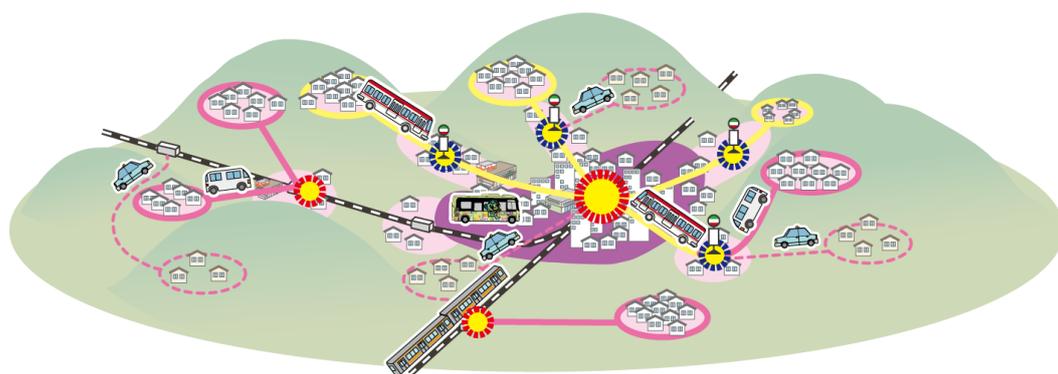


多治見市総合交通戦略

多治見市地域公共交通網形成計画



平成31(2019)年3月

多 治 見 市

多治見市総合交通戦略

多治見市地域公共交通網形成計画

目 次

第1部 多治見市総合交通戦略

第1章 趣旨と位置づけ	2
1. 計画策定の趣旨	2
2. 計画の位置づけ	3
3. 計画の区域	3
4. 計画の期間	4
第2章 現況と課題の整理	5
1. 多治見市が目指す将来のまちの姿	5
2. 多治見市の概況	8
(1) 地形・都市構造	8
(2) 人口・年齢構成	9
(3) 都市交通	11
3. 市民意向調査（住民アンケート調査）の概要	13
4. 多治見市における課題の整理	14
第3章 目標とする将来都市像の実現に向けた戦略	15
1. 戦略の理念とビジョンの設定	15
2. 重点施策パッケージの設定	18
第4章 戦略に基づく重点施策	19
1. 事業一覧	19
2. 各重点施策パッケージの詳細	20
■パッケージⅠ：駅北地域	20
■パッケージⅡ：駅南地域	22
■パッケージⅢ：郊外地域	24
第5章 実施スケジュールと実施主体	26

【第1部】

多治見市総合交通戦略

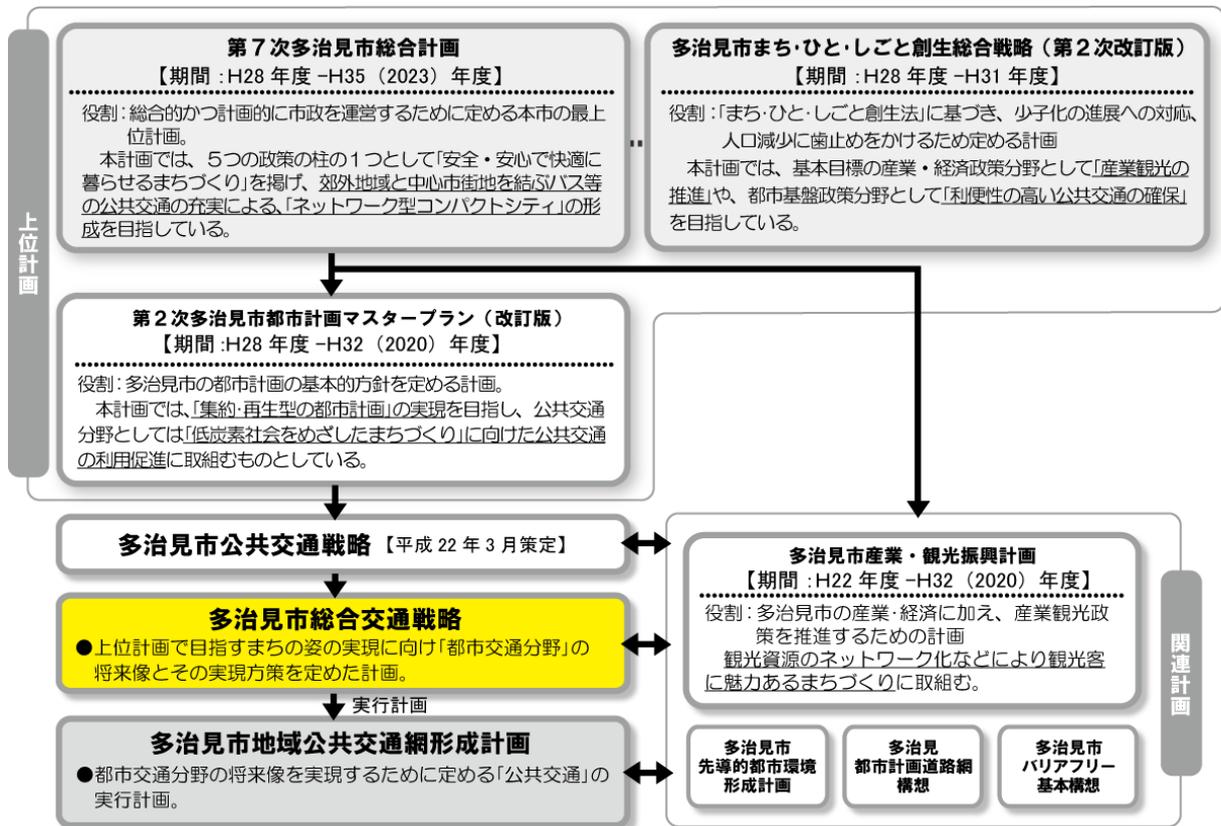
第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の趣旨

- 本市では、平成21年度に総合的な公共交通体系構築のための基本方針を示す「多治見市公共交通戦略」を策定しました。また、その実行計画として同年度に「多治見市先導的都市環境形成計画」を策定し、低炭素まちづくりの実現に向け各種の公共交通施策を推進するとともに、まちづくり施策に取り組んできました。
- これら計画の目標年次を迎える現在、人口減少や急速な高齢化が進行しており、中心市街地だけでなく、郊外住宅団地においても空洞化の問題が顕在化しつつあります。また、市民の多くは自家用車に過度に依存した生活を送っており、環境負荷の増大も懸念されます。
- こうした状況の中、拠点に都市機能を集約し、まちなか居住を促進するまちづくり施策と都市交通施策を一体的に進め、より一層コンパクトな市街地の形成（低炭素・低エネルギーで持続可能なまちづくり）に取り組んでいくことが求められます。
- このような背景を受け、「多治見市公共交通戦略」と「多治見市先導的都市環境形成計画」の基本方針を踏まえ、第2次多治見市都市計画マスタープランで示す「集約・再生型のまちづくり」を目指し、徒歩、自転車、公共交通、自動車の総合的な都市交通のビジョンと、それを実現するためのハード・ソフト施策を一体的に定める「多治見市総合交通戦略」を策定しました。

2. 計画の位置づけ

- 多治見市総合交通戦略は、上位計画である「第7次多治見市総合計画」や「第2次多治見市都市計画マスタープラン（改訂版）」「多治見市公共交通戦略」との整合を図り、それら計画で定める将来都市像の実現に向けて実施すべき施策を定めます。
- また、「多治見市地域公共交通網形成計画」を本計画における公共交通分野の実行計画として位置づけます。



【総合交通戦略と上位関連計画との関係及び役割】

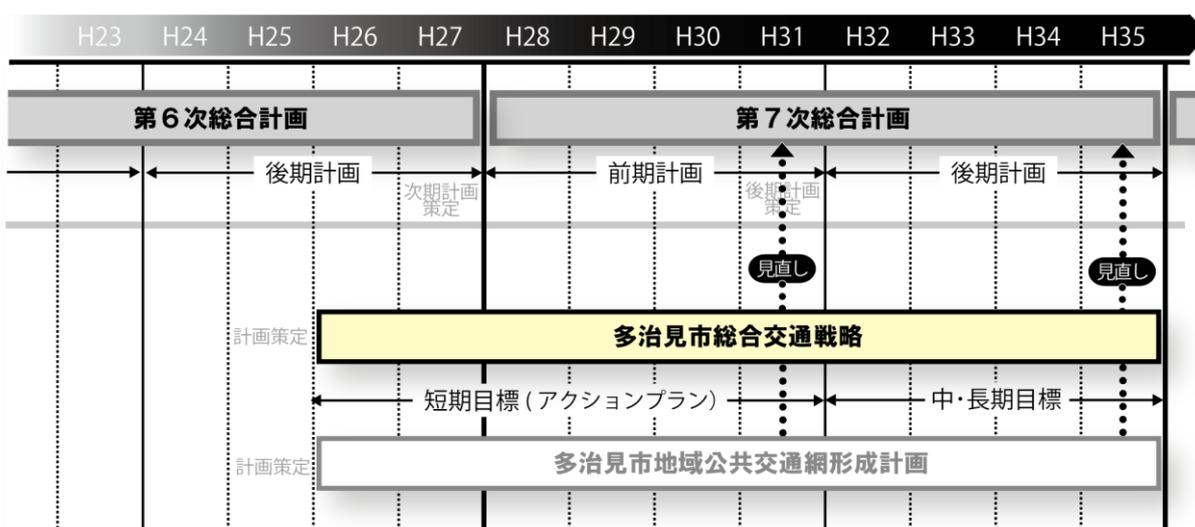
3. 計画の区域

- 多治見市総合交通戦略では、市全体の将来都市像の実現に向けた都市交通分野の計画を立案することから、計画区域を多治見市全域とします。

4. 計画の期間

- 多治見市総合交通戦略は、第7次多治見市総合計画の計画期間と整合を図り、平成26年度から平成35年度の10年を計画期間とします。
- また、実効性の高い計画を目指すため、次期総合計画前期計画までの6年を短期目標（アクションプラン）として設定し、重点的に取り組む施策を定めます。
- 第7次総合計画後期計画の策定にあわせ、本計画の中間段階で評価・見直しを行い、中・長期目標の実現を目指します。

【計画期間】2014年～2023年（平成26年度～平成35年度）の10年間



【総合交通戦略と上位関連計画との計画期間の関係】

第2章 現況と課題の整理

1. 多治見市が目指す将来のまちの姿

- 「第2次多治見市都市計画マスタープラン（平成22年3月策定）」では、集約型都市構造への転換による魅力的な中心市街地の実現を目標に掲げています。

第2次多治見市都市計画マスタープラン

（2010年～2020年）

【都市計画の理念】

①快適さと効率性を追求するまちづくり

- 多治見市に住む・働く・訪れる**全ての人々が安全で快適に楽しく暮らせる「人にやさしく魅力あるまち」**の実現を目指し、**集約型都市構造への転換**に合わせて施策を展開

②低炭素社会をめざしたまちづくり

- 市街地での自動車交通量の削減**、身近な緑を創出し、市街地を取り囲む丘陵地の緑を守り育てる**「地球にやさしいまち」**の実現

③次世代への継承をめざしたまちづくり

- ふるさとを代表する資源を大切に**し、次世代へと継承する**「ふるさととして愛着のもてるまち」**の実現を目指したふるさとの風景づくりと産業振興

人にやさしく、活力あるまち

～集約・再生型都市計画～

多治見市に暮らす人々が元気になり、さらに元気な人々を引き寄せて、
にぎわいのある元気なまちを形成

【エリアごとの目指す姿】

中央部市街地エリア

多くの人が集い楽しむまちづくり

- 駅周辺地区における中心都市としての拠点性の発揮
- 水と緑があふれるまちなみによる高気温化への対処
- 土岐川周辺地区の快適な商業・居住空間としての再生
- 虎渓山地区における恵まれた市街地環境と自然環境の向上
- 中心市街地の外郭を形成する内環状道路の完成
- 誰でも安全で快適に移動できる交通手段と環境の整備

東部丘陵地エリア

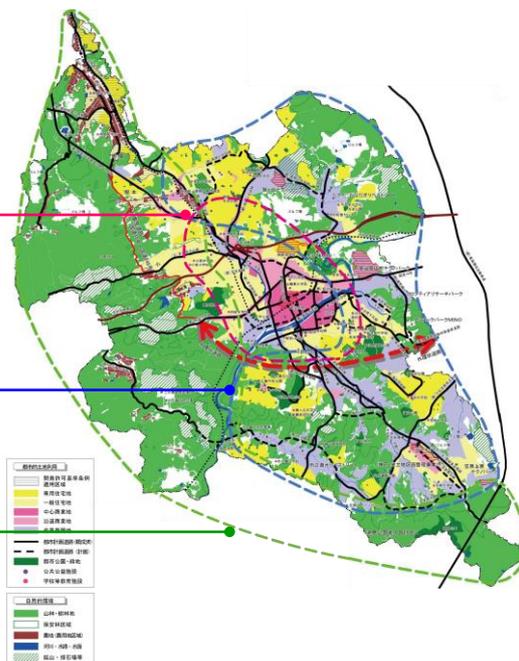
美濃焼文化と新たな産業が共存するまちづくり

- 環境への配慮を前提とした工業系土地利用の創出
- JR根本駅周辺における近隣商業拠点の形成
- 美濃焼文化の香りが漂うまちなみづくり
- 公共交通の充実に向けた地域特性を生かした地域交通の確保
- 笠原地区市街地の都市としての様態の整え

西部・南部丘陵地エリア

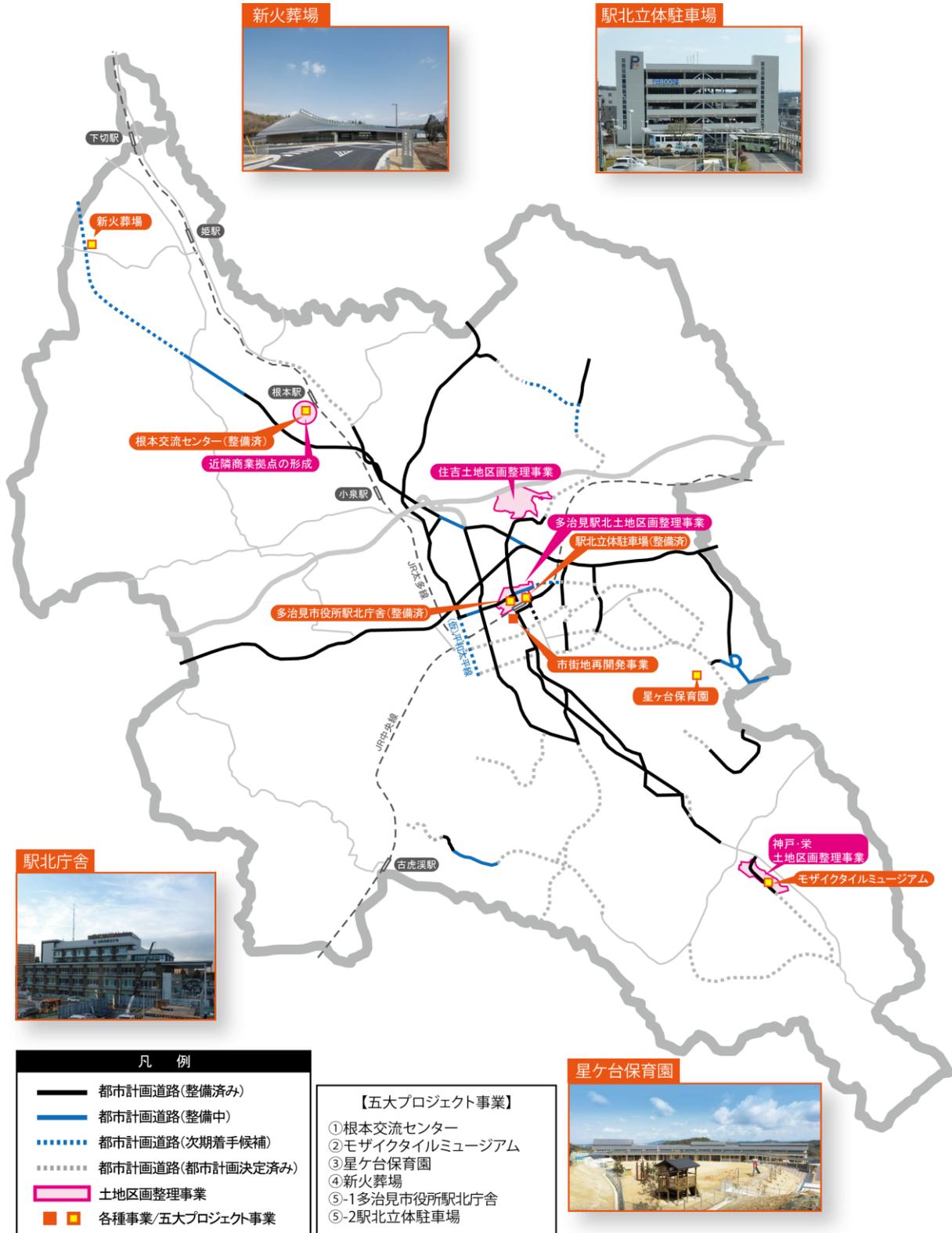
里山の緑とともに暮らすまちづくり

- まとまりある山林の保全
- 農業振興施策と連携した農地の適切な保全又は活用
- 集落地のコミュニティを維持できる環境づくり
- 自然とふれあえる空間づくりや利用環境の向上



【参考①】 今後10年間に実施が予定されている事業

• 将来の都市交通の目指す姿を検討する上で、都市計画マスタープラン、都市計画道路網構想等の上位・関連計画より、計画期間である今後10年間に実施される事業を以下に整理しました。現在施行中の多治見駅北土地区画整理事業については次頁に今後の実施事業を整理しました。



【今後10年間における事業箇所図】

【参考②】多治見駅北土地地区画整理事業

駅北立体駐車場…平成26年秋供用開始(整備済) (五大プロジェクト事業)



- 【施設概要】
- ・駅利用者を対象としたパーク&ライド駐車場
 - ・区画整理事業に伴い整備される周辺施設利用者のための駐車場
 - 【規模】5階6段
 - 【駐車台数】417台(予定)

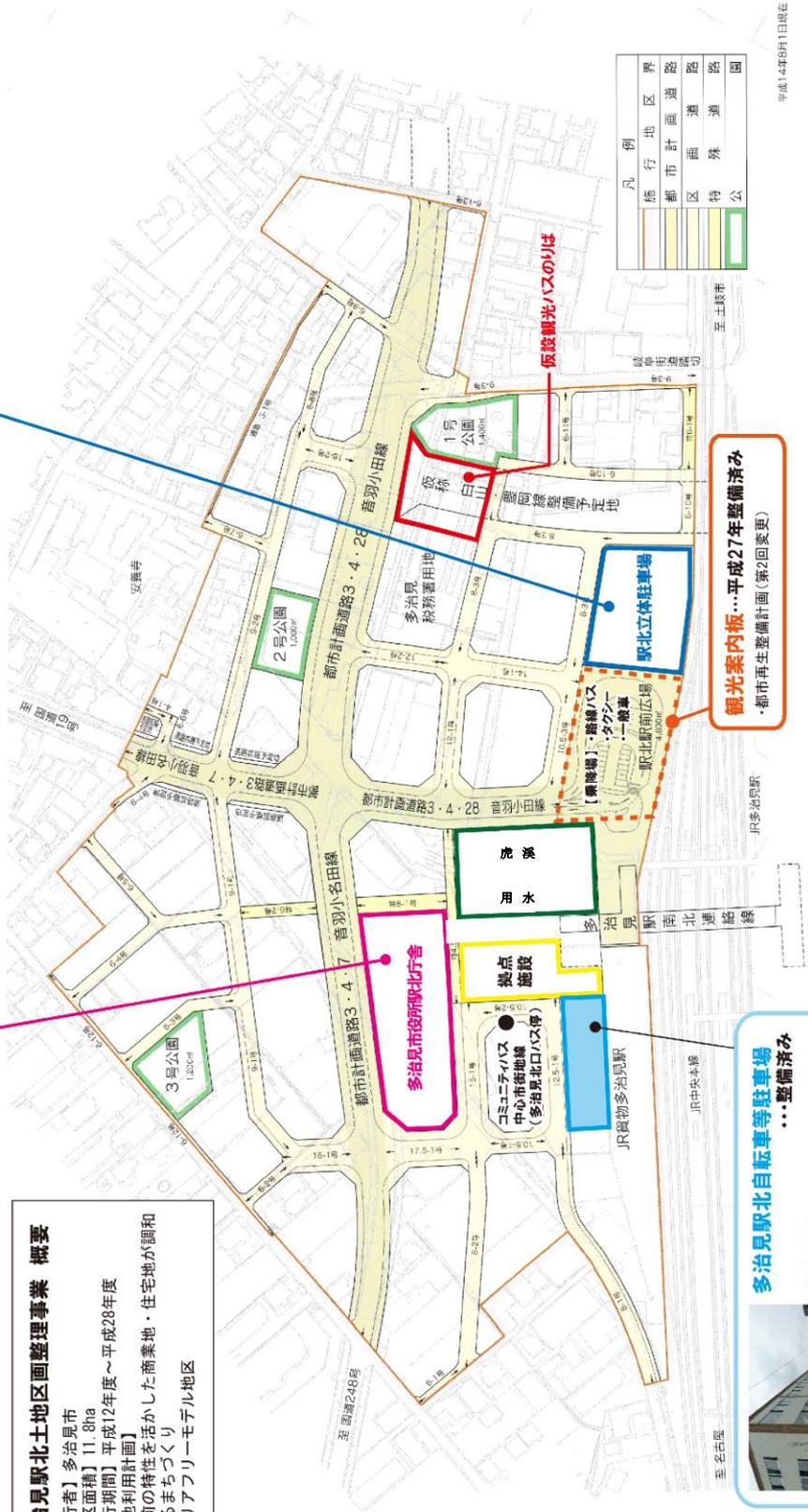
多治見市役所駅北庁舎…平成27年春開業(整備済) (五大プロジェクト事業)



- 【施設概要】
- ・多治見駅北地区の魅力を高めるための中心的な施設
 - ・交通結節点である利便性を活かし、市役所、保健センター等の窓口を集約
 - 【規模】地上5階、地下1階
 - 【機能】市民課、保険年金課など総合窓口、税務課、高齢福祉課など相談窓口等

多治見駅北土地地区画整理事業 概要

- 【施行者】多治見市
 【地区面積】11.8ha
 【施行期間】平成12年度～平成28年度
 【土地利用計画】
- ・駅前の特性を活かした商業地・住宅地が調和するまちづくり
 - ・ハリアーフリーモデル地区



観光案内板…平成27年整備済み ・都市再生整備計画(第2回変更)

多治見駅北自転車等駐車場…整備済み



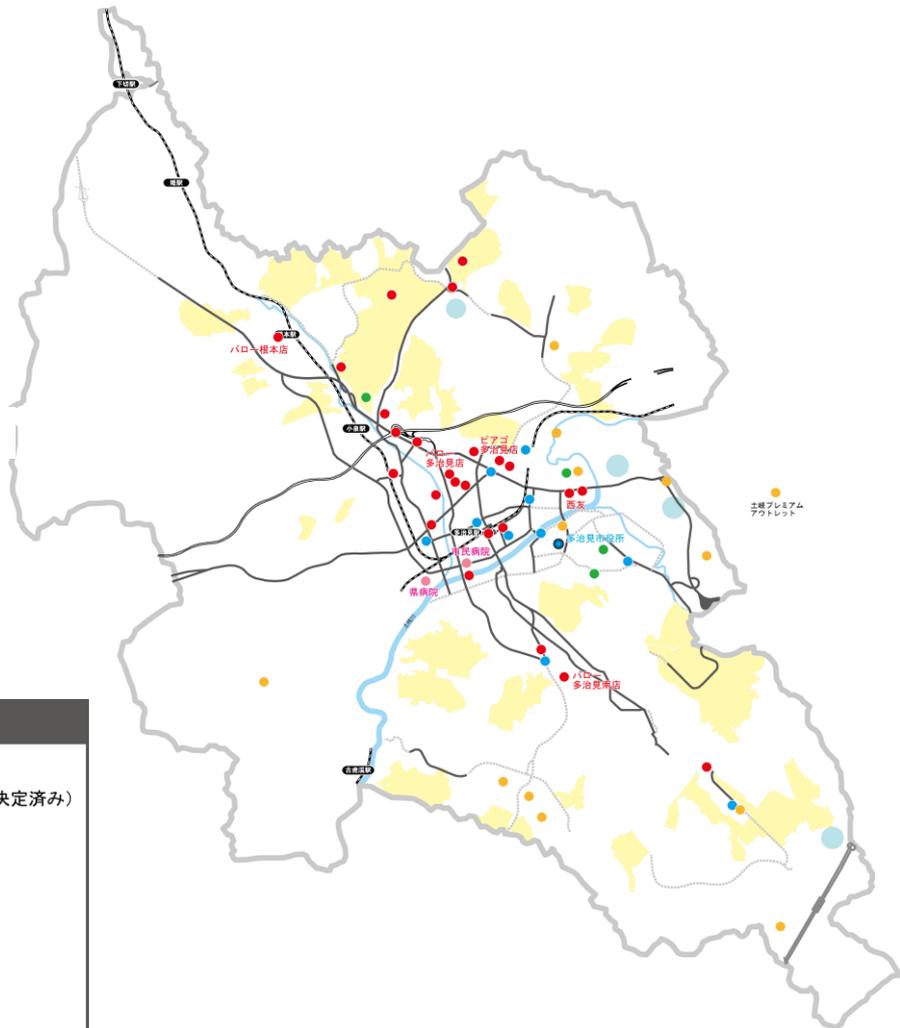
- 【駐車台数】
- ・自転車701台
 - ・原付167台
 - ・自動二輪16台

平成14年9月1日現在

2. 多治見市の概況

(1) 地形・都市構造

- 盆地地形の中央部に位置するJR中央線・太多線の多治見駅を中心に市街地が形成され、駅周辺に多くの都市機能（大規模商業施設、総合病院等）が集積しています。
- 市域を東西方向にJR中央線と土岐川が横断しており、多治見駅南側は古くからの商店街、北側は土地区画整理事業により新たな都市拠点が形成されています。しかし、商店街はかつての賑わいが失われつつあります。
- 郊外部の丘陵地には高度経済成長期に開発された中小規模の住宅団地（10～100ha）が分散して立地しています。これら団地は坂道が多く、団地内に生活利便施設が立地しないため、団地外への移動が必要な生活環境にあります。



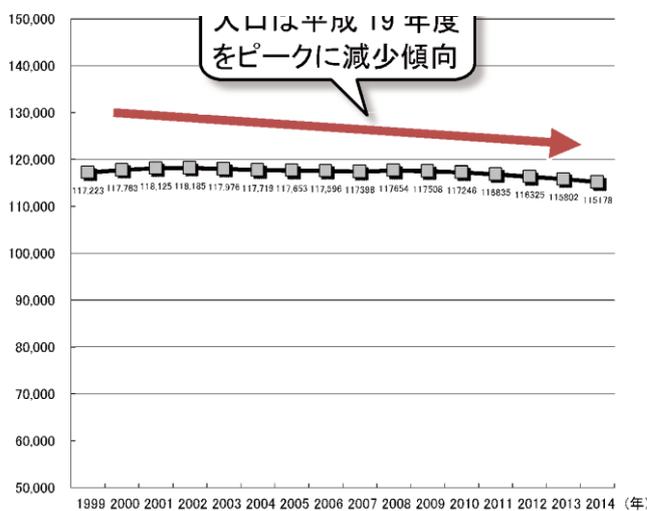
凡 例	
—	都市計画道路（整備済み）
----	都市計画道路（都市計画決定済み）
■	郊外住宅団地
■	工業団地
●	公共公益施設
●	医療・福祉施設
●	商業施設（1,000㎡以上）
●	教育施設
●	観光施設

【市内における主要施設と郊外団地の分布状況】

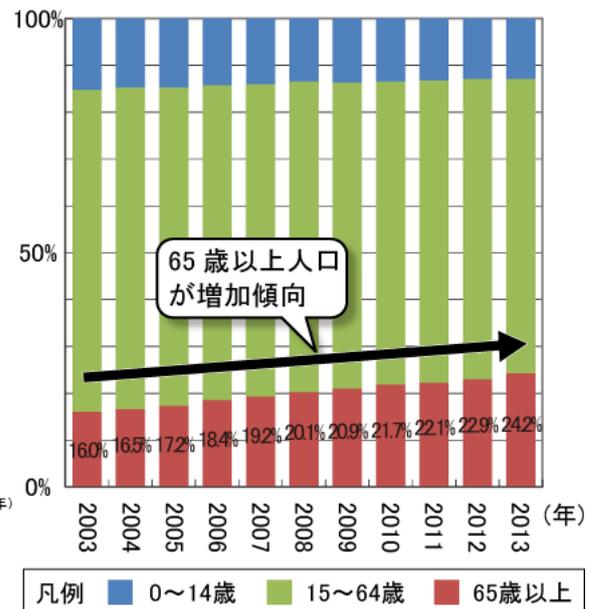
(2) 人口・年齢構成

- 多治見市の人口は、平成 19 年をピークに減少傾向にあります。
- 生産年齢人口（16 歳以上 65 歳未満）が減少し、老年人口（65 歳以上）が増加傾向にあります。
- 国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口（平成 25（2013）年 3 月推計）」によると、本市の人口は、2030 年に 10 万人を切り、高齢化率は 35%以上になると予測されています。
- 特に、郊外部の住宅団地は、開発後 30 年程度が経過したところで、急速かつ一気に高齢化と空洞化（空き家の増加等）が進むと予測されます。次頁に団地ごとの高齢化率の状況を整理しました。

【多治見市における人口推移】

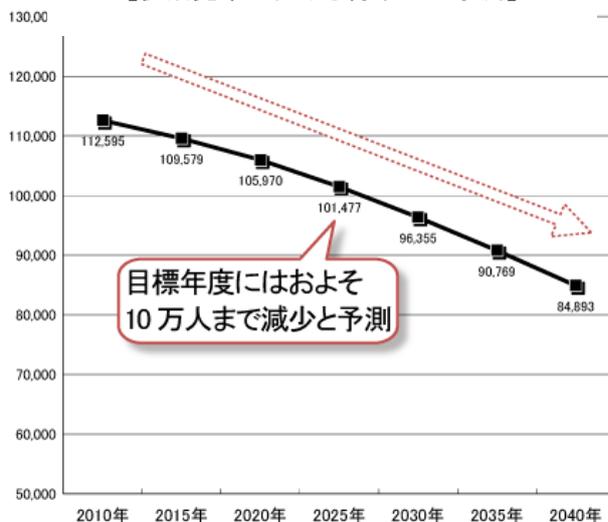


【多治見市における高齢化率の推移】

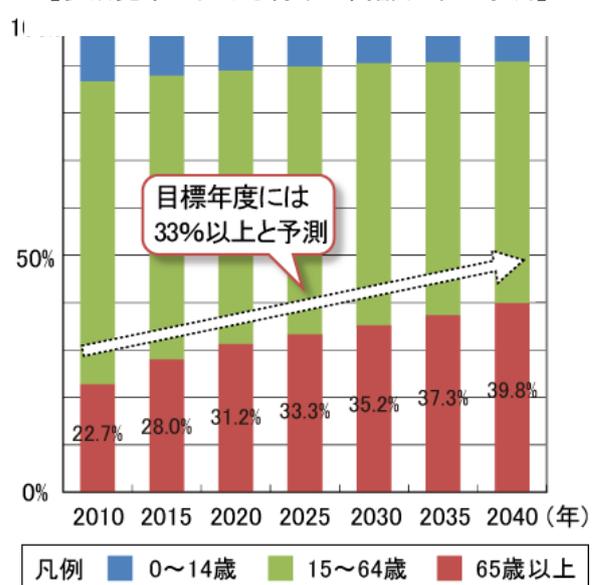


(資料: 統計たじみ 2011 版)

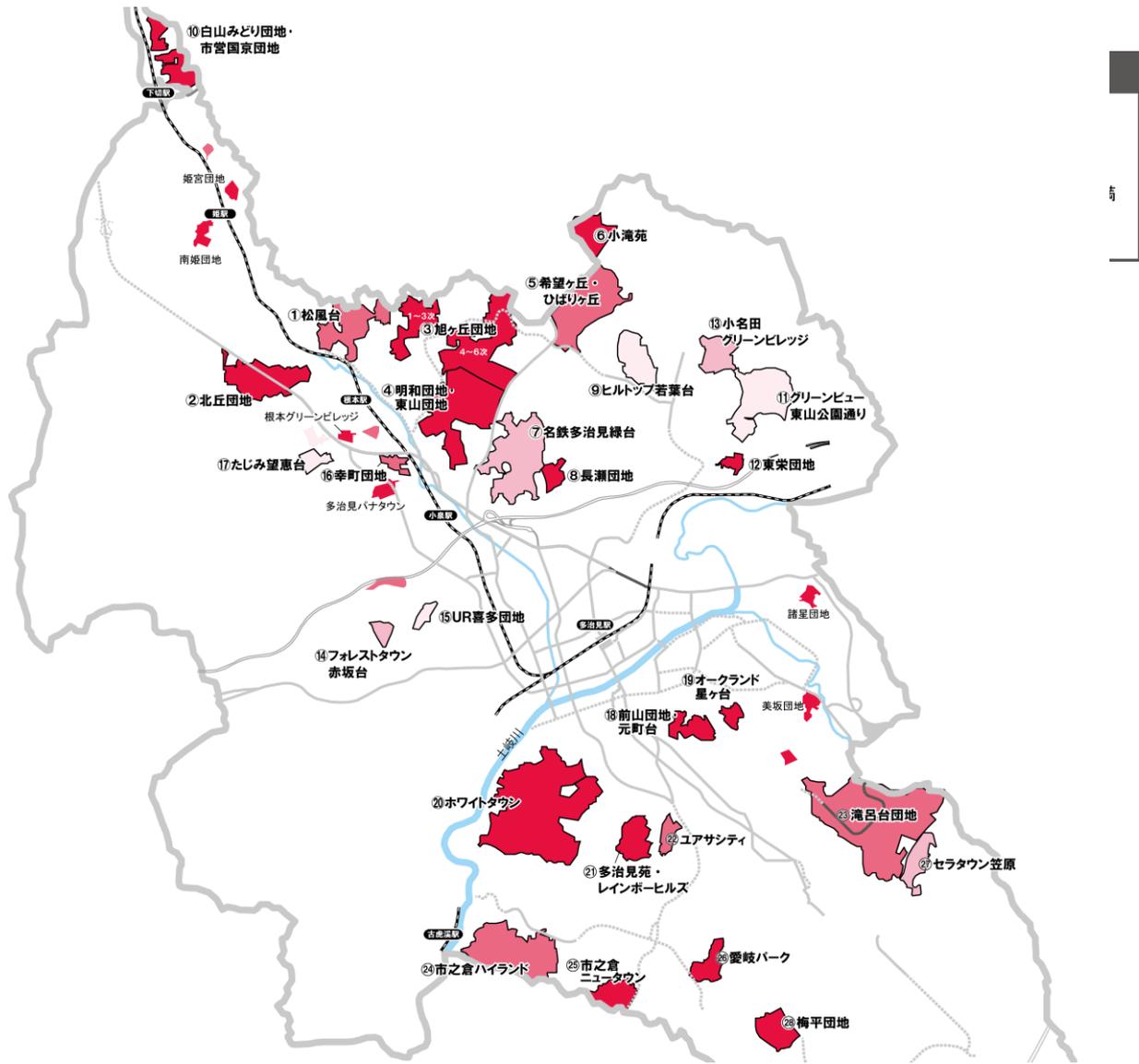
【多治見市における将来人口予測】



【多治見市における将来の高齢化率の予測】



(資料: 国立社会保障・人口問題研究所)

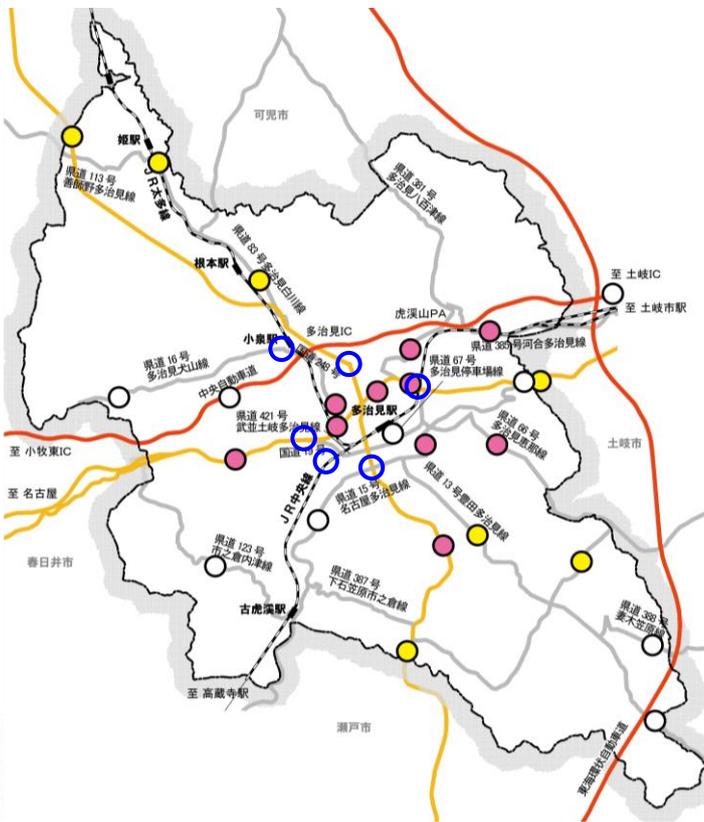


【郊外住宅団地の居住者特性】 ※詳細については資料編3を参照（表中着色部は高齢化率21%以上の超高齢化団地）

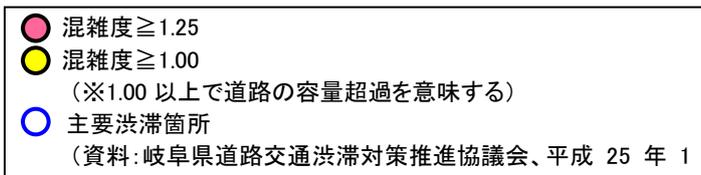
	団地名	開発時期	規模 (ha)	世帯数	人口 (人)	65歳以上	高齢化率
1	松風台	S45~	28.0	699	1,976	383	19.4%
2	北丘団地・根本ステーションパーク	S50-H04	47.4	881	2,247	651	29.0%
3	旭ヶ丘団地 (1~3次)	S38-S44	15.5	412	994	422	42.5%
		旭ヶ丘団地 (4~6次)	S44-S54	50.0	1,579	3,766	1,140
4	明和団地・東山団地	S46-S56	58.3	1,262	3,237	1,211	37.4%
5	希望ヶ丘・ひばりヶ丘	S53-S62	45.1	892	2,531	446	17.6%
6	小滝苑	S48-S55	15.8	371	951	249	26.2%
7	名鉄多治見緑台	S59-H03	50.5	1,014	3,197	408	12.8%
8	長瀬団地	S43-H44	6.8	90	225	76	33.8%
9	ヒルトップ若葉台	H07-H10	20.1	263	884	45	5.1%
10	白山みどり団地・市営国京団地	S42-H10	17.3	396	1,020	288	28.2%
11	グリーンビュー東山公園通り他	S47-H12	38.2	567	1,966	103	5.2%
12	東栄団地	S40-S41	5.3	64	144	65	45.1%
13	小名田グリーンビレッジ	S60-S63	14.6	319	924	106	11.5%
14	フォレストタウン赤坂台	S63-H03	4.8	133	405	43	10.6%
15	UR喜多団地	H13-H17	5.3	91	317	8	2.5%
16	幸町団地・アイビービレッジ幸町	S40-H08	4.0	126	376	66	17.6%
17	たじみ望恵台	H07-H09	6.5	177	614	31	5.0%
18	前山団地・元町台	S46-H03	11.9	284	763	254	33.3%
19	オークランド星ヶ台	S46-S54	3.6	145	352	120	34.1%
20	ホワイトタウン	S52-H02	120.3	2,547	6,859	1,460	21.3%
21	多治見苑・レインボーヒルズ	S45-S61	14.7	433	1,065	344	32.3%
22	ユアシティ	S59-H04	6.4	174	505	102	20.2%
23	滝呂台団地	S45-H19	114.0	2,446	7,252	1,299	17.9%
24	市之倉ハイランド	S55-H08	51.6	1,198	3,319	589	17.7%
25	市之倉ニュータウン	S47-S54	13.9	333	825	272	33.0%
26	愛岐パーク	S47-S48	9.7	281	744	198	26.6%
27	セラタウン笠原	S63-H08	13.7	221	752	81	10.8%
28	梅平団地	S47-S48	15.8	426	1,112	426	38.3%

(3) 都市交通

- 地形と都市構造により、中心市街地周辺は道路混雑度が高く、多くの交差点で交通渋滞が発生しています。
- 都市計画道路の整備率は約 50%で、多治見駅へのアクセス道路や環状道路も未整備区間が多くなっています。また、中心市街地においても一部で歩道の未整備区間が存在します。
- 中心市街地は道路が狭いため、一方通行が多くなっています。また、多治見駅周辺の生活道路の一部は抜け道として多く使われており、歩行者にとって危険な状況にあります。
- 公共交通として、JR中央線（多治見駅、古虎溪駅）、JR太多線（小泉駅、根本駅、姫駅）、路線バス（18 路線 45 系統）、コミュニティバス（中心市街地線、郊外線）、地域内交通（1 地区 2 種類）、タクシーがあります。
- 代表交通手段分担率（※）は、「自動車」が7割以上を占め、高い自動車依存度となっています。（第5回中京都市圏パーソントリップ調査より）

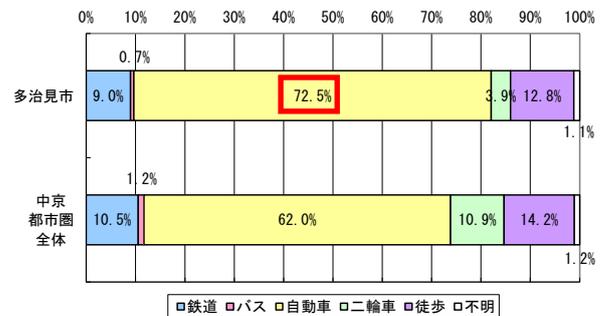


（資料：平成 22 年度道路交通センサス）

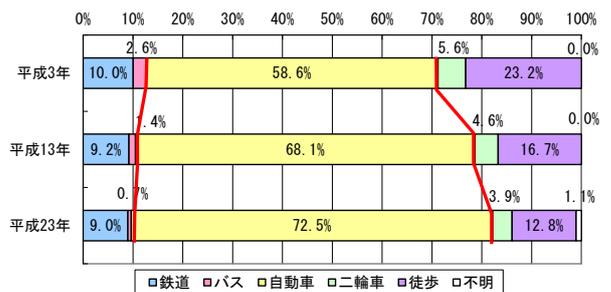


【市内における道路混雑度と主要渋滞箇所】

【多治見市及び中京都市圏における代表交通手段分担率】



【多治見市における代表交通手段分担率の推移】



（資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査）

※代表交通手段：1 回の移動（出発地から目的地まで）でいくつかの交通手段を用いる場合、その移動の中で利用した最も優先順位の高い交通手段のこと

(4) 多治見市の特徴と現況のまとめ

- ・多治見市の地域特性や現況について、以下に整理しました。

	特徴・現況
	<ul style="list-style-type: none"> ・多治見駅周辺に中心市街地を形成し、多くの都市機能（商業・医療施設等）が集約しています。 ・多治見駅の南側は古くからの商店街が立地していますが、かつての賑わいが失われつつあります。 ・多治見駅の北側は「多治見駅北土地区画整理事業」が概ね完成しており、平成 31 年度には事業完了予定です。 ・郊外部の丘陵地には小中規模住宅団地（10～100ha）が点在し、団地内は坂道が多く、商業・医療施設が立地していません。 ・これら郊外住宅団地は、開発後 20～30 年が経過し、今後高齢化や空洞化が急速かつ一斉に進行することになります。
	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は平成 19 年をピークとして減少に転じ、現在は人口減少社会に突入しています。また、生産年齢人口（16 歳以上 65 歳未満）は減少し、老年人口（65 歳以上）が増加傾向にあります。 ・「多治見市第 7 次総合計画」では、平成 35(2023)年の人口は 10 万人程度まで減少すると予測されています。
	<ul style="list-style-type: none"> ・多治見駅への交通の一極集中により中心市街地では慢性的な渋滞が発生しています。 ・東西方向に JR 中央線と土岐川が横断しているため、南北方向に移動する道路が不足しており、生活道路に通過交通が多数流入しています。 ・中心市街地は道路幅員が狭いため一方通行が多く、歩道の未整備区間も存在します。 ・「自動車」で移動する人の割合が高く（約 73%）、中京都市圏全体（約 62%）と比べても自家用車の依存度が高い傾向にあります。 ・直近 10 年間で代表交通手段のうち「徒歩」や「自転車」が減少し、代わりに「自動車」が増加しました。 ・公共交通（鉄道、バス、タクシー）の利用者は年々減少傾向にある一方、各輸送手段で競合する部分があります。 ・鉄道は、市外への長距離大量輸送を担う重要な交通手段ですが、JR 太多線の各駅では駅前ロータリーや駐輪場などの施設整備が進んでいません。 ・路線バスは、市内における通勤・通学時の大量輸送を担う重要な交通手段ですが、利用者減少とサービス低下の悪循環を招いています。 ・一方、タクシー事業者による新たな交通システムや地域内交通の取り組みが市内に広がりつつあります。

3. 市民意向調査（住民アンケート調査）の概要

- ・市民 3,000 人（市内在住の 16 歳以上）を対象として、「多治見市の交通に関するアンケート調査」を実施した結果概要を以下に整理しました。
- ・詳細の結果については、[資料編 1](#)を参照。

- ・回答者の 6 割以上がほぼ毎日「自動車」を利用しており、高い自家用車依存を示していました。
- ・移動目的のうち半数以上が「通勤・通学」であり、その交通手段は「自動車（運転・送迎）」が約 6 割と高い割合を占めていました。
- ・通勤・通学時の移動が多いため、これらの移動を自家用車から公共交通への転換を図ることで環境負荷軽減や中心市街地の渋滞の抑制を図る必要があります。

- ・自動車、徒歩、路線バスの順に不満度が高くなっていました。
- ・「自動車」の不満の原因としては 4 割以上が「渋滞が多い」となっていました。
- ・「徒歩」の不満な点としては「夜間暗い」、「歩道が狭い」の割合が高くなっていました。
- ・「路線バス」の不満な点としては「運行本数が少ない」が最も多い割合となっていました。
- ・渋滞緩和に向け、道路の整備とともに自家用車利用抑制のための意識啓発も必要です。

- ・路線バスに望む改善点は、「運賃を見直す」「運行本数を増やす」の割合が高くなっており、運賃は 200 円以内が最も多い結果でした。
- ・特に「通勤・通学者」については、朝夕時間帯の増便が望まれていました。
- ・昼間時の運賃の見直しの方については、乗車運賃 200 円均一制度の利用意向が約 5 割となっていました。
- ・人口減少に伴い、路線バスの利用者数は減少傾向にあることから、公共交通の存続のためにも通勤・通学時間帯、昼間時における路線バスの利便性向上による利用者増が必要となっています。

- ・中心市街地（多治見駅周辺）において今後取り組むべき施策は、「多治見駅前の魅力向上」が最も多く、まちの魅力づくりと一体となった都市交通施策の展開が必要と言えます。
- ・また、駅へのアクセス道路の整備や狭い道路の拡幅などの道路施策に対する自動車利用者の意向も高くなっていました。
- ・年齢別にみると、高齢者は「バス」関連施策、学生は「自転車」関連施策に対する意向が高いことから、いずれの人にも対応できるよう様々な交通手段の確保が必要と言えます。

4. 多治見市における課題の整理

- ・ 現況及び市民意向調査の結果を踏まえ、多治見市におけるまちの課題を以下に整理しました。

人口減少・超高齢社会への対応

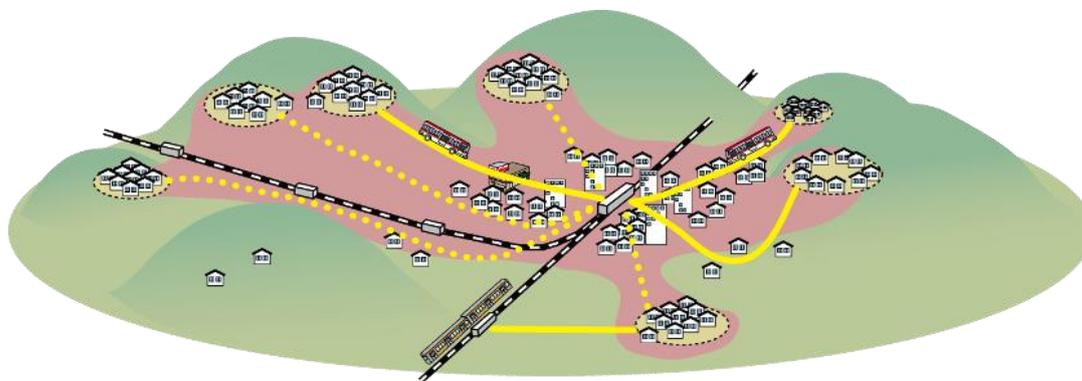
- ・ 10年後（平成35(2023)年）には、本市の人口は10万人程度に減少し、65歳以上の人が人口の30%以上を占めると予測されており、超高齢社会への対応が必要となっています。

中心市街地の空洞化と周辺地域への市街地の拡散への対応

- ・ 中心市街地は、駅南・川南地区の商業機能の低下（空き店舗の増加、後継者不足等）により、かつての賑わいが見られません。
- ・ 一方、郊外部の丘陵地には多くの住宅団地が立地し、市街地が拡散しています。これら団地は坂道が多く、商業・医療施設が立地しないため、建設後数十年が経過し高齢化が進む現在では、買い物などの日常生活の移動に困難な状況が起こりつつあります。
- ・ そのため、中心市街地の魅力づくりによる賑わい創出と郊外住宅団地における生活圏の移動手段の確保が必要となっています。

中心市街地における慢性的な渋滞への対応

- ・ 本市は盆地地形であり、中央部に位置する多治見駅から放射線状に道路網が形成されています。そのため、交通が中心市街地に一極集中し、慢性的に交通渋滞が発生しています。
- ・ 自家用車利用も引き続き増加しており、自家用車から公共交通や自転車・徒歩への転換が求められます。
- ・ 一方、中心市街地は幹線道路でも歩道整備が不十分な区間があり、市街地内の通過交通が増加する中、歩行者の安全確保が必要となっています。



【多治見市における現在のまちのイメージ】

第3章 目標とする将来都市像の実現に向けた戦略

1. 戦略の理念とビジョンの設定

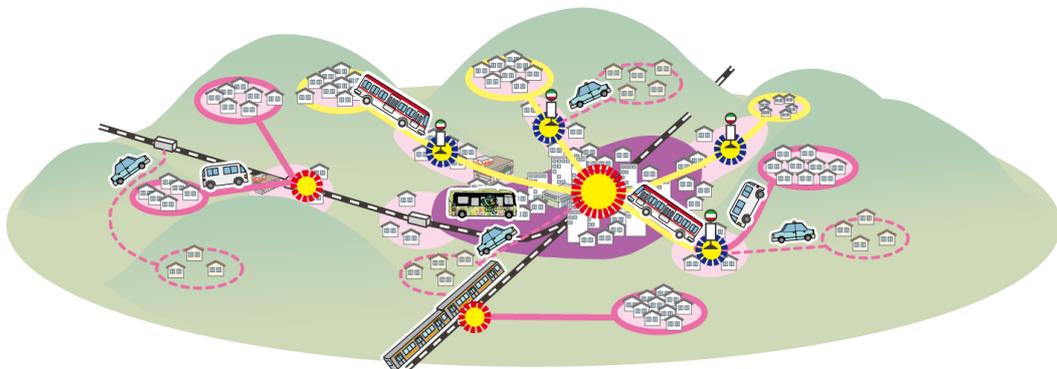
(1) 戦略の理念

- 本市の課題や特徴を踏まえるとともに、今後の郊外住宅団地における急速な高齢化の進行を見据え、多治見市第2次都市計画マスタープランの目標である「集約・再生型のまちづくり」を実現するため、戦略の理念を以下のように設定します。

地域をつなぎ、集約・再生型のまちを支える 都市交通の実現

【多治見市が目指す将来のまちと都市交通の姿】

- 今後の急速な高齢化の進行に対応し、日常的な暮らしの足の確保と円滑で快適に移動できる交通環境を創出します。
- 中心市街地における賑わいを再生するため、公共交通により郊外地域と中心市街地をつなぐとともに、中心市街地において公共交通、自転車、徒歩などの様々な移動手段を使って快適に移動できる交通環境を創出します。
- 自家用車に頼らなくても生活できる交通手段を確保します。



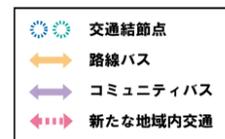
【多治見市が目指す将来のまちと都市交通の姿】

(2) 戦略のビジョン

- ・戦略の理念に基づき、以下の3つのビジョンの実現を目指します。

- ・本市では市民の7割以上が自家用車で移動しており、地理条件や都市構造により中心市街地等で渋滞が発生しやすい状況にあり、環境負荷が増大しています。また、高齢化進行に伴い、自家用車を運転できない人の増加が予想されます。
- ・一方、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の運行区間が重複している箇所もあり、効率的な運行になってはいません。

- このことから、各輸送手段の役割を明確にし、快適で利便性の高い公共交通体系を構築することで、自家用車に頼らなくても移動できる交通環境を目指します。
- 本市が目指す公共交通体系と各輸送手段の役割を以下に示します。



■輸送手段別の役割分担

鉄 道	・広域的な幹線輸送／市内移動における幹線輸送
路線バス	・中心市街地と郊外地域をつなぐ幹線輸送
コミュニティバス	・中心市街地におけるきめ細かな輸送
地域内交通	・地域密着型の日常生活圏内の移動
タクシー	・個別の需要に対応した輸送

まちの賑わい創出を支援する交通環境

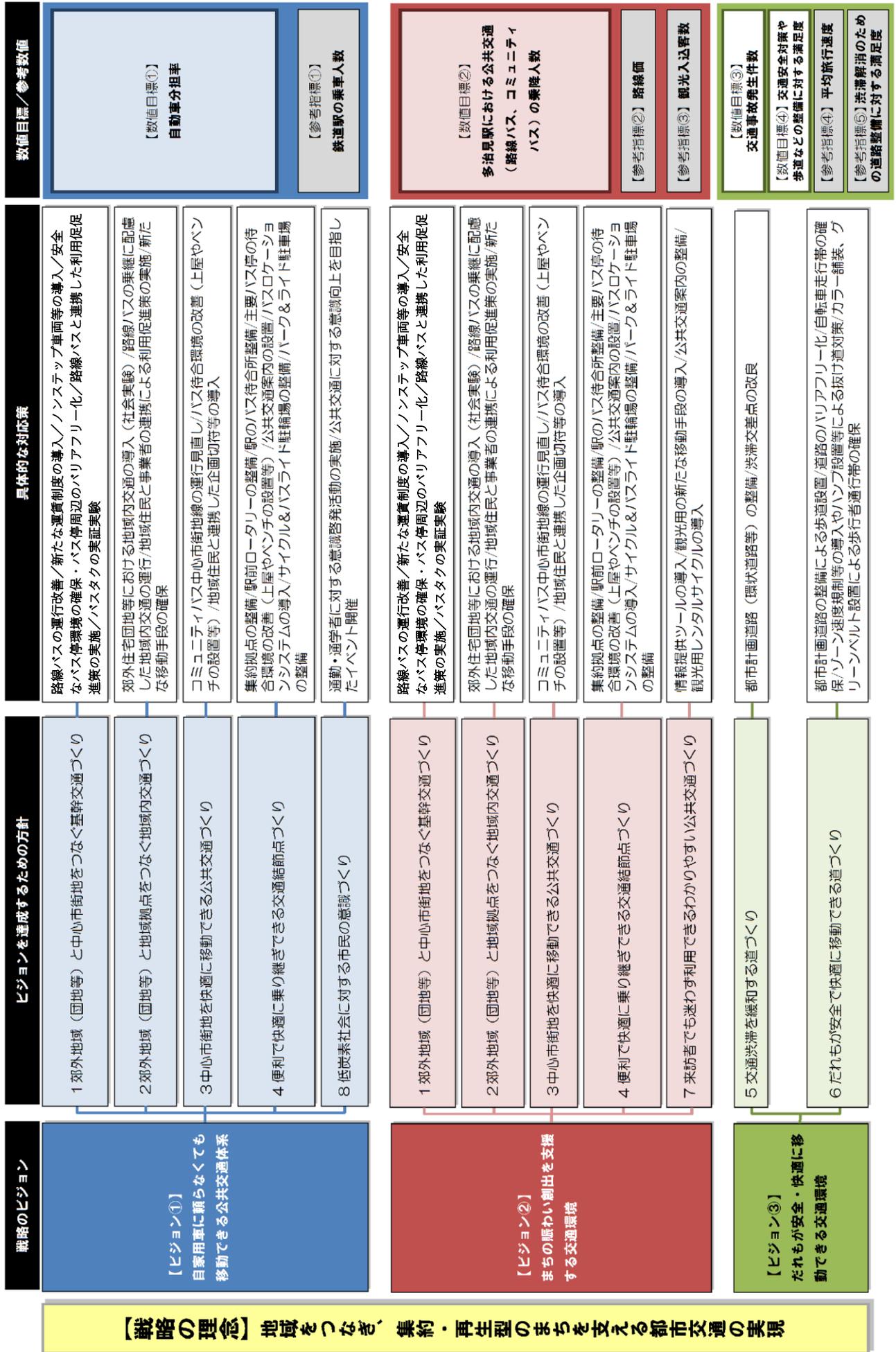
- ・本市においては、都市機能が比較的多治見駅周辺に集積していることもあり、郊外の住宅団地から通勤・通学、買い物、通院等の目的で中心市街地に移動することが多い傾向にあります。
- ・一方で、多治見駅南側では商店街が衰退するとともに、空き家や路外駐車場の増加など空洞化が進んでいます。逆に、多治見駅北側では土地区画整理事業による新たな都市拠点の形成が課題となっています。

- このことから、中心市街地内に便利で快適に移動できる交通環境を整えることで、まちの再生、賑わいの創出を目指します。

だれもが安全・快適に移動できる交通環境

(3) ビジョンを達成するための方針と施策の方向

・戦略のビジョンを達成するための方針と施策、それに対応する数値目標等は以下のとおりです。



【戦略の理念】 地域をつなぎ、集約・再生型のまちを支える都市交通の実現

第4章 戦略に基づく重点施策

1. 事業一覧

- 重点施策パッケージごとに施策と実施主体等を以下に整理しました。各施策の具体的な内容は次頁のとおりです。

施策名		主な実施主体	実施時期	実現度
■パッケージⅠ：駅北地域				
1	都市計画道路の整備	市	H26-27	★★★★
2	駅北駐車場の整備	市	H26-27	★★★★
3	道路（生活関連経路）のバリアフリー化	市	H26-35（2023）	★
4	多治見駅への路線バスのアクセス向上	市・交通事業者	H26-31	★★
5	路線バス車両のバリアフリー化	交通事業者	H26-35（2023）	★
6	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し	市・交通事業者	H26-35（2023）	★★★★
7	歩行者自転車ネットワークの整備	市	H26-31	★★
8	バス乗降所の改善	市・交通事業者・警察	H26-31	★★
9	バスロケーションシステムの導入	市・交通事業者	H27-31	★★
10	バス案内板の設置	市・交通事業者	H27-31	★★
11	携帯情報端末を活用した公共交通情報の提供	市・交通事業者	H27-31	★
■パッケージⅡ：駅南地域				
1	駐輪場の整備	市	H32-35（2023）	★
2	公共交通総合案内板の設置	市・交通事業者	H27-31	★★
3	バス待合環境の整備	市・交通事業者・警察	H26-31	★★
4	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し【再掲】	市・交通事業者	H26-35（2023）	★★★★
5	路線バスの利便性向上	市・交通事業者	H26-31	★★
6	歩行者自転車ネットワークの整備【再掲】	市	H26-31	★★
7	通過交通抑制策の導入	市・住民・警察・交通事業者	H26-31	★★
8	道路（生活関連経路）のバリアフリー化【再掲】	市	H26-35（2023）	★
9	都市計画道路の整備促進	国・県・市	H26-31	★★
10	買い物時等の公共交通利用促進	市・住民・商業／交通事業者	H27-31	★★
■パッケージⅢ：郊外地域				
1	路線バスの利便性向上【再掲】	市・交通事業者	H26-31	★★
2	コミュニティバス郊外線のある方検討	市・交通事業者	H27-30	★★★★
3	地域内交通の導入	市・住民・交通事業者	H29-31	★★
4	地域住民との協働による案内パンフレットの作成	市・住民・交通事業者	H27-31	★★
5	交通結節点（駅前広場等）の整備	市・交通事業者・警察	H29-35（2023）	★
6	バス待合環境の整備【再掲】	市・交通事業者・警察	H26-31	★★
7	サイクル&バスライド駐輪場の整備	市	H26-31	★★
8	パーク&バスライド駐車場の整備	市・商業／交通事業者	H32-35（2023）	★
9	エコ通勤・エコ通学の促進	市・住民・交通事業者	H32-35（2023）	★
10	公共交通利用促進イベントの開催	市・住民・交通事業者	H26-31	★★
■その他の地域				
1	安全・快適なバス待ち環境の整備	市・住民・交通事業者・警察	H26-35（2023）	★
2	都市計画道路の整備促進	国・県・市	H32-35（2023）	★
3	自転車歩行者専用道・自転車走行帯等の設置	市・県・警察	H32-35（2023）	★

【凡例】★★★★ 短期に事業を実施が見込まれる事業 ★★ 短期に重点的に取り組む事業
 ★ 継続的・長期的に取り組む事業
 交通事業者とは、バス事業者、タクシー事業者をさします

2. 各重点施策パッケージの詳細

■パッケージⅠ（駅北地域）

（1）駅北地区土地区画整理事業による賑わい拠点の基盤づくり

①都市計画道路の整備

- ・土地区画整理事業にあわせて多治見駅北口へのアクセス道路となる（都）音羽小名田線と（都）音羽小田線（区画整理事業地部分）の整備を推進します。

②駅北駐車場の整備

- ・駐車場を整備することで、土地区画整理事業地内に点在する駐車場の集約化を図り、駅北周辺における土地の高度利用を促進します。
- ・駐車場から自由通路まで雨に濡れずに通行できるよう、シェルター（上屋）を設置します。

③道路（生活関連経路）のバリアフリー化

- ・「多治見市バリアフリー基本構想」に位置づけられた「生活関連経路」において、道路のバリアフリー化等を推進します。

（2）都市計画道路の整備にあわせた路線バスの運行見直し

①多治見駅への路線バスのアクセス向上

- ・通勤・通学時における路線バスの利用者増加を目指し、多治見駅へのアクセス性、速達性を向上するため、路線バス日々利線のルート及びダイヤを見直します。

②路線バス車両のバリアフリー化

- ・だれもが快適に乗車できるノンステップバス等を順次導入します。

（3）快適な移動を支援するきめ細かな交通手段づくり

①コミュニティバス中心市街地線の運行見直し

- ・中心市街地を快適に移動できるよう、コミュニティバス中心市街地線の継続的な運行見直しを行います。

②歩行者自転車ネットワークの整備

- ・歩行者や自転車が安全に走行できる道路空間整備に向け、「歩行者自転車ネットワーク計画」を策定します。

（4）円滑に乗り継ぎできる公共交通結節点づくり

①バス乗降所の改善

- ・快適にバスを待つことができるよう、乗降所の待合環境を改善します。

②バスロケーションシステムの導入

- ・多治見駅構内において、バスロケーションシステム（発車案内用）を導入します。

（5）観光と連携したわかりやすい公共交通づくり

①バス案内板の設置

- ・来訪者でも分かりやすく、観光と連動した公共交通案内板を整備します。

②携帯情報端末を活用した公共交通情報の提供

- ・観光客による公共交通の利用を促進するため、携帯情報端末（スマートフォン等）を活用した鉄道と路線バス、コミュニティバスの乗り継ぎ案内システムを導入します。

パッケージⅠ（駅北地域）施策図

: 短期(アクションプラン)・・・6年間に実施すること

: 中期施策・・・10年間に実施すること

4-②
バスロケーションシステムの導入

2-①
多治見駅への路線バスのアクセス向上

1-②
駅北駐車場の整備

4-①
バス乗降所の改善

3-②
歩行者自転車ネットワークの整備



1-①
都市計画道路の整備

2-②【全体】
路線バス車両のバリアフリー化

1-①
道路バリア

3-①
コミュニティバス中心市街地線の運行見直し



5-①
バス案内板の設置

5-②【全体】
携帯情報端末を活用した公共交通情報の提供

凡例

- 都市計画道路
- 都市計画道路（都市計画決定済み）
- 構想路線
- 内環状道路
- 生活関連経路
- 自転車歩行者ネットワーク計画策定エリア
- 通過交通抑制策導入エリア
- 路線バスの利便性向上
- コミュニティバス中心市街地線見直し
- バス待合環境の整備
- 多治見駅周辺整備施設
- 主要施設

■パッケージII（駅南地域）

今後 10 年間に実施する施策
※赤文字は短期（6年間）で実施する事業

（1）円滑に乗り継ぎできる交通結節点づくり

①駐輪場の整備

- ・ 中心市街地周辺地域から多治見駅への自転車によるアクセスの向上のため、サイクル&ライド駐輪場の整備を検討します。

②公共交通総合案内板の設置

- ・ バス乗り場等を案内する総合的な情報板や案内サインの設置を進めます。

③バス停待合環境の整備（施策パッケージIIIに詳述）

- ・ 商店街周辺や地域内交通の結節するバス停に上屋やベンチを整備します。
- ・ 路線バスの利便性向上のため、「多治見橋」周辺への停留所の配置を検討します。

（2）快適な移動を支援するきめ細かな交通手段づくり

①コミュニティバス中心市街地線の運行見直し【再掲】

- ・ 中心市街地を快適に移動できるよう、コミュニティバス中心市街地線の継続的な運行見直しを行います。

②路線バスの利便性向上

- ・ 路線バスの運行見直しを検討するとともに、利用しやすい運賃制度を導入します。

③歩行者自転車ネットワークの整備【再掲】

- ・ 歩行者や自転車が安全に走行できる道路空間整備に向け、「歩行者自転車ネットワーク計画」を策定します。

（3）歩いて暮らせるまちづくりを実現する道路空間づくり

①通過交通抑制策の導入

- ・ 多治見駅から多治見市民病院に至る生活道路において、歩行者の安全性に配慮しゾーン速度規制の導入を検討します。
- ・ 規制の導入にあわせ、速度規制標識等の設置を進めます。
- ・ また、地区計画制度等の手法を活用し、駅南地域の快適な商業・居住環境を創出します。

②道路（生活関連経路）のバリアフリー化【再掲】

- ・ 歩行者の安全性を確保するため、「多治見市バリアフリー基本構想」に位置づけられた「生活関連経路」を中心に道路のバリアフリー化や路肩のカラー舗装化等を進めます。
- ・ 多治見市民病院前の交差点を整備し、歩行者の安全性を確保します。
- ・ また、市街地再開発事業等の手法を活用し、賑わい拠点施設を整備するとともに、事業にあわせた安全な歩行者空間・動線の確保を検討します。

（4）都市計画道路の整備促進による渋滞緩和

①都市計画道路の整備促進

- ・ 多治見市内の南北移動を円滑にする新たな都市計画道路の整備を検討します。
- ・ 渋滞が発生しやすい市民病院前の交差点（国道 248 号）の改良を促進します。

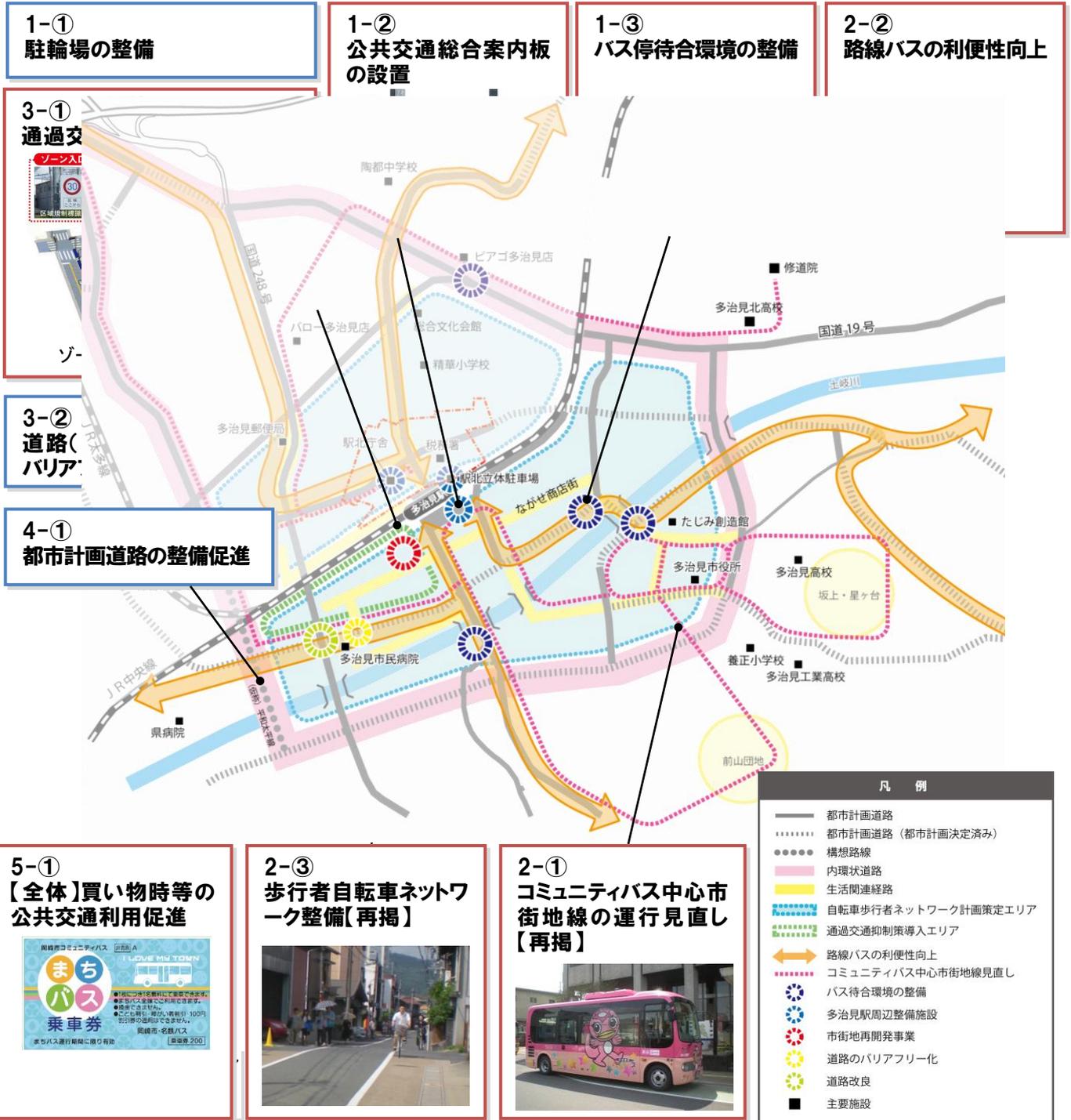
（5）地元商店街等と連携した公共交通利用促進策の展開

①買い物時等の公共交通利用促進

- ・ 地元商店街や観光施設等と連携した企画乗車券やバスマップ等の作成を検討します。

パッケージII（駅南地域）施策図

 : 短期(アクションプラン)・・・6年間に実施すること
 : 中期施策・・・10年間に実施すること



■パッケージⅢ（郊外地域）

（１）路線バスとコミュニティバス郊外線の役割分担による運行改善

①路線バスの利便性向上【再掲】

- ・特に通勤通学時に利用の多い基幹交通を担う路線については、利便性向上のため運行本数及び、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ見直しを行います。
- ・路線バスの昼間時の利用促進のため、利用しやすい運賃制度を導入します。

②コミュニティバス郊外線のあり方検討

- ・コミュニティバス郊外線のあり方を検討した結果、郊外線は、平成 31 年 3 月末で廃止とする方針となりました。なお、コミュニティバス郊外線のうち、路線バスの利用が困難な路線については、バスタク事業を導入します。

（２）生活圏におけるくらしの足（地域内交通）の確保

①地域内交通の導入

- ・郊外の各住宅団地の高齢化の進行度を踏まえつつ、住民のニーズが高まった団地において、「地域内交通運行支援補助金」を活用し、地域住民と交通事業者、行政の連携のもと地域内交通の導入を検討していきます。

②地域住民との協働による案内パンフレットの作成

- ・高齢者に配慮した地域内交通のマップや時刻表を作成します。

（３）鉄道・バス・自転車が乗り継ぎしやすい交通結節点づくり

①交通結節点（駅前広場等）の整備

- ・JR 太多線の鉄道駅（小泉駅、根本駅等）において、駅前広場や駐輪場等の整備を検討します。

②バス待合環境の整備

- ・バス待合環境を向上するため、基幹の役割を担うバス路線と地域内交通との乗り継ぎ拠点となるバス停において、上屋やベンチを整備します。

③サイクル&バスライド駐輪場の整備

- ・利用者が多い主要なバス停周辺において、サイクル&バスライドのための駐輪スペースを順次設置します。

④パーク&バスライド駐車場の整備

- ・多治見駅周辺における自動車交通量の削減を目指し、平成 19 年度に実施した社会実験結果を踏まえて郊外の大規模商業施設の駐車場を活用したパーク&ライド駐車場を整備します。

（４）地域住民との連携による公共交通の利用促進

①エコ通勤・エコ通学の促進

- ・リーフレットやアンケートの配布等による、エコ通勤・エコ通学の促進を図ります。

②公共交通利用促進イベントの開催

- ・地域住民が主体となった地域内交通運行の重要性などについての意識啓発に向け、地域住民との連携のもと公共交通利用促進イベントを開催します。

パルム ミッド (地域) 施策図

短期 (アクションプラン) ... 6 年間に実施すること 中期施策 ... 10 年間に実施すること

