

目 次

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

○ バス路線の評価方法の検討

平成 21 年 11 月 9 日

関市公共交通活性化協議会

第1章 調査の概要	1
第1節 調査目的	1
第2節 調査フロー	1
第2章 バス路線の評価方法の検討	1
第1節 評価の基本的な考え方	1
(1) 評価の目的	1
(2) 評価の対象	1
(3) 評価の基本方針	1
(4) 評価の基本的な流れ	1
第2節 評価スケジュール	2
(1) 計画事業期間(平成21年度～23年度)	2
(2) 本格運行実施後(平成24年度～の3ヶ年1サイクル)	3
第3章 評価指標と評価基準の検討	3
第1節 評価指標の検討	3
(1) 評価指標選定の視点	3
(2) 一般的な評価指標	3
(3) 評価指標の選定	4
第2節 評価基準の設定	5
第3節 各段階の評価と対応策・改善策の検討	7

第1章 調査の概要

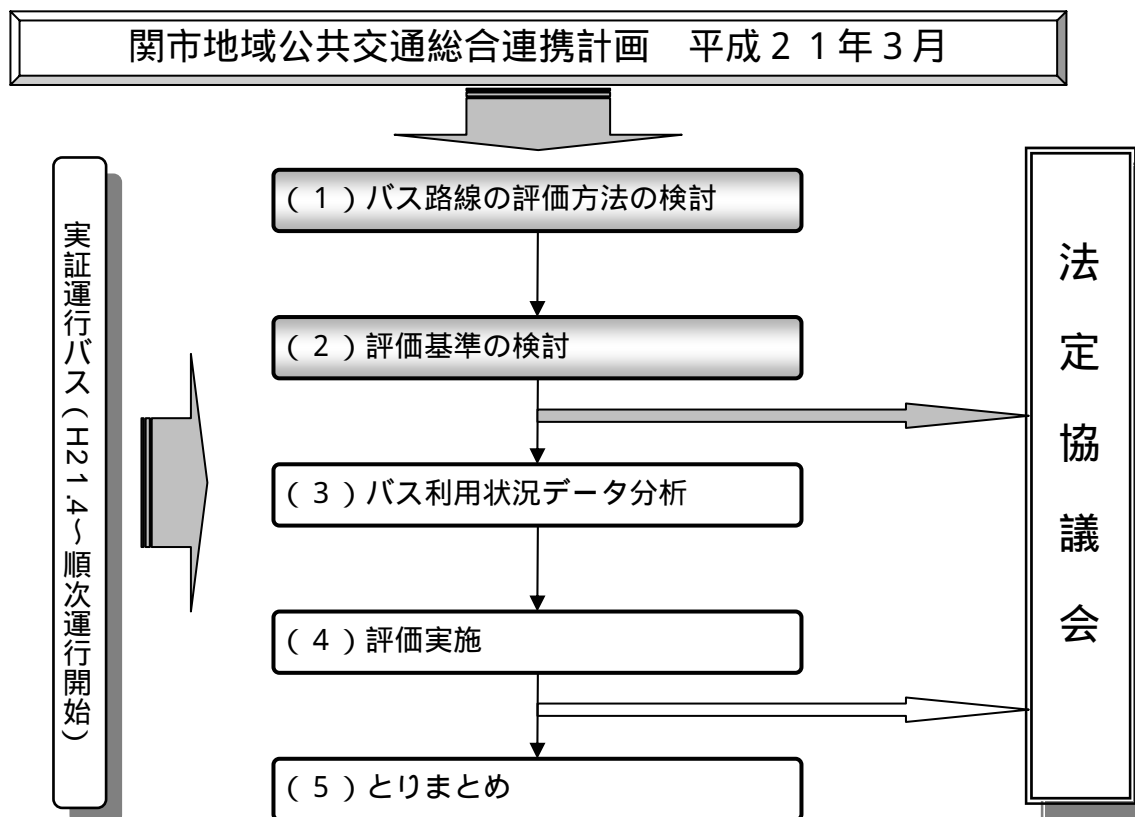
第1節 調査目的

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102.51k㎡から472.84k㎡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した。

本調査は、平成20年度に策定した連携計画に基づき、平成21年度～23年度に実証運行を行うバス路線について、3ヵ年の評価・見直しを行うための評価手法の検討を行い、本格運行に向けてよりよいバス交通体系への改善を図ることを目的に実施する。

第2節 調査フロー



第2章 バス路線の評価方法の検討

第1節 評価の基本的な考え方

(1) 評価の目的

- ・各バス路線及びネットワークの評価を行い、本格運行に向けてよりよいバス交通体系への改善を図る。
- ・評価実施をバス利用者・市民へPRし、バス利用の促進と市民のバス交通に対する意識向上を図る。

(2) 評価の対象

- ・評価対象は、連携計画の対象事業である関市内の『幹線交通』と『地域内交通』とし、市域全体のネットワーク形成を図るため、都市間幹線交通（岐阜関線等の路線バス、長良川鉄道）との連携も考慮して評価方法を検討・策定するものとする。

(3) 評価の基本方針

- ・連携計画の事業期間最終年度（平成23年度）に、本評価を実施するものとし、中間年度は、策定する評価手法の適用性を検証することを目的に、試験的に実施する。
- ・平成24年度の本格運行開始後も継続的に評価を行う。
- ・単なるバス利用者数だけでなく、地域特性や、施策の実行状況、市民への広報・啓発実施を踏まえ、評価を行う。
- ・市民への啓蒙活動の一環として評価を位置づけ、実施する。

(4) 評価の基本的な流れ

- ・評価を3ヵ年1サイクルとし、中間評価と本評価の2段階で評価する。
- ・中間評価では本評価に向けた地域への啓発を主目的とし、本評価では中間評価からの市民の行動変化も考慮しつつ、評価に基づいた対策案・改編案の検討を行うものとする。
- ・特に中間評価では、地域のためのバス交通を、地域が支えるための自己責任を醸成する目的で、路線や地域毎の評価結果を「バス交通に関する地域懇談会（仮称）」等で開示し、バス交通の改善や利用促進等に向けた意見収集を行う。
- ・中間評価、本評価とも基本的に同一指標により評価を行うが、1つの指標だけでなく、路線の状況を容易に把握できる指標に加え、地域特性を考慮した指標により評価を行う。
- ・本評価では、中間評価の指標に加え、アンケート調査を実施し、各路線及び市全体のネットワークの評価を行う。
- ・各段階におけるチェック項目（評価指標）は以下の考え方にに基づき選定する。

基本的な評価のチェック事項のイメージ

■チェック1

バスの利用状況データを基にチェックする。路線のサービスと利用の乖離の程度（採算性）が比較的容易に把握でき、公的資金の投入の効率性、妥当性の概略がつかめる定量的指標を選定する。

■チェック2

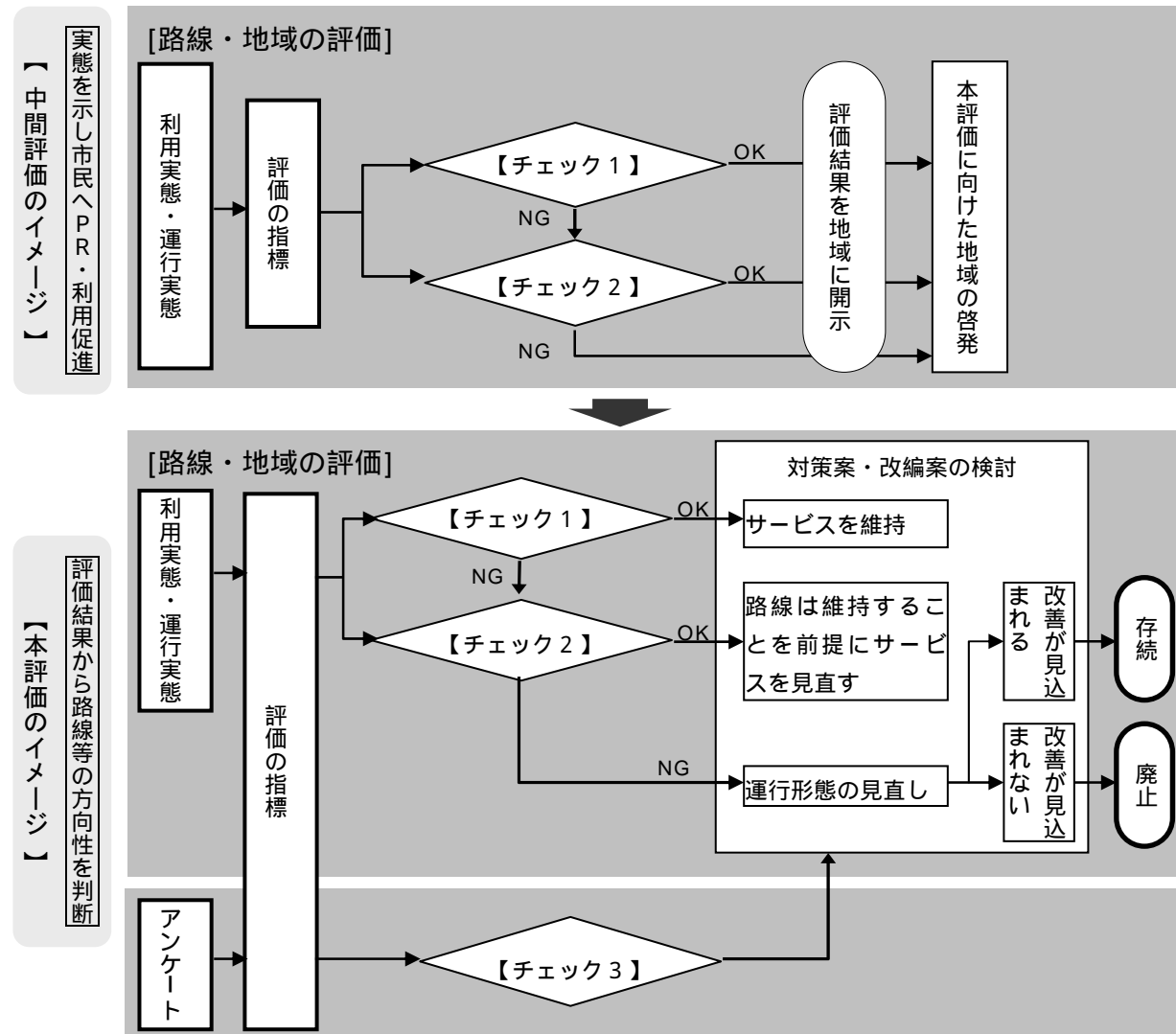
地域特性に応じた利用状況をチェックする。採算性だけでは判断しきれない地域の置かれた状況を考慮するため、その概略が把握できる指標を用いた定量的指標を選定する。

■チェック3

チェック2までのバスの利用状況や地域特性から、評価で基準値を下回る路線に関しては、対策案・改善案の検討を行うことを基本とする。

チェック1、2のデータに加え、利用者および沿線住民アンケート調査等から得られるデータを用いて、「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と、次期3年間の運行に向けた改編案の検討の基礎資料となる指標を選定する。

基本的な評価の流れのイメージ



第2節 評価スケジュール

(1) 計画事業期間（平成21年度～23年度）

- 計画事業の事業スケジュール、平成24年度からの本格運行実施に向け、事業評価の基本スケジュールを以下のように設定する。

平成21年度	評価手法の検討 <ul style="list-style-type: none"> バス路線の評価手法の検討を行う 実証運行開始後の運行期間が短く、利用者の定着が十分でないこと、平成21年10月に運賃改定を実施しており、東西ウィングの利用者動向が変動する可能性がある。このため、中間評価の評価指標データの収集を可能な範囲で行い、中間評価の試行を行う。 [H21.10バス運賃改定 1区間200円⇒100円、小学生、高齢者等の乗車運賃助成(無料)⇒廃止]
平成22年度	評価手法の確立と中間評価の実施 <ul style="list-style-type: none"> 平成21年度からの実証運行バスの利用者等データを用いて、中間評価を実施する。 中間評価結果を公表・PRすることで利用促進を図る。 必要に応じて基準値等の見直しを行う。
平成23年度	本評価の実施 <ul style="list-style-type: none"> 中間評価後の実証運行バスの利用者等データと都市間幹線交通（路線バス、長良川鉄道）の関市内の利用者データ、アンケート調査データを用いて本評価を実施する。 平成24年度以降の本格運行開始に向けた、対策案・改善案の検討を行う。

		平成21年度	平成22年度	平成23年度
計画事業（実証運行バス）	①西・東ウィング	●	●	●
	②中山間地域内注)	●	●	●
	③買物・病院・マーゴ	●	●	●
	④関地域内支線	●	●	●
	⑤関地域内デマンド	●	●	●
都市間幹線交通（路線バス・鉄道）		●	●	●
評価	データ収集	↓	↓	↓
	アンケート調査			—
	手法検討	検討	見直し	
	評価実施	中間評価の試行	中間評価	本評価
	広報・PR		PR	対策案・改編案の検討 公表

注) 中山間地域の地域内交通は、平成23年度から実証運行を行う予定であるため、実証運行期間でのバス路線の評価は行わないものとする。

(2) 本格運行実施後(平成24年度～の3ヶ年1サイクル)

- ・ 本格運行開始後は、2年目に中間評価、3年目に本評価を実施するものとし、基本スケジュールを以下のように設定する。
- ・ 評価手法に関しては、本評価後、目標の達成状況や社会情勢の変化等を考慮し、必要に応じて基準値の見直し等を行う。

		1年目	2年目	3年目
本格運行実施	①西・東ウイング		●	●
	②中山間地域内		●	●
	③買物・病院・マーゴ		●	●
	④関地域内支線		●	●
	⑤関地域内デマンド		●	●
都市間幹線交通(路線バス・鉄道)			●	●
評価	データ収集		↓	↓
	アンケート調査			— (必要に応じて基準値を見直し)
	手法検討		
	評価実施		中間評価	本評価
	広報・PR		PR	対策案・改編案の検討 公表

第3章 評価指標と評価基準の検討

第1節 評価指標の検討

(1) 評価指標選定の視点

- ・ 連携計画の目標に資する指標とする。

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)

- ・ 市民に分かりやすく、利用促進に繋がる様な指標とする。
- ・ データの取得に要する費用が多大とならず、継続的に評価が出来る指標とする。
- ・ 地域や路線の特性を考慮した指標とする。
- ・ 市域全体のネットワークとしての評価と各路線(市内各地域)の評価に対応した指標とする。

(2) 一般的な評価指標

「コミュニティバスの事業評価の手引き 平成21年3月 コミュニティバス等評価プログラム策定調査検討会」で示された評価指標を以下に示す。

表 3-1 指標一覧表(定義・計測方法) <1>

主な指標		定義例	計測方法(作業概要)
認知度	認知率	住民における事業の認知割合	住民向けアンケート調査により、認知率を確認。
	利用者数	利用者数の対前年(前月)比較(路線別・路線網全体)	路線別・路線網全体の乗降客数の推移を確認。
利用状況面	1便当たりの利用者数	当該路線の便数に対する乗降客数	路線ごとの年間の乗降客数を年間便数で除して算定。
	走行キロ当たりの利用者数	当該路線の特定区間(キロ)の利用者数	バス停間の利用者数を計測し、当該区間距離で除して算定。
	平均乗車密度	当該路線の特定区間における利用者数(収入)	特定区間の運賃収入を区間経費で除するケースと、利用者数を走行距離で除するケースがある。
	地域住民の利用率	当該路線の沿線住民における利用率(路線別評価)	沿線集落住民に対するアンケート調査により、当該路線の利用実態を確認。集落単位での集団ヒアリングを実施し確認する方法もあり。
	高齢者における利用率	同様の沿線住民を高齢者に置き換えた指標	
	商店街来場者等における利用率	商店街等への来場者における鉄軌道・バス利用者の割合	来場者アンケート調査により交通行動を確認。
費用効率面	収支率	事業経費に対する運賃収入の割合 収支率=運賃収入/事業経費	運行委託先との契約の中で、年間事業経費と運賃収入を確認し算定。路線別評価を行うためには、路線別データの入手が必要。
	住民1人当たりの財政投入額	当該路線の沿線住民1人当たりの財政投入額	当該路線の財政投入額を沿線集落居住者数で除して算定。
	利用者1人当たりの財政投入額	当該路線の利用者1人当たりの財政投入額	当該路線の1年間の財政投入額を年間利用者数で除して算定。
	輸送量当たりの事業経費	全輸送量に対する事業経費額	事業費を輸送量(定員×運行回数)で除して算出。

表 3-2 指標一覧表（定義・計測方法）＜2＞

主な指標		定義例	計測方法（作業概要）
地域カバー面	バス停カバー率	該当路線エリアのバス停から●mの圏域でカバーできる面積割合	沿線集落の面積とバス停●m圏域の面積を地図から求積。
	集落カバー率	行政区内の全集落の内、バス停が設置されている集落の割合	集落ごとのバス停設置状況を確認。
サービス対称面	高齢者等の外出回数が増えた人の割合	該当路線の沿線住民（高齢者）の外出回数の変化	住民基本台帳等から65歳以上を抽出しアンケート調査を実施。利用実態を確認。集団ヒアリングを実施し確認する方法もあり。
	高校生の公立高校へ通学できる割合	該当地域における高校生が、域内の公立高校に進学できる割合	名簿等から、対象者に対するアンケート調査等により確認。
満足度	サービス満足度	利用者における下記指標に対して満足と思う人の割合。運行頻度、ルート、バス停位置、待機施設、定時制、運転手の対応、快適性、運賃他	当該路線の利用者に対するアンケート調査により、満足度を確認。 評価を行うには、定期的な調査により、前回調査結果との比較や指標間の比較を行う。
	事業満足度 税金投入の理解度	住民全体に対するバス事業を満足と思う人の割合 住民全体に対するバス事業への税金投入を了承する人の割合	住民向けアンケート調査により、満足度・理解度を確認。 評価を行うには、定期的な調査により、前回調査結果と比較。
	特定施設への移動に不便を感じている人の割合	当該路線の沿線住民における特定目的施設へのアクセス性について満足と回答する人の割合	住民アンケート調査により、当該路線による特定目的施設へのアクセス性評価。集落単位での集団ヒアリングによる確認も可能。
	苦情発生件数	対象路線における年間の発生件数	意見箱、運行記録等から確認。
乗継面	鉄軌道・コミバス等の乗り継ぎ率	バス利用者の中、鉄軌道との乗り継ぎを利用する人の割合	利用者アンケート調査により、交通行動を確認。ICカードデータや鉄道駅前バス停での乗降客数から推計も可能。
	乗換回数・時間、待ち時間	乗り継ぎにかかる回数・時間、乗り継ぎのための待ち時間	時刻表等で計測する場合、バス停での実際の計測する場合がある。
その他	定時制、遅れ時間	ダイヤとの乖離時間	バス停での計測。
	事故発生率	安全性：事故の発生件数 安全面に対する住民意識の変化	年間の発生件数の確認。アンケート調査で「まちを歩いている時の危険度」で確認も可能。
	CO ₂ 削減量	地球環境への負荷	定点での車種別交通量の推移から計測など。
	分担金・協賛金・広告実績	分担金・協賛金・広告等の金額・出資者数とその推移	分担金・協賛金・広告等の協力実績から確認。
	バス利用券の加盟店数・購入配布実績	商店街数に占める参画加盟店数の割合。バス利用券の購入枚数。	バス利用券の販売実績から確認。

出典：コミュニティバスの事業評価の手引き 平成21年3月

（3）評価指標の選定

先に示した一般的な評価指標を参考に連携計画の目標を考慮して、チェック1～3の各段階の評価指標（案）を次頁のように設定した。

なお、評価指標の選定に当たっては、評価指標選定の視点を基に以下の考え方により選定した。

1）「チェック1」段階の評価指標

- バスの利用状況や採算性のデータを基にチェックする。
- 幹線交通と地域内交通は、同一指標で評価し、路線特性に応じて、基準値を設定する。
- 一般的に使用されている平均乗車密度は、市民に分かりにくいこと、運賃体系は、旧市町村区域を1区間とした区間制運賃となっており、採算性を表す指標とならないことから採用しない。
- 採算性を表す指標としては、路線の効率性を把握し、適正な財政投入がされているかを確認するため利用者一人当たりの補助額を評価指標とした。

2）「チェック2」段階の評価指標

- 地域特性に応じた利用状況をチェックする。
- 地域特性を容易に把握できる指標として、バス路線の沿線人口を用い、沿線人口に対する利用者数を指標とする。
- 沿線人口に対して、どの程度バスが利用されているかを市民が分かりやすく把握できる。
- 地域間でのバスの利用意識の比較も可能であり、利用の啓発にも繋がる。
- 中山間地域では、高齢化率が非常に高いことから沿線人口と合わせて、沿線高齢者人口に対する利用者数も指標として検討する。

3）「チェック3」段階の評価指標

- チェック2までのバスの利用状況や地域特性から見た評価で基準値を下回る路線に関しては、対策案・改善案の検討を行うことを基本とする。
- 公共交通利用者や市民へのアンケート調査等を実施し、バスの必要性を評価する。
- 評価指標は、平成20年度に実施した公共交通に関する市民アンケートの内容を踏まえ、実証運行前後での市民の行動や意識の変化が把握できる指標を用いる。
- 地域ネットワークの評価を行う指標として、都市間幹線交通（岐阜方面へのバスや長良川鉄道 等）との結節性をチェックする指標も設定する。

表 3-3 チェック段階別の評価指標（案）

段階	評価指標	指標の考え方	データ取得	
チェック1段階	利用者数	●利用状況の変化を確認するための指標	●実証運行開始後の利用者数データにより把握可能	
	単位当たり利用者数	●路線のサービスと利用状況を対比できる指標 ●路線間や区域間での比較する場合にも有効である ●1便当り、車両走行キロ当たり等の指標を把握する	●同上	
	利用者一人当たりの補助額	●適正な財政の投入がなされているかを把握するための指標	●同上の利用者データと路線別の収支データにより把握可能	
チェック2段階	沿線人口に対する利用者数	●地域特性を考慮した指標 ●市民にわかりやすいよう人口当たりの利用者数とする ●沿線の夜間人口当たりの利用者数を指標とする ●中山間地域では、高齢化が著しく進展しており、地域状況や利用状況に応じて高齢者人口当たりの利用者数も指標とする。	●沿線人口は、国勢調査の町丁別人口よりバスの沿線人口を把握する	
チェック3段階	路線の必要性と持続可能性を評価するための指標	沿線住民の行動変化	●沿線住民のバス交通に対する協力度を確認するための指標 ●改編後や中間評価後の利用者の動向を把握する。	●実証運行開始後の月別利用者数データにより把握可能
		沿線住民の潜在需要	●沿線住民のバス交通の潜在需要を確認するための指標 ●沿線住民のバス交通に対するニーズと利用意向を確認する。	●アンケート調査
	市域全体の欠損補助	●市の財政負担により持続可能な公共サービスが確保可能かを把握するための指標	●各年度の営業実績データより把握可能	
	対策案・改善案の検討に用いる指標	バス路線に対する満足度	●バス路線の改善策を検討するため、サービスの満足度を確認する指標 ●バス路線のサービスに対する改善要望の度合いを指標とする。	●アンケート調査やグループインタビューによる
ネットワーク形成		●公共交通のネットワークとしての利用状況を確認する指標 ●都市間幹線交通（岐阜方面へのバスや長良川鉄道）の利用者数の変化、乗継拠点のバス停別利用者数の推移を指標とする。	●都市間幹線交通の乗降人員データやアンケート調査による	

第2節 評価基準の設定

評価指標に対する評価の基準は、連携計画の目標値を達成するための行政としての目標値を設定することが考えられるが、これに加えて、実証運行前の利用者や収支実績等の実績データの分析結果等を基に設定する必要があると考えられる。

再編前の平成20年度の営業実績は、以下の通りとなっている。

表 3-4 実証運行前の営業実績（平成20年度実績：H19.10～H20.9）

	系統名	運行距離 km	運行回数 回	実車走行キロ 車和/年	利用状況				収支状況		備考	
					輸送人員		1便当り利用者数 人/便	走行和当り利用者数 人/車和	欠損金 千円/年	利用者一人当たり補助額 円/人		
					人/年	人/日						
幹線交通	西ウイング	高野線	56.6	4.0	64,409.7	36,752	101	12.6	0.571	9,922	270	
		わかくさ	71.6	6.5	166,957.0	32,900	90	6.9	0.197	30,339	922	
		計	128.2	10.5	231,366.7	69,652	191	9.1	0.301	40,261	578	
	東ウイング	関上之保線										※
合計		128.2	10.5	231,366.7	69,652	191	9.1	0.301	40,261	578		
地域内交通	中山間地域	上之保武儀線	8.9	0.5	3,257.4	2,117	6	5.8	0.650	1,003	474	
		メロディー号	41.2	11.5	132,354.6	17,130	47	2.0	0.129	25,141	1,468	
		計	50.1	12.0	135,612.0	19,247	53	2.2	0.142	26,144	1,358	
	関地域	市街地線	12.7	2.0	18,527.1	4,055	11	2.8	0.219	5,280	1,302	
		Aコース	17.4	8.0	51,146.7	26,348	72	4.5	0.515	5,106	194	
		Bコース	15.4	8.0	44,944.8	18,319	50	3.1	0.408	3,539	193	
		南が丘	26.7	2.0	19,507.8	9,689	27	6.6	0.497	1,874	193	
		下有知	25.3	2.0	18,483.0	5,378	15	3.7	0.291	1,034	192	
		富野	36.2	2.0	26,461.8	1,975	5	1.4	0.075	388	196	
		小金田	27.3	2.0	19,947.0	8,475	23	5.8	0.425	1,501	177	
		田原	28.5	2.0	20,790.4	8,117	22	5.6	0.390	456	56	
		瀬尻	27.3	2.0	19,958.2	5,231	14	3.6	0.262	2,260	432	
	計	216.8	30.0	239,766.8	87,587	240	4.0	0.365	21,438	245		
関市内バス路線計		395.1	52.5	606,745.5	176,486	484	4.6	0.291	87,843	498		
中山間の地域内交通を除く		345.0	40.5	471,133.5	157,239	431	5.3	0.334	61,699	392		

※H20.10.1より、自主運行バスが走行しているため、運行開始からH21.3.31までの営業実績により整理する。なお、営業実績は現在整理中。

[チェック1の評価基準]

利用者数

幹線交通

- 再編前（平成20年度）の利用者実績を上回ることを目標に基準値を設定。

地域内交通（中山間地域）

- 再編前は、上之保地域と武儀地域で地域内のバス路線のみ運行していたため、再編前との比較が出来ないことから、今回は基準値を設けない。

地域内交通（関地域）

- 運行ルートは、再編前から変更し、また、郊外部ではデマンド運行とするなど運行形態の見直しも行っている。
- 従って、路線単位で評価基準を設定することが困難であることから、再編前（平成20年度）の地域全体の利用者実績を上回ることを目標に基準値を設定した。

単位当たり利用者数

- 再編前は、すべて定時定路線であったが、関地域では再編後デマンド運行する路線が4路線運行している。このため、定時定路線とデマンド路線に区分して基準値を設定する（以下同様）。
- 【定時定路線】市域全体の再編前の実績値を上回ることを目標に基準値を設定する（市域全体の平均値を上回る）。
- 【デマンド路線】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基準値を1便当たり1.5人とした。なお、車両走行キロ当りの利用は、予約者の居住地分布により大きく影響されることから基準値は設定しない。

利用者一人当たりの補助額

- 【定時定路線】市域全体の再編前の実績値を上回ることを目標に基準値を設定する（市域全体の平均値を上回る）。
- 【デマンド路線】実績値がないため、今回は設定しないものとした。

[チェック2の評価基準]

沿線人口に対する利用者数

- 【定時定路線】市域全体の再編前の実績値を上回ることを目標に基準値を設定する（市域全体の平均値を上回る）。

H20.12人口 ※1	94,802人
公共交通利用者数 ※2	2,306人/日
沿線人口100人当り利用者数	2.43人

※1：市内の居住地は、概ねバス停の圏域内に含まれていることから市の全人口を対象に評価基準を設定する。

※2：平成20年に実施したアンケート調査結果を基に拡大し集計した公共交通利用者数を用いた。

- 【デマンド路線】利用の主体が高齢者であることや運行頻度を加味し基準値を設定する。

[チェック3の評価基準]

- 再編前の平成20年度に実施した生活交通に関するアンケート調査結果や本評価で実施する公共交通利用者や市民へのアンケート調査等を用い、先に示した指標を評価するための基準値を連携計画の目標値も勘案し設定する。

表 3-5 評価基準の設定（案）

段階	評価指標	基準値			
		幹線交通		地域内交通 中山間地域	地域内交通 関地域
		西ウイング	東ウイング		
チェック1段階	①利用者数	191人/日以上	●●●人/日以上	— (新規路線)	240人/日以上
	②単位当たり利用者数	【定時定路線】 1便当り利用者数 : 5人/便以上 バス車両走行キロ当り利用者数 : 0.3人/車両走行キロ 【デマンド路線】 1便当り利用者数 : 1.5人/便以上			
	③利用者一人当たりの補助額	【定時定路線】 500円/人以下 【デマンド路線】 設定しない			
チェック2段階	④沿線人口に対する利用者数	【定時定路線】 沿線人口100人当り1日平均3人以上 【デマンド路線】 高齢者人口100人当り運行日1日平均3人以上			
チェック3段階	路線の必要性と持続可能性を評価するための指標	⑤沿線住民の行動変化	バス路線の再編後や中間評価後の利用者が増加しているかにより評価する。		
		⑥沿線住民の潜在需要	現在バスを利用していない人のバス交通に対するニーズがあるか、バスの利用可能性があるか（潜在需要の有無とその顕在化の可能性）により評価する。		
		⑦市域全体の欠損補助	市の財政面から公共負担により、次期3ヵ年も継続的に公共交通サービスが維持できるか否かにより評価を行う。 [参考：連携計画の目標はバス交通に対する支援額を1.5億円以下としている]		
	対策案・改善案の検討に用いる指標	⑧バス路線に対する満足度	バス路線に関する改善要望の度合いの変化により評価する。 [参考：平成20年度のアンケート調査結果により改善要望が高かった項目] 5段階評価：(低い) 1 ↔ 5 (高い) 運行本数：3.6、終発時刻：3.3、運賃：3.3、運行経路：3.1		
		⑨ネットワーク形成	[都市間幹線交通の利用者数] 市内バスの線の再編後の岐阜関線、倉知線の関市内の利用者動向、長良川鉄道の関駅の利用者動向から、これら需要が維持できているか否かにより評価する。 [都市間幹線交通との乗継] 市内バス路線の乗継拠点（関駅、せき東山、栄町1等）のバス乗降客数が再編後に増加傾向にあるか否かで評価する。		

第3節 各段階の評価と対応策・改善策の検討

各チェック段階の評価結果を基に以下のように検討を行う。

チェック1の評価基準をクリアした路線

- ・ 現行サービス水準を維持することを基本とする。
- ・ 連携計画の目標の達成状況や路線に対する改善要望、ネットワークとしての評価結果から必要に応じてサービス改善策について検討する。

チェック2の評価基準をクリアした路線

- ・ 現在のバス路線を維持することとする。
- ・ 利用状況に応じたサービス水準へ見直しを行うものとする。

チェック2の評価基準をクリアしなかった路線

- ・ 運行形態の見直しを行うことを基本とする。
- ・ 利用状況に応じて曜日限定運行やデマンド運行にするなど運営コストの縮減策を検討する。
- ・ また、「沿線住民」「利用者」「行政」のそれぞれの立場から路線の必要性を検討し、対応策により改善見込まれるか否かも検討したうえで路線の存廃を判断する。