多治見市地域公共交通網形成計画

【 改 定 版 】

計画期間　令和２年度－令和５年度（４年間）

多　治　見　市

令和２年３月

目　　次

第１章　趣旨と位置づけ 1
1　計画策定の趣旨・経緯 1
2　計画の位置づけ 1
3　計画の区域 2
4　計画の期間 2

第２章　現況と課題の整理 3
1　地域公共交通の概況 3
1－1　鉄道 4
1－2　路線バス 5
1－3　コミュニティバス 5
1－4　地域内交通 6
1－5　タクシー 7
2　市民アンケート調査結果 8
2－1　調査概要 8
2－2　調査結果 9
3　地域公共交通の課題の整理 10

第３章　多治見市地域公共交通網形成計画の基本的な考え方 11
1　計画の基本方針 11
2　計画の目標 11

第４章　目標を達成するために行う事業及びその実施主体 13
1　事業と実施主体・実施期間 13
1－1　事業一覧 13
1－2　事業概要 14
2　実施スケジュール 21

第５章　数値目標と計画の推進体制 22
1　数値目標の設定 22
2　計画の推進体制 23
3　評価スケジュール 24
4　事業の進捗把握 24

第１章　趣旨と位置づけ

１　計画策定の趣旨・経緯

多治見市では住民の生活に必要な輸送の確保、公共交通の利便性の増進、地域の実情に即した輸送サービスの実現等について協議するため、平成 19 年 1 月に市と地域の関係者（市民、交通事業者、道路管理者、警察、学識経験者等）による多治見市地域公共交通会議を設置しました。

平成 26 年 3 月には「多治見市総合交通戦略」を策定するとともに、その公共交通分野の実行計画として「多治見市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

その後、平成 26 年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことから、まちづくりとの連携、地域全体を見渡した面的な交通ネットワークの再構築という視点から、平成 29 年 3 月に「多治見市地域公共交通総合連携計画」を見直し、新たな法定計画として「多治見市地域公共交通網形成計画」を定めました。

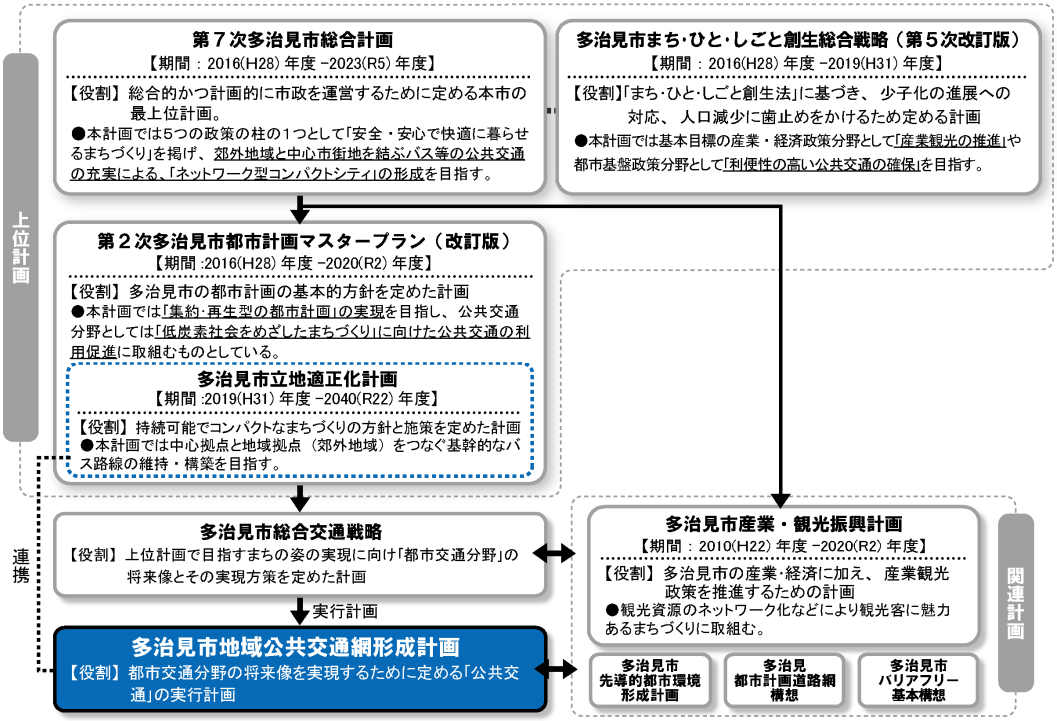
また、平成 26 年 8 月には都市再生特別措置法の改正に伴い「立地適正化計画」が制度化され、地域公共交通網形成計画との連携を図ることが謳われ、本市においても平成 31 年 3 月に「多治見市立地適正化計画」を策定しました。

本計画は、公共交通分野の実行計画として、上位計画で掲げるビジョンの実現に向け地域公共交通体系の構築を目的として定めるもので、今回、「第 7 次多治見市総合計画」の後期計画と整合を図るべく中間改定を行うものです。

２　計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第 7 次多治見市総合計画」や「多治見市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「第 2 次多治見市都市計画マスタープラン」、「多治見市立地適正化計画（「資料編」参照）」と整合を図るとともに、「多治見市総合交通戦略」の実行計画として位置づけます。

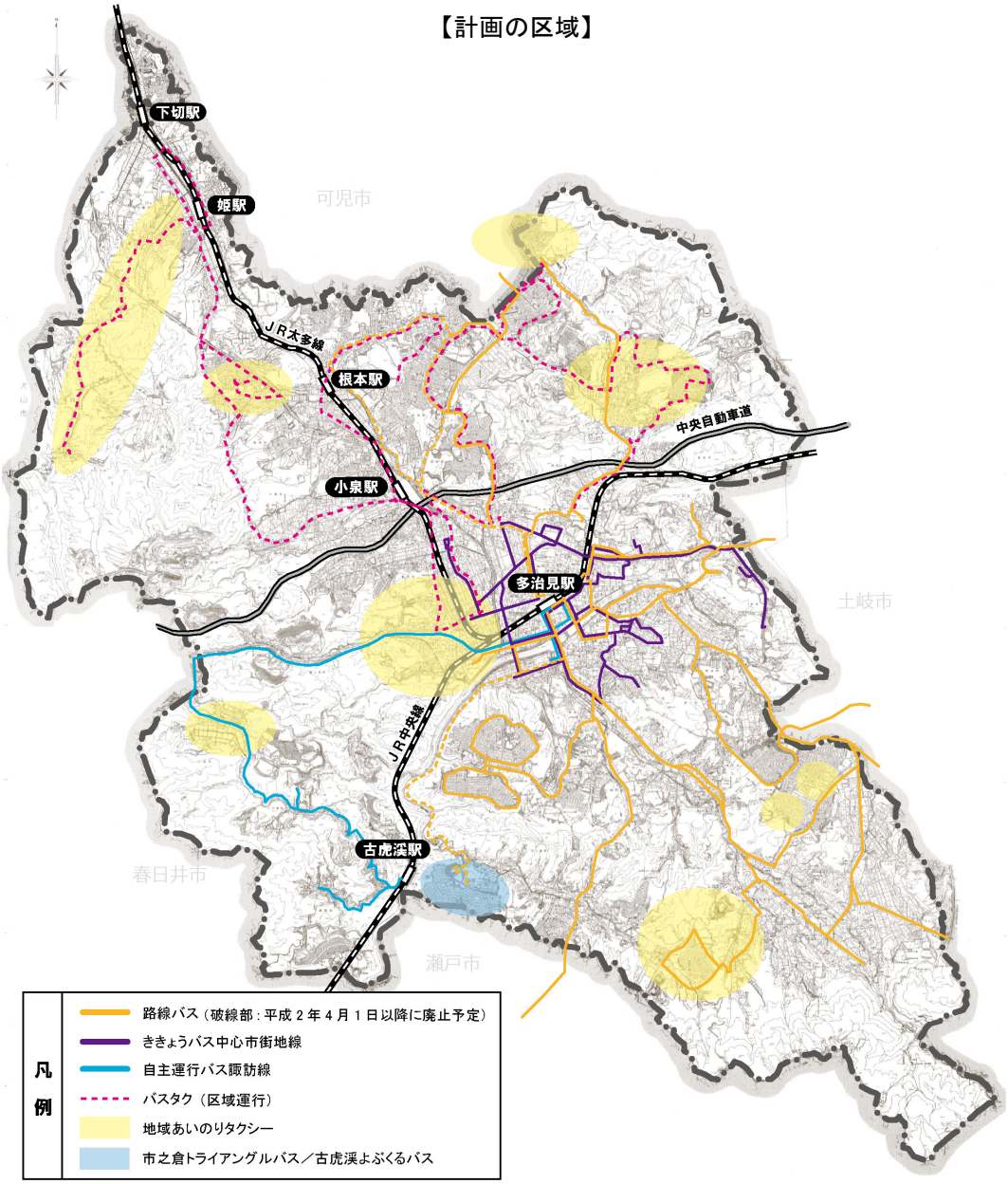
【多治見市地域公共交通網形成計画の位置づけ】



3　計画の区域

本計画の区域は、多治見市全域とします。

【計画の区域】



4　計画の期間

本計画の計画期間は 2014（平成 26）年度から 2023（令和 5）年度であったことから、中間改定計画は「第 7 次多治見市総合計画」の後期計画と整合を図り、計画期間を 2020（令和 2）年度から 2023（令和 5）年度までの 4 年間とします。

【計画期間】　2020年度 - 2023年度（令和2年度 - 令和5年度）の 4年間

第２章　現況と課題の整理

１　地域公共交通の概況

本市の地域公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、地域内交通、タクシー等で構成されています。（下表参照）各輸送手段について次ページ以降に現況を整理しました。

■多治見市内を運行する地域公共交通（令和元年９月末現在）

	路線名	起点	終点	運行本数		運賃	補助		
				平日	土日祝日		国	県	市
鉄道	JR 中央線（特急除く）	名古屋	中津川	上 105、下 74	上 100、下 68	距離制	-	-	-
鉄道	JR 太多線	多治見	岐阜	上 38、下 39	上 13、下 14	距離制	-	-	-
路線バス（東鉄バス）	妻木線	多治見駅前	妻木上郷	上 17、下 14	上 12、下 13	距離制（10 時-16 時は上限 200 円）	-	-	200
路線バス（東鉄バス）	滝呂台線	多治見駅前	笠原車庫前	上 9、下 10	上 8、下 7		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	小名田線	多治見駅北口	小名田小滝	上 10、下 10	上 6、下 5		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	緑ヶ丘線	可児駅前	多治見駅北口	上 2、下 2	-		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	旭ヶ丘循環線（R2廃止予定）	多治見駅北口	多治見駅北口	循環 5	-		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	県病院線	多治見駅前	県病院	上 15、下 16	上 5、下 5		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	学園都市線	多治見駅前	学園都市Ｃ	上 15、下 4	-		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	学園都市線	多治見駅前	土岐Ｐ・Ｏ	上 10、下 9	上 11、下 9		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	下半田川線	多治見駅前	下半田川	上 15、下 15	上 11、下 13		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	桜ケ丘ハイツ線	多治見駅北口	皐ヶ丘 9	上 20、下 23	上 17、下 16		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	桜ケ丘ハイツ線	多治見駅北口	桂ヶ丘	上 12、下 12	上 7、下 6		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	笠原線	多治見駅前	羽根	上 4、下 3	上 2、下 1		-	○	200
路線バス（東鉄バス）	笠原線	多治見駅前	東草口	上 13、下 16	上 12、下 14		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	笠原線	多治見駅前	梅平団地	上 7、下 8	上 8、下 7		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	ホワイトタウン線	多治見駅前	多治見駅前	循環 47	循環 34		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	多治見市内線	多治見駅前	多治見 SC	上 20、下 12	休日のみ下 1		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	名鉄緑台線	多治見駅前	旭ケ丘 9	上 14、下 11	上 1、下 2		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	市之倉ハイランド線（R2 廃止予定）	多治見駅前	市之倉ハイランド	上 5、下 5	上 3、下 3		-	-	200
路線バス（東鉄バス）	駄知線	多治見駅前	駄知	上 6、下 5	上 3、下 3		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	駄知線	多治見駅前	土岐市駅前	上 0、下 1	-		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	瑞浪=駄知=多治見線	瑞浪駅前	多治見駅前	上 7、下 7	-		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	瑞浪=駄知=多治見線	駄知	多治見駅前	上 8、下 10	上 8、下 8		○	○	200
路線バス（東鉄バス）	土岐=笠原線	土岐市駅前	笠原車庫前	上 2、下 2	上 2、下 1	距離制	-	○	-
コミュニティバス	中心市街地線 坂上ルート	ﾊﾞﾛｰ多治見店	ﾊﾞﾛｰ多治見店	12 便	12 便	100 円均一（一部 200 円）	-	-	○
コミュニティバス	中心市街地線 前山ルート	ﾊﾞﾛｰ多治見店	ﾊﾞﾛｰ多治見店	12 便	12 便		-	-	○
コミュニティバス	中心市街地線 宝町ルート	ﾊﾞﾛｰ多治見店	ﾊﾞﾛｰ多治見店	11 便	11 便		-	-	○
コミュニティバス	中心市街地線 オリベ観光ﾙｰﾄ	多治見駅前	多治見駅前	-	6 便		-	-	○
コミュニティバス	自主運行バス諏訪線（兼スクールバス）	諏訪 2	昭和体育館	上 1、下 2	-	距離制	-	-	○
コミュニティバス	自主運行バス諏訪線（兼スクールバス）	廿原	古虎渓	上 4、下 4	上 1、下 1		-	-	○
コミュニティバス	バスタク 姫・大針ルート	区域運行		水曜日 1 往復	-	200 円均一	-	-	委託
コミュニティバス	バスタク 旭ケ丘・小泉ﾙｰﾄ	区域運行		木曜日 1 往復	-		-	-	委託
コミュニティバス	バスタク 共栄・明和ﾙｰﾄ	区域運行		金曜日 1 往復	-		-	-	委託
地域内交通	地域あいのりタクシー（12 地区）	運行主体（地域）で異なる		事前予約制	事前予約制	ﾒｰﾀｰ運賃	-	-	○
地域内交通	市之倉トライアングルバス	市之倉ハイランド～中心市街地等（区域運行）		事前予約制	運休	ゾーン制（210 円、840 円）	-	-	-
地域内交通	古虎渓よぶくるバス	ﾊｲﾗﾝﾄﾞ～古虎渓駅（区域運行）		事前予約制	事前予約制	210 円均一	-	-	-
	タクシー	－		－		ﾒｰﾀｰ運賃	-	-	-
	福祉有償旅客運送	－		－			-	-	-

【凡例】○：補助金　／　200：200 円バスの委託費　／　委託：委託費

1－1　鉄道

市内には、本市と名古屋市をつなぐ JR 中央線と、本市と美濃加茂市をつなぐ JR 太多線が運行しています。鉄道駅は、多治見駅の他に JR 中央線に 1 箇所（古虎渓駅）、JR 太多線に 3 箇所（小泉駅、根本駅、姫駅）が位置しています。

JR 中央線は特急・快速停車駅であり、名古屋方面、中津川方面への通勤通学の重要な大量輸送手段となっています。

JR 太多線は、岐阜市・美濃加茂市方面と市の中心市街地をつなぐ基幹交通であり、市内に立地する高校（市内 4 校）への通学に重要な役割を果たしています。

鉄道の運行状況

【多治見駅】 1 日の運行本数（令和元年 8 月現在）

	運行本数	内訳
平日　　上り（名古屋方面）	105 本	普:48 本、快:41 本、ホ:3 本、特:13 本
平日　　下り（中津川方面）	74 本	普:10 本、快:45 本、ホ:5 本、特:14 本
土日祝日上り（名古屋方面）	101 本	普:47 本、快:40 本、特:14 本
土日祝日下り（中津川方面）	69 本	普:10 本、快:45 本、特:14 本

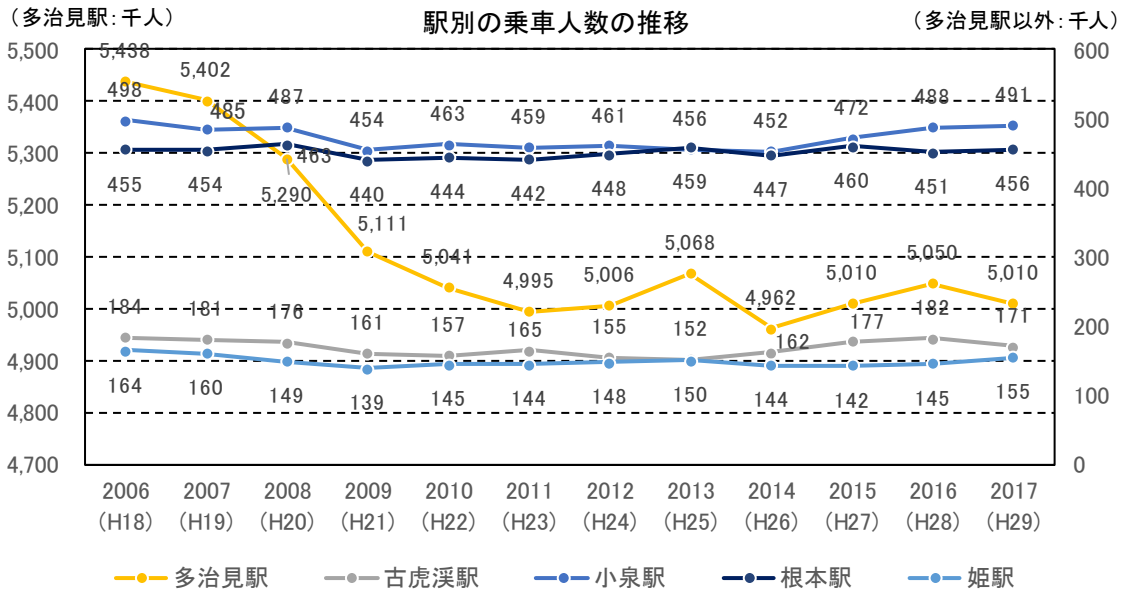
【古虎渓駅】 1 日の運行本数（令和元年 8 月現在）

	運行本数	内訳
平日　　上り（名古屋方面）	48 本	普:48 本
平日　　下り（中津川方面）	48 本	普:48 本
土日祝日上り（名古屋方面）	47 本	普:47 本
土日祝日下り（中津川方面）	45 本	普:45 本

【小泉駅・根本駅・姫駅】 1 日の運行本数（令和元年 8 月現在）

	運行本数	内訳
平日　　上り（多治見方面）	38 本	
平日　　下り（美濃加茂方面）	39 本	美:16 本、岐:23 本
土日祝日上り（多治見方面）	37 本	
土日祝日下り（美濃加茂方面）	37 本	美:14 本、岐:23 本

※普：普通、快：快速、ホ：ホームライナー、特：特急、美：美濃太田行き、岐：岐阜行き



（資料：統計たじみ）

1-2　路線バス

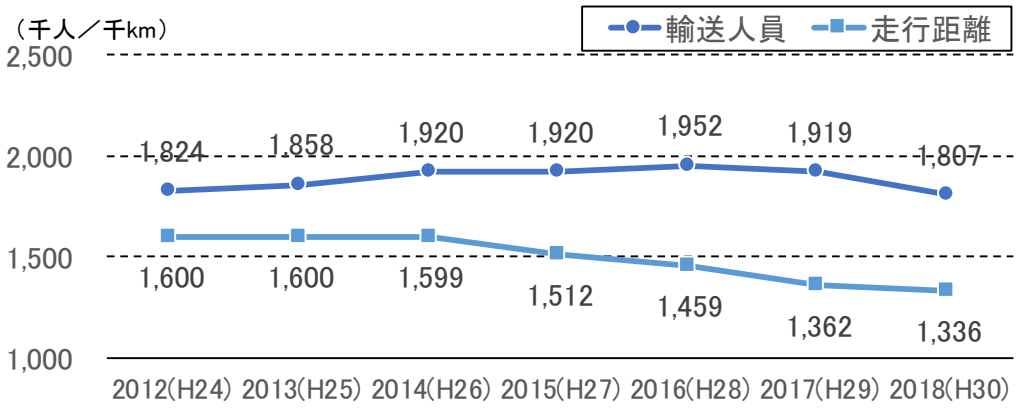
市内を運行する路線バスは、東濃鉄道株式会社により 17 路線 42 系統（令和元年 9 月末現在）が運行されています。17 路線中 16 路線が多治見駅を起点として放射線状に路線網が形成されています。路線のうち、多治見駅を境として市域南側を運行する路線は多治見駅南口発着、市域北側を運行する路線は多治見駅北口発着となっています。

路線バスの年間輸送人員は、2012（平成 24）年度までは減少傾向にありましたが、それ以降ほぼ横ばいを維持しています。

また、17 路線 42 系統のうち 15 路線 27 系統が赤字路線であり、赤字路線のうち 6 路線 8 系統は国・県による「地域間幹線系統補助」を、4 路線 4 系統は県による「広域バス路線補助」を受け運行を維持しています。特に、近年は運転士不足に伴う減便や路線廃止など、路線維持に影響が出ています。

また、平成 27 年 10 月 1 日から多治見市と東濃鉄道株式会社の共同により、午前 10 時から午後 4 時までは「路線バス昼間上限運賃割引制度（通称、200 円バス）」を実施し、平日の昼間時の利用者拡大に取り組んでおり、導入前から 1.14 倍（令和元年度）に利用が伸びています。

路線バスの年間輸送人員及び走行距離の推移



（資料：東濃鉄道株式会社）

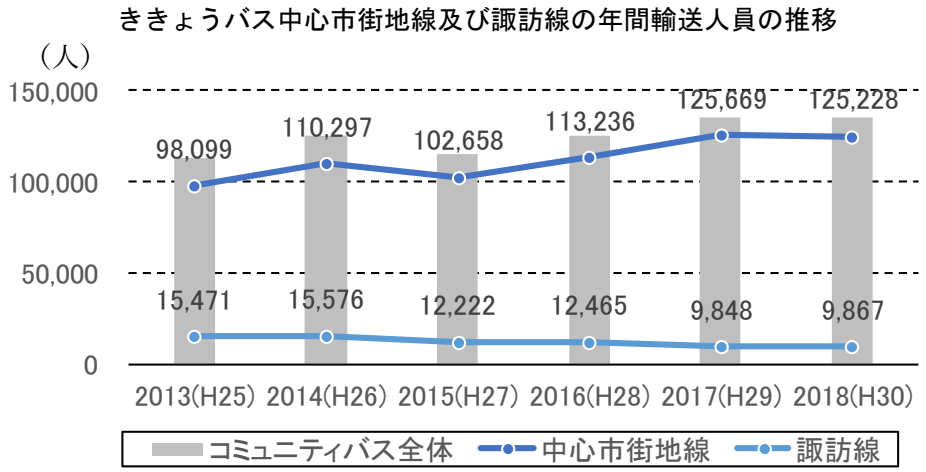
1-3　コミュニティバス

コミュニティバスとしては、ききょうバス中心市街地線と自主運行バス諏訪線、バスタクが位置づけられ、市がバス・タクシー事業者に運行を委託しています。

ききょうバス中心市街地線は、これまで平成 27 年 10 月 1 日と平成 28 年 10 月 1 日に大きな改編を行い、その後利用者は増加傾向にあります。（なお、平成 30 年に若干減少があったのは、道路工事に伴う一部ルート変更によるものと考えられます）

自主運行バス諏訪線は、路線バスの廃止代替バスとして平成 10 年度から運行しており、200 円バスとしても適用しています。

バスタクは、ききょうバス総合福祉センター・太平公園線（通称：郊外線）の廃止に伴い、公共交通の利用が困難な地域の移動手段として区域運行を行うものであり、平成 31 年 4 月より実証実験として 3 地域において週 1 往復運行しています。



（資料：都市政策課）

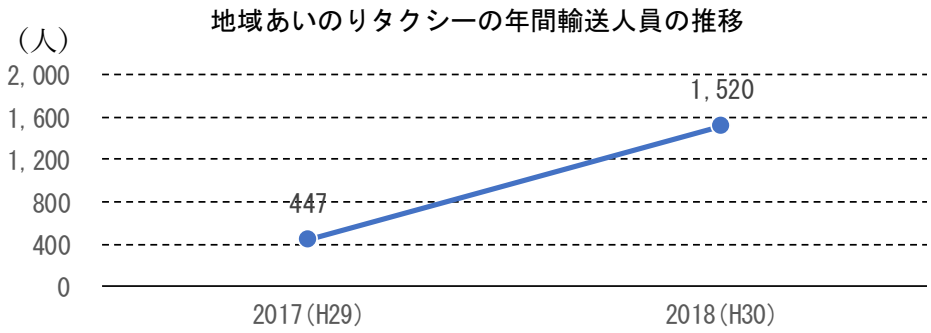
1-4　地域内交通

地域内交通としては、地域あいのりタクシー、市之倉トライアングルバス、古虎渓よぶくるバスがあります。

地域あいのりタクシーは、地域（区・町内会）が主体となり、地域の実情に合わせて運行するものであり、令和元年 12 月末現在で 12 地区に導入されています。本制度は、利用者の自己負担分以外の経費を市と自治会（区・町内会）が負担することで、郊外地域において気軽に利用できる移動手段を確保しています。

市之倉トライアングルバスと古虎渓よぶくるバスは市之倉地区において、株式会社コミュニティタクシーにより運行されており、買い物や通勤・通学の足として利用されています。

本市では、地域主体による地域内交通の運行を支援するため、平成 25 年度に「多治見市地域内交通運行支援事業補助金」を、平成 29 年度に「多治見市地域あいのりタクシー運行支援補助金」を創設しています。



（資料：都市政策課）

1-5　タクシー

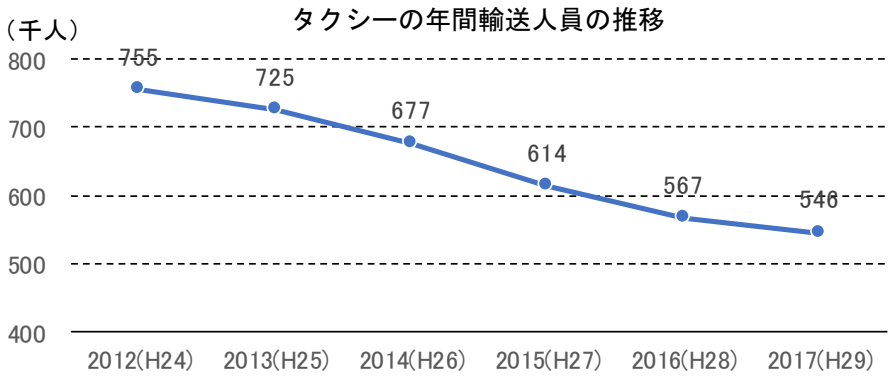
市内には３社の事業者がタクシーを運行しています。

タクシーによる年間輸送人員は、減少傾向にありますが、現在では通常のタクシー事業に加え、コミュニティバスや地域内交通（地域あいのりタクシー等）の運行事業者としての役割も担うなど、事業分野の拡大が図られています。また、誰もが使いやすい車両としてバリアフリー対応車両２台が導入されており、さらに車いす仕様車の導入も進んでいます。

しかし、一部では運転士不足により時間帯によっては需要に応えられない状況等が出始めています。

市内のタクシー事業者

事業者名	所管営業所
多治見タクシー株式会社	本社（池田町）
東鉄タクシー株式会社	本社・多治見営業所（田代町）、配車センター（笠原町）
近鉄東美タクシー株式会社	多治見営業所（坂上町）



（資料：都市政策課）

2　市民アンケート調査結果

2-1　調査概要

本調査は、自家用車による送迎の実態把握や公共交通転換策を検討することを目的として、日ごろ家族を送迎している市民を対象に WEB アンケート調査を実施しました。

WEB アンケート調査の概要は以下のとおりです。

■調査対象者

本調査は、以下のような市民を対象に実施しました。

・ＷＥＢアンケート（楽天インサイト株式会社）のモニターに登録している
　多治見市民（約 2,100 人）
・家族を送迎しているもしくは家族に送迎してもらっている方
・10 代～80 代

■調査内容

送迎している人	送迎してもらっている人
・属性（性別／年代／職業／居住地（町名））	・属性（性別／年代／職業／居住地（町名））
・送迎頻度	・送迎頻度
・送迎方向（行きだけ、帰りだけ、両方）	・送迎方向（行きだけ、帰りだけ、両方）
・送迎している家族	・送迎してくれる家族
・送迎している家族の移動目的（通勤等）	・送迎してもらう際の移動目的（通勤等）
・送迎場所（多治見駅、市民病院等）	・送迎場所（多治見駅、市民病院等）
・送迎する際の行動	・送迎してくれる人の行動
・待ち合わせ待機時間	・待ち合わせ待機時間
・待機時間の過ごし方	・待機時間の過ごし方
・送迎することによる制約	・送迎してもらうことによる制限
・送迎負担の有無	・送迎依頼時の抵抗
・自宅近くにおけるバス運行の有無	・自宅近くにおけるバス運行の有無
・バスへの転換希望	・バスの利用意向
・バスではなく送迎している理由	・送迎からバスへの転換意向
	・バスではなく送迎してもらっている理由
	・バス停までの徒歩可能時間

2-2　調査結果

調査結果の概要は以下のとおりでした。（なお、調査結果の詳細は、「資料編」を参照）

■回収状況

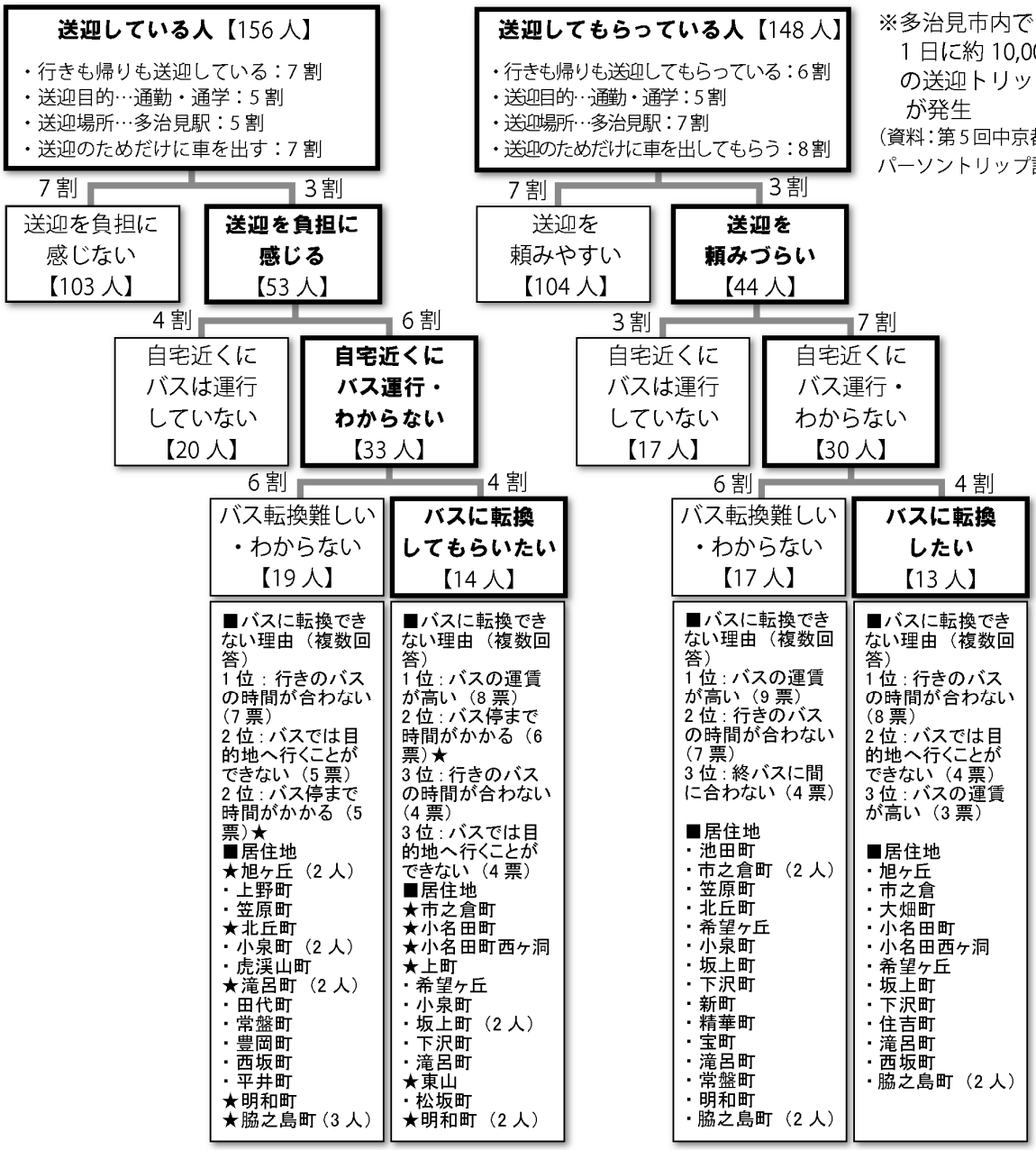
【回収数】400 票

【有効回答数】送迎している方：156 票、送迎されている方：148 票（計 304 票）

■調査結果概要

市内での通勤・通学者のうち、約 3,500 人が往復送迎、約 1,500 人が片道送迎と推測されることから、これらの層をターゲットとしてバスへの転換策を講ずる必要があります。

例えば、バスに転換したいが行きのバスの時間が合わないため、利用を断念している層にはダイヤの見直しを検討することが考えられます。また、割安感のある片道利用の定期券を導入することでバスへの転換を促す等の新たな試みが考えられます。



3　地域公共交通の課題の整理

前述の「1　地域公共交通の概況」や「市民アンケート調査結果」等を踏まえると、本市の地域公共交通の課題は以下のように整理できます。

上位計画

①「多治見市立地適正化計画」において民間活力を生かして整備した地域拠点（郊外地域）と中心拠点（中心市街地）が連携する「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す方針

上位計画 から見えてきた課題

①-1 民間活力を生かして整備した郊外地域(地域拠点)と中心拠点（中心市街地）をつなぐ基幹的バス路線の維持・充実

①-2 郊外地域における移動手段の確保

地域公共交通の現況

①路線バスは利用が横ばい。一方、乗車率の低下や乗務員不足により合理的な運行に向け路線の廃止・減便が進行

②ききょうバス中心市街地線の利用者数は微増

③地域あいのりタクシー・民間地域内交通が拡大傾向

④タクシーの乗務員不足で朝の需要に対応難

地域公共交通の現況 から見えてきた課題

①-1 路線バス維持に向けた取り組みの実施

①-2 路線バスが運行しない地域における移動手段確保

①-3 乗務員不足への対応

②ききょうバス中心市街地線の的確なニーズ把握及びルートの検討

③地域内交通の位置づけの明確化

④乗務員不足への対応

計画・事業評価

①事業の進捗評価では「主要幹線の運行改善」「交通結節点の整備」「バス停の新設･改善」など、路線バスと関連性の事業の進捗が遅れている

②「公共交通情報の提供」も未達成

③200 円バスの時間帯拡大を希望する意見あり（土日や通勤通学時間帯）

計画・事業評価 から見えてきた新たな課題

①-1 路線バスの維持・ルート見直しの検討

①-2 改善すべきバス停の整理とバス停の改善

②多治見駅における案内や検索情報等の充実

③200 円バスの時間帯拡大に見合うだけの利用者確保

アンケート調査結果

①-1 行き帰り送迎：7割、片道のみ送迎：3割

①-2 送迎目的は「通勤・通学」：5 割

①-3 送迎場所は「多治見駅」：5 割以上

②-1 送迎が負担に感じる人：3 割、送迎を頼みづらい人：3 割

②-2 そのうち、送迎からバスへ転換してほしい・したい人：1 割

②-3 バスへの転換希望者の【バスに転換できない理由】（n=27）

1位：行き(朝)のバスの時間が合わない（12人、4割）

2位：バスの運賃が高い（11人、4割）

3位：バス停までの時間がかかる/目的地へ行けない（8人／8 人、各3割）

アンケート調査 から見えてきた新たな課題

①-1,2,3　通勤・通学で多治見駅へ送迎してもらっている人にターゲットを絞った転換策の検討

②-1,2　送迎からバスへの転換希望者の転換できない理由の改善

②-3　行きのバスの時間帯の改善、運賃割高感への対応、バス停が遠い市民への対応策の検討

第３章　多治見市地域公共交通網形成計画の基本的な考え方

１　計画の基本方針

本計画は、第１部の「多治見市総合交通戦略」の実行計画にあたります。そのため、「多治見市総合交通戦略」で掲げる地域公共交通の将来ビジョンを踏襲し、以下のように基本方針及び目指す公共交通体系（次頁）を定めます。

【計画の基本方針】

自家用車に頼らなくても移動できる公共交通体系づくり

【多治見市が目指す公共交通体系】

- 中心拠点及び地域拠点に都市機能を集約するまちづくりを目指し、それら拠点間をつなぐ公共交通ネットワークを維持します。（ネットワーク型コンパクトシティの実現）
- 目指す公共交通体系は、地域拠点と中心拠点をつなぎ主に通勤・通学の移動を担う鉄道及び基幹交通（路線バス）、地域主体で地域拠点内や拠点間の移動手段を担う「地域内交通」、中心拠点内の快適な移動手段を担う「コミュニティバス（中心市街地線）」で構成します。

２　計画の目標

基本方針の実現に向け、本計画の４つの目標を以下のように定めます。

目標１　都市間や地域拠点と中心拠点をつなぐ基幹交通づくり

- 他都市との広域移動手段としてＪＲ中央線やＪＲ太多線を運行します。
- 地域拠点からの通勤・通学手段として路線バスの利便性を確保・維持します。
- 高齢になっても地域拠点から中心拠点まで気軽におでかけできるよう、路線バスの利便性を確保・維持します。

目標２　郊外地域と各拠点をつなぐ地域内交通づくり

- 日常的な生活において、地域拠点から身近な施設へ気軽におでかけできるよう、地域内交通の充実を図ります。

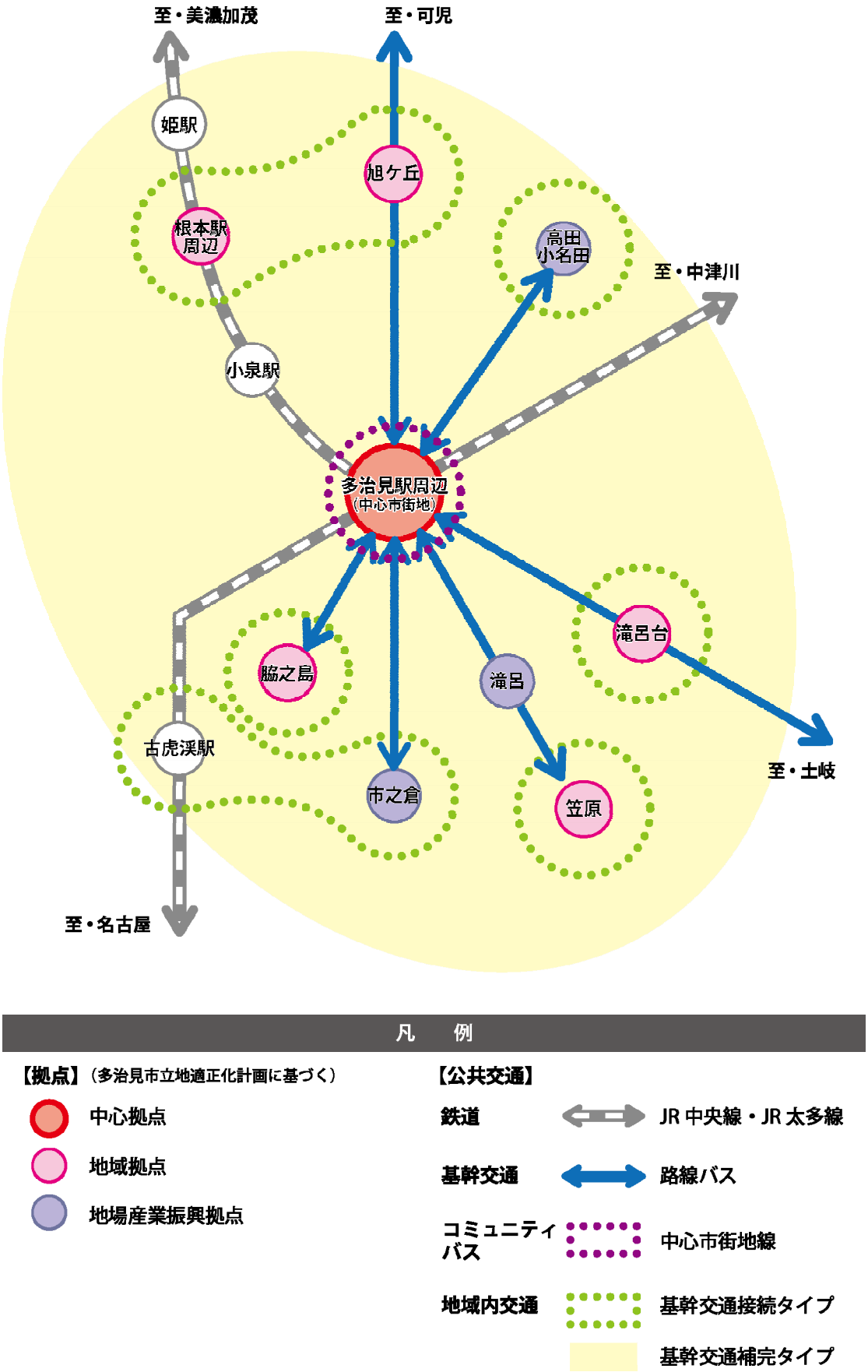
目標３　中心拠点内を快適に移動できる公共交通づくり

- 中心拠点内に立地する公共施設、商業施設等へ快適に移動できるようききょうバスを運行します。
- 中心拠点において市民だけでなく、観光客にとっても移動しやすい交通環境を提供します。

目標４　市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の利用促進

- 関係者が協力し、利用促進や意識啓発活動に取り組むことで、市民一人あたりの公共交通の利用の増加を目指します。

【多治見市が目指す公共交通体系のイメージ】



第４章　目標を達成するために行う事業及びその実施主体

１　事業と実施主体・実施期間

１-１　事業一覧

本計画の目標を実現するために実施する事業とその実施主体・実施期間を以下に定めました。

区分	事業名		目標				事業概要
			①都市間や地域拠点と中心拠点をつなぐ基幹交通づくり	②郊外地域と各拠点をつなぐ地域内交通づくり	③中心拠点内を快適に移動できる公共交通づくり	④市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の利用促進	
鉄道	1-①	鉄道の運行	●				・JR中央線、JR太多線の運行
	1-②	多治見駅における案内の改善	●		●	●	・多治見駅における総合案内板設置等、公共交通案内の改善
路線バス	2-①	基幹交通の維持	●				・基幹交通におけるサービス水準の維持
	2-②	200 円バスの継続実施	●				・200円バスの継続的な実施と事業見直し検討
	2-③	バス停の新設・改善	●	●	●		・バス停の新設及び既存バス停における安全確保
	2-④	バリアフリー車両の導入	●				・ノンステップバス等の導入
	2-⑤	片道定期券等の導入	●				・送迎者を対象としたバス転換策（片道定期券等）の実施
	2-⑥	バス乗務員確保	●				・交通事業者、県等と連携した乗務員就労支援
コミュニティバス	3-①	コミュニティバス中心市街地線の運行			●		・中心市街地線の運行と継続的な運行改善
	3-②	乗継ぎ利便性の向上	●		●		・コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ利便性の向上
地域内交通	4-①	地域あいのりタクシーの充実		●			・あいのりタクシーの制度見直し・導入拡大
	4-②	地域内交通の導入支援		●			・市による地域内交通の導入支援
	4-③	地域内交通の導入		●			・地域の実情に応じた地域内交通の導入
タクシー	5-①	タクシー車両のバリアフリー化		●			・UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入拡大
	5-②	タクシー乗務員確保		●			・交通事業者、県等と連携した乗務員就労支援
	5-③	新たな交通手段導入の研究		●	●		・タクシー事業者のノウハウを活用した自家用有償運送の体制づくりの研究
自家用有償旅客運送	6-①	福祉有償旅客運送事業の適正な運営		●	●		・障がいのある方等の移動手段の確保に向けた適正な事業運営の協議
公共交通利用促進	7-①	分かりやすい公共交通情報の提供				●	・200円バス時刻表やGoogle MAP対応による情報提供
	7-②	企画乗車券の導入				●	・既存交通手段を活用した企画乗車券の導入
	7-③	高齢者を対象とした利用促進				●	・高齢者を対象とした乗り方教室等の開催
	7-④	子どもを対象とした利用促進				●	・園児・小学生等を対象とした公共交通イベントの開催

1-2　事業概要

（１）鉄道に関する事業

①鉄道の運行

　都市間の移動手段となる鉄道（ＪＲ中央線、ＪＲ太多線）について、主要幹線として位置づけ、その運行を継続します。

【実施主体】東海旅客鉄道株式会社
【実施期間】2020 年度－2023 年度

②多治見駅における案内の改善

路面案内表示の事例（松本市）

　多治見駅において、鉄道とバスの乗り継ぎ、バス同士の乗り継ぎを円滑に行えるよう、総合案内板の設置や観光案内所と連携したバス情報の提供など、公共交通の案内の充実を図ります。

【実施主体】多治見市／多治見市観光協会／交通事業者
【実施期間】2020 年度－2023 年度

（２）路線バスに関する事業

①基幹交通の維持

　上位計画である「多治見市立地適正化計画」のまちづくりの方針を踏まえ、ネットワーク型コンパクトシティの実現に向け、地域拠点と中心拠点をつなぐ以下のバス路線について、基幹交通として位置づけます。

　これらのバス路線は、基本的には交通事業者により現行のサービス水準を維持されるものですが、状況に応じて新たな交通手段を検討します。

■基幹交通一覧

方　面	路　線　名	方　面	路　線　名
桜ヶ丘ハイツ	桜ヶ丘ハイツ線	滝呂台	学園都市線
	名鉄緑台線		滝呂台線
笠原	笠原線		妻木線
			瑞浪＝駄知＝多治見線
		ホワイトタウン	ホワイトタウン線
市之倉	下半田川線	高田小名田	小名田線

■維持するサービス水準： １日 10 本以上（概ね１時間に１本の運行頻度）
【実施主体】バス事業者/多治見市／多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2020 年度－2023 年度

②２００円バスの継続実施

利用率の低い昼間時（10 時～16 時）における利用者を増やすことで路線バスを維持するために、「路線バス昼間運賃割引制度（通称：200 円バス）を継続実施します。

また、毎年の利用状況を踏まえ、時間帯や曜日の見直しを検討します。

【実施主体】多治見市/バス事業者/多治見市地域公共交通会議

【実施期間】2020 年度－2023 年度

③バス停の新設・改善

幅員の狭い道路におけるバス停など、安全なバス待ち空間を確保するため、道路整備等にあわせてバス停の新設・改善を行います。特に、候補となるバス停は以下のとおりです。

また、基幹交通と地域内交通が接続するバス停においては、待合環境の改善を図ります。

施設整備にあわせて設置した
モザイクタイル・ミュージアムバス停

■新設・改善すべきバス停一覧

バス停名	道路名称	通過路線
①市之倉	国道 248 号	下半田川線
②金岡町４丁目	市道 213700	桜ヶ丘ハイツ線、緑ヶ丘線 名鉄緑台線
③陶都の杜		小名田線
④多治見第一病院	市道 314300	－
⑤若葉台	市道 314300	－
⑥日本ガイシ前	市道 314300	小名田線

【実施主体】多治見市／バス事業者／警察／地域住民

【実施期間】2020 年度－2023 年度

④バリアフリー車両の導入

高齢者、障がいのある方等、誰もが利用しやすい公共交通を目指し、順次ノンステップバス車両を導入します。

【実施主体】バス事業者／多治見市／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】2020 年度－2023 年度

ノンステップバス車両

⑤片道定期券等の導入

市内の送迎による通勤・通学者のうち、自家用車の送迎に頼っている人を対象として、路線バスへの転換を促すため「片道定期券」や「平日定期券」の導入を見据え、実証実験を実施します。

【実施主体】バス事業者／多治見市／多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2021 年度－2023 年度

⑥バス乗務員確保

バス路線維持のため、県・関係自治体やバス事業者と連携した就労支援や、移住定住施策と連携したバス乗務員確保策を実施します。

【実施主体】多治見市／バス事業者
【実施期間】2021 年度－2023 年度

参加している就職説明会（イメージ）

（３）コミュニティバスに関する事業

①コミュニティバス中心市街地線の運行

路線バスから乗り継いで中心拠点内を快適に移動できる手段及び、市内観光のための移動手段として「ききょうバス中心市街地線」を運行します。

沿線地域や施設利用の状況等の変化などに応じて運行を見直し、改善できるよう、毎年、利用実態を把握していきます。

ききょうバス中心市街地線（坂上ルート車両）

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2020 年度－2023 年度

②乗継ぎ利便性の向上

路線バスからコミュニティバス中心市街地線への乗り継ぎを促進するため、以下のような取組みを実施します。

区　分	取　組　内　容
乗継案内	・路線バス⇔コミュニティバス乗り継ぎ時刻表（共有時刻表） ・路線バス車内における乗り継ぎ案内の実施　等
運賃・定期券	・路線バス→コミュニティバス乗継券【継続】 ・路線バス・コミュニティバス共通定期券 ・コミュニティバス定期券　等

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2020 年度－2023 年度

（４）地域内交通に関する事業

①地域あいのりタクシーの充実

地域あいのりタクシーがより使いやすいものとなるよう、地域と協議の上制度を見直し、運行団体の拡大を図ります。

【実施主体】地域住民／多治見市／タクシー事業者／多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2020 年度－2023 年度

②地域内交通の導入支援

各地域の導入実績や優良事例を踏まえ、市による地域内交通の導入支援を行うとともに、地域内交通の制度の改善を図りながら地域の移動手段を確保します。また、スーパーなどの事業者が行う移送手段等幅広く研究を行います。

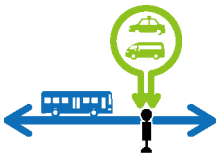
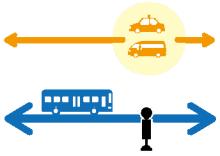
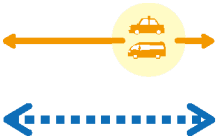
【実施主体】多治見市/地域住民/バス・タクシー事業者/
多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2020 年度－2023 年度

③地域内交通の導入

地域内交通の導入により、地域拠点から各拠点へと地域住民が乗り合うことで、自家用車に頼らなくても安価で気軽に移動できる交通環境づくりを目指します。

地域内交通は、公共交通体系に基づき、基幹交通との役割を明確にするとともに以下の３パターンに区分し、地域主体により地域の実情に応じた移動手段として導入を進めます。

■地域内交通の導入パターン

条　件	地域内交通の種類	イメージ
基幹交通が運行する地域の場合	基幹交通接続タイプ	基幹交通を利用しにくい地域をカバー 
	基幹交通補完タイプＡ	基幹交通のバス停まで行けないなど、高齢者や障がいのある方などをカバー（福祉的な役割） 
基幹交通が運行しない地域の場合	基幹交通補完タイプＢ	基幹交通の代替手段としての役割 

【実施主体】地域住民／多治見市／バス・タクシー事業者／多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2020 年度－2023 年度

（５）タクシーに関する事業

①タクシー車両のバリアフリー化

現在バリアフリー対応車が２台導入されていますが、今後の更なる高齢化を踏まえ、バリアフリー車両を順次導入します。

UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

【実施主体】タクシー事業者／多治見市／多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2020 年度－2023 年度

②タクシー乗務員確保

タクシーを活かした移動手段の維持のため、県・関係自治体やタクシー事業者と連携した就労支援や、移住定住施策と連携したタクシー乗務員確保策を実施します。

【実施主体】多治見市／タクシー事業者
【実施期間】2021 年度－2023 年度

③新たな交通手段導入の研究

市民の利便性向上のために、タクシー事業者のノウハウを活用した自家用有償旅客運送の体制づくりを研究します。

【実施主体】自家用有償運送事業者／多治見市／交通事業者／多治見市有償運送運営協議会
【実施期間】2020 年度－2023 年度

（６）福祉有償旅客運送に関する事業

①福祉有償旅客運送事業の適正な運営

介護が必要な方等の移動手段を確保するため、福祉有償運送事業の適正な運営について協議し、輸送サービス提供による市民の福祉の向上を図ります。

【実施主体】自家用有償運送事業者／多治見市／多治見市有償運送運営協議会
【実施期間】2020 年度－2023 年度

福祉有償旅客運送事業のリフト付き車両

（７）利用促進に関する事業

①分かりやすい公共交通情報の提供

200 円バス時刻表や目的別時刻表などを作成し、継続的に公共交通の情報を市民及び利用者に提供します。

情報社会の進展を踏まえ、各種経路検索サイトに対応できるよう、交通事業者と連携してデータ整備（GTFS-jp）を行います。

【実施主体】多治見市／交通事業者
【実施期間】2020 年度－2023 年度

バスの乗り換えへの対応（資料：中津川市）

②企画乗車券の導入

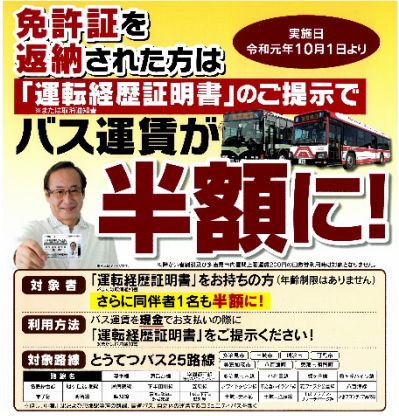
既存の公共交通を活用し、目的地となる観光施設等と連携した企画乗車券を導入します。

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／企業・各種団体／多治見市地域公共交通会議
【実施期間】2021 年度－2023 年度

既存路線を活用したバスパックの事例
（資料：八戸市）

③高齢者を対象とした利用促進

高齢者の免許返納後の公共交通利用を促すため、高齢者を対象とした免許返納運賃割引制度の案内を兼ねたバス乗り方教室を開催します。



運転免許証返納バス割引制度
（資料：東濃鉄道株式会社）

【実施主体】多治見市／バス事業者／悠光クラブ／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】2020 年度－2023 年度

④子どもを対象とした利用促進

幼児や小学生が公共交通に親しめる機会を提供するため、以下のような各種催し・イベントを毎年継続的に実施します。

小学生バス乗り方教室

■取組み一覧

取組名	取　組　概　要
バス乗り方教室	高校通学時等に公共交通を選択してもらえるよう、幼稚園児や小学生のころからバスのことを知る機会として継続的にバス乗り方教室を開催
バスまつり	毎年秋に商業施設等との協働で公共交通に関するイベントを開催することで、子どもたちが公共交通に触れる機会を継続的に提供
イベントバス	バスに乗車してもらうきっかけづくりのため、保育園等と協働でクリスマスなどの季節のイベントにあわせて装飾したバスを運行

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／企業／幼稚園・保育園・学校／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】2020 年度－2023 年度

2　実施スケジュール

各事業の実施期間とスケジュールは以下のとおりです。

区　分	事　業　名		実施主体	実施スケジュール 2020（R2）年度	2021（R3）年度	2022（R4）年度	2023（R5）年度
鉄道	1-①	鉄道の運行	・東海旅客鉄道(株)	●	―	―	●
	1-②	多治見駅における案内の改善	・市/市観光協会/交通事業者	●	―	―	●
路線バス	2-①	基幹交通の維持	・バス事業者/市/会議	●	―	―	●
	2-②	200 円バスの継続実施	・市/バス事業者/会議	●	―	―	●
	2-③	バス停の新設・改善	・市/バス事業者/警察/住民	●	―	―	●
	2-④	バリアフリー車両の導入	・バス事業者/市/会議	●	―	―	●
	2-⑤	片道定期券等の導入	・バス事業者/市/会議		●	―	●
	2-⑥	バス乗務員確保	・市/バス事業者		●	―	●
コミュニティバス	3-①	コミュニティバス中心市街地線の運行	・市/バス・タクシー事業者/会議	●	―	―	●
	3-②	乗継ぎ利便性の向上	・市/バス・タクシー事業者/会議	●	―	―	●
地域内交通	4-①	地域あいのりタクシーの充実	・住民/市/バス・タクシー事業者/会議	●	―	―	●
	4-②	地域内交通の導入支援	・市/住民/バス・タクシー事業者/会議	●	―	―	●
	4-③	地域内交通の導入	・住民/市/バス・タクシー事業者/会議	●	―	―	●
タクシー	5-①	タクシー車両のバリアフリー化	・タクシー事業者/市/会議	●	―	―	●
	5-②	タクシー乗務員確保	・市/タクシー事業者		●	―	●
	5-③	新たな交通手段導入の研究	・タクシー事業者/自家用有償旅客運送事業者/市/協議会		●	―	●
自家用有償旅客運送	6-①	福祉有償旅客運送事業の適正な運営	・自家用有償旅客運送事業者/市/協議会	●	―	―	●
公共交通利用促進	7-①	分かりやすい公共交通情報の提供	・市/交通事業者	●	―	―	●
	7-②	企画乗車券の導入	・市/バス・タクシー交通事業者/企業/会議		●	―	●
	7-③	高齢者を対象とした利用促進	・市/バス・タクシー事業者/悠光クラブ/会議	●	―	―	●
	7-④	子どもを対象とした利用促進	・市/バス・タクシー事業者/企業/幼・保・学校/会議	●	―	―	●

第５章　数値目標と計画の推進体制

１　数値目標の設定

計画の４つの目標に応じ、以下のような評価指標を設定します。(設定の考え方は「資料編」参照)

【計画の基本方針】自家用車に頼らなくても移動できる地域公共交通体系づくり

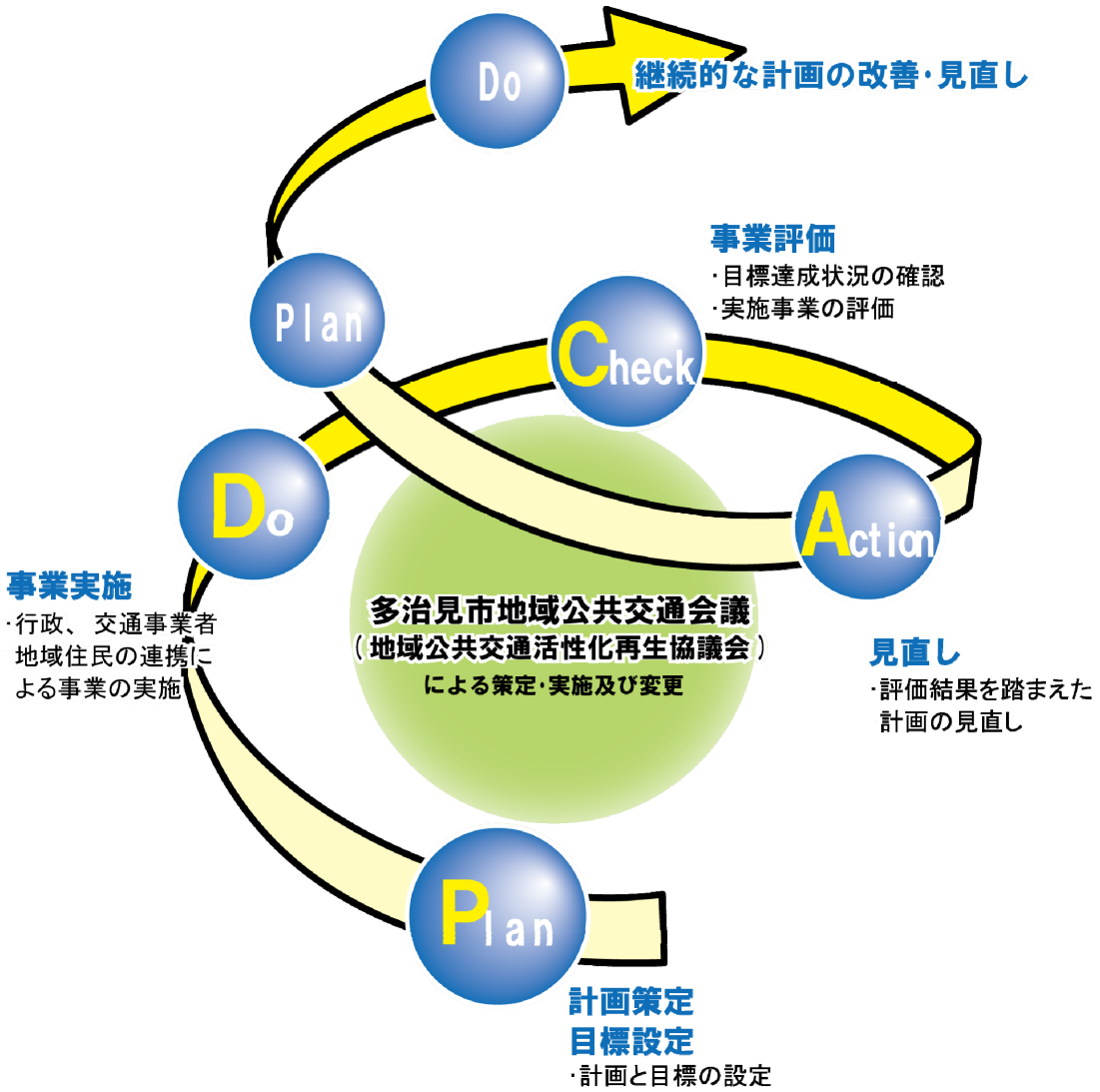
計画の目標	評価指標/数値目標
【目標１】 **都市間や地域拠点と中心拠点をつなぐ基幹交通づくり**	**【評価指標１】路線バス１便あたりの平均乗車人数** 基幹交通として一定のサービス水準を維持するとともに、路線バスの関連事業を実施することで、基幹交通にふさわしい利用者の確保を目指します。 【現在】2019(R1)年度：５～２２人/便 【目標】2023(R5)年度：５人/便 以上
【目標２】 **郊外地域と各拠点をつなぐ地域内交通づくり**	**【評価指標２】地域内交通の導入箇所数** 郊外住宅団地等、路線バスでカバーできない地域における移動手段を確保するため、住民主体による地域内交通導入支援を行うことで、導入地区の拡大を目指します。 【現在】2019(R1)年度：１２地区 【目標】2023(R5)年度：２０地区
【目標３】 **中心拠点内を快適に移動できる公共交通づくり**	**【評価指標３】コミュニティバス中心市街地線の乗車人数(平日)** コミュニティバス中心市街地線は、多くの市民や観光客が中心市街地を快適に移動できることを目指します。 【現在】2019(R1)年度：約３６０人/日 【目標】2023(R5)年度：約４２０人/日
【目標４】 **市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の利用促進**	**【評価指標４】市民１人あたりの公共交通利用回数** 利用促進を行うことで人口減少下においても市民一人あたりの公共交通（鉄道、路線バス、タクシー、中心市街地線、地域内交通）の利用回数の増加を目指します。 【現在】2019(R1)年度：約７８回/年 【目標】2023(R5)年度：約８５回/年
目標1、目標4の共通指標	**【評価指標５】乗継券発行枚数** ネットワークの観点から、路線バスからコミュニティバス中心市街地線への乗り継ぎ増加を目指します。 【現在】2019(R1)年度：約２１枚/日 【目標】2023(R5)年度：約２５枚/日

２　計画の推進体制

本計画は、市民、交通事業者（バス、タクシー等）、行政等で構成される「多治見市地域公共交通会議」において、様々な意見を反映しながら推進します。

計画の実行にあたっては、市民との連携・協働が重要となるため、計画の進捗状況や会議の開催状況などの情報を積極的に開示し、意見聴取を行いながら推進していきます。

※多治見市地域公共交通会議は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会及び、道路運送法に基づく地域公共交通会議として位置づけるものです。



3　評価スケジュール

毎年「4　事業の進捗把握」の評価シートを用いて事業の進捗状況及び効果の評価を実施します。

計画最終年度（2023 年度）には数値目標に基づき、計画の評価を行います。計画及び事業の評価スケジュールは以下のとおりです。

	2020（R2）年度				2021（R3）年度				2022（R4）年度				2023（R5）年度			
	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
【Plan：計画】 地域公共交通網形成計画				○見直し				○見直し				○見直し	●→ 次期計画検討			
【Do：実施】 事業の実施	●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施			
【Check：評価】 事業の評価	乗降調査		OD調査	●事業評価	乗降調査		OD調査	●事業評価	乗降調査		OD調査	●事業評価	乗降調査		OD調査	●事業評価
【Action：見直し】 計画や事業の見直し・改善	●→ ・見直し検討 ・事業計画				●→ ・見直し検討 ・事業計画				●→ ・見直し検討 ・事業計画				●→ ・見直し検討 ・事業計画			

4　事業の進捗把握

本計画の計画期間（2020 年度-2023 年度）における事業進捗を把握するため、以下の評価シートを用いて毎年、事業評価を行います。

事業の進捗把握する上では、「実施状況」だけでなく、「実施効果」を評価していきます。

■評価シート（イメージ）

事業名	事業の概要	計画期間	実施主体	実施状況（○×）	実施状況	実施効果	今後の予定・課題
【例】 バス停の新設・改善	バス停の新設及び既存バス停における安全な待合空間確保	2014~2019	市/バス事業者/警察/地域住民	○	H30 年度に「文化会館口」バス停を新設	ピアゴへ行きやすくなり乗降人数約 25 人/日	改善候補バス停の改善を順次進める
…	…	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…	…