

関市シティバスの評価について

平成23年3月
関市公共交通活性化協議会
関市企画部まちづくり推進課

関市では、国土交通省中部運輸局の認定を受けて『地域公共交通総合連携計画』（注1）を策定し、平成21年度～23年度にかけて市内でバスの実証運行（注2）を行っております。関市シティバス路線の評価は、よりよいバス交通体系への改善を図ること、評価結果をバス利用者・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ことを目的に実施しています。これまでの実証運行の実績を基に、『中間評価』を実施しましたので、市民の皆様はその結果を報告いたします。

注1：地域公共交通総合連携計画とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年10月施行）に基づき、市町村が主体となって地域の関係者（市民、交通事業者、道路管理者、警察、学識経験者等）による協議会を設置し、地域の公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画です。計画に基づく協議会の取り組み（地域内バスの実証運行等）に対して、国から総合的な支援が受けられるものです。

注2：連携計画を基に、平成21年4月から関・板取線と関・上之保線、平成21年10月から関地域内のバス路線を見直して運行しています。

関市地域公共交通総合連携計画の概要

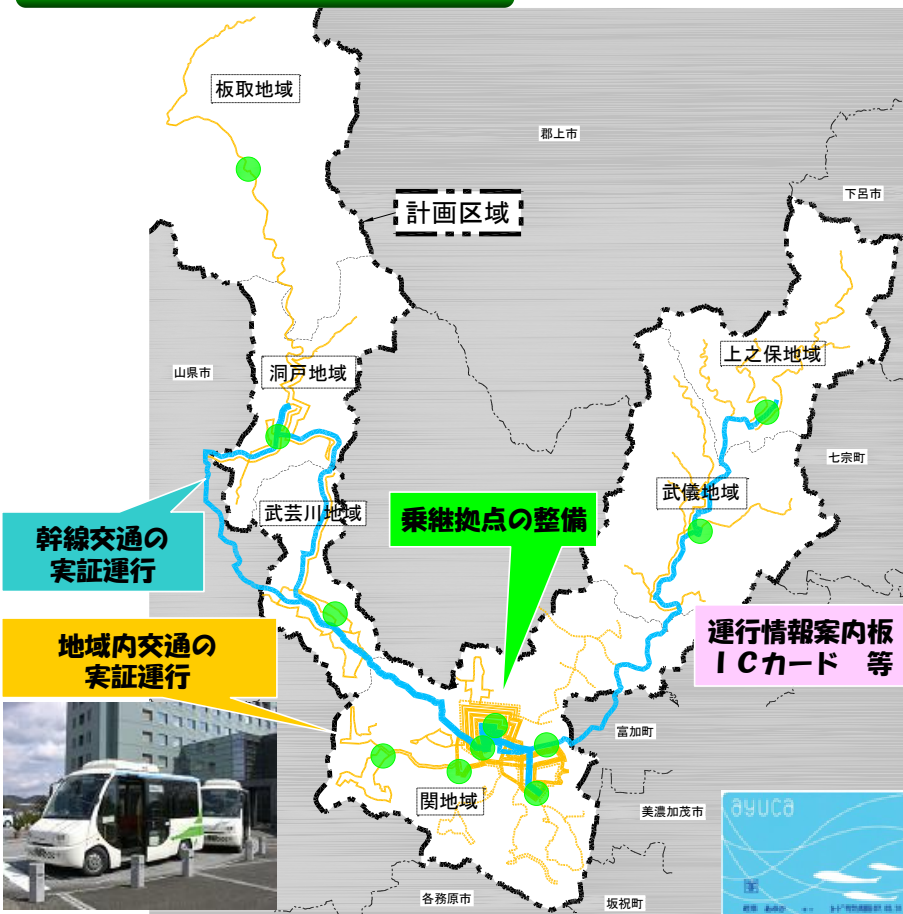
計画の基本方針

「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

事業の概要



○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
マージョ東山線の実証運行
関地域内の支線バスの実証運行
関地域内のデマンド運行の実証運行

○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
* 公共交通シンポジウムの開催 H22.9.18
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
運賃体系、運賃制度
ICカード導入

公共交通フェスティバル＆「バスの日」記念イベント

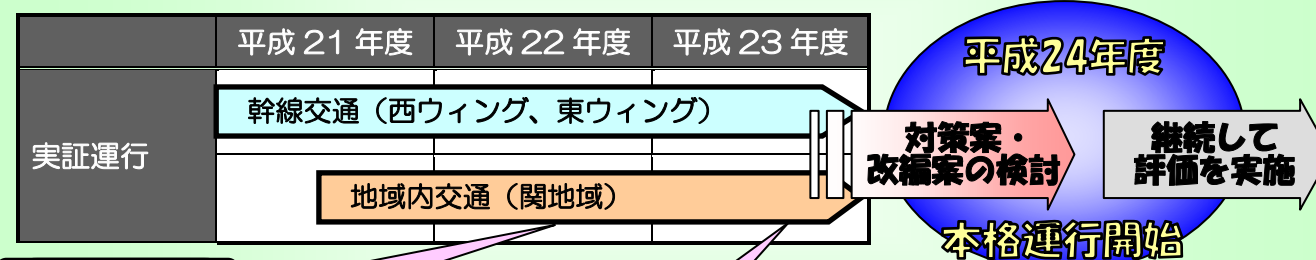


「関市地域公共交通総合連携計画」の詳細は、関市ホームページから閲覧できます。『<http://www.city.seki.gifu.jp/info/koutu/index.htm>』

関市シティバス評価の概要

評価の実施時期

- 評価は、3年間で1サイクルとし、『中間評価』と『最終年度評価』の2段階で評価します。
- 『中間評価』では最終年度評価に向けた地域への啓発を主目的とし、『最終年度評価』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・改編案の検討を行います。



中間評価の実施

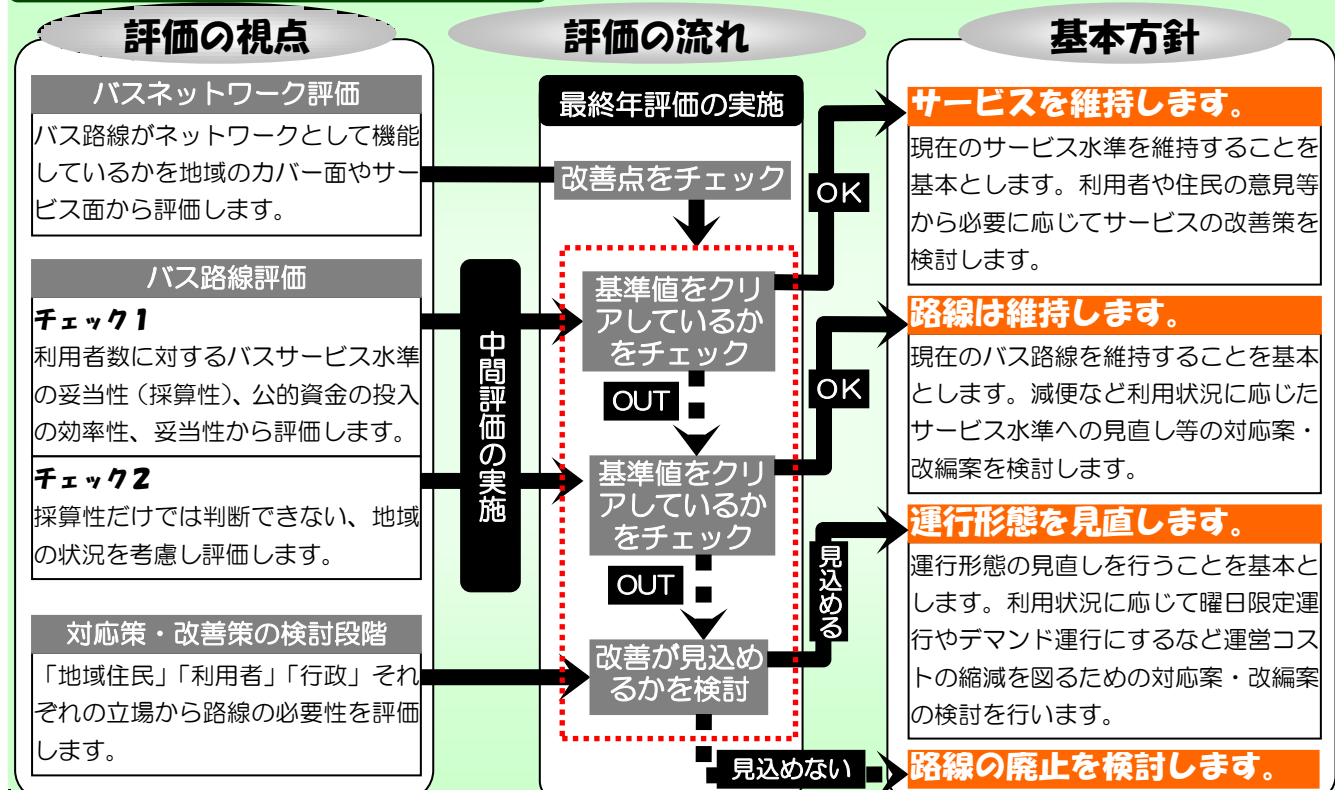
実態を示し市民へPR・利用促進

最終年評価の実施

評価結果から路線等の方向性を判断

注) 中山間地域内交通は、平成23年度からの実証運行を目標に無料試験走行を実施しているところであるため、今回、評価は実施しないものとしました。

評価の方法



関市シティバスの評価結果(中間評価)

- 関地域のバス路線見直し後の平成22年4月～9月までの運営実績を基に中間評価の評価指標によりチェックを実施しました。
- チェック1の評価基準を上回っている路線は、買い物循環線とデマンド運行を行っている田原線、迫間線、向山線の4路線となります。
- チェック1、2とも下回る路線は、マーゴ・東山線、下有知線、小瀬線となっています。
- 今後、これらの結果を地域に開示し、公共交通利用促進の啓発を図り、最終年度(23年度)に中間評価後の利用実態や運行実態、市民や利用者へのアンケート調査の結果を踏まえ、評価の実施と対応策・改善策の検討を行います。

関市シティバスの実証運行の概況

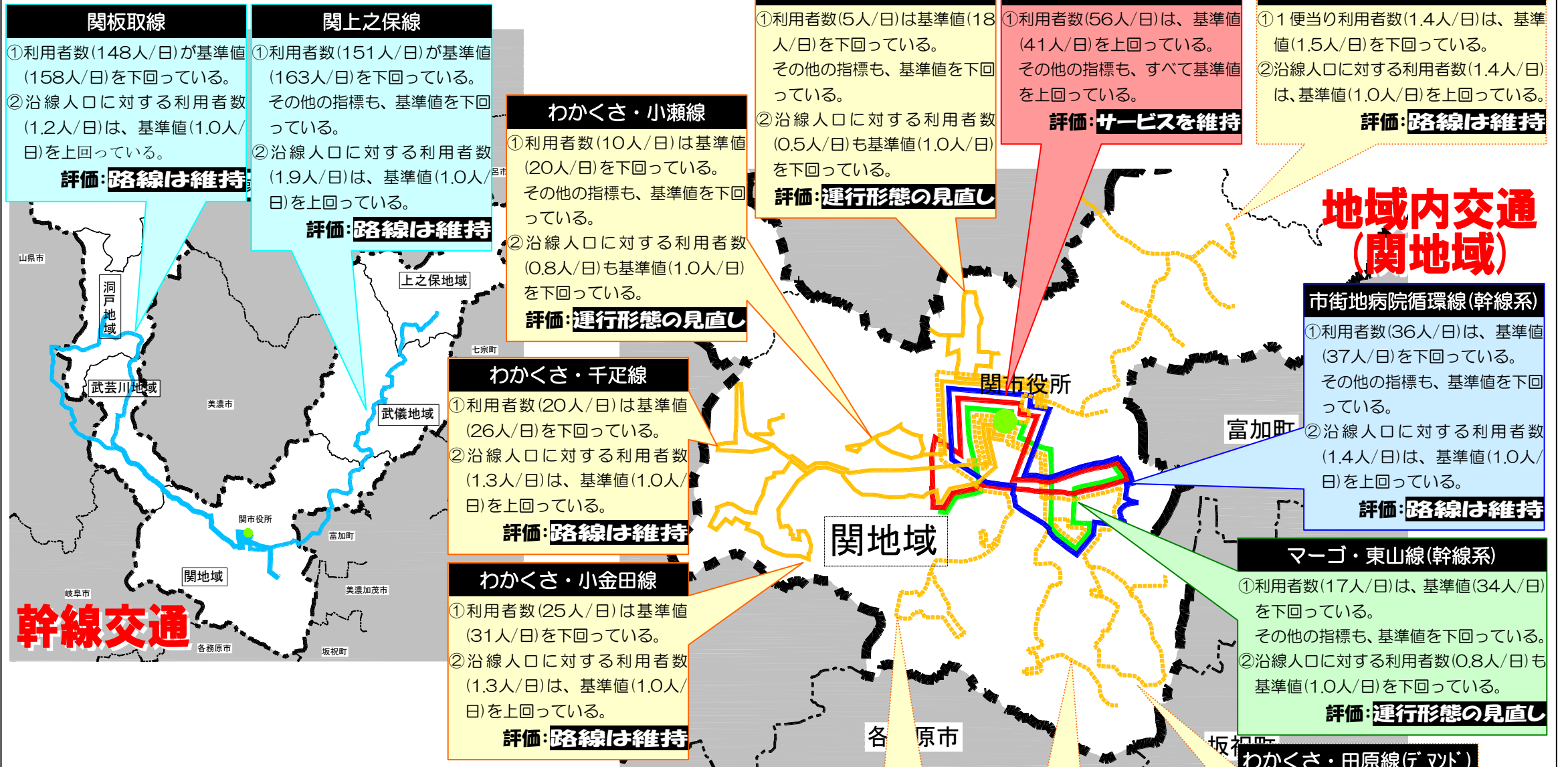
- H22.10現在、市内で13路線が実証運行を行っています(右図参照)。
- H21.10～22.9の1年間で17万4千人の利用がありました。
- しかしながら、運賃収入で賄えない欠損金は、年間1.9億円となっています。
- さらに、実証運行以外の自主運行バスや中山間地域の無料試験走行の経費(下表参照)を含めると欠損金の総額は年間2.7億円になります。
- この欠損金は、税金等の公的資金を投入することによりバス路線が維持されています(世帯あたり8千円/年を投入していることとなります)。
- 今後ともバス路線を維持していくためには、より多くの市民の方が利用するバスにしていくことが必要です。

平成21年度の収支状況(万円/年)

		収益	経費	損益
実証運行バス	幹線交通			
	関板取線	460	5,240	▲4,780
	関上之保線	930	6,390	▲5,460
	関地域内幹線			
	買い物循環線	180	2,090	▲1,910
	市街地病院線	170	1,450	▲1,280
	マーゴ・東山線	70	1,260	▲1,190
	関地域内支線(4路線)	210	2,980	▲2,770
	関地域デマンド路線(4路線)	-	1,860	▲1,860
	計	2,020	21,270	▲19,250
中山間地域内交通(無料試験走行)	-	3,700	▲3,700	
その他自主運行バス(※)	1,070	5,240	▲4,170	
合計	3,090	30,210	▲27,120	

※ 牧谷線、板取線、洞戸関線の3路線

路線別の中間評価の結果



幹線交通

地域内交通(関地域)

評価指標

設定指標		基準値設定の考え方
①チェック1	利用者数	再編前の8%増を目標に設定
	1便あたり利用者数(※)	同上
	利用者1人あたり補助金	再編前の実績を基に設定
②チェック2	沿線人口に対する利用者数	再編前の実績を基に設定

注) デマンド運行のチェック1は、(※)のみで評価を実施します。

<お問い合わせ先>
 関市 企画部 まちづくり推進課
 担当者 山田・篠田
 TEL (0575) 22-3131(代)

※ 文書等を廃棄する場合は、雑誌などの資源回収に合わせてお出してください。