

平成30年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

関市公共交通活性化協議会

平成21年3月21日設置

フィーダー系統 平成29年6月26日 確保維持計画策定等

地域の特性

- ・ 岐阜県の中心部に位置
V字型 472.33km²
- ・ 長良川鉄道が市の中心部を南北に運行
- ・ 市内移動の大部分をバスで担う

公共交通計画名及び期間

「関市地域公共交通網形成計画」
(平成29年度～平成33年度)

網計画で目指す公共交通の将来像

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

方針1

高校生が公共交通で通学できるサービスの提供

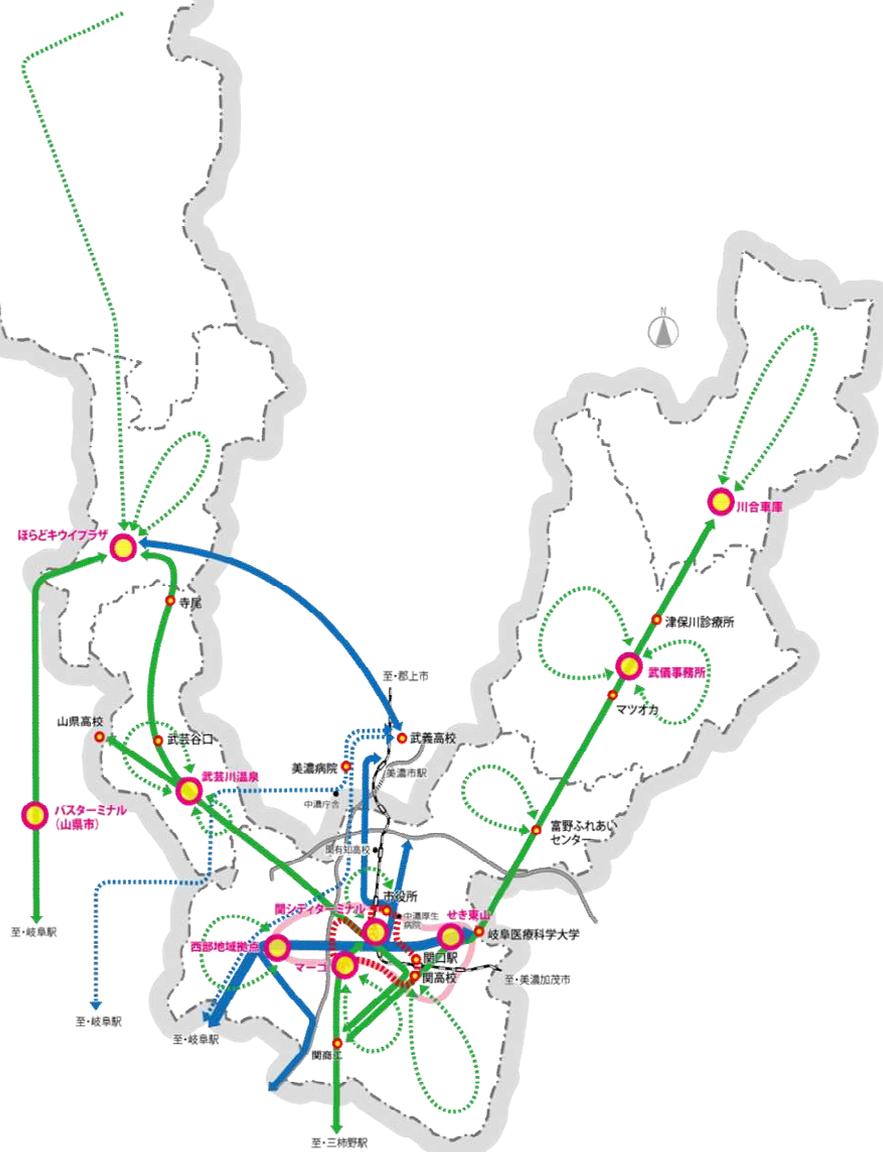
方針2

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

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

地域公共交通ネットワークのイメージ図



自己評価 関市地域公共交通活性化協議会 平成30年12月26日(水)

評価指標	目標値	実績値	結果	考察
【指標①】 市街地における1日あたりのバス乗降人数(人/日)	1,300人/日以上	1,331人/日	達成	関シティバスの乗降人数は減少しているが岐阜関線の利用者数が顕著に増加した
【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)	3,900円/年以下	4,500円/年	未達成	目標値設定時より人口が減少し、長良川鉄道の施設改修・維持修繕にかかる補助金が増額した
【指標③】 人口1人あたりのすべての公共交通の年間利用回数(回/人)	12.0回/人以上	13.0回/人	達成	岐阜バス路線、関シティバスとともに利用者数は増加しているが長良川鉄道の利用者は減少している
【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)	5.0回/人以上	4.8回/人	未達成	板取地域を除き、全て利用者が減少しているが特に上之保地域の通学利用者が減少している
【参考】 市民の満足度向上(%)	満足 11.2%以上 不満足 50.8%以下	満足 14.4% 不満足 38.4%	達成	高校直行便の運行や学生通学支援補助制度の制定などで利便性の向上と利用促進をした結果が反映されたと想定される

路線別評価

路線		①利用者数 (人/日)				②1便あたり利用者数 (人/便)				③利用者1人あたりの補助額 (円/人)				④収支率 (参考)			全体 評価		
		基準値	H29	H30	評価	基準値	H29	H30	評価	基準値	H29	H30	評価	基準値	H29	H30			
市幹線	関板取線	138.0	151.7	145.3	達成 ↓	10.0	12.7	12.1	達成 ↓	1,000	739	751	達成 ↑	15.0%	13.7%	13.3%	A		
	関上之保線	122.0	106.4	101.2	未達成 ↓	9.0	6.4	6.1	未達成 ↓		1,506	1,465	未達成 ↓		7.6%	7.3%	C		
関地域 幹線系	買い物循環線	62.0	114.2	123.6	達成 ↑	5.0	7.7	8.4	達成 ↑		433	400	達成 ↓		15.7%	16.3%	A		
	市街地病院循環線	50.0	23.4	24.1	未達成 ↑	4.0	2.0	2.0	未達成 →		1,458	1,425	未達成 ↓		5.6%	5.4%	C		
関地域 支線系	小金田線	50.0	41.9	44.7	未達成 ↑	8.0	8.5	9.1	達成 ↑		757	773	達成 ↑		9.4%	8.8%	A		
	千足線	43.0	22.4	22.7	未達成 ↑	7.0	4.5	4.6	未達成 ↑		994	1,061	未達成 ↑		8.1%	6.8%	B		
デマンド バス	富野線	設定 しない	3.2	3.7	- ↑	2.0	1.4	1.4	未達成 →		設定 しない	4,245	3,982		- ↓	設定 しない	3.2%	3.3%	B
	田原線		3.8	4.9	- ↑	3.0	1.8	2.1	未達成 ↑			2,815	2,358		- ↓		3.3%	3.3%	B
	迫間線		10.9	13.5	- ↑	2.0	2.4	2.7	達成 ↑	2,063		1,673	- ↓	3.2%	3.3%		A		
	向山線		13.8	13.8	- →	3.0	3.0	3.1	達成 ↑	2,200		2,043	- ↓	3.3%	3.3%		A		
デマンド タクシー	下有知地区		9.6	9.6	- →	1.5	1.5	1.4	未達成 ↓	1,510		1,619	- ↑	15.0%	15.7%		13.8%	B	
	瀬尻・広見地区	2.5	2.5	- →	1.5	1.2	1.2	未達成 →	1,776	1,877	- ↑	12.3%	12.1%		B				

※路線太字＝国庫補助対象路線

路線名	評価	考察
関板取線	A	昨年度と比べると減少しているが、ここ数年と同水準。通勤・通学利用が多く利用は堅調。
関上之保線	C	H22以降減少し続けている。減便・短縮を行いつつ、地域内バスへの移行を進める。
買い物循環線	A	路線創設から増加しつづけている。買い物だけではなく、通院利用も多い。
市街地病院循環線	C	2つの総合病院を中心に市街地を巡る。昨年度と比べると増えてはいるが、減少傾向が強い。
小金田線	A	2年連続で増加。商業施設の利用者増加と百年公園バス停の新規設置の効果が出ている。
千足線	B	3年連続で増加。百年公園新規設置により利用者が伸びた。
デマンドバス	A、B	全ての地域で利用者増。利用方法の定着と乗降所設定の柔軟な対応の効果が出ている。
デマンドタクシー	B	両地区とも昨年と同程度の利用者数。受付費用（人件費）の上昇により補助額は増加している。

路線別評価に応じた改善

市街地病院循環線

課題

ここ3年間で 利用者数：2,575人減 利用者1人あたりの補助額：226円増

対応

同じく市街地を走る買い物循環線への統合を検討

関上之保線

課題

ここ3年間で 利用者数：4,976人減 利用者1人あたりの補助額：114円増

対応

乗降調査により、減便・短縮する一方、その部分は統合予定の地域内バスでカバー

※岐阜バス路線（岐阜板取線、牧谷線、倉知線）、その他の自主運行路線、デマンド運行路線は現状維持

地域内バスの運営形態の見直し

課題

東ウイング（武儀・上之保）の利用者数減少・負担増加が顕著。

人口についても同様

- ・18歳人口 東：10.2% 西：15.0%
- ・65歳以上 東：43.7% 西：33.5%

利用者数の推移

(単位:人、%)

	H27年度	H28年度	増減率
東ウイング	18,129	13,958	▲23.0
全体	72,091	67,661	▲6.1

対応

東ウイング（武儀・上之保地域）の統合

- ① 運営事業者を一つに統合
- ② 定時定路線から一部をデマンド方式に変更

統合のメリット

- ◎ 経費の削減。
- ◎ 地域間（武儀⇄上之保）の相互乗り入れが可能となり利便性が向上
- ◎ 運転手や所有する車両の増加により、車の手配や運行計画が緩和

継続 利用促進の継続

バス・鉄道の連携強化
(1-5)

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事業者と連携し、ダイヤを設定する。

バス乗り方教室
(4-4)

小中学生を対象とした「バス乗車体験」に加え、公共交通を利用したことのない高齢者に対して「バスの乗り方教室」を実施する。

利用のきっかけづくり
(4-5)

高校に進学する中学3年生や高校生を対象に、公共交通機関による通学方法や、補助制度について、事業者や学校と連携をとり、PRを行って周知する。

平成30年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（経緯）

関市公共交通活性化協議会

平成21年3月21日設置

フィーダー系統 平成29年6月26日 確保維持計画策定等

直近の第三者評価委員会 における事業評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
<p>買い物循環線と市街地病院循環線は大きな差があるので、利用者利便の観点から検証すること</p>	<p>買い物循環線は運行開始以降毎年増加しており、買い物に加え、通院のための利用も多い。市街地病院循環線は2つの総合病院を回るが、減少傾向にある。</p>	<p>買い物循環線を市街地路線として位置づけ、市街地病院循環線を統合し、より利便性の高い移動サービスを確保するため1時間に1本以上の運行を目指す。</p>
<p>市内のフィーダー系統について、利用しやすい路線・ダイヤの構築と利用促進の取組を実施すること</p>	<p>地域委員会やまちづくり市民会議で公共交通をテーマに地域住民の意見を伺った。小中学生シティバスの乗車体験事業や小学校のバス乗り方講座や日帰りプラン等利用促進に努めた。</p>	<p>引き続き、利用促進に努めるとともに、地域住民の意見を反映した路線・ダイヤの構築を検討する。</p>
<p>利用者の利便向上と効率性の向上を確保した持続可能な新たなネットワークを構築すること</p>	<p>幹線（鉄道、路線バス、関板取線、関上之保線、市街地路線）とフィーダー（その他シティバス、地域内バス）を整理し網形成計画を策定した。</p>	<p>網形成計画に基づき、利用者の声や路線別評価等を踏まえた上で事業を進める。</p>

