

多治見市総合交通戦略

多治見市地域公共交通総合連携計画



平成26年3月

多 治 見 市

多治見市総合交通戦略

多治見市地域公共交通総合連携計画

目 次

第1部 多治見市総合交通戦略

第1章 趣旨と位置づけ	2
1. 計画策定の趣旨	2
2. 計画の位置づけ	3
3. 計画の区域	3
4. 計画の期間	4
第2章 現況と課題の整理	5
1. 多治見市が目指す将来のまちの姿（上位計画のまとめ）	5
2. 多治見市の概況	8
（1）地形・都市構造	8
（2）人口・年齢構成	9
（3）都市交通	11
3. 市民意向調査（住民アンケート調査）の概要	13
4. 多治見市における課題の整理	14
第3章 目標とする将来都市像の実現に向けた戦略	15
1. 戦略の理念とビジョンの設定	15
2. 重点施策パッケージの設定	18
第4章 戦略に基づく重点施策	19
1. 事業一覧	19
2. 各重点施策パッケージの詳細	20
■パッケージⅠ：駅北地域	20
■パッケージⅡ：駅南地域	22
■パッケージⅢ：郊外地域	24
第5章 実施スケジュールと実施主体	26

第2部 多治見市地域公共交通総合連携計画

第1章 趣旨と位置づけ	28
1. 計画策定の趣旨	28
2. 計画の位置づけ	28
3. 計画の区域	29
4. 計画の期間	29
第2章 現況と課題の整理	30
1. 地域公共交通の概況	30
(1) 鉄道	31
(2) 路線バス	32
(3) コミュニティバス	32
(4) 地域内交通	33
(5) タクシー	33
2. 利用実態調査（OD調査）の概要	35
3. 多治見市における地域公共交通の課題の整理	38
第3章 多治見市地域公共交通総合連携計画の基本的な考え方	39
1. 計画の基本方針	39
2. 計画の目標	40
第4章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	41
1. 事業と実施主体	41
2. 実施スケジュール	48

第3部 数値目標と計画の推進体制

第1章 数値目標の設定	50
第2章 計画の推進体制	52

【資料編】

1. 現況調査
2. 数値目標の設定根拠
3. 団地人口等データ

【第1部】

多治見市総合交通戦略

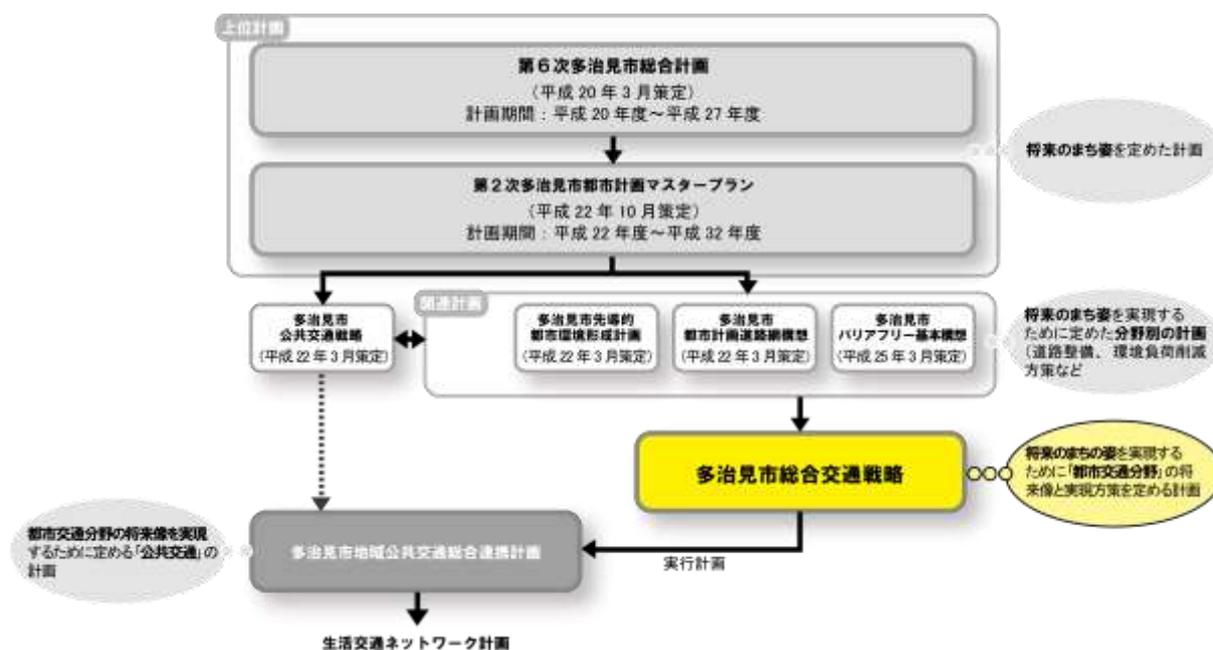
第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の趣旨

- 本市では、平成21年度に総合的な公共交通体系構築のための基本方針を示す「多治見市公共交通戦略」を策定しました。また、その実行計画として同年度に「多治見市先導的都市環境形成計画」を策定し、低炭素まちづくりの実現に向け各種の公共交通施策を推進するとともに、まちづくり施策に取り組んできました。
- これら計画の目標年次を迎える現在、人口減少や急速な高齢化が進行しており、中心市街地だけでなく、郊外住宅団地においても空洞化の問題が顕在化しつつあります。また、市民の多くは自家用車に過度に依存した生活を送っており、環境負荷の増大も懸念されます。
- こうした状況の中、拠点に都市機能を集約し、まちなか居住を促進するまちづくり施策と都市交通施策を一体的に進め、より一層コンパクトな市街地の形成（低炭素・低エネルギーで持続可能なまちづくり）に取り組んでいくことが求められます。
- このような背景を受け、「多治見市公共交通戦略」と「多治見市先導的都市環境形成計画」の基本方針を踏まえ、第2次多治見市都市計画マスタープランで示す「集約・再生型のまちづくり」を目指し、徒歩、自転車、公共交通、自動車の総合的な都市交通のビジョンと、それを実現するためのハード・ソフト施策を一体的に定める「多治見市総合交通戦略」を策定しました。

2. 計画の位置づけ

- 多治見市総合交通戦略は、上位計画である「第6次多治見市総合計画」や「第2次多治見市都市計画マスタープラン」「多治見市公共交通戦略」との整合を図り、それら計画で定める将来都市像の実現に向けて実施すべき施策を定めます。
- また、「多治見市地域公共交通総合連携計画」を本計画における公共交通分野の実行計画として位置づけます。



【総合交通戦略と上位関連計画との関係及び役割】

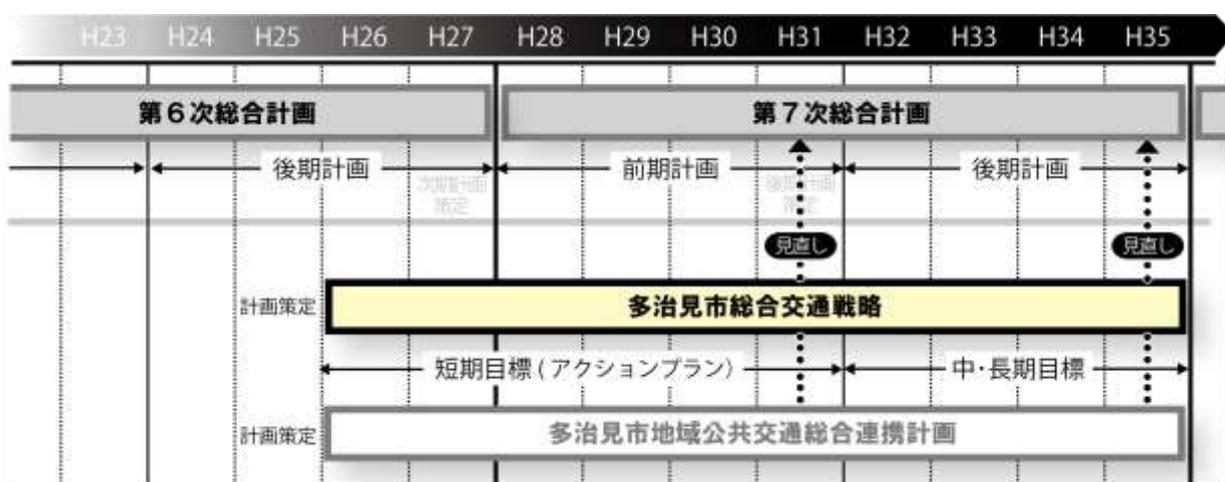
3. 計画の区域

- 多治見市総合交通戦略では、市全体の将来都市像の実現に向けた都市交通分野の計画を立案することから、計画区域を多治見市全域とします。

4. 計画の期間

- 多治見市総合交通戦略は、次期（第7次）多治見市総合計画の計画期間と整合を図り、平成26年度から平成35年度の10年間を計画期間とします。
- また、実効性の高い計画を目指すため、次期総合計画前期計画までの6年間を短期目標（アクションプラン）として設定し、重点的に取り組む施策を定めます。
- 次期総合計画後期計画の策定にあわせ、本計画の中間段階で評価・見直しを行い、中・長期目標の実現を目指します。

【計画期間】 2014年～2023年（平成26年度～平成35年度）の10年間



【総合交通戦略と上位関連計画との計画期間の関係】

第2章 現況と課題の整理

1. 多治見市が目指す将来のまちの姿

- 「第2次多治見市都市計画マスタープラン（平成22年3月策定）」では、集約型都市構造への転換による魅力的な中心市街地の実現を目標に掲げています。

第2次多治見市都市計画マスタープラン

（2010年～2020年）

【都市計画の理念】

①快適さと効率性を追求するまちづくり

- 多治見市に住む・働く・訪れる**全ての人々が安全で快適に楽しく暮らせる「人にやさしく魅力あるまち」**の実現を目指し、**集約型都市構造への転換**に合わせて施策を展開

②低炭素社会をめざしたまちづくり

- 市街地での自動車交通量の削減**、身近な緑を創出し、市街地を取り囲む丘陵地の緑を守り育てる**「地球にやさしいまち」**の実現

③次世代への継承をめざしたまちづくり

- ふるさとを代表する資源を大切に**、次世代へと継承する**「ふるさととして愛着のもてるまち」**の実現を目指したふるさとの風景づくりと産業振興

人にやさしく、活力あるまち

～集約・再生型都市計画～

多治見市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て、
にぎわいのある元気なまちを形成

【エリアごとの目指す姿】

中央部市街地エリア

多くの人が集い楽しむまちづくり

- 駅周辺地区における中心都市としての拠点性の発揮
- 水と緑があふれるまちなみによる高気温化への対処
- 土岐川周辺地区の快適な商業・居住地空間としての再生
- 虎渓山地区における恵まれた市街地環境と自然環境の向上
- 中心市街地の外郭を形成する内環状道路の完成
- 誰でも安全で快適に移動できる交通手段と環境の整備

東部丘陵地エリア

美濃焼文化と新たな産業が共存するまちづくり

- 環境への配慮を前提とした工業系土地利用地の創出
- JR根本駅周辺における近隣商業拠点の形成
- 美濃焼文化の香りが漂うまちなみづくり
- 公共交通の充実に向けた地域特性を生かした地域交通の確保
- 笠原地区市街地の都市としての様態の整え

西部・南部丘陵地エリア

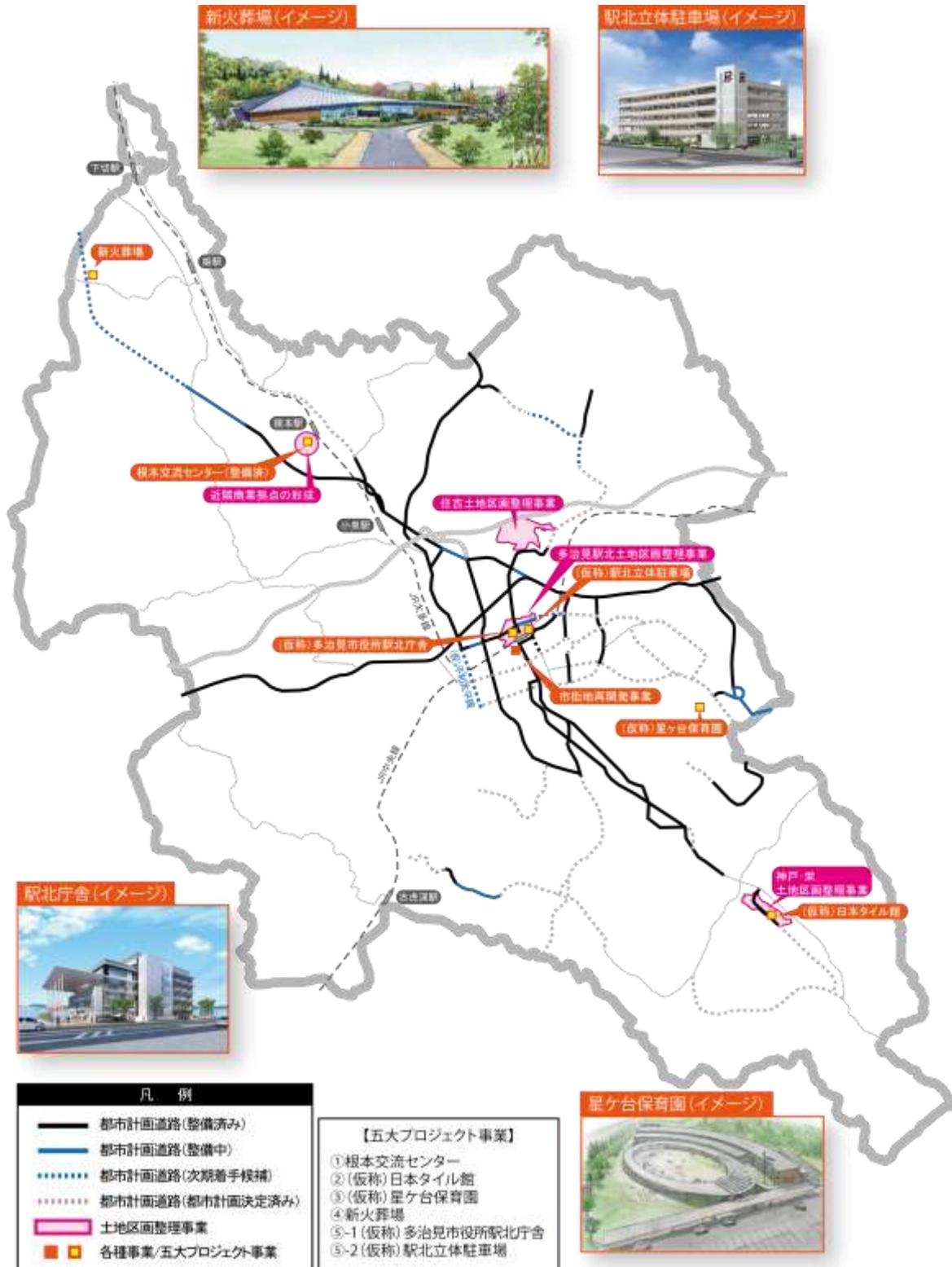
里山の緑とともに暮らすまちづくり

- まとまりある山林の保全
- 農業振興施策と連携した農地の適切な保全又は活用
- 集落地のコミュニティを維持できる環境づくり
- 自然とふれあえる空間づくりや利用環境の向上



【参考①】 今後10年間に実施が予定されている事業

・将来の都市交通の目指す姿を検討する上で、都市計画マスタープラン、都市計画道路網構想等の上位・関連計画より、計画期間である今後10年間に実施される事業を以下に整理しました。現在施行中の多治見駅北土地区画整理事業については次頁に今後の実施事業を整理しました。

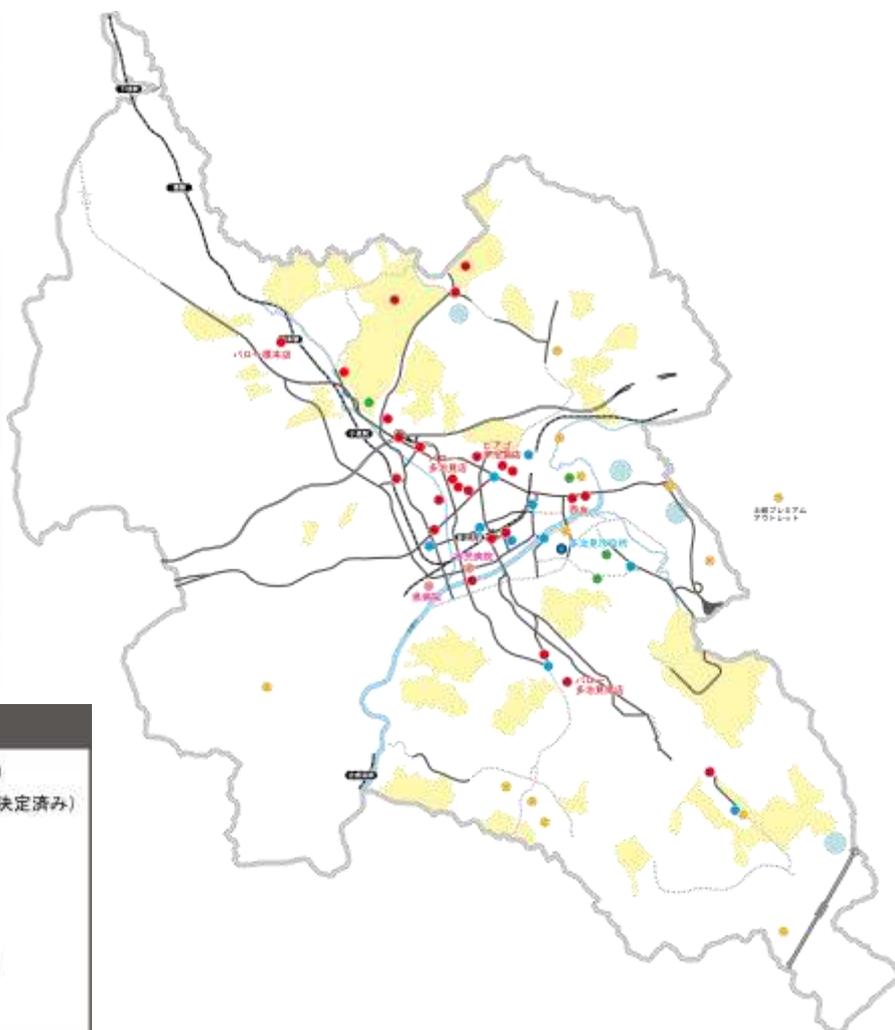


【今後10年間における事業箇所図】

2. 多治見市の概況

(1) 地形・都市構造

- 盆地地形の中央部に位置するJR中央線・太多線の多治見駅を中心に市街地が形成され、駅周辺に多くの都市機能（大規模商業施設、総合病院等）が集積しています。
- 市域を東西方向にJR中央線と土岐川が横断しており、多治見駅南側は古くからの商店街、北側は土地区画整理事業により新たな都市拠点が形成されています。しかし、商店街はかつての賑わいが失われつつあります。
- 郊外部の丘陵地には高度経済成長期に開発された中小規模の住宅団地（10～100ha）が分散して立地しています。これら団地は坂道が多く、団地内に生活利便施設が立地しないため、団地外への移動が必要な生活環境にあります。

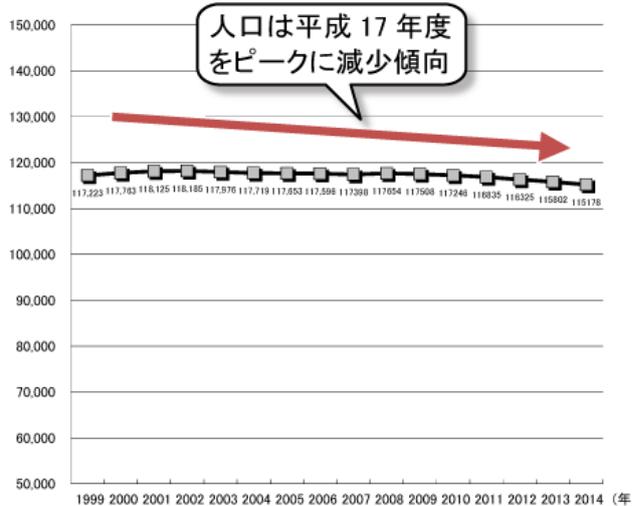


【市内における主要施設と郊外団地の分布状況】

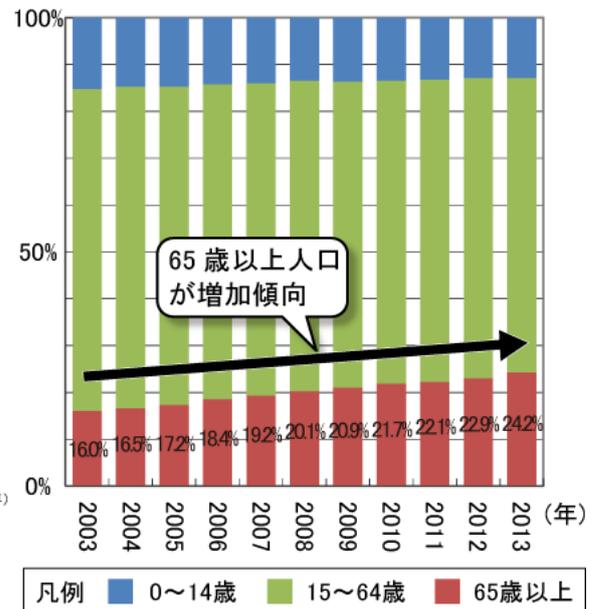
(2) 人口・年齢構成

- ・多治見市の人口は、平成17年度をピークに減少傾向にあります。
- ・生産年齢人口（16歳以上65歳未満）が減少し、老年人口（65歳以上）が増加傾向にあります。
- ・国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口（平成25（2013）年3月推計）」によると、本市の人口は、2030年に10万人を切り、高齢化率は35%以上になると予測されています。
- ・特に、郊外部の住宅団地は、開発後30年程度が経過したところで、急速かつ一気に高齢化と空洞化（空き家の増加等）が進むと予測されます。次頁に団地ごとの高齢化率の状況を整理しました。

【多治見市における人口推移】

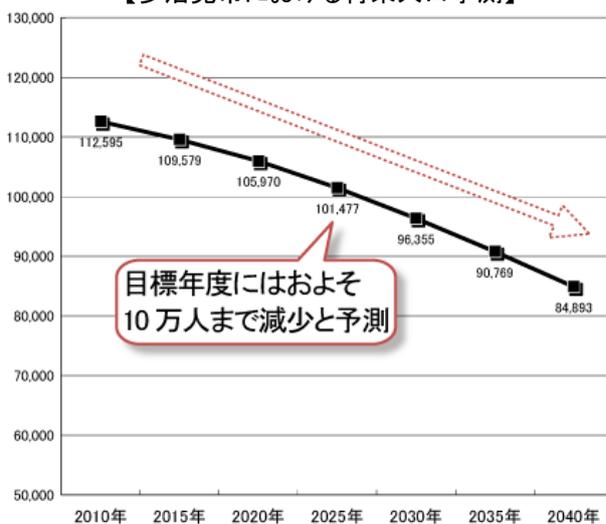


【多治見市における高齢化率の推移】

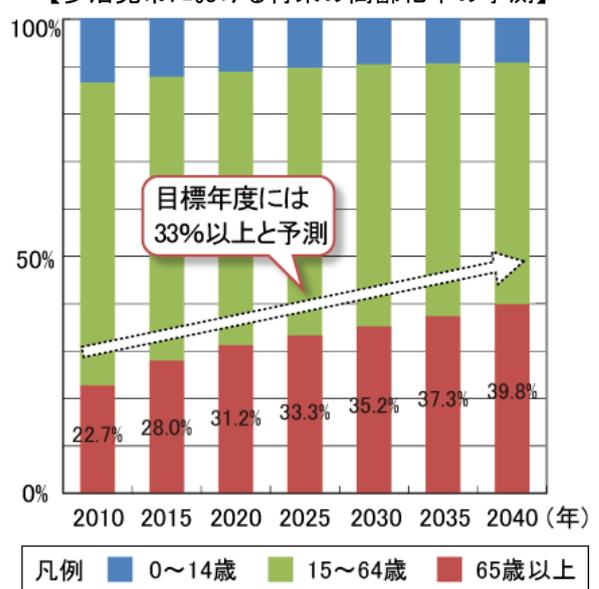


(資料:統計たじみ2011版)

【多治見市における将来人口予測】



【多治見市における将来の高齢化率の予測】

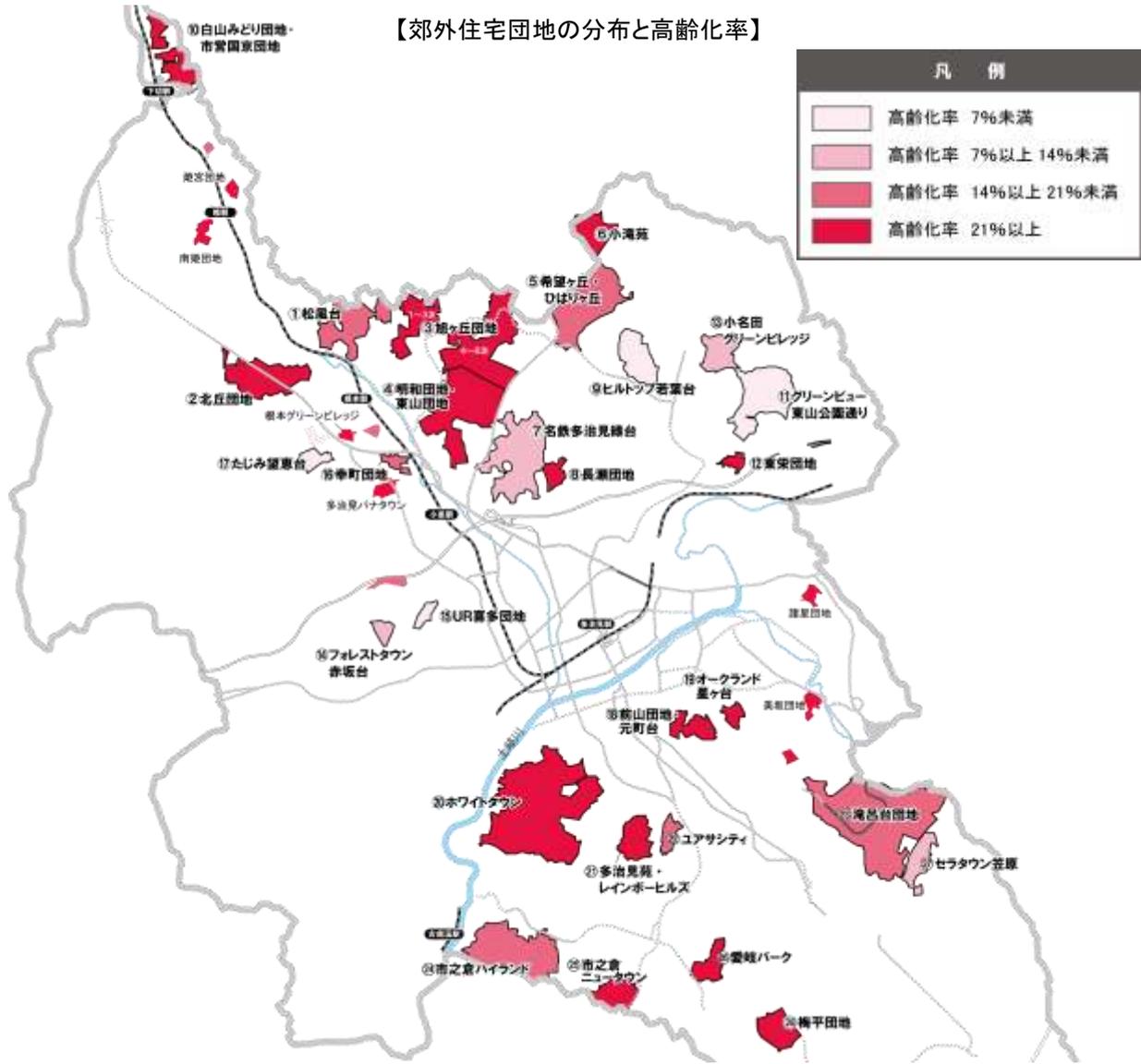


(資料:国立社会保障・人口問題研究所)

これまで

将来は...

【郊外住宅団地の分布と高齢化率】



【郊外住宅団地の居住者特性】 ※詳細については資料編3を参照（表中着色部は高齢化率21%以上の超高齢化団地）

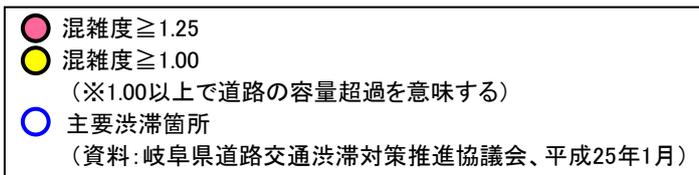
	団地名	開発時期	規模 (ha)	世帯数	人口 (人)	65歳以上	高齢化率
1	松風台	S45~	28.0	699	1,976	383	19.4%
2	北丘団地・根本ステーションパーク	S50-H04	47.4	881	2,247	651	29.0%
3	旭ヶ丘団地 (1~3次)	S38-S44	15.5	412	994	422	42.5%
	旭ヶ丘団地 (4~6次)	S44-S54	50.0	1,579	3,766	1,140	30.3%
4	明和団地・東山団地	S46-S56	58.3	1,262	3,237	1,211	37.4%
5	希望ヶ丘・ひばりヶ丘	S53-S62	45.1	892	2,531	446	17.6%
6	小滝苑	S48-S55	15.8	371	951	249	26.2%
7	名鉄多治見緑台	S59-H03	50.5	1,014	3,197	408	12.8%
8	長瀬団地	S43-H44	6.8	90	225	76	33.8%
9	ヒルトップ若葉台	H07-H10	20.1	263	884	45	5.1%
10	白山みどり団地・市営国京団地	S42-H10	17.3	396	1,020	288	28.2%
11	グリーンビュー東山公園通り他	S47-H12	38.2	567	1,966	103	5.2%
12	東栄団地	S40-S41	5.3	64	144	65	45.1%
13	小名田グリーンビレッジ	S60-S63	14.6	319	924	106	11.5%
14	フォレストタウン赤坂台	S63-H03	4.8	133	405	43	10.6%
15	UR喜多団地	H13-H17	5.3	91	317	8	2.5%
16	幸町団地・アイビービレッジ幸町	S40-H08	4.0	126	376	66	17.6%
17	たじみ望恵台	H07-H09	6.5	177	614	31	5.0%
18	前山団地・元町台	S46-H03	11.9	284	763	254	33.3%
19	オークランド星ヶ台	S46-S54	3.6	145	352	120	34.1%
20	ホワイトタウン	S52-H02	120.3	2,547	6,859	1,460	21.3%
21	多治見苑・レインボーヒルズ	S45-S61	14.7	433	1,065	344	32.3%
22	ユアシティ	S59-H04	6.4	174	505	102	20.2%
23	滝呂台団地	S45-H19	114.0	2,446	7,252	1,299	17.9%
24	市之倉ハイランド	S55-H08	51.6	1,198	3,319	589	17.7%
25	市之倉ニュータウン	S47-S54	13.9	333	825	272	33.0%
26	愛岐パーク	S47-S48	9.7	281	744	198	26.6%
27	セラタウン笠原	S63-H08	13.7	221	752	81	10.8%
28	梅平団地	S47-S48	15.8	426	1,112	426	38.3%

(3) 都市交通

- 地形と都市構造により、中心市街地周辺は道路混雑度が高く、多くの交差点で交通渋滞が発生しています。
- 都市計画道路の整備率は約50%で、多治見駅へのアクセス道路や環状道路も未整備区間が多くなっています。また、中心市街地においても一部で歩道の未整備区間が存在します。
- 中心市街地は道路が狭いため、一方通行が多くなっています。また、多治見駅周辺の生活道路の一部は抜け道として多く使われており、歩行者にとって危険な状況にあります。
- 公共交通として、JR中央線（多治見駅、古虎溪駅）、JR太多線（小泉駅、根本駅、姫駅）、路線バス（18路線45系統）、コミュニティバス（中心市街地線、郊外線）、地域内交通（2地区3種類）、タクシーがあります。
- 代表交通手段分担率（※）は、「自動車」が7割以上を占め、高い自動車依存度となっています。（第5回中京都市圏パーソントリップ調査より）

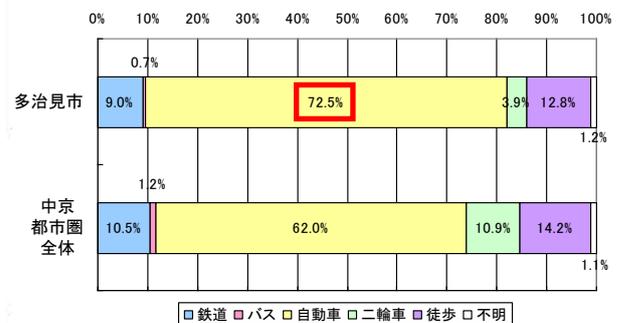


(資料:平成22年度道路交通センサス)

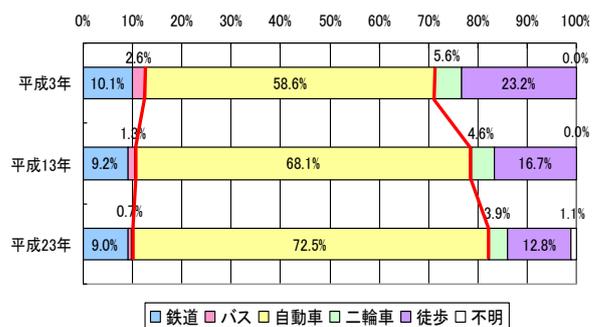


【市内における道路混雑度と主要渋滞箇所】

【多治見市及び中京都市圏における代表交通手段分担率】



【多治見市における代表交通手段分担率の推移】



(資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

※代表交通手段:1回の移動(出発地から目的地まで)でいくつかの交通手段を用いる場合、その移動の中で利用した最も優先順位の高い交通手段のこと

(4) 多治見市の特徴と現況のまとめ

- ・多治見市の地域特性や現況について、以下に整理しました。

	特徴・現況
地形・都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ・多治見駅周辺に中心市街地を形成し、多くの都市機能（商業・医療施設等）が集約しています。 ・多治見駅の南側は古くからの商店街が立地していますが、かつての賑わいが失われつつあります。 ・多治見駅の北側は「多治見駅北土地区画整理事業」が施行中であり、平成27年度には事業完了予定です。 ・郊外部の丘陵地には小中規模住宅団地（10～100ha）が点在し、団地内は坂道が多く、商業・医療施設が立地していません。 ・これら郊外団地は、開発後20～30年が経過し、今後高齢化や空洞化が急速かつ一斉に進行することになります。
人口・年齢構成	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は平成17年をピークとして減少に転じ、現在は人口減少社会に突入しています。また、生産年齢人口（16歳以上65歳未満）は減少し、老年人口（65歳以上）が増加傾向にあります。 ・「多治見市第6次総合計画」では、平成35年の人口は10万人程度まで減少すると予測されています。
都市交通	<ul style="list-style-type: none"> ・多治見駅への交通の一極集中により中心市街地では慢性的な渋滞が発生しています。 ・東西方向にJR中央線と土岐川が横断しているため、南北方向に移動する道路が不足しており、生活道路に通過交通が多数流入しています。 ・中心市街地は道路幅員が狭いため一方通行が多く、歩道の未整備区間も存在します。 ・「自動車」で移動する人の割合が高く（約73%）、中京都市圏全体（約62%）と比べても自家用車の依存度が高い傾向にあります。 ・直近10年間で代表交通手段のうち「徒歩」や「自転車」が減少し、代わりに「自動車」が増加しました。 ・公共交通（鉄道、バス、タクシー）の利用者は年々減少傾向にある一方、各輸送手段で競合する部分があります。 ・鉄道は、市外への長距離大量輸送を担う重要な交通手段ですが、JR太多線の各駅では駅前ロータリーや駐輪場などの施設整備が進んでいません。 ・路線バスは、市内における通勤・通学時の大量輸送を担う重要な交通手段ですが、利用者減少とサービス低下の悪循環を招いています。 ・一方、タクシー事業者による新たな交通システムや地域内交通の取り組みが市内に広がりつつあります。

3. 市民意向調査（住民アンケート調査）の概要

- ・市民3,000人（市内在住の16歳以上）を対象として、「多治見市の交通に関するアンケート調査」を実施した結果概要を以下に整理しました。
- ・詳細の結果については、[資料編1](#)を参照。

■自家用車の依存度が高く、特に通勤通学者による公共交通への転換が必要

- ・回答者の6割以上がほぼ毎日「自動車」を利用しており、高い自家用車依存を示していました。
- ・移動目的のうち半数以上が「通勤・通学」であり、その交通手段は「自動車（運転・送迎）」が約6割と高い割合を占めていました。
- ・通勤・通学時の移動が多いため、これらの移動を自家用車から公共交通への転換を図ることで環境負荷軽減や中心市街地の渋滞の抑制を図る必要があります。

■歩行者・自転車の安全確保、渋滞緩和、路線バスの改善が必要

- ・自動車、徒歩、路線バスの順に不満度が高くなっていました。
- ・「自動車」の不満の原因としては4割以上が「渋滞が多い」となっていました。
- ・「徒歩」の不満な点としては「夜間暗い」、「歩道が狭い」の割合が高くなっていました。
- ・「路線バス」の不満な点としては「運行本数が少ない」が最も多い割合となっていました。
- ・渋滞緩和に向け、道路の整備とともに自家用車利用抑制のための意識啓発も必要です。

■ニーズに応じた路線バスの運行改善や運賃体系の見直しが求められている

- ・路線バスに望む改善点は、「運賃を見直す」「運行本数を増やす」の割合が高くなっており、運賃は200円以内が最も多い結果でした。
- ・特に「通勤・通学者」については、朝夕時間帯の増便が望まれていました。
- ・昼間時の運賃の見直しの方向については、乗車運賃200円均一制度の利用意向が約5割となっていました。
- ・人口減少に伴い、路線バスの利用者数は減少傾向にあることから、公共交通の存続のためにも通勤・通学時間帯、昼間時における路線バスの利便性向上による利用者増が必要となっています。

■まちの魅力づくりと一体となった様々な移動手段に対応できる都市交通施策の展開が求められている

- ・中心市街地（多治見駅周辺）において今後取り組むべき施策は、「多治見駅前の魅力向上」が最も多く、まちの魅力づくりと一体となった都市交通施策の展開が必要と言えます。
- ・また、駅へのアクセス道路の整備や狭い道路の拡幅などの道路施策に対する自動車利用者の意向も高くなっていました。
- ・年齢別にみると、高齢者は「バス」関連施策、学生は「自転車」関連施策に対する意向が高いことから、いずれの人にも対応できるよう様々な交通手段の確保が必要と言えます。

4. 多治見市における課題の整理

- ・現況及び市民意向調査の結果を踏まえ、多治見市におけるまちの課題を以下に整理しました。

課題1 人口減少・超高齢社会への対応

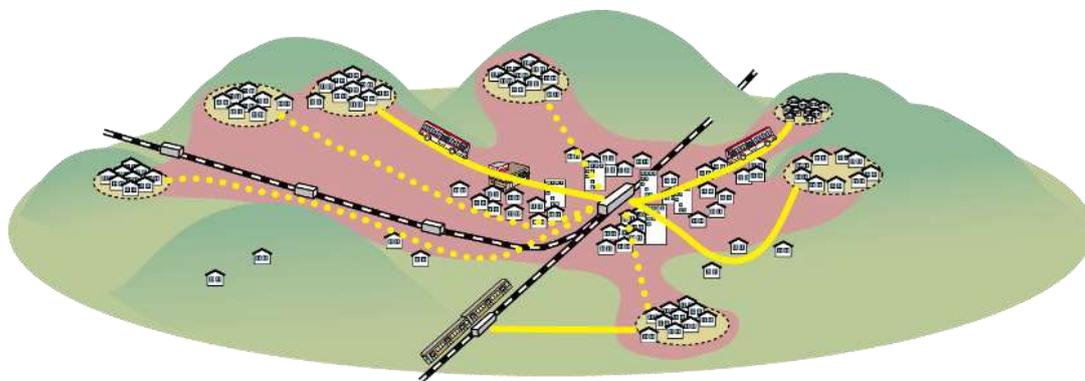
- ・10年後（平成35年）には、本市の人口は10万人程度に減少し、65歳以上の人が人口の30%以上を占めると予測されており、超高齢社会への対応が必要となっています。

課題2 中心市街地の空洞化と周辺地域への市街地の拡散への対応

- ・中心市街地は、駅南・川南地区の商業機能の低下（空き店舗の増加、後継者不足等）により、かつての賑わいが見られません。
- ・一方、郊外部の丘陵地には多くの住宅団地が立地し、市街地が拡散しています。これら団地は坂道が多く、商業・医療施設が立地しないため、建設後数十年が経過し高齢化が進む現在では、買い物などの日常生活の移動に困難な状況が起こりつつあります。
- ・そのため、中心市街地の魅力づくりによる賑わい創出と郊外住宅団地における生活圏の移動手段の確保が必要となっています。

課題3 中心市街地における慢性的な渋滞への対応

- ・本市は盆地地形であり、中央部に位置する多治見駅から放射線状に道路網が形成されています。そのため、交通が中心市街地に一極集中し、慢性的に交通渋滞が発生しています。
- ・自家用車利用も引き続き増加しており、自家用車から公共交通や自転車・徒歩への転換が求められます。
- ・一方、中心市街地は幹線道路でも歩道整備が不十分な区間があり、市街地内の通過交通が増加する中、歩行者の安全確保が必要となっています。



【多治見市における現在のまちのイメージ】

第3章 目標とする将来都市像の実現に向けた戦略

1. 戦略の理念とビジョンの設定

(1) 戦略の理念

- 本市の課題や特徴を踏まえるとともに、今後の郊外住宅団地における急速な高齢化の進行を見据え、多治見市第2次都市計画マスタープランの目標である「集約・再生型のまちづくり」を実現するため、戦略の理念を以下のように設定します。

戦略の理念

地域をつなぎ、集約・再生型のまちを支える 都市交通の実現

【多治見市が目指す将来のまちと都市交通の姿】

- 今後の急速な高齢化の進行に対応し、日常的な暮らしの足の確保と円滑で快適に移動できる交通環境を創出します。
- 中心市街地における賑わいを再生するため、公共交通により郊外地域と中心市街地をつなぐとともに、中心市街地において公共交通、自転車、徒歩などの様々な移動手段を使って快適に移動できる交通環境を創出します。
- 自家用車に頼らなくても生活できる交通手段を確保します。



【多治見市が目指す将来のまちと都市交通の姿】

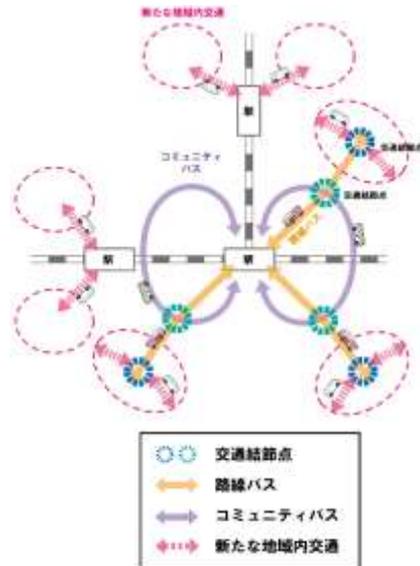
(2) 戦略のビジョン

- ・戦略の理念に基づき、以下の3つのビジョンの実現を目指します。

ビジョン① 自家用車に頼らなくても移動できる公共交通体系

【現状】

- ・本市では市民の7割以上が自家用車で移動しており、地理条件や都市構造により中心市街地等で渋滞が発生しやすい状況にあり、環境負荷が増大しています。また、高齢化進行に伴い、自家用車を運転できない人の増加が予想されます。
- ・一方、鉄道、路線バス、コミュニティバス（郊外線）等の運行区間が重複している箇所もあり、効率的な運行になってはいません。



- このことから、各輸送手段の役割を明確にし、快適で利便性の高い公共交通体系を構築することで、自家用車に頼らなくても移動できる交通環境を目指します。
- 本市が目指す公共交通体系と各輸送手段の役割を以下に示します。

■輸送手段別の役割分担

鉄 道	・広域的な幹線輸送／市内移動における幹線輸送
路線バス	・中心市街地と郊外地域をつなぐ幹線輸送
コミュニティバス	・中心市街地におけるきめ細かな輸送
地域内交通	・地域密着型の日常生活圏内の移動
タクシー	・個別の需要に対応した輸送

ビジョン② まちの賑わい創出を支援する交通環境

【現状】

- ・本市においては、都市機能が比較的多治見駅周辺に集積していることもあり、郊外の住宅団地から通勤・通学、買い物、通院等の目的で中心市街地に移動することが多い傾向にあります。
- ・一方で、多治見駅南側では商店街が衰退するとともに、空き家や路外駐車場の増加など空洞化が進んでいます。逆に、多治見駅北側では土地区画整理事業による新たな都市拠点の形成が課題となっています。

- このことから、中心市街地内に便利で快適に移動できる交通環境を整えることで、まちの再生、賑わいの創出を目指します。

ビジョン③ だれもが安全・快適に移動できる交通環境

【現状】

- ・全国的な傾向と同様に、本市においても今後益々高齢者の割合が高くなっていきます。そのため、高齢者に配慮したまちづくりを進めることが大切な視点となります。
- ・多治見市第2次都市計画マスタープランでは、観光等の目的で本市を訪れる人にとっても安全で快適なまちを実現することが理念として掲げられています。
- ・一方、道路が狭いために安全な歩行空間やバス待合空間が不足しており、特に中心市街地においては通過交通が多い状況にあります。

- このことから、高齢者や障がい者、そして来訪者などを含め、だれもが安全に、徒歩や自転車、公共交通などにより快適に移動できる交通環境を目指します。

(3) ビジョンを達成するための方針と施策の方向

・戦略のビジョンを達成するための方針と施策、それに対応する数値目標等は以下のとおりです。

戦略のビジョン	ビジョンを達成するための方針	具体的な対応策	数値目標/参考数値
【ビジョン①】 自家用車に頼らなくても移動できる公共交通体系	1 郊外地域（団地等）と中心市街地をつなぐ基幹交通づくり	路線バスの運行改善/新たな運賃制度の導入/ノンステップ車両等の導入/安全なバス停環境の確保・バス停周辺のバリアフリー化/路線バスと連携した利用促進策の実施/コミュニティバス郊外線の実行改善	【数値目標①】 自動車分担率 【参考指標①】 鉄道駅の乗車人数
	2 郊外地域（団地等）と地域拠点をつなぐ地域内交通づくり	郊外団地等における地域内交通の導入（社会実験）/路線バスの乗継に配慮した地域内交通の運行/地域住民と事業者の連携による利用促進策の実施/新たな移動手段の確保	
	3 中心市街地を快適に移動できる公共交通づくり	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し/バス待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）/地域住民と連携した企画切符等の導入	
	4 便利で快適に乗り継ぎできる交通結節点づくり	集約拠点の整備/駅前ロータリーの整備/駅のバス待合所整備/主要バス停の待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）/公共交通案内の設置/バスロケーションシステムの導入/サイクル&バスライド駐輪場の整備/パーク&ライド駐車場の整備	
	8 低炭素社会に対する市民の意識づくり	通勤・通学者に対する意識啓発活動の実施/公共交通に対する意識向上を目指したイベント開催	
【ビジョン②】 まちの賑わい創出を支援する交通環境	1 郊外地域（団地等）と中心市街地をつなぐ基幹交通づくり	路線バスの運行改善/新たな運賃制度の導入/ノンステップ車両等の導入/安全なバス停環境の確保・バス停周辺のバリアフリー化/路線バスと連携した利用促進策の実施/コミュニティバス郊外線の実行改善	【数値目標②】 多治見駅における公共交通（路線バス、コミュニティバス）の乗降人数 【参考指標②】 路線価 【参考指標③】 観光入込客数
	2 郊外地域（団地等）と地域拠点をつなぐ地域内交通づくり	郊外団地等における地域内交通の導入（社会実験）/路線バスの乗継に配慮した地域内交通の運行/地域住民と事業者の連携による利用促進策の実施/新たな移動手段の確保	
	3 中心市街地を快適に移動できる公共交通づくり	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し/バス待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）/地域住民と連携した企画切符等の導入	
	4 便利で快適に乗り継ぎできる交通結節点づくり	集約拠点の整備/駅前ロータリーの整備/駅のバス待合所整備/主要バス停の待合環境の改善（上屋やベンチの設置等）/公共交通案内の設置/バスロケーションシステムの導入/サイクル&バスライド駐輪場の整備/パーク&ライド駐車場の整備	
	7 来訪者でも迷わず利用できるわかりやすい公共交通づくり	情報提供ツールの導入/観光用の新たな移動手段の導入/公共交通案内の整備/観光用レンタルサイクルの導入	
【ビジョン③】 だれもが安全・快適に移動できる交通環境	5 交通渋滞を緩和する道づくり	都市計画道路（環状道路等）の整備/渋滞交差点の改良	【数値目標③】 交通事故発生件数 【数値目標④】 交通安全対策や歩道などの整備に対する満足度 【参考指標④】 平均旅行速度 【参考指標⑤】 渋滞解消のための道路整備に対する満足度
	6 だれもが安全で快適に移動できる道づくり	都市計画道路の整備による歩道設置/道路のバリアフリー化/自転車走行帯の確保/ゾーン速度規制等の導入やハンプ設置等による抜け道対策/カラー舗装、グリーンベルト設置による歩行者通行帯の確保	

【戦略の理念】 地域をつなぎ、集約・再生型のまちを支える都市交通の実現

2. 重点施策パッケージの設定

- 戦略のビジョンの達成に向け、「方針と施策の方向」のうち対象を絞って今後10年間に取り組む重点施策をパッケージとして設定しました。
- 重点施策パッケージは、右のような地域特性や今後のまちづくりの動向を踏まえて3つの地域に対応し、各地域が目指す姿と都市交通分野の方針を以下のとおり定めました。

● 土地区画整理事業により新たな都市機能の集約が進む「 駅北地域 」	⇒	パッケージⅠ
● 商店街の再生と新たな賑わいの創出が求められている「 駅南地域 」	⇒	パッケージⅡ
● 郊外住宅団地における急速な高齢化への対応が求められる「 郊外地域 」	⇒	パッケージⅢ

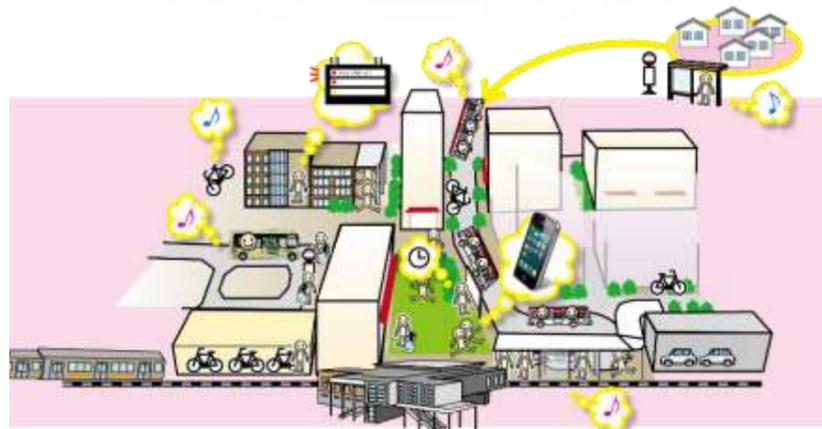
パッケージⅠ 駅北地域

【駅北地域の目指す姿】

商業・サービス・公共公益施設等の都市機能が集積した地域

【駅北地域における都市交通分野の方針】

新たな賑わいと集約の拠点を支える交通環境づくり



【10年後の駅北地域では・・・】

- 公共交通により郊外地域と駅北地域がつながり、多くの人々が駅北地域を訪れ、まちに賑わいが生まれます。
- 通勤通学に利用できる路線バスが駅北地域に乗り入れ、自家用車から公共交通へ転換する人が多くなり、送迎車が減りました。
- 安全な自転車歩行空間が確保され、駅北地域を歩く人が増えるとともに、その効果が自由通路でつながる駅南に波及します。

パッケージⅡ 駅南地域

【駅南地域の目指す姿】

魅力的で快適な商業・居住環境が再生した
多くの人が集い楽しむ地域

【駅南地域における都市交通分野の方針】

歩いて、乗って巡ることで
中心市街地の賑わいを再生する交通環境づくり



【10年後の駅南地域では・・・】

- コミュニティバスは、路線バスとの乗り継ぎがスムーズになり、買い物や観光で利用すると特典が受けられるため、利用者が増え、中心市街地をめぐる人も増えています。
- 生活道路を走行していた自動車が減り、多治見駅から市民病院まで歩く人が多くなりました。駅南の商業施設もリニューアルし、賑わいが生まれつつあります。

パッケージⅢ 郊外地域

【郊外地域の目指す姿】

団地等の高齢化に留意した良好な生活環境の形成

【郊外地域における都市交通分野の方針】

おでかけがしやすく、中心市街地にも行きやすい
交通環境づくり



【10年後の郊外地域では・・・】

- 路線バスによる通勤通学が便利になり、家庭内での自家用車による送迎の負担が減ります。
- 日常的な買い物は、団地から近くの商業施設に気軽におでかけできるようになります。また、地域内交通と路線バスの乗り継ぎが確保されているため、気軽に中心市街地に行くこともでき、高齢者の外出機会も増えます。

第4章 戦略に基づく重点施策

1. 事業一覧

・重点施策パッケージごとに施策と実施主体等を以下に整理しました。各施策の具体的な内容は次頁のとおりです。

施策名		実施主体	実施時期	実現度
■パッケージⅠ：駅北地域				
1	都市計画道路の整備	市	H26-27	★★★
2	駅北駐車場の整備	市	H26-27	★★★
3	道路のバリアフリー化	市	H26-35	★
4	路線バスのアクセス向上	市・交通事業者	H26-31	★★
5	バス車両のバリアフリー化	交通事業者	H26-31	★
6	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し	市	H26-35	★★★
7	歩行者自転車ネットワークの整備	市	H26-31	★★
8	バス乗降所の改善	市	H26-31	★★
9	バスロケーションシステムの導入	市	H26-31	★★
10	バス案内板の設置	市	H26-27	★★
11	携帯情報端末を活用した公共交通情報の提供	市・交通事業者	H32-35	★
■パッケージⅡ：駅南地域				
1	駐輪場の整備	市	H32-35	★
2	公共交通総合案内板の設置	市	H26-31	★★
3	バス停待合環境の整備	市	H26-31	★★
4	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し【再掲】	市	H26-31	★★★
5	路線バスの利便性向上	市・交通事業者	H26-31	★★
6	歩行者自転車ネットワークの整備【再掲】	市	H26-31	★★
7	通過交通抑制策の導入	市・住民・警察・事業者	H26-31	★★
8	道路のバリアフリー化【再掲】	市	H26-35	★
9	都市計画道路の整備促進	国・県・市	H26-31	★★
10	買い物時の公共交通利用促進	市・住民・商業事業者	H26-31	★★
■パッケージⅢ：郊外地域				
1	路線バスの利便性向上【再掲】	市・交通事業者	H26-31	★★
2	コミュニティバス郊外線のあり方検討	市	H26-28	★★★
3	地域内交通の導入	市・住民・交通事業者	H26-31	★★
4	地域住民との協働による案内パンフレットの作成	市・住民・交通事業者	H26-31	★★
5	交通結節点の整備	市	H32-35	★
6	サイクル&バスライド駐輪場の整備	市	H26-31	★★
7	パーク&バスライド駐車場の整備	市・商業・交通事業者	H32-35	★
8	エコ通勤・エコ通学の促進	市・住民・交通事業者	H32-35	★
9	公共交通利用促進イベントの開催	市・住民・交通事業者	H26-28	★★
■その他の地域				
1	安全・快適なバス待ち環境の整備	市・住民・交通事業者	H32-35	★
2	都市計画道路の整備促進	市	H32-35	★
3	自転車歩行者専用道・自転車走行帯等の設置	市・県・警察	H32-35	★

【凡例】★★★ 短期に事業を実施が見込まれる事業
 ★★ 短期に重点的に取り組む事業
 ★ 継続的・長期的に取り組む事業

2. 各重点施策パッケージの詳細

■パッケージⅠ（駅北地域）

今後10年間に実施する施策

※赤文字は短期（6年間）で実施する事業

（1）駅北地区土地区画整理事業による賑わい拠点の基盤づくり

①都市計画道路の整備

- ・土地区画整理事業にあわせて多治見駅北口へのアクセス道路となる（都）音羽小名田線と（都）音羽小田線（区画整理事業地部分）の整備を推進します。

②駅北駐車場の整備

- ・駐車場を整備することで、土地区画整理事業地内に点在する駐車場の集約化を図り、駅北周辺における土地の高度利用を促進します。
- ・駐車場から自由通路まで雨に濡れずに通行できるよう、シェルター（上屋）を設置します。

③道路（生活関連経路）のバリアフリー化

- ・「多治見市バリアフリー基本構想」に位置づけられた「生活関連経路」において、道路のバリアフリー化等を推進します。

（2）都市計画道路の整備にあわせた路線バスの運行見直し

①多治見駅への路線バスのアクセス向上

- ・通勤・通学時における路線バスの利用者増加を目指し、多治見駅へのアクセス性、速達性を向上するため、路線バス各々利線のルート及びダイヤを見直します。

②路線バス車両のバリアフリー化

- ・誰もが快適に乗車できるノンステップバス等を順次導入します。

（3）快適な移動を支援するきめ細かな交通手段づくり

①コミュニティバス中心市街地線の運行見直し

- ・中心市街地を快適に移動できるよう、コミュニティバス中心市街地線の継続的な運行見直しを行います。

②歩行者自転車ネットワークの整備

- ・歩行者や自転車が安全に走行できる道路空間整備に向け、「歩行者自転車ネットワーク計画」を策定します。

（4）円滑に乗り継ぎできる公共交通結節点づくり

①バス乗降所の改善

- ・快適にバスを待つことができるよう、乗降所の待合環境を改善します。

②バスロケーションシステムの導入

- ・駅北庁舎内等において、バスロケーションシステム（発車案内用）を導入します。

（5）観光と連携したわかりやすい公共交通づくり

①バス案内板の設置

- ・来訪者でも分かりやすく、観光と連動した公共交通案内板を整備します。

②携帯情報端末を活用した公共交通情報の提供

- ・観光客による公共交通の利用を促進するため、携帯情報端末（スマートフォン等）を活用した鉄道と路線バス、コミュニティバスの乗り継ぎ案内システムを導入します。

パッケージⅠ（駅北地域）施策図

□ : 短期(アクションプラン)・・・6年間に実施すること

□ : 中期施策・・・10年間に実施すること

4-② バスロケーションシステムの導入



2-① 多治見駅への路線バスのアクセス向上



1-② 駅北駐車場の整備



4-① バス乗降所の改善



3-② 歩行者自転車ネットワークの整備



1-① 都市計画道路の整備

2-②【全体】 路線バス車両のバリアフリー化



1-③ 道路(生活関連経路)のバリアフリー化

3-① コミュニティバス中心市街地線の運行見直し



5-① バス案内板の設置



5-②【全体】 携帯情報端末を活用した公共交通情報の提供



凡 例	
—	都市計画道路
.....	都市計画道路(都市計画決定済み)
.....	構想路線
.....	内環状道路
.....	生活関連経路
.....	自転車歩行者ネットワーク計画策定エリア
.....	通過交通抑制導入エリア
.....	路線バスの利便性向上
.....	コミュニティバス中心市街地線見直し
.....	バス停留合環境の整備
.....	多治見駅周辺整備施設
■	主要施設

■パッケージII（駅南地域）

今後10年間に実施する施策

※赤文字は短期（6年間）で実施する事業

（1）円滑に乗り継ぎできる交通結節点づくり

①駐輪場の整備

- ・ 中心市街地周辺地域から多治見駅への自転車によるアクセスの向上のため、サイクル&ライド駐輪場の整備を検討します。

②公共交通総合案内板の設置

- ・ バス乗り場等を案内する総合的な情報板や案内サインの設置を進めます。

③バス待合環境の整備（施策パッケージIIIに詳述）

- ・ 商店街周辺や地域内交通の結節するバス停に上屋やベンチを整備します。
- ・ 路線バスの利便性向上のため、「多治見橋」周辺への停留所の配置を検討します。

（2）快適な移動を支援するきめ細かな交通手段づくり

①コミュニティバス中心市街地線の運行見直し【再掲】

- ・ 中心市街地を快適に移動できるよう、コミュニティバス中心市街地線の継続的な運行見直しを行います。

②路線バスの利便性向上

- ・ 路線バスの運行見直しを検討するとともに、利用しやすい運賃制度を導入します。

③歩行者自転車ネットワークの整備【再掲】

- ・ 歩行者や自転車が安全に走行できる道路空間整備に向け、「歩行者自転車ネットワーク計画」を策定します。

（3）歩いて暮らせるまちづくりを実現する道路空間づくり

①通過交通抑制策の導入

- ・ 多治見駅から多治見市民病院に至る生活道路において、歩行者の安全性に配慮しゾーン速度規制の導入を検討します。
- ・ 規制の導入にあわせ、速度規制標識等の設置を進めます。
- ・ また、地区計画制度等の手法を活用し、駅南地域の快適な商業・居住環境を創出します。

②道路（生活関連経路）のバリアフリー化【再掲】

- ・ 歩行者の安全性を確保するため、「多治見市バリアフリー基本構想」に位置づけられた「生活関連経路」を中心に道路のバリアフリー化や路肩のカラー舗装化等を進めます。
- ・ 多治見市民病院前の交差点を整備し、歩行者の安全性を確保します。
- ・ また、市街地再開発事業等の手法を活用し、賑わい拠点施設を整備するとともに、事業にあわせた安全な歩行者空間・動線の確保を検討します。

（4）都市計画道路の整備促進による渋滞緩和

①都市計画道路の整備促進

- ・ 多治見市内の南北移動を円滑にする新たな都市計画道路の整備を検討します。
- ・ 渋滞が発生しやすい市民病院前の交差点（国道248号線）の改良を促進します。

（5）地元商店街等と連携した公共交通利用促進策の展開

①買い物等の公共交通利用促進

- ・ 地元商店街や観光施設等と連携した企画乗車券やバスマップ等の作成を検討します。

パッケージII（駅南地域）施策図

 : 短期(アクションプラン)・・・6年間に実施すること

 : 中期施策・・・10年間に実施すること

1-① 駐輪場の整備

1-② 公共交通総合案内板の設置

1-③ バス停待合環境の整備

2-② 路線バスの利便性向上

3-① 通過交通抑制策の導入



ゾーン速度規制イメージ



総合案内板イメージ

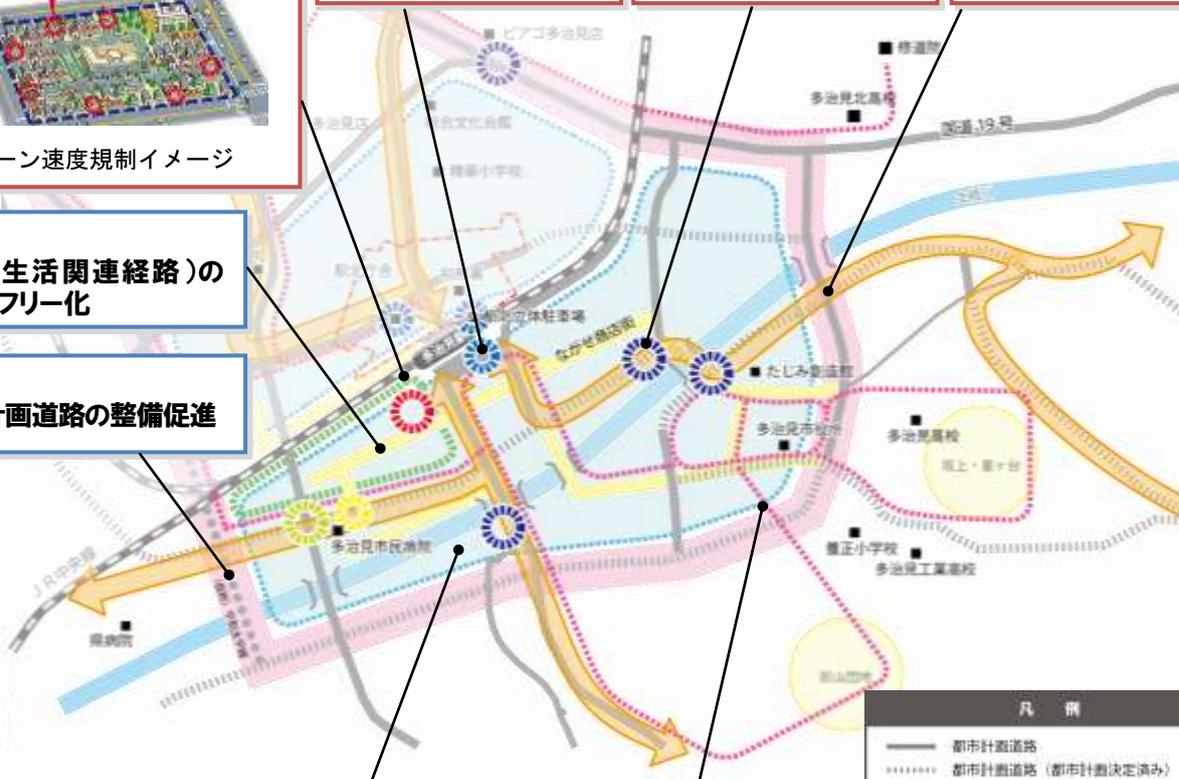


バス停イメージ (古虎溪駅)



3-② 道路(生活関連経路)のバリアフリー化

4-① 都市計画道路の整備促進



5-① 【全体】買い物時の公共交通利用促進



商業施設と連携した無料乗車券プレゼントサービス (岡崎市)

2-③ 歩行者自転車ネットワーク整備【再掲】



2-① コミュニティバス中心市街地線の運行見直し【再掲】



凡 例	
	都市計画道路
	都市計画道路(都市計画決定済み)
	構想路線
	内環状道路
	生活関連経路
	自転車歩行者ネットワーク計画指定エリア
	通過交通抑制策導入エリア
	路線バスの利便性向上
	コミュニティバス中心市街地線見直し
	バス待合環境の整備
	多治見駅周辺整備施設
	市街地再開発事業
	道路のバリアフリー化
	道路改良
	主要施設

（１）路線バスとコミュニティバス郊外線の役割分担による運行改善

①路線バスの利便性向上【再掲】

- ・特に通勤通学時に利用の多い基幹交通を担う路線については、利便性向上のため運行本数及び、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ見直しを行います。
- ・路線バスの昼間時の利用促進のため、利用しやすい運賃制度を導入します。

②コミュニティバス郊外線【再掲】

- ・コミュニティバス郊外線のうち、路線バスと競合する路線については、路線バスとの役割分担による運行改善を行います。

（２）生活圏におけるくらしの足（地域内交通）の確保

①地域内交通の導入

- ・郊外各団地の高齢化の進行度を踏まえつつ、住民のニーズが高まった団地において、「地域内交通運行支援補助金」を活用し、地域住民と交通事業者、行政の連携のもと地域内交通の導入を検討していきます。

②地域住民との協働による案内パンフレットの作成

- ・高齢者に配慮した地域内交通のマップや時刻表等を作成します。

（３）鉄道・バス・自転車が乗り継ぎしやすい交通結節点づくり

①交通結節点（駅前広場等）の整備

- ・JR太多線の鉄道駅（小泉駅、根本駅等）において、駅前広場や駐輪場等の整備を検討します。

②バス待合環境の整備

- ・バス待合環境を向上するため、基幹の役割を担うバス路線と地域内交通との乗り継ぎ拠点となるバス停において、上屋やベンチを整備します。

③サイクル&バスライド駐輪場の整備

- ・利用者が多い主要なバス停周辺において、サイクル&バスライドのための駐輪スペースを順次設置します。

④パーク&バスライド駐車場の整備

- ・多治見駅周辺における自動車交通量の削減を目指し、平成19年度に実施した社会実験結果を踏まえて郊外の大規模商業施設の駐車場を活用したパーク&ライド駐車場を整備します。

（４）地域住民との連携による公共交通の利用促進

①エコ通勤・エコ通学の促進

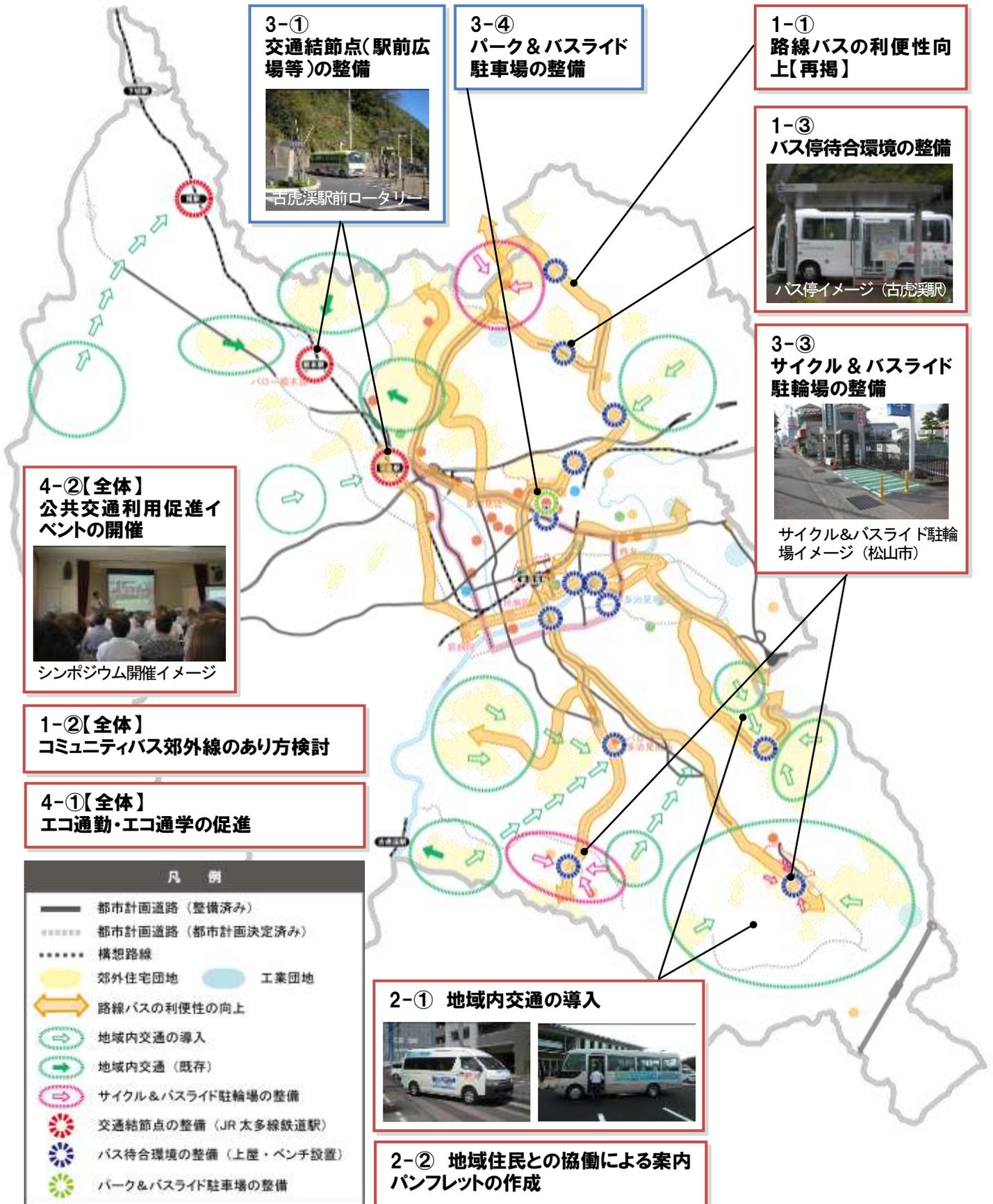
- ・リーフレットやアンケートの配布等による、エコ通勤・エコ通学の促進を図ります。

②公共交通利用促進イベントの開催

- ・地域住民が主体となった地域内交通運行の重要性などについての意識啓発に向け、地域住民との連携のもと公共交通利用促進イベントを開催します。

パッケージⅢ（郊外地域）施策図

 : 短期(アクションプラン)・・・6年間に実施すること
 : 中期施策・・・10年間に実施すること



凡 例	
	都市計画道路 (整備済み)
	都市計画道路 (都市計画決定済み)
	構想路線
	郊外住宅団地
	工業団地
	路線バスの利便性の向上
	地域内交通の導入
	地域内交通 (既存)
	サイクル&バスライド駐輪場の整備
	交通結節点の整備 (JR 太多線駅)
	バス待待合環境の整備 (上陸・ベンチ設置)
	パーク&バスライド駐車場の整備

第5章 実施スケジュールと実施主体

・パッケージごとの施策とその実施期間、実施主体は以下のとおりです。

施策の方針	施策	実施年度										実施主体
		短期					中期					
		H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	
■パッケージⅠ：駅北地域												
1. 駅北地区土地区画整理事業による賑わい拠点の基盤づくり	都市計画道路の整備											市
	駅北駐車場の整備											市
	道路のバリアフリー化											市
2. 都市計画道路の整備にあわせた路線バスの運行見直し	多治見駅への路線バスのアクセス向上											市・交通事業者
	路線バス車両のバリアフリー化											交通事業者
3. 快適な移動を支援するきめ細かな交通手段づくり	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し											市
	歩行者自転車ネットワークの整備											市
4. 円滑に乗り継ぎできる公共交通結節点づくり	バス乗降所の改善											市
	バスロケーションシステムの導入											市
5. 観光と連携したわかりやすい公共交通づくり	バス案内板の設置											市
	携帯情報端末を活用した公共交通情報の提供											市・交通事業者
■パッケージⅡ：駅南地域												
1. 円滑に乗り継ぎできる交通結節点づくり	駐輪場の整備											市
	公共交通総合案内板の設置											市
	バス停待合環境の整備											市
2. 快適な移動を支援するきめ細かな交通手段づくり	コミュニティバス中心市街地線の運行見直し【再掲】											市
	路線バスの利便性向上											市・交通事業者
	歩行者自転車ネットワークの整備【再掲】											市
3. 歩いて暮らせるまちづくりを実現する道路空間づくり	通過交通抑制策の導入											市・住民・警察・事業者
	道路のバリアフリー化【再掲】											市
4. 都市計画道路の整備促進による渋滞緩和	都市計画道路の整備促進											国・県・市
5. 地元商店街等と連携した公共交通利用促進策の展開	買い物時の公共交通利用促進											市・住民・商業事業者
■パッケージⅢ：郊外地域												
1. 路線バスとコミュニティバス郊外線の役割分担による運行改善	路線バスの利便性向上【再掲】											市・交通事業者
	コミュニティバス郊外線のあり方検討											市
2. 生活圏におけるくらしの足（地域内交通）の確保	地域内交通の導入											市・住民・交通事業者
	地域住民との連携による案内パンフレットの作成											市・住民・交通事業者
3. 鉄道・バス・自転車が乗継ぎしやすい交通結節点づくり	交通結節点（駅前広場等）の整備											市
	バス停待合環境の整備【再掲】											市
	サイクル&バスライド駐輪場の整備											市
	パーク&バスライド駐車場の整備											市・商業事業者・交通事業者
4. 地域住民との連携による公共交通の利用促進	エコ通勤・エコ通学の促進											市・住民・交通事業者
	公共交通利用促進イベントの開催											市・住民・交通事業者
■その他の地域												
1. 全市的に取り組む施策	安全・快適なバス待ち環境の整備											市・住民・交通事業者
	都市計画道路の整備促進											国・県・市
	自転車歩行者専用道・自転車走行帯等の設置											市・県・警察

【第2部】

多治見市地域公共交通総合連携計画

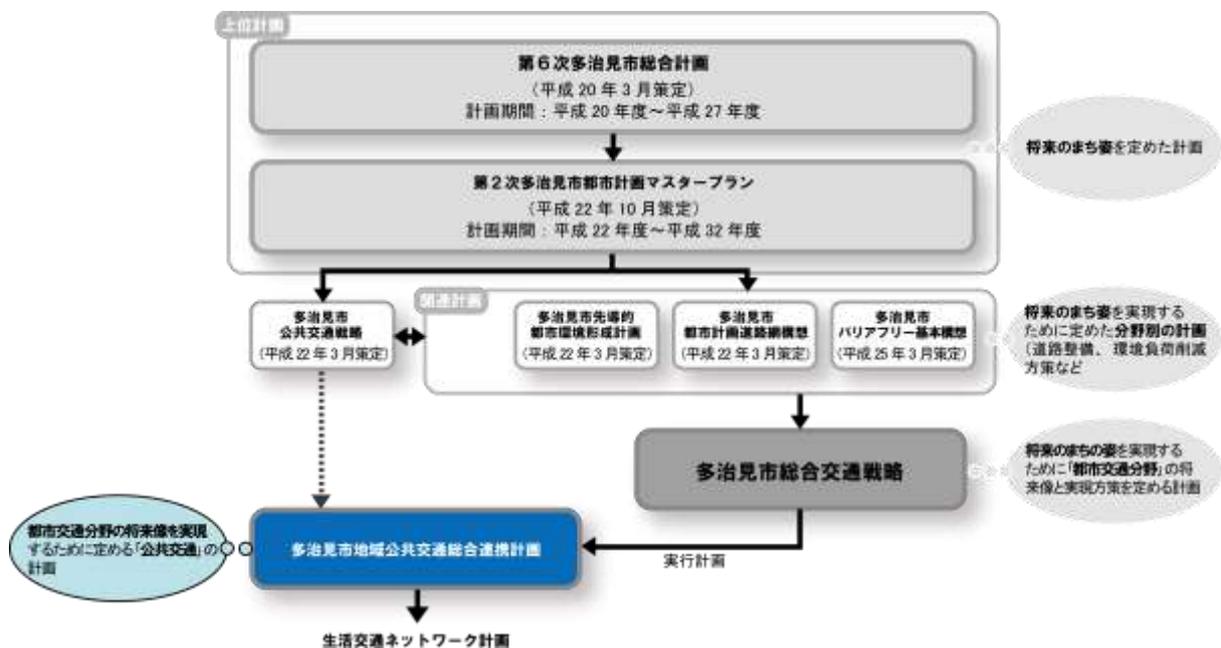
第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の趣旨

- 地域公共交通総合連携計画は、平成19年度に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市が主体となり地域の関係者（市民、交通事業者、道路管理者、警察、学識経験者等）による多治見市地域公共交通会議を設置し、地域公共交通の活性化と再生を総合的かつ一体的に推進するための計画です。
- 本計画は、第1部の「多治見市総合交通戦略」の実行計画として、戦略で掲げるビジョンの実現に向け地域公共交通体系の構築を目的として定めるものです。

2. 計画の位置づけ

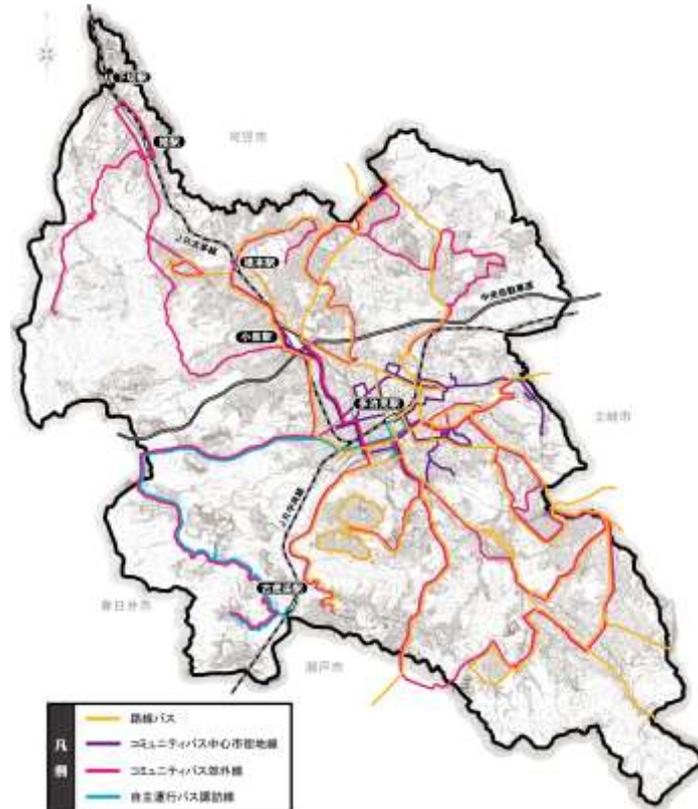
- 多治見市地域公共交通総合連携計画は、「多治見市総合交通戦略」の地域公共交通分野の実行計画として位置づけられるものです。
- また、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、多治見市が定める法定計画であり、国の地域公共交通確保維持改善事業に基づいて多治見市地域公共交通会議が策定する「生活交通ネットワーク計画」の上位計画となります。
- なお、本計画は、平成26年度に予定されている「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正にあわせて見直しを行います。



【多治見市地域公共交通総合連携計画の位置づけ】

3. 計画の区域

- ・計画区域は、多治見市全域とします。

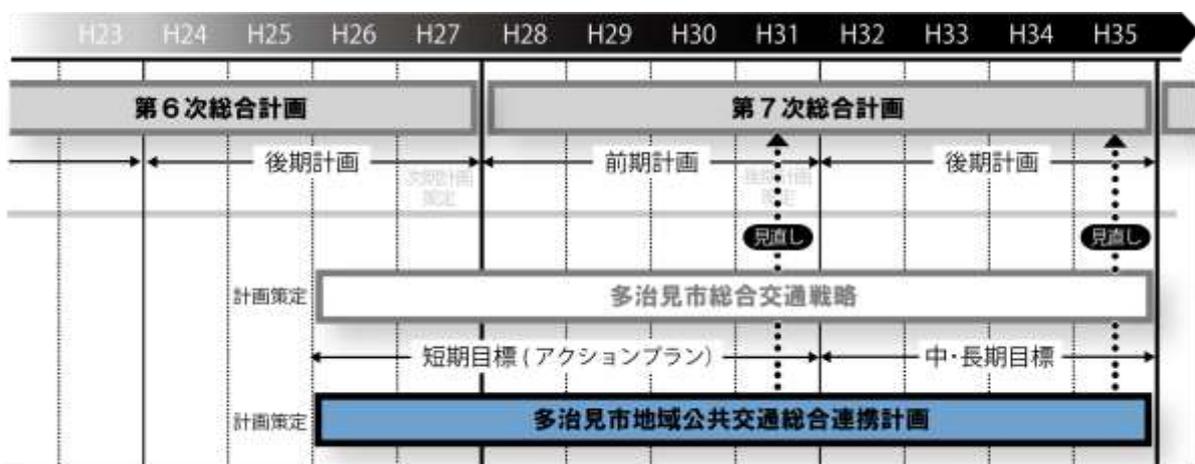


【計画区域図】

4. 計画の期間

- ・多治見市地域公共交通総合連携計画は、「多治見市総合交通戦略」との整合を図り、計画期間を平成26年度から平成35年度の10年間とします。
- ・また、第7次多治見市総合計画（前期計画）及び、多治見市総合交通戦略の短期目標である平成31年度にあわせ、計画の見直しを行います。

【計画期間】2014年～2023年（平成26年度～平成35年度）の10年間



【地域公共交通総合連携計画と上位関連計画との計画期間の関係】

第2章 現況と課題の整理

1. 地域公共交通の概況

- 多治見市の地域公共交通は、鉄道（JR中央線、JR太多線）、路線バス、コミュニティバス、地域内交通、タクシーで構成されています。（下表参照）
- 次頁より各輸送手段について現況を整理しました。

■多治見市内を運行する地域公共交通（平成25年10月現在）

	路線名	起点	終点	運行本数		運賃	補助		
				平日	土日・祝		国	県	市
鉄道	JR中央線	名古屋	(中津川)	上116 うち快速41 下74 うち快速45	上111 うち快速40 下68 うち快速46	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（東鉄バス）	妻木線	多治見駅前	妻木上郷	上22、下21	上17、下17	距離制	○	○	
	滝呂台線	多治見駅前	笠原車庫前	上12、下10	上10、下9				
	グランド循環線	多治見駅前	多治見駅前	1循環	—				
	久々利線	多治見駅前	小名田小滝	上11、下11	上8、下7				
	緑ヶ丘線	多治見駅前	多治見北口	上5、下4	上2、下2		○	○	
	旭ヶ丘循環線	多治見駅前	多治見駅前	5循環	5循環				
	旭ヶ丘=小泉線	多治見駅前	県病院	上19、下20	上4、下4				
		多治見駅前	北丘団地	上3、下3	上2、下2				
	学園都市線	多治見駅前	学園都市C	上5、下4	—				
		多治見駅前	土岐アミューズ・アクト	上10、下9	上11、下9				
	下半田川線	多治見駅前	下半田川	上21、下20	上15、下15		○	○	
	桜ヶ丘ハイツ線	多治見北口	桜ヶ丘9	上21、下22	上19、下21				
		多治見北口	桂ヶ丘	上11、下12	上9、下11				
	笠原線	多治見駅前	曾木中切	上4、下4	上2、下3		○	○	
		多治見駅前	東草口	上16、下17	上11、下13		○	○	
		多治見駅前	笠原役場前	上3、下6	上2				
		多治見駅前	梅平団地	下10	下9		○	○	
		多治見駅前	西ヶ平	上11	上9				
	ホワイトタウン線	多治見駅前	多治見駅前	54循環	34循環				
	多治見市内線	多治見駅前	多治見SC	上12、下8	—				
名鉄緑台線	多治見駅前	旭ヶ丘9	上17、下16	上13、下13					
市之倉ハイランド線	多治見駅前	市之倉ハイランド	上13、下11	上12、下11					
駄知線	多治見駅前	駄知	上7、下5	上3、下3	○	○			
	多治見駅前	土岐市駅前	上5、下2	上8、下8					
瑞浪=駄知=多治見線	瑞浪駅前	多治見駅前	上8、下7	—	○	○			
	駄知	多治見駅前	上4、下5	上7、下7	○	○			
土岐=笠原線	土岐市駅前	笠原車庫前	上2、下2	上2、下1					
コミュニティバス（中心市街地線・郊外線）・諏訪線	坂上ルート	多治見駅前	多治見駅前	11便	11便	100円定額（一部200円区間）		○	○
	前山ルート	多治見駅前	多治見駅前	11便	11便			○	○
	小泉ルート	多治見駅前	多治見駅前	10便	9便			○	○
	笠原南・市之倉・脇之島ルート	笠原庁舎前		毎週月曜日 1往復	—			○	○
	市之倉ハイランドルート	市之倉ハイランド		毎週月曜日 1往復	—			○	○
	滝呂・養正ルート	笠原庁舎前		毎週火曜日 1往復	—			○	○
	笠原北・滝呂・大畑ルート	東町	総合福祉センター・太平公園	毎週火曜日 1往復	—	200円定額（一部100円区間）		○	○
	姫・大針ルート	北小木		毎週水曜日 1往復	—			○	○
	旭ヶ丘・小泉ルート	明和町3		毎週木曜日 1往復	—			○	○
	廿原・三の倉ルート	総合福祉センター・太平公園		毎週木曜日 1往復	—			○	○
共栄・明和ルート	虎溪山口		毎週金曜日 1往復	—			○	○	
自主運行バス諏訪線	諏訪2	昭和体育館	上1、下2	—	距離制		○	○	
	廿原	古虎溪	上4、下4	上1、下1	距離制		○	○	
地域内交通	市之倉トライアングルバス	—	—	事前予約制	土日・祝運休	ゾーン制（200円、800円）			
	古虎溪よぶくるバス	—	—	事前予約制	日・祝日運休	200円定額			
	根本おでかけバス	ハロ-根本店	ハロ-根本店	5便	土日・祝運休	200円定額			○
	タクシー	市全域		—	—	—			

(1) 鉄道

- ・市内には、本市と名古屋をつなぐJR中央線及び、美濃加茂市をつなぐJR太多線が運行しています。駅は、JR中央線に多治見駅と古虎溪駅の2箇所、JR太多線に小泉駅、根本駅、姫駅の3箇所が存在しています。
- ・JR中央線多治見駅は、特急・快速停車駅であり、名古屋・中津川方面への通勤・通学等の重要な大量輸送手段となっています。
- ・JR太多線は、美濃加茂市・可児市や市域北部地域と多治見市の中心市街地をつなぐ基幹交通であり、中心市街地に位置する高校（市内4校）への通学等に重要な役割を果たしています。

■鉄道の運行状況

【多治見駅】1日の運行本数（平成25年10月現在）

	運行本数	内 訳
平日 上り（名古屋方面）	116本	普48本、快41本、ホ3本、特13本
平日 下り（中津川方面）	74本	普11本、快45本、ホ5本、特13本
土日休 上り（名古屋方面）	111本	普47本、快40本、特16本
土日休 下り（中津川方面）	68本	普10本、快46本、特16本

※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

【古虎溪駅】1日の運行本数（平成25年10月現在）

	運行本数	内 訳
平日 上り（名古屋方面）	48本	
平日 下り（中津川方面）	47本	うち36本は多治見駅止り
土日休 上り（名古屋方面）	47本	
土日休 下り（中津川方面）	42本	うち34本は多治見駅止り

※普:普通、ホ:ホームライナー（土曜日のみ運行）、美:美濃加茂行、岐:岐阜行

【小泉駅・根本駅・姫駅】1日の運行本数（平成25年10月現在）

	運行本数	内 訳
平日 上り（名古屋方面）	38本	
平日 下り（美濃加茂方面）	39本	美19本、岐20本
土日休 上り（名古屋方面）	土曜37本	美16本、岐21本
土日休 下り（美濃加茂方面）	37本	

※普:普通、ホ:ホームライナー（土曜日のみ運行）、美:美濃加茂行、岐:岐阜行

■駅別の乗車人数の推移（単位:人）

	多治見駅	古虎溪駅	小泉駅	根本駅	姫駅
平成18年度	5,438,048	184,466	497,646	455,461	164,182
平成19年度	5,402,408	181,004	484,755	453,977	160,022
平成20年度	5,290,346	175,825	487,139	463,269	149,415
平成21年度	5,111,490	160,985	454,284	440,282	138,558
平成22年度	5,040,981	157,203	462,928	443,523	144,638
平成23年度	4,994,978	164,964	458,667	441,712	144,486
平成24年度	5,006,040	154,870	460,687	448,141	147,888

（資料：東海旅客鉄道（株））

(2) 路線バス

- ・本市内の路線バスは、東濃鉄道株式会社（東鉄バス）により18路線46系統が運行されています。
- ・全路線が多治見駅を起点に運行しており、多治見駅を中心として放射線状に路線網が形成されています。路線の多くは多治見駅南口発着ですが、桜ヶ丘ハイツ線、名鉄緑台線及び緑ヶ丘線（平成25年10月1日～）の駅北側を運行する一部の路線は多治見駅北口発着となっています。
- ・市内を運行する18路線45系統のうち16路線30系統が赤字路線であり、そのうち5路線7系統については国・県による「地域間幹線補助」を受けて運行されています。

■路線バス乗車実績（単位：人）

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
年間輸送人員	2,496,163	2,523,330	2,354,722	2,113,124	2,026,421

（資料：統計たじみ 2012 年度版）

(3) コミュニティバス

- ・コミュニティバス中心市街地線と郊外線及び、自主運行バス諏訪線は市が東濃鉄道株式会社に委託して運行しています。
- ・コミュニティバス中心市街地線は、平成25年4月に4ルートから3ルートに路線を再編しました。しかしながら、再編による影響で利用者減少となっています。また、各ルートにおいて平日・休日ともにダイヤに大幅な遅延が発生しており早急な改善が必要となっています。
- ・コミュニティバス郊外線は、市内8路線が運行しています。運行ルートは、一部を区間を除き大部分が路線バスと重複しています。
- ・自主運行バス諏訪線については、路線バスの廃止代替バスとして市により運行されており、朝夕は池田小学校のスクールバスとして利用されています。

■コミュニティバスの乗車実績（年間輸送人員）単位：人

	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
中心市街地線	106,175	96,187	92,975	94,845	95,809	100,904
郊外線	4,173	4,257	4,159	3,720	3,588	3,055

（資料：多治見市）

※平成19年度の場合、平成18年10月～平成19年9月の乗車人数の合計値。

※中心市街地線は、平成25年4月より運行再編。なお、改編前の「駅周ルート」は中心市街線に計上。

(4) 地域内交通

- ・本市内では現在、2地区3種類の地域内交通が運行しています。
- ・市之倉トライアングルバス、古虎溪よぶくるバスはタクシー事業者による運行である一方、根本おでかけバスは地域住民が組織する「根本おでかけバス運営委員会」により地域負担と市の補助金により運行が行われています。
- ・地域内交通については、今後郊外団地の高齢化の進行に応じて必要性が高まるものと予想されます。
- ・なお、地域主体で地域内交通を運行することができるよう、平成25年度に「多治見市地域内交通運行支援事業費補助金」を創設しています。

■地域内交通の概要

	運行地域	運営主体	運行事業者
市之倉トライアングルバス	市之倉地域	株式会社コミュニティタクシー	株式会社コミュニティタクシー
古虎溪よぶくるバス	市之倉ハイランド		
根本おでかけバス	根本小学校区	根本おでかけバス運営委員会	東鉄タクシー株式会社

(5) タクシー

- ・本市内には4社のタクシーが運行しています。
- ・タクシーによる年間輸送人員は、減少傾向にあり、現在では、通常のタクシー事業に加え、福祉輸送や地域内交通の運行事業者の役割も担うなど、事業分野の拡大が図られつつあります。

■多治見市内のタクシー事業者

会社名	所管営業所
多治見タクシー株式会社	本社
東鉄タクシー株式会社	本社・多治見営業所
近鉄東美タクシー株式会社	多治見営業所
株式会社コミュニティタクシー	本社

■タクシーの乗車実績（単位：人）

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
年間輸送人員	910,000	871,000	816,000	786,000	754,000

(資料：統計たじみ2012年度版)



路線バス（※○番号は次頁の数字に対応）			
	①旭ヶ丘 = 小泉線		⑦駄知線
	②旭ヶ丘循環線		⑧瑞浪 = 駄知 = 多治見線
	③緑ヶ丘線		⑨妻木線・滝呂台線
	④名鉄緑台線		⑩笠原線
	⑤桜ヶ丘ハイツ線		⑪土岐 = 笠原線
	⑥久々利線		⑫下半田川線
	⑬ホワイトタウン線		⑭市之倉ハイランド線
	⑮グランド循環線		⑯多治見市内線
	コミュニティバス中心市街地線		コミュニティバス郊外線
	自主運行バス諏訪線		JR/ 駅

【多治見市における公共交通網】

2. 利用実態調査（OD調査）の概要

- 本計画の策定にあたり、路線バス、コミュニティバス中心市街地線・郊外線についてOD調査を実施しました。以下に調査の結果概要を整理しました。（詳細の調査結果については、[資料編](#)を参照）

（1）路線バス

- OD調査の結果より、各路線の利用状況を以下に整理しました。なお、（補）は、国・県による「地域間幹線確保維持補助」を受けて運行している路線を表します。

① 旭ヶ丘 小泉線	<p>【性別】女性が7割以上</p> <p>【年齢・目的】5割以上が高齢者による通院利用</p> <p>【乗降の特徴】・ほとんどが「<u>県病院</u>」と「<u>多治見駅前</u>」間の乗降</p> <ul style="list-style-type: none"> ・根本地域からの乗車は10人未満。ほとんど県病院への通院目的 <p>⇒県病院に対するニーズが高く、収支状況も良好。北丘団地には1日3便と運行が少なく、利用者も若干名。</p>
② 旭ヶ丘 循環線	<p>【性別】女性が8割以上</p> <p>【年齢】65歳以上の高齢者が約5割と高い割合</p> <p>【目的】5割以上が「<u>買い物</u>」、通勤通学利用は1日10人未満</p> <p>【乗降の特徴】旭ヶ丘団地から「<u>金岡町4</u>」、「<u>住吉町</u>」への利用がほとんど</p> <p>⇒市民ニーズに対応していない（ニーズは多治見駅ではなく、商業施設にあり）循環線で利用しづらい運行となっている。運行距離が冗長であり、運賃が高い。</p>
③ 緑ヶ丘 線	<p>【性別】性別比は半々</p> <p>【年齢】他路線に比べて高齢者は低い割合。中学生の利用者あり</p> <p>【目的】6割以上が多治見駅へ向かう通勤通学</p> <p>【乗降の特徴】ほとんどが「<u>桜ヶ丘1丁目</u>」、<u>美濃焼団地</u>周辺と「<u>多治見駅北口</u>」間の移動</p> <p>⇒市内の運行本数は少なく、可児市内の移動が主であり、多治見市としての主要幹線として位置づけられない。</p>
④ 名鉄緑台 線	<p>【性別】女性が5割以上</p> <p>【年齢】他路線と比べて高齢者は約16%と高い割合</p> <p>【目的】通勤通学が7割以上だが、特に通勤が約56%と高い割合</p> <p>【乗降の特徴】・旭ヶ丘、明和、名鉄緑台各団地から多治見駅への移動が多い</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多治見駅以外では「<u>長瀬団地口</u>」周辺の施設への通勤利用が若干 <p>⇒名鉄緑台団地居住者による利用が多く、運行本数も概ね1時間に2本を確保。収支は比較的良好。</p>
⑤ 桜ヶ丘 ハイツ 線	<p>【性別】男性が5割以上</p> <p>【年齢】他路線に比べ高齢者の割合は低い</p> <p>【目的】8割以上が通勤通学。買い物は他路線より低い割合</p> <p>【乗降の特徴】・ほとんどは各団地から多治見駅北口間の移動（一部、団地から光ヶ丘や長瀬団地へ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「<u>桜ヶ丘1</u>」「<u>明和団地</u>」「<u>名鉄緑台</u>」で利用が多い ・「<u>金岡町4丁目</u>」での降車はほとんどない <p>⇒鉄道との乗り継ぎが十分ではない。</p>
⑥ 久々利 線	<p>【性別】性別比は半々</p> <p>【年齢】他路線に比べて高齢者の割合は低い</p> <p>【目的】通勤通学が約7割を占める</p> <p>【乗降の特徴】・ほとんどが「<u>多治見駅前</u>」を終点とする移動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上りでは「<u>虎溪山</u>」、高田小名田周辺各バス停で10人/日程度乗車 <p>⇒運行本数が少なく、通勤通学ニーズに対応できていない。昼間時に利用が少ない。</p>
⑦ 駄知 線	<p>【性別】女性が6割以上</p> <p>【年齢】高齢者が約29%と高い割合</p> <p>【目的】買物が約21%と旭ヶ丘循環線に次いで高い割合</p> <p>【乗降の特徴】・市内では「<u>広小路</u>」、「<u>小路町</u>」などの中心市街地から多治見駅前間の移動のみ</p> <p>⇒市内の利用は少なく、主に土岐市内の移動が主であるため、多治見市における主要幹線としての役割は低い。</p>

⑧ 瑞浪 多治見線	<p>【性別】性別比は半々</p> <p>【年齢】高齢者の割合は全路線の中で最も低い</p> <p>【目的】・通勤通学が8割以上 ・特に通学の割合が高い（50%以上）</p> <p>【乗降の特徴】「多治見高校口」、「多治見総合グランドロ」と「多治見駅前」間の通学による移動が多い ⇒多治見高校を経由する路線であるため、通学ニーズへの対応、利便性の向上が必要。</p>
⑨-1 妻木線	<p>【性別】性別比は半々</p> <p>【年齢】他路線に比べて高齢者は低い割合</p> <p>【目的】・通勤通学が7割以上 ・通勤より通学の割合の方が高い（多治見高校生等）</p> <p>【乗降の特徴】・高校生の利用により「タウン滝呂センター」、「多治見総合グランドロ」、「多治見高校口」から「多治見駅前」間の移動が多い</p>
⑨-2 滝呂台・学園都市線	<p>【性別】男性が5割以上</p> <p>【年齢】高齢者は約15%（100人/日程度）</p> <p>【目的】6割以上が通勤通学（通学は他路線より少ない） 買い物も約16%と比較的高い割合</p> <p>【乗降の特徴】・「タウン滝呂センター」と多治見駅間の移動が突出して多い ・その他、「タウン滝呂口」、「多治見高校口」からの乗車も多い ・多治見駅以外を終点とする移動が多く、「まなびパーク」や「豊岡町3丁目」での降車（上り20人/日程度）</p>
⑩ 笠原線	<p>【性別】女性が6割以上</p> <p>【年齢】高齢者が約22%と高い割合</p> <p>【目的】通勤通学が6割以上、買い物も約17%と比較的高い割合</p> <p>【乗降の特徴】・乗車バス停が分散。特に「笠原役場前」、大畑町、滝呂町と多治見駅間の移動が多い ・他路線に比べて「多治見駅前」以外のバス停間の移動が多く、特に笠原町内（笠原役場前で降車）の移動が多い（15人/日程度） ・笠原地域、滝呂町と「陶都大橋」間の通学利用も多い ⇒朝夕の通勤通学時間帯に比べ、昼間時の利用者が少ない。</p>
⑪ 土岐 笠原線	<p>【性別・年齢・目的】なし（土岐市内の乗降のみであり、多治見市内での乗降はなし）</p> <p>【乗降の特徴】・全体の乗降人数も10人/日未満となっていた。 ⇒多治見市の公共交通の主要幹線としての役割は有しないと考えられる。</p>
⑫ 下半田川線	<p>【性別】女性が6割以上</p> <p>【年齢】高齢者は約19%と比較的高い割合</p> <p>【目的】通勤通学で6割以上だが、通学より通勤の方が多い（通勤:約42%、通学:約20%）</p> <p>【乗降の特徴】・市之倉地域、「総合体育館前」と「多治見駅前」間の移動が多い ・多治見駅以外では市之倉地域から「総合体育館前」、「陶都大橋」間の通学利用 ⇒居住地と運行ルートが離れており利用しにくい。</p>
⑬ ホワイトタウン線	<p>【性別】男性が5割以上</p> <p>【年齢】他路線に比べて高齢者は10%未満と低い割合</p> <p>【目的】8割近くが通勤通学で、通勤（約60%）割合が高い</p> <p>【乗降の特徴】・ほとんどがホワイトタウン内の全バス停や「平和公園」から「多治見駅前」までの移動 ・多治見駅以外ではホワイトタウンと「陶都大橋」、「京町」間も多く学生による利用 ⇒運行本数は多いものの、鉄道との乗り継ぎが十分ではない。</p>
⑭ 市之倉ハイランド線	<p>【性別】女性が7割以上</p> <p>【年齢】他路線に比べて高齢者が約23%と高い割合</p> <p>【目的】7割以上が通勤通学 買い物は約17%と他路線に比べて高い割合</p> <p>【乗降の特徴】・ほとんどが「市之倉ハイランド」と「多治見駅前」間の移動。市民病院を経由する便もあるが、団地からの利用者はほとんどない ⇒1時間1本程度の運行であり、通勤通学、通院時間帯に対応しておらず、昼間の買い物利用がわずかに存在するのみ</p>

(2) コミュニティバス中心市街地線

- ・利用者の6割程度は「買い物」目的の乗車であり、特に前山ルートと坂上ルートについては、前山団地・坂上町（200円区間）や多治見駅からパロー多治見店間の移動が最も多くなっていました。また、多治見駅からの乗車も多く、路線バスを乗り継ぐ郊外地域の利用者と考えられます。
- ・小泉ルートについては、小泉駅周辺の利用者は大変少なく、他の2ルートに対しても利用者が少ない状況でした。また、小泉ルートが土日・祝日に運行している「セラミックパークMINO」等については、1日の利用者が若干名に留まっていた。このうち、パロー多治見店から多治見駅北口への利用者が最も多いことから、郊外地域の方が帰りの移動手段として利用していると考えられます。

(3) コミュニティバス郊外線

- ・1週間に1往復の運行であり、各ルートとも1日の乗車人数は10人未満と大変少ない状況で（下表参照）、利用者は限定されていると考えられます。
- ・乗降のあるバス停のうち、「北小木」「大針」「共栄公園」「下沢4」「サンホーム滝呂」は路線バスが運行していませんが、それ以外は路線バスと重複しているバス停からの乗降でした。
- ・起終点は「総合福祉センター・太平公園」が最も多く、「太平町周辺」にも若干名（降車4人）の利用がありました。
- ・利用目的の多くが「その他」であり、「総合福祉センター」で開催されている講座等への参加を目的とする利用となっていました。

■郊外線各ルートの利用者数とその利用目的（単位：人／日）

ルート名（運行曜日）	目 的					合計
	通勤	通学	買い物	通院	その他	
笠原南・市之倉・脇之島ルート（月）	0	0	0	1	5	6
市之倉ハイランドルート（月）	0	0	0	0	5	5
滝呂・養正ルート（火）	1	0	0	2	3	6
笠原北・滝呂・大畑ルート（火）	0	0	2	0	6	8
姫・大針ルート（水）	0	0	0	0	2	2
旭ヶ丘・小泉ルート（木）	0	0	2	3	3	8
諏訪・甘原・三の倉ルート（木）	0	0	0	0	0	0
共栄・明和ルート（金）	1	0	1	2	4	8

【コミュニティ郊外線見直しの方向】

- ・郊外線の運行を見直し、路線バスとの役割分担を明確にする必要があります。
- ・路線バスの運行していない一部地域（北小木等）については、地域と交通結節点を接続する移動手段の確保が必要です。
- ・多くが「総合福祉センター・太平公園」への移動ニーズであることから、総合福祉センターへ行きやすさに配慮した移動手段の確保が必要です。

3. 多治見市における地域公共交通の課題の整理

公共交通の連携上の課題

コミュニティバス郊外線と路線バスの競合改善

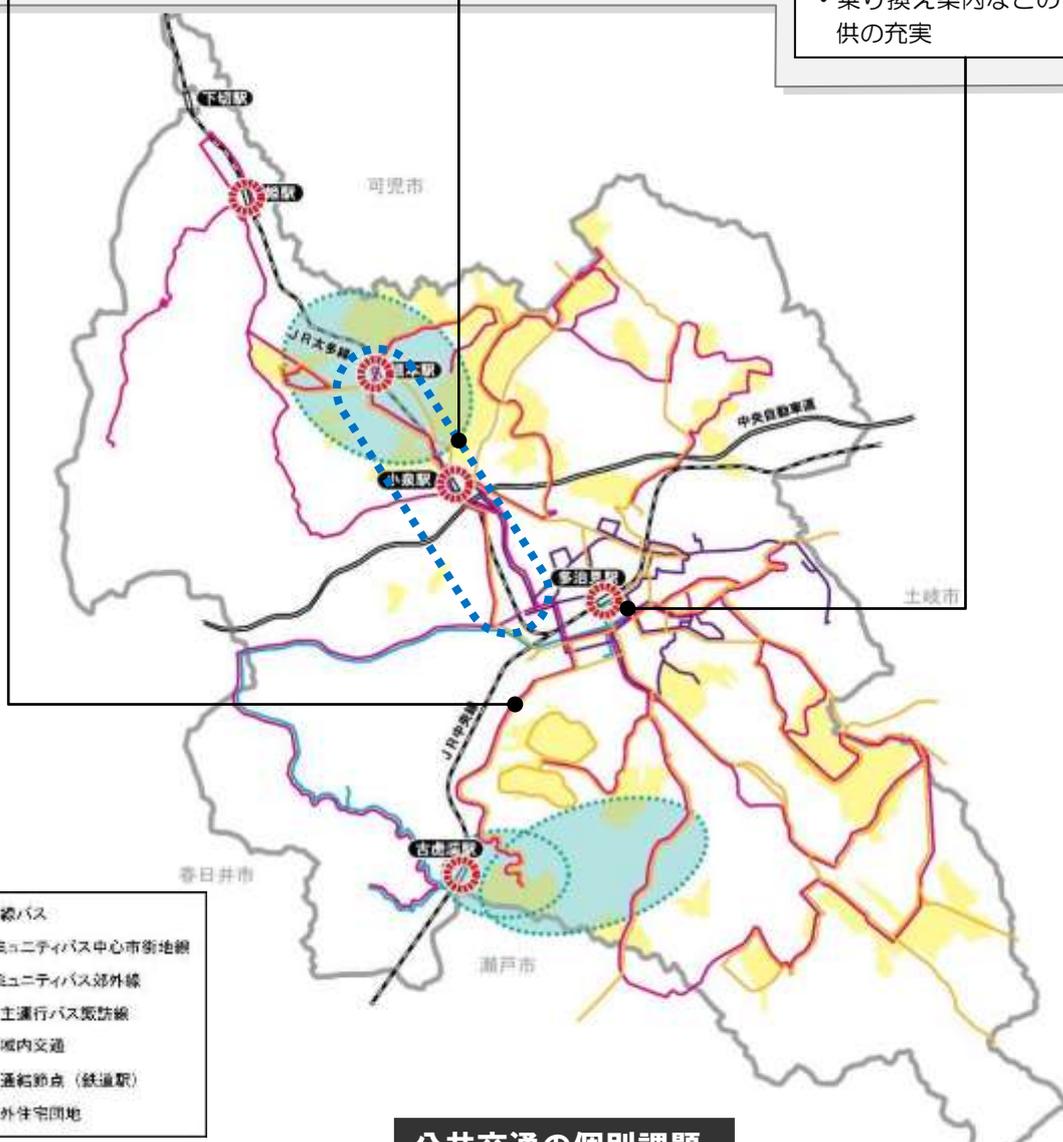
- ・コミュニティバス郊外線（各ルートとも1週間に1往復）と路線バスの路線の重複区間の改善

JR太多線と路線バスの競合改善

- ・JR太多線と並行して運行する路線の見直し

交通結節点の機能強化

- ・鉄道駅における乗継機能の強化
- ・路線バスと地域内交通との結節点との円滑な乗り継ぎ
- ・乗り換え案内などの情報提供の充実



公共交通の個別課題

路線バス

- ・市民ニーズへの対応
- ・JRとの乗り継ぎ利便性の向上
- ・利用率の低い昼間時間帯の運行改善
- ・バス待環境の改善
- ・利用者に分かりやすい情報の提供

コミュニティバス中心市街地線

- ・運行見直し（ルートとダイヤ）による利用者の拡大と遅延解消
- ・路線バスとの乗り継ぎ利便性の向上

コミュニティバス郊外線

- ・路線バスとの役割の明確化による運行の効率化
- ・運行見直しに伴う郊外地域から「総合福祉センター・太平公園」への移動確保

地域内交通

- ・郊外地域（特に郊外団地）におけるくらしの足の確保
- ・地域公共交通に対する地域住民の意識の醸成

タクシー

- ・利用者層の拡大
- ・ドア・ツー・ドアの利便性を活かした新たな運行形態の導入

第3章 多治見市地域公共交通総合連携計画の基本的な考え方

1. 計画の基本方針

- 本計画は、第1部の「多治見市総合交通戦略」の実行計画にあたります。そのため、「多治見市総合交通戦略」で示す地域公共交通の将来ビジョンを踏襲し、以下のような基本方針を設定します。

計画の基本方針

自家用車に頼らなくても移動できる 公共交通体系づくり

【多治見市が目指す公共交通体系】

- 中心市街地及び、公共交通の主要幹線沿線に都市機能を集約するまちづくりを進めるとともに、それら拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを構築します。
- 公共交通体系は、郊外団地と交通結節点をつなぎ日常生活圏の移動を確保する「地域内交通」と、郊外地域と中心市街地をつなぎ広域移動を確保する「主要幹線（鉄道、路線バス）」、中心市街地における快適な移動を確保する「コミュニティバス」の連携により構築します。



【多治見市が目指す公共交通体系のイメージ】

2. 計画の目標

- 基本方針の実現に向け、本計画では「多治見市総合交通戦略」の方針を踏襲して以下の5つの目標を設定します。

目標① 郊外地域と中心市街地をつなぐ基幹交通づくり

- 郊外地域からの通勤通学手段として路線バスの利便性を向上します。
- 高齢になっても郊外団地から中心市街地まで気軽におでかけできるよう路線バスの利便性を向上します。

目標② 郊外地域と地域拠点をつなぐ地域内交通づくり

- 日常的な生活において、郊外団地から身近な施設へ気軽におでかけできるよう、くらしの足を確保します。

目標③ 中心市街地を快適に移動できる公共交通づくり

- 中心市街地に立地する公共公益施設、商業施設等へ快適に移動できるようにします。
- 市民だけでなく、観光客も中心市街地を移動しやすくします。

目標④ 便利で快適に乗り継ぎできる交通結節点づくり

- 鉄道、路線バス、コミュニティバス、地域内交通の各交通手段が円滑に乗り継ぎできるようにします。

目標⑤ 低炭素社会に対する市民の意識づくり

- 利用促進策や意識啓発を行うことで、市民一人ひとりが地球環境にやさしい交通行動を選択できるよう意識を向上させます。

第4章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

1. 事業と実施主体

(1) 事業一覧

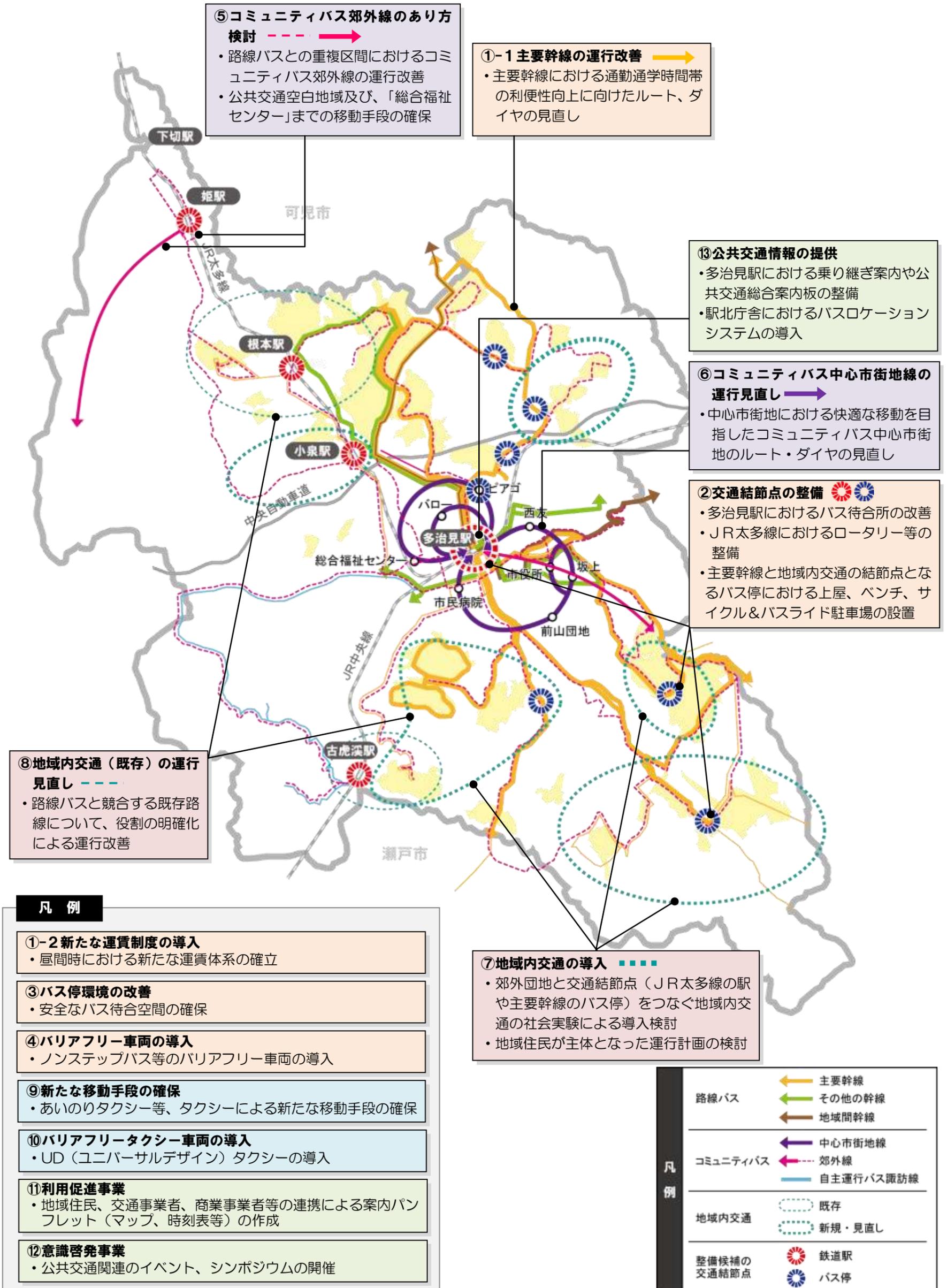
・計画の目標を実現に向け実施する事業及び実施時期・実施主体について、公共交通手段別に以下に示します。また、事業箇所は次頁に示すとおりです。

41

事業	目標	目 標					事業内容	実施期間	実施主体
		① つなぐ 外 地 域 と 基 幹 と 中 心 市 街 地 を 交 通 づ く り	② つなぐ 外 地 域 と 地 域 内 交 通 づ く り	③ 中 心 市 街 地 を 公 共 交 通 づ く り	④ で 便 利 で 交 通 結 節 点 づ く り	⑤ の 低 炭 素 づ く り に 対 す る 市 民			
路線バス	1. 路線バスの利便性向上	●					①主要幹線の運行改善（ルート、ダイヤ等） ②新たな運賃制度の導入 【地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）】	平成26年度～ 平成31年度	多治見市・交通事業者・沿線住民/ 多治見市地域公共交通会議
	2. 交通結節点の整備	●	●		●		・主要幹線のバス停留所における上屋やベンチ等の整備 【利用環境改善促進等事業】	平成26年度～ 平成31年度	多治見市・交通事業者・警察・地域住 民/多治見市地域公共交通会議
	3. バス停環境の改善	●					・交通結節点以外のバス停待合環境の改善	平成26年度～ 平成31年度	多治見市・交通事業者・ 警察・地域住民
	4. バリアフリー車両の導入	●					・路線バスへのノンステップバス等の導入 【バリアフリー化設備等整備事業】	平成26年度～ 平成31年度	交通事業者/ 多治見市地域公共交通会議
コミュニティバス	5. コミュニティバス郊外線のあり方検討	●					・コミュニティバス郊外線の運行改善 【地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）】	平成26年度～ 平成28年度	多治見市・交通事業者/ 多治見市地域公共交通会議
	6. コミュニティバス中心市街地線の運行見直し			●			・コミュニティバス中心市街地線の継続的な運行改善	平成26年度～ 平成31年度	多治見市・交通事業者
地域内交通	7. 地域内交通の導入		●				・郊外地域における地域内交通の導入社会実験 【調査事業、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）】	平成26年度～ 平成31年度	多治見市・地域住民・交通事業者/ 多治見市地域公共交通会議
	8. 地域内交通(既存)の運行見直し		●				・市之倉トライアングルバス、根本おでかけバス等の評価・改善 【地域公共交通確保維持事業（フィーダー）、地域協働推進事業】	平成28年度～ 平成31年度	多治見市・交通事業者・運営委員会/ 多治見市地域公共交通会議
タクシー	9. 新たな移動手段の確保		●				・あいのりタクシー等、タクシーによる新たな移動手段の確保	平成26年度～ 平成31年度	多治見市・交通事業者
	10. バリアフリータクシー車両の導入		●				・UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入 【バリアフリー化設備等整備事業】	平成28年度～ 平成31年度	多治見市・交通事業者/ 多治見市地域公共交通会議
意識啓発等・ 利用促進等	11. 利用促進事業					●	・買い物時の公共交通利用促進 【地域協働推進事業】	平成26年度～ 平成31年度	多治見市・地域住民・交通事業者/ 多治見市地域公共交通会議
	12. 意識啓発事業					●	・公共交通に対する意識啓発に向けたイベント等の開催 【地域協働推進事業】	平成26年度～ 平成28年度	多治見市・地域住民・交通事業者/ 多治見市地域公共交通会議
	13. 公共交通情報の提供	●			●		・多治見駅における公共交通総合案内板等の設置	平成26年度～ 平成31年度	多治見市・交通事業者
進行管理等	14. PDCAの実施						・計画の評価・改善（アンケート調査、利用実態調査等含む） 【調査事業】	平成26年度～ 平成31年度	多治見市地域公共交通会議
	15. 市民への情報提供						・情報公開 ・計画策定時のパブリックコメントの実施	平成26年度～ 平成31年度	多治見市地域公共交通会議

■事業箇所図

【凡例】 : 路線バス関連事業、 : コミュニティバス関連事業、 : 地域内交通関連事業、 : タクシー関連事業
 : 利用促進・意識啓発関連事業



(2) 事業概要

①路線バスに関する事業

①-1 路線バスの利便性向上

①-1-a 主要幹線の運行改善

- ・本市においては、鉄道（JR中央線、太多線）及び、郊外地域や郊外団地と多治見駅をつなぐバス路線を主要幹線として位置づけます。
- ・主要幹線となるバス路線（下表）については、沿線住民のニーズを踏まえたルートやダイヤの見直しを行うことで朝夕の通勤通学時間帯における利便性を向上します。
- ・特に、通勤通学時（特に帰宅時）においては、多治見駅における鉄道との連絡調整により乗り継ぎ利便性を向上します。

■主要幹線（鉄道、及び郊外団地等と多治見駅を接続する路線）

路線名	カバーする団地・地域	路線名	カバーする団地・地域
JR中央線	－	笠原線	笠原地域
JR太多線	－	下半田川線	市之倉地域
久々利線	小滝苑、小名田グリーンビレッジ	ホワイトタウン線	ホワイトタウン
妻木線	滝呂台	名鉄緑台線	名鉄緑台団地、旭ヶ丘団地
滝呂台・学園都市線	滝呂台	桜ヶ丘ハイツ線	明和団地

【実施主体】多治見市・交通事業者・沿線住民／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】平成26年度～平成31年度

①-1-b 新たな運賃制度の導入

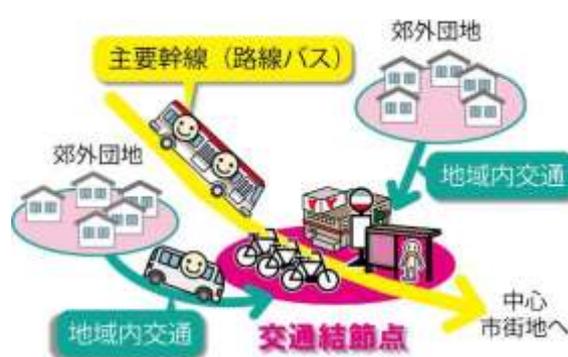
- ・本市の目指す地域公共交通体系においては、地域内交通から主要幹線へ乗り継ぐことで、郊外地域から中心市街地への移動を確保するものとしています。
- ・そのため、朝夕に通勤通学時に比べ利用率が低下する昼間時（10時～16時）においては、乗り継ぎしやすい運賃制度を導入します。

【実施主体】多治見市・交通事業者・沿線住民／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】平成26年度～平成31年度

①-2 交通結節点の整備

- 本市の目指す地域公共交通体系の実現に向けては、鉄道と路線バス・地域内交通、地域内交通と主要幹線となる路線バスの円滑で快適な乗り継ぎが重要となることから、各輸送手段の結節点となる鉄道駅やバス停について、ロータリー・バス待合施設及び、バス停上屋、ベンチ、サイクル&バスライド駐輪場等を整備します。
- 整備候補となる交通結節点は以下のとおりです。



交通結節点のイメージ (バス停)

■交通結節点の整備候補地

整備候補地	鉄道	路線バス	コミュニティバス	地域内交通
多治見駅	JR中央線 JR太多線	全路線	全ルート	-
小泉駅	JR太多線	-	小泉ルート	導入候補地
根本駅	JR太多線	-	-	根本おでかけバス
姫駅	JR太多線	-	-	導入予定
共栄地域	-	久々利線	-	導入予定
旭ヶ丘地域	-	久々利線	-	-
住吉地域	-	久々利線	-	-
滝呂地域	-	妻木線・滝呂台線・学園都市線	-	導入予定
笠原地域	-	笠原線	-	導入候補地
大畑地域	-	下半田川線	-	市之倉トライアングルバス

【実施主体】多治見市・交通事業者・警察・地域住民／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】平成26年度～平成31年度

①-3 バス停環境の改善

- 幅員の狭い道路など、危険のある箇所に設置されたバス停については、安全なバス待合空間を確保します。

【実施主体】多治見市・交通事業者・警察・地域住民

【実施期間】平成26年度～平成31年度



笠原役場前バス停

①-4 バリアフリー車両の導入

- ・今後の高齢化の進行に配慮し、だれもが利用しやすいノンステップバス等のバリアフリー車両を順次導入します。

【実施主体】 交通事業者／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】 平成26年度～平成31年度

②コミュニティバスに関する事業

②-1 コミュニティバス郊外線のあり方検討

- ・コミュニティバス郊外線のルートのうち、路線バスと競合する区間については、役割分担の明確化による運行の改善を図ります。
- ・現在の郊外線は「総合福祉センター」への利用が主なことから、ルートの見直しにあたっては郊外地域から「総合福祉センター」への移動手段を確保する公共交通ネットワークの形成を目指します。

【実施主体】 多治見市・交通事業者／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】 平成26年度～平成28年度

②-2 コミュニティバス中心市街地線の見直し

- ・中心市街地における快適な移動を実現するため、コミュニティバス中心市街地線について運行見直しを行うとともに、利用実態調査を行うなど市民ニーズに即して継続的な運行改善を行います。
- ・見直しにあたっては、中心市街地の多治見駅、市役所、市民病院、総合福祉センター、バロー多治見店、ピアゴ多治見店をつなぎ、買い物や通院、観光などに利便性の高いルートを検討します。



【実施主体】 多治見市・交通事業者

【実施期間】 平成26年度～平成31年度

③地域内交通に関する事業

③-1 地域内交通の導入

- ・郊外団地の高齢化の進行度や地域住民の公共交通に対する意識の熟度を踏まえ、団地内各地と交通結節点（JR各駅や主要幹線のバス停）をつなぐ地域内交通を導入します。
- ・導入にあたっては、地域住民、交通事業者、行政が協働で運行計画を検討します。
- ・地域内交通の導入候補地は以下のとおりです。

■地域内交通の導入候補地

導入候補地	主要幹線	導入候補地	主要幹線
共栄地域	久々利線	脇之島地域	ホワイトタウン線
滝呂地域	妻木・滝呂台・学園都市線	市之倉地域	下半田川線
笠原地域	笠原線	小泉地域	JR太多線

【実施主体】多治見市・地域住民・交通事業者／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】平成26年度～平成31年度

③-2 地域内交通（既存）の見直し

- ・路線バスと競合する既存の地域内交通については、その役割を明確にした運行改善を行います。

【実施主体】多治見市・交通事業者・地域住民（運営委員会）／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】平成28年度～平成31年度

④タクシーに関する事業

④-1 新たな移動手段の確保

- ・共栄地域における導入実績を活かし、地域のニーズや需要に応じてタクシーによる新たな移動手段の確保を検討します。

【実施主体】多治見市・交通事業者

【実施期間】平成26年度～平成31年度

④-2 タクシー車両のバリアフリー化

- ・UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入によるタクシー車両のバリアフリー化を推進します。

【実施主体】多治見市・交通事業者／
多治見市地域公共交通会議

【実施期間】平成28年度～平成31年度



UDタクシー（資料：国土交通省）

⑤ 利用促進・意識啓発に関する事業

⑤-1 公共交通利用促進事業

- 公共交通の利用促進に向け、地域住民や各種団体（商店街、老人クラブなど）、商業事業者等と連携し、案内パンフレット（マップや時刻表）を作成します。

【実施主体】多治見市・地域住民・各種団体・商業事業者・交通事業者／多治見市地域公共交通会議

【実施期間】平成26年度～平成31年度



案内パンフレットイメージ（岐阜市）

⑤-2 意識啓発事業

- 市民の公共交通に対する意識醸成に向け、公共交通関連のイベントやシンポジウムを開催します。

【実施主体】多治見市・地域住民・交通事業者・多治見市地域公共交通会議

【実施期間】平成26年度～平成28年度



公共交通関連のイベント（高山市）



シンポジウムによる意識啓発

⑤-3 公共交通情報の提供

- 鉄道、路線バス、コミュニティバスの交通結節点となる多治見駅において、公共交通に関する分かりやすい情報提供の充実を図ります。
- 情報提供手段として、駅北庁舎へのバスロケーションシステムの設置や公共交通総合案内板を整備します。

【実施主体】多治見市・交通事業者

【実施期間】平成26年度～平成31年度



公共交通総合案内板イメージ



バスロケーションシステム

2. 実施スケジュール

・各事業の実施期間とスケジュールは以下のとおりです。(なお、各事業の番号は、本文の項目番号に対応)

事業名	実施期間	平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度			平成30年度			平成31年度			活用事業			
		4月	9月	10月	3月	4月	9月	10月	3月	4月	9月	10月	3月	4月	9月	10月	3月	4月	9月		10月	3月	
①-1 路線バスの利便性 向上	①-1-a 主要幹線の運行改善	H26~H31	生活交通ネットワーク 計画策定				事業実施							評価・見直し・改善			継続実施			地域公共交通確保維持事業 (地域間幹線系統)			
	①-1-b 新たな運賃制度の導入	H28~H31						制度設計			実施										—		
①-2 交通結節点の整備	H26~H31	生活交通ネットワーク 計画策定						事業実施													地域公共交通バリア解消 促進等事業(利用環境改 善促進等事業)		
①-3 バス停環境の改善	H26~H31	順次整備																		—			
①-4 バリアフリー車両の導入	H26~H31	生活交通ネットワーク 計画策定						事業実施													地域公共交通バリア解消 促進等事業(バリアフリ ー化設備等整備事業)		
②-1 コミュニティバス郊外線のあり方検討	H26~H28	運行計画検討			再編			見直し			継続実施									地域公共交通確保維持事 業(地域間フィーダー系 統)			
②-2 コミュニティバス中心市街地線の見直し	H26~H31	運行計画検討・再編			評価・見直し案			運行見直し			評価・見直し案			運行見直し			評価・見直し案			—			
③-1 地域内交通の導入	H26~H31	生活交通ネットワーク 計画策定				事業実施							評価							地域公共交通調査事業 地域公共交通確保維持事 業(地域間フィーダー系 統)			
	H28~H31	生活交通ネットワーク 計画・地域協働推進事業 計画策定						事業実施									評価			地域公共交通確保維持事 業(地域間フィーダー系 統) 地域協働推進事業			
④-1 新たな移動手段の確保	H26~H31	導入検討			順次導入																		—
④-2 タクシー車両のバリアフリー化	H28~H31	生活交通ネットワーク 計画策定						事業実施													地域公共交通バリア解消 促進等事業(バリアフリ ー化設備等整備事業)		
⑤-1 公共交通利用促進事業	H28~H31	地域協働推進事業計画 策定						事業実施			継続実施									地域協働推進事業			
⑤-2 意識啓発事業	H26~H28	事業実施																		—			
⑤-3 公共交通情報の提供	H26~H31	順次整備																		—			
● PDCA の実施	H26~H31	生活交通ネットワーク 計画策定				評価・ 見直し				評価・ 見直し				評価・ 見直し				評価・ 見直し			計画見直しに係る調査	地域公共交通調査事業	
● 市民への情報提供	H26~H31	生活交通ネットワーク 計画策定			計画公表				公表				公表				公表				—		

【第3部】

数値目標と計画の推進体制

第1章 数値目標の設定

1. 多治見市総合交通戦略の数値目標

- ・総合交通戦略で掲げる3つのビジョンの達成状況を測る指標として、以下のような数値目標を設定します。
- ・また、参考指標については、目標値は設定しませんが、今後の施策の展開による影響を測る指標として設定します。(数値目標の設定根拠については資料編2を参照)

■総合交通戦略における数値目標

指標	平成25年度 (現在)	平成31年度 (中間年次)	平成35年度 (目標年次)	対応するビジョン
【数値目標①】 自動車分担率 <small>(資料:中京都市圏パーソナルリップ調査)</small>	72.5%	71.9%	68.5%	【ビジョン1】 自家用車に頼らなくても移動できる公共交通体系
【参考指標①】 鉄道駅の乗車人数 <small>(資料:東海旅客鉄道(株))</small>	約6,218,000人/年 (H24年度)	-	-	
【数値目標②】 多治見駅におけるバス(路線バス、コミュニティバス)の乗降人数 <small>(資料:乗降調査)</small>	約5,300人/日	約5,400人/日	約5,400人/日	【ビジョン2】 まちの賑わい創出を支援する交通環境
【参考指標②】 路線価 <small>(資料:国税庁)</small>	50,000円	-	-	
【参考指標③】 観光入込客数 <small>(資料:岐阜県レクリエーション動態調査)</small>	約686,000人 (H24年度)	-	-	
【数値目標③】 交通事故発生件数 <small>(資料:多治見市)</small>	約500件/年	約480件/年	約460件/年	【ビジョン3】 だれもが安全・快適に移動できる交通環境
【数値目標④】 交通安全対策や歩道などの整備に対する満足度 <small>(資料:市民意識調査)</small>	-0.49pt (H24年度)	-0.20pt (H30年度)	0.00pt (H34年度)	
【参考指標④】 平均旅行速度 <small>(資料:道路交通センサス)</small>	約26.8km/h 他 (H22年度)	-	-	
【参考指標⑤】 渋滞解消のための道路整備に対する満足度 <small>(資料:市民意識調査)</small>	-0.79pt (H24年度)	-	-	

2. 地域公共交通総合連携計画の数値目標

- ・本計画では、路線バスとコミュニティバスの利便性向上と地域内交通の導入、交通結節点整備による各輸送手段の連携を目指していることから、各輸送手段の利用状況と乗継状況より事業の評価を行います。
- ・路線バスについては、年間利用者数が減少傾向にあり、今後も人口減少による利用者減少傾向が予想されますが、事業を実施することで利用者減少に歯止めをかけることを目指します。
- ・また、コミュニティバス中心市街地線については、運行見直しにより利便性を高めるとともに、現在の買い物以外の利用者拡大も図ることで利用者増加を目指します。
- ・これらを踏まえ、多治見市地域公共交通総合連携計画の目標達成状況を測る数値目標を以下のように設定します。

■地域公共交通総合連携計画における数値目標

指 標	平成25年度 (現在)	平成31年度 (中間年次)	平成35年度 (目標年次)	対応する目標				
				【目標①】 つなぐ基幹交通づくり 郊外地域と中心市街地を	【目標②】 つなぐ地域内交通づくり 郊外地域と地域拠点を	【目標③】 移動できる公共交通づくり 中心市街地を快適に	【目標④】 できる交通結節点づくり 便利で快適に乗り継ぎ	【目標⑤】 市民の意識づくり 低炭素社会に対する
【数値目標A】 路線バスの乗車人数 (平日)	約6,300 人/日	約6,300 人/日	約 6,300 人/日	●	●		●	
【数値目標B】 コミュニティバス中 心市街地の乗車人数 (平日)	約 300 人/日	約 380 人/日	約 420 人/日			●		
【数値目標C】 乗継券発行枚数	約 5 枚/日	約 15 枚/日	約 25 枚/日				●	
【数値目標D】 公共交通に対する 満足度	-0.58pt (H24年度)	-0.23pt (H30年度)	0.00pt (H34年度)	●	●	●	●	●

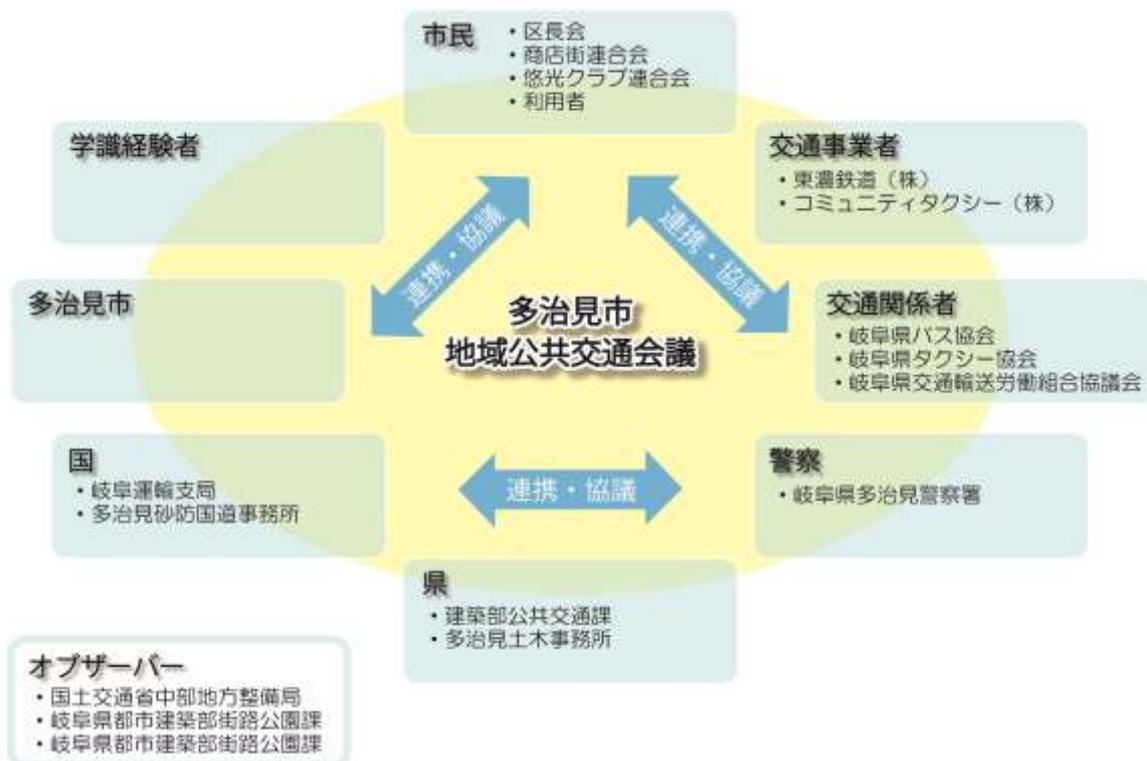
※数値目標C：平成25年度の実績は、導入開始した平成25年4月15日～10月末までの約半年間の値（約1,000枚）から算出。

※数値目標D：公共交通に対する満足度は、2年に1回実施している「市民意識調査」に基づく値。最大値2ポイント、最小値-2ポイントとして集計。

第2章 計画の推進体制

1. 計画の推進体制

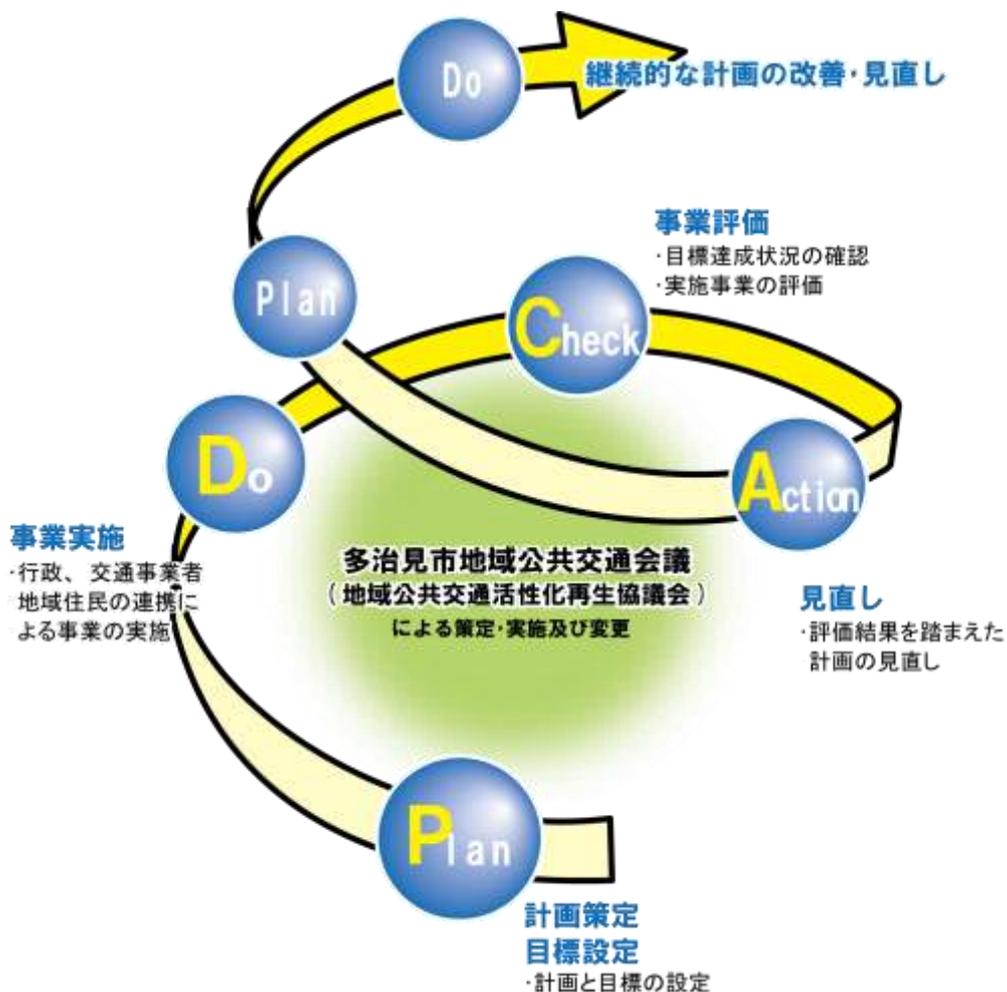
- 本計画は、市民、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者等）、行政で構成される「多治見市地域公共交通会議」（下図参照）において、様々な意見を反映しながら推進します。
- 多治見市地域公共交通会議は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会、及び道路運送法に基づく地域公共交通会議として位置づけられています。
- 計画の実行にあたっては、市民との連携・協働が不可欠となるため、計画の進捗状況や目標達成状況等について積極的に情報を発信し、意見聴取を行っていきます。



【多治見市地域公共交通会議による計画の推進体制】

2. 計画の進行管理

- ・「多治見市総合交通戦略」及び「多治見市地域公共交通総合連携計画」で掲げた施策・事業の着実な実現を目指し、計画の中間段階（5年後の平成31年度）において目標達成状況を確認し、計画の見直しを行います。
- ・また、数値目標の他に参考値を用いて、施策や事業による影響を把握することで取り組みに対する評価を行います。
- ・今後の社会情勢や新たな技術、制度等に対応できるよう、PDCAサイクル（※）により適宜計画の変更・見直しを行っていきます。



【多治見市地域公共交通による計画の進行管理】

※PDCAサイクルとは・・・Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（改善・見直し）のサイクルをまわすことで計画の進行管理をする仕組みです。