

# 山口市地域公共交通計画 (案)

令和6年 月

山 県 市



# 山縣市地域公共交通計画(案) 目次

<b>序章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
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.....	2
序.3 計画の位置付け.....	3
序.4 計画区域.....	3
序.5 計画期間.....	3
序.6 公共交通会議の構成員と役割分担.....	4
<b>第1章 地域の現状</b> .....	<b>5</b>
1.1 地勢・地理.....	5
1.2 人口.....	6
1.3 通勤・通学流動.....	11
1.4 施設立地状況.....	13
1.5 観光.....	15
<b>第2章 上位・関連計画</b> .....	<b>16</b>
2.1 第3次山縣市総合計画(抜粋).....	16
2.2 山縣市デジタル田園都市国家構想総合戦略(抜粋).....	19
2.3 山縣市都市計画マスタープラン(抜粋).....	20
2.4 山縣市地域公共交通網形成計画(抜粋).....	22
2.5 第4次山縣市地域福祉推進計画(抜粋).....	24
<b>第3章 公共交通の現状</b> .....	<b>25</b>
3.1 運行概要.....	25
3.2 路線別年間利用者数.....	28
3.3 運行収入・市補助額.....	32
<b>第4章 山縣市地域公共交通網形成計画の取り組み評価</b> .....	<b>34</b>
4.1 計画事業の実施状況.....	34
4.2 目標の達成状況.....	42
4.3 網形成計画における課題.....	45
<b>第5章 山縣市地域公共交通の抱える課題</b> .....	<b>47</b>
5.1 地域公共交通の課題.....	47
5.2 持続可能な公共交通の確保.....	48
5.3 多様なニーズへの対応.....	49
5.4 利用しやすい環境.....	50
5.5 公共交通に対するPR・意識醸成.....	51
5.6 まちづくりとの連携.....	52

<b>第 6 章 目指す将来の姿・基本的な方針</b> .....	<b>53</b>
6.1 山県市が目指す将来の姿.....	53
6.2 基本方針と目標.....	56
6.3 地域公共交通の機能分類.....	59
<b>第 7 章 具体的な実施事業</b> .....	<b>63</b>
7.1 事業概要.....	63
7.2 公共交通ネットワークの維持・構築.....	64
7.3 公共交通を利用しやすい環境の整備.....	66
7.4 公共交通の利用促進.....	69
7.5 まちづくりと公共交通の連携強化.....	73
<b>第 8 章 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>74</b>
8.1 評価指標と目標値.....	74
8.2 各評価指標と目標値の評価方法.....	75
8.3 計画の評価と推進体制.....	80

## 序章 はじめに

### 序.1 計画策定の趣旨

市内には鉄道がなく、バスが主な公共交通となっているものの、バス利用者の減少に伴い営業路線の撤退が相次ぎ、本市では自主運行バスを運行することで市民の移動手段を確保してきました。しかし、路線維持費の増加に伴う営業路線の撤退により、バスネットワークの崩壊が懸念される状況にあります。また、市民からは「通院・通学・買い物等生活のためにバス路線を維持・拡張して欲しい」との要望がある一方、「利用者の少ないバス路線は廃止すべき」との意見も寄せられています。このような状況を踏まえ、平成 25 年度に「山縣市公共交通総合連携計画」（以下、「連携計画」）、平成 30 年度に「山縣市地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」）を策定し、路線再編事業や利便性向上・利用促進事業に取り組んできました。

令和 2 年 3 月に東海環状自動車道が山県 IC まで開通するとともに、令和 3 年 6 月にはまちの特産品や観光資源を活かしてひとを呼び込むためのにぎわい拠点（山県ばすけっと）や山県バスターミナルが整備され、バスターミナルを拠点とした路線再編を実施しました。

網形成計画の計画期間が令和 5 年度末で期間満了を迎えることから、網形成計画期間中の取り組み等を評価した上で、さらなる持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、「山縣市地域公共交通計画」を策定することとしました。

## 序.2 これまでの公共交通の取り組み経緯

平成 15 年 町村合併	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハーバス梅原線延伸、ハーバス伊自良線に改称</li> <li>・赤尾線廃止</li> <li>・ゾーン制運賃の導入</li> </ul>
平成 20 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハーバス循環線の運行開始（1 周 400 円）</li> </ul>
平成 21 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハーバス乾線の運行開始（隔日運行，一律 100 円）</li> <li>・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</li> <li>・ハーバス市内循環線の減便</li> </ul>
平成 23 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小児・障がい者の割引運賃を開始（半額）</li> </ul>
平成 24 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岐阜大学病院支線（伊自良線）の廃止</li> <li>・ハーバス市内循環線の廃止</li> </ul>
平成 25 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山縣市公共交通総合連携計画策定</li> <li>・ハーバス伊自良線、大桑線の運行ルート見直し</li> <li>・岐北線神崎系統の運行日拡大（日・祝日）</li> </ul>
平成 26 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部路線で障がい者・小学生・後期高齢者の割引を開始（無料）</li> </ul>
平成 27 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> </ul>
平成 30 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山縣市地域公共交通網形成計画策定</li> </ul>
令和 3 年	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山県バスターミナルオープン</li> <li>・ハーバス岐大病院線、市街地巡回線、神崎山県 BT 線、美山地域デマンド型交通運行開始</li> <li>・ハーバス大桑線、伊自良線を統合</li> <li>・乾乗合タクシーの廃止</li> </ul>

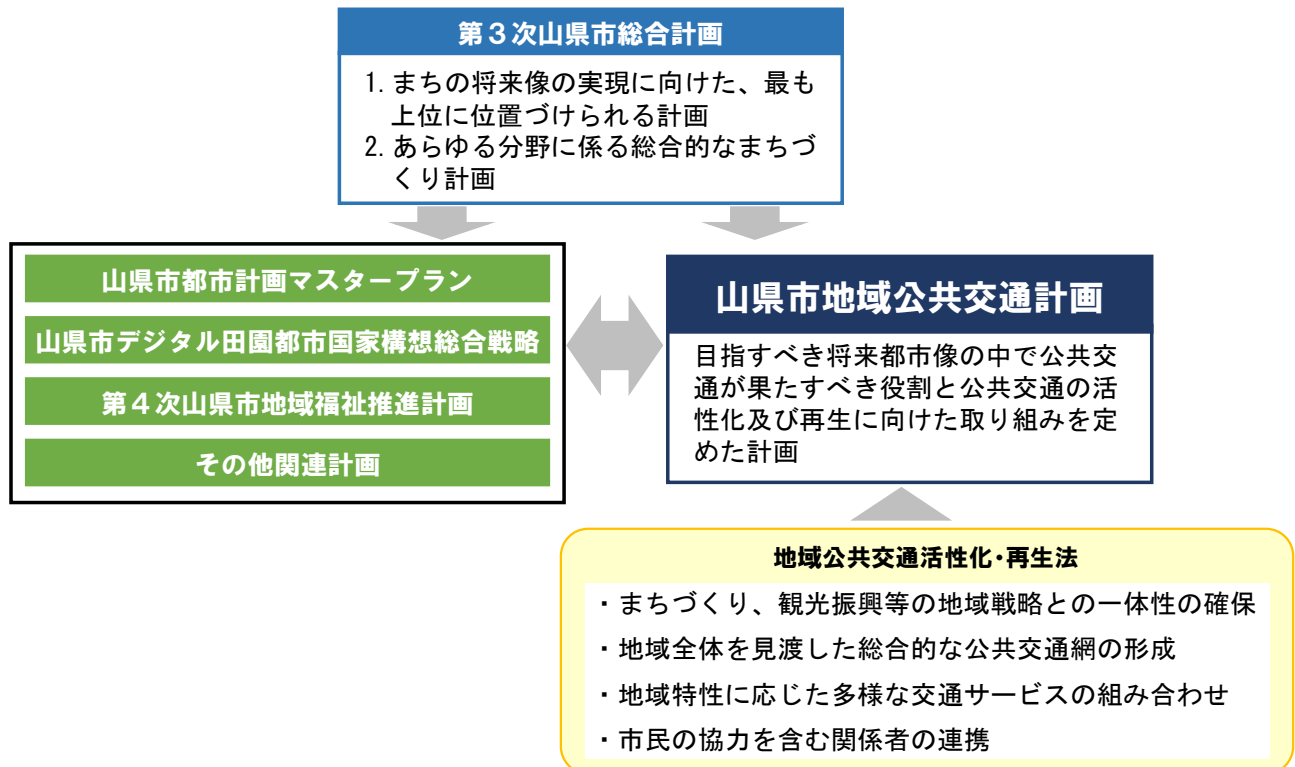
### 序.3 計画の位置付け

「山口市地域公共交通計画」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。

本計画は、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3次山口市総合計画」、「山口市デジタル田園都市国家構想総合戦略」、「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、「山口市地域公共交通網形成計画」（平成30年度～令和5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

上位計画である第3次山口市総合計画の前期基本計画の計画期間が令和9年度で完了することから、その評価を踏まえて次期地域公共交通計画の検討ができるようにするため、本計画の計画期間は、「令和6年度～令和10年度」の5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"> <li>公共交通の積極的な利用、行事等での活用</li> <li>地域運営組織への参画</li> </ul>
交通事業者 (労働組合含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗客の安全な輸送</li> <li>効率的な運行や利便性を高めるための運行計画提案</li> </ul>
道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスルート上の安全性・快適性・円滑性確保</li> <li>バス停周辺整備</li> </ul>
公安委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスルートやバス停設置についての助言・指導</li> </ul>
岐阜運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> <li>法や制度に基づいた助言、情報提供、支援等</li> </ul>
岐阜県	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>
学識者	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の合意形成を図る上での助言</li> </ul>
山口市	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通の維持・確保に対する責任者</li> <li>地域運営組織のサポート</li> <li>関係機関との調整</li> </ul>



## 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 m<sup>2</sup>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状の山地と、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、令和 2 年 3 月に東海環状自動車道 山県 IC が開通し、令和 3 年 6 月には山県バスターミナルがオープンする等、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



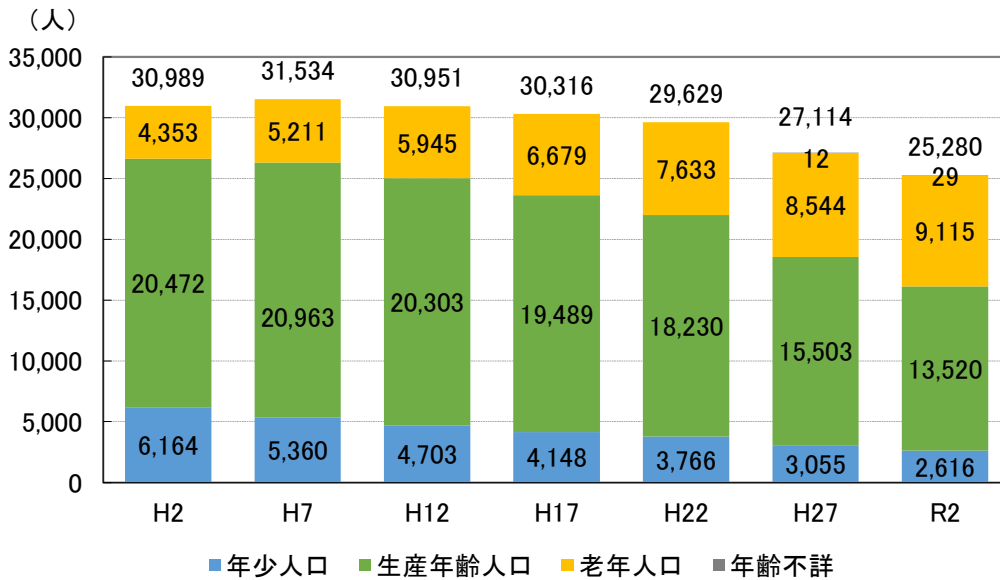
出典：山県市市勢要覧（令和 4 年度）

1.2 人口

1.2.1 人口の推移

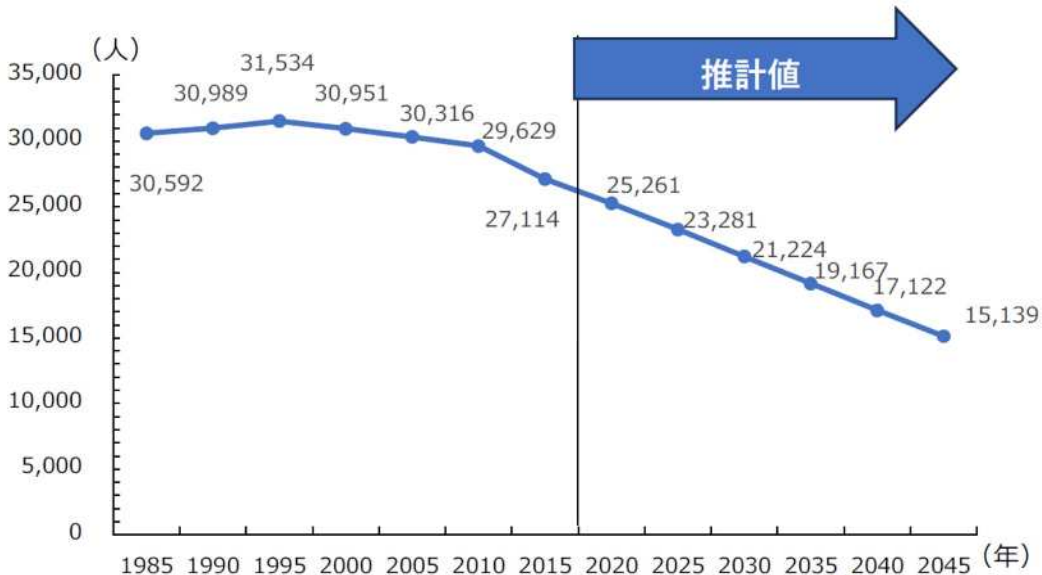
- ・本市の人口は平成7年の31,534人をピークに、それ以降は減少が続いています。
- ・年少人口、生産年齢人口が減少しているなか、老年人口は増加しており、令和2年には人口の35%以上を占めています。

図表 1-2 人口の推移



出典：平成2～令和2年国勢調査

図表 1-3 山県市人口ビジョンにおける将来推計値



(備考) 「国勢調査」総務省、「日本の地域別将来推計人口(2018年3月)」

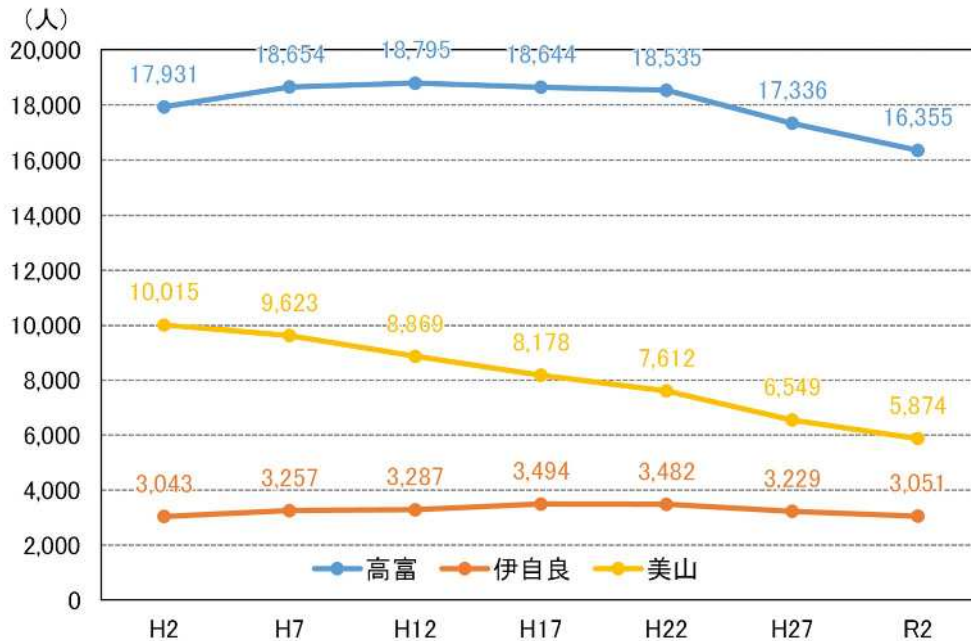
(国立社会保障・人口問題研究所)より作成。

出典：第3次山県市総合計画基本構想

## 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年以降高富地域では減少傾向にあります。
- ・美山地域は、減少が続いており、平成2年から令和2年までに4,000人以上減少しています。

図表 1-4 地域別人口の推移

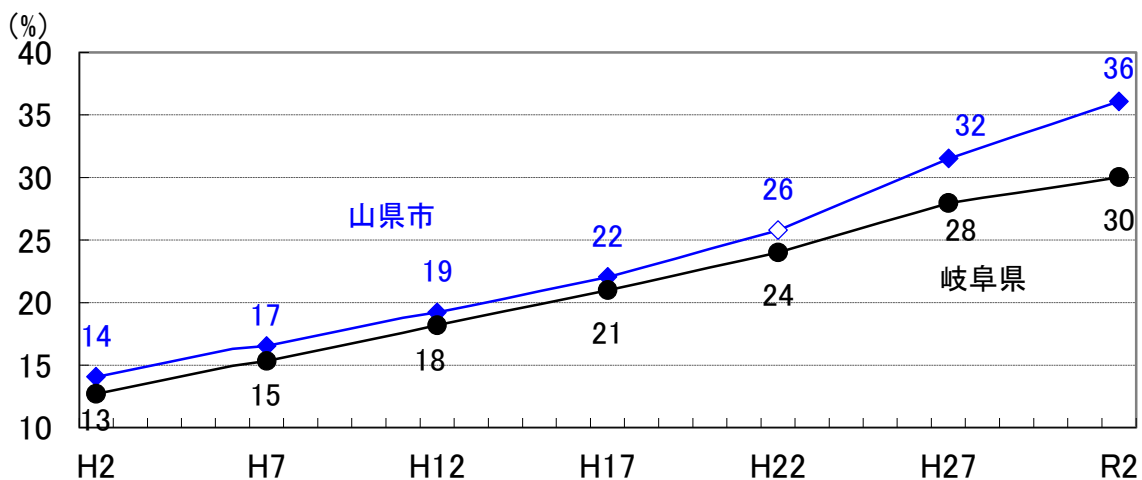


出典：平成2～令和2年国勢調査

## 1.2.3 高齢化率の推移

- ・高齢化率は、令和2年で36%であり、岐阜県全体の30%より高くなっています。

図表 1-5 高齢化率の推移

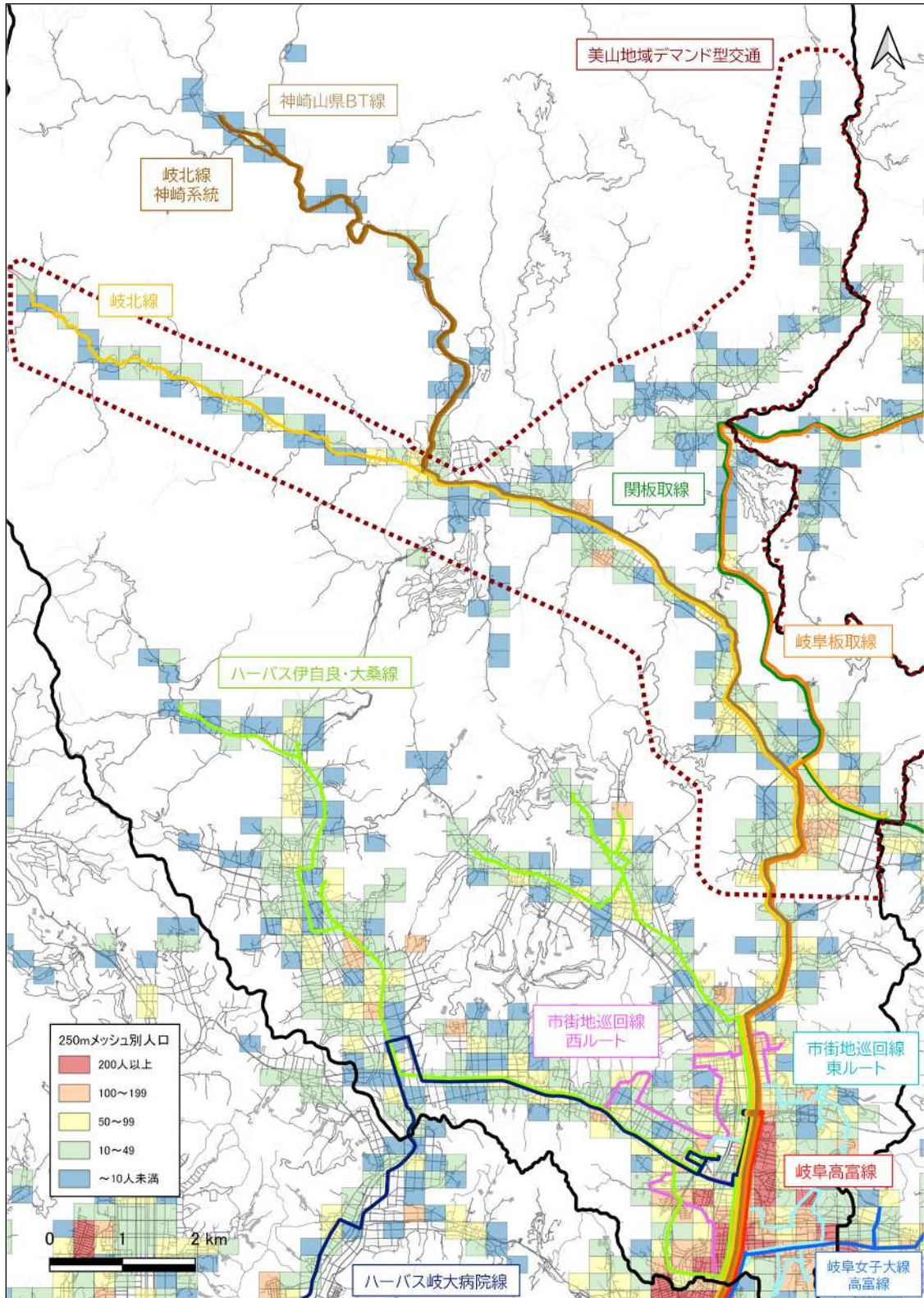


出典：平成2～令和2年国勢調査

## 1.2.4 人口分布

- 人口は市南部の高富地域に集中しており、周辺部では美山地域の岩佐地区、伊自良地域の藤倉地区を中心として、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

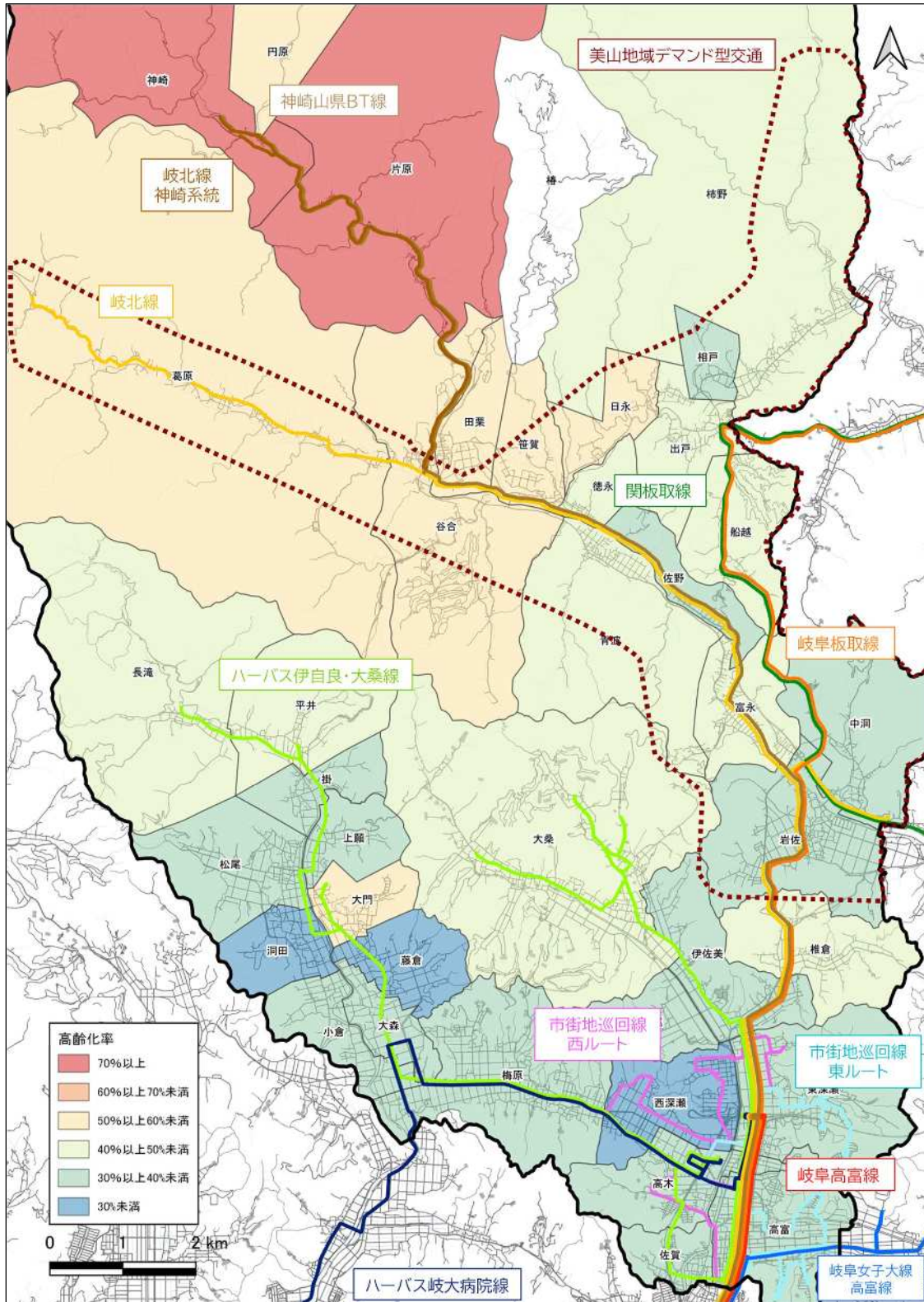


出典：令和2年国勢調査

1.2.5 高齢化率の状況

- ・市内のほとんどの地域で高齢化率が 20%を超えており、超高齢社会となっています。
- ・特に市北部では、高齢化率 50%を超える地区も多くみられます。

図表 1-7 高齢化率の状況

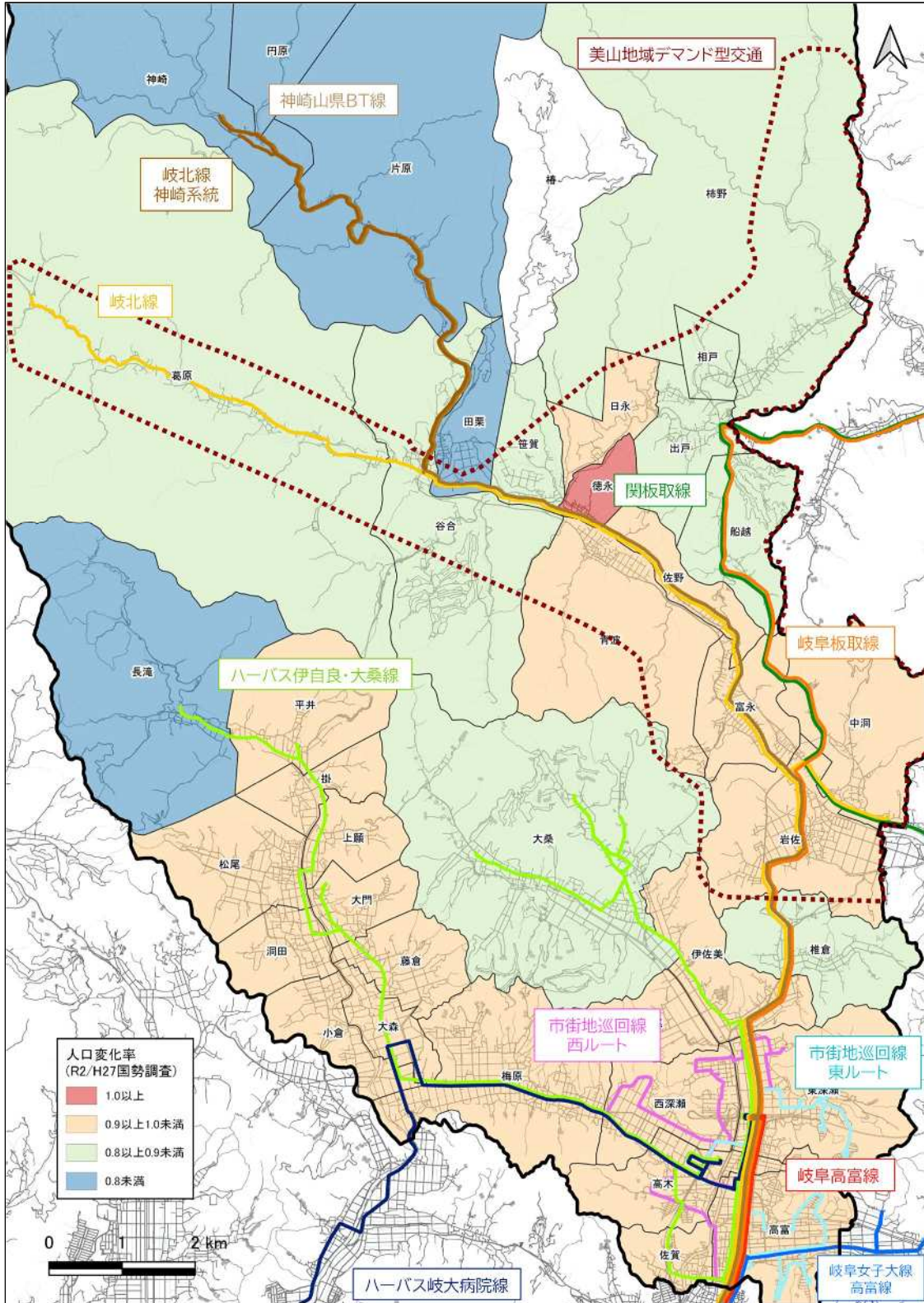


出典：令和2年国勢調査

1.2.6 人口の変化

- ・平成27年から令和2年までの5年間に、ほとんどの地域で人口が減少しています。特に美山地域北部や伊自良地域北部では、人口の減少率が大きくなっています。

図表 1-8 人口の変化



※椿地区は人口0人

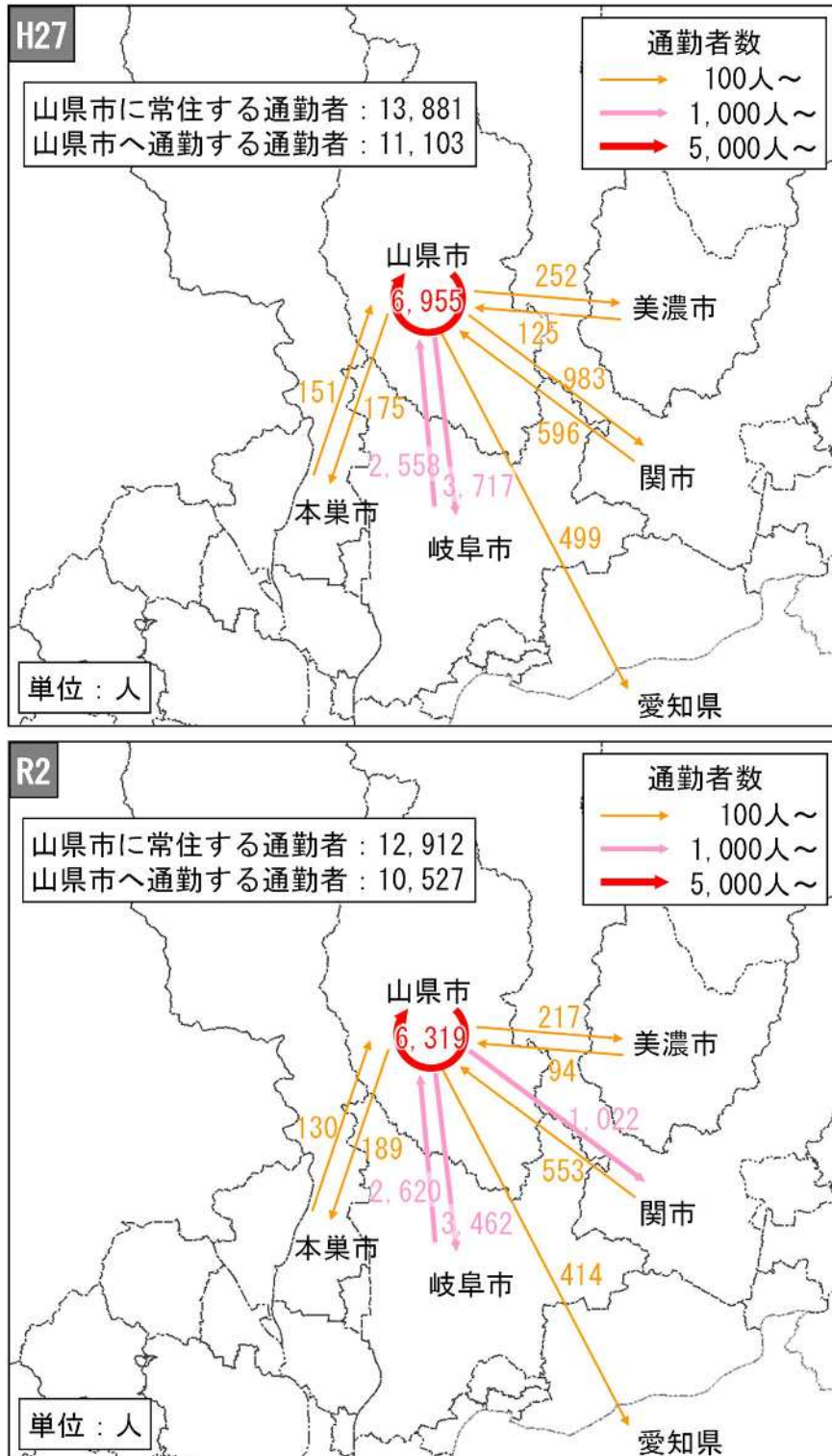
出典：令和2年国勢調査

1.3 通勤・通学流動

1.3.1 通勤流動

- ・市内から市外への通勤先としては、岐阜市が最も多く、平成27年、令和2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27年は約23%、令和2年は約25%となっています。

図表 1-9 通勤者数

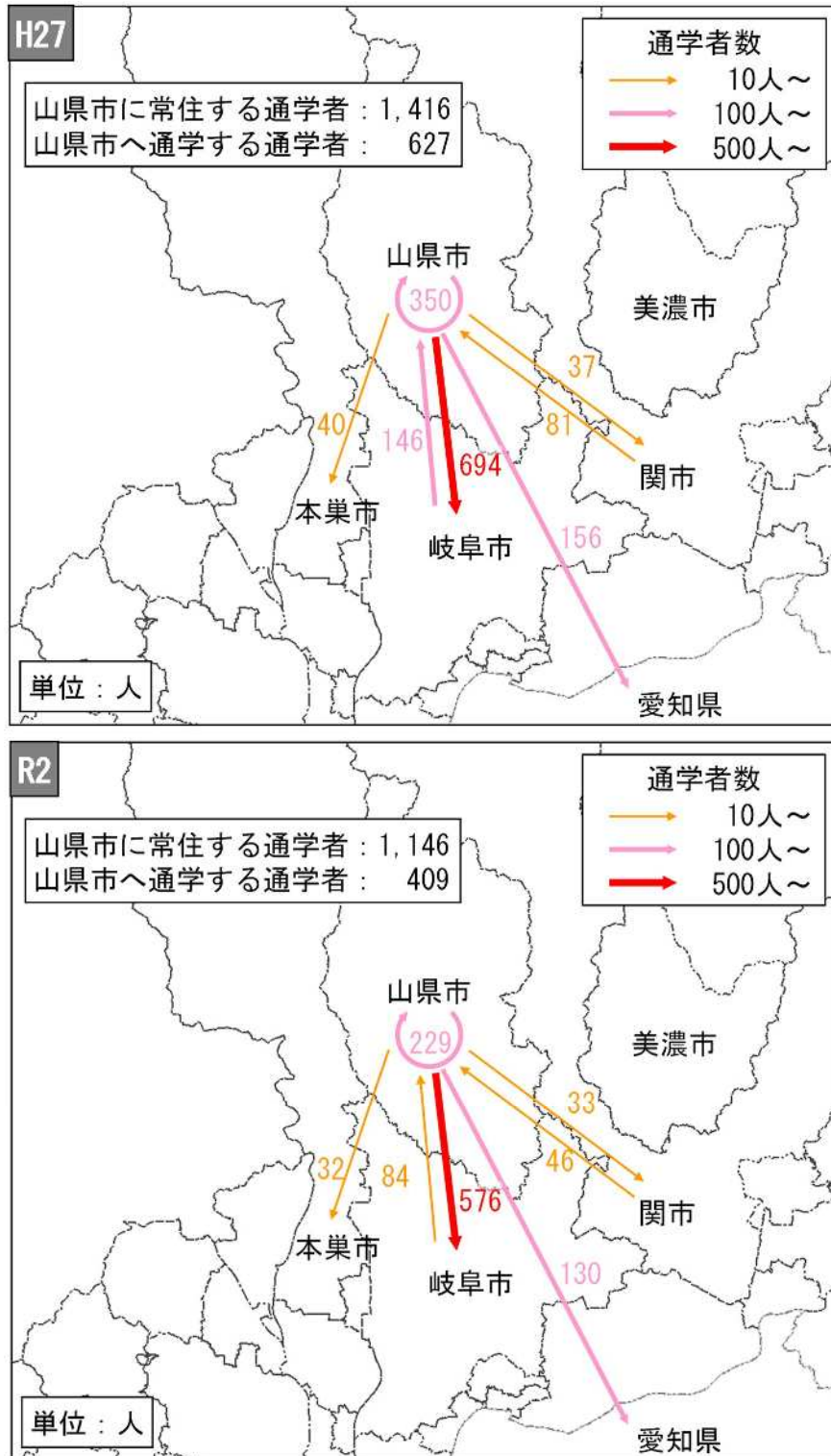


出典：平成27・令和2年国勢調査

1.3.2 通学流動

- ・市内から市外への通学先としては、岐阜市が最も多く、平成27年、令和2年とも、山県市内に常住する通学者の約50%を占めています。

図表 1-10 通学者数



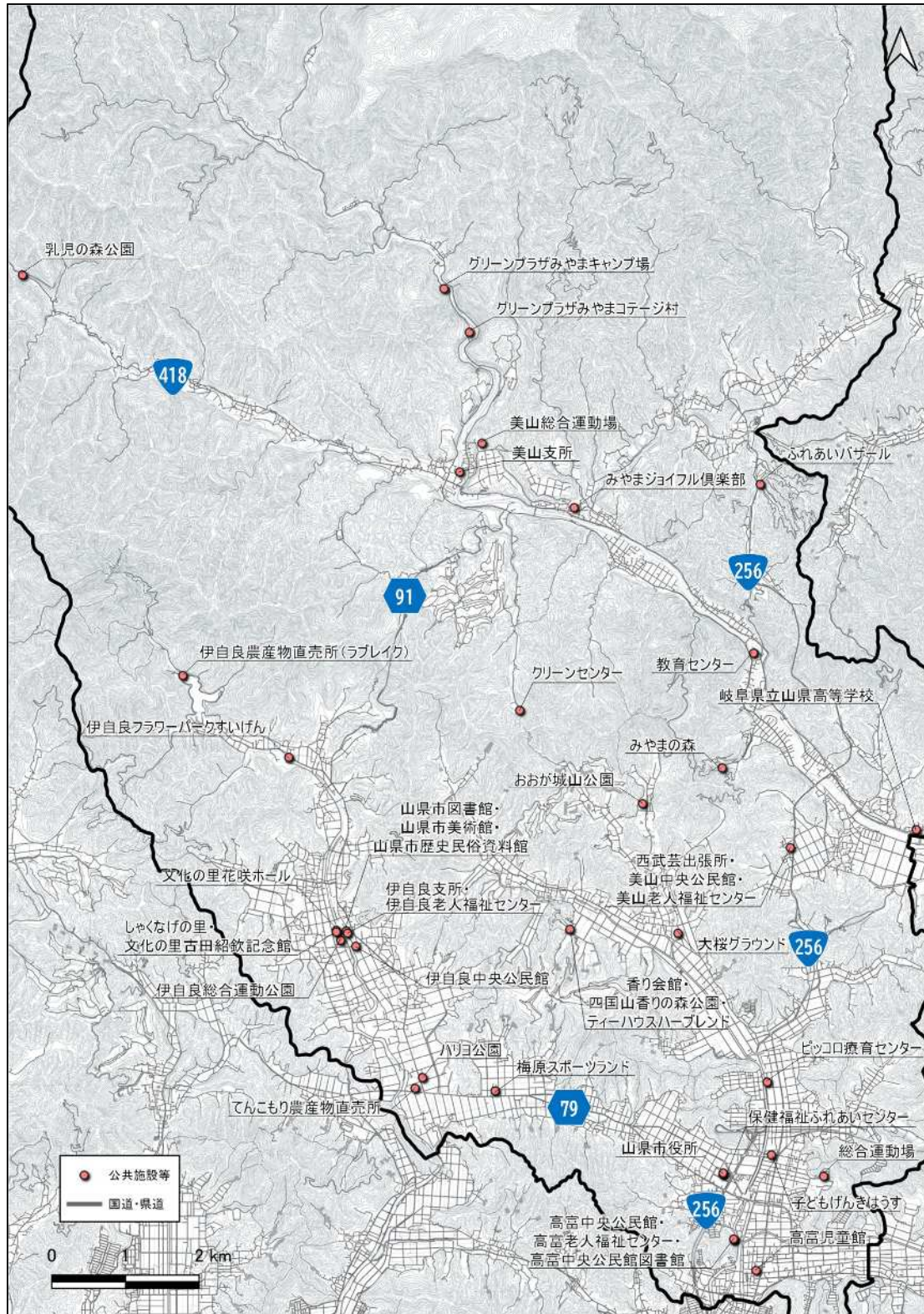
出典：平成27・令和2年国勢調査



1.4 施設立地状況

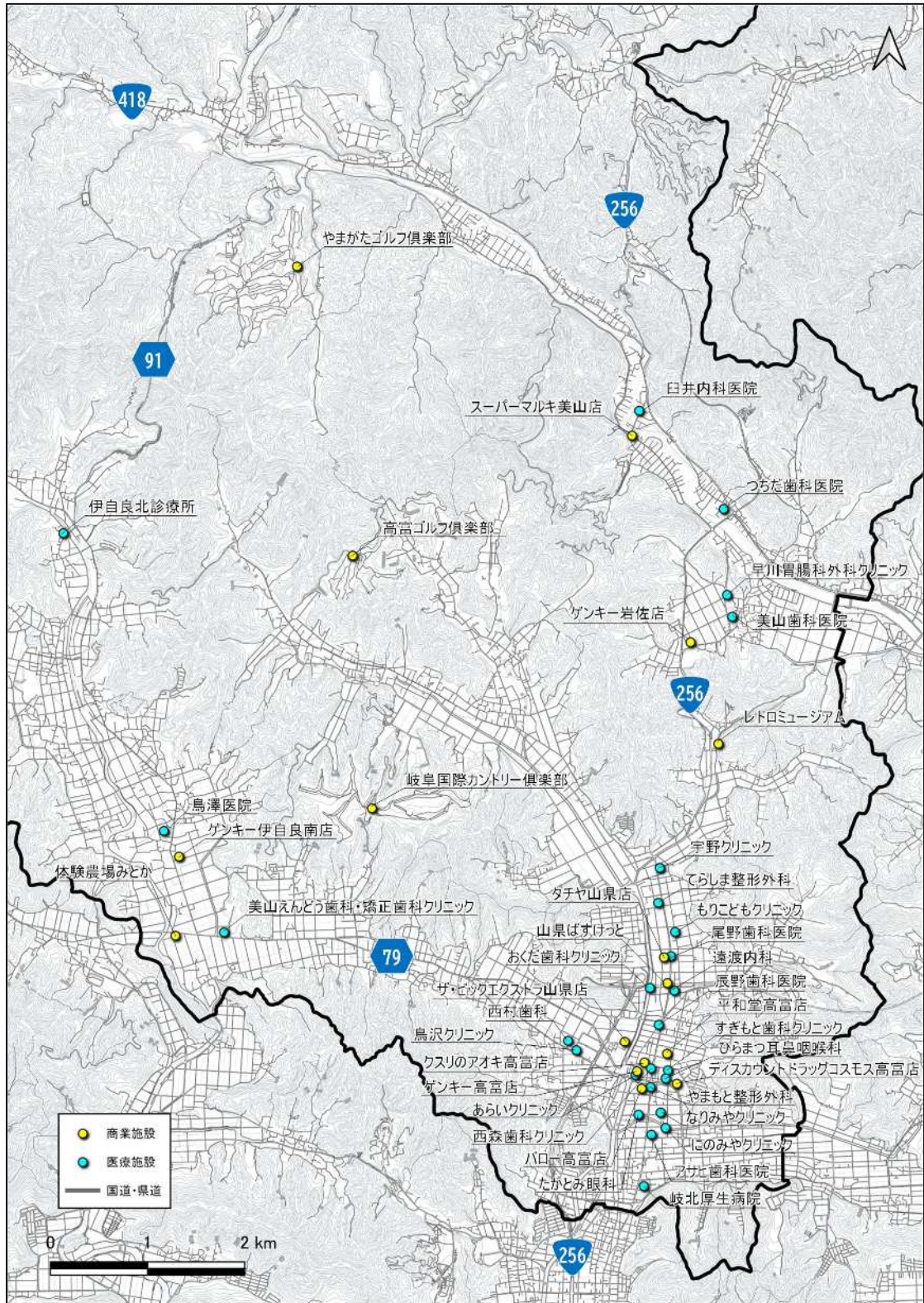
- ・ 公共施設等は合併前の旧町村時代に整備された箇所も多く、市域全体に立地しています。
- ・ 一方、商業施設や医療施設は、市南部の高富地域に集中しており、美山地域に立地する施設は少なくなっています。

図表 1-11 公共施設等



山口市ホームページ「主要公共施設一覧」より抜粋して作成

図表 1-12 商業施設・医療施設

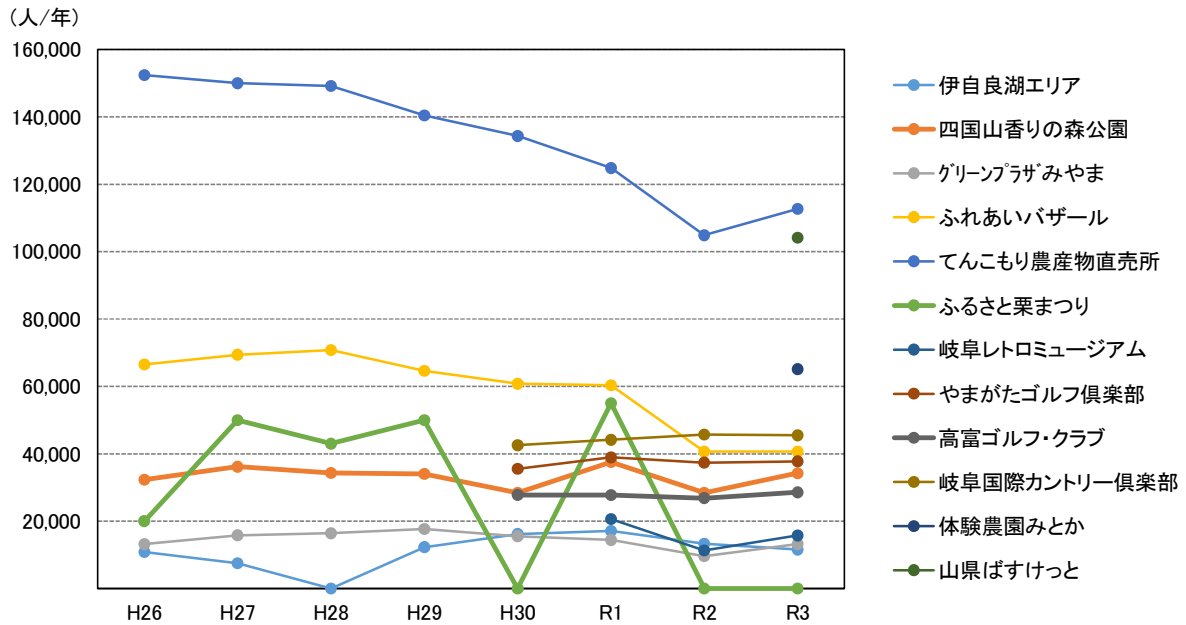


医療施設：「岐阜県医療情報提供システム（ぎふ医療施設ポータル）」を基に作成  
 商業施設：「全国大型小売店総覧 2024」を基に作成

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。
- ・特にてんこもり農産物直売所やふれあいバザールは令和2年度に大きく減少しており、コロナ禍の影響を受けていると考えられます。また、令和2、3年度のふるさと栗まつりはコロナ禍の影響で中止になっています。

図表 1-13 観光入込客数の推移



	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
伊自良湖エリア	10,820	7,510	-	12,272	16,207	17,076	13,328	11,589
四国山香りの森公園	32,335	36,150	34,336	34,031	28,397	37,554	28,407	34,254
グリーンプラザみやま	13,158	15,852	16,385	17,672	15,546	14,465	9,680	13,217
ふれあいバザール	66,572	69,390	70,805	64,627	60,836	60,339	40,605	40,672
てんこもり農産物直売所	152,400	150,000	149,200	140,400	134,300	124,800	104,900	112,700
ふるさと栗まつり	20,000	50,000	43,000	50,000	0	55,000	0	0
やまがたゴルフ倶楽部					35,542	38,921	37,423	37,770
高富ゴルフ・クラブ					27,807	27,749	26,862	28,599
岐阜国際カントリー倶楽部					42,518	44,181	45,728	45,507
岐阜レトロミュージアム						20,625	11,374	15,771
体験農園みとか								65,120
山県ばすけっと								104,120
合計	295,285	328,902	313,726	319,002	361,153	440,710	318,307	509,319

出典：岐阜県観光入込客統計調査（平成26～令和3年度）

## 第2章 上位・関連計画

### 2.1 第3次山口市総合計画（抜粋）

第3次山口市総合計画は、人口減少、感染症対策やデジタル化などの新たな課題に対応し、新たな時代にふさわしい自治体経営を目指し、持続可能な本市の実現に向けて、国が示すデジタル田園都市国家構想を踏まえ、岐阜県と連携しながら、人口減少対策（山口市デジタル田園都市国家構想総合戦略）を盛り込んだ計画として策定されています。

#### 2.1.1 計画期間

基本構想：令和6年度～令和13年度までの8年間  
 基本計画：前期 令和6年度～令和9年度まで4年間  
           後期 令和10年度～令和13年度まで4年間  
 実施計画：4年間（毎年見直し）

#### 2.1.2 基本理念と将来像

本格的な少子高齢社会の到来により、人々の暮らしに様々な影響を及ぼすことが予想されるため、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と調和のとれた総合的なまちの発展を目指し、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

将来像：

子育て応援のまち 山口市

#### 2.1.3 人口の将来展望

人口減少を緩やかにし、世代別人口バランスを改善することで持続可能な地域社会を目指し、本市の令和22（2040）年の総人口は21,000人と設定されています。

令和22（2040）年目標人口

21,000人

（令和22（2040）年に合計特殊出生率2.07人、2030までに転出入数の均衡）

## 2.1.4 基本計画

公共交通に関する施策と数値目標は、「基本目標③ 快適で安全な暮らしの基盤の充実 施策⑮ 公共交通の充実」で定められています。

## 【現況と課題】

【現況】	【課題】
<p><b>① 持続可能な公共交通の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●本市では人口減少・少子高齢化が進行しており、特に北部地域で顕著になっています。</li> <li>●新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年度以降公共交通の利用者が大きく減少しています。その後は回復傾向にありますが、コロナ禍以前の水準には達していない状況です。</li> <li>●バス・タクシーの運転手不足が深刻化し、今後の公共交通の維持が困難になりつつあります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人口減少、少子高齢化、コロナ禍後の生活様式の変化を踏まえ、市民や来訪者のニーズを的確に把握しながら、安心して利用できる公共交通体系を確保・維持していく必要があります。</li> <li>●限られたリソースを活用して、効率的かつ需要に対応した適正な公共交通サービスを提供していく必要があります。</li> </ul>
<p><b>② 多様なニーズへの対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●市民の通勤・通学の足として幹線路線バスや自主運行バスが利用されています。</li> <li>●今後は通勤、通学等による移動の減少が想定される一方で、高齢化の進展に伴い幅広い公共交通サービスを提供していく必要があります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高校生の通学や高齢者の買い物・通院等、さまざまな移動目的に対応するため、幅広い世代が利用できる公共交通サービスを提供していく必要があります。</li> <li>●地域バス調整会議を開催する等、利用者や地域の意見を聴取する場を設ける必要があります。</li> </ul>
<p><b>③ 利用しやすい環境</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●バスターミナル以外の路上バス停では、快適な待合環境が確保できていないバス停も存在します。</li> <li>●運転免許証返納者の運賃を半額、高齢者（75歳以上）等の運賃を無料としており、免許自主返納の促進や、運賃負担の軽減を計っています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●乗り継ぎの多いバス停や利用の多いバス停等の需要の高いバス停については、必要に応じて沿線の施設とも連携しながら、バスの待合環境尾向上を図る必要があります。</li> <li>●公共交通を必要とする方の負担を軽減させるため、高齢者や運転免許証自主返納者に対する割引を継続するとともに、高校生等の通学利用者の負担軽減を図る必要があります。</li> </ul>
<p><b>④ 公共交通に対するPR・意識醸成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者となる市民も地域の公共交通を守るといった意識の醸成のため、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新たな利用者の掘り起こしのため、様々な世代に情報提供を行い、公共交通に親しみを持つことができる機会を提供することで、新たな利用者を獲得していく必要があります。</li> <li>●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。</li> </ul>
<p><b>⑤ まちづくりとの連携</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●山県バスターミナル周辺は、高富都市計画マスタープランにおいて、地域間の交流拠点として、商業地区と連携し、新たなにぎわいの創出を図る地区として位置付けられています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バスターミナルと周辺地域が連携しながら、賑わい拠点としてさらなるにぎわい創出や魅力向上を図っていく必要があります。</li> </ul>

## 【4年後の目指す姿】

## 4年後の目指す姿

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

## 【対策と取組】

## 【対策・取組】

## ① 持続可能な公共交通の確保

- 市外への通勤・通学に対応するため、都市間を連絡する幹線路線の確保・維持を図ります。
- 他の輸送手段（教育、福祉分野等）とも連携した効率的な輸送サービスを提供します。

## ② 多様なニーズへの対応

- 高校生の通学や高齢者の買い物・通院等、幅広い年齢層や移動の目的に対応した公共交通を確保していきます。
- 地域バス調整会議を開催し、利用者や地域の意見を聴取します。

## ③ 利用しやすい環境

- 乗り継ぎや利用の多いバス停について、待合環境の向上を図ります。
- 公共交通を必要とする方の負担を軽減させるため、高齢者や運転免許証自主返納者等に対する割引を継続し、保護者や通学利用者への負担軽減を図ります。

## ④ 公共交通に対するPR・意識醸成

- 子どもや高齢者等、さまざまな世代に対して公共交通に関する情報提供を行います。
- 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します。

## ⑤ まちづくりとの連携

- バスターミナルと周辺施設が連携し、賑わいの創出や魅力向上を図ります。

## 【数値目標】

指標名	単位	令和4年度 (実績値)	令和9年度 (目標値)	目標指標の測定 あるいは取得の方法
自主運行バス年間利用者数	人	144,593	177,356	乗務員がつける乗降数 日報又はICカード通過数
バスターミナル乗降者数	人/日	221	297	乗務員がつける乗降数 日報又はICカード通過数

## 2.2 山県市デジタル田園都市国家構想総合戦略（抜粋）

山県市デジタル田園都市国家総合戦略(令和6年2月策定)は、人口減少をできる限り抑制し、市民が日々の暮らしに幸福と生きがいを持てるふるさと山県市を実現することを目的として策定されました。

### 2.2.1 対象期間

令和6年度～令和9年度の4年間

### 2.2.2 基本目標

- 基本目標1 希望を持ち豊かに暮らすひとづくり
- 基本目標2 生き生きと安心して働けるしごとづくり
- 基本目標3 自然との融和を目指すまちづくり

この3つの基本目標のうち、「基本目標2 生き生きと安心して働けるしごとづくり」では、公共交通に関連する事業として、「快適で安全な暮らしの基盤の充実事業」が示されており、以下の数値目標（KPI）が設定されています。

指標名	単位	令和4年度 (実績値)	令和9年度 (目標値)	目標指標の測定ある いは取得の方法
バスターミナル乗降者数	人/日	221	297	乗降者数

### 2.2.3 交付金事業

地域公共交通に関連する交付金事業としては、「山県バスターミナル賑わい創出プラットフォーム整備事業」が盛り込まれています。

事業名	事業期間	事業概要
【地方創生拠点整備タイプ】 山県バスターミナル賑わい創出プラットフォーム整備事業	R2～R6	山県バスターミナルを開設し、賑わい創出PR事業、賑わい拠点となる複合施設を運営する事業

## 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～令和6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"> <li>・市民生活を支える都市機能の充実</li> <li>・一体性を高める総合交通体系の整備</li> <li>・計画的・総合的な市街地整備</li> </ul>
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"> <li>・活力と魅力のあふれる産業環境の整備</li> <li>・個性が輝く観光・交流環境の整備</li> <li>・市民が参画し、協働するまちづくり</li> </ul>
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"> <li>・水と緑の豊かな自然の保全・再生</li> <li>・アメニティのある住環境の整備</li> <li>・安全で福祉の充実した住環境の整備</li> </ul>

### 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

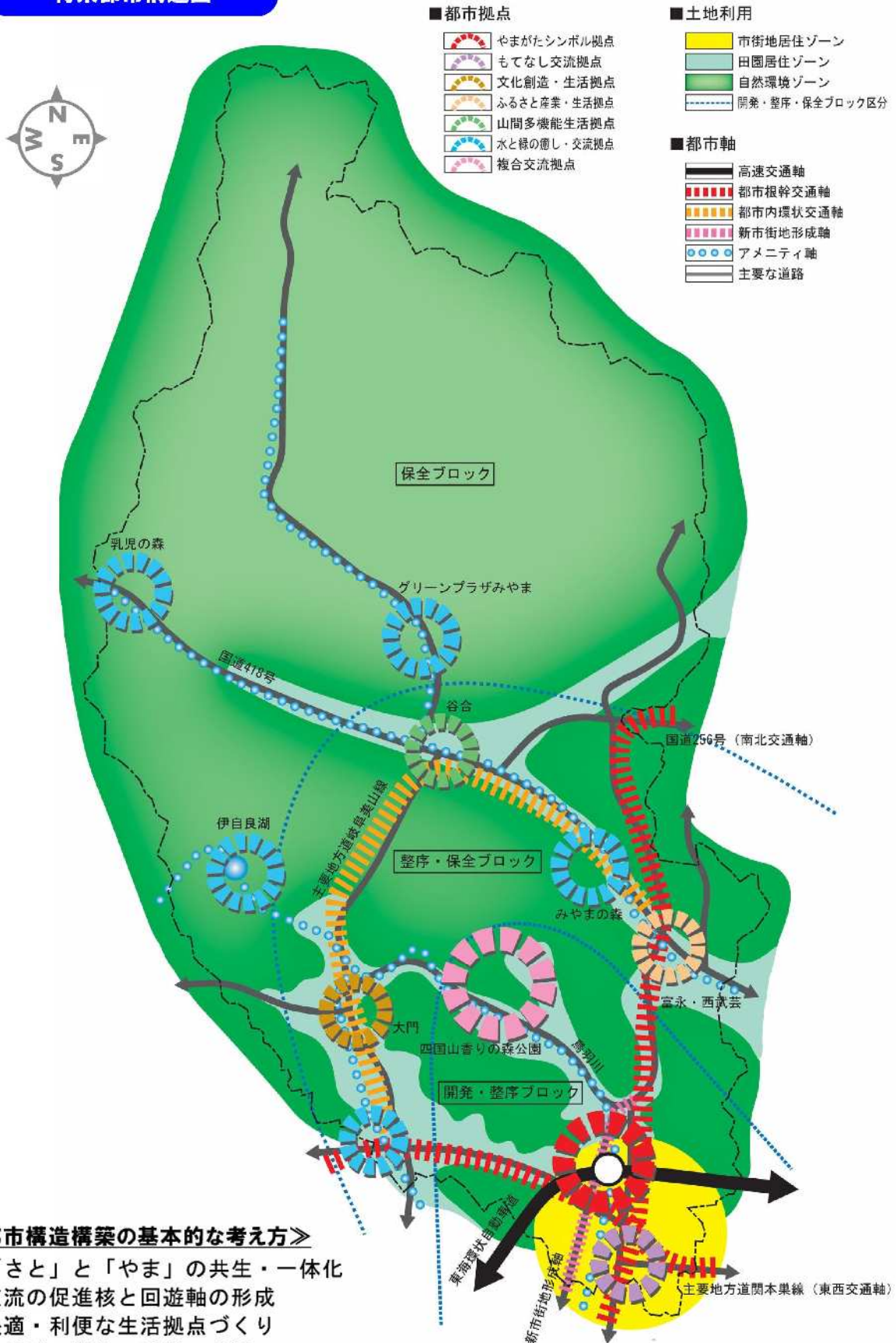
### 7. 公共交通の充実

- ・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



《都市構造構築の基本的な考え方》

- 「さと」と「やま」の共生・一体化
- 交流の促進核と回遊軸の形成
- 快適・利便な生活拠点づくり
- 3地域の機能の連携・分担

## 2.4 山県市地域公共交通網形成計画（抜粋）

山県市地域公共交通網形成計画は、平成30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30年度～令和5年度

### 2.4.2 基本方針と目標

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
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
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
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

### 2.4.3 実施事業

#### (1) 路線再編事業

事業	内容
新バスターミナルを拠点とする路線への再編	・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
新規路線の運行	
岐阜大学病院路線の運行	・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
市街地循環路線の運行	・高富・富岡地域で市街地循環路線を運行する
美山地域の運行形態の変更	・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する
JR 岐阜までの快速便の導入	・JR 岐阜駅までの速達性・利便性を向上させるため、停車するバス停を限定して運行する快速便を導入する

## (2) バスターミナル整備事業

事業	内容
駐車場、駐輪場の整備	・無料のパーク&バスライド用駐車場、サイクル&バスライド用駐輪場、キス&バスライド用一般車乗降スペースを整備する
待合いスペースの整備	・乗り継ぎ利用者が快適に待機できる待合いスペースを整備する
のりば案内・路線案内表示の設置	・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
バスロケーション機器の設置	・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、バスロケーションシステムを導入する
アユカ自動入金機の設置	・バスターミナルにアユカの自動入金機を設置する
観光案内設備の整備	・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する

## (3) 利用促進事業

事業	内容
乗り継ぎ割引運賃の適用	・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する
乗り継ぎを考慮したダイヤ設定	・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る
公共交通ガイドブックによる情報提供	・ダイヤ改正等にあわせて、定期的にガイドブックを更新し、最新の情報を提供する
地域バス調整会議等の開催	・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す
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る ・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する
バスヘルパーの継続・拡充	・バスヘルパー事業は活動を継続していくとともに、新たな活動への参加者を募り、更なる事業の拡充を図る

事業	内容
モビリティマネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用に不慣れな方や移動制約者の方に対して、具体的なバスの活用方法等を示したチラシの配布などを実施し、既存路線の利用を呼びかけるとともに、アンケート調査を行う</li> <li>バスを利用したことのない方にバスの利用方法を知っていただくとともに、利用のきっかけとなるよう、体験乗車会及び勉強会等を実施する</li> </ul>

## 2.5 第4次山県市地域福祉推進計画（抜粋）

第4次山県市地域福祉推進計画は地域福祉の推進を明確にすることにより、担い手として、地域住民が地域福祉の推進に取り組むことができるよう、目指すべき方向性を示すものです。

また、福祉分野の計画における共通事項を盛り込むことで、福祉分野の計画の上位計画として位置づけられています。

### 2.5.1 計画期間

令和5年度～令和9年度までの5年間

### 2.5.2 基本理念と基本目標

基本理念：支え合い誰もが健やかに安心して暮らせるまち
基本目標1 安心して暮らせるサービスの充実
基本目標2 健やかに暮らせる環境づくり
基本目標3 共に支え合う地域づくり
基本目標4 セーフティネット機能の充実

### 2.5.3 実施事業

基本理念、基本目標を達成するために、地域福祉の課題を「人づくり」、「場づくり」、「体制づくり」という3つの柱に整理し、それぞれの柱から施策を体系化し、課題の解決を図っている。

この3つの柱のうち、「体制づくり 施策②様々なニーズに対応できるシステムづくり」において外出支援サービス事業が具体的な施策として示されている。

項目	概要
外出支援サービス事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>通院の困難な要介護高齢者等に対し、市内医療機関へ送迎し、外出の支援を行います。</li> </ul>

第3章 公共交通の現状

3.1 運行概要

図表 3-1 バス路線図



図表 3-2 営業路線の運行概要

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統		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	山県バスターミナル	平日	57往復	6~23時台	180~750円
				山県バスターミナル	土日祝	44往復	5~23時台	
			西鏡島	山県市役所	平日	8往復	6~19時台	180~800円
				山県市役所	土日祝	6.5往復	7~18時台	
JR岐阜	山県バスターミナル	平日	15.5往復	6~24時台	230~560円			
	山県バスターミナル	土日祝	17.5往復	7~18時台				
森屋	山県バスターミナル	4条	JR岐阜	中濃庁舎	平日	8.5往復	6~22時台	230~1130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	平日	13.5往復	6~22時台	280~800円
					土日祝	7往復	7~20時台	
			JR岐阜	岐阜女子大	平日	7往復	8~21時台	230~620円
					土日祝	6往復	8~19時台	
山県モレラ線	岐阜乗合自動車(株)	4条	モレラ岐阜	山県バスターミナル	土日祝	5往復	8~19時台	180~650円
高速名古屋関美濃線	岐阜乗合自動車(株)	4条	山県バスターミナル	名鉄バスセンター	土日祝	1往復	9~17時台	300~1,500円

R5.10現在

図表 3-3 山県市自主運行バスの運行概要

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統		路線延長	運行日	運行回数	運行時間帯	運賃
			起点	終点					
ハーバス 伊自良・大桑線	岐阜乗合自動車(株)	4条	大桑雉洞	伊自良湖口	32.3km	平日	3.5往復	6~18時台	100~200円 ※1
				伊自良湖口	20.3km	土	3.0往復	9~18時台	
			山県バスターミナル	伊自良湖口	20.3km	平日	2.5往復	6~19時台	100~200円 ※1
					20.3km	土	2.0往復	7~19時台	
大桑雉洞	山県市役所	18.7km	平日	1.0往復	7~9時台	100円 ※1			
			土	1.5往復	9~16時台				
大桑雉洞	山県バスターミナル	10.8km	土	0.5往復	8時台	100円 ※1			
			平日	6.0往復	6~19時台	100~300円			
ハーバス 岐大病院線	岐阜乗合自動車(株)	4条	山県バスターミナル	岐阜大学病院	16.0km	平日	6.0往復	6~19時台	100~300円
美山地域 デマンド型交通	山県市社会福祉協議会	79条	塩後	山県バスターミナル	-	平日	4.0往復	8~16時台	200~300円
				平和堂高富店(降車専用)					
米野	山県バスターミナル	-	平日	4.0往復	8~16時台	200~300円			
							平和堂高富店(降車専用)		
岐北線	岐阜乗合自動車(株)	4条	岐北厚生病院前*	谷合	15.7km	平日	2.5往復	5~22時台	100~300円
				谷合	15.7km	土日祝	7.0往復	6~22時台	
			岐北厚生病院前*	塩後	23.4km	平日	7.0往復	6~21時台	100~200円
						土日祝	7.0往復	6~19時台	
			岐北厚生病院前*	山県高校前	10.4km	平日	2.0往復	7~17時台	100円
						土日祝	2.0往復	7~16時台	
岐北厚生病院前*	水品	10.2km	平日	0.5往復	6時台	100~200円			
山県バスターミナル	塩後	21.7km	平日	0.5往復	19時台	100~200円			
谷合	神崎	8.3km	土	2.0往復	10~11時台	100円 ※2			
			日祝	6.0往復	7~16時台				
岐阜板取線	岐阜乗合自動車(株)	4条	岐北厚生病院前*	ほらど キウイプラザ	18.5km	平日	8.5往復	6~20時台	100~200円 ※3
						土日祝	9.0往復	6~20時台	
市街地巡回線 東ルート	高富タクシー(有)	4条	山県バスターミナル	東野台	18.1km	火・金曜日	5.0往復	9~15時台	100円
市街地巡回線 西ルート	高富タクシー(有)	4条	山県バスターミナル	平和堂高富店	18.8km	月・木曜日	5.0往復	9~15時台	100円
神崎山県BT線	(有)プロスタッフ	79条	山県バスターミナル	神崎	23.1km	平日	4.0往復	8~16時台	200円 ※2

R5.10現在

\* 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

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

※2 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

※3 山県市・関市による共同運行/山県市内の路線延長は14.8km

図表 3-4 岐阜市コミュニティバスの運行概要

路線名	運行事業者	道路運送法	運行系統		運行日	運行回数	運行時間帯	運賃
			起点	終点				
三輪地区 みわっこバス	(株)日本タクシー	4条	岐阜ファミリーパーク	岐北厚生病院	平日	3.5往復	7～17時台	100円
岩野田・岩野田北地区 ぐるっとバス	(株)日本タクシー	4条	パロー栗野店	パロー栗野店	平日 土曜	3往復	8～16時台	100円

R5.10現在

図表 3-5 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		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	せき東山	ほらど キウイプラザ	平日	5往復	6～20時台	100～300円

R5.10現在

図表 3-6 タクシー事業者の概要

種別	運行事業者	道路運送法	輸送対象	営業区域
乗用タクシー	高富タクシー有限会社	4条	指定なし	山県市内

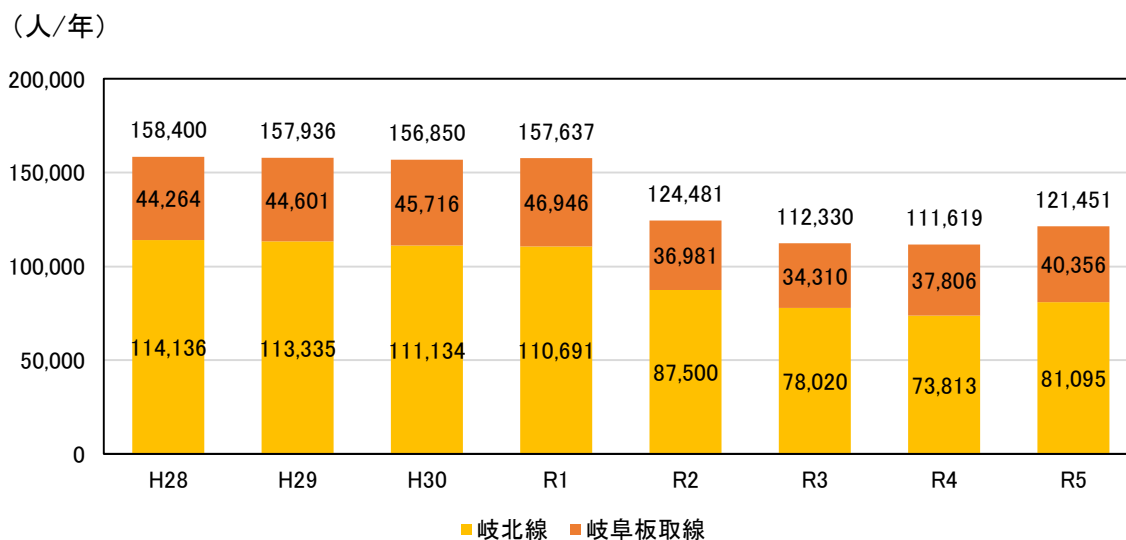
R5.10現在

## 3.2 路線別年間利用者数

### 3.2.1 岐北線・岐阜板取線

- ・岐北線(神崎系統を含む)の年間利用者数は、11万人台で推移していましたが、コロナ禍等の影響により、令和2年度に大きく減少しました。令和3年度以降は、昼間の運行を廃止(美山地域デマンド型交通・神崎山県BT線に切り替え)したものの増加傾向にあり、令和5年度は約8.1万人まで回復しました。令和5年度の美山地域デマンド型交通・神崎山県BT線の利用者数約1.3万人と合わせると約9.4万人となり、コロナ禍前の令和元年度の85%程度までの回復にとどまっています。
- ・岐阜板取線の年間利用者数は、4万人台で推移していましたが、コロナ禍等の影響により、令和2年度に大きく減少し、その後は回復傾向にあります。令和5年度は4.0万人と、コロナ禍前の令和元年度の86%程度までの回復にとどまっています。

図表 3-7 岐北線・岐阜板取線 年間利用者数の推移

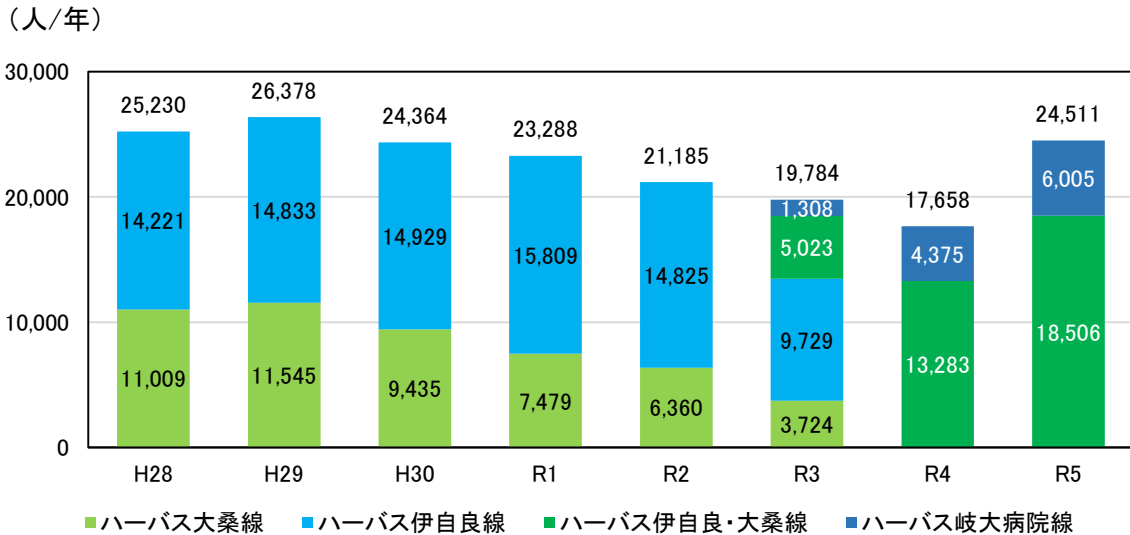




3.2.2 ハーバス

- ・ハーバス全体の利用者数は、平成29年度までは増加傾向にありましたが、平成30年度以降は減少傾向にあります。その後はコロナ禍等の影響で令和2年度から4年度にかけて大きく減少しましたが、令和5年度にはハーバス全体で24,511人まで増加し、コロナ禍前の水準まで回復しています。
- ・路線別にみると、大桑線の利用者が平成30年度以降大きく減少しています。

図表 3-8 ハーバス 年間利用者数の推移



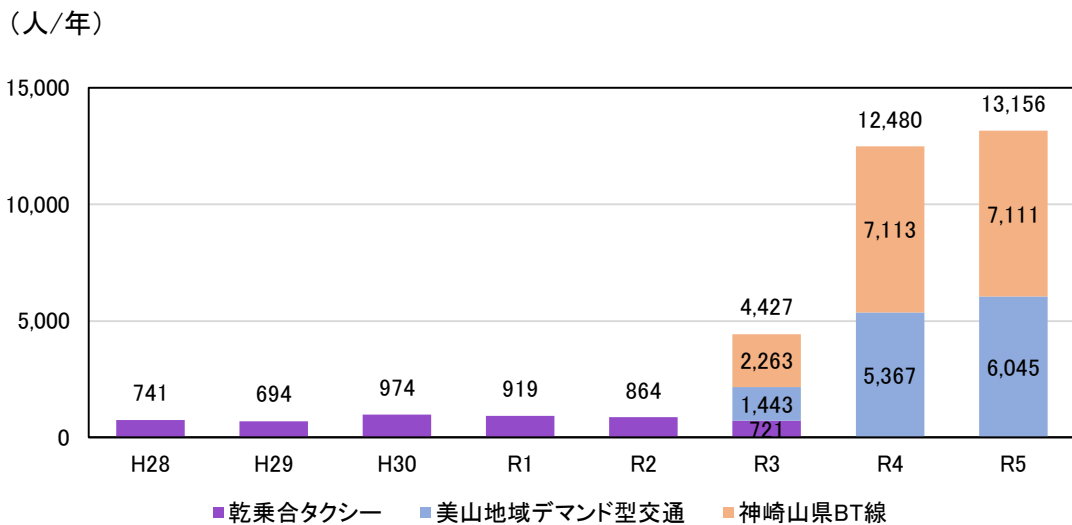
※ハーバス伊自良・大桑線、ハーバス岐大病院線は令和3年6月運行開始のため、令和3年度は4ヶ月間(令和3年6月～9月)のデータ

※ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線は令和3年5月までの運行のため、令和3年度は8ヶ月間(令和2年10月～令和3年5月)のデータ

3.2.3 美山地域路線

- ・美山地域では、令和3年6月に路線再編を実施し、岐北線の昼間の運行及び乾乗合タクシーを廃止し、美山地域デマンド型交通と神崎山県 BT 線の運行を開始しました。
- ・令和3年の路線再編以降、利用者数は増加傾向にあり、令和5年度は約1.3万人まで増加しています。岐北線が再編前（令和2年度）から再編後（令和5年度）にかけて利用者が約0.6万人減少していることから、約1.3万人のうち約0.6万人は、岐北線から美山地域デマンド型交通と神崎山県 BT 線に転換したものと想定されます。

図表 3-9 美山地域路線 年間利用者数の推移



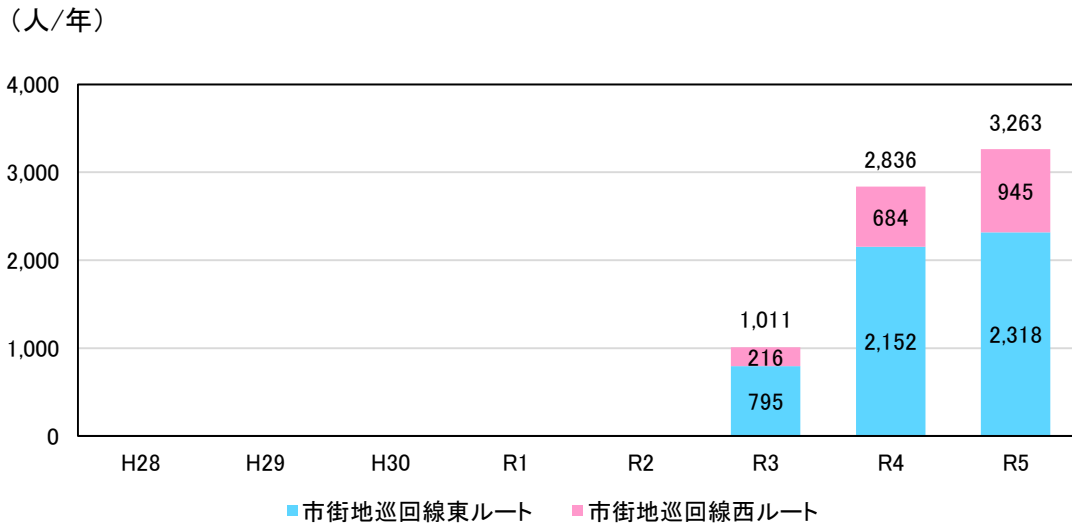
※美山地域デマンド型交通、神崎山県 BT 線は令和3年6月運行開始のため、令和3年度は4ヶ月間（令和3年6月～9月）のデータ

※乾乗合タクシーは令和3年5月までの運行のため、令和3年度は8ヶ月間（令和2年10月～令和3年5月）のデータ

3.2.4 市街地巡回線

- ・市街地巡回線は、令和3年6月の運行開始以降、増加傾向にあります。
- ・東ルートの利用者が約7割を占め、西ルートの利用者は約3割と少なく、利用が伸び悩んでいる傾向にあります。

図表 3-10 市街地巡回線 年間利用者数の推移



※令和3年6月運行開始のため、令和3年度は4ヶ月間(令和3年6月～9月)のデータ

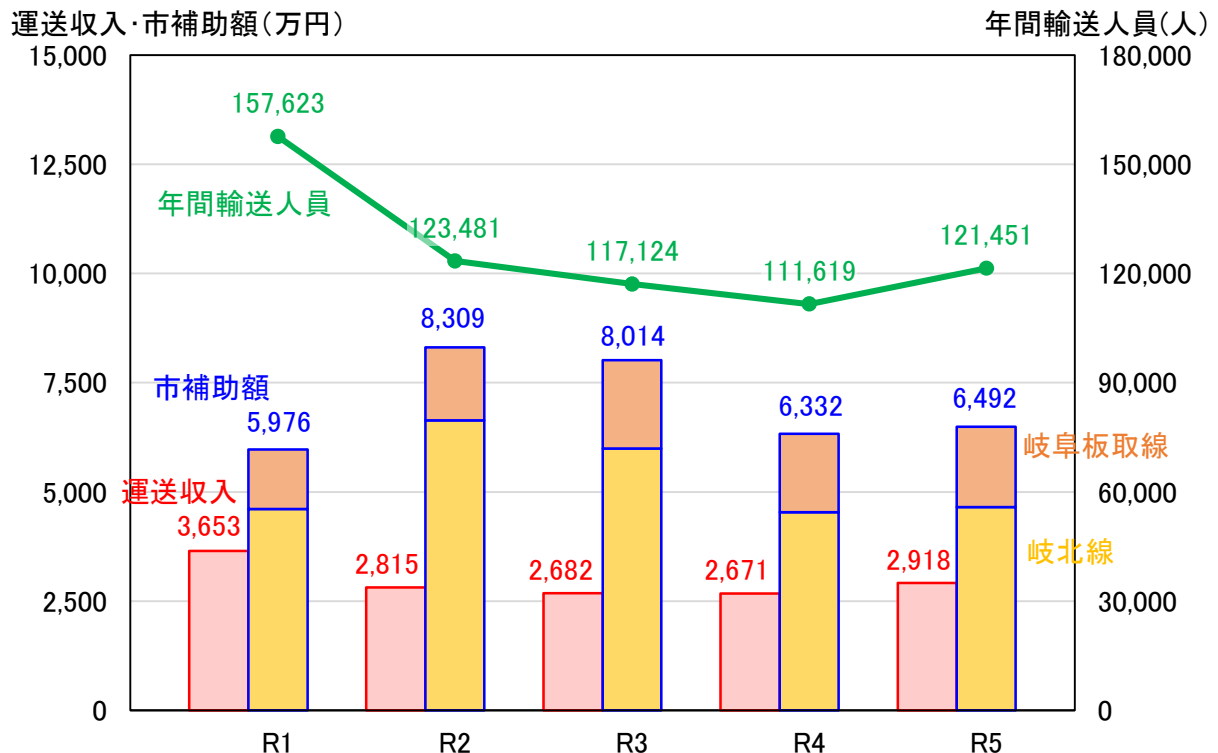
3.3 運行収入・市補助額

- ・令和5年度の運行経費は、自主運行バス全路線をあわせると約2億1,500万円で、このうち約1億4,200万円を市で負担しています。
- ・ハーバス、市街地巡回線、美山地域デマンド型交通、神崎山県BT線では、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。

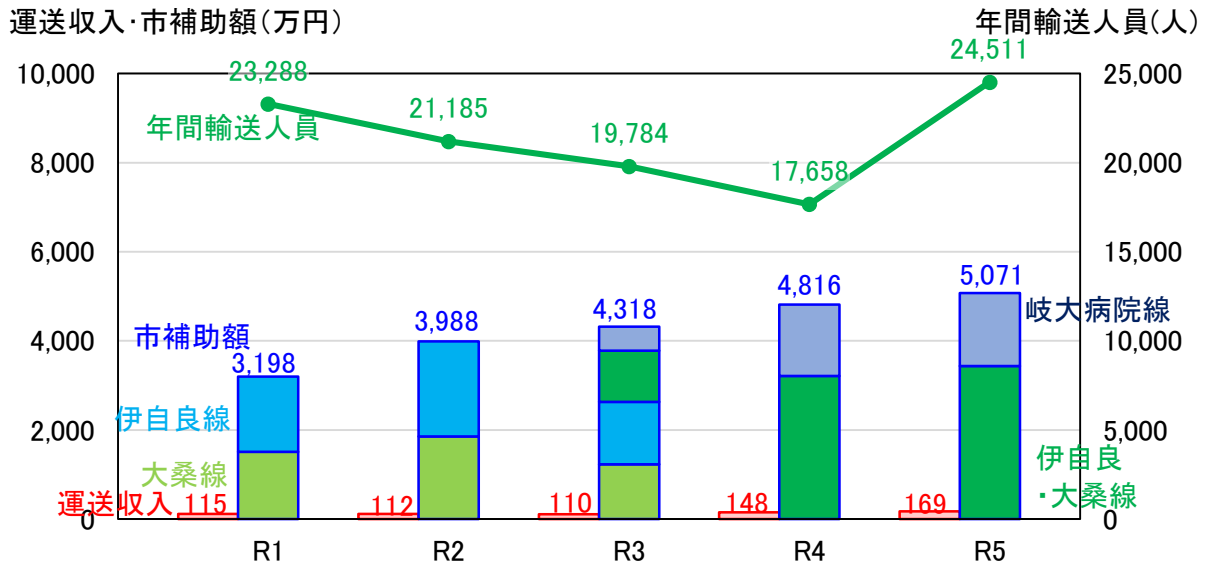
図表 3-11 各路線の運行経費・補助額等(令和5年度)

	岐北線	岐阜板取線	ハーバス 伊自良・ 大桑線	ハーバス 岐大病院線	市街地 巡回線	美山地域 デマンド 型交通	神崎山県 BT線	合計
運行経費(千円/年)	78,020	36,921	40,655	17,080	16,968	13,750	11,124	214,519
収入(千円/年)	18,980	10,204	1,035	656	40	24	208	31,147
国補助額(千円/年)	11,964	8,125	5,033	0	0	0	0	25,122
市補助額(千円/年)	46,572	18,344	34,377	16,336	16,927	13,726	10,916	157,198
県補助額(千円/年)	2,293	0	2,824	2,471	2,170	1,961	3,401	15,120
市負担額(千円/年)	44,279	18,344	31,553	13,865	14,757	11,765	7,515	142,078
利用者数(人)	81,095	40,356	18,506	6,005	3,263	6,045	7,111	162,381
利用者1人あたり運行経費(円/人)	962	915	2,197	2,844	5,200	2,275	1,564	1,321

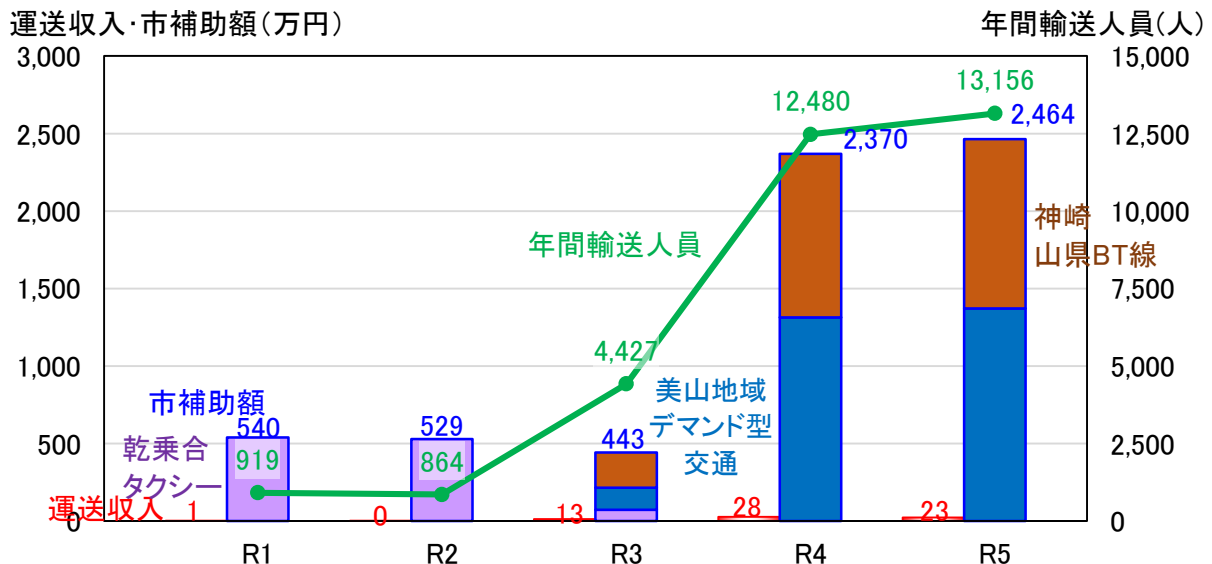
図表 3-12 岐北線・板取線の運行収入・市補助額・年間乗車人数の推移



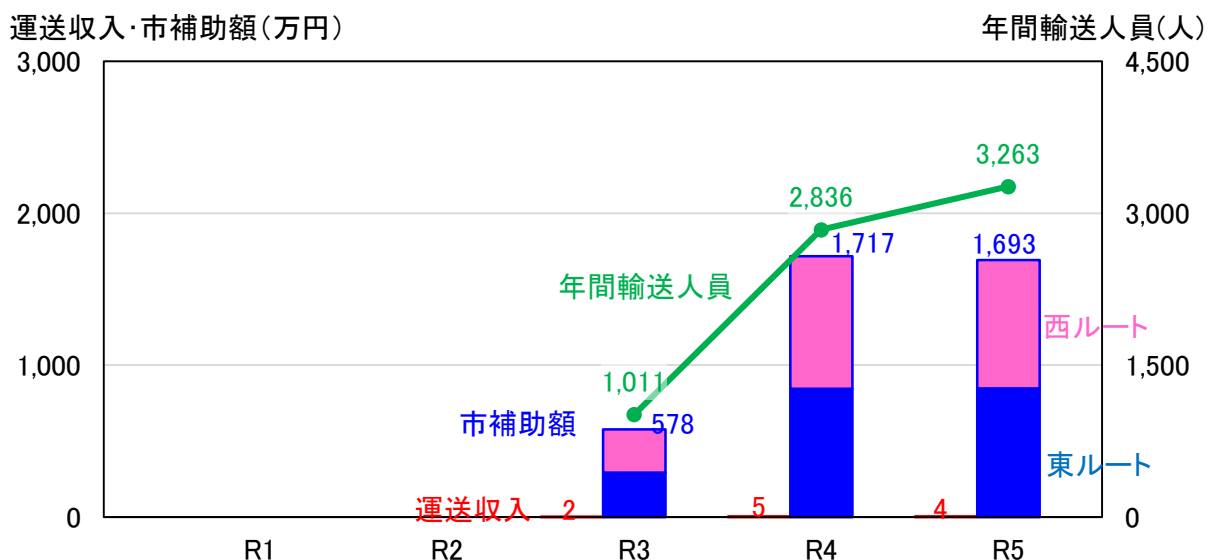
図表 3-13 ハーバスの運行収入・市補助額・年間乗車人数の推移



図表 3-14 美山地域デマンド型交通・神崎山県BT線の運行収入・市補助額・年間乗車人数の推移



図表 3-15 市街地巡回線の運行収入・市補助額・年間乗車人数の推移



## 第4章 山縣市地域公共交通網形成計画の取り組み評価

## 4.1 計画事業の実施状況

網形成計画では、基本理念である「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」を実現するため、路線再編事業、バスターミナル整備事業、利用促進事業を定め、それぞれの事業を推進してきました。

図表 4-1 計画事業と実施状況一覧

事業種別	事業内容	実施主体	実施状況
(1) 路線再編事業	①新バスターミナルを拠点とする路線への再編	市・交通事業者	◎実施済 ・令和3年6月のバスターミナルオープンに伴い路線再編を実施
	②新規路線の運行	市・交通事業者	○実施済(一部変更) ・令和3年6月のバスターミナルオープンに伴いハーバス岐大病院線、市街地巡回線、美山地域デマンド型交通が運行開始 ※神崎地区は定時定路線による運行に変更
(2) バスターミナル整備事業	③駐車場、駐輪場の整備	市	○実施済(一部変更) ・バスターミナル隣接の高架下に駐車場(54台)や駐輪場(50台)を整備
	④待合いスペースの整備	市	◎実施済 ・バスターミナル内に冷暖房完備の待合室を整備
	⑤のりば案内・路線案内表示の設置	市	◎実施済 ・のりば案内板を設置
	⑥バスロケーション機器の設置	交通事業者	◎実施済 ・待合室内にバスロケーション機器を設置
	⑦アユカ自動入金機の設置	交通事業者	△検討の結果実施しないことに変更 ・全国交通系ICカードへの変更予定があるため設置見合わせ
	⑧観光案内設備の整備	市	◎実施済 ・待合室内に観光情報や販売店情報を検索できるデジタルサイネージを設置

事業種別	事業内容	実施主体	実施状況
(3) 利用促進事業	⑨乗り継ぎ割引運賃の適用	交通事業者	◎実施済 ・バス同士の乗継割引を継続して実施
	⑩乗り継ぎを考慮したダイヤ設定	交通事業者・市	◎実施済 ・路線再編時に接続ダイヤを設定
	⑪公共交通ガイドブックによる情報提供	市・公共交通会議	◎実施済 ・ダイヤ改正ごとに発行
	⑫地域バス調整会議等の開催	市民・市・交通事業者	◎実施済 ・定期的に開催(5年間で27回)
	⑬企画乗車券の発行	市・交通事業者	◎実施済 ・市自主運行バスにも利用可能な企画乗車券を発行
	⑭バスヘルパーの継続・拡充	市民・市	◎実施済 ・継続して実施
	⑮モビリティマネジメントの実施	市民・市	◎実施済み ・中学生を対象にバスの乗り方や志望校までの通学方法等の情報提供を実施

(1) 路線再編事業

①新バスターミナルを拠点とする路線への再編	◎実施済
②新規路線の運行	○実施済(一部変更)
<p>・令和3年6月1日 山県バスターミナルを拠点とした路線再編を実施しました。                      ※計画では美山地域全域をデマンド型交通とすることとしていましたが、地元との調整の結果、神崎地区・谷合地区の運行を定時定路線による運行に変更しました。</p>	
<p>ハーバス伊自良・大桑線</p>	<p>◎従来のハーバス大桑線とハーバス伊自良線のすべての系統を山県バスターミナル経由とし、2路線を統合しました。                      ※ハーバス大桑線、ハーバス伊自良線をそれぞれ延伸した場合、両路線の重複区間が長く非効率になるため、両路線を統合し、直通運行させることで、効率的な運行を図りました。</p>
<p>ハーバス岐大病院線</p>	<p>◎岐阜大学病院への通院や、忠節橋通り方面の高校への通学利便性を向上させるため、山県バスターミナルと岐阜大学病院を結ぶ路線として、新たに運行を開始しました。                      ◎ハリヨ公園や山県バスターミナルで、伊自良方面や美山方面と接続することで、市内各方面から岐阜大学病院方面への所要時間を大幅に短縮しました。</p>
<p>市街地循環路線</p>	<p>◎高富地域でバスが運行されていないエリアでの利便性向上を図るため、新たに運行を開始しました。</p>
<p>美山地域デマンド型交通 神崎山県BT線</p>	<p>○美山地域において、より自宅に近い箇所から利用できるようにするため、日中の岐北線・乾乗合タクシーの運行を廃止し、予約制のデマンド型交通を導入しました。                      ○計画では、神崎地区・谷合地区でもデマンド型交通を導入することを記載していましたが、地域の意向により定時定路線バスにより運行することとしました。</p>
<p>岐北線</p>	<p>◎すべての便を山県バスターミナル経由に変更しました。                      ◎平日昼間は美山地域デマンド型交通及び神崎山県BT線に切り替え、岐北線の運行は平日朝夕及び土日祝のみとしました。</p>
<p>岐阜板取線</p>	<p>◎すべての便を山県バスターミナル経由に変更しました。</p>
<p>岐阜バス岐阜高富線</p>	<p>◎すべての便を山県バスターミナル経由に変更しました。</p>
<p>JR岐阜までの快速便</p>	<p>◎令和2年4月より岐阜バス岐阜高富線において、高富バイパスを経由し、山県市役所～下岩崎間を直行する系統が新設されました。                      ◎引き続き、岐阜市中心部で快速運転を行う新快速系統が運行されています。</p>



(2) バスターミナル整備事業

③駐車場、駐輪場の整備	○実施(一部変更)
④待合いスペースの整備	◎実施済
⑤のりば案内・路線案内表示の設置	◎実施済
⑥バスロケーション機器の設置	◎実施済
⑦アユカ自動入金機の設置	△実施しないことに変更
⑧観光案内設備の整備	◎実施済

・令和3年6月1日に山県バスターミナルがオープンし、山県バスターミナルを核とした路線再編を実施しました。

③駐輪場、駐車場

- ・隣接する東海環状自動車道の高架下に、無料駐車場（54台）や無料駐輪場（50台）を整備し、パーク&バスライドやサイクル&バスライドへの利便性向上を図りました。
- ・従来の高富バス停には駐輪場はありましたが、パーク&バスライド用の駐車場はなかったため、無料駐車場の整備により、新たな需要に対応できたと考えられます。



※計画にはキス&バスライド向けの一般車用乗降スペースの整備を記載していましたが、バスターミナルのすぐ横に隣接する無料駐車場でキス&バスライドをできるようにしたことから、専用の一般車用乗降スペースは設置しないこととしました。

④待合スペースの整備

- ・バスの利用者や乗り継ぎ利用者が快適にバスを待つことができるようにするため、屋内に待合スペースを整備しました。また、バリアフリー対応の多機能トイレのほか、授乳室を設置しました。



⑤のりば案内・路線案内表示の設置

- ・山県バスターミナルには、多くのバスが乗り入れることになることから、利用者により分かりやすく案内するため、のりば案内と各のりばに停まるバス路線をまとめた表示看板を設置しました。

⑥バスロケーション機器の設置

- ・バスの遅延情報や運行情報を確認できるようにするため、待合室内にバスロケーション表示機を設置しました。



⑦アユカ自動入金機の設置

- ・アユカへの入金、山県バスターミナルに隣接する高富営業所の窓口や、バス車内で可能であり、自動入金機を設置する必要性は低いため、バスターミナル内には設置しないこととしました。
- ・アユカ自動入金機の新たな設置は、アユカから全国交通系ICカードへの変更予定があることから見送りました。

⑧観光案内設備の整備


- ・観光客が行きたい目的地・イベントの情報、市内の飲食店や物産品等の販売店情報を検索できるタッチパネル式端末を待合スペース内に設置しました。



(3) 利用促進事業

⑨乗り継ぎ割引運賃の適用	◎実施済
<ul style="list-style-type: none"> <li>・アユカの利用可能な路線（岐阜バス、岐北線、岐阜板取線、ハーバス）において、乗り継ぎ割引を継続して適用しています。</li> </ul> <p>※乗り継ぎ割引： 45分以内に乗り継いだ場合、乗り継ぎ後のバスの運賃を40円割引</p>	

⑩乗り継ぎを考慮したダイヤ設定	◎実施済
<ul style="list-style-type: none"> <li>・朝の通学時間帯、岐北厚生病院前でハーバス伊自良・大桑線から岐阜バスやスクールバスに乗り継げるようにダイヤを調整しました。</li> <li>・ハーバス岐大病院線の運行開始に合わせ、ハリヨ公園でハーバス伊自良・大桑線（伊自良湖口方面）と、山県バスターミナルで岐北線・岐阜板取線・神崎山県B T線（美山方面）と接続するようにダイヤを設定しました。</li> </ul>	

⑪公共交通ガイドブックによる情報提供	◎実施済
<ul style="list-style-type: none"> <li>・最新の情報を提供できるようにするため、ダイヤ改正等に合わせて、定期的にガイドブックを更新しました。</li> <li>・ガイドブックは山口市WEBサイトで公開するとともに、印刷物を窓口等で配布しています。</li> </ul>	
	

⑫地域バス調整会議等の開催	◎実施済
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域バス調整会議等の開催を継続して実施しました。</li> <li>・地域バス調整会議や意見交換会、説明会等を含めて計27回開催しました。</li> </ul>	



⑬企画乗車券の発行	◎実施済
<p>・岐阜バスが発行する企画乗車券（ホリデーパス、昼得きっぷ、岐阜バス創立80周年記念乗車券等）を一部の山県市自主運行バスでも使用できるようにすることで、利用促進を図りました。</p> <p>※ホリデーパス(1,000円)：土日祝に利用可能（年3回の期間限定→令和4年9月より通年販売）                  ※昼得きっぷ(500円)：平日10～16時に利用可能                  ※岐阜バス創立80周年記念乗車券(80円)：令和5年4月22日限定</p>	

⑭バスヘルパーの継続・拡充	◎実施済
<p>・バスヘルパーの活動を継続して実施しました。</p> <p>・毎週月曜日の昼頃運行するハーバス伊自良・大桑線またはハーバス岐大病院線に乗り込んで乗降のお手伝い若しくは山県バスターミナルで昼1時間程度の案内業務を実施しました。</p>	

⑮モビリティマネジメントの実施	◎実施済
<p>・中学生を対象に、岐阜バスの乗り方や山県バスターミナルから志望校までの通学方法を掲載したリーフレットを配布するとともに、保護者の方に高校進学後の交通手段についてのアンケートを行い、公共交通に対する意識向上を図りました。</p> <p>・保育園、小学校での校外学習でハーバス伊自良・大桑線及びハーバス岐大病院線を利用してもらうことで、次世代のバス利用のきっかけづくりをしました。</p> <p>・ハタチの山県市記念事業として「自主運行バス無料ウィーク」を開催し、今まで自主運行バスに乗ったことのない市民に乗車していただくきっかけづくり及び認知度向上を図りました。</p>	

### ■ 岐阜バスの乗り方

高校に通学すると、通学の方法は多様化します。多くの公共交通の中から、身近な交通であるバスの利用方法について紹介します。

- 01 中央のドアからバスに乗ります 
- 02 **【ayucaで支払う場合】**  
読み取り機にayucaをかざします。  
**【現金で支払う場合】**  
整理券を取ります。  
岐阜バスで使えるICカードは「ayuca」のみ！
- 03 空いている座席に座ります。 座れない場合は、吊革や握り棒につかまらしましょう！
- 04 降りるバス停のアナウンスが流れたら、降車ボタンを押します。  
降りるバス停のアナウンスが流れたら、近くの降車ボタンを押します。  
※バスが動いているときに扉を立つ、移動するのは危険です！  
バスが停車するまで、お待ちください。
- 05 **【ayucaで支払う場合】**  
読み取り機にayucaをかざし、運賃を支払います。  
**【現金で支払う場合】**  
バス車内前方の乗降表示機を確認します。整理券と同じ番号に記載されている運賃を、支払投入口に入れます。  
※おつりは出ません。  
必要な場合は、再降車で再乗入しましょう。
- 06 前方のドアからバスを降ります 

岐阜バスホームページでは、バスの乗り方を動画で紹介しています。  
(<https://www.youtube.com/watch?v=EtJHmJyHys>)

**■お問合せ先**  
 (経営実施主体) 山県市役所 まちづくり・企業支援課 Tel: 0581-22-6831  
 (運営委託会社) 株式会社ティコク まちづくり推進部 Tel: 052-581-6318

### ■ 山県バスターミナルから高校への通学方法

山県市内からの通学が可能である高校について、公共交通を利用した、山県バスターミナルからの通学方法の一割を紹介します。

#### 岐阜北高校への行き方

出発バス停	乗り継ぎバス停	到着バス停
山県BT	磯崎	北島前
7:07	7:34	7:39
7:22	7:50	7:55
7:38	8:06	8:10
		7:55
		8:11
		8:26

所要時間：約50分 運賃：630円

#### 岐阜工業高校への行き方


出発バス停	乗り継ぎ駅	到着駅
山県BT	名鉄岐阜	笠松
7:00	7:40	7:49
7:13	7:57	8:04
7:26	8:09	8:22
		7:54
		8:08
		8:26

所要時間：約1時間 運賃：750円

#### 山県高校への行き方

出発バス停	到着バス停
山県BT	山県高校前
7:42	8:01
8:00	8:19

所要時間：約20分 運賃：100円

自分の志望校へは、どうやって通学できるかな？ 

## 4.2 目標の達成状況

### 4.2.1 年間乗車人数

#### 《年間乗車人数》

- ・年間乗車人数は、18万人台で微減の傾向にありましたが、コロナ禍の影響で令和2年度は146,530人、令和3年度には137,552人まで減少しました。その後は回復傾向にあり、令和5年度には162,381人まで回復したものの、目標値を下回りました。

#### 《利用者1人あたりの運行経費》

- ・燃料費や人件費の高騰に伴う運行経費の上昇、利用者数の減少に伴い、1人あたりの運行経費は上昇し、目標値を達成できませんでした。

#### 《1便あたりの乗車人数》

- ・1便あたりの乗車人数は、令和3年度よりは回復しているものの、利用者数の減少に伴い目標値を下回りました。

→令和3年度以降は利用者数が回復傾向にあるため今後も動向を注視し、効率的な運行や利用促進を図り、地域公共交通の確保・維持に努めていく必要があります。

評価指標		基準値	実績値 (R5)	目標値 (R5)	評価
年間乗車人数	(人/年)	184,371 (H28)	162,381	199,500	×
利用者1人あたりの運行経費	(円/人)	851 (H28)	1,321	800	×
1便あたりの乗車人数	(人/便)	6.0 (H28)	5.4	6.0	×

	基準値		実績値							目標値	
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5		R5	
岐阜板取線	44,264	44,601	45,716	46,946	36,981	34,310	37,806	40,356	40,356	44,000	
岐北線	114,136	113,335	111,134	110,691	87,500	78,020	73,813	81,095	94,251	112,500	
乾乗合タクシー	741	694	974	919	864	721	—	—			
美山地域デマンド型交通	—	—	—	—	—	1,443	5,367	6,045			
神崎山県BT線	—	—	—	—	—	2,263	7,113	7,111			
ハーバス大桑線	11,009	11,545	9,435	7,479	6,360	3,724	—	—	24,511	33,000	
ハーバス伊自良線	14,221	14,833	14,929	15,809	14,825	9,729	—	—			
ハーバス伊自良・大桑線	—	—	—	—	—	5,023	13,283	18,506			
ハーバス岐大病院線	—	—	—	—	—	1,308	4,375	6,005			
市街地巡回線東ルート	—	—	—	—	—	795	2,152	2,318	3,263	10,000	
市街地巡回線西ルート	—	—	—	—	—	216	684	945			
全路線 計	184,371	185,008	182,188	181,844	146,530	137,552	144,593	162,381		199,500	

## 4.2.2 交通結節点の利用状況

## 《バスターミナルの乗降者数》

- ・山県バスターミナルの1日あたりの乗降者数は265人/日であり、目標値を下回りました。

## 《パーク&amp;バスライド利用者数》

- ・パーク&バスライドの利用者数は38人であり、目標値を下回りました。
- 目標値は下回ったものの、駐車場の整備により新たにパーク&バスライドが可能となったことから、バス利用者獲得につながっていると考えられます。

## 《サイクル&amp;バスライド利用者数》

- ・サイクル&バスライドの利用者数が従来の23人から42人に増加し、目標を達成しました。
- 駐輪場の整備により、通学等でのサイクル&バスライドの利用者が大きく増加したことが考えられます。

評価指標	基準値	実績値 (R5)	目標値 (R5)	評価
バスターミナルの乗降者数 (人/日)	277 (H27)	265	320	×
パーク&バスライド利用者数 (人/日)	50 (推計値)	38	60	×
サイクル&バスライド利用者数 (人/日)	23 (H28)	42	30	○

## 4.2.3 公共交通に対する意識

## 《バスヘルパーの登録者数》

- ・バスヘルパーの登録者数が11名から3名に減少し、目標値を下回りました。
- コロナ禍の影響により、これまでのような活動が実施できなかったことや、バスヘルパーの高齢化が大きく減少した原因と考えられます。

## 《モビリティマネジメント》

- ・コロナ禍の影響により、勉強会等は開催できませんでしたが、自主運行バス無料ウィークに乗車体験が多くあったことで、参加者数は52名となり、目標値の50名を上回りました。
- 乗車体験によりバスを利用するきっかけにつながり、公共交通に対する意識の向上が図れたと考えられます。

評価指標	基準値	実績値 (R5)	目標値 (R5)	評価
バスヘルパー登録者数 (人/年)	11 (H28)	3	14	×
モビリティマネジメント(体験(人/年)乗車会及び勉強会等)参加者数	37 (H25)	52	50	○

## 4.2.4 市民意識の醸成

## 《地域バス調整会議等の開催回数》

- ・令和5年度の地域バス調整会議等の開催回数は1回であり、目標値を達成できませんでした。
- 令和5年度の開催回数は1回と目標値を達成できませんでしたが、6年間で平均4.7回/年開催しています。今後は社会経済情勢を踏まえながら、課題のある地域等を中心に、定期的に地域バス調整会議等を開催し、より便利な公共交通を目指していく必要があります。

評価指標	基準値	実績値 (R5)	目標値 (R5)	評価
地域バス調整会議等の開催回数 (回/年)	3 (H28)	1	5	×



### 4.3 網形成計画における課題

網形成計画は令和5年度までを計画期間としていますが、これまでの事業の実施状況、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) 市街地巡回線

- ・路線再編事業は計画通り実施され、地区内の公共交通未カバーエリアが解消され、公共交通の利便性は向上しています。
- ・東ルートは一定の利用がみられますが、西ルートは利用者が極端に少なく、利便性が向上したにもかかわらず、その効果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) ハーバス伊自良・大桑線

- ・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。

##### (3) 美山地域

- (岐北線、岐北線神崎系統、岐阜板取線、美山地域デマンド型交通、神崎山県BT線)
- ・令和3年6月の路線再編で、地域特性や時間帯の利用傾向を踏まえ、岐北線、岐北線神崎系統、岐阜板取線、美山地域デマンド型交通、神崎山県BT線を組み合わせた運行となりました。
  - ・運転手不足や利用者の低迷等の影響で、岐北線の存続が危ぶまれていること、美山地域では需要や運行事業者のリソースに応じて同一地域を曜日や時間帯によって複数の路線が運行する形態としていることから、利用状況や運行の効率化も踏まえ、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。

#### 4.3.2 目標達成状況からみた課題

---

- ・ コロナ禍の影響や路線沿線の人口減少等により、年間乗車人数の増加は難しくなると想定されます。また、燃料の高騰や運転手不足による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、路線沿線の人口減少率や人件費の上昇を踏まえ、持続可能な公共交通を確保していく必要があります。

#### 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。
- ・ 令和3年6月にオープンした山県バスターミナルは、交通結節点であるとともに、バスターミナル周辺の施設と合わせてにぎわい拠点としての機能ももっています。にぎわい拠点としての活性化を図っていく必要があります。
- ・ 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5点に整理されます。

#### 課題1 持続可能な公共交通の確保

- 人口減少・少子高齢化を踏まえた公共交通の確保
- 運転手不足を見据え、需要に合わせた効率的な運行サービスの提供
- 他の輸送手段とも連携した効率的な輸送サービスの提供

#### 課題2 多様なニーズへの対応

- 幅広い世代が利用できる公共交通サービスの提供
- 地域や利用者の意見を取り入れた、利用しやすい公共交通サービスの提供
- 地域特性に合った公共交通サービスの提供

#### 課題3 利用しやすい環境

- 乗り継ぎ環境・待合環境の改善
- 運賃負担の軽減

#### 課題4 公共交通に対するPR・意識醸成

- 分かりやすい公共交通情報の提供
- 新たな利用者の掘り起こし
- 公共交通に対する市民意識の向上

#### 課題5 まちづくりとの連携

- 山県バスターミナル周辺の活性化

## 5.2 持続可能な公共交通の確保

### 5.2.1 人口減少・少子高齢化を踏まえた公共交通の確保

#### 【現状】

- ・本市では人口減少・少子高齢化が進行しており、特に北部地域で顕著になっています。
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降公共交通の利用者が大きく減少しています。その後は回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には達していない状況です。

#### 【課題】

- ・人口減少や少子高齢化、コロナ禍後の生活様式の変化を踏まえ、市民や来訪者の移動ニーズを的確に把握しながら、安心して利用できる公共交通体系を確保・維持していく必要があります。

### 5.2.2 運転手不足を見据え、需要に合わせた効率的な運行サービスの提供

#### 【現状】

- ・バス・タクシーの運転手不足が深刻化し、今後の公共交通の維持が困難になりつつあります。
- ・燃料価格や人件費の高騰により、同じサービスを提供する場合でも、運行経費は年々増加しています。

#### 【課題】

- ・限られたリソースを活用して、効率的かつ需要に対応した適正な公共交通サービスを提供していく必要があります。
- ・利用が伸び悩んでいる路線については、利用実態と需要を把握した上で、運行方式の変更も含めた見直しを検討する必要があります。

### 5.2.3 他の輸送手段とも連携した効率的な輸送サービスの提供

#### 【現状】

- ・前述のとおり、各交通事業者とも運転手不足により、輸送のためのリソースが限られる状況にあります。

#### 【課題】

- ・さまざまな輸送資源を活用し、社会福祉協議会等と連携した交通空白地有償運送による運行、小学校の通学にデマンド型交通を活用しスクールバスの台数を調整する等、福祉や教育部門とも連携しながら、効率的な地域全体の輸送サービスを提供していく必要があります。

### 5.3 多様なニーズへの対応

#### 5.3.1 幅広い世代が利用できる公共交通サービスの提供

**【現状】**

- ・市民の通勤・通学の足として幹線路線バスや自主運行バスが利用されています。
- ・今後は通勤・通学等による移動の減少が想定される一方で、高齢化の進展に伴い、公共交通を必要とする層の人口は増加が予測されます。

**【課題】**

- ・高校生の通学や高齢者の買い物・通院等、さまざまな移動目的に対応するため、幅広い世代が利用できる公共交通サービスを提供していく必要があります。
- ・高齢者の外出を促進し、健康増進やまちのにぎわいを創出する観点からも、買い物・通院等の暮らしのニーズに対応した公共交通を確保していく必要があります。

#### 5.3.2 地域や利用者の意見を取り入れた、利用しやすい公共交通サービスの提供

**【現状】**

- ・高校生や高齢者等、日常的なバスの利用者から、ダイヤや接続等に関する個別の改善要望がみられます。

**【課題】**

- ・日常的なバスの利用者からの意見を聴取し、利用しやすい公共交通サービスを提供する必要があります。
- ・地域バス調整会議を開催する等、利用者や地域の意見を聴取する場を設ける必要があります。

#### 5.3.3 地域特性に合った公共交通サービスの提供

**【現状】**

- ・市内には、平坦な市街地をはじめ、山間部の盆地、川沿いに集落が点在する地域等、さまざまな特性をもった地域が存在し、地形や移動特性、公共交通の利用特性も地域によって大きく異なります。

**【課題】**

- ・地域特性や移動ニーズにあった公共交通サービスを提供する必要があります。

## 5.4 利用しやすい環境

### 5.4.1 乗り継ぎ環境・待合環境の改善

#### 【現状】

- ・市内には都市間交通を担う幹線路線バスや、都市内交通を担う自主運行バス等が運行され、行先によっては乗り継ぎが必要となるケースがあります。
- ・バスターミナル以外の路上バス停では、快適な待合環境が確保できていないバス停も存在します。

#### 【課題】

- ・乗り継ぎの多いバス停や利用の多いバス停等の需要の高いバス停については、必要に応じて沿線の施設とも連携しながら、バスの待合環境の向上を図る必要があります。

### 5.4.2 運賃負担の軽減

#### 【現状】

- ・運転免許証自主返納者の運賃を半額、高齢者(75 歳以上)等の運賃を無料としており、免許自主返納の促進や運賃負担の軽減を図っています。
- ・市内路線は 100～300 円と低額で利用できるものの、市外に出る営業路線の定期券は高額なため、高校生の保護者からはバスの料金が低いという意見も挙がっています。

#### 【課題】

- ・公共交通を必要とする方の負担を軽減させるため、高齢者や運転免許証自主返納者に対する割引を継続する必要があります。
- ・高校生を持つ世帯の負担軽減、高校の選択肢の拡大、移住定住の促進のため、高校生等の保護者への負担軽減や通学利用者の負担軽減を図る必要があります。

## 5.5 公共交通に対するPR・意識醸成

### 5.5.1 分かりやすい公共交通情報の提供

#### 【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、普段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。
- ・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】

- ・バスの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ため、分かりやすい情報提供を行う必要があります。

### 5.5.2 新たな利用者の掘り起こし

#### 【現状】

- ・市内の主要な商業施設や病院の利用者へのヒアリング結果によると、普段バスを利用しない方は、路線再編や新規路線に対する認知度が低く、比較的公共交通に対する市民意識が低いと考えられます。

#### 【課題】

- ・子どもや高齢者等、さまざまな世代に対して情報提供を行い、公共交通に親しみを持つことができる機会を提供することで、新たな利用者を獲得していく必要があります。

### 5.5.3 公共交通に対する市民意識の向上

#### 【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。
- ・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。

## 5.6 まちづくりとの連携

### 5.6.1 山県バスターミナル周辺の活性化

#### 【現状】

- ・山県バスターミナル周辺は、高富都市計画マスタープランにおいて、地域間の交流拠点として、商業地区と連携し、新たなにぎわいの創出を図る地区として位置付けられています。

#### 【課題】

- ・バスターミナルと周辺施設が連携しながら、にぎわい拠点としてさらなるにぎわい創出や魅力向上を図っていく必要があります。



## 第6章 目指す将来の姿・基本的な方針

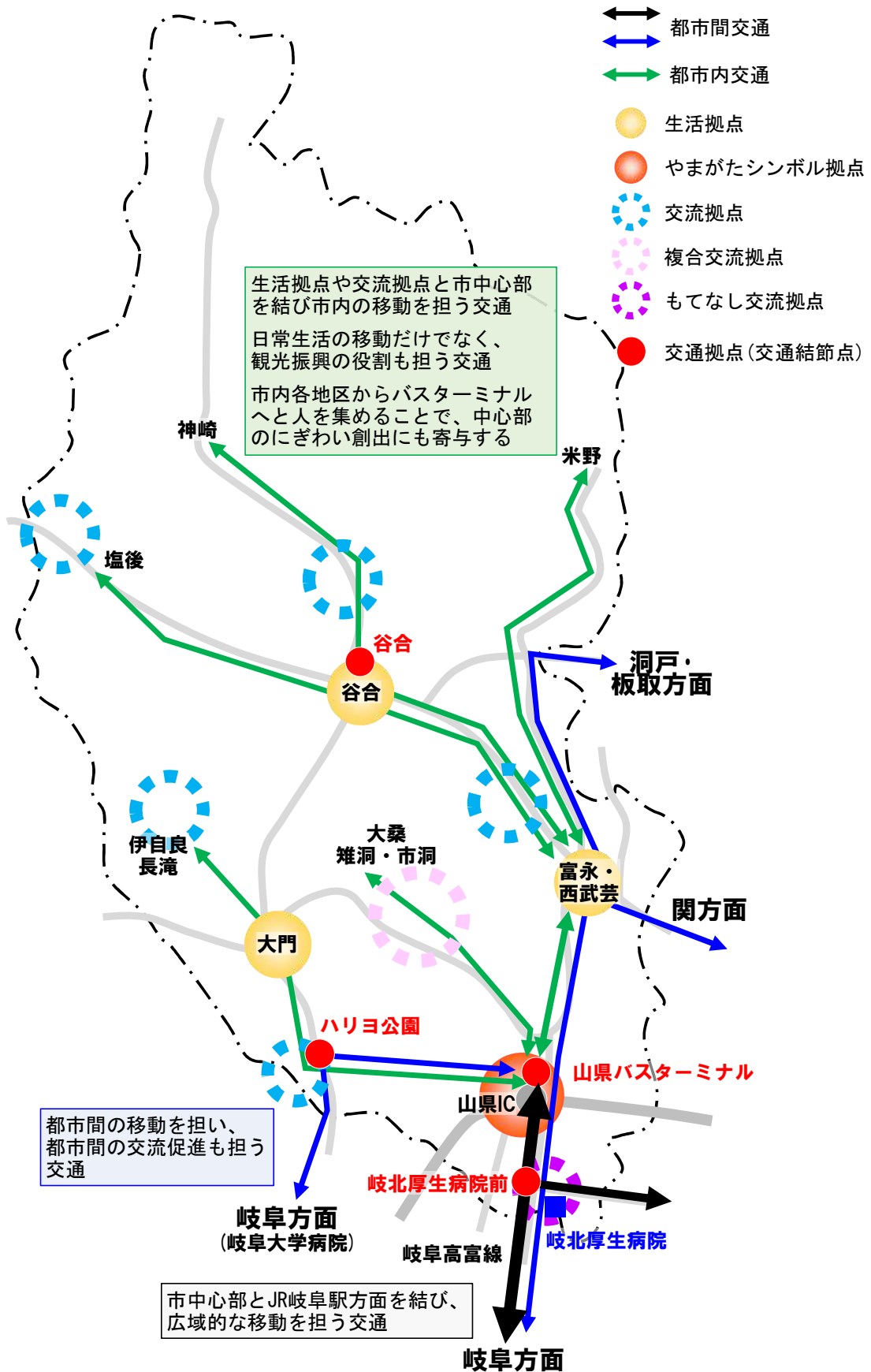
## 6.1 山県市が目指す将来の姿

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3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、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と調和のとれた総合的なまちの発展を目指す。</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> <p>将来像：子育て応援のまち 山県市</p>
山県市デジタル田園都市国家構想総合戦略	<p>人口減少をできる限り抑制し、市民が日々の暮らしに幸福と生きがいを持てるふるさと山県市を実現する。</p> <p>基本目標1 希望を持ち豊かに暮らすひとづくり 基本目標2 生き生きと安心して働けるしごとづくり 基本目標3 自然との融和を目指すまちづくり</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>

山縣市都市計画マスタープランにおける将来都市構造と公共交通ネットワークを重ね合わせると、「まちづくりのイメージ」は以下のようになります。

図表 6-1 山縣市におけるまちづくりのイメージ



## 【各拠点の役割】（山縣市都市計画マスタープラン）

### やまがたシンボル拠点

- ・ 山県 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

#### ○大門（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（美山）

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

#### ○谷合（美山）

- ・ 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・関連計画、地域公共交通に関する課題を踏まえ、本市の地域公共交通が目指す基本方針を以下のように設定します。

### 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

#### ■公共交通ネットワークの維持・構築

本市では、幹線バス路線に対する支援を行うとともに、市内を移動するための自主運行バスを運行しており、これらのバスは通勤、通学、通院、買い物、レジャー等、さまざまな移動目的で利用されています。特に自主運行バスは、高齢者や運転免許を持たない高校生の利用が多く、地域公共交通は市民や来訪者にとって必要不可欠なものであり、今後は高齢化の進展が予測されていること、高校生を持つ世帯の定住を促進する観点からも、地域公共交通を確保・維持する必要性はますます高まると考えられます。

しかし、近年は自家用車の普及、人口減少や少子高齢化に加え、コロナ禍の影響等により、公共交通利用者が大きく減少するとともに、燃料価格の高騰や運転手不足等の影響を受け、公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にあります。

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、市民の外出や来訪者の移動を支援していきます。

#### [視点]

##### ◆バス路線の維持・見直し

- ・岐阜・名古屋方面への通勤・通学に対応するため、都市間を連絡する幹線路線の確保・維持を図ります。
- ・高校生の通学や高齢者の買い物・通院をはじめ、さまざまな移動目的に対応するため、自主運行バスを維持するとともに、必要に応じて見直し・改善を行います。

##### ◆交通結節点機能の強化

- ・山県バスターミナル等の交通結節点における乗り換え利便性を向上するため、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定を行い、交通結節点機能の強化を図ります。

##### ◆運転手確保

- ・運転手不足を解消するため、交通事業者と連携し、運転手確保に向けた取り組みに対する支援や効率的な運行を図ります。

**目標2****■公共交通を利用しやすい環境の整備**

待合環境の改善や利用しやすい運賃体系の構築による公共交通利用者の負担軽減を図る等、公共交通をより利用しやすい環境を整備していきます。

**[視点]****◆バスの待合環境の整備**

- ・沿線施設等と連携し、地域の実情に応じたバス待ち環境の整備を図ります。

**◆利用しやすい運賃施策**

- ・高齢者や運転免許証自主返納者への割引や乗継割引、通学利用者に対する補助、企画乗車券の発行等を行い、公共交通利用者の負担軽減や新規利用者の獲得を目指します。

**目標3****■公共交通の利用促進**

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。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。

**[視点]****◆公共交通の周知・PR**

- ・公共交通ガイドブックの発行をはじめ、ICTを活用したオープンデータ化による情報提供等、多様な方法で情報発信を行い、公共交通の運行情報について周知・PRを図ります。

**◆多様な主体と連携した公共交通の情報提供**

- ・保育園・学校等と連携し、公共交通に関する情報を提供することで、子どものうちから公共交通に親しみを持つことができる機会を提供し、新たな利用者の獲得を目指します。

**◆市民と意見を交換する場（地域バス調整会議等）**

- ・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。

**目標4****■まちづくりと公共交通の連携強化**

住みやすい都市環境を実現するには、まちづくりと公共交通が連携していく必要があることから、まちづくりにおける「都市の拠点」となる「やまがたシンボル拠点」や「生活拠点」と山県バスターミナルなどの交通結節点を結ぶことで、各拠点の活性化を図ります。

市内の各交通結節点では、より乗り継ぎしやすい環境を整備することで、利便性向上を図ります。特に、市内の主要な交通結節点である山県バスターミナルでは、駐車場や駐輪場を活用したパーク&バスライド、サイクル&バスライドの利用を促進し、新たな利用者の確保やさらなる利便性向上を図ります。

また、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。周辺施設と連携したイベントや企画の開催を支援する等、広域的な移動・観光の拠点の役割も担うよう努め、山県バスターミナルを中心に人々が集まり交流する、にぎわいの創出を目指します。

**[視点]****◆まちの拠点の活性化を支える公共交通ネットワークの形成**

- ・まちづくりと公共交通が連携し、まちづくりにおける「都市の拠点」と交通結節点を結ぶ公共交通ネットワークを形成することで、各拠点の活性化を図ります。
- ・各交通結節点においては、乗り継ぎしやすい環境を整備します。

**◆山県バスターミナル周辺のにぎわい創出・魅力アップ**

- ・山県バスターミナル周辺施設等と連携したイベントや企画を支援し、バスターミナル周辺のにぎわい創出、魅力向上を図ります。

**◆山県バスターミナルの利便性のPR**

- ・山県バスターミナルの交通結節点としての利便性、施設の利便性をPRするとともに、無料駐車場や駐輪場を活用したパーク&バスライド、サイクル&バスライドを促進し、公共交通の活性化を図ります。

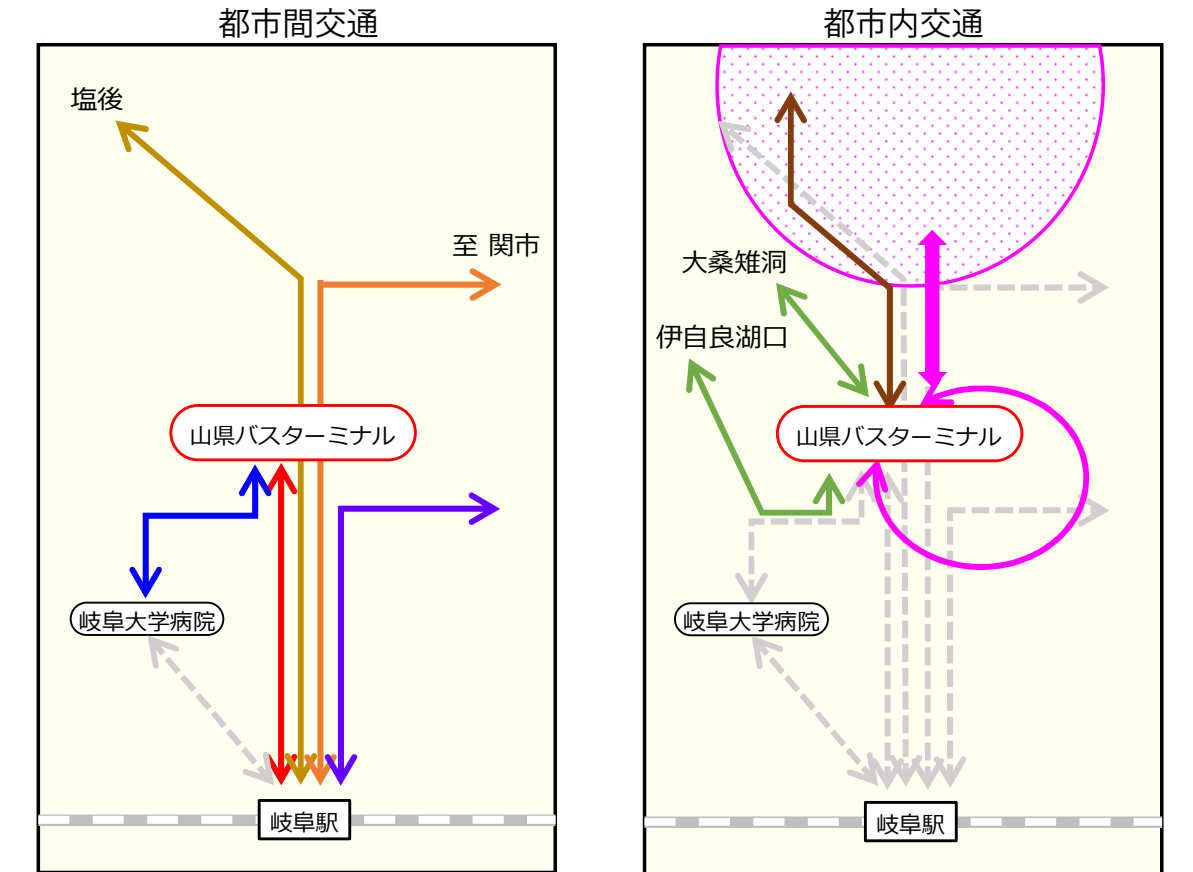
6.3 地域公共交通の機能分類

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「山県バスターミナル」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「山県バスターミナル」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。

各地から山県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 6-2 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、市内各地域から山県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 6-3 各路線の機能分類

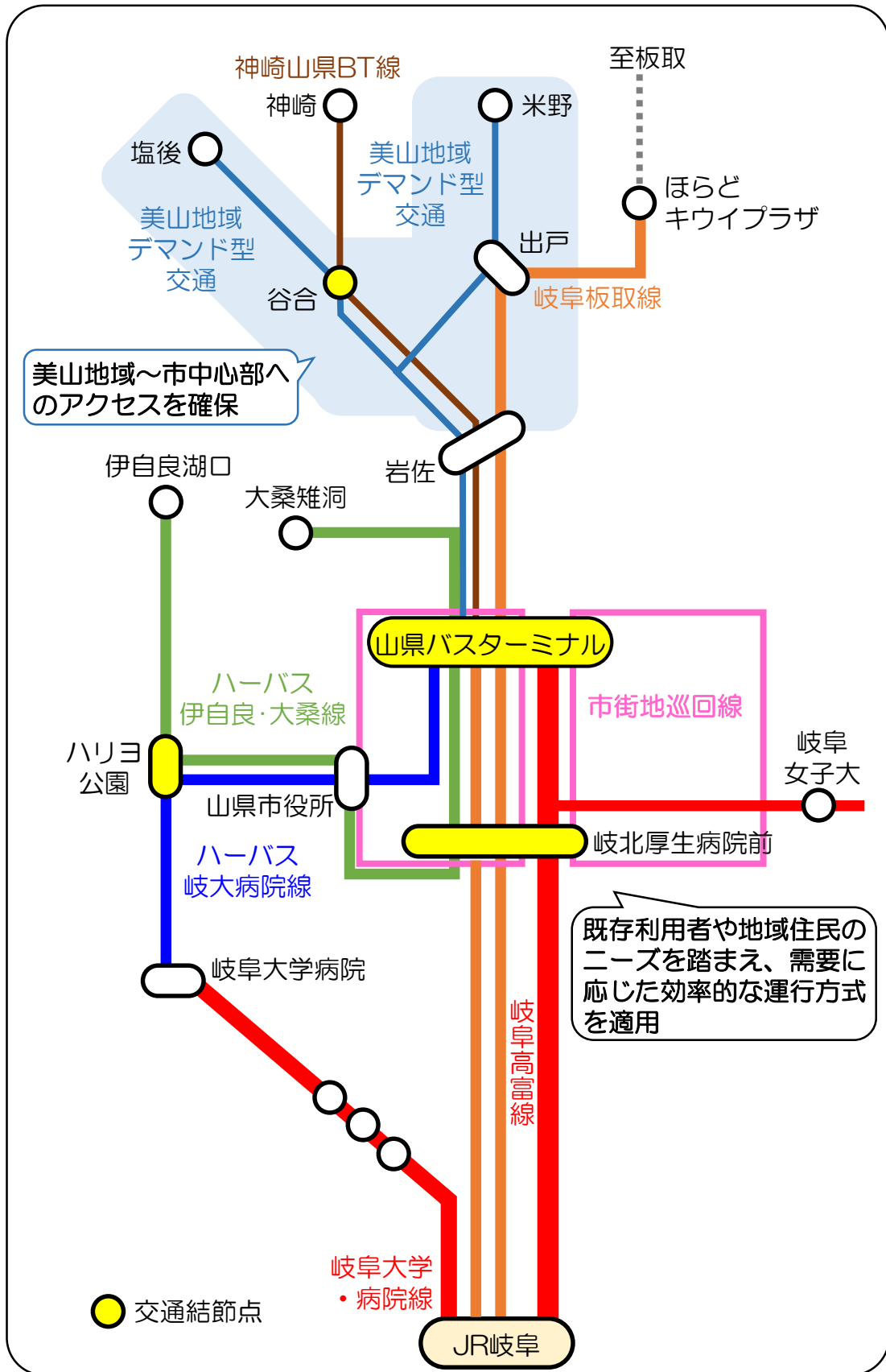
機能分類	路線・系統 [運行主体]	機能
都市間交通	岐阜高富線 [交通事業者]	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学、買い物・通院等の様々な目的での利用に対応し、山県市と岐阜市(JR 岐阜駅・名鉄岐阜駅)を連絡する都市間交通軸としての機能を担う。</li> <li>市外から、観光等を目的とする本市への来訪者の移動手段として山県バスターミナルまでアクセス機能を担う。</li> </ul>
	高美線・岐阜女子大線 [交通事業者]	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に通勤・通学目的での利用に対応し、山県市と岐阜市(JR 岐阜駅・名鉄岐阜駅)を連絡する都市間交通軸としての機能を担う。</li> </ul>
	岐北線●・ 岐阜板取線● [交通事業者]	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に通勤・通学目的での利用に対応し、山県市と岐阜市(JR 岐阜駅・名鉄岐阜駅)を連絡する都市間交通軸としての機能を担う。</li> <li>朝夕の山県高校への通学目的での利用に対応し、山県市・岐阜市から山県高校へのアクセス機能を担う。</li> </ul>
	ハーバス岐大病院線 [交通事業者]	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に通学・通院等の目的での利用に対応し、山県バスターミナルと岐阜大学病院を結ぶ機能を担う。</li> </ul>
都市内交通	ハーバス伊自良・大桑線★ [交通事業者]	<ul style="list-style-type: none"> <li>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・桜尾地区と山県バスターミナル等を結ぶ機能を担う。</li> <li>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)や山県バスターミナルへのアクセス機能を担う。</li> <li>山県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。</li> </ul> <p>※各機能に対応したサービス水準を引き続き維持していくため、地域公共交通確保維持事業を活用していく。</p>
	市街地巡回線 [交通事業者]	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)または山県バスターミナルへのアクセス機能を担う。</li> </ul>
	神崎山県 BT 線・美山地域 デマンド型交通 [市(運行は交通事業者に委託)]	<ul style="list-style-type: none"> <li>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山県バスターミナルへのアクセス機能を担う。</li> </ul>
	タクシー [交通事業者]	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

●：地域間幹線系統補助路線 ★：地域内フィーダー系統補助路線





図表 6-5 将来の公共交通ネットワークイメージ図 昼間



## 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「山縣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、以下の事業を推進していきます。

#### 目標1 公共交通ネットワークの維持・構築

- 幹線バス路線の維持
- 自主運行バスの維持・見直し
- 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定
- 新モビリティに関する情報収集
- 運転手確保に対する支援

#### 目標2 公共交通を利用しやすい環境の整備

- バス停環境の整備
- 通学定期補助制度の創設
- 定期券適用範囲の拡大
- 割引運賃の適用
- 企画乗車券の発行
- 地域バス調整会議等の開催

#### 目標3 公共交通の利用促進

- 公共交通ガイドブック等によるこまめな情報提供
- ICTを活用した情報発信
- 多様な主体と連携した公共交通のPR
- バス乗車のきっかけとなるイベントの開催

#### 目標4 まちづくりと公共交通の連携強化

- 都市の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの強化
- 山県バスターミナルの設備、利便性のPR
- 山県バスターミナル周辺でのイベント開催

## 7.2 公共交通ネットワークの維持・構築

### 7.2.1 幹線バス路線の維持

**【事業概要】**

- ◆市外へつながるバス路線は、通勤・通学だけでなく、買い物や通院等の目的でも必要不可欠な路線となっています。今後も運行が継続していくよう、市として必要な補助を行っていくとともに、利用促進に努めます。
- ◆日々の利用データを注視し、利用状況を定期的に把握することで課題や問題点を見出し、必要に応じて改善を検討します。

**【実施主体】** 市・交通事業者**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

### 7.2.2 自主運行バスの維持・見直し

**【事業概要】**

- ◆市内の移動手段として自主運行バスを運行するとともに、必要に応じて見直し・改善を行います。
- ◆各路線の利用状況を定期的に評価し、市街地巡回線西ルートやハーバス伊自良・大桑線の大桑地区等、利用の少ない区間や課題のある区間において、運行形態の変更も含めた見直しを検討し、効率的な運行を図ります。

**【実施主体】** 市・交通事業者**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

### 7.2.3 乗り継ぎを考慮したダイヤ設定

**【事業概要】**

- ◆交通結節点において、幹線と支線の乗継時間ができるだけ短くなるよう、ダイヤの調整を行います。

※交通結節点：山県バスターミナル、谷合、岐北厚生病院前、ハリヨ公園

**【実施主体】** 市・交通事業者**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

#### 7.2.4 新モビリティに関する情報収集

---

**【事業概要】**

- ◆持続可能な公共交通の維持や新技術導入による効率化を目指すため、AIや自動運転技術の活用、MaaS等の新モビリティに対する情報収集を行います。

**【実施主体】** 市・交通事業者

**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

#### 7.2.5 運転手確保に対する支援

---

- ・近年、運転手不足が深刻化していますが、今後も公共交通を維持していくためには、運転手不足を解消していく必要があります。
- ・また、令和6年度よりバス労働者の拘束時間や休息期間が見直され、労働環境改善のために、より多くの運転手の確保が必要となることから、運転手不足はより深刻化していくと想定されます。

**【事業概要】**

- ◆交通事業者と連携し、人材確保に向けた広報活動を図ります。
- ◆運転手不足の状況においても、路線を維持していくため、交通事業者とも連携しながら効率的な運行を目指します。
- ◆運転手不足の課題を抱える他の自治体との情報共有を図り、具体的な対策を検討します。

**【実施主体】** 市・交通事業者

**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

## 7.3 公共交通を利用しやすい環境の整備

### 7.3.1 バス停環境の整備

**【事業概要】**

- ◆交通結節点を中心に、待合空間の整備・乗継情報の提供等を行い、機能充実を図ります。
- ◆沿線施設や住民とも連携しながら、利用状況に応じてバス停へのベンチ設置、駐輪場整備、上屋整備等を検討します。

**【実施主体】** 市**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

### 7.3.2 通学定期補助制度の創設

- ・公共交通を利用して市外の高校に通学する場合、通学定期券が高額となり、保護者に大きな負担が発生しています。
- ・定期券代を軽減するために、山県市内区間ではバスを利用せず、保護者が岐阜市内のバス停まで送迎して通学しているケースもあり、保護者の負担が発生していると同時に、市内区間のバスの利用が控えられています。

(例) 山県バスターミナル～J R岐阜 通学1ヶ月定期券 19,700円  
通学1年定期券 151,300円

**【事業概要】**

- ◆高校生を持つ世帯の負担軽減、高校の選択肢の拡大、バス通学の促進による路線維持、さらには移住定住の促進を図るため、営業路線の通学定期券を購入して通学している学生に対して、定期券の購入費用の一部を補助する等、通学費用の負担軽減のための支援を検討します。

**【実施主体】** 市**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

### 7.3.3 定期券適用範囲の拡大

- ・美山地域では、令和3年6月の再編により、朝夕と昼間で運行形態が変更になったことに伴い、同一区間でも路線によって定期券が利用できる場合と利用できない場合があります、特にテスト期間中等で昼間に下校する高校生は、同じ区間の定期券を持っていても、別途運賃を支払う必要がある等不便が生じています。

#### 【事業概要】

- ◆岐北線（山県バスターミナル～谷合～塩後）の定期券を共通定期券とし、定期券の有効区間内であれば、美山地域デマンド型交通及び神崎山県 BT 線にも乗車できるようにすることで、通学利便性向上を図ります。

【実施主体】市・交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和10年度

### 7.3.4 割引運賃の適用

- ・バスの利用促進やバスを必要とされる方への負担軽減、運転免許証自主返納の促進を図るため、一部の自主運行バスを対象に、障がい者、小学生、後期高齢者の運賃を無料、運転免許証自主返納者の運賃を半額としています。
- ・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おり、乗り継ぎ時の負担軽減を図っています。

#### 【事業概要】

- ◆高齢者の移動支援及び外出促進を図るため、今後も後期高齢者に対する運賃の割引（無料）を継続して行います。
- ◆運転免許証の自主返納を促進するため、今後も運転免許証自主返納者に対する運賃の割引（半額）を継続して行います。
- ◆乗り継ぎ利用者の負担軽減を図るため、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ます。

【実施主体】市・交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和10年度

### 7.3.5 企画乗車券の発行

**【事業概要】**

- ◆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。
- ◆交通事業者（岐阜バス）が発行する一日乗車券等の企画乗車券を自主運行バスでも利用できるようにする等、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。

**【実施主体】** 市・交通事業者**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

### 7.3.6 地域バス調整会議等の開催

- ・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。
- ・これまでに、市内各地で地域バス調整会議を開催し、ハーバス大桑線・伊自良線の路線変更、山県バスターミナルのオープンに伴う路線再編等、協議結果を路線再編に反映しています。
- ・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。

**【事業概要】**

- ◆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、市民の要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**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

図表 7-1 地域バス調整会議の様子





7.4 公共交通の利用促進

7.4.1 公共交通ガイドブック等によるこまめな情報提供

- ・ 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。

【事業概要】

- ◆ 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

【実施期間】令和6年度～令和10年度

図表 7-2 山県市公共交通ガイドブック



## 7.4.2 ICTを活用した情報発信

- ・バスのダイヤ、バス停の位置、運賃等の情報を「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」として整備され、一部の路線がグーグルマップで検索できるようになっているほか、民間の各種乗換案内サービスにも対応しています。
- ・岐阜バスが運行する路線（自主運行バスを含む）では、インターネットでバスの接近情報を確認できるサービスが提供されています。

## 【事業概要】

- ◆バスの情報を簡単に検索できるようにするため、作成されていない市街地巡回線を含めた全路線のGTFS（標準的なバス標準フォーマット）の整備を進め、検索サービスを運営している事業者等に提供することで、利用者がバスの情報を調べやすい環境を整備します。
- ◆今後もインターネットでバスの接近情報が確認できるようにするため、バスロケーションシステムを継続していきます。

【実施主体】市・交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和10年度

図表 7-3 バスロケーションシステム



7.4.3 多様な主体と連携した公共交通のPR

- ・実際にバスを利用する機会が増えるのは高校生以降となることが多いですが、将来の公共交通の利用者として期待される子どもに対しても、公共交通に親しみを持ってもらうことで、今後の利用のきっかけとなることが想定されます。
- ・自動車を使われている高齢者のなかには、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みられます。

【事業概要】

- ◆子どもにバスに乗車する体験をしてもらうため、保育園や小中学校のイベント等での移動時に自主運行バスを利用するように呼びかけます。
- ◆買い物や通院での利用方法、公共交通を利用した通学方法を知ってもらうため、学校や高齢者等を対象に説明会等を行い、新規利用者の確保を目指します。

【実施主体】市・市民・交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和10年度

図表 7-4 中学生を対象とした公共交通のPRの実施例（配布資料）

### ■ 岐阜バスの乗り方

高校に通学すると、通学の方法は多様化します。多くの公共交通の中から、身近な交通であるバスの利用方法について紹介します。

- 01 中央のドアからバスに乗ります。  

- 02 **【ayucaで支払う場合】**  
読み取り機にayucaをかざします。  
**【現金で支払う場合】**  
整理券を取ります。  

- 03 空いている座席に座ります。座れない場合は、前や後ろの座席につつまじましょう！
- 04 降りるバス停のアナウンスが流れたら、降車ボタンを押します。  
降りるバス停がアナウンスされたら、近くの降車ボタンを押します。  
※バスが動いているときに扉を立つ、移動するのは危険です！  
バスが停車するまで、お待ちください。
- 05 **【ayucaで支払う場合】**  
読み取り機にayucaをかざし、運賃を支払います。  
**【現金で支払う場合】**  
バス車内前方の乗車表示機を確認します。  
整理券と同じ番号に記載されている運賃を、支払投入口に入れます。  
※おつりは出ません。  
必要な場合は、両替機で両替えしめししょう。
- 06 前方のドアからバスを降ります。  


岐阜バスホームページでは、バスの乗り方を動画で紹介しています。  
(<https://www.youtube.com/watch?v=Ec1fmsJyHvs>)

■お問合せ先  
 (岐阜実施主体) 山県市役所 まちづくり・企業支援課 Tel: 0581-22-6831  
 (調査委託会社) 株式会社イコク まちづくり推進部 Tel: 052-581-6318

### ■ 山県バスターミナルから高校への通学方法

山県市内からの通学が可能である高校について、公共交通を利用した、山県バスターミナルからの通学方法の一例を紹介します。

#### 岐阜北高校への行き方

出発バス停	乗り継ぎバス停	到着バス停	乗継バス停「朝朝屋」位置図
山県BT	朝朝屋	北高前	
7:07	7:34	7:39	
7:22	7:50	7:55	
7:38	8:06	8:10	
		8:11	
		8:26	

所要時間：約50分 運賃：630円

#### 岐阜工業高校への行き方

出発バス停	乗り継ぎ駅	到着駅	乗継バス停「朝朝屋」位置図
山県BT	名鉄岐阜	笠松	
7:00	7:40	7:49	
7:13	7:57	8:04	
7:26	8:09	8:22	
		8:08	
		8:26	

所要時間：約1時間 運賃：750円

#### 山県高校への行き方

出発バス停	到着バス停
山県BT	山県高校前
7:42	8:01
8:00	8:19

所要時間：約20分 運賃：100円

自分の志望校へ、どうやって通学できるかな？  


#### 7.4.4 バス乗車のきっかけとなるイベントの開催

- ・バスを利用したことのない人の中には、バスを初めて利用する際のハードルが高い人も多いと考えられます。利用のハードルを下げるためには、まずはバスに親しんでもらう必要があります。

##### 【事業概要】

- ◆市内で開催されるイベント（山口市ふるさと栗まつりなど）時に、ハーバスの車両を展示するなど、バス乗車のきっかけとなる企画を実施します。
- ◆他市の実施状況などの情報も収集しながら、新たな企画を検討します。
- ◆そのほか、市内でのイベント開催時に、バスを利用したアクセス方法を案内する等、バス乗車のきっかけとなるよう、イベント主催者等への働きかけを行います。

【実施主体】市・交通事業者

【実施期間】令和6年度～令和10年度

図表 7-5 ふるさと栗まつりでの車両展示



## 7.5 まちづくりと公共交通の連携強化

### 7.5.1 都市の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの強化

**【事業概要】**

- ◆まちづくりと公共交通が連携し、幹線バスや自主運行バスが、まちづくりにおける「都市の拠点」となる「やまがたシンボル拠点」や「生活拠点」と山県バスターミナルなどの交通結節点を結ぶことで、各拠点の活性化を図ります。
- ◆各交通結節点においては、乗り継ぎしやすい環境を整備し、利便性向上を図ります。

**【実施主体】** 市・交通事業者**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

### 7.5.2 山県バスターミナルの設備、利便性のPR

**【事業概要】**

- ◆バス車内にチラシを設置する等、山県バスターミナルの設備（待合室、パーク&ライド用の駐車場、サイクル&ライド用の駐輪場、案内看板等）の利便性や併設施設（山県ばすけっと）の魅力を幅広くPRし、バスターミナル周辺への来訪者の増加を図ります。

**【実施主体】** 市・周辺施設**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

### 7.5.3 山県バスターミナル周辺でのイベント開催

**【事業概要】**

- ◆山県バスターミナルの周辺施設と連携し、イベントや企画を開催することで、山県バスターミナル周辺のにぎわい創出を図ります。

**【実施主体】** 市・周辺施設**【実施期間】** 令和6年度～令和10年度

## 第8章 計画の達成状況の評価

### 8.1 評価指標と目標値

本計画の基本的な方針を実現するため、目標に応じた評価指標を以下のように設定します。

#### 目標 1

##### ■公共交通ネットワークの維持・構築

###### 【評価指標】

- 自主運行バスの利用者数
- 自主運行バスの利用者1人あたり運行経費
- 自主運行バスの1便あたり乗車人数
- 自主運行バスの実車走行距離

#### 目標 2

##### ■公共交通を利用しやすい環境の整備

###### 【評価指標】

- 地域バス調整会議等の開催回数

#### 目標 3

##### ■公共交通の利用促進

###### 【評価指標】

- 公共交通PR・説明会の開催回数

#### 目標 4

##### ■まちづくりと公共交通の連携強化

###### 【評価指標】

- 交通結節点の乗降者数
- 山県バスターミナルの駐車場・駐輪場利用台数

## 8.2 各評価指標と目標値の評価方法

## 目標1

## ■公共交通ネットワークの維持・構築

## 評価指標1 自主運行バスの年間利用者数

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）の利用者数を用いて評価を実施します。

## 【評価方法】

運行事業者が所有・記録しているバスの利用者数データを使用し、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(R1)	基準値(R5)	目標値(R10)
年間利用者数（人/年）	181,844人	162,381人	181,100人
岐阜板取線	46,946人	40,356人	44,500人
岐北線	110,691人	94,251人	106,000人
（旧乾乗合タクシー）	919人		
美山地域デマンド型交通	—		
神崎山県B T線	—		
ハーバス伊自良・大桑線 （旧ハーバス大桑線、伊自良線）	23,288人	18,506人	20,400人
ハーバス岐大病院線	—	6,005人	6,600人
市街地巡回線	—	3,263人	3,600人

●岐阜板取線及び美山地域の年間利用者数は、事業実施によりコロナ禍前の水準から人口減少(5%減)を加味した95%の水準まで回復させることを目指し、令和元年度と同等の人数を目標値として設定します。

●ハーバス各線及び市街地巡回線の年間利用者数は、路線再編によりコロナ禍前との比較が困難なため、岐阜板取線及び美山地域の目標値の伸び率（対令和5年度比）10.3%と同等の人数を目標値として設定します。

※美山地域は、一部路線において運行形態の変更を検討中のため、変更後の評価も可能にするため、岐北線・美山地域デマンド型交通・神崎山県BT線の合計値で評価します。それ以外の路線についても、路線の再編・組み換え等を行った場合は、その都度目標値を検討するものとします。

## 【評価時期】

- ・毎年度実施

**評価指標2 自主運行バスの利用者1人あたり運行経費**

効率的な運行ができているかを評価するため、利用者1人あたりにかかる運行経費を用いて評価を実施します。

**【評価方法】**

運行事業者が所有・記録しているバスの利用者数データと運行経費データを使用し、利用者1人あたりにかかる運行経費を整理します。

**【目標値】**

評価指標	基準値(R1)	基準値(R5)	目標値(R10)
利用者1人あたり運行経費(円/人)	851円/人	1,321円/人	1,320円/人

- 今後も運行経費単価の上昇が見込まれる一方で、利用者数が増加することを期待し、令和5年度の水準を維持することを目指し、令和5年度と同等の金額を目標値として設定します。

**【評価時期】**

- ・毎年度実施

**評価指標3 自主運行バスの1便あたり利用者数**

効率的な運行ができているかを評価するため、1便あたりの利用者数を用いて評価を実施します。

**【評価方法】**

運行事業者が所有・記録しているバスの利用者数データと片道運行便数を使用し、1便あたりの利用者数を整理します。

**【目標値】**

評価指標	基準値(R1)	基準値(R5)	目標値(R10)
1便あたり乗車人数(人/便)	5.9人/便	5.4人/便	5.9人/便

- 事業実施によりコロナ禍前の水準まで回復させることを目指し、令和元年度と同等の人数を目標値として設定します。

**【評価時期】**

- ・毎年度実施



**評価指標4 自主運行バスの実車走行距離**

運行サービスの提供状況の評価するため、実車走行距離を用いて評価を実施します。

**【評価方法】**

自主運行バス各路線の年間実車走行距離を整理します。

**【目標値】**

評価指標	基準値(R5)	目標値(R10)
自主運行バスの実車走行距離 (km/年)	538,771.4 km/年	480,000 km/年

- 今後の運転手不足や人口減少を踏まえ、基準値の9割程度の走行距離を目標値として設定します。

**【評価時期】**

- ・毎年度実施

**目標2****■公共交通を利用しやすい環境の整備****評価指標5 地域バス調整会議等の開催回数**

公共交通を利用しやすい環境の整備のため、地域の住民等の意見を収集する体制が構築されているかを評価します。

**【評価方法】**

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(R10)
地域バス調整会議等の開催回数 (回/年)	1 (R5)	3

- 各地域（高富・伊自良・美山）で年間1回以上開催することを目指し、目標値を3回と設定します。

**【評価時期】**

- ・毎年度実施

**目標 3****■公共交通の利用促進****評価指標 6 公共交通PR・説明会の開催回数**

誰にでも分かりやすく、安心して利用できる公共交通の充実を図れているか、公共交通PR・説明会の開催回数を用いて評価を実施します。

**【評価方法】**

公共交通の利用を呼びかけ、きっかけをつくる公共交通PR・説明会の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(R10)
公共交通PR・説明会の開催回数 (回/年)	1 (R5)	3

●各地域（高富・伊自良・美山）で年間1回以上開催することを目指し、目標値を3回と設定します。

**【評価時期】**

・毎年度実施

## 目標4

## ■まちづくりと公共交通の連携強化

## 評価指標7 交通結節点の乗降者数

山県バスターミナルを中心に、都市の拠点や各交通結節点を結ぶネットワークを構築したことが、利用者の増加や新たな利用者の確保が繋がっているかについて、各交通結節点の乗降者数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、市が各交通結節点の乗降者数を整理します。

## 【目標値】

評価指標	基準値	目標値(R10)
交通結節点の乗降者数 (人/日)	489 (R5)	551
うち山県バスターミナルの乗降者数(人/日)	265 (R5)	305

- 評価指標1(利用者数)では全体の目標値を令和5年度からの伸び率10.3%相当で設定していますが、山県バスターミナルはそれ以上の利用を目指し基準値の15%増の人数、山県バスターミナル以外の交通結節点(岐北厚生病院前、谷合、ハリヨ公園)は10.3%増の人数を目標値として設定します。

## 【評価時期】

- ・毎年度実施

## 評価指標8 山県バスターミナルの駐車場・駐輪場利用台数

山県バスターミナルを拠点とするネットワークを構築したことや施設の利便性のPRを図ったことで、パーク&バスライドやサイクル&バスライドが促進できているかについて、山県バスターミナルの駐車場利用台数及び駐輪場利用台数を用いて評価を実施します。

## 【評価方法】

年に1回、駐車場利用台数及び駐輪場利用台数のカウント調査を実施します。

## 【目標値】

評価指標	基準値	目標値(R10)
駐車場利用台数 (台/日)	38 (R5)	50
駐輪場利用台数 (台/日)	42 (R5)	50

- 駐車場及び駐輪場の利用台数を1~2割程度増加することを目指し、それぞれ50台を目標値に設定します。

## 【評価時期】

- ・毎年度実施



# 山県市地域公共交通計画(案)

令和6年 月

山 県 市

電話 0581-22-6825 FAX 0581-27-2075  
E-mail [kikaku@city.gifu-yamagata.lg.jp](mailto:kikaku@city.gifu-yamagata.lg.jp)