

---

---

# 美濃市地域公共交通計画

## 【中間報告書】

---

---

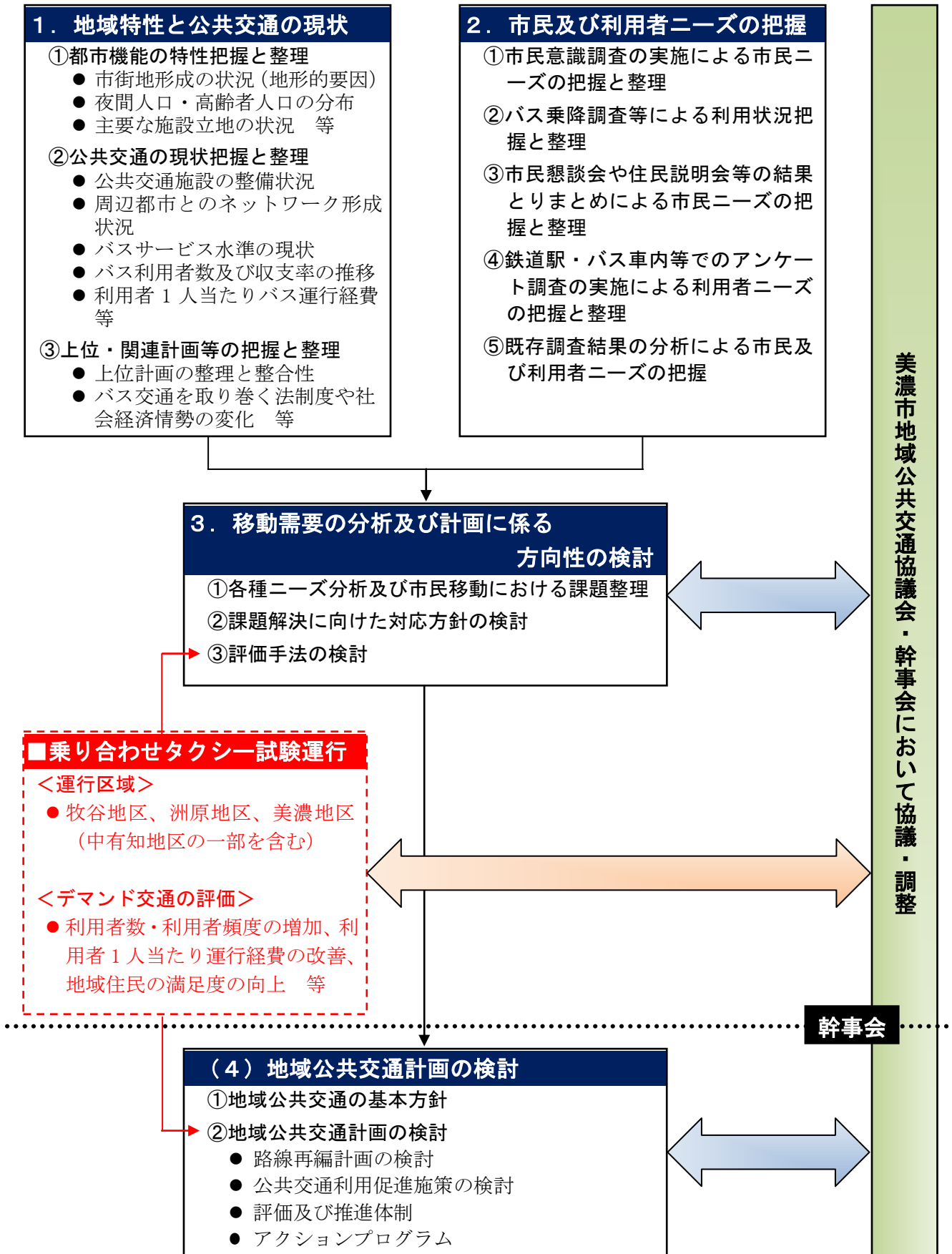
— 移動需要の分析及び計画に係る方向性の検討 —

平成 25 年 3 月 1 日

# 調査フロー

本調査は、以下の調査の流れ（調査フロー）に基づき実施します。

図 調査の流れ（調査フロー）



# 3章 移動需要の分析及び計画に係る方向性の検討

## 1. 美濃市の地域特性及び市民・利用者ニーズの分析と地域公共交通の課題

### 美濃市の地域特性と公共交通の現状

#### 【人口特性】

- H22 現在の人口は約 2.3 万人で減少傾向にある一方で、高齢化率は約 28%と増加傾向にある
- 美濃市中心部の美濃地区から関市に隣接する中有地地区及び藍見地区で夜間人口密度が高い
- 上牧地区、下牧地区及び洲原地区では人口密度が低いメッシュが広範囲に分布
- 美濃地区及び上牧地区で高齢者人口密度が高い
- 通勤・通学流動は、関市との結びつきが強い

#### 【施設立地状況】

- 美濃地区及び美濃 IC 周辺に公共施設や商業施設が多く立地
- 観光入込客数は増加基調にあり、集客の高い観光施設は「道の駅美濃にわか茶屋」、「うだつの上がる町並み・小倉公園」

#### 【公共交通施設の整備状況】

- 高速バス 3 路線（八幡線、名古屋線、美濃名古屋線）、民間営業路線バス 2 路線（岐阜美濃線、高美線）、廃止代替路線バス 1 路線（牧谷線）、わっちも乗る Car2 路線（大矢田・藍見線、中有知線）及び乗り合わせタクシー 4 エリア（美濃・中有知地区、下牧・上牧地区、洲原地区、大矢田半道地区）が運行（H24.12 現在）

#### 【公共交通の利用状況・収支状況】

- わっちも乗る Car の利用者数は微減（H23/H19 比 0.94）、廃止代替バス牧谷線の利用者数は大きく減少（同前 0.38）
- 収支率は近年横這いにあるが H19 年度比約半減
- バス利用者 1 人当たり補助金充当額は周辺都市中最大
- 乗り合わせタクシーの利用者数はわっちも乗る Car 利用者数と比較して約 1.8 倍、日当たり利用者数は約 80 人と同程度
- 長良川鉄道の乗降客数は H4 年度をピークに減少

### 市民ニーズ(市民アンケート)の把握

#### 【普段の交通行動等】

- 「1日に1回以上外出する」割合 71%
- 外出目的は「買物」62%、「通勤」49%、「通院」19%
- 外出する際の交通手段は「車（自分で運転）」81%

#### 【バスの利用状況・利用意向】

- 鉄道駅又はバス停までの距離が「500m未満」67%
- この1年間でバスを利用した割合 30%
- バスの利用目的は「買物」38%、「飲食・娯楽」36%
- バス利用者の 60%は他の公共交通手段との乗継利用
- バスを利用しない理由は「時間がかかるから」39%
- バスを利用しない理由が改善された場合の「利用意向」27%
- バスで行けたら便利だと思う施設は藍見地区以外で「美濃市民病院」が第1位、藍見地区は「商業施設等」が第1位

#### 【バスの存在価値・運行維持のあり方】

- バスは「自動車を運転できない人にとって重要な交通手段」97%
- 「運行にかかる費用を抑え、市の負担額を減らすべき」41%

#### 【その他公共交通について】

- 「便利そうなので乗り合わせタクシーを利用しよう思う」17%
- 長良川鉄道を「週に1回以上利用する」割合 14%
- 長良川鉄道を利用しやすくするための効果的施策は「鉄道とバスの乗り継ぎ時間を改善」39%

▼地区の特性（ ）は市平均値

美濃地区	鉄道駅又はバス停までの距離が「500m以内」83%（67%） バス停までの移動手段「徒歩」65%（52%） 長良川鉄道を「週に1回以上」利用する割合 17%（14%）
洲原地区	外出頻度「ほとんど外出しない」14%（3%） 移動手段「車（送迎）」17%（10%）、「鉄道」6%（1%未満） 鉄道駅又はバス停までの距離が「500m以上」48%（29%） 長良川鉄道を「週に1回以上」利用する割合 31%（14%）
下牧地区	「ほとんど外出しない」割合が7%（市平均3%） バスを利用しない理由「運行本数が少ないから」39%（14%） 乗り合わせタクシーが導入された場合の利用意向 35%（20%） 「移動困難者の手段確保等のため市の負担を増やすべき」20%（13%）
上牧地区	移動手段「わっちも乗る Car」6%（2%未満） バスを利用しない理由「目的地まで時間がかかるから」55%（39%） バスを利用しない理由が改善された場合の利用意向 5%（27%）
大矢田地区	鉄道駅又はバス停までの距離が「500m以上」45%（29%） 「移動困難者の手段確保等のため市の負担を増やすべき」18%（13%）
藍見地区	バスを利用しない理由「目的地まで時間がかかるから」58%（39%） 「運行費用を抑え市の負担額を減らすべき」51%（41%）
中有知地区	鉄道駅又はバス停までの距離が「500m以上」46%（29%） 乗り合わせタクシーが導入されても「利用しない」55%（46%）

### バス利用者ニーズ(バス乗降調査、バス利用者アンケート)の把握

▼路線別の利用特性等

高 速 バ ス	八幡線・八幡名古屋線の JR 岐阜行 6, 7, 8 時台、八幡営業所行 16, 18, 19 時台の便は 10 人以上が利用、高速美濃バス停の利用者数は 140 人、美濃市駅及び美濃病院バス停利用者数は各 8 人 利用目的は通学 40%、通勤 30%、週に 1 回以上の利用は 64%、JR・名鉄との乗り継ぎ利用は 83% 総合満足度は満足（やや満足を含む）17%>不満（やや不満を含む）8%
岐 阜 バ ス 廃 止 代 替 バ ス 牧 谷 線	岐阜美濃線の便別利用者数は JR 岐阜行が 0~5 人、美濃市駅行が 2~5 人、高美線の便別利用者数は JR 岐阜行及び美濃市駅行ともに 0~3 人、洞戸関線は各便とも 2 人以下、牧谷線の便別利用者数は洞戸栗原車庫行の 12, 17 時台、中濃厚生病院行の 7 時台の便は 10 人以上が利用、その他の便は 5 人以下、バス停別利用者数は美濃小学校が 43 人、洞戸栗原車庫が 18 人、美濃市駅が 12 人 利用目的は通学 47%、通勤 21%、週に 1 回以上の利用は 78%、長鉄等鉄道との乗り継ぎ利用は 73% 総合満足度は満足（やや満足を含む）18%>不満（やや不満を含む）9%
わ っ ち も 乗 る Car	牧谷御手洗線の上り 1 便は 14 人・下り 1 便は 11 人、牧谷上野線の上り 1 便は 16 人が利用、その他の路線・各便は 10 人未満であり、多くの便は 4 人未満、バス停別利用者数は各路線とも商業施設が立地する美濃インター前及び美濃病院が多い 利用目的は通院 68%、買物 21%、週に 1 回以上の利用は 61%、市街地循環バスとの乗り継ぎ利用は 54% 総合満足度は満足（やや満足を含む）42%>不満（やや不満を含む）8%
市 街 地 循 環 バ ス	9, 11 時台の便は 10 人以上が利用、道の駅美濃にわか茶屋のバス停利用者数は 26 人 利用目的は買物 50%、通院 22%、週に 1 回以上の利用は 79%

#### 上位・関連計画

- ▼ ▼ ▼
- 美濃市第5次総合計画
- 美濃市都市マスタープラン
- 長良川鉄道沿線生活交通ネットワーク計画

### 美濃市の地域公共交通の課題

#### 公共交通の骨格を形成する長良川鉄道、高速バス及び民間路線バスの維持

- 長良川鉄道の乗降客数はピーク時の約 4 割に減少しています。民間路線バスでは路線・区間の廃止が進んでいます。本市北部と南部では隣接都市間の移動方向は異なりますが、長良川鉄道、高速バス及び民間路線バスは本市の公共交通の骨格を形成する路線としての役割が期待されることから、その確保・維持を図ることが課題です。

#### 地域住民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークの構築

- わっちも乗る Car の利用者数は、目的地まで時間がかかる、運行本数が少ないといった理由により減少傾向にあります。また、その一方でこれら利用しない理由が改善された場合には、約 3 割の市民からバス利用が可能となるとの意向が示されています。
- わっちも乗る Car の利用実態は、市内の各地区から美濃市民病院及び美濃インターチェンジ周辺等の商業施設への移動需要が大きいことや、他の公共交通機関との乗り継ぎ利用が存在していることを考慮し、地域住民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークを構築することが課題です。

#### 公共交通の利用がしづらい地区や今後更に進展する高齢化への対応

- 本市のバス路線網は、これまで市民・利用者の声を反映し、路線の見直しや拡大を進めてきました。しかし、本市の地形的要因より人口密度が低く比較的広範囲に点在する洞等の集落地にあっては、依然公共交通が利用しづらい地区が残存しています。また、今後更なる高齢化の進展が予測されています。
- したがって、これら公共交通が利用しづらい地区へのきめ細かな公共交通サービスや、高齢者の買物・通院など日常生活に支障をきたさない移動手段の確保に関するあり方を検討することが課題です。

#### 地域ニーズや需給バランスを踏まえた効果的・効率的な運行形態の検討

- 本市のコミュニティバス利用者 1 人当たりの補助金充当額は、周辺都市の中で最も高いものとなっています。
- 市民アンケートでは、バス運行に対する費用負担のあり方について、地区別の意向は異なるものの、全市集計結果では「運行にかかる費用を抑え、市の負担額を減らすべき」との意向が最も多く示されています。
- バス乗降調査より利用実態を整理した結果、1 便当たりの利用者数が 4 人に満たない路線・便が存在しています。したがって、これまでと同様なバス交通による定時定路線運行に限定せず、デマンド型交通などを含め、地域ニーズとの整合、需要と供給のバランスなど多面的な検討を行い、効果的・効率的な運行形態のあり方を検討することが課題です。

#### 公共交通の役割の再認識と確保・維持に向けた取り組み方針の検討

- 少子高齢化によりバス利用の主役である 15 歳以下の人口減少や、多くの高齢者を含む市民生活の中に自動車利用が深く浸透していることなどを背景に、バス利用者は減少傾向にあります。
- 地域がより運行に深く関わり、地域で公共交通を守り育てていく仕組みづくりや運行の PDC サイクルに基づく評価システム・料金システムの整理も課題とします。

## 2. 美濃市の地域公共交通の課題解決に向けた対応方針

### 地域公共交通の課題

#### 公共交通の骨格を形成する長良川鉄道、高速バス及び民間路線バスの維持

- 長良川鉄道の乗降客数はピーク時の約 4 割に減少しています。民間路線バスでは路線・区間の廃止が進んでいます。本市北部と南部では隣接都市間の移動方向は異なりますが、長良川鉄道、高速バス及び民間路線バスは本市の公共交通の骨格を形成する路線としての役割が期待されることから、その確保・維持を図ることが課題です。

#### 地域住民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークの構築

- わっちも乗る Car の利用者数は、目的地まで時間がかかる、運行本数が少ないといった理由により減少傾向にあります。また、その一方でこれら利用しない理由が改善された場合には、約 3 割の市民からバス利用が可能となるとの意向が示されています。
- わっちも乗る Car の利用実態は、市内の各地区から美濃市民病院及び美濃インターチェンジ周辺等の商業施設への移動需要が大きいことや、他の公共交通機関との乗り継ぎ利用が存在していることを考慮し、地域住民の生活行動に馴染む公共交通ネットワークを構築することが課題です。

#### 公共交通の利用がしづらい地区や今後更に進展する高齢化への対応

- 本市のバス路線網は、これまで市民・利用者の声を反映し、路線の見直しや拡大を進めてきました。しかし、本市の地形的要因より人口密度が低く比較的広範囲に点在する洞等の集落地にあっては、依然公共交通が利用しづらい地区が残存しています。また、今後更なる高齢化の進展が予測されています。
- したがって、これら公共交通が利用しづらい地区へのきめ細かな公共交通サービスや、高齢者の買物・通院など日常生活に支障をきたさない移動手段の確保に関するあり方を検討することが課題です。

#### 地域ニーズや需給バランスを踏まえた効果的・効率的な運行形態の検討

- 本市のコミュニティバス利用者 1 人当たりの補助金充当額は、周辺都市の中で最も高いものとなっています。
- 市民アンケートでは、バス運行に対する費用負担のあり方について、地区別の意向は異なるものの、全市集計結果では「運行にかかる費用を抑え、市の負担額を減らすべき」との意向が最も多く示されています。
- バス乗降調査より利用実態を整理した結果、1 便当たりの利用者数が 4 人に満たない路線・便が存在しています。したがって、これまでと同様なバス交通による定時定路線運行に限定せず、デマンド型交通などを含め、地域ニーズとの整合、需要と供給のバランスなど多面的な検討を行い、効果的・効果的な運行形態のあり方を検討することが課題です。

#### 公共交通の役割の再認識と確保・維持に向けた取り組み方針の検討

- 少子高齢化によりバス利用の主役である 15 歳以下の人口減少や、多くの高齢者を含む市民生活の中に自動車利用が深く浸透していることなどを背景に、バス利用者は減少傾向にあります。
- 地域がより運行に深く関わり、地域で公共交通を守り育てていく仕組みづくりや運行の PDCA サイクルに基づく評価システム・料金システムの整理も課題とします。

### 課題解決に向けた対応方針

#### 路線機能の明確化と合理的な公共交通ネットワークの形成

- 市内には長良川鉄道、高速バス、民間路線バス及びコミュニティバス等の多様な公共交通が運行しています。これら路線が公共交通ネットワークとして機能するためには、美濃市が目指す交通体系の目標像を定め、各路線が果たすべき役割を明確にします。
- 長良川鉄道、高速バス及び民間路線バスといった都市間を連絡する幹線路線を支援・補完する支線（フィーダー路線）ネットワークを形成し、各路線が相互に連携する合理的な公共交通ネットワークを構築します。

#### 地域住民のニーズを踏まえた利用しやすい公共交通環境の整備

- 地域住民のバス利用意向やバス利用が可能となる改善事項を踏まえ、各路線が果たすべき役割に応じたサービス水準を確保します。
- 美濃地区及び美濃インターチェンジ周辺を中心としたバス利用実態を踏まえた公共交通ネットワークを形成します。
- 公共交通が利用しづらい地区への対応や、今後更に進展する高齢化への対応を図るため、ハードとソフトが一体となった利用しやすい公共交通環境を整備します。

#### 効果的運行方式の導入と財政負担の軽減

- コミュニティバスの利用者が極めて少ない路線や便、時間帯によっては特定のバス停間の移動に限定される路線が存在しています。また、市域広範に分散する集落等をサービスする冗長なルート設定により、利便性や費用効率が低い路線が存在しており、周辺都市と比較して本市の公共交通に投資する費用は高いものとなっています。
- これらより、現行の定時定路線のバス運行に限定せず、地域住民の生活行動や需給バランスとの関係などを踏まえ、きめ細かな公共交通サービスの提供が可能となる効果的運行方式の導入を検討します。
- また、バス運行に対する費用負担のあり方について、運行にかかる費用を抑え、市の負担額を減らすべきとの意向が最も多く示されていることを踏まえ、料金体系のあり方を含めた財政負担が軽減できるシステムの導入を検討します。

#### 地域の主体的な取り組みを支援する利用促進策の展開

- 地域住民、交通事業者、行政が連携し、持続可能な公共交通を支える仕組みを確立します。
- そのためには、地域で公共交通を守り育てていく仕組みづくりや運行の評価・改善に係る PDCA サイクルに基づく評価システムを構築します。
- また、行政は地域住民のマイバス意識の醸成や、地域住民が主体となった組織を通じて実施する公共交通の利用促進策を支援します。

### 評価(目標達成度)の指標

- 幹線路線の利用者数の維持・増加
- 幹線路線と支線（フィーダー路線）の乗り継ぎ利用者数・乗り継ぎ利用率の増加
- 支線（フィーダー路線）利用者数の維持・増加
- 地域住民の公共交通に対する満足度の向上（不満割合の減少）
- 公共交通の利用機会の増加、利用頻度の向上
- 試験運行が行われているデマンド型乗り合わせタクシーとわっちも乗る Car の利用実態や利用意向より、利用者数、便別利用者数、OD パターン数、利用頻度、満足度及び運行経費等を比較検証し、評価指標を設定します
- 公共交通に関する認知度の向上
- 公共交通に関する取り組みへの参加回数の増加

### 3. 評価手法の検討

「乗り合わせタクシー」の評価にあたっては、以下の3つの視点から評価を実施するものとします。

診断	評価の視点	評価指標	検証結果
<b>診断1 サービス評価 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？</b>			
利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランスを検証	乗り合い交通手段として利用されているか？	・ 1回当たり平均利用者数 ⇨従前定時定路線との比較	・ 乗り合わせタクシーの1回当たり利用者数は約2人（平成24年11月の1か月の実績値）となっており、 <b>乗合交通手段として機能していることが伺える。</b>
	利用者数は増加したか？	・ 利用者数 ⇨従前定時定路線との比較	・ 従前の定時定路線時と比較して、 <b>乗り合わせタクシーの利用者数は約115%と増加しており、特に平日の利用が増加している。</b>
	利用者のモビリティは向上したか？	・ 時間帯別利用者数 ・ 利用頻度 ⇨従前定時定路線との比較	・ 従前の定時定路線時と比較して、従前に運行されていなかった14、15、17時台といった昼～夕時間帯において、 <b>平日・休日ともに利用者が増加している。</b> ・ 平日の朝の時間帯は、従前のピーク時間帯であった8時台の利用者が9～10時台に移行していると考えられ、 <b>利用者からみて外出時間の選択肢が広がっていることが伺える。</b> ・ 従前の定時定路線時と比較して、 <b>利用頻度は約1.5倍【従前月6.0回】⇒【従後月9.2回】に増加している。</b>
ネットワークの妥当性を検証	需要に応じた停留所・ミーティングポイントが設置されているか？	・ 停留所・ミーティングポイント別利用者数 ・ 停留所間OD ⇨従前定時定路線との比較	・ 月に1回も利用されなかった停留所が6か所（約4%）、また、月に1回程度しか利用されていない停留所も20か所（約14%）あり、 <b>需要の少ない停留所が一部存在している。</b> ・ 従前の定時定路線では利用できなかった地域において <b>利用がみられ、きめ細やかな停留所の設置により、公共交通の利用が可能な範囲が拡大している。</b>
	他の公共交通機関と競合関係にないか？	・ 従前の移動手段	・ 従前に利用していた交通手段として「タクシー」が約25%、「岐阜バス」が約16%と、 <b>民間事業者によるサービスで移動していた利用者が乗り合わせタクシーへ移行しており、サービスの競合が一部生じているといえる。</b>
<b>診断2 事業評価 デマンド型交通が利用されず、費用効率が極端に悪化していないか？</b>			
利用者数と運行経費のバランスを検証	費用効率が極端に悪化していないか？	・ 市負担額（運行経費） ⇨従前定時定路線との比較	・ 乗り合わせタクシー導入前（平成23年度）と導入後（平成25年度見込み）の運行経費にかかる市負担額を比較した場合、 <b>年間1,670万円の負担減となる見込みであり、費用面での効率性向上が期待される。</b>
<b>診断3 政策評価 バスの運行目的は達成されているか？</b>			
住民によるバス評価及び住民参加による取り組む状況を検証	各路線が期待される期待される役割を果たしているか？	・ 利用者満足度 ⇨従前定時定路線との比較	・ <b>総合満足度は【従前42%】⇒【従後84%】に大きく増加しているものの、不満足度割合がやや増加している。</b> ⇒自由意見より、予約に対する抵抗等から従前の定時定路線の方がよいといった声や、利用が一定の時間に集中しており、予約時の電話が混み合っているといった不満の声が挙がっており、それが不満足度割合の増加の要因となっていることが考えられる。 ・ <b>運行時間帯に対する満足度は【従前10%】⇒【従後70%】へと大きく増加しており、かつ不満足度割合も【従前40%】⇒【従後13%】へと減少しており、柔軟性の高い乗り合わせタクシーの非固定ダイヤが利用者のニーズに当たっていることが伺える。</b>



#### 乗り合わせタクシー導入の効果

乗り合わせタクシーは、利用者の定着が途上である運行開始月（平成24年11月）から乗合交通手段として機能しており、従前の定時定路線時と比較して利用者数も増加しています。また、定時定路線からデマンド型交通への移行にあたり、運行時間内であればニーズに応じ随時運行する「非固定ダイヤ」を導入したことにより、従前では利用できなかった時間帯における利用が多く存在しており、利用者にとって外出する時間の選択肢が拡大しているといえます。また、きめ細やかな停留所の設置により、公共交通の利用が可能な範囲が広がっており、このような結果が一因となり、従前と比較して利用頻度が高くなっているとともに、利用者満足度及び運行時間帯に対する満足度が大幅に増加しており、**乗り合わせタクシー導入による利便性向上の効果が一定程度みられた**といえます。

#### 乗り合わせタクシーの課題と今後の改善に向けて

一方で、不満足度割合が増加している一面もあり、定時定路線の方がよいといったデマンド型交通そのものに対する抵抗を示す声や、利用が一定の時間に集中しており、予約時の電話が混み合っているといった利用上の不満の声が存在しています。前者については、デマンド型交通が特定の利用者に偏る傾向にあるということに留意し、延べ利用者数だけでなく実利用者数という視点から評価する必要があります。特に市外からの利用者や、頻度の高い通勤・通学目的の利用者にとっては、予約による利用は大きな障害となるため、そういった方々の利用離れが進んでいないかをチェックする必要があります。利用者が限定的になっている場合には、その原因を分析し、どのような人を対象に、どのような移動に対し、どのようなサービスを提供するのかを再度整理する必要があります。また、移動需要が集中しており、需要の大きい地域・区間においては、利便性及び効率性という面から、定時定路線による対応（デマンド型交通と定時定路線の併用等）も再検討することが考えられます。

利用者から挙がっている利用上の不満については、利用者の声を参考に順次改善を図っていく必要があります。その際には、**行政と運行事業者そして住民による継続的な評価・検証、改善を行い（PDCAの実施）、利用者の意見を反映させるための仕組みづくりを構築する必要があります。**特に、サービス向上を引き出すためには運行事業者の協力が不可欠であり、運行事業者側からみた実態や課題（需要に対して事業者の現状の人員体制で対応できるのか？等）を把握したうえで、運行事業者に経営インセンティブを持たせることも必要と考えられます。

診断1 サービス評価 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？

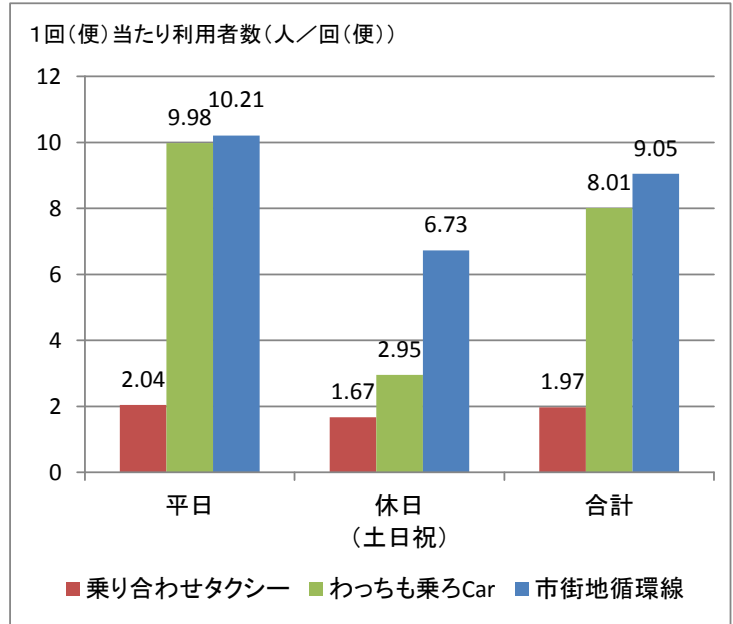
■利用者数（需要）と輸送力（供給）のバランスを検証

《評価の視点》  
乗り合い交通手段として利用されているか？

《評価指標》  
・ 1回当たり平均利用者数

・ 乗り合わせタクシーの1回当たり利用者数は約2人（平成24年11月の1か月の実績値）となっており、乗合交通手段として機能していることが伺える。

図 乗り合わせタクシー及び従前定時定路線の1回（便）当たり利用者数



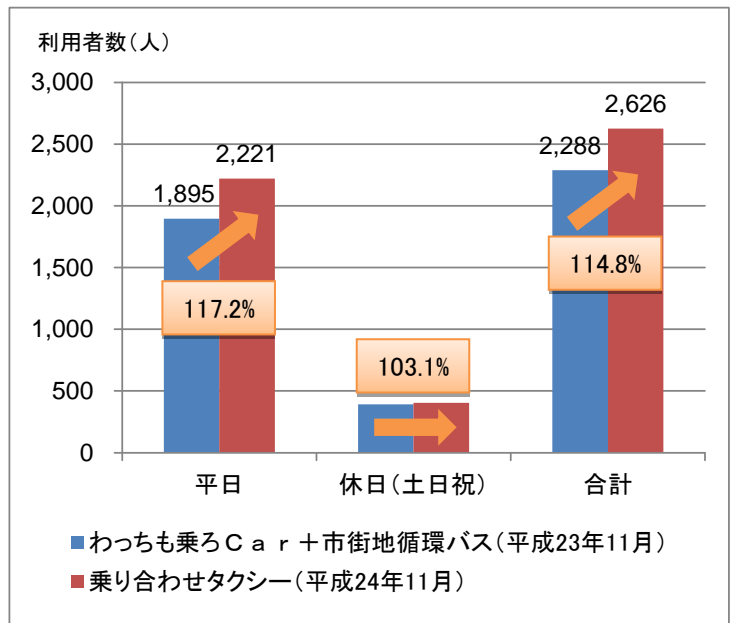
※「乗り合わせタクシー」は平成24年11月の1ヶ月間の実績値  
 ※「わっちも乗るCar」は平成23年11月の1ヶ月間の実績値（乗り合わせタクシーの運行に伴い廃止された洲原線、牧谷御手洗線、牧谷上野線、牧谷片知線、富野線の合計値）  
 ※「市街地循環線」は平成23年11月の1ヶ月間の実績値

《評価の視点》  
利用者数は増加したか？

《評価指標》  
・ 利用者数

・ 定時定路線時と比較して、乗り合わせタクシーの利用者数は約115%と増加しており、特に平日の利用が増加している。

図 乗り合わせタクシー及び従前定時定路線の利用者数



※平日は21日間計の利用者数、休日は9日間計の利用者数

「評価の視点」

利用者のモビリティは向上したか？

「評価指標」

- ・ 時間帯別利用者数
- ・ 利用頻度  
(・ 停留所間OD)

- ・ 定時定路線時と比較して、以前は運行されていなかった14、15、17時台といった昼～夕時間帯において、平日・休日ともに利用者が増加している。
- ・ 平日の朝の時間帯は、以前ピーク時間帯であった8時台の利用者が9～10時台に移行していると考えられ、利用者からみて外出時間の選択肢が広がっていることが伺える。
- ・ 定時定路線時と比較して、利用頻度は約1.5倍(月6.03回⇒月9.20回)に増加している。

図 乗り合わせタクシー及び従前定時定路線の時間帯別利用者数

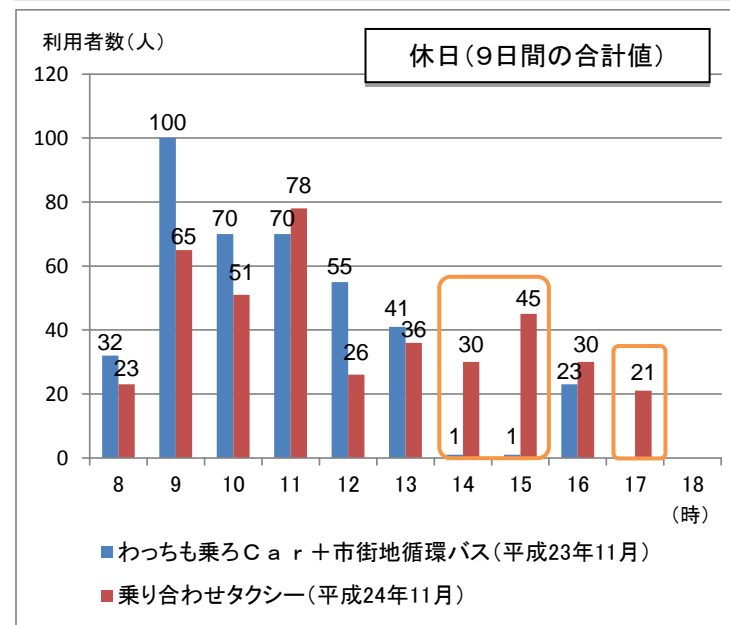
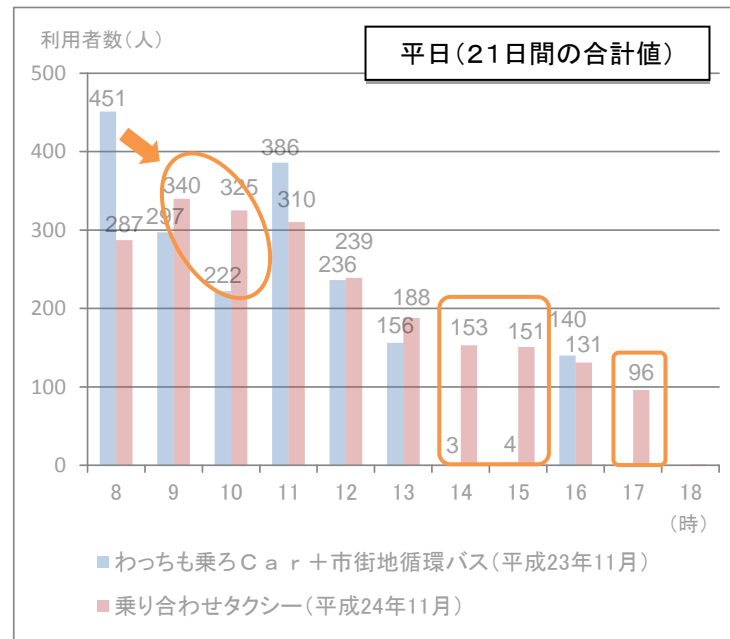
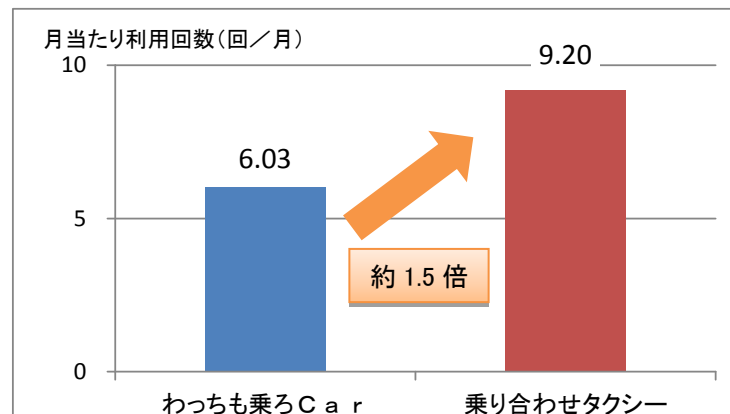


図 乗り合わせタクシー及び従前定時定路線の利用頻度



※わっちも乗るCarは「バス利用者アンケート調査(H23.9)」  
 乗り合わせタクシーは「乗り合わせタクシー利用者アンケート調査(H23.12)」より抜粋。無回答除く構成比。

## ■ネットワークの妥当性を検証

### 《評価の視点》

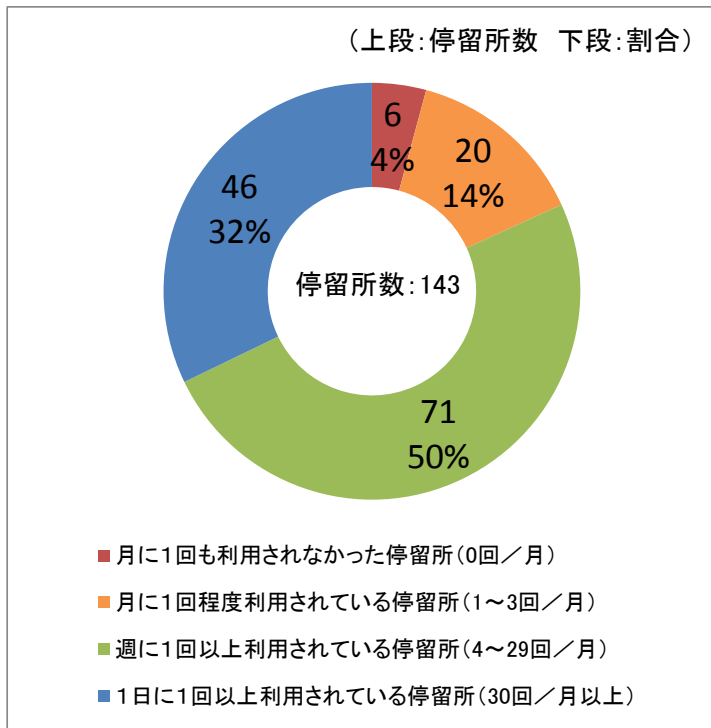
需要に応じた停留所・ミーティングポイントが設置されているか？  
他の公共交通機関と競合関係にないか？

### 《評価指標》

- ・ 停留所・ミーティングポイント別利用者数
- ・ 停留所間OD
- ・ 従前の移動手段

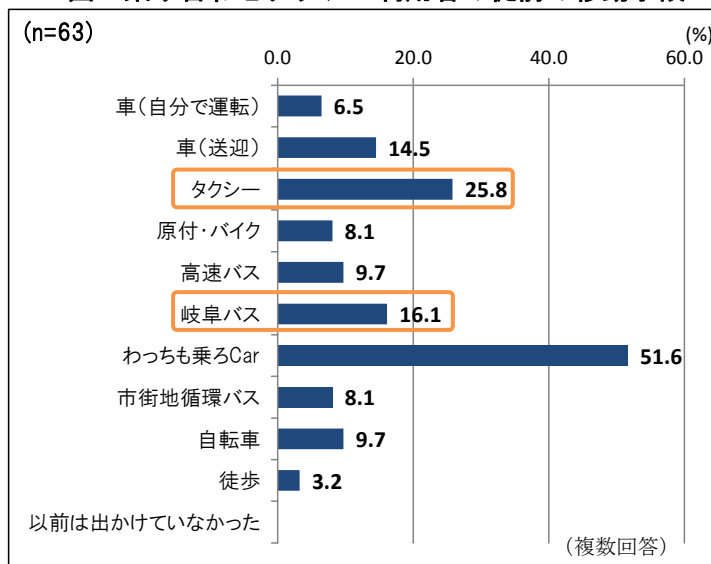
- ・ 月に1回も利用されなかった停留所が6か所（約4%）、また、月に1回程度しか利用されていない停留所も20か所（約14%）あり、需要の少ない停留所が一部存在している。
- ・ 従前の定時定路線では利用できなかった地域において利用がみられ、きめ細やかな停留所の設置により、公共交通の利用が可能な範囲が拡大している。
- ・ 従前に利用していた交通手段として「タクシー」が約25%、「岐阜バス」が約16%と、民間事業者でサービスしていた利用者が乗り合わせタクシーへ移行しており、サービスの競合が一部生じているといえる。

図 乗り合わせタクシーの停留所別利用者数の分布



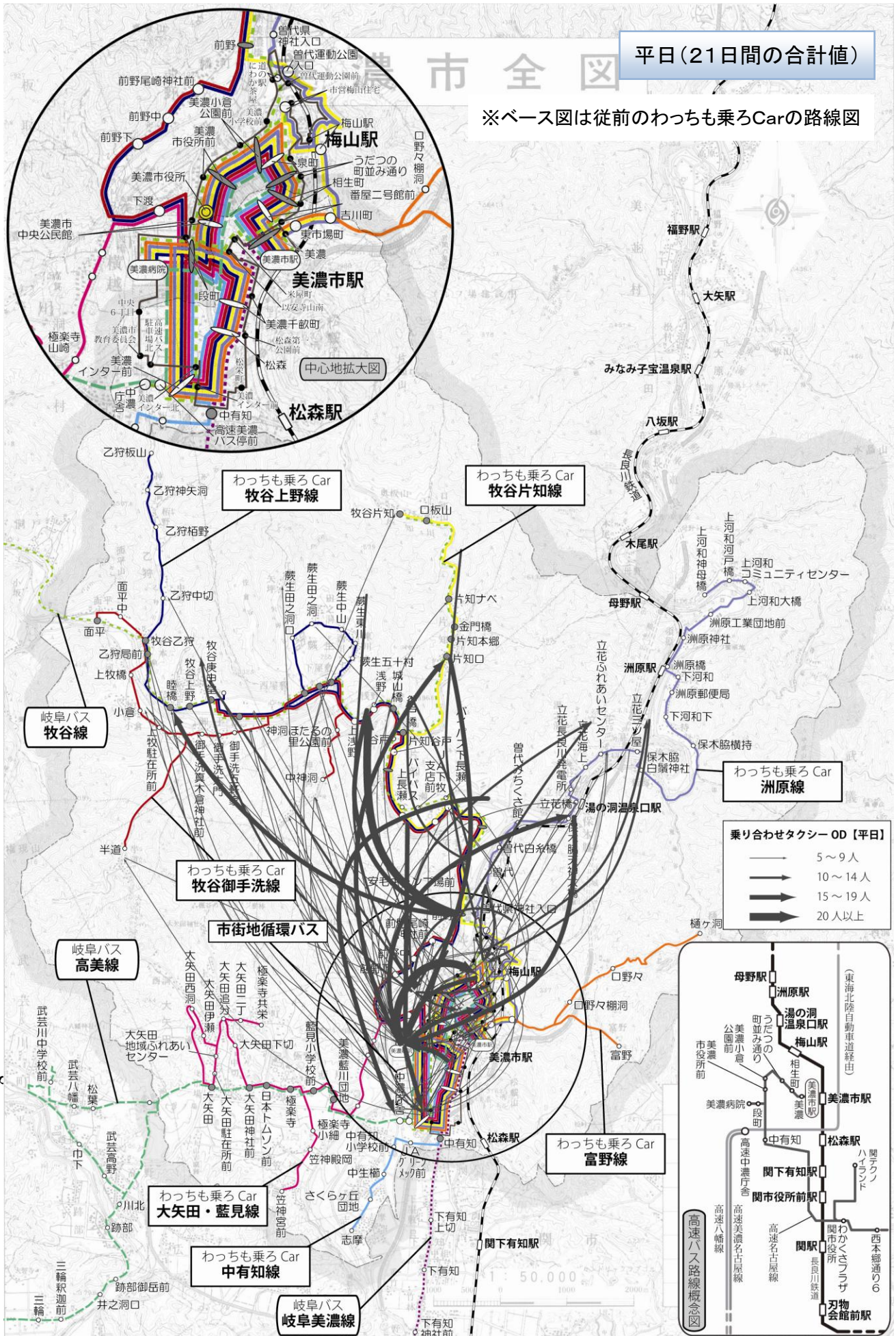
※平成24年11月の1ヶ月間の実績値

図 乗り合わせタクシー利用者の従前の移動手段



※乗り合わせタクシー利用者アンケート調査 (H23.12)

図 平日の停留所間OD



## 診断2 事業評価 デマンド型交通が利用されず、費用効率が極端に悪化していないか？

### ■利用者数と市負担額（運行経費）のバランスを検証

#### 《評価の視点》

- ・費用効率が極端に悪化していないか？

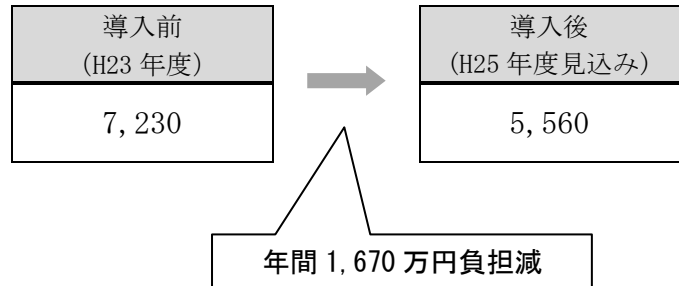
#### 《評価指標》

- ・市負担額（運行経費）

- ・乗り合わせタクシー導入前（平成23年度）と導入後（平成25年度見込み）の運行経費にかかる市負担額を比較した場合、**年間1,670万円の負担減となる見込み**であり、費用面での効率性向上が期待される

図 乗り合わせタクシー導入前後の公共交通に係る市負担額の比較

（単位：万円／年）



### 診断3 政策評価 バスの運行目的は達成されているか？

#### ■住民によるバス評価及び住民参加による取り組み状況を検証

##### 《評価の視点》

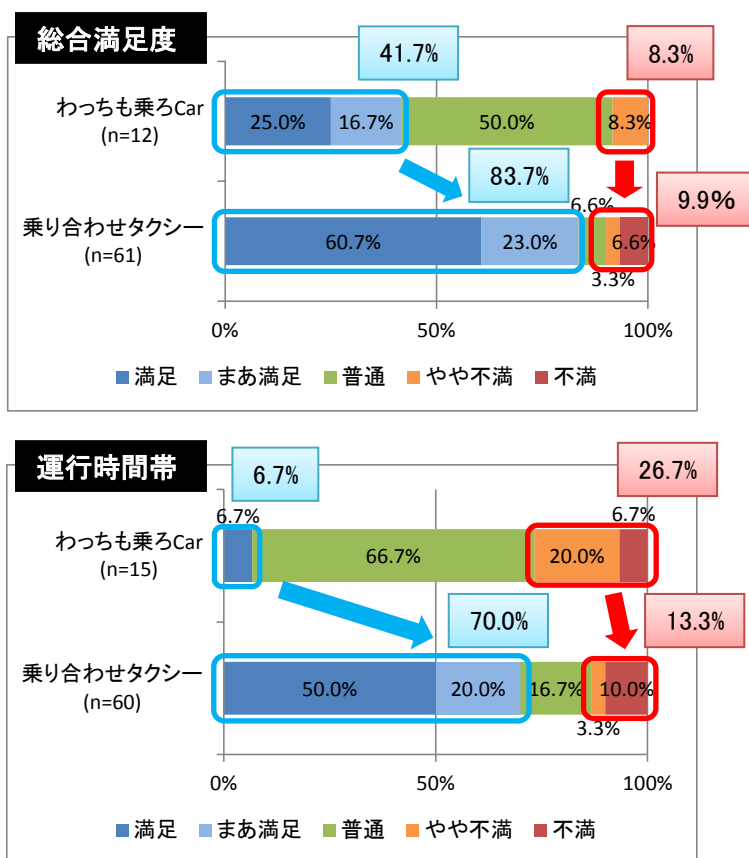
各路線が期待される役割を果たしているか？

##### 《評価指標》

- ・利用者満足度

- ・総合満足度は42%⇒84%に大きく増加しているものの、不満足度割合がやや増加している。  
⇒自由意見より、予約に対する抵抗等から定時定路線の方がよいといった声や、利用が混み合っており、予約時の電話が込み合っているなどの不満の声が挙がっており、それが不満足度割合の増加の要因となっていることが考えられる。
- ・運行時間帯に対する満足度も10%⇒70%へと大きく増加しており、かつ不満足度割合も40%⇒13%へと減少しており、柔軟性の高い乗り合わせタクシーの非固定ダイヤが利用者のニーズに役立っていることが伺える。

図 乗り合わせタクシーと従前定時定路線の利用者満足度の比較



※わっちも乗るCarは「バス利用者アンケート調査 (H23. 9)」  
乗り合わせタクシーは「乗り合わせタクシー利用者アンケート調査 (H23. 12)」より抜粋。無回答除く構成比。

表 乗り合わせタクシー利用者アンケート自由意見

自由意見	年齢	性別
自分の行きたい時間に乗れないのが少し不便です	70	女
美濃市にこんな良い日が来るとは思っても見ませんでした	60	女
待ち時間が長い。寒い時等特に困る		女
タクシーのおかげで外出がらくになり助かっている	82	女
安い金額にて送迎ありがとうございます	70	女
一度もいやな思いを受けたことはなくありがたく満足しています。ありがとうございます。	78	女
始発時間を少し早くし学生さんも利用できたらと。最終時間は今より1時間遅くなったらと。	59	女
予約の電話が早く受取が遅いので困ります。もっと早く聞き取ってほしい。話の途中で話を切り、持ち時間が長すぎる。	78	女
予約の時間をもう少し早い時間にしてほしい。予約の電話が聞き取りの早い人に変えてください。もっと早くききとれる相手に変えてほしいです。わっちものバスにしてください。	76	女
良いことだと思う。うれしく思います。	78	女
夢の様でこれからも続けてください。本当にありがとうございます。	77	女
乗り合わせタクシーはとても良い。このような交通機関なればもっと早く運行していただきたかった。	82	男
病院、買い物、コーヒーなど心配なくいけるので大変に有難いです。	78	女
オークワの停留所は正入口の近くに(電話もあるし)	88	男
上河和大橋の停留所について車に乗る人から今の場所より辻の方が待つにも停まるにも良いといわれました。車の運転する人も辻の方が広いからと意見がありました。	80	女
初めて利用したが時間的には満足しました。	84	女
予約センターのつながりが悪い。	75	男
思う時間にきてくださる。運転手さんが親切なこと。	77	女
乗り合わせタクシーは早く家につくので良いと思う。	74	女
予約を入れても満員で断られ困った。乗員の人は親切で満足でした。	77	女
一人でも時間を予約すれば来ていただけること感謝申し上げます。	71	女
予約の電話が込み合う	82	女
足腰が痛いのでタクシーに感謝しております。	83	男
大変ありがたくおもっております。足が痛いので歩くのが感謝しております。	81	女
天心堂に行きたいけど文化会館から歩かねばならないので近くに止まるところができたらいいです。歩けないので	85	女
乗り合わせタクシーに感謝しています。長く続けてほしいと思っています。	75	女
停留所の入口が狭いため国道入った初めての民家の横河が適しているのではないかなと運転手さんも言ってみえました。	77	女
8時20分頃電話してもでません	83	男
運行時間を7:30-18:30頃までにできないか?		
待ち時間が最長45分がありました但有難く文句いえません。	79	女
病院のように大勢が利用する場合それぞれが電話予約するので時間を決めた車があると助かります。	73	女
大変ありがたいです。	81	男
非常よろこばしい	83	男
運賃が少し安いので運転手にすまないと思う	82	女
有難いこのうえなし	88	女
運行時間でできればもう少し早くしてほしいです。	31	男
運行時間の終わりを遅くする。バス停をもっと多くする。	70	女
風邪の為に何度もお世話になりました。		
11/26から毎日病院に通って往復してとても助かっています。	75	女
100円では安い	75	男
今までのわっちも乗ろうが良いです。		
今までの時間表のわっちの方が楽で良いです。電話がいちいちで困ります。		
電話が話し中ばかりなので増やしてください。	84	女