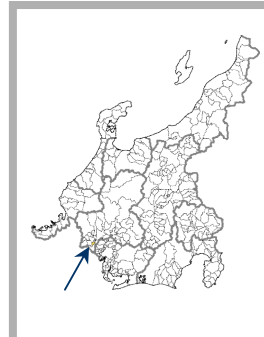


輪之内町(岐阜県):路線バス再編

民間バス路線廃止を契機に新規路線の開設も含めた路線バス再編

人口	9,419 人	モード	コミュニティ バス
面積	22.36 km ²	法令	道路運送法 (旧)第21条
人口 密度	421.24 人/km ²	運営 主体	輪之内町



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【事業者から廃止の申し出】【交通不便地域の存在】

- ・ 輪之内町は、濃尾平野の南西部に位置し、西は揖斐川、東は長良川に挟まれた平均標高 2.5m の輪中地帯にある。鉄道は無く、昭和 30 年代より運行されていた岐阜乗合自動車(岐阜バス)の「南濃線」により、JR 東海道本線大垣駅と結ばれていたが、自家用車の普及によってバス利用者は減少し、平成 19 年 9 月をもって廃止された。町内の自家用車普及率が高いが、高齢者や学生が遠距離まで移動するためには家族の協力や公共交通機関が必要な状況であった。
- ・ 町外への路線としては、輪之内町では、関係市町と連携し岐阜バスに対して助成を行い路線維持するとともに、平成 15 年 4 月より、名阪近鉄バスによる「輪之内線(大垣駅前～輪之内文化会館)」及び「輪之内羽島線(岐阜羽島駅～輪之内文化会館)」の運行を開始した。
- ・ 町内の路線としては、岐阜バスが廃止されたことに伴う代替路線として、従来の利用者の利便性を急激に落とさないよう岐阜バス路線の一部を含み、また、新たなバス利用者の確保を図るために従来バス路線のなかったエリアをカバーした名阪近鉄バスへの運行委託により「輪之内南部線(輪之内文化会館～輪之内文化会館)」と従来の「輪之内羽島線」をリニューアルした「輪之内北部羽島線(岐阜羽島駅～里～輪之内文化会館、岐阜羽島駅～五反郷～輪之内文化会館)」が平成 19 年 11 月から運行されている。

活用メニュー(制度・協議会等)

【都道府県の補助(バス)】【市町村の補助(バス)】

- ・ 各路線に県と町の補助金制度による運行補助がなされている。岐阜バスの南濃線には、平成 19 年度まで、町の補助制度である「輪之内町自主運行バス運行費補助金」、県の補助制度である「市町村自主運行バス運行費補助金」が充てられた。同様に名阪近鉄バスの輪之内北部羽島線と輪之内南部線にも、引き続き同じ補助金が充てられる予定である。また、名阪近鉄バスの輪之内線には、町単独の補助制度である「輪之内町地域乗合バス路線維持費補助金」が充てられている。

■ 実現したサービス

サービス内容

【路線設置】【路線再編】

- ・ 輪之内線は、概ね 1 時間に 1 本の運行間隔で、輪之内文化会館～大垣駅前までを約 30 分で結んでいる。運賃は対距離制であり、輪之内文化会館～大垣駅前間で 500 円である。
- ・ 輪之内北部羽島線は、概ね 1～2 時間に 1 本の運行間隔で、輪之内文化会館～岐阜羽島駅までを約 25 分で結んでいる。運賃は対距離制であり、輪之内文化会館～岐阜羽島駅間で 250 円である。
- ・ 輪之内南部線は、平日 6 便、土・日・祝日は 5 便が運行されており、町の南部地域を約 15 分で循環する路線となっている。運賃は 50 円の均一制である。(輪之内南部線は、経費を最小限に抑えるため、専用車両を導入するのではなく、輪之内線や輪之内北部羽島線の運行にも利用されている車両を活用、輪之内文化会館前を基点にして相互の乗り継ぎ等ダイヤを工夫している。)

■ 効果と負担

効果

【時間短縮】【利便性向上】

- ・ 輪之内線の導入により、従来の岐阜バスによる大垣駅までの所要時間が約 20 分短縮され(岐阜バス運行開始時には、福東大橋が未完成だったこともあり、町の南北を経由せざるを得ない経路となっていた。橋の開通後も、ルート変更は行われなかった。)、総合病院である大垣市民病院や、大垣市内の高校へ通う利用者にとって利便性が向上した。
- ・ 輪之内羽島線(現:輪之内北部羽島線)の導入により、JR 東海道新幹線岐阜羽島駅・名古屋鉄道羽島線新羽島駅へ連絡し、新幹線利用者や名古屋方面への通勤・通学者の利便性が向上した(輪之内町からは、大垣駅から JR 利用よりも、新羽島駅から名鉄利用の方が、運賃が安い。名鉄の始発に間に合うよう、バスダイヤも設定変更された)。また、県立看護大学校も通る路線のため、当学校への通学利用者も利便性が向上した。

負担

【市町村負担】【都道府県負担】

- ・ 補助金は、町の補助制度である「①輪之内町自主運行バス運行費補助金」、県の補助制度である「②市町村自主運行バス運行費補助金(町がバス事業者に補助した経費に対する補助)」、町単独の補助制度である「③輪之内町地域乗合バス路線維持費補助金」が充当されている。
- ・ 平成 19 年度の実績で、以下の通りとなっている。
 - 「①輪之内町自主運行バス運行費補助金」:岐阜バス 2 系統(南濃線 2 系統)に対して 6,545 千円、名阪近鉄バス 1 系統(輪之内羽島線)に対して 18,412 千円
 - 「②市町村自主運行バス運行費補助金」:岐阜バス 2 系統(南濃線 2 系統)・名阪近鉄バス 1 系統(輪之内羽島線)に対して 6,797 千円
 - 「③輪之内町地域乗合バス路線維持費補助金」:名阪近鉄バス 1 系統(輪之内線)に対して 671 千円
- ・ 平成 20 年度は、当初予算として以下が予定されている。
 - 「①輪之内町自主運行バス運行費補助金」:名阪近鉄バス 3 系統(輪之内北部羽島線 2 系統、輪之内南部線)に対して 24,316 千円
 - 「②市町村自主運行バス運行費補助金」:名阪近鉄バス 3 系統(輪之内北部羽島線 2 系統、輪之内南部線)に対して 5,734 千円

■ プロセスと調整

事業者との計画策定

【プロセス:目標設定】

- ・ 路線など計画策定にあたっては、事業者である名阪近鉄バスとの間で、できるだけ従来の岐阜バスの路線があった地域に路線を残すこと、従前の補助金額の範囲内で運行できること、を基本として協議が行われた。

バス利用に対する認識の醸造

【調整:対住民】

- ・ 新規路線の開通以来、大垣方面への輪之内線は利用者が増加傾向にあるが、岐阜羽島方面への輪之内北部羽島線、輪之内南部線は、利用者が伸び悩んでいる状況にある。従来、路線が無かった地域には、バス利用という認識を持ってもらうような広報活動が必要であり、名阪近鉄バスも 3 年くらいは周知の期間が必要であるとの認識を持っている。

■ 創意工夫・知見・教訓

従来路線の延伸

【創意工夫:ダイヤ・ルートの工夫】

- ・ 輪之内線の導入に当たっては、福東大橋以遠の大垣方面は以前から名阪近鉄バスの路線があったため、採算面などで町の財政負担を最小限で済ませることができた。

既存車両の利用

【創意工夫:運行の工夫】

- ・ 輪之内南部線の導入に当たっては、ダイヤを工夫して輪之内線や輪之内北部羽島線の車両を利用することにより、新規に車両を購入することなく運行を開始した。

公共交通機関再編時の従来路線の考え方

【教訓:住民・利用者理解の必要性】

- ・ 輪之内南部線の導入に当たっては、路線を開設しないということも検討されたが、従来の岐阜バス利用者に対して公共交通機関を直ちに断ち切ることはできないという判断と、公共交通機関は町にとって重要なインフラであるため、従来の補助金額の範囲内で運行できる路線を設定した。ただし、利用者数は伸び悩んでいる状況であり、輪之内線や輪之内北部羽島線からのフィーダー(支線)交通機能としての役割を充実させる、デマンド運行を導入する、など今後の対策が求められる状況にある。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：輪之内町役場住民課 電話 0584-69-3111

■ 資料編

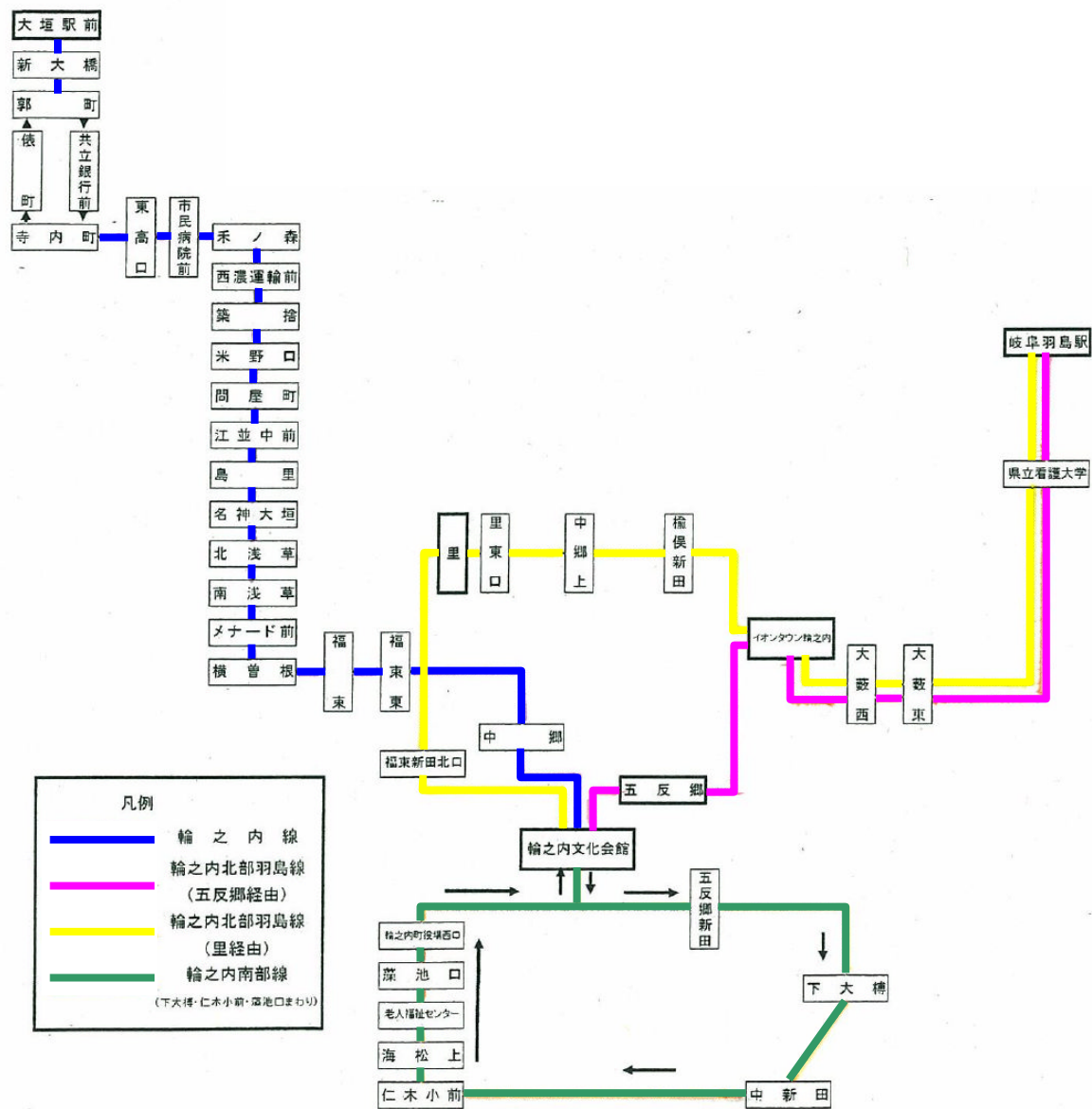


図. 輪之内町バス路線図

出典：輪之内町資料

平成16年4月1日

輪 之 內 線

AGS No. 往 4 7 0
No. 復 4 7 1

[illegible]

出典：輪之内町資料