

# 多治見市公共交通戦略

平成22年3月

多 治 見 市

# — 目 次 —

## 第1章 策定にあたって

1. 公共交通戦略策定の経緯・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1  
    (1) 公共交通施策に関するこれまでの取り組み  
    (2) 道路運送法の一部改正に伴う新たな施策の展開  
    (3) これからの公共交通施策
2. 公共交通戦略の役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
3. 公共交通の範囲・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
4. 公共交通戦略の構成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
5. 公共交通戦略の目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

## 第2章 公共交通の現状と課題

1. 市内における公共道路線の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6  
    (1) 交通渋滞の緩和  
    (2) 少子高齢化への対応  
    (3) 環境への配慮
2. 市内における公共道路線の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
3. 鉄道輸送における現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8  
    (1) JR中央線の現状  
    (2) JR太多線の現状  
    (3) 鉄道輸送の課題
4. バス輸送における現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12  
    (1) 路線バスの現状  
    (2) 路線バスの課題  
    (3) コミュニティバスの現状  
    (4) コミュニティバスの課題
5. その他の輸送における現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20  
    (1) 新交通システムモデル事業(市之倉トライアングルバス)の現状と課題  
    (2) タクシー輸送の現状と課題  
    (3) 福祉輸送の現状と課題

## 第3章 公共交通戦略の基本方針

1. 公共交通戦略策定の・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28  
    (1) 理念  
    (2) 目標
2. 公共交通体系の将来像・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 29  
    (1) 現在の公共交通体系  
    (2) 公共交通体系の将来像  
    (3) 福祉輸送の現状と課題

## 第4章 具体的な取り組みの方針

1. 鉄道輸送の役割と取り組みの方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 33

(1) 鉄道輸送の役割	
(2) 鉄道輸送における取り組みの方針	
2. バス輸送の役割と取り組みの方針	35
(1) 路線バス輸送の役割	
(2) 路線バス輸送における取り組みの方針	
(3) コミュニティバス輸送の役割	
(4) コミュニティバス輸送における取り組みの方針	
3. その他の輸送の役割と取り組みの方針	39
(1) 新交通システムモデル事業の役割	
(2) 新交通システムモデル事業における取り組みの方針	
(3) タクシー輸送の役割	
(4) タクシー輸送における取り組みの方針	
(5) 福祉輸送の役割	
(6) 福祉輸送における取り組みの方針	
4. 将来のまちづくりと公共交通ネットワークの取り組み方針	42
(1) 将来の街づくりにおける公共交通体系構築の取り組みの方針	
(2) 公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みの方針	

## 第5章 戦略の実現に向けて

1. 市民・輸送事業者・行政の役割と連携	44
2. 公共交通の利用促進	46



## はじめに

多治見市は、古くから陶磁器産業を中心にまちが形成され、昭和40年代から60年代にかけて周辺丘陵地での宅地開発により、名古屋圏へのベッドタウンとして発展してきました。宅地開発とモータリゼーションの進展により自動車保有台数が急速に拡大したことが、公共交通利用者の減少や、中心市街地の活力の減退と郊外型店舗の立地を促進した要因となっています。

しかしながら、少子高齢社会へ対応していくためには、中心市街地をはじめとする既成市街地の機能の維持・強化を図り、市民が安心して暮らせるまちづくりを進めていかなければなりません。その基本となるものとして、交通弱者をはじめとする市民の移動手段の円滑化を目的とした、市内の公共交通体系の構築が挙げられます。

また、本市は「環境共生都市」を目指し、資源ごみの分別をはじめとするさまざまな環境施策を展開しており、市内の渋滞解消策や自動車から排出される二酸化炭素の抑制策など、交通分野における一層の取組みが求められています。一般家庭においては、エアコンの温度設定などエネルギー消費の省力化による環境負荷低減への取組みが浸透しつつありますが、家庭生活で最も多くの二酸化炭素を排出しているのは、自動車利用であることはあまり知られていません。日々の暮らしの中で少しでも自動車の利用を抑制し、環境に配慮した行動を積極的に展開していくためにも、市内における公共交通体系の構築が重要な役割を担います。

本市では、平成20年度から第6次多治見市総合計画がスタートし、目指すまちの将来像を『人が元気！まちが元気！多治見』とし、『元気』をキーワードとした視点でまちづくりを行っています。『日帰り観光の強化』を重点施策に掲げており、本市を訪れる方々にも利用しやすい公共交通体系とすることで、「環境共生都市」を積極的にアピールしていきたいと考えています。

以上のことから、本市における総合的な公共交通体系構築のための基本方針を示す「公共交通戦略」を策定し、本市の公共交通整備の指針として活用することで、地域住民、交通事業者、行政の協働により、バランスのとれた利用しやすい公共交通環境の整備に取り組んでまいりますので、さらなるご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成22年3月

多治見市長 古川 雅典

# 第1章 策定にあたって

## 1. 公共交通戦略策定の経緯

### (1) 公共交通施策に関するこれまでの取り組み

多治見市では、バス交通を取り巻く環境の変化や今後ますます進展する少子高齢化などに対応するために、平成13年1月に有識者や交通事業者、市民代表等で組織する「多治見市バス交通問題研究会」を発足し、市内におけるバス交通のあり方について検討を進めてきました。

平成14年度に同研究会が実施した市民対象のアンケート調査の結果から、「バスの利用者は少ないものの潜在的なニーズは高く、生活交通の確保をはじめ、市民が必要とするより便利な公共交通機関への発展を進めていく必要がある」との方向性が示され、「路線バス」とそれを補完する「新たな交通手段」の確立の2つを柱として施策を展開していくことを確認しました。

これにより、本市では路線バスを補完する「新たな交通手段」として、平成15年6月からコミュニティバスの実証実験を行い、その結果を受けて平成16年10月から「ききょうバス」として本格運行を開始しました。

また、総合福祉センター利用者の無料送迎を行ってきた「福祉バス」をききょうバスに統合して平成17年8月から運行を開始するとともに、平成19年4月からは、前年1月に市町村合併した笠原町を輸送区域に加え、市内の各地域における必要最低限の輸送サービスを確保してきました。

### (2) 道路運送法の一部改正に伴う新たな施策の展開

平成14年2月の乗合バスに関する需給(参入・退出)規制の撤廃をはじめとする、公共交通を取り巻く環境の変化に伴い、全国各地の自治体で市町村自主運行バスの事業が活発に展開されるようになるとともに、構造改革特区の認定等によって、定時定路線にとられない新たな乗合輸送の形態を模索する自治体も増えてきました。

これまでこうした輸送の許認可については、道路運送法第21条ただし書きによる、いわゆる「例外規定」が適用されることが多かったのですが、全国各地で事例が増えるにしたがってもはや「例外」では対応できなくなっていました。

そこで、平成18年10月に道路運送法の一部が改正され、前述のような課題に対応するとともに、地域の実情に応じた輸送サービスの実現のために必要とされる法整備が行われました。

本市では、この道路運送法の一部改正を受けて、平成19年1月に「多治見市地域公共交通会議」を組織するとともに、将来高齢化の進展が予測される郊外住宅団地等におけ

る移動手段を確保するために、「新交通システム」を創出する事業者への支援策を展開してきました。

その結果、民間タクシー事業者が運行する会員予約制で乗合型の区域輸送システム「市之倉トライアングルバス」をモデル事業として採択し、平成19年3月から事業を開始しました。

### (3) これからの公共交通施策

平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」では、市町村が主体となって地域全体の公共交通ネットワークのあり方や利便性の向上策等の協議を促進するため、市町村が策定する地域公共交通に関する計画、いわゆる「地域公共交通総合連携計画」の実効性を高める仕組みが整備されました。

これにより、地方自治体を中心となって公共交通に関する基本的な方針を定め、公共交通網の見直しを進めていくことが重要な課題として全国的に認識されるようになっていきます。

本市では、これまでに新たな交通手段の確立を目的として、コミュニティバスの運行や新交通システムの創出などに努めてきましたが、これらの新たな輸送手段と鉄道や路線バス、タクシーなどの既存の公共交通機関とのネットワーク形成が十分に図られているとは言えない状況となっています。

これからの公共交通施策においては、こうした公共交通のネットワーク機能を高めるとともに、市内の公共交通網のあり方について総合的な視点で捉えていくことが求められます。また、人口減少時代における住みやすい環境の整備や、環境都市としての地球環境問題への対応からも、公共交通充実のための市の施策展開は非常に重要であるといえます。

このため、市内における総合的な公共交通のあり方に関する基本方針を示す「公共交通戦略」を策定し、今後の公共交通施策展開の方針として活用していきます。

## 2. 公共交通戦略の役割

多治見市公共交通戦略は、第6次多治見市総合計画に基づき、利便性の高い公共交通の確保を目指します。

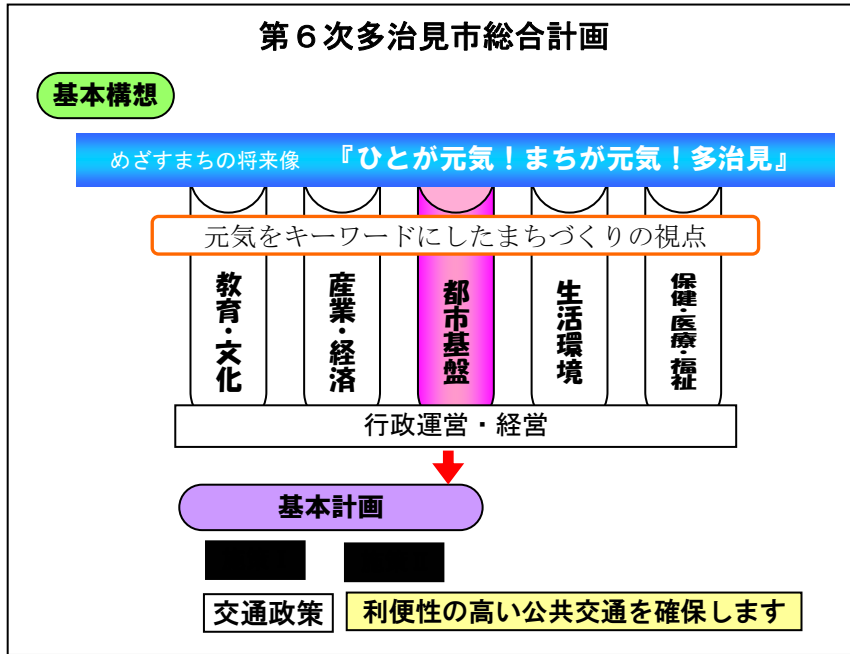
また、公共交通戦略は、次のような役割を担っていきます。

- ① 市内の公共交通体系を構築していくための基本となる理念と目標を明らかにするとともに、具体的な取り組みの方針を示します。
- ② 多治見市都市計画マスタープランをはじめとする各種の構想・計画や、TDM（Transportation Demand Management：交通需要管理）施策などとの調整を図り、総合的な視点から将来の公共交通体系のあり方について検証します。

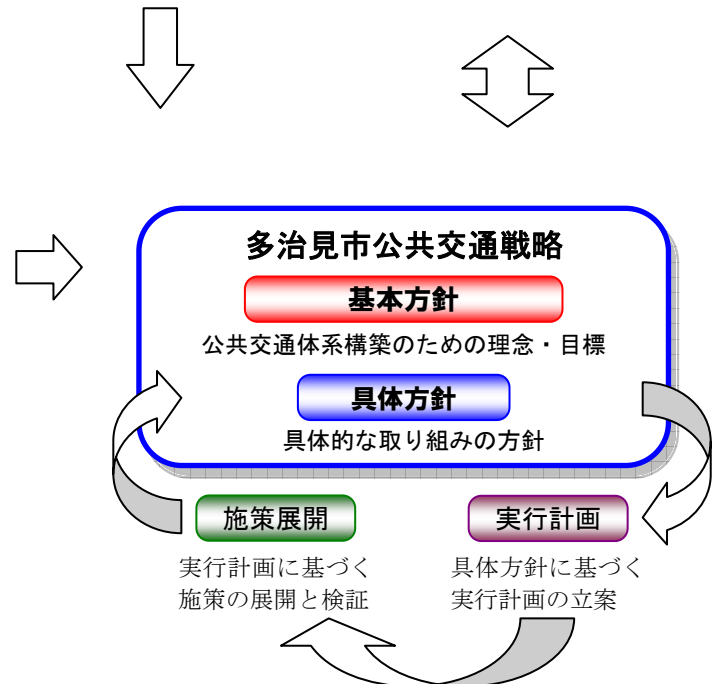
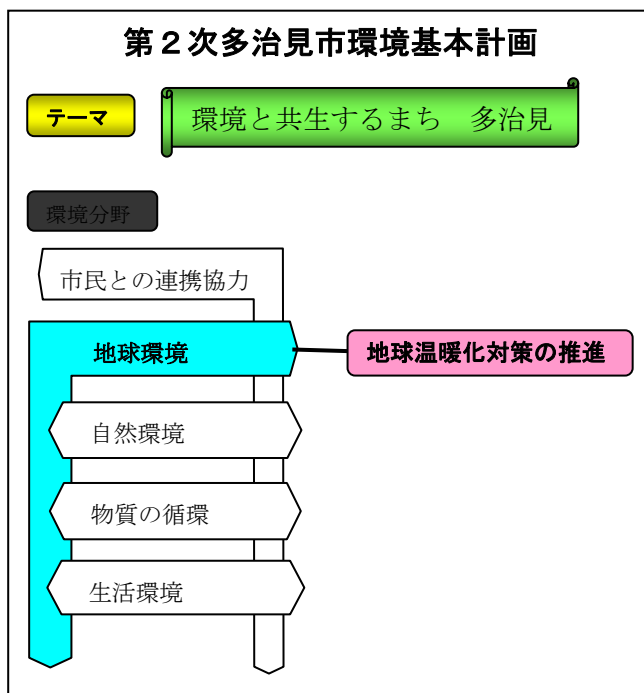
## 3. 公共交通の範囲

多治見市公共交通戦略において「公共交通」とは、「全ての移動機関、ただし自力で動く自転車、自動車は除く（端末輸送としての自転車、自動車は含む）」とします。

# ○多治見市公共交通戦略の位置づけ



- 各種計画・事業
- ・都市計画マスタープラン
  - ・都市計画道路網構想
  - ・多治見市地域福祉計画
  - ・交通バリアフリー基本構想
  - ・福祉環境整備指針
  - ・持続可能な地域社会づくり
  - ・TDM施策
  - ・土地区画整理事業
  - ・街路整備事業
  - ・地球温暖化対策地域推進計画

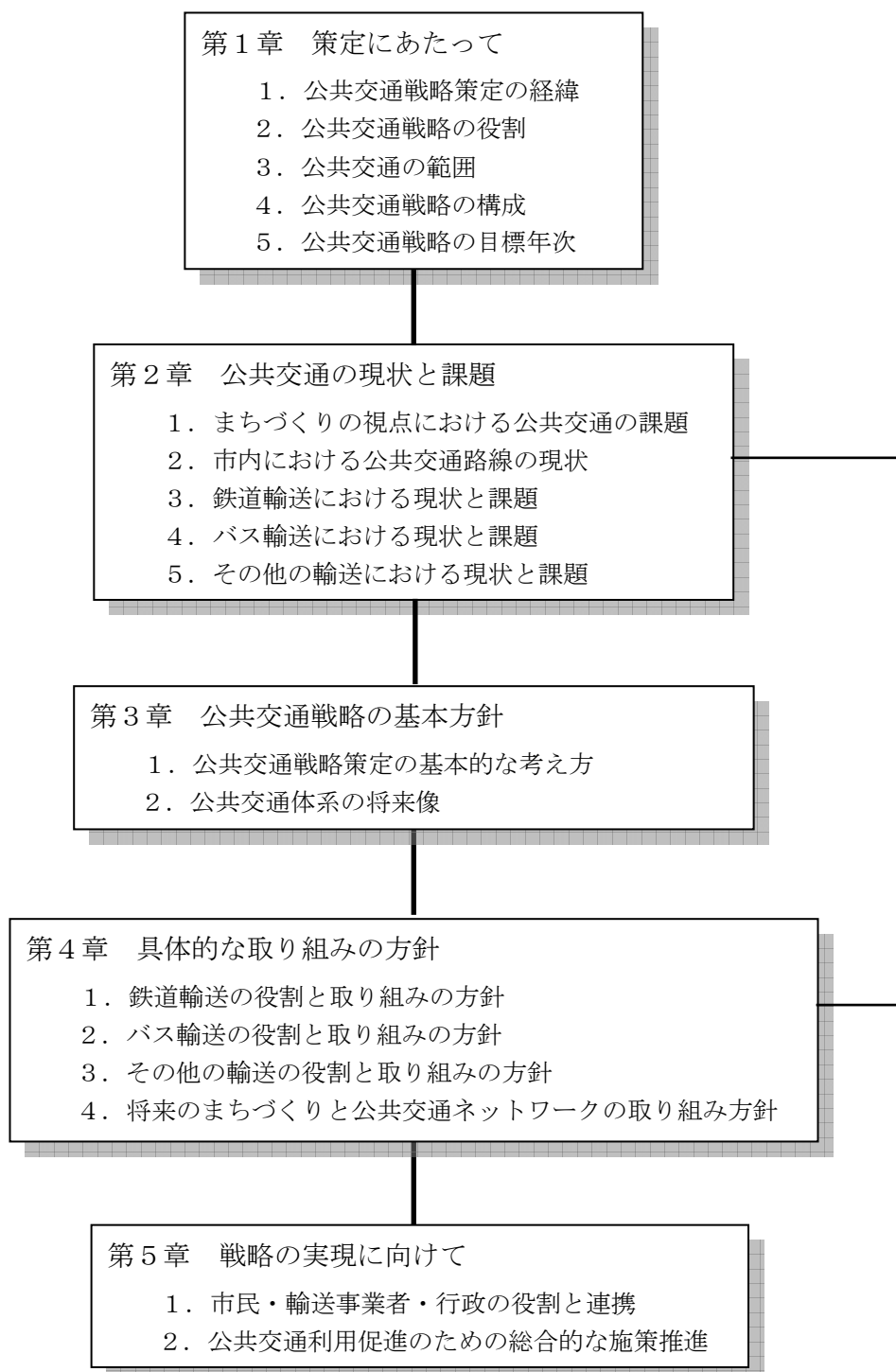




## 4. 公共交通戦略の構成

多治見市公共交通戦略は、5つの章で構成しています。第1章は、公共交通戦略策定の経緯と公共交通戦略の役割、構成です。第2章は、市内における公共交通の現状と課題を整理したものです。第3章では、総合的な公共交通体系を構築するための基本方針を、第4章では、第2章、第3章を踏まえて、具体的な取り組み方針を示しました。最後の第5章では戦略の実現に向けての考え方についてまとめています。

### ○公共交通戦略の構成

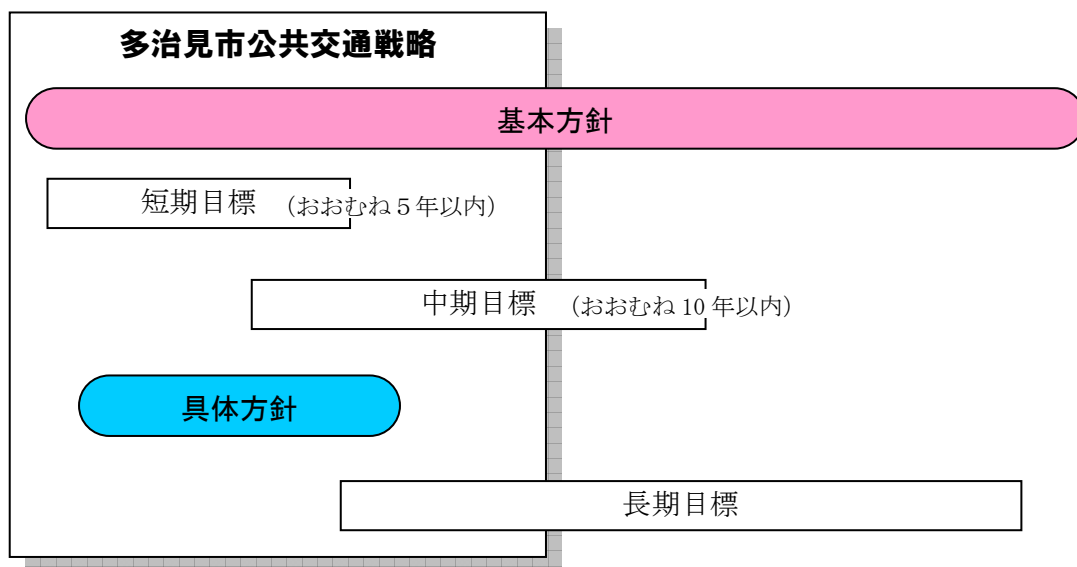


## 5. 公共交通戦略の目標年次

多治見市公共交通戦略の目標は、おおむね5年以内に取り組むべき短期目標、おおむね10年以内に取り組むべき中期目標、将来的に取り組むべき長期目標に分類し、当面は短期目標である平成26年度を目標年次として具体的な取り組みの方針を示すとともに、中長期的に取り組むべき方向性について示すこととします。

また、第3章に掲げる公共交通戦略の基本方針については、長期的な視野に立った公共交通体系構築のための理念と目標、公共交通体系の将来像等を定めています。

なお、今後上位計画、関連計画等の変更や人口動態、市の財政状況などに変化が生じた場合には、必要に応じて戦略の見直しを図るものとします。



## 第2章 公共交通の現状と課題

### 1. まちづくりの視点における公共交通の課題

#### (1) 交通渋滞の緩和

市内を通る主要な道路は、国道 19 号は東西方向、国道 248 号は南北方向に走っており、ともに市の中心部を通らないと移動できないような構成になっています。また、土岐川と JR 中央本線がまちを南北に分断する形になっており、この河川と線路を横断するための道路が市内には限られています。こうした状況により、市内を通過して市外へ向かう自動車と市内を移動する自動車とが、中心部の道路に集中することが渋滞を発生させる最大の原因といえます。慢性的な交通渋滞を緩和し、快適に移動できるようにするため、必要な道路整備は国、県と協力しながら今後も進めていきます。しかし、道路整備には長い時間と多額の費用が必要となります。少子高齢化、人口減少の時代にあって、今後道路整備に使うことができる財源は一層縮小していくことが予想されます。交通渋滞を緩和するためには、道路整備だけではなく別の方法も考える必要があります。

一方で、便利になった自動車を使うことにより公共交通等の利用を遠ざけ、自動車の保有台数や利用の機会を増やし「クルマ社会」となったことも渋滞を発生させる原因の一つと考えられます。

このため多治見市では、公共交通の利便性向上を図ると同時に、一人ひとりが自家用車の利用を抑制して公共交通へ利用転換することで市内の渋滞を緩和する取り組みを進めていく必要があります。

#### (2) 少子高齢化への対応

本市では昭和 40 年代以降、周辺丘陵地で盛んに宅地開発事業が展開され、拡散的に市街地が拡大していきました。そこで、平成 8 年に市街化区域と市街化調整区域の区域区分、いわゆる都市計画の「線引き」を行い、市街地内における積極的な土地利用の誘導を進めてきました。

その一方で、周辺丘陵部の住宅団地等は、開発から既に 30 年から 40 年ほど経過しており、平成 20 年 4 月の高齢化率が 20.1% となり高齢化が進むなか、市中心部への交通や地域内の移動について、現在は、鉄道、路線バス、市のコミュニティバス等の輸送主体間に有機的な結びつきが無いとため、公共交通を快適に利用できる環境が整っていません。

また、高齢者等の交通弱者の交通事故削減を図る観点からも、公共交通利用を促進していくことが必要です。

このため、誰もが快適に公共交通を利用できるよう公共交通のネットワークを構築する必要があります。

### (3) 環境への配慮

平成 20 年度より第 6 次多治見市総合計画がスタートし、『人が元気！まちが元気！多治見』をめざすまちの将来像とし、『元気』をキーワードした視点で、まちづくりを行っています。まちが元気であるためには、快適でうるおいのある良好な環境が欠かせません。

地球温暖化に代表される地球規模の環境問題にも、身近な環境を守ることに、地球にやさしい生活スタイルへの転換等、個人のレベルからできる環境配慮が重要かつ有効です。本市では、平成 19 年 8 月 16 日に 40.9℃という日本一の暑さを記録するなど、地球温暖化対策を中心とした環境に対する市民の関心が高まっています。

このように、地球温暖化抑制策としても公共交通に対する需要や必要性が生じています。

## 2. 市内における公共交通路線の現状

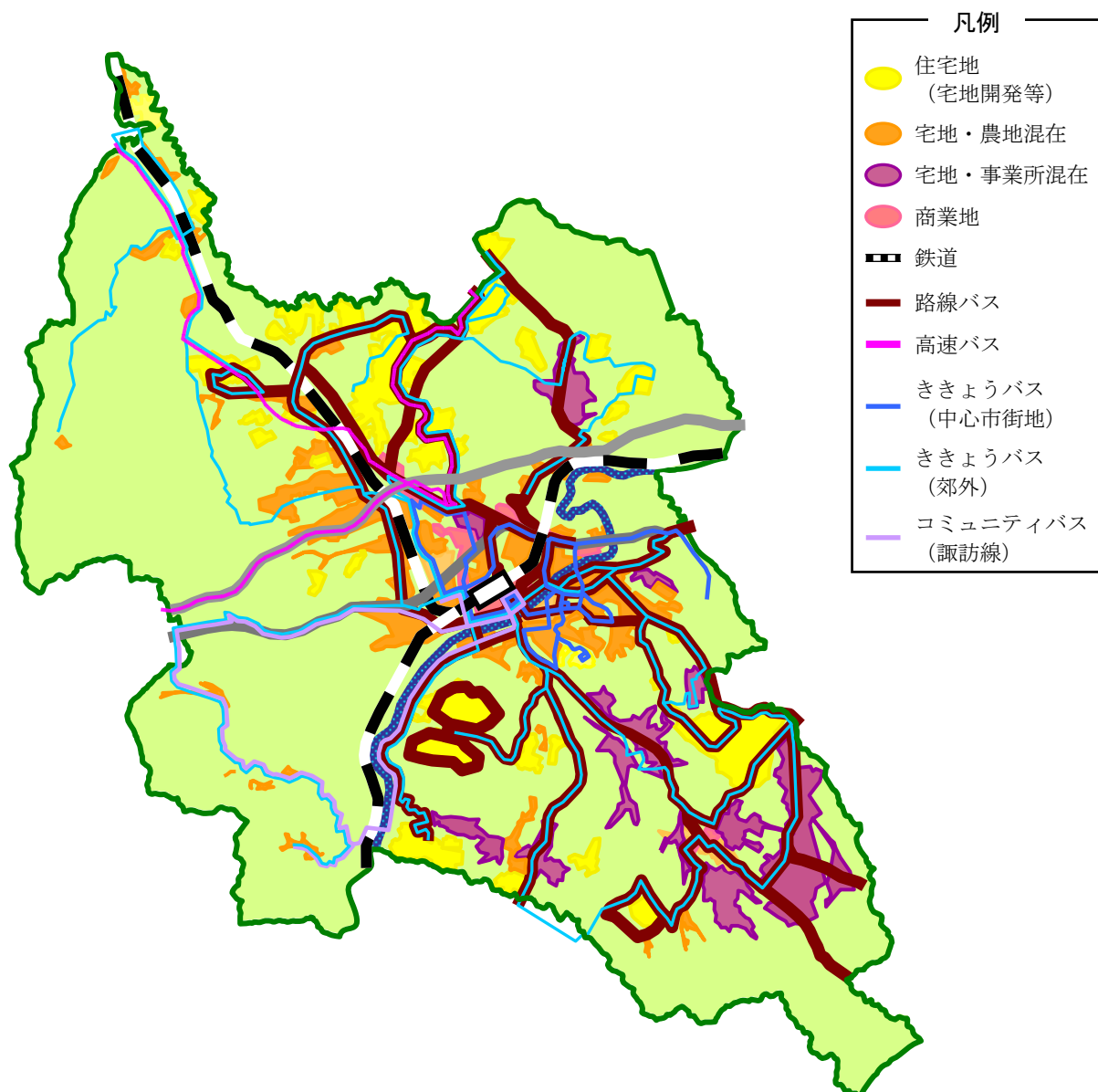
本市の現在の公共交通体系は、JR多治見駅を中心として北部方向と東西方向に鉄道網があり、同駅から放射線状に伸びる路線バス網と、北部地域から中央自動車道の多治見インターを経由する高速バス路線があります。

また、市のコミュニティバスは、公共交通の空白地となっている南西部地域への路線と、JR多治見駅の南北を跨いで中心市街地周辺を運行する路線、および総合福祉センターを中心として放射線状に伸びる路線で構成されています。

なお、本市の土地利用と公共交通体系の現況を示すと、図2-1のようになります。

### 土地利用と公共交通体系の現況

〈図2-1〉



このように、現在の公共交通について路線構成の観点から見てみると、主要幹線道路の周辺に広がる市街地の公共交通体系は、比較的充実していることがうかがえます。

しかしながら、総合的な公共交通体系を構築するにあたっては、単に路線構成の観点からのみではなく、1日の運行本数や輸送料金、鉄道駅・バス停等へのアクセスのしやすさなど、さまざまな視点から検証しなければなりません。

また、将来的な公共交通体系の構築に向けた方針を示すためには、現在のまちの特性や将来的なまちづくりの方向性などとも整合を図ることが求められます。

このため、まず本市の移動手段における現状と課題について整理しておくことが必要になります。

### 3. 鉄道輸送における現状と課題

#### (1) JR中央線の現状

JR中央線は、名古屋駅（愛知県）から塩尻駅（長野県）を経て東京駅との間を結ぶ幹線鉄道路線です。

本市における停車駅は、「多治見駅」と「古虎溪駅」の2駅があり、各停車駅の概要は以下のようになっています。

##### ①多治見駅

- ・ 駅の構造：地上駅（島式ホーム2面4線、単式ホーム1面1線）
- ・ 運営形態：JR東海の駅員が常駐する有人駅
- ・ 1日の停車本数（平成20年12月現在）

平日 上り（名古屋方面）	115本	(普)45、(快)43、(セ)10、(ホ)4、(特)13
平日 下り（中津川方面）	73本	(普)10、(快)36、(セ)11、(ホ)4、(特)12
土休日上り（名古屋方面）	110本	(普)44、(快)42、(セ)10、(ホ)1、(特)13
土休日下り（中津川方面）	67本	(普)5、(快)39、(セ)11、(特)12

(普):普通 (快):快速 (セ):セントラルライナー (ホ):ホームライナー (特):特急

##### ②古虎溪駅

- ・ 駅の構造：地上駅（相対式ホーム2面2線）
- ・ 運営形態：JR東海から市が委託を受けて乗車券を発売する簡易委託駅
- ・ 1日の停車本数（平成20年12月現在）

平日 上り（名古屋方面）	45本
平日 下り（中津川方面）	45本(うち多治見止35本)
土休日上り（名古屋方面）	44本
土休日下り（中津川方面）	42本(うち多治見止37本)

#### (2) JR太多線の現状

JR太多線は、多治見駅（多治見市）と美濃太田駅（美濃加茂市）との間を結ぶ地方鉄道路線です。

本市における停車駅は、JR中央線の停車駅でもある「多治見駅」を除いて「小泉駅」、「根本駅」、「姫駅」の3駅があります。また、「下切駅」は可児市内にありますが、本市との境にあることから、ここを最寄駅としている住民もあります。

市内の各停車駅の概況は以下のようになっています。

##### ①小泉駅

- ・ 駅の構造：地上駅（相対式ホーム2面2線）
- ・ 運営形態：JR東海から東海交通事業への業務委託駅（7:15～19:15のみ有人）
- ・ 1日の停車本数（平成20年12月現在）

平日 上り（多治見方面）	38本	(普)37、(ホ)1
平日 下り（美濃太田方面）	39本	(普)38、(ホ)1
土休日上り（多治見方面）	土曜38本、休日37本	(普)37、※(ホ)1
土休日下り（美濃太田方面）	37本	(普)37

(普):普通 (ホ):ホームライナー ※(ホ)は土曜日のみ運行

## ②根本駅

- ・ 駅の構造：地上駅（単式ホーム1面1線）
- ・ 運営形態：JR東海から東海交通事業への業務委託駅（7:15～19:15のみ有人）
- ・ 1日の停車本数（平成20年12月現在）

平日 上り（多治見方面）	38本	（普）37、（ホ）1
平日 下り（美濃太田方面）	39本	（普）38、（ホ）1
土休日上り（多治見方面）	土曜38本、休日37本	（普）37、※（ホ）1
土休日下り（美濃太田方面）	37本	（普）37

（普）：普通 （ホ）：ホームライナー ※（ホ）は土曜日のみ運行

## ③姫駅

- ・ 駅の構造：地上駅（相対式ホーム2面2線）
- ・ 運営形態：無人駅
- ・ 1日の停車本数（平成20年12月現在）

平日 上り（多治見方面）	38本	（普）37、（ホ）1
平日 下り（美濃太田方面）	39本	（普）38、（ホ）1
土休日上り（多治見方面）	土曜38本、休日37本	（普）37、※（ホ）1
土休日下り（美濃太田方面）	37本	（普）37

（普）：普通 （ホ）：ホームライナー ※（ホ）は土曜日のみ運行

## （3）鉄道輸送の課題

### ①鉄道駅に対する交通アクセス

平成16年3月に公表された『第4回中京都市圏パーソントリップ調査』では、各鉄道駅のアクセス状況について次のような解析結果が出ています。

#### 多治見駅（JR中央線、太多線）

端末交通手段別 乗降者数	バス		自動車		二輪車		徒歩	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
	1,874	1,809	4,170	4,040	2,113	2,046	2,688	2,711

#### 古虎溪駅（JR中央線）

端末交通手段別 乗降者数	バス		自動車		二輪車		徒歩	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
	862	813	974	917	739	696	1,911	1,808

#### 小泉駅（JR太多線）

端末交通手段別 乗降者数	バス		自動車		二輪車		徒歩	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
	38	41	123	137	96	106	262	295

#### 根本駅（JR太多線）

端末交通手段別 乗降者数	バス		自動車		二輪車		徒歩	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
	52	52	173	173	132	134	369	371

#### 姫駅（JR太多線）

端末交通手段別 乗降者数	バス		自動車		二輪車		徒歩	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
	14	7	41	21	17	8	49	27

以上の結果から多治見駅を除く各駅では、鉄道の乗車前または降車後の移動手



段として「徒歩」が最も多いことがわかります。

その要因として、駅周辺に自動車・二輪車の駐車場等が十分に整備されておらず、バス等の公共交通機関もアクセス手段として十分な役割を果たしていないことなどが考えられます。

そこで、各駅における公共交通のアクセス状況を見ると、

#### ○古虎溪駅

- ・東濃鉄道㈱の運行する路線バスの停留所が駅から少し離れた場所にある
- ・駅の近くにコミュニティバスの停留所があるが、1日1便しか停車しない

#### ○小泉駅、根本駅

- ・東濃鉄道㈱の路線バスの停留所があるが、多治見駅への経由地として設定されていることから、運行本数が十分に確保されていない

#### ○姫駅

- ・市の運行する「ききょうバス」が週に1回経由するのみで、その他にアクセスする公共交通機関がない

などの問題があり、鉄道駅に対するアクセス手段の構築が課題となっています。

一方、JR多治見駅においては、アクセス手段として東濃鉄道㈱の路線バスをはじめとする公共交通路線が他の鉄道駅と比較して充実しているにもかかわらず、鉄道の乗車前または降車後の移動手段として「自動車」の利用が最も多いことが問題です。

多治見駅の周辺では、朝夕の通勤・通学時間帯に駅へ向かう車が集中することで交通渋滞が発生しており、自動車の排出ガスによる二酸化炭素の増加も懸念されています。

このため、駅へのアクセス方法の見直し等をはじめ、周辺道路の渋滞解消をどのように図っていくのが課題となっています。

## ②バリアフリーへの対応

平成18年12月に策定した「多治見市交通バリアフリー基本構想」に基づき、多治見駅北土地地区画整理事業の中で、多治見駅の駅舎改築に伴うバリアフリー化が進められ、平成21年11月には新しい駅舎が完成いたしました。

しかしながら、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」において、旅客施設のバリアフリーについては「新設または大規模な改良を行う場合」と規定されており、それ以外の場合には努力目標となっていることから、本市では多治見駅を除く鉄道駅における具体的なバリアフリー化の計画はありません。

このため、高齢社会の進展等に対応した鉄道駅のバリアフリー化を今後どのように進めていくのが課題となっています。

### ③停車本数と利用状況

1日の停車本数をみると、多治見駅においては平日、休日ともに一定本数は確保されているものの、多治見駅を除く各駅では昼間時間の停車本数が1時間に2本程度であり、古虎溪駅においては中津川方面への普通列車の大半が多治見駅止まりであることから、多治見駅での乗り換えが必要な状況となっています。

各鉄道駅における停車本数等は、事業者が利用状況等を勘案して設定していますが、市としても今後は利用者や地域住民からの視点等も考慮した見直しを図るための状況把握が必要といえます。

## 4. バス輸送における現状と課題

### (1) 路線バスの現状

本市には現在、JR多治見駅を起点または終点とする東濃鉄道(株)の路線バスが17路線48系統あり、JR多治見駅を中心に各地域へ放射状に伸びる路線を形成しています。そのほか、土岐市駅を起点とし笠原車庫前を終点とする路線が1路線1系統あり、路線バスは市内の移動と市民生活を支える主要な交通手段として重要な役割を担っています。

市内を運行経路とする路線バスの路線名と運行系統（平成20年度）

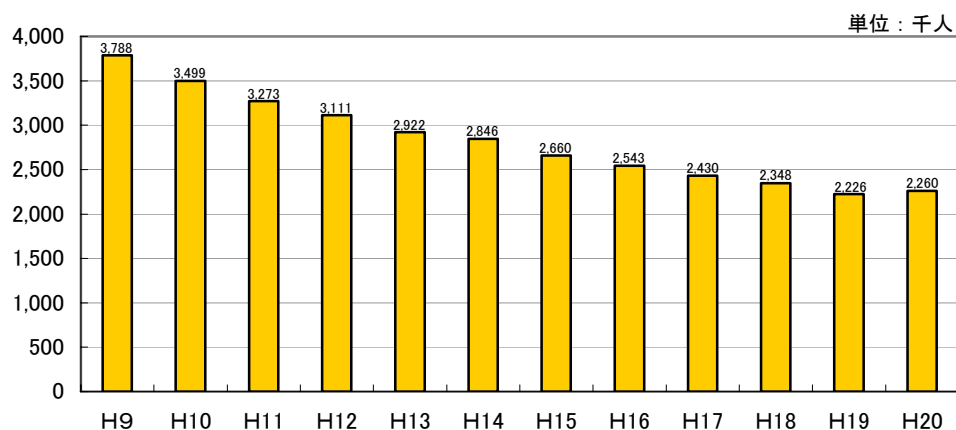
	路線名	運行系統		
		起 点	経 由 地	終 点
1	妻 木 線	多 治 見 駅 前	総合グラウンド口	妻 木 上 郷
		多 治 見 駅 前	タウン滝呂センター	妻 木 上 郷
2	滝 呂 台 線	多 治 見 駅 前	タウン滝呂センター	笠 原 車 庫 前
3	グランド循環線	多 治 見 駅 前	総合グラウンド口	多 治 見 駅 前
4	久 々 利 線	多 治 見 駅 前	虎 溪 山	小 名 田 小 滝
		多 治 見 駅 前	総合庁舎前	小 名 田 小 滝
5	緑ヶ丘線	可 児 駅 前	緑ヶ丘団地	多 治 見 駅 前
6	旭ヶ丘循環線	多 治 見 駅 前	明和団地	多 治 見 駅 前
		多 治 見 駅 前	池	小 泉 8 丁 目
		多 治 見 駅 前	県 病 院	小 泉 8 丁 目
		多 治 見 駅 前	県 病 院 口	県 病 院
		多 治 見 駅 前	北 丘 団 地	旭 ヶ 丘 1 0 丁 目
		多 治 見 駅 前	小 泉 8 丁 目	北 丘 団 地
8	学 園 都 市 線	多 治 見 駅 前	—	研究学園都市センター
		多 治 見 駅 前	タウン滝呂センター	研究学園都市センター
9	下 半 田 川 線	多 治 見 駅 前	市 之 倉 倉	下 半 田 川
		多 治 見 駅 北 口	光 ヶ 丘	皐 ヶ 丘 9 丁 目
		多 治 見 駅 北 口	皐 ヶ 丘 9 丁 目	桂 ヶ 丘
		多 治 見 駅 北 口	名 鉄 緑 台	皐 ヶ 丘 9 丁 目
		多 治 見 駅 北 口	名 鉄 緑 台	桂 ヶ 丘
		多 治 見 駅 前	柿 野	曾 木 中 切
		多 治 見 駅 前	笠 原 役 場 前	東 草 口 前
		多 治 見 駅 前	笠 原 車 庫 前	笠 原 役 場 前
		多 治 見 駅 前	川 尻	梅 平 団 地
		多 治 見 駅 前	川	西 ヶ 団 地
		多 治 見 駅 前	笠 原 役 場 前	梅 平 ヶ 団 地
		多 治 見 駅 前	笠 原 役 場	西 ヶ 平 前
		多 治 見 駅 前	川 尻	笠 原 車 庫 前
		多 治 見 駅 前	白 鳳 台	多 治 見 駅 前
		多 治 見 駅 前	白 鳳 台	天 平 台
		多 治 見 駅 前	ホ ワ イ ト タ ウ ン	天 白 鳳 台
		多 治 見 駅 前	桃 山 台	多 治 見 駅 前
		多 治 見 駅 前	桃 山 台	平 安 台
		多 治 見 駅 前	平 安 台	桃 山 台
		多 治 見 駅 前	平 和 公 園	平 安 台
		多 治 見 駅 前	白 鳳 台 ・ 桃 山 台	多 治 見 駅 前
		多 治 見 駅 前	白 鳳 台 ・ 桃 山 台	平 安 台
		多 治 見 駅 前	平 安 台 ・ 天 平 台	白 鳳 台
13	多 治 見 市 内 線	多 治 見 駅 前	北 高 正 門 前	多 治 見 駅 前
14	名 鉄 緑 台 線	多 治 見 駅 北 口	名 鉄 緑 台	旭 ヶ 丘 9 丁 目
15	市 之 倉 ハ イ ラ ン ド 線	多 治 見 駅 前	陶 都 大 橋	市 之 倉 ハ イ ラ ン ド
		多 治 見 駅 前	多 治 見 市 民 病 院	市 之 倉 ハ イ ラ ン ド
16	駄 知 線	多 治 見 駅 前	中 肥 田	駄 知
		多 治 見 駅 前	神 明 峠	土 岐 市 駅 前
17	瑞 浪 = 駄 知 = 多 治 見 線	瑞 浪 駅 前	駄 知	多 治 見 駅 前
		駄 知 駅 前	下 石 貫	多 治 見 駅 前
18	土 岐 = 笠 原 線	土 岐 市 駅 前	津 路	笠 原 車 庫 前

## (2) 路線バスの課題

### ①利用者の減少

近年の自動車交通の急速な普及等によって、全国的に路線バスの利用者は減少傾向にあり、多治見駅発着の路線バスの利用者数も平成9年度の378.8万人から平成19年度には222.6万人へと急激に落ち込んできています。

多治見駅発着の路線バスの輸送人員の推移



このように利用者の減少が続く中で、輸送事業者における間接部門の人員削減や諸経費の節減などの努力や、国・県による生活交通路線維持の補助金交付等によって、何とか路線が維持されてきているという状況にあります。

しかしながら、昨年から続いた石油価格の急激な高騰に伴う輸送コストの増大によって、本年10月には各路線で利用実態に基づいた運行本数等の見直しが行われており、今後も利用者の減少が続けばさらなる運行の見直しをはじめ、将来的には不採算路線を中心とした路線の整理・統合が進むことも懸念されます。

このため、利用者の減少に歯止めをかけ、今後も生活交通を維持、確保していくことが課題となっています。

### ②不採算路線における運営改善

本市における東濃鉄道㈱の路線バスの運営状況(図 2-2)を見てみると、市内を運行経路とする18路線49系統のうち、約半数の9路線と27の系統が不採算の状態となっています。

このうち運行経路が他の自治体にまたがる7系統が国庫補助対象路線として岐阜県知事の認定を受けており、国や県から補助金を受ける代わりに運営改善を図るよう求められています。

また、補助対象路線以外の不採算路線についても、路線を維持、存続していくための運営改善等が課題となっています。

市内を運行経路とする路線バスの運行状況（平成20年度） <図2-2>

路線名	運行系統			系統 キロ程	運行回数			走行キロ (km)	輸送人員 (人)	乗車 密度	収支率 (%)	国庫 補助
	起点	経由地	終点		平日	土曜	休日					
妻木線	多治見駅前	総合グランド口	妻木上郷	11.0 10.5	22	15	15	169,157.8	211,816	5.3	119.3	
	多治見駅前	タウン滝呂センター	妻木上郷	12.4 12.0				20,959.2	28,257	6.1	120.8	
滝呂台線	多治見駅前	タウン滝呂センター	笠原車庫前	10.5 10.1				86,147.0	74,802	3.7	80.6	●
グランド循環線	多治見駅前	総合グランド口	多治見駅前	6.1	5 循	2 循	2 循	8,753.5	14,106	3.7	105.3	
久々利線	多治見駅前	虎 溪 山	小名田小滝	7.7	12 12	12 13	12 13	68,530.0	52,432	2.6	68.2	
	多治見駅前	総合庁舎前	小名田小滝	8.3	3 3	-	-	12,051.6	8,259	2.5	66.5	
緑ヶ丘線	可児駅前	緑ヶ丘団地	多治見駅前	18.4	6 6	4 4	4 4	71,668.0	45,410	3.8	69.6	●
	多治見駅前	光ヶ丘	梶ヶ丘9丁目	8.9	3 2	-	-	10,769.0	8,815	2.8	68.2	
旭ヶ丘循環線	多治見駅前	明和団地	多治見駅前	15.1	6 6	6 6	6 6	65,941.7	39,529	3.0	58.8	
旭ヶ丘=小泉線	多治見駅前	池 田	小泉8丁目	4.0 4.1	1 1	1 1	1 1	2,956.5	5,082	3.2	108.1	
	多治見駅前	県 病 院	小泉8丁目	4.4 4.5	-	1	1	1,642.5	2,545	2.8	99.8	
	多治見駅前	県病院口	県 病 院	1.5	23 22	3 3	3 3	17,614.5	124,720	5.6	338.8	
	多治見駅前	北丘団地	旭ヶ丘10丁目	12.3 12.2	2 2	-	-	11,858.0	7,117	1.4	37.2	
	多治見駅前	小泉8丁目	北丘団地	8.2 7.5	3 3	5 5	5 5	21,116.5	26,593	3.1	78.2	
学園都市線	多治見駅前	-	研究学園都市センター	5.8	2 3	-	-	7,331.2	15,667	11.9	233.1	
	多治見駅前	タウン滝呂センター	研究学園都市センター	7.7	7 6	-	-	24,224.2	11,100	1.3	36.8	
下半田川線	多治見駅前	市之倉	下半田川	6.4	27 26	21 21	21 21	115,328.0	159,905	3.6	90.6	
桜ヶ丘ハイツ線	多治見駅北口	光ヶ丘	梶ヶ丘9丁目	8.3	12 14	9 11	7 10	70,981.6	86,424	4.9	121.1	
	多治見駅北口	梶ヶ丘9丁目	桂ヶ丘	10.9	14 10	8 6	8 6	82,164.2	107,787	5.5	125.4	
	多治見駅北口	名鉄緑台	梶ヶ丘9丁目	8.7	11 8	11 10	10 8	60,554.4	51,289	3.4	81.7	
	多治見駅北口	名鉄緑台	桂ヶ丘	11.3	4 6	3 3	2 2	34,023.6	28,583	3.9	86.5	
笠原線	多治見駅前	柿 野	曾木中切	18.4	4 4	3 3	3 3	49,275.2	40,713	4.6	77.8	●
	多治見駅前	笠原役場前	東草口	8.0	18 16	16 13	16 13	94,488.0	119,972	4.3	109.2	
	多治見駅前	笠原役場前	羽 根	6.5	6 6	7 6	6 6	28,834.0	42,320	4.2	116.4	
	多治見駅前	笠原車庫前	笠原役場前	5.6	4 4	1 3	1 3	13,608.0	19,763	3.6	102.5	
	多治見駅前	川 尻	梅平団地	8.7 6.9	6 5	3 5	3 5	31,811.1	34,118	3.1	81.7	
	多治見駅前	川 尻	西ヶ平	7.0 8.6	-	-	-	4,162.4	5,619	4.0	104.6	
	多治見駅前	笠原役場前	梅平団地	11.7 9.9	6 3	6 3	6 3	36,535.9	32,628	3.7	95.7	●
	多治見駅前	笠原役場前	西ヶ平	10.0 11.6	-	1	1	1,426.8	0	0.0	2.5	
	多治見駅前	川 尻	笠原車庫前	4.7	-	-	-	1,137.4	654	1.1	35.4	
ホワイトタウン線	多治見駅前	白 鳳 台	多治見駅前	10.1	15 循	-	-	36,905.4	67,965	5.7	124.3	
	多治見駅前	白 鳳 台	天 平 台	5.6	3	-	-	4,076.8	12,273	7.3	194.6	
	多治見駅前	ホワイトタウン	白 鳳 台	5.2	7	-	-	8,699.6	16,776	5.0	136.1	
	多治見駅前	桃 山 台	多治見駅前	10.4	14 循	-	-	35,484.8	64,594	5.6	117.9	
	多治見駅前	桃 山 台	平 安 台	5.5	4	-	-	5,329.5	10,966	5.0	137.4	
	多治見駅前	平 安 台	桃 山 台	4.8 5.6	-	-	-	9,368.8	21,970	5.8	158.4	
	多治見駅前	平和公園	平 安 台	5.5	1	-	-	1,331.0	3,874	7.9	440.1	
	多治見駅前	白鳳台・桃山台	多治見駅前	12.9	28 循	34 循	34 循	141,164.7	207,193	6.5	106.3	
	多治見駅前	白鳳台・桃山台	平 安 台	8.0	-	5	4	4,296.0	0	0.0	2.6	
	多治見駅前	平安台・天平台	白 鳳 台	8.0	-	1 6	- 2	5,456.0	7,002	5.0	97.2	
多治見市内線	多治見駅前	北高正門前	多治見駅前	2.9	1 循	-	-	556.8	2,653	6.4	156.7	
名鉄緑台線	多治見駅北口	名鉄緑台	旭ヶ丘9丁目	5.3 5.4	18 21	13 14	11 12	68,426.1	135,075	5.0	140.6	
市之倉ハイランド線	多治見駅前	陶都大橋	市之倉ハイランド	6.3	8 10	14 15	14 14	49,486.7	51,521	3.5	88.4	
	多治見駅前	多治見市民病院	市之倉ハイランド	6.2	10 8	-	-	27,007.2	22,865	3.0	76.7	
駄知線	多治見駅前	中 肥 田	駄 知	17.9 17.5	6 8	3 3	3 3	73,027.7	55,471	3.3	65.1	●
	多治見駅前	神 明 峠	土岐市駅前	9.0 8.6	3	-	-	6,534.0	7,483	3.0	71.0	
瑞浪=駄知=多治見線	瑞浪駅前	駄 知	多治見駅前	19.9 20.3	3 7	-	-	49,333.1	39,979	4.9	85.4	●
	駄知	下 石 貢	多治見駅前	12.4 12.8	10 6	7 8	7 8	71,991.6	79,742	4.0	87.4	●
土岐=笠原線	土岐市駅前	津 路 町	笠原車庫前	11.9	3 4	2 2	2 2	26,037.2	12,780	2.1	50.7	
合 計								1,856,123.6	2,226,207		98.4	

### ③ニーズに応じた輸送環境の整備

東濃鉄道㈱のバス路線は、主にJR多治見駅を起点または終点として構成されていることから、目的地への移動に際してJR多治見駅での乗り換えを要求され、乗り換えるたびに初乗り運賃を支払う必要があります。

このため、多治見駅を起終点としない路線編成や乗換割引制度の導入など、ニーズに応じた輸送環境の整備に努めることが求められます。

### ④バリアフリーへの対応

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」において、車両の新規導入または更新に合わせてバリアフリー対応とするよう義務付けられていますが、前述のような路線バスの運営状況からバリアフリー対応車両の導入がなかなか進んでいません。

一方、バリアフリー新法ではバスターミナル以外の停留所に対するバリアフリーの基準等が明記されておらず、停留所のバリアフリー化が進まないことも問題となっています。

そこで、今後の高齢社会の進展に対応した車両および停留所のバリアフリー化をどのように進めていくのかが課題となっています。

## (3) コミュニティバスの現状

本市のコミュニティバスには、東濃鉄道㈱の路線バスの廃止に伴う代替輸送を目的として運行している「諏訪線(1路線1系統)」と、公共交通の空白地における移動手段の確保や中心市街地周辺における移動の円滑化を目的として運行している「ききょうバス(12路線19系統)」があります。

### 1) 「諏訪線」の概要

- 東濃鉄道㈱の路線バス「甘原線」が平成9年に廃止されたため、その廃止代替として平成10年4月から運行を開始
- 多治見市立池田小学校のスクールバスと兼用
- 運賃は100円から500円までの間で輸送距離に応じて設定
- 1日の運行本数

平日 (池田・多治見駅方面)	3本 (うちスクールバス1便)
平日 (甘原・諏訪方面)	4本 (うちスクールバス2便)
土休日 (池田・多治見駅方面)	3本
土休日 (甘原・諏訪方面)	3本

### 2) 「ききょうバス」の概要

- 既存のバス路線を補完する新たな交通手段として、平成15年6月から3路線(北ルート、南ルート、オリベルト)で実証実験を実施
- 実証実験の結果を受けて路線や時刻等を一部見直し、愛称を「ききょうバス」として平成16年10月から本格運行を開始
- 総合福祉センターへの無料送迎を行っていた「福祉バス」の統合により、平成

17年8月から8路線（駅周ルート、市之倉・脇之島ルート、市之倉ハイランドルート、滝呂・養正ルート、姫・大針ルート、旭ヶ丘・小泉ルート、廿原・三の倉ルート、共栄・明和ルート）の運行を開始

- ・ 笠原町との合併等の状況を踏まえて、平成19年4月から1路線（笠原北・滝呂・大畑ルート）の追加と、8路線を見直しして運行を開始
- ・ 運賃は100円区間と200円区間をエリア分けにより設定
- ・ 平成21年6月から北ルートの一部区間（バロー多治見店から総合福祉センター・太平公園）を4循環/日から8循環/日に増便

「ききょうバス」の路線名と運行系統（平成20年度）

	路線名	運行系統			系統 キロ程	運行回数		
		起点	経由地	終点		平日	土曜	休日
1	北ルート	バロー多治見店	宝町北・総合福祉センター 市役所・陶元町	バロー多治見店	11.6	8循環	—	—
		バロー多治見店	多治見駅前 市役所・陶元町	バロー多治見店	9.1	8循環	—	—
		多治見駅前	市役所・陶元町 多治見駅前	バロー多治見店	6.9	1 —	—	—
		バロー多治見店	多治見駅前 市役所・陶元町	多治見駅前	6.8	1 —	—	—
2	南ルート	バロー多治見店	市役所・前山団地 多治見駅前	バロー多治見店	11.2	8循環	8循環	8循環
		前山団地中央	広小路中央 多治見駅前	バロー多治見店	5.8	1 —	1 —	1 —
		バロー多治見店	多治見駅前 市役所	尾張坂	6.3	1 —	1 —	1 —
3	オリエント	多治見駅前	広小路中央・セラミックパーク 県陶磁資料館	多治見駅前	12.6	—	8循環	8循環
		多治見駅前	広小路中央・セラミックパーク —	多治見駅前	11.6	—	1循環	1循環
4	駅周ルート	総合福祉センター 太平公園	弁天町・保健センター 広小路・多治見駅前	総合福祉センター 太平公園	7.4	3循環	—	—
		総合福祉センター 太平公園	弁天町・保健センター 広小路中央	多治見駅前	5.4	1 —	—	—
5	笠原南・市之倉・脇之島ルート	笠原庁舎前	梅平団地 ホワイトタウン	総合福祉センター 太平公園	17.8	1 1	月曜運行	
6	市之倉ハイランドルート	市之倉ハイランド	古虎溪・平和町 JAとうと本店	総合福祉センター 太平公園	6.0	1 1		
7	笠原北・滝呂・大畑ルート	笠原庁舎前	上原・森下 サンホーム滝呂	総合福祉センター 太平公園	10.7	1 1	火曜運行	
8	滝呂・養正ルート	東町	タウン滝呂センター 下沢4南	総合福祉センター 太平公園	16.8 18.2	1 1		
9	姫・大針ルート	北小木	姫駅前・北丘団地前 小泉町8丁目	総合福祉センター 太平公園	20.3	1 1	水曜運行	
10	旭ヶ丘・小泉ルート	明和町3丁目	旭ヶ丘6丁目 根本駅前・小泉駅前	総合福祉センター 太平公園	7.8	1 1	木曜運行	
11	諏訪・廿原・三の倉ルート	総合福祉センター 太平公園	諏訪2 廿原中町	総合福祉センター 太平公園	26.7	1循環		
12	共栄・明和ルート	虎溪山口	高田町2・希望ヶ丘2 明和団地・名鉄緑台	総合福祉センター 太平公園	18.3	1 1	金曜運行	

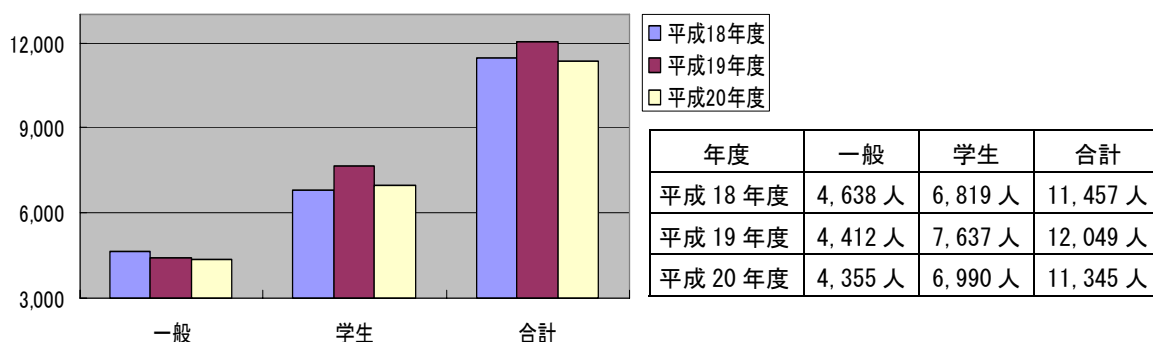
## (4) コミュニティバスの課題

### 1) 「諏訪線」の課題

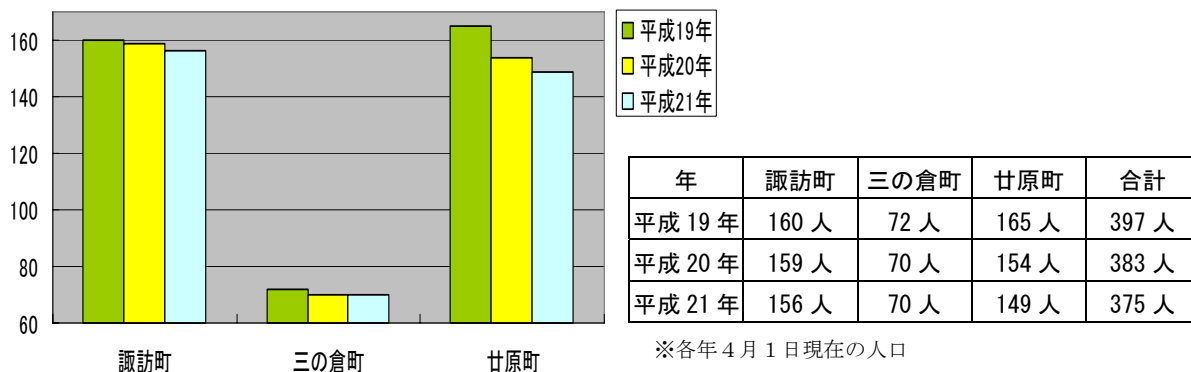
#### ①利用者や運送収入の確保

平成18～20年度の3年間の利用状況を見ると、18年度から19年度の間で学生の利用が増えた以外は、利用者が年々減少してきています。また、運行の主要な対象地域である諏訪町、三の倉町、廿原町の人口も徐々に減少してきており、さらなる利用者の減少に伴う運送収入の減少が懸念されることから、今後も地域における移動手段として運行を維持、存続していくために、利用者や運送収入等を確保していくことが課題となっています。

利用者数の推移(平成18年度～平成20年度)



町名別人口の推移(平成19年～平成21年)



#### ②スクールバスとしての運行

諏訪線は、一部が池田小学校のスクールバスとして運行していることから、学校行事に合わせて運行時刻が変わり、一般乗降客の利用に影響が生じています。このため、運行時刻を固定化するなど、一般乗降客の利便性の向上を図ることが課題となっています。

#### ③来訪者への対応

現在の路線・ダイヤは地域住民の移動を重視しており、午前は諏訪・廿原から多治見駅方面へ、午後は多治見駅から諏訪・廿原方面への運行となっています。



しかしながら、当地域には「東海自然歩道」をはじめ、「甘原ええのお」や「三の倉市民の里」などがあり、近年市内や名古屋方面からの来訪者も増えてきていることから、こうした輸送需要への対応が課題となっています。

#### ④車両の更新とバリアフリーへの対応

諏訪線の車両は、平成11年1月に購入し既に10年を経過していることから老朽化が激しくなっています。そこで、車両の更新が急務となっています。

また、今後の高齢社会の進展等に対応していくために、バリアフリーの推進も課題となっています。

## 2) 「ききょうバス」の課題

### ①利用者減少路線への対応

平成18～20年度の3年間の利用状況を見ると、全体としての利用者数は増加傾向にあるものの、一部の路線においては利用者が減少してきています。

特に、市内の各地域へ1週間に1往復のみ運行している路線（総合福祉センター・太平公園線）における利用者の減少が顕著であることから、各地域の輸送需要等に応じて路線の見直しを図っていくことが課題となっています。

利用者数の推移（平成18年度～平成20年度）

		平成18年度	平成19年度	平成20年度
1	北ルート	34,637人	40,405人	39,574人
2	南ルート	49,781人	50,742人	47,482人
3	オリベルルート	8,450人	8,161人	9,226人
4	駅周ルート	8,561人	7,080人	6,395人
5	（笠原南・）市之倉・脇之島ルート	446人	376人	188人
6	市之倉ハイランドルート	507人	399人	352人
7	笠原北・滝呂・大畑ルート		418人	322人
8	滝呂・養正ルート	1,526人	1,011人	1,086人
9	姫・大針ルート	1,516人	1,241人	998人
10	旭ヶ丘・小泉ルート	633人	397人	472人
11	（諏訪・）甘原・三の倉ルート	103人	80人	131人
12	共栄・明和ルート	639人	540人	736人
合 計		106,799人	110,850人	106,962人

※笠原北・滝呂・大畑ルート及び（ ）内の路線については、平成19年4月の改正から運行を開始

### ②総合的なバス路線網の構築

ききょうバスの路線は、原則として「路線バスを補完する」形で構成されていますが、中心市街地の一部で路線バスとの競合が生じています。

また、市内の各地域へ運行している総合福祉センター・太平公園線は、路線バスとの重複区間が多いことから、その運営に与える影響を極力抑えるために、週

1回1往復のみの運行とするとともに、終点を総合福祉センターとすることで、多治見駅への輸送を目的とする路線バスとの役割分担を図っています。

さらに、中心市街地では路線バスの運賃が100円の区間は、ききょうバスの運賃も100円とすることを原則として、路線バスとの整合性を図っています。

今後も、ききょうバスの路線の設定にあたっては、路線バスとの関係も念頭におき、既存バス路線の見直し等も含めた総合的なバス路線の構築が必要です。

### ③バリアフリーへの対応

ききょうバスの車両には、電動補助ステップが搭載されていますが、現在のバリアフリー法の基準に対応していくためには、車両の更新に合わせて低床車両を導入していく必要があります。

また、停留所についても高齢者や障がい者等の乗降時の安全性等に配慮しながら設置場所を検討していくことが課題となります。

### ④利用実態や収支など運営状況の検証と指標の設定

ききょうバスの運行において、利用者数の把握は行っているものの、利用者の実態調査や沿線住民の意見聴取、収支率などについて具体的な検証は行ってきていません。

しかしながら、公共サービスとして輸送事業を継続、発展させていくためには、費用効率性を高めつつ、利便性の向上を図るための見直しを行う必要があります。現在の運営状況について具体的な検証を行う必要があります。

## 5. その他の輸送における現状と課題

### (1) 新交通システムモデル事業(市之倉トライアングルバス)の現状と課題

#### 1) 新交通システムモデル事業の経緯

本市では、平成13、14年度に実施した「高齢化に伴う需要予測調査」の結果を受けて、持続可能な地域社会づくりプロジェクトにおいて平成16年度に「持続可能な地域社会づくりモデル調査報告書」をとりまとめました。

また、平成17年度には報告書を施策として具体化するために、「高齢者等の外出機会を増大させるには、バスとは異なる新たな交通システムを構築すべき」との趣旨で同プロジェクトのワーキング・グループ等で協議を重ねました。

その結果、平成18年度には市内の特定地域を対象に乗合タクシー等の輸送を行う事業者に対して事業の立ち上げから3年の間、行政が運営経費の一部を助成する「新交通システムモデル事業」の実施を計画し、平成19年4月から株式会社コミュニティタクシーが「市之倉トライアングルバス」の運行を開始しました。

#### 2) 市之倉トライアングルバスの概要

運 行 主 体	株式会社コミュニティタクシー
輸 送 区 域	市之倉区域 <sup>※1</sup> ⇄市街地区域 <sup>※2</sup> (区域内のみでの乗降も可) <sup>※1</sup> 市之倉町全域、大畑町赤松の一部(H20.7追加) <sup>※2</sup> 若松町1~4丁目、田代町、音羽町3・4丁目、太平町、宝町、市民病院、県病院
輸 送 形 態	会員予約制のデマンド型乗合輸送
運 賃	区域内：200円(※H20.7改定) 運行開始時は400円 区域間：800円
運 行 日	平日のみ(土・日・祝日は運休)
1日の運行本数	午前8時から午後3時30分の間で6便を基本とし、予約状況に応じて運行を決定

#### 3) 市之倉トライアングルバスの課題

##### ①利用拡大と収支構造の改善

市之倉トライアングルバスの運営状況は、以下に示すように利用者数、経常収益ともに増加傾向ではありますが、欠損額も大きく厳しい状況にあるといえます。

運 営 期 間		H19.4~H19.9	H19.10~H20.3	H20.4~H20.9	H20.10~H21.3
会 員 登 録	累 積 数	176人	192人	272人	309人
	増 減		+16人	+80人	+37人
利 用 者 数	利 用 回 数	636人	550人	1,143人	1,998人
	1 日 平 均	5.09人	4.58人	9.14人	17.53人
運 営 経 費		5,087,170円	4,838,765円	4,901,453円	5,108,970円
経 常 収 益		2,135,900円	2,175,000円	2,272,200円	2,690,582円
収 益 の 内 訳	運 賃	266,400円	210,000円	412,200円	736,000円
	定期券・回数券	174,000円	146,000円	128,000円	208,000円
	広 告 料	95,500円	219,000円	132,000円	146,582円
	行 政 補 助 金	1,600,000円	1,600,000円	1,600,000円	1,600,000円
欠 損 額		2,951,270円	2,663,765円	2,629,253円	2,418,388円

利用者数については、地域住民の要望等を受けて、運行区域の追加や区域内運賃の改定を行った平成 20 年 7 月から急激に伸びてきているものの、現状では収支構造の改善までには至っておらず、行政からの補助金交付が終了した平成 21 年 4 月以降は事業者が自主的に運行しており事業の継続にあたっては、さらなる利用拡大と収支構造の改善を図ることが課題となっています。

## ②実施結果の検証と地域公共交通システムのあり方の検討

市之倉トライアングルバスの運営については、先述したように非常に厳しい状況にありますが、今後ますますの高齢化を迎える社会情勢にあつては、鉄道や路線バスのみではカバーできない住民の移動を支える交通システムの構築は不可欠といえます。

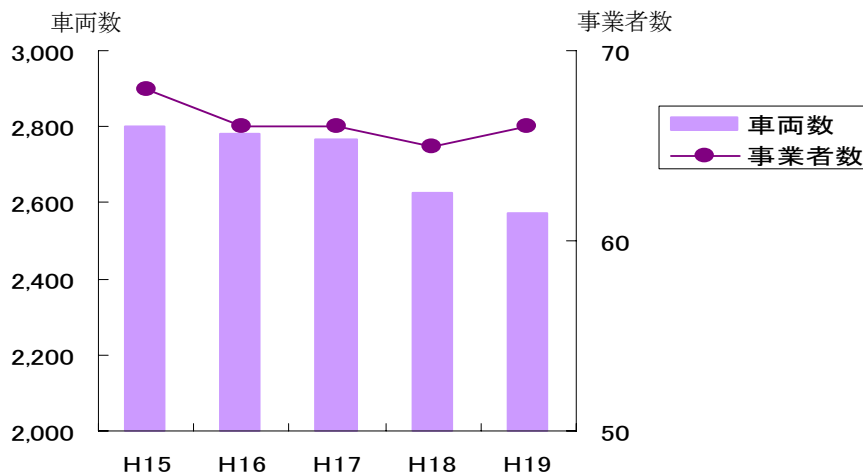
このため、モデル事業の実施結果を検証し、他の地域への波及の可能性や今後の地域公共交通システムのあり方について検討していくことが課題となります。

## (2) タクシー輸送の現状と課題

### 1) タクシー輸送の現状

県内における法人タクシーの事業者数と車両数の推移をみると、平成 14 年度のタクシー事業の規制緩和により、平成 15 年度には事業者数、車両数ともに若干の増加があったものの、相対的には減少の傾向にあります。

岐阜県内の法人タクシーの事業者数、車両数の推移



年 度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
事業者数	68	66	66	65	66
車 両 数	2,803	2,783	2,766	2,628	2,572

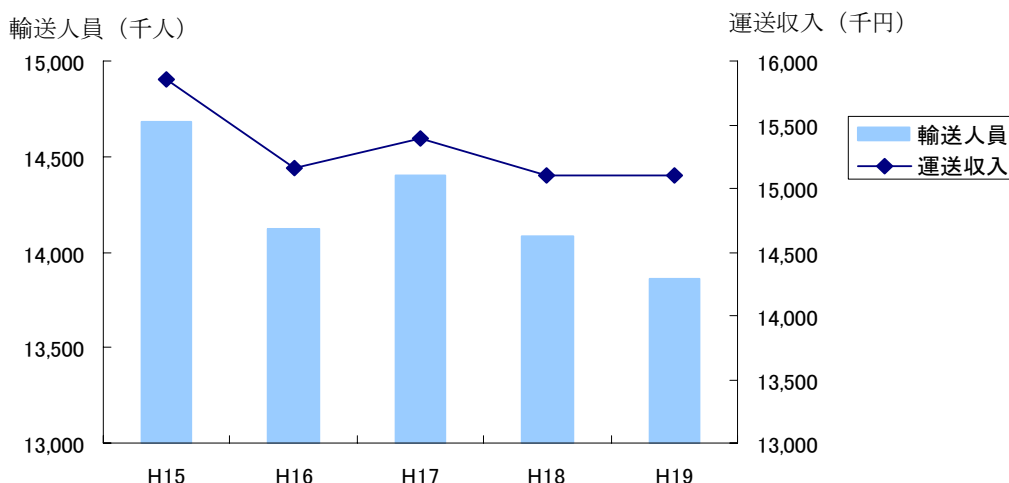
本市におけるタクシー事業者は、平成 14 年度まで多治見タクシー株式会社、東鉄タクシー株式会社、近鉄東美タクシー株式会社の 3 者でした。平成 15 年 6 月に株式会社コミュニティタクシーが営業を開始したことで 4 者となりましたが、これ以降に参入や退出はありません。

## 2) タクシー輸送の課題

### ①輸送人員と運送収入の確保

県内における法人タクシー事業者の輸送人員と運送収入の推移をみると、平成16年に飲酒運転の罰則強化に伴う代行運行の資格が二種免許取得者に制限されたことなどにより、平成17年度には輸送人員、運送収入とも一時的に増加したものの、平成18年度には再び減少に転じています。

岐阜県内の法人タクシーの輸送人員、運送収入の推移



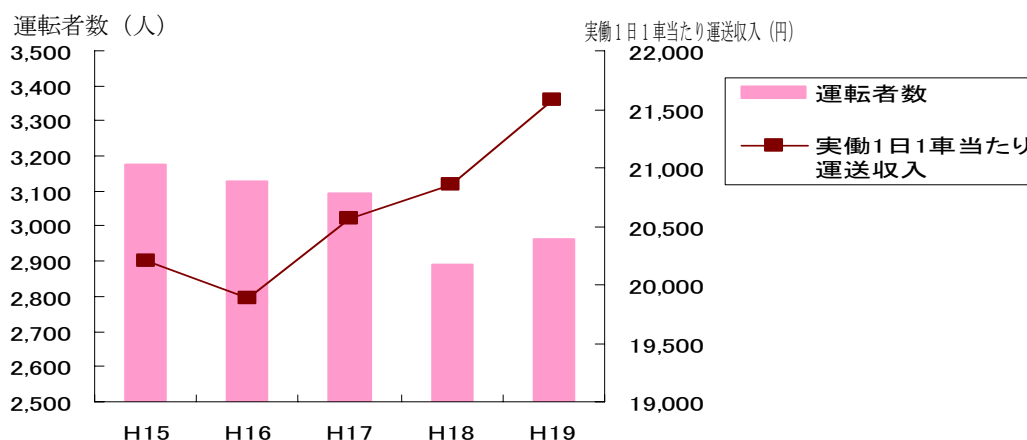
年 度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
輸送人員(人)	14,678,311	14,119,915	14,402,600	14,080,496	13,855,535
運送収入(千円)	15,854,557	15,160,973	15,389,169	15,104,966	15,099,978

※運送収入は、税抜額を記載

一方、事業者においては運転者の削減等によって実働1日1車当たりの運送収入を何とか確保してきていますが、事業運営は依然として厳しい状況にあります。

このため、今後どのようにして輸送人員や運送収入を確保していくのが課題となっています。

岐阜県内の法人タクシーの運転者数、実働1日1車当たり運送収入の推移



年 度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
運転者数(人)	3,178	3,128	3,092	2,891	2,963
実働1日1車当たり運送収入(円)	20,206	19,889	20,561	20,851	21,582

## ②高齢社会への対応

今後の高齢社会の進展に伴って、将来自動車を運転できなくなる世帯が増えてくるものと予測され、こうした状況等に対応していくためには公共交通の整備が必要ですが、鉄道やバスによる輸送のみではドア・ツー・ドアの移動や、大量輸送に合わない個別の輸送需要に対応することは困難です。

このため、高齢社会における個別の輸送需要に対応するタクシー事業のあり方を検討していくことが課題となります。

## (3) 福祉輸送の現状と課題

### 1) 福祉輸送の現状

本市における福祉輸送の対象として想定される移動制約者は、身体障がい者、要介護・支援の認定者、療育手帳・精神障がい者保健福祉手帳所持者、特定疾患医療受給者証交付者などであり、平成20年3月末時点における対象者数は、これらの重複者も含めて9,718人となっています。

福祉輸送の対象として想定される移動制約者数

区 分	対象者数
身体障害者福祉法第4条に規定する身体障がい者	4,590人
介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者	2,839人
介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者	623人
療育手帳又は精神障がい者保健福祉手帳所持者、特定疾患医療受給者証交付者	1,666人
合 計	9,718人

一方、本市において福祉輸送を行っている事業主体は、一般タクシー事業者4者と介護タクシー事業者4者、特定非営利活動法人2者の計10事業者がありますが、予約窓口が一本化されておらず、利用者の負担となっていました。そこで、利用者の利便性向上、運行の効率化を目的として瑞浪市、土岐市、多治見市のタクシー事業者7社が出資して東濃STS(株)を設立、配車窓口を一本化し平成21年4月より事業を開始しています。

東濃STS株式会社の概要

運営名称	東濃福祉輸送共同配車センター
車両数	7台(寝台対応3台、車椅子対応4台)
出資者	タクシー事業者7社
沿革	平成20年7月 東濃西部地域福祉輸送普及促進モデル地域協議会発足。 平成20年11月 国土交通省の「福祉輸送普及促進モデル地域」で全国2目の認定を受ける。 平成20年12月 東濃西部地区(多治見、土岐、瑞浪)で営業するタクシー7社が資本出資し、福祉輸送限定の会社として発足。 平成21年4月 事業開始

また、福祉タクシーを利用しやすくする施策として、一定額を補助する制度を設けています。併せて、移動制約者の外出支援を目的として、一定の条件に該当

する者にタクシー料金の助成を行っています。

### リフト付福祉タクシー運行料金助成制度の利用状況

区分	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年
リフト付タクシー助成件数 (件)	349	470	404

### 在宅重度心身障がい者タクシー利用料金の助成状況

区分	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年
タクシー券交付件数 (件)	1,982	2,196	2,486

## 2) 福祉輸送の課題

### ①需要の増加と潜在的需要への対応

高齢社会の進展等により、要介護・要支援者をはじめとした福祉輸送の対象者の増大が予測されることから、輸送需要の増加への対応が課題となっています。

また、現在の介護保険は、輸送に伴う乗降介助や輸送先での付き添い等には適用されますが、輸送そのものに対しては適用されないことから、輸送料金は自己負担となっています。このため、本市では福祉タクシー利用に対する助成を行っていますが、これだけで潜在的な輸送需要まで満たしている状況とはいえません。

以上のことから、現在の制度では福祉輸送を利用したくても利用できない低所得者等の潜在的な輸送需要への対応が課題となっています。

### ②事業の継続性の担保

先述のように、現状では輸送に対する介護保険の適用がないため、福祉輸送事業者はできる限り輸送料金を低額に抑えることで、より多くの利用者に対して輸送サービスを提供できるよう努力しています。

しかしながら、このことが事業採算性を低下させ、結果的に事業の継続が困難となる事態も発生してきています。

また、特定非営利活動法人による福祉有償運送においては、運転者が固定されてしまう傾向にあることから、運転者の高齢化に伴って事業の継続が困難になることも懸念されます。

このため、将来にわたり安定的に輸送サービスを提供していくためには、事業の継続性の担保が課題となります。

## 第3章 公共交通戦略の基本方針

### 1. 公共交通戦略策定の基本的な考え方

#### (1) 公共交通戦略策定の目的

本市の公共交通の現状と課題は、第2章で述べたように多くの課題があります。多くの課題を整理し、市内における総合的な公共交通のあり方に関する基本方針を示す「公共交通戦略」を策定し公共交通の充実を図ることで、多治見に暮らす人々が元気になり、さらに元気な人々を引き寄せ、にぎわいのある元気なまちにしていくことを目的としています。

そこで、地域間を快適に移動でき、自動車を運転することができない若年者や高齢者、障がいのあるかたにとっての日々の暮らしを支える生活の足であり、地球環境にもやさしい公共交通を構築していくことが必要です。

本戦略では「快適な移動で暮らしを支える地球にやさしい公共交通体系づくり」を理念とし、戦略の目標と目標を達成するための基本方針を次のとおり定めます。

#### (2) 基本目標

##### 基本目標① 活力のある魅力あるまちの創出

地域住民だけでなく、だれもが「まちなか」に集いやすく賑わいのあるまちにするために、快適に移動できる公共交通体系の構築を目指します。

##### 基本目標② だれもが安心して暮らせるまちの創出

公共交通を利用して、通勤、通学、買い物、通院が出来るように、移動制約者だけでなく誰もが利用しやすい交通環境を創出することで、いつまでも安心して暮らすことの出来るまちづくりを目指します。

##### 基本目標③ 自然と共生した快適でうるおいのあるまちの創出

公共交通を充実し、道路整備だけに頼らない渋滞緩和策を推進することで、環境に配慮した地球にやさしい生活スタイルへの転換を目指します。



### (3) 基本目標を実現するための基本方針

#### 基本方針① 輸送手段における役割分担の明確化

鉄道、路線バス、コミュニティバス、地域内交通等の輸送モードごとの役割を明確化し、交通結節点を設けそれらをネットワーク化することにより、公共交通をより充実したものとします。

住民、交通事業者、行政が互いに協力連携し、みんなで「守り」、「育てる」公共交通を目指し、地域に根ざした公共交通体系を維持構築します。

#### 基本方針② 効率的・持続的な地域内交通の導入

既存集落や開発団地ごとの地域の状況に合わせ、地域住民が中心となって利用しやすい公共交通を自ら考え、「適材適所」となる地域内交通を導入することで、生活に必要な公共交通の維持確保を図ります。

#### 基本方針③ 外出支援・移動手段の確保

第2期多治見市地域福祉計画では、「元気にずっと暮らしつづけたいまち、安心のあるまち」を基本目標に掲げ、「外出支援・移動手段の確保」を重点施策として設定しています。高齢者や障がいのある人の移動手段を確保し、利用しやすい移動手段の提供を目指します。

#### 基本方針④ 利用しやすい交通環境の充実

利用者のニーズに応じて、交通機関毎の乗り継ぎ運賃の割引制度の導入や、バス停留所の整備やわかりやすい時刻表の作成等により、市民が公共交通を利用しやすい環境を創出します。

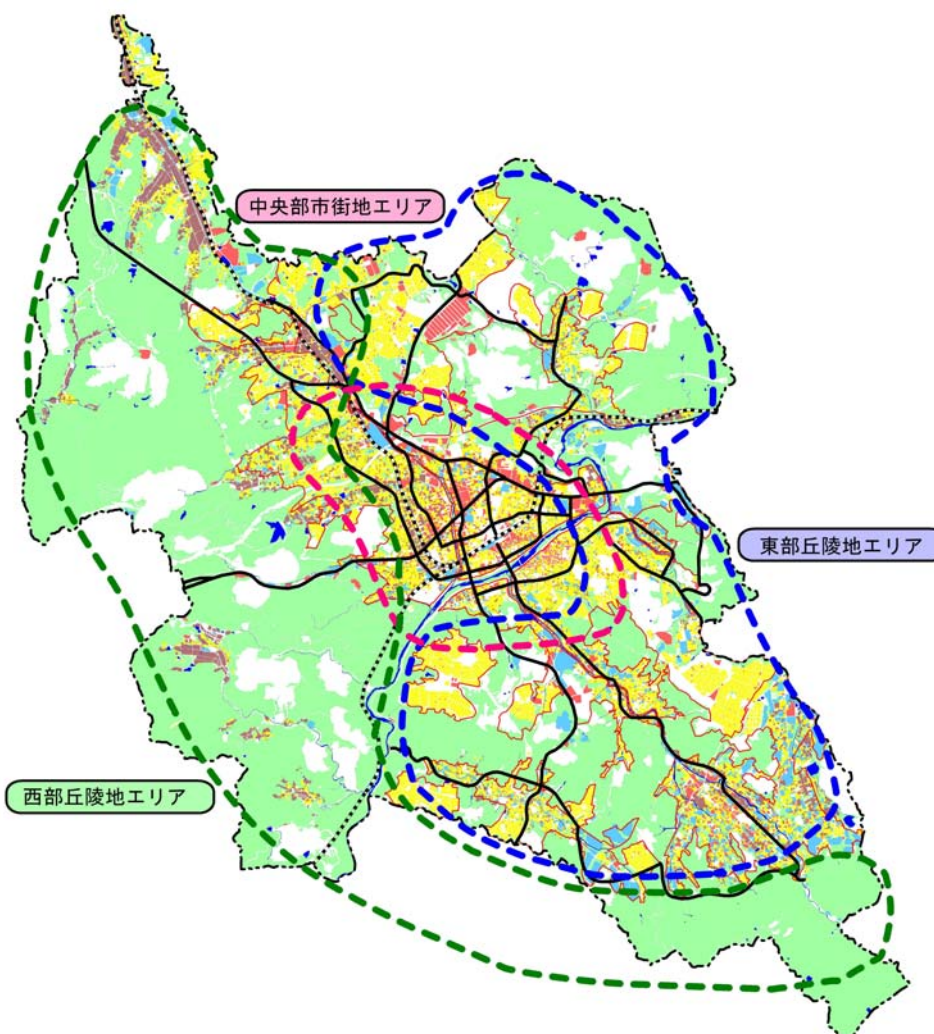
### 基本方針⑤ 「集約型のまちづくり」に対応する公共交通体系の構築

本格的な少子高齢社会の到来に伴う人口の減少や、地方分権等によって地域の自主・自立性が求められる時代背景にあっては、まちづくりの方向性も大きく転換していく必要があります。

このため、本市の第6次総合計画では、都市基盤整備の部門別構想として「くらしやすい元気なまちを維持していくため、拡散のまちづくりから、既存の都市機能の有効活用に力点をおいた集約のまちづくりへ転換していかなければなりません。」と述べています。

また、第2次都市計画マスタープランの策定を進めており、その中でも将来的には中央部市街地エリアを中心に集約型のまちづくりを進めることで効率的で効果的な公共交通体系の構築を目指します。

### 「第2次都市計画マスタープラン」における土地利用の区分



#### (4) まとめ

理念、基本目標、基本方針及び具体的な取組みを下記のとおり取りまとめました。

また、目標の具体的な指標や移動手段の確保の基準については実行計画に定めて実施します。

理念	基本目標	基本方針	具体的な取組み	短期目標	長期目標
快適な移動で暮らしを支える地球にやさしい公共交通体系づくり	自然とも共生した快適でうるおいのあるまちの創出 活力ある魅力あるまちの創出 安心した暮らしの創出	・輸送手段における役割分担の明確化	・鉄道駅等の拠点を中心とした公共交通体系の見直し	●	
		・効率的・持続的な地域内交通の導入	・デマンドバス、住民運行バスの導入検討	●	
		・外出支援・移動手段の確保	・ききょうバス(市街地線の見直し、郊外線のあるあり方の検討)	●	
			・福祉輸送のサービス提供 事業者の拡大	●	
			・福祉輸送サービスの利用者への周知	●	
		・利用しやすい交通環境の充実	・利用者ニーズに合わせたバス路線の再編	●	●
			・公共交通乗継システムの構築	●	
			・車両のバリアフリー化や、バス停留場等の整備	●	
			・公共交通に係る情報提供の強化	●	
		・「集約型のまちづくり」に対応する公共交通体系の構築	・鉄道駅等の拠点を中心とした公共交通体系の見直し	●	●
			・交通結節点の整備(古虎溪駅、根本駅周辺整備)	●	
			・多治見駅におけるバス優先施策の導入		●

## 2. 公共交通体系の将来像

### (1) 現況の公共交通体系

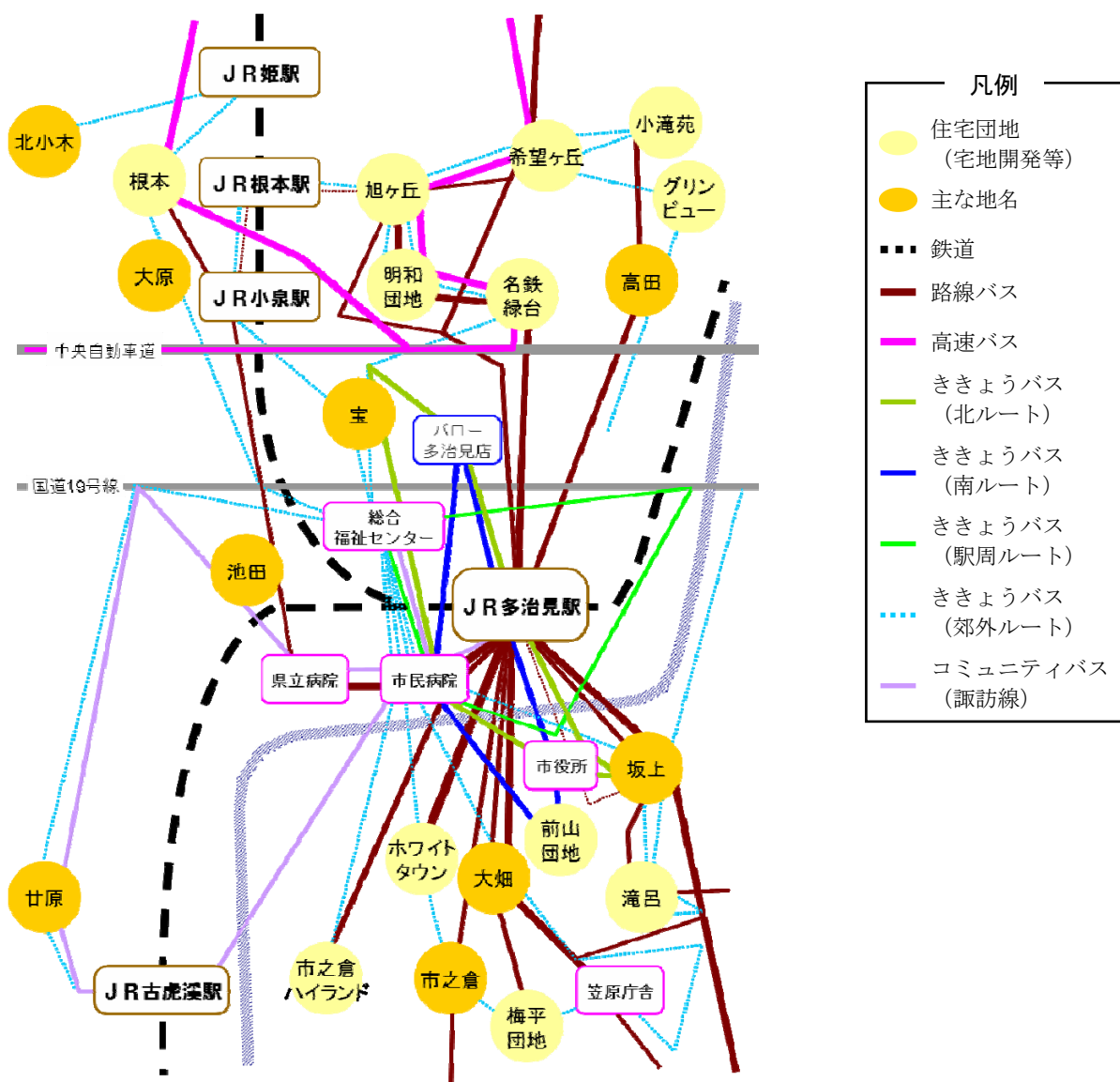
現況の公共交通の状況を模式的に示すと図3-1のようになります。

この図から、本市の公共交通網の現状は、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の路線が体系的に位置づけられておらず、各地域で路線の競合や、路線延長は長いが利用者の少ない非効率な路線が存在していることがうかがわれます。

このため、各輸送サービスにおける役割を明確に位置づけるとともに、路線延長が長く利用者の少ない路線の見直しを行うなど、効率的かつ持続可能な公共交通路線網を体系的に構築していくことが求められます。

現況路線の概略図

〈図3-1〉



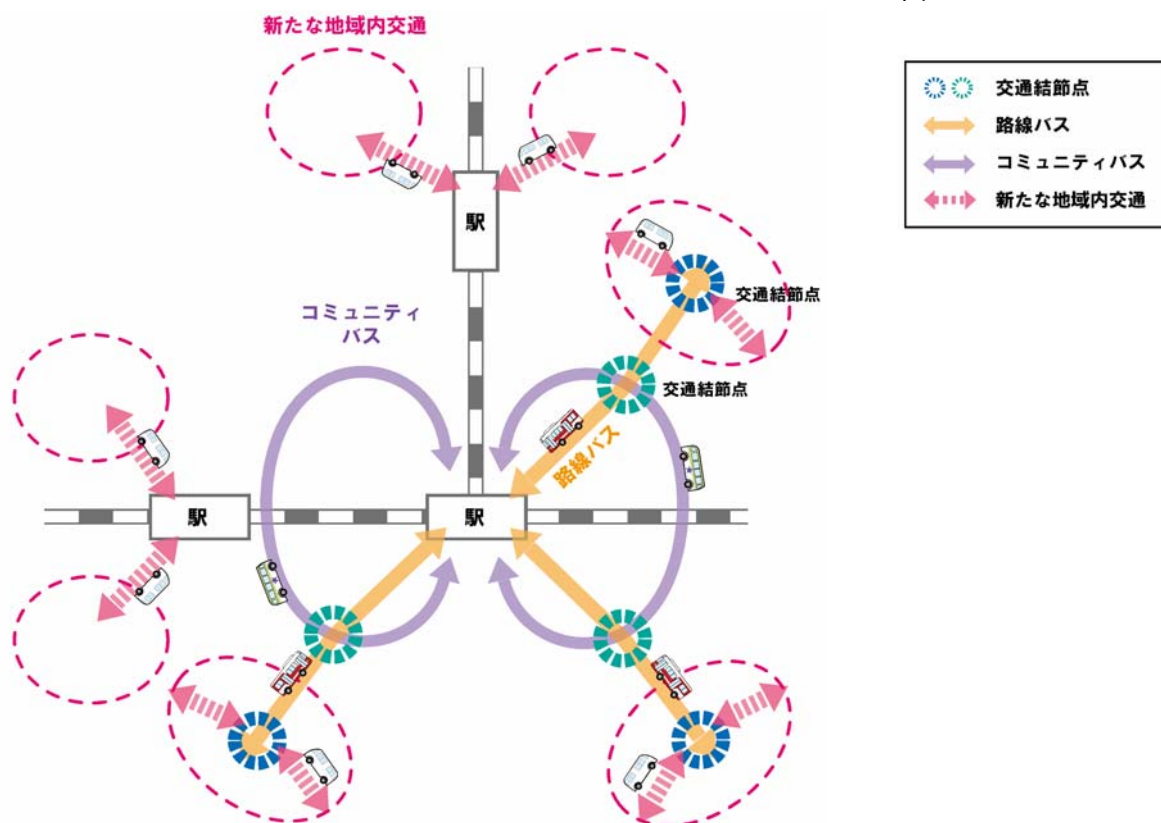
一方、本市における将来の都市の状況は、少子高齢の社会情勢の中で人口減少等による行財政規模の縮小や、居住エリアの縮小などが課題とされています。

## (2) 公共交通体系の将来像

これらの課題等を考慮しつつ目指すべき公共交通体系の将来像について検証した結果として、図3-2に示すような、公共交通体系概念図を提示します。公共交通の沿線や中央市街地への居住誘導などコンパクトなまちづくりへの転換を図る一方で、公共交通の結節点等を活用した日常生活圏での移動と広域移動とを区別した体系の構築を重要視するものです。

### 公共交通体系概念図

〈図3-2〉



今後の公共交通体系の構築は、この公共交通体系概念図に沿って進めていきます。さらに、今後加速する少子高齢化に伴うさらなる人口減少も懸念されるため、第6次総合計画では「まちの元気」を維持するための方針が示されていますが、今後の取り組みによって「まち」の活力や集落人口が維持されなければ、市内の一部地域では集落としての機能が失われる恐れもあります。

## 第4章 具体的な取り組みの方針

### 1. 鉄道輸送の役割と取り組みの方針

#### (1) 鉄道輸送の役割

本市における鉄道輸送は、J R 太多線の沿線地域にあたる北部地域や J R 古虎溪駅が立地する西南部地域と、市の中心市街地にあたる J R 多治見駅との間の市内移動における幹線輸送の役割を担っています。また、J R 中央本線による名古屋・中津川方面への移動や、J R 太多線による可児・美濃加茂方面への移動をはじめ、鉄道の乗り継ぎによって岐阜・大垣方面や飛騨方面、豊橋方面、東京・大阪方面など、広域的な幹線輸送の役割も担っています。

近年では自動車の急速な普及と広域圏での道路の整備に伴って、広域的な移動手段も鉄道から自動車へシフトしてきている状況にはありますが、本戦略において鉄道は、広域移動における幹線輸送機能を担うものとして位置づけ、引き続き機能の充実・強化に努めていく必要があります。

#### (2) 鉄道輸送における取り組みの方針

##### ① 鉄道駅へのアクセス強化

鉄道機能の充実・強化を図っていくためには、まず各鉄道駅において輸送人員を確保することが必要です。

しかしながら、第2章の「公共交通の現状と課題」にもあるように、J R 太多線の各駅や J R 古虎溪駅において有効なアクセス手段がないことから、現状では鉄道輸送が十分な機能を果たしているとはいえません。

そこで、今後の路線バスやコミュニティバス等の路線再編やデマンド輸送等の新たな交通システムの導入にあたっては、鉄道駅へのアクセス強化を視野に入れた取り組みを進めます。

##### ② バリアフリーの推進

鉄道駅へのアクセス強化等によって利用者の増大が図られれば、バリアフリーへの対応も必要になってきます。

そこで、沿線自治体等とも連携しながら鉄道事業者に対してバリアフリーへの対応を要望していくとともに、関係機関とも協議を重ね、実現可能なところから鉄道駅およびその周辺部のバリアフリーを推進していきます。

##### ③ 運行本数等の見直し

鉄道機能の充実・強化を図るうえで、運行本数等の見直しは最終的な目標といえます。

この目標の実現にあたっては、まず現在の運行状況が利用者や地域の実情に即したものであるのか等について検証を行う必要があるため、その基礎資料の収集として鉄道輸送の利用実態と今後の需要動向等について調査を行うこととします。

そして、この検証結果において、現在の運行状況と利用実態との間に著しい差異が生じている場合には、鉄道事業者と協議を行いながら必要に応じた見直しの検討を進めていきます。

しかしながら、鉄道は広域にわたる路線で構成されていることから、本市における利用実態や需要動向等について検証しただけで運行本数等を見直すことは困難であろうと考えられます。また、JR 太多線においては、線路が単線で電化がなされていないという物理的な制約から運行本数等の見直しが困難になることも予測されます。

このため、本戦略においては運行本数等の見直しに係る取り組みの第一段階として、鉄道事業者による運行改善の範囲において利用実態との差異の調整に努めるものとし、本格的な見直しにあたっては沿線の自治体等とも連携を図りながら鉄道事業者と引き続き協議を進めていくこととします。



## 2. バス輸送の役割と取り組みの方針

### (1) 路線バス輸送の役割

本市には、北部地域と中央および西南部地域に鉄道路線がありますが、北東部から東南部にかけての地域には路線がありません。

このため、路線バスはこうした地域における幹線輸送の役割を担っています。また、本市の丘陵部等に開発された住宅地等と J R 多治見駅とを結び、おもに通勤・通学者を輸送する役割も担っています。

そこで、本戦略において路線バスは、鉄道輸送による路線のない地域における幹線輸送を担うとともに、生活交通の基幹的役割を果たすものとして位置づけ、その機能の維持・強化に努めていく必要があります。

### (2) 路線バス輸送における取り組みの方針

#### ①生活交通路線の確保

路線バス輸送においては、利用者の減少や不採算路線における運営の改善が課題となっていますが、地域生活における移動の根幹を支える生活交通路線については引き続き確保していく必要があります。

しかしながら、現状では民間輸送事業者による経営上の観点から、利用者が減少すると運行本数が減便され、運行本数の減便によって利便性が低下しさらに利用者が減少するという悪循環が生じています。

そこで、鉄道路線のない地域など引き続き J R 多治見駅への輸送手段として路線バスが必要となる幹線輸送経路を選定し、その輸送経路においては現在 1 時間当たり 1 便の運行密度がない地域でも最低限 1 時間当たり 1 便の運行を確保することにより、生活交通としての機能を維持していく取り組みを進めていきます。また、継続的な輸送の維持や不採算路線等の運営改善を図るための指標を設定するとともに、運営実態に応じた支援策等について検討していきます。

#### ②路線の再編

生活交通路線の維持を図る一方で、著しい不採算が生じている路線など非効率な路線については再編等の検討が必要です。

特に、路線延長は長いが利用者が極端に少ない路線については、路線延長の短縮も含めて輸送経費の引き下げによる運営改善を図ることが可能かどうか検証し、輸送事業者をはじめとする関係者とも協議を重ねながら路線の再編策を提案していきます。

また、J R 太多線の沿線にあたる北部地域においては、鉄道駅への交通アクセスを確保するために、これまで多治見駅を中心としてきた路線体系を各地域から



J R 太多線の鉄道駅までを結ぶ路線に再編し、路線延長を短くする代わりに運行密度を高めることで利便性の向上を図るなどの手法について関係者と協議しながら提案していきます。

### ③輸送ニーズの把握と実証実験等による取り組みの展開

本市のバス路線のうち比較的良好な状況にあるのは、郊外の大規模住宅団地への路線ですが、それを支える通勤・通学需要は少子高齢化の進展に伴って今後急速に減退する一方で、高齢者の通院・買い物等の移動を確保するなど、輸送の質的变化が求められる時期が到来すると見込まれ、その対応に今から備えておくことが必要です。

生活交通路線の確保や路線の再編などによる輸送環境の改善を図るためには、まず輸送ニーズを把握することが必要となります。

特に路線の再編においては、これまでの路線体系を大幅に見直すことになることから、輸送事業者における採算性を担保するためにも十分な事前調査を行わなければなりません。

そこで、本戦略の方針に基づく実行計画を策定する段階において、輸送ニーズなどの把握を行うものとします。

また、路線の再編等の取り組みについては、新規路線体系の構築による輸送事業者への運営リスクなどが伴うことから、市内の各地域で一斉に展開していくことは困難であるため、モデル地区を限定した実証実験等の取り組みを行い、結果を検証したうえでその後の展開について検討していきます。

### ④バリアフリーの推進

鉄道輸送とともに路線バス輸送においても、バリアフリーへの対応は重要な課題となっています。

そこで、車両のバリアフリーへの対応は法律に基づいて新規導入時または更新時が目途になりますが、輸送事業者へ積極的な導入を促すなど、バリアフリー推進の取り組みを進めていきます。

一方、停留所については明確な設置基準はありませんが、本市の「福祉環境整備指針」に基づいて、道路の新設改良に合わせて必要な整備を行うとともに、既存の停留所においても設置箇所周辺の状況を把握し、整備が可能な範囲でバリアフリーへの対応を推進していきます。

## (3) コミュニティバス輸送の役割

鉄道や路線バスが広範囲にわたる幹線輸送の役割を担うのに対し、コミュニティバスによる輸送は、日常生活における移動など比較的小さい地域における輸送や、鉄道や路線

バスほどの輸送規模ではないものの一定規模の乗降客が見込まれる地域における輸送を担うことが役割の一つとなります。

また、中心市街地における機能充実を図るうえで、公共交通による移動利便性の向上が不可欠となることから、中心市街地周辺で路線バス等による交通手段の充足していない地域や公共施設をはじめとする生活関連施設への輸送など、路線バスを補完する移動手段としての役割も担います。

#### (4) コミュニティバス輸送における取り組みの方針

##### ① 諏訪線における取り組み方針

路線バスの廃止代替として運行している諏訪線については、地域住民の生活にとって必要不可欠な公共交通であることから、生活交通路線として引き続き維持していく必要があります。

しかしながら、利用者数の減少に伴い運送収入も減少傾向にあることから、今後も引き続き路線を維持していくためには、輸送ニーズに応じた効率的な運行と利用者の増大による運送収入の確保に努めなければなりません。

このため、運行の効率化と一般利用者の利便性向上を図るために、諏訪線の課題の一つでもあるスクールバス運行を見直して運行時刻を固定化する必要がありますが、そのためにはコミュニティバスに代わる学生の登下校の輸送手段を確保しなければなりません。

そこで、コミュニティバスの運行からスクールバスの機能を分離するのか、定時的な輸送は引き続きコミュニティバスで担い、学校行事等によって登下校時刻が変わる場合にのみ代替輸送手段を確保するのかなどの手法について関係者と協議しながら、運行時刻の固定化に向けた取り組みを推進していきます。

また、輸送効率の向上を図るために路線構成の見直しについても検討する必要があることから、例えばこれまでのJR多治見駅中心の輸送からJR古虎溪駅を活用した路線編成とするなど、輸送コストの低減や当該地域への来訪者の輸送を充実することにより収支改善をめざします。

なお、諏訪線の車両の更新は平成21年度を予定していますが、バリアフリーへの対応については、現状の経路がJR中央本線の高架をくぐることから、この条件を満たす範囲でバリアフリーの推進を図っていきます。

##### ② 「ききょうバス」における取り組み方針

「ききょうバス」には、中心市街地の周辺を運行する路線と市内の各地域から総合福祉センターへ運行する郊外路線があります。

このうち、特に郊外路線について拡充の要望等がありますが、市の郊外部から

中心部へ向かう「ききょうバス」を拡充すれば、鉄道や路線バスとの競合に伴って市域全体の公共交通体系において非効率な状況を生じる恐れがあります。また、民間輸送事業者と行政とが競合路線においてそれぞれ経費を負担する必要があることから、経費負担の面でも非効率となる恐れもあります。

このため、本戦略では市の郊外部から中心部への幹線輸送は、原則として鉄道や路線バスが担う役割として位置づけ、「ききょうバス」をはじめとするコミュニティバスについては、鉄道や路線バスと結節し日常生活における地域輸送を確保する役割を担うものとして役割分担を図ることで、既存のバス路線の見直しも含めた総合的なバス路線網の構築をめざします。

一方、「コミュニティバス輸送の役割」でも述べたように、多治見駅北土地地区画整理事業をはじめとする中心市街地の機能向上に伴って、周辺の地域や公共施設などの生活関連施設を結ぶ公共交通の充実を図ることは必要不可欠となります。

そこで、中心市街地周辺において路線バス等を補完する輸送手段として「ききょうバス」による輸送機能の強化を図るなどの取り組みを推進します。

なお、今後「ききょうバス」においてもバリアフリーへの対応が必要です。このため、車両の更新に合わせてバリアフリーを推進するほか、停留所の設置場所等においても可能な範囲でバリアフリーへの対応を推進していきます。

### 3. その他の輸送の役割と取り組みの方針

#### (1) 新交通システムの役割

新交通システムモデル事業については、今後の高齢化の進展に伴う地域密着型の新たな輸送システムを確立していく役割が期待されていますが、現在市之倉をモデル地域として展開している「市之倉トライアングルバス」事業においては、残念ながらその役割が十分に果たされている状況にあるとはいえません。

しかしながら、鉄道やバス輸送よりも輸送規模の小さい地域やコンパクトな路線編成等が必要となる地域における輸送については、「市之倉トライアングルバス」のようなデマンド（需要対応）型の輸送システムが必要になります。

そこで、本戦略において新交通システムモデル事業の役割を「鉄道やバス輸送よりも輸送需要の小さい地域やコンパクトな路線編成等が必要となる地域におけるデマンド型の輸送を担う」ものと位置づけます。

#### (2) 新交通システムにおける取り組みの方針

新交通システムモデル事業については、現在取り組みを進めている「市之倉トライアングルバス」に対する行政の運営補助が平成20年度で終了したことから、本事業の成果や課題等を検証し、モデル地域以外における輸送システムの導入手法について検討します。

また、「市之倉トライアングルバス」においては、運営が非常に厳しい状況にあることから、地域住民や輸送事業者等とも協議を重ねながら今後の事業のあり方について検討を進めていきます。

なお、今回のモデル事業において人口規模的には十分な輸送需要が見込まれる地域を選定したにもかかわらず、十分な収益確保がなされず輸送事業者による自立的な運営が困難な状況となっていることを受けて、本戦略において役割として位置づけた輸送規模の小さい地域やコンパクトな路線編成等が必要な地域への導入にあたっては、より詳細な事業計画の策定や運営指標の設定を行うとともに、継続的な事業運営のために必要となる支援策等について、関係者と協議を重ねながら検討を進めていくこととします。

#### (3) タクシー輸送の役割

タクシー輸送は、鉄道やバス輸送では効率の悪い地区への移動や、乗降において時間的な制約のない随時移動など、個別の需要に応じた輸送を担っています。

また、ドア・ツー・ドアなどの個別対応により、乗降客に対して輸送サービスだけでなくそれに付随するサービス提供の役割を担うことが可能な点が、鉄道やバスによる輸送とは大きく異なるものと考えられます。

#### (4) タクシー輸送における取り組みの方針

タクシー輸送については、利用者数等が年々減少傾向にはありますが、乗合による輸送等の限界を超えた需要を充足するために必要な交通手段であることから、引き続き個別の移動手段を確保するための取り組みを輸送事業者等と協議しながら進めていきます。

また、今後の高齢化等の進展により集落人口の極端な減少が見られる地域においては、バスやデマンド型交通等の運行日を限定し、それ以外はタクシーによる個別輸送を活用するなど、必要最小限の乗合輸送とタクシー輸送とを組み合わせた輸送体系の構築などタクシー輸送における機能強化の可能性について検討していきます。

さらに、輸送区域を限定するとともに区域内における運賃を一律とし、区域外への輸送時には通常のタクシーと同様の距離（時間）制運賃を採用した「エリア・タクシー」の導入などについても、タクシー事業における輸送人員の確保策として検討します。

一方、通勤・通学等において早朝は時間帯が重なることで輸送規模が大きくなることから路線バスや鉄道等による大規模輸送を活用し、帰宅時は学校や会社等の終業時間によって時間帯が異なることから小規模輸送として乗合型タクシー等を活用するなど、時間帯によって輸送手段の役割を分担することも想定されます。

特に路線バスの運行が概ね終了を迎える 21 時以降において、平成 19 年度に実施した TDM（Transportation Demand Management：交通需要管理）社会実証実験で運行した「プティバス」等の輸送手段を確保するなど、実験結果の検証等も踏まえてタクシー輸送の機能強化につながる取り組みを進めていきます。

そこで、タクシー輸送においては、現在の個別輸送のみでなく乗合型タクシー事業など新たな事業展開の可能性も視野に入れた取り組みについて関係者と協議しながら進めていきます。

#### (5) 福祉輸送の役割

福祉輸送は、鉄道やバス、タクシーなどによる輸送では移動が困難な、身体障がい者や要介護者などをはじめとする「移動制約者」の輸送を担っています。

このため、福祉輸送は不特定多数が利用できる「公共交通」の分野とは異なり、利用者限定の輸送を担う「特殊輸送」の分野にあたるものと捉えられますが、本戦略においては「移動」のための輸送サービスの一つと位置づけ、次項でその取り組み方針を示すものとします。

#### (6) 福祉輸送における取り組みの方針

福祉輸送は、高齢化社会の進展等による輸送対象者の増大から輸送需要の増加が見込まれることから今後さらに重要視される輸送分野ではありますが、現状では輸送事業者における収益性の担保などから事業の継続性が課題となっています。

そこで、東濃西部地域に本社を持つ一般タクシー事業者7社の出資により「東濃STS株式会社」を設立するとともに、本市で福祉有償運送を行っている特定非営利活動法人1者を加え、国土交通省の「福祉輸送普及促進モデル事業」の認定を受けて「共同配車センター」を設置する取り組みを進めていますので、こうした取り組みに協力しながら福祉輸送の普及促進に努めます。

また、介護タクシー事業者等による福祉輸送サービスについては、現在の輸送状況から一定の需要を満たしているものと考えられますが、今後の需要動向等も捉えながら必要に応じてサービス拡大に向けた取り組みを関係者と協議しながら進めていきます。

一方、福祉有償運送については、現在既に事業を行っている特定非営利活動法人においては、地域における介護サービスの一環として輸送を行っており、こうした介護に伴う輸送事業の展開は今後も必要な状況にあるものと考えられます。

しかしながら、既存の事業者では運転者の固定化や高齢化に伴う事業の継続が課題となっており、新たに福祉有償運送を行う事業者の認定にあたっては、福祉有償運送の必要性や輸送における安全性の担保等について慎重に判断する必要があります。

このため、福祉有償運送については、先述の「共同配車センター」による事業展開や、今後の介護タクシー事業者の動向等も見ながら、必要な取り組みを推進していきます。

なお、福祉輸送においては、現在本市が実施している福祉タクシーの利用助成について必要な見直しを行うなど、現行制度の見直し等も含めて関係者と協力しながら潜在的な需要への対応や利用促進に向けた取り組みを進めていきます。

## 4. 将来のまちづくりと公共交通ネットワークの取り組み方針

### (1) 将来のまちづくりにおける公共交通体系構築の取り組みの方針

ここまで戦略の短期的な方針として、現在の公共交通体系における課題等を踏まえた取り組みについて述べてきましたが、将来的に人口減少等が予測される社会情勢にあつては、まちづくりそのものの効率化を図っていく必要があります。

このため、将来のまちづくりにおいては、拡散から既存の都市機能を有効に活用した集約化が求められており、こうしたまちづくりに対応する公共交通体系を構築していくことが長期的な取り組みの方向性であるものといえます。

そこで、将来のまちづくりにおいて公共交通が担うべき役割は、幹線路線と中央部に必要となる公共交通体系の充実を図ることで、徐々に公共交通路線の沿線へ居住地を誘導していくことにあるものと捉え、外縁部においては人口規模に応じて生活に必要な最小限の輸送確保を保障していくとともに、公共交通網の重点を幹線路線と中央部に集約する取り組みを人口の動態等を見ながら継続的に進めていきます。

また、将来のまちづくりを進めるにあたっては、中心市街地における機能の向上を図るとともに、その周辺部を快適に移動できる環境を整備していくことが必要です。

このため、現在中心市街地に向かって集中する自動車交通を整理するために、本市の道路網構想に位置づけられている「内環状道路」をはじめとする各種道路網の整備を推進していくとともに、中心市街地への自動車交通を制限し、公共交通の利用促進を図るなど快適な移動空間を創出する取り組みも進めていく必要があります。

### (2) 公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みの方針

戦略の長期的な目標は、将来のまちづくりにおける集約型の市街地形成に対応した公共交通体系を構築することですが、現在の市街地構造からの転換にあたっては地域住民の理解等も深めながら継続的に進めていく必要があることから、長期目標に至るまでの段階的な措置として中期的な視点に立った取り組みの方針が必要です。

そこで、本戦略の中期的な目標として、公共交通ネットワークの構築に向けた取り組みを推進していくものとします。

この中期的な目標における取り組みは、短期的な取り組みの方針において各輸送事業が担うべき役割について示してきたことから、各輸送事業間におけるネットワークの構築によって市内における総合的な公共交通体系の充実を図ることにあり、以下に具体的な取り組みの方針を示すこととします。

まず、鉄道とのネットワークの構築においては、バス輸送等における路線体系の構築において各鉄道駅との結節を生じる場合には、運行時刻等の調整を図る取り組みを推進するものとします。特に今後のバス路線の再編等にあたっては、JR太多線の各駅や古

虎溪駅を活用した取り組みを推進していく方針であることから、こうした鉄道駅での結節における利便性を確保することが重要になります。

次に、民間の路線バスと市のコミュニティバスとのネットワークの構築においては、幹線経路における結節の構築と運行時刻等の調整を図る取り組みを推進するものとします。特に結節の構築にあたっては、地域における生活の拠点施設等を選定するなど、停留所の設置環境にも配慮する必要があります。

次に、デマンド型の乗合輸送やプティバス（乗合型タクシー）等の新たな輸送サービスと鉄道やバスとのネットワークの構築においては、結節の構築や運行時刻等の調整とともに、運賃体系等の整合を図る取り組みを推進するものとします。特に時間帯に応じて輸送手段の役割を分担する場合には、双方輸送事業において整合が保たれるような運賃体系の調整が必要となります。

一方、福祉輸送と公共交通においては、輸送の目的が異なることからネットワークの構築を図る必要はありませんが、特定非営利活動法人が行う「福祉有償運送」と一般タクシー事業者や介護タクシー事業者が行う「福祉タクシー」とは運転者の資格などをはじめ輸送事業における安全管理の基準等が異なることから、事業主体間におけるネットワークが必要になることも想定されます。

なお、市内における総合的な公共交通体系の整備にあたり、これらの公共交通ネットワーク機能をさらに強化していくために、将来的には「共通パス券」の導入など乗り継ぎ等における利便性の向上も視野に入れた取り組みも推進していく必要があります。



## 5. まとめ

輸送モードごとの取組みの方針を、下記のとおり実施していきます。個々の取組みについては実行計画に定め実施していきます。

輸送モード	取組みの方針	短中期	長期
鉄道輸送	鉄道駅へのアクセス強化	●	
	バリアフリーの推進	●	●
	運行本数の見直し		●
路線バス輸送	生活交通路線の確保	●	
	路線の再編	●	
	輸送ニーズの把握と実証実験等による取組みの展開	●	
	バリアフリーの推進	●	
コミュニティバス輸送	諏訪線の見直し	●	
	中心市街地線の見直し	●	
新交通システム	市之倉トライアングルバスの事業内容の再編	●	
タクシー	乗合タクシー等の新たな運行形態導入の検討	●	
福祉輸送	福祉輸送のニーズ把握と利用促進の検討	●	

## 第5章 戦略の実現に向けて

### 1. 市民・輸送事業者・行政の役割と連携

第3章及び第4章において、戦略の基本方針と具体的な取り組み方針について述べてきましたが、これらの方針の実現にあたっては、市民・輸送事業者・行政が公共交通を担う当事者としての認識に立ち、それぞれの役割を果たしていく必要があります。

そこで、本戦略を実現していくために市民・輸送事業者・行政が担うべき役割等について、次のように位置づけます。

#### ①市民の担うべき役割

市民には、まず公共交通は行政や輸送事業者から「与えられるもの」から、自らが「創り、守り、育てるもの」へ意識を転換していくことが求められます。

つまり、これからの公共交通体系は、利用者なくしては成り立たないことを理解し、要望・陳情だけではなく運行システム等を企画立案する段階から、輸送事業者や行政と連携して取り組まなければなりません。

また、公共交通路線を維持していく場合においても、利用者である地域住民の協力が不可欠です。そこで、地域における公共交通の課題の把握や、利用者等の意見集約などを行い、路線を維持するための改善策の立案等についても輸送事業者や行政と連携しながら取り組む必要があります。

なお、地域住民による協議会等の設置が可能であれば、運行システムの企画や路線を維持するための改善策などの検討が円滑に行われることから、住民協議会等の設置に向けた積極的な取り組みが望まれます。

#### ②輸送事業者の担うべき役割

輸送事業者は、地域住民や行政が運行システムの企画や改善策等を立案する際に、法令上の問題点や運行経費の算定、市域全体としてのネットワーク等を考慮した路線設定、ダイヤの構築など、実施のために必要となる手続き等についてアドバイスを行う必要があります。

また、行政の公共交通政策に係る実行計画等の策定に際して、助言や提案を行うとともに、公共交通体系構築のための社会実験などの運営に協力し、課題の検証や本格導入のためのアドバイス等も行う必要があります。

このように、輸送事業の企画立案者が地域住民や行政であったとしても、地域住民や行政自らが実際の輸送の担い手となることは例外的なものであり、原則としては輸送事業者が担うものであることから、輸送事業者は地域にとってより良い公共交通体系を構築できるように必要な助言や提案を行うなど、地域住民や行

政との連携を図っていくことが必要です。

### ③行政の担うべき役割

民間輸送事業者が輸送体系の見直し等を行う場合には、当然のことながら「収益性」が重視されます。しかしながら、「収益性」のみを追求されると不採算部門の整理など、結果として人口規模の小さい地域等における輸送手段が失われてしまう恐れもあります。

このため、採算は合わなくても住民生活に必要な輸送を確保していくという「公益性」の視点から、行政による支援は不可欠となります。

そこで、公共交通体系の構築にあたっては、「収益性」と「公益」とのバランス調整を図り、地域住民や輸送事業者等との合意形成を図らなければなりません。

一方、行政には市域全体の公共交通体系を見通して、路線や運賃の体系などの公平性が担保されるよう調整を担う役割があります。

そこで、本戦略のような総合的な公共交通体系の構築に関する基本方針を示すとともに、各地域の実情等に応じて公平な輸送サービスが提供されるよう地域住民と輸送事業者等との間に立って調整を図る必要があります。

### ④地域公共交通会議の役割

地域公共交通会議は、市民が運行システムの企画・立案の段階から参画していく場合や、新たな輸送サービスを構築する場合に、その輸送の手段、対価、運営方法が他の輸送手段や地域との均衡が保たれているかなどを審議し、地域の実情に応じた柔軟な輸送サービスの実現を円滑に進めるためのものです。

このため、地域公共交通会議は、市民・輸送事業者・行政などの連携を進めていくのに重要な役割を担うものといえます。

また、今後ますますの高齢化や人口減少が社会情勢において、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築していくためには、市民・輸送事業者・行政がそれぞれ役割分担しながら、相互に連携を図っていくことも重要になります。

そこで、本戦略では、中心市街地やその周辺の機能向上と人口誘導を図るため、第2次都市計画マスタープランで位置された「中央部市街地エリア」においては、積極的な公共交通施策を展開することとし、郊外地においては、地域住民と輸送事業者と行政との合意形成による連携の取り組みを積極的に推進するものとします。

具体的には、地域住民によるサポーター制度の創設やマイ・バス運動の展開、ルート沿線の事業者等による広告協賛など、地域が主体となって輸送事業の維持、継続をサポートしていくような仕組みづくりを進めるとともに、このような取り組みを積極的に展開する地域に対して、公共交通の確保等に係る支援策を講じていくものとします。

## 2. 公共交通利用促進のための総合的な施策推進

本市における総合的な公共交通体系の構築は、本戦略に掲げる方針に沿って進めていきますが、これだけでは本戦略の目的の半分が達成されたにすぎません。つまり、どれだけ良い公共交通体系を構築したとしても、それが市民等に利用されなければ意味がありません。

そこで、TDM施策やMM（Mobility Management）等の取り組みを通じて自動車から公共交通利用への意識転換を促す啓発や、エコ通勤の実践による動機付けなど、公共交通体系の構築と合わせて公共交通の利用促進策を積極的に展開していくことが必要となりますので今後検討していきます。

また、中心市街地への自動車乗り入れを制限したり、既に4車線化が実現されている主要幹線道路をはじめ、第6次総合計画や道路網構想等において4車線化が予定されている道路などで、通勤・通学の時間帯に「バス優先レーン」を設定するなど、公共交通利用者へのメリットを付加することで公共交通の利用促進を図る手法についても検討する必要があります。

本市においては、幹線道路における交通渋滞の発生が路線バス等の定時運行に影響を与える恐れがあることから、こうした自動車利用の抑制によって渋滞解消を図ることができれば、結果として公共交通輸送の円滑化にも繋がり、公共交通の利便性向上とも相まってさらなる利用の促進が期待できます。

以上のことから、真の意味での戦略の実現にあたっては、公共交通体系の構築に関する取り組みだけでなく、利用促進に向けた取り組みが必要不可欠であるといえます。