

本巢市地域公共交通総合連携計画

平成21年1月

本 巢 市

目 次

1 . はじめに	1
(1) 背景と目的	1
(2) 計画の進め方	1
(3) 計画の位置づけ	2
2 . 本巢市の概況	3
(1) 沿革・位置・地勢	3
(2) 人口	3
(3) 通勤・通学流動	4
(4) 運転免許・自動車保有状況	5
3 . 地域公共交通の現状	6
(1) 樽見鉄道	6
(2) 路線バス	7
(3) 根尾地域自主運行バス	8
(4) ササユリ(行政福祉バス)	9
(5) もとバス	10
4 . 地域公共交通の必要性と市民の意識	11
(1) 地域公共交通の必要性	11
(2) 地域公共交通に関する市民の意識	13
5 . 地域公共交通の課題	16
(1) 根尾地域における課題	16
(2) 本巢地域における課題	17
(3) 糸貫・真正地域における課題	18
(4) 地域公共交通全般の課題	19
6 . 地域公共交通活性化計画	20
(1) 基本方針	20
(2) 計画区域	20
(3) 課題への対応方針	20
(4) 目標	21
(5) 市営バスの利用料金に係る基本方針	22
(6) 具体的な目標値	23
(7) 具体的事業と実施主体	24
7 . 事業の展開	30
(1) 推進体制	30
(2) 計画期間	30
(3) 実施スケジュール	31

1.はじめに

(1) 背景と目的

近年、鉄軌道やバスなど地域公共交通は、モータリゼーションの進展、大規模店舗の郊外化、道路網の整備などに伴い、利用者が大幅に減少している。

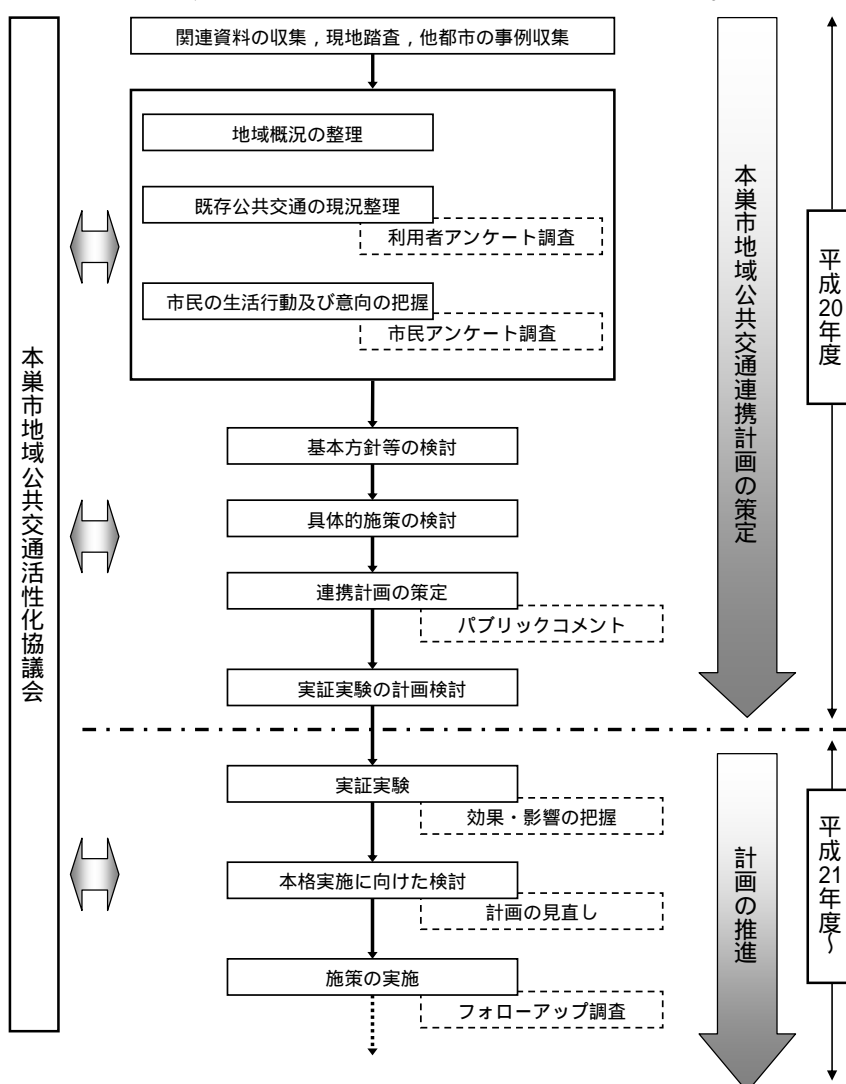
本巣市においても例外ではなく、鉄道では岐阜市方面とを結ぶ名鉄揖斐線が、利用者減少に伴う経営悪化により平成17年3月に廃止された。また、大垣市と本巣市を結ぶ樽見鉄道は、大規模店舗モレラ岐阜の開業に伴い、一時的には利用者は増加に転じたが、貨物輸送廃止の影響もあり経営は厳しい状況が続いている。

一方、市営バスでは、根尾地域自主運行バス及び行政福祉バス「ササユリ」（以下、「ササユリ」という。）にあっては旧町村時代から、もとバスにあっては市町村合併時からの運行形態をそのまま引き継いでいることもあり、市として運賃体系や運行方法等の整理が不十分であること、少ない利用者に対して多額の運行経費を要している路線もあることから、特に市営バスのあり方について検討することが必要となった。

このような背景のもと、本巣市における地域公共交通の課題解決と活性化に向けて、今後のあり方と具体的事業計画を「本巣市地域公共交通総合連携計画」として策定するものである。

(2) 計画の進め方

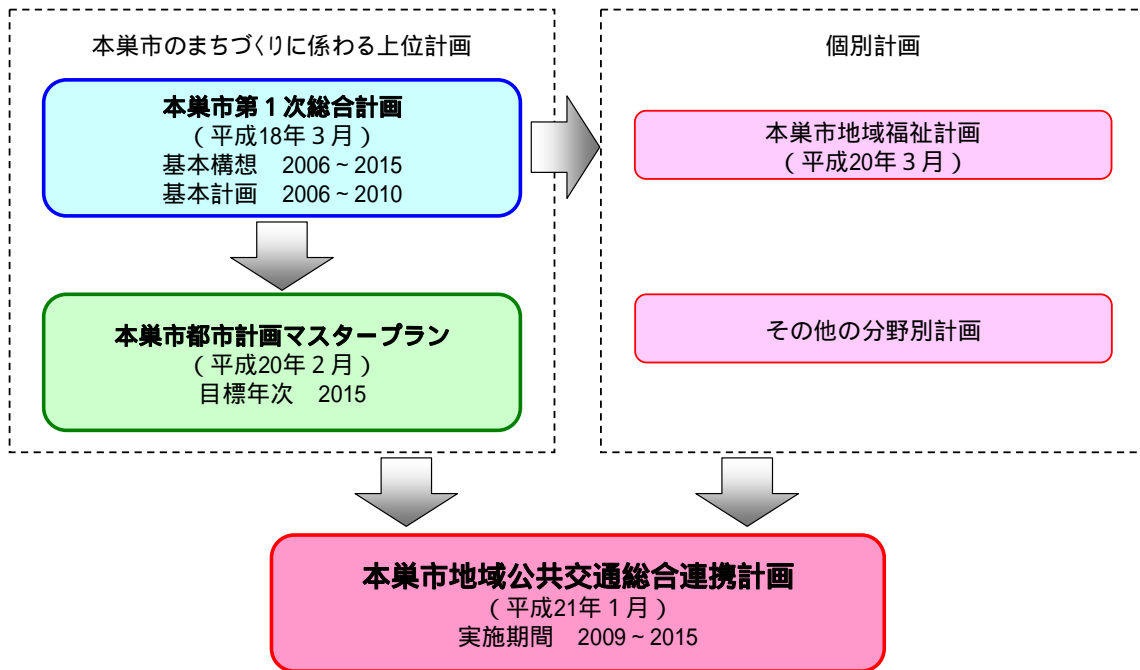
計画策定及び推進は、以下のフローに基づいて行っていく。



(3) 計画の位置づけ

本巢市においては、まちづくりに係わる計画として「本巢市第1次総合計画（平成18年3月）」、「本巢市都市計画マスタープラン（平成20年2月）」が策定されている。

本連携計画は、これらの上位計画を踏まえ、本巢市のまちづくり及び公共交通活性化の観点からあり方を検討する。



本巢市第1次総合計画（平成18年3月）

【公共交通施策の基本方針】

市営バスの適正運行を推進するとともに、交通拠点の整備や既存交通機関のネットワーク化を進め、市民生活の利便性を高めるバスや鉄道など公共交通機関の充実を図ります。

【施策内容】

- ・ 樽見鉄道の利便性向上
- ・ バス交通の充実
- ・ 公共交通ネットワークの充実と拠点形成

本巢市都市計画マスタープラン（平成20年2月）

【道路・交通に関する方針】

特徴的な地域を結び、安全・快適に利用できる交通環境づくり

【施策内容】

- ・ 主要駅でのバスターミナル、パークアンドライド環境の整備
- ・ バス路線網の維持・充実

本巢市地域福祉計画（平成20年3月）

【社会参加のための基盤づくりに関するこれからの取り組み】

- ・ 公共交通機関の利便性の確保
- ・ コミュニティバスの有効利用

2. 本巣市の概況

(1) 沿革・位置・地勢

平成16年2月に、根尾村、本巣町、糸貫町、真正町の3町1村が合併して、本巣市が誕生した。

本巣市は、岐阜県の西南部の中央から北端に位置し、本庁舎から岐阜市の中心部まで最短で約11km、大垣市まで約15km、名古屋市までは約38kmの距離にある。北部は福井県大野市、東部は岐阜市、山県市、関市、北方町、南部は瑞穂市、西部は大野町と揖斐川町に接している。

地形は南北に細長く、揖斐川水系の根尾川が南北に流れ、北に山間部、南に平野部が広がり、総面積は約375km²でそのうち森林が約86%を占めている。

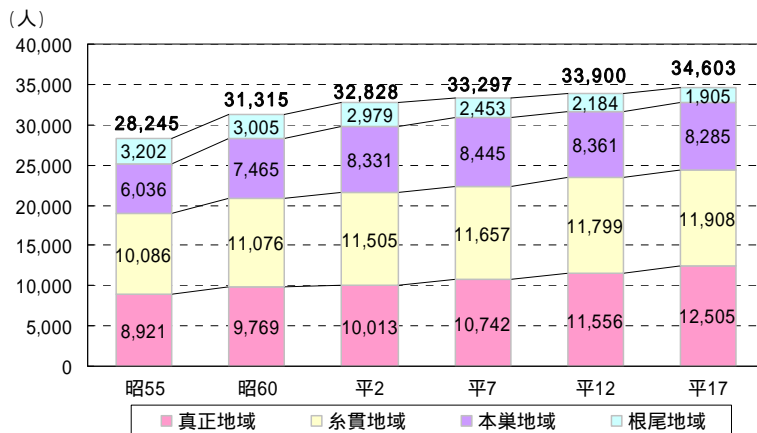
(2) 人口

本巣市の総人口は、平成17年で約35千人であり、微増傾向が続いている。地域別に見ると、根尾・本巣地域では減少しているが、糸貫・真正地域では増加している。

人口構成は、50歳以上の割合が増加しており、特に70歳以上は急増している。

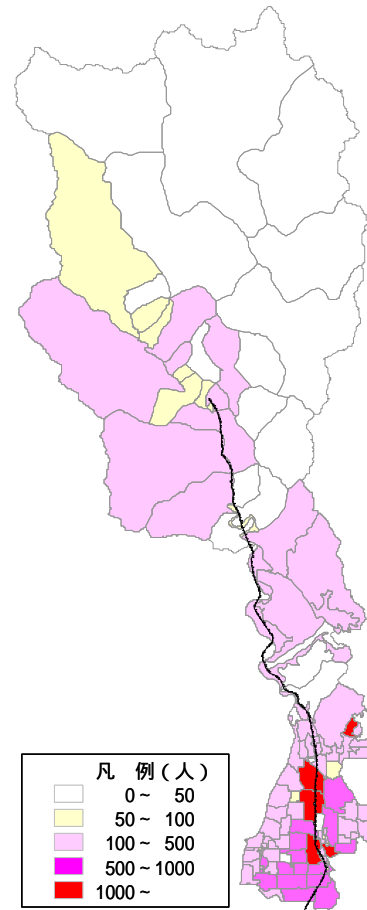
人口分布を見ると、市南部に集中しており、特に樽見鉄道駅周辺に集中している。

人口の推移



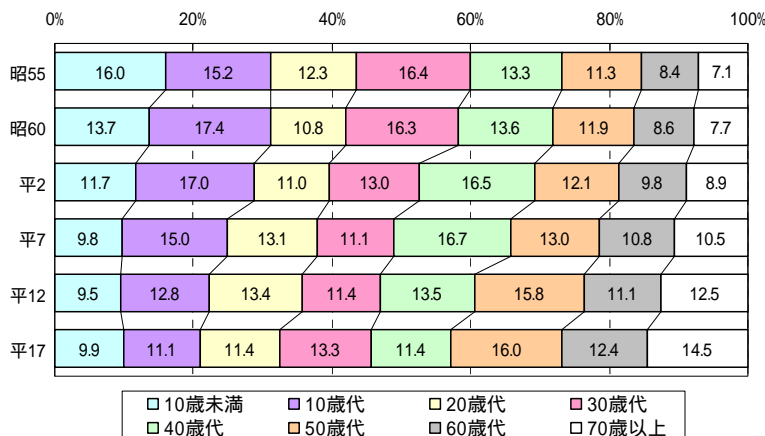
出典：国勢調査

人口の分布（町丁別）



出典：平成17年国勢調査

人口構成の変化



出典：国勢調査

(3) 通勤・通学流動

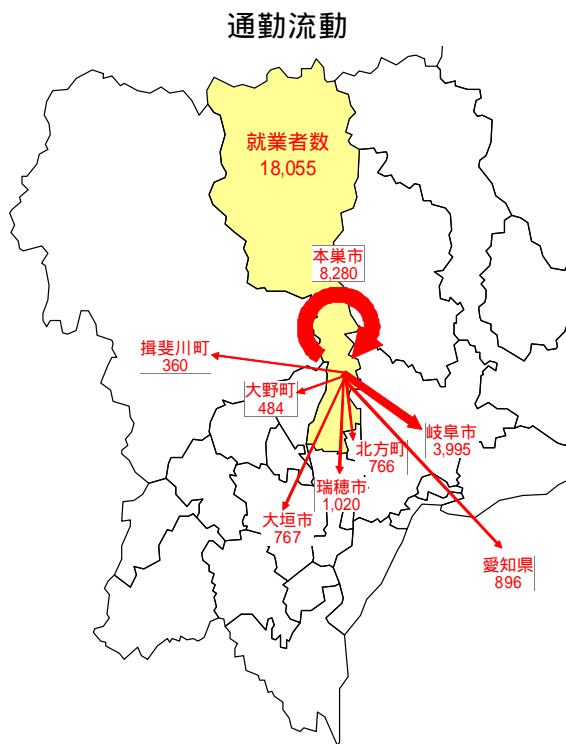
通勤流動を見ると、本巣市内の流動が最も多い。本巣市以外では岐阜市への流動が最も多く、その他では瑞穂市、大垣市、北方町への流動が多い。

また、通学流動を見ると、通勤と同様、本巣市内の流動が最も多い。本巣市以外では岐阜市への流動が最も多く、その他では大垣市、北方町への流動が多い。

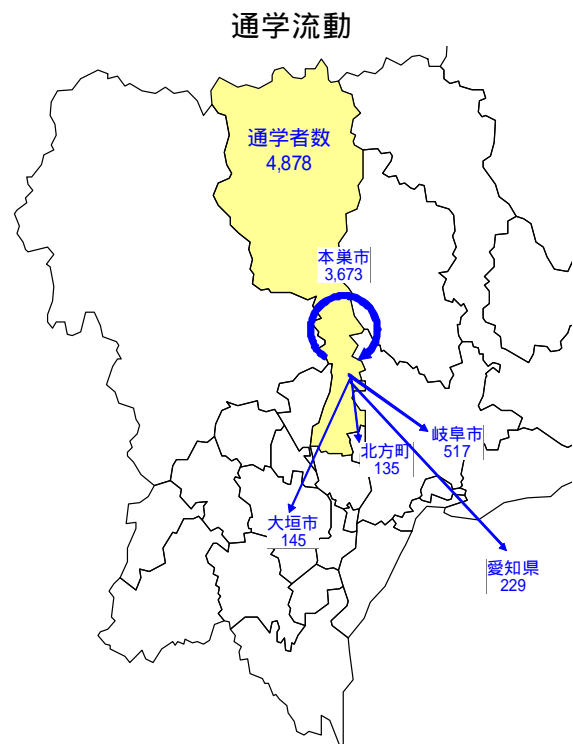
通勤・通学ともに、愛知県（名古屋市含む）への流動は就業者・通学者の約5%となっている。

平成17年3月末に名鉄揖斐線全線が廃止されたことに伴い、本巣市から岐阜市への通学者数は大幅に減少している。通学者総数は平成12年から平成17年の5年間で10%減に対し、本巣市から岐阜市への通学者数は28%減であることから、少子化の影響だけでなく、名鉄揖斐線廃止により移動手段がなくなったことが影響しているといえる。

本巣市から岐阜市への就業者数：平成12年 = 4,069人 平成17年 = 3,995人（2%減）
 本巣市から岐阜市への通学者数：平成12年 = 721人 平成17年 = 517人（28%減）



出典：平成17年国勢調査

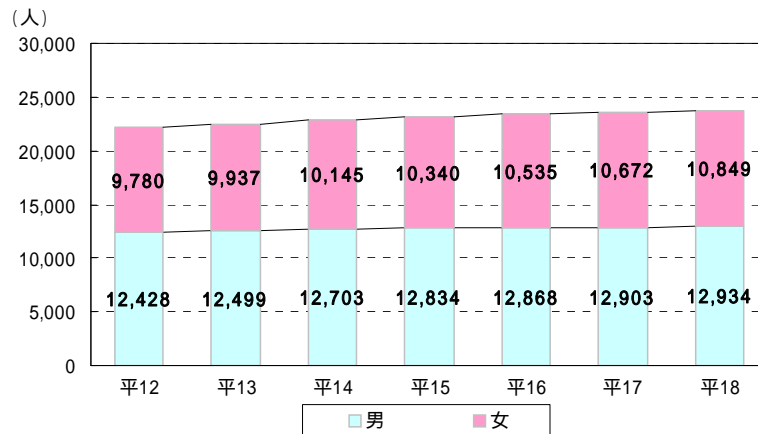


出典：平成17年国勢調査

(4) 運転免許・自動車保有状況

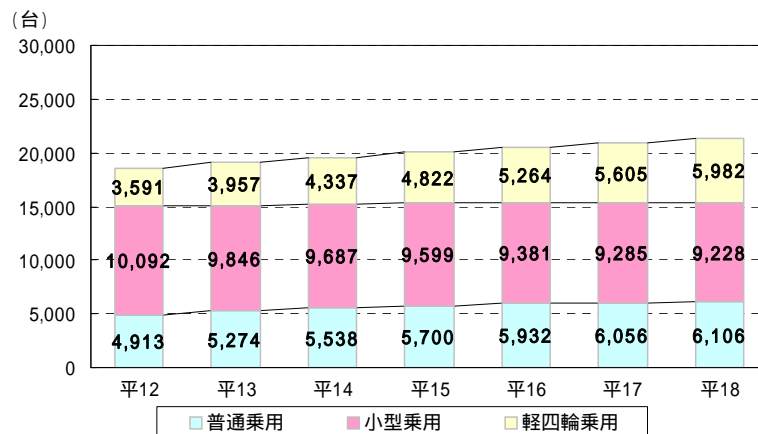
自動車運転免許の保有者数は年々増加しており、特に、女性の免許保有者数が増加している。また、自動車保有台数は、軽四輪乗用車が平成12年から平成18年の6年間で約67%の増加となっている。

自動車運転免許保有者数の推移



出典：本巢市HPより

自動車保有台数の推移



出典：本巢市HPより

3 . 地域公共交通の現状

(1) 樽見鉄道

1) 概要

樽見鉄道は、大垣駅（大垣市）と樽見駅（本巢市樽見）を結ぶ営業キロ34.5km・全線単線の路線である。従来は、セメント輸送のため大垣駅 - 本巢駅間には貨物列車が運行され、このセメント輸送は営業収入の約4割を占めていた。しかしながら、平成18年3月28日限りで貨物列車の運行は終了し、経営にも大きく影響を及ぼしている。

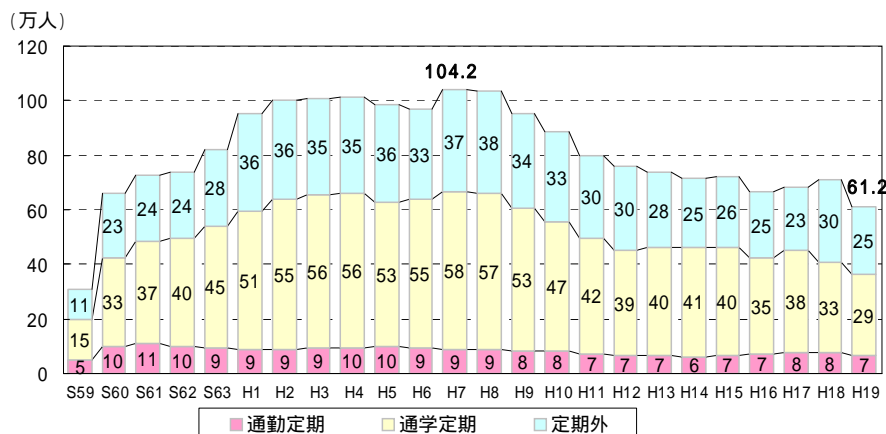
【経緯】

昭和55年（1980年）	国鉄樽見線は赤字ローカル線として国から廃止対象
昭和59年（1984年）	第三セクター方式に転換
平成元年（1989年）	神海～樽見（10.9km）が延伸開業（全線34.5km）
平成14年（2002年）	織部駅開業（織部の里もとす）
平成18年（2006年）	モレラ岐阜駅開業 大垣～本巢（16.2km）の貨物営業廃止

2) 利用実態

輸送人員は平成7年度までは増加し、それ以降は一貫して減少傾向が続いている。平成19年度の輸送人員は61.2万人であり、ピーク時（平成7年度の104.2万人）の約6割となっている。

輸送人員の推移



3) 経営状況

平成19年度の経営状況は、収益1億7,000万円、費用2億6,900万円、経常損益9,900万円の赤字、営業係数（100円の収入を得るために必要な営業費用）158と非常に厳しい状況である。

そのため、樽見鉄道は経営改善計画を策定しこれに基づき、人員削減をはじめ経費節減による経営効率化や増収策による経営改善に最大限の努力を払うとともに、沿線自治体（本巢市、大垣市、瑞穂市、北方町、揖斐川町）からは、財政支援を受けている状況にある。

本巢市は、運営維持費4,500万円、基盤整備費700万円、合計5,200万円（平成19年度実績）の財政支援を行っている。

(2) 路線バス

本巣地域の路線バスは、本巣線と黒野線の2路線がある。

本巣線は、路線再編に伴い岐阜大学病院までの運行となり、JR岐阜駅方面へ行くには岐阜大学・病院線への乗り継ぎが必要である。

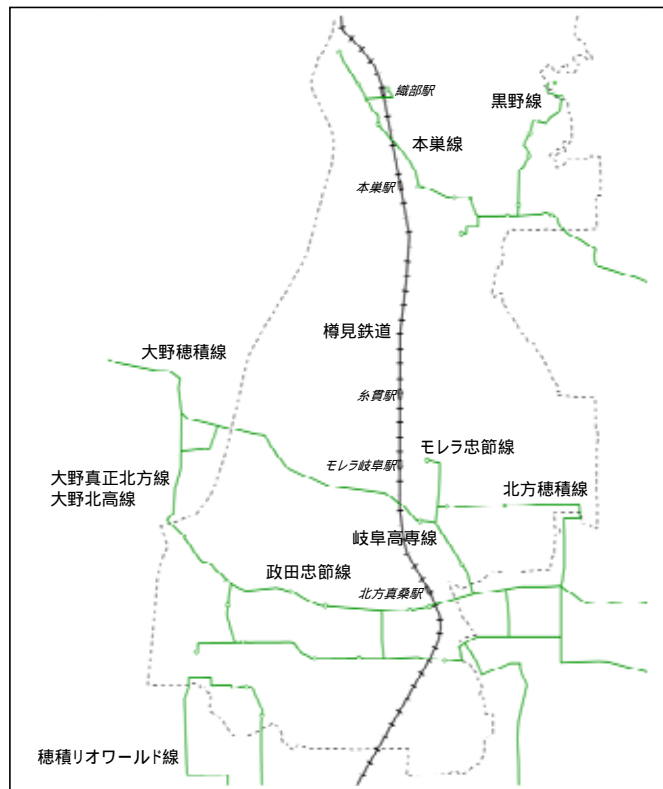
黒野線は、多くの便が岐阜市御望野発着であり、本巣市内に乗り入れる西秋沢・宝珠ハイツ発着は、朝夕の通勤・通学時間帯のみの運行となっている。

糸貫・真正地域の路線バスは、忠節・岐阜駅方面とJR穂積駅方面の2種類に分かれる。

忠節・岐阜駅方面は、大野真正北方線、政田忠節線、大野北高線、岐阜高専線の4路線があり、いずれも名鉄揖斐線の廃止(H17.3.31)に伴う代替バスである。

JR穂積駅方面は、大野穂積線、北方穂積線、穂積リオワールド線の3路線があるが、大野穂積線は本巣市内の停留所には停車しないため、実際に利用できるのは残りの2路線のみである。

なお、根尾地域にあたっては、昭和59年の樽見能郷線の廃止以降、路線バスはない。



路線名	運行区間	備考
本巣線	本巣山口・織部の里もとす・本巣市役所～岐阜大学病院	路線再編(H20.9.20)に伴い変更
黒野線	西秋沢・宝珠ハイツ～JR岐阜駅	
モレラ忠節線	モレラ岐阜～JR岐阜駅	
北方穂積線	モレラ岐阜～瑞穂ターミナル	
大野真正北方線	大野ハスタミナル・川サイトモルシヤイ～JR岐阜駅	名鉄揖斐線の代替バス
政田忠節線	川サイトモルシヤイ～JR岐阜駅	名鉄揖斐線の代替バス
大野北高線	大野ハスタミナル～岐阜北高	名鉄揖斐線の代替バス
岐阜高専線	岐阜高専～JR岐阜駅	名鉄揖斐線の代替バス
大野穂積線	大野ハスタミナル～瑞穂ターミナル	
穂積リオワールド線	瑞穂ターミナル～リワールド～JR穂積駅前	

(3) 根尾地域自主運行バス

1) 概要

本巢市合併前の根尾村において、園児・児童の通園・通学及び村民の日常の足を確保するため、昭和47年5月より運行されている。

路線名	能郷線	松田線		奥谷線	松田・奥谷循環線
		宇津志行	松田行		
運行日	平日 土 日・祝日	平日 土 -	平日 - -	平日 - -	- 土 日・祝日
運行本数	平：7本/日 土：3本/日 日：3本/日	平：5本/日 土：2本/日 -	平：5本/日 - -	平：6本/日 - -	- 土：3本/日 日：3本/日
運行時間	平：7:01～18:35 土：7:23～17:24 日：7:23～17:24	平：7:08～16:45 土：8:05～11:52 -	平：7:46～18:09 - -	平：7:17～18:15 - -	- 土：7:28～17:16 日：7:28～17:16
所要時間	最大70分/周	最大38分/周	最大35分/周	最大45分/周	最大60分/周
停留所数	24箇所	18箇所	14箇所	18箇所	23箇所
運賃	120～420円	120～550円		120～330円	120～320円
	対距離制（3歳以下及び70歳以上などが無料）				
運休日	なし				
運行形態	道路運送法第80条許可（現第79条）				

能郷線



松田線



奥谷線



2) 利用実態（平成19年度実績）

路線名	能郷線	松田線	奥谷線
1日あたり利用者数	65人	32人	13人
1便あたり利用者数	11人	9人	3人

3) 市財政負担状況

平成19年度の運行経費は、約2,260万円（全路線合計）であり、利用者1人あたりの負担額は約570円である。

(4) ササユリ (行政福祉バス)

1) 概要

本巢市合併前の本巢町において、町民の日常的な買い物や公共施設への移動を確保するため、平成13年1月24日より行政福祉バスとして隔日運行されている。

路線名	北部線		南部線	
	市役所行き	川内行き	左回り	右回り
運行日	月・水・金		火・木・土	
運行本数	3本/日	2本/日	4本/日	4本/日
運行時間	8:30～14:43	11:20～16:58	9:00～17:02	10:00～18:02
所要時間	73分/周	72分/周	47分/周	47分/周
停留所数	23箇所		27箇所	
運賃	無料			
運休日	日曜祝日, 12月29日～1月3日			
運行形態	道路運送法の対象外 (行政福祉バス)			



2) 利用実態 (平成19年度実績)

路線名	北部線	南部線
1日あたり利用者数	36人	40人
1便あたり利用者数	7人	5人

3) 市財政負担状況

平成19年度の運行経費は、約520万円 (2路線合計) であり、利用者1人あたりの負担額は約480円である。

(5) もとバス

1) 概要

本巢市は南北に長く、市庁舎が分庁舎方式を採用したことにより、これらを有機的に結ぶ公共交通ネットワークの整備が必要であった。また市町村合併時の住民意識調査によると、重点的に取り組む施策として『公共交通機関の充実』を望む意見が多く寄せられていた。

そこで、コミュニティバスの導入を計画し、「だれもが、いつでも、どこへでも」をキャッチフレーズに平成16年10月1日より「もとバス」の運行が開始された。

路線名	東コース		西コース	
	右まわり	左まわり	右まわり	左まわり
運行本数	4本/日 (3本/日)	4本/日 (3本/日)	4本/日 (3本/日)	4本/日 (3本/日)
運行時間	7:15～18:03 (7:50～16:58)	8:50～19:43 (9:50～18:58)	6:45～18:04 (8:15～17:29)	8:25～19:34 (10:15～19:29)
所要時間	68分/周(2・3便) 75分/周(1・4便)		74分/周(2・3便) 81分/周(1・4便)	
停留所数	33箇所		38箇所	
運賃	100円(小学生未満、身体障害者及び付添者は無料)			
運休日	12月29日～1月3日			
運行形態	道路運送法第21条許可(現第4条)			

運行本数及び運行時間のカッコ内は土日祝日



車両：日野リエッセ・ステップリフトバス，定員37人

2) 利用実態(平成19年度実績)

路線名	西コース	東コース
1日あたり利用者数	13人	7人
1便あたり利用者数	2人	1人

3) 市財政負担状況

平成19年度の運行経費は、約3,020万円(2路線合計)であり、利用者1人あたりの負担額は約4,090円である。

4 . 地域公共交通の必要性と市民の意識

(1) 地域公共交通の必要性

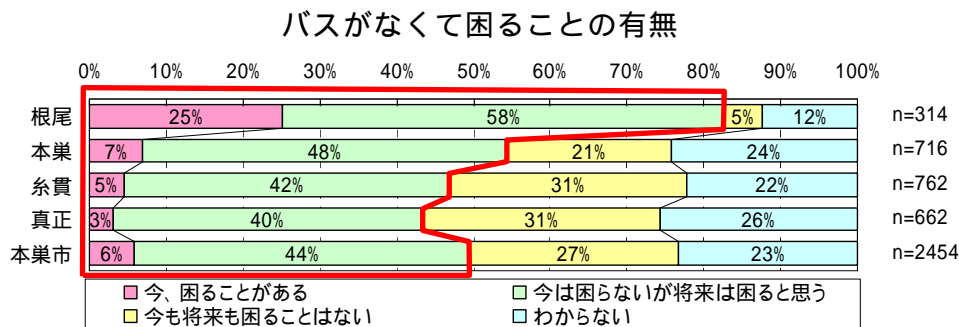
1) 日常生活の移動手段の確保

本巢市は南北に長く、市庁舎をはじめ様々な施設が分散しているため、高齢者、体の不自由な人、子どもなど自家用車を利用できない人にとっては、樽見鉄道、市営バスなどの地域公共交通機関は必要不可欠な移動手段となっている。

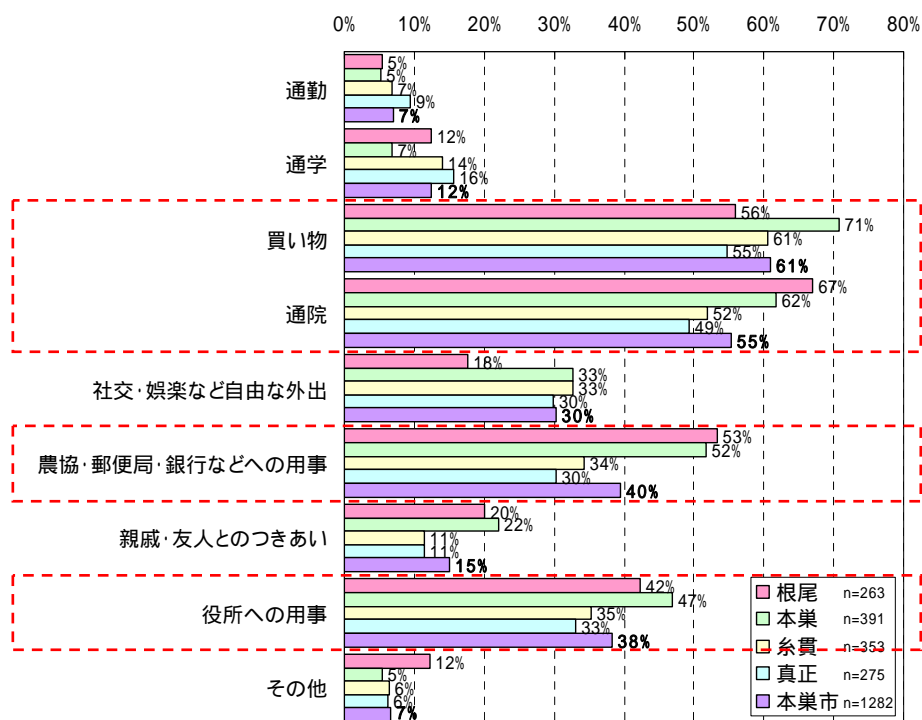
市民アンケート調査結果を見ると、バスがなくなると今困ることがある人は6%であるが、今は困らないが将来は困ると思う人は44%となっている。また、バスがなくて困ることとしては、買い物や通院等の日常生活の割合が非常に高くなっている。

以上のことから、今後の高齢化の進展を考えると、日常生活において誰もが利用しやすい地域公共交通の確保は必要であるといえる。

なお、このことについては、「本巢市第一次総合計画」においても、市民生活の利便性を高めるバス等の公共交通機関の充実が施策の基本方針とされているほか、「本巢市地域福祉計画（平成20年3月策定）」においても、社会参加のための基盤づくりの取り組みの一つとして位置づけられているところである。



バスがなくて困ること

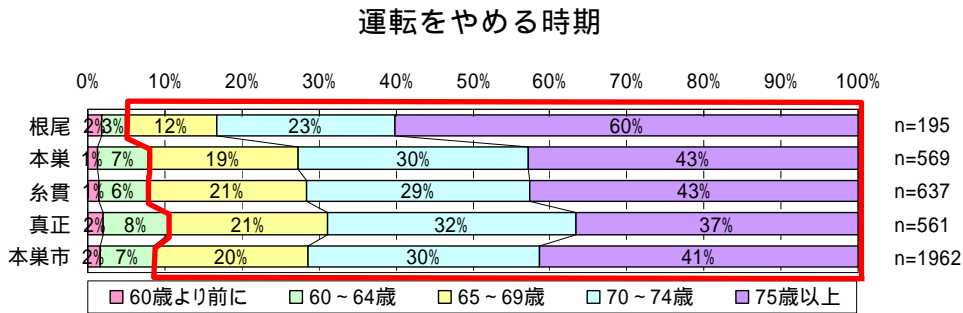


2) 交通事故の防止

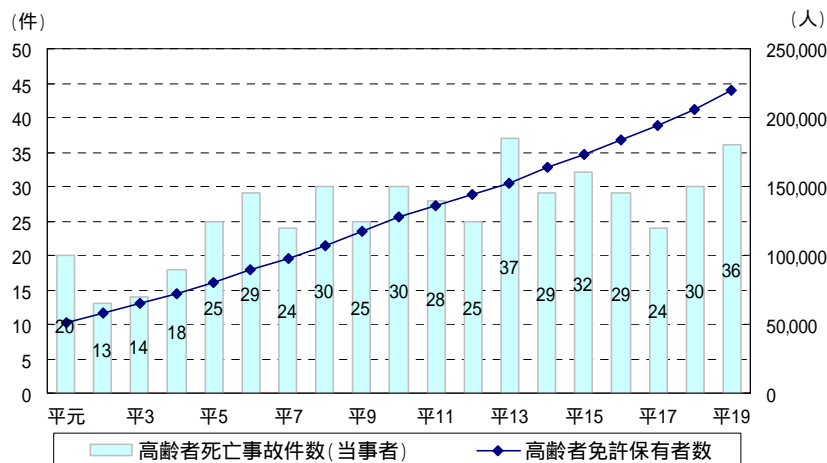
モータリゼーションの進展により、自家用車への依存度は高くなっており、今後この傾向は一層顕著になっていくと考えられる。このことは、市民アンケート調査結果において、運転免許保有者のうち65歳を越えても自分で自動車を運転すると考えている人が約9割を占めていることから明らかである。

しかしながら、高齢者については身体能力の低下などから、高齢者ドライバーが当事者となる交通事故の可能性は高くなることが懸念されることである。

今後は、交通事故防止の観点から自家用車の代替手段として、地域公共交通の確保が必要である。



高齢者免許保有者数と高齢者死亡事故件数の推移（岐阜県）



出典：岐阜県HP「交通事故統計・分析」

3) 環境問題への対応（CO₂の削減）

地球温暖化の一因であるCO₂の排出量は、運輸部門が全体の約2割を占め、そのほとんどが自家用車に起因している。

そのため本巣市では、自家用車からのCO₂排出量の削減を図るための一対策として、公共交通機関（樽見鉄道）の利用促進を掲げている。

より多くの人に実践してもらい、CO₂排出量を削減するためには、樽見鉄道、路線バス、市営バスのそれぞれの利便性向上を図るとともに、相互の連携によるネットワーク機能の向上が必要である。

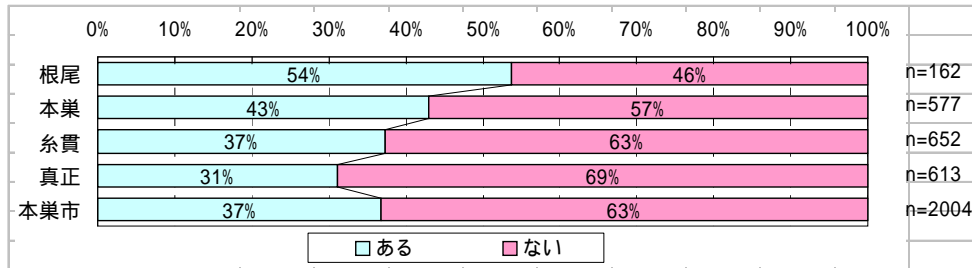
(2) 地域公共交通に関する市民の意識

1) 樽見鉄道

市民アンケート調査結果において、樽見鉄道に関する市民の意識は次のとおりである。
利用意向

- ・本巣市全体では、「樽見鉄道が便利になれば利用するつもりがある」は37%となっており、これらの潜在需要を利用につなげることが課題である。

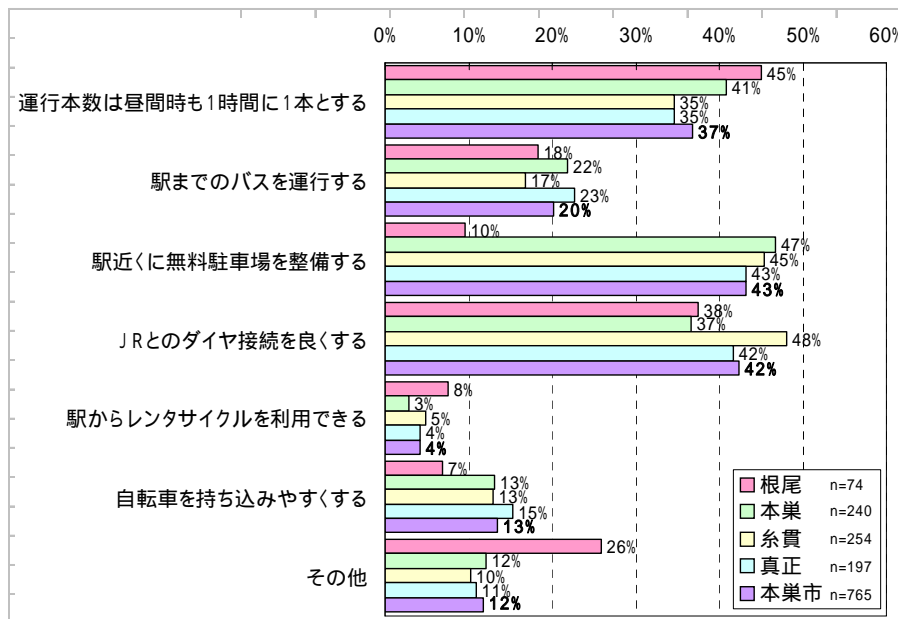
樽見鉄道の利用意向



改善要望（非利用者かつ利用意向あり）

- ・具体的な改善内容としては、「無料駐車場を整備する」「JRとのダイヤ接続を良くする」「運行本数は昼間時も1時間に1本とする」という要望が高い。

樽見鉄道の改善要望

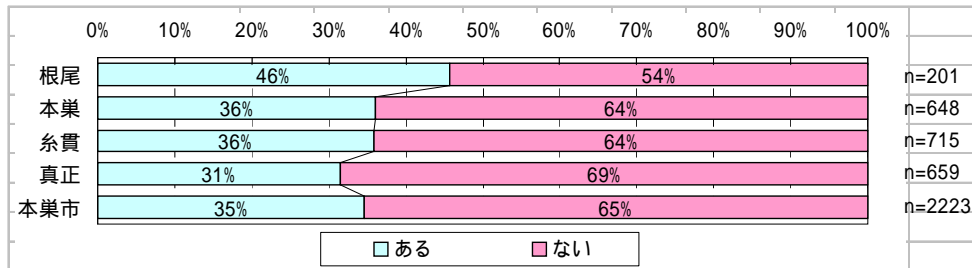


2) 市営バス

市民アンケート調査結果において、市営バスに関する市民の意識は次のとおりである。
 利用意向

- ・本巢市全体では、「市営バスが便利になれば利用するつもりがある」は35%となっており、これらの潜在需要を利用につなげることが課題である。

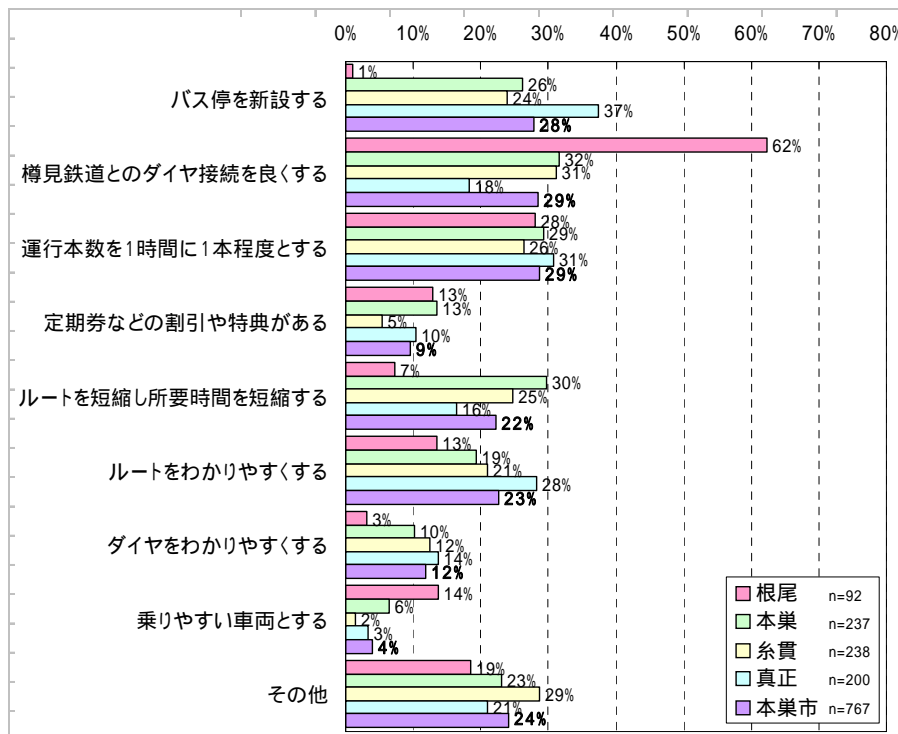
市営バスの利用意向



改善要望（非利用者かつ利用意向あり）

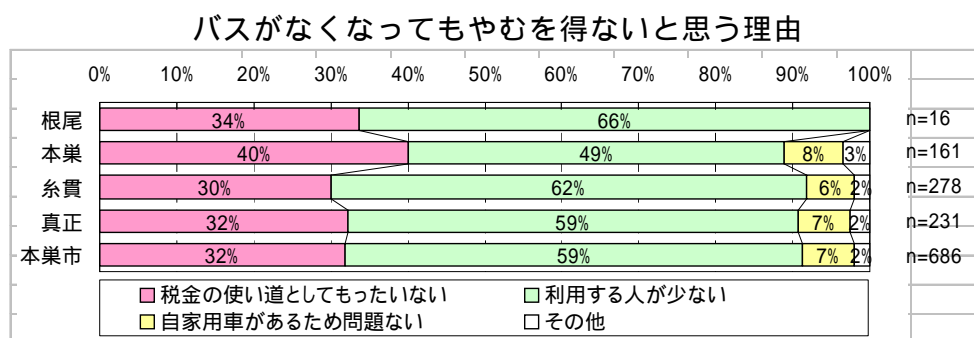
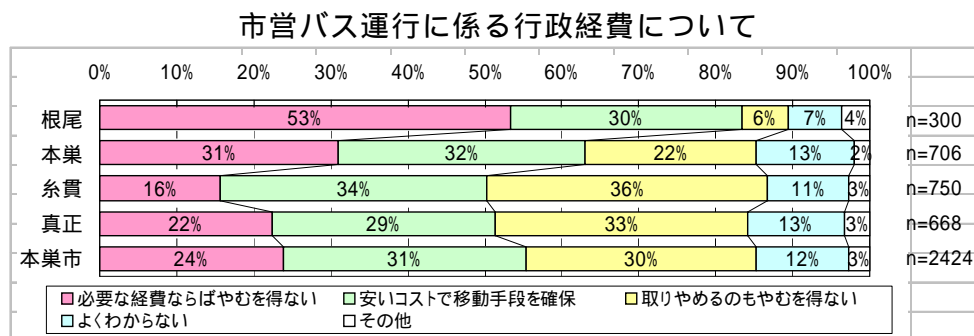
- ・具体的な改善内容としては、地域によって違いが見られる。
- ・根尾では、「樽見鉄道とのダイヤ接続を良くする」という要望が高い。
- ・本巢と糸貫では、「樽見鉄道とのダイヤ接続を良くする」「運行本数を1時間に1本程度とする」「ルート短縮し所要時間を短縮する」という要望が高い。
- ・真正では、「バス停を新設する」という要望が高い。

市営バスの改善要望



市営バス運行に係る行政経費について

- ・根尾では、「必要な経費ならばやむを得ない」が53%と高く、「安いコストで移動手段を確保」を含めると83%がバスの運行を容認している。
- ・他地域では、「必要な経費ならばやむを得ない」と「安いコストで移動手段を確保」を合わせると50%以上である一方で、20~30%程度は「取りやめるのもやむを得ない」と考えている。
- ・今後、市営バスの運行を継続していくためには、「取りやめるのもやむを得ない」と考える人たちの理解を得ることが課題である。
- ・バスがなくなってもやむを得ないと思う理由として「利用する人が少ない」が約6割を占めていることから、利用されるバスに改善していくことが必要である。



5 . 地域公共交通の課題

(1) 根尾地域における課題

1) 樽見鉄道と根尾地域自主運行バスの接続

根尾地域自主運行バスの奥谷線と能郷線は、朝の樽見鉄道上り線（樽見駅8：36発）への乗り継ぎ待ち時間が30分以上となり利便性が悪い。

地域住民の中には、買い物や通院等で、根尾地域外に出かける人もいるため、樽見鉄道と根尾地域自主運行バスのダイヤ接続による時間的なシームレス化が課題である。

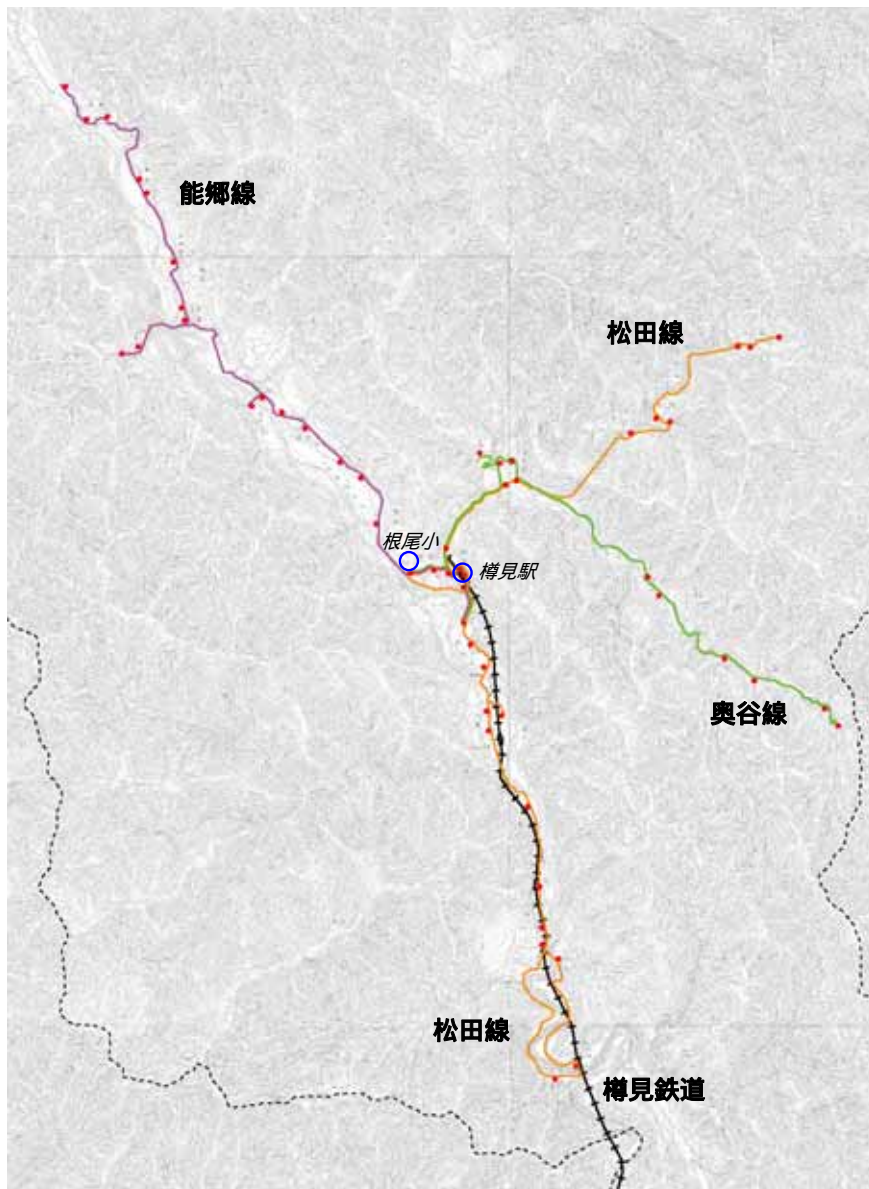
2) 昼間時の利便性向上

根尾地域自主運行バスの利用状況を見ると、各路線とも昼間時（12～15時頃）は樽見鉄道との結節が悪く、利用はごくわずかである。このため樽見鉄道との結節に重きを置き、山間地域に散在する住民の多様な移動ニーズに柔軟に 대응していくことが課題である。

3) 小学校の長期休暇等への対応

小学校からは、夏休み等の長期休暇時において午後に学校へ行ける便（プール利用のため）や、午前授業日など学校行事によっては午前中に帰宅できる便（年数回）の要望がある。

そのため、これらのニーズに柔軟に 대응する運行が課題である。



(2) 本巣地域における課題

1) 樽見鉄道とササユリの接続

樽見鉄道（本巣駅）とササユリは、乗り継ぎ待ち時間が30分以上となる便が多く利便性が悪い。

地域住民の中には、買い物や通院等で、大垣方面に出かける人もいるため、樽見鉄道とササユリのダイヤ接続による時間的なシームレス化が課題である。

2) ササユリ北部線の停留所間隔

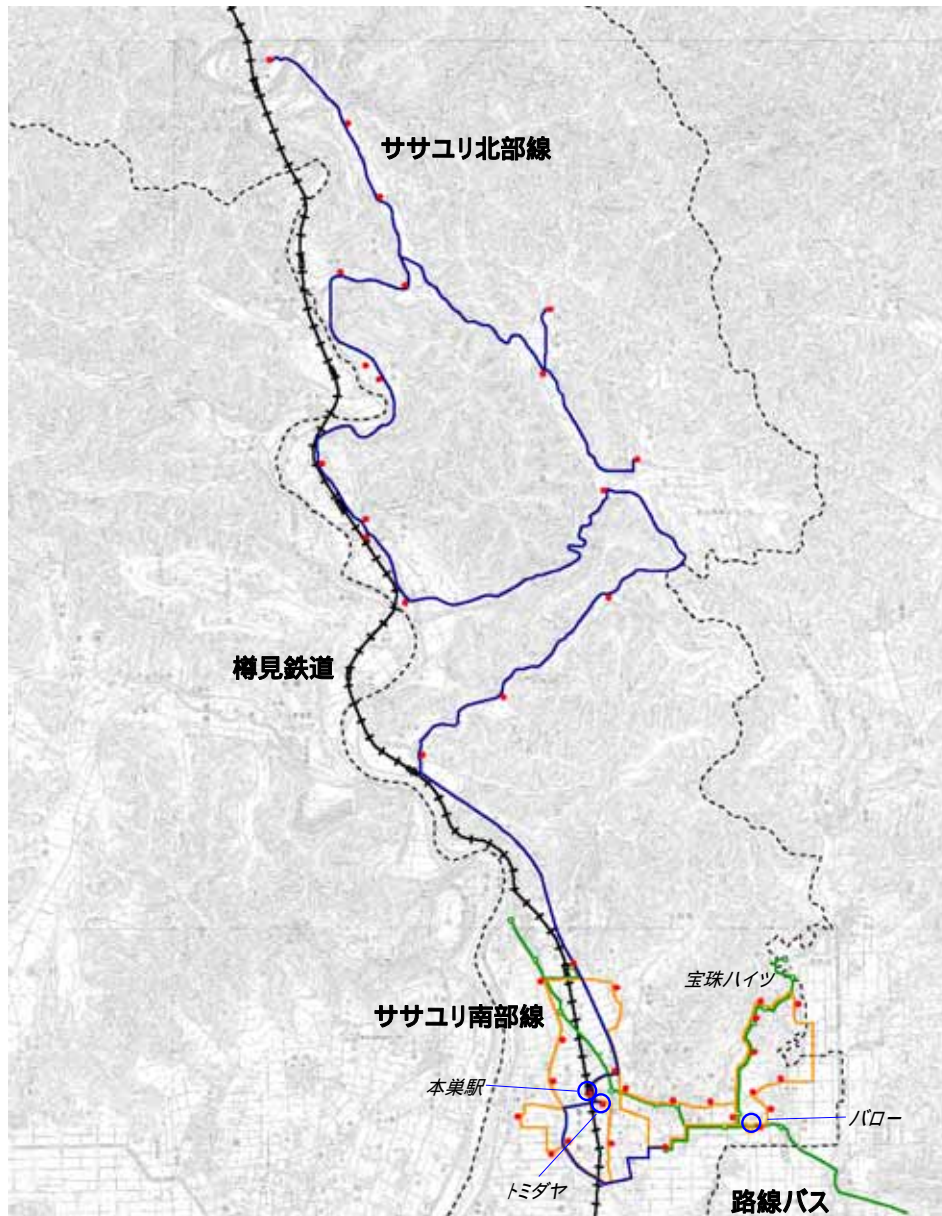
ササユリ北部線の停留所は、点在する集落及び施設に合わせて設置されているが、地域によっては広い集落に1箇所しかなく、停留所まで離れている箇所もある。

そのため、安全面には十分配慮した上で、フリー乗降等による利便性向上を図ることが課題である。

3) ササユリ南部線のトミダヤへの利便性

現在ササユリ南部線は、宝珠ハイツ - トミダヤ・バロー間の利用が大半を占めている。一方、1日8便（4往復）あるものの、最も利用される宝珠ハイツ - トミダヤ・バロー間は3往復しか利用できないダイヤとなっている。

そのため、ダイヤ改正により宝珠ハイツ - トミダヤ・バロー間の利便性向上（3往復4往復）を図ることが課題である。



(3) 糸貫・真正地域における課題

1) もとバスのルート

糸貫・真正地域には、モレラ岐阜（パロー含む）、リオワールド（トミダヤ含む）、リバーサイドモール等の商業施設が立地しており、日常的な買い物は地域内の施設で済ませることができる。また、各種医療施設も地域内に多く立地しているため、市内の医療施設への通院が多い。

そのため、もとバスについてはルートを抜本的に見直し、日常生活の移動に合わせ地域内施設へのアクセスに重きを置きながら、ルート及び周回時間の短縮による増便により利便性向上を図ることが課題である。

2) もとバスの停留所間隔

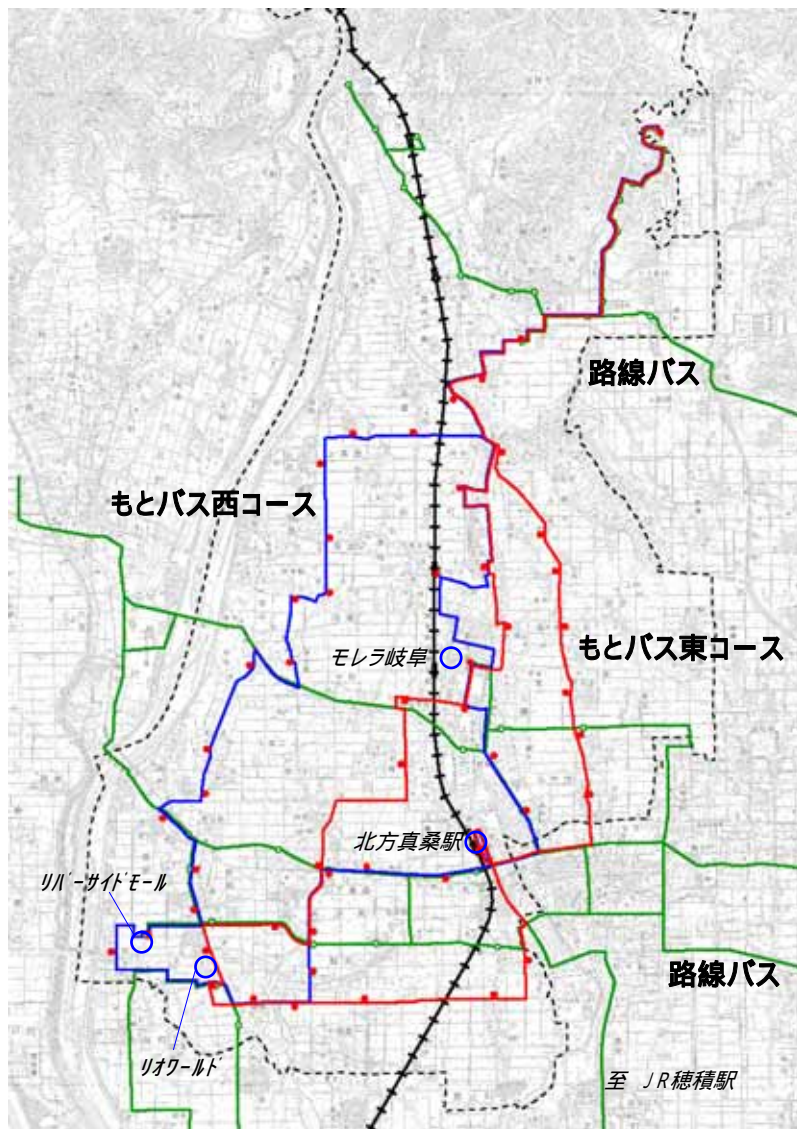
もとバスの停留所は、従来、ルート上にある自治会ごとに1箇所という条件で設置されているため、居住地によっては停留所まで離れている箇所もある。

そのため、停留所をきめ細かく設置し、利便性向上を図ることが課題である。

3) JR穂積駅へのアクセス

JR穂積駅へのフィーダー路線バスは、糸貫地域からは北方穂積線、真正地域からは穂積リオワールド線の2路線ある。しかしながら、北方穂積線は1日6往復と運行本数が少なく、穂積リオワールド線は1日14往復あるものの本巣市内の停留所はリオワールドと下福島の2箇所のみであり、利用できる地域は限られている。

そのため、路線新設等によりJR穂積駅へのアクセス向上が課題である。

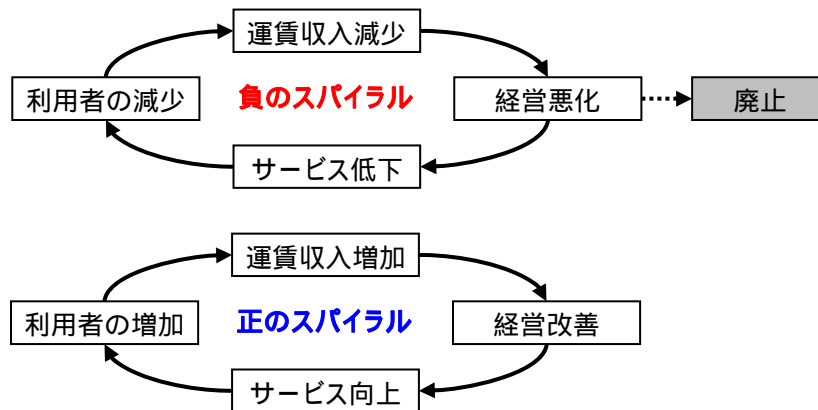


(4) 地域公共交通全般の課題

1) 利用者の減少

樽見鉄道、路線バス、市営バスの利用者は、いずれも減少している。今後も利用者の減少が続くと、運賃収入の減少 経営環境の悪化 サービス水準の低下により、さらなる利用者の減少といった負のスパイラルに陥り、いずれは廃止という状況を招くこととなる。

地域公共交通を維持していくためには、利用者の増加が必要不可欠であり、そのために利便性向上・利用促進が必要である。



2) 運行経費の見直し

市営バスの年間運行経費は、市全体で約5,800万円（平成19年度実績）となっている。限りある財源の中で、持続可能な地域公共交通としていくためには、利用者の増加を図る一方で、運行方法や運行事業者との契約方法の見直し等により、より効率的な運行を図ることも必要である。

3) 他モードとの連携

地域公共交通の利用促進を図るためには、樽見鉄道と市営バスの利便性向上や、公共交通相互間の乗り継ぎ利便性向上に加えて、自動車や自転車との乗り継ぎ利便性向上も重要である。

そのため、樽見鉄道の主要駅における無料のP & R用駐車場の確保や、C & R用駐輪場の拡大が必要である。

6 . 地域公共交通活性化計画

(1) 基本方針

平成 2 0 年 2 月に策定された本巢市都市計画マスタープランでは、本市の将来像である『自然と人が共生し、快適でこころふれあうまち』を実現するため、以下の 3 つの目標を掲げている。

- ・豊かな自然を守り、活かすまちづくり
- ・安全・安心で快適に過ごせるまちづくり
- ・活力に満ち、こころがふれあうまちづくり

さらに将来像やまちづくりの目標を達成するために、道路・交通に関しては、『**特徴的な地域を結び、安全・快適に利用できる交通環境づくり**』を基本方針とし、その中で公共交通については、樽見鉄道とバスの連携に配慮した施設・体制の充実を図っていくこととしている。

そこで本計画においては、上位計画である都市計画マスタープランの基本方針を踏まえて以下の 4 つの基本方針を掲げ、公共交通の活性化・再生を図っていくこととする。

市民にとってわかりやすい公共交通体系であること
 最小限の経費で最大限の効果が得られるよう公共交通施策を講じること
 市全体の均衡を図りつつ、地域の特性に配慮した公共交通体系であること
 継続的に現状評価を行うこと

(2) 計画区域

計画区域は、本巢市全域とする。

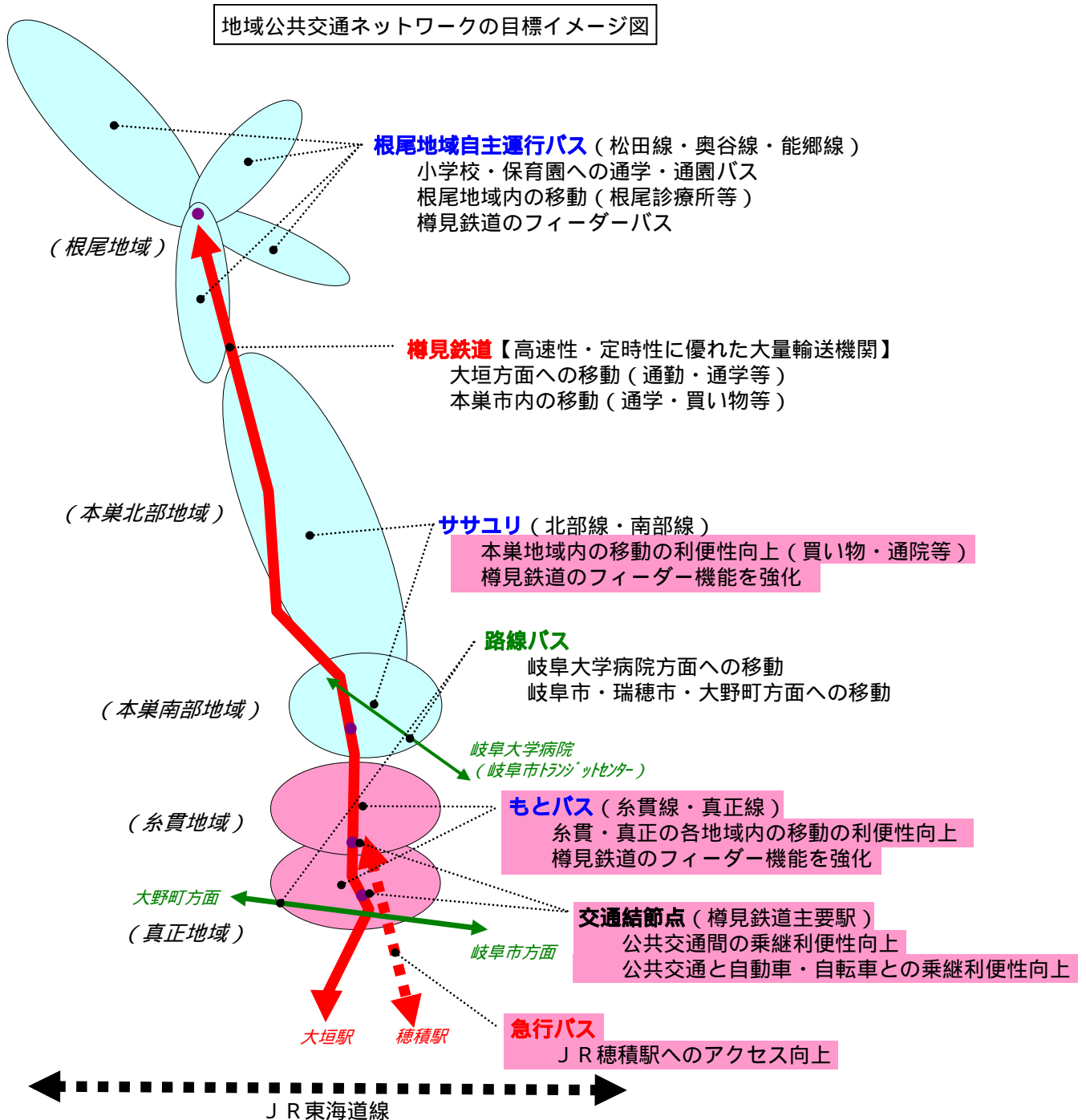
(3) 課題への対応方針

地域公共交通の地域別及び全般の課題については、次の対応を図っていくものとする。

	課題	対応方針
根尾	樽見鉄道と根尾地域自主運行バスの接続	ダイヤ調整（事業者と協議）
	昼間時の運行効率化	昼間時デマンド型運行 予約に応じた車両（タクシー車両）
	小学校の長期休暇等への対応	長期休暇等に応じた運行 （学校及び事業者と協議）
本巢	樽見鉄道とササユリの接続	ダイヤ調整
	ササユリ北部線の停留所間隔	フリー乗降制の導入
	ササユリ南部線のトミダヤへの利便性	ダイヤ調整
糸貫・真正	もとバスのルート	路線再編 （西・東コース 糸貫線・真正線）
	もとバスの停留所間隔	停留所の新設・改廃
	J R 穂積駅へのアクセス	路線の検証（事業者と協議） 樽見鉄道との接続
全般	利用者の減少	利便性向上 利用促進 P R
	運行の効率化	運行方法の見直し 運行事業者との契約方法の見直し
	他モードとの連携	P & R 用駐車場の確保 C & R 用駐輪場の拡大

(4) 目標

鉄道・路線バス・市営バスの既存ストックを活かしつつ、それらを有機的に連携させた公共交通ネットワークの構築を行うとともに、自動車、自転車など他の交通手段との連携を強化するために交通結節点の整備を行い、地域公共交通の活性化及び再生を図ることを目標とする。



(5) 市営バスの利用料金に係る基本方針

現行の料金体系を踏襲する。
 ただし、70歳以上の高齢者の利用料金について、市内全域において無料化する。

【現行】

地域	バス名称	料金体系	免除等の対象
根尾	根尾地域 自主運行バス	距離制運賃 120～550円	<ul style="list-style-type: none"> ・3歳以下及び70歳以上は無料 ・4歳以上の幼児、児童及び身体障害者等は半額
本巢	ササユリ	無料	
糸貫	もとバス	100円	<ul style="list-style-type: none"> ・未就学児は無料 ・身体障害者等及びその付添者は無料
真正			



【見直し後】

の部分が現行からの変更点

地域	バス名称	料金体系	免除等の対象
根尾	根尾地域 自主運行バス	距離制運賃 120～550円	<ul style="list-style-type: none"> ・3歳以下及び70歳以上は無料 ・4歳以上の幼児、児童及び身体障害者等は半額
本巢	ササユリ	無料	
糸貫	もとバス	100円	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>70歳以上は無料</u> ・未就学児は無料 ・身体障害者等及びその付添者は無料
真正			

() 「身体障害者等」とは、身体障害者手帳、療育手帳、精神保健福祉手帳を所持している者を指す。

(6) 具体的な目標値

限りある市財源をもって最小の経費で最大限の効果を得るためには、市民が利用しやすい地域公共交通ネットワークを構築し、利用者の増加を図ることが一番の方策であることから、次の 又は いずれかの目標値を達成することを目指す。

市営バスに関する目標値

利用者数

根尾地域・・・・・・・・・・H19年度39,810人 H24年度 **約 38,000人**
(H19年度対比 増減率約 5%)

本巣地域・・・・・・・・・・H19年度10,940人 H24年度 **約 11,000人**
(H19年度対比 増減率約0.5%増)

真正地域及び糸貫地域・・・H19年度 7,373人 H24年度 **約 26,000人**
(H19年度対比 増減率約250%増)

(参考) 真正地域及び糸貫地域の目標値について

目標値である約26,000人は、真正及び糸貫地域の住民が年1回乗車または65歳から85歳の高齢者が2ヶ月に1回乗車すれば達成できる水準である。

利用者一人あたりの市年間負担コスト **800円以下** ←

(参考)	根尾地域(根尾自主運行バス)	約 570円/人
H19年度実績	本巣地域(ササユリ)	約 480円/人
	本巣・真正・糸貫地域(もとバス)	約4,090円/人
	市全体平均	約 997円/人

約2割圧縮

なお、市営バス運行に係る経費が市全体で5,800万円(平成19年度実績)とした場合、**目標値**が達成されれば、同時に**目標値**は達成されるものであること。

しかし、仮に市営バスの利用者が伸び悩み**目標値**の達成が困難な場合は、利用者数に応じた適正運行となるよう、運行方法や事業者との契約方法などを見直し運行の効率化により、**目標値**の達成に代えて経費面における**目標値**の達成を目指すこととする。

(7) 具体的事業と実施主体

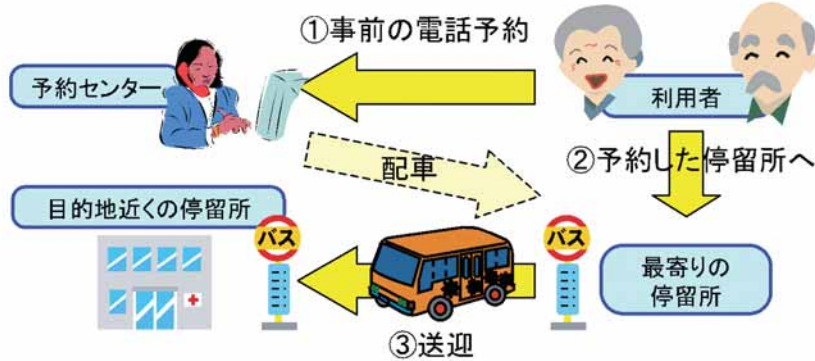
1) 根尾地域自主運行バス

昼間時デマンド型運行（実施主体：本巢市，平成22年度以降実証実験）

山間地に散在する住民の移動ニーズに柔軟に対応しかつ運行の効率化を図るため、昼間時においては予約に応じたデマンド型運行の実証実験を行う。

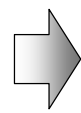
- ・ 電話予約による事前予約制
- ・ 運行距離が短く利用者が少ない一部の便についてデマンド運行
- ・ 車両は、需要に応じて変更（少ない場合はタクシー車両を使用）
- ・ 運賃は、通常と同じ

イメージ図



現行

時刻	松田線	奥谷線	能郷線
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			



改正

時刻	松田線	奥谷線	能郷線
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			

予約がある場合のみ運行 } デマンド運行を一部導入

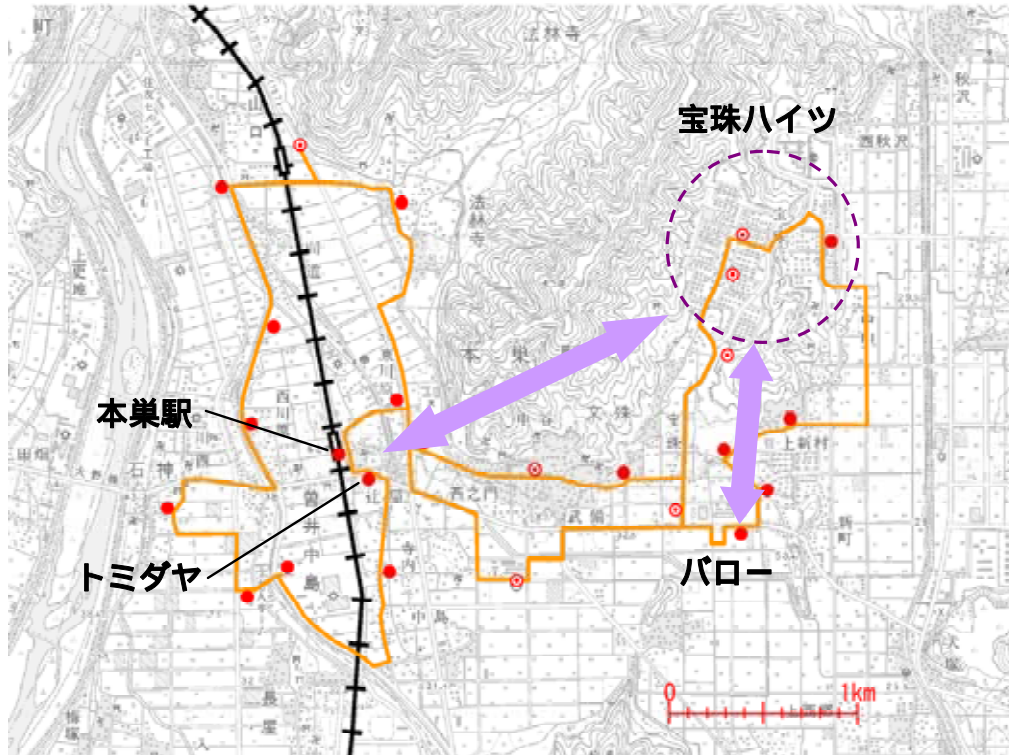
2) ササユリ（行政福祉バス）

ダイヤの見直し（実施主体：本巣市，平成21年度実施）

現在の需要を考慮し、団地 - スーパー間の利便性を向上させるとともに、樽見鉄道（本巣駅）との結節強化するためのダイヤ見直しを行う。

- ・団地 - スーパー間の往復利用可能便数を3往復 4往復
- ・わかりやすいヘッドダイヤ

ササユリ南部線



フリー乗降制の導入（実施主体：本巣市，平成21年度実証実験）

利便性向上を図るため、運行ルートの一部区間（北部線 = 国道以外の区間，南部線 = 宝珠ハイツ内）において停留所以外でも乗降可能なフリー乗降制の実証実験を行う。

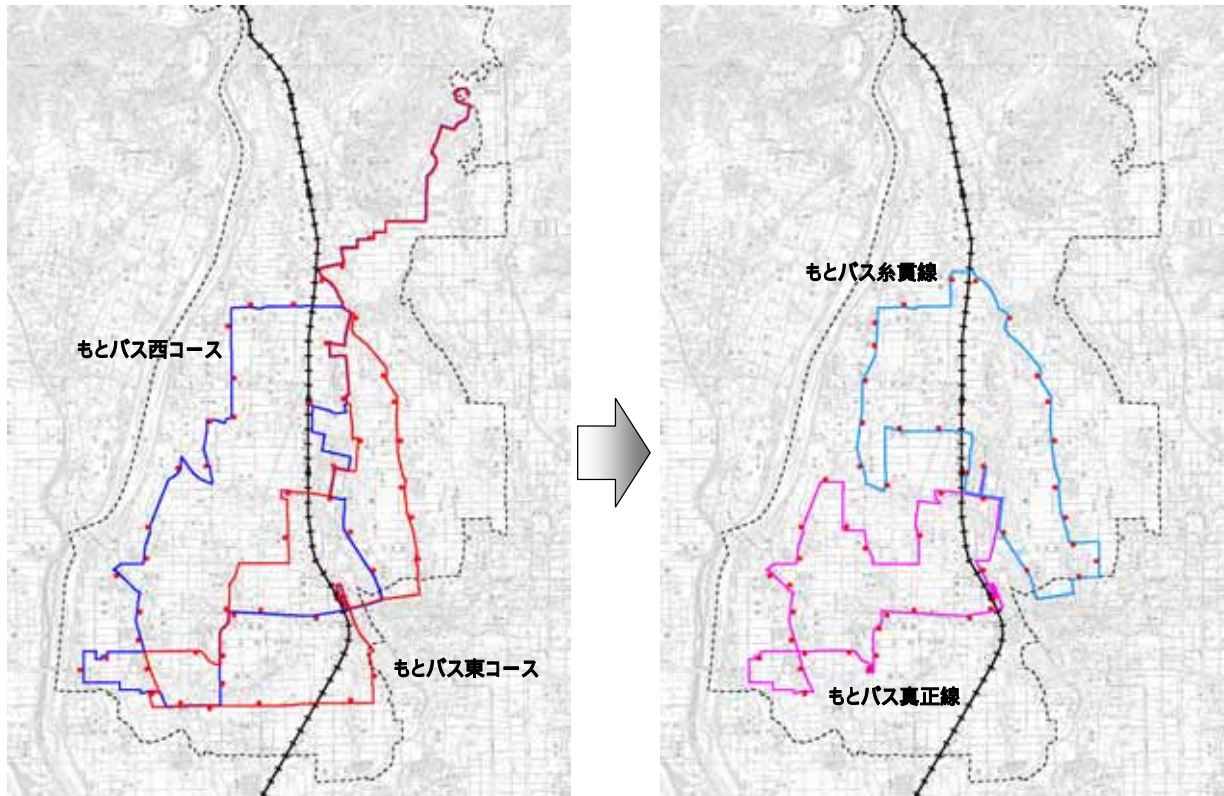
- ・乗車するときは、手を上げるなど運転手にわかるように合図
- ・降車するときは、事前に運転手に降車位置を伝える

3) もとバス

路線再編（実施主体：本巢市及び交通事業者，平成21年度実証実験）

住民の日常生活行動を考慮し、各地域内施設への移動の利便性向上を図るため、新たな路線での実証実験を行う。

- ・西コース・東コース 系貫線・真正線
- ・停留所をきめ細かく設置
- ・樽見鉄道とのダイヤ調整（モレラ岐阜駅，北方真桑駅）



デマンド方式の導入（実施主体：本巢市及び交通事業者，平成22年度以降実証実験）

の実証実験の結果、新たな路線の利用者が依然として少ない場合には、デマンド型乗合タクシー方式に変更し実証実験を行う。

- ・予約のある停留所のみを効率的に巡回し目的地までの速達性を向上
- ・定められたダイヤに従う「ダイヤ固定型」を採用
- ・必要に応じて停留所を新設

高齢者無料制度の導入（実施主体：本巢市，平成21年度実施）

「70歳以上無料」制度を導入し、高齢者の外出をサポートしながら利用促進を図る。

樽見鉄道との乗継無料制度の導入（実施主体：本巢市，平成21年度実施）

樽見鉄道及びもとバスの双方の利用促進を図るため、樽見鉄道利用者については、もとバス料金無料制度を導入する。

- ・もとバス乗継券を配布（もとバス利用希望者のみ）
- ・樽見鉄道定期券を提示すれば、もとバス無料乗車可

4) 樽見鉄道関連事業

樽見鉄道エコ切符の発行（実施主体：樽見鉄道，平成21年度実施）

ノーマイカーデーを定めて自家用車の利用を自粛するなど、地球温暖化防止の観点からCO₂排出量削減に取り組む樽見鉄道沿線の事業所に対して、割引エコ切符を発行し、鉄道をはじめとする公共交通機関の相乗的な利用促進につなげる。

商業施設駐車場を活用したP & R（実施主体：商業施設，平成22年度実施）

駅周辺商業施設駐車場をP & R用駐車場として活用し、樽見鉄道の利用促進を図る。なお、駐車場位置や利用料金等の実施計画については、平成21年度に検討を行う。

C & R用駐輪場の整備（実施主体：協議会，平成22年度実施）

樽見鉄道及びもとバスの結節点となる北方真桑駅やモレラ岐阜駅等においては、樽見鉄道及びもとバスの利用促進を図るため駐輪場の拡大を行う。

北方真桑駅駐輪場



モレラ岐阜駅駐輪場



5) 地域公共交通全般

小型低床バスの導入（実施主体：本巢市，平成22年度実施）

新規車両を導入する場合は、高齢者の利便性・安全性の向上するため、小型低床バスを導入する。

小型低床バスの例（日野ポンチョ）



出典：日野自動車HP

J R 穂積駅行き急行バスの検証（実施主体：本巢市及び交通事業者，平成22年度実証実験）

樽見鉄道及びJ R 利用者の利便性向上を図るため、J R 穂積駅への急行バス運行の実証実験を行う。

- ・ 起終点は、モレラ岐阜駅または北方真桑駅
- ・ 樽見鉄道の料金体系を踏襲
- ・ 樽見鉄道に合わせたダイヤ（時間的なシームレス化）
- ・ もとバスとの接続も考慮



6) 広域的交通結節点の整備(実施主体:協議会,平成23年度実施)

樽見鉄道、路線バス、市営バスといった公共交通間の結節、他モード(自動車・自転車)との結節を強化するため、広域的交通結節点(トランジットセンター)を整備する。

- ・樽見鉄道駅と市営バス停留所の近接化
- ・P & R 駐車場、送迎車両一時停車スペース、C & R 駐輪場の整備
- ・NPOなど関係機関との協働によるバリアフリー化

鉄軌道駅とバス停留所の近接化の例(富山LRT)



7) その他利用促進策

本巣市公共交通ガイドブックの作成(実施主体:協議会,平成21年度~平成23年度実施)

本巣市内の公共交通の路線図、時刻表、運賃、乗継案内(市営バス-樽見鉄道・路線バス)等をまとめた「本巣市公共交通ガイドブック」を作成し、公共交通の利用促進を図る。

イベント・ワークショップ・総合学習の実施(実施主体:協議会,平成21年度~平成23年度実施)

公共交通をテーマにしたイベントの開催、地域住民によるワークショップ、小中学生を対象にした総合学習等を実施し、市民一人ひとりが公共交通の良さ・役割・必要性を学ぶとともに、自らが公共交通を利用し守り育てる意識の醸成を行う。

- ・バスの日(9/20)や鉄道の日(10/14)のイベント開催
- ・学祭とのタイアップ

地域住民によるワークショップ



第1回「本巣市の地域公共交通を考える」ワークショップ(H20.11.12開催)

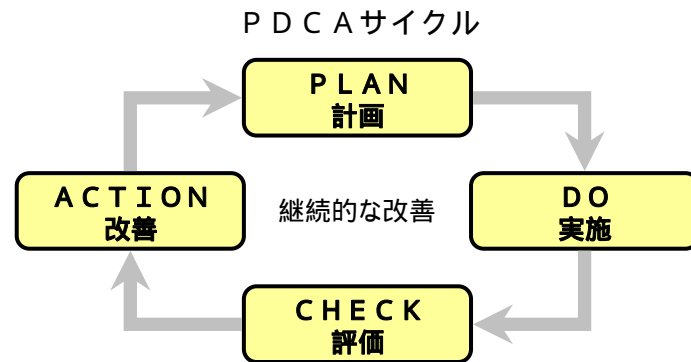
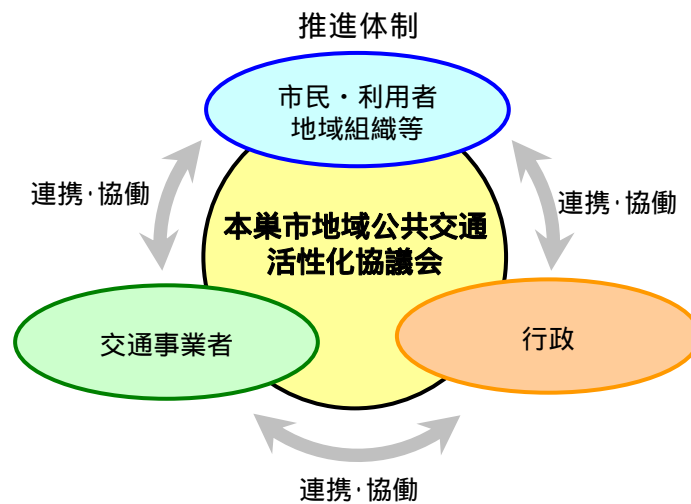
7. 事業の展開

(1) 推進体制

持続可能な地域公共交通を確立していくためには、各交通事業者や行政だけでなく、市民や利用者、地域組織と協働していくことが必要である。

また、各種事業や施策を着実に実施し、目標を達成するためには、P D C Aサイクルを活用し、市民、交通事業者、市をはじめとする行政の協働した推進体制を確立することも必要である。

来年度以降の事業計画、事業の実施及びその評価については、本巣市地域公共交通活性化協議会を中心に行っていく。



(2) 計画期間

計画期間は、平成21年度～平成23年度の3年間とする。各事業については、計画期間内の各年度に事業評価を行い、事業の見直しや改善を図りながら平成24年度からの本格導入・運行を目指す。

(3) 実施スケジュール

平成21年度～平成23年度の3年間については、以下のスケジュールに基づき事業を実施していく。

