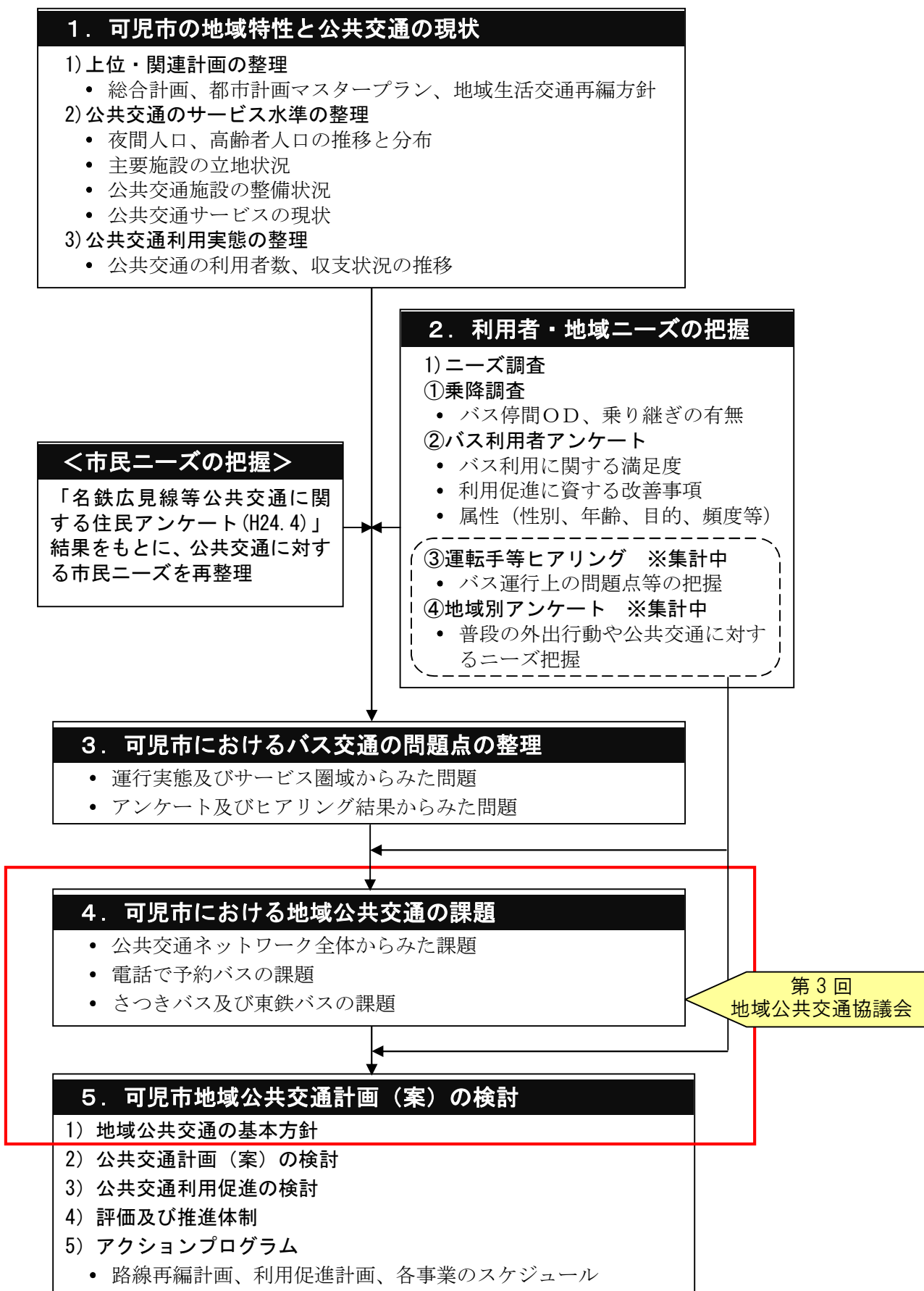


調査事業の進捗状況報告

■調査の枠組み



可児市公共交通の問題点と課題の整理

可児市のバス交通の問題点

【運行実態及びサービス圏域からみた問題】

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

【アンケート及びヒアリング結果からみた問題】

- 電話で予約バスの問題点
- ⑤ **運行日及び乗り継ぎ環境に対する不満割合は高い**
 - 電話で予約バス利用者の「運行日」に関する不満割合が最も高く、その不満内容は「日曜日や年末の運行」
- ⑥ **電話で予約バスと他の交通手段との競合**
 - タクシー、JR 太多線、名鉄広見線等の公共交通手段から電話で予約バスへの転換が一部存在
- ⑦ **往復利用が少ない電話で予約バス**
 - 往復利用者は約 58%に留まっている
- ⑧ **男性の利用が少ない電話で予約バス**
 - 男性の利用率は約 11%と少ない
- ⑨ **現行サービス圏域外へのアクセス需要の存在**
 - 帷子地区住民のバスを利用しにくい理由として、岐阜社会保険病院まで運行していないとする意見が挙げられている
- ⑩ **バスに関する情報を知らないとする人が多い**
 - バスを利用していない理由として、「バスに関する情報（ルート、ダイヤ、バス停の位置）を知らない」、「利用の仕方が分からない」といった回答が多い

○さつきバス及び東鉄バスの問題点

- ⑪ **利用者が少ない運行便の存在**
 - 1 便当たり利用者数が 8 人以下の便が存在
- ⑫ **公共交通相互の乗り継ぎ利用が存在する一方で乗り継ぎに関する不満割合は高い**
 - 「乗り継ぎの情報や案内のわかりやすさ」、「乗り継ぎの際の待ち時間」の不満割合が半数を超えている
- ⑬ **往復利用が少ない東鉄バス緑ヶ丘線**
 - 往復利用者は約 2 割に留まっている
- ⑭ **バス利用機会の増進につながるバスサービス水準の検討**
 - 不満とするバスサービス項目（運行本数、運行経路、運行時間帯）が改善された場合、約 4 割の利用者はバス利用機会が「かならず増える、たぶん増える」と回答
- ⑮ **常態化している運行ダイヤの遅れ**
 - さつきバス西部線（逆回り）において 10 分程度の運行ダイヤの遅れが常態化

※ は運転手等ヒアリングや地域別アンケートから新たに浮上した問題点

可児市のバス交通の課題

【公共交通ネットワーク全体からみた課題】

- A **路線バス、さつきバス、電話で予約バスの適切な役割分担設定の検討（①, ②）**
 - 地区により電話で予約バスの利用者数が少ない状況、バスサービス、エリアなどにより運賃や割引適用者が異なるなどの状況に対し、路線バス、さつきバス、電話で予約バスの運行目的、果たすべき機能を整理し、適切なサービス水準や運賃設定の検討が必要。
- B **公共交通空白地への対応（需要に応じた適切なバスサービス導入検討）（④）**
 - 公共交通利用不便地区の存在に対し、バス利用ニーズに応じた新たなバスサービス導入の必要性について検討が必要。
 - また、バスサービスの導入にあたっては、地形的要因を考慮した適切な運行形態の検討が必要。
- C **公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上（⑫）**
 - それぞれのバス利用者の、乗り継ぎに関する不満割合が高くなっている状況に対し、乗り継ぎ利便性の向上に資する施策の検討が必要。
- D **バス利用の潜在ニーズを掘り起こす利用促進策の展開（①, ⑩, ⑪）**
 - 地区により電話で予約バスの利用者数が少ない状況や、電話で予約バスの男性の利用率が少ない状況、バスに関する情報を知らないとする人が多いなどの状況に対し、今後増加が見込まれる高齢者やバス非利用者などに対する、バス利用の潜在ニーズの掘り起こしや、新たな外出機会の創出につながるような、分かりやすい情報提供や、バスの周知・PR等の利用促進策の検討が必要。

【電話で予約バスの課題】

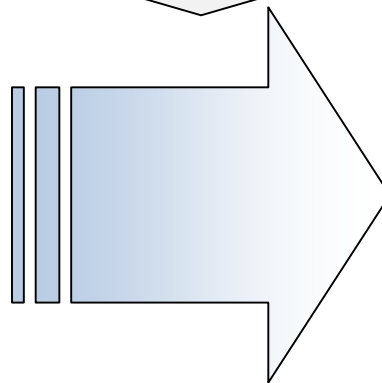
- E **役割分担に応じた適切な運行日、運行方式の検討（②, ⑤, ⑥）**
 - 日曜・祝日・年末運行希望に対し、電話で予約バスの運行目的、役割分担に応じた運行の妥当性について検討が必要。
 - また、電話で予約バスとタクシー、JR 太多線、名鉄広見線等の公共交通機関との競合が発生しないよう、行先限定等の適切な運行方式の検討が必要。
- F **需要に応じたサービス圏域の検討（①, ⑨）**
 - 地区により電話で予約バスの利用者数が少ない状況に対し、地区ごとに異なる住民ニーズを把握し、ニーズに応じた適切なサービス圏域の検討が必要。
- G **だれもが利用しやすい電話で予約バスの検討（⑦, ⑧）**
 - 往復利用が少ない状況や、男性の利用率が少ないなどの状況に対し、だれもが利用しやすくなるような、予約抵抗の軽減を図るわかりやすさ、利用のしやすさの工夫の検討が必要。

【さつきバス及び東鉄バスの課題】

- H **運行の効率化のためのルートやバス停見直しの検討（③, ⑪, ⑬, ⑭）**
 - 利用が少ないバス停の存在や利用が少ない運行便の存在、往復利用が少ない路線の存在に対し、運行ルートの見直し検討や、バス停の存続と必要性に関する検討が必要。
- I **需要に応じたダイヤ見直しの検討（⑪, ⑬, ⑭, ⑮）**
 - 利用が少ない運行便の存在、往復利用が少ない路線の存在に対し、利用者が少ない便の見直し検討や、バス利用機会の増進が可能となるダイヤ見直しの検討が必要。

○問題点を踏まえた課題を、公共交通ネットワーク全体と個別路線に着目して整理

○個別路線については、運行形態の違いにより、電話で予約バスと、さつきバス及び東鉄バスに分けて整理



可児市におけるバス交通の問題点の整理（追加）

現行サービス圏域外へのアクセス需要の存在

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

図 普段よく行く施設（帷子地区アンケート）

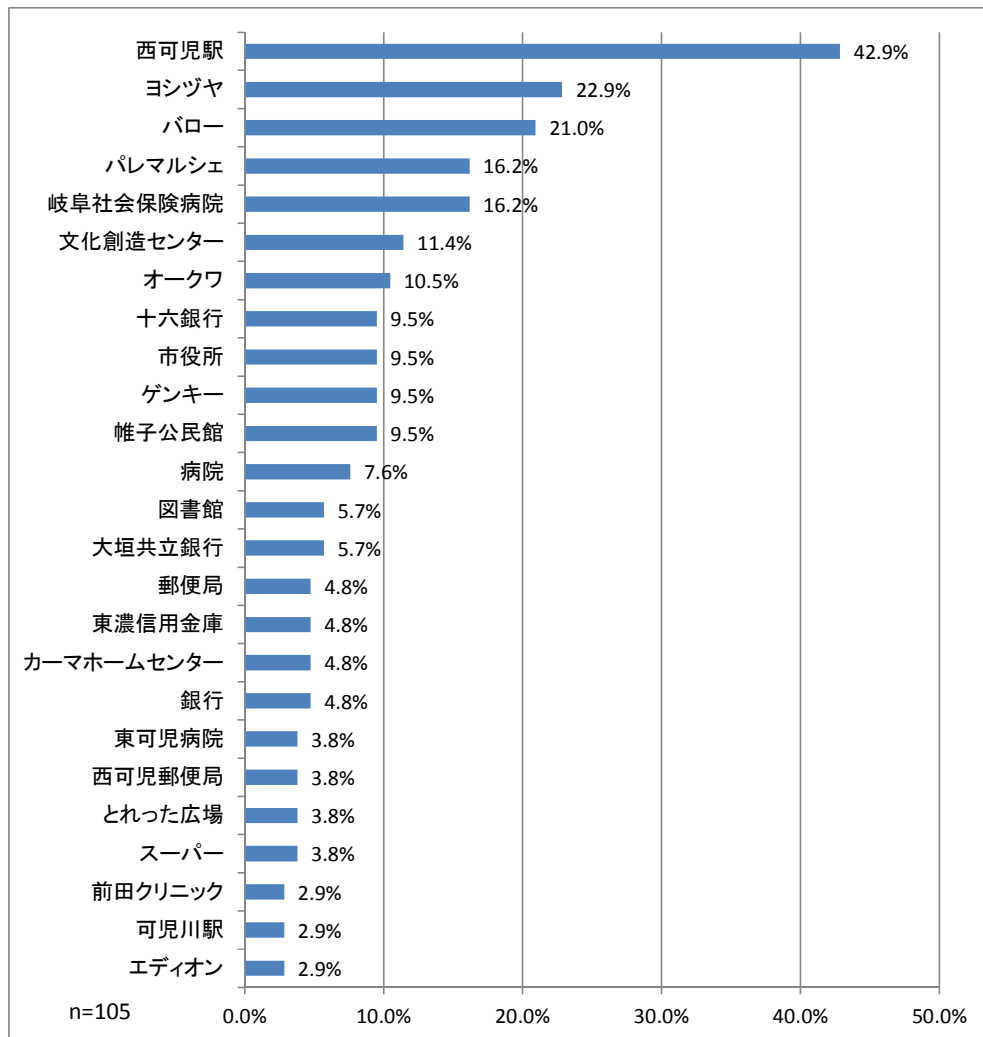
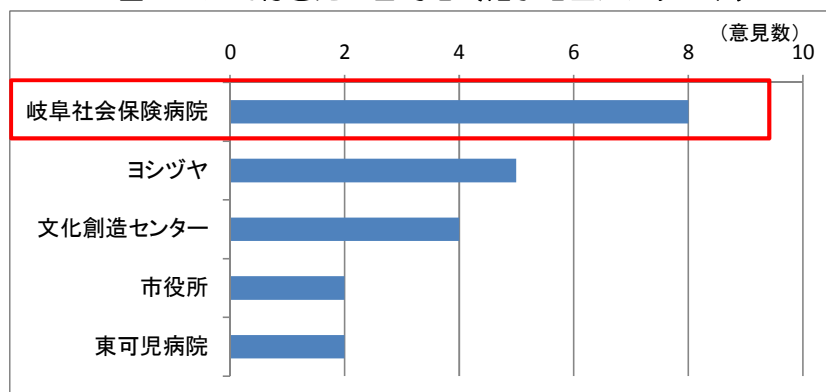


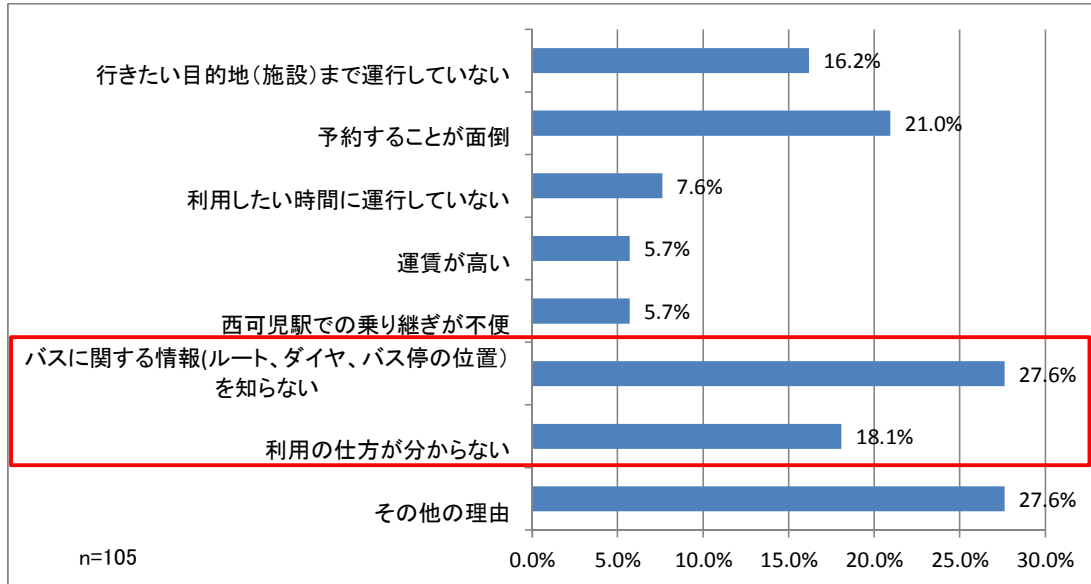
図 バスで行きたい目的地（帷子地区アンケート）



バスに関する情報を知らないとする人が多い

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

図 バスを利用していない理由（帷子地区アンケート）



常態化している運行ダイヤの遅れ

- さつきバス運転手からの、ダイヤ、遅延などの運行上の問題点についてのヒアリング結果によると、さつきバス西部線逆回り（特に 9:05 発、11:30 発）について、交通量の多少にかかわらず、常に 10 分程度の遅れが発生している現状があり、利用者に不安を与える要因となっている。

■可児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

1) 可児市の目標

可児市は平成23年から「輝く人とまち 人 つながる可児」を将来像とした第四次総合計画に基づき、総合的かつ計画的にまちづくりを進めています。急速に進行している少子高齢化や今後の人口減少といった課題を見据え、具体的には高齢者が住みやすく、若い世代が可児市に魅力を感じるとともに、地域が元気で安全で住みやすいまちを目指し、様々な施策を実施しています。

<可児市の目標>

～若い世代が住みたいと感じる魅力あるまちの創造～

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

2) 4つの重点方針に対して公共交通が担う役割

✚人の暮らしを支え、楽しみを創出する公共交通

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

✚まちの活性化を支援・誘導する公共交通

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

3) 公共交通計画の目標

誰もが安心して移動できる 公共交通ネットワークの構築

を目指します。

4) 公共交通計画の基本方針

基本方針1 人の暮らしとまちの活性化を支援・誘導する公共交通体系

- 鉄道、路線バス、さつきバス及び電話で予約バスが相互に補完し合い、市民の生活行動に応じて、気軽に外出ができる公共交通体系を構築します。（課題A, B）
- 公共交通を、都市間移動に対応した広域基幹路線（鉄道、高速バス）、都市内移動に対応した基幹路線（交通結節点や市内主要地域を結ぶ路線）と地域アクセス路線（地域の生活交通を確保する路線）の機能ごとに役割分担を設定するとともに、役割分担に応じたサービス水準を設定します。（課題A, E）
- 公共交通ネットワークは、JR可児駅・名鉄新可児駅、市役所周辺及び西可児駅周辺の交通結節点を中心とした、放射状の公共交通ネットワークを基本とします。（課題A, H）

- バス需要が少ない地域や、公共交通の利用が不便な地域においては、地域住民のニーズを踏まえ、さつきバス（定時定路線）と電話で予約バス（デマンド型交通）が適切に組み合わせられた、効果的かつ効率的な運行を図ります。（課題B, F）

基本方針 2 誰もが利用しやすい公共交通体系

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

基本方針 3 持続可能な公共交通体系

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

図 可児市の公共交通将来像イメージ

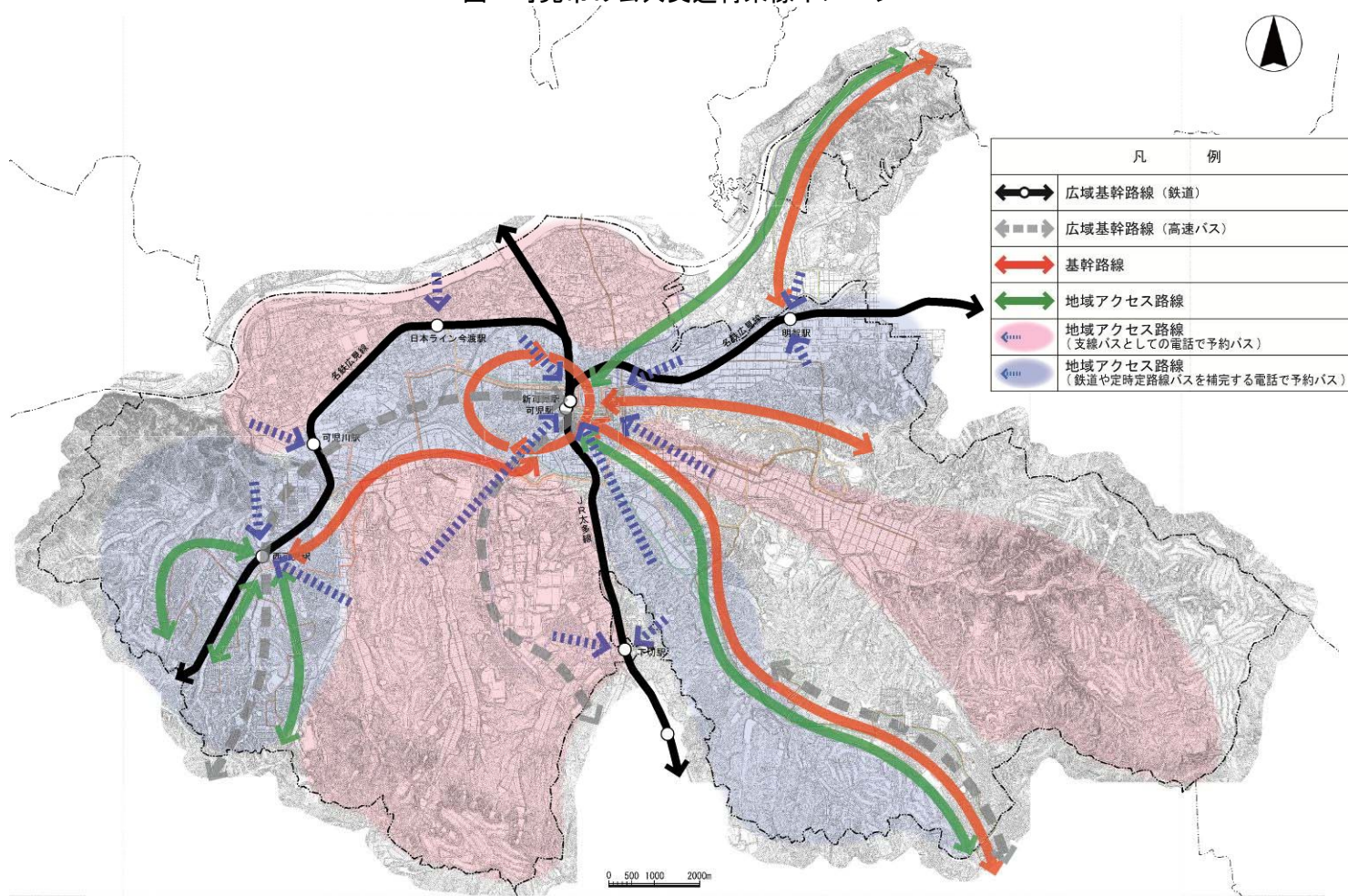


表 各路線の役割分担とサービス確保の考え方（案）

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