

協議第1号

可児市自主運行バス 再編について

令和3年10月再編予定

可児市地域公共交通網形成計画（令和元年7月策定）より

1. 可児市における地域公共交通の主な課題

- ① 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
＜さつきバス＞ 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、乗り継ぎ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＞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。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。
- ② 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の充実
- ③ 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

2. 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

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

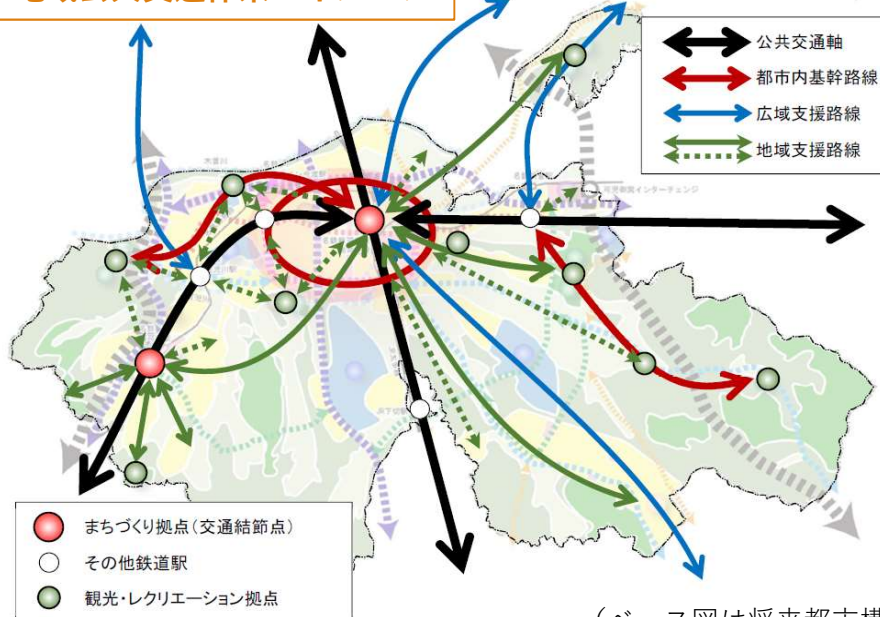
3つの基本方針

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

基本方針Ⅱ 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Ⅲ 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

地域公共交通体系のイメージ



さつきバス再編（案）について

可児市さつきバス再編の基本方針（案）

【令和元年第2回可児市地域公共交通協議会協議資料より】

◆ 都市構造特性からみた再編条件の整理

- 都市内の各拠点や居住地ゾーンを運行ルートとするバス路線を確保する必要がある
- 市内の主要集客施設を結ぶバス路線を確保する必要がある
- 都市計画マスタープランには、「多様な都市機能を結ぶネットワークを強化する」ことが目標として記載されている（「都市機能集積エリア」→中心循環線）
- 地域公共交通網形成計画の基本方針では、まちづくりとの連携がうたわれている
- 最も人口の集積するエリアでは、バスが運行されていない状態にある

◆ 利用実態・特性からみた再編条件の整理

- 直近5年間の利用者数は概ね横ばい状態にある
- 利用頻度は西部線を除いて、週に複数回利用する方が多く、ほぼ毎日利用する方もみられる
- バスの利用目的は各路線とも通院や買物が多いが、通勤も15%以上ある
- 乗り継ぎをしない利用者とさつきバス同士で乗り継ぎをする利用者が同程度存在する
- 各路線とも、中心循環線と重複している区間でのODが少ない
- 兼山線を除いて、1日を通してバス車内の乗車人員が4名を下回る路線はない

◆ その他の再編条件の整理

- 中心循環線と重複して運行している区間をもつ路線があり、複雑な路線網となっている
- 乗り継ぎが分かりにくいなどの意見が寄せられている

さつきバス再編方針（案）

- まちづくりと連携するため、都市機能集積エリア路線（中心循環線）の強化を図る
- 現状の利用者を考慮した再編ルート設定とする
- 人口集積の高い地域を経由する路線を新設する
- 安心して利用できるよう、遅延が少なくなるダイヤ設定とする
- 重複する経路を解消することで、効率的な運行とし、生産性の向上を図る

さつきバス新ルート方針（案）

「わかりやすさ」に重点を置き、ルートを再編します。

◆ 「とりあえず、可児駅へ」

- 地域支援路線（西部線、東部線、桜ヶ丘線、兼山線）から中心循環線、中心循環線から地域支援路線へは、**可児駅で乗り換える**こととします。「とりあえず、可児駅へ行く」という明確な目的地を設定することで、複雑な乗り継ぎを駆使する必要がなくなります。
- 可児駅で乗り換えて利用することにより、**各路線の短縮・効率化**ができます。これにより、事業費を大幅に増やすことなく、**バスを増やすことができます**。中心循環線を1時間に2本に増やし、日曜祝日の運行を行うことができるようになります。

◆ 1目的地 1路線

- **重複路線をできるだけなくす**ことで、目的地へ行くために乗車しなければならない路線が分かりやすくなります。
- 1つの停留所に複数路線が乗り入れることがなく、同じ目的地でも路線によって経由地が変わるということがなくなります。バスの行き先表示を単純化することができます、見やすくなります。

例) 【現行】⑦桜ヶ丘線可児駅行き → 【再編後】⑦可児駅行き
【現行】⑧桜ヶ丘線桜ヶ丘行き → 【再編後】⑧桜ヶ丘行き

◆ 往復同じルート設定

- **行きと帰りを同じルートとする**ことで、わかりやすくします。
ヨシヅヤ可児店から桜ヶ丘方面に帰る場合は、どの時間でも「中心循環線で可児駅に行って、可児駅から桜ヶ丘線」に統一されるので、覚えやすくなります。

【現行イメージ】



【再編後イメージ】



30分ごとに到着する中心循環線



さつきバス再編（案）について

さつきバス新ルート方針（案）

◆ 中心市街地は、いつでもバスに乗れる

- 中心市街地部分は、さつきバスが多数運行していますが、時間によって便数に偏りがあります。これを均衡化することによって、中心市街地においてバスの待ち時間を減らすことができます。

【現行イメージ】 タイミングが悪いとなかなかバスが来ない。



【再編後イメージ】 いつでも少し待てばバスがくる。



- いつも同じ時間に同じ路線のバスがくると、中心市街地において、目的地をいくつも回ることがしやすくなります。

【現行イメージ】



今日は病院の帰りに買い物に行きたいけど、病院が何時に終わるかわからない。
○時に終われば△△線△△行き□：□□に乗って、●時に終われば▲▲線▲▲行き■：■■に乗って… 覚えられないからやめておこうかな。



【再編後イメージ】



今日は病院の帰りに買い物に行きたいけど、病院が何時に終わるかわからない。
毎時□□分と■■分に**中心循環線**があるから、それに乗れば買い物に行ける！

《ヨシツヤ可児店時刻表》

時間によって運行頻度に偏りがみられます

可児市コミュニティバス さつきバス Kani City community bus SATSUKI BUS

よしづやかにてん
ここは **11** **ヨシツヤ可児店**
Yosizuya Kaniten

運賃 **200円** 運行日 **月～土曜日**

小人、障がい者等は半額 定期券、回数券も販売しています 祝日、振替休日、12/29～1/3は運休します

時刻表

種	可児駅行き 種々・可児駅前集合	可児駅行き	①中心循環線 可児まわり	②西側線 環子方通行	③東側線 花ヶ丘方通行	④桜ヶ丘線 桜ヶ丘行き	⑤東山線 東山行き	種
7								7
8	07 ①西側線 50	②中環左 12	①線 17	50				8
9	52 ②西	59 ②線		09				9
10	36 ③東(花)		07		36			10
11	06 ④西 20	②中環左 43	②線 50	④東 48				11
12	15 ②中環左							12
13	40 ④西 54	④東(花) 59	②線 48		54			13
14				16				14
15	12 ④西 30	④東(花)		17	30			15
16	07 ②中環左			16				16
17	12 ④西 38	②中環左 08	①中環右(環) 08	①線 54				17
18			17	①中環右(環) 17				18
19	00 ①西側線 52							19

①中環右 …… ①中心循環線可児まわり ※1 …… ①中心循環線可児まわり(環)は、青野、舟岡公民館、徳野、日本ラウンジ(環)駅、福見センター、文化創造センター、東上屋敷西、東上屋敷、各停には止まりませ
②中環左 …… ②中心循環線可児まわり ※2 …… ②西側線可児駅行き(環)は、可児川西、鳥居塚西、鳥居塚南、鳥居塚、中央及材木、西見には止まりませ
③西 …… ③西側線可児駅行き
④西側線 52 …… ④西側線可児駅行き(環) 52
④東 …… ④東側線可児駅行き
④東(花) …… ④東側線花ヶ丘方通行
②線 …… ②線可児駅可児駅行き ③線 …… ③東山線

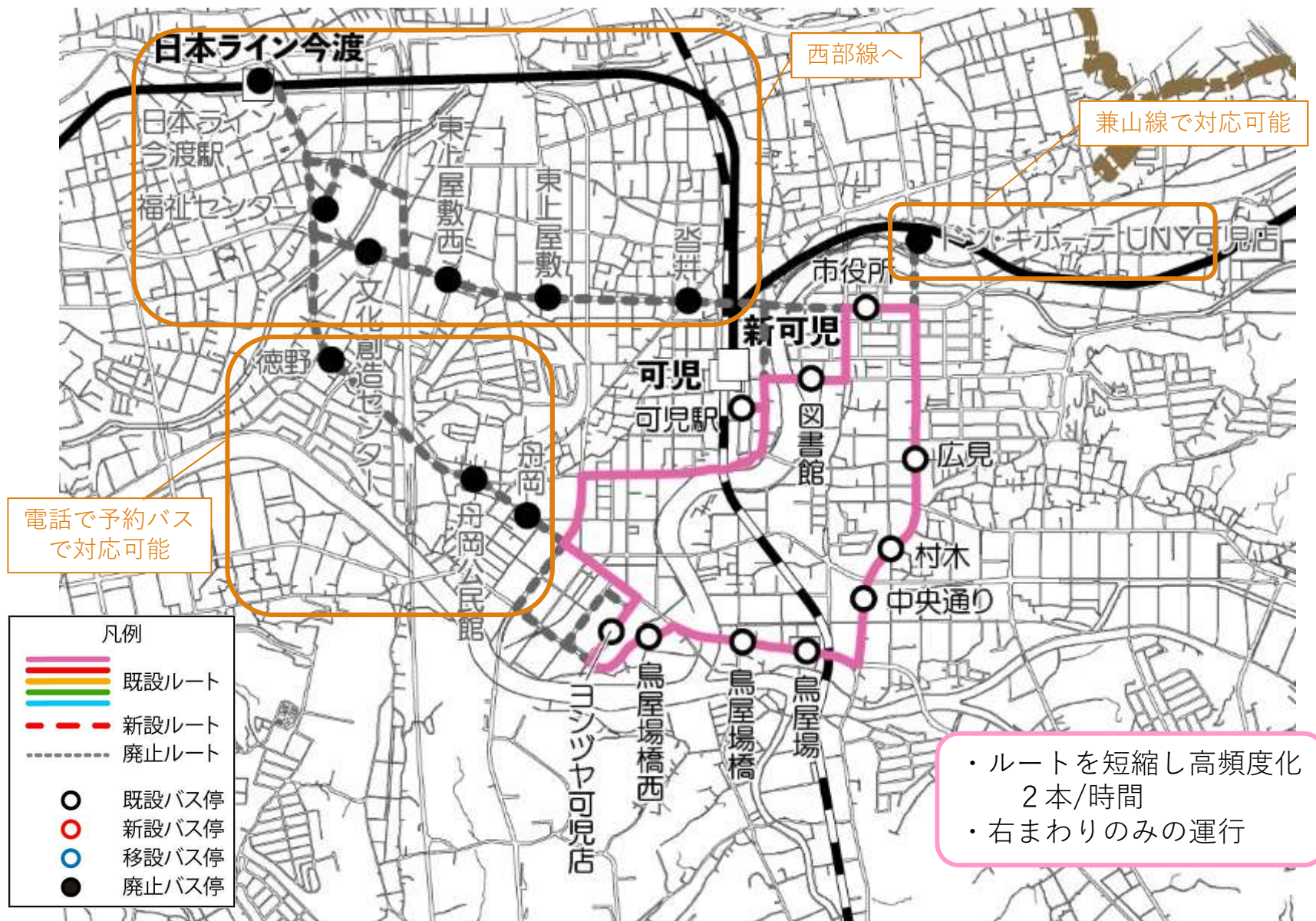
問い合わせ 忘れ物・運行状況についての問い合わせ 東濃鉄道(株) 可児営業所 電話:0574-63-4305
コミュニティバスに関する問い合わせ 可児市役所 電話:0574-62-1111

10分以内に同じルートを走るバスがある

ヨシツヤから可児駅に行く場合、13:40～13:59の20分間に3便あるが、その前後は1時間以上バスがない。

さつきバス再編 (案) について

さつきバス新ルート (案) 中心循環線

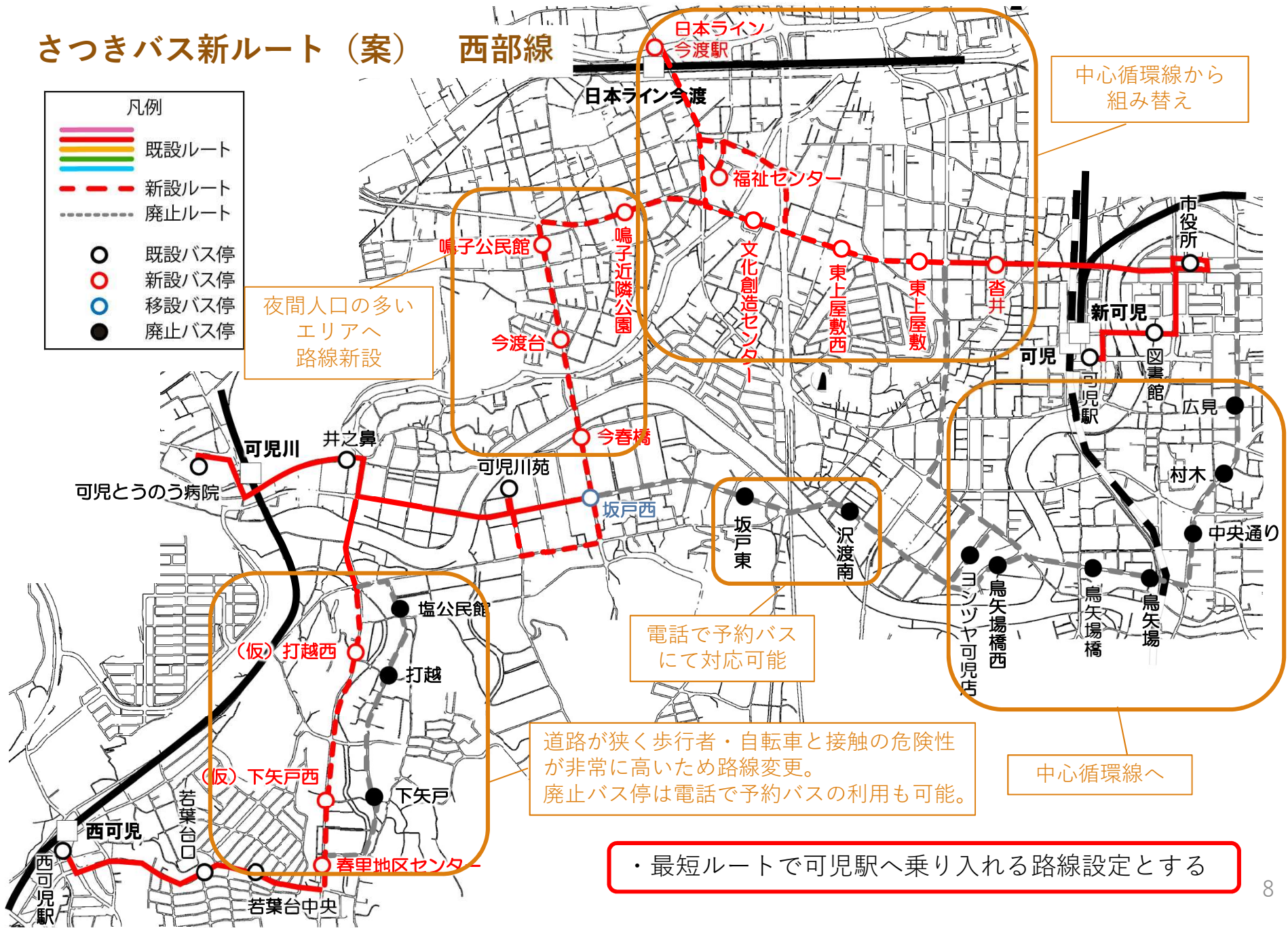


さつきバス再編 (案) について

さつきバス新ルート (案) 西部線

凡例

	既設ルート
	既設ルート
	既設ルート
	新設ルート
	廃止ルート
	既設バス停
	新設バス停
	移設バス停
	廃止バス停



・最短ルートで可児駅へ乗り入れる路線設定とする

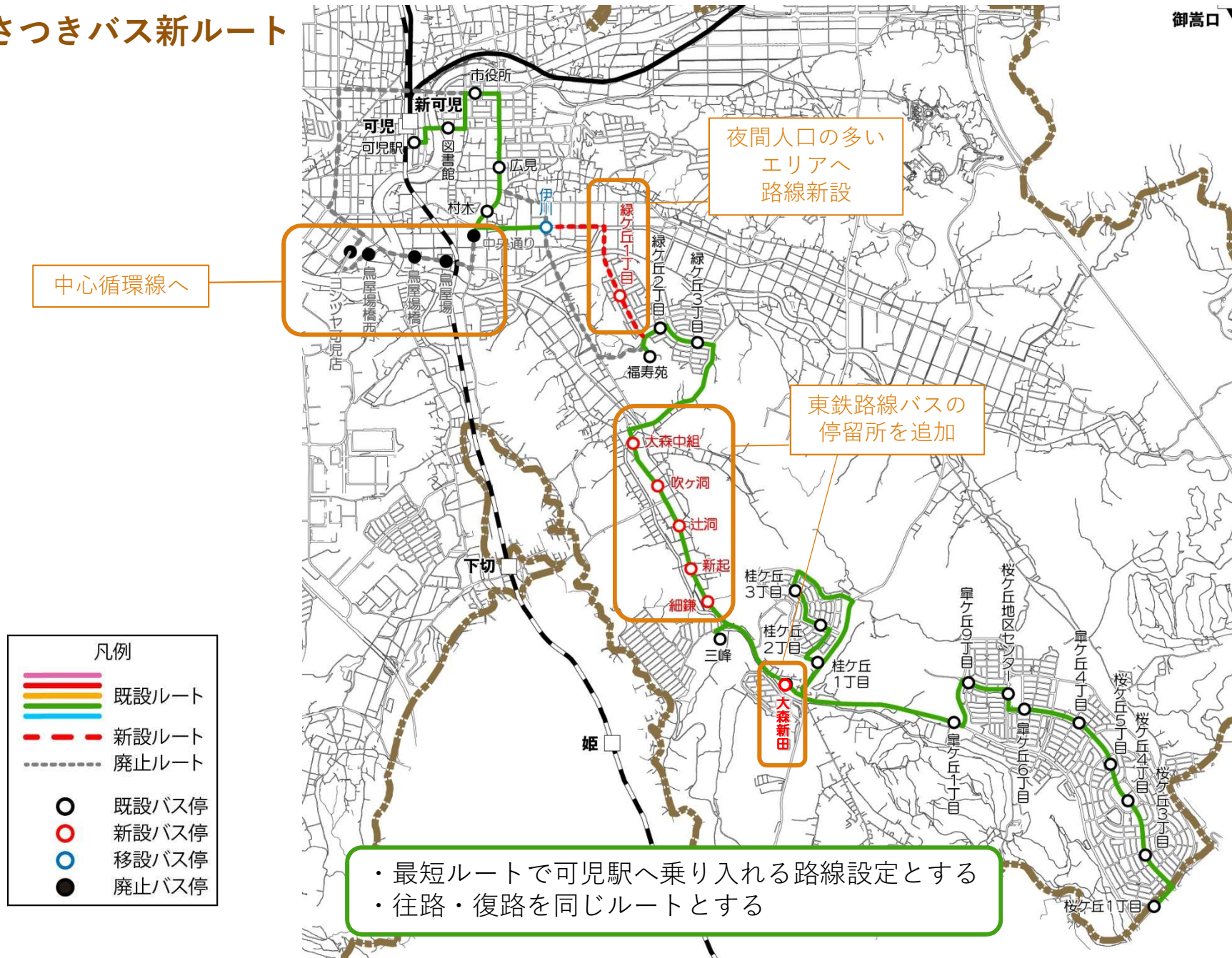
さつきバス再編 (案) について

さつきバス新ルート (案) 東部線



さつきバス再編 (案) について

さつきバス新ルート

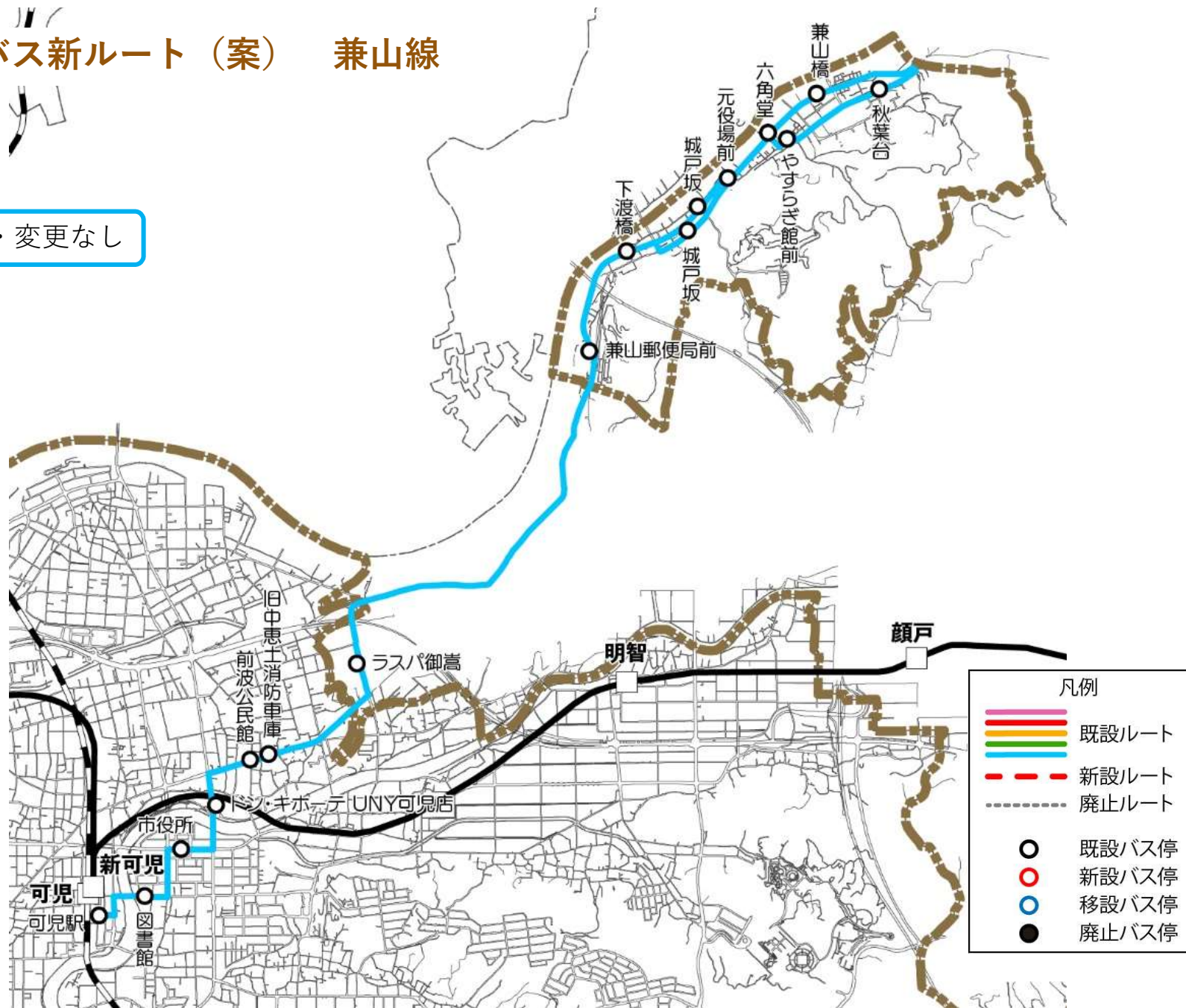


・最短ルートで可児駅へ乗り入れる路線設定とする
 ・往路・復路を同じルートとする

さつきバス再編 (案) について

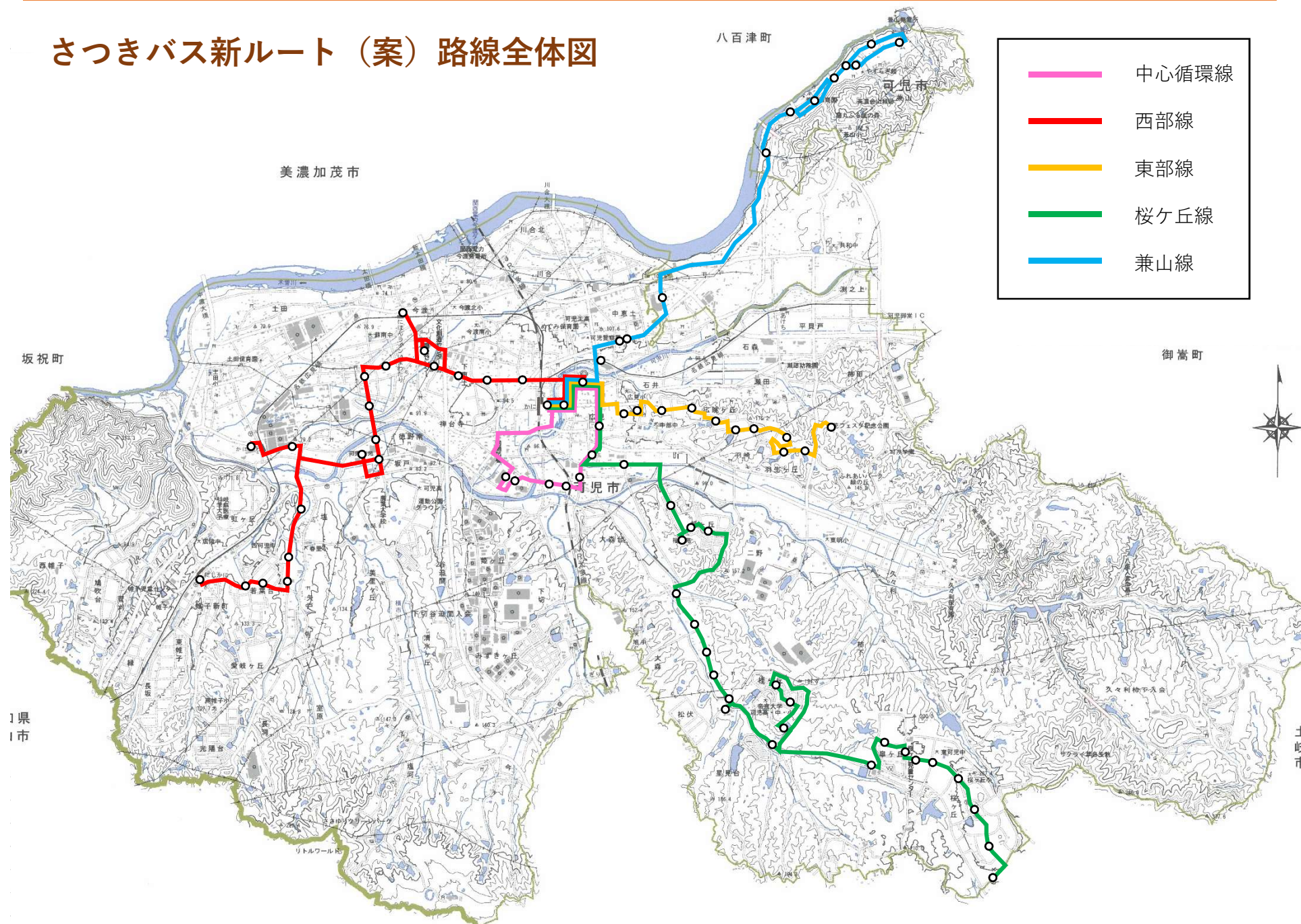
さつきバス新ルート (案) 兼山線

・変更なし



さつきバス再編 (案) について

さつきバス新ルート (案) 路線全体図



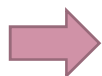
1日乗車券の導入について

◆ 現行「乗継券」の利用方法

- 乗継停留所において、料金支払い後に運転手に乗り継ぐ路線を申し出て「乗継券」を受け取り、乗り継いだ路線の降車時に乗継券を料金箱に入れる。
- 他の路線に乗り継ぐ場合のみ発行。
- 直近の便の利用に限る。
- 乗継停留所・・・市役所 ヨシヅヤ 村木 可児駅

◆ 現行「乗継券」の課題

- 乗継ができる停留所が「市役所」「村木」「ヨシヅヤ」「可児駅」に限られています。このため、どこでも乗り継ぎ可能であるとの勘違いや、乗継停留所であることが分からず利用できない人がいるなど、**わかりにくい**という声が寄せられています。
- 「直近の便の利用」であるかなど、**適正な利用であるか**を乗務員が判断することが困難な場合があります。



これらの課題解消のため、乗継券を廃止し、1日乗車券を導入する

◆ 「1日乗車券」を導入した場合のメリット

- 新路線は、可児駅での乗り継ぎが多くなりますが、これに伴う**乗車料金の負担を抑える**ことができます。
- 複数の目的地へ行く場合は、**乗車料金が今までより安くなります**。
- 乗務員が適正利用であるかのチェックがしやすくなるため、**トラブル減少**につながります。
- 「わかりにくさ」がなくなるため、**利用者の増加**が見込めます。

1日乗車券の導入について

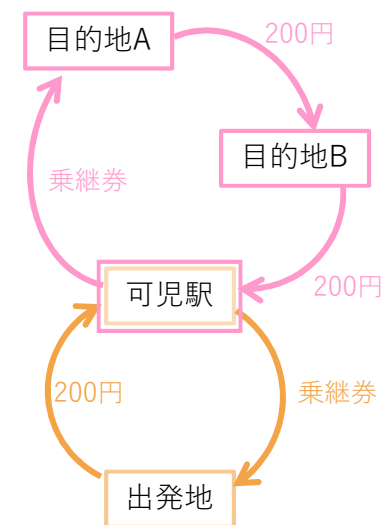
◆ 「1日乗車券」の料金について

すでに乗継券を利用している人3%(乗継券利用報告書より)に、新路線となったことで乗り継ぎ利用しなければならない人23.9%(令和元年度OD調査結果より)を合わせ、概ね25%の方が乗り継ぎ(定期除く)が必要になると仮定し、試算する。年間乗車人数47,000人に、新たに乗り継ぎが発生した13,000人を加え、再編後の乗車のべ人数を60,000人として検討する。定期券はいずれの1日乗車券を導入しても人数が変わらないと仮定し、検討に含まない。

乗継をする 10人に1人が 往復利用+1の場合	1日乗車券なし 乗継券のみの場合 (現行)	1日乗車券 300円の場合	1日乗車券 400円の場合	1日乗車券 500円の場合
利用者	60,000	60,000	60,000	60,000
内乗継利用者	15,000	15,000	15,000	15,000
1乗車運賃収入	9,000,000	5,700,000	5,700,000	5,700,000
1日乗車券運賃収入	-	2,250,000	3,000,000	3,750,000
運賃収入合計	9,000,000	7,950,000	8,700,000	9,450,000

乗継をする 5人に1人が 往復利用+1の場合	1日乗車券なし 乗継券のみの場合 (現行)	1日乗車券 300円の場合	1日乗車券 400円の場合	1日乗車券 500円の場合
利用者	60,000	60,000	60,000	60,000
内乗継利用者	15,000	15,000	15,000	15,000
1乗車運賃収入	9,000,000	5,400,000	5,400,000	5,400,000
1日乗車券運賃収入	-	2,250,000	3,000,000	3,750,000
運賃収入合計	9,000,000	7,650,000	8,400,000	9,150,000

【現行の
往復利用+1
イメージ】



- 1日乗車券を導入し、利用する方の割合が増えると、運賃収入が減少します。
- 1日乗車券を多くの方に利用いただくよう利用促進を図りたいのですが、バス運行の持続可能性を考慮すると、一定の運賃収入も必要となります。

➡ 1日乗車券を 500円 とする

さつきバスダイヤ再編方針

◆ さつきバス日曜日・祝日運行開始

- 普段さつきバスを利用する人で電話で予約バスの利用に抵抗感を持つ方が、日曜日・祝日の移動が可能となり、利便性が向上します。
- ゴールデンウィークなどの大型連休の場合、病院は休日すべて休診とせず診療を行っている場合があります。電話で予約バスの利用に抵抗感を持つ方でも切れ目なく受診が可能となります。
- 東鉄バス帷子線の減便により著しく利便性が低下してしまった方の利用機会が増加するため、利便性を改善することができます。
- 文化創造センターでの日曜・祝日のイベントに、さつきバスでのアクセスが向上することで、公共交通機関での来場を促すことができます。渋滞緩和が見込め、臨時駐車場やシャトルバスの経費軽減が期待できます。
- 子育て健康プラザがオープンして以降、長期休暇中に小学生のみでの可児駅までの利用が増加しています。日曜日・祝日にも同様の利用が見込め、学生を子育て健康プラザマへ送迎する親の負担を軽減することができます。さらには将来の公共交通機関利用の抵抗感軽減につながることができます。
- 電話で予約バスの日曜日・祝日の運行は、1地区1便であるため利用者が増加すると希望の時間に予約が取れなくなります。さつきバス利用可能者が移行することで電話で予約バスに余裕ができ、希望の時間に予約が取りやすくなります。
- 可児駅・文化創造センター・花フェスタ記念公園などへ、電話で予約バスの利用に抵抗感があった方も日曜・祝日に行くことができるようになります。これらの施設を拠点としたKバス利用が見込まれます。

さつきバス再編（案）について

さつきバスダイヤ再編方針

- ◆ すべての便を中心循環線に接続させます。
- ◆ 高齢者の日常生活と若者の通学をターゲットとしたダイヤ編成とします。
（可児市地域公共交通網形成計画 基本方針1より）
- ◆ 西部線は東鉄路線バス帷子線との接続を考慮します。
- ◆ 月曜～金曜の午前中は、西部線で「とうのう病院」への通院を考慮します。
- ◆ 文化創造センターの午後公演を考慮します。
- ◆ 東鉄路線バス八百津線可茂特別支援学校経由便に中心循環線・西部線・東部線・桜ヶ丘線を接続させます。
- ◆ 新可児駅・可児駅及び西可児駅で、鉄道との乗り継ぎを考慮します。
- ◆ さつきバスに遅れが生じやすいことから、乗り継ぎに余裕のあるダイヤとします。
- ◆ 平日と土休日の運行ダイヤを変えます。

路線名	運行時間・便数（平日）			運行時間・便数（土休日）			【現行】運行時間・便数（月～土）		
	時間	便数		時間	便数		時間	便数	
		上り	下り		上り	下り		上り	下り
中心循環線	7時台～18時台	18便		8時台～18時台	13便		8時台～18時台	6便	5便
西部線	7時台～18時台	7便	6便	7時台～18時台	6便	5便	7時台～19時台	7便	6便
東部線	7時台～18時台	5便	7便	8時台～18時台	3便	3便	7時台～18時台	6便	7便
桜ヶ丘線	7時台～17時台	4便	4便	7時台～18時台	3便	3便	7時台～16時台	4便	4便
兼山線	7時台～14時台	4便		8時台～12時台	2便		8時台～16時台	4便	

電話で予約バス再編（案）について

電話で予約バス再編の基本方針（案）

◆ 都市構造特性からみた再編条件の整理

- ・ 市内には人口が集積するエリアが点在しているほか、住居系ゾーンは広範に分布しており、バス路線では対応しきれない需要に応じた交通サービスを展開する必要がある

◆ 利用実態・特性からみた再編条件の整理

- ・ 直近5年間の利用者は横ばい状態である
- ・ 各運行区域とも、バスで行きたい施設について基本的にカバーしている
- ・ 各運行区域とも、利用回数の多い停留所はエリア内だけではなく、将来都市構造図における都市機能集積エリアにも存在している
- ・ 電話で予約バスの利用率は2.5%であり、利用していない方のうち22.4%は条件が整った場合に利用意向がある

◆ その他の再編条件の整理

- ・ 電話で予約バスの利用率は2.5%であり、利用していない方のうち22.4%は条件が整った場合に利用意向がある利用が可能となる条件の回答ボリュームが多い条件のうち、電話で予約バスとして対応できるものは「運行本数、乗り継ぎ時間、バス停の近接性、予約のわかりやすさ」である
- ・ さつきバスの路線再編とリンクした運行区域の見直しが必要である
- ・ 利用したい施設と運行区域が一致していない、運行時間が長いことがあるという声が寄せられている

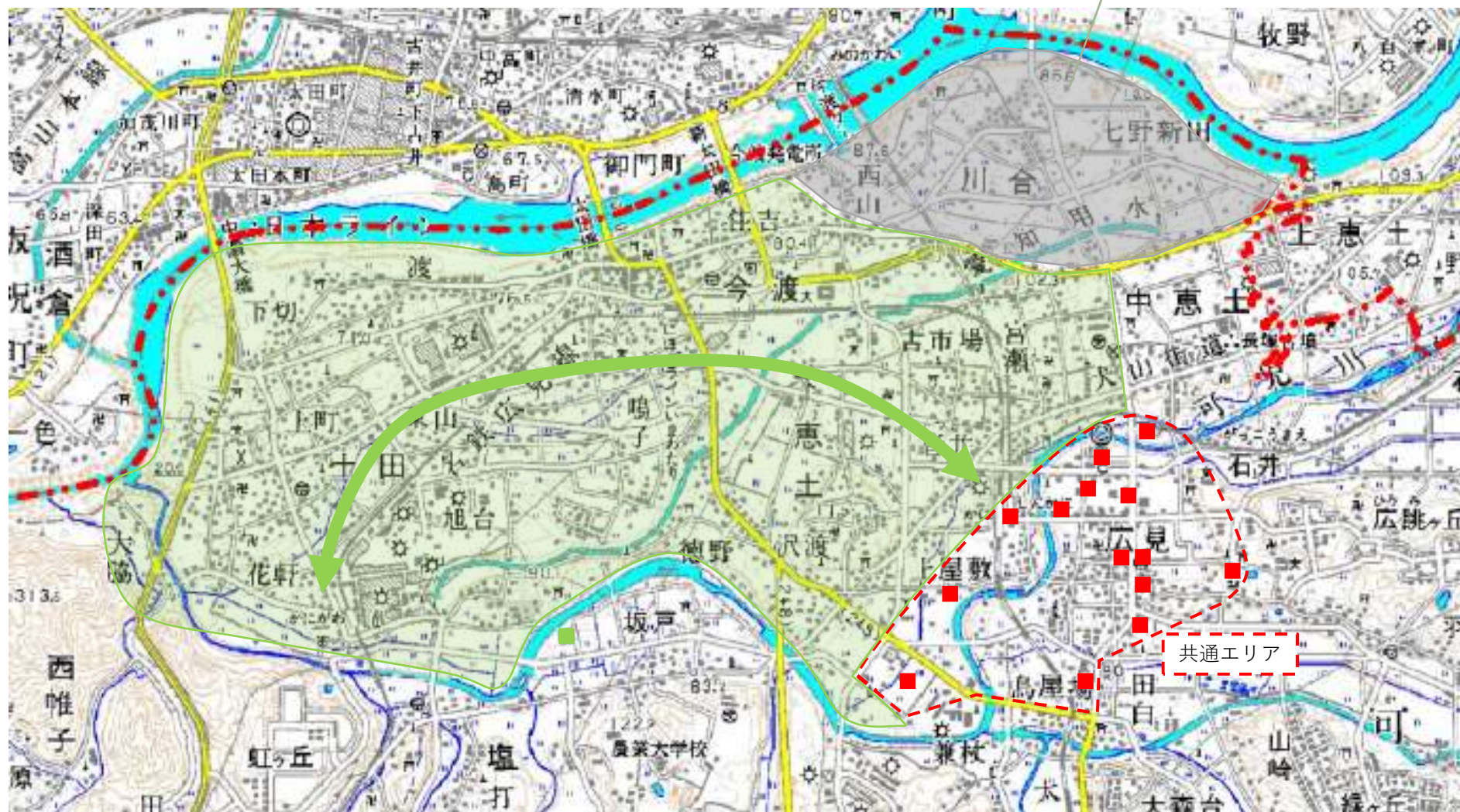
電話で予約バス 運行区域再編方針（案）

- さつきバスの再編と同様に、都市機能集積エリアを意識した運行区域とする
- 現状の運行区域を基本としつつ、生活圏に配慮した運行区域を再設定する

電話で予約バス再編 (案) について

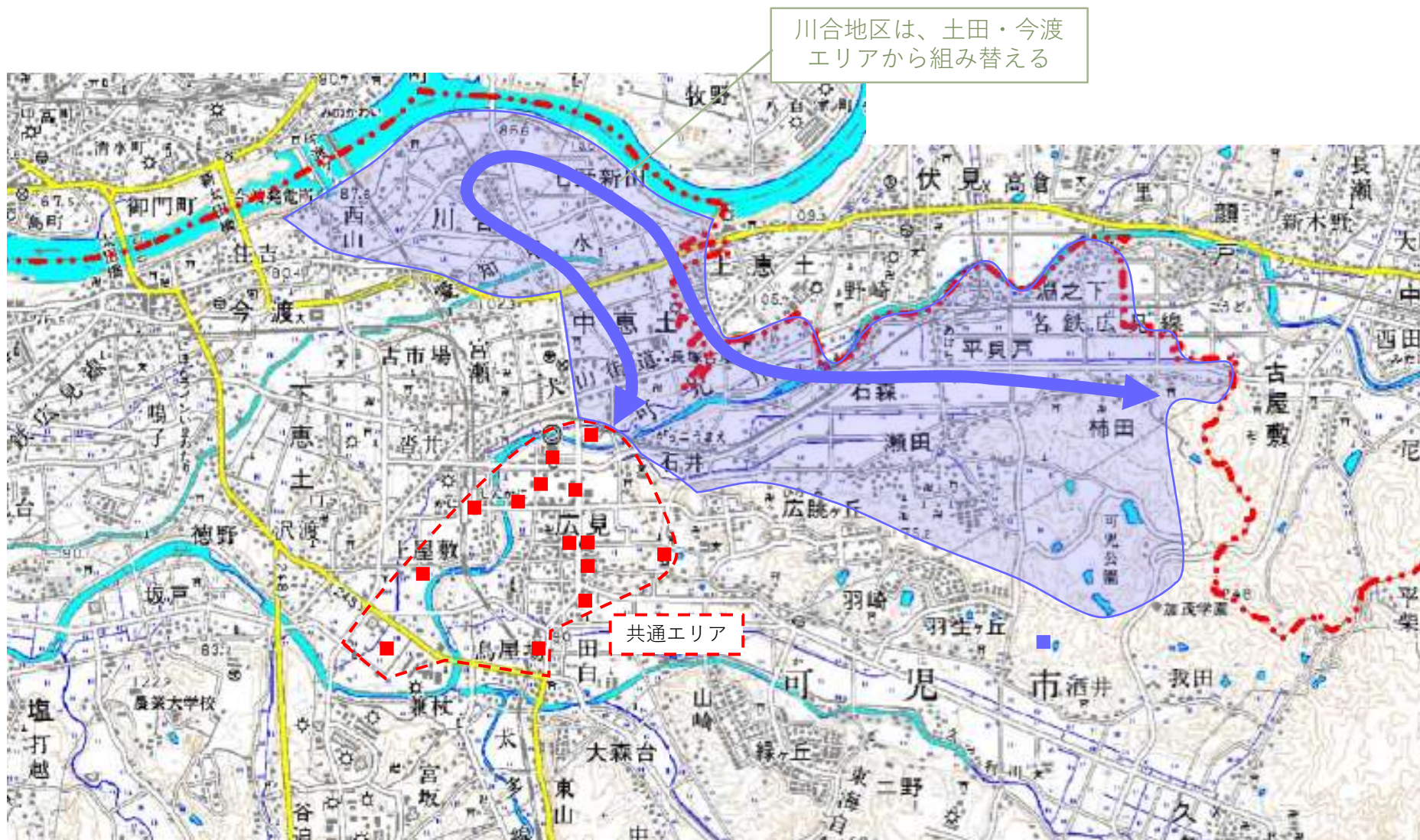
電話で予約バス区域再編 (案) 今渡・川合・下恵土地区

川合地区は
中恵土・広見東
地区へ



- 生活圏域を考慮し、下恵土地区を土田・今渡地区に含め、川合地区を中恵土・広見東地区へ組み替える

電話で予約バス区域再編 (案) 川合・中恵土・広見東地区

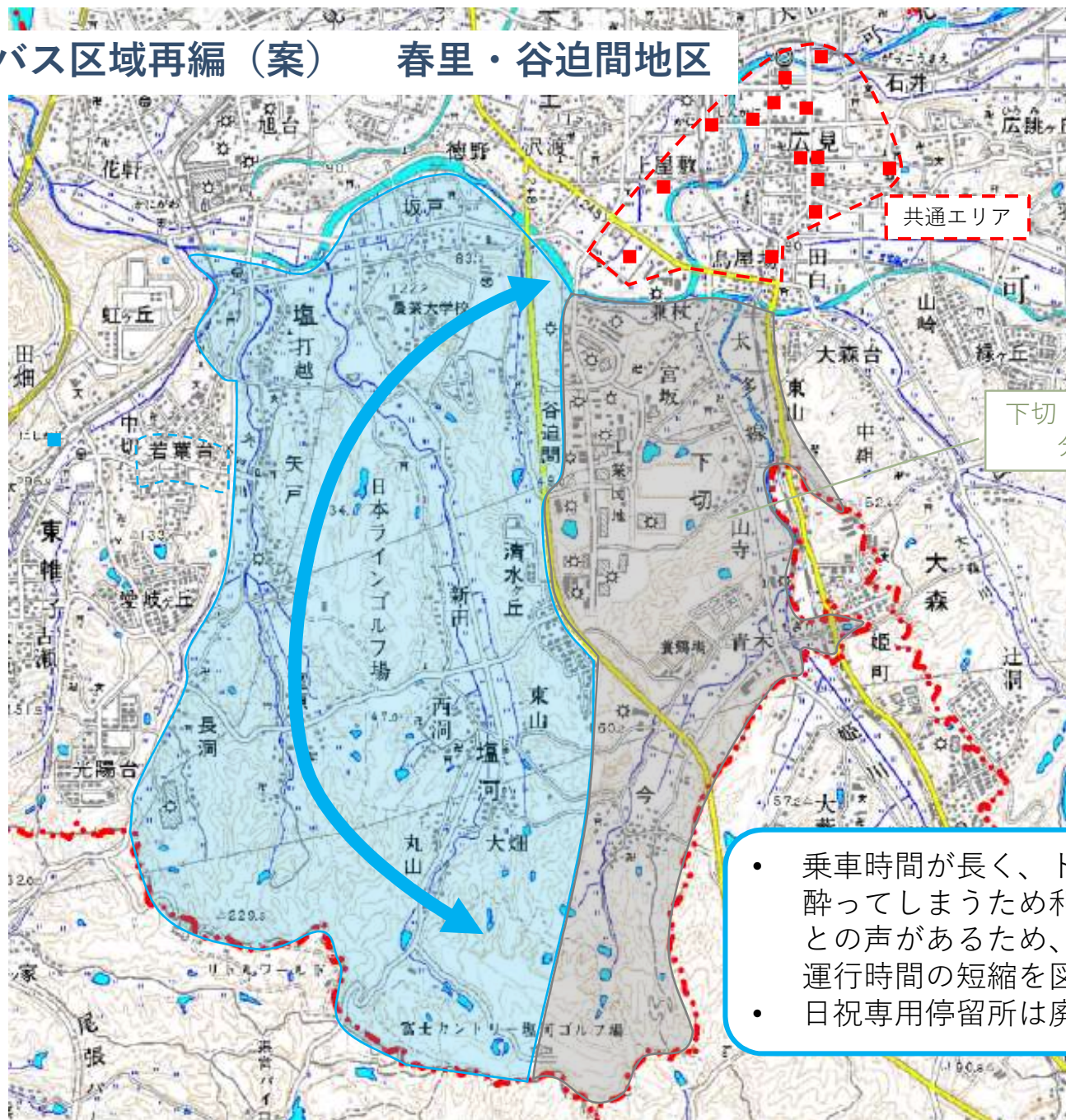


川合地区は、土田・今渡
エリアから組み替える

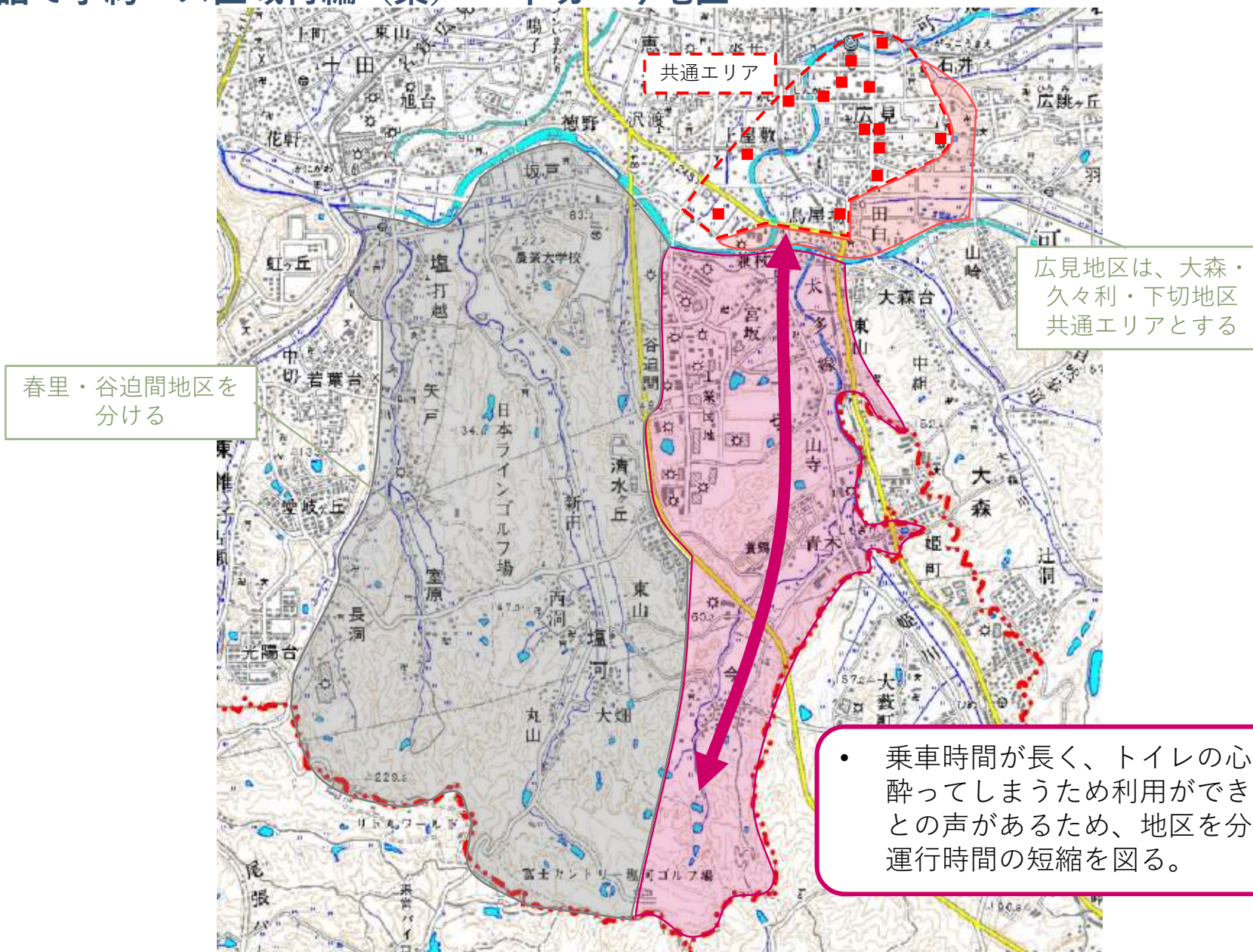
共通エリア

- 生活圏域を考慮し、下恵土地区を土田・今渡地区に含め、川合地区を中恵土・広見東地区へ組み替える

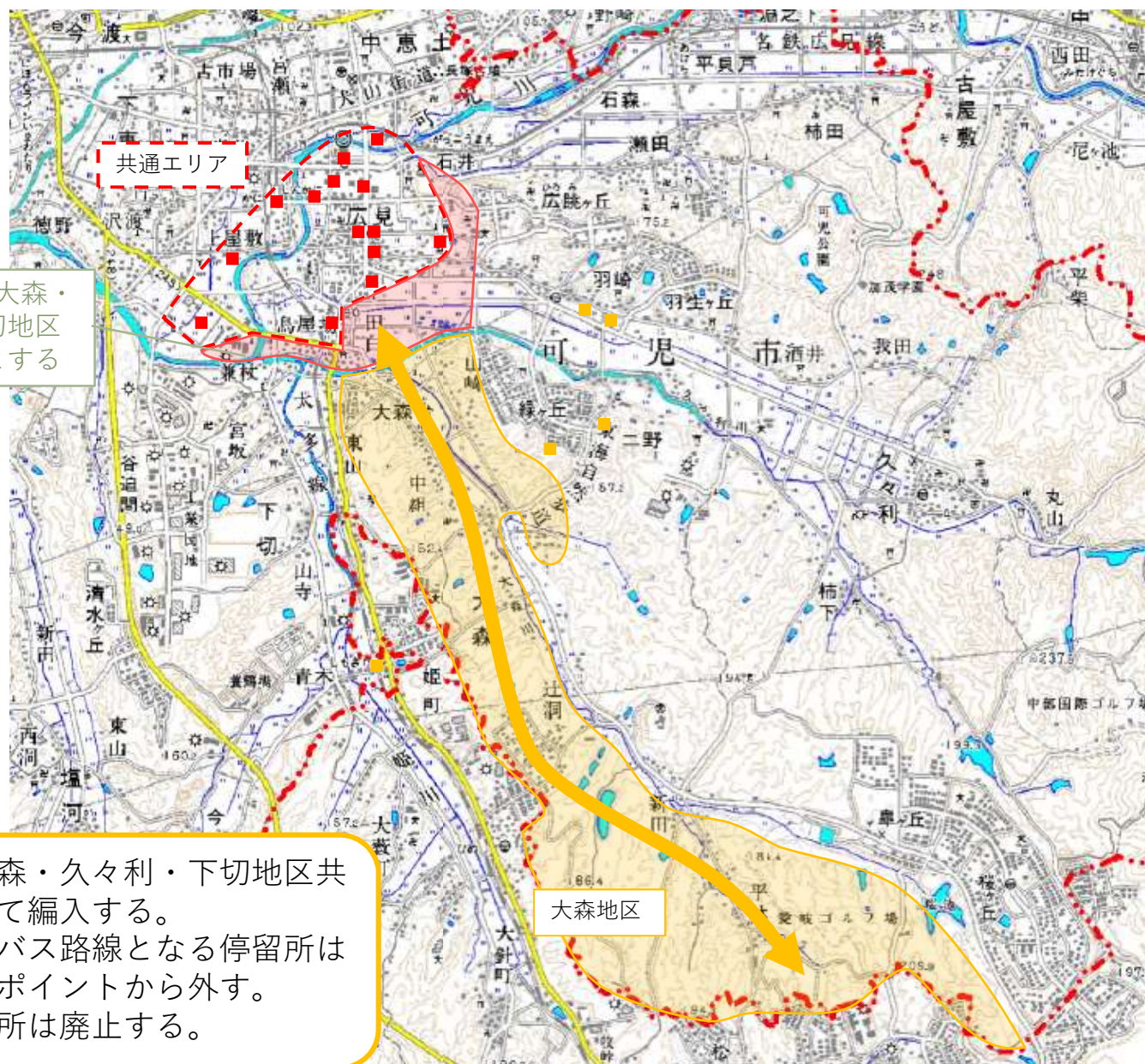
電話で予約バス区域再編（案） 春里・谷迫間地区



電話で予約バス区域再編（案） 下切・今地区



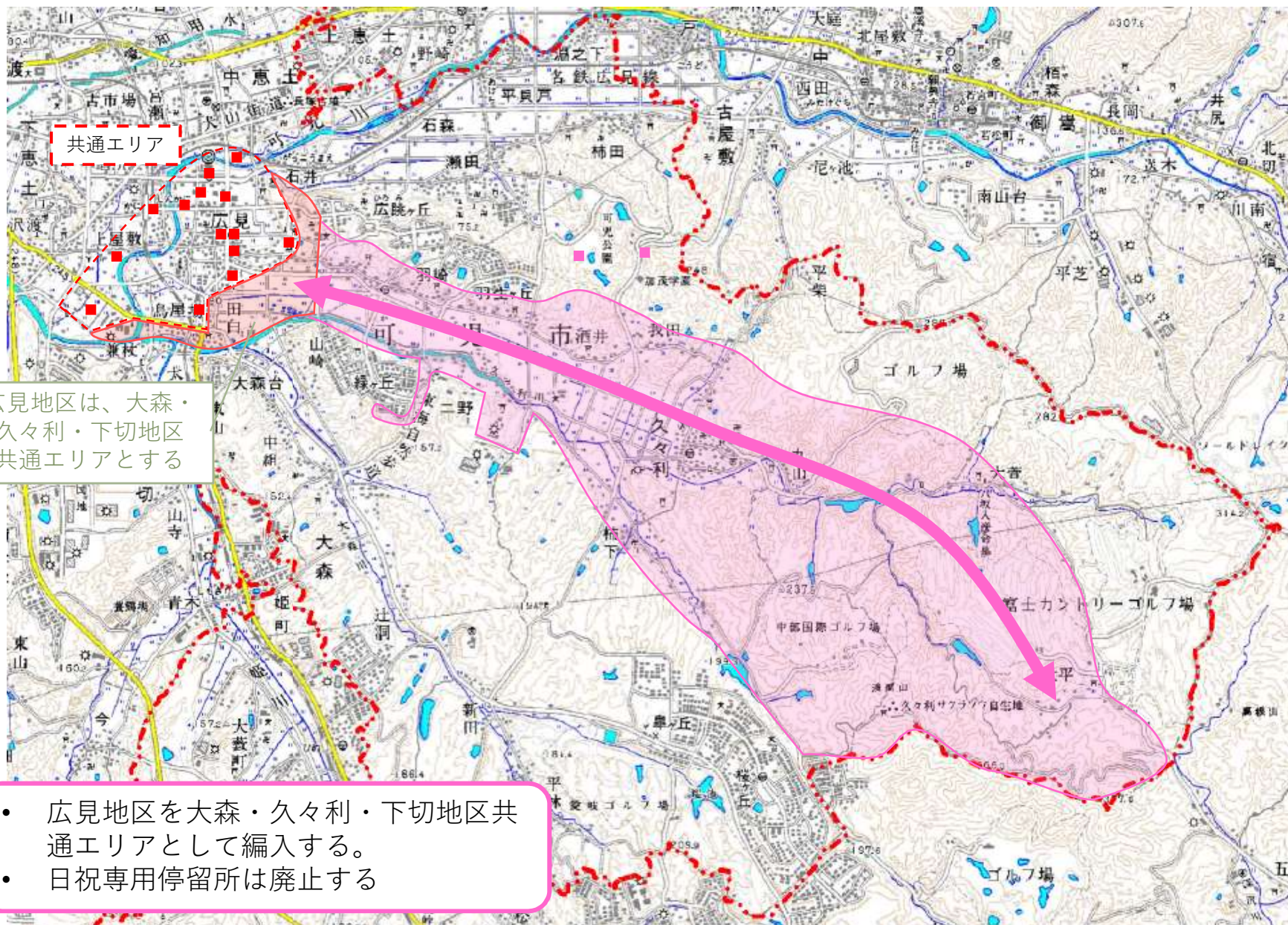
電話で予約バス区域再編（案） 大森地区



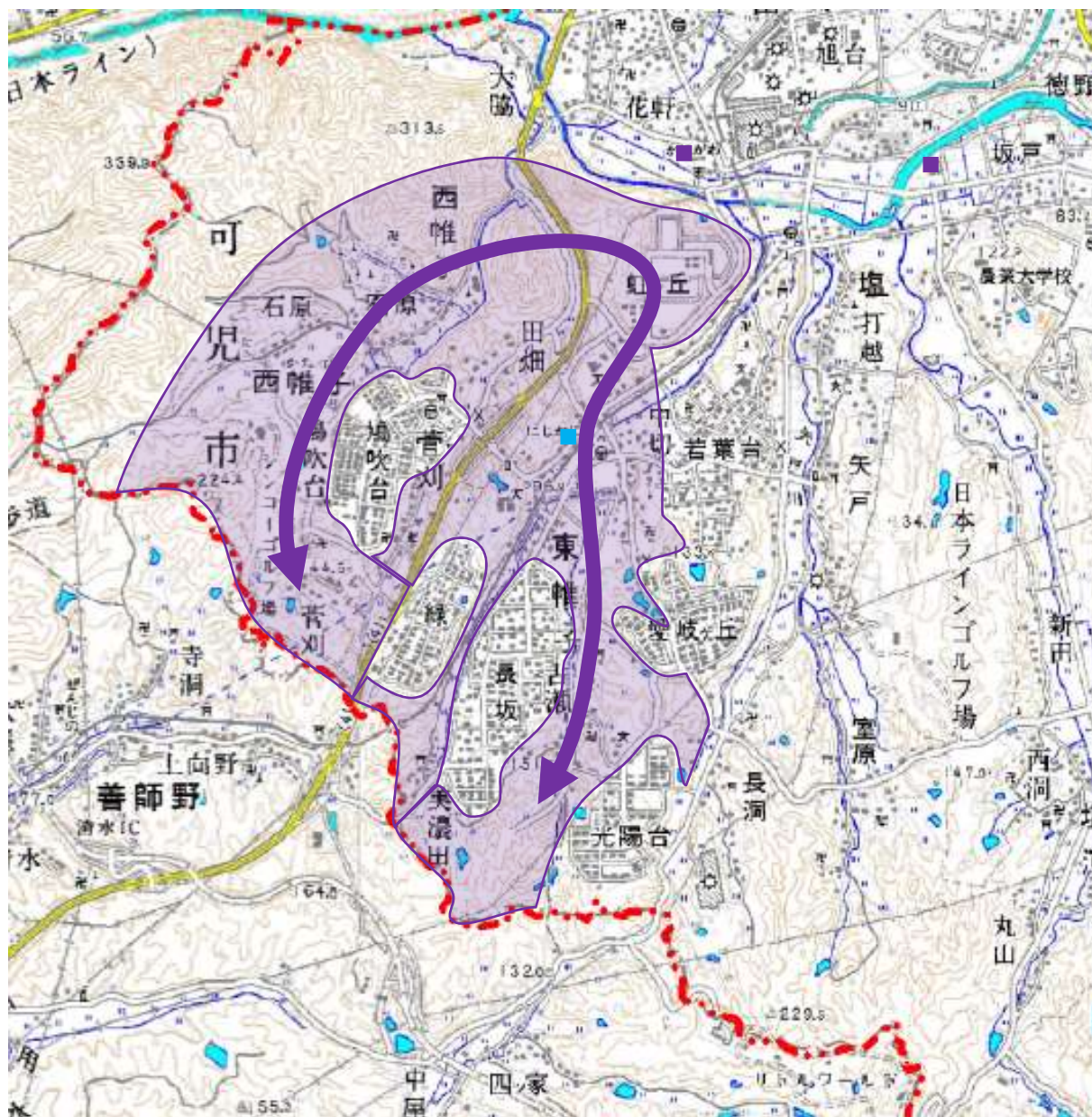
- 広見地区を大森・久々利・下切地区共通エリアとして編入する。
- 新規にさつきバス路線となる停留所はミーティングポイントから外す。
- 日祝専用停留所は廃止する。

電話で予約バス再編 (案) について

電話で予約バス区域再編 (案) 羽崎・二野・久々利地区



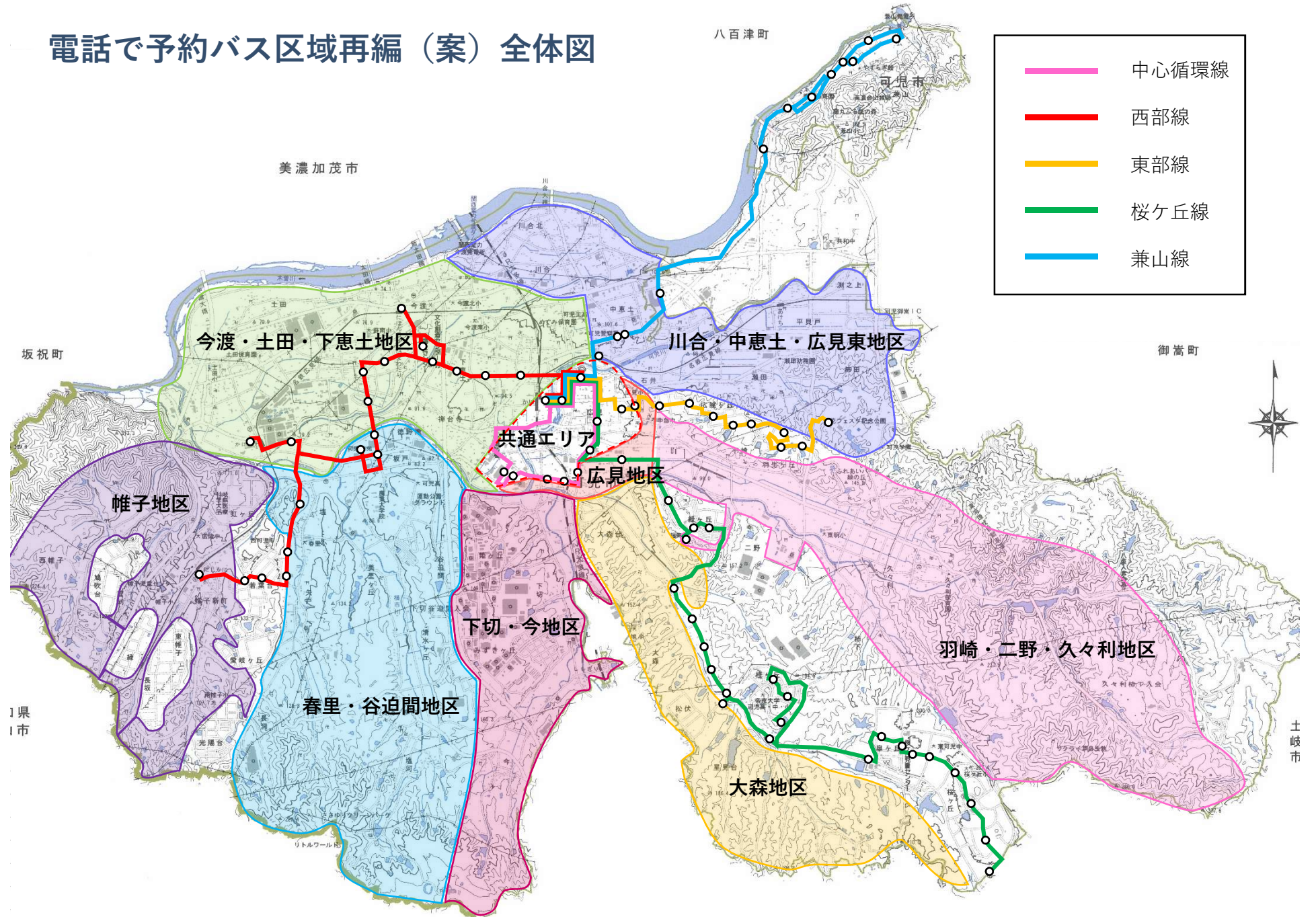
電話で予約バス区域再編 (案) 帷子地区



• 変更なし

電話で予約バス再編 (案) について

電話で予約バス区域再編 (案) 全体図



今後のスケジュールについて

今後のスケジュールについて

	R2.9月	9月～12月	R3.1月	R3.1～3月	4～9月	10月
事業者				運行許可申請 		運行開始
地元説明		自治連・地元説明 新規停留所隣接 土地所有者説明 				
地域公共交通協議会	開催 (書面) ●		開催 ●			
その他・準備				新設停留所 道路占用許可申請 バス停修繕箇所調査 バス停時刻表作成 パンフレット作製 (さつきバス・予約バス ・公共交通総合) 乗車券作成	周知 (広報かに ・ケーブルテレビ可児 ・FMらら・各種SNS 他) 新規バス停設置 バス停修繕	