

関市地域公共交通総合連携計画事業評価 (関市公共交通総合計画)策定業務

目 次

関市地域公共交通総合連携計画の概要

バス路線再編後の利用状況

平成 21 年 11 月 9 日

関市公共交通活性化協議会

第1章 関市地域公共交通総合連携計画の概要	1
第1節 計画策定の目的	1
第2節 計画の基本方針	1
第3節 計画の目標	1
第4節 基本目標達成のために行う事業その実施主体	1
第2章 バス路線再編前後の利用状況	5
(1) 再編前後の運行状況と利用状況	5
(2) バス停別利用状況(再編後)	6
(3) 実証運行開始後の利用者の反応	9

第1章 関市地域公共交通総合連携計画の概要

第1節 計画策定の目的

関市は岐阜県中心部に位置し、平成17年2月に周辺5町村を編入合併して、市域が102.51km²から472.84km²と4.6倍に拡大し、美濃市の全域と郡上市の南部地域を東の上之保地域と西の板取地域とでV字型で囲む変則的かつ広大な市域となった。

市域の公共交通網は、合併前のバス路線網をそのまま引き継ぐ形でスタートしていることから、広大な市域にサービス水準の低いネットワークが整備されている現状にある。このため、運営経費がかさむ上、利用者が少ないことから、多額の支援が必要となり、さらに拡大する傾向にあることから市域全体の公共交通網の見直しが急務となったため、国土交通省中部運輸局から「平成20年度 地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画 第一次認定」を受けたことにより、具体性のある連携計画を策定するものである。

第2節 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

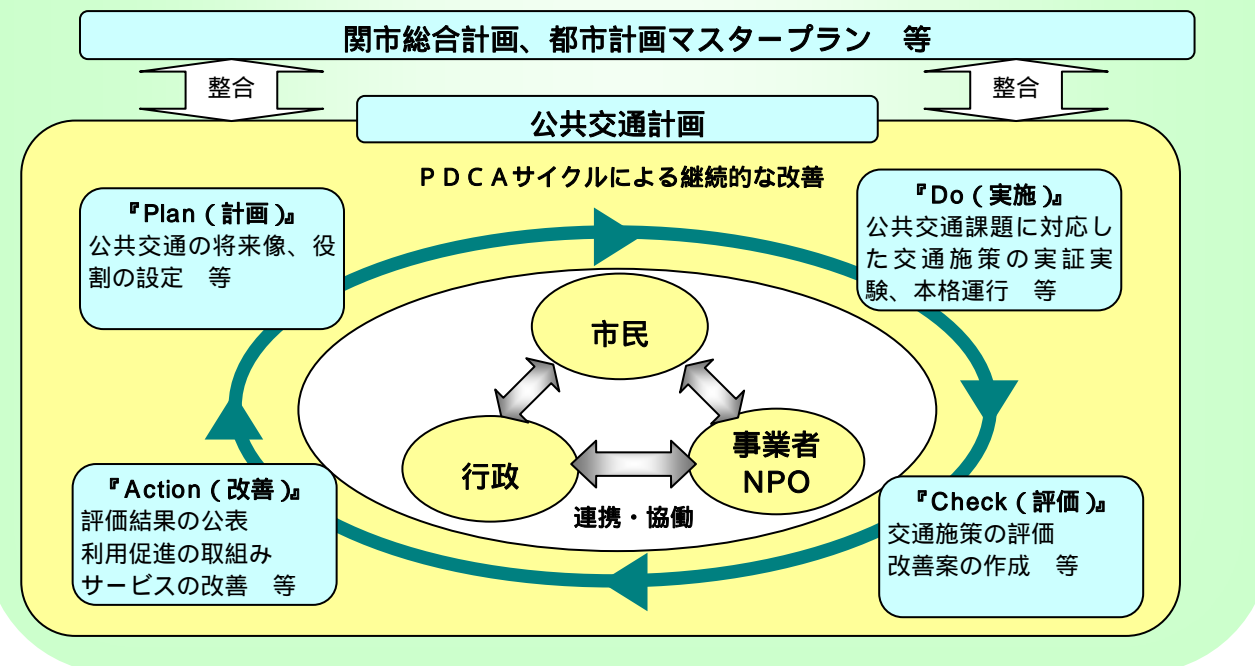
地域の特性に応じ、都市間交通、市内の地域間幹線交通、地域内交通に区分し、需要に応じたサービスで展開

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PDCAサイクルによる効率的なネットワークへの改善



第3節 計画の目標

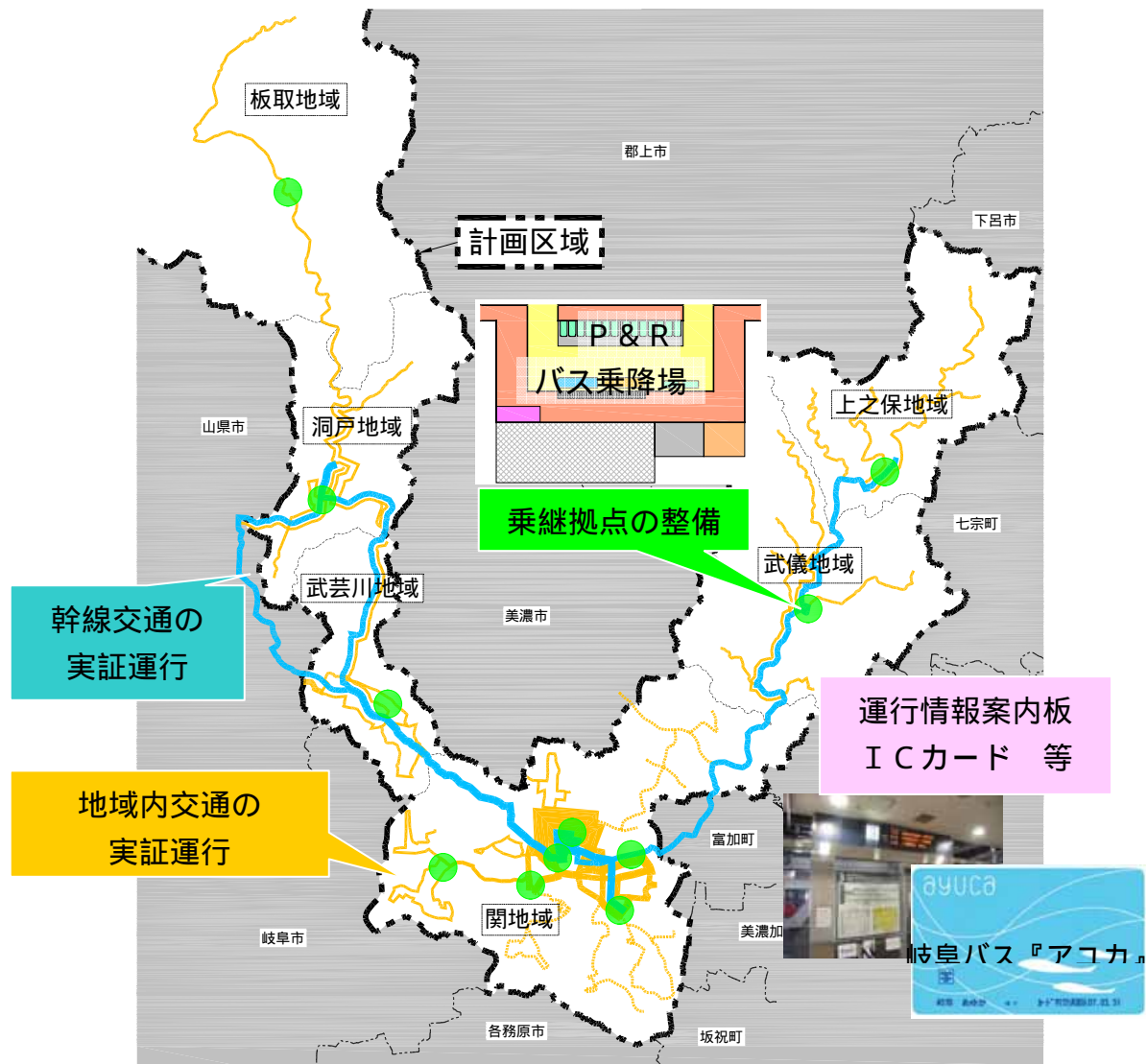
理想的な公共交通ネットワークを構築するためには、より多くの市民が公共交通を利用することが必要不可欠である。このような観点から、計画の目標を以下のように設定する。

計画の目標	目標値
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	再編前の市内路線利用者数の8%増とする。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
<ul style="list-style-type: none"> ● 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)

第4節 基本目標達成のために行う事業その実施主体

種別	概要(路線名は、仮称)	実施主体	21年度	22年度	23年度
幹線交通	西ウイング地域(関板取間バス)の実証運行	関市・岐阜バス	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
	東ウイング地域(関上之保間バス)の実証運行		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
地域内交通	中山間地域内交通の実証運行(板取、洞戸、武芸川、上之保、武儀の各地域)	関市・NPO・交通事業者	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
	買物循環線(ショッピングセンター巡回線)の実証運行	関市・バス事業者	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
	病院循環線(医療・保健施設巡回線)の実証運行		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
	マージョ東山線(乗継拠点間運行)の実証運行		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
	関地域内の支線バスの実証運行(4路線)		■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
	関地域内のデマンド運行の実証運行(4路線)	関市・交通事業者	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
乗継拠点	待合環境整備・乗継拠点施設整備(待合施設、バス留所整備)	関市	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
利用促進	啓発活動	利用促進イベント、広報・PR	法定協議会	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
		モビリティマネジメントの実施	関市	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
	利便性向上策	公共交通マップ・時刻表	関市	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
		運行情報案内板、乗継案内板	関市	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■ (システム導入)
		バスロケーションシステムの導入	関市・交通事業者	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■ (システム導入)
		運賃体系、運賃制度	関市・交通事業者	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■ (システム導入)
	ICカード導入	関市・岐阜バス	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■ (システム導入)	
事業の評価・見直し		法定協議会	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	

実施計画：■■■■■■■■■■ 実施事業：■■■■■■■■■■



バス路線の再編

- 幹線交通 西ウイング地域（関板取間バス）の実証運行
- 東ウイング地域（関上之保間バス）の実証運行
- 地域内交通 中山間地域内交通の実証運行
- 買物循環線の実証運行
- 病院循環線の実証運行
- マーゴ東山線の実証運行
- 関地域内の支線バスの実証運行

乗継拠点の整備

- 待合環境整備・乗継拠点施設整備
- （待合施設、バス停留所整備）

公共交通の利用促進策

- 啓発活動 利用促進イベント、広報・PR
- モビリティマネジメントの実施
- 利便性向上策 公共交通マップ・時刻表
- 運行情報案内板、乗継案内板
- バスロケーションシステムの導入

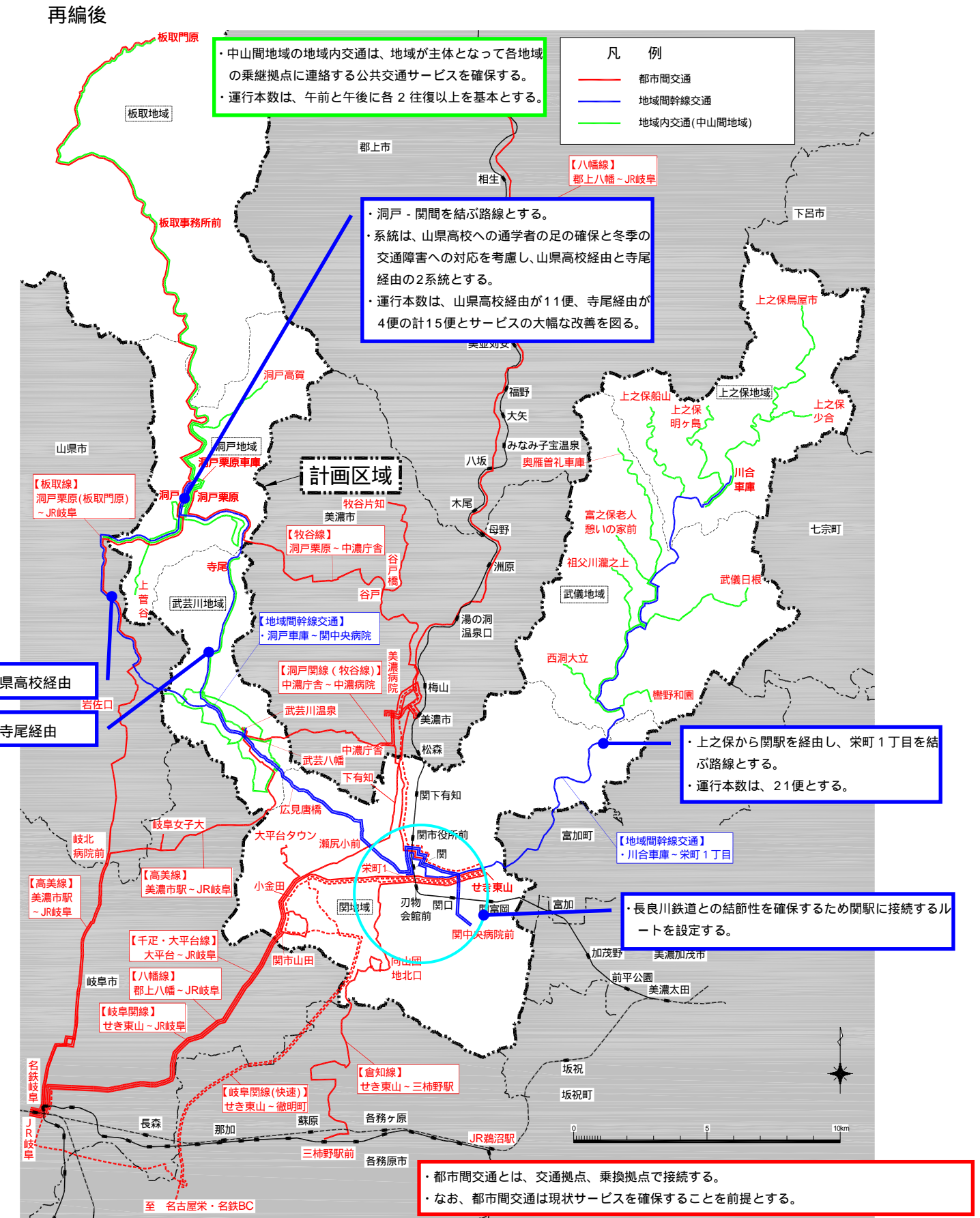
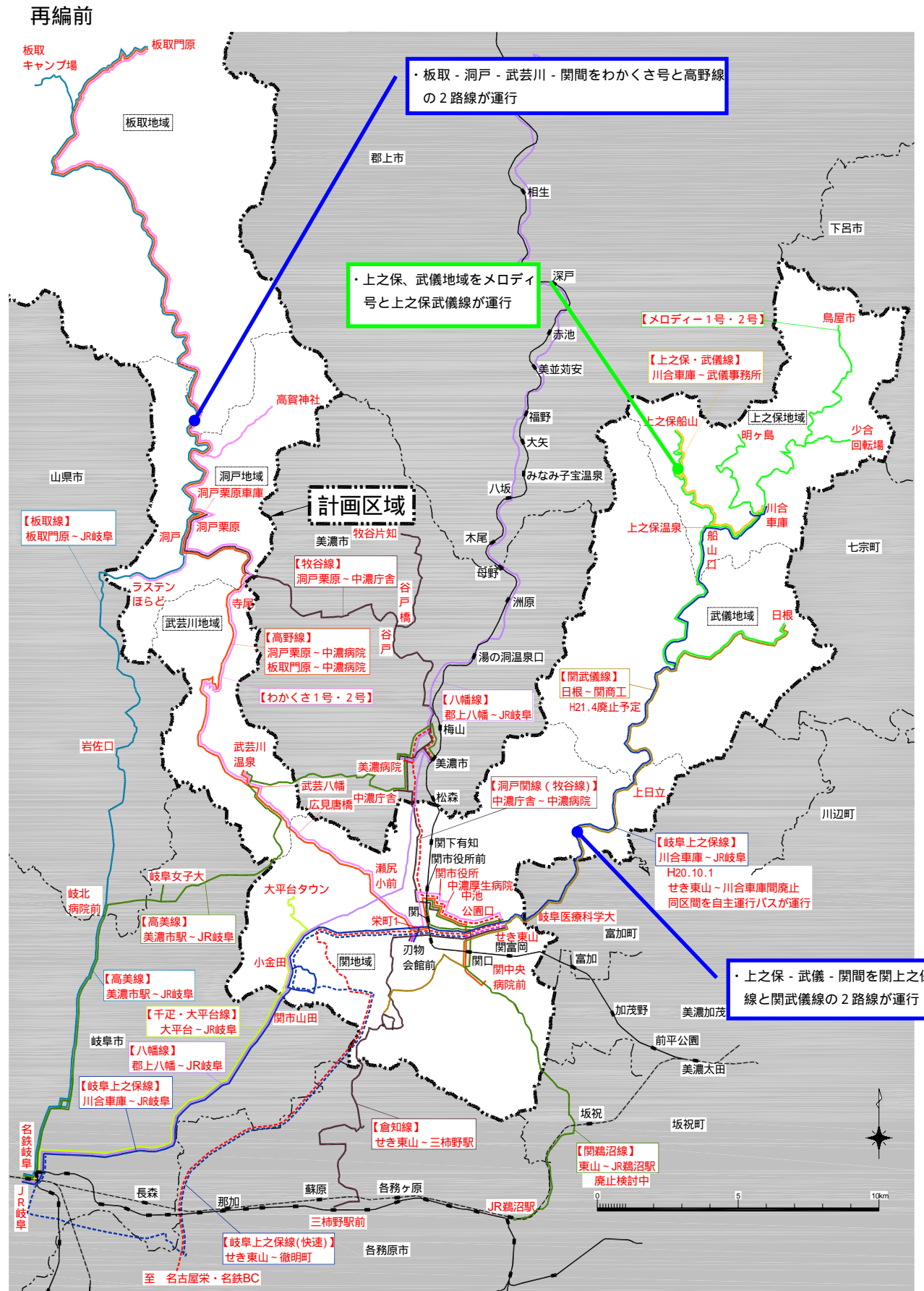
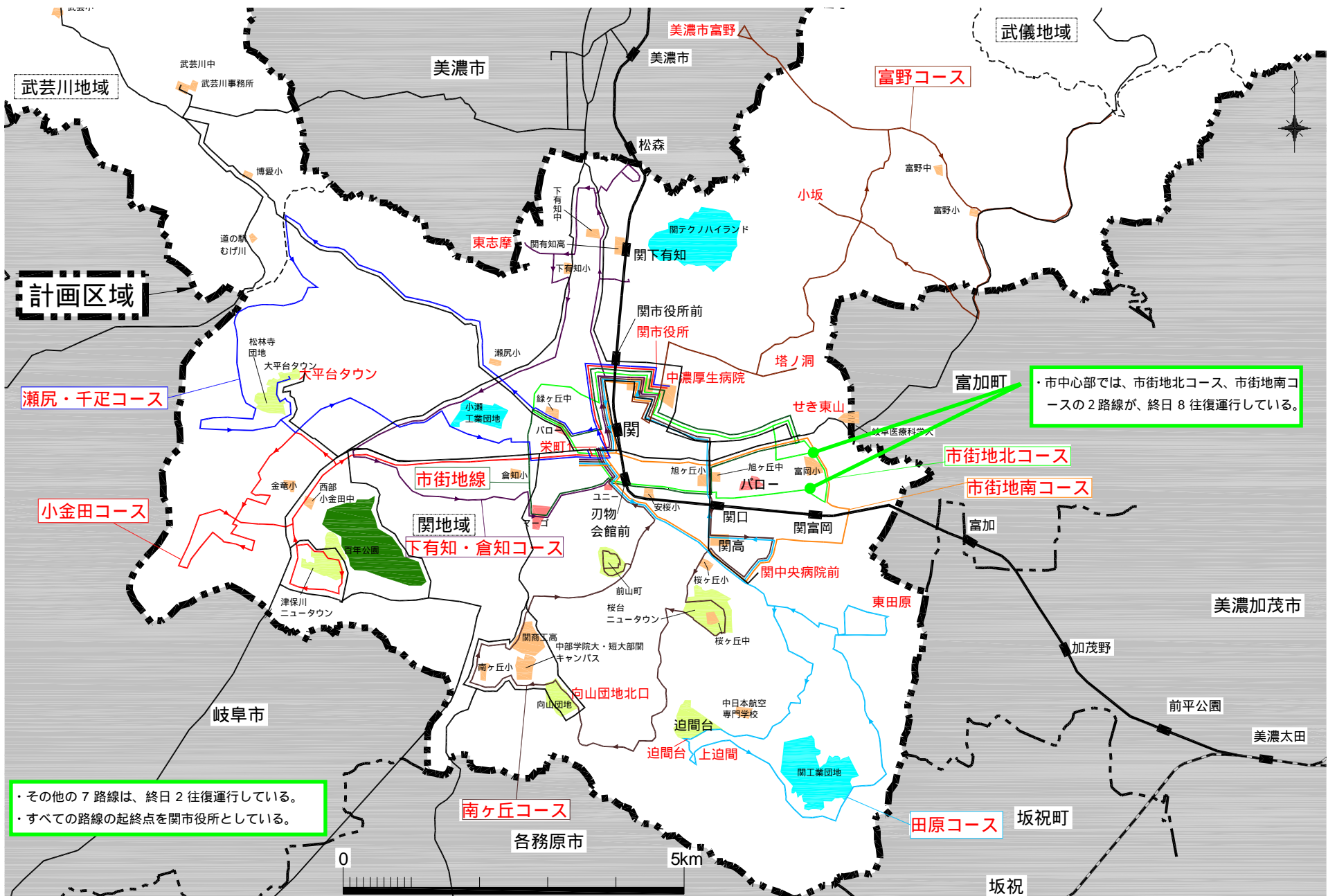


図 1 - 1 市内幹線交通と中山間地域の地域内交通のバス路線再編計画

再編前



再編後

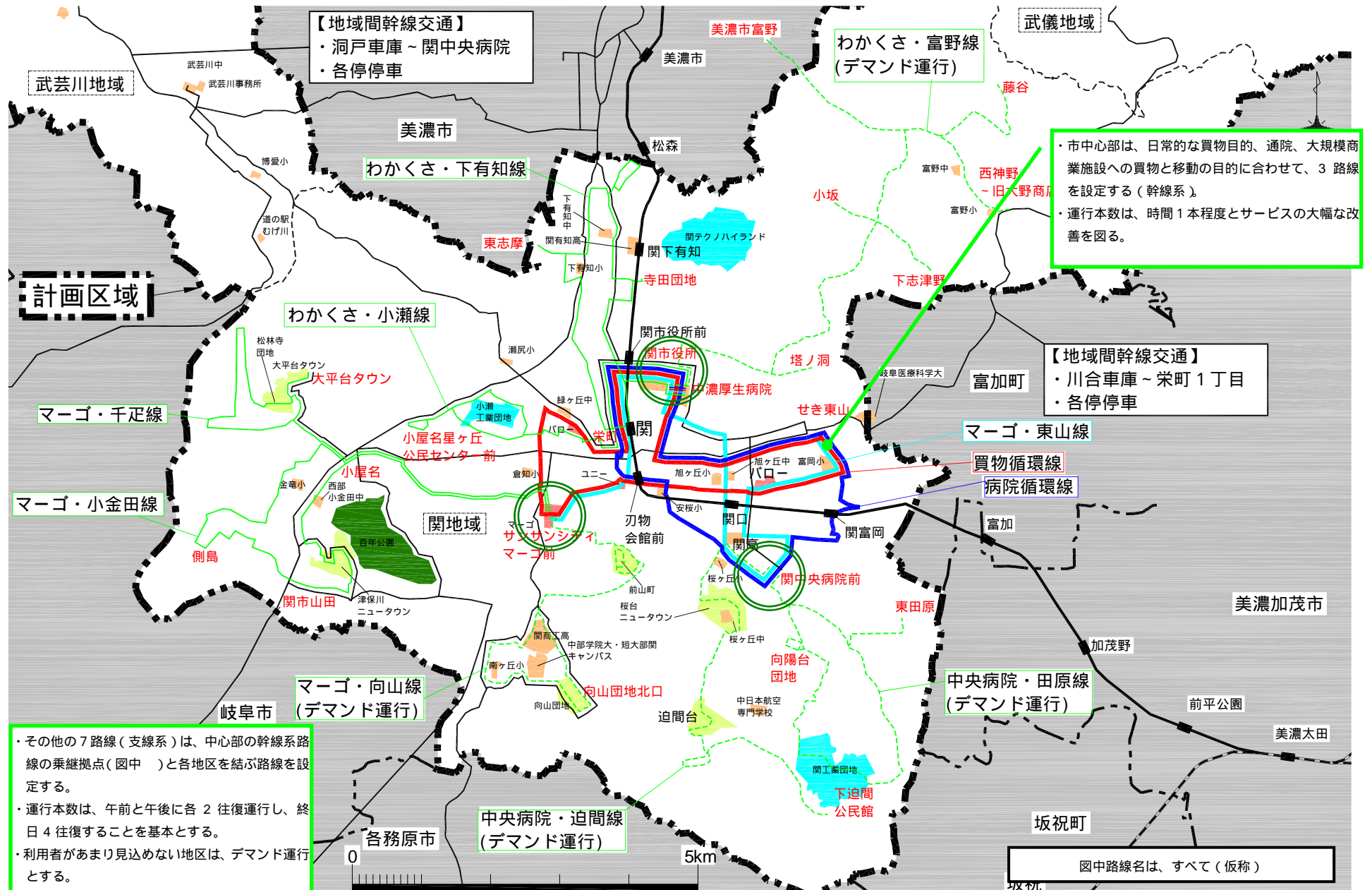


図 1-2 関地域の地域内交通のバス路線再編計画

第2章 バス路線再編前後の利用状況

平成21年4月から実証運行を開始した西ウイング（関板取線）と東ウイング（関上之保線）の運行状況及び利用状況を整理する。

（1）再編前後の運行状況と利用状況

1）西ウイング（関板取線：洞戸、武芸川地域と関地域間の運行）

【運行状況】

- 洞戸地域～関地域まで運行するバスは、再編前5回 再編後7.5回 に増発し、関地域へのアクセス利便性の向上を図った。

再編前は、地域内のみ走行するバスも運行しており、これらを含めると運行回数は10.5回となる。

- 再編前は板取地域～関地域を結ぶ約72kmの路線であったが、洞戸地域～関地域を結ぶ約35kmの路線とし、洞戸で板取地域の地域内バスと連絡することで、路線の効率化を図った。

【利用状況：各年度4～9月の実績値】注）再編後は暫定値

- 再編前後の4～9月の利用者数は、再編前の平成20年度が186人/日、再編後の平成21年度が188人/日と大差はない。
- 1便当りの利用者数は、再編前が8.9人、再編後が14.8人（+5.9人）、走行キロ当たり利用者数は、再編前が0.294人、再編後が0.432（+0.138人）と増加している。
- 利用者数は、再編前と大差ないが、運行区間を短縮したことにより、単位当たり利用者数（1便当り、車両走行扣当り）は増加している。

表 2-1 西ウイング（洞戸、武芸川地域と関地域間の運行）の再編前後の利用状況

	再編前(H20年度)			再編後(H21年度)	再編後 /再編前	
	高野線	わかくさ号	計	[暫定値]		
運行区間	関中央病院 - 板取門原	せき東山 - 板取門原		関中央病院 - 洞戸車庫 [3]		
運行距離(km)	60.8	71.6		34.9		
運行回数(回/日) 1	4.0	6.5	10.5	6.4		
実車走行扣(車扣/半年) 2	32,205	83,479	115,683	79,587		
月別輸送人員 (人/月)	4月	3,194	2,731	5,925	6,356 [3,259]	1.073
	5月	3,216	2,523	5,739	6,233 [2,794]	1.086
	6月	3,349	2,672	6,021	6,802 [3,414]	1.130
	7月	3,279	2,780	6,059	5,465 [2,018]	0.902
	8月	1,973	2,433	4,406	3,070 [0]	0.697
	9月	3,197	2,700	5,897	6,447 [2,949]	1.093
	計	18,208	15,839	34,047	34,373	1.010
	(日平均)	99.5	86.6	186.0	187.8	
1便当り利用者数(人/便))	12.4	6.7	8.9	14.8	1.669	
走行扣当たり利用者数(人/車扣))	0.565	0.190	0.294	0.432	1.467	

1：再編前は、運行区間の一部を走行するバスの本数も入っている。

再編後は、全区間運行としている。

2：再編前の実車走行扣は、平成20年度実績の1/2とした

3：小中学生の通学証利用者は、年度末に集計し各月に割振って集計している。

再編後の現時点での月別利用者データにはこれらが含まれていないため、通学証利用者を以下のように想定し集計した。 [小中学生の通学証利用者=対象者97人×0.8(実利用率)×2(往復)×平日日数]

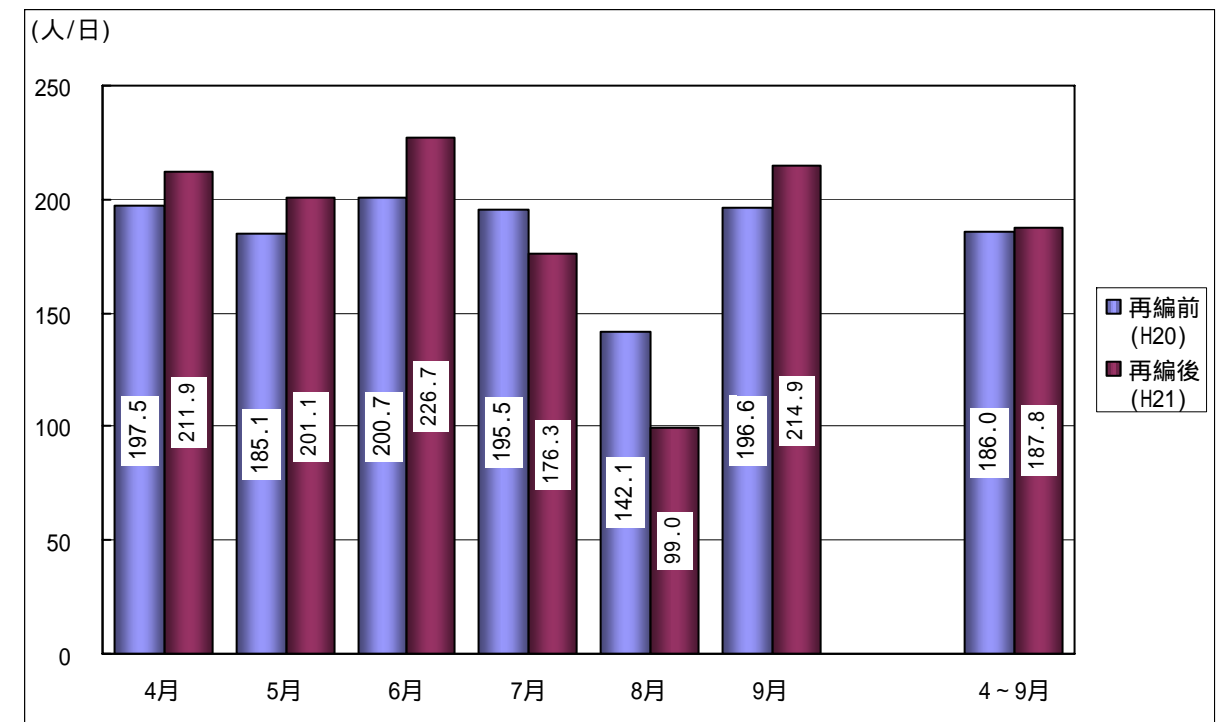


図 2-1 西ウイング（洞戸、武芸川地域と関地域間の運行）再編前後の月別の日平均利用者数

2) 東ウイング(上之保、武儀地域と関地域間の運行)

【運行状況】

- ・ 運行区間は、関駅西口バス停を經由し栄町1丁目へ延伸することにより、長良川鉄道への乗継や、岐阜関線の岐阜方面相互の乗継利便性の向上を図った。
- ・ 運行本数は、平日は変わらないが、休日は10回から4回に減便した。

【利用状況】

- ・ 再編前後の4～9月の利用者数は、再編前の平成20年度が156人/日、再編後の平成21年度が194人/日と38人増加している。
- ・ 1便当りの利用者数は、再編前が7.5人、再編後が11.6人(+4.1人)、走行キロ当たり利用者数は、再編前が0.301人、再編後が0.385(+0.084人)と増加傾向にある。
- ・ 再編前に比べ、路線を延伸したことにより利用者数が大きく増加し、単位当たり利用者数(1便当り、車両走行扣当り)も増加している。

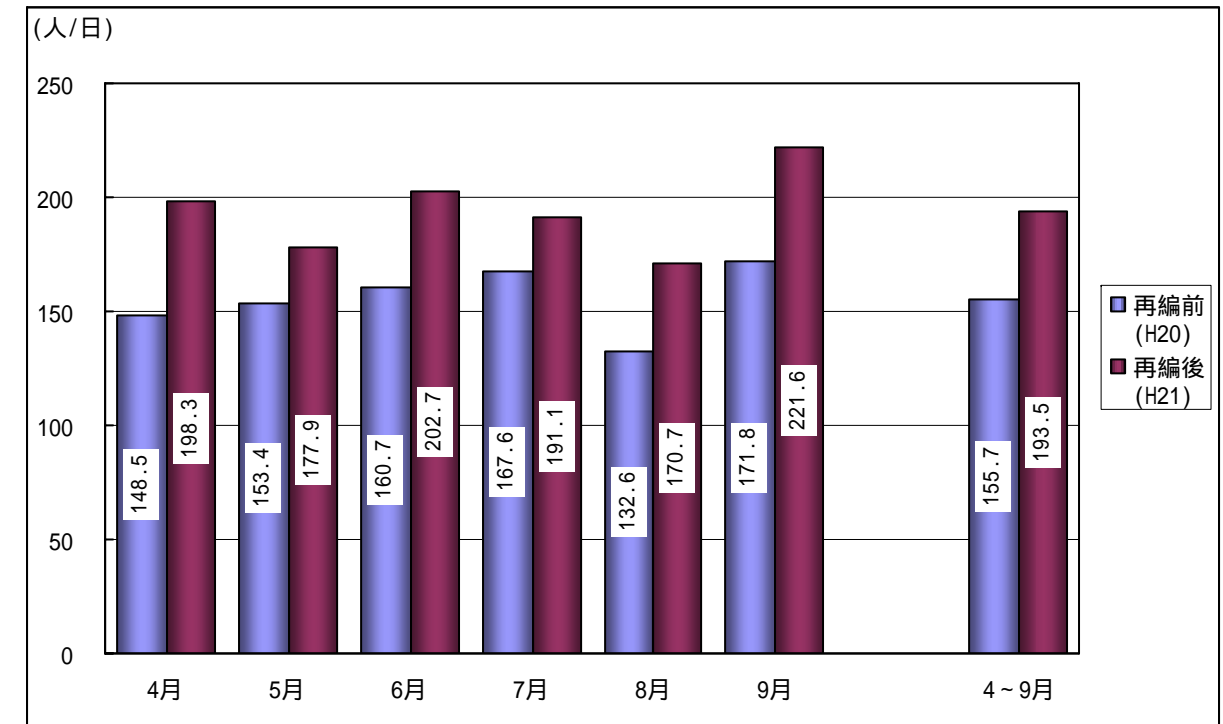


図 2-2 東ウイング(上之保、武儀地域と関地域間の運行)再編前後の月別の日平均利用者数

表 2-2 東ウイング(上之保、武儀地域と関地域間の運行)の再編前後の利用状況

	再編前 (H20年度)	再編後 (H21年度)	再編後 /再編前	
運行区間	せき東山 - 川合車庫	栄町1丁目 - 川合車庫		
運行距離(km)	25.0	30.0		
運行回数(回/日)	10.3	8.4		
実車走行扣(車扣/半年)	94,625	91,890		
月別輸送人員 (人/月)	4月	4,455	5,948	1.335
	5月	4,754	5,515	1.160
	6月	4,822	6,080	1.261
	7月	5,195	5,925	1.141
	8月	4,112	5,291	1.287
	9月	5,155	6,648	1.290
	計	28,493	35,407	1.243
	(日平均)	155.7	193.5	
1便当り利用者数(人/便))	7.5	11.6	1.536	
走行扣当たり利用者数(人/車扣))	0.301	0.385	1.280	

(2) バス停別利用状況(再編後)

西ウイング(洞戸、武芸川地域と関地域間の運行): 関板取線

- ・ バス停別の乗降人員を見ると、学校施設のある美谷学園前、武芸川温泉、瀬尻小学校前、住宅地が広がる広美北山の乗降人員が15人/日を超えている。
- ・ 中心部では、バスの乗継地点となっている栄町1丁目が21人/日の利用があり、中心部で最も利用者の多いバス停となっている。
- ・ 当該路線は、地域の学校施設との間での利用が比較的多く、市中心部や乗継地点での利用は、関上之保線に比べ少ない。

東ウイング(上之保、武儀地域と関地域間の運行): 関上之保線

- ・ バス停別の乗降人員を見ると、せき東山が77人/日、栄町1丁目33人/日と中心部の乗継地点での利用が多い。
- ・ その他、中心部では中農厚生病院、わかさプラザの利用者が多い。
- ・ 郊外部では、住宅地が広がっている、武儀事務所や一柳の利用者が多い。
- ・ 当該路線は、郊外住宅地と中心部の乗継地点や病院、公共施設間での利用が多い路線となっている。

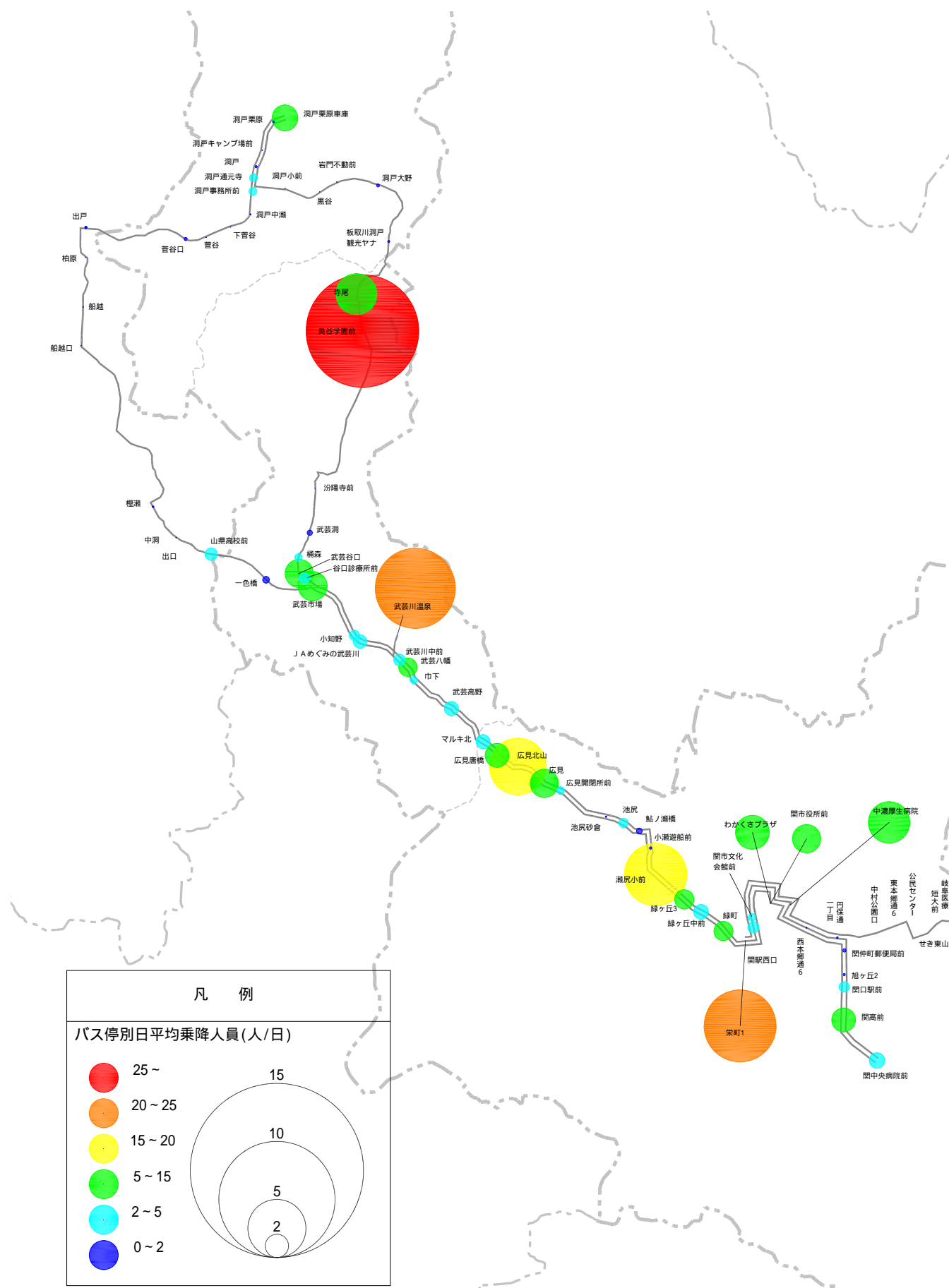


図 2-3 関板取線バス停別乗降人員 (H21.5~9)

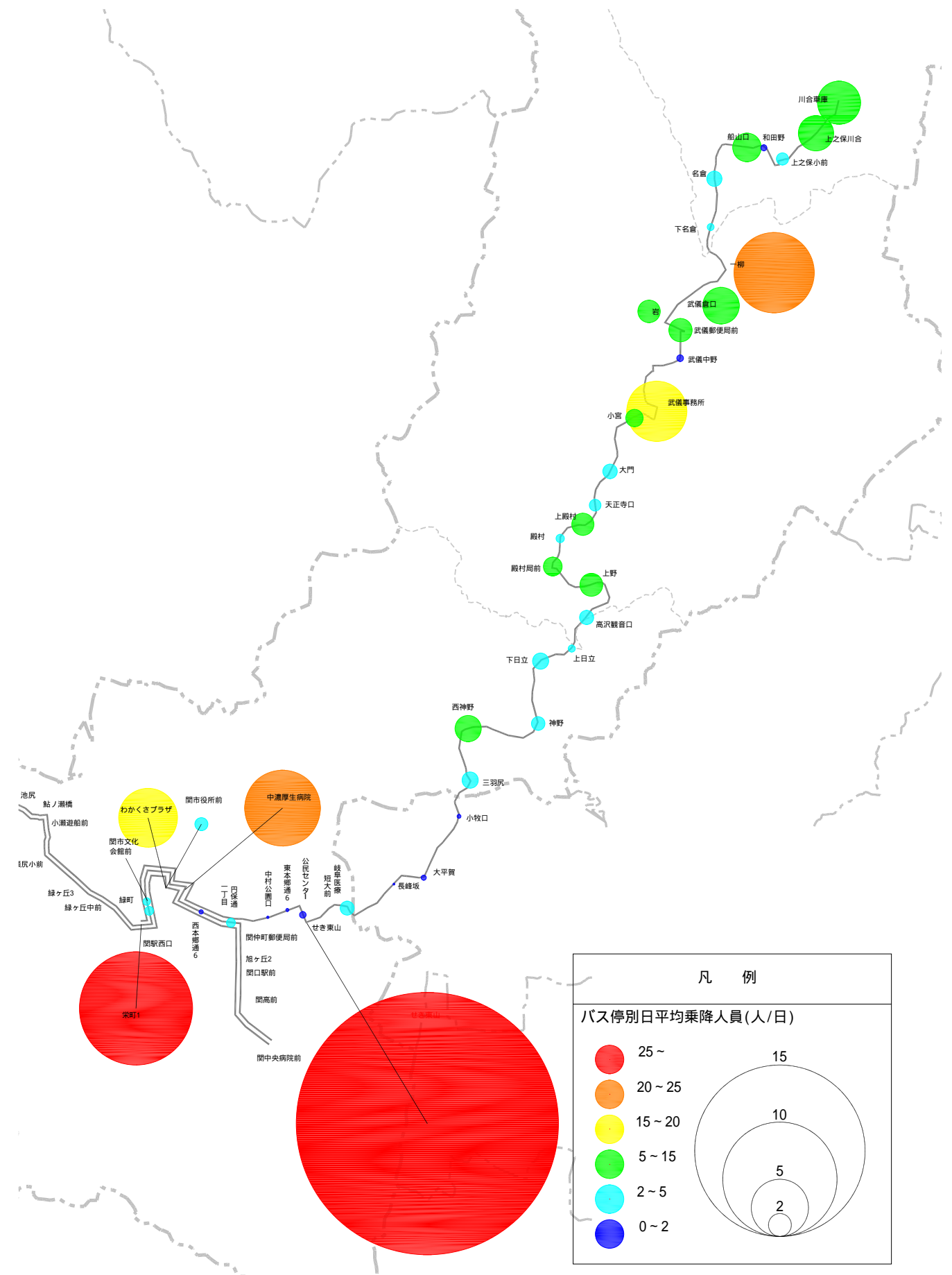


図 2-4 関上之保線バス停別乗降人員 (H21.5~9)

(3) 実証運行開始後の利用者の反応

わかくさ・プラザ、中濃厚生病院、栄町 1 丁目に行くには、乗継がないと行けない。
乗継を解消することは出来ないか。(複数あり)

9月まで実施されていた市の福祉施策による無料制度が廃止されているので、障害者の方及び小学生の半額制度のように高齢者への優遇処置も検討して欲しい。(複数あり)

岐阜バス路線と並行する路線を見直されており趣旨は理解できるが、停留所間の距離が長く遠いのと運賃の差が大きい。改良の余地はないのか。(旧路線住民)

利用者に配慮して少しでも住宅近くの経路を走行するという意図は理解できるが、特に朝晩の通勤の車が裏道として利用している箇所があり心配なので、将来的に停留所が設置できないのなら若干経路を変更できるか。(地元自治会交通部長)

乗継することはやむを得ないが、料金は 100 円で行けないか。(複数あり)

利用者は、岐阜バスに乗り継ぐ場合もあり、その場合は、乗継が 2 回になってしまう。岐阜バスに乗り継ぐことが出来るように、デマンド路線や支線路線を栄町 1 丁目、中濃厚生病院、わかくさ・プラザだけは停車して欲しい。(複数あり)

バスの本数が増えてありがたい。ベisia (SC) にも行ける。乗り継げばマーゴ (SC) にも行ける。便利になってありがたい。(複数あり)

予約乗合タクシーは、電話が不便なので、定時のバスにして欲しい。(複数あり)

半月間予約乗合タクシーの実証運行を行ったが、毎日予約があるのに 1 日だけしか乗車がない。システムの浸透に時間が必要。(運行事業者)