

関市 地域公共交通網 形成計画



平成29年3月
関市



目 次

第1章 趣旨と位置づけ	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の区域	2
4. 計画の期間	2
第2章 地域及び地域公共交通の現状	3
1. 関市の現状	3
2. 公共交通の現状	6
第3章 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査・分析	10
1. 調査概要	10
2. 調査結果のまとめ	10
第4章 地域公共交通の課題の整理	11
第5章 地域公共交通網形成計画の基本的な考え方	12
1. 計画の基本方針	12
2. 計画の目標	13
3. 本計画が目指す地域公共交通ネットワーク	14
第6章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	15
1. 事業と実施主体	15
(1) 事業の体系	15
(2) 事業の内容	16
2. 事業の実施スケジュール	24
第7章 目標の評価指標及び進行管理	25
1. 目標の評価指標	25
2. 目標の進行管理	26
(1) 実施体制	26
(2) 計画の評価スケジュール	27
(3) 目標の評価スケジュール	27

第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の趣旨

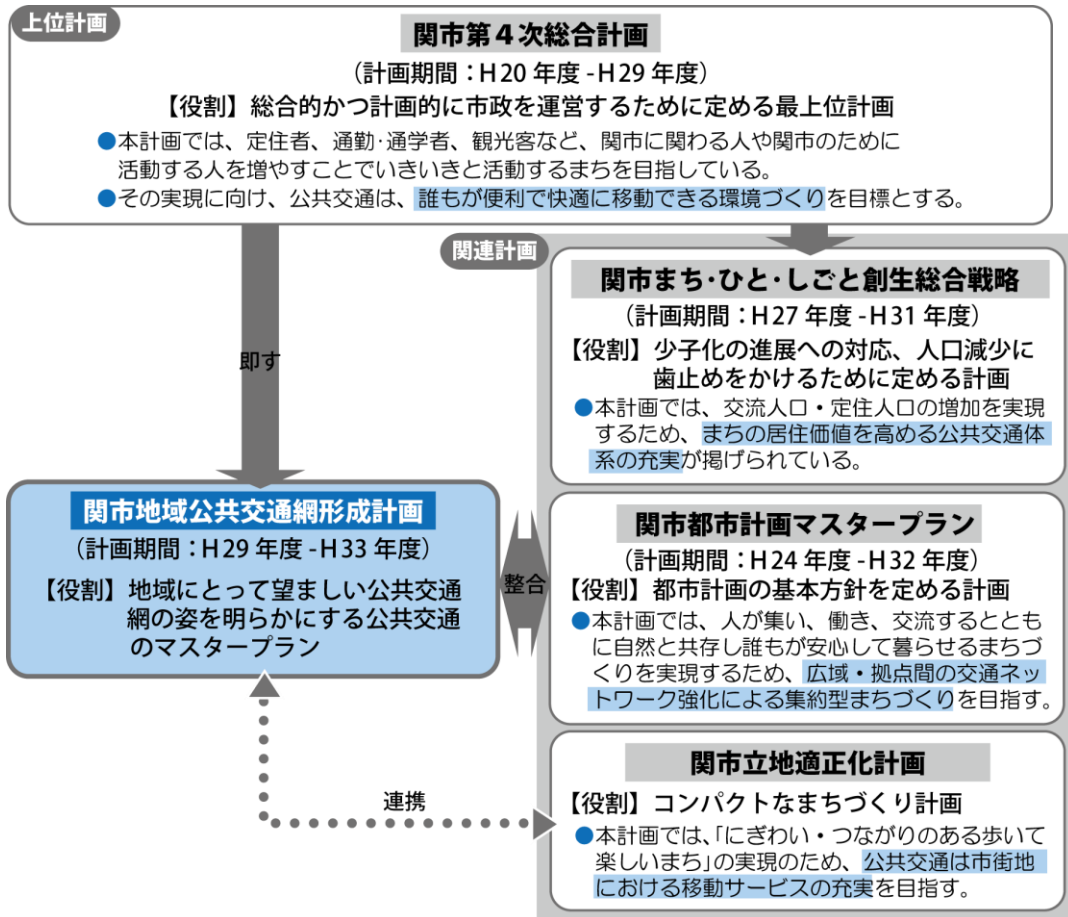
- 本市では、生活交通のあり方を検討することを目的として、平成19年度に関市地域公共交通会議を設置しました。その後、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年5月）が制定されたことを受け、平成21年3月に関市公共交通活性化協議会を設置するとともに、法定計画である「関市地域公共交通総合連携計画」を策定（平成21年3月）しました。平成21年度からは連携計画に基づき、平成23年度までの3年間の地域公共交通活性化・再生総合事業に取り組み、市内バス路線網の再編及び実証運行を行ってきました。
- 現在、市内の公共交通は、旧関地域の中心を長良川鉄道が通っており、民間運行バス（岐阜乗合自動車株式会社等）として市内と名古屋方面を結ぶ高速名古屋線、岐阜方面を結ぶ岐阜関線、岐阜美濃線、高美線、各務原市を結ぶ倉知線が、自主運行バスとして美濃市との共同運行する牧谷線、山口市と共同運行する岐阜板取線が運行しています。また、岐阜バスの廃止代替路線として、旧町村（西ウィング、東ウィング）と旧関地域を結ぶ関板取線、関上之保線の他、旧関市内においては鉄道、民間運行バスではカバーされていない地域を中心に、定時定路線型として買い物循環線、市街地病院循環線、わかくさ・小金田線、わかくさ・千疋線の4路線、デマンド型としてわかくさ・富野線、わかくさ・田原線、わかくさ・迫間線、わかくさ・向山線の4区域運行しています。また、利用が少なかった瀬尻・広見地区、下有知地区においては、平成26年度に定時定路線運行からデマンド乗合タクシーへ移行するなど、地域の利用状況に応じた運行の見直しを行ってきました。
- バス路線網再編後、5年が経過するなか、平成26年5月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正されたことを踏まえ、新たなまちづくり施策や公共交通の課題を反映するため、新たな法定計画である「関市地域公共交通網形成計画」を策定します。
- 本計画で扱う地域公共交通は、「生活や観光の移動に必要でだれもが利用できる交通手段」のことであり、本市においては以下のような交通手段が該当します。

■関市における地域公共交通の種類

区分	地域公共交通の種類	関市で該当する交通手段
地域間交通	鉄道 路線バス	長良川鉄道 岐阜バス
地域内交通	コミュニティバス、デマンド交通 乗合タクシー 自家用有償運送	関シティバス 関市デマンド乗合タクシー 地域内バス（自家用有償運送に移行予定）
	タクシー	タクシー

2. 計画の位置づけ

- 本計画は、上位計画である「関市第4次総合計画」を踏まえるとともに、関連計画である「関市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「関市都市計画マスタープラン」「関市立地適正化計画」などのまちづくり計画と整合・連携を図り、各計画で目標とする公共交通像を実現するために「関市地域公共交通網形成計画」を策定します。



本計画の位置づけと上位関連計画における公共交通像

3. 計画の区域

- 本計画の対象は、関市全域とします。

4. 計画の期間

- 本計画の計画期間は、平成29年度～平成33年度の5年間とします。
- なお、「地域公共交通再編実施計画」等の実行計画の策定や、公共交通を取り巻く環境の変化などに応じて計画を見直します。

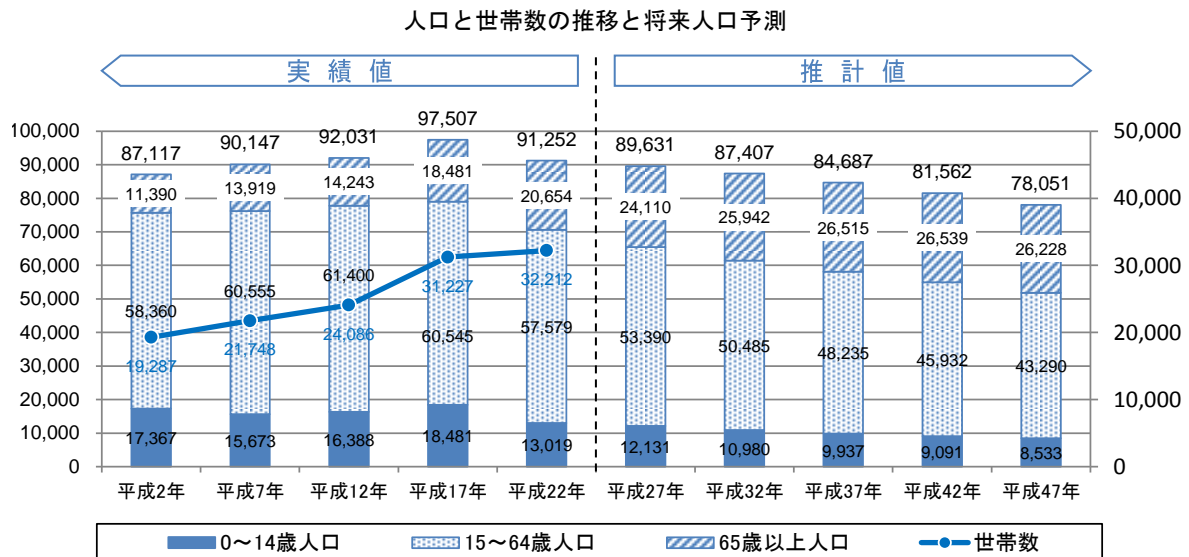
計画期間 平成29年度（2017）～平成33年度（2021）までの5年間

第2章 地域及び地域公共交通の現状

1. 関市の現状

(1) 人口・世帯

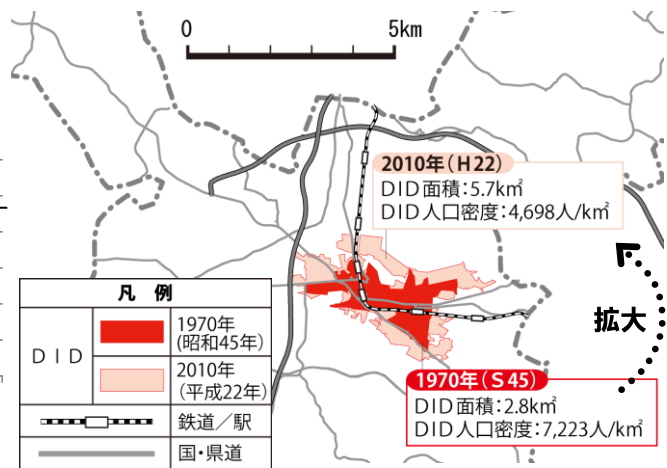
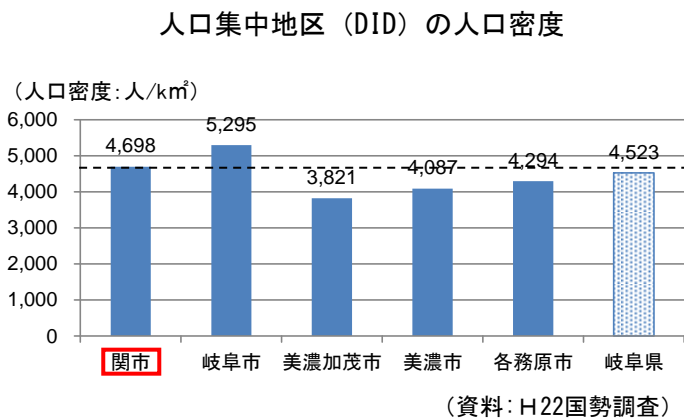
- ・本市の人口は、平成17年をピークに減少に転じ、計画目標年（平成33年）にはピーク時の約12%減（約85,700人）となると予測されています。
- ・全人口に対する高齢者（65歳以上）の割合は平成42年まで増加すると予測されています。



（資料：実績値は平成22年国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所）

(2) 人口密度・人口集中地区（DID）

- ・本市の人口集中地区（DID）は、関地域の中心部に位置しており、その人口密度は岐阜県平均より高くなっています。
 - ・しかし、1970年（昭和45）から2010年（平成22）にかけるDID地区の面積は約2倍に拡大した一方、人口密度は約4割に減少しました。
- ※人口集中地区（DID）：国勢調査で定められる人口密度が1 km²あたり4,000人以上となる区域が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区

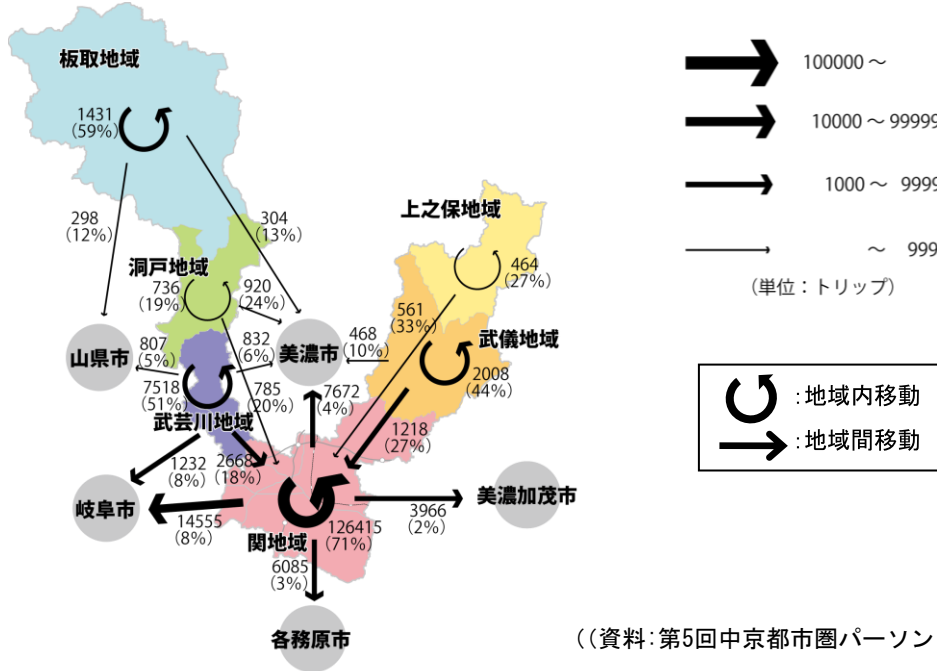


人口集中地区（DID）の変化

(4) 交通特性

①交通流動

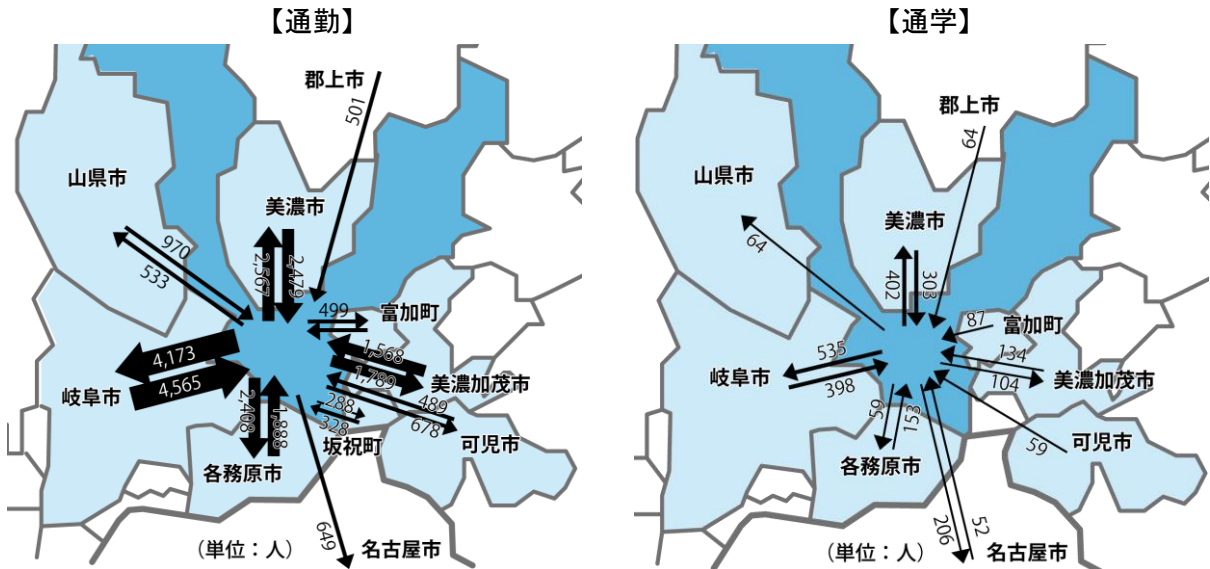
- 市内の各地域と周辺市町の交通量を見ると、関地域は地域内の他、「岐阜市」、上之保、武儀地域は「関地域」、板取、洞戸、武芸川地域は関地域より「岐阜市」「美濃市」「山県市」など近隣市への交通量の方が多くなっています。
- 全体では、本市から他市へ行く人より、他市から関市へ来る人の方が若干多くなっています。



((資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査))

②通勤・通学流動

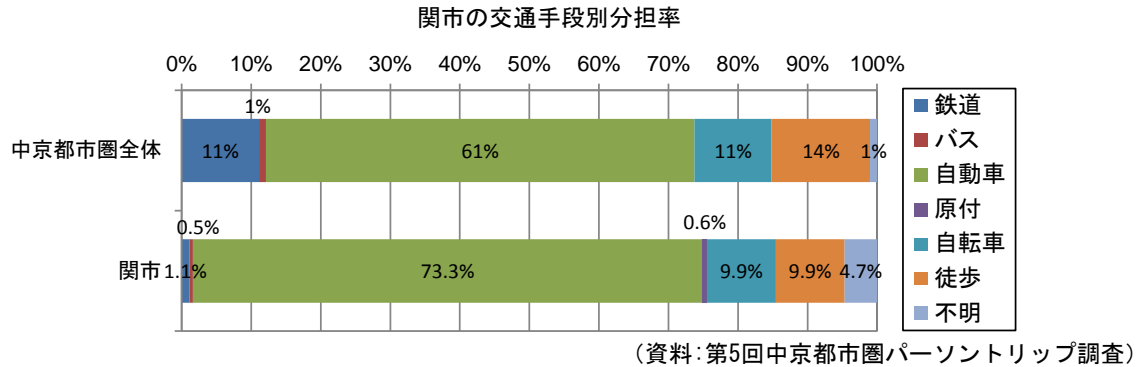
- 通勤は「岐阜市」、通学は「岐阜市」と「美濃市」とのつながりが強くなっています。
- 通勤：流出より流入の方が多い。関市からの通勤者は、約25% (4,173人) が岐阜市、約16% (2,567人) が美濃市、約15% (2,408人) が各務原市の順となっています。また、関市へ通勤する人は岐阜市、美濃市、各務原市の順となっています。
- 通学：流出より流入の方が多く、通学先は岐阜市が約31% (535人)、美濃市が約23% (402人)、名古屋市が約15% (260人) の順となっています。



(資料: H22国勢調査)

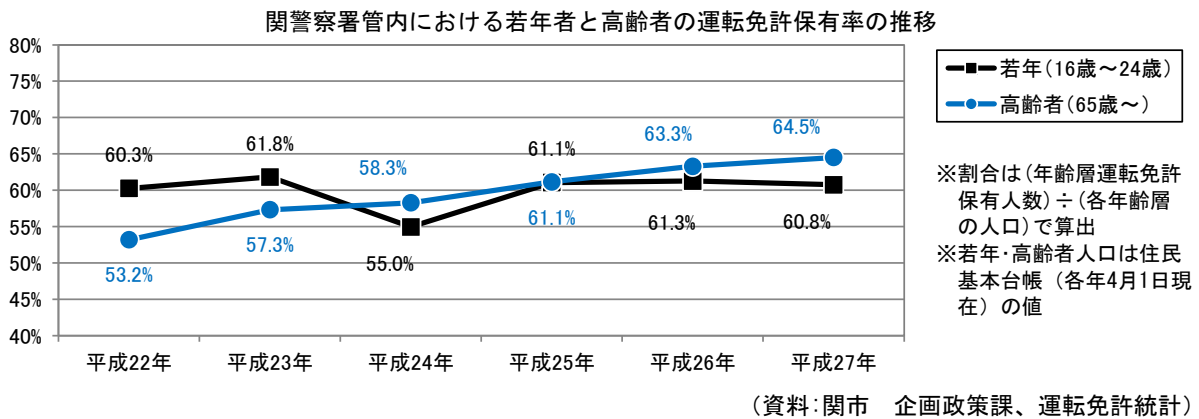
③交通手段

- 本市では、全体の交通手段の7割以上が「自動車」であり、中京都市圏（※）全体より10%程度高い割合です。公共交通（鉄道・バス）は約2%となっています。（※中京都市圏：愛知県、岐阜県南部、三重県北部）



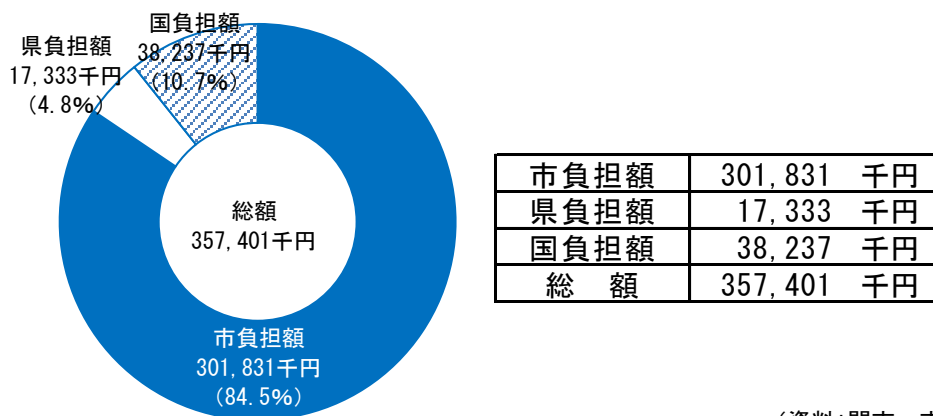
④運転免許証保有状況

- 関警察署管内（関市、美濃市）における平成22年以降の若年者と高齢者の運転免許保有率の推移をみると、若年者はほぼ横ばいですが、高齢者は年々増加する傾向にあります。



⑤公共交通に対する公的負担額

- 平成27年度の公共交通に対する公的負担額（市・県・国）は、約3億6千万円（市負担額に起債含む）であり、人口1人あたり年間約3,900円を負担していることとなります。



（資料：関市 市民協働課）

2. 公共交通の現状

(1) 公共交通の概況

- 本市では、長良川鉄道（株）が運行する長良川鉄道、岐阜乗合自動車（株）等が運行する高速バス及び路線バス（4路線）、関市が運行する自主運行バス（2路線）、関シティバス（10路線、2区域）及び地域内バス（5路線）、NPOが運行する福祉有償運送、タクシーが存在しています。

■地域公共交通一覧（平成28年4月1日現在）

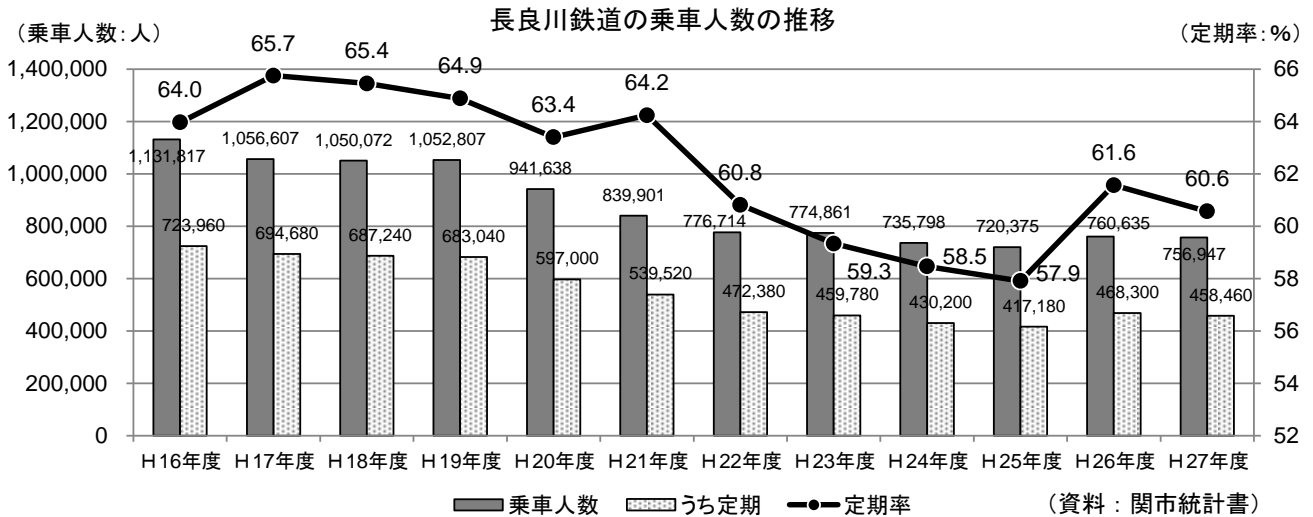
運行主体	系統	運賃	運行頻度(便/日)	運行区間	
長良川鉄道株式会社	長良川鉄道	対距離制	(平)上24、下26	美濃太田～北濃	
岐阜乗合自動車株式会社 (岐阜バス)	高速名古屋線	対距離制	(平)上16、下16	名鉄B.C～美濃市駅 名鉄B.C～関テクノハイランド	
	岐阜関線	対距離制	(平)上53、下51	名鉄岐阜～せき東山	
	倉知線	対距離制	(平)上4、下5	三柿野駅～せき東山	
	岐阜美濃線	対距離制	(平)上9、下10	名鉄岐阜～中濃庁舎	
	高美線	対距離制	(平)上10、下9	JR岐阜～中濃庁舎	
関市	運 自 行 主	牧谷線	ゾーン制 (100～300円)	(平)上4、下5	中濃庁舎～洞戸栗原車庫
		岐阜板取線	ゾーン制 (100～300円)	(平)上10、下7	名鉄岐阜～洞戸栗原車庫
	関 シ ティ バ ス	関板取線	ゾーン制 (100～300円)	(平)上7、下7	関中央病院前～洞戸栗原車庫
		関上之保線	ゾーン制 (100～300円)	(平)上11、下10	中濃厚生病院～川合車庫
		買い物循環線	均一制(100円)	(平)東回り8、西回り7	関市役所～中濃厚生病院
		市街地病院循環線	均一制(100円)	(平)東回り6、西回り6	関市役所～中濃厚生病院
		わかかさ・小金田線	均一制(100円)	(平)片循環4	中濃厚生病院～津保川台
		わかかさ・千疋線	均一制(100円)	(平)片循環5	中濃厚生病院～大平台タウン
		わかかさ・富野線	均一制(100円)	(平・最大)上4、下4	関CT～藤谷(転作促進技術促進センター)
		わかかさ・迫間線	均一制(100円)	(平・最大)上4、下4	関CT～下迫間公民館
		わかかさ・田原線	均一制(100円)	(平・最大)片循環4	関CT～田原
		わかかさ・向山線	均一制(100円)	(平・最大)片循環5	中濃厚生病院～向山団地
	関市デマンド乗合タクシー	均一制(300円)	(平・最大)上10、下10	下有知地区、瀬尻・広見地区	
	地 域 内 バ ス	武芸川地域バス(巡回バス、便利バス)	無償	(月～金) 東回り4、西回り6	老人福祉センター～(片循環) 森本西～ゲンキー広見店 舟戸商店～ゲンキー広見店
		洞戸地域バス	無償	予約に応じて運行	洞戸地域全域
板取地域バス		無償	(平)上13 下15	ほらどキウイプラザ～三洞	
武儀地域バス		無償	(月・水)6、(水・木)6 (水・金)6	武儀生涯学習センター～奥雁 曾礼車庫、祖父川、上野	
上之保地域バス		無償	(平)上4、下2 (平)上7、下8	川合車庫～烏屋市、川合～明 ヶ島、川合～船山、川合車庫 ～津保川診療所	
福祉有償運送(4団体)		有償	—	—	
タクシー事業者(3営業所)		有償	—	—	

※B.C:バスセンター、CT:シティターミナル

(2) 利用状況

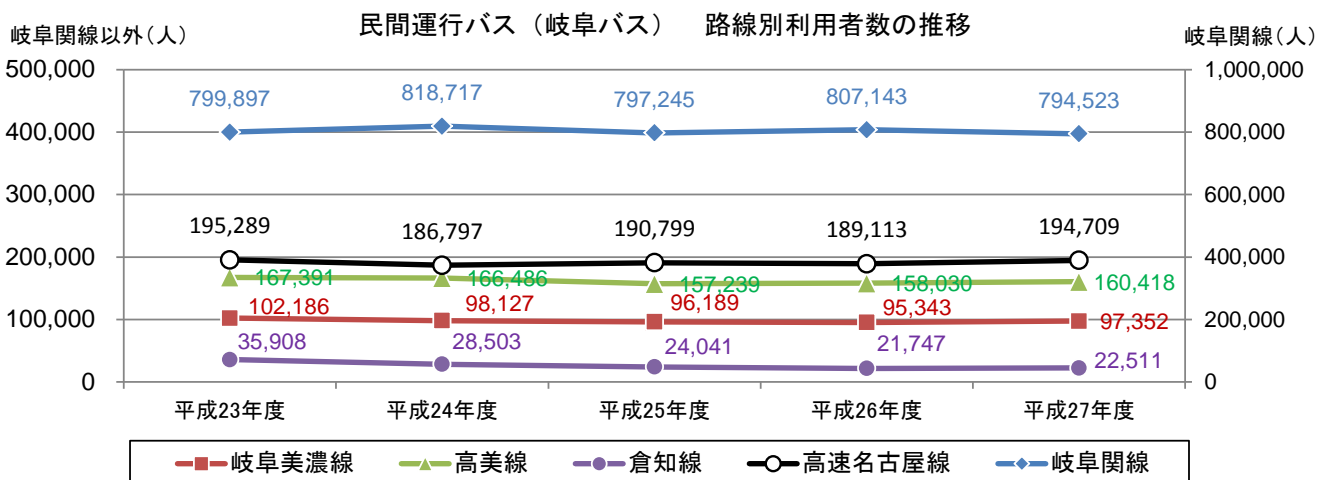
①長良川鉄道

- 本市には長良川鉄道（美濃太田駅～北濃駅間）が運行しており、市内に6駅が設置されています。平成28年4月から観光列車「ながら」が運行開始になりました。
- 年間乗車人数は、平成16年度以降減少傾向にありましたが、企画列車の導入等により平成26年度には下げ止まり、定期利用者も増加しています。
- 市内の関駅、関口駅においては、乗客数、定期利用率とも近年は増加しています。



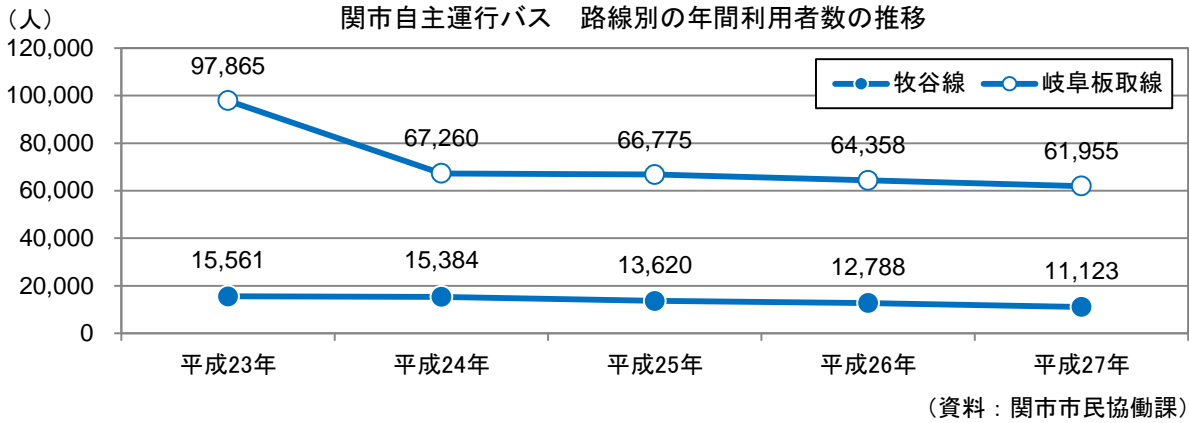
②民間運行バス（岐阜バス）

- 岐阜バスは、市内において路線バス4路線、高速バス2路線が運行しています。
- なお、「倉知線」は、利用者の減少に伴い、平成24年度より各務原市と共に岐阜バスと協定を結び、減便のうえ運行を継続しています。
- 路線別の利用者数を見ると、「岐阜関線」は平成23年度以降、80万人前後とほぼ横ばいで推移していますが、他路線（岐阜美濃線、高美線、倉知線）はいずれも微減傾向にあります。



③ 関市自主運行バス

- ・「牧谷線」は平成8年度に、「岐阜板取線」は平成15年度に廃止となり、「牧谷線」は美濃市・岐阜バスと、「岐阜板取線」は山県市・岐阜バスと協定を結び自主運行を行っています。
- ・牧谷線、岐阜板取線の利用状況は、いずれも平成24年以降は微減傾向にあります。



④ 関シティバス

- ・関シティバスは、幹線系として定時定路線型4路線、支線系として定時定路線型2路線、デマンド型4路線、デマンド乗合タクシー2区域が運行しています。

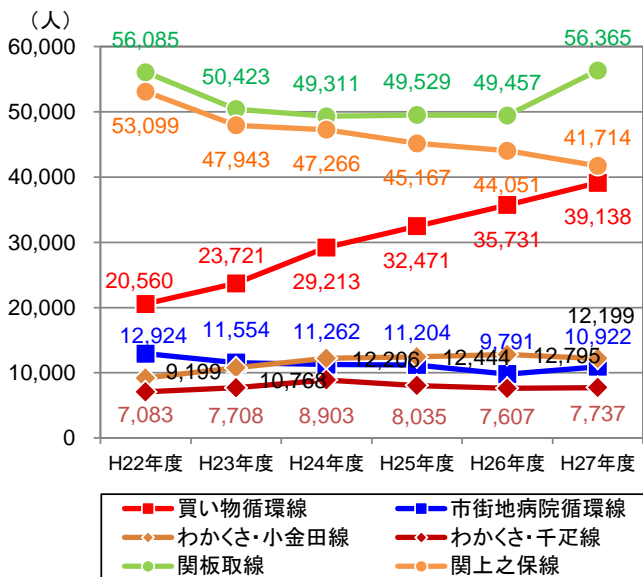
【定時定路線（6路線）】（運行事業者：岐阜乗合自動車（株））

- ・年間利用者数、1日あたり利用者数はいずれもほぼ横ばいで推移しています（平成27年度で約470人）。路線別では、「買い物循環線」、「わかくさ・小金田線」は増加傾向にあります。それ以外は横ばいもしくは減少傾向です。（平成26年度の収支率は約12%）
- ・なお、各路線は国の地域公共交通確保維持改善事業補助により運行しています。

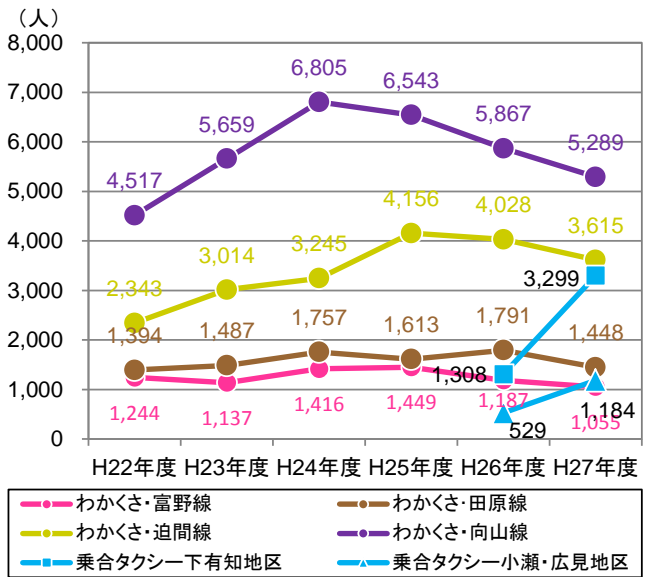
【デマンド運行（4路線）】（運行事業者：（株）ドライビングサービス）

- ・デマンド運行の利用者数は、各路線ともに減少傾向にあり、現在は1日あたり約30人の利用に留まっています。

関シティバス（定時定路線型）利用者数の推移



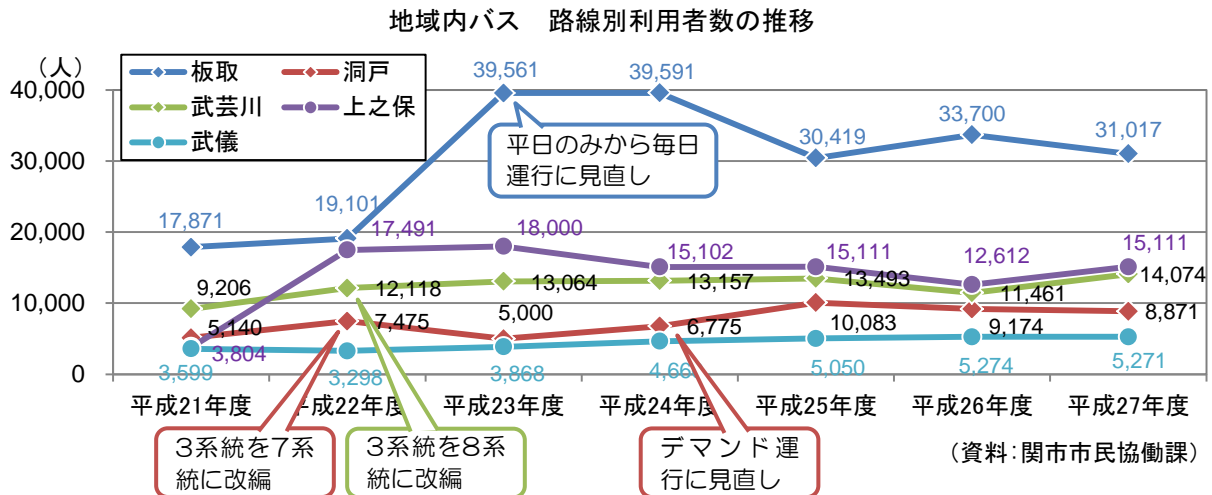
関シティバス（デマンド型）利用者数の推移



(資料：関市市民協働課)

⑤地域内バス

- ・地域内バスは、中山間地域の5地域（洞戸、板取、武芸川、武儀、上之保）において、地域住民が運営主体となり平成21年度より実験的に運行しています。運行形態（定時定路線、デマンド等）は地域ごとに異なります。また、武芸川、上之保地域では、スクールバスとしても利用されています。
- ・各地域内バスは無償運行であり、運行経費は全額を市で負担しています。



⑥福祉有償運送

- ・福祉有償運送は、福祉タクシー等の輸送サービスが受けられない地域において、身体障がい者等の移動手段の確保を目的として、NPO等が自家用車を使用して有償で運送するものです。
- ・本市においては、運営主体が4団体あり、会員登録者数612名で、年間利用者数は約8,900人となっています。（平成27年4月1日現在）

⑦タクシー

- ・本市は美濃・可児タクシー交通圏（関市、美濃市、美濃加茂市、各務原市、可児市、坂祝町、富加町）に属し、市内に4つの事業者が存在します。（津保タクシー以外は旧関地域）
- ・タクシーの年間輸送回数及び輸送人員は近年減少傾向にあります。また、実働率も低迷していることから、全国的な傾向と同様、本市においても運転士不足が発生しています。
- ・本市では、重度障がい者を対象としてタクシー利用助成券を発行しています。

関市におけるタクシー事業者

事業者名	所管営業所
関タクシー（株）	本社・営業所
岐阜名鉄タクシー（株）	関営業所
岐阜交通東部（株）	関待機所（東部営業所配車）
津保タクシー（有）	本社

第3章 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査・分析

1. 調査概要

- ・本計画の策定にあたり、「①バス乗降調査」「②関シティブス利用者アンケート調査」「③市民意向調査」の3種類の調査を実施し、市民によるバスの利用実態及び移動ニーズ等を把握しました。
- ・調査概要は以下のとおりです。

①バス乗降調査

●民間運行バス（岐阜バス）

【目的】路線バスの利用実態（OD）を把握するためICカードデータを用いて分析を行った。

【対象】岐阜関線、岐阜美濃線、高美線、倉知線、岐阜美濃線、牧谷線

●関シティブス

【目的】バス利用実態（OD）を把握する。（平休各1日）

【対象】関板取線、関上之保線、市街地病院循環線、市街地買い物循環線、わかくさ・小金田線、わかくさ・千足線

【実施日】H28年9/3土、9/8木

【結果】9/3（休日）合計357人
9/8（平日）合計624人

②関シティブス利用者アンケート調査

【目的】関シティブスの利用実態やバスに対する意向を把握するためアンケート調査を実施した。

【対象】関シティブス全路線の利用者

【期間】定時定路線型はバス乗降調査時（9/3土、9/8木）、デマンド型は利用順に随時

【方法】調査員もしくは運転士による直接配布、郵送回収

【結果】
定時定路線：配布570、回収258（回収率45.2%）
デマンド：回収36

③市民意向調査

【目的】市民の移動ニーズや利用状況、公共交通に対する意向を把握するため、グループヒアリングを実施した。

【対象】

- 中山間地域：地域住民及び、地域内バス運営団体代表
- 旧関地域：地域住民10名程度

【実施期間】H28年9月～10月

【所要時間】各団体1時間程度

【結果】

- 中山間地域：地域住民48人、運営団体25人
- 旧関地域：地域住民84人

2. 調査結果のまとめ

- ・各調査の結果は以下のようにまとめられます。

【①バス乗降調査】

●民間運行バス（岐阜バス）

- ・岐阜関線以外の路線の利用は非常に少ない。多くの路線で「通学」の利用が半数以上を占め、朝夕以外（昼間時）の利用は非常に少ない。
- ・岐阜関線、岐阜美濃線、高美線はJR岐阜駅、岐阜板取線は山県市や三田洞（岐阜市）を起終点とするODが多い。

●関シティブス

- ・高校への直行便がないため、「せき東山」「わかくさ・プラザ」から自転車へ乗り換える学生が多い。
- ・関板取線は、利用頻度が低い区間が存在する。関上之保線は土日の利用が極端に少ない。
- ・旧関地域の定時定路線型は、「マーゴ」を起終点とするODが非常に多い。

【②関シティブス利用者アンケート調査】

- ・目的地は、東西ウィングでは「中濃厚生病院」と各高校、旧関地域では「マーゴ」「わかくさ・プラザ」「中濃厚生病院」が多い。
- ・乗継場所は、「関シティブターミナル」が最も多く、長良川鉄道への乗り継ぎはわずかである。
- ・運賃は各路線とも満足度が高いが、運行頻度は1時間に1本を希望する意見が多い。
- ・現在のバスの不満点は、「本数が少ない」「終発時間が早い」がいずれの路線も高い。

【③市民意向調査】

●中山間地域

- ・運賃の満足度は高いが、通学時の割引制度の導入が望まれている。高校への直行便や市外への通学手段がない。また、現在の運行が通学に適したダイヤになっていない。
- ・西ウィングは、岐阜市、山県市方面へのニーズが高い。関板取線は路線が長く、利用しづらい。
- ・東ウィングは、買い物や通院において地域間の移動ニーズが高い。（上之保→武儀）

●旧関地域

- ・買い物先として「マーゴ」へのニーズが高い。
- ・コミバスの本数が少なく使える便数がない。（同じ区間を運行する岐阜関線は運賃が高く利用しない）

第4章 地域公共交通の課題の整理

【課題①】まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの構築

- 今後、人口減少・少子高齢化が深刻化する中、公共交通を維持するため、関市立地適正化計画によるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークを形成する必要があります。
- 現在は年間約3億円の市費（公的負担としては年間約3億6千万円）を投入していますが、人口減少に伴い、行財政がひっ迫するおそれがあることから、今後は限られた予算の中で公共交通を効率的・効果的に運行し、持続可能な公共交通の運営を行う必要があります。
- 市民意向調査では、特に西ウィングにおいて、岐阜市や山県市など市外への移動ニーズが高かったことから、ニーズにあわせた移動手段の確保が必要となっています。
- 東ウィングでは美濃市、美濃加茂市への移動ニーズがありますが、一定の需要が見込めないため、関中心部へのアクセス強化や長良川鉄道への乗継を考慮した移動手段を提供する必要があります。
- 本市は市外からも観光客が来訪するなど、観光資源に恵まれていることから、観光交流を促す公共交通ネットワークの構築が求められています。

【課題②】市内を気軽におでかけできる公共交通の運賃体系の構築

- 現在、旧関地域を中心に民間路線バスと関シティバスが二重運賃になっているため、利用者にとって分かりづらく、利便性の低下を招いています。
- また、地域内バス（中山間地域）と関シティバス（旧関地域）でサービスレベルは異なる一方、地域内バスは運賃が無償となっており、二重運賃の解消が必要となっています。
- 市民意向調査より、関シティバスによる通勤・通学の運賃負担が大きいいため、自家用車による送迎が増えており、これら負担の軽減に向けた運賃の割引制度の導入等が求められています。

【課題③】地域に住み続けられる移動サービスの提供

- 本市は自家用車への依存が非常に高い状況にありますが、自家用車を運転できない学生や運転免許証を自主返納する高齢者をはじめ、いざという時にだれもが自家用車に過度に依存しなくとも生活できる移動サービスを提供することで、安心して暮らせる地域にしていく必要があります。
- 市民意向調査より、高校生とその家族が通学利便性を求め、地域外や市外へ転居してしまうケースがあることから、今後の地域維持の観点からも地域に住みながらにして公共交通で通勤・通学できる環境とすることで、生活の質の向上を図る必要があります。
- 高齢ドライバーによる交通事故防止の観点からも、自家用車を運転しないお年寄りが健康に毎日をご過せるよう、買い物や通院など日常生活ができ、かつ気軽にまちにおでかけできるような公共交通サービスを確保・維持する必要があります。

第5章 地域公共交通網形成計画の基本的な考え方

1. 計画の基本方針

- 本計画では、上位計画が目指す都市像を実現するため、公共交通の将来像及び基本方針を以下のように設定します。

計画の基本方針

【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

【方針1】高校生が公共交通で通学できるサービスの提供

- 高校生やその家族に地域で永く住み続けてもらうため、地域に住みながら便利に通学や通勤ができる公共交通サービスの提供により生活の質を向上します。

【方針2】高齢者が公共交通で日常的な生活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的な移動ができる公共交通サービスを提供します。

【方針3】より多くの人を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や観光客が、自家用車に過度に頼らずとも日常生活や観光ができる公共交通サービスを提供します。

2. 計画の目標

- 計画の基本方針に基づき、本計画の目標として以下の4つを設定します。

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

- 公共交通は、通学・通勤ほか、地域住民のニーズにあった市内外への移動手段を確保するため、周辺市との広域的な連携及び、各輸送モードの役割分担によるネットワークの効率化を図ります。
- また、「関市立地適正化計画」と連携し、まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークを形成します。

目標2 気軽に利用でき、持続可能な公共交通の実現

- 将来にわたって持続可能な公共交通運行の仕組みとするため、市内における分かりやすい運賃体系を構築します。
- だれもが気軽に「おでかけ」できる公共交通を目指し、新たな運賃制度を導入します。

目標3 わかりやすく、乗って楽しい公共交通づくり

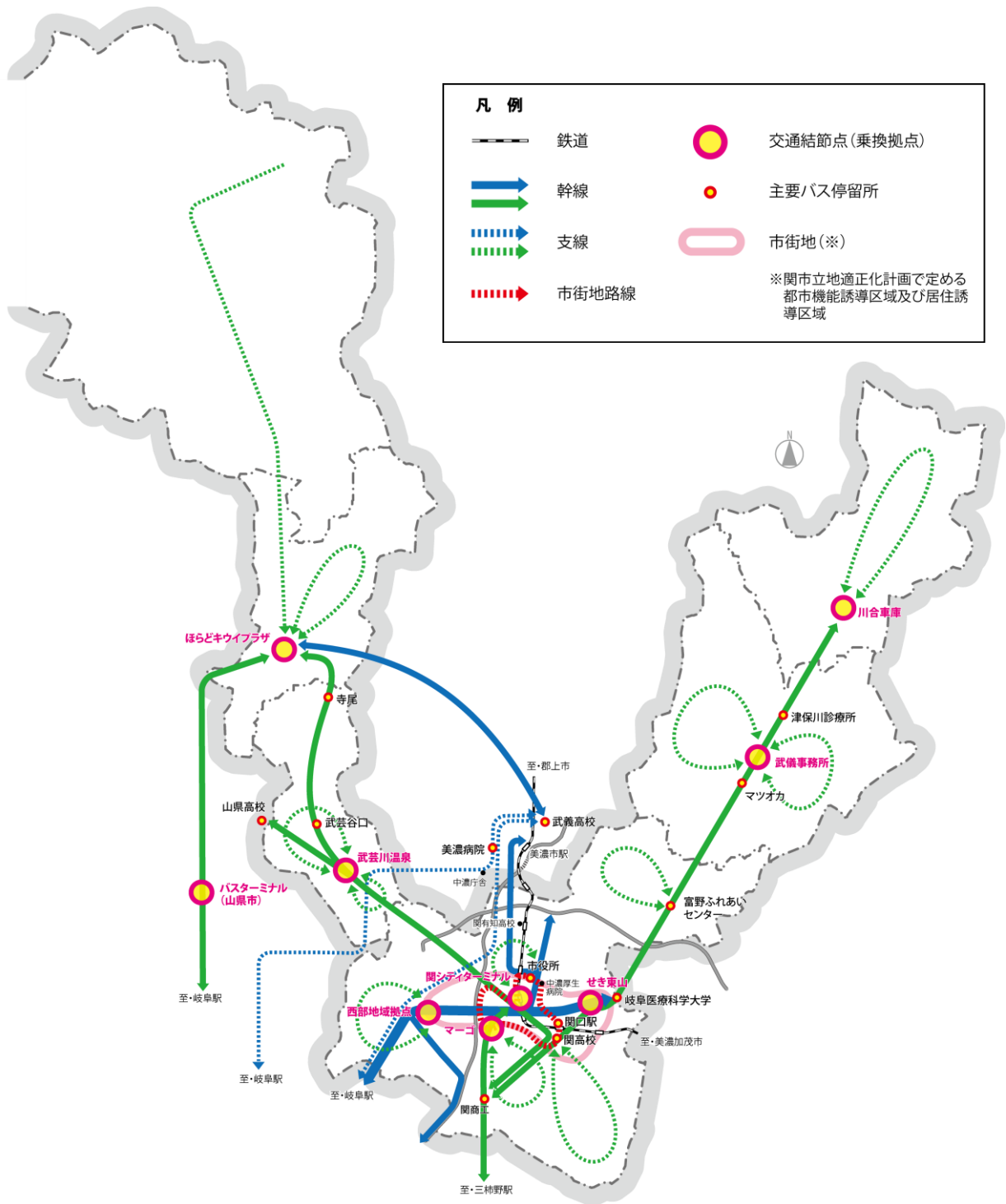
- 市民だけでなく観光客も含め、だれもが公共交通を利用して関市のまちを楽しんでもらえるよう、交通環境を整えるとともに、乗っても楽しめる公共交通づくりに向けた取り組みを展開します。

目標4 様々な主体の連携による公共交通の維持・改善

- 中山間地域を中心として、地域住民主体による公共交通の維持を目指し、その運営体制を構築します。
- 公共交通に対する市民の意識を高めるとともに、過度な自動車依存からの脱却や高齢者ドライバーの事故対策のため、地域住民、交通事業者、商業事業者、行政など様々な主体の連携による利用促進策を展開します。

3. 本計画が目指す地域公共交通ネットワーク

- 本計画で目指す地域公共交通ネットワークのイメージは以下のとおりです。



地域公共交通ネットワークイメージ

第6章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

1. 事業と実施主体

(1) 事業の体系

- ・計画の目標を達成するため、実施する事業と実施主体は以下のとおりです。各事業の内容は次ページ以降に示します。

基本的な方針	目標	事業内容	事業主体
<p>将来像</p> <p>ずっと暮らし続けられる関市を支える地域公共交通ネットワークの構築</p> <p>方針1</p> <p>高校生が公共交通で通学できるサービスの提供</p> <p>地域に住みながら便利に通学や通勤ができる公共交通サービスの提供による生活の質の向上</p> <p>方針2</p> <p>高齢者が公共交通で日常的な生活ができるサービスの提供</p> <p>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的な移動ができる公共交通サービスの提供</p> <p>方針3</p> <p>より多くの人使いやすい公共交通サービスの提供</p> <p>高校生や高齢者に限らず多くの市民や観光客が、自家用車に過度に頼らずとも日常生活や観光ができる公共交通サービスの提供</p>	<p>目標1</p> <p>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> <ul style="list-style-type: none"> ●市内外への移動手段の確保に向けた、周辺市との連携、各輸送モードの役割分担による公共交通ネットワークの効率化 ●まちづくりと一体になった公共交通ネットワークの形成 	<p>1-1 公共交通の運行</p> <p>1-2 バス路線の再編</p> <p>1-3 交通結節点の整備・改善</p> <p>1-4 バス停環境の改善</p> <p>1-5 バス・鉄道の連携</p>	<p>関市／交通事業者／山県市・美濃市・各務原市／長良川鉄道沿線市町</p> <p>関市／バス・タクシー事業者／山県市・美濃市・各務原市／地域住民</p> <p>関市／交通事業者／警察署</p> <p>関市／バス事業者／警察署／商業事業者等</p> <p>関市／鉄道・バス事業者</p>
	<p>目標2</p> <p>気軽に利用でき、持続可能な公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ●持続可能な公共交通の運行に向けた市内における分かりやすい運賃体系の構築 ●だれもが気軽におでかけできる新たな運賃制度の導入 	<p>2-1 市内における統一的な運賃体系の構築</p> <p>2-2 お得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>関市／バス・タクシー事業者／地域内バス運営団体</p> <p>関市／交通事業者</p> <p>関市／交通事業者</p>
	<p>目標3</p> <p>わかりやすく乗って楽しい公共交通づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市民だけでなく観光客も含め、だれもが公共交通を利用してまちを楽しめる交通環境の整備 ●乗っても楽しい公共交通づくり 	<p>3-1 公共交通総合マップ・時刻表の作成</p> <p>3-2 路線バスの旅「企画乗車券」の導入</p> <p>3-3 バスロケーションシステム等の導入</p> <p>3-4 イベント装飾バス・ラッピングバスの実施</p> <p>3-5 バス・タクシー車両のバリアフリー化</p>	<p>関市／交通事業者</p> <p>公共交通活性化協議会／関市／まちづくり委員会／交通事業者／地域内バス運営団体／観光協会</p> <p>関市／鉄道・バス事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／バス事業者／地域住民／関連企業等</p> <p>関市／バス・タクシー事業者</p>
	<p>目標4</p> <p>様々な主体の連携による公共交通の維持・改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ●中山間地域における地域住民主体の公共交通運営体制の構築 ●様々な主体の連携による利用促進策の展開 	<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 高速バス・岐阜関線の利用促進</p> <p>4-4 バス乗り方教室の実施</p> <p>4-5 学生を対象とした公共交通利用のきっかけづくり</p>	<p>地域内バス運営団体／関市</p> <p>地域住民／関市／バス・タクシー事業者／地域内バス運営団体</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／バス事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／学校関係者／警察署／交通事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／学校関係者／交通事業者</p>

(2) 事業の内容

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

1-1 公共交通の運行

【事業概要】

- 公共交通（※）を運行するとともに、継続的に改善を行います。
※公共交通とは：長良川鉄道、民間路線バス、関市自主運行バス、関市シティバス、地域内バス、タクシーを位置づけます。
- 特に、本市が運行するバス路線（関シティバス）については、以下の基準値に基づき評価を行い、運行の改善を図るものとします。

■路線別の評価基準値

区分	路線名	評価指標						
		①利用者数 (人/日)	②1便あたりの利用者数 (人/便)	③利用者一人あたりの補助額 (円/人)	④沿線人口に対する利用者数 (人/日)	⑤収支率(%) 【参考】		
市幹線	関板取線	138	10	1,000円/人以下	0.48	15		
	関上之保線	122	9		0.38			
関地域幹線系	買い物循環線	62	5		0.71			
	市街地病院循環線	50	4		0.40			
関地域支線系	わかくさ・小金田線	50	8		0.65			
	わかくさ・千疋線	43	7		0.46			
関地域デマンド系	わかくさ・富野線	-	2		-		0.56	-
	わかくさ・田原線	-	3		-		0.69	-
	わかくさ・迫間線	-	2		-		0.27	-
	わかくさ・向山線	-	3		-		0.53	-
乗合タクシー	下有知地区	-	1.5	-	-	15		
	瀬尻・広見地区	-	1.5	-	-			

【事業期間】平成29年度～平成33年度

【事業主体】関市／交通事業者／山県市、美濃市、各務原市、長良川鉄道沿線市町

1-2 バス路線の再編

【事業概要】

- バスの利便性を高めるため、幹線と支線の役割を明確にし、市民の利用実態を踏まえ冗長な関板取線、関上之保線の効率化を図るとともに、「関市立地適正化計画」（平成29年3月策定）と連携し、市街地（都市機能誘導区域及び居住誘導区域）における運行を強化します。
- 再編後の公共交通ネットワークのイメージは、14ページ参照。

- バス路線の再編は、以下の方針に基づき行います。

■バス路線再編の方針

区分	役割	該当バス路線	再編の方針
幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を補完し、本市と名古屋市、周辺都市間、市街地と両ウィング間を結ぶバス路線を位置づける 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス：高速名古屋線 ・路線バス等：岐阜関線／倉知線／岐阜板取線／牧谷線 ・関シティバス：関板取線、関上之保線、買い物循環線 	<ul style="list-style-type: none"> ●朝・夕は通勤・通学、昼間は通院・買い物に利便性の高い移動サービスを提供する
支線	<ul style="list-style-type: none"> ・地区内及び、各地区と幹線を結ぶバス路線を位置づける 	<ul style="list-style-type: none"> ・関シティバス：わかくさ・小金田線／わかくさ・千疋線／わかくさ・富野線／わかくさ・田原線／わかくさ・迫間線／わかくさ・向山線／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・巡回バス／武儀地域内バス／上之保地域内バス ・路線バス：高美線、岐阜美濃線 	<ul style="list-style-type: none"> ●主に通院や買い物に利便性の高い移動サービスを提供する ●旧関地域では、商業施設（マーゴ等）を拠点として路線を再編
市街地路線	<ul style="list-style-type: none"> ・「関市立地適正化計画」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を提供する ・「刃物ミュージアム回廊」と連携した観光客の移動手段として位置づける 	<ul style="list-style-type: none"> ・関シティバス：買い物循環線 	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地においては、1時間1本以上の頻度で運行する

【事業期間】平成30年度～平成33年度

【事業主体】関市／バス・タクシー事業／山県市、美濃市、各務原市／地域住民

1-3 交通結節点の整備・改善

【事業概要】

- 鉄道、幹線バス路線、支線バス路線、市街地路線等の乗継拠点（鉄道、バス停）については、待合施設や駐輪場、パーク・アンド・バスライド駐車場、カーシェアリングシステム等の整備により乗継利便性の向上を図ります。
- 特に、本市のターミナル機能を有する「関シティターミナル」については、円滑で快適な乗り継ぎを実現するため、待合所内においてバスロケーションシステム等を導入します。
- なお、交通結節点の整備にあたっては、商業施設、公共施設を基本とし、待合施設やトイレがあることを必要最低限の要件とするなど拠点性を考慮します。



ほらどキウイプラザ

■交通結節点

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、西部地域拠点（ベイシアバス停周辺）、せき東山バス停
西ウィング	ほらどキウイプラザバス停、武芸川温泉バス停
東ウィング	武儀事務所バス停、川合車庫バス停

【事業時期】平成30年度～平成33年度

【事業主体】関市／交通事業者／関警察署

1-4 バス停環境の改善

【事業概要】

- 快適なバス待ち環境を目指し、交通事業者と協力のもと道路改良に合わせ、上屋やベンチ等の整備を進めます。
- 特に、利用者の多いバス停については、周辺の商業施設、商店街の店舗等と連携し、バスの待合スペースを確保します。
- また、地域と協働して使いやすいバス停づくりを目指します。



赤土坂バス停

【事業時期】平成29年度～平成33年度

【事業主体】関市／バス事業者／関警察署／商業事業者等

1-5 バス・鉄道の連携強化

【事業概要】

- 通勤・通学時間帯において、バスと鉄道が円滑に乗り継ぎできるように、鉄道事業者と連携し、関シティバスのダイヤを設定します。



【事業時期】平成30年度～平成33年度

【事業主体】関市／鉄道・バス事業者

目標2 気軽に利用でき、持続可能な公共交通の実現

2-1 市内における統一的な運賃体系の構築

【事業概要】

- 市内のバス運賃については、持続可能でわかりやすい体系にするとともに、路線バスと関シティバスの二重運賃を解消するため、民間路線バスについては対距離制運賃、市が運行するバスはゾーン制運賃を基本とし、交通事業者と検討・協議のうえ設定します。
- 特に、市街地（都市機能誘導区域や居住誘導区域）内においては、「関市立地適正化計画」と連携を図り、より便利なおでかけ先としての機能を高める運賃設定とします。

【市内における運賃体系の見直しの方向】

- ・民間路線バスは「対距離制運賃」、市が運行するバスは「ゾーン制運賃」を基本とします。
- ・地域内バスは有償化します。
- ・市街地（都市機能誘導区域・居住誘導区域）においては、他地域よりもお得な「均一運賃ゾーン」を設定します。
- ・運賃体系の見直しにあわせ、「お得な共通定期券」を導入します。（事業2-2）

【実施時期】平成30年度～平成33年度

【実施主体】関市／バス・タクシー事業者／地域内バス運営団体

2-2 お得な共通定期券の導入

【事業概要】

- 運賃体系の見直し（施策2-1）にあわせ、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、高齢者の運転免許証の自主返納を促進するため、鉄道・バス・タクシー共通かつ、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。

共通定期券イメージ

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

定期購入年数	金額
2年間	■
3～5年	■
6～8年	■
8年～	■

【オプションイメージ】

- ・長良川鉄道の利用頻度が高い方や夜間に遠方（中山間地域）へタクシー利用が必要な方などを対象にオプション定期券を設定
- ・長良川鉄道は、市内6駅は乗り放題、タクシーは終バス以降の時間帯において利用回数、運賃の上限を設定（不足分は市が補填）

【実施時期】平成30年度～平成33年度

【実施主体】関市／交通事業者

2-3 学生通学支援補助制度の導入

【事業概要】

- 市外へ通学する学生の公共交通の利用を促進するため、鉄道・バスの定期券購入の一部を助成する制度を創設します。
- 上記の事業に先立ち、平成29年度から高速名古屋線の通学定期乗車券購入について補助制度を創設します。

【実施時期】平成29年度～平成33年度

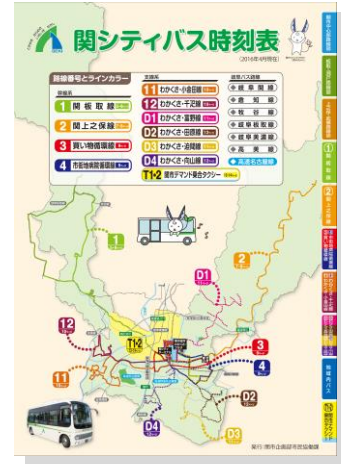
【実施事業】関市／交通事業者

目標3 わかりやすく、乗って楽しい公共交通づくり

3-1 公共交通総合マップ・時刻表の作成

【事業概要】

- 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、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。
- また、紙媒体に加え、インターネットによる情報提供についても充実を図ります。さらに、海外からの観光客や市内在住外国人の公共交通利用に配慮し、多言語表示・案内による情報提供を行います。



関シティバス時刻表
(平成28年度発行)

【実施時期】平成29年度～平成33年度

【実施主体】関市／交通事業者

3-2 路線バスの旅「企画乗車券」の導入

【事業概要】

- 平成28年度に実施した「板取の旅」「武儀・上之保の旅」に続き、中山間地域等の温浴施設等、市内観光における公共交通の利用を促進するため、鉄道や既存バス路線（路線バス、関シティバス、地域内バス）を活用した目的提案型の企画乗車券を導入します。
- 企画乗車券の導入にあたっては、地域住民や交通事業者、地域内バス運行団体、まちづくり市民会議等と連携を図り、企画を検討します。



「路線バスで板取の旅」ちらし
(平成28年度実施)

【実施期間】平成29年度～平成33年度

【実施主体】関市公共交通活性化協議会／関市／まちづくり市民会議／交通事業者／地域内バス運営団体／関市観光協会

3-3 バスロケーションシステム等の導入

【事業概要】

- 快適なバス待ち環境づくりのため、交通結節点（乗継拠点）及び、乗降の多い施設（関シティターミナル、中濃厚生病院等）においてバスロケーションシステムを導入します。
- また、各種民間乗継案内サービス提供企業へ情報提供を行い、関シティバスや地域内バスについてもインターネット検索を可能とします。



バスロケーションシステム

【実施時期】平成29年度～平成33年度

【実施主体】関市／鉄道・バス事業者

3-4 イベント装飾バス・ラッピングバスの実施

【事業概要】

- 市民が公共交通を利用するきっかけづくりのため、季節のイベント（ハロウィン、クリスマス等）にあわせた装飾バスや、企業とのタイアップによるラッピングバスを実施します。



ハロウィンバス（岐阜バス）

【事業期間】平成29年度～平成33年度

【事業主体】関市公共交通活性化協議会／関市／バス事業者
／地域住民／関連企業等



企業ラッピングバス（出典：井村屋）

3-5 バス・タクシー車両のバリアフリー化

【事業概要】

- 高齢者やベビーカー、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、バスやタクシーの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。
- 地域内バスなどの小型車両についても高齢者は利用しやすい仕様に改善を図ります。

UD（ユニバーサルデザイン）
タクシー

【事業期間】平成29年度～平成33年度

【事業主体】関市／バス・タクシー事業者

目標4 様々な主体の連携による公共交通の維持・改善

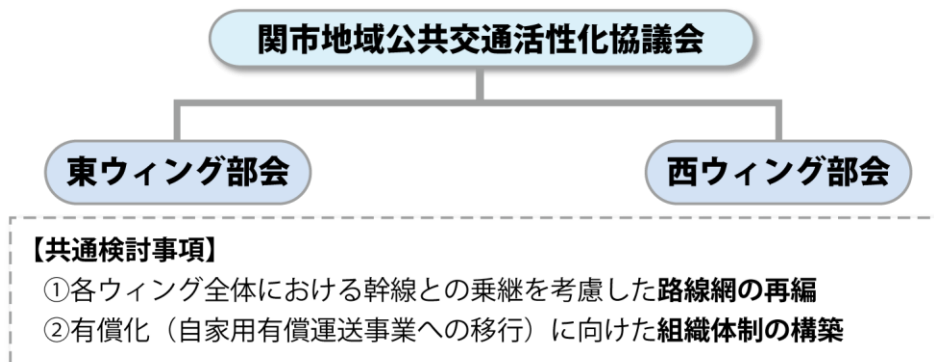
4-1 自家用有償運送事業の運営体制の構築

【事業概要】

- 現在、無償運行している「地域内バス」については、有償化するにあたり、「自家用有償運送事業」へ移行します。
- 自家用有償運送事業の運営にあたっては、「関市地域公共交通活性化協議会」において協議を行います。
- 自家用有償運送事業については、隣接地域間における相互乗り入れを可能にするため、関市地域公共交通活性化協議会に西ウィング部会（洞戸、板取、武芸川）、東ウィング部会（武儀、上之保）の2つの部会を設置し、具体的な協議を行うものとします。
- また、現在の地域ごとに異なる運行経費について、施設の立地状況など地域特性に配慮しながら一定の基準を定めます。

【実施期間】平成30年度～平成33年度

【実施主体】地域内バス運営団体／関市



自家用有償運送事業の運営体制イメージ

4-2 地域内における新たな移動手段の導入支援

【事業概要】

- 地域内において住民主体で新たな移動手段について検討する際は、既存事業者との関係性に留意しつつ、本計画の地域公共交通ネットワークに基づき、活動支援を行います。

【事業期間】平成29年度～平成33年度

【事業主体】地域住民／関市／バス・タクシー事業者／地域内バス運行団体

4-3 高速バス・岐阜関線の利用促進

【事業概要】

- 名古屋方面行き的高速バスと岐阜方面行きの高尾関線（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。

【事業期間】 平成29年度～平成33年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／バス事業者



高速名古屋線

4-4 バス乗り方教室の実施

【事業概要】

- 公共交通の利用促進のため、小・中学生を対象として「バス乗り方教室」の開催に加え、公共交通を利用したことがない高齢者や運転免許自主返納者、市内在住外国人等を対象とし、イベント開催などにあわせた「バスの乗り方教室」を継続的に実施します。



小学生バス乗り方教室

【事業期間】 平成29年度～平成33年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／学校関係者／関警察署／交通事業者

4-5 学生を対象とした公共交通利用のきっかけづくり

【事業概要】

- 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「学生通学支援補助制度」についてPRを行うとともに、公共交通のお得な利用方法を周知します。
- 高尾関線や高速名古屋線は大学生の利用も多いことから、市内外に通学する大学生に対して「共通定期券」の周知など、公共交通の利用促進を図ります。



高校新入生向け「公共交通利用促進」チラシ（資料：茨城県公共交通活性化協議会）

【事業期間】 平成30年度～平成33年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／学校関係者／交通事業者

2. 事業の実施スケジュール

・各事業の実施期間は以下のとおりです。（各事業の番号は、「(2) 事業の内容」に対応します）

事業名	実施期間 (年度)	平成 29年度	平成 30年度	平成 31年度	平成 32年度	平成 33年度
1-1 公共交通の運行	H29 - H33	●————→				
1-2 バス路線の再編	H30 - H33	■	●	————→		
1-3 交通結節点の整備・改善	H30 - H33	■	●	————→		
1-4 バス停環境の改善	H29 - H33	●————→				
1-5 バス・鉄道の連携強化	H30 - H33	■	●	————→		
2-1 市内における統一的な運賃体系の構築	H30 - H33	■	●	————→		
2-2 お得な共通定期券の導入	H30 - H33	■	●	————→		
2-3 学生通学支援補助制度の導入	H29 - H33	●————→				
3-1 公共交通総合マップ・時刻表の作成	H29 - H33	●————→ 運行改善にあわせ適宜見直し				
3-2 路線バスの旅「企画乗車券」の導入	H29 - H33	●————→				
3-3 バスロケーションシステム等の導入	H29 - H33	●————→				
3-4 イベント装飾バス・ラッピングバスの実施	H29 - H33	●————→				
3-5 バス・タクシー車両のバリアフリー化	H29 - H33	●————→				
4-1 自家用有償運送事業の運営体制の構築	H30 - H33	■	●	————→		
4-2 地域内における新たな移動手段の導入支援	H29 - H33	●————→				
4-3 高速バス・岐阜関線の利用促進	H29 - H33	●————→				
4-4 バス乗り方教室の実施	H29 - H33	●————→				
4-5 学生を対象とした公共交通利用のきっかけづくり	H30 - H33	●————→				

第7章 目標の評価指標及び進行管理

1. 目標の評価指標

- 本計画の基本的な方針を実現するため、4つの目標に応じた計画期間に達成すべき評価指標を以下のように設定します。
- なお、計測方法と評価時期については、次ページ以降の「2.目標の進行管理」を参照。

■目標の評価指標一覧

目 標	評価指標	平成27年度 (基準年)	平成33年度 (目標年)
【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	市街地 ^{※1} における 1日あたりのバス乗降人数 (人/日) ※1：都市機能誘導区域及び、 居住誘導区域	1,300人/日	1,300人/日 以上
【目標2】 気軽に利用でき 持続可能な公共交通 の実現	公共交通 ^{※2} の維持に必要な 市民1人あたりの年間負担 額(円/年) ※2：鉄道、関シティバス、自主 運行バス、乗合デマンドタ クシー	3,900円/年	3,900円/年 以下
【目標3】 わかりやすく 乗って楽しい 公共交通づくり	人口1人あたりの 公共交通の年間利用回数 (回/人) ^注	12.0回/人	12.0回/人 以上
【目標4】 様々な主体の連携 による公共交通の 維持・改善	人口 ^{※3} 1人あたりの地域内 バスの年間利用回数 (回/人) ※3：洞戸、板取、武芸川、武儀、 上之保	5.0回/人	5.0回/人 以上

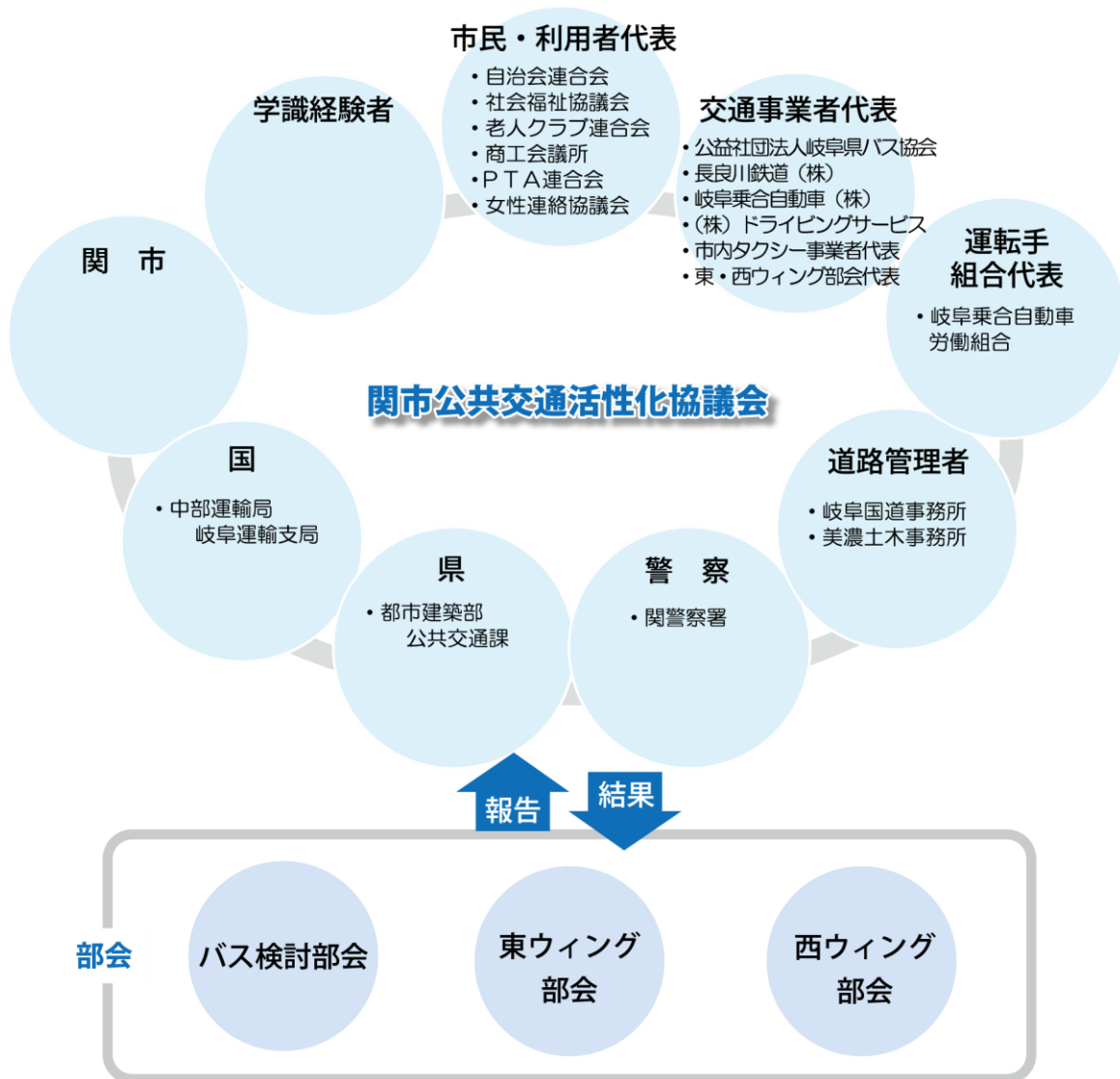
注：鉄道及び市外をまたぐバス路線については、路線全体利用者の距離按分やOD調査結果に基づき市民の乗車人数を算定

2. 目標の進行管理

(1) 実施体制

- 本計画の実施にあたっては、交通事業者、市民、行政等で構成される「関市地域公共交通活性化協議会」において、様々な関係主体の意見を反映しながら事業内容を検討します。
- 事業の具体的な実施にあたっては、協議会メンバーにより構成する検討部会を設置し、検討・協議しながら進めます。
- 本計画及び事業の実施については、PDCA サイクル※による「計画の評価スケジュール（次ページ参照）」に基づき進捗管理を行います。

※PDCA サイクル：Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（改善・見直し）のサイクルをまわすことで計画の進行管理をする仕組みです。



計画の実施体制イメージ

(2) 計画の評価スケジュール

- 計画の進捗状況については、PDCAサイクルによる以下のスケジュールに基づき進めます。

■評価スケジュール

(凡例 ●：関市公共交通活性化協議会)

計画期間 実施項目	平成29年度				平成30年度				平成31年度				平成32年度				平成33年度				
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	
【Plan:計画】 ・地域公共交通網形成計画	● 事業検討・協議			● 計画見直し				○ 必要に応じて見直し				○ 必要に応じて見直し				○ 必要に応じて見直し	● 計画見直し				
【Do:実行】 ・事業の実施	● 事業実施				● 事業実施				● 事業実施				● 事業実施				● 事業実施				
【Check:評価】 ・事業の評価			● 事業評価			● 事業評価			● 事業評価			● 事業評価			● 事業評価			● 事業評価			● 事業評価
【Action:見直し】 ・計画や事業の見直し・改善			● 見直し・改善			● 見直し・改善			● 見直し・改善			● 見直し・改善			● 見直し・改善			● 見直し・改善			● 見直し・改善

(3) 目標の評価スケジュール

- 目標の達成状況を把握するため、4つの評価指標について、以下のスケジュールに基づき進捗管理・評価を行います。

■目標の評価スケジュール

目標	評価指標	H29	H30	H31	H32	H33	調査方法・データ出典
【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	【指標1】 市街地における1人あたりのバス乗降人数(人/日)			●		●	・岐阜関線、倉知線ICカードデータ ・関シティバス乗降調査
【目標2】 気軽に利用でき持続可能な公共交通の実現	【指標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)			●		●	・運行事業費データ ・住民基本台帳人口データ
【目標3】 わかりやすく乗って楽しい公共交通づくり	【指標3】 人口1人あたりの公共交通の年間利用回数(回/人)			●		●	・鉄道・バス・タクシーの年間利用実績データ ・住民基本台帳人口データ
【目標4】 様々な主体の連携による公共交通の維持・改善	【指標4】 人口1人あたりの地域内バスの年間利用回数(回/人)			●		●	・地域内バス年間利用実績データ ・住民基本台帳人口データ



関市地域公共交通網形成計画

平成29年3月

関市 企画部 市民協働課

〒501-3894 岐阜県関市若草通3丁目1番地

TEL 0575-23-6831 (直通) FAX 0575-23-7744

