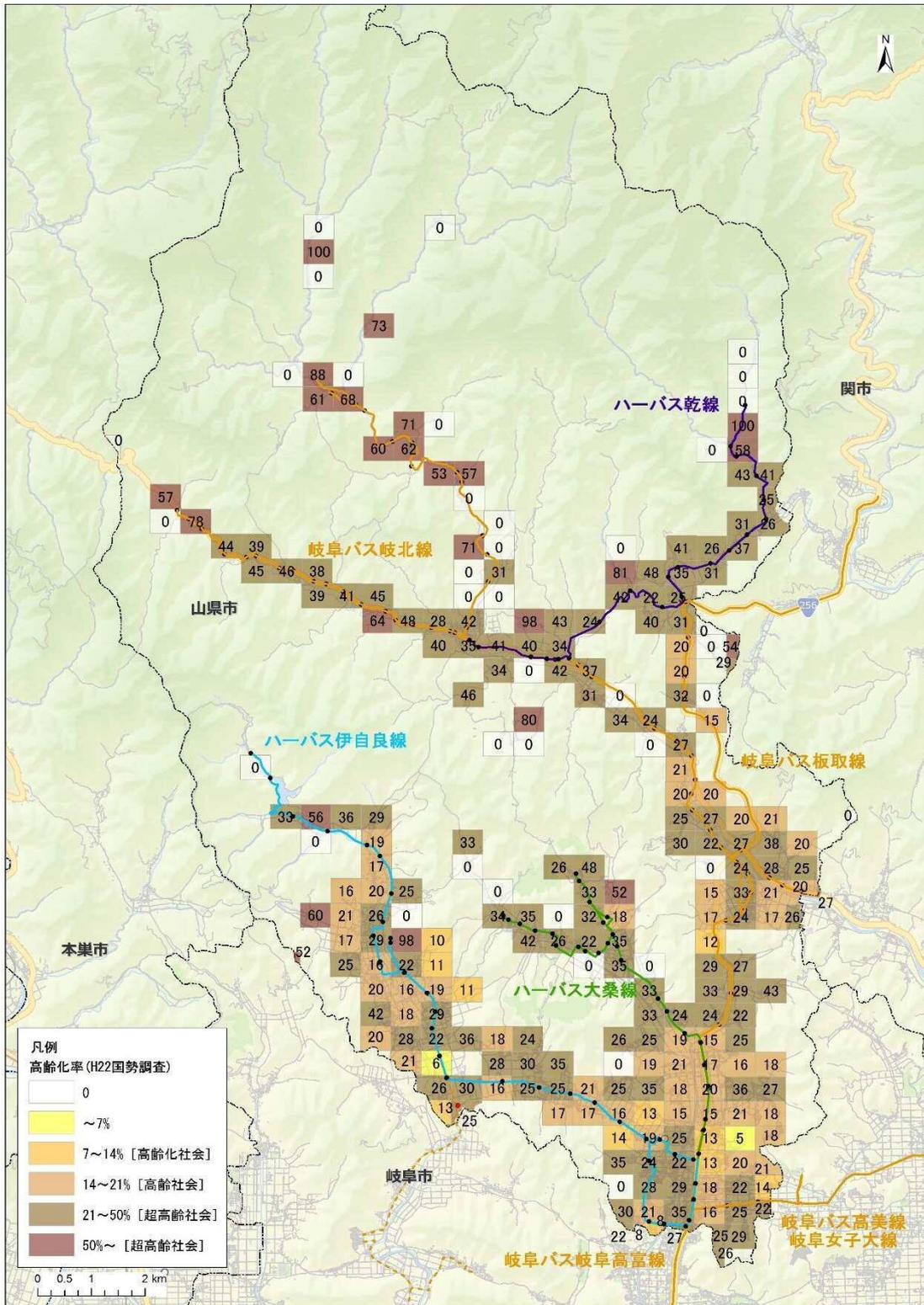


出典：国勢調査

1.2.5 高齢化率の状況

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

図表 1-7 高齢化率の状況



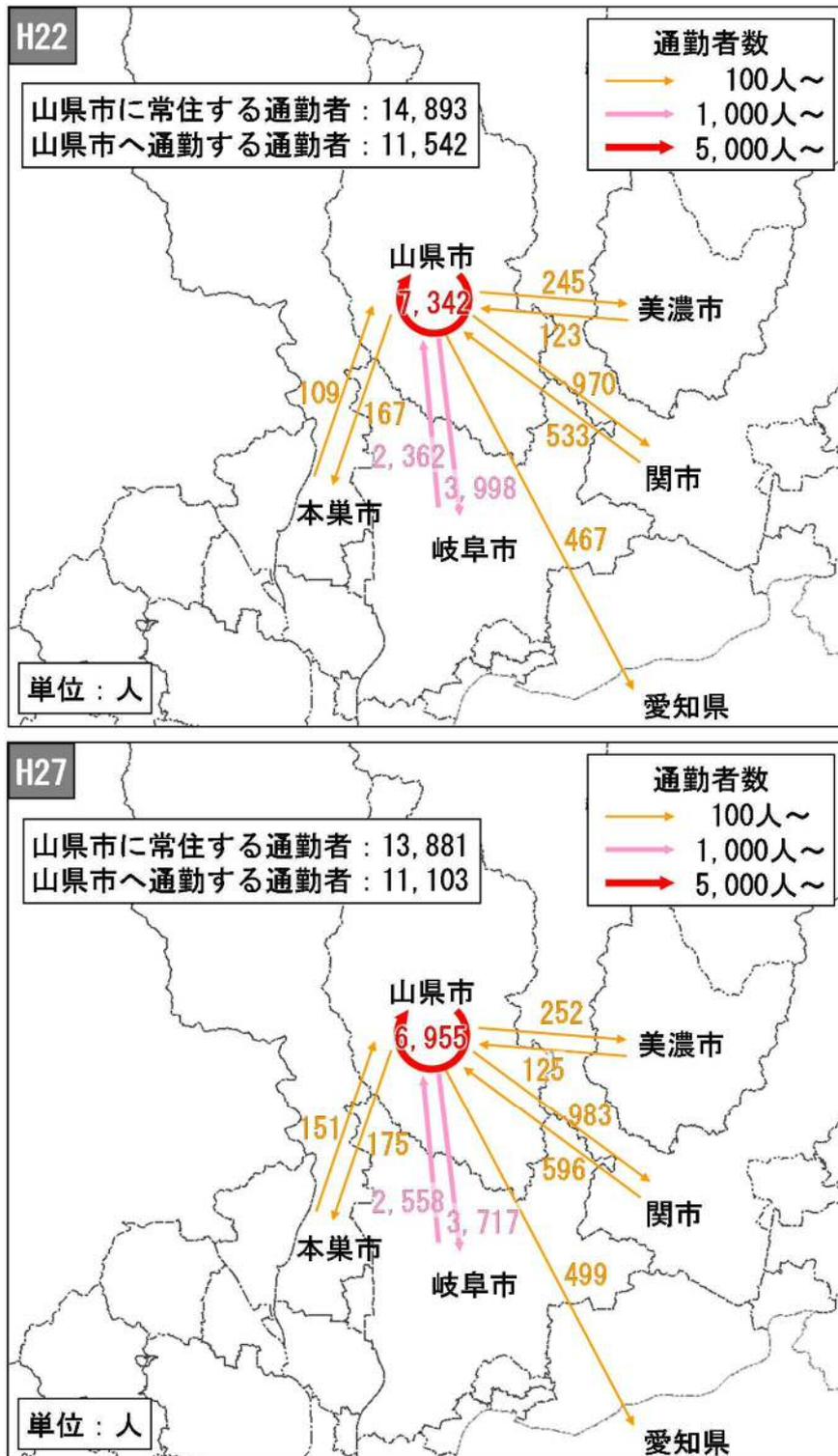
出典：国勢調査

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 1-8 通勤者数

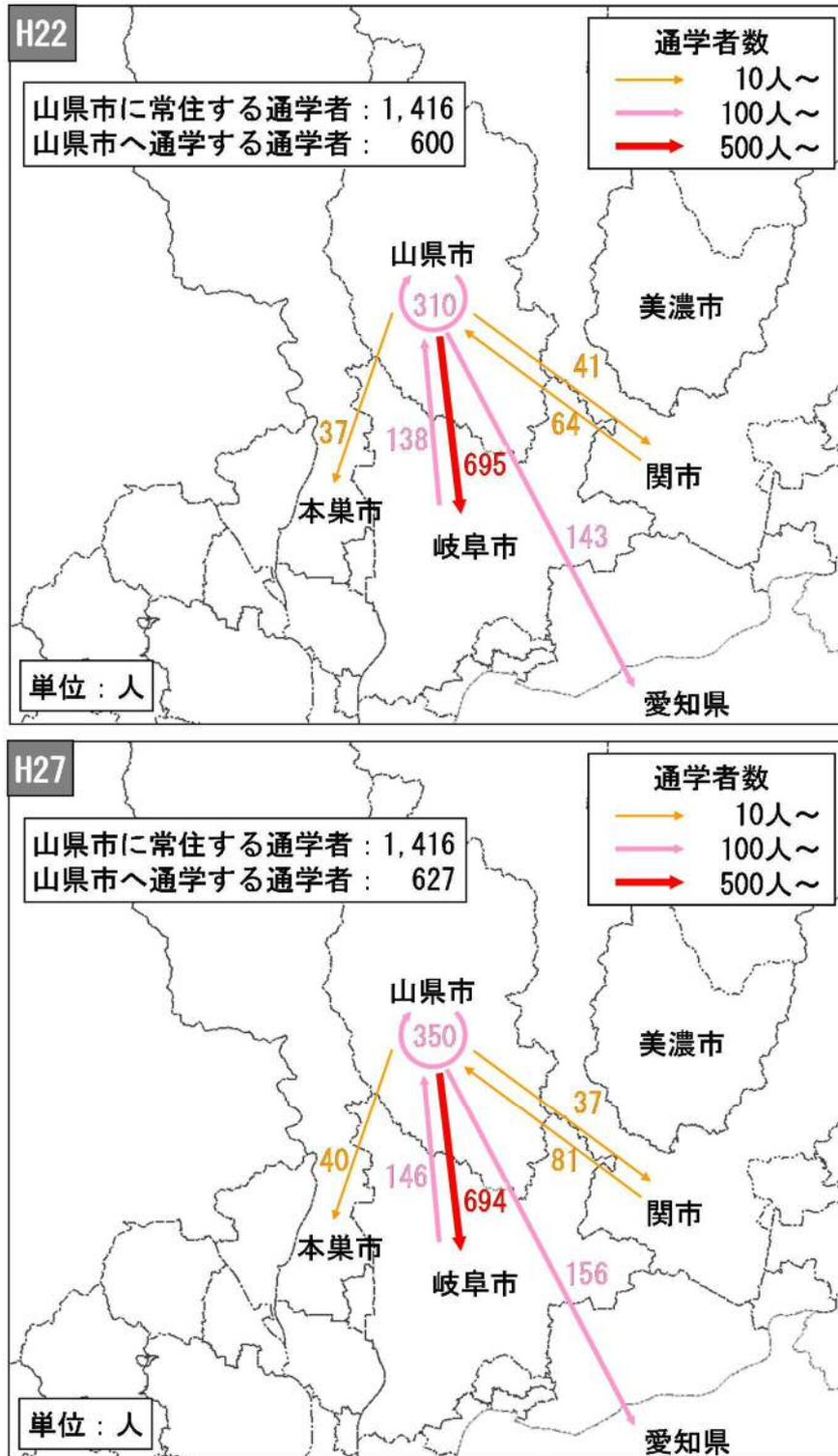


出典：国勢調査

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 1-9 通学者数



出典：国勢調査

1.4 施設立地状況

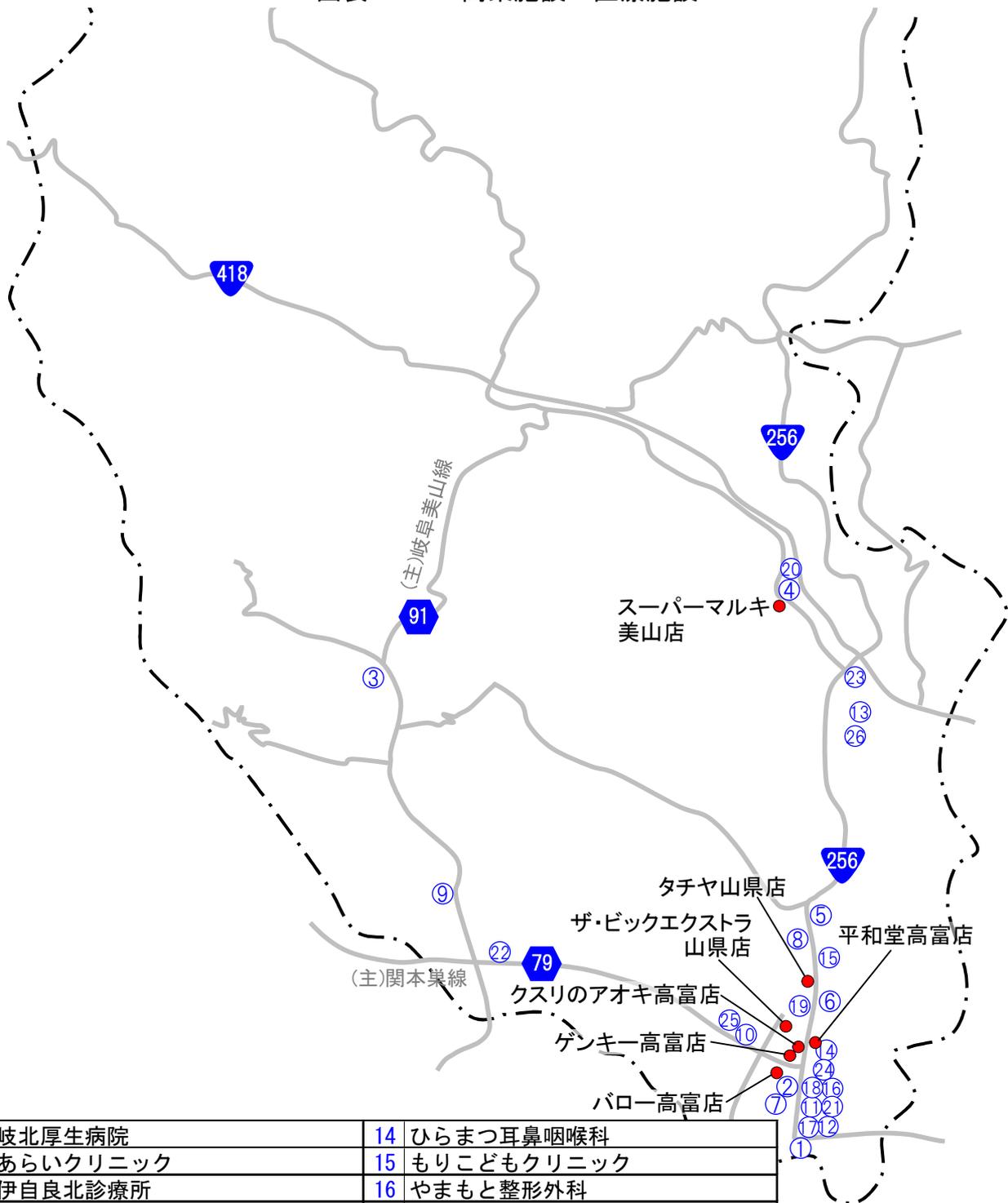
- ・ 公共施設等は合併前の旧町村時代に整備された箇所も多く、市域全体に立地しています。
- ・ 一方、商業施設や医療施設は、市南部の高富地域に集中しており、美山地域に立地する施設は少なくなっています。

図表 1-10 公共施設等



山県市ホームページ「主要公共施設一覧」より抜粋して作成

図表 1-11 商業施設・医療施設



1 岐北厚生病院	14 ひらまつ耳鼻咽喉科
2 あらいクリニック	15 もりこどもクリニック
3 伊自良北診療所	16 やまもと整形外科
4 臼井内科医院	17 アサヒ歯科医院
5 宇野クリニック	18 おくだ歯科クリニック
6 遠渡内科	19 尾野歯科医院
7 たかとみ眼科	20 歯科村上医院 うつくしやま分院
8 てらしま整形外科	21 辰野歯科医院
9 鳥澤医院	22 谷水歯科医院
10 鳥沢クリニック	23 つちだ歯科医院
11 なりみや医院	24 トノウチ歯科
12 にのみやクリニック	25 西村歯科
13 早川胃腸科外科クリニック	26 美山歯科医院

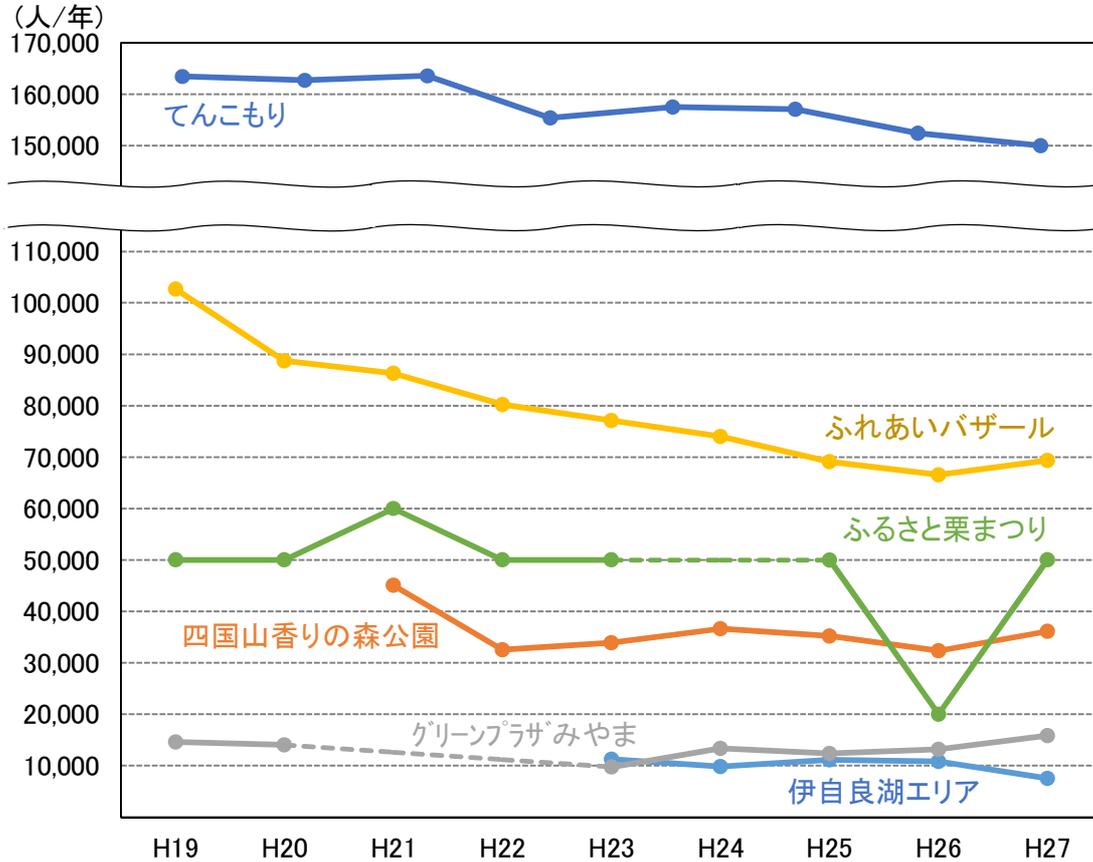
医療施設：山縣市ホームページ「市内近郊の医療機関」を参考に作成

商業施設：「全国大型小売店総覧 2016」をベースに作成

1.5 観光

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

図表 1-12 観光入込客数の推移



	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 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とするために平成27年3月に策定され、基本構想、基本計画、実施計画から構成されています。

2.1.1 計画期間

基本構想：平成27年度～平成35年度までの9年間

基本計画：前期 平成27年度～平成31年度まで5年間

後期 平成32年度～平成35年度まで4年間

実施計画：4年間（毎年ローリングによる事業の点検・見直しを行う。）

2.1.2 基本理念とめざす将来の姿

誰もが生涯を通じ、安心して夢や希望のある暮らしが送れるよう、生活環境や福祉の充実、文化の振興などに努め、どの世代においても住みよいまちの実現、調和のとれた総合的なまちの発展をめざし、次のように定められています。

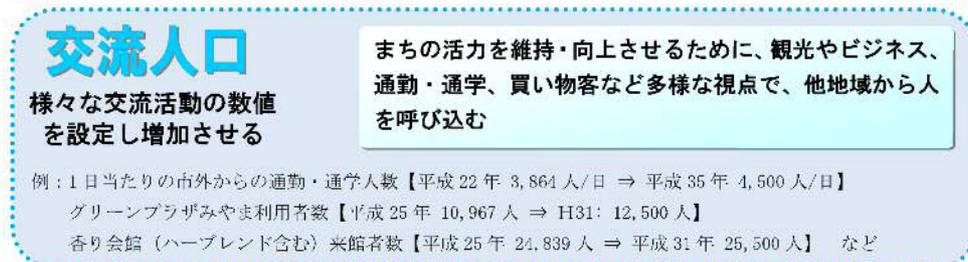
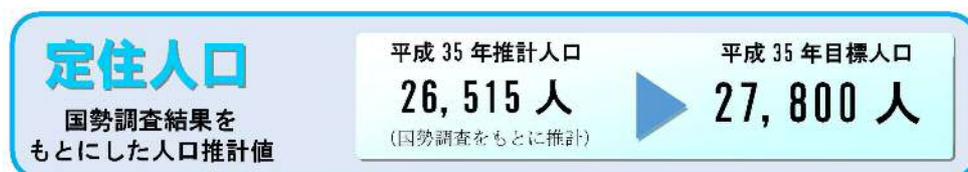
基本理念：

豊かな自然と活力ある都市が調和した
 安心して快適な住みよいまちづくり

めざす将来の姿：

水と緑を大切に 活力ある山県市

2.1.3 将来の人口フレーム



2.1.4 基本計画

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

現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・市民、市、交通事業者が連携して、<u>利用者の視点に立った利用しやすく持続可能な生活交通の整備</u>を図るため、<u>地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画</u>を新たに策定します。 ・新たな計画に基づき、交通結節拠点整備や各地域に最適な運行方法を検討し、<u>市内外の移動の円滑化と市内交通網の再編</u>を図ります。 ・また、障がい者や要介護者など、一人で公共交通機関を利用することが困難な方の利便性確保のために、<u>福祉有償運送の推進</u>に努めます。
施策の展開	<p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、<u>地域公共交通網形成計画と地域公共交通再編実施計画</u>を新たに策定します。 <p>(2)交通結節点整備の検討、市内外の移動の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(3)自主運行バスなど生活交通の維持確保・利便性の向上</p> <p>(4)民間路線バス・タクシーの運行体制の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(5)福祉有償運送の推進</p>
数値目標	<ul style="list-style-type: none"> ・自主運行路線 乗車人数 H25 : 185,926 人 ⇒ H31 : 198,000 人 ・自主運行路線 一便当たりの乗車人数 H25 : 5.9 人 ⇒ H31 : 6.2 人 ・自主運行路線 乗車一人当たりの運行経費 H25 : 828 円 ⇒ H31 : 770 円

2.2 山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略（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みんながいいきい！
- 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

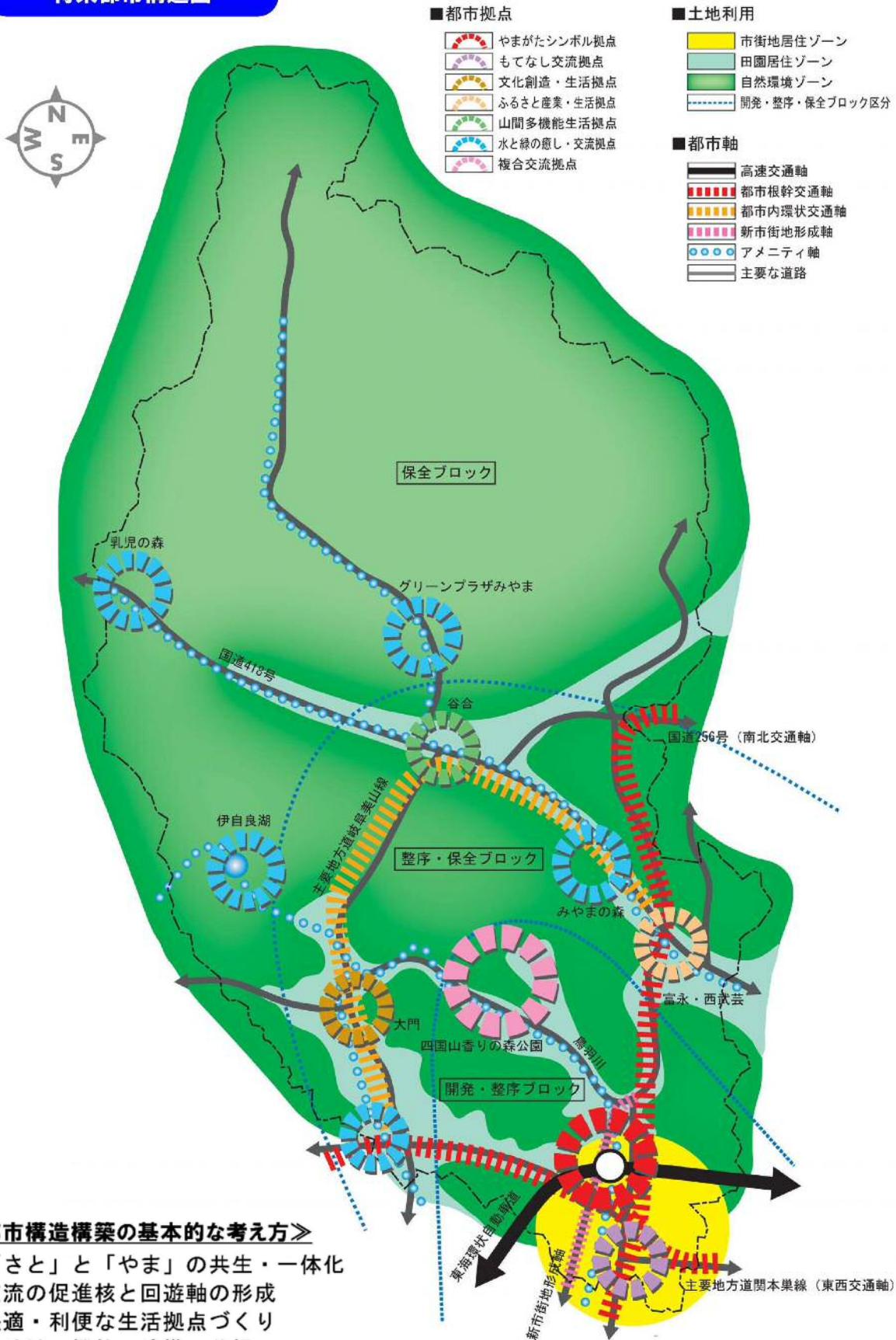
- ・パーク&バスライドの普及に向け、既存バスターミナルの機能強化を検討
- ・東海環状自動車道の整備に伴う都市間高速バスの運行を視野に入れ、高速バスや路線バスを相互利用できる交通拠点施設の整備に関する調査・検討
- ・日常生活や観光等の利便性向上のため、都市拠点等での駐車場の充実や、利用者の多いバス路線停留所周辺での駐輪場確保を検討

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</u> し、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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内外の公共交通の利便性を高めるためバスターミナルを整備することにより、<u>地区内への流入者の増加及び住民の公共交通機関の利用増加</u>を目指す必要がある。他方で、国道256号の交通渋滞を回避するため、<u>パークアンドライドを実現</u>させる必要がある。 ・ 市内の各地域を公共交通で結節させることにより、拠点エリアにおける病院・図書館等の施設の利用対象範囲が拡大し、<u>交通網による都市のコンパクト化</u>を図る必要がある。
目標	<p>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</p> <p>①市内の各地域に広がる公共交通の結節点を整備し、交通ネットワークを確立することで、中心市街地の施設を広域の住民が利用する社会の形成を目指す。</p> <p>②災害に強く、安心して利用できる拠点づくりを目指す。</p> <p>③広域ネットワークの拠点としての特性を活かし、広域的な人々の交流を深める。</p>
整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、交通に関する情報提供の円滑化を図る。 ・ 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	<p>【道路整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 山県ターミナルロータリー ・ 側道改良 <p>【地域生活基盤施設整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 山県ターミナル広場 ・ 電子案内板 <p>【高質空間形成施設 歩行支援施設整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 山県ターミナル歩道シェルター
目標を定量化する指標	<p>【自主運行バスの年間利用者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>H26 : 183,357人 ⇒ H32 : 198,000人</p> <p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自主運行バス運行路線を再編成する際の指標 <p>H26 : 819円 ⇒ H32 : 770円</p> <p>H26 : 5.8人 ⇒ H32 : 6.2人</p>

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	<p>【私たち市民ができること】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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。 <p>【協働で進めていくこと】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【行政・社協が担うこと】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

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
			土	19.5往復	6～23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 山縣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	山縣市役所	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 (区域運行)	米野	—	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		
			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		※3
			徳永公民館	神崎	10.6km～ 10.8km	平日	1.0往復	8～15時台	100～200円		※3
			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經由する系統があり、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、平和堂高富店を經由する系統があり、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 山縣市・関市による共同運行／山県市内の路線延長は14.4km

図表 3-4 関市自主運行バスの運行概要

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

※ 山県市内の路線延長は7.8km

H29.6現在

図表 3-5 その他公共交通の運行概要

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

※1 下校時刻や学年によって①～③が異なる

※2 利用料金は利用時間によって異なる

H29.6現在

図表 3-6 タクシー事業者の運行概要

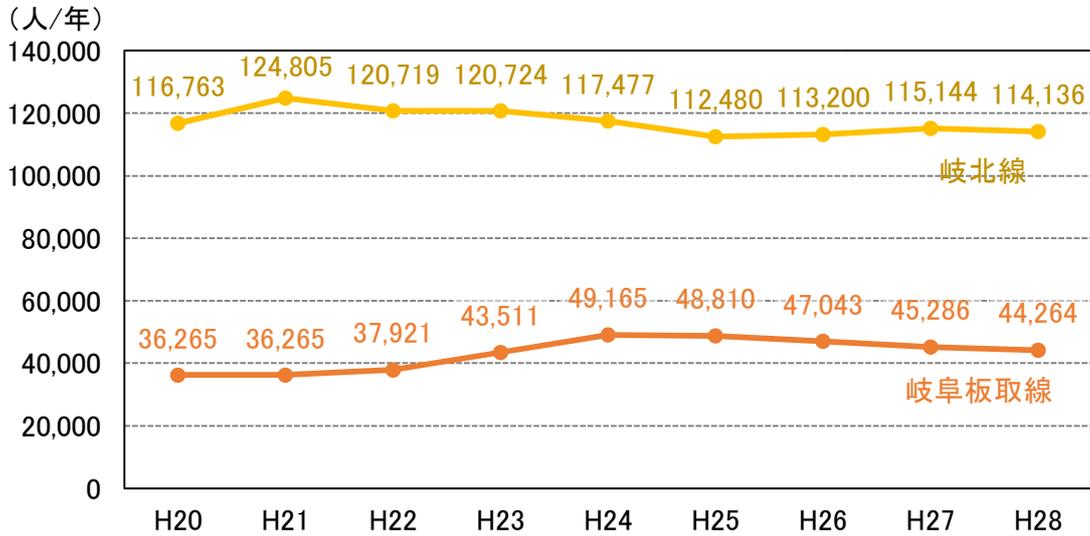
路線名	運行事業者	道路運送法	営業区域	輸送対象	運行日
タクシー	高富タクシー 有限会社	4条	山県市内	指定なし	年中無休

3.2 利用状況

3.2.1 路線別年間利用者数

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

図表 3-7 岐北線・板取線 年間利用者数の推移



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

図表 3-8 ハーバス・乾乗合タクシー 年間利用者数の推移



※市内循環線は平成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 3-9 1日あたり利用者数

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

(人/日)

※ハーバス乾線の平成28年度実績は、乾乗合タクシーの実績

3.2.3 路線別1便あたり利用者数

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

図表 3-10 1便あたり利用者数

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

(人/便)

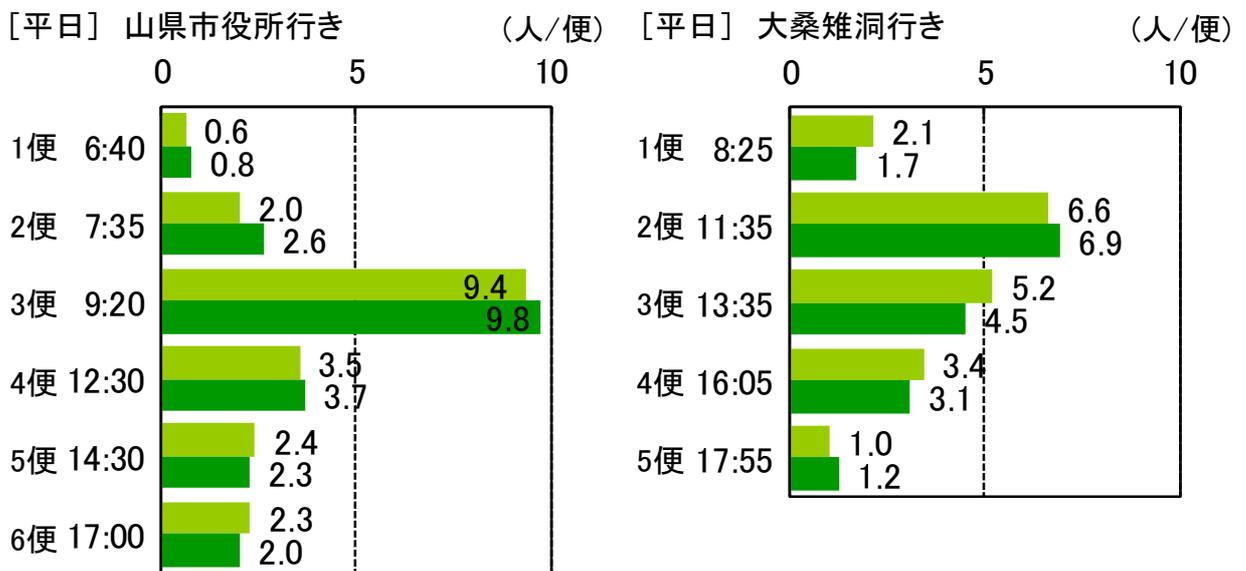
※ハーバス乾線の平成28年度実績は、乾乗合タクシーの実績

3.2.4 ハーバス・岐北線神崎系統 便別利用者数

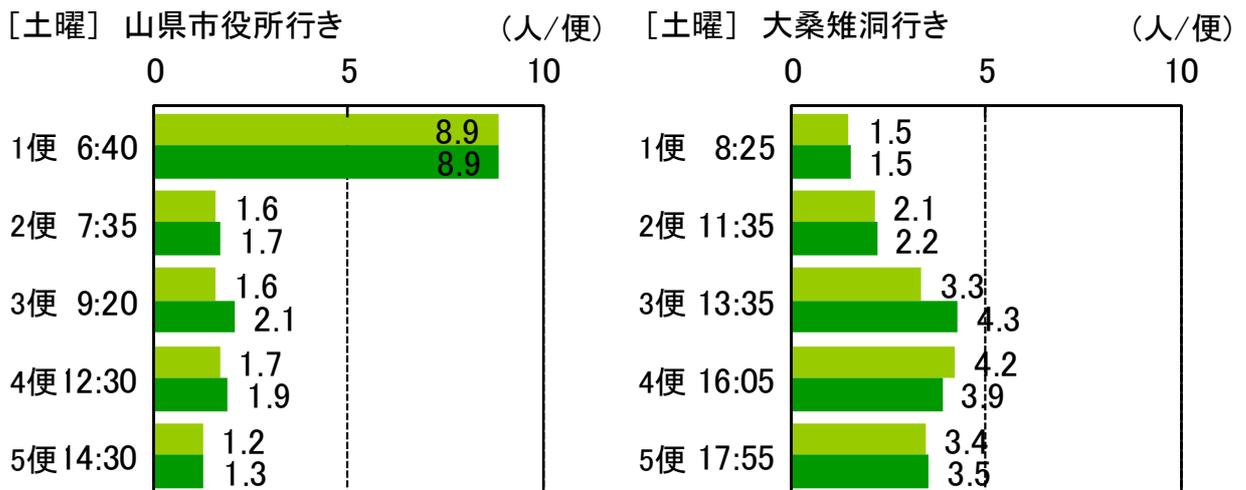
(1) ハーバス大桑線

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

図表 3-11 大桑線 便別利用者数(平成 27 年度・平成 28 年度)



平成 27 年度 (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

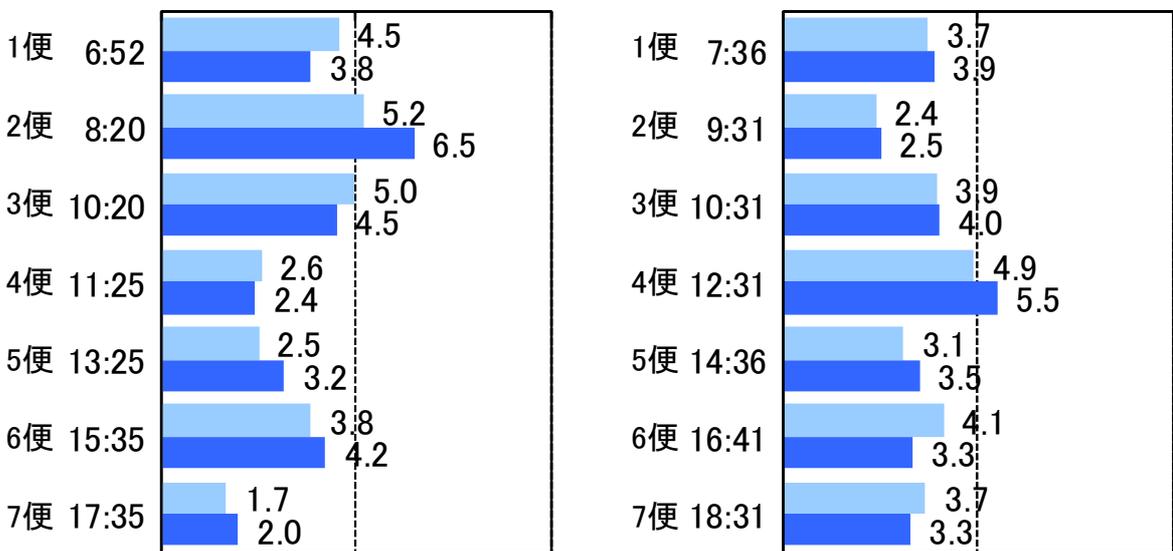
■ 平成27年度 ■ 平成28年度

(2) ハーバス伊自良線

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

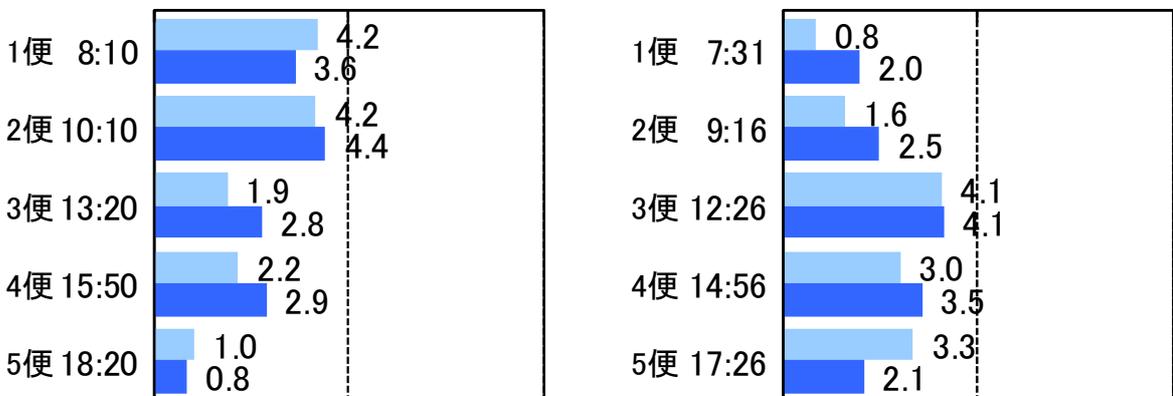
図表 3-12 伊自良線 便別利用者数(平成 27 年度・平成 28 年度)

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



平成 27 年度 (H26. 10~H27. 9, 運行日数 244 日) 平日 51.0 人/日
 平成 28 年度 (H27. 10~H28. 9, 運行日数 245 日) 平日 52.5 人/日

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



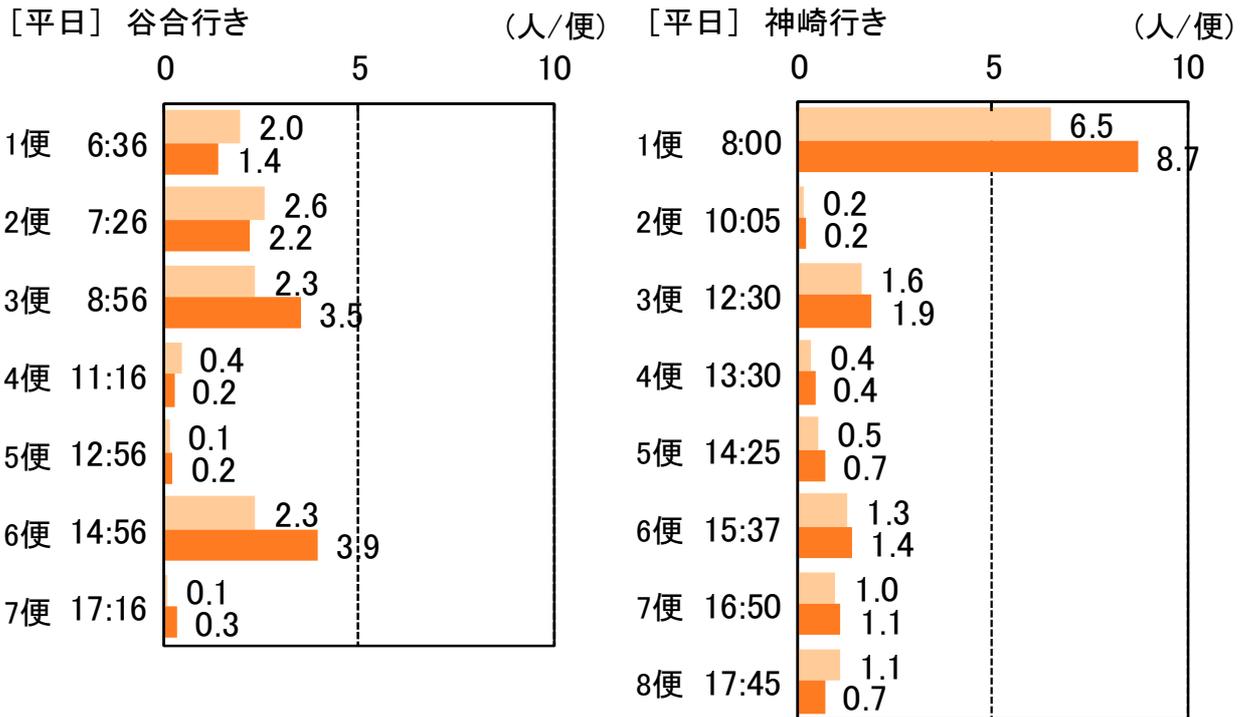
平成 27 年度 (H26. 10~H27. 9, 運行日数 50 日) 土曜 26.2 人/日
 平成 28 年度 (H27. 10~H28. 9, 運行日数 51 日) 土曜 28.6 人/日

■ 平成27年度 ■ 平成28年度

(3) 岐北線神崎系統

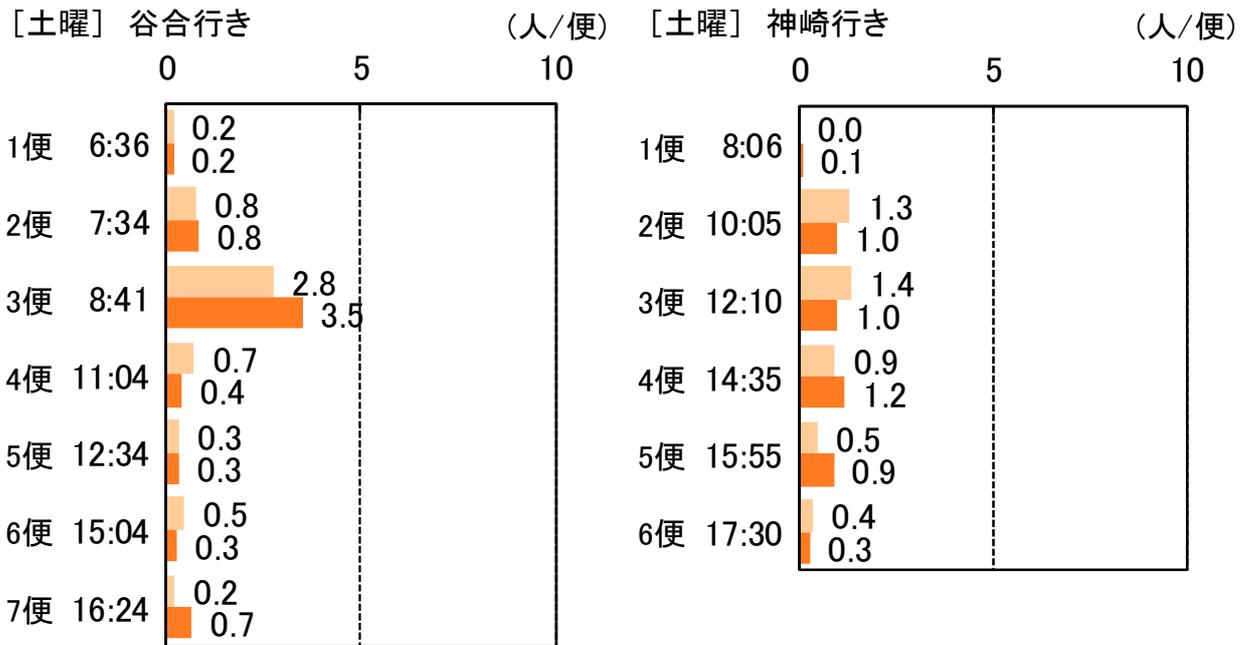
- ・平日の神崎行き 1 便で利用者が 8.7 人/便と非常に多くなっています。
- ・平成 27 年度と平成 28 年度を比較すると、平日は谷合行き 6 便、神崎行き 1 便で増加しています。これは、小学生の通学利用によるものと考えられます。また、谷合行き 3 便も増加しています。
- ・土曜日、日祝日は、平成 27 年度と平成 28 年度で便別利用者数、1 日あたりの利用者数に大きな差はありません。

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



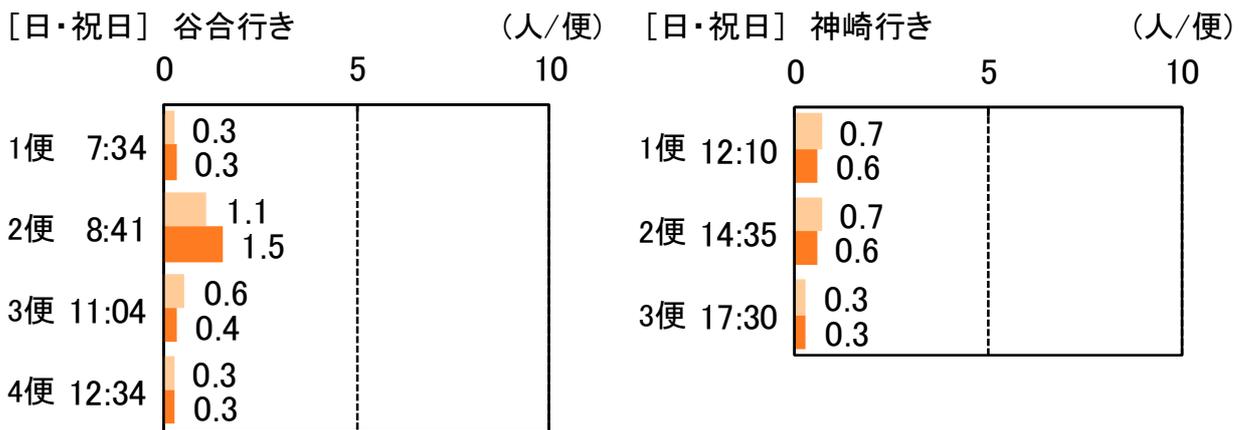
平成 27 年度 (H26. 10~H27. 9, 運行日数 238 日) 平日 22.4 人/日
 平成 28 年度 (H27. 10~H28. 9, 運行日数 242 日) 平日 26.9 人/日

■ 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 3-14 大桑線 停留所別乗降者数(平成 28 年度)

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



0人/年 5,000人/年

(2) ハーバス伊自良線

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

図表 3-15 伊自良線 停留所別乗降者数(平成 28 年度)

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



0人/年 6,500人/年

(3) 岐北線神崎系統

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

図表 3-16 岐北線神崎系統 停留所別乗降者数(平成28年度)

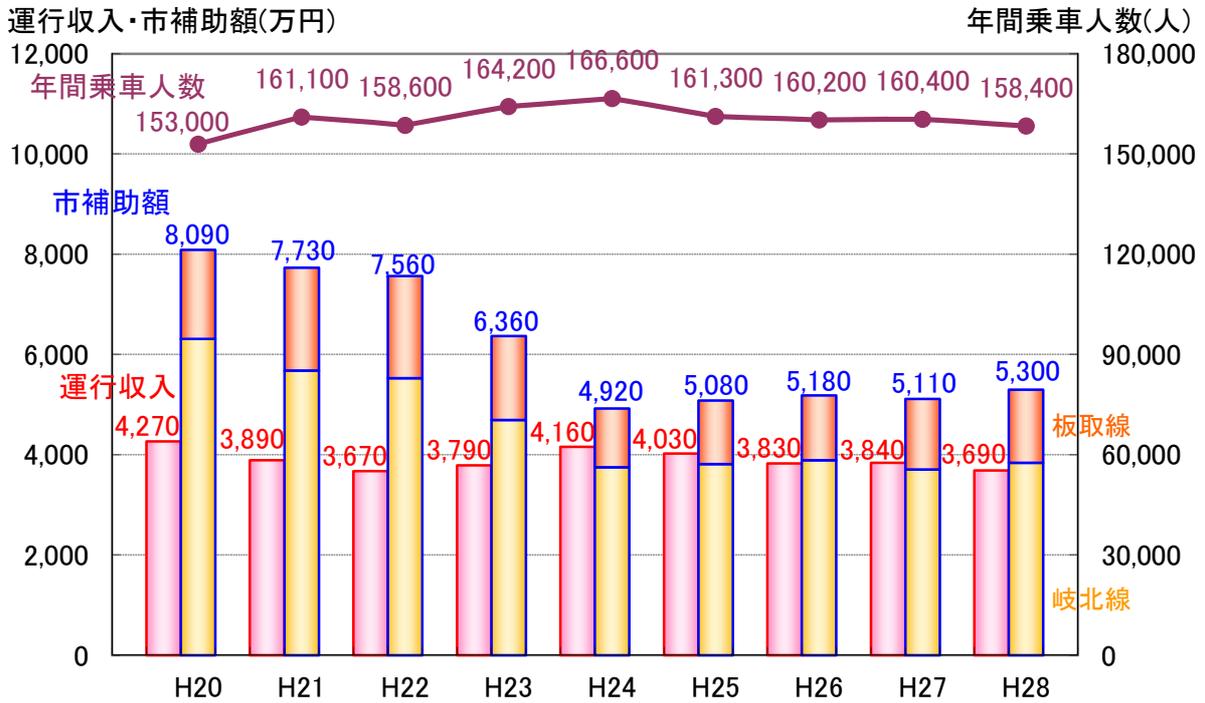
	年間(人/年)			1日あたり(人/日)		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
神崎	558	402	960	4	3	7
禰宜屋橋	392	283	675	3	2	5
ミヤリトルハレー	200	132	332	2	1	2
北山交流センター	199	162	361	1	1	3
神崎口	26	2	28	0	0	0
上日原	575	414	989	3	2	6
下日原	82	79	161	1	1	1
美舟養魚場前	8	6	14	0	0	0
片狩	102	108	210	0	1	1
片狩キャンプ場前	182	192	374	1	1	2
美山コテージ村	115	130	245	1	1	2
瀬見	5	4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



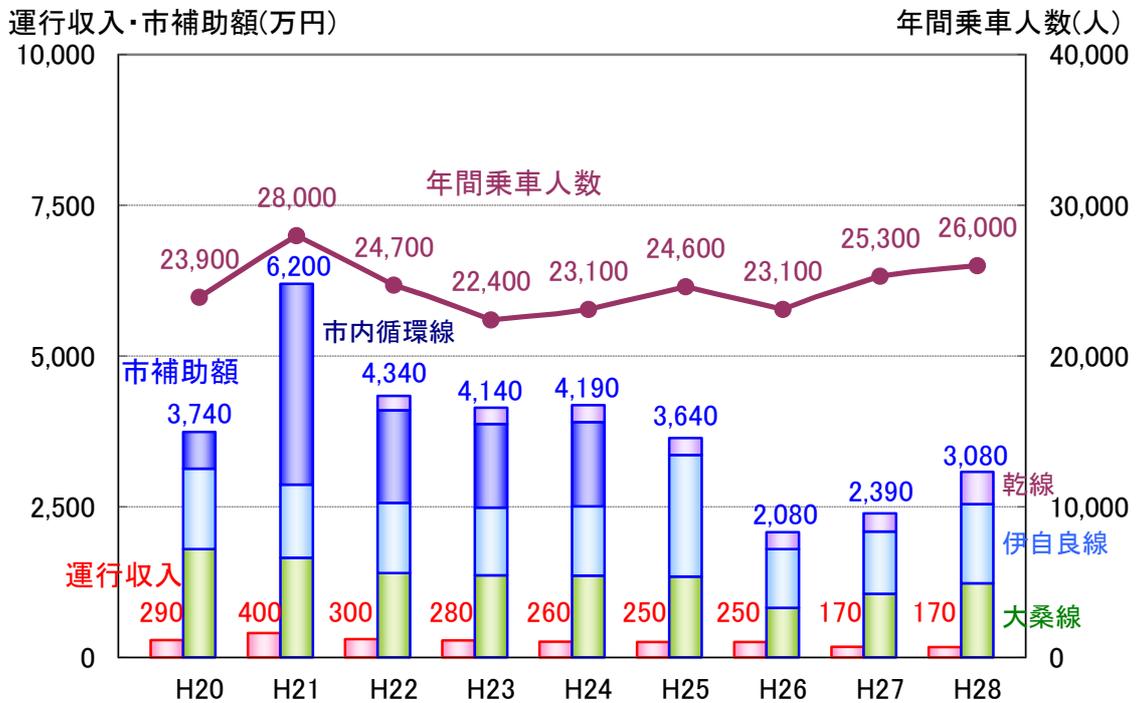
0人/年 5,000人/年

3.3 運行収入・市補助額

図表 3-17 岐北線・板取線の運行収入・市補助額・年間乗車人数の推移



図表 3-18 ハーバスの運行収入・市補助額・年間乗車人数の推移



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

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

図表 3-19 各路線の運行経費・補助額等(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	○
■		停留所の見直し	運行ルート、停留所の見直しを実施。	○
	■	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	全バス停で実施済み（一部バス停を除く）
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

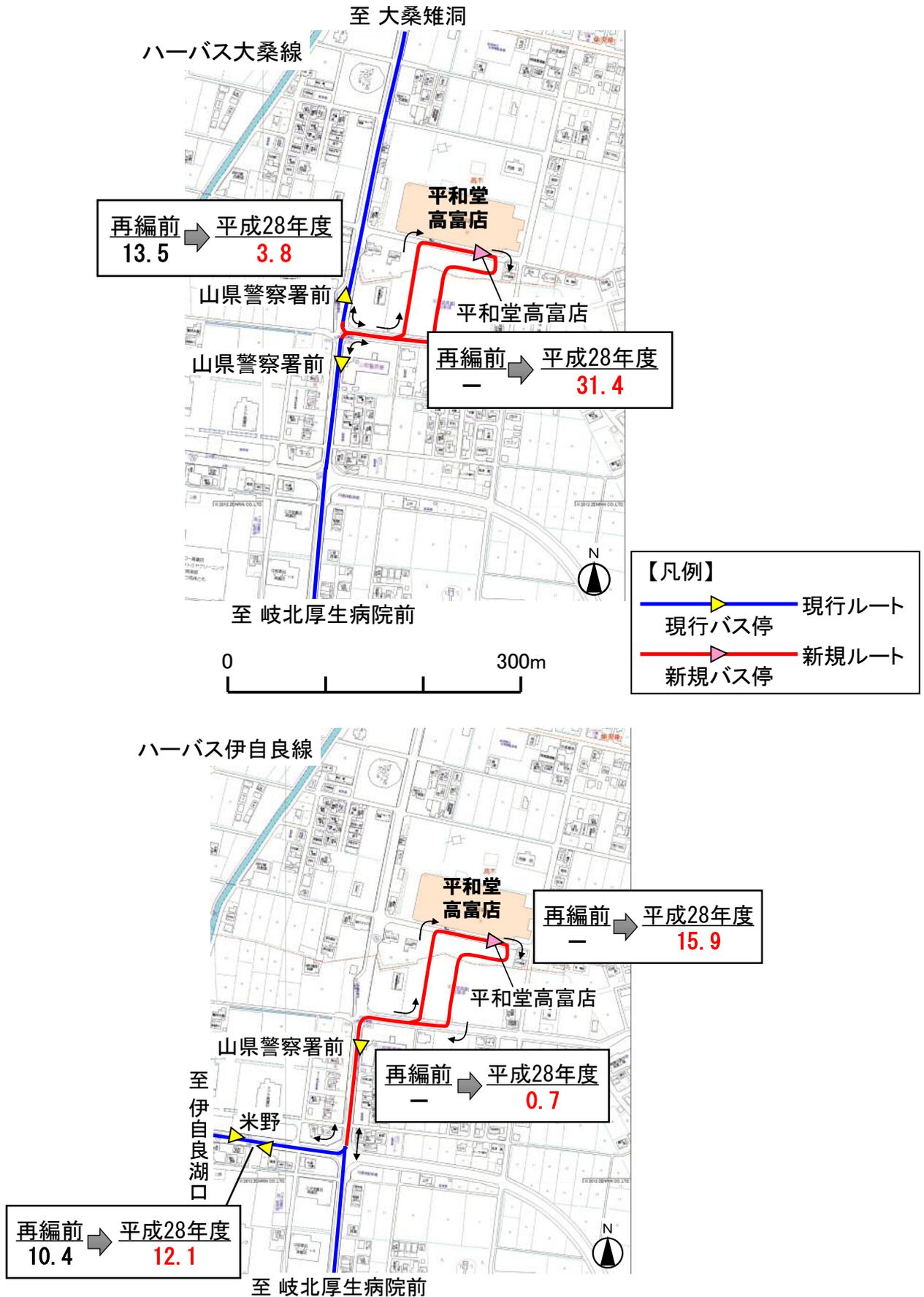
- ・ハーバス大桑線、伊自良線の見直しにより、新設した停留所の1日あたりの乗降者数を整理したところ、どの停留所も再編後に乗降者数が増加しています。
- ・特に、平和堂高富店の乗降者数が多く、路線見直しによる効果が大きく現れています。

※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。

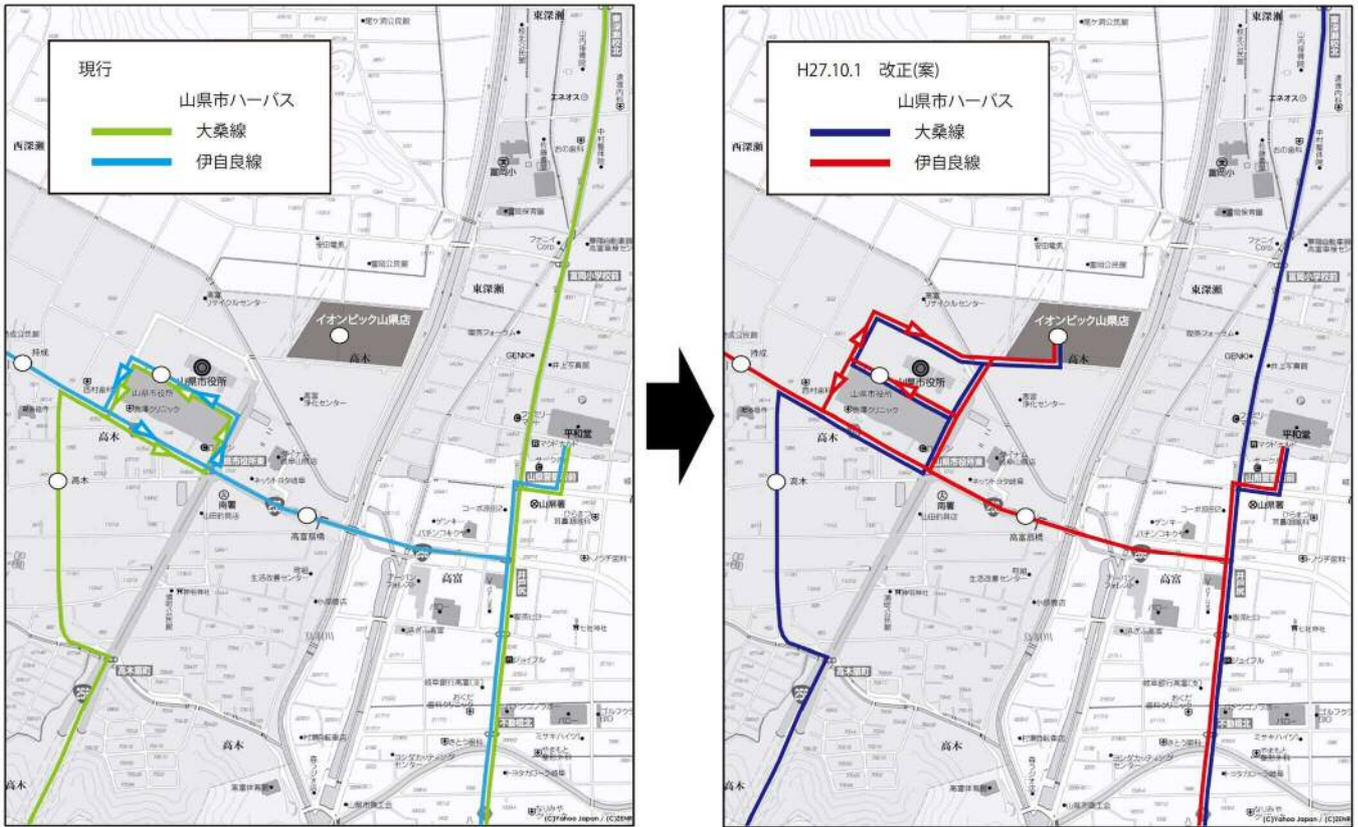
図表 4-3 再編による停留所の1日あたり乗降者数の変化

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

ハーバス伊自良線

再編前 → 平成28年度
— 2.8

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。

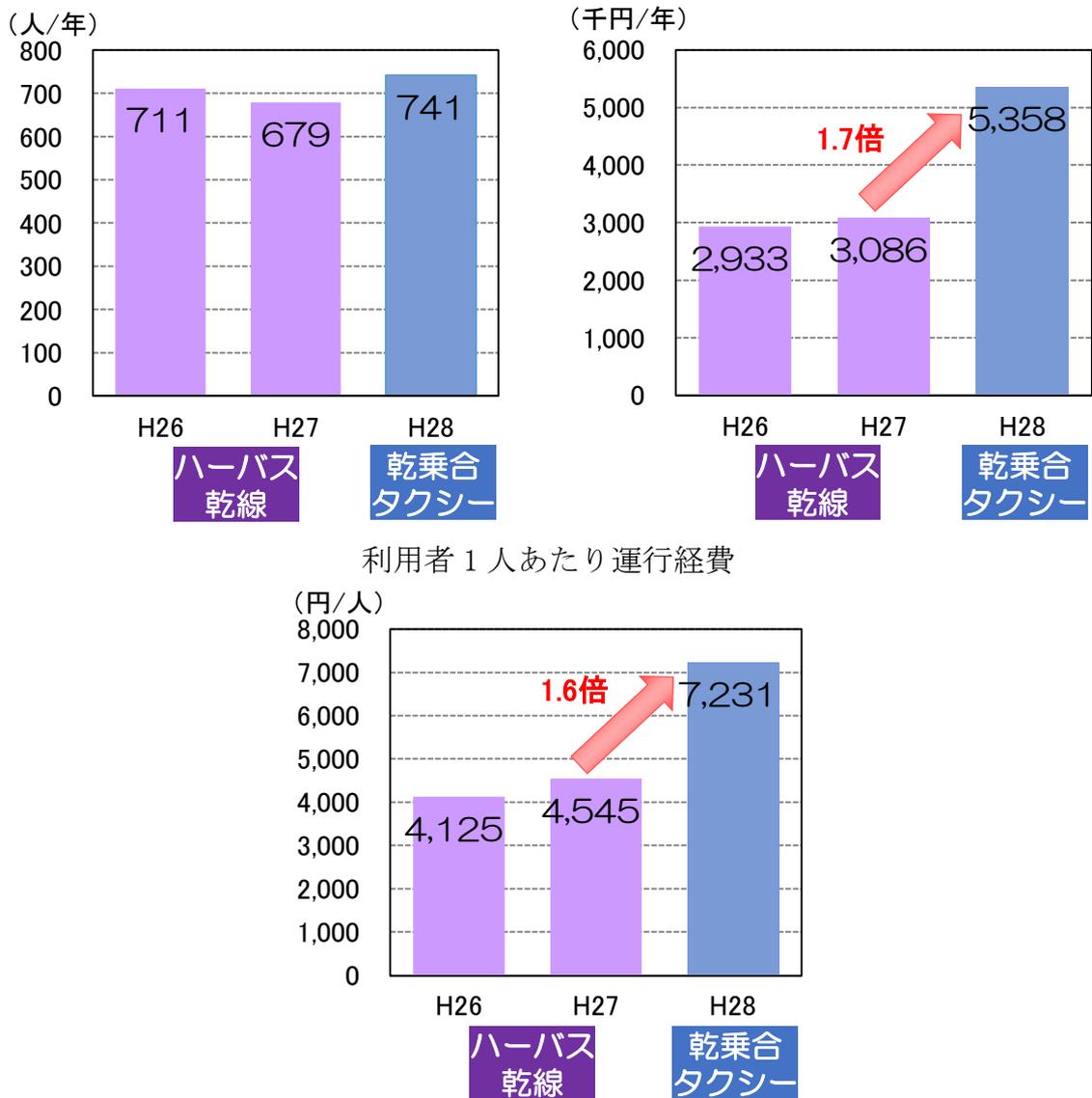
図表 4-6 岐北線神崎系統の利用者数の推移

	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、次期計画では沿線人口の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。

第5章 山縣市地域公共交通の抱える課題

5.1 地域公共交通の課題

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

課題1 多様なニーズへの対応

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

課題2 まちづくりとの連携

- 拠点間のネットワーク構築
- 観光需要への対応

課題3 持続可能な公共交通の確保

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

課題4 市民意識の向上

- 市民に対する公共交通の周知・親しみの向上
- 地域への帰属意識の醸成

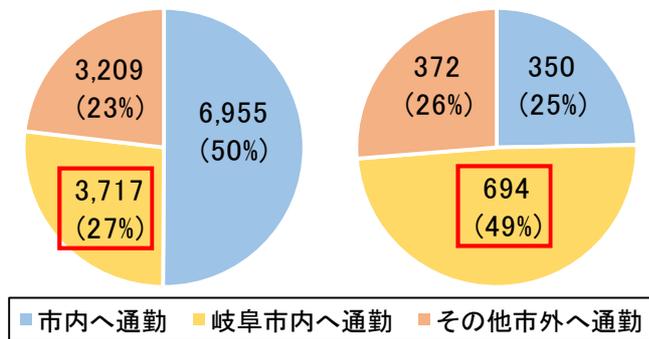
5.2 多様なニーズへの対応

5.2.1 通勤・通学ニーズに合ったサービスの提供

【現状】

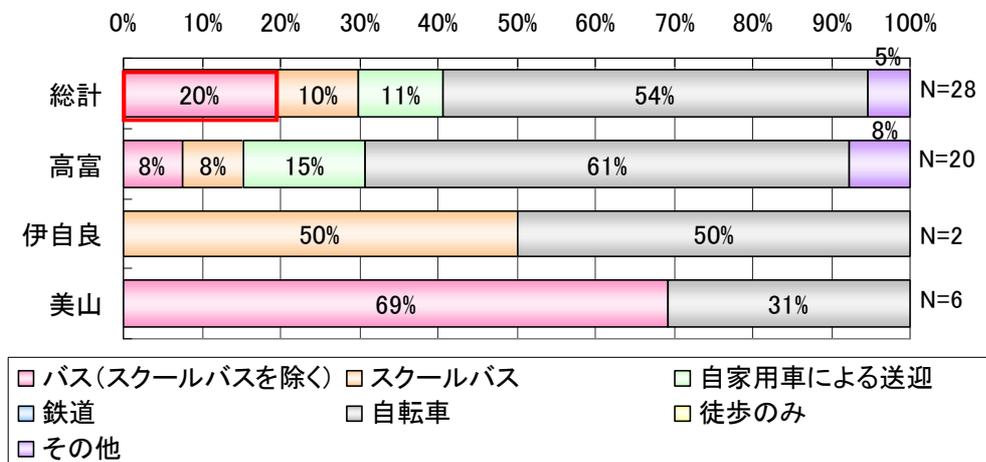
- ・山縣市居住者の通勤先・通学先は、市外の割合が高く、その中でも特に岐阜市の割合が高くなっています。
- ・山縣市と岐阜市を結ぶバス路線は、通勤通学時間帯には高いサービス水準で運行（例 高富バス停：平日6時台のJR岐阜方面行き13本）されていますが、通勤通学でのバス利用は限られています。
- ・市内唯一の高校である山県高校へは、朝夕に2便ずつJR岐阜方面との直通便が運行されています。

図表 5-1 通勤・通学流動



出典：平成27年 国勢調査

図表 5-2 ふだんの主な通学手段



出典：平成24年 市民アンケート

【課題】

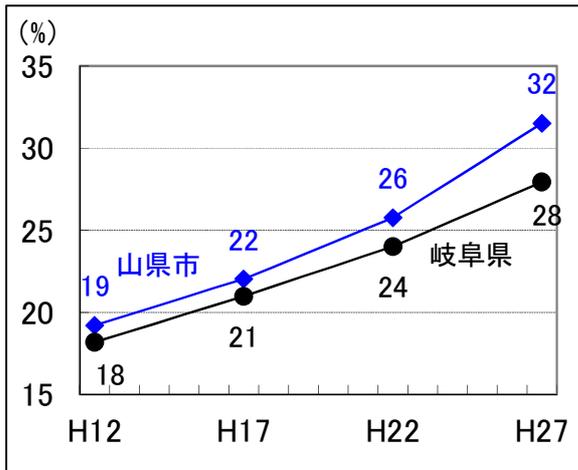
- ・朝夕を中心として利便性の高いサービス（通勤・通学時間帯、帰宅時間帯に合わせた運行ダイヤの設定等）を提供していく必要があります。
- ・通勤・通学者の利用を増やすためには、さらに岐阜市との交通利便性を向上させる必要があります。
- ・市内唯一の高校へのアクセス利便性を確保するため、山県高校～JR岐阜間の路線（運行本数）を維持していく必要があります。

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

【現状】

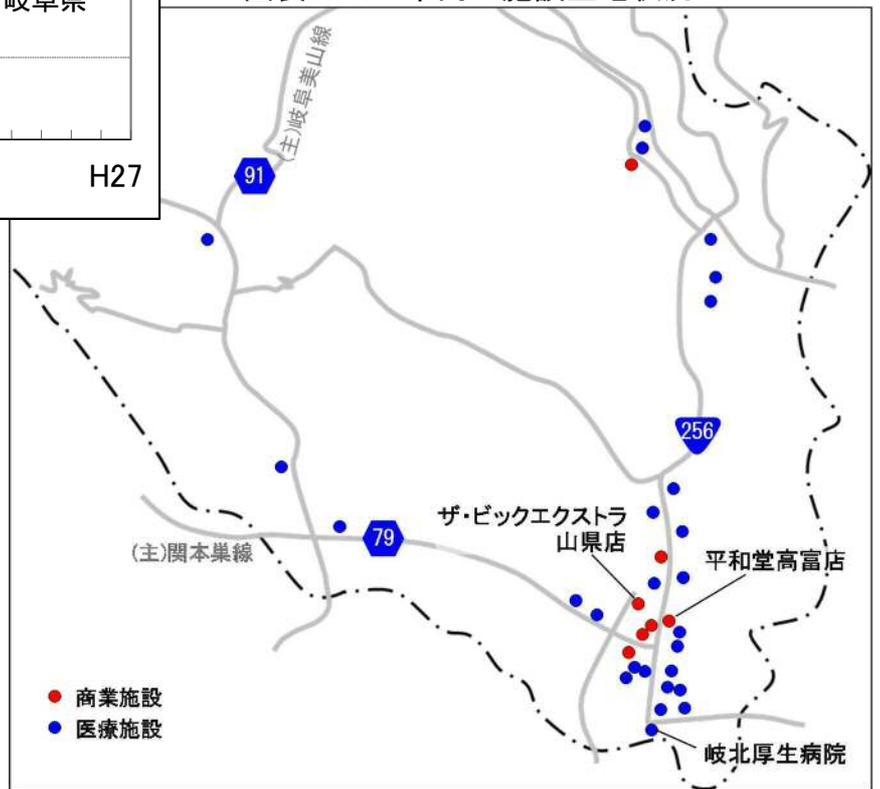
- ・本市の高齢化率は、平成27年時点で30%を越えています。今後も上昇すると推計されています。これに伴い、交通弱者の増加が予想され、日常生活における公共交通での移動需要が増加すると考えられます。
- ・高富・富岡地域の市街地には、商業施設や医療施設が点在していますが、バスが乗り入れる施設（平和堂高富店、ザ・ビックエクストラ山県店）は限られています。
- ・高富・富岡地域でも、停留所までの距離が離れている地区があり、中にはバス停まで1km以上を歩いてバスを利用している人もいます。

図表 5-3 高齢化率の推移



出典：国勢調査

図表 5-4 市内の施設立地状況



【課題】

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

5.3 まちづくりとの連携

5.3.1 拠点間のネットワーク構築

【現状】

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

山縣市バスターミナルセンター整備計画

【整備基本方針】

市民が集い、多世代が地域交流し、まちを育てる希望の拠点づくり

【複合施設として求められる拠点機能】

- ・公共交通の乗換サービス支援機能
- ・地域の防災拠点機能の充実
- ・特産物等を活かした販売と身近な小規模店舗の展開
- ・観光体験等の情報発信機能の整備
- ・生涯活躍できる高齢者による情報発信機能の充実

【課題】

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

5.3.2 観光需要への対応

【現状】

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

【課題】

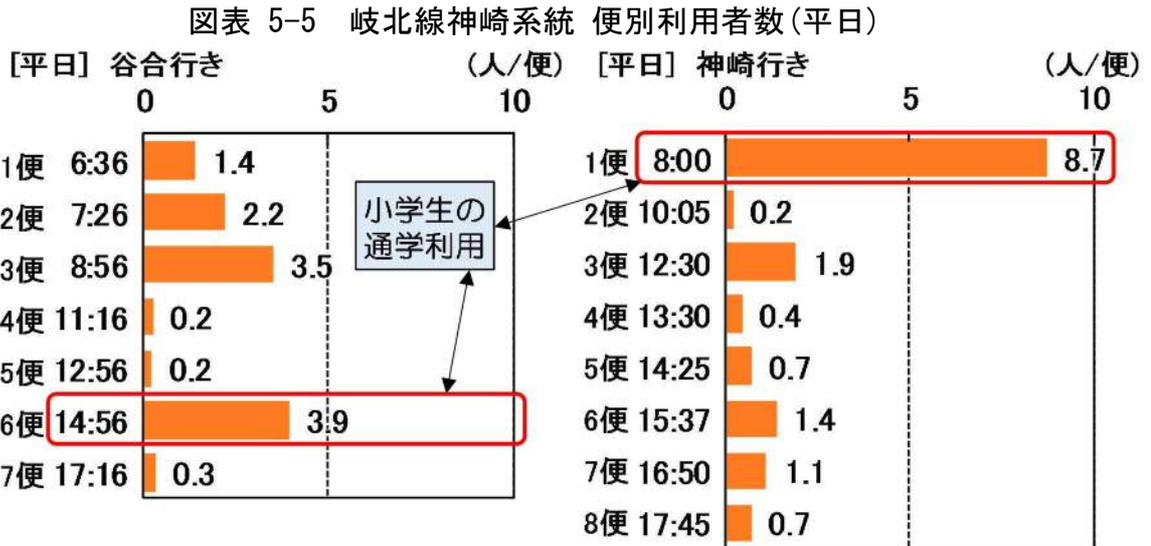
- ・市外からの観光客にもわかりやすい、公共交通ネットワークを構築するとともに、公共交通や観光の情報を発信していく必要があります。

5.4 持続可能な公共交通の確保

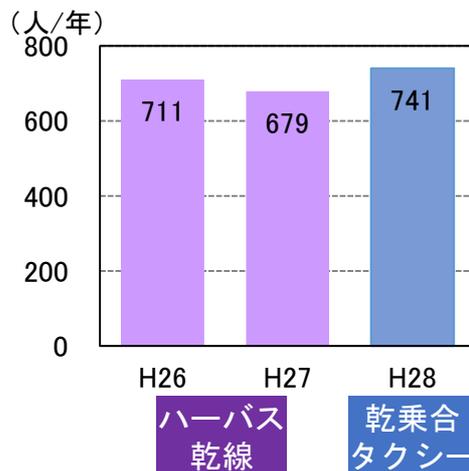
5.4.1 サービスレベルと需要規模の不整合の解消

【現状】

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



図表 5-6 乾乗合タクシー 年間利用者数の推移



【課題】

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

5.4.2 需要と車両サイズの不整合の解消

【現状】

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

図表 5-7 岐北線 使用車両



出典：岐阜バスホームページ

【課題】

- ・ 道路状況を考慮し、地域の需要規模にあった車両の導入が必要です。

5.5 市民意識の向上

5.5.1 市民に対する公共交通の周知・親しみの向上

【現状】

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

【課題】

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

5.5.2 地域への帰属意識の醸成

【現状】

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

【課題】

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

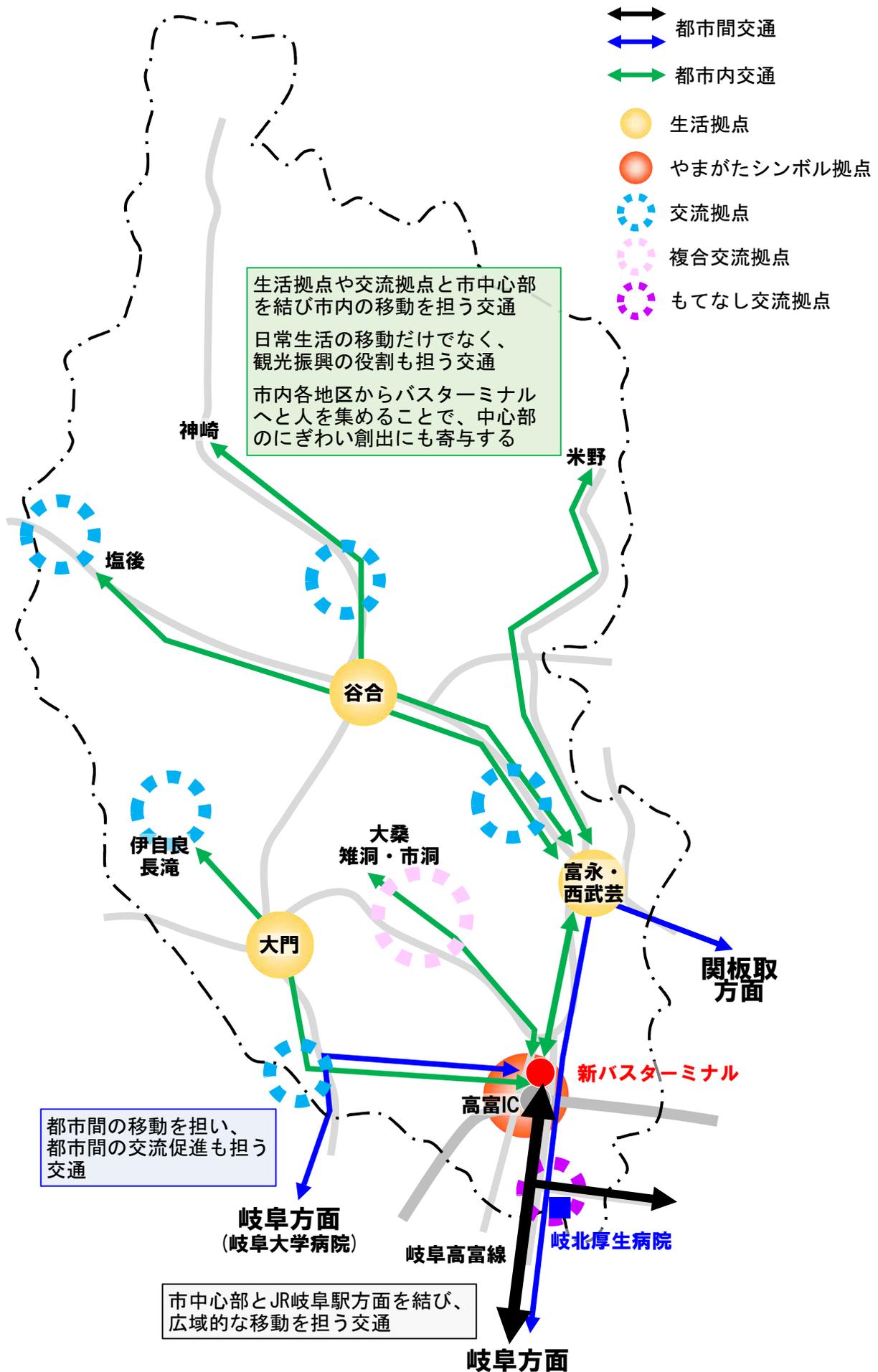
第6章 目指す将来の姿・基本的な方針

6.1 山県市が目指す将来の姿

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

上位・関連計画	基本理念・目標等
第2次山県市総合計画	<p>誰もが生涯を通じ、安心して夢や希望のある暮らしが送れるよう、どの世代においても住みよいまちの実現、調和のとれた総合的なまちの発展をめざす。</p> <p>基本理念： 豊かな自然と活力ある都市が調和した安心で快適な住みよいまちづくり</p>
山県市まち・ひと・しごと創生総合戦略	<p>まちは単独で成り立つものではなく、近隣市町村を含めた有機的なネットワークの上で成長してきたことから、人口減少社会の中では、これまで以上に強い繋がりをもって交流・相互補完をしていく必要がある。</p> <p>基本目標： ④みんなを呼び込む！ (2) 周辺都市等との交流・相互補完</p>
山県市都市計画マスタープラン	<p>地方分権、少子・高齢化、国際化、高度情報化、成熟化等の社会情勢の変化に適切に対応していくとともに、豊かな自然環境や都市近郊の利便性等の都市の特徴を最大限に活かし、調和のとれた総合的な発展を目指す。</p> <p>都市づくりの理念： 豊かな自然と活力ある都市が調和した『安らかで快適な 21世紀の住みよいまちづくり』</p>
都市再生整備計画 高富 IC(仮称)南部地区	<p>目標： 地域間の公共交通機関を利用したネットワーク型コンパクトシティの拠点づくり</p> <p>①市内の各地域に広がる公共交通の結節点を整備し、交通ネットワークを確立することで、中心市街地の施設を広域の住民が利用する社会の形成を目指す。</p> <p>②災害に強く、安心して利用できる拠点づくりを目指す。</p> <p>③広域ネットワークの拠点としての特性を活かし、広域的な人々の交流を深める。</p>

図表 6-1 山県市におけるまちづくりのイメージ



【各拠点の役割】

やまがたシンボル拠点

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

もてなし交流拠点

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

生活拠点

○伊自良

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

○富永・西武芸

- ・R256 と R418 が交差する交通の要衝
- ・産業機能と居住機能が集積・調和した生活拠点づくり
- ・市内観光と連携した東の玄関口としての振興

○美山・谷合

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

水と緑の癒し・交流拠点

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

複合交流拠点

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

【公共交通の役割】

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

6.2 基本方針と目標

上位計画を踏まえて、地域公共交通の基本方針は次のとおりとします。

基本方針

どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築

目標1

■多様なニーズ・需要に応じたサービスの提供

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

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

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

目標2

■まちづくりと連携した、新バスターミナルを拠点とするネットワークの構築

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

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

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

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

目標3

■誰もが分かりやすく、安心して利用できる公共交通の充実

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

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

目標4

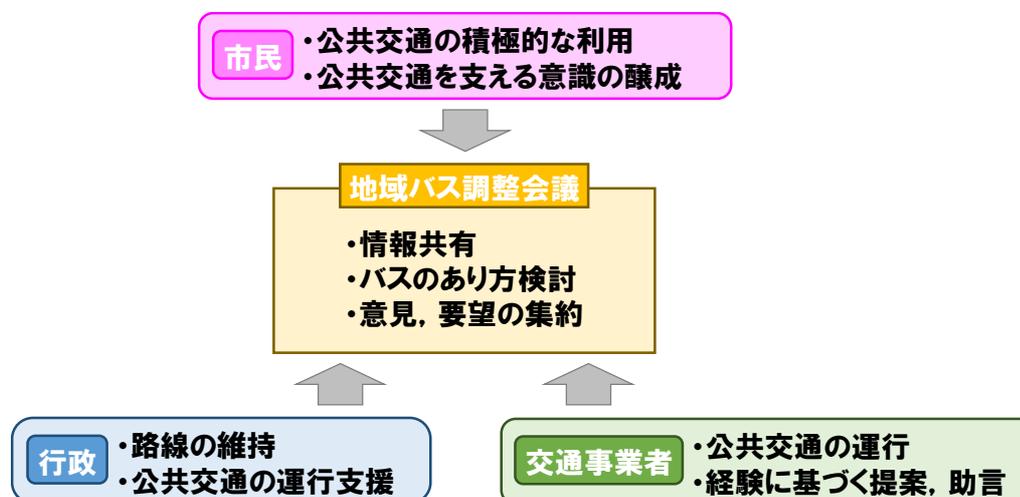
■多様な主体の連携により、地域全体で公共交通を支える体制の推進

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

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

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

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



第7章 具体的な実施事業

7.1 事業概要

第6章では、『どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築』という基本方針のもと、上位・関連計画を踏まえた「山県市におけるまちづくりのイメージ」を実現するため、4つの目標を定めています。

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

路線再編事業

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

バスターミナル整備事業

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

利用促進事業

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

7.2 路線再編事業

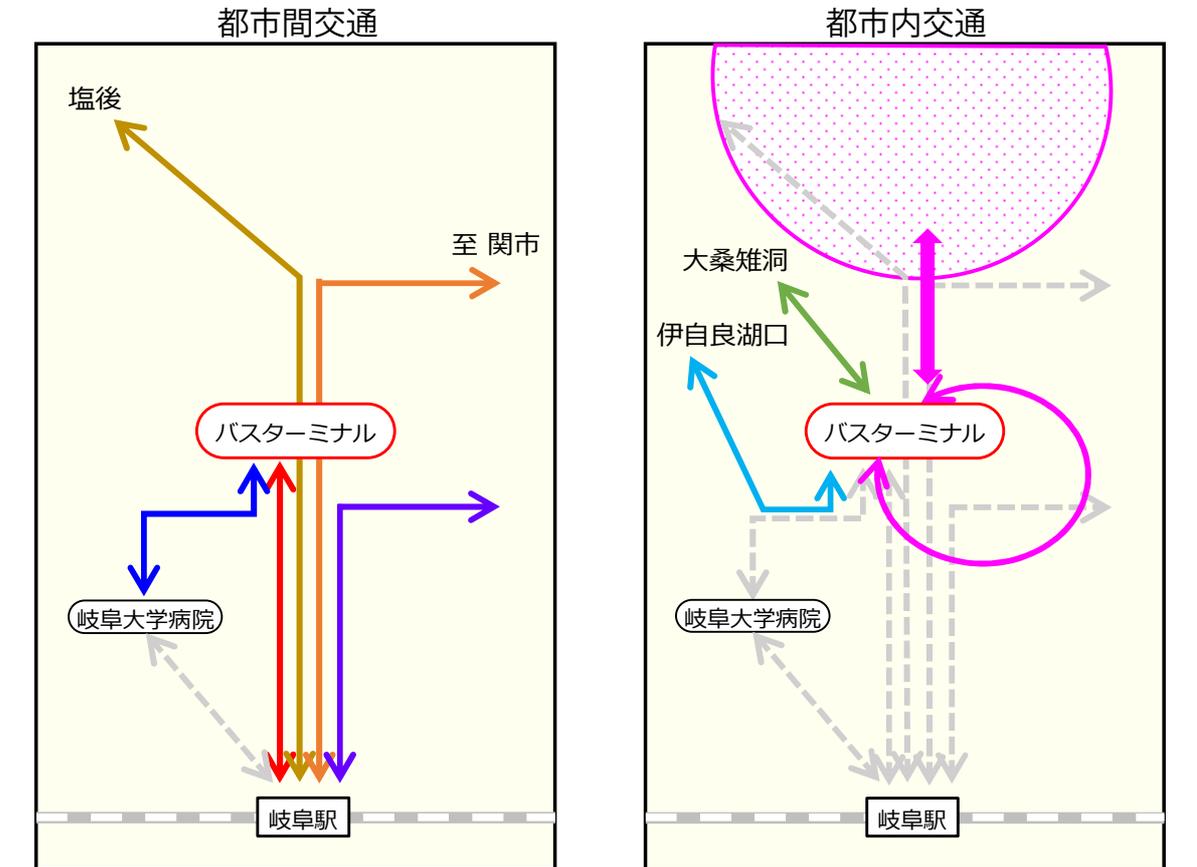
7.2.1 地域公共交通の機能分類

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

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

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

図表 7-1 地域公共交通の機能分類



役割

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

役割

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

図表 7-2 各路線の機能分類

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

7.2.2 新バスターミナルを拠点とする路線への再編

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

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

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

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

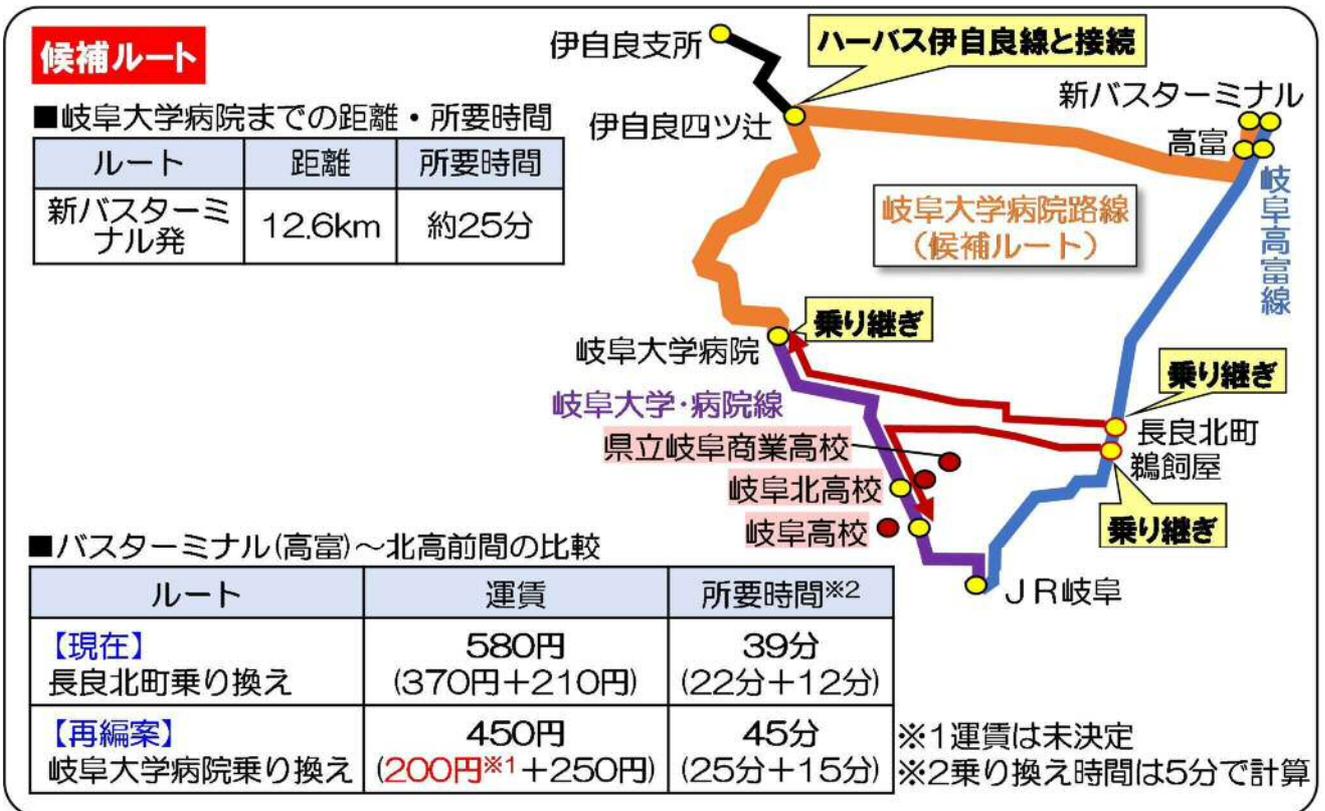
7.2.3 新規路線の運行

(1) 岐阜大学病院路線の運行

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

【実施主体】市・交通事業者

図表 7-3 岐阜大学病院路線 運行イメージ

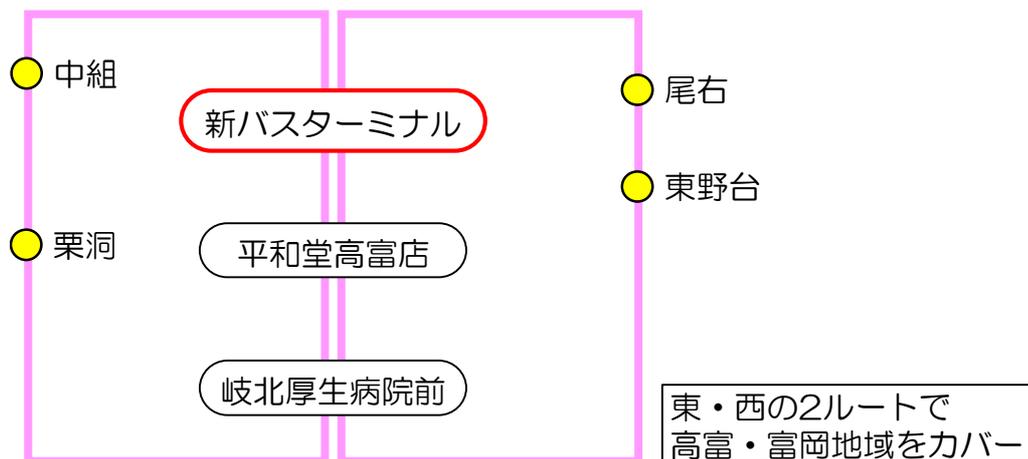


(2) 市街地循環路線の運行

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

【実施主体】市・交通事業者

図表 7-4 市街地循環路線 運行イメージ



(3) 美山地域の運行形態の変更

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

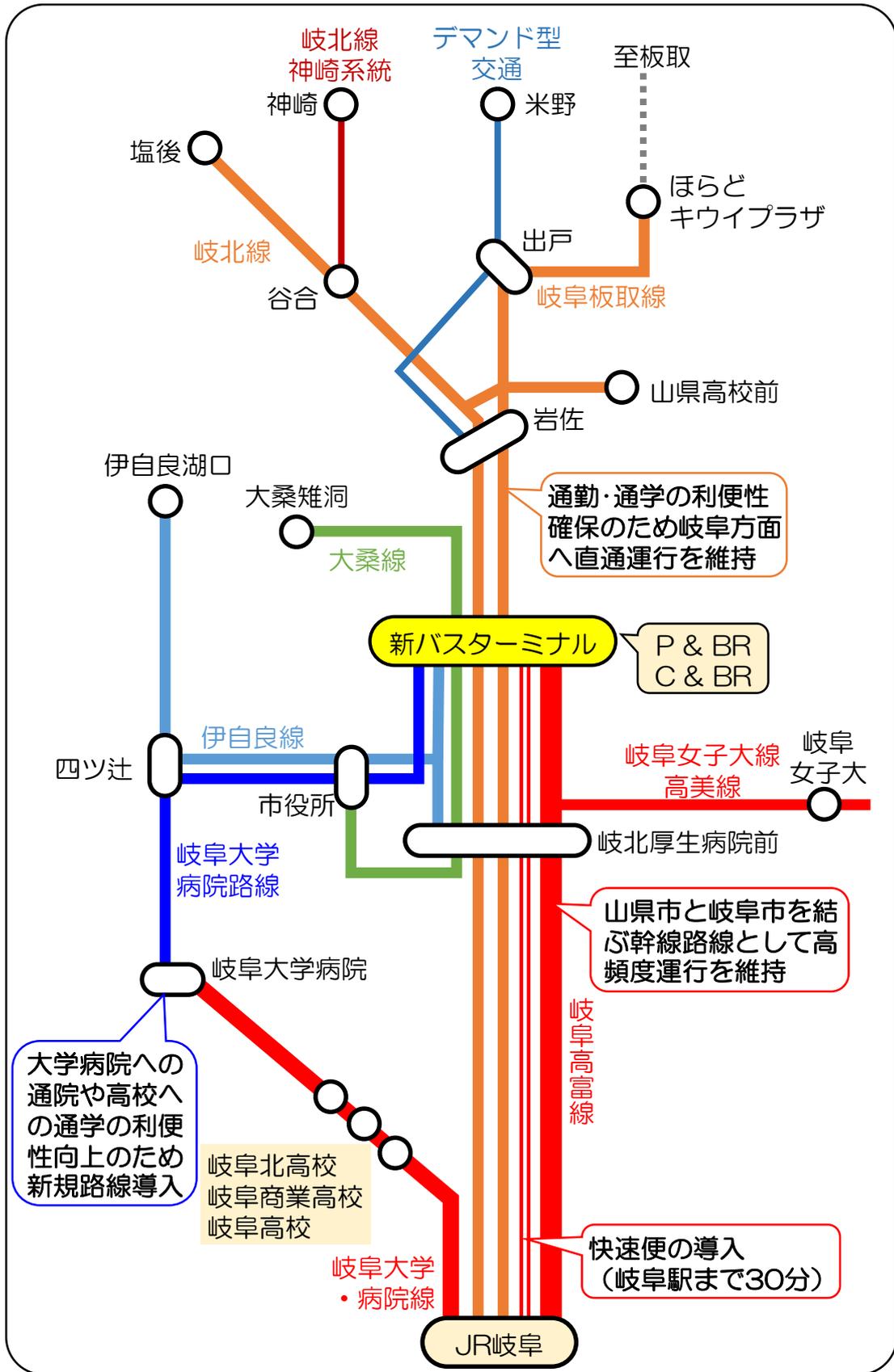
【実施主体】市・交通事業者

(4) JR 岐阜までの快速便の導入

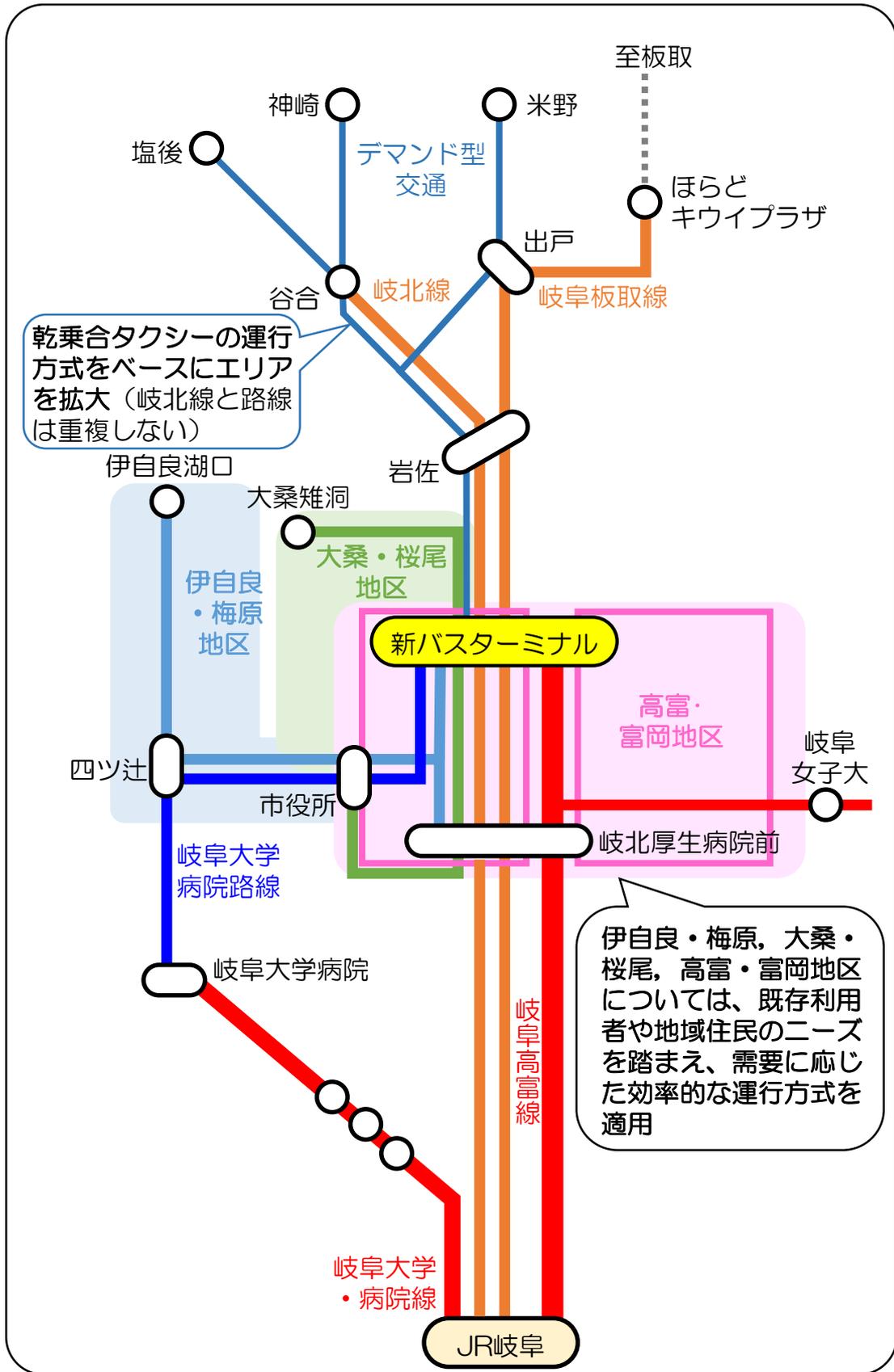
- ・ JR岐阜方面とつながるバス路線は、都市間の移動を担い、通勤・通学をはじめとした様々な目的で利用されています。
- ・ 通勤・通学時間帯は、特に定時性・速達性が求められますが、道路渋滞や停留所での乗降などにより遅延が発生しやすくなっています。
- ◆ JR岐阜駅までの速達性・利便性を向上させるため、停車するバス停を限定して運行する快速便の導入を交通事業者に要請していきます。

【実施主体】市・交通事業者

図表 7-5 将来の公共交通ネットワークイメージ図 朝夕



図表 7-6 将来の公共交通ネットワークイメージ図 昼間



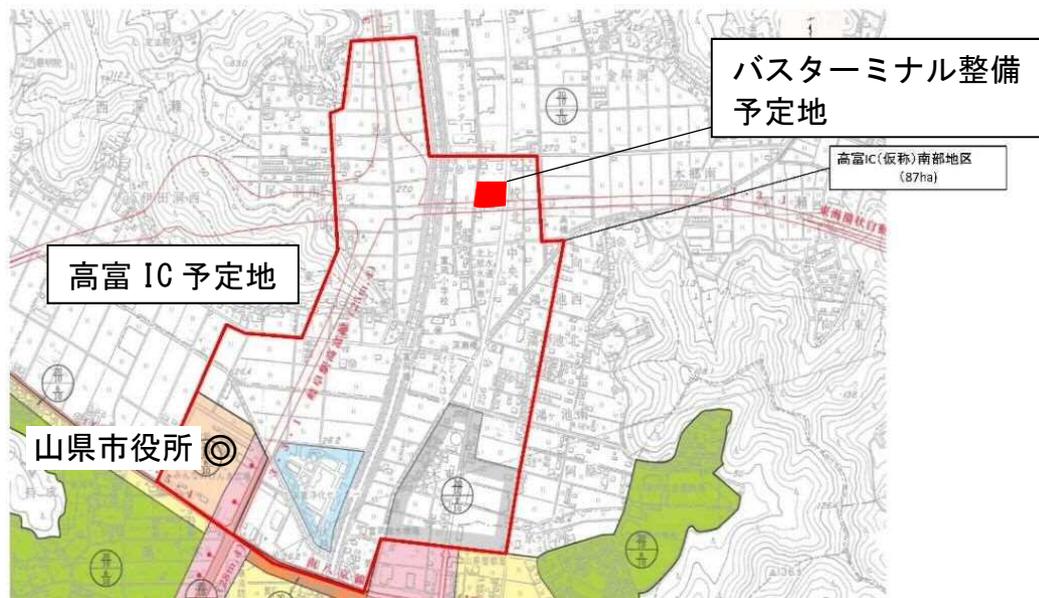
7.3 バスターミナル整備事業

7.3.1 駐車場、駐輪場の整備

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

【実施主体】市

図表 7-7 バスターミナル整備位置図



7.3.2 待合スペースの整備

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

【実施主体】市

7.3.3 のりば案内・路線案内表示の設置

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

【実施主体】市

7.3.4 バスロケーション機器の設置

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

【実施主体】交通事業者

図表 7-8 バスロケーション機器



7.3.5 アユカ自動入金機の設置

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

【実施主体】 交通事業者

図表 7-9 ICカード乗車券・自動入金機



7.3.6 観光案内設備の整備

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

【実施主体】市

【事例：福岡市観光案内所（天神）】

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

図表 7-10 よかなび touch 操作画面



7.4 利用促進事業

7.4.1 乗り継ぎ割引運賃の適用

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

【実施主体】 交通事業者

7.4.2 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定

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

【実施主体】 交通事業者・市

7.4.3 公共交通ガイドブックによる情報提供

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

【実施主体】市・公共交通会議

図表 7-11 山縣市公共交通ガイドブック

山縣市公共交通GUIDE BOOK 高富・伊自良版

平成28年4月1日 改正版

みんながづくり、守り、育てる生活交通 (LIFE TO-SHIBU BUS LIFE TO-SHIBU)

目次

- ハーバス大森線 2～3ページ
- ハーバス伊自良線 4～5ページ
- 岐阜線・岐阜板取線 (岐阜～岐阜) 6～9ページ
- 岐阜高富線 (岐阜～高富) 10～11ページ
- 岐阜生駒院前 ⇨ 山県市役所 10～11ページ
- 岐阜生駒院前 ⇨ 平和堂高富店 10～11ページ
- 岐阜女子大線・高富線 12～13ページ
- 高富 14ページ
- アスカバシロケーションシステム・タクシーのご案内 15ページ
- 山縣市内路線図 16ページ

山県市公共交通会議は、「山県市公共交通総合連携計画」に基づき、市社・事業者の協力による公共交通のまちづくりを進めています。今回、自主運行バスだけでなく営業路線バス、集合タクシーやタクシーの案内も含まれた「公共交通ガイドブック」を発行します。どうぞ活用いただき、なお一部のバス・タクシーの利用、そして自主運行バスのルート・ダイヤや集合タクシーの予約への参加など、ご協力をお願いします。

※ハーバス大森線、伊自良線、市内路線の岐阜バス・岐阜板取線を除き、自主運行バスとなります。

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

7.4.4 地域バス調整会議等の開催

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

【実施主体】市民・市・交通事業者

図表 7-12 地域バス調整会議の様子と調整結果



7.4.5 企画乗車券の発行

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

【実施主体】市・交通事業者

【事例1：エスパルスドリームフェリー 清水港まぐろ切符】

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

【事例2：京都丹後鉄道 「あんしん通院ペア乗車券」】

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

7.4.6 バスヘルパーの継続・拡充

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

【実施主体】市民・市

図表 7-13 バスヘルパー 活動状況



7.4.7 モビリティマネジメントの実施

- ・ 高校への進学を控え、今後バスの利用頻度が増加すると考えられる中学生に対して、バスの乗り継ぎ方法等を検討する機会を設けています。
 - ・ また高齢者に対しては、バスの利用方法や自動車運転のリスク等の情報を提供する説明会を開催するとともに、よく行く施設までのマイ時刻表づくりを実施しています。
 - ・ 高齢者の自動車事故が増加し、運転免許の自主返納が広く呼びかけられていることから、今後は公共交通の利用に不慣れな方へのモビリティマネジメントが重要となります。
 - ・ 自動車を使われている方のなかには、公共交通を使い慣れておらず、利用方法が分からない方もいます。
- ◆ バスを利用したことのない方にバスの利用方法を知っていただくとともに、利用をきっかけとなるよう体験乗車会を計画します。
- ◆ 取り組みによる効果の把握のため、事前・事後の自主運行バスの乗降調査や IC 乗車券利用履歴データにより、バスの利用状況を分析します。

【実施主体】市・市民・交通事業者

図表 7-14 モビリティマネジメント 実施状況



7.5 実施スケジュール

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

図表 7-15 実施スケジュール

事業		H30	H31	H32	H33	H34	H35	実施主体	
路線再編事業	新バスターミナル設置に伴う路線再編								
	岐阜大学病院路線の運行	→ 検討・協議			■			市・交通事業者	
	市街地循環路線の運行	→ 検討・協議			■			市・交通事業者	
	美山地域の運行形態の変更	→ 検討・協議			■			市・交通事業者	
	JR岐阜までの快速便の導入	→ 検討・協議			■			市・交通事業者	
バスターミナル整備事業	駐車場、駐輪場等の整備		→ 整備		■			市	
	バスロケーション機器の設置		→ 整備		■			交通事業者	
	アユカ自動入金機の設置		→ 整備		■			交通事業者	
	観光案内設備の整備		→ 整備		■			市	
利用促進事業	公共交通ガイドブックによる情報提供	→ 継続実施（年2回更新）							市・公共交通会議
	地域バス調整会議等の開催	→ 随時実施（年5回以上）							市民・市・交通事業者
	企画乗車券の発行	→ 随時実施（年2回以上）							市・交通事業者
	バスヘルパーの継続・拡充	→ 継続実施（毎週月曜日）							市民・市
	モビリティマネジメント	■		■			■	2～3年毎に実施	市・市民・交通事業者

第8章 計画の達成状況の評価

8.1 計画の評価と推進体制

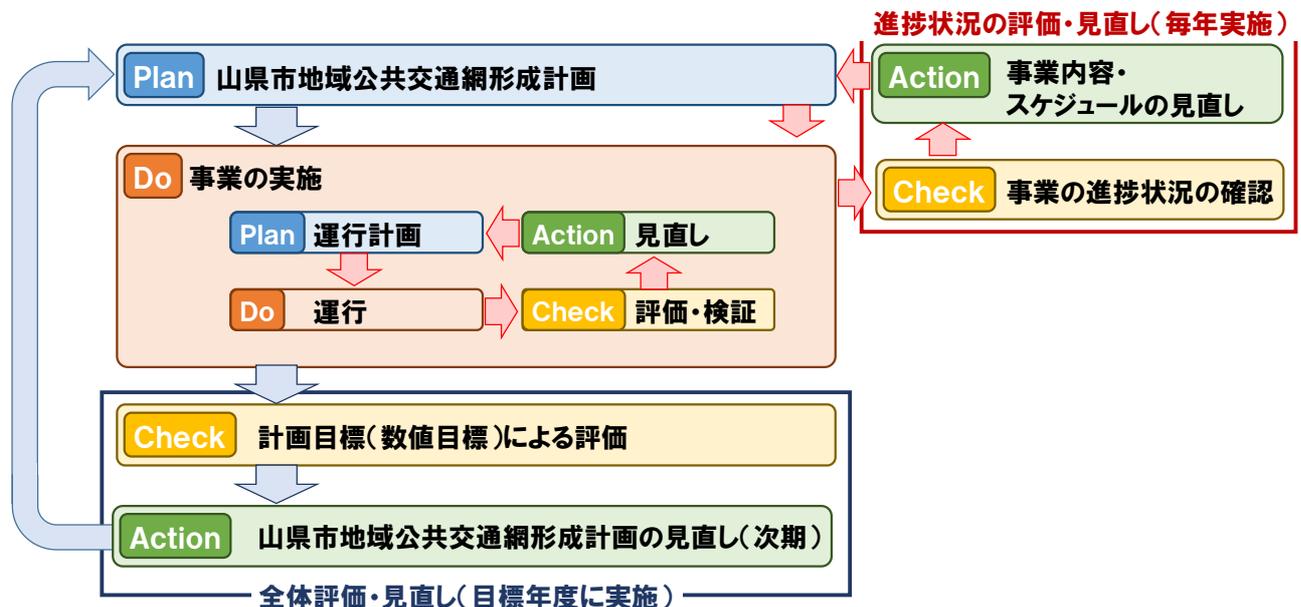
本計画に掲げる施策を着実に実施し、目指す将来の姿を実現するため、各事業の実施状況や評価指標の達成状況を定期的に把握し、計画の見直し等を通じて改善を図るPDCAサイクルを実施していきます。

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

図表 8-1 評価項目と実施時期

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

図表 8-2 山縣市地域公共交通網形成計画全体におけるPDCAサイクル



8.2 評価指標と目標値

計画の達成状況进行评估するため、以下のとおり評価指標と目標値を設定します。

項目	評価指標	基準値	目標値 (H35)
公共交通の 利用状況	年間乗車人数 (人/年)	184,371 (H28)	199,500
	利用者 1 人あたりの運行経費 (円/人)	851 (H28)	800
	1 便あたりの乗車人数 (人/便)	6.0 (H28)	6.0
交通結節点の 利用状況※	バスターミナルの乗降者数 (人/日)	277 (H27)	320
	パーク&バスライド利用者数 (人/日)	50 (推計値)	60
	サイクル&バスライド利用者数 (人/日)	23 (H28)	30
公共交通に 対する意識	バスヘルパー登録者数 (人/年)	11 (H28)	14
	モビリティマネジメント参加者数 (人/年)	37 (H25)	50
市民意識の 醸成	地域バス調整会議等の開催回数 (回/年)	3 (H28)	5

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

8.3 各評価指標と目標値の評価方法

評価指標 1 公共交通の利用状況

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

【評価方法】

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

【目標値】

評価指標	基準値	目標値(H35)
年間乗車人数 (人/年)	184,371 人 (H28)	199,500 人
岐北線	114,136 人	110,000 人
岐阜板取線	44,264 人	44,000 人
ハーバス大桑線	11,009 人	12,500 人
ハーバス伊自良線	14,221 人	15,500 人
乾乗合タクシー	741 人	—
美山地域デマンド型交通 (新規路線)	—	2,500 人
岐阜大学病院路線 (新規路線)	—	5,000 人
市街地循環路線 (新規路線)	—	10,000 人
乗車一人あたりの運行経費 (円/人)	851 円/人 (H28)	800 円/人
一便あたりの乗車人数 (人/便)	6.0 人/便 (H28)	6.0 人/便

【評価時期】

- ・毎年度実施

評価指標 2 交通結節点の利用状況

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

【評価方法】

バスターミナルの乗降者数：

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

パーク&バスライド利用者数・サイクル&バスライド利用者数：

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

【目標値】

・バスターミナルの乗降者数：

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

・パーク&バスライド、サイクル&バスライド利用者数：

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

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

【評価時期】

・バスターミナル整備後、毎年度実施

評価指標3 公共交通に対する意識

誰もが分かりやすく、安心して利用できる公共交通の充実が図れているか、バスヘルパーの登録者数とモビリティマネジメント参加者数を用いて評価を実施します。

【評価方法】

バスヘルパー登録者数：

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

モビリティマネジメント参加者数：

公共交通の利用を呼びかけ、きっかけをつくるモビリティマネジメントの参加者数をカウントします。

【目標値】

評価指標	基準値	目標値(H35)
バスヘルパー登録者数 (人/年)	11 (H28)	14
モビリティマネジメント参加者数 (人/年)	37 (H25)	50

【評価時期】

- ・バスヘルパー登録者数：毎年度実施
- ・モビリティマネジメント参加者数：2～3年毎に実施

評価指標4 市民意識の醸成

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

【評価方法】

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

【目標値】

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

【評価時期】

- ・毎年度実施

參考資料

基本方針
 どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築

地域公共交通の役割

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

目標 1 多様なニーズ・需要に応じたサービスの提供

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

評価指標 1 公共交通の利用状況

- 年間乗車人数
- 乗車1人あたりの運行経費
- 1便あたりの乗車人数

路線再編事業

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

目標 2 まちづくりと連携した、新バスターミナルを拠点とするネットワークの構築

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

評価指標 2 交通結節点の利用状況

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

バスターミナル整備事業

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

目標 3 誰もが分かりやすく、安心して利用できる公共交通の充実

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

評価指標 3 公共交通に対する意識

- バスヘルパー登録者数
- モビリティマネジメント参加者数

利便性向上・利用促進事業

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

目標 4 多様な主体の連携により、地域全体で公共交通を支える体制の推進

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

評価指標 4 市民意識の醸成

- 地域バス調整会議等の開催回数

連携計画からの課題

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

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

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

【利便性向上・利用促進に向けて】
 ・市民自らが主体となった公共交通に関する検討
 ・市内外に対する、観光も交えた定期的な情報発信

課題 1 多様なニーズへの対応

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

課題 2 まちづくりとの連携

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

課題 3 持続可能な公共交通の確保

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

課題 4 市民意識の向上

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

地域及び地域公共交通の現状からの課題

山県市地域公共交通網形成計画(案)

平成29年9月

山 県 市

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