

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）、古虎溪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	
瑞浪＝東駄知＝多治見線	多治見駅前	可児駅前	上 1、下 1	—	
		下石貢	下 4	下 3	
		東駄知	上 6、下 2	上 3、下 3	
		堀越	下 1	—	
妻木線	多治見駅前	瑞浪駅前	上 4、下 4	上 2、下 2	
		妻木上郷	上 5、下 3	上 2、下 2	
笠原線	多治見駅前	土岐紅陵高校	上 2、下 3	—	
		笠原車庫前	上 3、下 4	上 2、下 3	
多治見西部線	多治見駅前	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	
		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	
滝呂台線 学園都市線	多治見駅前	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	1	—	
白鳳台	多治見駅前	多治見駅前	5	2	
		イオンモール土岐	8	7	
土岐＝笠原線 土岐＝多治見線	多治見駅前	イオンモール土岐	平安台	4	6
		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	—	

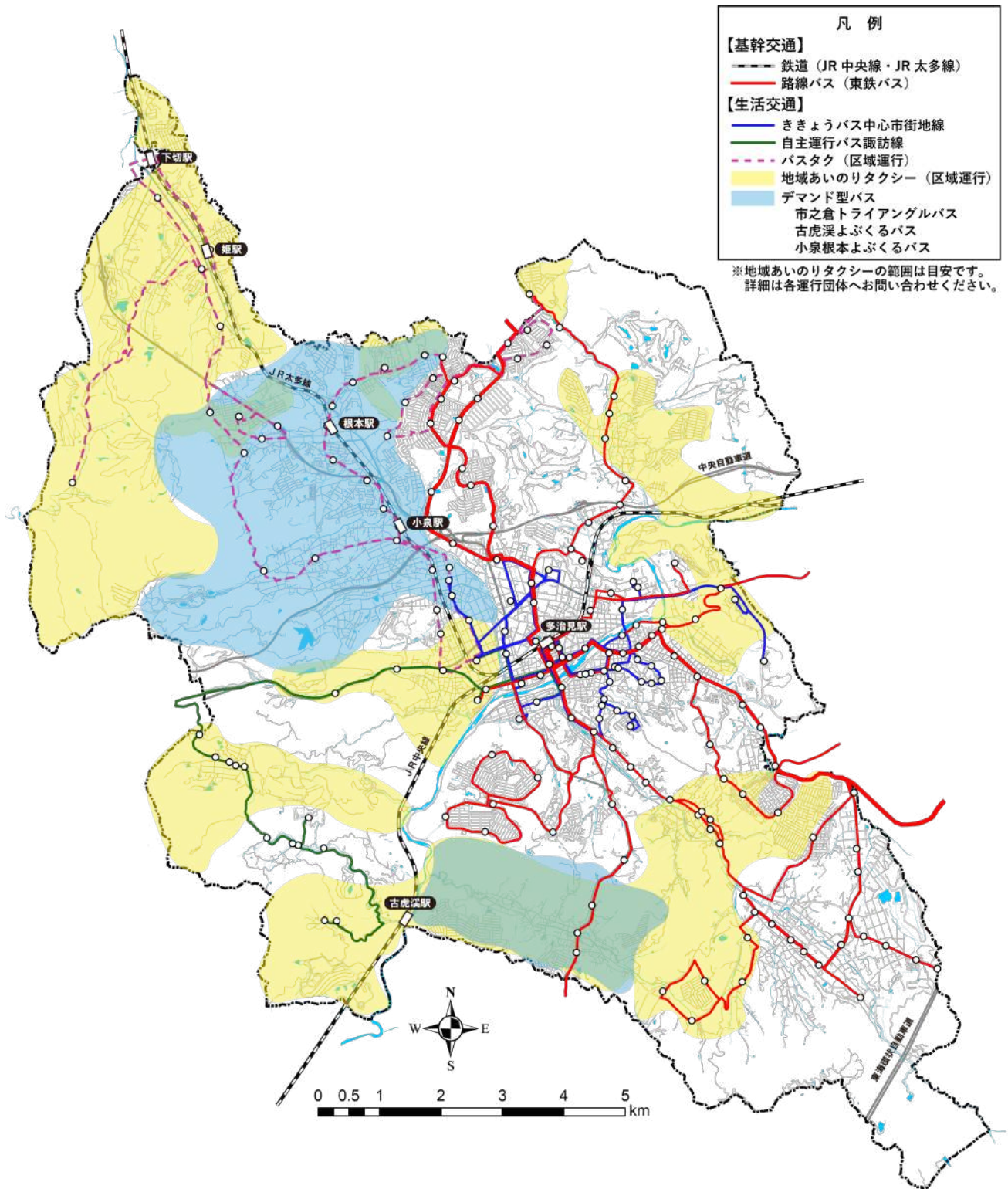
路線名	起点	終点	運行本数		運賃
			平日	土日祝日	
コミュニティバス					
中心市街地線					
坂上ルート	パロー多治見店	パロー多治見店	12 便	12 便	100 円均一 (一部 200 円)
前山ルート	パロー多治見店	パロー多治見店	12 便	12 便	
宝町ルート	パロー多治見店	パロー多治見店	10 便	10 便	
オリベ観光ルート	多治見駅前	多治見駅前	—	6 便	
自主運行バス 諏訪線	諏訪 2	昭和体育館	上 1、下 2	上 1、下 1	距離制
	甘原ええのお前	古虎溪駅	—	上 4、下 4	
バスタク					
姫・大針ルート	北小木	総合福祉センター	火曜日 1 往復	—	300 円均一
旭ヶ丘・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—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
古虎溪よぶくるバス	市之倉ハイランド—古虎溪駅 (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—根本—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(株)が運行するデマンド交通（市之倉トライアングルバス、古虎溪よぶくるバス、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(株)」と「多治見タクシー(株)」、「近鉄東美タクシー(株)」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

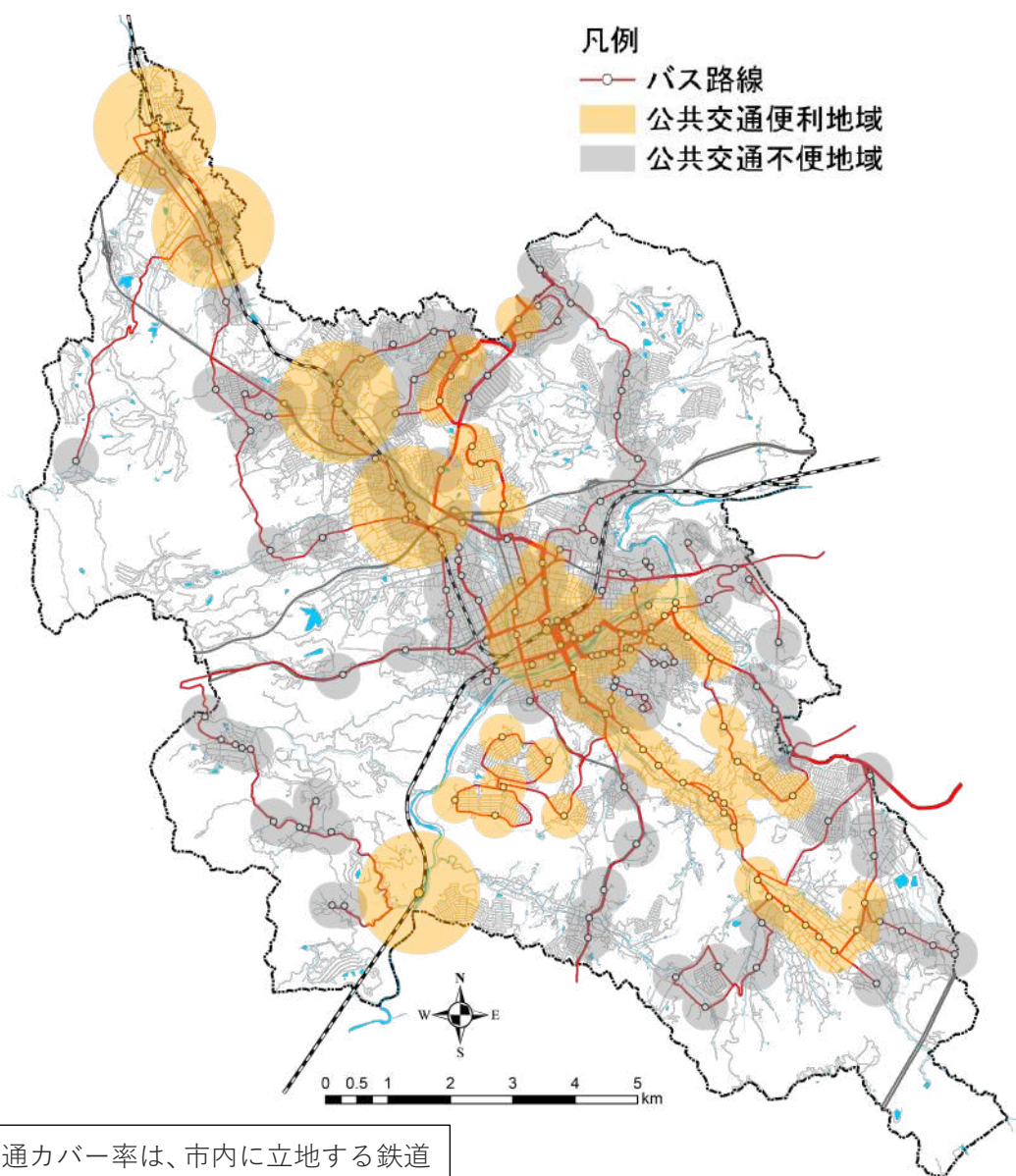


本市の公共交通ネットワーク（2024（令和6）年4月現在）

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%
2045 (令和 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%

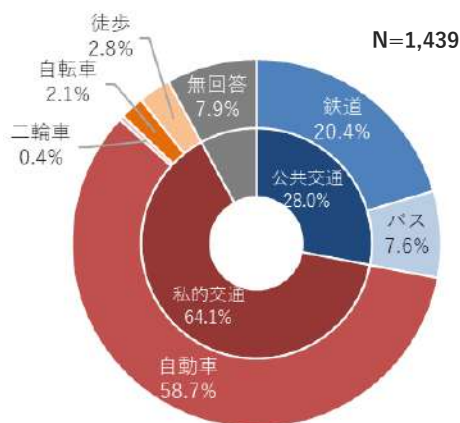


※公共交通カバー率は、市内に立地する鉄道駅及びバス停に加え、本市を駅勢圏を含む下切駅(可児市)も含めて算出。

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)

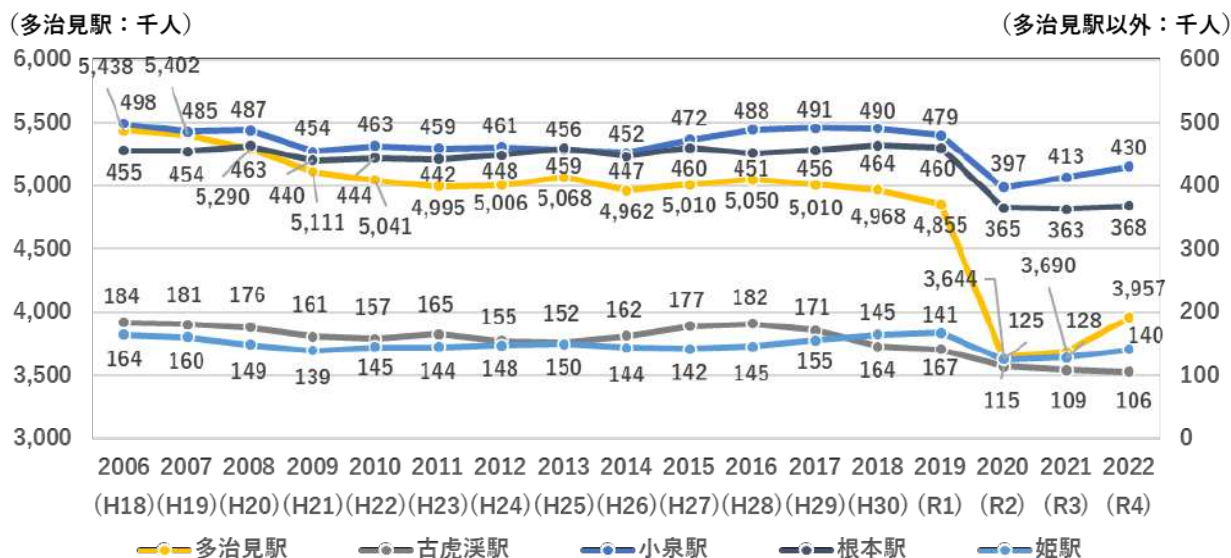
2-2 鉄道の利用状況

市内の鉄道駅は、JR中央線の多治見駅及び古虎溪駅、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)

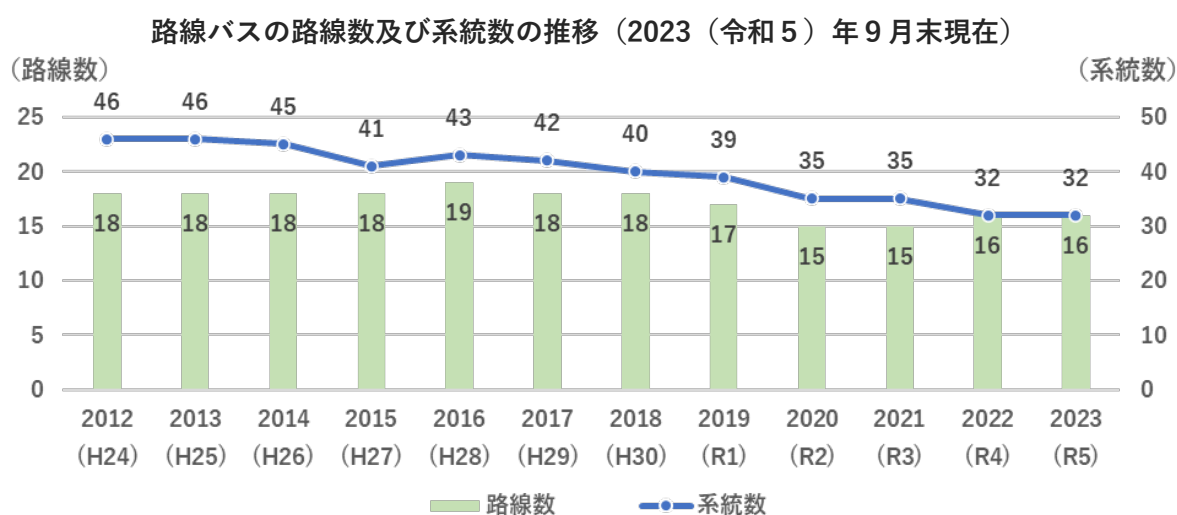
2-3 バスの利用状況

(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。



（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）

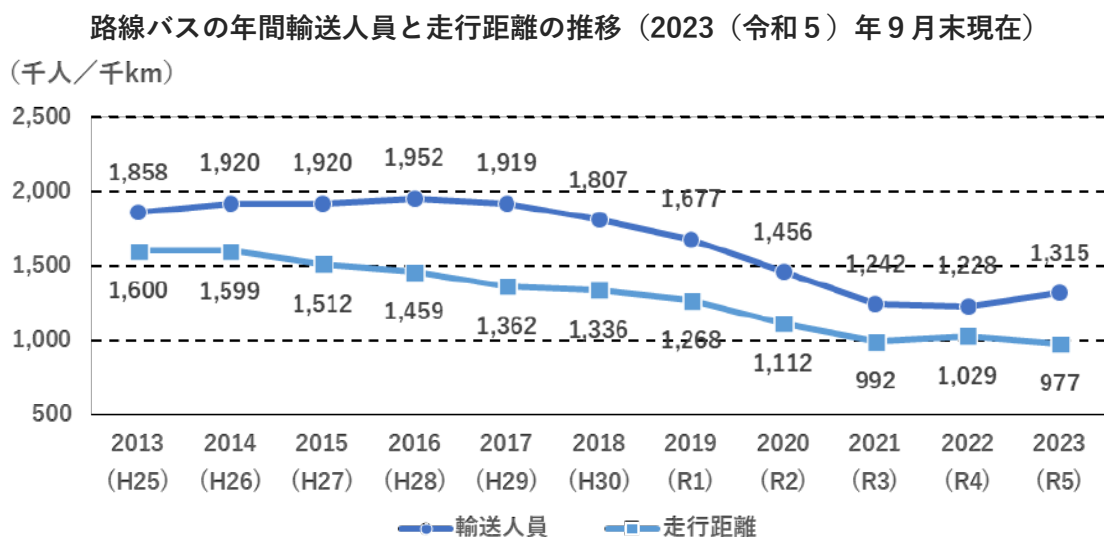
【準地域間幹線系統】

- ・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。



(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。

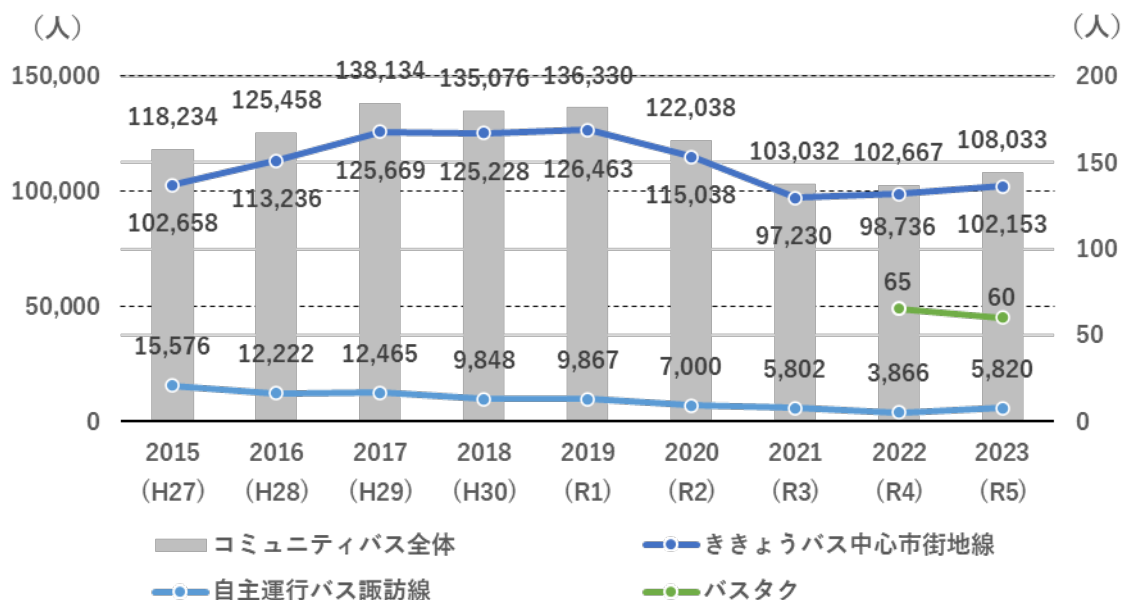
「ききょうバス中心市街地線」は、中心市街地を循環する3系統（坂上ルート、前山ルート及び宝町ルート）と文化・観光施設を循環する1系統（オリベ観光ルート）で運行しています。

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「旭ヶ丘・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）

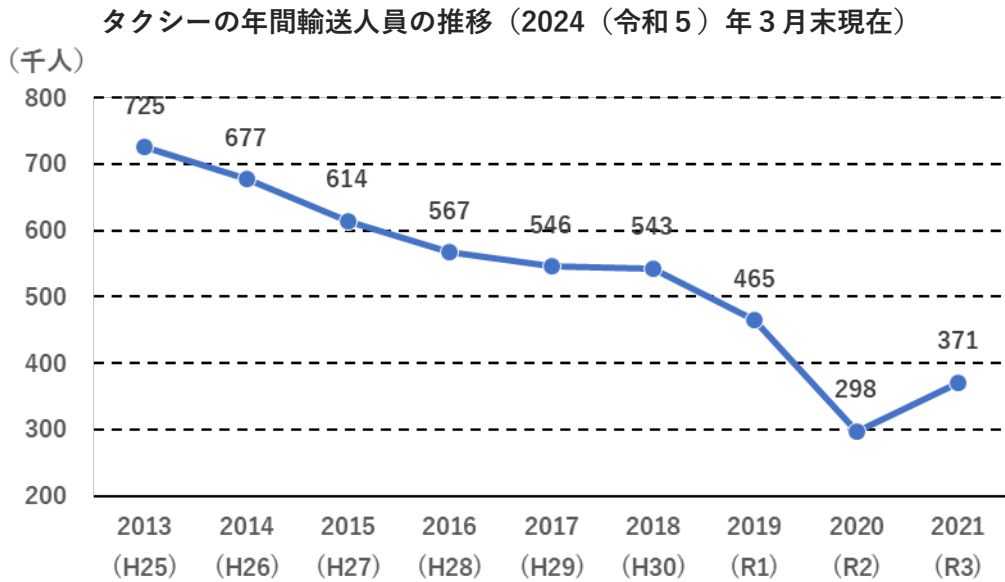


（資料：都市政策課）

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。



（資料：統計たじみ）

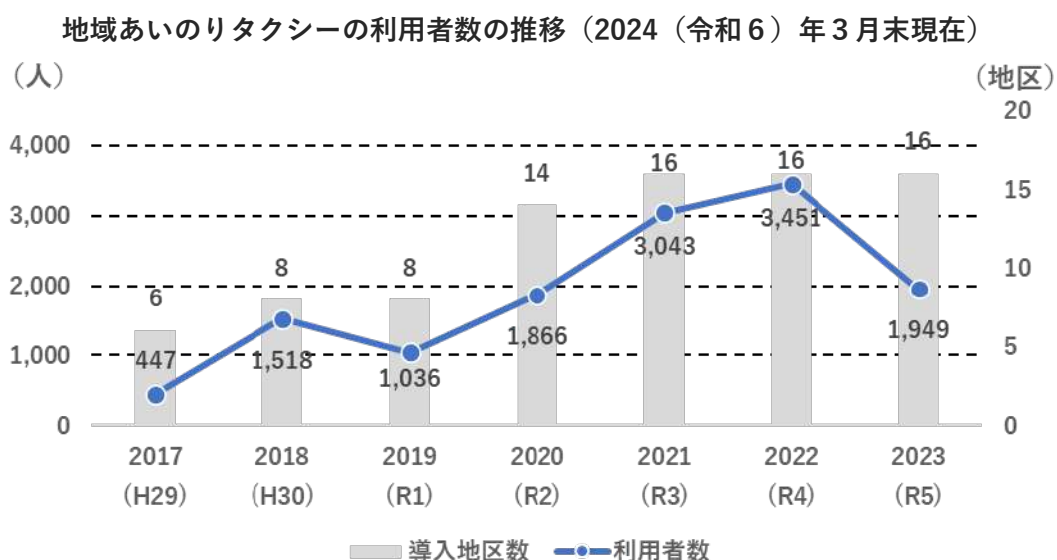
2-5 地域内交通の利用状況

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(株)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」、「古虎溪よぶくるバス」及び「小泉根本よぶくるバス」があります。

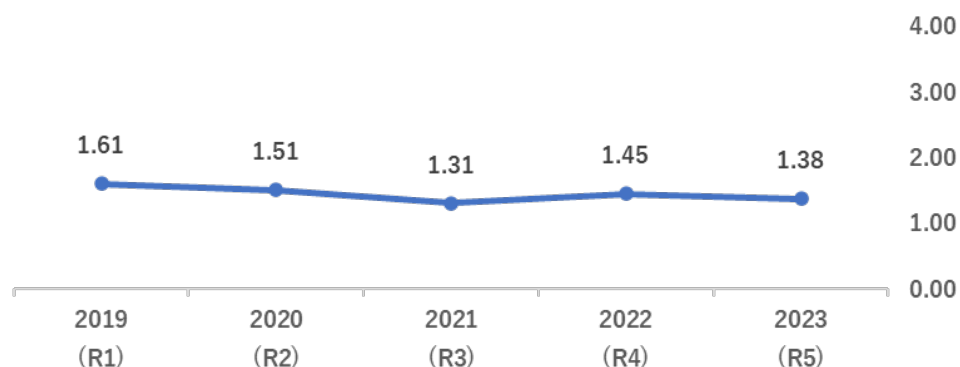
(1) 地域あいのりタクシー

「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 あいのり率の推移（2024（令和6）年3月時点）



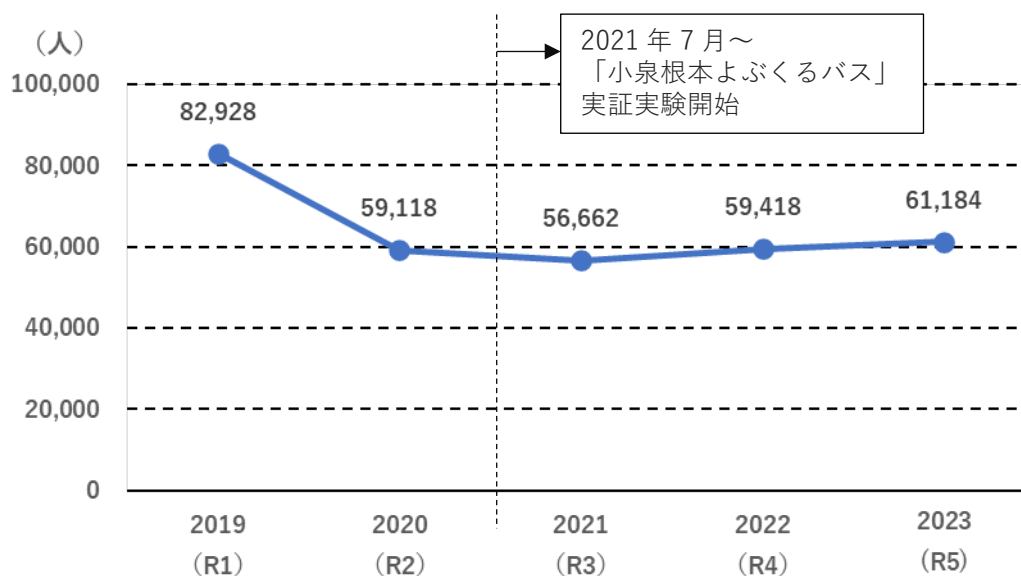
(2) 市之倉トライアングルバス・古虎溪よぶくるバス・小泉根本よぶくるバス

「市之倉トライアングルバス（市之倉地区－中心市街地）」、「古虎溪よぶくるバス（市之倉ハイランド地区－古虎溪駅）」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。

「古虎溪よぶくるバス」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、古虎溪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)

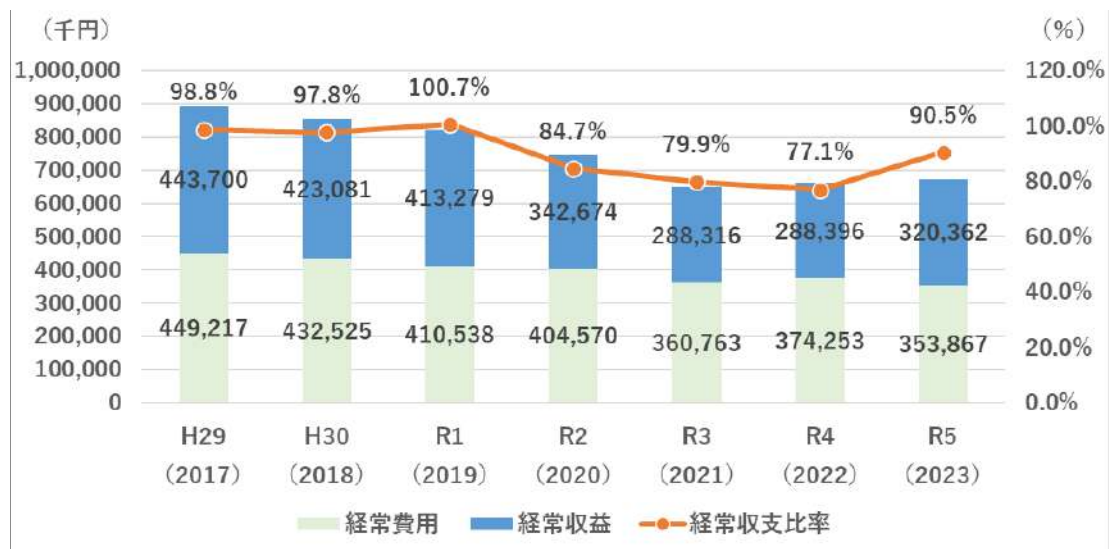
2-6 公共交通の収支状況

(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）



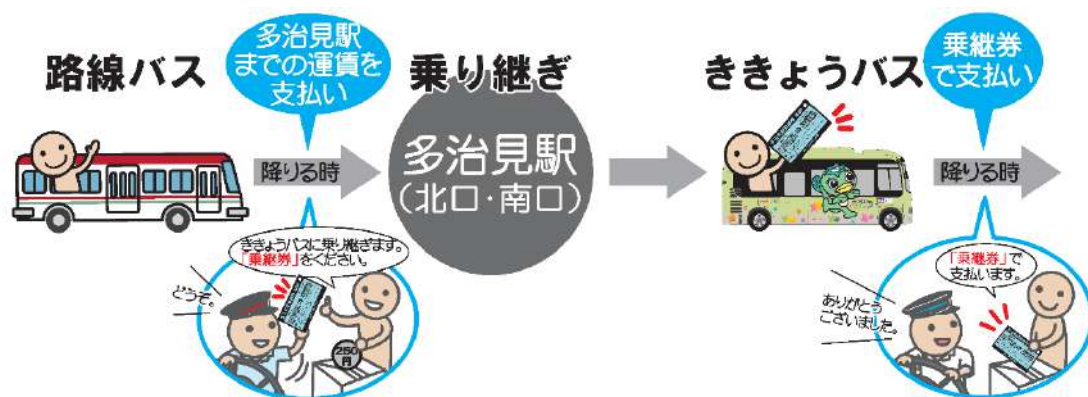
(資料：都市政策課)

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) バスマつりの開催

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、「バスマつり(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。



バスマつりの様子

(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 ー：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		●	●		ー
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		●	●		ー
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 ー：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 ー：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	路線バスときぎょうバスの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	各区间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%

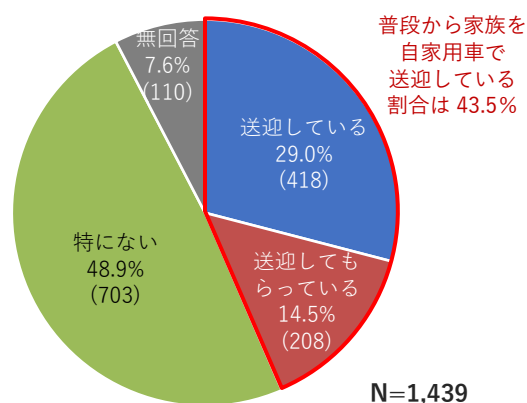
認知度が低い公共交通に関する制度等(下位3つ)

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

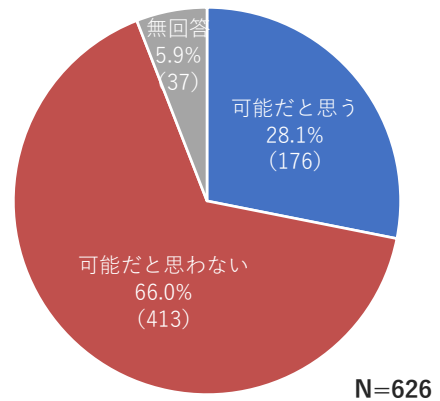
- 普段からご家族を送迎している、またはご家族に送迎してもらっている市民の割合は合計で約4割となっています。送迎の目的は「通院」「買い物」が4割を超え、次いで「通勤」「通学」が1割程度となっています。

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%		



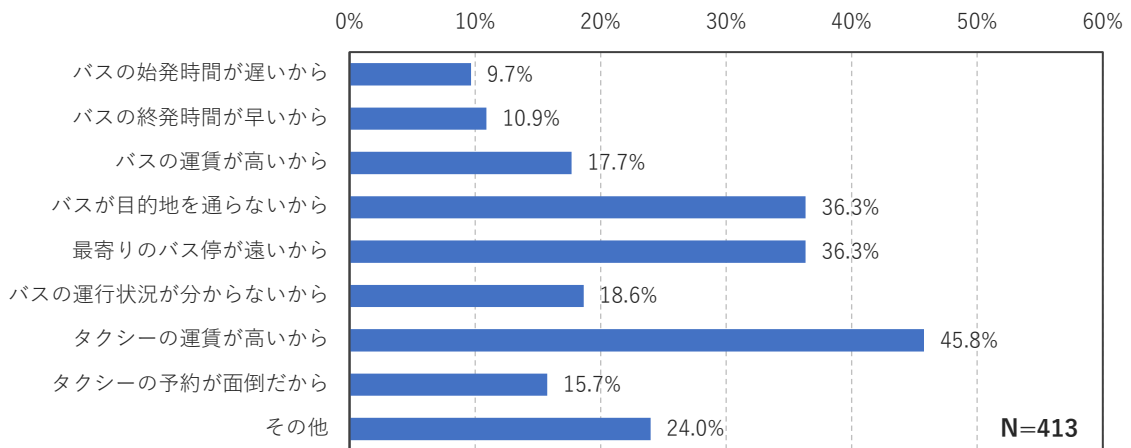
3. 送迎から公共交通への転換の可能性（N=626）

- 送迎から公共交通へ転換する可能性は、「可能だと思う」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。



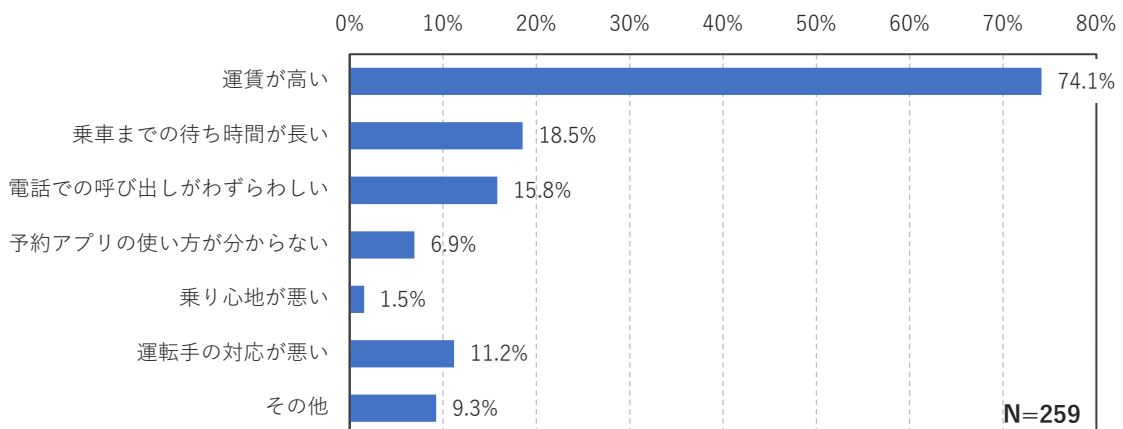
4. 送迎から公共交通への転換ができないと思う理由（N=413）

- 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。



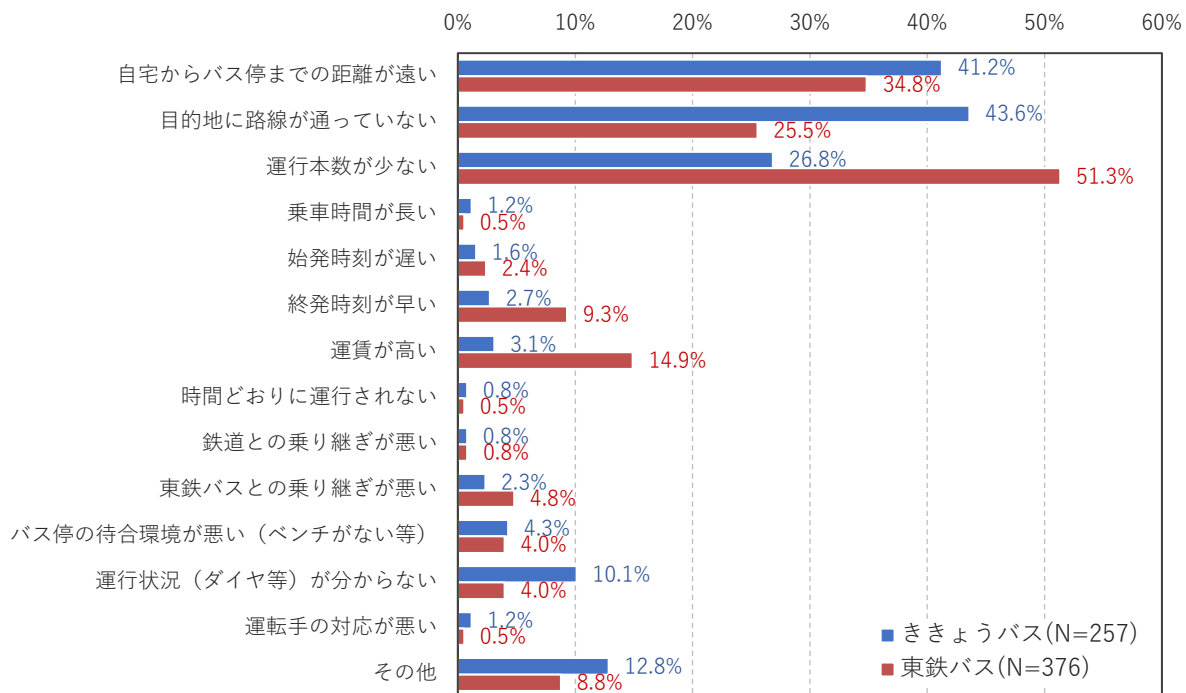
5. タクシーの不満に思う理由（N=259）

- 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。



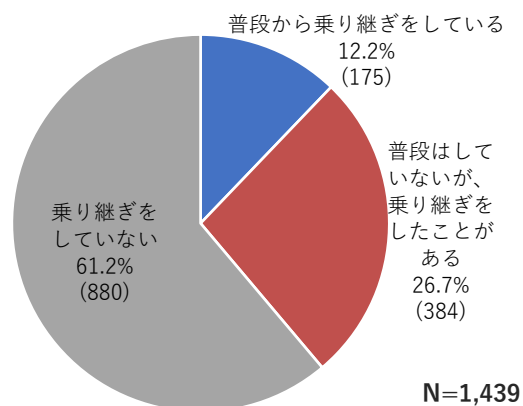
6. ききょうバス及び東鉄バスの不満に思う理由

- 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。



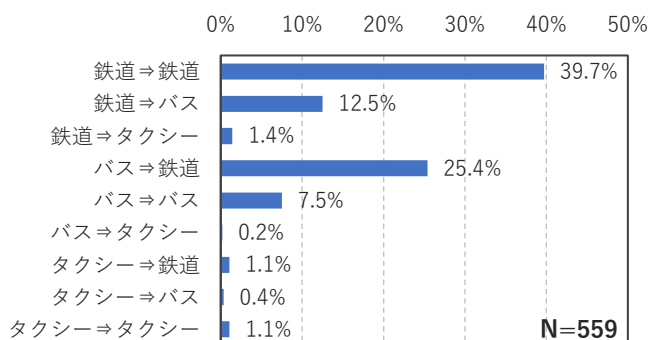
7. 公共交通の乗り継ぎの有無 (N=1,439)

- 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。



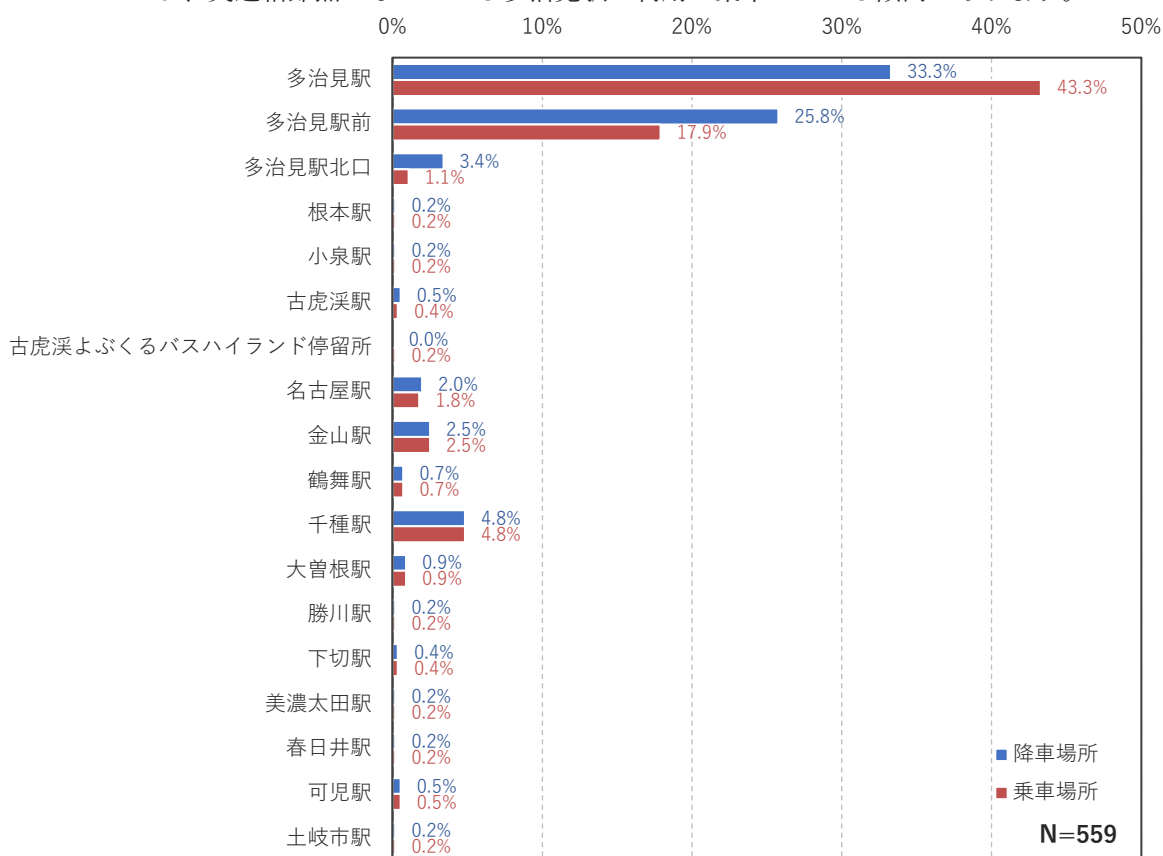
8. 乗り継ぎの交通手段 (N=559)

- 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。



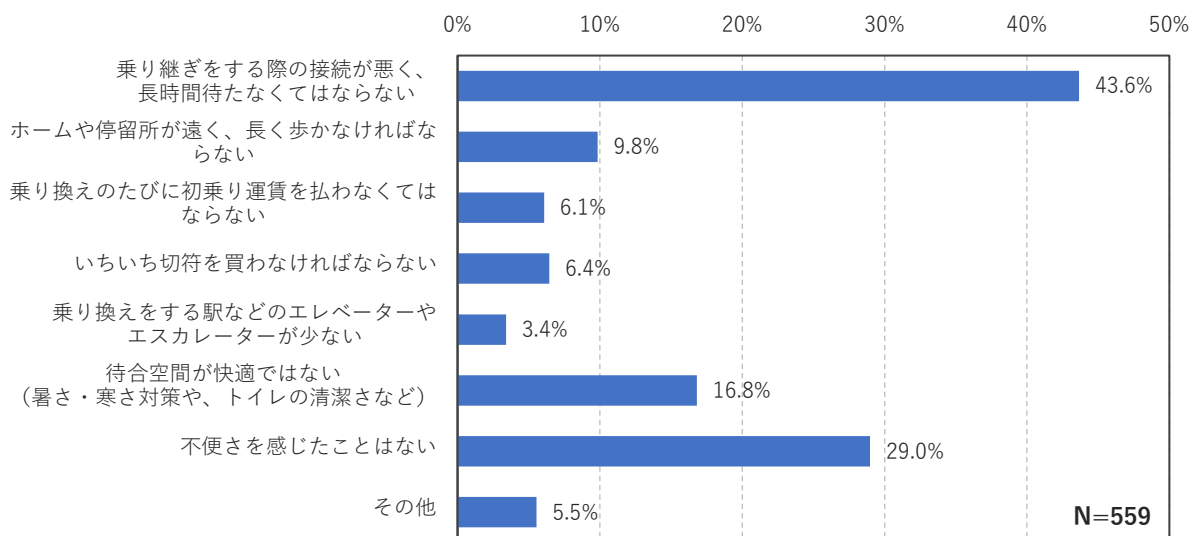
9. 公共交通の乗り継ぎ場所 (N=559)

- ・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

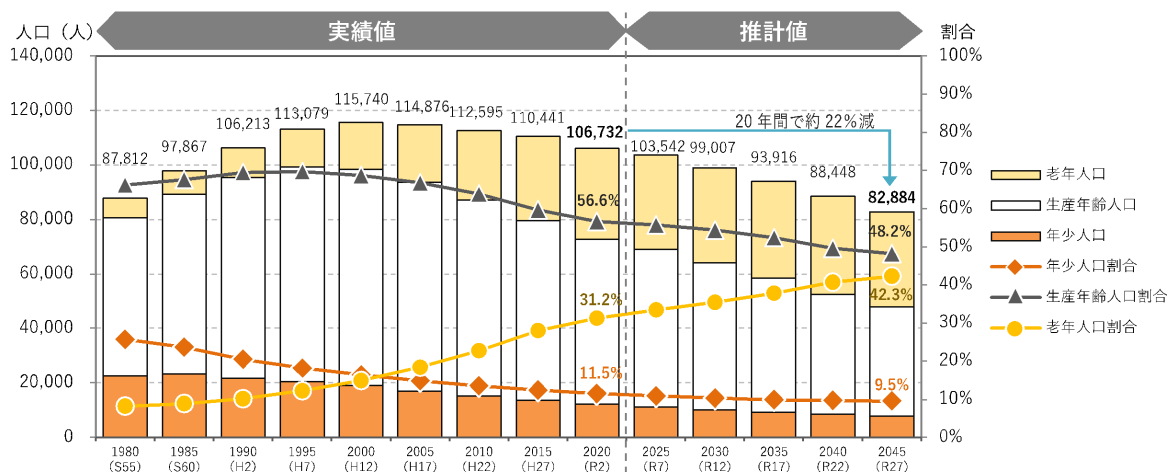
5-1 急速に進展する人口減少・少子高齢化

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。

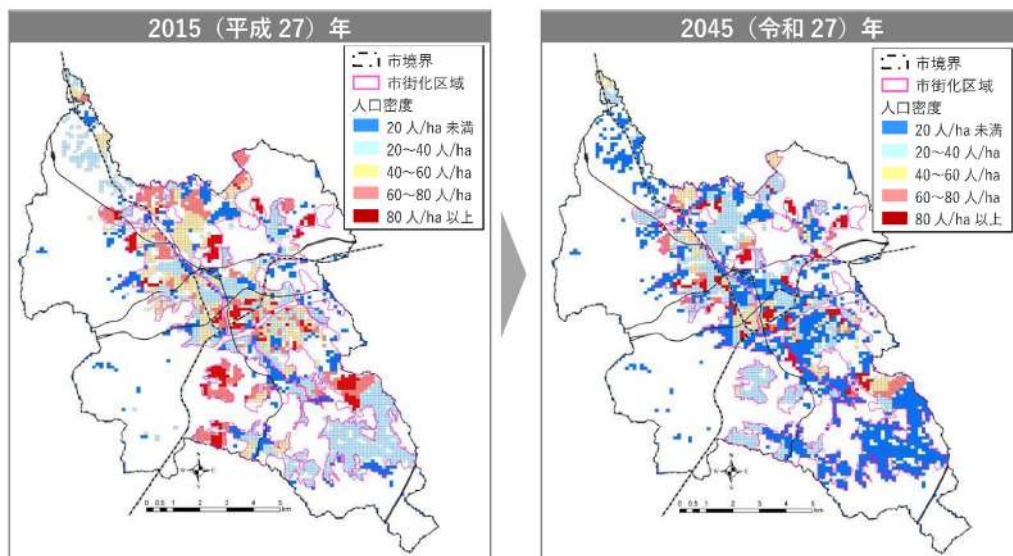
人口減少・少子高齢化が進展することで、公共交通の需要自体の落ち込みが想定され、路線の廃止・減便につながり、地域の移動手段の確保がこれまで以上に厳しくなることが見込まれます。

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

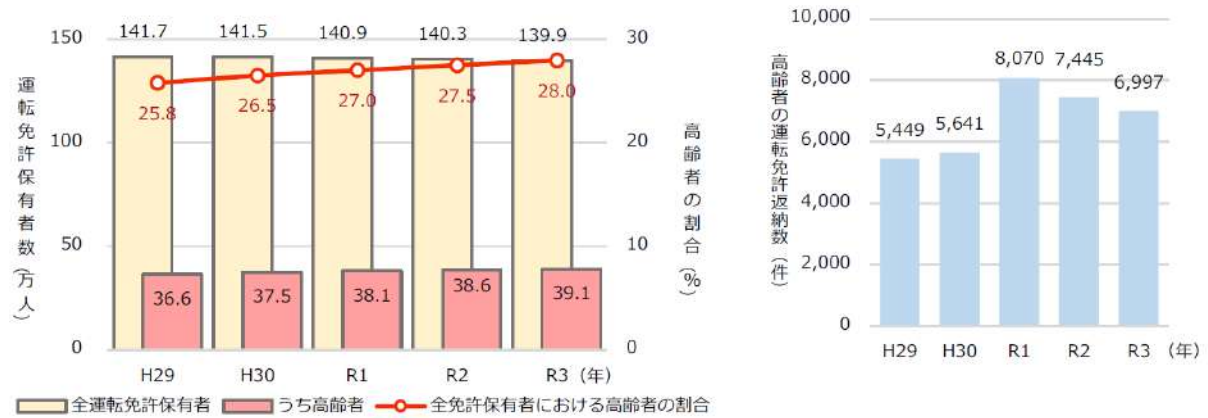
（資料：多治見市立地適正化計画）

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



出典：岐阜県運転免許統計

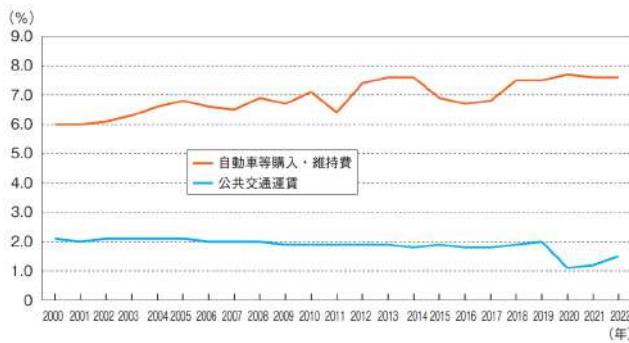
（資料：岐阜県地域公共交通計画）

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

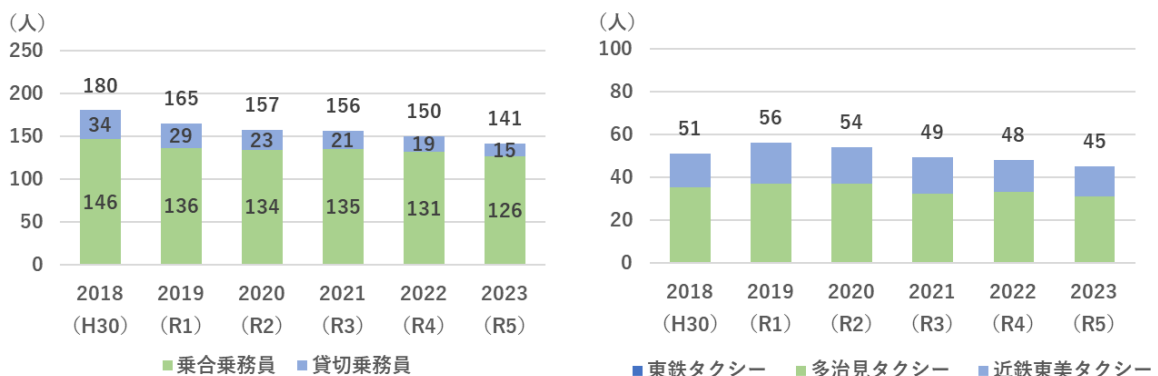
（資料：令和5年版交通政策白書）

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	【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」）
（会社へ入社（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「日本版ライドシェア」が導入されています。

「自家用車活用事業」の概要（道路運送法第78条第3号関係）



概要

タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」であるとして、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して有償で運送サービスを提供する「自家用車活用事業」制度を令和6年3月29日に創設。

タクシー事業者が運行管理や、運送責任を負うなど、一定の条件に基づいて**タクシー事業者に対し許可を行う制度**。

タクシー不足地域等の指定

タクシーが不足する地域、曜日、時間帯、不足車両数は、国土交通省が指定、公表する。

指定にあたってはタクシー配車アプリのデータを算出基礎とするほか、**タクシー事業者又は自治体の申出も受け付ける**。

中部運輸局管内で指定されている地域は以下のとおり。

○名古屋交通圏（※）

金曜日 16時台～19時台：90台

土曜日 0時台～3時台：190台

○その他の地域

金曜～土曜 16時台～翌5時台

【自家用車活用事業を行う際の主な条件】

- タクシー事業者が運送責任を負うこと。
- 運賃料金は事前確定運賃とすること。
- 運賃料金の支払い方法は、原則キャッシュレスによること。
- 発地又は着地のいずれかが事業者の営業区域内に存すること。



※名古屋交通圏：名古屋市、瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、豊西市、清須市、北名古屋市、弥富市、あま市、長久手市、愛知郡、西春日井郡、海部郡 の区域のこと。

4

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。

背景・必要性

○人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、**公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加**する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

○加えて、多様な関係者が連携し、**地域経済社会の発展に資する交通インフラを整備**することにより、生産性向上を図ることも必要となっている。

○**地方公共団体**が、交通事業者等と連携して、

- ①公共交通を中心に**地域の輸送資源を総動員**する交通計画を作成
- ②最新技術等も活用しつつ、**既存の公共交通サービスの改善・充実**を徹底するとともに、**国が予算面とノウハウ面から支援**を行うことで、**持続可能な地域公共交通を実現**。

(88)申請による運転免許の返納件数の推移。資料：公開資料より、国土交通省総合政策局作成

法案の概要

地域が自らデザインする地域の交通
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成（作成経費を補助 ※予算関連）

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施

○**地域における協議の促進**

- ・**乗合バスの新規参入等**の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し**通知**

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- ①**維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ②過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化
 - ・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化
 - ・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③**鉄道・乗合バス等における貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)

既存の公共交通サービスの改善の徹底

- ①**利用者目線**による**路線・ダイヤの改善、運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ②**MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設
(新モビリティサービス事業)

※MaaS: Mobility as a Service

交通インフラに対する支援の充実
【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の拡充

- ・多様な関係者の連携による**鉄道インフラ**や**物流拠点の整備**（※予算関連）

鉄道インフラ

物流拠点

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。

＜令和5年法律第18号＞

背景・必要性

○人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。

○特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**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**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。

輸送密度2,000人未満の鉄道路線の割合 (※JR旅客6社路線千口ベース)

路線	1000人未満	1000人以上2000人未満	2000人以上
S62	16%		
R1	31%		
R2	38%		

乗合バスの輸送人員の推移 (※三大都市圏以外)

年	輸送人員 (千人)
H2	100
H12	66
H22	52
R1 R2	48
	35

法改正の概要

地域の関係者の連携と協働の促進 【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充 【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、**社会資本整備総合交付金**等により支援。＜予算＞

自治体
協議会の
組織を要請

→

再構築
協議会を
組織

→

国土交通
大臣が
再構築
協議会を
組織

→

再構築
協議会が
実証計画を
作成

→

再構築
協議会が
再構築
方針を作成

→

再構築
協議会が
再構築
方針を作成

→

再構築
協議会が
再構築
方針を作成

→

再構築
協議会が
再構築
方針を作成

→

再構築
協議会が
再構築
方針を作成

（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充 【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する**社会資本整備総合交付金**を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス**の導入等の**交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する**社会資本整備総合交付金**を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞

非接触型クレジットカード QRコード EVバス

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設 【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

法改正（2023（令和5）年改正）の概要

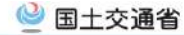
（資料：国土交通省）

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。

交通DX・GXによる経営改善支援事業



- 地方の鉄道・路線バスなどの地域交通は、地域の社会経済活動に不可欠。高齢化や免許返納等により、自家用車を運転できない人も増加。しかし、人口減少等による長期的な利用者数の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、多くの事業者が厳しい経営状況。
- 今後、加速する少子高齢化、運転手不足やデジタル技術による移動需要の代替など、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、**交通DX・交通GX**による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る。

交通DX・GXによる経営改善支援事業

地域の交通事業者による**地域交通のDX（デジタル・トランスフォーメーション）・GX（グリーン・トランスフォーメーション）**等を通じた経営効率化・経営力強化の取組に対する支援措置を講じる。

【支援対象】 補助率1/2

○ **公共交通のGX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費**

- ・EVバス・タクシー導入
- ・太陽光パネル設置
- ・再エネ活用によるエネルギーマネジメント
- ・蓄電池・充電設備の共同利用 等

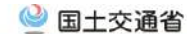


○ **公共交通のDX化の推進に要する経費、新たな取組の実証運行に要する経費**

- ・マイナンバーカード連携等によるMaaS実装
- ・AIオンデマンド交通
- ・GTFSによるバス情報標準化
- ・運行管理システム・配車アプリの導入
- ・自動運転（実証調査事業）等



交通連携型事業（地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化）



交通事業者が、地域の観光資源とタイアップし、観光イベントの実施、車両等の観光資源化・関連施設の高品質化等により、地域の集客力とアクセス性の向上を両立しつつ、**地域観光の高付加価値化**を目指す事業の取組について支援を行い、もって、観光地の魅力向上と交通事業者の高品質化の両立を図る。

支援スキーム

交通事業者が、地域の観光関係者と連携して、**観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化**に資するような取組等を支援。
※いずれも観光地、観光施設、宿泊施設等の利用者増加や収益力向上の効果が見込めるものであること。

【観光事業者】（観光関係事業者等最低1者）



【交通事業者】（バス、タクシー、鉄道、旅客船事業者等最低1者）



支援事業例

事業費の1/2を補助（イベント開催経費、企画乗車船券、プロモーション経費、実証運行、車両改造費等から複数メニューを実施）

【貸切バス・生活交通】
旅行会社等と連携した新規ツアーの実施



- 【支援対象例】
- ツアー企画・プロモーション経費
 - 旅行会社等と連携して達成する新規ツアーのために生じた運行経費 等

【生活交通】
宿泊施設等と連携した観光の足としての生活交通の活用



- 【支援対象例】
- 宿泊施設と連携したタイヤ改正経費
 - 実証期間中の運行費
 - プロモーション費用 等

【イベント】
地域交通を活用した観光イベント開催



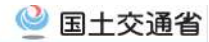
- 【支援対象例】
- イベント列車改造経費
 - イベント列車運行費
 - プロモーション費用 等

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。

地域公共交通等における自動運転の推進



○自動運転について、国際標準化も見据え、2025年度目途 50カ所程度、2027年度 100カ所以上の目標を実現※するべく、2024年度において、**社会実装につながる「一般道での通年運行事業」を20カ所以上に倍増**するとともに、自動運転のすそ野拡大を図るため、**全ての各都道府県で1カ所以上の計画・運行を目指す**。
※デジタル田園都市国家構想総合戦略(2022年12月閣議決定)

○交差点等での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の整備など、**道路側からの支援も推進**する。

2023年度

- 62件の事業を採択し、全国各地で展開。様々な状況における実走行データの収集などを通じ、自動運転技術の向上を目指す。
- うち、10カ所以上で一般道での通年運行事業を実施予定。

自動運転バスに触れ、**便利さを実感し**、自動運転への**理解と期待（＝受容性）**を高める。

福井県永平寺町 レベル4での運行	石川県小松市 新潟県弥彦村	北海道土幌町 雪の中での運行
愛知県日進市 市中心部での運行	茨城県日立市 茨城県境町	茨城県境町 市民の足として通年運行
愛媛県伊予市	千葉県横芝光町	東京都大田区
三重県多気町	沖縄県北谷町	岐阜県岐阜市

※上記は一般道での通年運行を実施予定の自治体

2024年度

- 社会実装につながる「一般道での通年運行事業」を20カ所以上に倍増**するとともに、**交差点等での円滑な走行を支援する「路車協調システム」の整備等道路側の環境整備も実施**
 - 過疎地・都市部といった地域性や、通勤・通学需要への対応など、地域課題に応じた事業を積極的に支援。
 - 通年運行を行う中で、事業採算性の確保方策についても検証。
- 全ての各都道府県で1カ所以上の計画・運行を目指す**
 全国各地で「いつでも・気軽に自動運転バス・タクシー」に触れ、地域の住民から「見える」自動運転の導入を促進
- 高速道路においても自動運転レーンを活用した自動運転トラックの社会実装に向けた取組を実施**

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。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



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
<p>3 すべての人に健康と福祉を</p>	<p>○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。</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	<p>○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。</p>
<p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	<p>○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CO₂（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、CO₂（二酸化炭素）排出量の削減に取り組む必要があります。</p>
<p>17 パートナースHIPで目標を達成しよう</p>	<p>○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、積極的に活用することが求められています。</p>

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： <ul style="list-style-type: none"> ・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： <ul style="list-style-type: none"> ・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： <ul style="list-style-type: none"> ・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