
**みんなで支えて 未来へつなげる
やおつの地域公共交通計画**

八百津町地域公共交通網形成計画（案）

2019年●月

岐阜県加茂郡八百津町

目次

| | |
|--------------------------------|-----------|
| 1 はじめに | 1 |
| 1-1 計画策定の趣旨及び計画の位置づけ | 1 |
| 1-2 計画の区域 | 2 |
| 1-3 計画の期間 | 2 |
| 2 八百津町及び地域公共交通の現状 | 3 |
| 2-1 地勢 | 3 |
| 2-2 人口 | 4 |
| 2-3 交通特性 | 6 |
| 2-4 主要施設 | 9 |
| 2-5 観光 | 10 |
| 3 公共交通の現状と課題 | 11 |
| 3-1 公共交通等の概況 | 11 |
| 3-2 バスの利用状況 | 13 |
| 3-3 バスの収支状況 | 14 |
| 3-4 福祉有償運送の利用状況 | 15 |
| 3-5 公共交通に関わる調査 | 16 |
| 3-6 地域公共交通の課題 | 21 |
| 4 基本的な方針 | 22 |
| 5 実施事業 | 24 |
| 5-1 実施事業の立案 | 24 |
| 5-2 事業の概要 | 25 |
| 6 計画の達成状況の評価 | 38 |
| 6-1 数値目標の設定 | 38 |
| 6-2 計画の達成状況の評価方法 | 40 |
| 7 参考資料 | 42 |
| 7-1 計画策定の経緯 | 42 |
| 7-2 八百津町地域公共交通協議会委員一覧 | 43 |



1 はじめに

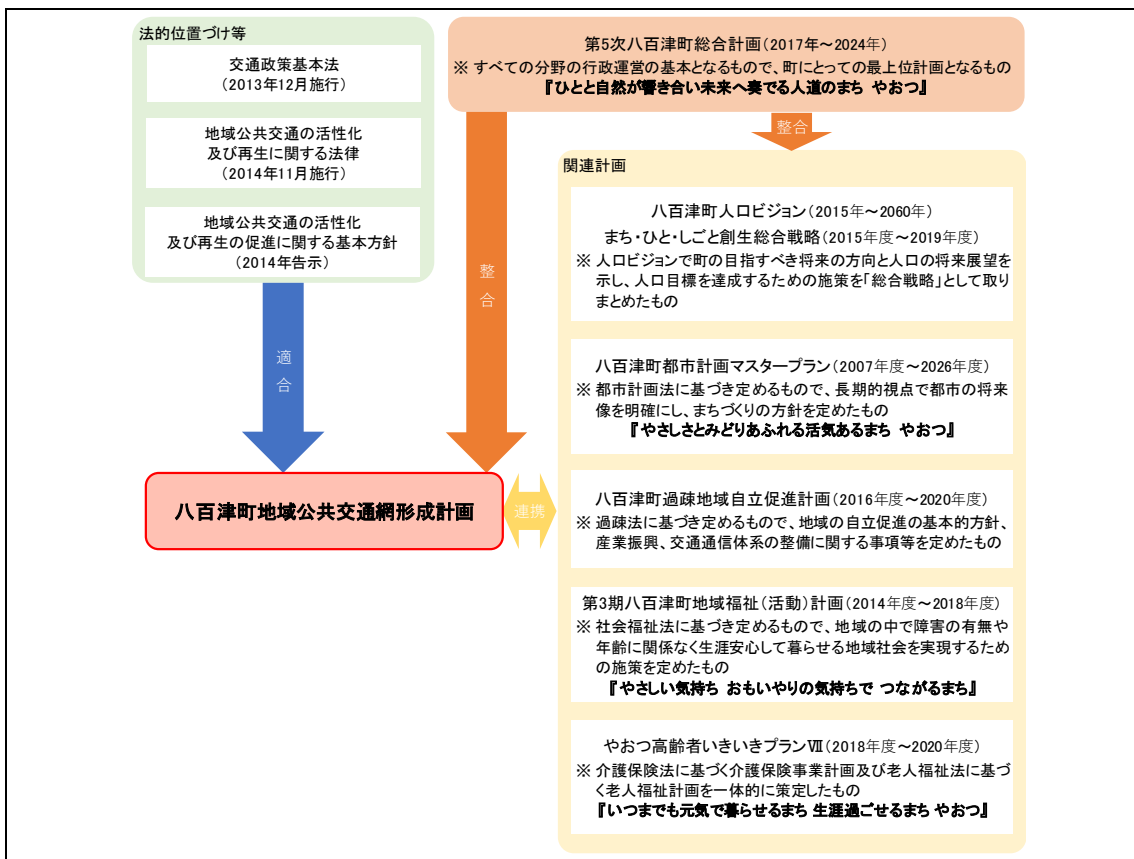
1-1 計画策定の趣旨及び計画の位置づけ

八百津町（以下「本町」という。）では、町民の移動手段が自家用車へ依存しており、さらに今後予想されている人口減少、少子高齢化のさらなる進展など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、このままでは地域で公共交通が成り立たなくなり、自由な移動ができなくなる可能性もあります。

地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。そのため、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要があります。

そこで、本町では、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、地域住民・交通事業者・行政の役割を定める「八百津町地域公共交通網形成計画」（以下「本計画」という。）を定めることとします。

本計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもので、交通政策基本法（2013年12月4日公布・施行）を具体化するものとして改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（2014年11月施行）に基づき、国の基本方針に基づくとともに、本町のまちづくりの最上位計画である総合計画をはじめ、都市計画マスタープランや総合戦略などの関連する計画における将来のまちづくりの方向性を踏まえて、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進めるために策定します。



図：計画の位置づけ

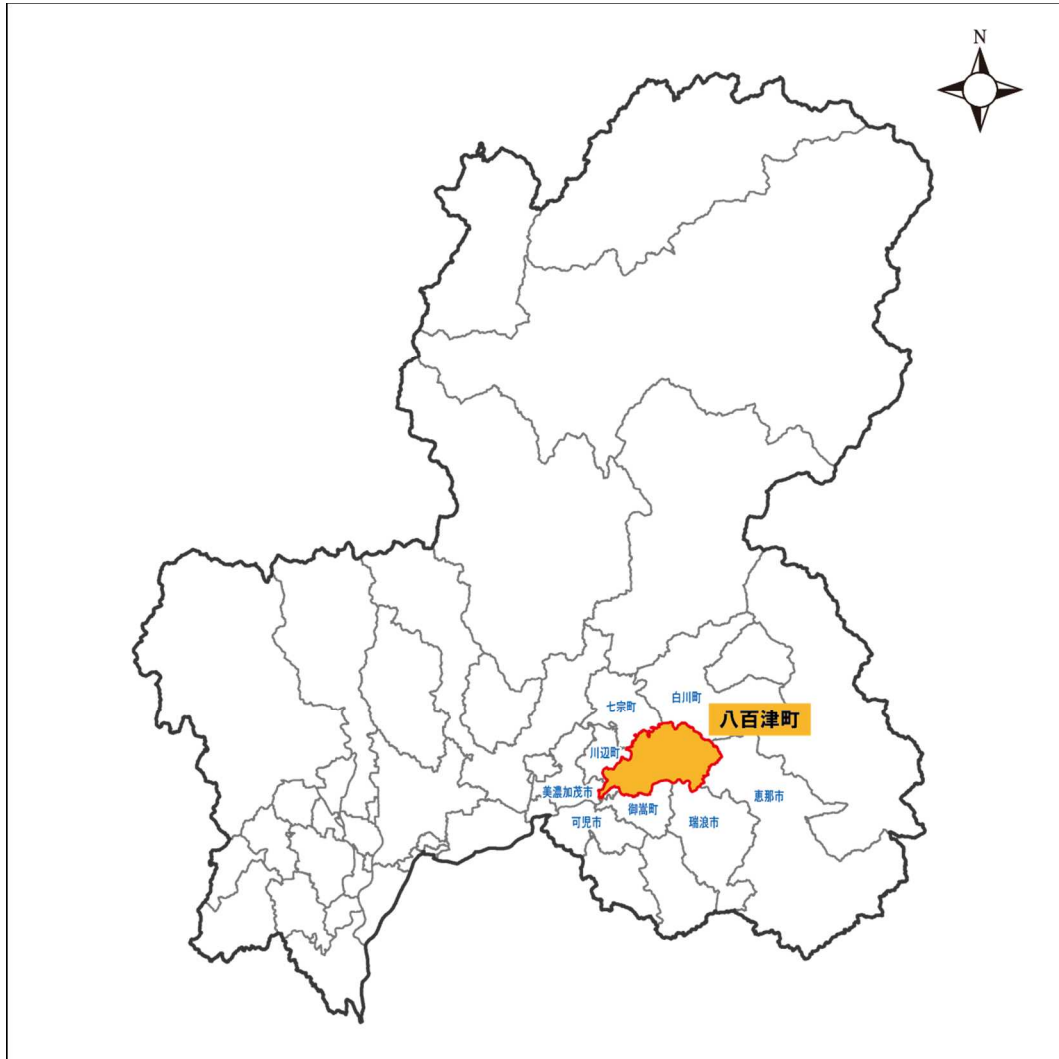


1-2 計画の区域

計画区域：八百津町全域

本計画の計画区域は、八百津町全域を対象とします。

なお、通勤、通学、買物、通院などの日常生活圏の形成状況を踏まえ、近隣都市との接続を考慮します。



図：計画区域

1-3 計画の期間

計画期間：2019年度～2023年度

本計画の計画期間は、2019年度から2023年度までの5年間とします。

なお、本計画は、上位計画の見直しや社会情勢の変化等に合わせて、適宜必要な見直しを行います。



2 八百津町及び地域公共交通の現状

2-1 地勢

本町は、岐阜県の東南部に位置し、北は白川町、七宗町、東は恵那市、西は美濃加茂市、可児市、川辺町、南は瑞浪市、御嵩町に接しています。

広ぼうは東西19.8km、南北11.2km、総面積128.79km²となっており、地勢をみると町の北側に飛騨川、南側は木曾川が流れ、町の西部は海拔120m前後の河岸段丘上に農用地が広がり、国道418号沿いを中心に住宅地や商業地としての利用がみられ、町並みを形成しています。一方、東部は森林がほとんどを占め、海拔500mから600mの高原に集落と農地が点在しています。

本町は明治22年の町村制公布に伴い、細目村と称していたのを八百津町に改め、昭和30年の町村合併促進法施行を機に錦津村、和知村と合併、昭和31年に潮南村、福地村、久田見村と合併して現在の八百津町になりました。



図：八百津町の位置と地勢

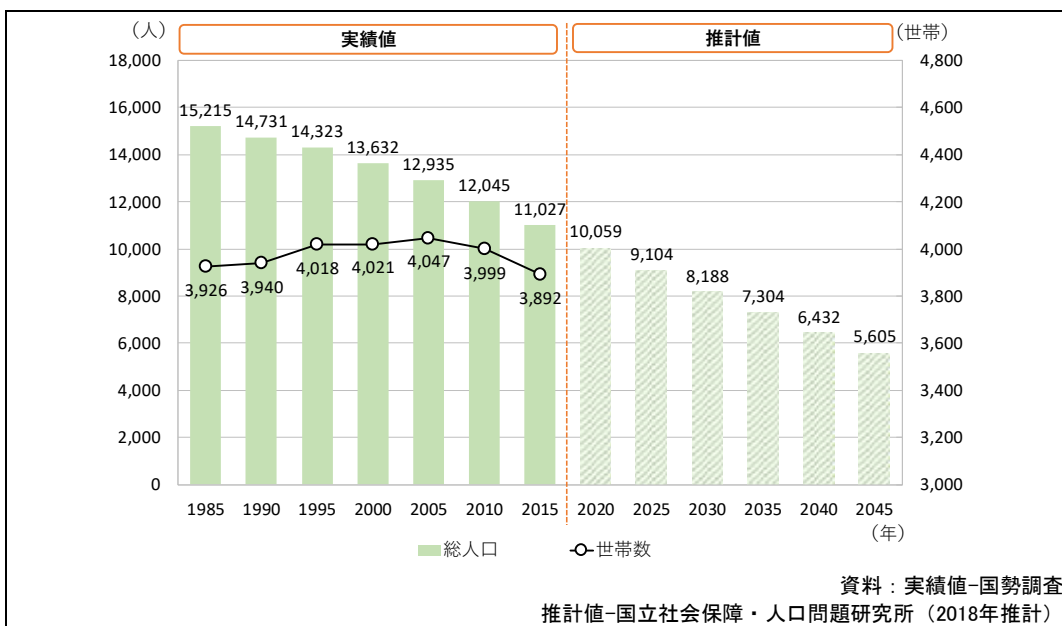


2-2 人口

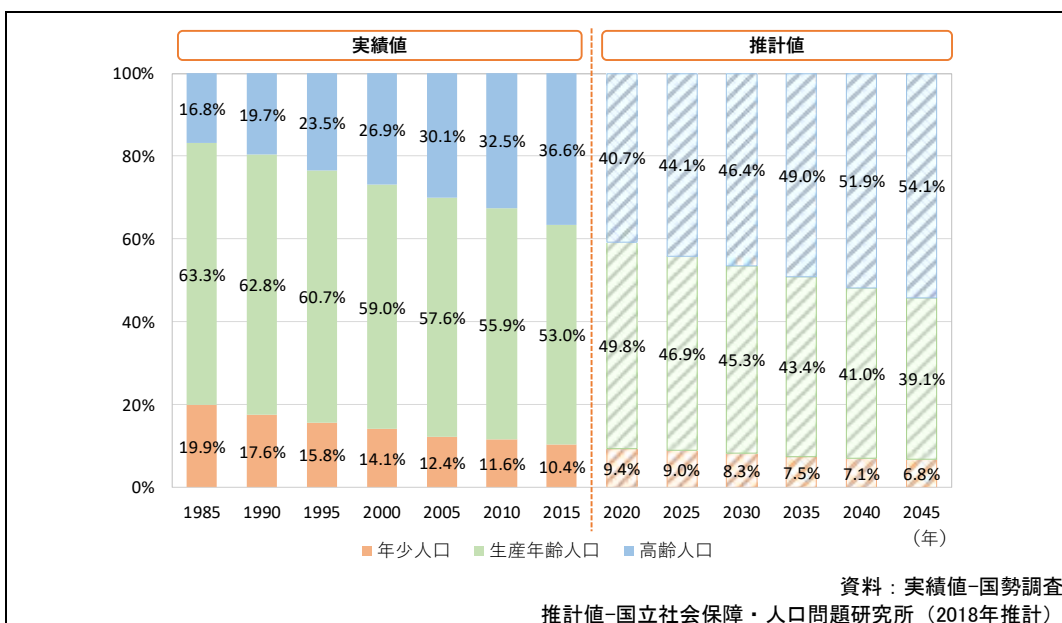
(1) 人口の推移

本町の総人口は、2015年で11,027人となっています。30年前の1985年の人口は15,215人で、減少率は▲27.5%と大きく減少しています。また、1985年から1990年にかけての減少率は▲3.18%でしたが、2010年から2015年にかけての減少率は▲8.45%と、減少率が大きくなっています。1985年からの30年間で年齢層の構成比でみると、生産年齢人口（15～64歳）は1985年の63.3%から2015年の53.0%へ10.3ポイント低下、年少人口（0～14歳）は同じく19.9%から10.4%へ9.5ポイント低下、高齢人口（65歳以上）は逆に16.8%から36.6%へ19.8ポイント上昇となっています。

このように、本町の総人口は年々減少し、生産年齢人口及び年少人口は長期にわたって減少傾向にあり、さらに、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、人口減少及び少子高齢化は今後一層進行すると予想されています。



図：人口の推移

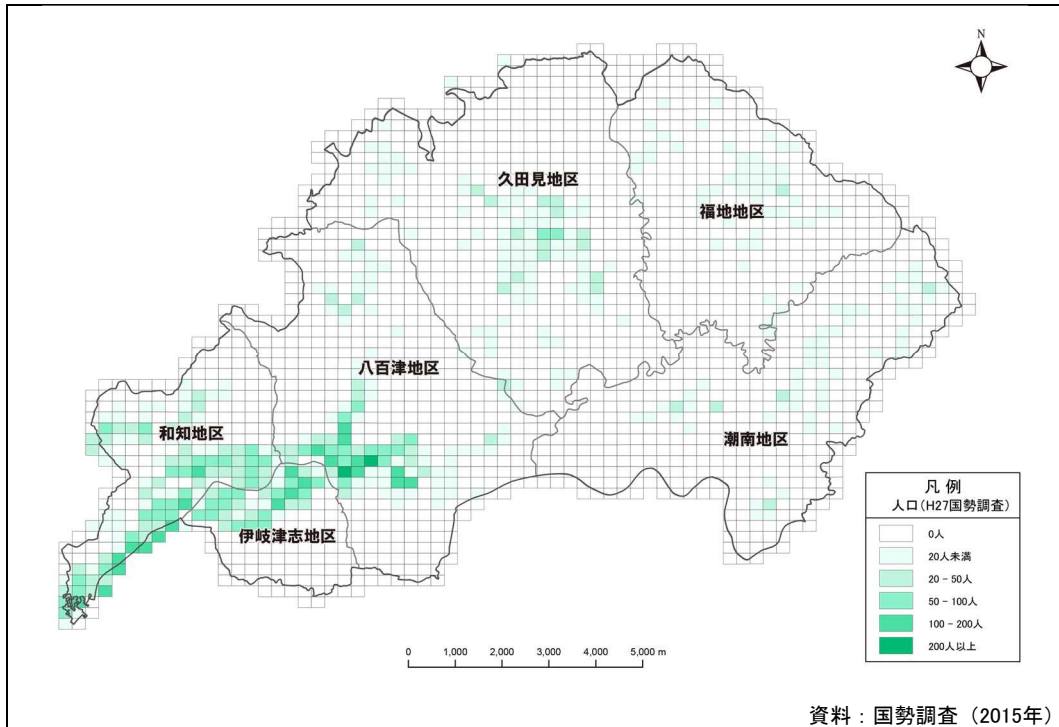


図：年齢構成比の推移

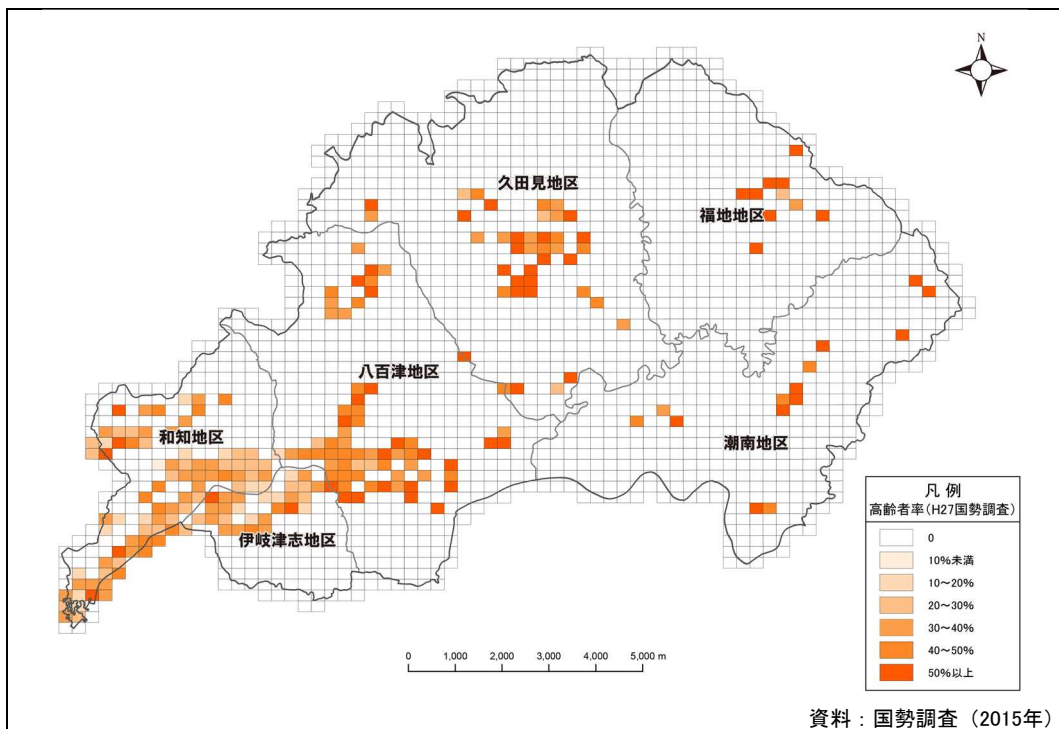


本町の人口分布状況（250mメッシュ）をみると、八百津地区の中心部で最も多く、和知地区や伊岐津志地区も多くなっています。また、山間部では久田見地区の中心部で若干多い他は人口が分散しています。

一方、高齢化率（250mメッシュ）をみると、山間部を中心に人口が少ない箇所では高齢化率が高い傾向がみられ、過疎化・高齢化が山間部で進行しています。



図：人口の分布状況



図：高齢化の状況



2-3 交通特性

(1) 広域交通網

本町を通る広域道路は、東海環状自動車道が町の西端を通っていますが、町内にはICはなく、最寄のICは可児御嵩ICまたは美濃加茂ICとなっています。

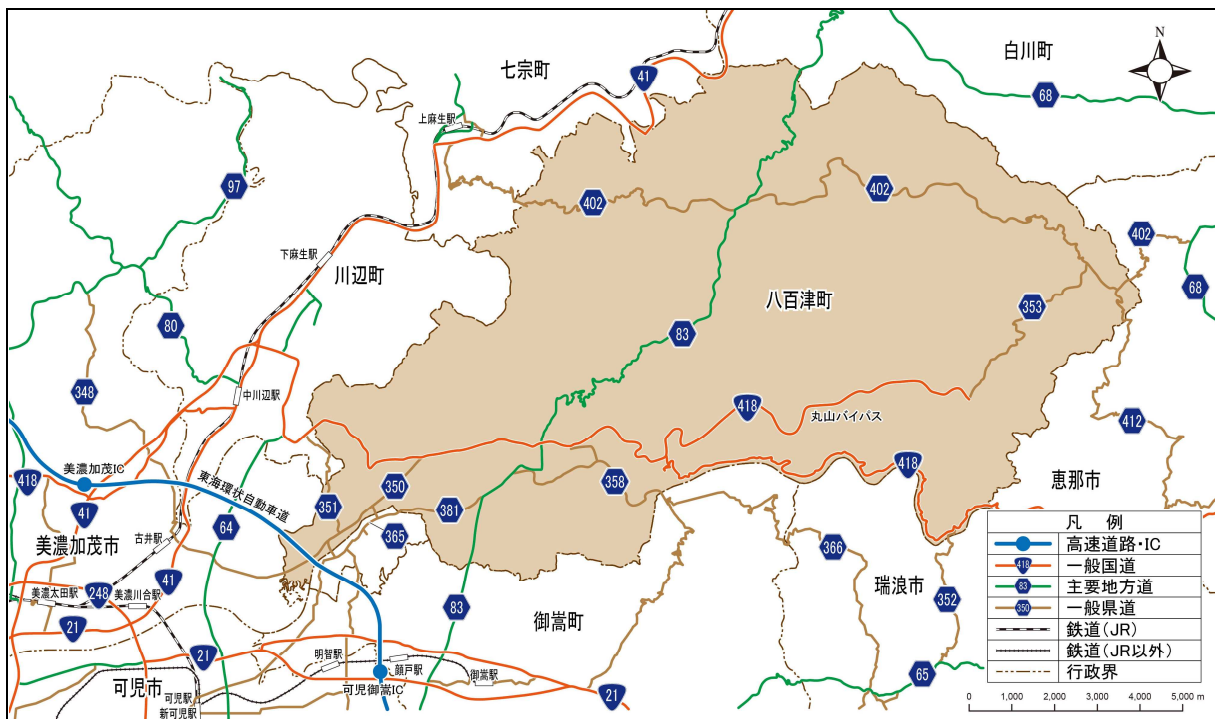
一般国道は418号が町の東西の軸として通っており、丸山トンネルと潮見をつなぐ丸山バイパスが2010年に開通しました。また、41号も飛水峡付近でわずかに経由していますが、町内で他の国道や県道とは接続していません。

県道は主要地方道が岐阜県道83号多治見白川線の1路線があり、一般県道が岐阜県道350号野上古井線や岐阜県道381号多治見八百津線など9路線が通っています。

鉄道駅は本町内にはありませんが、JR可児駅・名鉄新可児駅、名鉄明智駅、JR美濃太田駅、JR中川辺駅にバスが接続しています。

表：本町の広域道路

| 種別 | 名称 | 起点 | 終点 |
|---------|------------------|------------|------------|
| 高速自動車国道 | 東海環状自動車道 | 愛知県豊田市 | 三重県四日市市 |
| 一般国道 | 国道41号 | 愛知県名古屋 | 富山県富山市 |
| | 国道418号 | 福井県大野市 | 長野県飯田市 |
| 主要地方道 | 岐阜県道83号多治見白川線 | 岐阜県多治見市 | 岐阜県加茂郡白川町 |
| 一般県道 | 岐阜県道350号野上古井線 | 岐阜県加茂郡八百津町 | 岐阜県美濃加茂市 |
| | 岐阜県道351号御嵩川辺線 | 岐阜県可児郡御嵩町 | 岐阜県加茂郡川辺町 |
| | 岐阜県道352号大西瑞浪線 | 岐阜県加茂郡八百津町 | 岐阜県瑞浪市 |
| | 岐阜県道353号篠原八百津線 | 岐阜県加茂郡八百津町 | 岐阜県加茂郡八百津町 |
| | 岐阜県道358号井尻八百津線 | 岐阜県可児郡御嵩町 | 岐阜県加茂郡八百津町 |
| | 岐阜県道365号和知兼山停車場線 | 岐阜県加茂郡八百津町 | 岐阜県可児市 |
| | 岐阜県道381号多治見八百津線 | 岐阜県多治見市 | 岐阜県加茂郡八百津町 |
| | 岐阜県道402号中野方七宗線 | 岐阜県恵那市 | 岐阜県加茂郡七宗町 |
| | 岐阜県道412号恵那八百津線 | 岐阜県恵那市 | 岐阜県加茂郡八百津町 |



図：広域交通網



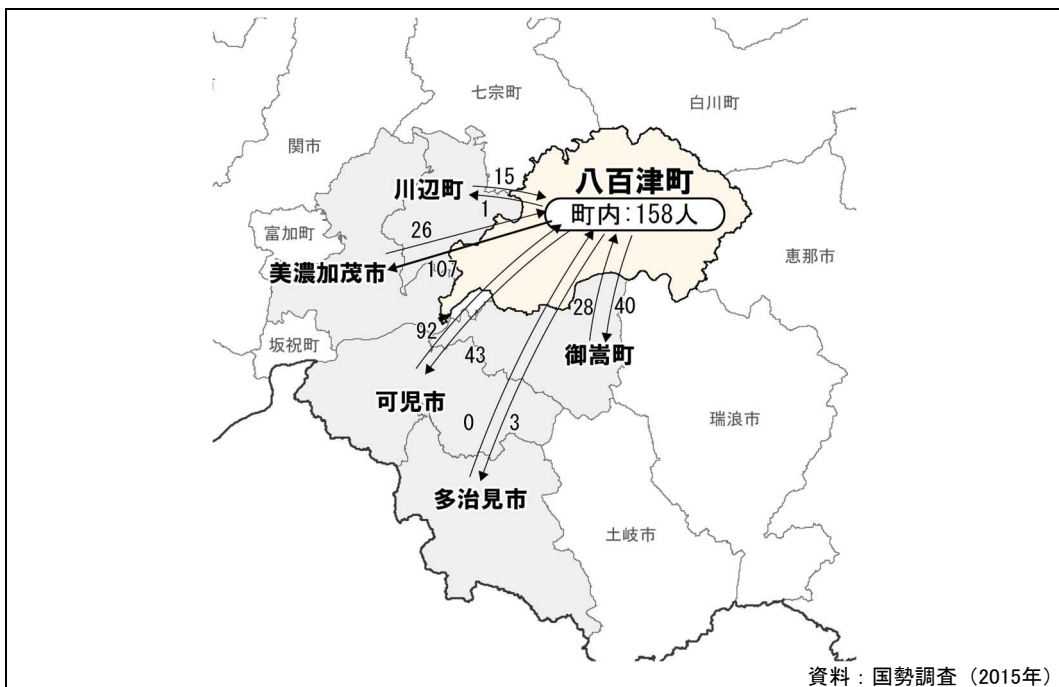
(2) 人口流動

本町の人口流動は、就業は、町外からの流入が2,074人、町内からの流出が2,694人と流出が流入を620人上回る流出超過となっています。都市別で見ると、隣接する都市のうち、流入・流出ともに可児市が最も多く、次いで美濃加茂市となっています。また、川辺町・御嵩町は流入超過で、それ以外の都市は流出超過となっています。

通学は、町外からの流入が165人、流出が流入を147人上回る流出超過となっています。都市別で見ると、流入は可児市が最も多く、流出は美濃加茂市が最も多くなっています。



図：主な人口流動の状況 (就業者)

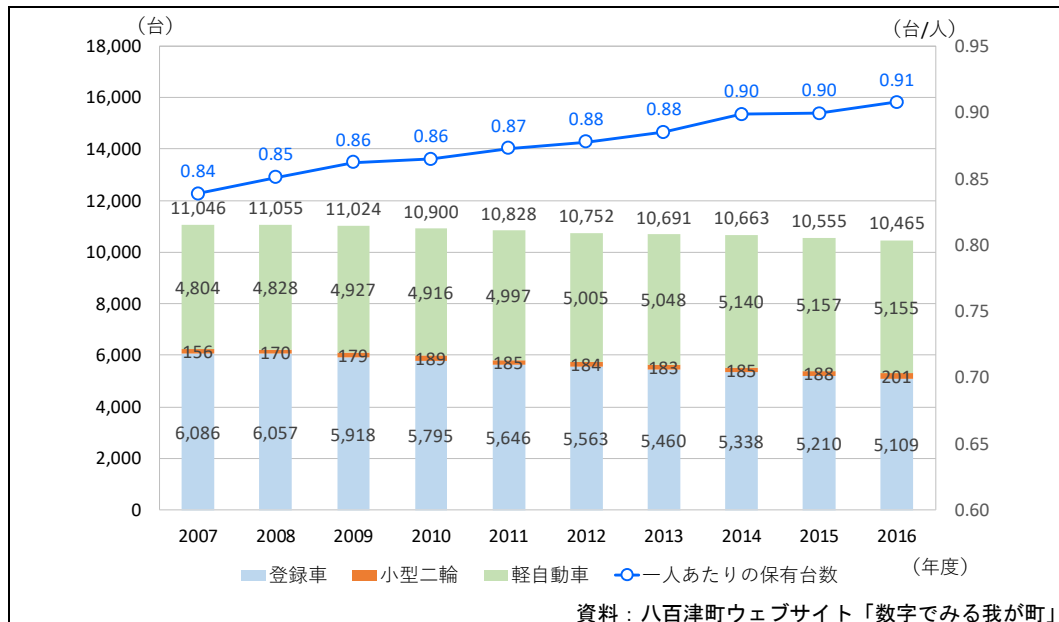


図：主な人口流動の状況 (通学者)

(3) 自動車保有台数

本町の自動車保有台数は、2008年をピークに減少傾向にあります。種別では、登録車が大きく減少しており、小型二輪と軽自動車は増加しています。

自動車保有台数の減少は、人口の減少より緩やかであるため、一人あたりの保有台数は増加しています。



図：自動車保有台数の推移



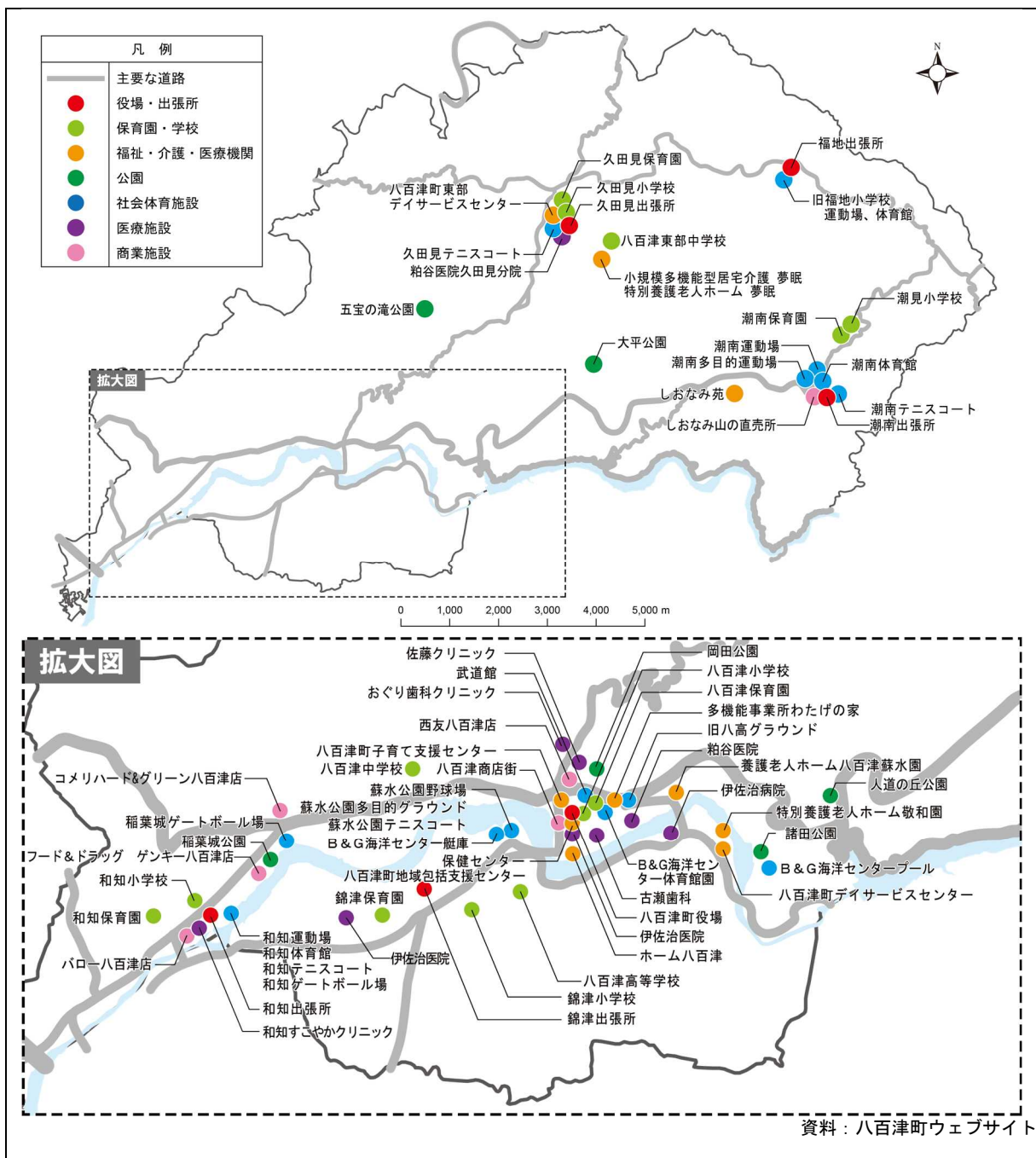
2-4 主要施設

本町の主要な施設は、役場・出張所としては、八百津町役場、錦津・和知・久田見・福地・潮南出張所があります。

保育園は、八百津・錦津・和知・久田見・潮南（休園中）の5つの保育園があり、学校は、八百津・錦津・和知・久田見・潮南の5つの小学校、八百津・八百津東部の2つの中学校、県立八百津高校があります。

福祉・介護・医療機関は、保健センターや八百津町デイサービスセンターなど12施設があります。その他、公園や社会体育施設等があります。

施設の立地状況は、八百津地区の中心地区に多く立地していますが、各地区の中心地にも日常生活に必要な施設が立地しています。



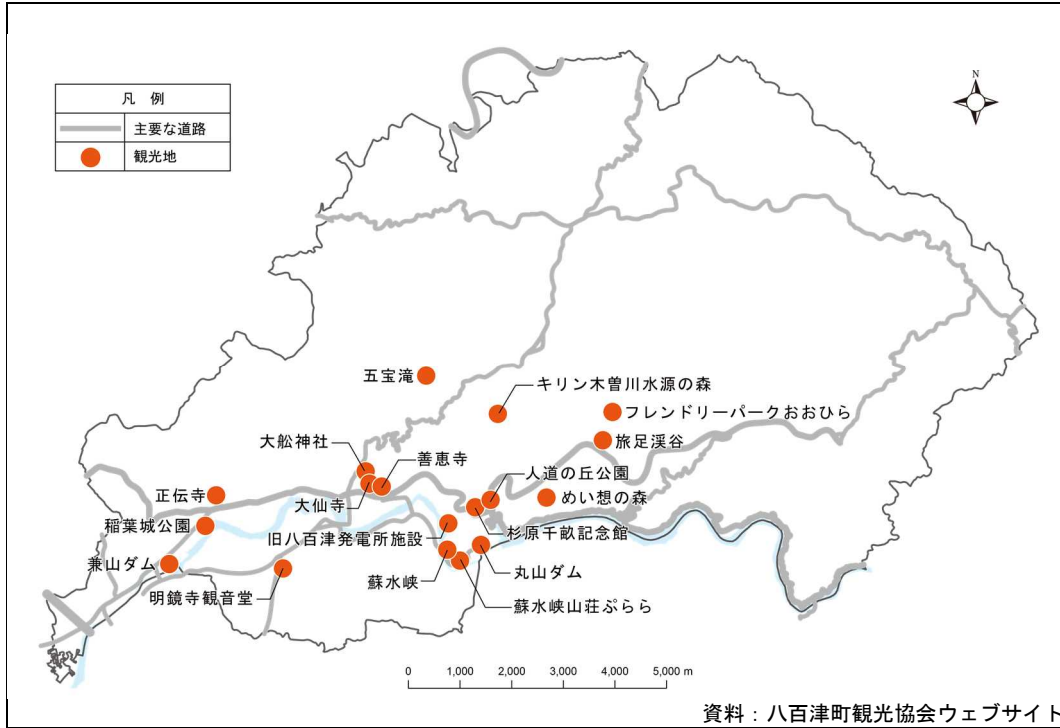
図：主要施設の分布状況



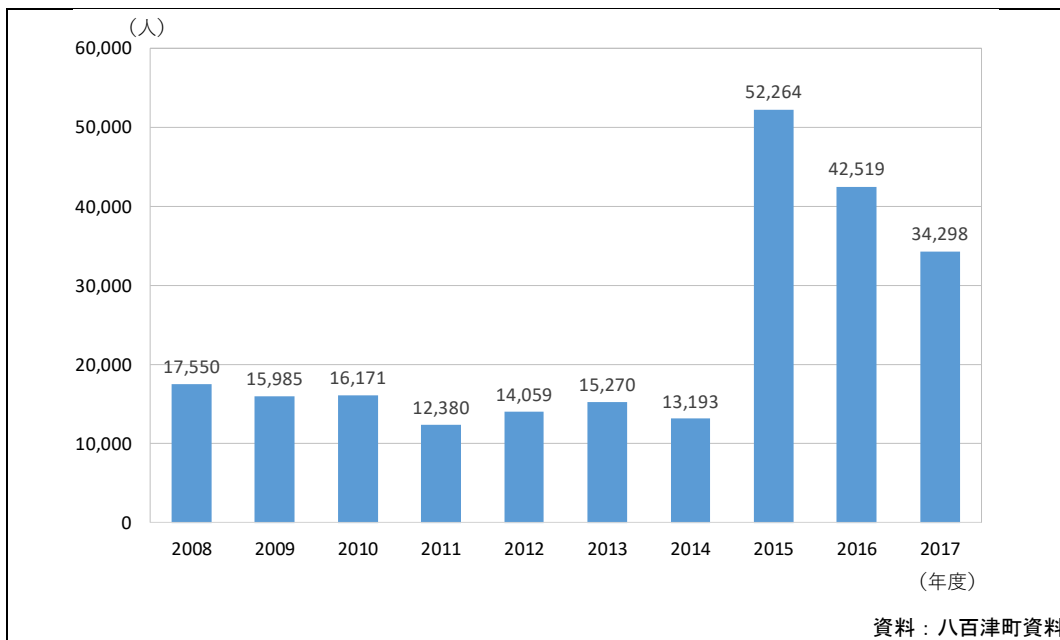
2-5 観光

本町は、豊かな自然に恵まれ、丸山ダム、蘇水峡、五宝滝等の多くの観光資源を有しています。また、国の重要文化財に指定されている明鏡寺観音堂、旧八百津発電所施設、杉原千畝の功績を称えた杉原千畝記念館、人道の丘公園があり、毎年多くの人々が訪れています。

杉原千畝記念館の入館者数は、2014年度までは横ばいでしたが、2015年度に映画「杉原千畝 スギハラチウネ」の公開をきっかけに大きく増加しています。



図：主な観光地



図：杉原千畝記念館入館者数の推移



3 公共交通の現状と課題

3-1 公共交通等の概況

本町の公共交通として、鉄道は名鉄八百津線（新可児駅～八百津駅）が通っていましたが、2001年10月に明智駅～八百津駅間が廃線となり、廃止代替バスとしてYAOバスが運行を開始しました。バスは東濃鉄道が運行する路線バスがあり、1998年には町の自主運行バスであるコミュニティバス802が運行を開始しました。その後、2014年に東濃鉄道の北山線の廃止及びコミュニティバスとスクールバスの分離に伴う再編を行って現在に至っています。

現在、町内を運行するバスは、東濃鉄道が運行する路線バス（東鉄バス）、名鉄八百津線の廃止代替バスである自主運行バス（YAOバス）、町の自主運行バス（コミュニティバス802）、自主運行バス飯地線があります。

また、タクシーが1事業者あり、土・休日は無料観光シャトルタクシーを運行しています。

その他、福祉有償運送を行っているNPOが1団体、スクールバスが運行しています。

表：町内の公共交通等の概況

| 種別 | 路線 [区間] | 運賃 | 運行日 | 便数 | 始発・終発 時間 |
|---------------------------------------|--|-------------------|-------|--|-----------------------------------|
| 路線バス 【東鉄バス】 | 八百津線 (美濃太田発着系統) [八百津FC-美濃太田] | 距離制 最大 600円 | 平日 | 上り:6便 ^{※1} 下り:6便 ^{※1} | 7:05・15:50 7:45・17:30 |
| | | | 土曜・休日 | 上り:3便 下り:3便 | 9:30・15:25 10:15・16:05 |
| | 八百津線 (可児駅前発着系統) [八百津FC-可児駅前] | 距離制 最大 560円 | 平日 | 上り:2便 ^{※2} 下り:2便 ^{※2} | 9:10・16:25 8:15・14:00 |
| | | | 土曜・休日 | — | — |
| 自主運行バス 【YAOバス】 ※運行委託:東濃鉄道 | [八百津FC-明智駅] | 距離制 最大 400円 | 平日 | 上り:21便 ^{※3} 下り:21便 ^{※3} | 6:02・20:51 6:55・21:21 |
| | | | 土曜・休日 | 上り:17便 下り:17便 | 6:20・19:50 6:52・20:21 |
| 自主運行バス 【コミュニティバス802】 ※運行委託:東濃鉄道 | 福地・杣沢・上飯田線 [下落合-ピアゴ川辺店] | 均一 200円 | 平日 | 上り:4便 ^{※4} 下り:4便 ^{※4} | 6:15・15:40 7:05・17:30 |
| | | | 土曜・休日 | — | — |
| | 潮南・上飯田線 [篠原-ピアゴ川辺店] | 均一 200円 | 平日 | 上り:4便 ^{※5} 下り:4便 ^{※5} | 6:16・15:12 8:07・17:30 |
| | | | 土曜・休日 | — | — |
| | 北山・久田見線 [白鬚神社前-八百津FC] | 均一 200円 | 平日 | 上り:4便 下り:4便 | 6:20・16:00 8:40・17:30 |
| | | | 土曜・休日 | — | — |
| 自主運行バス ※運行委託:東濃鉄道 | 飯地線 [篠原-河合] | 距離制 最大 500円 | 平日 | 上り:1便 下り:1便 | 7:12 17:26 |
| | | | 土曜・休日 | — | — |
| タクシー 【新太田タクシー】 | — | 初乗り 600円～ | 無休 | — | — |
| 無料観光シャトルタクシー ※運行委託:新太田タクシー | 八百津FC→杉原千畝記念館 杉原千畝記念館→八百津FC 杉原千畝記念館→旧八百津発電所施設→八百津本町(商店街) | 無料 | 土曜・休日 | 9便 1便 8便 | 9:20-16:20 9:35 10:05-16:35 |
| | | | — | — | — |
| | | | — | — | — |
| 福祉有償運送 【NPOやおつ】 | — | 550円～ | 日曜日以外 | — | — |
| スクールバス | 小学校3校、中学校2校 | — | 登校日 | 6台 | — |

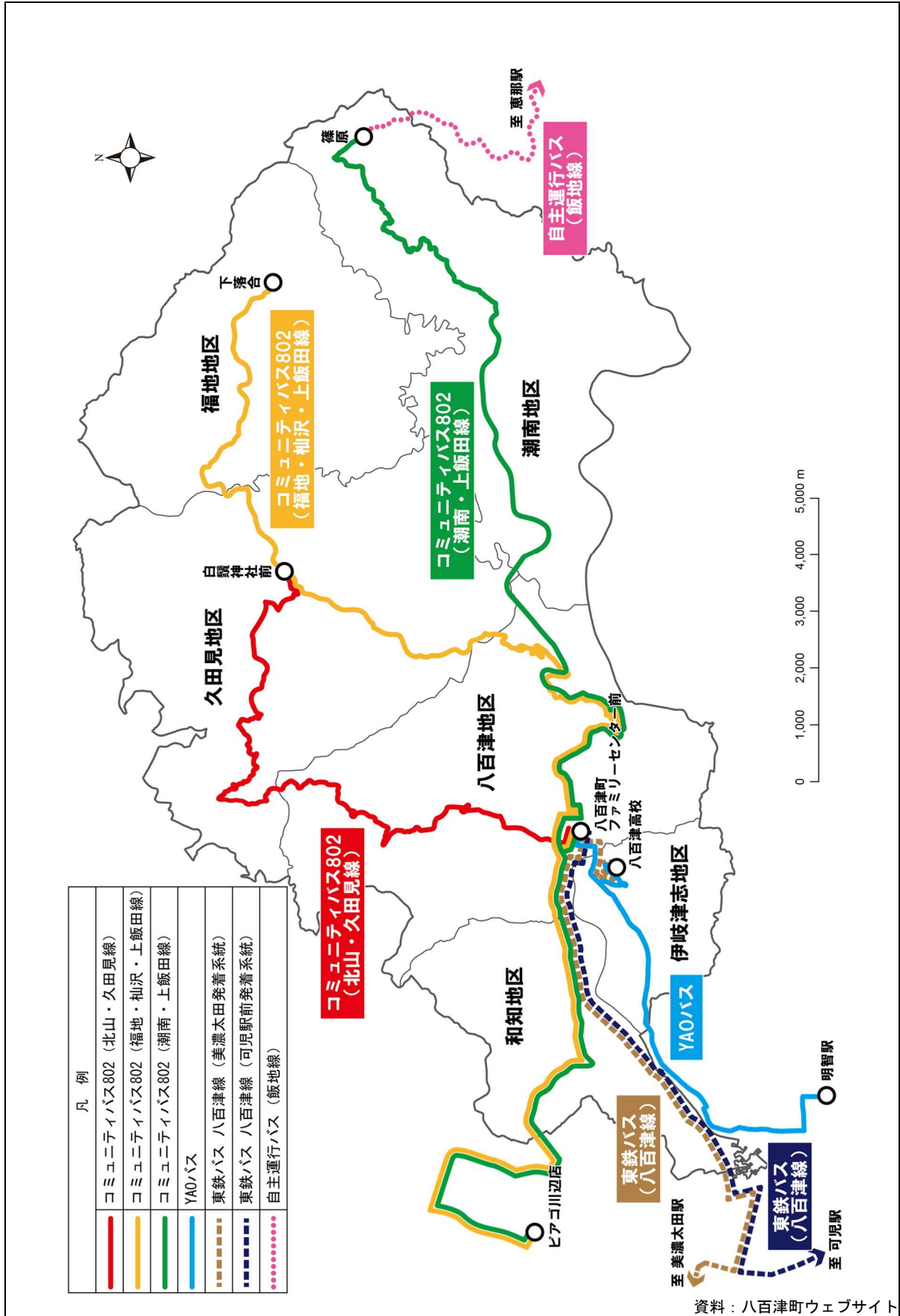
※1：うち1便は、美濃太田-八百津高校前

※2：うち1便は、可児駅前-可茂特別支援学校前（登校日のみ運行）

※3：うち2便は、八百津高校前-明智駅

※4：うち2便は下落合-八百津FC

※5：うち2便は篠原-八百津FC



資料：八百津町ウェブサイト

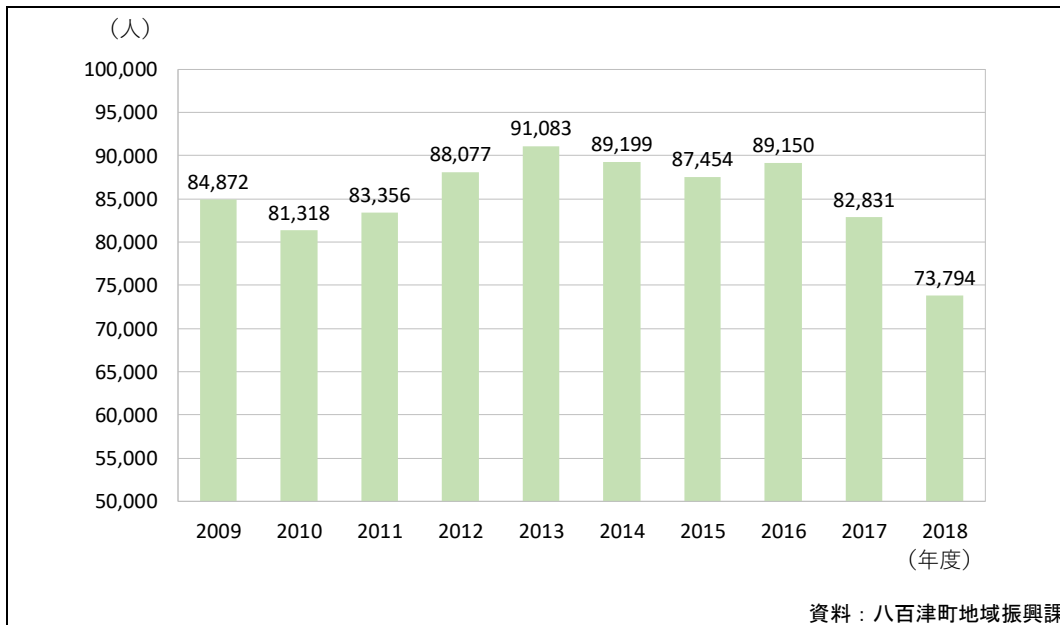
図：バス路線図



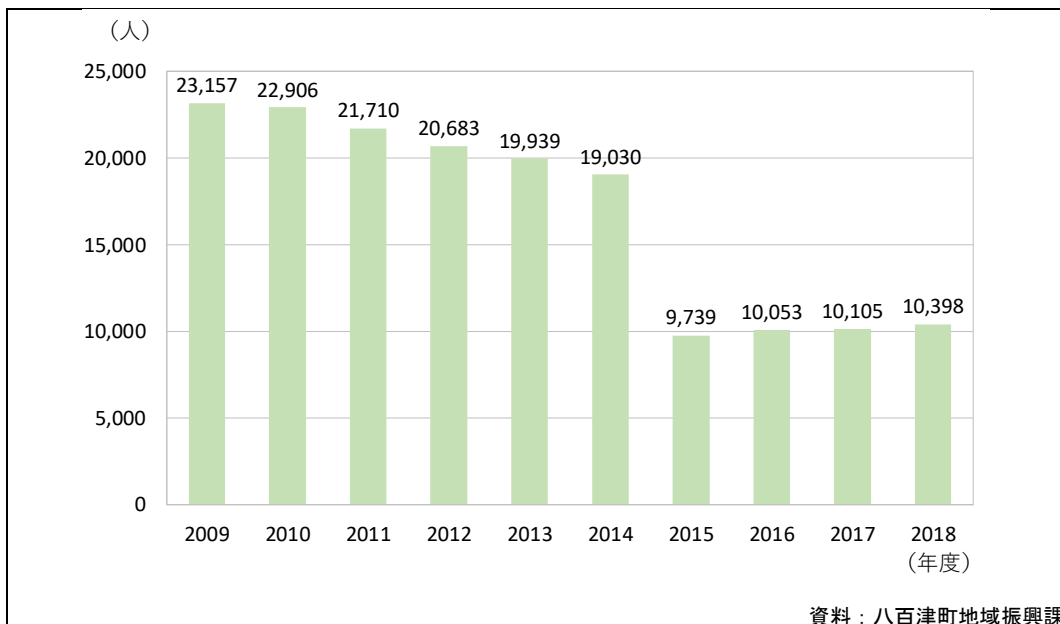
3-2 バスの利用状況

YAOバスの利用状況は、2018年度で73,794人となっています。2009年度以降の推移をみると、年による変動が大きくなっており、2017年度までは概ね8万人から9万人程度で推移していましたが、2018年度は大きく減少しています。

コミュニティバス802の利用状況は、2018年度で10,398人となっています。2009年度以降の推移をみると、2014年度まで減少傾向にありました。2014年10月に路線を見直し、スクールバスと分離したことから2015年度に大きく利用者が減少しましたが、その後は増加しています。



図：YAOバス利用者数の推移



図：コミュニティバス802利用者数の推移



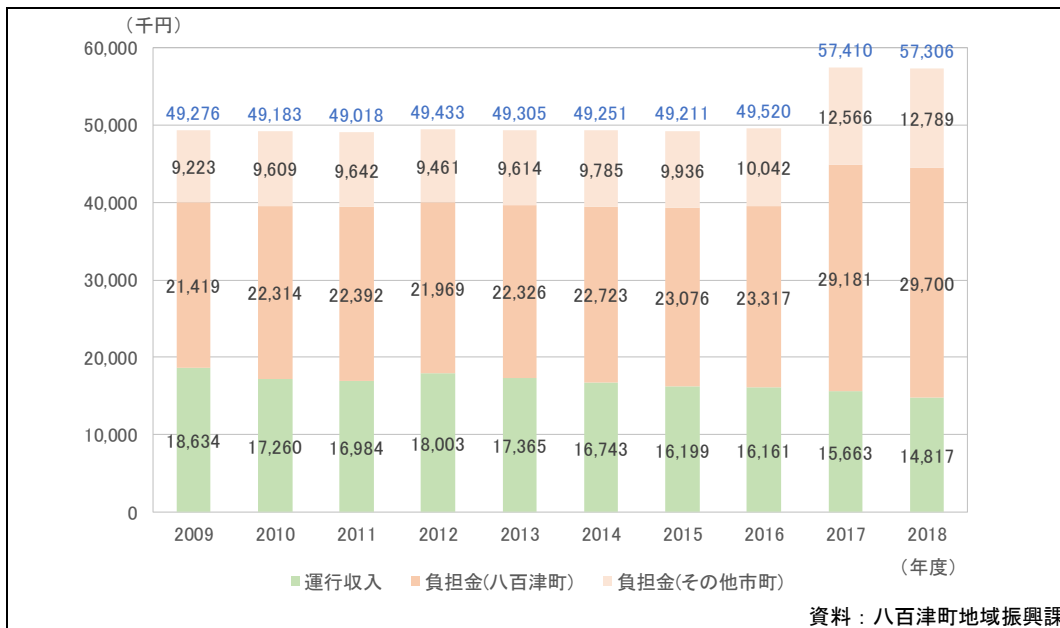
3-3 バスの収支状況

YAOバスの運行経費は、2016年度までは50,000千円前後で推移していましたが、2017年度は57,410千円と大きく増加し、2018年度も57,306千円となっています。

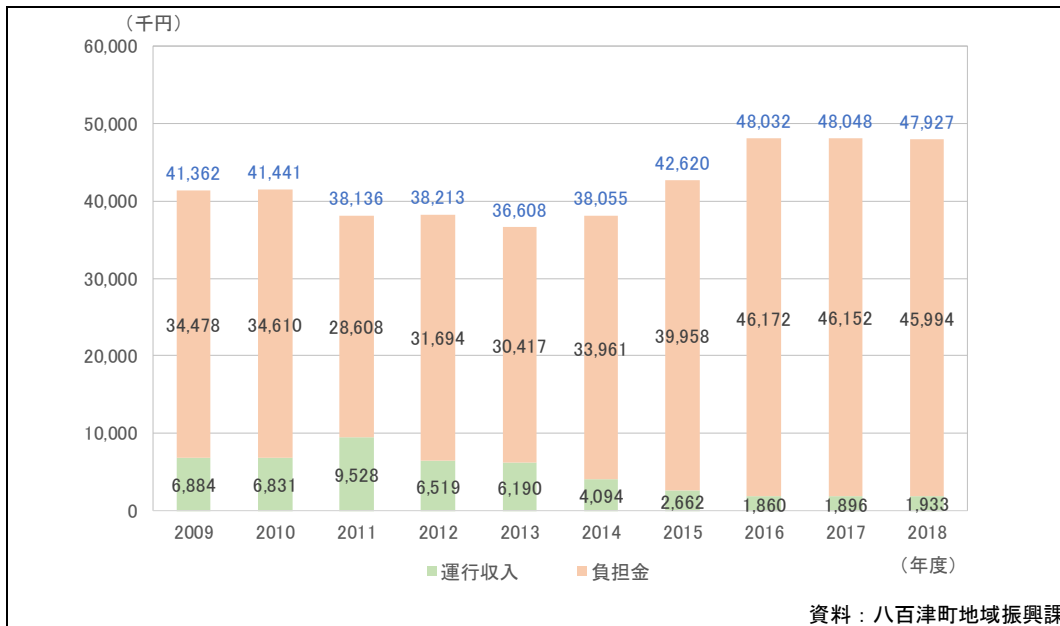
運行収入は、2012年度以降減少傾向にあり、2018年度は14,817千円で、運行経費の約26%にとどまっています。収入の不足分は、本町、可児市及び御嵩町で負担しており、本町の負担割合は約70%です。

コミュニティバス802の運行経費は、路線の見直しを行った2015年度以降増加しており、2018年度は47,927千円となっています。

運行収入は、利用者数が2015年度の再編後に大きく減少しており、2018年度は1,933千円で、運行経費の約4%とYAOバスに比べて運行収入の割合が低くなっています。



図：YAOバス収支の推移



図：コミュニティバス802収支の推移



3-4 福祉有償運送の利用状況

本町の福祉有償運送は、NPOやおつが実施しています。

運行日は日曜日以外で、運行時間は原則8時から17時までです。

会員登録者数は、2013年度の107人から2017年度は81人と20%以上の減少となっており、利用回数も2013年度の2,176回から2017年度は1,302回と、40%以上の減少で、登録者数以上の減少となっています。

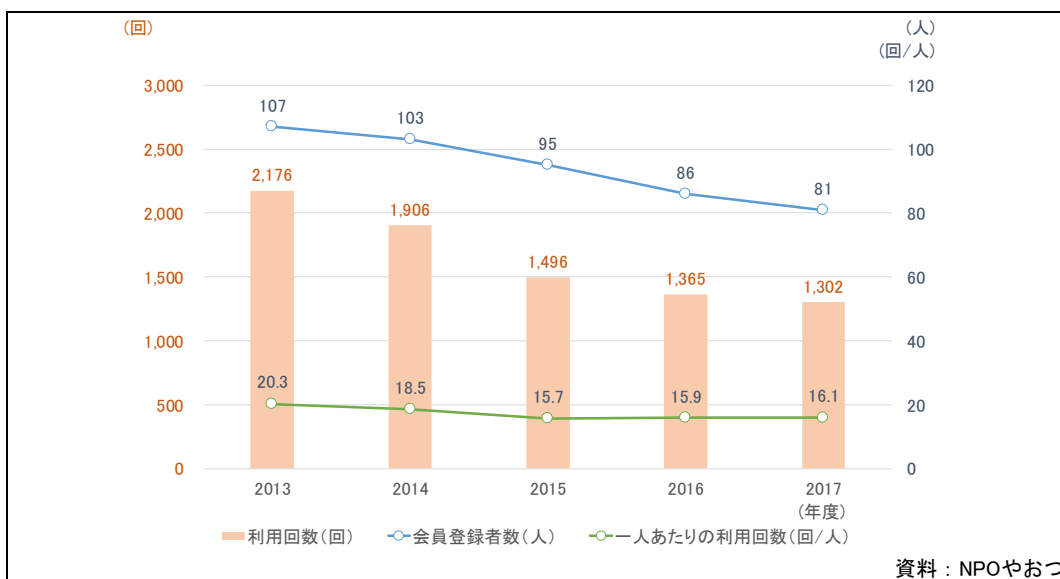
会員一人あたりの利用回数も減少していますが、2017年度で約16回/年と月1回以上あり、外出困難な人の重要な移動手段となっています。

会員登録者の内訳は、地区別では、81人のうち八百津地区が29人（35.8%）で最も多く、次に福地地区の23人（28.4%）、久田見地区の19人（23.5%）となっています。また、年齢別では80歳代が54人（66.7%）で半数以上を占め、次に70歳代が12人（14.8%）で、性別では女性の方が多くなっています。

登録者の移動制約事由は、「その他の移動制約者」が36人（44.4%）と最も多く、次に「身体障害者手帳所持者」が29人（35.8%）、「要介護認定者」が12人（14.8%）であり、身体障害者手帳や介護認定といった本人の身体的不自由さの要因より、「独居」「手帳や介護認定は無いが高齢で歩行困難」「バス停まで遠い」などの「その他の移動制約」という要因によるものが多くなっています。

表：会員登録者の内訳

| | 八百津 | | 伊岐津志 | | 和知 | | 久田見 | | 福地 | | 計 | | | |
|-----------|-------|----|------|---|------|---|-------|---|-------|----|------|----|----|---------|
| | 男 | 女 | 男 | 女 | 男 | 女 | 男 | 女 | 男 | 女 | 男 | 女 | 計 | |
| 50歳代 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 | 1 | 4 | 4.9% |
| 60歳代 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 4 | 4 | 4.9% |
| 70歳代 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 2 | 3 | 9 | 12 | 14.8% |
| 80歳代 | 3 | 16 | 1 | 1 | 3 | 0 | 4 | 7 | 3 | 16 | 14 | 40 | 54 | 66.7% |
| 90歳以上 | 3 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 2 | 7 | 8.6% |
| 合計 | 29 | | 4 | | 6 | | 19 | | 23 | | 81 | | | |
| | 35.8% | | 4.9% | | 7.4% | | 23.5% | | 28.4% | | 100% | | | |
| 介護認定 | 10 | | 0 | | 1 | | 1 | | 0 | | 12 | | | (14.8%) |
| 身障手帳 | 10 | | 3 | | 4 | | 7 | | 5 | | 29 | | | (35.8%) |
| 療育手帳 | 0 | | 0 | | 0 | | 0 | | 1 | | 1 | | | (1.2%) |
| 精神障害手帳 | 1 | | 0 | | 0 | | 2 | | 0 | | 3 | | | (3.7%) |
| その他の移動制約者 | 8 | | 1 | | 1 | | 9 | | 17 | | 36 | | | (44.4%) |



図：福祉有償運送の利用状況の推移



3-5 公共交通に関わる調査

本計画の策定にあたり、町民、利用者、各関係機関の意向、ニーズ、課題等を把握するための調査を下記のとおり実施しました。

| | |
|-------------|--|
| ① 町民アンケート調査 | |
| 【目的】 | 町民の公共交通の利用状況、意識、ニーズ等を把握 |
| 【対象】 | 16歳以上（高校生以上）の町民2,000人 |
| 【期間】 | 2018年6月18日（月）～7月5日（木） |
| 【回収数】 | 844通 |
| 【回収率】 | 全体：42.2% ■地区別 西部地区（八百津・伊岐津志・和知）：37.6% 東部地区（久田見・福地・潮南）：43.5% ■年齢別 16歳～29歳：23.1% 30歳～59歳：30.6% 60歳以上：50.4% |
| 【結果】 | <ul style="list-style-type: none"> ・回収状況を見ると、山間部である東部地区のほうが、西部地区より回収率が高く、また、年齢が高くなるほど回収率が高いことから、東部地区の方、高齢者の方は公共交通への関心が高いと考えられる。 ・主に利用する移動手段は81.2%（通勤・通学目的）が自家用車（自分で運転）であり、公共交通は、名鉄の5.9%（買い物目的）が最大でその他の公共交通は概ね2%前後の利用に留まっている。 ・地区別では、コミュニティバスの利用は久田見地区・福地地区で、YAOバスは伊岐津志地区、東鉄バスは八百津地区・和知地区で比較的利用されている。 ・多くの人（61.1%）は、バスを利用するのは自家用車を運転できなくなってからと回答している。 ・公共交通を利用しない（75.9%）理由としては、最寄りのバス停が遠いことや、ダイヤが自分の行動と合わない等である。 ・ポートフォリオ分析の結果からバスの重点改善項目は「便数」「運行時刻」「乗り継ぎのしやすさ」「始発終発の時間」「ルート」である。 ・バスの認識度は、運行について詳しい内容を知らない人が多く、満足度は実際の利用者との評価の違いがみられる。 ・タクシーについては、「他に手段がない」「好きな時間に行ける」「自分で運転できない」ために利用しているが、利用しない理由としては「自分で運転できる」「料金が高い」ためとなっており、ポートフォリオ分析での重点改善項目は「料金」「呼びやすさ」である。 ・町の交通施策として必要なものは「他市町（鉄道駅）につながるバスの維持・確保」「町内を結ぶバスの維持・確保」である。 ・公共交通の維持・確保に向け必要な取組は「車両の小型化などの経費削減」「地域で支え合う仕組みの導入」「デマンド運行の導入」である。 ・デマンド運行の導入については「運行条件によって利用したい」が36.8%で最も多い。地区別では、「積極的に利用したい」は潮南地区が9.1%で最も多いが、「運行状況によっては利用したい」を含めると久田見地区が合わせて55.9%と過半数を超え |



ている。

- ・ 八百津町から高速バスを運行した場合の利用意向は、「趣味・娯楽・旅行等」が54.7%で最も多く、次いで買い物（27.6%）、通院（15.8%）である。
- ・ 公共交通を利用しやすくするため接続してほしい施設で要望が多いものは、駅（JR可児駅・名鉄新可児駅・JR美濃太田駅など）、医療機関（木沢記念病院等）、商業施設（西友・アピタ・バロー等）である。
- ・ 運転免許の返納予定は22.0%で、返納後の交通手段は「バス・鉄道」の公共交通が39.4%である。

| | |
|--------------------------------|--|
| ② 利用実態調査（OD調査及びアンケート調査） | |
| 【目的】 | コミュニティバス802、YAOバス、東鉄バス、自主運行バス飯地線の利用状況（利用者数、OD）及び利用者の属性、意識、ニーズ等を把握 |
| 【対象】 | バス利用者（ODは全数、アンケートは八百津高校生以外） |
| 【期間】 | 平日：2018年6月28日（木） 休日：2018年6月30日（土） |
| 【アンケート回収数】 | 182通（平日132通、休日50通） |
| | <p>【OD調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日のYAOバスの利用者は330人と比較的多いが、そのうち275人（83.3%）が八百津高校生等の学生であり、学生が利用しない昼間の便では利用者が0人の便があるなど少ない。 ・ コミュニティバス802の利用者数は3路線合わせて56人と少なく、主に高齢者が利用（64.2%）している。利用時間帯は始発・終発以外の利用が多い。 コミュニティバス802：北山・久田見線（11人）、潮南・上飯田線（20人）、福地・杣沢・上飯田線（25人） ・ 東鉄バスの利用者数は73人で、うち八百津線可児駅系統が5人、美濃太田系統が68人となっている。可児駅系統は5人全員が高齢者であった。美濃太田系統は学生や一般の利用が多く、高齢者（32.4%）の利用割合はYAOバスに次いで少ない。利用時間帯は、始発の利用が多い。 <p>【結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 休日はYAOバス及び東鉄バス美濃太田系統のみ運行しており、便数は平日より少なく、利用者はYAOバスが80人、東鉄バス美濃太田系統が11人と少ない。 ・ 八百津高校以外では、八百津FCや八百津本町での乗降が多い。 ・ 自主運行バス飯地線の町内の利用者は0人であり、年間でもほとんど利用者はいない。 <p>【アンケート調査】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道との乗り継ぎを「ほぼ乗り継ぐ」「たまに乗り継ぐ」人は、YAOバス利用者が58.5%で多く、コミュニティバス802（25.0%）や東鉄バス（25.0%）は少ない。 ・ バスを利用する理由は「自宅からバス停が近い（40.1%）」「他に手段がない（39.6%）」が多い。 ・ 普段利用するバスとして、可児市のさつきバスや美濃加茂市のあい愛バスも利用されている。 ・ コミュニティバス802について増便や土日の運行を希望する人が多い。 |



| ③ 八百津高校生アンケート調査 | |
|-----------------|---|
| 【目的】 | 八百津高校生における公共交通の利用状況の把握 |
| 【対象】 | 全生徒 |
| 【期間】 | 2018年7月12日（木） |
| 【回収数】 | 344通 |
| 【結果】 | <ul style="list-style-type: none">・ 通学で利用するバスはYAOバスが多く、コミュニティバスは少ない。・ 鉄道との乗り継ぎは明智駅が多い。・ 通学以外で利用するバスはYAOバスや東鉄バスが多くコミュニティバスは少ない。・ 通学以外ではバスを利用しない人も多い。・ バスの満足度は利用実態調査より「便数」「ダイヤ」「始発・終発の時間」「ルート」「情報提供」が高く、「バス停までの距離」「バス待ちの環境」「料金」「安全性」「定時性」「接客」で低い。・ 東鉄バスの減便により鉄道の乗り換えが発生し、定期代が高くなる。・ 春先には生徒が乗り切れない（5月以降は解消）。・ 明智駅に駐輪場がない。 |

| ④ 観光来訪者アンケート調査 | |
|----------------|---|
| 【目的】 | 八百津町への観光来訪者の状況及び公共交通利用の可能性を把握 |
| 【対象】 | 杉原千畝記念館来館者 本町商店街来訪者（4店舗） |
| 【期間】 | 2018年7月15日（日）～8月 15日（水）[商店街] 20日（月）[杉原千畝記念館] |
| 【回収数】 | 789通 |
| 【結果】 | <ul style="list-style-type: none">・ 来訪は土日が約6割と多い。・ 八百津町への来訪手段は「自家用車」が90.5%とほとんどであり、「バス」が1.8%、「鉄道」が2.3%、「タクシー」が1.0%と公共交通はあまり利用されていない。・ 八百津町内の移動手段は「自家用車」が88.3%とほとんどであり、「バス」が1.8%、「タクシー」が1.0%と公共交通はあまり利用されていない。なお、「観光シャトルタクシー」の利用は0.9%である。・ 立寄り地点は「杉原千畝記念館（86.3%）」「丸山ダム（20.3%）」「五宝滝（13.4%）」「旧八百津発電所資料館（7.1%）」などが多い。・ 可児市や美濃加茂市などの施設と合わせて来訪している人も多い。・ 公共交通を利用しやすくするための施策は「運行情報提供」が33.8%で最も多く、次いで「観光地への接続（26.2%）」となっている。・ 八百津町滞在の満足度は「満足」「やや満足」を合わせると70.6%と高く、また来たいと思う人も60.6%と多い。・ 次に来訪する場合の目的は「自然や風景を見る」が45.2%と最も多く、次いで「歴史・文化財めぐり（23.7%）」「学習（記念館・資料館など）（19.9%）」である。 |



| | |
|----------------------|--|
| ⑤ 関係機関ヒアリング調査 | |
| 【目的】 | 交通事業者、福祉・医療・学校関係機関、NPO、八百津町役場内各関係課に対する聞き取り調査等を実施することにより、全体としての利用実態やニーズを把握 |
| 【対象・期間】 | <p>[交通事業者] 東濃鉄道(株)：2018年8月7日 新太田タクシー(株)：2018年8月7日</p> <p>[福祉・医療・学校関係機関] 社会福祉協議会：2018年7月30日 医療機関：(郵送依頼) 八百津高校：2018年7月12日</p> <p>[NPO] NPOやおつ：2018年8月20日</p> <p>[役場関係課] 教育課：2018年8月20日 健康福祉課：2018年8月20日</p> |
| 【結果】 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後いかにバスに乗ってもらえるかが課題であり、バス停が近くにないと乗ってもらえない。また、自家用車に乗れなくなったらバスに乗るという人もいるが、そうなったらバスにも乗れない。(東濃鉄道) ・ コミュニティバスを土日運行した場合、運転手の確保が難しい。(東濃鉄道) ・ 高速バスの八百津からの運行は需要を考えると難しい。まずは可児車庫に車を止めて乗り換えることを薦めたい。(東濃鉄道) ・ 運賃については努力しているが限界となっている。今後は車両更新やバス停などの環境改善が対策の中心となる。 ・ YAOバスの起点を明智駅から可児駅、御嵩駅に変更することは難しい。(東濃鉄道) ・ タクシー利用の促進や維持については自治体と協力が必要。(新太田タクシー) ・ デマンド交通への対応として、デマンド配車のシステムを開発しており、システム利用料を含めた形で運行への対応は可能。(新太田タクシー) ・ 観光などで新たな顧客を見つけていけないといけないので、行政・観光協会等と一緒に展開を考えていきたい。(新太田タクシー) ・ 最寄りのバス停がない、本数が少ない、バスの時間が限られる。また高齢化による免許返納が進み、通院の足が少なくなりつつある。(医療機関) ・ 車に乗れなくなった時、近所の人に頼めなくなった時など、将来に不安を感じている人がいる。(社会福祉協議会) ・ 社会福祉協議会で展開できることは、公共交通で補えない隙間を地域住民の協力を得て考えていく、サロンのついでに買物に連れて行くなど。(社会福祉協議会) ・ 自宅からバス停までのつなぎの部分については、体制づくりや配車受付などの取組ができる。(社会福祉協議会) ・ NPOとしては、バスでできないこと、個別ニーズの対応を行う。(NPOやおつ) ・ 有償ボランティア輸送と公共交通の連携は可能。(健康福祉課) ・ 地域住民やNPOとの連携・調整や介護保険事業との連携も可能ではないか。(健康福祉課) |



| ⑥ 地区懇談会 | |
|---------|--|
| 【目的】 | 地区ごとの公共交通の課題と公共交通の維持について地域の意向を把握 |
| 【対象】 | 町内6地区居住者を対象 |
| 【期間】 | 八百津地区：2018年9月19日 伊岐津志地区：2018年9月20日 和知地区：2018年9月18日 久田見地区：2018年9月13日 福地地区：2018年9月11日 潮南地区：2018年9月12日 |
| 【参加者】 | 八百津地区：37名 伊岐津志地区：22名 和知地区：15名 久田見地区：24名 福地地区：13名 潮南地区：17名 ※地区役員や高齢者が多く参加 男性約6割、女性約4割程度の比率 |
| 【結果】 | <ul style="list-style-type: none">・ 移動の課題として「バス停がない・遠い」「本数が少ない」「時間が合わない」「行きたいところに行けない」「休日に運行していない」「バスが大きくて細い道を通れない」「免許返納後の移動手段がない」等である。・ 公共交通を維持するために必要なことは「休日運行」「時間・路線の見直し」「デマンド運行」「料金施策見直し」「スクールバスの活用」「免許返納への特典」「利用促進PR」「運転手の確保」「観光利用」「外出する楽しみ」等である。・ 地域でできることは「声掛けなどで利用者を増やす」「試乗会」「PR活動」「地元商店等の協賛」「イベントでの利用」「地域運行や地域での運転手確保」「地域であり方を検討」等である。・ デマンド運行や地域運行などについて東部（山間部）で積極的な意見が多く出ている。・ 西部はルート変更や利用促進に関する意見が多く出ている。・ 西部では隣接市町のバスとの連携や駅への接続についての意見が出ている。 |



3-6 地域公共交通の課題

本町における現状や各種調査結果から、課題をまとめると以下のとおりとなります。

(1) 人口問題に関わる課題

今後、本町では人口減少が更に進展していく見込みであることから、人口減少による利用者の減少や、それに伴う運行欠損額の増加が予想され、利用者数の確保やコスト削減及び収入の確保が必要です。

また、高齢化の進展にともない、交通弱者が増加していくため、日常の移動を支える交通手段の確保が必要です。しかし、移動ニーズが多様化している中、現在のコミュニティバスの運行形態は定時定路線型であり、地形条件等からすべての集落を網羅していくことは困難となってきたため、地域のニーズに細やかに対応できる運行形態への転換が必要です。

さらに、運転手の高齢化が進んでいる一方運転手の確保は困難になりつつあることから、運転手の確保について支援が必要です。

(2) まちづくりに関わる課題

定住・交流人口の確保の点からの移動手段の確保は重要であり、観光・福祉・教育などまちづくりの総合的な観点から、関連組織と連携・協力の下、移動手段の確保の取組・支援を充実させ、活気ある暮らしやすい地域づくりのための公共交通の維持確保が必要です。

特に本町には鉄道がなく、鉄道駅のある可児市や美濃加茂市とのつながりが強いことから、バス・タクシー・鉄道の公共交通相互の接続や乗り継ぎ利便性の向上が必要です。また、町外のバスの利用もされており、周辺市町が運行しているバスとの連携が必要ですが、自主運行バス飯地線は、利用者がほとんどいないため、必要性については検討が必要です。

観光については、本町では、「杉原千畝記念館」「丸山ダム」「五宝滝」「旧八百津発電所施設」などの観光資源がありますが、来訪者はコミュニティバスが運行していない土日祝日に多く、来訪手段・町内での移動手段も自家用車がほとんどです。そのため、観光での来訪者も利用できるような公共交通の確保とともに、観光ルートの設定、観光来訪者の利用を考慮した運行や情報提供が必要です。

(3) 公共交通への意識に関わる課題

町民の移動手段は自家用車に頼り切ったものとなっており、公共交通利用の意識が低くなっています。そのため、バス停の位置・ダイヤ・ルートなど利用ニーズへの対応を図るとともに、公共交通の運行情報などのPRを積極的に行うことなどで、自家用車から公共交通へ移動手段の転換を図ることが必要です。

また、実際の利用者と利用していない人で満足度などの意識の差が大きいことから、これまで公共交通を利用していない人に実際に乗ってもらうことなどで、公共交通へのイメージを変えていくことが必要です。

公共交通施策を重要な交通施策として位置づけ、町民が主体的に関わっていく仕組みをつくり、経費の削減や地域のニーズにあった運行形態への転換について、地域と協働で検討していくことが必要です。



4 基本的な方針

公共交通を取り巻く課題を踏まえ、本町における地域公共交通網形成の基本理念と基本方針を次のとおり定めます。

基本理念

みんなで支えて 未来へつなげる やおつの地域公共交通

基本方針1

誰もが「使える」地域公共交通網をつくります

町民等の移動ニーズを踏まえ、適切な運行形態への転換を行うとともに、ダイヤ・ルートについて、公共交通間の接続を考慮して利用しやすい「使える」地域公共交通網にします。

また、公共交通を使うためには公共交通を知ってもらうことも重要であり、各種PR・周知活動を実施します。

移動手段の確保はまちづくりにも関わってくることから、観光面だけでなく福祉関係で実施している移動サービスとの連携を図り、誰もが「使える」地域公共交通網をつくります。

基本方針2

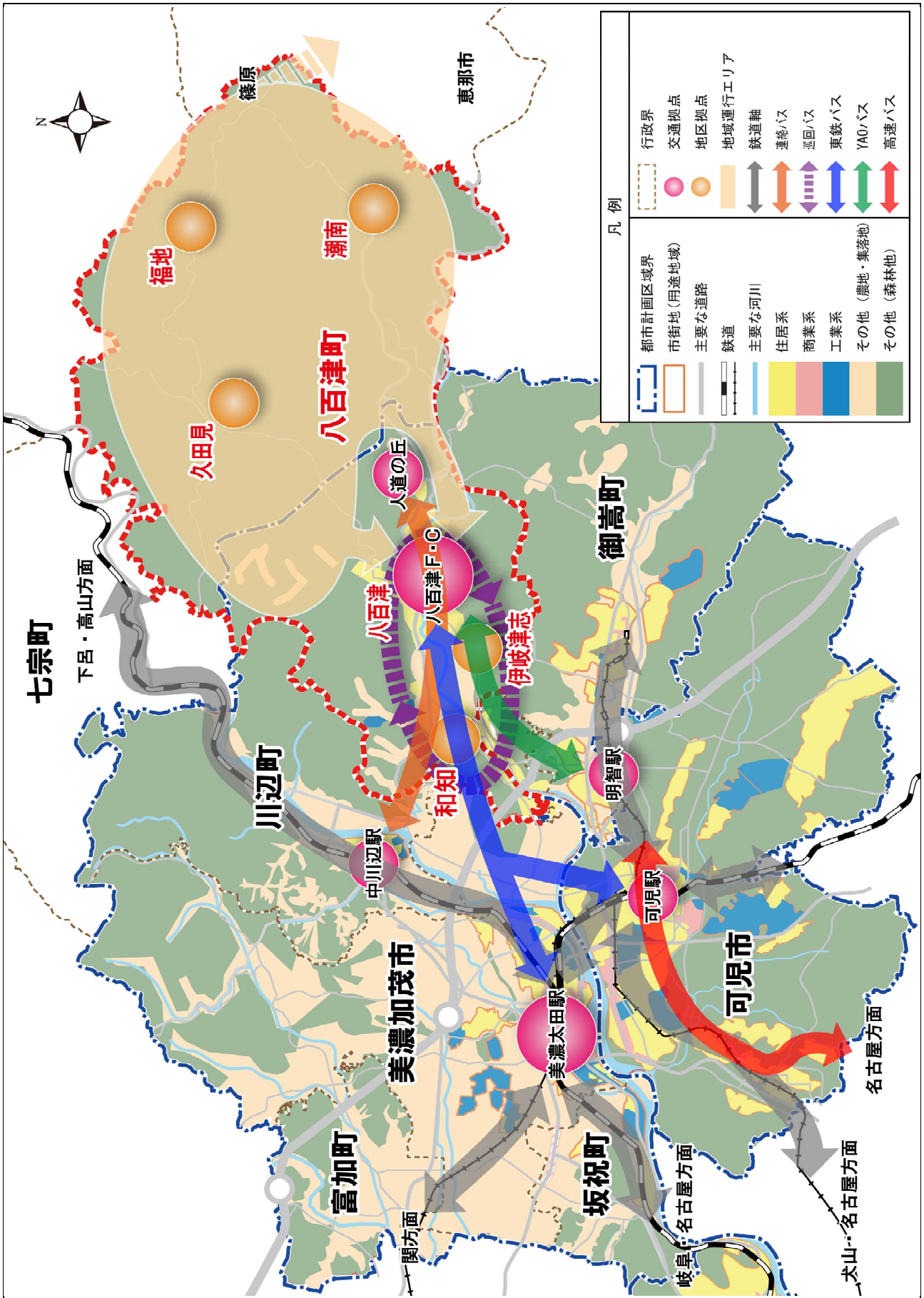
将来にわたって「維持できる」地域公共交通網をつくります

地域公共交通網を将来にわたって維持するためには、利用者を増やし、運賃収入を確保するだけでなく、運賃収入以外の収入の確保や、支出（コスト）を削減していくことも必要です。そのため、自家用車から公共交通へ移動手段の転換を図るとともに、収支バランスを適正化し、町の負担を少なくしていく仕組みづくりを行います。また、高齢化の進展で確保が困難となる運転手についても将来的に確保できるようにすることなどで、将来にわたって「維持できる」地域公共交通網をつくります。

基本方針3

みんなで「支える」地域公共交通網の仕組みをつくります

地域公共交通網は、行政だけでなく、利用者・地域・交通事業者・関係機関等が協力し、知恵を出し合って支えていくことが必要です。そのため、地域において公共交通を考える組織をつくることや、関係者間の連携を図るとともに、公共交通協議会の開催などにより議論や情報共有ができるようにして、みんなで「支える」地域公共交通網の仕組みをつくります。



図：将来の公共交通網形成のイメージ



5 実施事業

5-1 実施事業の立案

基本方針及び目標に基づき、計画期間（2019年度～2023年度）内に実施する事業については下記のとおりです。

| 基本方針 | 目標 | 実施事業 |
|--------------------------------|------------------------|--|
| 1. 誰もが「使える」地域公共交通網をつくります | ①利便性の高い公共交通網の構築 | <ul style="list-style-type: none"> ・バスの再編 ・広域的なバスの運行 ・鉄道駅との連携の維持・充実 ・隣接市町が運行するバスとの連携 |
| | ②情報提供による公共交通のわかりやすさの向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通マップや乗り方案内チラシ等の作成 ・インターネットの乗換案内等での検索対応 |
| | ③安心・安全で利用しやすい車両・施設の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・低床バス等のバリアフリー化の推進 ・バス待ち環境の改善（ベンチ等） |
| | ④まちづくりを踏まえた公共交通網の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・既存バス以外の交通手段も意識したネットワークづくり |
| | ⑤観光来訪者が利用しやすい公共交通網の形成 | <ul style="list-style-type: none"> ・観光ルートの設定 ・観光来訪者への公共交通PR ・観光シャトルタクシーの充実 |
| 2. 将来にわたって「維持できる」地域公共交通網をつくります | ⑥公共交通の利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> ・高校入学予定者への公共交通利用案内 ・バスの試乗会の実施、お試し乗車券の配布やイベントでの公共交通のPR ・免許返納者への利用促進策の実施 ・ノーカーデーの実施 |
| | ⑦運行経費の削減 | <ul style="list-style-type: none"> ・運行コストの削減 |
| | ⑧適切な料金体系の確立 | <ul style="list-style-type: none"> ・料金体系の見直し ・乗り継ぎ割引の実施 |
| | ⑨運転手の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・人材確保・育成・安全教育支援 |
| 3. みんなで「支える」地域公共交通網の仕組みをつくります | ⑩収入の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・有料広告掲載企業等の募集 |
| | ⑪地域で交通を考える・支える体制づくり | <ul style="list-style-type: none"> ・地域における交通協議会の設立 |
| | ⑫地域の商業施設等との連携 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者への特典 |
| | ⑬福祉、教育、NPOなどとの連携 | <ul style="list-style-type: none"> ・福祉と交通が連携した外出支援 ・スクールバス活用に向けた取組 ・学校でのバスの乗り方教室の開催 ・校外学習での利用 |
| | ⑭地域、交通事業者、行政の連携、役割の明確化 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通協議会の継続的な開催 ・公共交通網形成計画のPDCA実施 ・町民への公共交通利用の啓発 |



5-2 事業の概要

基本方針1

誰もが「使える」地域公共交通網をつくります

① 利便性の高い公共交通網の構築

《事業の方針》

- 現在3路線運行しているコミュニティバスについて、利用実態やニーズに合わせた再編を図ります。
- 町内の主要な医療施設、商業施設、行政関連施設を結ぶバスの運行を行います。
- 東鉄バスやYAOバスについては、必要に応じて関係者と協議・調整の上、見直します。
- 町外の鉄道駅との接続について維持・充実を図ります。
- より利用しやすいバスとするため、周辺市町が運行しているバスとの連携を図ります。

《事業の概要》

| 事業 | ① -1 バスの再編 | | | | |
|----------|--|--------|--------|--------|---------|
| 内容 | ◆東部の山間地域（久田見地区・福地地区・潮南地区・八百津地区北部東部）について定時定路線で町が運行しているコミュニティバス802は、地形や道路条件などからバスの運行経路が限られていることなどからバス停から遠い集落も多く、現行の運行形態では運行地域のニーズ等に十分な対応が困難であるため、より地域のニーズに対応できるよう、安心安全な運行を確保しつつ地域運行等の運行形態に転換を図ります。 ◆東部の山間地域における運行形態の転換の具体内容については、地域交通協議会等において検討し、地域及び社会福祉協議会を始めとする関係機関と連携・協力を図ります。 ◆西部（八百津地区・伊岐津志地区・和知地区）については、町内の主要施設を接続するバスを運行します。 ◆川辺町方面は、駅・医療機関等の利用ニーズがあるため、川辺町方面に接続する連絡バスを運行します。 ◆再編に合わせ、計画的に車両を導入します。 ◆再編後も、利用実態や地域の移動ニーズを踏まえた見直しを随時行います。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・社会福祉協議会・地域住民・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 地域協議会等の協議回数・参加者数（地域振興課）、利用者数（地域振興課・交通事業者）、収支状況（地域振興課・交通事業者）、新車両の導入数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 再編案検討・協議 | → | | → | → | → |
| | | 試行運行 | 本格運行 | | 見直し（随時） |



| | | | | | |
|-----------|--|--------|---------|--------|--------|
| 事業 | ①-2 広域的なバスの運行 | | | | |
| 内容 | ◆YAOバス・東鉄バスについては、必要に応じて関係者との協議・調整により利便性を向上します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・関係市町 | | | | |
| 成果指標 | 対象路線の利用者数（交通事業者）、収支状況（交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 見直し案検討・協議 | | | 見直し（随時） | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|-----------|---|--------|---------|--------|--------|
| 事業 | ①-3 鉄道駅との連携の維持・充実 | | | | |
| 内容 | ◆コミュニティバスの再編に合わせ、要望の多い可児駅・新可児駅や美濃太田駅への乗入れの強化・充実を図ります。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・関係市町 | | | | |
| 成果指標 | 関係機関との協議回数（地域振興課）、対象路線の利用者数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 乗入れ案検討・協議 | | | 見直し（随時） | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ①-4 隣接市町が運行するバスとの連携 | | | | |
| 内容 | ◆可児市のさつきバス、美濃加茂市のあい愛バスなど、隣接市町で運行しているバスと八百津町内を運行しているバスとの連携について、ダイヤやルート設定において考慮するとともに、乗り継ぎ情報等のPRを行います。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・周辺市町 | | | | |
| 成果指標 | 乗り継ぎ情報のPR回数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 検討 | | | 実施 | | |
| | | | | | |



② 情報提供による公共交通のわかりやすさの向上

《事業の方針》

- 公共交通の運行について情報を提供し、公共交通を利用しやすくします。
- インターネットでの乗換案内等でバスを利用する経路・時刻を表示できるようにして、より多くの人にバスの情報を提供します。

《事業の概要》

| 事業 | ②-1 公共交通マップや乗り方案内チラシ等の作成 | | | | |
|------|---|--------|--------|-----------|--------|
| 内容 | ◆町内における公共交通マップを作成し、地域住民や主要な施設に配布します。 ◆バスの乗り方を知らない人、バスが運行していてもその内容を知らない人も多いことから、バスの乗り方やモデル利用パターンなどを示したチラシを作成し、配布します。 ◆作成したマップやチラシ等は町のウェブサイトに掲載します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町 | | | | |
| 成果指標 | マップ・チラシの配布箇所・配布数（地域振興課）、町ウェブサイト閲覧数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | 準備 | 配布 | | 修正・更新（随時） | |
| | | | | | |

| 事業 | ②-2 インターネットの乗換案内等での検索対応 | | | | |
|------|---|--------|--------|-----------|--------|
| 内容 | ◆バスの時刻表をインターネットの乗換案内で検索できるようにする標準的なバス情報フォーマット（GTFS）を作成し、経路検索事業者等に情報提供します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 情報提供先数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | 準備 | 情報提供 | | 修正・更新（随時） | |
| | | | | | |



③ 安心・安全で利用しやすい車両・施設の整備

《事業の方針》

- 公共交通を誰もが利用できるように、車両のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を進めます。
- 快適なバス待ち環境を形成します。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|-----------------------------|--------|--------|----------|--------|
| 事業 | ③-1 低床バス等のバリアフリー化の推進 | | | | |
| 内容 | ◆低床バスなどバリアフリーに対応した車両を導入します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | バリアフリー対応車両導入数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2020年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | | 導入 | | 車両更新（随時） | |

| | | | | | |
|------|------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ③-2 バス待ち環境の改善（ベンチ等） | | | | |
| 内容 | ◆ベンチ等の休憩施設を設置し、バス待ち環境を改善します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | バス待ち環境改善箇所数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 準備 | | | | 整備 | |



④ まちづくりを踏まえた公共交通網の形成

《事業の方針》

- 既存の公共交通だけでなく、福祉有償運送や各施設が実施している送迎バスなどを
 含めた交通ネットワークづくりを行います。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|--------------------------------------|--------|-------------------|--------|--------|
| 事業 | ④-1 既存バス以外の交通手段も意識したネットワークづくり | | | | |
| 内容 | ◆各交通手段の運行主体との情報交換、連携に向けた取組について協議します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・社会福祉協議会・NPO・送迎バス運行者 | | | | |
| 成果指標 | 関係機関との情報交換・協議回数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | | | 定期的な情報交換 ・協議開催 | | |



⑤ 観光来訪者が利用しやすい公共交通網の形成

《事業の方針》

- 観光来訪者が利用しやすい公共交通網、運行ダイヤ、料金などを設定するとともにこれらの情報をPRして公共交通の利用を促進します。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|---|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑤-1 観光ルートの設定 | | | | |
| 内容 | ◆公共交通を利用した観光ルートの設定や乗継券などの料金施策の実施などにより観光利用を促進します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・観光協会 | | | | |
| 成果指標 | 観光ルートの設定数（地域振興課・観光協会）、料金施策実施状況及び料金施策利用者数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 準備 | 実施 | | | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑤-2 観光来訪者への公共交通PR | | | | |
| 内容 | ◆観光での公共交通の利用について、主要駅でのポスター掲示、町や観光協会などのウェブサイトでのPRを行います。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・観光協会 | | | | |
| 成果指標 | 公共交通PR回数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 準備 | 実施 | | | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|------|--|--------|---------|--------|--------|
| 事業 | ⑤-3 観光シャトルタクシーの充実 | | | | |
| 内容 | ◆現在土日祝日に運行している観光シャトルタクシーについて、運行頻度や連絡施設について充実を図ります。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 観光シャトルタクシーの利用者数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | | | 見直し（随時） | | |
| | | | | | |



基本方針 2

将来にわたって「維持できる」地域公共交通網をつくります

⑥ 公共交通の利用促進

《事業の方針》

- 公共交通が「使える」ことを広く周知し、また、実際に体験してもらうことなどにより、公共交通を身近に感じてもらうための施策を行います。
- 高齢者の免許自主返納を促進するため、免許返納者への優遇施策を実施・PRします。
- 自家用車から公共交通に利用手段を転換していくため、ノーカーデーを設定・PRして公共交通の利用促進を図ります。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|---|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑥-1 高校入学予定者への公共交通利用案内 | | | | |
| 内容 | ◆高校への入学予定者を対象とした公共交通利用案内チラシを配布します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・八百津高校 | | | | |
| 成果指標 | 案内チラシ配布数（地域振興課）、八百津高校生の通学時公共交通利用者数（八百津高校） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 |

| | | | | | |
|------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑥-2 バスの試乗会の実施、お試し乗車券の配布やイベントでの公共交通PR | | | | |
| 内容 | ◆バスの試乗会を行います。 ◆公共交通マップの配布と連携し、お試し乗車券の配布を行います。 ◆イベントでの公共交通のPRやイベント等での公共交通の紹介ブースの設置・PRを行います。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | バス試乗会の実施回数・参加者数（地域振興課・交通事業者）、お試し乗車券配布数・利用数（地域振興課・交通事業者）、イベント等での公共交通のPR回数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 準備 | | | 実施（随時） | | |



| | | | | | |
|------|---|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑥-3 免許返納者への利用促進策の実施 | | | | |
| 内容 | ◆町による免許返納者への支援施策を実施します。 ◆免許返納者への支援施策についてPRします。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 支援施策のPR回数（地域振興課）、免許返納者数（警察） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 検討 | | | 実施 | | |

| | | | | | |
|------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑥-4 ノーカーダーの実施 | | | | |
| 内容 | ◆自家用車を利用しない「ノーカーダー」を設定し、自家用車から公共交通へ交通手段の転換を図ります。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・地域住民・交通事業者・企業等 | | | | |
| 成果指標 | 「ノーカーダー」実施回数・参加者数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 準備 | | 実施 | | | |

⑦ 運行経費の削減

《事業の方針》

- 運行コストの削減に取り組めます。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|--|----------|--------|--------------|--------|
| 事業 | ⑦-1 運行コストの削減 | | | | |
| 内容 | ◆再編後のネットワークを適切に評価し、運行コスト削減のため必要に応じて路線やダイヤの見直し、車両の変更等を行います。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・地域協議会 | | | | |
| 成果指標 | 運行コスト（地域振興課・交通事業者）、適正車両の導入数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2020年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 検討 | | 実施（車両導入） | | 見直し・車両変更（随時） | |



⑧ 適切な料金体系の確立

《事業の方針》

- 町内を運行しているバスについては、様々な料金体系が混在しており、わかりやすい料金体系にします。

《事業の概要》

| | | | | | |
|-------|---|--------|--------|---------|--------|
| 事業 | ⑧-1 料金体系の見直し | | | | |
| 内容 | ◆コミュニティバスの再編に合わせ、料金体系を見直し、わかりやすくします。 ◆一日乗車券や共通定期券などの発行について協議します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 一日乗車券・共通定期券の発行数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 検討・協議 | | 実施 | | 見直し（随時） | |

| | | | | | |
|-------|---------------------------------|--------|--------|---------|--------|
| 事業 | ⑧-2 乗り継ぎ割引の実施 | | | | |
| 内容 | ◆運行主体が異なるバスの乗り継ぎに対応した割引券を発行します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 乗り継ぎ割引券の発行数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 検討・協議 | | 実施 | | 見直し（随時） | |



⑨ 運転手の確保

《事業の方針》

- 公共交通の運転手の高齢化が進んでおり、運転手の確保を図るため、人材の確保・育成への支援を行います。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑨-1 人材確保・育成・安全教育の支援 | | | | |
| 内容 | <ul style="list-style-type: none"> ◆運転手への教育支援を行います。 ◆運転手への安全教育の実施や講習会の参加などへの支援を行います。 | | | | |
| 主体 | 八百津町、交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 教育支援回数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 準備 | 実施 | | | | |

⑩ 収入の確保

《事業の方針》

- 運行事業者の収益構造を適正化するため、運賃収入の確保及び運賃収入以外の収入を確保します。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|---|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑩-1 有料広告掲載企業等の募集 | | | | |
| 内容 | ◆運賃収入以外の収入を確保するため、バス車両などへの広告を掲載する企業等の募集を行います。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・企業等 | | | | |
| 成果指標 | 有料広告掲載企業数（地域振興課・交通事業者） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | | | 募集 | | |



基本方針3

みんなで「支える」地域公共交通網の仕組みをつくります

⑪ 地域で交通を考える・支える体制づくり

《事業の方針》

- 公共交通を維持していくため、地域で支えるという意識づくりを行います。
- 地域で考えた取組案については、積極的に実現化を図ります。
- 地域で考え、実行することで、公共交通への愛着を高めます。

《事業の概要》

| | | | | | |
|-------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑪-1 地域における交通協議会の設立 | | | | |
| 内容 | ◆地域運行を行う組織や公共交通の課題を解決する改善策を検討する組織を立ち上げ、地域意見の集約を図ります。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・社会福祉協議会・地域住民 | | | | |
| 成果指標 | 地域交通協議会設立数・会議開催数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 準備・設立 | | | 定期的な開催 | | |

⑫ 地域の商業施設等との連携

《事業の方針》

- 地域で公共交通を支えるため、地域の商業施設が公共交通を支援する仕組みづくりを行います。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|---|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑫-1 公共交通利用者への特典 | | | | |
| 内容 | ◆商業施設等に公共交通を利用して来訪した人への特典の付与などの優遇施策について協議します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・商工会・商業施設等 | | | | |
| 成果指標 | 特典実施施設数・特典利用者数（地域振興課・実施施設） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 協議 | | | | 実施 | |



⑬ 福祉、教育、NPOなどとの連携

《事業の方針》

- 公共交通以外の移動手段との連携を図り、外出しやすい交通体系を確立します。

《事業の概要》

| | | | | | |
|-------|----------------------------|--------|--------|---------|--------|
| 事業 | ⑬-1 福祉と交通が連携した外出支援 | | | | |
| 内容 | ◆地域と福祉団体等による多様な移動手段を確保します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・社会福祉協議会・NPO・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 福祉団体等による外出支援利用者数（実施団体） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 検討・協議 | | 実施 | | 見直し（随時） | |

| | | | | | |
|------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑬-2 スクールバス活用に向けた取組 | | | | |
| 内容 | ◆スクールバスを地域住民の交通手段として活用できる方策について関係機関と協議を進めます。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・教育委員会・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | 関係機関との協議回数（地域振興課）、スクールバスを活用した施策の利用者数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 協議 | | 実施 | | | |

| | | | | | |
|-------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑬-3 学校でのバスの乗り方教室等の開催や校外学習での利用 | | | | |
| 内容 | ◆小中学生を対象に、バスの乗り方教室の開催や時刻表の見方についての学習機会を設けます。 ◆校外学習の移動手段として、公共交通を活用します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・教育委員会・学校・交通事業者 | | | | |
| 成果指標 | バスの乗り方教室等の開催数（教育課）、校外学習等での公共交通利用回数（教育課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| 検討・協議 | | | 実施 | | |



⑭ 地域、交通事業者、行政の連携、役割の明確化

《事業の方針》

- 地域、交通事業者、行政の各主体がそれぞれの役割を確実に果たします。
- 各主体の連携・協力により、計画を進めていきます。
- 計画について、進捗の確認、振り返りを行い、必要に応じ見直します。

《事業の概要》

| | | | | | |
|------|--|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑭-1 公共交通協議会の継続的な開催 | | | | |
| 内容 | ◆「地域公共交通協議会」を定期的で開催し、町の公共交通に関する施策について協議・決定します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・地域公共交通協議会 | | | | |
| 成果指標 | 地域公共交通協議会の開催数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | | | 定期的な開催 | | |

| | | | | | |
|------|---------------------------------------|--------|---------|--------|--------|
| 事業 | ⑭-2 公共交通網形成計画のPDCA実施 | | | | |
| 内容 | ◆本計画の進捗の確認と改善策を検討するPDCAサイクルを確実に実行します。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・地域公共交通協議会 | | | | |
| 成果指標 | 進捗確認回数（地域振興課）、改善した事業数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | | | 進捗確認・改善 | | 次期計画検討 |

| | | | | | |
|------|---|--------|--------|--------|--------|
| 事業 | ⑭-3 町民への公共交通利用の啓発 | | | | |
| 内容 | ◆町民が公共交通を積極的に選択して利用するよう、9月20日のバスの日や6月の環境月間等において、広報やウェブサイトでの啓発活動を行います。 | | | | |
| 主体 | 八百津町・交通事業者・地域住民 | | | | |
| 成果指標 | 啓発活動の実施数（地域振興課） | | | | |
| 取組期間 | 2019年度～2023年度 | | | | |
| | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 |
| | | | 利用啓発活動 | | |



6 計画の達成状況の評価

6-1 数値目標の設定

基本理念及び基本方針に基づき設定した施策による効果を明らかにするため、数値目標を設定し、計画の達成状況の評価を行います。

目標値は、より多くの人にとって利用しやすい公共交通となったかを評価する「有効性」に関する指標と、公共交通を維持していくためには、費用負担の少ない交通システムにしていくことが必要であり、持続性を評価する「経済性」に関する指標を設定します。

なお、目標値は、基本方針ごとに明確かつ容易に比較できる指標で設定します。

表：数値目標の設定

| 基本目標 | 目標指標 [必要資料：資料提供者] | 基準値 (基準年) | 目標値 (2023年) | 検証内容 |
|------------------------------------|--|---------------------|----------------|------|
| 誰もが「使える」 地域公共交通網をつくります | ①YAOバスの利用者数 [YAOバス乗車人員 ：東濃鉄道] | 73,794人 (2018年度) | 77,600人 以上 | 有効性 |
| | ②コミュニティバス802の 利用者数 [コミュニティバス乗車人員 ：八百津町地域振興課] | 10,398人 (2018年度) | 12,100人 以上 | 有効性 |
| | ③バスのルート（行き先・ 経由地）を知っている人の 割合 [アンケート調査 ：八百津町地域振興課] | 35.6% (2018年) | 45% 以上 | 有効性 |
| 将来にわたって「維持できる」 地域公共交通網をつくります | ④YAOバスの利用者一人あ たりの町負担金 [YAOバス乗車人員 ：東濃鉄道] [YAOバスの町負担額 ：八百津町地域振興課] | 400円/人 (2018年度) | 450円/人 以下 | 経済性 |
| みんなで「支える」 地域公共交通網の仕組みをつ くります | ⑤バスの利用頻度が「以 前とほぼ変わらない」 「以前よりよく利用す るようになった」と答 えた人の割合 [アンケート調査 ：八百津町地域振興課] | 15.1% (2018年) | 20% 以上 | 有効性 |



①YAOバスの利用者数・②コミュニティバス802の利用者数

公共交通をより利用しやすくし、身近な移動手段としていくなどの公共交通に関して実施した施策について、その有効性を評価する指標として設定します。

今後の評価にあたり、運行主体（運行受託者）が各路線の利用者数を確実に把握し、八百津町地域振興課に報告することとします。

公共交通の利用者は毎年度にモニタリングを行い、その推移を地域公共交通協議会で確認し、適切な施策実施や改善についての基礎データとします。

③バスのルート（行き先・経由地）を知っている人の割合

バスの認知度を高めるために実施した施策について、その有効性を評価する指標として設定します。

この指標はアンケート調査結果から町地域振興課が算出します。

指標の計測にはアンケート調査が必要であり、モニタリングについては毎年実施するのではなく、計画の最終年度においてアンケート調査を町地域振興課で実施して整理します。その結果を地域公共交通協議会で確認し、本計画の振り返りと次期計画策定の基礎データとします。

なお、数値は無回答・無効票を除き、YAOバス・コミュニティバス・東鉄バスを合わせた値とします。

④YAOバスの利用者一人あたりの町負担額

利用者数、収入及び支出の変化により算出されるものであり、持続可能な公共交通となっているかなどを経済性から評価する指標として設定します。

年間利用者数は①で把握した値とし、年間町負担額は公共交通を担当する町地域振興課で整理します。

利用者一人あたりの町負担額は、毎年度にモニタリングを行い、その推移を地域公共交通協議会で確認し、適切な施策実施や改善についての基礎データとします。

なお、コミュニティバスについては、再編を行う予定であることから、経費は現況と大きく変化することが予想されるため目標値は設定しませんが、PDCAで推移を確認していきます。

⑤バスの利用頻度が「以前とほぼ変わらない」「以前よりよく利用するようになった」と答えた人の割合

より多くの人に公共交通を利用してもらうために実施した施策について、その有効性を評価する指標として設定します。

この指標はアンケート調査結果から町地域振興課が算出します。

指標の計測にはアンケート調査が必要ですが、毎年度実施することは困難であるため、中間年次においては、啓発活動や地域における交通協議会の回数などバスの利用を促進するための施策の実施状況のモニタリングを行います。

アンケート調査は、計画の最終年度において町地域振興課で実施して整理します。その結果を地域公共交通協議会で確認し、本計画の振り返りと次期計画策定の基礎データとします。

なお、数値は無回答・無効票を除いたものを母数として算出します。



6-2 計画の達成状況の評価方法

計画を進めていくにあたり、事業の実施状況、社会情勢や市民のニーズの変化を適宜把握し、事業内容を適切に改善していくことが必要であることから、市民や公共交通事業者、町（行政）等の関係者が協働・連携し、計画の立案（Plan）・計画の実施（Do）・計画の評価（Check）・計画の改善（Action）のPDCAサイクルを繰り返し実施（スパイラルアップ）し、地域公共交通を確保・維持・改善していくものとします。

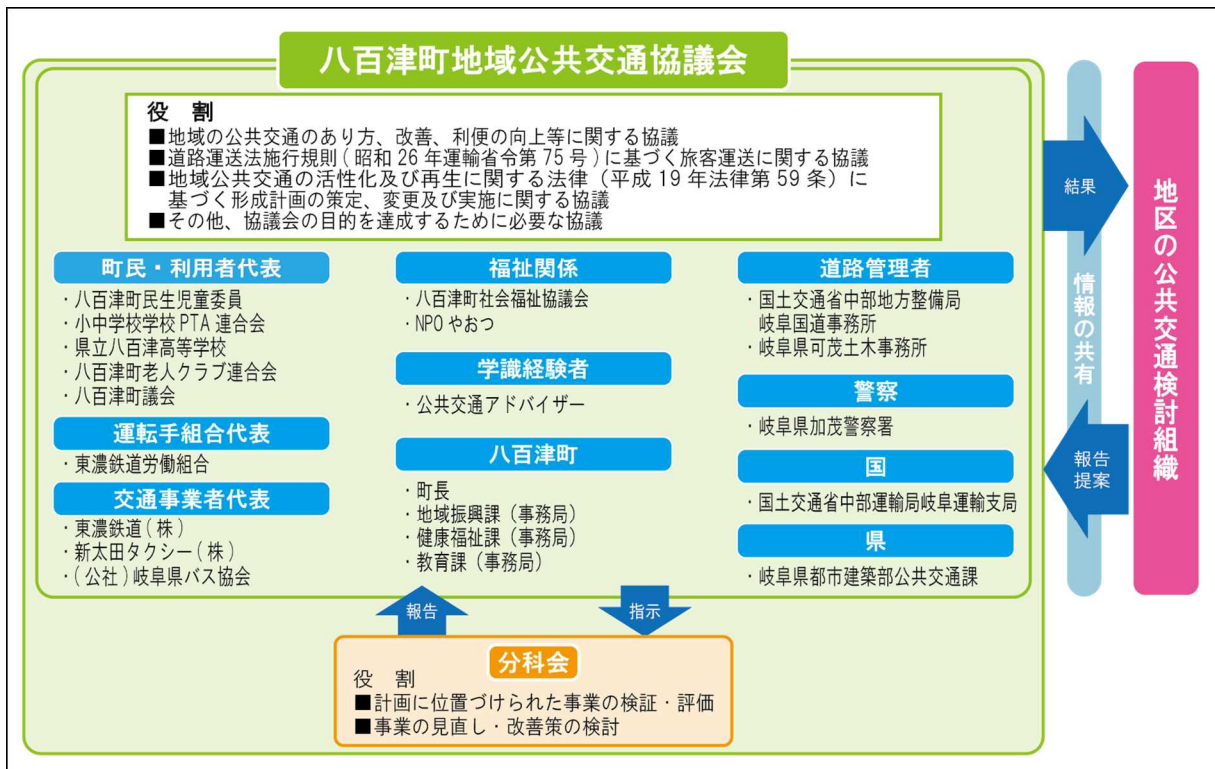
本計画の評価については、「八百津町地域公共交通協議会」において実施します。八百津町地域公共交通協議会では、毎年定期的に各取組事業の達成状況の検証・評価を行い、進捗が思わしくない事業や効果が認められない事業については、事業の見直しを行います。

計画の達成状況の検証・評価は、数値目標だけでなく、実施した取組事業ごとに内容・費用・実施期間等の概要及び各事業で定めた成果指標について取りまとめるほか、公共交通の利用者数や運行経費、運賃収入及び運賃外収入等の収支状況を路線別に整理して行います。

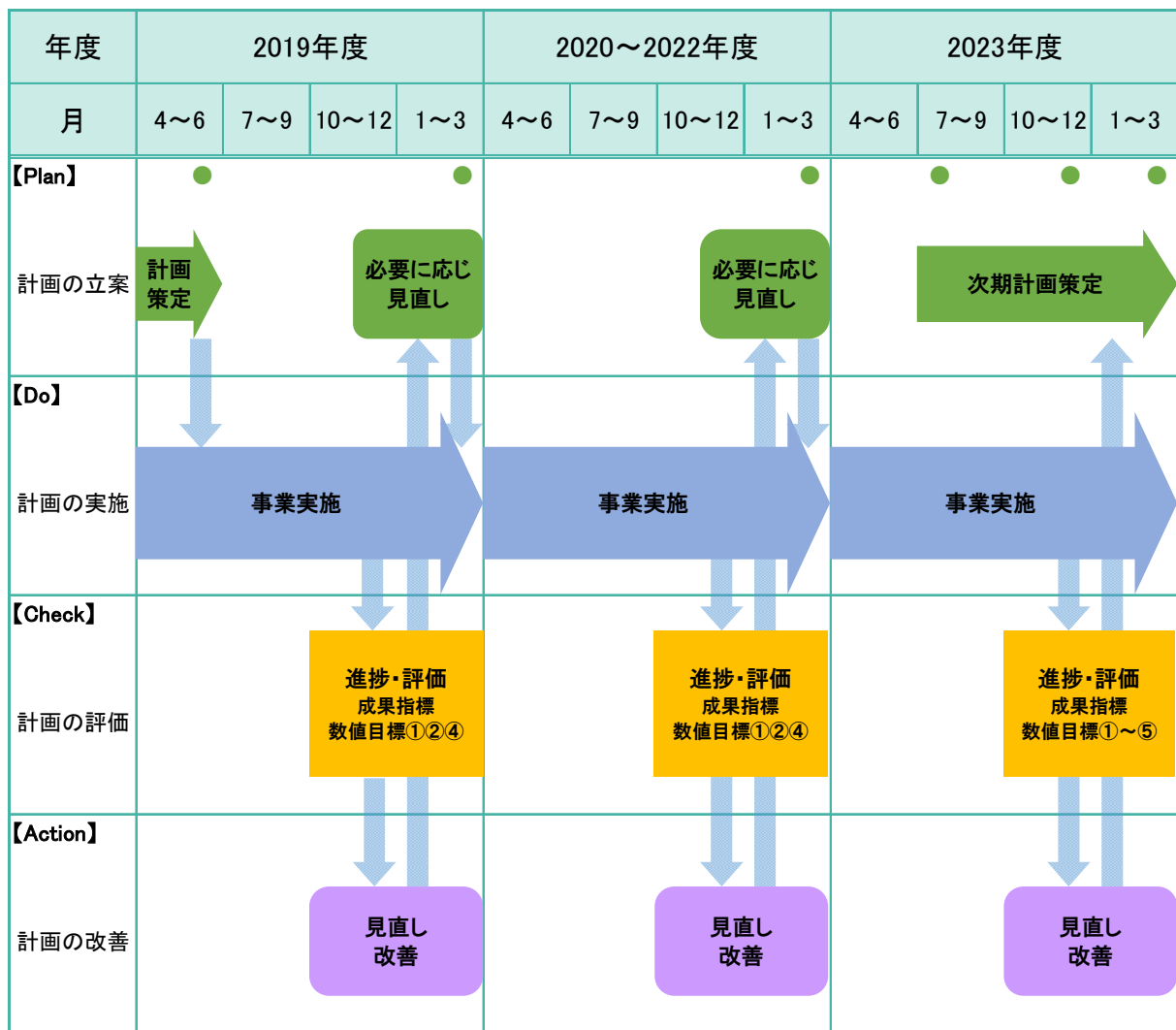
なお、より詳細な検証・評価及び具体的な改善策について検討が必要な場合は、分科会を設立して検討を行います。

計画の目標年次には、数値目標の達成度を評価し、達成や未達成となった要因を整理して次期計画策定に反映していきます。

八百津町地域公共交通協議会は、事業全体を統括するとともに、事業の実施にあたって、実施・推進主体間の連携を深めて各事業の進捗具合や計画全体の評価を行い、各地域（公共交通検討組織等）へ取組や評価等の結果について説明していきます。



図：計画の評価体制



●: 八百津町地域公共交通協議会

図：評価スケジュール

7 参考資料

7-1 計画策定の経緯

| 年月日 | 内容 | 備考 |
|--------------------|---|----|
| 2018年6月5日 | 第1回八百津町地域公共交通協議会 【協議事項】 ・ 八百津町地域公共交通網形成計画策定のスケジュールについて ・ 八百津町地域公共交通網形成計画策定にかかる各種調査について | |
| 2018年6月18日～7月5日 | 町民アンケート調査の実施 | |
| 2018年6月28日、30日 | 利用実態調査（OD調査、利用者アンケート調査）の実施 | |
| 2018年7月12日 | 八百津高校生アンケートの実施 | |
| 2018年7月15日～8月20日 | 観光来訪者アンケートの実施 | |
| 2018年7月12日～8月20日 | 関係機関ヒアリングの実施 【交通事業者】 東濃鉄道：2018年8月7日 新太田タクシー：2018年8月7日 【福祉・学校関係機関】 社会福祉協議会：2018年7月30日 医療機関：（郵送依頼） 八百津高校：2018年7月12日 【NPO】 NPOやおつ：2018年8月20日 【役場関係課】 教育課：2018年8月20日 健康福祉課：2018年8月20日 | |
| 2018年8月30日 | 第2回八百津町地域公共交通協議会 【協議事項】 ・ 移動実態及びニーズの把握結果（速報値） | |
| 2018年9月11日～9月20日 | 地区懇談会の実施 八百津地区：2018年9月19日 伊岐津志地区：2018年9月20日 和知地区：2018年9月18日 久田見地区：2018年9月13日 福地地区：2018年9月11日 潮南地区：2018年9月12日 | |
| 2018年11月21日 | 第3回八百津町地域公共交通協議会 【協議事項】 ・ 八百津町の公共交通の課題について ・ 基本方針と実施施策（案）について | |
| （予定） 2019年2月26日 | 第4回八百津町地域公共交通協議会 【協議事項】 ・ 八百津町地域公共交通網形成計画（素案）について ・ パブリックコメントの実施について | |
| （予定） 2019年5月 | パブリックコメントの実施 | |
| （予定） 2019年6月 | 2019年度第1回八百津町地域公共交通協議会 【協議事項】 ・ パブリックコメントの結果について ・ 八百津町地域公共交通網形成計画の策定について | |
| （予定）2019年●月 | 八百津町地域公共交通網形成計画策定 | |



7-2 八百津町地域公共交通協議会委員一覧

2019年2月時点 敬称略

| 所属 | 職名 | 氏名 | 備考 |
|---------------------|-----------------------|-------|----|
| 東濃鉄道株式会社 | 取締役 営業本部長 兼 運行管理部長 | 野田 昭宏 | |
| 新太田タクシー株式会社 | 常務取締役 | 山本 俊浩 | |
| 公益社団法人 岐阜県バス協会 | 専務理事 | 林 直樹 | |
| 八百津町議会 | 議長 | 舘林 久宜 | |
| 八百津町民生児童委員 | 会長 | 山口 瑞信 | |
| 岐阜県立八百津高等学校 | 校長 | 居波 裕 | |
| 八百津町老人クラブ連合会 | 会長 | 後藤 一夫 | |
| 八百津町小・中学校 学校PTA連合会 | 会長 | 磯貝 真司 | |
| 国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局 | 首席運輸企画専門官 | 鈴木 隆史 | |
| 東濃鉄道労働組合 | 中央執行委員長 | 小倉 保二 | |
| 岐阜県可茂土木事務所 | 施設管理課長 | 酒井 有作 | |
| 国土交通省中部地方整備局岐阜国道事務所 | 管理第一課長 | 田中 学 | |
| 岐阜県加茂警察署 | 交通課長 | 今尾 和浩 | |
| 岐阜県都市建築部都市公園整備局 | 公共交通課長 | 水野 昭人 | |
| 岐阜大学 | 工学部 社会基盤工学科 教授 | 倉内 文孝 | |
| NPOやおつ | 理事長 | 石井 弘光 | |
| 八百津町社会福祉協議会 | 会長 | 柘植 伴美 | |
| 八百津町 | 八百津町長 | 金子 政則 | 会長 |
| 八百津町 | 教育長 | 堀部 義郎 | |

※事務局：八百津町地域振興課、健康福祉課、教育課