

令和 7 年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価
(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要 (全体)

可児市地域公共交通協議会 (可児市)

平成 2 0 年 2 月 1 日設置

令和元年 7 月 可児市地域公共交通網形成計画策定
(計画期間：令和元年 8 月～令和 9 年 3 月)

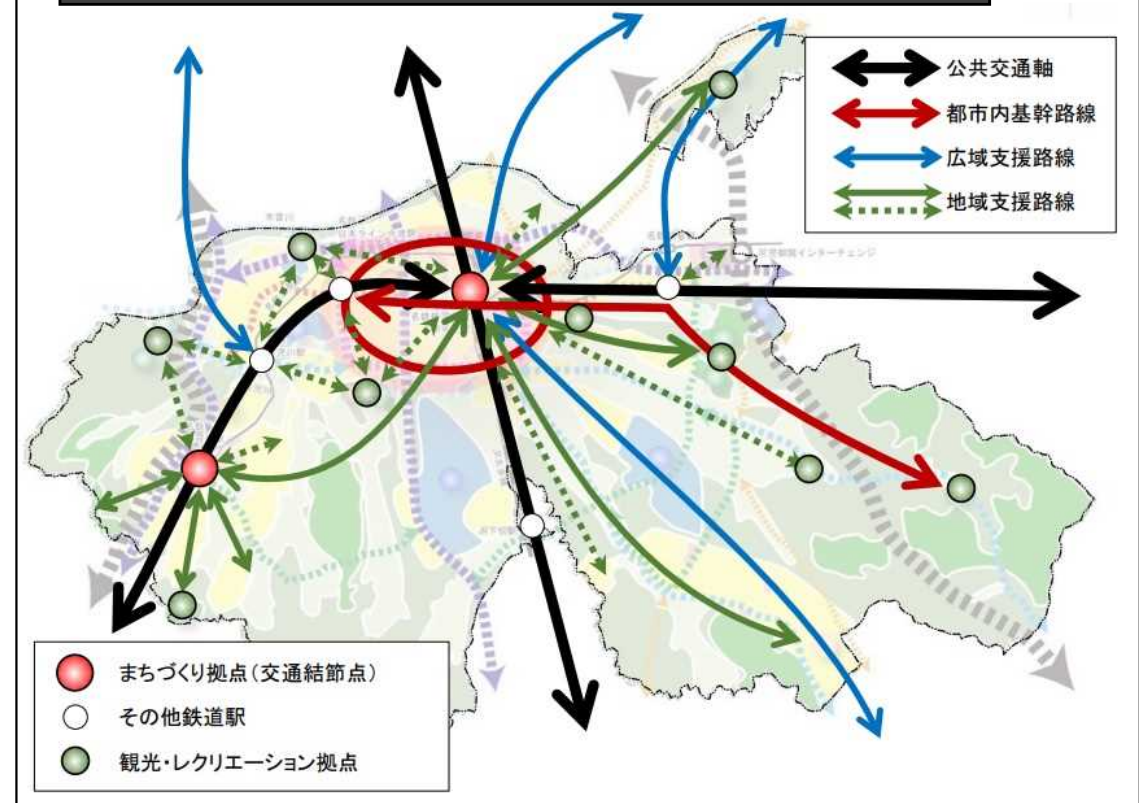
令和 6 年 3 月 可児市地域公共交通網形成計画一部改訂

可児市の概要

面 積		87.57km ² （東西16.6km、南北11.0km）
人 口		99,262人（R7.12.1現在）
交 通	主要道路	東海環状自動車道、国道21号・41号
	鉄 道	J R 太多線、名鉄広見線 （可児駅）（新可児駅、西可児駅）
	路線バス	東濃鉄道
観光名所		ぎふワールドローズガーデン、 国史跡 美濃金山城跡等の山城、 かぐや姫の散歩道

- ・昭和40年代に団地開発が進み、人口が急増。
- ・現在は、人口の内、外国籍が9,578人（約9.6%）
- ・市内には、東海地方最大級の可児工業団地をはじめ、4つの工業団地があり、製造業が盛ん。

可児市における地域公共交通体系のイメージ



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

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

取組名称	取組概要	実施結果	実施結果の考察等
①バスロケーションシステム及び乗降数自動カウントシステムの導入 (R7.3月)	バス利用者にスマホ等でバスの位置情報や接近情報、遅延情報などを提供するシステム。バスの乗客数やバス停ごとの乗降記録を自動で確認できるシステム。	<ul style="list-style-type: none"> ・市へ問合せがあった場合、即時に回答することができるようになった。 ・乗降数の集計作業の負担が軽減された。 	<ul style="list-style-type: none"> ・スマホが使える世代を中心に「使いやすい」という声が上がっている。 ・利用方法の周知が必要である。 ・運行情報や利用者実績データをダイヤ改正等の参考にする。
②バリアフリー対応 (バスロケ改修はR7.5月) (時刻表修正はR7.3月)	車いす利用者が安心して利用できるよう、時刻表やバスロケ画面に車いす利用の可否を掲載（アイコン表示）。	<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表等で車いす利用の可否が確認できるようになった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後は、運行事業者協力の下、接遇面などの取組を推進していく。
③バス無料DAYやPR物品の配布 (物品はR7.2月制作)	子どもたちにバスに親しんでもらえるよう、夏休みや春休み等に無料DAYを実施。	<p>【お盆休み期間中】</p> <p>《利用者》 R5年度：145人／日 R6年度：219人／日</p> <p>《子ども》 R5年度：8人 R6年度：75人</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・普段バスに乗ることがない子どもたちが、バスに乗るきっかけとなった。 ・3市町共同運行のコミュニティバス「YAOバス」の無料DAYに関連し、八百津町で開催されるイベントに可児市PRブースも設置予定。 ・さつきバスを象ったティッシュBOXカバーは、「一家に一台」を目標に配布。



ペーパークラフトのティッシュBOXカバー

取組名称	取組概要	実施結果	実施結果の考察等
④バス乗り方講座	地域での高齢者サロンや地区センターでの講座等でバスの概要や乗り方の講座を実施。R7.3月の広報紙でバスの特集記事に合わせて、「乗り方講座やりませんか？」という案内を掲載。	(講座実施回数) R5 4回 R6 4回 R7 (12月現在) 9回	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化に伴い、バスの利用ニーズが高まってきている。地域ごとに使えるバスが異なるため、その乗り方を丁寧に説明することが求められる。 ・利用者となる一般市民向けだけでなく、高齢者の生活を支える包括支援センターの職員等を対象とした地域公共交通の説明会を実施したが、地域交通の理解者を増やすことが求められる。
⑤「電話で予約バス」の停留所追加 (R7.3月等)	主な利用者である高齢者のニーズが高い医療機関等の停留所を追加。	(電話で予約バス利用者数) R4 25,741人 R5 27,498人 R6 27,422人	<ul style="list-style-type: none"> ・運行事業者及び医療機関の協力の下、ニーズが高い場所に停留所を設置することで、利用者が増えた。また、病院側も「電話で予約バス」のリーフレットの設置に協力いただいている。
⑥ワークショップ (次期計画の基礎調査の一環) (R7.9月と11月)	さまざまな関係者が参加し、実車を踏まえた、さつきバスの現状や課題、改善案等を協議。	可児市地域公共交通協議会委員、可児市職員、可児市議会議員、地域住民、岐阜大学大学院生等の24人が参加。	<ul style="list-style-type: none"> ・データやアンケートだけではなく、フィールドワークで気付いた現状や課題を改善につなげる（一部実施済み）。



シルバー人材センターにて実施した乗り方講座



病院の入口に設置した停留所



ワークショップ
(さつきバスでの地域ツアー)

計画全体の目標値

■公共交通全体の利用者数の維持・増加

※は「2023」年度の実績（R5年度中間評価による市民アンケート結果より。）

目標とする指標	目標値[2026]	実績値[2024]	計画策定時[2017]	考察
J R 太多線	753,000人/年	※ 735,723.人/年	751,428人/年	コロナ禍以降、利用者は年々増加傾向にあるが、コロナ前の水準には戻っていない。
名鉄広見線	2,814,150人/年	※ 2,329,870人/年	2,811,230人/年	
路線バス	520,130人/年	368,088人/年	518,058人/年	利用者の減少による減便もある（減便による利用者の減少）。
Y A Oバス	83,690人/年	44,122人/年	78,894人/年	コロナ禍以降、利用者は年々増加傾向にあるが、コロナ前の水準以上になってきているものもある。
さつきバス	53,910人/年	54,273人/年	51,781人/年	
電話で予約バス	29,010人/年	27,422人/年	27,586人/年	
おでかけしよK ar Kバス	1,680人/年	－（運行終了）	1,396人/年	利用者の減少等により、R6.11月末で運行終了。
一般タクシー	52,560人/年	36,957人/年	52,322人/年	タクシー利用は、新可児駅をはじめとして鉄道利用者の減少に伴い、大きく減少したと推察される。

■公共交通の利用者数の総合的な満足度の増加

※ R 5 年度中間評価による市民アンケート結果より。

公共交通総合満足度 （満足＋やや満足）	現状値より増加	※ 12.2%	17.0%	60歳以上を中心に満足度が低下している。主には、鉄道の利便性やバスの便数を中心に「不満」が多い。
------------------------	---------	---------	-------	--

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

■（目標値）公共交通を利用する割合の増加

※実績値の「2023」は、R 5 年度中間評価による市民アンケート結果より。

目標とする指標	目標値[2026]	実績値[2023]	計画策定時[2017]	考察
J R 太多線	35.0%	28.5%	33.3%	鉄道利用は、コロナ禍による生活スタイルの変更等により、利用が伸び悩む状態である。
名鉄広見線	54.0%	48.5%	53.1%	
路線バス	17.0%	9.2%	14.2%	便数の減少により、利用者の減少がある。
Y A O バス	4.0%	0.8%	2.4%	主な利用者である高校の生徒数が減少している。
さつきバス	9.0%	6.2%	6.2%	便数が少ないことで利用しづらい現状がある。
電話で予約バス	5.0%	2.2%	2.6%	利用者満足度は高いものの、認知度に課題がある。
K バス・K タク	4.0%	0.5%	1.6%	－
一般タクシー	34.0%	21.3%	32.2%	タクシー料金の値上げによる利用控え等の影響があると推察される。

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

■（目標値）公共交通を利用する割合の増加

※実績値の「2023」は、R 5 年度中間評価による市民アンケート結果より。

目標とする指標	目標値[2026]	実績値[2023]	計画策定時[2017]	考察
手持ちの路線図や時刻表の見やすさ	現状値より増加	29.6%	28.2%	広報や地域での乗り方講座等でコミュニティバスの認知度が高まったと考えられる。一方、アンケートからは、「乗継」に関して、バス待ち環境や案内の分かりにくさ等の課題が見受けられる。
乗り継ぎの情報や乗り継ぎ案内のわかりやすさ	現状値より増加	23.0%	18.4%	

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

■（目標値）地域主体または地域と交通事業者・可児市と連携した取り組みの実施

目標とする指標	目標値[2026]	実績値[2024]	計画策定時[2017]	・ 取組内容及び考察
地域主体または地域と交通事業者・可児市が連携した取り組み	2 回／年以上	3 回	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の高齢者サロン主体で、バスに乗って地域の催しに行く企画を実施。 ・ 貨客混載で、市内で栽培したイチゴを、東濃鉄道的高速バスで都市部へ輸送。

計画の目標	現在の到達状況	今後の取組方針
<p>【基本方針Ⅰに対する目標】</p> <p>利便性の高い公共交通ネットワークやサービスが充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは路線数や便数を維持できているものの、路線バスを中心に減便等が行われている。 ・各公共交通機関の利用者数は、目標値を達成できているものは一部であり、多くが目標値を大きく下回っている。 	<p>【さつきバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人流データを活用した路線の見直し。 ・通勤・通学時間帯の運行。 ・高齢化が進む団地への路線を中心に増便し、高齢者の足を確保。 ・ダイヤに関して、電車との接続、電話で予約バスとの接続を考慮したダイヤ編成。 ・キャッシュレス決済及びデジタル定期等の導入。 <p>【電話で予約バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行区域の変更と乗継の利便性向上。 ・「認知度」に課題があり、乗り方講座を含む周知活動の強化。 <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス化への移行も含め、利便性の向上を図る。
<p>【基本方針Ⅱに対する目標】</p> <p>公共交通の利用のしやすさ・わかりやすさが向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・1日乗車券やバスロケーションシステムの導入。 ・バリアフリーに配慮した車両導入や案内表示。 ・路線バスに関して、デジタル回数券等の導入が行われた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・キャッシュレス決済やデジタル乗車券の導入。 ・GTFSの適正管理の上、バスロケーションシステムや「CentX」などを周知。 ・他の分かりやすい時刻表等を参考に、時刻表・路線図を作成。 ・利用者目線に立った案内表示（バスの行先表示や、バス停看板等）。 ・外国籍市民に向けて、時刻表の作成とバスロケの多言語対応、停留所のローマ字表記等。
<p>【基本方針Ⅲに対する目標】</p> <p>公共交通への関心や愛着が向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域での乗り方講座の実施。 ・バス無料DAYや運転免許証自主返納者への支援。 ・地域公共交通協議会として担い手の確保の取り組み。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者サロン等での乗り方講座（特に実車して目的地行くこともセットに）。 ・子どもたちがバスに親しむ機会の創出。 ・地域で行われる住民ボランティア運送の支援。

■可児市コミュニティバス「さつきバス」（路線定期型運行）の路線ごとの課題整理と今後の取組方針について

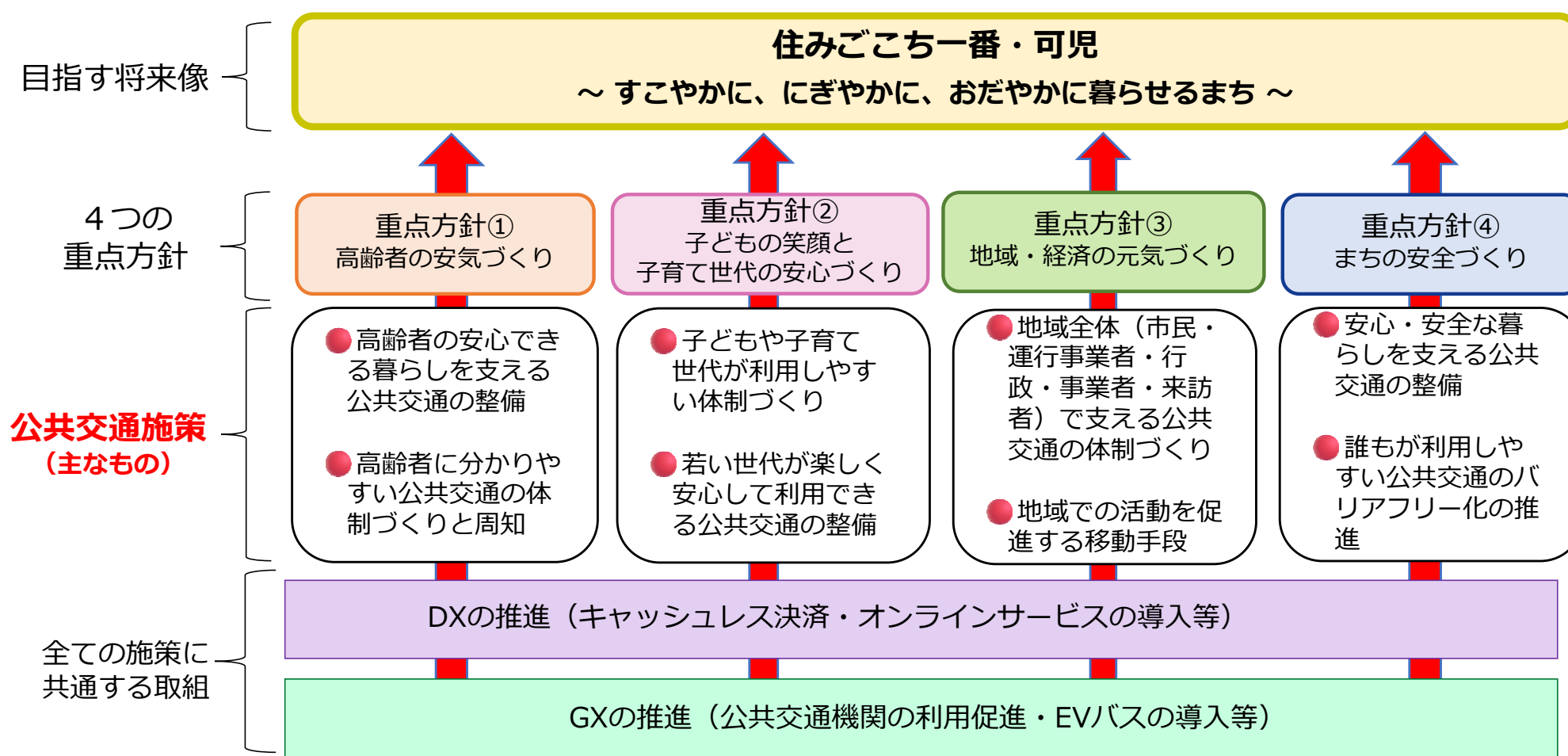
路線名	役割	課題	今後の取組方針
中心循環線	・各路線と接続し、市中心部を循環。	・右回り左回りの計11便運行しているが、利用者が少なく、特に左回りの利用が少ない。 ・路線が他の路線と重複しており、非効率な運行となっている。	・循環型を廃止し、駅と目的地をつなぐ路線へ変更。交通二ーズの高い文化創造センター等と鉄道駅の接続強化を図る。
西部線	・住宅団地が集まる西可児地区と可児駅を結ぶ団地住民の生活の足。	・可児の主要駅である可児駅と西可児駅を接続しており、今後の鉄道利用促進を阻害する恐れがある（鉄道エリアとは別エリアを走行）	・駅間の直通便を廃止し、鉄道とバスの接続を強化した運行を図る。
東部線	・可児市最大観光地のぎふWRGへのアクセス。 ・その道中は、大型団地を通るため、団地住民の生活の足。	・ぎふWRGへの直通便と市街地を周回してからの便の2系統あり、分かりにくい。	・市街地を周回する便は他の路線へ引き継ぐ。 ・市内随一の公園を停留所へ追加し、市民や市外の来訪者のアクセスを確保。
桜ヶ丘線	・大型の住宅団地の桜ヶ丘地区と可児駅を結ぶ団地住民の生活の足。	・距離が長いため、1日4便しかない（往復で約1.5時間）。 ・行きと帰りで路線が異なるため、分かりにくい。	・往路復路の路線を同様とし、路線を切ること増便を図る。
兼山線	・可児市の飛び地になっている兼山地域と可児駅を結ぶ路線。	・兼山地区自体に居住人口が少なく、またYAOバスが運行するエリアでもあるため、利用が少ない。 ・美濃金山城跡や蘭丸ふるさとの森へのアクセスが悪い。	・他の路線との重複及び観光地へのアクセスも考慮しデマンドバスへの切り替えを含み検討。

参考

・路線毎の利用者数（年度別）						（単位：人）
年度	中心循環線	西部線	東部線	桜ヶ丘線	兼山線	
元年度	6,352	14,970	12,159	12,657	4,909	
2年度	5,471	11,623	8,849	9,815	3,906	
3年度	5,776	12,242	9,269	11,430	3,837	
4年度	5,854	12,507	11,563	13,707	4,200	
5年度	6,423	14,056	11,421	14,386	5,153	
6年度	6,370	15,077	11,916	16,373	4,537	

可児市市政経営計画と公共交通施策

令和9年度からの可児市地域公共交通計画（案）は、市の最上位計画である可児市市政経営計画の枠組みに基づき、各重点方針に基づく取組を公共交通が横断的に支えることができる役割・機能を目指していく。



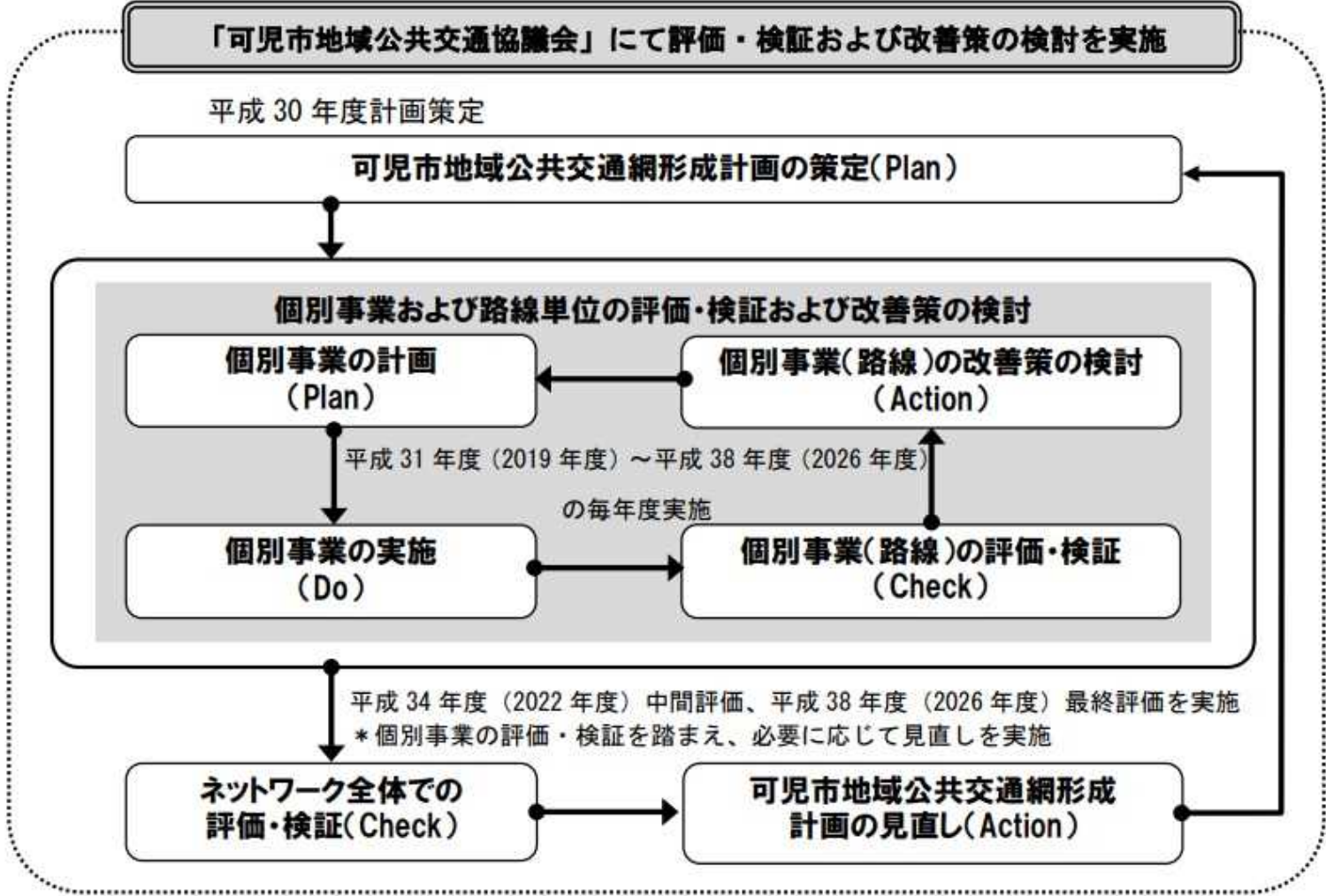
年度	二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
前回			
前々回			

直近2年間の二次評価がない
ため、未記載。

※前回：○年○月○日、前々回：○年○月○日

図 公共交通ネットワークの評価・検証の流れ

可児市地域公共交通網形成計画より抜粋



令和6年度	開催日	主な議題
第1回	7 / 3 1	・「おでかけしよKar Kバス」の廃止について、 ・前年度の事業報告
第2回(書面)	1 2 / 1 2	・「電話で予約バス」の停留所の追加について
第3回	3 / 1 8	・可児市地域公共交通計画(案)について ・次年度の予定事業報告

<地域公共交通計画の評価等結果の様式>

可児市地域公共交通網形成計画の評価等結果（令和6年4月～7年3月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
公共交通全体の利用者数の維持・増加	以下に掲げる①～⑬の取組	交通事業者等による集計データ	<ul style="list-style-type: none">・鉄道に関して、コロナ禍以降、利用者は年々増加傾向にあるが、コロナ前の水準には戻っていない。・路線バスに関して、利用者の減少による減便もある（減便による利用者の減少）。・コミュニティバスに関して、コロナ禍以降、利用者は年々増加傾向にあるが、コロナ前の水準以上になってきているものもある。・タクシーに関して、新可児駅をはじめとして鉄道利用者の減少に伴い、大きく減少したと推察される。	社会生活の基盤である鉄道やコミュニティバスの維持及び活性化に向けて、令和8年度にさつきバスの再編を中心とした公共交通の改善に取り組む。（具体的な内容は下記のとおり）	
公共交通の利用者数の総合的な満足度の増加		市民アンケート	—		R8年度実施予定

<p>利便性の高い公共交通ネットワークやサービスが充実</p>	<p>①公共交通軸の運行 ②都市内期間路線の運行 ③広域支援路線の運行 ④地域支援路線の運行 ⑤公共交通結節点の整備</p>	<p>市民アンケート</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道に関して、本数は概ね維持している。名鉄広見線に関しては、無人駅化や名古屋駅直通便の廃止等が行われた。 ・路線バスに関して、利用者の減少等により、便数が半減しているものもあるが、運行を維持している。 ・コミュニティバスに関しては、事業者の協力の下、便数を維持している。 ・交通結節点に関しては、乗継停留所へベンチを設置。 	<p>「名鉄広見線の活性化」と「高齢者の生活を支援する」公共交通に向けて下記のとおり取り組む。</p> <p>【さつきバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人流データを活用した路線の見直し ・通勤・通学時間帯の運行 ・高齢化が進む団地への路線を中心に増便し、高齢者の足を確保。 ・鉄道の駅と目的地へのアクセス強化。 ・ダイヤに関して、電車との接続、電話で予約バスとの接続を考慮したダイヤ編成 ・利用者が使いやすい運賃体系への変更。 <p>【電話で予約バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行区域の変更と乗継の利便性向上。 ・「認知度」に課題があり、乗り方講座を含む周知活動の強化。 <p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスへの移行も含め、利便性の向上を図る。また、運行事業者においては、免許返納者に対する運賃の割引をはじめ利便性・生産性の向上に係る取組の推進。 	<p>R8年度実施予定</p>
<p>公共交通の利用のしやすさ・わかりやすさが向上</p>	<p>⑥利用者目線によるわかりやすい情報の提供 ⑦割引運賃や利用しやすい支払方法の導入 ⑧環境や利用者に配慮した車両の導入 ⑨バス情報の周知・広報の多様化</p>	<p>市民アンケート</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスでは、デジタル回数券等の導入。 ・1日乗車券やバスロケーションシステムの導入。 ・バリアフリーに配慮した車両導入や案内表示。 ・路線バスに関して、デジタル回数券等の導入が行われた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスに関して、キャッシュレス決済やデジタル乗車券の導入。 ・GTFSの適正管理の上、バスロケーションシステムや「CentX」などを周知。 ・他の分かりやすい時刻表等を参考に、時刻表・路線図を作成 ・分野の施設ごとに最寄り停留所や到着時刻の案内。 ・利用者目線に立った案内表示（バスの行先表示や、バス停看板等） ・乗継・乗換がしやすくなるよう、バス停の設置場所等によりバス待ち環境の改善を図る。 	<p>R8年度実施予定</p>
<p>公共交通への関心や愛着が向上</p>	<p>⑩地域住民による各種活動の実施 ⑪バス乗車機会の創出 ⑫関係機関との連携による公共交通利用促進 ⑬市民等の輸送を担う人材の確保</p>	<p>各事業者・団体による取組結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域での乗り方講座の実施。 ・運転免許証自主返納者への支援 ・バス無料DAYや運転免許証自主返納者への支援。 ・各交通事業者において積極的に求人活動 ・公共施設内に求人チラシ設置、広報紙に求人掲載 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者サロン等での乗り方講座（特に実車して目的地行くこともセットに） ・子どもたちがバスに親しむ機会の創出 ・地域で行われる住民ボランティア運送の支援。 	