

関市地域公共交通計画

(令和4年度～令和8年度)



令和4年3月

関市



目 次

第1章 趣旨と位置づけ	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1
第2章 地域及び地域公共交通の現状	2
1. 関市の現状	2
2. 公共交通の現状	3
3. 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査・分析	6
第3章 関市地域公共交通網形成計画の評価	7
1. 前計画の概要	7
2. 前計画の事業及び実施状況	7
3. 目標の達成状況	8
第4章 地域公共交通の課題の整理	9
第5章 地域公共交通計画の基本的な考え方	10
1. 計画の基本方針	10
2. 施策群	11
第6章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	12
1. 事業と実施主体	12
2. 事業の実施スケジュール	23
第7章 目標の評価指標及び進行管理	24
1. 目標の評価指標	24
2. 目標の進行管理	26

第1章 趣旨と位置づけ

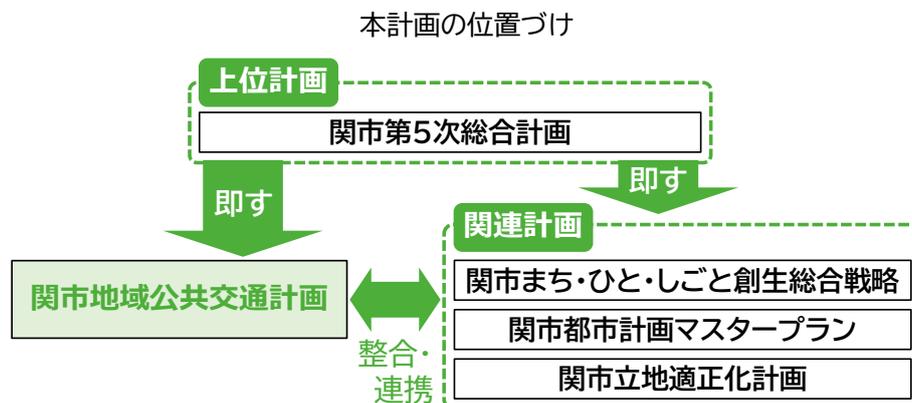
1. 計画策定の趣旨

- ・本市では、モータリゼーションの進展をはじめ、住宅や大規模店舗の郊外化、人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、多くの市民や観光客が自家用車に過度に頼らずとも移動できる地域公共交通ネットワークの構築を目指しています。
- ・地域公共交通に関する計画としては、平成21年に「関市地域公共交通総合連携計画」、平成28年度に「関市地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」）を策定し、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを面的に形成していくため、自主運行バスの運行や路線再編、利用促進等に取り組んできました。
- ・網形成計画の計画期間が令和3年度末で期間満了を迎えることから、網形成計画期間中の取り組み等を評価した上で、さらなる持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、「関市地域公共交通計画」を策定します。

※本計画では、「生活や観光の移動に必要でだれもが利用できる交通手段」を地域公共交通として扱い、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、乗合タクシー、自家用有償運送、タクシーを対象とします。

2. 計画の位置づけ

- ・本計画は、上位計画である「関市第5次総合計画」に即すとともに、関連計画である「関市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「関市都市計画マスタープラン」、「関市立地適正化計画」などのまちづくり計画と整合・連携を図り、各計画で目標とする公共交通像を実現するものです。



3. 計画の区域

- ・本計画の対象は、「関市全域」とします。

4. 計画の期間

- ・本計画の計画期間は、「令和4年度～令和8年度」の5年間とします。
- ・なお、公共交通を取り巻く環境の変化などに応じて計画を見直します。

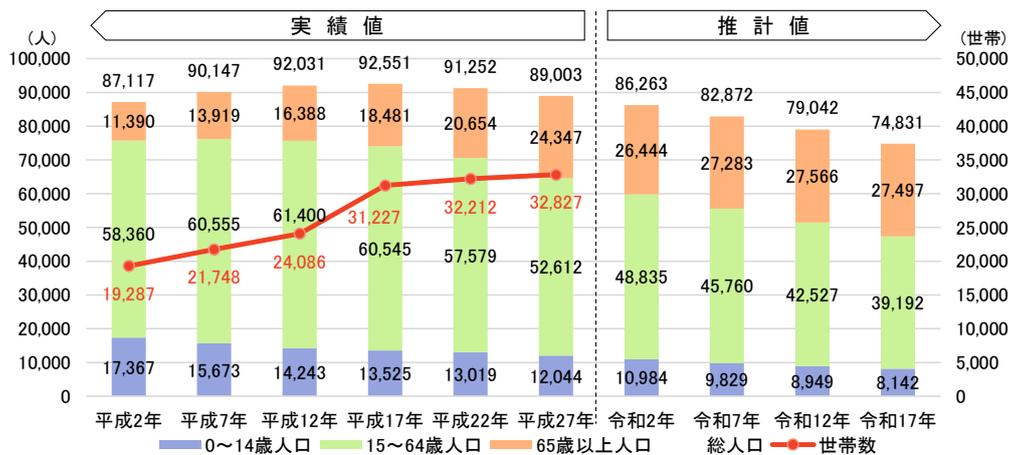
第2章 地域及び地域公共交通の現状

1. 関市の現状

(1) 人口・世帯

- ・本市の人口は、平成17年をピークに減少に転じ、令和7年にはピーク時の約10%減まで減少すると予測されています。
- ・平成27年度時点の高齢化率は27%ですが、今後も上昇を続け、令和17年には37%まで上昇すると予測されています。

人口と世帯数の推移と将来人口予測

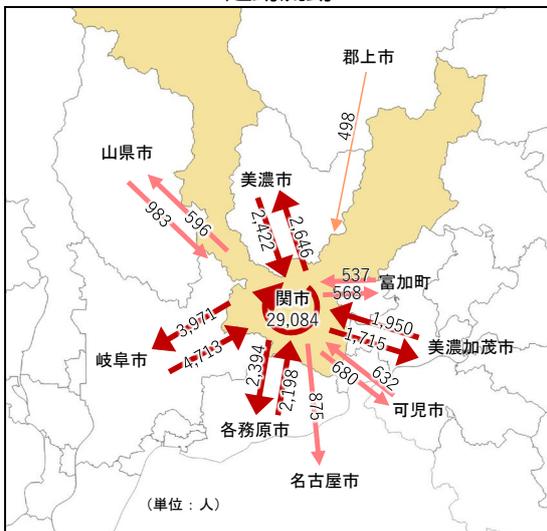


(資料：H2～H27 国勢調査、R2～R17 国立社会保障・人口問題研究所)

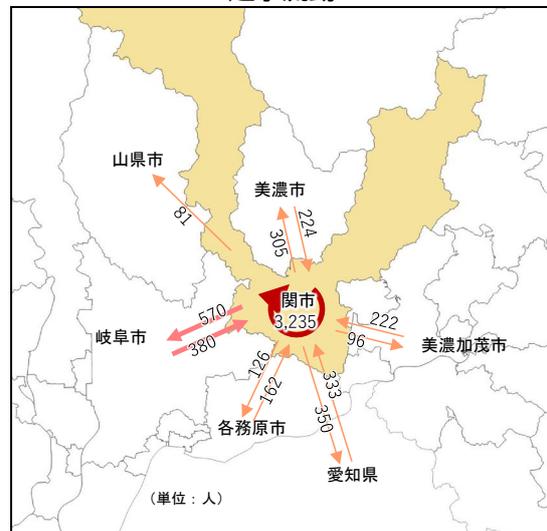
(2) 通勤・通学流動

- ・関市に居住する通勤者の37%、通学者の35%が、市外へ通勤・通学しており、特に岐阜市への通勤・通学が多くなっています。
- ・関市内に通勤・通学する通勤者の38%、通学者の40%は、市外から通勤・通学しており、特に岐阜市からの通勤・通学が多くなっています。

通勤流動



通学流動

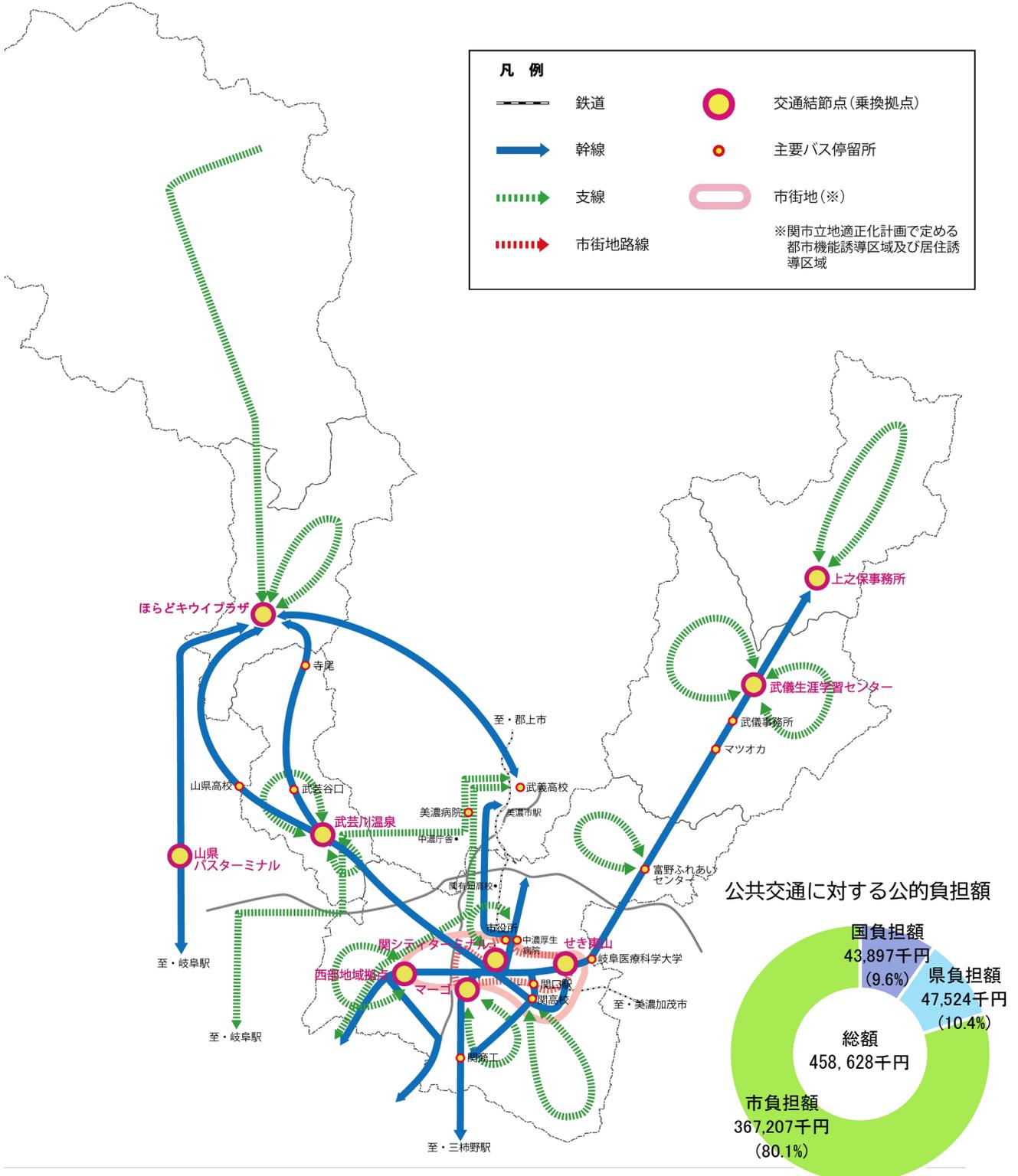


(資料：H27 国勢調査)

2. 公共交通の現状

(1) 現状の地域公共交通ネットワーク

- ・本市では、市内を運行する公共交通をそれぞれが担う役割を踏まえ、「幹線」、「支線」、「市街地路線」と位置づけています。
- ・これらのネットワークを維持するため、令和2年度は約4億6千万円を市・県・国で負担しており、この負担額は年々増加しています。



(資料：関市 都市計画課)

(2) 市内公共交通の分類と役割

区分	役割	路線名
幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道を補完し、本市と名古屋市、周辺都市間、市街地と両ウィング間を結ぶバス路線を位置づける <p style="text-align: center;">*：地域内フィーダー系統</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道：長良川鉄道 越美南線 ・ 高速バス：岐阜バス・名鉄バス 高速名古屋関美濃線 ・ 民間路線バス：岐阜バス 岐阜関線／倉知線 ・ 自主運行バス：岐阜板取線／牧谷線 ・ 関シティバス：関板取線*／関上之保線／上之保・関商工線
支線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内及び、各地区と幹線を結ぶバス路線を位置づける <p style="text-align: center;">*：地域内フィーダー系統</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間路線バス：岐阜バス 高美線／岐阜美濃線 ・ 関シティバス：わかくさ・小金田線*／わかくさ・千疋線*／わかくさ・富野線／わかくさ・田原線／わかくさ・迫間線／わかくさ・向山線／関市デマンド乗合タクシー ・ 地域内バス：板取／洞戸／武芸川／津保川地域内バス
市街地 路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地においては、シティバスにより利便性の高い移動サービスを確保する ・ 「せきてらす」と連携した観光客の移動手段として位置づける 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 関シティバス：買い物循環線
個別 輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道やバスを補完し、個別需要に対応した輸送を行う交通手段を位置づける 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉有償運送（4団体） ・ タクシー事業者（3事業所）

※網形成計画の策定以降、市街地での買い物利便性向上のため、買い物循環線の1時間ヘッド運行化等を行い、通学利便性向上のため、上之保・関商工線の新設や関板取線の経路変更、改善を図っています。

地域公共交通(地域内フィーダー系統)の確保維持に係る必要性

- ・ 地域公共交通ネットワークを確保するためには、地域の特性にあった公共交通サービスを提供する必要があり、地域特性に応じて以下のフィーダーバス路線を確保します。

★関板取線

(「ほらどキウイプラザ」で、地域間幹線「岐阜板取線」と接続)

- ・ 板取、洞戸及び武芸川の中山間地域の通勤、通学需要や通院、買い物時の移動支援のため、関市の中心市街地と中山間地域の中心を結ぶ既存のバス路線のうち、これら地域間を結ぶ路線を本市における幹線として位置づけ交通事業者と行政が主体となって高度なサービス水準を確保します。

★わかくさ・小金田線

(「関シティターミナル」で、鉄道駅「関駅(長良川鉄道)」と接続)

- ・ 中心市街地西側の小金田地区において、主に買い物や通院時の移動手段として、地域特性や需要に見合った運行形態で、長良川鉄道関駅やマージ等と連絡する公共交通サービスを確保します。

★わかくさ・千疋線

(「関シティターミナル」で、鉄道駅「関駅(長良川鉄道)」と接続)

- ・ 中心市街地西側の千疋地区において、主に買い物や通勤時の移動手段として、地域特性や需要に見合った運行形態で、長良川鉄道関駅と連絡する公共交通サービスを確保します。

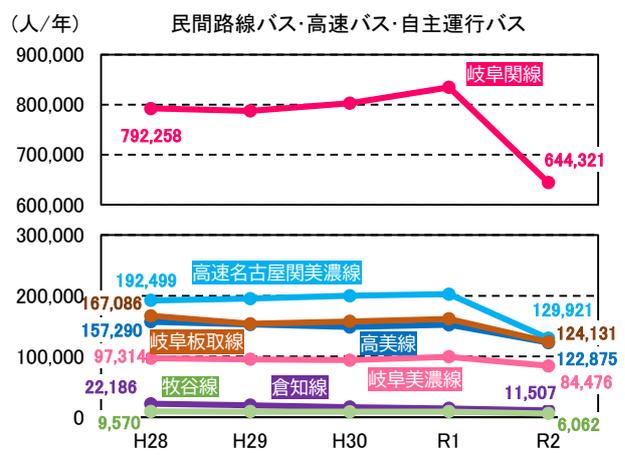
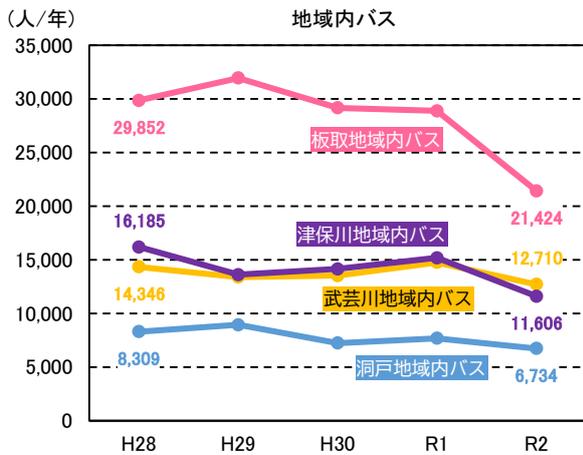
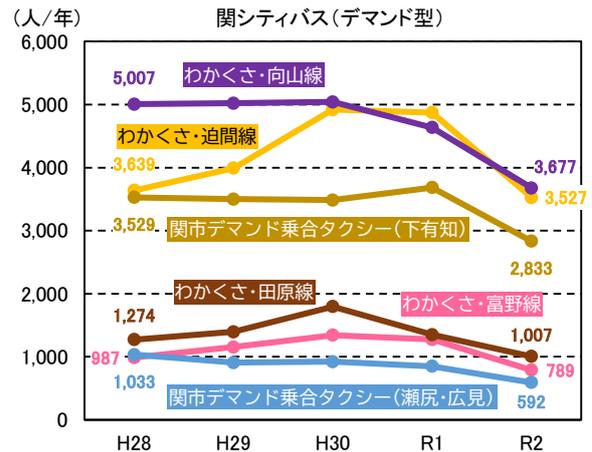
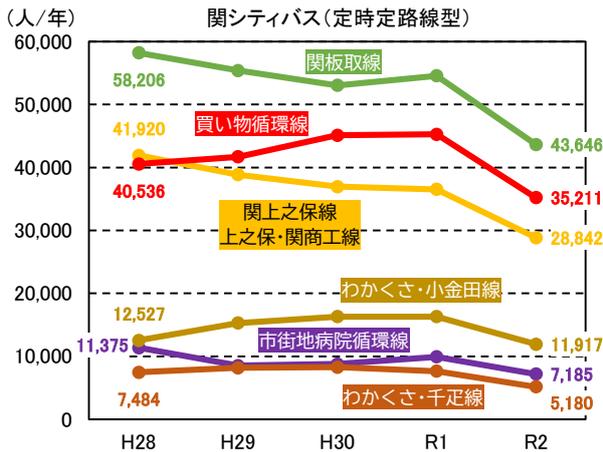
※これら公共交通相互間の接続性向上を図るため、公共交通ネットワークの構築に合わせて乗継拠点を整備し、まちづくりと一体となった活性化を図る必要があります。現在、合併地域において、公共施設等の統廃合が検討されており、これら整備の進捗に合わせて乗継拠点の整備を進めるものとします。

※路線再編等によって、地域内フィーダー系統の対象路線が変更となる場合は、必要に応じて本計画の記載内容の見直しを行います。

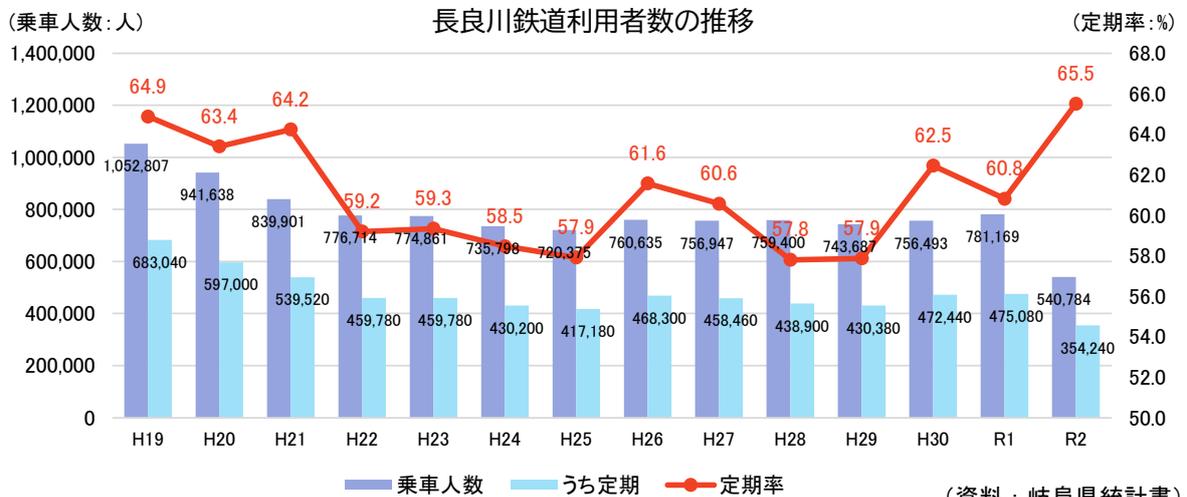
(3) 市内公共交通の利用状況

- ・ 関シティバス・地域内バス：利用者数は買い物循環線、わかくさ・迫間線は増加傾向にありますが、他の路線は横ばいとなっています。
- ・ 民間路線バス・自主運行バス：利用者数はほぼ横ばいまたは増加傾向となっています。
- ・ 長良川鉄道：利用者数は減少傾向にありましたが、平成22年度以降はほぼ横ばいとなり、定期利用者数は増加しています。
- ・ 令和2年度は、新型コロナウイルスの影響ですべての路線で利用者数が減少しています。

バス利用者数の推移



(資料：関市 都市計画課)



(資料：岐阜県統計書)

3. 公共交通の利用実態及びニーズに係る調査・分析

(1) 調査概要

- ・本計画の策定にあたり、乗降調査、利用者アンケート、高校生アンケート、施設来訪者ヒアリング等の調査を実施し、市内公共交通の利用実態や移動ニーズを把握しました。

バス乗降調査	<p>■民間路線バス（岐阜バス）</p> <p>【目的】 ICカードデータより、路線バスの利用実態（OD、バス停間通過人数）を把握する。</p> <p>【対象】 岐阜関線、岐阜美濃線、高美線、倉知線、牧谷線、岐阜板取線</p> <p>■関シティバス [10月8日(金)：454人、10月3日(日)：277人]</p> <p>【目的】 乗降調査より、バスの利用実態（OD、バス停間通過人数、利用者属性）を把握する。</p> <p>【対象】 関板取線、関上之保線、買い物循環線、わかくさ・小金田線、わかくさ・千疋線</p>
関シティバス利用者アンケート調査	<p>【目的】 関シティバスの利用実態やバスに対する意向を把握する。</p> <p>【対象】 関シティバス全路線</p> <p>【方法】 定時定路線：調査員による直接配布、直接回収 [回答数：731票] デマンド：ドライバーによる直接配布、郵送回収 [回答数：29票]</p>
長良川鉄道乗降調査	<p>【目的】 乗降調査より、鉄道の利用実態（便別利用者数、利用者属性）を把握する。</p> <p>【対象】 市内6駅（関富岡駅、関口駅、刃物会館前駅、関駅、関市役所前駅、関下有知駅）</p>
長良川鉄道利用者アンケート調査	<p>【目的】 鉄道の利用実態や意向を把握する。</p> <p>【対象】 市内6駅（関富岡駅、関口駅、刃物会館前駅、関駅、関市役所前駅、関下有知駅） [配布数：667票、回答数：102票(回収率：15%)]</p>
施設来訪者ヒアリング調査	<p>【目的】 市民の外出行動圏域を把握する。</p> <p>【対象】 マーゴ、バロー武芸川店、マツオカ武儀店、ゲンキー洞戸店 [回答数：389票]</p>
高校生アンケート調査	<p>【目的】 高校生の通学方法、公共交通に対する意見等を把握する。</p> <p>【対象】 関商工高等学校、関高校、関有知高校 [回答数：1,076票]</p>
市民意見交換会	<p>【目的】 地域内バスとデマンド路線の運行地域で、公共交通に対する意見等を把握する。</p> <p>【対象】 中山間部4地域、関市街地部5地区(コロナ禍により中山間部3地域のみ開催)</p>

(2) 調査結果まとめ

【各路線の利用状況】

- ・鉄道や民間路線バス、自主運行バス、関シティバスのうち幹線に区分される路線は主に通勤・通学で利用されている。そのため、平日朝・夕の利用者が多く、平日の昼間及び休日の利用者は少ない。また、利用者が比較的若い。
- ・関シティバスのうち支線に区分される路線は、買い物や通院目的での利用が多く、高齢者の利用が多い。
- ・買い物循環線は、マーゴを発着地とする利用が多く、関シティバスのなかでは幅広い年齢層に利用されている路線である。
- ・民間路線バスでは、JR岐阜、名鉄岐阜、三田洞、長良ヶ丘を発着地とするODが多い。

【高校生の通学実態】

- ・ふだんは自転車で通学する生徒が大半を占め、鉄道やバスを利用する人は1割程度で、雨天時は、自転車通学の多くが送迎に転換する。
- ・通学に公共交通を利用しない理由としては、運賃負担、乗り換えに対する抵抗、運行時間が合わないことなどが挙げられている。
- ・公共交通を利用して通学する生徒からは、ダイヤの改善要望が挙げられている。

【外出行動圏域】

- ・定期的に利用する市外の施設として、西ウィング居住者からは山県市方面、東ウィング居住者からは美濃加茂市方面の施設が挙げられている。美濃市とのつながりも深い。

第3章 関市地域公共交通網形成計画の評価

1. 前計画の概要

- ・本市では、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を目指し、平成28年度に「関市地域公共交通網形成計画」を策定しました。計画の概要は以下のとおりです。

計画の区域	関市全域
計画の期間	平成29年度(2017)～平成33年度(2021)までの5年間
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
目標	1. 地域住民のニーズを踏まえ、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成 2. 気軽に利用でき、持続可能な公共交通の実現 3. わかりやすく、乗って楽しい公共交通づくり 4. 様々な主体の連携による公共交通の維持・改善

2. 前計画の事業及び実施状況

- ・前計画に記載された事業は、概ね計画どおりに実施できていますが、事業1-2③及び2-2は、未実施となっています。
- ・事業1-2③は、マーゴ等を拠点とした路線再編事業を計画していました。しかし、過去にマーゴを乗継拠点とする路線を運行した際、市役所・わかくさプラザへの直通便を希望する意見が多かったことから、現在のわかくさプラザへ直通する形に再編した経緯があります。そのため、マーゴを拠点とする路線再編事業は実施しませんでした。
- ・事業2-2は、お得な共通定期券の導入事業でしたが、複数事業者間での運賃精算の方法が確立できていないため、今後、実施に向けた課題の洗い出しを行います。

事業内容			実施状況
1-1	公共交通の運行	路線別評価・運行の改善	◎実施
1-2	バス路線の再編	①幹線：利便性の高いサービスの提供	◎実施
		②支線：利便性の高いサービスの提供	◎実施
		③支線：商業施設を拠点とした路線再編(関地域)	×未実施
		④市街地路線：1時間1本以上の運行	◎実施
1-3	交通結節点の整備・改善		◎実施
1-4	バス停環境の改善		◎実施
1-5	バス・鉄道の連携強化		◎実施
2-1	市内における統一的な運賃体系の構築		○一部実施
2-2	お得な共通定期券の導入		×未実施
2-3	学生通学支援補助制度の導入		◎実施
2-4	高齢者運転免許証自主返納促進事業の導入		◎実施
3-1	公共交通総合マップ・時刻表の作成		◎実施
3-2	路線バスの旅「企画乗車券」の導入		◎実施

事業内容		実施状況
3-3	バスロケーションシステム等の導入	◎実施
3-4	イベント装飾バス・ラッピングバスの実施	◎実施
3-5	バス・タクシー車両のバリアフリー化	◎実施
4-1	自家用有償運送事業の運営体制の構築	◎実施
4-2	地域内における新たな移動手段の導入支援	◎実施
4-3	高速バス・岐阜関線の利用促進	○一部実施
4-4	バス乗り方教室の実施	◎実施
4-5	学生を対象とした公共交通利用のきっかけづくり	◎実施

3. 目標の達成状況

- ・評価指標①及び評価指標③は、令和元年度までは目標値を達成できていましたが、令和2年度はコロナ禍の影響で目標を下回りました。
- ・評価指標②は、計画期間中一度も目標値を達成できず、また年々市民1人あたりの年間負担額は増加しています。この理由として、人口及び利用者数の減少による運賃収入の減少や人件費等運行経費の増加が考えられます。
- ・評価指標④は、一定の利用者数は確保していますが、沿線人口の減少などの影響もあって、わずかに目標達成には至りませんでした。

	単位	基準値	目標値	実績値				
		H27	R3	H29	H30	R1	R2	R3
評価指標① 市街地 ^{※1} における1日あたりのバス乗降人数	人/日	1,300	1,300以上	1,322	1,331	1,367	449	685
評価指標② 公共交通 ^{※2} の維持に必要な市民1人あたりの年間負担額	円/年	3,900	3,900以下	4,345	4,500	4,824	5,253	5,326
評価指標③ 人口1人あたりの公共交通の年間利用回数 ^{※3}	回/人	12.0	12.0以上	12.8	13.0	13.1	9.0	7.9
評価指標④ 人口 ^{※4} 1人あたりの地域内バスの年間利用回数	回/人	5.0	5.0以上	4.8	4.8	4.9	4.9	3.6
参考 市民の満足度	満足	—	11.2以上	19.5	14.4	14.7	13.7	13.1
	不満足	—	50.8以下	46.6	38.4	37.3	36.4	30.8

基準値達成

※1 都市機能誘導区域及び居住誘導区域

※2 関シティバス、地域内バス、民間路線バス、自主運行バス、鉄道

※3 鉄道及び市外をまたぐバス路線については、路線全体利用者の距離按分やOD調査結果に基づき市民の乗車人数を算定

※4 洞戸、板取、武芸川、武儀、上之保

第4章 地域公共交通の課題の整理

【課題1】地域に住み続けられる移動サービスの提供

- せきのまちづくり通信簿によると、本市から転居したい理由として「公共交通が不便だから」を挙げる人が多く、市外への通勤や通学を転機に転出するケースもみられます。本市に住み続けてもらい、人口減少に歯止めをかけるためにも、公共交通で通勤・通学できる環境の整備が必要です。
- 高校生アンケートによると、通学に鉄道やバスといった公共交通を使用している人は非常に少なくなっています。その理由の一つとして、通学にかかる運賃負担が大きいという意見があり、公共交通で通学できるにもかかわらず、保護者に送迎してもらう生徒もいます。通学利用を促進し、保護者への負担軽減を図るためにも運賃負担の軽減を図る必要があります。

【課題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

- 高齢者ドライバーによる交通事故が社会的な問題となっており、市民にも運転免許証の返納を検討している方もいます。自家用車を運転できない学生や運転免許証を自主返納する高齢者をはじめ、いざという時にだれもが自家用車に過度に依存しなくとも生活できる移動サービスを提供し、安心して暮らせる地域にしていく必要があります。
- コロナ禍による外出自粛が続いているため、観光・レジャーといった自由目的での公共交通の利用者が大きく減少しています。本市の恵まれた観光資源を活かし、市内外からの観光目的での利用を回復させるため、公共交通を利用した観光地等へのアクセス方法をPRする等、観光客に向けた利用促進を図る必要があります。
- 現在、民間路線バスと関シティバス、地域内バス間で運賃格差が生じていることから、分かりやすく利用しやすい運賃体系を検討する必要があります。また、高頻度に利用される方の運賃負担を軽減し、市内を気軽におでかけできるような割引制度もあわせて検討する必要があります。
- 交通結節点や利用の多いバス停、駅等を中心に、待合室や上屋、ベンチ等を整備するとともに、わかりやすい情報提供を行い、利用しやすい環境を整備する必要があります。

【課題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

- 人口減少・少子高齢化が深刻化する中、公共交通を維持するため、関市立地適正化計画によるコンパクトなまちづくりと連携した公共交通体系を構築する必要があります。
- 現在は、年間約3億6千万円の市費（国や県も含めた公的負担としては年間約4億6千万円）を投入して公共交通サービスを維持していますが、今後は財政がひっ迫するおそれがあります。また、バスやタクシーの運転手不足が深刻化し、公的負担を追加してもネットワークを維持することが困難となる可能性もあります。
- 今後は限られた予算、限られた人材の中で公共交通を効率的・効果的に運行できる、持続可能な公共交通の運営の仕組みを構築する必要があります。

第5章 地域公共交通計画の基本的な考え方

1. 計画の基本方針

- ・本計画では、地域公共交通の課題を解決し、上位計画が目指す将来都市像を実現するため、公共交通の将来像及び目標を以下のように設定します。

【将来像】

ずっと暮らし続けられる^{まち}関市を支える 地域公共交通ネットワークの構築

【目標1】 高校生が公共交通で通学できるサービスの提供

- 本市の人口減少の抑制の観点から、若者の流出防止のため、特に高校生を対象とした事業を行います。
- 高校生やその家族に地域で永く住み続けてもらうため、地域に住みながら便利に通学や通勤ができ、ふだんの外出にも利用してもらえる公共交通サービスを提供します。

【目標2】 より多くの人が使し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、市内へ訪れる観光客が、自家用車に過度に頼らずとも通院や買い物などの日常生活や観光のための移動ができる、使いやすく分かりやすい公共交通サービスを提供します。

【目標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が連携・役割分担を行うことで、持続可能な公共交通の実現を目指し、地域公共交通ネットワークの確保・維持を図ります。

2. 施策群

- ・計画の3つの目標を達成するために実施する施策群として、以下の4つを設定します。

施策群1 市民のニーズを踏まえ、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

- 通学・通勤ほか、市民のニーズにあった市内外への移動手段を確保するため、周辺市との広域的な連携及び、各輸送モードの役割分担による地域公共交通ネットワークを形成します。
- 「関市立地適正化計画」と連携し、まちづくりと整合の取れた地域公共交通ネットワークを形成します。

施策群2 気軽に利用でき、持続可能な公共交通の実現

- だれもが気軽に「おでかけ」できる公共交通を目指し、将来にわたって持続可能な公共交通サービスを提供するための施策を実施します。

施策群3 わかりやすく、乗って楽しい公共交通づくり

- 市民だけでなく観光客も含め、だれもが公共交通を利用して関市のまちを楽しんでもらえるよう、利用環境を整えるとともに、乗っても楽しめる公共交通づくりに向けた取り組みを展開します。

施策群4 様々な主体の連携による公共交通の維持・改善

- 中山間地域を中心として、市民が運営主体（まちづくり協議会など）となる公共交通の運営体制と連携して、公共交通の維持を目指します。
- 公共交通に対する市民の意識を高めるとともに、過度な自動車依存からの脱却や高齢者ドライバーの事故対策のため、市民、交通事業者、商業事業者、行政など様々な主体と連携した利用促進策を展開します。

第6章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

1. 事業と実施主体

(1) 事業の体系

- ・計画の目標を達成するため、実施する事業と実施主体は以下のとおりです。各事業の内容は次ページ以降に示します。

基本方針	施策群	事業内容	事業主体
<p>将来像</p> <p>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</p> <p>目標1</p> <p>高校生が公共交通で通学できるサービスの提供</p> <p>地域に住みながら便利に通学や通勤ができ、ふだんの外出にも利用してもらえる公共交通サービスを提供</p> <p>目標2</p> <p>より多くの人を使いやすい公共交通サービスの提供</p> <p>市民や観光客が、自家用車に過度に頼らずとも日常生活や観光のための移動ができる公共交通サービスを提供</p> <p>目標3</p> <p>持続可能な公共交通サービスの確保</p> <p>市民、交通事業者、行政などの主体が連携・役割分担し、現状の地域公共交通ネットワークを確保・維持</p>	<p>施策群1</p> <p>市民のニーズを踏まえ、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市内外への移動手段の確保に向けた、周辺市との連携、各輸送モードの役割分担による地域公共交通ネットワークの効率化 ●まちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークの形成 	<p>1-1 公共交通の運行</p> <p>1-2 バス路線の再編</p> <p>1-3 交通結節点の整備・改善</p> <p>1-4 バス停・駅環境の改善</p> <p>1-5 バス・鉄道の連携強化</p>	<p>関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者／山県市、美濃市、各務原市、長良川鉄道沿線市町</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者／山県市、美濃市、各務原市／市民</p> <p>関市／関市公共交通活性化協議会／交通事業者／関警察署</p> <p>関市／関市公共交通活性化協議会／鉄道・バス事業者／関警察署／商業事業者等</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／バス事業者／関警察署／商業事業者等</p>
	<p>施策群2</p> <p>気軽に利用でき、持続可能な公共交通の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ●だれもが気軽に「おでかけ」できる、持続可能な公共交通運行の仕組みとなる施策の実施 	<p>2-1 市内における統一的な運賃体系の構築</p> <p>2-2 お得な乗車券の導入</p> <p>2-3 学生通学支援補助制度の実施</p> <p>2-4 高齢者運転免許証自主返納者への支援</p> <p>2-5 自動運転技術の導入</p>	<p>関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者／地域内バス運営団体</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者</p>
	<p>施策群3</p> <p>わかりやすく乗って楽しい公共交通づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市民だけでなく観光客も含め、だれもが公共交通を利用してまちを楽しめる交通環境の整備 ●乗っても楽しい公共交通づくり 	<p>3-1 公共交通総合マップ・時刻表の作成</p> <p>3-2 公共交通利用促進ツールの作成</p> <p>3-3 インターネット等を活用した情報提供</p> <p>3-4 バス・タクシー利用促進イベントの実施</p> <p>3-5 長良川鉄道利用促進イベントの実施</p> <p>3-6 バス・タクシー車両のバリアフリー化</p>	<p>関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／まちづくり市民会議／交通事業者／地域内バス運営団体／関市観光協会</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／鉄道・バス事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者／市民／関連企業等</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／鉄道事業者／関市長良川鉄道協力会</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者</p>
	<p>施策群4</p> <p>様々な主体の連携による公共交通の維持・改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ●中山間地域における市民主体の公共交通運営体制の構築 ●様々な主体の連携による利用促進策の展開 	<p>4-1 自家有償運送事業の運営体制の構築</p> <p>4-2 地域内における新たな移動手段の導入支援</p> <p>4-3 高速バス・岐阜関線の利用促進</p> <p>4-4 バスの乗り方教室の実施</p> <p>4-5 学生を対象とした公共交通利用のきっかけづくり</p>	<p>関市公共交通活性化協議会／地域内バス運営団体／関市</p> <p>市民／関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者／地域内バス運営団体</p> <p>バス事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／学校関係者／関警察署／交通事業者</p> <p>関市公共交通活性化協議会／関市／学校関係者／交通事業者</p>

(2) 事業の内容

施策群1 市民のニーズを踏まえ、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

1-1 公共交通の運行

【事業概要】

- 公共交通（※）を運行するとともに、継続的に改善を行います。
※公共交通とは：長良川鉄道、民間路線バス、関市自主運行バス、関シティバス、地域内バス、タクシーを位置づけます。
- 特に、本市が運行するバス路線（関シティバス）については、毎年定期的に利用者数等に対する評価を行い、運行の改善を図るものとします。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者／山県市、美濃市、各務原市、長良川鉄道沿線市町

1-2 バス路線の再編

【事業概要】

- 各路線の利用状況を毎年度評価し、その利用状況の変化や社会経済情勢等を加味した上で、効率的・効果的な運行ができるよう適宜ダイヤ、運行ルート・路線、交通モード等の見直しを行います。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者／山県市、美濃市、各務原市／市民

1-3 交通結節点の整備・改善

【事業概要】

- 網形成計画期間中に、主な交通結節点の整備が完了したことから、今後は整備した交通結節点の適切な維持・管理に努めます。



関駅トイレ

■交通結節点

旧関市内	関シティターミナルバス停（関駅）、マーゴ前バス停、関市役所バス停、西部地域拠点（バイシアバス停周辺）、せき東山バス停
西ウィング	ほらどキウイプラザバス停、武芸川温泉バス停
東ウィング	武儀生涯学習センターバス停、上之保事務所バス停

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市／関市公共交通活性化協議会／交通事業者／関警察署

1-4 バス停・駅環境の改善

【事業概要】

- 利用者が使いやすい駅環境を目指し、鉄道事業者と協力して、駅設備環境の改善に努めます。
- 快適なバス待ち環境を目指し、交通事業者と協力のもと道路改良に合わせ、上屋やベンチ等の整備を進めます。
- 特に、利用者の多いバス停については、周辺の商業施設、商店街の店舗等と連携し、バスの待合スペースを確保します。
- また、地域と協働して使いやすいバス停づくりを目指します。



武芸谷口バス停待合所

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市／関市公共交通活性化協議会／鉄道・バス事業者／関警察署／商業事業者等

1-5 バス・鉄道の連携強化

【事業概要】

- 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、鉄道事業者と連携し、関シティバスのダイヤを設定します。



【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／鉄道・バス事業者

施策群2 気軽に利用でき、持続可能な公共交通の実現

2-1 市内における統一的な運賃体系の構築

【事業概要】

- 市内のバス運賃については、高齢者や学生に優しい、利用しやすい運賃体系を、交通事業者と検討・協議していきます。
- 特に、市街地（都市機能誘導区域や居住誘導区域）内においては、「関市立地適正化計画」と連携を図り、より魅力的なおでかけ先としての機能を高める運賃設定とします。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者／地域内バス運営団体

2-2 お得な乗車券の導入

【事業概要】

- 運賃体系の見直し（施策 2-1）にあわせ、市内における高頻度利用者の運賃割引率を上げ、公共交通の利用を促進するとともに、高齢者の運転免許証の自主返納を支援するため、鉄道・バス・タクシーを一体的に利用できる定期券等の導入を行います。
- コロナ禍収束後も通勤・通学利用が以前ほど回復しないことを想定し、通院や買い物、観光・レジャー等自由目的での利用を促進するため、企画乗車券等の導入に取り組みます。

共通定期券の種類イメージ

【凡例】 ○：選択可	基本仕様		オプション	
	路線バス	シティバス	長良川鉄道	タクシー
一般定期	●	●	○	○
通勤・通学定期	●	●	○	○
ご長寿定期 (65歳以上)	●	●	●	●

↓
ご長寿定期の割引イメージ

金額 (円)	定期購入年数			
	2年間	3～5年	6～8年	8年～
	■	■	■	■

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者

2-3 学生通学支援補助制度の実施

【事業概要】

- 学生の市内への定住促進や、市外へ通学する学生の公共交通の利用促進を図るため、通学支援補助制度に取り組みます。
- 平成29年度に創設した「関市高速名古屋線通学定期乗車券補助金交付事業」を継続して取り組みます。
- 長良川鉄道と関シティバスの両方を利用して通学する場合の通学費用の負担を軽減するため、平成30年度に創設した「関シティバスの長良川鉄道乗継に関する高校生通学助成事業」を継続して取り組みます。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者

2-4 高齢者運転免許証自主返納者への支援

【事業概要】

- 自動車運転免許を返納された高齢者に、生活の足として公共交通を利用してもらうきっかけづくりとして、令和2年4月に創設した「関市高齢者運転免許証自主返納者等支援事業」を継続して取り組みます。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者

2-5 自動運転技術の導入

【事業概要】

- 深刻化する運転手不足への解決策のひとつとして、令和2年度に市内において自動運転実証実験を実施しました。今後、自動運転の効率的・効果的な導入について、検証していきます。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者



関市自動運転実証実験

施策群3 わかりやすく、乗って楽しい公共交通づくり

3-1 公共交通総合マップ・時刻表の作成

【事業概要】

- バス路線の再編にあわせ、鉄道、バス、乗合タクシーの路線図や時刻表を総合的に掲載した「公共交通総合マップ」を引き続き作成します。
- 公共交通総合マップは、市内全戸に配布するほか、転入手続きの際、転入者に配布することで公共交通の利用促進を図ります。
- また、紙媒体に加え、インターネットによる情報提供についても充実を図ります。さらに、海外からの観光客や市内在住外国人の公共交通利用に配慮し、多言語表示・案内による情報提供を行います。



関シテイバス時刻表
(令和3年度発行)

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／交通事業者

3-2 公共交通利用促進ツールの作成

【事業概要】

- 令和元年のまちづくり市民会議による政策提案発表会において、「市のバスの乗り方や若者(高校生)におすすめしたいスポットへのバスでの行き方を動画で制作してください。」との提案を受け、令和2年度に市民有志と協働でおすすめスポットへの紹介バス動画等を作成しました。
- このような動画をはじめ、対象者(高齢者、小学生、高校生、居住地域別)やニーズに合わせたツールを作成します。
- 作成したツールや紙媒体の市ホームページへの掲載や待合所への設置等により、広く市民へ周知・PRし、公共交通の利用を促進します。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／まちづくり市民会議／交通事業者／地域内バス運営団体／関市観光協会



動画「バスの乗り方と利用する際のマナー」
(令和2年度制作)

3-3 インターネット等を活用した情報提供

【事業概要】

- 快適なバス待ち環境づくりとして、バス停に設置した QR コードをスマートフォンで読み取ることで、バスの近接情報が確認できるサービスを提供しています。今後も継続してサービスを提供していきます。
- 令和元年11月よりバスのダイヤ、バス停位置、運賃等の情報を標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）にて作成し、岐阜バスや関シティバスがグーグルマップで検索できるようになっています。また、各種民間乗継案内サービス提供企業への情報提供も行っています。
- 今後もダイヤ改正等に合わせてデータの作成や情報提供を行い、最新の情報を提供します。



インターネット等を活用した
情報提供

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／鉄道・バス事業者

3-4 バス・タクシー利用促進イベントの実施

【事業概要】

- 市民が公共交通を利用するきっかけづくりのため、バス・タクシー事業者と連携し、利用促進につながるイベントを実施します。
- 季節のイベント（ハロウィン、クリスマス等）にあわせた装飾バスや、企業とのタイアップによるラッピングバスを実施します。
- イベントにあわせた装飾バスは、市内企業等よりスポンサーを募集し、4半期に1回程度の開催を目指します。



ハロウィンバス（関シティバス）



企業ラッピングバス（出典：井村屋）

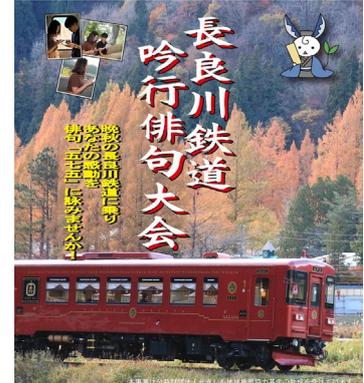
【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者／市民／関連企業等

3-5 長良川鉄道利用促進イベントの実施

【事業概要】

- 長良川鉄道の通勤・通学以外での利用を促進するため、令和元年度に吟行俳句大会を開催しました。
- 今後も様々なイベントを長良川鉄道株式会社、関市長良川鉄道協力会と企画し、鉄道利用を促進します。



長良川鉄道 利用促進イベント

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／鉄道事業者／関市長良川鉄道協力会

3-6 バス・タクシー車両のバリアフリー化

【事業概要】

- 高齢者やベビーカー、障がいのある方など、だれもが気軽に利用できる公共交通を目指し、バスやタクシーのバリアフリー及びユニバーサルデザイン車両を導入します。
- 地域内バスなどの小型車両についても高齢者が利用しやすい仕様に改善を図ります。



UD (ユニバーサルデザイン) タクシー

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者

施策群4 様々な主体の連携による公共交通の維持・改善

4-1 自家用有償運送事業の運営体制の構築

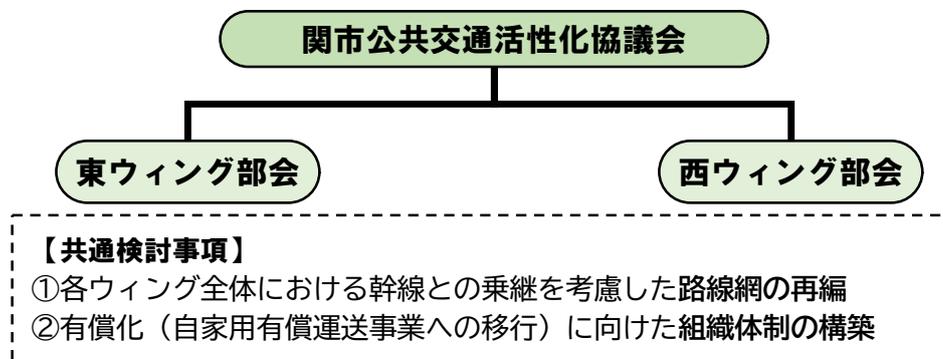
【事業概要】

- 現在、無償運行している「地域内バス」については、受益者負担や持続可能性の確保の観点から有償化をして「自家用有償運送事業」へ移行します。
- 自家用有償運送事業の運営にあたっては、「関市公共交通活性化協議会」において協議を行います。
- 自家用有償運送事業については、隣接地域間における相互乗り入れを可能にするため、関市公共交通活性化協議会に西ウィング部会（洞戸、板取、武芸川）、東ウィング部会（武儀、上之保）の2つの部会を設置し、具体的な協議を行うものとします。
- また、現在の地域ごとに異なる運行経費について、施設の立地状況など地域特性に配慮しながら一定の基準を定めます。
- 自家用有償運送事業移行後も、定期的に地域内バス運行団体が交流できる場を設け、それぞれの良い取り組みの情報共有等を図り、サービス向上を目指します。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／地域内バス運営団体／関市

自家用有償運送事業の運営体制イメージ



4-2 地域内における新たな移動手段の導入支援

【事業概要】

- 地域内において市民主体で新たな移動手段について検討する際は、既存事業者との関係性に留意しつつ、本計画の地域公共交通ネットワークに基づき、運行団体との連携を図りながら活動支援を行います。また、利用状況やニーズに応じて、デマンド方式などにより柔軟な運行形態への見直しについても支援を行います。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 市民／関市公共交通活性化協議会／関市／バス・タクシー事業者／地域内バス運営団体

4-3 高速バス・岐阜関線の利用促進

【事業概要】

- 名古屋方面行き的高速バスと岐阜方面行きの岐阜関線（路線バス）の維持を図るため、大学や企業と連携した利用促進策に取り組みます。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 バス事業者



高速名古屋関美濃線

4-4 バスの乗り方教室の実施

【事業概要】

- 公共交通の利用促進のため、小・中学生を対象とした「バスの乗り方教室」の開催に加え、公共交通を利用したことのない高齢者や運転免許自主返納者、市内在住外国人等を対象とし、イベント開催などにあわせた「バスの乗り方教室」を継続的に実施します。



小学生対象バスの乗り方教室

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／学校関係者／関警察署／交通事業者

4-5 学生を対象とした公共交通利用のきっかけづくり

【事業概要】

- 高校に進学する中学3年生や高校生を対象とし、「共通定期券」や「学生通学支援補助制度」についてPRを行うとともに、公共交通のお得な利用方法を周知します。
- 岐阜関線や高速名古屋関美濃線は大学生の利用も多いため、市内外に通学する大学生に対して「共通定期券」の周知など、公共交通の利用促進を図ります。

【事業期間】 令和4年度～令和8年度

【事業主体】 関市公共交通活性化協議会／関市／学校関係者
／交通事業者



中学3年生向けPRチラシ

2. 事業の実施スケジュール

・各事業の実施期間は以下のとおりです。

事業名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
1-1 公共交通の運行	●	→	→	→	→
1-2 バス路線の再編	●	→	→	→	→
1-3 交通結節点の整備・改善	●	→	→	→	→
1-4 バス停・駅環境の改善	●	→	→	→	→
1-5 バス・鉄道の連携強化	●	→	→	→	→
2-1 市内における 統一的な運賃体系の構築	●	●	●	→	→
2-2 お得な乗車券の導入	●	●	●	→	→
2-3 学生通学支援 補助制度の実施	●	→	→	→	→
2-4 高齢者運転免許 自主返納者への支援	●	→	→	→	→
2-5 自動運転技術の導入	●	→	→	→	→
3-1 公共交通総合マップ・ 時刻表の作成	●	●	→	→	→
3-2 公共交通 利用促進ツールの作成	●	→	→	→	→
3-3 インターネット等を 活用した情報提供	●	→	→	→	→
3-4 バス・タクシー 利用促進イベントの実施	●	→	→	→	→
3-5 長良川鉄道 利用促進イベントの実施	●	→	→	→	→
3-6 バス・タクシー車両の バリアフリー化	●	→	→	→	→
4-1 自家用有償運送事業の 運営体制の構築	●	●	→	→	→
4-2 地域内における 新たな移動手段の導入支援	●	→	→	→	→
4-3 高速バス・岐阜関線の 利用促進	●	→	→	→	→
4-4 バスの乗り方教室の実施	●	→	→	→	→
4-5 学生を対象とした公共交通 利用のきっかけづくり	●	→	→	→	→

第7章 目標の評価指標及び進行管理

1. 目標の評価指標

(1) 評価指標

- ・本計画の基本的な方針を実現するため、3つの目標に応じた評価指標を以下のように設定します。

■目標の評価指標一覧

評価指標	令和2年度 (基準年)	令和8年度 (目標年)
【目標1】 高校生が公共交通で通学できるサービスの提供 の評価指標		
【評価指標1】 市内の高校に送迎で 通学している高校生の割合 (%)	8%	8% 以下
【目標2】 より多くの人を使いやすい公共交通サービスの提供 の評価指標		
【評価指標2】 人口1人あたりの 公共交通の年間利用回数 (回/人)	9.0回/人	9.0回/人 以上
【目標3】 持続可能な公共交通サービスの確保 及び 計画全体 の評価指標		
【評価指標3】 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)	5,253円/年	5,253円/年 以下

※社会情勢の変化や目標の達成状況を踏まえ、必要に応じて中間年に目標値の見直しを行います。

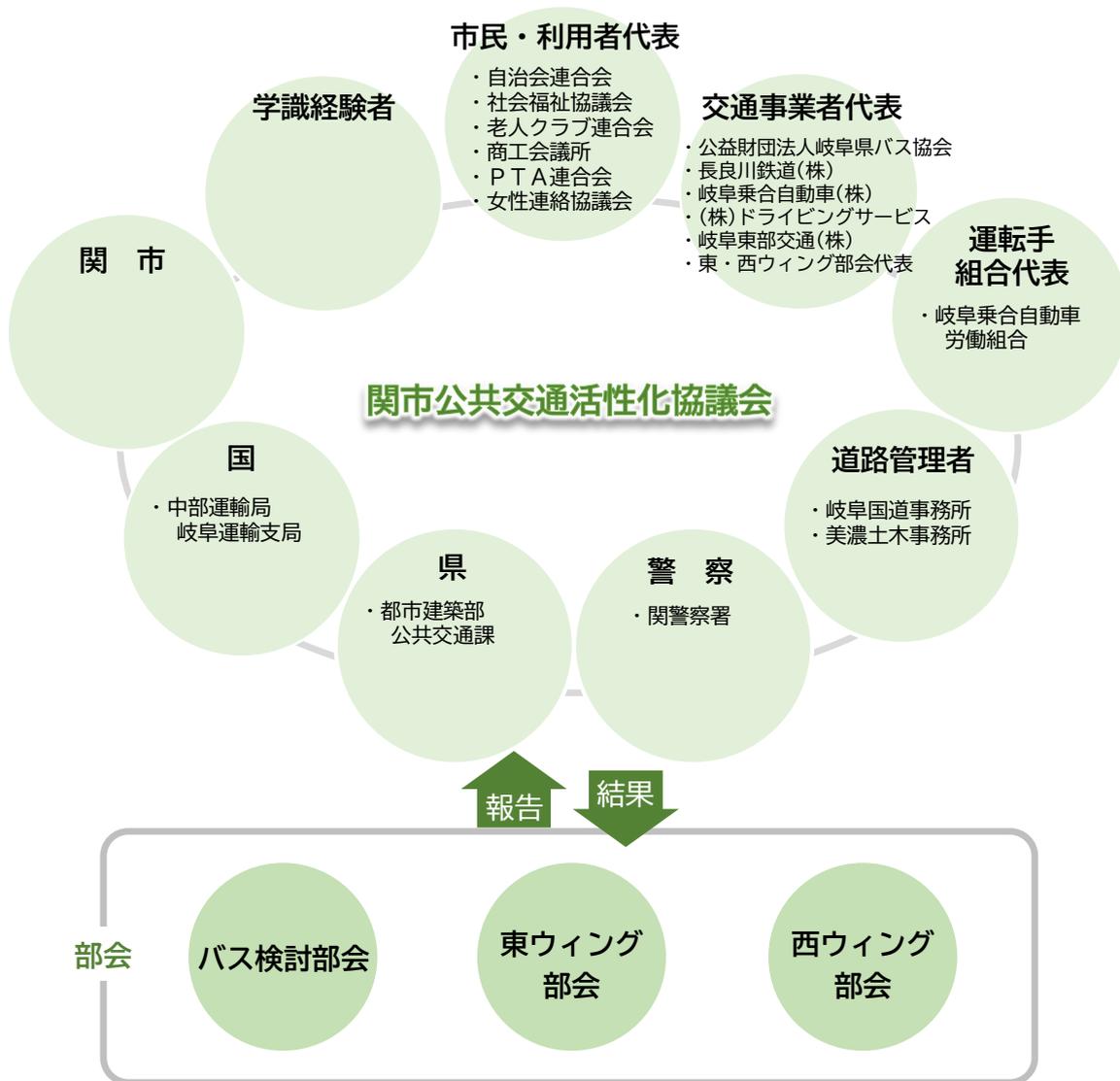
(2) 評価指標の算出方法

評価指標	使用データ・算出方法
<p>【評価指標1】 市内の高校に送迎で 通学している高校生の割合 (%)</p>	<p>■使用データ ・高校生アンケート</p> <p>■調査方法 ・関商工高校、関高校、関有知高校の生徒にアンケート調査を実施</p> <p>■調査時期 ・毎年7月頃</p> <p>■算出方法 ・「高校への通学手段」について質問し、「送迎のみ」で通学している生徒の割合を算出する。</p>
<p>【評価指標2】 人口1人あたりの 公共交通の年間利用回数 (回/人)</p>	<p>■使用データ ・公共交通※の年間利用者数 (年度=10月~9月区切り) ※対象：長良川鉄道、関シティバス、自主運行バス ・住民基本台帳人口データ (評価年の10月1日現在)</p> <p>■算出方法 ・年間利用者数の総数を人口で除して算出する。 ※鉄道及び市外をまたぐバス路線については、OD調査結果に基づき市民の乗車人数を算定する。(ODが取得できない場合は路線全体利用者の距離按分により乗車人数を算定する。)</p>
<p>【評価指標3】 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)</p>	<p>■使用データ ・公共交通※の運行にかかる国・県・市の年間負担額の総額 (年度=10月~9月区切り) ※対象：長良川鉄道、関シティバス、自主運行バス ・住民基本台帳人口データ (評価年の10月1日現在)</p> <p>■算出方法 ・年間負担額の総額を人口で除して算出する。</p>

2. 目標の進行管理

(1) 実施体制

- ・本計画の実施にあたっては、交通事業者、市民、行政等で構成される「関市公共交通活性化協議会」において、様々な関係主体の意見を反映しながら事業を実行します。
- ・事業の具体的な実施にあたっては、協議会メンバーにより構成する検討部会を設置し、検討・協議しながら進めます。

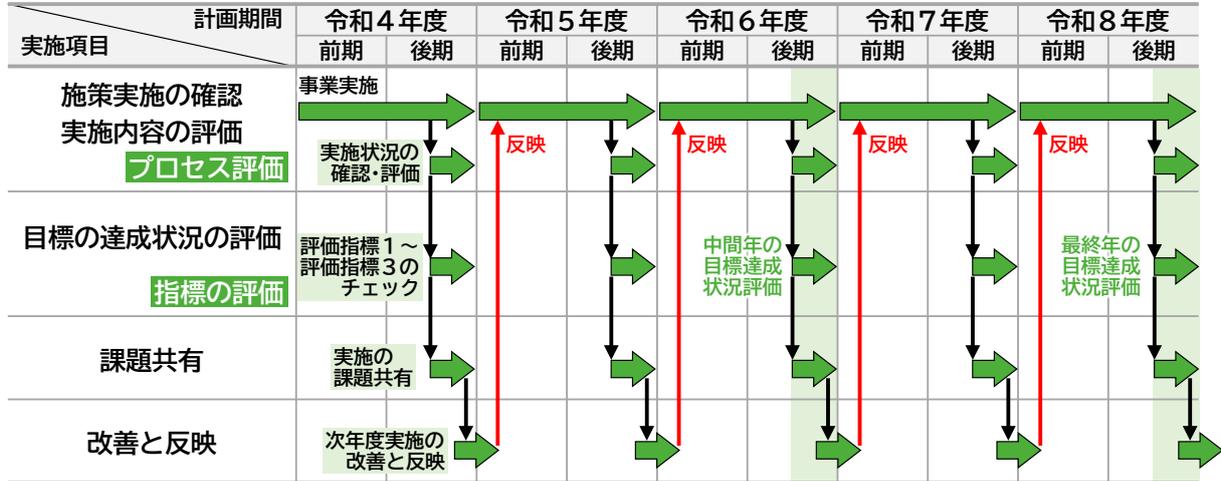


計画の実施体制イメージ

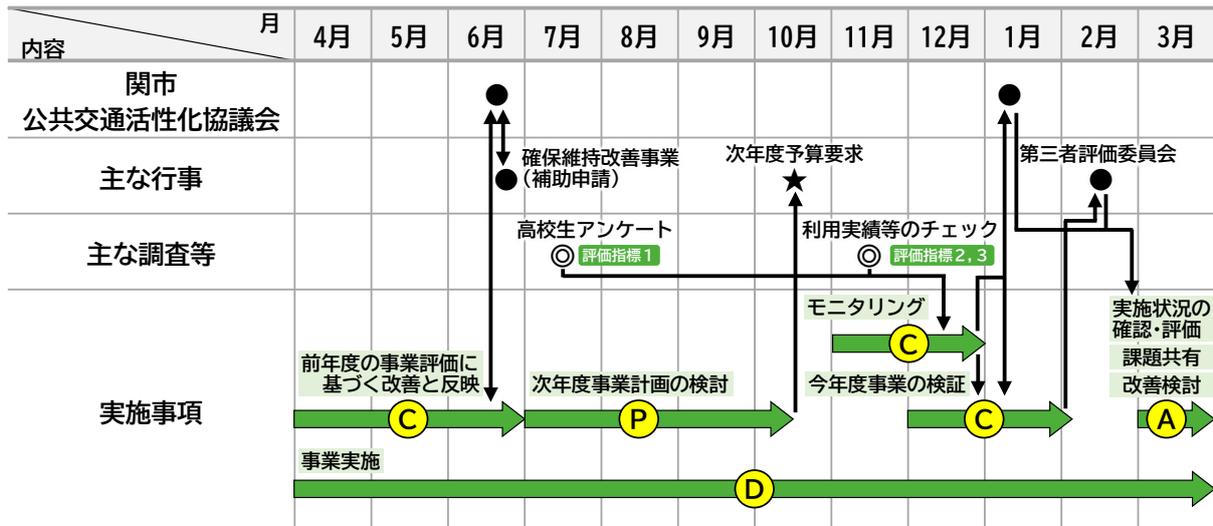
(2) 計画の進行管理・評価スケジュール

・本計画は、PDCAサイクル※の考え方により、以下のスケジュールで計画の進行管理を行います。

■計画期間中のスケジュール



■年間スケジュール



※PDCAサイクル：Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（改善・見直し）のサイクルをまわすことで、計画の進行管理をする仕組みです。

(3) モニタリング

・施策の実施による効果の検証や、路線ごとの課題とその改善策の検討を行うため、下記項目について路線ごとに毎年、モニタリングを実施します。

【モニタリング項目】

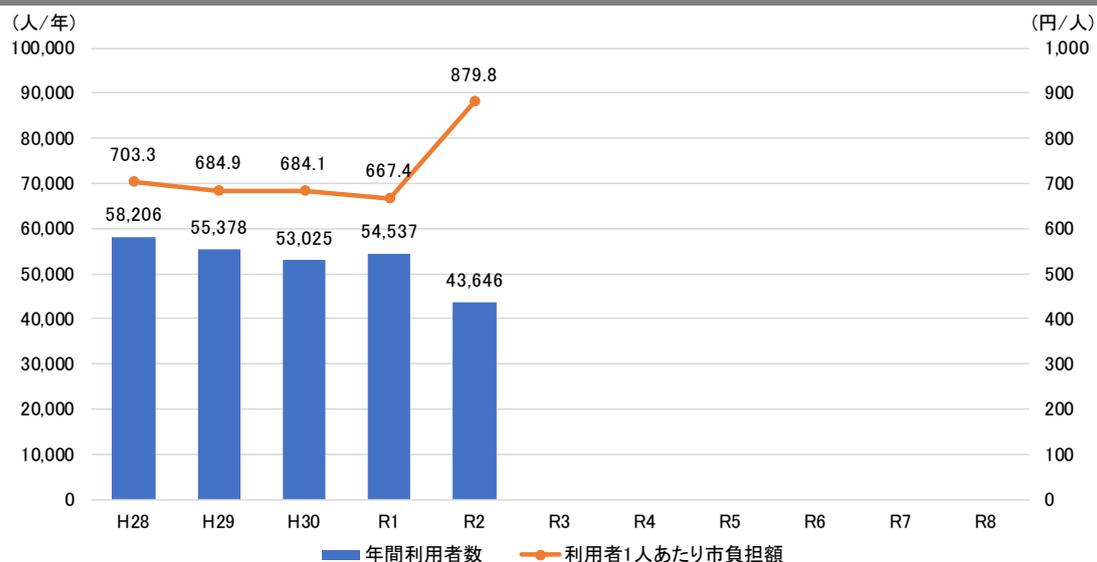
- ・利用者数、1便あたりの利用者数
- ・運行経費、年間負担額、利用者1人あたりの年間負担額
- ・その他

■モニタリングシート イメージ

関板取線

	年間利用者数 (人/年)	便あたり利用 者数 (人/便)	利用者1人あ たり市負担額 (円/人)	収支率 (%)	運行経費 (円/年)	経常収入 (円/年)	市負担額 (円/年)
H28	58,206	13.3	703.3	13.3	54,537,490	7,272,304	40,939,000
H29	55,378	12.7	684.9	13.7	51,535,018	7,066,086	37,926,000
H30	53,025	12.1	684.1	13.3	50,988,151	6,768,363	36,277,000
R1	54,537	12.5	667.4	13.7	51,478,746	7,049,765	36,398,000
R2	43,646	10.0	879.8	10.6	52,887,870	5,596,667	38,398,000
R3	0	0	0	0	0	0	0
R4	0	0	0	0	0	0	0
R5	0	0	0	0	0	0	0
R6	0	0	0	0	0	0	0
R7	0	0	0	0	0	0	0
R8	0	0	0	0	0	0	0

年間利用者数・利用者1人あたり市負担額の推移



利用者数等の変化に対する考察

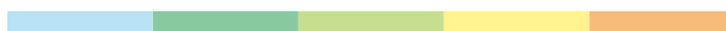
・
・
・

課題の整理

・
・
・

次年度以降の対応方針

・
・
・



関市地域公共交通計画

令和4年3月

関市 基盤整備部 都市計画課

〒501-3894 岐阜県関市若草通3丁目1番地

TEL 0575-23-7981 (直通) FAX 0575-23-7746

