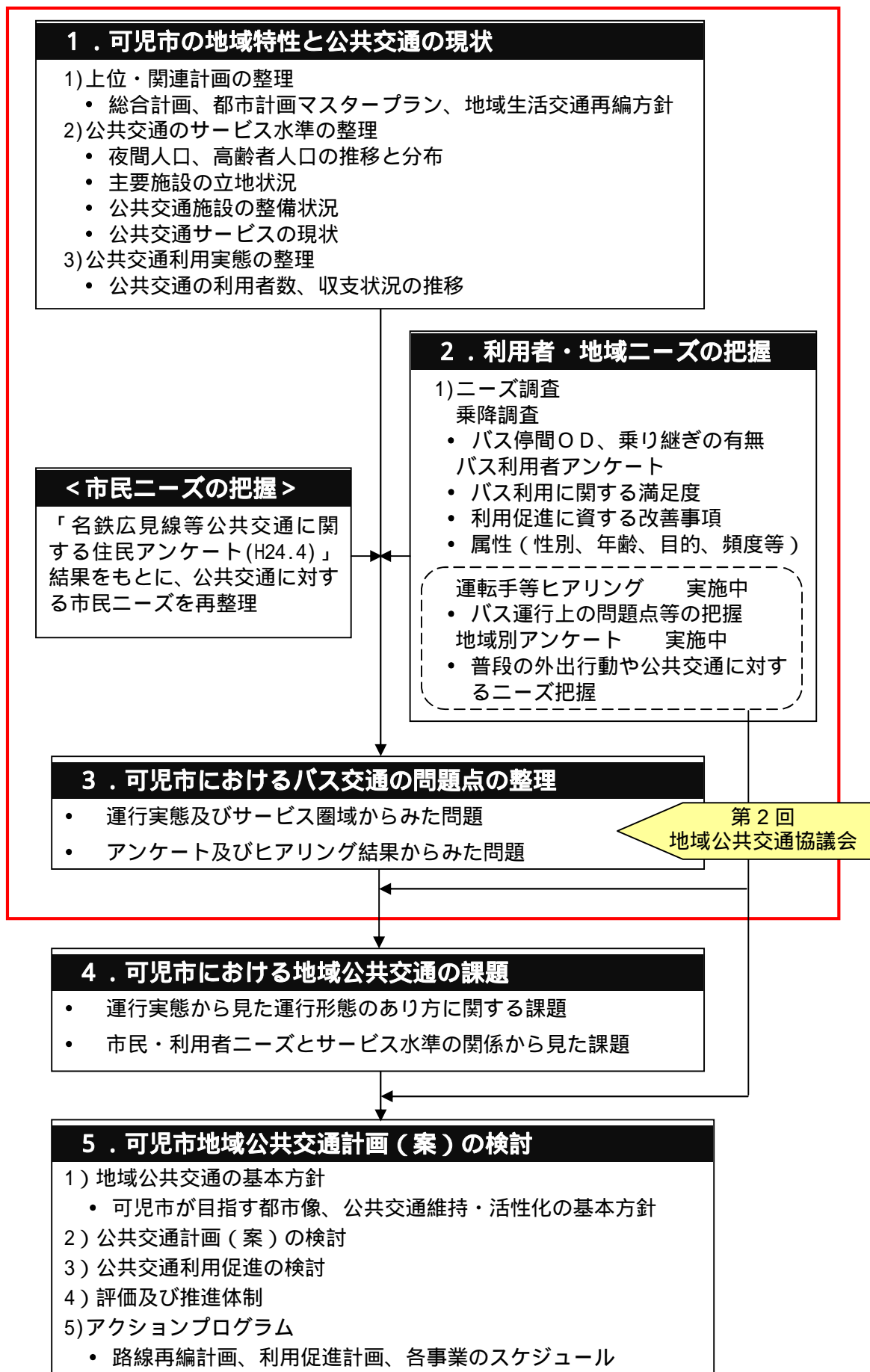


調査事業の進捗状況報告

調査の枠組み



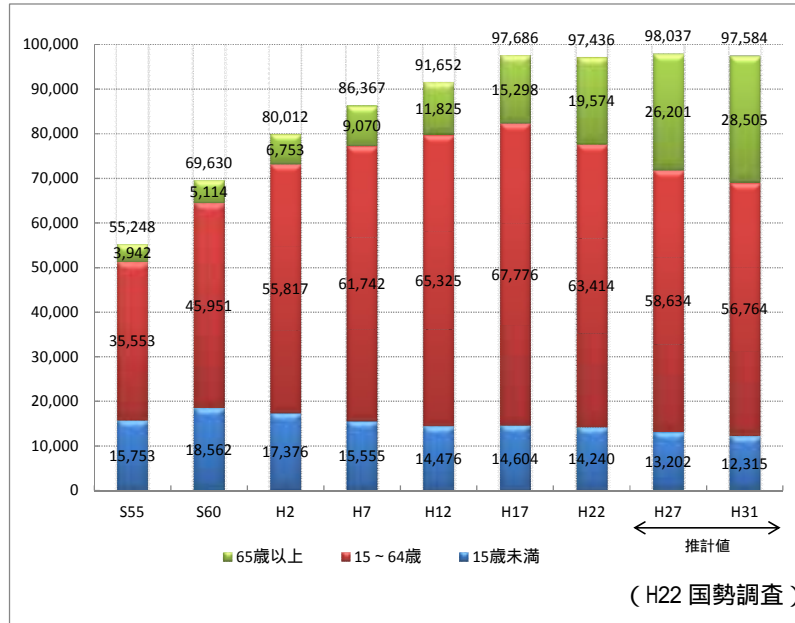
1. 可児市の地域特性と公共交通の現状

1. 可児市の地域特性

人口推移

可児市の人口は平成 17 年をピークに、今後も横ばいの予測となっている。高齢化率は今後さらに増加する予測となっている。

図 可児市の人口構成推移



主要施設立地状況

主要施設は、主に鉄道駅周辺や市中心部に多く立地している。

図 主要施設立地状況



通勤・通学流動

通勤流動は名古屋市、美濃加茂市、多治見市との結びつきが強くなっており、通学流動は名古屋市、美濃加茂市、御嵩町との結びつきが強くなっている。

図 通勤流動

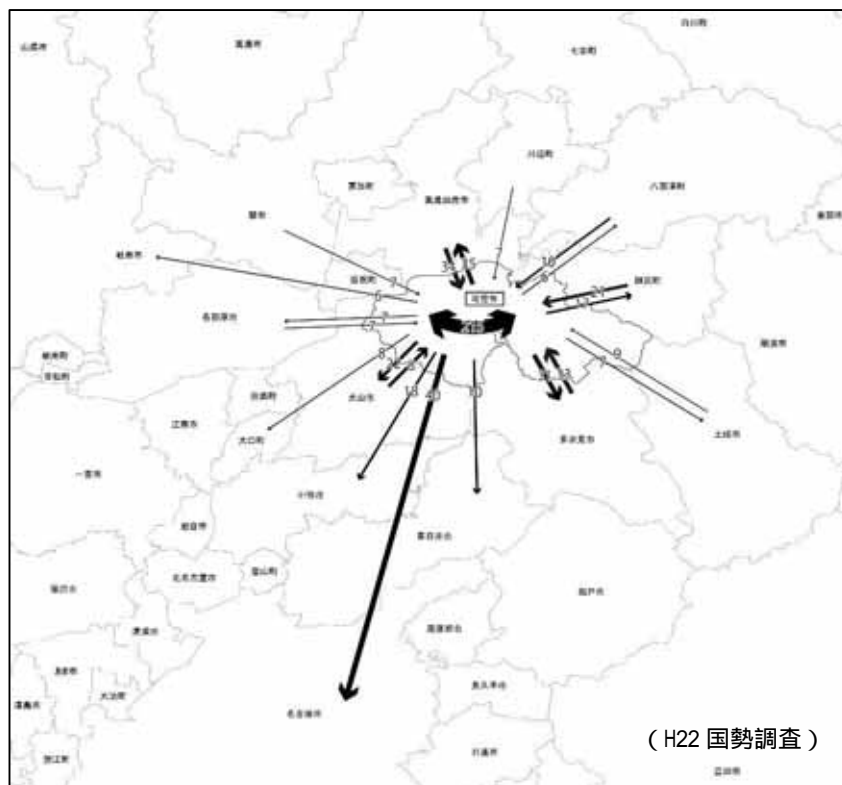
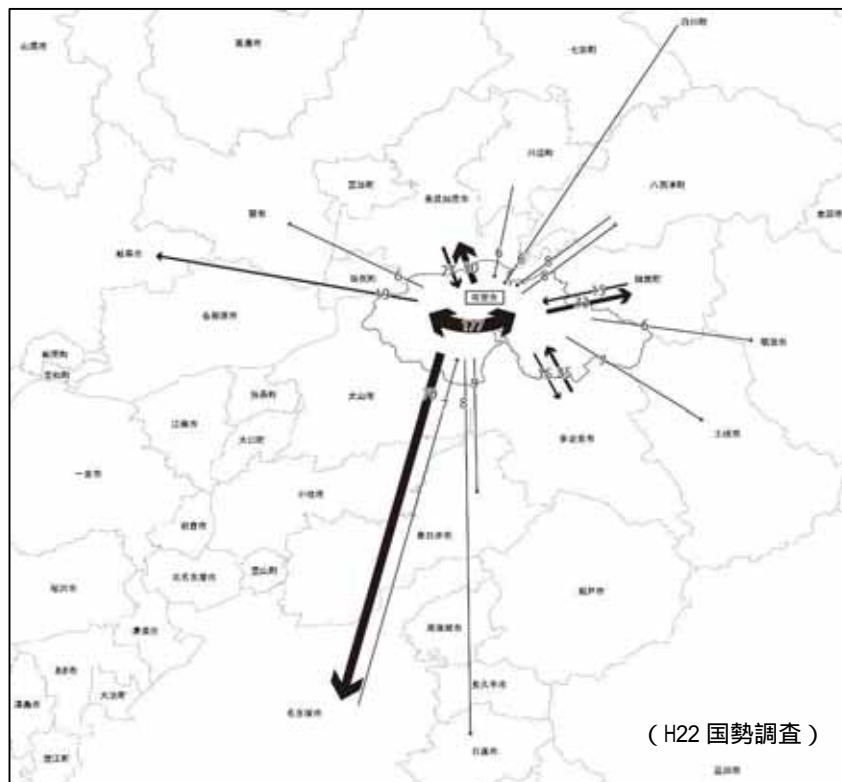


図 通学流動



2. 可児市の公共交通の現状

公共交通施設の整備状況

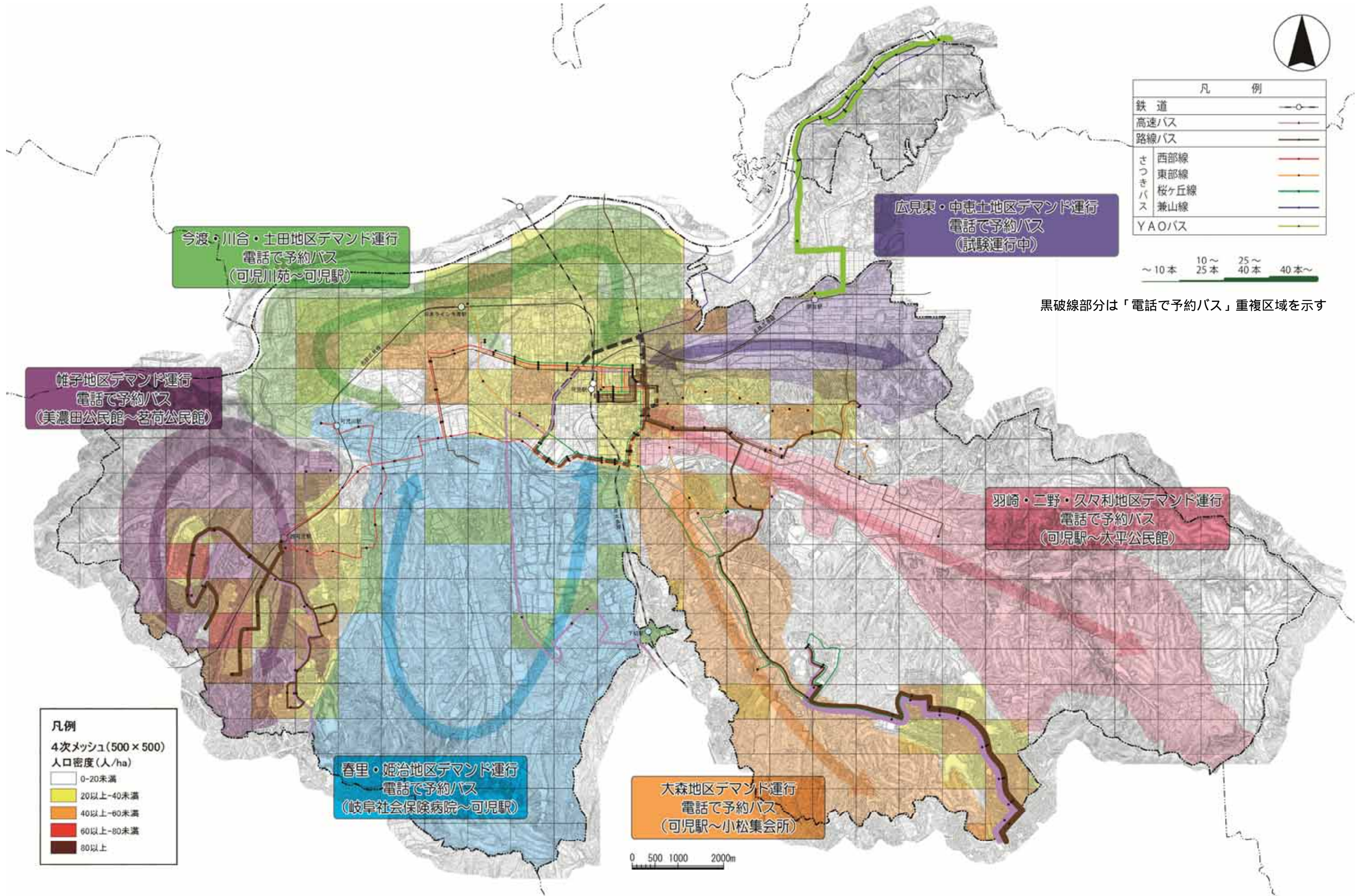
市内外を結ぶ公共交通軸として、鉄道2路線、都市間高速バス3路線、東鉄バス3路線、YAOバスが機能している。

市内の公共交通網は、東鉄バス3路線、生活交道路線として機能する「さつきバス」4路線及び「電話で予約バス」6地区（1地区は試験運行中）によって形成されている。

表 市内公共交通施設一覧

鉄道	<p>名鉄広見線 JR太多線</p>
路線バス	<p><都市間高速バス> 西可児・名古屋線 桜ヶ丘ハイツ・名古屋線 可児市役所前・名古屋線</p> <p><東鉄バス> 桜ヶ丘ハイツ線（桂ヶ丘三丁目～桜ヶ丘一丁目～明和団地～多治見駅北口） 緑ヶ丘線（可児駅前～緑ヶ丘団地～桜ヶ丘ハイツ～多治見駅前） 八百津線（可児駅前～牧野～和知～八百津町ファミリーセンター前） 帷子線（旧春里線）（西可児駅前～緑、長坂八丁目、光陽台） 花フェスタ公園線（可児駅前～可児市役所前～花フェスタ記念公園） 久々利線（可児駅前～羽生ヶ丘～久々利）</p> <p><YAOバス> YAOバス（明智駅～兼山橋～八百津高校・八百津町ファミリーセンター前）</p>
さつきバス	<p>西部線（市役所～西可児駅～岐阜社会保険病院～市役所） 東部線（市役所～羽生ヶ丘～文化創造センター～市役所） 桜ヶ丘線（市役所～あけぼの橋～桂ヶ丘～桜ヶ丘） 兼山線（市役所～兼山）</p>
電話で予約バス	<p>今渡・川合・土田地区（可児川苑～可児駅） 羽崎・二野・久々利地区（可児駅～大平公民館） 春里・姫治地区（岐阜社会保険病院～可児駅） 帷子地区（美濃田公民館～茗荷公民館） 大森地区（可児駅～小松坂集会所） 広見東・中恵土地区（可児駅～東柿田集会所） 試験運行中</p>

図 可児市公共交通網と人口メッシュ



凡 例		
鉄 道	—○—	
高速バス	—+—	
路線バス	—	
せっきバス	西部線	—
	東部線	—
	桜ヶ丘線	—
	兼山線	—
YAOバス	—	

~10本 10~25本 25~40本 40本~

黒破線部分は「電話で予約バス」重複区域を示す

今渡・川合・土田地区デマンド運行
電話で予約バス
(可児川苑~可児駅)

広見東・中恵土地区デマンド運行
電話で予約バス
(試験運行中)

帷子地区デマンド運行
電話で予約バス
(美濃田公民館~茗荷公民館)

羽崎・二野・久々利地区デマンド運行
電話で予約バス
(可児駅~大平公民館)

春里・姫治地区デマンド運行
電話で予約バス
(岐阜社会保険病院~可児駅)

大森地区デマンド運行
電話で予約バス
(可児駅~小松集会所)

凡例	
4次メッシュ(500×500)	
人口密度(人/ha)	
0-20未満	□
20以上-40未満	□
40以上-60未満	□
60以上-80未満	□
80以上	□

0 500 1000 2000m

コミュニティバスの変遷

平成 12 年 10 月にさつきバスを 9 路線で運行開始して以来、平成 22 年に川合・土田線をデマンド運行「電話で予約バス」として本格運行したことを皮切りに、利用者の少ない路線等から順次「電話で予約バス」へと移行している。

表 コミュニティバス変遷一覧

年月	変更内容
平成 12 年 10 月	さつきバス運行開始
平成 17 年 10 月	兼山町との合併に伴い兼山線を新設
平成 21 年 9 月	川合・土田線で「電話で予約バス」を試験運行
平成 22 年 4 月	川合・土田線を廃止 今渡・川合・土田地区「電話で予約バス」を本格運行
平成 22 年 10 月	羽崎・久々利線、清水ヶ丘・西可児線、西可児・姫治線で「電話で予約バス」を試験運行 兼山線がラスパ御嵩へ乗り入れを開始
平成 23 年 4 月	羽崎・久々利線、清水ヶ丘・西可児線、西可児・姫治線を廃止 羽崎・二野・久々利地区、春里・姫治地区で「電話で予約バス」を本格運行
平成 24 年 4 月	虹ヶ丘・坂戸線を廃止 帷子地区、大森地区で「電話で予約バス」を本格運行
平成 24 年 10 月	大森・桜ヶ丘線を経路変更し、桜ヶ丘線に改称 広見東・中恵土線で「電話で予約バス」を試験運行

図 コミュニティバスの変遷（平成 21 年以前）

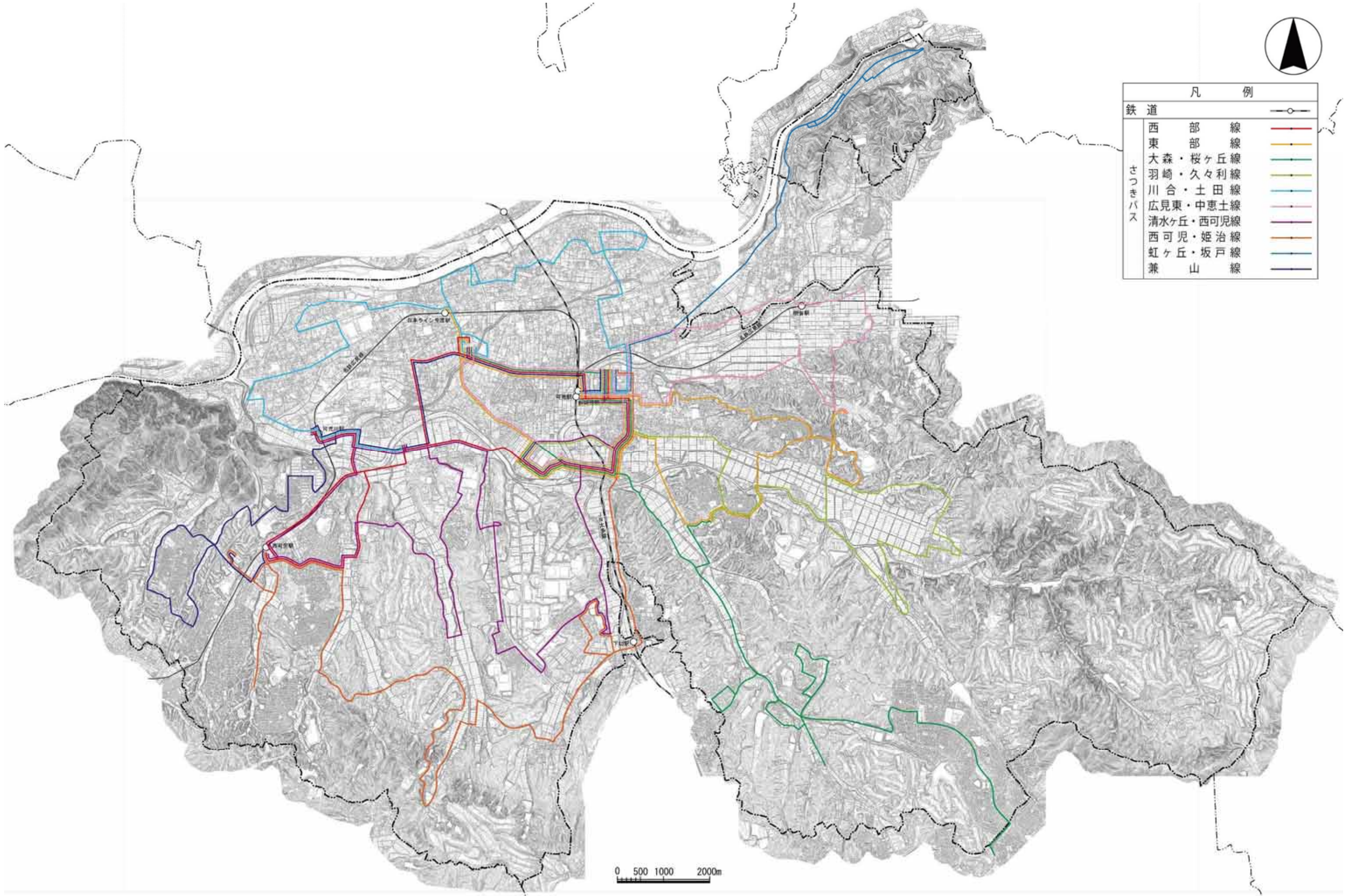


図 コミュニティバスの変遷（平成 22 年現在）

【平成 22 年 4 月】

今渡・川合・土田地区「電話で予約バス」を本格運行

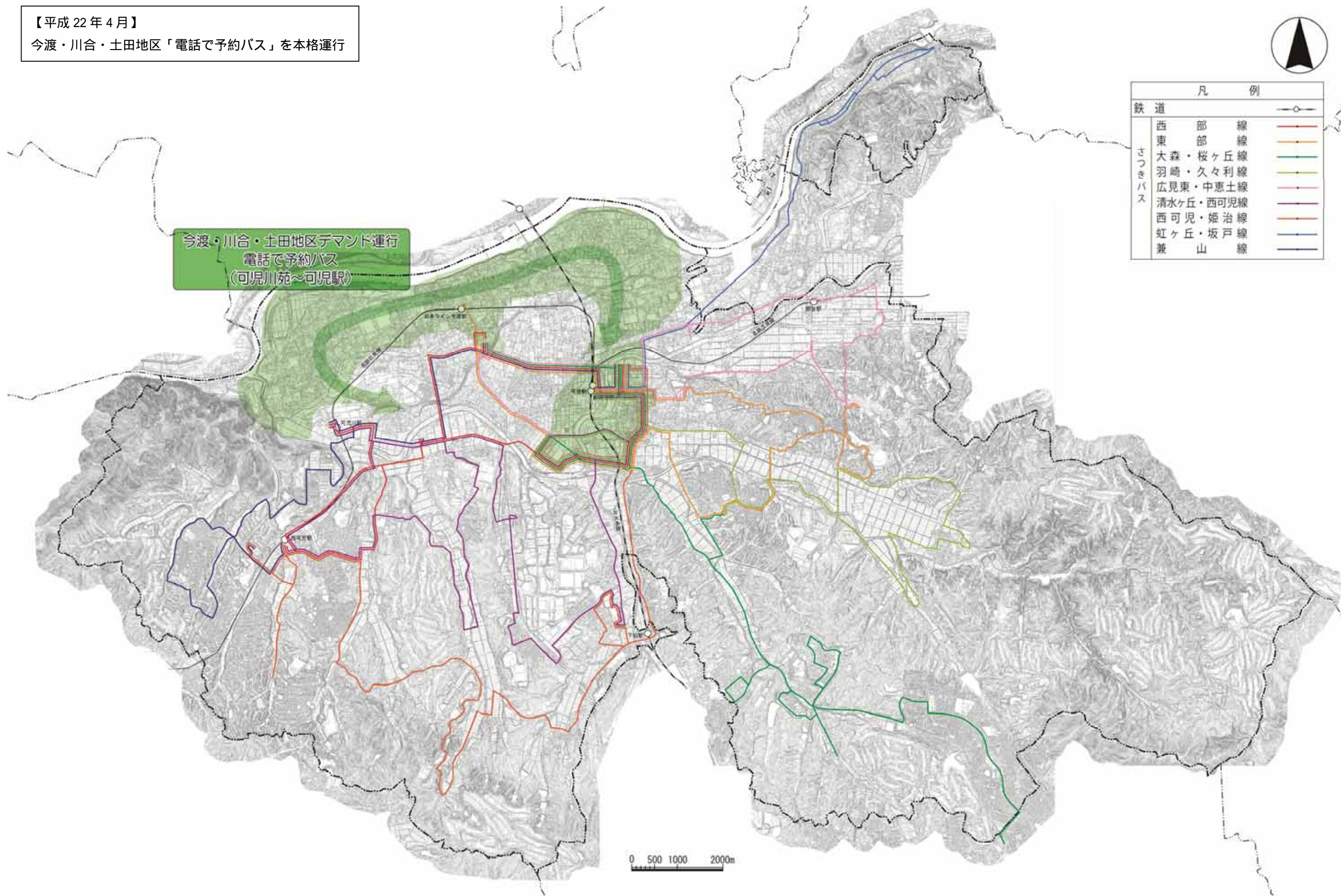


図 コミュニティバスの変遷（平成 23 年現在）

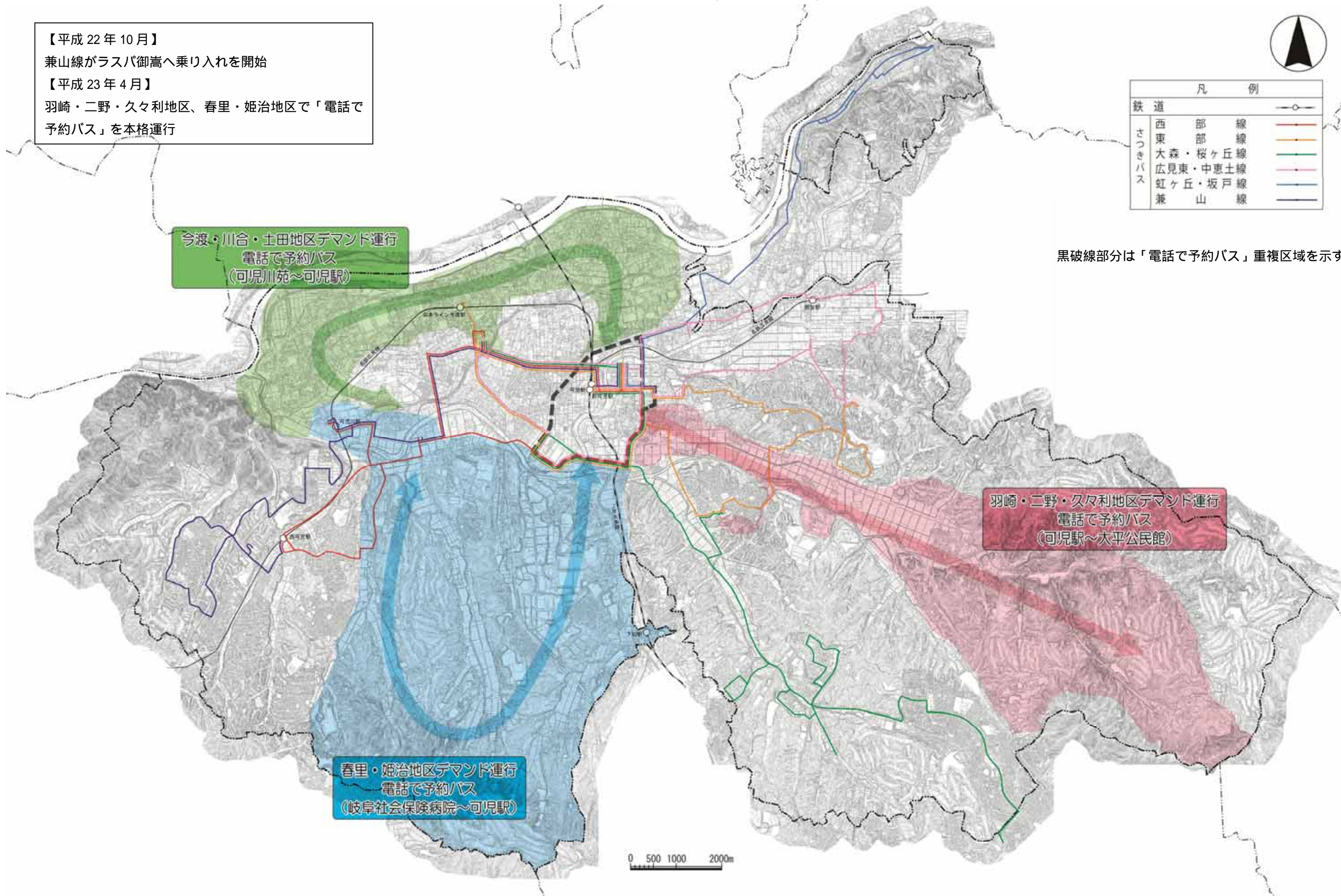
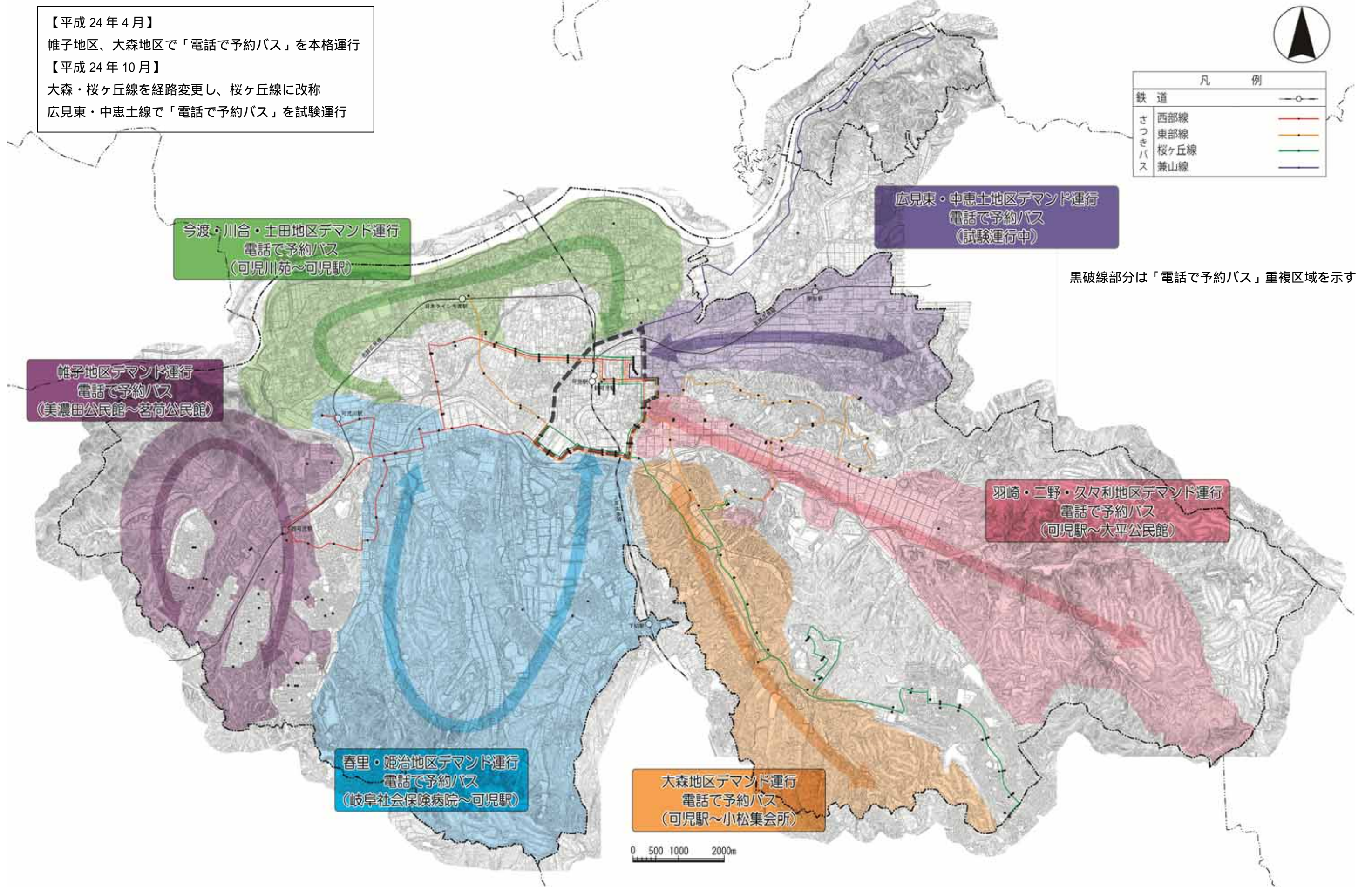


図 コミュニティバスの変遷(平成24年10月現在)



3 . バス路線の利用状況

市内バス路線の利用者数推移

市内バス路線全体の利用者数は、平成 20 年度をピークに減少傾向にある。
 「さつきバス」の利用者数は、平成 15 年度をピークに減少傾向にある。平成 23 年度は、「電話で予約バス」が 3 地区で本格運行を開始したことで、「さつきバス」と「電話で予約バス」の合計利用者数は増加に転じている。

図 市内バス路線全体の利用者数推移

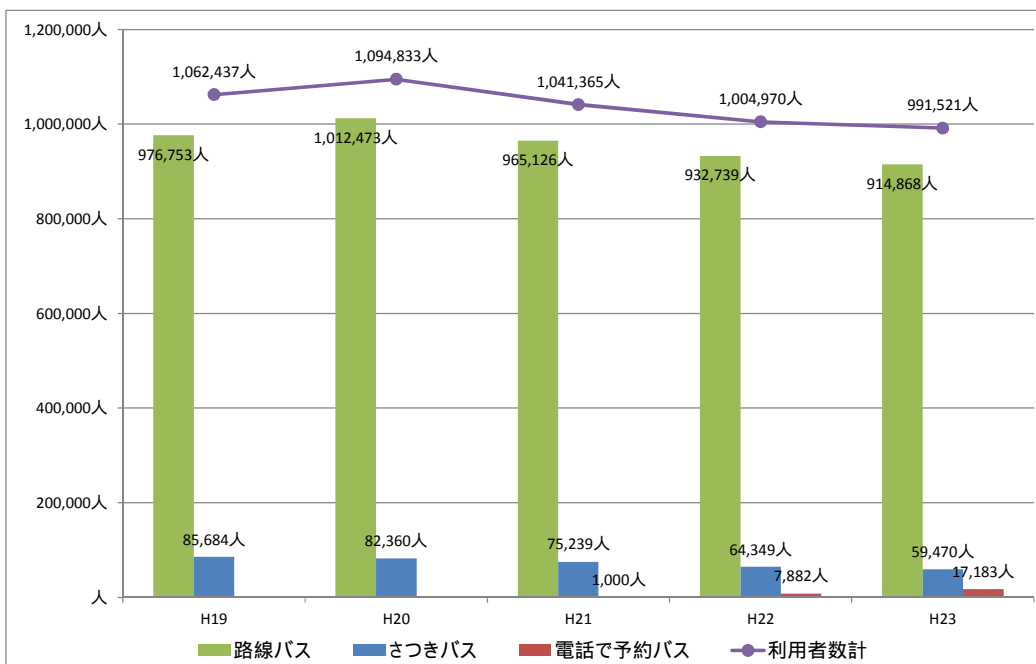
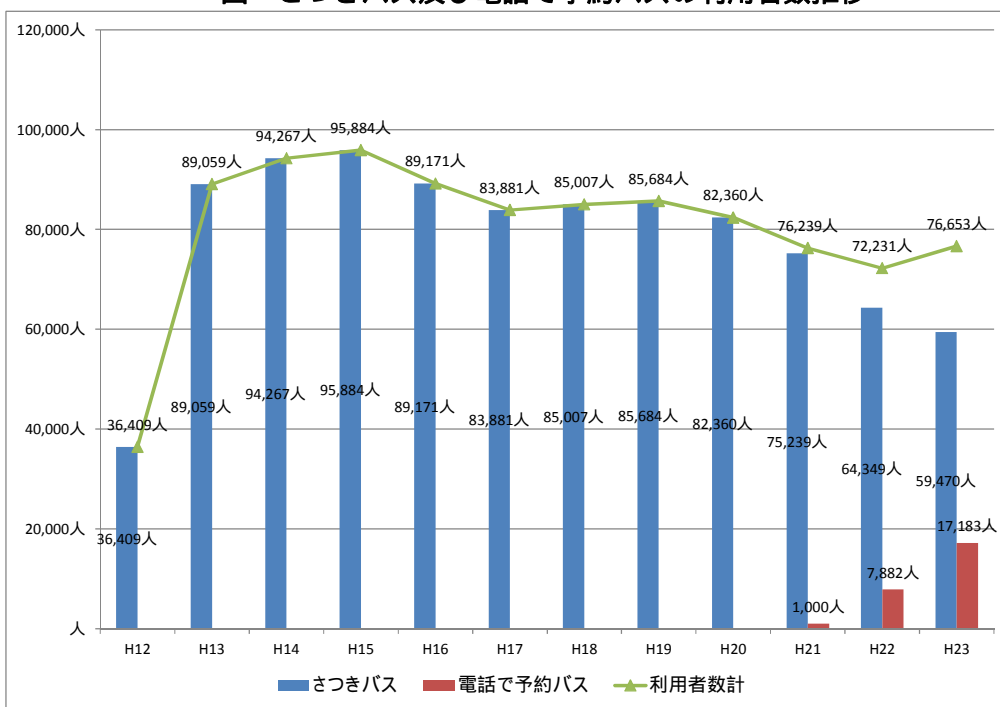


図 さつきバス及び電話で予約バスの利用者数推移



H22.4 電話で予約バス「今渡・川合・土田地区」本格運行開始

H23.4 電話で予約バス「羽崎・二野・久々利地区」, 「春里・姫治地区」本格運行開始

H24.4 電話で予約バス「帷子地区」, 「大森地区」本格運行開始

「さつきバス」の路線別利用者数は、平成 22 年度以降、西部線、東部線及び兼山線は増加傾向にあるが、その他路線は減少または横ばいの状況にある。

図 【路線別】さつきバス利用者数推移

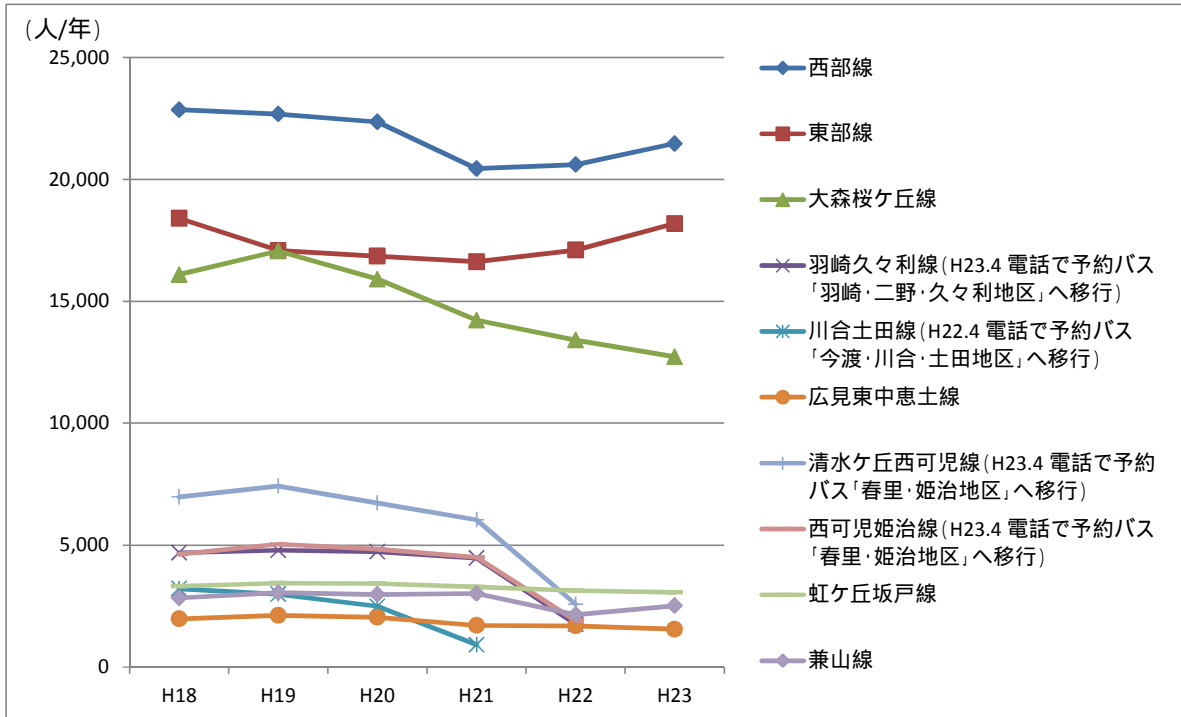
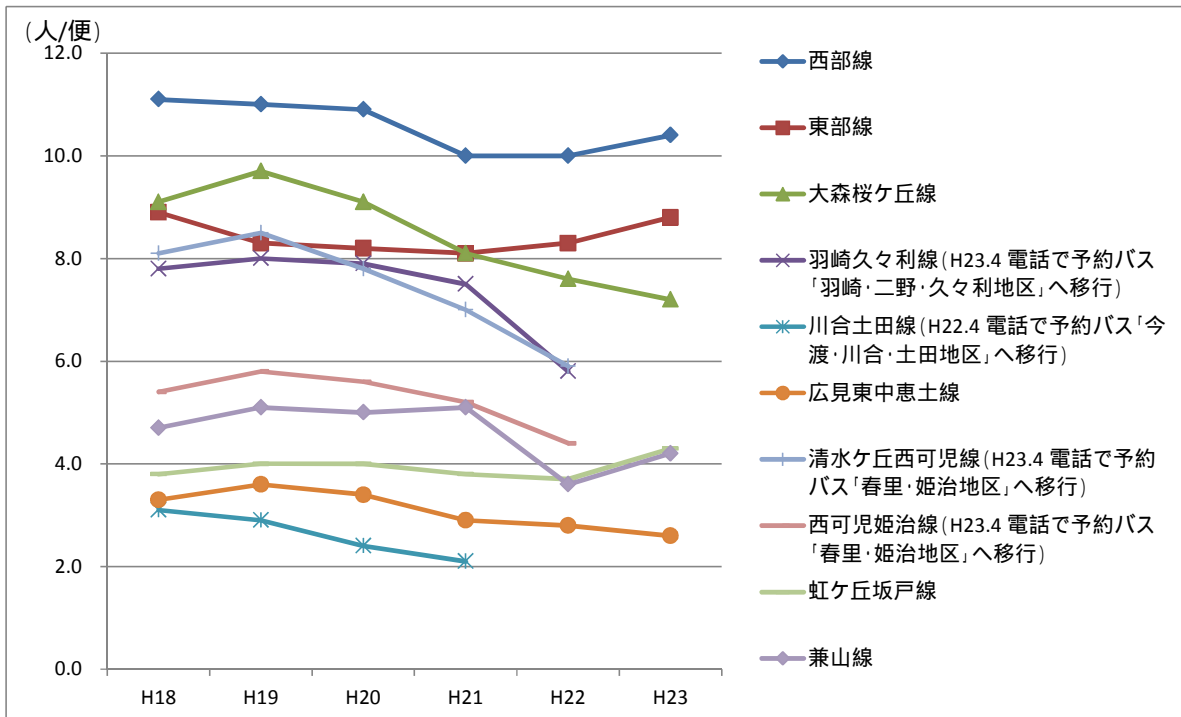


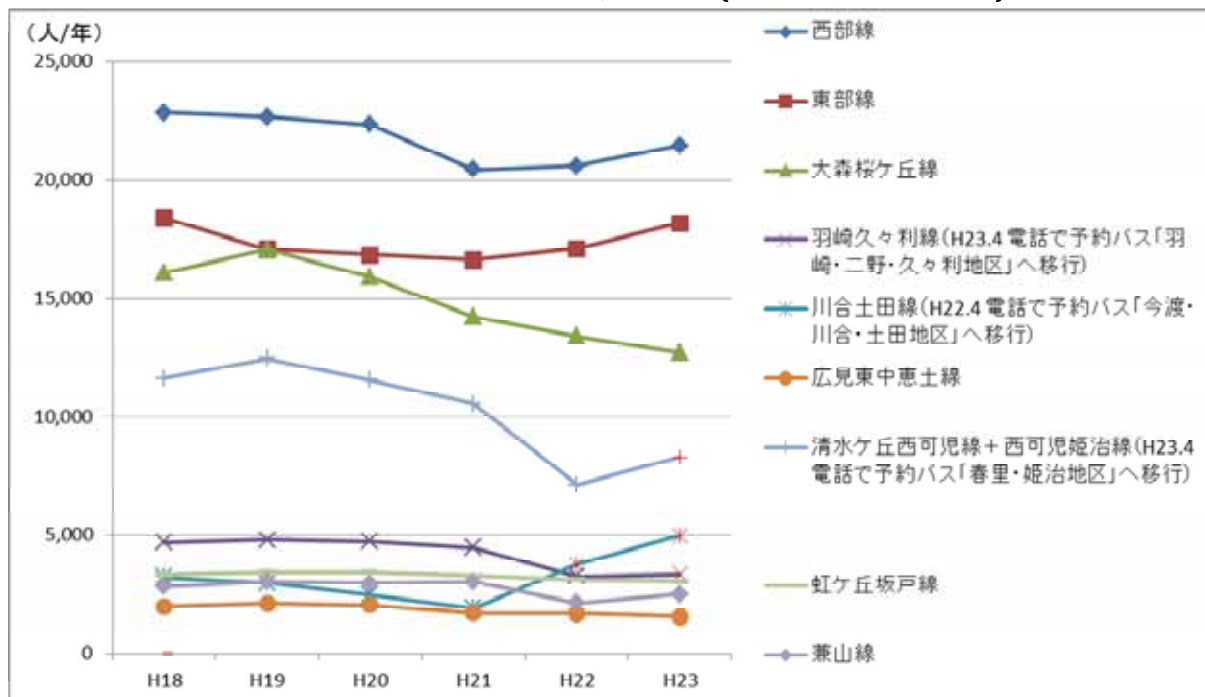
図 【路線別】さつきバス一便あたり利用者数推移



【参考】「電話で予約バス」へ移行した路線については、今渡・川合・土田地区の利用者数が増加傾向にある。

「電話で予約バス」移行後の一便当たり利用者数は、運行形態の変更により減少している。

図 【路線別】さつきバス利用者数推移（電話で予約バス含む）



電話で予約バス試験運行中の利用者数を含む

H22 以前の清水ヶ丘西可児線、西可児姫治線は両路線の合計利用者数を示す

「さつきバス」の収支状況の推移

利用者数の多い西部線、東部線については、収支率も高く、利用者 1 人当たりの運行経費は低くなっている。

収支率の最も低い広見東中恵土線については、平成 24 年 10 月より「電話で予約バス」の試験運行を行っている。

図 【路線別】さつきバス利用者 1 人当たりの運行経費の推移

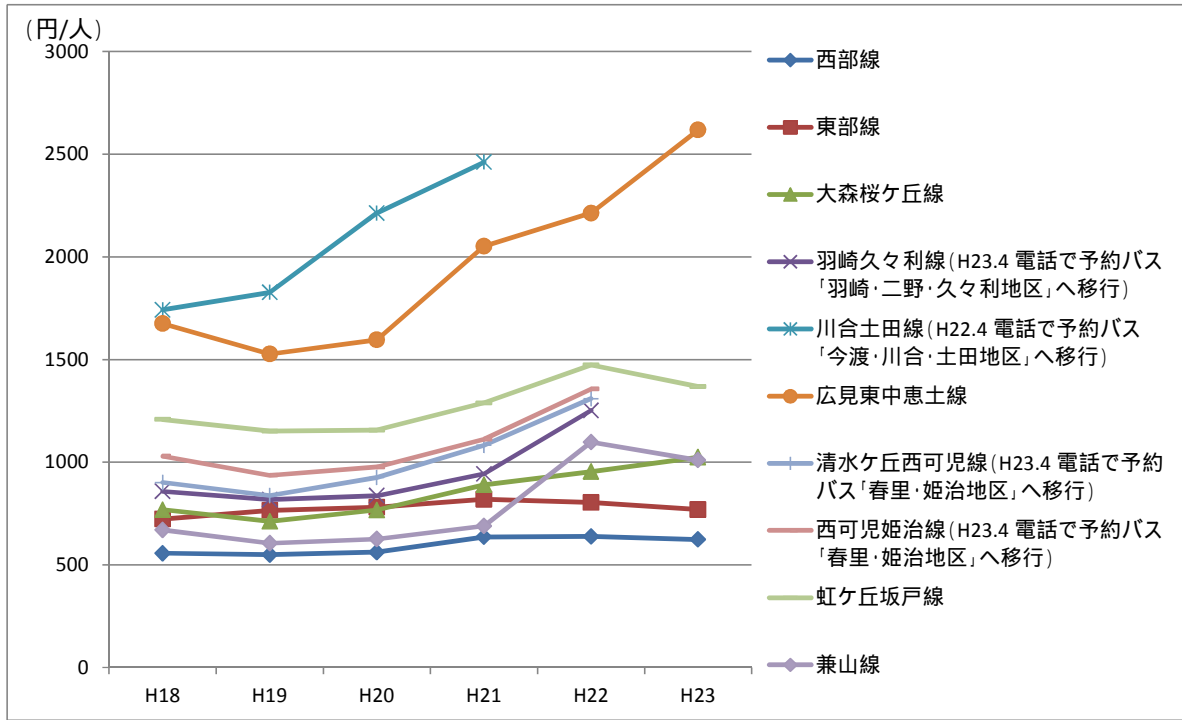
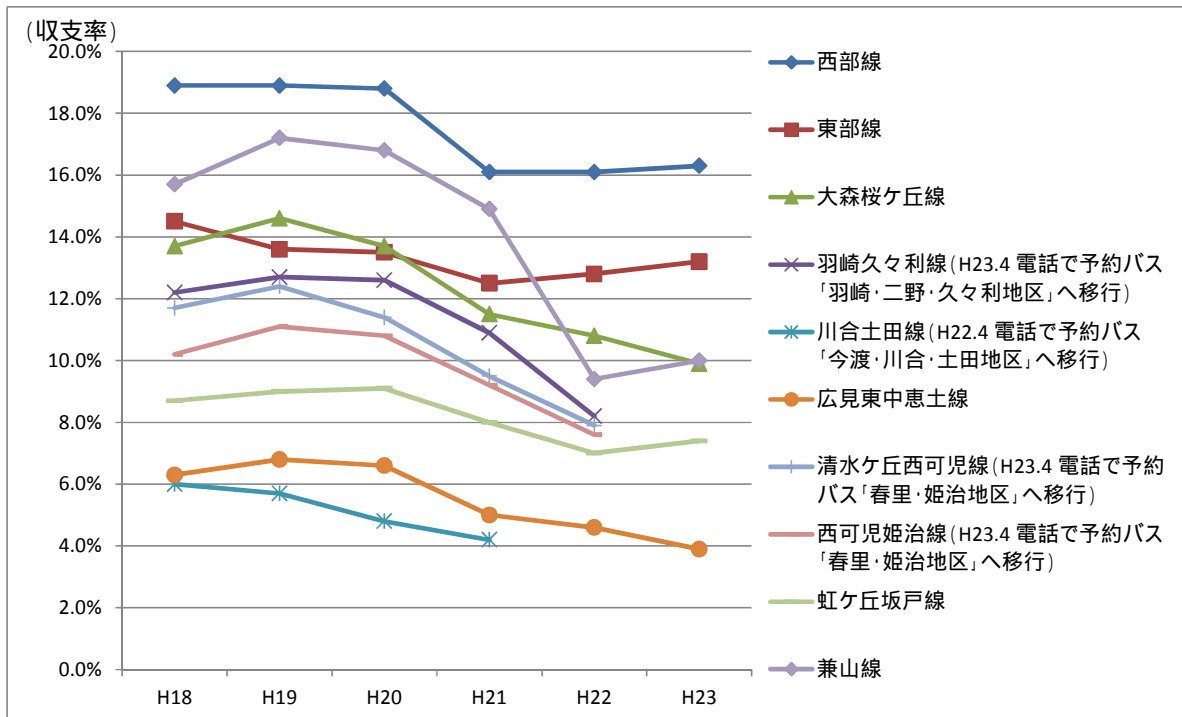
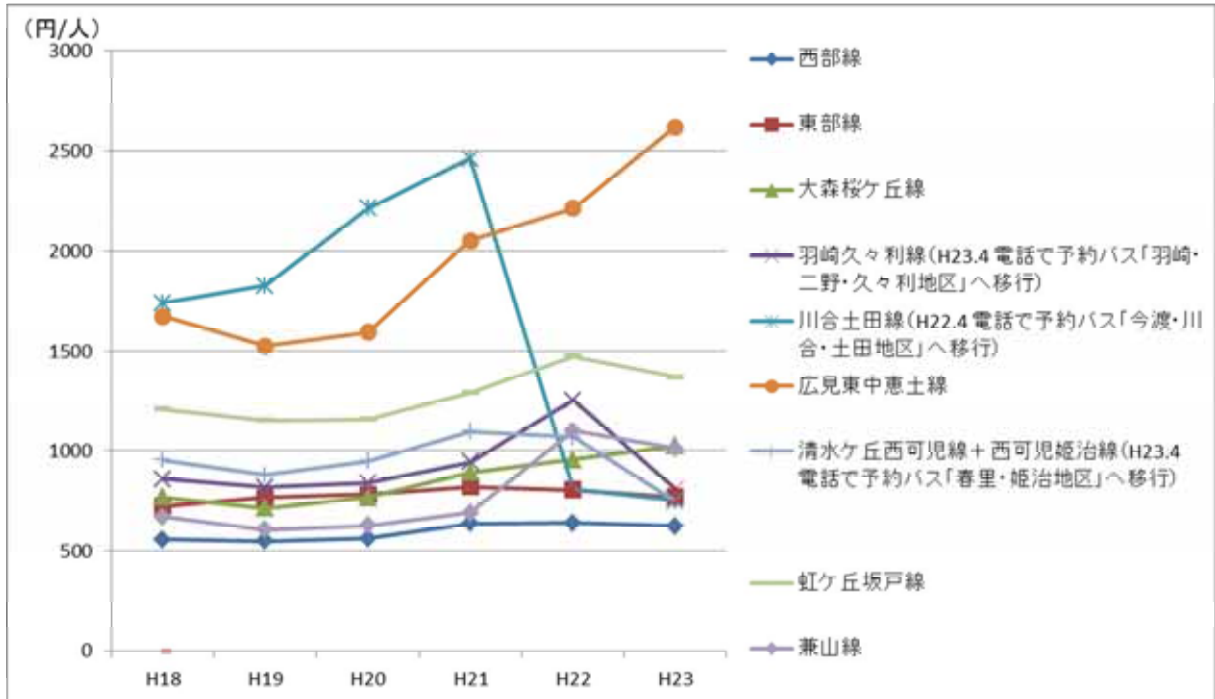


図 【路線別】さつきバス収支率の推移



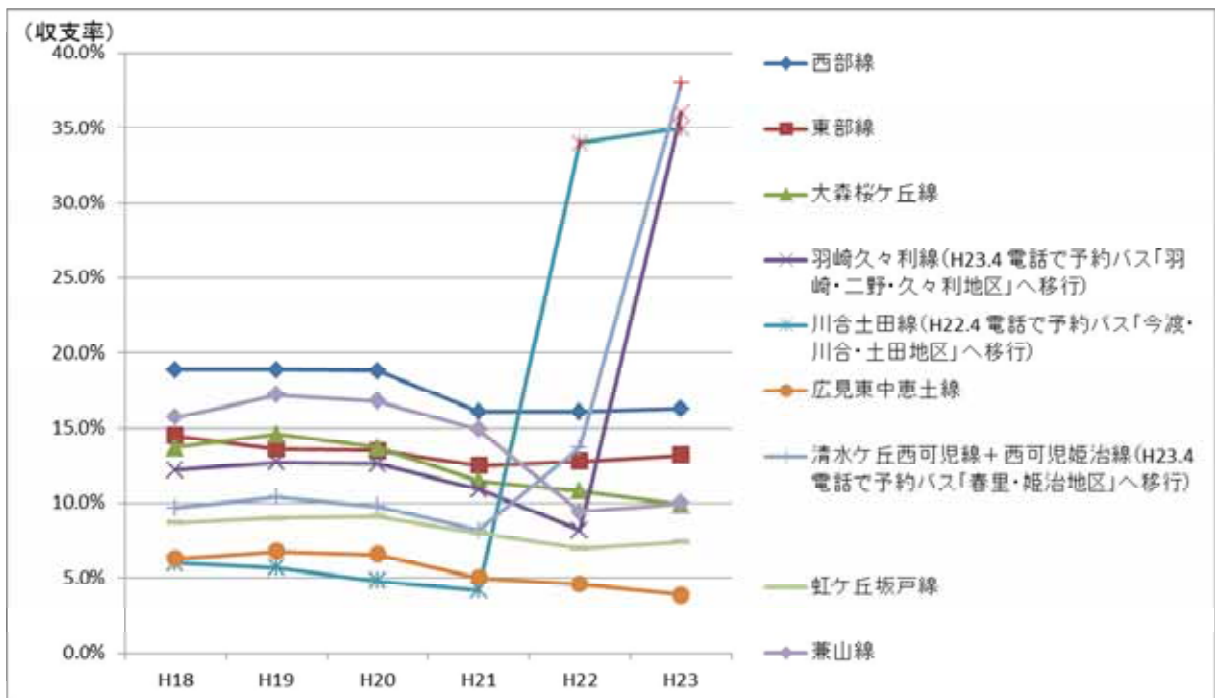
【参考】「電話で予約バス」へ移行した路線について、移行後の「電話で予約バス」利用者 1 人当たり運行経費及び収支率をみると、利用者 1 人当たり運行経費は大幅に削減され、収支率についても大幅に改善されている。

図 【路線別】さつきバス利用者 1 人当たりの運行経費の推移（電話で予約バス含む）



電話で予約バス試験運行中の利用者数・運行経費を含む
H22 以前の清水ヶ丘西可児線、西可児姫治線は両路線の合計利用者数を示す

図 【路線別】さつきバス収支率の推移（電話で予約バス含む）



電話で予約バス試験運行中の運賃収入・運行経費を含む
H22 以前の清水ヶ丘西可児線、西可児姫治線は両路線の合計利用者数を示す

2 . 利用者・地域ニーズの把握（調査の概要）

（1）名鉄広見線等公共交通に関する住民アンケート調査の概要

1）調査の目的

今後の地域公共交通のあり方を検討するにあたっての基礎資料とするため、住民の日常の交通行動や公共交通の利用に関する意向などを把握することを目的とする。

2）調査対象者

可児市内居住者のうち 15 歳以上の住民を対象に実施した。

- ・可児市広見東部地域： 715 名（全戸配布）
- ・可児市上記以外地域：2,000 名

3）調査実施期間

アンケート配布日：平成 24 年 4 月下旬

アンケート回収締切日：平成 24 年 5 月 14 日

4）調査方法と配布回収数

郵送にてアンケート票を配布及び回収した。

配布数および回収数は以下のとおり。

	配布数	回収数	回収率
可児市広見東部地域	715	331	46.3%
可児市上記以外地域	2,000	886	44.3%
計	2,715	1217	44.8%

(2) バス利用者ヒアリング調査の概要

1) 調査の目的

今後の地域公共交通のあり方を検討するにあたっての基礎資料とするため、バス利用者の日常のバス利用実態を把握することを目的とする。

2) 調査対象路線

さつきバス全路線、東鉄バス緑ヶ丘線

3) 調査方法

調査対象路線のバス車内に調査員が乗車し、利用者全員に対し、バス停間OD、利用目的、利用頻度、乗り継ぎ状況等の利用実態についてヒアリングを行った。

4) 調査実施日

- ・ さつきバス西部線、東部線、桜ヶ丘線：平成 24 年 10/26(金)、11 月 1 日(木)
- ・ さつきバス兼山線：平成 24 年 10 月 30 日(火)、11 月 1 日(木)
- ・ 東鉄バス緑ヶ丘線：平成 24 年 10 月 26 日(金)

5) 路線別調査票 (回収) 数

路線	ヒアリング調査票(回収)数
さつきバス西部線	170
さつきバス東部線	163
さつきバス桜ヶ丘線	93
さつきバス兼山線	38
東鉄バス緑ヶ丘線	33
路線計	497

(3) バス利用者アンケート調査の概要

1) 調査の目的

今後の地域公共交通のあり方を検討するにあたっての基礎資料とするため、バス利用者の日常の交通行動や、バス利用に関する意向などを把握することを目的とする。

2) 調査対象路線

- ・さつきバス全路線
- ・東鉄バス八百津線、緑ヶ丘線、帷子線、桜ヶ丘ハイツ線
- ・Y A Oバス

3) 調査方法

調査対象路線のバス車内に調査員が乗車し、利用者に対し、利用実態についてヒアリングを行った後、アンケート票を手渡しにて配布した。

また、西可児駅、可児駅、桜ヶ丘五丁目、桂ヶ丘三丁目、明智駅の5つのバス停にて、バス利用者に対し、アンケート票を手渡しにて配布した。(期間中1人1枚・郵送回収)

4) 調査実施期間

アンケート配布日

- ・さつきバス西部線、東部線、桜ヶ丘線：平成24年10/26(金)、11月1日(木)
- ・さつきバス兼山線：平成24年10月30日(火)、11月1日(木)
- ・東鉄バス緑ヶ丘線：平成24年10月26日(金)
- ・バス停配布：平成24年10月26日(金)

アンケート回収締切日：平成24年11月9日(金)

5) 総配布数 及び 回収結果

総配布数	回収票数	回収率
651	305	46.9%

(4) 「電話で予約バス」利用者アンケート調査の概要

1) 調査の目的

今後の地域公共交通のあり方を検討するにあたっての基礎資料とするため、電話で予約バス利用者の日常の交通行動や、バス利用に関する意向などを把握することを目的とする。

2) 調査対象路線

- ・電話で予約バス全地区

3) 調査方法

調査対象地区の電話で予約バス車内にて、運転手が利用者に対しアンケート票を手渡しにて配布した。(期間中1人1枚・郵送回収)

4) 調査実施期間

アンケート配布日：平成24年10月27日(土)～11月2日(金)

アンケート回収締切日：平成24年11月12日(月)

5) 地区別回収結果

地区名	回収票数
今渡・川合・土田地区	18
羽崎・二野・久々利地区	15
春里・姫治地区	23
帷子地区	0
大森地区	7
広見東・中恵土地区	12
無回答	10
合計	85

3. 可児市におけるバス交通の問題点の整理

1) 運行実態及びサービス圏域からみた問題

利用者が少ない大森・帷子地区（電話で予約バス）

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

表 電話で予約バスの現状（平成 24 年度上半期）

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

図 さつきバス及び電話で予約バスの利用者推移

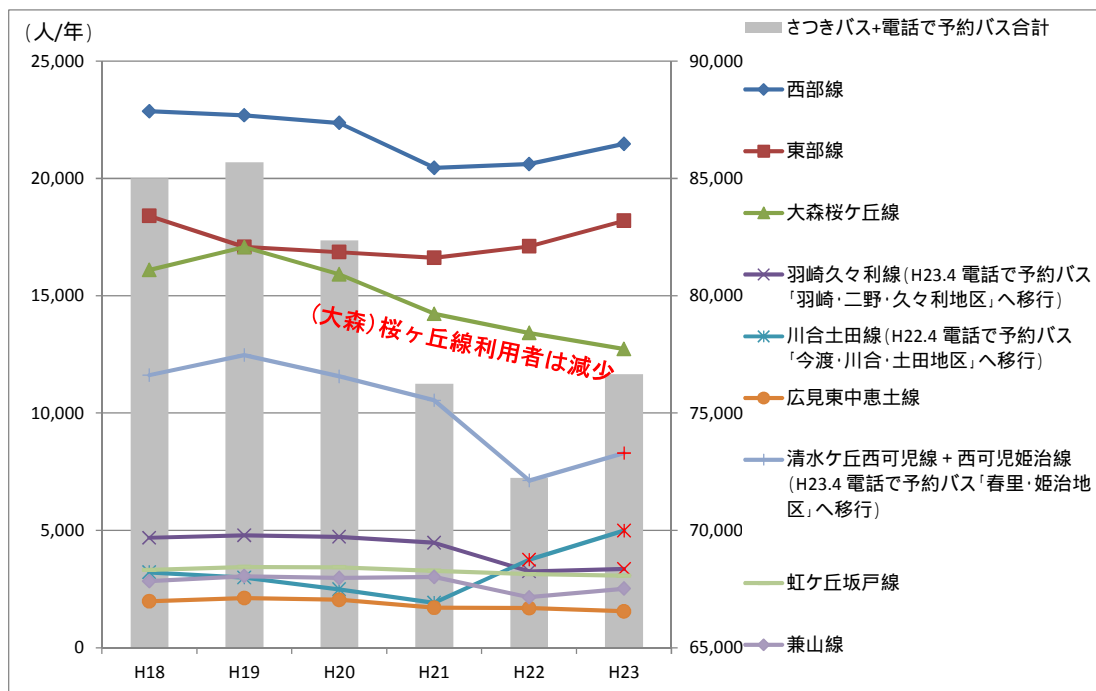
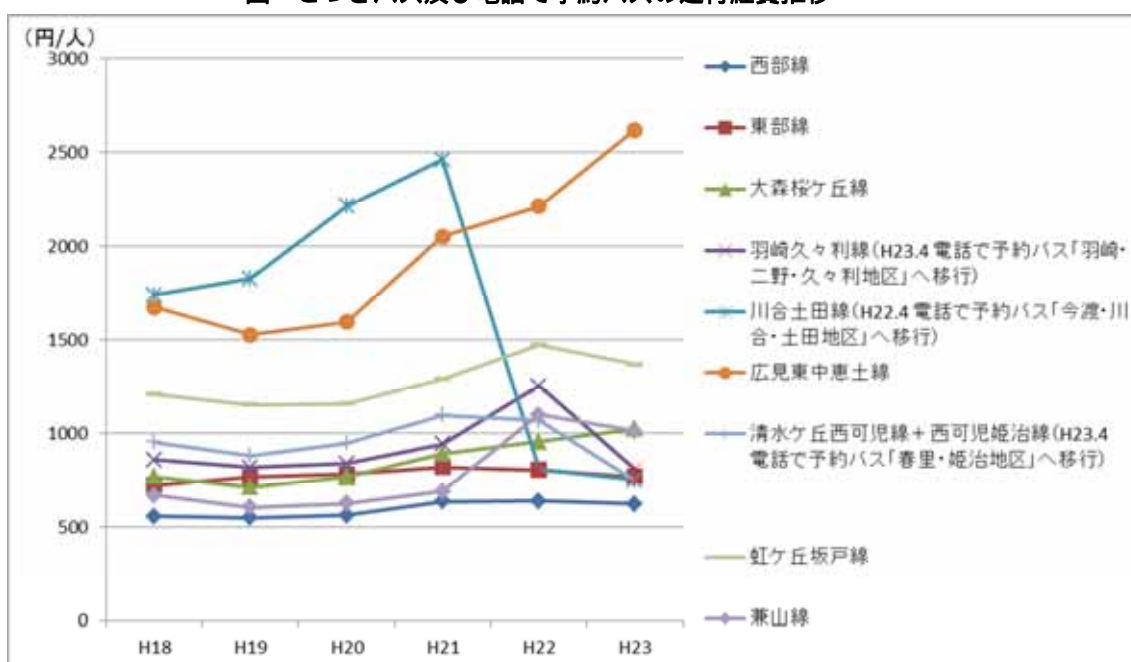


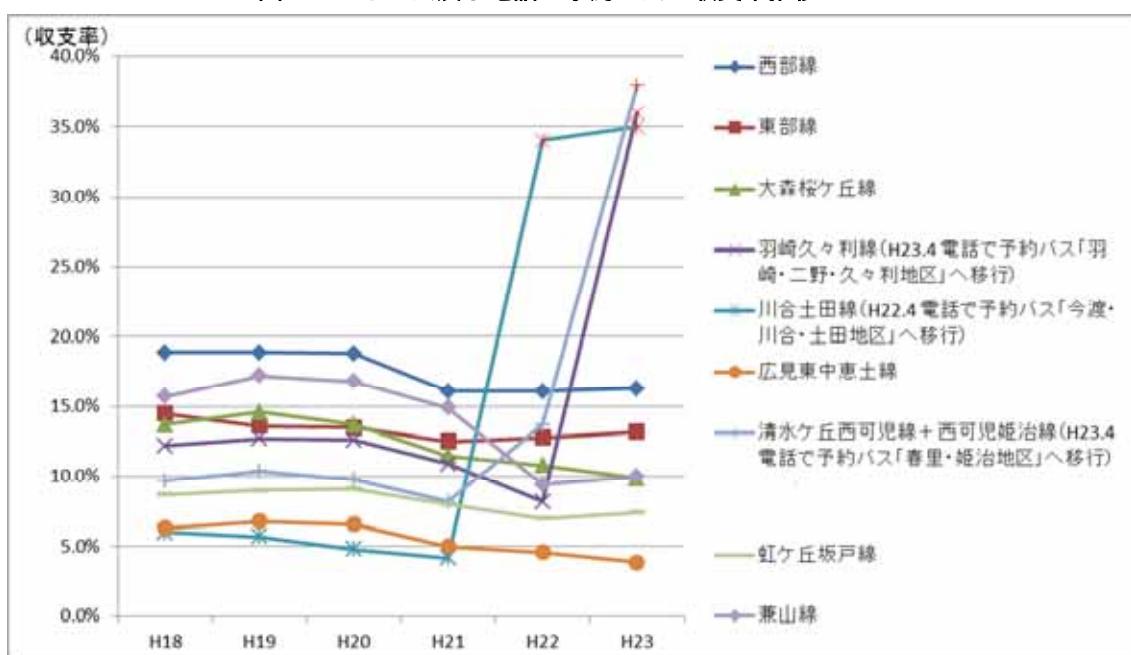
図 さつきバス及び電話で予約バスの運行経費推移



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

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

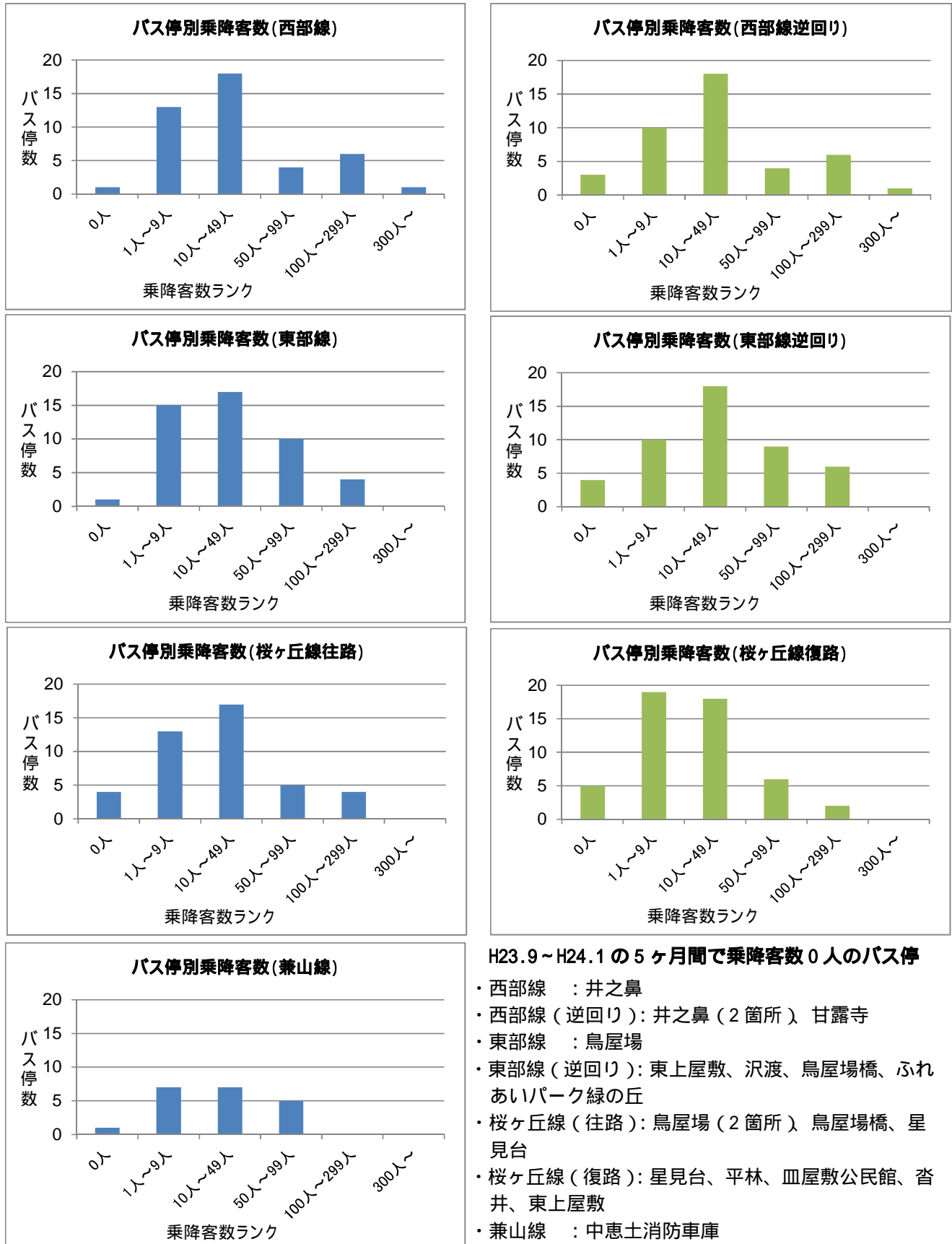
図 さつきバス及び電話で予約バスの収支率推移



乗降客数が少ないバス停の存在（さつきバス）

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

図 バス停別乗降客数（さつきバス：H23.9～H24.1の5ヶ月）



公共交通利用不便地区の存在

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

図 公共交通利用不便地区の存在

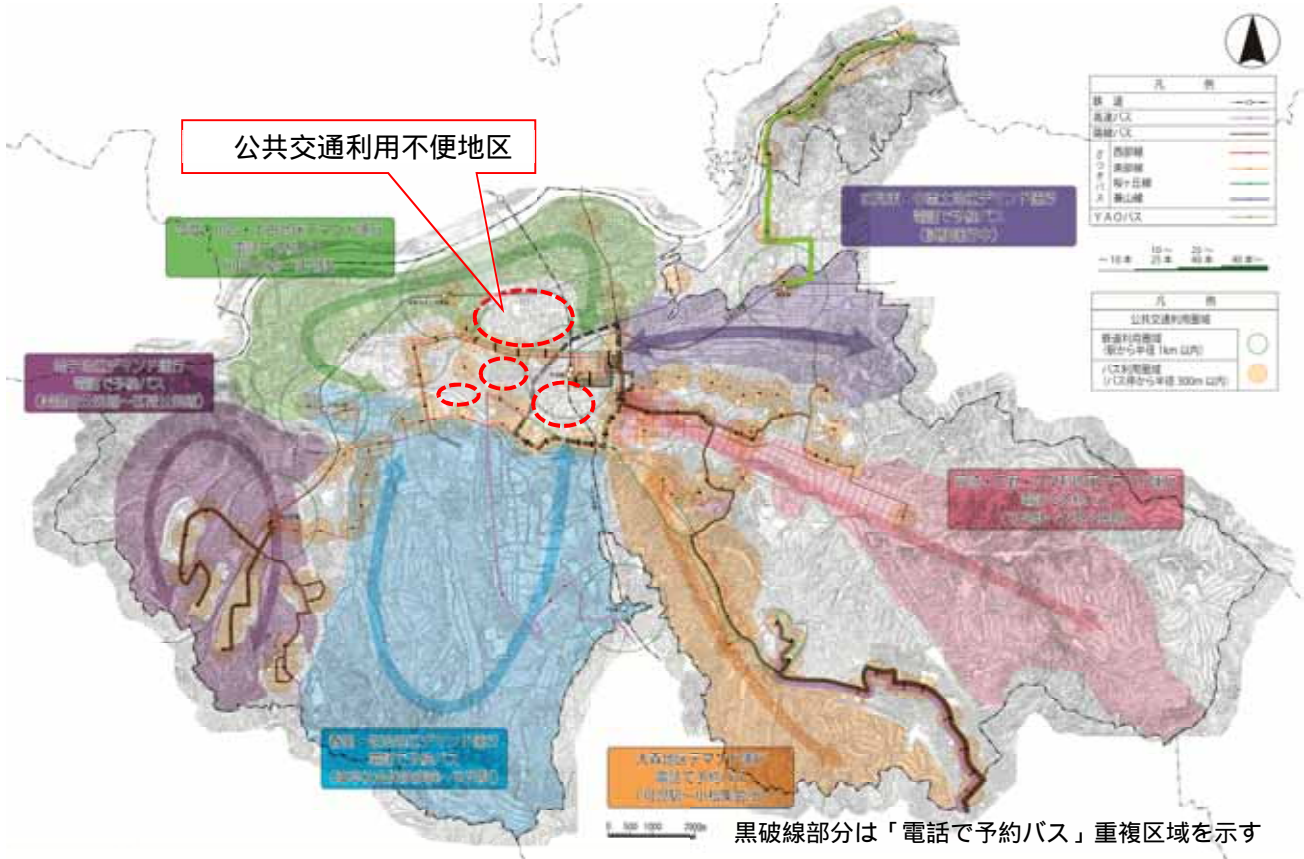
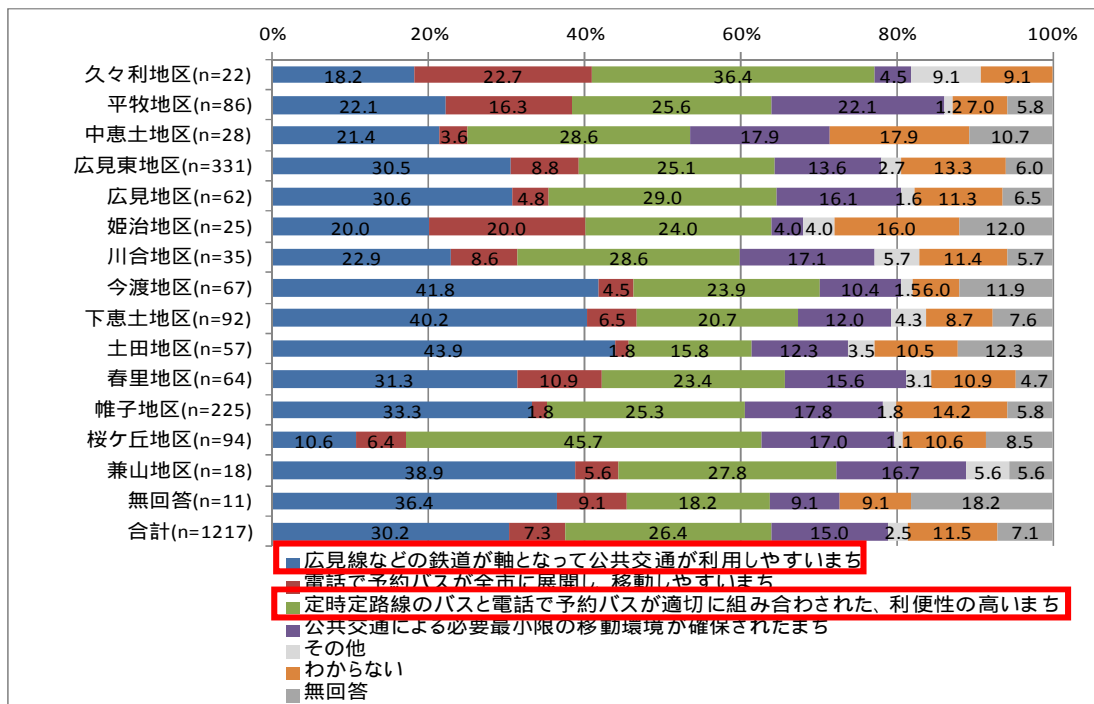


図 市民が望む交通将来像



(H24.5 市民アンケート)

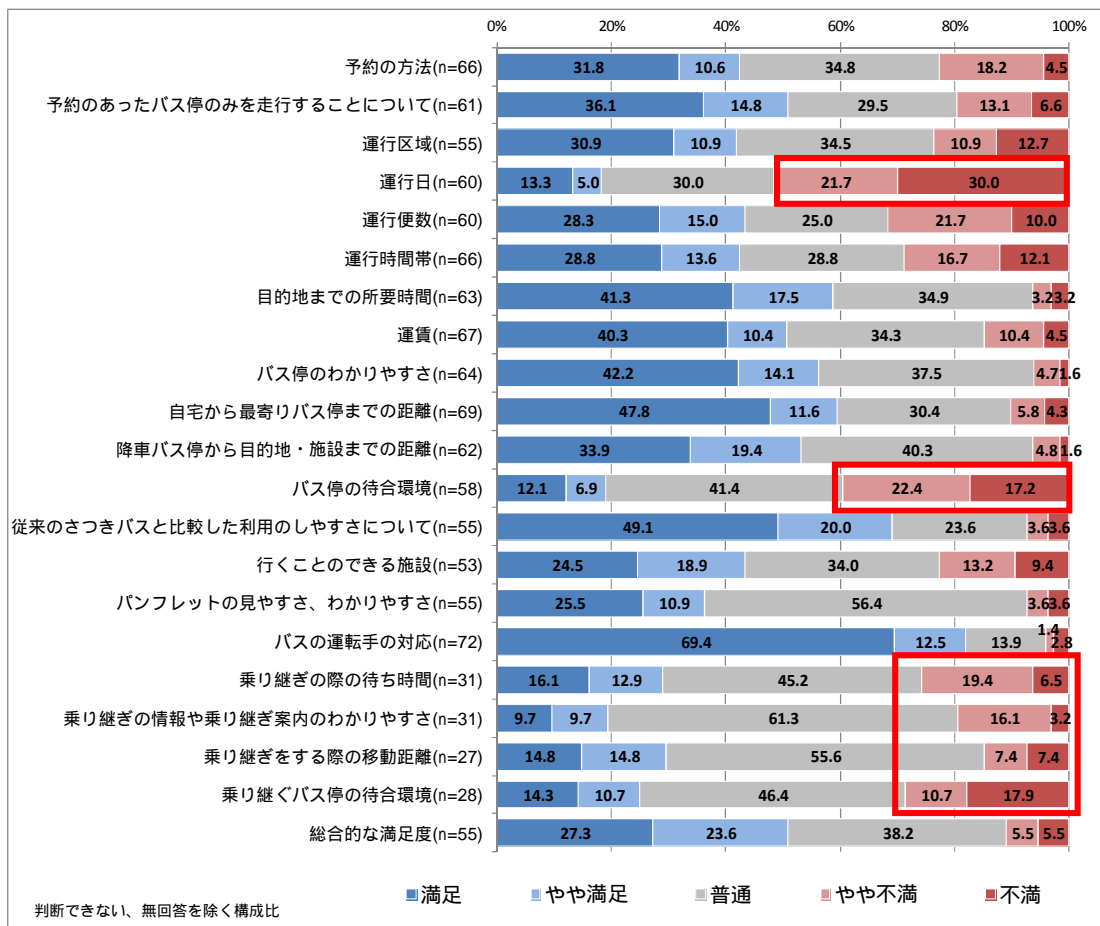
2) アンケート及びヒアリング結果からみた問題

電話で予約バスの問題点

運行日及び乗り継ぎ環境に対する不満割合は高い

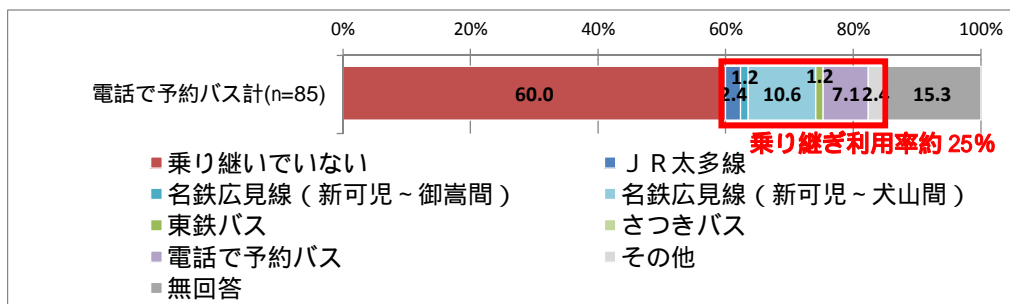
- 電話で予約バスの利用者満足度を見ると、「運行日」に関する不満割合が最も高く、その不満内容は「日曜日や年末の運行」が希望されている。
- 電話で予約バス利用者の他の公共交通機関との乗り継ぎ状況をみると、名鉄広見線や電話で予約バス相互も含め「乗り継ぎ利用」が約 25%存在し、フィーダー路線としての機能を果たしていることが伺える。一方、電話で予約バス利用者の「乗り継ぎ環境」に対する評価は、満足割合に比べ不満割合が高くなっていることから、提供されるサービスと利用者が望むサービスとに乖離が生じている。

図 「電話で予約バス」の利用者満足度



(H24.10 電話で予約バス利用者アンケート)

図 「電話で予約バス」利用者の乗り継ぎ状況

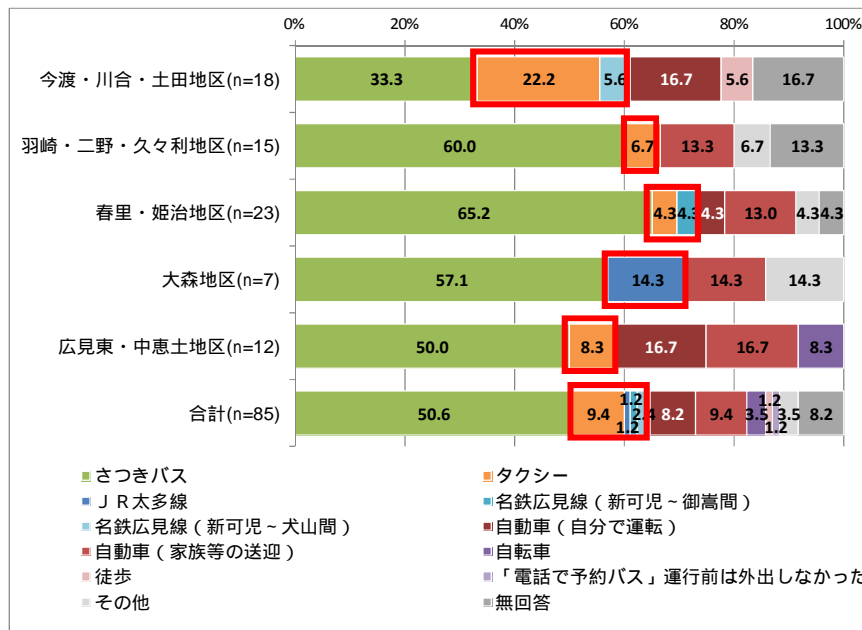


(H24.10 電話で予約バス利用者アンケート)

電話で予約バスと他の交通手段との競合

- さつきバスに替わる交通手段として導入された電話で予約バスについて、利用者の従前交通手段を見ると、「さつきバスからの転換」が最も多くみられる一方、「タクシー、JR 太多線、名鉄広見線等の公共交通手段からの転換」も一部存在することから、これら公共交通機関が競合関係にあることが伺える。
- 一方、「電話で予約バス運行前は外出しなかった」とする人は 1.2%と少なく、新たな外出機会の創出にはつながっていない。

図「電話で予約バス」運行前の交通手段

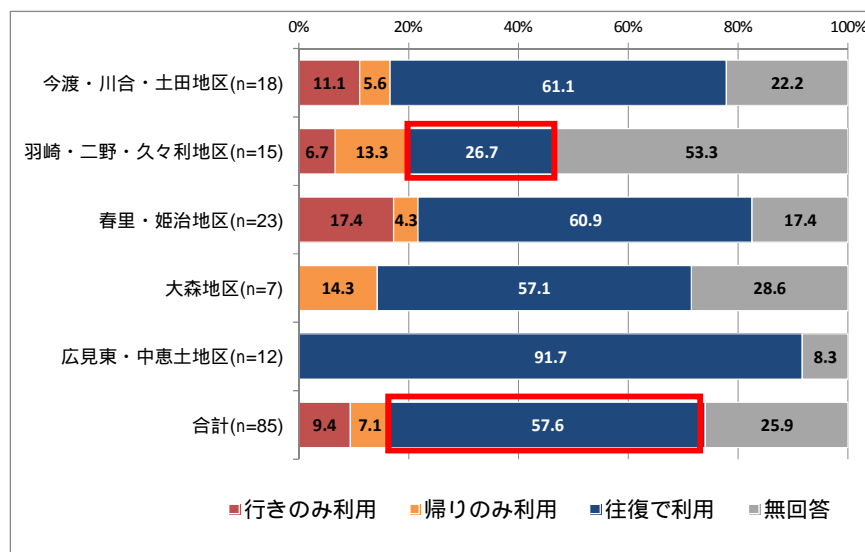


(H24.10 電話で予約バス利用者アンケート)

往復利用が少ない電話で予約バス

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

図 電話で予約バスの往復利用の実態



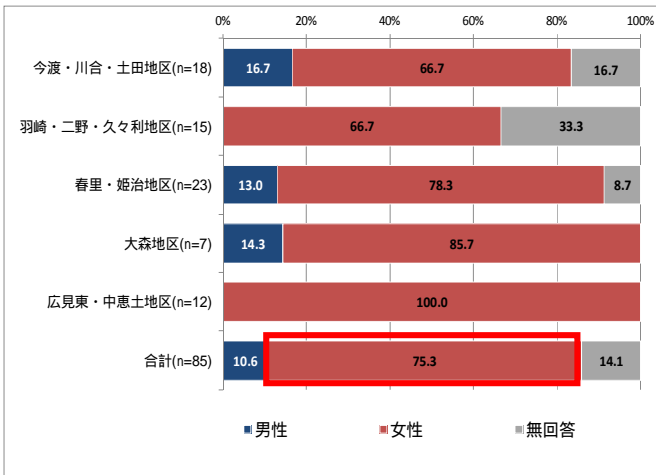
(H24.10 電話で予約バス利用者アンケート)

男性の利用が少ない電話で予約バス

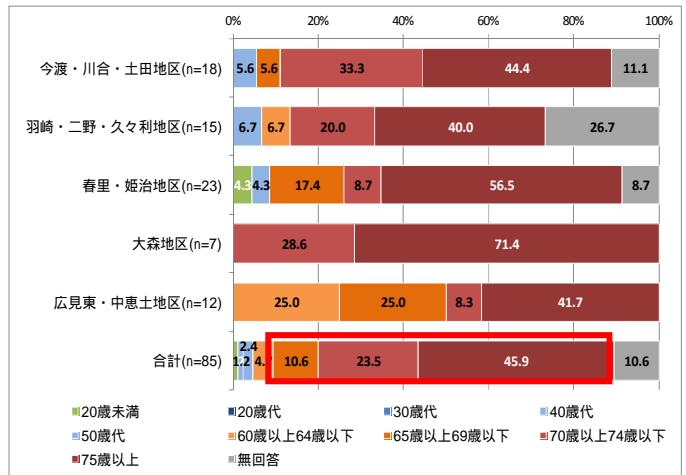
- 電話で予約バスの利用者の内訳をみると、「女性」約 75%、「65 歳以上」約 80%と、高齢者の女性が主体となっている。その一方、「男性」の利用率は約 11%と少なく、住民説明会では先に記載したように、高齢者の男性から予約に対する抵抗から「定時定路線への見直し」に対する意見も出されていることから、予約抵抗の軽減を図るわかりやすさ、利用のしやすさの工夫を検討する必要がある。

図 電話で予約バスの利用者特性

<性別>

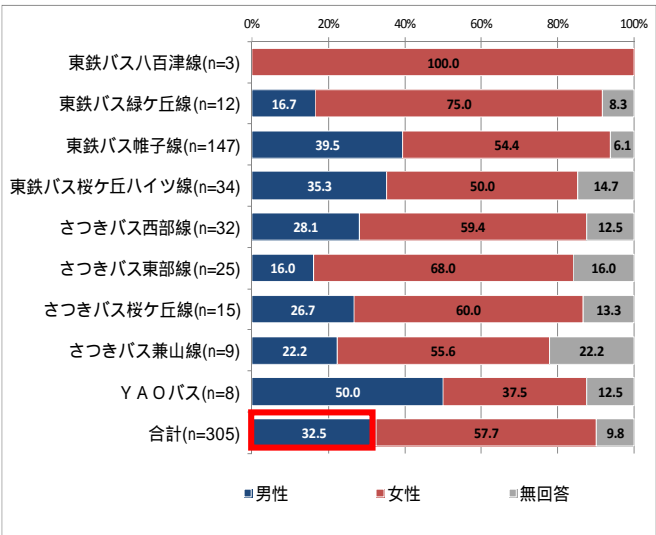


<年齢>

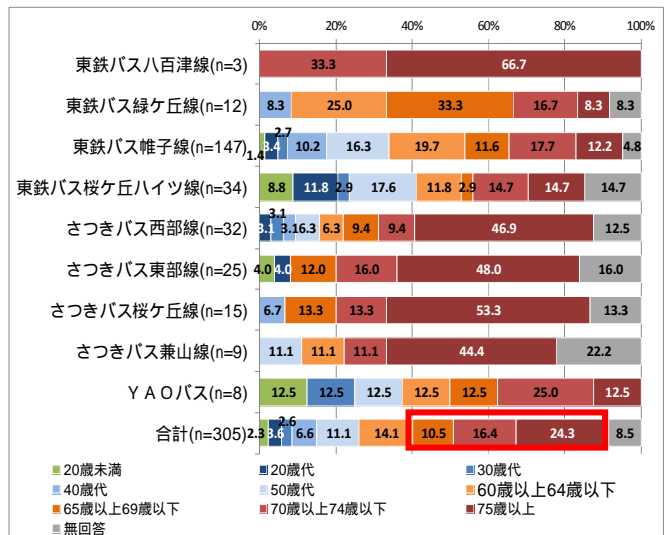


参考図；定時定路線バスの利用者特性

<性別>



<年齢>

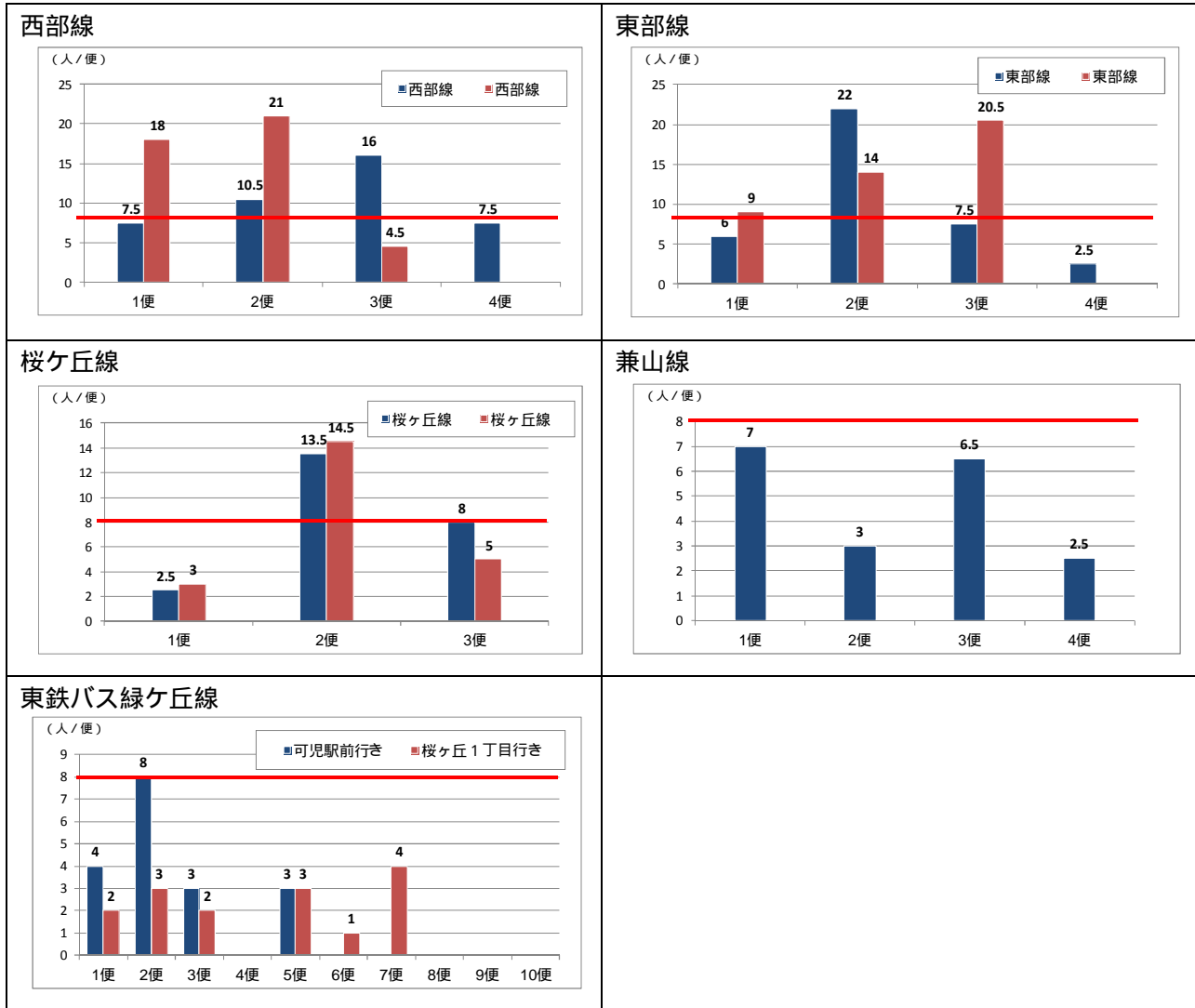


さつきバス及び東鉄バスの問題点

利用者が少ない運行便の存在

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

図 さつきバス及び東鉄バス緑ヶ丘線の便別利用者数



(H24.10 バス利用者ヒアリング)

公共交通相互の乗り継ぎ利用が存在する一方で乗り継ぎに関する不満割合は高い

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

図 さつきバス及び東鉄バス緑ヶ丘線の乗り継ぎ利用状況

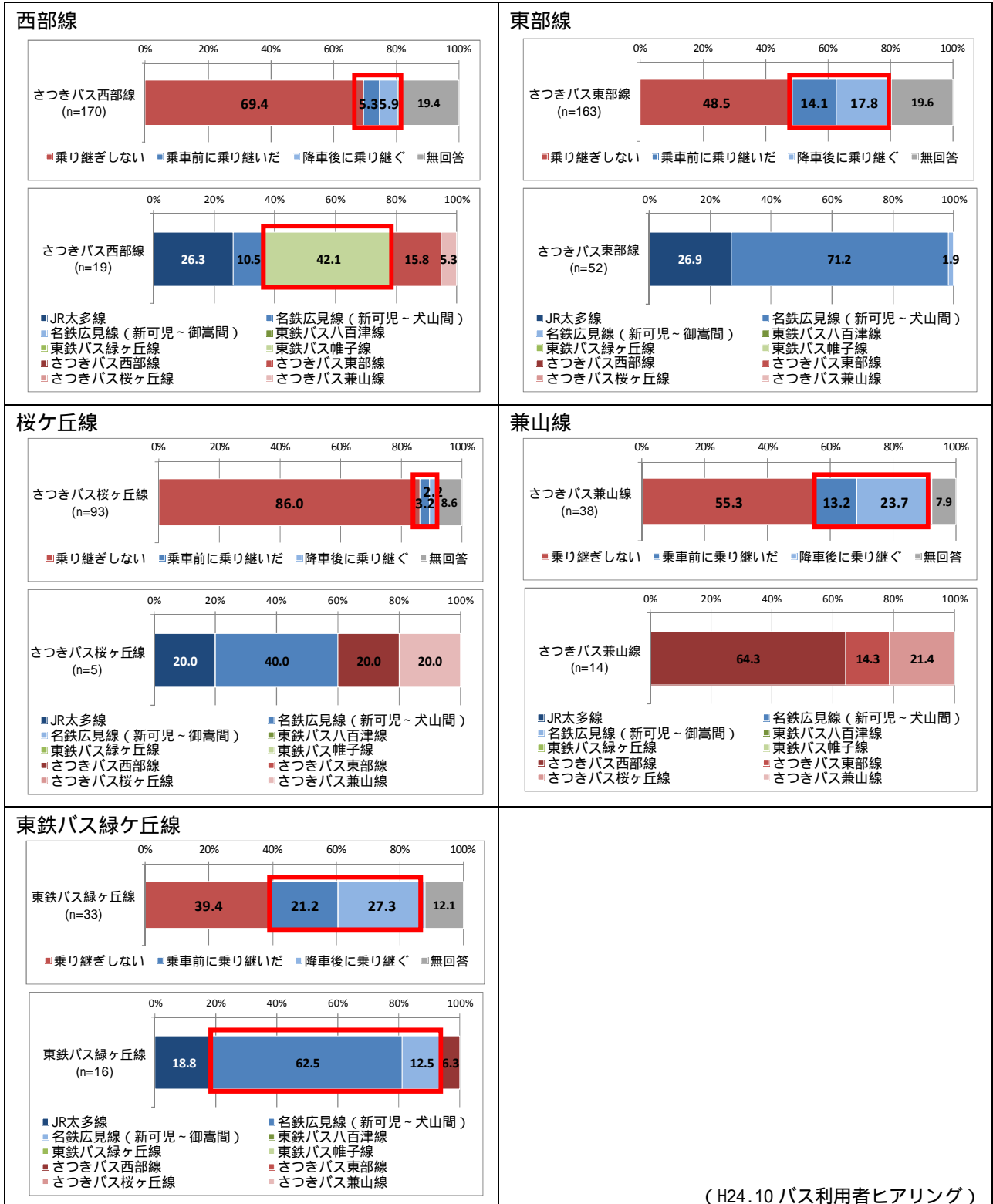
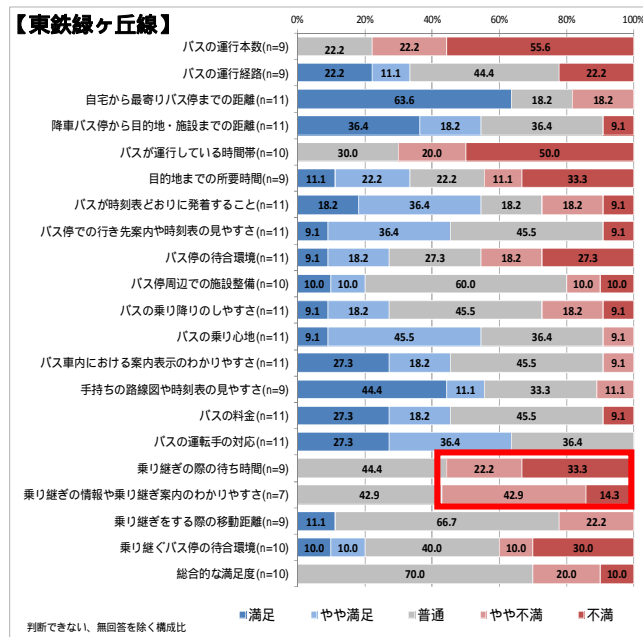
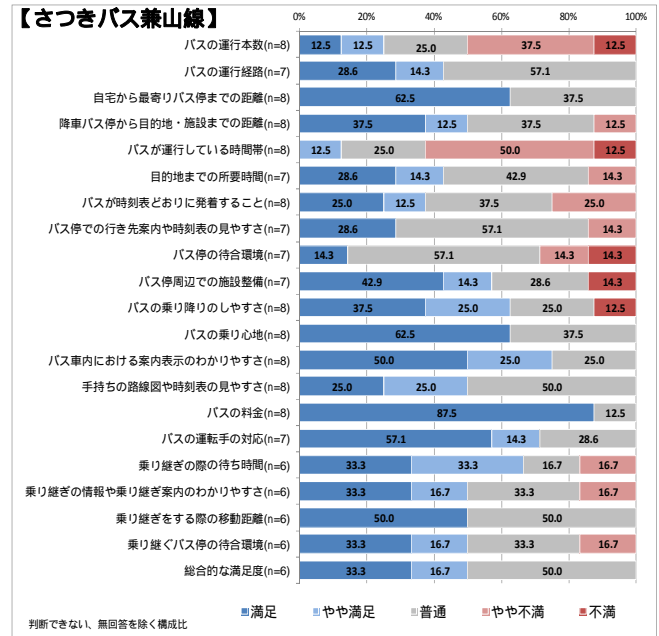
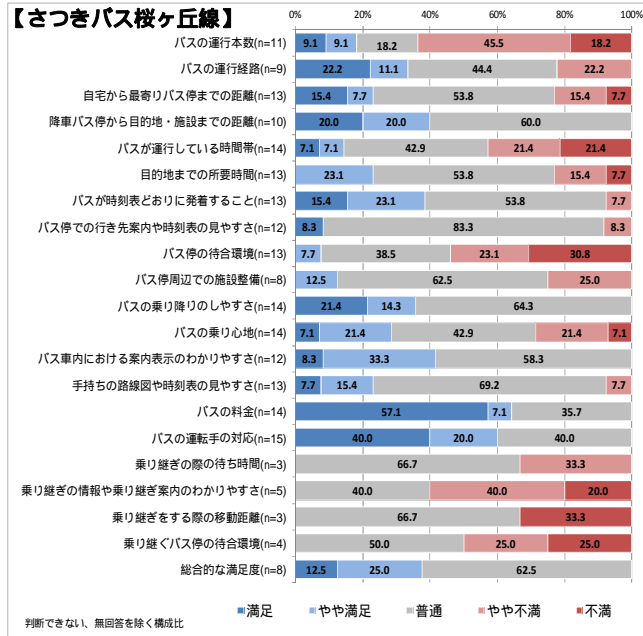
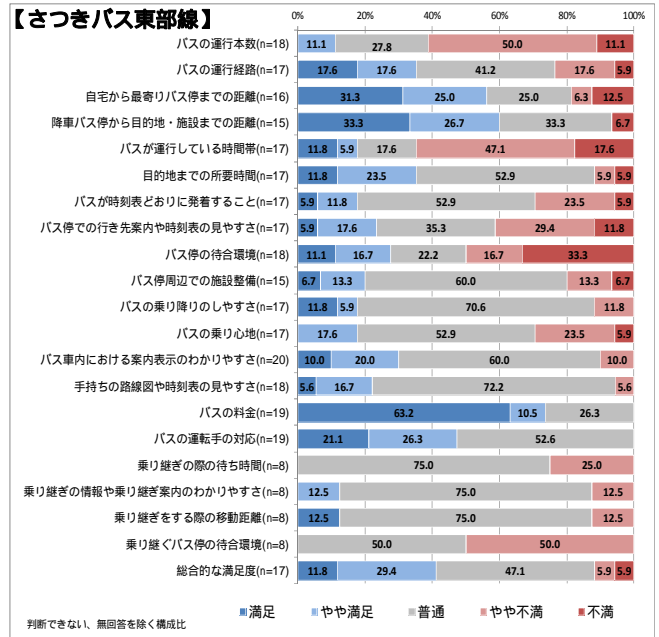
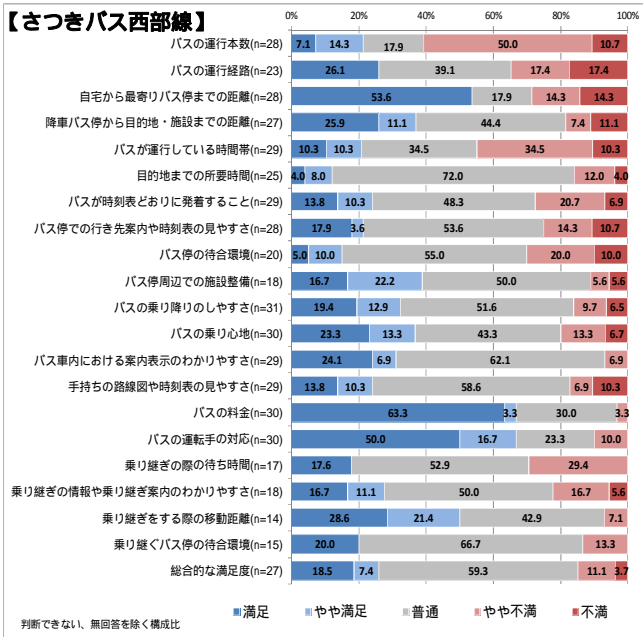


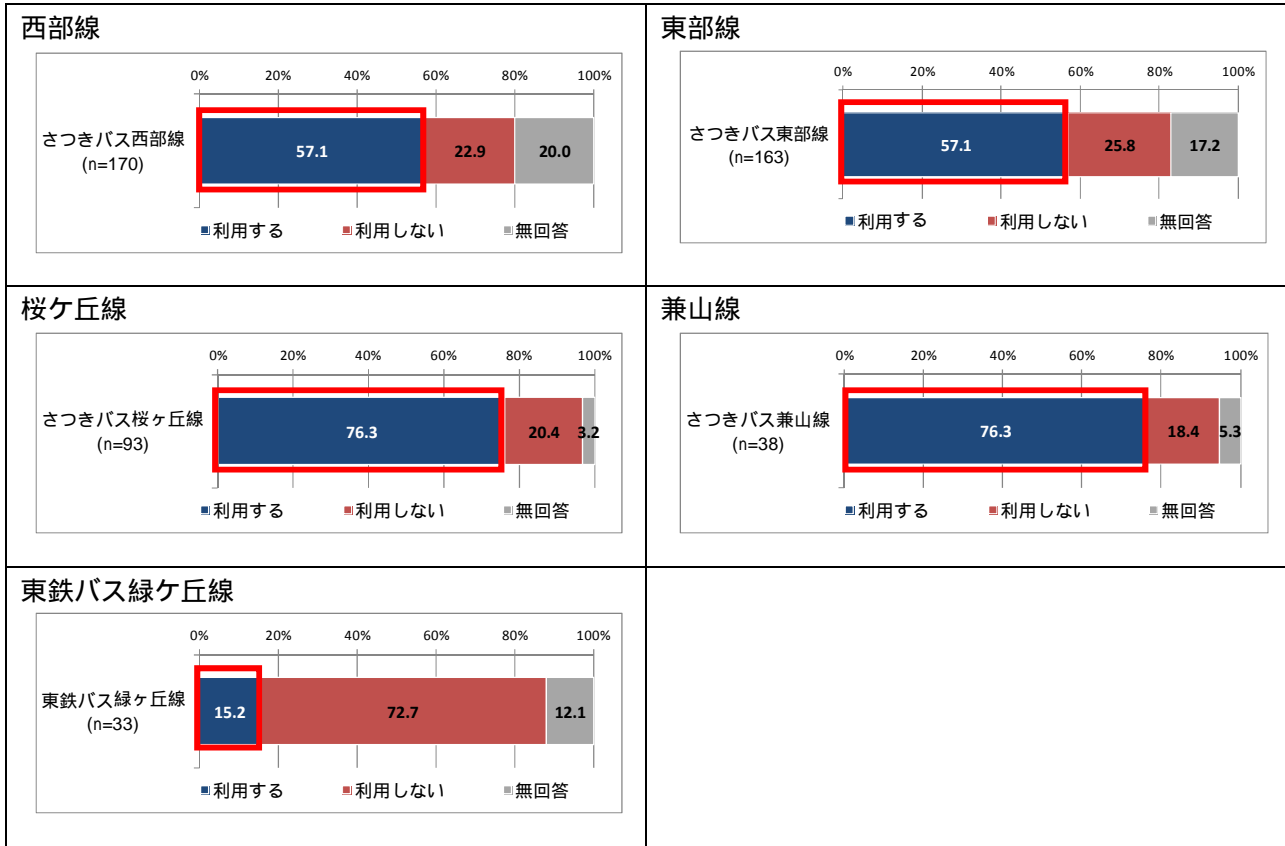
図 さつきバス及び東鉄バス緑ヶ丘線の利用者満足度



往復利用が少ない東鉄バス緑ヶ丘線

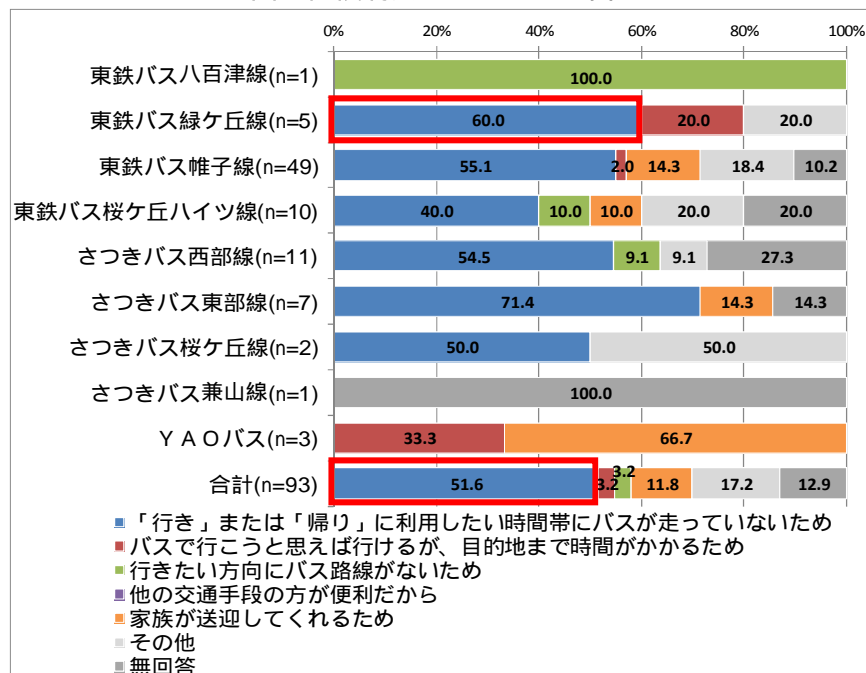
- さつきバス及び東鉄バス緑ヶ丘線を「往復で利用する人」の割合を見ると、さつきバスでは約5～8割となっている一方で、東鉄バス緑ヶ丘線では約2割に留まっている。往復利用しなかった理由を見ると、「利用したい時間帯にバスが走っていないため」を挙げる人が多い状況にあるため、提供されるサービスと利用者ニーズとに乖離が生じている。

図 さつきバス及び東鉄バス緑ヶ丘線の往復利用割合



(H24.10 バス利用者ヒアリング)

図 往復利用しなかった理由



(H24.10 バス利用者アンケート)

バス利用機会の増進につながるバスサービス水準の検討

- さつきバス及び東鉄バス利用者が不満とするバスサービス項目が改善された場合、約 4 割の利用者はバス利用機会が「かならず増える、たぶん増える」と回答しており、そのための改善事項は、「運行本数」が最も多く、次いで「運行経路」、「運行時間帯」の順となっている。
- これらより、今後、持続可能なバス交通の確保・維持を検討するにあたっては、これら利用者ニーズを踏まえたバスサービス水準のあり方を検討する必要がある。

図 不満が改善された場合のバス利用意向

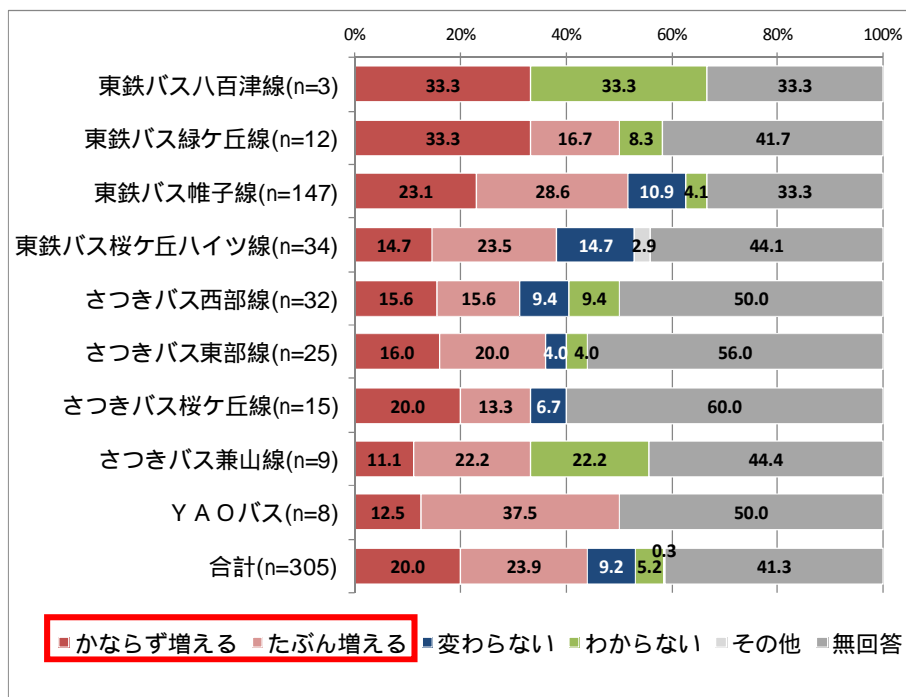
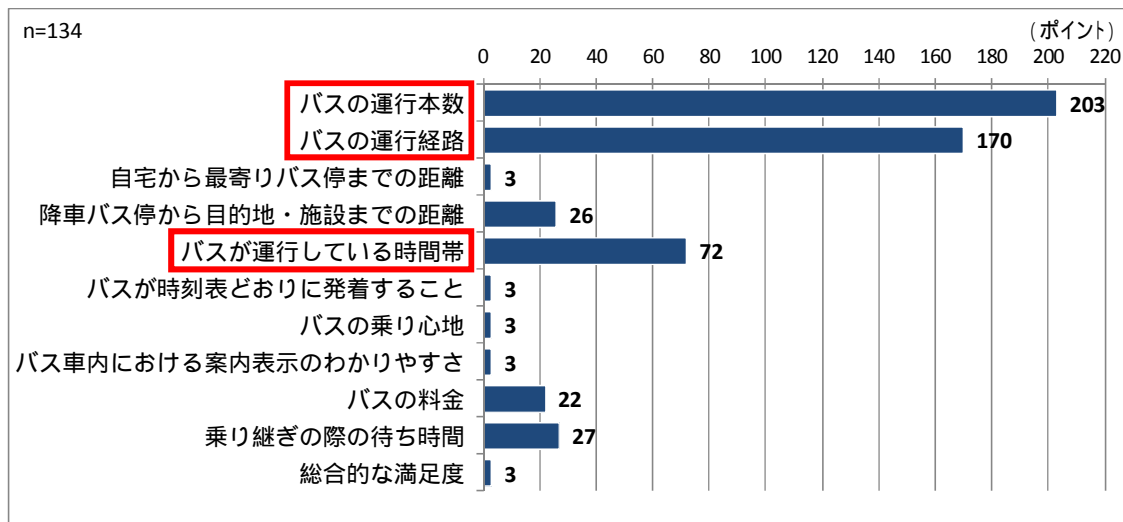


図 バス利用機会が増えると考えた不満項目



「かならず増える」又は「たぶん増える」と回答した方の不満項目について、1位：3点、2位：2点、3位：1点とし、票数に各点数を乗じて合計したものを各項目のポイントとして算定した
(H24.10 バス利用者アンケート)

今後のスケジュール

区分	作業区分	24年8月			9月			10月			11月			12月			25年1月			2月			3月		
		10	20	31	10	20	31	10	20	31	10	20	31	10	20	31	10	20	31	10	20	31	10	20	31
1．可見市の地域特性と公共交通の現状	1) 上位・関連計画の整理	●																							
	2) 公共交通のサービス水準の整理				●																				
	3) 公共交通利用実態の整理				●			●																	
2．利用者ニーズ、地域ニーズの把握	1) ニーズ調査							●			●														
	2) 地域アンケート													●			●								
3．可見市地域公共交通の課題整理														●			●								
4．可見市地域公共交通計画(案)の検討	1) 地域公共交通の基本方針																			●			●		
	2) 公共交通計画(案)の検討																			●			●		
	3) 公共交通利用促進計画の検討																			●			●		
	4) 評価及び推進体制																			●			●		
	5) アクションプログラム																			●			●		
地域公共交通会議																									