

パブリック・コメント実施前の計画素案と計画（令和6年8月版）との変更点

ページ	変更後	変更前	変更理由
1	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。	そこで、これまで多治見市地域公共交通網形成計画で取り組んできた方針や事業を継承しつつ、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。	「多治見市総合交通戦略」の取組みについても、今回の計画において継続して取り組んでいく部分があるため、下線部を追加しました。
2	① 本計画は、「第8次多治見市総合計画」や「 <u>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</u> 」、「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。 ② 図)多治見市地域公共交通計画の位置づけ 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における役割	① 本計画の区域は、「第8次多治見市総合計画」や「 <u>第2期多治見市まち・ひと・しごと創生総合戦略(第2次改訂版)</u> 」、「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。 ② 図)多治見市地域公共交通計画の位置づけ 第2期多治見市まち・ひと・しごと創生総合戦略(第2次改訂版)における役割	「第2期多治見市まち・ひと・しごと創生総合戦略(第2次改訂版)」を「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」に改訂し、令和6年度から計画が開始されたため、修正しました。
4	①5-2 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、 <u>第8次多治見市総合計画</u> 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。	①5-2 第2期多治見市まち・ひと・しごと創生総合戦略 本計画は、 <u>第7次多治見市総合計画</u> 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、「安全・安心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。	上記の改訂に加え、多治見市総合計画も令和6年度から「第8次」となったため、「第7次」を「第8次」に修正しました。

	②表) 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	②表) 第2期多治見市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要	
12	図) 本市の公共交通ネットワーク(2024(令和6)年4月現在) <u>最新の路線図に更新</u>	図) 本市の公共交通ネットワーク(2024(令和6)年4月現在)	最新の路線図に更新しました。
13	図) 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) <u>最新の路線図に更新</u>	図) 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)	最新の路線図に更新しました。
29	表) 【評価指標4】市民1人当たりの公共交通利用回数 最終評価(2023(令和5)年度): <u>約66回/年</u>	表) 【評価指標4】市民1人当たりの公共交通利用回数 最終評価(2023(令和5)年度): 調査中	第1回会議後に令和5年度の実績値が出たため記載しました。
34	図) 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 <u>最新版に更新</u>	図) 人口分布推計(100メッシュ) 出典: 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メッシュを基に作成	多治見市立地適正化計画で使用した最新版の図に更新しました。
44	図) 多治見市が目指す公共交通体系 <u>コミュニティバス「自主運行バス諏訪線」を追加</u>	図) 多治見市が目指す公共交通体系	コミュニティバス「自主運行バス諏訪線」が図から漏れていたため追加しました。
49	①表) ■デマンド交通の概要 市之倉トライアングルバスの運行エリアの「 <u>市之倉全域ー中心市街地等</u> 」 ②また、 <u>自家用有償旅客運送</u> については、これを運営する団体等に対して指導・助言を行うとともに、 <u>必要に応じて導入を図ります。</u> ③実施主体に「自家用有償旅客運送事業者」を追加	①表) ■デマンド交通の概要 市之倉トライアングルバスの運行エリアの「 <u>市之倉ハイランドー中心市街地等</u> 」 ②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。	①運行エリアが誤っていたため修正しました。 ②③道路運送法施行規則第51条の7第2号の規定により、地域公共交通計画に定める必要があるため修正、追加しました。

55	<p>【評価指標4】</p> <p>市民1人あたりの公共交通利用回数</p> <p>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。</p> <p>【現在】2023(R5)年度 【目標】2028(R10)年度</p> <p>約 66 回/年 約 88 回/年</p>	<p>【評価指標4】</p> <p>バスまつりの来場者数</p> <p>バスまつり等のイベントを通して、市民や利用者を対象とした公共交通の利便性・快適性の普及啓発を図り、公共交通の理解・認知度の向上、利用回数の増加を目指します。</p> <p>【現在】2023(R5)年度 【目標】2028(R10)年度</p> <p>589 人 700 人</p>	<p>目標4に対する適切な評価指標4を設定するため、「評価指標4:バスまつりの来場者数」を元々評価指標5に位置付けていた「市民1人あたりの公共交通利用回数」に置き換えました。</p>
55	<p>【評価指標5】</p> <p>新たな公共交通サービス(MaaS 等)の導入数</p> <p>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。</p> <p>【現在】2023(R5)年度 【目標】2028(R10)年度</p> <p>1件 5件</p>	<p>【評価指標5】</p> <p>市民1人あたりの公共交通利用回数</p> <p>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。</p> <p>【現在】2023(R5)年度 【目標】2028(R10)年度</p> <p>調査中 約〇回/年</p>	<p>目標5に対する適切な評価指標5を設定するため、キャッシュレス決済や自動運転など新技術等による新たな公共交通サービスの導入数を設定しました。</p>