

岐阜市コミュニティバスについて

※岐阜市資料より国交省作成

市民協働型コミュニティバス

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステム
- 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する。（運賃、ルートすべて決定）

高齢者等の地域内における
日常生活の移動の確保

地域住民が主役となる
**市民協働の手づくり
コミュニティバス**

運行の継続は
地域の努力次第

地域は最大限努力
(明確な収入目標)

地域負担 (運賃・広告)
地域に応じて
15~40%

行政が
地域の努力を支える

行政負担 (補助金)
地域に応じて
60~85%

地域住民が主体となった運営協議会を設置

地域住民

地域が経営感覚を持った運営
(地域住民が計画・運営)

ルート
ダイヤ
運賃も
地域が決定

行政 (市)

運営の支援

交通事業者

バスの運行

運営協議会の様子



記念式典の風景



地域の人のバスガイド

バス停の組み立て



地域が作り上げるコミュニティバスシステム

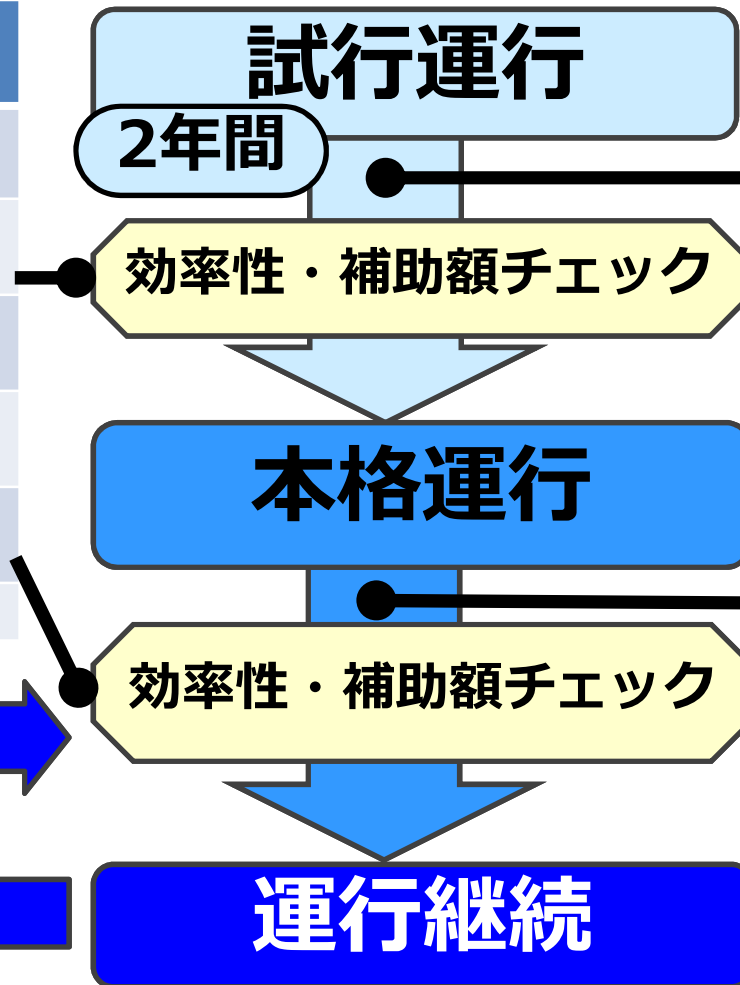
- 地域の努力によって利用者が増え続ける持続可能なコミュニティバスシステムを構築
- 地域に運行継続基準を明確に示し⇒基準を達成（達成化、地域・自分たちの力に自信を持つ）
この成功体験が地域の絆づくりに繋がり、さまざまな活動を展開（絆づくりに繋がっている）

<効率性・補助額チェック基準>

高齢者密度 (人/km ²)	年間補助 上限額	基準収 支率
500未満	1,050万円	15%
500以上 750未満	1,000万円	20%
750以上 1,000未満	950万円	25%
1,000以上 1,250未満	900万円	30%
1,250以上 1,500未満	850万円	35%
1,500以上	800万円	40%

チェック基準自体も10年経過
時点で学識者や住民代表に
よる委員会で見直し。

3年毎に
チェック



地域住民による

- ・運行計画の見直し
- ・収支改善策の検討
- ・運賃の見直し
- ・広告収入の検討 等

○地域の努力がサービス向上につなげた代表的な事例

- ・本格運行移行のため自発的に運賃100円→200円へ値上げの後、地域努力で利用を増やし、**運賃200円→100円に値下げを実現**→値下げにより利用者がさらに増加する好循環



広告いっぱいのバス

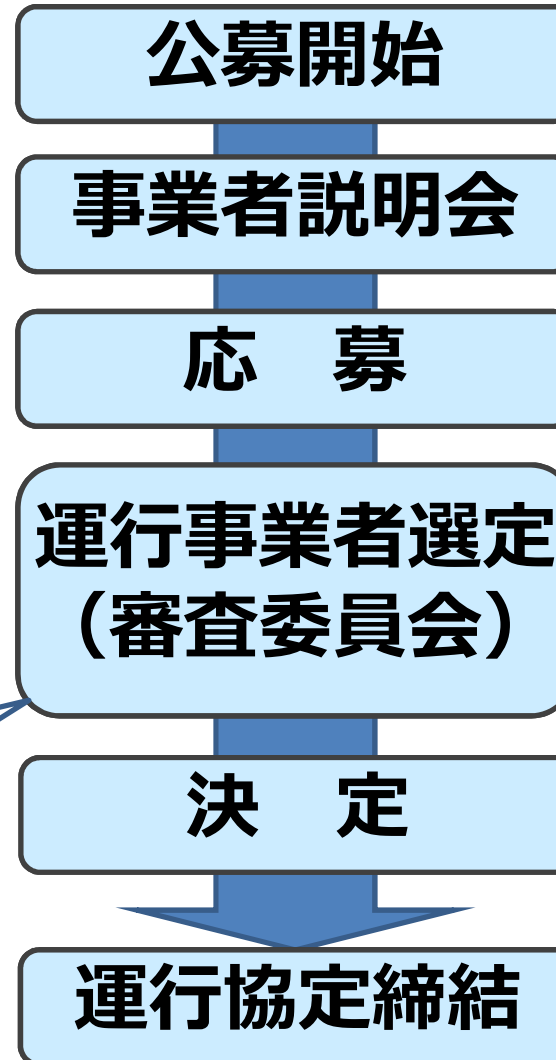
透明性の高い事業者公募制度

競争原理を導入するとともに、**安全、信頼及び運行の質にも重点**を置いた事業者を選定。

【評価項目】

運行経費単価、運行条件、運賃収受	
安全	運行管理体制
	整備管理体制
信頼	緊急時の体制
	実績・法令遵守
環境	環境・バリアフリー
提案	特定テーマに対する提案 及びその他の提案

【選定の流れ】

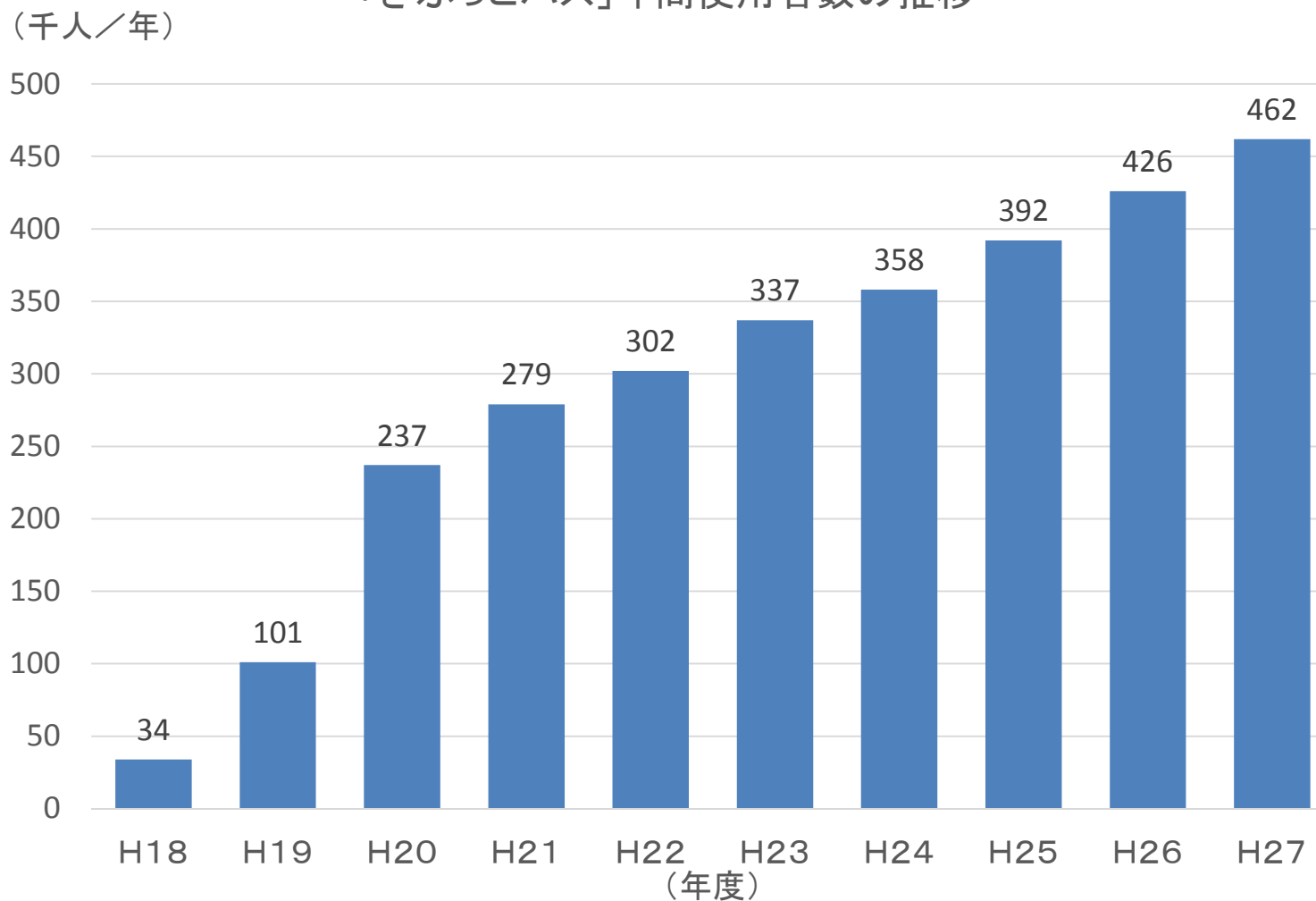


安全・安心の輸送と経営の安定性に重点を置いた総合的な評価を行うため、経営、労務、交通、福祉の学識経験者により審査

コミュニティバスの利用者数の推移

平成28年5月に利用者累計300万人を達成

「ぎふっこバス」年間使用者数の推移

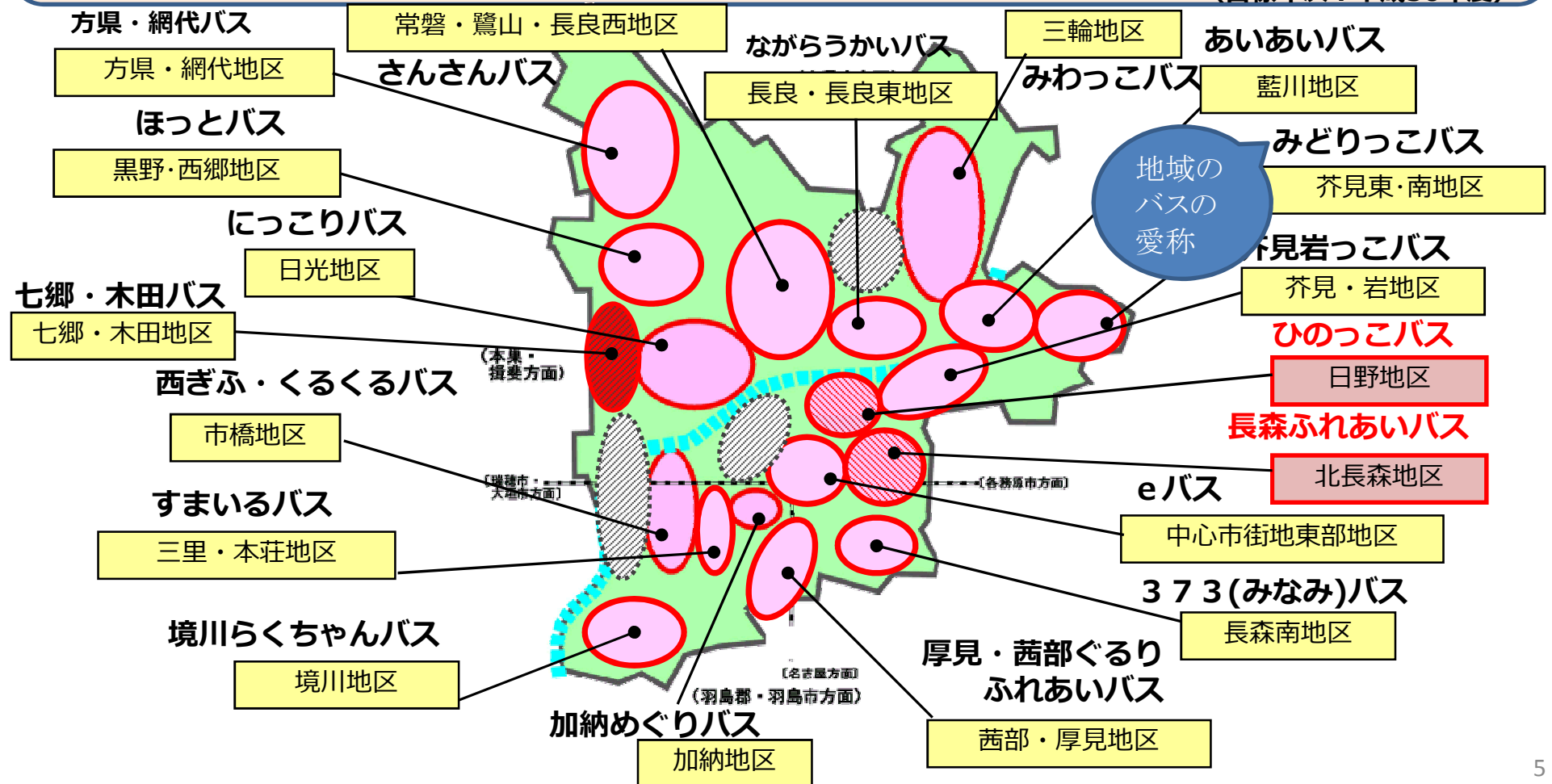


地域が広げるコミュニティバス

- 地域が導入を決定し、作り上げるコミュニティバスは連鎖的に拡大する。
⇒地域に成功体験⇒地域の自信、絆づくりに貢献⇒移動手段を超える可能性（地域の活動の拡大、意識の変革）

市民協働の手づくりコミュニティバスの導入地区が増加

現在 **18地区** (受益人口比率81%)
 今年度 **1地区導入** **19地区に** (受益人口比率84%)
 今後 **22地区へ** (受益人口比率100%)
 (目標年次：平成30年度)



使いやすいコミュニティバスであるために

ICカード



アユカ

70歳以上の方対象
2割引で乗車可能

免許返納した65歳以上人にアユカ交付
(利用額2,500円分)



高年齢者おでかけ
バスカード

ICカード
約23万枚発行
(市民1/2が所有)



路線バスでも
コミュニティバスでも
乗車可能

バスを乗り継ぐと
割引あり



バリアフリー対応の車両



路線バスとの乗り継ぎ



ヘルパーの同乗

郊外乗継拠点（トランジットセンター）事例



大学附属病院に整備されたバスターミナル



病院内ロビーバス近接情報



幹線バスとコミュニティバスの連携



コミュニティバスのバス停