
可児市の公共交通と移動支援の取り組み

調査報告

可児市・団地交流懇談会

2021年3月

1. コミュニティバス 概要比較

	可児市	美濃加茂市	東浦町
全人口	10万1000人	5万7000人	5万281人
面積 km ²	87.6	74.8	31.1
名称	さつきバス	あい愛バス	う・ら・ら
経緯	平成12年2000年開始 さつきバスが廃止された地区で電話で予約バス(デマンド方式乗り合いタクシー)を運行	H6 福祉バス、H12 あい愛バス、H29 再編:バス1台、ワゴン車7台、1日8便毎日、9路線 H30.4、R1.6、R2.10ダイヤ改正	Jr 緒川駅中心の路線、緒川駅前にはイオンショッピングセンター。児童生徒の通学利用 中型58人乗り3台、小型32人乗り1台、13人乗り2台
料金	一般200円 電話で予約バス200円(帷子・広見・下恵土)~300円 Kバス・Kタク300円	一般100円 中学生以下無料、回数券1000円、乗り放題定期券月2000円、免許自主返納社無料	一般100円 乗り継ぎ乗車無料 定期券月2000円・中学生1000円・小学生500円
年間利用者	さつきバス5路線 H25:5.1万人、H29:5.2万人 電話で予約バス7地区 H29:2.8万人	H12~H28 1.6~2.9万人 R1 10.1万人	H13 3.0万人 H16 18万人 H25 26万人 R1 24万人
経費 R1	(予算)利用者8万人として、利用者あたり1,925円 事業費 154百万円 国 10百万円 県 11百万円 その他 0.8百万円 一般財源 132.5百万円	利用者あたり経費 1,208円 総経費 130百万円 運行負担金(市) 108.2百万円 県補助金 6.9百万円 国庫補助金1 4.4百万円 国庫補助金2 12.4百万円	利用者あたり経費 411円 委託料総額 98.7百万円 運賃収入 18.2百万円 町負担 72.6百万円 補助金 7.9百万円 広告収入 0.9百万円
利用を高めるために	市民アンケート、バス利用者アンケート、乗降調査、各種団体ヒアリング、公共交通事業者ヒアリング	ダイヤ改正 乗り方教室、無料乗車日、バス車内情報通知モニター、バス停ネーミングライツ、バス利用者ランチ割引、クリスマス装飾、出前講座、バス位置情報サービス、料金スマホ決済、市民意見交換会、夏休みスタンプラリーPR動画、YouTube、20周年イベント	ニーズ調査(お出かけの足をみんなで考える会、グループインタビュー、町民アンケート、利用者OD調査、H27、H30に実施)。バスギャラリー(ハロウィン、クリスマス)、乗り方教室、企画乗車券(小学生10円)、バスロケーションシステム、公共交通検索サービス、記念イベント
その他		市民満足度 H27=28.6%→R1=44.3%。認知度 H27=87.6%→R1=97.6%	

2. 可児市の公共交通サービス

鉄道駅から 1km、バス停から 300m を公共交通徒歩圏域と設定。なお、バス停とは東鉄バス、YAOバス、さつきバス、Kバス、あい愛バスのバス停であり、電話で予約バスの停留所は含まない。※資料：国土数値情報

出典：「可児市地域公共交通計画」令和1年度

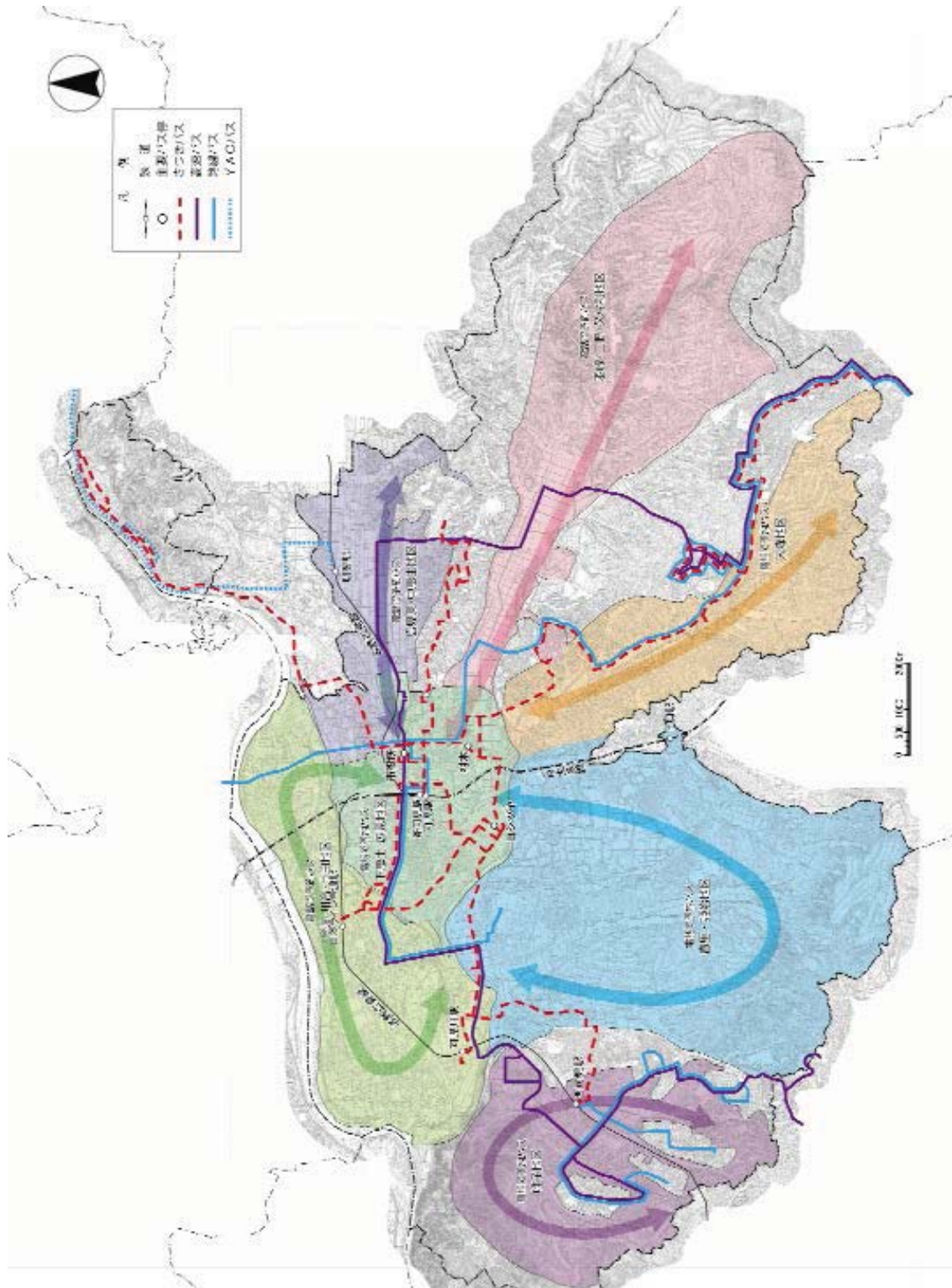
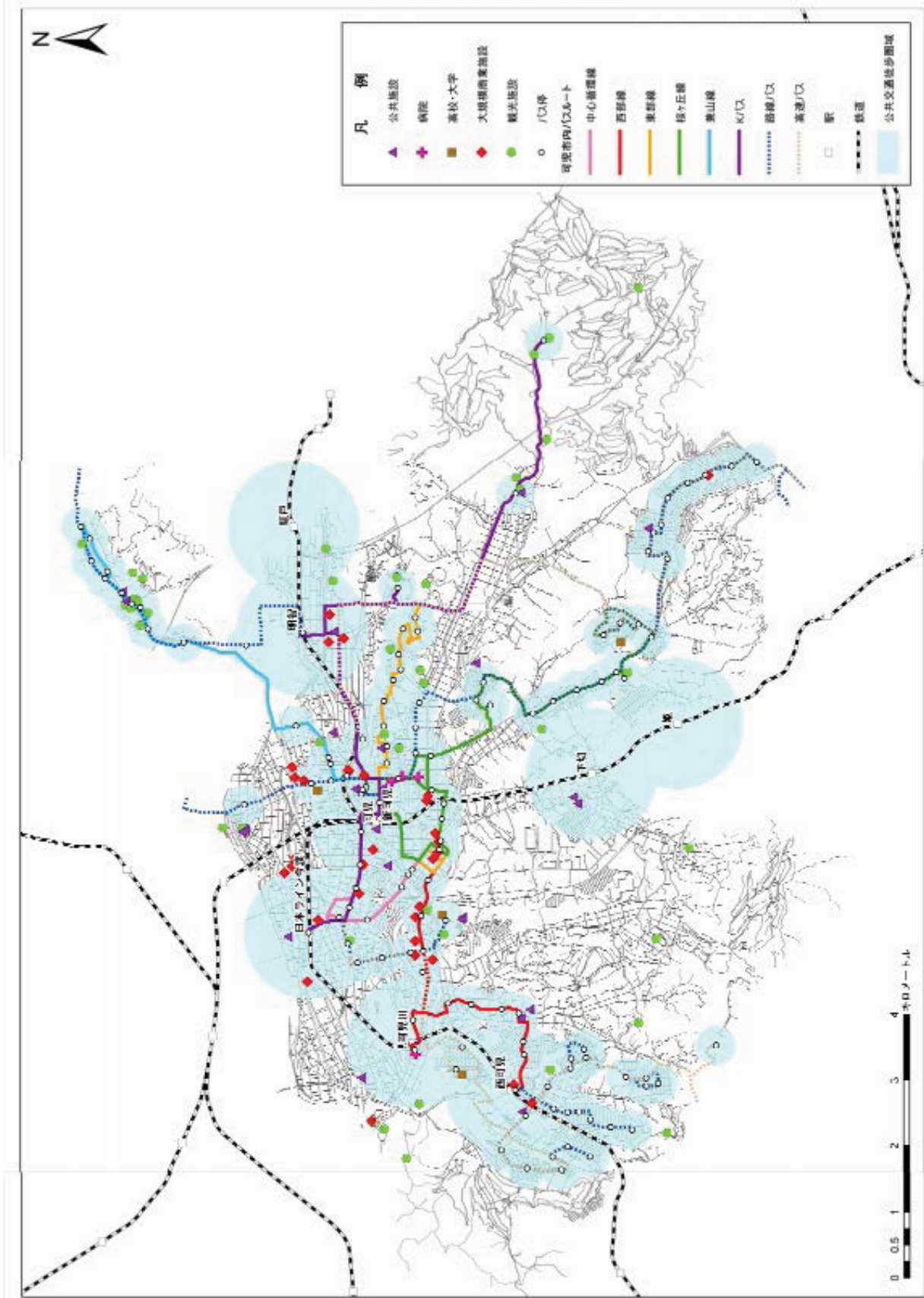


図1 可児市内 鉄道・バス路線図

図 大規模集客施設の立地状況



	各種調査結果より見られる傾向のとりまとめ
人口動向 施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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「パロー広見店」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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

集約課題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

<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、市民の利用率は約 5%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、大森地区と広見東・中恵土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約 3%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。

課題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

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。

・非利用者を含む市民全体（無回答を除く）の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）となっており、非利用者を含む市民全体の市内公共交通の総合的な満足度は、不満が満足を上回っている。

・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、利用者を対象とした路線別集計では、各公共交通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」とする市民が約74~92%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」とする市民が、JR太多線約17%、名鉄広見線約14%、高速バス約23%、路線バス約22%、YAOバス約8%、さつきバス約27%、電話で予約バス約23%、Kバス・Kタク約16%、一般タクシー約20%存在しており、公共交通の今後の利用意向からは潜在需要の存在が確認された。

・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の改善が挙げられている。

・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、市内公共交通の総合的な満足度は、非利用者を含む市民全体では不満が満足を上回るものの、利用者を対象とした路線別集計結果では各公共交通手段とも満足が不満を上回ることから、現行利用者の利便性を確保しつつ、潜在需要者（非利用者のうち今後利用する意向がある方）が利用可能となる条件として挙げられる公共交通の運口や乗継に関する情報・案内の提供等、各種利口促進施策を展開することで公共交通の利口のしやすさ、わかりやすさを高めることが課題である。

「可児市地域公共交通計画」より

3. 可児市内団地住民の移動支援活動の概要

	桜ヶ丘ハイツ	帷子地区高齢者送迎サービス事業	若葉台	光陽台
経緯、運行主体	平成 19 年アンケート調査、まちづくり協議会発足 平成 20 年移動支援の試行 平成 22 年 可児市との協同のまちづくり事業として開始 平成 25 年社会福祉協議会事業として継続	帷子地区社会福祉協議会 若葉台、長坂、鳩吹台、愛岐ヶ丘、光陽台、緑、虹ヶ丘 行き先は病院が最も多い、あと買い物その他	高齢福祉連合会（約 80 名、2012 年設立）が自治会から委託を受けて、2012 年 10 月から運行。 買い物移動支援アシークン。 岐阜県「地域の絆づくり重点モデル事業」（2012 年度）に採択され運行車両購入	
利用者	会員制 65 歳以上	送迎サービス保証 保険加入が条件（年間 2000 円） 70 歳以上	65 歳以上、利用者登録、無料パス	
車両	乗用車 14 台、福祉車両 1 台		ワゴン車 1 台（自治会所有）	東鉄バス・帷子線・光陽台系統、1 日 9 回。 都市間高速バス
ドライバー	ボランティア 14 名登録	ボランティア 32 名 各団地に事務局員計 9 名	運転ボランティア 17 名、付き添いボランティア 19 名計 36 名	
予約システム	前日 19 時までにコーディネーターに電話	月曜～金曜、Am9-PM4、5 日前から前日まで電話予約	月曜～土曜、10-12 時、A コース、B コース、1 日 4 往復	
運賃	2021 年会費は 1000 円、走行 1km あたり 25 円、団地内 100 円または 150 円	目的地までのガソリン代程度（100～500 円）	無料 若葉台～西可児駅前スーパー・病院・銀行	
利用者数	会員 167 名 3265 人	登録 135 名 年間 3200 件	利用申込者 160 人、常連 50 名、208 年 4734 人、一日約 17 名	