

令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

関市地域公共交通活性化協議会 (関市)

平成21年 3月21日設置

令和4年 3月 末日 関市地域公共交通計画策定 (予定)
(計画期間: 令和4年4月~令和9年3月)

令和2年 6月26日 フィーダー系統 確保維持計画策定等

令和4年 1月13日 令和2年度評価結果送付

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
<ul style="list-style-type: none">・乗降調査を実施、利用実態を把握した上で市街地路線が再編されたことを評価します。・新たな公共交通の方法として、自動運転技術の実証実験が行われたことを評価します。・これまでの網形成計画での取組の評価、課題を整理した上で、新地域公共交通計画の策定に向け協議されることを期待します。	<ul style="list-style-type: none">・新地域公共交通計画の策定に向け、各種調査を実施し、公共交通の利用実態やニーズの把握・分析を行い、網形成計画での取組の評価や課題を整理した上で、新地域公共交通計画（案）を作成しました。なお、令和3年度第2回関市公共交通活性化協議会において、当該計画（案）の内容を確認しました。	<p>新地域公共交通計画策定後は、当該計画の基本方針を実現するために設定した目標の達成状況を評価指標により確認し、事業実施による効果検証、路線ごとの課題とその改善策の検討を実施します。</p> <p>その一端として、計画策定時の調査で得た市民要望等を参考に、昨年度実施した再編路線（関板取線）のダイヤを4月より一部改正し、利便性を向上させます。</p>

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～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

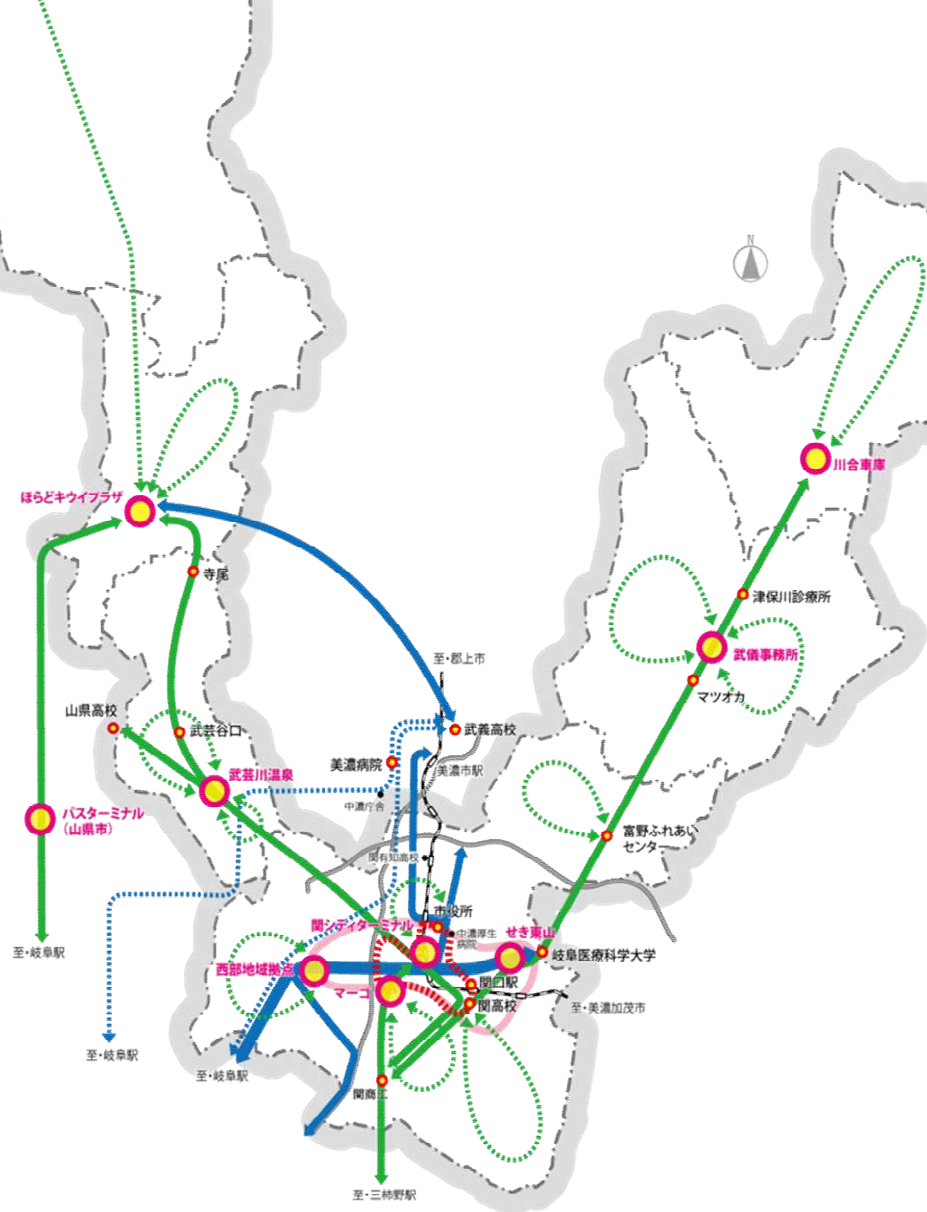
方針2

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

1-5 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、市内在住の高校生のバス料金免除（平成30年4月～）

令和2年度 件数21件 申請者5人
 令和3年度 件数11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2年度 申請者41人 補助金額740,000円
 令和3年度 申請者73人 補助金額845,000円
 （～11月末）

4-2 高齢者運転免許証自主返納促進事業の導入

- ・運転免許証を自主返納された市内在住の高齢者などに対し、関シティバスの料金が3年間無料になる乗車証を交付（令和2年4月～）

令和2年度 申請数124件 利用回数1,440回
 令和3年度 申請数54件 利用回数2,883回
 （～11月末）

目標3 わかりやすく乗って楽しい公共交通づくり

3-2 路線バスの旅「企画乗車券」の導入

- ・岐阜バスと連携し、路線バスが年末年始6日間乗り放題になる乗車券と関牛乳サブレをセットにしたお得なきっぷの発売を企画し、販売を開始

3-4 イベント装飾バスの実施

- ・バスへの親しみやその利用促進を目的に、市内の園児が内装をクリスマス仕様に装飾するイベントを開催し、そのバスを市内で運行



1. 公共交通利用に関するちらし配布

昨年度に引き続き、市内の中学校3年生を対象に、公共交通を使った高校別の通学方法や通学費用の他、乗継証明書による関シティバスの料金補助に関するチラシを作成し、配布しました。

高校に進学される皆さん 路線バスで通学しませんか 関市の公共交通は高校に進学される皆さんが積極的に活用しながら便利に暮らしている大きな誇りです。以下、関市バスや路線バス(他)の活用方法や通学費用の補助に関するチラシを作成してご紹介します。

関高校・関商工高校に進学される方
 関上之保線をおすすめします。乗継証明書(乗客1名)利用で乗継料なくとも乗れます。
乗継料 乗継料なし(関上之保線) 乗継料あり(他線) 乗継料あり(他線)

関有知高校に進学される方
 関上之保線から長良川鉄道への乗継をおすすめします。
なお、乗継証明書(1名)を使用すると、関上之保線分の料金8,000円(1か月あたり)の負担が軽減となります。大変お得です。

武蔵高校に進学される方
 関上之保線から長良川鉄道への乗継をおすすめします。
なお、乗継証明書(1名)を使用すると、関上之保線分の料金8,000円(1か月あたり)の負担が軽減となります。大変お得です。

富田高校・岐阜東高校に進学される方
 関上之保線から岐阜路線への乗継をおすすめします。
なお、乗継証明書(1名)を使用すると、関上之保線分の料金8,000円(1か月あたり)の負担が軽減となります。大変お得です。

※1 乗継料は乗継1名につき乗継料の半額(関上之保線)のみの適用となります。乗継料は乗継料の半額(関上之保線)のみの適用となります。乗継料は乗継料の半額(関上之保線)のみの適用となります。乗継料は乗継料の半額(関上之保線)のみの適用となります。

2. コロナワクチン接種支援事業

コロナワクチン接種会場までの移動に関シティバスを利用する市民を対象に、関シティバスの料金を無料にしました。令和3年11月末時点で、504名の利用がありました。

コロナワクチン接種のシティバス等利用
 車で運賃を無料にします!!

コロナワクチン接種会場までの移動にシティバス等を利用される市民を対象に、接種券を提示することで運賃を無料にします。

【対象となる方】
 ・ワクチン接種のために、シティバス等を利用して接種会場(乗継接種、個別接種)へ移動される市民

【対象期間】
 ・令和3年9月26日(水)から令和3年12月末日

【ご利用方法】
 ・ワクチン接種会場の乗継りバス等で降車する際、運転手に「ワクチン接種券(接種済証)」を提示してください。
※ワクチン接種以外の目的での利用はできません。

対象となるバス・タクシー

【路線バス】
 ・関上之保線 ・関上之保線 ・関上之保線
 ・関上之保線 ・関上之保線 ・関上之保線
 ・関上之保線 ・関上之保線 ・関上之保線

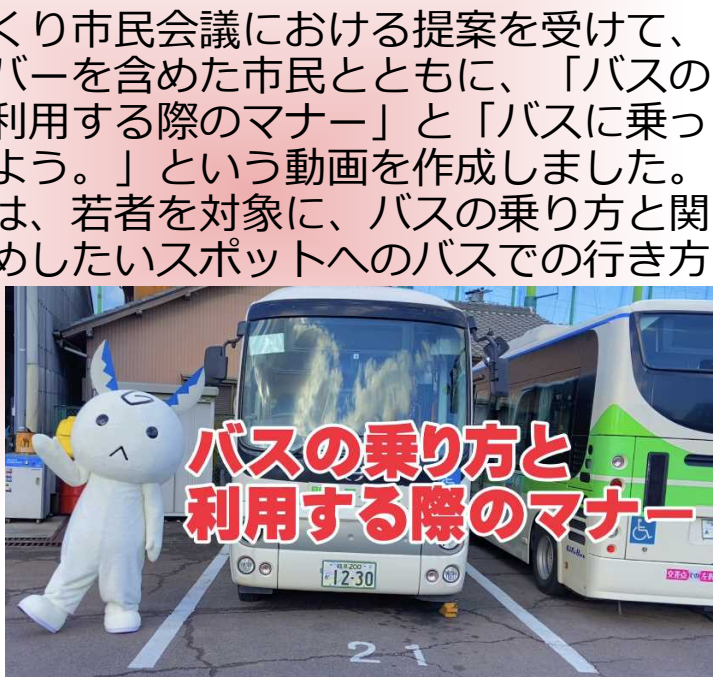
【デマンドバス】(予約必要)
 ・わかき乗継線 ・わかき乗継線
 ・わかき乗継線 ・わかき乗継線

【デマンドタクシー】(予約必要)
 ・関市デマンド乗継タクシー

お問い合わせ先 関市 基盤整備部 都市計画課
 担当: 和田・中橋 TEL: 0575-23-7961

3. バス利用促進動画作成及び配信

まちづくり市民会議における提案を受けて、会議メンバーを含めた市民とともに、「バスの乗り方と利用する際のマナー」と「バスに乗って旅をしよう。」という動画を作成しました。この動画は、若者を対象に、バスの乗り方と関市でお勧めしたいスポットへのバスでの行き方を楽しく伝えるため、キャラクターなどを登場させ、視聴しやすいように動画サイトYouTubeの関市公式チャンネルで配信しました。



自己評価

関市公共交通活性化協議会

令和4年1月13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	685人/日	未達成	路線再編により乗降人数が増加したが、その後はコロナによる外出自粛が続き、コロナ前の乗降人数を取り戻せていない。
【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	5,326円/年	未達成	運賃収入の減少に加え、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	7.9回/人	未達成	全交通モードにおいて利用者が減少している。他者との接触を避けるため、外出自粛や家族による送迎、マイカーへの転換が働いたと考える。
【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	3.6回/人	未達成	全地域で利用回数が減少しており、意見交換会で高齢者から不要不急の外出を控えているという声が多く、バスから家族による送迎に移行している。板取地域については、観光客も減少している。
【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 13.1% 不満足 30.8%	達成	路線再編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られる。今後もバス停要望などで改善を図りたい。

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	R02	R03	評価	基準値	R02	R03	評価	基準値	R02	R03	評価	基準値	R02	R03			
定時 定路線	関板取線★	138.0	119.3	119.3	未達成 →	10.0	10.0	10.0	達成 →	1,000	913	1,071	未達成 ↓	15.0	11.4	10.4	C		
	関上之保線	122.0	78.8	73.9	未達成 ↓	9.0	5.2	4.8	未達成 ↓		2,055	2,177	未達成 ↓		6.2	5.6	C		
	買い物循環線	62.0	96.2	120.5	達成 ↑	5.0	6.5	6.0	達成 ↓		821	837	達成 ↓		9.9	9.7	A		
	小金田線★	50.0	32.6	31.2	未達成 ↓	8.0	6.6	6.2	未達成 ↓		1,406	1,741	未達成 ↓		4.9	4.5	C		
	千疋線★	43.0	14.2	10.5	未達成 ↓	7.0	2.9	2.1	未達成 ↓		2,218	2,971	未達成 ↓		3.3	2.8	C		
デマンド バス	富野線	設定 しない	2.2	2.8	-	↑	2.0	1.2	1.4	未達成 ↑	設定 しない	6,343	6,364	-	↓	設定 しない	2.7	3.1	A
	田原線		2.8	5.1	-	↑	3.0	1.7	2.3	未達成 ↑		3,345	2,507	-	↑		2.7	2.9	A
	迫間線		9.6	9.5	-	↓	2.0	2.1	2.0	達成 ↓		2,659	2,751	-	↓		2.7	2.7	B
	向山線		10.0	9.0	-	↓	3.0	2.3	2.0	未達成 ↓		2,963	2,642	-	↑		2.7	2.2	B
デマンド タクシー	下有知地区	設定 しない	7.7	5.5	-	↓	1.5	1.3	0.9	未達成 ↓	設定 しない	1,854	2,099	-	↓	15.0	12.1	11.0	B
	瀬尻・広見地区		1.6	3.4	-	↑	1.5	1.1	1.8	達成 ↑		2,490	2,652	-	↓		9.8	8.5	A

★国庫補助対象路線

路線名	評価	考察
関板取線★	C	前年比0.2%減。路線再編でのルート延長で新規利用者を確保するも外出自粛の影響で減少。
関上之保線	C	前年比6%減。外出自粛の影響によって武儀・神野地域の定期利用者が減少した。
買い物循環線	A	前年比24%増。路線再編での増便やバス停新設によりコロナ前並みの利用者数に回復した。
小金田線★	C	前年比5%減。バス停新設や買い物需要はあるものの、外出自粛の影響で減少が続いた。
千疋線★	C	前年比21%減。外出自粛の影響による定期利用者離れが顕著に表れ、全路線で最も減少。
デマンドバス	B	前年比2%減。路線再編で新規利用者を確保するも外出自粛の影響で減少した。
デマンドタクシー	B	前年比15%減。車内の狭い空間での乗り合わせを避けるための利用控えにより減少した。

公共交通に対する課題を把握するため、各種調査を実施

調査種別	対象路線	調査結果
データ分析	民間路線バス4路線、自主運行バス2路線	平成30年10月～令和元年9月のOD等分析
乗降調査	関シティバス5路線	10/8(金):454人、10/3(日):277人
	長良川鉄道市内6駅	10/8(金):1,181人、10/3(日):368人
アンケート調査	関シティバス全路線	定時定路線(回答数 731票) デマンド路線(回答数 29票)
	長良川鉄道市内6駅	配布数 667票、回答数 102票(回収率:15%)
	市内3高校	回答数 1,076票
ヒアリング調査	商業施設4店舗	回答数 平日:194票、休日:195票
意見交換会	中山間部4地域、関市街地部5地区	地域住民の意見集約

考 察

- ・ 買い物循環線は、商業施設を発着地とする利用が多く、幅広い年齢層に利用されている
- ・ 支線系統は、買い物や通院目的とする利用が多く、利用者は高齢者が多い
- ・ 幹線系統は、**通勤通学を目的とする利用が多く、利用者は学生が多い**
- ・ 感染症拡大により**外出の機会が減少**している
- ・ 市外への移動先は、山県市や美濃市、美濃加茂市が多く、運転免許証を持たない定期利用者はいるものの、大多数の人は車を使って移動している
- ・ 市民には、**免許返納後の公共交通利用を検討**する人がいる
- ・ **人口は減少傾向**にあるが、**公共交通にかかる公的負担額が増加**している

【通学における公共交通に対する考え】

- ・ 自転車や家族による送迎で通学している高校生が7割以上を占めている
- ・ 運賃支払やダイヤ、乗継、清算などに不安を感じている
- ・ 公共交通を利用する高校生から、鉄道運賃、ダイヤ、便数、ルート、バス待ち環境に対して改善を求める声がある

計画目標達成状況

評価指標		H29	H30	R1	R2	R3
1	市街地における1日あたりのバス乗降人数	達成	達成	達成	未達成	未達成
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	未達成	未達成	未達成	未達成	未達成
3	人口1人あたりの公共交通の年間利用回数	達成	達成	達成	未達成	未達成
4	人口1人あたりの地域内バスの年間利用回数	未達成	未達成	未達成	未達成	未達成

考察

1	人口減少、コロナによる外出自粛、家族による送迎やマイカーへの転換など様々な要因が重なって令和2年度から目標達成に至っていない。 市街地におけるバス施設整備の他、コロナ対策やそのPRを行い、より多くの人により使いやすい公共交通を実現する必要がある。
2	運賃収入の減少及び運行経費の増加が年々進んでいるため、目標達成できなかった。 今後も運行経費の増加が見込まれるため、利用者の意見や路線ごとの乗降者数を参考にした柔軟な路線の見直しを図るなどしてより効率的・効果的な公共交通を実現し、その維持に努める必要がある。
3	コロナによる外出自粛、家族による送迎やマイカーへの転換など様々な要因が重なって、令和2年度から目標達成に至っていない。 自家用車を運転できない学生や運転免許の自主返納をする高齢者などの利用を取り込み、高頻度利用者に向けて市内を気軽に移動できる割引制度を検討し、観光利用回復に向けた利用促進を図る必要がある。
4	もともと運転免許証を持っていない定期利用者がいるものの、外出自粛や観光客の減少が続き、目標達成に至っていない。評価指標3のように、 高校生、高齢者及び観光客の利用を確保するだけでなく、地域の運行状況に応じた運行形態の見直しを図る必要がある。

自己評価、路線別評価、調査結果及び計画目標達成状況に応じた改善

関市公共交通網形成計画（現計画）

課題

- 1 地域に住み続けられる移動サービスの提供
- 2 市内を気軽におでかけできる地域公共交通ネットワークの構築
- 3 まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築



関市公共交通計画（新計画）

現計画課題を踏まえた目標

- 1 **高校生が公共交通で通学できるサービスの提供**
 - ・若者の流出防止を図る高校生を対象にした事業展開
 - ・通勤通学に加え、ふだんの外出に使いやすい公共交通サービスの提供
- 2 **より多くの人使いやすい公共交通サービスの提供**
 - ・高齢者をはじめとする市民や観光客が車に過度に頼らない分かりやすい公共交通
- 3 **持続可能な公共交通サービスの確保**
 - ・市民、交通事業者、行政など様々な主体による連携や役割分担

利用促進の継続

バス停環境の改善
(1-4)

関シティバス待合所や長良川鉄道駅周辺駐輪場を整備し、バス待ち環境や自転車からの乗り継ぎ環境を向上し、公共交通の利用を伸ばす。

バスの乗り方教室
(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年生や進学を考えている高校生を対象に公共交通を使った通学方法や通学費用、補助制度を載せたチラシを配布する。