
平成29年度
可児市地域公共交通網形成計画策定
に係る基礎調査業務

—報告書（抜粋版）—

平成30年3月

可児市

目 次

1 . 可児市の地域概況	1
1) 可児市の概況	1
2) 上位・関連計画の整理	5
2 . 公共交通の現況	9
1) サービス水準の整理	9
2) 公共交通の利用状況	10
3 . 市民ニーズ等の把握.....	12
1) 調査実施概要	12
2) 公共交通に関する市民アンケート（抜粋）	14
3) アンケートクロス集計結果	27
4) 乗降調査（抜粋）	40
5) 利用者アンケート（抜粋）	43
6) 交通事業者ヒアリング（抜粋）	46
7) 各種団体ヒアリング（抜粋）	47
4 . 各種調査結果より見られる傾向.....	49
5 . 可児市における地域公共交通の主な課題（集約課題）	55

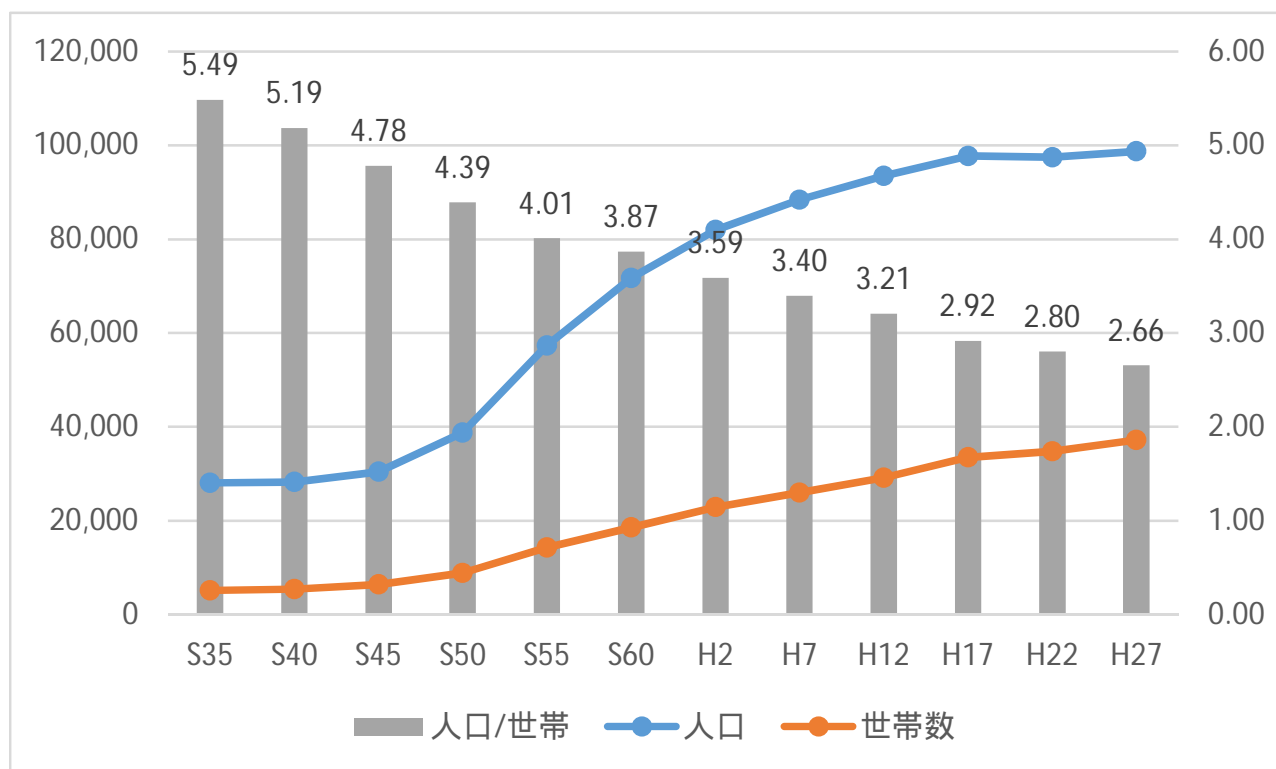
1. 可児市の地域概況

1) 可児市の概況

人口・世帯数の推移

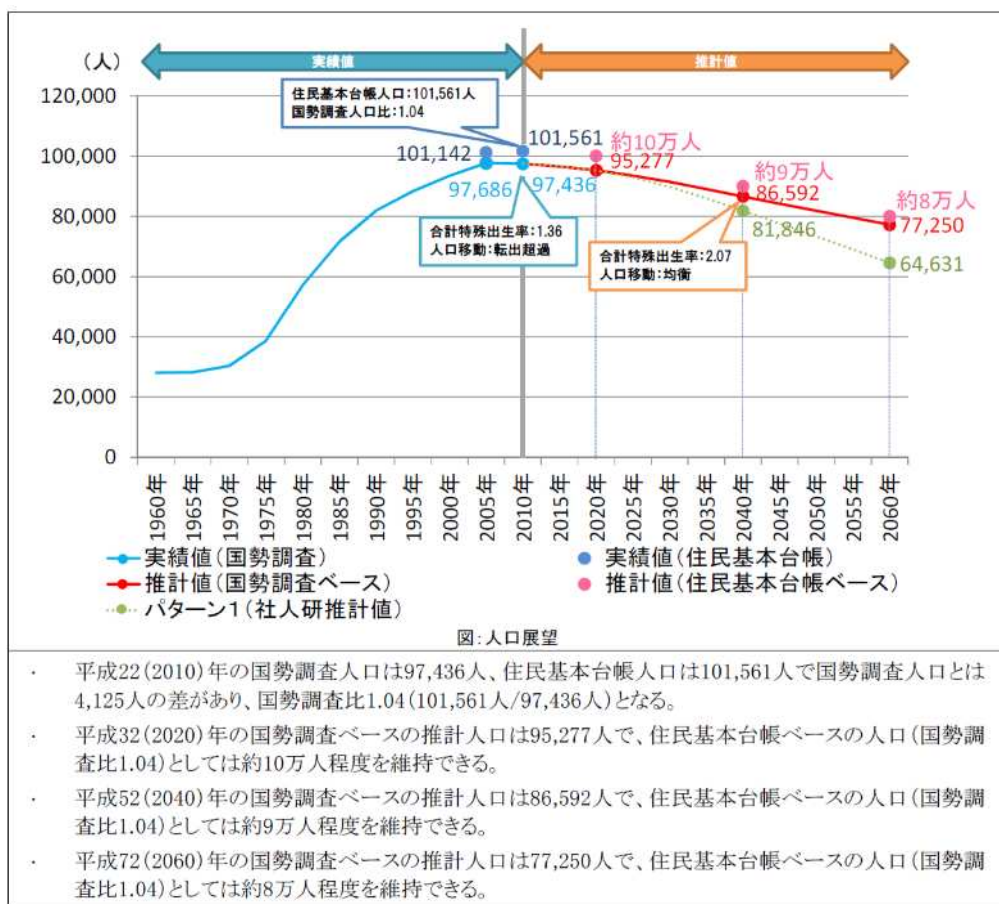
- ・可児市の人口は、昭和 45 年から平成 17 年にかけて大幅に増加した。その後は、平成 17 年から平成 22 年にかけて減少したものの、平成 22 年から平成 27 年にかけては増加している。(岐阜県の自治体うち、平成 22 年から平成 27 年にかけて人口増加がみられた自治体は 6 市町村。)
- ・世帯数は一貫して増加しており、人口の増加を大幅に上回る増加率であるため、1 世帯あたりの人員は昭和 35 年の 5.49 人/世帯から平成 27 年には 2.66 人と半分以上にまで減少している。
- ・可児市人口ビジョンでは、平成 32 (2020) 年には人口を概ね 10 万人を維持し、平成 72 (2060) 年における人口を概ね 8 万人を維持していくことを目標としている。

図 人口・世帯数の増減状況



資料：国勢調査

図 人口推計

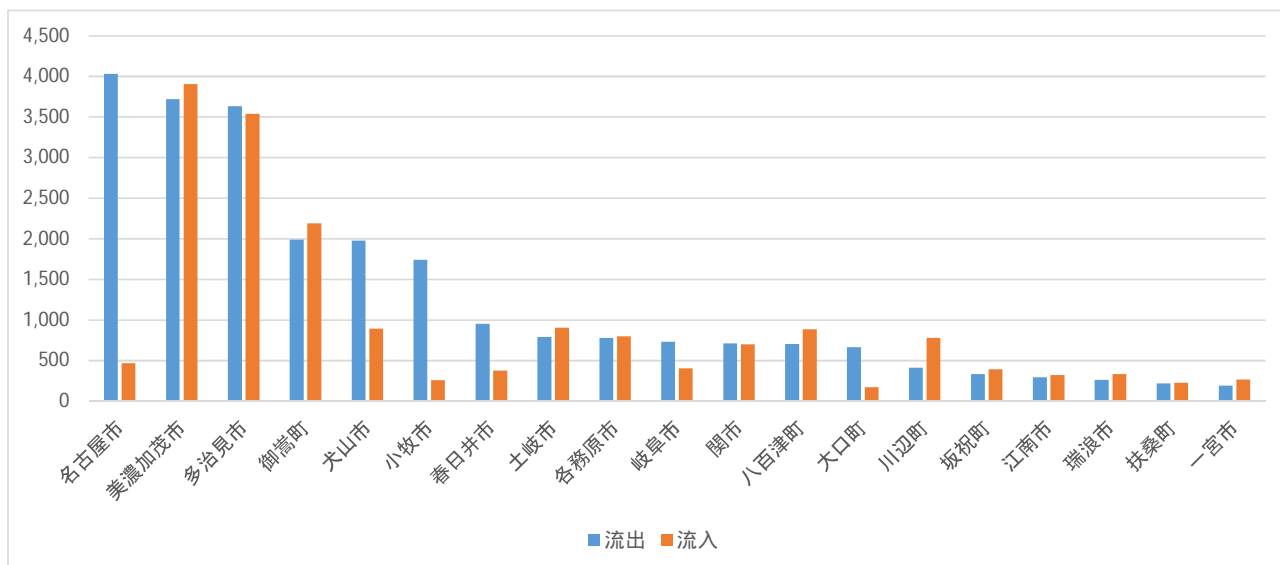


出典：可児市人口ビジョン

人口流動

- ・主な流出入先は、名古屋市、美濃加茂市、多治見市、御嵩町、犬山市、小牧市などであり、名古屋市、犬山市、小牧市、春日井市に対して大幅な流出超過となっている。

図 主な流出入先（流出数、流入数のいずれかが200人以上のもの、平成27年）

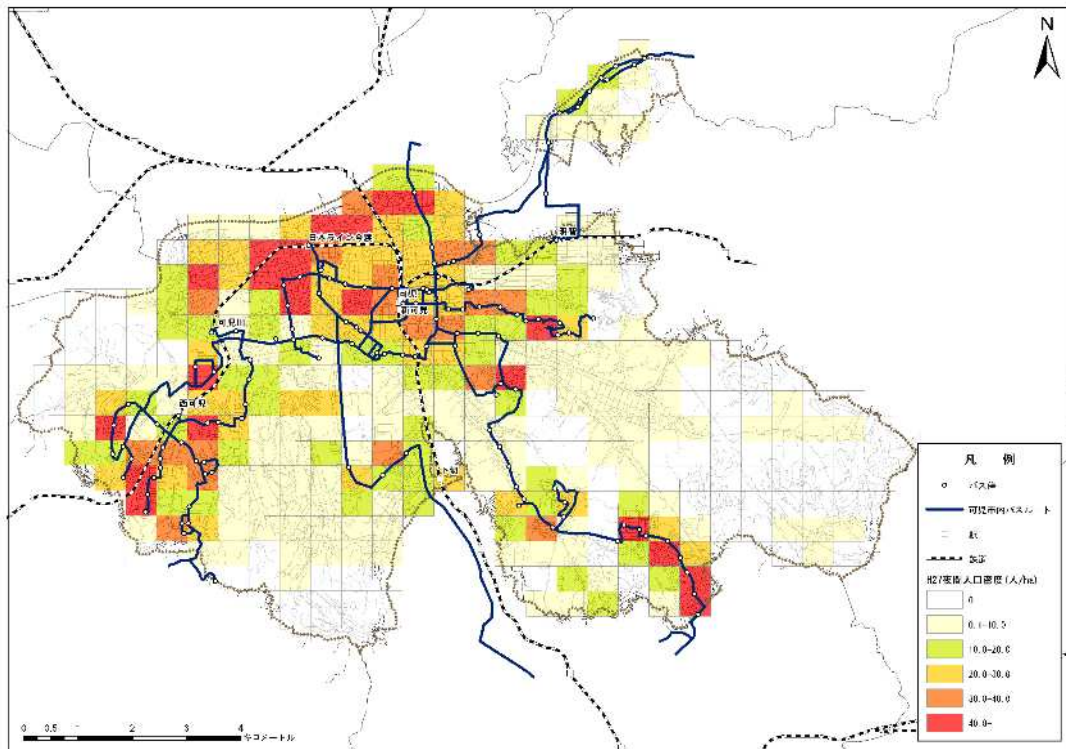


資料：平成27年国勢調査

人口分布

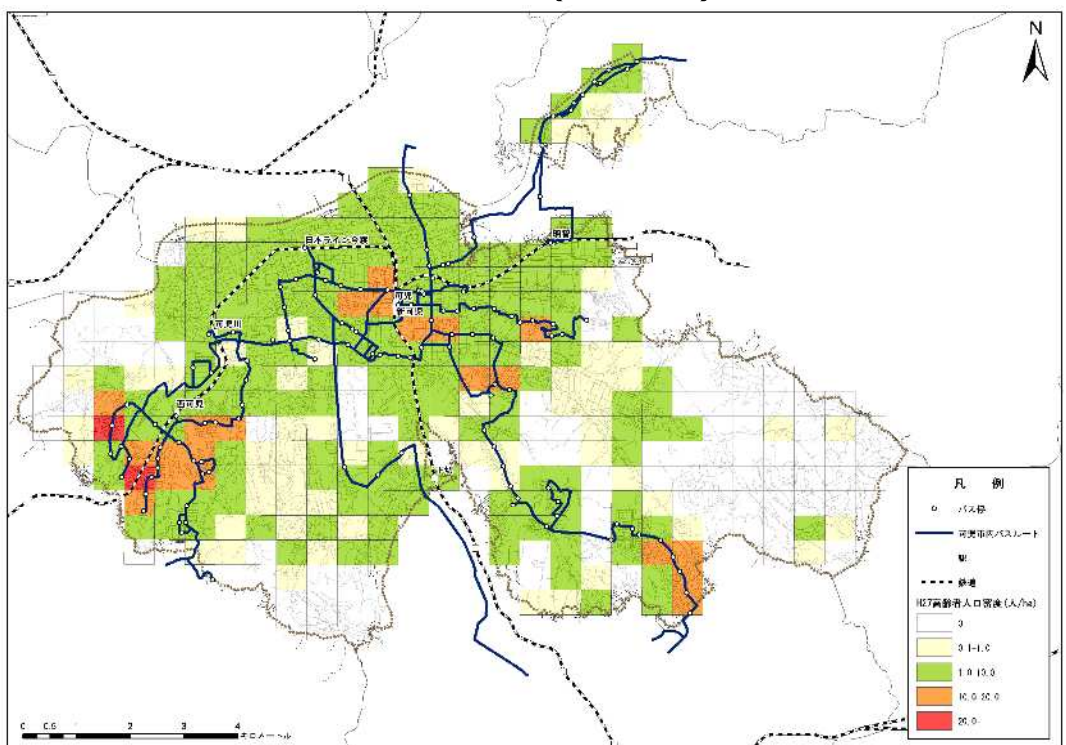
- ・夜間人口密度は、鉄道及びバス路線がある地域で比較的に高い。
- ・65歳以上人口密度（高齢人口密度）は、鉄道駅及びバス路線のある地域で比較的に高い。

図 夜間人口密度（平成 27 年）



資料：平成 27 年国勢調査

図 高齢人口密度（平成 27 年）

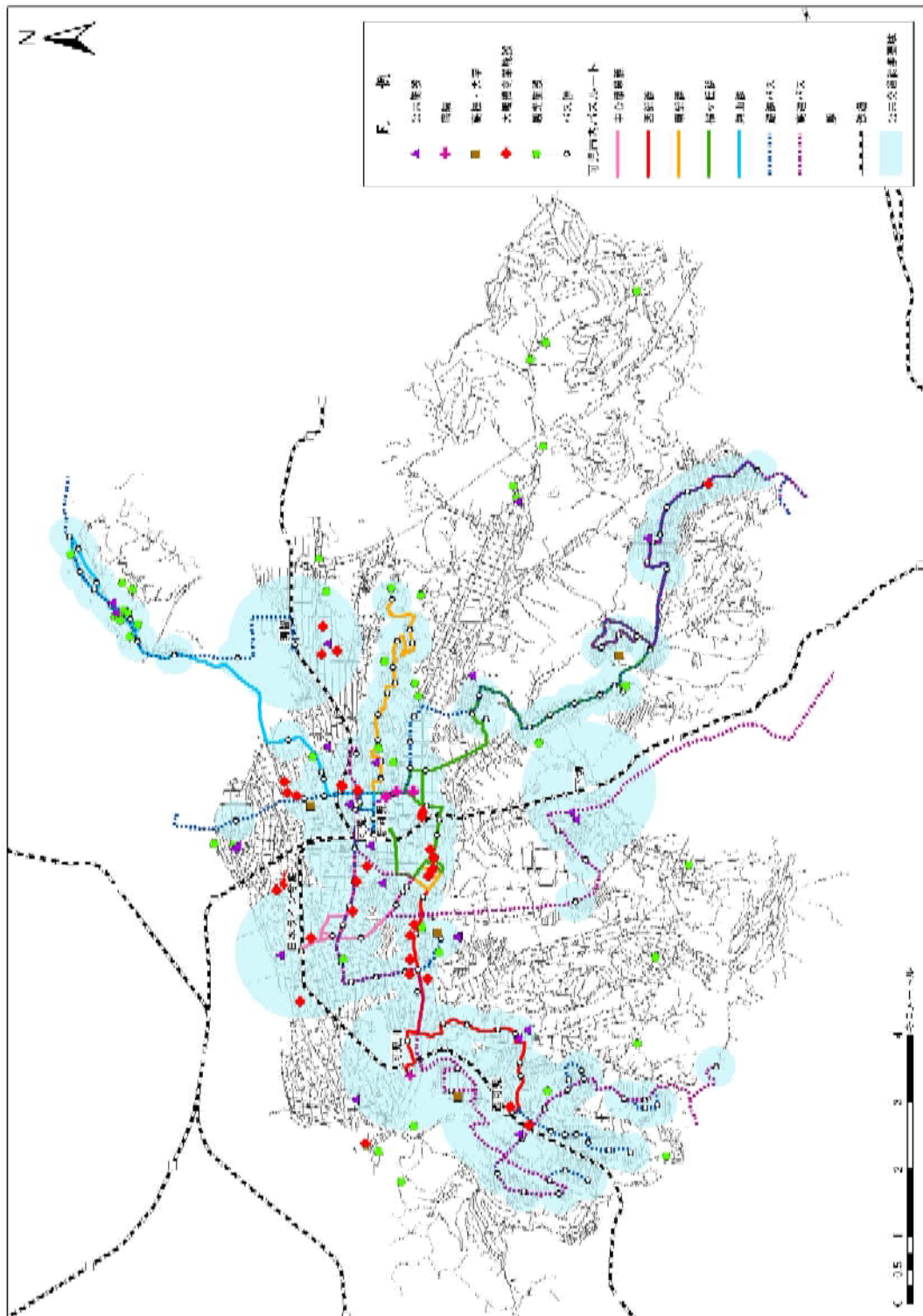


資料：平成 27 年国勢調査

大規模集客施設の立地状況

- ・公共施設は市の全域に広く分布しており、鉄道駅およびバス路線のある所に立地しているものが多い。
- ・病院はＪＲ可児駅/名鉄新可児駅または名鉄可児川駅付近に集中している。
- ・高校・大学等はバス路線のある所に立地している。
- ・大規模商業施設はほとんどが鉄道およびバス路線のある地域に立地している。
- ・観光施設はバス路線のある地域に多いが、公共交通の利便が低いところに立地しているものも多い。

図 大規模集客施設の立地状況



鉄道駅から1km、バス停から300mを公共交通徒歩圏と設定。なお、バス停とは東鉄バス、ＹＡＯバス、さつきバス、あい愛バスのバス停であり、電話で予約バスの停留所は含まない。

資料：国土数値情報

2) 上位・関連計画の整理

可児市第四次総合計画後期基本計画

計画期間	平成 28 年度～平成 31 年度																								
計画の趣旨	<p>少子高齢化に的確に対応するとともに、人口減少に歯止めをかけ、活力ある街を維持していくためには、市民力、歴史、文化、自然などの様々な地域資源を活用しながら、子育てがしやすく、元気な地域経済に支えられた安心・安全なまちで、高齢になっても安気に暮らし続けることができ、若い世代をはじめ、誰もが満足と幸せを感じて暮らすことができる住みごこちの良いまちを創り上げていくことが重要です。</p>																								
計画の概要	<p>実現化する姿と重点方針（4つの柱）の概念図</p> <p>実現化する姿 市内外への情報発信 「しごと」「住まい」「暮らしやすさ」</p> <p>重点方針（4つの柱）を支える市政運営</p> <p>重点方針① 高齢者の安心づくり</p> <p>重点方針② 子育て世代の安心づくり</p> <p>重点方針③ 地域・経済の元気づくり</p> <p>重点方針④ まちの安全づくり</p> <p>市民力 市民の知恵と共感が 世代をつなぎ 支えあう力</p> <p>住みごこち一番・可児 若い世代が住みたいと感じる 魅力あるまちの創造</p> <p>集約的なプロジェクトを「Kプロジェクト」と総称して推進します。</p>																								
交通に関する記述の概要	<p>基本事務の構成</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>後期基本事務</th> <th>基本事務の内容（○=新規、□=継続、__=主要事業）</th> <th>主な担当課</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>（3）公共交通の維持充実</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通網形成計画の策定と交通網再編による利便性向上 □名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の維持存続のための運営支援と利用促進 □路線バスの運行支援と利用促進 □コミュニティバスのサービス水準の維持・充実と利用促進 □可児駅自由通路整備によるバリアフリー化と安全確保など可児駅周辺の利用しやすい環境の整備 </td> <td>都市計画課 都市整備課</td> </tr> </tbody> </table> <p>目標指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>指標名</th> <th>現状値 (平成26年度)</th> <th>目標値 (平成31年度)</th> <th>指標データの算定式又は出典など</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">目標</td> <td>昭和56年5月31日以前の耐震不十分な住宅の耐震診断率（再掲施策4-2）</td> <td>25.7%</td> <td>46.3%</td> <td>住宅・土地統計調査（5年毎）</td> </tr> <tr> <td>道路改良率</td> <td>78.6%</td> <td>79.6%</td> <td>市道改良延長距離÷市道認定延長距離×100</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバスの利用者数</td> <td>78,107人</td> <td>85,800人</td> <td>コミュニティバスの年間利用者数</td> </tr> </tbody> </table>	後期基本事務	基本事務の内容（○=新規、□=継続、__=主要事業）	主な担当課	（3）公共交通の維持充実	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通網形成計画の策定と交通網再編による利便性向上 □名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の維持存続のための運営支援と利用促進 □路線バスの運行支援と利用促進 □コミュニティバスのサービス水準の維持・充実と利用促進 □可児駅自由通路整備によるバリアフリー化と安全確保など可児駅周辺の利用しやすい環境の整備 	都市計画課 都市整備課	区分	指標名	現状値 (平成26年度)	目標値 (平成31年度)	指標データの算定式又は出典など	目標	昭和56年5月31日以前の耐震不十分な住宅の耐震診断率（再掲施策4-2）	25.7%	46.3%	住宅・土地統計調査（5年毎）	道路改良率	78.6%	79.6%	市道改良延長距離÷市道認定延長距離×100	コミュニティバスの利用者数	78,107人	85,800人	コミュニティバスの年間利用者数
後期基本事務	基本事務の内容（○=新規、□=継続、__=主要事業）	主な担当課																							
（3）公共交通の維持充実	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通網形成計画の策定と交通網再編による利便性向上 □名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅）の維持存続のための運営支援と利用促進 □路線バスの運行支援と利用促進 □コミュニティバスのサービス水準の維持・充実と利用促進 □可児駅自由通路整備によるバリアフリー化と安全確保など可児駅周辺の利用しやすい環境の整備 	都市計画課 都市整備課																							
区分	指標名	現状値 (平成26年度)	目標値 (平成31年度)	指標データの算定式又は出典など																					
目標	昭和56年5月31日以前の耐震不十分な住宅の耐震診断率（再掲施策4-2）	25.7%	46.3%	住宅・土地統計調査（5年毎）																					
	道路改良率	78.6%	79.6%	市道改良延長距離÷市道認定延長距離×100																					
	コミュニティバスの利用者数	78,107人	85,800人	コミュニティバスの年間利用者数																					

出典：可児市第四次総合計画後期基本計画

可児市総合戦略

計画期間	平成 27 年度～平成 31 年度																									
計画の趣旨	<p>今後も住み良い環境を確保し、将来にわたって活力ある社会を維持していくため、人口減少に歯止めをかけ、年齢構造の変化を最小限にとどめていかなければなりません。</p> <p>そこで本市では、市民力、歴史、文化、自然などの様々な地域資源を活用しながら、結婚・妊娠・出産・子育てがしやすく、元気な地域や経済に支えられた安心・安全な暮らしができ、若い世代をはじめ、誰もが満足と幸せを感じて暮らすことができる住みごこちのよいまちを創り上げていくことで、人口の社会減、自然減に対応していきます。</p>																									
計画の概要	<table border="1"> <tr> <td> 基本目標1(元気) 安定した生活基盤を築ける「人と経済が元気なまち」を創る </td> <td> 国の総合戦略の基本目標 ○地方における安定した雇用を創出する 県の総合戦略の基本目標 ○しごとをつくる </td> </tr> <tr> <td> 基本目標2(魅力) 市の魅力を向上・発信することにより、人を引き付ける「魅力とつながりのあるまち」を創る </td> <td> 国の総合戦略の基本目標 ○地方への新しい人の流れをつくる 県の総合戦略の基本目標 ○岐阜に呼び込む ○まちをつなぐ </td> </tr> <tr> <td> 基本目標3(希望) 子育て世代が安心して、妊娠・出産・子育てができる「子育ての希望がかなうまち」を創る </td> <td> 国の総合戦略の基本目標 ○若い世代の結婚・出産・子育て希望をかなえる 県の総合戦略の基本目標 ○ひとを育む </td> </tr> <tr> <td> 基本目標4(安心) 地域で安心して暮らし続けることのできる「健康と安心が実感できるまち」を創る </td> <td> 国の総合戦略の基本目標 ○時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに地域と地域を連携する。 県の総合戦略の基本目標 ○安心をつくる </td> </tr> </table>	基本目標1(元気) 安定した生活基盤を築ける「人と経済が元気なまち」を創る	国の総合戦略の基本目標 ○地方における安定した雇用を創出する 県の総合戦略の基本目標 ○しごとをつくる	基本目標2(魅力) 市の魅力を向上・発信することにより、人を引き付ける「魅力とつながりのあるまち」を創る	国の総合戦略の基本目標 ○地方への新しい人の流れをつくる 県の総合戦略の基本目標 ○岐阜に呼び込む ○まちをつなぐ	基本目標3(希望) 子育て世代が安心して、妊娠・出産・子育てができる「子育ての希望がかなうまち」を創る	国の総合戦略の基本目標 ○若い世代の結婚・出産・子育て希望をかなえる 県の総合戦略の基本目標 ○ひとを育む	基本目標4(安心) 地域で安心して暮らし続けることのできる「健康と安心が実感できるまち」を創る	国の総合戦略の基本目標 ○時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに地域と地域を連携する。 県の総合戦略の基本目標 ○安心をつくる																	
基本目標1(元気) 安定した生活基盤を築ける「人と経済が元気なまち」を創る	国の総合戦略の基本目標 ○地方における安定した雇用を創出する 県の総合戦略の基本目標 ○しごとをつくる																									
基本目標2(魅力) 市の魅力を向上・発信することにより、人を引き付ける「魅力とつながりのあるまち」を創る	国の総合戦略の基本目標 ○地方への新しい人の流れをつくる 県の総合戦略の基本目標 ○岐阜に呼び込む ○まちをつなぐ																									
基本目標3(希望) 子育て世代が安心して、妊娠・出産・子育てができる「子育ての希望がかなうまち」を創る	国の総合戦略の基本目標 ○若い世代の結婚・出産・子育て希望をかなえる 県の総合戦略の基本目標 ○ひとを育む																									
基本目標4(安心) 地域で安心して暮らし続けることのできる「健康と安心が実感できるまち」を創る	国の総合戦略の基本目標 ○時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに地域と地域を連携する。 県の総合戦略の基本目標 ○安心をつくる																									
公共交通に関する記述の概要	<p>② 公共交通により、より良い移動手段を確保していきます</p> <p>鉄道や路線バス、コミュニティバス[※]といった公共交通の利用を促進するとともに、公共交通の維持に取り組み、移動の利便性を確保します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>内 容</th> <th>主な担当</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・コミュニティバスのサービス水準の維持・充実と利用促進 ・名鉄広見線の運営支援と利用促進 ・路線バスの運行支援と利用促進</td> <td>建設部都市計画課</td> </tr> </tbody> </table> <p>■重要業績評価指標(KPI)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>基準値</th> <th>目標値(H31)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地区別災害時行動マニュアル[※]の作成組織数</td> <td>一組織</td> <td>53組織</td> </tr> <tr> <td>コミュニティバス利用者数</td> <td>78,107人(H26)</td> <td>85,800人</td> </tr> <tr> <td>施設(公民館)の稼働率</td> <td>26.4%(H26)</td> <td>30.0%</td> </tr> </tbody> </table> <p>■基本的方向</p> <p>地域資源を掘り起し、市の魅力を高め、その魅力を市内外に発信することにより、交流人口を増やします。子どもから大人までの市民誰もが可児市の良さを認識し、誇りと愛着を育み市民の活力を促進します。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> <th>基準値</th> <th>目標値(H31)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>観光交流人口(市内観光施設入込客数)</td> <td>3,622,450人(H26)</td> <td>4,500,000人</td> </tr> <tr> <td>可児市に愛着がある人の割合(アンケート)</td> <td>16.7%(H27)</td> <td>30.0%</td> </tr> </tbody> </table>	内 容	主な担当	・コミュニティバスのサービス水準の維持・充実と利用促進 ・名鉄広見線の運営支援と利用促進 ・路線バスの運行支援と利用促進	建設部都市計画課		基準値	目標値(H31)	地区別災害時行動マニュアル [※] の作成組織数	一組織	53組織	コミュニティバス利用者数	78,107人(H26)	85,800人	施設(公民館)の稼働率	26.4%(H26)	30.0%	数値目標	基準値	目標値(H31)	観光交流人口(市内観光施設入込客数)	3,622,450人(H26)	4,500,000人	可児市に愛着がある人の割合(アンケート)	16.7%(H27)	30.0%
内 容	主な担当																									
・コミュニティバスのサービス水準の維持・充実と利用促進 ・名鉄広見線の運営支援と利用促進 ・路線バスの運行支援と利用促進	建設部都市計画課																									
	基準値	目標値(H31)																								
地区別災害時行動マニュアル [※] の作成組織数	一組織	53組織																								
コミュニティバス利用者数	78,107人(H26)	85,800人																								
施設(公民館)の稼働率	26.4%(H26)	30.0%																								
数値目標	基準値	目標値(H31)																								
観光交流人口(市内観光施設入込客数)	3,622,450人(H26)	4,500,000人																								
可児市に愛着がある人の割合(アンケート)	16.7%(H27)	30.0%																								

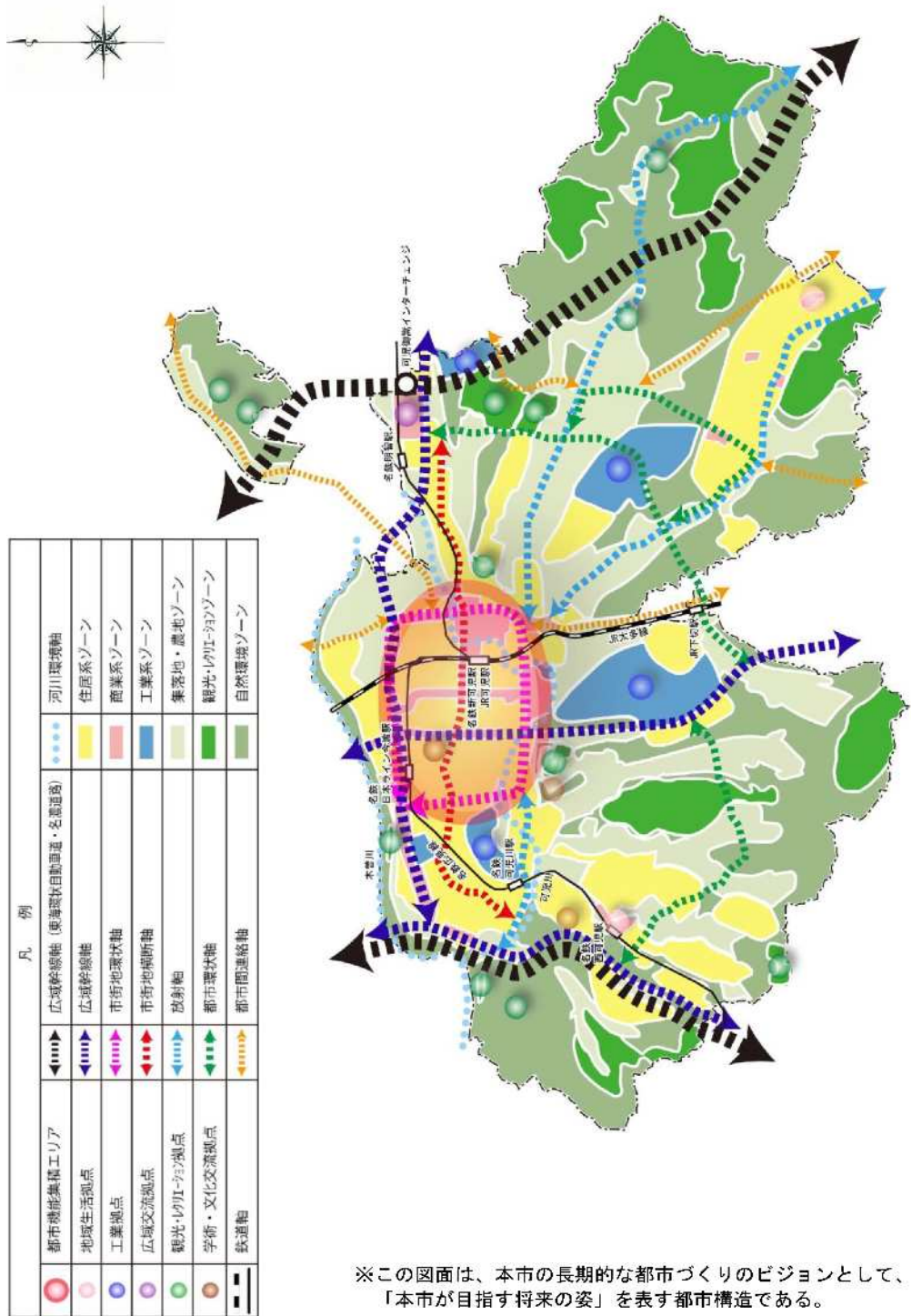
出典：可児市総合戦略

第二次可児市都市計画マスタープラン

計画期間	平成 28 年度～平成 38 年度
計画の趣旨	<p>可児市第四次総合計画を踏襲し、地理的・交通的な好条件を強みに、自然、歴史・文化、産業といった固有の地域資源も最大限に守り活かしながら、安全、快適に暮らせる住環境や、活力ある産業環境を市民とともに創造していくものとして、これからの都市づくりに向けた本市の将来像を次のように設定する。</p> <p>【将来像】輝く人とまち人つながる可児 【実現化する姿】住みごこち一番・可児 ～若い世代が住みたいと感じる魅力あるまちの創造～</p>
計画の概要	<div style="text-align: right; margin-bottom: 10px;">[都市づくりの目標]</div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>【将来像】 輝く人とまち 人つながる可児 【実現化する姿】 住みごこち一番・可児 ～若い世代が住みたいと感じる魅力あるまちの創造～</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>[都市づくりのテーマ] ●住みたい、住み続けたいと思う都市づくり ●都市の活力を高める都市づくり</p> </div> </div> <div style="width: 50%;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">①定住・移住の促進に向けた快適な居住環境の確保</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">②都市機能の集積、多様な都市機能を結ぶネットワークの強化</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">③秩序ある開発の誘導と自然環境や優良農地の保全</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">④災害に強い都市、安全・安心な市街地環境の形成</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">⑤自然や歴史・文化を身近に感じる、ゆとりある生活空間の創出</div> </div> </div>
公共交通に関する記述の概要	<p>●基本的な考え方 地域公共交通の現状や課題等を踏まえ、公共交通網の見直し等により、公共交通の維持・存続を図る。</p> <p>●鉄道の整備方針 鉄道については、JR太多線、名鉄広見線があり、本市と名古屋市や周辺都市を連絡している。今後は、輸送体制の強化や路線の存続を関係機関に要請していくとともに、JR可児駅・名鉄新可児駅については可児駅東土地区画整理事業の実施に合わせて駅前広場や東西自由通路の整備を推進し、交通結節点としての機能の充実や利便性の向上を図る。 また、各鉄道駅周辺においては、バリアフリー化やユニバーサルデザインを推進するとともに、公共交通の拠点として、都市機能(商業施設、公共サービス施設)の集積を図る。</p> <p>●バス交通の整備方針 路線バスについては、自動車を運転できない市民の日常生活において重要であり、鉄道と連携した輸送体制の強化と路線の維持について、関係機関に要請していく。 また、コミュニティバスについては、重要な公共交通の一つとして位置付け、ダイヤや運行形態の見直し、鉄道や路線バスとの連携による利便性の向上を図り、地域の特性に即した公共交通体系の確立を目指す。</p> <p>●その他施設の整備方針</p> <p>○駅前広場 市の玄関口であるJR可児駅・名鉄新可児駅においては、バスやタクシー等の交通手段への乗り換え結節点としての機能を強化するため、利用実態に応じて駅前広場を整備する。</p> <p>○東西自由通路 JR可児駅・名鉄新可児駅において、鉄道で分断された東西の地域を結び、駅利用者や来訪者の利便性の向上を図るため、可児駅東土地区画整理事業に合わせて、バリアフリー化に対応した東西自由通路の整備を推進する。</p> <p>○公共駐車場 JR可児駅・名鉄新可児駅等の主要な駅周辺において、将来の土地利用や鉄道利用者の需要に応じて、パーク・アンド・ライド等の公共駐車場の整備を検討する。</p>

出典：第二次可児市都市計画マスタープラン

将来都市構造図



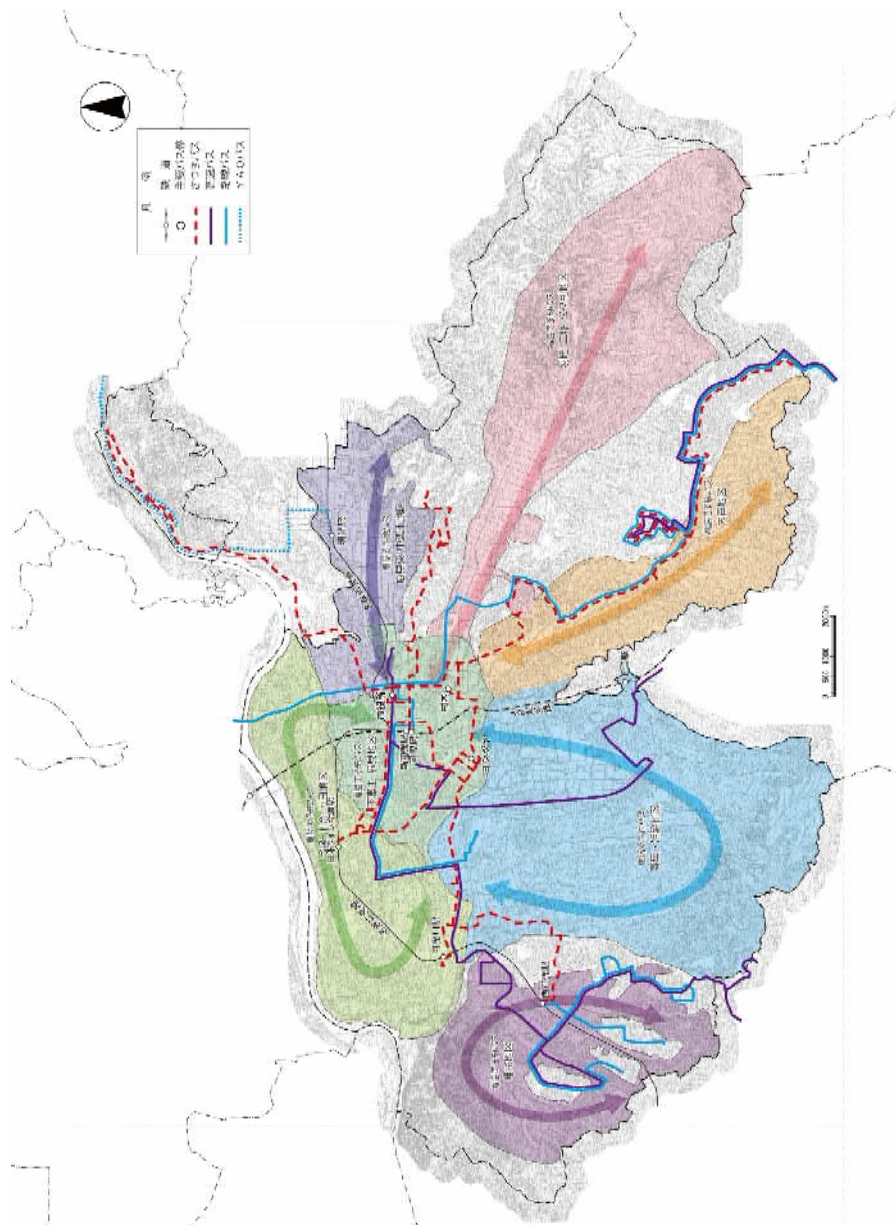
出典：第二次可児市都市計画マスタープラン

2. 公共交通の現況

1) サービス水準の整理

- ・本市の鉄道は、JR太多線、名鉄広見線が通っている。
- ・バスは、高速バス3路線が本市と名古屋市を結ぶバスとして運行されているとともに、隣接市町及び本市内のバス交通として東鉄バス4路線、YAOバス1路線、さつきバス5路線、電話で予約バス7地区、あい愛バス1路線が運行している。(高速バス可児市役所前・名古屋線は平成30年4月に廃止予定)
- ・季節限定で東鉄バス花フェスタ記念公園線が運行されている。
- ・Kバス、Kタクが期間限定(平成29年7月2日～12月24日)の実証運行を実施し、平成30年4月より本運行の予定である。

図 鉄道、バス路線網図



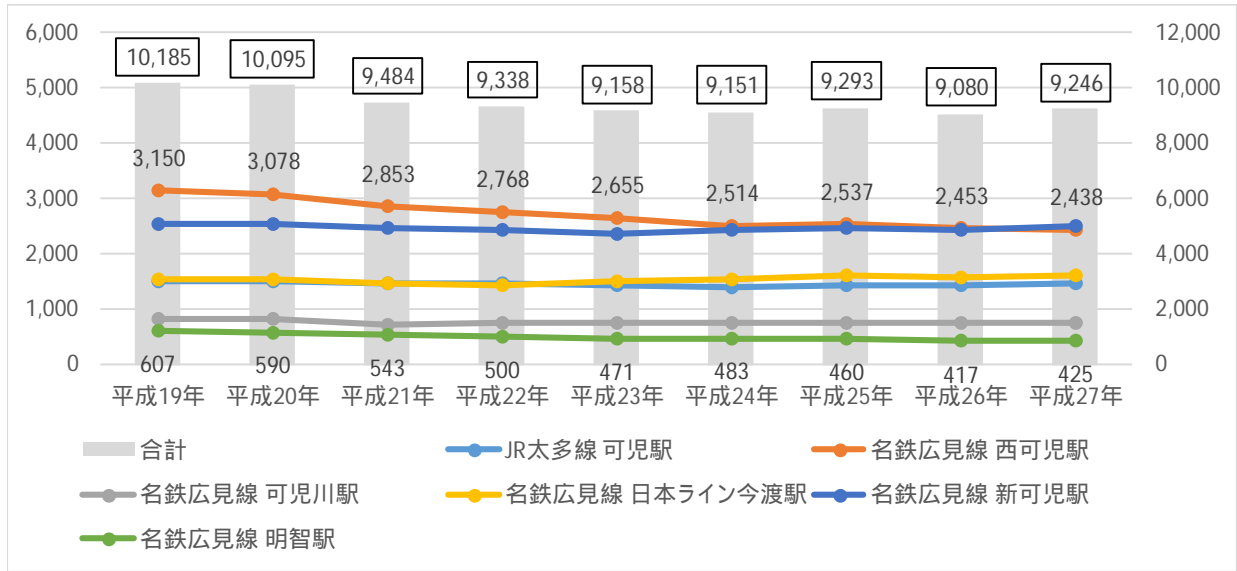
資料：可児市ホームページ、東海旅客鉄道ホームページ、
名古屋鉄道ホームページ、東濃鉄道ホームページ

2) 公共交通の利用状況

(1) 鉄道利用者数

- ・市内各駅の乗車人員は以下の通りであり、名鉄西可児駅で減少傾向にある以外はほぼ横ばい傾向である。
- ・市内全駅の合計乗車人員は、長期的に見ると減少傾向にある。

図 鉄道利用状況(可児市統計資料)

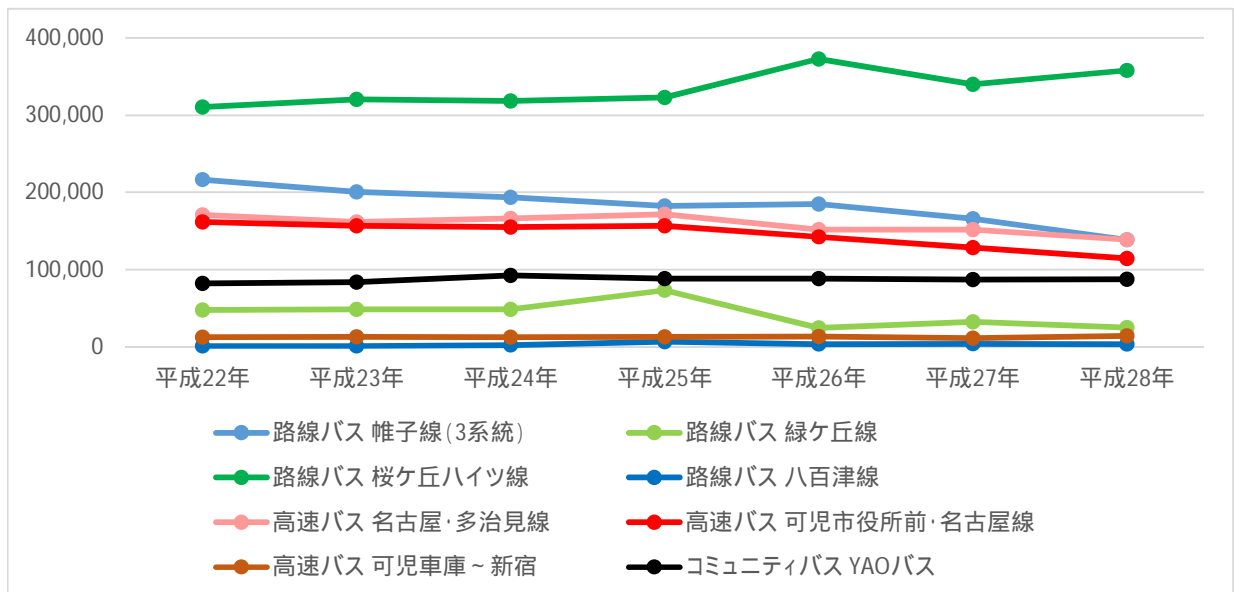


資料：可児市統計資料

(2) 路線バス利用者数

- ・桜ヶ丘ハイツ線の利用者数は増加傾向、帷子線と緑ヶ丘線の利用者数は減少傾向にある。

図 路線バス利用者数の推移

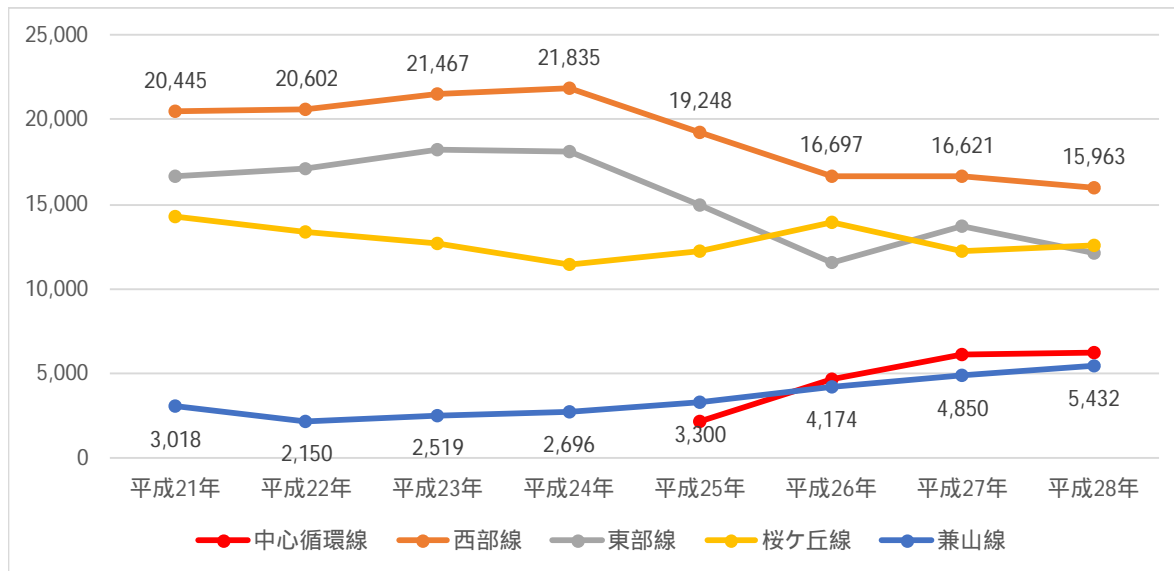


資料：可児市統計資料

(3) さつきバス利用者数

- ・さつきバス利用者数は兼山線と中心循環線を除けばやや減少傾向にある。
- ・バス路線は当初 10 路線あったが、一部が廃止され電話で予約バスの運行開始や中心循環線が新設されるなど、路線見直しが行われている。

図 さつきバス利用者数の推移(可児市統計資料)

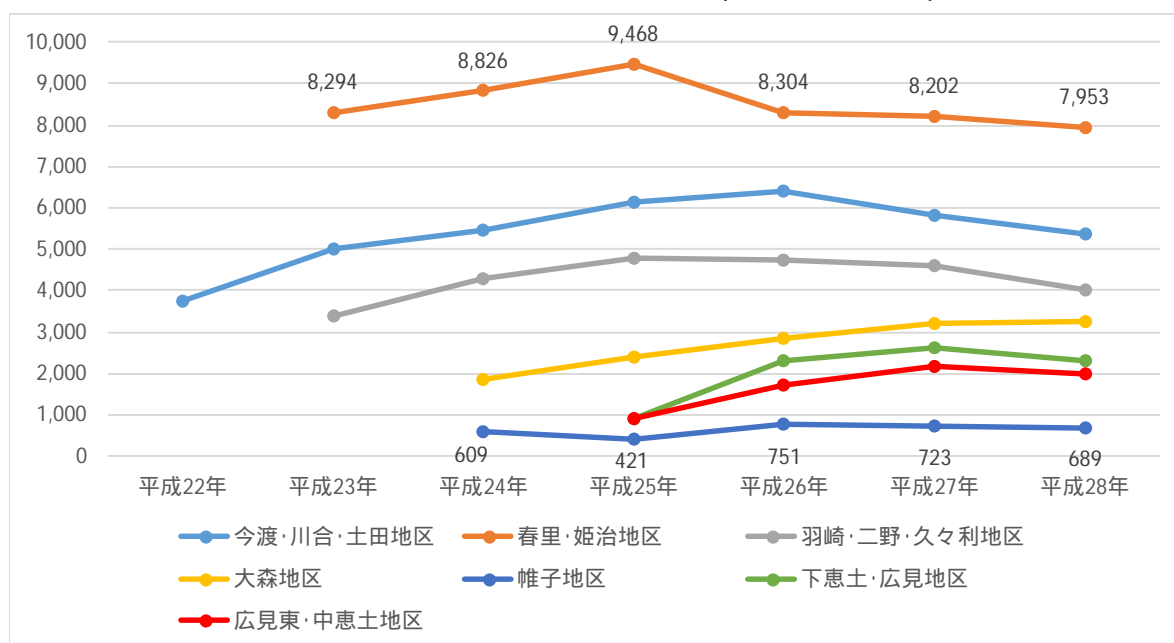


資料：可児市統計資料

(4) 電話で予約バス利用者数

- ・電話で予約バスは地区により利用状況の差が大きく、利用状況が良い春里・姫治地区と利用状況が悪い帷子地区では 10 倍以上の利用者数の差がある。
- ・春里・姫治地区、今渡・川合・土田地区、羽崎・二野・久々利地区の利用状況が高い地区では減少傾向であり、大森地区では増加傾向にある。

図 電話で予約バス利用者数の推移(可児市統計資料)



資料：可児市統計資料

3. 市民ニーズ等の把握

1) 調査実施概要

公共交通に関する市民アンケート

項目	内容
調査目的	市民の日常的な移動実態、公共交通に期待する役割、公共交通を利用するための条件、公共交通維持にかかる費用負担のあり方などを把握する。
調査対象	15歳以上（高校生以上）の市内居住者 3,000人
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査時期	平成 29 年 11 月 7 日（火）～11 月 20 日（月）
回収票数	1,113 票（回収率：37.1%）

乗降調査

項目	内容
調査目的	市内バス交通について、路線別・便別の利用特性を把握する。
調査対象	東鉄バス 4 路線、Y A Oバス 1 路線、さつきバス 5 路線、Kバス 2 路線、電話で予約バス 7 地区、Kタク 7 地区の利用者
調査方法	【東鉄バス、Y A Oバス、さつきバス、Kバス】 調査員によるバス車内での調査カードの配布及び回収 利用者アンケートを同時に配布 【電話で予約バス、Kタク】 交通事業者（運転手）の協力のもとバス車内での調査カードの配布及び回収
調査時期	平成 29 年 11 月 14 日（火）：東鉄バス、Y A Oバス、さつきバス 平成 29 年 11 月 19 日（日）：Kバス、Kタク 平成 29 年 11 月 13 日（月）～11 月 18 日（土）：電話で予約バス

利用者アンケート

項目	内容
調査目的	市内バス交通の満足度、改善事項、利用促進のアイデアなどを把握する。
調査対象	東鉄バス4路線、YAOバス1路線、さつきバス5路線、Kバス2路線、電話で予約バス7地区、Kタク7地区の利用者
調査方法	【東鉄バス、YAOバス、さつきバス、Kバス】 調査員によるアンケート配布、郵送回収 乗降調査の同時実施 【電話で予約バス、Kタク】 交通事業者（運転手）の協力のもとバス車内でのアンケート配布、郵送回収
調査時期	【配布日】 平成29年11月14日（火）：東鉄バス、YAOバス、さつきバス 平成29年11月19日（日）：Kバス、Kタク 平成29年11月13日（月）～11月18日（土）：電話で予約バス 【回答期限】 平成29年11月30日（火）

交通事業者ヒアリング

項目	内容
調査目的	市内公共交通の安全な運行を確保する上での問題点や改善事項、より良い公共交通利用環境を創出するためのアイデアなどを把握する。
調査対象	東濃鉄道（株）、可児タクシー（株）
調査方法	調査員による聞き取り
調査時期	平成29年12月12日（火）

各種団体ヒアリング

項目	内容
調査目的	福祉的な移動手段の運行実態やより良い公共交通利用環境を創出するためのアイデアなどを把握する。
調査対象	障がい者施設、障がい者団体、高齢者団体、子育て世代、福祉運送事業者、移動支援事業者
調査方法	調査員による聞き取り
調査時期	平成29年12月～平成30年1月

数値の統計的な取り扱いについて

集計にあたっては、比率はすべて百分率（％）で表し、小数点以下2位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が100％を前後する場合がある。また、各設問の結果のコメントについては、便宜的に“約70％”などと、小数点以下1位を四捨五入した整数値で表記する。

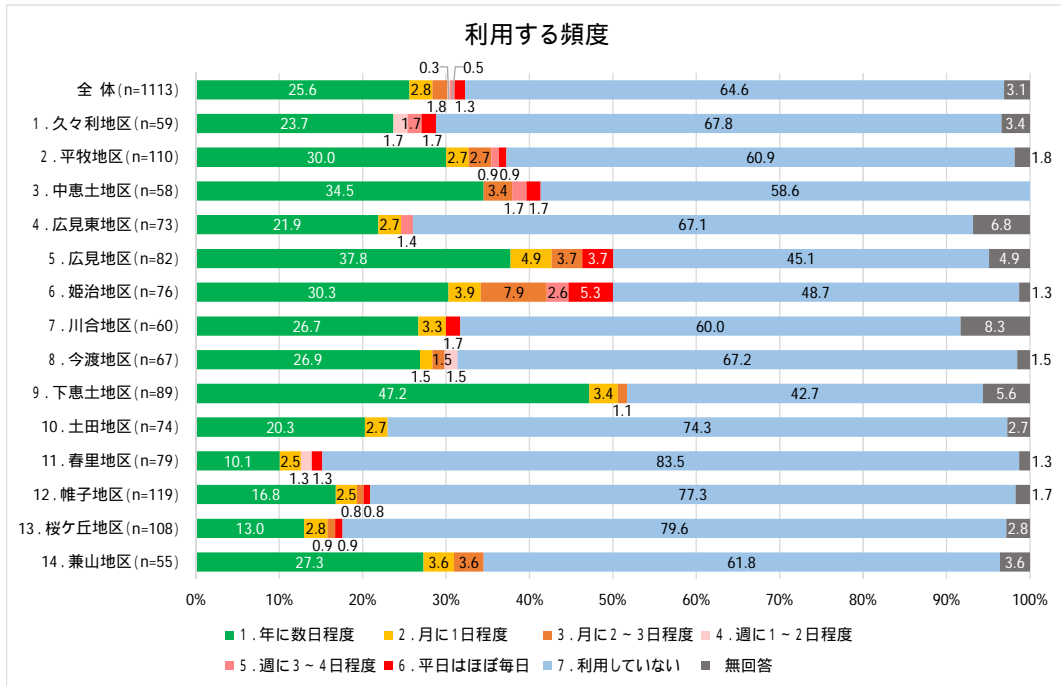
設問に対する回答者の母数は“n＝”として掲載し、各比率はnを100％として算出する。

2) 公共交通に関する市民アンケート(抜粋)

JR太多線の利用について

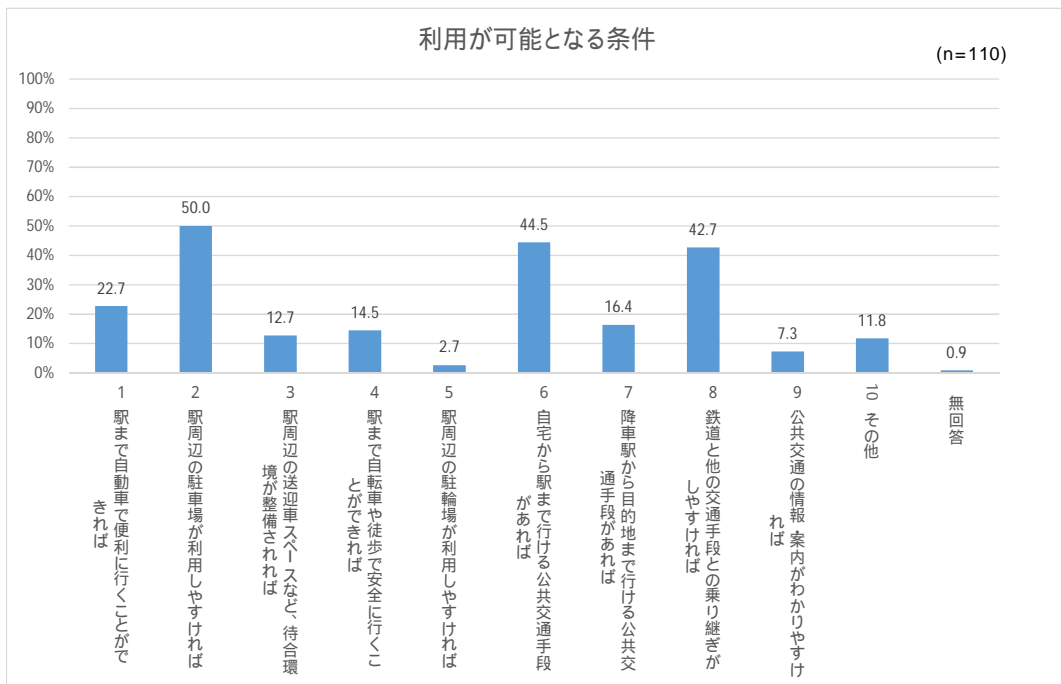
問3 この1年間のJR太多線の利用頻度

・この1年間のJR太多線の利用状況は、利用している(「年に数日程度」~「平日はほぼ毎日」)が32.3%、「利用していない」が64.6%となっている。



問6 JR太多線の利用が可能となる条件

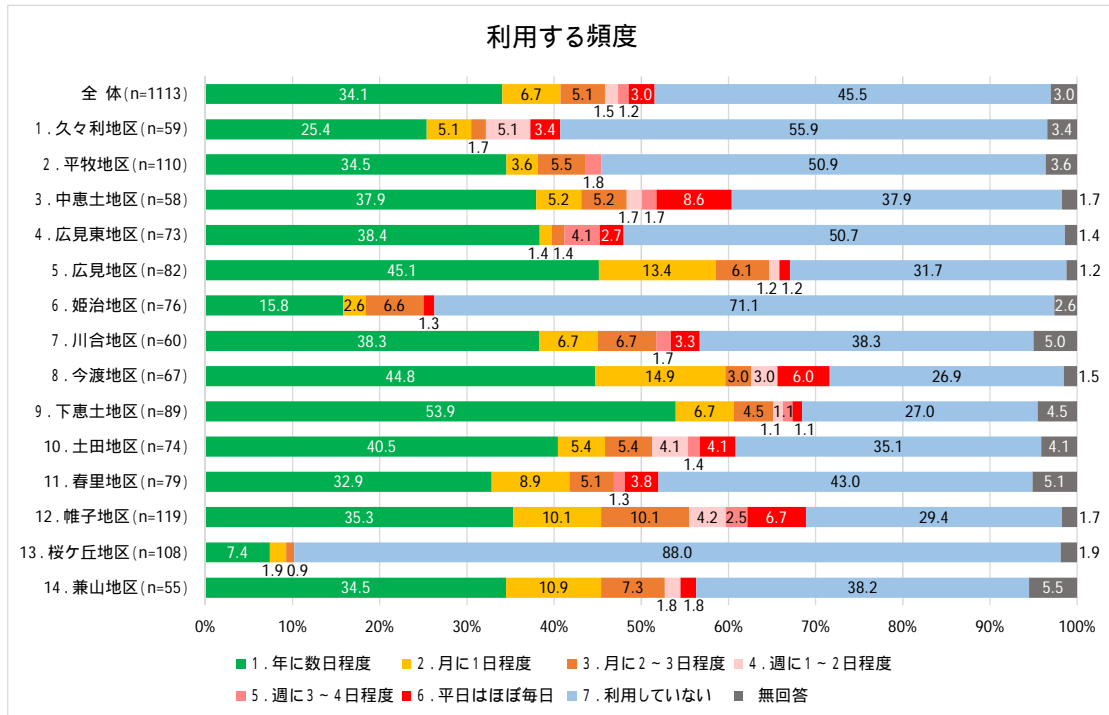
・JR太多線の利用が可能となる条件は、「駅周辺の駐車場が利用しやすければ」が50.0%と最も多く、次いで「自宅から駅まで行ける公共交通手段があれば」が44.5%、「鉄道と他の交通手段との乗り継ぎがしやすければ」が42.7%の順となっている。



名鉄広見線の利用について

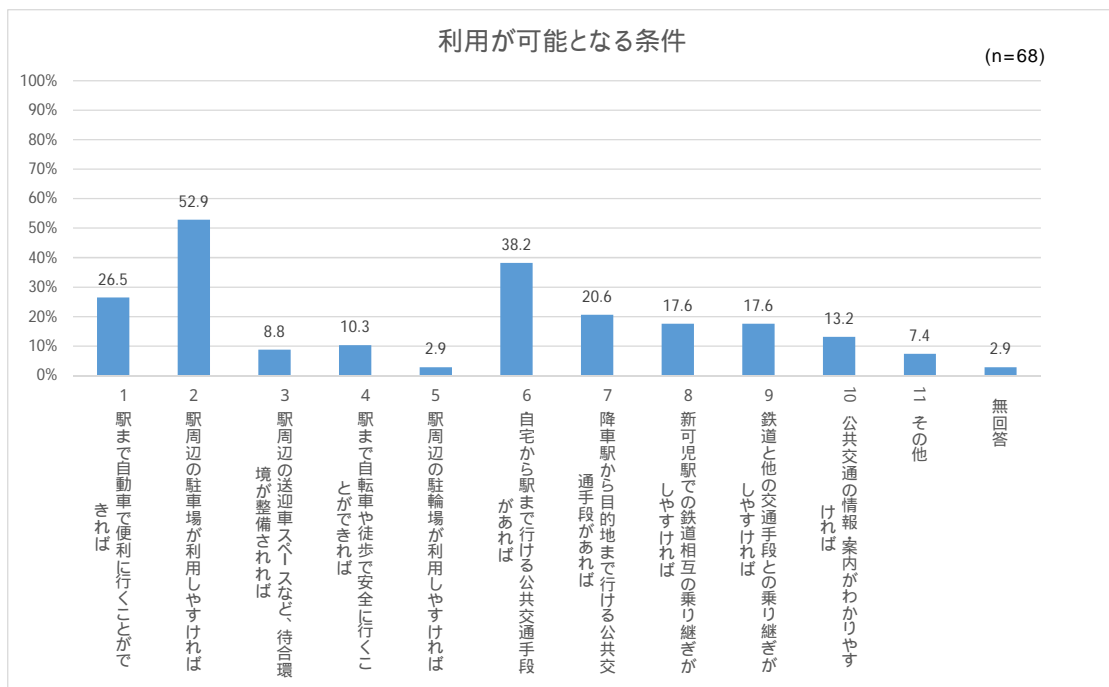
問7 この1年間の名鉄広見線の利用頻度

・この1年間の名鉄広見線の利用状況は、利用している(「年に数日程度」~「平日はほぼ毎日」)が51.6%、「利用していない」が45.5%となっている。



問10 名鉄広見線の利用が可能となる条件

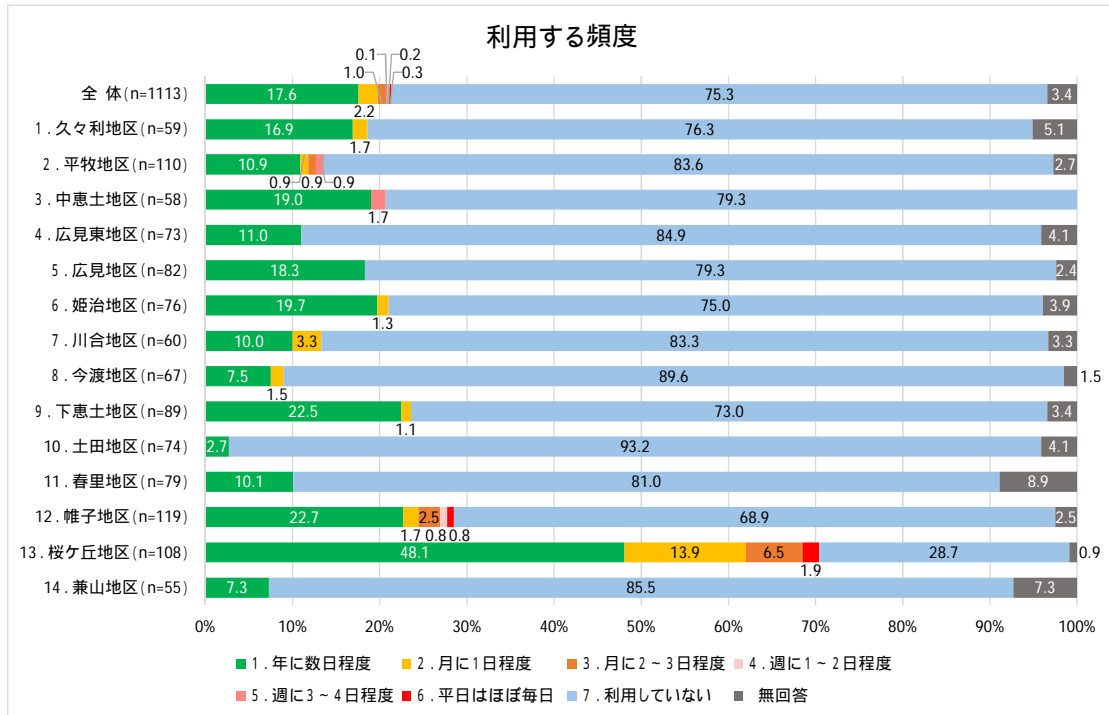
・名鉄広見線の利用が可能となる条件は、「駅周辺の駐車場が利用しやすければ」が52.9%と最も多く、次いで「自宅から駅まで行ける公共交通手段があれば」が38.2%、「駅まで自動車で行くことができれば」が26.5%の順となっている。



東鉄バス（高速バス）の利用について

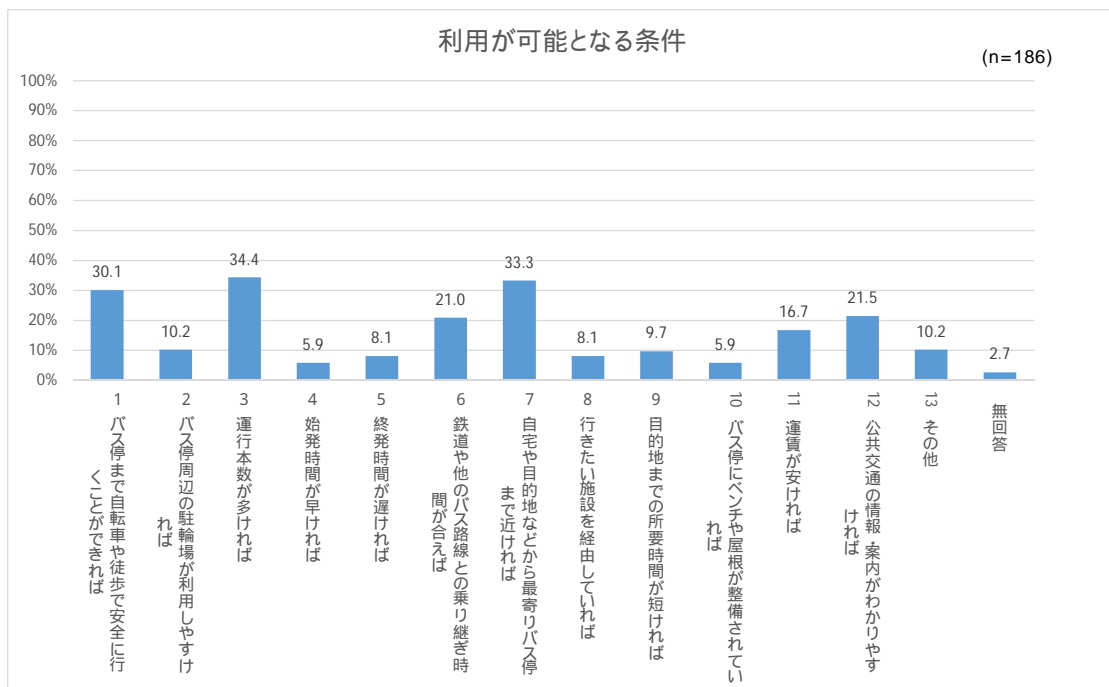
問 11 この1年間の東鉄バス（高速バス）の利用頻度

・この1年間の東鉄バス（高速バス）の利用状況は、利用している（「年に数日程度」～「平日はほぼ毎日」）が21.4%、「利用していない」が75.3%となっている。



問 14 東鉄バス（高速バス）の利用が可能となる条件

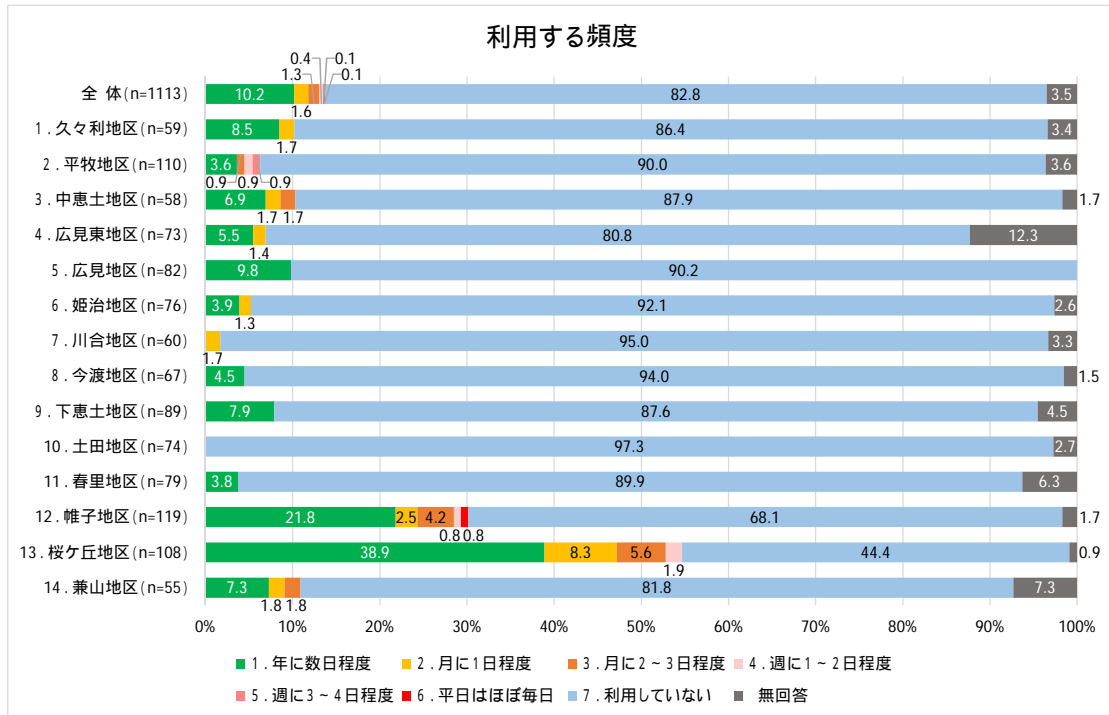
・東鉄バス（高速バス）の利用が可能となる条件は、「運行本数が増えれば」が34.4%と最も多く、次いで「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が33.3%、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」が30.1%の順となっている。



東鉄バス（路線バス）の利用について

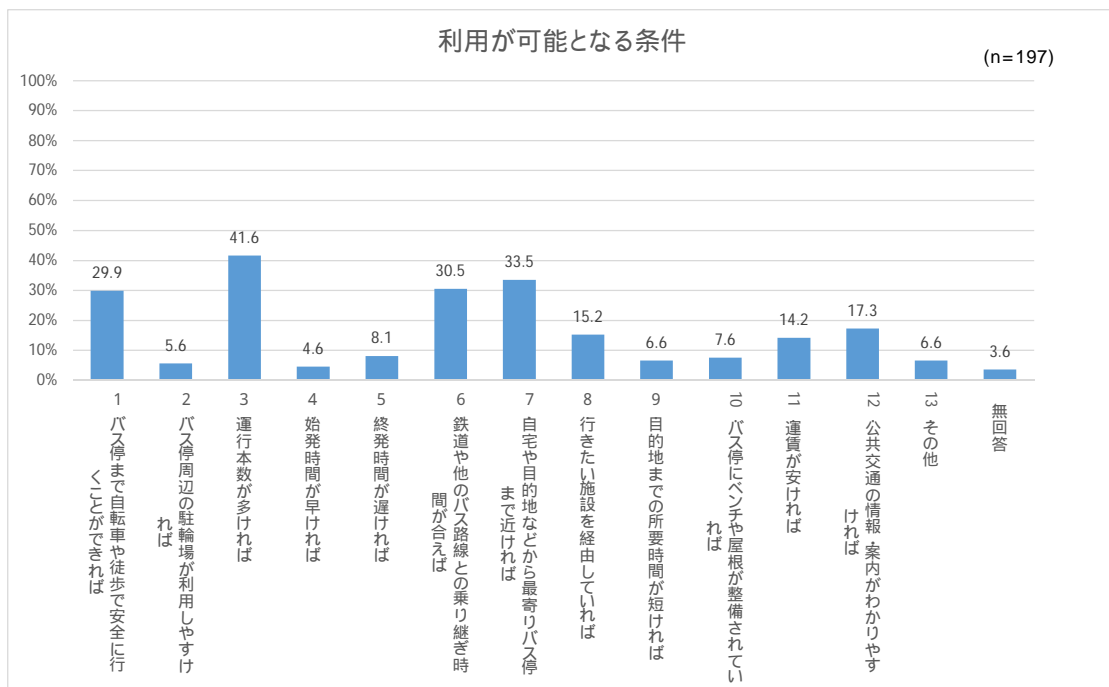
問 15 この1年間の東鉄バス（路線バス）の利用頻度

- ・この1年間の東鉄バス（路線バス）の利用状況は、利用している（「年に数日程度」～「平日はほぼ毎日」）が13.7%、「利用していない」が82.8%となっている。



問 18 東鉄バス（路線バス）の利用が可能となる条件

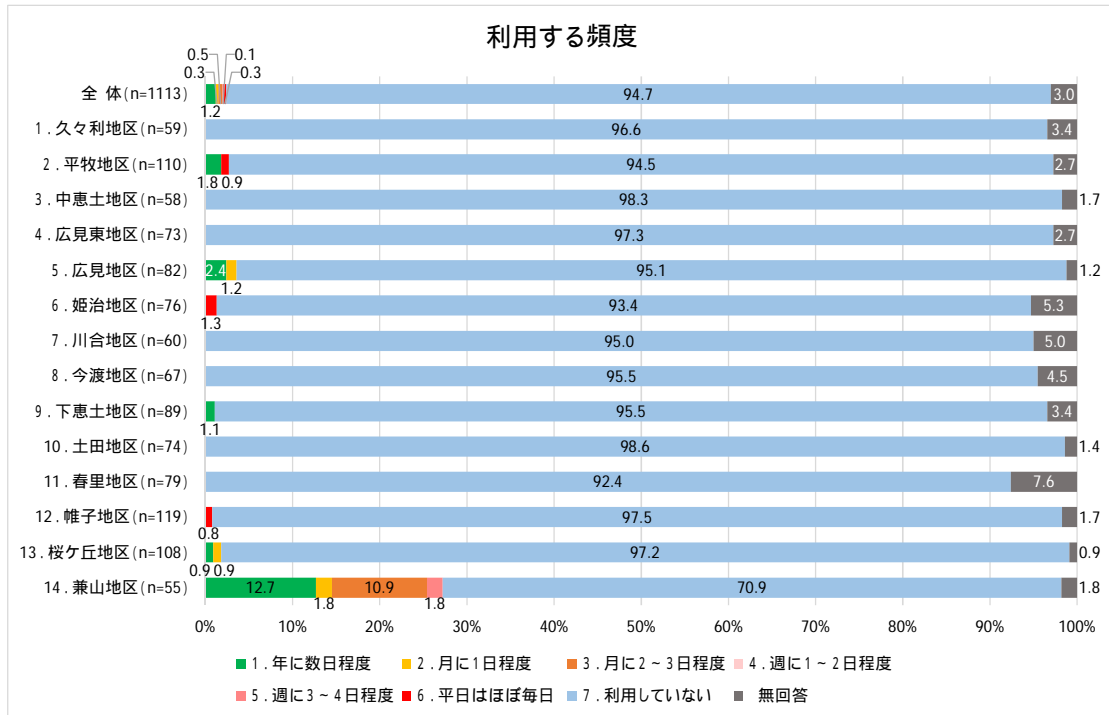
- ・東鉄バス（路線バス）の利用が可能となる条件は、「運行本数が多ければ」が41.6%と最も多く、次いで「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が33.5%、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が30.5%の順となっている。



Y A Oバスの利用について

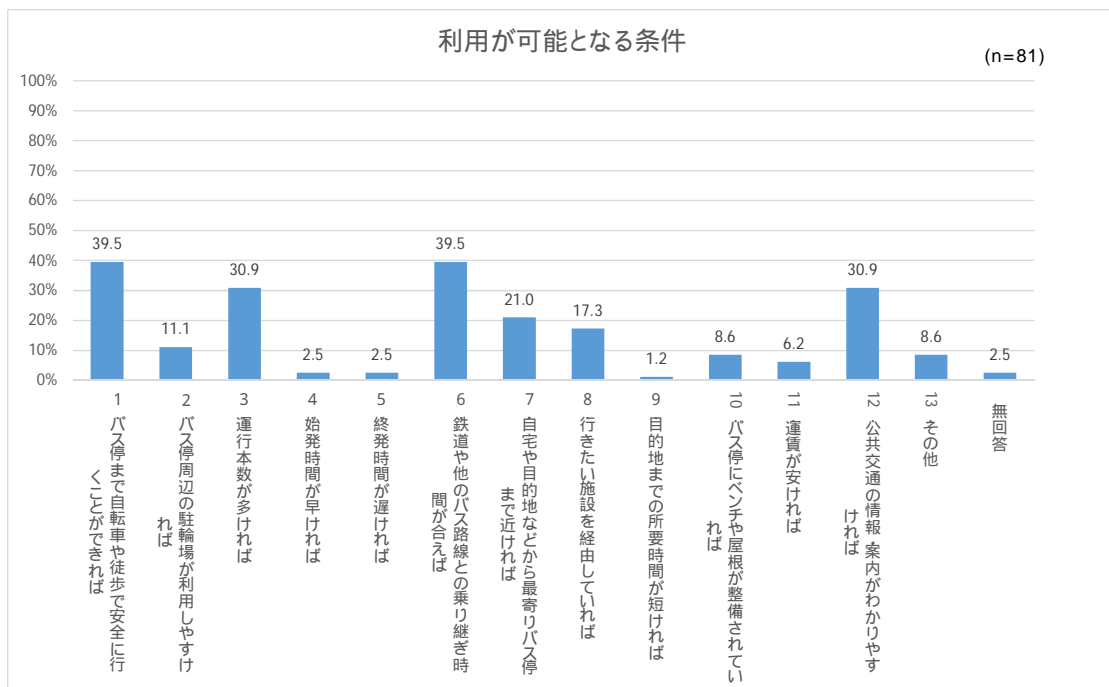
問 19 この1年間のY A Oバスの利用頻度

・この1年間のY A Oバスの利用状況は、利用している(「年に数日程度」~「平日はほぼ毎日」)が2.4%、「利用していない」が94.7%となっている。



問 22 Y A Oバスの利用が可能となる条件

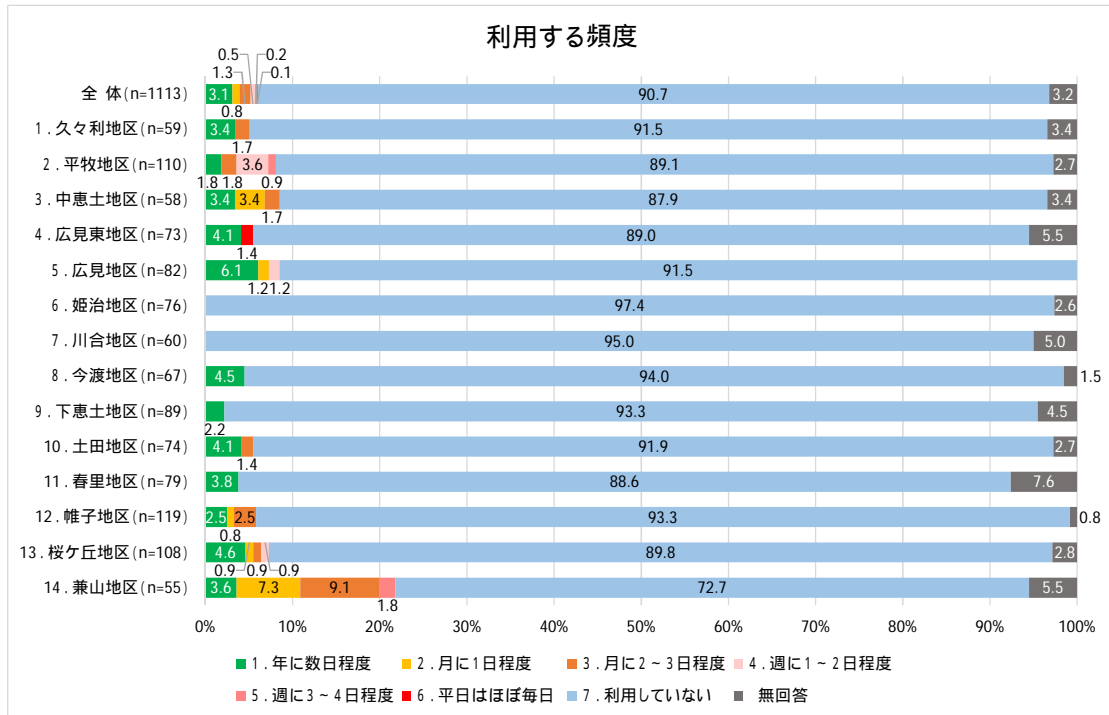
・Y A Oバスの利用が可能となる条件は、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」と「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が39.5%と最も多く、次いで「運行本数が多ければ」と「公共交通の情報・案内がわかりやすければ」が30.9%の順となっている。



さつきバスの利用について

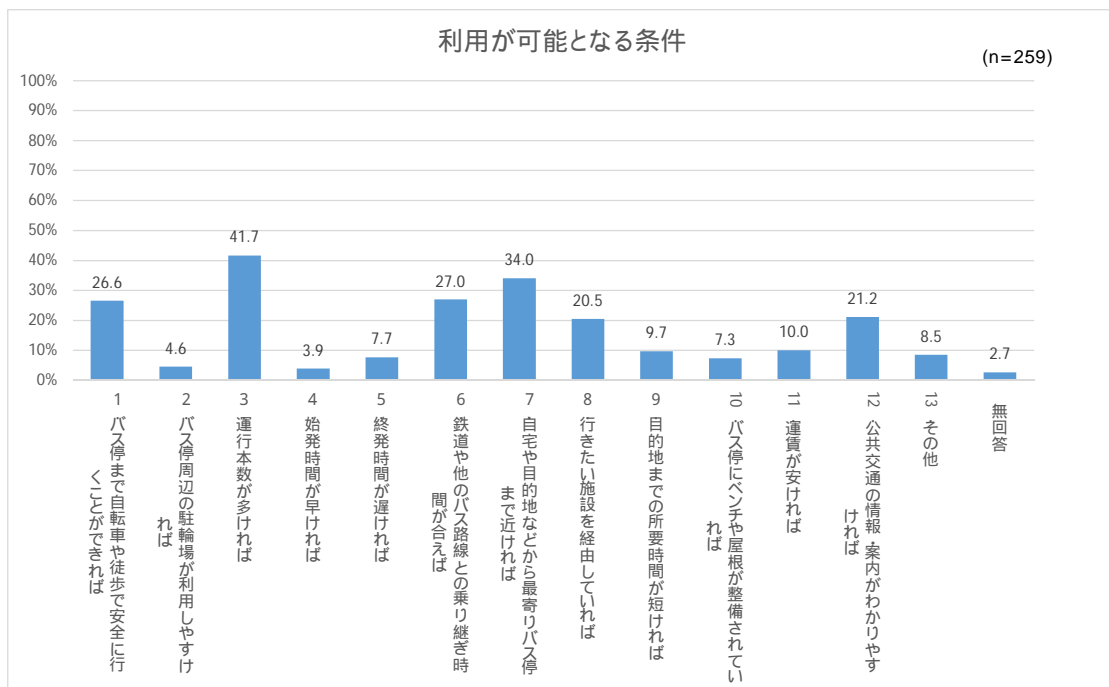
問 23 この1年間のさつきバスの利用頻度

・この1年間のさつきバスの利用状況は、利用している(「年に数日程度」~「平日はほぼ毎日」)が6.0%、
「利用していない」が90.7%となっている。



問 26 さつきバスの利用が可能となる条件

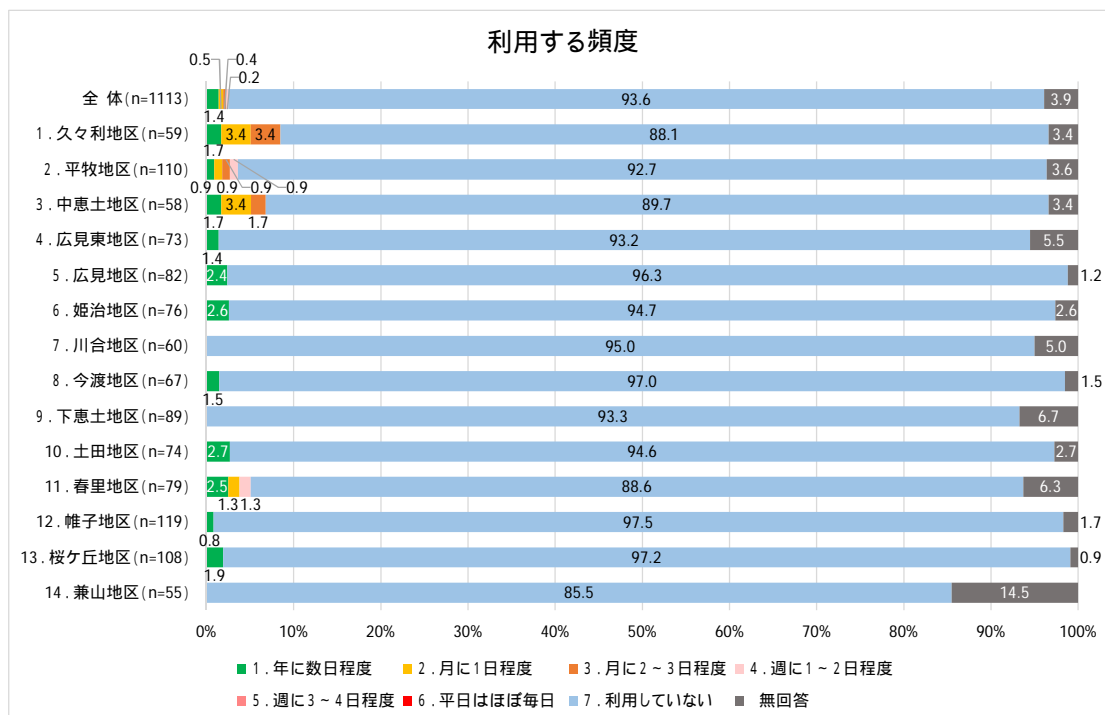
・さつきバスの利用が可能となる条件は、「運行本数が多ければ」が41.7%と最も多く、次いで「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が34.0%、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が27.0%の順となっている。



電話で予約バスの利用について

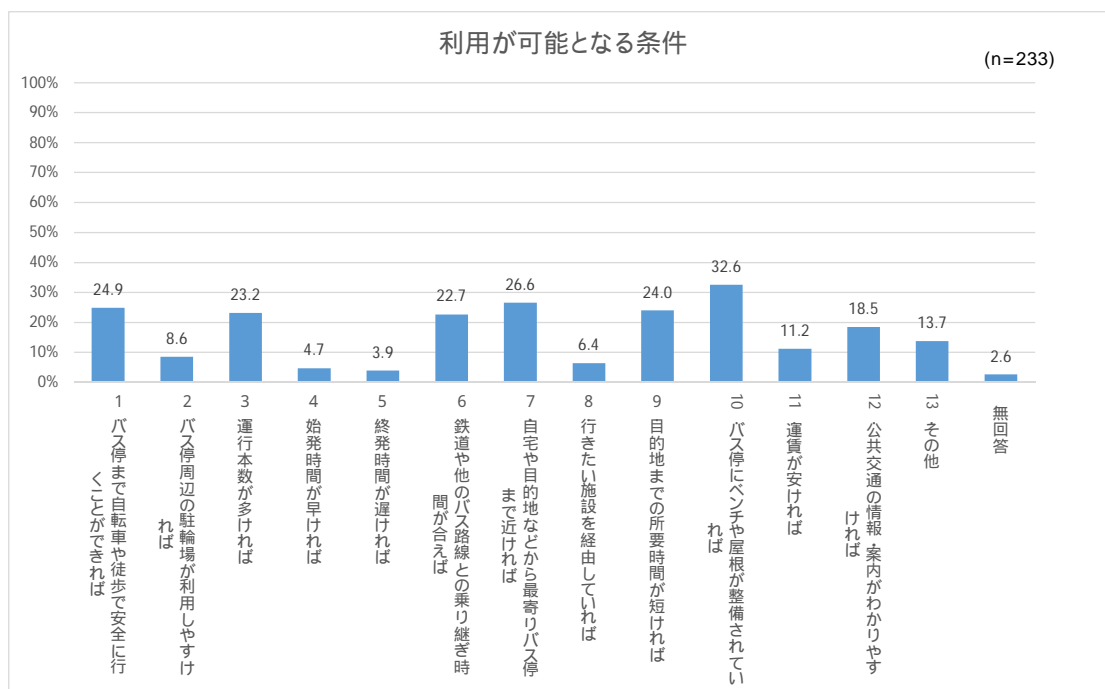
問 27 この1年間の電話で予約バスの利用頻度

- ・この1年間の電話で予約バスの利用状況は、利用している（「年に数日程度」～「平日はほぼ毎日」）が2.5%、「利用していない」が93.6%となっている。



問 30 電話で予約バスの利用が可能となる条件

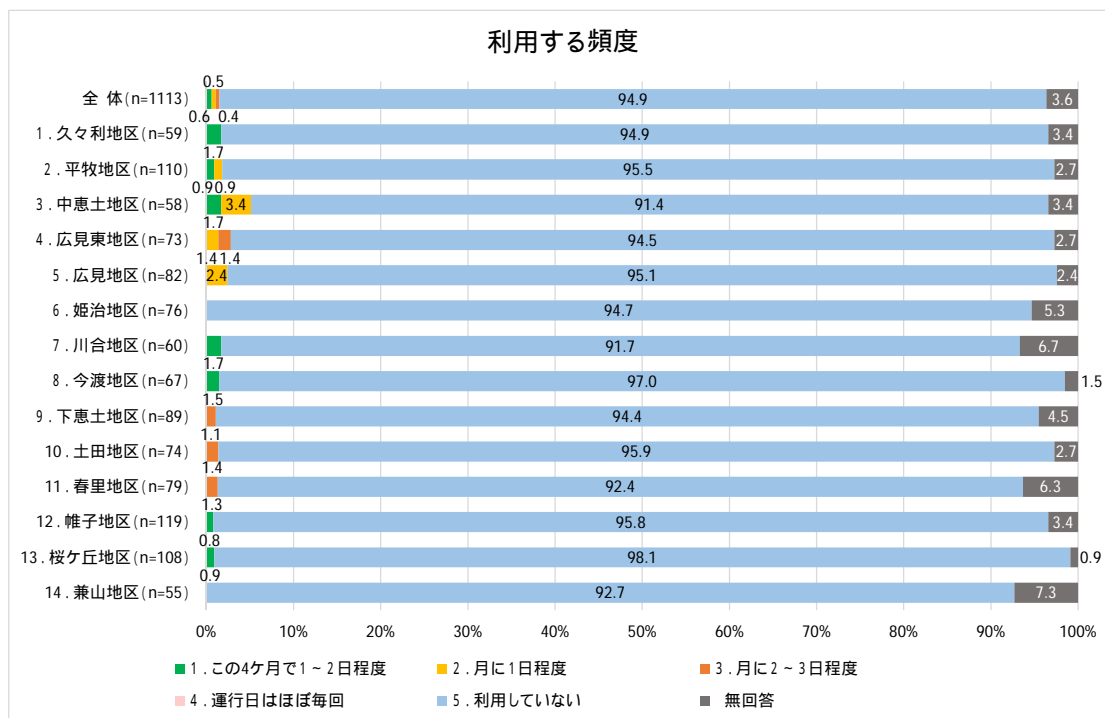
- ・電話で予約バスの利用が可能となる条件は、「バス停にベンチや屋根が整備されていれば」が32.6%と最も多く、次いで「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が26.6%、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」が24.9%の順となっている。



Kタク・Kバスの利用について

問 31 この4ヶ月間のKタク・Kバスの利用頻度

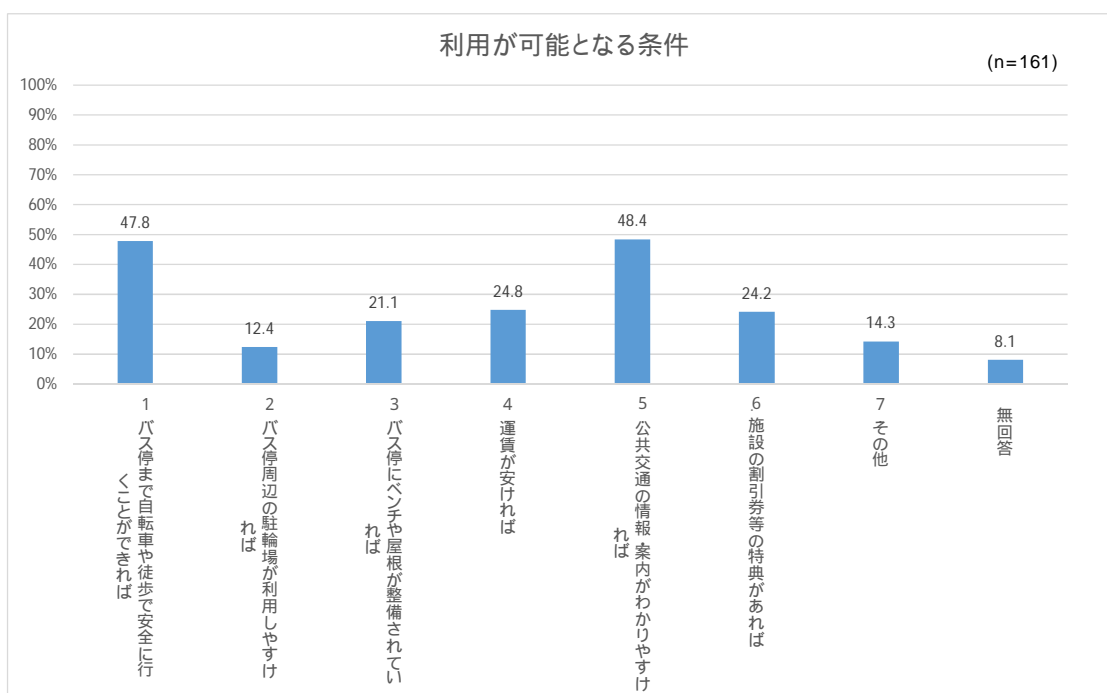
・この4ヶ月間のKタク・Kバスの利用状況は、利用している(「年に数日程度」～「平日はほぼ毎日」)が1.5%、「利用していない」が94.9%となっている。



問 34 KタクまたはKバスを利用するための条件

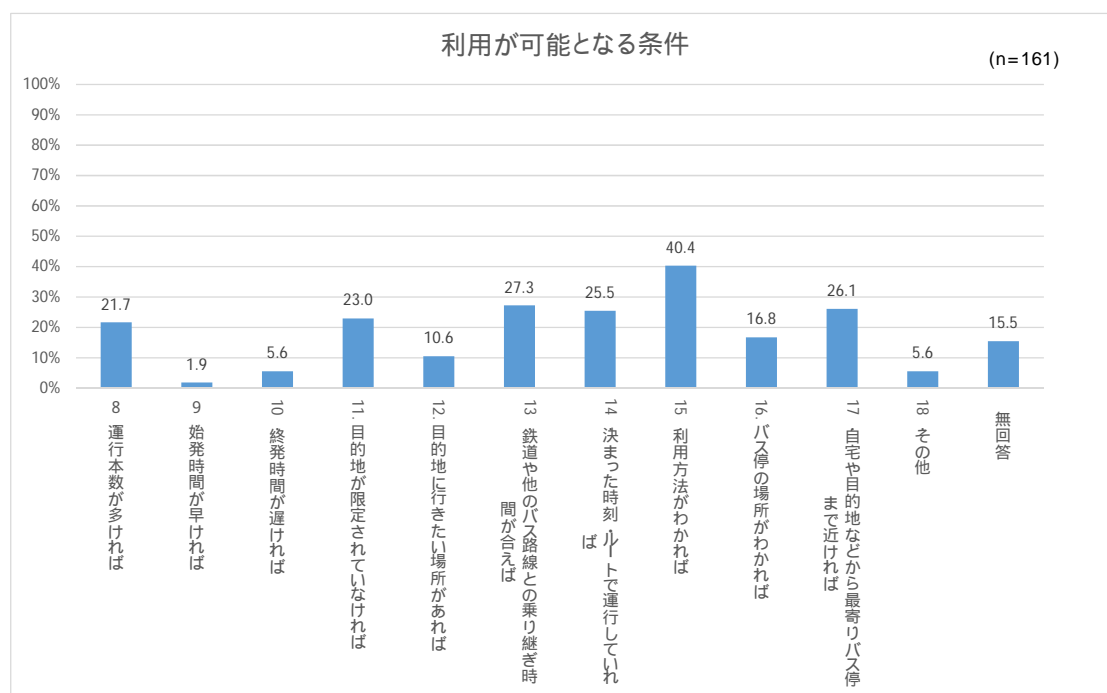
共通の条件

・KタクまたはKバスを利用するための条件は、「公共交通の情報・案内がわかりやすければ」が48.4%と最も多く、次いで「バス停まで自転車や徒歩で安全に行きことができれば」が47.8%、「運賃が安ければ」が24.8%、「施設の割引券等の特典があれば」が24.2%の順となっている。



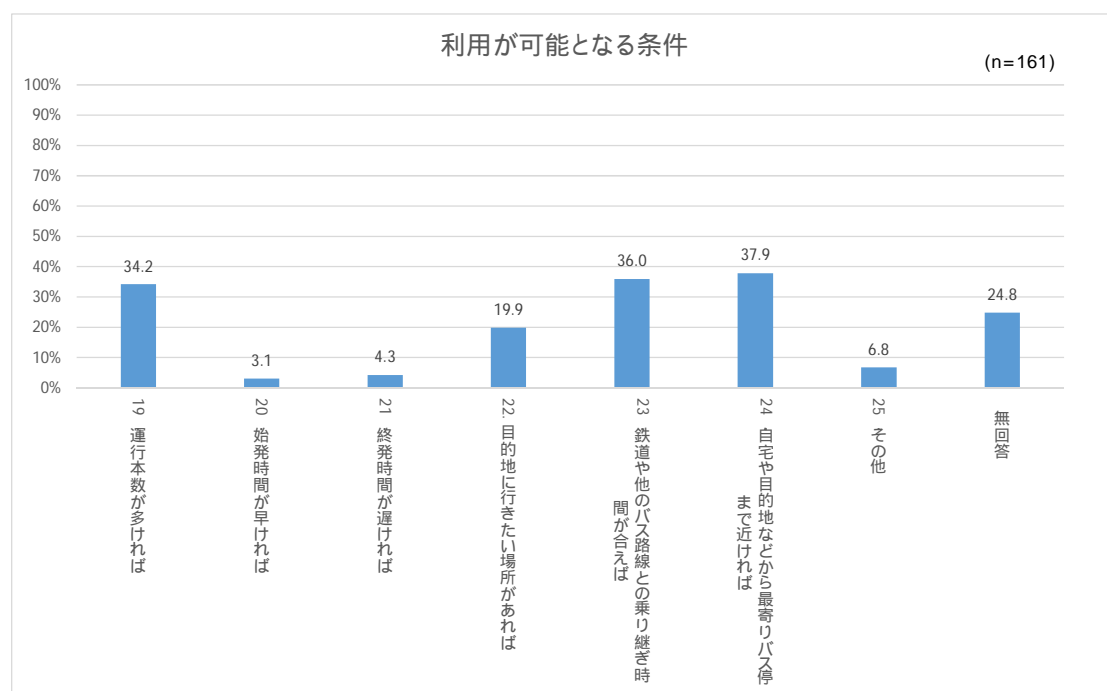
Kタクに関する条件

- ・ Kタクを利用するための条件は、「利用方法がわかれば」が40.4%と最も多く、次いで「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が27.3%、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が26.1%の順となっている。



Kバスに関する条件

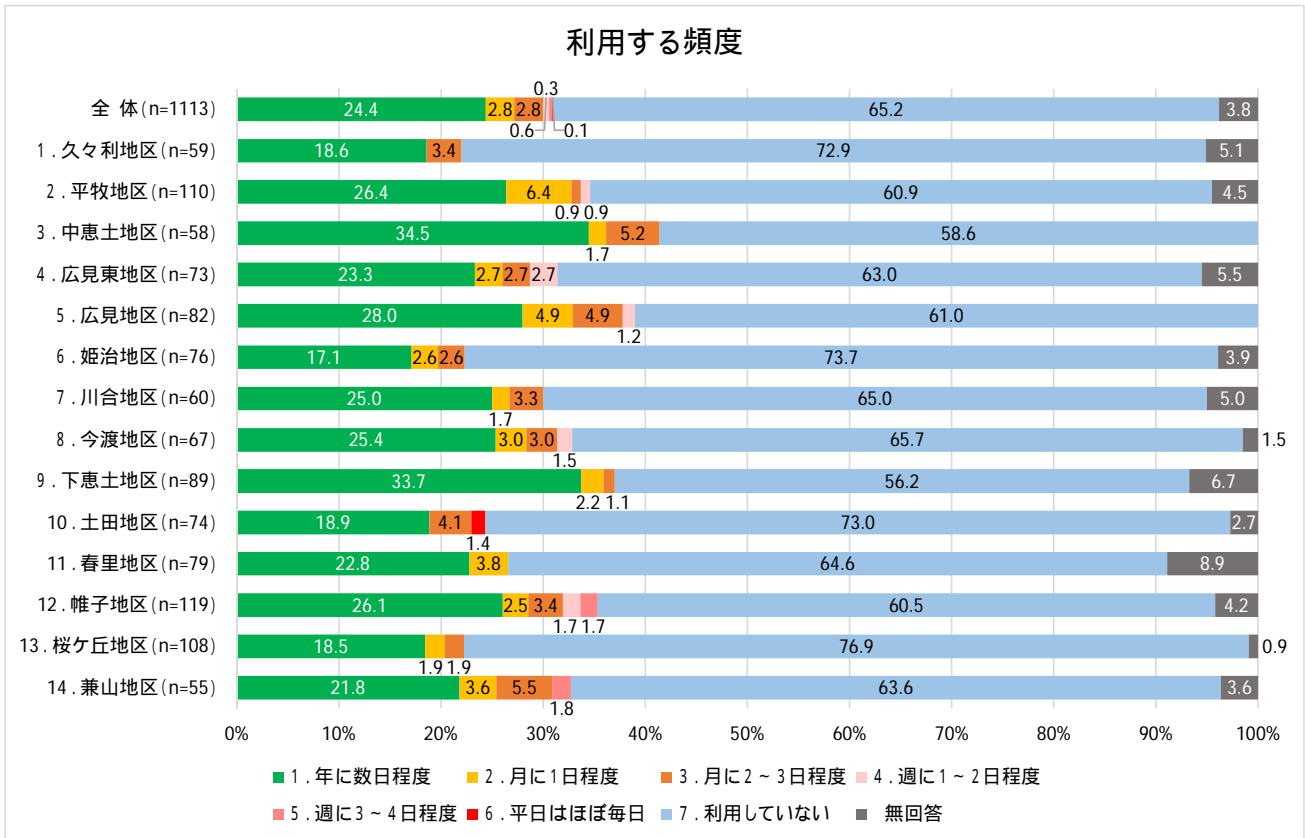
- ・ Kバスを利用するための条件は、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が37.9%と最も多く、次いで「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が36.0%、「運行本数が多ければ」が34.2%の順となっている。



一般のタクシーの利用について

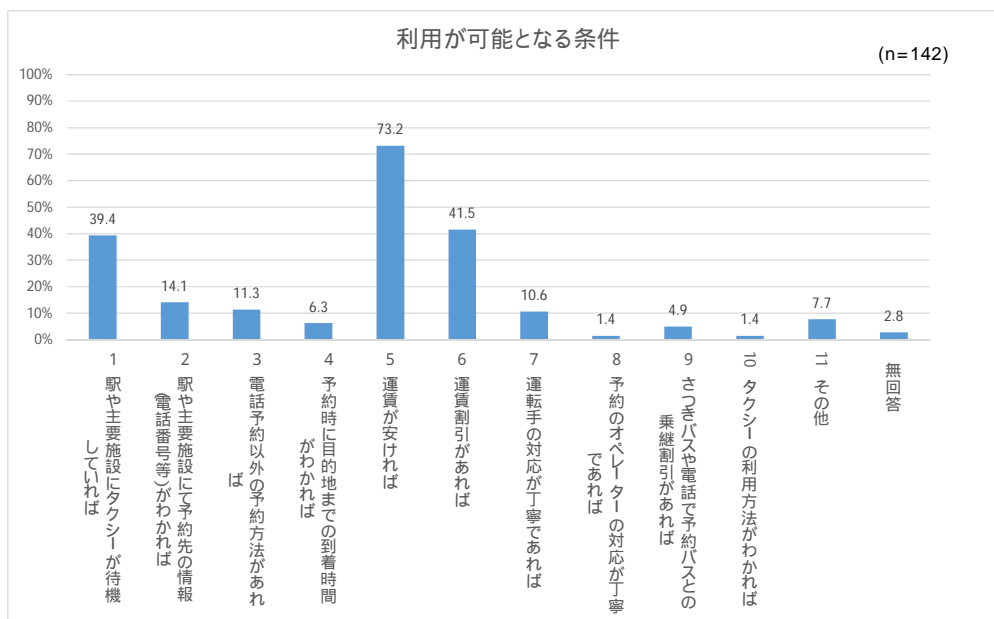
問 36 この1年間に一般のタクシーの利用頻度

- ・この1年間の一般のタクシーの利用状況は、利用している（「年に数日程度」～「平日はほぼ毎日」）が31.0%、「利用していない」が65.2%となっている。



問 39 一般のタクシーの利用が可能となる条件

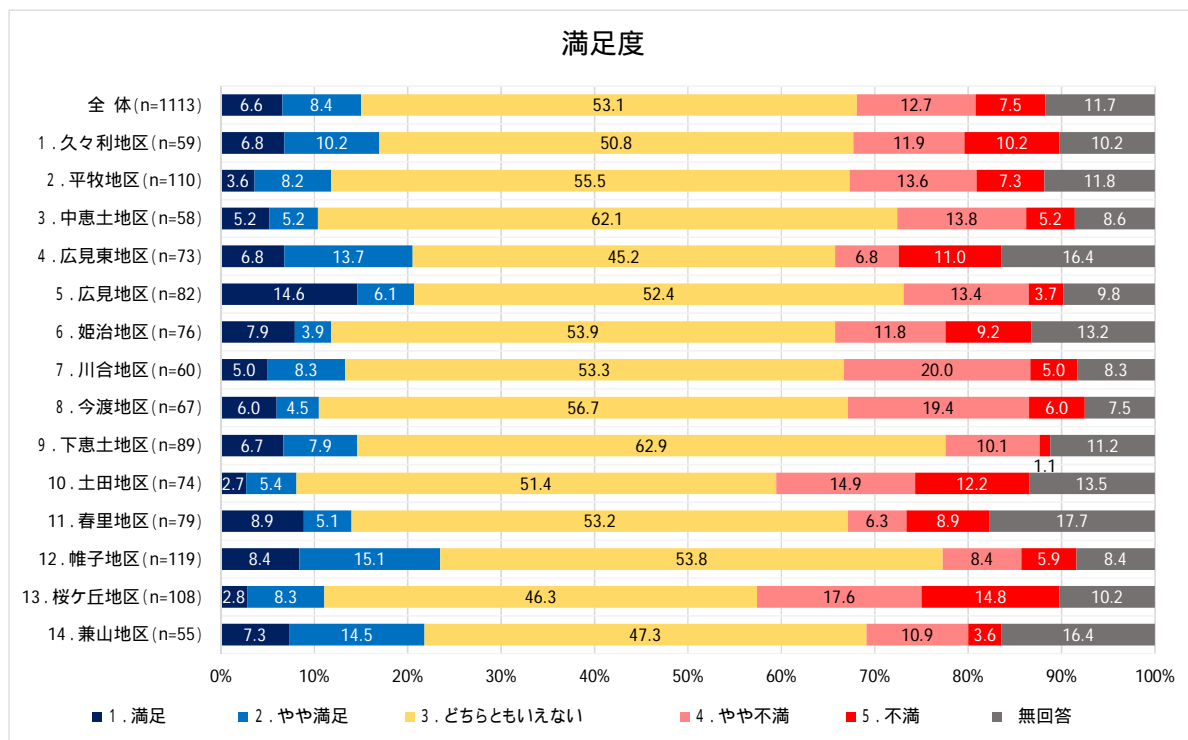
- ・一般のタクシーの利用が可能となる条件は、「運賃が安ければ」が73.2%と最も多く、次いで「運賃割引があれば」が41.5%、「駅や主要施設にタクシーが待機していれば」が39.4%の順となっている。



可児市内における公共交通の総合満足度について

問 40 現在の可児市内の公共交通の総合満足度

- ・現在の可児市内の公共交通の満足度は、満足度（満足＋やや満足）が15.0%、不満足度（やや不満＋不満）が20.2%となっており、不満足度が満足度を上回っている。
- ・「どちらともいえない」は、53.1%となっている。



路線バス、コミュニティバスで行きたい施設について

問 41 路線バス、コミュニティバスで行きたいまたは行ってほしい施設

市町名	バスで行きたい施設（施設名）	票数
可児市	パティオ可児	66
	可児市文化創造センター	54
	パロー広見店	38
	可児市役所	31
	可児とうのう病院	29
	花フェスタ記念公園	26
	東可児病院	25
	ピアゴ可児店	23
	JR可児駅・名鉄新可児駅	22
美濃加茂市	木沢記念病院	41
	美濃太田駅	30
	アピタ美濃加茂店	28
多治見市	多治見駅	37
	県立多治見病院	32
御嵩町	ラスパ御嵩	87
土岐市	土岐プレミアムアウトレット	20

回答数 20 票以上の施設を市町村別に回答数の多い順に表記

公共交通に期待する役割について

問 42 公共交通に期待する役割

- ・鉄道（JR 太多線・名鉄広見線（新可児～犬山駅間））に期待する役割は、「頻繁に鉄道やバスが来ること」や「名古屋市やその周辺市町村に行きやすいこと」の得点が高くなっている。
- ・東鉄バス・Y A Oバスに期待する役割は、「車が利用できなくなった時に利用できること」や「頻繁に鉄道やバスが来ること」の得点が高くなっている。
- ・可児市内を中心に運行する公共交通（さつきバス・電話で予約バス・Kタク・Kバス）に期待する役割は、「車が利用できなくなった時に利用できること」や「市内の医療施設に行けること」の得点が高くなっている。
- ・名鉄広見線（新可児～御嵩駅間）に期待する役割は、「頻繁に鉄道やバスが来ること」の得点が最も高く、一般タクシーに期待する役割は、「車が利用できなくなった時に利用できること」の得点が、最も高くなっている。

	得点 1 位	得点 2 位	得点 3 位
J R 太多線	611 点	515 点	356 点
名鉄広見線（新可児駅～犬山駅間）	731 点	498 点	402 点
名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）	413 点	348 点	240 点
東鉄バス	543 点	353 点	319 点
Y A Oバス	430 点	248 点	153 点
さつきバス	732 点	297 点	297 点
電話で予約バス	669 点	257 点	165 点
Kタク・Kバス	649 点	192 点	143 点
一般のタクシー	725 点	402 点	154 点

< 選択肢 >

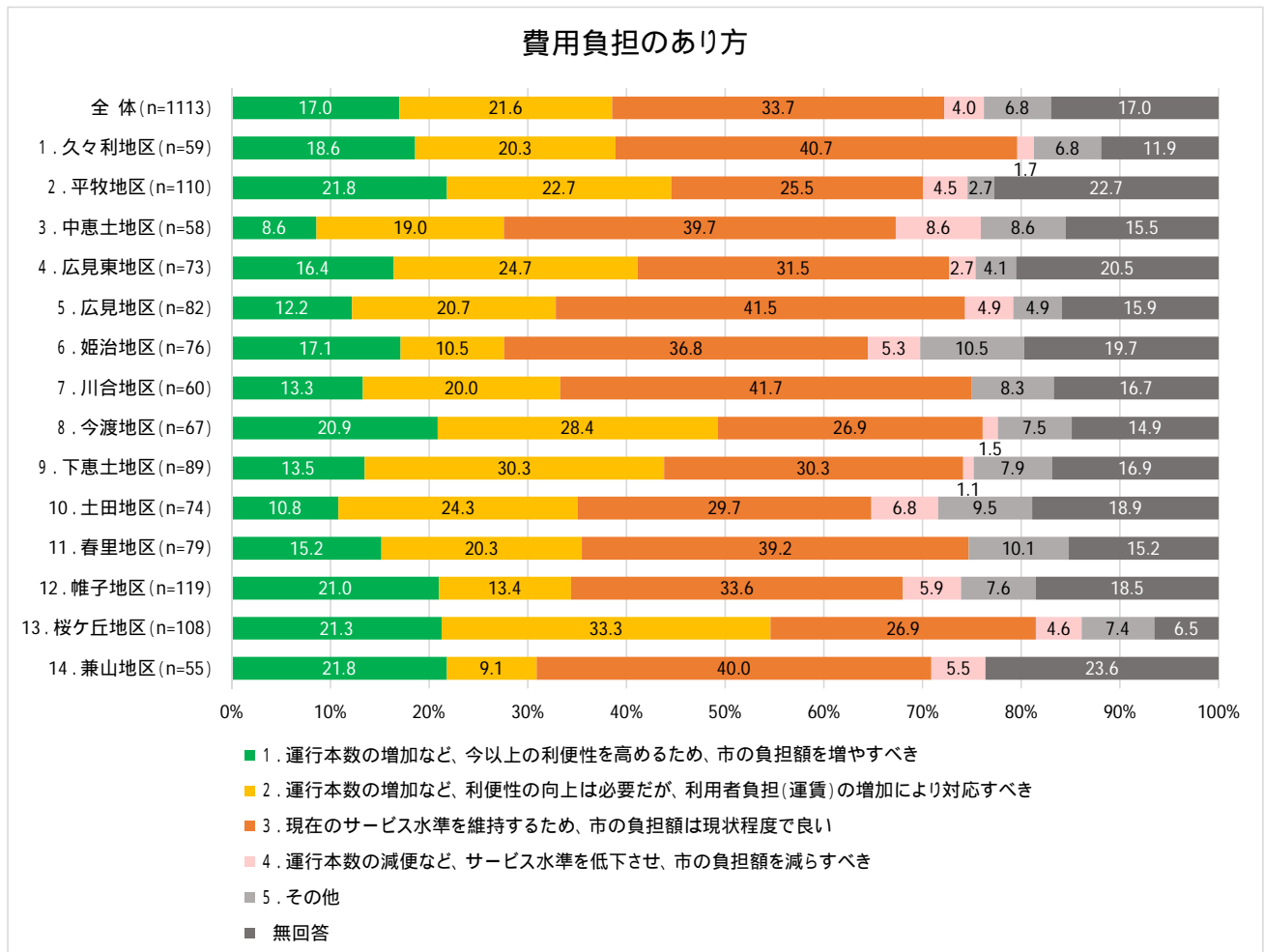
- | | |
|---------------------------------|----------------------|
| ① 乗継をすれば市内のどこへでも行けること | ② 乗継が無いこと |
| ③ 車が利用できなくなった時に利用できること | ④ 子どもや高齢者を対象とすること |
| ⑤ 通勤者を対象とすること | ⑥ 通学者を対象とすること |
| ⑦ 市内の公共施設に行けること | ⑧ 市内の商業施設に行けること |
| ⑨ 市内の医療施設に行けること | ⑩ 市内の鉄道駅に行けること |
| ⑪ 市内の観光地に行けること | ⑫ 土日に利用できること |
| ⑬ 所要時間が短いこと | ⑭ きめ細かく駅やバス停があること |
| ⑮ 頻繁に鉄道やバスが来ること | ⑯ 近隣市町の鉄道駅まで移動しやすいこと |
| ⑰ 近隣市町の路線バスやコミュニティバスとの接続がしやすいこと | |
| ⑱ 夜間、深夜にも利用できること | |
| ⑲ 名古屋市やその周辺市町村へ移動しやすいこと | |
| ⑳ 岐阜市やその周辺市町村へ移動しやすいこと | |

各路線の期待する役割上位 3 項目を回答。得られた得票数を以下の算出方法で得点に換算して集計。
 （1 位の得票数×3 点）＋（2 位の得票数×2 点）＋（3 位の得票数×1 点）

公共交通の維持について

問 43 可児市の公共交通を確保・維持するために必要な費用負担のあり方

- ・必要な費用負担のあり方については、サービス向上(運行本数の増加など、利便性の向上は必要だが、利用者負担(運賃)の増加により対応すべき+運行本数の増加など、今以上の利便性を高めるため、市の負担額を増やすべき)が38.6%となっている。
- ・現状維持(現在のサービス水準を維持するため、市の負担額は現状程度で良い)が33.7%、サービス縮小(運行本数の減便など、サービス水準を低下させ、市に負担額を減らすべき)が4.0%となっている。

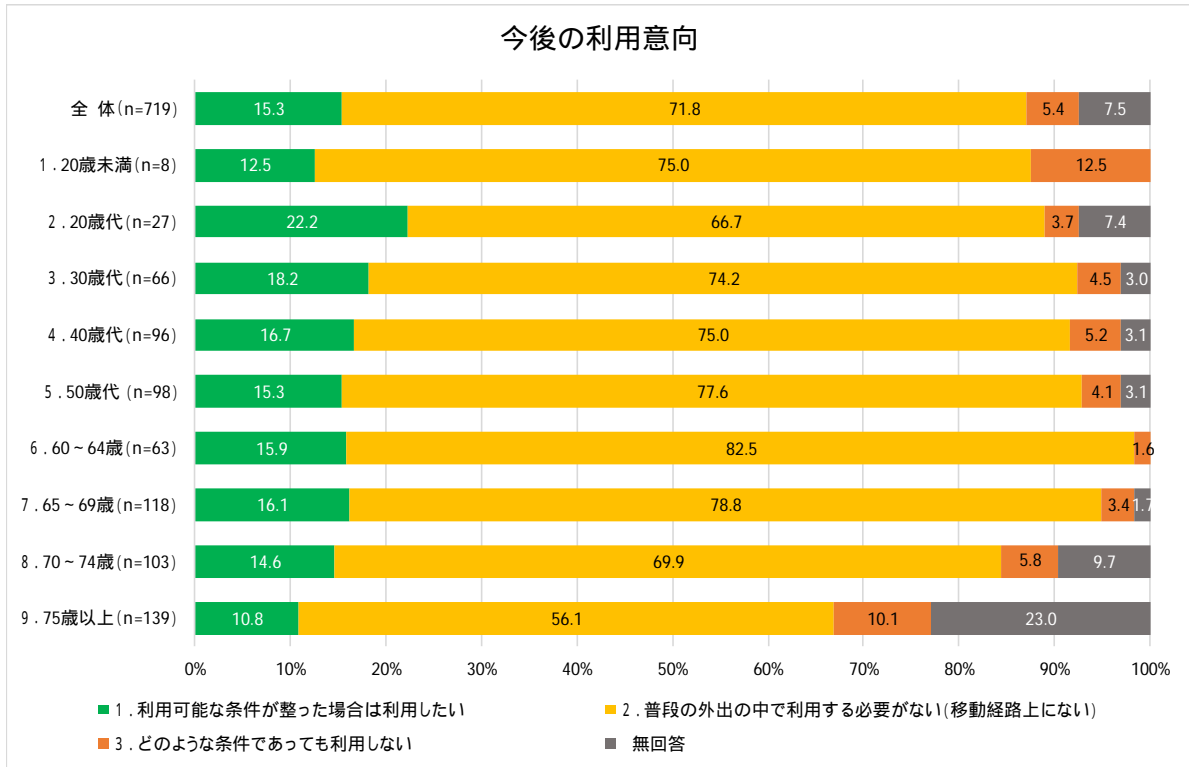


3) アンケートクロス集計結果

J R 太多線の利用について

問6 今後のJ R 太多線の利用意向 (×年齢)

- ・今後のJ R 太多線の利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、「20 歳代」「30 歳代」「40 歳代」の順に多い。



問6 J R 太多線の利用が可能となる条件 (×年齢)

- ・J R 太多線の利用が可能となる条件は、多くの年齢で「駅周辺の駐車場が利用しやすければ」「自宅から駅まで行ける公共交通手段があれば」「鉄道と他の交通手段との乗り継ぎがしやすければ」が多くなっている。

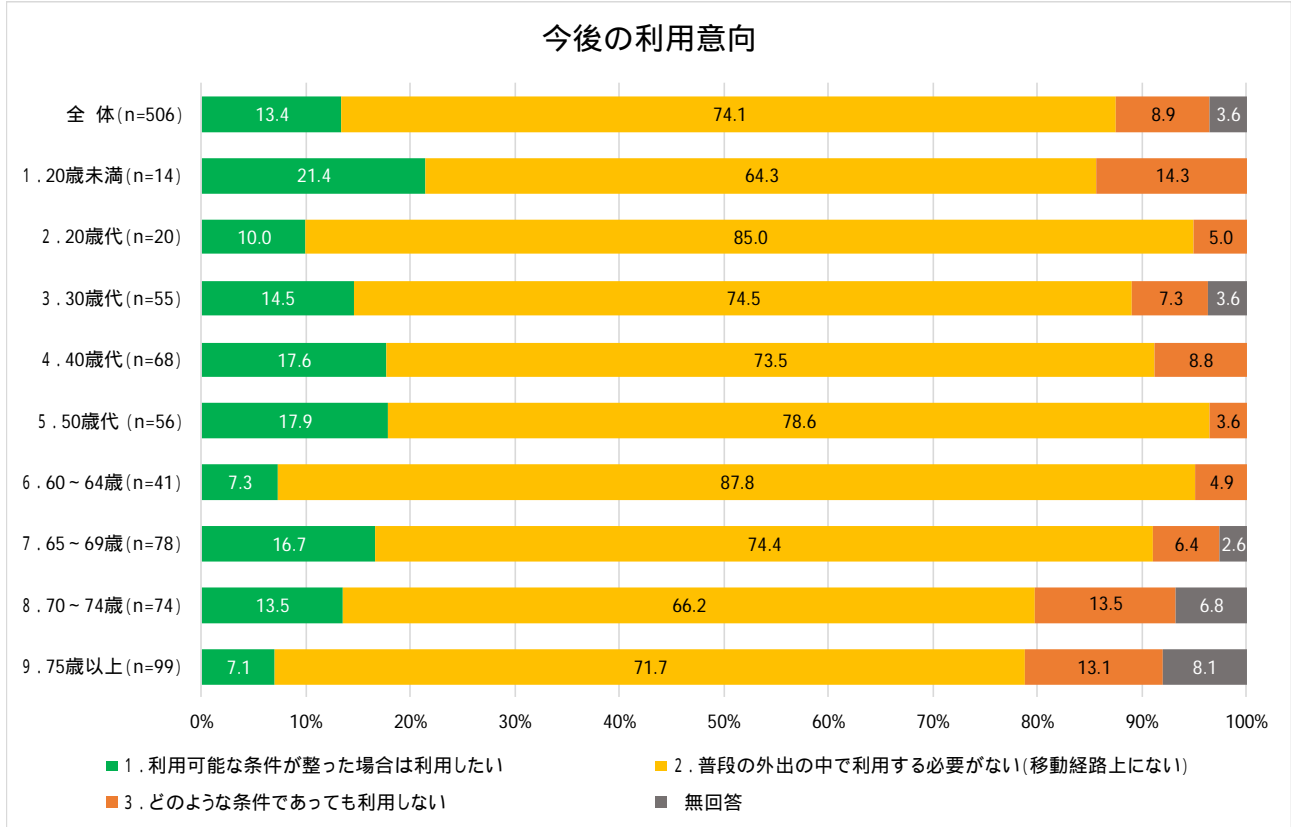
	全体	1. 駅周辺が利用しやすければ	2. 駅周辺の駐車場が利用しやすければ	3. 駅周辺の待合環境を整えれば	4. 駅周辺に歩道や自転車置き場があれば	5. 駅周辺の駐輪場があれば	6. 公共住宅の共有手続がスムーズであれば	7. 降車待ちの公共的施設があれば	8. 鉄道と他の交通手段の乗り継ぎがしやすければ	9. 公共の乗り場が利用しやすければ	10. その他
全体	109	25	55	13	16	3	49	18	46	7	13
	100.0	22.9	50.5	11.9	14.7	2.8	45.0	16.5	42.2	6.4	11.9
1. 20歳未満	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0
	100.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	0.0	0.0
2. 20歳代	6	1	2	2	0	0	2	1	2	1	1
	100.0	16.7	33.3	33.3	0.0	0.0	33.3	16.7	33.3	16.7	16.7
3. 30歳代	12	4	6	3	2	1	3	1	4	1	3
	100.0	33.3	50.0	25.0	16.7	8.3	25.0	8.3	33.3	8.3	25.0
4. 40歳代	16	1	9	2	4	0	9	3	5	1	1
	100.0	6.3	56.3	12.5	25.0	0.0	56.3	18.8	31.3	6.3	6.3
5. 50歳代	15	7	7	2	1	0	5	3	9	0	3
	100.0	46.7	46.7	13.3	6.7	0.0	33.3	20.0	60.0	0.0	20.0
6. 60～64歳	10	2	6	0	2	0	5	2	4	0	2
	100.0	20.0	60.0	0.0	20.0	0.0	50.0	20.0	40.0	0.0	20.0
7. 65～69歳	19	5	9	2	4	1	8	2	9	2	0
	100.0	26.3	47.4	10.5	21.1	5.3	42.1	10.5	47.4	10.5	0.0
8. 70～74歳	15	3	10	2	0	0	7	4	8	2	1
	100.0	20.0	66.7	13.3	0.0	0.0	46.7	26.7	53.3	13.3	6.7
9. 75歳以上	15	2	5	0	3	1	10	1	4	0	2
	100.0	13.3	33.3	0.0	20.0	6.7	66.7	6.7	26.7	0.0	13.3

：年齢別の構成比が30%以上の項目

名鉄広見線の利用について

問9 今後の名鉄広見線の利用意向（×年齢）

・今後の名鉄広見線の利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、「20歳未満」「50歳代」「40歳代」の順に多い。



問10 名鉄広見線の利用が可能となる条件（×年齢）

・名鉄広見線の利用が可能となる条件は、多くの年齢で「駅周辺の駐車場が利用しやすいければ」「自宅から駅まで行ける公共交通手段があれば」が多くなっている。

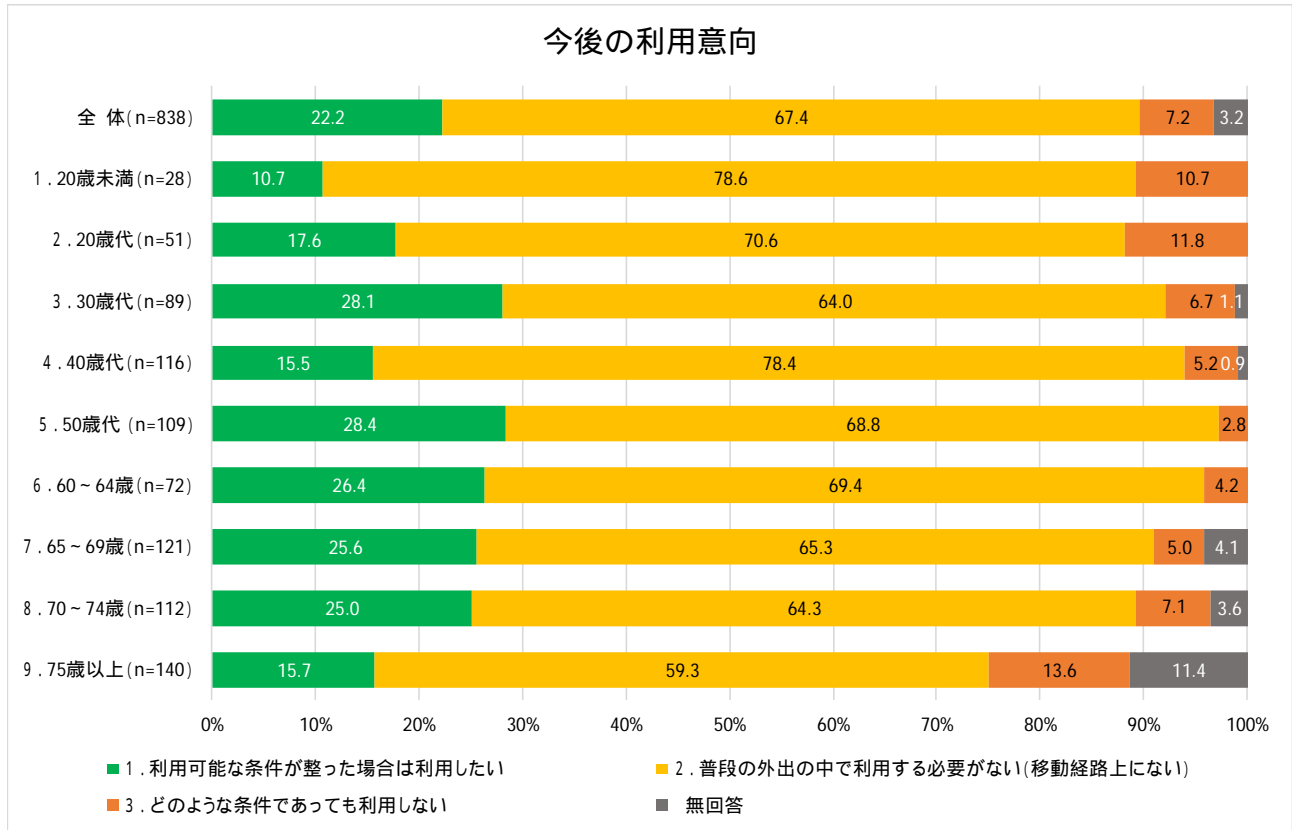
	全体	1. 駅周辺に徒歩で行くことができれば	2. 駅周辺の駐車場の利用が	3. 駅周辺の待合環境を整えれば	4. 駅周辺に自転車が歩	5. 駅周辺の駐輪場が	6. 駅周辺の公共交通手段が	7. 駅周辺の公共的	8. 駅周辺の新しい駅が	9. 駅周辺の鉄道の	10. 駅周辺の公共の	11. その他
全体	68	18	36	6	7	2	26	14	12	12	9	5
1. 20歳未満	3	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	1
2. 20歳代	2	1	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0
3. 30歳代	8	5	5	2	1	0	4	2	1	0	1	0
4. 40歳代	12	2	8	1	2	0	3	3	3	5	2	0
5. 50歳代	10	4	6	0	0	1	3	1	1	1	1	3
6. 60～64歳	3	1	2	0	1	0	2	1	1	0	1	0
7. 65～69歳	13	3	6	1	0	0	6	2	2	5	2	0
8. 70～74歳	10	1	4	1	1	1	4	3	1	0	1	1
9. 75歳以上	7	1	2	0	1	0	3	2	1	0	1	0
	100.0	14.3	28.6	0.0	14.3	0.0	42.9	28.6	14.3	0.0	14.3	0.0

：年齢別の構成比が30%以上の項目

東鉄バス（高速バス）の利用について

問 13 今後の東鉄バス（高速バス）の利用意向（×年齢）

- ・今後の東鉄バス（高速バス）の利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、「50歳代」「30歳代」「60～64歳」の順に多く、50歳代～74歳ではどの年齢も20%以上となっている。



問 14 東鉄バス（高速バス）の利用が可能となる条件（×年齢）

- ・東鉄バス（高速バス）の利用が可能となる条件は、多くの年齢で「運行本数が多ければ」「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が多く、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」は40歳代以下と70～74歳で多くなっている。

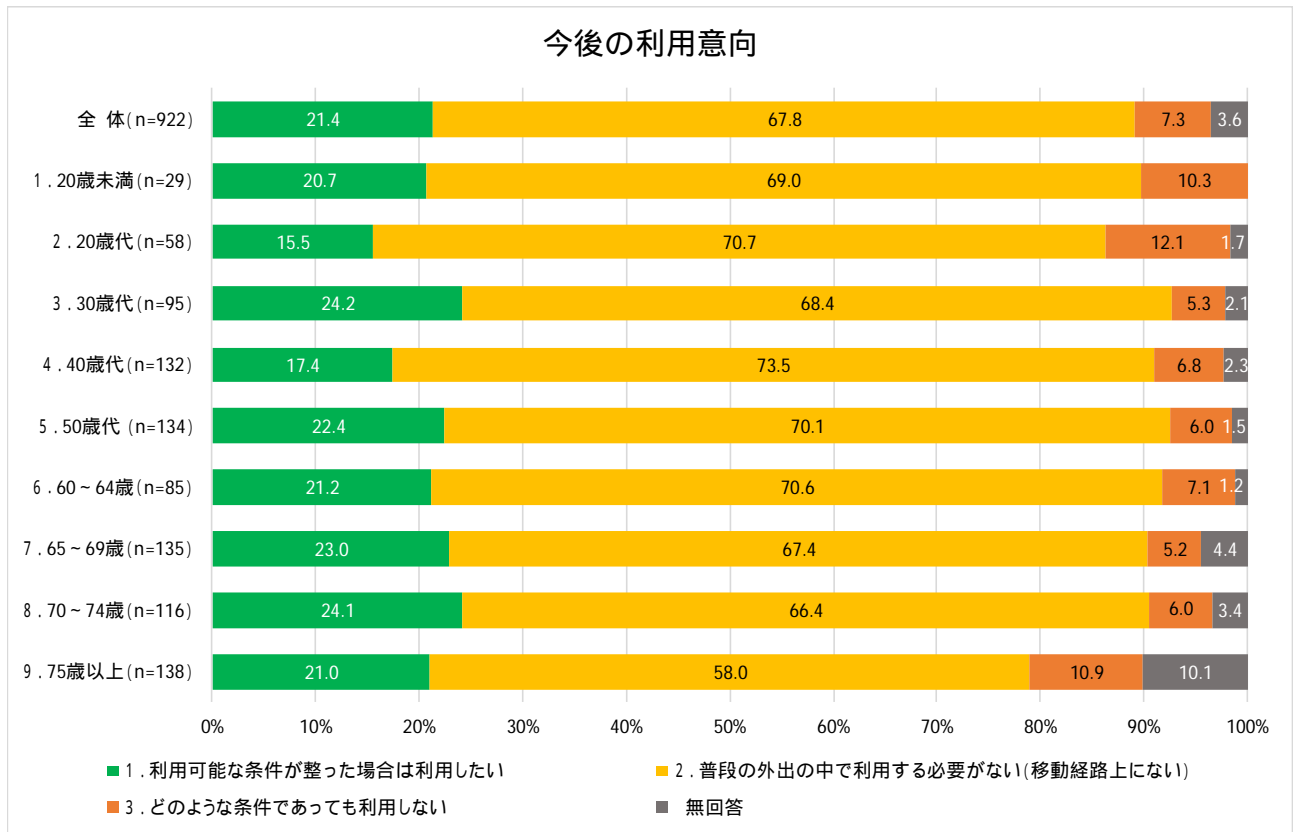
	全	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
全体	186	56	19	64	11	15	39	62	15	18	11	31	40	19		
1. 20歳未満	3	2	0	2	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0		
2. 20歳代	9	3	0	3	1	1	3	1	2	0	2	1	1	1		
3. 30歳代	25	8	3	5	2	3	8	9	1	1	0	1	3	3		
4. 40歳代	18	9	3	6	0	3	2	6	1	1	1	4	4	3		
5. 50歳代	31	8	3	13	0	1	7	12	4	2	0	4	4	4		
6. 60～64歳	19	4	1	7	2	1	6	6	3	4	1	6	5	0		
7. 65～69歳	31	6	5	14	3	3	6	11	1	4	1	7	10	1		
8. 70～74歳	28	12	2	8	2	2	2	8	1	4	3	3	7	3		
9. 75歳以上	22	4	2	6	1	1	5	8	2	2	3	3	5	4		

：年齢別の構成比が30%以上の項目

東鉄バス（路線バス）の利用について

問 17 今後の東鉄バス（路線バス）の利用意向（×年齢）

・今後の東鉄バス（路線バス）の利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、「20歳代」と「40歳代」を除く年齢で20%以上となっている。



問 18 東鉄バス（路線バス）の利用が可能となる条件（×年齢）

・東鉄バス（路線バス）の利用が可能となる条件は、多くの年齢で「運行本数が多ければ」が多く、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」は30歳代～50歳代と70～74歳で多く、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」は40歳代～69歳で多くなっている。

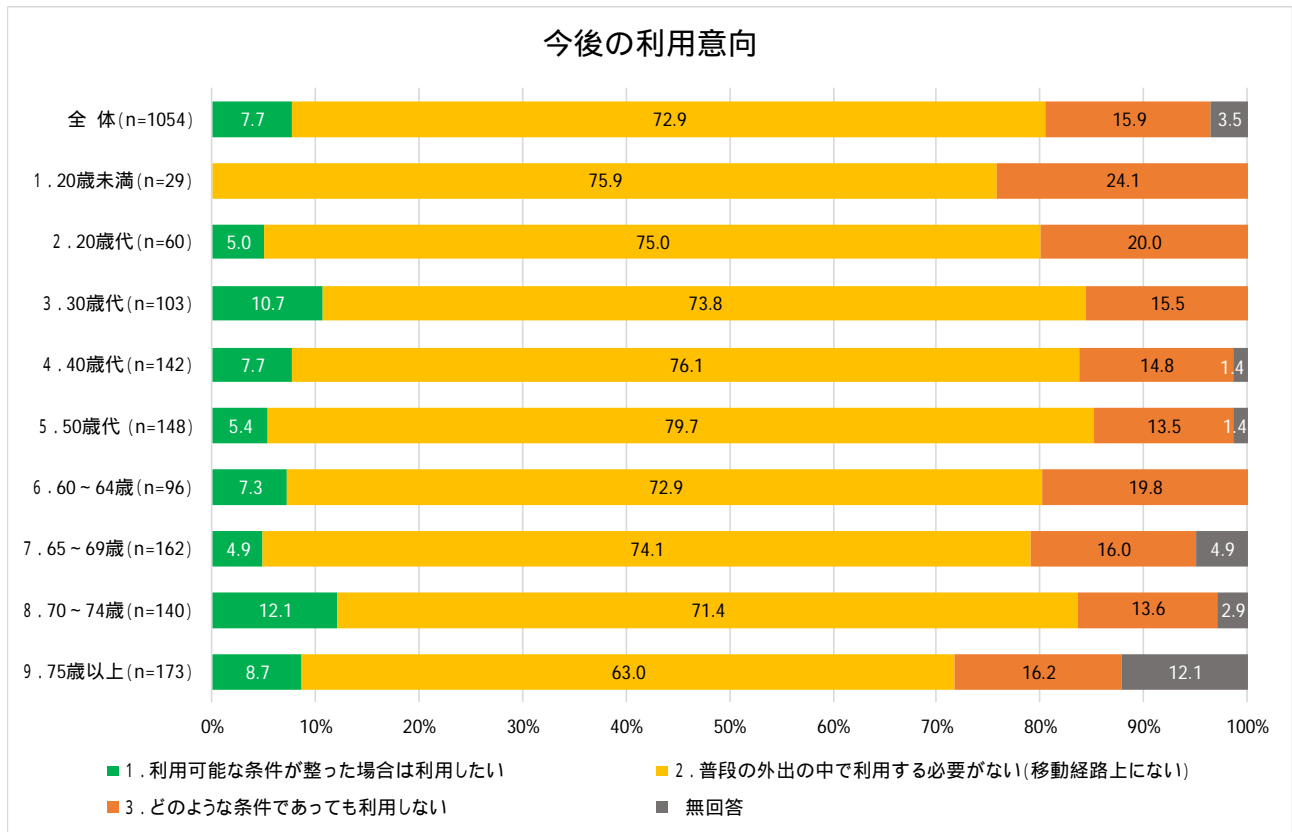
	全	1 が徒 で歩 きで バス を全 面で 行く 転 車	2 が 利 用 す し 停 す の 駐 輪	3 運 行 本 数 が 多 け れ	4 始 発 時 間 が 早 け れ	5 終 発 時 間 が 遅 れ	6 合 線 の 鉄 道 や 他 の バ ス 路 線 と の 乗 り 継 ぎ 時 間 が 合 え ば	7 近 か ら 最 寄 り バ ス 停 ま で	8 由 り を 経 て 行 き た い 施 設 を 経	9 時 間 が 短 く な れ ば	10 1 人 で 運 賃 が 安 け れ ば	11 1 人 で 運 賃 が 安 け れ ば	12 報 告 内 の 情 況 が 良 い と 思 え ば	13 其 他
全体	197	59	11	82	9	16	60	66	30	13	15	28	34	13
100.0	29.9	5.6	41.6	4.6	8.1	30.5	33.5	15.2	6.6	7.6	14.2	17.3	6.6	
1. 20歳未満	6	2	0	3	0	1	0	1	0	0	1	5	1	0
100.0	33.3	0.0	50.0	0.0	16.7	0.0	16.7	0.0	0.0	16.7	83.3	16.7	0.0	0.0
2. 20歳代	9	2	0	3	2	3	0	3	3	0	2	2	0	0
100.0	22.2	0.0	33.3	22.2	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0	22.2	22.2	0.0	0.0	0.0
3. 30歳代	23	8	1	4	2	2	6	9	2	0	0	0	4	1
100.0	34.8	4.3	17.4	8.7	8.7	26.1	39.1	8.7	0.0	0.0	0.0	17.4	4.3	1.4
4. 40歳代	23	6	2	8	0	2	8	9	5	0	3	4	6	0
100.0	26.1	8.7	34.8	0.0	8.7	34.8	39.1	21.7	0.0	13.0	17.4	26.1	0.0	0.0
5. 50歳代	30	8	2	16	0	1	11	15	6	3	0	2	3	4
100.0	26.7	6.7	53.3	0.0	3.3	36.7	50.0	20.0	10.0	0.0	6.7	10.0	13.3	6.5
6. 60～64歳	18	6	1	10	1	1	8	5	3	2	2	3	3	0
100.0	33.3	5.6	55.6	5.6	5.6	44.4	27.8	16.7	11.1	11.1	16.7	16.7	0.0	0.0
7. 65～69歳	31	7	2	19	2	4	12	6	2	2	2	7	9	2
100.0	22.6	6.5	61.3	6.5	12.9	38.7	19.4	6.5	6.5	6.5	22.6	29.0	6.5	6.5
8. 70～74歳	28	8	2	10	2	1	8	11	7	2	2	2	5	3
100.0	28.6	7.1	35.7	7.1	3.6	28.6	39.3	25.0	7.1	7.1	7.1	17.9	10.7	10.7
9. 75歳以上	29	12	1	9	0	1	7	7	2	4	3	3	3	3
100.0	41.4	3.4	31.0	0.0	3.4	24.1	24.1	6.9	13.8	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3

：年齢別の構成比が30%以上の項目

Y A Oバスの利用について

問 21 今後のY A Oバスの利用意向 (× 年齢)

- ・今後のY A Oバスの利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、「70～74 歳」と「30 歳代」で10%を上回っているものの、他の年齢では10%を下回っている。



問 22 Y A Oバスの利用が可能となる条件 (× 年齢)

- ・Y A Oバスの利用が可能となる条件は、多くの年齢で「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができる」「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が多くなっている。

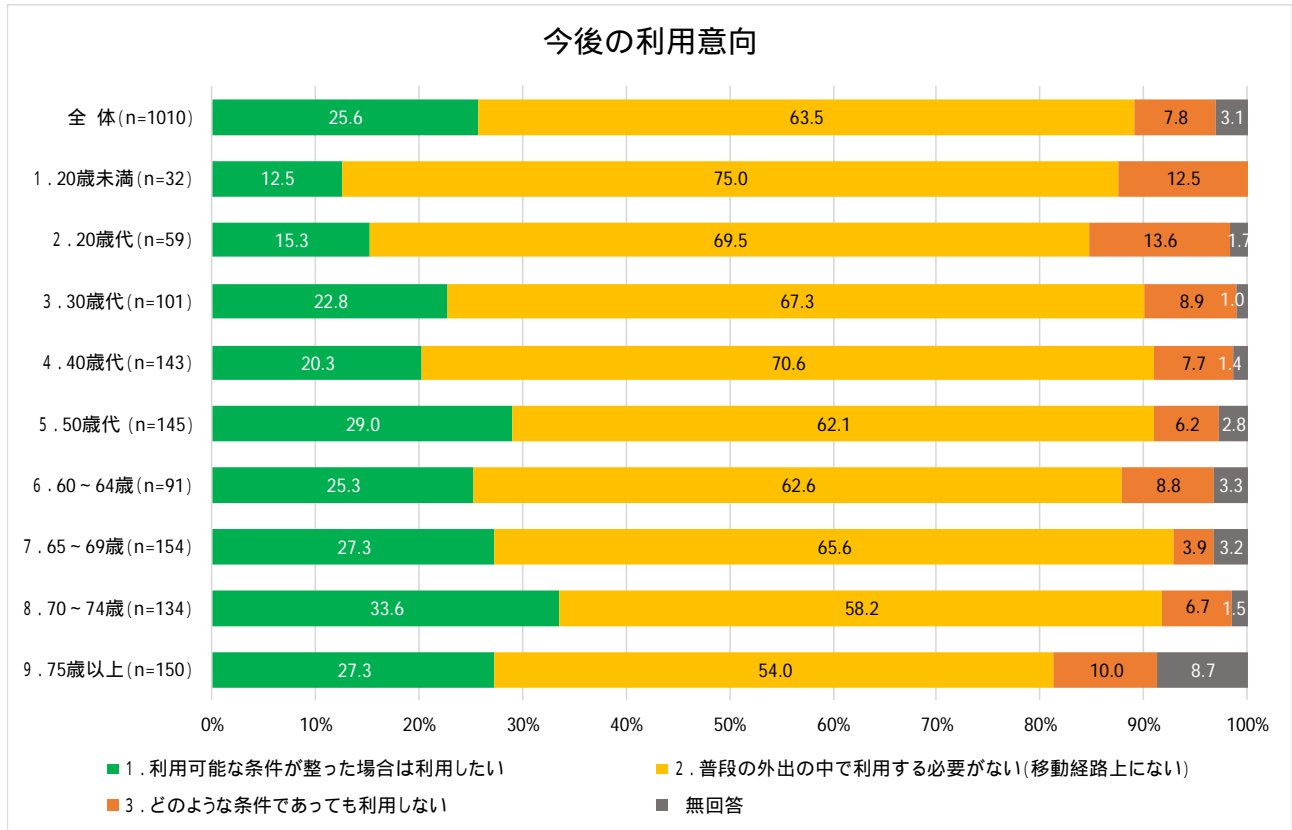
	全 体	とや 1 が徒 で歩 きバ ス停 まに で自 転車	場 2 がバ ス停 まに 自転 車	ば 3 ・運 行本 数が 多けれ	ば 4 ・始 発時 間が 早けれ	ば 5 ・終 発時 間が遅 けれ	合 線 6 えの ・鉄 道や 他の バス 路線 との 乗り 継ぎ 時間 が合 えば	近 か 7 から ・自 転車 やバ スの 停車 地ま で	由 8 ・し て行 きたい 施設 を	時 9 間・ 目的 地ま での 所要	れ や 1 0 根・ がバ ス停 まに 自転 車	1 1 ・運 賃が 安けれ ば	け 報 1 2 れ・ 案内 が公 共交 通の 情	1 3 ・そ 他
全体	80	32	9	24	2	2	32	17	13	1	7	5	24	7
100.0	40.0	11.3	30.0	2.5	2.5	40.0	21.3	16.3	1.3	8.8	6.3	30.0	8.8	
1. 20歳未満	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. 20歳代	3	1	0	0	0	0	0	1	3	0	1	0	1	0
100.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	100.0	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	
3. 30歳代	11	4	2	1	1	1	3	1	0	0	1	0	1	2
100.0	36.4	18.2	9.1	9.1	9.1	27.3	9.1	0.0	0.0	9.1	0.0	9.1	18.2	
4. 40歳代	11	6	1	2	0	0	4	3	2	0	2	1	2	0
100.0	54.5	9.1	18.2	0.0	0.0	36.4	27.3	18.2	0.0	18.2	9.1	18.2	0.0	
5. 50歳代	8	2	1	2	0	0	2	0	0	0	0	0	3	2
100.0	25.0	12.5	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	37.5	25.0
6. 60～64歳	7	3	0	3	0	0	5	2	0	0	1	1	4	0
100.0	42.9	0.0	42.9	0.0	0.0	71.4	28.6	0.0	0.0	14.3	14.3	57.1	0.0	
7. 65～69歳	8	4	1	2	0	0	3	1	2	0	0	1	3	0
100.0	50.0	12.5	25.0	0.0	0.0	37.5	12.5	25.0	0.0	0.0	12.5	37.5	0.0	
8. 70～74歳	17	5	1	6	0	0	9	4	3	1	2	2	9	2
100.0	29.4	5.9	35.3	6.7	0.0	0.0	52.9	23.5	17.6	5.9	11.8	11.8	52.9	11.8
9. 75歳以上	15	7	3	8	1	1	6	5	3	0	0	0	1	1
100.0	46.7	20.0	53.3	6.7	6.7	40.0	33.3	20.0	0.0	0.0	0.0	6.7	6.7	

：年齢別の構成比が30%以上の項目

さつきバスの利用について

問 23 今後のさつきバスの利用意向（×年齢）

- ・今後のさつきバスの利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、「70～74歳」で最も多く、50歳代以上で25%以上となっている。



問 26 さつきバスの利用が可能となる条件（×年齢）

- ・さつきバスの利用が可能となる条件は、どの年齢でも「運行本数が増えれば」が多く、多くの年齢で「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が多くなっている。

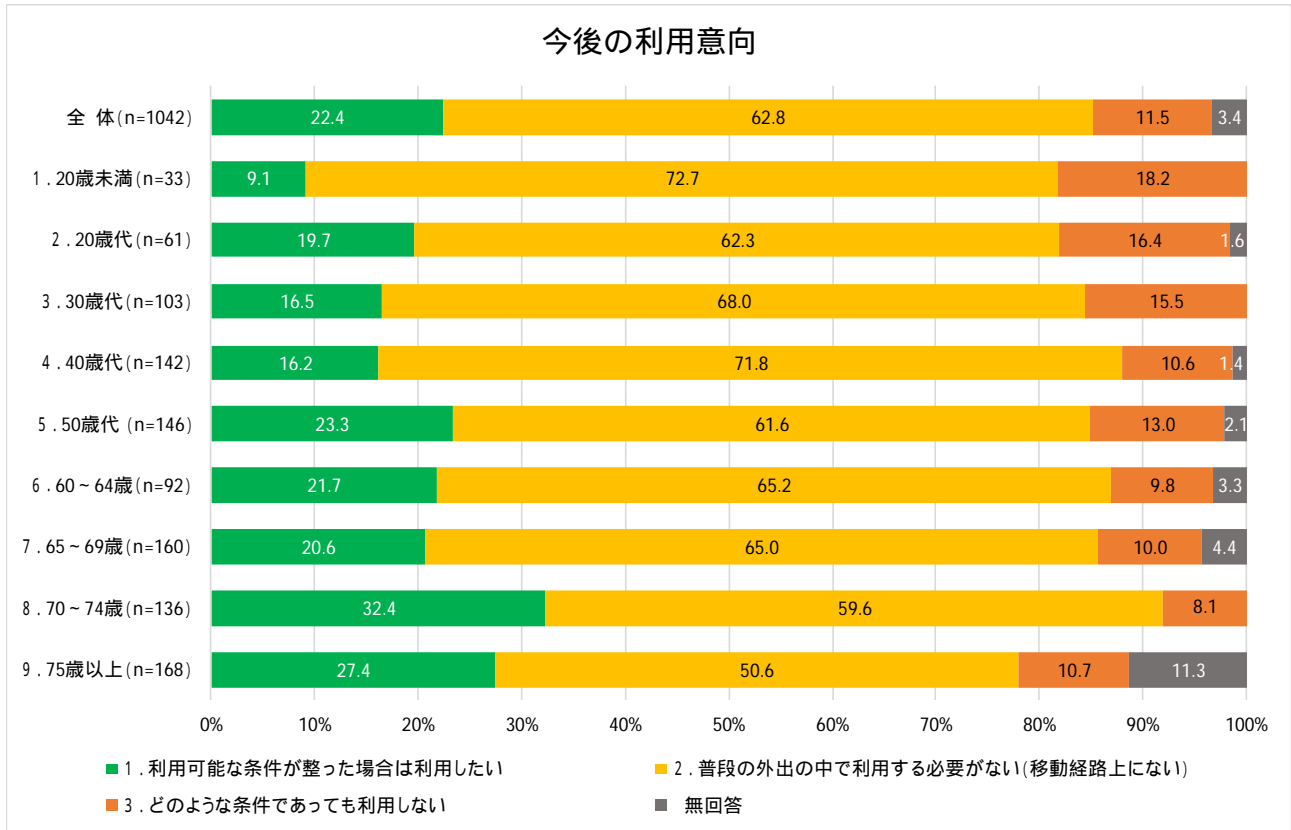
	全 体	とや 1 が、 徒 で歩 きで バス を全 ま まに で 行 く こ 車	場 2 が、 利 用 ス し 停 や 周 す 辺 の 駐 ば	ば 3 ・ 運 行 本 数 が 多 け れ	ば 4 ・ 始 発 時 間 が 早 け れ	ば 5 ・ 終 発 時 間 が 遅 け れ	合 線 6 ・ の 鉄 道 や 他 の 時 間 さ が 路	近 か 7 ら、 最 寄 り バ ス の 停 ま ど	由 8 し、 て 行 き た い 施 設 を 経	時 9 間、 目 的 地 ま で の 所 要	れ や 1 0 根、 が バ ス 停 に れ べ て 子	1 1 ・ 運 賃 が 安 け れ ば	け 報 1 2 ・ 案 内 が 共 通 り の 情 報	1 3 ・ そ 他
全体	258	69	12	107	10	20	70	88	52	25	19	26	54	22
100.0	26.7	4.7	41.5	3.9	7.8	27.1	34.1	20.2	9.7	7.4	10.1	20.9	8.5	
1. 20歳未満	4	0	0	3	0	0	0	1	2	0	0	2	0	1
100.0	0.0	0.0	75.0	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	25.0	
2. 20歳代	9	2	0	4	1	2	0	5	2	1	1	1	2	1
100.0	22.2	0.0	44.4	11.1	22.2	0.0	55.6	22.2	11.1	11.1	11.1	22.2	11.1	
3. 30歳代	23	9	2	7	2	3	4	6	3	0	2	1	5	1
100.0	39.1	8.7	30.4	8.7	13.0	17.4	26.1	13.0	0.0	8.7	4.3	21.7	4.3	
4. 40歳代	29	8	2	10	0	4	7	12	4	1	4	4	6	1
100.0	27.6	6.9	34.5	0.0	13.8	24.1	41.4	13.8	3.4	13.8	13.8	20.7	3.4	
5. 50歳代	42	6	2	19	3	4	14	15	6	5	3	4	3	5
100.0	14.3	4.8	45.2	7.1	9.5	33.3	35.7	14.3	11.9	7.1	9.5	7.1	11.9	
6. 60～64歳	23	6	1	11	0	1	10	3	4	2	2	2	8	3
100.0	26.1	4.3	47.8	0.0	4.3	43.5	13.0	17.4	8.7	8.7	8.7	34.8	13.0	
7. 65～69歳	42	13	1	22	1	1	19	16	6	6	2	5	13	3
100.0	31.0	2.4	52.4	2.4	2.4	45.2	38.1	14.3	14.3	4.8	11.9	31.0	7.1	
8. 70～74歳	45	12	1	16	0	3	8	15	14	7	4	3	12	2
100.0	26.7	2.2	35.6	0.0	6.7	17.8	33.3	31.1	15.6	8.9	6.7	26.7	4.4	
9. 75歳以上	41	13	3	15	3	2	8	15	11	3	1	4	5	5
100.0	31.7	7.3	36.6	7.3	4.9	19.5	36.6	26.8	7.3	2.4	9.8	12.2	12.2	

：年齢別の構成比が30%以上の項目

電話で予約バスの利用について

問 29 今後の電話で予約バスの利用意向（×年齢）

- ・今後の電話で予約バスの利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、「70～74歳」で最も多く、70歳以上で25%以上となっている。



問 30 電話で予約バスの利用が可能となる条件（×年齢）

- ・電話で予約バスの利用が可能となる条件は、多くの年齢で「バス停にベンチや屋根が整備されていれば」が多く、70歳以上と60～64歳で「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が多くなっている。

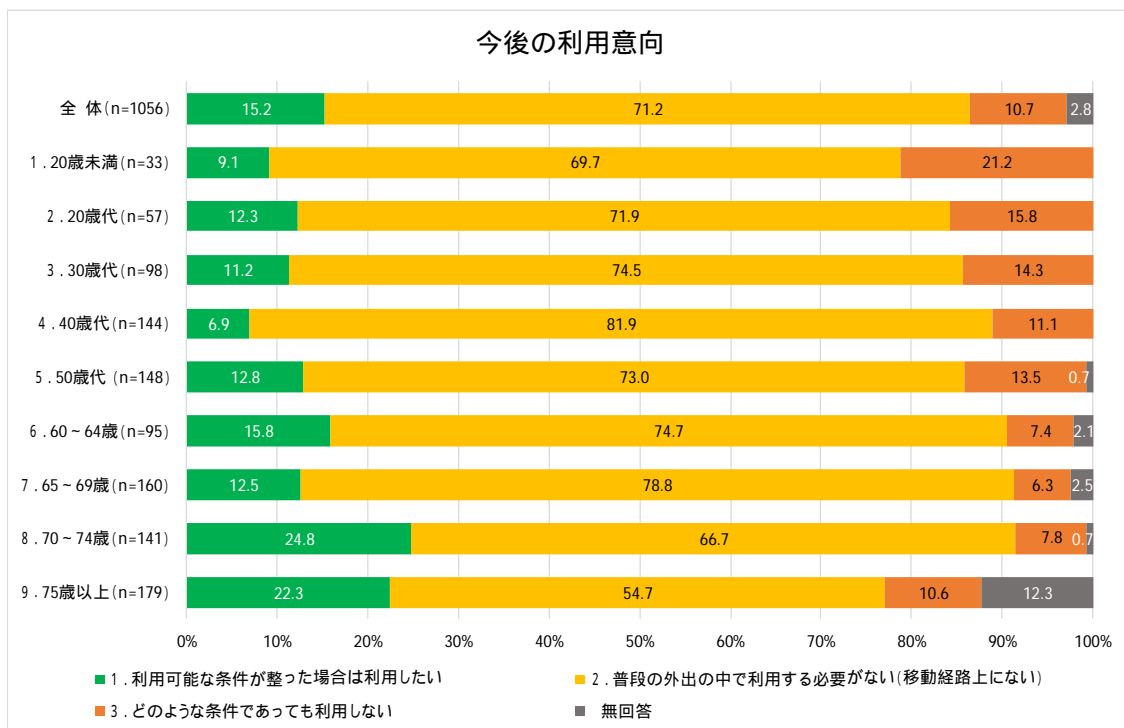
	全	1 が徒 で歩 きバ ス停 に全 面で 行く 自転 車	2 が利 用ス し停 や周 す辺 の駐 輪	3 運 行本 数が 多け れ	4 始 発時 間が 早け れ	5 終 発時 間が 遅け れ	6 合 線と の鉄 道 や他 の継 ぎの バス が路	7 近 か ら 最 寄 り バ ス 停 ま で	8 由 り を 経 て 行 き た い 施 設 を 経	9 時 間 が 目 的 地 に 至 る に 要 す	1 0 屋 根 が バ ス 停 に 付 いて い る	1 1 運 賃 が 安 け れ ば	1 2 報 告 案 内 が 公 共 交 通 の 情 況 に あ ら わ せ て く れ ば	1 3 其 他
全体	232	58	20	54	11	9	53	62	15	56	75	25	42	32
1. 20歳未満	100.0	25.0	8.6	23.3	4.7	3.9	22.8	26.7	6.5	24.1	32.3	10.8	18.1	13.8
2. 20歳代	12	3	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1	0	0
3. 30歳代	17	5	1	4	2	2	4	1	0	4	5	0	3	3
4. 40歳代	23	7	2	4	1	2	4	6	1	4	8	5	4	0
5. 50歳代	34	4	3	9	1	1	8	8	1	7	10	5	6	9
6. 60～64歳	20	6	1	4	0	1	6	7	3	3	8	2	9	1
7. 65～69歳	33	10	3	8	2	0	11	7	0	7	12	5	9	5
8. 70～74歳	44	11	6	10	1	1	8	16	4	15	12	4	6	4
9. 75歳以上	46	11	3	15	4	1	9	16	4	13	13	2	4	9

：年齢別の構成比が30%以上の項目

Kタク・Kバスの利用について

問 33 今後のKタク・Kバスの利用意向（×年齢）

・今後のKタク・Kバスの利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、70歳以上で多く、20%以上となっている。



問 34 KタクまたはKバスを利用するための条件（×年齢）

共通の条件

・KタクまたはKバスを利用するための条件は、多く年齢で「公共交通の情報・案内がわかりやすければ」「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」が多くなっている。

	全 体	とや が徒 で歩 きで スレ 安 ま に で 行 自 転 こ 車	場 が 利 バ 用 ス し 停 や 周 す 辺 の れ 駐 ば 輪	ば 屋 3 根 が バ 整 備 さ に れ べ て ン い チ れ や	4 運 賃 が 安 け れ ば	ば 案 5 内 が 公 共 交 通 の 情 報 れ ・	の 6 特 典 が 施 あ 設 れ の ば 割 引 券 等	7 そ の 他
全 体	160	77	20	34	40	78	39	23
	100.0	48.1	12.5	21.3	25.0	48.8	24.4	14.4
1. 20歳未満	3	2	0	0	0	0	0	0
	100.0	66.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. 20歳代	7	2	0	3	1	5	3	1
	100.0	28.6	0.0	42.9	14.3	71.4	42.9	14.3
3. 30歳代	11	6	2	1	1	2	2	1
	100.0	54.5	18.2	9.1	9.1	18.2	18.2	9.1
4. 40歳代	10	5	1	2	2	6	3	2
	100.0	50.0	10.0	20.0	20.0	60.0	30.0	20.0
5. 50歳代	19	10	1	2	7	10	5	4
	100.0	52.6	5.3	10.5	36.8	52.6	26.3	21.1
6. 60～64歳	15	7	2	2	5	11	3	1
	100.0	46.7	13.3	13.3	33.3	73.3	20.0	6.7
7. 65～69歳	20	7	1	2	3	12	8	6
	100.0	35.0	5.0	10.0	15.0	60.0	40.0	30.0
8. 70～74歳	35	16	5	8	10	17	4	5
	100.0	45.7	14.3	22.9	28.6	48.6	11.4	14.3
9. 75歳以上	40	22	8	14	11	15	11	3
	100.0	55.0	20.0	35.0	27.5	37.5	27.5	7.5

■ : 年齢別の構成比が30%以上の項目

Kタクに関する条件

- ・ Kタクを利用するための条件は、多くの年齢で「利用方法がわかれば」が多く、75歳以上では「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」「決まった時刻・ルートで運行していれば」「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が多くなっている。

	全 体	ば 8 ・ 運 行 本 数 が 多 け れ	ば 9 ・ 始 発 時 間 が 早 け れ	れ 1 ば 0 ・ 終 発 時 間 が 遅 け	さ 1 れ て い な 目 的 地 が 限 定	た 1 い 2 場 ・ 所 が 目 的 地 に 行 き	が 路 1 合 線 と の 乗 り 継 ぎ 時 間 ス	ば ル 1 ト で 決 ま っ た 時 刻 ・ ル ー ト で 運 行 し て い れ ば	れ 1 ば 5 ・ 利 用 方 法 が わ か ら ば	が 1 わ か ら ば バ ス 停 の 場 所	で ど 1 近 か ら ・ 自 宅 や 目 的 地 ま で 近 か ら 最 寄 り バ ス 停 ま で	1 8 ・ そ の 他
全 体	160	35	3	9	37	17	44	41	65	27	42	9
	100.0	21.9	1.9	5.6	23.1	10.6	27.5	25.6	40.6	16.9	26.3	5.6
1 . 20歳未満	3	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0
2 . 20歳代	7	1	0	0	1	0	1	3	5	2	0	0
	100.0	14.3	0.0	0.0	14.3	0.0	14.3	42.9	71.4	28.6	0.0	0.0
3 . 30歳代	11	3	1	2	2	3	1	0	3	0	3	0
	100.0	27.3	9.1	18.2	18.2	27.3	9.1	0.0	27.3	0.0	27.3	0.0
4 . 40歳代	10	1	1	2	2	0	1	3	6	5	3	0
	100.0	10.0	10.0	20.0	20.0	0.0	10.0	30.0	60.0	50.0	30.0	0.0
5 . 50歳代	19	7	0	1	5	3	3	4	7	4	4	3
	100.0	36.8	0.0	5.3	26.3	15.8	15.8	21.1	36.8	21.1	21.1	15.8
6 . 60～64歳	15	4	0	1	4	1	5	4	7	3	3	0
	100.0	26.7	0.0	6.7	26.7	6.7	33.3	26.7	46.7	20.0	20.0	0.0
7 . 65～69歳	20	2	0	0	5	3	8	7	11	4	4	3
	100.0	10.0	0.0	0.0	25.0	15.0	40.0	35.0	55.0	20.0	20.0	15.0
8 . 70～74歳	35	8	1	2	5	3	10	6	14	2	15	2
	100.0	22.9	2.9	5.7	14.3	8.6	28.6	17.1	40.0	5.7	42.9	5.7
9 . 75歳以上	40	9	0	1	13	4	14	14	11	7	10	1
	100.0	22.5	0.0	2.5	32.5	10.0	35.0	35.0	27.5	17.5	25.0	2.5

：年齢別の構成比が30%以上の項目

Kバスに関する条件

- ・ Kバスを利用するための条件は、多くの年齢で「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が多くなっている。

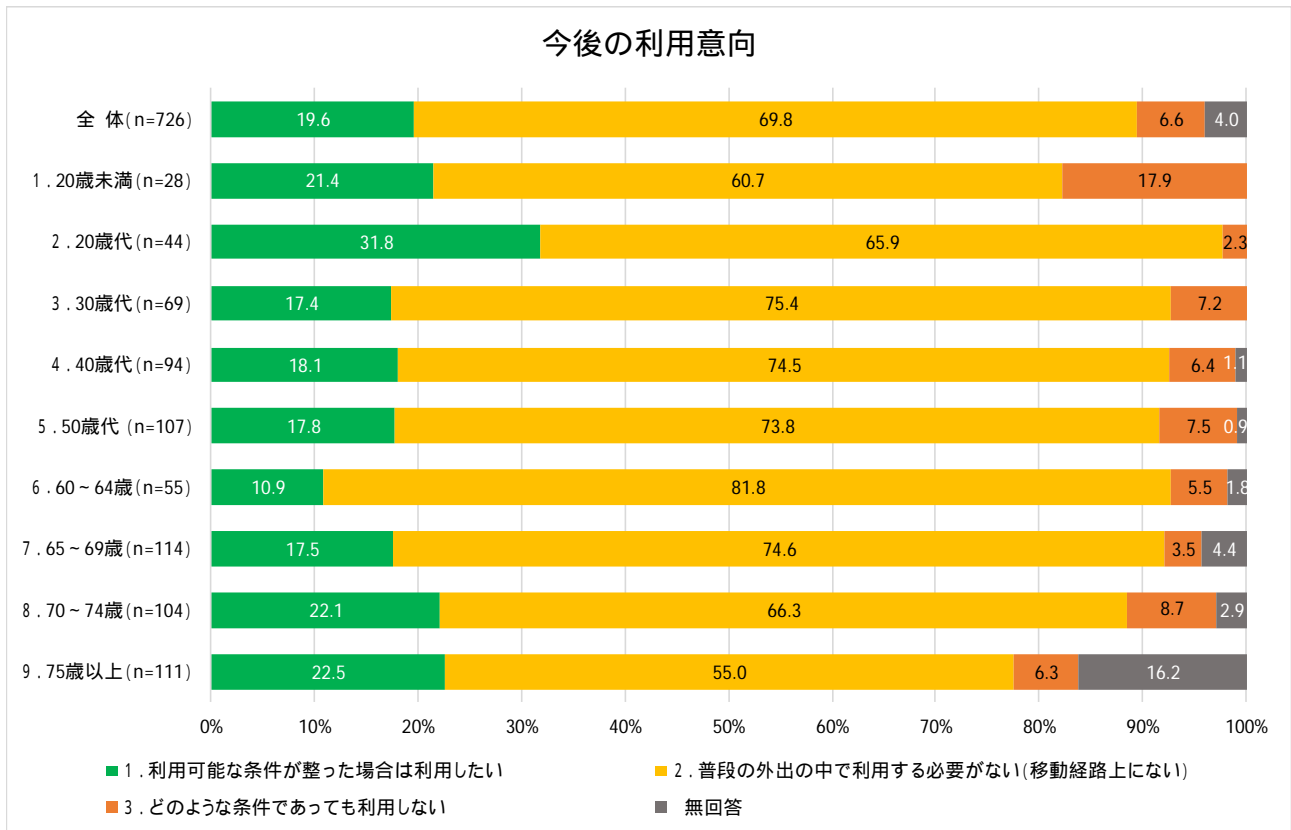
	全 体	れ 1 ば 9 ・ 運 行 本 数 が 多 け	れ 2 ば 0 ・ 始 発 時 間 が 早 け	れ 2 ば 1 ・ 終 発 時 間 が 遅 け	た 2 い 2 場 ・ 所 が 目 的 地 に 行 き	が 路 2 合 線 と の 乗 り 継 ぎ 時 間 ス	で ど 2 近 か ら ・ 自 宅 や 目 的 地 ま で 近 か ら 最 寄 り バ ス 停 ま で	2 5 ・ そ の 他
全 体	160	55	5	7	32	58	61	11
	100.0	34.4	3.1	4.4	20.0	36.3	38.1	6.9
1 . 20歳未満	3	0	0	0	0	1	1	0
	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0
2 . 20歳代	7	1	0	0	2	2	2	0
	100.0	14.3	0.0	0.0	28.6	28.6	28.6	0.0
3 . 30歳代	11	3	1	2	3	2	3	0
	100.0	27.3	9.1	18.2	27.3	18.2	27.3	0.0
4 . 40歳代	10	1	1	2	1	3	5	0
	100.0	10.0	10.0	20.0	10.0	30.0	50.0	0.0
5 . 50歳代	19	11	1	0	5	7	8	3
	100.0	57.9	5.3	0.0	26.3	36.8	42.1	15.8
6 . 60～64歳	15	5	0	1	3	8	4	0
	100.0	33.3	0.0	6.7	20.0	53.3	26.7	0.0
7 . 65～69歳	20	6	1	1	3	8	7	3
	100.0	30.0	5.0	5.0	15.0	40.0	35.0	15.0
8 . 70～74歳	35	16	0	1	9	13	15	4
	100.0	45.7	0.0	2.9	25.7	37.1	42.9	11.4
9 . 75歳以上	40	12	1	0	6	14	16	1
	100.0	30.0	2.5	0.0	15.0	35.0	40.0	2.5

：年齢別の構成比が30%以上の項目

一般のタクシーの利用について

問 36 今後の一般のタクシーの利用意向（×年齢）

- ・今後の一般のタクシーの利用意向「利用可能な条件が整った場合は利用したい」は、「20歳代」「75歳以上」「70～74歳」の順に多い。



問 39 一般のタクシーの利用が可能となる条件（×年齢）

- ・一般のタクシーの利用が可能となる条件は、どの年齢でも「運賃が安ければ」が多く、多くの年齢で「運賃割引があれば」「駅や主要施設にタクシーが待機していれば」が多くなっている。

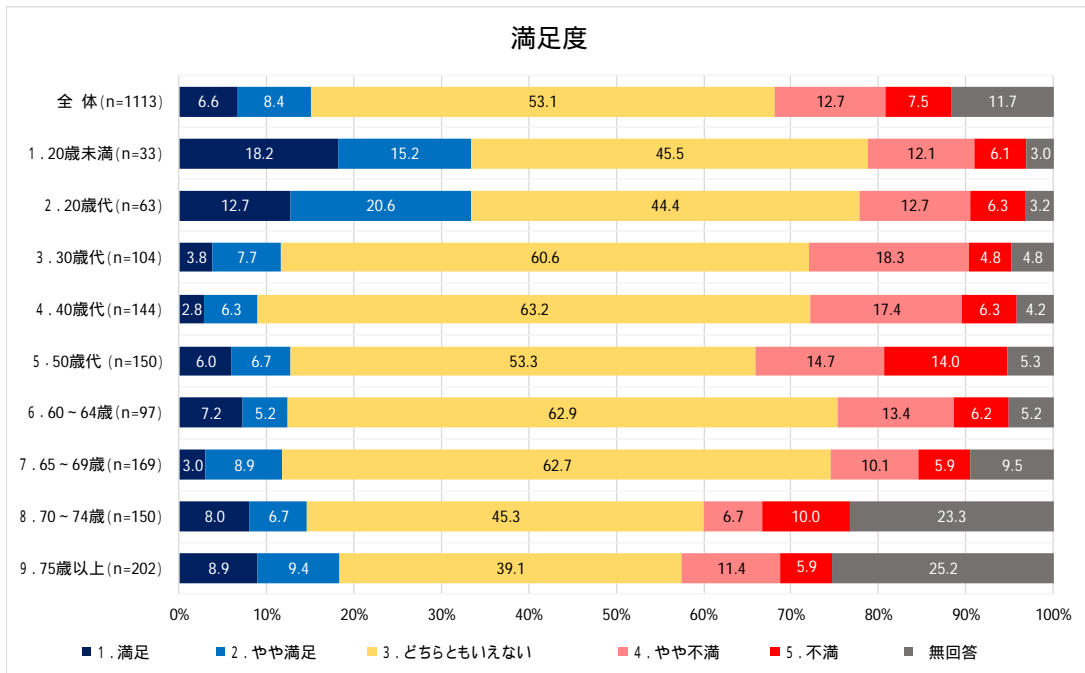
	全 体	1. 駅や待機施設に設置してあれば	2. 先着の情報がわかれば	3. 電話予約以外の予約方法があれば	4. 到着時に目的地まで	5. 運賃が安ければ	6. 運賃割引があれば	7. 運転手の対応が丁寧であれば	8. 予約のオペレーターが対応できれば	9. 予約されたバスや乗継電話	10. タクシーの利用方法がわかれば	11. その他
全体	142	56	20	16	9	104	59	15	2	7	2	11
	100.0	39.4	14.1	11.3	6.3	73.2	41.5	10.6	1.4	4.9	1.4	7.7
1. 20歳未満	6	1	0	0	0	6	4	0	0	0	1	0
	100.0	16.7	0.0	0.0	0.0	100.0	66.7	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0
2. 20歳代	14	4	2	4	2	10	7	3	2	1	0	1
	100.0	28.6	14.3	28.6	14.3	71.4	50.0	21.4	14.3	7.1	0.0	7.1
3. 30歳代	12	1	1	0	1	11	3	3	0	0	0	0
	100.0	8.3	8.3	0.0	8.3	91.7	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. 40歳代	17	7	4	2	0	15	6	4	0	0	0	1
	100.0	41.2	23.5	11.8	0.0	88.2	35.3	23.5	0.0	0.0	0.0	5.9
5. 50歳代	19	6	2	3	0	13	7	2	0	0	0	2
	100.0	31.6	10.5	15.8	0.0	68.4	36.8	10.5	0.0	0.0	0.0	10.5
6. 60～64歳	6	1	1	0	0	5	4	1	0	2	0	1
	100.0	16.7	16.7	0.0	0.0	83.3	66.7	16.7	0.0	33.3	0.0	16.7
7. 65～69歳	20	12	5	2	1	13	10	1	0	1	0	1
	100.0	60.0	25.0	10.0	5.0	65.0	50.0	5.0	0.0	5.0	0.0	5.0
8. 70～74歳	23	16	2	4	2	14	7	0	0	2	0	2
	100.0	69.6	8.7	17.4	8.7	60.9	30.4	0.0	0.0	8.7	0.0	8.7
9. 75歳以上	25	8	3	1	3	17	11	1	0	1	1	3
	100.0	32.0	12.0	4.0	12.0	68.0	44.0	4.0	0.0	4.0	4.0	12.0

：年齢別の構成比が30%以上の項目

可児市内における公共交通の総合満足度について

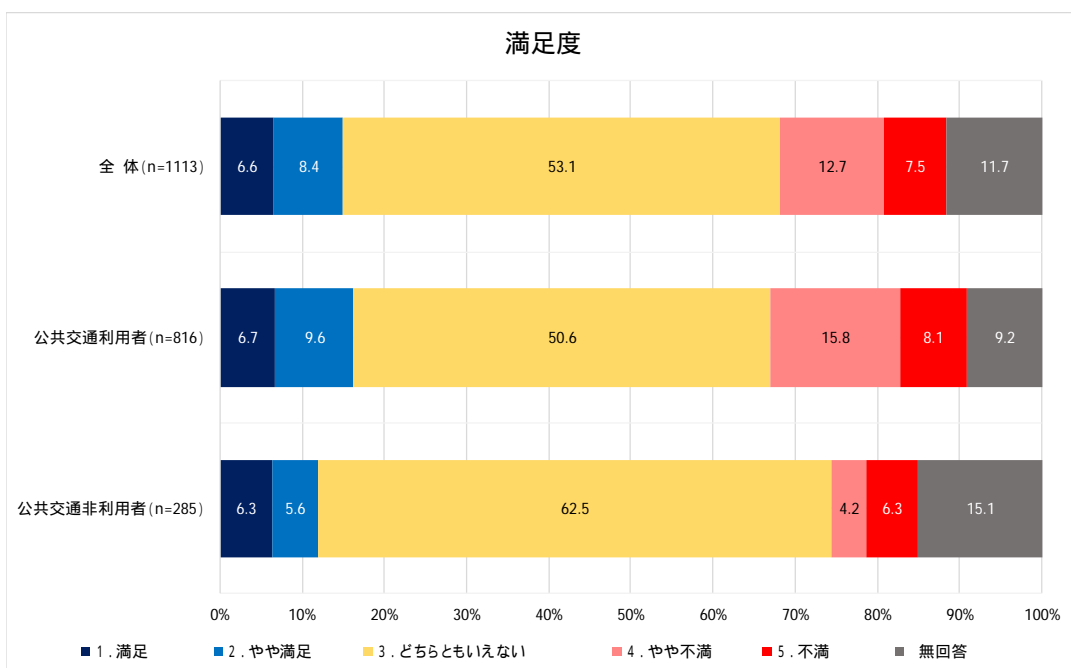
問 40 現在の可児市内の公共交通の総合満足度（×年齢）

- ・現在の可児市内の公共交通の満足度は、「20歳未満」「20歳代」「75歳以上」において満足度（満足 + やや満足）が不満足度（やや不満 + 不満）を上回っている。
- ・一方で「30歳代」「40歳代」「50歳代」「60～64歳」「65～69歳」「70～74歳」において満足度（満足 + やや満足）が不満足度（やや不満 + 不満）を下回っている。



問 40 現在の可児市内の公共交通の総合満足度（×公共交通利用状況）

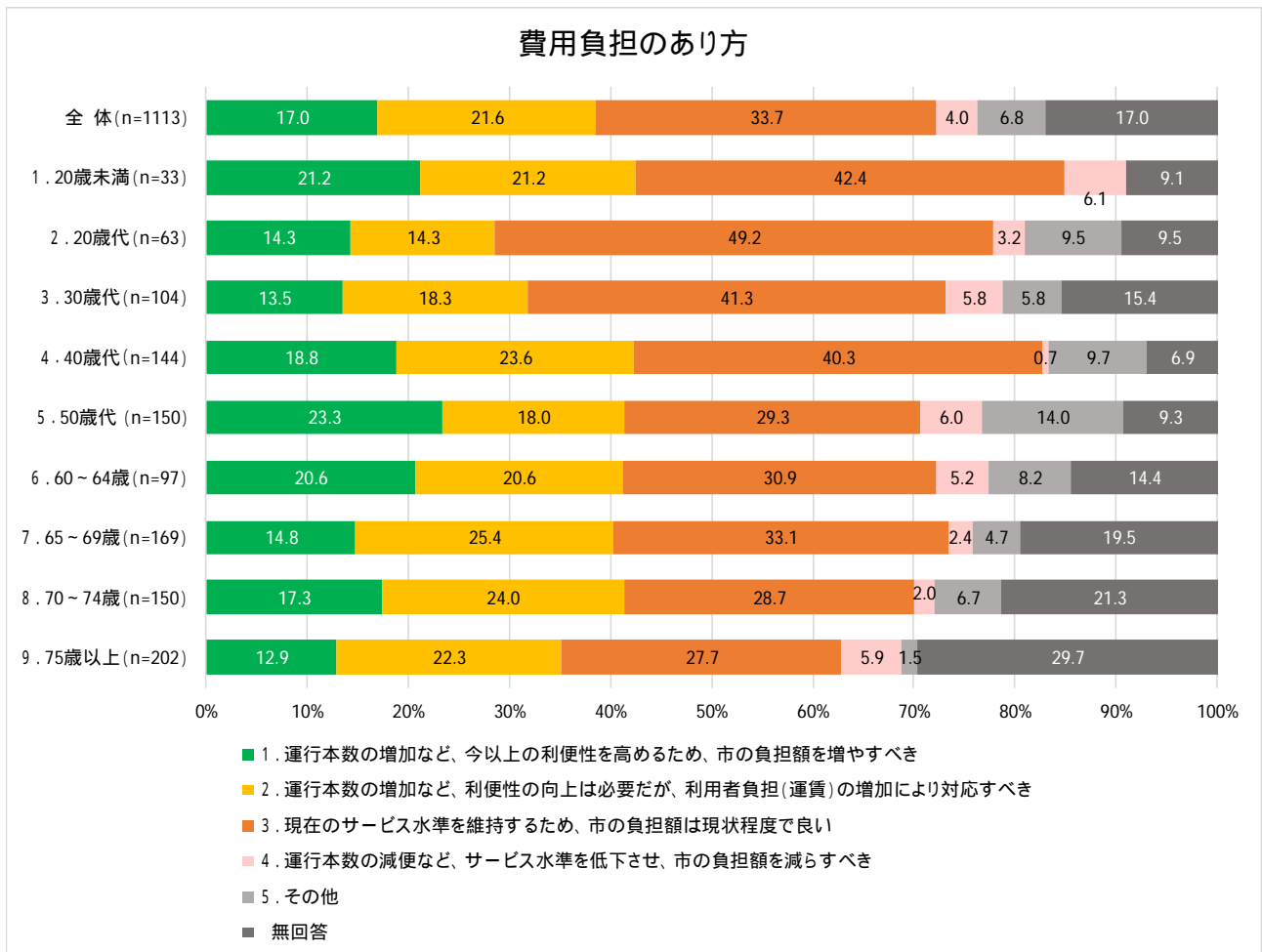
- ・現在の可児市内の公共交通の満足度については、公共交通利用者は満足度（満足 + やや満足）が不満足度（やや不満 + 不満）を下回っている。
- ・一方で公共交通非利用者は満足度（満足 + やや満足）が不満足度（やや不満 + 不満）を上回っている。



公共交通の維持について

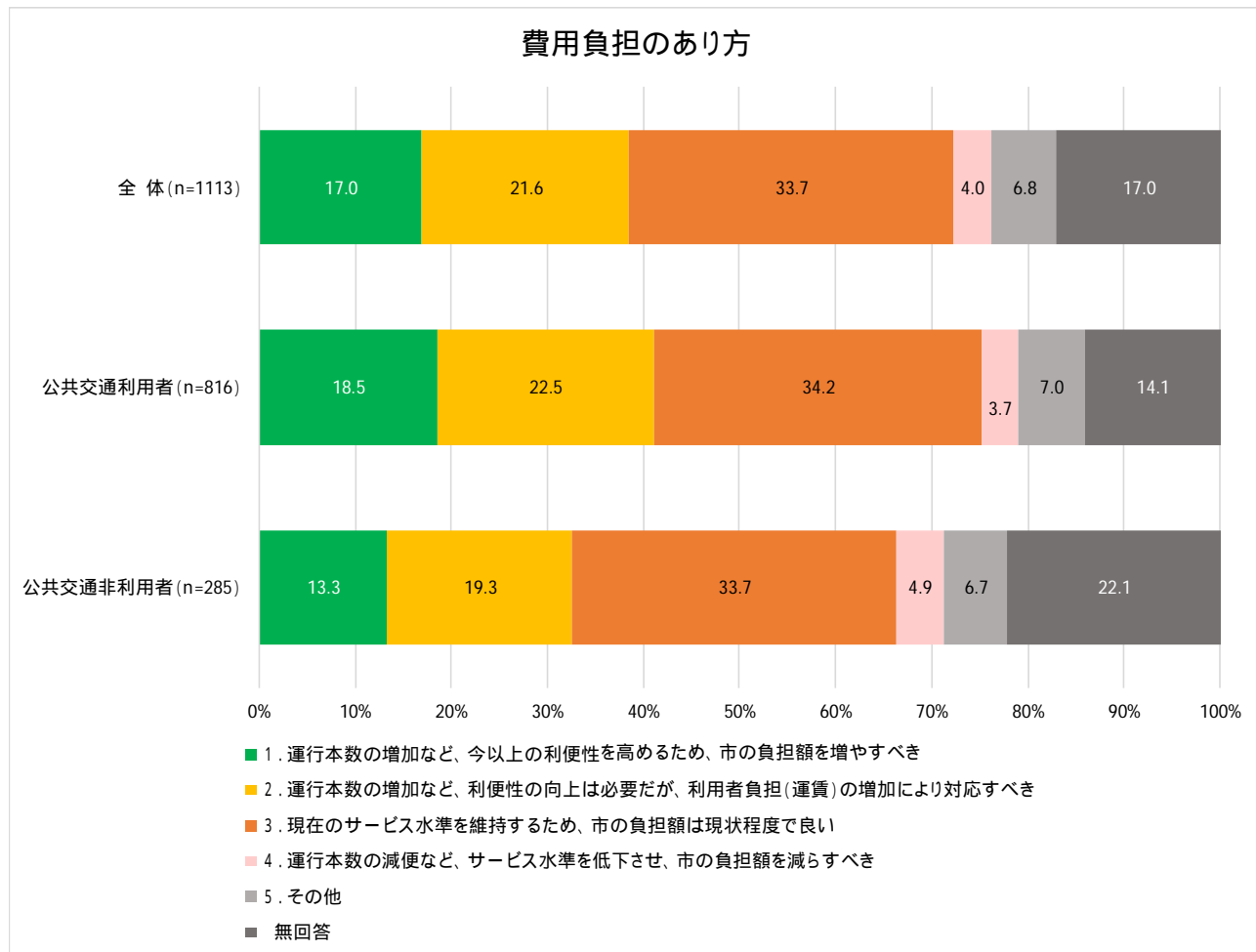
問 43 可児市の公共交通を確保・維持するために必要な費用負担のあり方（×年齢）

- ・必要な費用負担のあり方については、サービス向上（運行本数の増加など、利便性の向上は必要だが、利用者負担（運賃）の増加により対応すべき + 運行本数の増加など、今以上の利便性を高めるため、市の負担額を増やすべき）が 20 歳未満と 40 歳代～74 歳で 40%を上回っている。
- ・現状維持（現在のサービス水準を維持するため、市の負担額は現状程度で良い）が 40 歳代以下で 40%を上回っている。



問 43 可児市の公共交通を確保・維持するために必要な費用負担のあり方（×公共交通利用状況）

- ・必要な費用負担のあり方については、サービス向上（運行本数の増加など、利便性の向上は必要だが、利用者負担（運賃）の増加により対応すべき + 運行本数の増加など、今以上の利便性を高めるため、市の負担額を増やすべき）は、公共交通非利用者より公共交通利用者が約 8 ポイント高くなっている
- ・現状維持（現在のサービス水準を維持するため、市の負担額は現状程度で良い）は公共交通利用者と公共交通利用者と大きな差がない。

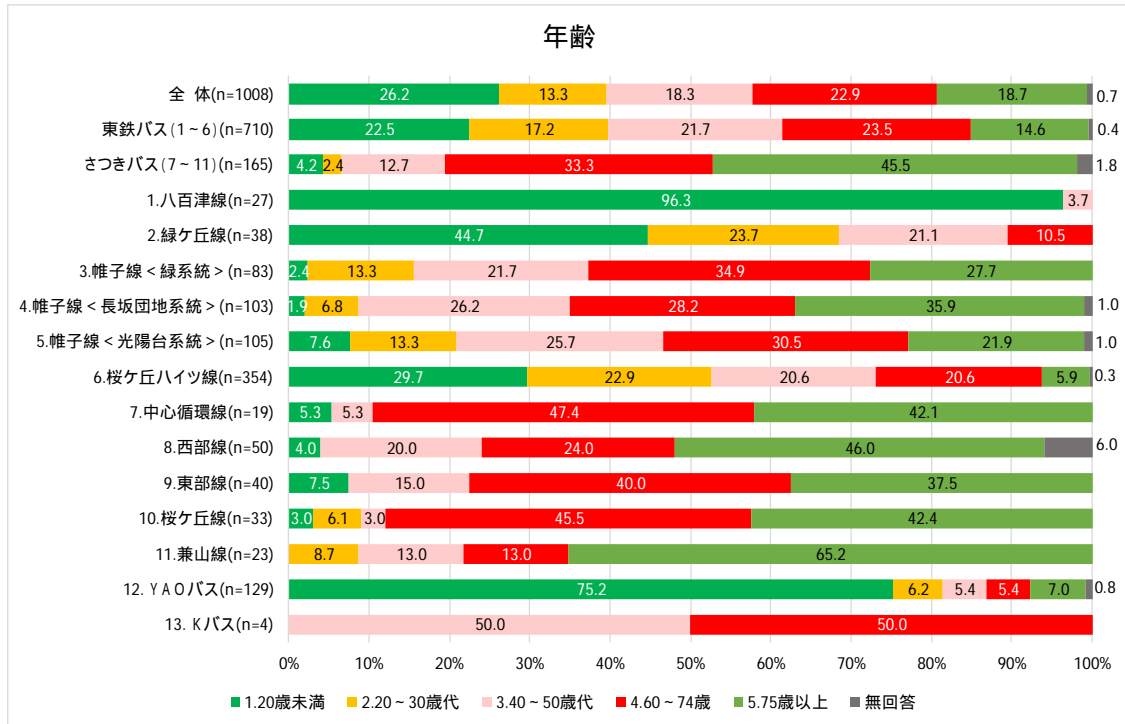


4) 乗降調査 (抜粋)

バス乗降調査

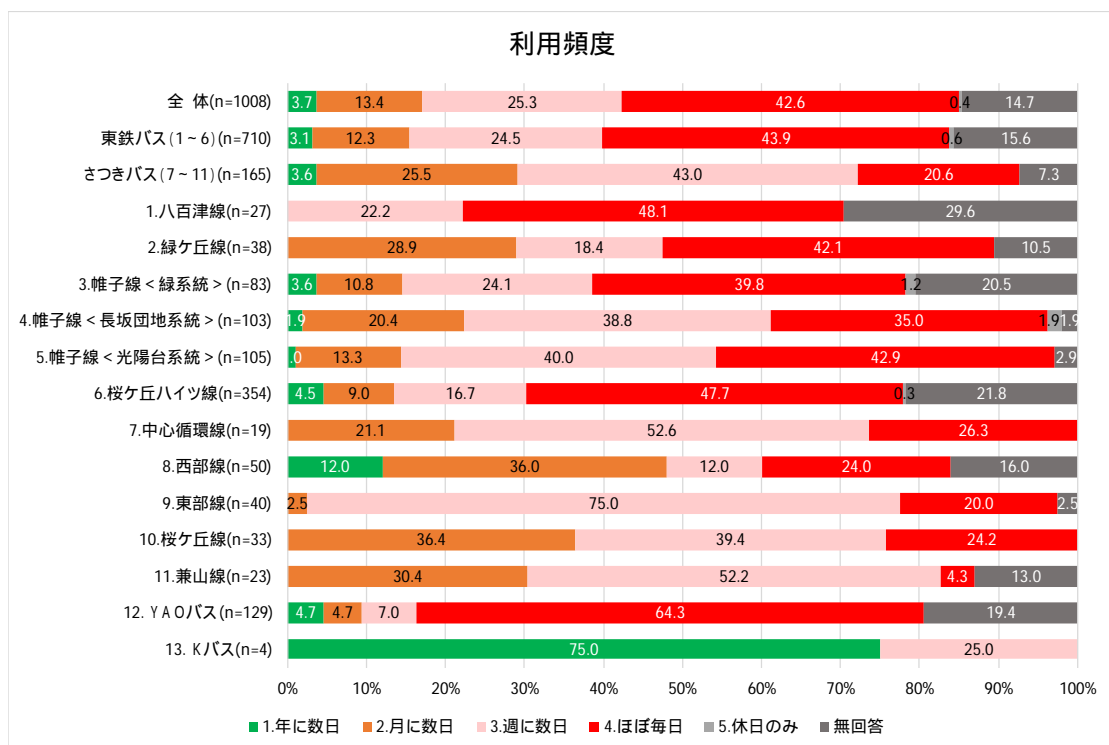
年齢

- ・年齢は、60歳以上(60~74歳+75歳以上)が東鉄バスで38.1%、さつきバスで78.8%を占めている。
- ・Y A Oバスでは、「20歳未満」が75.2%を占めている。



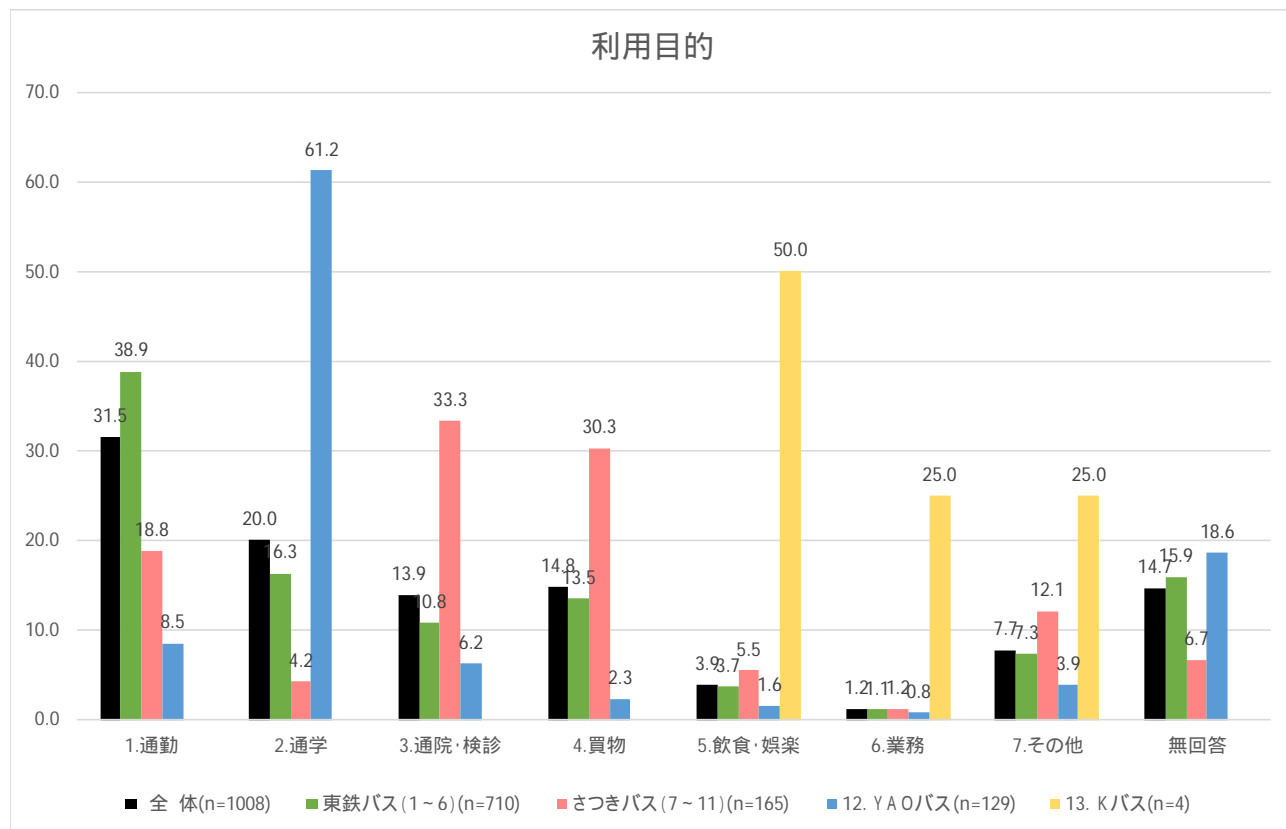
利用頻度

- ・利用頻度は、「週に数日」以上(週に数日+ほぼ毎日)が東鉄バスで68.4%、さつきバスで63.6%、Y A Oバスで71.3%を占めている。



利用目的

- ・東鉄バスの利用目的は、「通勤」が38.9%と最も多くなっている。
- ・さつきバスの利用目的は、「通院・検診」が33.3%と最も多くなっている。
- ・Y A Oバスの利用目的は、「通学」が61.2%と最も多くなっている。

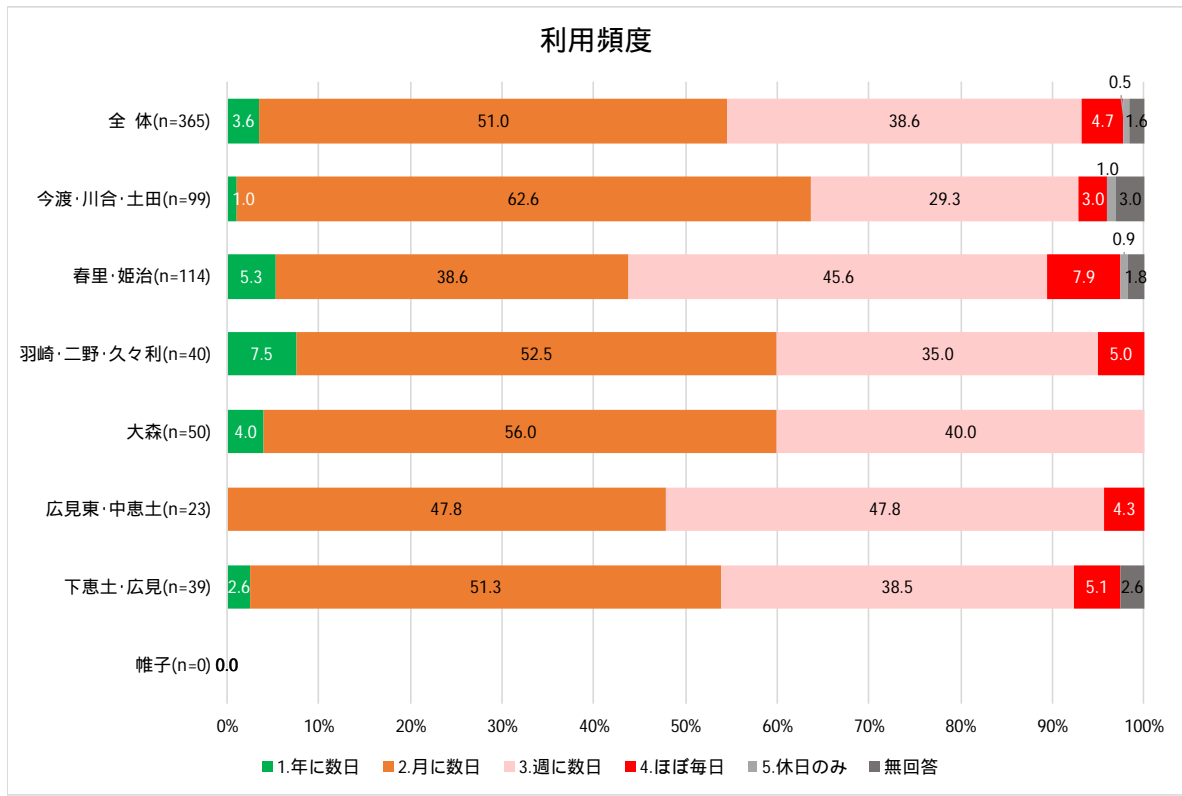


	1 ・ 通勤	2 ・ 通学	3 ・ 通院 ・ 検診	4 ・ 買物	5 ・ 飲食 ・ 娯楽	6 ・ 業務	7 ・ その他	無 回 答
全 体	318	202	140	149	39	12	78	148
東鉄バス(1~6)	31.5	20.0	13.9	14.8	3.9	1.2	7.7	14.7
さつきバス(7~11)	276	116	77	96	26	8	52	113
1.八百津線	38.9	16.3	10.8	13.5	3.7	1.1	7.3	15.9
2.緑ヶ丘線	31	7	55	50	9	2	20	11
3.帷子線<緑系統>	18.8	4.2	33.3	30.3	5.5	1.2	12.1	6.7
4.帷子線<長坂団地系統>	-	17	-	-	-	1	1	8
5.帷子線<光陽台系統>	-	63.0	-	-	-	3.7	3.7	29.6
6.桜ヶ丘 Heights 線	13	18	-	1	1	-	1	4
7.中心循環線	34.2	47.4	-	2.6	2.6	-	2.6	10.5
8.西部線	28	-	18	16	4	-	10	18
9.東部線	33.7	-	21.7	19.3	4.8	-	12.0	21.7
10.桜ヶ丘線	33	3	26	36	10	3	11	3
11.兼山線	32.0	2.9	25.2	35.0	9.7	2.9	10.7	2.9
12. Y A Oバス	52	12	11	27	4	1	10	2
13. Kバス	49.5	11.4	10.5	25.7	3.8	1.0	9.5	1.9
無回答	150	66	22	16	7	3	19	78
その他	42.4	18.6	6.2	4.5	2.0	0.8	5.4	22.0
その他	3	1	5	6	1	-	3	-
その他	15.8	5.3	26.3	31.6	5.3	-	15.8	-
その他	12	-	15	13	2	-	8	7
その他	24.0	-	30.0	26.0	4.0	-	16.0	14.0
その他	6	3	11	13	1	-	6	1
その他	15.0	7.5	27.5	32.5	2.5	-	15.0	2.5
その他	7	1	12	12	4	2	3	1
その他	21.2	3.0	36.4	36.4	12.1	6.1	9.1	3.0
その他	3	2	12	6	1	-	-	2
その他	13.0	8.7	52.2	26.1	4.3	-	-	8.7
その他	11	79	8	3	2	1	5	24
その他	8.5	61.2	6.2	2.3	1.6	0.8	3.9	18.6
その他	-	-	-	-	2	1	1	-
その他	-	-	-	-	50.0	25.0	25.0	-

電話で予約バス乗降調査

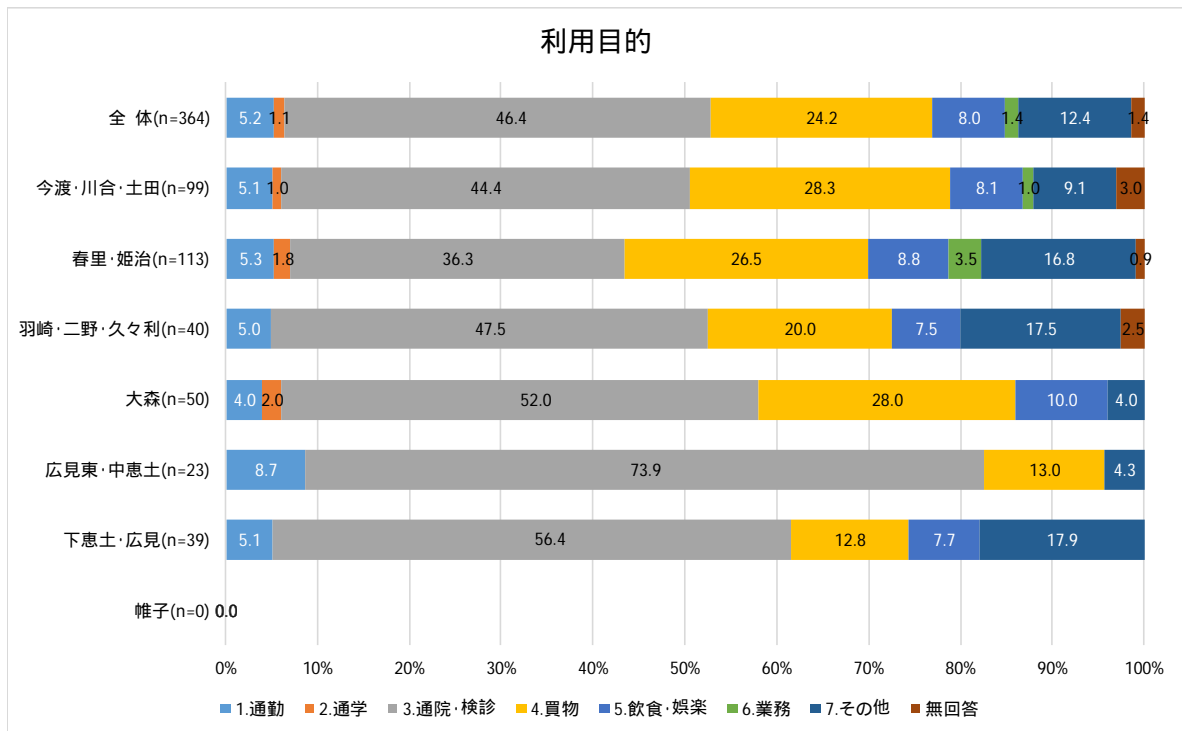
利用頻度

・利用頻度は、「週に数日」以上（週に数日 + ほぼ毎日）が 43.3% を占めている。



利用目的

・利用目的は、「通院・検診」が 46.4%、「買物」が 24.2%、「通勤」が 5.2% の順となっている。



5) 利用者アンケート（抜粋）

利用の満足度と改善内容について

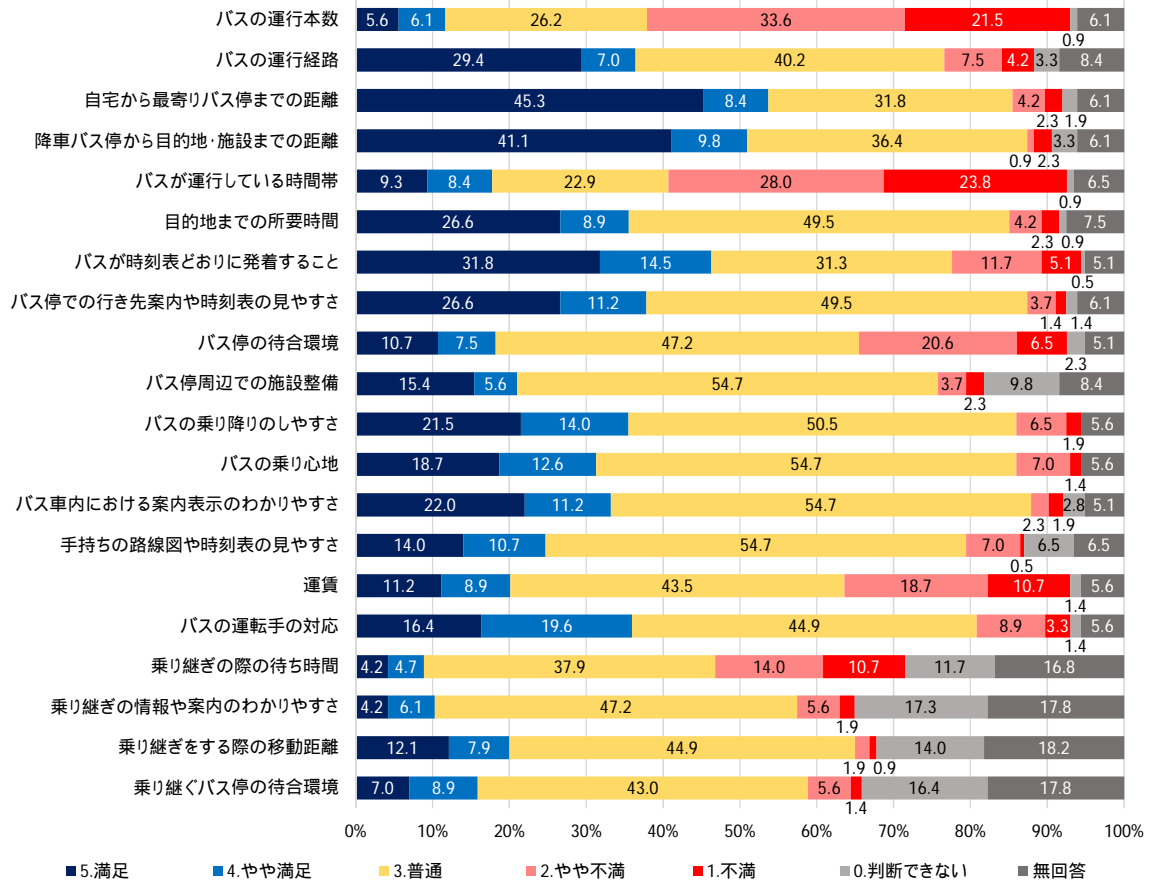
問 11 バスの項目別満足度（満足度及び不満足度の上位 3 項目）

路線	順位	満足度（満足 + やや満足）が高い項目	不満足度（やや不満 + 不満）が高い項目
東鉄バス	1 位	自宅から最寄りバス停までの距離 【53.7%】	バスの運行本数 【55.1%】
	2 位	降車バス停から目的地・施設までの距離 【50.9%】	バスが運行している時間帯 【51.8%】
	3 位	バスが時刻表どおりに発着すること 【46.3%】	運賃 【29.4%】
さつきバス	1 位	降車バス停から目的地・施設までの距離 【46.7%】	バスが運行している時間帯 【48.9%】
	2 位	自宅から最寄りバス停までの距離、バスの乗り心地、バスの運転手の対応 【44.4%】	バスの運行本数 【46.7%】
	3 位		バス停の待合環境 【40.0%】
電話で予約バス	1 位	運転手の対応 【61.4%】	運行日 【25.3%】
	2 位	運賃、自宅から最寄りバス停までの距離 【52.0%】	運行便数 【24.0%】
	3 位		運行区域、行くことのできる施設 【21.3%】
Kタク	1 位	運賃、運転手の対応 【41.6%】	予約の方法 【41.9%】
	2 位		運行日、運行便数 【33.3%】
	3 位	運行時間帯、バス停のわかりやすさ、自宅から最寄りバス停までの距離 【33.4%】	

Y A OバスとKバスは、回答票数が少ないため、省略

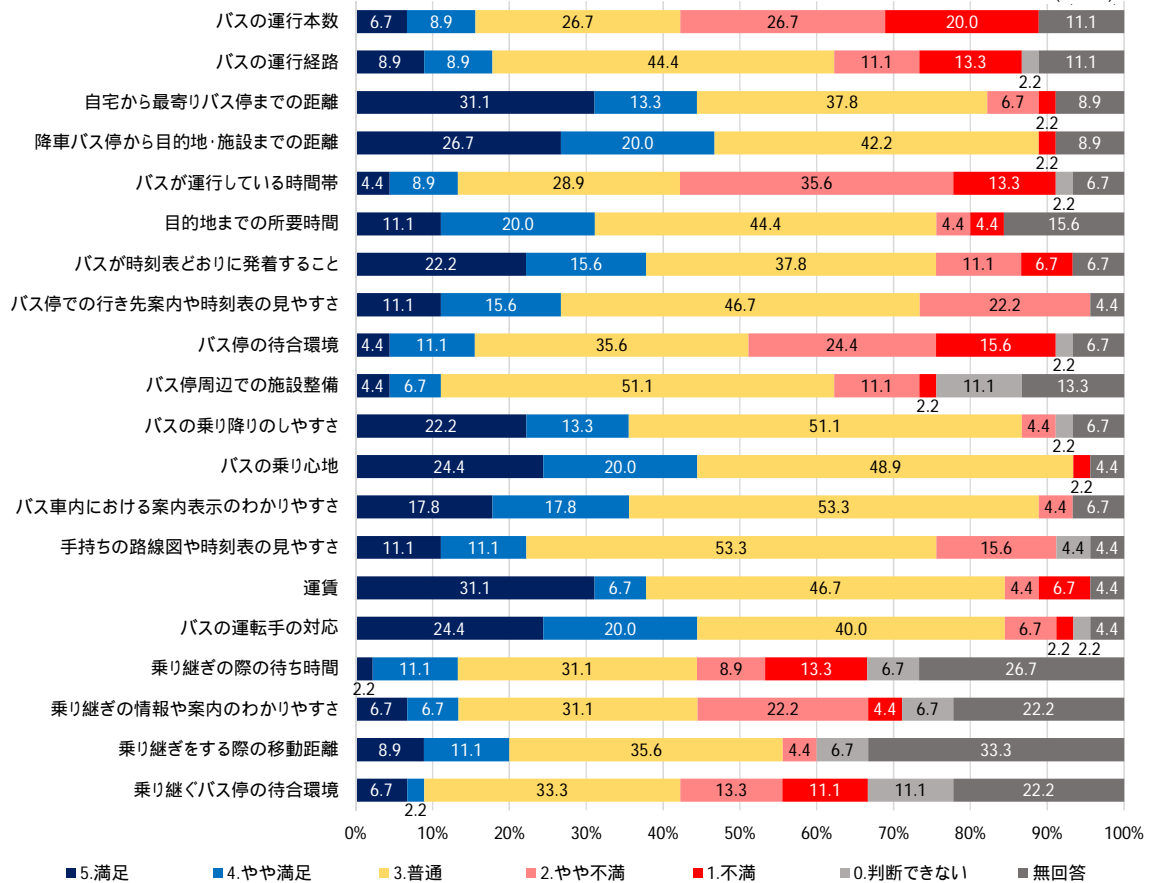
満足度_東鉄バス

(n=214)



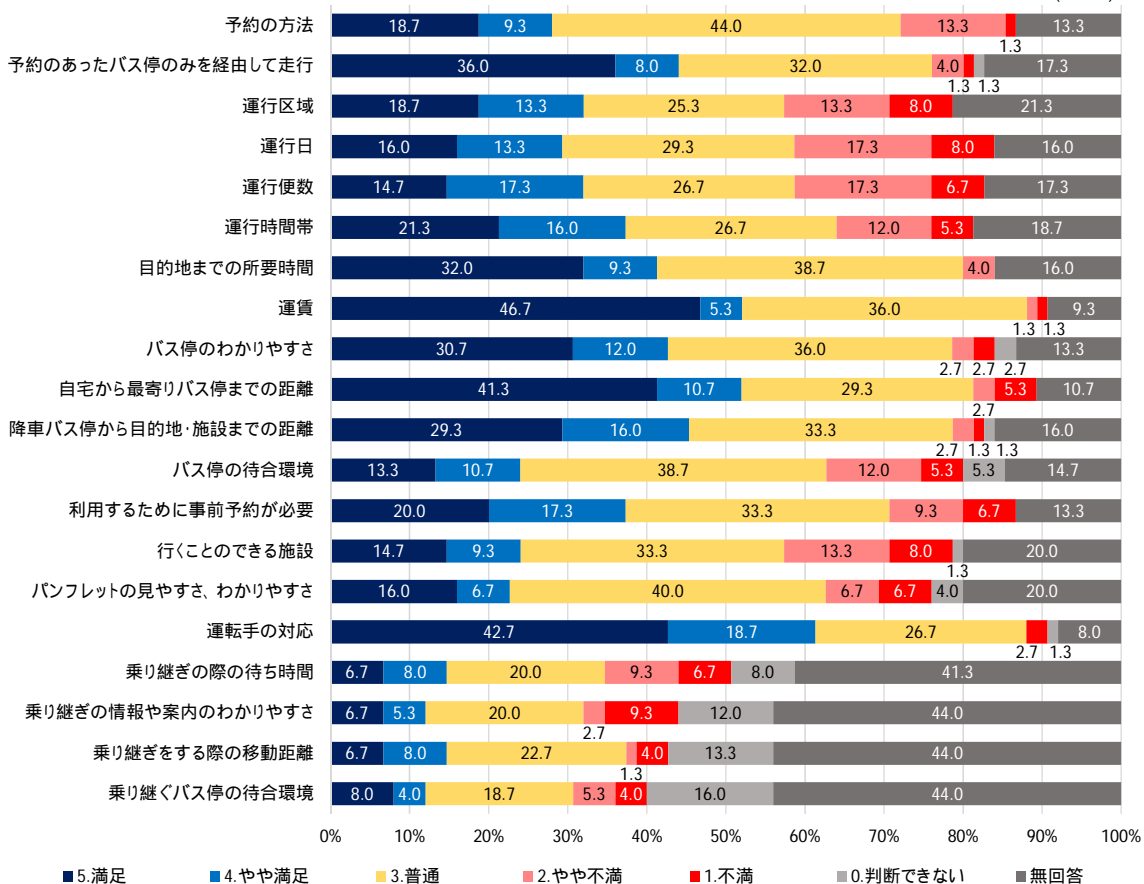
満足度_さつきバス

(n=45)



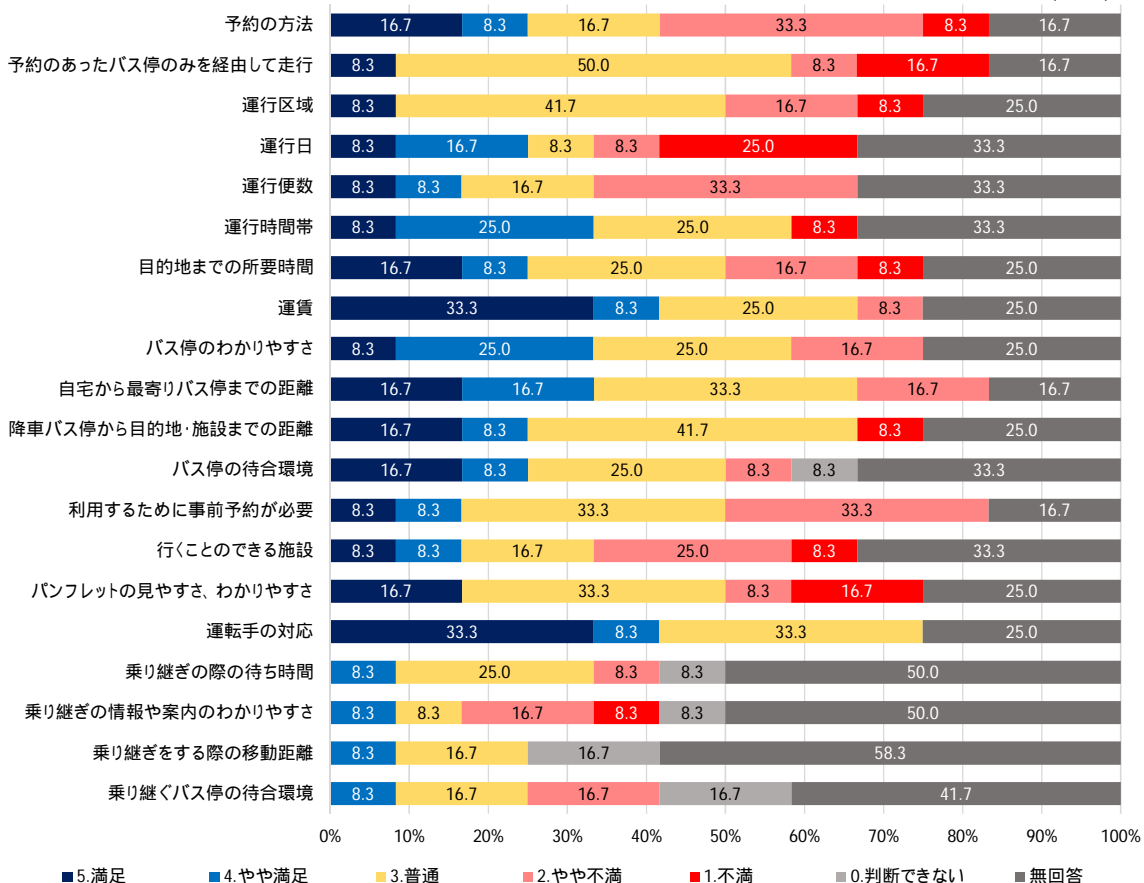
満足度_電話で予約バス

(n=75)



満足度_Kタク

(n=12)



6) 交通事業者ヒアリング(抜粋)

質問内容	東濃鉄道(株)の主な意見	可児タクシー(株)の主な意見
問1. 日頃の運行を通じた運行上の問題点やその改善に向けた提案	<p>【さつきバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR可児駅前バスから鉄道への乗り継ぎを便利にしたい。 ・乗継停留所と乗継時間が短い場合があり、バスが遅延すると間に合わない。 ・乗継券の仕組みが複雑なので1日乗車券があってもいい。 <p>【自主路線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バスは、可児市区間の利用は少ない。 ・可児市内の団地を経由する路線は定年退職で利用しなくなる人が増えてきている。 	<p>【電話で予約バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般ドライバーから電話で予約バスだと認知されない。 ・交通量の多い停留所は路面標示等をしてほしい。 ・電話による予約が面倒だという意見があり、固定客の利用が増えてきている。 <p>【一般タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR可児駅の乗り場がわかりづらいので改善する必要がある。
問2. 日頃の運行を通じて、利用者や沿線住民の方々から寄せられる意見	<p>【さつきバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1箇所でのどの路線にも乗り継げるといい。 ・路線番号や方向幕に色を付けたらどうか。 ・バス停に路線図を掲示してほしい。 	<p>【電話で予約バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予約時間を運行の30分前ではなく、自分が乗る30分前だと勘違いする人もいる。
問3. バスやタクシーの維持活性化のために、既に取り組んでいる事業	<ul style="list-style-type: none"> ・年に1回、広見小の小学生を営業所に招いて、バスの乗り方教室を開催している。 ・他都市で実施したバスの乗り方教室で写真撮影用の子供用制服を用意したところ好評であった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタル無線を導入し、電話番号から呼び出し位置を特定できるようにしている。 ・待遇改善や定年退職者の再雇用等により乗務員の確保に努めている。 ・70歳以上の運賃割引を会社の自己負担でやっている。
問4. 公共交通全体の利便性を高めるために、今後取り組みが必要と思われること		<ul style="list-style-type: none"> ・現在の利用者を大切にすることが第一と考えている。 ・将来的にジャパントクシー(新型車両)の導入を考えている。
問5. 公共交通全体の利便性を高めるために、可児市や地域との係わりに関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・事故や災害時等の緊急連絡体制の構築やマニュアル作成をお願いしたい。 ・さつきバスに無線を設置して運転手との連絡をとりたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・電話で予約バスの運行を継続するなど、現在の市との関係を維持したい。

7) 各種団体ヒアリング(抜粋)

障がい者施設、障がい者団体、高齢者団体、子育て世代

質問内容	ふれあいの里可児、コルペコ可児 の主な意見	岐阜県身体障がい者福祉協会 可児市部の主な意見	絆(きつずな)る~む、可児 市健友連合会、おしゃべりサ ロン、お茶ともだち、ミニカ フェくるみの主な意見
公共交通に期待していることや今後必要な取り組み	<p>障がいをお持ちの方の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの利用方法を知らない方が多い ・時刻表を見ても情報量が多く、理解するのに時間がかかる ・精神障がい者は収入が少なく、電話代も躊躇する人がいるため、フリーダイヤルにする ・ダイヤや路線の改定はとても不安である ・さつきバスは待ち時間が長い <p>職員の意見</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電話で予約バスの予約には、家族の協力が必須となる方が多い ・障がい者の中には乗合に対してストレスを感じる方もいる ・利用方法がわからないため、乗車体験会を行うと良い ・市内の団体だけでなく、周辺市町にも乗車体験会を行うとより利用は増加する ・子育て施設が可児駅にできるので、子育て世代をターゲットにする ・支援学校の通学者は若く、免許を取る前であるため、PRすると利用する可能性が高い。 ・就職先への移動手段がないために、第一志望へ行けない子もいる ・支援学校に就職説明会に来る事業者に対してPRすれば、その事業所までの移動手段を確保でき、就職者の選択支を広げられる ・乗ってみたいと思うラッピングにする ・人が集まるイベントでバスの展示会や乗車体験をする 	<p>期待していること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段のあるところにエスカレーターやエレベーターを ・美濃加茂市への運行 ・利用方法等のガイド ・日常生活で必要となる場所へ行けること ・市内の公民館から可児駅までのバス ・待ち時間を少なくしてほしい ・バス停の待機場所の整備 ・美濃加茂市への運行 <p>今後の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車いすで通れる箇所を作ってほしい ・乗り換えの改善 ・ショッピングバスなど幅広い企画をしてほしい ・バス停の数、ルートの見直し <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・団体所属のほとんどが自家用車を使用 ・自家用車が利用できなくなったら公共交通を利用したい 	<p>○期待していること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の増加 ・おでかけしよKarの本格運行 ・バス停やパンフレット等の表示をわかりやすくしてほしい。 ・可児市内すべての公共交通を乗車できる1日乗車券のようなものがあると良い ・福祉の観点を取り入れた運行をしてほしい ・全域デマンドにしてほしい ・多治見市のように時間限定で安くしてほしい。 <p>○今後の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心としたコミュニティバスの運行 ・高齢者等の足の悪い人に対する利用方法を考えてほしい ・ケーブルテレビ等で公共交通全般のPRをもっとした方が良い <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・団体所属のほとんどが自家用車を使用 ・自家用車が利用できなくなったら公共交通を利用したい

福祉運送事業者、移動支援事業者

質問内容	シルバー人材センターの主な意見	桜ヶ丘ハイツ地区社会福祉協議会の主な意見	帷子地区社会福祉協議会の主な意見	広見地区社会福祉協議会の主な意見	若葉台高齢福祉連合会の主な意見
運行概要	<p>運行日時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月～金曜日の8:30～17:00 <p>予約方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3営業日前までに電話もしくは車内口頭 <p>利用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会員制 ・要支援・要介護認定者、身体障害者手帳の所有者 ・2kmまで315円 ・制限なし 	<p>運行日時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月～金曜日 <p>予約方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前日までに予約 <p>利用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会員制 ・桜ヶ丘ハイツ在住で、公共交通での外出が困難な方 ・ガソリン代として25円/km ・運行エリア ・制限なし 	<p>運行日時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月～金曜日の9:00～16:00 <p>予約方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5日前から前日までに予約 <p>利用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会員制 ・概ね70歳以上の公共交通での外出が困難な方 ・2kmまで315円 ・運行エリア ・可見市及び多治見市全域 	<p>運行日時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月～金曜日の9:00～16:00 <p>予約方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前日までに予約 <p>利用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会員制 ・広眺ヶ丘地区在住で、概ね65歳以上の公共交通での外出が困難な方 ・同行支援として200円 ・運行エリア ・広見連絡所から往復5km 	<p>運行日時</p> <ul style="list-style-type: none"> ・月～金曜日の10:00～12:00 <p>予約方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線運行のため予約の必要なし <p>利用条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会員制 ・若葉台地区在住の高齢者で、自力で公共交通を利用できない方 ・無料 ・運行エリア ・若葉台団地～西可見前商店街
困っていること	<ul style="list-style-type: none"> ・車両が少ない ・運転者の確保 ・認知症による予約の勘違い 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転ボランティアの確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転ボランティアの確保 ・認知症による、予約の勘違い 	<ul style="list-style-type: none"> ・協力スタッフへの連絡体制 	<ul style="list-style-type: none"> ・トラブル時の対応やその補償
事業者として公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・市外への運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・桜ヶ丘ハイツ地区も電話で予約バスにする ・公民館を待合場所とし、自宅から公民館はボランティアがサポートする ・主要な施設は入口近くにバス停を設ける ・バス利用者に対する利用特典を設ける 	<ul style="list-style-type: none"> ・名鉄とJRの乗り換えをスムーズにする 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両を小さくして運行本数を増やしてほしい。 ・運転手にかかる人件費削減対策として、市民から経験者等のボランティアを募る 	<ul style="list-style-type: none"> ・人々が「どこに行くのか」というニーズを地道に調査し、運行とPRをする ・さつきバスの利用が増えたのは、運行継続したことで認知されたためである

4 . 各種調査結果より見られる傾向

可児市の地域概況【人口動向 + 施設立地状況 + 上位関連計画】

<人口動向>

- ・高齢者人口が増加する一方、年少人口と生産年齢人口は減少しており、市民の利用ニーズも変化している。
- ・可児市人口ビジョンでは、平成 32（2020）年には人口を概ね 10 万人で維持していくことを目標としている。
- ・最大の流出先は名古屋市であり、その他犬山市、小牧市、春日井市に対して大幅な流出超過である。
- ・流入数が多いのは、美濃加茂市、多治見市、御嵩町であるが、流出数も同程度に多い。
- ・人口密度、高齢者人口密度は、鉄道あるいはバス路線があるところで高い。

<施設立地状況>

- ・公共施設、高校・大学、大規模商業施設、病院は、鉄道、バス路線がある地域に多くが立地している。
- ・観光施設は、鉄道、バス路線のない地域にも多くが立地している。

<上位・関連計画>

- ・鉄道と連携した路線バスの輸送体制の強化を図るとともに、コミュニティバスは、ダイヤや運行形態の見直しなどを行い、地域の特性に即した公共交通体系の確立を目指すとされている。
- ・第二次可児市都市計画マスタープランでは、可児市が目指すまちづくりとして、ＪＲ可児駅・名鉄新可児駅の周辺を都市機能集積エリア、名鉄西可児駅周辺と桜ヶ丘近隣センター地区を地域生活拠点と位置づけている。
- ・市の玄関口であるＪＲ可児駅・名鉄新可児駅における駅前広場整備、東西自由通路整備、公共駐車場整備が計画されており、鉄道・バス・タクシー等の交通手段の乗り換え結節点としての機能強化及び周辺地域の利便性向上を目指している。

公共交通の状況・市民ニーズ・利用者ニーズ

【利用状況＋市民アンケート＋乗降調査＋利用者アンケート＋交通事業者ヒアリング】

<公共交通全体>

- ・現在の可児市内の公共交通の満足度は、不満足度が満足度を上回っている。年齢別では、「20歳代以下」「75歳以上」において満足度が不満足度を上回り、「30～74歳」において満足度が不満足度を下回っている。公共交通利用状況別では、公共交通利用者は満足度が不満足度を下回り、公共交通非利用者は満足度が不満足度を上回っている。
- ・バスで行ってほしい施設として、可児市内では「アーラ」や「パロー広見店」等、市外の施設では「木澤記念病院」、「多治見駅」、「ラスパ御嵩」等が多くなっている。
- ・必要な費用負担のあり方については、「サービス向上」と「現状維持」が同程度となっている一方、「サービス縮小」は少なくなっている。年齢別では、20歳未満と40歳代～74歳で「サービス向上」が40%を上回り、40歳代以下で「現状維持」が40%を上回っている。公共交通利用状況別では、「サービス向上」は公共交通利用者が公共交通非利用者より多くなっている。「現状維持」では公共交通利用状況の違いは見られない。
- ・交通事業者は、独自にバスの乗り方教室や高齢者の運賃割引等の利用促進策や運転手の確保に取り組んでいる。

<JR太多線>

- ・JR可児駅の乗車人員は、ここ数年においてほぼ横ばい傾向である。
- ・この1年間のJR太多線の利用状況（利用している）は、32.3%となっている。
- ・今後のJR太多線の利用意向は、「20歳代」「30歳代」「40歳代」の順に多い。
- ・利用が可能となる条件は、「駅周辺の駐車場が利用しやすければ」、「自宅から駅まで行ける公共交通手段があれば」、「鉄道と他の交通手段との乗り継ぎがしやすければ」の順に多い。年齢別では、多くの年齢で同じ傾向である。
- ・期待する役割は、「頻繁に鉄道やバスが来ること」、「名古屋市やその周辺市町へ移動しやすいこと」の順に多い。

<名鉄広見線>

- ・駅の乗車人員は、名鉄西可児駅で減少傾向にある以外はここ数年においてほぼ横ばい傾向である。
- ・この1年間の名鉄広見線の利用状況（利用している）は、51.6%となっている。
- ・今後の名鉄広見線の利用意向は、「20歳未満」「50歳代」「40歳代」の順に多い。
- ・利用が可能となる条件は、「駅周辺の駐車場が利用しやすければ」、「自宅から駅まで行ける公共交通手段があれば」、「駅まで自動車で行くことができれば」の順に多い。年齢別では、多くの年齢で「駅周辺の駐車場が利用しやすければ」「自宅から駅まで行ける公共交通手段があれば」が多くなっている。
- ・新可児駅～犬山駅間に期待する役割は「名古屋市やその周辺市町へ移動しやすいこと」、「頻繁に鉄道やバスが来ること」の順に多く、新可児駅～御嵩駅間に期待する役割は「頻繁に鉄道やバスが来ること」、「車が利用できなくなった時に利用できること」の順に多い。

<東鉄バス>

- ・利用者数は、桜ヶ丘ハイツ線で増加傾向、帷子線と緑ヶ丘線で減少傾向にある。
- ・この1年間の東鉄バスの利用状況（利用している）は、高速バスが21.4%、路線バスが13.7%となっている。
- ・通勤や通学での利用が多く、週に1日以上利用する方が68.4%を占めている。
- ・満足度が高い項目は、「自宅から最寄りバス停までの距離」、「降車バス停から目的地・施設までの距離」、「バスが時刻表どおりに発着すること」となっている。
- ・不満足度が高い項目は、「バスの運行本数」、「バスが運行している時間帯」、「運賃」となっている。
- ・今後の東鉄バスの利用意向は、高速バスが「50歳代」「30歳代」「60～64歳」の順に多く、50歳代～74歳ではどの年齢も20%以上となっている。路線バスが「20歳代」と「40歳代」を除く年齢で20%以上となっている。
- ・利用が可能となる条件は、「運行本数が多ければ」、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が多い。
- ・年齢別の利用が可能となる条件は、高速バスが多くの年齢で「運行本数が多ければ」「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が多く、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」は40歳代以下と70～74歳で多くなっている。路線バスが多くの年齢で「運行本数が多ければ」が多く、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」は30歳代～50歳代と70～74歳で多く、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」は40歳代～69歳で多くなっている。
- ・期待する役割は「車が利用できなくなった時に利用できること」、「頻繁に鉄道やバスが来ること」の順に多い。

<YAOバス>

- ・この1年間のYAOバスの利用状況（利用している）は、2.9%となっている。
- ・通学での利用が大部分を占め、20歳未満の利用者が61.2%を占めている。
- ・今後のYAOバスの利用意向は、「70～74歳」と「30歳代」で10%を上回っているものの、他の年齢では10%を下回っている。
- ・利用が可能となる条件は、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」、「運行本数が多ければ」、「公共交通の情報・案内がわかりやすければ」の順に多い。年齢別では、多くの年齢で「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が多くなっている。
- ・期待する役割は「車が利用できなくなった時に利用できること」、「頻繁に鉄道やバスが来ること」の順に多い。

< さつきバス >

- ・利用者数は、兼山線と中心循環線を除けばやや減少傾向にある。
- ・この1年間のさつきバスの利用状況（利用している）は、5.2%となっている。
- ・通院・検診や買物での利用が多く、60歳以上の利用者が78.8%を占めている。
- ・満足度が高い項目は、「降車バス停から目的地・施設までの距離」、「自宅から最寄りバス停までの距離」、「バスの乗り心地」、「バスの運転手の対応」となっている。
- ・不満度が高い項目は、「バスが運行している時間帯」、「バスの運行本数」、「バス停の待合環境」となっている。
- ・今後のさつきバスの利用意向は、「70～74歳」で最も多く、50歳代以上で25%以上となっている。
- ・利用が可能となる条件は、「運行本数が多ければ」、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」の順に多い。年齢別では、どの年齢でも「運行本数が多ければ」が多く、多くの年齢で「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が多くなっている。
- ・期待する役割は「車が利用できなくなった時に利用できること」、「市内の医療施設に行けること」の順に多い。

< 電話で予約バス >

- ・利用者数は、大森地区で増加傾向にあるものの、その他の地域では、減少傾向にある。
- ・この1年間の電話で予約バスの利用状況（利用している）は、2.5%となっている。
- ・どの地区でも通院・検診での利用が最も多く、次いで買物での利用が多い。
- ・満足度が高い項目は、「運転手の対応」、「運賃」、「自宅から最寄りバス停までの距離」となっている。
- ・不満度が高い項目は、「運行日」、「運行便数」、「運行区域」、「行くことのできる施設」となっている。
- ・今後の電話で予約バスの利用意向は、「70～74歳」で最も多く、70歳以上で25%以上となっている。
- ・利用が可能となる条件は、「バス停にベンチや屋根が整備されていれば」、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」の順に多い。年齢別では、多くの年齢で「バス停にベンチや屋根が整備されていれば」が多く、70歳以上と60～64歳で「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が多くなっている。
- ・期待する役割は「車が利用できなくなった時に利用できること」、「市内の医療施設に行けること」の順に多い。

< Kタク・Kバス >

- ・この4ヶ月間のKタク・Kバスの利用状況（利用している）は、1.5%となっている。
- ・Kタクの満足度が高い項目は、「運賃」、「運転手の対応」、「運行時間帯」、「バス停のわかりやすさ」、「自宅から最寄りバス停までの距離」となっている。
- ・Kタクの不満足度が高い項目は、「予約の方法」、「運行日」、「運行便数」となっている。
- ・今後のKタク・Kバスの利用意向は、70歳以上で多く、20%以上となっている。
- ・KタクまたはKバスを利用するための条件は、「公共交通の情報・案内がわかりやすければ」、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」、「運賃が安ければ」、「施設の割引券等の特典があれば」の順に多い。年齢別では、多く年齢で「公共交通の情報・案内がわかりやすければ」、「バス停まで自転車や徒歩で安全に行くことができれば」が多くなっている。
- ・Kタクを利用するための条件は、「利用方法がわかれば」、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」の順に多い。年齢別では、多くの年齢で「利用方法がわかれば」が多く、75歳以上では「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」、「決まった時刻・ルートで運行していれば」、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」が多くなっている。
- ・Kバスを利用するための条件は、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」、「運行本数が多ければ」の順に多い。年齢別では、多くの年齢で「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」が多くなっている。
- ・期待する役割は「車が利用できなくなった時に利用できること」、「市内の医療施設に行けること」の順に多い。

< 一般タクシー >

- ・この1年間の一般のタクシーの利用状況（利用している）は、31.0%となっている。
- ・今後の一般のタクシーの利用意向は、「20歳代」、「75歳以上」、「70～74歳」の順に多い。
- ・利用が可能となる条件は、「運賃が安ければ」、「運賃割引があれば」、「駅や主要施設にタクシーが待機していれば」の順に多い。年齢別では、どの年齢でも「運賃が安ければ」が多く、多くの年齢で「運賃割引があれば」、「駅や主要施設にタクシーが待機していれば」が多くなっている。
- ・期待する役割は「車が利用できなくなった時に利用できること」、「夜間、深夜にも利用できること市内の医療施設に行けること」の順に多い。

その他交通手段の状況【各種団体ヒアリング】

<障がい者施設、障がい者団体、高齢者団体、子育て世代のニーズ>

- ・バリアフリー対応や待合環境の充実等のサービス改善が求められている。
- ・障がいをお持ちの方でもわかりやすい情報提供や利用体験の実施が求められている。

<福祉運送事業者、移動支援事業者の状況とニーズ>

- ・市内では5団体が福祉的な移動支援を行っている。
- ・運転ボランティアの確保や緊急時の対応が課題である。
- ・公共交通と福祉的な移動支援の連携、経費削減策、継続的な周知PRが提案されている。

5. 可児市における地域公共交通の主な課題(集約課題)

	各種調査結果より見られる傾向のとりまとめ	集約課題との対応		
人口動向 施設立地状況	・高齢者人口が増加する一方、年少人口と生産年齢人口は減少している。	○		
	・最大の流出先は名古屋市であり、犬山市、小牧市、春日井市では大幅な流出超過である。美濃加茂市、多治見市、御嵩町は流入と流出が同程度に多い。	○		
	・公共施設、高校・大学、大規模商業施設、病院は、鉄道、バス路線がある地域に多くが立地しているが、観光施設は、それ以外の地域に立地している。	○		
まちづくり	・鉄道と連携した路線バスの輸送体制の強化を図るとともに、コミュニティバスは、地域の特性に即した公共交通体系の確立を目指している。		○	
	・可児市が目指すまちづくりとして、JR可児駅・名鉄新可児駅の周辺を都市機能集積エリア、名鉄西可児駅周辺と桜ヶ丘近隣センター地区を地域生活拠点と位置づけている。 ・市の玄関口であるJR可児駅・名鉄新可児駅における駅前広場整備等により、交通手段の乗り換え結節点としての機能強化を目指している。	○	○	
公共交通の 利用状況	・近年の鉄道の乗車人員は、名鉄西可児駅では減少傾向にあるもの、他の駅ではほぼ横ばいである。 ・近年の東鉄バスの利用者数は、桜ヶ丘ハイツ線で増加傾向、帷子線と緑ヶ丘線で減少傾向にある。 ・さつきバスの利用者数は、兼山線と中心循環線を除けばやや減少傾向にある。 ・電話で予約バスの利用者数は、大森地区で増加傾向にあるものの、その他の地域では、減少傾向にある。	○	○	
	・この1年間の公共交通の利用者割合は、名鉄広見線が51.6%、JR太多線が32.3%、高速バスが21.4%、路線バスが13.7%、YAOバスが2.9%、さつきバスが5.2%、電話で予約バスが2.5%、Kタク・Kバスが1.5%、一般タクシーが31.0%を占める。	○	○	○
市民のニーズ	・現在の可児市内の公共交通の満足度は、不満足度が満足度を上回る。	○	○	○
	・バスで行ってほしい施設として、可児市内では「アーラ」や「パロー広見店」等、市外の施設では「木澤記念病院」、「多治見駅」、「ラスバ御嵩」等が多い。	○		
	・必要な費用負担のあり方については、「サービス向上」と「現状維持」が同程度である一方、「サービス縮小」は少ない。			○
	・鉄道の利用条件は、「駅周辺の駐車場」、「駅まで行ける公共交通手段」が多い。 ・高速バスと路線バスの利用条件は、「運行本数が多ければ」、「最寄りバス停まで近ければ」が多い。 ・さつきバスの利用条件は、「運行本数が多ければ」、「最寄りバス停まで近ければ」、「乗り継ぎ時間が合えば」が多い。 ・電話で予約バスの利用条件は、「バス停にベンチや屋根が整備」が多い。 ・Kタク・Kバスの利用条件は、「情報・案内がわかりやすければ」、「利用方法がわかれば」、「最寄りバス停まで近ければ」が多い。 ・一般タクシーの利用条件は、「運賃が安ければ」、「運賃割引があれば」、「タクシーが待機していれば」が多い。		○	○
	・鉄道に期待する役割は、「頻繁に鉄道やバスが来ること」、「名古屋市やその周辺市町へ移動しやすいこと」が多い。 ・路線バスとYAOバスに期待する役割は、「車が利用できなくなった時に利用できること」、「頻繁に鉄道やバスが来ること」が多い。 ・さつきバス、電話で予約バス、Kタク・Kバス、一般タクシーに期待する役割は、「車が利用できなくなった時に利用できること」、「市内の医療施設に行けること」が多い。	○	○	○
	・市民アンケートでは、無回答が多い設問や利用するための条件に既に導入済みの条件を回答した方が多く存在している。			○
利用者のニーズ	・バスの利用目的は、路線バスが通勤や通学、さつきバスと電話で予約バスが通院・検診や買物で多い。		○	
	・路線バスの不満足度が高い項目は、「バスの運行本数」、「バスが運行している時間帯」、「運賃」となっている。 ・さつき不満足度が高い項目は、「バスが運行している時間帯」、「バスの運行本数」、「バス停の待合環境」となっている。 ・電話で予約バス不満足度が高い項目は、「運行日」、「運行便数」、「運行区域」、「行くことのできる施設」となっている。	○	○	
	・障がい者団体等のニーズ		○	
福祉運送事業者等のニーズ	・障がいをお持ちの方でもわかりやすい情報提供や利用体験の実施が求められている。		○	○
	・市内では5団体が福祉的な移動支援を行っており、運転ボランティアの確保や緊急時の対応が課題である。 ・公共交通と福祉的な移動支援の連携、経費削減策、継続的な周知PRが提案されている。		○	○

各種調査結果より見られる傾向

可児市における
地域公共交通の
主な課題
(集約課題)

3つの拠点を中心に可児市と周辺市町及び名古屋を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの維持・活性化

公共交通相互及びその他交通手段との連携強化と乗り継ぎがしやすい交通結節点整備

公共交通に関するわかりやすい情報の提供による認知度の向上

可児市における地域公共交通の主な課題（集約課題）

集約課題 3つの拠点を中心に可児市と周辺市町及び名古屋を結ぶ広域的な公共交通ネットワークの維持・活性化

- ・名古屋市への移動を中心に可児市と隣接する市町との人口流動がみられる。
- ・JR 太多線や名鉄広見線に期待する役割として「名古屋市やその周辺市町へ移動しやすいこと」が望まれている。
- ・可児市が目指すまちづくりとして、JR 可児駅・名鉄新可児駅の周辺を都市機能集積エリア、名鉄西可児駅周辺と桜ヶ丘近隣センター地区を地域生活拠点と位置づけている。
- ・特にJR 可児駅・名鉄新可児駅では、駅前広場整備等により、交通手段の乗り換え結節点としての機能強化及び周辺地域の利便性向上を目指している。
- ・以上より、可児市が目指すまちづくりに対応するため、3つの拠点（JR 可児駅・名鉄新可児駅、名鉄西可児駅周辺、桜ヶ丘近隣センター地区）を中心に、名古屋市や隣接市町への移動手段である鉄道やバスを主軸とするとした公共交通ネットワークを維持・活性化することが課題である。

集約課題 公共交通相互及びその他交通手段との連携強化と乗り継ぎがしやすい交通結節点整備

- ・さつきバスや電話で予約バスに対し、自宅や目的地からのバス停の近接性を求める意見が多い。
- ・市内では5団体が福祉的な移動支援を行っており、バスや一般タクシーを利用できない方の移動手段として機能している。
- ・公共交通各手段において、「駅周辺の駐車場」「バス停の待合環境」等が利用の条件として挙げられている。
- ・集約課題 の改善には、交通結節点での公共交通やその他交通手段との接続や乗り継ぎしやすい環境整備が重要である。
- ・以上より、3つの拠点をはじめとした交通結節点にて乗継・待合環境を充実させ、公共交通を利用しやすい環境を整備することにより、鉄道やバス単体ではなく、バス相互、バスとタクシー、バスと福祉的な移動手段といった公共交通相互及びその他交通手段との連携を強化することが課題である。

集約課題 公共交通に関するわかりやすい情報の提供による認知度の向上

- ・公共交通各手段において、「わかりやすい公共交通の情報・案内」も利用の条件として挙げられている。
- ・集約課題 の改善には、交通結節点での乗継情報の提供が重要である。
- ・必要な費用負担のあり方については、「サービス向上」と「現状維持」が同程度となっている一方、「サービス縮小」は少なくなっている。
- ・市民アンケートにおいて、1年間に公共交通を利用した方は、名鉄広見線では半数に達しているものの他の路線では、3割以下となっている。
- ・さつきバス、電話で予約バス、Kタク・Kバス、一般タクシーに求める役割として、「車が利用できなくなった時に利用できること」が多い。
- ・市民アンケートでは、無回答が多い設問や利用するための条件に既に導入済みの条件を回答した方が多く存在しており、公共交通に関する情報が周知しきれていないと考えられる。
- ・以上より、現行の公共交通サービスを基本としながらも、公共交通への利用転換や利便性向上を促進するため、公共交通に関するわかりやすい情報を積極的に提供することによる認知度の向上課題である。