

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

◆照会先 市民協働課 ☎23-6831

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21～23年度にかけて、地域公共交通活性化・再生総合事業などにより、バスの実証運行など公共交通利用促進のためのさまざまな取り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。

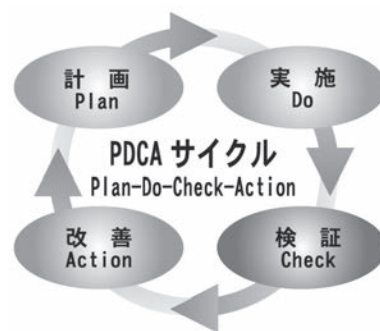
今回、計画に基づいた評価結果を取りまとめましたので、その概要を紹介します。

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・地域の皆さん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。

1 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



2 バス路線の収支状況

	系統名	運行経費	運賃収入等	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・千足線	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



バス路線を維持するためには、より多くの市民の方が利用するバスにしていく必要があります。

H22.10～H23.9の実績 単位：百万円

3 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」
- 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」
- 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^{※1}」、「わかくさ・千疋線^{※1}」の4路線
- 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^{※2}」、「わかくさ・迫間線^{※2}」、「わかくさ・向山線^{※1}」のデマンドバス^{※3}



▲ボンネットバス体験乗車

2. 公共交通イベントの開催 公共交通フェスティバルの開催(H22.9.18、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PR 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. 運行情報提供およびICカードの導入 運行情報提供(あしあとランプの設置)、IC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)



▲ICカード「アユカ」

※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

4 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、様々な取り組みを行ってまいります。

- 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、事業の取り組み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 ^{※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	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 ^{※2} 2,600円/人 満足人口当り ^{※3} 7,100円/人	196,270千円/年 【参考】 人口当り ^{※2} 2,100円/人 満足人口当り ^{※3} 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 ///

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。運行経費は、運賃収入だけでは賅えないため、市が負担をしています。

今後も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、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进行评估します

- ①利用者数
- ② 1便あたり利用者数
- 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路線 A・B = 沿線の人口全体に対する利用者数
路線 C～M = 沿線の高齢者人口に対する利用者数

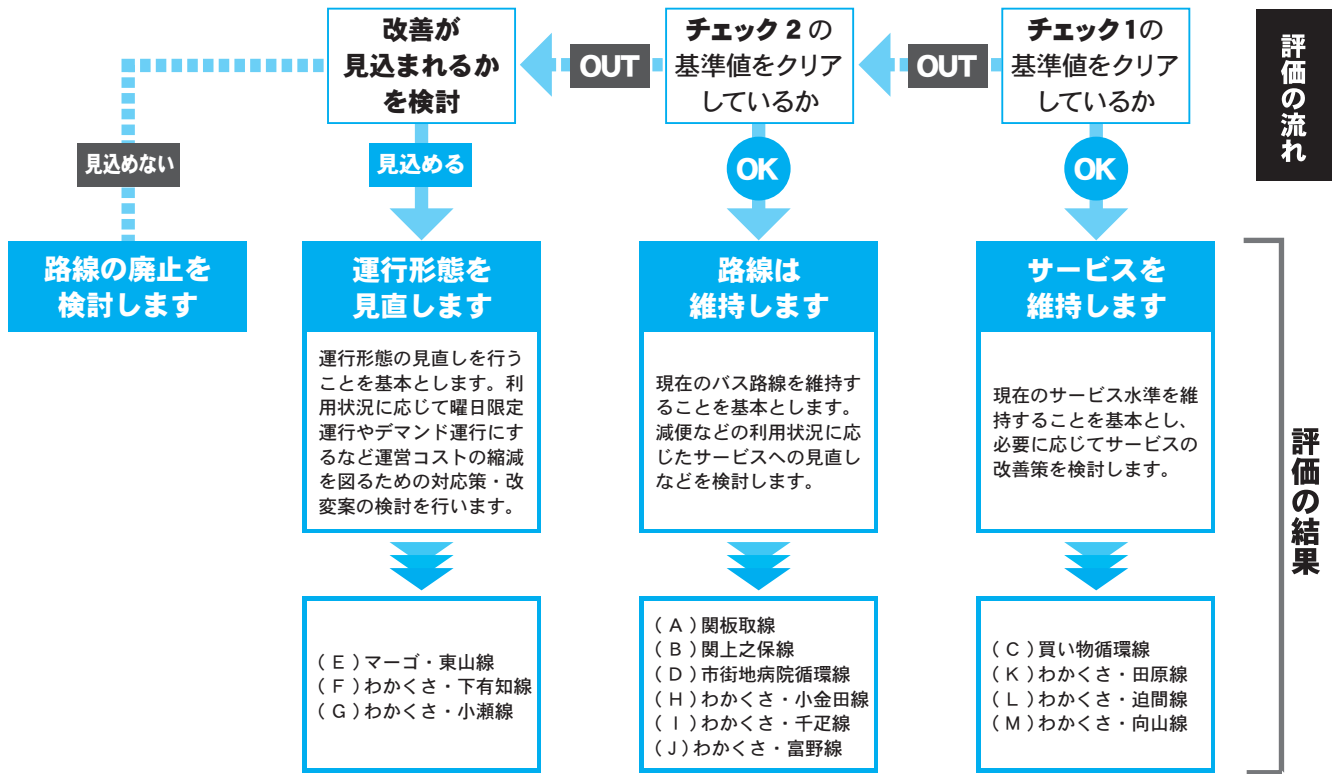
No	路線名	チェック 1						チェック 2	
		①利用者数		② 1便あたり利用者数		③利用者 1人あたりの補助額		④沿線人口に対する利用者数	
		※3 基準値	実績	基準値	実績	基準値	実績	基準値	実績
定時 定路線型	A 関板取線	158人/日以上	152人/日	10人/便以上	12.9人/便	1,000円/人以下	862円/人	※1 1.0人/日以上	※1 1.2人/日
	B 関上之保線	163人/日以上	138人/日	10人/便以上	8.4人/便	1,000円/人以下	1,138円/人	※1 1.0人/日以上	※1 1.8人/日
	C 買い物循環線	41人/日以上	62人/日	4人/便以上	4.8人/便	1,000円/人以下	836円/人	※2 1.0人/日以上	※2 1.9人/日
	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	※2 1.0人/日以上	※2 1.3人/日
	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	※2 1.0人/日以上	※2 0.7人/日
	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	※2 1.0人/日以上	※2 0.5人/日
	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	※2 1.0人/日以上	※2 0.6人/日
	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	※2 1.0人/日以上	※2 1.4人/日
	I わかくさ・千足線	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	※2 1.0人/日以上	※2 1.3人/日
デマ ンド型	J わかくさ・富野線	-	(4人/日)	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
	K わかくさ・田原線	-	(5人/日)	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
	L わかくさ・迫間線	-	(8人/日)	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
	M わかくさ・向山線	-	(13人/日)	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

(表中の色数字が目標達成)

- 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

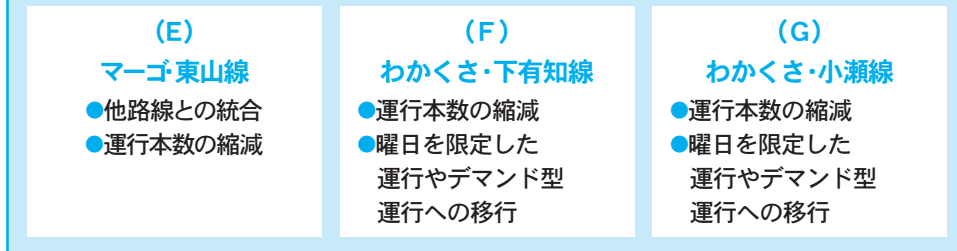
- ※1 沿線人口100人あたりの利用者数
- ※2 高齢者 100人あたりの利用者数
- ※3 基準値は、再編前の利用実績の8%増を目標に設定

評価・見直し方法



評価の低い路線を見直していきます。

見直し例



評価対象路線 (13路線)

