

第2回 関市公共交通活性化協議会

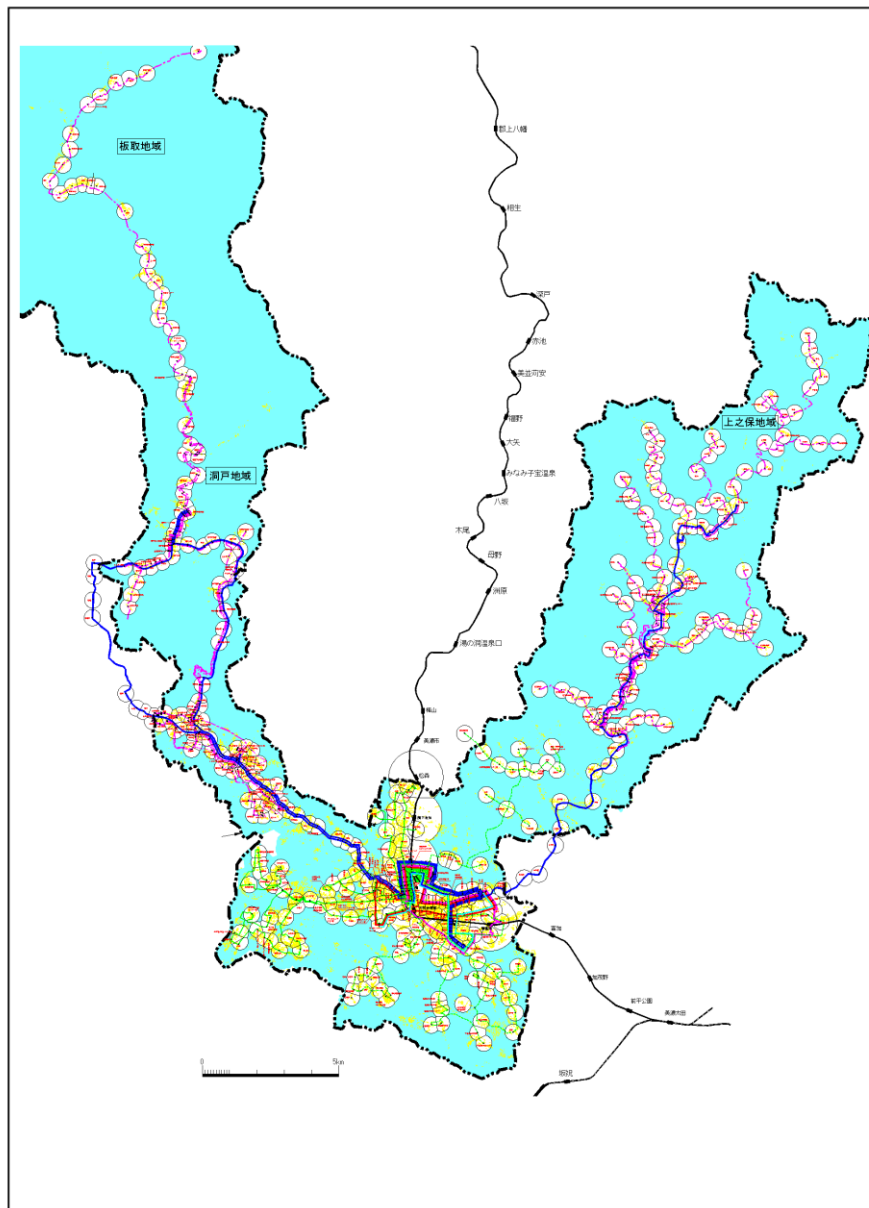
<目次>

1. 連携計画の目標と評価
2. バス路線評価
3. 再編前後を比較したバスの満足度
4. 路線別の検討方針

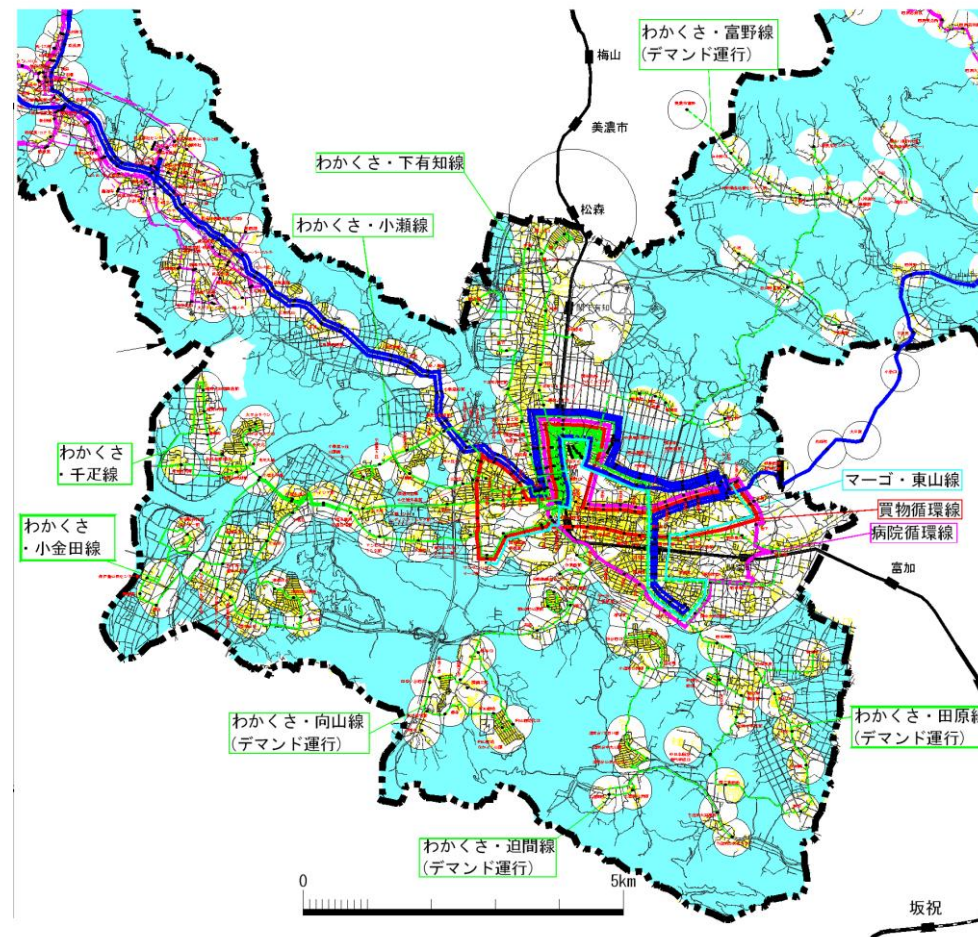
【参考】関地域内の運行形態による比較

平成 24 年 1 月 24 日

実証運行後の関市のバス路線図



実証運行開始後（現在）の市内バス路線（H22.4以降）



実証運行開始後（現在）の市内バス路線（H22.4以降）

1. 連携計画の目標と評価

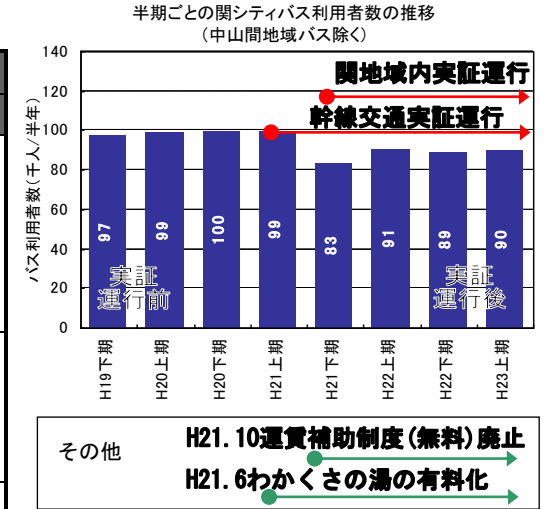
(1) 計画期間中の路線再編状況

路線			実証運行前	実証運行開始後		
			~H21.3	H21.4~	H21.10~	H22.4~
西ウィング 関板取線	営業キロ		71.6 km	35.2 km		35.2 km
	運行回数		5.0 回/日	7.5 回/日		7.0 回/日
	路線数		2路線	1路線		1路線
東ウィング 関上之保線	営業キロ		25.1 km	32.7 km		
	運行回数		10.5 回/日	10.5 回/日		
	路線数		1路線	1路線		
関地域	全体	営業キロ	216.8 km		167.6 km	217.9 km
		運行回数	22.0 回/日		49.0 回/日	47.5 回/日
		路線数	9路線		11路線	11路線
	買い物循環線	営業キロ	16.0 km			
		運行回数	6.5 回/日			
	市街地病院循環線	営業キロ	14.5 km			
		運行回数	5.0 回/日			
	マーゴ・東山線	営業キロ	13.1 km			
		運行回数			5.5 回/日	4.0 回/日
	わかくさ・下有知線	営業キロ	15.2 km			
		運行回数	4.0 回/日			
	わかくさ・小瀬線	営業キロ	13.3 km			
		運行回数	4.0 回/日			
	わかくさ・小金田線	営業キロ			19.0 km	28.8 km
		運行回数	4.0 回/日			
	わかくさ・千疋線	営業キロ			16.1 km	24.4 km
		運行回数	4.0 回/日			
	わかくさ・富野線 (デマド)	営業キロ			20.9 km	23.4 km
		運行回数	4.0 回/日			
	わかくさ・田原線 (デマド)	営業キロ			12.0 km	25.6 km
運行回数		4.0 回/日				
わかくさ・迫間線 (デマド)	営業キロ			10.1 km	17.3 km	
	運行回数	4.0 回/日				
わかくさ・向山線 (デマド)	営業キロ			17.4 km	26.3 km	
	運行回数	4.0 回/日				
合計	営業キロ	313.5km	284.7km	235.5km	285.8km	
	運行回数	37.5回/日	40回/日	67回/日	65回/日	
	運行路線数	12路線	11路線	13路線	13路線	

注) デマンドは、設定運行回数を示す。

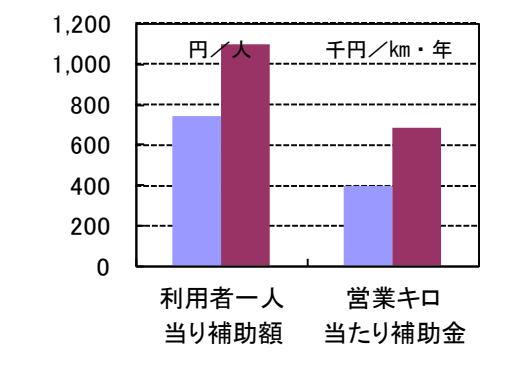
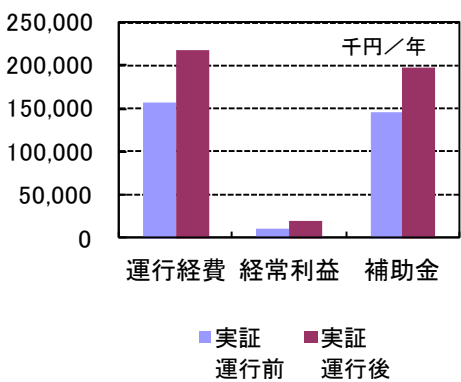
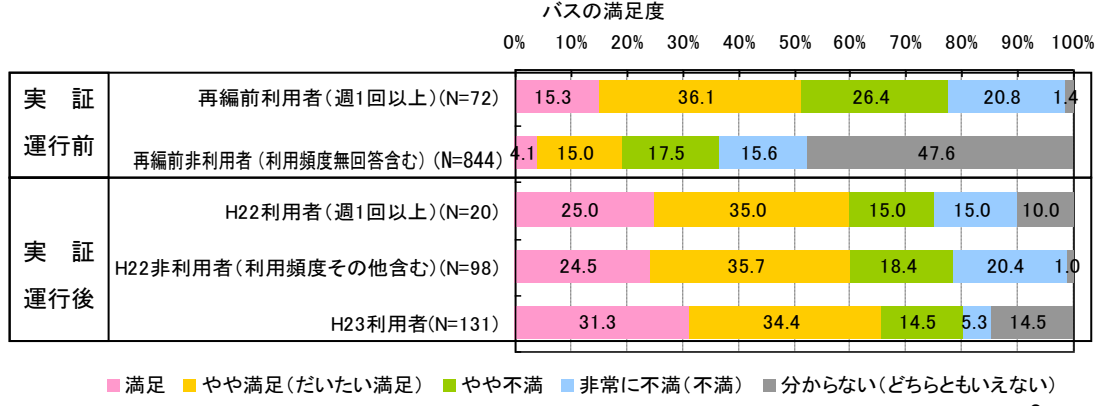
(2) 連携計画の目標と評価

計画の目標	目標値	評価		
		基準(実証運行前)	結果(最終年時)	
● 公共交通利用者の増大 公共交通の採算性悪化⇒運賃の値上げや赤字路線の廃止などサービスレベルの低下⇒さらなる公共交通利用者の減少と言う悪循環から公共交通のサービス向上⇒利用者の増加⇒運賃収入の増加の好循環への転換を図る。	再編前の市内バス路線利用者数の8%増とする。	196,215人/年 H19.10~H20.9 (中山間地域バス除く)	178,362人/年 H22.10~H23.9 (中山間地域バス除く)	10%減(△) 幹線:3%減 閑地域:17%減
● 公共交通利用者及び市民の満足度を向上 公共交通サービスの向上により、低下傾向にある市民の公共交通に対する満足度の向上を図る。	バス交通の満足度を向上し、「満足」が「不満」を上回るものとする。	満足：不満※1 利用者=52.1:47.9 非利用者=36.6:63.4	満足：不満※1 H23利用者=76.8:23.2 H22利用者=66.7:33.3 非利用者=60.8:39.2	満足増(○) 「分からない」の大幅減
● 中心市街地の交流人口の増加 中心市街地への公共交通アクセスの改善、乗換拠点施設の整備とこれを中心に中心市街地を巡回するバス路線の整備により、まちづくりと一体となって、中心市街地の賑わいの創出を図る。	バス再編は、中心地へのアクセス改善も目的のひとつであり、利用者の増加を交流人口の増加と捉える。	交通拠点やその周辺整備などまちづくりと一体となって効果が発現されるため、これら中長期的な観点から今後検証していくものとする。なお、長良川鉄道の関駅西口を交通結節拠点として選定し、整備に向け検討を進めている。		
● 持続可能な公共交通サービスの確保 行政の適切な支援による公共交通のサービスの向上と市民の積極的な公共交通の利用により、持続可能な公共交通サービスを確保する。	バス交通に対する支援額を平成19年度レベルで維持する(1.5億円/年)。	145,422千円/年 【参考】 人口当り※1,600円/人 満足人口当り※3,100円/人	196,270千円/年 人口当り※2,100円/人 満足人口当り※3,500円/人	35%増(△)



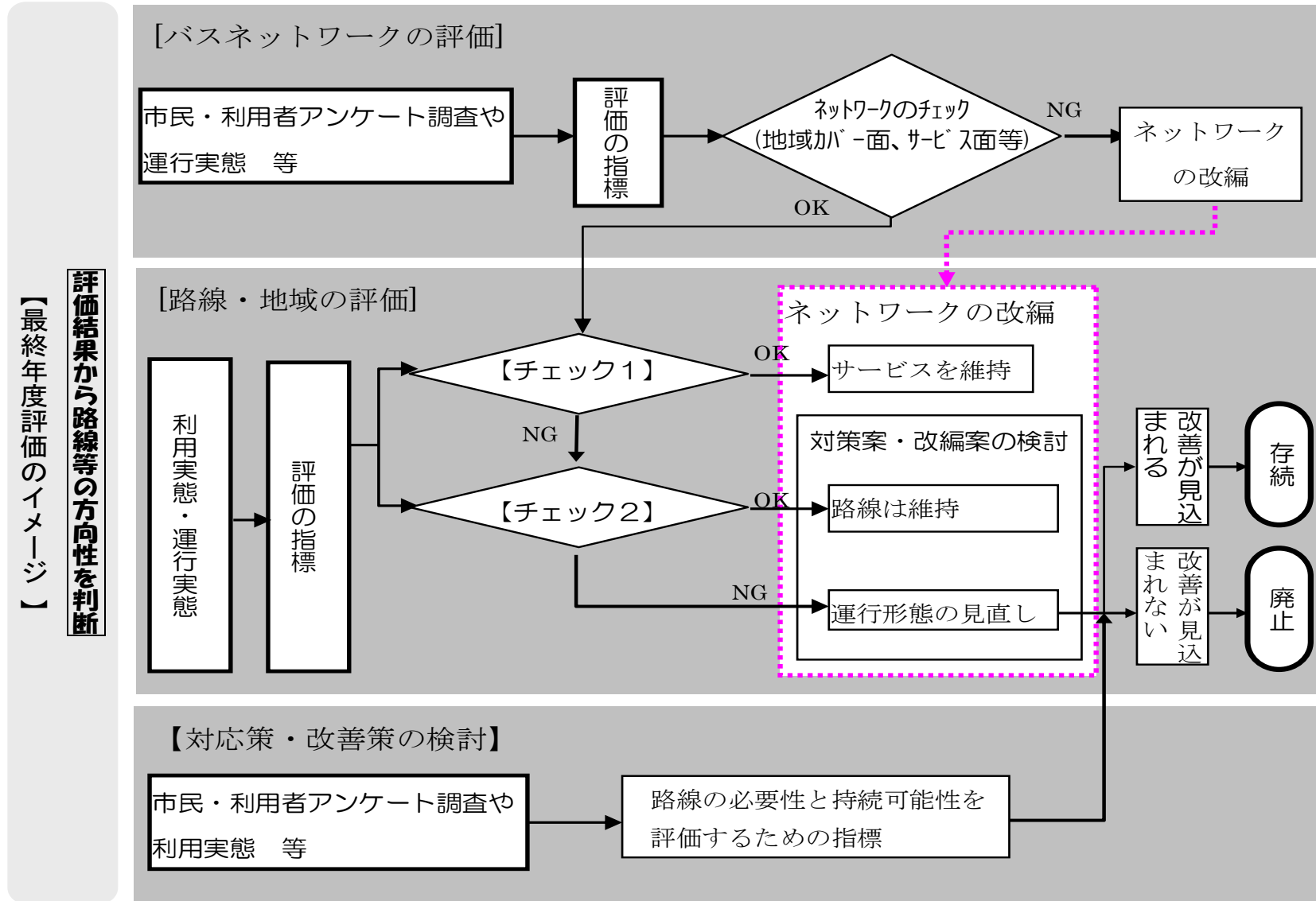
項目	単位	実証運行前	実証運行後	後/前
運行経費	(千円/年)	155,794	217,003	1.39
経常利益	(千円/年)	10,372	20,733	2.00
補助金(支援額)	(千円/年)	145,422	196,270	1.35
利用者一人当り補助額	(円/人)	741	1,100	1.48
営業キロ当たり補助金	(千円/km・年)	393	687	1.75
収支率	(%)	6.7	9.6	1.44
利用者数	(千人/年)	196.2	178.4	0.91
実車走行キロ	(千km/年)	656.7	711.2	1.08

※1：満足度：(満足+やや満足)と(やや不満+不満)の割合(分からない除く) ※2：平成23年10月1日 93,356人
 ※3：実証運行前(H20)：満足22%、実証運行後(H22)：満足60% (市民アンケート結果、分からない含む)



2. バス路線評価

(1) 関市における評価の流れ



(2) 評価項目

評価指標	指標選定の考え方	評価指標の選定	
ネットワーク 評価 (定性的指標)	路線がネットワークとして機能していることの重要性を評価する指標	公共交通空白地域の人口	
		サービス	乗継拠点での乗継時間の適正 乗継拠点での物理的抵抗の存在 都心ゾーンまでの乗継回数 運行目的に応じた運行時間帯が設定されているか 運行目的に応じた運行本数となっているか
		満足度	利用者満足度 サービス提供に対する満足度 利用しやすい運賃体系となっているか バス停位置、間隔の妥当性 乗継待合い環境は適切か 分かりやすい情報の提供・行き先表示
バス路線評価 (定量的指標)	路線のサービスと利用の乖離の程度(採算性)が把握でき、公的資金の投入の効率性、妥当性の概略がつかめる指標	チェック 1	利用者数 単位当り利用者数 (1便当り利用者数) 利用者一人当たりの補助額
	採算性だけでは判断しきれない地域の置かれた状況を考慮するための指標	チェック 2	沿線人口に対する利用者数
対応策・改善策の検討段階 (定性的指標)	「沿線住民」「利用者」「行政」それぞれの立場からバスの必要性を評価するための指標	地域住民の外出支援への貢献度 沿線住民の行動変化 市域全体の欠損補助	

(3) 評価結果一覧

ネットワーク評価（定性的評価）

①空白地域の人口

中山間地域で運行している無料試験走行中の路線も含めた、市内の公共交通網による公共交通利用圏域の人口は、市内人口の94%を占めており、概ね全域をカバーできている状況にある。

	総人口	内高齢者
公共交通利用圏域	87,296	17,217
構成比	94.3%	93.2%
空白地域	5,301	1,264
構成比	5.7%	6.8%
計	92,597	18,481

資料：平成17年国勢調査の町丁別人口を基に利用可能圏域をバス停中心半径500m、鉄道駅中心半径1000mとして、圏域内外の建物戸数比により算定した値

②サービス提供

- 乗継拠点での乗継時間の適正
- 乗継拠点での物理的抵抗の存在
- 都心ゾーンまでの乗継回数

→利用者満足度の評価の面でも課題が残る。

現在は、関市の中心市街地で乗継地点が分散している状況で、交通拠点整備により乗継面での環境改善が必要である。

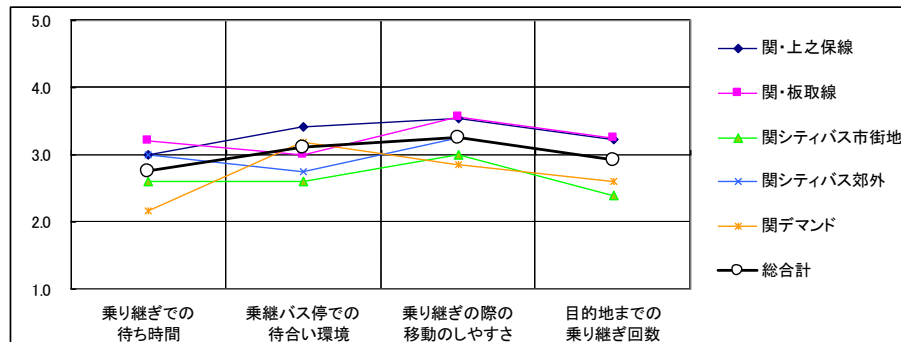
- 運行目的に応じた運行時間帯が設定されているか

→利用者満足度の評価の面でも課題が残る。

- 運行目的に応じた運行本数となっているか

→利用者満足度の評価の面でも課題が残る。

図-乗り継ぎに関する満足度（H23調査）



③利用者満足度

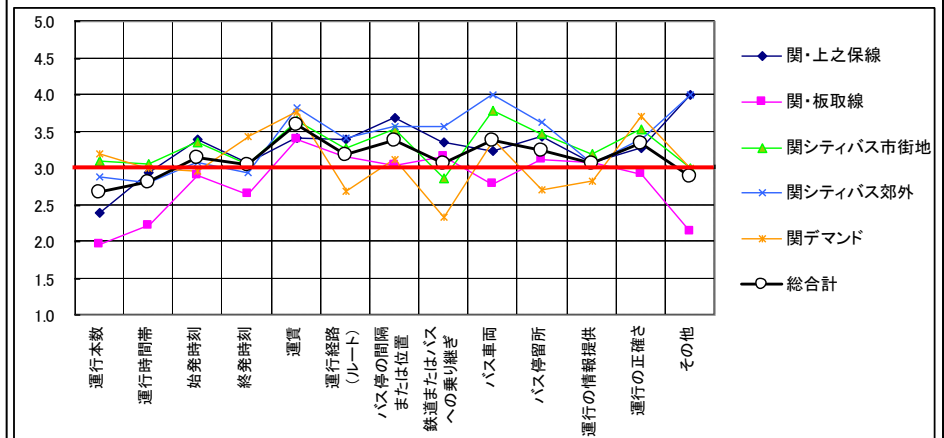
<概ね満たしている指標>

- 利用しやすい運賃体系となっているか
- バス停位置、間隔の妥当性

<課題の見られる指標>

△ 運行本数や運行時間帯、乗継待ち環境は適切であるか、分かりやすい情報の提供・行き先の表示

図-路線の満足度（H23調査）



定量的評価

段階	評価指標	基準値と評価結果														中山間地域	
		幹線交通		地域内交通													
		西ウィング	東ウィング	関地域								中山間地域					
				定時定路線				デマンド路線（利用者は運行日当たりの数値）									
		関板取線	関上之保線	買い物循環線	市街地病院循環線	マーゴ・東山線	わかかさ・下有知線	わかかさ・小瀬線	わかかさ・小金田線	わかかさ・千足線	わかかさ・富野線		わかかさ・田原線	わかかさ・追間線	わかかさ・向山線		
実証運行開始後の日平均利用者数	運賃改正前 : H21. 4~21. 9	142.1人/日	170.9人/日	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	無料で試験走行中
	運賃改正後 : H21. 10~22. 3	127.0人/日	156.2人/日	55.4人/日	41.9人/日	27.3人/日	4.8人/日	8.4人/日	11.4人/日	11.2人/日	3.4人/日	2.3人/日	4.2人/日	10.7人/日			
	中間評価時 : H22. 4~22. 9	148.3人/日	150.5人/日	56.4人/日	35.9人/日	16.5人/日	5.3人/日	9.5人/日	25.3人/日	20.2人/日	3.5人/日	4.1人/日	6.1人/日	12.4人/日			
	最終年評価時 : H22. 10~23. 9	151.7人/日	137.6人/日	61.8人/日	34.6人/日	16.2人/日	5.5人/日	7.2人/日	28.1人/日	20.2人/日	3.9人/日	4.8人/日	7.6人/日	13.3人/日			
チェック1段階	①利用者数	基準値	158人/日以上	163人/日以上	41人/日以上	37人/日以上	34人/日以上	18人/日以上	20人/日以上	31人/日以上	26人/日以上	設定しない				—	
		評価	実績(中間)	148人/日	151人/日	56人/日	36人/日	17人/日	5人/日	10人/日	25人/日	20人/日	4人/日	4人/日	6人/日	12人/日	
			実績(最終)	152人/日	138人/日	62人/日	35人/日	16人/日	6人/日	7人/日	28人/日	20人/日	4人/日	5人/日	8人/日	13人/日	
			評 価	OUT	OUT	OK	OUT	OUT	OUT	OUT	OUT	OUT	—	—	—	—	
	②単位当たり利用者数	基準値	1便当たり利用者数		10人/便以上				4人/便以上				1.5人/便以上				3人/便以上
		評価	実績(中間)	12.3人/便	9.3人/便	4.3人/便	3.6人/便	2.1人/便	1.3人/便	2.4人/便	6.3人/便	5.0人/便	1.4人/便	1.8人/便	1.7人/便	3.9人/便	
			実績(最終)	12.9人/便	8.4人/便	4.8人/便	3.5人/便	2.0人/便	1.4人/便	1.8人/便	7.0人/便	5.1人/便	1.4人/便	2.0人/便	1.8人/便	4.1人/便	
			評 価	OK	OUT	OK	OUT	OUT	OUT	OUT	OK	OK	OUT	OK	OK	OK	
	③利用者一人当たりの補助額	基準値	1,000円/人以下		1,000円/人以下				設定しない				1,000円/人以下				
		評価	実績(中間)	865円/人	1,012円/人	948円/人	1,010円/人	1,723円/人	3,060円/人	1,429円/人	1,141円/人	1,275円/人	2,911円/人	2,543円/人	3,285円/人	1,620円/人	—
			実績(最終)	862円/人	1,138円/人	836円/人	1,039円/人	1,654円/人	2,918円/人	1,901円/人	1,033円/人	1,274円/人	2,162円/人	2,337円/人	2,576円/人	1,353円/人	—
			評 価	OK	OUT	OK	OUT	OUT	OUT	OUT	OUT	OUT	—	—	—	—	
チェック2段階	④沿線人口に対する利用者数	基準値	沿線人口100人当たり		1.0人/日以上				—				—				—
		基準値	高齢者人口100人当たり		—				1.0人/日以上				1.0人/運行日以上				1.0人/日以上
	沿線人口	総 数	12,820人	7,725人	13,858人	12,292人	11,370人	6,046人	6,874人	10,412人	8,691人	1,407人	5,814人	6,012人	4,682人		
		内高齢者	2,707人	1,829人	3,317人	2,642人	2,196人	1,057人	1,241人	1,954人	1,615人	326人	870人	758人	793人		
	評価	実績(中間)	1.2人/日	1.9人/日	1.7人/日	1.4人/日	0.8人/日	0.5人/日	0.8人/日	1.3人/日	1.3人/日	1.1人/日	0.5人/日	0.8人/日	1.6人/日		
		実績(最終)	1.2人/日	1.8人/日	1.9人/日	1.3人/日	0.7人/日	0.5人/日	0.6人/日	1.4人/日	1.3人/日	1.2人/日	0.6人/日	1.0人/日	1.7人/日		
評 価		OK	OK	OK	OK	OUT	OUT	OUT	OK	OK	OK	OUT	OK	OK			
評価結果から見た路線・地域の評価	サービスを維持			●								●	●	●			
	路線は維持	●	●		●				●	●	●						
	運行形態の見直し					●	●	●									
【備考】H22. 4の見直し内容	運行時刻	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	運行本数	○(減便)					○(減便)										
	運行区間								○(延伸)	○(延伸)	○(延伸)	○(延伸)	○(延伸)	○(延伸)			
【基準値の設定】	①と②は、再編前の利用実績の8%増を目標としています(連携計画の目標値)。その他、再編前の実績値を参考に設定しています。																
	デマンド路線の「チェック1」は、2回の運行の内1回は、乗合で利用されることを目標とし、『単位当たり利用者数』の基準値のみ設定しています。																
【評価の実績値】	中間評価は、関地域バス見直し後のH22. 4~22. 9の実績により実施しています。最終年評価は、中間評価後のH22. 10~23. 9の実績により実施しています。																

関市シティバス全体の運行・利用・運営実績

■最終年度の利用状況・運営状況（平成22年10月～平成23年9月）

		系統名	運行距離	平均運行回数 注1)	実車 走行キロ	利用状況				収支状況					備考
						輸送人員 注2)		1便当り 利用者数	走行扣 当り 利用者数	運行経費 (A)	経常利益 (B)	補助金 (A-B)	利用者 一人当り 補助額	収支率	
						人/年	人/日								
km	回/日	車扣	人/年	人/日	人/便	人/車扣	千円	千円	千円	円/人	%				
幹線交通	西ウイング	関板取線	35.2	5.9	150,754.4	55,355	151.7	12.86	0.367	52,280	4,563	47,717	862	8.7	
	東ウイング	関上之保線	32.7	8.2	188,180.4	50,218	137.6	8.39	0.267	65,259	8,134	57,125	1,138	12.5	
	合計		67.9	14.1	338,934.8	105,573	289.3	10.26	0.311	117,539	12,697	104,842	993	10.8	
地域内交通	関地域	買い物循環線	16.0	6.5	74,600.5	22,242	61.8	4.75	0.298	20,888	2,286	18,602	836	10.9	
		市街地病院循環線	14.5	5.0	52,000.0	12,467	34.6	3.46	0.240	14,560	1,608	12,952	1,039	11.0	
		マーゴ・東山線	13.1	4.0	37,728.0	5,843	16.2	2.03	0.155	10,564	899	9,665	1,654	8.5	
		小計(幹線系路線)	43.5	15.5	164,328.5	40,552	112.6	3.63	0.247	46,012	4,793	41,219	1,016	10.4	
		わかくさ・下有知線	15.2	4.0	21,869.2	1,994	5.5	1.38	0.091	6,123	304	5,819	2,918	5.0	片循環
		わかくさ・小瀬線	13.3	4.0	19,152.0	2,604	7.2	1.80	0.136	5,363	413	4,950	1,901	7.7	片循環
		わかくさ・小金田線	28.8	4.0	41,320.4	10,101	28.1	7.03	0.244	11,570	1,136	10,434	1,033	9.8	片循環
		わかくさ・千疋線	24.4	4.0	35,050.4	7,267	20.2	5.05	0.207	9,814	553	9,261	1,274	5.6	片循環
		小計(支線系路線)	81.7	16.0	117,392.0	21,966	61.0	3.81	0.187	32,870	2,406	30,464	1,387	7.3	
		わかくさ・富野線	23.4	2.8	11,946.0	1,211	3.9	1.38	0.101	2,717	99	2,618	2,162	3.6	
		わかくさ・田原線	25.6	2.4	16,418.0	1,544	4.8	2.00	0.094	3,735	126	3,609	2,337	3.4	片循環
		わかくさ・迫間線	17.3	4.0	31,979.0	2,738	7.6	1.78	0.086	7,275	223	7,052	2,576	3.1	
		わかくさ・向山線	26.3	3.3	30,167.0	4,778	13.3	4.06	0.158	6,855	389	6,466	1,353	5.7	片循環
		小計(デマンド)	92.6	12.5	90,510.0	10,271	29.6	2.36	0.113	20,582	837	19,745	1,922	4.1	
		計	217.8	44.0	372,230.5	72,789	203.2	3.42	0.196	99,464	8,036	91,428	1,256	8.1	
合計			285.7	58.1	711,165.3	178,362	492.5	5.65	0.251	217,003	20,733	196,270	1,100	9.6	

注1) デマンドバスの運行回数は、運行日あたりの運行回数を示す。時刻表は、4回と設定している。

注2) デマンドバスの日平均利用者数は、運行日あたりの利用者数を示す。

注3) デマンドバスの補助金は、契約額を示す(H22.4～H23.3とH23.4～H24.3の平均値)。

(4) 1段階目チェックの検討

【Check1】 路線のサービスと利用の乖離の程度（採用性）と、公的資金の投入の効率性・妥当性による評価

CHECK1：①利用者数、②単位あたり利用者数、③利用者1人当たりの補助額

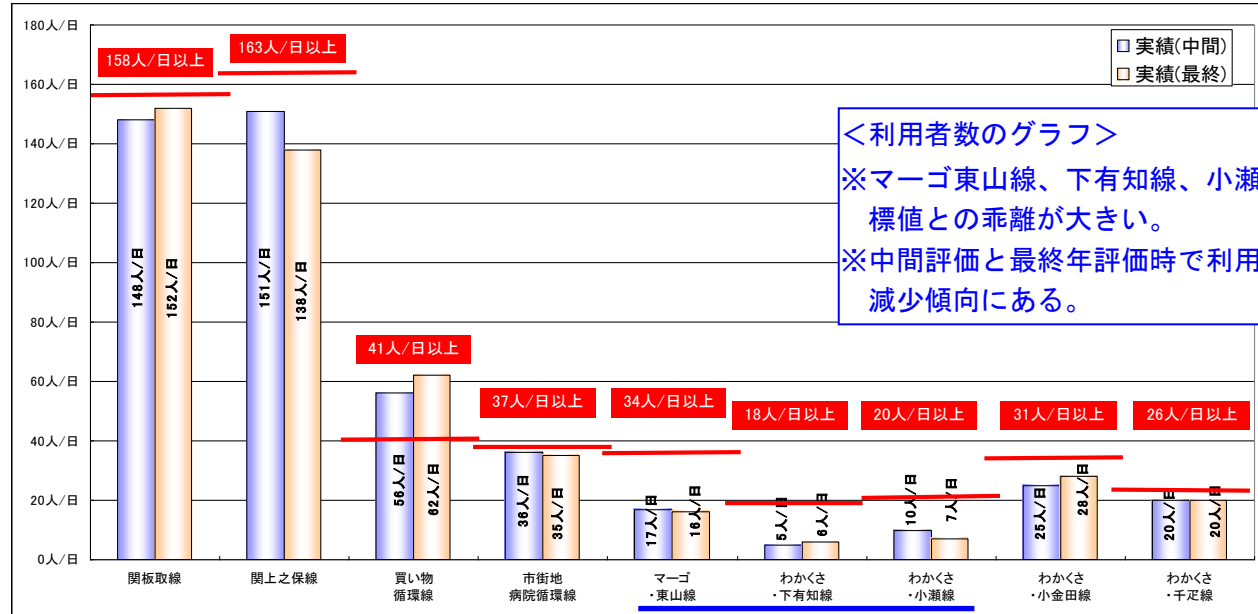
指標①：利用者数の評価：買い物循環線以外、利用者数は下回る結果となっている。

指標②：単位あたり利用者数の評価：関・板取線買い物循環線、わかくさ・小金田線、わかくさ・千疋線、わかくさ・田原線、わかくさ・迫間線、わかくさ・向山線で評価が基準値の利用者数より上回っている。

指標③：利用者1人あたりの補助額の比較：関・板取線、買い物循環線以外は補助額が基準額を上回っている。

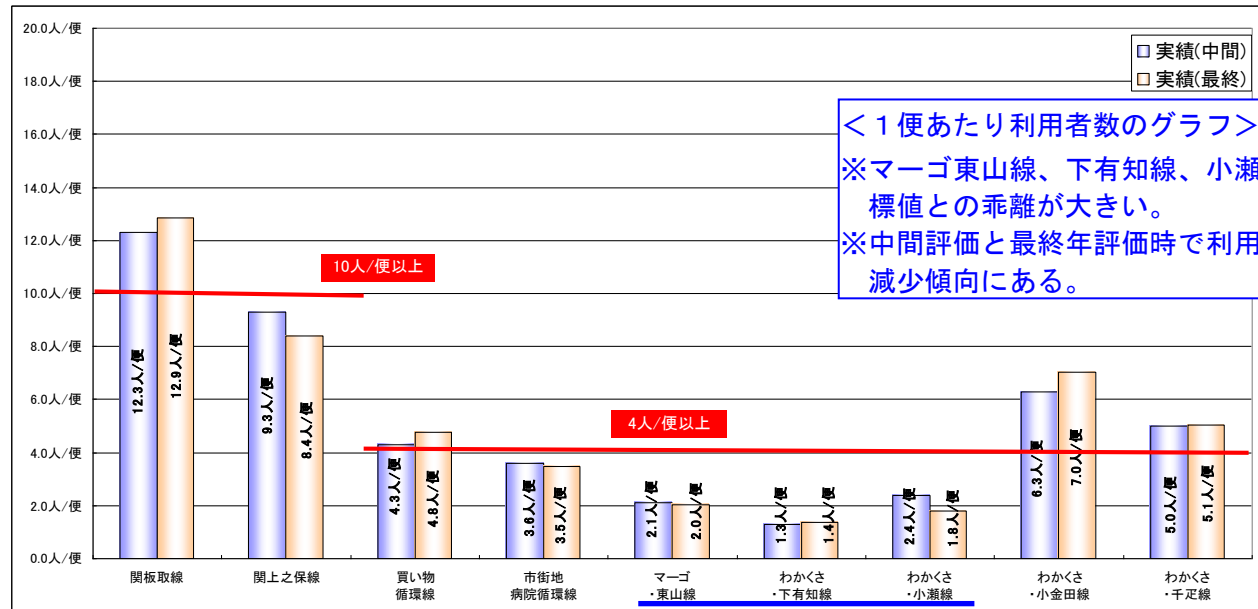
段階				チェック段階1												
評価指標				①利用者数			②単位当たり利用者数			③利用者1人当たりの補助額						
				基準値	評価		基準値 1便当たりの利用者数	評価			基準値	評価				
					実績(中間)	実績(最終)		評価	実績(中間)	実績(最終)		評価	実績(中間)	実績(最終)	評価	
基準値と評価結果	幹線交通	西ウイング	関板取線	158人/日以上	148人/日	152人/日	OUT	10人/便以上	12.3人/便	12.9人/便	OK	1,000円/人以下	865円/人	862円/人	OK	
		東ウイング	関上之保線	163人/日以上	151人/日	138人/日	OUT		9.3人/便	8.4人/便	OUT		1,012円/人	1,138円/人	OUT	
	地域内交通	中間地域			—				3人/便以上				1,000円/人以下	—		—
		関地域	定時定路線	買い物循環線	41人/日以上	56人/日	62人/日	OK	4人/便以上	4.3人/便	4.8人/便	OK	1,000円/人以下	948円/人	836円/人	OK
				市街地病院循環線	37人/日以上	36人/日	35人/日	OUT		3.6人/便	3.5人/便	OUT		1,010円/人	1,039円/人	OUT
				マーゴ東山線	34人/日以上	17人/日	16人/日	OUT		2.1人/便	2.0人/便	OUT		1,723円/人	1,654円/人	OUT
				わかくさ下有知線	18人/日以上	5人/日	6人/日	OUT		1.3人/便	1.4人/便	OUT		3,060円/人	2,918円/人	OUT
				わかくさ小瀬線	20人/日以上	10人/日	7人/日	OUT		2.4人/便	1.8人/便	OUT		1,429円/人	1,901円/人	OUT
				わかくさ小金田線	31人/日以上	25人/日	28人/日	OUT		6.3人/便	7.0人/便	OK		1,141円/人	1,033円/人	OUT
				わかくさ千疋線	26人/日以上	20人/日	20人/日	OUT		5.0人/便	5.1人/便	OK		1,275円/人	1,274円/人	OUT
				わかくさ富野線	—	4人/日	4人/日	—		1.4人/便	1.4人/便	OUT		2,911円/人	2,077円/人	—
		デマンド路線	—	わかくさ田原線	設定しない	4人/日	5人/日	—	1.5人/便以上	1.8人/便	2.0人/便	OK	設定しない	2,543円/人	2,337円/人	—
				わかくさ迫間線	—	6人/日	8人/日	—		1.7人/便	1.8人/便	OK		3,285円/人	2,576円/人	—
				わかくさ向山線	—	12人/日	13人/日	—		3.9人/便	4.1人/便	OK		1,620円/人	1,353円/人	—
—	—			—	—	—	—	—		—	—	—		—	—	

①利用者数のグラフ



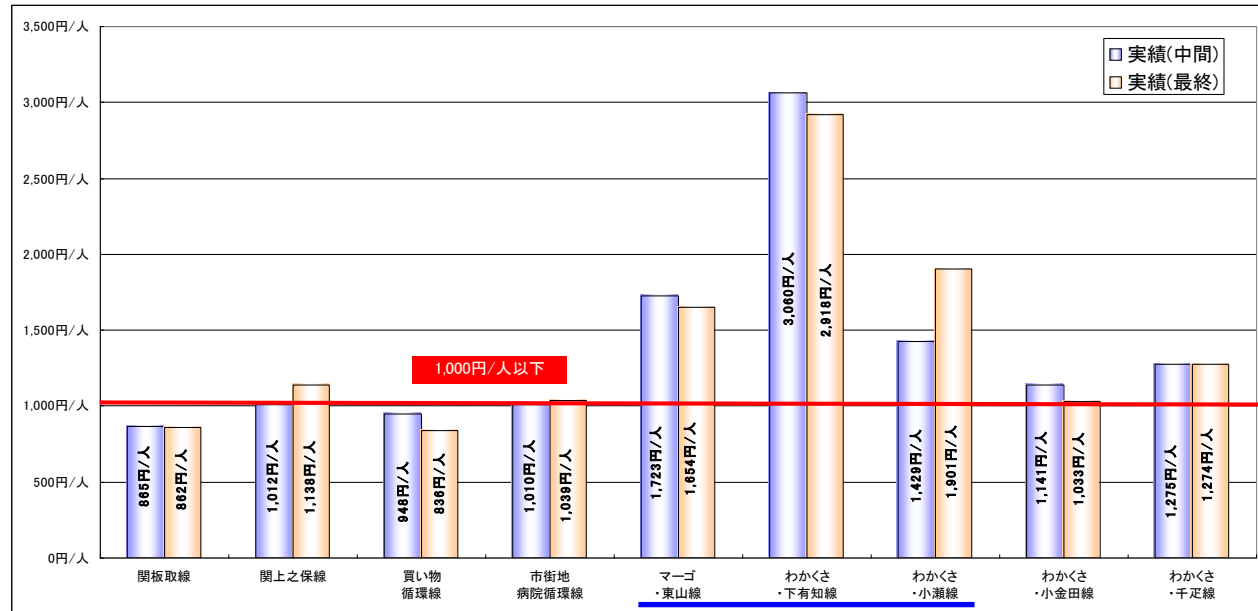
＜利用者数のグラフ＞
 ※マーゴ東山線、下有知線、小瀬線については、目標値との乖離が大きい。
 ※中間評価と最終年評価時で利用者が横ばいまたは減少傾向にある。

②1便あたり利用者数



＜1便あたり利用者数のグラフ＞
 ※マーゴ東山線、下有知線、小瀬線については、目標値との乖離が大きい。
 ※中間評価と最終年評価時で利用者が横ばいまたは減少傾向にある。

③利用者一人当たりの補助額



<利用者1人あたりの補助額グラフ>
 ※マーゴ東山線、下有知線、小瀬線については、目標値との乖離が大きい。
 ※中間評価と最終年評価時で経費が横ばいか、一部路線では増加傾向にある。

(5) 2段階目チェックの検討

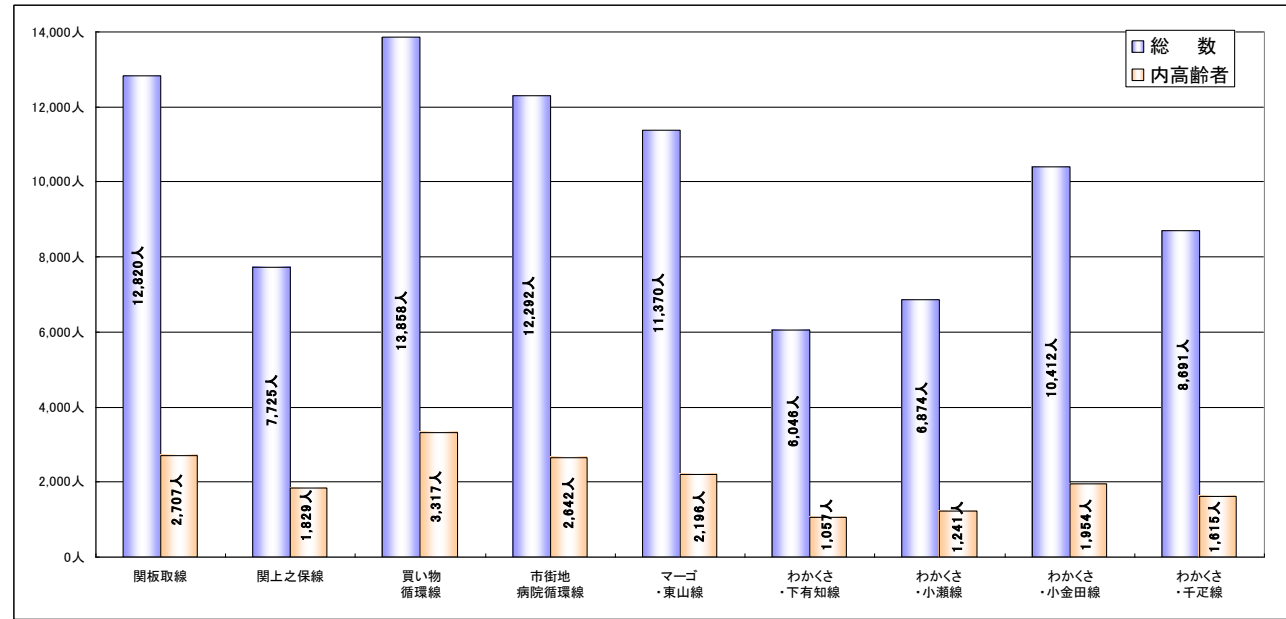
【Check2】採算性だけでは判断しきれない地域の置かれた状況を踏まえた評価

CHECK2：沿線人口に対する利用者数

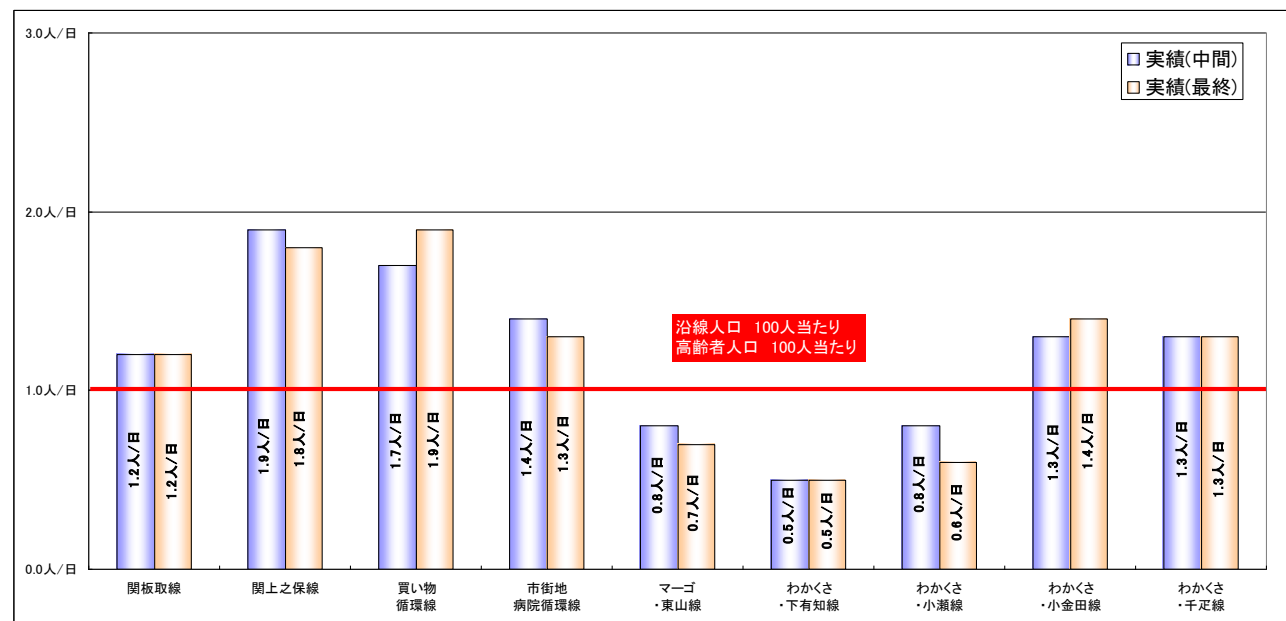
指標④：沿線人口に対する利用者数：各路線概ね、利用者数は評価基準内にあるが、評価以下の路線は次の通りである。マーゴ東山線、わかくさ下有知線、わかくさ小瀬線、わかくさ田原線は、評価が基準値を下回った。沿線人口に対する利用者数の評価を下表に示す。

段階				チェック段階2								
評価指標				④沿線人口に対する利用者数								
				基準値		沿線人口		評価				
				沿線人口 100人当たり	高齢者人口 100人あたり	総数	内高齢者	実績(中間)	実績(最終)	評価		
基準値と評価結果	幹線交通	西ウイング	関板取線	1.0人/日以上	-	12,820人	2,707人	1.2人/日	1.2人/日	OK		
		東ウイング	関上之保線	-	1.0人/日以上	7,725人	1,829人	1.9人/日	1.8人/日	OK		
	地域内交通	関地域	中間地域		-	1.0人/日以上						
			定時定路線	買い物循環線		-	1.0人/日以上	13,858人	3,317人	1.7人/日	1.9人/日	OK
				市街地病院循環線				12,292人	2,642人	1.4人/日	1.3人/日	OK
				マーゴ東山線				11,370人	2,196人	0.8人/日	0.7人/日	OUT
				わかくさ下有知線				6,046人	1,057人	0.5人/日	0.5人/日	OUT
				わかくさ小瀬線				6,874人	1,241人	0.8人/日	0.6人/日	OUT
				わかくさ小金田線				10,412人	1,954人	1.3人/日	1.4人/日	OK
				わかくさ千疋線				8,691人	1,615人	1.3人/日	1.3人/日	OK
			デマンド路線	わかくさ富野線		-	1.0人/運行日 以上	1,407人	326人	1.1人/日	1.2人/日	OK
				わかくさ田原線				5,814人	870人	0.5人/日	0.6人/日	OUT
				わかくさ迫間線				6,012人	758人	0.8人/日	1.0人/日	OK
				わかくさ向山線				4,682人	793人	1.6人/日	1.7人/日	OK

④バス路線から半径 300m以内の人口



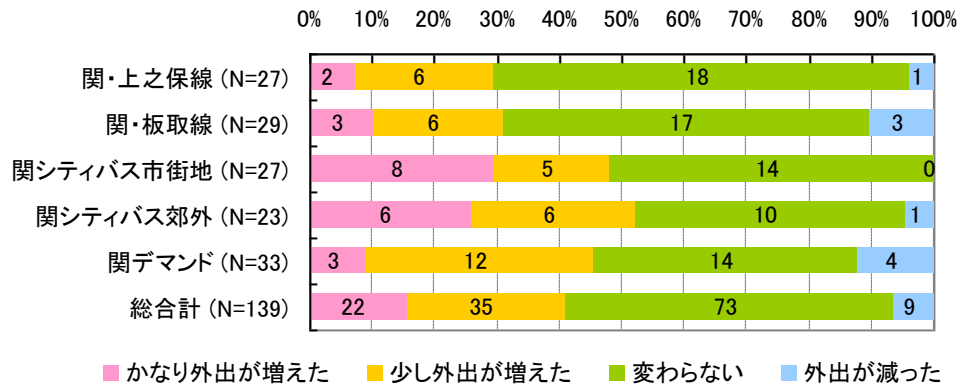
⑤沿線人口当り利用者数



3. 再編前後を比較したバスの満足度

【外出支援・行動変化】

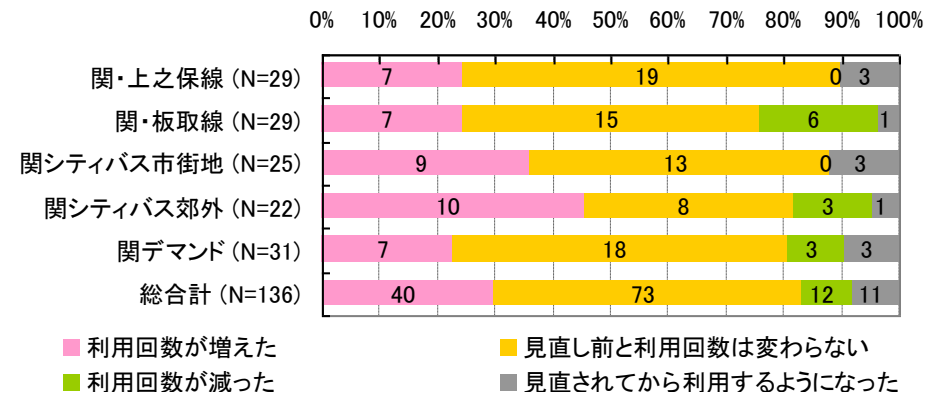
図-外出の回数の変化 (H23 調査)



<特徴>

○ 関シティバスや関デマンドでは、約半数が“外出が増えた”と回答されている。

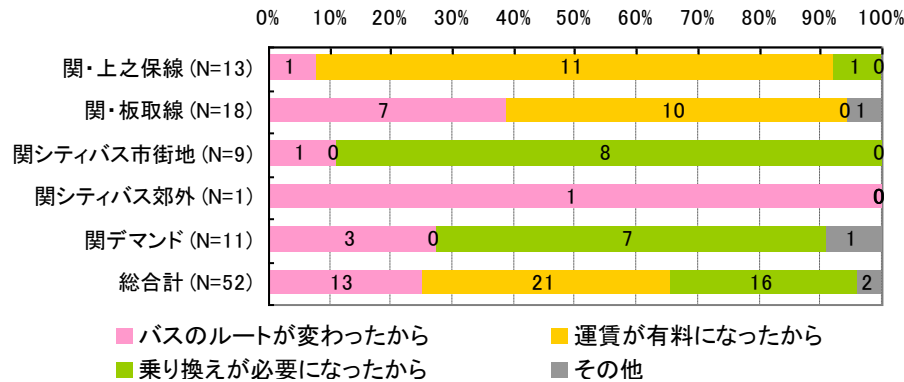
図-利用回数の変化 (H23 調査)



<特徴>

○ 各路線約 30%の方が、“利用回数が増えた”と回答されている。

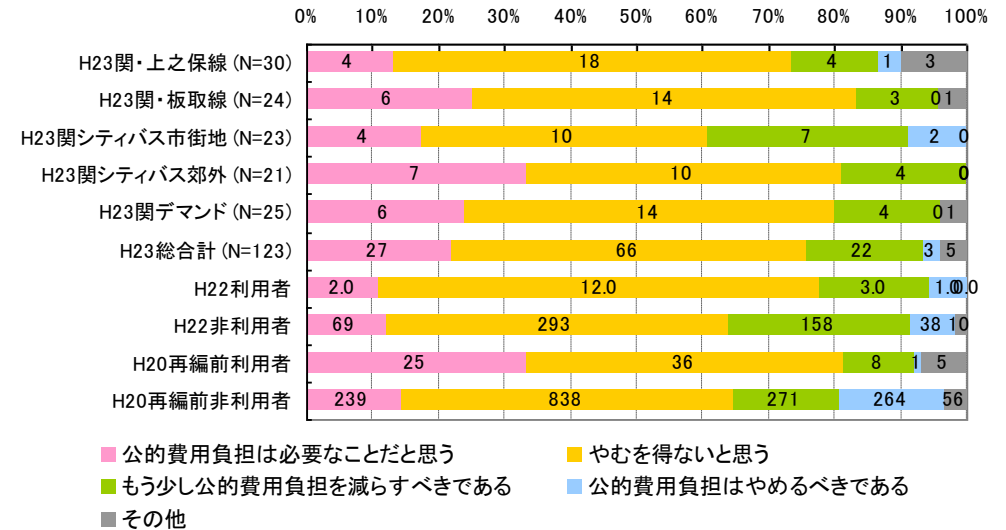
図-バスの利用が減った理由 (H23 調査)



<特徴>

○ バスの利用が減った理由として、“路線の有料化”と“乗換えが必要になった”という意見が目立つ。

図-路線維持のための検討方策 (H23 調査) と前年調査の比較



<特徴>

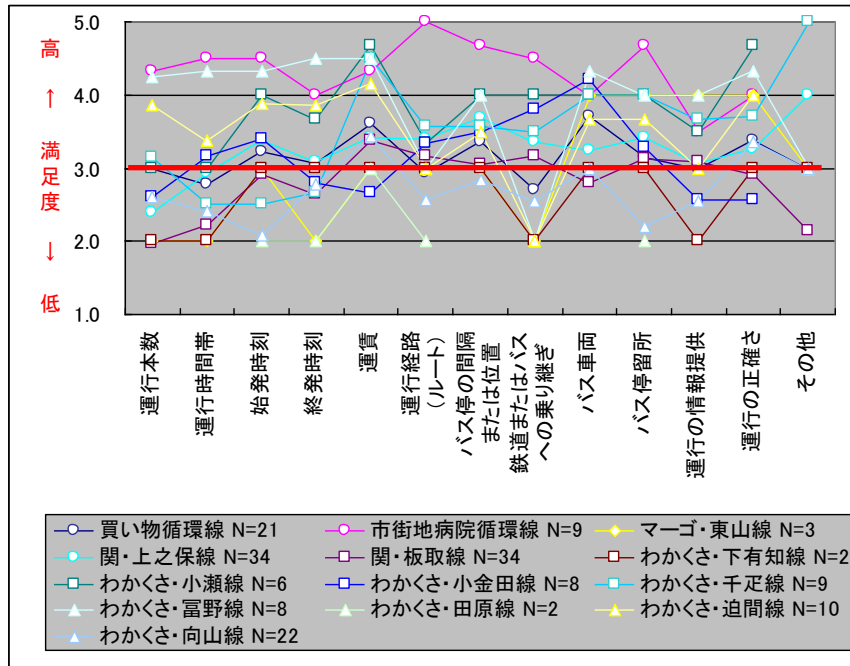
○ 公的費用負担は止むを得ないとの割合は約 70%程度を占める。
○ 利用者と非利用者には大きな違いは見られない。

4. 路線別の検討方針

(1) 評価

① バス路線の満足度別の評価

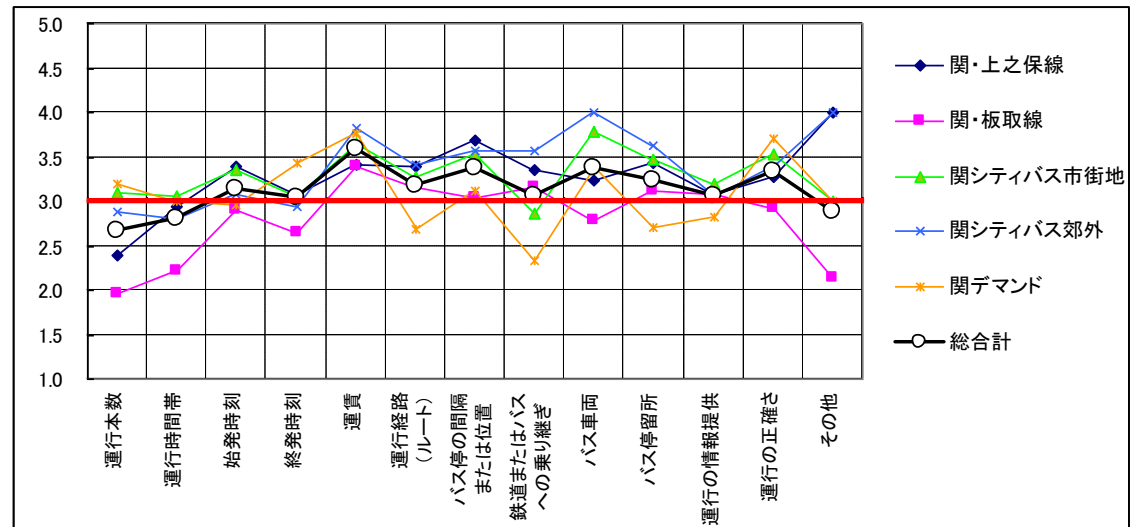
図-路線別満足度 (H23 調査)



<特徴>

○ 運行本数、始発時刻・終発時刻、運行経路、他の路線への乗り継ぎに関して満足度が低い。

図-分類別満足度 (H23 調査)



<特徴>

○ 全体的に運行本数や運行時間、乗り継ぎに関して満足度が低い。
 ○ デマンドバスは、運行本数・時間帯等と比較して、ルート、乗り継ぎ、バス停、情報提供の面で満足度が低い。関・板取線については全体的に満足度が低い。
 ○ 運賃どの路線でも比較的満足度は高い。

②乗継時間の評価

<栄町1丁目 わかくさプラザ 乗継時間の概要>

- 乗継時間3分程度という路線もあるが、最大乗継時間が2時間という場合も散見される。
- 路線毎に乗継時間にばらつきが見られるが、ダイヤ上特に長い乗継時間は見られない。
- 最小乗継時間が数分の場合、バスの遅延により乗り継ぐことが困難で有るといった意見が見られる。

栄町1丁目バス停における乗継

	乗継時間	マーゴ	関中央病院
買い物循環(東) から	最大	-	2:20
	最小	-	0:30
買い物循環(西) から	最大	-	2:28
	最小	-	0:18
病院循環(東) から	最大	1:39	-
	最小	0:14	-
小瀬線 から	最大	2:17	2:30
	最小	0:08	0:10
小金田線 から	最大	1:39	2:29
	最小	0:24	0:16
千疋線 から	最大	-	2:08
	最小	-	1:18

備考) - :乗継せずにアクセス可能

<栄町1丁目バス停における乗継時間>

※ 最短乗継時間：10分～30分程度

※ 最長乗継時間：2時間30分程度

○買い物施設への乗継時間

概ね30分以内で乗換えが可能である。

○関中央病院への乗継時間

千疋線の乗継時間が長いですが、概ね30分以内で乗換えが可能である。

わかくさプラザバス停における乗継

	乗継時間	マーゴ	関中央病院
買い物循環(東) から	最大	-	2:12
	最小	-	0:01
買い物循環(西) から	最大	-	1:44
	最小	-	0:04
病院循環(東) から	最大	1:39	-
	最小	1:09	-
下有知線 から	最大	1:57	2:24
	最小	0:08	0:04
小瀬線 から	最大	2:17	2:34
	最小	0:28	0:04
小金田線 から	最大	1:44	2:28
	最小	0:21	0:12
千疋線 から	最大	-	2:04
	最小	-	1:14

備考) - :乗継せずにアクセス可能

<わかくさプラザバス停における乗継時間>

※ 最短乗継時間：5分～30分程度

※ 最長乗継時間：2時間30分程度

○買い物施設への乗継時間

概ね30分以内で乗換えが可能である。

○関中央病院への乗継時間

千疋線の乗継時間が長いですが、概ね30分以内で乗換えが可能である。

(2) 評価の低い路線の再編イメージ

マーゴ・東山線、わかくさ・下有知線、わかくさ・小瀬線は利用者数、単位あたりの利用者数、利用者1人あたりの補助額について、評価基準を満たしていない。そのため、将来的に路線の見直しが必要と考えられる。

再編のイメージを以下に示す。路線の見直しに当たっては、自治体や交通事業者、地元の意見などを取り入れることとする。

① マーゴ東山線の再編イメージ

図-バス停別乗降者数(人/日)

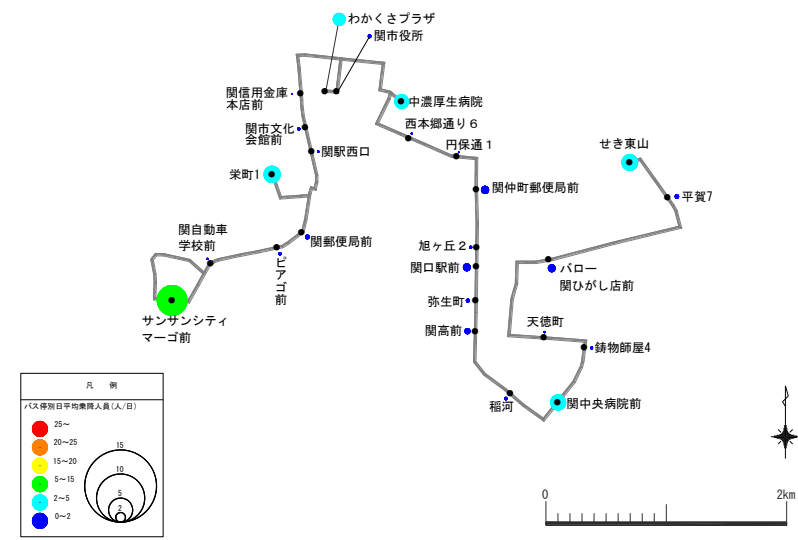
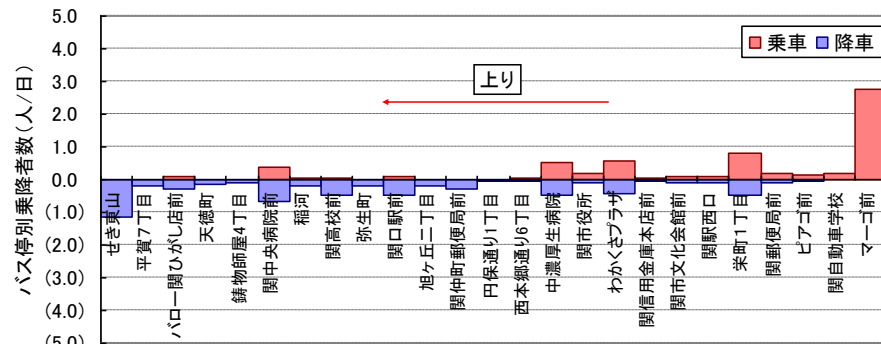
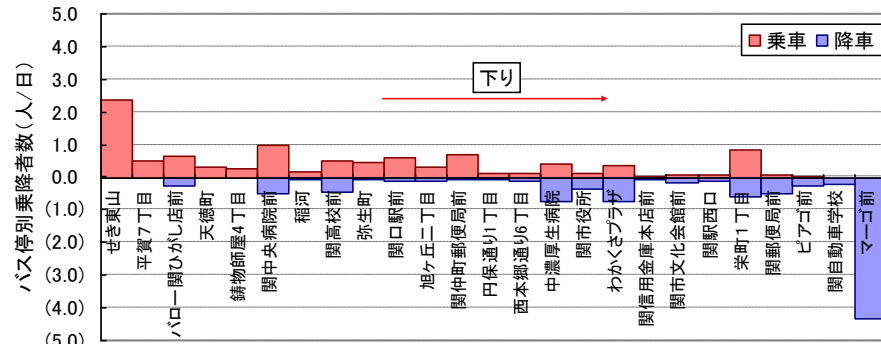
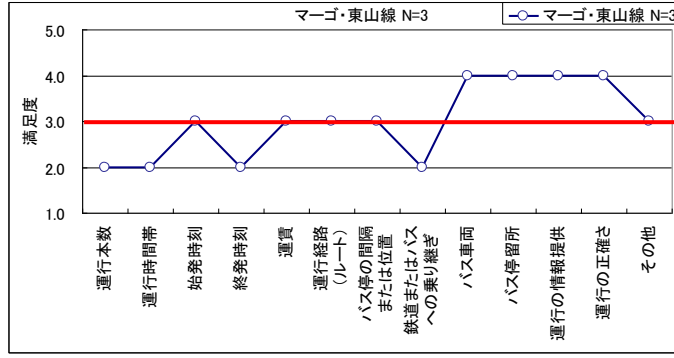
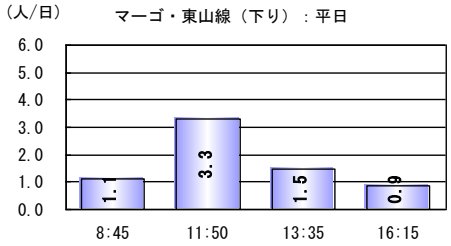
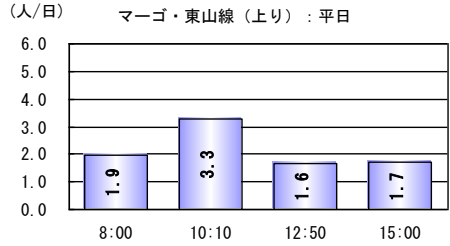


図-マーゴ東山線満足度



- <利用者満足度の課題>
- 運行本数
 - 運行時間帯
 - 終発時刻
 - 他の路線への乗継

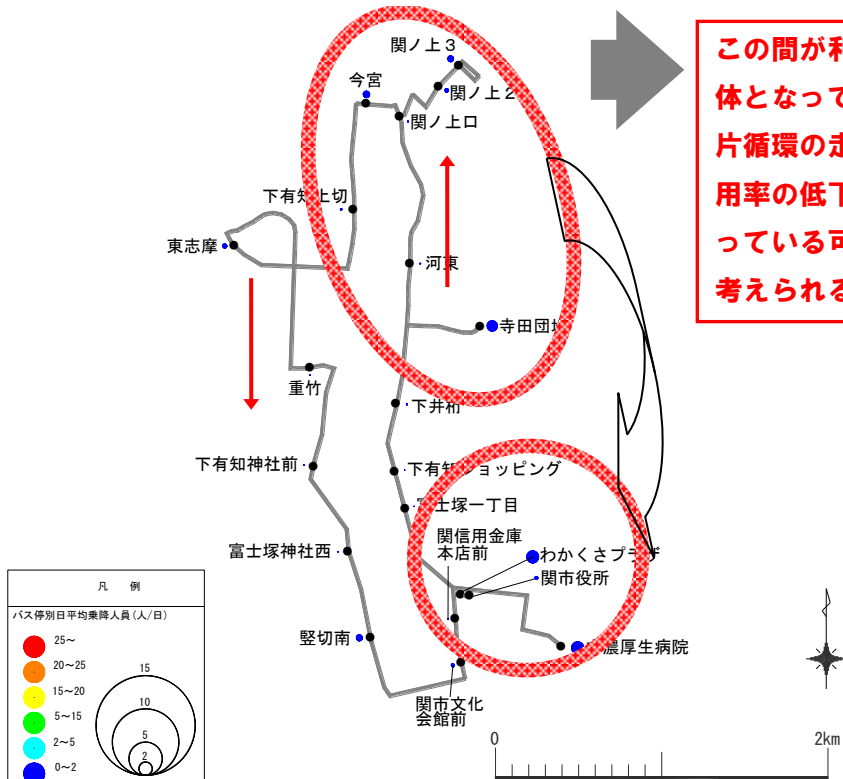
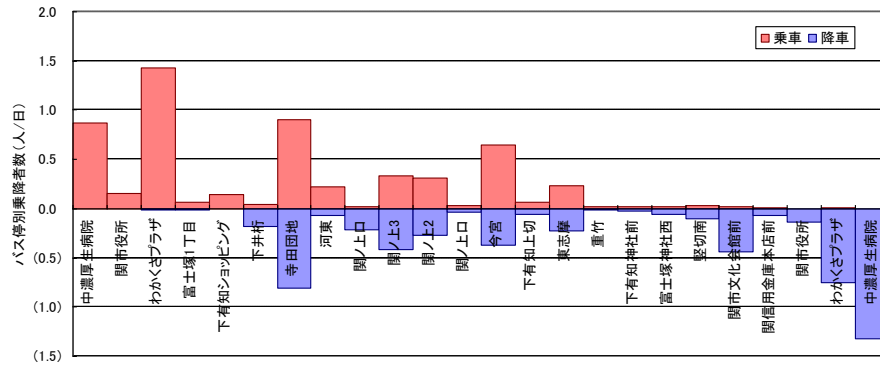
1 便平均利用者数



- <提案する再編イメージ>
- ・ 他の路線 (主に買い物循環線、病院循環線) との統合
 - ・ 運行本数の縮減

② わかくさ・下有知線の再編イメージ

図-バス停別乗降者数 (人/日)



この間が利用の主体となっている。片循環の走行が利用率の低下に繋がっている可能性があると考えられる。

③ わかくさ・小瀬線の再編イメージ

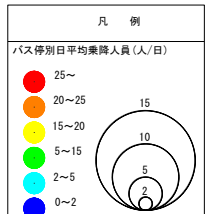
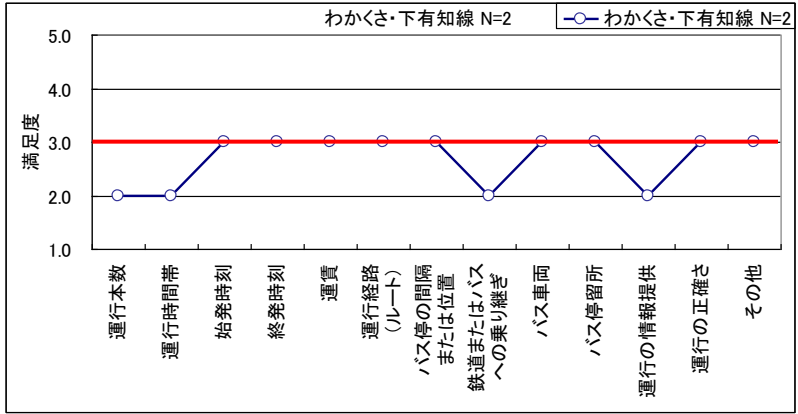
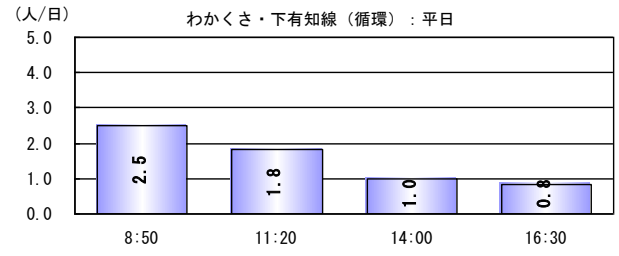


図-下有知線満足度



- <利用者満足度の課題>
- 運行本数
 - 運行時間帯
 - 他の路線への乗継
 - 運行の情報提供

1 便平均利用者数



- <提案する再編イメージ>
- ・ 運行本数の縮減
 - ・ 曜日を限定した定時定路線型運行への移行
 - ・ デマンド型運行への移行 (路線デマンド)

図-バス停別乗降者数（人／日）

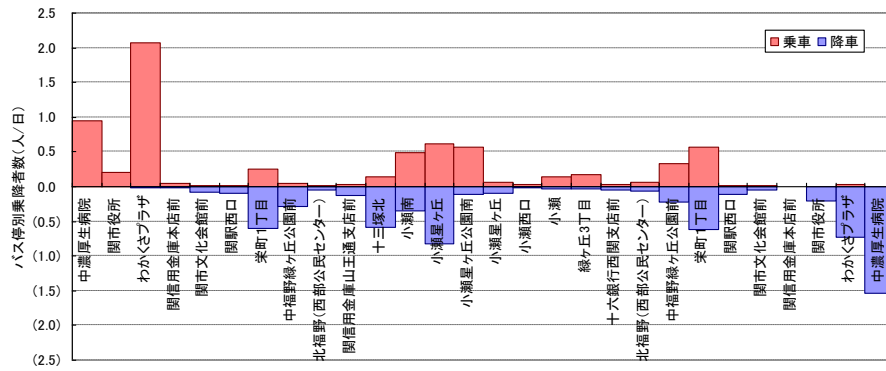
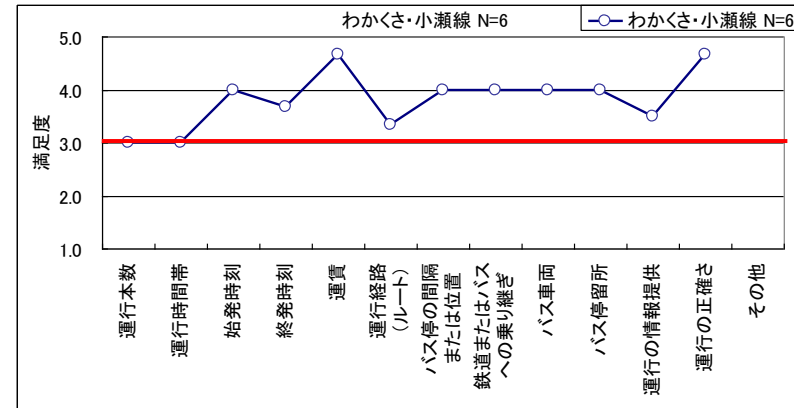
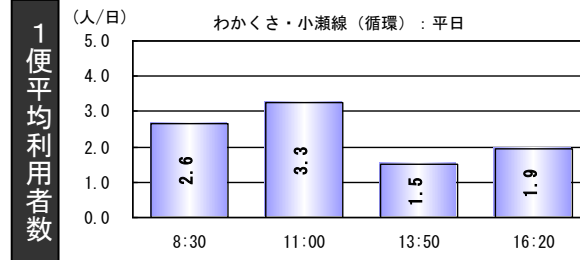
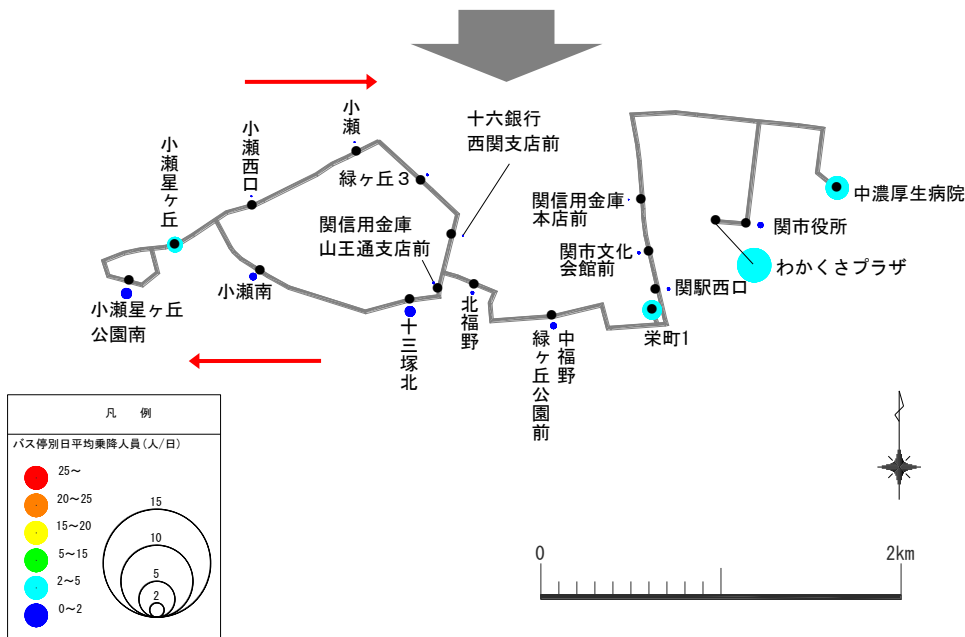


図-小瀬線満足度



<利用者の課題>

○おおむね満足度は高い



<提案する再編イメージ>

- 運行本数の縮減
- 曜日を限定した定時定路線型運行への移行
- デマンド型への移行(路線デマンド)

【参考】 関地域内の運行形態による比較

＜支線系路線とデマンド系路線の比較＞

- 沿線人口に対する利用者数や単位走行キロ当たりの利用者数は、支線系路線の方が大きい。
- 一方、キロ当たりの運行経費は、50 円程度デマンド系路線の方が低く抑えられている。
- 沿線人口に対する利用者数を示す利用率も大きな差異は見られない。

項目		支線系路線の合計 (4路線)	デマンド系路線の合計 (4路線)	デマンド系 ／支線系 (%)
現行の運行車両		定時定路線 (中型バス)	デマンド (ワゴンタクシー)	
利用 状況	沿線人口(人)	32,023	17,915	
	利用者数(人)	21,966	10,271	
	利用率(%)	68.6	57.3	84
	対実車走行キロ(車 ^{キロ})	117,392	90,510	
	利用者数(人)	21,966	10,271	
	単位走行キロ当たりの利用者 数(人／車 ^{キロ})	18.7	11.3	60
収 支 状 況	運行経費(千円)	32,870	20,582	
	経常利益(千円)	2,406	837	
	補助金(千円)	30,464	19,745	
	利用者1人あたり、補助額	1,787	1,922	
	収支率(%)	7.3	4.1	56
単位距離当 たりの 運行経費	運行経費(千円)	32,870	20,582	
	実車走行キロ(車 ^{キロ})	117,392	90,510	
	キロ当たりの運行経費(円)	280	227.4	81