

# 関市地域公共交通総合連携計画 計画・バス路線の評価結果

(素案)

P D  
A Check

資料 2



関市では、平成 21 年 3 月に『地域公共交通総合連携計画』を策定し、平成 21 年度～平成 23 年にかけて、地域公共交通活性化・再生総合事業等により、バスの実証運行など公共交通利用促進のための様々な取組みを実施してきました。連携計画では、計画全体と各バス路線の目標を定め、計画期間の最終年で評価することとしています。

今回、計画に基づいた評価結果を取りまとめましたので、その概要をご紹介します。  
この評価結果を踏まえ、より便利に使いやすい公共交通とするため、利用者や市民・地域の皆様からご意見をいただきながら、公共交通利用の促進に努めていきます。

## 計画の基本方針

『行きかい、ふれあい、つながりの生まれる公共交通ネットワークを構築』するため、以下の 6 つの基本方針を設定し、公共交通の利用促進を図る。

- 市民利用ニーズに応じた最低限の日常生活の移動を確保
- 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
- 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
- 公共交通に対する公的支援を、より効率的、効果的に活用
- 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・協働し事業を推進
- 継続的な P D C A サイクルによる効率的なネットワークへの改善

## バス路線の収支状況

系統名	運行経費	収益	補助金	
幹線交通	関板取線	52.3	4.6	47.7
	関上之保線	65.3	8.1	57.1
	計	117.5	12.7	104.8
地域内交通	買い物循環線	20.9	2.3	18.6
	市街地病院循環線	14.6	1.6	13.0
	マーゴ・東山線	10.6	0.9	9.7
	小計(幹線系路線)	46.0	4.8	41.2
	わかくさ・下有知線	6.1	0.3	5.8
	わかくさ・小瀬線	5.4	0.4	5.0
	わかくさ・小金田線	11.6	1.1	10.4
	わかくさ・千疋線	9.8	0.6	9.3
	小計(支線系路線)	32.9	2.4	30.5
	わかくさ・富野線	2.7	0.1	2.6
	わかくさ・田原線	3.7	0.1	3.6
	わかくさ・迫間線	7.3	0.2	7.1
	わかくさ・向山線	6.9	0.4	6.5
	小計(デマンド)	20.6	0.8	19.7
計	99.5	8.0	91.4	
合計	217.0	20.7	196.3	

H22.10～H23.9 の実績 単位；百万円

## 事業の内容

### 1. バスの実証運行

- A. 幹線交通 (2 路線) の運行 (H21.4.1～) 関地域と西・東ウイングをそれぞれ結ぶ「関・板取線」、「関・上之保線」の実証運行
- B. 関地域内の幹線系バス (3 路線) の運行 (H21.10.1～) 関地域の中心市街地の主要施設にアクセスする「買い物循環線」、「市街地病院循環線」、「マーゴ・東山線」の実証運行
- C. 関地域内の支線バス (4 路線) の運行 (H21.10.1～) 関地域の郊外部と関地域の幹線系バスの乗継拠点を結ぶ「わかくさ・下有知線」、「わかくさ・小瀬線」、「わかくさ・小金田線<sup>※1</sup>」、「わかくさ・千疋線<sup>※1</sup>」の 4 路線の実証運行
- D. 関地域内のデマンドバス (4 路線) の運行 (H21.10.1～) 関地域の郊外部で需要の少ない地区では、関地域の幹線系バスに接続する「わかくさ・富野線」、「わかくさ・田原線<sup>※2</sup>」、「わかくさ・迫間線<sup>※2</sup>」、「わかくさ・向山線<sup>※1</sup>」のデマンドバス<sup>※3</sup>の実証運行

### 2. 公共交通イベントの開催

公共公共交通フェスティバルの開催 (H22、H23.11.27)、長良川鉄道のイベント列車の運行、ボンネットバスの体験乗車、スタンプラリーなど

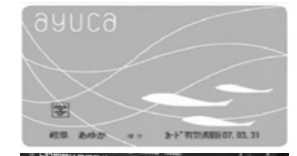
### 3. 利用促進 P R

バス路線の中間評価の結果を平成 23 年 3 月の広報で市民に公表

### 4. 運行情報提供及び I C カードの導入

運行情報提供 (あしあとランプの設置)、I C カード (アユカ) 導入と乗継割引 (40 円引き：カード利用者のみ)

※1：H22.4 より起点を『マーゴ』から『わかくさ』まで延伸  
 ※2：H22.4 より起点を『関中央病院』から『わかくさ』まで延伸  
 ※3：路線の運行ダイヤを設定し、予約(デマンド)があったときのみ運行する方式



## 計画の目標と評価

今回の評価結果を踏まえ、今後も公共交通利用の利用促進のため、様々な取組みを行っていきます。

- 公共交通全体の利用者は 1 割程度減少し、行政による支援額も増加しましたが、バスの経常利益は実証運行前の 2 倍に増加し、収支率も 6.7% から 9.7% に改善され、生産性の向上には寄与していることが伺えます。
- 「満足度の向上」では、不満の割合が少なくなり、特に利用の少ない人の満足度評価で「分からない」の回答が大幅に減少し、事業の取組が市民に広く認知された効果も見受けられます。

- 運行地域拡大や運行本数増加などのサービス向上により、これまで通学が困難であった合併地域から関地域への高校生の通学利用が可能となったこと、路線の見直しにより外出機会が増加した割合が利用者の 4 割程度あったことなど、新たな公共交通利用可能者の増大に加え、合併地域との連携強化や地域活力の回復にも寄与しています。

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	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、関地域: 17% 減
●公共交通利用者及び市民の満足度を向上	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 <sup>※1</sup> 利用者＝52.1：47.9 非利用者＝36.6：63.4	満足：不満 <sup>※1</sup> 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	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	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 <sup>※2</sup> 1,600 円/人 満足人口当り <sup>※3</sup> 7,100 円/人	196,270 千円/年 【参考】人口当り <sup>※2</sup> 2,100 円/人 満足人口当り <sup>※3</sup> 3,500 円/人 35% 増 (△)

※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)

# 関シティバスの評価

■お問い合わせ■  
関市 企画部 まちづくり推進課 TEL: 0575-22-3131 (代表)

## バス路線の評価とは

関市では、公共交通は、市民・交通事業者・行政が協働で支えていくものと捕らえています。運行経費の中で、運賃収入だけでは賅えない金額は、市が負担をしています。

今後も関市のバス運行を継続するためには、常に利便性や効率性を向上し、多くの利用がある路線にする必要があります。

評価結果を市民の皆様へ公表をしながら、より良い地域の公共交通を目指し改善案を検討していきます。

## 評価の結果

利用者や住民の意見などから必要に応じてサービスの改善策を検討します。

サービスを維持：買い物循環線、わかくさ田原線、わかくさ迫間線、わかくさ向山線

路線は維持：関板取線、関上之保線、市街地病院循環線、わかくさ小金田線、わかくさ千疋線

運行形態の見直し：マーゴ東山線、わかくさ下有知線、わかくさ小瀬線

今後ともバス路線を維持していくためには、より多くの市民の方が利用するバスにしていくことが必要です。

## 評価の方法は

路線ごとに、バスの利用状況や公的資金投入の効率性・妥当性などについて目標値(基準値)を設定し、定量的に評価を行います。基準値に満たない路線などは、アンケートや利用実績を分析して見直しの方向性を定めます。

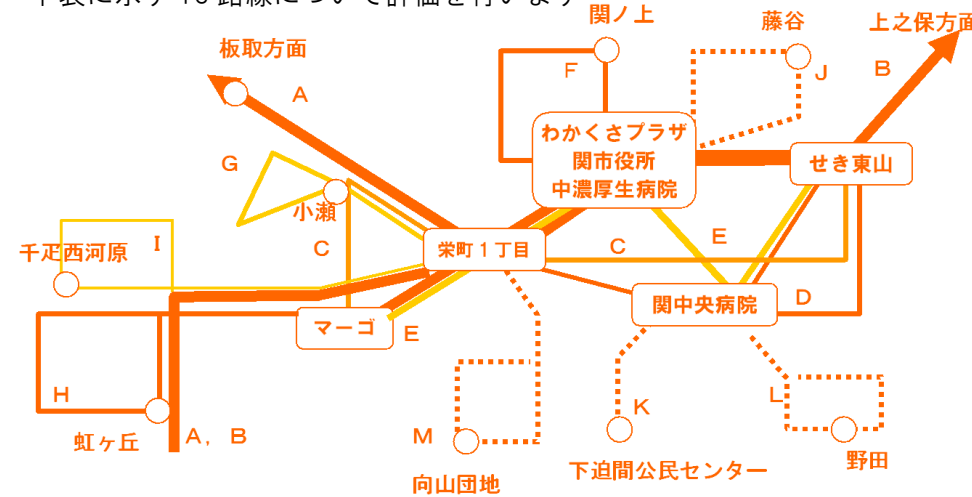
### チェック1:バスの利用状況と公的資金の投入の状況の評価します

①利用者数 ②単位あたり利用者数 ③利用者1人あたり補助額

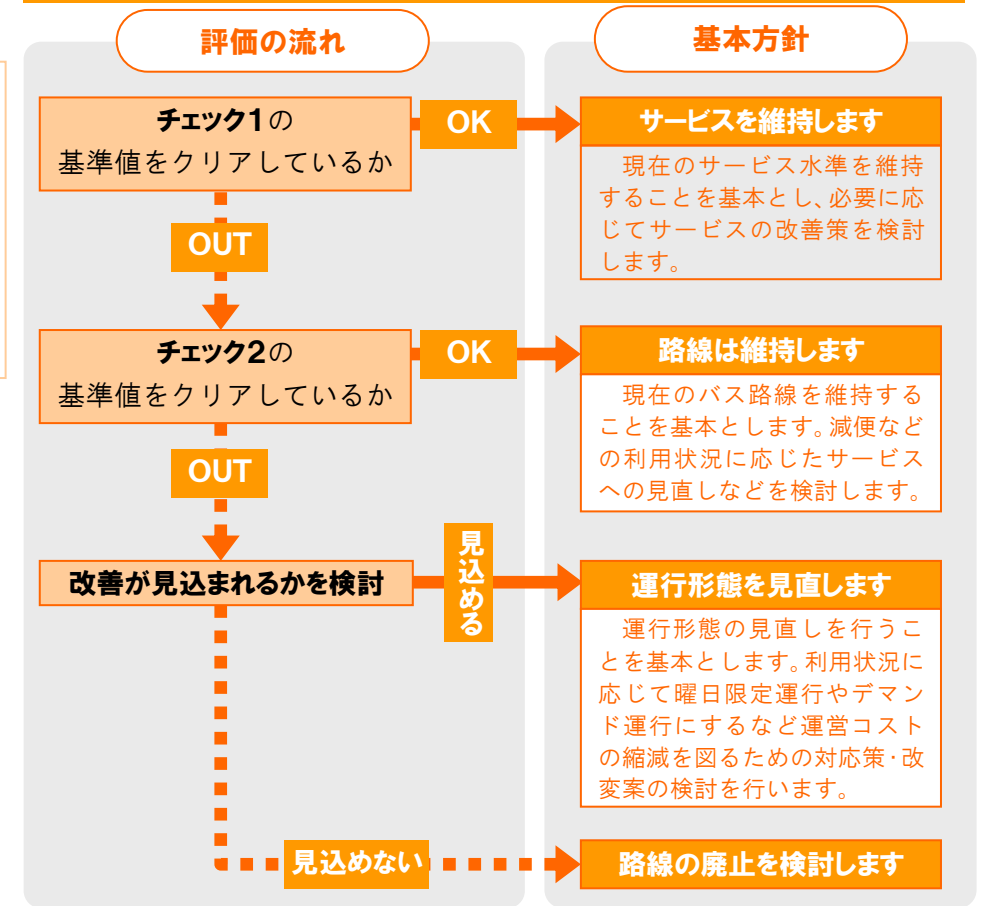
### チェック2:バスの走っている地域でどのくらい利用されているかを評価します

④沿線の人口全体または沿線の高齢者人口に対する利用者数

下表に示す13路線について評価を行います



## 評価・見直し方法



No	路線名	チェック1				チェック2				見直しの方向	
		①利用者数		②単位あたり利用者数		③利用者1人あたりの補助額		④沿線人口に対する利用者数			
		※3 基準値	実績	基準値	実績	基準値	実績	基準値	実績		
定時定路線型	A	関板取線	158人/日以上	152人/日	10人/便以上	12.9人/便	1,000円/人以下	862円/人	※11.0人/日以上	※11.2人/日	路線は維持
	B	関上之保線	163人/日以上	138人/日	10人/便以上	8.4人/便	1,000円/人以下	1,138円/人	※11.0人/日以上	※11.8人/日	路線は維持
	C	買い物循環線	41人/日以上	62人/日	4人/便以上	4.8人/便	1,000円/人以下	836円/人	※21.0人/日以上	※21.9人/日	サービスを維持
	D	市街地病院循環線	37人/日以上	35人/日	4人/便以上	3.5人/便	1,000円/人以下	1,039円/人	※21.0人/日以上	※21.3人/日	路線は維持
	E	マーゴ・東山線	34人/日以上	16人/日	4人/便以上	2.0人/便	1,000円/人以下	1,654円/人	※21.0人/日以上	※20.7人/日	運行形態を見直し
	F	わかくさ・下有知線	18人/日以上	6人/日	4人/便以上	1.4人/便	1,000円/人以下	2,918円/人	※21.0人/日以上	※20.5人/日	運行形態を見直し
	G	わかくさ・小瀬線	20人/日以上	7人/日	4人/便以上	1.8人/便	1,000円/人以下	1,901円/人	※21.0人/日以上	※20.6人/日	運行形態を見直し
	H	わかくさ・小金田線	31人/日以上	28人/日	4人/便以上	7.0人/便	1,000円/人以下	1,033円/人	※21.0人/日以上	※21.4人/日	路線は維持
	I	わかくさ・千疋線	26人/日以上	20人/日	4人/便以上	5.1人/便	1,000円/人以下	1,274円/人	※21.0人/日以上	※21.3人/日	路線は維持
デマンド型	J	わかくさ・富野線	-	-	1.5人/便以上	1.4人/便	-	(2,162円/人)	1.0人/運行日以上	1.2人/日	路線は維持
	K	わかくさ・田原線	-	-	1.5人/便以上	2.0人/便	-	(2,337円/人)	1.0人/運行日以上	0.6人/日	サービスを維持
	L	わかくさ・迫間線	-	-	1.5人/便以上	1.8人/便	-	(2,576円/人)	1.0人/運行日以上	1.0人/日	サービスを維持
	M	わかくさ・向山線	-	-	1.5人/便以上	4.1人/便	-	(1,353円/人)	1.0人/運行日以上	1.7人/日	サービスを維持

①利用者数：H22.10～23.9の実績より算出

②単位あたり利用者数：H22.10～23.9の実績の1便あたりの実績より算出

③利用者1人あたりの補助額：H22.10～23.9の実績の運行補助額より算出

④沿線人口に対する利用者数：H22.10～23.9の実績の1便あたりの実績より算出

※1 沿線人口100人あたりの利用者数

※2 高齢者100人あたりの利用者数

※3 基準値は、再編前の利用実績の8%増を目標に設定

(表中の色数字が目標達成)