

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) 上位・関連計画の整理
 - ・ 総合計画、都市計画マスタープラン、地域生活交通再編方針
- 2) 公共交通のサービス水準の整理
 - ・ 夜間人口、高齢者人口の推移と分布
 - ・ 主要施設の立地状況
 - ・ 公共交通施設の整備状況
 - ・ 公共交通サービスの現状
- 3) 公共交通利用実態の整理
 - ・ 公共交通の利用者数、収支状況の推移

<市民ニーズの把握>

「名鉄広見線等公共交通に関する住民アンケート(H24.4)」結果をもとに、公共交通に対する市民ニーズを再整理

2. 利用者・地域ニーズの把握

- 1) ニーズ調査
 - ①乗降調査
 - ・ バス停間OD、乗り継ぎの有無
 - ②バス利用者アンケート
 - ・ バス利用に関する満足度
 - ・ 利用促進に資する改善事項
 - ・ 属性（性別、年齢、目的、頻度等）
 - ③運転手等ヒアリング
 - ・ バス運行上の問題点等の把握
 - ④地区別アンケート
 - ・ 普段の外出行動や公共交通に対するニーズ把握

3. 可児市におけるバス交通の問題点の整理

- ・ 運行実態及びサービス圏域からみた問題
- ・ アンケート及びヒアリング結果からみた問題

4. 可児市における地域公共交通の課題

- ・ 公共交通ネットワーク全体からみた課題
- ・ 電話で予約バスの課題
- ・ さつきバス及び東鉄バスの課題

5. 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
- 2) 公共交通計画（案）の検討
- 3) 公共交通利用促進の検討
- 4) 評価及び推進体制
- 5) アクションプログラム
 - ・ 路線再編計画、利用促進計画、各事業のスケジュール

第4回
地域公共交通協議会

■可児市地域公共交通計画（案）

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

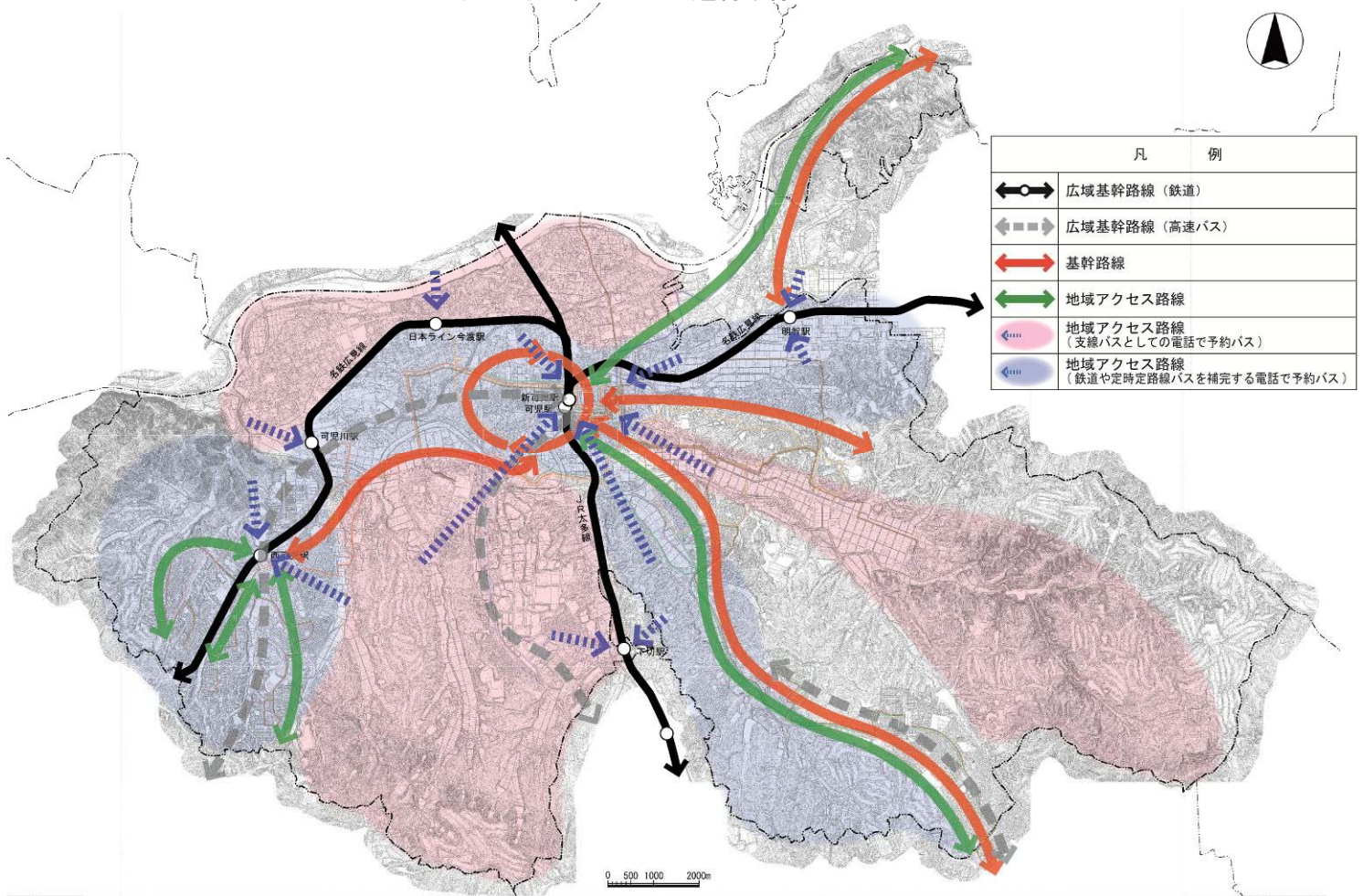


表 各路線の役割分担とサービス確保の考え方（案）

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、中心部循環線） 	<p>広域基幹路線と一体となって市内の交通結節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>交通結節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>

2. 公共交通計画(案)

1) バス交通再編方針

広域基幹路線の現状サービスを前提として、バス停間 OD 等の利用実態を参考に、基本方針で設定した各路線の役割分担とサービス確保の考え方を踏まえつつ、バス交通の再編方針を以下に整理します。

<再編方針策定にあたっての基本的考え方>

- 基幹路線については、①行政界を跨ぐ通勤、通学需要に対応するため、朝夕のピーク時間帯及び夜間も運行する「地域生活軸」と、②市内における通院や買い物需要に対応し、中心市街地の活性化を支援する「地域活性化軸」に区分し、再編方針を整理します。
- 地域アクセス路線については、①日常的な生活交通需要に対処し、地域の生活交通を確保する「地域アクセス路線」と、②特定施設へのアクセス需要確保など利用目的が限定される「特定目的対応路線」に区分し、再編方針を整理します。
- 運行時間帯及び運行頻度は、以下の基本的考え方に基づき設定します。

表 運行時間帯と運行頻度設定の考え方

路線種別	運行日	運行時間帯の目安	運行頻度の目安
基幹路線 (地域生活軸)	毎日 運行	通勤・通学需要に対処するため、昼間に加え、朝夕のピーク時にも運行 <ul style="list-style-type: none"> ● 7時以前～19時以降 	現行のサービス水準を基本に、 <ul style="list-style-type: none"> ● ピーク時 30分間隔以内 ● 昼夜間 1時間 1本以上
基幹路線 (地域活性化軸)	毎日 運行	中心市街地の活性化を支援するため、朝から夕方を主体に運行 <ul style="list-style-type: none"> ● 8時以前～18時以降 	現行のサービス水準を基本に、 <ul style="list-style-type: none"> ● 1日 7本以上
地域アクセス路線	平日 運行	生活交通確保の観点から、必要最小限のサービス水準を確保するため、昼間を主体に運行 <ul style="list-style-type: none"> ● 8時以前～17時以降 	現行のサービス水準を基本に、 <ul style="list-style-type: none"> ● 1日 4本以上 (路線定期型) ● 1日 9本以上 (デマンド型)
地域アクセス路線 (特定目的対応路線)	特定日 限定	特定施設への交通需要に対応するため、施設の開設時間に準じ運行	現行のサービス水準を踏襲

表 公共交通再編方針 【広域基幹路線・基幹路線（地域生活軸）】（1/4）

	路線名称	再編方針	確保すべきサービス水準	交通機能維持の考え方	<参考> 現行サービス水準
基幹路線 (地域生活軸)	東鉄バス桜ヶ丘ハイツ線	<ul style="list-style-type: none"> ● 桜ヶ丘ハイツ～明和団地～多治見駅前間を連絡する都市間連絡路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>するとともに、利用需要に応じ、利便性向上の必要性について協議する。 	運行時間帯：6時～22時 運行間隔： 平日ピーク時 20分以内 昼夜間時 2本/時	交通事業者が運行	6時～21時 平日ピーク時 20分程度 昼夜間時 2本/時
	東鉄バス明智線	<ul style="list-style-type: none"> ● 明智駅前～陶町口～大川～稲津～瑞浪駅前間を連絡する都市間連絡路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>するとともに、利用需要に応じ、利便性向上の必要性について協議する。 	運行時間帯：6時～21時 運行間隔： 平日ピーク時 30分以内 昼夜間時 1本/時	交通事業者が運行	6時～21時 平日ピーク時 30分程度 昼夜間時 1本/時
	東鉄バス緑ヶ丘線	<ul style="list-style-type: none"> ● 可児駅前～緑ヶ丘団地～桜ヶ丘ハイツ～多治見駅前間を連絡する放射路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>するとともに、利用需要に応じ、利便性向上の必要性について協議する。 ● 可児高校へのアクセス路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>する。 	運行時間帯：7時～19時 運行間隔： 平日ピーク時及び昼夜間時 0.5本/時	交通事業者が運行	7時～19時 平日ピーク時及び昼夜間時 0.5本/時
	YAOバス	<ul style="list-style-type: none"> ● 明智駅～兼山～八百津高校・八百津町間を連絡する路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>するとともに、利用需要に応じ、利便性向上の必要性について協議する。 	運行時間帯：6時～22時 運行間隔： 平日ピーク時 30分以内 昼夜間時 1本/時	沿線市町が運行	6時～22時 平日ピーク時 30分程度 昼夜間時 1本/時

表 公共交通再編方針 【基幹路線（地域生活軸・地域活性化軸）】（2/4）

	路線名称	再編方針	確保すべきサービス水準	交通機能維持の考え方	<参考> 現行サービス水準
基幹路線 （地域活性化軸）	さつきバス東部線	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停間の利用実態（バス停間OD）を踏まえ、可児駅～広眺ケ丘、羽生ケ丘、緑ケ丘方面を巡回する東部線を、さつきバス桜ケ丘線のルート変更（緑ケ丘経由）に合わせ、可児駅前～市役所～広眺ケ丘、羽生ケ丘間を連絡する東西軸として<u>ルート変更する</u>。 ※参考資料「さつきバス利用者OD図（東部線）」参照 	運行時間 8時～18時台 運行本数：7本/日以上	可児市が運行	8時～17時台 7本/日
	さつきバス西部線	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停間の利用実態（バス停間OD）を踏まえ、市街地内を巡回する西部線を可児駅前～市役所～商業施設～可児川苑～岐阜社会保険病院～住宅団地～西可児駅間を連絡する東西軸として<u>ルート変更する</u>。 ※参考資料「さつきバス利用者OD図（西部線）」参照 	運行時間 8時～18時台 運行本数：7本/日以上	可児市が運行	8時～17時台 7本/日
	（仮称）さつきバス中心部循環線	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地において可児駅・新可児駅、市役所、文化創造センター、商業施設相互を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する<u>循環路線を新設する</u>。（又はさつきバス各路線が中心市街地を重複運行する。） 	運行時間 8時～18時台 運行本数：1本/時程度	可児市が運行	—

表 公共交通再編方針 【地域アクセス路線】(3/4)

	路線名称	再編方針	確保すべきサービス水準	交通機能維持の考え方	<参考> 現行サービス水準
地域 アクセス 路線	東鉄バス帷子線	<ul style="list-style-type: none"> ● 帷子地区の住宅団地と西可児駅間を連絡する駅アクセス路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>するとともに、利用需要に応じ、利便性向上の必要性について協議する。 ● 通勤通学需要にも対応する路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>する。 	運行時間帯：6時～22時 平日ピーク時：30分以内 昼夜間時：1本/時	交通事業者が運行	(緑、長坂団地、光陽台系統) 6時～22時 ピーク時：15～20分程度 昼夜間時：1本/時
	さつきバス桜ヶ丘線	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停間の利用実態(バス停間OD)を踏まえるとともに、大森地区電話で予約バスとの機能分担を図るため、桂ヶ丘は大森地区電話で予約バスのサービスエリアとし、新たに緑ヶ丘経由に<u>ルート変更</u>する。 ※さつきバス桜ヶ丘線バス停間OD図参照 	運行時間帯：8時～17時 運行本数：6本/日 (午前、昼、午後各1往復)	可児市が運行	6本/日
	さつきバス兼山線	<ul style="list-style-type: none"> ● 可児駅前～兼山間を連絡する放射路線として、高齢者の通院需要等に対応するとともに、駅端末交通手段としての機能強化を図るため、他路線同様<u>可児駅へ乗り入れるルートに変更</u>する。 ● 兼山地区については、既存の公共交通(名鉄広見線、YAOバス等)の活用を前提に、高齢者など乗り継ぎが大きな抵抗となる市民の利便性向上を図るため、<u>現状の曜日限定による運行を継続</u>する。 ● また、当該路線の有効活用を図るため、御嵩町内におけるバス停設置について協議する。 	運行時間帯：8時～17時 運行本数：4本/日 (午前2、午後2往復)	可児市が運行	火・木・土運行 4本/日
	電話で予約バス ※路線定期型交通サービス 圏域外のエリア ● 今渡・川合・土田地区 ● 春里・姫路地区 ● 羽崎・二野・久々利地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地(可児・新可児駅周辺)と周辺住宅地を連絡する路線として、<u>現状のデマンド型運行によるサービス水準以上を確保</u>する。 ● 西部線の変更に伴い、公共交通利用不便地区となる<u>今渡台周辺を今渡・川合・土田地区電話で予約バスのサービス対象エリアに加える</u>。 	運行時間帯：8時～17時 運行本数：1便/時間	可児市が運行	運行時間帯：8時～17時 運行本数：1便/時間
	電話で予約バス ※路線定期型交通サービス が存在するエリア ● 帷子地区 ● 大森地区 ● 広見東地区 ● 中心市街地地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地(可児・新可児駅)及び西可児駅周辺と周辺住宅地を連絡し、路線定期型交通を補完する路線として、<u>現状のデマンド型運行によるサービス水準以上を確保</u>する。 ● 帷子地区においては、地域住民の移動ニーズを踏まえ、<u>岐阜社会保険病院、可児川苑を目的地として設定</u>する。 ● 中心市街地のモビリティの向上と中心市街地付近において点在する公共交通不便地区の解消を図るため、<u>区域運行の重複エリアを拡大</u>する。 	運行時間帯：8時～17時 運行本数：1便/時間	可児市が運行	運行時間帯：8時～17時 運行本数：1便/時間

表 公共交通再編方針 【地域アクセス路線（特定目的対応路線）】（4／4）

	路線名称	再編方針	確保すべきサービス水準	交通機能維持の考え方	<参考> 現行サービス水準
地域アクセス路線（特定目的対応路線）	東鉄バス花フェスタ公園線	<ul style="list-style-type: none"> ● 可児駅前～可児市役所前～花フェスタ記念公園間を連絡する放射路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>するとともに、利用需要に応じ、利便性向上の必要性について協議する。 	平日または休日のみ 運行本数： 1～4往復／日	交通事業者が運行	休日のみ 4往復／日
	東鉄バス久々利線	<ul style="list-style-type: none"> ● 可児駅前～羽生ヶ丘～久々利間を連絡する放射路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>するとともに、利用需要に応じ、利便性向上の必要性について協議する。 			休日のみ 1往復／日
	東鉄バス八百津線	<ul style="list-style-type: none"> ● 可児駅前～牧野～和知～八百津町ファミリーセンター前間を連絡する放射路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>するとともに、利用需要に応じ、利便性向上の必要性について協議する。 ● 可茂特別支援学校へのアクセス路線として、<u>現状のサービス水準を維持</u>する。 			平日のみ 1～2往復／日

図 公共交通再編方針図



【さつきバス兼山線】

- 可児駅前～兼山間を連絡する放射路線として、高齢者の通院需要等に対応するため、可児駅へ乗り入れるルートに変更する。
- 当該路線の有効活用を図るため、御嵩町内におけるバス停設置について協議する。

凡 例	
鉄 道	
高速バス	
路線バス	
YAOバス	
さつきバス	西部線
	東部線
	桜ヶ丘線
	兼山線
	(仮称) 中心部循環線
電話で予約バス	
電話で予約バス 拡大・新規追加エリア	

【電話で予約バス今渡・川合・土田地区運行エリアの拡大】

- 西部線の変更に伴い、公共交通利用不便地区となる今渡台周辺を今渡・川合・土田地区電話で予約バスのサービス対象エリアに加える。

【区域運行重複エリアの拡大】

- 中心市街地のモビリティの向上と中心市街地付近において点在する公共交通不便地区の解消を図るため、区域運行の重複エリアを拡大する。

【(仮称) さつきバス中心部循環線】

- 中心市街地において可児駅・新可児駅、市役所、文化創造センター、商業施設相互を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線を新設する。(又はさつきバス各路線が中心市街地を重複運行する。)

【さつきバス西部線】

- バス停間の利用実態を踏まえ、可児駅前～市役所～商業施設～可児川苑～岐阜社会保険病院～住宅団地～西可児駅間を連絡する東西軸としてルート変更する。

【さつきバス東部線】

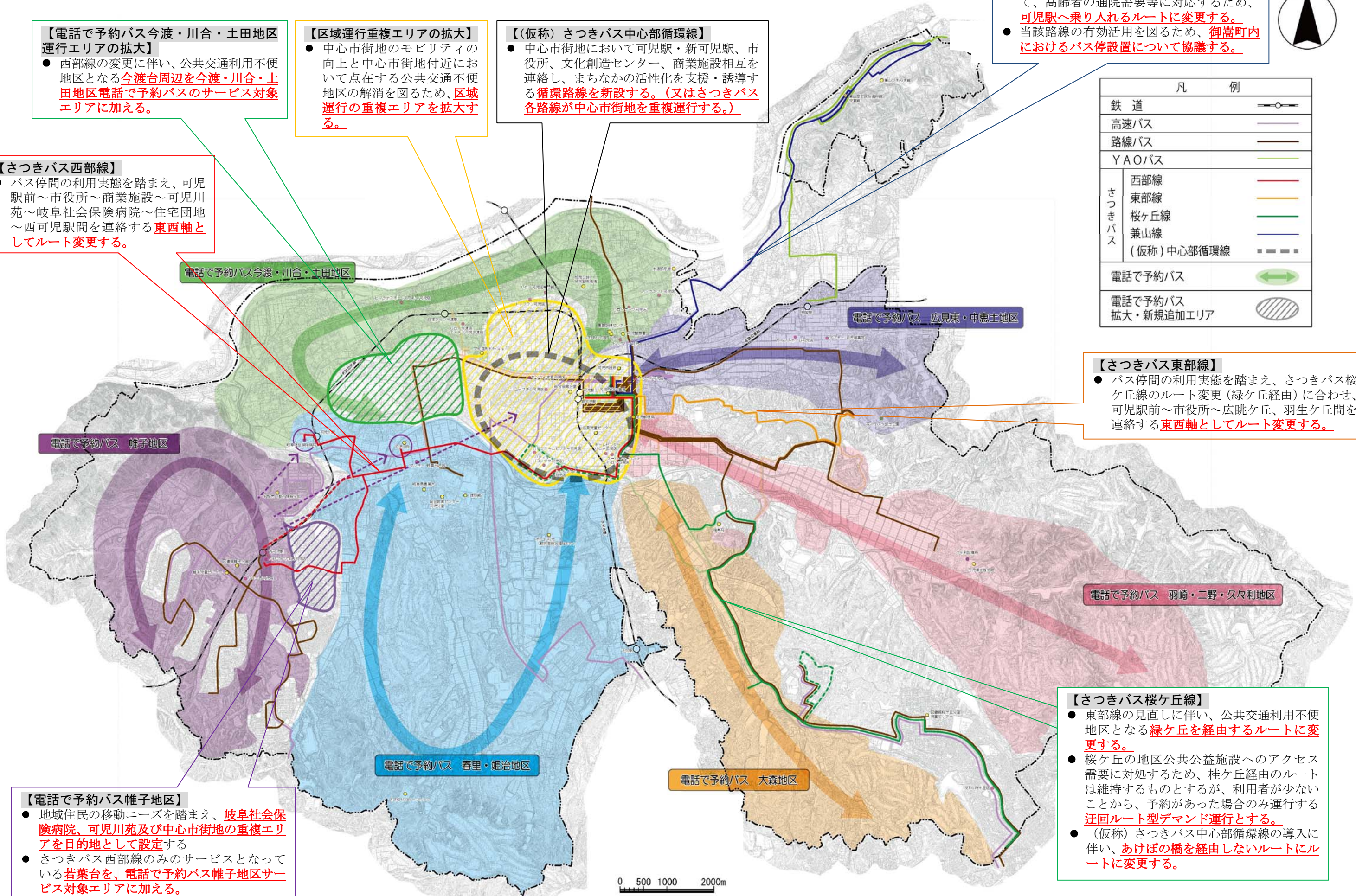
- バス停間の利用実態を踏まえ、さつきバス桜ヶ丘線のルート変更(緑ヶ丘経由)に合わせ、可児駅前～市役所～広眺ヶ丘、羽生ヶ丘間を連絡する東西軸としてルート変更する。

【さつきバス桜ヶ丘線】

- 東部線の見直しに伴い、公共交通利用不便地区となる緑ヶ丘を経由するルートに変更する。
- 桜ヶ丘の地区公共施設へのアクセス需要に対処するため、桂ヶ丘経由のルートは維持するものとするが、利用者が少ないことから、予約があった場合のみ運行する迂回ルート型デマンド運行とする。
- (仮称) さつきバス中心部循環線の導入に伴い、あけぼの橋を経由しないルートにルートに変更する。

【電話で予約バス帷子地区】

- 地域住民の移動ニーズを踏まえ、岐阜社会保険病院、可児川苑及び中心市街地の重複エリアを目的地として設定する
- さつきバス西部線のためのサービスとなっている若葉台を、電話で予約バス帷子地区サービス対象エリアに加える。



2) 公共交通の運賃

路線バスを含む合理的なバスネットワークを形成するために各バス路線の運賃体系を各路線の機能及びサービス水準に合わせて再整理します。

① 1乗車あたり運賃

- 基幹路線のうち、交通事業者が運行し、行政界を跨ぐなど地域の生活の軸となる路線については、通勤通学需要に対応する路線であり、対キロ区間制運賃もしくは地帯制運賃とします。
- 基幹路線のうち、中心市街地と住宅地を結ぶ東西軸及び中心市街地において各種拠点施設を連絡する循環バスについては、主に買い物や通院目的等に対処し、地域の活性化を支援する路線として、一定の需要を束ねて処理することから、利用促進のため一乗車 200 円の均一運賃とします。
- 地域アクセス路線のうち、西可児駅と住宅団地を結ぶ通勤通学需要に対応する帷子線については、対キロ区間制運賃とします。
- 地域アクセス路線のうち、中心市街地と住宅地を結ぶ路線定期型のさつきバスについては、必要最小限のサービス水準（運行本数 4～6 本/日）を確保する地域の生活支援路線であり、電話で予約バスに比べサービス水準が低いことから、一乗車 200 円の均一運賃とします。また、アンケート結果を踏まえ、半額対象者は小学生と一定条件に該当する障がい者のみとします。
- 地域アクセス路線のうち、さつきバスより高いサービス水準（運行本数 9 本/日）を確保する電話で予約バスは、一乗車 300 円の均一運賃とします。
- 基幹路線（地域活性化軸）及び地域アクセス路線は、現行の回数券及び定期券の導入を進めていきます。

② 乗り継ぎ運賃

- 路線相互の連携強化に向け、乗り継ぎ抵抗を緩和するため、乗り継ぎ料金は以下の通りとします。

表 乗り継ぎの際の運賃設定の考え方

基幹路線 (地域活性化軸)	幹線的路線としてモビリティの向上に向け、地域アクセス路線からの乗り継ぎ利用を促進するため、 <ul style="list-style-type: none"> ● 基幹路線（地域活性化軸）相互の乗り継ぎは 200 円引き ● 地域アクセス路線（さつきバス、電話で予約バス）との乗り継ぎは 200 円引き
地域アクセス路線 (さつきバス)	支線的路線であり、拠点施設へのアクセスは乗り継ぎ利用が必要となる場合があり、乗り継ぎによる利用者の負担軽減を図るため、 <ul style="list-style-type: none"> ● 基幹路線（地域活性化軸）との乗り継ぎは 200 円引き ● さつきバス相互の乗り継ぎは 200 円引き ● 電話で予約バスとの乗り継ぎは 200 円引き
地域アクセス路線 (電話で予約バス)	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路線であり、タクシー事業との棲み分けを前提に、バスとタクシーの中間的役割を果たす路線として、 <ul style="list-style-type: none"> ● さつきバスとの乗り継ぎは 200 円引き ● 東鉄バス帷子線との乗り継ぎは 100 円引き ● エリアを跨ぐ電話で予約バス相互の乗り継ぎは 100 円※ ※重複エリアを除く

表 公共交通の機能分類と運賃体系

		路線の機能	運賃体系	参考: 該当する現行路線の運賃
基幹路線 (地域生活軸)		<ul style="list-style-type: none"> ● 広域基幹路線と一体となって市内の交通結節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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯: 7時以前～19時以降 ・ 運行間隔: ピーク時 30分間隔以内 昼夜間 1時間 1本以上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 対キロ区間制運賃・地帯制運賃 	<ul style="list-style-type: none"> ● 東鉄バス (対キロ区間制運賃) 桜ヶ丘ハイツ線、明知線、緑ヶ丘線 ● YAOバス (地帯制運賃)
基幹路線 (地域活性化軸)		<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地と住宅団地間を連絡する東西軸。 ● 中心市街地において可児駅・新可児駅、市役所、文化創造センター、商業施設相互を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線。 ● 地域アクセス路線と乗り継ぎ拠点にて接続し、ネットワークを形成。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯: 8時以前～18時以降 ・ 運行本数: 7本/日以上 	<ul style="list-style-type: none"> ● 均一運賃 1乗車 200円 	<ul style="list-style-type: none"> ● さつきバス (均一運賃) 1乗車 200円 ※ 小学生、中学生及び満65歳以上高齢者及び一定条件に該当する障がい者等は半額(100円)。 ※ 未就学児は無料
地域アクセス路線	帷子線	<ul style="list-style-type: none"> ● 帷子地区の住宅団地と西可児駅間を連絡する駅アクセス路線。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯: 6時～22時 ・ 運行間隔 平日ピーク時 30分以内 昼夜間時 1本/時 	<ul style="list-style-type: none"> ● 対キロ区間制運賃 	<ul style="list-style-type: none"> ● 東鉄バス (対キロ区間制運賃)
	さつきバス	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地(可児・新可児駅)と周辺住宅地を連絡する路線。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯: 8時～17時 ・ 運行本数: 4～6本/日 	<ul style="list-style-type: none"> ● 均一運賃 1乗車 200円 回数券 2000円 (11枚綴り) 	<ul style="list-style-type: none"> ● さつきバス (均一運賃) 1乗車 200円 ※ 小学生、一定条件に該当する障がい者等は半額(100円)。 ※ 未就学児は無料
	電話で予約バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地(可児・新可児駅)及び西可児駅周辺と周辺住宅地を連絡する路線。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運行時間帯: 8時～17時 ・ 運行本数: 9本/日 	<ul style="list-style-type: none"> ● 均一運賃 1乗車 300円 回数券 3000円 (11枚綴り) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電話で予約バス (均一運賃) 1乗車 300円 ※ 小学生以下及び障がい者は半額(150円)。
(特定目的対応路線) 地域アクセス路線		<ul style="list-style-type: none"> ● 中心市街地と市内の特定施設等を連絡する公共交通軸としての機能を担う路線。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日または休日のみ 1～4往復/日 	<ul style="list-style-type: none"> ● 対キロ区間制運賃 	<ul style="list-style-type: none"> ● 東鉄バス (対キロ区間制運賃) 花フェスタ公園線、久々線、八百津線

3. 公共交通利用促進策

可児市が目指すまちづくりの姿の具現化に向け、公共交通ネットワークを維持・活性化するためには、誰もが分かりやすく、利用しやすい、利用したくなる環境を整備する必要があります。そのためには、地域と行政そして交通事業者の協働の下、様々な利用促進施策を検討し、計画、実行、検証、改善を繰り返して実施していくものとします。

表 公共交通利用促進施策のメニューと実施主体

施策等の分類	具体的な取り組み	実施主体
(1)利用者目線による分かりやすい情報の提供	① 公共交通利用に係る情報提供（乗継拠点における総合案内板の設置、バス停案内表示の充実、バスマップ及び分かりやすいダイヤ表示の作成、可児市ホームページの充実等）	行政・交通事業者
	② 分かりやすいバス系統名の設定及びバス車両、バス停等への系統表示	行政・交通事業者
	③ 乗り継ぎ拠点における乗り継ぎ抵抗を軽減する表示	行政・交通事業者
(2)利用促進を誘導する施策	① 回数券の充実、乗り継ぎ割引制度や市内全路線の利用が可能な1日乗車券導入検討	行政・交通事業者
	② 乗り継ぎ抵抗の軽減等を目的とした利用促進施策の検討（乗り継ぎ拠点における待合環境の改善等）	行政・交通事業者
	③ 環境や利用者に配慮したバス車両の改善（低公害車両、ノンステップバス等）	交通事業者・行政
(3)地域づくりと一体となったバスへの愛着（マイバス意識）を高める方策	① バスを活用し、地域コミュニティの形成に向けた取り組みの実施（バスを活用したイベント開催等）	地域住民
	② 可児市の各種イベント時におけるバス利用促進のキャンペーン、商業振興や環境保護を目的とする関係団体と連携したバス利用促進等	行政・関係団体
	③ 地域住民による各種活動の実施（バスの乗り方サポート、利用モデルダイヤ作成、バス停付帯施設及び周辺における環境整備、清掃、緑化等）	地域住民

図 公共交通利用促進施策の事例

▶ 商店と連携したバス利用促進事例

【茨城県土浦市 「キララちゃん」】

協賛店舗で1回1,000円以上の買い物をした場合、当日乗車券と引き換えに地域通貨100円分を贈呈する取り組みを実施している。

資料：土浦市

▼地域通貨「キララ」



▶ バスを活用したイベントの事例①：小学生を対象としたバスの乗り方教室

【佐賀県佐賀市 佐賀市営バス】

安全なバスの待ち方、行き先表示の見方についての説明や、バスへ実際に整理券をとって乗りこみ、車内でのマナー、優先席・車いす固定スペースの仕組み、運賃表の見方、降りるときに気をつけることなど、基本的なバスの乗り方を学習する。

▼バスの乗り方教室の様子



資料：佐賀市交通局

▶ バスを活用したイベントの事例②：市のイベントと連携した利用促進策

【愛知県岡崎市】

岡崎市秋の市民まつりに合わせて公共交通利用促進キャンペーン「公共交通に親しむ日」を開催している。

まつりの期間中(2日間)は市内路線バス・まちバスの小学生運賃が無料となり、バスに乗ってクイズをといて記念品がもらえるラリーゲームの開催、バスの乗り方教室や運転席記念撮影など、公共交通に親しんでもらうプログラムを企画している。

▼イベントのチラシ



資料：岡崎市

4. 評価及び推進体制

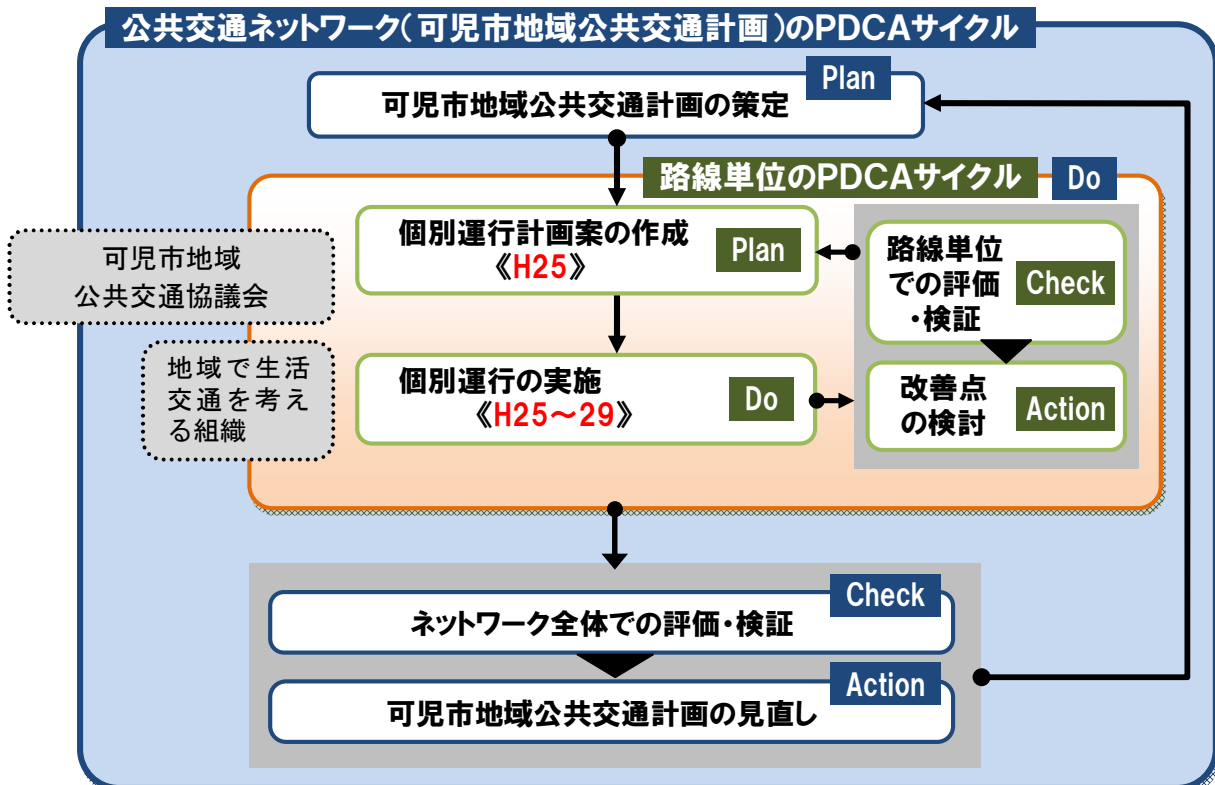
1) 路線単位の評価の基本的考え方 (PDCA サイクル)

- 基幹路線は住民、交通事業者及び行政が協働で運行維持に係る評価を実施
 基幹バス及び循環バスは、可見市の公共交通ネットワークの軸としての機能を有することから、地域公共交通協議会において、住民、交通事業者及び行政の協働のもと、運行結果に基づく評価を実施し、運行維持を検討します。
- 地域アクセス路線は地域住民と行政が協働で運行を評価し、見直し案を検討
 地域に密着した生活交通路線であることから、(仮)地域で生活交通を考える組織において、住民と行政が協働で運行結果に基づく評価を実施し、見直し案や利用促進策を検討するとともに、地域公共交通協議会において運行維持の妥当性を審査・検証します。この際、定時定路線による運行が適切ではないと考えられる場合、その他の方法も検討します。

2) 公共交通ネットワークの評価の基本的考え方 (PDCA サイクル)

- ①公共交通ネットワークの評価・検証、改善策の検討は、可見市地域公共交通協議会の場で実施
- ②公共交通ネットワークの評価は、「路線単位での評価」、個別のバス路線がネットワークとして機能しているかを評価する「ネットワーク全体での評価」の2つの視点に基づき、総合的に評価を行うとともに目標値の達成度を評価・検証
- ③目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル(計画→実行→評価→改善)により実施
- ④今後5年を目途に、段階的に評価・検証を踏まえた改善策を検討し、可見市地域公共交通計画の見直しを実施

図 公共交通ネットワーク及び路線単位のPDCAサイクル



3) 評価指標及び評価基準

バス路線の評価は、路線維持の考え方に基づく運行主体が中心となり、路線存続の妥当性を判断する「維持基準」と路線の見直しや利用促進に向けた判断基準となる「見直し基準」に基づき実施します。

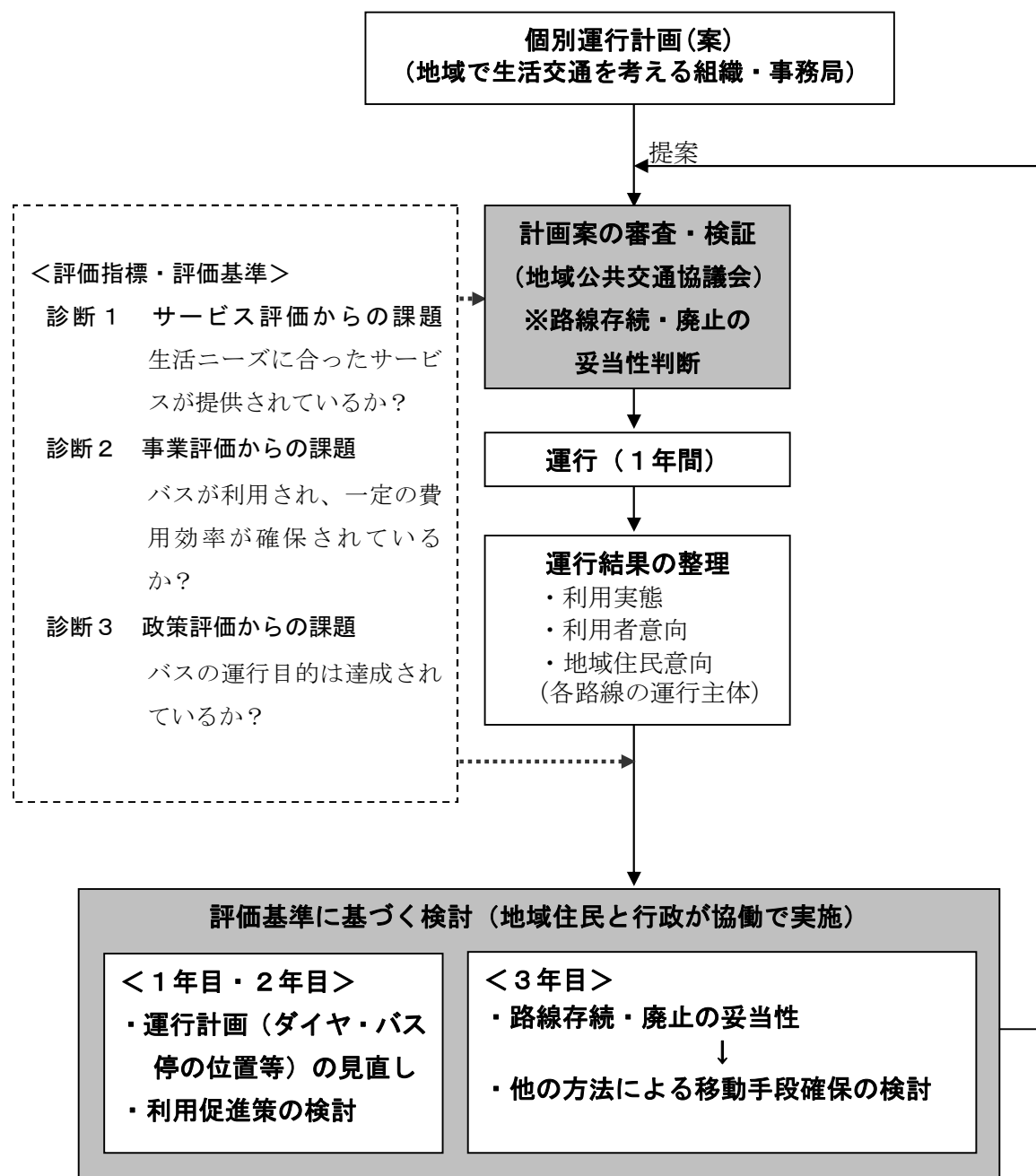
表 バス路線の評価指標と評価基準（例）

	評価の視点	評価指標	評価基準			基準を満たさない場合の対応方針	
			基幹路線	地域アクセス路線			
				定時定路線型	デマンド型		
診断1 サービス評価からの課題 生活ニーズに合ったサービスが提供されているか？							
維持基準	利用者と輸送力（需要）のバランスを検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 需要に応じたルート・ダイヤ設定となっているか？ ● 需要に応じた車両選択となっているか？ 	バス停別乗降者数	○人/日以上	○人/日以上	—	利用の少ないバス停の必要性を検討
			1便当たり平均乗車人員	○人/便以上	○人/便以上	○人/便以上	路線存続の妥当性及び路線の機能変更の必要性を検討
	証み取地をり域検組の	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域による取り組みは実施されているか？ 	地域活動	—	地域住民によるバス交通の維持に向けた取り組み実態を確認		利用実態からみた維持基準による評価と合わせ、路線の存続等の妥当性を検討
見直し基準	ネットワークの妥当性を検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 需要に応じたネットワークとなっているか 	バス停間OD	利用者の需要ベクトルに応じたルートとなっているかを検証			バスルートの見直しを検討
		<ul style="list-style-type: none"> ● 他路線と競合関係にないか？ 	同一方向路線のバス停圏の重複	半径○m以上	半径○m以上	バスルートの見直しを検討	
			同一方向路線のダイヤの重複	運行間隔○分以上			ダイヤの見直しを検討
		<ul style="list-style-type: none"> ● 乗り継ぎ抵抗の軽減は図られているか？ 	乗り継ぎ時間	主要乗り継ぎ拠点の乗り継ぎ時間○分以内			ダイヤの見直しを検討
診断2 事業評価からの課題 バスが利用され、一定の費用効率が確保されているか？							
見直し基準	利用者の経費と運行コストを検証	<ul style="list-style-type: none"> ● バス利用者は増加しているか？ 	年間利用者数	利用者○人以上			利用促進策を検討
		<ul style="list-style-type: none"> ● 費用効率が極端に悪化していないか？ 	利用者一人あたり運行経費	○円/人以下	○円/人以下	—	利用促進策を検討
診断3 政策評価からの課題 バスの運行目的は達成されているか？							
見直し基準	住民によるバス評価及び住民参加による取り組み状況を検証	<ul style="list-style-type: none"> ● 各路線が期待される役割を果たしているか？ 	利用者満足度	バスサービスに関する利用者の不満割合○%以下			不満内容に応じた見直しを検討
		<ul style="list-style-type: none"> ● 住民による定期的な評価が実施されているか？ 	(仮)地域で生活交通を考える組織の会議開催回数	—	○回/年以上		地域住民のモチベーション維持方策を検討

<バスの運行評価・見直し手順（案）>

- ▼ 年度ごとに利用実態を把握し、
- ▼ 評価結果を広く住民に知らせ、
- ▼ 地域住民参画のもと見直し案を検討し、
- ▼ 原則3年を目途に路線維持の妥当性を判断します。

図 地域アクセス路線の運行評価・見直しに関する取り組みの流れ（案）



5. アクションプログラム

計画の実現に向けた関連施策を、一体的に実施します。

中心市街地へのアクセス利便性向上と公共交通利用不便地区の解消

中心市街地へのアクセス利便性向上を図るとともに、中心市街地における公共交通利用不便地区を解消するため、以下に示す一体的見直しを実施します。

【区域運行重複エリアの拡大】

- 中心市街地のモビリティの向上と中心市街地付近において点在する公共交通不便地区の解消を図るため、区域運行の重複エリアを拡大します。

【電話で予約バス今渡・川合・土田地区運行エリアの拡大】

- 西部線の変更に伴い、公共交通利用不便地区となる今渡台周辺を今渡・川合・土田地区電話で予約バスのサービス対象エリアに加えます。

【さつきバス西部線】

- バス停間の利用実態を踏まえ、可児駅前～市役所～商業施設～可児川苑～岐阜社会保険病院～住宅団地～西可児駅間を連絡する東西軸としてルート変更します。

帷子地区におけるサービスの適性化及び東西の形成に向けた一体的見直し

帷子地区におけるサービスの適性化及び東西の形成に向けたさつきバス東部線と桜ヶ丘線の一体的見直しを実施するとともに、運賃体系の適性化を行います。

■ 帷子地区におけるサービスの適性化

【電話で予約バス帷子地区】

- 地域住民の移動ニーズを踏まえ、岐阜社会保険病院、可児川苑及び中心市街地の重複エリアを目的地として設定します。
- さつきバス西部線のためのサービスとなっている若葉台を、電話で予約バス帷子地区サービス対象エリアに加えます。

■ さつきバス東部線と桜ヶ丘線の一体的見直し

【さつきバス東部線】

- バス停間の利用実態を踏まえ、さつきバス桜ヶ丘線のルート変更（緑ヶ丘経由）に合わせ、可児駅前～市役所～広眺ヶ丘、羽生ヶ丘間を連絡する東西軸としてルート変更します。

【さつきバス桜ヶ丘線】

- 東部線の見直しに伴い、公共交通利用不便地区となる緑ヶ丘を経由するルートに変更します。
- 桜ヶ丘の地区公共公益施設へのアクセス需要に対処するため、桂ヶ丘経由のルートは維持するものとしますが、利用者が少ないことから、予約があった場合のみ運行する迂回ルート型デマンド運行とします。

■ 運賃体系の適性化

【1乗車当たり運賃、乗り継ぎ運賃】

- 帷子地区における電話で予約バスの運行エリアの見直しとともに、さつきバス、電話で予約バスの1乗車あたり運賃を統一するとともに、乗り継ぎ抵抗の軽減に向け、乗り継ぎ運賃を見直します。

中心市街地におけるモビリティの向上と広域公共交通ネットワークの強化

中心市街地におけるモビリティの向上を図るとともに、御嵩町を含む広域的な公共交通ネットワークの強化に向けた見直しを実施します。

■中心部循環線の導入とさつきバス桜ヶ丘線の一体的見直し

【(仮称) さつきバス中心部循環線】

- 中心市街地において可児駅・新可児駅、市役所、文化創造センター、商業施設相互を連絡し、まちなかの活性化を支援・誘導する循環路線を新設します。

【さつきバス桜ヶ丘線】

- (仮称) さつきバス中心部循環線の導入に伴い、あけぼの橋を経由しないルートに変更します。

■さつきバス兼山線の見直し

【さつきバス兼山線】

- 可児駅前～兼山間を連絡する放射路線として、高齢者の通院需要等に対応するため、とし、可児駅へ乗り入れるルートに変更します。
- 当該路線の有効活用を図るため、御嵩町内におけるバス停設置について協議します。

朝夕の運行時間の拡大と増便の検討

■さつきバス及び電話で予約バスの運行時間帯等の見直し

【さつきバス及び電話で予約バス全路線】

- 誰もが利用しやすい交通環境を創出するため、通勤・通学に対応した朝夕の時間帯での運行の拡大や、運行増便の増加の検討を行います。

表 目標を達成するために実施する事業及び実施主体

事業の分類	事業内容		実施主体	基本方針との対応		
				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	2 誰もが利用しやすい公共交通体系	3 持続可能な公共交通体系
公共交通の再編方針に関する施策	基幹路線（地域活性化軸）の再編	さつきバス東部線の再編	行政	●		
		さつきバス西部線の再編	行政	●		
		（仮称）中心部循環線の新設	行政	●		
	地域アクセスバスの再編	さつきバス桜ヶ丘線の再編	行政	●		
		さつきバス兼山線の再編	行政	●		
		電話で予約バスの再編・新設	行政	●		
	運賃体系の見直し		行政			●
朝夕の運行時間の拡大と増便の検討		行政		●		
公共交通利用促進策	利用者目線による分かりやすい情報の提供	公共交通利用に係る情報提供	行政・交通事業者		●	
		バス系統名の設定・表示	行政・交通事業者		●	
		乗り継ぎ抵抗を軽減する表示	行政・交通事業者		●	
	利用促進を誘導する施策	回数券の充実等	行政・交通事業者		●	
		待合環境の改善等	行政・交通事業者		●	
		バス車両の改善	交通事業者・行政		●	
	地域づくりと一体となったバスへの愛着（マイバス意識）を高める方策	地域コミュニティの形成に向けた取り組み	地域住民		●	●
		各種イベント時におけるバス利用促進のキャンペーン等	行政・関係団体		●	●
		地域住民による各種活動の実施	地域住民		●	●
評価及び推進体制	（仮）地域で生活交通を考える組織の立ち上げ・組織化		地域住民		●	