

# 土岐市地域公共交通計画（骨子案）

令和 3 年 11 月

土岐市

## 目次

I.	はじめに.....	1
1.	計画策定の趣旨 .....	1
2.	計画の位置づけ .....	1
3.	計画の区域 .....	1
4.	計画の期間 .....	1
5.	これまでの公共交通の検討経緯 .....	2
II.	地域の現状等.....	3
1.	現況調査 .....	3
2.	上位・関連計画の整理 .....	4
III.	地域旅客運送サービスの現状等.....	6
1.	地域旅客運送サービスの整備状況 .....	6
2.	地域旅客運行サービスの利用状況 .....	10
3.	利用者の意向等 .....	12
4.	第二次土岐市地域公共交通網形成計画の総括 .....	13
IV.	地域旅客運送サービスの役割と課題整理.....	15
V.	基本的な方針.....	16
1.	基本方針 .....	16
2.	基本理念 .....	16
3.	公共交通ネットワーク図 .....	17
VI.	計画の目標.....	18
VII.	目標達成のための施策・事業.....	19
VIII.	計画の達成状況の評価.....	26
1.	計画の評価と検証 .....	26
2.	評価の方法およびスケジュール .....	26
資料編	.....	27
1.	土岐市地域公共交通会議委員名簿 .....	28
2.	地域旅客運送サービス継続事業 .....	29

(会議後に加えていく部分)

P8 R3.11 の便数データ

P18 目標や基本理念が固まり次第、それに沿った評価指標を加えていきます

P19-23 事業の項目が固まり次第、事業の内容や進め方を加えていきます

P24-25 事業のロードマップを記載します

# I. はじめに

## 1. 計画策定の趣旨

土岐市では、平成 22 年度に「土岐市地域公共交通総合連携計画」を策定し、デマンド型交通の「のってこ」を導入する等の再編を行ってきました。さらに平成 28 年度に「土岐市地域公共交通網形成計画」を策定し、駄知町をモデルとして地域の交通課題を考える組織づくりを進めてきました。また、市民バスのモニタリングを行い、JR のダイヤ改正に合わせたダイヤ調整などの改善にも努めました。

このような取り組みにより、市民バスや駄知どんぶりバスは堅調な利用者数を維持することができました。しかしながら、少子化やモータリゼーションによる通勤・通学需要の落ち込みは大きく、更に近年では新型コロナウイルス感染症拡大の影響による外出自粛や生活様式の変化などから、民間バス路線の利用者減少が著しくなっており、路線維持のための対策は急務と言えます。

一方で、大型商業施設の開業や総合病院の統廃合など、大規模な開発の予定も控えており、それらに対応した路線網の再構築も必要となります。なお、令和 2 年度には地域公共交通活性化再生法の改正に伴い様々な補助制度が創設されており、これらの活用も視野に入れた事業計画を実施する必要があります。

上記を総括し、本計画は次の 5 年間ににおける土岐市内の公共交通のあり方を示すものです。

## 2. 計画の位置づけ

本計画は、「第六次土岐市総合計画」の下位計画として、「土岐市都市計画マスタープラン」との整合を図るとともに、その他の関連計画とも整合を図りながら連携し、土岐市の地域公共交通ネットワークの構築を目指すものです。



## 3. 計画の区域

計画の区域は「土岐市」とします。

## 4. 計画の期間

令和 4 年度～令和 8 年度（5 カ年）とします。

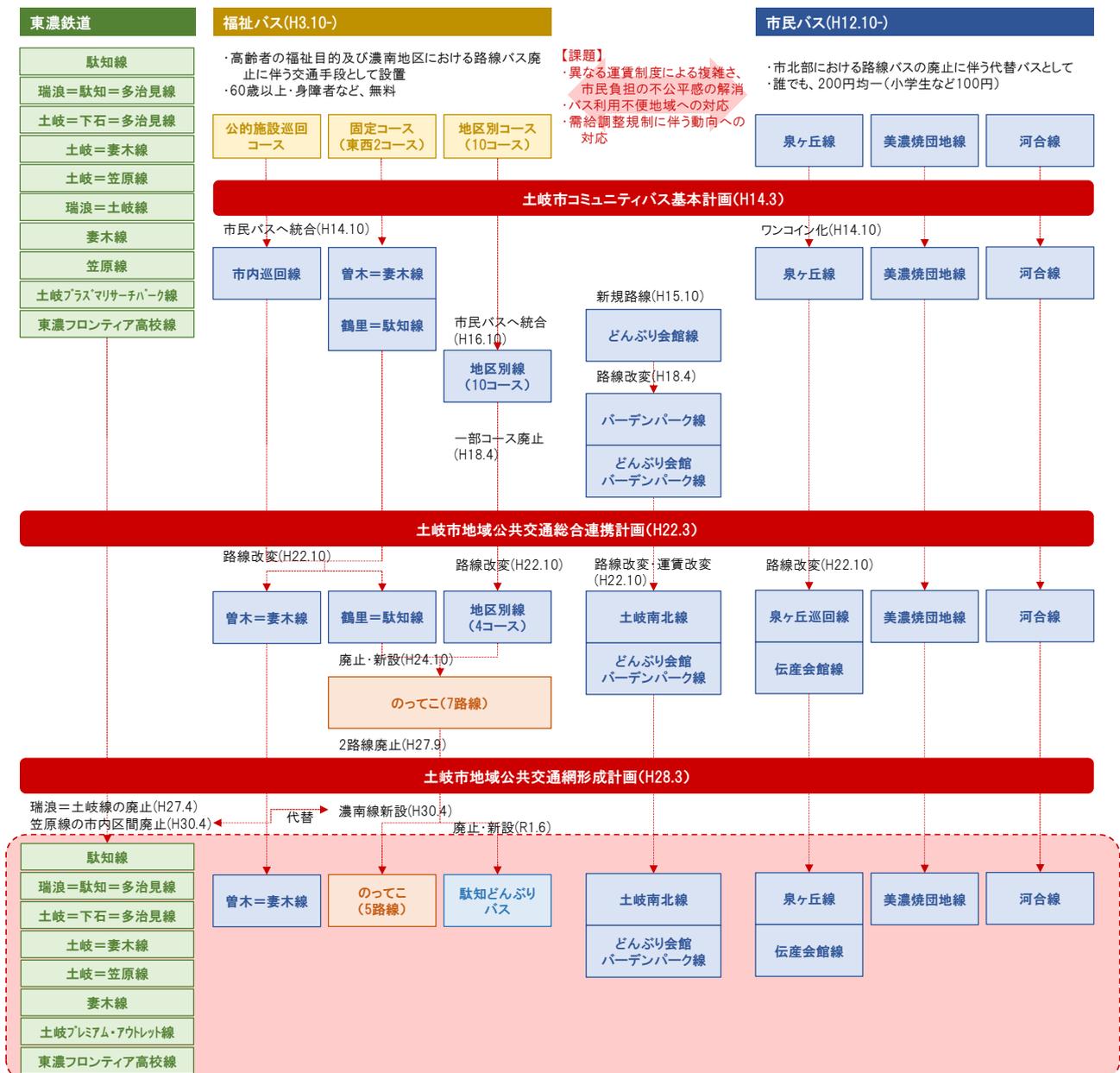
## 5. これまでの公共交通の検討経緯

平成13年度まで、市内には「福祉バス」と「旧市民バス」の大きく2つバスがあり、さらに「福祉バス」の中でも「地区別コース」については、主に福祉施設「すこやか館」や「ウェルフェア土岐」の利用者のために運行されていたのに対し、その他のバスは主に廃止代替バスとして運行が開始されたという経緯を持ちます。

平成14年3月に策定された「土岐市コミュニティバス基本計画」に基づき、「福祉バス」を中心に見直しが行われ、全ての路線が「市民バス」として再編されました。

平成22年3月には、「土岐市地域公共交通総合連携計画」が策定され、民間路線バスとの路線重複・運賃格差の是正と鉄道・民間路線バス・市民バスのネットワーク化が図られました。その後、平成24年10月には、特に利用が少なかった地区別線等を廃止し、地域内の公共交通空白地対策として、デマンド型運行「のってこ」を運行しています。

平成28年3月には、「土岐市地域公共交通網形成計画」が策定され、地域協働によりのってこ駅知線を廃止して令和元年6月に「駅知どんぶりバス」が運行開始されました。その一方で、東濃鉄道の路線のうち2路線が廃止となってしまいました。





## 2. 上位・関連計画の整理

当計画に主に関係する計画は以下の通りで、これらの計画と整合を図っていきます。

計画名	概要
第六次 土岐市 総合計画  (2016～ 2025年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちの将来像は「人と自然と土が織りなす交流文化都市」</li> <li>・市域を「住居ゾーン」、「商業ゾーン」、「産業ゾーン」、「自然・緑地ゾーン」の4つに区分。</li> <li>・交流文化都市の形成を促す拠点として、「中心交流拠点」、「自然・観光交流拠点」、「自然・複合交流拠点」、「広域的産業交流拠点」位置付けられ、さらに交流を促すための「交流ネットワーク」が位置付けられている。</li> <li>・公共交通の位置づけは以下の通り</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>基本目標2 環境と調和したにぎわいづくり</b></p> <p>－ <b>施策9 公共交通の充実</b></p> <p>市民バスの適正運行を推進するとともに、バスや列車の運行本数等の充実を関係機関に働きかけ、公共交通機関の充実を図ります。</p> </div>
土岐市 都市計画 マスター プラン  (2021～ 2030年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本目標として「誰もが安全で安心し、快適に暮らせる都市基盤の確保」「選択」と「集中」による効率的な社会資本整備」「地域資源を活用した産業・地域振興の促進」「環境問題への積極的な取り組み」「みんなで進める協働のまちづくり」</li> <li>・公共交通については、「都市整備の方針」の中で位置付けられており、高齢化の中で役割が増しているとの認識のもと、土岐市駅を起点としたネットワーク形成が目指されている。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>(鉄道) ①サービス水準の向上</p> <p>②JR 土岐市駅の機能拡充と利便性の向上</p> <p>③リニア中央新幹線の整備</p> <p>(バス) ① 地域の実情に即したバス路線の強化</p> <p>② 高齢化に対応したバス体系の見直し</p> <p>③ 大都市及び交流拠点とのネットワーク強化</p> </div>
第2期土岐市 まち・ひと ・しごと創生 総合戦略  (2020～ 2024年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通については、「施策8 住み続けたいまちとしての魅力を高める」の中で以下のような記載</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>「市民バス活性化・再生総合事業」</p> <p>社会的弱者の方々が買い出しや通院に困らない生活環境を提供するため、移動ニーズに対応した公共交通ネットワークを構築し、使いやすい公共交通を提供することにより、移動手段を確保し、外出機会を創出する。</p> </div>

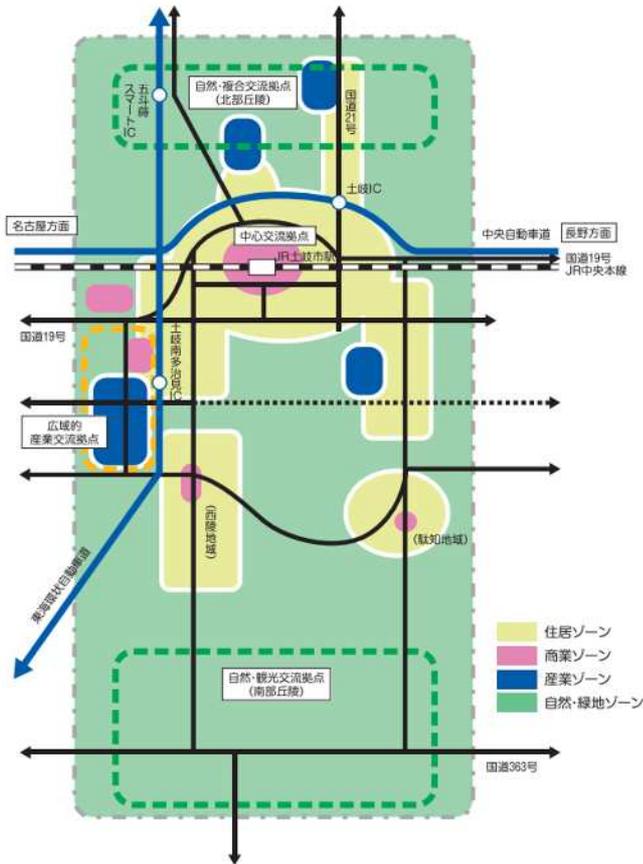


図 第六次土岐市総合計画の「土地利用方針」

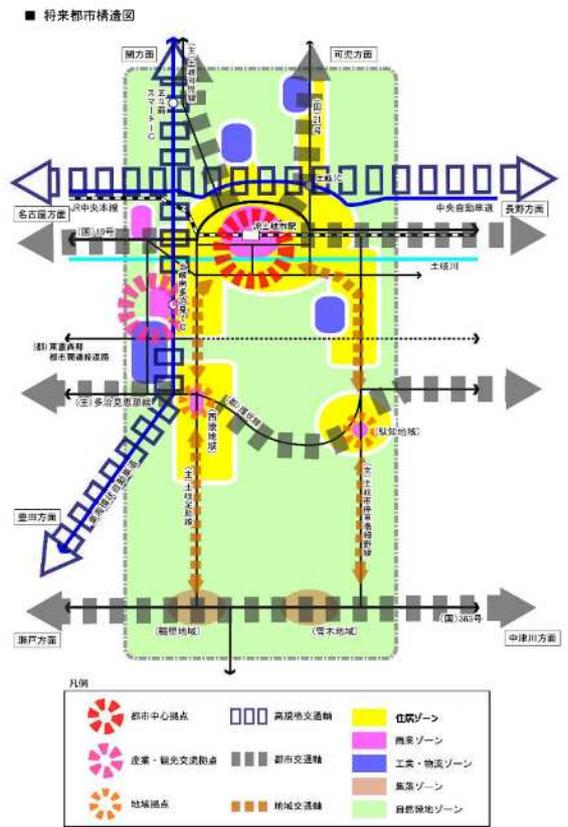


図 土岐市都市計画マスタープランの「将来都市構造図」

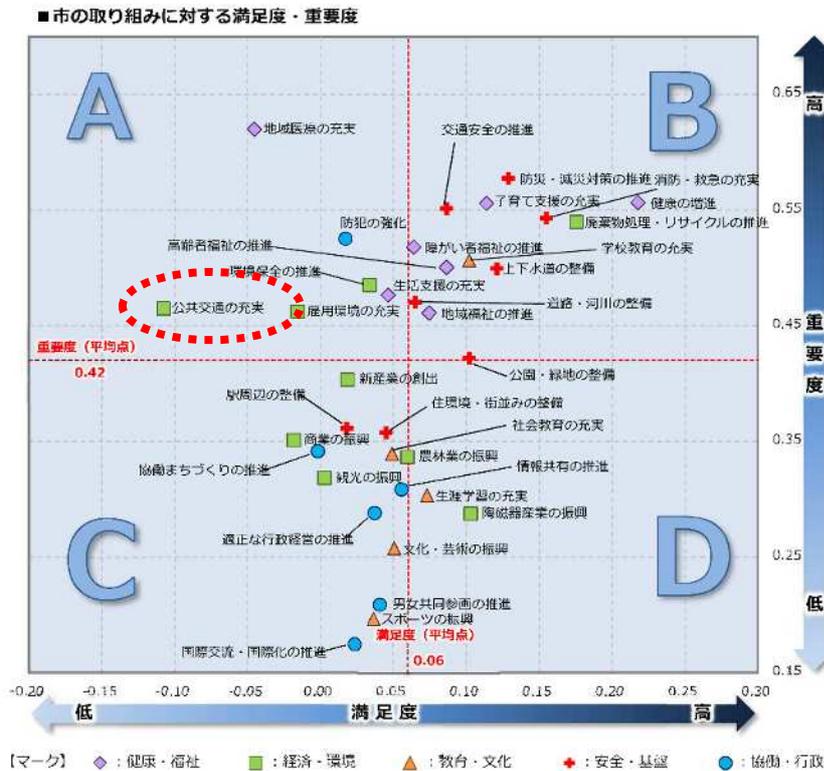


図 令和2年度市民意識調査

なお、市民意識調査では、「公共交通の充実」について、市民は「重要」で「不満」と考えていることが分かっています。

### III. 地域旅客運送サービスの現状等

#### 1. 地域旅客運送サービスの整備状況

##### (1) 土岐市の公共交通網

土岐市の公共交通網は、鉄道である JR、路線バスである東濃鉄道（バス）や市民バスや駄知どんぶりバス、予約あいのりタクシーのってこがあり、タクシー会社も複数あります。

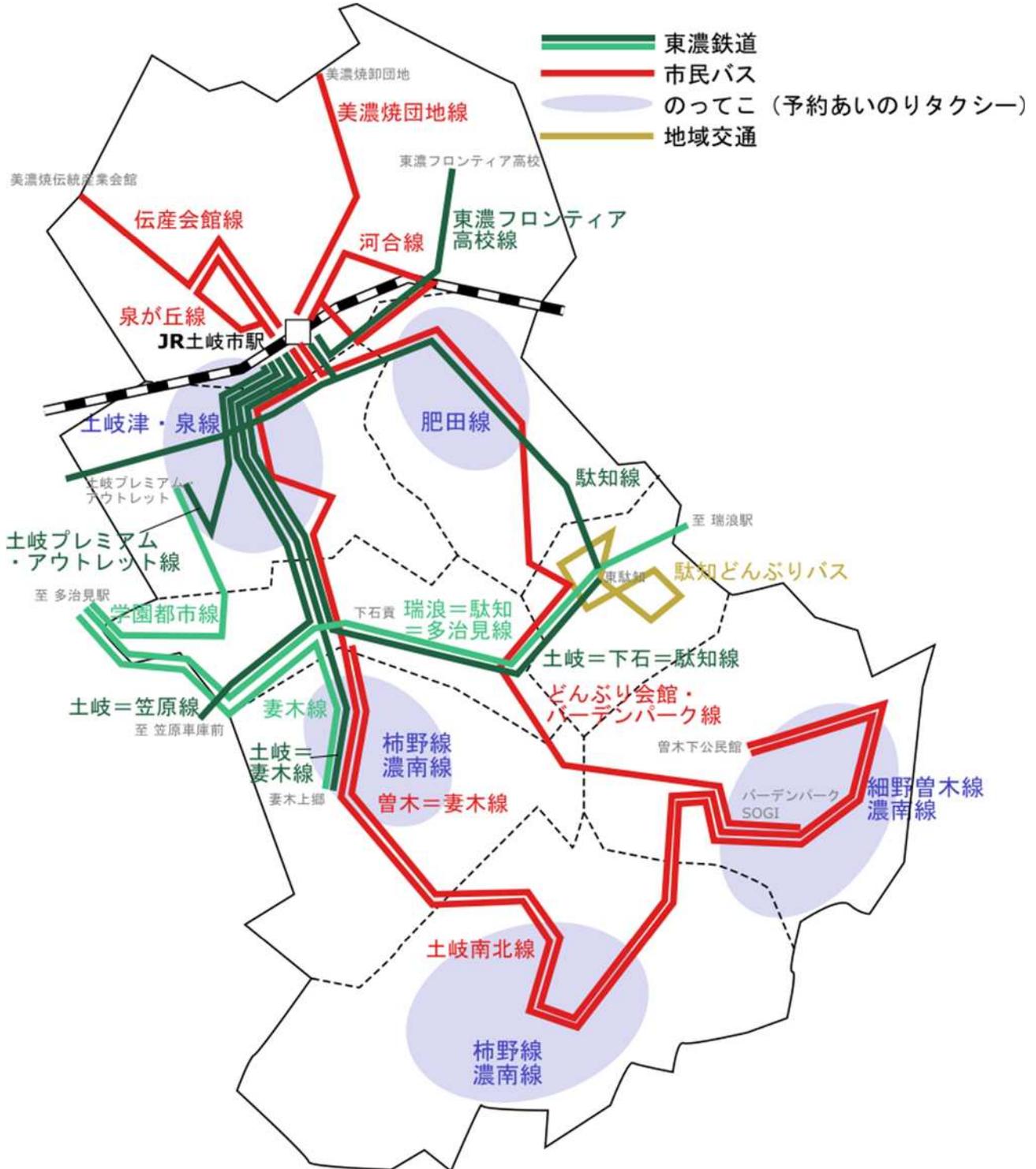


図 土岐市の地域旅客運送サービスの整備状況

## (2) 鉄道の整備状況

市内の鉄道駅は「土岐市駅」のみであり、土岐市駅で停車するのは以下の通りです。

表 JRの運行サービス概要(土岐市駅・令和3年4月現在)

路線	方面	終点	運行状況	
JR中央線 (土岐市駅)	上り (名古屋方面)	名古屋	普通	18便(平日) 15便(土休日)
			快速	38便(平日) 38便(土休日)
			ホームライナー	1便(平日)
	下り (中津川・長野方面)	瑞浪	普通	5便(平日) 6便(土休日)
			ホームライナー	3便(平日のみ)
			快速	9便(平日) 9便(土休日)
	中津川	普通	4便(平日) 2便(土休日)	
		快速	35便(平日) 36便(土休日)	
		ホームライナー	2便(平日)	
		松本	普通	1便(平日・土休日)

## (3) バスの整備状況

### ① 路線別の便数

現在の東濃鉄道の便数は以下の通りです。

表 東鉄バスの運行サービス概要(令和3年4月時点)

運行系統名	起点	主な経由地	終点	運行状況(上下計)
瑞浪＝駄知 ＝多治見線	多治見駅前	駄知	瑞浪駅前	平日 16便 土休日 5便
	多治見駅前	下石貢	駄知	平日 13便 土休日 11便
	駄知	上山田	瑞浪駅前	平日 4便 土休日 2便
妻木線	多治見駅前	昭和農園前	妻木上郷	平日 24便 土休日 13便
駄知線	多治見駅前	土岐市駅前	駄知	平日 6便 土休日 3便
	多治見駅前	御幸町	土岐市駅前	平日 1便
	土岐市駅前	中肥田	駄知	平日 7便 土休日 4便
東濃フロンティア 高校線	土岐市駅前	河合	東濃フロンティア高校	平日 18便 土休日 4便
	土岐市駅前	河合	特別支援学校前	平日 1便
土岐プレミアム・ アウトレット線	土岐市駅前	土岐市役所 前	土岐プレミアム・アウ トレット	平日 4便 土休日 5便
土岐＝下石＝駄知 線	土岐市駅前	下石	駄知	平日 22便 土休日 14便
	土岐市駅前	下石	旭ヶ丘*	平日 2便 土休日 3便
土岐＝妻木線	土岐市駅前	下石貢	妻木上郷	平日 3便
土岐＝笠原線	土岐市駅前	下石貢	笠原車庫	平日 5便

\*旭ヶ丘始発は、旭ヶ丘南が起点、旭ヶ丘行は、旭ヶ丘北が終点。

現在の市民バスの便数は以下の通りです。

表 市民バスの運行サービス概要(令和3年4月時点)

運行系統名	起点	主な経由地	終点	運行状況(上下計)
泉が丘線	土岐市駅前	泉西公民館	土岐市駅前	平日 2便 土休日 2便
	土岐市駅北	泉西公民館	土岐市駅北	平日 6便 土休日 0便
伝産会館線	土岐市駅前	聖十字病院	美濃焼伝統産業会館	平日 6便 土休日 12便
	土岐市駅北	聖十字病院	美濃焼伝統産業会館	平日 12便 土休日 0便
美濃焼団地線	土岐市駅前	美濃焼卸団地	土岐市駅前	平日 1便 土休日 2便
	土岐市駅北	美濃焼卸団地	土岐市駅北	平日 5便 土休日 0便
河合線	土岐市駅前	若人の丘	土岐市駅北	平日 1便 土休日 0便
	土岐市駅前	河合	土岐市駅前	平日 4便 土休日 2便
曾木=妻木線	曾木下公民館	中沢	下石貢/ウエルフェア土岐	平日 3便 土休日 0便
	バーデンパーク SOGI	中沢	下石貢/ウエルフェア土岐	平日 2便 土休日 0便
土岐南北線	曾木下公民館	土岐市駅前	浅野朝日町	平日 2便 土休日 0便
どんぶり会館バーデンパーク線	土岐市駅前	堀越	どんぶり会館	平日 0便 土休日 3便
	土岐市駅前	堀越	バーデンパークSOGI	平日 0便 土休日 2便

②東濃鉄道の便数の推移

東濃鉄道の便数は、利用者減少から便数の減少傾向が続いており、特に令和元年～2年度にかけて、便数の大幅減となりました。

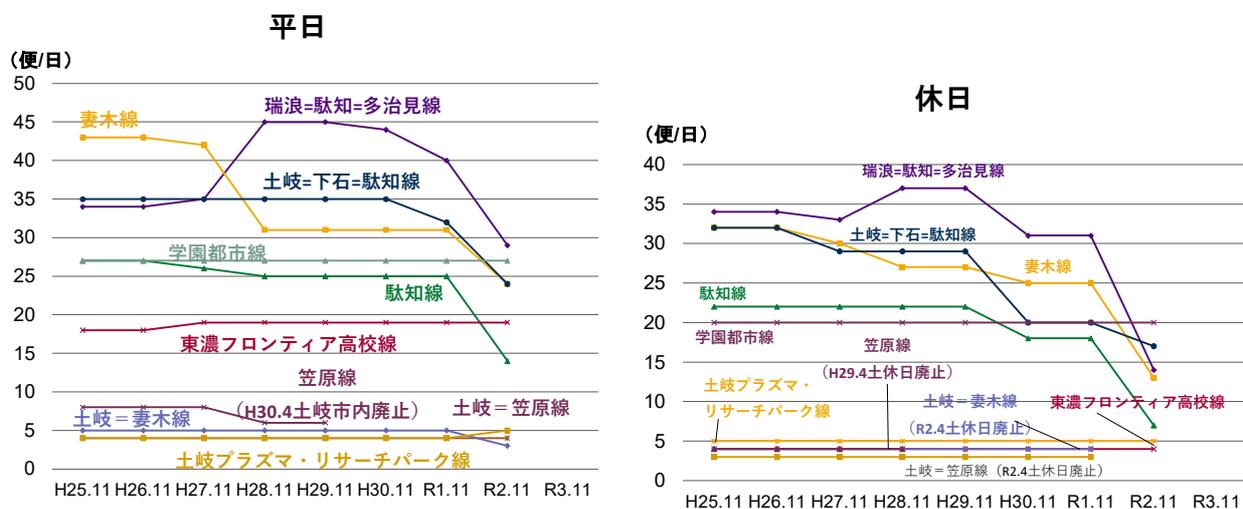


図 東濃鉄道の便数の推移 (上下線を2便でカウント)

#### (4) のってこの整備状況

現在ののってこの便数は以下の通りです。

表 のってこの運行サービス概要(令和3年9月時点)

運行系統名	起点	主な経由地	終点	運行状況(上下計)
肥田線	下肥田公民館	肥田支所	ウエルフェア土岐	平日 2便
土岐津・泉線	大洞公民館	スポーツセンター	ウエルフェア土岐	平日 3便
柿野線	雨沢公民館	鶴里支所前	総合病院	平日 1便
細野曾木線	総合病院	曾木支所	濃南中前	平日 1便
濃南線	総合病院	鶴里支所前	曾木下公民館	平日 2便

#### (5) 駄知どんぶりバスの整備状況(令和3年9月時点)

現在の駄知どんぶりバスの便数は、6便/日です。運行日は毎週火・水・金曜日(祝日・年末年始を除く)であり、駄知町内を巡回する地域交通です。



図 駄知どんぶりバスの外観



図 駄知どんぶりバスの利用状況を確認し、改善策を検討している様子

#### (6) タクシー会社の概要(令和3年9月時点)

当市を営業エリアとしている主なタクシー会社は以下の通りです。

図 市内で営業する主なタクシー会社

会社名	車両台数(土岐市内)	本社住所
東鉄タクシー(株)	15両	多治見市田代町1丁目65
近鉄東美タクシー(株)	5両	中津川市太田町2丁目1-1
澤田タクシー(株)	5両	土岐市駄知町407-1
平和コーポレーション(株)	9両	瑞浪市和合町2丁目216-2

## 2. 地域旅客運行サービスの利用状況

市内にある地域旅客運行サービスの利用状況は以下の通りです。

地域旅客運行サービスの種類	利用状況
鉄道	<ul style="list-style-type: none"><li>・多治見駅や瑞浪駅は横ばい傾向ですが、土岐市駅の乗客数は緩やかに減少傾向</li></ul>
東鉄バス	<ul style="list-style-type: none"><li>・多くの便で利用者は減少傾向。</li><li>・令和2年は、大幅減便やコロナの影響によりほぼすべてで減少</li><li>・瑞浪＝駄知＝多治見線は増加傾向が見られましたが、令和2年は減少傾向</li><li>・土岐プラズマ・リサーチパーク線（現：土岐プレミアム・アウトレット線）や休日の学園都市線は微増傾向</li></ul>
市民バス	<ul style="list-style-type: none"><li>・コロナ前までは利用者数は横ばい～微増傾向</li><li>・曾木＝妻木線は減少傾向</li><li>・令和2年は、コロナの影響によりすべての便で減少</li></ul>
のってこ	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者数は全体に減少傾向</li><li>・令和2年は、コロナの影響によりすべての便で減少</li></ul>
駄知どんぶりバス	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者数は大幅に増加傾向</li><li>・第5・6便の利用は低調</li></ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"><li>・市内では34両の車両で運用</li><li>・令和2年は、コロナの影響により大幅減少</li></ul>
バス停留所間別の乗客	<ul style="list-style-type: none"><li>・土岐南北線の利用者は、土岐＝妻木線よりも利用者が多い区間がある</li><li>・駄知、曾木、鶴里の利用者数は5人未満の区間が多い</li><li>・土休日は全体に利用者が少ないが、土岐プラズマ・リサーチパーク線は多く、土岐＝下石＝駄知線の利用が低調</li></ul>

また、当市内のバス路線の停留所間別の1便当たり乗車人数は次ページの通りです。

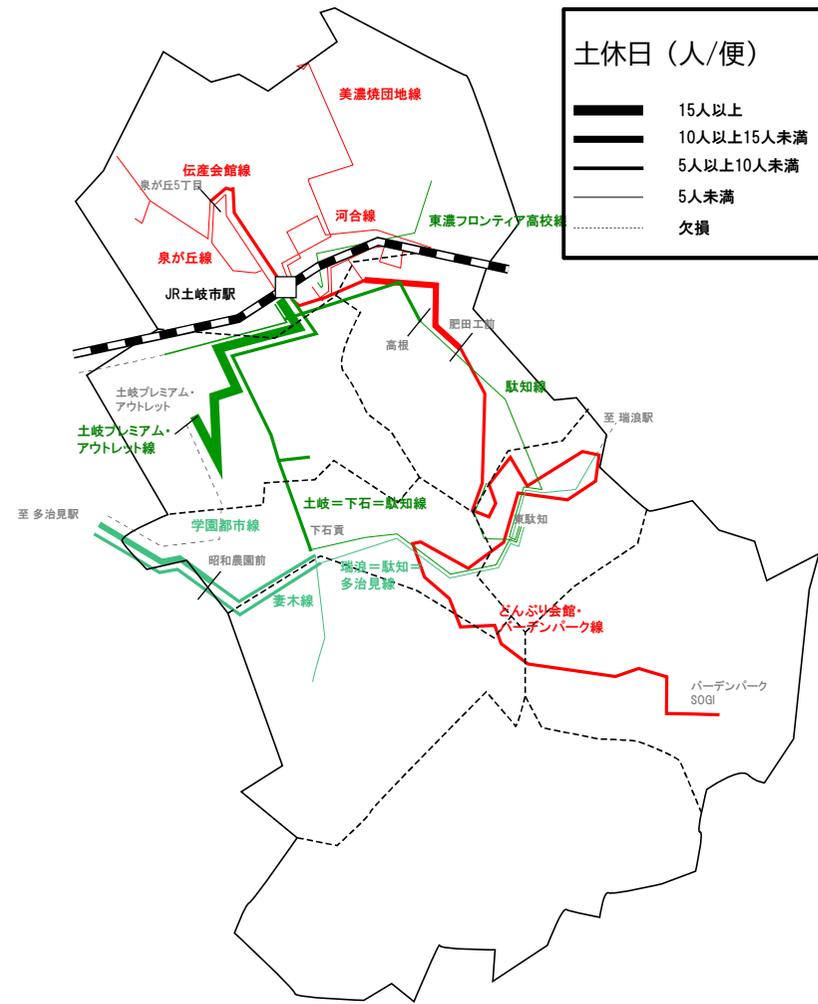
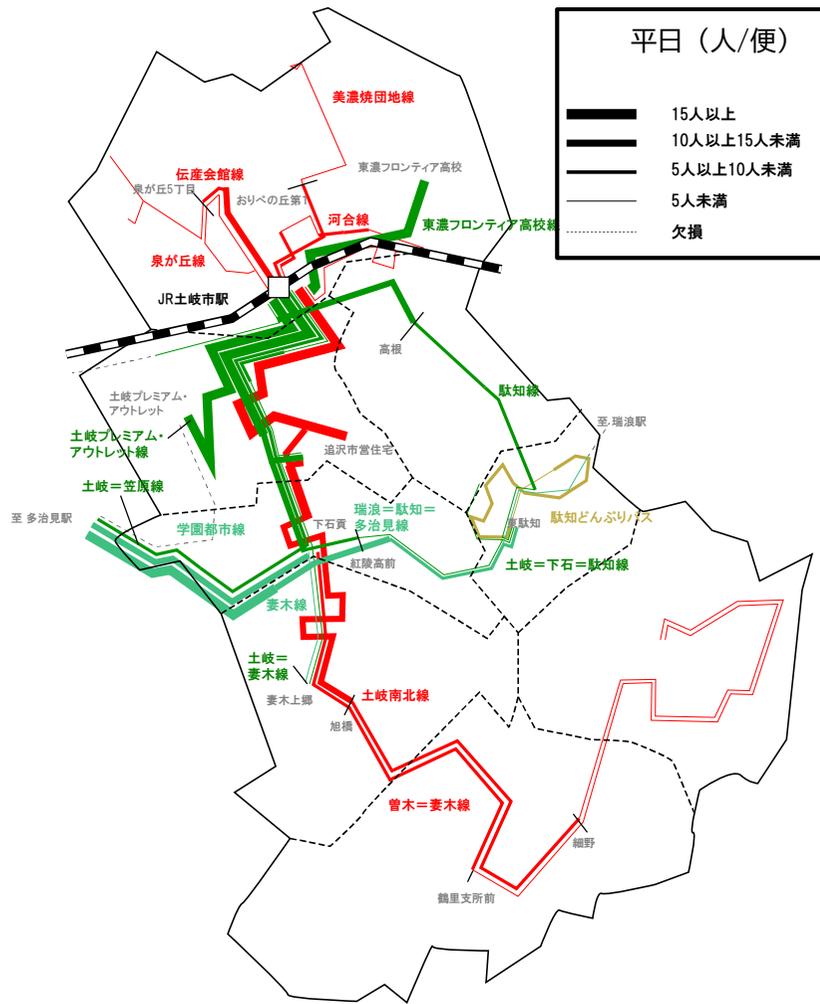


図 停留所間別の1便当たり乗車人数(左:平日、右:土休日)

### 3. 利用者の意向等

地域旅客運行サービスの利用者の意向等は以下の通りです。

調査名	調査結果の概要
<b>市民 アンケート</b>	<p>○外出に不自由を感じる人が約 3 割で、高校生を中心に免許を保有していない人に多くなっています。さらに、外出に不自由を感じる人は公共交通の有無が影響を大きく与えています。</p>
広報等を 通じて周知 ↓ ウェブ回答	<p>○東鉄バスの路線に土岐市の税金を投入することについて、「税金を今以上に投入してバスの利便性を維持・向上」が約 4 割、「運賃値上げでバスの利便性を維持・向上」が約 2 割。</p> <p>○一方、「税金投入・運賃値上げに反対」は約 1 割。</p> <p>○地域の公共交通を地域に住む人たち自身で考えることについて、「良いことだと思う」は約 9 割。また、約 8 割がお住まいの地区でも必要と考えています。</p> <p>○土岐プレミアム・アウトレット線の昼間便について、「月に 1 回以上利用したい」が約 2 割で、土岐津・泉の若い世代でその傾向が強くなっています。</p> <p>○（仮称）イオンモール土岐へのバス路線について、「基本的にバスを利用して行きたい」が約 1 割で、「主でバスを使わないがたまにバスを利用することがあるだろう」が約 3 割、合わせて 4 割強の方の利用意向が見られました。</p>
<b>市民バス ・のってこ 利用者 アンケート</b>	<p>○利用者の満足度は 7 割以上。</p> <p>○週に 1 日以上利用する人は約 7 割で、土岐津や泉で利用頻度が多く、妻木や肥田で利用頻度は低くなっています。</p> <p>○GoogleMaps の利用は 1 割程度。</p> <p>○泉では駅裏のサンモールの閉店の影響により、不便を感じている声が見られます。</p>
車内で配布 ↓ 郵送回収、もしくは車内で聞き取り	<p>○泉では JR との乗継を中心に意見が多く見られます（ただし、限られる台数の中での改善は限界があります）。</p> <p>○「のってこの利用の仕方が分からない」という声が見られます。</p> <p>○土岐市駅や泉のバス停にイスを置いてほしいという声が見られます。</p> <p>○土岐プレミアム・アウトレット線でオークワに寄りたいという声が見られます。</p>
濃南地域 でのヒアリン グ調査	<p>（濃南中）</p> <p>○高校生の送迎が必須の家庭が多くなっています。</p>

## 4. 土岐市地域公共交通網形成計画の総括

### (1) 計画の目標の達成度

土岐市地域公共交通網形成計画の目標の達成度を見ると、

(1) 市民バスの利用者について、近年微増傾向でしたが、新型コロナウイルスの影響を受け大きく減少しました。市支出額については増加しておりますが、利用者減による歳出増加ではなく、経費の増加を理由とした運行単価の引き上げによるものです。

(2) 民間路線バスの利用者数については、東濃鉄道管内で路線縮小が進み、コロナ禍もあって大幅に利用者数を減らしました。

(3) 「地域交通」の運行地域数は、駄知地域では運行開始できたものの、他地域では検討組織の立ち上げが十分にできませんでした。

(4) 公共交通の満足度は、計画策定時よりは上昇したものの、目標値には到達しませんでした。(参考：H30 80.4%、R1 78.7%、R2 コロナ禍に伴い実施できず)

(5) 高校との協議会の場の設置は、平成 29 年度には土岐商業高校と協議会を開催。また、各校のオープンキャンパス時に毎年通学マップを配布する等を行っており、その成果として特に土岐紅陵高校の通学利用が伸びています。

指標		計画策定時	目標値 (令和3年度)	評価	現状値 (R3.10 現在)	備考
(1) 市民バスの利用者数・市支出額	市が運営主体の公共交通 (市民バス、のってこ) 利用者数	85 千人程度 (平成 27 年度)	現状維持	△	74 千人	新型コロナ前までは微増傾向
	市が運営主体の公共交通への市支出額	45 百万円程度 (平成 27 年度)	現状維持	△	48 百万円程度 (令和 3 年度)	
(2) 民間路線バスの利用者数	民間路線バス利用者数	197 千人程度 (平成 26 年度)	現状維持	×	--- 千人 (集計中)	
(3) 「地域交通」の運行地域数	地域交通の運行地域数	0 地域 (平成 27 年度)	3 地域	△	1 地区	駄知地区で R1.6 に運行開始
(4) 公共交通の満足度	バス利用者の満足度	70.4% (平成 26 年度)	80%	△	73.2%	平成 30 年度のみ達成
(5) 高校との協議会の場の設置	高校との協議会の設置件数	0 校	3 校	△	1 校	オープンキャンパスにおける連携

## (2) 網形成計画の進捗状況と自己評価

事業は概ね実施できましたが、コロナ禍等の影響もあり、「方針2② 地域交通の全市への展開」や「方針4② 協議会が委員による1日乗車体験」「方針4③バスふれあいイベントの開催」が十分にできませんでした。

項目	内容	実施主体	実施状況	備考
【方針1】 民間路線バスの 利便性を高め、 自由なお出かけ を支援します	①土岐市駅での分断解消に向けた実証実験の実施	市・交通事業者	○	相互直通に見合う需要は見られなかった。ただし、乗り継ぎ促進のため乗継割引を実施。
	②「乗継案内」の掲示・配布 ※方針4⑥との協調実施	市・交通事業者	○	
【方針2】 交通弱者一人ひ とりの参画によ り、「地域交通」 を創ります	①地域交通の構築 (のってこの代替として)	駄知の組織委員会	○	駄知地区でR1.6に運行開始
	②地域交通の全市への展開	各地の組織委員会	△	自治会の会議へ出向き、お困りごとの伺いなどを随時実施。次の検討地区を選定中。
	③のってこの周知拡大	市・運行事業者	○	毎年のイベントにて周知を実施
【方針3】 高校生の安心・ 安全な通学手段 を、高校生と一 緒に創ります	①高校の登校時間やイベントに合わせたダイヤ調整	市内高校・市・交通事業者	○	
	②オープンキャンパスにおけるバスの紹介	市内高校・市・交通事業者	○	3校にて毎年実施
	③雨天時のバス利用促進	交通事業者・土岐商業高校・市	△	土岐商業高校にて検討会を実施
【方針4】 利用促進に向け た関係者の役割 明確化と連携強 化を図ります	①バスの利用状況の定期的な発信	市	△	市広報紙特集記事にて現状整理
	②協議会委員による1日乗車体験	協議会委員	△	2年間実施
	③バスふれあいイベントの開催	協議会委員・交通事業者	△	直近2年は中止
	④観光施設との連携強化	市	○	アウトレット線試験運行を実施
	⑤市民バスにおける「目安箱」の設置とカイゼン活動の徹底	市	○	毎年利用者調査を実施
	⑥公共交通マップの作成 ※方針1②との協調実施	市	○	
	⑦新規車両の購入	市	○	
	⑧市民バスの愛称募集・キャラクターの作成	市	△	駄知どんぶりバスにて実施

○実施済み △一部実施 ×未達成

## IV. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

### 課題1：民間路線バスの「負のスパイラル」

民間路線バスは、利用者減少がサービス低下を招き、サービス低下がさらなる利用者減となる「負のスパイラル」となっています。特にコロナ禍はその流れを速めており、利用者減少に拍車がかかっています。

こうした中で、利用者数の動向及びそれを受けた路線改革に関しては市も一定の関与（モニタリング）が必要となりますが、これまでは減便（サービス低下）のタイミングと市の対応可能なタイミングが合わず、十分な対応ができていませんでした。バス会社との関係を密にし、この悪い流れを止め、これ以上の利便性の低下を食い止める必要があります。

### 課題2：利用者数の減少傾向・地域の実情に応じた移動需要への対応

少子化に伴う通勤通学需要が減少しており、濃南地域でその傾向は強くなっています。その一方で高齢者数の増加など新たなニーズに対応していく必要がありますが、地域によっては通院・買い物・通学に資するダイヤが十分に確保されていない課題があります。

こうした課題は地域ごとの実情を十分に踏まえる必要がありますが、市民アンケートからは各地域での検討会開催に対するニーズもみられることから、地域の問題を地域で検討していく場を作っていく必要があります。

### 課題3：乗りやすさ・乗り継ぎしやすさの充実

人々の移動は地域内・市内だけで完結せず、地域外・市外へつながる交通機関への乗継が必要になります。特に先述の課題2への対応により、地域ごとに課題解決を進めていくほど地域内で完結する路線が増えていく事になり、乗り継ぎの利便性が重要となります。

具体的には、ダイヤの接続や待合環境や運賃面での乗り継ぎ抵抗を減らしていく必要があります。

また、乗り継ぎ利便性の向上や業務効率化に向けてはICT化は不可欠であり、市民バスについてはGTFS化によりGoogleMaps等での路線検索が可能になりました。しかし民間路線バスがGTFSに対応していないなど、十分に整備が進んでいない状況にあります。

### 課題4：新たな施設立地への対応

（仮称）イオンモール土岐の開業、土岐市民病院の廃止と新病院の建設など、次の5年間において土岐市内で新たな施設立地の動きが見られます。そうした中で市民アンケートを見ると、若い世代で（仮称）イオンモール土岐へのアクセスに対する期待が大きいなど、公共交通に一定の役割が求められていることが明らかとなりました。

これら動きに対して、単なるアクセス対策だけにとどまることなく、交通渋滞解消など含めた課題解決を図る契機としてとらえていく必要があります。

## V. 基本的な方針

### 1. 基本方針

事業者・地域・行政がともに助け合い、  
公共交通サービスの維持・改善に努めます

### 2. 基本理念

**基本理念** 事業者と行政とが担う役割を明確化し、効果的で持  
1 続可能な公共交通サービスを維持します

---

**基本理念** 市民との協働により地域に適した交通手段を  
2 確保します

---

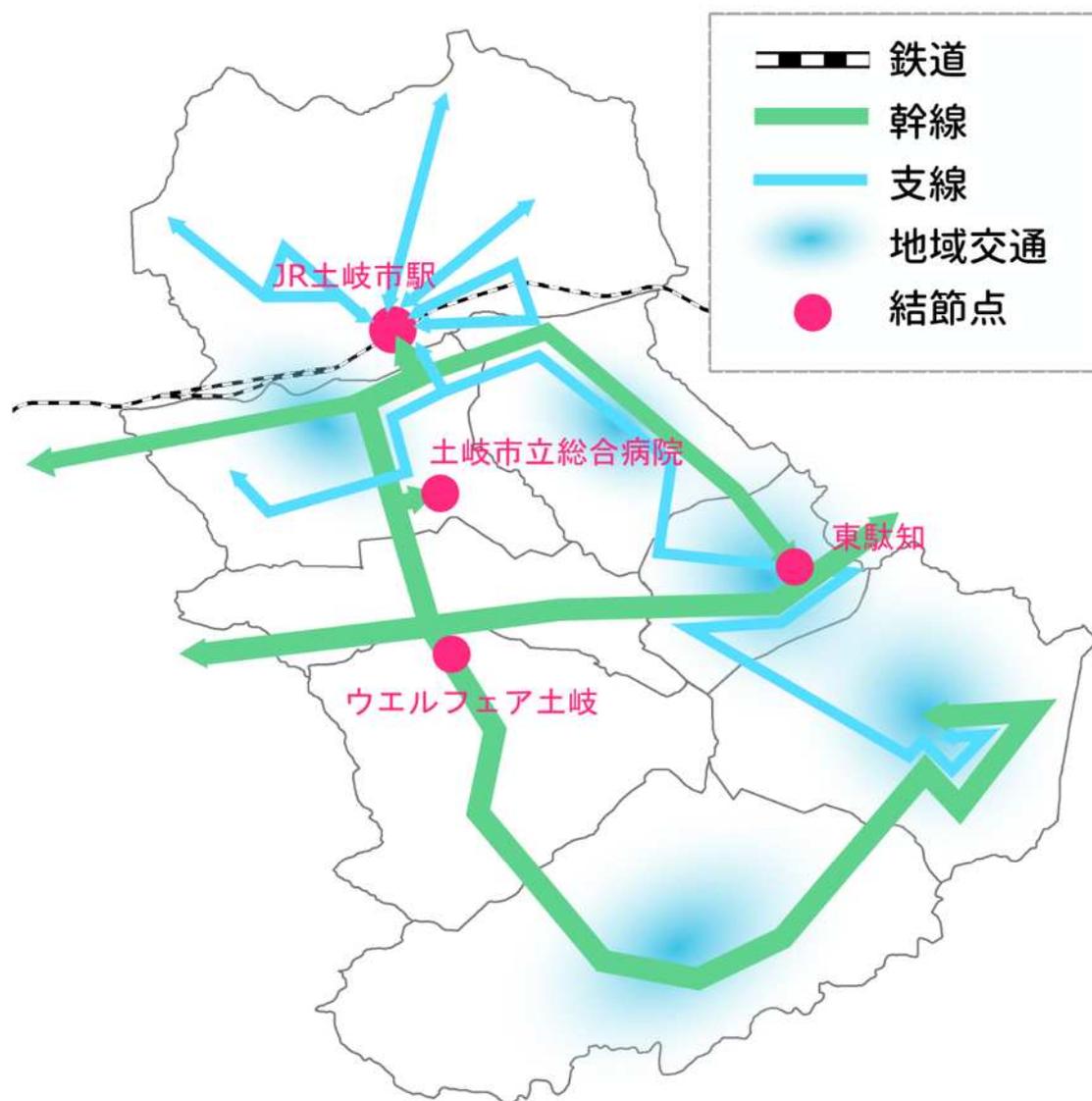
**基本理念** シームレス（つなぎ目の無い）化により利便性を向  
3 上させ、利用方法を広く周知します

---

**基本理念** 新たな施設立地を契機として、周辺交通網の充実を  
4 図ります

---

### 3. 公共交通ネットワーク図



※令和4年3月時点で目指すべきネットワーク図を示しています。ただし、新病院の検討の進捗に合わせて見直していく予定です。

## VI. 計画の目標

*(毎年チェックする数値指標を入れます。指標については、検討中です)*

## VII. 目標達成のための施策・事業

基本理念	施策	実施主体
① 事業者と行政とが担う役割を明確化し、効果的で持続可能な公共交通サービスを維持します	【新】路線バスのモニタリングと路線縮小時の手順 取り決め（→地域旅客運送サービス継続事業） 【新】南北軸の強化 【新】東鉄駄知乗車券発売所の廃止対応	交通事業者、市 交通事業者、市 交通事業者、市
② 市民との協働により地域に適した交通手段を確保します	【継】駄知地域での交通検討会の開催 【継】その他地域での交通のあり方検討支援 【継】オープンキャンパスにおける通学手段の紹介 【継】バス利用者アンケートの実施による改善活動 と改善結果の公表	駄知町、市 各地域、市 各高校、市 市
③ シームレス（つなぎ目の無い）化により利便性を向上させ、利用方法を広く周知します	【新】駅における案内看板設置や待合環境の整備 【新】民間バスへのGTFS導入検討 【新】路線バスと市民バスの共通乗車券の検討 【新】市民向け公共交通利用相談会の定期的な実施 【継】バスふれあいイベントの開催	市、交通事業者 交通事業者、県、市 交通事業者、市 市 市
④ 新たな施設を契機として、周辺交通網の充実を図ります	【新】商業施設と連携した土岐口エリアの総合的な 対策 【新】新病院のアクセス対応	交通事業者、周辺施設、市 東濃中部病院事務組合、市、瑞浪市、交通事業者、JA岐阜厚生連

（その他、各委員が所属する組織やご存じの組織などでできそうなことがあれば、挙げていただけますと幸いです。）

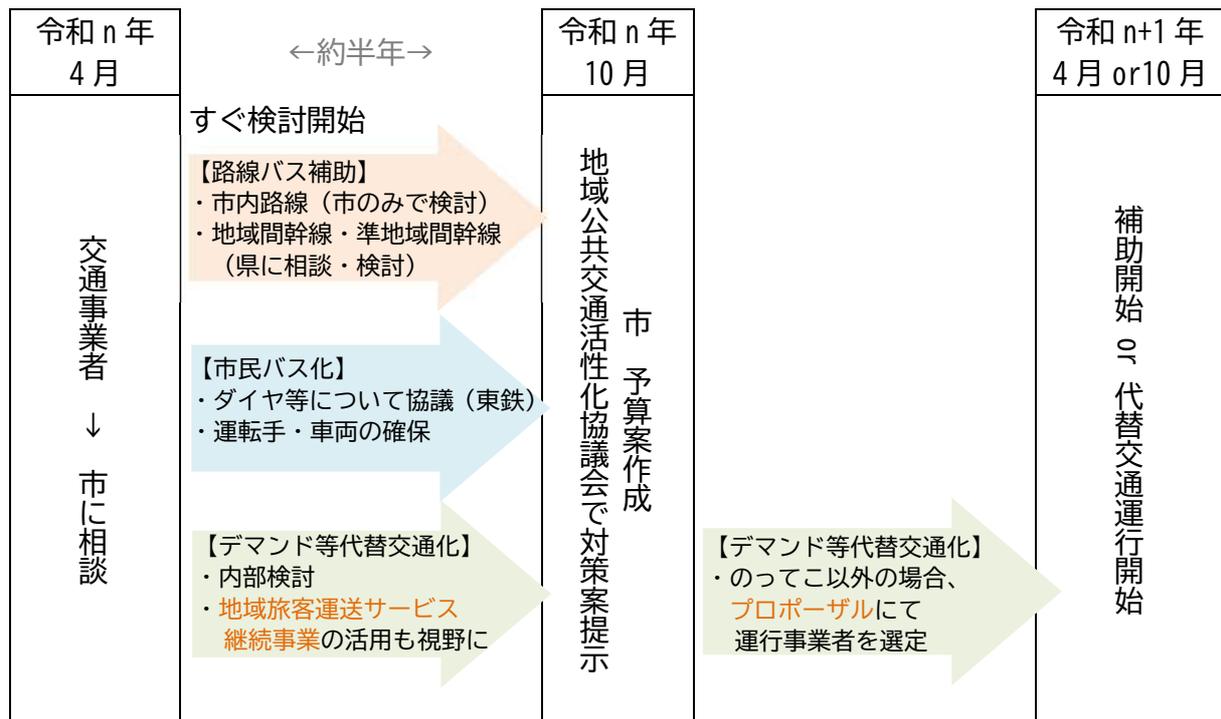
例：町内会景品で「のってこ」の乗車券配布、会合の集合にバス利用、等

## 基本理念 1

事業者と行政とが担う役割を明確化し、効果的で持続可能な公共交通サービスを維持します

### 【施策 1-1】 路線バスのモニタリングと路線縮小時の手順取り決め [交通事業者、市]

これまでは路線バスの減便・縮小・廃止の決定に対して、代替手段を検討したり、予算を措置したりするための十分な期間が確保できず、有効な対策が取れずにいました。今後は下図のとおり路線縮小時の明確な手順を取り決め、今後は情報共有を一層密にしながら、十分な検討期間が設けられるようにします。



※地域旅客運送サービス継続事業とは、令和 2 年度の地域公共交通活性化再生法改正で位置づけられた事業であり、地域公共交通の維持が困難と見込まれた場合、公募（プロポーザル）により新たなサービス提供者を選定し、地域旅客運送サービスの継続を図る事業。

### 【施策 1-2】 南北軸の強化 [交通事業者、市]

### 【施策 1-3】 東鉄駄知乗車券発売所の廃止対応 [交通事業者、市]

(各事業方針について同意いただいたのち、それぞれの施策・事業について詳細を固め、施策 1-1 のように全て詳しく掲載する予定です)

## 基本理念2 市民との協働により地域に適した交通手段を確保します

---

【施策 2-1】 駄知地域での交通検討会の開催 [駄知町、市]

【施策 2-2】 その他地域での交通のあり方検討支援 [各地域、市]

【施策 2-3】 オープンキャンパスにおける通学手段の紹介 [各高校、市]

【施策 2-4】 バス利用者アンケートの実施による改善活動と改善結果の公表 [市]

*(各事業方針について同意いただいたのち、それぞれの施策・事業について詳細を固め、施策 1-1 のように全て詳しく掲載する予定です)*

### 基本理念3

シームレス（つなぎ目の無い）化により利便性を向上させ、利用方法を広く周知します

---

【施策 3-1】 駅における案内看板設置や待合環境の整備 [市、交通事業者]

【施策 3-2】 民間バスへの GTFS 導入検討 [交通事業者、県、市]

【施策 3-3】 路線バスと市民バスの共通乗車券の検討 [交通事業者、市]

【施策 3-4】 市民向け公共交通利用相談会の定期的な実施 [市]

【施策 3-5】 バスふれあいイベントの開催 [市]

*(各事業方針について同意いただいたのち、それぞれの施策・事業について詳細を固め、施策 1-1 のように全て詳しく掲載する予定です)*

## 基本理念4 新たな施設を契機として、周辺交通網の充実を図ります

---

【施策4-1】商業施設と連携した土岐口エリアの総合的な対策 [交通事業者、周辺施設、市]

【施策4-2】新病院のアクセス対応 [東濃中部病院事務組合、市、瑞浪市、交通事業者、JA岐阜厚生連]

*(各事業方針について同意いただいたのち、それぞれの施策・事業について詳細を固め、施策1-1のように全て詳しく掲載する予定です)*

## ロードマップ

基本理念	施策・事業	中心となる実施主体
1 事業者と行政とが担う役割を明確化し、効果的で持続可能な公共交通サービスを維持します	1 路線バスのモニタリングと路線縮小時の手順取り決め	交通事業者、市
	2 南北軸の強化	交通事業者、市
	3 東鉄駄知乗車券販売所の廃止対応	交通事業者、市
2 市民との協働により地域に適した交通手段を確保します	1 駄知地域での交通検討会の開催	駄知町、市
	2 その他地域での交通のあり方検討支援	各地域、市
	3 オープンキャンパスにおける通学手段の紹介	各高校、市
	5 バス利用者アンケートの実施による改善活動と改善結果の公表	市
3 シームレス（つなぎ目の無い）な乗り継ぎを実現します	1 駅における案内看板設置や待合環境の整備	市、交通事業者
	2 民間バスへの GTFS 導入検討	交通事業者、県、市
	3 路線バスと市民バスの共通乗車券の検討	交通事業者、市
	4 市民向け交通相談会の定期的な実施	市
	5 バスふれあいイベントの開催	市
4 新たな施設を契機として、周辺交通網の充実を図ります	1 商業施設と連携した土岐口エリアの総合的な対策	交通事業者、周辺施設、市
	2 新病院のアクセス対応	東濃中部病院事務組合、市、瑞浪市、交通事業者、J A岐阜厚生連



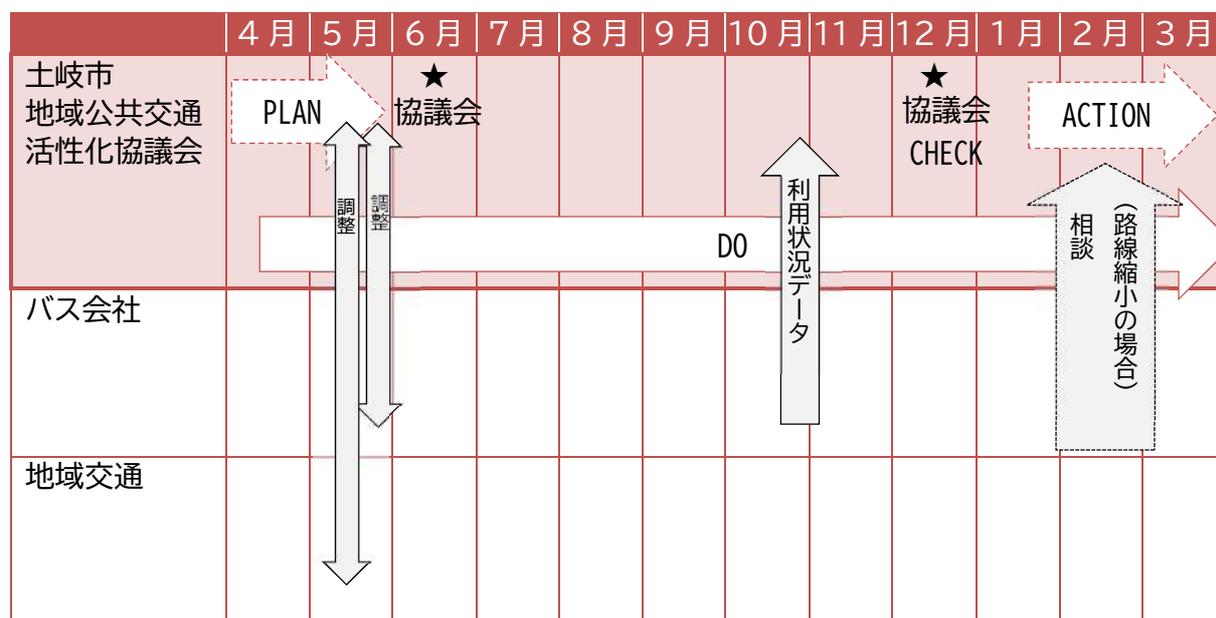
## VIII. 計画の達成状況の評価

### 1. 計画の評価と検証

計画の評価・検証、改善策の検討は、毎年年度末・年度はじめに開催される土岐市地域公共交通活性化協議会場で実施します。

具体的には、計画の目標で定めた成果指標と、バス会社や地域交通も含めた市内の路線別のデータもモニタリングし、

目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討する PDCA サイクル（計画→実行→評価→改善）により実施します。



### 2. 評価の方法およびスケジュール

計画の評価は、最終年度（令和8年度）には各種アンケート調査を実施し、計画全体および地域公共交通全体の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討します。

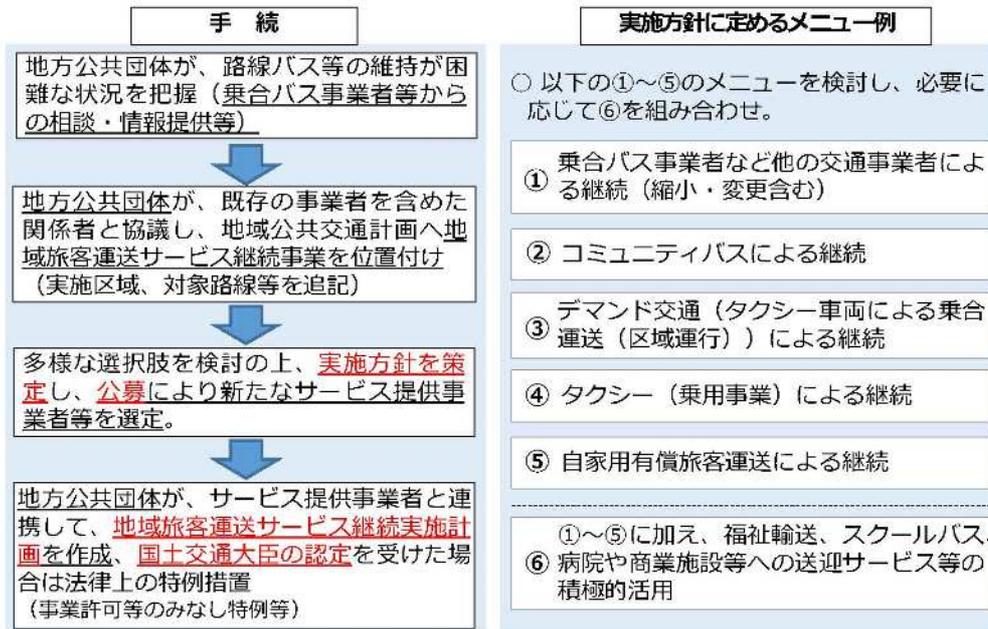
各路線の利用者数・満足度・収支率等の評価については、計画に定めた最終の数値目標を基に毎年度数値目標を設定し、実施します。

## 資料編

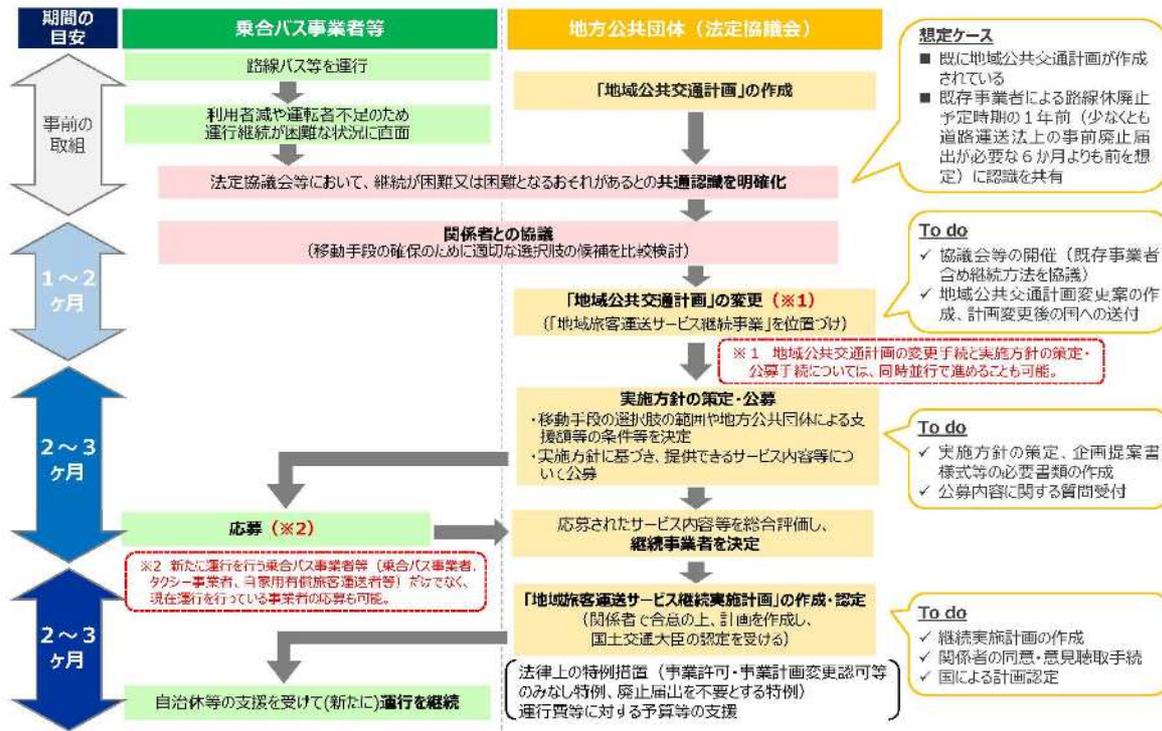
## 1. 土岐市地域公共交通活性化協議会委員

番号	区分	団体名	氏名	
1	学識経験者	中部大学 工学部 都市建設工学科	磯部 友彦	
2	事業者団体	岐阜県タクシー協会 代表監事	澤田 眞司	
3		岐阜県バス協会 専務理事	林 直樹	
4	公共交通事業者	東濃鉄道(株) 営業本部副本部長兼運輸部長	田中 康司	
5		東鉄タクシー(株) 取締役業務統括	片浦 一郎	
6	運転手代表	岐阜県交通運輸産業労働組合協議会	小倉 保二	
7	市民代表	土岐市連合自治会 会長	瀨瀬 健二	
8		土岐市PTA連合会副会長	後藤 正樹	
9		土岐市幼稚園PTA連合会家庭教育学級代表	太田 淑美	
10		岐阜県身体障害者福祉協会土岐市支部相談員	中島 美子	
11		土岐市女性連絡協議会	三輪 やよい	
12		土岐市老人クラブ連合会女性部長	日比野 たつ江	
13		岐阜県立土岐紅陵高等学校 職員代表	長谷川 満	
14		岐阜県立土岐紅陵高等学校 学年委員長	市岡 ちあき	
15		運輸局	岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官	宮川 高彰
16		岐阜県	岐阜県都市建築部都市公園整備局公共交通課長	前田 寛徳
17	道路管理者	中部地方整備局多治見砂防国道事務所道路管理課長	北澤 しず香	
18		多治見土木事務所施設管理課長	林 淳	
19	公安委員会	多治見警察署交通第一課長	市川 達也	
20	土岐市議会	土岐市議会議員	加藤 辰亥	
21		土岐市議会議員	高井 由美子	
22	土岐市役所	副市長	鷲見 直人	
23	土岐市役所	地域振興部長	水野 健治	
24	土岐市役所	健康福祉部長	黒田 隆之	
25	土岐市役所	建設水道部長	加納 浩康	
26	土岐市教育委員会	事務局長	松原 裕一	

## 2. 地域旅客運送サービス継続事業



▲継続事業の手続きの進め方



▲継続事業の具体的な実施フロー（路線バス等の維持が困難である場合のイメージ）

資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 詳細編 第2版」国土交通省（令和3年3月）