

## 第2次関市地域公共交通総合連携計画を策定しました

- 平成21年3月に策定した「地域公共交通総合連携計画（関市公共交通総合計画）」以来、関市ではバス網を再編し、関シティバスとして運行してきました。
- 運行路線やダイヤの見直しも進め、サービスの改善を図った結果、利用者は増えてきましたが、市が支出する補助金も増加しており、持続可能な公共交通へ向けた更なる見直しが必要です。
- そこで、関市ではこれまでの利用実績や市が直面する状況などを踏まえ、第2次関市地域公共交通総合連携計画を策定しました。

### 目的

関市の今後のまちづくりの方向性

|                                    |                             |                  |
|------------------------------------|-----------------------------|------------------|
| 都市機能の適正配置や集約による拠点間の連携したコンパクトなまちづくり | 誰もが快適に暮らせる人と自然にやさしい市街地環境の形成 | 市民と行政の協働によるまちづくり |
|------------------------------------|-----------------------------|------------------|

関市の公共交通の課題

- 利用者が伸びないことから収益性が低く、行政からの補助金が増加している傾向
- 中山間地域を中心に、自家用車を運転できず、身近な買物すらも外出ができない市民も存在

第2次関市地域公共交通総合連携計画の目的

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| 永続的な市民の日常の足の確保<br>～市民が安全に、安心して、末永く暮らせるように～ | 地域間の連携の強化<br>～都市機能の再編・集約、市の一体感創出～ |
|--|-----------------------------------|

### 目標

基本目標

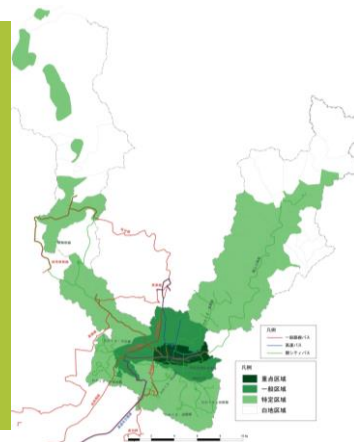
みんなで育て、つながる公共交通ネットワークの構築

計画の目標

|              |                    |                   |                  |
|--------------|--------------------|-------------------|------------------|
| 日常生活の移動手段の確保 | 人々の行動機会を増やし、交流を活発化 | 各路線での乗り継ぎ拠点での連携強化 | 持続可能な公共交通サービスの確保 |
|--------------|--------------------|-------------------|------------------|

区域別目標

|      |                       |
|------|-----------------------|
| 重点区域 | 日中1時間あたり3往復程度の運行頻度を維持 |
| 一般区域 | 日中1時間あたり1往復程度の運行頻度を維持 |
| 特定区域 | 生活パターンに合わせた運行系統やダイヤ設定 |
| 白地区域 | 補助や負担金、利用者負担を組み合わせた運営 |



### 対象地域・期間

- 本計画は関市全域を対象とします。
- 本計画の計画期間は平成27年度から平成36年度までの10年間とします。

### 基本方針

- 地域の特性に応じ、都市間交通、市内の地域間幹線交通、地域内交通に区分し、需要に応じたサービスで展開します。
- 公共施設への行きやすさを高めます。
- 各路線区分を乗継拠点で結節させ、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。
- 公共交通に対する公的支援と受益者負担のバランスを適正にします。
- 地域交通を守り、育てていくために、行政、事業者、市民の役割分担を明確化し、連携・協働した事業の推進を図ります。
- 継続的なPDCAサイクルによって効率的なネットワークに改善します。

### 目標を達成するために行う事業

#### 1 地域の特性に応じたサービス展開

区域別展開方針

|      |   |
|------|---|
| 重点区域 | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通サービス提供方法の指針 … 民間の路線バスによるサービス提供とします。</li> <li>路線案 … 現行の岐阜関線、高速名古屋線とします。</li> </ul>  |
| 一般区域 | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通サービス提供方法の指針 … 重点区域や周辺市への公共交通でのアクセス性を確保するため、1時間に片道1本程度の運行頻度を維持します。また、関シティターミナルでの乗り継ぎ時間の短縮を図ります。</li> <li>路線案 … 長良川鉄道、岐阜美濃線、買い物循環線、市街地病院循環線とします。</li> </ul>        |
| 特定区域 | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通サービス提供方法の指針 … 住民の生活に合わせた運行系統やダイヤ設定、運行形態を決め、地域の状況に即して適宜、行政からの補助により運営します。</li> <li>路線案 … 現行の路線バス、関シティバスのうち重点区域、一般区域の路線を除く路線と、デマンド乗合タクシー、および板取地域バスとします。</li> </ul>  |
| 白地区域 | <ul style="list-style-type: none"> <li>交通サービス提供方法の指針 … 住民の生活に合わせた運行系統やダイヤ設定、運行形態を決め、地域の状況に即して適宜、行政からの補助、区域住民の負担金の導入、利用者の負担を組み合わせながら運営します。</li> <li>路線案 … 洞戸地域、武芸川地域、武儀地域、上之保地域で運行している地域バスとします。</li> </ul> |

#### 2 公共施設への行きやすさの向上

- 現在検討している関市の立地適正化計画に基づく再配置を踏まえ、現在の地域公共交通の運行区間やルートの見直しを行います。
- 見直しにあたっては、直通の可能性と乗り継ぎによる移動の双方について検討し、乗り継ぎの場合が直通と比べて費用面で不便を被らないよう、乗り継ぎ時の運賃体系についても検討します。
- 実施にあたっては、行政と交通事業者が協働で検討するとともに、検討内容については地域住民の意見を反映します。

### 3 乗継利便性の強化

#### 関シティーターミナルでの乗り継ぎ待ち時間の短縮

- 利用者の多い時間帯や方向に合わせて、20分以内で乗り継ぎができるようにします。

#### 乗継割引の拡大可能性の検討

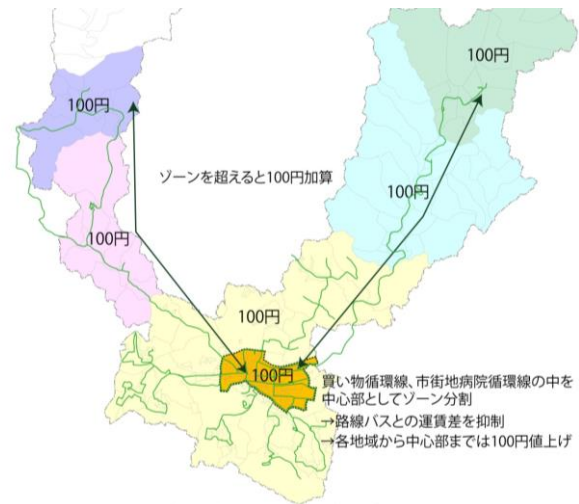
- 鉄道やバスから乗り継いで、関シティーバスの市街地内区間を利用する際の乗継割引の拡大を検討します。

### 4 公的補助と受益者負担の適正化

- 公的補助と運賃収入の適正なバランスを維持することが必要であることや、路線バスとの運賃格差の是正を図るため、シティーバスの運賃体系を見なおして、利用者に適切な負担をしていただきます。

#### 運賃体系の見直し

- 関地域内を中心部とその外に分割し、区域内は100円、1つ区域を跨ぐごとに100円加算するものとします。



#### 運営主体への補助の見直し

- 利用の少ない路線に対する市の負担を抑えつつ、事業者の創意工夫や努力を引き出す補助のあり方を検討します。

#### 地域バスの運営方法の検討

- 現在、無償で運行している地域バスについては、今後も継続して地域公共交通を運行していくための運賃体系の検討や、地域公共交通の運営方法についても合わせて検討します。

### 5 利用促進策

- 各種 PR や情報提供により、利用促進を図ります。

#### アンケート調査を含めた広報・PRの実施

- 公共交通サービスについて、広報や PR を行うことで、市民に広く知ってもらい、自家用車などの私的交通機関だけではなく、公共交通機関を使った移動についても、交通手段の選択肢の一つとして考えていただきます。

#### 公共交通マップ・時刻表の作成

- バスや鉄道及びその周辺施設、時刻表等を網羅したわかりやすい情報を提供できる公共交通マップや時刻表を作成します。

#### 運行情報案内板、乗り継ぎ案内板の設置

- 関シティーターミナルにおいては、鉄道やバスの運行情報や所要時間、乗換時の情報等をわかりやすく、リアルタイムで提供する運行情報案内板、乗継案内板の設置を検討します。

#### バスロケーションシステムの導入拡大

- これまで武芸川温泉、武儀事務所まで設置してきた路線バスの通過状況を示すための「あしあとランプ」を更に進め、バスの接近表示システムの導入を検討します。

### 取り組みの実施に対する評価指標

#### 1 「日常生活の移動手段の確保」に対する評価指標

##### 公共交通カバー率

- バス停から 500m、もしくは鉄道駅から 1,000m 以内に住んでいる人の割合

| 区域   | 目標    | 平成 26 年度現在 |
|------|-------|------------|
| 重点区域 | 99%   | 99.6%      |
| 一般区域 | 97%   | 97.0%      |
| 特定区域 | 90%   | 95.3%      |
| 白地区域 | 設定しない | 89.6%      |

##### 公共交通の認知率

- 公共交通の存在や、関シティーターミナルの存在、および行ける範囲を知っている人の割合

| 内容                 | 目標   |
|--------------------|------|
| バスやデマンド乗り合いタクシーの存在 | 100% |
| 関シティーターミナルの整備      | 100% |
| 公共交通で市内各地へ行けること    | 90%  |
| 公共交通で岐阜・名古屋へ行けること  | 90%  |

#### 2 「人々の行動機会を増やし、交流を活発化」に対する評価指標

##### 1日あたり利用者数（定時定路線のみ）

- シティーバスの利用実績の指標

| 路線        | 目標        | 平成 26 年度実績 |
|-----------|-----------|------------|
| 関板取線      | 138 人/日以上 | 137 人/日    |
| 関上之保線     | 122 人/日以上 | 123 人/日    |
| 買い物循環線    | 62 人/日以上  | 95 人/日     |
| 市街地病院循環線  | 50 人/日以上  | 28 人/日     |
| わかくさ・小金田線 | 50 人/日以上  | 35 人/日     |
| わかくさ・千疋線  | 43 人/日以上  | 21 人/日     |

##### 人口 100 人・1日あたり利用者数日あたり利用者数

- 人口で標準化したシティーバスの利用実績

| 路線        | 目標         | 平成 26 年度実績 |
|-----------|------------|------------|
| 関板取線      | 0.48 人/日以上 | 0.67 人/日   |
| 関上之保線     | 0.38 人/日以上 | 1.07 人/日   |
| 買い物循環線    | 0.71 人/日以上 | 1.00 人/日   |
| 市街地病院循環線  | 0.40 人/日以上 | 0.84 人/日   |
| わかくさ・小金田線 | 0.65 人/日以上 | 1.07 人/日   |
| わかくさ・千疋線  | 0.46 人/日以上 | 0.80 人/日   |
| わかくさ・富野線  | 0.56 人/日以上 | 0.54 人/日   |
| わかくさ・田原線  | 0.60 人/日以上 | 0.35 人/日   |
| わかくさ・迫間線  | 0.27 人/日以上 | 0.66 人/日   |
| わかくさ・向山線  | 0.53 人/日以上 | 1.20 人/日   |

##### 観光施設最寄停留所の利用者数

- 3つの温泉前停留所（武芸川温泉、上之保温泉、板取川温泉前）の乗降者数を前年度と同等もしくはそれ以上となるよう目指します。

##### 高齢者の外出回数の変化

- 公共交通を使った外出回数が、1ヶ月に平均1回以上増加させることを目指します。

##### サービスの満足度

- 運行本数と運賃を除いた、時刻、経路、車両などの満足度をアンケートを行い、5段階評価で平均 3.5 以上の評価を目指します。

#### 3 「各路線での乗り継ぎ拠点での連携強化」に対する評価指標

##### 公共交通の乗り継ぎ利用者数

- 実際の乗り継ぎを行っている人の人数を、5年ごとに、アンケート調査、および関シティーターミナルでのカウント調査に基づいて評価します。

#### 4 「持続可能な公共交通サービスの確保」に対する評価指標

##### 経常収支率

- 関シティーバス全体で現行の運賃の改定を行うことを鑑み、目標とする経常収支率を 15% を目指します。（平成 26 年度実績は 9.4%）

##### 1便あたり利用者数

- 1便 1km あたり乗客数は定時定路線で 0.28 人/便・km、デマンド型路線で 0.10 人/便・km として、各路線の距離に応じて、路線ごとの基準値を設定して評価します。
- デマンド乗り合いタクシーは、平均乗り合い率 5 割以上となる 1.5 人/便以上を基準値として評価します。