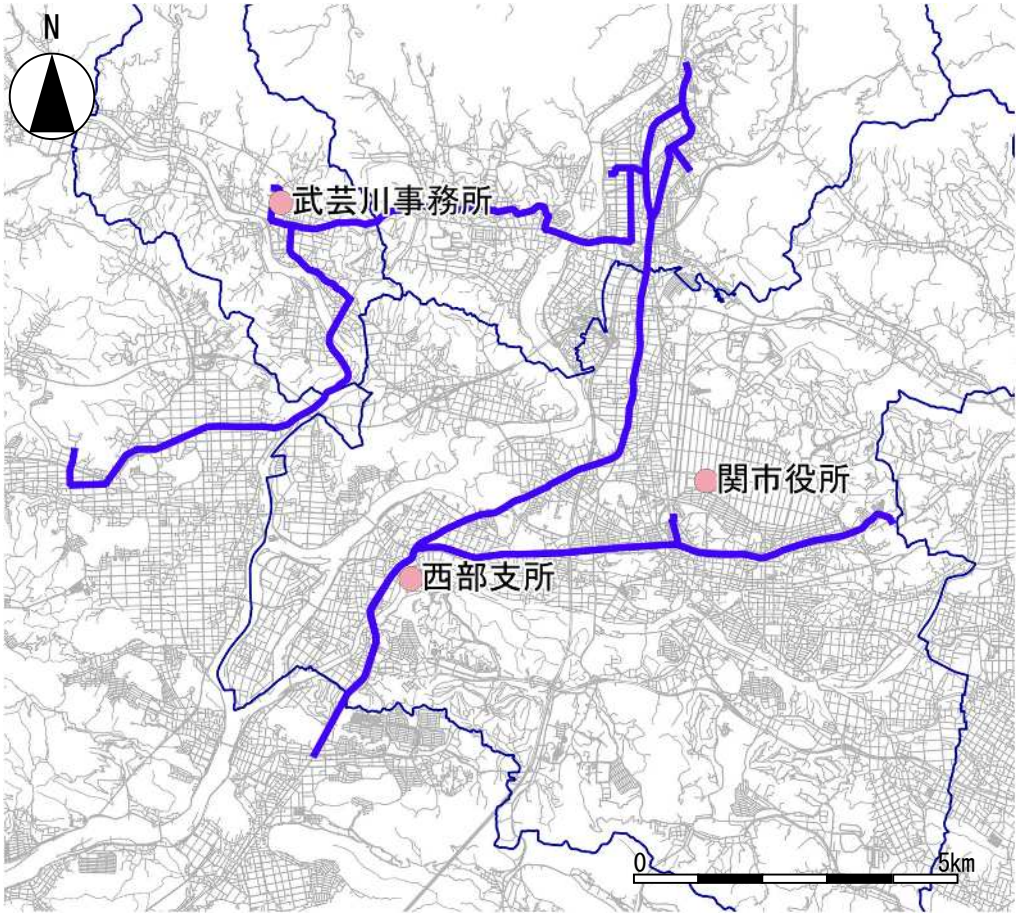
資料３

関市地域公共交通計画策定調査業務の結果報告

P.1～7　民間路線バス・関市自主運行バスの現状
P.8～14　関シティバス（定時定路線）の現状
P.15～17　関シティバス（デマンド）の現状
P.18～19　地域内バスの現状
P.20～23　関シティバス（定時定路線）アンケート調査・乗降調査
P.24～26　関シティバス（デマンドバス・デマンドタクシー）アンケート調査
P.27　長良川鉄道乗降調査
P.28～35　高校生アンケート
P.36　岐阜関線（市内区間）と関シティバスの運賃比較分析
P.37　デマンド乗合タクシー転換時の経費試算結果

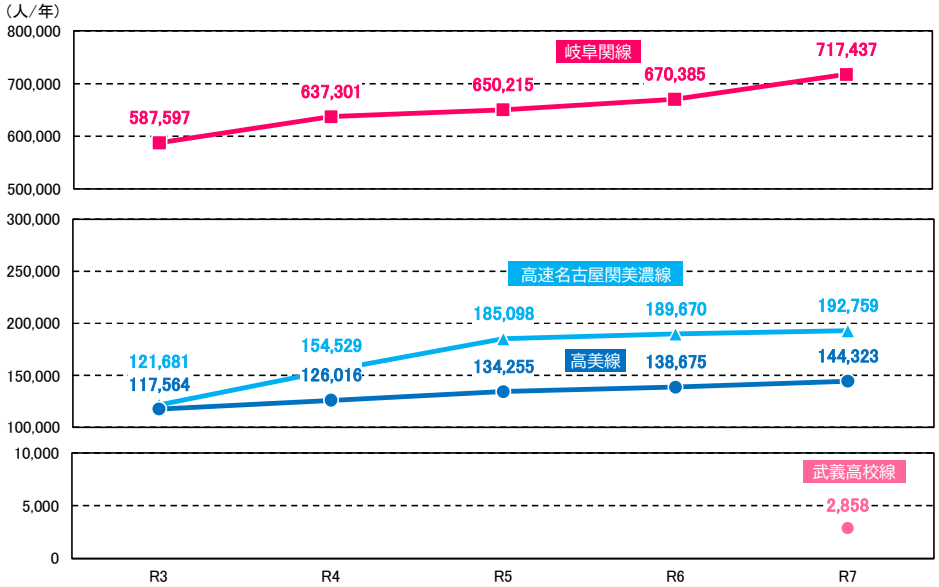
路線図



公的負担額

※岐阜関線、武義高校線、高美線、高速名古屋関美濃線は市負担なし

年間利用者数の推移



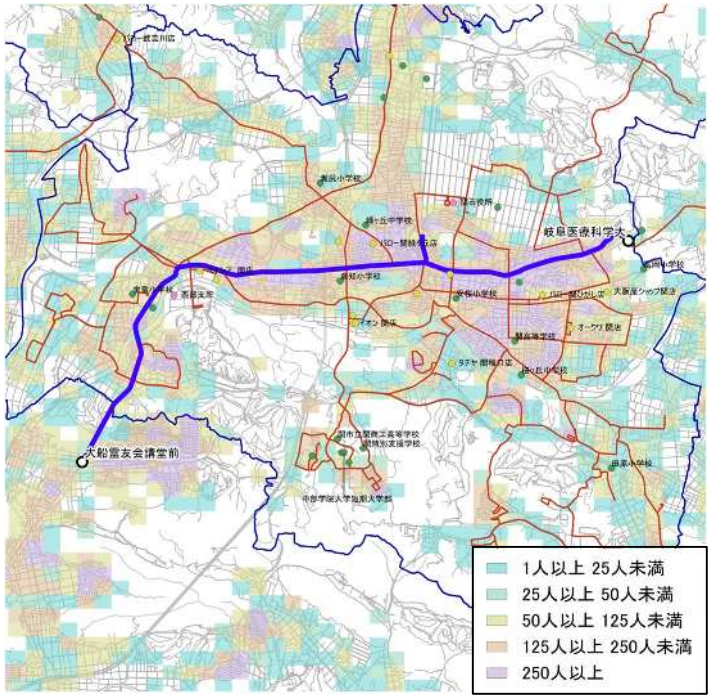
※武義高校線はR7.4～R7.9の6ヶ月間の利用者数

運行概要

路線名	起点	終点		上り	下り	運行時間帯 上り	運行時間帯 下り
岐阜関線	ＪＲ岐阜・名鉄岐阜	せき東山	平日	27	29	5時～21時	6時～23時
			休日	29	29	5時～21時	7時～22時
	ＪＲ岐阜・名鉄岐阜	岐阜医療科学大	平日	11	8	11時～20時	7時～13時
			休日				
武義高校線	中濃庁舎	関市山田	平日	1		16時～17時	
	関市山田	美濃小倉公園前	平日		1		7時～8時
高美線	ＪＲ岐阜・名鉄岐阜	中濃庁舎	平日	8	8	6時～19時	8時～21時
			休日	9	8	6時～19時	7時～21時
高速名古屋関美濃線	名鉄バスセンター	中濃庁舎	平日	15	15	5時～20時	9時～23時
			休日	16	17	5時～20時	9時～23時

岐阜関線

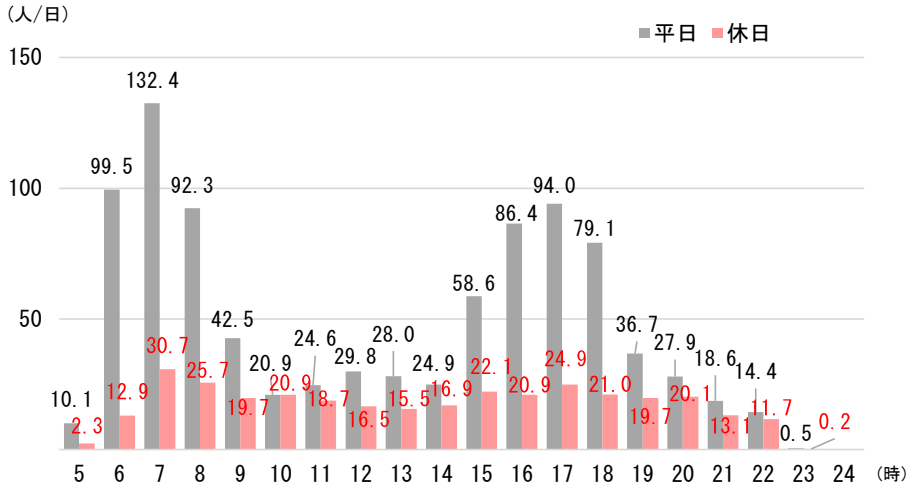
路線図



(R2国勢調査人口メッシュ)

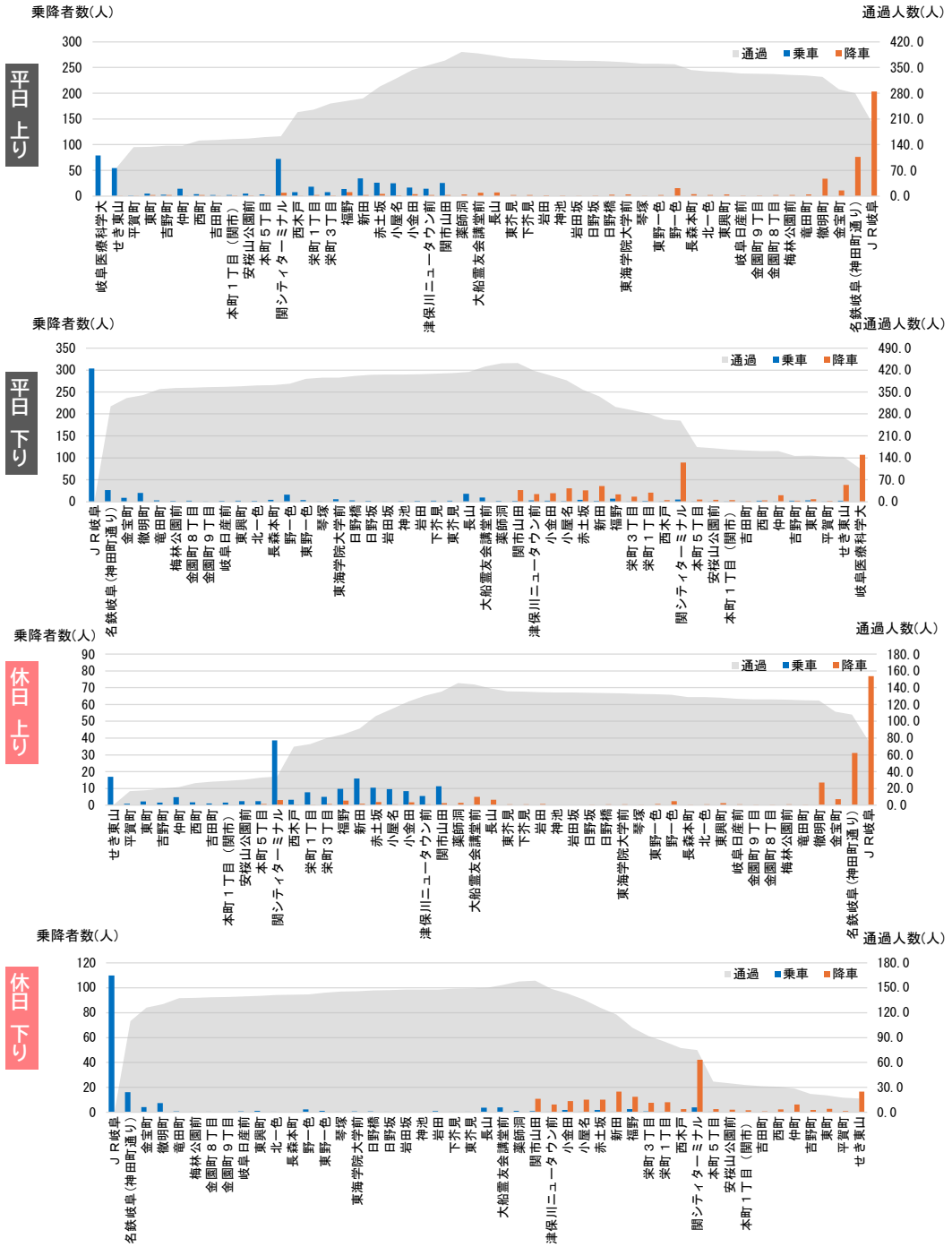
時間帯別利用者

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計
※乗車時間を基準として集計



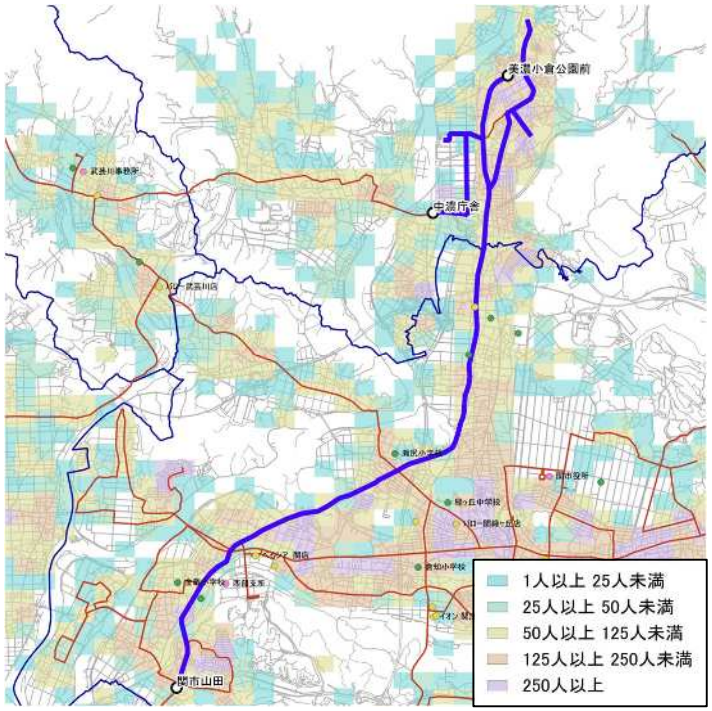
バス停間通過人数(1日あたり)(集計期間:R6.10~R7.9)

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計



武義高校線

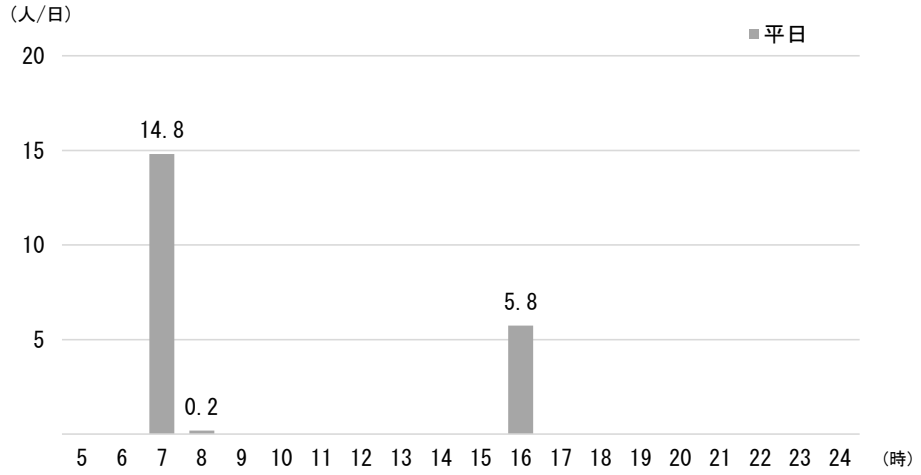
路線図



(R2国勢調査人口メッシュ)

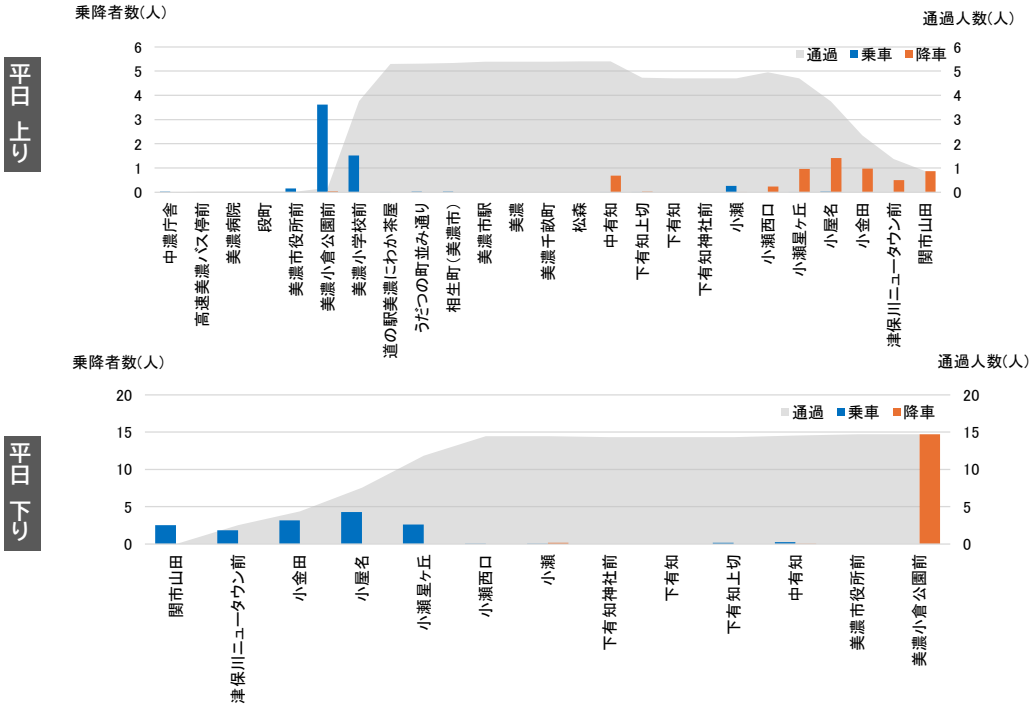
時間帯別利用者

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計
※乗車時間を基準として集計



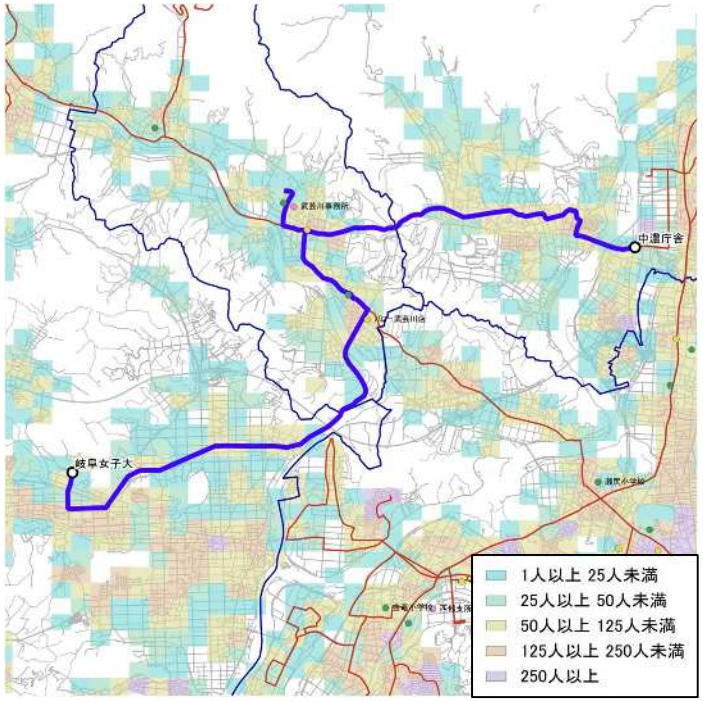
バス停間通過人数(1日あたり)(集計期間:R7.4～R7.9)

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計



高美線

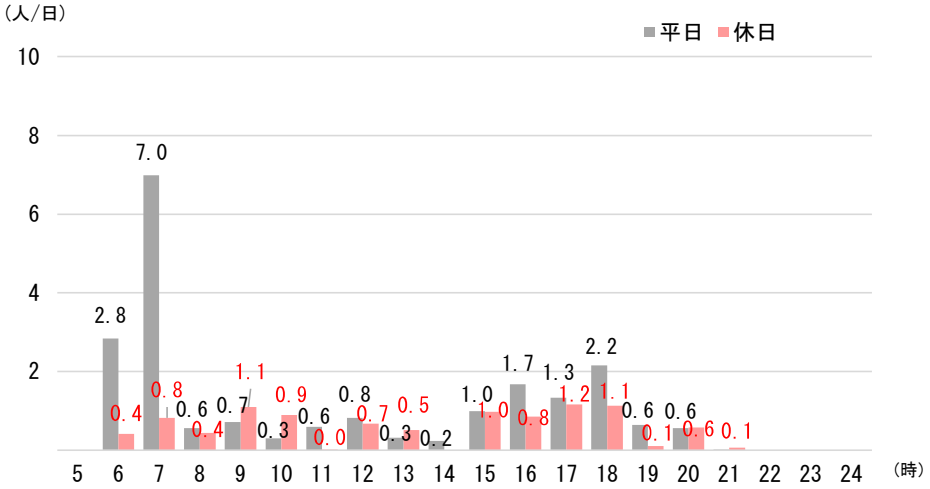
路線図



(R2国勢調査人口メッシュ)

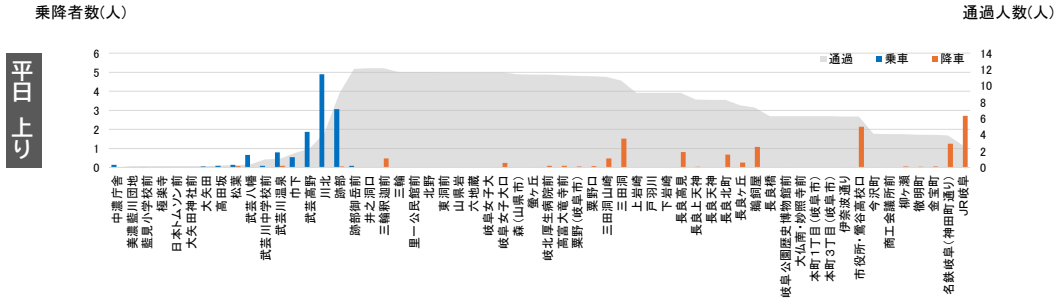
時間帯別利用者

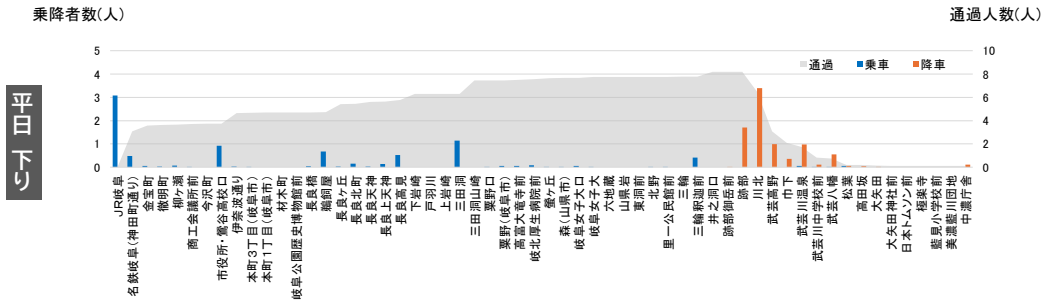
※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計
※乗車時間を基準として集計

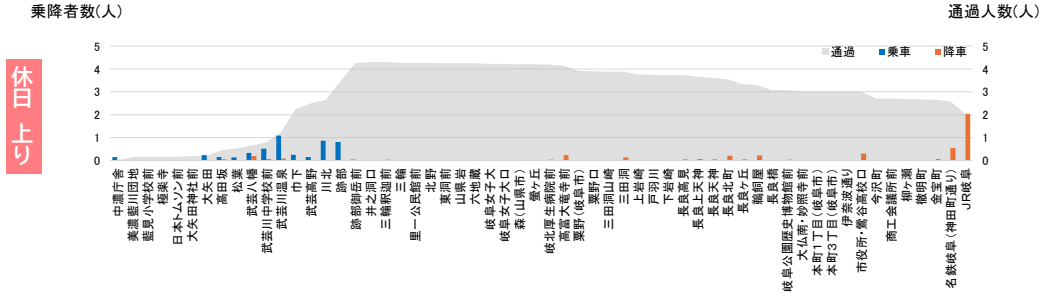


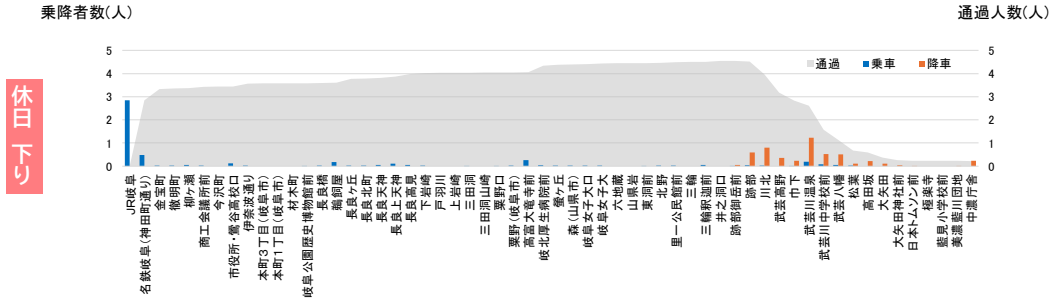
バス停間通過人数(1日あたり)(集計期間:R6.10~R7.9)

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計



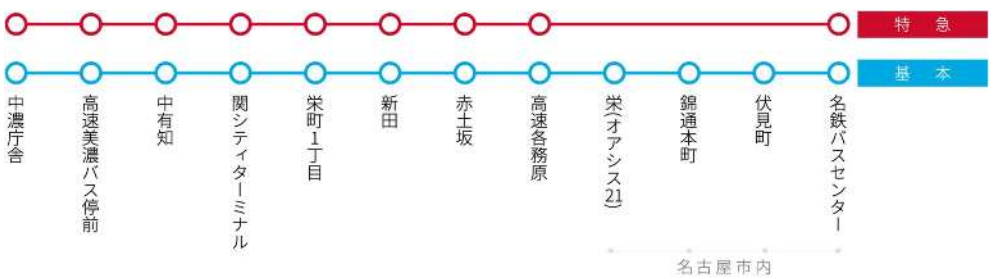






高速名古屋関美濃線

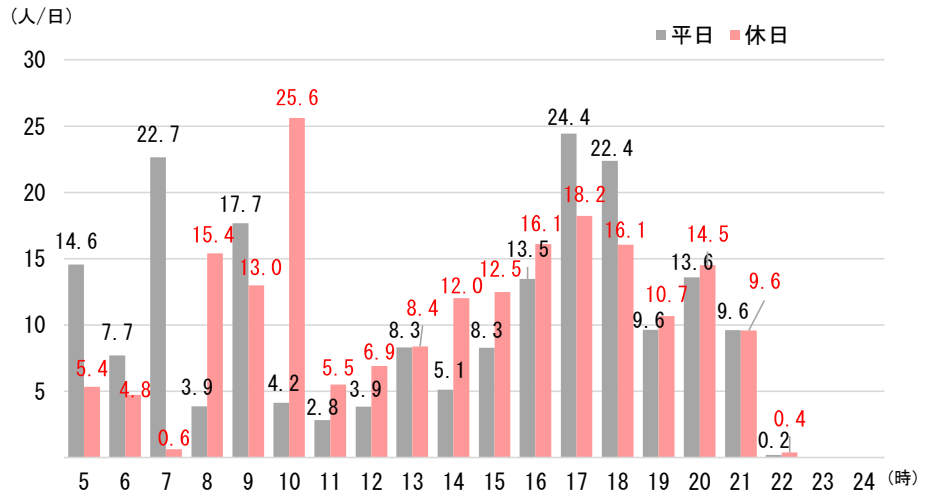
路線図



※岐阜バスの路線図を加工して作成

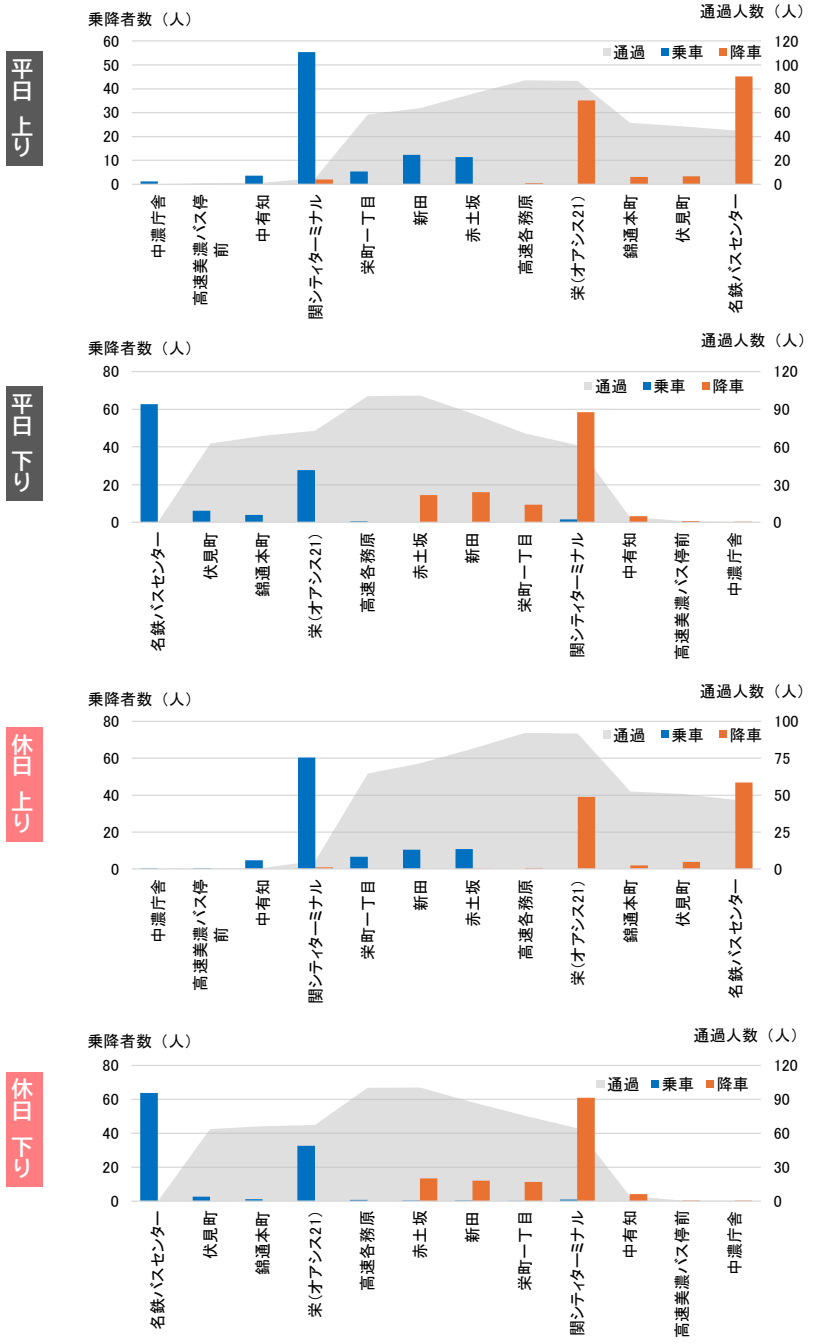
時間帯別利用者

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計
※乗車時間を基準として集計

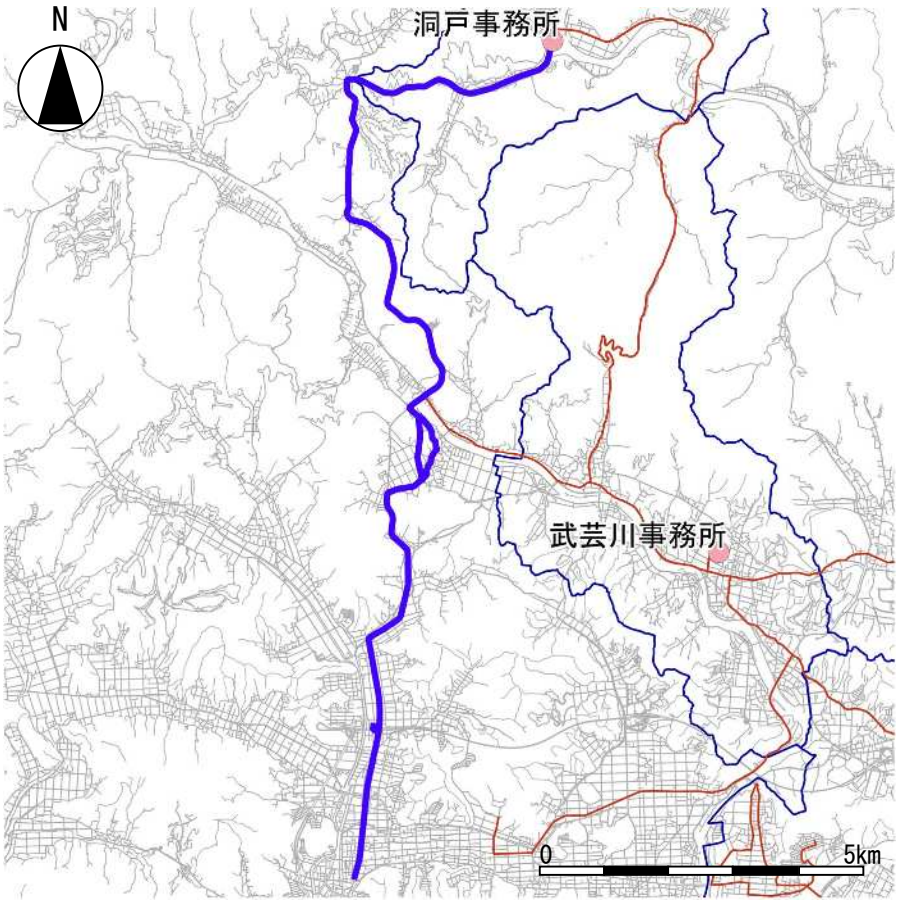


バス停間通過人数(1日あたり)（集計期間:R6.10～R7.9）

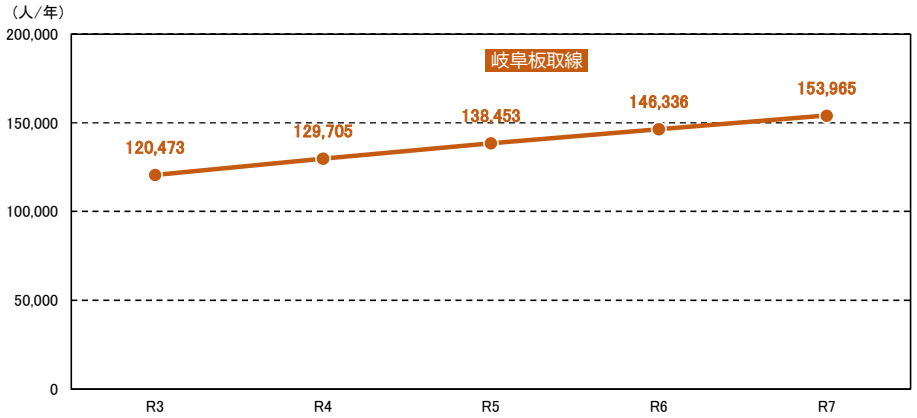
※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計



路線図



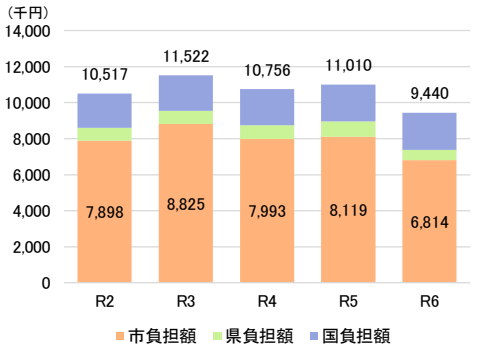
年間利用者数の推移

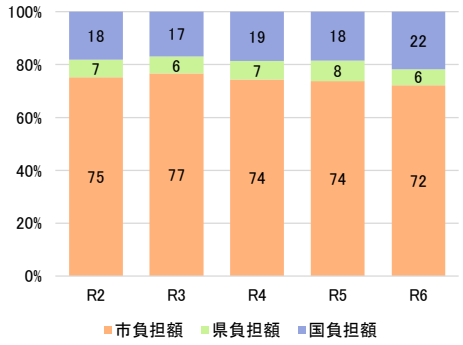


運行概要

路線名	起点	終点		上り	下り	運行時間帯	
						上り	下り
岐阜板取線	ＪＲ岐阜・名鉄岐阜	ほらどキウイプラザ	平日	8	7	6時～18時	8時～20時
			休日	8	8	6時～18時	8時～19時

公的負担額

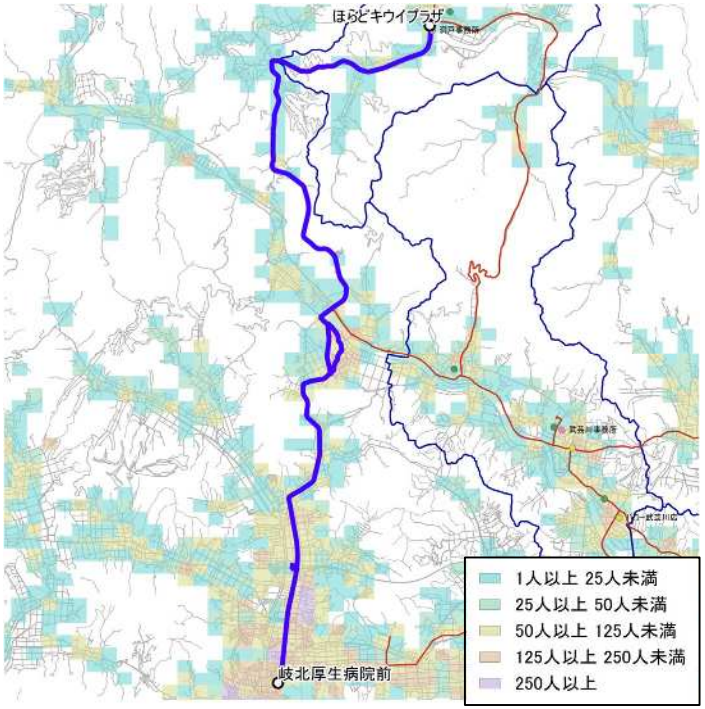




※牧谷線を含む

岐阜板取線

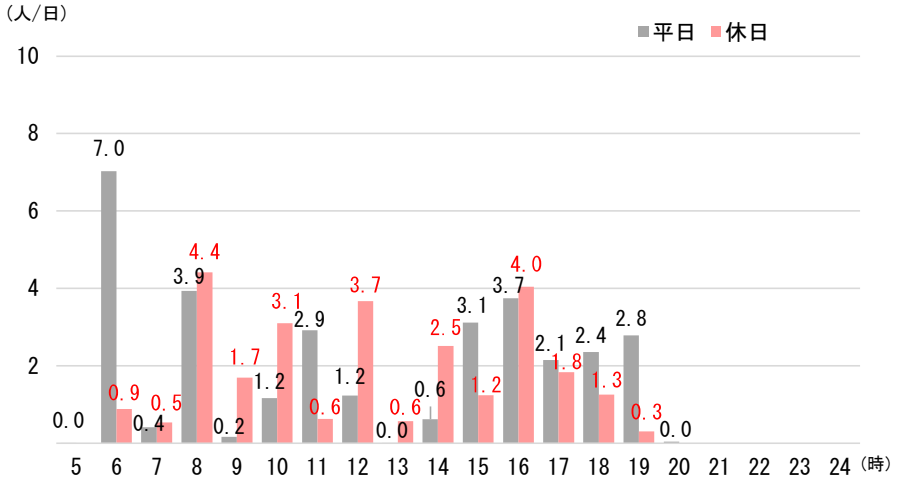
路線図



(R2国勢調査人口メッシュ)

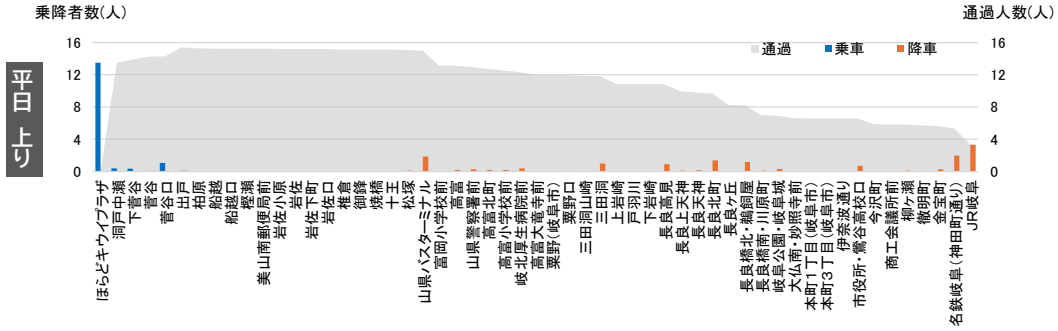
時間帯別利用者

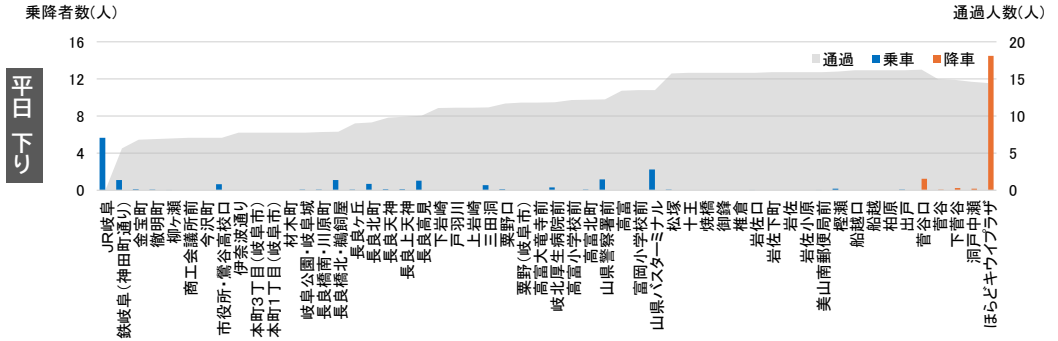
※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計
※乗車時間を基準として集計

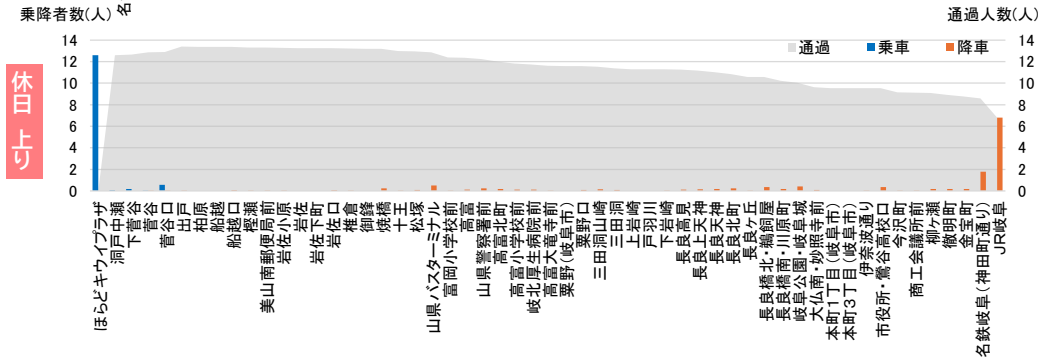


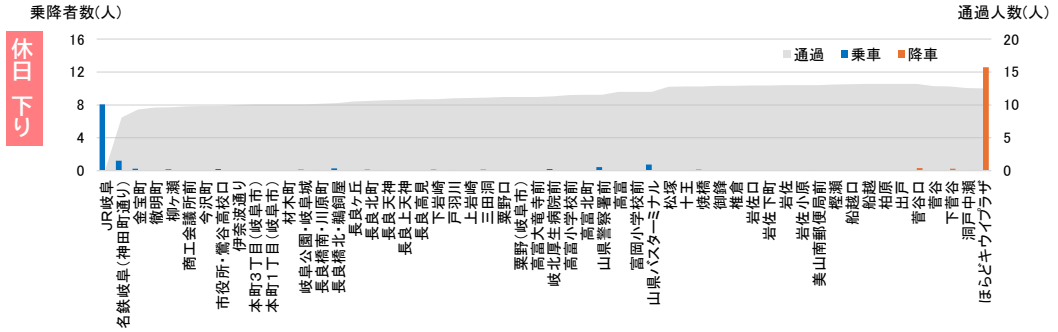
バス停間通過人数(1日あたり)（集計期間:R6.10～R7.9）

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計

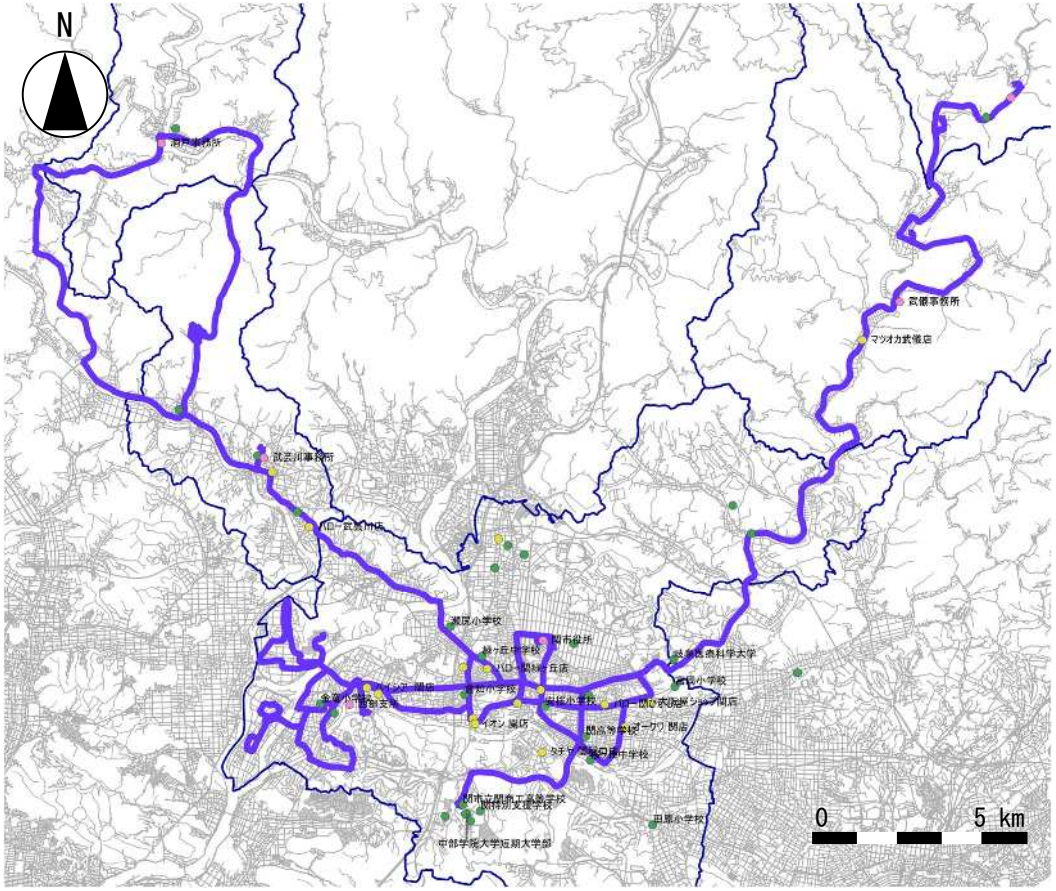




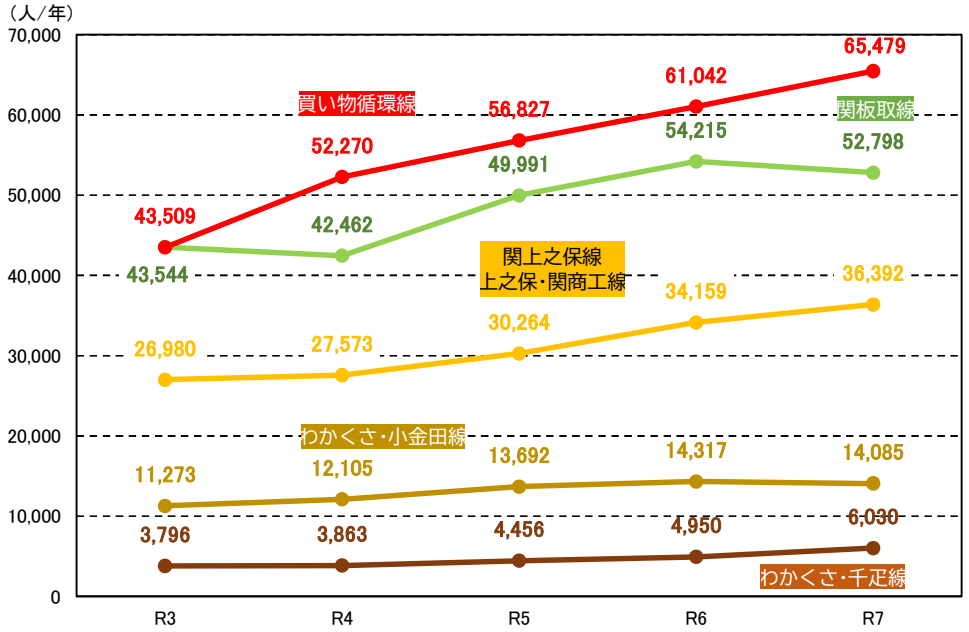




路線図



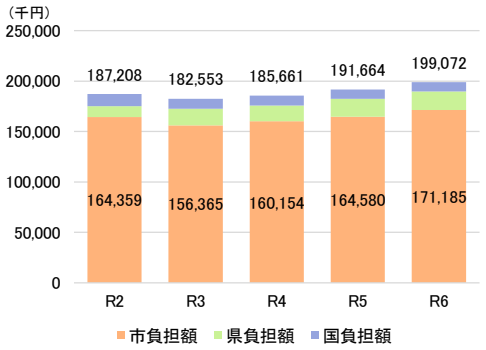
年間利用者数の推移

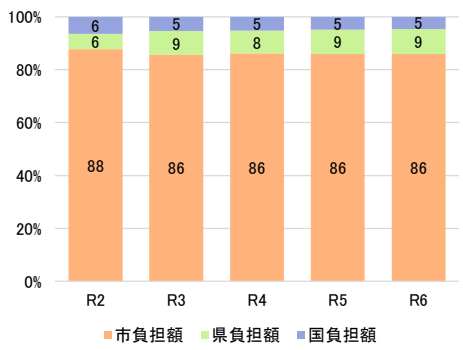


運行概要

路線名	起点	終点		上り	下り	運行時間帯 上り	運行時間帯 下り
関板取線	せき東山	ほらどキウイプラザ	平日	7	7	6時～20時	6時～19時
			休日	4	4	7時～16時	10時～18時
関上之保線	上之保事務所	中濃厚生病院	平日	5	4	6時～11時	15時～21時
			休日	4	4	6時～19時	7時～20時
	武儀 生涯学習センター	中濃厚生病院	平日	4	4	12時～19時	7時～14時
			休日				
上之保関商工線	上之保事務所	関商工前	平日	1	1	7時～8時	18時～19時
			休日				
買い物循環線	せき東山	せき東山	毎日	10 （西）	10 （東）	8時～18時 （西）	7時～17時 （東）
わかくさ・小金田線	中濃厚生病院	中濃厚生病院	毎日	5		6時～16時	
わかくさ・千足線	中濃厚生病院	中濃厚生病院	毎日	5		6時～16時	

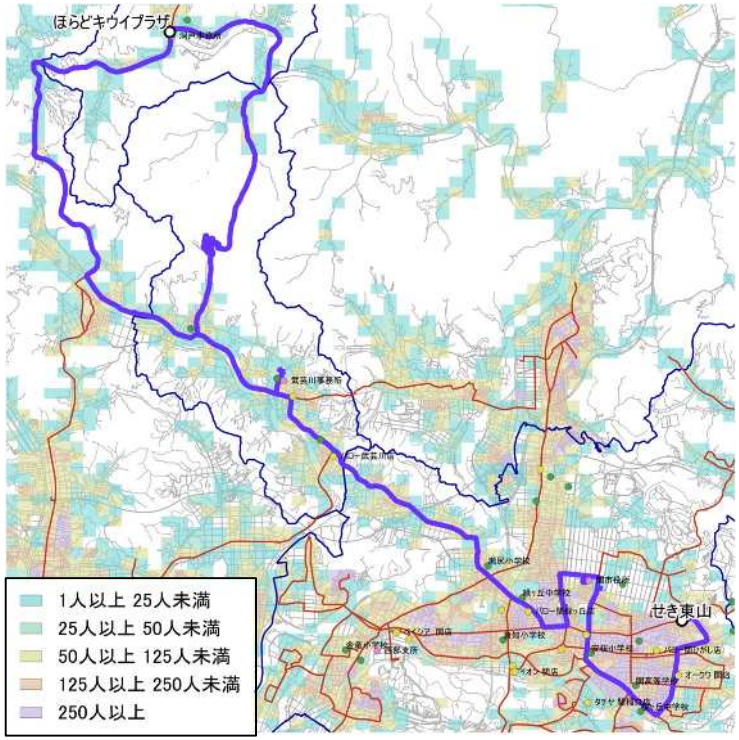
公的負担額





関板取線

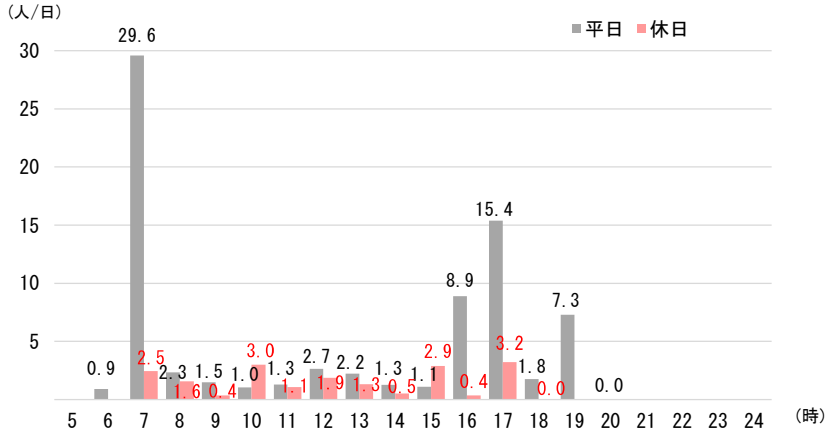
路線図



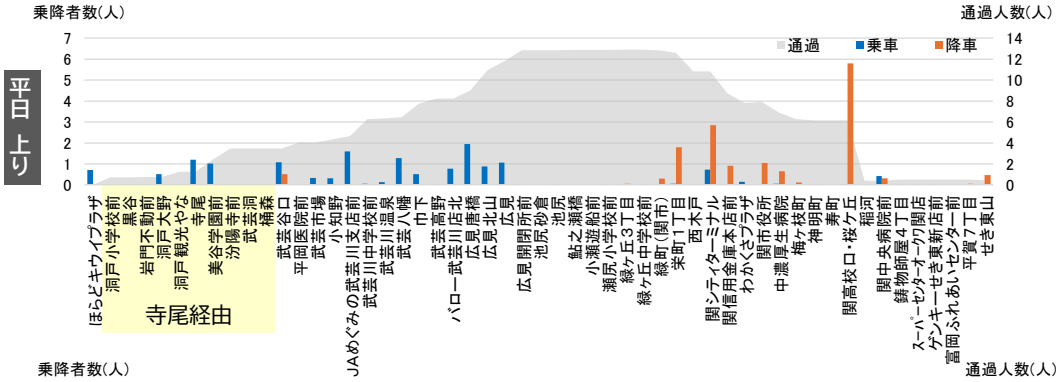
（R2国勢調査人口メッシュ）

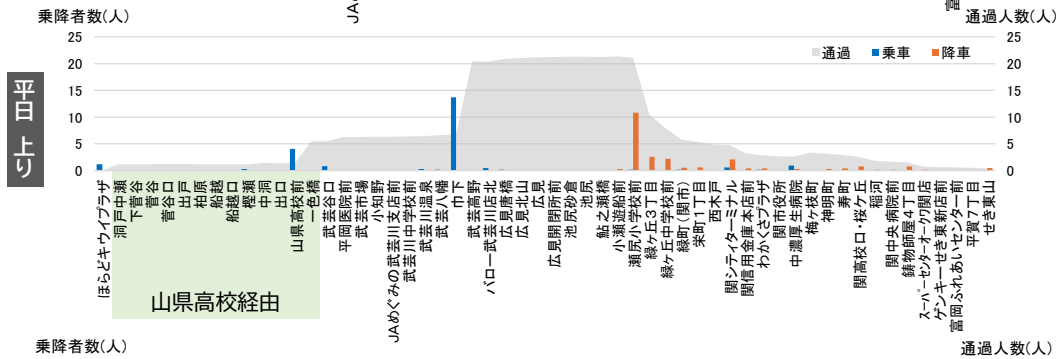
時間帯別利用者

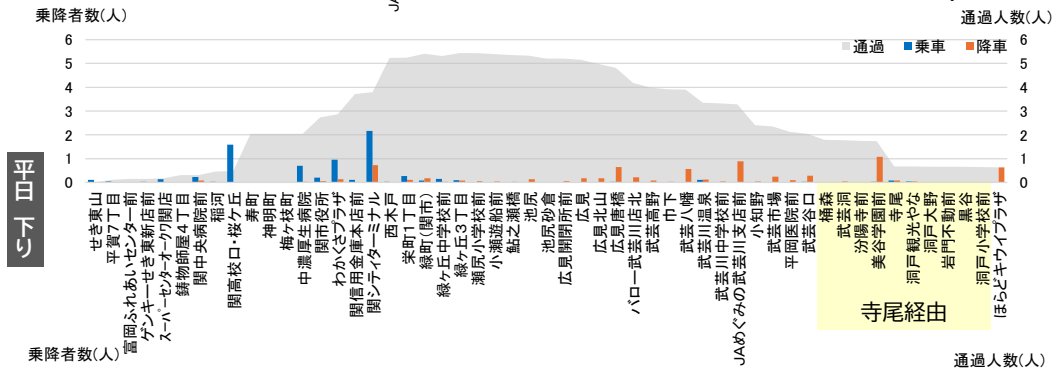
※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計
※乗車時間を基準として集計
※寺尾経由、山県高校経由の2系統を合算して集計

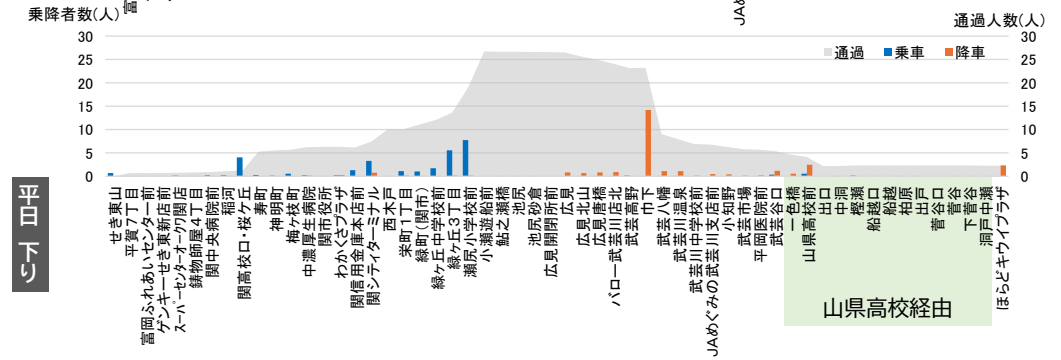


バス停間通過人数(1日あたり)（集計期間:R6.10～R7.9）



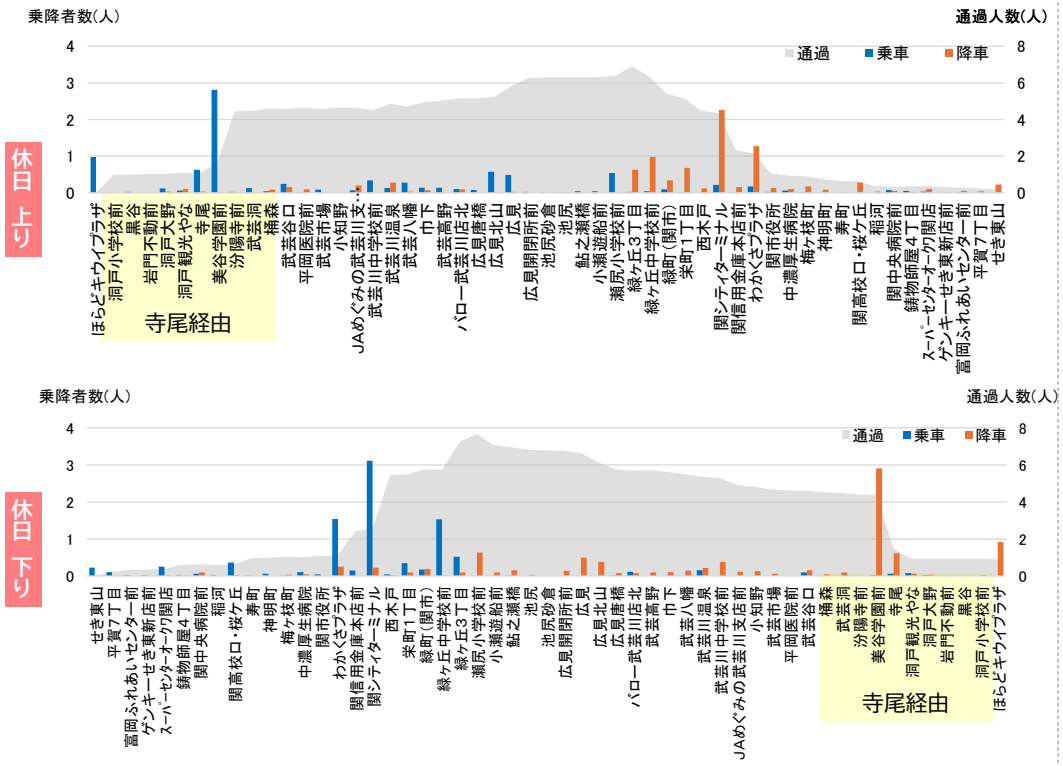






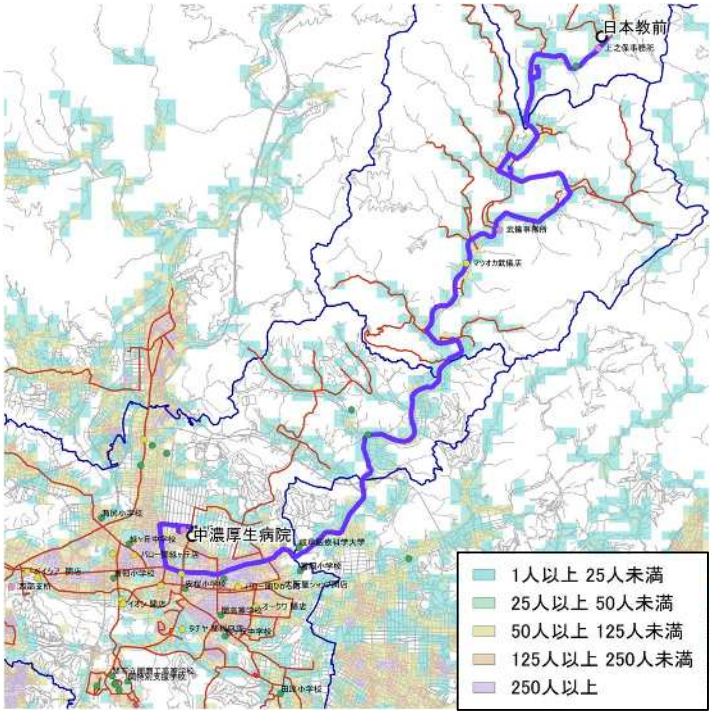
バス停間通過人数(1日あたり)（集計期間:R6.10～R7.9）

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計



関上之保線

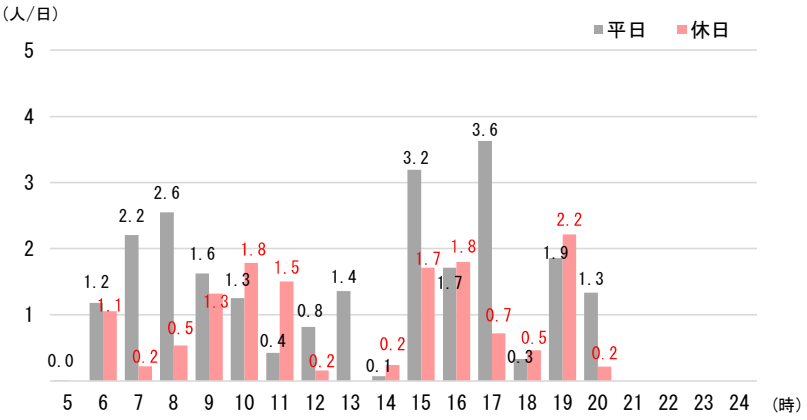
路線図



(R2国勢調査人口メッシュ)

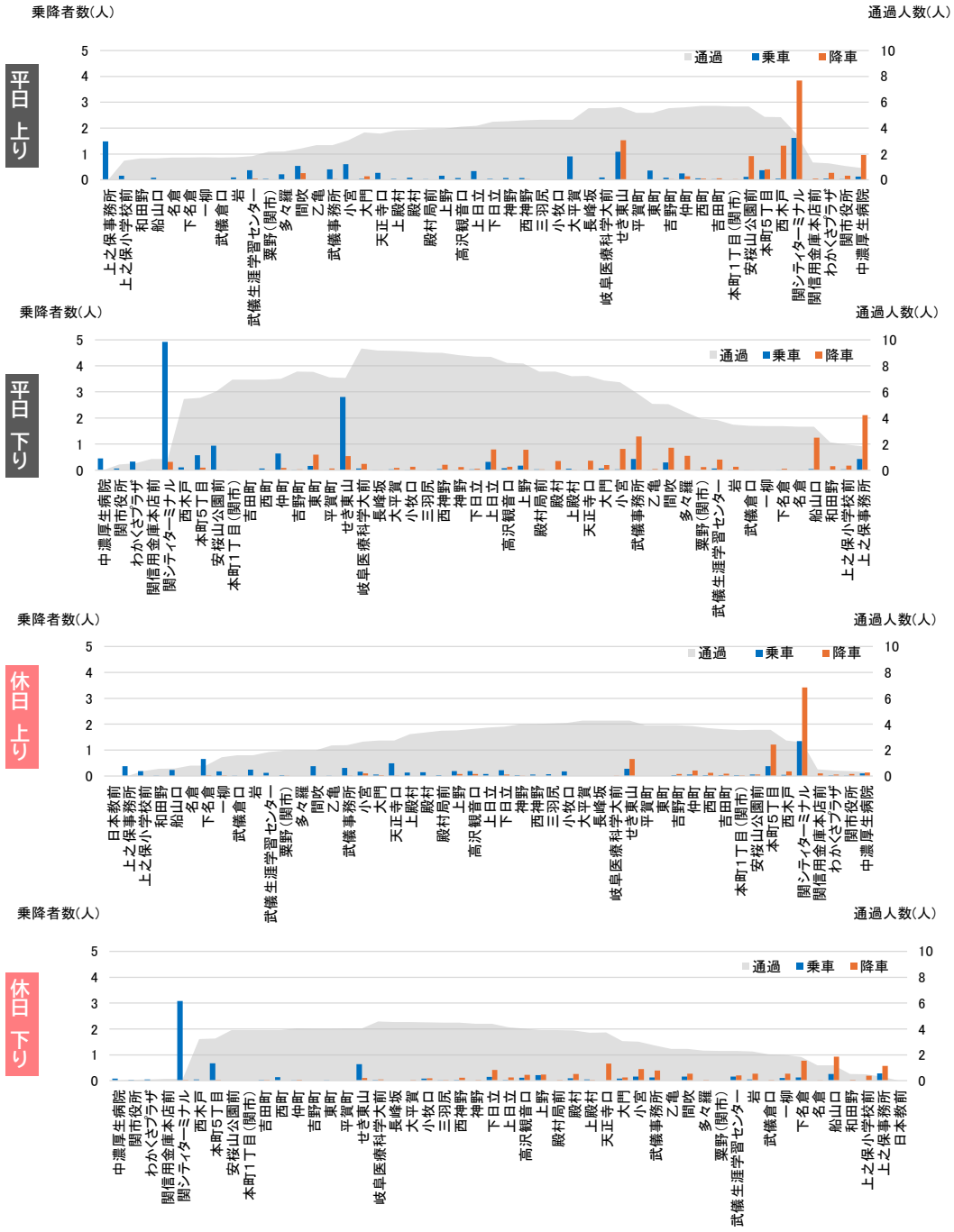
時間帯別利用者

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計
※乗車時間を基準として集計



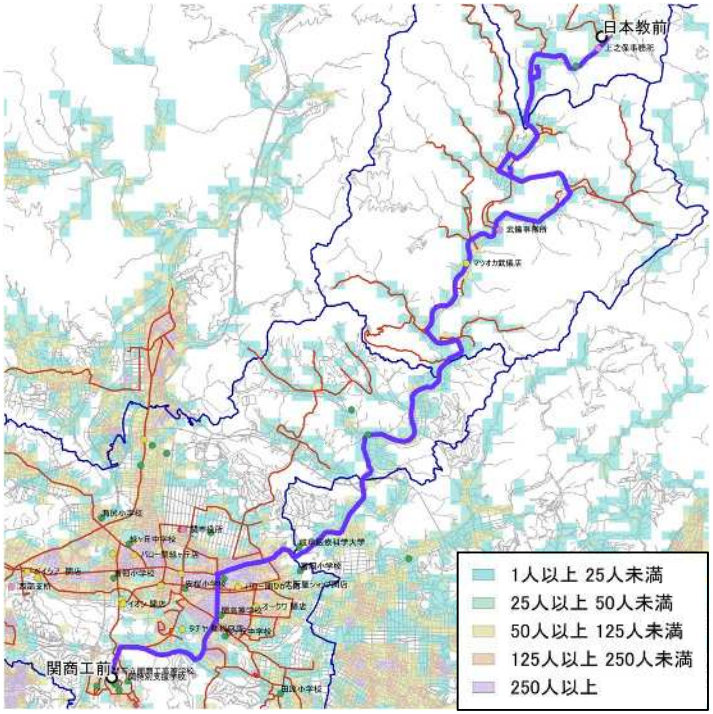
バス停間通過人数(1日あたり)　(集計期間:R6.10～R7.9)

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計



上之保関商工線

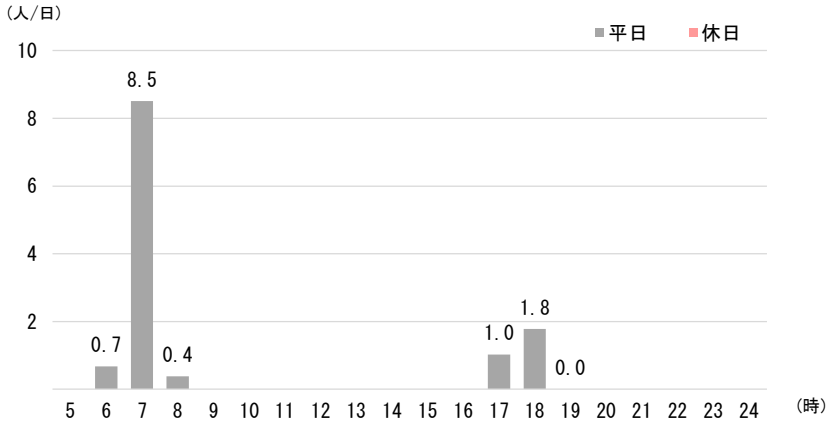
路線図



(R2国勢調査人口メッシュ)

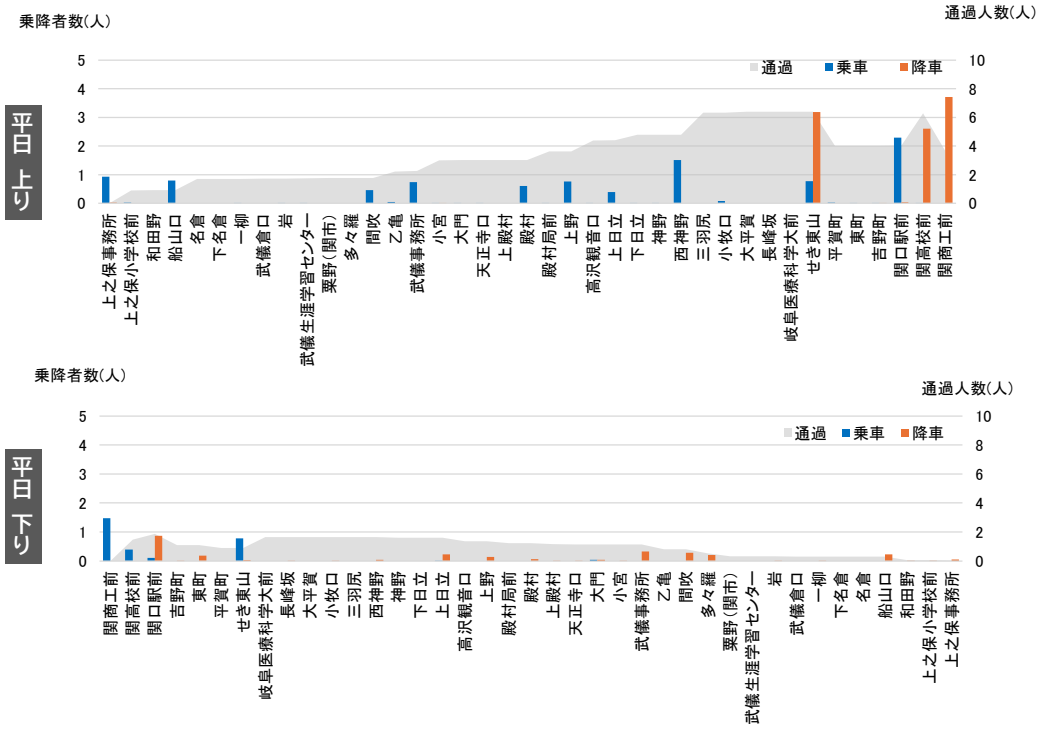
時間帯別利用者

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計
※乗車時間を基準として集計



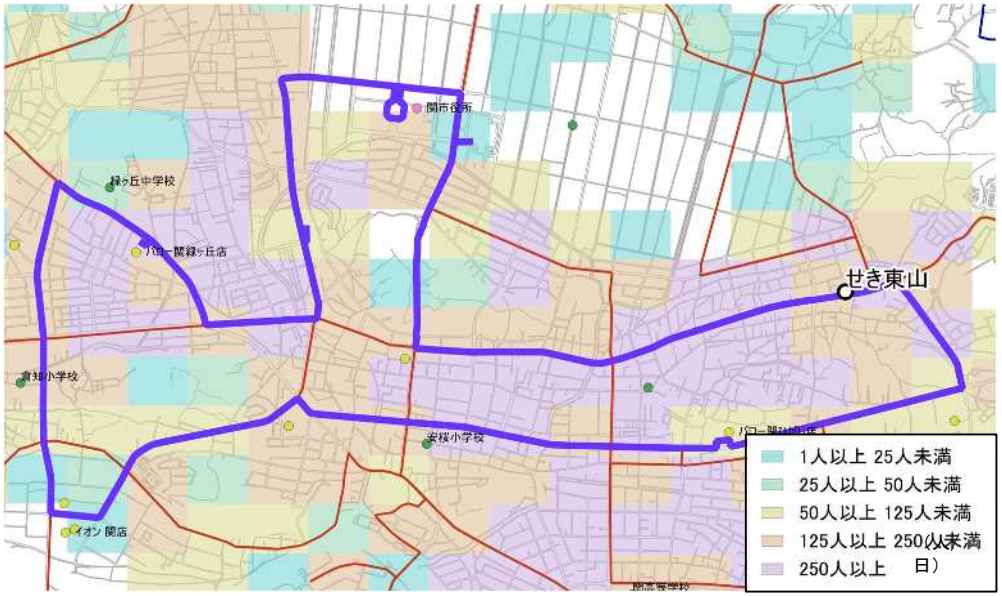
バス停間通過人数(1日あたり)（集計期間:R6.10～R7.9）

※交通系ICカード・アユカ利用データを集計
※関市内を発着とする利用のみを集計



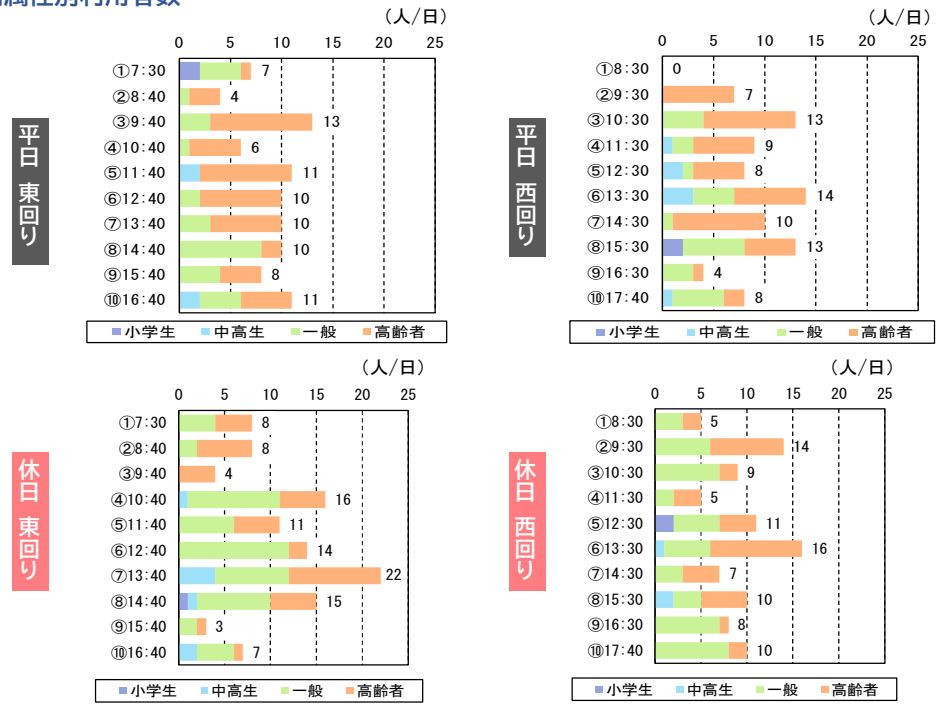
買い物循環線

路線図



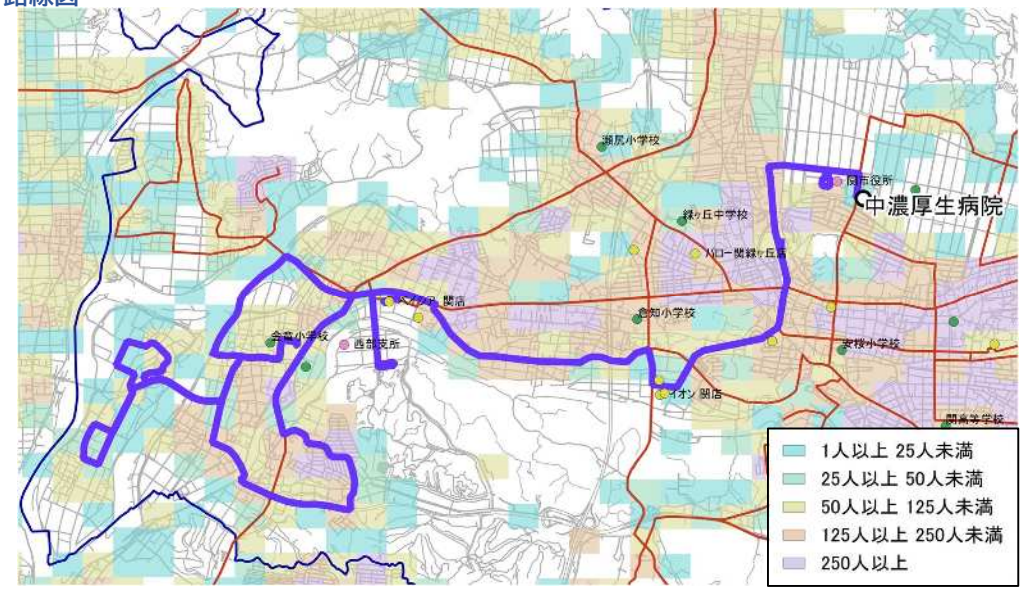
(R2国勢調査人口メッシュ)

便別属性別利用者数



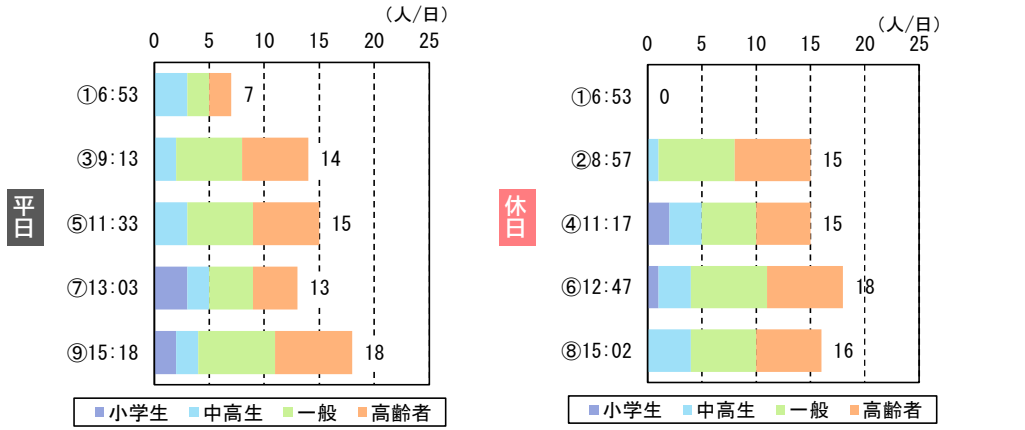
わかくさ・小金田線

路線図



(R2国勢調査人口メッシュ)

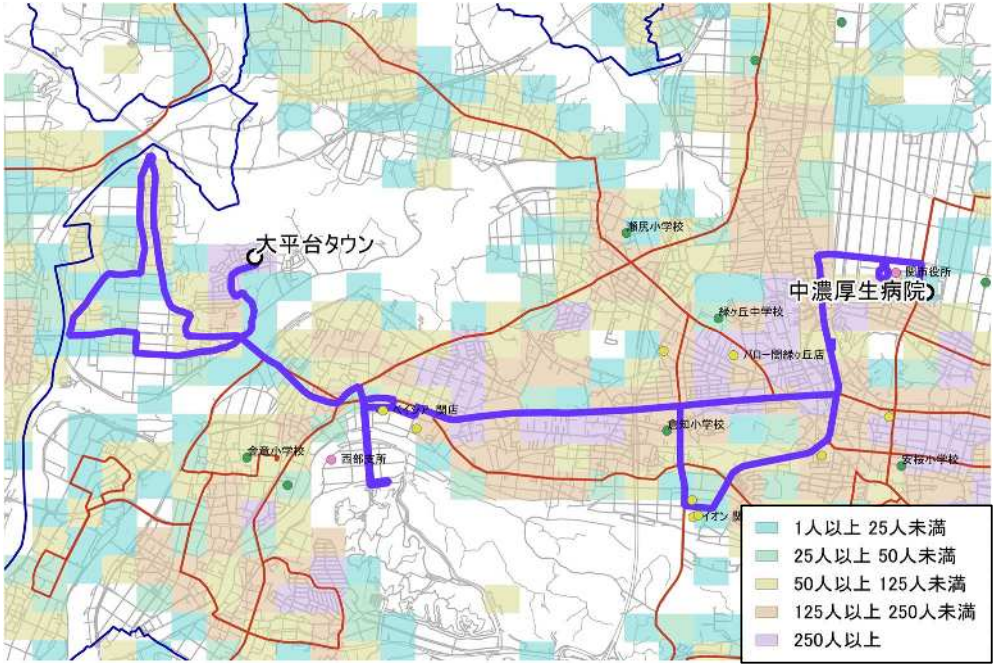
便別属性別利用者数



データ:関シティバス　乗降調査

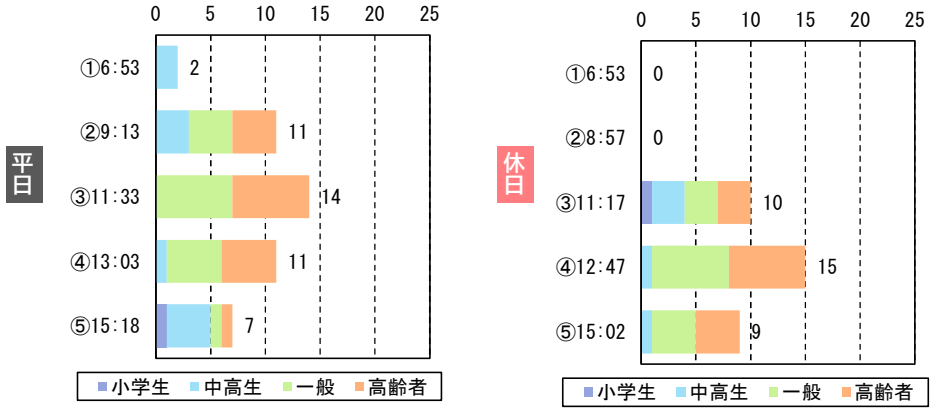
わかくさ・千疋線

路線図



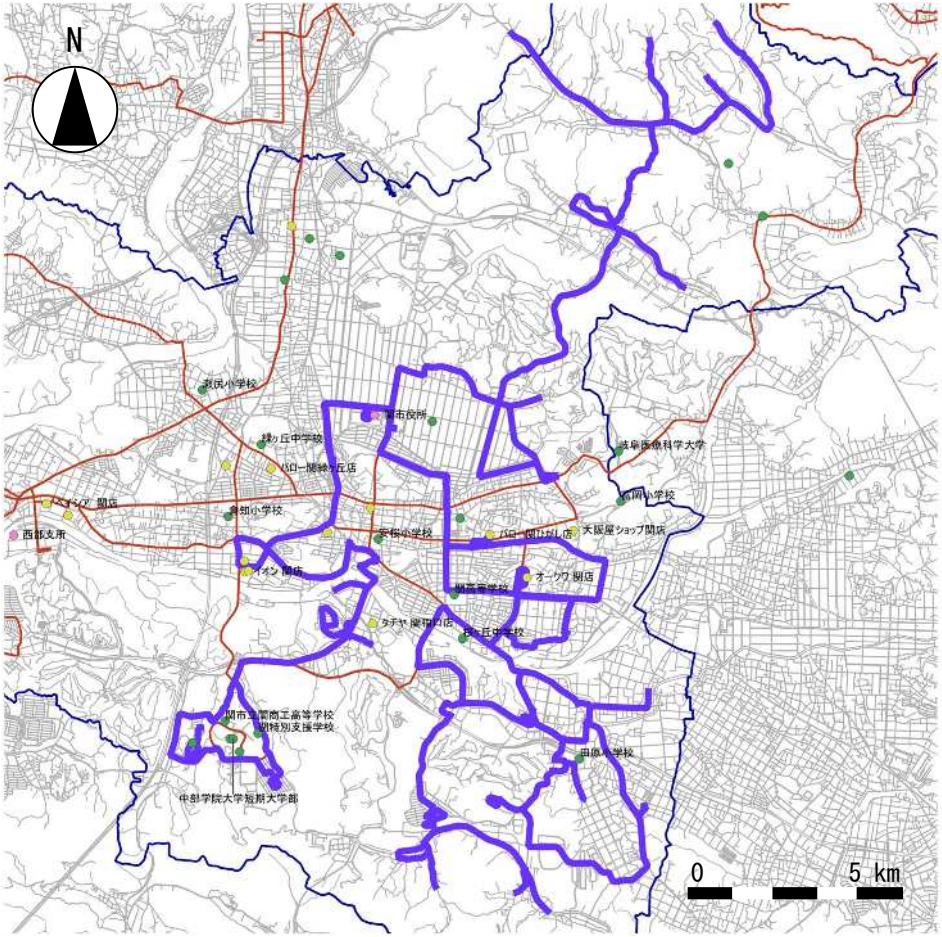
(R2国勢調査人口メッシュ)

便別属性別利用者数

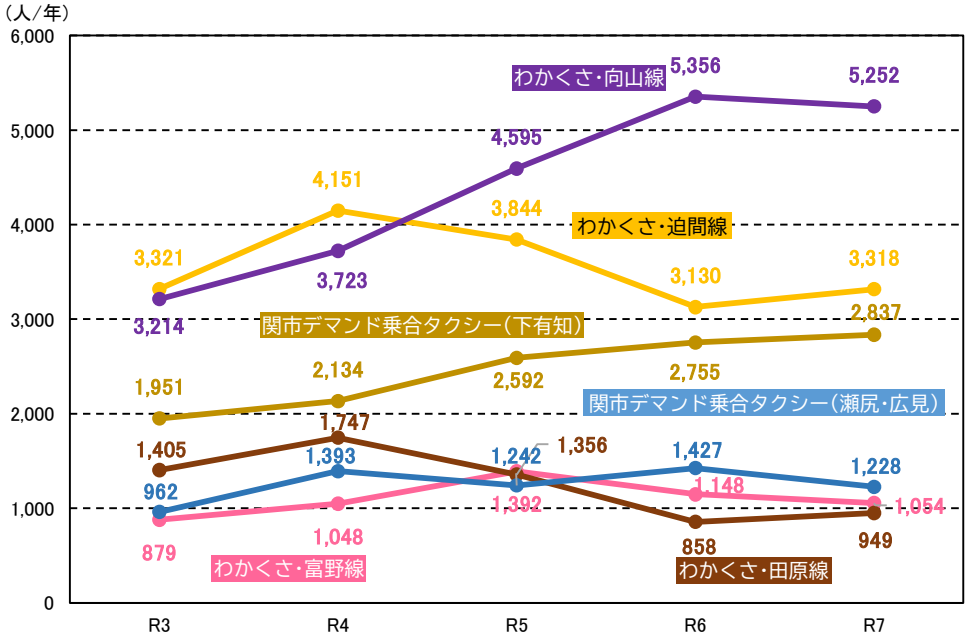


データ:関シティバス　乗降調査

路線図



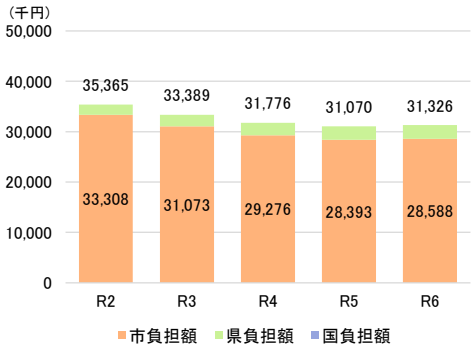
年間利用者数の推移

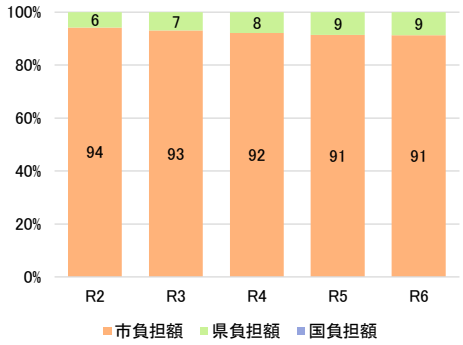


運行概要

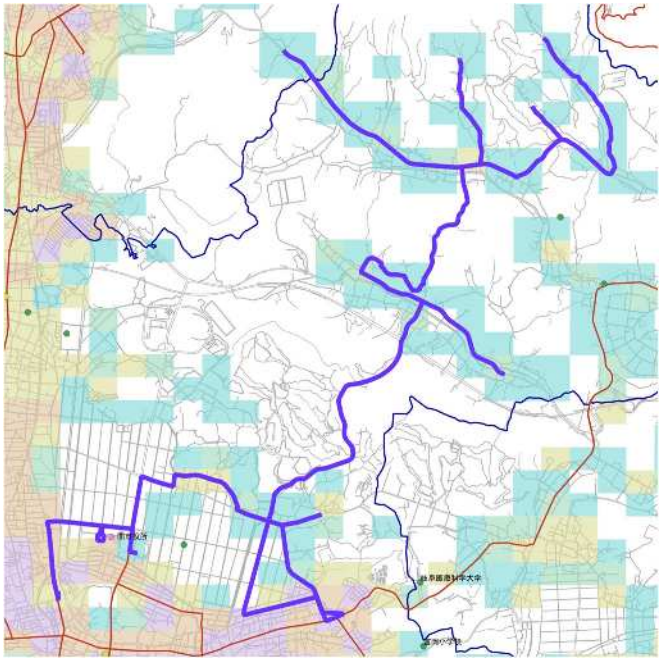
路線名	起点	終点		上り	下り	運行時間帯	
						上り	下り
わかくさ・富野線	藤谷北	関シティターミナル	毎日	4	4	8時～14時	11時～17時
わかくさ・田原線	関シティターミナル	関シティターミナル	毎日	4		7時～17時	
わかくさ・迫間線	下迫間公民館	関シティターミナル	毎日	4	4	8時～16時	10時～17時
わかくさ・向山線	中濃厚生病院	中濃厚生病院	毎日	5		7時～16時	
関市デマンド乗合タクシー	運行区域：下有知、瀬尻・広見地区⇔関地区		毎日	10	10	8時～17時	8時～17時

公的負担額

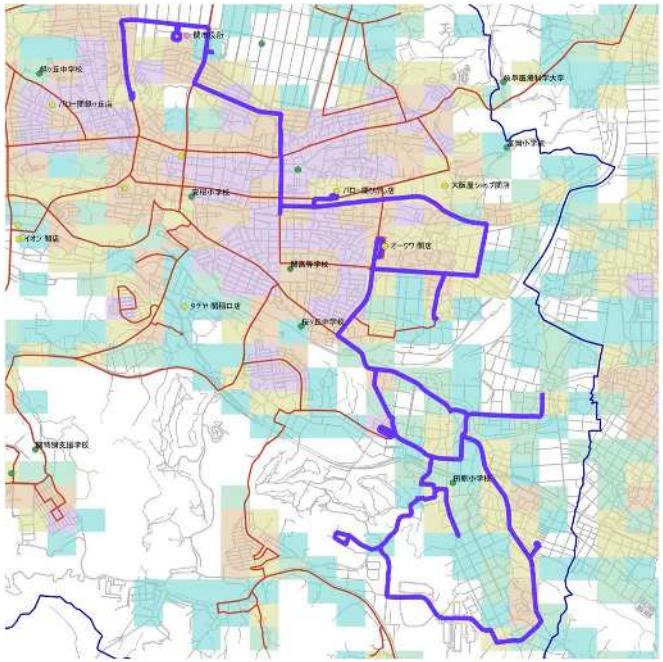




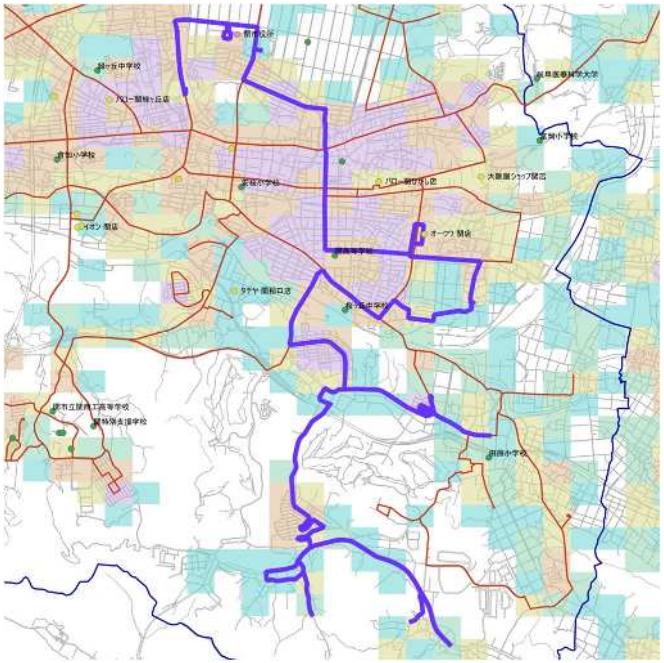
わかくさ・富野線



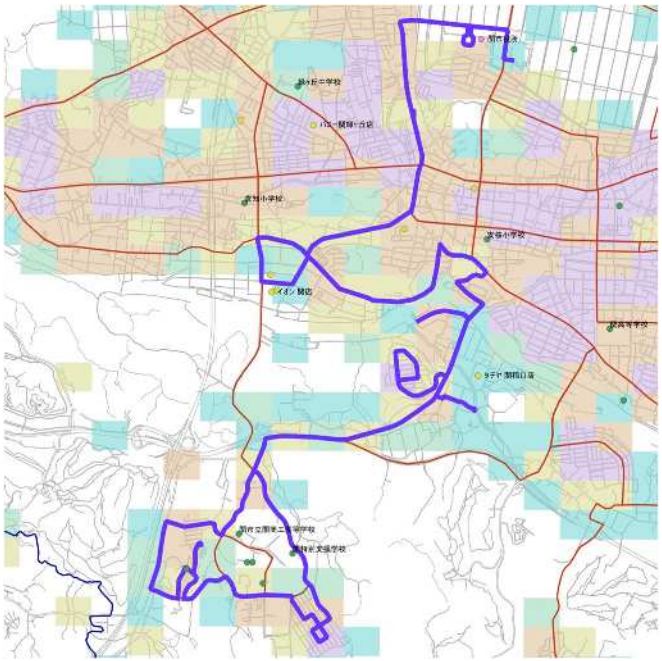
わかくさ・田原線



わかくさ・迫間線



わかくさ・向山線



(R2国勢調査人口メッシュ)

- 1人以上 25人未満
- 25人以上 50人未満
- 50人以上 125人未満
- 125人以上 250人未満
- 250人以上

バス停別乗降者数（１日あたり）　（集計期間：R6.10～R7.9）　※括弧内は年間利用者数

わかくさ・富野線



わかくさ・田原線



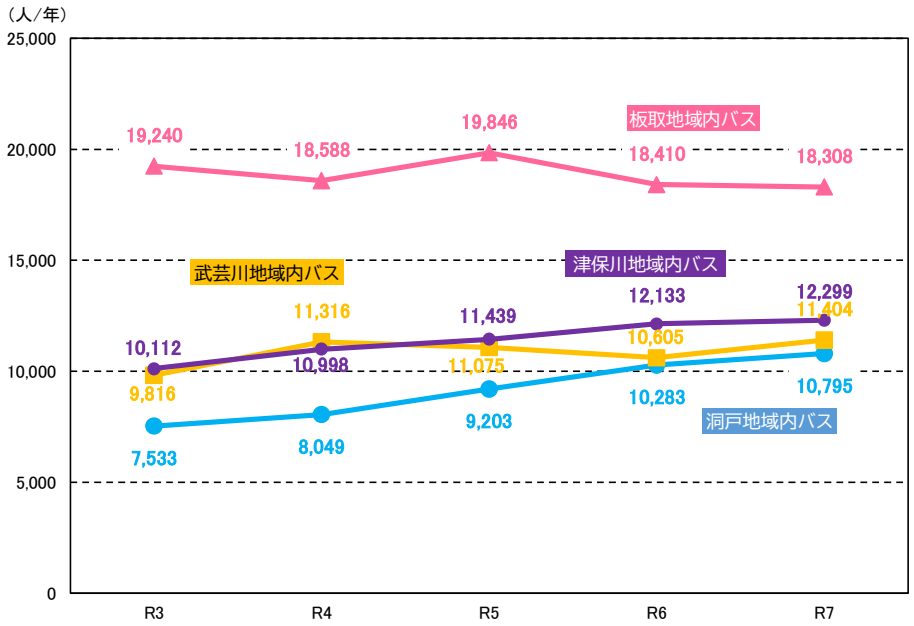
わかくさ・迫間線



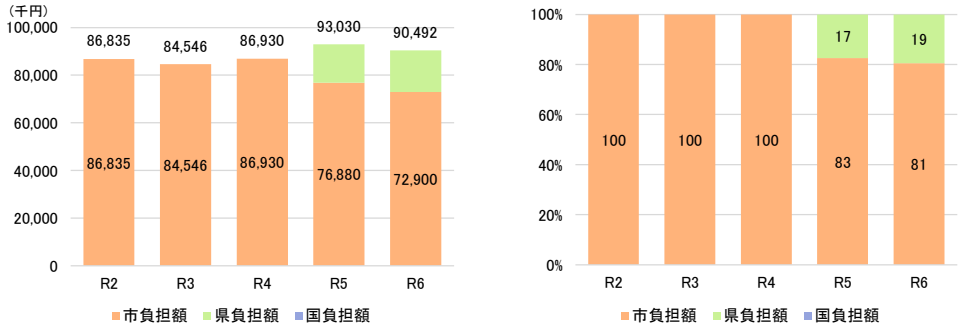
わかくさ・向山線



年間利用者数の推移



公的負担額

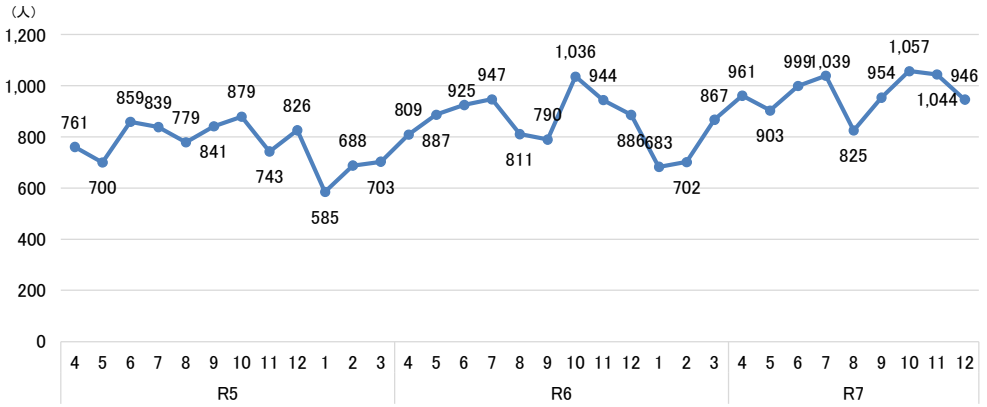


運行概要

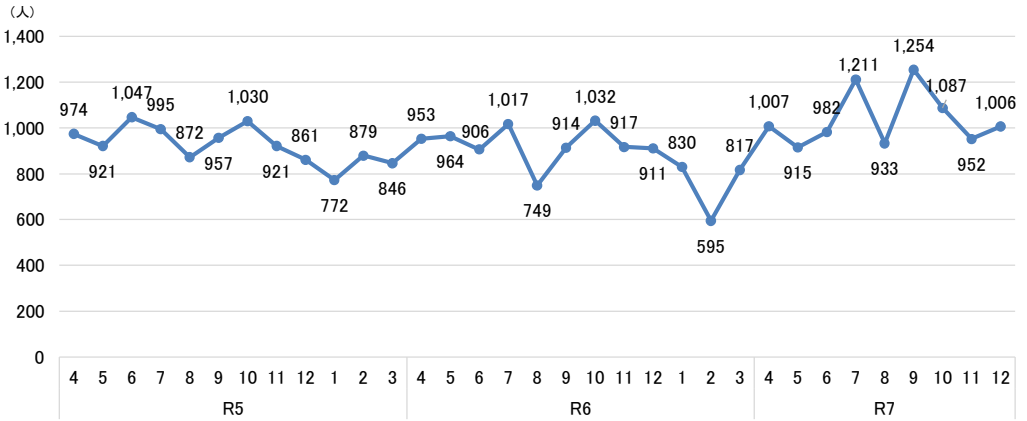
	起点	終点		上り	下り	運行時間 上り	運行時間 下り	予約受付時間
洞戸地域内バス	洞戸地域内		平日			8時30分～19時		8時30分～17時
			休日			8時30分～19時（予約があった場合のみ）		―
板取地域内バス	板取門原	ほらどキウイプラザ	平日	14	14	5時～19時	7時～20時	―
			休日	8	11	6時～17時	7時～20時	―
武芸川地域内バス	武芸川地域内		平日			8時30分～18時30分		9時～16時30分
津保川地域内バス	武儀地域（デマンドバス）							
	武儀地域内		平日			7時30分～17時30分		8時30分～17時
	上之保地域（一部予約制路線バス）							
	鳥屋市	上之保小学校前	平日	4	4	6時～14時	12時～18時	一部便は予約制（予約は発車時間1時間前まで）（朝の一部便は前日17時まで）
	明ヶ島	上之保小学校前	平日	4	4	7時～14時	12時～18時	
	上之保船山	上之保事務所前	平日	4	4	7時～14時	12時～18時	
	上之保事務所前	殿村局前	平日	5	6	8時～17時	8時～16時	

月別利用者数の推移

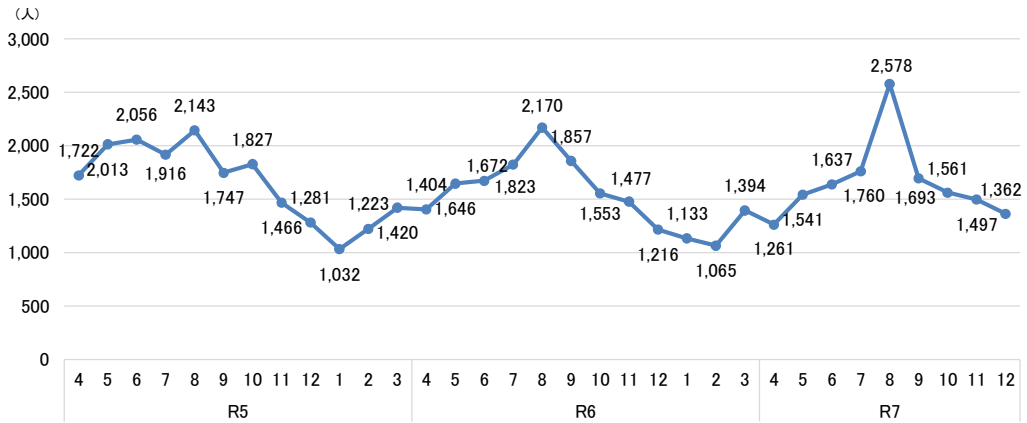
洞戸地域内バス



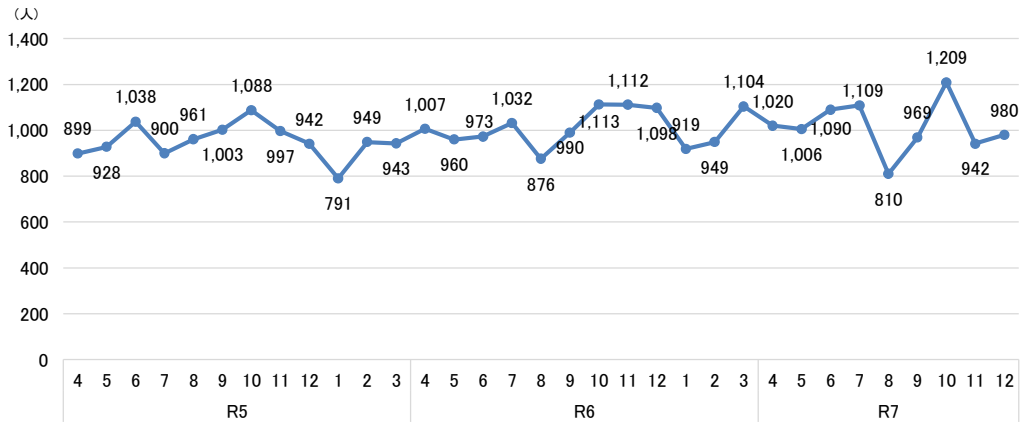
武芸川地域内バス



板取地域内バス



津保川地域内バス



＜調査概要＞

調査目的：関シティバスのうち、買い物循環線，わかくさ・小金田線，わかくさ・千疋線の利用者数、利用ODを把握する。
また、同路線の利用者の利用目的・利用頻度等を把握する。

調査方法：対象路線に調査員が同乗し、乗降バス停や利用者属性をチェックする。
カウント調査と同時に、ビンゴカード形式のアンケートを配布し、降車時に回収する。

対象路線：買い物循環線，わかくさ・小金田線，わかくさ・千疋線

調査日　：11月25日（火），11月30日（日）

利用者数・アンケート回答数：

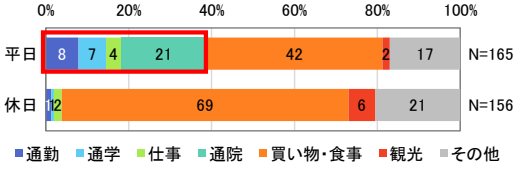
	平日	休日	計
買い物循環線	185	204	389
わかくさ･小金田線	42	39	81
わかくさ･千疋線	28	20	48
	255	263	518

調査結果まとめ

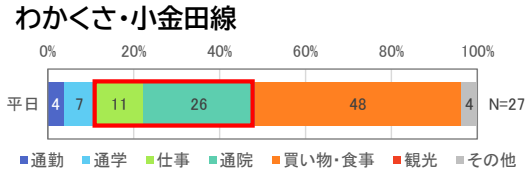
利用目的

・全体では、平日・休日ともに買い物・食事での利用が最も多いが、平日は買い物・食事以外にも通院や通勤・通学など幅広く利用されている。
・わかくさ・小金田線では、買い物循環線やわかくさ・千疋線と比べて、仕事や通院を目的とした利用の割合が高い。

全体



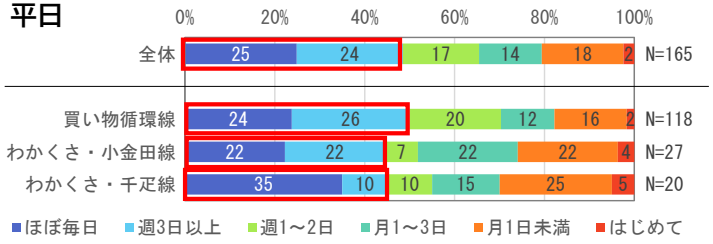
わかくさ･小金田線



利用頻度

・平日の全体では、週3日以上の高頻度で利用している割合が49%となっている。
・平日を路線別にみると、買い物循環線で週3日以上利用する人は50%、わかくさ・小金田線は44%、わかくさ・千疋線は45%となっており、3路線ともに高頻度利用者が半数近くを占めている。

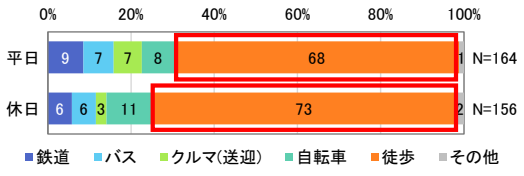
平日



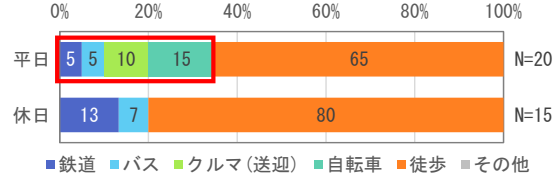
バスに乗る前の交通手段

・全体では、平日・休日ともに徒歩での移動が最も多く、70%前後となっている。
・わかくさ・千疋線では、休日は徒歩が80%を占めるのに対し、平日では65%となっており、平日と休日でバス停までのアクセス手段に違いがみられる。

全体



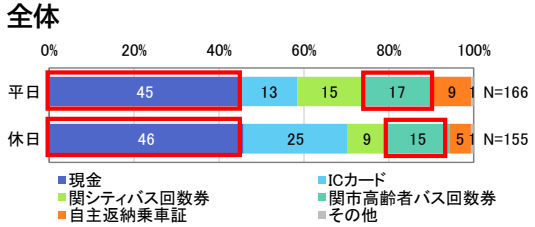
わかくさ･千疋線



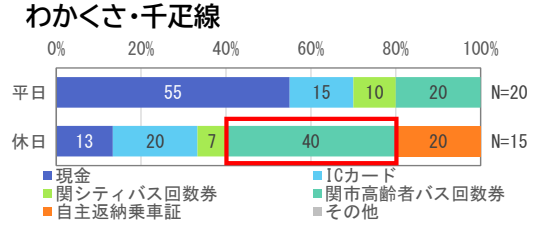
運賃の支払い方法

・全体では、平日・休日ともに現金払いが最も多い。
・令和7年10月に開始した「関市高齢者バス回数券」は、平日・休日ともに一定数の利用がある。
・わかくさ・千疋線の平日では、現金が55%と最も多いが、休日は関市高齢者バス回数券が最も多く、40%となっている。

全体



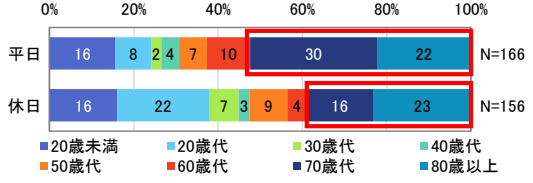
わかくさ･千疋線



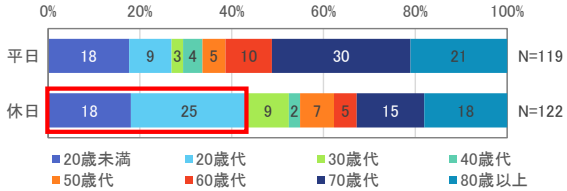
年齢

・全体の平日は、70歳代以上が52%となっているが、休日は39%となっており、平日に高齢者の利用が多い傾向にある。
・買い物循環線の休日では、20歳代以下は43%となっており、休日における若年層の移動手段のひとつとして利用されていると考えられる。

全体



買い物循環線

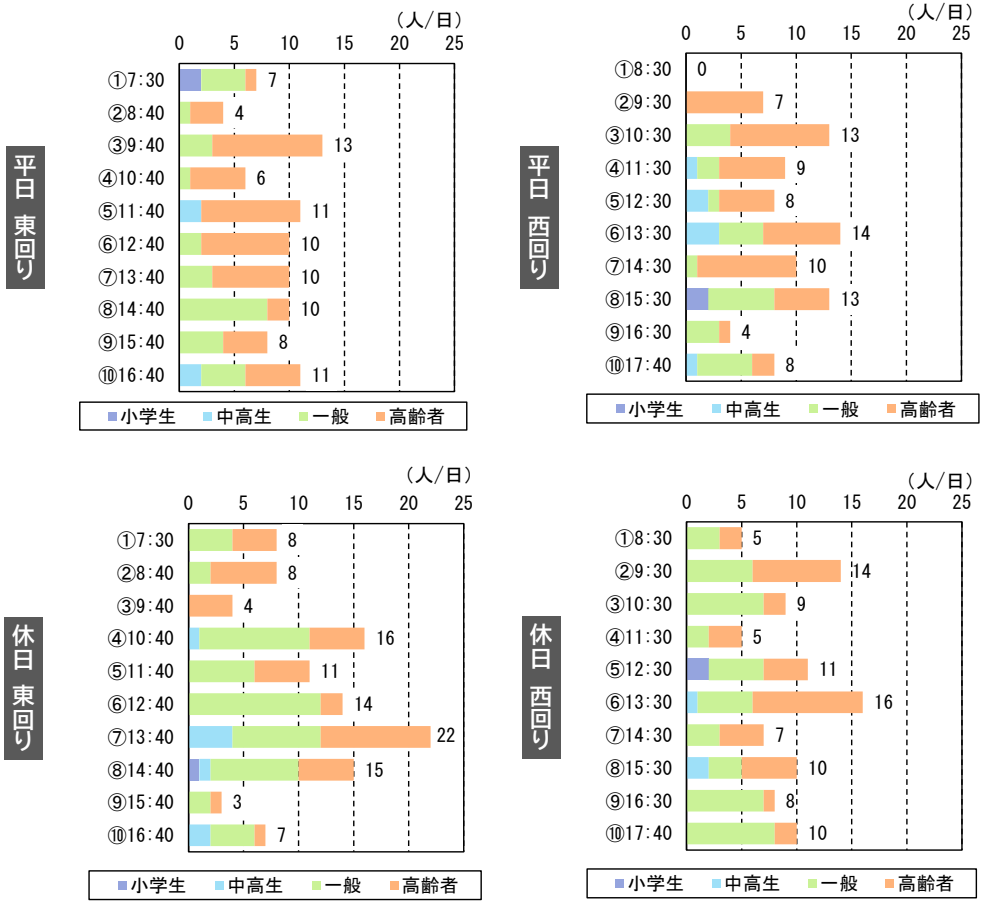


調査結果

買い物循環線

便別属性別利用者数

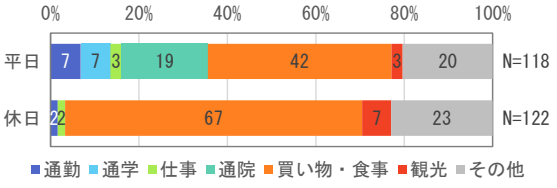
・平日は高齢者の利用が目立つが、休日は高齢者に加え一般の利用があることによって、平日より休日の利用者数の方が多くなっている。



データ:関シティバス　乗降調査

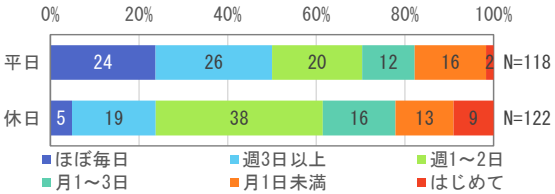
利用目的

・平日は買い物・食事を目的とした利用が中心であり、休日は買い物・食事目的の利用が特に多い。



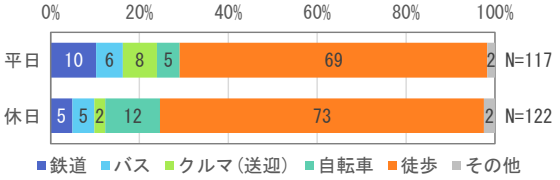
利用頻度

・平日は高い頻度で利用している人が多く、休日は週に数回程度の利用が中心となっている。



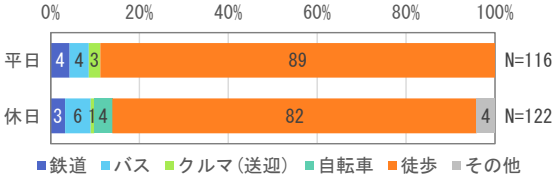
バスに乗る前の交通手段

・平日、休日ともに、徒歩の割合が最も高い。



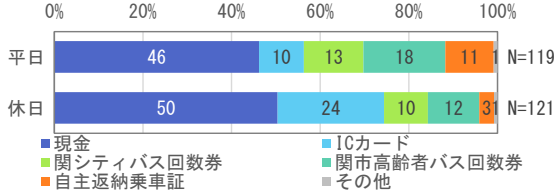
バスから降りた後の交通手段

・平日、休日ともに、徒歩の割合が最も高い。
・バスに乗る前よりも、徒歩の割合が高い。



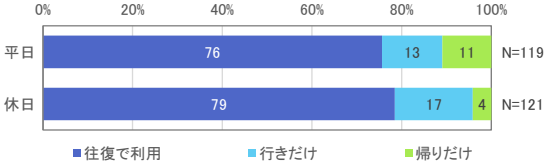
運賃の支払い方法

・平日・休日ともに現金払いが最も多いが、休日は、現金に次いでICカードの利用が多い。



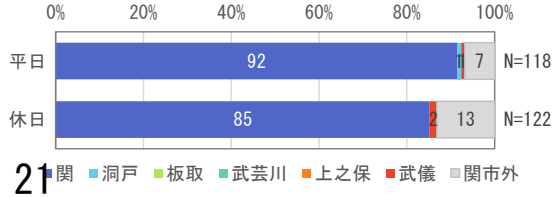
往復利用の有無

・平日、休日ともに、往復での利用の割合が最も高い。



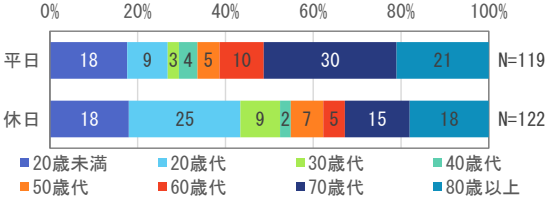
居住地

・平日、休日ともに、関地域の割合が最も高い。



年齢

・平日は、70歳代以上の高齢者の割合が高いが、休日は、20歳代以下の利用が多い。

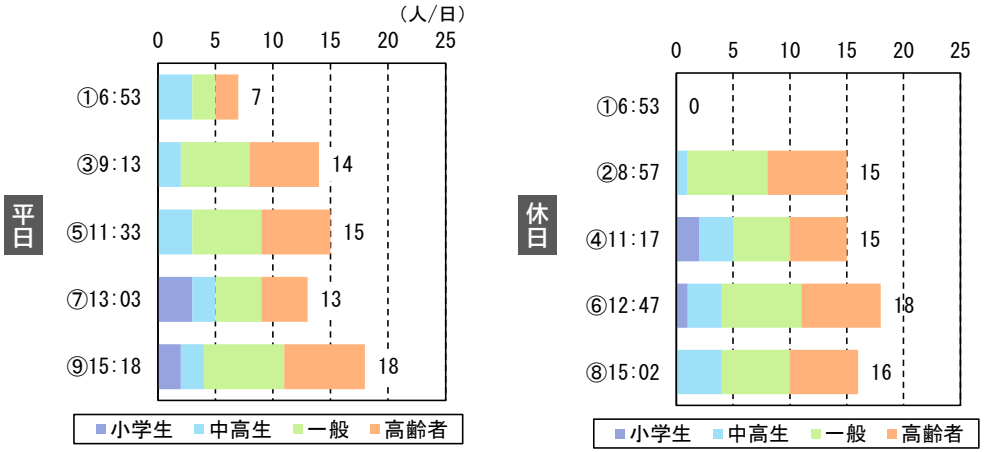


データ:関シティバス　アンケート調査

わかくさ・小金田線

便別属性別利用者数

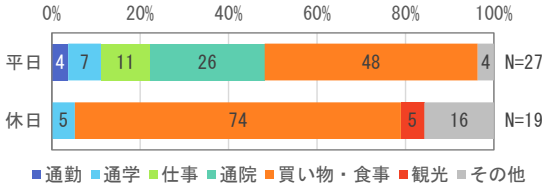
・平日、休日ともに、一般と高齢者の利用が多い。
・平日、休日ともに、午前中の便より午後の便の方が利用が多い傾向にある。



データ:関シティバス　乗降調査

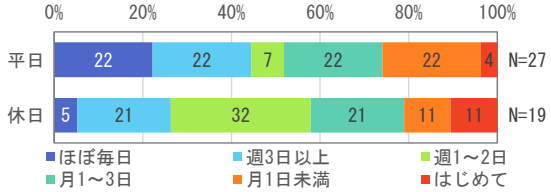
利用目的

・平日は買い物・食事を目的とした利用が中心であり、休日は買い物・食事目的の利用が特に多い。



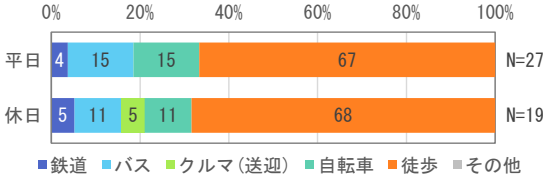
利用頻度

・平日は高い頻度で利用している人が多く、休日は週に数回程度の利用が中心となっている。



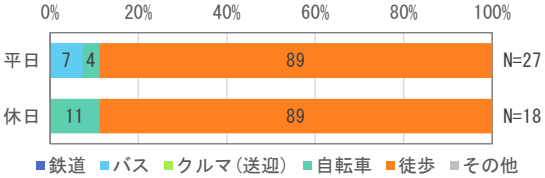
バスに乗る前の交通手段

・平日、休日ともに、徒歩の割合が最も高い。



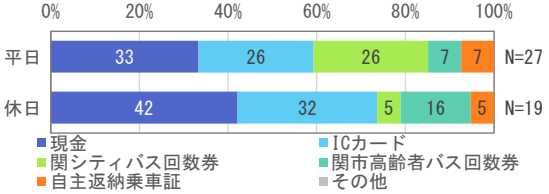
バスから降りた後の交通手段

・平日、休日ともに、徒歩の割合が最も高い。
・バスに乗る前よりも、徒歩の割合が高い。



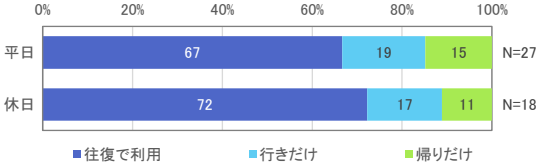
運賃の支払い方法

・平日は現金、ICカード、関シティバス回数券を利用する人が多い。
・休日では、現金、ICカードに次いで関市高齢者回数券利用者の利用が多い。



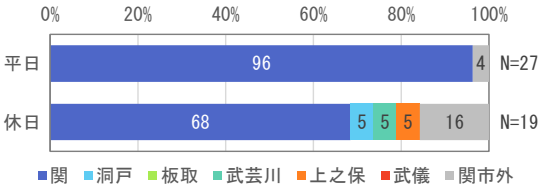
往復利用の有無

・平日、休日ともに、往復での利用の割合が最も高い。



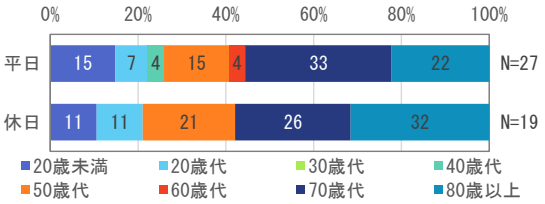
居住地

・平日は、ほどんどが関地域の方の利用だが、休日は関地域以外の方の利用もある。



年齢

・平日、休日ともに、70歳代以上の利用が過半数を占める。

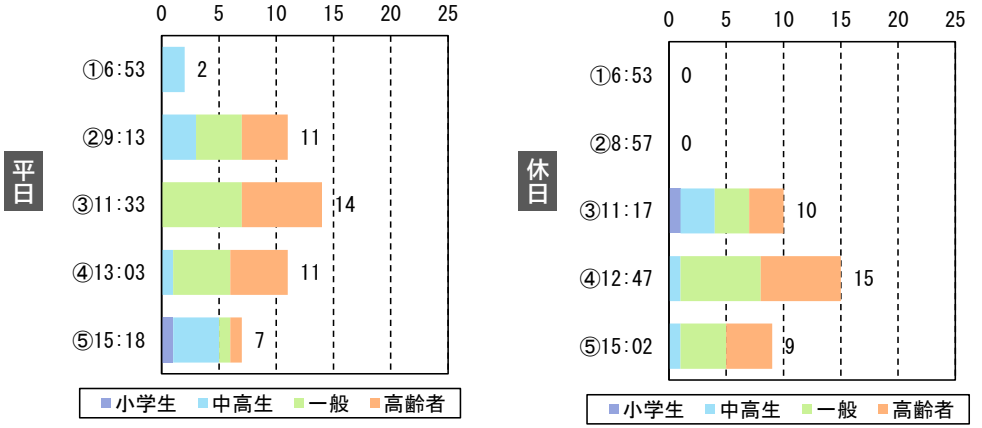


データ:関シティバス　アンケート調査

わかくさ・千疋線

便別属性別利用者数

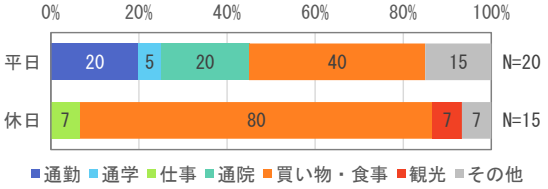
・休日では、利用者数が０人の便がある。
・平日、休日ともに、正午前後の利用が多い。



データ:関シティバス　乗降調査

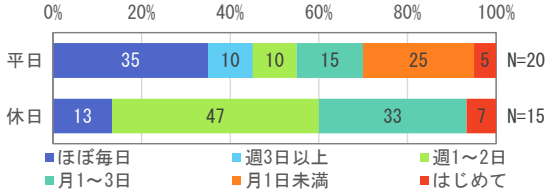
利用目的

・平日は買い物・食事を目的とした利用が中心であり、休日は買い物・食事目的の利用が特に多い。



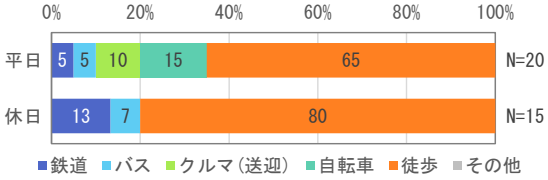
利用頻度

・平日は、ほぼ毎日利用している割合が高い。
・休日は、週に数回程度の利用が中心となっている。



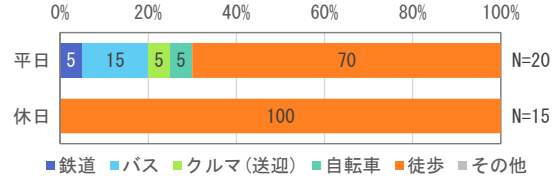
バスに乗る前の交通手段

・平日、休日ともに、徒歩の割合が最も高い。



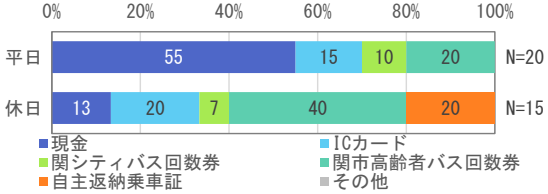
バスから降りた後の交通手段

・平日は徒歩以外の交通手段を利用する人もいるが、休日は徒歩に限られている。



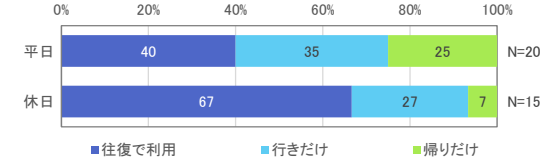
運賃の支払い方法

・平日は、現金払いが最も多い。
・休日は、関市高齢者バス回数券払いが最も多い。



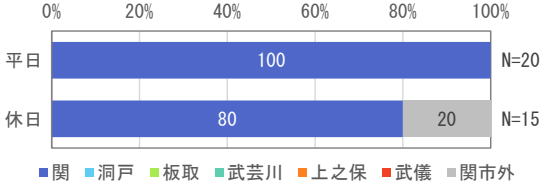
往復利用の有無

・休日は往復利用が多いのに対し、平日は片道利用が多くなっている。



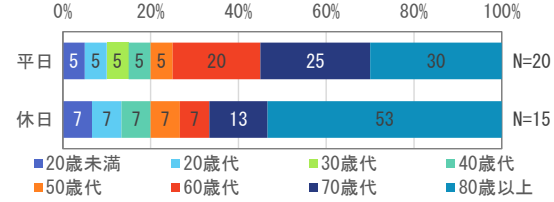
居住地

・平日、休日ともに、関地域の方の利用がほとんどを占める。



年齢

・平日、休日ともに、60歳代以上の利用がほとんどを占める。



データ:関シティバス　アンケート調査

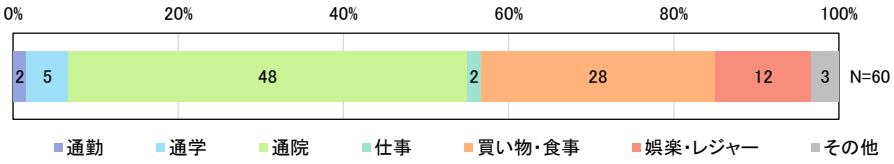
調査概要

調査目的：関シティバス(デマンドバス・デマンドタクシー)利用者の利用目的・利用頻度等を把握する。
調査方法：運転手から調査票を配布／郵送回収
対象者　：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、デマンドタクシー利用者
配布開始：令和7年11月26日（木）
回答期限：12月19日（金）
配布数　：200票
回収数　：60票（回収率：30%）

調査結果

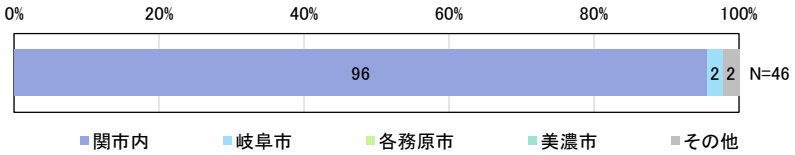
調査票受取日の利用目的

・通院が48%と最も多く、次いで買い物・食事が28%、娯楽・レジャーが12%となっている。



最終目的地

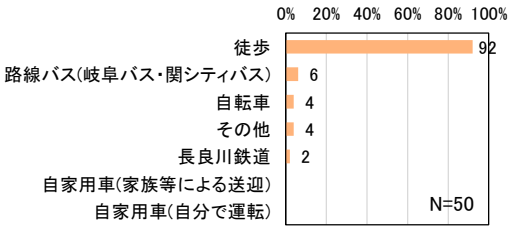
・関市内が96%と大半を占めている。



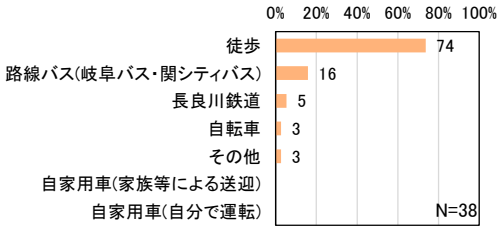
乗車バス停までの移動手段・降車バス停からの移動手段【行き】

・自宅からバス停、バス停から目的地ともに徒歩が最も多い。

自宅からバス停



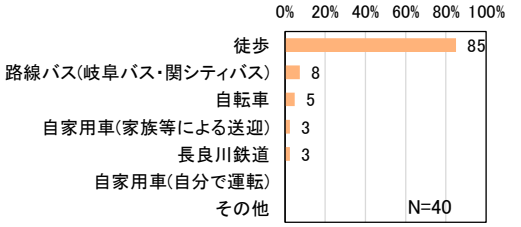
バス停から目的地



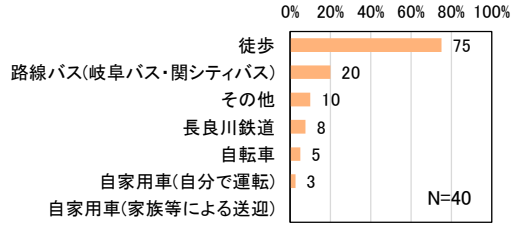
乗車バス停までの移動手段・降車バス停からの移動手段【帰り】

・目的地からバス停、バス停から自宅ともに徒歩が最も多い。

目的地からバス停

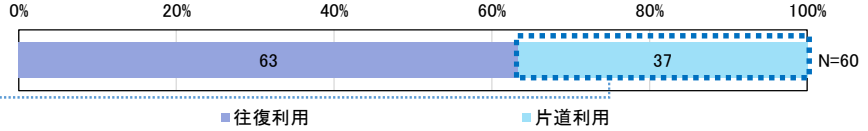


バス停から自宅



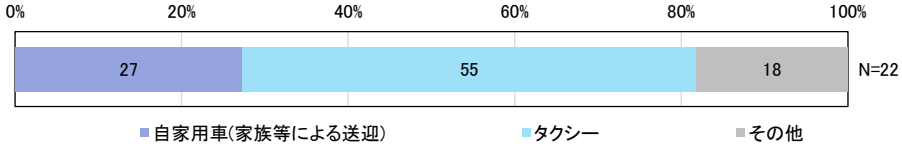
参考:往復利用の有無

・利用者の37%は片道のみの利用となっている。



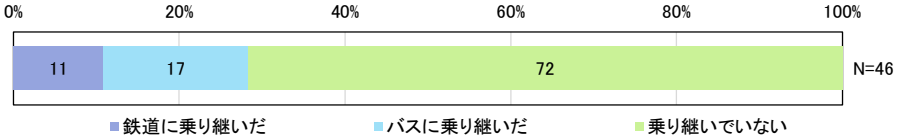
片道しか利用しなかった場合のもう片方の交通手段

・タクシーが55%と過半数を占めている。



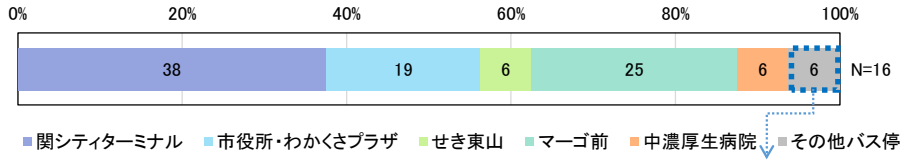
鉄道やバスとの乗り継ぎ

・鉄道やバスと乗り継いで利用している人は28%となっている。



乗り継いだバス停

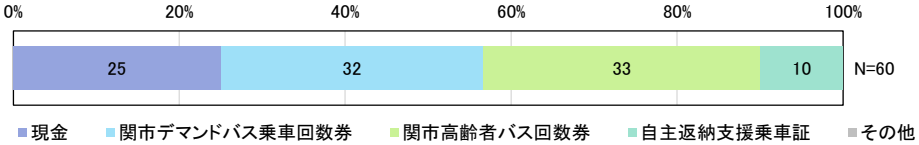
・関シティターミナルが38%と最も多く、次いでマーゴ前が25%となっている。



その他：無回答1名

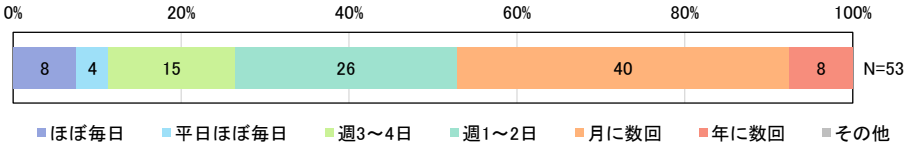
運賃支払い方法

・関市高齢者バス回数券、関市デマンドバス乗車回数券、自主返納支援乗車証といった現金以外の利用が75％を占める。
・関市高齢者バス回数券は33％の利用があり、関市デマンドバス乗車回数券と同程度の利用がみられる。



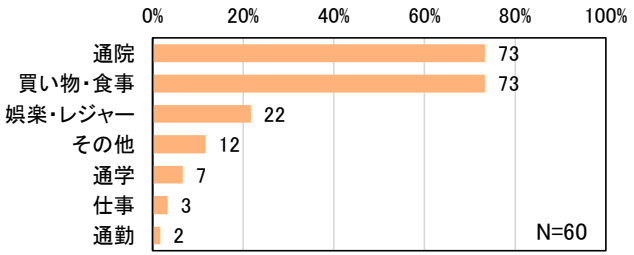
利用頻度

・月に数回が40％と最も多く、次いで週1～2日が26％、週3～4日が15％となっている。



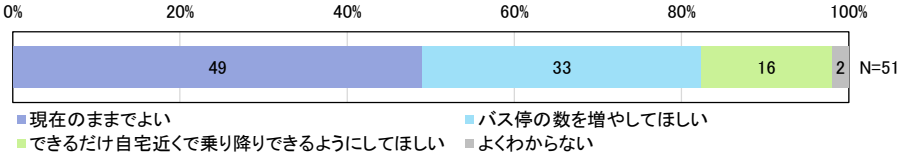
調査票受取日を含む普段の利用目的

・通院と買い物・食事が73％と最も多い。



バス停の位置・数

・「現在のままでよい」が49％と最も多く、約半数を占める。



改善要望　★：多かった意見

乗降地点

・各病院（医院）で乗降したい。
・せき東山まで行ってほしい。
・家の前を通るので、そこで乗降したい
・自宅近くまで行ってほしい。
・コンビニで降りれるようにしてほしい。
・目的地の近くで降りたい。
・ルート上であれば途中で降りれるようにしてほしい。
・バス停まで少し遠い。

運賃

・下有知のデマンドタクシーが他のデマンドバスよりも高い。
・身体障害者は無料にしてほしい。
・便利になるなら少し高くなってもいい。
・安いほうがいい。

運行時間帯

・本数を増やしてほしい。　★(8件)
・夜も運行してほしい
・マーゴや文化会館でイベントがある時はもう少し遅い時間の便がほしい。
・用事が終わって帰りのデマンドバスが2時間以上待たなくてはいけないので不便。
・名古屋から高速バスで関シティターミナルに帰ってきたときに、デマンドバスが数分前に出発してしまうので改善できないか。

予約方法

・ネット予約できるといい。

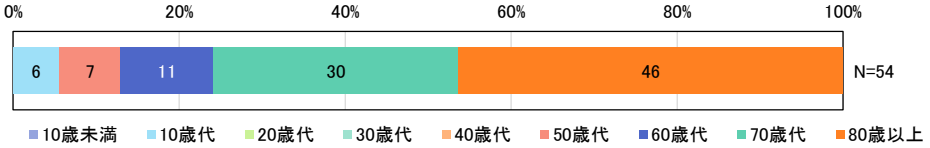
車両

・ステップ付きの車両で迎えに来てほしい。

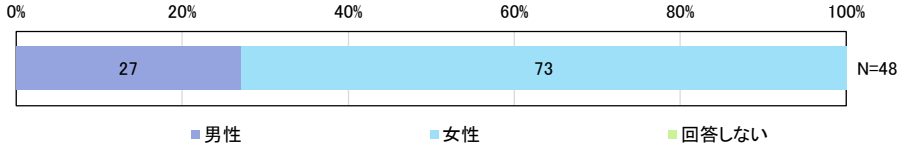
その他

・夜のイベントに行きたくても、帰りの便がなく、イベントに行けないのがさみしい。
・関シティバスの回数券とデマンドバスの回数券が違うのが分からなかった。
・予約なしで乗れる時間があるといい。
・運転手さんに怖い人がいる。

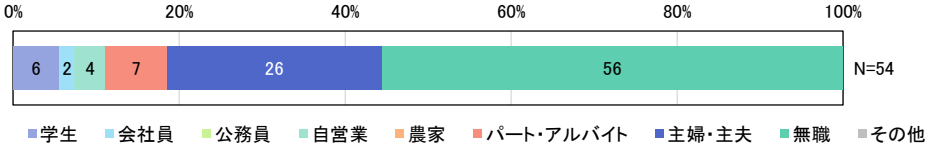
年齢



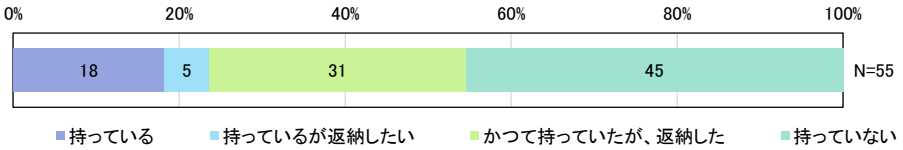
性別



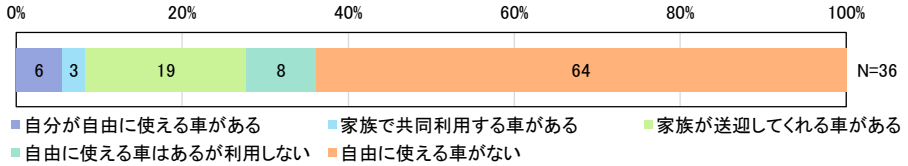
職業



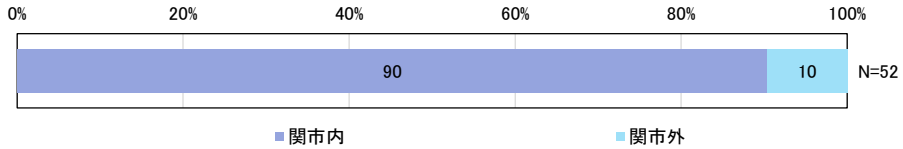
運転免許の保有



自由に使える車の所有



居住地



自由記述

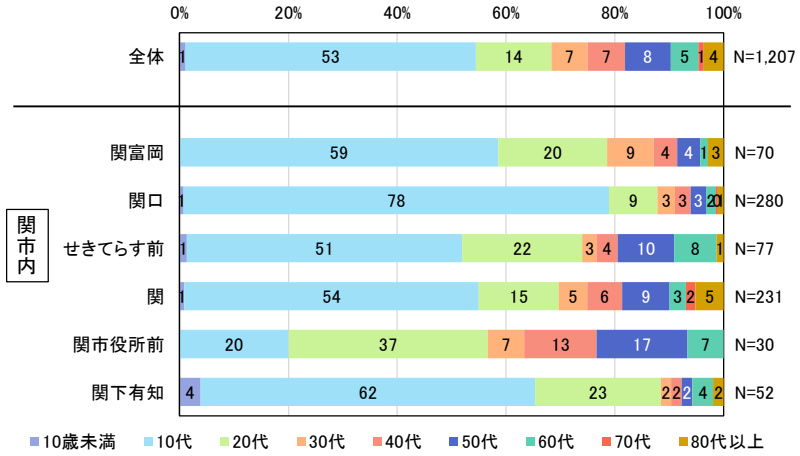
・電話で予約が不便
・病院の診察時間に間に合うデマンドバスがない。
・各務原、三柿野に行く路線バスを走らせてほしい。
・向山町には病院や買い物をするところがないので、デマンドバスはありがたい。
・免許返納してもバス代は払うべき。
・毎日運行されているのは大変助かる。
・高齢者の事故が多発してるので、公共交通の利用を推進してほしい。
・高齢で足が悪いので、デマンドタクシーは自宅近くまで迎えに来てくれるとありがたい。

長良川鉄道　乗降調査結果

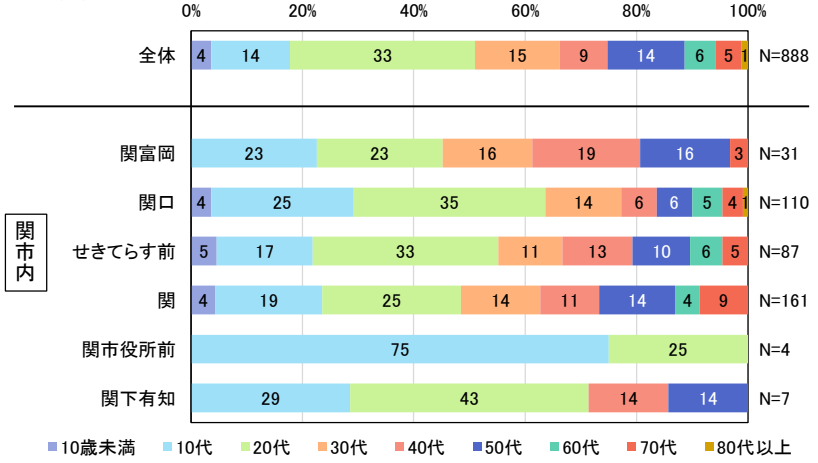
調査目的：長良川鉄道利用者の利用ODや利用目的を把握する。
調査方法：全便に調査員が乗り込み、調査票を配布する。
対象者　：長良川鉄道の利用者
調査日　：7月11日（金），8月31日（日）

年齢構成　※調査実施：関市

平日
・全体では、10代以下の利用が過半数を占めている。
・関口駅や関下有知駅では、20代以下の利用が90%近くを占めており、若年層の利用が大半を占めている。

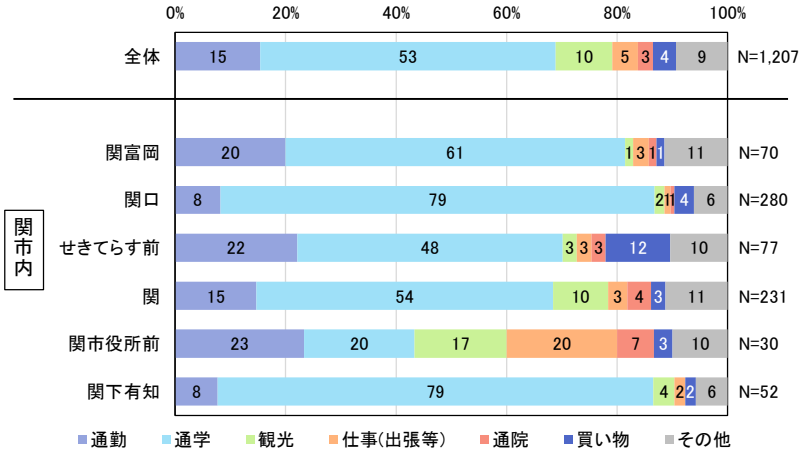


休日
・全体では、20代以下の若年層の利用が約半数を占めている。
・市中心部に位置する関富岡～関の各駅では、若年層の利用が約半数を占めているが、幅広い世代に利用されている。

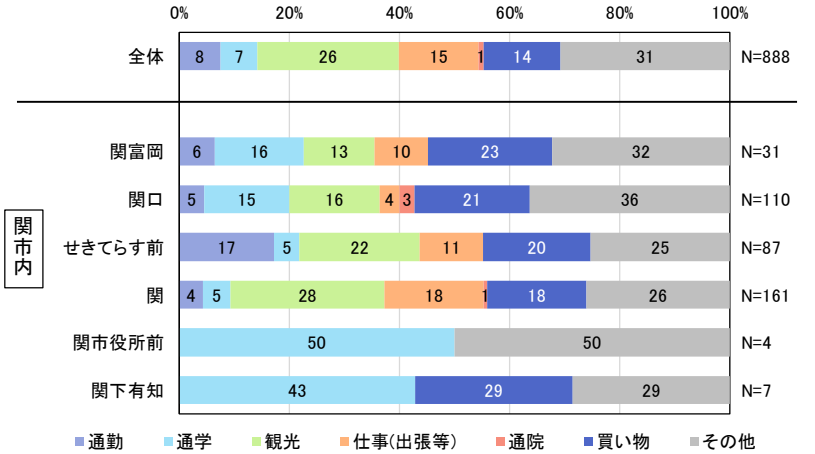


利用目的　※調査実施：関市

平日
・全体では、通勤・通学で68%を占めている。
・高校最寄り駅である関口や関下有知駅では、通学が約80%を占めている。



休日
・全体では、観光の割合が最も多い。
・関駅、せきてらす前駅では観光利用が2割を超えており、関駅は乗り継ぎ拠点、せきてらす前駅は観光拠点としての利用が考えられる。

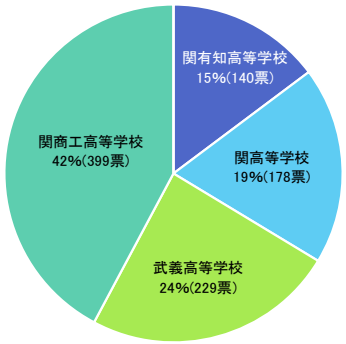


調査概要

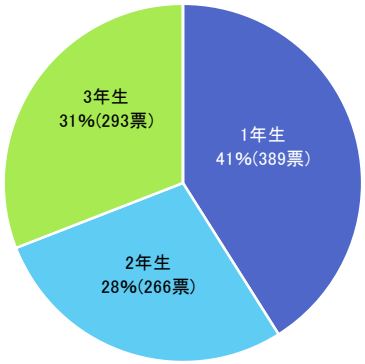
調査目的：公共交通の利用実態等を把握する。
調査方法：Webアンケート形式。アンケートURLもしくは二次元コードを掲載したチラシを高校に依頼し配布いただく。
対象者　：関有知高等学校，関高等学校，武義高等学校、関商工高等学校の通学者
回答数　：948票

調査結果

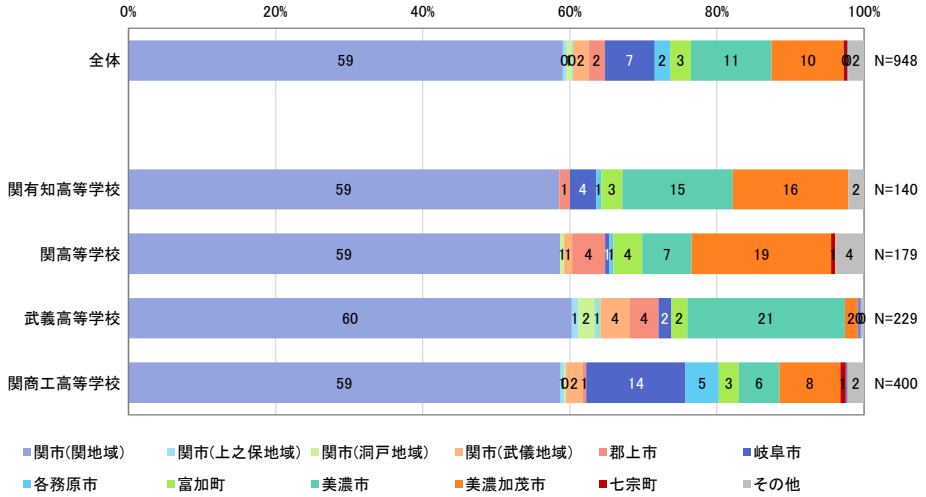
在籍高校



学年



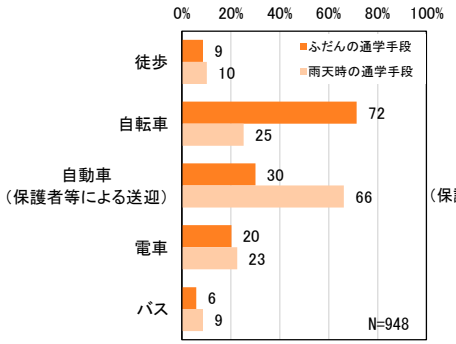
居住市町村



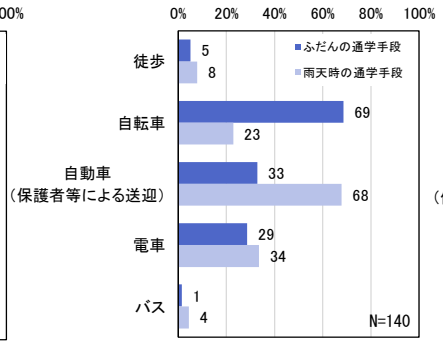
通学手段

・全ての高校に共通して、普段は自転車での通学が多く、雨天時は自動車（保護者による送迎）が多くなっている。
・武義高校は鉄道の利用が他の高校と比較して高くなっている。

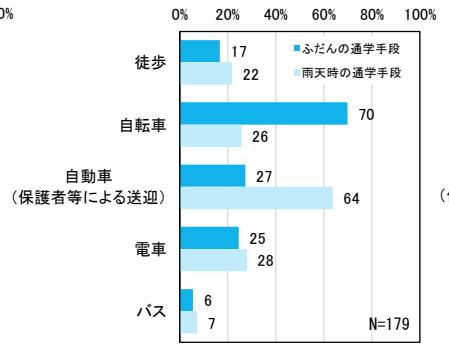
全体



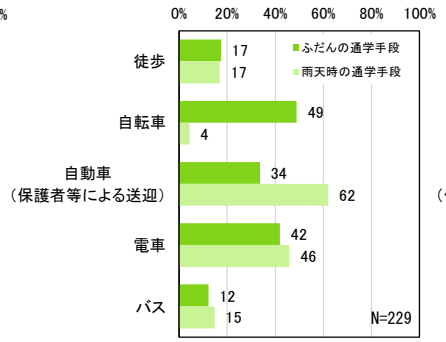
関有知高等学校



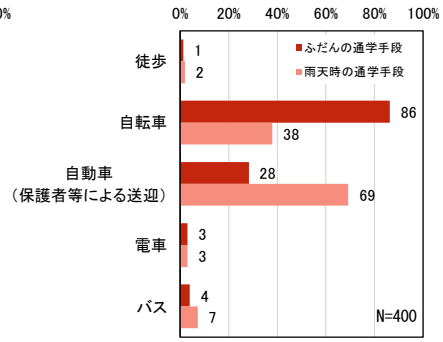
関高等学校



武義高等学校

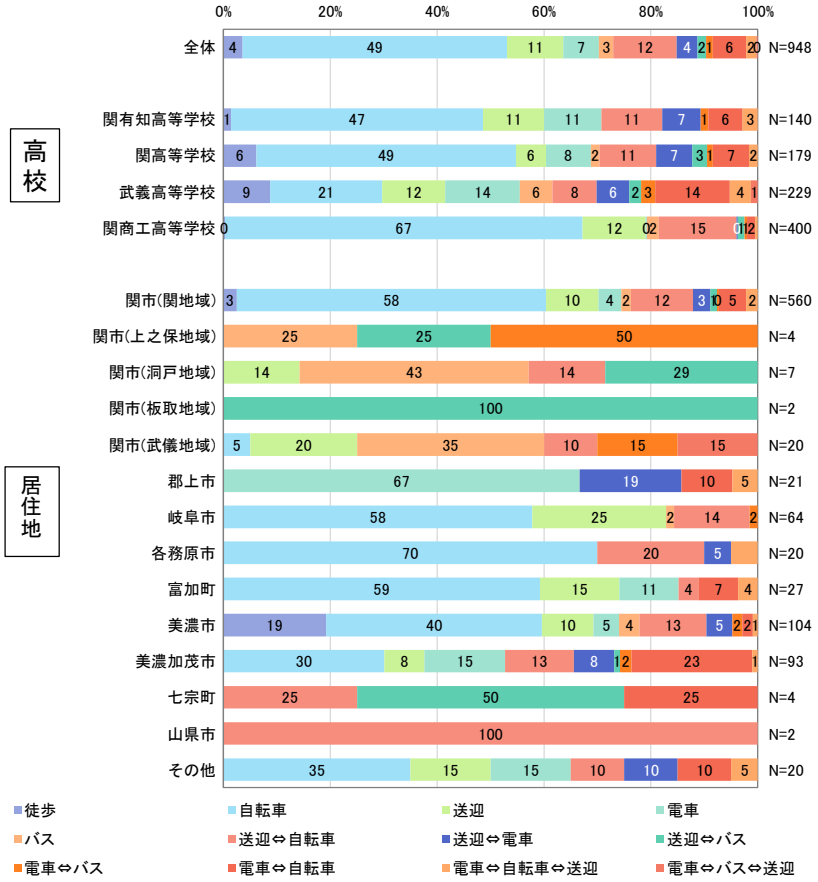


関商工高等学校



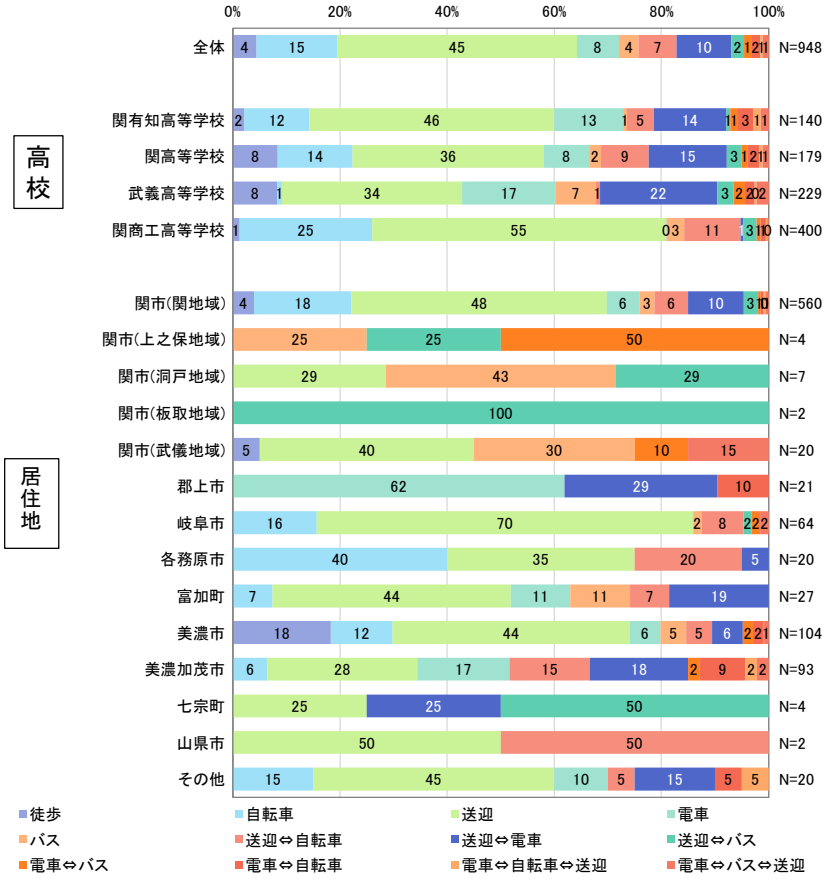
通学手段(組合せ)

・全体では、自転車での通学が約半数となっている。
・関商工高校では、自転車での通学が67%となっており、他の高校と比較して高くなっている。
・武義高校では、他の高校と比較して公共交通を利用して通学している割合が高くなっている。



雨天時の通学手段(組合せ)

・全体では、送迎での通学が45%となっている。
・関有知高校、関高校、武義高校では、平日と比較して「送迎⇔鉄道」の割合が高くなっている。

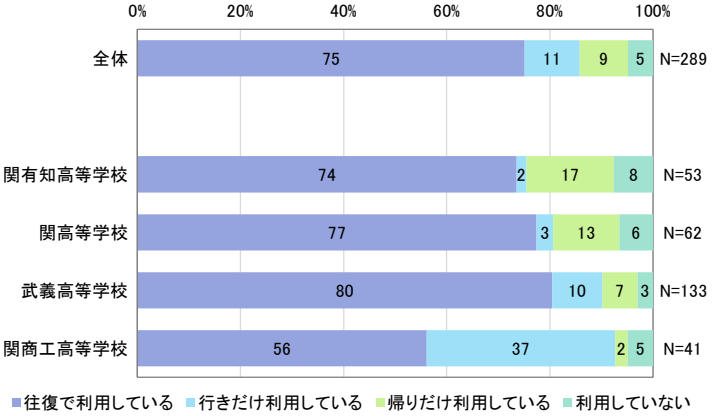


※通学手段、雨天時の交通手段、共に利用するものを全て選択してもらったため、組み合わせて利用していると想定される手段を整理。

バス＆自転車，バス＆徒歩 → バス
鉄道＆自転車，鉄道＆徒歩 → 鉄道
自転車＆徒歩 → 自転車
送迎＆自転車＆徒歩 → 送迎⇔自転車

公共交通の往復利用の有無

・全体では、往復利用が75％となっている。
・鉄道駅からほど近い関有知高校、関高校、武義高校は往復利用が70％を超えているが、やや離れている関商工高校は56％となっている。



バスまたは鉄道を往復で利用していない理由

★：多かった意見

・片方は両親の出勤のついでに送ってもらえるから。　★(21件)
・お金がかかるから。
・時間が合わないから。
・帰りにちょうどいい時間にバスがないから。　★(23件)

バスまたは鉄道を利用していない理由

★：多かった意見

・自分の好きな時間に家を出たいから。
・バス停や駅が家の近くにないから。　★(102件)
・運賃が高いから。
・自転車のほうが好きな時間に帰れるから。
・両親の出勤ついでに送迎してもらえるから。
・本数が少ないから。
・遅延すると困るから。
・乗る人が多いのに本数が少なく、満員で乗れないから。
・朝練に間に合わないから。
・自宅から高校が近く、バスや電車を利用する必要がないから。　★(205件)

バスまたは鉄道での通学に関して改善してほしい点

★：多かった意見

関商工高等学校

バス
・もう少し広いバスにすると乗りやすくなると思う。
・関商工から関口駅まで帰るバスの本数を増やしてほしい。
・毎日到着予定時刻から大幅にずれているため予定通りに来てほしい。
・16時頃にあったバスがなくなったので少し困っている。通学しづらい。
・関上之保線で上之保へ向かう際、せき東山を21時ぐらいに出るバスを増やすか、20時の最終のバスを遅らせてほしい。

鉄道
・電車の本数を増やしてほしい。　★(6件)
・関商工から上之保か武儀へ帰る線をもっと増やしてほしい。せめて1時間に1本ほしい。

関高等学校

バス
・お昼から夕方にかけてのバスを増やしてほしい。　★(5件)
・時間通りにバス停に着いてほしい。
・牧谷線代替バスで朝7時に美濃市駅に着くバスを運行してほしい。

鉄道
・朝と夕方の電車の本数を増やしてほしい。
・長良川鉄道とJR高山線の接続が悪く、待ち時間がとても長いので改善してほしい（特に夕方）。
・長良川鉄道で遅延などが発生しているときに、ホームページでもっと早くお知らせしてほしい。
・よく揺れるのを直して欲しい。
・長良川鉄道の車両を増やしてほしい。
・長良川鉄道の運賃を下げてほしい。

関有知高等学校

バス
・関シティバス千疋北バス停に朝8時と9時のバスを追加して欲しい。

鉄道
・長良川鉄道の6時15分の便を10分送らせてほしい。
・通学帰宅時間の車両数を増やしてほしい。
・人が多くていつも乗りずらいので、夏だけでもいいので2両にしてほしい。
・本数を増やしてほしい。　★(13件)
・美濃行きの電車をもっと増やしてほしい。

武義高等学校

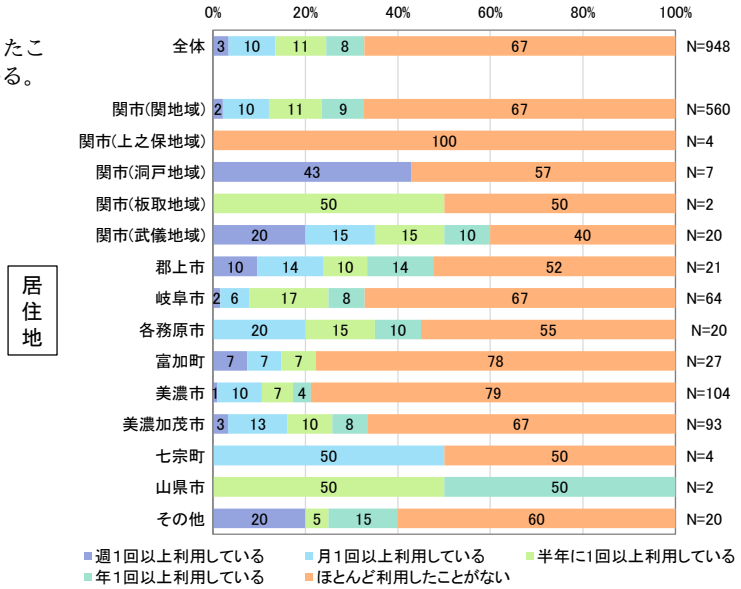
バス
・木曜だけ７時間授業でバスがあと5分遅ければ乗れることが多いので数分遅らせてほしい。
・午前授業の時帰る手段がないため、13時頃に1本ほしい。
・土曜と夏休みや冬休み、春休みに9時に学校に着くバスと、12時に帰れるバスがほしい。
・バスで6時台が1本欲しい。
・帰りのバスが1本しかなく、部活があるとバスで帰れない。　★(10件)

鉄道
・朝8時台の便や午後の美濃太田方面行きの車両を増やしてほしい。
・長良川鉄道の美濃市駅から美濃太田までの間の本数を増やしてほしい。
・梅山駅に13時ごろに着く便がほしい。

通学以外の公共交通の利用

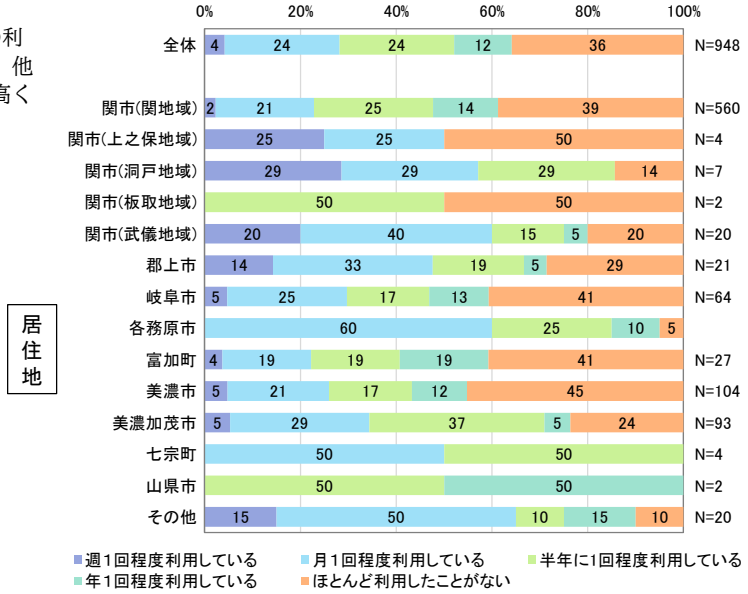
買い物での利用頻度

・全体では、「ほとんど利用したことがない」が67%となっている。



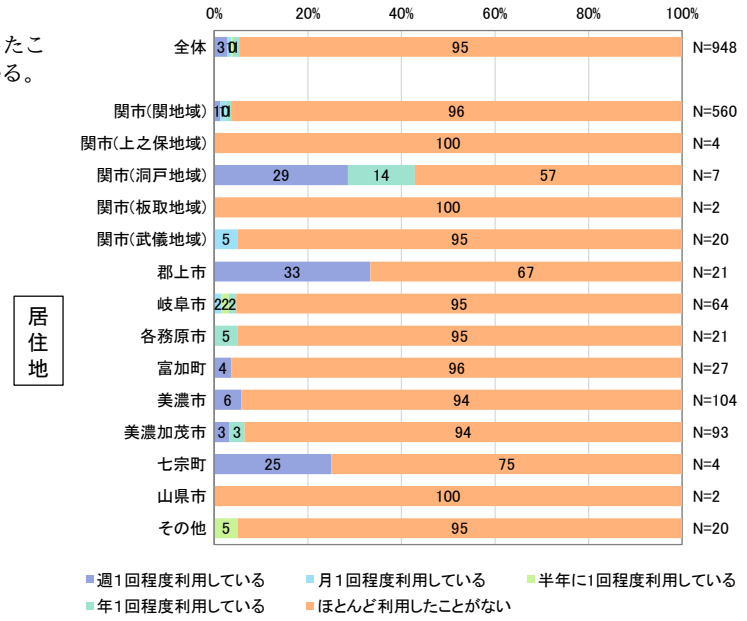
遊び・レジャーでの利用頻度

・全体では、月1回以上の利用が28%となっており、他の目的より利用頻度が高くなっている。



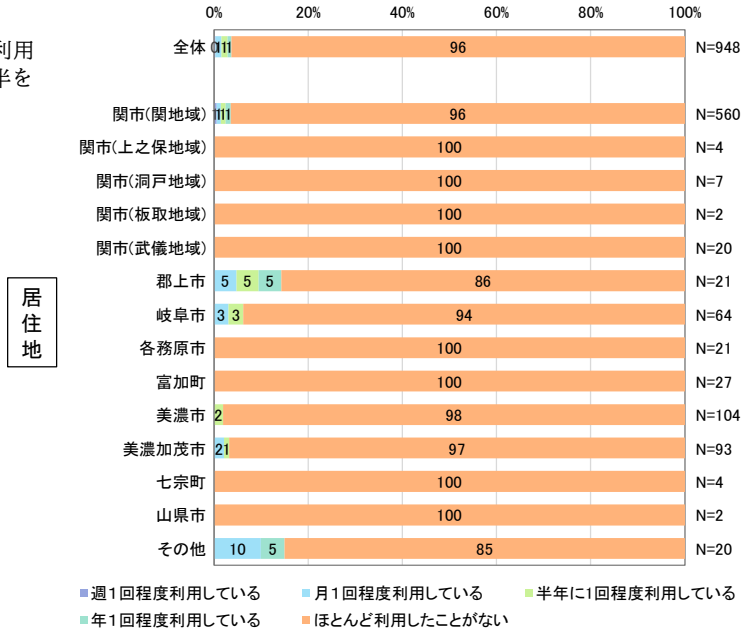
塾・習い事での利用頻度

・全体では、「ほとんど利用したことがない」が大半を占めている。



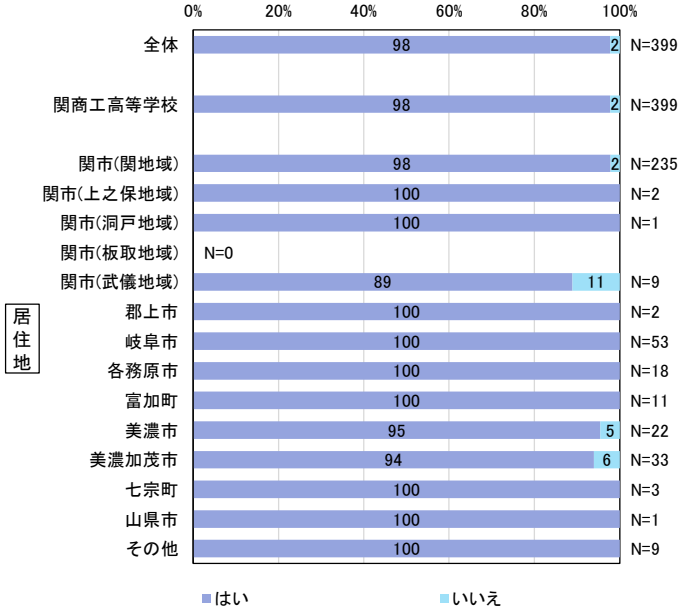
通院での利用頻度

・全体では、「ほとんど利用したことがない」が大半を占めている。



部活動の所属

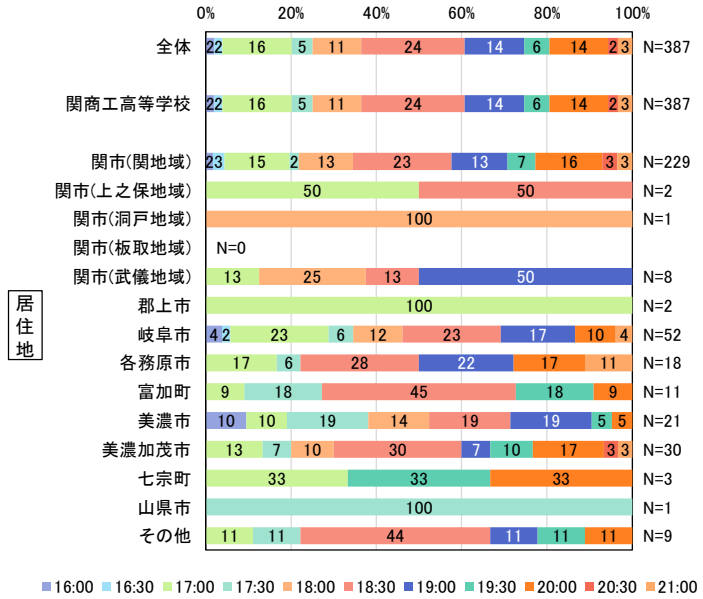
・全体（関商工高校）では、部活動に所属している人が大半となっている。



部活動の終了時刻

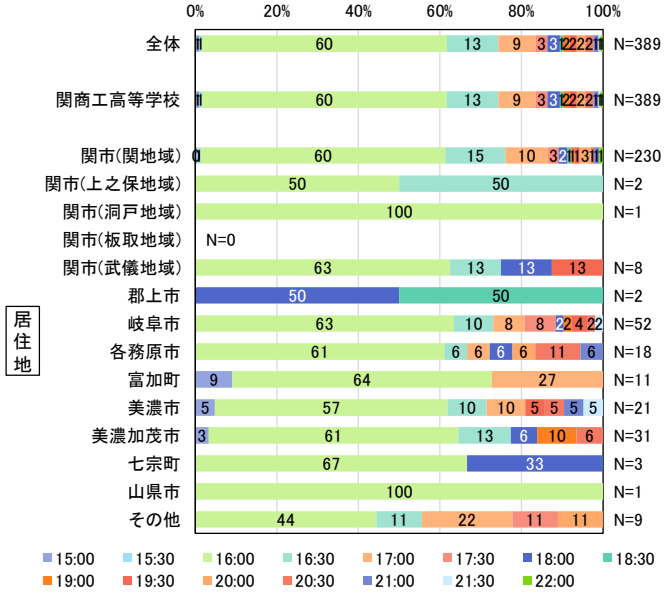
※時刻は前後30分を含む　例：18:00→17:45～18:15

・全体（関商工高校）では、18：30が24％と最も多く、次いで17：00が16％、19：00と20：00が14％となっている。



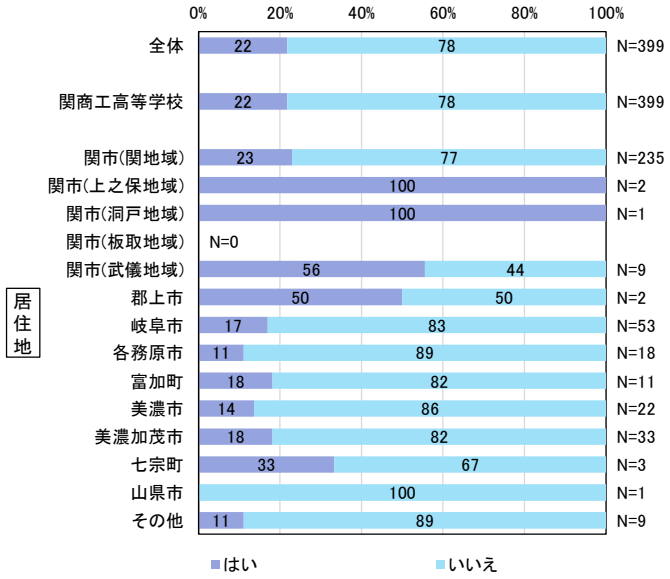
部活動引退後の終了時刻

・全体（関商工高校）では、「16：00」が最も多くなっている。



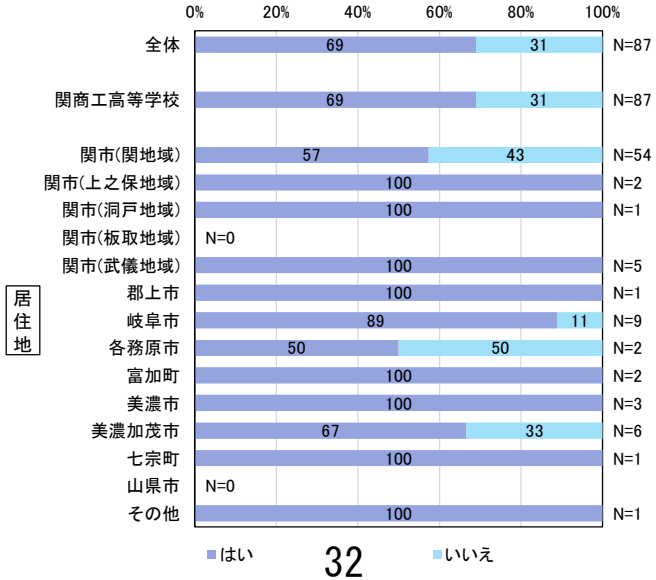
帰宅時にバスがあれば活用したいか

・全体（関商工高校）では、「いいえ」と回答した人が78％となっている。



バスが運行された場合には必ず利用するか

・帰宅時にバスがあれば活用したいと答えた人の中で、バスが運行された場合には必ず利用すると答えた人が過半数を超えている。

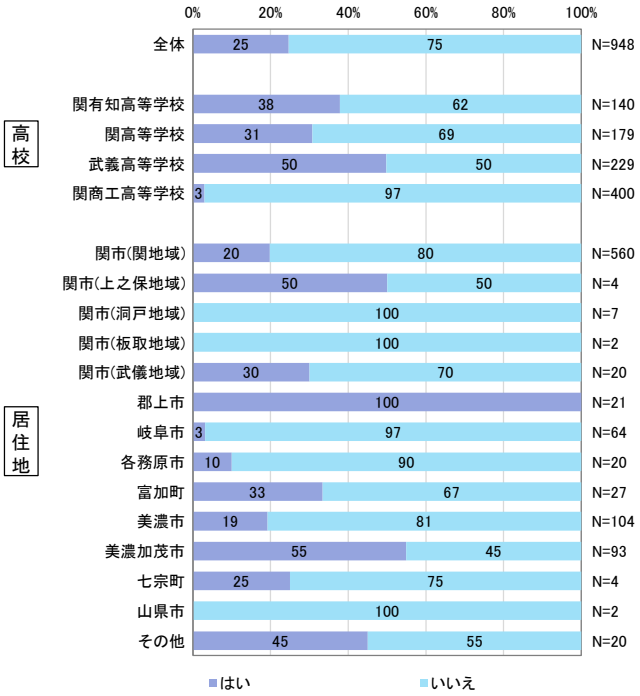


バスを利用しない理由

・運賃が高いから
・自転車通学ができるから
・ターミナルから自宅までのバスがないから
・送迎してもらえるから
・寄り道したいから
・体力つくりのため

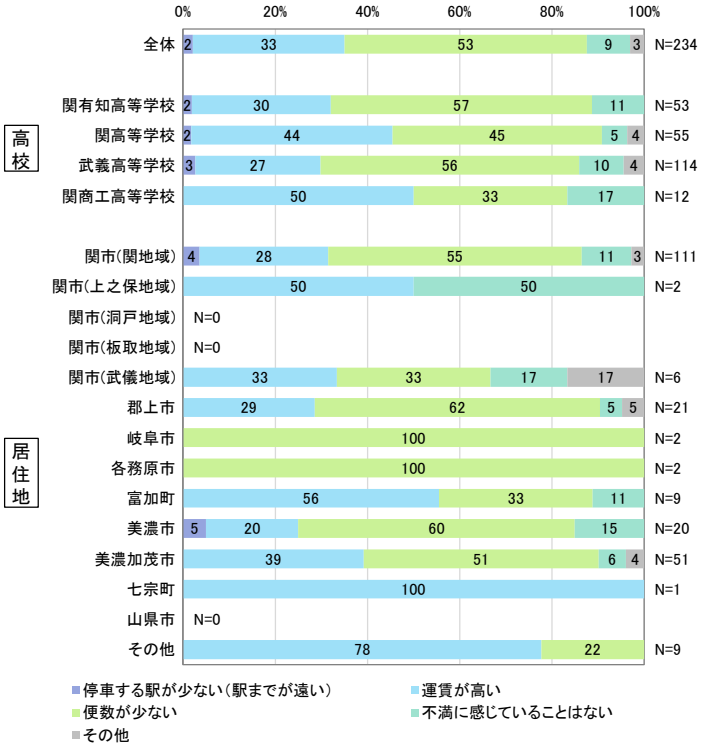
長良川鉄道の通学利用

・全体では、長良川鉄道を利用した通学は25%となっている。
・武義高校では、半数が長良川鉄道利用して通学している。
・鉄道駅からやや離れている関商工高校では、長良川鉄道を利用した通学は3%にとどまっている。



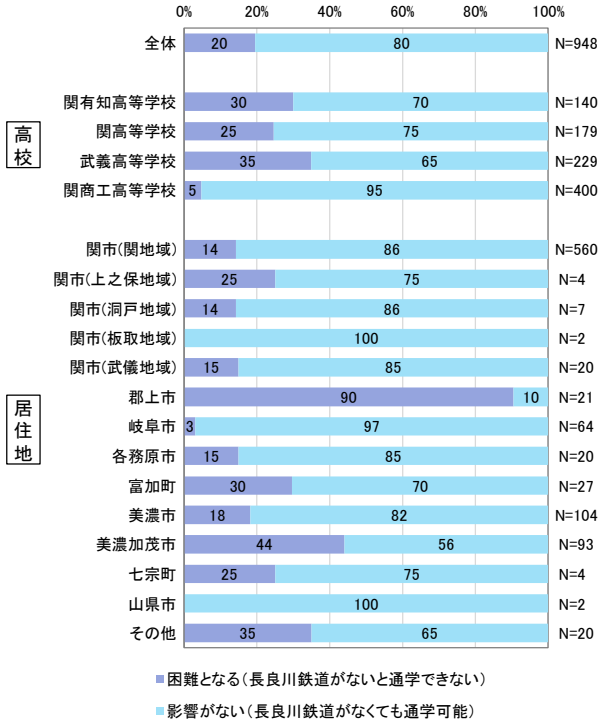
不満なところ

・長良川鉄道を通学利用者で不満なところは「便数が少ない」が53%と最も多く、次いで「運賃が高い」が33%となっている。



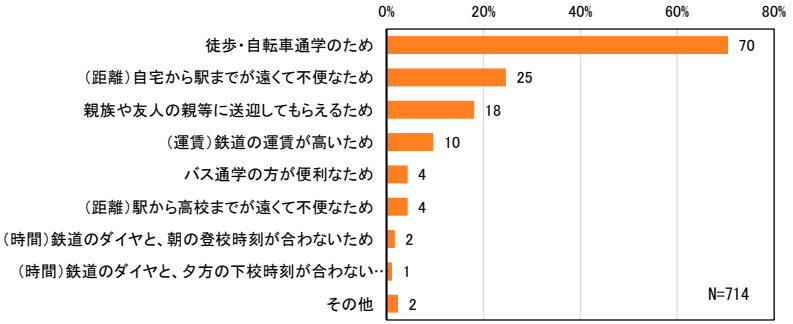
長良川鉄道が利用できなくなった場合の影響

・長良川鉄道が利用できなくなった場合、通学が困難になると答えた人は20%となっている。
・郡上市在住の人は「困難となる」の割合が90%と高くなっている。



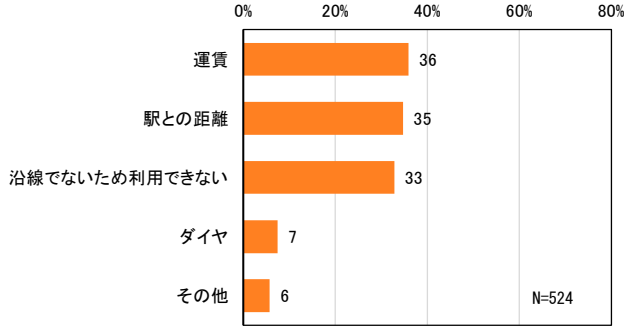
長良川鉄道を利用していない理由

・長良川鉄道を利用していない理由として、「徒歩・自転車通学のため」が70%と最も多く、次いで「自宅から駅までが遠くて不便なため」が25%となっている。



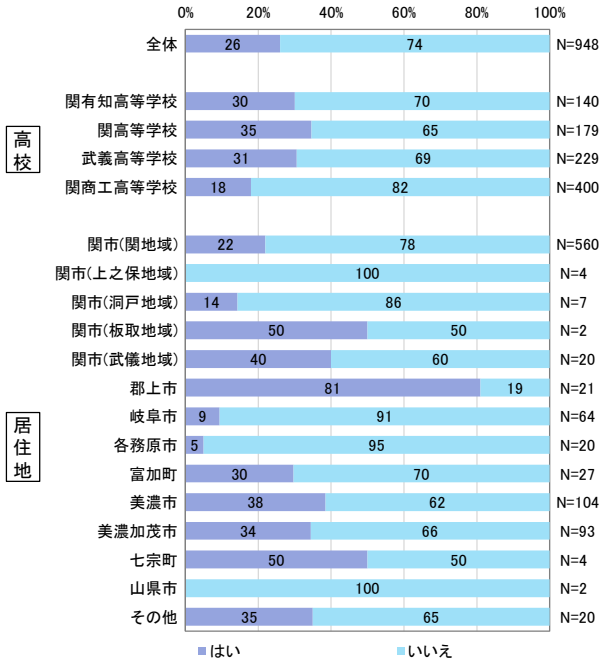
何が改善されれば通学で鉄道を利用するか

・運賃が36%と最も多くなっている。
・次いで、「駅との距離」や「沿線でないため利用できない」が続いており、長良川鉄道を利用できる環境にない選択肢の回答が多くなっている。



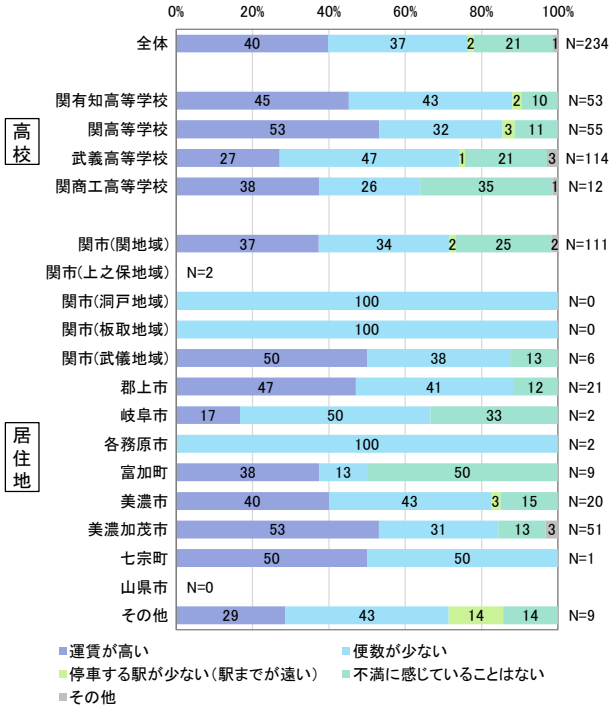
長良川鉄道の通学以外での利用

・長良川鉄道を通学以外で利用していると答えた人は26%となっている。
・郡上市在住の人は、利用している割合が81%と高くなっている。



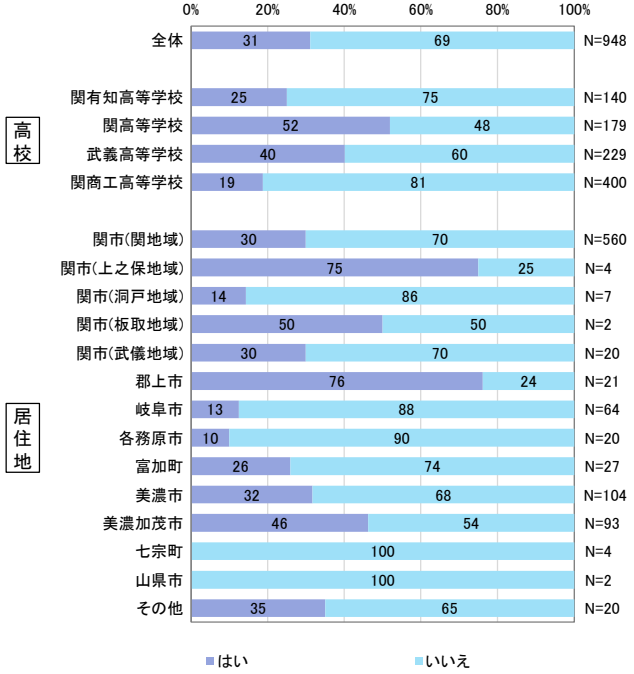
通学以外の利用にあたる不満点

・全体では、「運賃が高い」が40%と最も高く、次いで「便数が少ない」が37%となっている。



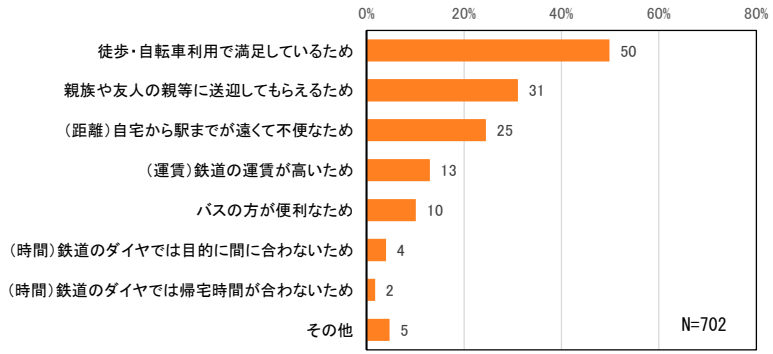
廃線や路線短縮が議論されていることへの関心

・全体では、「いいえ」が69%となっている。
・関高校では「はい」の割合が過半数を超えている。
・郡上市在住の人は、「はい」の割合が76%と高い割合となっている。



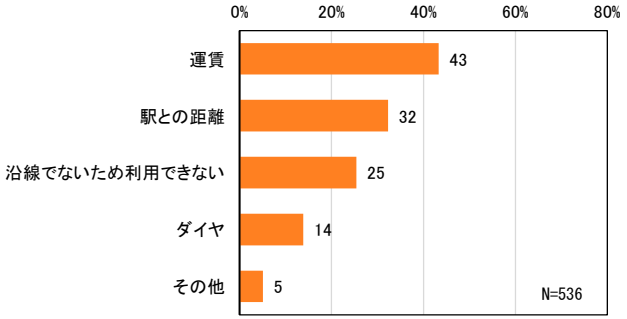
長良川鉄道を通学以外で利用していない理由

・「徒歩・自転車で満足しているため」が50%と最も高く、次いで「親族や友人の親等に送迎してもらえるため」が31%となっている。



何が改善されれば長良川鉄道を利用するか

・運賃が43%と最も高くなっている。
・次いで、「駅との距離」や「沿線でないため利用できない」が続いており、長良川鉄道を利用できる環境にない選択肢の回答が多くなっている。



長良川鉄道に対する意見、要望、アイデア

★：多かった意見

関商工高等学校

・車が使えない学生や高齢者にとって移動手段は大切なので残したほうがいいと思う。
・両数が減って不便になったという話を聞き、毎日満員電車で通学するのは大変だなと思う。
・郡上までの本数を増やしてほしい。
・運賃が高いので学割などがあればうれしい。　★(7件)
・2駅乗っただけで310円は高いと感じる。
・梅山以南は学生の利用が多いので、両数を多くすると混雑緩和になる。
・観光列車「ながら」の良さ、素晴らしさを日本、全世界に多言語で発信していくべきだと思う。
・列車と列車の間隔が大きすぎて、容易に利用できない。
・関市は長良川鉄道以外に交通機関がないため、もう少し増やしてほしい。

関有知高等学校

・廃線や路線短縮が議論されているが、私はこれからも通学以外でも長良川鉄道を利用していきたいと思っているので、できれば1駅も無くなって欲しくない。
・長良川鉄道がとても混んでいる時があり、乗れないことがあるので、2両にして欲しい。
・値段を安くしてほしい。　★(6件)
・関下有知駅を無くさないでほしい。
・もっと安全運転してほしい。
・本数を多くして欲しい。　★(7件)
・13時台などが無い時に早帰りになるとすごく大変になる。
・車内が暑い。

関高等学校

・せっかく食品サンプル列車や鮎の模型など、ユニークで面白い内装があるのにあまり広まっていないように感じる。
・朝と夕方の通学、通勤の時間帯にもっと本数を増やしてほしい。
・郡上八幡以降を廃線にするならバスと連携させて欲しい。
・自転車持ち込みOKの電車はどうか。
・車内が狭いので、2両にしてほしい。
・空調が効いていない時があるので、対処してほしい。
・帰りの便だけ本数を多くしてほしい。
・もっと料金を安くして手軽に乗れるようにしたらいいと思う。　★(14件)

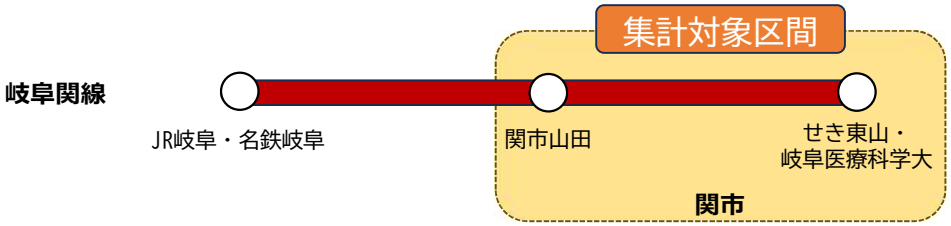
武義高等学校

・高校生は毎日利用するのでなくさないでほしい。
・便数は少ないし車両も少ないので増やしてほしい。　★(13件)
・通学・通勤者が利用者の大半を占めていると思うので、朝の便と夕方の便を30分間隔程度にして、運賃を多少上げたり昼の便を減らすなどして変えてほしい。
・ICカードを使えるようにしてほしい。
・運賃が少しでも安くなるなら郡上八幡以北は廃線にしてもいいと思う。
・100周年などの大きなイベントの時にJR東海と協力して名古屋発郡上八幡行きの特急を走らせてほしい。
・北濃方面の電車が多くなってほしいなと思う。
・編成変更のお知らせを前日に伝えてもらえるおかげで明日はどうするかを前日の夜に相談することができた。
・休みの日など遊びに行くときに利用するので廃線にしないでほしい。
・近場の鉄道は長良川鉄道しかない。
・鉄道の運行の間隔が短縮されない限り利用する人は少ないと思う。

岐阜関線（市内区間）と関シティバスの運賃比較分析

集計対象

・岐阜関線の関市内区間（関市山田～岐阜医療科学大）で完結する利用のみを集計



集計期間

令和6年10月～令和7年9月

集計方法

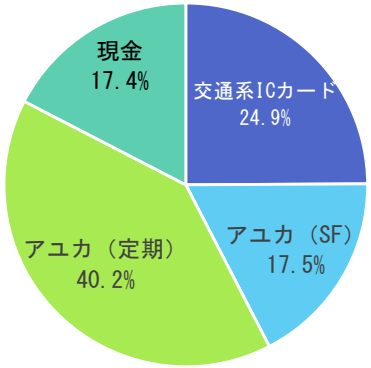
・当該区間内の利用について、現行の対距離運賃での年間利用金額を算出
・当該区間の運賃を、関シティバスと同額の100円（均一運賃、小児半額）とした場合の年間利用金額を算出

券種ごとの算出方法

券種	集計方法
交通系ICカード	交通系ICカードの利用データ
アユカ（SF利用）	アユカ（SF利用）の利用データ （大人・小人の判別ができないため、安全側を考慮し、全て大人として計算（交通系ICカードの利用実績から小人割合は極めて低く、集計精度への影響は軽微））
アユカ（定期利用）	アユカ（定期利用）の利用データ （関市内区間が100円均一となった場合、対距離運賃より安価となるため、定期券を購入せずSFで支払うことを想定し、普通運賃で計算）
現金	現金利用者のデータがないため、券種別割合を基に交通系ICカード利用者数から推計。

※乗継割引、障害者割引は考慮していない。
※運賃は、2025年10月実施の改定後の金額で算出している。

券種別利用割合(岐阜関線)



集計結果・考察

・現行の対距離運賃での年間総額と、関シティバスと同額の100円均一運賃とした場合の年間総額を算出した結果、年間約586万円の差額が生じる結果となった。
・岐阜関線の関市内区間は、関市山田～岐阜医療科学大の10.4kmに及ぶため、ゾーン制等により区域で運賃を区切り、またがる場合は運賃を上げる方式も選択肢として考えられる。
・岐阜市内にまたがる利用の場合の運賃設定を検討する必要がある。

（円）

	現行(対距離運賃)	100円均一	差額
交通系ICカード	2,165,140	775,450	1,389,690
アユカ（SF）	1,637,020	576,700	1,060,320
アユカ（定期）	3,513,720	1,072,400	2,441,320
現金	1,514,860	542,600	972,260
計	8,830,740	2,967,150	5,863,590

デマンド乗合タクシー転換時の経費試算結果

定時定路線で運行している、わかくさ・千疋線、わかくさ・小金田線（以下、関シティバス2路線）およびデマンドバスのわかくさ・富野線、わかくさ・田原線、わかくさ・迫間線、わかくさ・向山線（以下、デマンドバス4路線）をデマンド乗合タクシーに転換した場合の運行経費（概算）を算出し、令和6年度の運行経費実績と比較する。

算出方法

OD間の距離にタクシーの対距離運賃を適用し概算の運行経費を算出

運行経費（概算） ＝ OD距離 × 対距離タクシー運賃

※信号待ちや低速走行時の時間距離併用運賃は考慮していない。
※回送や待機時間等は考慮していない。

OD距離の算出

	使用データ	OD距離の算出方法
関シティバス2路線	乗降調査結果	Googleマップの経路検索を用い、OD間の距離を算出
デマンドバス4路線	予約簿（R8.1）	

タクシー運賃の設定

令和8年3月11日適用の運賃を用いる。

車種区分	初乗り		加算	
普通車	1.03km	660円	227m	100円

出典：中部運輸局「岐阜地区タクシーの運賃改定について」

デマンド乗合タクシー転換後の経費算出

乗降調査結果およびデマンドバスの予約簿から、利用人数、運行距離、運行経費を算出する。

		利用人数（人）	運行距離（km）	運行経費（円）
乗降調査結果（日あたり）	わかくさ・千疋線	49	205.9	103,980
	わかくさ・小金田線	81	362.6	182,660
R8.1利用実績（月あたり）	わかくさ・富野線	74	659.1	307,980
	わかくさ・田原線	83	379.3	189,620
	わかくさ・迫間線	225	832.1	432,760
	わかくさ・向山線	438	1479.4	747,440

日あたり（関シティバス2路線）・月あたり（デマンドバス4路線）の利用データを1年間に拡大する。

		利用人数（人）	運行距離（km）	運行経費（円）
年間	わかくさ・千疋線	9,261	40,357	20,315,340
	わかくさ・小金田線	14,769	68,027	34,200,540
	わかくさ・富野線	888	7,909	3,695,760
	わかくさ・田原線	996	4,552	2,275,440
	わかくさ・迫間線	2,700	9,985	5,193,120
	わかくさ・向山線	5,256	17,753	8,969,280
	計	33,870	148,583	74,649,480

経費比較結果

・6路線合計では、年間約1,400万円の増加となった。
・定時定路線で運行している関シティバス2路線は運行経費が大きく増加、デマンドバスのわかくさ・田原線はほぼ増減なし、わかくさ・富野線、わかくさ・迫間線、わかくさ・向山線は減少となった。

（円）

	令和6年度運行経費 ※	デマンドタクシー転換後概算運行経費	差額
わかくさ・千疋線	15,233,000	20,315,340	＋ 5,082,340
わかくさ・小金田線	23,063,000	34,200,540	＋ 11,137,540
わかくさ・富野線	4,763,566	3,695,760	1,067,806
わかくさ・田原線	2,265,749	2,275,440	＋ 9,691
わかくさ・迫間線	6,145,886	5,193,120	952,766
わかくさ・向山線	9,188,559	8,969,280	219,279
計	60,659,760	74,649,480	＋ 13,989,720

※国負担、県負担を含む