

(1) 施策の体系 (案)

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 ①日常生活の移動手段の確保／②人々の行動機会を増やし、交流を活発化／③各路線での乗り継ぎ拠点の連携強化／④持続可能な公共交通サービスの確保

基本的な方針	目 標	施 策	施策の内容	評価指標
<p>【将来像】 ずっと暮らし続けられる まち 関市を支える 地域公共交通 ネットワークの構築</p> <p>【基本的な方針】</p> <p>方針 1 高校生が公共交通で通学できるサービスの提供 地域に長く住み続けてもらうため、高校生や子育て世代が地域に住みながら便利に通勤・通学できる移動サービスを提供し、生活の質の向上を図ります。</p> <p>方針 2 高齢者が公共交通で病院へ行き帰りができるサービスの提供 高齢者が、地域に住みながら安心して通院や買い物などの日常生活を過ごすことができる移動サービスを提供します。</p> <p>方針 3 より多くの市民への使いやすい公共交通サービスの提供 高校生や高齢者に限らず多くの市民が、自家用車に過度に頼らずとも日常生活ができる移動サービスを提供します。</p>	<p>【目標 1】 地域住民のニーズを踏まえ、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成</p> <p>【目標 2】 気軽に利用でき、持続可能な公共交通の実現</p> <p>【目標 3】 わかりやすく乗って楽しい公共交通づくり</p> <p>【目標 4】 様々な主体の連携による公共交通の維持・改善</p>	<p>1-1 バス路線の再編</p> <p>1-2 交通結節点の整備・改善</p> <p>1-3 バス停環境の改善</p> <p>1-4 通勤通学に配慮したバス・鉄道の連携</p> <p>2-1 市内における統一的な運賃体系の構築</p> <p>2-2 お徳な共通定期券の導入</p> <p>2-3 学生通学支援補助制度の導入</p> <p>3-1 公共交通総合マップ・時刻表の作成</p> <p>3-2 企画乗車券の導入</p> <p>3-3 高速バス・岐阜関線の利用促進</p> <p>3-4 バスロケーションシステム等の導入</p> <p>3-5 バス・タクシー車両のバリアフリー化</p> <p>4-1 自家用有償運送事業の運営体制の構築</p> <p>4-2 地域内における新たな移動手段の導入支援</p> <p>4-3 バスの乗り方教室の実施</p> <p>4-4 モビリティマネジメントの実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線、支線、市街地路線の役割分担によるバス路線の再編 ● 乗継拠点における待合施設、駐輪場等の整備 ● 道路改良にあわせたバス停における上屋やベンチ等の整備 ● バスと鉄道の乗り継ぎしやすいダイヤの改善 ● 市内バス運賃の見直し（均一化） ● 鉄道・バス・タクシー共通定期券の導入 ● 市外通学を対象とした鉄道・バスの定期券購入補助制度の創設 ● 公共交通総合マップ・時刻表の作成 ● 既往バス路線を活用した観光企画乗車券の導入 ● 大学や企業と連携した利用促進策の展開 ● 交通結節点におけるバスロケ導入 ●乗継検索システムの導入 ● ノンステップバス・UDタクシーの導入 ●小型車両の改善 ● 新たな運営体制の構築 ●運行基準の統一化 ● 地域住民主体による移動手段の導入を支援 ● 小学生・高齢者を対象としたバス乗り方教室の実施 ● 中高生を対象とした通学時のバス利用促進 	<p>【数値目標 1】 市街地※における1日あたりのバス乗降人数(人/日) ※都市機能誘導区域及び居住誘導区域</p> <p>平成28年 平成34年 1,300 ⇒ 1,300 人/日 人/日以上</p> <p>【数値目標 2】 公共交通の維持に必要な市民1人あたりの年間負担額(円/年)</p> <p>平成28年 平成34年 3,700 ⇒ 3,700 円/年 円/年未満 ※郡上市：5,702円/年(H27)</p> <p>【数値目標 3】 人口1人あたりの公共交通の年間利用回数(回/人)</p> <p>平成28年 平成34年 ●● ⇒ ●● 回/人 回/人以上</p> <p>【数値目標 4】 人口※1人あたりの地域内バスの年間利用回数(回/人) ※洞戸、板取、武芸川、武儀、上之保(H27年10月1日現在)</p> <p>平成27年 平成34年 5回/人 ⇒ 5回/人以上</p>

(2) 施策の内容(案)

【目標1】地域住民のニーズを踏まえ、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

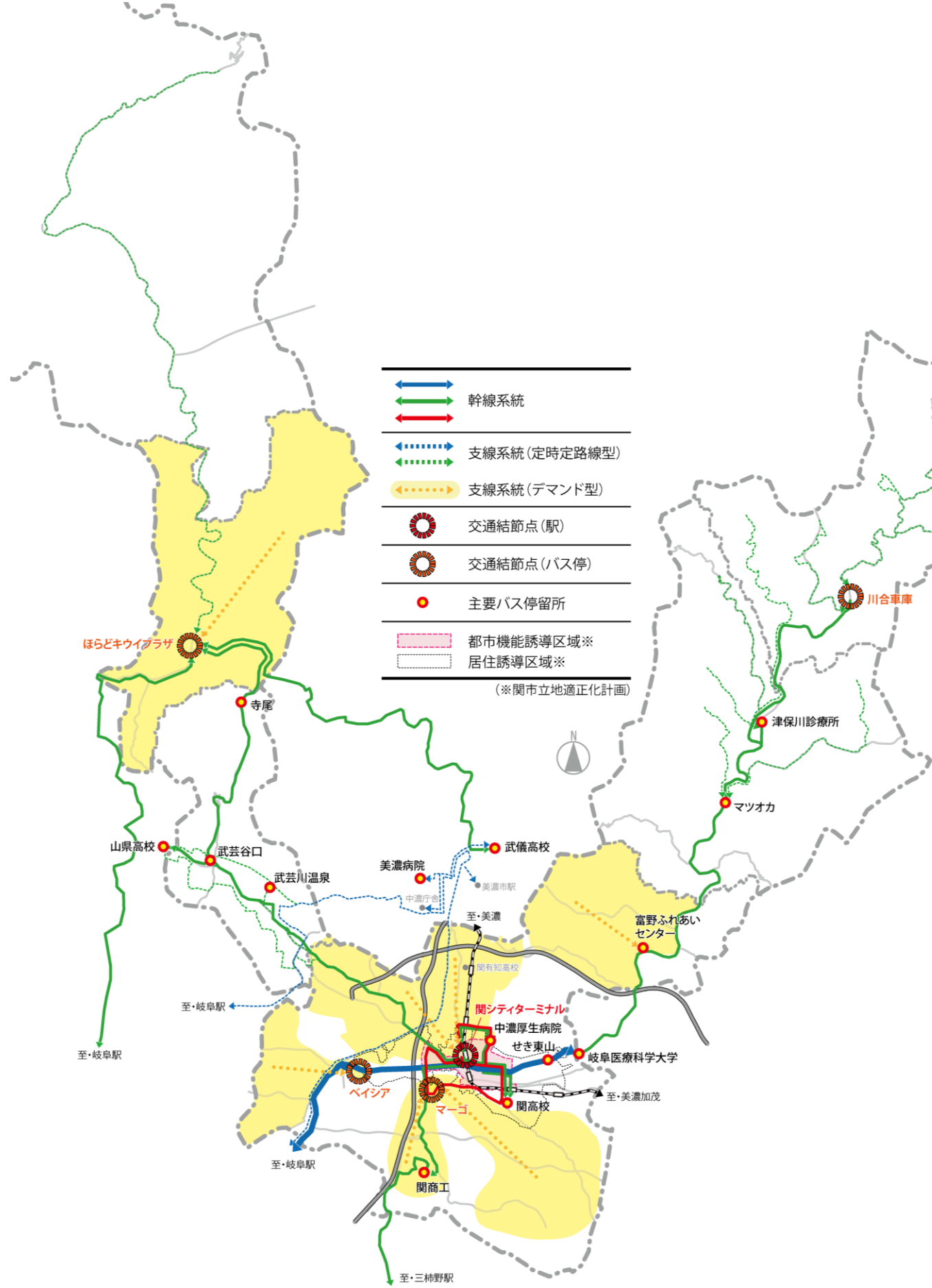
施策	1-1 バス路線の再編				
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 幹線と支線の役割を明確にし、市民のバス利用実態にあわせて冗長な路線を見直し、効率性を高めるとともに、「関市立地適正化計画」と連携し、市街地において路線の強化を図るため、バス路線を再編します。(次頁参照) 各路線の連携により、通勤・通学と通院の移動手段を確保するとともに、路線の再編や車両の小型化により運行の効率化を図ることで、昼間時においても移動手段を確保します。 バス路線の再編については、以下の方針に基づき行います。 				
	<p>【幹線】</p> <table border="1"> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">役割</td> <td>・幹線路線として、本市と周辺都市間、関市街地と東ウイング、西ウイング間をつなぐ鉄道・バス路線と位置づけます。</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">該当</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道：長良川鉄道 路線バス：岐阜関線、岐阜板取線、牧谷線、倉知線 高速バス：特急名古屋線、名古屋線 関シティバス：関板取線、関上之保線、買い物循環線 </td> </tr> </table>	役割	・幹線路線として、本市と周辺都市間、関市街地と東ウイング、西ウイング間をつなぐ鉄道・バス路線と位置づけます。	該当	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道：長良川鉄道 路線バス：岐阜関線、岐阜板取線、牧谷線、倉知線 高速バス：特急名古屋線、名古屋線 関シティバス：関板取線、関上之保線、買い物循環線
	役割	・幹線路線として、本市と周辺都市間、関市街地と東ウイング、西ウイング間をつなぐ鉄道・バス路線と位置づけます。			
	該当	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道：長良川鉄道 路線バス：岐阜関線、岐阜板取線、牧谷線、倉知線 高速バス：特急名古屋線、名古屋線 関シティバス：関板取線、関上之保線、買い物循環線 			
	<p>【支線】</p> <table border="1"> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">役割</td> <td>・支線路線として、地区内及び、地区と幹線系統路線をつなぐバス路線を位置づけます。</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">該当</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 関シティバス：わかかさ小金田線、わかかさ千疋線、わかかさ富野線、わかかさ・田原線、わかかさ迫間線、瀬尻・広見地区デマンド乗合タクシー、下有地地区デマンド乗合タクシー 地域内バス：板取ふれあいバス、洞戸デマンドバス、武芸川便利バス、武芸川巡回バス、武芸地域内バス、上之保地域内バス 路線バス：高美線、岐阜美濃線 </td> </tr> </table>	役割	・支線路線として、地区内及び、地区と幹線系統路線をつなぐバス路線を位置づけます。	該当	<ul style="list-style-type: none"> 関シティバス：わかかさ小金田線、わかかさ千疋線、わかかさ富野線、わかかさ・田原線、わかかさ迫間線、瀬尻・広見地区デマンド乗合タクシー、下有地地区デマンド乗合タクシー 地域内バス：板取ふれあいバス、洞戸デマンドバス、武芸川便利バス、武芸川巡回バス、武芸地域内バス、上之保地域内バス 路線バス：高美線、岐阜美濃線
役割	・支線路線として、地区内及び、地区と幹線系統路線をつなぐバス路線を位置づけます。				
該当	<ul style="list-style-type: none"> 関シティバス：わかかさ小金田線、わかかさ千疋線、わかかさ富野線、わかかさ・田原線、わかかさ迫間線、瀬尻・広見地区デマンド乗合タクシー、下有地地区デマンド乗合タクシー 地域内バス：板取ふれあいバス、洞戸デマンドバス、武芸川便利バス、武芸川巡回バス、武芸地域内バス、上之保地域内バス 路線バス：高美線、岐阜美濃線 				
<p>【市街地路線】</p> <table border="1"> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">役割</td> <td>・「関市立地適正化計画」(平成29年3月策定予定)で都市機能誘導区域及び居住誘導区域に設定された市街地においては、シティバスにより利便性の高い移動サービス(1周1時間運行、1時間に1本)を確保します。</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">該当</td> <td>買い物循環線</td> </tr> </table>	役割	・「関市立地適正化計画」(平成29年3月策定予定)で都市機能誘導区域及び居住誘導区域に設定された市街地においては、シティバスにより利便性の高い移動サービス(1周1時間運行、1時間に1本)を確保します。	該当	買い物循環線	
役割	・「関市立地適正化計画」(平成29年3月策定予定)で都市機能誘導区域及び居住誘導区域に設定された市街地においては、シティバスにより利便性の高い移動サービス(1周1時間運行、1時間に1本)を確保します。				
該当	買い物循環線				
実施時間	平成30年度～平成34年度				
実施主体	関市地域公共交通活性化協議会、関市、バス・タクシー事業者				

施策	1-2 交通結節点の整備・改善						
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、幹線バス路線、支線バス路線、市街地路線の乗継拠点(鉄道、バス停)については、待合施設や駐輪場、カーシェアリングシステムなどの整備により乗換利便性の向上を図ります。 <p>【交通結節点】</p> <table border="1"> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">旧関市内</td> <td>関シティターミナルバス停(関駅)、マーゴバス停、関市役所バス停、中濃厚生病院バス停、ベイシアバス停、せき東山バス停</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">西ウイング</td> <td>ほらどキウイプラザバス停、武芸川温泉バス停</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #ADD8E6;">東ウイング</td> <td>武儀事務所バス停、川合車庫バス停</td> </tr> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px;"></div> </div>	旧関市内	関シティターミナルバス停(関駅)、マーゴバス停、関市役所バス停、中濃厚生病院バス停、ベイシアバス停、せき東山バス停	西ウイング	ほらどキウイプラザバス停、武芸川温泉バス停	東ウイング	武儀事務所バス停、川合車庫バス停
	旧関市内	関シティターミナルバス停(関駅)、マーゴバス停、関市役所バス停、中濃厚生病院バス停、ベイシアバス停、せき東山バス停					
	西ウイング	ほらどキウイプラザバス停、武芸川温泉バス停					
	東ウイング	武儀事務所バス停、川合車庫バス停					
実施時間	平成30年度～平成34年度						
実施主体	関市、交通事業者、警察						

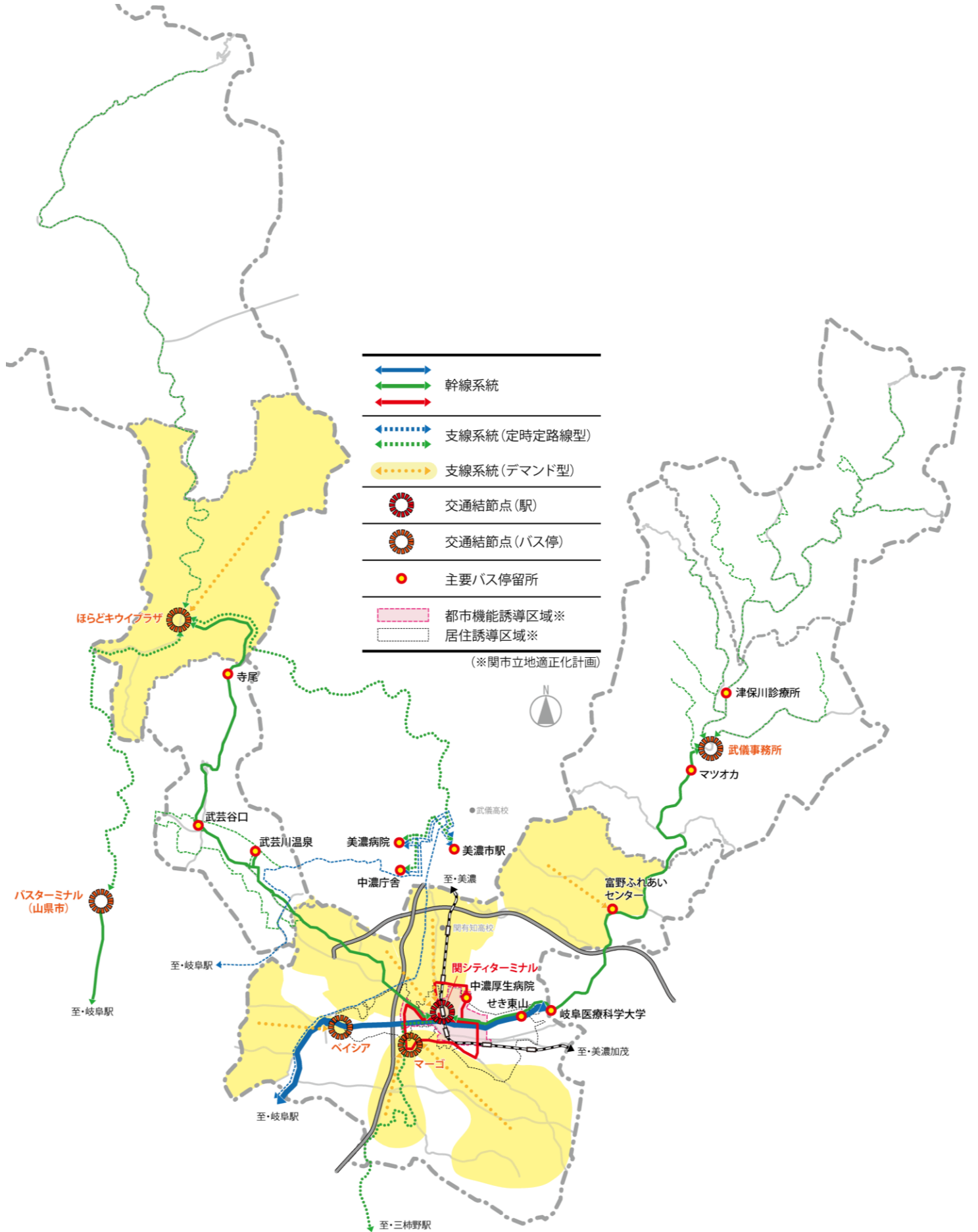
施策	1-3 バス停環境の改善
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 快適なバス待ち環境を目指し、道路改良に合わせて順次、上屋やベンチなどの整備を進めます。 また、利用者の多いバス停については、商業施設、商店街等と連携し、バスの待合スペースを確保し、利便性の向上を図ります。
	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: 100px; margin: 0 auto;">赤土坂バス停写真</div>
実施時間	平成29年度～平成34年度
実施主体	関市、バス交通事業者、警察

施策	1-4 通勤通学に配慮したバス・鉄道の連携
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学時間帯において、バスと鉄道の円滑な乗り継ぎができるよう、鉄道会社と連携し、バスのダイヤを設定します。
実施時間	平成29年度～平成34年度
実施主体	関市、鉄道・バス事業者

【朝夕】



【昼間】

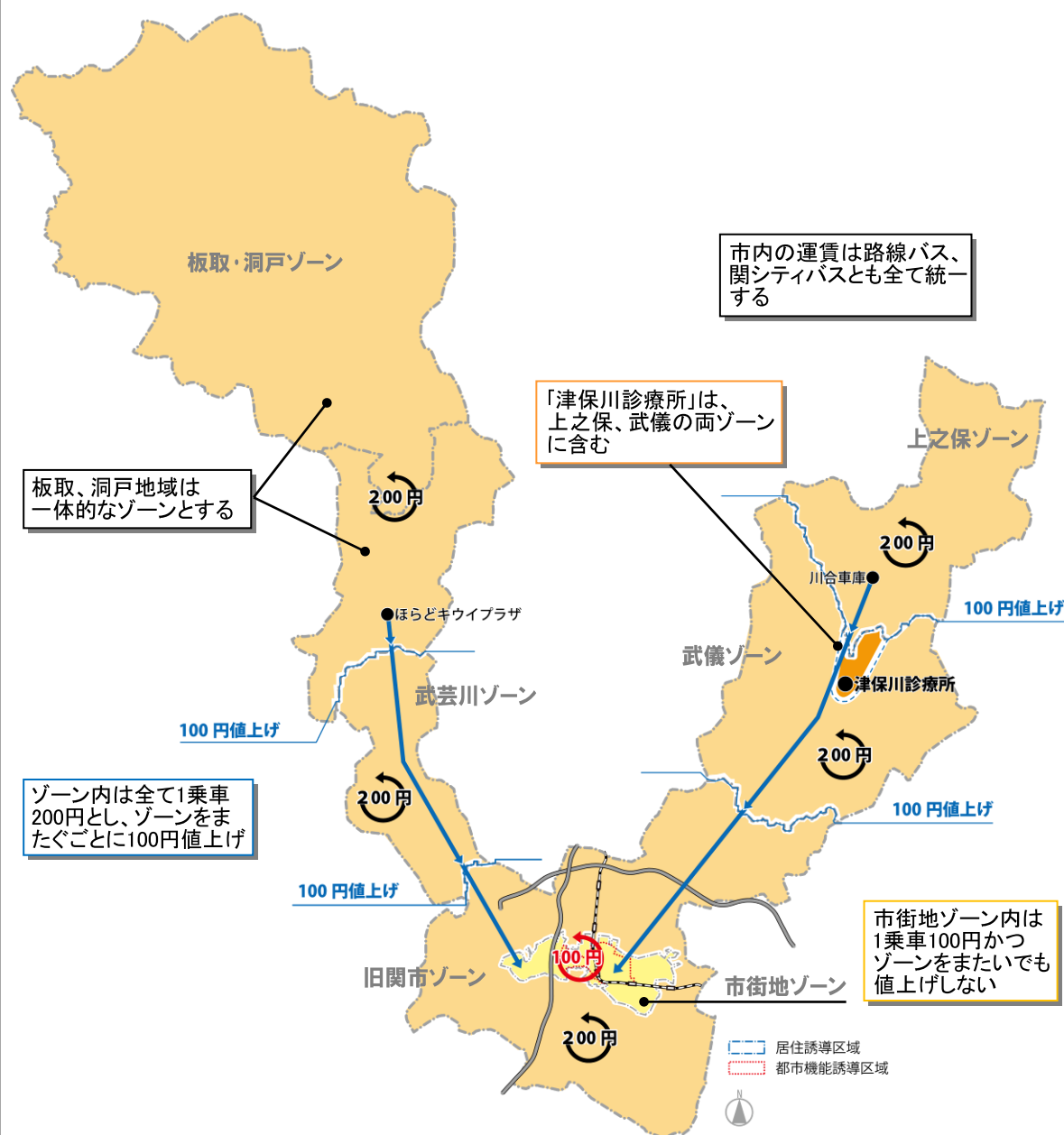


【目標2】気軽に利用できる持続可能な公共交通の実現

施策 2-1 市内における統一的な運賃体系の構築

- ・路線バスと関シティバスの二重運賃を解消するとともに、地域内バスを有償化するため、市内において統一的な運賃体系に見直します。
- ・特に、「関市立地適正化計画」の都市機能誘導区域及び居住誘導区域においては、公共交通の利便性をより高めるため、「値上げなし均一100円ゾーン」を設定します。

【運賃体系のイメージ】



施策内容

実施時間 平成30年度～平成34年度（再編は平成30年度）

実施主体 関市地域公共交通活性化協議会、関市、バス・タクシー事業者

施策 2-2 お徳な共通定期券の導入

- ・運賃体系の見直し（施策 2-1）を実施する一方、通勤・通学など市内における高頻度利用者の運賃割引率を上げ公共交通の利便性を高めるとともに、高齢者の免許証の自主返納を促進するため、鉄道・バス・タクシー共通の組み合わせ可能な定期券「(仮称) 関市おでかけ手形」を導入します。

【共通定期券のイメージ】

	基本仕様		オプション	
	路線バス	関シティバス	長良川鉄道	タクシー
一般	●	●	○	○
通勤・通学	●	●	○	○
ご長寿 (65歳以上)	●	●	●	●

【ご長寿定期券の割引イメージ】

割引前金額	購入継続年数・割引額			
	2年以上	3年	4年	...
6,000円	5,500円 (-500円)	5,400円 (-100円)	5,300円 (-100円)	...

鉄道・バス連絡
川合車庫 ⇄ 関有知
タクシー

2021. 3. 31 まで
通学6ヶ月
○○ ○○ 様 ○○,○○○円

施策内容

【参考】長良川鉄道と郡上八幡白鳥線の共通定期券（高校生限定）：美濃白鳥駅と郡上八幡駅の区間限定で長良川鉄道と郡上八幡白鳥線の両方に乗車可能（1ヶ月23,500円）

実施時間 平成30年度～平成34年度

実施主体 関市地域公共交通活性化協議会、関市、鉄道・バス・タクシー事業者

施策 2-3 学生通学支援補助制度の導入

- ・市外へ通学する学生に対しては、鉄道・バスの定期券購入費の一部を助成する制度を創設します。

実施時間 平成30年度～平成34年度


実施主体 関市、鉄道・バス・タクシー事業者

【目標3】わかりやすく、乗って楽しい公共交通づくり

<p>施策</p>	<p>3-1 公共交通総合マップ・時刻表の作成</p>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の再編にあわせ、鉄道、バス、乗合タクシーの路線図や時刻表を総合的に掲載した公共交通総合マップを作成します。 公共交通総合マップは、市内全戸に配布するほか、転入手続きの際に転入者に配布することで公共交通の利用促進を図ります。 
<p>実施時間</p>	<p>平成30年度～平成33年度</p>
<p>実施主体</p>	<p>関市地域公共交通活性化協議会、関市、バス・タクシー事業者</p>

<p>施策</p>	<p>3-2 企画乗車券の導入（計画推進事業）</p>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 中山間地域などに立地する観光施設へのアクセス利便性を向上するため、鉄道や既存のバス路線（路線バス、関シティバス、地域内バス）を活用した企画乗車券を導入します。 企画乗車券の企画については、地域住民や交通事業者、地域内バス運行団体とともに検討します。 
<p>実施時間</p>	<p>平成29年度～平成34年度</p>
<p>実施主体</p>	<p>関市、地域住民、鉄道・バス事業者、地域内バス運営団体、観光協会</p>

<p>施策</p>	<p>3-3 高速バス・岐阜関線の利用促進</p>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋方面行き的高速バスと岐阜方面行きの岐阜関線（路線バス）の維持を図るため、大学や企業と連携した利用促進策に取り組みます。
<p>実施時間</p>	<p>平成29年度～平成34年度</p>
<p>実施主体</p>	<p>関市、バス事業者</p>

<p>施策</p>	<p>3-4 バスロケーションシステム等の導入</p>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> 快適なバス待ち環境づくりのため、交通結節点（乗継拠点）において、バスロケーションシステムを導入します。 乗降の多い施設（中濃厚生病院、マージ等）においてもバスロケーションシステム（施設内含む）を順次導入します。 また、観光など来訪者にもバスによるアクセス方法を案内するため、「乗継検索システム」による乗継情報の「見える化」を図ります。 
<p>実施時間</p>	<p>平成29年度～平成34年度</p>
<p>実施主体</p>	<p>関市、バス事業者</p>

<p>施策</p>	<p>3-5 バス・タクシー車両のバリアフリー化</p>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> お年寄りやベビーカー、障がいのある方などだれもが気軽に利用できる公共交通を目指し、バスやタクシーについてバリアフリー及びユニバーサルデザイン車両を導入します。 また、地域内バスなどの小型車両についても高齢者が利用しやすい仕様に改善を図ります。
<p>実施時間</p>	<p>平成29年度～平成34年度</p>
<p>実施主体</p>	<p>関市、バス・タクシー事業者</p>

【目標4】様々な主体の連携による公共交通の維持・改善

施 策	4-1 自家用有償運送事業の運営体制の構築
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、無償運行している「地域内バス」については、有償化するため、既存の運営団体により自家用有償運送運営協議会を組織し、自家用有償運送事業へ移行します。 ・運営協議会については、隣接地域間における相互乗り入れを可能にするため、西ウイング部会（洞戸、板取、武芸川）、東ウイング部会（武儀、上之保）の2団体により構成します。なお、運営協議会は、地域公共交通活性化協議会と合わせて同時開催するものとします。 ・また、現在の運行経費は地域ごとに基準が異なることから、地域特性に配慮しながら一定の基準を定めます。 <p>【組織体制イメージ】</p> <pre> graph TD A["関市地域公共交通活性化協議会 (仮称) 関市有償運送運営協議会"] B["運賃検討部会"] C["バス検討部会"] D["東ウイング部会"] E["西ウイング部会"] A --- B A --- C A --- D A --- E B --- B1["・行政（市・県・国） ・交通事業者 ・地域内バス運営団体代表 など"] C --- C1["・行政（市・県・国） ・交通事業者 ・警察 など"] D --- D1["・NPO 法人 上之保さつき交流協会 ・NPO 法人日本平成村 など"] E --- E1["・関市板取ふれあいの まちづくり推進委員会 ・ほらど未来まちづくり 委員会 ・武芸川まちづくり 委員会 など"] </pre>
実施時間	平成30年度～平成34年度
実施主体	関市地域公共交通活性化協議会、地域内バス運営団体
施 策	4-2 地域内における新たな移動手段の導入支援
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内において住民主体で新たな移動手段の確保について検討する際は、本計画の地域公共交通ネットワークを踏まえた上で活動支援を行います。
実施時間	平成29年度～平成34年度
実施主体	地域住民、関市

施 策	4-3 バス乗り方教室の実施（計画推進事業）
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学生を対象とした「バス乗り方教室」の開催に加え、公共交通を利用したことのない高齢者や運転免許を自主返納した高齢者を対象としたバス乗り方教室も継続的に実施することで、公共交通の利用促進を図ります。 ・バス乗り方教室は、企画イベント時や「運転免許自主返納者お試し定期券」の発行時に案内を行い、定期的に開催します。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; height: 150px;"> <div style="border: 1px solid black; width: 45%;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 45%;"></div> </div>
実施時間	平成29年度～平成34年度
実施主体	関市、学校関係者、警察、バス・タクシー事業者
施 策	4-4 モビリティ・マネジメントの実施
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・高校に進学する中学3年生や高校生を対象とし、「共通定期券」や「学生低額定期券購入補助制度」のPRや公共交通のお得な利用方法に関する提案を通じて、公共交通の利用促進を図ります。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; height: 150px;"> <div style="border: 1px solid black; width: 45%;"></div> <div style="border: 1px solid black; width: 45%;"></div> </div>
実施時間	平成29年度～平成34年度
実施主体	関市（市民協働課、教育関連部署）、学校関係者

■運賃体系の比較検討

	【参考】現行の運賃	【案1】初乗200円案	【案2】初乗100円案	【案3】均一200円案	【案4】均一100円案
運賃体系イメージ		※詳細は次ページ参照 	※詳細は次ページ参照 		
運賃例 (上之保鳥屋市 発の場合)	→上之保:0円 →津保川診療所:0~100円 →武儀:0~200円 →旧関市:300円 →市街地:300円	→上之保:200円 →津保川診療所:200円 →武儀:500円 →旧関市:600円 →市街地:600円 ※値上げになる代わりに共通定期券を導入	→上之保:100円 →津保川診療所:300円 →武儀:300円 →旧関市:400円 →市街地:500円 ※値上げに代わりに共通定期券を導入	→上之保:200円 →津保川診療所:200円 →武儀:400円 →旧関市:400円 →市街地:400円	→上之保:100円 →津保川診療所:100円 →武儀:200円 →旧関市:200円 →市街地:200円
良い点	○地域内バスは無料	○板取地域の目的地や、上之保地域からの利用が多いバス停（津保川診療所）が隣接地域に立地するため、ゾーンを統一または共通区域を設定し、ゾーンまたぎによる値上げを解消 ○「立地適正化計画」と連携し、市街地ゾーンにおける利便性を高める	○初乗り運賃100円（しかし、板取地域は他地域に目的地があることを考慮するといずれ200円を要する）	○全て1乗車200円で分かりやすい	○全て1乗車100円で分かりやすい
悪い点	×路線バスと関シティバス、地域内バスと関シティバスが異なる運賃体系となっている	×中山間地域における無料から初乗運賃200円への移行	×ゾーン内の近距離移動は現在のままだが、遠方への移動は値上げになる（遠方利用が多いため多くが値上げ）	×中山間地域における無料から初乗運賃200円への移行	×現在より減収になる（路線バスも市内均一100円にした場合の欠損額を含む）
運賃収入 (現行:1倍)	1倍 【参考】 ・H27運賃収入:約3,900万円/年 (路線バス市内収入を含む)	1.6倍 【路線バス欠損額】約350万円/年	1.3倍 【路線バス欠損額】約350万円/年	1.5倍 【路線バス欠損額】約250万円/年	0.8倍 【路線バス欠損額】約650万円/年

【案1】初乗り200円案

- 特徴
- ・初乗り運賃200円（市街地ゾーンを除く）
 - ・ゾーンをまたぐと100円加算
 - ・市街地ゾーン内のみ100円で、ゾーンまたいでも値上げなし
 - ・板取、洞戸地域が一体的なゾーン
 - ・上之保、武儀ゾーンは共通区域あり



【案2】初乗り100円案

- 特徴
- ・初乗り運賃100円
 - ・ゾーンをまたぐと100円加算
 - ・市街地ゾーンもゾーン内に入ると100円加算

