

令和2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）

## 関市地域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 令和元年6月26日 確保維持計画策定等

直近の二次評価結果	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>市街地循環線、買い物循環線の統合については、統合後の利用状況等を把握しネットワーク全体の利便性・効率性の向上に努められることを期待します。</p>	<p>路線再編に向けて、事業者等と運行形態についての打ち合わせを行い、令和元年度第2回関市公共交通活性化協議会において、路線再編案を提示した。さらに、令和2年度第1回関市公共交通活性化協議会で路線再編案の承認を得て、令和2年10月から市街地路線を統合し、運行を開始する。</p>	<p>乗降調査やアンケートを実施することで路線再編後の利用状況を把握し、利用者の意見等を反映させた路線やバス停等の見直しを行っていく。</p>

## 地域の特性

- ・ 岐阜県の中心部に位置  
V字型 472.33km<sup>2</sup>  
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～令和3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

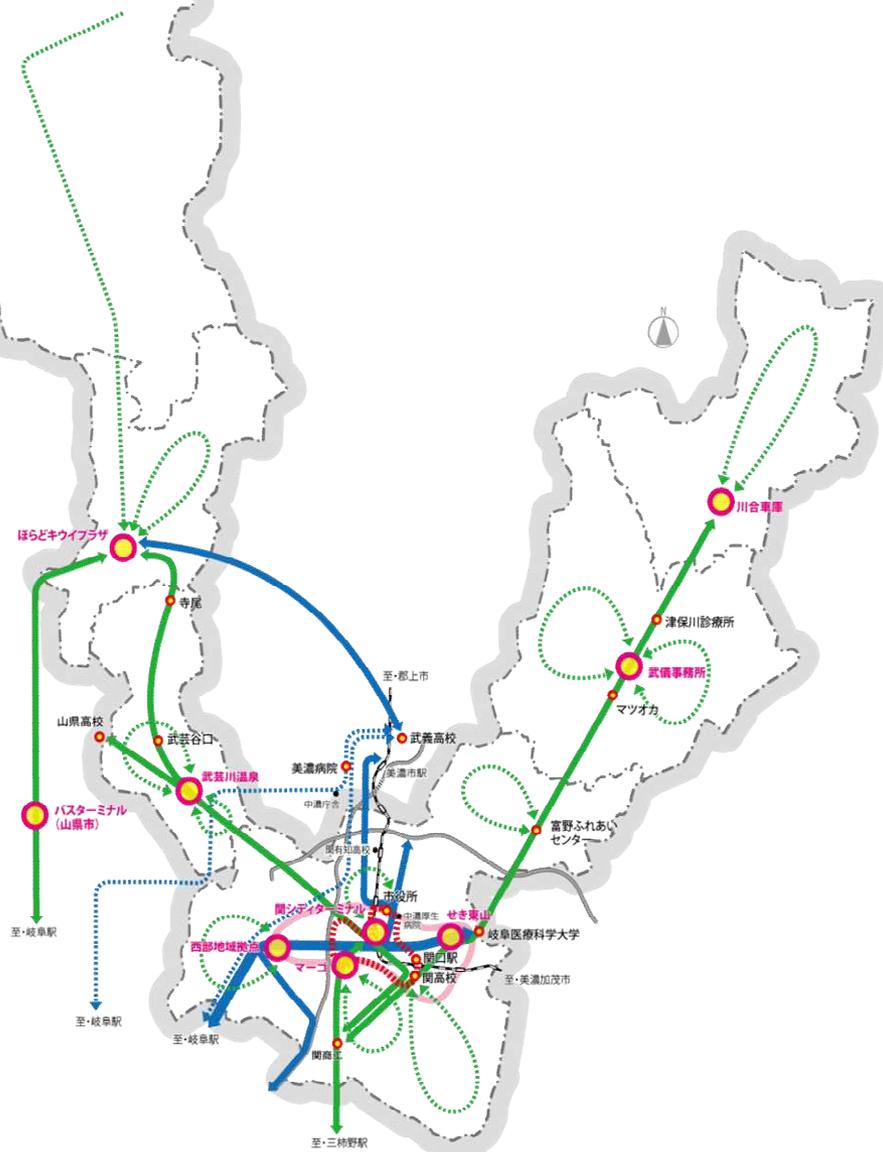
#### 方針2

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



## 目標1 地域住民のニーズを踏まえ、まちづくり連携した公共交通ネットワークの形成

### 1-2 バス路線の再編

- ・ 関市立地適正化計画との連携を図りながら、運行実績や乗降調査の結果を踏まえ、買い物循環線の増便とパターンダイヤを設定した。市街地病院循環線の廃止に伴い、利便性が損なわれないよう**関板取線の延長**と**デマンドバスの乗降所を新設**した。

令和元年 5月 乗降調査実施

令和2年 1月 関市公共交通活性化協議会で路線再編案を提示

令和2年 6月 関市公共交通活性化協議会で路線再編案について承認

令和2年10月 運行開始  
乗継証明書による乗継検討



### 1-5 バス・鉄道の連携強化

- ・ 関シティバスと鉄道を乗り継ぐ場合、市内在住の高校生に限りバス料金免除（平成30年4月～）

令和元年度 件数14件 申請者4人

令和2年度 件数17件 申請者5人  
(～11月末)

## 目標2 気軽に利用でき持続可能な公共交通の実現

### 2-3 学生通学支援補助制度の導入

- ・ 高速名古屋線の通学定期乗車券購入に対して1カ月あたり5,000円補助（平成29年4月～）

令和元年度 申請者63人 補助金額1,985,000円

令和2年度 申請者41人 補助金額 575,000円  
(～11月末)

## 目標4 様々な主体の連携による公共交通の維持改善

### 4-2 地域内における新たな移動手段導入支援

- ・ 津保川地域内バスが運行する武儀地区の運行形態について、効率のよいバス運行を目指して、**自由**

**経路ミーティングポイント型デマンド方式に変更**する

よう提案した結果、令和2年4月から提案のとおり運行を開始した。



### 1. GTFS整備

グーグルマップで関シティバスの経路検索ができるようにGTFS整備を行いました。モネの池や板取温泉等に行ける板取ふれあいバス他、民間路線や長良川鉄道にも対応し、より便利になりました。



### 3. 自動運転実証実験

自家用車に頼らなくても、安心して移動できるまちづくりを目指していくために公道での自動運転実証実験を実施しました。参加者にアンケートしたところ、約8割が「完全運転が実現したら乗ってみたい」との回答があり、今後に期待する声を多くいただきました。

### 2. 車いす乗降講習

車いす利用者のバスへの乗降方法を学ぶだけでなく、車いす利用者の気持ちを理解する目的で岐阜バス営業所の運転手39名を対象に車いす体験教室を実施しました。



### 4. 高齢者運転免許自主返納促進事業

運転免許証を自主返納された高齢者などに関シティバスが3年間無料になる自主返納者等支援乗車証を交付する制度を4月から開始しました。HPや広報などでPRし、令和2年11月末時点で74名に乗車証を交付しました。

**自己評価** 関市公共交通活性化協議会 令和3年1月21日 (木)

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	449 人/日	未達成	市外への移動によく使われるバス停の乗降人数が減少している。コロナによる市外への移動自粛が主な要因と思われる。
【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	5,253 円/年	未達成	人口減少に加え、市街地路線の協定単価の増額により、運行経費が増加し、年間負担額が増加した。
【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	9.0 回/人	未達成	営業路線の利用者数の減少が目立つ。コロナによる市外への移動自粛が主な要因と思われる。
【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	4.9 回/人	未達成	洞戸地域では、平日は通院や買い物利用、土日祝日は観光利用により利用回数を伸ばしている。
【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 13.7% 不満足 36.4%	達成	バス停要望や学生通学支援補助などで利便性が向上し、利用促進の効果が反映されたものと考ええる。路線再編により今後も満足度が上がることに期待したい。

## 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	R01	R02	評価	基準値	R01	R02	評価	基準値	R01	R02	評価	基準値	R01	R02			
市幹線	関板取線	138.0	149.4	119.3	未達成 ↓	10.0	12.5	10.0	達成 ↓	1,000	757	913	達成 ↓	15.0	13.7	10.6	C		
	関上之保線	122.0	100.1	78.8	未達成 ↓	9.0	6.6	5.2	未達成 ↓		1,387	2,055	未達成 ↓		7.2	5.5	C		
関地域幹線系	買い物循環線	62.0	124.0	96.2	達成 ↓	5.0	8.4	6.5	達成 ↓		439	821	達成 ↓		16.5	9.2	A		
	市街地病院循環線	50.0	27.2	19.6	未達成 ↓	4.0	2.8	2.0	未達成 ↓		1,396	2,638	未達成 ↓		5.7	2.9	C		
関地域支線系	小金田線	50.0	44.7	32.6	未達成 ↓	8.0	9.1	6.6	未達成 ↓		868	1,406	未達成 ↓		8.4	4.3	C		
	千疋線	43.0	20.9	14.2	未達成 ↓	7.0	4.2	2.9	未達成 ↓		1,287	2,218	未達成 ↓		6.0	2.7	C		
デマンドバス	富野線	設定しない	3.5	2.2	-	↓	2.0	1.3	1.2	未達成 ↓	設定しない	4,603	6,343	-	↓	設定しない	3.5	2.7	C
	田原線		3.7	2.8	-	↓	3.0	1.8	1.7	未達成 ↓		2,774	3,345	-	↓		3.5	2.7	C
	迫間線		13.4	9.6	-	↓	2.0	2.6	2.1	達成 ↓		1,811	2,659	-	↓		3.5	2.7	C
	向山線		12.7	10.0	-	↓	3.0	2.8	2.3	未達成 ↓		2,204	2,963	-	↓		3.5	2.7	C
デマンドタクシー	下有知地区	10.1	7.7	-	↓	1.5	1.4	1.3	未達成 ↓	1,594	1,854	-	↓	15.0	14.0	12.0	B		
	瀬尻・広見地区	2.3	1.6	-	↓	1.5	1.2	1.1	未達成 ↓	2,062	2,490	-	↓		11.7	9.8	C		

路線太字 = 国庫補助対象路線

路線名	評価	考察
関板取線	C	前年比20%減。全路線で最も減少率が低い。総合病院から地元の個人医院に利用がシフトした。
関上之保線	C	前年比21%減。コロナ禍で上之保・富野地域の利用者が減少した。
買い物循環線	A	前年比22%減。評価基準値を満たす買い物や通院利用者を確保できており、減少率が低い。
市街地病院循環線	C	同じ市街地を運行する買い物循環線の20%程度の利用規模で、その役割を果たせていない。
小金田線	C	前年比27%減。病院・商業施設と団地を結ぶ生活路線として機能。公共施設利用が特に減少。
千疋線	C	前年比37%減。病院・商業施設と団地を結ぶ生活路線として機能。住宅地の利用者が特に減少。
デマンドバス	C	前年比26%減。新設した乗降所は概ね利用されている。今後も利用者要望等で見直しを図る。
デマンドタクシー	C	前年比24%減。下有知地区は、全路線の中で減少率が高く、毎月減少率も上がっている。

## 路線別評価に応じた改善

市街地病院循環線

**課題** 3年前と比べて 利用者数：1,443人減 利用者1人あたりの補助額：1,176円増

**対応** 路線再編（買い物循環線との統合）に向けた取り組みを実施。

- 令和元年 5月 関板取線とともに乗降調査を実施。
- 令和2年 1月 関市公共交通活性化協議会で路線再編案を提示。
- 令和2年 6月 関市公共交通活性化協議会で路線再編案について承認を得る。
- 令和2年10月 路線再編実施。

※再編後の利用状況を把握し、必要に応じて見直しを行っていく。

全路線

**課題** 昨年度と比べて 利用者数：42,805人減 利用者1人あたりの補助額：373円増

**対応** 新型コロナウイルス感染拡大予防に関する施策を行う。

- 令和2年 4月 バス運行事業者に注意喚起文書の掲示を依頼  
プレミアム付き商品券事業開始（タクシー事業者2社登録）
- 令和2年 8月 バス車両のバクタクーンを実施  
新型コロナウイルス感染症対策実施ステッカーを表示
- 令和2年 9月 地域内バス運行団体に対するコロナ対策経費の補助を決定  
地域内バス運行団体で利用する非接触型温度計を購入

※引き続き、新型コロナウイルス感染拡大予防を行いながら、利用促進を図る。



## 利用促進の継続

交通結節点の整備・改善  
(1-3)

関シティターミナル駐車場利用料金の電子マネー対応や、ほろどキウイプラザ駐輪場の新設により、自家用車や自転車での乗継を便利にする。

バス乗り方教室  
(4-4)

運転免許証を所持しており、公共交通をほとんど利用したことがない高齢者を対象にした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年生を対象に公共交通を使った通学方法や補助制度を載せたチラシを配布する。バス利用促進動画を作成し、配信する。