平成２１年度
第２回本巣市地域公共交通活性化協議会及び
本巣市地域公共交通会議　次第

平成２２年２月２６日（金）
午後２時から
本巣市役所２階大会議室

１．あいさつ

２．協議事項

（１）　平成２１年度実証実験結果について

資料１　平成２１年度実証実験結果

（２）　もとバス・ササユリ再編について

資料２　目標値達成に向けてのシュミレーション

資料３　平成２２年度もとバス・ササユリ見直し(案)

（３）　本巣市地域公共交通総合連携計画の変更について

資料４　本巣市地域公共交通総合連携計画新旧対照表

（４）　その他

地域公共交通活性化・再生総合事業計画変更について

資料５　地域公共交通活性化・再生総合事業新旧対照表

本巣市地域公共交通活性化協議会補正予算について

資料６　本巣市地域公共交通活性化協議会補正予算（案）

根尾地域自主運行バスルート再編について(報告)

資料７　再編ルート図及びダイヤ・運賃表

資料１

平成２１年度実証実験結果

（１）根尾地域自主運行バス

実証実験なし

１）利用者数

根尾地域自主運行バスの利用者数は減少傾向が進んでおり、平成２１年度の利用者数は約30,900人と平成１９年度の約22%減となる見込みである。

利用者数減少の要因としては、根尾小学校の児童数減少が考えられ、今後も児童数減少が続くと利用者数の目標値（38,000人）達成は一層厳しいものとなる。

根尾地域自主運行バス・利用者数

	H19年度実績	H20年度実績	H21年度見込
年間利用者数	**39,810人**	**36,339人**	**30,900人**
松田線	11,659人	11,872人	10,400人
奥谷線	4,773人	4,332人	4,300人
能郷線	23,378人	20,135人	16,200人
１日あたり利用者数	**110人/日**	**108人/日**	**94人/日**
松田線	32人/日	40人/日	36人/日
奥谷線	13人/日	12人/日	12人/日
能郷線	65人/日	56人/日	46人/日
児童数（通園者数）	**52人**	**48人(9人)**	**45人(11人)**
松田線	16人	13人(4人)	15人(5人)
奥谷線	7人	7人(0人)	6人(3人)
能郷線	29人	28人(5人)	24人(3人)

２）利用者一人あたりの市年間負担コスト

利用者数は減少傾向にあるため、利用者一人あたりの市年間負担コストは年々増加しており、平成２１年度の見込みは約730円/人と平成１９年度の約29%増となっている。

現時点では、根尾地域自主運行バス単独でみた場合に、利用者数一人あたりの市年間負担コストの目標値（市全体で800円/人）はクリアしているものの、今後、利用者数が減少し続けると市全体での目標値達成が困難となることが予想される。

そのため、今後は運行の効率化を進めていく必要がある。

根尾地域自主運行バス・運行経費と利用者一人あたりコスト

	H19年度実績	H20年度実績	H21年度見込
運行経費	**22,600千円**	**22,669千円**	**22,566千円**
利用者数	39,810人	36,339人	30,900人
一人あたりコスト	**568円/人**	**624円/人**	**730円/人**

（２）ササユリ

１）平成21年度実証実験

【実証実験メニュー】

◆ダイヤの見直し

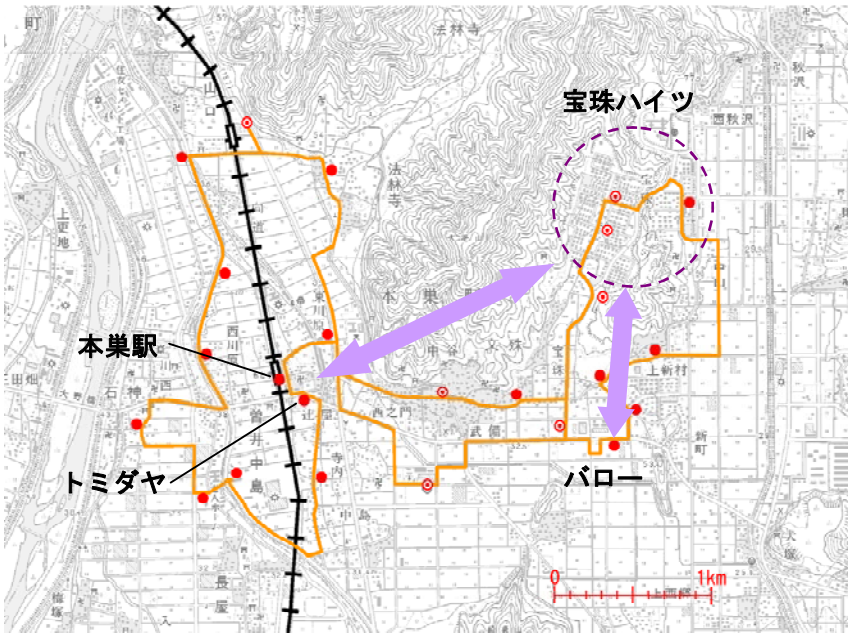
新たな需要を掘り起こすためのダイヤ改正を行った。

・団地－スーパー間の往復利用可能便数の増加（３往復→４往復）

・わかりやすいヘッドダイヤ

・樽見鉄道との乗継を考慮したダイヤ

ササユリ南部線での団地－スーパー間の往復利用可能便数の増加



◆フリー乗降制の導入

利便性向上を図るため、運行ルートの一部区間において停留所以外でも乗降可能なフリー乗降制を導入した。なお、導入区間は、安全面に十分配慮し、自動車の交通量が少なく、かつ乗降のための停車スペースが確保できる区間とした。

・北部線＝国道以外の区間，南部線＝宝珠ハイツ内

・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し、降車するときは、事前に運転手に降車位置を伝える

【実証実験結果】

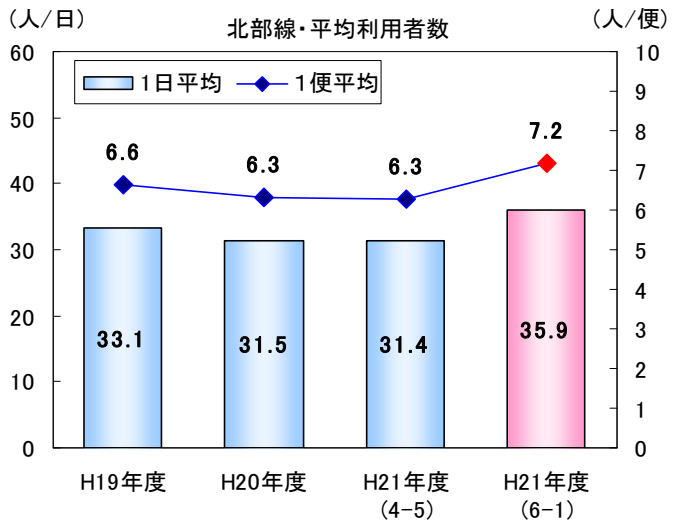
◆１日平均利用者数（H22.1末時点）は、北部線35.9人/日、南部線42.0人/日であり、平成１９年度と比較すると若干増加している。ただし、南部線は平成２０年度より若干減少している。

◆南部線では、ダイヤ変更によって１～３便が満遍なく利用されるようになった。

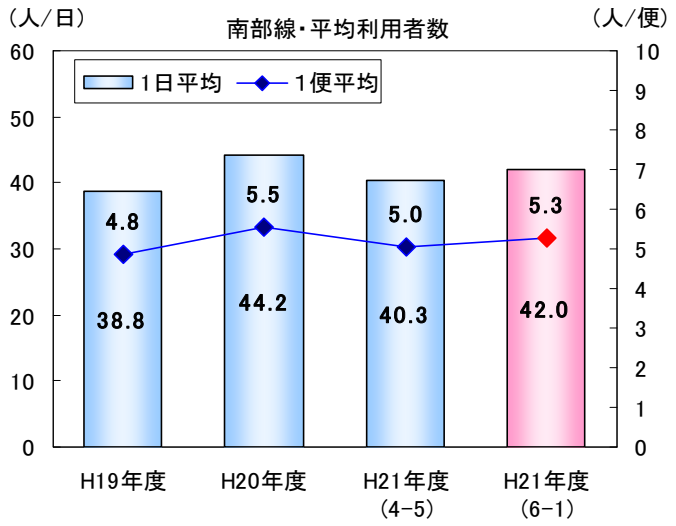
◆平成２１年６月からのダイヤ変更については、北部線は利用者の約６割、南部線は利用者の約４割が良くなったと感じている。また、フリー乗降制度の導入については、北部線は利用者の約９割が認知しているものの、南部線の利用者は約２割しか認知していないため、広報・ＰＲが必要である。（フリー乗降者の割合(H21.9～H22.1)は、乗車時約6%、降車時約12%）

◆特に南部線の利用者からは、もとバスとの接続やモレラ岐阜行きルートが欲しいといった改善要望がある。

ササユリ北部線・利用者数

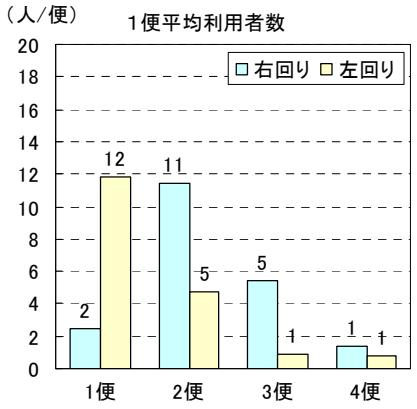


ササユリ南部線・利用者数

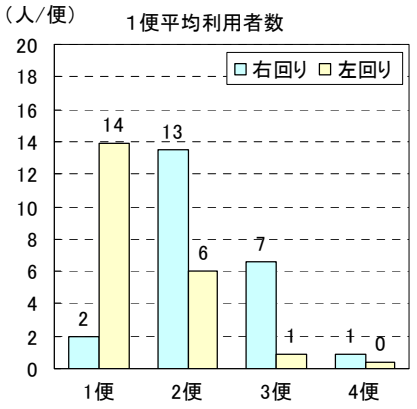


ササユリ南部線・便別利用者数

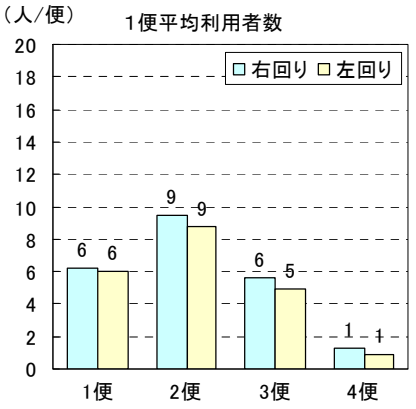
H19年度



H20年度



H21年度(6～1月)



２）利用者数

ササユリの利用者数は、ほぼ横ばいとなっており、平成２１年度の利用者数は約11,300人と平成19年度の約3%増となる見込みである。

平成２１年６月のダイヤ改正及びフリー乗降制の導入については、まだ１年間の結果が出ていないものの、平成２２年１月末時点までの１日あたり平均は平成１９年度を上回っており、一定の改善効果があったといえる。

現在の利用状況から推測すると、今後も現在のサービス水準が確保されれば、ササユリについては利用者数の目標値（11,000人）は達成可能であると考えられる。

ササユリ・利用者数

	H19年度実績	H20年度実績	H21年度見込
年間利用者数	**10,940人**	**11,121人**	**11,300人**
北部線	5,137人	4,536人	5,100人
南部線	5,803人	6,585人	6,200人
１日あたり利用者数	**36人/日**	**38人/日**	**39人/日**
１便あたり利用者数	**5.5人/便**	**5.8人/便**	**6.0人/便**

３）利用者一人あたりの市年間負担コスト

ササユリは、運行経費及び利用者数ともほぼ横ばいであるため、利用者一人あたりの市年間負担コストも大きな変動はない。

現時点では、ササユリ単独でみた場合に、利用者数一人あたりの市年間負担コストの目標値（市全体で800円/人）はクリアしている。

ササユリ・運行経費と利用者一人あたりコスト

	H19年度実績	H20年度実績	H21年度見込
運行経費	**5,200千円**	**5,699千円**	**5,453千円**
利用者数	10,940人	11,121人	11,300人
一人あたりコスト	**475円/人**	**497円/人**	**483円/人**

（３）もとバス

１）平成21年度実証実験

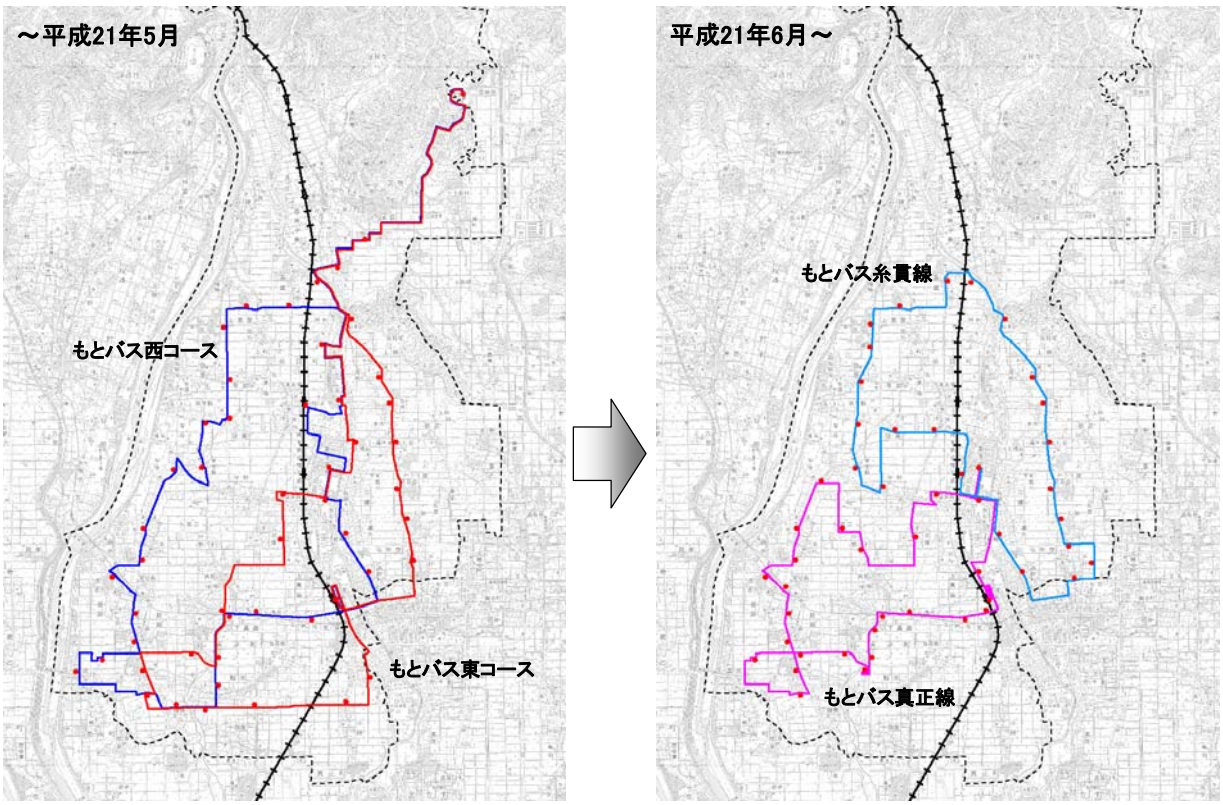
【実証実験メニュー】

◆路線再編

平成２０年度に実施した市民アンケート調査結果などを踏まえ、通院や買い物など日常生活に密着した各地域内（旧糸貫町、旧真正町）の移動利便性の向上を第一に考えたルート・ダイヤに再編した。

・西コース・東コース　→　糸貫線・真正線
・停留所をきめ細かく設置
・医療機関の立地を考慮した停留所の配置
・わかりやすいヘッドダイヤ
・糸貫線⇔真正線の乗継を考慮したダイヤ調整（モレラ岐阜での乗継）
・樽見鉄道とのダイヤ調整（モレラ岐阜駅，北方真桑駅）

もとバス路線再編



◆高齢者無料制度の導入

高齢者の外出をサポートしながら一層の利用促進を図るため、高齢者無料制度（70歳以上無料）を導入した。

◆もとバス間乗継無料制度の導入

地域間移動の利便性向上を図るため、もとバス間乗継無料制度（糸貫線⇔真正線乗継時にもとバス利用券を配布）を導入した。

◆樽見鉄道との乗継無料制度の導入

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（樽見鉄道車内においてもとバスへの乗継券を配布）を導入した。

【実証実験結果】

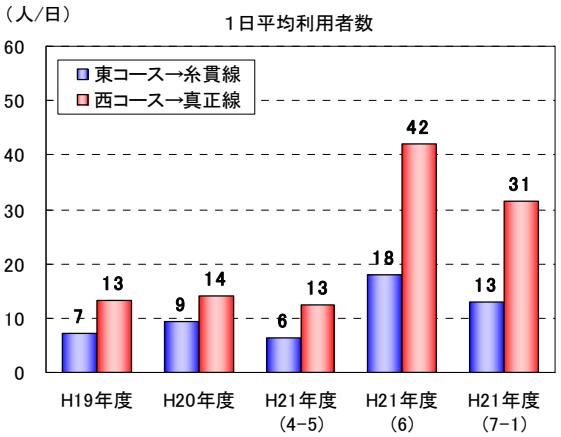
◆１日平均利用者数（平成２２年１月末時点）は、糸貫線13人/日、真正線31人/日、もとバス全体では44人/日となっている。

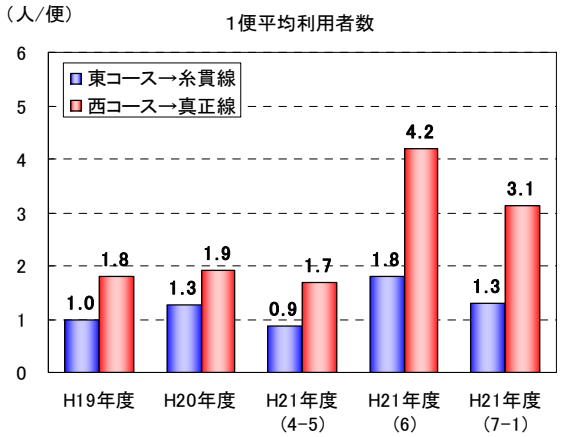
◆従来路線とはカバーエリアが異なるため単純比較は難しいものの、利用者数が倍増以上に伸びた真正線に比べ、糸貫線の利用者数の伸びが著しく低調である。

◆平成２１年６月からの再編について良くなったと感じている利用者は、糸貫線は38%、真正線は57%となっている。

◆もとバスの良くなった点としては、「モレラ岐阜へ早く行けるようになった」「ダイヤがわかりやすくなった」「運行本数が多くなった」が上位であり、再編について一定の評価が得られた。

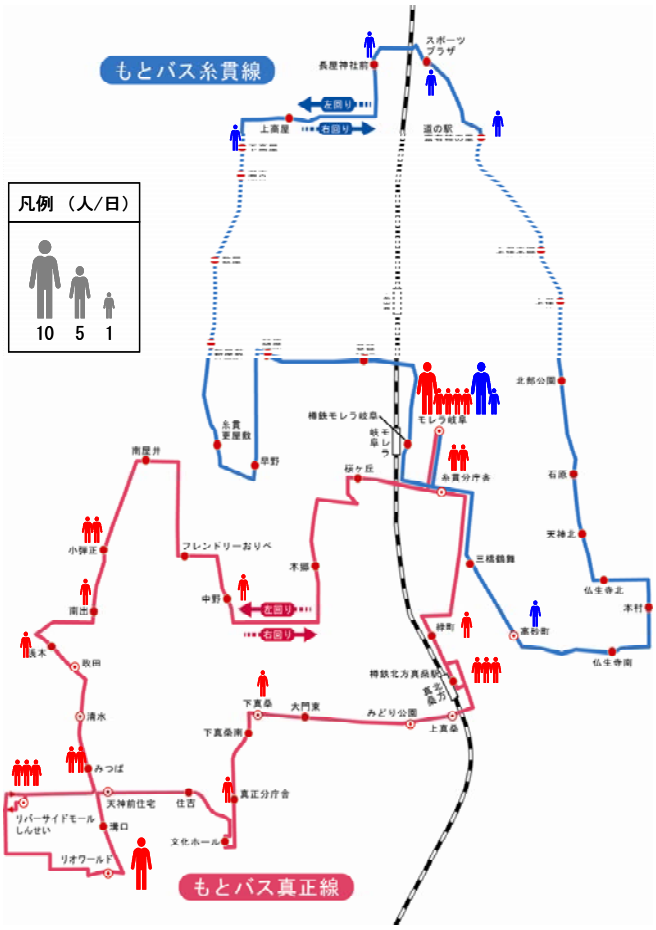
もとバス・利用者数





※H21年度(6)＝無料キャンペーン期間

もとバス・バス停別１日平均利用者数（H21.7～H22.1）



もとバス・乗継利用者数

	もとバス⇔樽見鉄道	糸貫線→真正線	真正線→糸貫線
乗継利用券利用状況	53	109	95

※H21.7～H22.1の利用券使用枚数

２）利用者数

もとバスの利用者数は、平成２１年６月の路線再編により、平成２１年度の利用者数は約15,900人と平成１９年度の約2.2倍となる見通しである。

しかしながら、もとバスの利用者数の目標値（26,000人）の達成は非常に厳しい状況である。

もとバス・利用者数

	H19年度実績	H20年度実績	H21年度見込
年間利用者数	**7,373人**	**8,412人**	**15,900人**
糸貫線(東コース)	2,593人	3,369人	4,700人
真正線(西コース)	4,780人	5,043人	11,200人
１日あたり利用者数	**20.5人/日**	**23.4人/日**	**44.5人/日**
１便あたり利用者数	**1.4人/便**	**1.6人/便**	**2.2人/便**

３）利用者一人あたりの市年間負担コスト

もとバスの運行経費は、平成２１年６月の路線再編に伴い、約１割程度削減された。

一方で、利用者数は路線再編により大幅に増加したため、利用者一人あたりの市年間負担コストは減少しており、平成２１年度の見込みは1,705円/人と平成１９年度の半分以下となっている。

もとバス単独でみた場合、路線再編により利用者数は増加しているものの、利用者数一人あたりの市年間負担コストの目標値（市全体で800円/人）の達成は非常に厳しい状況である。

もとバス・運行経費と利用者一人あたりコスト

	H19年度実績	H20年度実績	H21年度見込
運行経費	**30,200千円**	**29,820千円**	**27,106千円**
利用者数	7,373人	8,412人	15,900人
一人あたりコスト	**4,096円/人**	**3,545円/人**	**1,705円/人**

目標値達成に向けてのシュミレーション

平成22年2月作成

運行バス	項目	19年度 実績	20年度 実績	20年度 連携計画の目標値	21年度 実績（見込）	22年度（予想値） 案① ★糸貫線を継続	案② ★糸貫線を廃止（代替手段にデマンドタクシー導入）	案③ ★糸貫線を廃止（ササユリ南部線と統合）	案③の2 ★真正線を市直営化 ★糸貫線を廃止（ササユリ南部線と
もとバス	年間利用者数（人）	7,373	8,412	26,000	真正 11,200 糸貫 4,700 計 15,900	10,080 4,230 14,310	10,080 4,230 14,310	10,080 （ササユリ南部線に統合） 10,080	2,880 （ササユリ南部線に統合） 2,880
	年間運行経費（千円）	30,200	29,820	―	真正 13,553 糸貫 13,553 計 27,106	10,839 10,839 21,678	14,601 4,960 19,561	14,601 （ササユリ南部線に統合） 14,601	2,863 （ササユリ南部線に統合） 2,863
	経費削減率(%)	0.0	▲ 1.3		▲ 10.2	▲ 28.2	▲ 35.2	▲ 51.7	▲ 90.5
	利用者一人あたりコスト(円)	4,096	3,545	―	真正 1,210 糸貫 2,884 計 1,705	1,075 2,562 1,515	1,449 1,173 1,367	1,449 （ササユリ南部線に統合） 1,449	994 （ササユリ南部線に統合） 994
					毎日10便	平日9便・土日祝6便			週3日×6便/日
ササユリ	年間利用者数（人）	10,940	11,121	11,000	11,300	11,300	11,300	12,510	12,510
	年間運行経費（千円）	5,200	5,699	―	5,453	5,200	5,200	5,200	5,200
	経費削減率(%)	0.0	9.6		4.9	0.0	0.0	0.0	0.0
	利用者一人あたりコスト(円)	475	512	―	483	460	460	416	416
								南部線を糸貫地域へ拡大（8便/日→6便/日）	
根尾地域自主運行バス	年間利用者数（人）	39,810	36,339	38,000	30,900	30,900	30,900	30,900	30,900
	年間運行経費（千円）	22,600	22,669	―	22,566	22,566	22,566	22,566	22,566
	経費削減率(%)	0.0	0.3		▲ 0.2	▲ 0.2	▲ 0.2	▲ 0.2	▲ 0.2
	利用者一人あたりコスト(円)	568	624	―	730	730	730	730	730
市全体	年間利用者数（人）	58,123	55,872	75,000	58,100	56,510	56,510	53,490	46,290
	年間運行経費（千円）	58,000	58,188	―	55,125	49,444	47,327	42,367	30,629
	経費削減率(%)	0.0	0.3		▲ 5.0	▲ 14.8	▲ 18.4	▲ 27.0	▲ 47.2
	利用者一人あたりコスト(円)	998	1,041	800円以下	949	875	837	792	662

設定条件

＜21年度関係＞

●年間利用者数の実績見込は、平成21年6月～12月の実証実験結果(無料キャンペーン期間を除く。)を12ヶ月分に換算。

＜22年度関係＞

●年間利用者数及び年間運行経費は、再編のタイミング（月）にかかわらず、12ヶ月間運行した場合の値を算出。

●再編時に発生する臨時的経費（バス停移設費や改正時刻表印刷費など）については、加味せず。

【もとバス】

●もとバス真正線・糸貫線を問わず、平日10便→9便、土日祝10便→6便の体制とした場合の年間利用者数は、概ね1割減を見込む。

●「案③の2」の場合におけるもとバス真正線は週3日（火・木・土）運行とし、年間利用者数を次のとおり算出。
21年度真正線利用者数(11,200人)×(6便/日×週3日)／(10便/日×週7日)≒2,880人

●「案②」の糸貫地域の廃止代替（デマンドタクシー）について、年間運行経費は普通タクシー料金（中型）の距離制運賃（初乗り1.3km未満600円＋@80円/248m）のみを基礎に算出し、時間制運賃（@80円/90秒）その他は加味せず。年間利用者数は21年度に実施した利用者アンケート調査（9/1～9/7）のODデータを基礎に算出。

【ササユリ】

●「案③」「案③の2」の糸貫地域の廃止代替（ササユリ南部線との一部統合）について、ササユリ南部線の現行ダイヤ・ルートを見直し効率化を図りながら糸貫地域へルート拡大することにより、ササユリの運行経費増を回避。

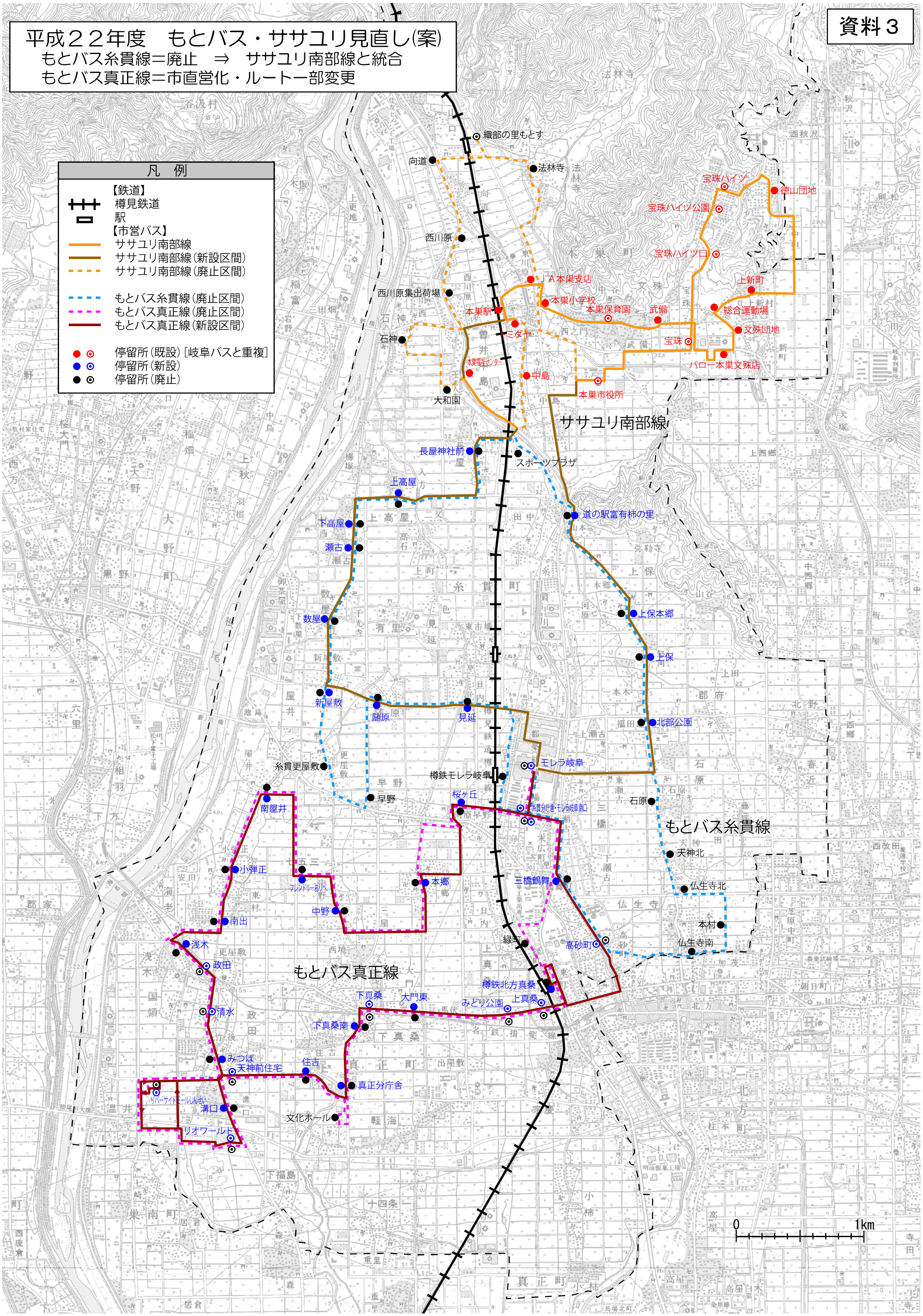
●「案③」「案③の2」のササユリの年間利用者数については、廃止バス（もとバス糸貫線）からの転換者見込数を21年度実績見込に加算。
21年度糸貫線利用者数(4,700人)×(6便/日×週3日)／(10便/日×週7日)＋21年度ササユリ利用者数(11,300人)≒12,510人

資料３

平成２２年度　もとバス・ササユリ見直し(案)

もとバス糸貫線＝廃止　⇒　ササユリ南部線と統合

もとバス真正線＝市直営化・ルート一部変更



ササユリ南部線（案）

No.	停留所	1便	3便	5便	7便	所要時間	距離
1	モレラ岐阜	－	10:40	13:40	15:40		
2	北部公園	－	10:43	13:43	15:43	0:03	1.3
3	上保	－	10:44	13:44	15:44	0:01	0.6
4	上保本郷	－	10:45	13:45	15:45	0:01	0.4
5	道の駅富有柿の里	－	10:47	13:47	15:47	0:02	1.0
6	本巣市役所	8:50	10:50	13:50	15:50	0:03	1.5
7	宝珠	8:54	10:54	13:54	15:54	0:04	1.1
8	宝珠ハイツ口	8:56	10:56	13:56	15:56	0:02	0.7
9	宝珠ハイツ公園	8:57	10:57	13:57	15:57	0:01	0.3
10	宝珠ハイツ	8:58	10:58	13:58	15:58	0:01	0.3
11	徳山団地	8:59	10:59	13:59	15:59	0:01	0.5
12	上新町	9:02	11:02	14:02	16:02	0:03	1.4
13	総合運動場	9:03	11:03	14:03	16:03	0:01	0.3
14	文殊団地	9:04	11:04	14:04	16:04	0:01	0.2
15	バロー本巣文殊店	9:05	11:05	14:05	－	0:01	0.5
16	宝珠	9:06	11:06	14:06	－	0:01	0.1
17	武備	9:07	11:07	14:07	－	0:01	0.5
18	本巣保育園	9:08	11:08	14:08	－	0:01	0.5
19	本巣小学校	9:09	11:09	14:09	－	0:01	0.3
20	JA本巣支店	9:11	11:11	14:11	－	0:02	0.3
21	本巣駅	9:12	11:12	14:12	－	0:01	0.4
22	トミダヤ	9:13	11:13	14:13	－	0:01	0.4
23	本巣福祉センター	9:15	11:15	14:15	－	0:02	0.9
24	長屋神社前	9:17	11:17	14:17	－	0:02	1.0
25	上高屋	9:19	11:19	14:19	－	0:02	1.1
26	下高屋	9:20	11:20	14:20	－	0:01	0.5
27	瀬古	9:21	11:21	14:21	－	0:01	0.5
28	数屋	9:22	11:22	14:22	－	0:01	0.5
29	新屋敷	9:24	11:24	14:24	－	0:02	0.4
30	随原	9:25	11:25	14:25	－	0:01	0.4
31	見延	9:26	11:26	14:26	－	0:01	0.7
32	モレラ岐阜	9:29	11:29	14:29	－	0:03	1.2
	休憩	0:11	0:11	0:11		0:49	19.8

No.	停留所	2便	4便	6便		所要時間	距離
1	モレラ岐阜	9:40	11:40	14:40			
2	見延	9:43	11:43	14:43		0:03	1.2
3	随原	9:44	11:44	14:44		0:01	0.7
4	新屋敷	9:45	11:45	14:45		0:01	0.4
5	数屋	9:47	11:47	14:47		0:02	0.4
6	瀬古	9:48	11:48	14:48		0:01	0.5
7	下高屋	9:49	11:49	14:49		0:01	0.5
8	上高屋	9:50	11:50	14:50		0:01	0.5
9	長屋神社前	9:52	11:52	14:52		0:02	1.1
10	本巣福祉センター	9:54	11:54	14:54		0:02	1.0
11	トミダヤ	9:56	11:56	14:56		0:02	1.0
12	本巣駅	9:57	11:57	14:57		0:01	0.3
13	JA本巣支店	9:58	11:58	14:58		0:01	0.4
14	本巣小学校	10:00	12:00	15:00		0:02	0.3
15	本巣保育園	10:01	12:01	15:01		0:01	0.3
16	武備	10:02	12:02	15:02		0:01	0.5
17	宝珠	10:03	12:03	15:03		0:01	0.4
18	バロー本巣文殊店	10:04	12:04	15:04		0:01	0.2
19	文殊団地	10:05	12:05	15:05		0:01	0.5
20	総合運動場	10:06	12:06	15:06		0:01	0.2
21	上新町	10:07	12:07	15:07		0:01	0.3
22	徳山団地	10:10	12:10	15:10		0:03	1.4
23	宝珠ハイツ	10:11	12:11	15:11		0:01	0.5
24	宝珠ハイツ公園	10:12	12:12	15:12		0:01	0.3
25	宝珠ハイツ口	10:13	12:13	15:13		0:01	0.3
26	宝珠	10:15	12:15	15:15		0:02	0.7
27	本巣市役所	10:19	12:19	15:19		0:04	1.1
28	道の駅富有柿の里	10:22	12:22	15:22		0:03	1.5
29	上保本郷	10:24	12:24	15:24		0:02	1.0
30	上保	10:25	12:25	15:25		0:01	0.4
31	北部公園	10:26	12:26	15:26		0:01	0.6
32	モレラ岐阜	10:29	12:29	15:29		0:03	1.3
	休憩	0:11	1:11	0:11		0:49	19.8

もとバス真正線（案）

No.	停留所	1便	3便	5便		所要時間	距離
1	モレラ岐阜	9:35	11:35	14:35			
2	糸貫分庁舎・モレラ岐阜南口（糸貫分庁舎）	9:37	11:37	14:37		0:02	0.7
3	桜ヶ丘	9:38	11:38	14:38		0:01	0.6
4	本郷	9:41	11:41	14:41		0:03	1.0
5	中野	9:44	11:44	14:44		0:03	1.3
6	フレンドリーおりべ	9:45	11:45	14:45		0:01	0.4
7	南屋井	9:47	11:47	14:47		0:02	1.0
8	小弾正	9:49	11:49	14:49		0:02	0.8
9	南出	9:50	11:50	14:50		0:01	0.5
10	浅木	9:52	11:52	14:52		0:02	0.6
11	政田	9:52	11:52	14:52		0:00	0.2
12	清水	9:53	11:53	14:53		0:01	0.3
13	みつば	9:54	11:54	14:54		0:01	0.4
14	リバーサイドモールしんせい	9:56	11:56	14:56		0:02	0.8
15	リオワールド	10:00	12:00	15:00		0:04	1.3
16	溝口	10:02	12:02	15:02		0:02	0.5
17	天神前住宅	10:03	12:03	15:03		0:01	0.3
18	住吉	10:04	12:04	15:04		0:01	0.6
19	真正分庁舎	10:05	12:05	15:05		0:01	0.5
20	下真桑南	10:06	12:06	15:06		0:01	0.5
21	下真桑	10:06	12:06	15:06		0:00	0.3
22	大門東	10:07	12:07	15:07		0:01	0.3
23	みどり公園	10:08	12:08	15:08		0:01	0.7
24	上真桑	10:09	12:09	15:09		0:01	0.3
25	樽鉄北方真桑	10:11	12:11	15:11		0:02	0.3
26	高砂町	10:16	12:16	15:16		0:05	1.5
27	三橋鶴舞	10:17	12:17	15:17		0:01	0.5
28	糸貫分庁舎・モレラ岐阜南口（糸貫分庁舎）	10:20	12:20	15:20		0:03	0.7
29	モレラ岐阜	10:22	12:22	15:22		0:02	0.6
	休憩	0:13	0:13	0:13		0:47	17.5

No.	停留所	2便	4便	6便		所要時間	距離
1	モレラ岐阜	10:35	12:35	15:35			
2	糸貫分庁舎・モレラ岐阜南口（糸貫分庁舎）	10:37	12:37	15:37		0:02	0.7
3	三橋鶴舞	10:40	12:40	15:40		0:03	0.7
4	高砂町	10:41	12:41	15:41		0:01	0.5
5	樽鉄北方真桑	10:45	12:45	15:45		0:04	1.2
6	上真桑	10:48	12:48	15:48		0:03	0.8
7	みどり公園	10:48	12:48	15:48		0:00	0.3
8	大門東	10:49	12:49	15:49		0:01	0.7
9	下真桑	10:50	12:50	15:50		0:01	0.3
10	下真桑南	10:50	12:50	15:50		0:00	0.3
11	真正分庁舎	10:51	12:51	15:51		0:01	0.5
12	住吉	10:52	12:52	15:52		0:01	0.5
13	天神前住宅	10:53	12:53	15:53		0:01	0.6
14	溝口	10:54	12:54	15:54		0:01	0.3
15	リオワールド	10:56	12:56	15:56		0:02	0.5
16	リバーサイドモールしんせい	10:59	12:59	15:59		0:03	1.1
17	みつば	11:01	13:01	16:01		0:02	1.2
18	清水	11:02	13:02	16:02		0:01	0.4
19	政田	11:03	13:03	16:03		0:01	0.3
20	浅木	11:04	13:04	16:04		0:01	0.2
21	南出	11:06	13:06	16:06		0:02	0.6
22	小弾正	11:07	13:07	16:07		0:01	0.5
23	南屋井	11:09	13:09	16:09		0:02	0.8
24	フレンドリーおりべ	11:11	13:11	16:11		0:02	1.0
25	中野	11:12	13:12	16:12		0:01	0.4
26	本郷	11:15	13:15	16:15		0:03	1.3
27	桜ヶ丘	11:18	13:18	16:18		0:03	1.0
28	糸貫分庁舎・モレラ岐阜南口（モレラ岐阜南口）	11:19	13:19	16:19		0:01	0.5
29	モレラ岐阜	11:20	13:20	16:20		0:01	0.5
	休憩	0:15	1:15	0:15		0:45	17.7

利用例

例：宝珠ハイツ・徳山団地からバロー本巣文殊店・トミダヤへの行き・帰り

行き

ササユリ南部線１便
宝珠ハイツ乗車（ 8:58発）
徳山団地乗車（ 8:59発）
→ バロー本巣文殊店降車（ 9:05着）
トミダヤ降車（ 9:13着）

帰り

ササユリ南部線２便
トミダヤ乗車（ 9:56発）
バロー本巣文殊店乗車（10:04発）
→ 徳山団地降車（10:10着）
宝珠ハイツ降車（10:11着）

※行き3便→帰り4便、行き5便→帰り6便も利用可能

例：中野・小弾正からリバーサイドモール・リオワールドへの行き・帰り

行き

もとバス真正線１便
中野乗車（ 9:44発）
小弾正乗車（ 9:49発）
→ リバーサイドモールしんせい降車（ 9:56着）
リオワールド降車（10:00着）

帰り

もとバス真正線２便
リオワールド乗車（10:56発）
リバーサイドモールしんせい乗車（10:59発）
→ 小弾正降車（11:07着）
中野降車（11:12着）

※行き3便→帰り4便、行き5便→帰り6便も利用可能

例：宝珠ハイツ・徳山団地からモレラ岐阜への行き・帰り

行き

ササユリ南部線２便
徳山団地乗車（10:10発）
宝珠ハイツ乗車（10:11発）
→ モレラ岐阜降車（10:29着）

帰り

ササユリ南部線５便
モレラ岐阜乗車（13:40発）
→ 宝珠ハイツ降車（13:58着）
徳山団地降車（13:59着）

※行き4便→帰り5便または7便も利用可能
※行き1便も利用可能、ただし開店まで30分待ち

例：下真桑・樽鉄北方真桑からモレラ岐阜への行き・帰り

行き

もとバス真正線１便
下真桑乗車（10:06発）
樽鉄北方真桑乗車（10:11発）
→ モレラ岐阜降車（10:22着）

帰り

もとバス真正線４便
モレラ岐阜乗車（12:35発）
→ 樽鉄北方真桑降車（12:45着）
下真桑降車（12:50着）

※行き3便→帰り6便も利用可能

例：長屋神社前・下高屋からモレラ岐阜・リバーサイドモールへの行き・帰り

行き

ササユリ南部線１便
長屋神社前乗車（ 9:17発）
下高屋乗車（ 9:20発）
→ モレラ岐阜降車（ 9:29着）
→ もとバス真正線１便
モレラ岐阜乗車（ 9:35発）
→ リバーサイドモールしんせい降車（ 9:56着）
リオワールド降車（10:00着）

帰り

もとバス真正線２便
リオワールド乗車（10:56発）
リバーサイドモールしんせい乗車（10:59発）
→ モレラ岐阜降車（11:20着）
→ ササユリ南部線４便
モレラ岐阜乗車（11:40発）
→ 下高屋降車（11:49着）
長屋神社前降車（11:52着）

改正案

本巣市地域公共交通総合連携計画

平成２１年１月

改正　平成２２年２月

本　巣　市

現　行

本巣市地域公共交通総合連携計画

平成２１年１月

本　巣　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．　本巣市の概況 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）　本巣地域における課題 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）　平成２１年度の実証実験の結果 24
（８）　目標値の見直し（平成２２年度以降） 24
（９）　具体的事業と実施主体（平成２２年度以降） 25
７．　事業の展開 32
（１）　推進体制 32
（２）　計画期間 32
（３）　実施スケジュール 33

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．　本巣市の概況 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）　本巣地域における課題 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 31
（１）　推進体制 31
（２）　計画期間 31
（３）　実施スケジュール 32

６．地域公共交通活性化計画

（１）基本方針

平成２０年２月に策定された本巣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。

①　市民にとってわかりやすい公共交通体系であること
②　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
③　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
④　継続的に現状評価を行うこと

（２）計画区域

計画区域は、本巣市全域とする。

（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
	昼間時の運行効率化	利用の少ない便の統廃合
	小学校の長期休暇等への対応	季節限定ダイヤなど柔軟なダイヤ編成
本巣	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
	ＪＲ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ＰＲ
	運行の効率化	運行形態の見直し
	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

６．地域公共交通活性化計画

（１）基本方針

平成２０年２月に策定された本巣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。

①　市民にとってわかりやすい公共交通体系であること
②　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
③　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
④　継続的に現状評価を行うこと

（２）計画区域

計画区域は、本巣市全域とする。

（３）課題への対応方針

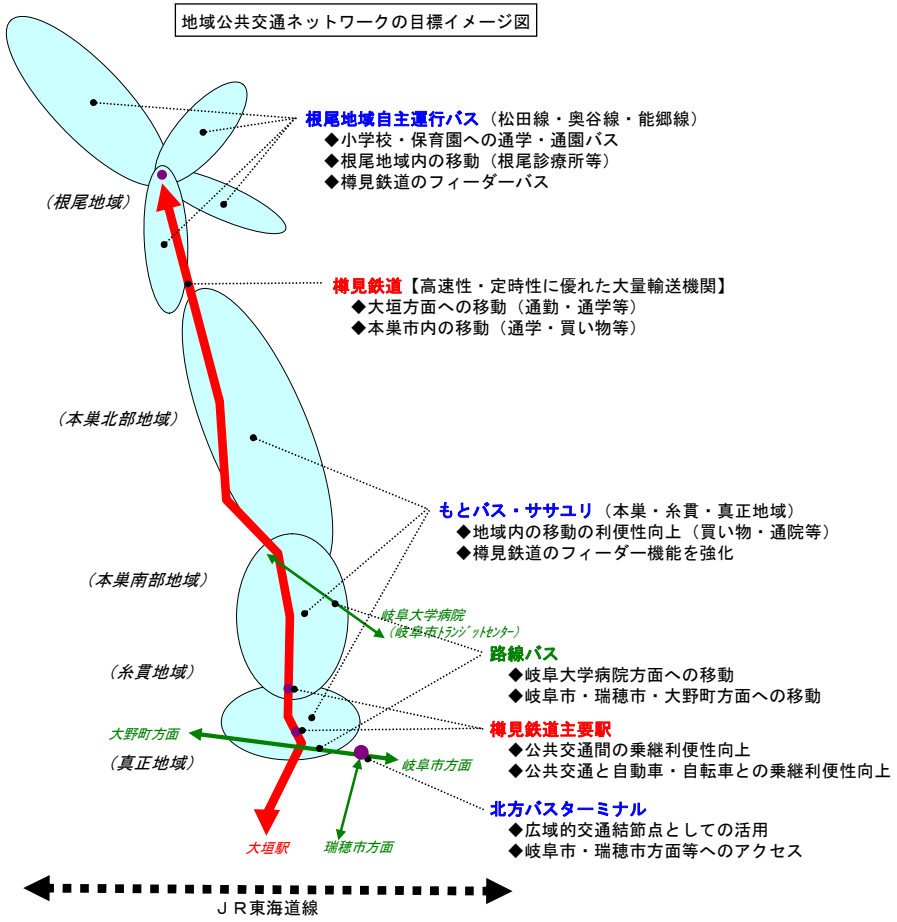
地域公共交通の地域別及び全般の課題については、次の対応を図っていくものとする。

	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）
本巣	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
	ＪＲ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ＰＲ
	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モード間の結節を強化し、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。

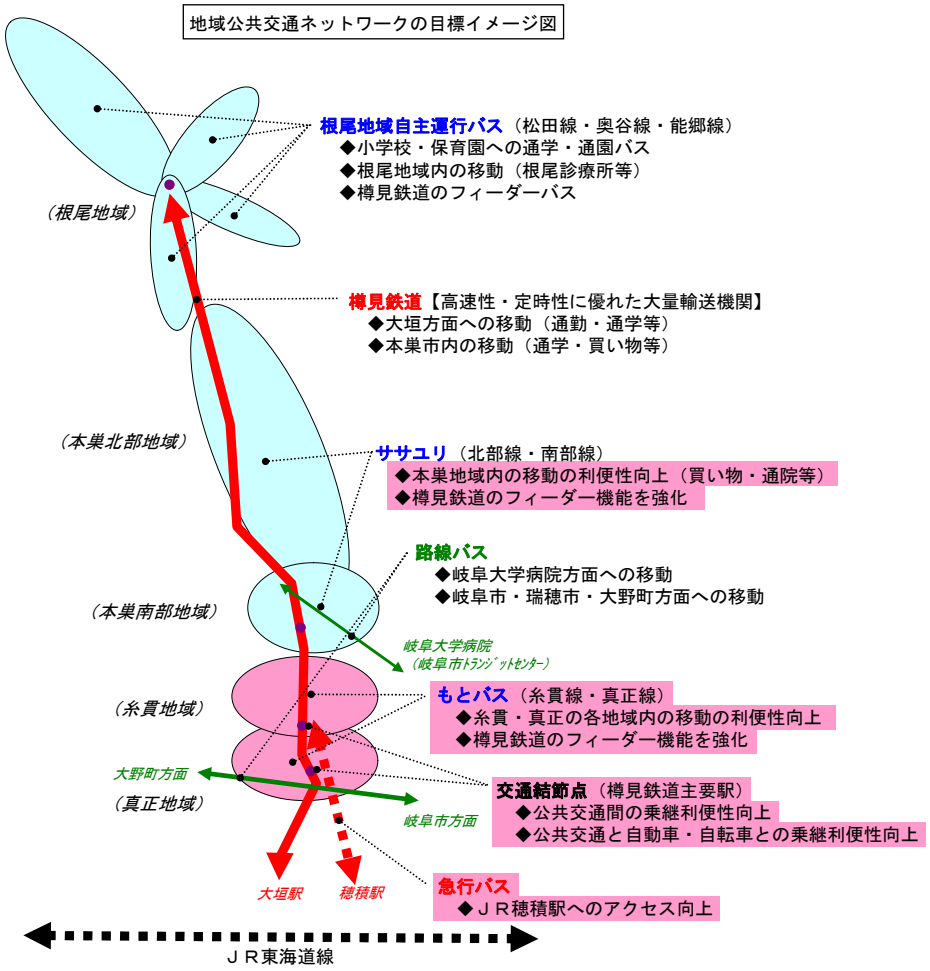
地域公共交通ネットワークの目標イメージ図



（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モード間の結節を強化し、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。

地域公共交通ネットワークの目標イメージ図



（５）市営バスの利用料金に係る基本方針

市営バスの利用料金は、市内全域における地域公共交通の料金格差の是正を図るため統一化（無料化）を目指し段階的に取り組む。

【平成２０年度】

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	・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
本巣	ササユリ	無料	
糸貫	もとバス	100円	・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。

【平成２１年度】　　**の部分が平成２０年度からの変更点**

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	・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
本巣	ササユリ	無料	
糸貫	もとバス	100円	・７０歳以上は無料 ・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			

【平成２２年度】　　**の部分が平成２１年度からの変更点**

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	・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
本巣	ササユリ	無料	
糸貫			
真正	もとバス	無料	

【平成２３年度以降】　　**の部分が平成２２年度からの変更点**

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	無料	
本巣	ササユリ	無料	
糸貫			
真正	もとバス	無料	

（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	・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
本巣	ササユリ	無料	
糸貫	もとバス	100円	・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	・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
本巣	ササユリ	無料	
糸貫	もとバス	100円	・７０歳以上は無料 ・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①又は②いずれかの目標値を達成することを目指す。

市営バスに関する第一次目標値（平成２０年度設定）

①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。

②利用者一人あたりの市年間負担コスト　８００円以下

（参考）H19年度実績	根尾地域（根尾自主運行バス）	約　570円/人
	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①が達成されれば、同時に目標値②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①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①の達成に代えて経費面における目標値②の達成を目指すこととする。

（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①又は②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

①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。

②利用者一人あたりの市年間負担コスト　８００円以下

（参考）H19年度実績	根尾地域（根尾自主運行バス）	約　570円/人
	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①が達成されれば、同時に目標値②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①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①の達成に代えて経費面における目標値②の達成を目指すこととする。

-23-

（７）平成２１年度の実証実験の結果

市営バスに関する第一次目標値達成状況（平成２１年度）

①利用者数

根尾地域・・・・・・・・H21年度　30,900人　→　H24年度　約 38,000人
（目標値達成率81%）

本巣地域・・・・・・・・H21年度　11,300人　→　H24年度　約 11,000人
（目標値達成率103%）

真正地域及び糸貫地域・・H21年度　15,900人　→　H24年度　約 26,000人
（目標値達成率61%）

②利用者一人あたりの市年間負担コスト　８００円以下

H21年度見込	根尾地域（根尾自主運行バス）	約　730円/人
	本巣地域（ササユリ）	約　483円/人
	本巣・真正・糸貫地域（もとバス）	約1,705円/人
	市全体平均	約　949円/人

（８）目標値の見直し（平成２２年度以降）

平成２１年度時点での目標値達成状況をみると、目標値①（利用者数）については、根尾地域自主運行バスは根尾小学校の児童数減少に伴い利用者数の減少が進んでいること、また、もとバスの利用者数は倍増しているものの、現時点において目標値の約６割程度であることから、目標値①の達成は今後も厳しい状況となっている。

そこで当面は、費用対効果としての目標値②（利用者一人あたりの市年間負担コスト）の達成を目指すこととする。そのためには、経費削減だけでなく、利便性向上や利用促進の取り組みを試行しながら、新たな需要喚起とともに市民の公共交通を育てる意識の醸成を図っていく必要がある。

これに伴い、費用対効果の目標値②を平成２４年度にタクシー初乗り料金水準である600円/人まで改善することに改め、これをメルクマールとして、この範囲内で路線延長や増便などの新たな投資ができるようなコストパフォーマンスの向上を目指すこととする。

市営バスに関する第二次目標値

利用者一人あたりの市年間負担コスト

	H19年度 実績	H20年度 実績	H21年度 見込	**H24年度 目標**
根尾自主運行バス	568円/人	624円/人	730円/人	
ササユリ	475円/人	497円/人	483円/人	
もとバス	4,096円/人	3,545円/人	1,705円/人	
市全体	998円/人	1,035円/人	949円/人	**600円/人**

タクシー初乗り料金水準

（７）具体的事業と実施主体

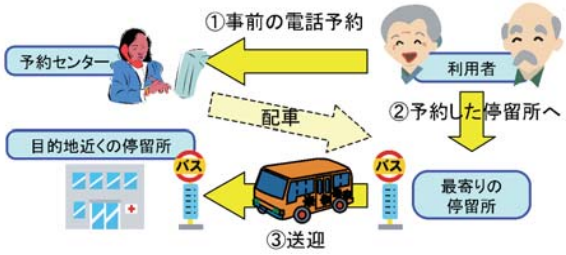
１）根尾地域自主運行バス

①昼間時デマンド型運行（実施主体：本巣市，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	予約がある場合のみ運行		
14			
15			
16			
17			
18			

デマンド運行を一部導入

（９）具体的事業と実施主体（平成２２年度以降）

１）根尾地域自主運行バス

①料金格差の是正（実施主体：本巣市，平成23年度以降実証実験）

市全域における市バス料金の統一を視野に完全無料化などについて検証し、料金格差の是正を図る。

【現状の料金体系】
・対距離制料金（120円～550円）
・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

②運行の効率化（実施主体：本巣市，平成23年度以降実証実験）

次の事項に配慮しながら、利用の少ない便の見直しや運行形態等の見直しについて検証し、運行の効率化を図る。

・樽見鉄道との結節
・根尾診療所への通院手段の確保（往復の確保，診療時間の考慮）
・スクールバス機能の確保
・安全性の確保

【現状の運行形態】
・道路運送法第79条許可

２）ササユリ（行政福祉バス）

①路線再編（実施主体：本巣市，平成22年度～平成23年度実証実験）

現在の需要を考慮しつつ、一層の利用促進を図るため、ルート・ダイヤの見直しを行う。なお、見直しにあたっては、特に以下の事項に配慮する。

・現在の移動利便性の確保（現在の需要の維持）
・もとバスとの結節
・樽見鉄道との結節
・経由施設の営業時間
・アクセス可能な商業施設の増加

②フリー乗降可能区間の拡大（実施主体：本巣市，平成22年度～平成23年度実証実験）

フリー乗降制については、平成２１年度の実証実験の結果、利用者の安全性については特に問題ないことが確認できた。そこで、さらなる利便性向上を図るためフリー乗降可能区間の拡大を行う。

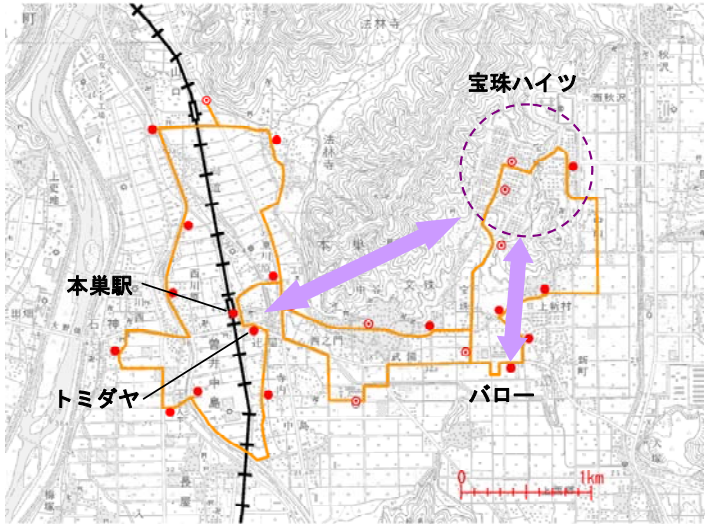
２）ササユリ（行政福祉バス）

①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



②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。

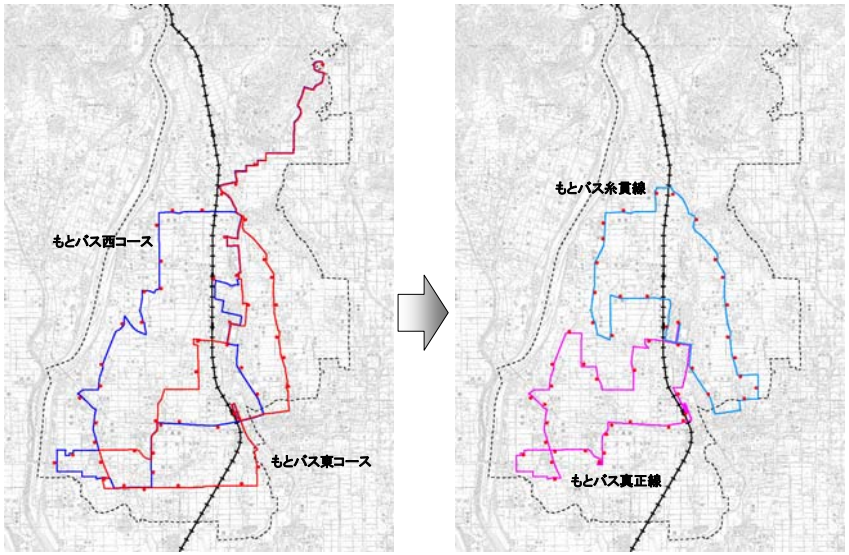
・乗車するときは、手を上げるなど運転手にわかるように合図
・降車するときは、事前に運転手に降車位置を伝える

３）もとバス

①路線再編（実施主体：本巣市及び交通事業者，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→糸貫線・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）



②デマンド方式の導入（実施主体：本巣市及び交通事業者，平成22年度以降実証実験）

①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

③高齢者無料制度の導入（実施主体：本巣市，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。

④樽見鉄道との乗継無料制度の導入（実施主体：本巣市，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

３）もとバス

①市直営化［運行形態の見直し］（実施主体：本巣市，平成22年度実証実験）

コスト縮減を図るため、民間事業者への運行委託を市直営の運行へ切り替え、市全体の運行形態の統一を行う。

【現状の運行形態】
・道路運送法第4条許可

②料金の統一化［無料化］（実施主体：本巣市，平成22年度実証実験）

高齢者の外出をサポートしながら一層の利用促進を図るとともに、地域間における料金格差の是正を図るため、もとバスの利用料金を完全無料化する。

【現状の料金体系】
・１乗車100円
・70歳以上、未就学児、身体障害者及びその付添者は無料

③路線再編（実施主体：本巣市，平成22年度～平成23年度実証実験）

住民の日常生活行動を考慮しつつ、これまでの利用実態も踏まえて、次の事項に配慮したルート・ダイヤの見直しを行う。

・ササユリ南部線との結節
・樽見鉄道との結節
・経由施設の営業時間

【平成２２年度】

◆糸貫線の廃止

平成２１年６月からの実証実験の結果、利用者が少なく費用対効果が認められないことから糸貫線の運行を廃止する。

◆ササユリ南部線の拡大

糸貫線の廃止に伴い、ササユリ南部線を糸貫地域の一部へ拡大することにより、代替輸送手段を確保する。

◆北方バスターミナルへの乗り入れの検討

北方バスターミナルの開設（平成２２年４月開設）や路線バスの再編を踏まえ、もとバスの北方バスターミナルへの乗り入れを検討する。

４）樽見鉄道関連事業

①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ＣＯ$_2$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。

②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。

③Ｃ＆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

４）樽見鉄道関連事業

①樽見鉄道エコ切符の発行（実施主体：樽見鉄道，平成22年度以降も継続）

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ＣＯ$_2$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。

②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年度以降実施）

樽見鉄道の利用促進を図るため、駅周辺商業施設駐車場をＰ＆Ｒ用駐車場として活用する。

③Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備（実施主体：本巣市，平成23年度以降実施）

樽見鉄道の主要駅であるモレラ岐阜駅等において、樽見鉄道の利用促進を図るため駐輪場の拡大を行う。

モレラ岐阜駅駐輪場

５）地域公共交通全般

①小型低床バスの導入（実施主体：本巣市，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

５）地域公共交通全般

①バリアフリー対応車両の導入（実施主体：本巣市，平成23年度以降実施）

新規車両を導入する場合は、地域の道路特性を考慮し、高齢者の利便性・安全性の向上するため、バリアフリー対応車両を導入する。

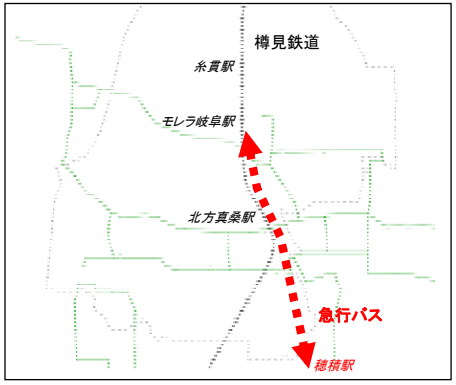
小型低床バスの例（日野ポンチョ）

出典：日野自動車ＨＰ

②ＪＲ穂積駅行き急行バスの検証（実施主体：本巣市及び交通事業者，平成22年度実証実験）

樽見鉄道及びＪＲ利用者の利便性向上を図るため、ＪＲ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



③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

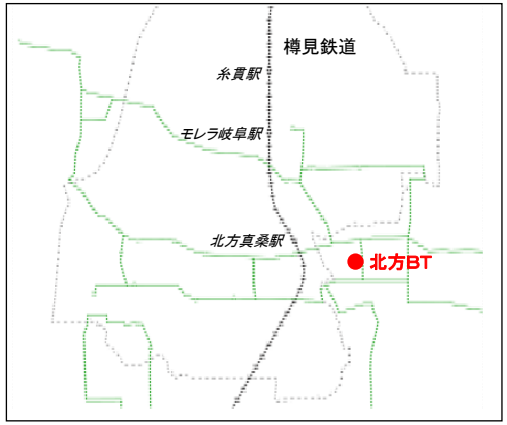
鉄軌道駅とバス停留所の近接化の例（富山ＬＲＴ）

②広域的交通結節点への接続（実施主体：本巣市，平成23年度以降実証実験）

平成２２年４月に開設される北方バスターミナルの運用状況を見極めた上で、広域的交通結節点としての有効活用が見込まれる場合は、多方面への移動の利便性向上を図るため、関係機関の了解を得てもとバス真正線を北方バスターミナルへ乗り入れる。

・岐阜バス各路線との結節（多方面へのアクセス向上）
行き先・経由地：ＪＲ岐阜駅，名鉄岐阜駅，忠節，岐阜市民病院，ＪＲ穂積駅
大野バスセンター等

北方バスターミナル予定位置



６）その他利用促進策

①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。

②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)

６）その他利用促進策

①公共交通に関する情報提供（実施主体：協議会，平成22年度以降も継続）

本巣市内の公共交通の利用促進を図るため、各公共交通のルート・ダイヤの変更や新たなサービス等に関する情報については、ガイドブック等により提供していく。

【平成２１年度実施済み】

◆公共交通再編に関する広報・ＰＲ

もとバスの路線再編や新たな料金制度、ササユリのダイヤ改正やフリー乗降制度等に関するＰＲポスターを作成し、樽見鉄道駅や公共施設など市内各所に掲示した。

また、ポスター掲載事項と同じ内容のチラシを作成し、全戸に配布した。

◆本巣市公共交通ガイドブックの作成・配布

公共交通の利用促進を図るため、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、全戸に配布した。

◆もとバスチラシの作成・配布

もとバスの利用促進を図るため、もとバスのルート図、時刻表、樽見鉄道との乗継案内等をまとめた「もとバスチラシ」を作成し、新聞折込にて糸貫・真正地域の住民に配布した。

【平成２２年度以降】

◆本巣市公共交通ガイドブックの作成・配布

公共交通の利用促進を図るため、「本巣市公共交通ガイドブック」の改訂版を作成し、全戸に配布する。

②ワークショップ・体験学習の実施（実施主体：協議会，平成22年度以降も継続）

地域住民によるワークショップ、高校生以下を対象にした体験学習等を実施し、市民一人ひとりが公共交通について考える機会を提供する。

【平成２１年度実施済み】

◆もとバスモニター会議

もとバスの路線再編に関する問題点や今後の改善に向けたアイデア等の意見収集を行うため、もとバス利用者モニター（公募）によるワークショップを開催した。

◆樽見鉄道の体験学習

次代を担う子ども達に公共交通機関に親しんでもらうため、園児を対象に樽見鉄道の乗車体験学習を実施した。

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

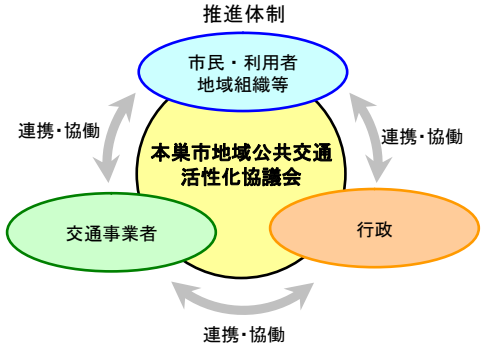
（１）推進体制

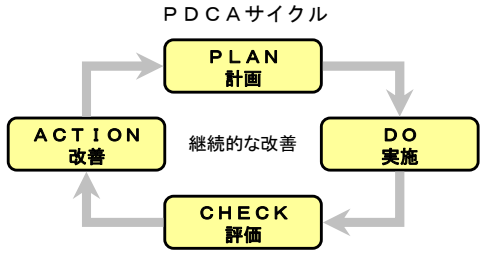
持続可能な地域公共交通を確立していくためには、各交通事業者や行政だけでなく、市民や利用者、地域組織と協働していくことが必要である。

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、ＰＤＣＡ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。

なお、市営バスについては、利用者や地域住民がより自分たちの使い勝手の良いものにしていくために、地域組織を立ち上げ、そこでルートやダイヤなどの具体的なサービスの改善について協議していく。この地域組織が単に要望を出すためだけの組織にとどまらず、ルートやダイヤなどの実質的な見直しの主体となる組織づくりを目指していく。





（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。

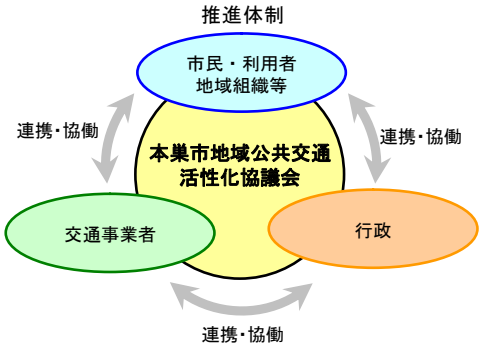
７．事業の展開

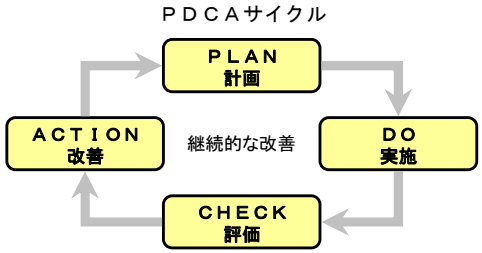
（１）推進体制

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、ＰＤＣＡ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。



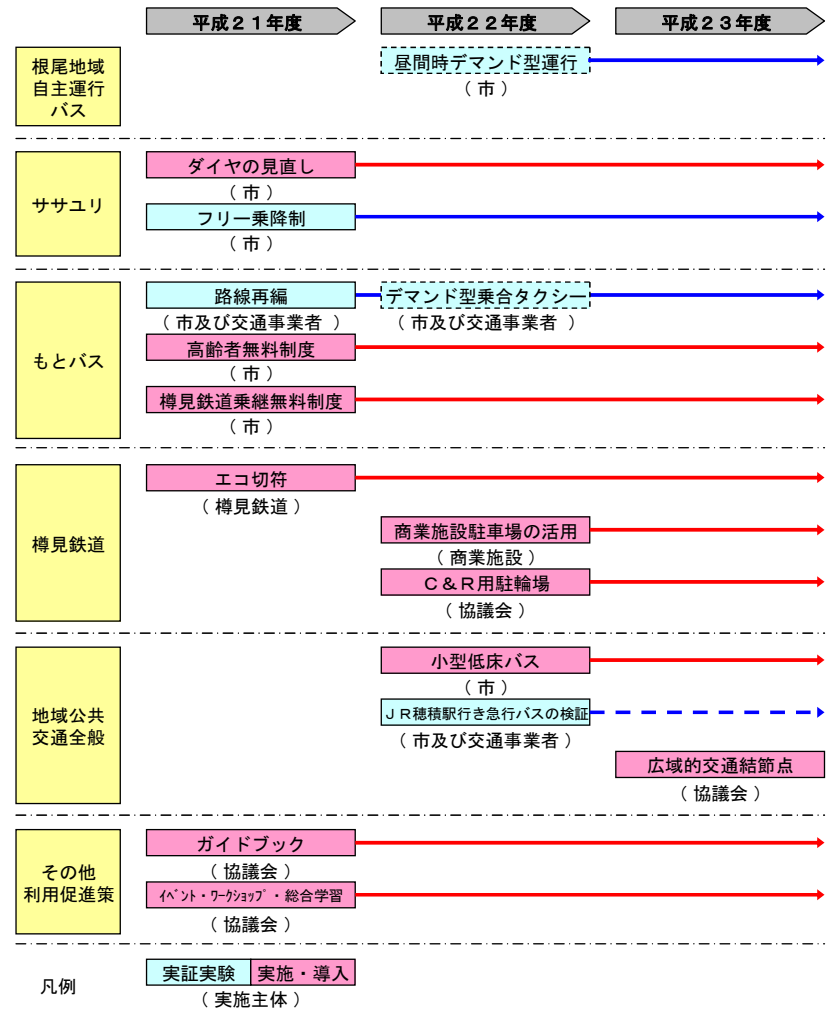


（２）計画期間

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。

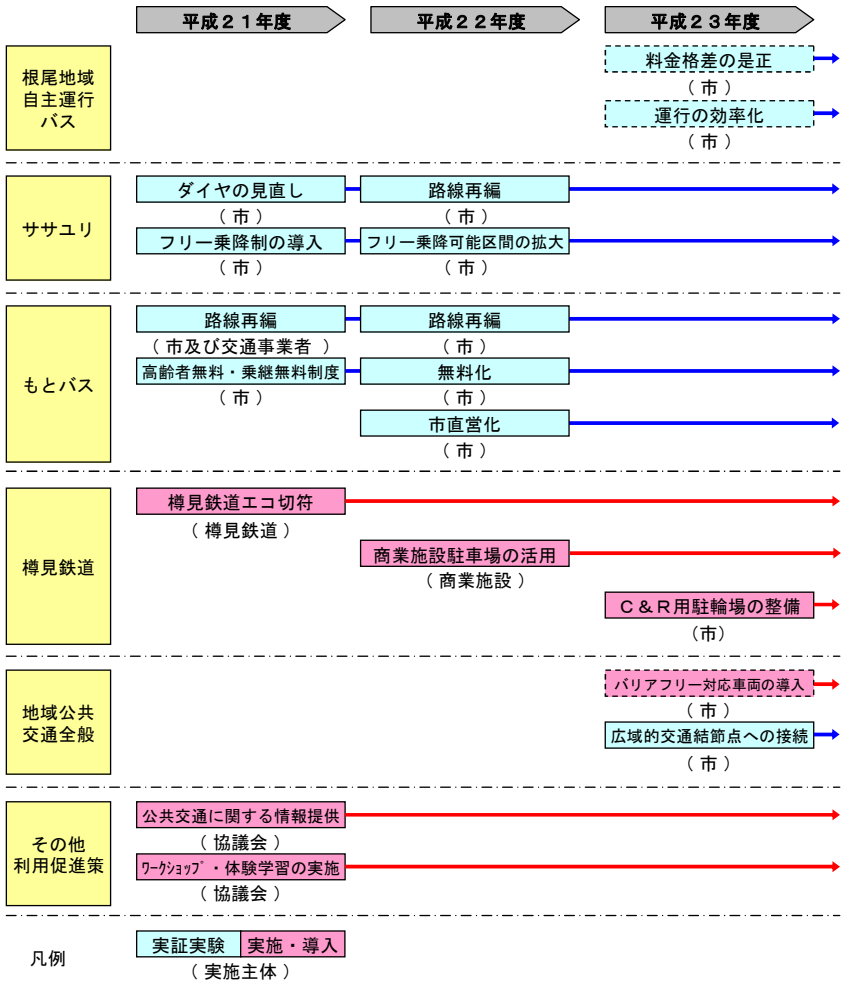
（３）実施スケジュール

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。



（３）実施スケジュール

平成２２年度～平成２３年度の２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。



本巣市地域公共交通活性化・再生総合事業計画変更に関する新旧対照表

資料５

改正案	現行
１及び２略	１及び２略
３．総合事業計画の全体事業計画	３．総合事業計画の全体事業計画
（１）全体事業計画の目標	（１）全体事業計画の目標
（基本方針） ①市民にとってわかりやすい公共交通体系であること ②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 ③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であること ④継続的に現状評価を行うこと （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。 【具体的な目標値】 ①利用者数（対 H19 年度対比） 根尾地域‥‥約 5%減, 本巣地域‥‥約 0.5%増, 真正地域及び糸貫地域‥‥約 250%増 ②利用者一人あたりの市年間負担コスト　９９７円（H19 年度実績）→８００円以下（第一次目標値）→６００円以下（第二次目標値） （評価事項） ・公共交通利用者数の増加（樽見鉄道，市営バス）	（基本方針） ①市民にとってわかりやすい公共交通体系であること ②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 ③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であること ④継続的に現状評価を行うこと （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。 【具体的な目標値】 ①利用者数（対 H19 年度対比） 根尾地域‥‥約 5%減, 本巣地域‥‥約 0.5%増, 真正地域及び糸貫地域‥‥約 250%増 ②利用者一人あたりの市年間負担コスト　９９７円（H19 年度実績）→８００円以下 （評価事項） ・公共交通利用者数の増加（樽見鉄道，市営バス）

・公共交通間及び他モードとの乗継利用者数の増加（交通結節点利用者数の増加）
・利用頻度の増加（外出機会の増加）
・利用者満足度の向上
・利用者一人あたり市年間負担コストの減少
・地域特性に応じた公共交通の再構築（デマンド型運行等）
・住民の移動ニーズにあった新たな公共交通の構築（ＪＲ穂積駅への急行バス及び北方バスターミナルへの乗り入れの検討）

（２）全体事業計画の事業スケジュール

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（――）で記載。

事業の名称	平成２１年度	平成２２年度	平成２３年度
	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月
根尾地域自主運行バス			
昼間時デマンド型運行	調査・検証 準備		
料金格差の是正・運行の効率化		調査・検証	実証実験
ササユリ			
ダイヤ・ルートの見直し	ダイヤ改正 準備 調査・検証	ダイヤ及びルート改正 準備 調査・検証	

・公共交通間及び他モードとの乗継利用者数の増加（交通結節点利用者数の増加）
・利用頻度の増加（外出機会の増加）
・利用者満足度の向上
・利用者一人あたり市年間負担コストの減少
・地域特性に応じた公共交通の再構築（デマンド型運行等）
・住民の移動ニーズにあった新たな公共交通の構築（ＪＲ穂積駅への急行バス＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

（２）全体事業計画の事業スケジュール

以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（――）で記載。

事業の名称	平成２１年度	平成２２年度	平成２３年度
	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月	4月 9月 12月 3月
根尾地域自主運行バス			
昼間時デマンド型運行	準備	実証実験開始 調査・検証	
ササユリ			
ダイヤ＿＿＿の見直し	ダイヤ改正 準備 調査・検証		

フリー乗降制の導入及び拡充	制度運用開始 準備　調査・検証	拡充	
もとバス			
もとバス路線及び運行形態の再編	実証実験開始 準備　調査・検証	実証実験開始 準備　調査・検証	
高齢者無料制度の導入	制度運用開始		
乗継無料制度の導入（樽見鉄道，もとバス間）	制度運用開始		
無料お試し期間	１ヶ月		
樽見鉄道			
樽見鉄道エコ切符の発行	H21.3～開始		
地域公共交通全般			
バリアフリー対応車輌の導入			導入
ＪＲ穂積駅行き急行バスの検証	実施計画・準備 調査・検証		
広域的交通結節点への接続		準備 調査・検証	実証実験開始

フリー乗降制の導入	制度運用開始 準備　調査・検証		
もとバス			
もとバス路線再編	実証実験開始 準備　調査・検証		
高齢者無料制度の導入	制度運用開始		
乗継無料制度の導入（樽見鉄道，もとバス間）	制度運用開始		
無料お試し期間	１ヶ月		
樽見鉄道			
樽見鉄道エコ切符の発行	H21.3～開始		
地域公共交通全般			
小型低床バスの導入		導入	
ＪＲ穂積駅行き急行バスの検証	実施計画・準備	実証実験開始 調査・検証	
広域的交通結節点の整備	候補地選定	実施設計	利用開始

Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	実施設計	――	利用開始 整備
商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ	実施計画･関係機関との協議	利用開始	
その他の利用促進策			
公共交通ガイドブックの作成	配布 作成・印刷	配布 改定・印刷	配布 改定・印刷
ワークショップ・体験学習等の実施	ワークショップ２回／年 総合学習１回／年 準備	ワークショップ２回／年 体験学習１回／年	ワークショップ２回／年 体験学習１回／年
ＰＲ	ポスター チラシ 作成・印刷	ポスター チラシ 作成・印刷	ポスター チラシ 作成・印刷

（３）全体事業計画の事業費等

事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
根尾地域自主運行バス			
――	――	――	――
料金格差の是正・運行の効率化	１２，０００千円	０千円	１２，０００千円
小計	１２，０００千円	０千円	１２，０００千円

Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	実施設計	利用開始 整備	――
商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ	実施計画･関係機関との協議	利用開始	
その他の利用促進策			
公共交通ガイドブックの作成	配布 作成・印刷	配布 改定・印刷	配布 改定・印刷
ワークショップ・総合学習等の実施	ワークショップ２回／年 総合学習１回／年 準備	ワークショップ２回／年 総合学習１回／年 準備	ワークショップ２回／年 総合学習１回／年 準備
ＰＲ	ポスター チラシ 作成・印刷	ポスター チラシ 作成・印刷	ポスター チラシ 作成・印刷

（３）全体事業計画の事業費等

事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
根尾地域自主運行バス			
昼間時デマンド型運行	３，０００千円	１，５００千円	１，５００千円
――	――	――	――
小計	３，０００千円	１，５００千円	１，５００千円

もとバス			
もとバス路線及び運行形態の再編	２８，３１４千円	８，４７１千円	１９，８４３千円
高齢者無料制度の導入	８０４千円	０千円	８０４千円
乗継無料制度の導入	５３６千円	０千円	５３６千円
無料お試し期間	３００千円	０千円	３００千円
小計	２９，９５４千円	８，４７１千円	２１，４８３千円
地域公共交通全般			
バリアフリー対応車輌の導入	１８，５００千円	０千円	１８，５００千円
ＪＲ穂積駅行き急行バスの検証			
広域的交通結節点への接続	０千円	０千円	０千円
Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	３，０００千円	０千円	３，０００千円
小計	２１，５００千円	０千円	２１，５００千円
その他の利用促進策			
公共交通ネットワーク再編に係る利用促進等支援業務	８，９２５千円	３，００６千円	５，９１９千円

もとバス			
もとバス路線再編	７６，８０１千円	３８，４００千円	３８，４０１千円
高齢者無料制度の導入	２，４１２千円	１，２０６千円	１，２０６千円
乗継無料制度の導入	１，６０８千円	８０４千円	８０４千円
無料お試し期間	３００千円	１５０千円	１５０千円
小計	８１，１２１千円	４０，５６０千円	４０，５６１千円
地域公共交通全般			
小型低床バスの導入	１８，５００千円	９，２５０千円	９，２５０千円
ＪＲ穂積駅行き急行バスの検証	２５，０００千円	１２，５００千円	１２，５００千円
広域的交通結節点の整備	５，０００千円	２，５００千円	２，５００千円
Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	３，０００千円	１，５００千円	１，５００千円
小計	５１，５００千円	２５，７５０千円	２５，７５０千円
その他の利用促進策			
公共交通ネットワーク再編に係る利用促進等支援業務	２６，９２５千円	１３，４６２千円	１３，４６３千円

公共交通ガイドブックの作成	１，０６０千円	０千円	１，０６０千円
小計	９，９８５千円	３，００６千円	６，９７９千円
合計	７３，４３９千円	１１，４７７千円	６１，９６２千円

４．総合事業計画の各年度事業計画

４－１．初年度（平成２１年度）事業計画

（１）事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
根尾地域自主運行バス			
昼間時デマンド型運行	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デマンド型運行の実証実験の事前準備（アンケート調査等）を行う。	本巣市	※便ごとのバス停間利用者数の把握 ※利用者や地域住民からの意見聴取
ササユリ			
ダイヤの見直し	樽見鉄道との乗継利便性や地域内の買い物施設や病院などへの移動の利便性向上を図るためダイヤの見直しを行う。	本巣市	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
フリー乗降制の導入	利便性向上を図るため運行ルートの一部区間	本巣市	

小計	２６，９２５千円	１３，４６２千円	１３，４６３千円
合計	１６２，５４６千円	８１，２７２千円	８１，２７４千円

４．総合事業計画の各年度事業計画

４－１．初年度（平成２１年度）事業計画

（４）事業計画の概要（目標）等

事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
根尾地域自主運行バス			
昼間時デマンド型運行	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デマンド型運行の実証実験の事前準備（アンケート調査等）を行う。	本巣市	※便ごとのバス停間利用者数の把握 ※利用者や地域住民からの意見聴取
ササユリ			
ダイヤの見直し	樽見鉄道との乗継利便性や地域内の買い物施設や病院などへの移動の利便性向上を図るためダイヤの見直しを行う。	本巣市	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
フリー乗降制の導入	利便性向上を図るため運行ルートの一部区間	本巣市	

	（団地内等）においてフリー乗降制を導入する。		
もとバス			
もとバス路線再編	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に路線再編を行う。	本巣市 岐阜バス	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
高齢者無料制度の導入	高齢者の外出をサポートしながら利用促進を図るため70歳以上無料制度を導入する。	本巣市 岐阜バス	
乗継無料制度の導入	樽見鉄道及びもとバスの双方の利用促進を図るため乗継無料制度を導入する。	本巣市 岐阜バス	
無料お試し期間	ルート・ダイヤともにリニューアルされたもとバスのＰＲを行うため実証運行開始後１ヶ月間無料お試し期間を設ける。	本巣市 岐阜バス	
樽見鉄道			
樽見鉄道エコ切符の発行	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。	樽見鉄道	・利用者数の増加
地域公共交通全般			
ＪＲ穂積駅行き急	ＪＲ穂積駅への急行	本巣市	※交通事業者と

	（団地内等）においてフリー乗降制を導入する。		
もとバス			
もとバス路線再編	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に路線再編を行う。	本巣市 岐阜バス	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
高齢者無料制度の導入	高齢者の外出をサポートしながら利用促進を図るため70歳以上無料制度を導入する。	本巣市 ＿＿＿	
乗継無料制度の導入	樽見鉄道及びもとバスの双方の利用促進を図るため乗継無料制度を導入する。	本巣市 ＿＿＿	
無料お試し期間	ルート・ダイヤともにリニューアルされたもとバスのＰＲを行うため実証運行開始後１ヶ月間無料お試し期間を設ける。	本巣市 ＿＿＿	
樽見鉄道			
樽見鉄道エコ切符の発行	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。	樽見鉄道	・利用者数の増加
地域公共交通全般			
ＪＲ穂積駅行き急	ＪＲ穂積駅への急行	本巣市	※交通事業者と

行バスの検証	バス運行の実証実験に向けた準備等を行う。	交通事業者	の協議
広域的交通結節点への接続	広域的交通結節点の整備に向けた候補地選定及び接続を検討する。	協議会	※関係機関との協議
商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ	駅周辺商業施設駐車場をＰ＆Ｒ用駐車場として活用するための検討を行う。	商業施設	※駐車場規模･位置及び利用料金等について関係機関との協議
Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	樽見鉄道及びもとバスの利用促進を図るためＣ＆Ｒ用駐輪場の実施設計を行う。	協議会	※駐輪場規模･位置等について関係機関との協議
その他の利用促進策			
公共交通ガイドブックの作成	公共交通の利用促進を図るため市内の公共交通の路線図、時刻表、運賃、乗継案内等をまとめたガイドブックを作成する。	協議会	･公共交通利用者数の増加
ワークショップ･総合学習等の実施	地域住民によるワークショップ、高校生以下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	協議会	

行バスの検証	バス運行の実証実験に向けた実施計画の作成、運行準備等を行う。	交通事業者	の協議
広域的交通結節点の整備	広域的交通結節点の整備に向けた候補地選定及び整備イメージ図を作成する。	協議会	※関係機関との協議
商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ	駅周辺商業施設駐車場をＰ＆Ｒ用駐車場として活用するため位置や利用料金等の実施計画を作成する。	商業施設	※駐車場規模･位置及び利用料金等について関係機関との協議
Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	樽見鉄道及びもとバスの利用促進を図るためＣ＆Ｒ用駐輪場の実施設計を行う。	協議会	※駐輪場規模･位置等について関係機関との協議
その他の利用促進策			
公共交通ガイドブックの作成	公共交通の利用促進を図るため市内の公共交通の路線図、時刻表、運賃、乗継案内等をまとめたガイドブックを作成する。	協議会	･公共交通利用者数の増加
ワークショップ･総合学習等の実施	地域住民によるワークショップ、小中学生等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	協議会	

	し守り育てる意識の醸成を行う。		
ＰＲ	実証実験内容の周知・ＰＲを行うためポスター・チラシを作成する。	協議会	

（２）事業費等

事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
もとバス			
もとバス路線再編	２２，５８８千円	８，４７１千円	１４，１１７千円
高齢者無料制度の導入	８０４千円	０千円	８０４千円
乗継無料制度の導入	５３６千円	０千円	５３６千円
無料お試し期間	３００千円	０千円	３００千円
その他の利用促進策			
公共交通ネットワーク再編に係る利用促進等支援業務 ＜内容＞ ・ガイドブック、チラシ等制作 ・利用実態、利用者アンケート調査 ・ワークショップ等利用促進イベント開催	８，９２５千円	３，００６千円	５，９１９千円

	し守り育てる意識の醸成を行う。		
ＰＲ	実証実験内容の周知・ＰＲを行うためポスター・チラシを作成する。	協議会	

（２）事業費等

事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
もとバス			
もとバス路線再編	２２，５８９千円	１１，２９４千円	１１，２９５千円
高齢者無料制度の導入	８０４千円	４０２千円	４０２千円
乗継無料制度の導入	５３６千円	２６８千円	２６８千円
無料お試し期間	３００千円	１５０千円	１５０千円
その他の利用促進策			
公共交通ネットワーク再編に係る利用促進等支援業務 ＜内容＞ ・ガイドブック、チラシ等制作 ・利用実態、利用者アンケート調査 ・ワークショップ等利用促進イベント開催	８，９２５千円	４，４６２千円	４，４６３千円

・連携計画の検証 ・次年度実証実験の企画立案 ・報告書等資料作成			
小計	３３，１５３千円	１１，４７７千円	２１，６７６千円

４－２．２年度（平成２２年度）事業計画			
（２）事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
根尾地域自主運行バス			
料金格差の是正・運行の効率化に向けた調査・検討	無料化などについて調査・検討を行う。 利用実態を踏まえ運行の効率化に向けた調査・検討を行う。	本巣市	・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
ササユリ			
ダイヤ及びルートの見直し	平成21年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じて再度ダイヤ・ルートの見直しを行う。	本巣市	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上

・連携計画の検証 ・次年度実証実験の企画立案 ・報告書等資料作成			
小計	３３，１５４千円	１６，５７６千円	１６，５７８千円

４－２．２年度（平成２２年度）事業計画			
（５）事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
根尾地域自主運行バス			
昼間時デマンド型運行	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デマンド型運行の実証実験を行う。	本巣市	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
ササユリ			
ダイヤの見直し	平成21年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じて再度ダイヤの見直しを行う。	本巣市	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上

フリー乗降制の拡充	平成22年度も継続する。ただし平成21年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じて区間の見直しを行う。	本巣市	・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
もとバス			
もとバス路線及び運行形態の再編	平成22年度以降は無料バスとして実証実験を行う。	本巣市	・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
樽見鉄道			
樽見鉄道エコ切符の発行	平成22年度も継続する。	樽見鉄道	・利用者数の増加
地域公共交通全般			

フリー乗降制の導入	平成22年度も継続する。ただし平成21年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じて区間の見直しを行う。	本巣市	・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
もとバス			
もとバス路線等再編	平成22年度も実証運行を継続する。ただし平成21年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じてルート・ダイヤの見直しまたはデマンド方式へ変更を行う。	本巣市 岐阜バス	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
高齢者無料制度の導入	平成22年度も継続する。	本巣市	
乗継無料制度の導入	平成22年度も継続する。	本巣市	
樽見鉄道			
樽見鉄道エコ切符の発行	平成22年度も継続する。	樽見鉄道	・利用者数の増加
地域公共交通全般			
小型低床バスの導入	高齢者の利便性・安全性を向上するため小型低床バスを導入する。	本巣市	・利用者満足度の向上
ＪＲ穂積駅行き急行バスの検証	樽見鉄道及びＪＲ利用者の利便性向上を図るためＪＲ穂積駅への急行バス運行の実証実験を行う。	本巣市 交通事業者	・利用者数の増加 ・利用者満足度の向上

広域的交通結節点への接続	公共交通間及び他モードとの結節を強化するため広域的交通結節点（北方バスターミナル）への接続を検証する。	本巣市	・もとバス利用者の利便性向上
商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ	樽見鉄道の利用促進を図るため駅周辺商業施設駐車場をＰ＆Ｒ用駐車場として利用する。	商業施設	・Ｐ＆Ｒ利用者数の増加
その他の利用促進策			
公共交通ガイドブックの作成	樽見鉄道・路線バス・市営バスのダイヤ改正等を踏まえガイドブックの改訂版を作成する。	協議会	・公共交通利用者数の増加
ワークショップ・体験学習等の実施	平成22年度も継続する。	協議会	
ＰＲ	平成22年度新たに実施する運行　内容の周知・ＰＲを行うためチラシ等　を作成する。	協議会	
（２）事業費等			
事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
根尾地域自主運行バス			

広域的交通結節点の整備	公共交通間及び他モードとの結節を強化するため広域的交通結節点の実施設計を行う。	協議会	
Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	樽見鉄道及びもとバスの利用促進を図るためＣ＆Ｒ用駐輪場を整備する。	協議会	・Ｃ＆Ｒ利用者数の増加
商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ	樽見鉄道の利用促進を図るため駅周辺商業施設駐車場をＰ＆Ｒ用駐車場として利用する。	商業施設	・Ｐ＆Ｒ利用者数の増加
その他の利用促進策			
公共交通ガイドブックの作成	樽見鉄道・路線バス・市営バスのダイヤ改正等を踏まえガイドブックの改訂版を作成する。	協議会	・公共交通利用者数の増加
ワークショップ・総合学習等の実施	平成22年度も継続する。	協議会	
ＰＲ	平成22年度新たに実施する実証実験内容の周知・ＰＲを行うためポスター・チラシを作成する。	協議会	
（２）事業費等			
事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
根尾地域自主運行バス			

もとバス			
もとバス路線及び運行形態の再編	２，８６３千円	０千円	２，８６３千円
地域公共交通全般			
その他の利用促進策			

昼間時デマンド型運行	１，５００千円	７５０千円	７５０千円
もとバス			
もとバス路線等再編	２７，１０６千円	１３，５５３千円	１３，５５３千円
高齢者無料制度の導入	８０４千円	４０２千円	４０２千円
乗継無料制度の導入	５３６千円	２６８千円	２６８千円
地域公共交通全般			
小型低床バスの導入	１８，５００千円	９，２５０千円	９，２５０千円
Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	３，０００千円	１，５００千円	１，５００千円
その他の利用促進策			
公共交通ネットワーク再編に係る利用促進等支援業務 ＜内容＞ ・ガイドブック、チラシ等制作 ・利用実態、利用者アンケート調査 ・ワークショップ等利用促進イベント開催 ・連携計画の検証 ・次年度実証実験の企画立案 ・報告書等資料作	９，０００千円	４，５００千円	４，５００千円

公共交通ガイドブックの作成	５３０千円	０千円	５３０千円
小計	３，３９３千円	０千円	３，３９３千円

４－３．３年度（平成２３年度）事業計画			
（３）事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
根尾地域自主運行バス			
料金格差の是正・運行の効率化	平成23年度以降は無料バスとして実証実験を行う。	本巣市	・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
ササユリ			
ダイヤ及びルートの見直し	平成22年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じて再度ダイヤ・ルートの見直しを行う。	本巣市	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
フリー乗降制の継続	平成23年度も継続する。ただし平成22	本巣市	

成			
小計	６０，４４６千円	３０，２２３千円	３０，２２３千円

４－３．３年度（平成２３年度）事業計画			
（６）事業計画の概要（目標）等			
事業の名称	事業の概要（目標）	実行主体	評価事項
根尾地域自主運行バス			
昼間時デマンド型運行	平成23年度も昼間時デマンド型運行の実証実験を継続する。	本巣市	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
ササユリ			
ダイヤの見直し	平成22年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じて再度ダイヤの見直しを行う。	本巣市	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
フリー乗降制の導入	平成23年度も継続する。ただし平成22	本巣市	

	年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じて区間の見直しを行う。		
もとバス			
もとバス路線及び運行形態の再編	平成23年度も無料バスとして実証実験を継続する。	本巣市	・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
樽見鉄道			
樽見鉄道エコ切符の発行	平成23年度も継続する。	樽見鉄道	・利用者数の増加
地域公共交通全般			
広域的交通結節点への接続	公共交通間及び他モードとの結節を強化するため広域的交通結節点(北方バスターミナル)への接続を行う。	本巣市	・利用者数の増加(樽見鉄道，市営バス) ・利用者満足度の向上

	年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じて区間の見直しを行う。		
もとバス			
もとバス路線等再編	平成23年度も実証運行を継続する。ただし平成22年度調査・検証結果を踏まえ必要に応じてルート・ダイヤの見直しまたはデマンド方式へ変更を行う。	本巣市 岐阜バス	・利用者数の増加 ・利用頻度の増加 ・利用者満足度の向上 ・利用者１人あたり市年間負担コストの削減
高齢者無料制度の導入	平成23年度も継続する。	本巣市	
乗継無料制度の導入	平成23年度も継続する。	本巣市	
樽見鉄道			
樽見鉄道エコ切符の発行	平成23年度も継続する。	樽見鉄道	・利用者数の増加
地域公共交通全般			
ＪＲ穂積駅行き急行バスの検証	平成23年度も実証実験を継続する。	本巣市 交通事業者	・利用者数の増加 ・利用者満足度の向上
広域的交通結節点の整備	公共交通間及び他モードとの結節を強化するため広域的交通結節点を整備する。	協議会	・利用者数の増加(樽見鉄道，市営バス) ・利用者満足度の向上

Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	樽見鉄道及びもとバスの利用促進を図るためＣ＆Ｒ用駐輪場を整備する。	本巣市	・Ｃ＆Ｒ利用者数の増加
バリアフリー対応車輌の導入	高齢者の利便性･安全性を向上するためバリアフリー対応車輌を導入する。	本巣市	・利用者満足度の向上
その他の利用促進策			
公共交通ガイドブックの作成	樽見鉄道・路線バス･市営バスのダイヤ改正等を踏まえガイドブックの改訂版を作成する。	協議会	・公共交通利用者数の増加
ワークショップ･体験学習等の実施	平成23年度も継続する。	協議会	
ＰＲ	平成 23 年度変更内容の周知･ＰＲを行うためチラシ等を作成する。	協議会	
商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ	樽見鉄道の利用促進を図るため駅周辺商業施設駐車場をＰ＆Ｒ用駐車場として利用する。	商業施設	・Ｐ＆Ｒ利用者数の増加

（２）事業費等

事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
根尾地域自主運行バス			

その他の利用促進策			
公共交通ガイドブックの作成	樽見鉄道・路線バス･市営バスのダイヤ改正等を踏まえガイドブックの改訂版を作成する。	協議会	・公共交通利用者数の増加
ワークショップ・総合学習等の実施	平成23年度も継続する。	協議会	
ＰＲ	平成 23 年度変更内容の周知･ＰＲを行うためポスター･チラシを作成する。	協議会	
商業施設駐車場を活用したＰ＆Ｒ	平成23年度もＰ＆Ｒ用駐車場として利用する。	商業施設	・Ｐ＆Ｒ利用者数の増加

（２）事業費等

事業の名称	総事業費（見込み）	国費（見込み）	地域の負担（見込み）
根尾地域自主運行バス			
昼間時デマンド型運行	１，５００千円	７５０千円	７５０千円

料金格差の是正・運行の効率化	１２，０００千円	０千円	１２，０００千円
もとバス			
もとバス路線及び運行形態の再編	２，８６３千円	０千円	２，８６３千円
地域公共交通全般			
広域的交通結節点への接続	０千円	０千円	０千円
Ｃ＆Ｒ用駐輪場の整備	３，０００千円	０千円	３，０００千円
バリアフリー対応車輌の導入	１８，５００千円	０千円	１８，５００千円
その他の利用促進策			

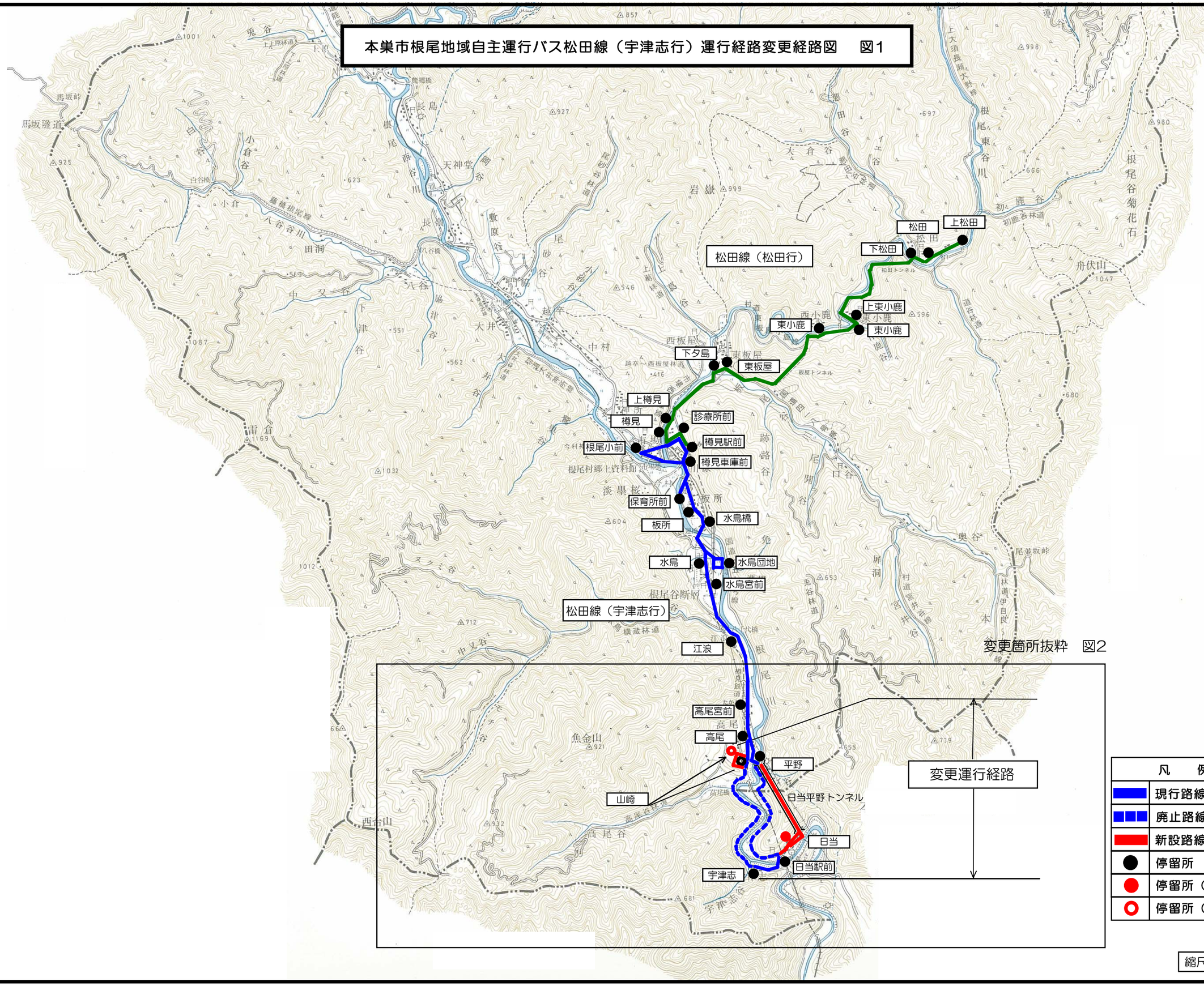
もとバス			
もとバス路線等再編	２７，１０６千円	１３，５５３千円	１３，５５３千円
高齢者無料制度の導入	８０４千円	４０２千円	４０２千円
乗継無料制度の導入	５３６千円	２６８千円	２６８千円
地域公共交通全般			
ＪＲ穂積駅行き急行バスの運行	２５，０００千円	１２，５００千円	１２，５００千円
広域的交通結節点の整備	５，０００千円	２，５００千円	２，５００千円
その他の利用促進策			
公共交通ネットワーク再編に係る利用促進等支援業務 ＜内容＞ ・ガイドブック、チラシ等制作 ・利用実態、利用者アンケート調査 ・ワークショップ等利用促進イベン	９，０００千円	４，５００千円	４，５００千円

公共交通ガイドブックの作成	５３０千円	０千円	５３０千円
小計	３６，８９３千円	０千円	３６，８９３千円

ト開催 ・連携計画の検証 ・次年度本格運行の企画立案 ・報告書等資料作成			
小計	６８，９４６千円	３４，４７３千円	３４，４７３千円

資料７

本巣市根尾地域自主運行バス松田線（宇津志行）運行経路変更経路図　図1



凡　例	
	現行路線
	廃止路線
	新設路線
●	停留所
●	停留所（新設）
○	停留所（移設）

縮尺1／50,000

松田線（宇津志行）時刻表

［平日］　**改正後**

改訂　平成２２年　１月　４日

停留所 / 時刻	樽見車庫前	根尾小前	樽見	診療所前	樽見駅前	保育所前	板所	水鳥橋	みどり団地	水鳥	水鳥宮前	江浪	高尾宮前	高尾	山崎	平野	日当	日当駅前	宇津志
発着時刻　（１）	7:08	－	－	－	－	－	7:10	－	－	7:12	7:13	7:15	7:16	7:17	7:18	－	－	7:21	7:22
発着時刻　（２）	－	－	－	8:18	8:19	8:21	8:22	－	－	8:24	8:25	8:27	8:28	8:29	8:30	－	－	8:33	8:34
発着時刻　（３）	10:37	－	－	10:38	10:39	－	10:41	10:42	10:44	10:45	10:46	10:48	10:49	10:50	10:51	10:52	10:54	10:55	10:56
発着時刻　（４）	－	15:15	15:17	15:18	15:19	－	15:21	15:22	15:24	15:25	15:26	15:28	15:30	15:31	15:32	15:33	15:35	15:36	15:37
発着時刻　（５）	－	16:22	16:24	16:25	16:26	16:28	16:29	16:30	16:32	16:33	16:34	16:36	16:38	16:39	16:40	16:41	16:43	16:44	16:45

停留所 / 時刻	宇津志	日当駅前	日当	平野	山崎	高尾	高尾宮前	江浪	水鳥宮前	水鳥	みどり団地	水鳥橋	板所	保育所前	樽見駅前	診療所前	樽見	根尾小前	樽見車庫前
発着時刻　（１）	7:23	7:24	7:25	7:27	7:28	7:29	7:30	7:31	7:33	7:34	7:35	7:37	7:38	－	7:45	7:44	7:43	7:41	－
発着時刻　（２）	8:35	8:36	8:37	8:39	8:40	8:41	8:42	8:43	8:45	8:46	8:47	8:49	8:50	8:51	8:53	8:54	－	－	8:55
発着時刻　（３）	10:57	10:58	10:59	11:01	11:02	11:03	11:04	11:05	11:07	11:08	11:09	11:11	11:12	－	11:14	11:15	11:16	－	－
発着時刻　（４）	15:38	15:39	15:40	15:42	15:43	15:44	15:45	15:46	15:48	15:49	－	15:50	15:51	－	15:53	－	－	－	15:54
発着時刻　（５）	16:47	－	－	16:49	－	16:50	16:51	16:52	16:54	16:55	－	16:56	16:57	－	16:59	17:00	17:01	－	

◎第１便のみ、板所・根尾小前・樽見・診療所前・樽見駅前の順に運行します。

※上記の時刻表は通過予定時刻です。

本巣市（根尾地域）市営バス

松田線（宇津志行）時刻表

［平日］　改正前

改訂　平成１９年　４月　６日

停留所 / 時刻	樽見車庫前	根尾小前	樽見	診療所前	樽見駅前	保育所前	板所	水鳥橋	みどり団地	水鳥	水鳥宮前	江浪	高尾宮前	高尾	山崎	宇津志
発着時刻　（１）	7:08	－	－	－	－	－	7:10	7:11	－	7:12	7:13	7:15	7:17	7:18	7:19	7:22
発着時刻　（２）	－	－	－	8:18	8:19	8:21	8:22	8:23	－	8:24	8:25	8:27	8:29	8:30	8:31	8:34
発着時刻　（３）	10:38	－	－	10:39	10:40	－	10:42	10:43	10:45	10:46	10:47	10:49	10:51	10:52	10:53	10:56
発着時刻　（４）	－	15:15	15:17	15:18	15:19	－	15:21	15:22	15:24	15:25	15:26	15:28	15:30	15:31	15:32	15:35
発着時刻　（５）	－	16:22	16:24	16:25	16:26	16:28	16:29	16:30	16:32	16:33	16:34	16:36	16:38	16:39	16:40	16:43

停留所 / 時刻	日当駅前	平野	高尾	高尾宮前	江浪	水鳥宮前	水鳥	みどり団地	水鳥橋	板所	保育所前	樽見駅前	診療所前	樽見	根尾小前	樽見車庫前
発着時刻　（１）	7:23	7:27	7:28	7:29	7:31	7:33	7:34	7:35	7:37	7:38	－	7:45	7:44	7:43	7:41	－
発着時刻　（２）	8:35	8:39	8:40	8:41	8:43	8:45	8:46	8:47	8:49	8:50	8:51	8:53	8:54	－	－	8:55
発着時刻　（３）	10:57	11:01	11:02	11:03	11:05	11:07	11:08	11:09	11:11	11:12	－	11:14	11:15	11:16	－	－
発着時刻　（４）	15:36	15:40	15:41	15:42	15:44	15:46	15:47	－	15:48	15:49	－	15:51	－	－	－	15:52
発着時刻　（５）	16:44	16:48	16:49	16:50	16:52	16:54	16:55	－	16:56	16:57	－	16:59	17:00	17:01	－	

◎第１便のみ、板所・根尾小前・樽見・診療所前・樽見駅前の順に運行します。

※上記の時刻表は通過予定時刻です。

本巣市（根尾地域）市営バス

松田線（宇津志行）時刻表　［土曜日］　改正後

改訂　平成２２年１月４日

停留所 時刻	樽見車庫前	樽見駅前	保育所前	板所	水鳥橋	みどり団地	水鳥	水鳥宮前	江浪	高尾宮前	高尾	山崎	平野	日当	日当駅前	宇津志
発着時刻　（１）	8:03	－	－	8:05	8:06	－	8:08	8:09	8:11	8:12	8:13	8:14	8:15	8:17	8:18	8:19
発着時刻　（２）	11:16	11:17	11:18	11:19	11:20	11:22	11:23	11:24	11:26	11:27	11:28	11:29	11:30	11:32	11:33	11:34

停留所 時刻	宇津志	日当駅前	日当	平野	山崎	高尾	高尾宮前	江浪	水鳥宮前	水鳥	みどり団地	水鳥橋	板所	保育所前	樽見駅前	樽見車庫前
発着時刻　（１）	8:20	8:21	8:22	8:24	8:25	8:26	8:27	8:28	8:30	8:31	8:32	8:34	8:35	8:36	8:38	8:39
発着時刻　（２）	11:35	11:36	11:37	11:39	11:40	11:41	11:42	11:43	11:45	11:46	11:47	11:49	11:50	－	11:52	11:53

※上記の時刻表は通過予定時刻です。

本巣市（根尾地域）市営バス

松田線（宇津志行）時刻表

［土曜日］　改正前

改訂　平成１８年４月21日

停留所 時刻	樽見車庫前	樽見駅前	保育所前	板所	水鳥橋	みどり団地	水鳥	水鳥宮前	江浪	高尾宮前	高尾	山崎	宇津志
発着時刻　（１）	8:05	－	－	8:07	8:08	－	8:09	8:10	8:12	8:14	8:15	8:16	8:19
発着時刻　（２）	11:16	11:17	11:18	11:19	11:20	11:22	11:23	11:24	11:26	11:28	11:29	11:30	11:33

停留所 時刻	日当駅前	平野	高尾	高尾宮前	江浪	水鳥宮前	水鳥	みどり団地	水鳥橋	板所	保育所前	樽見駅前	樽見車庫前
発着時刻　（１）	8:20	8:24	8:25	8:26	8:28	8:30	8:31	8:32	8:34	8:35	8:36	8:38	8:39
発着時刻　（２）	11:34	11:38	11:39	11:40	11:42	11:44	11:45	11:46	11:48	11:49	－	11:51	11:52

※上記の時刻表は通過予定時刻です。

本巣市（根尾地域）市営バス

本巣市自主運行バス条例新旧対照表

改正案

別表第2(第6条関係)

松田線・料金表(単位：円)

宇津志																												
120	日当駅前																											
120	120	日当																										
120	120	120	平野																									
120	120	120	120	山崎																								
130	130	130	120	120	高尾																							
140	140	140	120	120	120	高尾宮前																						
170	170	170	130	130	120	120	江浪																					
210	210	210	170	160	150	130	120	水鳥宮前																				
220	220	220	180	170	160	140	120	120	水鳥																			
230	230	230	180	170	160	140	120	120	120	みどり団地																		
250	250	250	200	190	180	160	130	120	120	120	水鳥橋																	
270	270	270	210	200	200	180	140	120	120	120	120	板所																
280	280	280	230	220	210	190	160	120	120	120	120	120	保育所前															
300	300	300	240	230	230	210	170	130	130	130	120	120	120	樽見車庫前														
310	310	310	250	240	240	220	180	140	140	140	120	120	120	120	樽見駅前													
310	310	310	250	240	240	220	180	140	140	140	120	120	120	120	120	診療所前												
310	310	310	250	250	240	220	180	140	140	140	120	120	120	120	120	120	樽見											
320	320	320	260	260	250	230	190	150	150	150	130	130	130	120	120	120	120	根尾小前										
330	330	330	270	270	250	230	200	160	150	150	130	130	130	120	120	120	120	120	上樽見									
370	370	370	320	310	300	280	250	210	200	200	180	160	150	130	130	120	120	120	120	下夕島								
380	380	380	320	310	300	280	250	210	200	200	180	170	150	130	130	120	120	120	120	120	東板屋							
430	430	430	380	370	370	350	310	270	270	270	240	230	210	190	190	180	180	170	170	120	120	西小鹿						
460	460	460	410	400	390	370	340	300	290	290	270	260	230	210	210	200	200	200	200	150	140	120	東小鹿					
470	470	470	420	410	400	380	350	310	300	300	280	270	240	220	220	210	210	210	210	160	150	120	120	上東小鹿				
520	520	520	470	460	450	430	400	370	360	360	340	320	300	280	280	270	270	260	260	210	210	150	130	120	下松田			
520	520	520	470	460	460	440	410	370	370	370	340	330	300	280	280	270	270	270	270	220	220	160	130	120	120	松田		
540	540	540	490	480	470	460	430	390	380	380	360	350	320	300	300	290	290	290	290	240	240	180	150	140	120	120	上松田	

現行

別表第2(第6条関係)

松田線・料金表(単位：円)

日当駅前																												
120	宇津志																											
130	140	平野																										
130	120	120	山崎																									
140	130	120	120	高尾																								
150	140	120	120	120	高尾宮前																							
190	170	130	130	120	120	江浪																						
230	210	170	160	150	130	120	水鳥宮前																					
230	220	180	170	160	140	120	120	水鳥																				
240	230	180	170	160	140	120	120	120	みどり団地																			
270	250	200	190	180	160	130	120	120	120	水鳥橋																		
280	270	210	200	200	180	140	120	120	120	120	板所																	
290	280	230	220	210	190	160	120	120	120	120	120	保育所前																
310	300	240	230	230	210	170	130	130	130	120	120	120	樽見車庫前															
320	310	250	240	240	220	180	140	140	140	120	120	120	120	樽見駅前														
320	310	250	240	240	220	180	140	140	140	120	120	120	120	120	診療所前													
320	310	250	250	240	220	180	140	140	140	120	120	120	120	120	120	樽見												
330	320	260	260	250	230	190	150	150	150	130	130	130	120	120	120	120	根尾小前											
330	330	270	270	250	230	200	160	150	150	130	130	130	120	120	120	120	120	上樽見										
380	370	320	310	300	280	250	210	200	200	180	160	150	130	130	120	120	120	120	下夕島									
380	380	320	310	300	280	250	210	200	200	180	170	150	130	130	120	120	120	120	120	東板屋								
440	430	380	370	370	350	310	270	270	270	240	230	210	190	190	180	180	170	170	120	120	西小鹿							
460	460	410	400	390	370	340	300	290	290	270	260	230	210	210	200	200	200	200	150	140	120	東小鹿						
470	470	420	410	400	380	350	310	300	300	280	270	240	220	220	210	210	210	210	160	150	120	120	上東小鹿					
520	520	470	460	450	430	400	370	360	360	340	320	300	280	280	270	270	260	260	210	210	150	130	120	下松田				
530	520	470	460	460	440	410	370	370	370	340	330	300	280	280	270	270	270	270	220	220	160	130	120	120	松田			
550	540	490	480	470	460	430	390	380	380	360	350	320	300	300	290	290	290	290	240	240	180	150	140	120	120	上松田		