

# 可児市生活交通ネットワーク計画（案）

平成 25 年 6 月

可児市地域公共交通協議会

# 目次

	ページ
序章 目的	1
第一章 可児市の公共交通の現状	2
(1) 可児市の整備・サービスの状況	2
第二章 公共交通（バス網）の問題点の整理	4
(1) 運行実態及びサービス圏域からみた問題	4
(2) アンケート及びヒアリング結果からみた問題	7
第三章 可児市地域公共交通の問題点と課題の整理	9
(1) 可児市のバス交通の問題点	9
(2) 可児市のバス交通の課題（問題点の番号からの課題設定）	10
第四章 可児市地域公共交通の方向	11
(1) 地域公共交通の基本方針	11
(2) 公共交通の再編	14
(3) 公共交通利用促進策	21
(4) 評価	22
(5) 推進体制	23
第五章 地域公共交通確保維持事業にかかる計画	24
第六章 可児市地域公共交通協議会	26

# 序章. 目的

## 序-1 「生活交通ネットワーク計画」の目的

可児市の公共交通は、東海旅客鉄道太多線、名古屋鉄道広見線の鉄道、東濃鉄道による都市間や市内を結ぶ路線バス、市によるコミュニティバス（デマンド式乗合バス含む）により構成されています。

これらの公共交通網は、昭和40年代後半からはじまった住宅団地の造成にともなう人口増加により、鉄道駅からのバス路線も増え、利用者数の増加とともに充実してきました。しかし、その後路線バスは、マイカー利用の増加にともない路線や本数が減少したことから、公共交通の空白地を埋め地域交通の利便性の向上を図るため、平成12年度からコミュニティバス（さつきバス）の運行を開始しました。さらには、平成21年度からはデマンド式乗合バス（電話で予約バス）の運行も開始したところです。

一方、本市は平成20年度からは、増加していた人口が減少へと転じ、少子高齢化の波が押し寄せるとともに生産年齢人口も減少してきています。また、本市の土地利用は、北部平地に広がった市街地と東南部や西部の丘陵地に住宅団地や工業団地が立地し、その間に郊外型店舗などが位置するなど分散した都市構造となっており、自動車に依存したライフスタイルからの脱却が容易ではない状況となっています。

このような人口状況や地理的状況のなか、交通手段を持たない市民はもちろんのこと誰もが使いやすいよう、公共施設や生活関連施設と住まいを結び、日常生活と社会参加を支える公共交通の充実・維持は不可欠となっています。

以上から、公共交通の確保・維持・改善に向け、市内の生活交通の実情を把握するとともに、市民の公共交通へのニーズを的確にとらえ、市の特性、実情に応じた最適な移動手段を提供できるように、可児市生活交通ネットワーク計画を定めるものです。

なお、当計画では市が直面している市内公共交通網（特にコミュニティバス）の維持・充実を中心に問題点の整理、課題の抽出から目標を設定し、具体的な計画策定を行うものです。

## 序-2 対象地域及び計画期間

計画地域は可児市全域を対象、計画期間は平成29年6月までの5箇年とし、旅客、事業者等の関係者や学識経験者で構成する可児市地域公共交通協議会において定めるものとします。期間中に必要に応じて見直しを行うものとします。

# 第一章. 可児市の公共交通の現状

## (1) 可児市の整備・サービスの状況

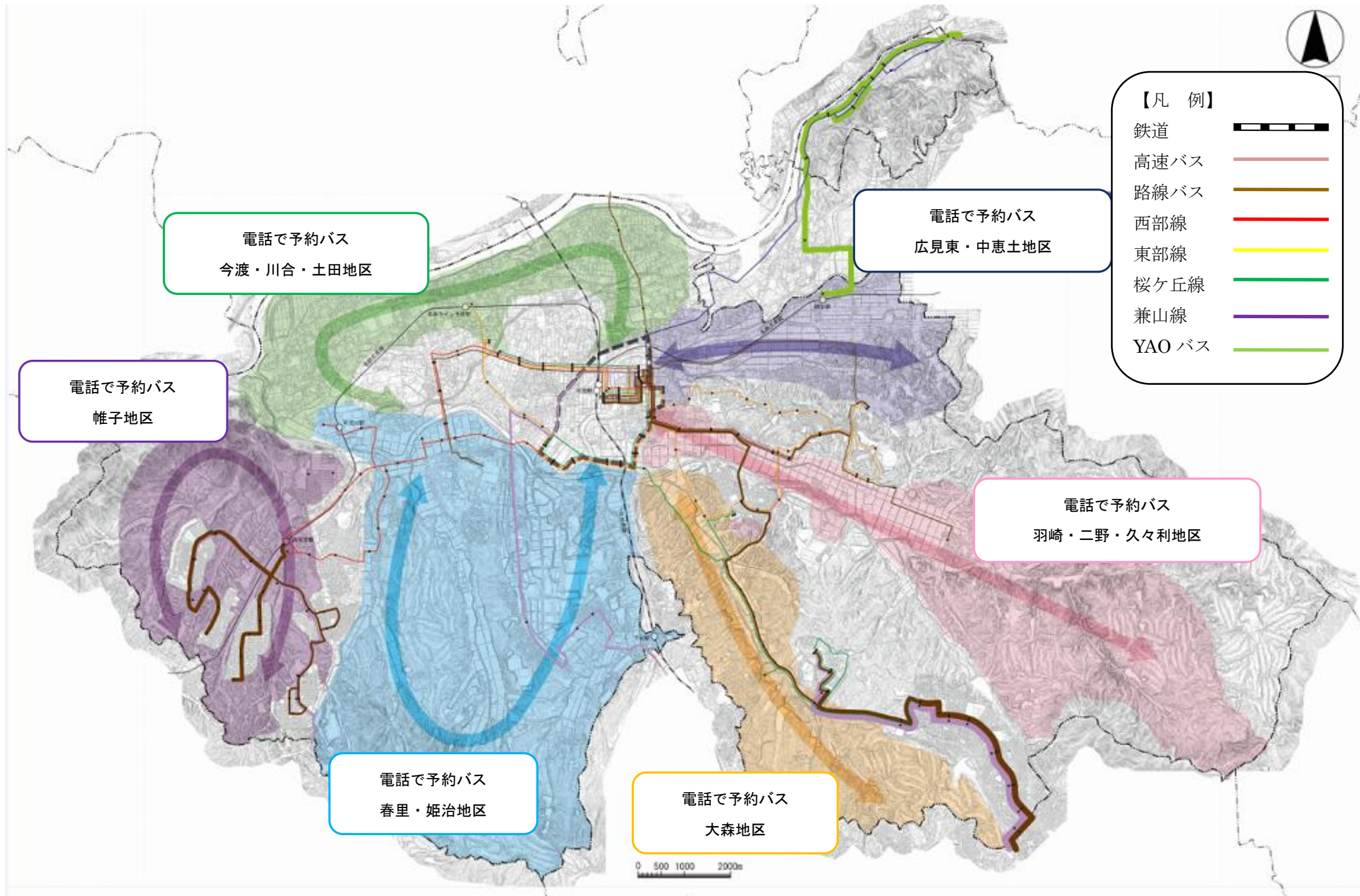
### ①公共交通の整備状況

- 市内外を結ぶ公共交通網は、鉄道2路線、都市間高速バス3路線、東鉄バス3路線、YAOバスによって構成されています。
- 市内の公共交通網は、東鉄バス3路線、生活交通路線の「さつきバス」4路線及び「電話で予約バス」6地区（1地区は試験運行中）によって構成されています。

表 市内公共交通の整備・サービスの状況

	路線名	現行サービス水準
鉄道	JR太多線	6時～24時 平日ピーク時 20分程度 昼夜間時 1本/時
	名鉄広見線	6時～23時 ● 新可児～犬山間 平日ピーク時 10分程度 昼夜間時 4本/時 ● 新可児～御嵩間 平日ピーク時 15分程度 昼夜間時 2本/時
都市間高速バス	西可児・名古屋線 桜ヶ丘ハイツ・名古屋線 可児市役所前・名古屋線	6時～23時 平日ピーク時 10分程度 昼夜間時 1本/時
東鉄バス	桜ヶ丘ハイツ線	6時～21時 平日ピーク時 20分程度 昼夜間時 2本/時
	緑ヶ丘線	7時～19時 平日ピーク時及び昼夜間時 0.5本/時
	八百津線	平日のみ 1～2往復/日
	帷子線	緑、長坂団地、光陽台系統 6時～22時 ピーク時：15～20分程度 昼夜間時：1本/時
	花フェスタ公園線	休日のみ 4往復/日
	久々利線	休日のみ 1往復/日
YAOバス	YAOバス	6時～22時 平日ピーク時 30分程度 昼夜間時 1本/時
さつきバス	東部線、西部線	8時～17時台 7本/日
	桜ヶ丘線	8時～16時台 6本/日
	兼山線	火・木・土運行 4本/日
電話で予約バス	今渡・川合・土田地区 羽崎・二野・久々利地区 春里・姫治地区 帷子地区 大森地区 広見東・中恵土地区	運行時間帯：8時～17時 運行本数：1便/時間

図 可児市公共交通網



## 第二章. 公共交通（バス網）の問題点の整理

今回の計画では序章のとおり、市内公共交通（特にコミュニティバス）を中心に検討することとしており、問題点もコミュニティバスの実態やアンケートなどから整理していくものとします。

### (1) 運行実態及びサービス圏域からみた問題

#### 利用者が少ない大森・帷子地区（電話で予約バス）

- 可児市では、地域住民の利用者ニーズへの対応と運行経費の軽減による効率的な運行を図るため、平成22年4月よりデマンド型交通である「電話で予約バス今渡・川合・土田地区」の本格運行を開始して以降、他の地区においてもさつきバス利用者数の状況をにらみつつ、順次電話で予約バスへの切り替えを進め、平成24年10月には、中心市街地及び兼山地区を除く6地区（うち広見東・中恵土地区は試験運行）で電話で予約バスを運行しています。その結果、市全体でのさつきバスと電話で予約バスの利用者数は増加に転じ、収支率は向上し、利用者一人あたりの運行経費は減少しています。
- しかし、地区別にみると、大森地区及び帷子地区で運行する電話で予約バスの利用者数は他地区と比較して少ない状況にあります。大森地区では、同地区を経由する「さつきバス桜ヶ丘線（平成24年9月までは大森桜ヶ丘線）」の利用者も減少傾向にある一方、電話で予約バス導入地区の高齢者男性からは予約の抵抗から「定時定路線への見直し」に対する意見も出されており、予約システムの受け入れに対する問題が生じています。帷子地区では、唯一中心市街地に直接アクセスできないこと、また、当地区を運行していた「さつきバス虹ヶ丘・坂戸線」は、岐阜社会保険病院や可児川苑、文化創造センターまで運行していたが、「電話で予約バス帷子地区」は西可児駅までのアクセスとなっており、当該施設へは乗り入れていないことが原因と推察されています。
- また、1台当たりの利用者数をみると、大森地区1.33人/台、帷子地区1.2人/台と他地区に比べて低く、電話で予約バスが乗り合い交通手段として機能していない状況にあることが伺えます。

表 電話で予約バスの現状（平成24年度上半期）

路線	運行日数	利用者数	運行台数	走行距離(km)	運行時間(分)	平均走行距離(km)	利用者数/日	利用者数/台	台/日	運行経費(円)	運賃収入(円)	収支率(%)
今渡・川合・土田	149	2,762	1,609	8,380	23,952	5.21	18.5	1.72	10.8	2,115,299	655,936	31.0
春里・姫治	149	4,365	2,082	14,610	34,280	7.02	29.3	2.10	14.0	3,891,794	1,199,768	30.8
羽崎・二野・久々利	149	2,019	1,143	7,014	14,365	6.14	13.6	1.77	7.7	1,967,214	553,323	28.1
大森	149	731	551	2,939	6,766	5.33	4.9	1.33	3.7	740,722	195,232	26.4
帷子	149	421	351	703	2,162	2.00	2.8	1.20	2.4	199,296	81,009	40.6
計	149	10,298	5,736	33,647	81,526	5.87	69.1	1.80	38.5	8,914,325	2,685,268	30.1

図 さつきバス及び電話で予約バスの利用者推移

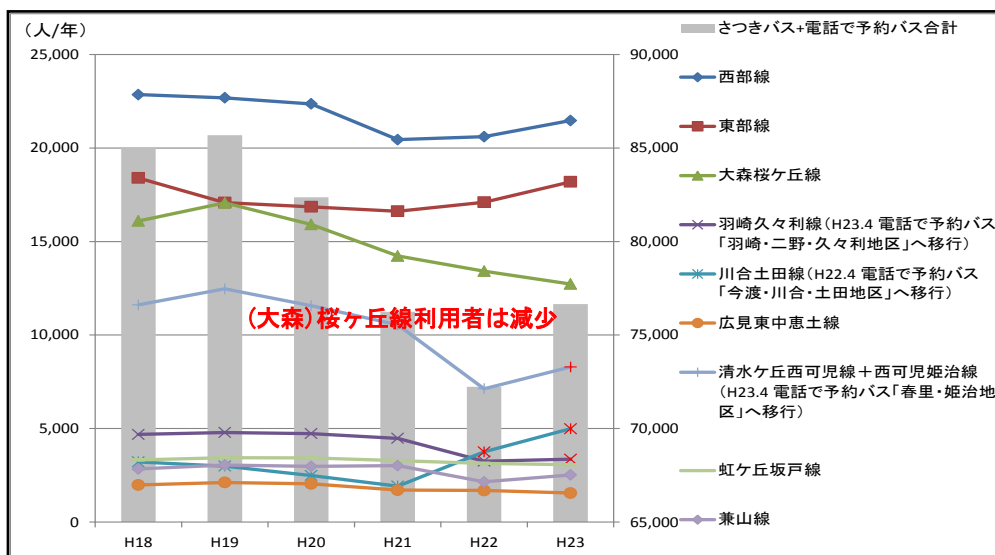
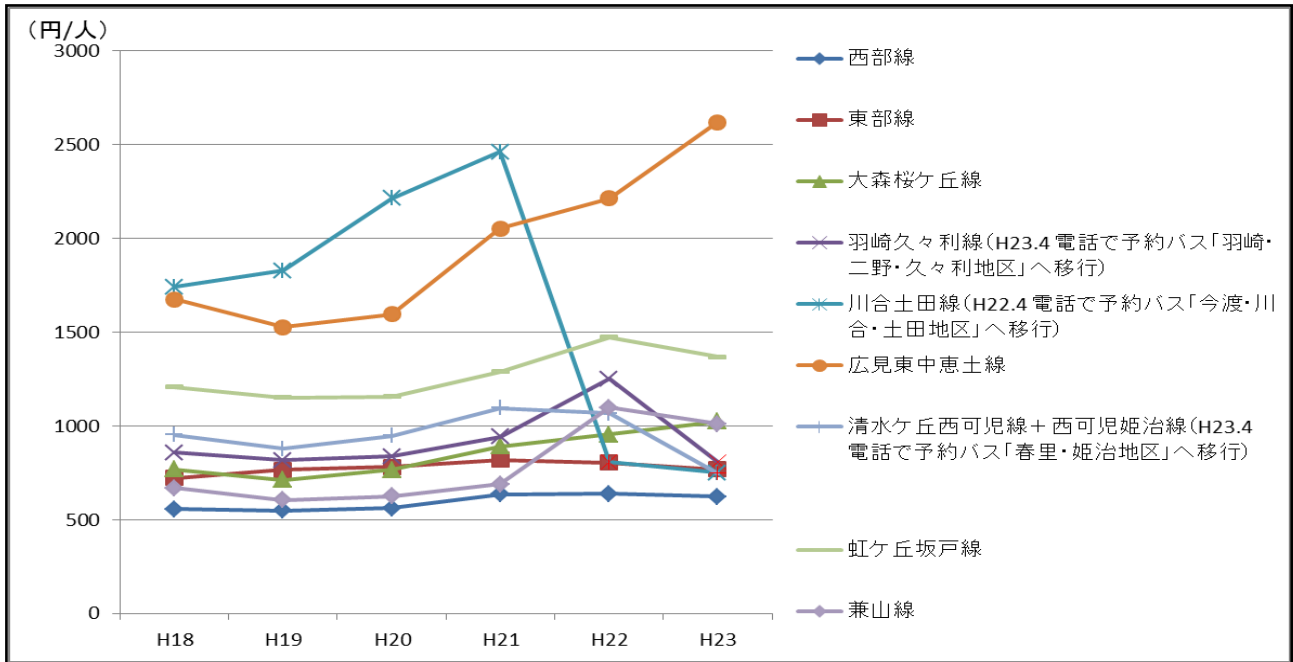


図 さつきバス及び電話で予約バスの運行経費推移



### 提供されるバスサービスやエリアにより異なる運賃（電話で予約バス、さつきバス）

- 可児市が運行するコミュニティバスのうち、電話で予約バスの収支率は約 35%前後となっているのに対し、さつきバスは約 5~15%に留まっています。また、さつきバスから電話で予約バスに移行した地区の収支率は増加しています。
- これらコミュニティバスの運賃は、さつきバスが 1 日 3~4 往復で 1 乗車 200 円、電話で予約バスが 1 日 9 往復で 1 乗車 300 円 (中心市街地を直接連絡しない帷子地区は 200 円) となっています。また、割引運賃については、さつきバスが小学生、中学生及び 65 歳以上の人、第 1 種身体障害者、第 1 種知的障害者及びその介護人 1 人、第 2 種身体障害者、第 2 種知的障害者、精神障害者保健福祉手帳所持者は半額、未就学児は無料であるのに対して、電話で予約バスが中学生及び 65 歳以上の人を除くさつきバス割引運賃適用者は半額、未就学児は 1 歳未満の乳児を除き同伴者 1 人につき 1 名まで無料となっています。このように、提供されるバスサービス、エリアなどにより、運賃や割引適用者が異なっていることから、運賃格差の問題が生じています。

### 乗降客数が少ないバス停の存在（さつきバス）

- H23. 9~H24. 1 の 5 ヶ月間におけるさつきバス各路線のバス停別乗降客数を見ると、概ね 10 人~50 人未満のバス停が多く、100 人を超えるバス停の存在も見られます。その一方で、5 ヶ月間で乗降客数が 0 人のバス停も各路線で存在しており、バス停設置の存続と必要性に関する問題が生じています。

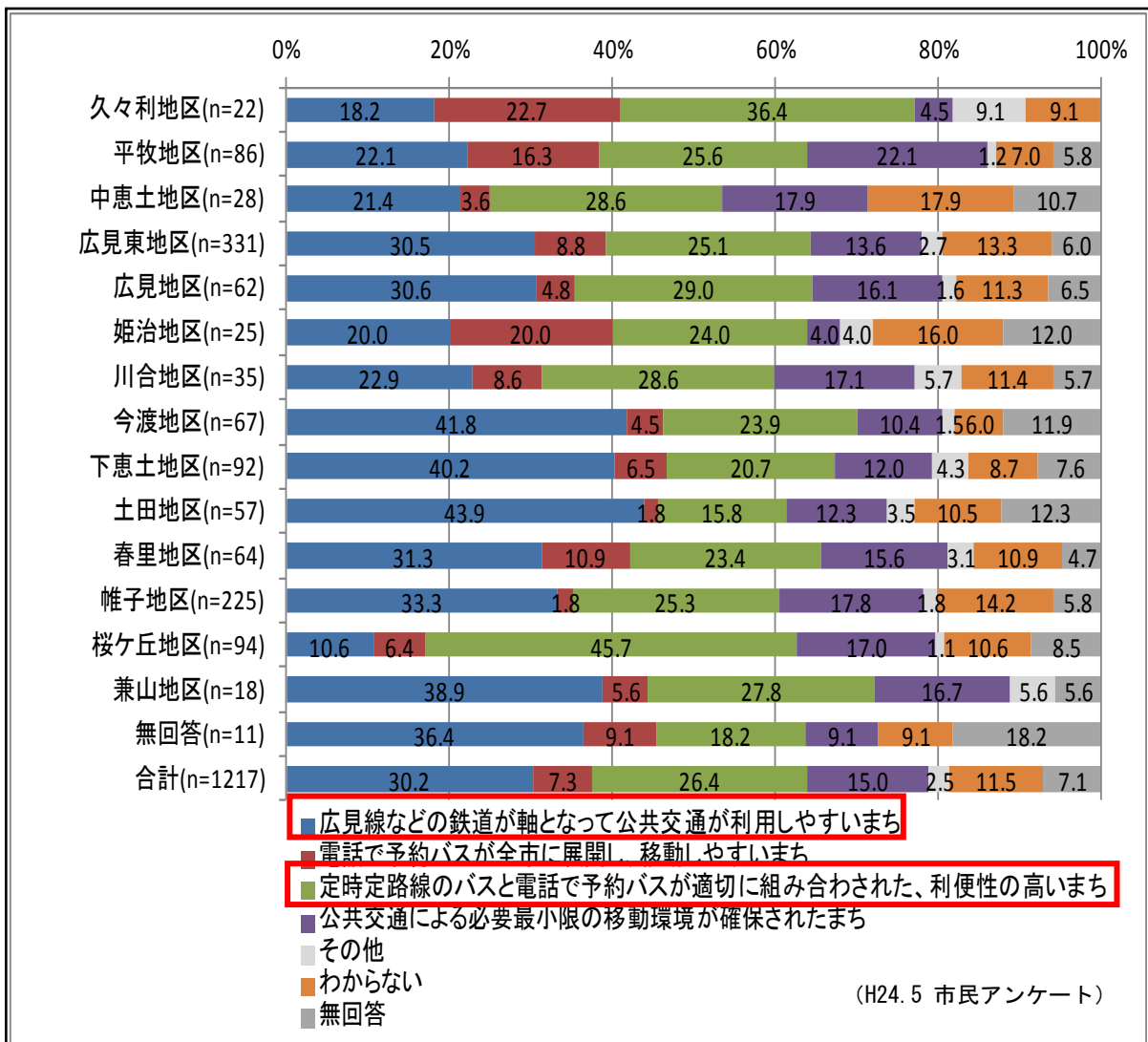
#### ■H23. 9~H24. 1 の 5 ヶ月間で乗降客数 0 人のバス停

- ・ 西部線 : 井之鼻
- ・ 西部線 (逆回り) : 井之鼻 (2 箇所)、甘露寺
- ・ 東部線 : 鳥屋場
- ・ 東部線 (逆回り) : 東上屋敷、沢渡、鳥屋場橋、ふれあいパーク緑の丘
- ・ 桜ヶ丘線 (往路) : 鳥屋場 (2 箇所)、鳥屋場橋、星見台
- ・ 桜ヶ丘線 (復路) : 星見台、平林、皿屋敷公民館、沓井、東上屋敷
- ・ 兼山線 : 中恵土消防車庫

## 公共交通利用不便地区の存在

- 公共交通の利用圏域をみると、人口集積が見られる地区は概ね公共交通利用圏域(鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 300m 以内) に内包されるものの、下恵土地区の一部や、電話で予約バスのサービスエリアが重複する中心市街地において公共交通利用不便地区が存在しています。
- 市民アンケートでは「広見線を軸としつつ、定時定路線のバスと電話で予約バスが適切に組み合わせられた利便性の高いまち」を交通将来像として望む声が多く挙げられています。

図 市民が望む交通将来像





## (2) アンケート及びヒアリング結果からみた問題

平成 24 年度に実施した名鉄広見線等公共交通に関する住民アンケート、バス利用者ヒアリング、公共交通に関する地区別アンケート調査結果から、問題点を抽出しました。

### ①電話で予約バスの問題点

#### 運行日及び乗り継ぎ環境に対する不満

- 電話で予約バスの利用者満足度では、「運行日」に関する不満割合が最も高く、その内容は「日曜日や年末の運行」が希望されています。
- 電話で予約バス利用者の他の公共交通機関との乗り継ぎ状況は、名鉄広見線や電話で予約バス相互も含め「乗り継ぎ利用」が約 25%存在し、フィーダー路線としての機能を果たしていることが伺えます。一方、電話で予約バス利用者の「乗り継ぎ環境」に対する評価は、満足割合に比べ不満割合が高いことから、提供されるサービスと利用者が望むサービスとに乖離が生じています。

#### 電話で予約バスと他の交通手段との競合

- さつきバスに替わる交通手段として導入された電話で予約バスについて、利用者の従前交通手段を見ると、「さつきバスからの転換」が最も多いですが、一方で「タクシー、JR 太多線、名鉄広見線等の公共交通手段からの転換」も一部存在することから、これら公共交通機関が競合関係にあることが伺えます。
- 一方、「電話で予約バス運行前は外出しなかった」とするは 1.2%と少なく、新たな外出機会の創出にはつながっていません。

#### 往復利用が少ない電話で予約バス

- 電話で予約バスを「往復で利用する人」の割合は約 58%に留まっており、特に、羽崎・二野・久々利地区では約 27%と低くなっています。その理由として、「利用したい時間帯に走っていない」を挙げる人が多いことから、提供されるサービスと利用者ニーズとに乖離が生じています。

#### 男性の利用が少ない電話で予約バス

- 電話で予約バスの利用者の内訳をみると、「女性」約 75%、「65 歳以上」約 80%と、高齢者の女性が主体となっています。その一方、「男性」の利用率は約 11%と少なく、高齢者の男性から予約に対する抵抗から「定時定路線への見直し」に対する意見も出されていることから、予約抵抗の軽減を図るわかりやすさ、利用のしやすさの工夫を検討する必要があります。

#### 現行サービス圏域外へのアクセス需要の存在

- 帷子地区の住民に対するアンケート結果では、普段よく行く施設として、西可児駅を除くと現行の電話で予約バスのサービス圏域外の施設が多くなっています。また、バスで行きたい目的地として、岐阜社会保険病院が最も多く挙げられていることから、提供されるサービスと利用者が望むサービスとに乖離が生じています。

#### バスに関する情報を知らないとする人が多い

- 帷子地区の住民に対するアンケート結果では、電話で予約バスを利用していない理由として、「バスに関する情報(ルート、ダイヤ、バス停の位置)を知らない」、「利用の仕方が分からない」といった回答が多くなっています。

## ②さつきバス及び東鉄バスの問題点

### 利用者が少ない運行便の存在

- さつきバス及び東鉄バス緑ヶ丘線の便別利用者数は、1 便当たり利用者数が 8 人以下（電話で予約バス導入時の目安としてタクシー車両 2 台分の輸送力）の便が存在しており、需要の少ない時間帯でのオンデマンド化など需要に応じた運行形態の効率化を検討する必要があります。

### 公共交通相互の乗り継ぎ利用が存在する一方で乗り継ぎに関する不満割合は高い

- さつきバス及び東鉄バス緑ヶ丘線利用者の乗り継ぎ有無及び乗り継ぎ交通手段を見ると、さつきバス西部線で約 1 割、東部線で約 3 割、兼山線で約 4 割、東鉄バス緑ヶ丘線で約 5 割の利用者が JR 太多線、名鉄広見線といった鉄道との乗り継ぎや、さつきバス西部線と東鉄バス帷子線、さつきバス兼山線とさつきバス西部線といったバス相互の乗り継ぎを行っています。
- その一方で、東鉄バス緑ヶ丘線のバスサービスに対する満足度において、「乗り継ぎの情報や案内のわかりやすさ」、「乗り継ぎの際の待ち時間」の不満割合が半数を超えていることから、提供されるサービスと利用者ニーズとに乖離が生じています。

# 第三章. 可児市地域公共交通の問題点と課題の整理

## (1)可児市のバス交通の問題点

### 【運行実態及びサービス圏域からみた問題】

- ① **利用者が少ない大森・帷子地区（電話で予約バス）**
  - 大森地区及び帷子地区で運行する電話で予約バスの利用者数は他地区と比較して少ない
- ② **提供されるバスサービスやエリアにより異なる運賃（電話で予約バス、さつきバス）**
  - 提供されるバスサービス、エリアなどにより、運賃や割引適用者が異なっている
- ③ **利用が少ないバス停の存在（さつきバス）**
  - 一週間で乗降客数が0人のバス停が存在
- ④ **公共交通利用不便地区の存在**
  - 下恵土地区の一部などにおいて公共交通利用不便地区が存在

### 【アンケート及びヒアリング結果からみた問題】

#### ○電話で予約バスの問題点

- ⑤ **運行日及び乗り継ぎ環境に対する不満割合は高い**
  - 電話で予約バス利用者の「運行日」に関する不満割合が最も高く、その不満内容は「日曜日や年末の運行」
- ⑥ **電話で予約バスと他の交通手段との競合**
  - タクシー、JR 太多線、名鉄広見線等の公共交通手段から電話で予約バスへの転換が一部存在
- ⑦ **往復利用が少ない電話で予約バス**
  - 往復利用者は約 58%に留まっている
- ⑧ **男性の利用が少ない電話で予約バス**
  - 男性の利用率は約 11%と少ない
- ⑨ **現行サービス圏域外へのアクセス需要の存在**
  - 帷子地区住民のバスを利用しにくい理由として、岐阜社会保険病院まで運行していないとする意見が挙げられている
- ⑩ **バスに関する情報を知らないとする人が多い**
  - バスを利用していない理由として、「バスに関する情報(ルート、ダイヤ、バス停の位置)を知らない」、「利用の仕方が分からない」といった回答が多い
  - ○さつきバス及び東鉄バスの問題点
- ⑪ **利用者が少ない運行便の存在**
  - 1 便当たり利用者数が 8 人以下の便が存在
- ⑫ **公共交通相互の乗り継ぎ利用が存在する一方で乗り継ぎに関する不満割合は高い**
  - 「乗り継ぎの情報や案内のわかりやすさ」、「乗り継ぎの際の待ち時間」の不満割合が半数を超えている
- ⑬ **往復利用が少ない東鉄バス緑ヶ丘線**
  - 往復利用者は約 2 割に留まっている
- ⑭ **バス利用機会の増進につながるバスサービス水準の検討**
  - 不満とするバスサービス項目（運行本数、運行経路、運行時間帯）が改善された場合、約 4 割の利用者はバス利用機会が「かならず増える、たぶん増える」と回答
- ⑮ **常態化している運行ダイヤの遅れ**
  - さつきバス西部線（逆回り）において 10 分程度の運行ダイヤの遅れが常態化

## (2) 可児市のバス交通の課題(問題点の番号からの課題設定)

### 【公共交通ネットワーク全体からみた課題】

#### A 路線バス、さつきバス、電話で予約バスの適切な役割分担設定の検討 (①, ②)

- 地区により電話で予約バスの利用者数が少ない状況、バスサービス、エリアなどにより運賃や割引適用者が異なるなどの状況に対し、路線バス、さつきバス、電話で予約バスの運行目的、果たすべき機能を整理し、適切なサービス水準や運賃設定の検討が必要。

#### B 公共交通空白地への対応

##### (需要に応じた適切なバスサービス導入検討) (④)

- 公共交通利用不便地区の存在に対し、バス利用ニーズに応じた新たなバスサービス導入の必要性について検討が必要。
- また、バスサービスの導入にあたっては、地形的要因を考慮した適切な運行形態の検討が必要。

#### C 公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上 (⑫)

- それぞれのバス利用者の、乗り継ぎに関する不満割合が高くなっている状況に対し、乗り継ぎ利便性の向上に資する施策の検討が必要。

#### D バス利用の潜在ニーズを掘り起こす利用促進策の展開 (①, ⑩, ⑪)

- 地区により電話で予約バスの利用者数が少ない状況や、電話で予約バスの男性の利用率が少ない状況、バスに関する情報を知らないとする人が多いなどの状況に対し、今後増加が見込まれる高齢者やバス非利用者などに対する、バス利用の潜在ニーズの掘り起こしや、新たな外出機会の創出につながるような、分かりやすい情報提供や、バスの周知・PR等の利用促進策の検討が必要。

##### ➤ 【電話で予約バスの課題】

#### E 役割分担に応じた適切な運行日、運行方式の検討 (②, ⑤, ⑥)

- 日曜・祝日・年末運行希望に対し、電話で予約バスの運行目的、役割分担に応じた運行の妥当性について検討が必要。
- また、電話で予約バスとタクシー、JR 太多線、名鉄広見線等の公共交通機関との競合が発生しないよう、行先限定等の適切な運行方式の検討が必要。

#### F 需要に応じたサービス圏域の検討 (①, ⑨)

- 地区により電話で予約バスの利用者数が少ない状況に対し、地区ごとに異なる住民ニーズを把握し、ニーズに応じた適切なサービス圏域の検討が必要。

#### G だれもが利用しやすい電話で予約バスの検討 (⑦, ⑧)

- 往復利用が少ない状況や、男性の利用率が少ないなどの状況に対し、だれもが利用しやすくなるような、予約抵抗の軽減を図るわかりやすさ、利用のしやすさの工夫の検討が必要。

### 【さつきバス及び東鉄バスの課題】

#### H 運行の効率化のためのルートやバス停見直しの検討 (③, ⑪, ⑬, ⑭)

- 利用が少ないバス停の存在や利用が少ない運行便の存在、往復利用が少ない路線の存在に対し、運行ルートの見直し検討や、バス停の存続と必要性に関する検討が必要。

#### I 需要に応じたダイヤ見直しの検討 (⑪, ⑬, ⑭, ⑮)

- 利用が少ない運行便の存在、往復利用が少ない路線の存在に対し、利用者が少ない便の見直し検討や、バス利用機会の増進が可能となるダイヤ見直しの検討が必要。

## 第四章. 可児市地域公共交通の方向

### (1) 地域公共交通の基本方針

#### 1) 可児市の目標

可児市は平成 23 年に策定した第四次総合計画に基づき、総合的かつ計画的にまちづくりを進めていますが、急速に進行している少子高齢化や今後の人口減少といった課題を見据え、具体的には高齢者が住みやすく、若い世代が可児市に魅力を感じるとともに、地域が元気で安全で住みやすいまちを目指し、次のように当面の目標と重点方針を設定し、様々な施策を実施しています。

<可児市の目標>

#### ～若い世代が住みたいと感じる魅力あるまちの創造～

- 重点方針 1：高齢者の安気づくり
- 重点方針 2：子育て世代の安心づくり
- 重点方針 3：地域・経済の元気づくり
- 重点方針 4：“まち”の安全づくり

#### 2) 4つの重点方針に対して公共交通が担う役割

##### ✚ 人の暮らしを支え、楽しみを創出する公共交通

・高齢者や妊婦などを含めた市民の日常生活における移動手段を確保し、気楽に外出ができる機会を創出します。(重点方針 1、重点方針 2、重点方針 4)

##### ✚ まちの活性化を支援・誘導する公共交通

・鉄道駅や市の顔となる拠点までの交通ネットワークを構築し、交流人口の拡大・経済の活性化につなげます。(重点方針 3)

#### 3) 地域公共交通の目標

### 誰もが安心して移動できる 公共交通ネットワークの構築

を目指す。

#### 4) 公共交通の基本方針

##### 基本方針 1 人の暮らしとまちの活性化を支援・誘導する公共交通体系

- 鉄道、路線バス、さつきバス及び電話で予約バスが相互に補完し合い、市民の生活行動に応じて、気軽に外出ができる公共交通体系を構築します。(課題 A, B)
- 公共交通を、都市間移動に対応した広域基幹路線(鉄道、高速バス)、都市内移動に対応した基幹路線(交通結節点や市内主要地域を結ぶ路線および中心部循環路線)と地域アクセス路線(地域の生活交通を確保する路線)の機能ごとに役割分担を設定するとともに、役割分担に応じたサービス水準を設定します。(課題 A, E)
- 公共交通ネットワークは、JR 可児駅・名鉄新可児駅、市役所周辺及び西可児駅周辺の交通結節点を中心とした、放射状の公共交通ネットワークを基本とします。(課題 A, H)
- バス需要が少ない地域や、公共交通の利用が不便な地域においては、地域住民のニーズを踏まえ、さつきバス(定時定路線)と電話で予約バス(デマンド型交通)が適切に組み合わせられた、効果的かつ効率的な運行を図ります。(課題 B, F)

## 基本方針 2 誰もが利用しやすい公共交通体系

- 誰もが利用しやすい交通環境を創出するため、**鉄道及び各種バス交通の充実と利用促進**を図ります。  
(課題D, G, I)
- 広域基幹路線と地域アクセス路線が接続する**交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上**を図ります。  
(課題C)
- 高齢者や妊婦などに配慮した車両のバリアフリー化や、待合環境の改善を図るとともに、運行に関するきめ細かい情報・案内の提供を行い、**利用者がわかりやすく、利用しやすい交通環境の整備**を進めます。(課題D)

## 基本方針 3 持続可能な公共交通体系

- **広域基幹路線及び基幹路線のうち交通事業者が運行する路線は、交通事業者が主体となって既存路線を維持**しますが、利便性向上に向けた改善施策などの実施にあたっては、行政は必要に応じて協力・支援を行います。(課題H)
- **地域アクセス路線は、地域住民、交通事業者、そして行政が協働して、地域住民の交流や地域の活性化を促進する交通手段を確保**します。(課題B, D)
- 運行水準や運賃体系については、**利用実態や利用者ニーズなどを通じて検証し、必要に応じて見直します**。(課題A)

図 可児市の公共交通将来像イメージ

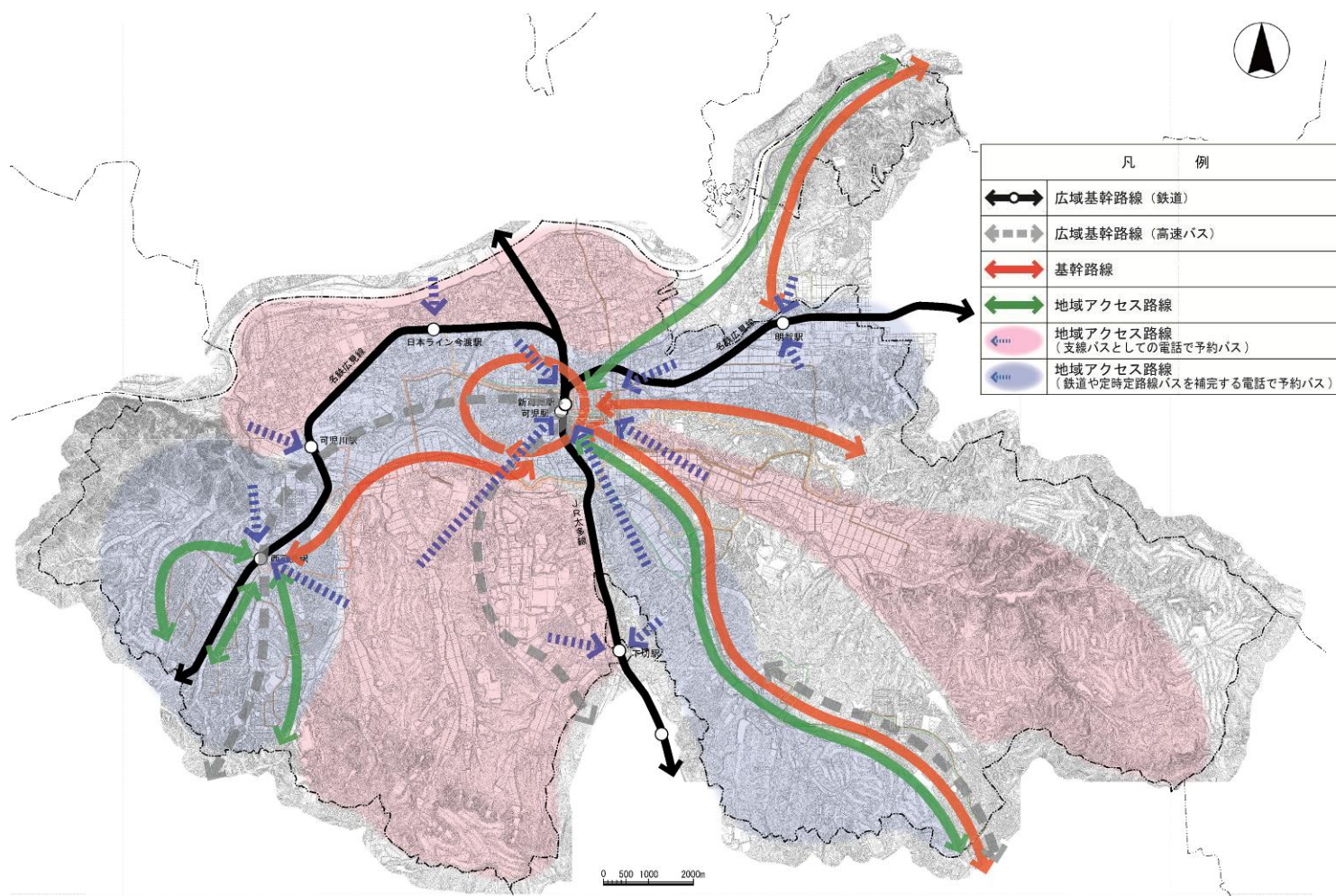


表 各路線の役割分担とサービス確保の考え方

機能分類	該当候補路線	路線の役割	サービス確保の考え方
広域基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名鉄広見線</li> <li>・JR太多線</li> <li>・都市間高速バス</li> </ul>	<p>広域的な都市間交通需要に対処するとともに、都市内交通需要といった市内基幹路線としての機能をも担う路線。</p> <p>都市間高速バスは都市間交通需要のみに対処する。</p>	<p>需要に応じた輸送力とサービス水準を確保する。</p>
基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東鉄バス（帷子線以外）</li> <li>・YAOバス</li> <li>・さつきバス（西部線、東部線、中心部循環線）</li> </ul>	<p>広域基幹路線と一体となって市内の交通結節点や市内主要地域を連絡する公共交通軸としての機能を担う路線。</p> <p>交通結節点を中心とした放射状路線と、まちなかのモビリティの向上に資する循環型路線を設定する。</p>	<p>利用実態等を通じて一定のサービス水準を確保する。</p>
地域アクセス路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東鉄バス（帷子線）</li> <li>・さつきバス（桜ヶ丘線、兼山線）</li> </ul>	<p>地域の生活交通を確保する路線。</p> <p>一定の需要が見込まれる地域・路線について、定時定路線で運行する。</p>	<p>生活交通の確保の観点から、必要最小限のサービス水準を確保する。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電話で予約バス</li> </ul>	<p>地域の生活交通を確保する路線。</p> <p>需要は少ないが多様な移動ニーズが存在し、定時定路線では効率が悪い地域・路線において、デマンド型で運行する。</p> <p><b>&lt;支線バスとしての電話で予約バス&gt;</b></p> <p>他の公共交通がサービスされていない地域において、定時定路線バスの代替機能を果たす。</p> <p><b>&lt;鉄道や定時定路線バスを補完する電話で予約バス&gt;</b></p> <p>鉄道や定時定路線バスがサービスされている地域において、それらを補完する機能を果たす。</p>	<p>生活交通の確保の観点から、必要最小限のサービス水準を確保する。</p> <p>鉄道や定時定路線バスを補完する電話で予約バスは、鉄道や定時定路線バスのサービスに配慮してサービス水準を設定する。</p>

## (2)公共交通の再編

### 1) バス交通再編方針

広域基幹路線の現状サービスを前提として、バス停間 OD 等の利用実態を参考に、基本方針で設定した各路線の役割分担とサービス確保の考え方を踏まえつつ、バス交通の再編方針を以下に整理します。

#### <再編方針策定にあたっての基本的考え方>

- 基幹路線については、①行政界を跨ぐ通勤、通学需要に対応するため、朝夕のピーク時間帯及び一部夜間も運行する「地域生活軸」と、②市内における通院や買い物需要に対応し、中心市街地の活性化を支援する「地域活性化軸」に区分し、再編方針を整理します。
- 地域アクセス路線については、①日常的な生活交通需要に対処し、地域の生活交通を確保する「地域アクセス路線」と、②特定施設へのアクセス需要確保など利用目的が限定される「その他路線」に区分し、再編方針を整理します。
- 運行時間帯及び運行頻度は、以下の基本的考え方に基づき設定します。

表 運行時間帯と運行頻度設定の考え方

路線種別	運行日	運行時間帯の目安	運行頻度の目安
基幹路線 (地域生活軸)	毎日 運行	通勤・通学需要に対処するため、昼間に加え、朝夕のピーク時にも運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>7時前後～19時前後</li> </ul>	現行のサービス水準を基本に、 <ul style="list-style-type: none"> <li>ピーク時 30分間隔以内</li> <li>昼夜間 1時間 1本以上</li> </ul>
基幹路線 (地域活性化軸)	毎日 運行	中心市街地の活性化を支援するため、朝から夕方を主体に運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>8時前後～18時前後</li> </ul>	現行のサービス水準を基本に、 <ul style="list-style-type: none"> <li>1日 7本以上</li> </ul>
地域アクセス路線	平日 運行	生活交通確保の観点から、必要最小限のサービス水準を確保するため、昼間を主体に運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>8時前後～17時前後</li> </ul>	現行のサービス水準を基本に、 <ul style="list-style-type: none"> <li>1日 4本以上 (路線定期型)</li> <li>1日 9本以上 (デマンド型)</li> </ul>
地域アクセス路線 (その他路線)	平日または休日	—	現行のサービス水準を踏襲



## <再編方針の具体的内容>

### 【さつきバス西部線】

さつきバス西部線のバス停間利用実態（バス停間OD）は、可児駅前・市役所～市中心部商業施設～可児川苑～西可児駅間の往復利用が主な利用となっていることから、現行の巡回型路線から、これらを連絡する東西軸としてルート変更します。また、通院需要に対応するため、岐阜社会保険病院を経由するルートとします。

### 【さつきバス東部線】

さつきバス東部線のバス停間利用実態（バス停間OD）は、可児駅前～市役所～広眺ヶ丘、羽生ヶ丘間の往復利用が主な利用となっていることから、現行の巡回型路線から、これらを連絡する東西軸としてルート変更します。

緑ヶ丘については、さつきバス桜ヶ丘線のルートを変更することにより対応するものとします。

### 【さつきバス桜ヶ丘線】

さつきバス桜ヶ丘線のバス停間利用実態（バス停間OD）からは、現行の桜ヶ丘ハイツ（桜ヶ丘・皐ヶ丘・桂ヶ丘）と市の中心部の施設の往復利用が主な利用となっていることから、現在のルートを基本とします。

また、さつきバス東部線の見直しに伴い、公共交通利用不便地区となる緑ヶ丘を経由するルートに変更します。

### 【さつきバス兼山線】

可児駅前～兼山間を連絡する放射路線として、高齢者の需要等に対応するとともに、可児駅フィーダー路線として、他路線同様可児駅に乗り入れるルートに変更します。

また、運行便数を週3日から週6日へ増便し、兼山地区から市内への利便性の向上を図ります。

さらに、当該路線の有効活用を図るため、御嵩町内におけるバス停設置を進めます。

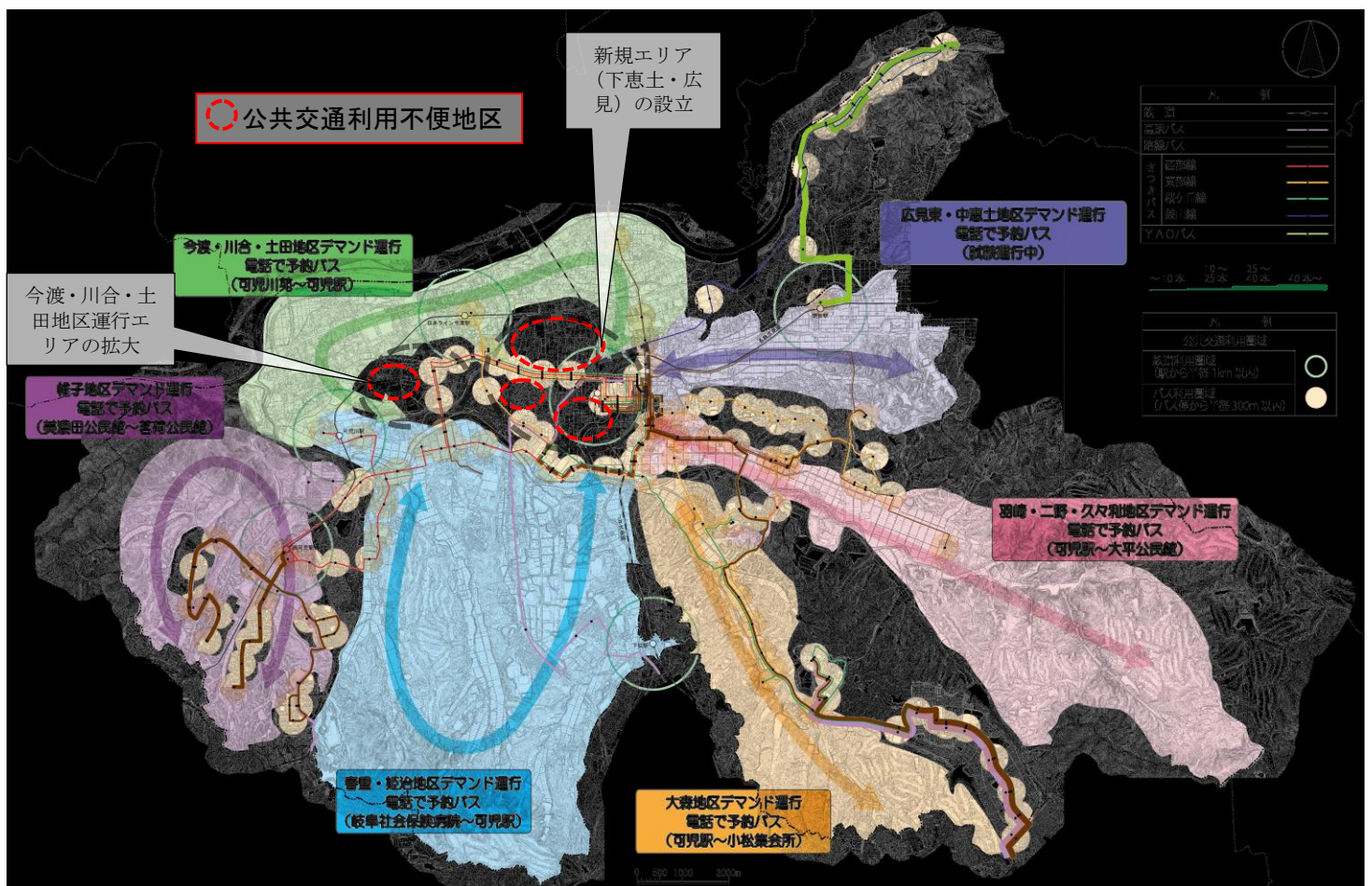
### 【電話で予約バス帷子地区】

帷子地区の住民に対するアンケート結果では、普段よく行く施設として、西可児駅を除くと現行の電話で予約バスのサービス圏域外の施設が多くなっています。また、バスで行きたい目的地として、岐阜社会保険病院が最も多く挙げられていることから、電話で予約バス帷子地区においては、地域住民の移動ニーズを踏まえ、岐阜社会保険病院、可児川苑を新たな目的地として設定します。

### 【電話で予約バスその他地区】

公共交通の利用圏域をみると、人口集積が見られる地区は概ね公共交通利用圏域（鉄道駅から半径1km、バス停から半径300m以内）に内包されるものの、下恵土地区の一部や、電話で予約バスのサービスエリアが重複する中心市街地等において公共交通利用不便地区が存在しています。こうした地区や、さつきバスのルート変更により新たに発生する公共交通利用不便地区の解消を図るため、電話で予約バスの運行エリアを拡大します。

図 公共交通利用不便地区の存在



※黒破線部分は「電話で予約バス」重複区域を示す

表 公共交通再編内容 (1/2)

	路線名称	再編方針	確保すべきサービス水準
基幹路線 (地域生活軸)	東鉄バス (桜ヶ丘ハイ ツ線)	● 桜ヶ丘ハイツ～多治見駅前間を連絡する都市間連絡路線として、 <u>現状のサービス水準を維持</u> する。	○運行時間帯：6時～22時 ○運行間隔：平日ピーク時 20分以内 ○昼夜間時 2本/時
	東鉄バス (緑ヶ丘線)	● 可児駅前～緑ヶ丘団地～桜ヶ丘ハイツ～多治見駅前間を連絡する放射路線として、 <u>現状のサービス水準を維持</u> する。 ● 可児高校へのアクセス路線として、 <u>現状のサービス水準を維持</u> する。	○運行時間帯：7時～19時 ○運行間隔：平日ピーク時 及び昼夜間時 0.5本/時
	YAOバス	● 明智駅～兼山～八百津高校・八百津町間を連絡する路線として、 <u>現状のサービス水準を維持</u> する。	○運行時間帯：6時～22時 ○運行間隔：平日ピーク時 30分以内○昼夜間時 1本 /時
基幹路線 (地域活性化軸)	さつきバス (東部線)	● 利用実態を踏まえ、可児駅前～市役所～広眺ヶ丘、羽生ヶ丘間を連絡する東西軸としてルート変更する。 ● 新規利用者の利用機会を作るため、朝夕の時間帯へダイヤを拡大します。	○運行時間 7時台～18時台 ○運行本数：7本/日以上
	さつきバス (西部線)	● 利用実態を踏まえ、市街地内を巡回する西部線を可児駅前～市役所～商業施設～可児川苑～岐阜社会保険病院～住宅団地～西可児駅間を連絡する東西軸としてルート変更する。 ● 新規利用者の利用機会を作るため、朝夕の時間帯へダイヤを拡大します	○運行時間 7時台～18時台 ○運行本数：7本/日以上
	(仮称) さつきバス中心部循環線	● 中心市街地において可児駅・新可児駅、市役所、文化創造センター、病院、商業施設相互を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線を新設する。(さつきバス各路線は中心部循環線の一部を重複運行する。)	○運行時間 8時台～17時台 ○運行本数：1本/時程度
地域アクセス路線	東鉄バス (帷子線)	● 通勤通学需要にも対応する路線として、 <u>現状のサービス水準を維持</u> する。	○運行時間帯：6時～22時 ○平日ピーク時：30分以内 ○昼夜間時：1本/時
	さつきバス (桜ヶ丘線)	● <u>往路、復路ともに1便ずつ増便</u> し、桜ヶ丘地区から市内への利便性の向上を図る。 ● 東部線の見直しに伴い、公共交通利用不便地区となる <u>緑ヶ丘を経由するルートに変更する。</u>	○運行時間帯：7時台～17時 ○運行本数：6本/日(午前、昼、午後各1往復)
	さつきバス (兼山線)	● 可児駅前～兼山間を連絡する放射路線として、高齢者の通院需要等に対応するとともに、可児駅フィーダー路線として、他路線同様 <u>可児駅へ乗り入れるルートに変更する。</u> ● <u>運行日数を週3日から週6日へ増便</u> し、兼山地区から市内への利便性の向上を図る。 ● 当該路線の有効活用を図るため、御嵩町内におけるバス停設置を進める。	○運行時間帯：8時～17時 ○運行本数：4本/日(午前2、午後2往復)

表 公共交通再編内容 (2/2)

地域アクセス路線	<p>電話で予約バス ※路線定期型交通サービス圏域外のエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 今渡・川合・土田地区</li> <li>● 春里・姫路地区</li> <li>● 羽崎・二野・久々利地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地（可児・新可児駅周辺）と周辺住宅地を連絡する路線として、<u>現状のデマンド型運行によるサービス水準を維持</u>する。</li> <li>● 西部線の変更に伴い、公共交通利用不便地区となる<u>今渡台周辺を今渡・川合・土田地区電話で予約バスのサービス対象エリアに加える。</u></li> </ul>	<p>運行時間帯：8時～17時 運行本数：1便／時間</p>
	<p>電話で予約バス ※路線定期型交通サービスが存在するエリア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 帷子地区</li> <li>● 大森地区</li> <li>● 広見東・中恵土地区</li> <li>● 下恵土・広見地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心市街地（可児・新可児駅）または西可児駅周辺と周辺住宅地を連絡し、路線定期型交通を補完する路線として、<u>現状のデマンド型運行によるサービス水準を維持</u>する。</li> <li>● 帷子地区においては、地域住民の移動ニーズを踏まえ、<u>岐阜社会保険病院、可児川苑を目的地として設定</u>する。</li> <li>● 中心市街地周辺において点在する公共交通不便地区の解消を図るため、<u>下恵土・広見エリアを新設</u>する。</li> </ul>	<p>運行時間帯：8時～17時 運行本数：1便／時間</p>
地域アクセス路線（その他の路線）	<p>東鉄バス花フェスタ公園線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 可児駅前～可児市役所前～花フェスタ記念公園間を連絡する放射路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>する。</li> </ul>	<p>平日または休日のみ 運行本数：1～4往復／日</p>
	<p>東鉄バス久々利線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 可児駅前～羽生ヶ丘～久々利間を連絡する放射路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>する。</li> </ul>	
	<p>東鉄バス八百津線</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 可児駅前～牧野～和知～八百津町ファミリーセンター前間を連絡する放射路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>する。</li> <li>● 可茂特別支援学校へのアクセス路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>する。</li> </ul>	

図 公共交通再編図



凡 例		
鉄道		
高速バス		
路線バス		
YAOバス		
さつきバス	西部線	
	東部線	
	桜ヶ丘線	
	兼山線	
	(仮称)中心部循環線	
電話で予約バス		
電話で予約バス 拡大・新規追加エリア		

**【さつきバス兼山線】**

- 可児駅前～兼山間を連絡する放射路線として、高齢者の需要等に対応するとともに、可児駅フィーダー路線として、他路線同様**可児駅へ乗り入れるルートに変更する。**
- 当該路線の有効活用を図るため、**御嵩町内におけるバス停設置について進める。**
- **運行日数を週3日から週6日へ増便**し、兼山地区から市内への利便性の向上を図る。

**【(仮称)さつきバス中心部循環線】**

- 中心市街地において可児駅・新可児駅、市役所、文化創造センター、病院、商業施設相互を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する**循環路線を新設する。(さつきバス各路線は中心部循環線の一部を重複運行する。)**

**【電話で予約バス下恵土・広見エリアを新設】**

- 中心市街地周辺において点在する公共交通不便地区の解消を図るため、**下恵土・広見エリアを新設する。**

**【電話で予約バス今渡・川合・土田地区運行エリアの拡大】**

- 西部線の変更に伴い、公共交通利用不便地区となる**今渡台周辺を今渡・川合・土田地区電話で予約バスのサービス対象エリアに加える。**

**【さつきバス西部線】**

- 利用実態を踏まえ、可児駅前～市役所～商業施設～可児川苑～岐阜社会保険病院～住宅団地～西可児駅間を連絡する**東西軸としてルート変更する。**
- 新規利用者の利用機会を作るため、朝夕の時間帯へダイヤを拡大する。

**【さつきバス東部線】**

- 可児駅前～市役所～広眺ヶ丘、羽生ヶ丘間を連絡する**東西軸としてルート変更する。**
- 新規利用者の利用機会を作るため、**朝夕の時間帯へダイヤを拡大します。**

電話で予約バス 帷子地区

電話で予約バス 広見東・中恵土地区

電話で予約バス 羽崎・二野・久々利地区

電話で予約バス 春里・姫治地区

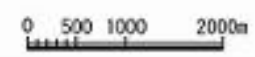
電話で予約バス 大森地区

**【電話で予約バス帷子地区】**

- 地域住民の移動ニーズを踏まえ、**岐阜社会保険病院、可児川苑を目的地として設定**する。

**【さつきバス桜ヶ丘線】**

- **往路、復路ともに1便ずつ増便**し、桜ヶ丘地区から市内への利便性の向上を図る。
- 東部線の見直しに伴い、公共交通利用不便地区となる**緑ヶ丘を経由するルートに変更する。**



## 2) 公共交通の運賃

バスネットワークの再編に合わせて各バス路線の運賃体系を再整理します。

### ① 1乗車あたり運賃

- 交通事業者が運行する路線については、交通事業者運行路線全体のバランスがあるため、対キロ区間制運賃もしくは地帯制運賃とします。
- さつきバスについては、それぞれの路線が、地域の活性化の支援や、地域の生活支援路線であることから、一乗車 200 円の均一運賃とし、小学生と一定条件に該当する障がい者は半額とします。
- さつきバスより高いサービス水準（運行本数 9 本／日・密度の高い停留所）を確保する電話で予約バスは、一乗車 300 円の均一運賃とします。（※ただし、帷子地区、下恵土・広見地区については対象地域が他の路線に比べ狭いため 200 円とします）
- さつきバスの路線については、現行の回数券のほか新たに定期券の導入を進めていきます。

### ② 乗り継ぎ運賃

- 路線相互の連携強化に向け、乗り継ぎ抵抗を緩和するため、乗り継ぎ料金は以下の通りとします。
- 乗り継ぎのポイントは、市役所、ヨシズヤ、村木のバス停とします。

表 乗り継ぎの際の運賃設定の考え方

さつきバス	● さつきバス相互の乗り継ぎは 200 円引き 拠点施設へのアクセスは乗り継ぎ利用が必要となる場合があり、乗り継ぎによる利用者の負担軽減を図ります。
電話で予約バス	● 帷子地区の電話で予約バスは、東鉄バス帷子線との乗り継ぎは 100 円引き 必要最小限のサービス水準を確保する路線であり、乗り継ぎによる利用者の負担軽減を図ります

### (3)公共交通利用促進策

公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用し  
たくなる環境を整備する必要があります。そのためには、地域と行政そして交通事業者の協働し、様々  
な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとします。

表 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

施策等の分類	具体的な取り組み	実施主体
(1)利用者目線による 分かりやすい情報 の提供	① 公共交通利用に係る情報提供（乗継拠点にお ける総合案内板の設置、バス停案内表示の充 実、バスマップ及び分かりやすいダイヤ表示 の作成、可児市ホームページの充実等）	行政・交通事業者
	② 分かりやすいバス系統名の設定及びバス車 両、バス停等への系統表示	行政・交通事業者
	③ 乗り継ぎ拠点における乗り継ぎ抵抗を軽減す る表示	行政・交通事業者
(2)利用促進を誘導す る施策	① 回数券の充実、乗り継ぎ割引制度や市内全路 線の利用が可能な1日乗車券導入検討	行政・交通事業者
	② 乗り継ぎ抵抗の軽減等を目的とした利用促進 施策の検討（乗り継ぎ拠点における待合環境 の改善等）	行政・交通事業者
	③ 環境や利用者に配慮したバス車両の改善（低 公害車両、ノンステップバス等）	交通事業者・行政
(3)地域づくりと一体 となったバスへの 愛着（マイバス意 識）を高める方策	① バスを活用し、地域コミュニティの形成に向 けた取り組みの実施（バスを活用したイベン ト開催等）	地域住民
	② 可児市の各種イベント時におけるバス利用促 進のキャンペーン、商業振興や環境保護を目 的とする関係団体と連携したバス利用促進等	行政・関係団体
	③ 地域住民による各種活動の実施（バスの乗り 方サポート、利用モデルダイヤ作成、バス停 付帯施設及び周辺における環境整備、清掃、 緑化等）	地域住民

## (4) 評価

### 1) 公共交通ネットワーク全体および路線単位での評価・検証・改善について

「(2) の公共交通の再編」で示した計画に基づき再編実施するが、それぞれのネットワークや路線が有効に機能しているかを検証するために、ネットワーク全体と路線単位（個別路線）における評価・検証・改善を行う体制を構築します。

当計画で評価・検証・改善の対象とする路線については、基幹路線（地域活性化軸）、地域アクセス路線（交通事業者運行路線を除く）とします。

また、この生活交通ネットワーク計画の計画期間の5年に合わせ、全体が評価・検証・改善できるよう、ネットワーク全体と路線単位でのPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）による体制を推進するものです。

### 2) 評価指標の考え方について

#### ①利用者へのサービス面の評価

路線単位での評価については、利用者数（便数別やバス停別）が大きな指標となり、ネットワーク全体での評価についてはOD（バス停間利用者数）やダイヤ間隔、乗換え時間などを指標とし、維持継続やネットワークの見直しの判断を行うものです。

#### ②費用対効果の評価

利用者数と経費の効率性から、継続や見直しの判断を行うものです。

#### ③政策的効果の評価

政策的（公共交通の目指す目的）から、継続や見直しの判断を行うものです。

### 3) 評価・検証・改善の実施に向けて

①路線単位の評価については、毎年度利用実態を把握し、評価・検証を行う。

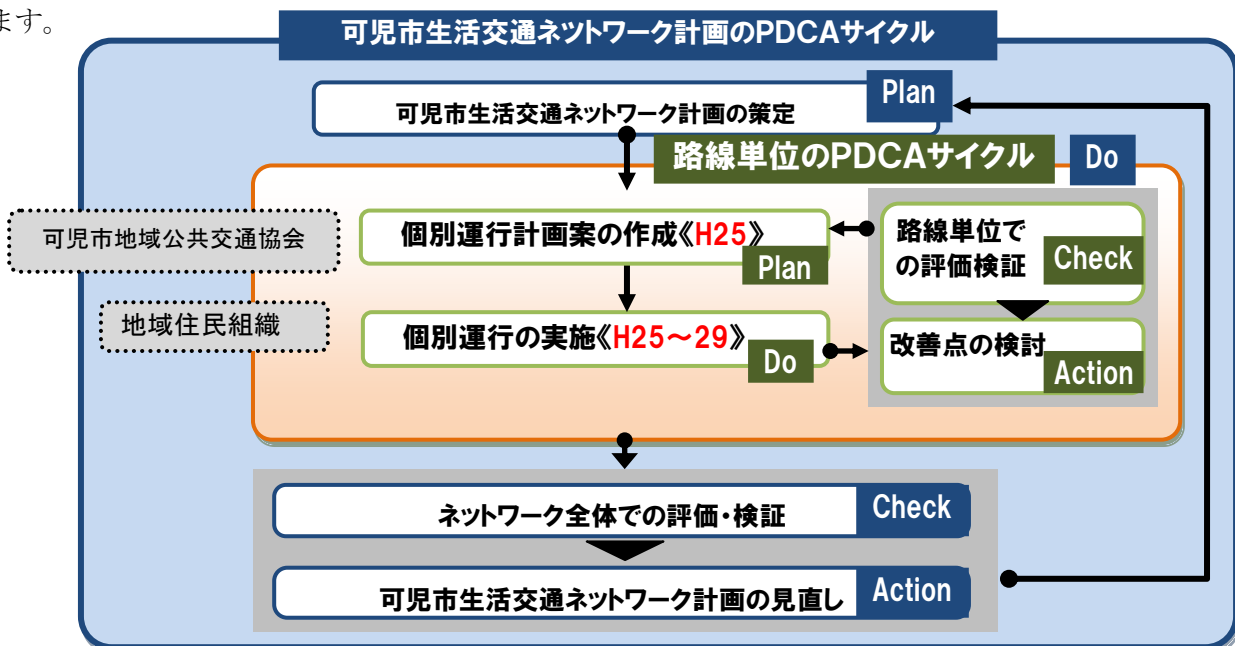
②ネットワーク全体の評価については、毎年度の利用実態に加え、2～3年ごとに利用者の意向やODを把握し、評価・検証を行います。

③利用実態などから毎年度費用対効果を把握し、評価・検証を行います。

④5年目の計画最終年度は、①、②、③から政策的な効果について、評価・検証を行います。

⑤①及び②については、それぞれの評価・検証の結果に基づき、全体への影響度や費用対効果への影響度を考慮し、必要に応じて改善を行います。

⑥④の政策的効果については公共交通の目指す方向性を考慮し、必要に応じて交通網全体での再編も検討します。





## (5)推進体制

表 目標を達成するために実施する事業及び実施主体

事業の分類	事業内容		実施主体	基本方針との対応		
				1 人の暮らしとまちの活性化を支援・誘導する公共交通体系	2 誰もが利用しやすい公共交通体系	3 持続可能な公共交通体系
公共交通の再編方針に関する施策	基幹路線（地域活性化軸）の再編	さつきバス東部線の再編	行政	●		
		さつきバス西部線の再編	行政	●		
		（仮称）中心部循環線の新設	行政	●		
	地域アクセスバスの再編	さつきバス桜ヶ丘線の再編	行政	●		
		さつきバス兼山線の再編	行政	●		
		電話で予約バスの再編・新設	行政	●		
	運賃体系の見直し		行政			●
朝夕の運行時間の拡大と増便の検討		行政		●		
公共交通利用促進策	利用者目線による分かりやすい情報の提供	公共交通利用に係る情報提供	行政・交通事業者		●	
		バス系統名の設定・表示	行政・交通事業者		●	
		乗り継ぎ抵抗を軽減する表示	行政・交通事業者		●	
	利用促進を誘導する施策	回数券の充実等	行政・交通事業者		●	
		待合環境の改善等	行政・交通事業者		●	
		バス車両の改善	交通事業者・行政		●	
	地域づくりと一体となったバスへの愛着（マイバス意識）を高める方策	地域コミュニティの形成に向けた取り組み	地域住民		●	●
		各種イベント時におけるバス利用促進のキャンペーン等	行政・関係団体		●	●
		地域住民による各種活動の実施	地域住民		●	●
評価及び推進体制	地域住民による組織		地域住民		●	

## 第五章. 地域公共交通確保維持事業にかかる計画

(可児市地域内フィーダー系統)

### 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

東濃鉄道路線バス緑ヶ丘線(東海旅客鉄道太多線及び名古屋鉄道広見線)は、可児駅を結接点として多治見や名古屋方面へ利用することで、市内で需要が満たされない買い物や高度医療等のある病院への通院などに活用されることから、地域住民にとって必須の路線となっているため、継続的な維持が必要である。

### 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

#### (1)事業の目標

桜ヶ丘線「さつきバス」	H25.10～H26.9 輸送人員:16,000人 H26.10～H27.9 輸送人員:16,000人 H27.10～H28.9 輸送人員:16,000人 (H25.10～運行経路変更)
兼山線「さつきバス」	H25.10～H26.9 輸送人員:2,600人 H26.10～H27.9 輸送人員:2,600人 H27.10～H28.9 輸送人員:2,600人 (H25.10～運行経路変更)
市内循環線「さつきバス」	H25.10～H26.9 輸送人員:10,000人 H26.10～H27.9 輸送人員:10,000人 H27.10～H28.9 輸送人員:10,000人 (H25.10～運行開始)
春里・姫治地区「電話で予約バス」	H25.10～H26.9 輸送人員:8,700人 H26.10～H27.9 輸送人員:8,700人 H27.10～H28.9 輸送人員:8,700人 (H23.10～H24.9 同地区での実績:8,492人)
羽崎・二野・久々利地区「電話で予約バス」	H25.10～H26.9 輸送人員:4,000人 H26.10～H27.9 輸送人員:4,000人 H27.10～H28.9 輸送人員:4,000人 (H23.10～H24.9 同地区での実績:3,794人)
広見東・中恵土地区「電話で予約バス」	H25.10～H26.9 輸送人員:4,000人 H26.10～H27.9 輸送人員:4,000人 H27.10～H28.9 輸送人員:4,000人 (H25.10～運行開始)
広見・下恵土地区「電話で予約バス」	H25.10～H26.9 輸送人員:1,200人 H26.10～H27.9 輸送人員:1,200人 H27.10～H28.9 輸送人員:1,200人 (H25.10～運行開始)

#### (2)事業の効果

(1)の「電話で予約バス」、「さつきバス」の各路線を、東濃鉄道緑ヶ丘線(東海旅客鉄道太多線及び名古屋鉄道広見線)へ接続することで、利用者利便の向上につながり、効果的な交通体系ができる。また、高齢者など交通弱者の日常生活の足として必要不可欠な移動手段が確保され、市内中心部の活性化につながる。

### 3.地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

運行系統名	系統区間	運行事業者
「さつきバス」 桜ヶ丘線	桜ヶ丘1丁目～福寿苑～可児駅～市役所	東濃鉄道株式会社
「さつきバス」 兼山線	市役所～可児駅～やすらぎ館前～可児駅～市役所	東濃鉄道株式会社
「さつきバス」 市内循環線	市役所～ヨシズヤ～日本ライン今渡駅～可児駅～市役所	東濃鉄道株式会社
「電話で予約バス」 春里・姫治地区	可児駅 ～岐阜社会保険病院	可児タクシー株式会社
「電話で予約バス」 羽崎・二野・久々利地区	可児駅 ～大平公民館	可児タクシー株式会社
「電話で予約バス」 広見東・中恵土地区	可児駅 ～東柿田集会所	可児タクシー株式会社
「電話で予約バス」 下恵土・広見地区	可児駅～広見地区 ～下恵土地区～可児駅	可児タクシー株式会社

### 4.地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

○確保維持事業に要する平成26年度の見込み費用（H25.10～H26.9）（単位：千円）

	経常費用	経常収益	費用※
さつきバス	23,181	4,217	18,964
電話で予約バス	16,352	5,125	11,227
計	29,435	8,575	20,860

（※費用＝経常費用－経常収益）

○費用の負担

可児市が確保維持事業に要する費用を負担する。

### 5.地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

○対象地域・・・・・・・・・・・・・広見、下恵土、今渡、春里、姫治、羽崎、二野、久々利、  
広見東、中恵土、桜ヶ丘、皐ヶ丘、桂ヶ丘、兼山地区

## 第六章. 可児市地域公共交通協議会

### (1) 協議会メンバーの構成

種別	団体等
地方運輸局	岐阜運輸支局
関係都道府県	岐阜県都市建築部公共交通課
関係する公共交通事業者	東濃鉄道(株)
	名古屋鉄道(株)
	岐阜県タクシー協会中濃支部
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	私鉄岐阜県協議会
道路管理者	岐阜県可茂土木事務所
公安委員会	可児警察署
市民又は旅客	可児市自治連絡協議会
	可児市健友連合会
	岐阜県身体障害者福祉協会可児市支部
	可児市観光協会
	可児市ファミリーサポートセンター
	可児商工会議所
	市民公募委員
学識経験者	名城大学都市情報学部教授
市長又はその指名する者	副市長
	企画経済部長

### (2) 協議会の開催状況と主な議論

- ・平成25年6月27日開催。

### (3) 利用者等の意見の反映

- ・可児市公共交通協議会の構成員に、市民及び利用者代表が参画し、意見を聴取した。
- ・可児市公共交通計画等策定調査（平成24年度）の中で利用者等のアンケートを実施し、意向把握を行った。