

令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

## 山県市地域公共交通会議

平成20年 5月22日設置

平成30年 1月19日 山県市地域公共交通網形成計画策定  
(計画期間：平成30年度～令和5年度)

令和 2年 7月 7日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
路線再編に向けた地域バス調整会議での住民意向の確認、意向反映のための関係者間における協議について評価	—	再編路線の利用状況等を踏まえ更なる改善を行う際は、地域バス調整会議を開催し住民意向を極力を反映した形を目指す
再編路線がまちづくりと連携し、バスターミナルを拠点としたネットワークが機能しているか、ハーバス大桑線・伊自良線等の利用者増に結び付いているか検証	1月公共交通会議において、再編後4か月間の利用状況を整理	次期地域公共交通計画策定に向けて、来年度乗降調査等を実施。バスターミナル整備や路線再編による利用の変化等を把握する予定
神崎方面のデマンド化の見送りを踏まえ、網計画との整合を図るための見直しが必要	—	今回は見送ったが、将来的には、美山地域全体のデマンド化を目指していく
再編により路線によっては大きな変更もあるため、利用者への事前周知	地域バス調整会議、公共交通ガイドブック発行、ケーブルテレビ等でも周知	左記の周知の継続に加え、地域ごとに主な目的地への行き方を整理したチラシを作成する

## 地域の特性と背景

- 本市は、市内に鉄道がなく、自動車の利用できない市民にとってバスがほぼ唯一の公共交通であり、日常生活に無くてはならない交通手段。
- 利用者減少による営業路線の撤退や自主運行バスの路線維持費の増加が懸念。
- バスターミナル整備により市の交通拠点が変更。
- 連携計画(H25.8策定)を踏襲しつつ、バスターミナルを核としたまちづくりを視野に入れ、「山県市地域公共交通網形成計画」(H30.1)を策定。

## 計画の基本的な方針・期間等

### 山県市地域公共交通網形成計画

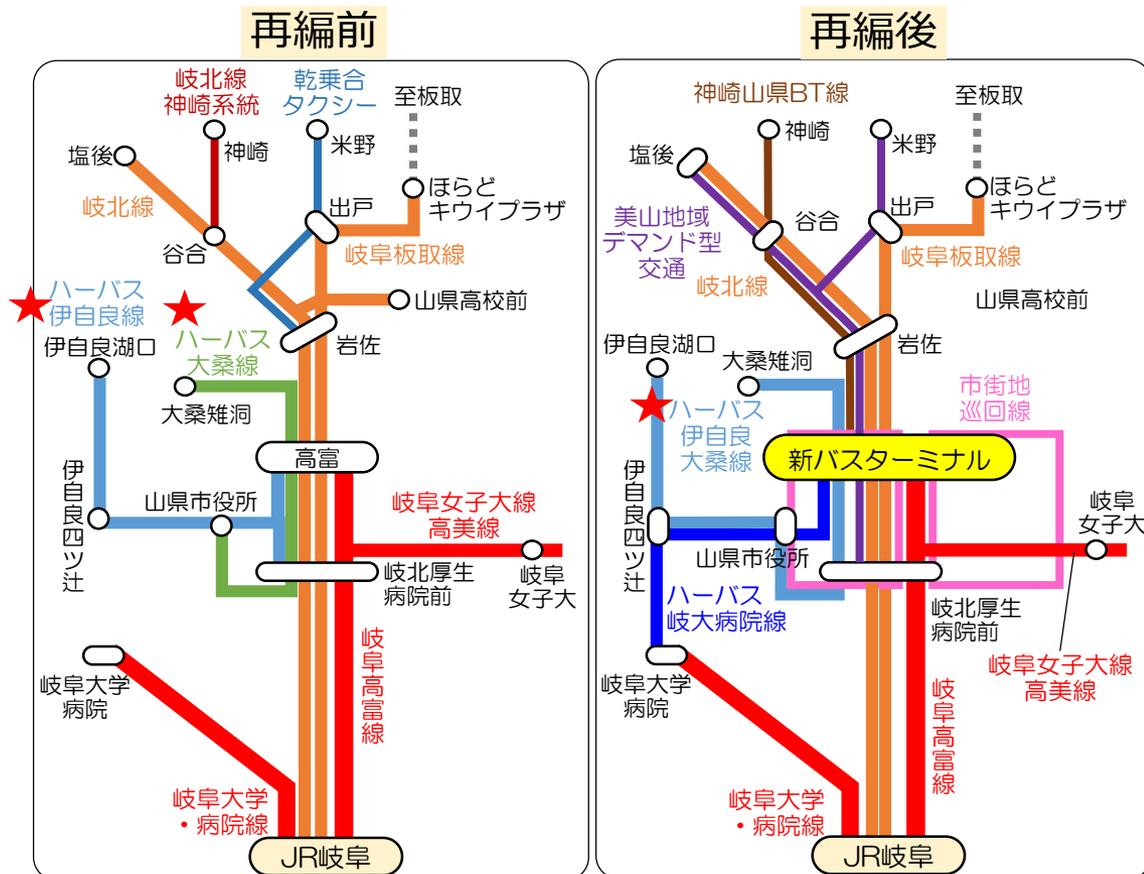
#### ■ 基本方針

「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

#### ■ 計画期間

平成30年度～平成35年度  
(令和5年度)



★フィーダー系統補助路線

### 山県バスターミナル整備事業

■本市の交通拠点となる「山県バスターミナル」が令和3年6月にオープン。

**にぎわい施設の整備**

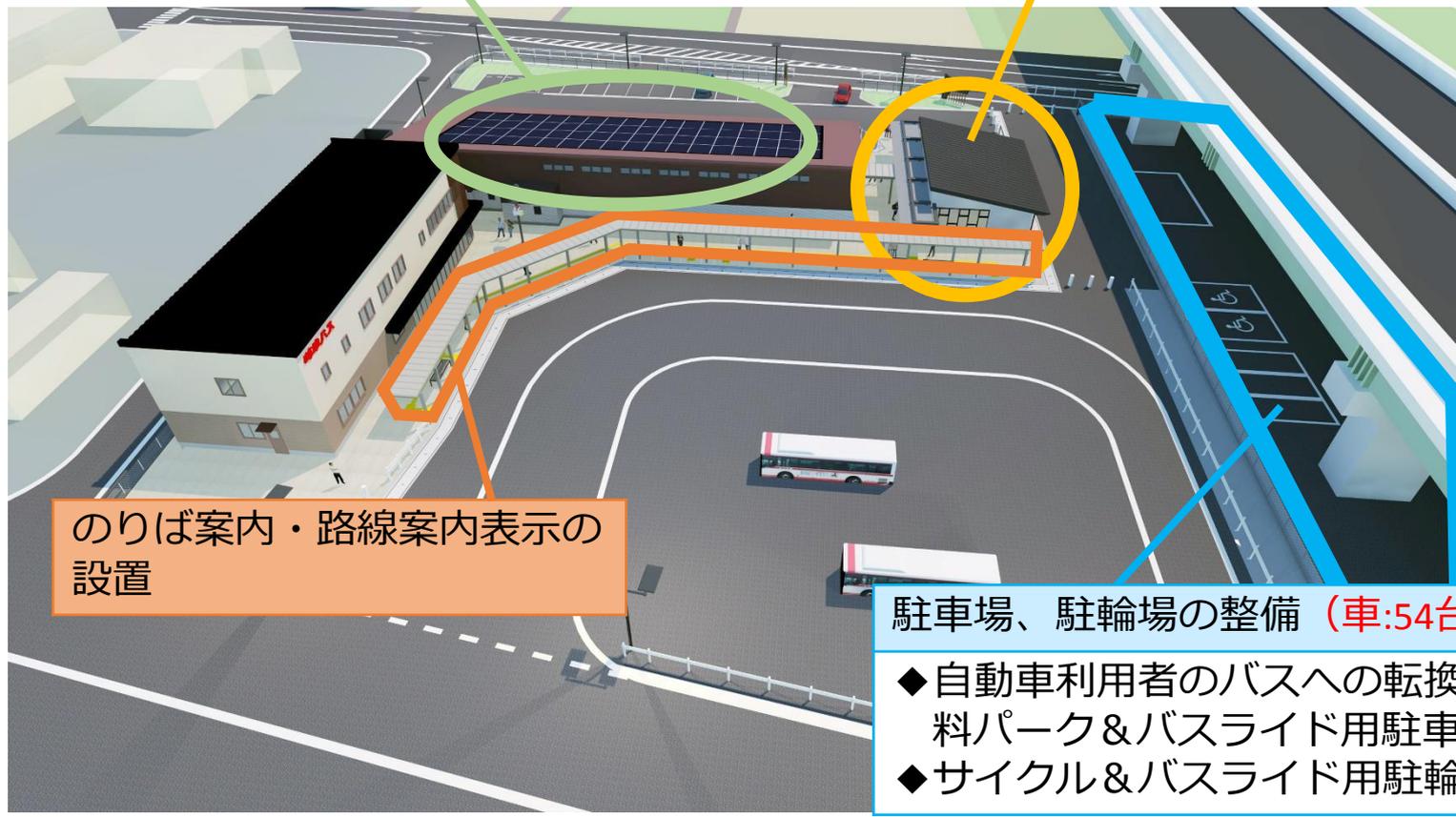
■山縣市産を中心とした県内農畜産物や加工品、飲食メニュー等を揃え、本市の魅力発信基地となる施設を整備

※緊急事態宣言により、令和3年7月にオープン。

**待合所の整備**

■快適に待機できる待合いスペースを整備し、乗り継ぎ利用者の負担を軽減

■バスロケーション機器、タッチパネル式デジタルサイネージを設置



**小学生見学会**

■バスへの興味、関心を図るために、小学生へ山県バスターミナル施設及び整備工場戸の見学会を実施

のりば案内・路線案内表示の設置

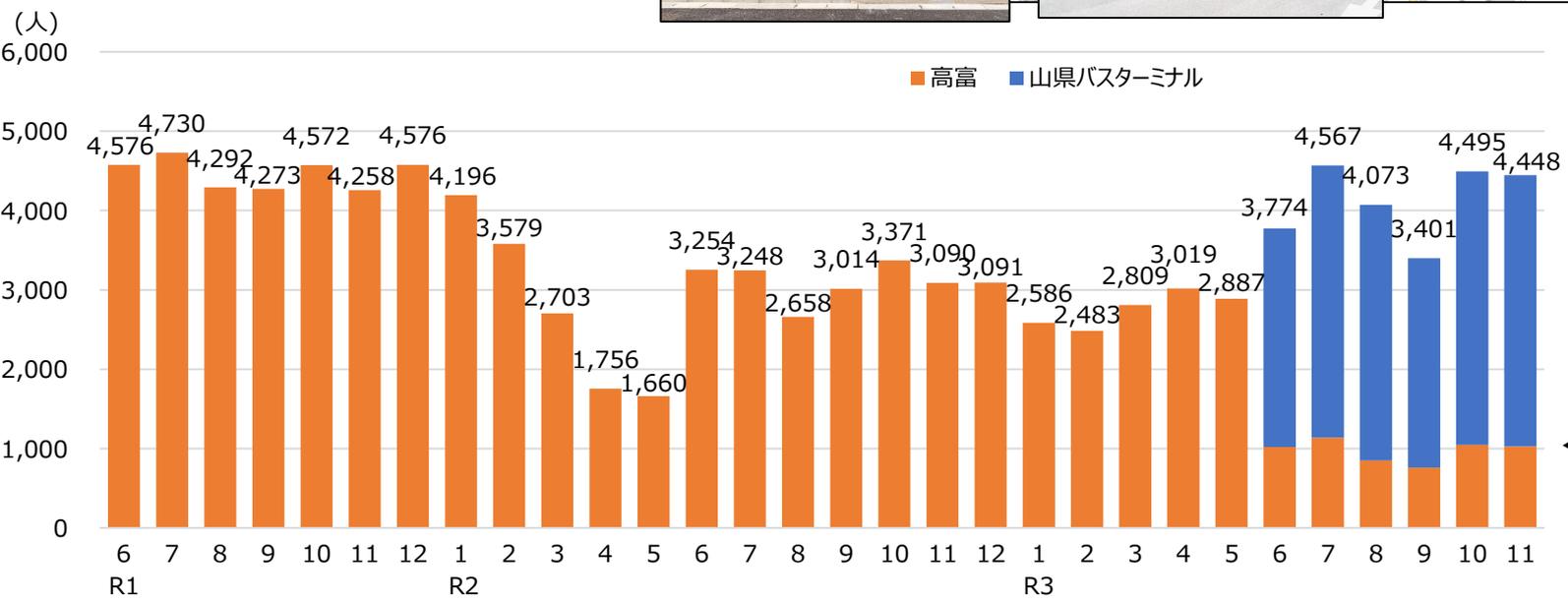
**駐車場、駐輪場の整備（車:54台、自転車:50台）**

◆自動車利用者のバスへの転換を促すため、無料パーク&バスライド用駐車場を整備

◆サイクル&バスライド用駐輪場

### 山県バスターミナル整備事業

- 山県バスターミナルの整備に合わせてバスの営業所が移転。
- 市内の交通結節点が高富バス停から山県バスターミナルに変更。
- 路線再編後も、高富バス停で1,000人前後の利用者(主に近隣住民)はあるが、多くが山県バスターミナルの利用に転換すると共に、交通拠点として、新たな利用者を獲得している。

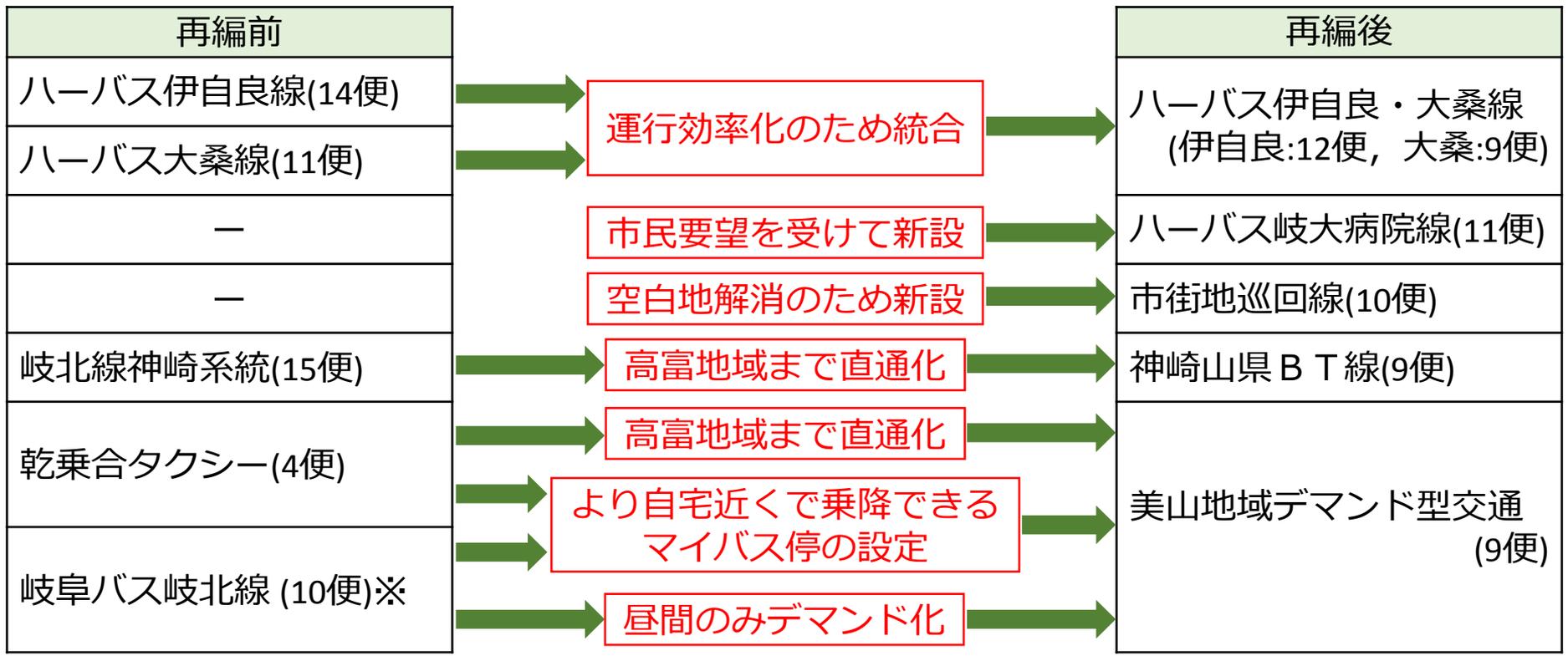


◀ 高富バス停・山県バスターミナル利用者数の推移

**路線再編事業**

- 山県バスターミナルのオープンに合わせて、既存路線の統廃合、新規路線の運行、運行形態の見直し等を実施。
- 大きく路線が変更となったため、再編に対する利用者及び市民の意見を収集し、今後必要に応じて見直し等を実施予定。

**平日**



※昼間時(9時～16時頃まで)のみ。朝夕は従来通り定時定路線を運行、岐北線の10便は、岐阜高富線に振替。

## 地域公共交通網形成計画における利用状況に関する評価指標

目標値設定  
の考え方

- ▶ 各種取り組みを継続してきたことで、直近3年間(H26～28)で年間乗車人数が10～15%程度増加。今後も取り組みを継続することで、増加傾向が続くとして目標値を設定

	基準値 (H28)	目標値 (R5)
年間乗車人数	184,371人/年	199,500
岐北線	114,136人/年	110,000
岐阜板取線	44,264人/年	44,000
ハーバス大桑線	11,009人/年	12,500
ハーバス伊自良線	14,221人/年	15,500
乾乗合タクシー	741人/年	—
美山地域デマンド型交通（新規）	—	2,500
岐阜大学病院路線（新規）	—	5,000
市街地循環路線（新規）	—	10,000
利用者1人あたりの運行経費	851円/人	800
1便あたりの乗車人数	6.0人/便	6.0

## 地域公共交通確保維持改善計画における評価指標

評価設定  
の考え方

- ▶ 地域公共交通網形成計画の評価指標の1つである「年間乗車人数」を評価指標として設定
- ▶ 令和3年度の目標値は、令和5年度の目標値達成までに必要な利用者数を年度で均等割り付けして設定

## 地域公共交通確保維持改善計画における目標値の達成状況

★：国庫補助対象路線

	実績値									R3年度 目標値	達成 状況
	H31年度			R2年度			R3年度				
	人/年	人/日	人/便	人/年	人/日	人/便	人/年	人/日	人/便		
岐北線	110,691	303.3	6.5	87,500	239.7	5.1	78,020	213.8	5.2	111,100	未達成
岐阜板取線	46,946	128.6	7.4	36,981	101.3	5.7	34,310	94.0	4.1	44,200	未達成
ハーバス大桑線★	7,479	25.7	2.4	6,360	21.8	2.0	3,724	19.2	1.8	12,000	未達成
ハーバス伊自良線★	15,809	54.3	4.1	14,825	50.8	3.8	9,729	50.1	3.7	15,000	
ハーバス伊自良・大桑線★	—	—	—	—	—	—	5,023	50.2	3.6	—	
乾乗合タクシー	919	3.9	1.7	864	3.5	1.7	721	4.3	1.8	—	
美山地域デマンド型交通	—	—	—	—	—	—	1,443	17.6	2.5	—	
神崎山県BT線	—	—	—	—	—	—	2,263	27.6	3.0	—	
ハーバス岐大病院線	—	—	—	—	—	—	1,308	15.8	1.4	—	
市街地巡回線	—	—	—	—	—	—	1,011	14.4	1.5	—	
計	181,844	—	—	146,530	—	—	142,346	—	—	195,300	

※ハーバス大桑線・伊自良線の年間乗車人数目標値は、確保維持改善計画における数値

※岐北線、岐阜板取線の年間乗車人数目標値は、網形成計画より算出

※R3.6の再編で、ハーバス大桑線とハーバス伊自良線を統合し「ハーバス伊自良・大桑線」となったため、達成状況の判断は、3路線の合計値で実施。

## 目標達成状況に関する考察

- ハーバス伊自良線と乾乗合タクシーは、新型コロナウイルス感染症による利用者減少までは回復していないものの、R2年度と同程度の利用者数を維持している。
- 一方で、ハーバス大桑線は、大桑地区内のバス停留所の利用者は総じて微減しており、路線全体で見ると大きな利用者減少となっている。
- 令和3年6月の路線再編に伴い、新たに運行を開始した路線（上表内水色の路線）は、当初想定よりも利用者数が少なくなっている。

■ 自己評価 令和4年1月に公共交通会議にて承認予定。

**課題****新規路線のPR・利用促進**

- 新規路線の利用者数が伸びていない状況を踏まえ、おすすめの利用方法を提案するなどPR等の利用促進を行う必要がある。

**新規路線の評価及び次期計画策定に向けた取り組みのスタート**

- 新規路線に対して乗降データからは分からない、利用者及び市民からの意見を収集し、次期計画の検討資料としていく必要がある。

**対応方針**

- 運行体系が複雑となった美山地域においては、新規路線の運行事業者と連携し、利用方法等を周知する、住民懇談会を開催する。
- その他、各地域や利用者層に応じたPR手法やPRの内容を検討し、実施していく。

- 令和3年6月の路線再編により影響のあった路線について、利用者を対象とした調査を実施する。また、再編を機に公共交通の利用を控えた方がいた可能性も踏まえ、調査を実施すると共に、再編後の路線を検証し、利用実態に即した運行体系としていく。

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和4年1月20日

協議会名: 山県市公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
岐阜乗合自動車(株)	【R2.10～R3.5まで】 ハーバス大桑線 (平和堂・イオンビッグ経由)	前年度は他路線で見られるコロナ禍の影響以上に利用者が減少し、目標値を大きく下回ったことから、利用促進策の展開に加え、利用状況等の把握(利用者減少の理由の分析等)に努めた。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	C ハーバス大桑線全体のR3目標値(12,000人)を8か月分に換算すると、約7,900人となる。8か月間の利用者数は3,724人であり、目標値の半数以下となった。利用者の高齢化により、バスを利用できなくなる人が現れ、利用者数が減少している。	R3.6改正でハーバス伊自良線と路線を統合し、新たに「ハーバス伊自良・大桑線」とし運行開始。今後の改善点は、ハーバス伊自良・大桑線を参照。
岐阜乗合自動車(株)	【R2.10～R3.5まで】 ハーバス伊自良線 (平和堂・イオンビッグ・山県グリーンポート経由)	前年度はコロナ禍の影響もあり、目標達成にわずかに届かなかったが、引き続き、利用促進策として、公共交通ガイドブックの更新、バスヘルパー活動の継続、地域バス調整会議の開催等を実施した。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。	A ハーバス伊自良線全体のR3目標値(15,000人)を8か月分に換算すると、約9,900人となる。8か月間の利用者数は9,729人であり、目標値にはわずかに満たなかったものの、コロナ禍による影響は回復してきている。	R3.6改正でハーバス大桑線と路線を統合し、新たに「ハーバス伊自良・大桑線」とし運行開始。今後の改善点は、ハーバス伊自良・大桑線を参照。
岐阜乗合自動車(株)	【R3.6～】 ハーバス伊自良・大桑線 (平和堂・イオンビッグ・山県グリーンポート経由) (幸報苑・平和堂・イオンビッグ・山県グリーンポート経由)	—	—	B ハーバス伊自良・大桑線全体のR3目標値(27,000人)を4か月分に換算すると、約9,200人となる。4か月間の利用者数は5,023人であり、目標値を大きく下回った。再編前に比べて減便していることに加え、路線再編の周知不足やハーバス岐大病院線への転換などの影響があると考えられる。  ※再編前のハーバス伊自良線14便、ハーバス大桑線11便。 再編後のハーバス伊自良・大桑線 伊自良地区12便、大桑地区9便。	路線再編の内容の周知を徹底するとともに、利用者数だけでは把握しきれない路線再編の影響をアンケート調査を実施し把握に努め、必要に応じてサービスの見直し等を行う。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和4年1月20日

協議会名:	山県市公共交通会議
評価対象事業名:	地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>山県市は、岐阜市の北側に隣接し、JR岐阜駅及び名鉄岐阜駅から約9～34キロメートルと南北に広範囲に広がり、北部の山地・過疎地と南部の平たん地・都市部のように地区によって地理的条件が大きく異なっている。</p> <p>市内には鉄道がなく、自動車を利用できない市民にとっては、バスが日常生活になくてはならない交通手段となっている。しかし、利用者の減少による営業路線の撤退や自主運行バスの路線維持費の増加が懸念されている。また、バス停から離れた集落が各地に点在し、このような公共交通不便地区の解消が課題となっている。そのため、『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』を基本方針として、通勤・通学、買い物や通院などの利用者ニーズを反映した、利用者の視点に立った利用しやすい生活交通を確保することを目的として、生活交通ネットワークの構築を進めている。</p>