

多治見市地域公共交通網形成計画

【資料編】

多 治 見 市

令和 2 年 3 月

多治見市地域公共交通網形成計画【資料編】

目 次

I 上位関連計画	1
1 第7次多治見市総合計画	1
2 第2次多治見市都市計画マスタープラン（改訂版）	2
3 多治見市立地適正化計画	3
II 自家用車送迎調査	5
1 送迎の概況	5
2 送迎者アンケート調査結果	6
3 送迎者調査結果のまとめ	12
III 路線バスOD調査	13
IV 数値目標の設定の考え方	18
1 【評価指標1】路線バス1便あたりの平均乗車人数	18
2 【評価指標2】地域内交通の導入箇所数	19
3 【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）	21
4 【評価指標4】市民1人あたりの公共交通利用回数	22
5 【評価指標5】乗継券発行枚数	23

I 上位関連計画

1 第7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る。

本計画では、まちづくりの基本方針のうち「④安全・安心で快適に暮らせるまちづくり」において関連事業として「土地の適正利用」と「公共交通の充実」が位置づけられている。

【計画概要】

- ・計画期間：2016（平成28）年度-2023（令和5）年度の8年間
- ・人口目標：10万人を維持（2040（令和10）年）
- ・まちづくりの基本方針：まるごと元気！多治見
 - ①安心して子育て・子育てするまちづくり
 - ②健康で元気に暮らせるまちづくり
 - ③にぎわいと活力のあるまちづくり
 - ④安全・安心で快適に暮らせるまちづくり
 - ⑤市民が互いに助け合い学び合うまちづくり

■土地の適正利用

土地利用について、中心市街地の生活利便性を高め、住環境の良い郊外地域と公共交通で結ぶ「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向け、計画的に進めると定めています。

【基本計画事業】※関連事業のみ抜粋

- ・ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた都市計画による規制・誘導
- ・健全な市街地形成を図るための土地区画整理事業の支援

■公共交通の充実

ネットワーク型コンパクトシティの形成に向け、中心市街地と郊外地域を路線バス、コミュニティバス、地域内交通で結ぶ公共交通を充実させると定めています。

【基本計画事業】

- ・郊外地域と中心市街地をつなぐ路線バスの利用促進を図るための運賃割引制度の実施
- ・中心市街地での快適な移動を確保するコミュニティバスの運行・ニーズに応じた定期的な見直し
- ・郊外地域内における移動を確保するための取組支援

2 第2次多治見市都市計画マスタープラン（改訂版）

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ある。

まちづくりの重点施策のうち、特に「①中心市街地の再生と活性化」「③交通環境の充実に向けた総合的な取り組み」が公共交通に関連する施策として位置づけられている。

【計画概要】

- ・ 計画期間：2016（平成28）年度-2020（令和2）年度の4年間
- ・ 都市計画の目標：人にやさしく、活力あるまち-集約・再生型都市計画-
 - ①快適さと効率性を追求するまちづくり
 - ②低炭素社会をめざしたまちづくり
 - ③次世代への継承をめざしたまちづくり
- ・ まちづくりの重点施策
 - ①中心市街地の再生と活性化
 - ②水と緑の計画的な保全と創出
 - ③交通環境の充実に向けた総合的な取り組み
 - ④骨太の産業構造を形成する土地利用

■まちづくりの重点施策

①中心市街地の再生と活性化

【取組】 JR多治見駅北地区の都市機能の向上

駅南・川南地区を魅力的で快適な商業・居住地区間として再生
中心市街地への通過交通を排除する内環状道路の整備
駅周辺地区の自動車交通量を削減するまちづくりの展開

③交通環境の充実に向けた総合的な取り組み

【取組】 効果的な道路網と公共交通の充実による自動車交通量の削減

誰もが安全で快適に移動できる交通手段の充実と歩行者空間の形成
環状道路構想の展開による中心市街地への流入交通量の削減

■部門別方針

公共交通計画に関する基本方針

①輸送手段における役割分担の明確化と連携

- ・ 路線バス…昼間上限運賃割引制度の導入などによる利用促進
- ・ コミュニティバス…中心市街地において路線バスを補完する移送手段として継続的に改善
- ・ 新たな交通システム…郊外部

②誰もが安心して快適に移動できる交通環境の整備

- ・ 道路、駅前広場、停留所、バス車両等のバリアフリー化

③中心市街地の活性化を支援する交通環境の整備

- ・ コミュニティバス中心市街地線の定期的な見直し

3 多治見市立地適正化計画

「多治見市立地適正化計画」では、機能や居住を集約する誘導区域を定めるとともに、中心拠点と地域拠点（郊外地域）をつなぐ基幹的なバス路線（滝呂台方面、桜ヶ丘ハイツ線、笠原線、ホワイトタウン線）を設定している。（下図参照）

【計画概要】

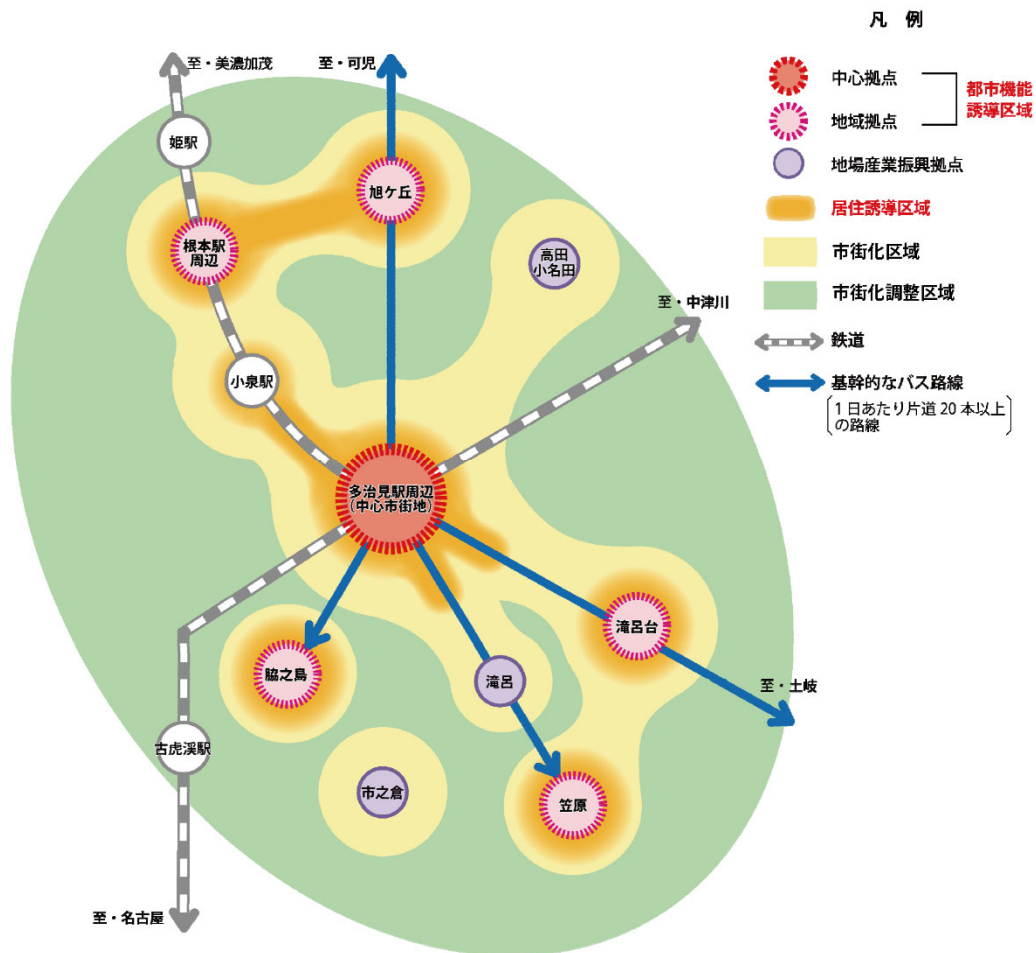
- ・ 計画期間：2019（平成 31／令和元年）年度-2040（令和 22）年度の概ね 20 年間
- ・ 対象区域：市全域
- ・ 立地適正化に向けたまちづくりの方針：

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










誘導方針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

誘導方針③：拠点間をつなぐ幹線的な公共交通ネットワークの維持・構築

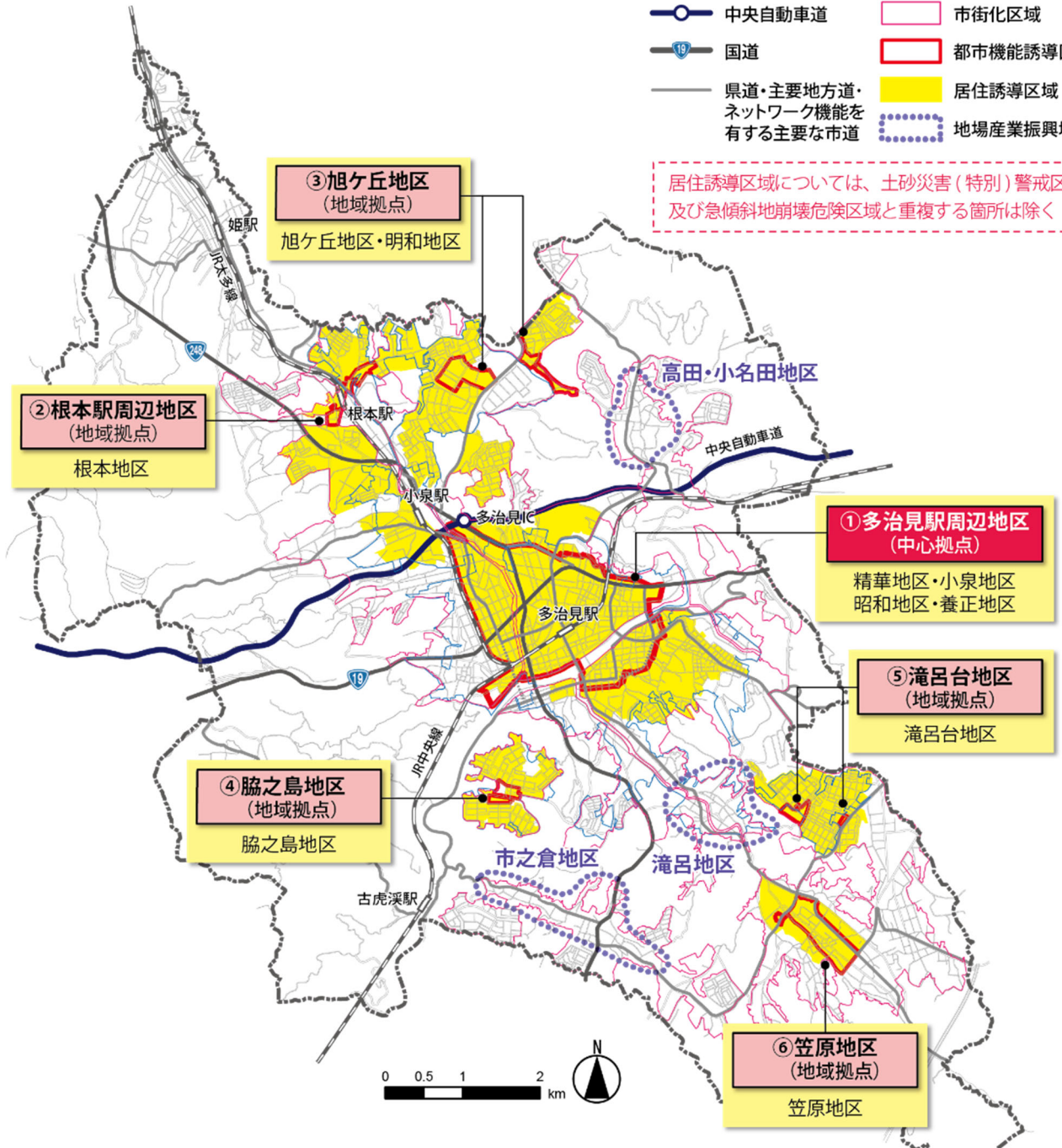


都市の骨格構造

凡例

- | | | | |
|--|----------------------------|---|-----------------------|
|  | 鉄道 |  | 2010(H22)年人口集中地区(DID) |
|  | 中央自動車道 |  | 市街化区域 |
|  | 国道 |  | 都市機能誘導区域 |
|  | 県道・主要地方道・ネットワーク機能を有する主要な市道 |  | 居住誘導区域 |
| | |  | 地場産業振興地区 |

居住誘導区域については、土砂災害(特別)警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域と重複する箇所は除く



多治見市立地適正化計画における誘導区域

II 自家用車送迎調査

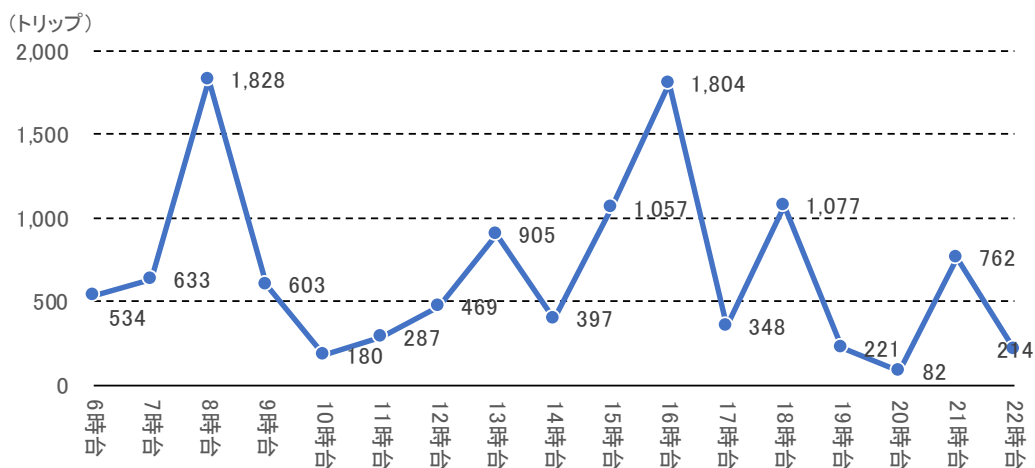
1 送迎の概況

「第5回中京都市圏パーソントリップ調査」より、多治見市内における送迎トリップについて分析を行った。

(※トリップ：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える)

【時間帯別の送迎トリップ数】

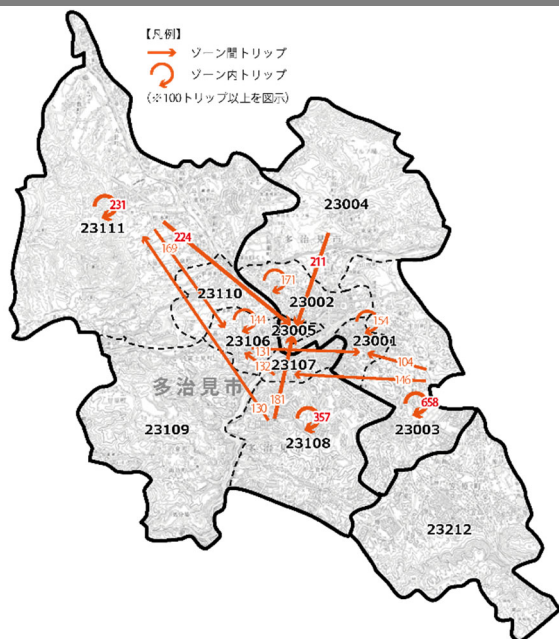
- 市内の送迎トリップは8時台、16時台、18時台に大きなピークがあり、これらは通勤・通学による送迎トリップと考えられる。(1日あたりの送迎トリップ数は合計11,401トリップ)



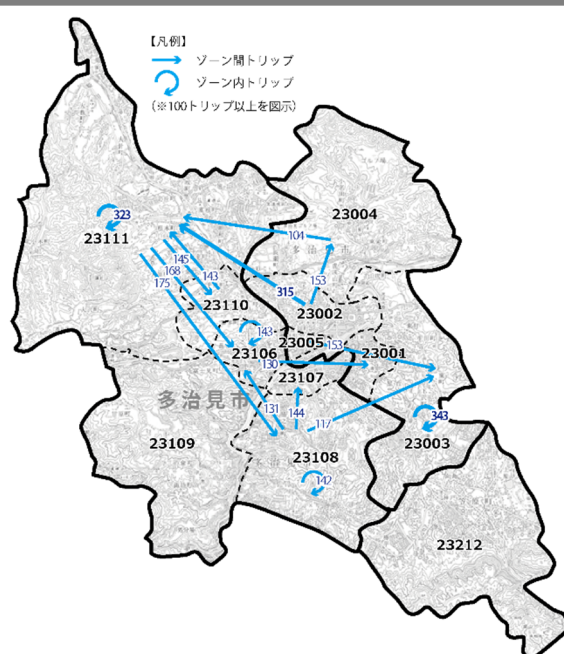
【ゾーン間の送迎トリップ数】

- パーソントリップ調査では、多治見市内は下図のように13の小ゾーンに区分されている。ゾーン間の送迎トリップのうち6時 - 9時及び16時 - 18時の合計トリップ数を図示した。
- その結果、朝方は滝呂、脇之島・市之倉、北部の内々交通の他、北部、小名田、脇之島・市之倉から多治見駅のゾーンへの送迎が多い。夕方は特に北部と中心市街地間で多い傾向にある。

朝方 (6時 - 9時)



夕方 (6時 - 9時)

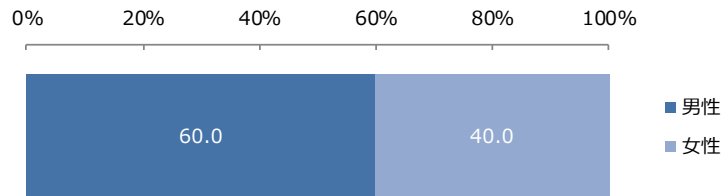


2 送迎者アンケート調査結果

【共通回答】

①性別

・回答者の性別は男性6割、女性4割でした。



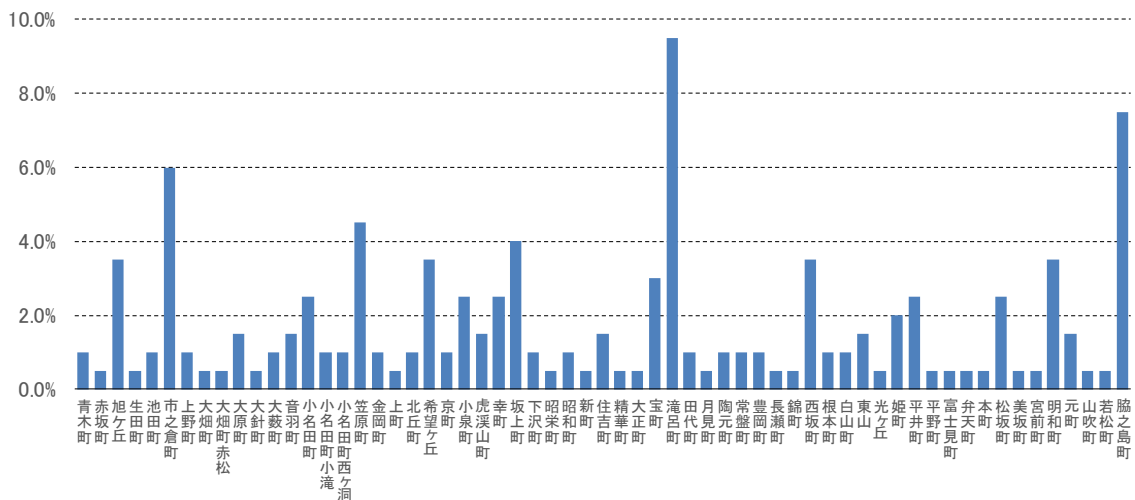
②年代

・回答者の年代は、10代、80代を除けば各年代から1、2割の回答を得ることができました。(10代、80代はもともとのサンプル数が少ない)



③居住地（町名）

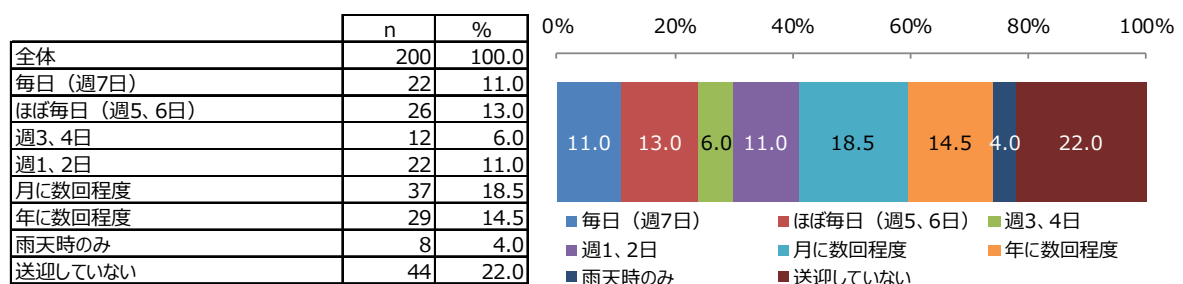
・回答者の居住地（町名）の構成は、滝呂町、脇之島町、市之倉町他、団地のある町で比較的高い比率を占める結果でした。



【送迎している人が回答】

①送迎している頻度（単一回答）

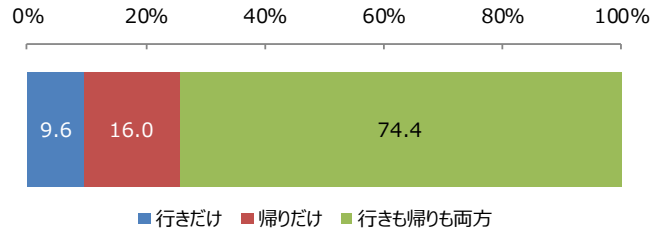
・送迎の頻度は、毎日（週7日）、ほぼ毎日（週5、6日）をあわせて3割以上を占めました。



②送迎の方向（単一回答）

- ・送迎の方向は「行きも帰りも両方」が多く7割以上を占めました。
- ・一方、「行きだけ」「帰りだけ」をあわせると3割程度を占めており、これらの人は、片道のみ公共交通を利用していると考えられます。

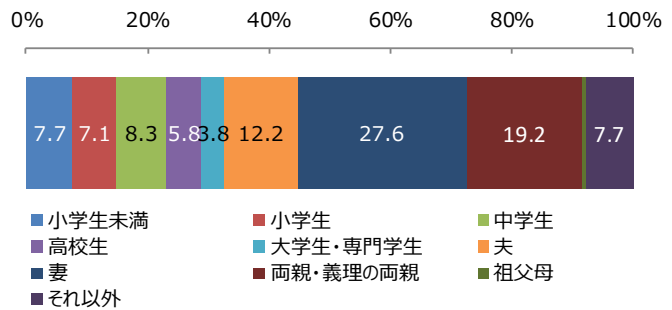
	n	%
全体	156	100.0
行きだけ	15	9.6
帰りだけ	25	16.0
行きも帰りも両方	116	74.4



③送迎している家族（単一回答）

- ・送迎対象者は「妻」が最も多く3割近くを占め、次いで「両親・義理の両親」で2割程度を占めました。

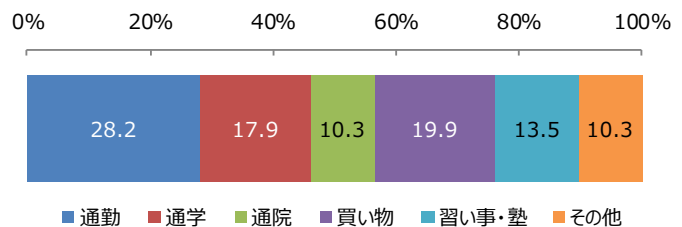
	n	%
全体	156	100.0
小学生未満	12	7.7
小学生	11	7.1
中学生	13	8.3
高校生	9	5.8
大学生・専門学生	6	3.8
夫	19	12.2
妻	43	27.6
両親・義理の両親	30	19.2
祖父母	1	0.6
それ以外	12	7.7



④送迎の主な目的（単一回答）

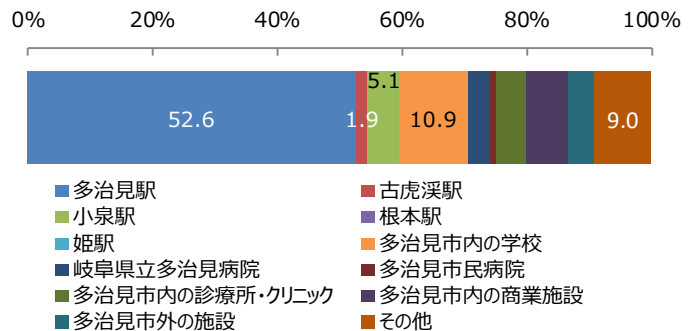
- ・送迎の主な目的としては、「通勤」「通学」で5割程度を占めていました。

	n	%
全体	156	100.0
通勤	44	28.2
通学	28	17.9
通院	16	10.3
買い物	31	19.9
習い事・塾	21	13.5
その他	16	10.3



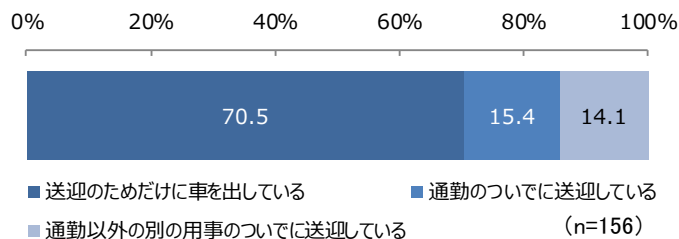
⑤主な送迎場所（単一回答）

- ・「多治見駅」が最も多く5割以上を占め、次いで「多治見市内の学校」の順になっていました。



⑥送迎の際の行動（単一回答）

- ・送迎している人のうち7割以上が送迎だけを目的とした行動でした。

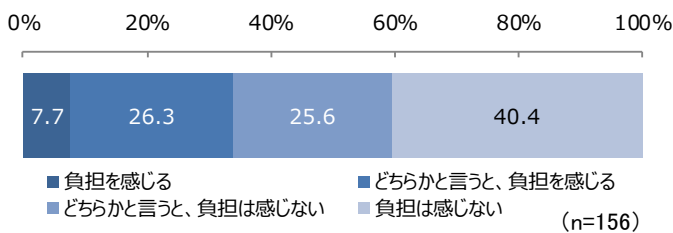


⑦待ち合わせ待機時間（送迎は「帰りのみ」もしくは「行き帰り両方」と回答した方のみ）

- ・送迎時に待ち合わせ場所に着いてから家族が車に乗るまでの待機時間は平均 13.4 分（最大 2 時間）

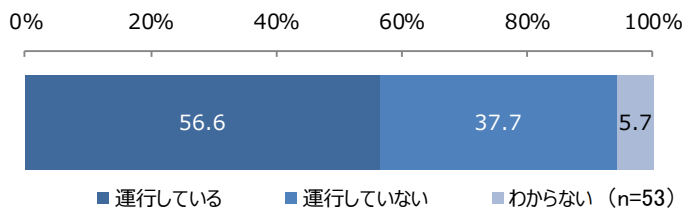
⑧送迎に対する負担（単一回答）

- ・「負担を感じる」「どちらかと言うと負担を感じる」をあわせて 3 割程度でした。
- ・市内の送迎は約 10,000 トリップであることから、約 1,500 人は負担を感じていると推計できます。



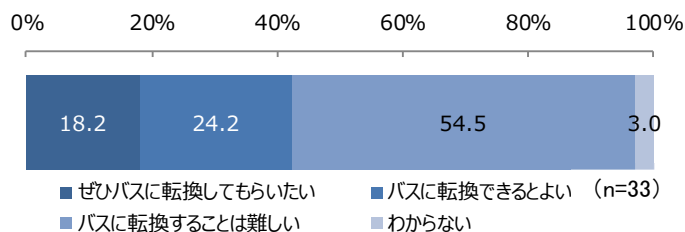
⑨バス運行の有無（送迎を「負担を感じる」もしくは「どちらかと言うと、負担を感じる」と回答した方のみ）（単一回答）

- ・送迎に負担を感じている人の中で、「自宅近くにバス運行している人」は 5 割以上存在していました。



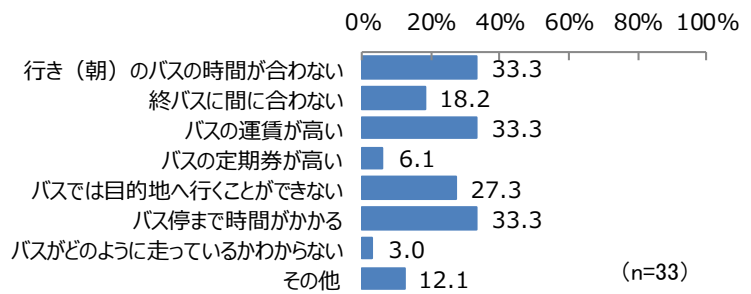
⑩送迎をバスに転換する可能性（単一回答）

- ・自宅近くに「バスが運行している」もしくは「わからない」と回答した方のうち、バスへの転換を望む人は 4 割程度存在しました。



⑪バスを利用せず送迎している理由（複数回答）

- ・バスを利用しない理由としては、「行き（朝）のバスの時間が合わない」「バスの運賃が高い」「バス停まで時間がかかる」が他の選択肢より多い結果でした。
- ・「バス停まで時間がかかる」と回答したのは、共栄地域（小名田、東山）で最も多くなっていた。これは住宅団地から路線バス（小名田線）のバス停まで遠いことが要因と考えられます。

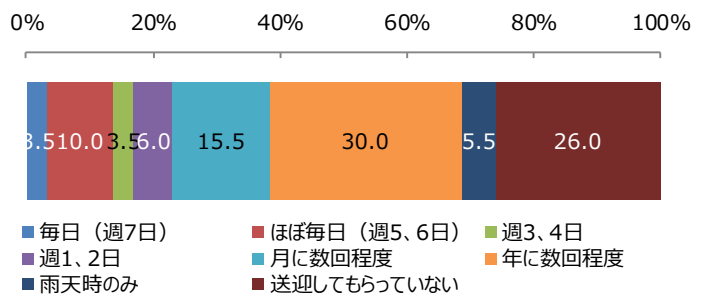


【送迎されている人が回答】

①送迎してもらっている頻度（単一回答）

- ・送迎の頻度は、送迎している人に比べ年数回程度、月数回程度の割合が高い結果でした。

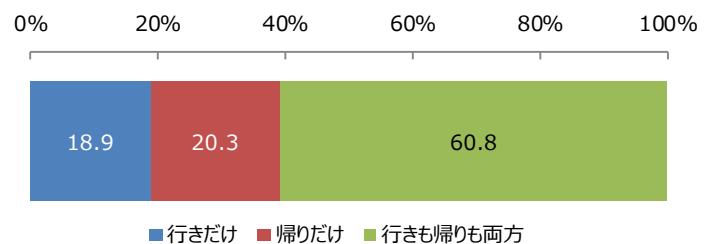
	n	%
全体	200	100.0
毎日（週7日）	7	3.5
ほぼ毎日（週5、6日）	20	10.0
週3、4日	7	3.5
週1、2日	12	6.0
月に数回程度	31	15.5
年に数回程度	60	30.0
雨天時のみ	11	5.5
送迎してもらっていない	52	26.0



②送迎の方向（単一回答）

- ・送迎の方向は、送迎されている人と同じく「行きも帰りも両方」が多く6割以上を占めました。

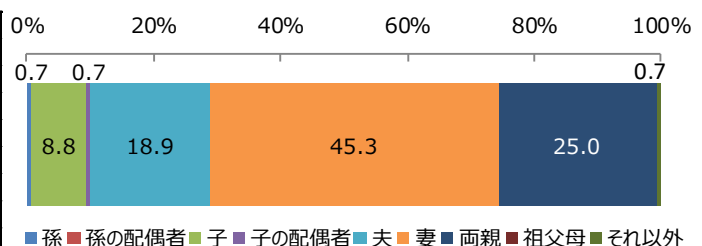
	n	%
全体	148	100.0
行きだけ	28	18.9
帰りだけ	30	20.3
行きも帰りも両方	90	60.8



③送迎してくれる家族（単一回答）

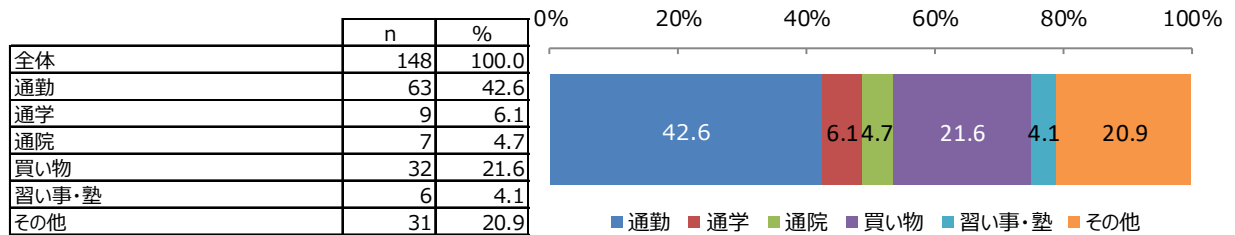
- ・送迎してくれる家族は、「妻」が5割近くを占め、次いで「両親」の順でした。

	n	%
全体	148	100.0
孫	1	0.7
孫の配偶者	0	0.0
子	13	8.8
子の配偶者	1	0.7
夫	28	18.9
妻	67	45.3
両親	37	25.0
祖父母	0	0.0
それ以外	1	0.7



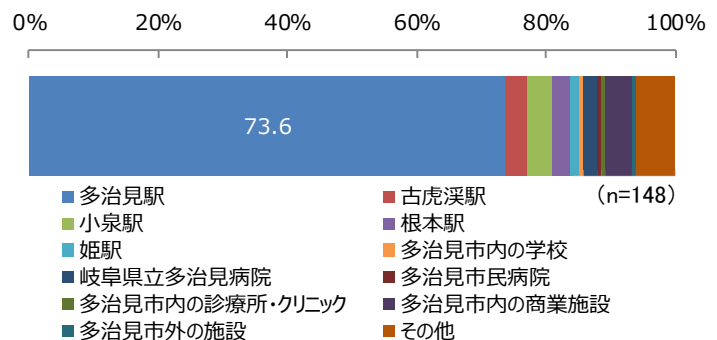
④送迎の主な目的（単一回答）

・送迎の目的は「通勤」で最も高い割合であり、次いで「買い物」の順でした。



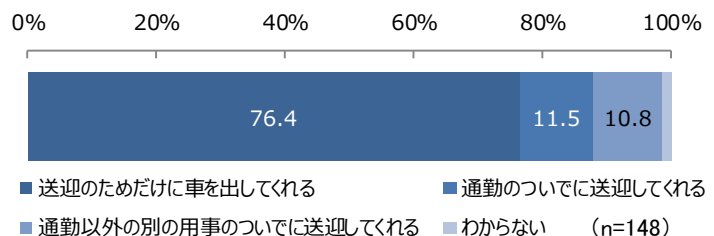
⑤主な送迎場所（単一回答）

・主な送迎場所は、7割以上が「多治見駅」を占めていました。



⑥送迎の際の行動（単一回答）

・送迎している人のうち7割以上が送迎だけを目的とした行動でした。

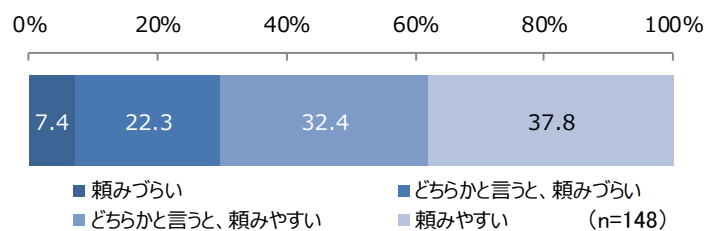


⑦待ち合わせ待機時間（送迎は「帰りのみ」もしくは「行きも帰りも両方」と回答した人のみ）

・送迎時に待ち合わせ場所に着いてから家族が車に乗るまでの待機時間は平均 14.5 分（最大 3 時間）

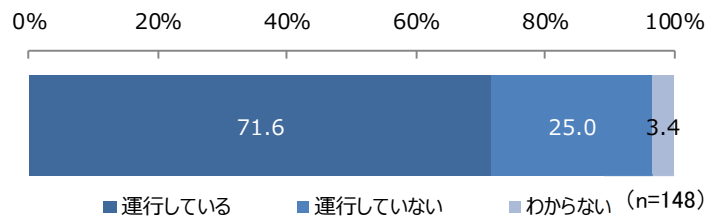
⑧送迎依頼時の抵抗感（単一回答）

・送迎を「頼みづらい」「どちらかと言うと、頼みづらい」を合わせると 3 割程度を占めていました。



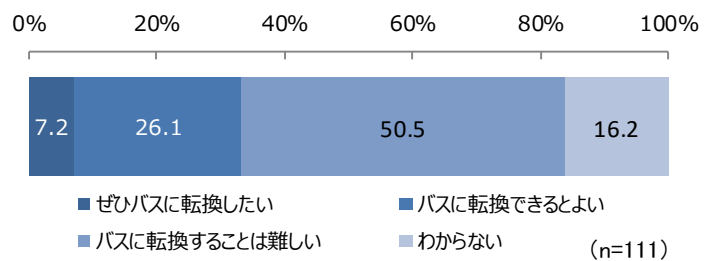
⑨バス運行の有無（単一回答）

- ・送迎してもらっている人のうち、自宅周辺にバスが「運行している人」は7割以上を占めていました。



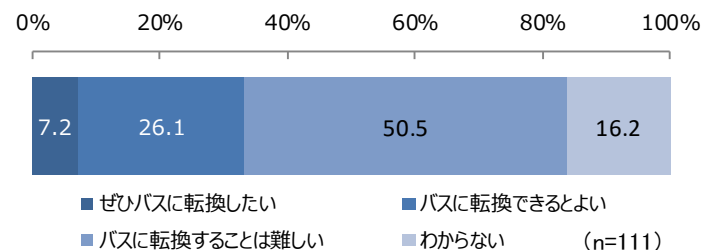
⑩バスの利用意向（自宅近くにバスが「運行していない」と回答した人のみ）（単一回答）

- ・バスが運行していない地域におけるバスの利用意向は、7割以上を占めました。
- ・回答した人の居住地の内訳を見ると、姫町（4人）、大藪町（2人）、大針町、大原町等、J R 太多線西側地域で多くなっていました。



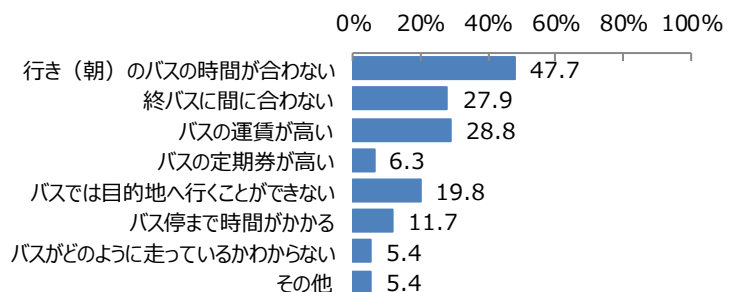
⑪送迎をバスに転換する可能性（自宅近くにバスが「運行している」もしくは「わからない」と回答した人のみ）（単一回答）

- ・自宅近くにバスが「運行している」もしくは「わからない」と回答した人のうち、バスへの転換を望む人は3割程度存在しました。



⑫バスを利用せず送迎している理由（複数回答）

- ・バスを利用しない理由としては、「行き（朝）、終バスに間に合わない」「運賃が高い」が多くなっていました。
- ・自宅からバス停までの許容できる距離は平均 5.9 分という結果でした。



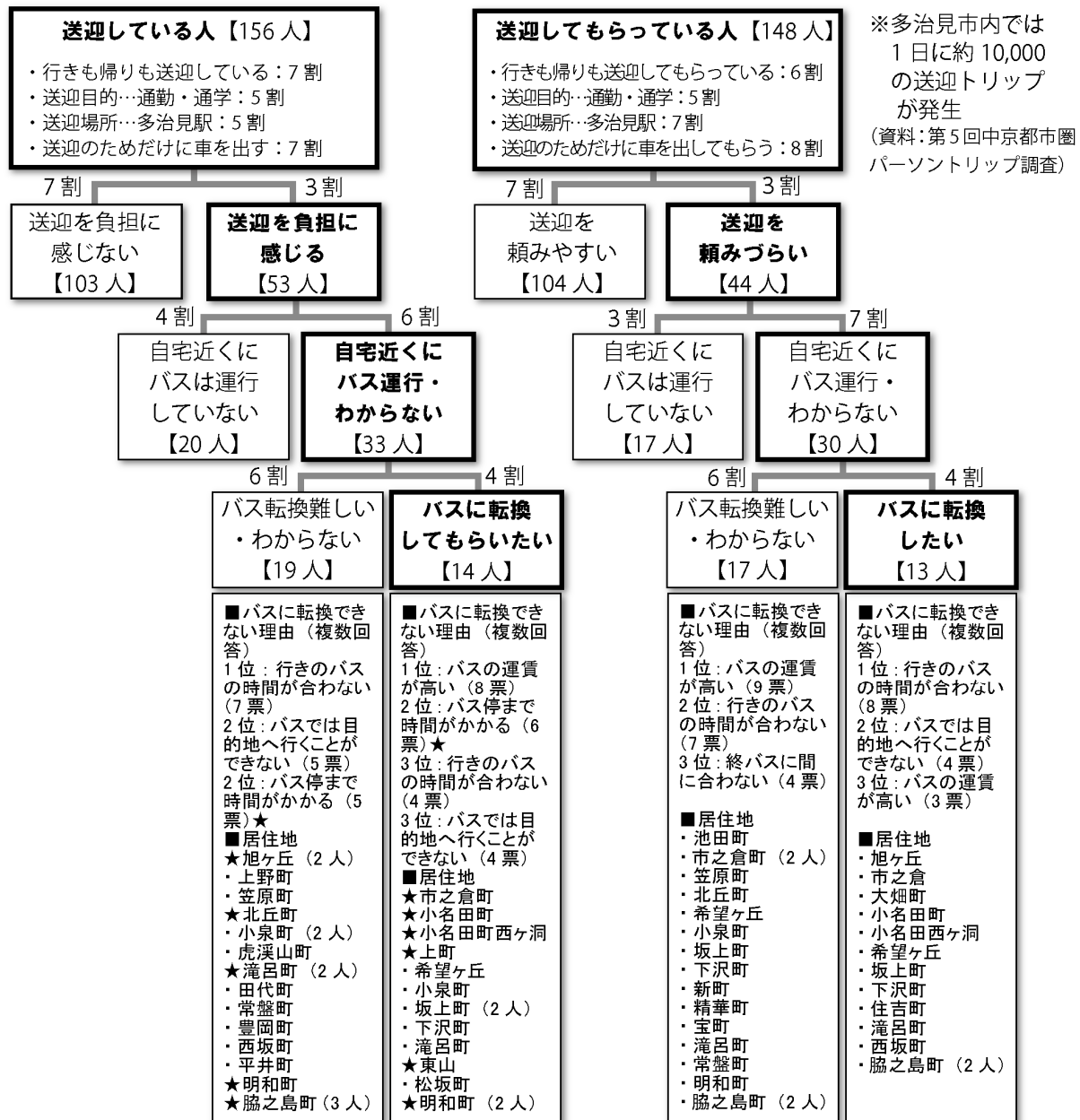
3 送迎者調査結果のまとめ

パーソントリップ調査より市内における1日あたりの送迎トリップが約10,000トリップ発生している。また、送迎者のうち「行きのみもしくは帰りのみを送迎」に頼っている人は3割程度(1,500トリップ程度)存在している。

これらの片道送迎者は、定期券購入のメリットが低いことから回数券等でのバス利用が多いと考えられる。そのため、片道定期などの設定により定期券購入を促すことが考えられる。

また、「バスに転換できない」理由の1つとして、「バス停までの時間がかかる」と回答した方のうち半数程度は住宅団地の居住者であった。これらは通勤・通学者に限らず、日常的な利用においても支障になっていると考えられる。特に路線バスのバス停と距離のある比較的大規模な住宅団地(滝呂台等)においては、団地内の移動手段の検討も必要と考えられる。

「送迎のためだけに車を出す」が7割以上を占めたことから、送迎しなくても良い環境をつくることで、中心市街地の渋滞抑制だけでなく、個人の日常生活の負担低減に訴求していくことが考えられる。



III 路線バスOD調査

・「路線バス昼間運賃上限制度」の効果検証のため、毎年実施しているOD調査（平日）の結果を用いて、制度導入前と比較して市内乗車人数が増加した「笠原線」と「桜ヶ丘ハイツ線」について利用状況を分析した。

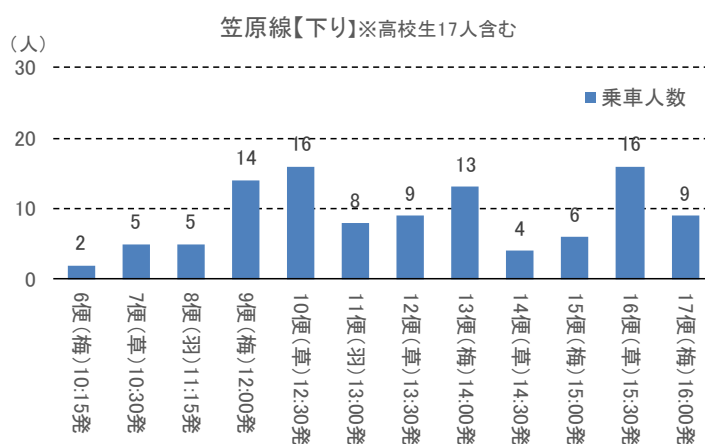
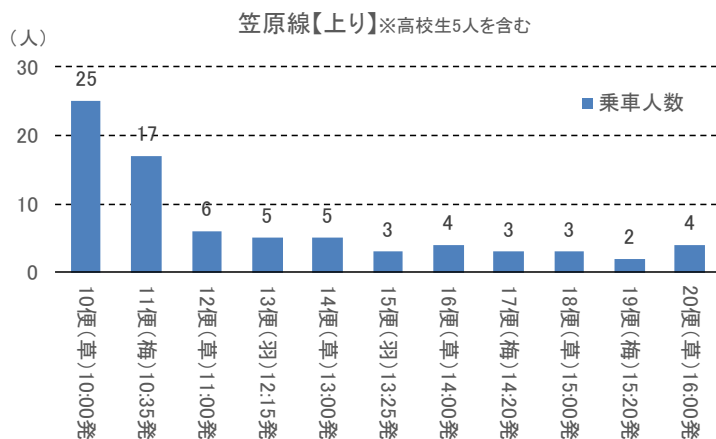
【平日】	路線名	便数		市内乗車人数				備考
		H27. 5	R1. 7	H27. 5 【実数】	H27. 5 【補正值】	R1. 7 【実数】	R1. 7 【補正值】	
11	県病院線	19	19	152	152	126	126	
12	ホワイトタウン線	13	13	217	217	185	185	
13	市之倉ハイランド線	6	6	12	12	28	28	
21-23	笠原線	28	23	157	155	162	197	H27:路線短縮区間(羽根以降)の乗車人数を削除
28	下半田川線	10	10	71	71	45	45	
32	駄知線	9	9	9	9	5	5	
33	瑞浪=駄知=多治見線	7	10	49	49	45	53	
34	妻木線	13	7					
35-1	滝呂台線	10	9	66	66	62	69	
35-2	学園都市線	13	13	56	56	80	80	
41	多治見市内線	7	9	8	8	21	16	
N1	旭ヶ丘循環線	4	4	43	43	53	53	
N2	緑ヶ丘線	6	3	17	17	8	16	
N3	小名田線	8	7	36	29	24	27	H27:路線短縮区間(まなび~上野町3)の乗車人数を削除
N4-1	桜ヶ丘ハイツ線	21	21	106	106	126	126	
N4-2	名鉄緑台線	3	3	18	18	22	22	
合計		177	166	1,017	1,008	992	1,049	
※高校生は除外							1.04	(R1補正)/(H27補正)

【凡例】 減便 補正值
増便 補正值

【笠原線】

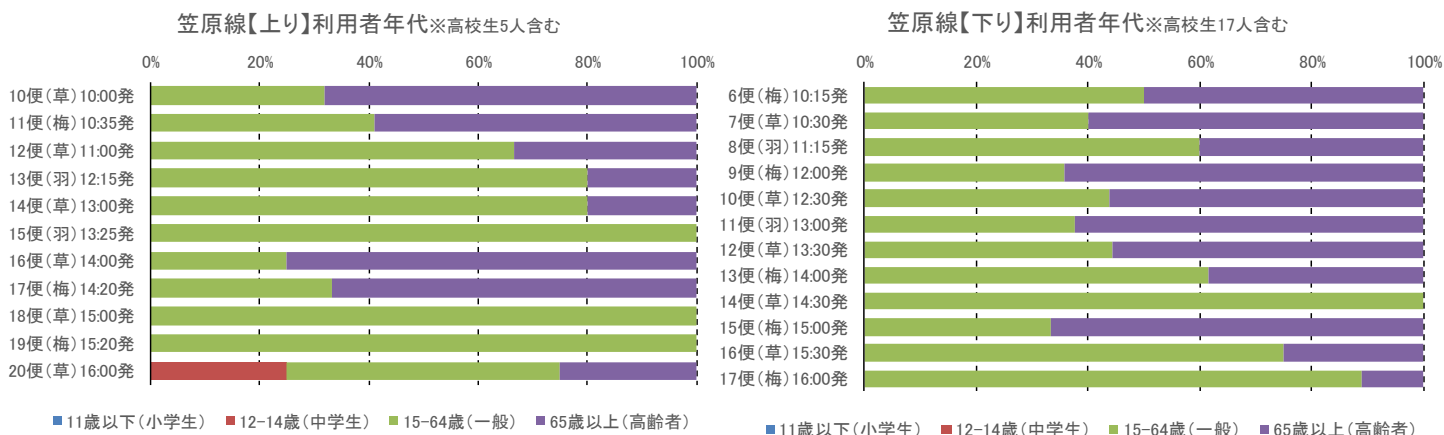
①便別の乗車人数

- ・上り（多治見駅方面）は、10時台（10、11便）の乗車人数が突出して多く、それ以降の便については、概ね5人未満となっていました。
- ・下り（笠原方面）は、12時台と夕方近く（16、17便）に主なピークがある。（なお、高校生は10便~17便で各2~5人が乗車）



②便別の利用者属性

- 各便の利用者の年代をみると、上り（多治見駅方面）は10時台に高齢者の外出が多く、下り（笠原方面）の12時台で帰宅していると予想される。

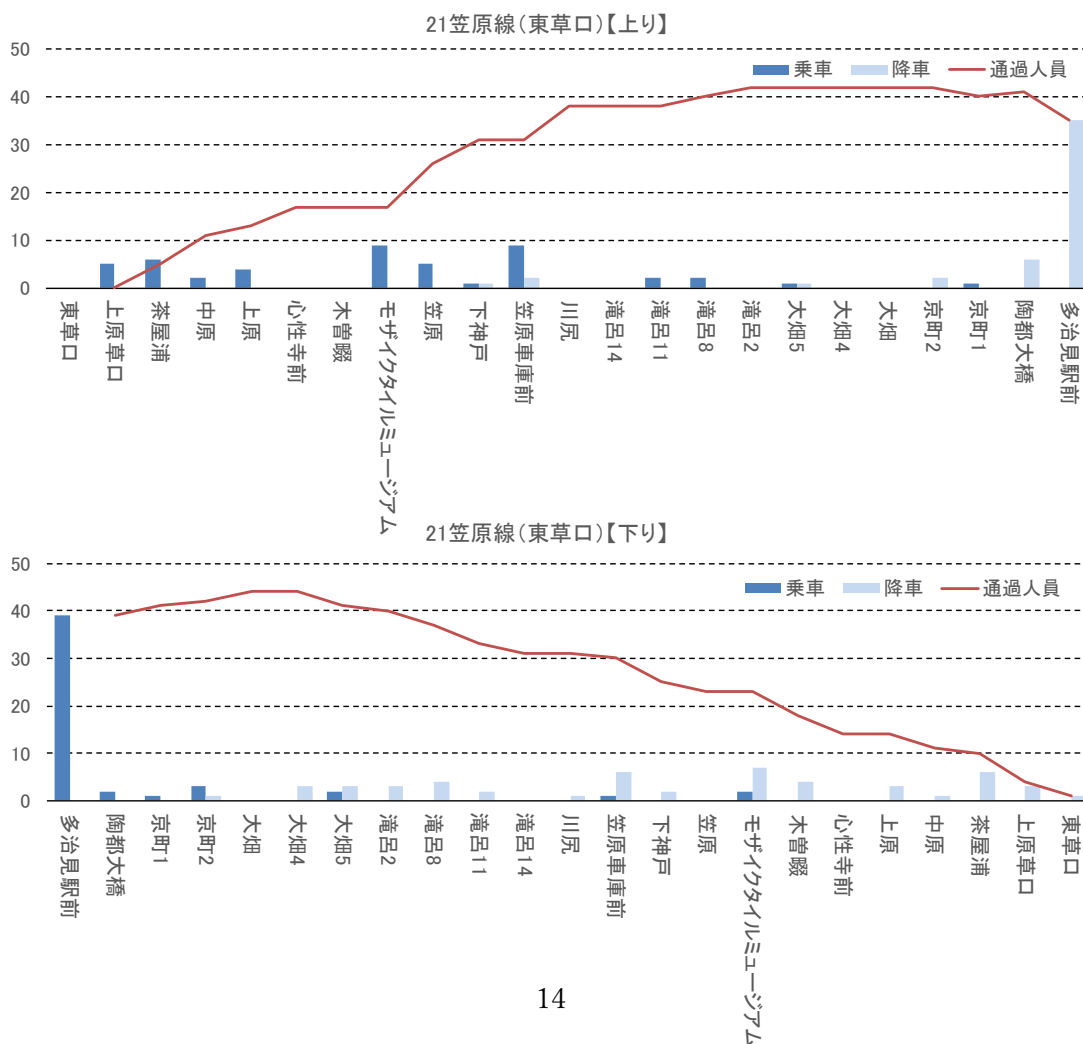


③200円バス時間帯におけるバス停通過人員※

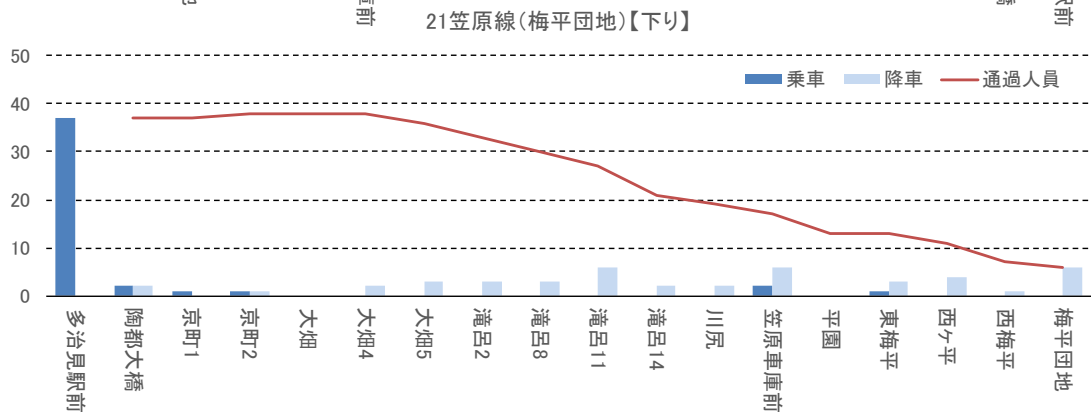
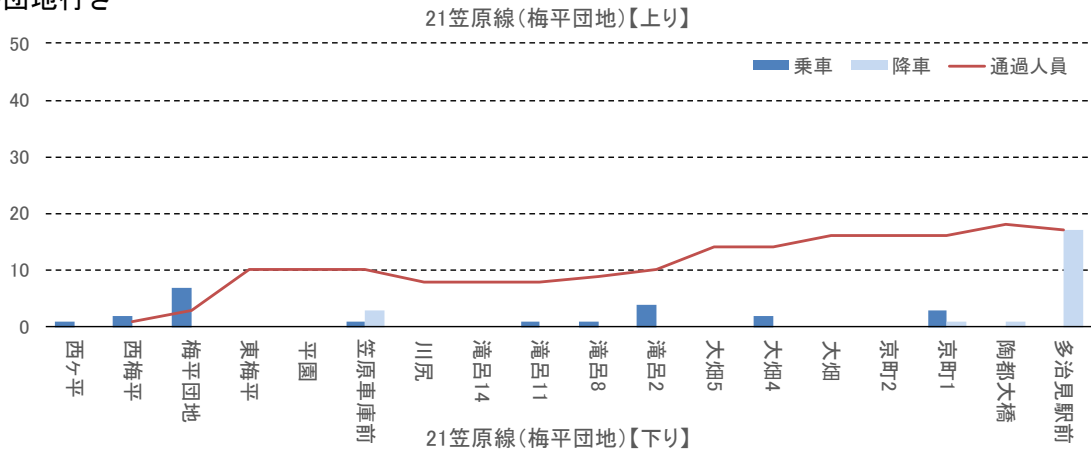
- 笠原線各系統（東草口行き、梅平団地行き、羽根行き）のバス停通過人員を以下に整理した。
- 東草口方面～モザイクタイルミュージアムや笠原車庫前間、梅平団地～笠原車庫前間で若干の利用がある（割引適用）。比較的運行本数がある（全系統が通過）滝呂町の利用が低調である。

※バス停通過人員：バス停を通過する際の車内人数(各バス停の乗車人数・降車人数の差し引きで算出)

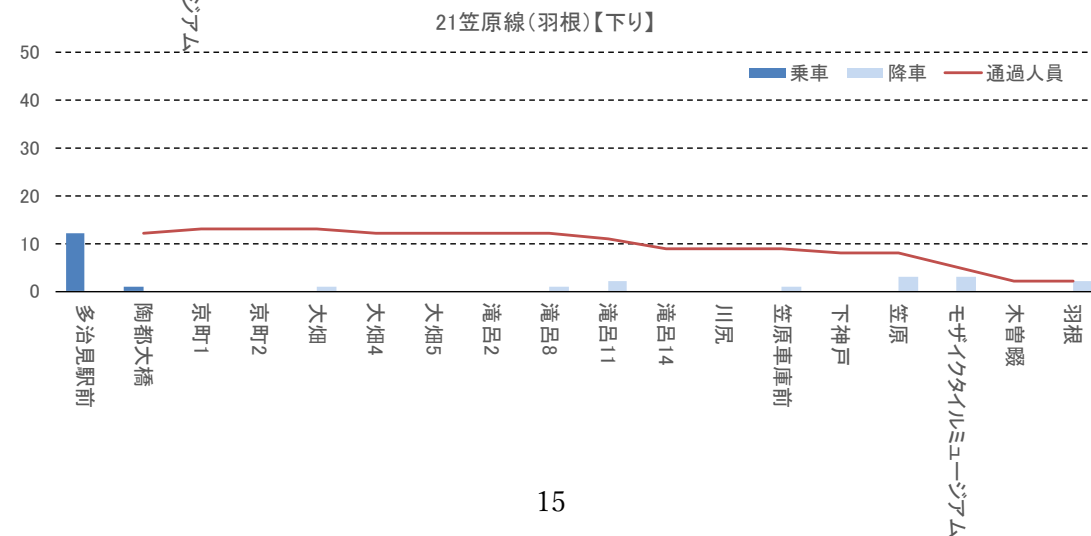
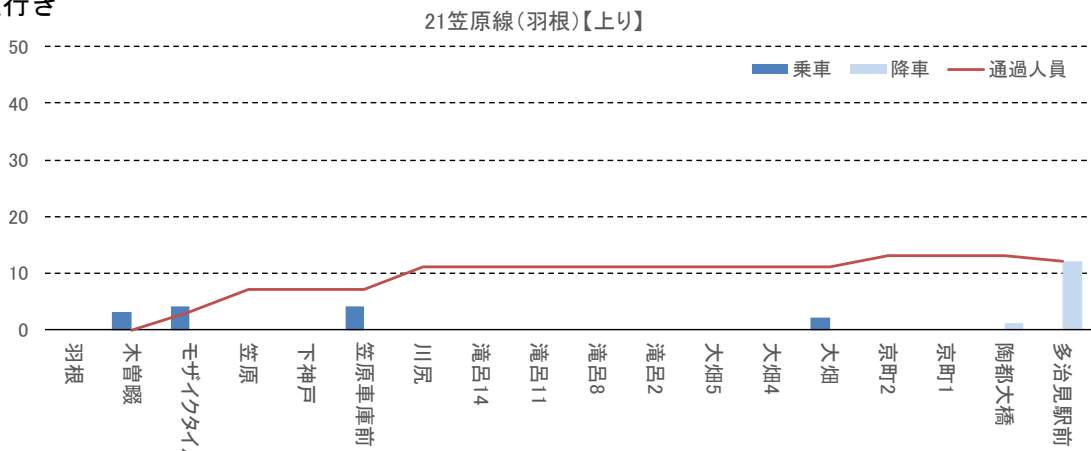
東草口行き



梅平団地行き



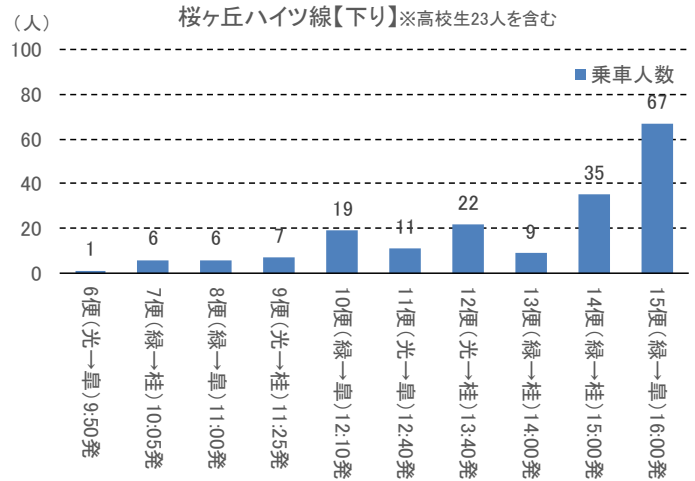
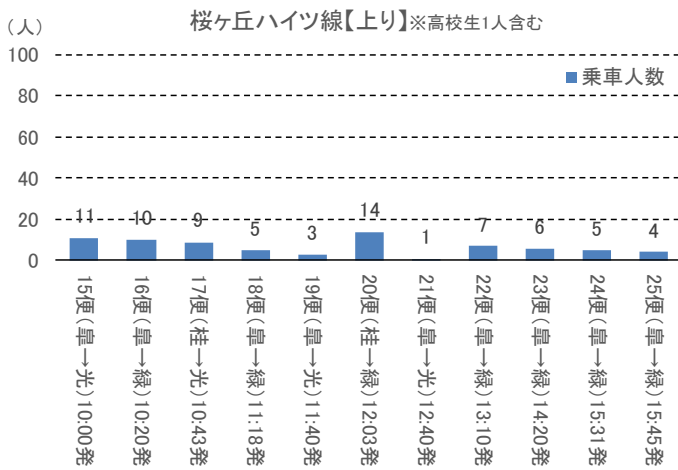
羽根行き



【桜ヶ丘ハイツ線】※多治見市外の利用者を含む

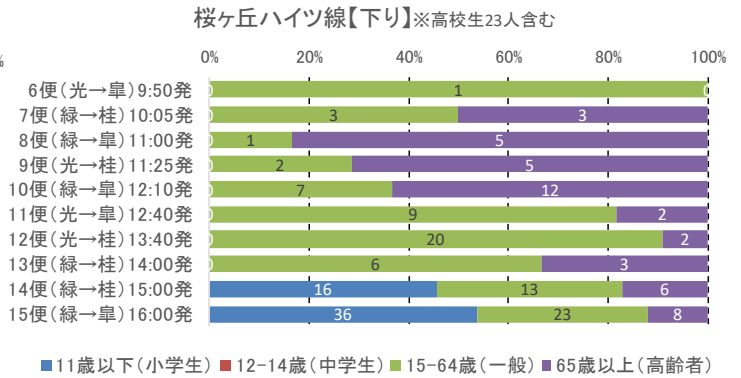
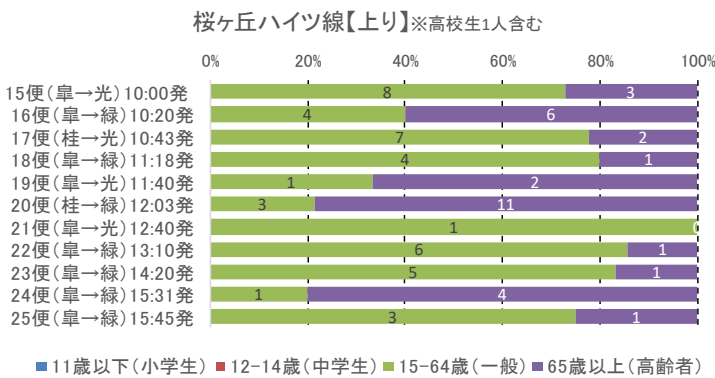
①便別の乗車人数

- ・上り（多治見駅方面）は、各便 10 人程度の利用となっており、下り【桜ヶ丘ハイツ方面】の方が利用は多かった（※一部高校生を含む（12 便 10 人が最多。15 便は 7 人、他は各 2、3 人））



②便別の利用者属性

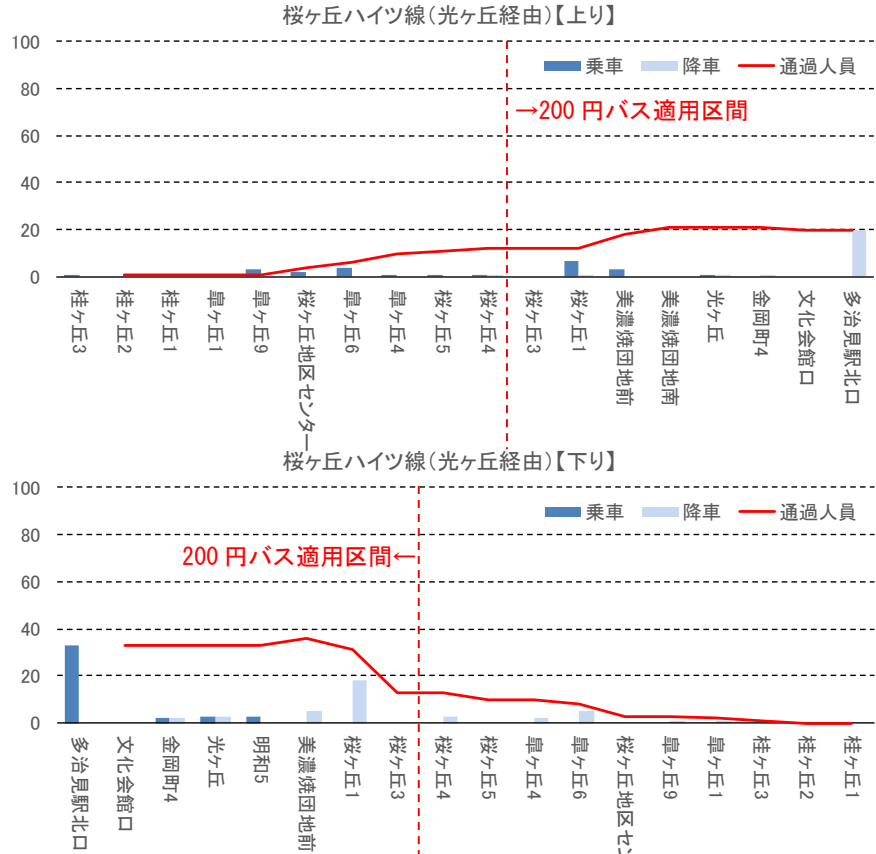
- ・上り（多治見駅方面）では、12 時頃に高齢者の利用が比較的多い。
- ・下り（桜ヶ丘ハイツ線）も 11 時台～12 時台で高齢者の割合が高いことから、桜ヶ丘ハイツ線沿線では行きは路線バス以外の移動手段を利用し、帰りは路線バスを利用していると予想される。（なお、下り（桜ヶ丘ハイツ方面）の「11 歳以下（小学生）」は可児市内の利用）



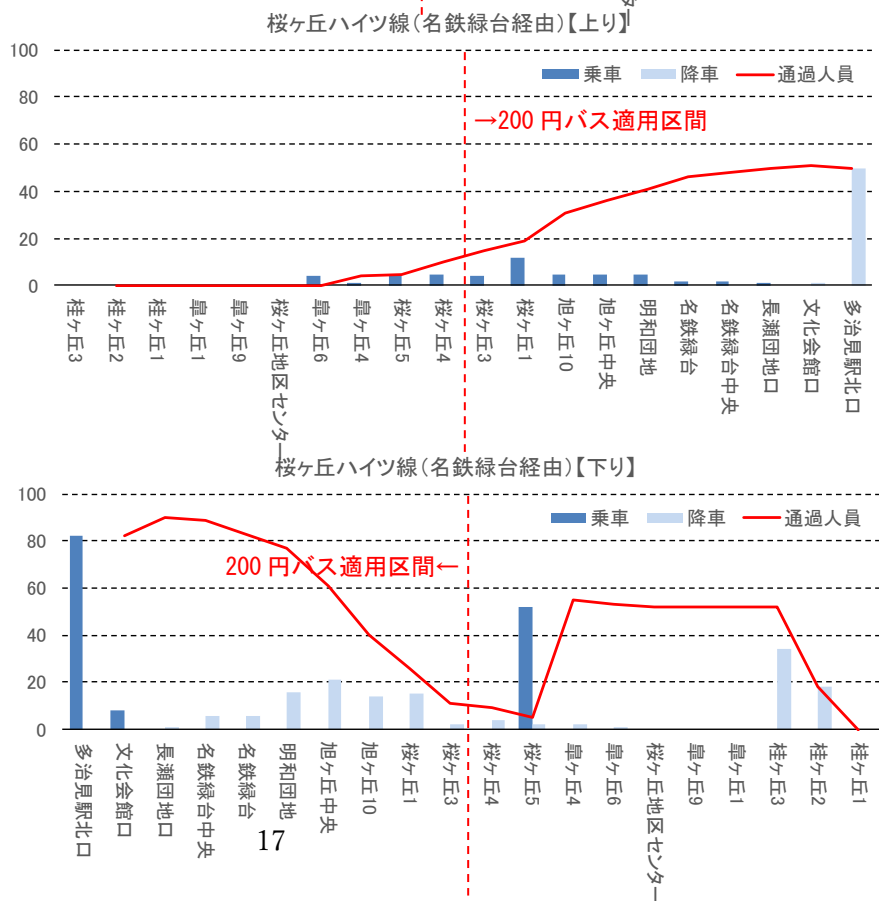
③200 円バス時間帯におけるバス停通過人員

- ・桜ヶ丘ハイツ線各系統（光ヶ丘経由、名鉄緑台経由）のバス停通過人員を以下に整理した。
- ・沿線では「桜ヶ丘 1」が利用の分岐点となっている。地域限定で「桜ヶ丘 3」で 200 円バス制度を導入しているが、利用はほとんどなかった。

光ヶ丘経由



名鉄緑台経由



IV 数値目標の設定の考え方

1【評価指標1】路線バス1便あたりの平均乗車人数

- ・基幹交通として路線バスの一定のサービス水準を維持するとともに、路線バス関連事業の実施により基幹交通にふさわしい利用者の確保を目指し、「路線バス1便あたりの平均乗車人数」を評価指標として設定します。

【現在】2019（令和元）年度	【目標】2023（令和5）年度
5～22人/便	5人/便以上

■目標値設定の考え方

- ・東濃鉄道株式会社により毎年実施されている「乗降調査（5月分）」の10日間の乗降データを用い、運行区間ごとに多治見市内における1便あたりの平均乗車人員を算出した。（下表参照）
- ・その結果、1便あたりの平均乗車人員は5～22人となっていた。
- ・これより、現在の1便あたり最低5人を割らないレベルが幹線としての担う役割と考え、目標値を5人/便以上と設定しました。

【算出式】

運行区間	関連系統	便数			乗車人数(10日間)※			1日平均乗車人員	1便平均乗車人員
		上り	下り	合計(便)	上り	下り	合計(人)	(人/日)	(人/便)
				①			②	③=②÷10	③÷①
多治見駅北口～桜ヶ丘一丁目	桜ヶ丘ハイツ線(緑台)/桜ヶ丘ハイツ線(光ヶ丘)	32	34	66	2,828	2,795	5,623	562	9
名鉄緑台線	名鉄緑台線	12	11	23	1,321	1,261	2,582	258	11
多治見駅前～モザイクタイル・ミュージアム	笠原線(羽根)/笠原線(東草口)	17	19	36	1,882	1,747	3,629	363	10
多治見駅前～笠原車庫前	笠原線(梅平団地)	7	8	15	356	465	821	82	5
多治見駅前～南市之倉	下半田川線	15	15	30	1,128	1,275	2,403	240	8
多治見駅前～タウン滝呂センター	学園都市線/妻木線(滝呂)/瑞駄多線(滝呂)	15	14	29	1,783	1,395	3,178	318	11
滝呂台線	滝呂台線	9	10	19	1,303	1,532	2,835	284	15
多治見駅前～小谷口	妻木線(下沢)/瑞駄多線(下沢)	29	28	57	1,221	1,359	2,580	258	5
ホワイトタウン線	ホワイトタウン線	0	0	47	0	0	10,254	1,025	22
小名田線	小名田線	10	10	20	730	909	1,639	164	8
合 計				342			35,544	3,554	10.4

資料:2019年5月乗降調査(2019.5.13-17,20-24の10日間)(東濃鉄道株式会社)

※多治見市内の利用のみ

2【評価指標2】地域内交通の導入箇所数

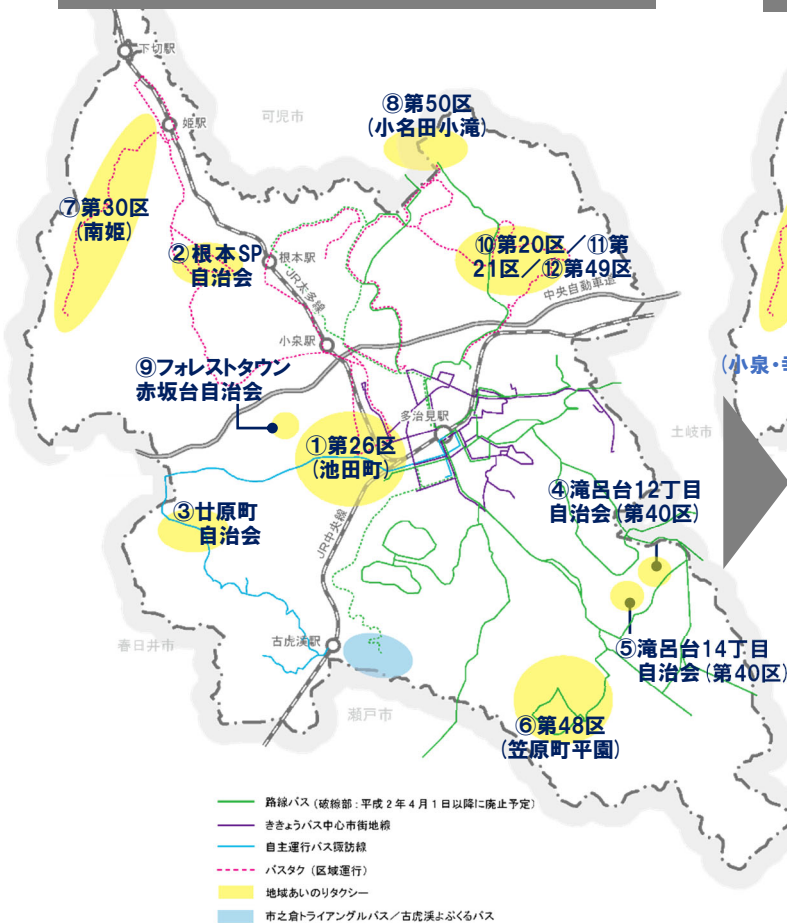
- ・郊外住宅団地等、路線バスでカバーできない地域における移動手段を確保するため、住民主体による地域内交通の導入支援を行うことで導入地区の拡大を目指し、「地域内交通の導入箇所数」を評価指標として設定します。

【現在】2019（令和元）年度	【目標】2023（令和5）年度
12地区	20地区

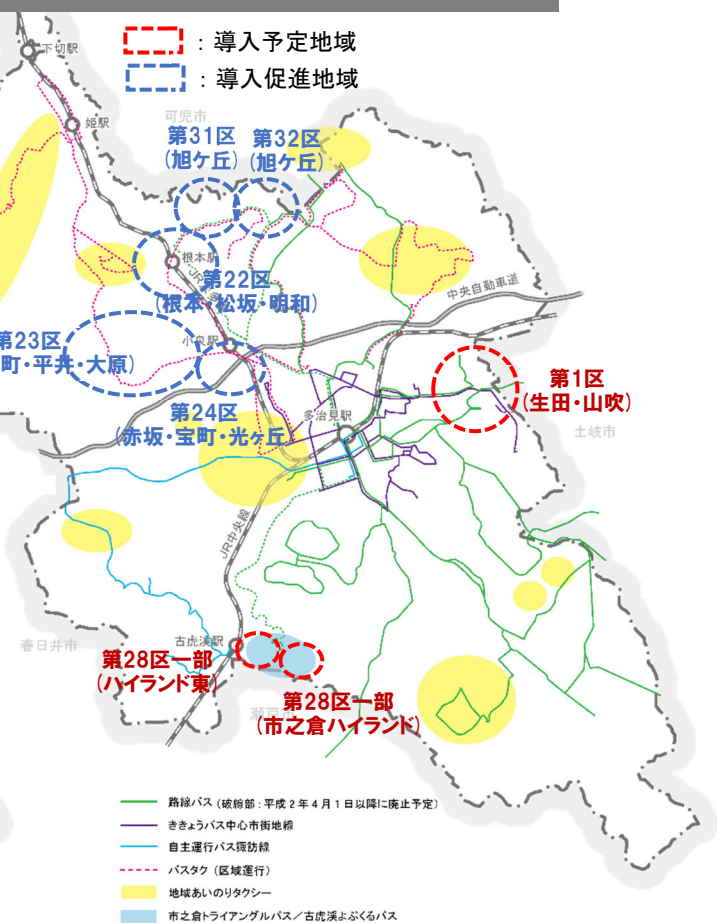
■目標値設定の考え方

- ・平成31年5月末現在で「地域あいのりタクシー」は、市内12地区に導入されています。（※次ページに平成31（2019）年5月末現在の地域あいのりタクシー運行支援補助金の指定状況を掲載）
- ・今後「地域あいのりタクシー」の導入を促進する地区として以下の地区を想定し、目標値を20地区と設定しました。

現在【12地区】※詳細は次ページ参照



2023(令和5)年度【20地区】



地域あいのりタクシーの導入地区および導入予定地区

地域あいのりタクシー運行支援補助金の指定状況一覧

(平成31(2019)年5月末現在)

No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
申請団体名	第26区 (池田町)	根本ステーション パーク自治会	廿原町内会	12丁目滝呂台 自治会(第40区)	滝呂台グリーン ビレッジ自治会 (第40区)	第48区 (笠原町平園)	第30区 (南姫)	第50区 (小名田小滝)	フォレストタウン 赤坂台自治会	第20区	第21区	第49区	
タクシー 会社	近鉄東美タク シー(株)			●	●								
	コミュニティ タクシー(株)	●	●	●	●		●	●		●	●	●	
	多治見 タクシー(株)	●		●	●					●	●	●	
	東鉄タクシー (株)		●	●	●	●	●	●		●	●	●	
制度開始時期	平成29年4月	平成29年4月	平成29年10月	平成29年12月	平成29年12月	平成30年1月	平成30年5月	平成30年9月	平成30年11月	平成31年4月	平成31年4月	平成31年4月	
利用登録者数(当初)(人)	27	69	44	15	12	24	86	7		4	21	2	
利用者負担額(円)	300	(根本地区)300 (病院地区)600	400	300	300	300	300	(ご近所便)300 (病院便)1,000 1人利用は倍額	(中央線北側)400 (市民・県病院) 500 買い物は複数利用 に限る 病院は1人利用で も可だが倍額	300	300	300	
運行日	水・金	月・水・金	月・金 (他曜日も予約可)	毎日	毎日	火・金	水・金	毎日		第2・第4木曜	第2・第4木曜	第2・第4木曜	
運行範囲	隣接校区内 (目的地設定有)	隣接校区内 (目的地設定有)	隣接校区内 (目的地設定無)	多治見市内(事 前登録した場所)	多治見市内(事 前登録した場所)	隣接校区内 (目的地設定有)	隣接校区内 (目的地設定有)	隣接校区内 (目的地設定無)		隣接校区内 (目的地設定有)	隣接校区内 (目的地設定有)	隣接校区内 (目的地設定有)	
目的	①パロー多治見店 →ピアゴ多治見店 ②セブンイレブン 多治見栄町店→ 駅前本町交番前 →西友多治見店・ カーマ21多治見店	(根本地区)パロー 根本店、福井内科 (うえだ整形)、根 本医院、ふくい内 科、うえだ整形 (病院地区)市民 病院、県病院	隣接する校区内	多治見市内(事前 登録した場所)	多治見市内(事前 登録した場所)	オオマツフード笠 原店、 マイン笠原ショッピ ングプラザ	(ご近所便)ふれあ いセンター姫、南 姫公民館、パロー 根本店、JR姫駅 (病院便)多治見 市民病院、県立多 治見病院	中央線の北側(隣 接校区内) 多治見市民病院、 県立多治見病院		(第2)ピアゴ多治 見店 (第4)パロー多 治見店	(第2)ピアゴ多治 見店 (第4)パロー多 治見店	(第2)ピアゴ多治 見店 (第4)パロー多 治見店	
発着時間	行き	10:00 (区内発)	8:20、10:00	10:00 (町内発)			10:00 (区内発)	(ご近所便)10:00、 11:00、12:00 (病院便)8:00、 9:00		10:00	10:00	10:00	
	帰り	12:00 (ピアゴ、西友・ カーマ発)	11:10、12:30 (市民病院または 県病院発)	12:00 (各施設発)	タクシー会社の営 業時間内	タクシー会社の営 業時間内	10:50(マイン発) 10:55(オオマツ 発)	(ご近所便)12:00、 13:00、14:00 (病院便)12:00、 13:00		12:00	12:00	12:00	
補助金申 請期間	開始	平成31年4月3日	平成31年4月1日	平成31年4月1日	平成31年4月1日	平成31年4月1日	平成31年4月2日	平成31年4月3日	平成31年4月1日	令和元年度は指 定申請なし	平成31年4月12日	平成31年4月12日	平成31年4月12日
	終了	令和2年3月27日	令和2年3月30日	令和2年3月31日	令和2年3月31日	令和2年3月31日	令和2年3月31日	令和2年3月31日	令和2年3月31日		令和2年3月26日	令和2年3月26日	令和2年3月26日
年間補助 予定額(円)	118,000	207,000	234,000	400,000	400,000	56,000	212,000	161,000	30,000	33,000	50,000	21,000	
H29実績	補助金(円)	92,000	18,000	2,000	20,000	24,000	3,000	-	-	-	-	-	
	延べ人数(人)	247	78	4	39	57	22	-	-	-	-	-	
	運行回数(回)	227	70	2	23	34	14	-	-	-	-	-	
H30実績	補助金(円)	70,000	93,000	55,000	102,000	200,000	8,000	79,000	4,000	0	-	-	
	延べ人数(人)	198	305	110	176	428	62	231	8	2	-	-	
	運行回数(回)	178	212	54	118	305	34	126	6	2	-	-	

※【事務局体制】池田、南姫は、区事務所が事務局、他は区役員が事務局担当

3【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）

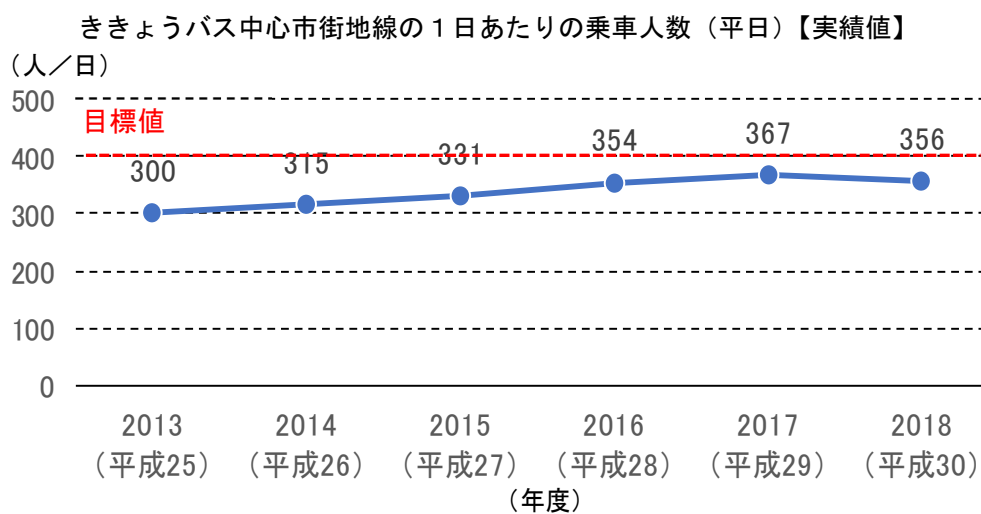
- ・コミュニティバス中心市街地線は多くの市民や観光客が中心市街地を快適に移動できることを目指し、平日における「コミュニティバス中心市街地線の乗車人数」を評価指標として設定します。

【現在】2019（令和元）年度	【目標】2023（令和5）年度
約 360 人/日	約 400 人/日

■目標値設定の考え方

- ・2013（平成25）年以降、一部ダイヤ改正などを行いながら順調に乗車人数を伸ばしてきていることから、毎年調査を実施し、必要に応じて見直しを行うものとし今後4年間においても同様の伸び（+50人程度）を目標として、目標値を約400人と設定しました。

※なお、2018（平成30）年度は減少に転じているが、これは道路工事に伴う坂上ルート、前山ルートの一部区間の運休に伴う影響。



4【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、「市民1人あたりの公共交通利用回数」を評価指標として設定します。

【現在】2019（令和元）年度	【目標】2023（令和5）年度
約78回/年	約85回/年

■目標値設定の考え方

- ・鉄道。路線バス、タクシー、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者数の合計は、約8,634,000人であり、2019（平成31）年4月1日の人口約110,600人より、1人あたりの平均利用回数の実績値は約78回/年と算出される。
- ・今後4年間で継続的に公共交通の利用促進施策を展開することで、現在から概ね1割増（78回×1.1倍≒85回）とすることを目指し、2023年（令和5）年度の目標を約85回/年と設定した。

【算出式】

		資料
人口(①)	110,598 人	住民基本台帳(2019年(平成31年)4月1日現在)
鉄道	6,283,000 人	2017年(平成29年)市内5駅の乗降人数の合計値(資料:統計たじみ)【内訳参照】
路線バス	1,807,000 人	2018年(平成30年)年間輸送人員(資料:東濃鉄道株式会社)
タクシー	407,023 人	2019年(H31)1月～12月多治見市内運行回数から推計(資料:タクシー事業者)【内訳参照】
ききょうバス中心市街地線	125,228 人	2018年(平成30年)(資料:都市政策課)
自主運行バス諏訪線	9,867 人	2018年(平成30年)(資料:都市政策課)
地域あいのりタクシー	1,520 人	2018年(平成30年)(資料:都市政策課)
バスタク	336 人	2019年(平成31年)4月1日～2020年(令和2年)3月31日の推計値(資料:都市政策課)
合計(②)	8,633,974 人	
1人あたりの平均利用回数	78 回	②÷①

【内訳】

【鉄道内訳】	人数
多治見駅	5,010,000
古虎溪駅	171,000
小泉駅	491,000
根本駅	456,000
姫駅	155,000
合計	6,283,000

【タクシー内訳】	回数	人数	備考
タクシー会社名	回数	人数	備考
多治見タクシー	78,774	114,222	平均1.45人
近鉄東美タクシー	33,097	43,807	
東鉄タクシー	171,720	248,994	多治見タクシーと同様の平均乗車人数と仮
合計		407,023	

【バスタク推計値】			
ルート名	令和元年4月1日～10月末の利用者数	1ヶ月	【推計値】1年間(12ヶ月)
姫・大針ルート	27	4	46
旭ヶ丘・小泉ルート	70	10	120
共栄・明和ルート	99	14	170
合計			336

5【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の増加を目指し、1日あたりの「乗継券発行枚数」を評価指標として設定します。

【現在】2019（令和元）年度	【目標】2023（令和5）年度
約 21 枚/日	約 25 枚/日

■目標値設定の考え方

- ・乗継券は、導入を開始した平成25年度以降、順調に利用が伸びており、2019（令和元）年度においては1日あたり21枚発行している。
- ・また、2019（令和元）年度におけるききょうバス中心市街地線の平日1日あたりの乗車人数は約360人であり、2023（令和5）年度の目標を約400人と設定したことから（「評価指標3」を参照）、2023（令和5）年度の乗継券発行枚数は23.3枚と推計されます。
- ・しかしながら、路線バスとききょうバス等との乗り継ぎ案内を充実するなど、乗り継ぎ利用を増やすことで1日あたり23.3枚以上を目指し、目標値は約25枚と設定しました。

