

2. 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、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	<p>【東鉄バス、YAO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</p> <p>【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</p>
調査時期	<p>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</p>

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	<p>【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</p> <p>【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</p>
調査時期	<p>【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</p> <p>【回答期限】 平成29年11月30日（火）</p>

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=〇”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

公共交通手段別の利用有無・頻度について

問 3, 7, 11, 15, 19, 23, 27, 31, 36 現在の公共交通手段別の利用頻度

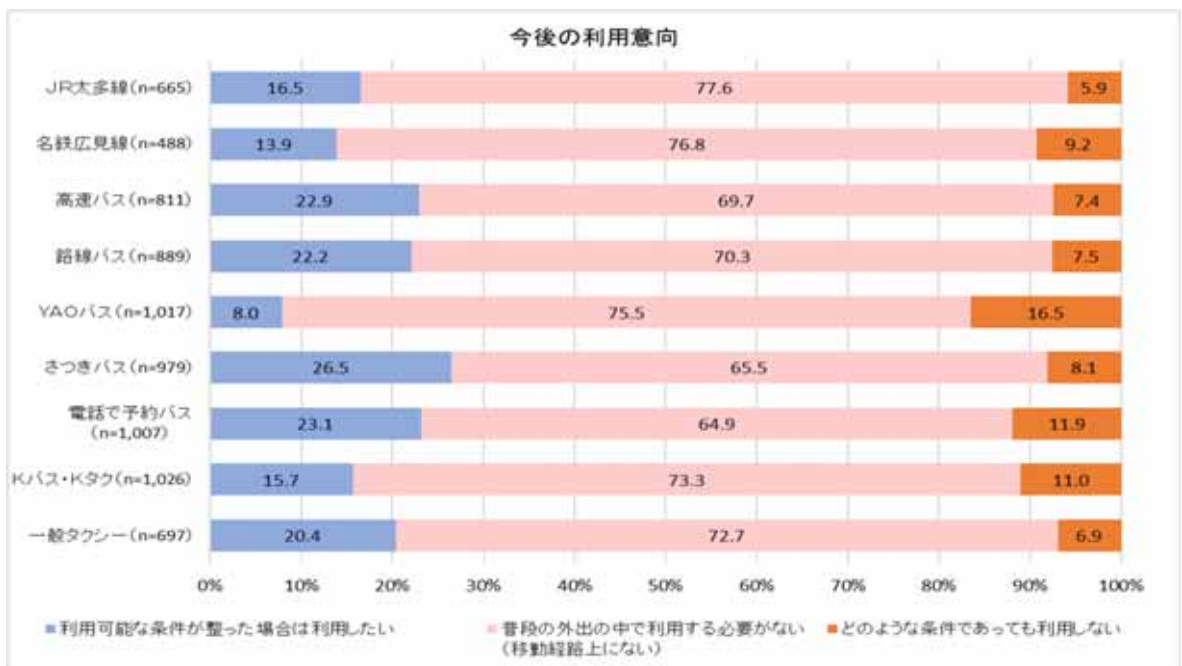
- ・市内公共交通手段別の利用率（無回答を除く）は、名鉄広見線を除き「利用していない」が過半を占め、「週に1回以上利用する」割合は名鉄広見線で約6%、JR太多線で約2%程度に留まっている。



公共交通手段別の今後の利用意向について（非利用者）

問 5, 9, 13, 17, 21, 25, 29, 33, 38 今後の公共交通手段別の利用意向

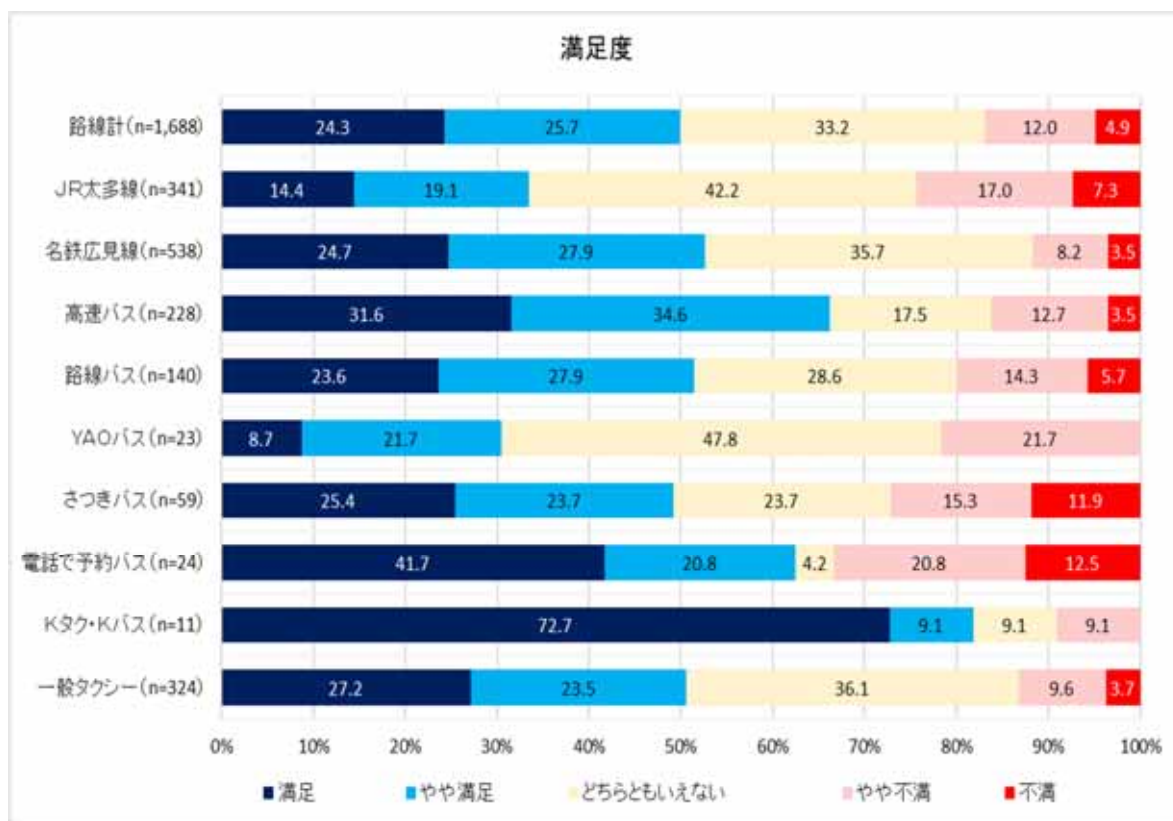
- ・今後の公共交通手段別の利用意向（無回答を除く）は、「利用する必要がないおよび利用しない」が合わせて約8割を占める一方、「利用可能な条件が整った場合は利用したい」が約8~27%存在している。



公共交通の総合満足度について

問 40 現在の公共交通手段別の満足度

- ・市内公共交通手段別の満足度（無回答を除く）は、各公共交通手段とも満足（満足+やや満足）が不満（やや不満+不満）を上回っており、中でもKタク・Kバス、高速バスの満足の割合が高い。



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、「⑮頻繁に鉄道やバスが来ること」や「⑲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、名鉄広見線（新可児～御嵩駅間）に期待する役割は、「⑮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、「③車が利用できなくなった時に利用できること」の得点が高い。
- ・東鉄バス・YAOバスに期待する役割は、「③車が利用できなくなった時に利用できること」や「⑮頻繁に鉄道やバスが来ること」の得点が高く、可児市内を運行するさつきバス・電話で予約バス・Kタク・Kバスに期待する役割は、「③車が利用できなくなった時に利用できること」や「⑨市内の医療施設に行けること」の得点が高い。

	得点1位	得点2位	得点3位
JR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
YAO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 >

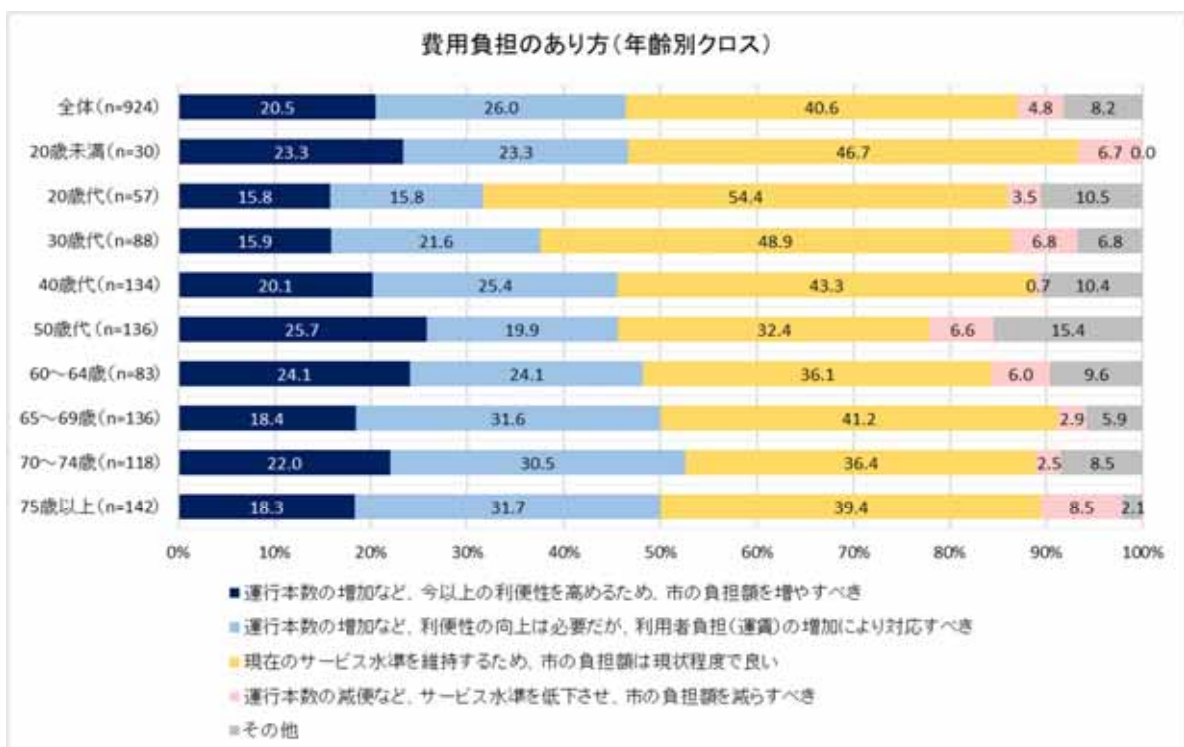
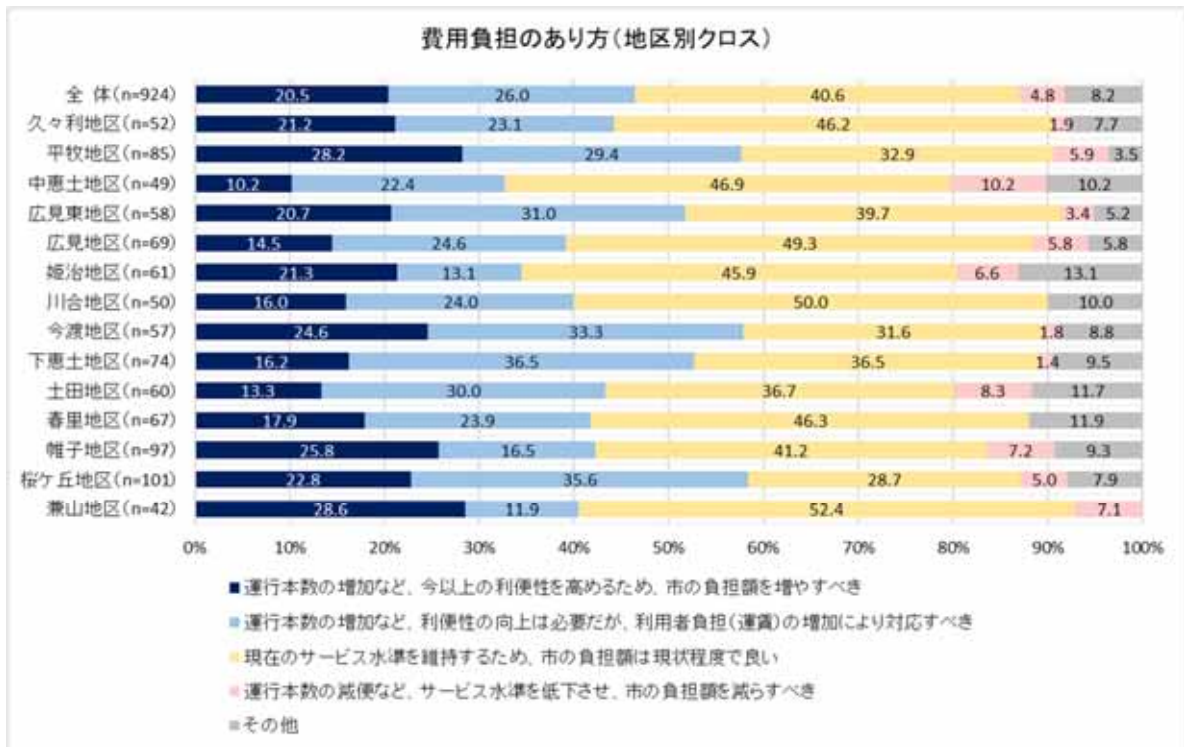
- | | |
|---------------------------------|----------------------|
| ① 乗継をすれば市内のどこへでも行けること | ② 乗継が無いこと |
| ③ 車が利用できなくなった時に利用できること | ④ 子どもや高齢者を対象とすること |
| ⑤ 通勤者を対象とすること | ⑥ 通学者を対象とすること |
| ⑦ 市内の公共施設に行けること | ⑧ 市内の商業施設に行けること |
| ⑨ 市内の医療施設に行けること | ⑩ 市内の鉄道駅に行けること |
| ⑪ 市内の観光地に行けること | ⑫ 土日に利用できること |
| ⑬ 所要時間が短いこと | 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)

公共交通の確保・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

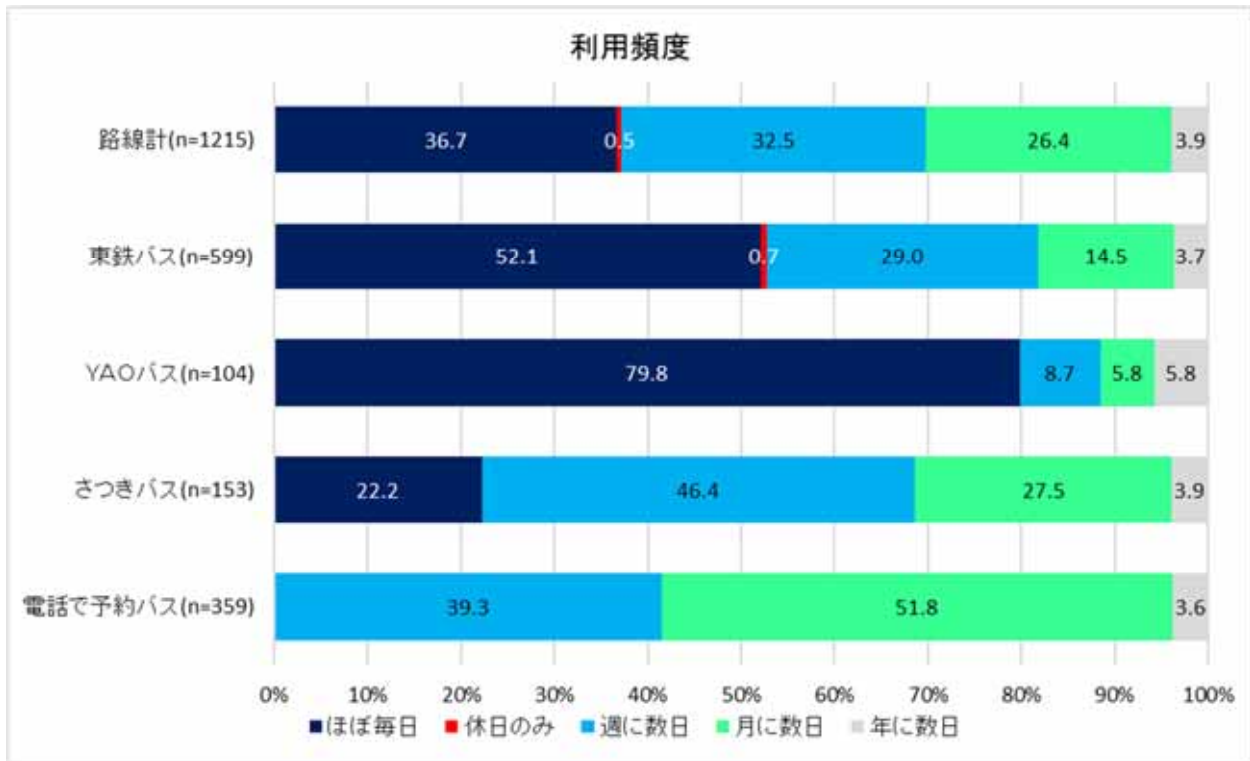
- ・必要な費用負担のあり方については、「現在のサービス水準を維持するため、市の負担額は現状程度でよい」が 40.6%を占める一方、「運行本数の増加など、今以上の利便性を高めるため、市の負担額を増やすべき」が 26.0%、「運行本数の増加など、利便性の向上は必要だが、利用者負担（運賃）の増加により対応すべき」が 20.5%と、利便性の向上を求める回答も多く存在している。
- ・地区別では、「桜ヶ丘地区」、「今渡地区」、「平牧地区」などでは、今以上の利便性を求める意向が高く、年齢別では、65 歳以上の高齢者で今以上の利便性を求める意向が高い。



3) 乗降調査

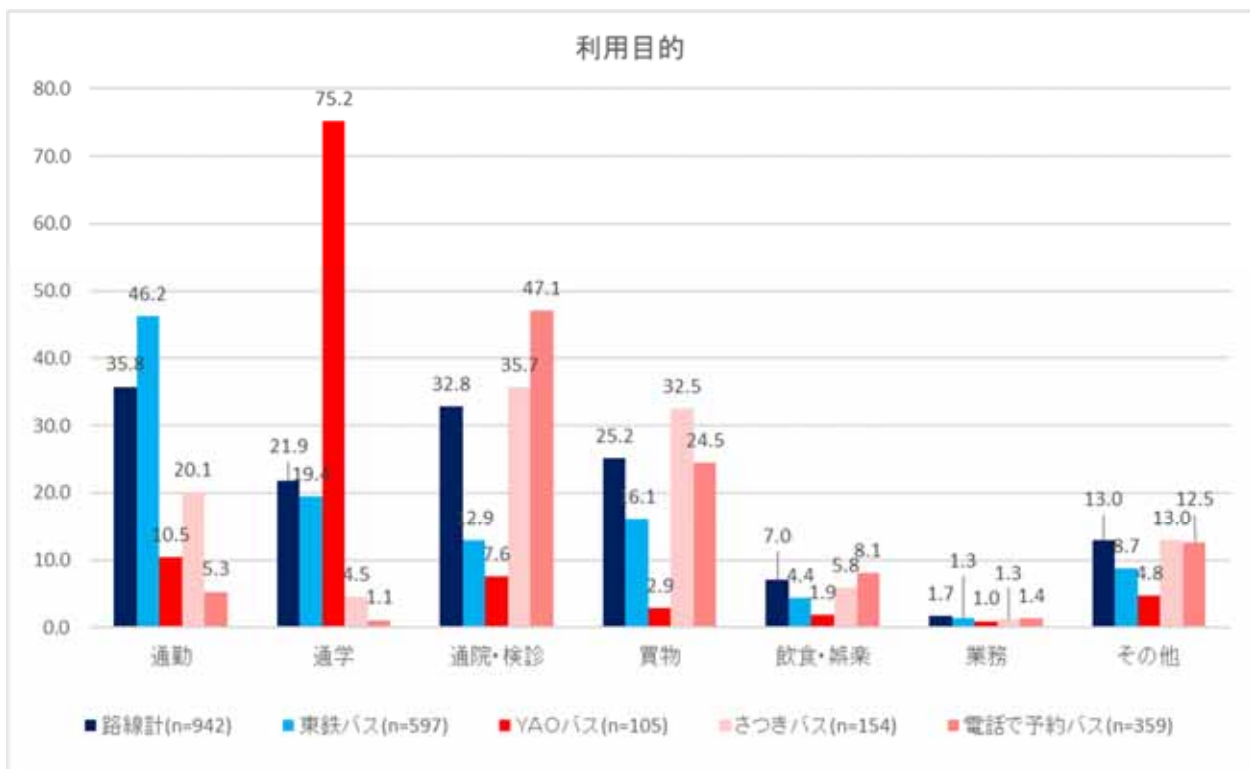
利用頻度について

- ・利用頻度は、東鉄バス、YAOバスでは「ほぼ毎日」の利用が主体を占める一方、さつきバス、電話で予約バスでは「週に数日」が主体を占めている。



利用目的について（複数回答）

- ・利用目的は、東鉄バス、YAOバスでは「通期・通学」が主体を占める一方、さつきバス、電話で予約バスでは「通院・検診」、「買物」といった自由目的が主体を占めている。



バス停間OD (発着地) について

図 バス停間OD (八百津線：可児駅前行)

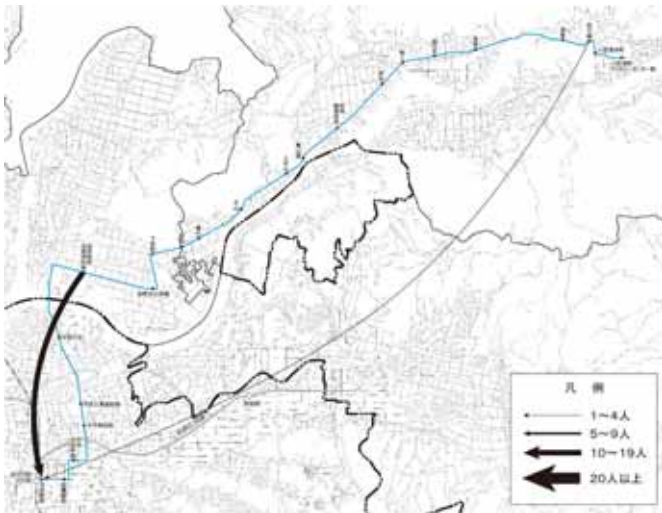


図 バス停間OD (八百津線：八百津町ファミリーセンター)

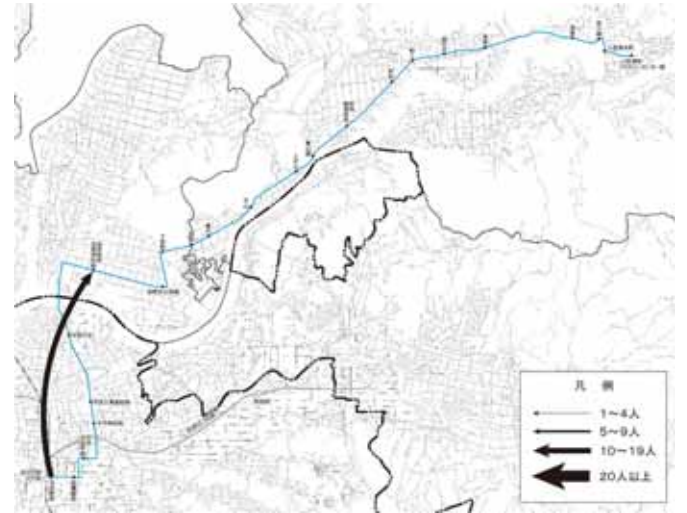


図 バス停間OD (緑ヶ丘線：可児駅前行)

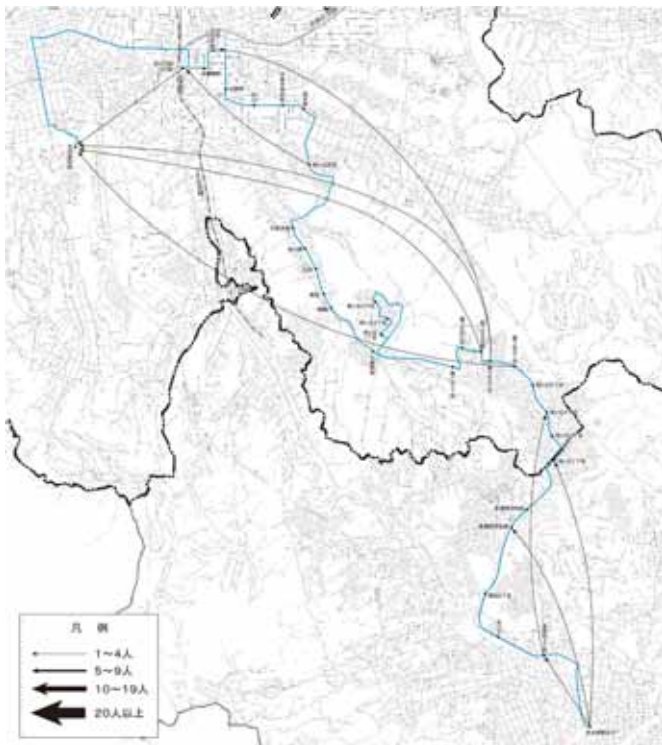


図 バス停間OD (緑ヶ丘線：多治見駅北口行)

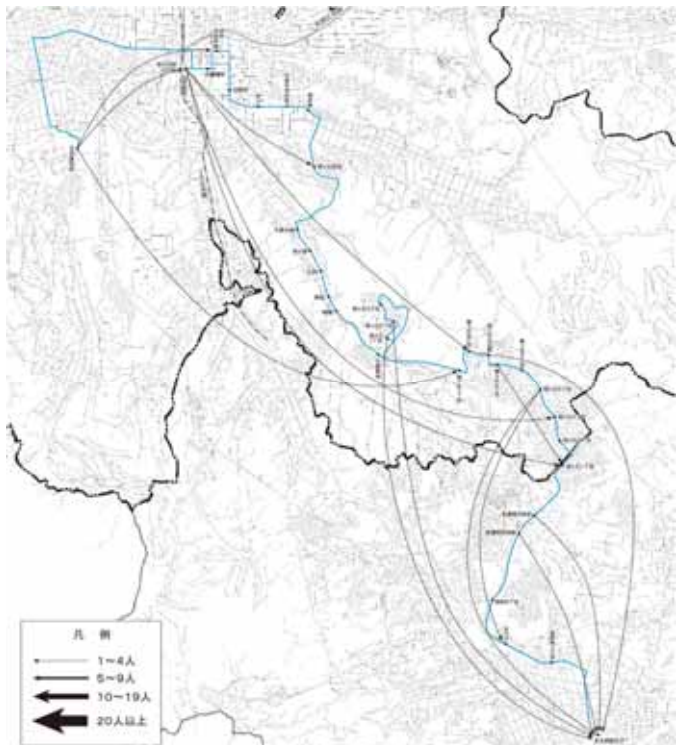


図 バス停間OD (帷子線：緑系統西可児駅前行)

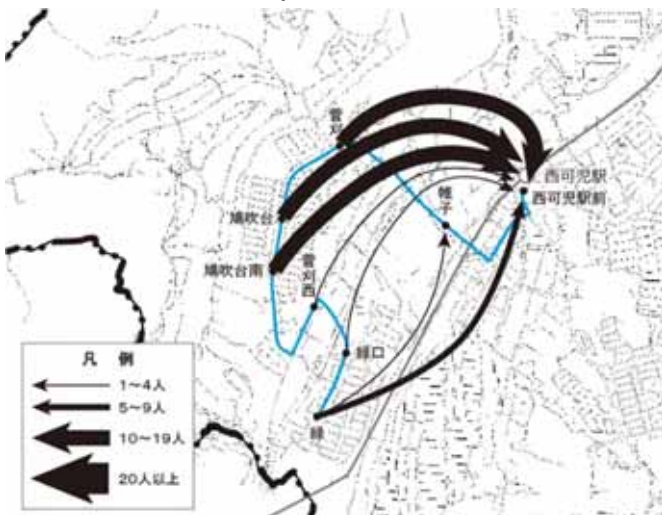


図 バス停間OD (帷子線：緑系統緑行)

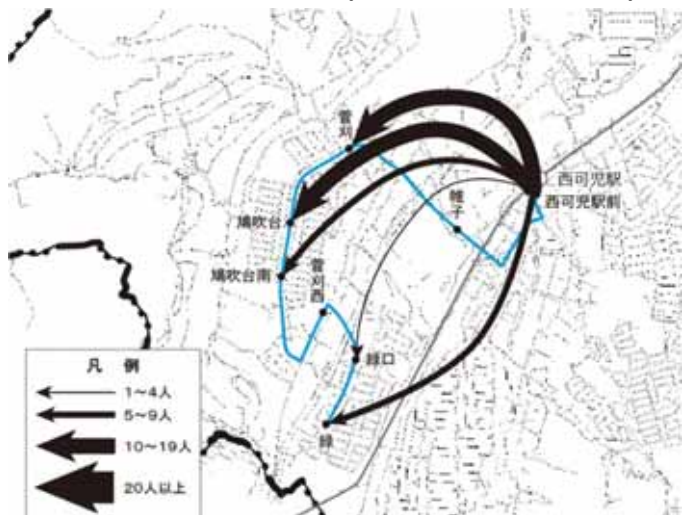


図 バス停間OD (帷子線:長坂団地系統西可児駅前)

図 バス停間OD (帷子線:長坂団地系統長坂八丁目)



図 バス停間OD (帷子線:光陽台系統西可児駅前)

図 バス停間OD (帷子線:光陽台系統光陽台6丁目行)

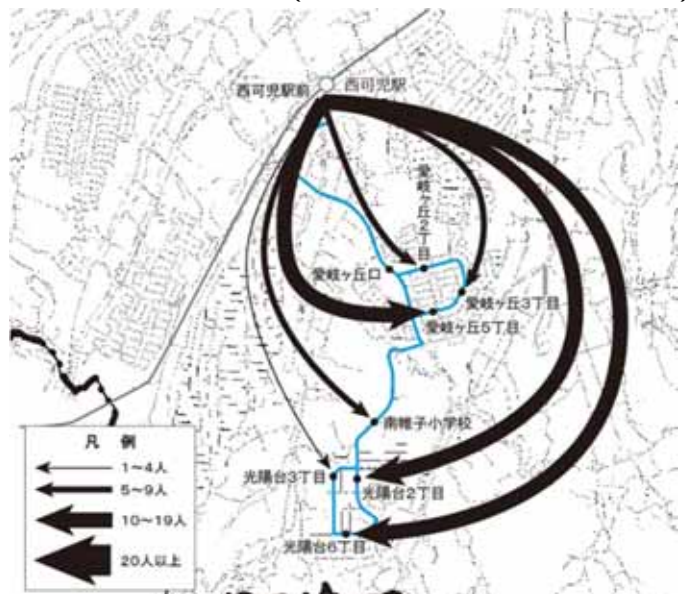
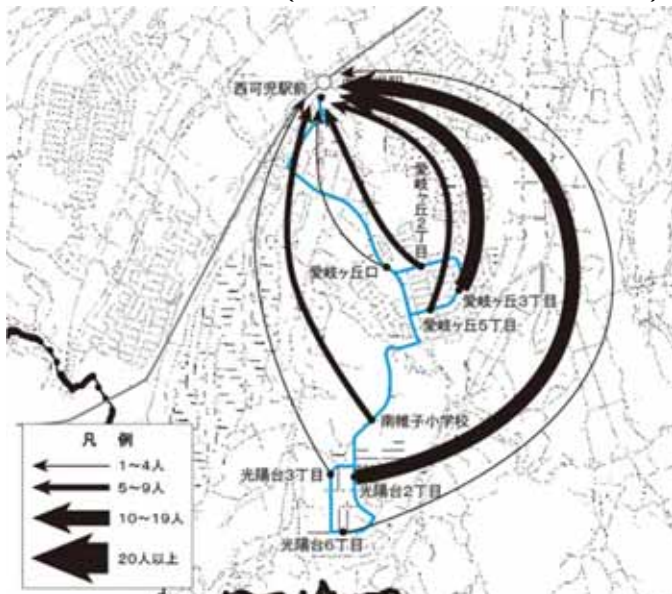


図 バス停間OD (桜ヶ丘ハイツ線 多治見駅北口行)

図 バス停間OD (桜ヶ丘ハイツ線 梶ヶ丘行・桂ヶ丘)

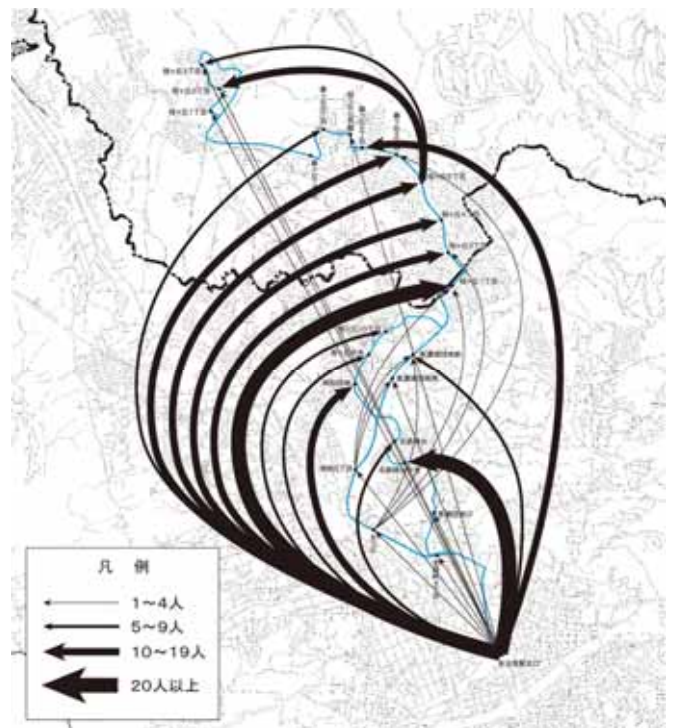
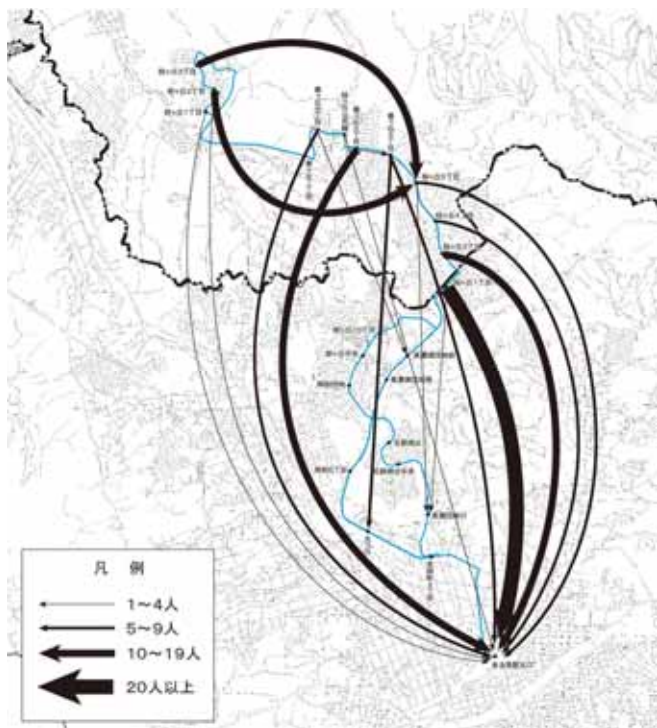


図 バス停間OD (YAOバス 明智駅行)

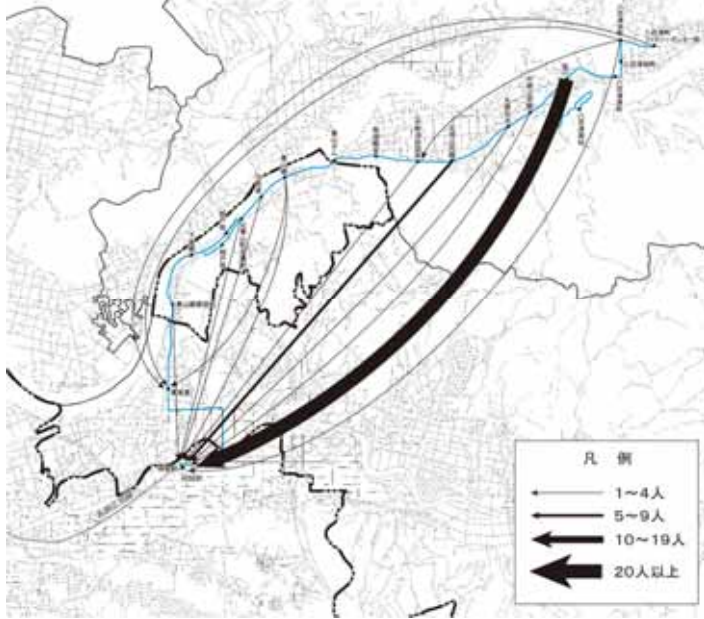


図 バス停間OD (YAOバス 八百津町ファミリーセンター前行)

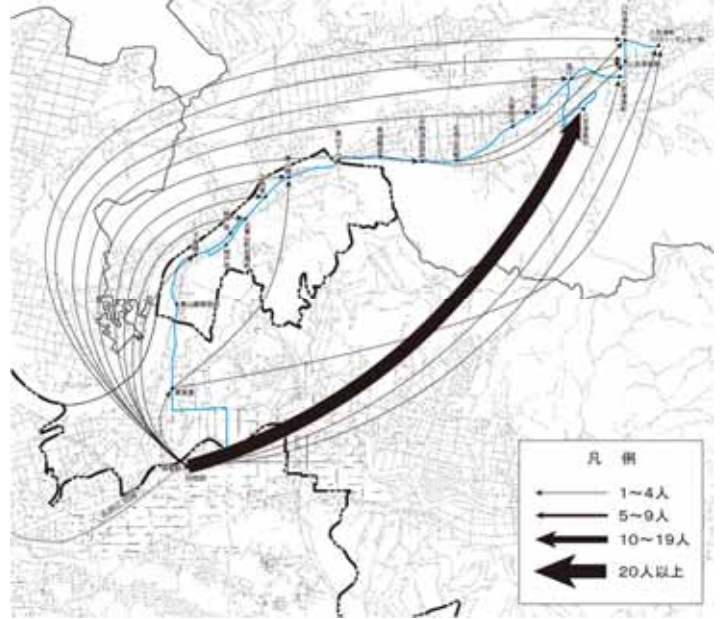


図 バス停間OD (中心循環線 右回り)

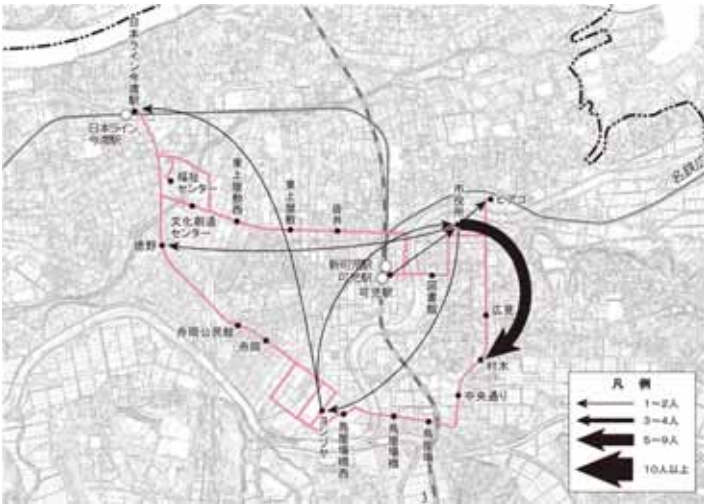


図 バス停間OD (中心循環線 左回り)

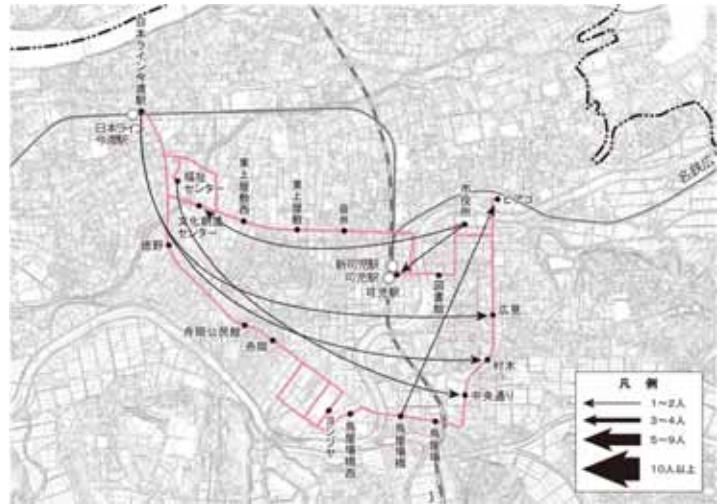


図 バス停間OD (西部線 市役所行)

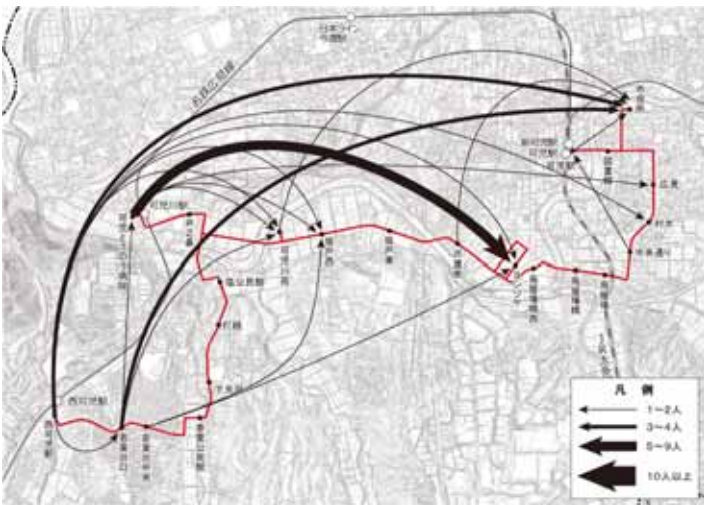


図 バス停間OD (西部線 西可児駅行)

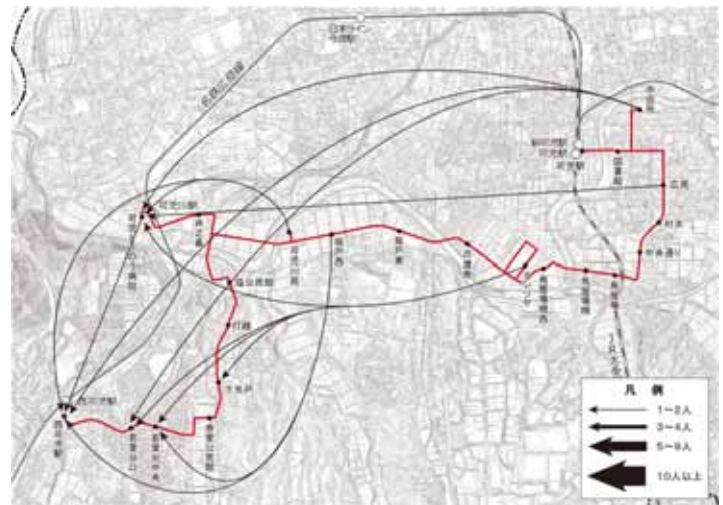


図 バス停間OD(東部線 市役所行)

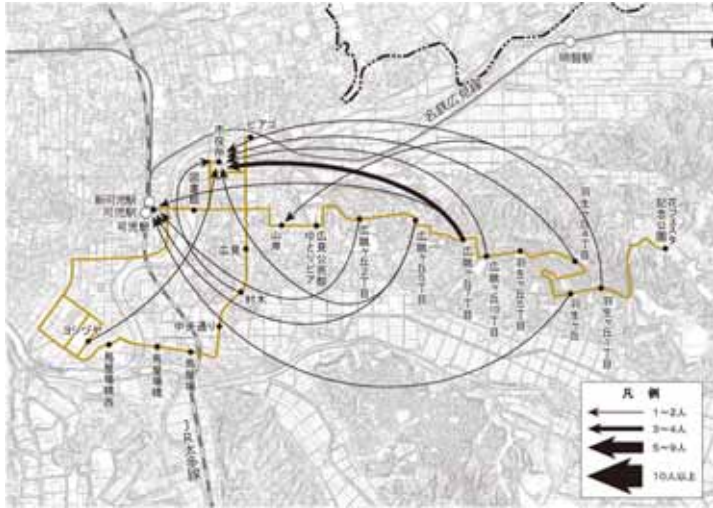


図 バス停間OD(東部線 花フェスタ記念公園行)

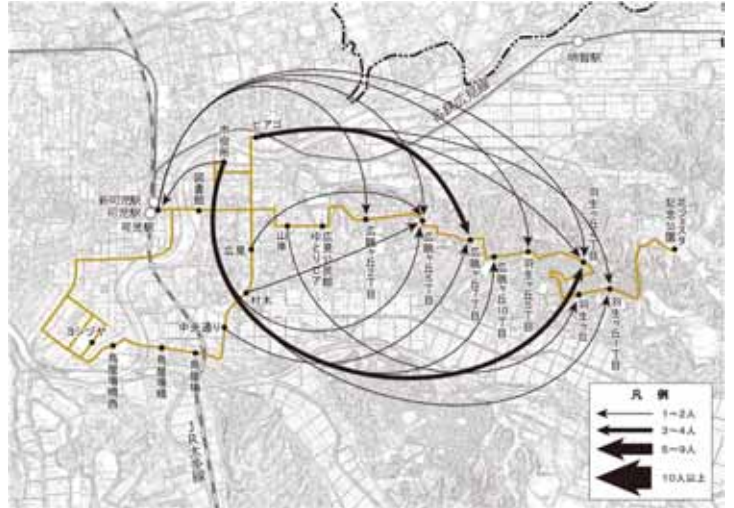


図 バス停間OD(桜ヶ丘線 市役所行)

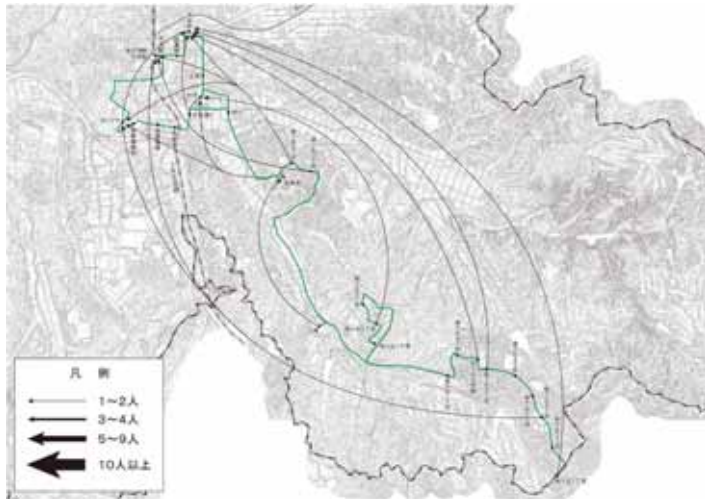


図 バス停間OD(桜ヶ丘線 桜ヶ丘1丁目行)

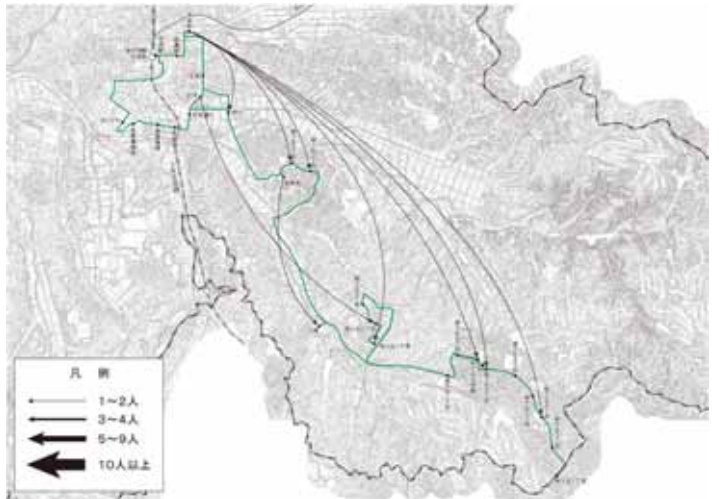
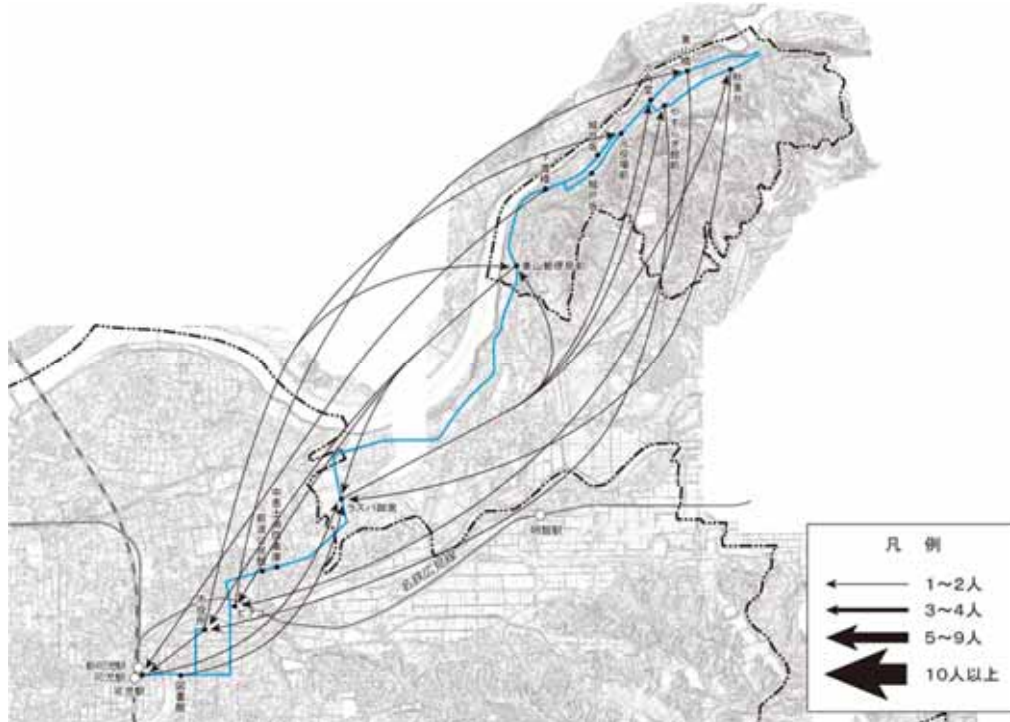


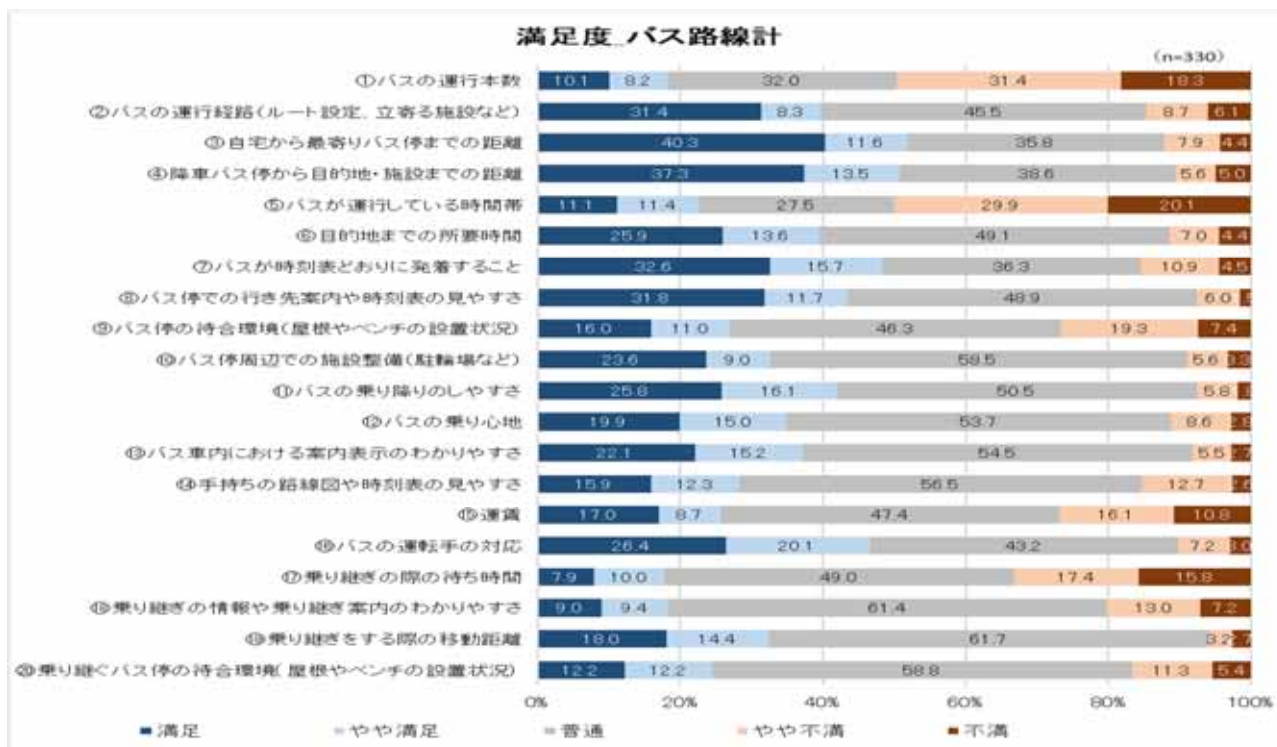
図 バス停間OD(兼山線)



4) バス利用者アンケート

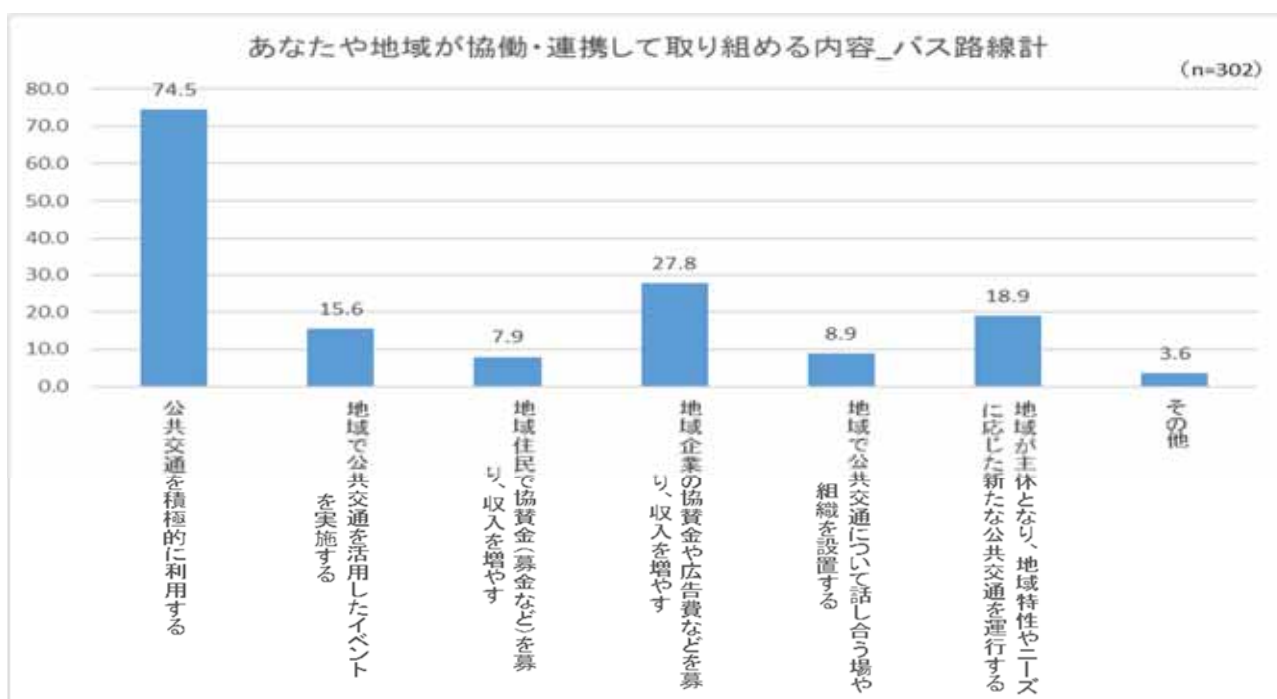
サービス項目別の満足度について

- ・各公共交通手段とも「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」といったバス停の近接性に関する満足度が高い一方、「バスが運行している時間帯」、「バスの運行本数」、「乗り継ぎの際の待ち時間」に関する不満が高い結果となっている。



公共交通を確保・維持するために地域が協働・連携した取り組みの内容について

- ・地域の公共交通を確保・維持するための取り組みについては、「公共交通を積極的に利用する」が最も多く、次いで「地域企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」、「地域が主体となり、地域特性やニーズに応じた新たな公共交通を運行する」の順となっている。



5) 交通事業者ヒアリング

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箇所でも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。 ・将来的にジャパンタクシー(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。

6) 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

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してほしい ・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K a r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 <p>支払</p> <ul style="list-style-type: none"> 2kmまで315円 <p>運行エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>支払</p> <ul style="list-style-type: none"> ガソリン代として25円/km <p>運行エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>支払</p> <ul style="list-style-type: none"> 2kmまで315円 <p>運行エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 可児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 <p>支払</p> <ul style="list-style-type: none"> 同行支援として200円 <p>運行エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>支払</p> <ul style="list-style-type: none"> 無料 <p>運行エリア</p> <ul style="list-style-type: none"> 若葉台団地～西可児前商店街
年間利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度1,259人 	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度2,622人 	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度2,301人 	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度211人 	<ul style="list-style-type: none"> 平成28年度4,571人
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

3. 可児市における地域公共交通の主な課題

可児市の地域概況や各種調査結果より見られる傾向

	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として位置づけている。 ・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	・鉄道の利用者数は、全体として横ばい傾向にある中、名鉄西可児駅は減少傾向にある。 ・路線バス及び高速バスの利用者数は、路線全体及び概ねの路線で利用者数は減少傾向にある。 ・さつきバスの利用者数は、全体として横ばい傾向にある中、中心循環線は増加傾向にある。 ・電話で予約バスの利用者数は、全体として横ばい傾向にある中、大森、下恵土・広見、広見東・中恵土地区は増加傾向にある。	○		
	・この1年間の公共交通の利用者割合は、JR太多線が33.3%、名鉄広見線が53.1%、高速バスが22.0%、路線バスが14.2%、YAOバスが2.4%、さつきバスが6.2%、電話で予約バスが2.6%、Kバス・Kタクが1.6%、一般タクシーが32.2%となっている。	○		
市民のニーズ	・市内公共交通の総合満足度（市民）は、不満が満足を上回る一方、個別の公共交通手段の満足度（利用者）は満足が不満を上回る。	○	○	○
	・バスで行ってほしい施設として、市内では「アーラ」や「バロー広見店」等、市外では「木澤記念病院」、「多治見駅」、「ラスパ御嵩」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」が同程度で多く、「サービス縮小」は少ない。	○		○
	・鉄道の利用条件は、「駅周辺の駐車場が利用しやすければ」、「駅まで行ける公共交通手段があれば」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あれば」が多い。	○	○	
	・Kバス・Kタクの利用条件は、「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バス・Kタク、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。	○		○
利用者のニーズ	・バスの利用目的は、路線バスでは通勤・通学、さつきバスと電話で予約バスでは通院・検診、買物が多い。	○		
	・路線バスの不満割合が高い項目は、「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。 ・さつきバスの不満割合が高い項目は、「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。 ・電話で予約バスの不満割合が高い項目は、「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	・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。	○	○	
福祉運送事業者等 のニーズ	・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。		○	

**可児市における
地域公共交通の
主な課題
(集約課題)**

**個別路線の利用
特性や各種ニ
ーズに対応した運
行サービス・形
態の確保・維
持・改善**

**可児駅・新可児
駅・西可児駅を
中心とした公共
交通ネットワー
クの構築と交通
結節点機能の充
実**

**公共交通の利用
のしやすさ、わ
かりやすさを高
める各種利用促
進施策の展開**

集約課題 個別路線の利用特性や各種ニーズに対応した運行サービス・形態の確保・維持・改善

<路線バス>

- ・路線バスは市外への通勤・通学目的を主体とした駅端末交通手段として利用されており、路線全体での利用者数は減少傾向にある。
- ・個別路線で見た場合、帷子線は住宅団地と西可児駅の鉄道駅間を連絡する路線として主に通勤・通学利用がされており、平成31年4月に岐阜医療科学大学が開学した一方で、平成28年度末に名城大学都市情報学部が移転したことに加え、沿線の生産年齢人口は減少傾向にあるため、**帷子線は沿線居住者の年齢層の変化に応じた移動需要・ニーズへの対応を図る必要がある。**
- ・季節運行ではあるが花フェスタ記念公園を連絡するバス路線を有しており、減少傾向にある路線バス利用者の確保・維持に向けては、生活交通への対応とともに、**来訪者等の観光・レクリエーション需要への対応を図る必要がある。**

<YAOバス>

- ・YAOバスは八百津高校への通学目的に特化した利用がされており、利用者数は横ばい傾向にある。
- ・将来的な少子化に伴う利用者減少が予測されることから、今後とも利用者数を維持するためには、**通学目的におけるバス利用割合を高めつつ、当該路線沿線居住者が利用可能となる環境整備を進める必要がある。**

<さつきバス>

- ・さつきバスは市内の通院・買物目的を主体とした主要集客施設へのアクセス交通手段として利用されており、路線全体での利用者数は横ばい傾向にある。
- ・個別路線で見た場合、路線沿線の主要集客施設の立地状況により利用目的は若干変化するものの、各路線とも通院・買物目的が主体であり、市民の利用率は5.2%に留まっている。
- ・バス停間ODを見ると各地域と可児とうのう病院、ヨシヅヤ、市役所等の主要集客施設を連絡する特定のバス停間ODと、住宅団地等を中心に不特定少数のバス停間ODが存在しており、面的なサービスの必要性が伺えるものの、中心循環線と重複する東部線等では重複区間の利用者は少ない状況にあるため、**利用実態に即した効率的な運行改善を図る必要がある。**
- ・また、中心循環線以外の路線の利用者は横ばい傾向にあるため、現行サービスを維持しつつ、**非利用者が利用可能となる条件として挙げられた運行本数の増加、乗継時間の調整等の改善を進める必要がある。**

<電話で予約バス>

- ・電話で予約バスはさつきバスと同様、市内の通院・買物目的を主体とした主要集客施設へのアクセス交通手段として利用されており、路線全体での利用者数は横ばい傾向にある。
- ・個別地区で見た場合、大森地区と帷子地区は増加傾向にあるものの、その他の地区では横ばいまたは減少傾向にあり、市民の利用率は僅か2.5%に留まっている。
- ・各地区の利用者が多い停留所を見ると、東可児病院、可児とうのう病院等の医療施設やヨシヅヤ、ラスパ御嵩、バロー各店等の商業施設、可児駅・新可児駅、西可児駅等の鉄道駅など、主要集客施設への利用が多く見られるとともに、隣接地区等で重複する施設利用や他の公共

交通への乗継利用も見受けられることから、**各地区の生活圏域に対応したサービス区域を設定する必要がある。**

- ・電話で予約バスのみのサービス圏域にあるが、**人口密度が高く、定時定路線の利用意向が高い地区にあっては、移動ニーズに応じた運行形態の見直しを検討する必要がある。**
- ・以上より、YAOバス、さつきバス及び電話で予約バスといったコミュニティバス全体の利用者数は横ばい傾向にあるため、バスネットワークの基本的な考え方（段階構成の仕組み）は踏襲しつつ、利用者が増加する路線の運行サービスの確保・維持を図る一方、利用者が減少する路線および利用意向が示される路線の運行サービス・形態の改善など、地区住民の生活圏を踏まえた上で、**個別路線の利用特性や各種ニーズに対応した運行サービス・形態の確保・維持・改善が課題**である。

表 各バス路線における利用特性等の整理（1/2）

	路線バス	YAOバス
利用状況 (交通事業者・可児市データ)	・路線全体で減少傾向 ・八百津線を除く各路線で減少	・横ばい傾向
利用率(市民アンケート)	・利用率 14.2%	・利用率 2.4%
利用目的 (乗降調査)	・全体では通勤利用は 46.2%、通学利用は 19.4% ・通勤利用は帷子線 33.0～50.5%、桜ヶ丘線 54.3%と多い ・通学利用は八百津線 89.5%、緑ヶ丘線 52.9%と多い	・通学利用 75.2%
乗り継ぎ利用 (乗降調査)	・乗り継ぎ 69.5%、鉄道利用主体 ・帷子線(長坂団地系統、光陽台系統)では70%を上回る、名鉄広見線利用主体	・乗り継ぎ 75.8%、鉄道主体
最終目的地 (乗降調査)	・市外移動 55.0% ・緑ヶ丘線、帷子線(緑系統、長坂団地系統)は市内利用が主体	・市外移動 73.7%
利用頻度 (乗降調査)	・ほぼ毎日 52.1%	・ほぼ毎日 79.8%
便別利用状況 停留所別利用状況 (乗降調査)	・帷子線(緑系統、長坂団地系統)は7～10時台の西可児駅方向の利用が多い一方、16時以降の西可児駅方向の利用は少なく乗車人員0人の便も存在 ・帷子線(光陽台系統)は1日を通して一定量(5～10人程度)の利用が存在 ・桜ヶ丘ハイツ線は7～10時台の多治見駅方向の利用が多い一方、19時以降の多治見駅方向の利用は少なく乗車人員0人の便も存在	・6～7時台の八百津町ファミリーセンター前方向の利用が多い一方、10～15時台の昼間帯及び20時以降の両方向の利用は少なく乗車人員0人の便も存在
利用者 OD (乗降調査)	・八百津線は可児駅と加茂特別支援学校間の利用に特化、以北の利用は少ない ・緑ヶ丘線は臈ヶ丘・桜ヶ丘の住宅団地と可児駅・新可児駅および可児高校間の利用が存在、桜ヶ丘と多治見駅間の利用も存在 ・帷子線は各住宅団地の各バス停と西可児駅間の利用が多い ・桜ヶ丘ハイツ線は臈ヶ丘・桜ヶ丘の住宅団地と多治見駅間の利用が主体、臈ヶ丘と桜ヶ丘の住宅団地と可児駅間の利用も存在	・明智駅と八百津高校間の利用に特化、明智駅と各バス停の利用も存在
現在の満足度 (市民アンケート)	・満足 51.4% > 不満 20.0%	・満足 30.4% > 不満 21.7%
今後の利用意向 (市民アンケート)	・条件が整えば利用したい 22.2% ・利用する必要がない+利用しない 77.8%	・条件が整えば利用したい 8.0% ・利用する必要がない+利用しない 92.0%

表 各バス路線における利用特性等の整理 (2/2)

	さつきバス	電話で予約バス
利用状況 (交通事業者・可児市データ)	・全体では横ばい ・中心循環線は増加傾向	・全体では横ばい傾向 ・大森、下恵土・広見、広見東・中恵土地区は増加傾向
利用率(市民アンケート)	・利用率 6.2%	・利用率 2.6%
利用目的 (乗降調査)	・全体では通院・健診利用 35.7%、買物利用 32.5% ・通院・健診利用は西部線 34.9%、桜ヶ丘線 37.5、兼山線 57.1%と多い ・買物利用は中心循環線 31.6%、西部線 30.2%、東部線 33.3%、桜ヶ丘線 37.5%と多い ・西部線 27.9%、桜ヶ丘線 21.9%の通勤利用も存在	・通院・健診利用は全体で 47.1%、各地区で 36.6%(春里・姫路地区)～73.9%(広見東・中恵土地区) ・買物利用が全体で 40.0%、各地区で 33.3%(春里・姫路地区、下恵土・広見地区)～55.6%(大森地区)
乗り継ぎ利用 (乗降調査)	・乗り継ぎ 37.2%、さつきバス相互、鉄道利用 ・東部線 10.3%、兼山線 20.0%は乗り継ぎが少ない	・乗り継ぎは全体で 43.3%、各地区で 35.7%(羽崎・二野・久々利地区)～50.0%(広見東・中恵土地区) ・電話で予約バス、鉄道
最終目的地 (乗降調査)	・市内移動 95.2%	・市内移動は全体で 94.2%、各地区で 91.0%(春里・姫治地区)～100.0%(大森地区)
利用頻度 (乗降調査)	・週に数日 46.4%、ほぼ毎日 22.2%	・月に数日が全体で 51.8%、各地区で 39.3%(春里・姫治地区)～64.6%(今渡・川合・土田地区)
便別利用状況 停留所別利用状況 (乗降調査)	・中心循環線は右回りの 10、15 時台の便の利用が多い一方、その他の右回り便と左回り全便の乗車人員は概ね 1 人以下 ・西部線は 7～10 時台の市役所方向の利用が多い一方、16 時以降の便は両方向とも乗車人員は 1 人以下、0 人の便も存在 ・東部線は 9 時台の市役所方向、10、12 時台の花フェスタ記念公園方向の利用が多い一方、13 時以降(午後便)の市役所方向の便は乗車人員 0 人 ・桜ヶ丘線は 7、9 時台(午前便)の市役所方向、11、15 時台(午後便)の桜ヶ丘方向の利用が多い一方、13 時台の市役所方向の乗車人員は 0 人 ・兼山線は各便とも利用者は存在し、11 時台の利用が相対的に多い	・下恵土・広見地区で利用者の多い停留所はセブンイレブン 950 人、東可児病院 673 人、ヨシヅヤ 434 人、年間利用者 0 人の停留所 10 箇所 ・今渡・川合・土田地区で利用者の多い停留所は市営住宅 1,107 人、パロー今渡店 575 人、可児とうのう病院 541 人、年間利用者 0 人の停留所 9 箇所 ・広見東・中恵土地区で利用者の多い停留所はラスパ御嵩 351 人、東可児病院 277 人、市役所 270 人、年間利用者 0 人の停留所 11 箇所 ・羽崎・二野・久々利地区で利用者の多い停留所はパロー広見 999 人、東可児病院 634 人、可児駅 592 人、年間利用者 0 人の停留所 4 箇所 ・大森地区で利用者の多い停留所はパロー広見 831 人、松伏公民館 650 人、ヨシヅヤ 529 人、年間利用者 0 人の停留所 6 箇所 ・春里・姫治地区で利用者の多い停留所は打越 1,722 人、ヨシヅヤ 1,441 人、パロー広見 1,195 人、年間利用者 0 人の停留所 12 箇所 ・帷子地区で利用者の多い停留所は古瀬中 293 人、西可児駅 285 人、虹ヶ丘 5 丁目 166 人、年間利用者 0 人の停留所 8 箇所 * H28 年度乗降者数(人/年)
利用者 OD (乗降調査)	・中心循環線は市役所から村木(乗り継ぎ停留所)への利用に特化、JR 太多線を跨ぐ東西方向のバス停間利用も存在 ・西部線は可児とうのう病院からヨシヅヤへの利用に特化、西可児駅や住宅団地と市役所間の利用も存在 ・東部線は住宅団地の各バス停と市役所・ピアゴ間の利用が多い、中心循環線と重複する区間の利用は少ない ・桜ヶ丘線は住宅団地の各バス停と市役所間の利用は存在するが利用者数は少ない ・兼山線は可児駅・新可児駅、市役所、ラスパ御嵩と兼山地区の各バス停間の利用が存在	
現在の満足度 (市民アンケート)	・満足 49.2% > 不満 27.1%	・満足 62.5% > 不満 33.3%
今後の利用意向 (市民アンケート)	・条件が整えば利用したい 26.5% ・利用する必要がない+利用しない 73.5%	・条件が整えば利用したい 23.1% ・利用する必要がない+利用しない 76.9%

図 バス停間OD (帷子線：緑系統西可児駅前行)

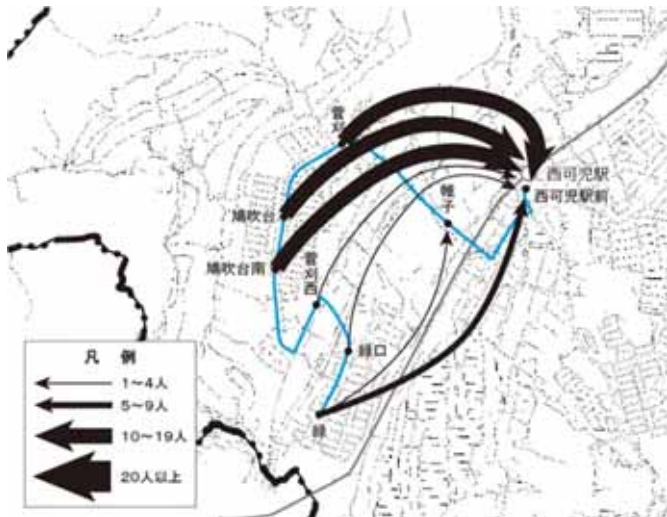


図 バス停間OD (帷子線：緑系統緑行)

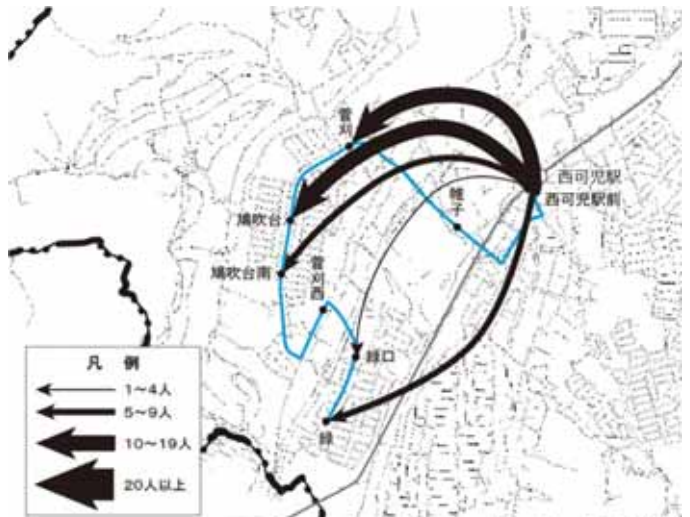


図 バス停間OD (桜ヶ丘ハイツ線 多治見駅北口行)

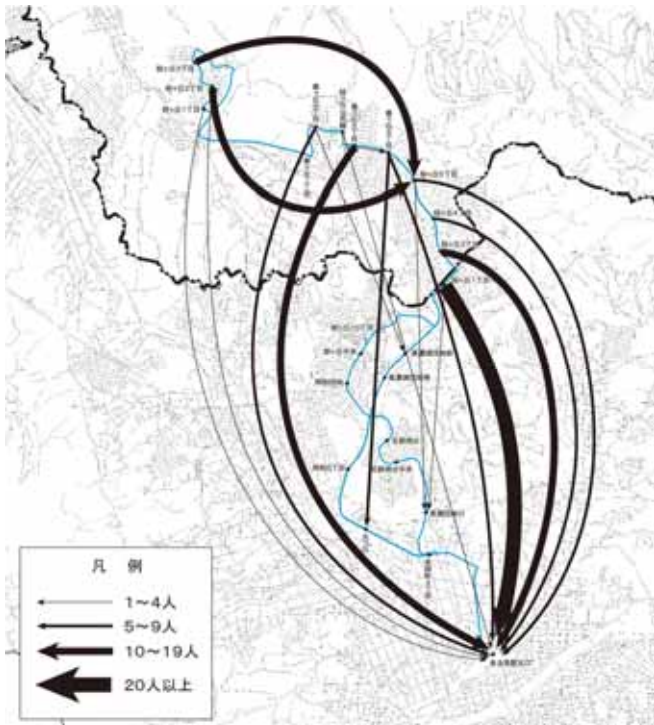


図 バス停間OD (桜ヶ丘ハイツ線 梶ヶ丘行・桂ヶ丘行)

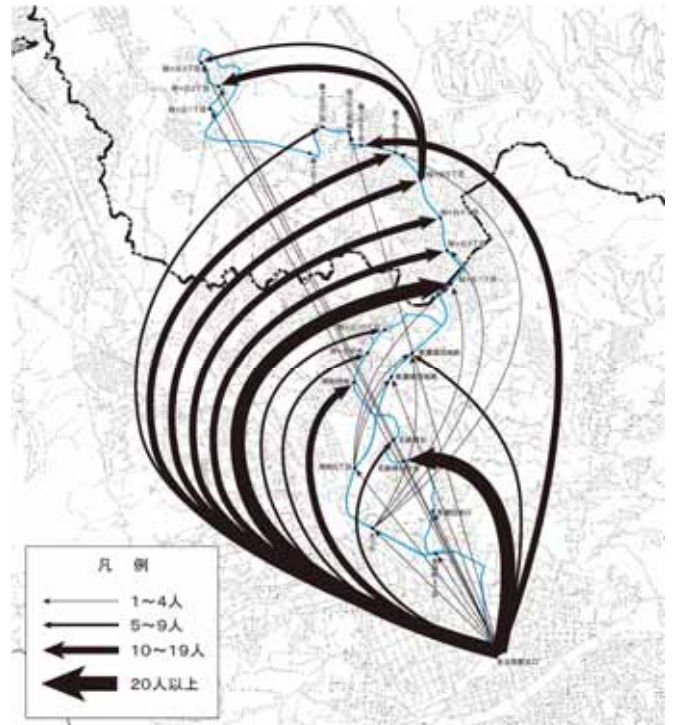


図 バス停間OD (YAOバス 明智駅行)

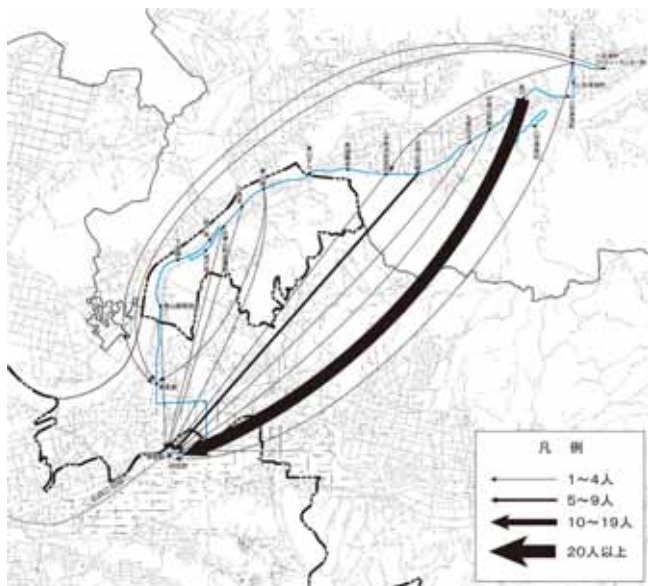


図 バス停間OD (YAOバス 八百津町ファミリーセンター前行)

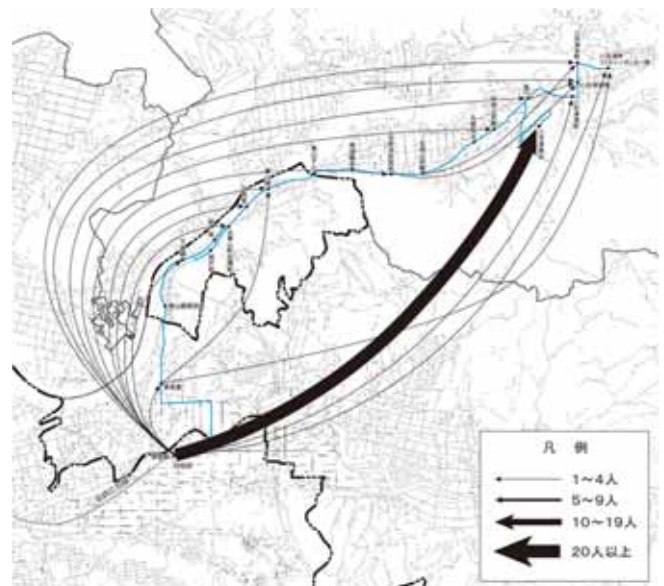


図 バス停間OD (西部線 市役所行)

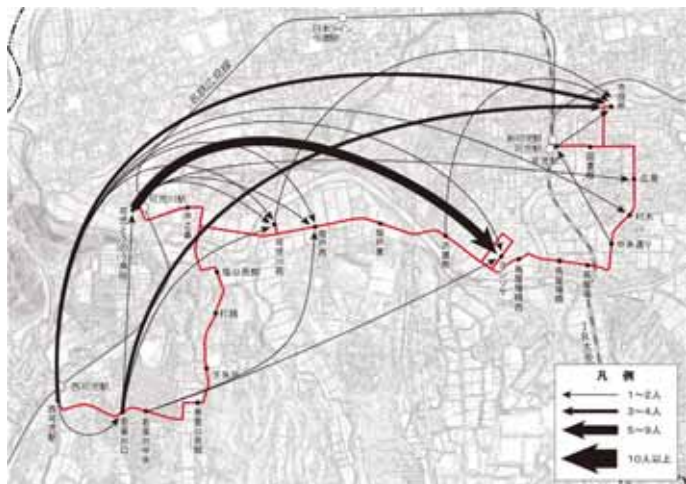


図 バス停間OD (西部線 西可児駅行)

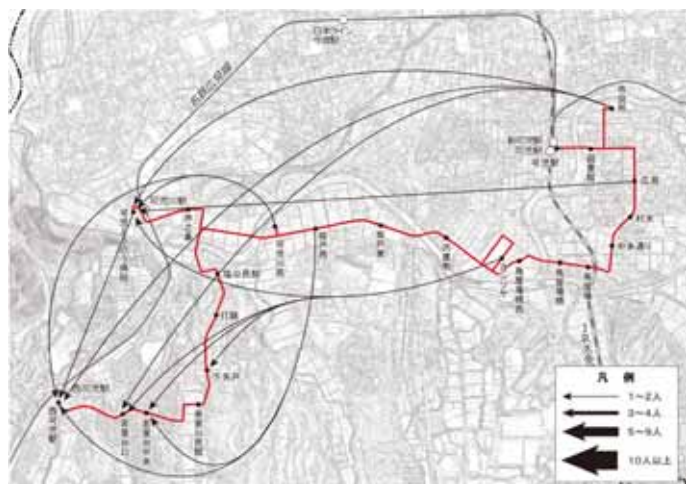


図 バス停間OD (東部線 市役所行)

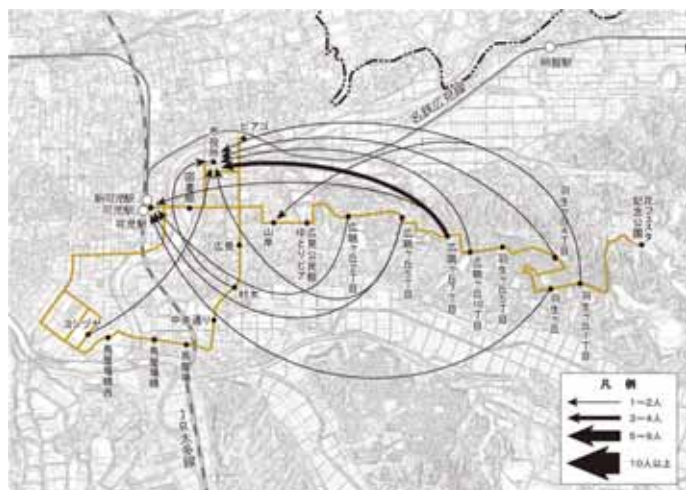


図 バス停間OD (東部線 花フェスタ記念公園行)

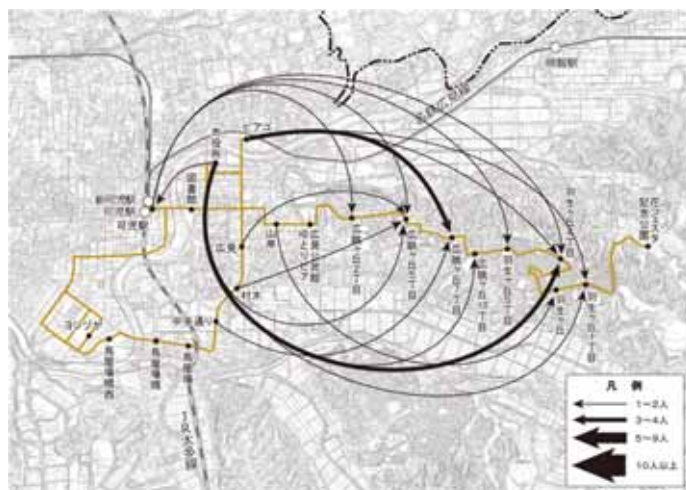
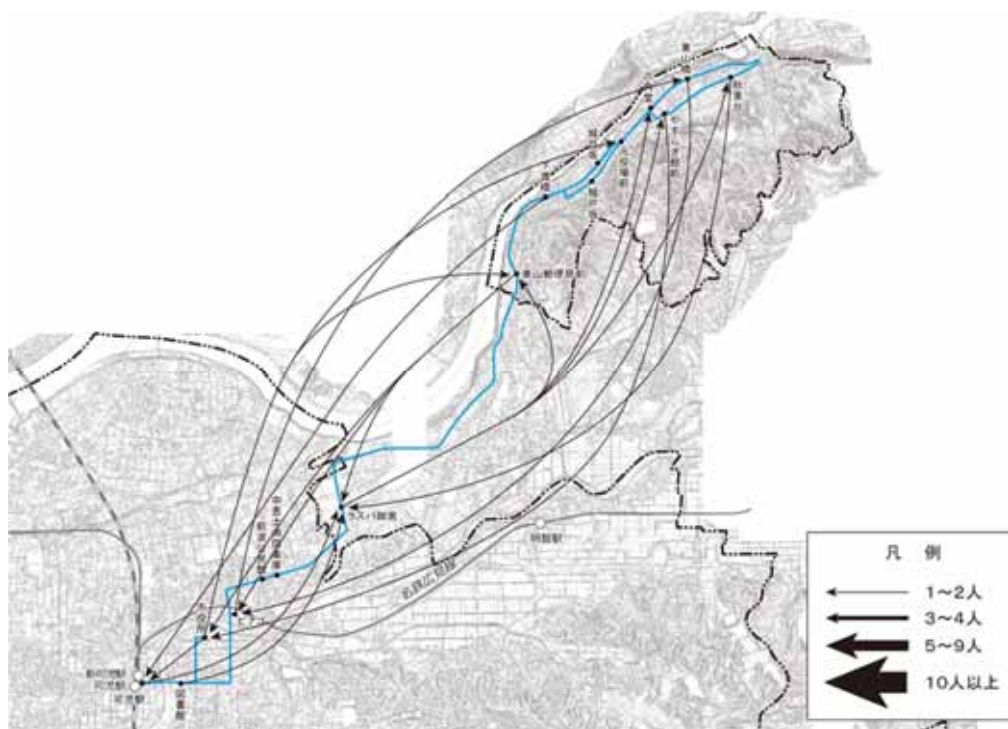


図 バス停間OD (兼山線)



集約課題 可児駅・新可児駅・西可児駅を中心とした公共交通ネットワークの構築と交通結節点機能の充実

- ・可児市が目指す将来都市構造は、市街地が分散した現状の都市構造から、JR可児駅・名鉄新可児駅周辺を都市機能集積エリアとした**都市機能集約・連携型都市構造の強化を目指している**。
- ・都市づくりの目標の1つとして、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が挙げられ、医療・福祉・商業等の生活利便施設や住宅がまとまって立地した**都市機能集積エリアへのアクセスや、都市機能集積エリアと周辺都市との連携・交流を促進する交通ネットワークの構築を目指している**。
- ・可児市の玄関口である可児駅・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はじめとして、子育て支援センターの開設など、**交通結節点としての機能の充実や生活利便性の向上を目指している**。
- ・可児市内には、花フェスタ記念公園をはじめ、ふれあいパーク緑の丘、可児やすらぎの森、可児市文化創造センターなど、数多くの観光・レクリエーション資源を有しており、**市民の憩いや環境教育、観光レクリエーション等に資する場として有効活用を図るものとしている**。
- ・以上より、可児市が目指すまちづくりや観光振興施策に対応するため、**本市と周辺都市（名古屋市、美濃加茂市、多治見市、御嵩町等）を連絡する幹線（広域）公共交通ネットワークと、可児駅・新可児駅を中心としたきめ細かな支線（市内）公共交通ネットワークを構築するとともに、本市の玄関口としての機能を期待する可児駅・新可児駅での交通結節点機能の充実が課題である**。

図 可児市の将来都市構造図（第二次可児市都市計画マスタープラン）

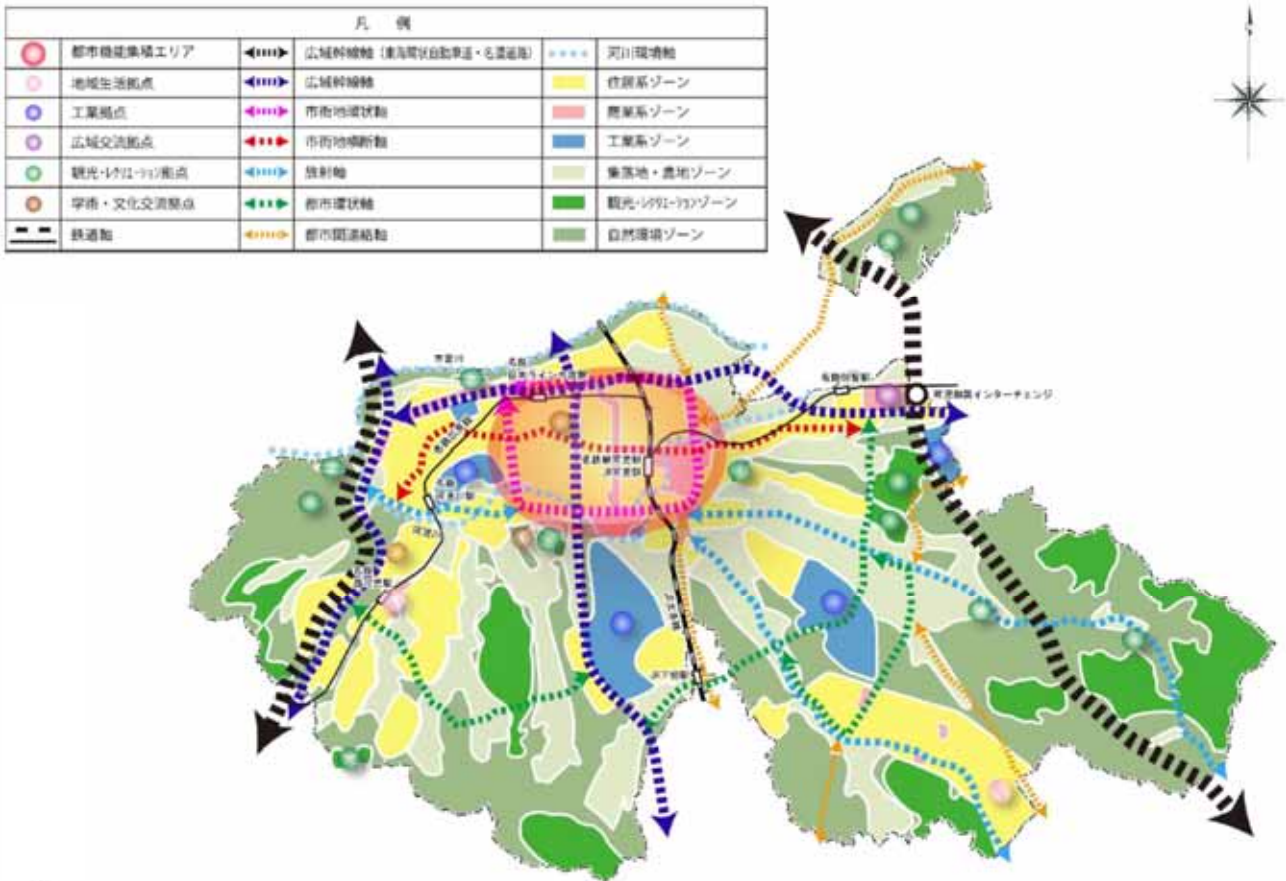


図 可児駅東地区における各種事業計画（都市再生整備計画）

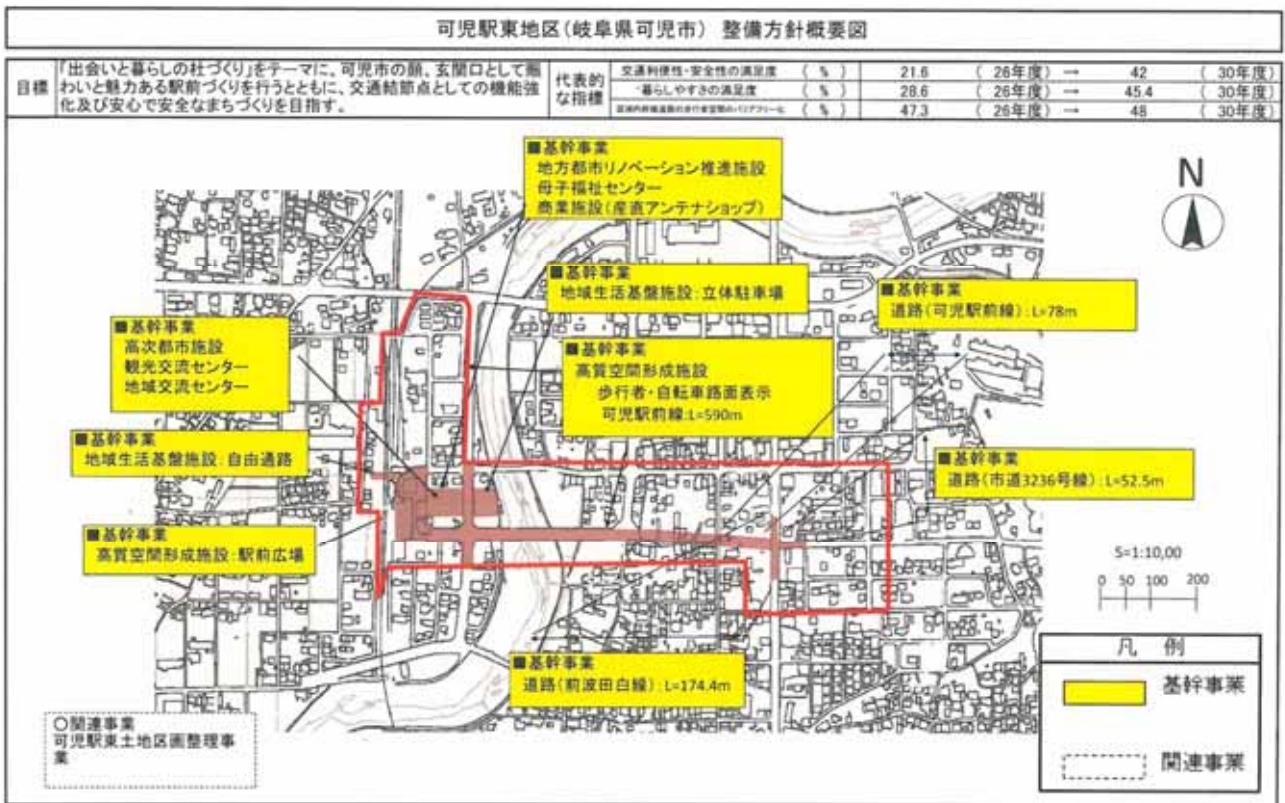


図 可児市イラストマップ（可児市ホームページ）



課題 公共交通の利用のしやすさ、わかりやすさを高める各種利用促進施策の展開

- ・各公共交通手段の利用割合は、JR太多線 33.3%、名鉄広見線 53.1%、高速バス 22.0%、路線バス 14.2%、YAOバス 2.4%、さつきバス 6.2%、電話で予約バス 2.6%、Kバス・Kタク 1.6%、一般タクシー 32.2%となっており、特に**可児市が運営主体または運行を補助するYAOバス、さつきバス、電話で予約バス、Kバス・Kタクの利用率が低い。**
- ・市内公共交通の総合満足度をみると、満足 17.0% < 不満 22.9%と満足（やや満足を含む）が不満（やや不満を含む）を下回っている。一方、公共交通手段別の満足度をみると、JR太多線は満足 33.4% > 不満 24.3%、名鉄広見線は満足 52.6% > 不満 11.7%、高速バスは満足 66.2% > 不満 16.2%、路線バスは満足 51.4% > 不満 20.0%、YAOバスは満足 30.4% > 不満 21.7%、さつきバスは満足 49.2% > 不満 27.1%、電話で予約バスは満足 62.5% > 不満 33.3%、Kバス・Kタクは満足 81.8% > 不満 9.1%、一般タクシーは満足 50.6% > 不満 13.3%となっており、**総合的な満足度では満足が不満を下回るものの、個別公共交通手段では各手段とも満足が不満を上回っている。**
- ・各公共交通手段の今後の利用意向をみると、「普段の外出の中で利用する必要がない」または「どのような条件であっても利用しない」とする市民が 73.5~92.0%を占めるものの、「利用可能な条件が整った場合は利用したい」とする市民がJR太多線で 16.5%、名鉄広見線で 13.9%、高速バスで 22.9%、路線バスで 22.2%、YAOバスで 8.0%、さつきバスで 26.5%、電話で予約バスで 23.1%、Kバス・Kタクで 15.7%、一般タクシーで 20.4%の潜在需要が確認された。
- ・これら利用意向者が利用可能となる条件として、可児市が運営主体となるさつきバスや電話で予約バスでは、「自宅や目的地などから最寄りバス停まで近ければ」、「運行本数が多ければ」といった運行に係る基本項目に加え、「鉄道や他のバス路線との乗り継ぎ時間が合えば」、「公共交通の情報・案内がわかりやすければ」、「予約方法がわかれば・わかりやすければ」といった**運行を支える情報・案内の提供など、わかりやすさや利用のしやすさに関する項目が挙げられている。**
- ・市民が路線バスやコミュニティバスで行きたいまたは行ってほしい市内施設をみると、既存公共交通手段でのアクセスが可能な「パティオ可児（ヨシヅヤ）」、「可児市文化創造センター」、「バロー」、「市役所」、「可児とうのう病院」が上位に挙げられている。
- ・障がい者団体等へのヒアリングでは、**バリアフリー対応や利用しやすい待合環境の充実とともに、わかりやすい情報・案内の提供や利用体験の実施等が求められている。**
- ・以上より、各公共交通手段の利用者満足度は高いものの、非利用者を含む市民全体の総合満足度は不満が満足を上回っていることから、非利用者（利用意向者）の利用転換が可能となる条件として挙げられる**公共交通の運行や乗継に関する情報・案内の提供等、各種利用促進施策を展開することで公共交通の利用のしやすさ、わかりやすさを高めることが課題**である。

図 公共交通手段別の現在の満足度（市民アンケート）

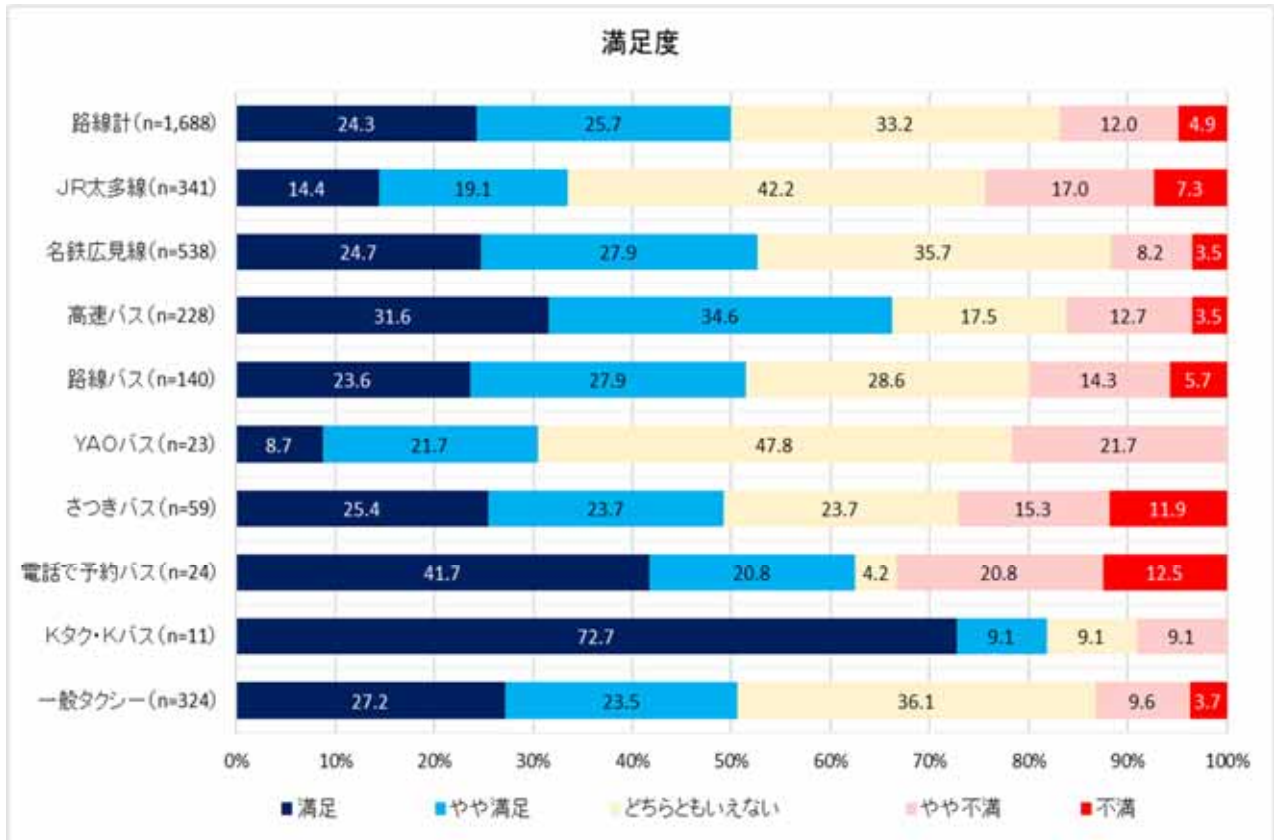


図 公共交通手段別の今後の利用意向（市民アンケート）

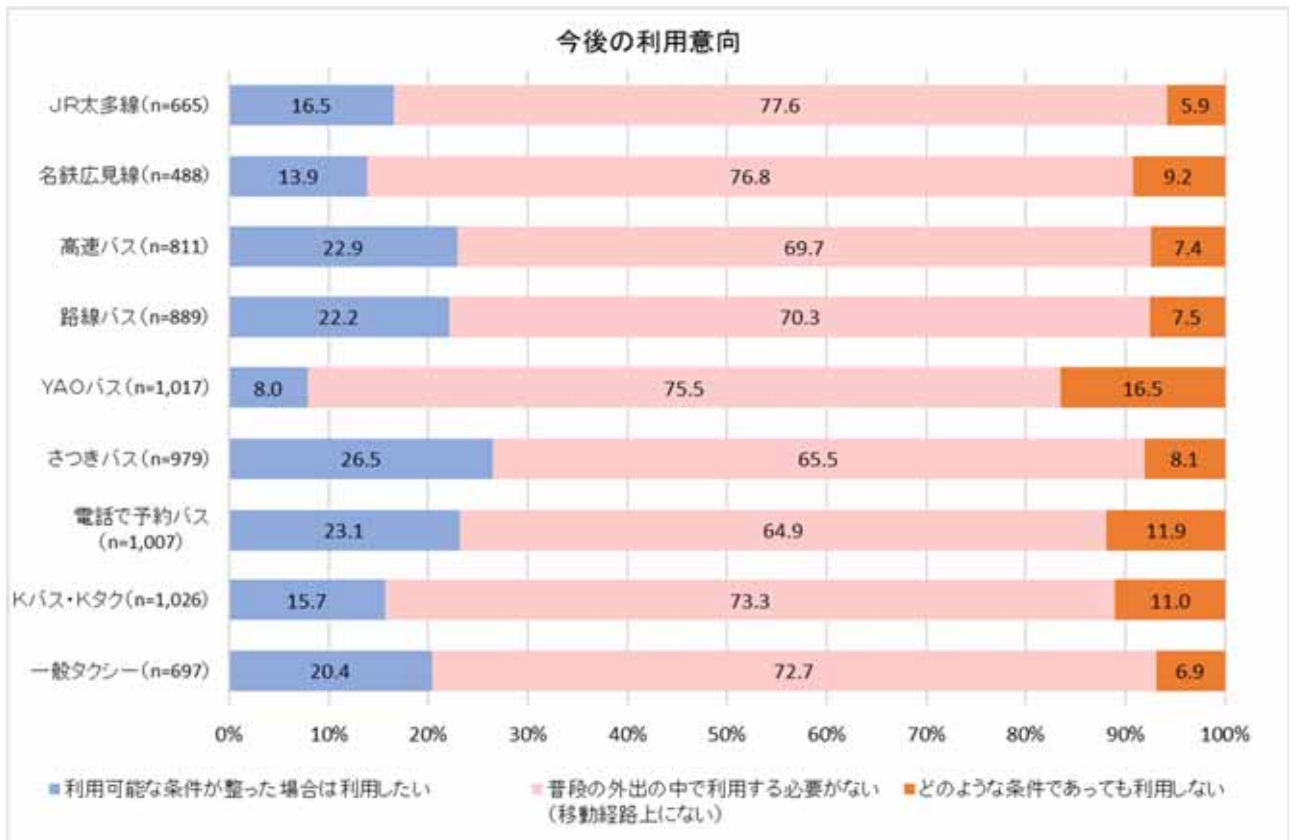


図 利用意向者が利用可能となる条件（市民アンケート）

さつきバス 利用意向者が 利用可能となる 条件	バス安全に 行くこと が徒歩 で	バス停ま で自転 車や徒 歩	バス停周 辺の駐 輪場が 利	運行本 数が多 ければ	始発時 間が早 ければ	終発時 間が遅 ければ	乗り継 ぎ時間 が合え ば	鉄道や 他のバ ス路線 との	寄り道 や目的 地など 近けれ ば最	自宅バ ス目的 地など 近けれ ば最	行きたい 施設を 経由し て	短時間 の所要 時間が	目的地 までの 所要時 間が	整備さ れてい れば	バス停 にベン チや屋 根が	運賃が 安けれ ば	公共交 通の情 報・案 内が	その他
全体 (n=252)	27.4	4.8	42.9	4.0	7.9	27.8	34.9	21.0	9.9	7.5	10.3	21.8	8.7					
1. 久々利地区 (n=14)	50.0		21.4	7.1	14.3	50.0	50.0			7.1	28.6	7.1	14.3					
2. 平牧地区 (n=27)	18.5		48.1	11.1	14.8	29.6	40.7	22.2	11.1	3.7	3.7	18.5	3.7					
3. 中恵土地区 (n=9)	55.6		33.3		11.1	33.3	33.3	11.1				44.4	11.1					
4. 広見東地区 (n=18)	33.3	11.1	22.2	5.6	5.6	22.2	50.0	27.8	11.1		16.7	16.7	11.1					
5. 広見地区 (n=19)	26.3	15.8	57.9		5.3	31.6	36.8	26.3	21.1	10.5	15.8	5.3						
6. 姫治地区 (n=15)	13.3		33.3				26.7	33.3	40.0	6.7	6.7	13.3	13.3					20.0
7. 川合地区 (n=11)	36.4		36.4			9.1		54.5	18.2		18.2		45.5					
8. 今渡地区 (n=17)	29.4	5.9	47.1	5.9	11.8	17.6	41.2	11.8	17.6	17.6	11.8	23.5	11.8					
9. 下恵土地区 (n=16)	37.5	12.5	43.8	6.3	12.5	25.0	43.8	18.8		6.3	6.3	37.5	6.3					
10. 土田地区 (n=20)	30.0	10.0	35.0				10.0	45.0	30.0	5.0	15.0	5.0	10.0					
11. 春里地区 (n=19)	36.8	10.5	57.9	5.3			26.3	36.8	21.1	15.8	5.3	5.3	10.5					
12. 帷子地区 (n=27)	25.9		37.0	3.7			40.7	22.2	22.2		3.7	14.8	29.6					
13. 桜ヶ丘地区 (n=25)	8.0		60.0		20.0	24.0	16.0		12.0	24.0	4.0	12.0	8.0					
14. 兼山地区 (n=13)	15.4		38.5	7.7	7.7	53.8			23.1	15.4	15.4	7.7	30.8					

1位 2位 3位

電話で予約バス 利用意向者が 利用可能となる 条件	バス安全に 行くこと が徒歩 で	バス停ま で自転 車や徒 歩	バス停周 辺の駐 輪場が 利	運行本 数が多 ければ	始発時 間が早 ければ	終発時 間が遅 ければ	乗り継 ぎ時間 が合え ば	鉄道や 他のバ ス路線 との	寄り道 や目的 地など 近けれ ば最	自宅バ ス目的 地など 近けれ ば最	行きたい 施設を 経由し て	短時間 の所要 時間が	目的地 までの 所要時 間が	整備さ れてい れば	バス停 にベン チや屋 根が	運賃が 安けれ ば	公共交 通の情 報・案 内が	その他
全体 (n=227)	25.6	8.8	23.8	4.8	4.0	23.3	27.3	6.6	24.7	33.5	11.5	18.9	14.1					
1. 久々利地区 (n=18)	16.7		33.3	16.7	16.7	33.3	22.2	5.6	33.3	22.2	11.1	16.7	16.7					
2. 平牧地区 (n=32)	28.1	12.5	31.3	3.1	6.3	12.5	34.4	3.1	18.8	46.9	9.4	18.8	15.6					
3. 中恵土地区 (n=8)	37.5		25.0				50.0	12.5				12.5	12.5					
4. 広見東地区 (n=20)	20.0	10.0	15.0	15.0	10.0		35.0	45.0		20.0	15.0	15.0	5.0					
5. 広見地区 (n=13)	23.1	30.8	23.1				38.5	15.4		23.1	7.7	15.4	7.7					
6. 姫治地区 (n=17)	29.4	17.6	23.5				17.6	29.4		29.4	23.5	23.5	17.6					
7. 川合地区 (n=6)	33.3	16.7	33.3					33.3	16.7	66.7	50.0		16.7					
8. 今渡地区 (n=14)	21.4	14.3	28.6				21.4	35.7	28.6	28.6	35.7	14.3	14.3					
9. 下恵土地区 (n=13)	38.5	7.7	38.5				7.7	23.1	7.7	30.8	7.7	30.8	15.4					
10. 土田地区 (n=13)	38.5	15.4	38.5				15.4	15.4	15.4	30.8	23.1		30.8					
11. 春里地区 (n=16)	37.5	6.3	12.5	6.3			25.0		12.5	31.3	6.3	18.8	18.8					
12. 帷子地区 (n=23)	21.7		21.7	4.3			26.1	34.8	8.7	30.4	26.1		21.7					
13. 桜ヶ丘地区 (n=18)	11.1		27.8	5.6			22.2	27.8		5.6	27.8	11.1	16.7					
14. 兼山地区 (n=15)	20.0		13.3	6.7	13.3	26.7	33.3	6.7			26.7	20.0	6.7					

1位 2位 3位

4. 持続可能な地域公共交通の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

1) 可児市の交通将来像

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るが、急速に進行する少子・高齢化や今後の人口減少といった課題を見据え、具体的には高齢者や子育て世代が暮らしやすく、若い世代が住みたいと感じる魅力の創造、地域が安全で暮らしやすいまちづくりの実現、商工業および観光振興による交流人口を拡大し、地域・経済の活性化を目指している。

また、平成 28 年に策定した都市計画マスタープランでは、可児駅・新可児駅周辺に多様な都市機能を集積し、道路網整備や公共交通の利便向上により市内に分散した都市機能拠点を連携する「機能連携型の都市構造」の構築を目指している。

このような中、可児駅・新可児駅周辺では、平成 30 年に可児駅東西自由通路が供用開始し、子育て健康プラザがオープンした。平成 31 年（2019 年）に都市計画道路可児駅前線が暫定供用開始するとともに、可児駅東土地区画整理事業による駅前広場整備が完了予定となっており、交通施設整備とまちづくりが一体となった事業を進めている。

これら可児市が目指す将来都市構造の再構築を支援するとともに、可児駅・新可児駅周辺で展開する各種施策・事業の効果を発現すべく、交通将来像は第四次総合計画の目標（副題）と 4 つの重点方針等から導かれる「**また来たい ずっと住みたい まちの魅力を支える公共交通**」と定め、可児市における地域公共交通の活性化及び再生を推進する。

< 可児市第四次総合計画の目標（副題） >

～ 若い世代が住みたいと感じる魅力あるまちの創造～

< 可児市第四次総合計画の重点方針 >

- 高齢者の安気づくり
- 子育て世代の安心づくり
- 地域・経済の元気づくり
- まちの安全づくり

< 重点方針の展開方向 >

- ◇ 人の暮らしと健康を支え、
安心・元気を感じる公共交通
- ◇ 人の交流とまちの活性化を支え、
魅力と活力を創出する公共交通

< 可児市の交通将来像 >

「また来たい ずっと住みたい

まちの魅力を支える公共交通」

を目指します。

2) 地域公共交通の基本方針

可児市における地域公共交通の課題及び可児市が目指す交通将来像を受け、以下に地域公共交通の基本方針を示す。

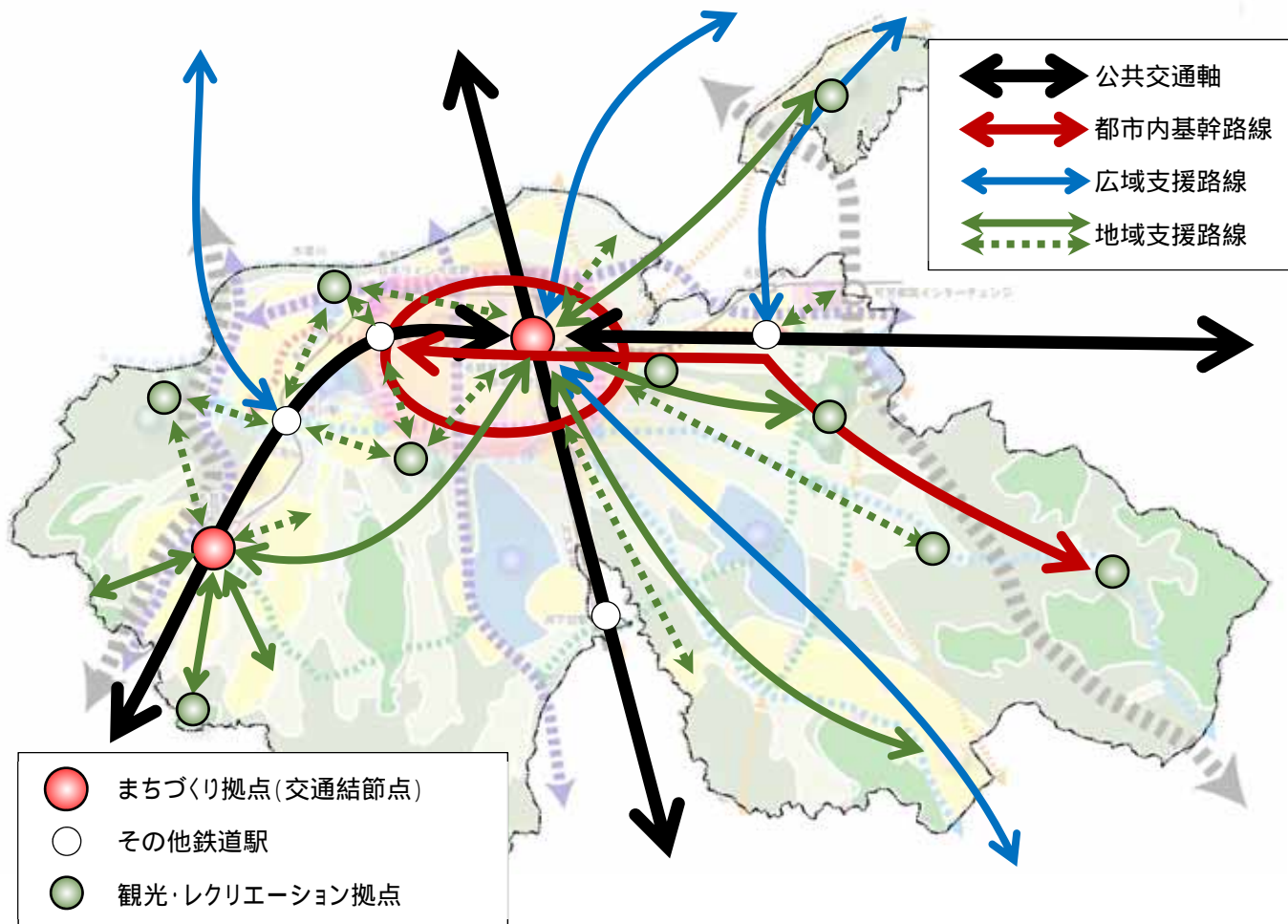
「また来たい ずっと住みたい まちの魅力を支える公共交通」 の実現に向けて

基本方針 可児駅・新可児駅、西可児駅を中心とした公共交通ネットワークの維持を基本としつつ、高齢者の日常生活や若者の通学を支える、まちづくりや観光振興と連携した公共交通サービスの提供（課題・に対応）

基本方針 地区住民が日常生活の中で安心して利用でき、来訪者にもわかりやすい公共交通利用環境の充実（課題・に対応）

基本方針 可児市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進（課題・・に対応）

図 可児市における地域公共交通体系のイメージ（ベース図は将来都市構造図）



基本方針Ⅰ

可児駅・新可児駅、西可児駅を中心とした公共交通ネットワークの維持を基本としつつ、高齢者の日常生活や若者の通学を支える、まちづくりや観光振興と連携した公共交通サービスの提供

本市の公共交通は、JR太多線、名鉄広見線、東鉄バス（高速バス、路線バス）、YAOバス、さつきバス、電話で予約バス、Kタク・Kバス、一般タクシーの運行に加え、美濃加茂市コミュニティバスあい愛バスが可児川駅へ乗り入れており、概ね可児駅・新可児駅を中心とした公共交通ネットワークが形成されている。

これら公共交通の満足度は、各交通手段とも満足（やや満足を含む）が不満（やや不満を含む）を上回るものの、個別路線単位で見た場合、利用特性や利用者ニーズは異なる部分も有する。

可児市が目指す将来都市構造は、市街地が分散した現状の都市構造から、可児駅・新可児駅周辺を都市機能集積エリアとした都市機能集約・連携型都市構造の強化を目指すとともに、可児駅・新可児駅周辺では、可児駅東土地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始め、子育て健康プラザの開設など、交通結節点としての機能の充実や生活利便性の向上を目指している。また、西可児駅では各種バス交通が接続しているため、生活の拠点として交通結節点機能の充実を図る。

さらに、可児市には花フェスタ記念公園や美濃桃山陶の聖地、戦国城跡など、数多くの魅力ある観光資源を有しており、可児市観光グランドデザインでは、地域をはじめ多くの市民（団体）、企業の参画・協働により、観光交流人口の倍増を目指すものとしている。更に、平成32年（2020年）のNHK大河ドラマ「麒麟がくる」の主人公である戦国武将・明智光秀ゆかりの地として可児市の魅力を発信する機会でもある。

これらより、各種都市機能整備を進める可児駅・新可児駅・西可児駅を中心とした既存公共交通ネットワークの維持を基本としつつ、まちづくりや観光振興と連携し、高齢者の日常生活や、若者の通学を支える公共交通サービスを充実し、可児市の更なる魅力を創出する。

なお、シルバー人材センターが運行する要支援・要介護認定者を対象とした会員制の輸送サービスや、地区社会福祉協議会・高齢福祉連合会が運行する既存公共交通（乗合交通）の利用が困難な移動制約者を対象とした会員制の輸送サービスについては、移動制約者等が日常生活および社会生活を営むうえで、安全、円滑、快適に移動することができるよう、関係者の協働のもと、これら交通手段の確保・維持を図る。

基本方針

地区住民が日常生活の中で安心して利用でき、来訪者にもわかりやすい公共交通利用環境の充実

可児市の公共交通の乗車人員は近年横ばい傾向で平成29年度は現在約448万人であり、地区住民等の日常生活における交通手段として定着していることが伺える。

各公共交通手段の不満項目をみると、「運行本数や路線（ルート）、バス停位置、運行時間帯の拡大など」、運行に係る基本項目が挙げられる一方、「公共交通に関する情報提供、周知・PR」や「時刻表・バス停等の情報のわかりやすさ」、「乗り継ぎのしやすさ」など、運行を支える情報・案内の提供など、わかりやすさや利用のしやすさに関する項目が挙げられている。

市民が路線バスやコミュニティバスで行きたいまたは行ってほしい市内施設は、「パティオ可児（ヨシヅヤ）」、「可児市文化創造センター」、「バロー各店」、「市役所」、「可児とうのう病院」など、既存公共交通によるアクセスが可能な施設が上位に挙げられていることから、公共交通に関する情報・案内の提供や、利用したい時間帯、待合環境など、ニーズに合ったサービスの改善が求められており、これら利用可能な条件が整った場合、路線バス 21%、YAOバス 8%、さつきバス 26%、電話で予約バス 22%、Kバス・Kタク 15%の方が「利用したい」との意向が示されている。

また、障がい者団体等へのヒアリングでは、「バリアフリー対応や利用しやすい待合環境の充実」とともに、「わかりやすい情報・案内の提供や利用体験の実施など」、各種利用促進施策の展開が求められている。

そこで、利用者の不満項目や非利用者の利用転換が可能となる条件として挙げられた待合環境の充実や公共交通に関する情報・案内の提供などにより、地区住民が日常生活の中で安心して公共交通を利用できるようにするとともに、可児市への来訪者にもわかりやすく、利用しやすい公共交通の利用環境を充実し、公共交通利用者を確保する。

基本方針 **可児市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進**

可児市の人口は、平成 27 年の国勢調査によると 98,695 人と緩やかな増加傾向にあるが、長期的な視点では減少へと転じるとともに、少子・高齢化が一層進展することが予測されている。

このような人口動向の変化に伴い、公共交通の利用者数などの量的変化に加え、利用目的や目的地などの質的变化が生じることが予想される。

上記基本方針 I、II の実施にあたっては、地域住民に「ずっと住みたい」と思われるよう日々の暮らしを支え、来訪者には「また来たい」と思われるまちづくりや観光振興を支援する公共交通として持続するため、交通事業者や可児市だけでなく、市民や地域及び各種団体等を含めた可児市の地域公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、地域の公共交通として愛され、親しまれる各種施策・事業に取り組むことが重要である。

また、市民アンケート結果によると、公共交通を確保・維持するために、地域が協働・連携して取り組める施策として、「可児市の地域公共交通を積極的に利用する」以外に、「地域企業の協賛金や広告費などを募り、収入を増やす」や「地域で公共交通を活用したイベントを実施する」といった意見が多く挙げられており、地域の企業や住民、各種団体等と一体となり、地域の公共交通への愛着（マイバス意識）を高める取り組みを推進する必要がある。

これらより、公共交通を取り巻く社会情勢の変化に伴う公共交通利用ニーズの変化を的確に把握し、交通事業者や可児市に加え、市民や地域及び各種団体等、可児市の地域公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働のもと、公共交通を支え育む取り組みを推進する。

5 . 計画の区域と計画期間

1) 可児市地域公共交通網形成計画の区域

本計画は、市内を運行する公共交通全体の確保・維持・改善を図るとともに、路線再編を一体的に取り扱うことから、計画区域は可児市全域とする。

なお、広域交通圏における連携を強化・充実するため、隣接市町との公共交通相互の連携等に当たっては、個別に協議・調整を図る。

2) 可児市地域公共交通網形成計画の計画期間

可児市の上位計画である第四次総合計画に基づき策定した都市計画マスタープランの目標年度は平成 38 年度（2026 年度）となっており、次期、可児市地域公共交通網形成計画は、これら上位・関連計画のうち都市計画マスタープランで示される将来都市像の更新を踏まえた市民等の移動ニーズの変化に的確に対応する必要があるため、本計画の計画期間は平成 31 年度（2019 年度）～平成 38 年度（2026 年度）までの 8 か年とする。

なお、計画期間内であっても、本計画で示す評価に関する事項に基づく見直しや、公共交通利用の安全性に配慮した個別見直しは、適切な時期に実施することとする。

6. 計画の目標

可児市が目指す交通将来像の達成度を検証するため、地域公共交通網形成計画全体としての目標と、基本方針単位での目標を設定する。

交通将来像

「また来たい ずっと住みたい まちの魅力を支える公共交通」

可児市地域公共交通網形成計画の目標と目標値

全体目標 「また来たい ずっと住みたい まちの魅力を支える公共交通」の
実現

目標値 公共交通全体の利用者数の維持・増加
公共交通の総合的な満足度の増加



基本方針 可児駅・新可児駅、西可児駅を中心とした公共交通ネットワークの維持を基本としつつ、高齢者の日常生活や若者の通学を支える、まちづくりや観光振興と連携した公共交通サービスの提供

目標 利便性の高い公共交通ネットワークやサービスが充実

目標値 公共交通を利用する割合の増加

基本方針 地区住民が日常生活の中で安心して利用でき、来訪者にもわかりやすい公共交通利用環境の充実

目標 公共交通の利用のしやすさ・わかりやすさが向上

目標値 公共交通の情報・案内のわかりやすさに関する満足度の増加

基本方針 可児市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進

目標 公共交通への関心や愛着が向上

目標値 地域主体または地域と交通事業者や可児市が連携・協働した取り組みの実施

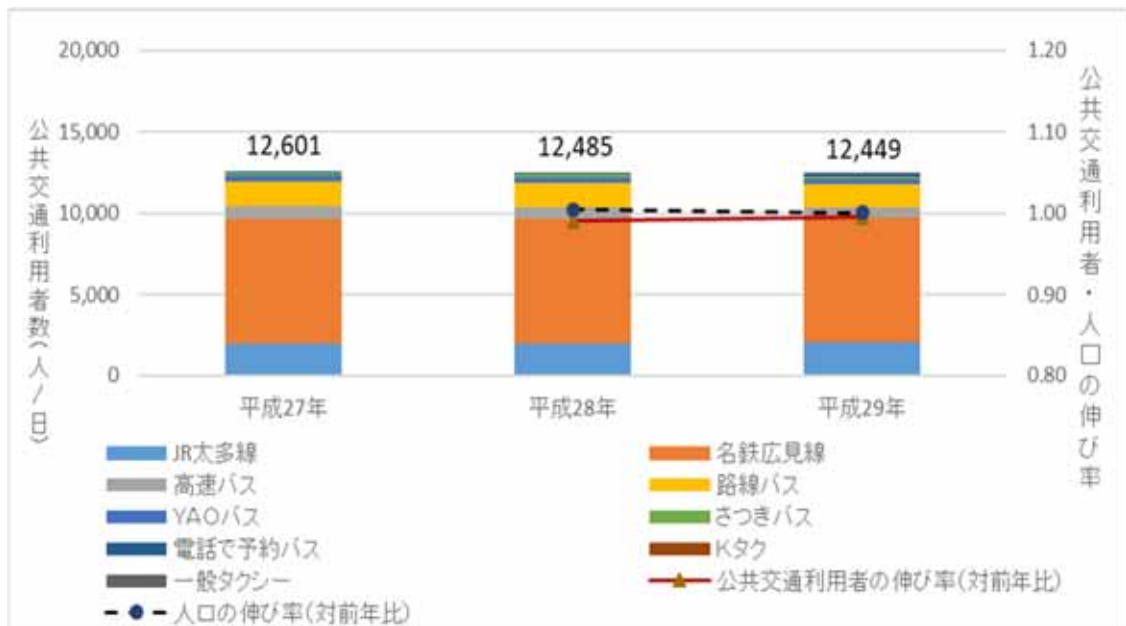
表 目標値の設定[総括表]

計画全体の目標値	公共交通全体の利用者数の維持・増加（交通事業者・可児市データ）		
	目標とする指標	目標値[2026]	現状値[2017]
	公共交通全体	4,499,420 人/年	4,483,257 人/年
	J R 太多線	753,000 人/年	751,428 人/年
	名鉄広見線	2,814,150 人/年	2,811,230 人/年
	高速バス	237,980 人/年	237,560 人/年
	路線バス	520,130 人/年	518,058 人/年
	Y A Oバス	83,690 人/年	78,894 人/年
	さつきバス	53,910 人/年	51,781 人/年
	Kバス	1,680 人/年	1,396 人/年
	電話で予約バス	29,010 人/年	27,586 人/年
	Kタク	1,120 人/年	964 人/年
	一般タクシー	4,750 人/年	4,360 人/年
	* 各路線利用者数は乗車人員、名鉄広見線利用者は平成 28 年利用者数を引用、Kバス・Kタク利用者は（6 か月データより換算）一般タクシーは可児駅および西可児駅での乗込み件数に同乗者数 1.0 で算定、目標値は現状値に基本方針 の利用機会の増加分を加算		
公共交通の総合的な満足度の増加（市民アンケート）			
目標とする指標	目標値[2026]	現状値[2017]	
公共交通総合満足度（満足+やや満足）	現状値より増加	17.0%	
基本方針の目標値	公共交通を利用する割合の増加（市民アンケート）		
	目標とする指標	目標値[2026]	現状値[2017]
	J R 太多線	35.0%	33.3%
	名鉄広見線	54.0%	53.1%
	高速バス	24.0%	22.0%
	路線バス	17.0%	14.2%
	Y A Oバス	4.0%	2.4%
	さつきバス	9.0%	6.2%
	電話で予約バス	5.0%	2.6%
	Kバス・Kタク	4.0%	1.6%
	一般タクシー	34.0%	32.2%
* バスサービスハンドブックより、普段自動車を利用し、バスを利用していない方が行動意図を変更する確率 10%を引用、各公共交通手段非利用者のうち今後は利用したいとする割合に 10%を乗じて算定			
基本方針の目標値	公共交通の情報・案内のわかりやすさに関する満足度の増加（利用者アンケート）		
	目標とする指標	目標値[2026]	現状値[2017]
	手持ちの路線図や時刻表の見やすさ	現状値より増加	28.2%
乗り継ぎの情報や乗り継ぎ案内のわかりやすさ	現状値より増加	18.4%	
基本方針の目標値	地域主体または地域と交通事業者・可児市と連携した取り組みの実施		
	目標とする指標	目標値[2026]	現状値[2017]
地域主体または地域と交通事業者・可児市が連携した取り組み	2 回/年以上	一回	

< 計画目標値の算定根拠 >

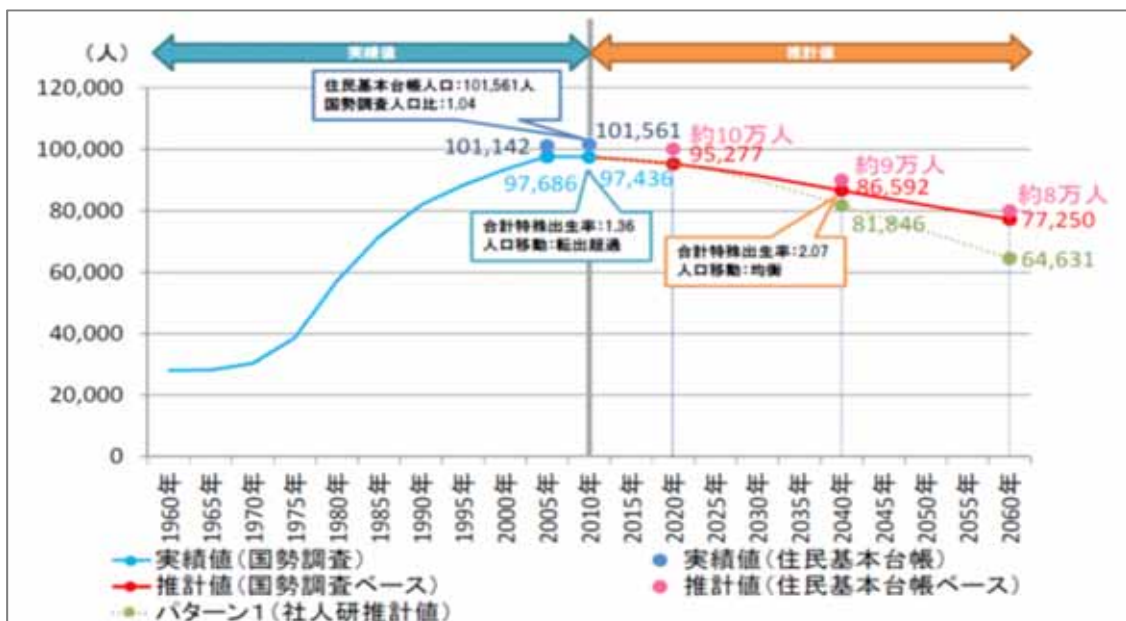
- 公共交通利用者数と人口の関係を見ると、緩やかな人口増加に対して、公共交通利用者数も概ね同様な傾向を示している。
- 可児市人口ビジョンによると、本計画の目標年次となる平成 38 年（2026 年）の人口予測値は約 10 万人であり、基準値の平成 31 年（2019 年）とほぼ同程度にあると予測される。
- これらより、現在の公共交通サービスが継続した場合の公共交通利用者数は、現状程度と予測されるが、基本目標 I において、公共交通を利用する機会の増加を目指しており、各公共交通手段非利用者のうち利用意向を示した方に行動意図確率を乗じた転換者数（詳細は基本方針 I の算定根拠を参照）を上乗せするものとした。

図 公共交通利用者数と公共交通および人口の伸び率



* 交通事業者提供データおよび可児市統計資料

図 可児市の人口推計



* 出典：可児市人口ビジョン

図 公共交通の総合満足度



* 出典：市民アンケート

- 基本方針 I において、公共交通を利用する機会の増加を目指しており、バスサービスハンドブックより、各公共交通手段非利用者のうち今後は利用したいとする割合に 10%（普段自動車を利用し、バスを利用していない方が行動意図を変更する確率）を乗じて算定した。

表 公共交通手段別の将来利用率および将来利用者数の算定

	現状利用率 (%)	転換利用率 (%)	将来利用率 (%)	転換利用率 (現状比)	現状利用者数 (人/日)	平均利用頻度 (回/年)	将来利用者数 (人/年)
	A	B	C=A+B	D=B/A	E	F	$G=(D/100 \times E \times F / \text{運行日数} + E) \times \text{運行日数}$
JR 太多線	33.3	1.1	34.4	3.3	2,059	20	753,000
名鉄広見線	53.1	0.7	53.8	1.2	7,702	29	2,814,150
高速バス	22.0	1.8	23.8	8.1	650	11	237,980
路線バス	14.2	1.9	16.1	13.4	1,418	12	520,130
YAOバス	2.4	0.8	3.2	32.3	303	47	83,690
さつきバス	6.2	2.5	8.7	39.9	177	26	53,910
Kバス	1.6	1.5	3.1	97.5	20	13	1,680
電話で予約バス	2.6	2.3	4.9	86.1	94	15	29,010
Kタク	1.6	1.5	3.1	97.5	13	13	1,120
一般タクシー	32.2	1.4	33.6	4.3	12	11	4,750
公共交通計					12,448		4,499,420

* 転換利用率は公共交通非利用者割合に利用意向割合および行動意図確率 10%を乗じて算定

* 平均利用頻度は利用頻度別の加重平均値を算定

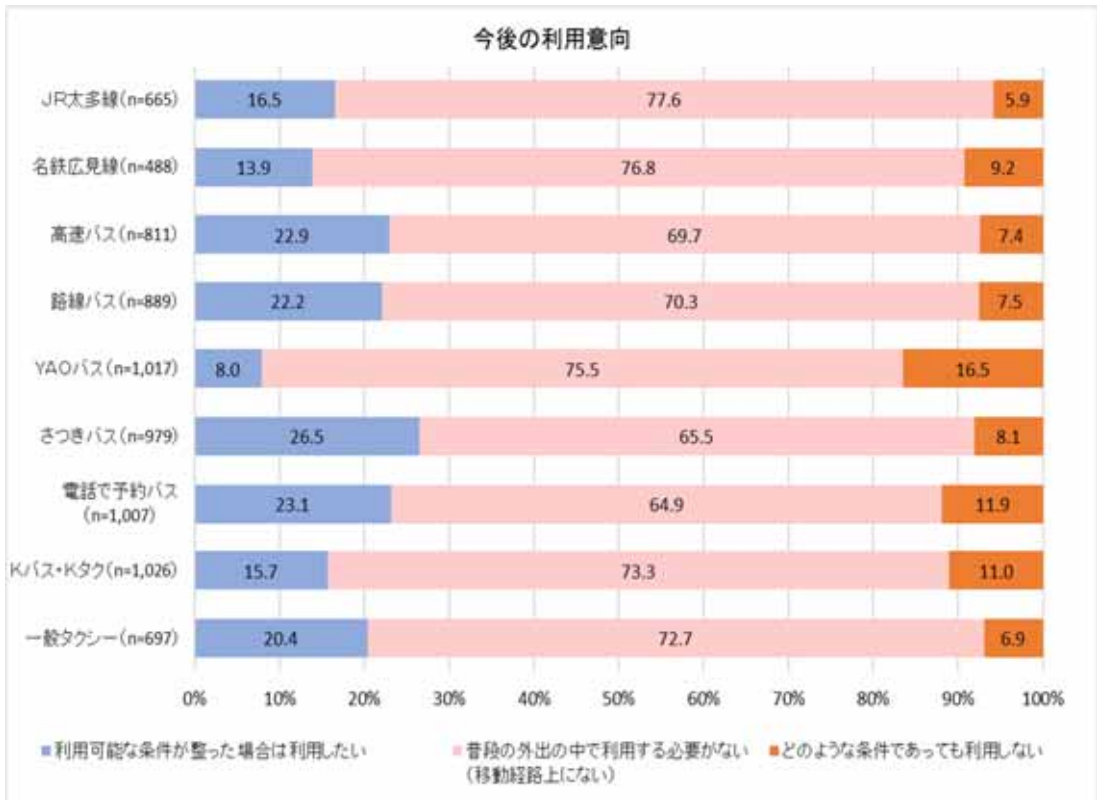
* 現状利用者数は交通事業者および可見市統計資料

図 公共交通手段別の利用頻度



* 出典：市民アンケート

図 公共交通手段別の今後の利用意向



* 出典：市民アンケート

7. 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体

1) 公共交通の種類とサービス水準の設定

ここでは、計画の目標を達成するために行う事業・実施主体を整理する上で、可児市の公共交通ネットワークを構成する各路線の機能やサービス確保の考え方などを以下に整理する。

< 路線機能の明確化とサービス確保の考え方 >

- 公共交通軸は、名古屋市・多治見市方面および美濃加茂市・御嵩町方面を結ぶ都市間交通需要に対応する路線であり、需要に対応したサービス水準を交通事業者が確保・維持する。
- 都市内基幹路線は、公共交通軸と一体となって、都市内の主要拠点（公共・商業・医療・観光等施設）を連絡し、まちづくりや観光振興を支援・誘導する路線であり、利用実態等を通じて、主に買物・通院・観光等需要に対応したサービス水準を可児市が確保・維持する。
- 広域支援路線は、公共交通軸を補完するとともに、隣接都市主要地や都市内の主要施設等を連絡し、都市間・都市内の連携強化に資する路線であり、利用実態等を通じて、主に通勤・通学需要に対応したサービス水準を交通事業者・可児市等が確保・維持する。
- 地域支援路線は、市内各地域と最寄りの主要施設（公共・商業・医療・観光施設など）をきめ細かく連絡し、日常的な生活交通需要に対応する路線であり、一定量の需要が見込まれる地域においては、日常生活における移動需要に対応した定時定路線型のサービスを交通事業者・可児市が確保・維持し、移動需要が少ない地域においては、地域住民の移動特性に対応した必要最小限の運行としてデマンド型のサービスを可児市が確保・維持する。
- 個別輸送は、上記公共交通と空間的及び時間的な補完関係を持った個別の移動ニーズに対応するサービスとして、一般タクシーは鉄道駅や主要施設を発着地とした多様な個別移動需要に対応したサービスを交通事業者が確保・維持する。
- 既存公共交通サービスの利用が困難な特定地区の高齢者や、障がい者、要介護者などの特定利用者の移送サービスとして、特定地区高齢者の買物や通院などの移動需要に対応したサービスを確保するとともに、障がい者、要介護者などの自宅と病院などの移動需要に対応したサービスを地区住民と可児市が連携して確保・維持する。

表 可児市の地域公共交通の路線機能に基づくサービス確保の考え方

種別	路線機能	サービス確保の考え方	運営	料金体系	該当路線・地区
公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋市・多治見市方面および美濃加茂市・御嵩町方面を結ぶ都市間交通需要に対応する路線。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市間移動需要に対応したサービス水準を交通事業者が確保・維持。 目安として、運行時間帯は6時～23時以降とし、朝夕の利用が集中する時間帯は30分以内、その他の時間帯は30～60分の運行間隔。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	対距離制運賃	<ul style="list-style-type: none"> J R 太多線 名鉄広見線 都市間高速バス
	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通軸と一体となって都市内の主要拠点（公共・商業・医療・観光等施設）を連絡し、まちづくりや観光振興を支援・誘導する路線。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態等を通じて、主に買物・通院・観光等需要に対応したサービス水準を可児市が確保・維持。 目安として、運行時間帯は8時～16時以降とし、概ね60～90分の運行間隔。 	<ul style="list-style-type: none"> 可児市 	均一料金	<ul style="list-style-type: none"> さつきバス（中心循環線） Kバス
広域支援路線	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通軸を補完するとともに、隣接都市主要地や都市内の主要施設等を連絡し、都市間・都市内の連携強化に資する路線。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態等を通じて、主に通勤・通学需要に対応したサービス水準を交通事業者・可児市等が確保・維持。 目安として、運行時間帯は7時以前～19時以降とし、朝夕の利用が集中する時間帯は30分、その他の時間帯は概ね30～60分の運行間隔 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 可児市 美濃加茂市 	対距離制運賃 （あい愛バスは美濃加茂市が定める均一料金）	<ul style="list-style-type: none"> 東鉄バス（帷子線以外） Y A Oバス あい愛バス（古井駅-可児川駅線）
地域支援路線	<ul style="list-style-type: none"> 市内各地域と最寄りの主要施設（公共・商業・医療・観光施設など）をきめ細かく連絡し、日常生活交通需要に対応する路線。 	<ul style="list-style-type: none"> 一定量の需要が見込まれる地域においては、日常生活における移動需要に対応した定時定路線型のサービスを交通事業者・可児市が確保・維持。 目安として、運行時間帯は8時～17時とし、概ね60分の運行間隔。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 可児市 	対距離制運賃 均一料金	<ul style="list-style-type: none"> 東鉄バス（帷子線） さつきバス（中心循環線以外）
			<ul style="list-style-type: none"> 移動需要が少ない地域においては、地域住民の移動特性に対応した必要最小限の運行としてデマンド型のサービスを可児市が確保・維持。 目安として、運行時間帯は8時～17時とし、概ね60分の運行間隔。 	<ul style="list-style-type: none"> 可児市 	均一料金
個別輸送	<ul style="list-style-type: none"> 上記公共交通と空間的及び時間的な補完関係を持った多様な個別移動需要に対応するサービス。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅や主要施設を発着地とした多様な個別移動需要に対応したサービスを交通事業者が確保・維持。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 	対距離時間制運賃	<ul style="list-style-type: none"> 一般タクシー
	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通サービスの利用が困難な特定地区の高齢者や、障がい者、要介護者などの特定利用者の移送サービス。 	<ul style="list-style-type: none"> 特定地区の高齢者の買物や、障がい者・要介護者の通院などの移動需要と地域の特性に応じたサービスを地域住民やN P O等と可児市が確保。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民 N P O等 可児市 	実費相当額・対距離制運賃等	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送等 ボランティア輸送

2) 公共交通ネットワーク形成の方針

可児市における地域公共交通の基本方針に基づく公共交通ネットワーク形成の方針を以下に整理する。

図 基本方針に基づく公共交通ネットワーク形成の方針

【地域公共交通の基本方針】

基本方針

可児駅・新可児駅、西可児駅を中心とした公共交通ネットワークの維持を基本としつつ、高齢者の日常生活や若者の通学を支える、まちづくりや観光振興と連携した公共交通サービスの提供

基本方針

地区住民が日常生活の中で安心して利用でき、来訪者にもわかりやすい公共交通利用環境の充実

基本方針

可児市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進

各公共交通種別で施策展開の基本方針の視点を

【公共交通ネットワーク形成の方針】

<公共交通軸>

- 鉄道を中心とした公共交通ネットワークの形成を図る。
- 名鉄見栄線(可児駅～御嵩駅間)は、地域に必要な社会インフラとして存続を図る。
- 上記鉄道と機能を共有する高速バスは、名古屋都心へのアクセス利便性を確保する。

<都市内基幹路線>

- さつきバス(中心循環線)は、まちなかのモビリティ(市内主要施設のアクセス利便性)の向上に資する現行サービスを維持しつつ、可児駅・新可児駅を中心とした運行見直しを図る。
- Kバスは、観光・レクリエーション需要等に対応するため、運行サービスの拡大・見直しを図る。

<広域支援路線>

- 東鉄バス(帷子線以外)およびYAOバスは、市内および隣接市町の主要施設間を連絡する現行サービスの維持を図る。
- 今後の利用特性や動向の変化に注視し、適切な時期に関係者と路線見直しの協議・調整を行う。
- 美濃加茂市あい愛バス(古井駅-可児川駅線)は、都市間連携を強化する路線として美濃加茂市の運行に協力する。

<地域支援路線>

- 東鉄バス(帷子線)は、市内住宅団地と西可児駅間のアクセス利便性の維持を図る。
- さつきバス(中心循環線以外)は、一定量の需要が見込まれる地域において定時定路線型の現行サービスを維持しつつ、可児駅・新可児駅を中心とした運行見直しを図る。
- 電話で予約バスおよびKタクは、需要が少ない地域等において、各地域の生活圏に配慮したデマンド型の現行サービスを維持しつつ、各地域の生活圏に配慮した運行エリアの見直しを図る。

<個別輸送>

- 一般タクシーは上記公共交通を補完し、多様な個別移動需要に対応した現行サービスの維持を図る。
- 福祉有償運送等およびボランティア輸送は、各地域の特定利用者の移動需要と地域特性などに対応したサービスの確保を図る。

<交通結節点>

- 公共交通相互が連携する可児駅・新可児駅および西可児駅を交通結節点として位置づけ、待合環境や乗継環境の充実とともに、分かりやすい案内・情報の提供を図る。

表 公共交通ネットワーク形成の方針

種別	路線名称	公共交通ネットワーク形成の方針
公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 太多線 ・ 名鉄広見線 ・ 都市間高速バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 太多線および名鉄広見線を中心とした公共交通ネットワークを形成する。 ・ 名鉄広見線（新可児駅～御嵩駅間）は、沿線地域等関係者が連携して各種利用促進施策を展開することで、地域に必要な社会インフラとして存続を図る。 ・ 上記鉄道路線と機能を共有する高速バスは、名古屋都心へのアクセス利便性を維持する。
都市内基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ さつきバス（中心循環線） ・ Kバス 	<ul style="list-style-type: none"> ・ さつきバス（中心循環線）は、まちづくりと整合を図るため、まちなかの主要施設（公共、商業、医療等施設）を連絡する現行サービスを維持しつつ、可児駅・新可児駅を中心とした運行見直しを図る。 ・ Kバスは、市内に立地・分布する観光・レクリエーション需要等に対応するため、運行日の拡大や新たな観光ニーズに対応した運行サービスの拡大・見直しを図る。
広域支援路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東鉄バス（帷子線以外） ・ Y A Oバス ・ 美濃加茂市あい愛バス（古井駅-可児川駅線） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東鉄バス（帷子線以外）は、可児駅・新可児駅および市内主要施設と多治見市、八百津町を連絡する現行サービスの維持を図る。 ・ ただし、利用者の少ない路線・区間が存在するため、今後の利用特性や利用動向の変化に注視し、適切な時期に関係者と路線見直しを協議・調整する。 ・ 東鉄バス八百津線は、可茂特別支援学校への通学手段としての現行サービスを維持しつつ、利用者の少ない加茂特別支援学校以北区間の利用増進に向け、八百津町と協議・調整の上各種利用促進施策を展開する。 ・ 東鉄バス緑ヶ丘線は、可児高校への通学手段としての現行サービスを維持しつつ、さつきバス桜ヶ丘線との時間的な補完関係を確保するため、料金抵抗を緩和する運行サービスを展開する。 ・ 東鉄バス桜ヶ丘線は、市内住宅団地と多治見駅へのアクセス利便性を維持する。 ・ Y A Oバスは、八百津高校への通学手段としての現行サービスを維持しつつ、名鉄広見線活性化計画を踏まえ、八百津町および御嵩町と協議・調整の上、各種利用促進施策を展開する。 ・ 美濃加茂市あい愛バスは、可児川駅と古井駅間の都市間連携を強化する路線として美濃加茂市の運行に協力する。
地域支援路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東鉄バス（帷子線） ・ さつきバス（中心循環線以外） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東鉄バス（帷子線）は、市内住宅団地と西可児駅のアクセス利便性を維持する。 ・ さつきバス（中心循環線以外）は、一定量の需要が見込まれる地域において定時定路線型の現行サービスを維持しつつ、可児駅・新可児駅を中心とした運行見直しを図る。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電話で予約バス ・ Kタク 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電話で予約バスおよびKタクは、上記までの公共交通によるサービスが困難な地域または需要が少ない地域において、デマンド型の現行サービスを維持しつつ、各地域の生活圏に配慮した運行エリアの見直しを図る。
個別輸送	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般タクシー ・ 福祉有償運送等 ・ ボランティア輸送 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般タクシーは上記公共交通を補完し、多様な個別移動需要に対応した現行サービスの維持を図る。 ・ 福祉有償運送等およびボランティア輸送は、各地域の特定利用者の移動需要と地域特性などに対応したサービスの確保を図る。
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 可児駅・新可児駅 ・ 西可児駅 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通相互が連携する可児駅・新可児駅および西可児駅を交通結節点として位置づけ、待合環境や乗継環境の充実とともに、分かりやすい案内・情報の提供を図る。

図 可見市における公共交通ネットワーク形成のイメージ（再掲）

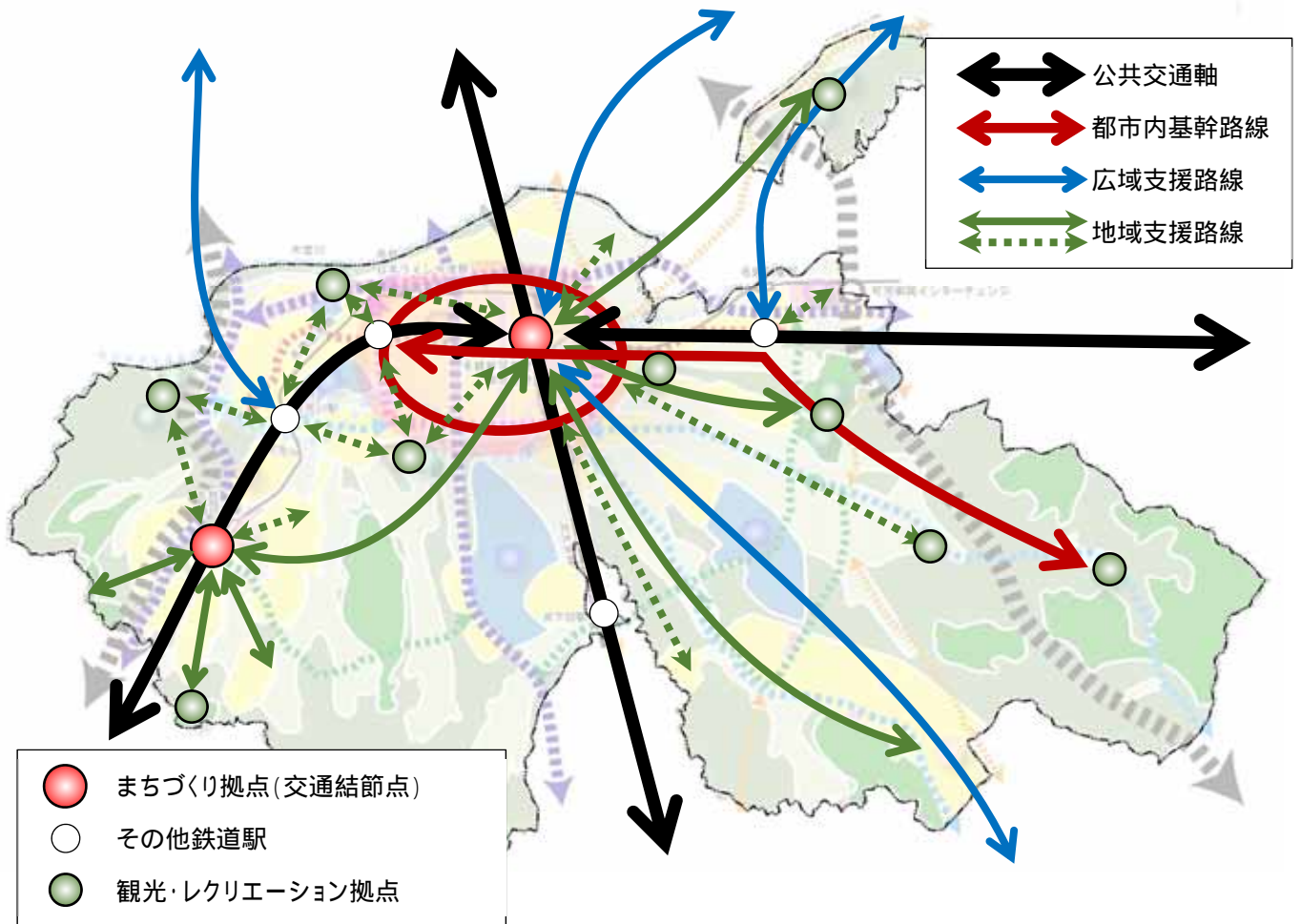


図 さつきバス（中心循環線、西部線、東部線）の見直しの方向性

図 バス停間OD（さつきバス中心循環線 右回り）



図 バス停間OD（さつきバス中心循環線 左回り）

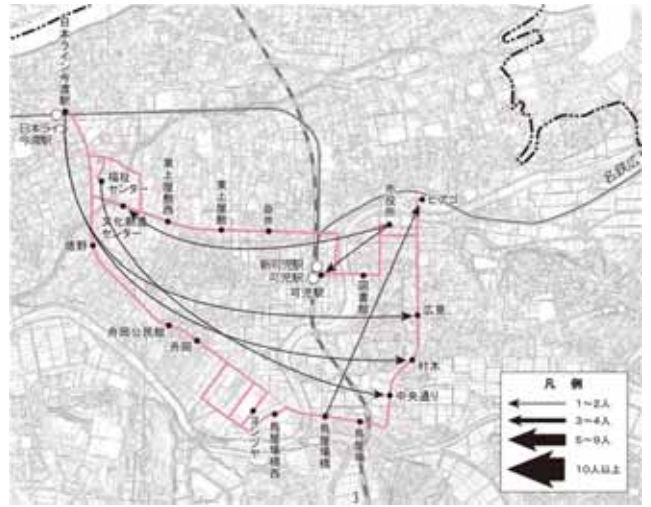


図 バス停間OD（さつきバス西部線 市役所行）

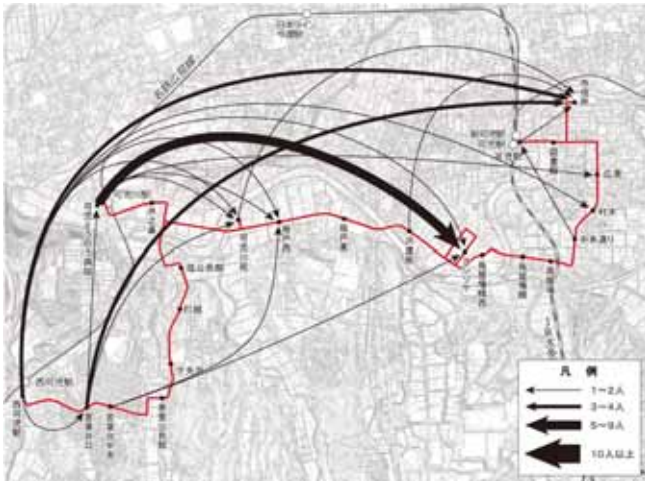


図 バス停間OD（さつきバス東部線 市役所行）

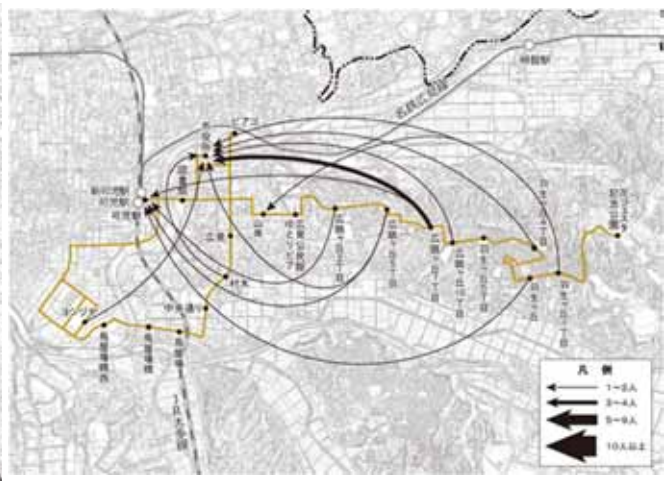


図 夜間人口密度（平成 27 年）

・さつきバス(中心循環線)は、まちなかのモビリティ(市内主要施設のアクセス利便性)の向上に資する現行サービスを維持しつつ、利用特性(バス停間OD)やさつきバス(西部線、東部線)との相互関係に留意し、可児駅・新可児駅を中心とした運行見直しを図る。

さつきバス中心循環線、西部線、東部線のルートが重複するエリア

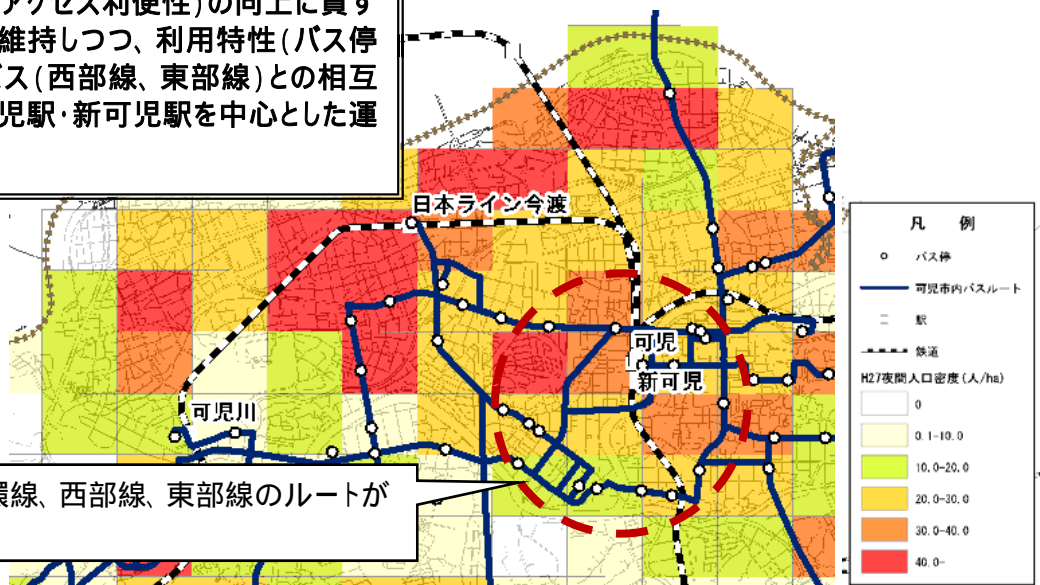
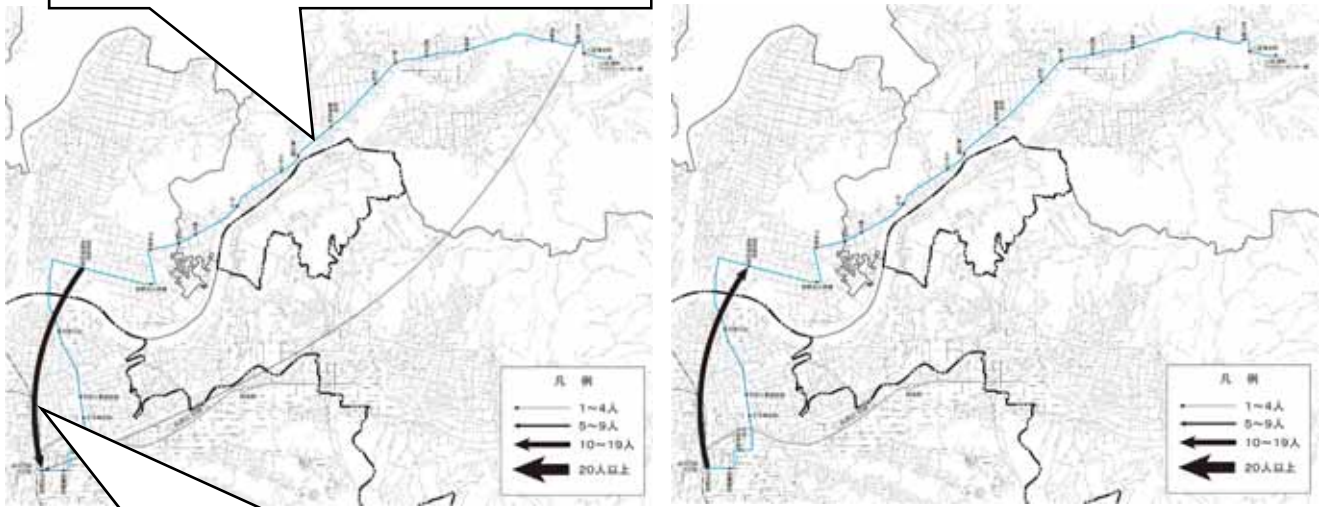


図 東鉄バス八百津線とY A Oバスの見直しの方向性

図 バス停間OD (東鉄バス八百津線：可児駅前行) 図 バス停間OD (東鉄バス八百津線：八百津町FC前行)

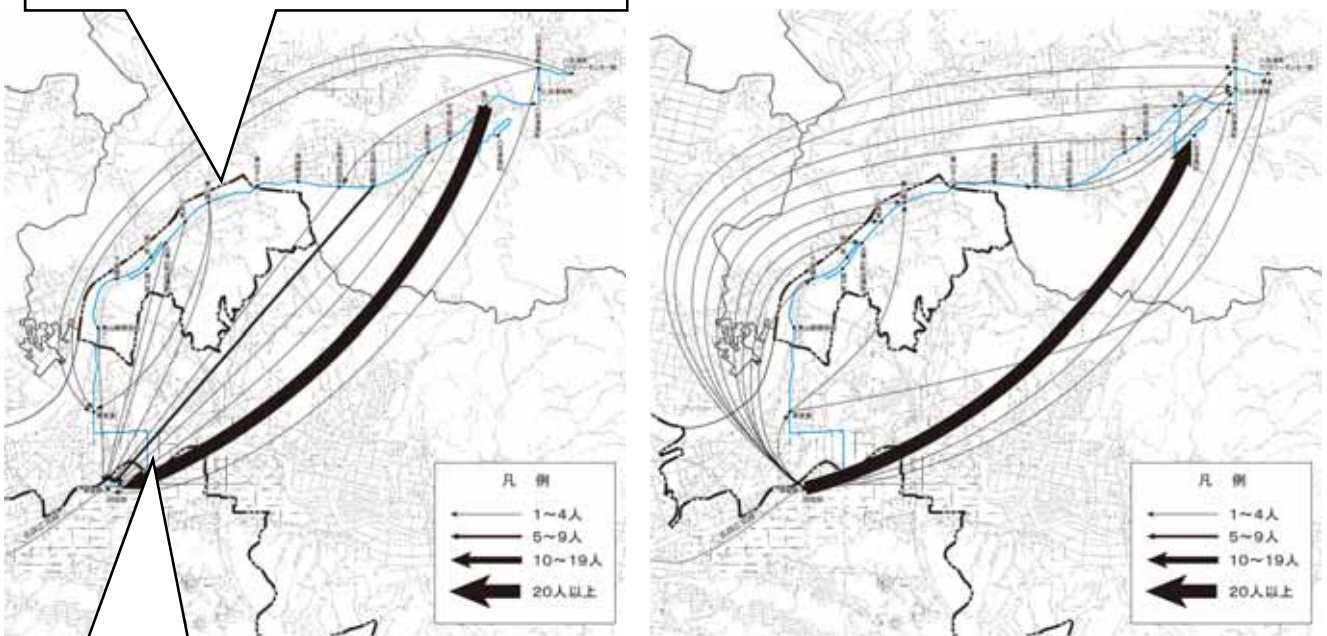
可茂特別支援学校以北の区間で少ない利用



可児駅～可茂特別支援学校間のバス停間利用に特化

図 バス停間OD (Y A Oバス 明智駅行) 図 バス停間OD (Y A Oバス 八百津町ファミリーセンター前行)

兼山地区や八百津町内の区間で少ない利用



明智駅～八百津高校間のバス停間利用に特化

- ・東鉄バス八百津線およびY A Oバスは、利用特性(バス停間OD)を踏まえ、特別支援学校や高校への通学需要に対応した現行サービスの維持を図る。
- ・今後の利用動向を見据えつつ、八百津町や御嵩町と連携・協働し、利用者の少ない区間・地域の利用増進施策を展開する。

図 東鉄バス緑ヶ丘線とさつきバス桜ヶ丘線の見直しの方向性

図 バス停間OD（東鉄バス緑ヶ丘線：可児駅前行）

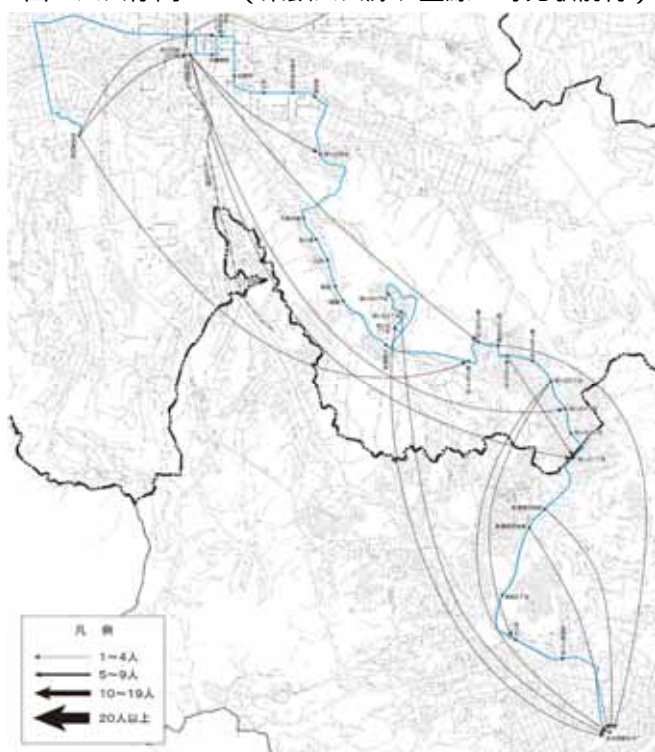


図 バス停間OD（さつきバス桜ヶ丘線 市役所行）

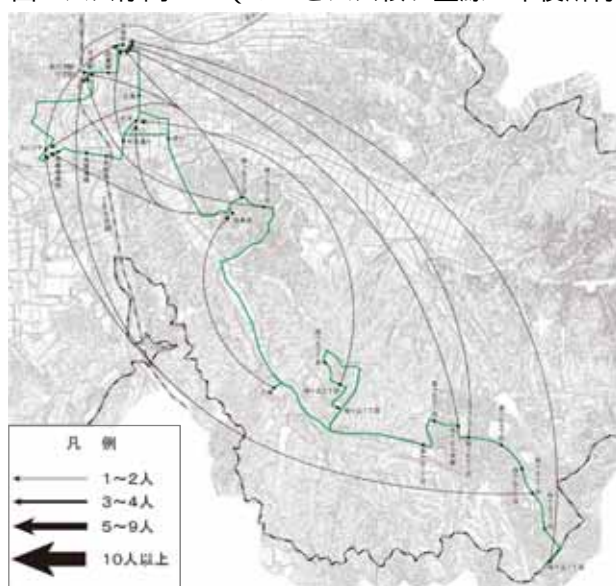


表 東鉄バス緑ヶ丘線とさつきバス桜ヶ丘線の時刻表（可児駅行）

	緑ヶ丘線	桜ヶ丘線	桜ヶ丘線	緑ヶ丘線	桜ヶ丘線	桜ヶ丘線	緑ヶ丘線
桜ヶ丘1丁目	7:01	7:45	9:30	10:54	11:07	13:23	15:34
可児市役所	7:33	-	-	11:26	-	-	16:06
可児駅前	7:35	8:27	10:12	11:28	11:49	14:05	16:08
可児市役所	-	8:30	10:15	-	11:52	14:08	-
可児高校	7:50	-	-	-	-	-	-

表 東鉄バス緑ヶ丘線とさつきバス桜ヶ丘線の時刻表（桜ヶ丘行）

	桜ヶ丘線	緑ヶ丘線	桜ヶ丘線	桜ヶ丘線	緑ヶ丘線	桜ヶ丘線	緑ヶ丘線
可児高校	-	-	-	-	-	-	18:10
可児駅前	-	9:13	-	-	14:13	-	18:25
可児市役所	8:53	9:15	10:04	11:52	14:15	15:40	18:27
桜ヶ丘1丁目	9:28	9:46	10:39	12:27	14:46	16:15	18:58

* 可児駅・市役所～桜ヶ丘1丁目間の運賃は東鉄バス緑ヶ丘線が530円、さつきバス桜ヶ丘線が200円

- ・東鉄バス緑ヶ丘線は可児駅、さつきバス桜ヶ丘線は市役所を起発着としつつ、桂ヶ丘、臈ヶ丘、桜ヶ丘等の住宅団地間を連絡する機能を共有するが、運行時間帯は競合しないよう、適切に配車されており、今後とも両路線が共存する運行サービスを維持する。
- ・しかし、両路線の運賃設定は異なり、時間的に余裕のある利用者は東鉄バス緑ヶ丘線を避け、さつきバス桜ヶ丘線を選択することが考えられるため、両路線を同条件で利用できるよう、東鉄バス緑ヶ丘線の運賃割引施策を展開し、利用増進を図る。

3) 交通結節点の整備方針

前項の公共交通ネットワーク形成の方針で位置づけた交通結節点について、交通結節点に求められる機能および整備方針を以下に整理する。

交通結節点の位置づけ

- 可児市の玄関口として機能する可児駅・新可児駅は、鉄道と各種バス交通、各種バス交通相互およびこれら公共交通と他の交通手段が連携するとともに、都市機能の集積を進めるまちづくりを支援するため、駅前広場整備に合わせて交通結節点機能の強化を図る。
- 各種バス交通が接続する西可児駅は、生活の拠点として交通結節点機能の充実を図る。

図 可児駅・新可児駅駅前整備完成予想図
(可児市ホームページ)



交通結節点に求められる機能

- 交通結節点では、一般的に「乗り換え機能」、「拠点形成機能」、「ランドマークとしての機能」が求められており、本計画においては、このうち「乗り換え機能」の確保のため、各種事業および施策を推進する。

表 交通結節点の機能と代表的施設 (国土交通省 国土技術政策総合研究所)

交通結節点の機能	機能の分類	代表的な施設
乗り換え機能	交通結節機能	通路、乗降施設、駐輪場、バス乗降場、自動車乗降場、乗り換え案内表示、運行情報提供施設、乗り換え待ちスペース、等
拠点形成機能	市街地拠点機能	駅ビル等(都市内の立地により一定の役割を果たすが、デッキ・地下空間の利用での強化も可)
	交流機能	滞留スペース、プラザ等(都市特性や駅特性に応じ導入を検討)
ランドマークとしての機能	景観機能	シンボル施設、緑等(基本的な導入施設)
	サービス機能	トイレ、案内板、情報機能等(基本的な導入施設)
	防災機能	空間そのものが、防災活動拠点の場となる

交通結節点の整備方針

- 交通結節点では、憩いや交流の場となる待合環境の整備に取り組むとともに、公共交通手段相互を円滑かつ快適に乗り継ぐことが可能となる、分かりやすい情報・案内の提供や利用しやすいダイヤ設定など利用環境整備に取り組むものとする。
- 乗り継ぎによる運賃負担が増大しないよう、既存割引制度の継続とともに、公共交通の利用増進に向けた新たな運賃制度の導入を図る。

表 対象となる交通結節点と実施する取り組み

交通結節点	可児駅・新可児駅、西可児駅
実施する取り組み	<ul style="list-style-type: none"> • 可児駅・新可児駅駅前広場の整備 • 待合環境（ベンチ・屋根等）の整備・充実 • わかりやすい乗り継ぎ案内や情報の提供 • 利用しやすい乗り継ぎダイヤの設定 • 乗り継ぎに伴う料金割引制度等の導入 等

図 可児駅・新可児駅駅前広場計画平面図



4) 公共交通の利用促進施策

可児市が目指す交通将来像の実現に向け、市民から地域の足として親しまれるとともに、利用しやすくなる環境づくりを進める必要がある。そのために、地域公共交通に関わる全ての関係者が協働で各種利用促進施策を実施し、計画、実行、検証、改善を繰り返し実施していくものとする。

表 公共交通の利用促進施策

基本方針との対応	施策の分類	実施主体	施策実施の方向性
基本方針	①利用者目線によるわかりやすい情報の提供	可児市・交通事業者	・公共交通に関する情報をわかりやすく提供することで、利用しやすい環境を創出
	②割引運賃や利用しやすい支払い方法の導入	可児市・交通事業者・主要施設・観光協会 他	・既存利用者の利便性を向上させるとともに、新規利用者の利用を促す運賃体系や情報提供を行い、利用しやすい環境を創出
	③環境や利用者に配慮した車両の導入	可児市・交通事業者	
	④バス情報の周知・広報の多様化	可児市・交通事業者・地域企業 等	
基本方針	①地域住民による各種活動の実施	住民・地域団体・可児市・交通事業者・関係団体	
	②バス乗車機会の創出	住民・地域団体・可児市・交通事業者	
	③関係機関との連携による公共交通利用促進	可児市・関係団体・交通事業者・沿線企業・主要施設	

図 公共交通の利用促進事例（（２） 利用者目線による分かりやすい情報の提供）

具体的な取り組み	
<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バス、コミュニティバスの総合交通マップの作成 ・バス停への路線図表示 ・多言語表示への対応 ・バスデータのG T F S化 ※GTFISとは、公共交通機関の時刻表情報や地理的情報をまとめたオープンデータのこと。 ・バスロケーションシステムの導入 ※バスロケーションシステムとは、バスの位置情報等を表示するシステムのこと。 	
<p>【取組事例：わかりやすさに配慮した乗り場案内（しずてつジャストライン）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスに乗る際に得たい情報を目線の流れにそって配置し、過不足なく表示。 ・最も関心の高い時刻表については、目線の高さとなるよう配置。 	
<p>資料：中部運輸局「地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進策事例集」</p>	

図 公共交通の利用促進事例（（２） 割引運賃や利用しやすい支払い方法の導入）

具体的な取り組み	
<ul style="list-style-type: none"> ・さつきバス相互、東鉄バス（帷子線）と電話で予約バス（帷子地区）、東鉄バス・Y A OバスとKバス・Kタクの乗り継ぎ割引運賃の継続 ・さつきバスおよび電話で予約バスの回数券販売の継続 ・東鉄バス緑ヶ丘線とさつきバス桜ヶ丘線の運賃格差の是正 ・一日乗車券の導入 ・I Cカード決済の導入検討 	
<p>【取組事例：昼間運賃割引制度（岐阜県多治見市）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多治見市内を発着する経路について市内で乗車区間が完結する場合のみ、昼間時間帯の運賃を200円とする制度。 	
<p>資料：多治見市ホームページ</p>	

図 公共交通の利用促進事例（（２） バス情報の周知・広報の多様化）

具体的な取り組み

- ・『広報かに』でのバスの定期的な情報発信
- ・ケーブルテレビやコミュニティFMでのCMや番組の放送
- ・各種講演会、会議等案内への公共交通アクセス方法の記載
- ・市職員のノーカーデーにおける公共交通利用の呼びかけ

【取組事例：みたけノーマイカーデー（岐阜県御嵩町）】

- ・毎月第2水曜日を「ノーマイカーデー」とし、全町として公共交通を利用した移動を呼びかけている。



資料：名鉄広見線活性化協議会 第13回協議会 会議資料2

図 公共交通の利用促進事例（（３） 地域住民による各種活動の実施）

具体的な取り組み

- ・地域住民によるバス待ち環境の整備
- ・バス停周辺における清掃・緑化等の実施
- ・地域の移動を支える取り組みの実施（互助による輸送）

【取組事例：バスボランティアサポートプログラムの実施（石川県珠洲市）】

- ・地域の様々な団体が自ら考えた事業計画を持って「活動団体」に応募し、自らの手で支援事業を実施
(バス待合所の整備、バス停清掃)

1) バスボランティアサポートプログラム (B-VSP) の実施



ボランティアによるバス待合所設置活動の様子

●地域や団体がバス待ち環境を改善する活動を支援(5団体と協定)

- ・3集落(バス停建設、修繕、清掃)
- ・ローターアクト(ベンチ設置)
- ・高校生(バス停清掃)



資料：関東運輸局「地域公共交通の活性化に向けた取り組み」

図 公共交通の利用促進事例（（3） バス乗車機会の創出）

具体的な取り組み

- ・乗り方教室（楽学講座）の開催
- ・運転免許自主返納者に対するバス乗車券の配布

【取組事例：小学生を対象としたバスの乗り方教室（知多乗合）】

- ・バスの乗り方教室の開催を小学校に呼びかけ、希望校において実施



資料：東海市地域公共交通会議提供資料

図 公共交通の利用促進事例（（3） 関係機関との連携による公共交通利用促進）

具体的な取り組み

- ・市内イベント時における公共交通の利用促進キャンペーン
- ・企画切符の導入
- ・バス停における観光案内や広告の掲示
- ・店舗や病院を活用したバス待ち環境の整備（憩いや交流の場の創出）

【取組事例：企画切符の販売（長崎県佐世保市）】

- ・公共交通についてのイベント実施に合わせた、複数事業者共通の1日乗車券を販売。



資料：佐世保市ホームページ

5) 事業の実施スケジュールと実施主体

可児市地域公共交通網形成計画の目標を達成するために実施する各種施策・事業について、その実施スケジュールと実施主体を下表に整理する。

表 各種施策・事業の実施スケジュールと実施主体

事業準備(検討を含む) 事業実施(継続を含む)

基本方針との対応	実施事業	実施内容	実施予定年度						実施主体			
			2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度		2025年度	2026年度	
(1) 基本方針 可児駅・新可児駅、西可児駅を中心とした公共交通ネットワークの維持を基本としつつ、高齢者の日常生活や若者の通学を支える、まちづくりや観光振興と連携した公共交通サービスの提供	公共交通軸の運行	JR太多線、名鉄広見線、高速バスの現行サービスの維持									交通事業者	
	都市内基幹路線の運行	さつきバスの現行サービスの維持										可児市・交通事業者
		さつきバスの再編(全路線可児駅・新可児駅を中心とした運行サービスの見直し)										可児市・交通事業者
		さつきバスの再編(中心循環線サービスエリア・ルートの見直し)										可児市・交通事業者
		Kバスの再編(観光需要に対応した運行サービスの拡大)										可児市・交通事業者
	広域支援路線の運行	東鉄バス(帷子線以外)の現行サービスの維持										交通事業者
		YAOバスの現行サービスの維持、関係者間の協議・調整										可児市・八百津町・御嵩町・交通事業者
		あい愛バス(古井駅-可児川駅線)の運行協力										美濃加茂市・可児市
	地域支援路線の運行	東鉄バス(帷子線)の現行サービスの維持										交通事業者
		電話で予約バスおよびKタクの現行サービスの維持										可児市・交通事業者
		電話で予約バスの再編(さつきバスの再編および生活圏を考慮したサービスエリアの見直し)										可児市・交通事業者
	交通結節点の整備	Kタクの再編(電話で予約バスの再編と整合)										可児市・交通事業者
可児駅・新可児駅前における交通結節点整備											可児市・交通事業者	
		店舗や病院を活用したバス待ち環境の整備(憩いや交流の場の創出)									可児市・主要施設・交通事業者	
(2) 基本方針 地区住民が日常生活の中で安心して利用でき、来訪者にもわかりやすい公共交通利用環境の充実	利用者目線によるわかりやすい情報の提供	総合公共交通マップの作成									可児市・交通事業者	
		バス停の路線図等案内表示									交通事業者・可児市	
		バス停等における多言語表示									交通事業者・可児市	
		バスデータのGTFS化									可児市・交通事業者	
		バスロケーションシステムの導入									可児市・交通事業者	
	割引運賃や利用しやすい支払方法の導入	さつきバス相互、東鉄バス(帷子線)と電話で予約バス(帷子地区)、東鉄バス・YAOバスとKバス・Kタクの乗り継ぎ割引運賃の継続									可児市・交通事業者	
		さつきバスおよび電話で予約バスの回数券販売の継続、さつきバス定期券販売の継続									可児市・交通事業者	
		東鉄バス緑ヶ丘線とさつきバス桜ヶ丘線の運賃格差の是正									可児市・交通事業者	
		一日乗車券の導入									可児市・交通事業者	
	環境や利用者に配慮した車両の導入	ICカードやQRコード等によるキャッシュレス決済の導入検討									可児市・交通事業者 他	
		バリアフリー車両の導入(車両更新時)									交通事業者・可児市	
			ユニバーサルデザインタクシー車両の導入継続								可児市・交通事業者	
バス情報の周知・広報の多様化	バス情報の発信(市広報等でのバス交通の現状やモデルルート等)									可児市・交通事業者		
	バス情報の発信(ケーブルテレビやコミュニティFMでのバス利用促進)									可児市・交通事業者・地域企業等		
	各種講演会・会議等案内への公共交通アクセス方法の記載									可児市・交通事業者・地域企業等		
	市職員のノーカーデーにおける公共交通利用の呼びかけ									可児市		
(3) 基本方針 可児市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進	地域住民による各種活動の実施	地域住民によるバス待合環境の整備									住民・地域団体・可児市・交通事業者	
		バス停周辺における清掃・緑化等の実施									住民・地域団体	
		地域の移動を支える取り組みの実施(互助による輸送)									住民・地域団体・関係団体・可児市・交通事業者	
	バス乗車機会の創出	乗り方教室や出前講座等による地域住民自らが公共交通について学ぶ機会の創出									住民・地域団体・可児市・交通事業者	
		さつきバス無料デーや運転免許自主返納者への回数券配布等によるバス試乗機会の創出									可児市・交通事業者	
	関係機関との連携による公共交通利用促進	市内イベント時における公共交通の利用促進キャンペーン									可児市・関係団体・交通事業者	
		企画切符の導入									可児市・関係団体・交通事業者	
		バス停における観光案内や広告の掲示									可児市・沿線企業・施設・交通事業者	
		名鉄広見線活性化施策(可児市関連分継続事業)									名鉄広見線(新可児駅~御嵩駅)活性化協議会	
	市民等の輸送を担う人材の確保	将来の担い手確保に向けた若年層運転手への就職PR									地域公共交通協議会	
女性運転手への就職PR										地域公共交通協議会		
評価及び推進体制		地域公共交通協議会(各種事業実施、評価・改善、協議会開催等)								地域公共交通協議会		

8 . 計画の達成状況の評価に関する事項

1) 評価・検証の考え方およびその手順

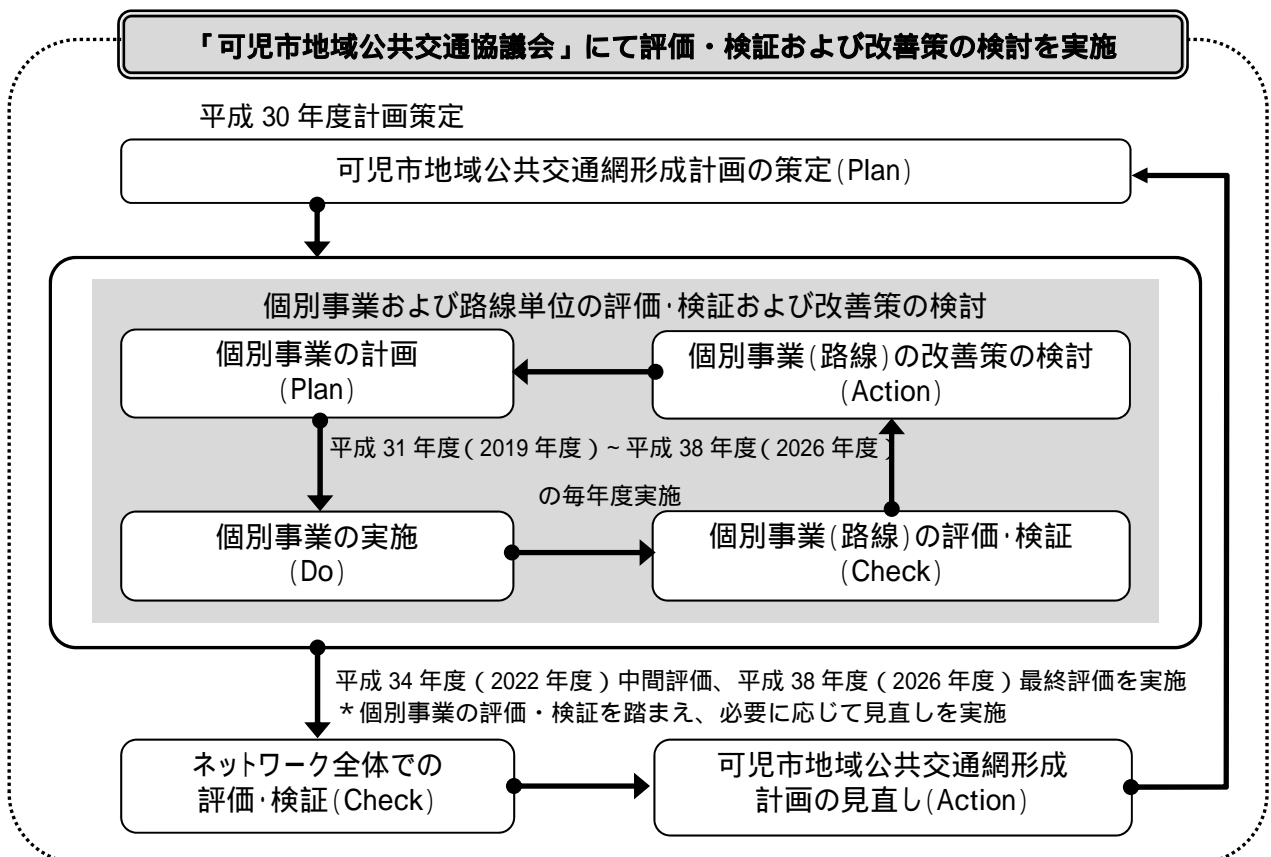
可児市地域公共交通網形成計画は、計画の策定（P）、事業の実施（D）、評価・検証（C）、改善策の検討・計画の見直し（A）といったP D C Aサイクルを毎年繰り返し実施することで効果的な事業の推進を図る。

また、計画に基づき実施した事業の効果や影響を総合的に捉え、計画目標の達成状況の評価・検証することで、計画期間最終年度に可児市地域公共交通網形成計画の見直しを実施する。

< 評価・検証の考え方 >

- 公共交通ネットワーク全体としては、計画期間の中間年度および最終年度に可児市地域公共交通協議会にて評価・検証および改善策の検討を実施することを基本とするが、毎年度実施する個別事業の評価・検証を踏まえ、必要に応じてバス路線の見直し等を実施する。
- 個別事業については、毎年度、各事業主体や事務局が実施状況や目標値の達成状況の評価・検証するとともに、目標値が達成できていない場合の要因分析を踏まえ、改善策を検討した上で、可児市地域公共交通協議会へ諮るものとする。
- 目標年度の平成38年度（2026年度）を最終年度として、上位関連計画における将来都市像等の見直しを踏まえ、可児市地域公共交通協議会にて可児市地域公共交通網形成計画の見直しを実施する。

図 公共交通ネットワークの評価・検証の流れ



2) 公共交通ネットワークの評価・検証

計画期間の中間年度平成 34 年度（2022 年度）および最終年度平成 38 年度（2026 年度）において、公共交通ネットワーク全体の評価・検証を実施する。

評価・検証は、計画の目標で設定した全体目標および各基本方針別の目標とし、中間年度および最終年度とも目標値の達成状況を評価・検証する。

表 計画の目標で設定した全体および各基本方針別の目標値

交通将来像および各基本方針	全体および各基本方針別の目標値
【全体目標】 「また来たい ずっと住みたい まちの魅力を支える公共交通」の実現	【目標値】 公共交通全体の利用者数の維持・増加 公共交通の総合的な満足度の増加
【基本方針】 可児駅・新可児駅、西可児駅を中心とした公共交通ネットワークの維持を基本としつつ、高齢者の日常生活や若者の通学を支える、まちづくりや観光振興と連携した公共交通サービスの提供	【目標値】 公共交通を利用する割合の増加
【基本方針】 地区住民が日常生活の中で安心して利用でき、来訪者にもわかりやすい公共交通利用環境の充実	【目標値】 公共交通の情報・案内のわかりやすさに関する満足度の増加
【基本方針】 可児市の公共交通に関わる全ての関係者が連携・協働し、公共交通を支え育む取り組みの推進	【目標値】 地域主体または地域と交通事業者や可児市が連携・協働した取り組みの実施

3) 個別事業および路線単位の評価・検証

個別事業の評価・検証は、「計画の目標を達成するために行う事業・実施主体」で定めた各種公共交通の利用促進施策等に対応して実施するものであり、効果的かつ効率的な事業実施となるよう、毎年度、各事業の実施主体が進捗状況を踏まえ、個別事業の見直しを検討する。

また、個別事業の実施に伴う各路線への効果と影響についても把握し、安全性や利便性に配慮した運行を確保するため、必要に応じて計画年度中での路線見直しについて、適宜、検討・実施する。

表 路線単位での目標値（路線別日平均利用者数）

路線名		目標値[2026]	現状値[2017]
公共交通軸	可児駅	578,200 人/年	576,997 人/年
	下切駅	174,800 人/年	174,431 人/年
	西可児駅	865,950 人/年	865,050 人/年
	可児川駅	274,770 人/年	274,480 人/年
	日本ライン今渡駅	599,220 人/年	598,600 人/年
	新可児駅	917,830 人/年	916,880 人/年
	明智駅	156,380 人/年	156,220 人/年
	高速バス	237,980 人/年	237,560 人/年
都市内基幹路線	さつきバス（中心循環線）	6,580 人/年	6,317 人/年
	Kバス	1,680 人/年	1,396 人/年
広域支援路線	東鉄バス（八百津線）	3,790 人/年	3,772 人/年
	東鉄バス（緑ヶ丘線）	12,240 人/年	12,190 人/年
	東鉄バス（桜ヶ丘ハイツ線）	361,870 人/年	360,428 人/年
	YAOバス	83,690 人/年	78,894 人/年
地域支援路線	東鉄バス（帷子線）	142,230 人/年	141,668 人/年
	さつきバス（西部線）	15,890 人/年	15,263 人/年
	さつきバス（東部線）	13,370 人/年	12,845 人/年
	さつきバス（桜ヶ丘線）	13,040 人/年	12,529 人/年
	さつきバス（兼山線）	5,030 人/年	4,827 人/年
	電話で予約バス（下恵土・広見地区）	6,100 人/年	5,803 人/年
	電話で予約バス（今渡・川合・土田地区）	8,220 人/年	7,817 人/年
	電話で予約バス（広見東・中恵土地区）	4,450 人/年	4,227 人/年
	電話で予約バス（羽崎・二野・久々利地区）	4,200 人/年	3,997 人/年
	電話で予約バス（大森地区）	2,910 人/年	2,771 人/年
	電話で予約バス（春里・姫治地区）	2,570 人/年	2,441 人/年
	電話で予約バス（帷子地区）	560 人/年	530 人/年
個別輸送	Kタク	1,120 人/年	964 人/年
	一般タクシー	4,750 人/年	4,360 人/年
市内公共交通計		4,499,420 人/年	4,483,257 人/年

* JR各駅、YAOバス、さつきバス、電話で予約バス、一般タクシーは平成29年度、名鉄各駅、高速バス、路線バスは平成28年度、一般タクシーは可児駅および西可児駅での乗込み件数に同乗者数1.0で算定

* 各路線の利用者数は、可児市および各交通事業者が保有する統計データより乗車人員を集計

