

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

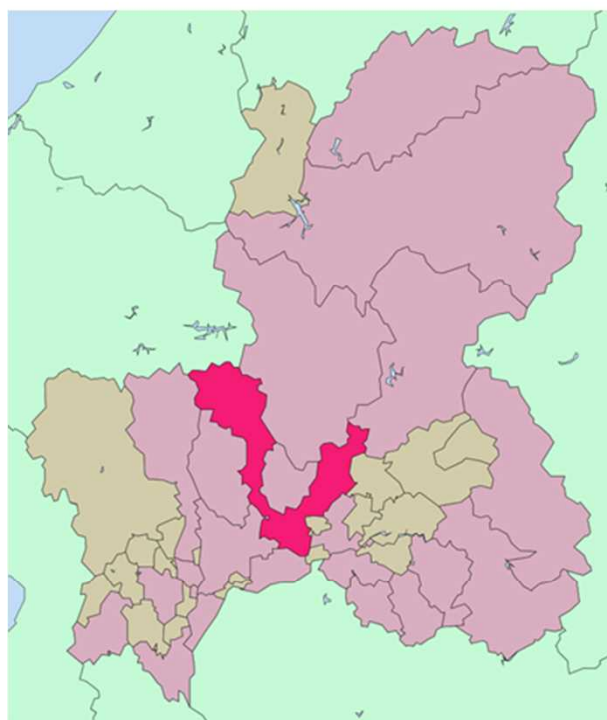
岐阜県関市

基盤整備部

都市計画課

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

関市の概要



市制施行日：S25. 10. 15

H17.2.7：1市2町3村による市町村合併

総面積：472.33km² 人口：**83,255人：R7.10.1現在**

R4観光客数：2,648千人

交通：長良川鉄道、岐阜バス路線

東海北陸自動車道(関IC)

東海環状自動車道(関広見IC)(富加関IC)

主な行事：刃物まつり、関まつり

小瀬鶉飼：5月11日～10月15日

岐阜県関市歴史・文化・観光（小瀬鵜飼：おぜ）

鵜匠：鵜飼宮廷貴族や為政者たちに守られた伝統漁法

全長160キロメートルに及ぶ日本有数の清流、長良川。関市は、長良川の中流域にあたり、千年以上の昔から伝わる小瀬鵜飼（おぜうかい）の舞台でもあります。鵜飼は、鵜匠が8～10羽の鵜を操って鮎を捕らせる伝統的な漁法で、長良川では、毎年5月11日から10月15日までの夜に行われます。清流の藻しか食べない鮎は、その身にまったく臭みがなく、まるで西瓜のような匂いがすることから、「香魚」と呼ばれています。また鮎は光や音に非常に敏感な魚で、鵜飼船に乗った鵜匠は、船上のかがり火や、船べりを叩く音を感知して逃げる鮎を鵜に捕まえさせるのです。

静寂が満ち、わずかにかがり火だけが照らす漆黒の川面。鵜匠の見事な手縄さばきと、「ホウホウ」という声に導かれ、次々と鮎をくわえて舞う鵜の姿は、幽玄な長良川の夏の風物詩のひとつです。（中略）現代の鵜匠たちも、平安の昔から変わらない黒装束に風折烏帽子と腰蓑をまとって鵜飼を行います。長良川の鵜飼では、技術や奥義は厳しい一子相伝によって伝えられ、鵜匠たちは、宮内庁の式部職としての身分をもって、その伝統を将来につなぎます。



関市の自然



板取地区にある名もなき池(通称モネの池)は、SNSで拡散しその後、多くのメディアに取り上げられました。今も多くの人が訪れています。

空に浮くボートとして、SNSで話題になるほど、透き通る清流が自慢です。

日本で唯一ともいわれる株杉の群生地があります。野村証券のCMで起用されました。

野村証券株式会社
2016年6月9日

いいね!

こんにちは、SNSチームの高橋美咲です。
俳優の玉木宏さん、坂口健太郎さんにご出演いただいています弊社の新CMをご覧になりましたか？本日は、そのCMの撮影裏話をお届けします！
深い杉林が舞台の「曲げわっぱ」篇。ロケは、岐阜県は板取、21世紀の森公園にある「株杉の森」で行われました。「黒山(かぶらやま)」までの登山道に広がる「株杉の森」は、大きな杉の木が100株以上も密集している、知る人ぞ知る自然のパワースポットです。
偶然にも、「株」を意味する「アゲうま」という漢字が、なんと「株」を意味する「アゲうま」の漢字の造

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

1 公共交通再編の目的と対象地域の概要

(1) 計画策定の目的

関市は岐阜県中心部に位置し、平成17年2月に周辺5町村を編入合併して、市域が102.51km²から472.84km²と4.6倍に拡大し、美濃市の全域と郡上市の南部地域を東の上之保地域と西の板取地域とでV字型で囲む変則的かつ広大な市域となった。

市域の公共交通網は、合併前のバス路線網をそのまま引き継ぐ形でスタートしていることから、広大な市域にサービス水準の低いネットワークが整備されている現状にあった。

このため、運営経費がかさむ上、利用者が少ないことから、多額の支援が必要となり、さらに拡大する傾向にあることから市域全体の公共交通網の見直しが急務となった。

国土交通省中部運輸局から「平成20年度 地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画第一次認定」を受けたことにより、具体性のある連携計画を策定しました。



関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

(2) 当時の地域交通をとりまく環境の動向

1) 少子化、高齢化・長寿化の進展

関市の人口は、平成12年までは、増加傾向にあったが、その後ほぼ横ばいで推移していた。高齢化・長寿化により、市の高齢化率は、年々高くなり、平成19年には21%となっていた。

地域別の現状を見ると、旧武儀郡部では、人口の減少傾向が続いている現状にあり、高齢化率も平成20年で30～40%となっており、中山間地域における過疎化の進展が著しい状況にあり、少子化により、通学で公共交通を利用する機会の多い高校の生徒数は、平成12年以降、減少傾向が続いていた。地域別人口の推移を見ると洞戸、板取、武儀、上之保地域は、人口の減少傾向が続いており、10年間で1～2割の人口が減少していた。このように関市の中山間地域では、高齢化、過疎化の進展が著しい状況にあった。

(3) 公共交通の運行状況(再編当時)

1) 長良川鉄道

長良川鉄道は、昭和61年に旧国鉄の廃止決定路線を受け皿として、沿線の自治体、地元企業等により第三セクター鉄道として誕生した。

路線は、美濃加茂市(美濃太田駅)から郡上市(北濃駅)までの延長72.1km(内関市内6.4km)を結び、中濃地域の基幹的交通機関。

2) バス

平成17年10月の合併後、上之保から板取を結ぶ運行時間4時間弱の長大路線をはじめとする関市の中心部と合併町村を結ぶ巡回バス路線を新設。また、営業バス路線の廃止代替として自主運行していた路線は引き続き運行させるほか、洞戸～美濃市間を運行している牧谷線に連絡し、関市役所・中濃病院へ延長する洞戸関線を新設し、合併地域と市役所及び周辺施設を結ぶバス路線を充実させた。

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

2. バス路線の問題点

■路線形態と利用状況

- ・広大な市域のうち、民間事業者である岐阜バスが独立採算で運行している営業路線は関市中心部と岐阜・名古屋を結ぶ路線に限られる。
- ・その他の路線は生活交道路線維持費路線(国・県協調補助)、市(近隣市との共同含む)の単独補助による「自主運行バス」、市がバス事業者[※]に運行を委託する運行委託路線「巡回バス」となっている。
- ・自主運行バス・運行委託路線の多くは一般の利用がきわめて少ない状態にある。
- ・運行区域が広大であり、幹線道路に沿って散在する集落間の距離が離れていることや集落が幹線道路から山に沿って入り込む洞ごとに散在していることから、目的地へ着くまでに、それぞれの集落を巡回した運行をしている。
- ・このため、路線距離が長く、所要時間が2時間を越える路線もあり、運行経費も膨大である。
- ・旧関市内の巡回バスは、20人乗りの小型バスが運行されているが、その他の巡回バス、自主運行バスとも中型以上のバスが運行しており、利用者数に対して車両が大きく、非効率な運行形態となっている。

■運行時刻

- ・遠距離通学児童生徒の通学時に合わせた運行がされているため、通学以外の利用者の生活行動に合わせた運行ができない。

■運行本数

- ・路線延長が長い[※]ため長時間の運行となり、バスの台数や乗務員の運転時間から、1日の本数が限られる。
- ・自主運行バスは赤字補てん[※]をしていることや、費用対効果の面から現在のバス路線のままで、さらに運行本数を増やして利便性をあげることは困難な状況にある。

■バス間の乗継

- ・営業バスが「せき東山」と「栄町1丁目」、巡回バス、自主運行バスは「市役所」を起点としているため、幹線と支線バスの乗換が不便である。

■バスに対する公的支援

- ・自主運行バスの欠損補助と巡回バスの運行委託費を合わせて、年間1.4億円の支援を行っている。
- ・高齢者、小学生以下の市民は無料で利用でき、この運賃分も市で負担しており、これもあわせると年間2億円程度の支援額となっている。
- ・今後、利用者の減少や営業バスの撤退が続くとさらに支援額が増加する可能性がある

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

3 関市の公共交通の課題

・公共交通をとりまく問題および公共交通の衰退がもたらす社会的問題に加えて、車社会、高齢者、子供などの交通弱者の日常生活における足を確保するとともに、公共交通の維持・存続を図っていくことは緊急の課題といえた。

1) メリハリの無い公共交通ネットワーク

- ・ 関市の公共交通機関は、長良川鉄道、事業者が運行する営業バス、市が運営する自主運行バスや巡回バスにより公共交通ネットワークが形成されていた。
- ・ しかしながら、広大な市域にサービス水準の低い公共交通網が整備され、運行経費がかさむ上、メリハリの無い冗長な路線となっており、乗継地点が分散し、ダイヤ、運賃等総じて乗継が悪く、既存の公共交通ネットワーク機能を十分に活用できていない状況。

・ 従って、公共交通を基幹交通、支線交通、コミュニティ交通を明確化し、メリハリを持たせた路線設定を行い、乗継施設の整備によりこれらを連携した公共交通ネットワークを形成する必要があった。

2) 地域のニーズに対応した移動手段の未整備

- ・ 中山間地域など比較的用户数が少ない地域においては、営業バスの不採算路線からの撤退が続き、自主運行バスや巡回バスにより公共交通サービスが確保されているが利用者は非常に少ない状況。
- ・ 過疎地域における移動手段の確保は、地域住民の生活を維持するため不可欠なものであるが、市域全体に一律なサービスを提供することは、運営経費が嵩むため、運行本数を減らさざるを得ない状況にあり、利用者にとっては利用しづらいものとなっていた。
- ・ また、利用者が少ない状況で中・大型バスで運行されており、経費面での非効率のみならず、環境面においてもかえって悪影響。
- ・ ダイヤ改正や運行本数の増便も困難な状況。

・ このため、地域住民のニーズや需要に応じた移動手段の確保が必要となる。

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

4. 再編全体の基本方針

地域交通の課題と基本目標を踏まえ、理想的な公共交通ネットワークを構築するための基本方針を以下のように設定した。

- 市民利用ニーズに応じた最低限の日常生活の移動を確保する。
「だれでも行きたいところに行ける」のが、交通の意義であり、生活バス路線を必要最小限の市民サービス(シビルミニマム)と位置づけて運行を維持し、長良川鉄道についても、社会的資本と位置づけ維持・活性化を図る。
このため、地域のニーズに合わせた、弾力的なバス路線の設定等を行う。
- 地域の特性に応じ、都市間交通、市内の地域間幹線交通、地域内交通に区分し、需要に応じたサービスで展開する。
公共交通ネットワークは、身近なエリアに係るものから市域全体や他の都市間に至るものまで、規模・性質の異なるものが重層的かつ相互に関連している。広大でV字型の市域を有し、旧市町村単位の地域が分散している本市においては、地域特性にあった公共交通サービスを提供する必要がある。
このため、エリアの広狭、主たる移動目的、主たる公共交通機関等に着目して、都市間交通、地域間幹線交通、地域内交通の3つに区分し、需要に応じたサービスを展開する。
- 各路線区分を乗継拠点で結節させ、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。
公共交通ネットワークが多く数の市民に利用され、自動車からの転換を促進するものとなるためには、それぞれの公共交通機関が十分使いやすいものであることに加え、相互に円滑で効率的な乗継が確保されなければならない。
このため、公共交通相互間における接続性の向上、自動車、自転車、徒歩など他の交通手段との接続性の向上を図るため、公共交通ネットワークの構築にあわせて乗継拠点を整備し、公共交通利用者の利便性向上を図る。

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

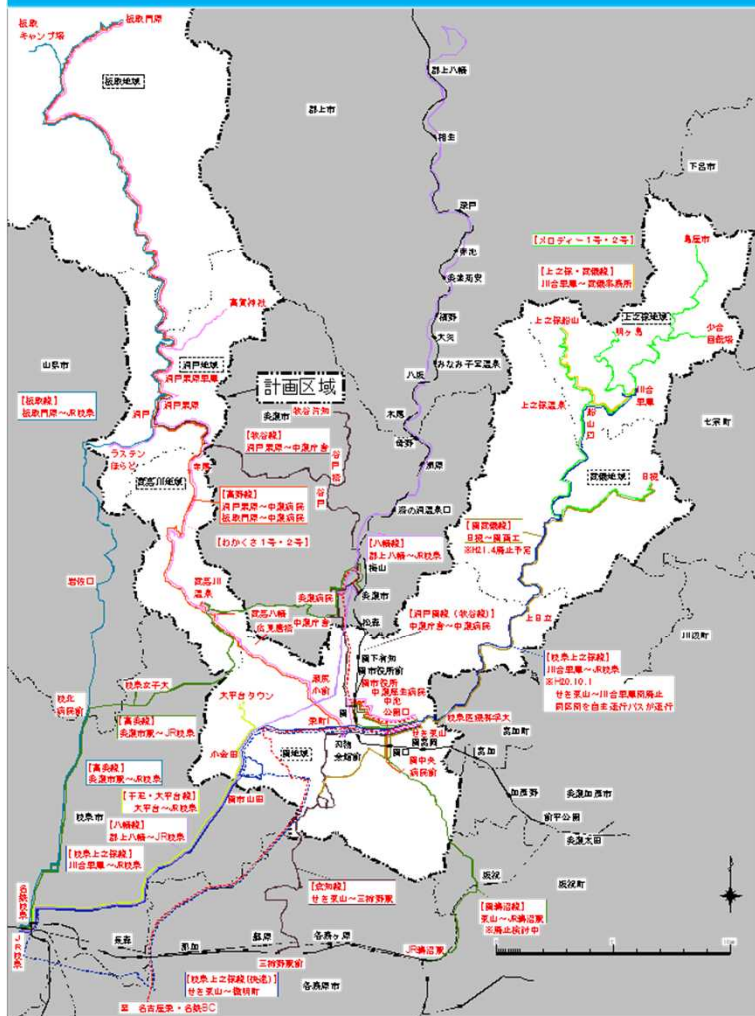
再編時バスのサービス状況

交通空白

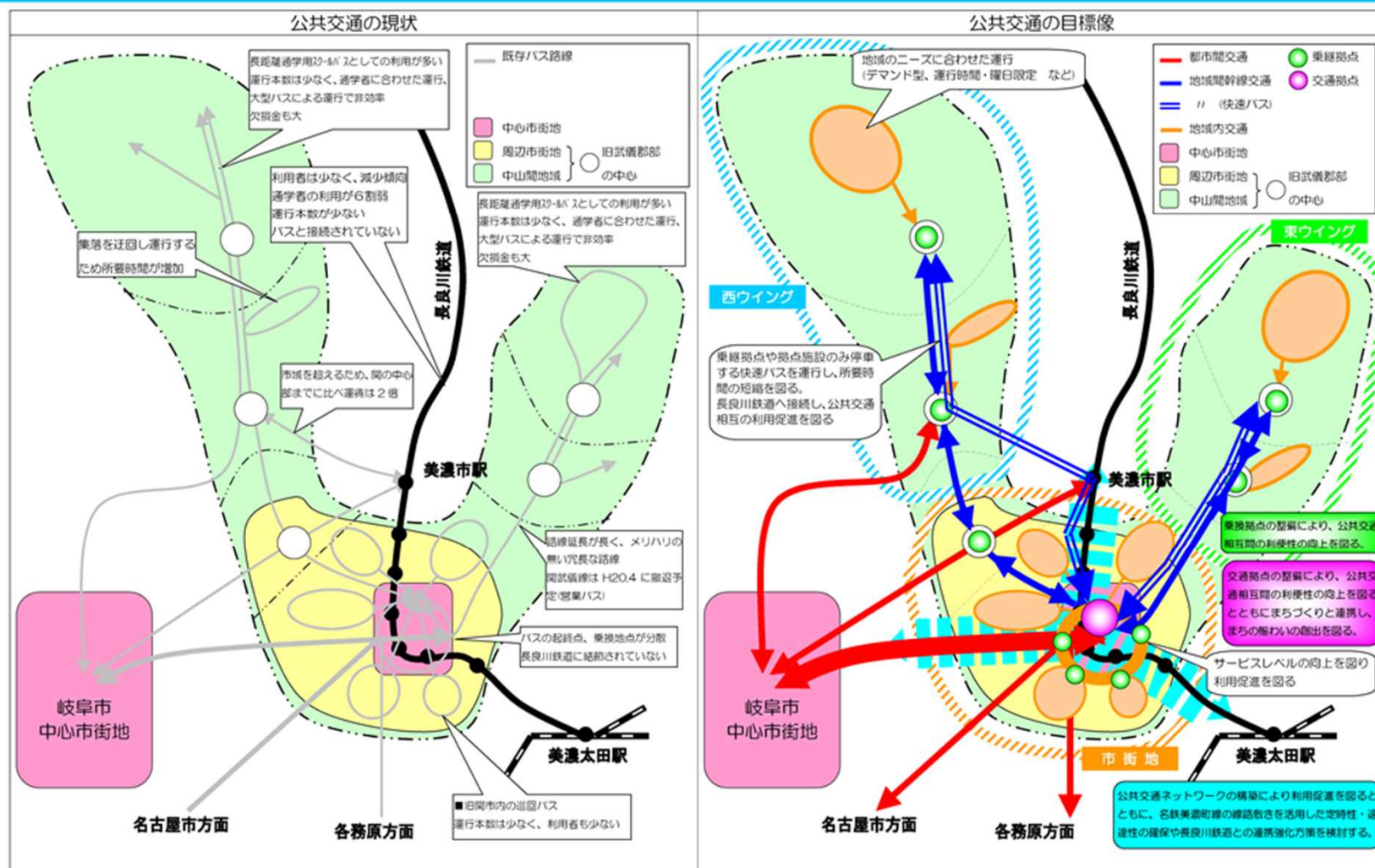
- 旧郡部では、幹線道路沿いに集落が散在しており、これら集落を結ぶ形でバスが走行されていること、旧関市域は、郊外部と中心部を巡回するバスが走行していることから居住地や主要施設のほとんどが公共交通の利用圏内にある状況となっている。
- このように、市域全体に路線が網羅されているが、利用者が少ない現状にある。

運行本数

- 中心市街地では、せき東山と栄町の区間は、岐阜上之保線や巡回バス、自主運行バスが走行し、70往復/日以上が走行している。その他では、市役所～栄町に至る区間も複数のバス路線が走行しており、40往復/日程度が走行している。
- 旧関市域の郊外部は、巡回バスが運行しているが、運行本数は2往復/日程度の運行本数となっている。
- 旧武儀郡部は、長大な路線で所要時間も長いため、バス台数や乗務員の運転時間から本数も限られており。運行本数も少ない。
- 旧武儀郡部では、遠距離通学のための路線バス利用者も多く、これに合わせた運行がされているため、通院や買物等の他の目的での利用に合わせた運行が出来ない状況にある。



関市のコミュニティバス等の再編に関する取組



関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

| | | |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 路線名等 | わかくさ号 | 高野線 |
| 事業主体 | 関市 | 関市 |
| 運行事業者 | 岐阜バス | 岐阜バス |
| 法律の位置づけ | 旧21条 | 旧21条 廃止代替 |
| 運行区間 | せき東山-板取門原 | 関中央病院-板取門原 |
| 運行距離 | 71.6 km | 60.8 km |
| 運行頻度 | 上：3本 下：3本 ㊦ | 上：2本 下：2本 |
| 所要時間 | 159分 | 120分 |
| 運行時間帯 | せき東山発 7:50発 ~ 16:44着 板取門原発 11:00発 ~ 19:34着 | 関地域内発 11:48発 ~ 17:26着 板取方面発 6:50発 ~ 8:48着 |
| 運賃 | <ul style="list-style-type: none"> ・200円（隣接する2地域まで：例）板取～洞戸間） ・400円（同3地域以上 例）板取～関間） ・関市内居住者の65歳以上、身体障害者手帳および療育手帳を所有者とその付添1人、関市内の小学生および乳幼児は無料 | |
| 収支状況 | ① 運行経費 ① 54,911千円 ② 運行収入 ② 4,450千円 ③ 市の補填金(委託金) ③ 50,461千円 ④ 輸送人員(年間) ④ 32,900人 | ① 21,184千円 ② 4,450千円 ③ 9,922千円 ④ 36,752人 |
| 補助形態 | 運行委託 | 欠損補助 |

| | | | |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| 路線名等 | 関板取線A（山県ルート） | 関板取線B（寺尾ルート） | 関板取線C（土日祝） |
| 事業主体 | 関市 | 関市 | 関市 |
| 運行事業者 | 岐阜バス | 岐阜バス | 岐阜バス |
| 法律の位置づけ | 4条 協議路線 | 4条 協議路線 | 4条 協議路線 |
| 路線概要 | 運行区間 洞戸車庫～山県高校経由～関中央病院 運行距離 34.9 km 表定速度 25.8km/h 所要時間 81分 | 運行区間 洞戸車庫～寺尾経由～関中央病院 運行距離 33.3 km 表定速度 25.6km/h 所要時間 78分 | 運行区間 洞戸車庫～山県高校経由～関中央病院 運行距離 34.9 km 表定速度 25.8km/h 所要時間 81分 |
| サービスの目標 | 対象者 通勤、通学、通院、買物 等 運行日 平日運行 運行時間帯 平日6時台～21時台（終着は22時00分に洞戸車庫着） 運行頻度 上：5本 下：6本 上：2本 下：2本 上：4本 下：4本 運賃体系 <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する2地域まで200円、3地域以上400円（現行の体系を維持） ・受益者負担の観点から、運賃無料制度を見直す。 ・利用頻度が高い人のために、定期券や回数券の導入及び、乗換え割引制度などの割引サービスを導入する。 | | |
| 運行形態 | 定時定路線（各停停車） | | |
| 車両 | 3台・中型バス | | |
| 補助形態 | 欠損補助 | | |

| | |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 実証運行により想定できる効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・目的地までの所要時間を短縮することにより、中高校生の進学校の選択先を増やすことや、バスによる通勤を可能とする。（快速バス導入の可能性を判断する） ・運行本数の増加や、関市中心部への移動時間を短縮することにより、通院や買い物など日常移動の利便の向上や、生涯学習や社会活動など、余暇活動への参加機会を図ることができる。 ・地域内を運行するバスとの組み合わせによる、移動利便の向上。 ・自動車依存からバス利用への転換を促進させることによる利用者の増加と、受益者負担の適正化により収支率を上げ、バスの運行サービスを向上させる。 |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

従前の路線
地域間幹線



再編後路線
地域間幹線

| | | | |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------|
| 路線名等 | メロディバス | 上之保武儀線 | 関上之保線 |
| 事業主体 | 関市 | 関市 | 関市 |
| 運行事業者 | 岐阜バス | 岐阜バス | 岐阜バス |
| 法律の位置づけ | 旧21条 | 旧21条 廃止代替 | 4条 協議路線 |
| 運行区間 | 上之保、武儀地域内 13系統 | 上之保船山～川合車庫 | |
| 運行距離 | 217.9 km（合計） | 8.9 km | 29.0 km |
| 運行頻度 | 13系統 14本 | 1本（片方向） | 平日 上11本 下10本 土日祝 上10本 下10本 |
| 所要時間 | — | 29分 | 54分 |
| 運行時間帯（始終発） | 7:10 ~ 18:38 | 7:30 ~ 7:49 | 関行き 5:50・18:08 上之保行き 7:50・20:00 |
| 運賃 | 関市が運行している「わかくさ号」と同じ | | |
| 収支状況 | ① 運行経費 ① 46,531千円 ② 運行収入 ② 2,438千円 ③ 市の補填金(委託金) ③ 41,093千円 ④ 輸送人員(年間) ④ 11,745人 | ① 3,515千円 ② 97千円 ③ 3,419千円 ④ 2,403人 | 平成20年10月1日より運行開始。 |
| 補助形態 | 運行委託 | 欠損補助 | 運行委託 |

| | |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 路線名等 | 関上之保線 |
| 事業主体 | 関市 |
| 運行事業者 | 岐阜バス |
| 法律の位置づけ | 4条 協議路線 |
| 路線概要 | 運行区間 川合車庫～せき東山～関市役所～関駅西口～栄町1丁目 運行距離 30.0 km 表定速度 31.1 km 所要時間 65分 |
| サービスの目標 | 対象者 通勤、通学、通院、買物 等 運行日 毎日運行 運行時間帯 6時台～20時台 運行頻度 平日 上11本 下10本 土日祝 上10本 下10本 運賃体系 <ul style="list-style-type: none"> ・隣接する2地域まで200円、3地域以上400円（現行の体系を維持） ・受益者負担の観点から、運賃無料制度を見直す。 ・利用頻度が高い人への割引サービスとして、定期券、回数券の導入や、乗換え割引制度を導入する。 |
| 運行形態 | 定時定路線（各停停車） |
| 車両 | 2台・中型バス |
| 補助形態 | 欠損補助 |
| 実証運行により想定できる効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・関駅西口バス停を経由し栄町1丁目へ延伸することにより、長良川鉄道への乗継や、岐阜関線の岐阜方面相互の乗継が可能となり新たなネットワークが構築できる。 ・他の公共交通機関との乗継ネットワークにより、中高校生の進学校の選択先を増やすことや、バスによる通勤を可能とする。 ・関市中心部へ直接乗り入れができることにより、通院や買い物など日常移動の利便の向上や、生涯学習や社会活動など、余暇活動への参加機会の容易化を図ることができる。 ・地域内を運行する福祉バスとの組み合わせによる、移動利便の向上。 ・自動車依存からバス利用への転換を促進させることによる利用者の増加と、受益者負担の適正化により収支率を上げ、バスの運行サービスを向上させる。 |

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

| 路線名等 | 市内巡回バス 市街地南コース | 市内巡回バス 市街地北コース |
|---------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 運行事業者 | ドライビングサービス | |
| 法律の位置づけ | 旧21条 | |
| 運行区間 | 市役所―市役所（右回り、左回り） | |
| 運行距離 | 17.4km | 15.4km |
| 運行頻度 | 8往復（午前午後各4） | |
| 運行時間帯 | 始発及び終発 7:20 17:00 | 始発及び終発 7:20 17:10 |
| 運賃 | ・200円 ・関市内の65歳以上の方、関市内の身体障害者手帳および療育手帳を所持している方と、その付添1人、関市内の小学生および乳幼児は無料 | |
| 収支状況 | ① 10,331千円 ② 5,225千円 ③ 5,106千円 ④ 26,348人 | ① 7,160千円 ② 3,622千円 ③ 3,539千円 ④ 18,319人 |
| 補助形態 | 運行委託 | |

従前の路線
地域内幹線
地域内支線



再編後路線
地域内幹線
地域内支線

| | | | | | | | |
|----------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------|--|---------------------------|--|
| 路線名（仮称） | | 買い物循環線 | | 病院循環線 | | マーゴ・東山線 | |
| 事業主体 | | 関市 | | | | | |
| 運行主体 | | バス事業者 | | | | | |
| 法律の位置づけ | | 4条 協議路線 | | | | | |
| 路線概要 | 運行区間 | 関市役所前～栄町1～マーゴ～せき東山～関市役所前 | | 関市役所前～中濃厚生病院～栄町1～関中央病院前～せき東山～関市役所前 | | マーゴ～栄町1～関市役所前～関中央病院前～せき東山 | |
| | 運行距離 | 16.1km | | 14.0km | | 14.4km | |
| | 表定速度 | 17.9km/h | | 18.3km/h | | 21.6km/h | |
| | 所要時間 | 54分 | | 46分 | | 40分 | |
| サービスの目標 | 対象者 | 買物、通院、公共公益施設利用 等 | | | | | |
| | 運行日 | 毎日運行 | | | | | |
| | 運行時間帯 | 6時台～20時台 | | | | | |
| | 運行頻度 | 1本/時間 程度 | | 1本/時間 程度 | | 1本/時間 程度 | |
| | 運賃体系 | ・200円（現行の体系を維持） ・受益者負担の観点から、運賃無料制度を見直しする。 ・利用頻度が高い人へ、定期券、回数券、乗換え割引制度などの割引制度を導入する。 | | | | | |
| 運行形態 | | 定時定路線（各停停車） | | | | | |
| 車両 | | 中型バス | | | | | |
| 補助形態 | | 欠損補助 | | | | | |
| 路線の特徴 | | ・アンケートによる市民の流動傾向を反映させ乗継地点を市役所、せき東山、関中央病院、大型ショッピングセンターに設け、幹線系と支線系の乗継によるネットワークを構築する。 ・需要の少ない地域を運行する支線バス利用者を最終目的地へ輸送する路線として設定。 ・運行頻度を高め、運行時間帯を長く設定するものとし、買い物、通院、及び市役所、わかくさ・プラザ利用など、日常の移動手段として十分に対応できる路線とする。 | | | | | |
| 実証運行により想定できる効果 | | ・日常生活における移動目的地に応じた運行をすることにより、自動車依存からの転換を図ることができる。 ・運行本数を増便することで外出機会が増加するため、生涯学習や社会活動など、余暇活動への参加機会の容易化を図ることができる。 ・アンケート結果による公共交通の潜在ニーズを幹線系ルートに組み入れることにより、公共交通の利用が促進される。 ・自動車依存からバス利用への転換を促進させることによる利用者の増加と、受益者負担の適正化により収支率を上げ、バスの運行サービスを向上させる。 | | | | | |

| 路線名等 | 市内巡回バス（郊外部運行） | | |
|---------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 事業主体 | 下有知 | 小金田 | 瀬尻 |
| 事業主体 | 関市 | | |
| 運行事業者 | ドライビングサービス | | |
| 法律の位置づけ | 旧21条 | | |
| 運行区間 | 市役所―下有知―倉知地区 | 市役所―小金田地区 | 市役所―瀬尻―広見―千足 |
| 運行距離 | 25.3km | 27.3km | 27.3km |
| 運行頻度 | 2往復（午前午後各1） | | |
| 所要時間 | 66分 | 67分 | 71分 |
| 運行時間帯 | 午前発 8:35 午後発 13:50 | 午前発 7:20 午後発 14:00 | 午前発 8:15 午後発 16:40 |
| 運賃 | 市内巡回バス市街地路線と同じ | | |
| 収支状況 | ① 2,093千円 ② 1,059千円 ③ 1,035千円 ④ 5,378人 | ① 3,172千円 ② 1,670千円 ③ 1,502千円 ④ 8,475人 | ① 3,302千円 ② 1,041千円 ③ 2,261千円 ④ 5,231人 |
| 補助形態 | 運行委託 | | |

| | | | | | |
|--------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|-----------------|
| 路線名（仮称） | | わかくさ・下有知線 | わかくさ・小瀬線 | マーゴ・小金田線 | マーゴ・千足線 |
| 事業主体 | | 関市 | | | |
| 運行主体 | | バス事業者 | | | |
| 事業費の負担 | | 法定協議会・関市 | | | |
| 法律の位置づけ | | 4条 協議路線 | | | |
| 路線概要 | 運行区間 | 関市役所～下有知地区 | 関市役所～小瀬方面 | マーゴ～倉知・小原名・小金田方面 | マーゴ～倉知・小原名・千足方面 |
| | 運行距離 | 16.8km | 13.0km | 19.0km | 16.0km |
| | 表定速度 | 22.9km/h | 20.0km/h | 23.8km/h | 25.2km/h |
| | 所要時間 | 44分 | 39分 | 48分 | 38分 |
| | 対象者 | 通院、買物、公共公益施設利用等 | | | |
| サービスの目標 | 運行日 | 毎日運行 | | | |
| | 運行時間帯 | | | | |
| | 運行頻度 | 午前：2本 午後：2本 | | | |
| | 運賃体系 | 市街地の幹線系と同じ | | | |
| | 運行形態 | 定時定路線（各停停車） | | | |
| 車両 | | 中型ノンステップバス | | | |
| 補助形態 | | 欠損補助 | | | |
| 路線の特徴 | | <ul style="list-style-type: none">・地区内運行を行い乗継地点まで利用者運び、最終目的地までは、幹線バスに乗り継げるネットワークの端末部分を担うものとする。・運行本数を増すことと、運行時間を短縮することにより利便性、快適性をあげる。・乗継地点は、アンケートによる流動傾向の高い施設とし、支線系でも目的が達成する場所を選定する。 | | | |
| 再編成による得られる効果 | | <ul style="list-style-type: none">・日常生活における移動目的地に応じた運行をすることにより、自動車依存からの転換を図ることができる。・乗継は生じるが、運行頻度は高まり外出機会が増加するため、生涯学習や社会活動など、余暇活動への参加機会の容易化を図ることができる。・自動車依存からバス利用への転換を促進させることによる利用者の増加と、受益者負担の適正化により収支率を上げ、バスの運行サービスを向上させる。 | | | |

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

| 路線名等 | 市内巡回バス（郊外部運行） | | |
|---------|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| | 富野 | 田原 | 南ヶ丘 |
| 事業主体 | 関市 | | |
| 運行事業者 | ドライビングサービス | | |
| 法律の位置づけ | 旧21条 | | |
| 運行区間 | 市役所－富野－市役所 | 市役所－西田原－迫間 －大杉－市役所 | 市役所－小迫間－南ヶ 丘地区 |
| 運行距離 | 36.2 km | 25.3km | 27.3 km |
| 運行頻度 | 2往復（午前午後各1） | | |
| 所要時間 | 64分 | 66分 | 70分 |
| 運行時間帯 | 午前発 8:40 午後発 16:20 | 午前発 8:35 午後発 13:50 | 午前発 7:20 午後発 14:00 |
| 運賃 | 市内巡回バス市街地路線と同じ | | |
| 収支状況 | ① 運行経費 ② 運行収入 ③ 市の委託金 ④ 輸送人員（年間） | ① 785千円 ② 397千円 ③ 388千円 ④ 1,975人 | ① 2,060千円 ② 1,604千円 ③ 456千円 ④ 8,117人 |
| 補助形態 | ① 3,793千円 ② 1,918千円 ③ 1,875千円 ④ 9,689人 | | |
| 補助形態 | 運行委託 | | |

| 路線名（仮称） | わかくさ・富野線 | 中央病院・田原線 | 中央病院・迫間線 | マーゴ・向山線 | |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------|------------|----------|
| 事業主体 | 関市 | | | | |
| 運行主体 | 交通事業者 | | | | |
| 事業費の負担 | 法定協議会・関市 | | | | |
| 法律の位置づけ | 4条 協議路線 | | | | |
| 路線概要 | 運行区間 | 関市役所～富野地区 | 関中央病院～田原地区 | 関中央病院～迫間方面 | マーゴ～向山方面 |
| | 運行距離 | 20.9km | 12.0km | 10.1km | 18.0km |
| | 表定速度 | 32.2Km/h | 21.8Km/h | 27.5Km/h | 27.7Km/h |
| | 所要時間 | 39分 | 33分 | 22分 | 39分 |
| サービスの目標 | 対象者 | 通院、買物、公共公益施設利用等 | | | |
| | 運行日 | 毎日運行 | | | |
| | 運行時間帯 | | | | |
| | 運行頻度 | 午前：2本 午後：2本 | | | |
| | 運賃体系 | 市街地の幹線系と同じ | | | |
| 運行形態 | デマンド運行 | | | | |
| 車両 | 小型バス又は乗用自動車 | | | | |
| 補助形態 | 欠損補助 | | | | |
| 路線の特徴 | <ul style="list-style-type: none">・需要の少ない地区を運行するものや、効率の悪い運行（乗降調査により市役所への利用が少ないもの）のものについては、移動傾向を反映し、デマンド運行に切り替える。・平日の流動傾向の高い、乗継拠点（病院、大型ショッピングセンター）までの運行とする。 | | | | |
| 再編成による得られる効果 | <ul style="list-style-type: none">・地域のニーズに応じた効率性の高い運行ができる。・日常生活における移動目的地に応じた運行をすることにより、自動車依存からの転換を図ることができる。・乗継は生じるが、市の中心部へのバスによる運行頻度は高まり、外出機会が増加するため、生涯学習や社会活動など、余暇活動への参加機会の容易化を図ることができる。・自動車依存からバス利用への転換を促進させることによる利用者の増加と、受益者負担の適正化により収支率を上げ、バスの運行サービスを向上させる。 | | | | |

再編前の合併地域の福祉バス

| 路線名等 | 洞戸 | 板取 | 武芸川 |
|------|----------------------|----------|--------------|
| | 福祉バス（老人福祉センター送迎） | | |
| 事業主体 | 社会福祉協議会 | | |
| 運行区間 | 地域内2ルート | 地域内2ルート | 地域内2ルート |
| 運行頻度 | 曜日指定運行、各週2日 | 曜日指定、週3日 | 平日のみ運行、（週5日） |
| 補助形態 | 老人福祉センター管理運営委託費により運行 | | |

| 路線名等 | 武儀 | 上之保 |
|------|------------------|----------------------|
| | 福祉バス（老人福祉センター送迎） | 上之保地域では、合併前は、村営バス（メロ |
| 事業主体 | 社会福祉協議会 | ディバス：旧80条を適用）により住民の輸 |
| 運行区間 | 地域内2ルート | 送サービスを行っていた。合併後は旧21条 |
| 運行頻度 | 曜日指定運行、各週2日 | へ切り替えを行い、地域内運行をしているた |
| 補助形態 | 老人福祉センター管理運営委託費 | め、福祉バスは運行されていない。 |

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

－ バス路線再編の基本的な考え方 －

- 市内の基幹的バス（地域間幹線交通）と支線（地域内交通）の明確化を図る
- 長大な路線を整理して、基幹的バスと支線を明確化し、車両の効率的な運用を図ることで運行頻度を向上する。
- わかりやすいバス路線、運行系統への集約を図る複数の路線バスが走行する区間・路線を統合し、単純な路線に集約することでわかりやすいバス路線網の構築を図る。
- 路線の所要時間の短縮を図る

広大な市域を抱えることから合併地域と関市中心部を結ぶ路線は、長大となるため、所要時間の大幅な短縮を図るため地域の拠点のみを停車する快速バスの運行の検討と共に、道路整備による走行環境の改善に努める。

- 中山間地域については、新たな交通サービス（乗合タクシー 等）の導入を図る。

中山間地域の地域内交通は、従来の運行形態（定時定路線の大型バス運行）に捉われることなく、地域が主体となって、運行するものとし、バス車両の大きさや運行経路、運行形態を検討し、地域特性や需要に合った新たな交通サービスを導入する。

市内の基幹的バスとは、乗継拠点で結節し、地域間移動の公共交通サービスを確保する。

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

★再編後の地域間幹線交通のサービス水準目安

- 運 行 日 : 毎日運行する。
- 運行時間帯 : 現在の運行時間帯、都市間交通への接続を考慮し、始発6:00～最終20:00以上を基本とする。
- 運行頻度 : 1本/時・片道以上を基本とする。
各停停車と快速バスが運行する区間は、合わせて上記以上の本数とする。
- 運賃体系 : 現在の自主運行バスの運賃体系とする。
隣接する2地域まで200円、3地域以上400円

◆再編後の地域内支線交通のサービス水準目安

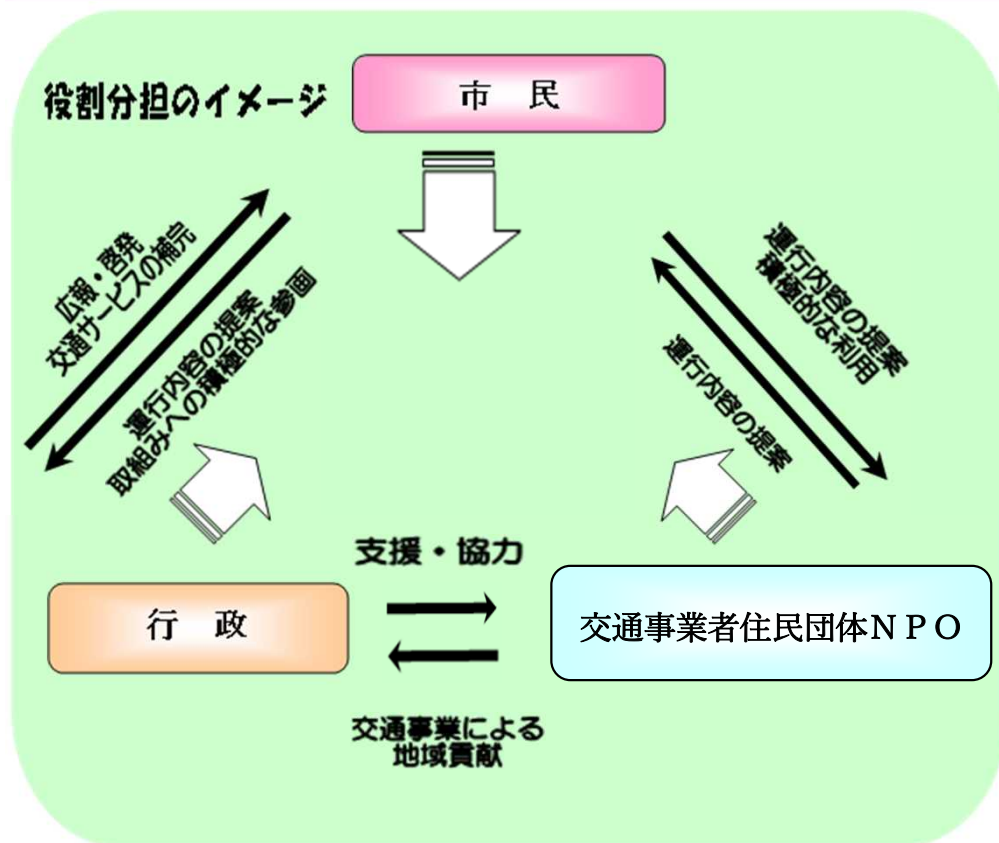
- 運 行 日 : 住民ニーズに合わせて、曜日を限定して運行する。
- 運行時間帯 : 高齢者の通院や買物時の移動に合わせて、午前と午後に分けて運行する。
- 運行頻度 : 午前と午後に各2本以上を基本とする。
- 運賃体系 : 現状から大幅な負担増がないよう、200円の均一運賃とする。

※市内の地域間幹線交通等他のバスに乗り継いで利用する場合の運賃の割引について検討する。

▼再編後の地域内幹線交通のサービス水準目安

- 運 行 日 : 住民ニーズに合わせて、曜日を限定して運行する。
- 運行時間帯 : 高齢者の通院や買物時の移動に合わせて、午前と午後に分けて運行する。
- 運行頻度 : 午前と午後に各2本以上を基本とする。
- 運賃体系 : 現状から大幅な負担増がないよう、200円の均一運賃とする。
幹線系路線等他のバスに乗り継いで利用する場合の運賃の割引について検討する。

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組



★地域内バス運行団体:現在4団体(再編時5団体)

- ・ほらど未来まちづくり委員会
- ・関市板取ふれあいのまちづくり推進委員会
- ・武芸川まちづくり委員会
- ・NPO法人日本平成村(上之保地域を統合)

★地域内バスの特徴

- ◆運行経費、車両等の運行経費を補助金で支出(精算あり)。
- ◆運転手は、地元で確保(大型車両運転経験者等)
- ◆運行管理者の育成(運行管理者研修受講)
- ◆運転講習の実施
- ◆時刻表の張替え、ダイヤ改正の案内、広報活動
- ◆地域委員会での運行ダイヤ調整
- ◆遠距離通学児童・生徒の利用調整
- ◆幹線路線については、路線バスの廃止代替の機能
- ◆地域に介在する洞、集落等の交通空白地域については、デマンド運行を実施するなど実情に合わせた運行

※現状は

- ◆運転手の確保、乗る人がいなくなる、住む人もいなくなる
- ◆いつまで運行できるか？
- ◆もっと人口減少が進んだときは、どんな手法があるのか？(泣)

関市のコミュニティバス等の再編に関する取組

★今後の関市の公共交通は？

◆唯一の鉄路、長良川鉄道をなんとかしたい、、、

輸送設備の維持、一部廃線、減便、赤字補填の限界など多くの問題はあるが、高校生のためにも決死の覚悟で踏ん張らないと

◆県都である岐阜市、名古屋市とつなぐ都市間交通の維持!!

高速名古屋線(岐阜バス)、一宮JCの改良により定時性が確保されつつある。通勤・通学需要の高まりに期待したい。

岐阜市、岐阜駅を結ぶ、岐阜関線・岐阜板取線が関市の公共交通の命綱。岐阜バスさんとともにこの路線を死守する。そうしないと、さらなる関市の衰退が待ち受けることに、、、

◆地域内交通、支線交通の実証

前回の大改編からすでに17年程度が経過。料金・路線・手法などカスタマイズはしてきた。しかし、住民満足度は低く、交通に対する期待値は、「まちづくり通信簿」からも高い。

都市間交通と繋ぐ2次交通、地域内の通院・買い物・余暇に利用できる移動手段を実証してみたい
・フルデマンド、タクシーデマンド、フリー乗降など、「打倒!!軽トラ」が実現できるか？

令和9年の改正に向け、R7調査・R8計画改定を目途に運行継続中です！！

ご清聴ありがとうございました

岐阜県関市 基盤整備部
都市計画課 公共交通担当

アドレス：toshikeikaku@city.seki.lg.jp