多治見市地域公共交通計画

計画期間　令和６年度―令和 10 年度（5 年間）

多　治　見　市
令和６年８月

目　次

第１章　計画の概要 1
1　計画の背景と目的 1
2　計画の区域 1
3　計画の期間 1
4　計画の位置づけ 2
5　上位・関連計画 3
5－1　第８次多治見市総合計画 3
5－2　多治見市デジタル田園都市国家構造の実現に向けた
まち・ひと・しごと創生総合戦略 4
5－3　第３次多治見都市計画マスタープラン 5
5－4　多治見市立地適正化計画 7

第２章　公共交通の現状と課題 9
1　本市の公共交通の概要 9
1－1　市内を運行する公共交通機関 9
1－2　本市の公共交通ネットワーク 11
2　公共交通の利用状況 14
2－1　交通手段分担率 14
2－2　鉄道の利用状況 14
2－3　バスの利用状況 15
2－4　タクシーの利用状況 18
2－5　地域内交通の利用状況 19
2－6　公共交通の収支状況 21
2－7　その他公共交通に関する取組状況 22
3　多治見市地域公共交通網形成計画の評価 24
3－1　事業の達成状況 24
3－2　数値目標の達成状況 29
4　公共交通に関する市民ニーズ 30
5　公共交通を取り巻く社会動向の変化 34
5－1　急速に進展する人口減少・少子高齢化 34
5－2　運転免許証を返納する高齢者への対応 35
5－3　交通に関する家計支出の変化 35
5－4　運転手不足の深刻化 36
5－5　地域公共交通に関する法制度の改正 38
5－6　新技術の導入をはじめとした交通 DX・GX の推進 40
5－7　持続可能な開発目標（SDGs）に向けた取組の推進 42
6　公共交通の課題の整理 43

第３章　多治見市地域公共交通計画の基本的な考え方 44
1　計画の基本方針 44
2　計画の目標..... 45
3　目標を達成するために行う事業..... 46
３－１　事業一覧 46
３－２　事業概要 47
３－３　実施スケジュール 54

第４章　計画の推進方策 55
1　評価指標の設定 55
2　計画の推進体制 56
3　進捗管理・評価スケジュール.....57

（参考）地域公共交通に関する用語解説 58

第１章　計画の概要

１　計画の背景と目的

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など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。

令和 2 年 3 月には「第 7 次多治見市総合計画」の後期計画との整合を図るべく、「多治見市地域公共交通網形成計画」の中間改定を実施し、地域公共交通体系の構築に資する取組を推進してきましたが、令和 6 年 3 月をもって計画期間の満了を迎えることとなりました。

そこで、これまで多治見市総合交通戦略や多治見市地域公共交通網形成計画で取り組んできた本市の公共交通に係る方針及び事業を継承しつつ、日々変化する社会情勢や多様なニーズに対応しながら、持続可能な公共交通ネットワークを確保するため、「多治見市地域公共交通計画」を定めます。

２　計画の区域

本計画の区域は、市内の公共交通全体を一体的に扱うことから、多治見市全域とします。

なお、周辺市町も含めて、持続可能な公共交通ネットワークの維持・充実を図るため、個別に協議・調整を図りながら、各種事業を推進します。

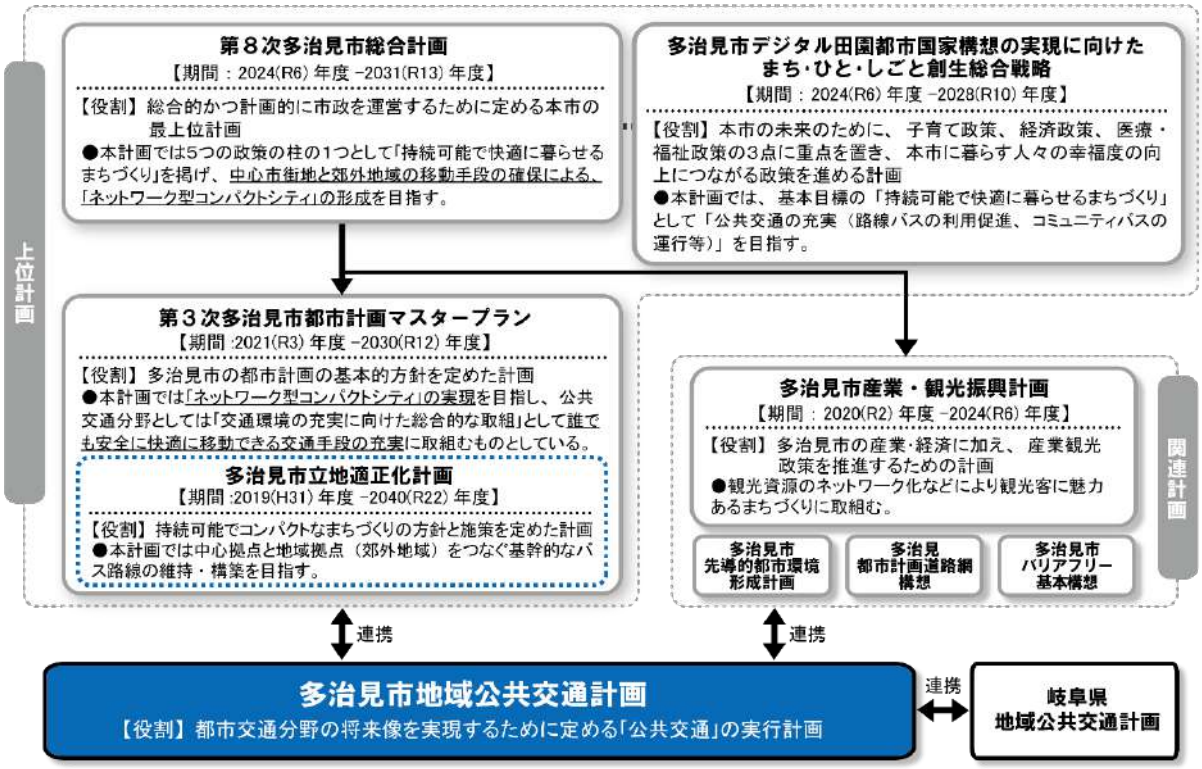
３　計画の期間

本計画の期間は、2024（令和 6 ）年度から 2028（令和 10）年度までの 5 年間とします。

【計画期間】　2024年度 - 2028年度（令和 6 年度 - 令和 10 年度）の5年間

4　計画の位置づけ

本計画は、「第８次多治見市総合計画」や「多治見市デジタル田園都市国家構想の実現に向けたまち・ひと・しごと創生総合戦略」、「第３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」と整合を図るとともに、本市の公共交通分野の実行計画として位置づけます。



多治見市地域公共交通計画の位置づけ

5　上位・関連計画

5－1　第８次多治見市総合計画

本計画は、市政を総合的かつ計画的に運営するために定める多治見市の最上位計画として位置づけられています。

本計画では、「まちづくりの基本方針」の実現に向けた 5 つの政策の柱のうち、「政策の柱 5 持続可能で快適に暮らせるまちづくり」において、公共交通に関する事項が位置づけられています。

第８次多治見市総合計画の概要

計画期間	2024（令和６）年度－2031（令和 13）年度の８年間
人口目標	8.5 万人を維持（2050（令和 32）年）
まちづくりの基本方針	市民が主役！躍動するまち　多治見
政策の柱	①子育て世代が選び、住み続けたくなるまちづくり ②にぎわいを生み出すまちづくり ③元気で安心して暮らせるまちづくり ④多様なつながりで、豊かな暮らしを育むまちづくり ⑤持続可能で快適に暮らせるまちづくり
公共交通に関する個別事業	【基本計画事業】 ①路線バスなどの基幹を担う公共交通の利用を促します ②中心市街地での快適な移動を確保するため、コミュニティバスを運行します ③交通弱者の移動手段の確保のため、地域内交通等の取組の支援及び調査研究を進めます

（資料：第８次多治見市総合計画）

５－２　多治見市デジタル田園都市国家構想の実現に向けた まち・ひと・しごと創生総合戦略

本計画は、第８次多治見市総合計画に基づき、地方創生に係る取組を戦略的に推進するために定めるものです。

本計画では、基本目標として掲げられた６つの目標のうち、「持続可能で快適に暮らせるまちづくり」の実現に向けて、公共交通に関する事項が位置づけられています。

多治見市デジタル田園都市国家構想の実現に向けたまち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

計画期間	2024（令和６）年度－2028（令和 10）年度の５年間
人口ビジョン	10 万人を維持（2028（令和 10）年）
総合戦略で掲げる基本目標	①子育て世代が選び、住み続けたくなるまちづくり ②にぎわいを生み出すまちづくり ③元気で安心して暮らせるまちづくり ④多様なつながりで、豊かな暮らしを育むまちづくり ⑤持続可能で快適に暮らせるまちづくり ⑥行財政改革の推進
公共交通に関する具体的な施策	①路線バスなどの基幹を担う公共交通の利用を促します 【重要業績評価指標】：路線バス（基幹系）の路線数 【基準値】：路線数５ 【目標値（R10)】：路線数５ ②中心市街地での快適な移動を確保するため、コミュニティバスを運行します 【重要業績評価指標】：中心市街地線利用者数（人/年） 【基準値】：94,318 人／年 【目標値（R10)】：125,000 人／年 ③交通弱者の移動手段の確保のため、地域内交通等の取組の支援及び調査研究を進めます 【重要業績評価指標】：地域内交通の利用者数（人） 【基準値】：地域あいのりタクシー3,451 人、よぶくるバス 7,016 人 【目標値（R10)】：11,000 人

（資料：多治見市デジタル田園都市国家構想の実現に向けたまち・ひと・しごと創生総合戦略）

５－３　第３次多治見市都市計画マスタープラン

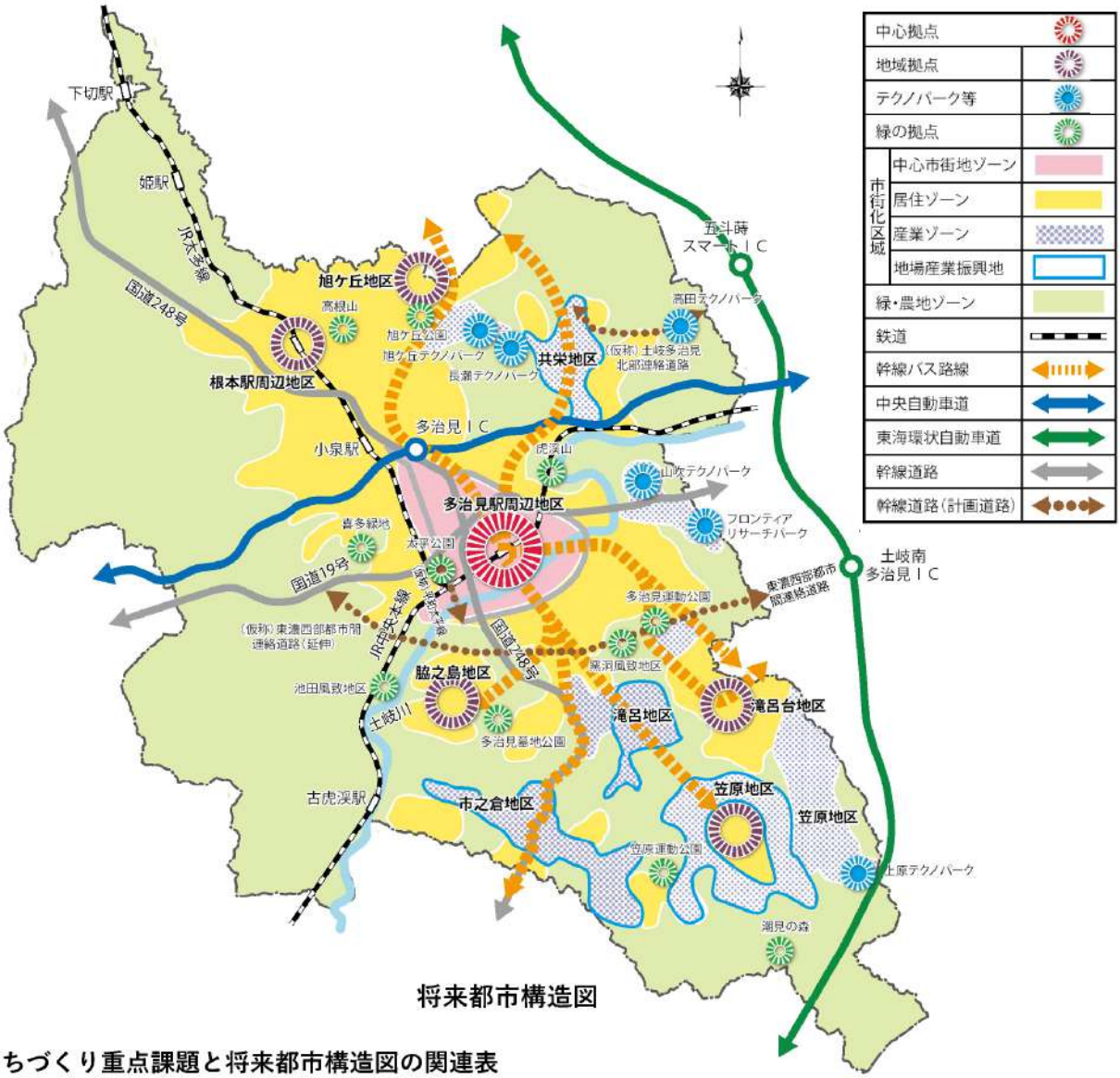
本計画は、多治見市の都市計画の基本的な方針を定めるものです。

まちづくりの重点課題のうち、「交通環境の充実に向けた総合的な取組」において、公共交通に関する事項が位置づけられています。

第３次多治見市都市計画マスタープランの概要

計画期間	2021（令和３）年度－2030（令和 12）年度の 10 年間
基本理念	人と地域のつながりを生みだす、 「ネットワーク型コンパクトシティの実現」
まちづくりの重点課題	①ネットワーク型コンパクトシティの形成 ②中心市街地の再生・活性化 ③骨太の産業構造を形成する土地利用転換 ④交通環境の充実に向けた総合的な取組 ⑤水と緑の計画的な保全
部門別方針	【交通環境の整備方針（公共交通に係る記載を抜粋） 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 中央本線や JR 太多線を位置づけ ・路線バスの利便性を確保・維持 ②郊外地域と各拠点をつなぐ地域内交通づくり ・地域拠点から身近な施設への移動手段として地域内交通を充実 ③中心拠点内を快適に移動できる公共交通づくり ・中心拠点への快適な移動手段としてコミュニティバスを運行 ・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の提供 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

（資料：第３次多治見市都市計画マスタープラン）



将来都市構造図

まちづくり重点課題と将来都市構造図の関連表

まちづくり重点課題	拠点	ゾーン	軸
ネットワーク型コンパクトシティの形成	中心拠点 地域拠点	中心市街地ゾーン 居住ゾーン	鉄道 幹線バス路線
中心市街地の再生・活性化	中心拠点	中心市街地ゾーン	－
骨太の産業構造を形成する土地利用展開	テクノパーク等	産業ゾーン 地場産業振興地	中央自動車道、東海環状自動車道 幹線道路
交通環境の充実に向けた総合的な取組み	－	－	鉄道、幹線バス路線、中央自動車道 東海環状自動車道、幹線道路
水と緑の計画的な保全	－	居住ゾーン 緑・農地ゾーン	－

第３次多治見市都市計画マスタープランにおける将来都市構造

（資料：第３次多治見市都市計画マスタープラン）

５－４　多治見市立地適正化計画

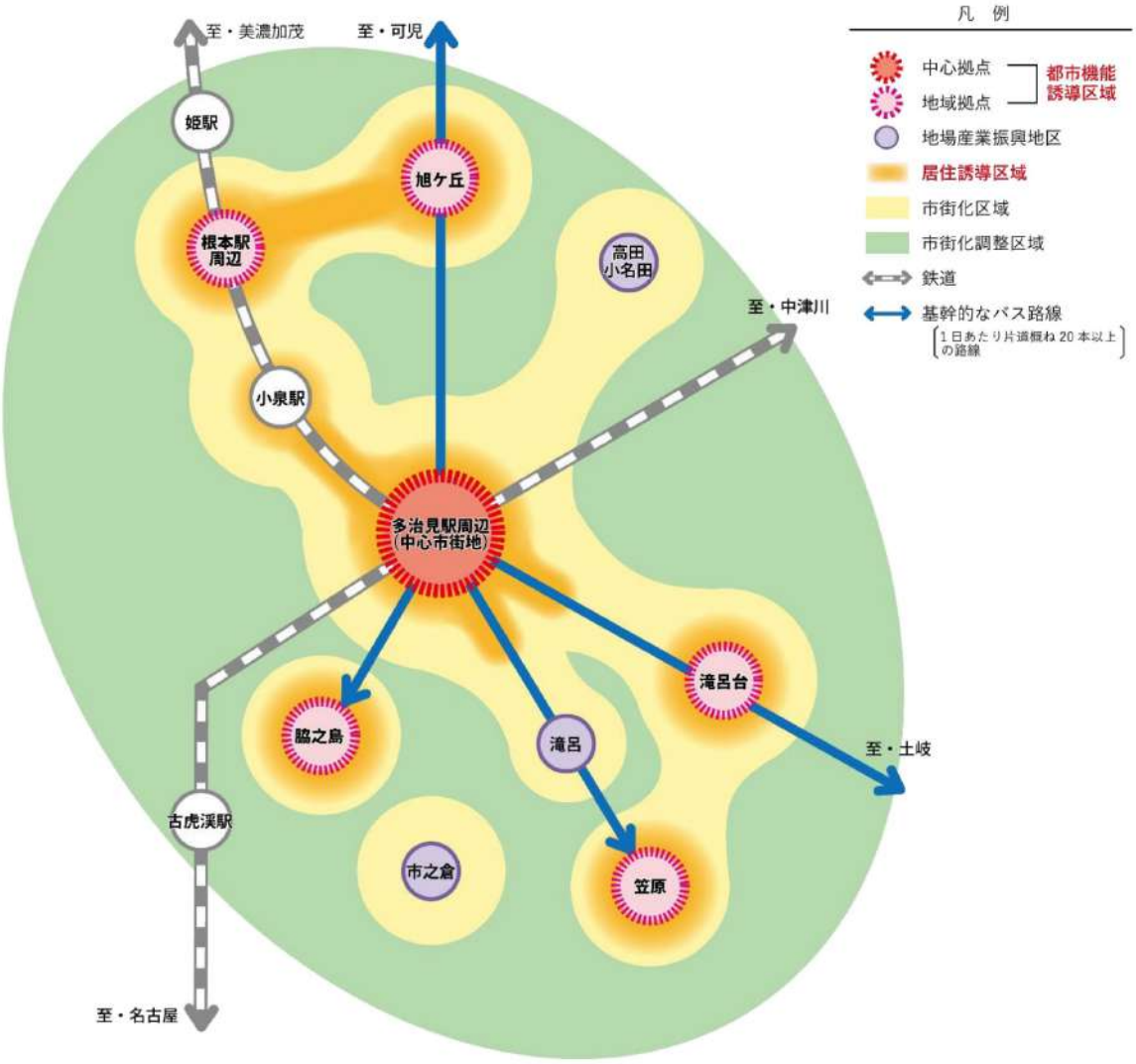
本計画は、多治見市が今後本格的な人口減少社会を迎える中で、「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指し、居住や都市機能の立地適正化に向けたまちづくりの方針を定めるものです。

本計画では、居住と都市機能の誘導に向けた３つの方針（誘導方針）のうち、「誘導方針③ 拠点間をつなぐ基幹的な公共交通ネットワークの維持・構築」を位置づけるとともに、都市の骨格構造において基幹的なバス路線を位置づけています。

多治見市立地適正化計画の概要

計画期間	2019（平成 31）年度－2040（令和 22）年度の概ね 20 年間
立地適正化に向けたまちづくりの方針	人にやさしく、活力を生み出す 「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現
誘導方針	①中心拠点と地域拠点への都市機能の誘導 ・市街地の人口密度を維持し、「中心拠点」及び生活利便性が比較的高い郊外地域の「地域拠点」へ都市機能を誘導 ・「中心拠点」においては、多様で高次な都市機能を集約 ・「地域拠点」においては、住み慣れた地域（日常生活圏）で暮らし続けられるよう都市機能を維持・誘導 ②拠点を中心とした公共交通利便性の高い地域への居住の誘導 ・比較的公共交通の利便性の高い地域において人口集積を目指し、居住を誘導 ・拠点周辺において徒歩や自転車で容易にアクセスできる範囲に居住を集約 ③拠点間をつなぐ基幹的な公共交通ネットワークの維持・構築 ・中心拠点に便利にアクセスできる鉄道や基幹的なバス路線により、中心拠点と地域拠点間をつなぐ ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、地域内交通による公共交通ネットワークを構築

（資料：多治見市立地適正化計画）



多治見市立地適正化計画における都市の骨格構造

（資料：多治見市立地適正化計画）

第２章　公共交通の現状と課題

１　本市の公共交通の概要

１－１　市内を運行する公共交通機関

多治見市内を運行する公共交通機関は、鉄道（JR 中央線、JR 太多線）、路線バス（東鉄バス）、コミュニティバス（中心市街地線及び自主運行バス諏訪線、バスタク）、タクシー（３事業者）があるほか、地域あいのりタクシー、市之倉トライアングルバス（デマンド交通）、古虎渓よぶくるバス及び小泉根本よぶくるバス（デマンド交通）が運行しています。

多治見市内を運行する公共交通機関（2024（令和６）年４月末現在）

路線名	起点	終点	運行本数		運賃
			平日	土日祝日	
鉄道					
JR 中央本線（特急除く）	名古屋	中津川	上 94、下 60	上 89、下 57	距離制
JR 太多線	多治見	美濃太田	上 38、下 39	上 37、下 37	
路線バス					
小名田線	多治見駅北口	小名田小滝	上 10、下 10	上 5、下 4	距離制（平日 10 時-16 時は上限 200 円）
名鉄緑台線・桜ヶ丘ハイツ線・緑ヶ丘線	多治見駅北口	旭ヶ丘９丁目	上 4、下 2	下 1	
		皐ヶ丘９丁目	上 12、下 15	上 11、下 14	
		桂ヶ丘１丁目	下 8	下 8	
		桂ヶ丘３丁目	上 11	上 10	
		可児駅前	上 1、下 1	―	
瑞浪＝東駄知＝多治見線	多治見駅前	下石貢	下 4	下 3	
		東駄知	上 6、下 2	上 3、下 3	
		堀越	下 1	―	
		瑞浪駅前	上 4、下 4	上 2、下 2	
妻木線	多治見駅前	妻木上郷	上 5、下 3	上 2、下 2	
		土岐紅陵高校	上 2、下 3	―	
笠原線	多治見駅前	笠原車庫前	上 3、下 4	上 2、下 3	
		梅平団地	上 2、下 3	―	
		東草口	上 12、下 12	上 5、下 3	
		羽根	上 1、下 3	上 2、下 5	
多治見西部線	多治見駅前	下半田川	上 8、下 9	上 7、下 6	
		ホワイトタウン	4	―	
		平安台	3	3	
		多治見サービスセンター	上 1、下 2	―	
		イオンモール土岐	上 6、下 2	上 3	
		多治見駅前	循環 9	循環 1	
	桃山台	多治見駅前	1	―	
	白鳳台	多治見駅前	5	2	
		イオンモール土岐	8	7	
	イオンモール土岐	平安台	4	6	
滝呂台線 学園都市線	多治見駅前	下石貢	下 4	下 3	
		笠原車庫前	上 9、下 5	上 3、下 2	
		核融合科学研究所	上 5、下 2	―	
		土岐プレミアムアウトレット	上 13、下 12	上 11、下 11	
		妻木上郷	上 4、下 3	上 2、下 2	
		土岐紅陵高校	上 2、下 2	―	
		東駄知	上 6、下 2	上 3、下 5	
		瑞浪駅前	上 4、下 5	上 2、下 2	
土岐＝笠原線	土岐市駅前	笠原車庫前	上 4、下 5	上 1	
土岐＝多治見線	多治見駅前	土岐市駅前	上 1、下 1	―	

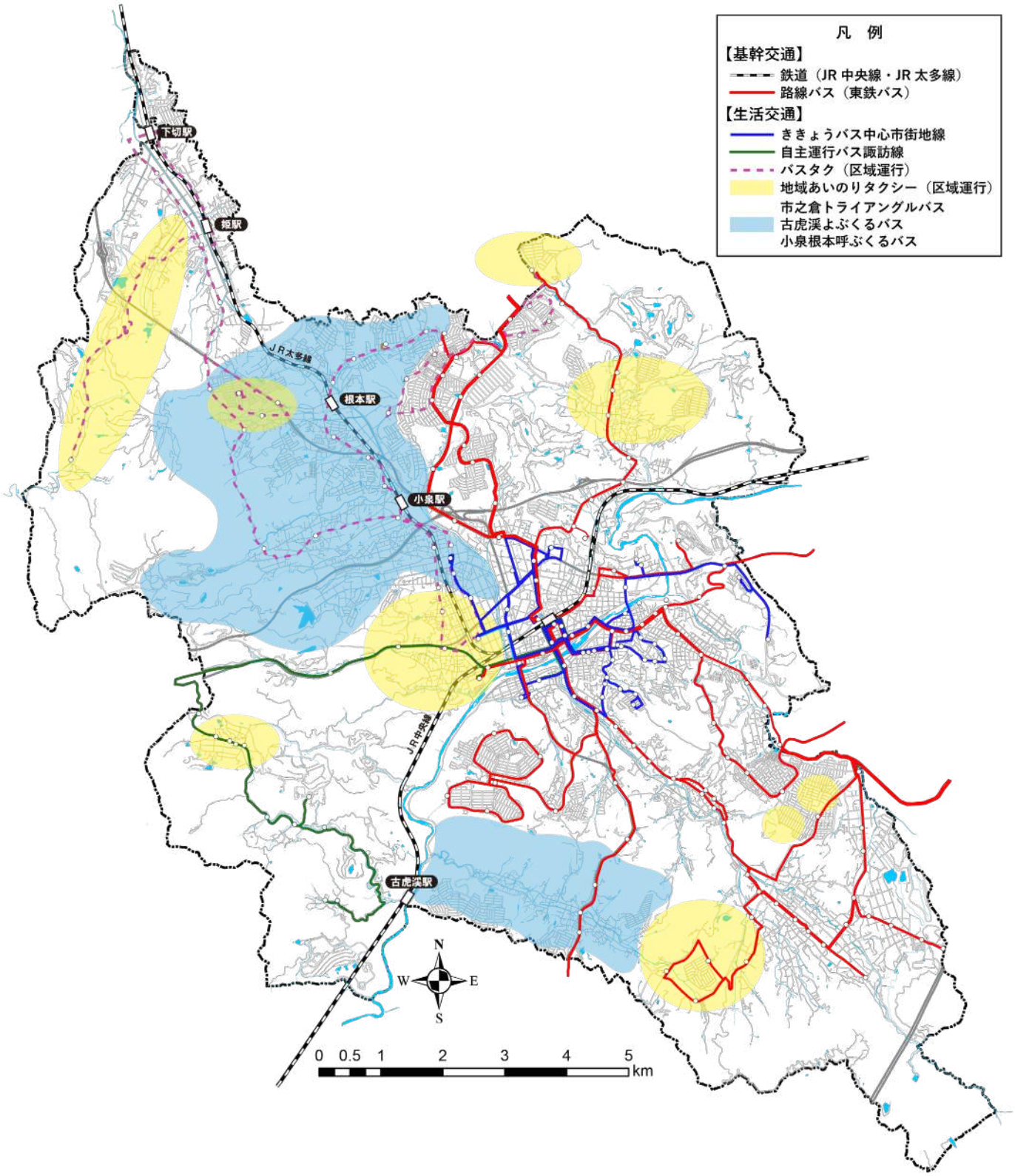
路線名	起点	終点	運行本数		運賃
			平日	土日祝日	
コミュニティバス					
中心市街地線					
坂上ルート	バロー多治見店	バロー多治見店	12 便	12 便	100 円均一 （一部 200 円）
前山ルート	バロー多治見店	バロー多治見店	12 便	12 便	
宝町ルート	バロー多治見店	バロー多治見店	10 便	10 便	
オリベ観光ルート	多治見駅前	多治見駅前	―	6 便	
自主運行バス 諏訪線	諏訪 2	昭和体育館	上 1、下 2	上 1、下 1	距離制
	廿原ええのお前	古虎渓駅	―	上 4、下 4	
バスタク					
姫・大針ルート	北小木	総合福祉センター	火曜日 1 往復	―	300 円均一
旭ケ丘・小泉ルート	小名田小滝	総合福祉センター	木曜日 1 往復	―	
地域内交通					
地域あいのりタクシー（16 地区）	運行主体（地区）で異なる		事前予約制		300-1,000 円（地区で異なる。あいのりでない場合、運賃が倍額となる地区もあり）
市之倉トライアングルバス	市之倉町全域ー中心市街地等（デマンド交通）		事前予約制 午前6～8時頃 午後4～10時頃	運休	ゾーン制 300 円-1,000 円
古虎渓よぶくるバス	市之倉ハイランドー古虎渓駅（デマンド交通）		事前予約制 午前6～8時頃 午後4～11時頃	事前予約制 午前6～9時 午後4～9時 （土のみ運行）	210 円均一
小泉根本よぶくるバス	小泉一根本一市街地間（デマンド交通）		事前予約制 午前8～12時 午後1～4時	運休	ゾーン制 300 円-800 円
タクシー	―		―		メーター運賃
福祉有償旅客運送	―		―	―	―

１－２　本市の公共交通ネットワーク

本市の公共交通ネットワークは、JR 中央線、JR 太多線及び路線バスが基幹交通として運行しており、広域的な移動手段としての役割を果たしています。また、これらの基幹交通を補完する形でコミュニティバスやデマンド交通をはじめとする地域内交通が運行しており、日常生活における身近な移動手段としての役割を果たしています。

各公共交通機関の位置づけと役割

公共交通機関	本市における位置づけ・役割	機能
鉄　道	①市内を東西及び北側に運行 ②広域的な公共交通ネットワークの形成を担う路線であり、市内の公共交通の骨格軸となる。	基幹交通
路線バス	①多治見駅を中心に放射状に路線網が形成 ②市内の公共交通の基幹的な役割を担う。	基幹交通
コミュニティバス	①鉄道及び路線バスを補う形で路線網が形成 ②中心市街地内の移動をはじめとする市民の生活交通としての役割を担う。	生活交通
地域内交通	①鉄道や路線バスを補う形で運行 ②地域（区・町内会等）が運営する「地域あいのりタクシー」、コミタクモビリティサービス㈱が運行するデマンド交通（市之倉トライアングルバス、古虎渓よぶくるバス、小泉根本よぶくるバス）が市民の生活交通としての役割を担う。	生活交通
タクシー	①「東鉄タクシー㈱」と「多治見タクシー㈱」、「近鉄東美タクシー㈱」の３事業者が市内を運行 ②定時定路線に縛られない個別輸送として、細やかな市民の移動をカバーしている。	個別輸送

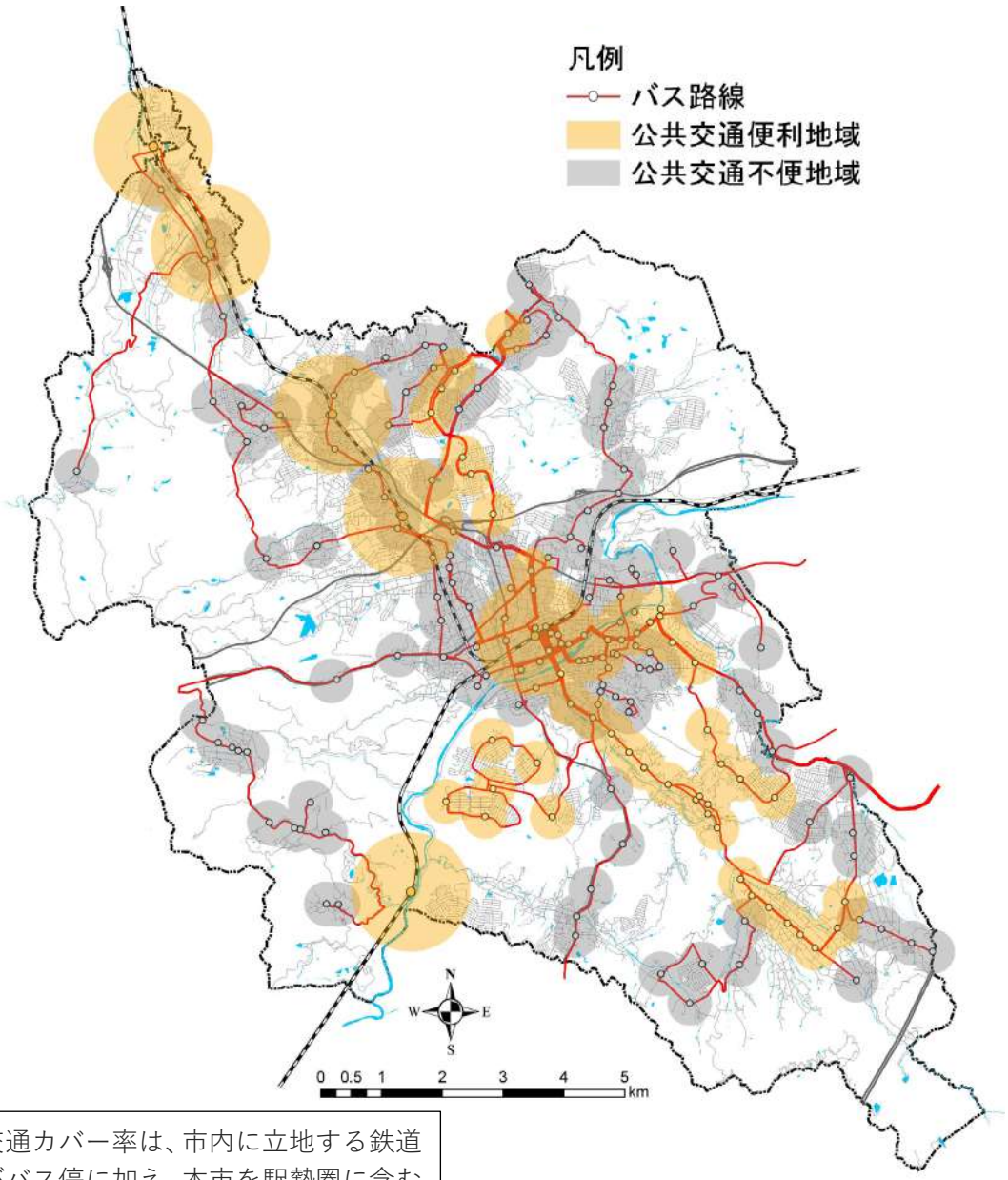


本市の公共交通ネットワーク（2024（令和６）年４月現在）

また、これらの公共交通の駅勢圏（鉄道駅から半径 800m）、バス勢圏（バス停から半径 300m）内より、公共交通の利用圏人口は 81,073 人、カバー率は 73.4%となっています。一方、鉄道駅やバス停から離れた地域においては、道路幅員が狭く、バス車両等が走行できないなどの理由から公共交通不便地域となっています。

駅勢圏及びバス勢圏による公共交通人口カバー状況（2024（令和６）年１月現在）

2015（平成 27）年時点の公共交通人口カバー状況			
カバー圏人口	81,073 人	**公共交通カバー率**	73.4%
2015（平成 27）年時点の公共交通人口カバー状況			
カバー圏人口	59,091 人	**公共交通カバー率**	71.3%

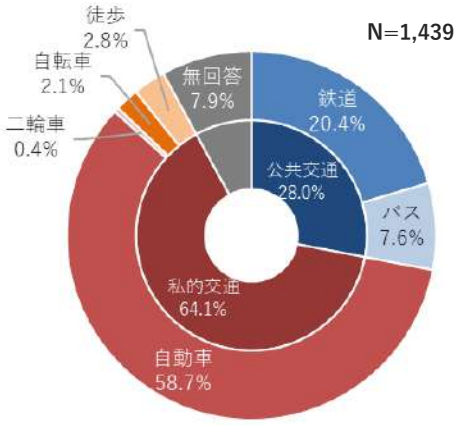


※公共交通カバー率は、市内に立地する鉄道駅及びバス停に加え、本市を駅勢圏に含む下切駅（可児市）も含めて算出。

2　公共交通の利用状況

2－1　交通手段分担率

多治見市内外の移動も含めた市民の交通手段分担率は、自動車の分担率は 58.7%と最も多くなっています。また、公共交通の交通手段分担率（鉄道＋バス）は 28.0%となっており、そのうち鉄道が 20.4%、バスが 7.6%となっています。



市民の交通手段分担率
（令和５年度市民アンケート結果より）

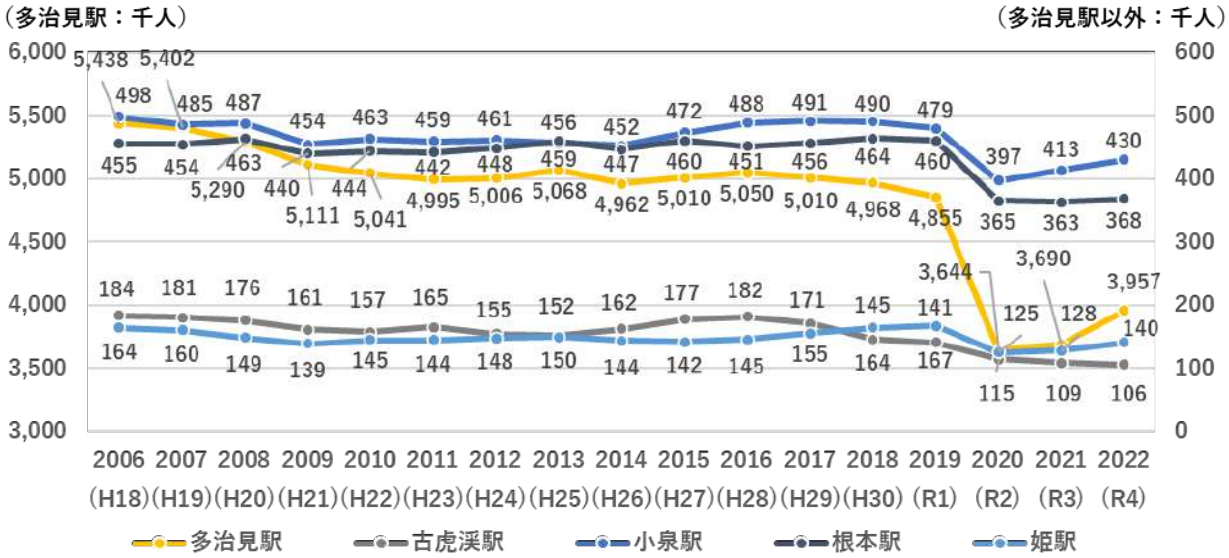
2－2　鉄道の利用状況

市内の鉄道駅は、JR 中央線の多治見駅及び古虎渓駅、JR 太多線の小泉駅、根本駅及び姫駅の計５駅設置されています。

JR 中央線は特急・快速停車駅であり、名古屋方面や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、岐阜市や美濃加茂市方面と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。

鉄道駅別の年間乗車人員は、2019（令和元）年度まではいずれの鉄道駅でも横ばい傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により 2020（令和２）年度では乗車人員が減少しています。特に、市外への通勤通学利用の多い多治見駅では約 125 万人減少しており、５類指定に移行した 2024（令和６）年現在においても、2019（令和元）年度水準までの回復には至っていない状況です。

鉄道駅別の年間乗車人員の推移



（資料：統計たじみ）

２－３　バスの利用状況

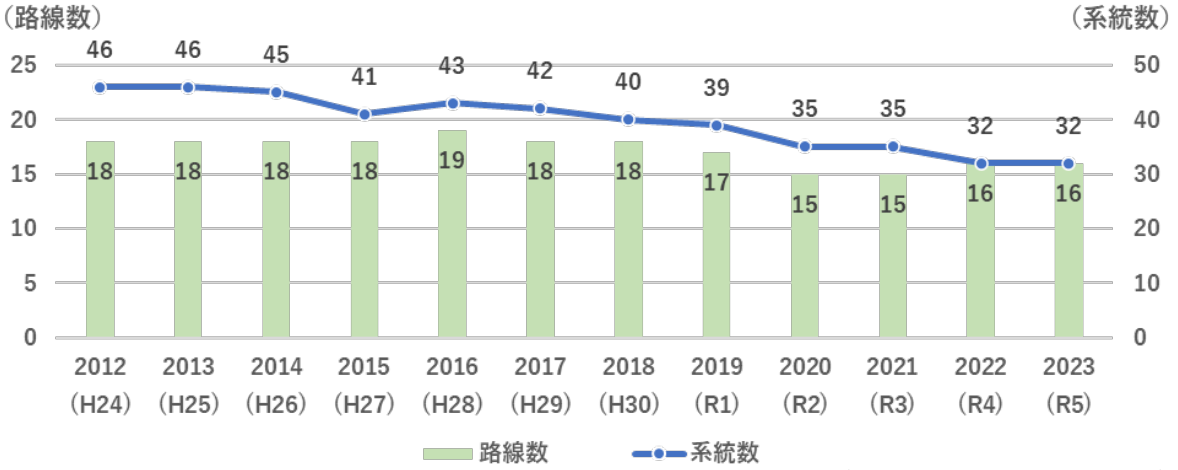
（１）路線バス

市内を運行する路線バスは、東濃鉄道株式会社により 16 路線 32 系統（2023（令和５）年９月末現在）が運行されており、16 路線中 12 路線が多治見駅を起点として、放射状に路線網が形成されています。また、12 路線のうち、多治見駅を中心として市域南側を運行する９路線は多治見駅南口発着、市域北側を運行する３路線は多治見駅北口発着となっています。

2012（平成 24）年度では 18 路線 46 系統の路線バスが運行されていましたが、利用者数の減少やバス運転手の不足、新型コロナウイルス感染拡大等の影響から６路線が廃止となりました。一方、新たな施設整備や利用者ニーズの変化等により、新たに４路線が新設されています。

また、16 路線 32 系統のうち、13 路線 20 系統（2023（令和５）年９月末現在）が赤字路線となっており、そのうち７路線 10 系統は国・県による「(準）地域間幹線系統補助」を、３路線３系統は県による「広域バス路線補助」を受け運行しています。

路線バスの路線数及び系統数の推移（2023（令和５）年９月末現在）



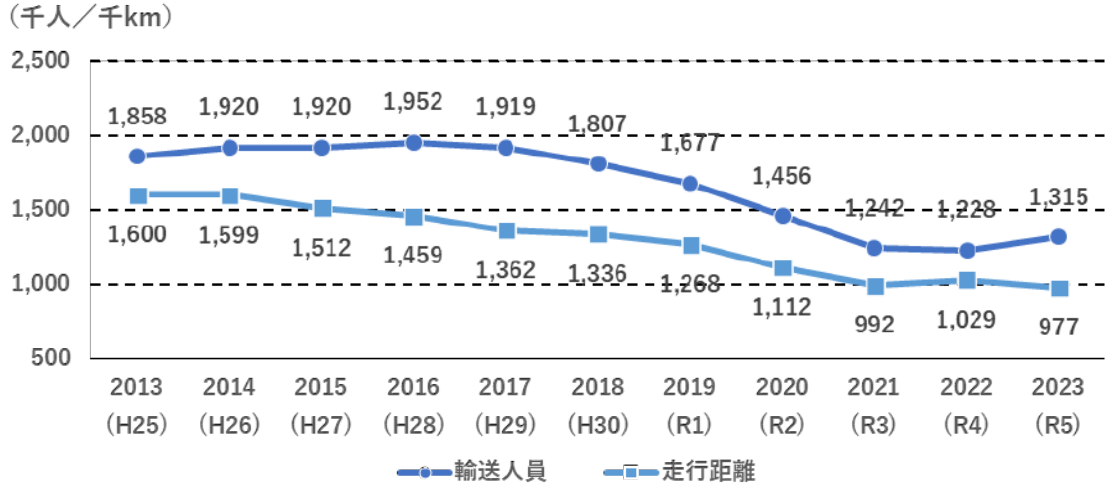
（資料：東濃鉄道株式会社）

国・県による補助対象路線（2023（令和５）年９月末現在）

（準）地域間幹線系統補助（国・県）の対象路線
【地域間幹線系統】 ・滝呂台線（起点：多治見駅前　終点：笠原車庫前） ・学園都市線（起点：多治見駅前　終点：土岐プレミアムアウトレット） ・下半田川線（起点：多治見駅前　終点：下半田川） ・笠原線（起点：多治見駅前　終点：東草口） ・笠原線（起点：多治見駅前　終点：羽根） ・瑞浪＝東駄知＝多治見線（起点：瑞浪駅前　終点：多治見駅前） ・瑞浪＝東駄知＝多治見線（起点：東駄知　終点：多治見駅前） **【準地域間幹線系統】** ・妻木線（起点：多治見駅前　終点：妻木上郷） ・桜ヶ丘ハイツ線（起点：多治見駅北口　終点：皐ヶ丘９丁目） ・桜ヶ丘ハイツ線（起点：多治見駅北口　終点：桂ヶ丘３丁目）
広域バス路線連絡系統補助（県）の対象路線
・緑ヶ丘線（起点：可児市駅前　終点：多治見駅北口） ・笠原線（起点：多治見駅前　終点：梅平団地） ・土岐＝笠原線（起点：土岐市駅前　終点：笠原車庫前）

路線バスの年間輸送人員は、2017（平成 29）年度まで 1,900 千人程度でほぼ横ばいで維持していましたが、2017（平成 29）年度以降は再び減少傾向にあります。特に、2020（令和２）年度は、新型コロナウイルス感染拡大の影響から、輸送人員がピーク時から４割程度減少しています。

路線バスの年間輸送人員と走行距離の推移（2023（令和５）年９月末現在）



（資料：東濃鉄道株式会社）

また、2015（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、多治見駅発着の路線バスのうち、平日の昼間帯（午前 10 時から午後４時まで）に発着する便を対象に、利用者拡大を図ることを目的とした「路線バス昼間運賃割引制度（通称、200 円バス）」事業を実施しています。

200 円バスの導入により、2015（平成 27）年当初は昼間帯の利用者数が緩やかに増加する傾向にありましたが、昼間帯を運行する便も含めた路線再編や減便がこれまでに実施されたことから大幅な利用者拡大には至っていない状況です。

（2）コミュニティバス

市内を運行するコミュニティバスは、市民の生活交通として「ききょうバス中心市街地線」、「自主運行バス諏訪線」及び「バスタク」が運行しており、市がバス・タクシー事業者へ運行を委託しています。

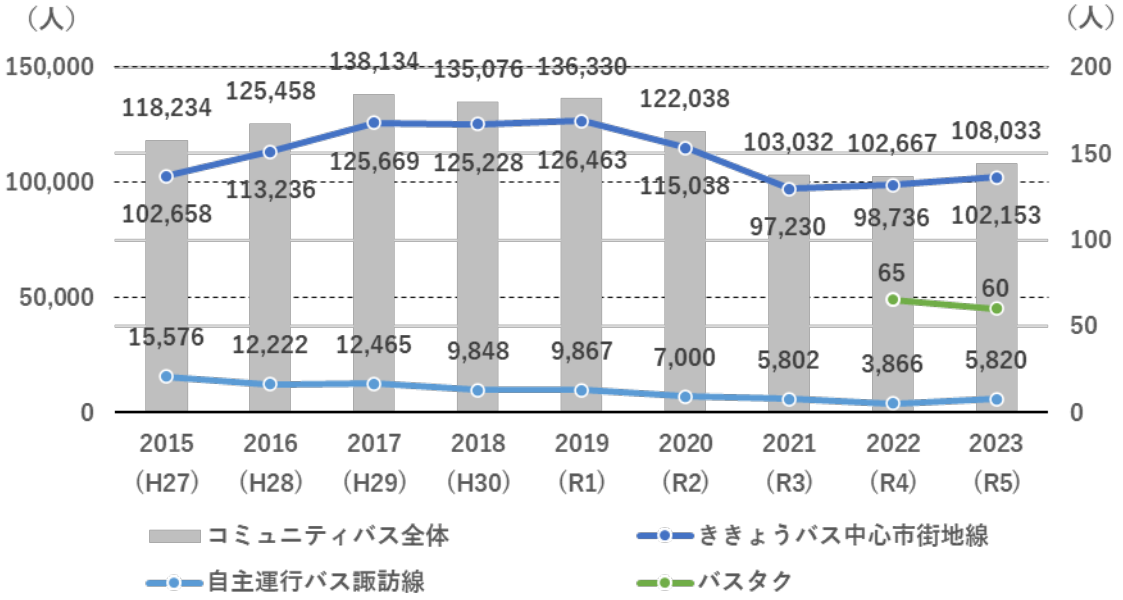
「ききょうバス中心市街地線」は、中心市街地を循環する３系統（坂上ルート、前山ルート及び宝町ルート）と文化・観光施設を循環する１系統（オリベ観光ルート）で運行しています。

利用者ニーズを踏まえた路線再編がこれまでに実施され、利用者数は増加傾向にありましたが、路線バスと同様に新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用者数が３割程度減少しています。

「自主運行バス諏訪線」は、路線バスの廃止に伴い、池田南地区と中心市街地をつなぐ代替交通として、1998（平成 10）年度から運行しており、200 円バスとしても利用されています。利用者数は 2013（平成 25）年度以降、減少傾向が続いている状況です。

「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公共交通です。2019（平成 31）年度から３年間の実証実験を経て、2022（令和４）年度から「姫・大針ルート」と「旭ケ丘・小泉ルート」の２系統で本格運行が開始されています。2023（令和５）年度の利用実績としては、54 回（60 人）の利用があります。

コミュニティバスの年間輸送人員の推移（2024（令和６）年３月末現在）



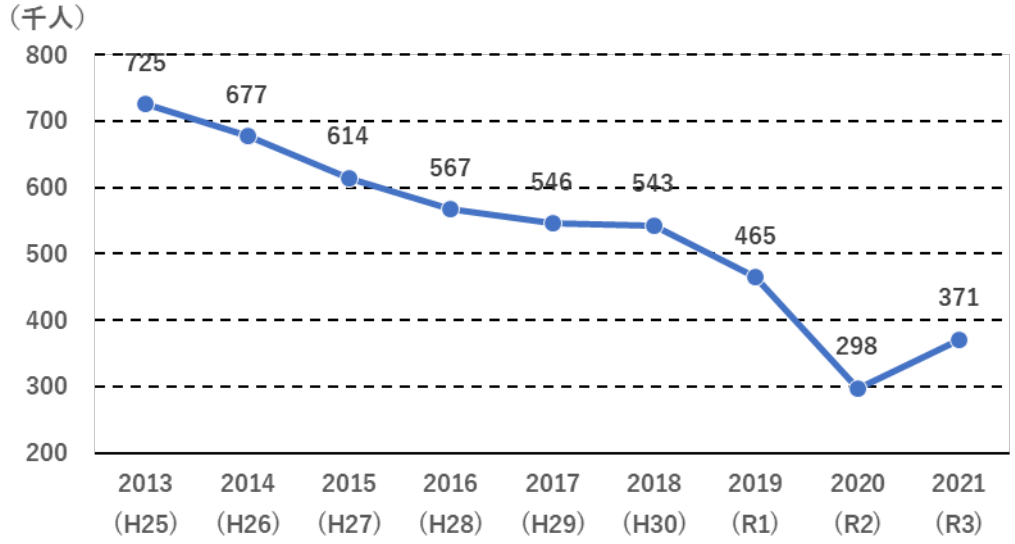
（資料：都市政策課）

２－４　タクシーの利用状況

タクシーによる年間輸送人員は、2013（平成 25）年度以降、年々減少傾向にあり、2020（令和２）年度では 298,000 人と 2013（平成 25）年度から５割以上減少しています。

一方、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を担うなど、事業分野の拡大が図られています。

タクシーの年間輸送人員の推移（2024（令和５）年３月末現在）



（資料：統計たじみ）

２－５　地域内交通の利用状況

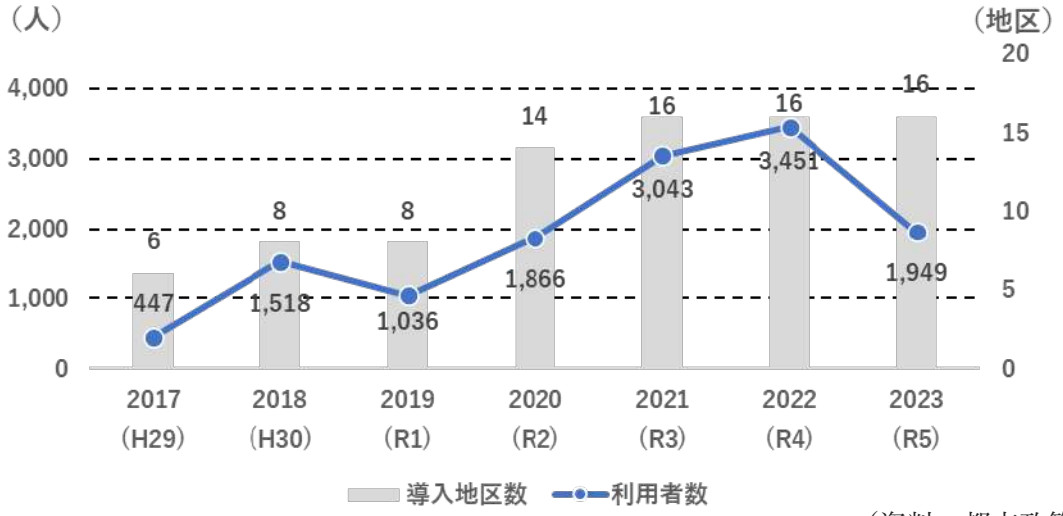
市内を運行する地域内交通は、地域（区・町内会）主体で運営する「地域あいのりタクシー」とコミタクモビリティサービス㈱が運行するデマンド交通として、「市之倉トライアングルバス」、「古虎渓よぶくるバス」及び「小泉根本よぶくるバス」があります。

（１）地域あいのりタクシー

「地域あいのりタクシー」は、郊外地域における日常生活の移動手段としてタクシーを活用した生活交通であり、地域（区・町内会）がそれぞれの実情に合わせて運営するデマンド交通です。2024（令和６）年３月末現在で 16 地区に導入されており、利用者の自己負担分以外の経費を市と地域（区・町内会）が負担しながら運行されています。2023（令和５）年度末現在での利用実績は 1,949 人であり、平均あいのり率は 1.38 となっています。

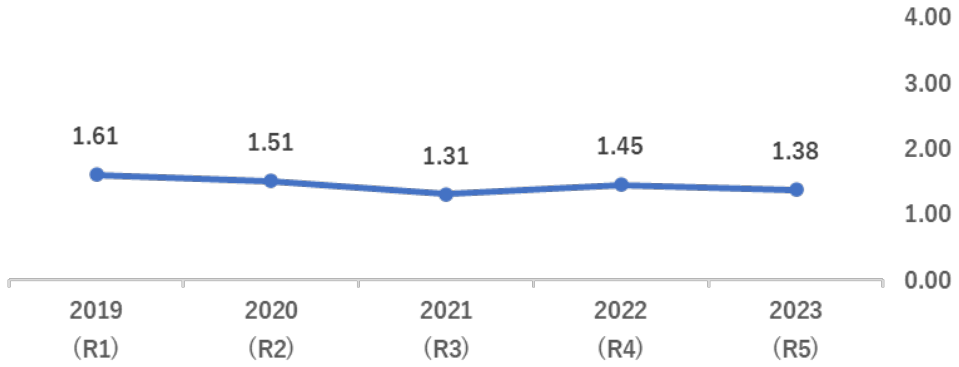
本市では、地域主体による地域内交通の運行を支援するため、2013（平成 25）年度より「多治見市地域内交通運行支援補助金」を、2017（平成 29）年度に「多治見市地域あいのりタクシー運行支援補助金」を創設しています。

地域あいのりタクシーの利用者数の推移（2024（令和６）年３月末現在）



（資料：都市政策課）

地域あいのりタクシー　あいのり率の推移（2024（令和６）年３月時点）



（資料：都市政策課）

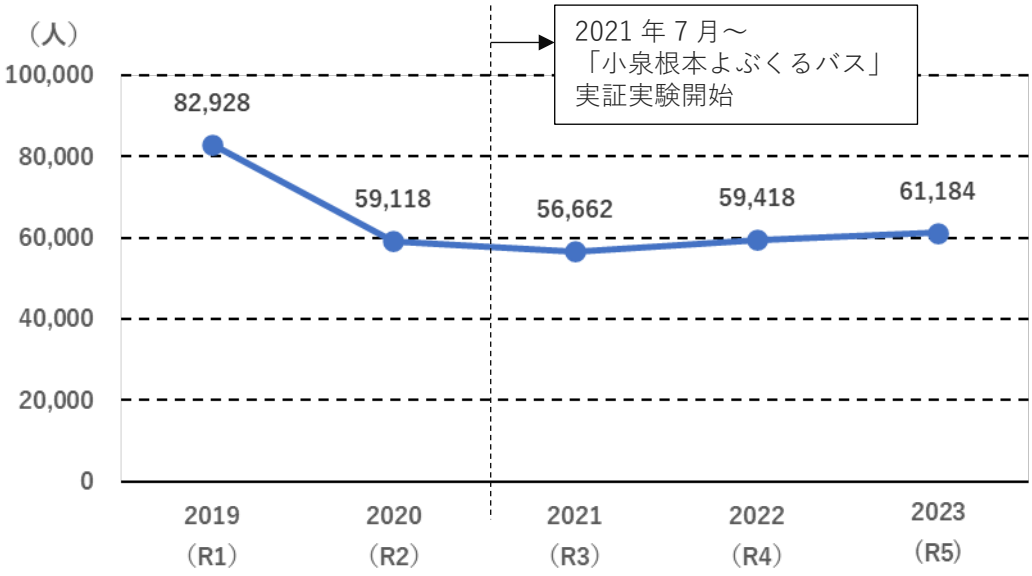
（２）市之倉トライアングルバス・古虎渓よぶくるバス・小泉根本よぶくるバス

「市之倉トライアングルバス（市之倉地区－中心市街地)」、「古虎渓よぶくるバス（市之倉ハイランド地区－古虎渓駅)」及び「小泉根本よぶくるバス（小泉校区及び根本校区－中心市街地)」のデマンド交通は、買い物や通勤通学といった市民に身近な生活交通として運行しています。

「古虎渓よぶくるバス」は 2010（平成 22）年 1 月から 2011（平成 23）年 4 月、「小泉根本よぶくるバス」は 2021（令和３）年 7 月から 2022（令和４）年 3 月の期間で実証実験として運行した後、本格運行が開始されました。

デマンド交通全体で 2019（令和１)年度では約 83,000 人の利用がありましたが、2020（令和２）年度の新型コロナウイルス感染拡大の影響により、約 59,000 人と利用者数が大きく減少しました。2021（令和３）年度では更に約 2,400 人減少し約 57,000 人となりましたが、2022（令和４）年度では約 59,000 人と少々回復したものの、依然としてコロナ前までの利用者数には至っていません。

市之倉トライアングルバス、古虎渓よぶくるバス及び小泉根本よぶくるバスの年間乗車人数の推移（2024（令和６）年３月現在）



（資料：コミタクモビリティサービス株式会社）

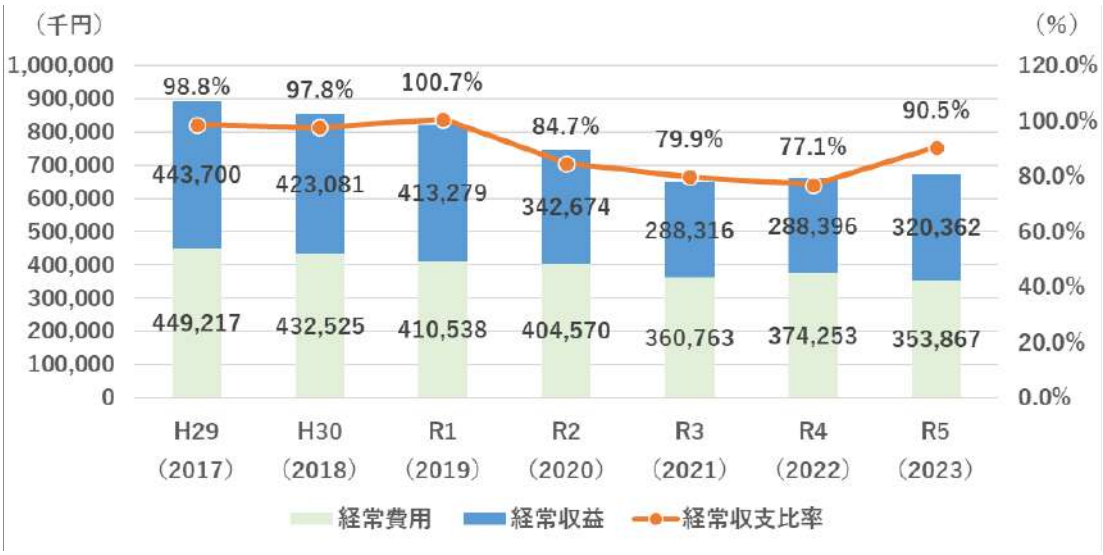
２－６　公共交通の収支状況

（１）路線バスの収支状況

路線バスの収支状況は、2019（令和元）年度まで収支率は約 100%で推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、2020（令和２）年度の収支率が 84.7%まで低下し、2022（令和４）年度では 77.1%となっています。

バス利用者の利便性に配慮しながら路線の見直しに取り組んだ結果、2023（令和５）年度では収支率 90.5%まで回復しましたが、依然として厳しい状況が続いています。

路線バスの収支状況（2023（令和５）年９月末現在）

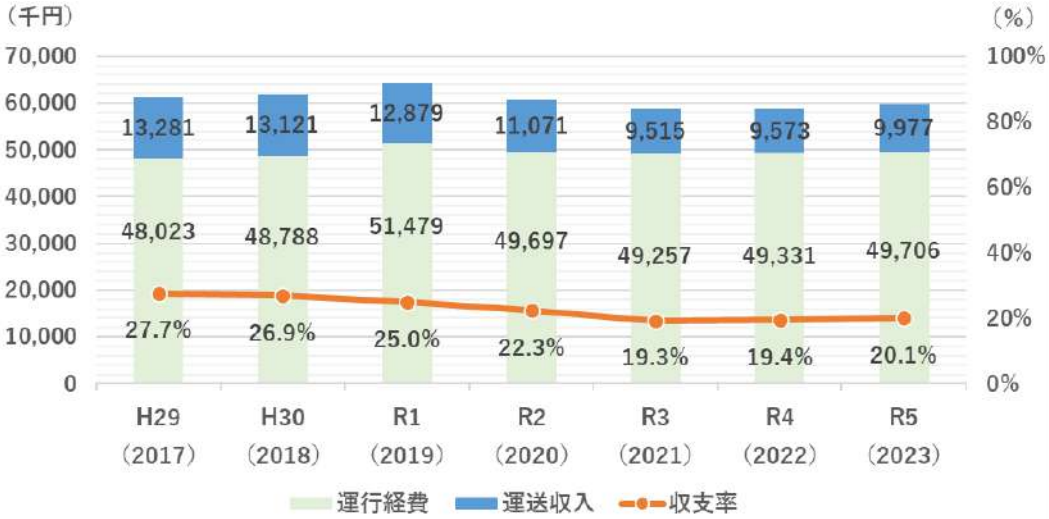


（資料：東濃鉄道株式会社）

（２）コミュニティバスの収支状況

2023（令和５）年度におけるコミュニティバス（中心市街地線・諏訪線）の収支状況は、運行経費が 49,706 千円、運送収入が 9,976 千円となっており、収支率としては 20.1%となっています。運行経費から運送収入を差し引いた欠損金は、補助金によって賄われています。

コミュニティバスの収支状況（2023（令和５）年９月末現在）



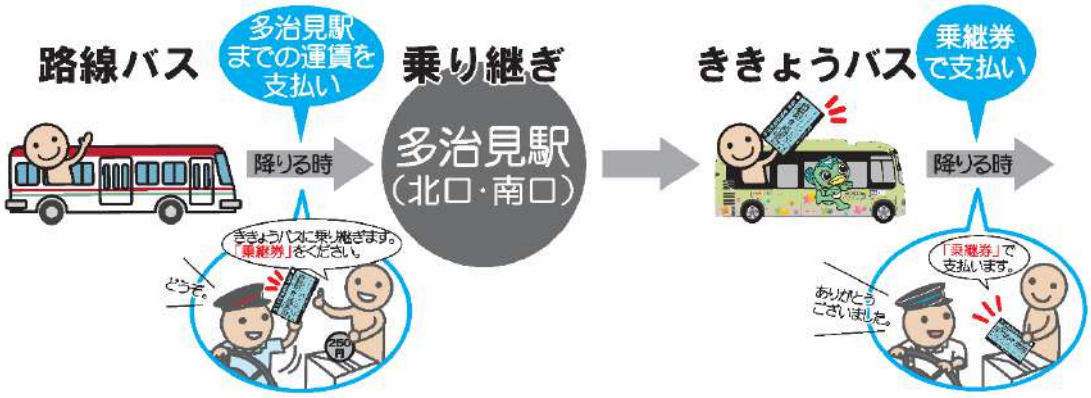
（資料：都市政策課）

２－７　その他公共交通に関する取組状況

（１）ききょうバスの利用促進に関する取組

本市では、ききょうバスの利用促進に関する取組として、多治見駅において路線バスからききょうバスに乗り継ぐ場合に、ききょうバスを無料で利用することができる「多治見駅乗継券」を発行しています。

また、多治見駅観光案内所又はききょうバス車内において、ききょうバスで利用できる「1日券（300 円）」を販売しています。



多治見駅乗継券の利用方法

（２）運転免許証自主返納割引・助成制度

本市では、高齢者が運転免許証返納後でも快適に移動ができるよう、移動手段の維持・確保策の一環として、運転免許証自主返納者を対象とした「運転免許証自主返納割引・助成制度」を創設しています。

多治見市における運転免許証自主返納割引・助成制度一覧

公共交通機関	割引内容・利用条件	
ききょうバス	割引	運転経歴証明書等※の提示で運賃半額
	条件	現金支払い時のみ、乗継券・障がい者割引との併用不可
自主運行バス諏訪線	割引	運転経歴証明書等※の提示で運賃半額
	条件	現金支払い時のみ、障がい者割引との併用不可
バスタク	割引	運転経歴証明書等※の提示で運賃半額
	条件	現金支払い時のみ、障がい者割引との併用不可
地域あいのりタクシー	割引	①運転経歴証明書等※の提示で利用者負担助成金（100 円割引）を交付 ②市役所への事前申請で 100 円×20 枚を 1 年に 1 セット、3 か年まで交付
	条件	①地域あいのりタクシーを導入している自治会の加入者が対象 ②２人以上の相乗り時のみ使用可能

※「運転経歴証明書等」には、運転経歴証明書、申請による運転免許の取消通知書、裏面に「申請による全部取消し」と記された免許証が含まれます。

また、市内で運行する交通事業者においても同様に、運転免許証自主返納者を対象とした割引制度を創設しており、官民が連携して免許返納後の移動手段の維持・確保に努めています。

交通事業者における運転免許証自主返納割引・助成制度一覧
（2023（令和５）年 12 月末現在）

交通事業者	割引内容・利用条件	
東濃鉄道株式会社	割引	運転経歴証明書の提示で同伴者１人まで運賃半額
	条件	東鉄バス 25 路線（高速バス、自治体が運営するバスを除く）
東鉄タクシー株式会社	割引	運転経歴証明書の提示で運賃１割引
	条件	70 歳以上の方のみ
多治見タクシー株式会社	割引	運転経歴証明書の提示で運賃１割引
	条件	65 歳以上の方のみ
近鉄東美タクシー株式会社	割引	運転経歴証明書の提示で運賃１割引
	条件	70 歳以上の方のみ

（資料：各交通事業者ホームページ）

（３）バスまつりの開催

市と東濃鉄道株式会社、ピアゴ多治見店の協働により、路線バスやききょうバスの利用促進を図るため、「バスまつり（ピアゴ多治見店駐車場で開催）」を開催しています。会場ではプルバックカーやペン立ての工作、ぬり絵やクイズコーナーのほか、ききょうバスや路線バスの車両展示による運転席乗車体験を実施しました。2023（令和５）年度には 589 人が来場しています。

バスまつりの様子

（資料：都市政策課）

3　多治見市地域公共交通網形成計画の評価

3－1　事業の達成状況

2017（平成 29）年 3 月に策定した多治見市地域公共交通網形成計画において位置づけた各種事業の達成状況を整理します。

多治見市地域公共交通網形成計画で位置づけた事業の達成状況

【達成状況】◎：実施　○：一部実施　△：検討中　×：未実施　―：評価対象外

区　分	事　業　名	目　標				達成状況
		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	●				◎
	1-②　多治見駅における案内の改善	●		●	●	△
路線バス	2-①　基幹交通の維持	●				○
	2-②　200 円バスの継続実施	●				◎
	2-③　バス停の新設・改善	●	●	●		◎
	2-④　バリアフリー車両の導入	●				◎
	2-⑤　片道定期券等の導入	●				△
	2-⑥　バス乗務員確保	●				○
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			●		◎
	3-②　乗継ぎ利便性の向上	●		●		○
地域内交通	4-①　地域あいのりタクシーの充実		●			◎
	4-②　地域内交通の導入支援		●			◎
	4-③　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		●			○
	5-②　タクシー乗務員確保		●			○
	5-③　新たな交通手段導入の研究		●	●		―
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		●	●		―
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				●	○
	7-②　企画乗車券の導入				●	△
	7-③　高齢者を対象とした利用促進				●	○
	7-④　子どもを対象とした利用促進				●	◎

各事業の実施状況

（1）鉄道に関する事業

1-①　鉄道の運行

実施概要	実施主体	達成状況
JR 中央線、JR 太多線の運行	東海旅客鉄道株式会社	◎
実施状況	JR により運行	

1-②　多治見駅における案内の改善

実施概要	実施主体	達成状況
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	市/市観光協会/交通事業者	△
実施状況	表示位置や方法（壁面式や床への表示等）について検討中	

（2）路線バスに関する事業

2-①　基幹交通の維持

実施概要	実施主体	達成状況
基幹交通であるバス路線（10 路線）について、1 日 10 本以上のサービス水準を維持	バス事業者/市/地域公共交通会議	○
実施状況	基幹交通 10 路線の内、2020（令和２）年４月の改編により 10 本以上/日路線が４路線、2022（令和４）年 10 月改編により 10 本以上/日路線が３路線と減少傾向にあったが、2023（令和５）年 10 月改編により 10 本以上/日路線が５路線（桜ヶ丘ハイツ線、名鉄緑台線、笠原線、ホワイトタウン線、学園都市線）と増加	

2-②　200 円バスの継続実施

実施概要	実施主体	達成状況
200 円バスの継続的な実施と事業見直し検討	市/バス事業者/地域公共交通会議	◎
実施状況	①2015(平成 27)年 10 月 1 日から「路線バス昼間運賃割引制度（200 円バス）」を導入。制度継続実施中であるがコロナ禍において利用者数は制度導入前から減少。2015(平成 27)年度比約 2.8%減少（H27:1,017 人→R5:989 人） ②自主運行バス諏訪線は平日２便の昼間運賃割引制度を実施中	

2-③　バス停の新設・改善

実施概要	実施主体	達成状況
バス停の新設及び既存バス停における安全確保	市/バス事業者/警察/地域住民	◎
実施状況	「市之倉」バス停の上屋を 2020（令和２）年８月に新設	

2-④　バリアフリー車両の導入

実施概要	実施主体	達成状況
ノンステップバス等の導入	バス事業者/市/地域公共交通会議	◎
実施状況	①東濃鉄道株式会社においてノンステップバスを随時導入（2024（令和６）年３月末現在で導入率 23.6%（13/55 台） ②ききょうバス中心市街地線は全てノンステップバス（全３台）を導入済	

【凡例】◎：実施　○：一部実施　△：検討中　×：未実施　―：評価対象外

（２）路線バスに関する事業

2-⑤　片道定期券等の導入

実施概要	実施主体	達成状況
送迎者を対象としたバス転換策（片道定期券等）の実施	市/バス事業者/地域公共交通会議	△
実施状況	送迎対象者ではないが、ききょうバス中心市街地線において学生向けの割引を検討中	

2-⑥　バス乗務員確保

実施概要	実施主体	達成状況
交通事業者、県等と連携した乗務員就労支援	市/バス事業者	○
実施状況	岐阜県と東濃５市、東濃鉄道株式会社による乗務員確保会議に参加	

（３）コミュニティバスに関する事業

3-①　コミュニティバス中心市街地線の運行

実施概要	実施主体	達成状況
中心市街地線の運行と継続的な運行改善	市/バス・タクシー事業者/地域公共交通会議	◎
実施状況	①毎年度利用実態調査を実施し、調査結果に応じた改編を検討・実施 ②バロー多治見店建替工事中及び建替え後のバス停について協議し設置について内諾 ③2023（令和５）年 10 月宝町ルート「金岡町４丁目」のバス停新設とそれに伴うルートを変更	

3-②　乗継ぎ利便性の向上

実施概要	実施主体	達成状況
コミュニティバスと路線バスの乗り継ぎ利便性の向上	市/バス・タクシー事業者/地域公共交通会議	○
実施状況	路線バスとコミュニティバス間の乗継ぎの利便性向上を図るため、「多治見駅乗継券」を発行（2023（令和５）年度 5,570 枚発行）	

（４）地域内交通に関する事業

4-①　地域あいのりタクシーの充実

実施概要	実施主体	達成状況
地域あいのりタクシーの制度見直し・導入拡大（2023（令和５）年度目標 20 地区）	地域住民/市/バス・タクシー事業者/地域公共交通会議	○
実施状況	①地域あいのりタクシーを実施地区が５地区増加（R1:11 地区→R5:16 地区） ②諏訪町町内会に対し、地域あいのりタクシーの導入支援を実施（2022（令和４）年 11 月）。第 50 区の運行内容の再検討を実施	

4-②　地域内交通の導入支援

実施概要	実施主体	達成状況
市による地域内交通の導入支援	市/地域住民/バス・タクシー事業者/地域公共交通会議	◎
実施状況	①３ルートでの実証実験を経て 2022（令和４）年度からバスタク（２ルート）の本格運行を開始 ②自主運行バス座戦を継続運行	

【凡例】◎：実施　○：一部実施　△：検討中　×：未実施　―：評価対象外

（4）地域内交通に関する事業

4-③　地域内交通の導入

実施概要	実施主体	達成状況
地域の実情に応じた地域内交通の導入	地域住民/市/バス・タクシー事業者/地域公共交通会議	◎
実施状況	2022（令和４）年４月から小泉校区及び根本校区において、「小泉根本よぶくるバス」の本格運行を開始	

（5）タクシーに関する事業

5-①　タクシー車両のバリアフリー化

実施概要	実施主体	達成状況
UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入拡大	タクシー事業者/市/地域公共交通会議	○
実施状況	東鉄タクシー株式会社が UD タクシーを２台導入	

5-②　タクシー乗務員確保

実施概要	実施主体	達成状況
交通事業者、県等と連携した乗務員就労支援	市/タクシー事業者	○
実施状況	2021（令和３）～2023（令和５）年度にコロナ禍による運転手の収入減少に対し、離職防止を目的とした支援金を交付（多治見市新型コロナウイルス感染症対策タクシー事業者運航継続支援金）	

5-③　新たな交通手段導入の研究

実施概要	実施主体	達成状況
タクシー事業者のノウハウを活用した自家用旅客有償運送の体制づくりの研究	タクシー事業者/自家用旅客運送事業者/市/有償運送運営協議会	－
実施状況	－	

（6）自家用有償旅客に関する事業

6-①　福祉有償旅客運送事業の適正な運営

実施概要	実施主体	達成状況
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	自家用旅客運送事業者/市/有償運送運営協議会	－
実施状況	現在事業を実施する事業者なし	

（7）公共交通利用促進に関する事業

7-①　分かりやすい公共交通情報の提供

実施概要	実施主体	達成状況
200 円バス時刻表や各種時刻表検索システム対応による情報提供	市/交通事業者	○
実施状況	①毎年 200 円バス時刻表とききょうバス時刻表を発行（各戸配布） ②路線バス、コミュニティバスが一部時刻表検索システム（ナビタイム、ジョルダン）に対応	

【凡例】◎：実施　○：一部実施　△：検討中　×：未実施　―：評価対象外

（7）公共交通利用促進に関する事業

7-②　企画乗車券の導入

実施概要	実施主体	達成状況
既存交通手段を活用した企画乗車券の導入	市/バス・タクシー事業者/企業/地域公共交通会議	△
実施状況	路線バスとききょうバスの 1 日乗車券の電子化 CentX を導入（東濃鉄道）	

7-③　高齢者を対象とした利用促進

実施概要	実施主体	達成状況
高齢者を対象とした乗り方教室等の開催	市/バス・タクシー事業者/企業/悠光クラブ/地域公共交通会議	○
実施状況	①コロナの影響により、講習会等の開催は自粛 ②年度当初に配布するバス時刻表に、運転免許自主返納者への各種割引制度を紹介	

7-④　子どもを対象とした利用促進

実施概要	実施主体	達成状況
園児・小学生等を対象とした公共交通イベントの開催	市/バス・タクシー事業者/企業/幼・保・学校/地域公共交通会議	◎
実施状況	市及び東濃鉄道株式会社、ピアゴ多治見店が協働し、バスまつりを開催（参加者 R4:477 人、R5:589 人）	

【凡例】◎：実施　○：一部実施　△：検討中　×：未実施　―：評価対象外

３－２　数値目標の達成状況

2017（平成 29）年３月に策定した多治見市地域公共網形成計画において位置づけた数値目標について、各公共交通機関の利用状況等により達成状況を把握します。

【評価指標１】路線バス１便あたりの平均乗車人数

計画策定時（2019（令和元）年度）	最終目標（2023（令和5）年度）	最終評価（2023（令和5）年度）	評価
5～22人/便	各区間5人以上/便	8～22人/便	○

※東濃鉄道株式会社が毎年度実施する乗降調査（平日 10 日間）の結果から算出。

【評価指標２】地域内交通の導入箇所数

計画策定時（2019（令和元）年度）	最終目標（2023（令和5）年度）	最終評価（2023（令和5）年度）	評価
12地区	20地区	16地区	△

※各年度末の地域あいのりタクシーの導入地区数。

【評価指標３】ききょうバス中心市街地線の乗車人数（平日）

計画策定時（2019（令和元）年度）	最終目標（2023（令和5）年度）	最終評価（2023（令和5）年度）	評価
約360人/日	約420人/日	約295人/日	△

※ききょうバス中心市街地線の利用実態データから算出。

【評価指標４】市民１人当たりの公共交通利用回数

計画策定時（2019（令和元）年度）	最終目標（2023（令和5）年度）	最終評価（2023（令和5）年度）	評価
約78回/年	約85回/年	約66回/年	△

※各年度４月１日時点の人口に対する、１人当たりの鉄道、路線バス、タクシー、コミュニティバス（ききょうバス中心市街地線、自主運行バス諏訪線）、地域あいのりタクシー、バスタクの年間利用回数より算出。

【評価指標５】乗継券発行枚数

計画策定時（2019（令和元）年度）	最終目標（2023（令和5）年度）	最終評価（2023（令和5）年度）	評価
約21枚/日	約25枚/日	約15.2枚/日	△

4　公共交通に関する市民ニーズ

市民の移動実態を把握するとともに、市内の公共交通に対する満足度・重要度、将来の公共交通の在り方等について市民を対象にアンケート調査を実施しました。

【調査概要】

項目	郵送アンケート	Web アンケート
調査対象	・市内在住の 16 歳以上の市民	・マクロミルのモニター会員登録をしている 18 歳以上の多治見市民
配布数	・2,000 人	－ （調査期間内で 500 サンプル収集）
調査方法	・郵送によるアンケート調査	・マクロミルによる Web アンケート調査
調査期間	・2023(令和５)年９月 26 日（火）から 10 月 10 日（火）／15 日間	・2023(令和５)年 10 月６日（金）から 10 月 12 日（木）／７日間
回収数	・924 件（46.2%）	・515 件
総回収数	・1,439 件（郵送 924 件＋Web515 件）	

【調査結果】

1．公共交通に関する制度等の認知度

・公共交通に関する制度等の認知度は、「路線バス（一部区間）で昼間運賃割引制度（200 円バス）が導入されていること」「自宅近くを走るバスの乗り方」が５割を超えており、次いで「タクシーの利用方法」となっています。

・一方、「検索システム（Navitime 等）で東鉄バスやききょうバスのルート検索ができること」は 16.0%、「運転免許返納者や障害者に対する運賃割引制度があること」は 33.8%と認知度が低い傾向にあります。

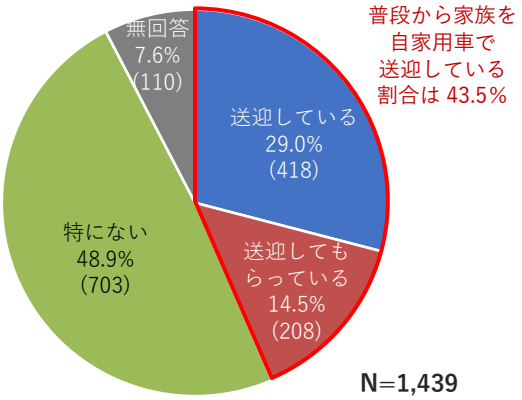
認知度が高い公共交通に関する制度等（上位３つ）	
路線バス（一部区間）で昼間運賃割引制度（200 円バス）が導入されていること	52.7%
自宅近くを走るバスの乗り方	51.0%
タクシーの利用方法	49.4%

認知度が低い公共交通に関する制度等（下位３つ）	
検索システム（Navitime 等）で東鉄バスやききょうバスのルート検索ができること	16.0%
運転免許返納者や障害者に対する運賃割引制度があること	33.8%
シェアサイクルが導入されていること	36.7%

2．家族の（からの）自家用車送迎の有無・送迎の目的

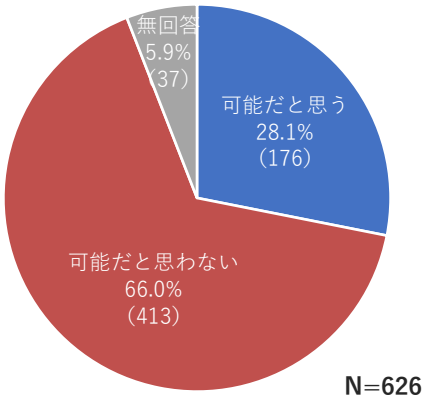
・普段からご家族を送迎している、またはご家族に送迎してもらっている市民の割合は合計で約４割となっています。送迎の目的は「通院」「買い物」が４割を超え、次いで「通勤」「通学」が１割程度となっています。

送迎の目的（N=585）			
①通院	42.8%	②買い物	40.7%
③通勤	16.6%	④通学	11.3%
⑤習い事・塾	9.4%	⑥娯楽	9.3%
⑦その他	3.7%		



3．送迎から公共交通への転換の可能性（N=626）

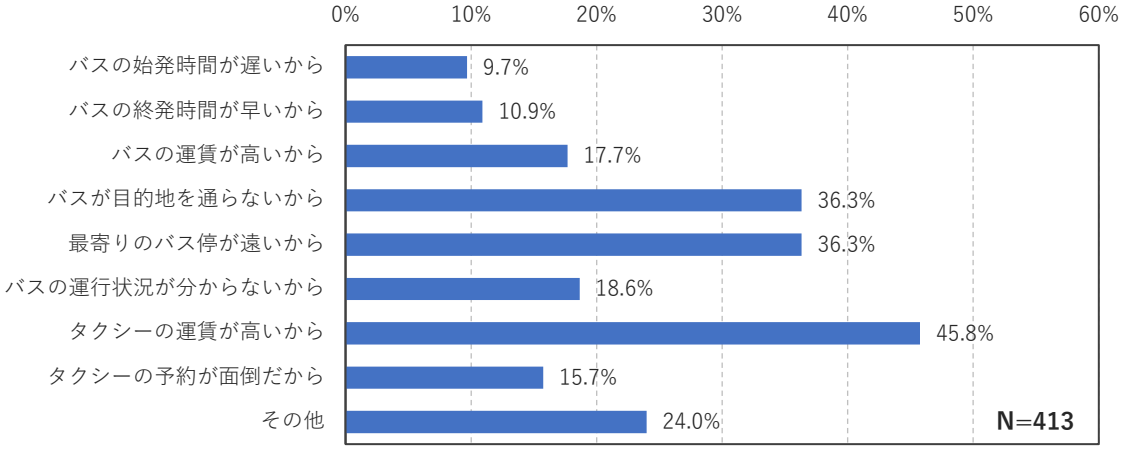
・送迎から公共交通へ転換する可能性は、「可能だとう」市民が約３割いる一方、「可能だと思わない」市民が約６割となっています。



4．送迎から公共交通への転換ができないと思う理由（N=413）

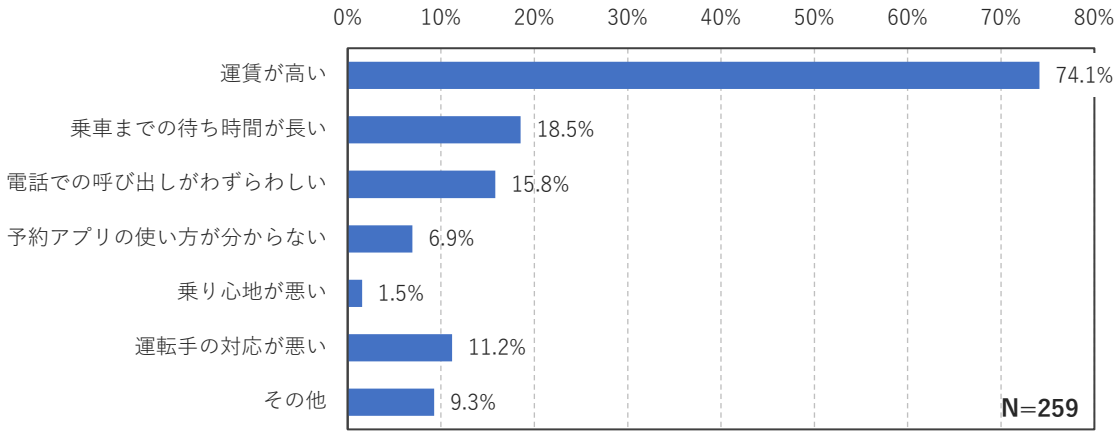
・送迎から公共交通への転換ができないと思う理由として、バスに転換できない理由は「バスが目的地まで通らないから」「最寄りのバス停が遠いから」が約４割を占めています。

・タクシーに転換できない理由は「タクシーの運賃が高いから」が 45.8%と４割以上を占めています。



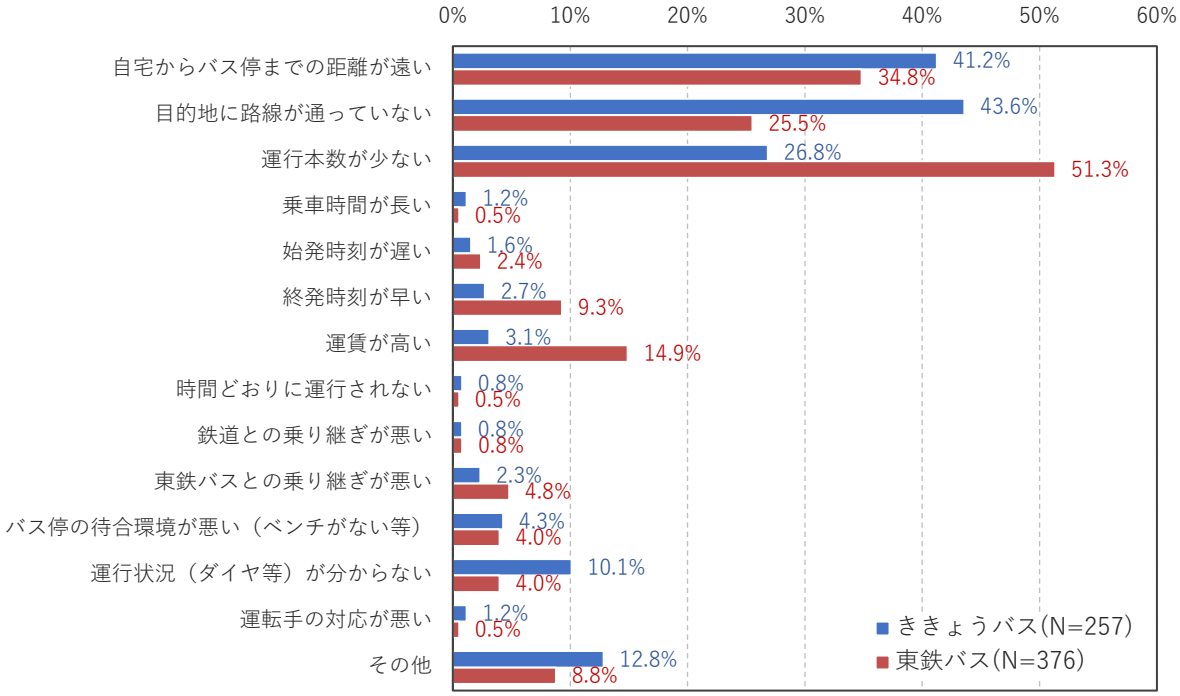
5．タクシーの不満に思う理由（N=259）

・タクシーを不満に思う理由は、「運賃が高い」（74.1%）が最も高く、次いで「乗車までの待ち時間が長い」（18.5%）、「電話での呼び出しがわずらわしい」（15.8%）となっています。



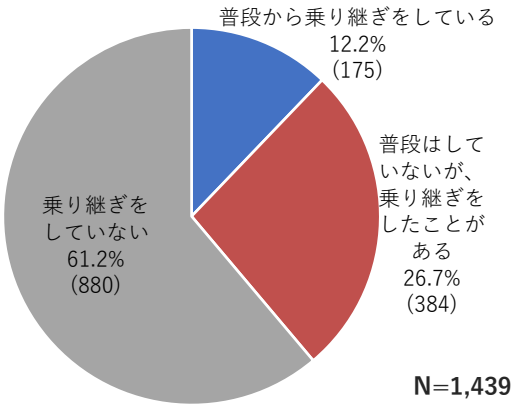
6．ききょうバス及び東鉄バスの不満に思う理由

・ききょうバスと東鉄バスの不満に思う理由は、回答率に差があるものの、「自宅からバス停までの距離が遠い」（ききょうバス：41.2%、東鉄バス：34.8%）、「目的地に路線が通っていない」（ききょうバス：43.6%、東鉄バス：25.5%）、「運行本数が少ない」（ききょうバス：26.8%、東鉄バス：51.3%）の３項目で不満度が高くなっています。



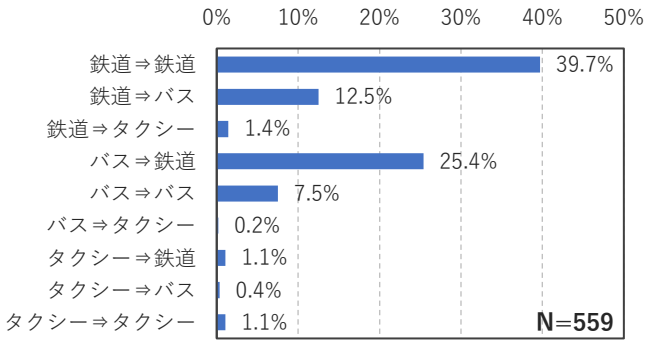
7．公共交通の乗り継ぎの有無（N=1,439）

・公共交通の乗継実態として、「普段から乗り継ぎしている」が 12.2%、「普段はしていないが、乗り継ぎをしたことがある」が 26.7%となっています。



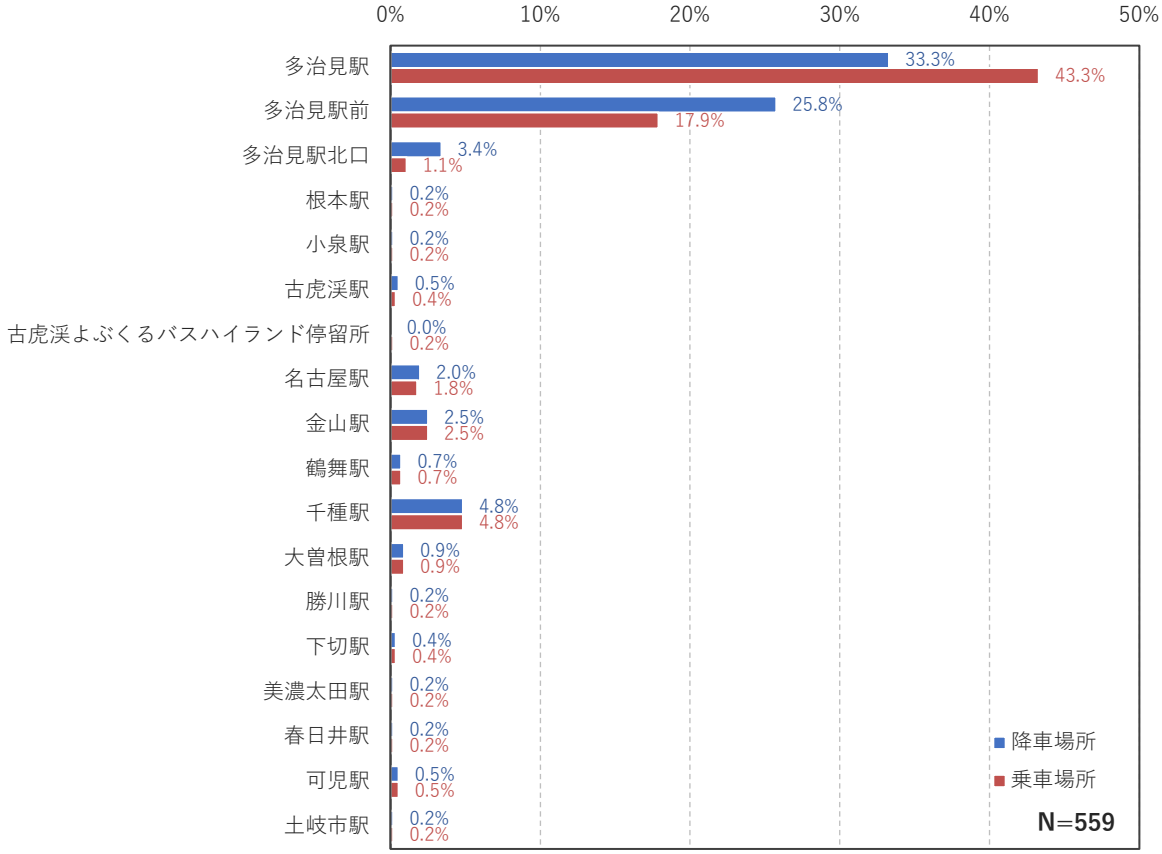
8．乗り継ぎの交通手段（N=559）

・乗り継ぎの交通手段は、「鉄道⇒鉄道」（39.7%）が最も多く、次いで「バス⇒鉄道」（25.4%）、「鉄道⇒バス」（12.5%）となっています。



9．公共交通の乗り継ぎ場所（N=559）

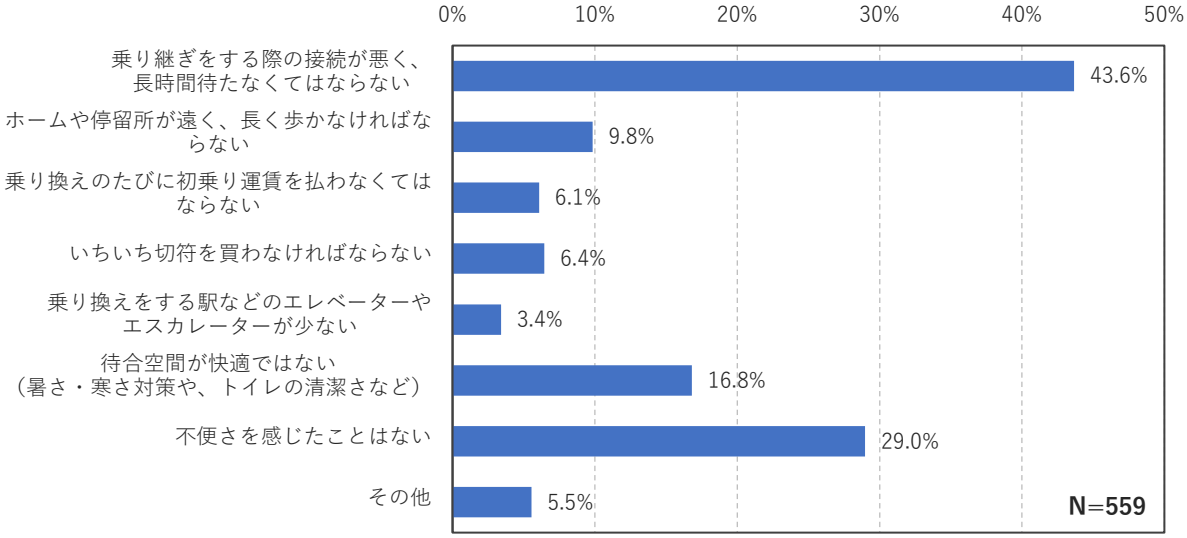
・乗り継ぎ場所としては、「乗車場所」「降車場所」ともに「多治見駅」「多治見駅前」が多いことから、交通結節点となっている多治見駅の利用が集中している傾向にあります。



10．乗り継ぎが不便だと思う理由（N=559）

・乗り継ぎにおいて不便と感じる理由は、「乗り継ぎをする際の接続が悪く、長時間待たなくてはならない」（43.6%）が最も多く、次いで「待合環境が快適でない」（16.8%）、「ホームや停留所が遠く、長く歩かなければならない」（9.8%）となっています。

・一方、約３割の方は「不便さを感じたことはない」（29.0%）と回答しています。



5　公共交通を取り巻く社会動向の変化

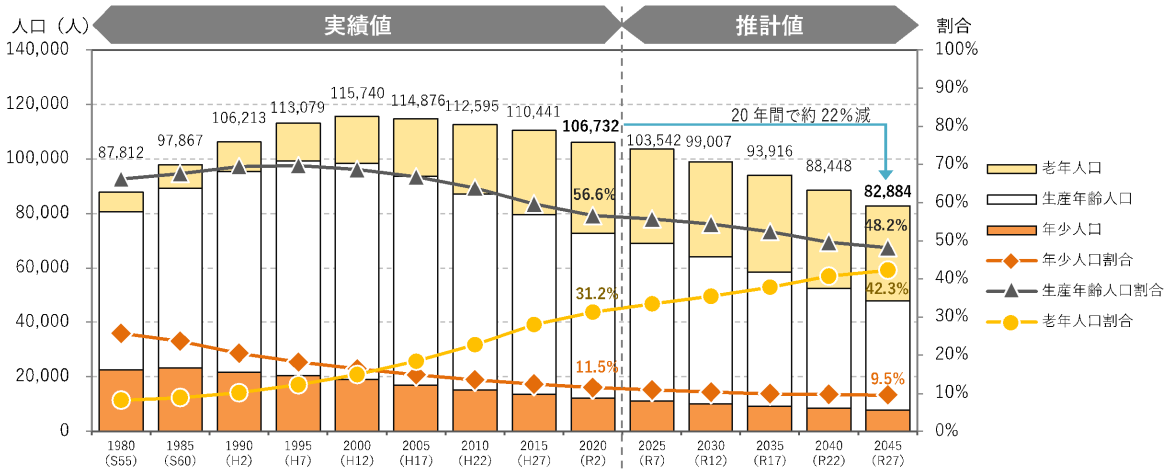
5－1　急速に進展する人口減少・少子高齢化

人口は 2000（平成 12）年をピークに減少傾向にあり、2040（令和 22）年には 2010（平成 22）年の約 25%減少すると予測されています。

また、老年人口割合（高齢化率）は増加傾向にあり、2010（平成 22）年の 22.7%（実績値）が、2040（令和 22）年には約 40%（3 人に 1 人以上）まで増加し、生産年齢人口は 51%まで減少すると予測されています。

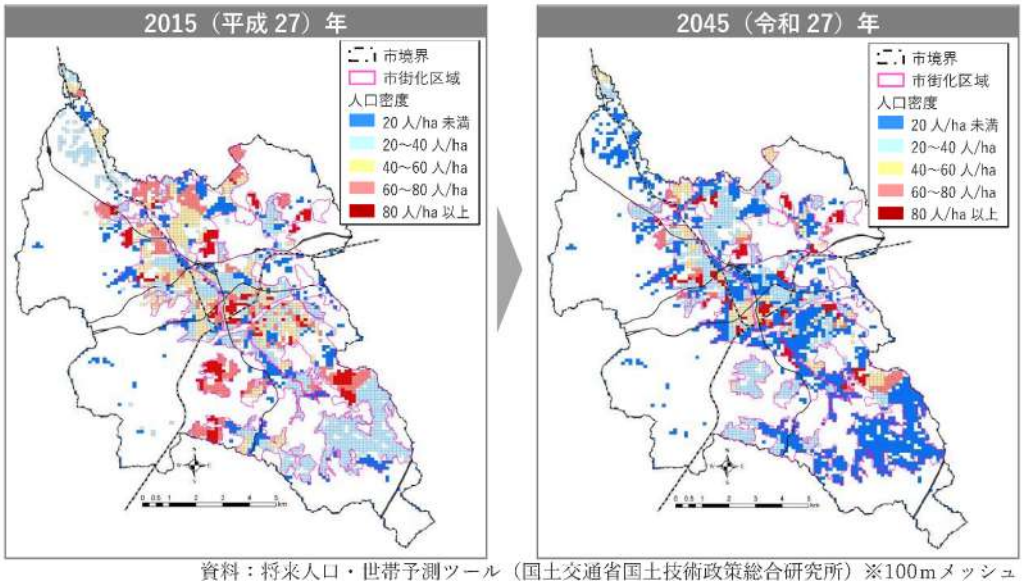
人口減少・少子高齢化が進展することで、公共交通の需要自体の落ち込みが想定され、路線の廃止・減便につながり、地域の移動手段の確保がこれまで以上に厳しくなることが見込まれます。

年齢区分別の将来人口予測



資料：2020（令和 2）年までは国勢調査、
2025（令和 7）年からは国立社会保障・人口問題研究所（2018（平成 30）年 3 月推計）

人口分布推計（100 メッシュ）



資料：将来人口・世帯予測ツール（国土交通省国土技術政策総合研究所）※100mメッシュ

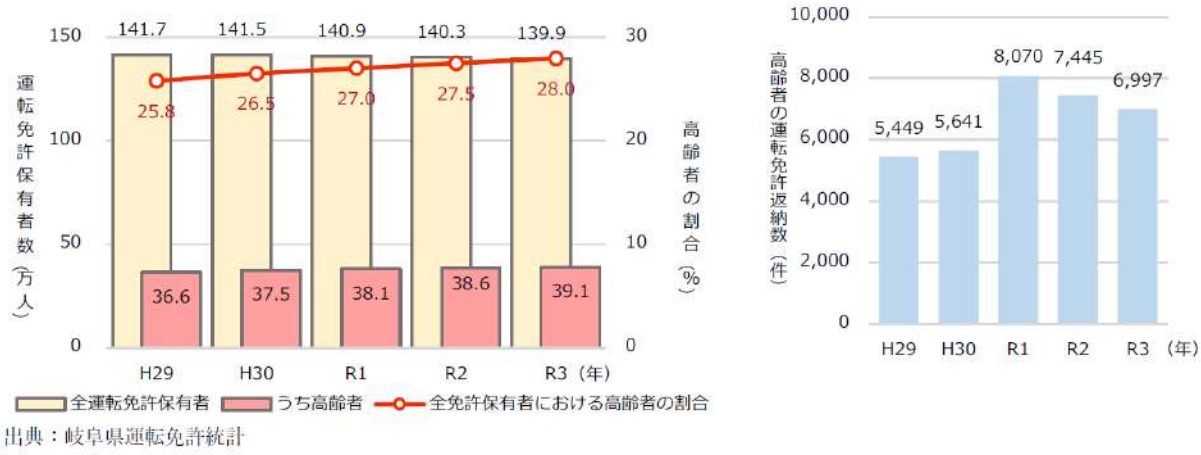
（資料：多治見市立地適正化計画）

５－２　運転免許証を返納する高齢者への対応

運転免許返納件数は 2017（平成 29）年度以降で増加傾向にありましたが、2020（令和２）年度以降は減少傾向にあります。新型コロナウイルス感染拡大の影響から、自家用車による密を避けた移動手段の需要が高まったことが要因の一つと考えられます。

本市においても、地域によっては運転免許証の返納意向（返納済も含む）が５割を超える状況にあることから、運転免許証を返納した後でも、自家用車に頼らず快適に移動できる公共交通の充実が求められています。

岐阜県における高齢者の運転免許証の保有・返納状況



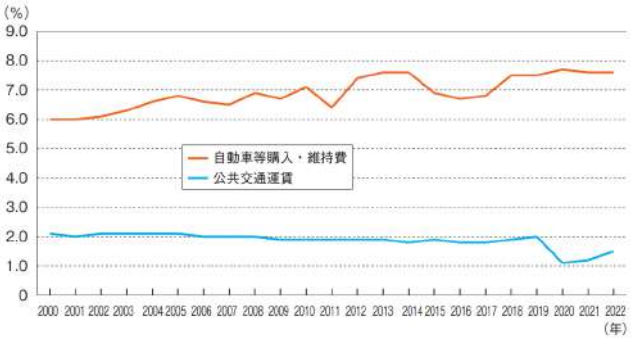
（資料：岐阜県地域公共交通計画）

５－３　交通に関する家計支出の変化

総務省統計局が実施する家計調査によると、１世帯当たりの公共交通運賃への支出額は 2000（平成 12）年からの 22 年間で 38.4%減少して 4.4 万円となっています。また、消費支出総額に占める公共交通運賃の支出割合は、2019（令和元）年まで 2.0%前後でほぼ横ばいで推移していましたが、2020（令和２）年から減少に転じ、2022（令和４）年では 1.5%となっています。

一方、自家用車への支出（自動車等購入・維持費）は 22 年間で 8.9%増加して 2022（令和４）年では 22.2 万円となり、消費支出総額に占める割合は 7.6%となっています。

消費支出に占める公共交通運賃と自動車購入・維持費の割合の推移



１世帯当たりの公共交通運賃と自動車等購入費・維持費への支出額の変化

公共交通運賃の変化					
	2002 年				2022 年
全国	535,252	⇒	-40.7%	⇒	317,200
東海	54,462	⇒	-20.7%	⇒	43,199

自動車等購入費・維持費の変化					
	2002 年				2022 年
全国	1,941,580	⇒	18.0%	⇒	2,290,454
東海	257,153	⇒	6.7%	⇒	43,199

※公共交通運賃は、「家計調査」における鉄道運賃、鉄道通学定期代、鉄道通勤定期代、バス代、バス通学定期代、バス通勤定期代、タクシー代、航空運賃の合計
※自動車等購入費・維持費は、「家計調査」における自動車等購入費、自動車等維持（ガソリン、自動車整備費、駐車場借料、自動車保険料等を含む）の合計

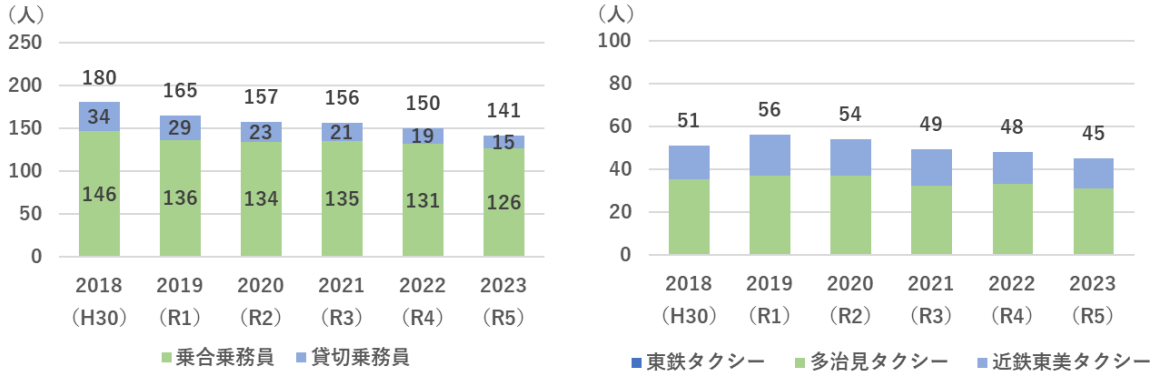
（資料：令和５年版交通政策白書）

５－４　運転手不足の深刻化

近年、全国的に路線バス・タクシー運転手の不足・高齢化が深刻化しており、本市においても同様な状況にあることから、路線の廃止や減便、営業範囲・稼働時間の縮小等が生じている状況です。

路線バスの運転手に関しては、観光・貸切バスの運転手を路線バスに回すことなどにより運転手不足解消を図っているものの、コロナの５類移行後、観光・貸切バス需要が回復しつつある現状においては、再び路線バスの運転手不足が問題になっています。

路線バス・タクシー運転手の推移（2023（令和５）年 12 月現在）



（資料：各交通事業者）

このように公共交通の運転手不足の深刻化している中、2018（平成 30）年６月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、2024（令和６）年４月より、960 時間/年（休日労働含まず）の上限規制が適用されることとなります。

また、上限規制の適用により、バス・タクシー運転手の長時間労働の抑制を図るため、拘束時間の上限や休息時間に関する基準等が示された基準告示が改正されました。

このことにより、公共交通分野においては、「利用の多い通勤・通学時間帯の減便による社内混雑の激化」、「利用の少ない昼間帯の減便」、「特に利用者数の少ない路線・系統の廃止」等が想定されています。

長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、見直しを行うもの。

	現行	見直し後
１年の拘束時間	3,380 時間	原則：3,300 時間
４週平均１週 １か月の拘束時間	【４週平均１週間】 原則：65 時間（月換算：281 時間） 最大：71.5 時間（月換算：309 時間）	【１か月の拘束時間】 原則：281 時間 最大：294 時間 ※281 時間を超える月が４か月を超えて連続しないこと。 ※４週平均１週の拘束時間も同水準で存置。１か月と選択可。
１日の休息期間	継続８時間	継続 11 時間を基本とし、９時間下限

- 拘束時間…使用者に拘束されている時間のこと。（「労働時間」＋「休憩時間」）
  （会社へ出社（始業）し、仕事を終えて会社から退社（終業）するまでの時間）
- 休息期間…使用者の拘束を受けない期間のこと。（業務終了時刻から、次の始業時刻までの時間）

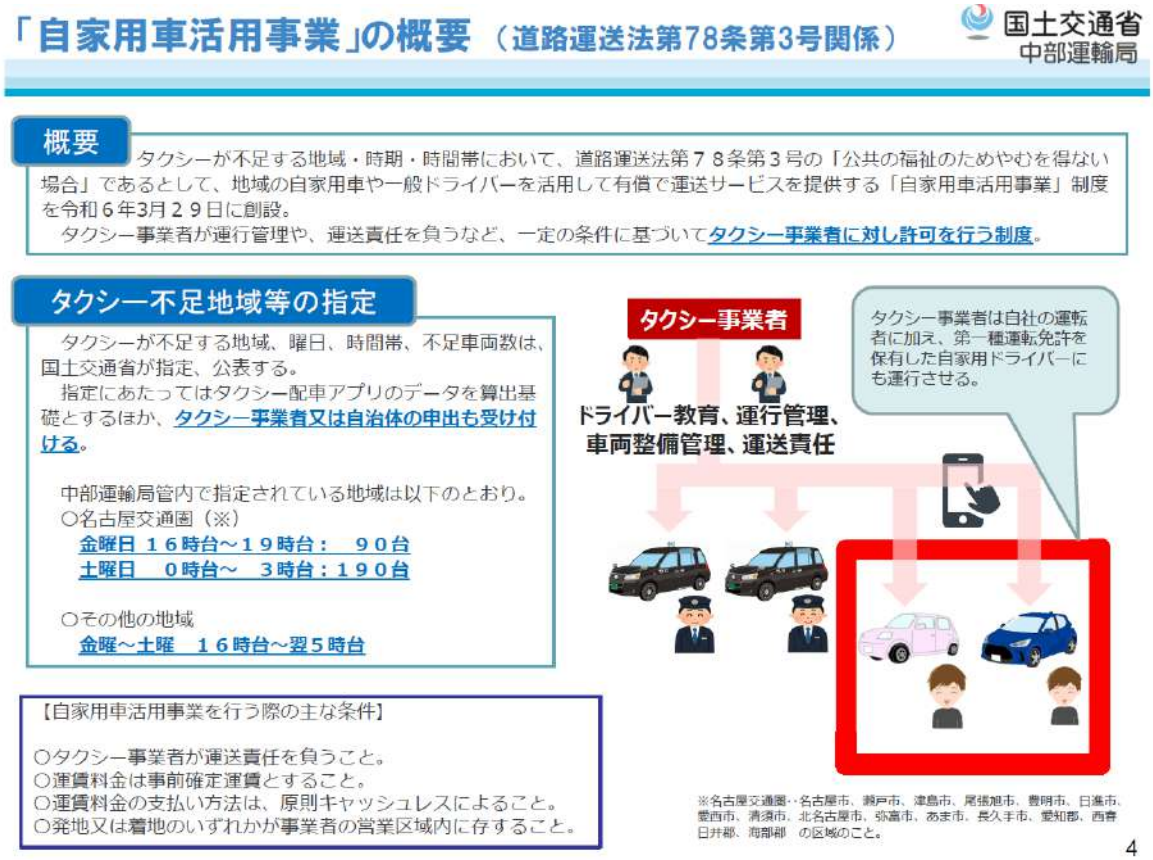
バス運転手の改善基準告示の変更概要

（資料：自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト（厚生労働省））

前述の通り、運転手不足の深刻化による地域の移動手段の確保が喫緊の課題となっていることから、政府から地域交通の「担い手」「移動の足」の不足に対応するため、「地域の自家用車・ドライバーの活用」、「自家用有償旅客運送制度の見直し」、「タクシー規制の緩和」が表明されました。

特に、「地域の自家用車・ドライバーの活用」にあたっては、タクシーが不足している「地域、時期、時間帯」を明確化・客観指標化し、そのデータに基づき、不足分を地域の自家用車・ドライバーを活用して運送サービス（タクシー事業の一環）を提供する取組となります。

2024（令和６）年４月から、東京都や愛知県等の一部地域において、一般ドライバーによる「ライドシェア」が導入されています。



地域の自家用車ドライバーの活用の概要

（資料：令和６年２月７日交通政策審議会令和５年度第１回自動車部会資料）

５－５　地域公共交通に関する法制度の改正

多治見市地域公共交通網形成計画の策定以降、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が 2020（令和２）年 11 月に施行され、「地域公共交通網形成計画」に代わり、地方公共団体が策定する「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

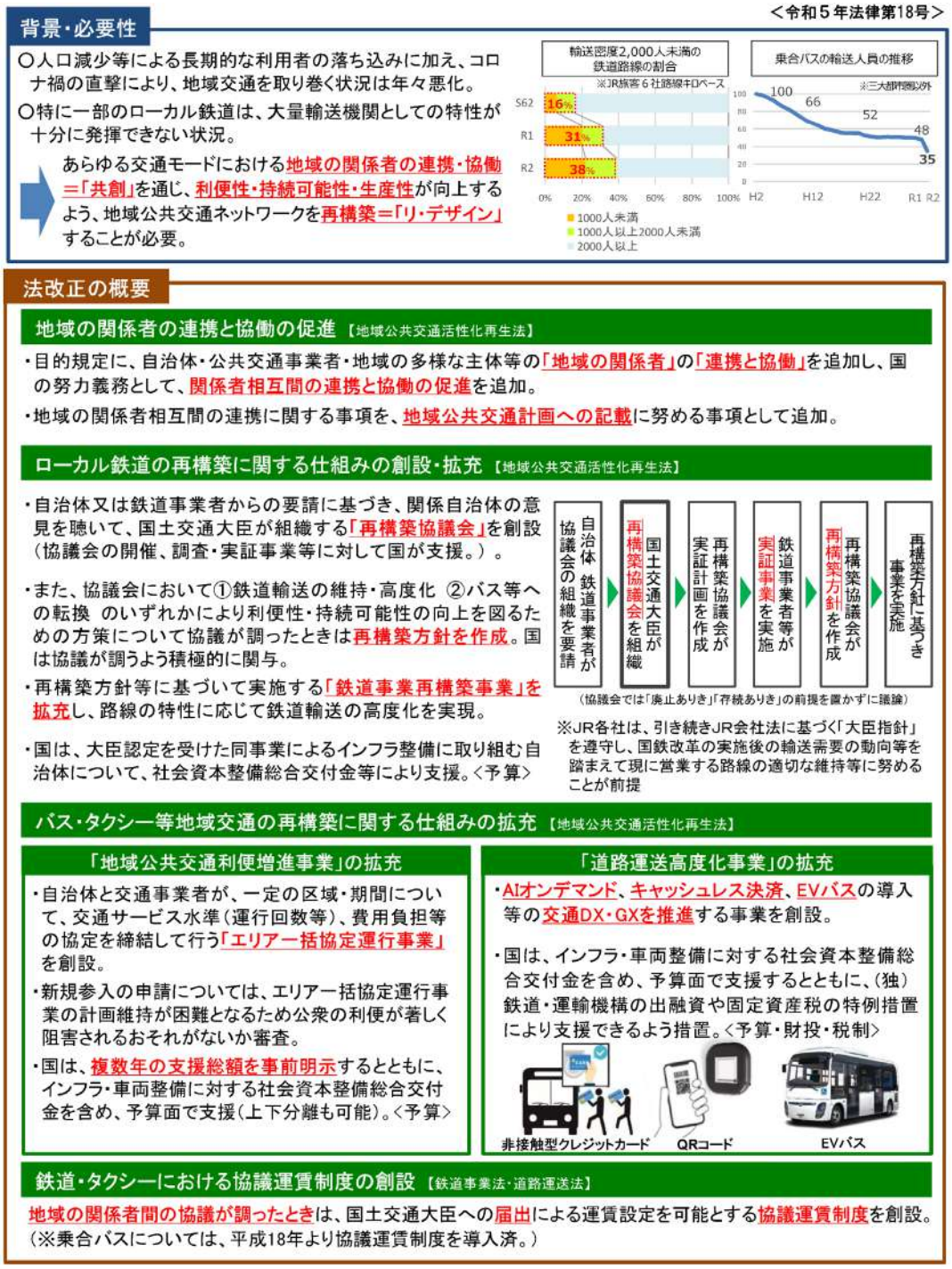
また、地域の移動ニーズにきめ細かく対応するため、「輸送資源の総動員による移動手段の確保」や「既存の公共交通サービスの改善の徹底」に関する取組が位置づけられています。

法改正（2020（令和２）年改正）の概要

（資料：国土交通省）

2023（令和５）年６月には、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を推進するための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が公布されました。

この法改正では、「地域の関係者の連携と共同の促進の位置づけ」や「鉄道及びタクシーにおける協議運賃制度の創設」、「バス・タクシー等の「交通 DX・GX」を推進する事業の創設」といった取組が位置づけられています。



法改正（2023（令和５）年改正）の概要

（資料：国土交通省）

５－６　新技術の導入をはじめとした交通 DX・GX の推進

公共交通分野においては、MaaS やオンデマンド交通、自動運転をはじめとした新技術の導入による新たなモビリティサービスの普及が取り組まれており、まちづくりや福祉、観光といった様々な分野との連携、官民の共創による「交通 DX・GX」が進められつつあります。

交通 DX・GX の推進により公共交通の利便性・持続可能性・生産性の向上により、今後加速する少子高齢化や運転手不足の解消が期待されています。

国土交通分野におけるデジタル実装に係る取組

（資料：国土交通省）

近年、全国各地で実証実験が進められている自動運転については、2023（令和５）年４月の改正道路交通法の施行により、ドライバーレス走行を可能とする自動運転レベル４が解禁されました。自動運転による公共交通サービスの提供により、公共交通空白地域の減少や運転手不足の改善等が期待されています。

５－７　持続可能な開発目標（SDGs）に向けた取組の推進

2015（平成 27）年に開催された「国連持続可能な開発サミット」において、誰一人取り残さない社会の実現を目指し、「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が採択され、17 の目標と 169 のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」が掲げられました。我が国においてもこの目標達成に向けた取組の方針が示されています。

本計画においても、誰もが安心して暮らせるまちづくりの実現に向けて、SDGs の考え方を踏まえた公共交通に関する取組の推進が求められています。

持続可能な開発目標（SDGs）の 17 の目標

（資料：外務省）

目　標	公共交通との関わり
3 すべての人に健康と福祉を	○公共交通は、高齢者や障害者、子ども等の交通弱者にとって重要な移動手段となっており、本市においても病院や福祉施設等への移動手段に活用されていることから、健康・福祉の視点においても、公共交通の充実（利便性・快適性の向上）を図り、移動しやすい公共交通体系を構築する必要があります。
11 住み続けられるまちづくりを	○ターゲット 11.2 として、「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障がい者、及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」ことが求められています。
13 気候変動に具体的な対策を	○国土交通省の統計等より、自動車での移動はバスの約 2.5 倍のCO_2（二酸化炭素）を排出するため、地球温暖化対策の視点においても、過度な自動車依存からの脱却を図り、CO_2（二酸化炭素）排出量の削減に取り組む必要があります。
17 パートナーシップで目標を達成しよう	○市民の身近な移動手段である公共交通を今後も維持・存続するためには、交通事業者だけの努力では限界があることから、市民、行政、交通事業者が互いに連携・協力し、「自分ごと」として捉えながら、積極的に利活用することが求められています。

SDGs の 17 の目標と公共交通との関わり

6　公共交通の課題の整理

今後の公共交通のあり方を検討する上で、対応すべき課題を以下のように整理します。

本市の公共交通を取り巻く現状

上位計画 からみる現状

・『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中心拠点と地域拠点が連携する「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す方針

公共交通の利用状況 からみる現状

①公共交通の分担率は３割程度
②路線バスはコロナの影響で４割程度減少。乗車率の低下や乗務員不足により、路線廃止や減便が進行し、路線維持が困難
③200 円バスは一定の利用はあるものの、利用者拡大に伸び悩む
④ききょうバス中心市街地線の利用は微増傾向だったが、コロナの影響で３割程度減少
⑤バスタクが 2022 年４月から本格運行を開始
⑥タクシーの利用は年々減少傾向にあり、運転手不足による朝の需要に対応難
⑦地域あいのりタクシー、小泉根本よぶくるバス等のデマンド交通が拡充の潮流

計画・事業評価 からみる現状

①事業の達成状況は、「多治見駅における案内の改善」、「片道定期券等の導入」、「企画乗車券」等の交通環境改善、利用促進策が未達成
②数値目標の達成状況は、「路線バス１便当たりの平均乗車人数」のみ達成、「市民１人当たりの公共交通利用回数」等は未達成

公共交通に関する市民ニーズ からみる現状

①免許返納支援制度の認知度：約３割
②家族の（からの）自家用車送迎：約４割
③送迎から公共交通への転換が不可能：約６割
④ききょうバス・東鉄バスの不満に思う理由：
　・自宅からバス停までの距離が遠い
　・目的地に路線が通っていない
　・運行本数が少ない
⑤公共交通の乗継実態：
　・多治見駅にて鉄道への乗継ぎが多い
⑥乗継ぎが不便と思う理由：
　・接続時間の悪さ　・待合環境の快適さ

公共交通を取り巻く社会動向 からみる現状

①2040（令和 22）年には高齢化率が約 40%。年少人口率は９％
②運転免許者数は 2019（令和元）年まで増加傾向。コロナの影響により 2020（令和２）年からやや減少傾向
③運転手不足が深刻化。また、運転手の長時間労働改善により公共交通サービスの縮小が想定
④地域交通法の改正により官民共創による公共交通の再構築が求められる
⑤MaaS やデマンド交通、デジタル技術活用が進展
⑥SDGs に配慮した交通まちづくりの推進

対応すべき課題

公共交通の「利便性向上」

課題１：中心拠点と地域拠点をつなぐ基幹的バス路線の維持・充実
課題２：郊外地域における移動手段の確保
課題３：広域的な移動手段である鉄道の維持
課題４：移動需要・利用実態に応じた路線バスの運行計画の見直し
課題５：鉄道、路線バスが運行しない地域における広域的な移動手段の確保
課題６：ききょうバス中心市街地線の的確なニーズ把握と運行
課題７：デマンド交通をはじめとする地域内交通の充足

公共交通の「利用促進」

課題８：利用実態に応じた 200 円バスの検証
課題９：交通結節点の改善による乗継利便性の向上
課題10：鉄道駅や主要施設での公共交通に関する情報発信の充実
課題11：公共交通の利用者拡大に向けた企画（勉強会・PR 方策）の検討
課題12：運転免許返納に関する各種支援制度の充実
課題13：通勤・通学時の自家用車送迎から公共交通への転換策の検討
課題14：公共交通が利用したくても利用できない要因の解消

官民・他分野等との「連携・共創」

課題15：官民共創による利便性・持続性のある公共交通サービスの研究・検証
課題16：行政・交通事業者の連携による運転手確保に向けた取組推進
課題17：ICT や AI 等の新技術の活用による使いやすいシステムの提供
課題18：まちづくり・観光等との他分野との連携による公共交通を利用したおでかけ機会の創出

第３章　多治見市地域公共交通計画の基本的な考え方

１　計画の基本方針

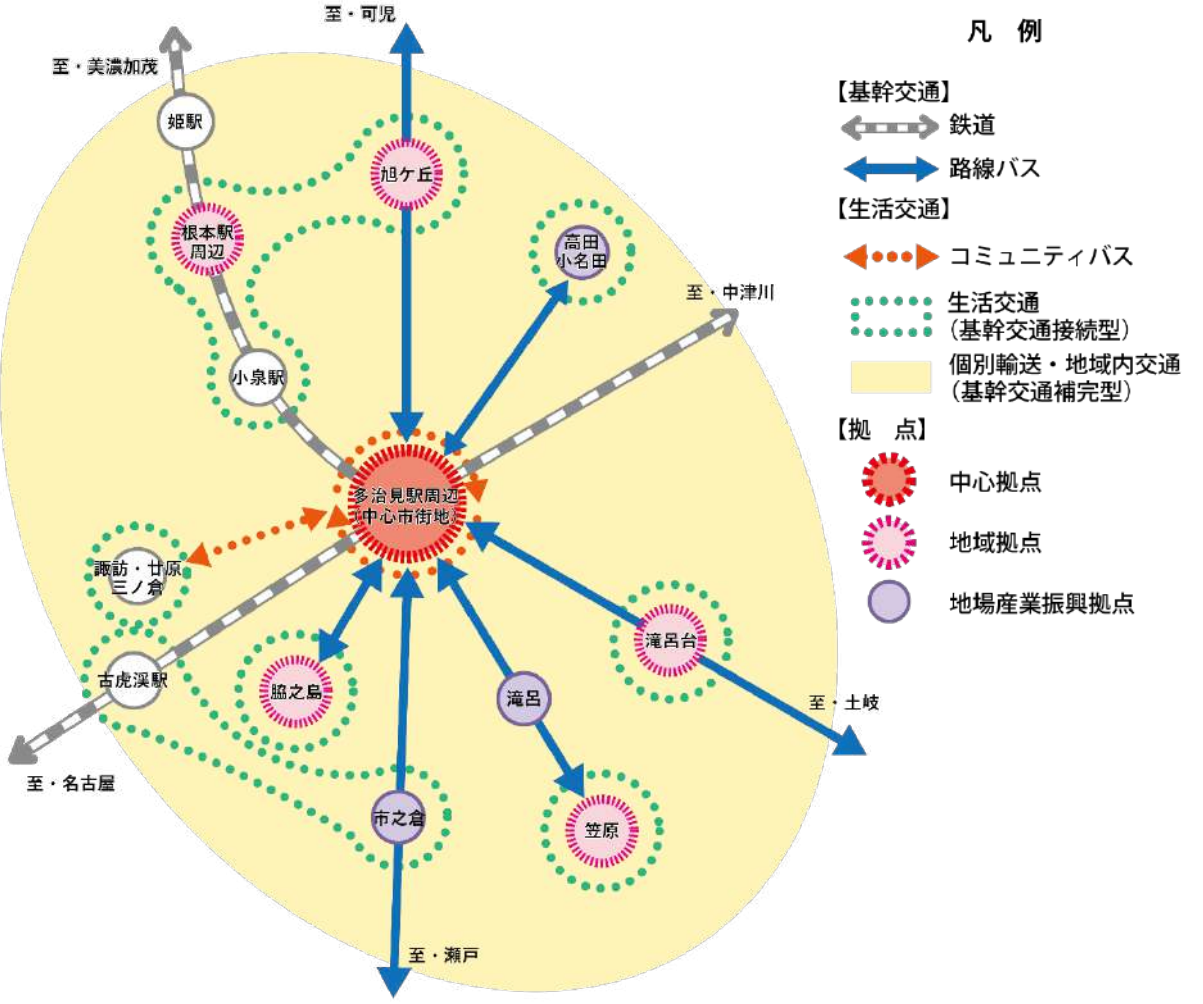
本計画は、「多治見市地域公共交通網形成計画」の考え方を踏襲し、以下のように基本方針及び目指す公共交通体系を定めます。

【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構築）
- 市・事業者・市民等の多様な関係者の協働・共創による利便性・持続可能性のある公共交通体系を目指し、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「基幹交通（鉄道及び路線バス）」、地域拠点内や拠点間をつなぎ主に市民の日常生活の移動を担う「生活交通（コミュニティバス、デマンド交通をはじめとした地域内交通）」、市民や来訪者の細やかな移動需要を担う「個別輸送（タクシー）」で公共交通体系を構築します。



多治見市が目指す公共交通体系

2　計画の目標

基本方針の実現に向け、公共交通の課題を踏まえて以下の目標を定めます。

公共交通の「利便性」の向上

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

- 他都市からの広域的な移動手段として鉄道の運行を維持するとともに、地域拠点と中心拠点をつなぐ移動手段として路線バスの利便性を確保・維持します。
- 通勤・通学手段として利用される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生活交通づくり

- 日常生活において、地域拠点や路線バスが運行しない地域からでも身近な施設へ気軽におでかけができるよう、コミュニティバスの利便性の確保・維持を図ります。
- 基幹交通（鉄道や路線バス）を確保・維持しながら、便利に各拠点間を移動できるよう、コミュニティバスやデマンド交通をはじめとする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、移動手段を確保・維持します。
- 基幹交通からコミュニティバスへの乗継ぎ・乗換えを便利に、快適に行えるサービスを提供します。

公共交通の「利用促進」

目標４　分かりやすく・使いやすい交通環境づくり

- 公共交通に関わる関係者が互いに協力し、公共交通の利用促進・普及啓発活動に取り組むことで、公共交通に関する市民意識の醸成を図ります。
- 鉄道駅や主要施設等において、公共交通に関する案内や情報を積極的に発信し、分かりやすく利用しやすい交通環境を構築します。
- バス停の改善や交通結節点の機能強化による乗継ぎ・待合環境の充実を図ります。

また、公共交通の利便性向上、公共交通の利用促進を「官民・他分野との連携・共創」、「新技術の導入活用」により支え、持続可能な公共交通サービスの提供を図るため、以下の目標を定めます。

官民・他分野との「連携・共創」・「新技術の導入活用」

目標５　持続可能な公共交通サービスの提供

- 官民共創による新たなモビリティサービス・システムの導入など、市民や来訪者の利便性、公共交通の持続性を踏まえた公共交通サービスの提供を目指します。
- 事業者が互いに協力・連携できる機会を創出し、持続性のある公共交通ネットワークの形成を目指します。
- まちづくり・観光・福祉分野の他分野との共創により、公共交通を活用したおでかけ機会の創出を図ることで、公共交通の利用の増加を目指します。
- ICT や AI をはじめとする新技術の活用により、公共交通の利便性・持続性向上を図ります。

3　目標を達成するために行う事業

3－1　事業一覧

本計画の目標を達成するために行う事業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	
１－１	鉄道の運行	JR 中央線、JR 太多線の運行
１－２	基幹的バス路線の確保・運行	路線バスの運行及びサービス水準の確保
目標２	郊外地域と各拠点をつなぐ生活交通づくり	
２－１	自主運行バスの運行	諏訪線の運行、必要な地域での検討
２－２	地域内交通の運行と支援	バスタク、地域あいのりタクシーの運行と補助金交付
２－３	デマンド交通の運行と支援	よぶくるバス等のデマンド交通の必要な地域での検討
２－４	地域内交通の導入支援	市による地域内交通の導入支援
目標３	中心拠点内を快適に移動できる公共交通づくり	
３－１	生活に必要な中心市街地線の運行	ききょうバス（前山、坂上、宝町の３ルート）の運行と運行改善
３－２	乗継利便性の向上	基幹交通と生活交通の乗継利便性の向上
目標４	分かりやすく・使いやすい交通環境づくり	
４－１	安全なバス待合空間の確保	バス停等の改善による安全性・利便性確保
４－２	公共交通のバリアフリー化	ノンステップバスや UD タクシーの導入拡大
４－３	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
４－４	分かりやすい公共交通情報の提供	公共交通マップや時刻表、GoogleMap 等対応による情報提供
４－５	学生を対象とした利用促進	学生を対象とした片道定期券等の導入
４－６	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
４－７	子どもを対象とした利用促進	園児や小学生を対象とした公共交通イベントの開催

目標５	持続可能な公共交通サービスの提供	
５－１	自動運転（レベル４）の実現に向けた調査・導入調整	県と連携した自動運転に係る調査・研究の実施
５－２	運転手確保に向けた支援	交通事業者、県等と連携した運転手の確保支援
５－３	新技術を活用した MaaS（予約・決済方法等）の導入検討	スマートフォンを活用した非接触型の予約・決済システムの導入検討
５－４	観光・イベントと連携したおでかけ機会の創出	既存の交通手段を活用した企画乗車券の導入

３－２　事業概要

各目標の達成に向けて実施する事業の概要は以下のとおりです。

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

１－１　鉄道の運行

【概要・目的】

都市間の移動手段となる鉄道(JR 中央線及び JR 太多線)について、基幹交通として位置づけ、その運行を継続します。

JR 中央線

【実施主体】東海旅客鉄道株式会社

１－２　基幹的バス路線の確保・運行

【概要・目的】

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構築に向け、地域拠点と中心拠点をつなぐ以下のバス路線について、基幹的バス路線として位置づけます。

これらのバス路線は、通勤・通学等の需要に対する運行サービスの中心的な交通機関であり、「市民の足」としてサービスの提供を確保・維持していきます。

路線バス（東鉄バス）

■基幹的バス路線一覧

方　面	路 線 名	方　面	路 線 名
桜ケ丘ハイツ	桜ケ丘ハイツ線	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
市之倉	多治見西部線 （下半田川系統）		瑞浪＝東駄知＝多治見線
ホワイトタウン	多治見西部線 （ホワイトタウン系統）	高田小名田	小名田線

■維持するサービス水準：１日あたり片道 20 本以上

【実施主体】バス事業者／多治見市

目標２　郊外地域と各拠点をつなぐ生活交通づくり

２－１　自主運行バスの運行

【概要・目的】

市域南西部の諏訪・三の倉・廿原地区から中心市街地へ移動できる生活交通として、「自主運行バス諏訪線」を運行します。

沿線地域や施設利用の状況、利用実態等を踏まえ、必要に応じて運行の見直し・改善を図ります。

自主運行バス諏訪線

【実施主体】多治見市／バス事業者

２－２　地域内交通の運行と支援

【概要・目的】

市域北部の郊外地域から中心市街地へ移動できる生活交通を確保するため、タクシーを活用した「バスタク」を運行します。また、沿線地域や施設利用の状況、利用実態等を踏まえ、必要に応じて運行の見直し・改善を図ります。

郊外地域において高齢者等の通院や買い物等の日常生活における移動手段として、地域（区・町内会等）が主体となり運行する「地域あいのりタクシー」の支援を実施します。

また、地域あいのりタクシーが使いやすいものとなるよう、地域・タクシー事業者と協議を行いながら、必要に応じて制度の見直しを行います。

バスタク

地域あいのりタクシー

■地域あいのりタクシーの導入地区一覧

導入地区	
①第 26 区（池田町）	⑨第 20 区（高田町）
②根本ステーションパーク自治会	⑩第 21 区（小名田町）
③廿原町内会	⑪第 49 区（東山）
④12 丁目滝呂台自治会（第 40 区）	⑫第 1 区（生田町、東町、山吹町）
⑤滝呂台グリーンビレッジ自治会（第 40 区）	⑬市之倉ハイランド自治会
⑥第 48 区（笠原町平園）	⑭第 31 区（旭ケ丘 1 ～ 8 ）
⑦第 30 区（南姫）	⑮第 29 区（滝呂町）
⑧第 50 区（小名田町小滝）	⑯諏訪町

※⑨～⑪は「共栄地域福祉協議会（ふれあい共栄）」が申請団体となっている。

【実施主体】多治見市／地域住民／タクシー事業者

２－３　デマンド交通の運行と支援

【概要・目的】

基幹交通への接続、中心市街地への移動手段として運行するデマンド交通について、市民の日常生活を支える生活交通として位置づけます。

地域の移動ニーズや利用実態等を踏まえ、交通事業者と協議しながらデマンド交通の検討を図り、自家用車に頼らなくても移動できる交通環境づくりを行います。

小泉根本よぶくるバス

■デマンド交通の概要

名称	運行主体	運行エリア
市之倉トライアングルバス	㈱コミタク モビリティサービス	市之倉町全域―中心市街地等
古虎渓よぶくるバス		市之倉ハイランド―古虎渓駅
小泉根本よぶくるバス		小泉―根本―市街地間

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／地域住民

２－４　地域内交通の導入支援

【概要・目的】

市内を運行する公共交通の現状を踏まえつつ、郊外地域と各拠点をつなぐ生活交通を確保するため、自家用車に頼らなくても便利に移動できる地域内交通の導入支援を行います。

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、地域の実情に応じた移動手段として導入を進めます。

また、有償運送については、これを運営する団体等に対して指導・助言を行います。

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／地域住民

目標３　中心拠点内を快適に移動できる公共交通づくり

３－１　生活に必要な中心市街地線の運行

【概要・目的】

鉄道や路線バスといった基幹交通から乗り継いで中心拠点や観光拠点内を快適に移動できる手段として「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ルートを見直し、改善を図ります。

ききょうバス中心市街地線（坂上ルート）

■ききょうバス中心市街地線の概要

ルート名	目的	主な停車地
前山ルート	生活	バロー多治見店、市民病院、JA とうと本店
坂上ルート	生活	郵便局、ハローワーク、市役所、養生公民館、星ケ台
宝町ルート	生活	ピアゴ多治見店、総合福祉センター、ゲンキー多治見西店

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者

３－２　乗継利便性の向上

【概要・目的】

JR 線の時刻表にあわせ、便利に乗継ぎができるよう路線バスやききょうバス中心市街地線の運行時間の設定や運賃の改定を実施します。また、路線バスから自主運行バス諏訪線やききょうバス中心市街地線への乗継ぎについてのサービス（乗継券）を継続します。

JR 線、路線バスからききょうバスや地域内交通への乗継ぎを促進するために、イベントや様々な媒体での周知・啓発等の取組を実施します。

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／地域住民

目標４　分かりやすく・使いやすい交通環境づくり

４－１　安全なバス待合空間の確保

【概要・目的】

基幹的バス路線のバス停のうち、幅員の狭い道路などに設置されたバス停については、安全なバス待合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。

【実施主体】多治見市／バス事業者／警察／地域住民

安全なバス待合空間を確保した
モザイクタイルミュージアムバス停

４－２　公共交通のバリアフリー化

【概要・目的】

バスについては、高齢者や障がいのある方など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。

タクシーについては、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（UD タクシー）を順次導入します。

【実施主体】バス・タクシー事業者／多治見市

ノンステップバス車両

UD（ユニバーサルデザイン）タクシー

４－３　多治見駅における案内の改善

【概要・目的】

多治見駅において、鉄道とバスの乗継ぎ、バス同士の乗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、公共交通に関する案内の改善を図ります。

【実施主体】多治見市／多治見市観光協会
　　バス・タクシー事業者

路面案内表示の事例（松本市）

4－4　分かりやすい公共交通情報の提供

【概要・目的】

市内の公共交通サービスをまとめた「公共交通マップ・時刻表」や目的に応じて活用できる「目的別時刻表」などを作成し、積極的に公共交通の情報を市民及び利用者に提供します。

また、交通 DX の進展を踏まえ、市内の公共交通が便利に利用できるよう交通事業者と連携したデータ整備・システム構築を検討します。

バス利用検索システム（資料：刈谷市）

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者

4－5　学生を対象とした利用促進

【概要・目的】

通勤・通学時間帯の市内道路の渋滞緩和策として、学生に対し公共交通機関の利用を促進するため、バス運賃の学生割引や片道定期券等の施策を検討・実施します。

【実施主体】バス・タクシー事業者／多治見市

4－6　高齢者を対象とした利用促進

【概要・目的】

高齢者の日常生活での移動手段として、また高齢者の運転免許証返納後の代替手段として路線バス等の地域交通の利用を促進するため、200 円バスの代替事業として高齢者の公共交通利用促進事業を実施します。

また、バスの乗り方教室や免許返納運賃割引制度の周知・啓発を行います。

高齢者向けバス乗り方教室
（資料：名鉄バス）

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／多治見市悠光クラブ連合会

4－7　子どもを対象とした利用促進

【概要・目的】

幼児、小学生や中学生を対象に公共交通機関を利用する機会を提供し、将来的に公共交通を利用してもらうためのイベント等を開催します。

【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・小中学校

目標５　持続可能な公共交通サービスの提供

５－１　自動運転（レベル４）の実現に向けた調査・導入調整

【概要・目的】

持続可能な公共交通を確保し、市民や利用者に使ってもらえるサービスを提供し続けるため、岐阜県と連携しながら、自動運転について基礎調査、実証実験を行い、自動運転（レベル４）の導入を検討します。また、自動運転における貨客混載についても調査・研究を実施します。

【実施主体】岐阜県／多治見市／バス・タクシー事業者／企業／地域住民

岐阜市自動運転バス
（資料：岐阜市）

５－２　運転手確保に向けた支援

【概要・目的】

バスやタクシーをはじめとする公共交通の運行を維持するため、県・関係自治体やバス事業者、タクシー事業者と連携した運転手確保支援を実施します。また、ライドシェア（自家用車活用事業）について事業者との情報共有、導入となる場合の準備・対応を実施します。

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者

運転手の就職説明会

５－３　新技術を活用した MaaS（予約・決済方法等）の導入検討

【概要・目的】

市民の日常生活における利便性･快適性の向上を図るため、交通事業者や企業等と連携して、デジタル技術を活用したモビリティサービス・システムなど、本市に適した MaaS の研究を進め、導入を推進します。また、スマートフォン等を活用した非接触型の予約・決裁システム、全国交通系 IC カードや QR コード、クレジットカード決済等のキャッシュレス対応が可能な決済方法等の導入を進めます。

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／企業

５－４　観光・イベントと連携したおでかけ機会の創出

【概要・目的】

市内の観光施設や地域主催のイベント等と連携しながら、既存の公共交通の利用促進を図り、市民のおでかけ機会の創出、市外からの来訪者増加を目指すため、企画乗車券等の事業を実施します。

【実施主体】多治見市／バス・タクシー事業者／企業/各種団体

路線バスを活用したバスパックの事例
（資料：八戸市）

３－３　実施スケジュール

各事業の実施スケジュールは以下のとおりです。

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		2024（R6）年度	2025（R7）年度	2026（R8）年度	2027（R9）年度	2028（R10）年度
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						
1-1 鉄道の運行	東海旅客鉄道㈱	●	―	―	―	●
1-2 基幹的バス路線の確保・運行	バス事業者/市	●	―	―	―	●
目標２　郊外地域と各拠点をつなぐ生活交通づくり						
2-1 自主運行バスの運行	市/バス事業者	●	―	―	―	●
2-2 地域内交通の運行と支援	市/住民/タクシー事業者	●	―	―	―	●
2-3 デマンド交通の運行と支援	市/バス・タクシー事業者/住民	●	―	―	―	●
2-4 地域内交通の導入支援	市/バス・タクシー事業者/住民	●	―	―	―	●
目標３　中心拠点内を快適に移動できる公共交通づくり						
3-1 生活に必要な中心市街地線の運行	市/バス・タクシー事業者	●	―	―	―	●
3-3 乗継利便性の向上	市/バス・タクシー事業者/住民	●	―	―	―	●
目標４　分かりやすく・使いやすい交通環境づくり						
4-1 安全なバス待合空間の確保	市/バス事業者/警察/住民	●	―	―	―	●
4-2 公共交通のバリアフリー化	バス・タクシー事業者/市	●	―	―	―	●
4-3 多治見駅における案内の改善	市/観光協会/バス・タクシー事業者			●	―	●
4-4 分かりやすい公共交通情報の提供	市/バス・タクシー事業者	●	―	―	―	●
4-5 学生を対象とした利用促進	バス・タクシー事業者/市	●	―	―	―	●
4-6 高齢者を対象とした利用促進	市/バス・タクシー事業者/多治見市悠光クラブ連合会	●	―	―	―	●
4-7 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・小中学校	●	―	―	―	●
目標５　持続可能な公共交通サービスの提供						
5-1 自動運転（レベル４）の実現に向けた調査・導入調整	県/市/バス・タクシー事業者/企業/住民	●	―	―	―	●
5-2 運転手確保に向けた支援	市/バス・タクシー事業者	●	―	―	―	●
5-3 新技術を活用した MaaS（予約・決裁方法等）の導入検討	市/バス・タクシー事業者/企業	●	―	―	―	●
5-4 観光・イベントと連携したおでかけ機会の創出	市/バス・タクシー事業者/企業/各種団体	●	―	―	―	●

第４章　計画の推進方策

１　評価指標の設定

計画の５つの目標に応じ、以下のように評価指標を設定します。

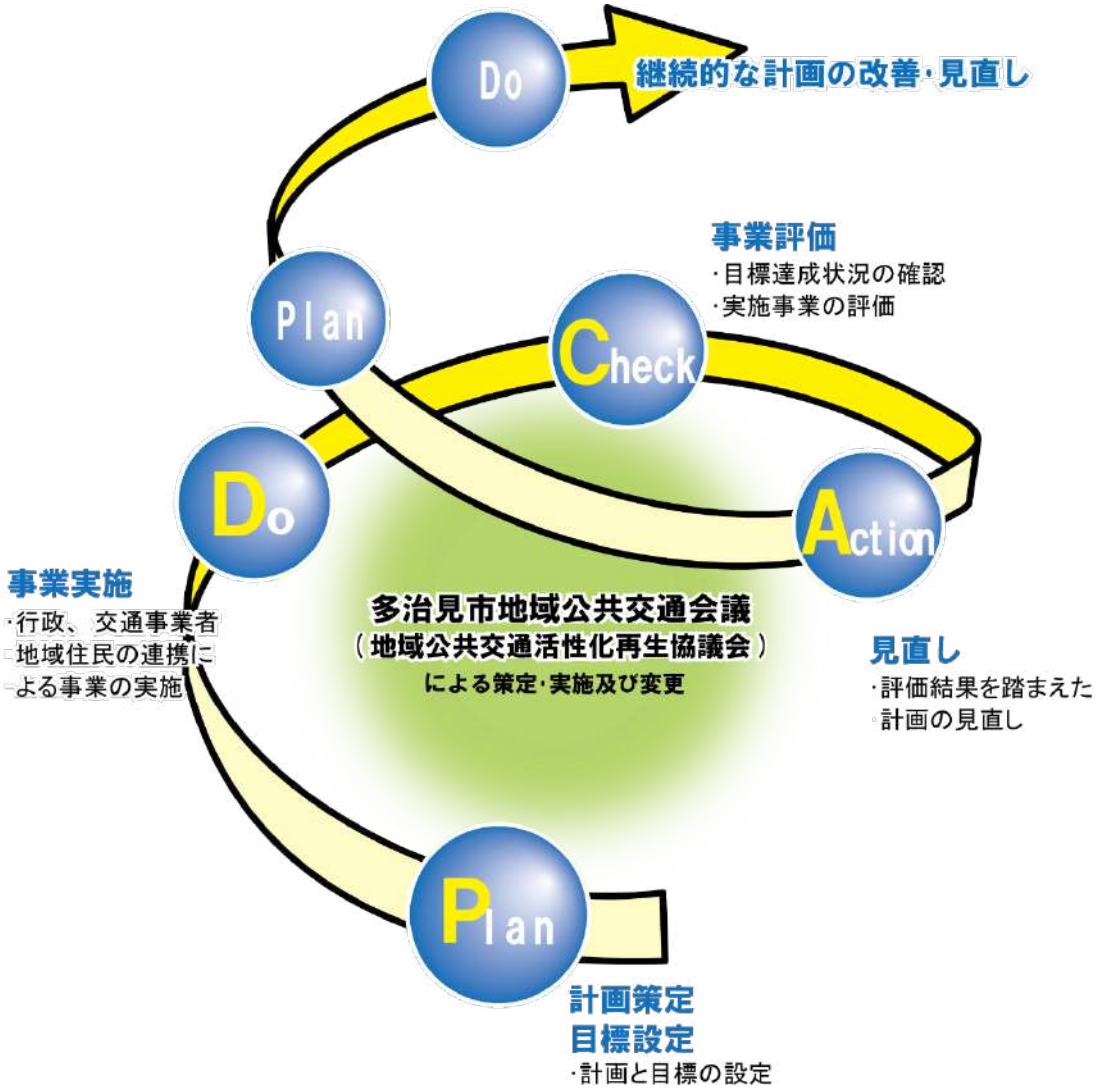
【計画の基本方針】自家用車に頼らなくても移動できる公共交通体系づくり

計画の目標	評価指標
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】 **中心拠点と地域拠点をつなぐ公共交通軸** 拠点間の公共交通ネットワークの維持・構築に向け、中心拠点と地域の拠点をつなぐ公共交通軸を維持します。 【現在】2023(R5)年度：**8 軸** 【目標】2028(R10)年度：**8 軸 を維持**
目標２ 郊外地域と各拠点をつなぐ生活交通づくり	【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、地域や民間事業者と連携してデマンド交通等の導入支援を図り、地域内交通の充実を目指します。 【現在】2023(R5)年度：**16 地区** 【目標】2028(R10)年度：**17 地区 以上**
目標３ 中心拠点内を便利に移動できる公共交通づくり	【評価指標３】 **ききょうバス中心市街地線の乗車人数** ききょうバス中心市街地線は、多くの市民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】2023(R5)年度：**約 265 人/日** 【目標】2028(R10)年度：**約 345 人/日**
目標４ 分かりやすく・使いやすい交通環境づくり	【評価指標４】 **市民１人あたりの公共交通利用回数** 持続可能な公共交通サービスの提供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、ききょうバス、地域内交通）の利用回数の増加を目指します。 【現在】2023(R5)年度：**約 66 回/年** 【目標】2028(R10)年度：**約 88 回/年**
目標５ 持続可能な公共交通サービスの提供	【評価指標５】 **新たな公共交通サービス（MaaS 等）の導入数** キャッシュレス決済や非接触型の電子予約・決済システム等の新たな公共交通サービスの導入し、利便性・快適性のある持続可能な公共交通サービスの提供を目指します。 【現在】2023(R5)年度：**1 件** 【目標】2028(R10)年度：**5 件**

2　計画の推進体制

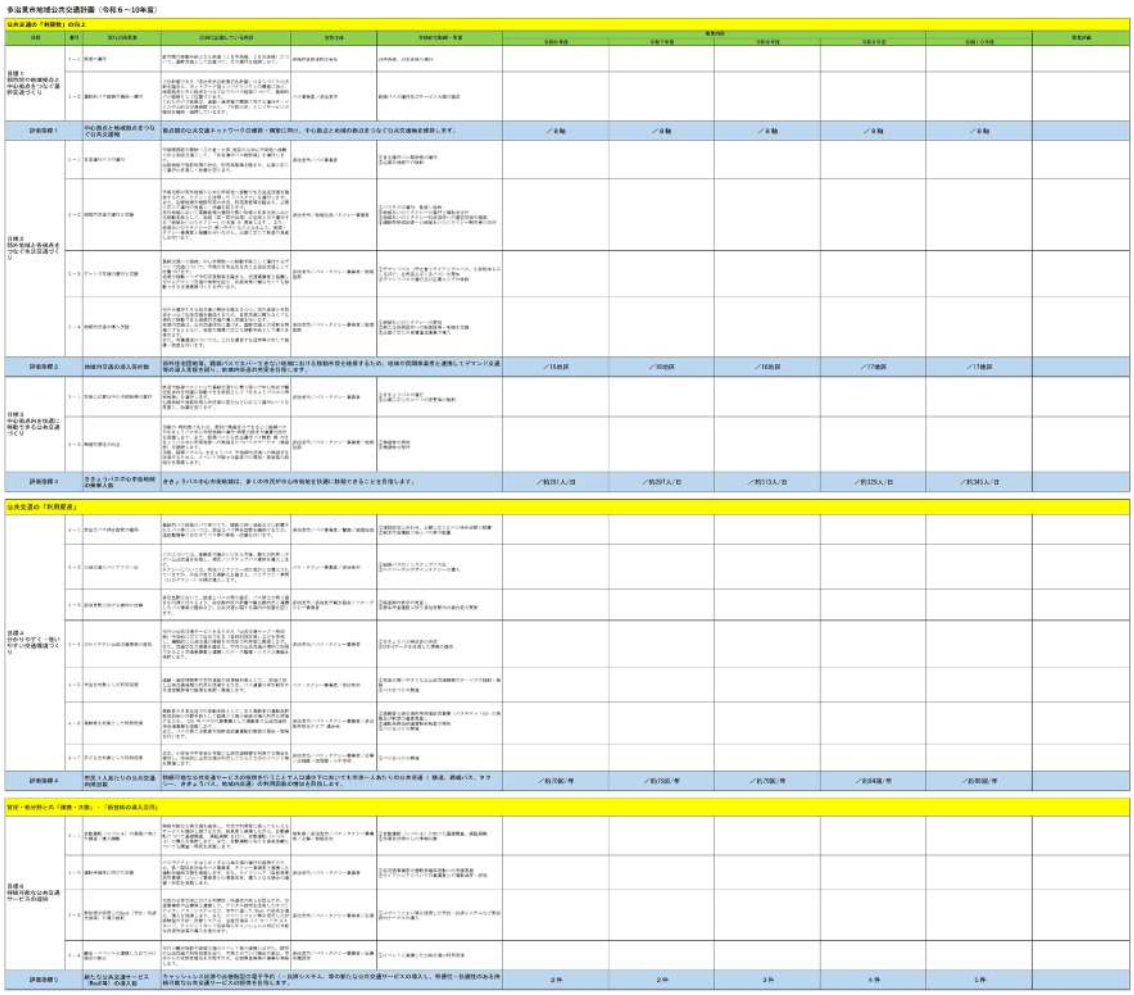
本計画は、市民、交通事業者、行政等で構成される「多治見市地域公共交通会議」において、様々な意見を反映しながら推進します。

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、多治見市地域公共交通会議を毎年開催し、計画の進捗状況の確認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。



3　進捗管理・評価スケジュール

以下に示す「多治見市地域公共交通計画 評価シート」に基づき、各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（2028（令和 10）年度）には、評価指標及び数値目標の達成状況に基づき、計画の評価を実施します。計画及び事業の評価スケジュールは以下のとおりです。



多治見市地域公共交通計画　評価シート

計画最終年度（2028（令和 10）年度）までの評価スケジュール

	R 6 (2024)	R 7 (2025)	R 8 (2026)	R 9 (2027)	R10 (2028)
各事業の実施（Do）	●	●	●	●	●
各事業の進捗状況・効果の把握・検証（Check）					
乗降調査・OD 調査	●	●	●	●	●
事業の評価・検証	●	●	●	●	●
事業の見直し・改善（Action）	○	○	○	○	○
公共交通に関する市民アンケート	―	―	―	●	―
地域公共交通計画の改訂（Plan）	―	―	―	―	●

※「●」：実施、「○」：必要に応じて実施

（参考）地域公共交通に係る用語解説

■あ行

ICT	Information and Communication Technology（情報通信技術）の略称で、情報・通信に関する技術の総称。通信技術を使って人と人、人とインターネットが繋がる技術。
アクセス	情報に対する操作や交通手段の連絡等の総称。目的地への交通手段（道路網や公共交通等）による接近や利便性のこと。
AI	学習・推論・判断といった人間の知能のもつ機能を備えた人工知能のこと。

■か行

公共交通空白地域	一定の距離に鉄道駅やバス停などがない地域。多治見市では、道路幅員が狭く、バス車両等が走行できない公共交通の駅勢圏（鉄道駅から半径800m）、バス停圏（バス停から半径300m）から離れた地域を指す。
交通結節点	鉄道やバスなど、異なる交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。移動の一連の動きの中のひとつの重要な要素であり、「つなぐ空間」と「たまる空間」の役割がある。具体的には鉄道駅やバスターミナルなど。
交通弱者	自分で自動車を運転できない高齢者、障がい者など、交通手段に制約がある人。

■さ行

GX	グリーントランスフォーメーションの略称。化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のこと。
自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのこと。
自動運転	運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作の全てを代替して行い、車両を自動で走らせること。 我が国では、レベル１（運転支援）からレベル５（完全自動運転）までの５つのレベルに分かれて取組が進められており、多治見市近隣では、岐阜市においてレベル２（運転手が搭乗し常に安全監視を行う）が通年運行を実施、福井県永平寺町においてレベル４（特定条件下における完全自動運転）が実施されている。
人口ビジョン	第８次総合計画を実施することで実現させる人口の目標値。まち・ひと・しごと創生法第10条第２項第１号に掲げる人口の目標。
新型コロナウイルス	正式には「COVID-19」という。2020（令和２）年に入ってから世界中で感染が拡大し、パンデミックをもたらした。３密（密閉・密集・密接）の回避により、住まい方や働き方等の生活様式に大きな変化をもたらした。

■さ行

総合計画	総合的かつ計画的に市政を運営するために定める本市の最上位の計画。 多治見市では、2024（令和６）年に「第８次多治見市総合計画」を策定し、「市民が主役！躍動するまち 多治見」を目指すまちの姿として掲げ、政策を進めている。

■た行

地域公共交通網形成計画	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第５条第１項に基づいて地方公共団体が作成する、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画。 ※2020（令和２）年の法改正により、新たに「地域公共交通計画」が法定計画として位置づけられた。
地域内交通	多治見市において、郊外地域（既成市街地・住宅団地）と交通結節点をつなぎ日常生活圏の移動を確保する交通手段
地域福祉協議会	住民参加の福祉活動の推進、身近な場所での相談・福祉サービスの提供、地域の連絡調整強化などを目的に設置された、地域住民の運営による協議会。
DX	デジタルトランスフォーメーションの略称。データやデジタル技術の普及・拡大により、インターネットやソフトウェアといった技術革新が急速に進んでおり、これまでの現実空間を前提とした物事が効率化し、さらに抜本的に変革すること。
デジタル田園都市国家構想	「全国どこでも誰もが便利で快適に暮らせる社会」を目指して、デジタル技術の活用により、地域の個性を活かしながら、地方の社会課題の解決、魅力向上のブレイクする―を実現し、地方活性化を加速化するという構想。
デマンド（型）交通	路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。 本市では、「小泉根本よぶくるバス」、「市之倉トライアングルバス」、「古虎渓よぶくるバス」が運行している。
都市計画マスタープラン	正式には「市町村の都市計画に関する基本的な方針」といい、略称は「都市マス」といわれる。市が創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めたもの。 多治見市では、2020（令和２）年に「第３次都市計画マスタープラン」を策定し、『人と地域のつながりを生み出す、「ネットワーク型コンパクトシティの実現」～共につくる。まるごと元気！多治見～』をまちづくりの基本理念として掲げ、まちづくりを進めている。

■な行

ネットワーク型コンパクトシティ	中心地域と郊外地域に拠点を設け、各拠点に住居や都市機能を集約させるとともに、拠点間やその他の地域をバスなどの公共交通で結ぶまちの形態。

■は行

バリアフリー	障がいのある方にとって障壁（バリア）となる段差をなくしたり、手すりやスロープ、点字ブロックの設置等を進め、だれでも快適に暮らせる建物、まちづくりを行うこと。また、段差など物理的な障壁のほか、心理的、制度的な障壁も含めた全ての障壁の除去という意味でも用いられる。

■ま行

MaaS	Mobility as a Service の略称。地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに対して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決裁等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。
まち・ひと・しごと創生総合戦略	まち・ひと・しごと創生に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための計画。
モビリティ	移動すること。移動手段。

■や行

UD タクシー	UD（ユニバーサルデザイン）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいタクシー車両のことを指す。特徴としては、縦にも横にもゆとりのある車内空間や、乗降用のステップや手すりの装備等が挙げられる。

■ら行

ライドシェア	タクシー配車アプリ等のプラットフォームを介して、時間と車が空いている一般のドライバーが、移動サービスを求める乗客に対して、移動サービスを提供する新たな交通サービスのこと。 我が国においては、2024（令和６）年４月より日本版ライドシェア（自家用車活用事業）が解禁され、タクシーが不足する地域や時期、時間帯において、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して行う有償運送が可能となった。
立地適正化計画	都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づいて市町村が作成する、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るための計画。

多治見市地域公共交通計画

令和６（2024）年８月発行

編集・発行　多治見市　都市計画部　都市政策課
〒507-8703　岐阜県多治見市日ノ出町２丁目 15 番地
TEL　0572-22-1321
FAX　0572-25-6436
URL　https://www.city.tajimi.lg.jp
E-Mail　tosisei@city.tajimi.lg.jp