

# 第二次 土岐市地域公共交通計画 (素案)

令和8年3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 2
  - 4. 計画の期間 2
  - 5. これまでの公共交通の検討経緯 2
- II. 地域の現状等 4
  - 1. 都市構造 4
  - 2. 主要施設の立地状況 5
  - 3. 人口動態 6
- III. 上位・関連計画の整理 7
- IV. 地域旅客運送サービスの現状等 9
  - 1. 地域旅客運送サービスの整備状況 9
  - 2. 地域旅客運送サービスの利用状況 13
  - 3. 利用者の意向等 18
  - 4. 土岐市地域公共交通計画の総括 23
- V. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理 25
- VI. 基本的な方針 26
  - 1. 基本理念 26
  - 2. 基本方針 27
  - 3. 目指すべき公共交通ネットワーク図 28
- VII. 計画の指標 29
- VIII. 目標達成のための施策・事業、関係者相互間の連携 30
  - 1. 施策の体系 30
  - 2. 施策の内容 31
- IX. 計画の達成状況の評価 39
- 資料編 40
  - 1. 土岐市地域公共交通活性化協議会委員 42
  - 2. 地域の現状等 43



# I. はじめに

## 1. 計画策定の趣旨

土岐市では、これまで「土岐市地域公共交通総合連携計画」や「土岐市地域公共交通網形成計画」に基づき、デマンド型交通「のってこ」の導入や地域主体の交通組織づくりなど、地域や生活に密着した公共交通の再編を段階的に進めてまいりました。

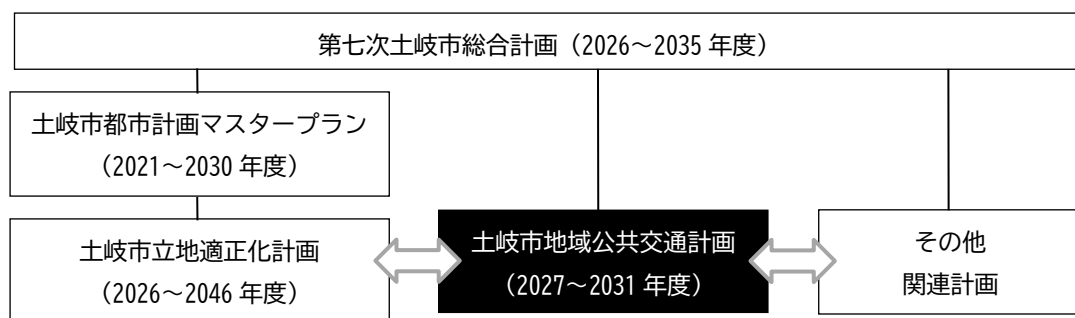
前計画の期間中には、大型商業施設の開業や、瑞浪市との統合による公立東濃中部医療センターの開院といった都市構造の大きな変化がありました。これに対し、市民バスの柔軟なダイヤ改正や路線再編を行い、新たな拠点へのアクセス確保を迅速に図ってまいりました。また、将来の担い手不足を見据え、AI デマンド交通や自動運転バスの実証実験を積極的に展開するなど、次世代型の交通維持に向けた検証も着実に実施しています。

一方で、社会情勢は依然として厳しい状況にあります。少子高齢化の進行に加え、コロナ禍を経て定着した生活様式の変化（外出機会の減少や移動手段の転換）により、公共交通の利用者数は以前の水準まで戻りきっておらず、民間路線の維持や運転手不足への対応は、避けて通れない喫緊の課題となっています。

このような背景から、前計画の満了に伴い、これまでの成果と社会変容を的確に反映した「次期土岐市地域公共交通計画」を策定します。本計画では、整備された拠点施設へのアクセスをさらに深化させるとともに、実証実験で得た知見を活かしたデジタル技術の実装や広域的な連携を加速させ、次の5年間、そしてその先も市民の移動を支え続けるための指針を定めるものです。

## 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」や「土岐市立地適正化計画」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9年度～令和13年度（5カ年）とします。

### 5.これまでの公共交通の検討経緯

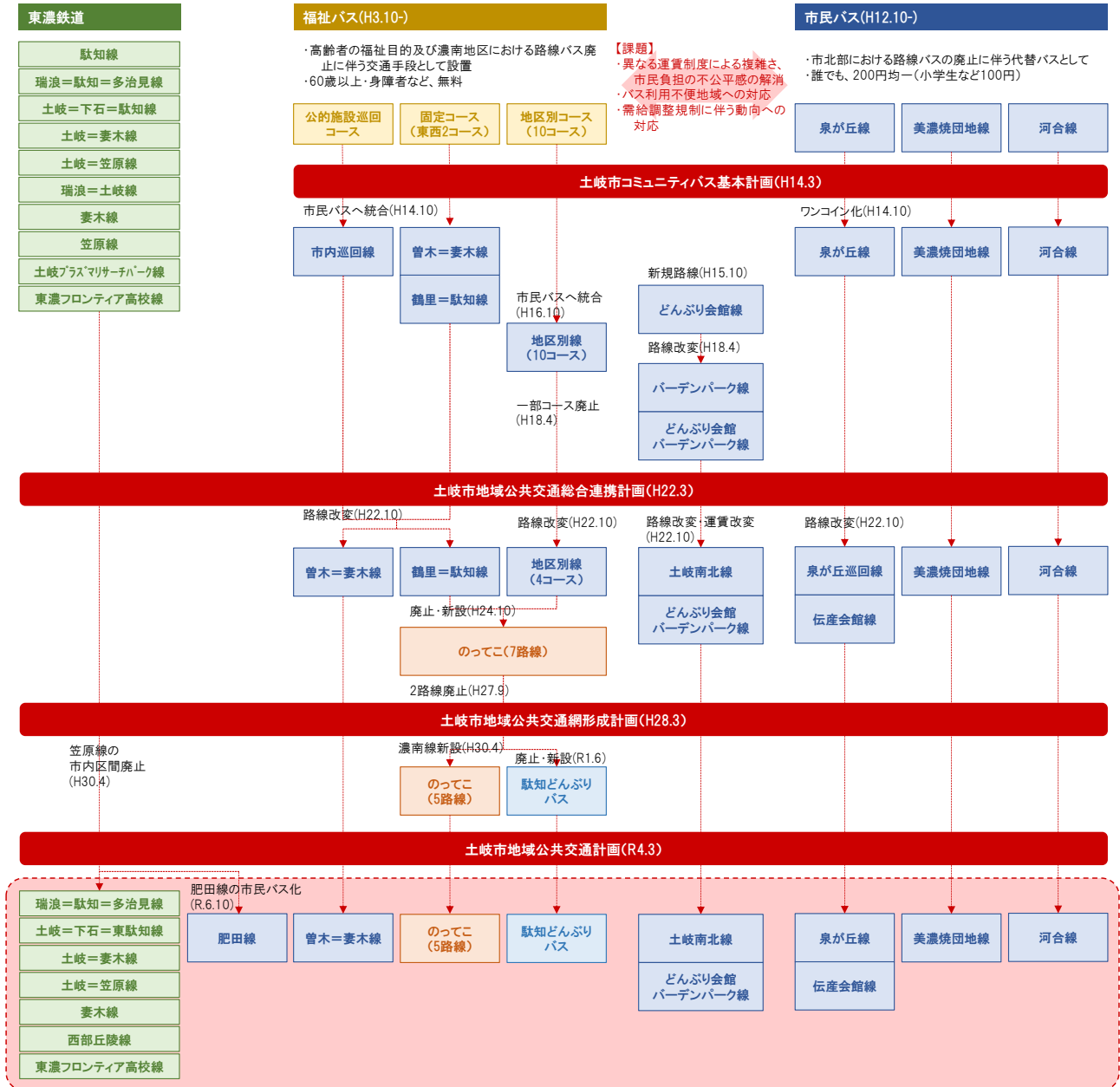
平成13年度まで、市内には「福祉バス」と「旧市民バス」の大きく2つバスがあり、さらに「福祉バス」の中でも「地区別コース」については、主に福祉施設「すこやか館」や「ウエルフェア土岐」の利用者のために運行されていたのに対し、その他のバスは主に廃止代替バスとして運行が開始されたという経緯があります。

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駄知線を廃止して令和元年6月に「駄知どんぶりバス」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。

令和4年3月には、「土岐市地域公共交通計画」が策定され、利用促進に取り組んでいるところでしたが、令和6年10月に東濃鉄道肥田線が廃止されたため、市民バスに引き継いで運行しています。

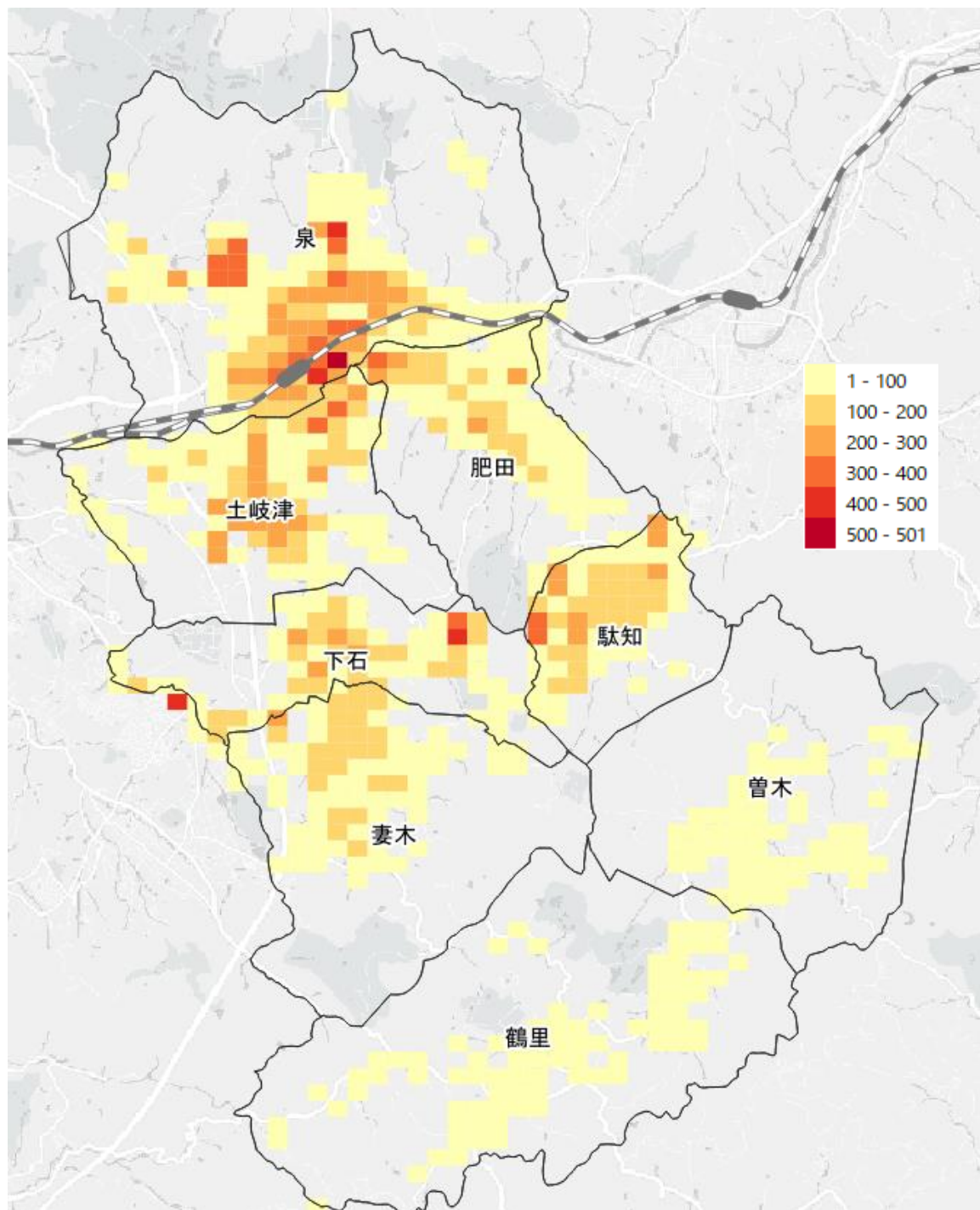


## II. 地域の現状等

### 1. 都市構造

土岐市では、土岐市駅周辺に最も人口が集中しており、土岐津・下石・駄知にも一定の人口集積が見られます。

一方で、濃南地域においては大きな人口集積がみられていません。



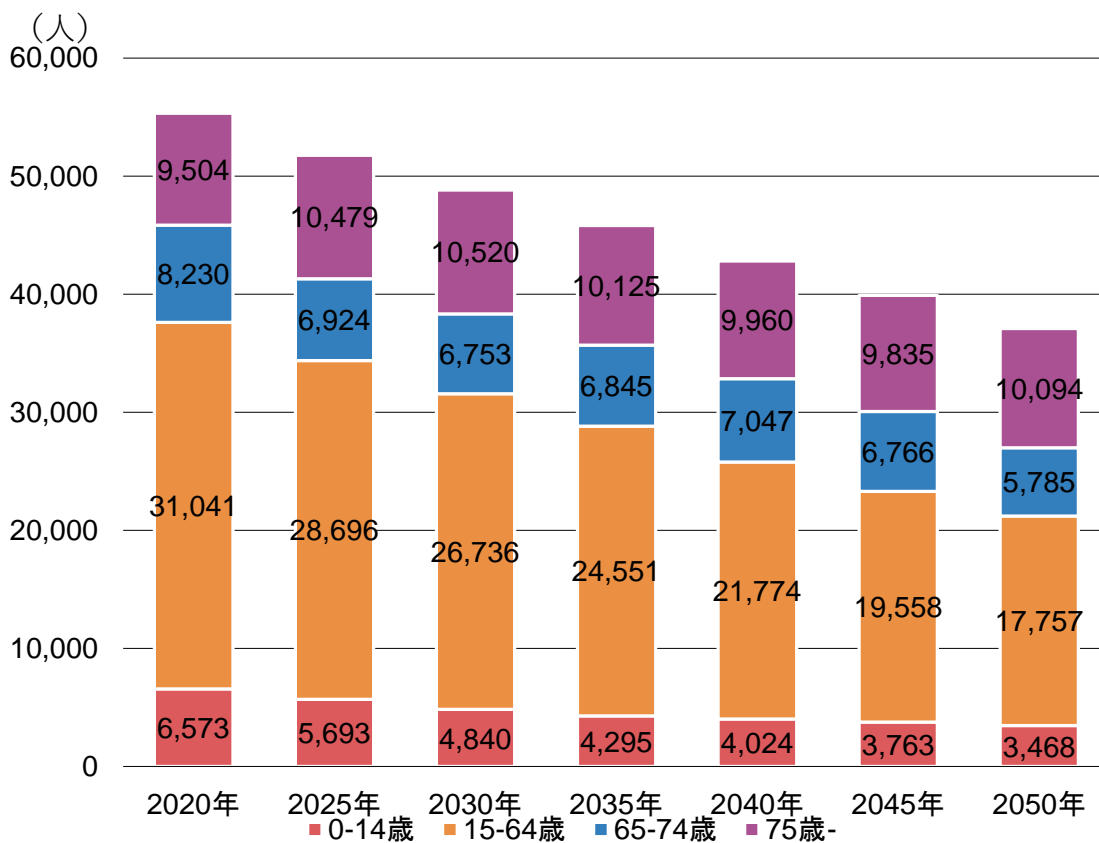
資料：令和2年国勢調査

図 5次メッシュ人口総数



### 3.人口動態

土岐市では1995年頃から人口減少が進んでいます。  
2020年頃までは高齢人口が増加しましたが、今後は、すべての年齢層で減少となると予想されています。



資料：「将来推計人口推計」人口問題研究所

図 土岐市の将来人口推計

### III. 上位・関連計画の整理

本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
第七次 土岐市 総合計画  (2026～ 2035年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちの将来像は「人を育み 伝統を紡ぎ いきいき暮らせる陶のまち」</li> <li>・市域を「居住ゾーン」、「商業ゾーン」、「工業・物流ゾーン」、「集落ゾーン」、「自然緑地ゾーン」の5つに区分。</li> <li>・交流文化都市の形成を促す拠点として、「都市中心拠点」、「産業・観光交流拠点」、「地域拠点」位置付けられ、さらに拠点間を結ぶ「都市交通軸」「地域交通軸」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>

**基本目標2 活気に満ち文化を育み豊かさを創造するまち**  
**施策3 公共交通「誰もが安心して移動でき、便利に暮らせるまち」**  
 ◇指標◇

区分	指標名[単位]	実績値	中間目標	最終目標
主観	「公共交通」に関する市民満足度 [%]	10.7	14.5	18.2
客観	人口当たりの市民バス利用回数 [回]	1.42	1.58	1.68

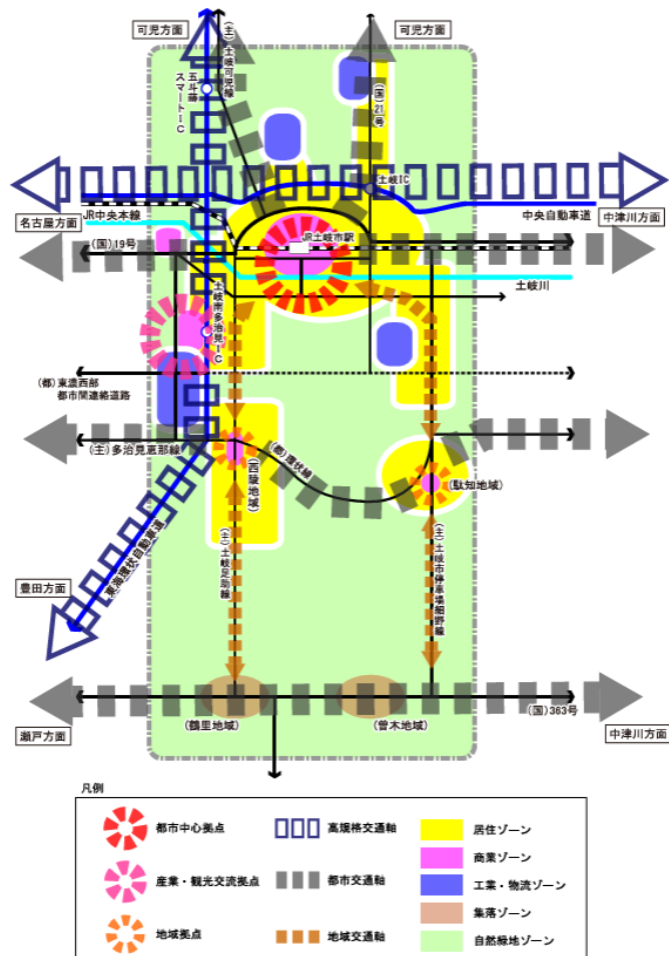


図 総合計画における土地利用構想図

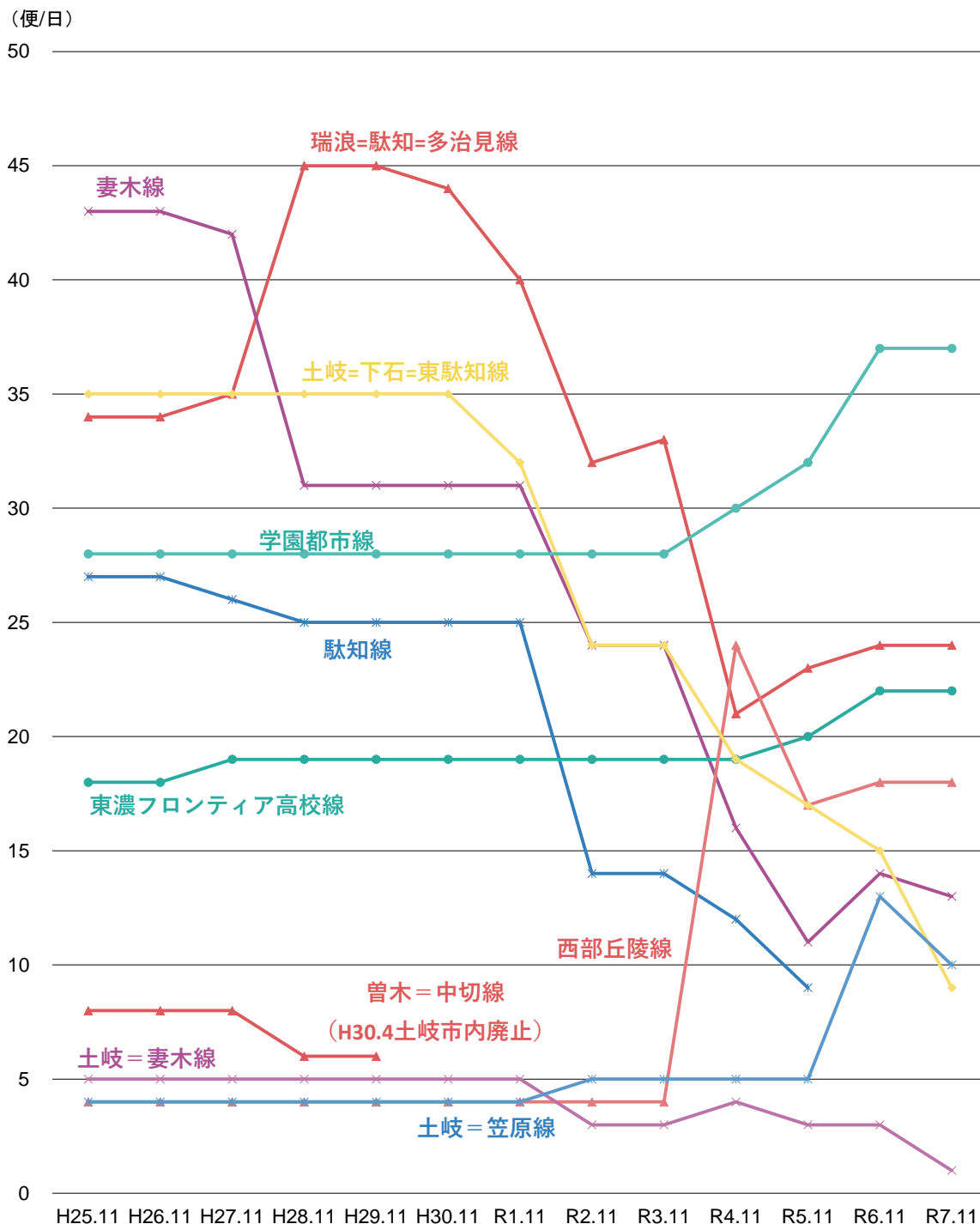
計画名	概要
土岐市 都市計画 マスター プラン  (2021～ 2030 年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本目標として「誰もが安全で安心し、快適に暮らせる都市基盤の確保」「選択」と「集中」による効率的な社会資本整備」「地域資源を活用した産業・地域振興の促進」「環境問題への積極的な取り組み」「みんなで進める協働のまちづくり」</li> <li>公共交通については、「都市整備の方針」の中で位置付けられており、高齢化の中で役割が増しているとの認識のもと、土岐市駅を起点としたネットワーク形成が目指されている。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>(鉄道) ①サービス水準の向上 ②JR 土岐市駅の機能拡充と利便性の向上 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 ②高齢化に対応したバス体系の見直し ③大都市及び交流拠点とのネットワーク強化</p> </div>
立地適正化計 画	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりの基本理念として「誰もが安心・快適に、いきいき暮らせるまちづくり」</li> <li>目指すべき都市の骨格構造として「多極ネットワーク型コンパクトシティ」</li> <li>公共交通の位置づけは以下のとおり。</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p><b>【基本方針③】</b> 誰もが安全に移動でき、便利に暮らせるまちづくり 公共交通ネットワークの維持・充実と、歩行や自転車による移動環境の改善を図ることにより、日常生活において誰もが安全に移動できる利便性の高い都市構造の形成を目指します。また、地域の魅力を感じながら歩いて楽しめる、人中心の街づくりを推進します。</p> <p><b>【誘導方針③】</b> 拠点間の連携を高める公共交通ネットワークの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やバス路線の機能維持と利便性の向上を図ることで、中心拠点と各地域拠点を相互に結ぶ公共交通ネットワークを確保します。</li> <li>路線バスやコミュニティバス等を含めた多層的な交通体系を構築し、市民の日常生活を支える移動手段の持続的な確保を目指します。</li> </ul> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>誘導施策「③公共交通の利便性向上のための施策」として、以下の2事業が挙げられている。</li> </ul> <p><b>3-1 地域公共交通対策事業</b> 本市に求められる移動ニーズに対応した公共交通ネットワークを構築し、公共交通の再編を行います。</p> <p><b>3-2 新たな移動手段の検討及び提供の推進</b> 各拠点内や他の拠点・エリアへの移動を楽しむことができるよう、子どもから高齢者まで安心・快適に利用できる新たな移動手段の検討及びその提供を推進します。</p>





### (3) 便数の推移

東濃鉄道の路線の多く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。ただし、一部便数を増やした路線もあります。



※土岐=下石=東駄知線は土岐=下石=駄知線を含む

※駄知線は、肥田線を含む

※西部丘陵線は、土岐プレミアム・アウトレット線・土岐プラズマ・リサーチパーク線を含む

資料：東濃鉄道（毎年11月に2週間行われる乗降調査から1日の運行便数を算出）

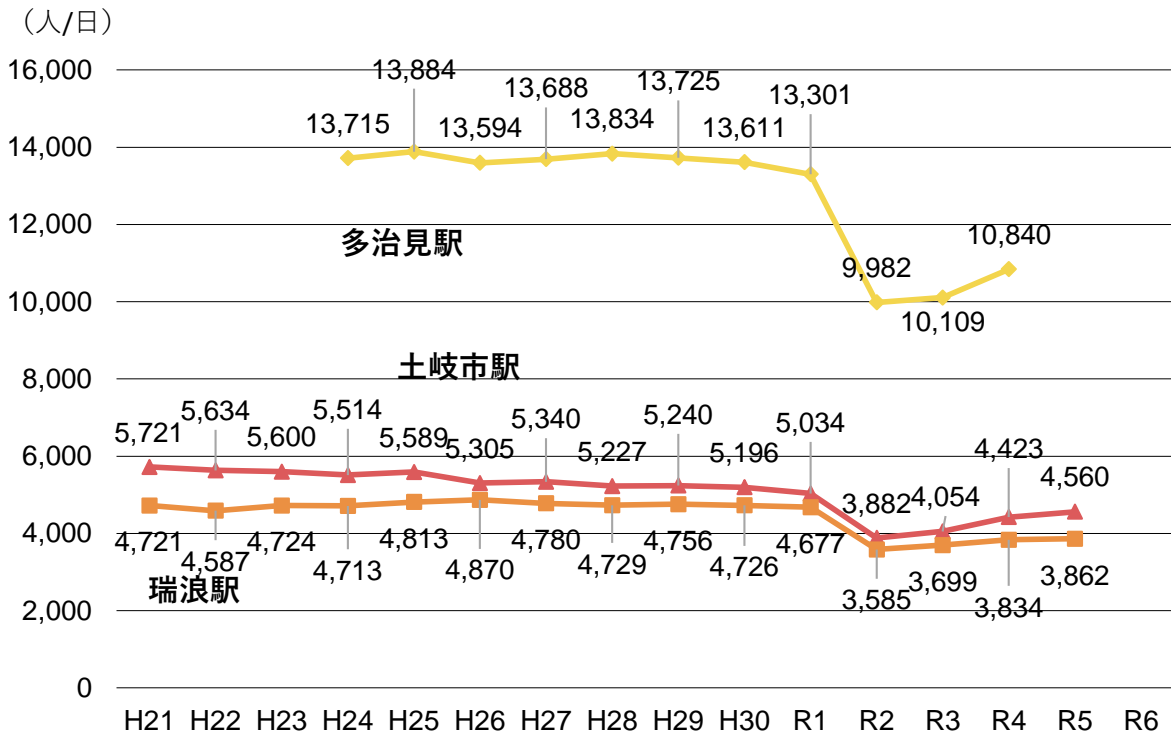
図 平日：東鉄バスの便数の推移（毎年11月時点、往復で2便としてカウント）



# 1) 地域旅客運送サービスの利用状況

## (1) 鉄道

駅別に乗客数をみると、瑞浪駅では横ばいとなっている一方で、土岐市駅、多治見駅では漸減していました。その後、コロナ禍でR2年度に大きく落ち込んだ後、現在は回復傾向です。



※多治見市のH23以前のデータは非公開となっている

資料：土岐市統計書、統計たじみ、瑞浪市統計書

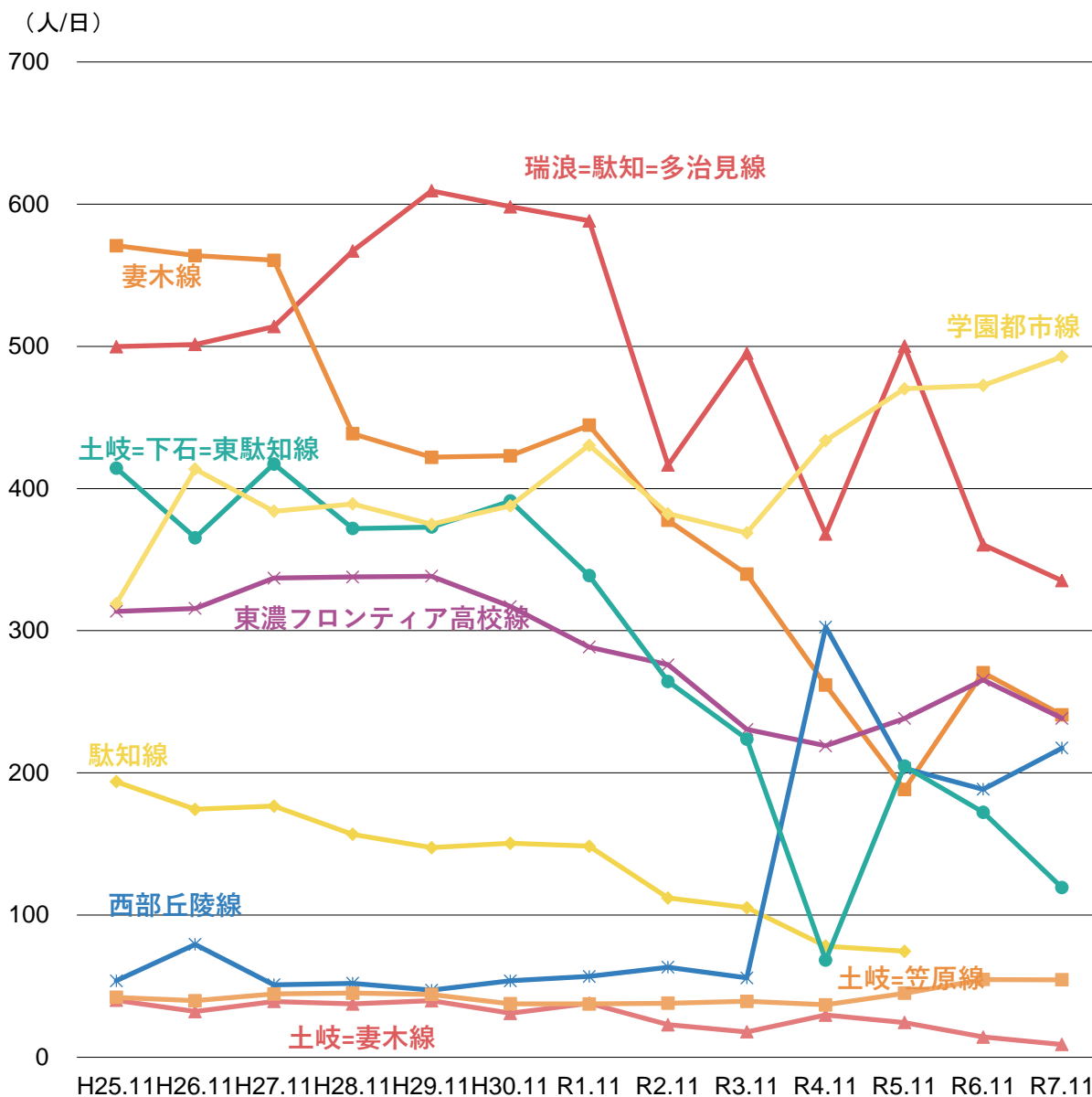
図 JR駅の1日あたり乗客数の推移

## (2) 東鉄バス

瑞浪＝駄知＝多治見線は増加傾向でしたが、コロナ禍の影響で急減しました。

そのほかの路線も、減少傾向が続いていましたが、コロナ禍で減少傾向が加速しています。

一方で、学園都市線や土岐＝笠原線は概ね横ばい傾向で、土岐西部丘陵線はイオンモール土岐が立地後に急増した後で、やや落ち着いています。



※土岐＝下石＝東駄知線は土岐＝下石＝駄知線を含む

※駄知線は、肥田線を含む

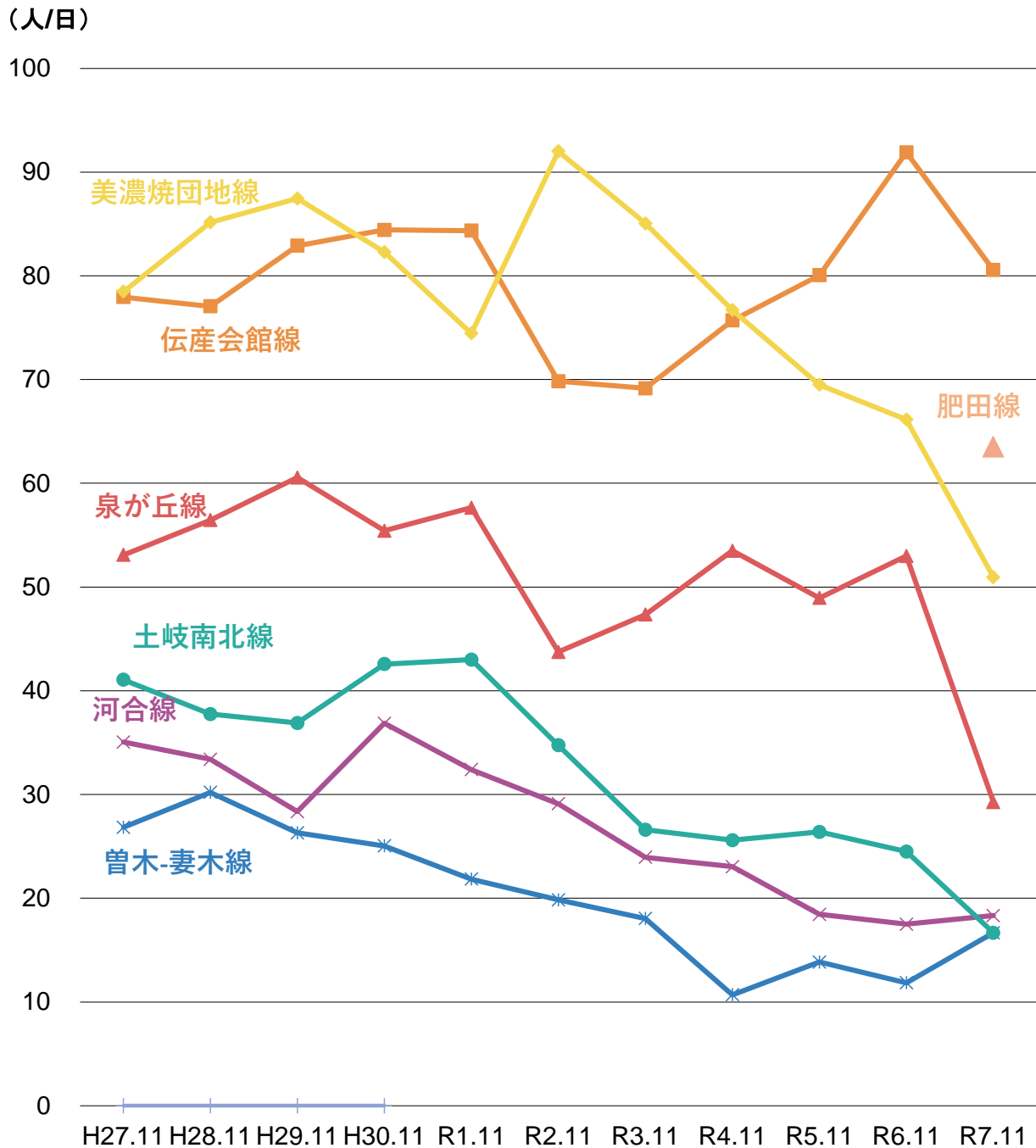
※土岐西部丘陵線は、土岐プレミアム・アウトレット線・土岐プラズマ・リサーチパーク線を含む

資料：東濃鉄道（毎年11月の乗降調査から1日平均を算出）

図 東濃鉄道各路線の平日1日あたり利用者数の推移

### (3) 市民バス

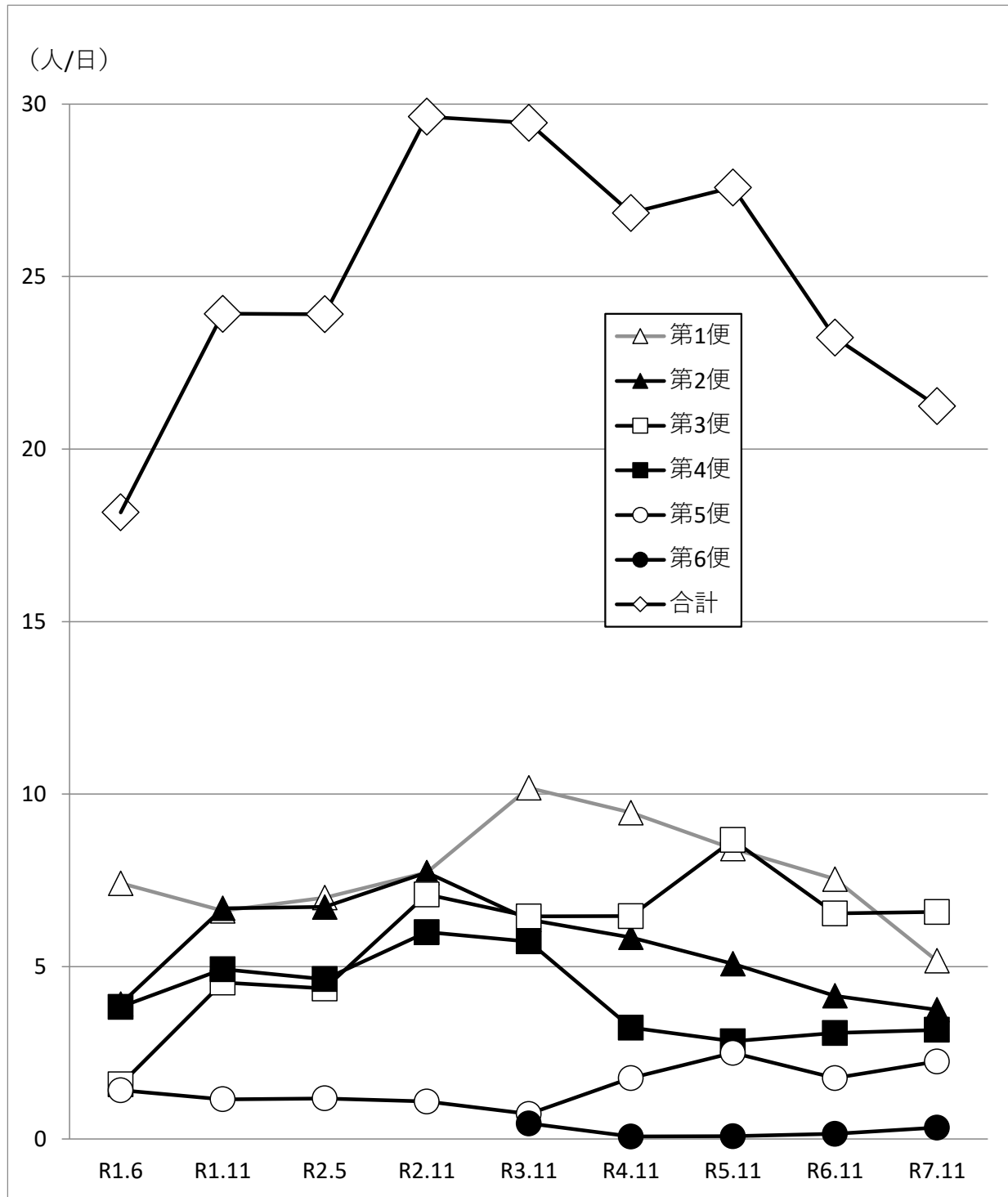
泉地区を南北に走る3路線は比較的堅調に推移していましたが、美濃焼団地線やその他の路線はコロナ禍以降減少傾向です。泉が丘線も、便数減に伴い利用者数が減少しています。



資料：土岐市（毎日行われる乗降調査から11月の1日平均を算出）  
 図 市民バス各路線の平日1日あたり利用者数の推移

## (4) 駄知どんぶりバス

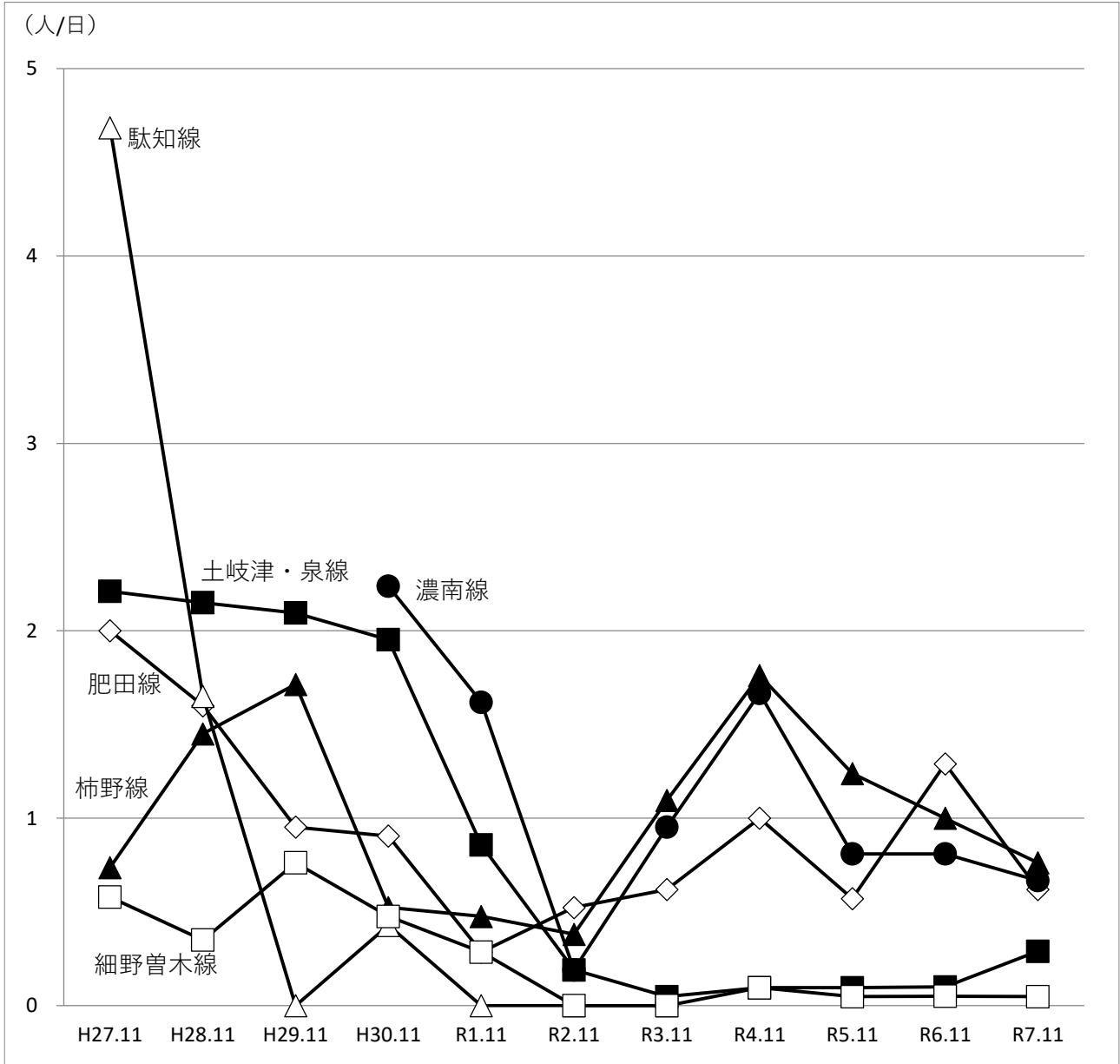
駄知どんぶりバスでは、コロナの影響をほとんど受けていないものの、近年減少傾向です。



資料：土岐市（毎日行われる乗降調査から11月の1日平均を算出）  
 図 駄知どんぶりバス便別の1日あたり利用者数の推移

## (5) のってこ

どの路線も減少傾向となっており、近年は1日あたり1人程度以下の利用となっています。



資料：土岐市（毎日行われる乗降調査から11月の1日平均を算出）  
 図 のってこ各路線の土休日1日あたり利用者数の推移

## V. 利用者の意向等

### (1) 令和6年度市民意識調査

市民意識調査の中から、公共交通や通学・通院の交通手段に関する意見を抜き出し、全体の意見をまとめました。

#### ①他の施策と比較した満足度・重要度

「公共交通の充実」について、市民は「重要」かつ「不満」と考えている市民が多くなっています。

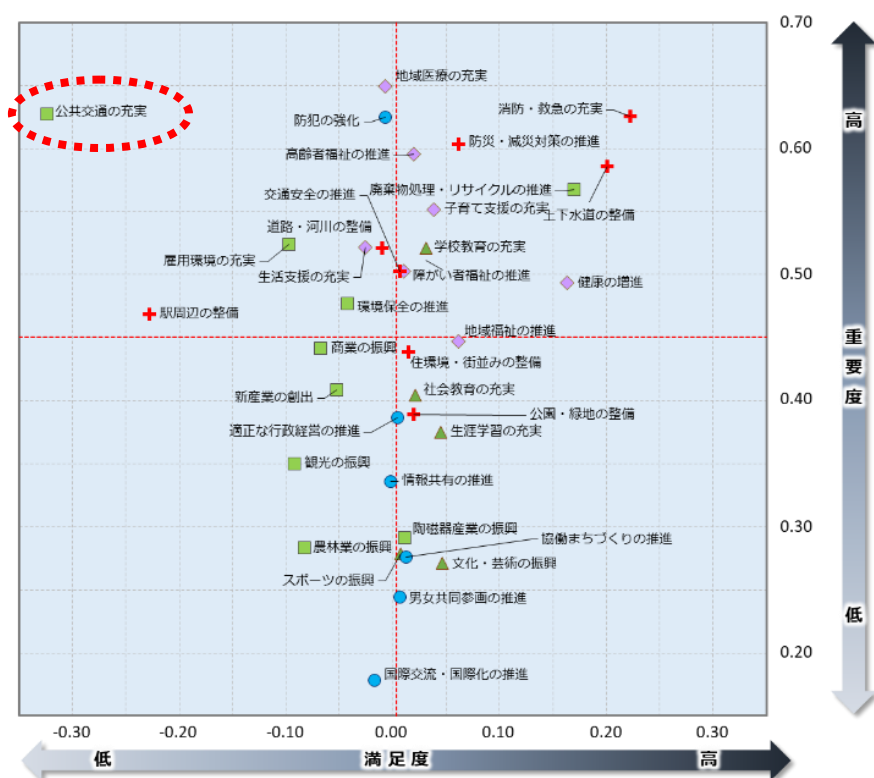


図 令和6年度市民意識調査結果 (令和7年4月)

#### ②主な意見

##### 1) 「公共交通（鉄道、バス、タクシーなど）」に関する主な意見

- ・「駅まで距離がある家に住んでいますが、バス、タクシーが少ないため、住みにくいと感ずることがあります。」 <30代, 肥田町>
- ・「車に乗れない、乗らない高齢者が多くなっていますが、バスもなく買い物が行けないため他県みたいに乗り合いタクシーバスの様な物があれば（一週間に1回でも）本当に良いと思います。」 <70代以上, 土岐津町>
- ・「バスが少なすぎ。あと20年経って免許を返納する頃には生活ができなくなる。大きなバスでなくていいので、小さなのをもっとたくさん運行させてほしい。それ以外には不満はありません。」 <60代, 駄知町>
- ・「バスが少ないので高齢者の方々も車が手放せません→事故につながったら大変です。バス停を泉が丘町内もっと増やして便数も充実させて欲しいです。バスにのろうかと思うような取り組みをお願いしたいです。」 <50代, 泉町>

- ・「駅やスーパー、病院が遠く、車がないと生きてはいけない。バスは料金が高く、本数が少ないため移動手段の選択肢に入っておりません。子どもも高齢者も安心して利用ができ、便利な都会のような市バスにしないと人が土岐市から離れていくばかりだと思います。」 <30代, 駄知町>

## 2) 「通学」に関する主な意見

- ・「市民バスや東鉄バスの本数が少なく、車移動が主になっています。今後子供たちが通勤・通学でバスが利用出来ないのが不安です。」 <40代, 妻木町>
- ・「11時～18時半位の学生下校用ウエルフェア土岐発、乗車時間指定の濃南方面行きのバス停指定乗物を望みます。平日登下校時、濃南線等のバスを利用しています。のってこタクシーも利用しています。送迎もしています。テスト期間、授業早帰りの時、どうしてもウエルフェア発の濃南方面の乗車時間に間に合いません。ウエルフェア発の学生が下校時、時間指定出来るのってこタクシーの様な乗り物があれば幸いです。」 <40代, 鶴里町>

## 3) 「通院」に関する主な意見

- ・「市民バスをもう少し幅広く回していただけませんか。病院へ行くにも診療時間内に合うバスが無いのです。タクシーも来てくれない。皆買い物も長い距離歩けないし困っています。」 <70代以上, 妻木町>
- ・「総合病院が遠くなり利用しにくい。多治見の病院が利用しやすい。市民の声をもっと聞きなさい。」 <60代, 妻木町>

## ③まとめ

満足度・重要度を見ると、「公共交通の充実」は他分野と比較して、特に対応が求められている分野と言えます。

自由意見からは、鉄道、バス、タクシーなどの利便性向上を強く求める声が多く寄せられています。特にバスの本数や運行時間が少なく、路線やバス停も限られているため、車を持たない高齢者や免許返納者、学生、子育て世代が日常生活や通院、通学、買い物に大きな不便を感じています。バスやタクシーの料金の高さや値上げも負担となっており、経済的な支援や運賃の無償化・低額化を求める意見もあります。

また、バスの運行ダイヤが JR や学校の時間と合っていない、主要施設（駅、病院、スーパーなど）へのアクセスが悪い、タクシーを呼んでも来ない・待ち時間が長いなど、移動手段の不足が深刻です。小型バスや乗り合いタクシー、コミュニティバスの導入・増便、IC カード対応、ライドシェアの導入など、柔軟な交通サービスの拡充を求める声が多く見られます。

通学については、学校や駅が遠く、バスがないため通学が困難、通学路の安全確保（歩道や街灯の整備）も課題となっています。通院についても、病院へのアクセスが悪く、特に高齢者や免許返納者が通院できず困っているとの意見が多く、診療時間に合うバスの運行や、安価な移動手段の確保が求められています。

全体として、車に頼らない移動手段の充実が、あらゆる世代の市民の生活の質向上や、安心して暮らせるまちづくりのために不可欠であるという意見が多数を占めています。

## (2) 土岐紅陵高校 生徒アンケート

土岐紅陵高校の生徒に対して、通学手段に関するアンケート調査を行いました。

その結果、全体の約4割が家族による送迎が行われていることが分かりました。特に土岐市内の中学校でその割合が多くなっており、市内におけるバスの潜在需要はまだまだあると考えられます。

表 土岐広陵高校生とアンケート結果

出身中学校		利用している (バスの定期 券を持っている)	利用している (バスの定期 券は持っていない)	バスを利用していない		総計	
				徒歩・ 自転車	ご家族による 送迎		
土岐市立	西陵中学校		3	16	23	54.8%	42
	泉中学校	11	5	4	6	23.1%	26
	駄知中学校	1	3	3	8	53.3%	15
	土岐津中学校	1	4	3	7	46.7%	15
	肥田中学校		1	1	6	75.0%	8
	濃南中学校		1		1	50.0%	2
	答えたくない			1	2	66.7%	3
多治見市立	多治見中学校	6	5		13	54.2%	24
	北陵中学校	14	1	1	1	5.9%	17
	陶都中学校	11	2		1	7.1%	14
	笠原中学校	3	2	3	3	27.3%	11
	南ヶ丘中学校	2	2		2	33.3%	6
	平和中学校	4			1	20.0%	5
	小泉中学校	1	3			0.0%	4
	南姫中学校	3				0.0%	3
答えたくない		1			0.0%	1	
瑞浪市立	瑞浪中学校	3	3		1	14.3%	7
	瑞浪北中学校				3	100.0%	3
	答えたくない	2				0.0%	2
恵那市立	恵那西中学校	1	1			0.0%	2
	恵那東中学校	1			1	50.0%	2
	(空白)	1				0.0%	1
中津川市立	坂本中学校				1	100.0%	1
可児市立	東可児中学校	2				0.0%	2
	(無回答)	1				0.0%	1
郡上市立	明宝中学校	1				0.0%	1
白川町立	(無回答)				1	100.0%	1
その他		4		1	3	37.5%	8
総計		73	37	33	84	37.0%	227

### (3) 濃南中学 保護者アンケート

濃南中学校の生徒の保護者に対して、高校通学に関する意見を把握するためのアンケートを行い、24名から回答がありました。

回答者からは、通学時間に合わせたバスの増便や直通バスの運行、安全な通学のための道路整備に関する意見がみられました。

#### ①卒業後の通学の不安

##### ○親の送迎の負担

- ・多くの保護者が、子どもを学校に送迎する必要があることを負担に感じています。特に、親が送迎できない場合には、子ども自身での通学が困難であることが指摘されています。

鶴里町温泉地区に住んでいます。来年度より高校入学予定です。多治見方面へ行くバスが無いので、現時点で毎日送迎必須となっています。仕事の関係で、祖父母にも送迎をお願いしなければならない為、親も祖父母も負担になります。

##### ○進路選択の制約

- ・通学手段の制約から、進学先の高校や大学の選択肢が限られてしまうことが懸念されています。交通手段の不足により、希望する学校に通えず、親が送迎可能な範囲の学校を選ばざるを得ない状況です。

高校選びが、子どもが行きたい学校ではなく、親が送迎ができる範囲の高校の中からの選択になってしまう。濃南地域から、自転車や徒歩での通学は確実に無理なので、せめて土岐市駅・多治見駅ぐらいに行くことができるバスを出して欲しいです。

#### ②公共交通の課題

##### ○バスの本数と運行時間

- ・通学時間帯に適したバスが少ないことが指摘されています。特に、朝の通学時間と、夕方の下校時間に直通バスがないため、多くの保護者が送迎を余儀なくされています。

高校進学については、まだどの高校に行くかは決まっていないため、具体的なことは言えませんが、聞く話ではかなり不便だと聞きます。通学時間帯のバスがなくて毎朝夕方送迎しなくてはならない。

##### ○通学時の安全性

- ・ガードレールの不足や、車のスピードが速いこと、道路の整備不良（草の伸びなど）が原因で、生徒が安全に通学することが困難です。

濃南中学の生徒の通学にも困っています。鶴里町柿野側から学校へ通学する生徒は、だいたい363号線を使います。ガードレールがあるとかが少ないので、自転車でも徒歩でもかなり危険です。

## ○コミュニティバスと乗合タクシーの活用不足

- ・柿野地区などでは、コミュニティバスや乗合タクシーが通学時間に合わせて運行されていないため、実際の利用が難しいとの声があります。

支所からでている、コミュニティバスを活用して、登校の時間に中学校を通過してくれたら、柿野地区にも住人が増えるかと思います。ぜひぜひご検討よろしくお願ひします。誰もが安心して、中学校、高校に通える状況をつくって下さい。

## (4) 交通事業者アンケート

当市で営業している4社の交通事業者（東濃鉄道、東鉄アシスト、近鉄東美タクシー、平和コーポレーション）に、運転手籍者数などに関するアンケート調査を行いました。

その結果、この5年で運転者数は3割近く減少していることが分かりました。採用計画を見ると、確実に達成できても過去5年の離職者数と同程度の水準であり、現行の運転者数を確保するのが精一杯という状況がうかがえます。

表 当エリアにおける運転者数の概要

在籍運転者数	140人
うち、大型2種免許保有者	88人
過去5年採用者数（案分）	69.5人/5年
過去5年離職者数（案分）	113.7人/5年
過去5年の増減	-44.2人/5年
採用計画（案分）の5年分の合計	82.9人/5年

※在籍運転者数について、東濃鉄道は多治見営業所、東鉄アシストは多治見営業所、近鉄東美タクシーは多治見営業所、平和コーポレーションは本社営業所の人数の合計

※採用予定者数や離職者数や採用見込人数は、会社全体の値を質問したため、各営業所の人数の合計から当地域の営業所の人数で案分して算出した。

また、当市に実施してほしいことや連携したいこととして、以下が挙げられました。

- 運転士の処遇改善(給与アップ等)への直接補助（給与アップの半額補助など）
- 定年した消防士など公務員の紹介
- 会社説明会やタクシー乗務員のイメージアップにつながる各種PR
- タクシー乗務員になることの特典付与
- 免許取得費用に対する補助

## 2.土岐市地域公共交通計画の総括

### (1) 計画の目標の達成度

土岐市地域公共交通計画の目標の達成度を見ると、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いますが、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。

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。

「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。

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。

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います。さらに、東鉄バスの土岐紅陵高校構内乗り入れによる通学利用が伸びています。

指標		計画策定時	目標値 (令和 8 年度)	評価	現状値 (R8.10 現在)	備考
① 東鉄バス、市民バス、地域交通の年間利用者数の合計	東鉄バス	421,058 人	現状維持	○	462,964 (※R6 年度実績)	
	市民バス	69,440 人	現状維持	○	87,633 (※R7 年度実績)	
	のってこ	491 人	現状維持	○	753 (※R7 年度実績)	
	駄知どんぶりバス	4,250 人	現状維持	△	3,353 (※R7 年度実績)	
② 市民バス・のってこの利用満足度	利用者アンケート	73.2%	80%	△	77.3%	上昇しているものの、目標未達
③ 地域で地域の交通を検討する場の設置数	年に1回以上、地域の交通について検討した地域の数	1 地域	3 地域	△	2 地域	駄知町、曾木町

## (2) 計画の進捗状況と自己評価

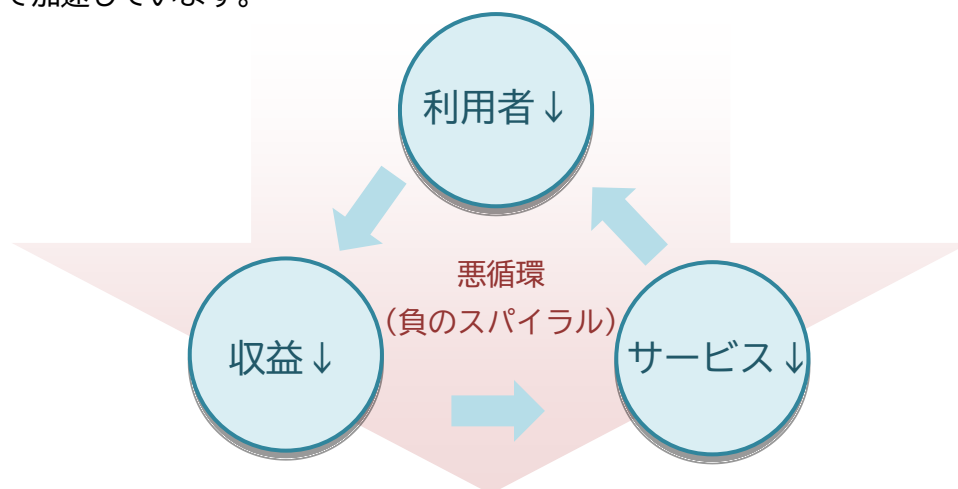
基本方針	施策	実施主体	実施状況	備考
①事業者と行政とが担う役割を明確化し、効果的で持続可能な公共交通サービスを維持します	路線バスのモニタリングと路線縮小時の手順取り決め	交通事業者、市	○	運行の効率化のため小型バスを導入(令和6年)
	南北軸の強化	交通事業者、市	△	
	東鉄駄知乗車券発売所の廃止対応	交通事業者、市	○	
②市民との協働により地域に適した交通手段を確保します	駄知地域での交通検討会の開催	駄知町、市	○	
	その他地域での交通のあり方検討支援	各地域、市	○	
	オープンキャンパスにおける通学手段の紹介	各高校、市	○	
	バス利用者アンケートの実施による改善活動と改善結果の公表	市	○	
③シームレス(つなぎ目の無い)化により利便性を向上させ、利用方法を広く周知します	AI デマンド交通の実証実験	市	○	
	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	○	
	民間バスへのGTFS導入検討	交通事業者、県、市	○	
	路線バスと市民バスの共通乗車券の検討	交通事業者、市	×	
	市民向け公共交通利用相談会の定期的な実施	市	○	
④新たな施設立地を契機として、周辺交通網の充実を図ります	バスふれあいイベントの開催	市、交通事業者	○	
	商業施設と連携した土岐口エリアの総合的な対策 新病院のアクセス対応(自動運転の実証実験)	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	○	

○実施済み △一部実施 ×未達成

## VI. 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」が継続している

民間路線バスは、一部路線で大規模商業施設の開業等に伴う利用者増が見られるものの、全体としては慢性的な利用者減少が続いています。この減少は運行本数や路線の更なる減便を招き、利便性の著しい低下が、結果としてさらなる利用者離れを招くという、「負のスパイラル」が深刻なスピードで加速しています。



### 課題2：地域ニーズに応じた適切な移動手段の確保ができていない

泉地区の路線など、一定の利用者ニーズがある地域では、現状の交通サービスレベルの維持確保ができていますが、濃南地域など人口が少なく利用が少ない地域では、運転士不足をはじめとする限られた人的・社会的資源の中で、単純な増便等の対応は事実上不可能となっています。この逼迫したリソースの中で、地域ニーズに応じた持続可能で適切な移動手段の確保が求められています。

### 課題3：公共交通の維持・検討に係る担い手が不足している

バスの運転士不足は、高齢化や労働環境の厳しさを背景に全国的にもかつてない水準で深刻化しており、この地域でも極めて顕著な状況にあります。また、地域に根差した最適な公共交通を整備していくためには、地域が主体となり検討を進めることが重要になりますが、そのための中核となる企画・検討を担うための人材や組織体制が不可欠となります。運転士の確保・育成に加え、地域の検討体制を支えるための支援の在り方を早急に検討し、担い手不足に対応することが喫緊の課題です。

### 課題4：移動ニーズの変化と広域的な移動への対応ができていない

人々の移動は地域内だけで完結せず、地域外へつながる交通機関への乗り継ぎが必要になります。買い物施設の立地・廃業などに伴い、地域外への移動ニーズはますます高まっています。

しかしながら、乗継環境が不十分であることなど、広域移動がしやすい環境になっているとは言い難い状況にあります。

## VII. 基本的な方針

### 1. 基本理念

誰もが安心して移動できる  
持続可能で地域に根ざした公共交通の実現

土岐市のすべての住民が、年齢や居住地に関わらず、安心して移動できる環境を確保します。公共交通を地域の暮らしと経済活動の基盤と位置づけ、持続可能な運営体制を構築し、地域の活力とつながりを支えます。

## 2.基本方針

### (1) 主要な施設へのアクセス確保

少子高齢化・人口減少により「負のスパイラル」から避けられない現状を踏まえ、地域ごとのニーズを明確にし、事業者と情報の共有、連携を密にしながら、最適な交通サービスを維持・推進し、主要施設へのアクセスを確保します。

### (2) 地域特性に応じた柔軟な交通手段の導入

人口分布や地域特性を踏まえ、多様な主体と協働しながら、柔軟な交通手段の実現を目指します。また、社会情勢の変化にも対応すべく、DX 技術や新たなモビリティ（AI デマンド交通や自動運転バス、ライドシェア等）の積極的な導入支援を含め、地域特性に応じた交通サービスの構築を図ります。

### (3) 担い手の確保・育成と地域体制の強化、公共交通に対する市民意識の向上

交通事業者と連携し、運転士の確保・育成に向けた支援策を検討・推進します。地域住民が主体となり地域交通を検討し、行政・交通事業者が協働する体制を強化するため、行政が支援を行い、持続可能かつ課題解決に向けた柔軟かつ実効性のある取組を実現します。

公共交通を使っていない方を含め、市民一人ひとりが公共交通の問題を「自分ごと」として考えてもらうよう意識の向上を図ります。

### (4) 乗継しやすい環境整備により広域的ニーズへの対応

地域を跨ぐ広域的な移動ニーズを支えるため、乗継拠点の整備を進めるとともに、乗継をよりスムーズで快適なものし、市民が安心して移動できる環境の構築を目指します。

### 3. 目指すべき公共交通ネットワーク図



項目	概要
鉄道	東濃各市のみならず、名古屋など広域移動のための主軸となる路線
幹線	各地域から生活に必要な施設に移動するための路線
支線	主に観光を目的として、特定の施設を結ぶための路線
地域交通	地域のニーズに密着し幹線では不十分なサービスを提供するための路線
結節点	幹線・支線・地域交通の乗継地点

## VIII. 計画の指標（KPI）

先述の基本理念や基本方針に基づき、以下の指標を定めます。

### ○地域公共交通の利用者数 横這い

人口は減少傾向にありますが、公共交通の利便性を維持・向上させることで、利用者数の維持を図ります。

### ○市民意識調査の「公共交通の充実」の満足度が「0.0 以上」

公共交通を行政サービスの一つと位置付け、その満足度の向上を目指します。

そのためには、普段利用しない市民に対しても、公共交通が「誰もが安心して移動できる持続可能なまち」を支える不可欠なインフラであるという認識を共有し、市民全体で支え育てる機運の醸成に取り組みます。

### ○各地区からの主要目的地間の移動手段の有無・便数

単に車両を走らせるだけでなく、主要な施設（病院、買い物）に確実に往復できることが重要です。基幹バスによる効率的な運行を軸としつつ、地域のニーズを踏まえ、デマンド交通等の柔軟な手段を導入することで、交通空白を生ませない「地域間格差のない移動環境」の構築を目指します。

## IX. KPI 達成のための施策・事業、関係者相互間の連携

### 1. 施策の体系

#### (1) 主要な施設へのアクセス確保

- 【施策 1-1】 輸送資源の適正配分による移動サービスの提供 [交通事業者、市]
- 【施策 1-2】 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]
- 【施策 1-3】 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]

#### (2) 地域特性に応じた柔軟な交通手段の導入

- 【施策 2-1】 濃南地域の公共交通の再編 [曾木・鶴里、市]
- 【施策 2-2】 新たなモビリティの導入の検討  
(AI デマンド、自動運転、公共ライドシェア、等)[地域、市]

#### (3) 担い手の確保・育成と地域体制の強化、公共交通に対する市民意識の向上

- 【施策 3-1】 運転士確保に向けた支援制度の創設 [交通事業者、市]
- 【施策 3-2】 地域検討会の開催支援 [地域、市]
- 【施策 3-3】 「まずは1回乗車」の推進 [市]
- 【施策 3-4】 商業施設・企業との「共創」運営【商業施設等、市】
- 【施策 3-5】 イベントと紐づけたバス利用者への特典【交通事業者、市】

#### (4) 乗継しやすい環境整備により広域的ニーズへの対応

- 【施策 4-1】 結節点における乗継環境の向上 [交通事業者、地域、市]
- 【施策 4-2】 シームレスな交通網の構築（東鉄と市民バスの共通定期券）  
[交通事業者、市]
- 【施策 4-3】 生活に使える公共交通の情報発信 [市]

## 2) 施策の内容

### (1) 主要な施設へのアクセス確保

#### 【施策 1-1】 輸送資源の適正配分による移動サービスの提供 [交通事業者、市]

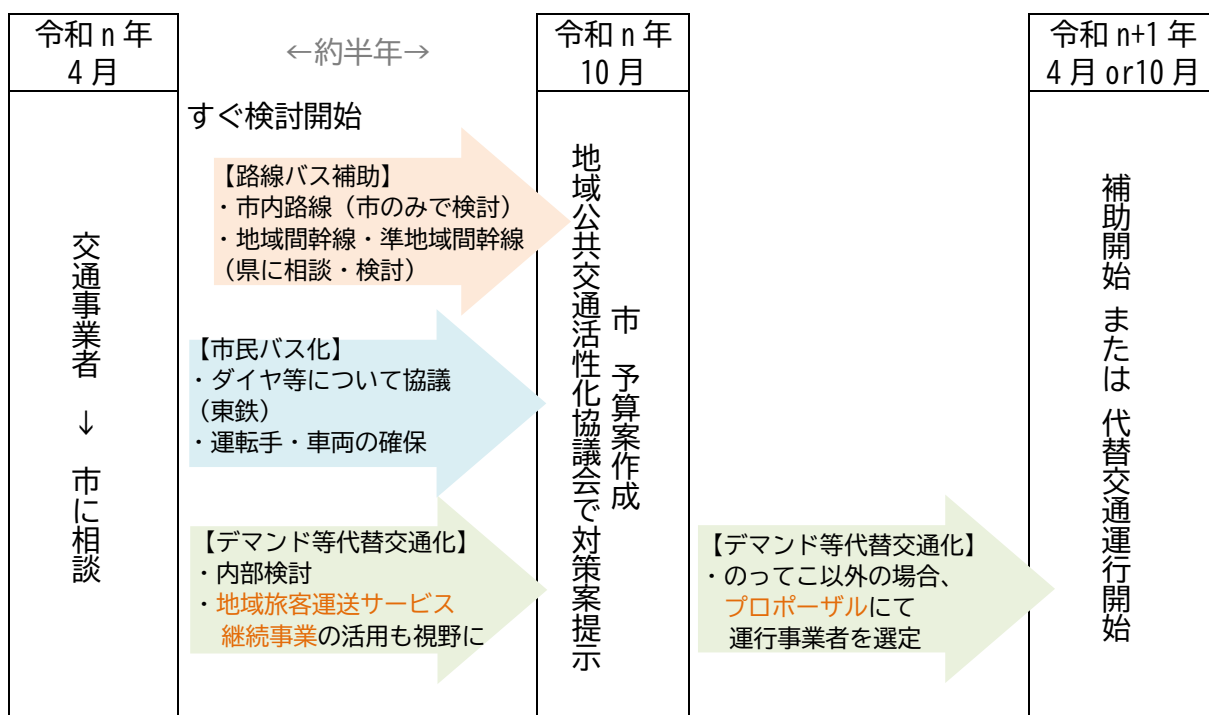
日常生活に不可欠な移動機能を将来にわたって維持するため、利用実態に基づいた交通網の最適化を推進します。利用の偏在が顕著な路線や時間帯においては、運行形態を常に検証し、限られた輸送資源を主要施設へのアクセス確保に適正配分することで、地域の実情に即した効率的な運行内容となるよう適正化を図ります。

※本計画におけるアクセス確保とは、単にバス路線を維持することではなく、市民が主要施設での滞在時間を適切に確保できる移動手段が提供されている状態を指す。

※主要施設とは、現在利用できるバス路線やデマンド交通で行ける場所を基準に、買い物および通院を主な目的で利用される施設を指し、乗降実績や地域のニーズから設定する。

#### 【施策 1-2】 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]

前計画に引き続き、民間路線バスについては、利用者減・収入減により減便・縮小・廃止の可能性がある場合は、市の予算編成や代替措置の準備に要する期間を考慮し、早期から情報の共有を図ります。路線縮小時の順に従い、平時から情報共有を密に行い、生活路線の急激な変化に対応できるよう検討期間を設けます。



※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 1-3】 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]

公共交通の利便性向上を図るため、利用者アンケートを継続するとともに、WEB 調査の活用や未利用者への聞き取りなどにより、より幅広い層から多くの意見を収集します。

収集した意見については、利用実態や改善要望を詳しく分析し、運行ダイヤの調整やサービスの見直しへ着実に反映させます。あわせて、アンケートの結果やそれに基づく改善内容を広く公表することで、市民の声がどのように形になったかを可視化し、公共交通への理解と信頼を高めていきます。

## （2）地域特性に応じた柔軟な交通手段の導入

### 【施策 2-1】 濃南地域の公共交通の再編

濃南地域においては、従来から生活するうえで公共交通が不十分な状況がみられていました。また、土岐市立総合病院から公立東濃中部医療センターへの移転に伴い、従来の鶴里→妻木→下石という経路では遠くなってしまい、曾木→駄知という経路の方が近くなりました。

こうしたことから、全体的に公共交通の在り方を見直し、生活に資するルート・ダイヤに見直していきます。

### 【施策 2-2】 新たなモビリティの導入に向けての検討 (AI デマンド交通、自動運転、公共ライドシェア、等)

現計画に基づいて取り組んできた AI デマンド交通や自動運転バスについては、これまでの実績を踏まえ、引き続き実装に向けた検討を行います。特に、既存路線の維持が困難な地域における代替手段としての有効性や、将来にわたる持続可能な運営体制を精査します。

また、公共ライドシェア等の新たな輸送サービスについては、国内外の動向や先進事例の情報収集を継続します。あわせて、地域の移動実態や市民ニーズを十分に鑑み、本市に適した導入のあり方について慎重に検討を進めていきます

### (3) 担い手の確保・育成と地域体制の強化、公共交通に対する市民意識の向上

#### 【施策 3-1】 運転士確保に向けた支援制度の創設

深刻化する運転士不足を喫緊の課題と捉え、地域公共交通を維持するため、事業者のニーズに即した運転士確保支援制度を検討します。具体的には、資格取得に向けた経済的支援や、職業としての魅力発信、就業機会の創出を支援します。あわせて、関係機関との連携による多様な人材の活用など、新たなマッチングの仕組みを構築します。

交通事業者と市が一体となり、就業に向けた環境整備や情報発信を強化することで、将来にわたって安定的に運行を継続できる人材基盤の確保を支援します。

#### 【施策 3-2】 地域検討会の開催支援

公立東濃中部医療センターの設置など、地域を取り巻く環境は変化しています。

駄知町において、肥田線の増便に伴い「駄知どんぶりバス」の接続を改善しました。また、施策 2-1 で示した通り、濃南地域においては今後、地域のニーズを踏まえて再編を考えていく予定です。

こうした地域検討会について、地域の要望に応じて維持・拡大を図っていきます。



図 駄知どんぶりバスの外観



図 曾木町検討会による体験乗車の様子

### 【施策 3-3】 「まずは1回乗車」の推進

モータリゼーションが進んだ結果、市民の多くは日常生活の中でバスを利用していません。バスの利用促進を図るためには、まずはバスを選択肢として認識するための「きっかけ作り」が重要です。そこで、まずはバスの利便性を体験してもらうために「片道乗車体験」等の普及啓発を実施します。

この取り組みは、行政が片道運賃を支援することでバス利用の心理的障壁を下げ、実際の乗車体験を通じてルートや乗り方を再確認してもらい、帰りの運賃は市民に負担してもらうものです。

こうした「まずは1回」の乗車をきっかけに、日常生活における公共交通の利用定着を段階的に推進します。

#### 北条鉄道利用促進キャンペーン「片道が無料になります」

北条鉄道利用促進キャンペーン  
～応援は年1回の乗車から～  
**北条鉄道乗車優待券**  
有効期限／平成 25 年 10 月 31 日  
※複写・印刷したものは無効



北条鉄道の良さを認識してもらおうと、加西市は、「北条鉄道利用促進キャンペーン第4弾」を実施します。

優待券を利用して乗車された方は、1回分の乗車が無料になります。また、北条鉄道からドーナツをプレゼントします。キャンペーン期間中の沿線イベントなどにご利用ください。

■期 間／8月1日(木)～10月31日(木)

■利用方法／①優待券を切り取ってください。

②降車時に優待券を運転士にお渡しください。  
乗車運賃が無料になります。

③運転士から「ドーナツ引換券」を受け取ってください。  
ドーナツは北条町駅でプレゼントします。

■注意事項／1枚につきお一人様、1回限り有効です。  
※複写、印刷したものは無効です。

【問合せ】 人口増政策課 ☎8700 北条鉄道(株) ☎0036

資料：「広報かさい 2013 年 8 月号」加西市

図 北条鉄道の片道乗車券

### 【施策 3-4】 商業施設・企業との「共創」運営

公共交通の維持・活性化を、行政や交通事業者だけでなく、地域の経済活動や市民生活を支える多様な主体と共に担う「共創」の枠組みを推進します。イオンモール土岐では、一定金額の買い物をした人に対して、土岐西部丘陵線や多治見＝イオンモール土岐線に当日 100 円で乗車できる「お帰り切符」の取り組みが行われています。

今後はこうした事例を参考に、商業施設のみならず、通院や公共サービスの利用に伴う移動負担の軽減を目指し、医療機関や公共施設、民間企業等との連携を模索します。

### 【施策 3-5】 イベントと紐づけたバス利用者への特典

織部ヒルズにて毎年ゴールデンウィークに開催される「土岐美濃焼まつり」は、日本三大陶器まつりとして、市内外から多くの来訪があります。しかしながら周辺道路の渋滞が深刻であり、自家用車による利用を減らしていくことが期待されています。

そこで、土岐市駅から出るシャトルバスの利用を促すため、この期間限定で市内のバスの運賃を補助や、関連施設での特典付与（ノベルティを進呈したりする）などを検討します。

これにより、自家用車から公共交通への利用転換を促すとともに、イベント会場周辺の環境負荷低減を図ります。

## (4) 乗継しやすい環境整備により広域的ニーズへの対応

### 【施策 4-1】 結節点における乗継環境の向上（東駄知、ウエルフェア土岐、下石貢）

東駄知、ウエルフェア土岐の各停留所は、バスとバスを乗り継ぐための重要な結節点として必要な乗継環境の整備を行います。具体的には、時刻表やバスマップの設置、屋根やベンチの整備、照明やサインージの設置を検討するとともに、その維持に向けて付近の商店や地元自治会などとの連携も進めます。

### 【施策 4-2】 シームレスな交通網の構築（東鉄と市民バスの共通定期券）

市民バスと東鉄バスの役割分担と連携を強化し、利用者が運行主体を意識することなくスムーズに移動できる環境を整えるため、共通定期券等の導入に向けた検討を進めます。

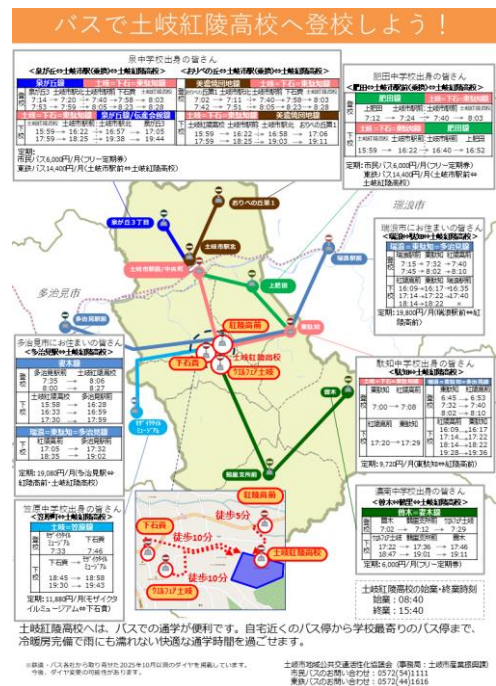
市内の高校や主要拠点をつ結ぶ民間路線と、地域生活を支える市民バスの両方を利用する場合の経済的負担を軽減し、あわせて複数枚の定期券を所持・更新する手間を解消します。これにより、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を図ります。また、回数券、定期券のデジタル化を検討し、さらなる利便性の向上と利用者の増加へ繋がる取り組みを推進します。

### 【施策 4-3】 生活に使える公共交通の情報発信

公共交通を身近な移動手段として選択できるよう、利用者の目的に合わせた効果的な情報発信を推進します。

高校のオープンキャンパス等で継続している「通学乗り継ぎダイヤ」の配布については、主要な通学手段としての利便性を直接伝える重要な広報活動として、今後も内容の充実を図ります。

さらに、一般市民に対しても、通院や買い物といった日常生活での利用を促すため、市広報等を活用し、主要目的地へのルートやダイヤの周知を強化します。生活シーンに即した実用的な情報を提供することで、公共交通の日常的な利用定着を図ります。



## ロードマップ

基本方針	施策・事業	中心となる実施主体
1 主要な施設へのアクセス確保	1 輸送資源の適正配分による移動サービスの提供	交通事業者、市
	2 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
	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
2 地域特性に応じた柔軟な交通手段の導入	1 濃南地域の公共交通の再編	曾木・鶴里、市
	2 新たなモビリティの導入	地域、市
3 担い手の確保・育成と地域体制の強化、公共交通に対する市民意識の向上	1 運転士確保に向けた支援制度の創設	交通事業者、市
	2 地域検討会の開催支援	地域、市
	3 「まずは1回乗車」の推進	市
	4 商業施設・企業との「共創」運営	商業施設・企業、市
	5 イベントと紐づけたバス利用者への特典	交通事業者、市
4 乗継しやすい環境整備により広域的ニーズへの対応	1 結節点における乗継環境の向上	交通事業者、地域、市
	2 シームレスな交通網の構築（東鉄と市民バスの共通定期券）	交通事業者、市
	3 生活に使える公共交通の情報発信	市

ロードマップ				
令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
路線縮小時に随時実施				
再編 ★	新路線（適宜見直し）			
	★	★	★	★
随時開催				
	気候の良い時期に実施			
★	★	★	★	★
準備	準備			
検討	効果を確認して改善			
★	オープンキャンパス			
☆	☆	☆	☆	☆

ダイヤ改正に合わせて広報

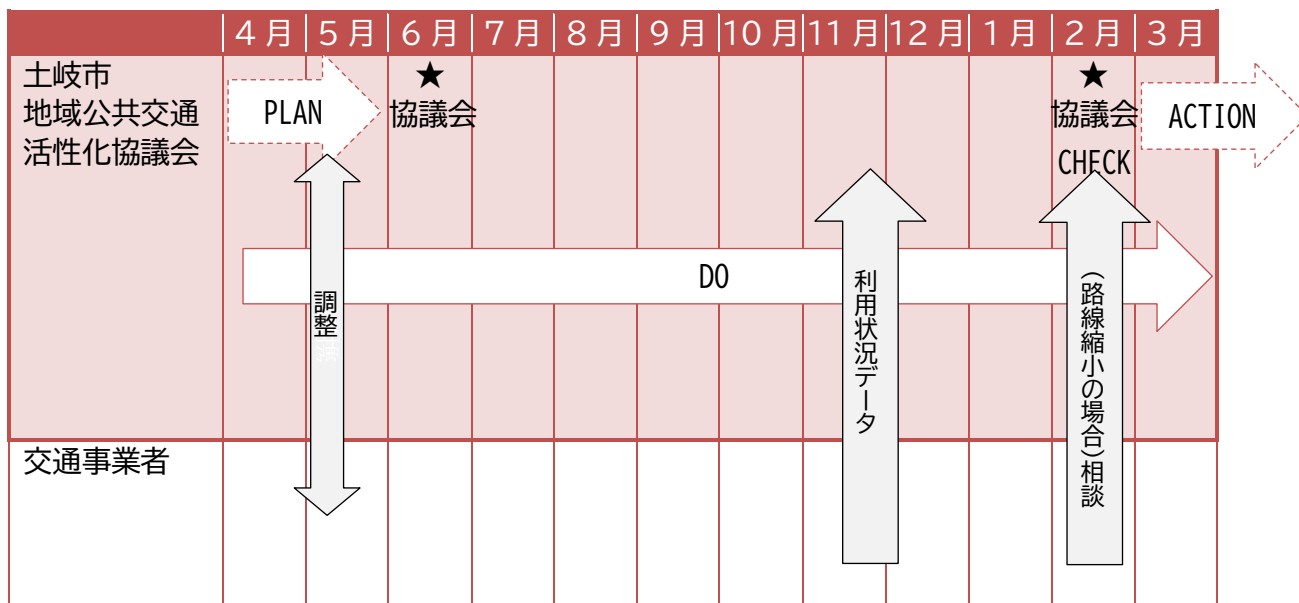
### 3) 計画の達成状況の評価

計画の評価・検証、改善策の検討は、年度はじめと年度末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の達成度を確認するため、市民バスだけでなく、民間路線バスの市内の路線別の乗降者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。

また、達成度指標として掲げる以外の各施策の進捗状況についても、都度確認を行い、計画の達成に向けた調整を都度実施していきます。

また、次期計画策定年度（令和 12～13 年度）には総括的な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。



## X. 資料編



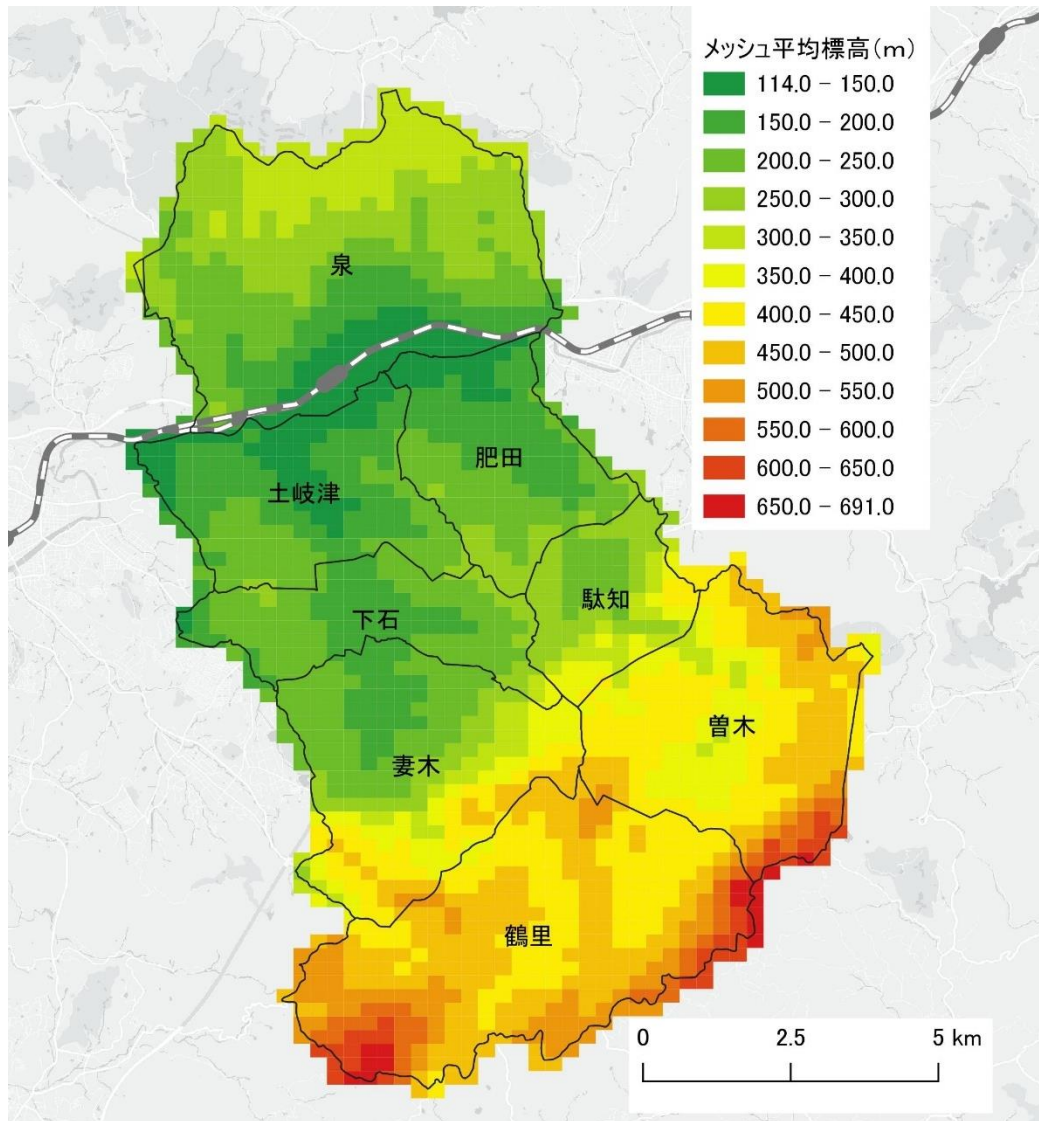
## 1. 土岐市地域公共交通活性化協議会委員

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 副会長	山田 和洋
3		岐阜県バス協会 専務理事	木村 治史
4	公共交通事業者	東濃鉄道(株) 営業本部運輸部長	永井 泰孝
5		東鉄アシスト(株) 取締役業務副統括	藤田 明博
6	運転手代表	岐阜県交通運輸産業労働組合協議会	稲垣 健児
7	市民代表	土岐市連合自治会 会長	吉村 昭典
8		土岐市PTA連合会代表	宮地 統久
9		土岐市公立園園長会代表	田中 英治
10		岐阜県身体障害者福祉協会土岐市支部副支部長	澤田 利幸
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代表	加藤 美由紀
13		岐阜県立土岐紅陵高等学校 職員代表	坂崎 陽祐
14		岐阜県立土岐紅陵高等学校 PTA会長	加藤 美由紀
15	運輸局	岐阜運輸支局 首席運輸企画専門官	大石 悟
16	岐阜県	岐阜県都市建築部都市公園・交通局公共交通課長	大脇 哲也
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	高柿 弘義
18		多治見土木事務所施設管理課長	牧村 潤一
19	公安委員会	多治見警察署交通第一課長	平田 宏保
20	土岐市議会	土岐市議会議員(総務常任委員長)	渡邊 豪
21		土岐市議会議員(総務常任副委員長)	鈴木 正義
22		土岐市役所 副市長	鷲見 直人
23		土岐市役所 産業文化部長	籠橋 昭範
24		土岐市役所 健康福祉部長	熊崎 直美
25		土岐市役所 建設水道部長	加藤 剛
26		土岐市教育委員会 事務局長	西部 浩司

## 2) 地域の現状等

### (1) 地勢・地理

当地域では、JR中央線沿線において標高150m前後と最も低くなっています。一方で、泉では北側にかけて斜面があり、標高350m近くの地区があります。また曾木や鶴里に位置する三国山周辺では標高650m近い地域もあるなど、起伏に富んだ地形となっています。



資料：「標高・傾斜度5次メッシュ」国土数値情報

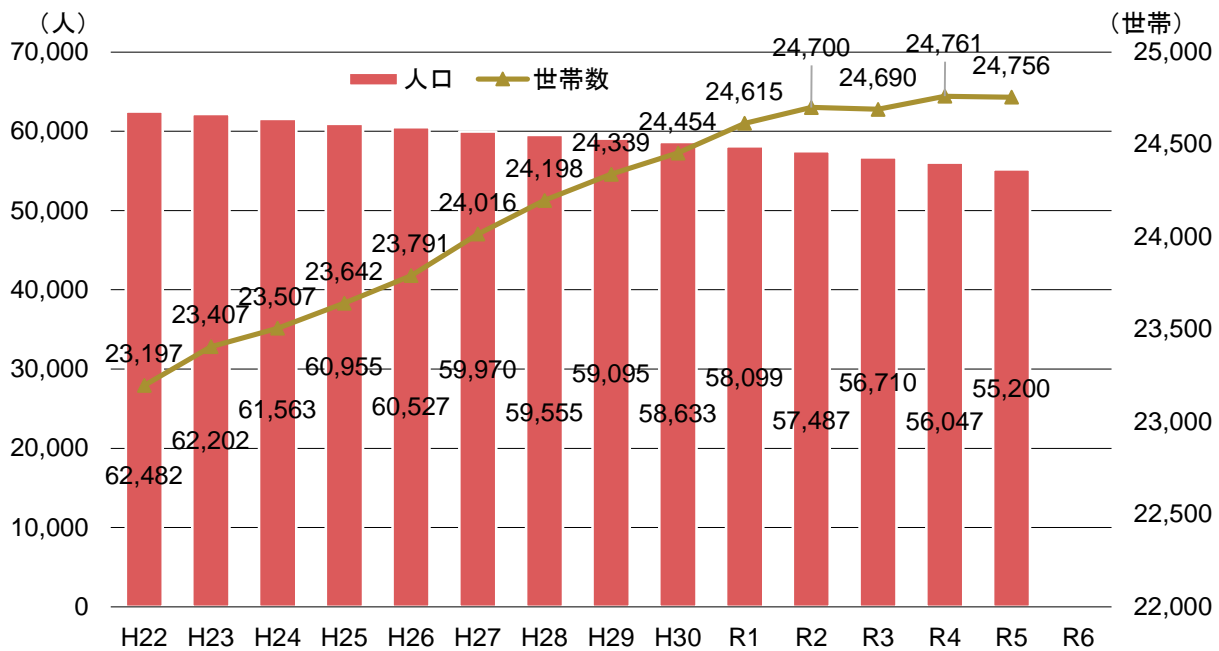
図 土岐市の地勢・地理

## (2)社会状況・経済状況

### ①人口の推移

土岐市では、緩やかな人口減少が進んでいます。

平成 22 年度では約 6 万 2 千人であったのが、令和 3 年には 5 万 7 千人になり、10 年間で 5 千人程度の減少となっています。



資料：土岐市統計書

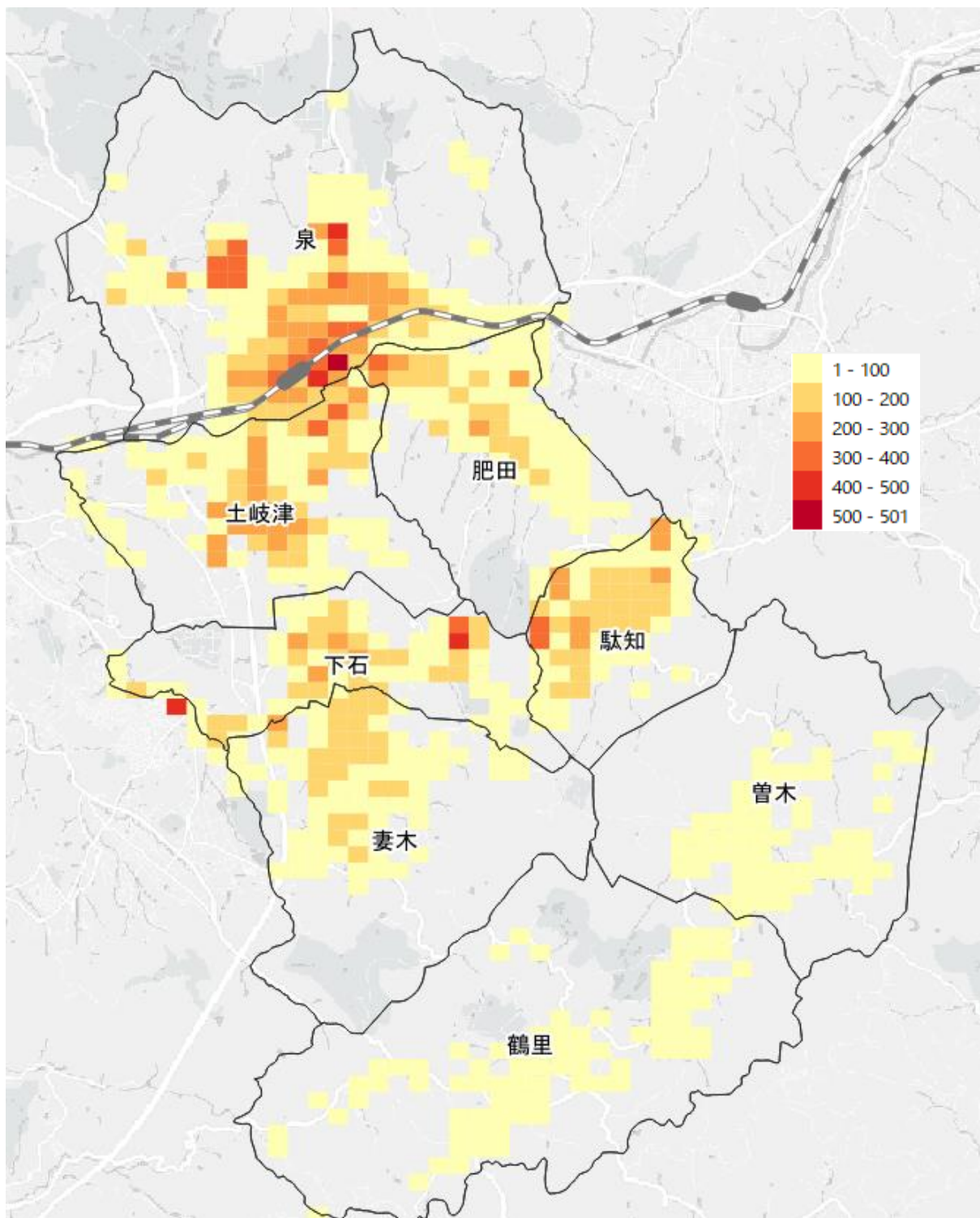
図 土岐市の人口推移（毎年 9 月末時点）

## ②人口分布

(人口分布)

土岐市駅周辺に最も人口が集中しており、土岐津・下石・駄知にも一定の人口集積が見られます。

一方で、濃南地域においては大きな人口集積がみられません。



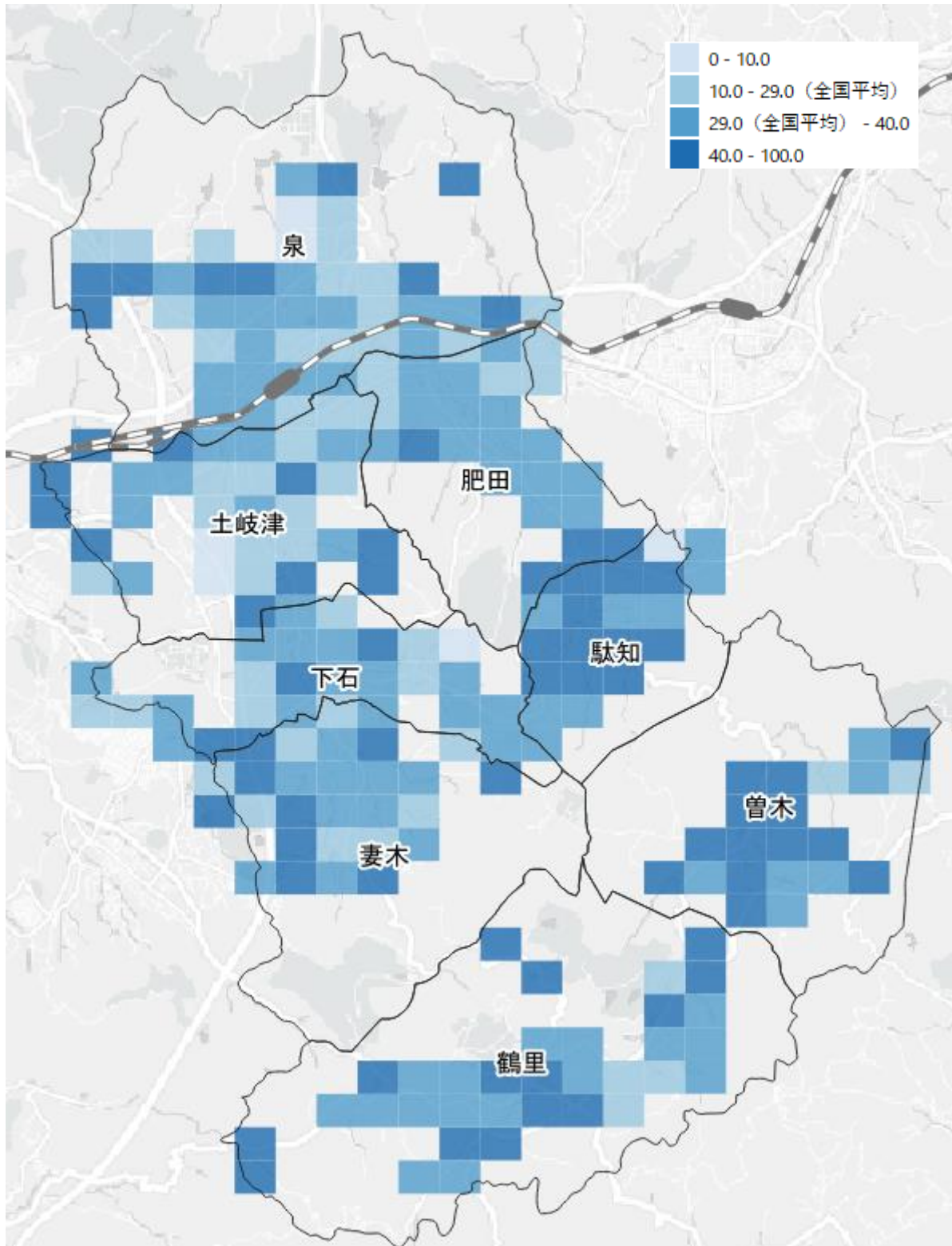
資料：令和2年国勢調査

図 5次メッシュ人口総数

(高齢化率)

高齢化率（65歳以上人口の割合）をみると、多くの地区で全国平均を上回って高齢化が進んでいます。特に駄知や曾木や鶴里では40%以上となる地域が多く見られます。

一方で、泉や土岐津では全国平均を下回る地域が多く見られます。

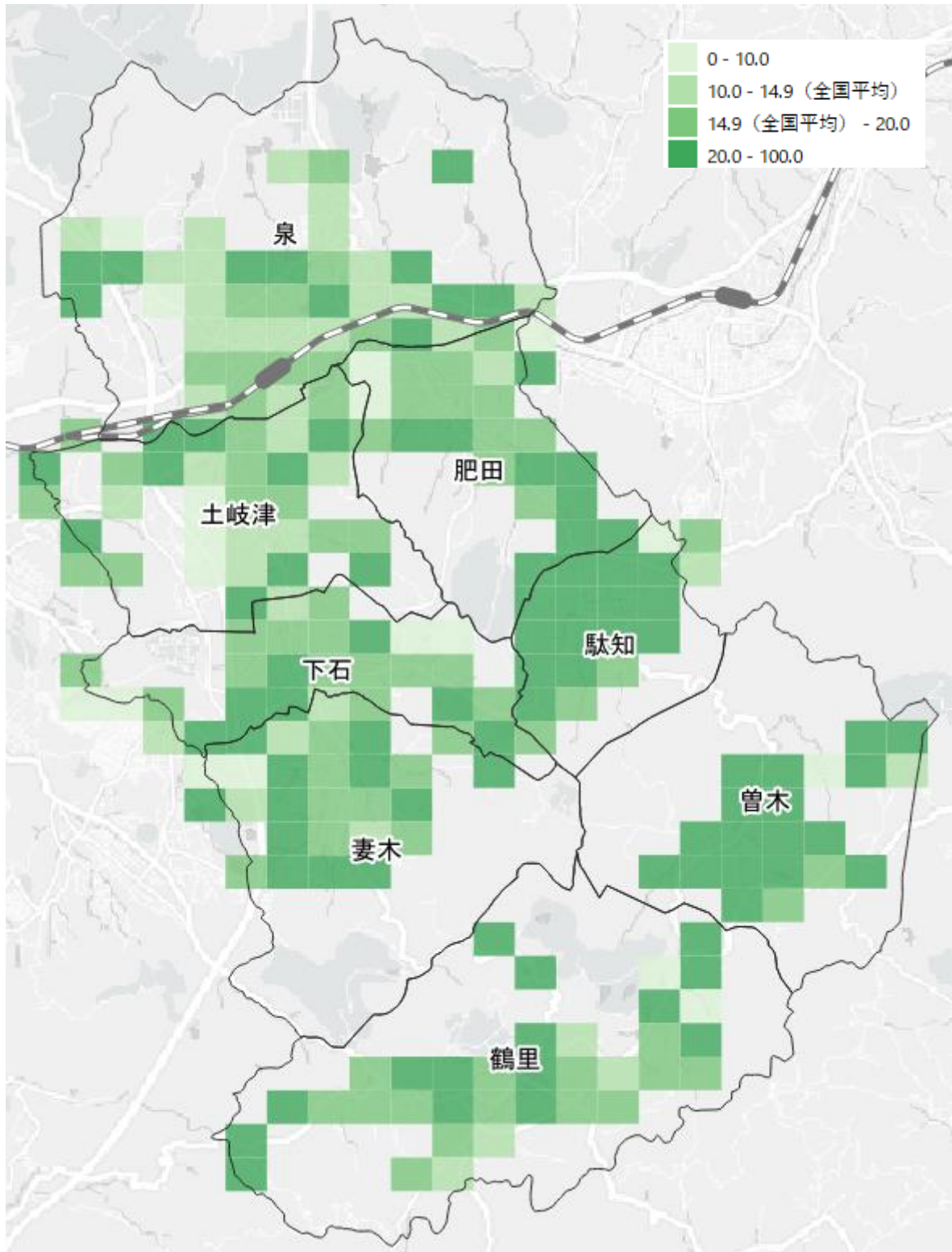


資料：令和2年国勢調査

図 4次メッシュ 65歳以上の割合

(75歳以上人口の割合)

75歳以上人口の割合をみると、下石、妻木、駄知、肥田で全国平均を上回る地域が見られ、曾木では20%以上の地域が比較的多くなっています。



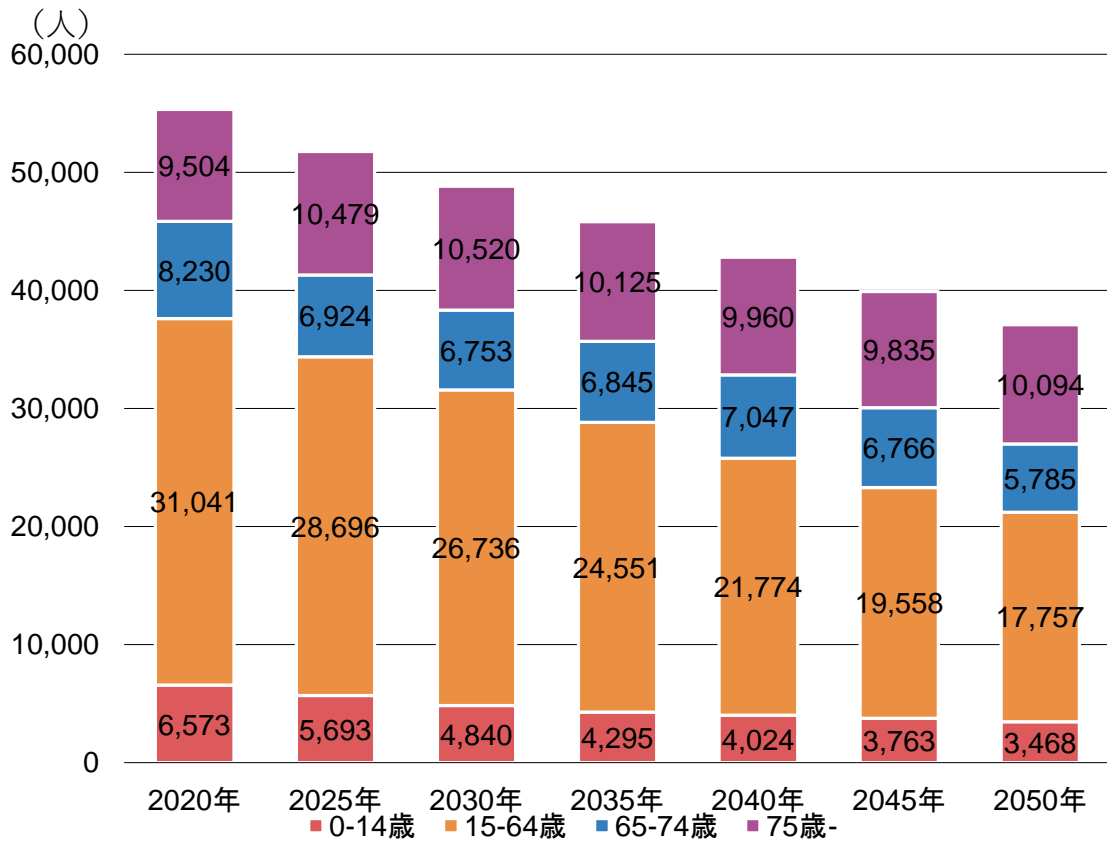
資料：平成 27 年国勢調査より作成

図 4次メッシュ 75歳以上人口の割合

### ③将来人口推計

土岐市では1995年頃から人口減少が進んでいます。

2020年頃までは高齢人口が増加しましたが、今後は、すべての年齢層で減少となると予想されています。

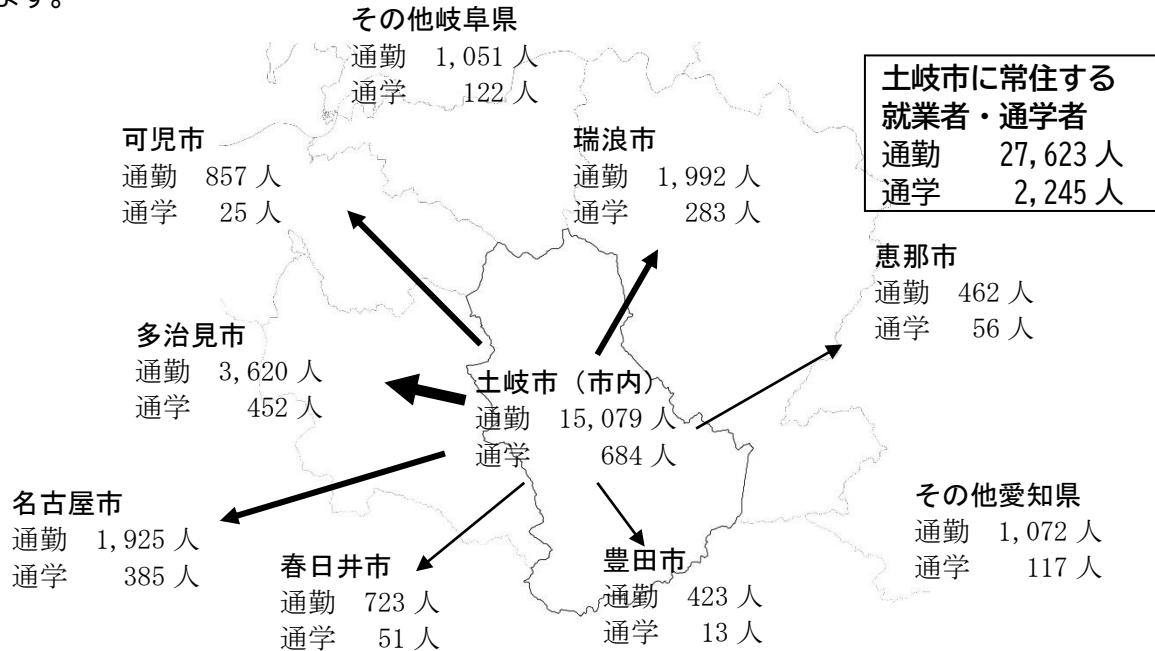


資料：「将来推計人口推計」人口問題研究所

図 土岐市の将来人口推計

#### ④日常生活圏

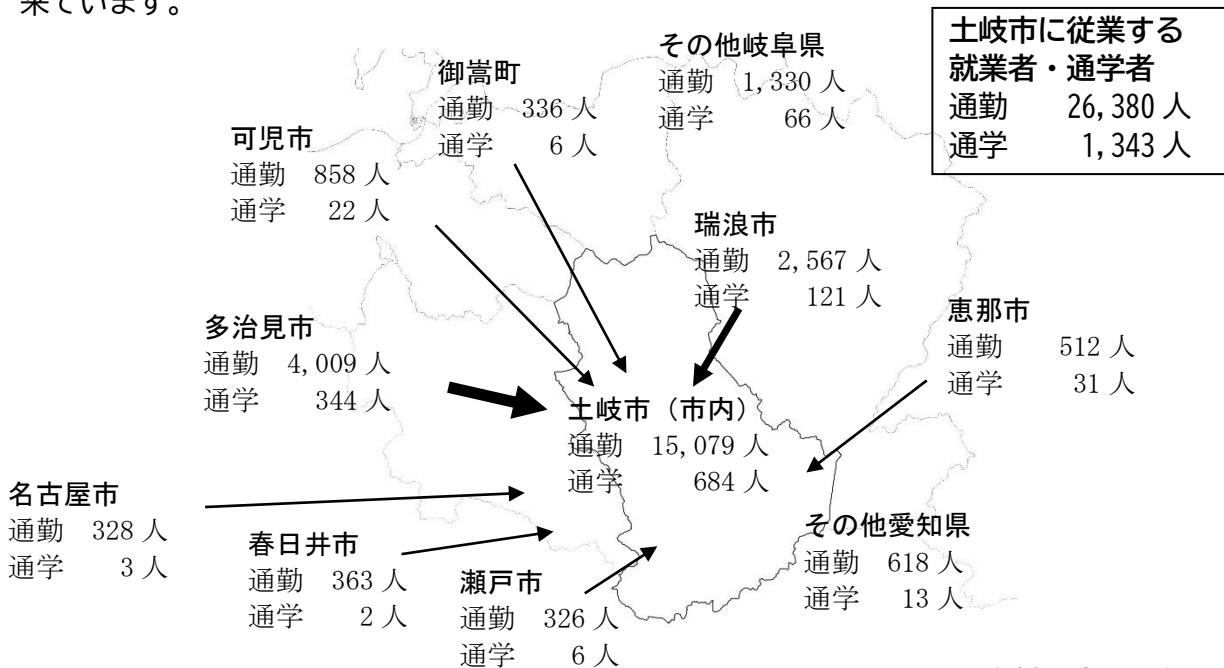
令和2年国勢調査によると、土岐市に常住している就業者は27,623人、通学者2,245人となっています。そのうち、就業者の5割強、通学者の約3割は市内で通勤・通学しています。市外に通勤・通学する人の多くが、多治見市・瑞浪市・春日井市・恵那市など中央線沿いの各市となっています。



資料：令和2年国勢調査

図 土岐市に常住している15歳以上就業者・通学者の従業地・通学地別人数

一方、土岐市内で従業する人は26,380人、通学する人は1,343人となっており、その約5~6割は市内在住の人によるものです。市外からは、多治見市や瑞浪市から多くの就業者・通学者が来ています。



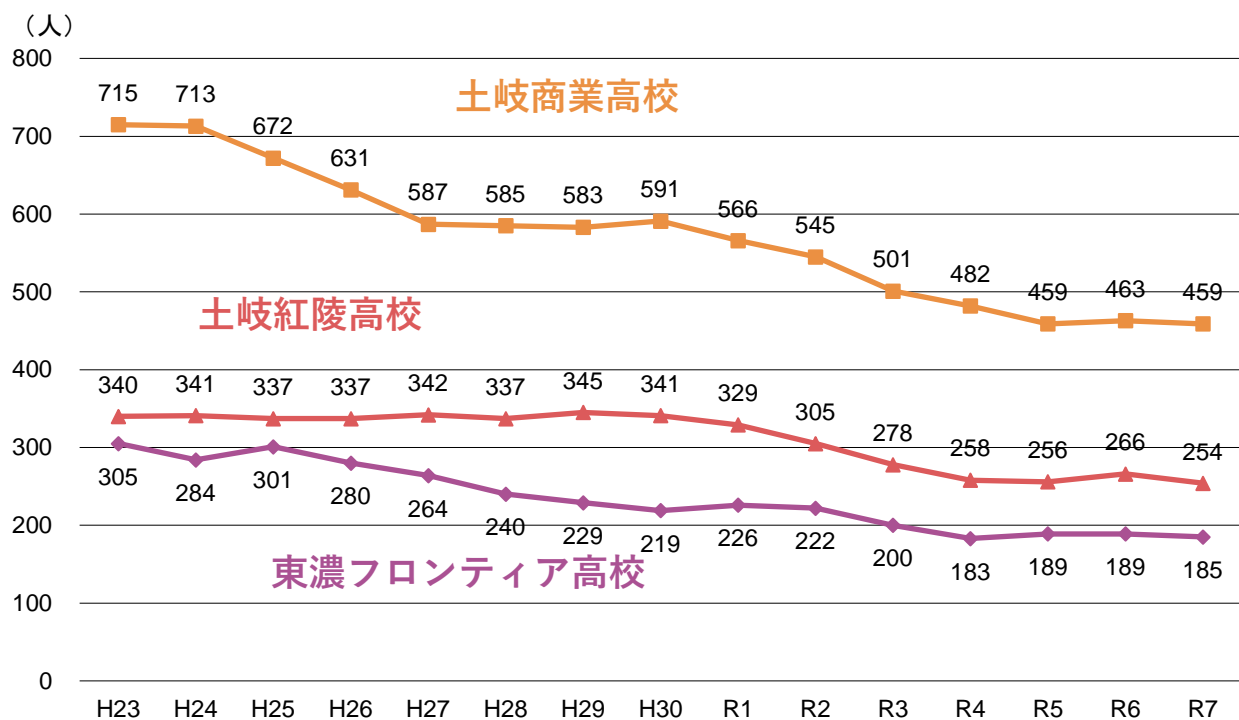
資料：令和2年国勢調査

図 土岐市で従業・通学する15歳以上従業者・通学者の常住地別人数

## ⑤通学に関する現状整理

(市内3高校の状況)

土岐紅陵高校の生徒数は、H30年度までは横ばいで、R1年度を境に減少していますが、近年は横ばい傾向です。土岐商業高校、東濃フロンティア高校では、H25年度から減少していますが、近年は横ばい傾向です。

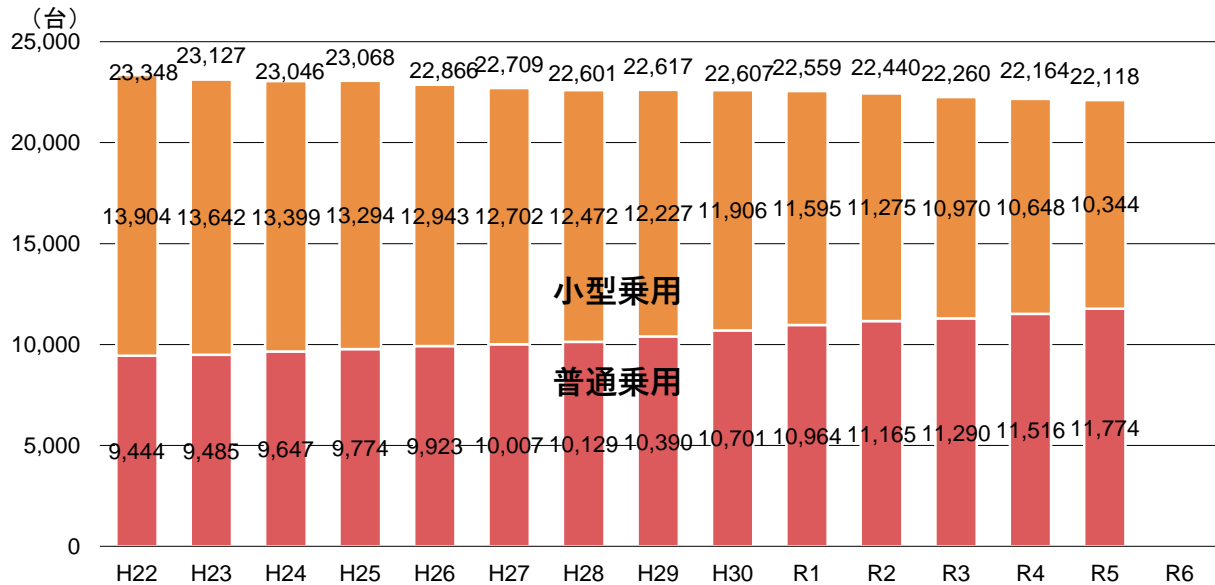


資料：岐阜県教育委員会

図 市内3高校の生徒数の推移

## ⑥モータリゼーションに関する現状整理

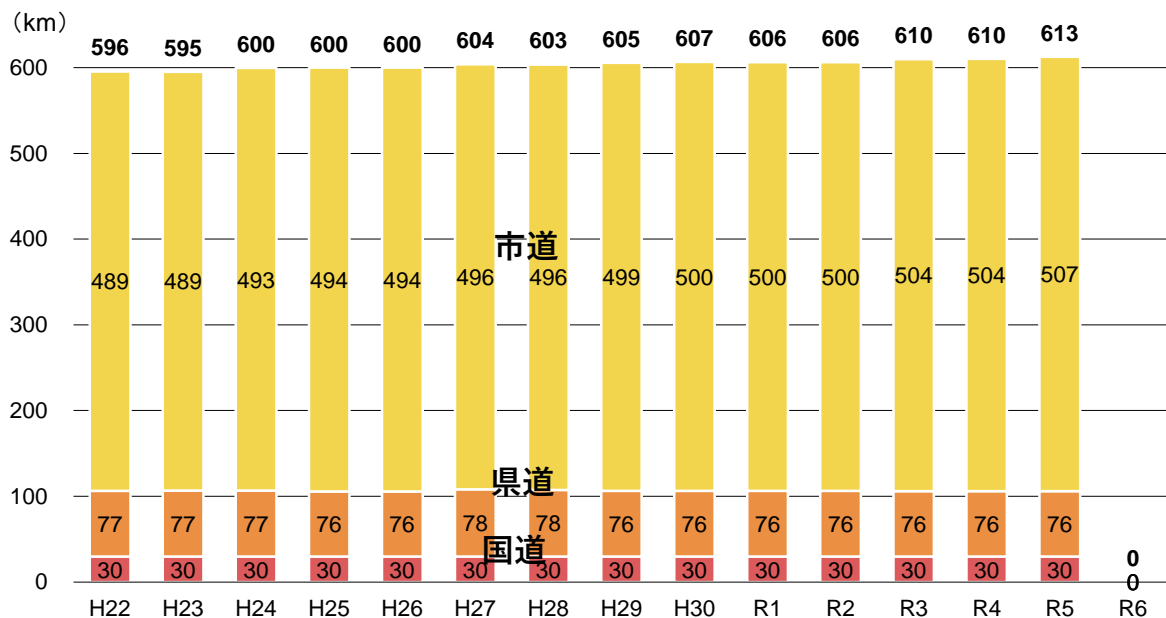
自家用車の登録台数を見ると、自家用車全体として減少傾向となっています。普通車は増加傾向であるのに対し、小型車は大きく減少傾向です。



資料：土岐市統計書

図 自家用車登録台数の推移

一方で、道路の実延長は増加傾向であり、自家用車が使いやすい環境整備が進んでいることが考えられます。

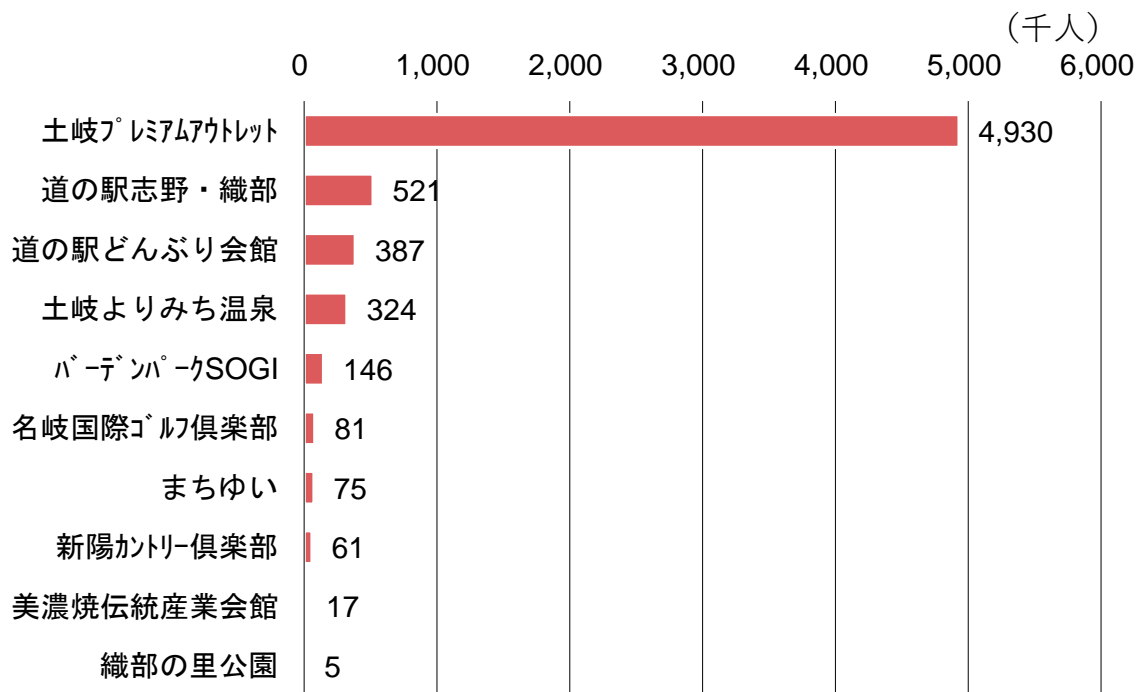


資料：土岐市統計書

図 道路実延長の推移

## ⑦観光入込客数

令和4年の観光入込客数をみると、土岐プレミアム・アウトレットが群を抜いて最も多くなっています。次いで、道の駅志野・織部、道の駅どんぶり会館、土岐よりみち温泉の順に、約30～50万人の入込客数があります。



資料：土岐市統計書

図 令和4年の観光入込客数

### (3)上位・関連計画の整理

#### ①第七次土岐市総合計画（2026～2035 年度）

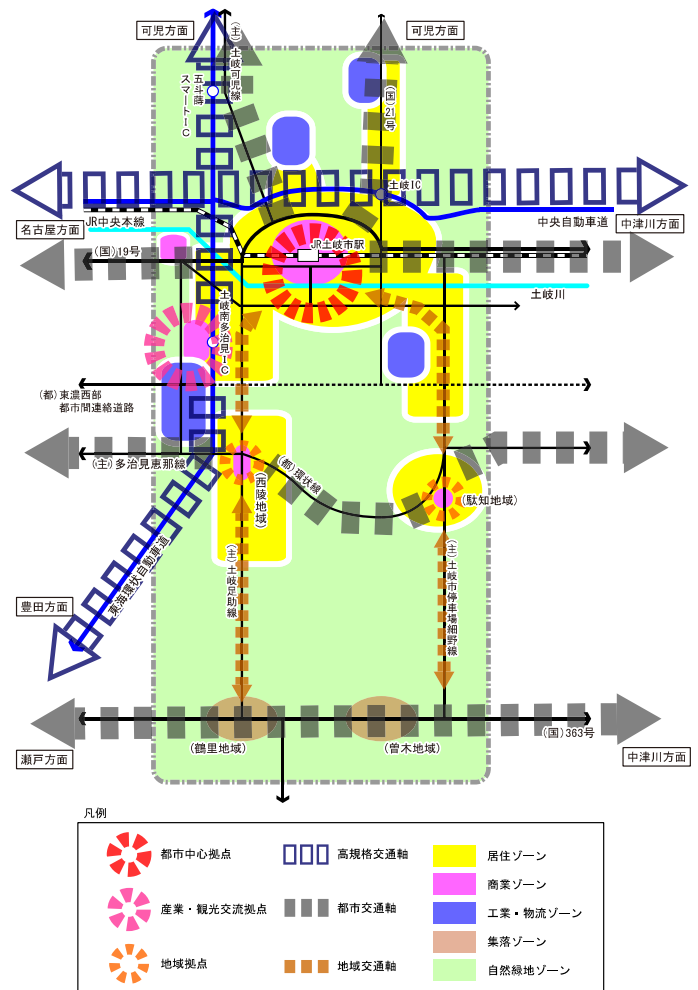
##### （計画の概要）

まちの将来像は「人を育み 伝統を紡ぎ いきいき暮らせる陶のまち」としており、土岐市に関わる全ての人々が幸せに暮らし続けられるよう、歴史や文化に根差した伝統を守り、市民とともに未来に向けて持続可能なまちづくりを進めていくことが目指されています。

また、計画の進捗をはかるため、指標として、令和 17(2035)年の目標人口「46,900 人」、土岐市に暮らす市民の幸福度「7 点」(10 点満点)、今後も土岐市で暮らしたいと考える市民「65%」、土岐市政について満足と感じている市民「50%」の 4 つを設定しています。

##### （土地利用方針）

まちの将来像を実現するため、3つの拠点（「都市中心拠点」、「産業・観光交流拠点」、「地域拠点」）、3つの軸（「高規格交通軸」、「都市交通軸」、「地域交通軸」）、5つのゾーン（「居住ゾーン」、「商業ゾーン」、「工業・物流ゾーン」、「集落ゾーン」、「自然緑地ゾーン」）を定め、秩序ある土地利用を図ります。



##### （公共交通の位置づけ）

基本目標 2 活気に満ち文化を育み豊かさを創造するまち — 3 公共交通（重点）

## ②土岐市都市計画マスタープラン（2021～2030 年度）

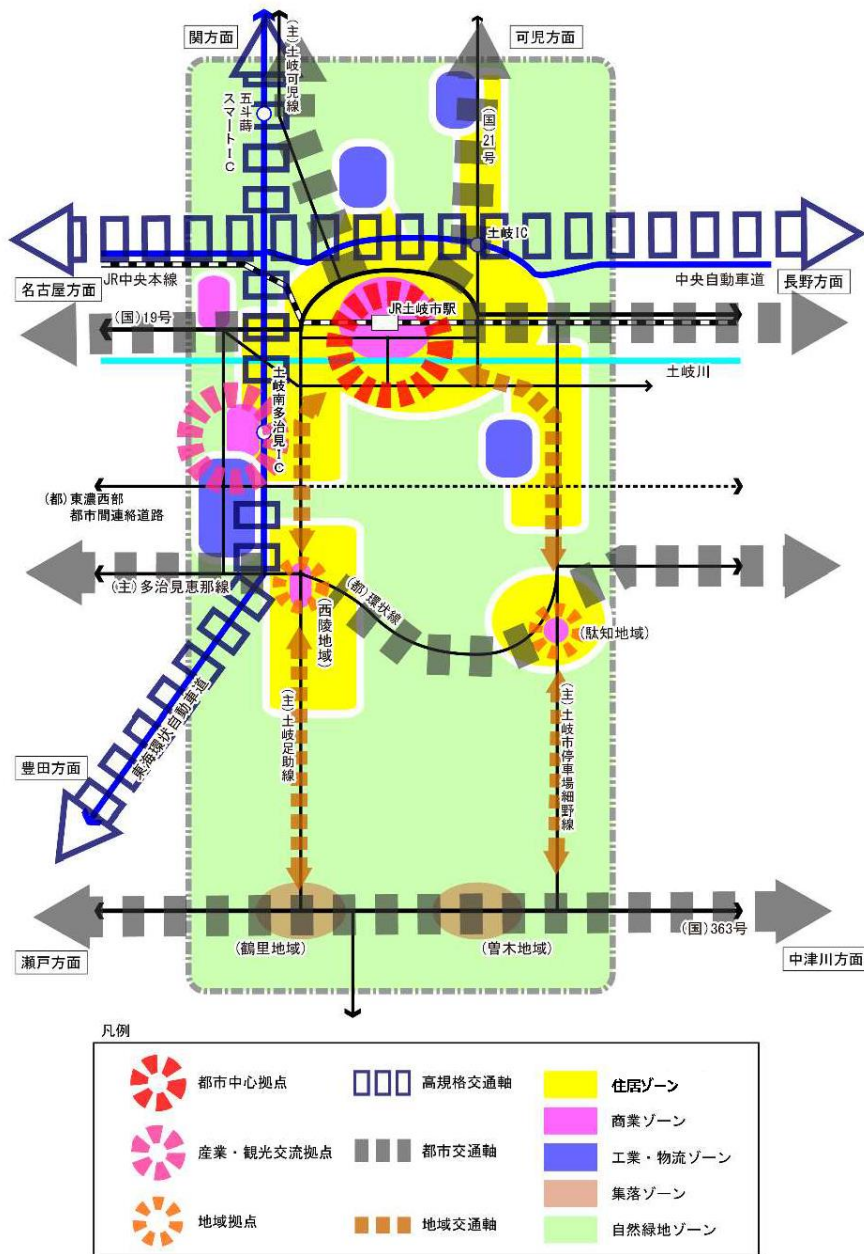
### （計画の概要）

総合計画の「人と自然と土が織りなす交流文化都市」を目指すため、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」の5つが位置付けられています。

### （将来都市構造図）

総合計画に沿って、以下の通りとなっています。

■ 将来都市構造図



(公共交通の整備方針)

「都市整備の方針」の中で公共交通の方針が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ます。

(鉄道)

①サービス水準の向上

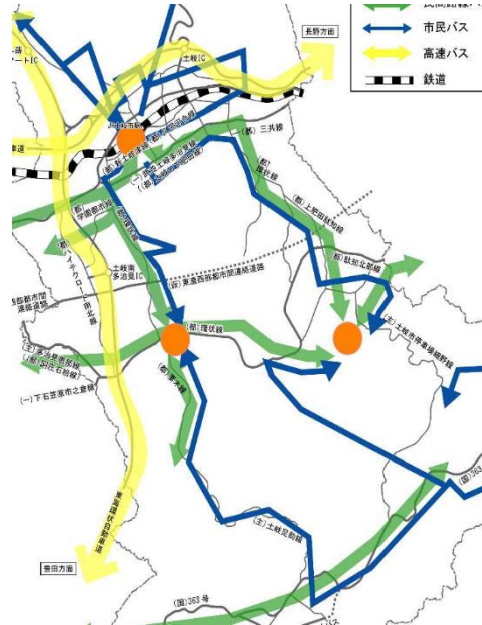
教育、医療、福祉、文化、商業・工業などの都市機能の集積による人の交流の活発化に対応した、鉄道輸送力の増強等サービス水準の向上を図るよう関係各方面に要請します。

②JR 土岐市駅の機能拡充と利便性の向上

JR 土岐市駅から市内各地域の観光・レクリエーション施設等へのアクセス性を高める必要があるため、鉄道と連携したバス路線の充実を図るなど、公共交通サービスの水準向上を関係各方面へ要請します。

③リニア中央新幹線の整備

現在、東海道新幹線に代わる新たな国土の大動脈として、その整備が検討されているリニア中央新幹線の実現に向けて積極的に要請します。



(バス)

① 地域の実情に即したバス路線の強化

JR 土岐市駅を中心とし、主として主要幹線道路・幹線道路を対象として市内各地域を連絡・循環するバス路線の見直しに努め、実情に即した、利便性の高い交通環境の創出を目指します。今後の主な見直し方向は以下の通りです。

- ・民間路線バスと市民バスの乗り継ぎ利用の利便性向上に努めます。
- ・一部の地区別路線について、買い物や通院にも利用可能とした運行数の増便を目指します。
- ・平日と土休日の利用状況に対応した運行路線の見直しに努めます。
- ・デマンド型交通（利用者の要望を運行ルートや運行時間などに反映させる交通形態）についても、地域特性を考慮した新たな導入の検討や見直しに努めます。

② 高齢化に対応したバス体系の見直し

定期的に市民の意見を取り入れたバス体系の見直し検討を行うとともに、バリアフリー等の整備を進め、高齢者を含めた誰もが商業・サービスなど都市生活の利便性を実感できるような交通体系の整備について検討します。

③ 大都市及び交流拠点とのネットワーク強化

本市と名古屋市、岐阜市、豊田市、長野市、中部国際空港等を結ぶ広域高速バス網の整備に努め、広域的なネットワーク強化を目指します。

## 立地適正化計画



## 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9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バスの運行頻度図（2024年11月）

#### 1) 平日

東鉄路線は、便数減が続いた結果、現在は概ね10～20往復が運行されています。

市民バスは、泉地域については3～10往復程度が運行されていますが、土岐市駅より南側では1～3往復程度の便数となっており、特に濃南地域や肥田地域は3往復程度となっていますが、のってこと合わせると4便程度となっています。

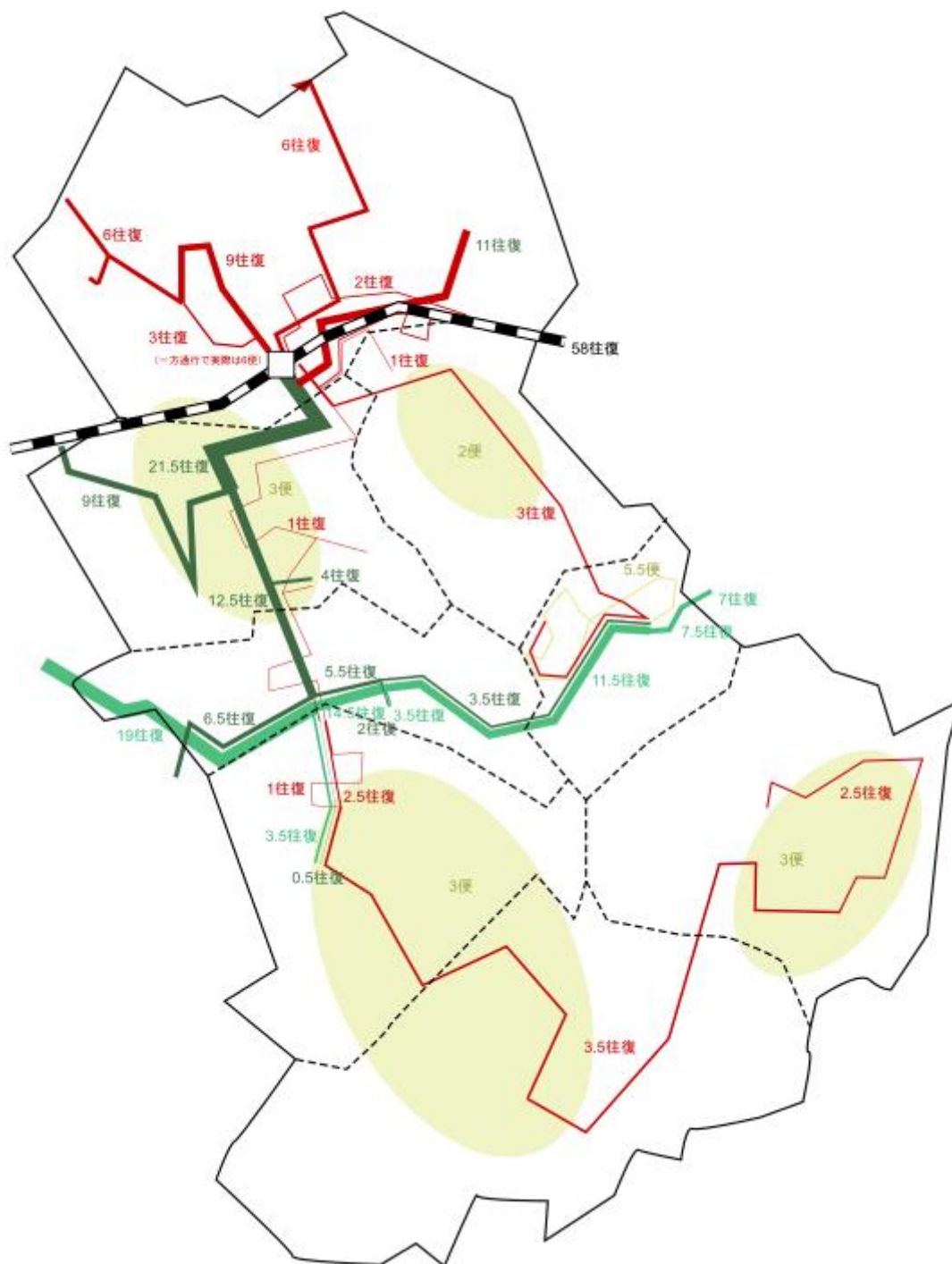


図 バスの運行頻度（平日）

※基本は上り・下り1便ずつある場合に「1往復」と表記していますが、泉が丘線のような一方通行の路線の場合は2便を1往復として表記しています。

## 2)休日

東鉄路線は、多くの路線で平日の半分程度の便数となっています。

市民バスは多くが1往復程度となっており、妻木・曾木・鶴里の各地域では便数がほとんどありません。

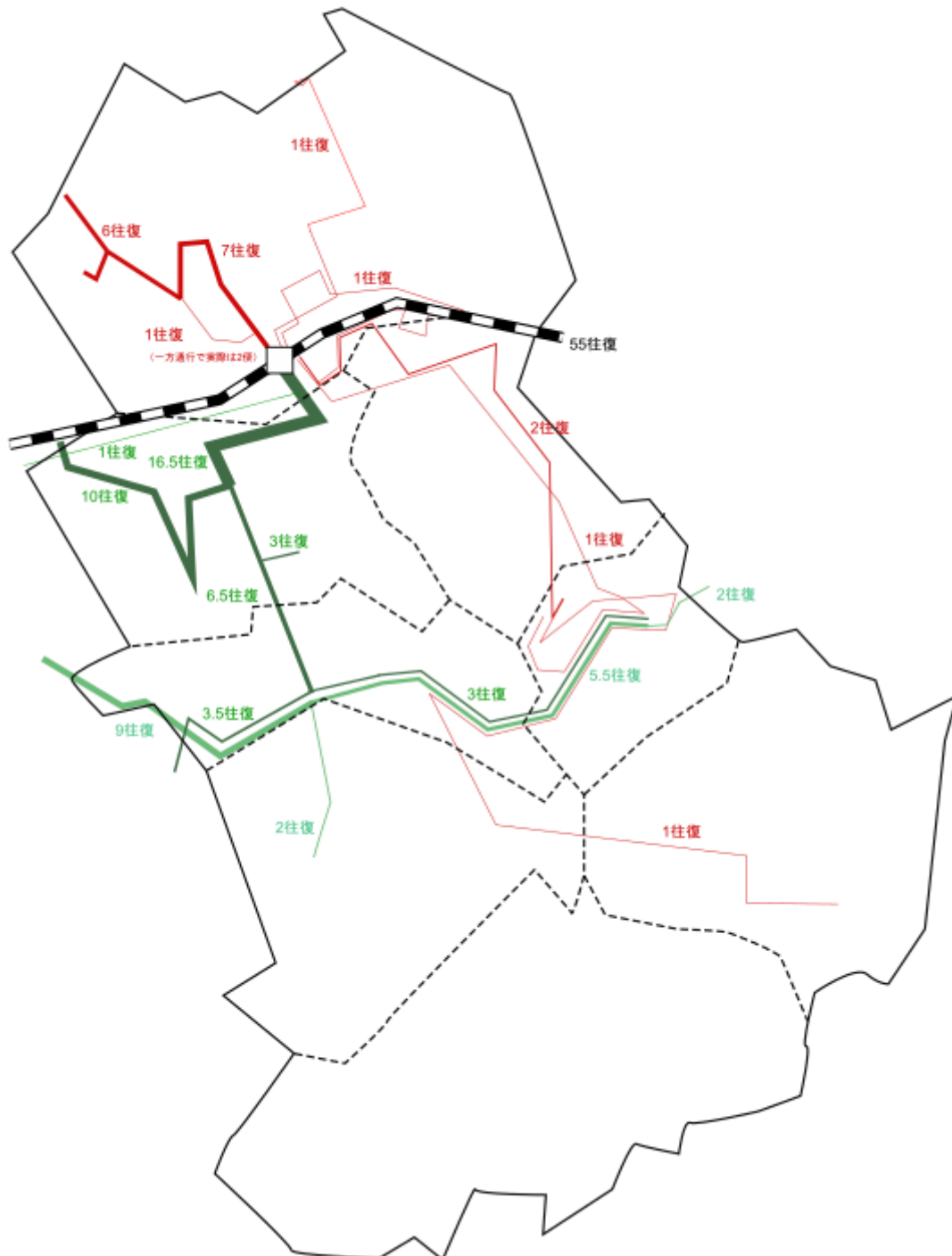
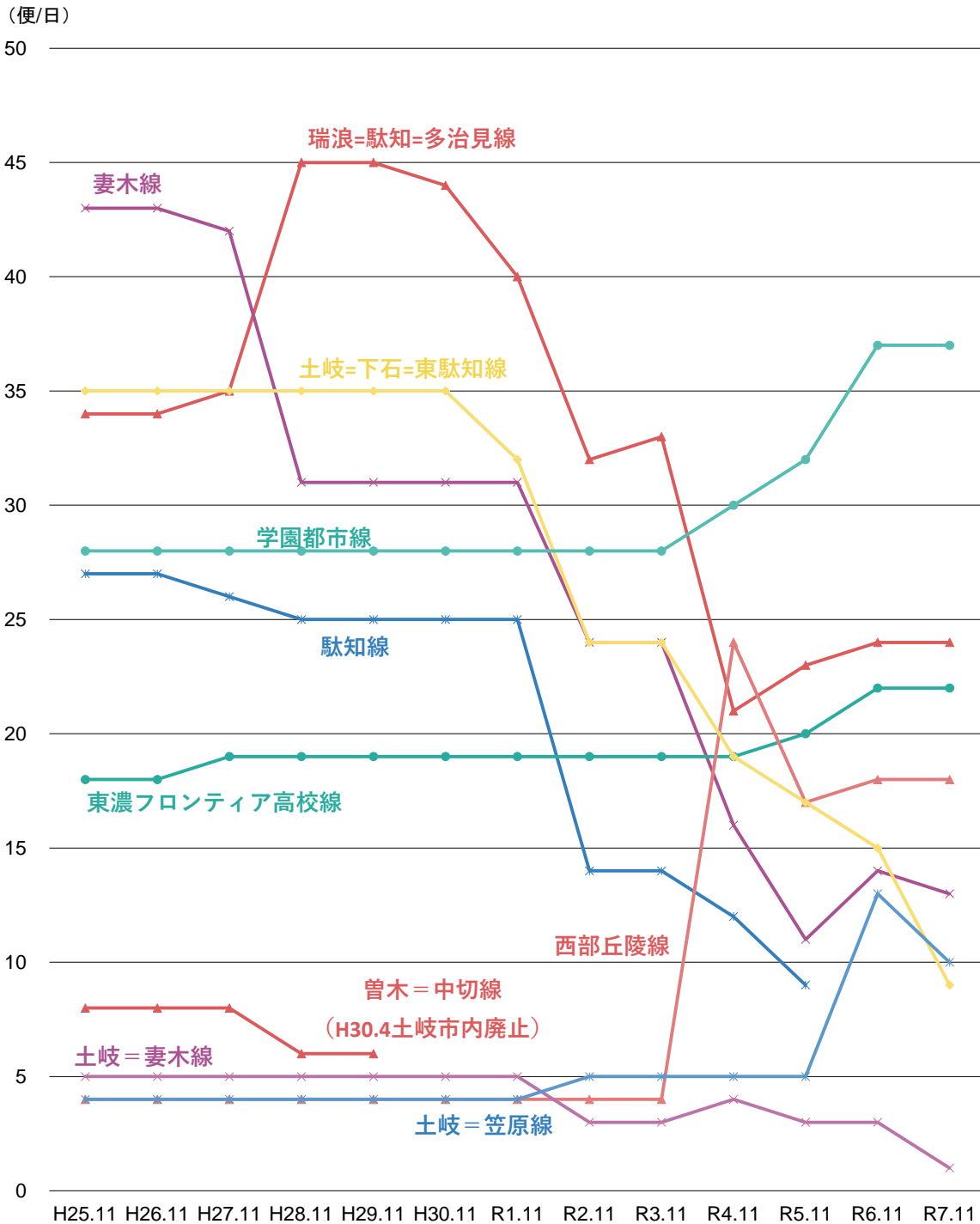


図 バスの運行頻度（休日）

#### ④便数の推移

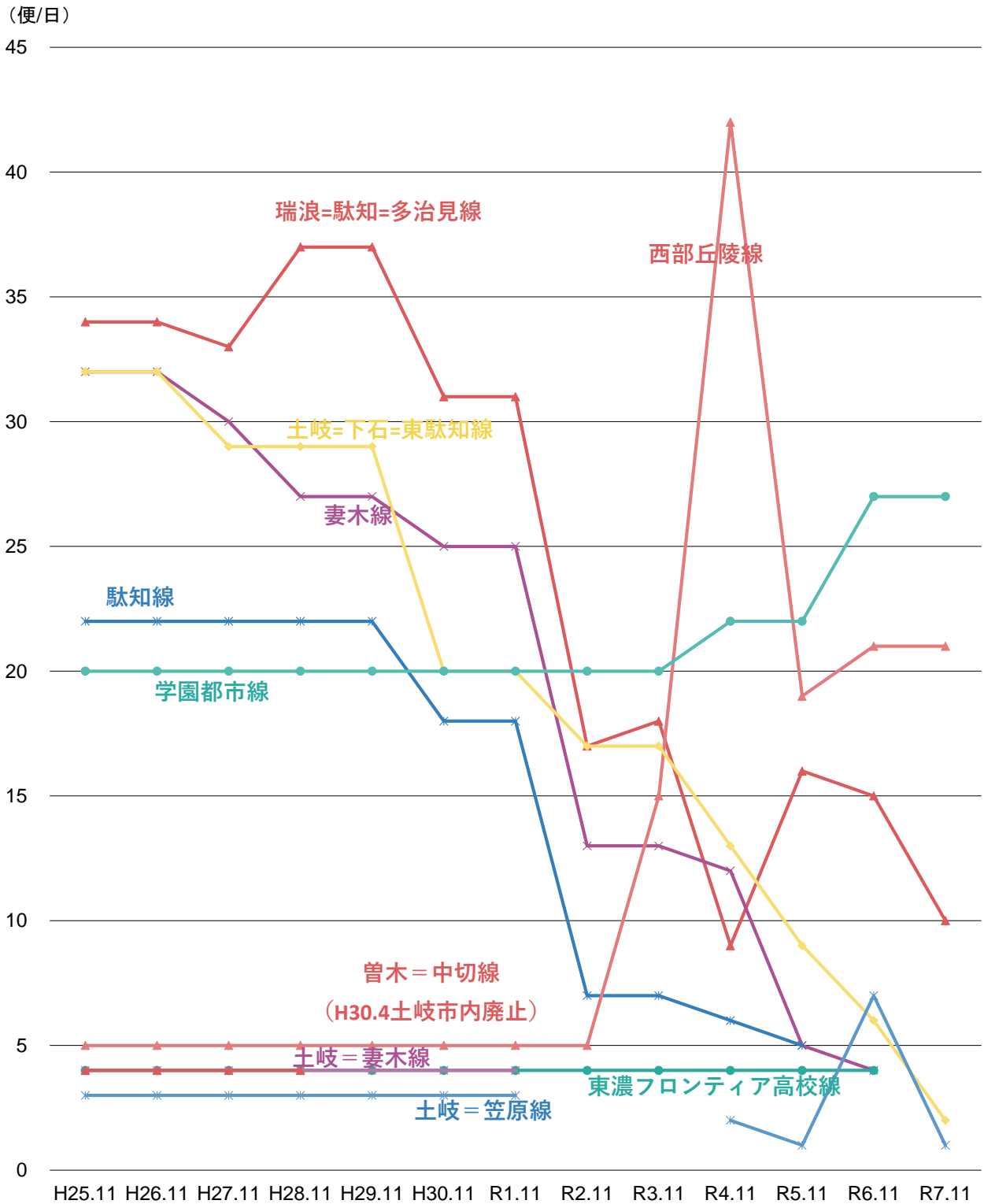
東濃鉄道の便数の推移は以下の通りです。

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が、一部便数を増やした路線もあります。



資料：東濃鉄道（毎年11月に2週間行われる乗降調査から1日の運行便数を算出）

図 平日：東鉄バスの便数の推移（毎年11月時点、往復で2便としてカウント）



資料：東濃鉄道（毎年11月に2週間行われる乗降調査から1日の運行便数を算出）  
 ※土岐=妻木線、土岐=笠原線はR3.11時点では平日運行のみ

図 休日：東鉄バスの便数の推移（毎年11月時点、往復で2便としてカウント）

## ⑤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7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)
肥田線	下肥田公民館	肥田支所	東濃中部医療センター	平日 2便
土岐津・泉線	大洞公民館	スポーツセンター	東濃中部医療センター	平日 3便
柿野線	雨沢公民館	鶴里支所前	東濃中部医療センター	平日 1便
細野曾木線	東濃中部医療センター	曾木支所	濃南中前	平日 1便
濃南線	東濃中部医療センター	鶴里支所前	曾木下公民館	平日 2便

## 利用方法



図 のってこの概要

## ⑥ 駄知どんぶりバスの整備状況

現在の駄知どんぶりバスの便数は、5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。

便	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便
起点出発時刻	9:17	9:52	10:41	11:30	12:30



## ⑦ タクシーの整備状況

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。

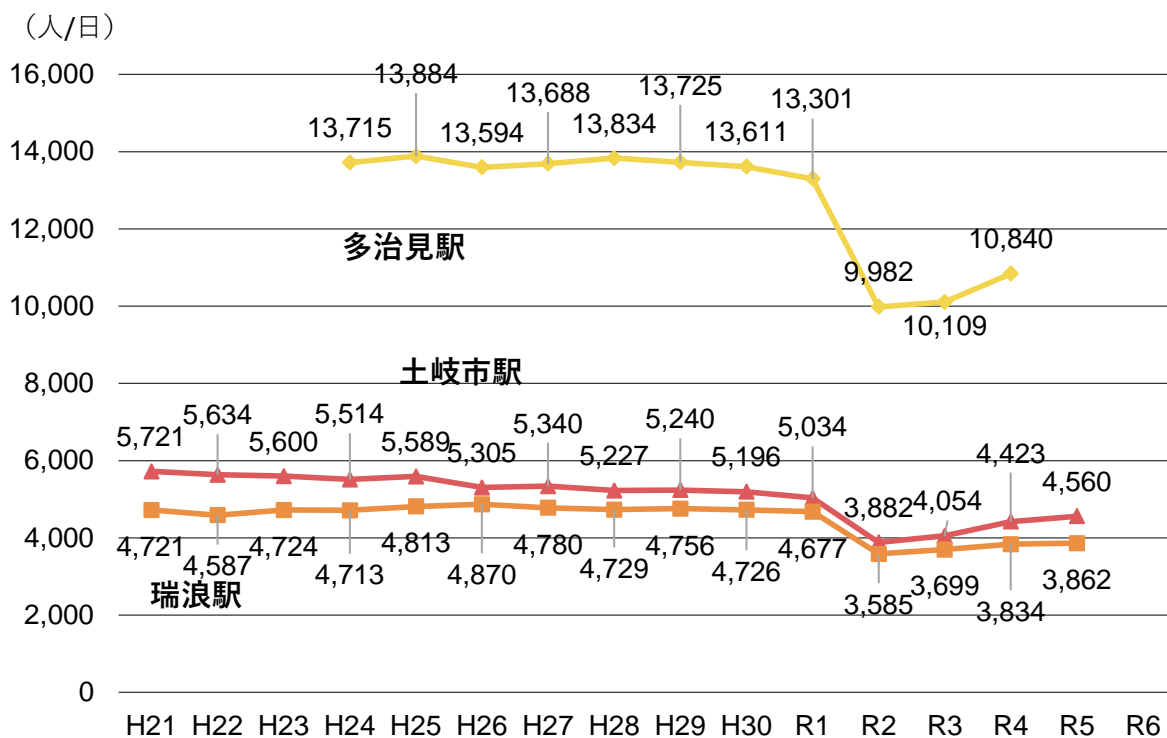
会社名	車両台数(土岐市内)	本社住所
東鉄アシスト(株)	12両	多治見市平和町1丁目163
近鉄東美タクシー(株)	5両	中津川市太田町2丁目1-1
平和コーポレーション(株)	7両	瑞浪市和合町2丁目216-2

## (5) 地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等

### ①利用者数の推移

#### 1) 鉄道

駅別に乗客数をみると、瑞浪駅では横ばいとなっている一方で、土岐市駅、多治見駅では漸減しています。その後、コロナ禍でR2年度に大きく落ち込んだ後、現在は回復傾向です。



※多治見市のH23以前のデータは非公開となっている

資料：土岐市統計書、統計たじみ、瑞浪市統計書

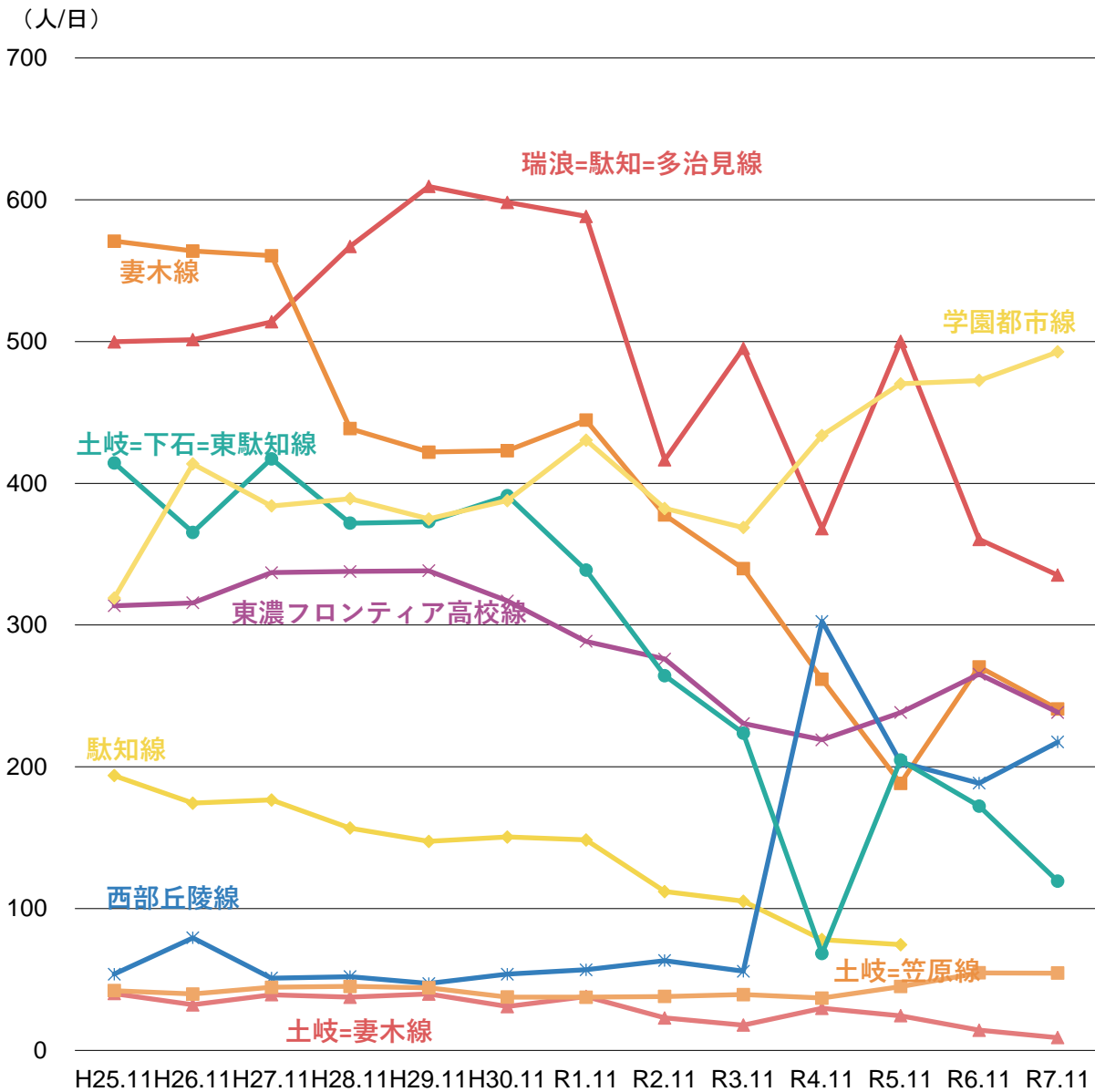
図 JR駅の1日あたり乗客数の推移

## 2) 東鉄バス

瑞浪＝駄知＝多治見線は増加傾向でしたが、コロナ禍の影響で急減しました。

そのほかの路線も、減少傾向が続いていましたが、コロナ禍で減少傾向が加速しています。

一方で、学園都市線や土岐＝笠原線は概ね横ばい傾向で、西部丘陵線はイオンモール土岐が立地後に急増した後で、やや落ち着いています。



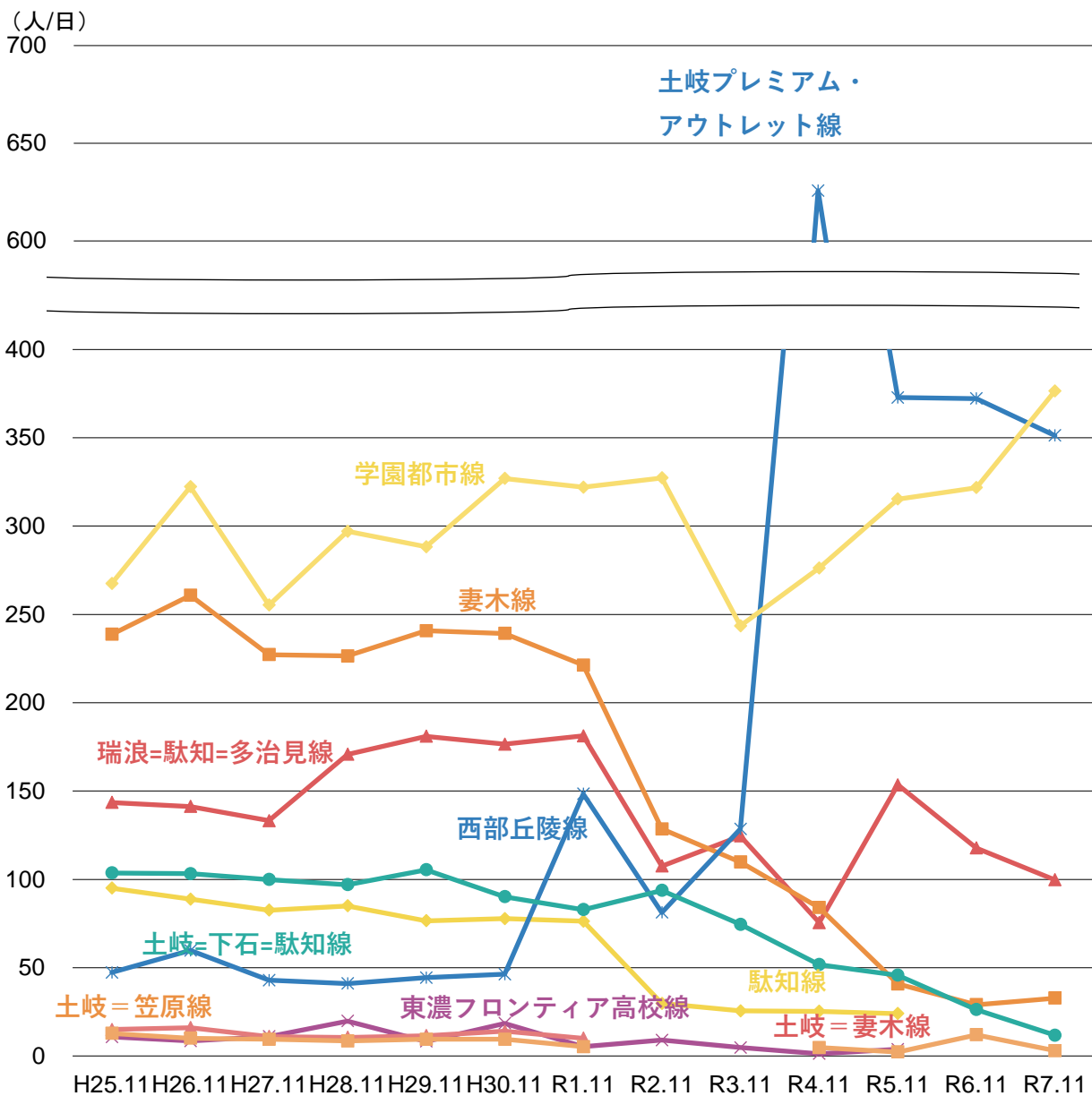
※土岐＝下石＝東駄知線は土岐＝下石＝駄知線を含む

※西部丘陵線は、土岐プレミアム・アウトレット線・土岐プラズマ・リサーチパーク線を含む

資料：東濃鉄道（毎年11月の乗降調査から1日平均を算出）

図 東濃鉄道各路線の平日1日あたり利用者数の推移

瑞浪＝駄知＝多治見線は増加傾向でしたが、コロナ禍の影響で急減しています。  
 土岐＝下石＝駄知線や妻木線や駄知線は減少傾向にあります。

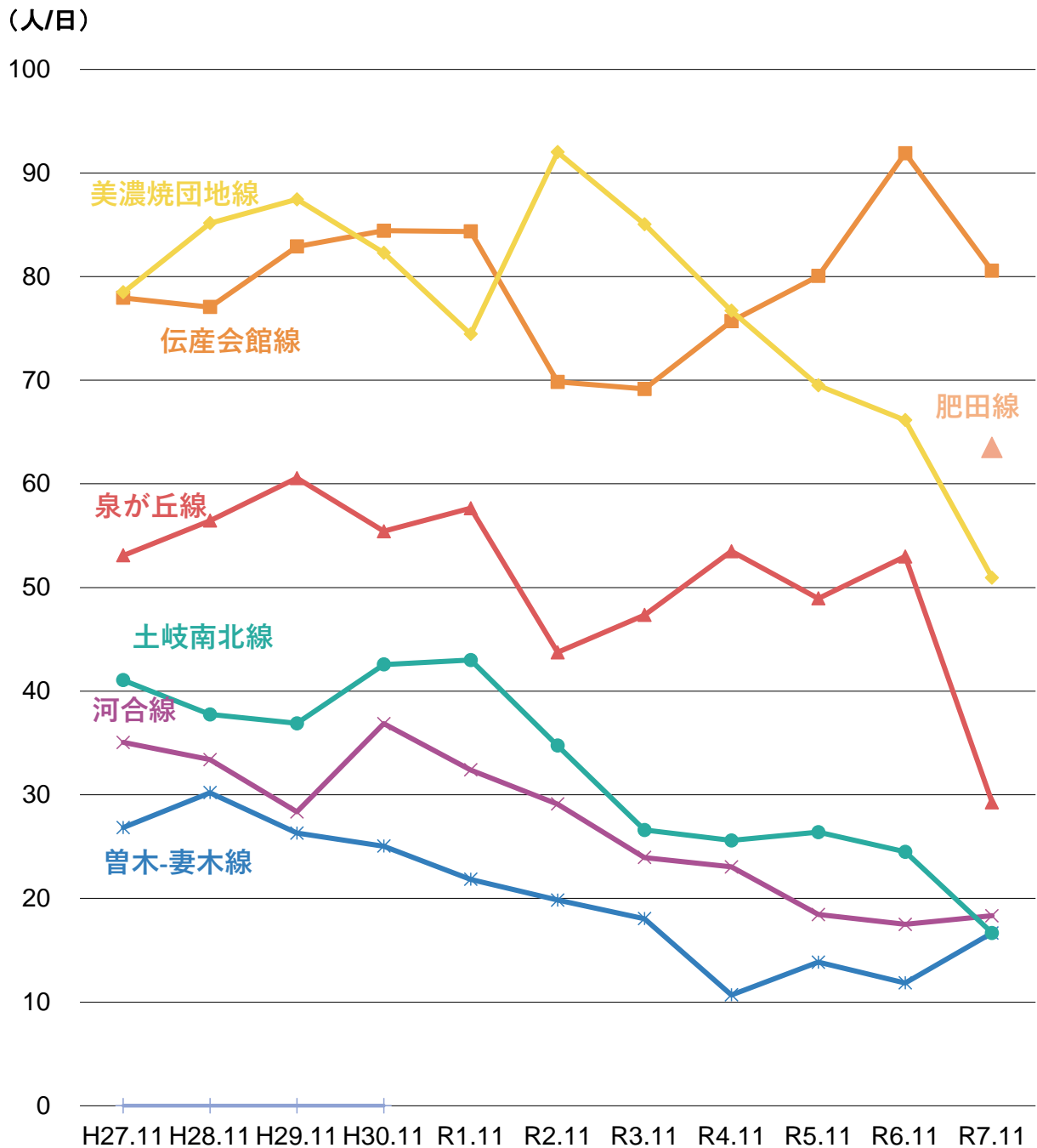


※土岐＝下石＝東駄知線は、土岐＝下石＝駄知線も含む  
 ※西部丘陵線は、土岐プレミアム・アウトレット線・土岐プラズマ・リサーチパーク線も含む  
 資料：東濃鉄道（毎年11月に行われる乗降調査から1日平均を算出）

図 東濃鉄道各路線の休日1日あたり利用者数の推移

### 3) 市民バス

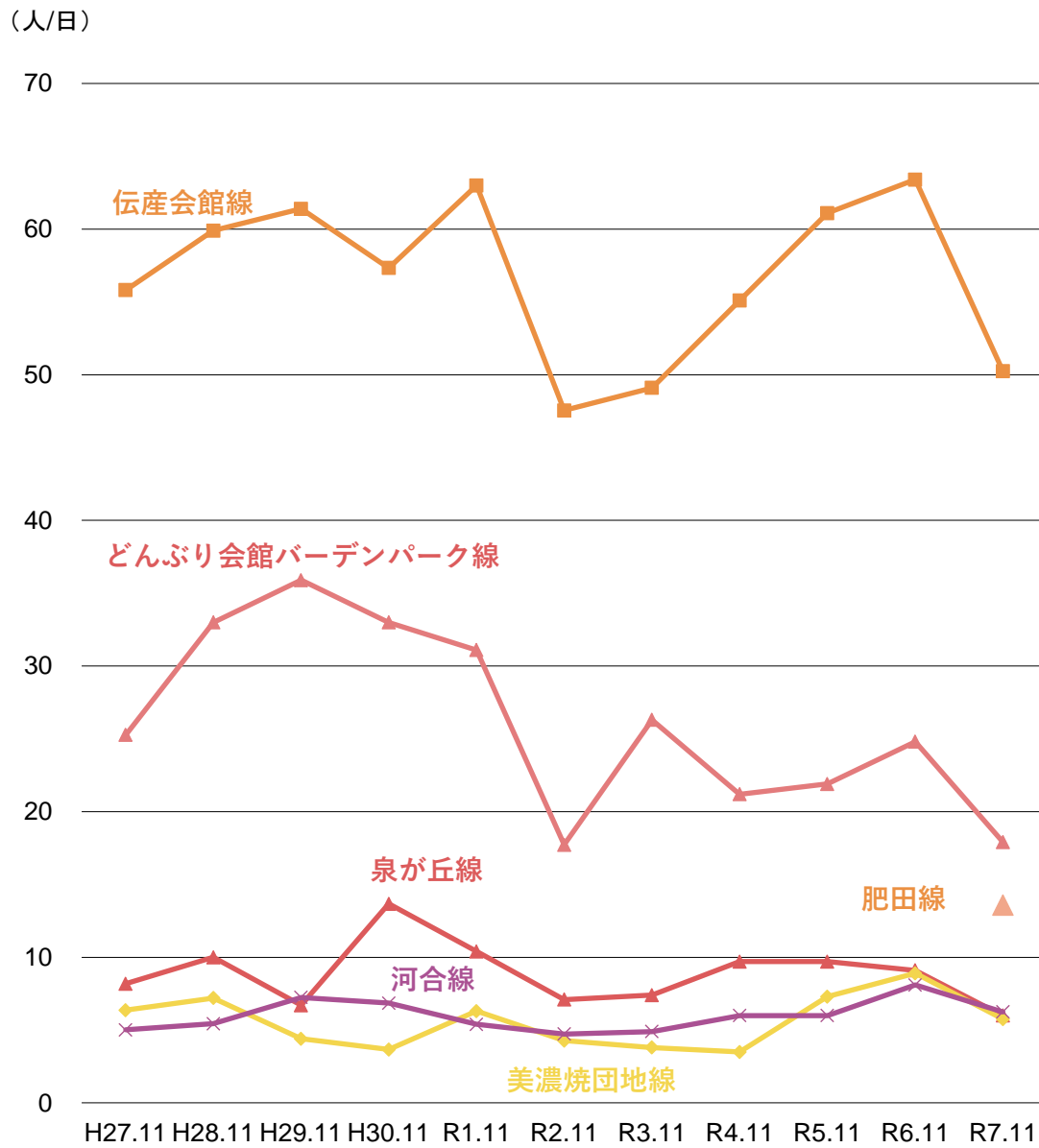
泉地区を南北に走る3路線は比較的堅調に推移していましたが、美濃焼団地線やその他の路線はコロナ禍以降減少傾向です。泉が丘線も、便数減に伴い利用者数が減少しています。



資料：土岐市（毎日行われる乗降調査から11月の1日平均を算出）

図 市民バス各路線の平日1日あたり利用者数の推移

多くの路線でコロナの影響から大きく減少していますが、回復傾向の路線もみられます。一方で、河合線はコロナの影響は大きくは見られません。

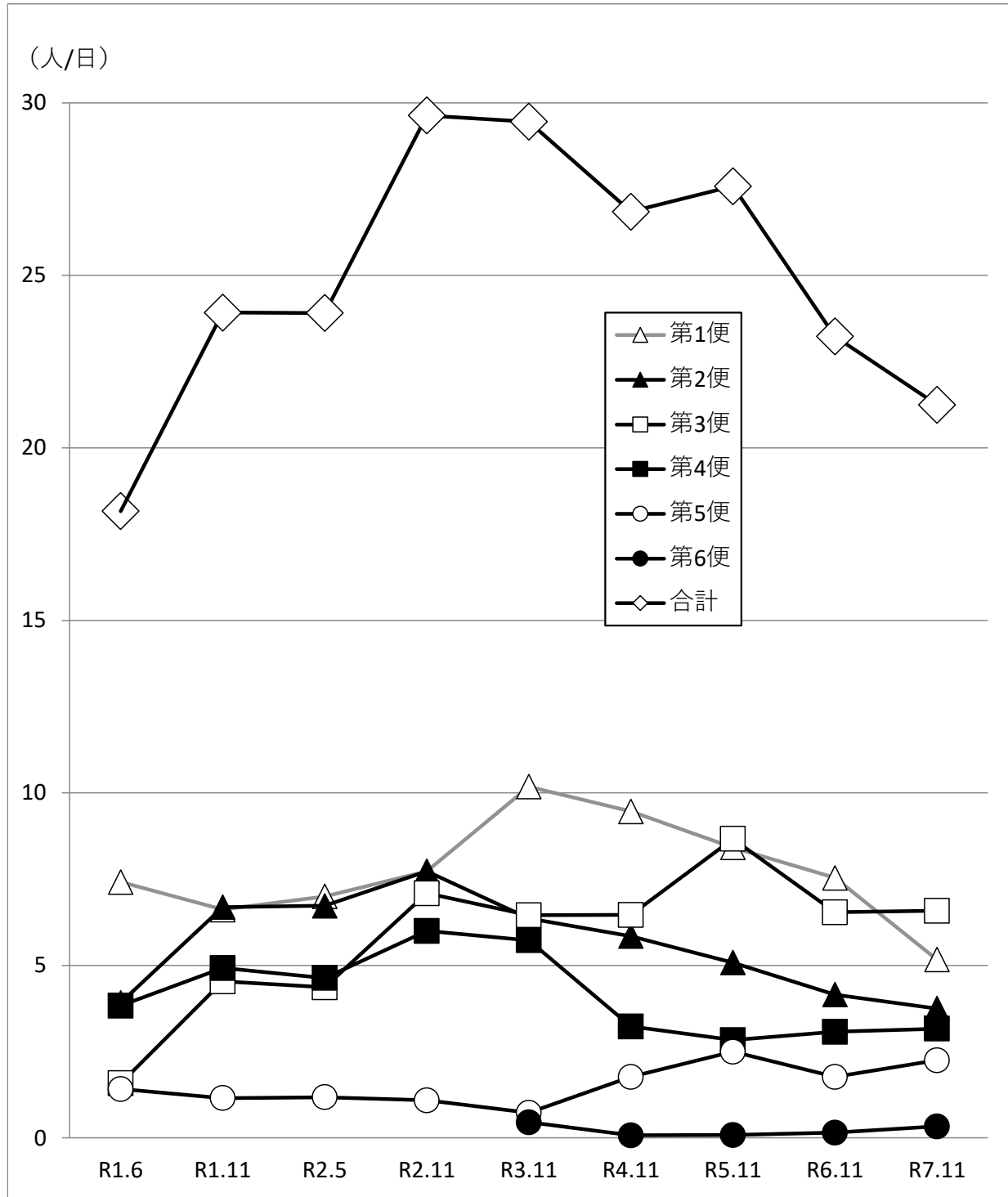


資料：土岐市（毎日行われる乗降調査から11月の1日平均を算出）

図 市民バス各路線の土休日1日あたり利用者数の推移

#### 4) 駄知どんぶりバス

駄知どんぶりバスでは、コロナの影響をほとんど受けていないものの、近年は減少傾向です。

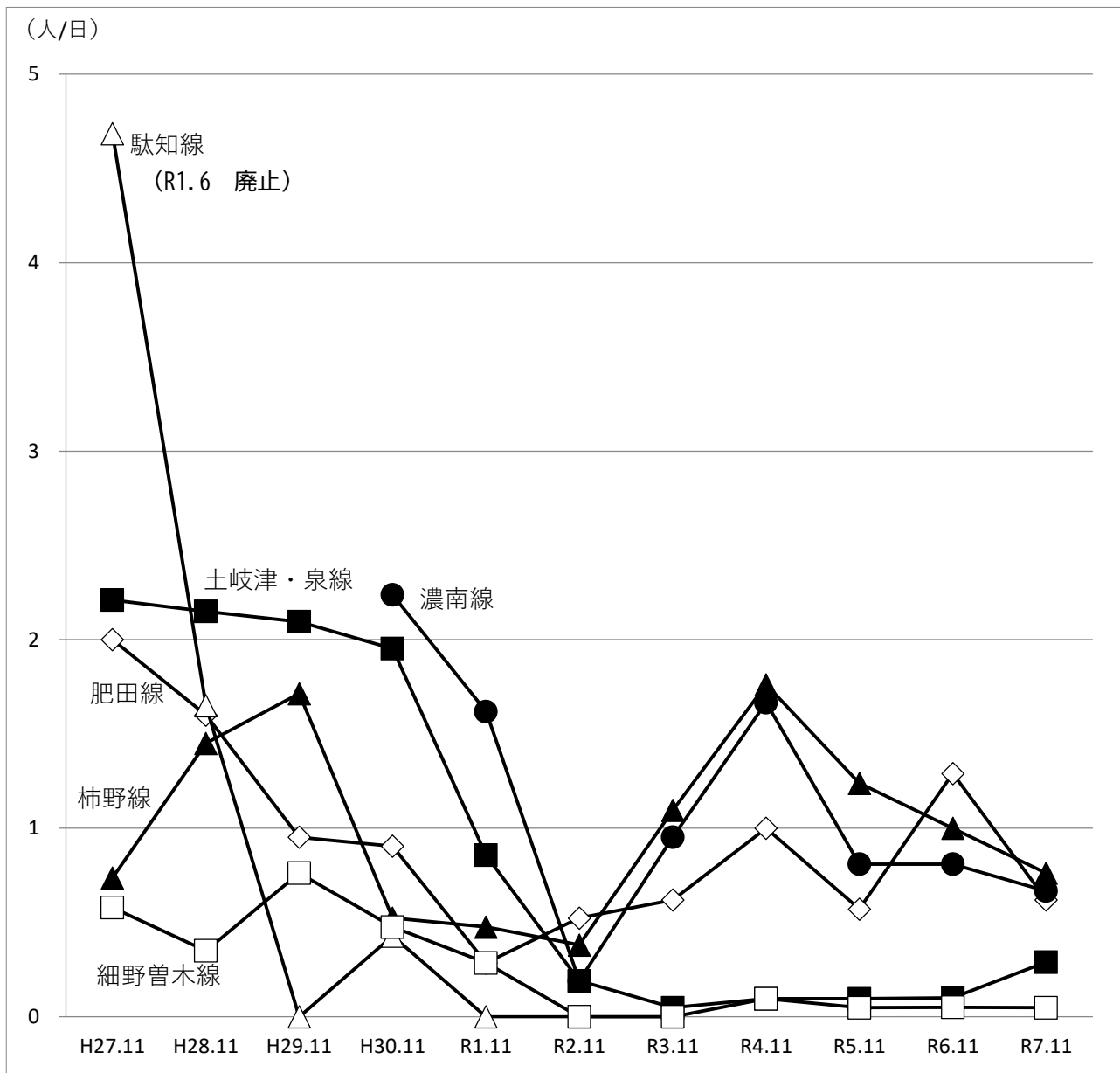


資料：土岐市（毎日行われる乗降調査から11月の1日平均を算出）

図 駄知どんぶりバス便別の1日あたり利用者数の推移

## 5) のってこの利用者数推移

どの路線も減少傾向となっており、近年は1日当たり1人程度以下の利用となっています。



資料：土岐市（毎日行われる乗降調査から11月の1日平均を算出）

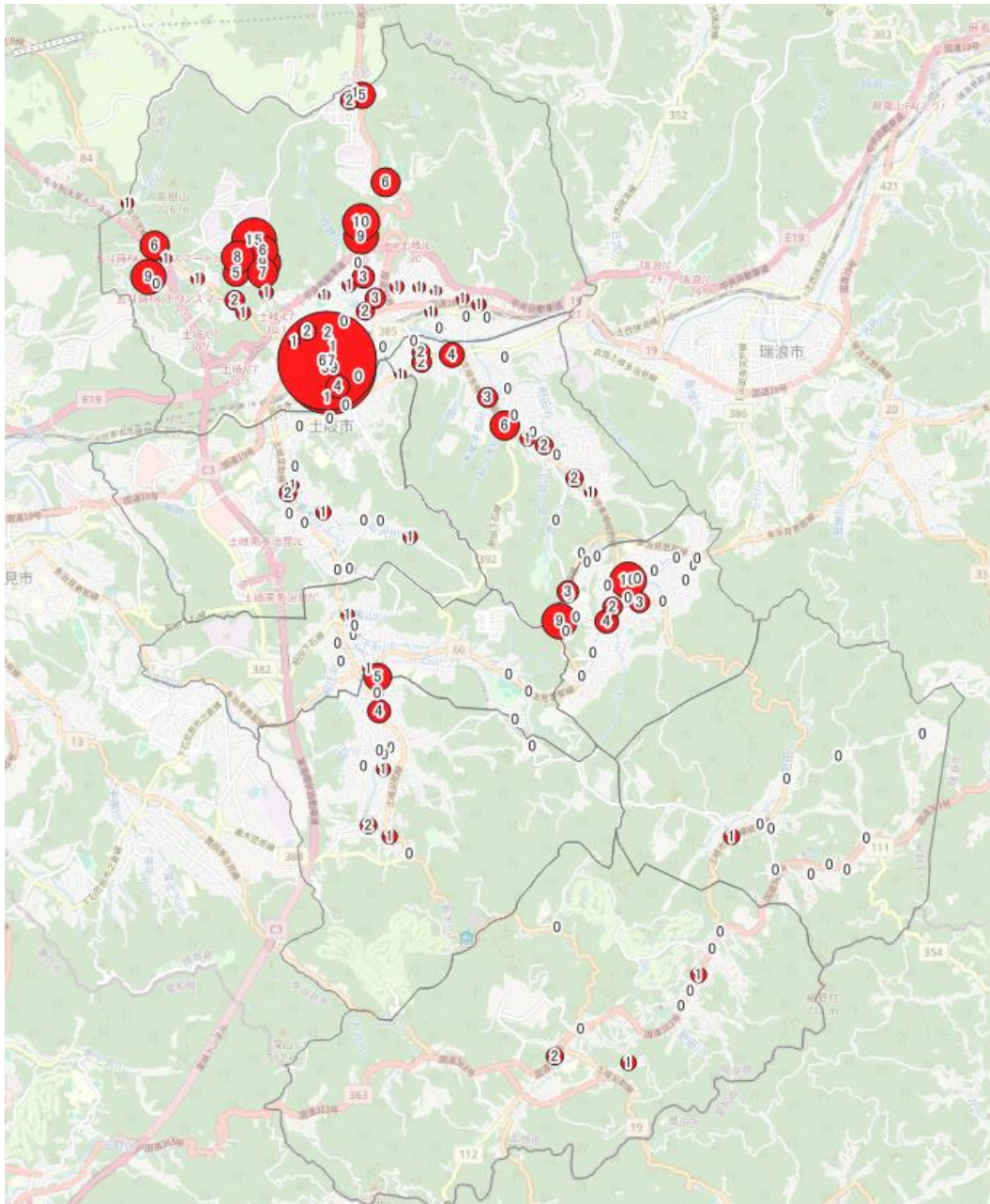
図 のってこ各路線の土休日1日あたり利用者数の推移



## 2) 市民バス 平日

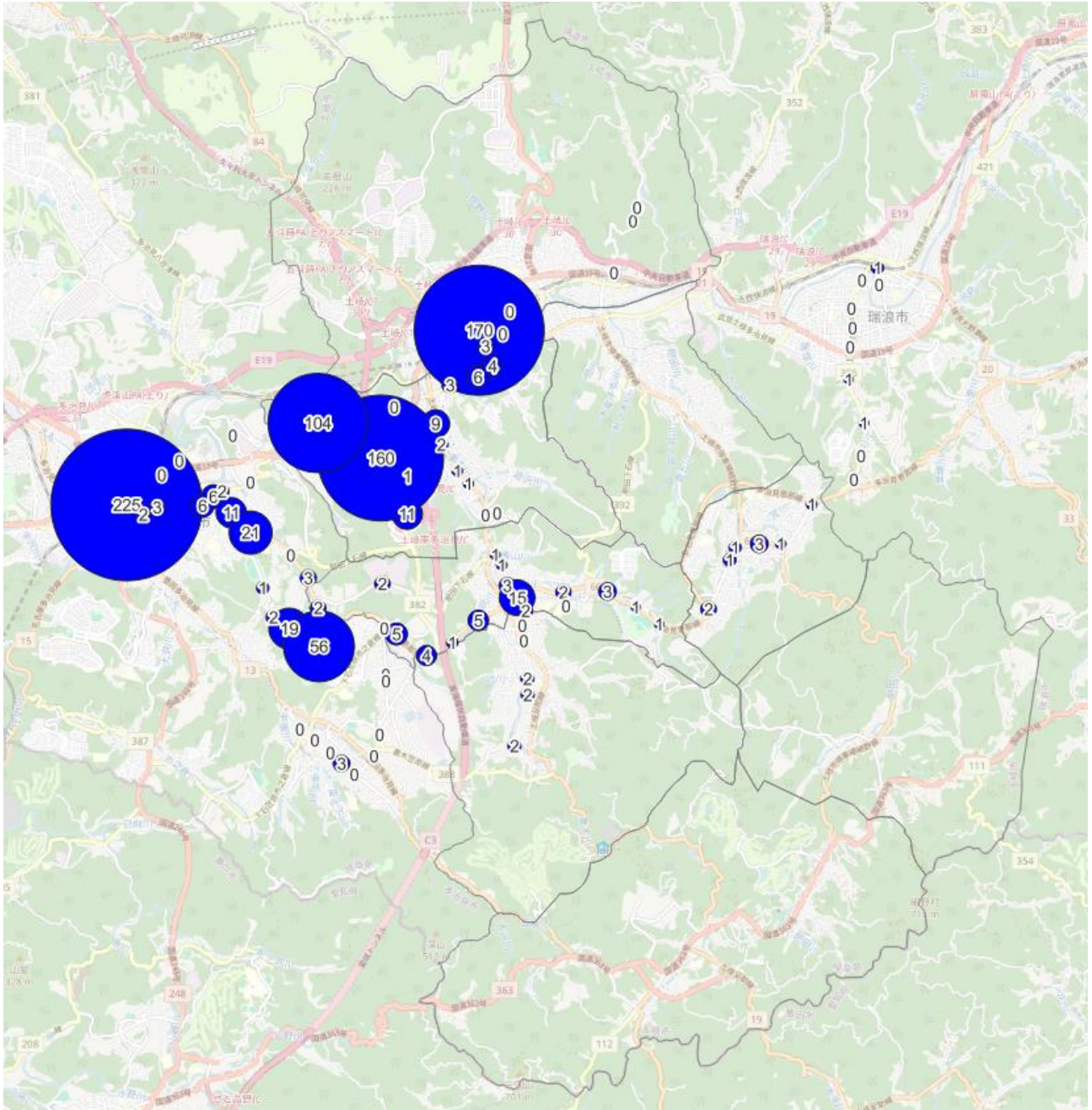
泉町の各停留所で乗車が見られているが、駄知町や肥田町でも一定の利用が見られています。駄知町では、旭ヶ丘や北山で乗車が見られます。

なお、濃南地区ではあまり利用が見られていません。



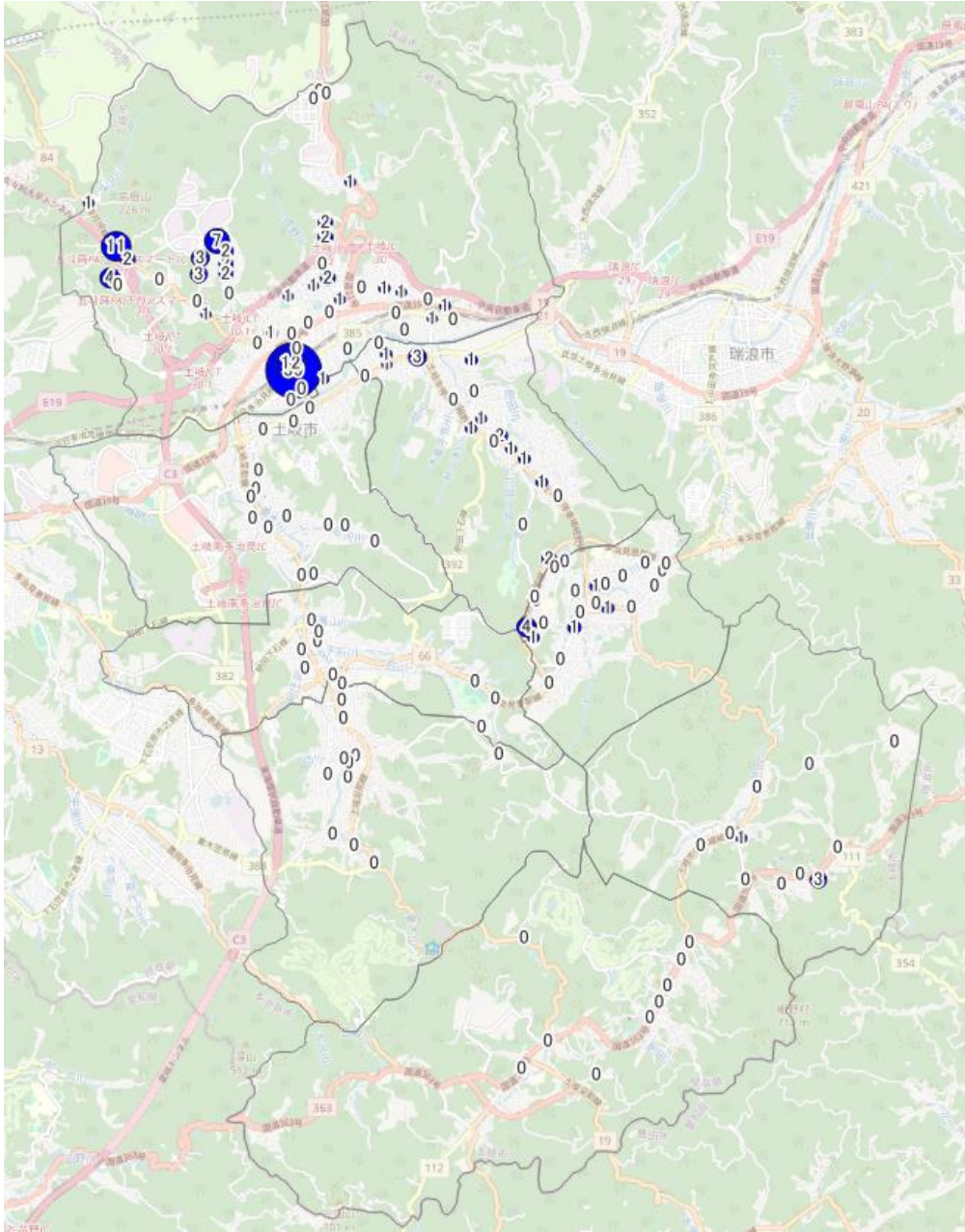
### 3) 東濃鉄道 休日

土岐プレミアム・アウトレットやイオンモール土岐での乗車が際立って多くなっていますが、下石地域や駄知地域での利用も一定程度見られています。



#### 4) 市民バス 休日

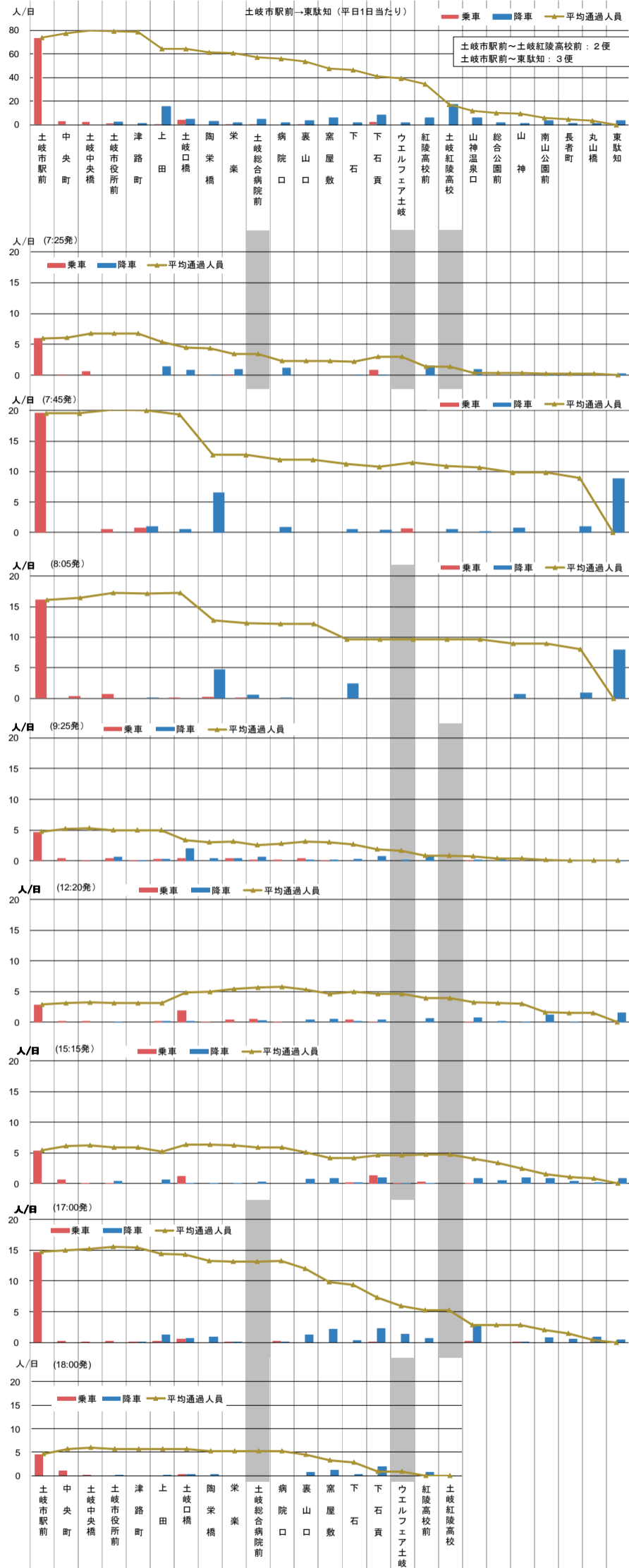
土日でも便数のある泉が丘線や伝産会館線での利用が目立っていますが、旭ヶ丘地区での肥田線の利用者も見られています。



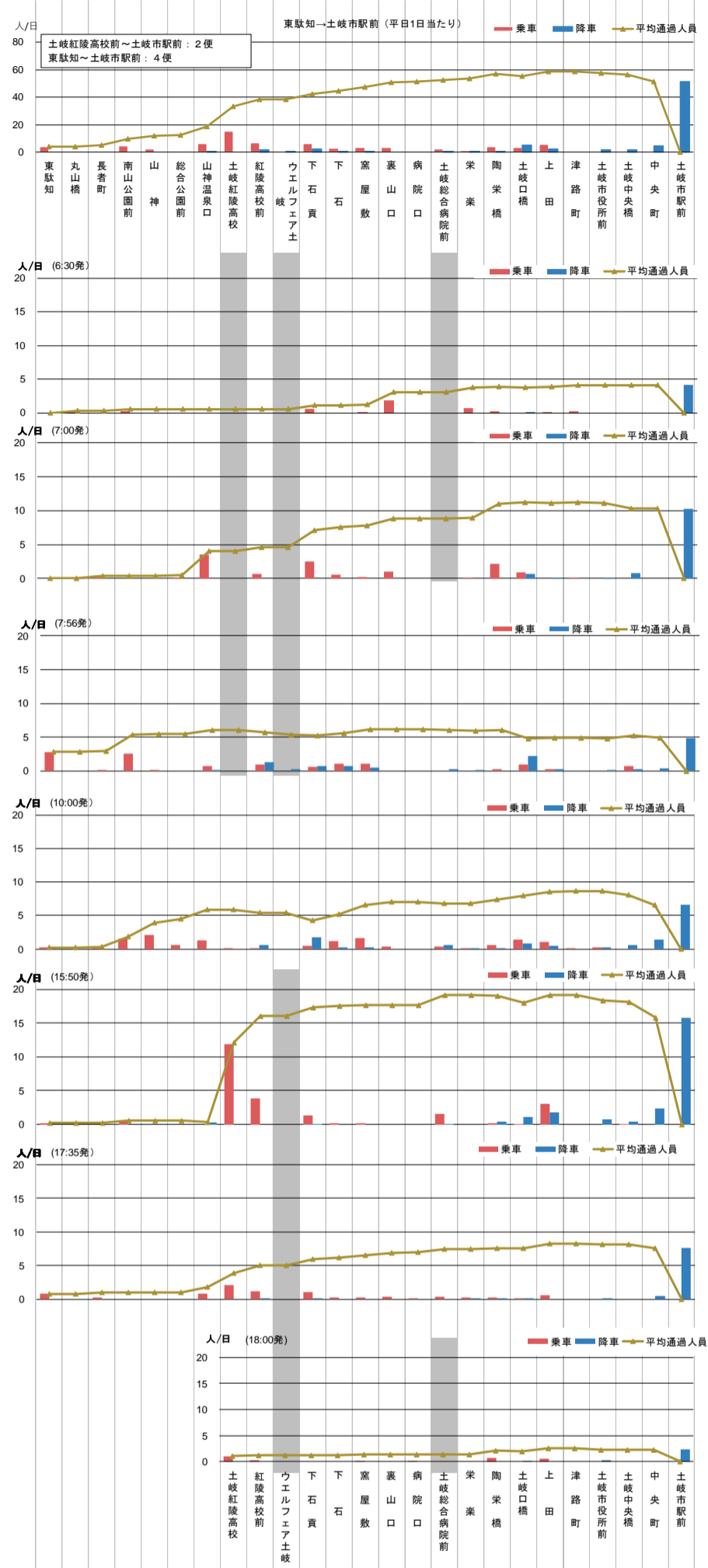
③各路線の1日当たり・1便当たり乗降者数・通過人員

1) 土岐=下石=東駄知線

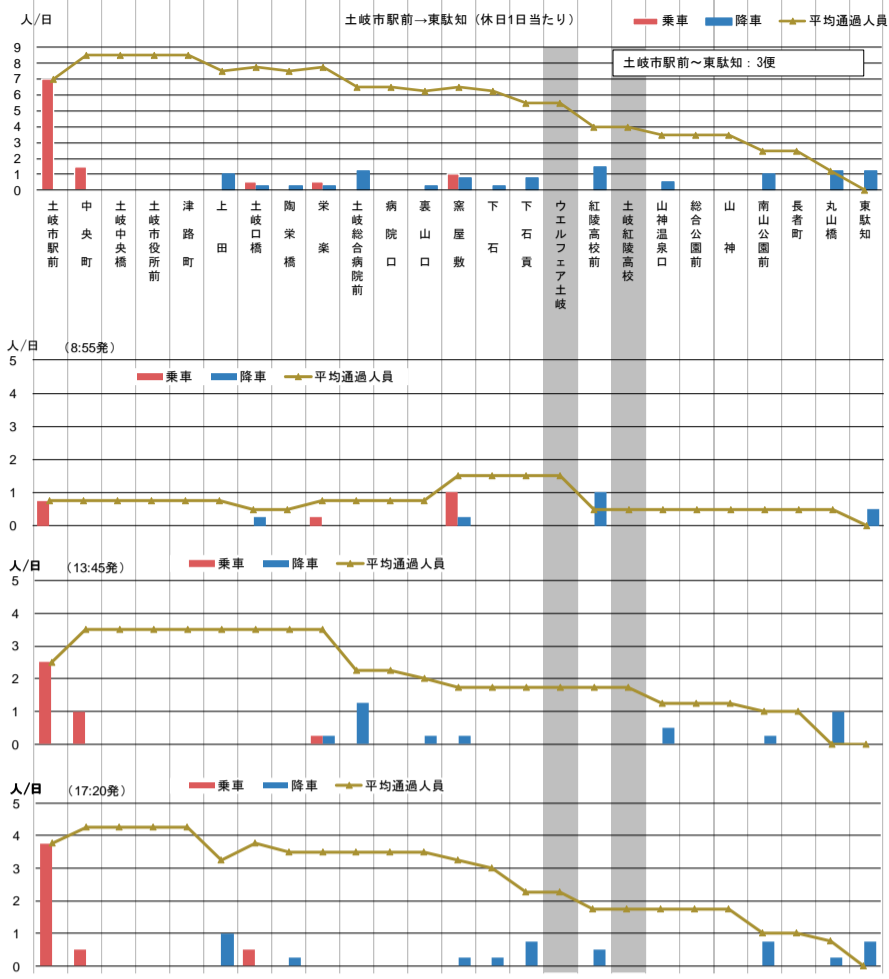
平日 下り



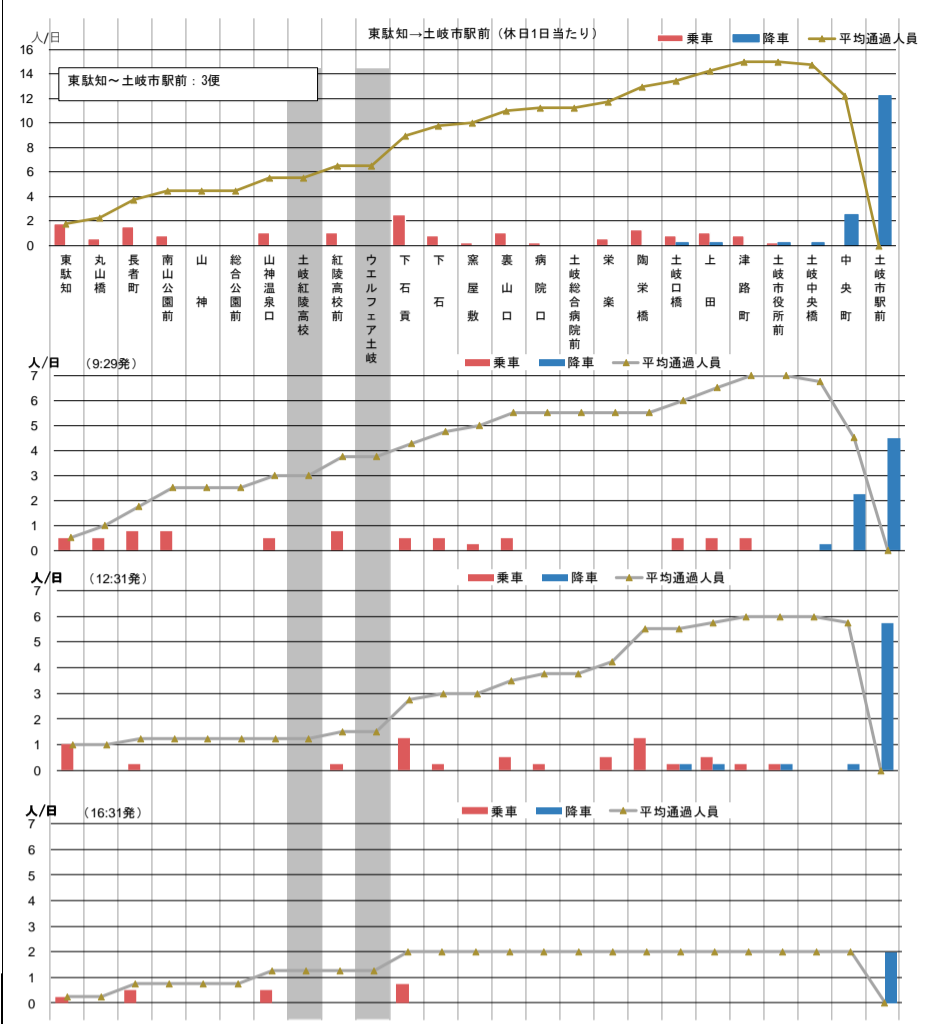
平日 上り



休日 下り

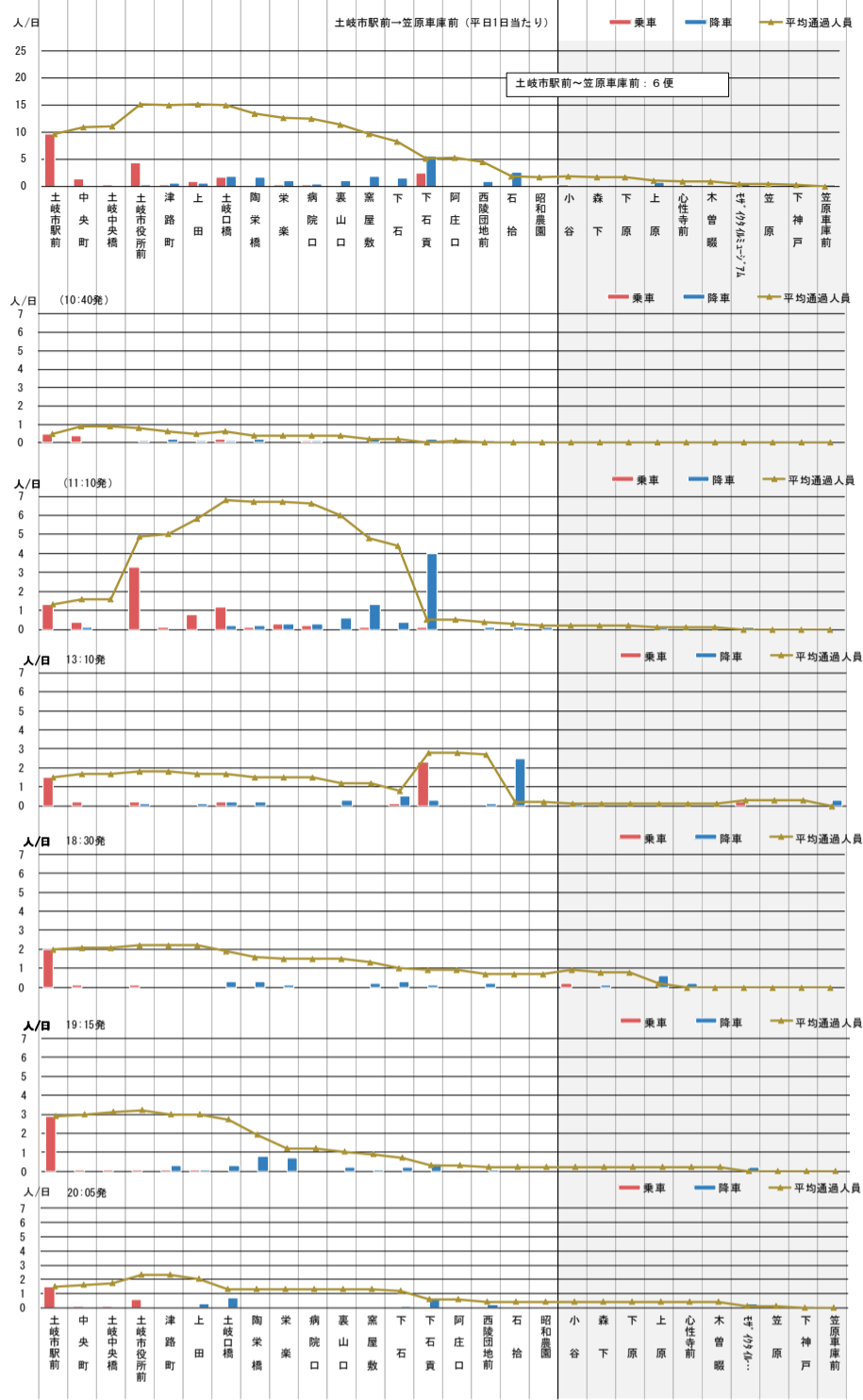


休日 上り

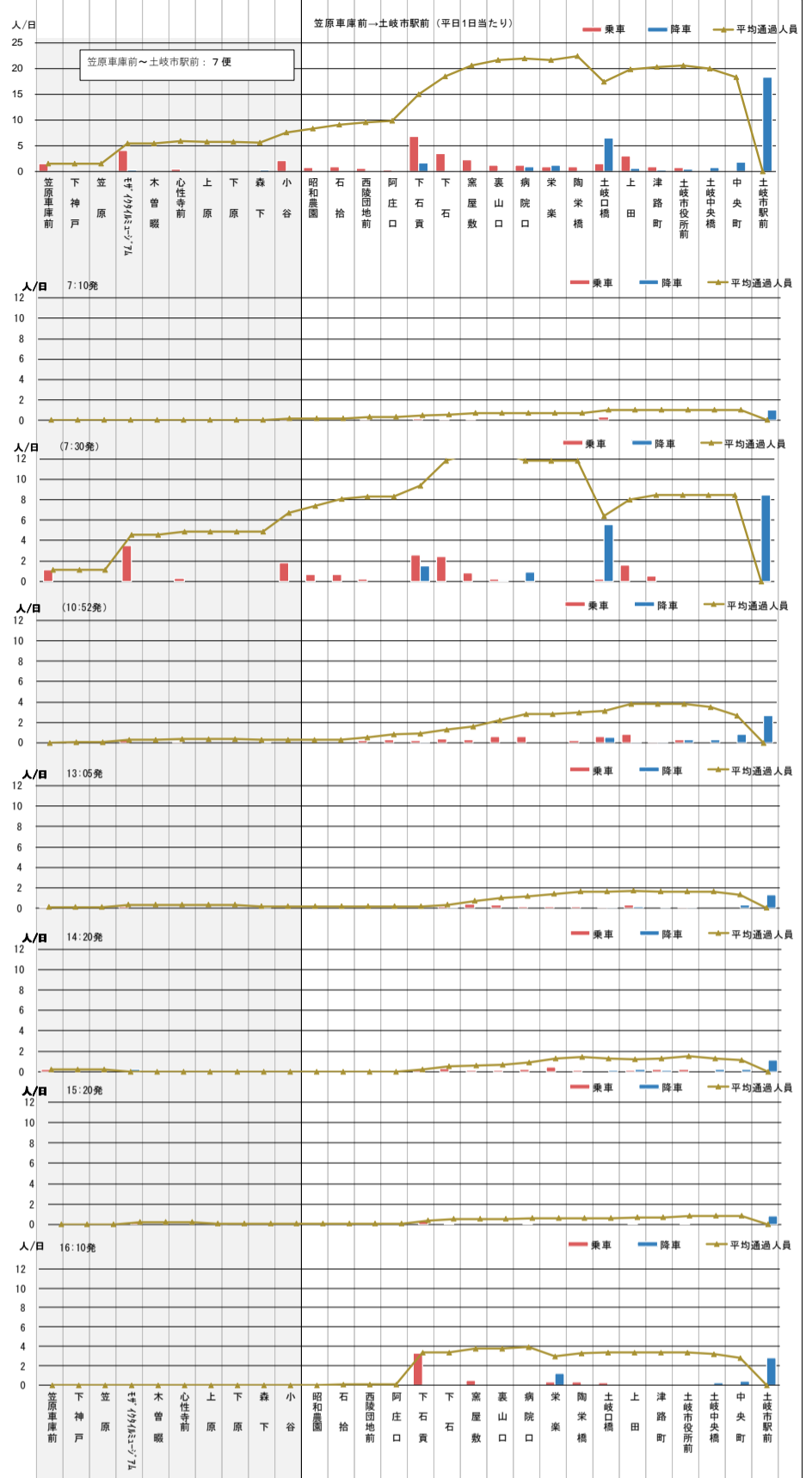


## 2) 土岐=笠原線

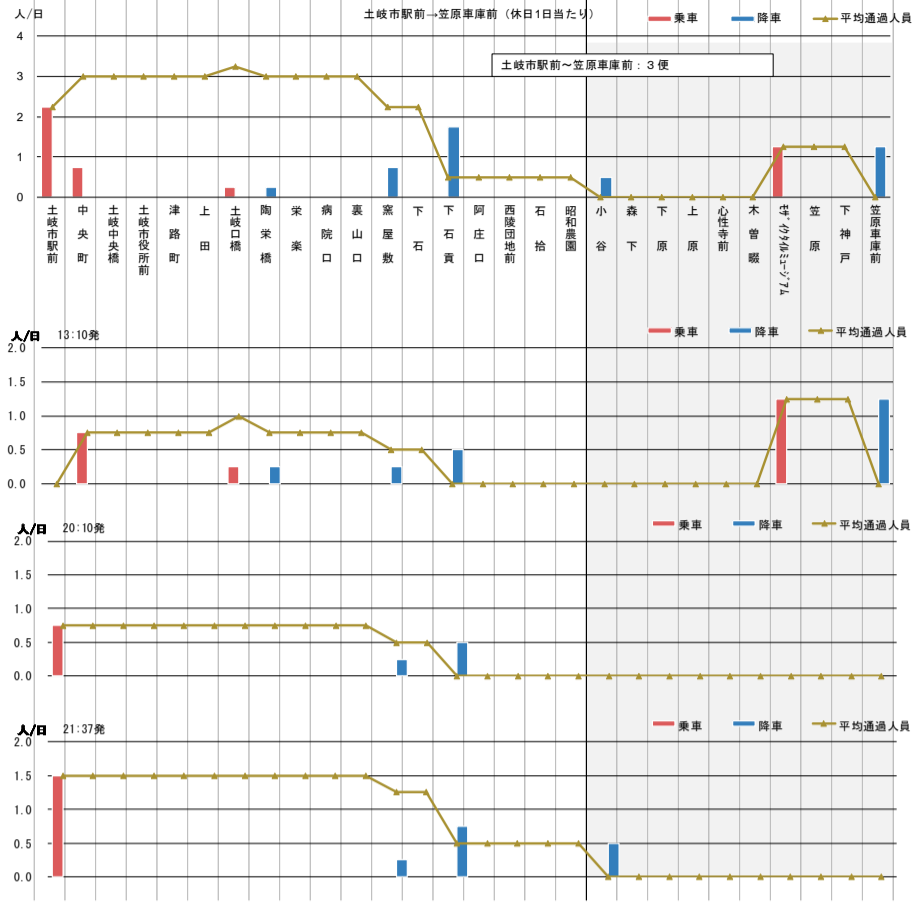
### 平日 下り



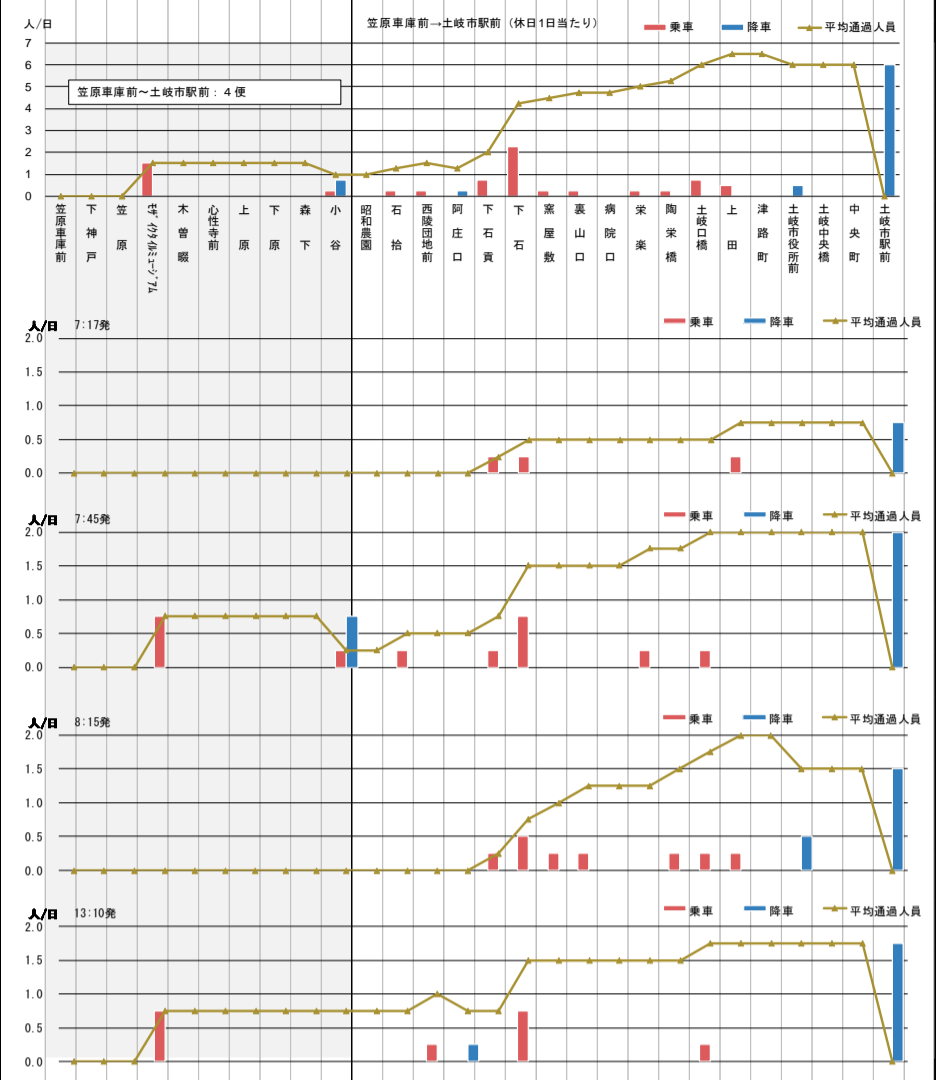
### 平日 上り



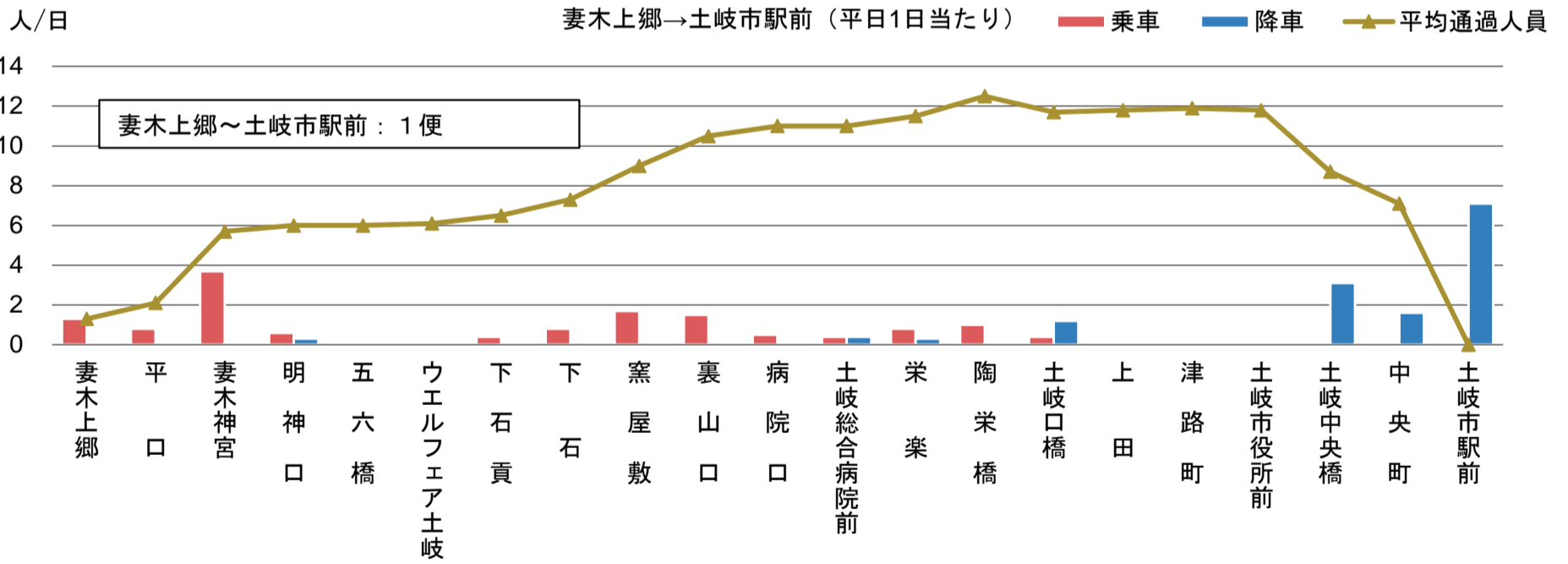
休日 下り



休日 上り

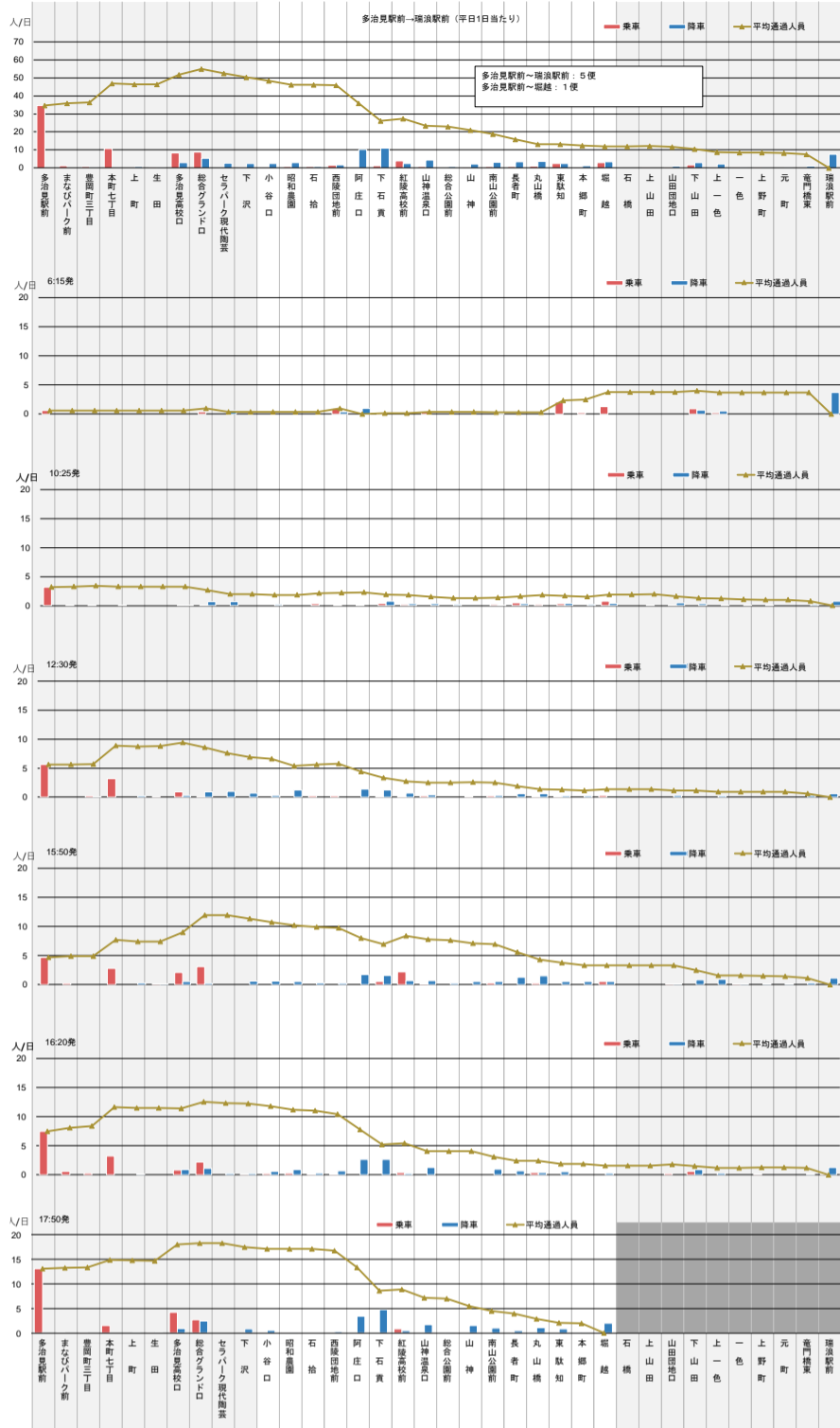


3) 土岐=妻木線

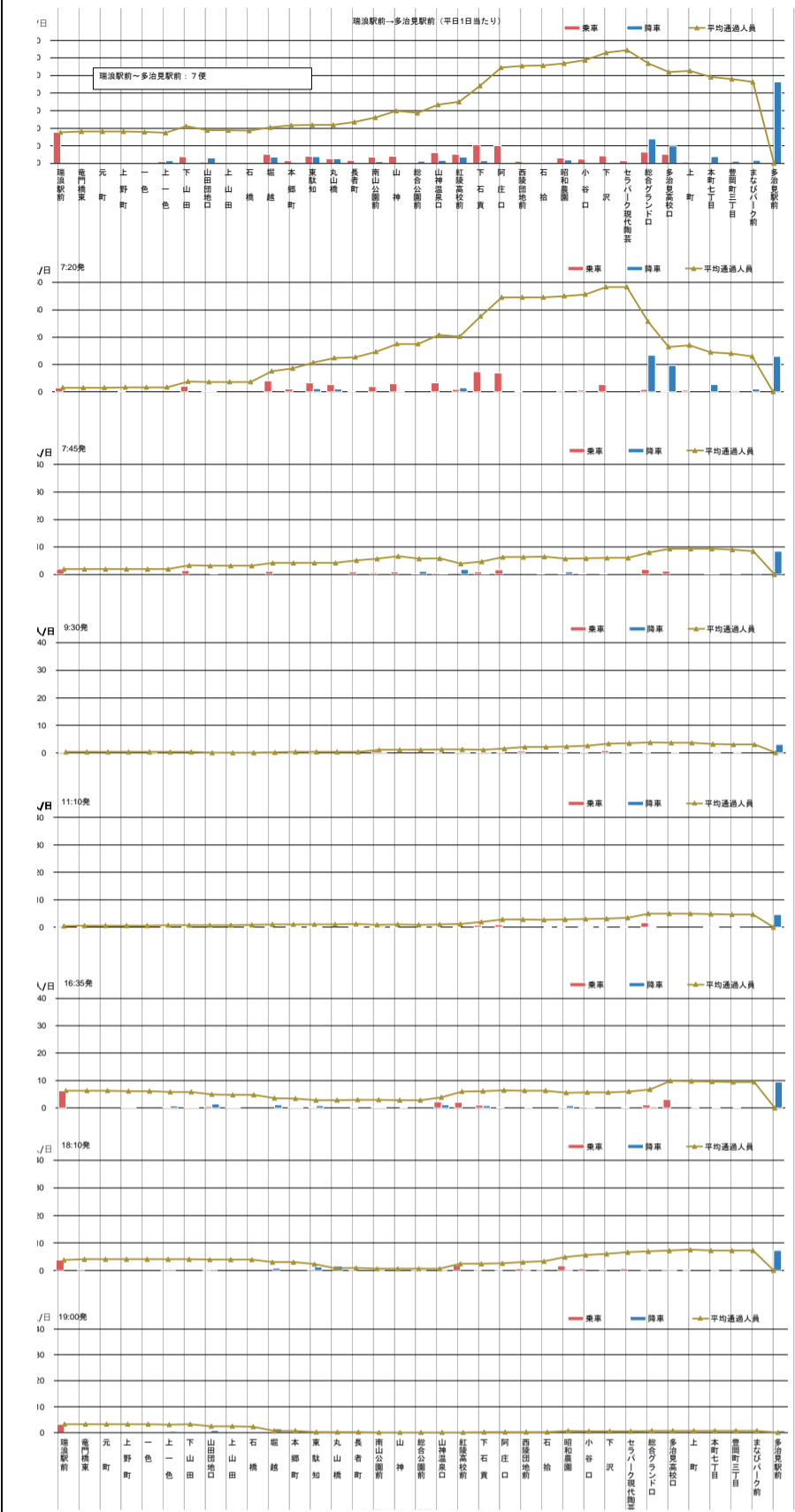


#### 4) 瑞浪=東駄知=多治見線 (下沢)

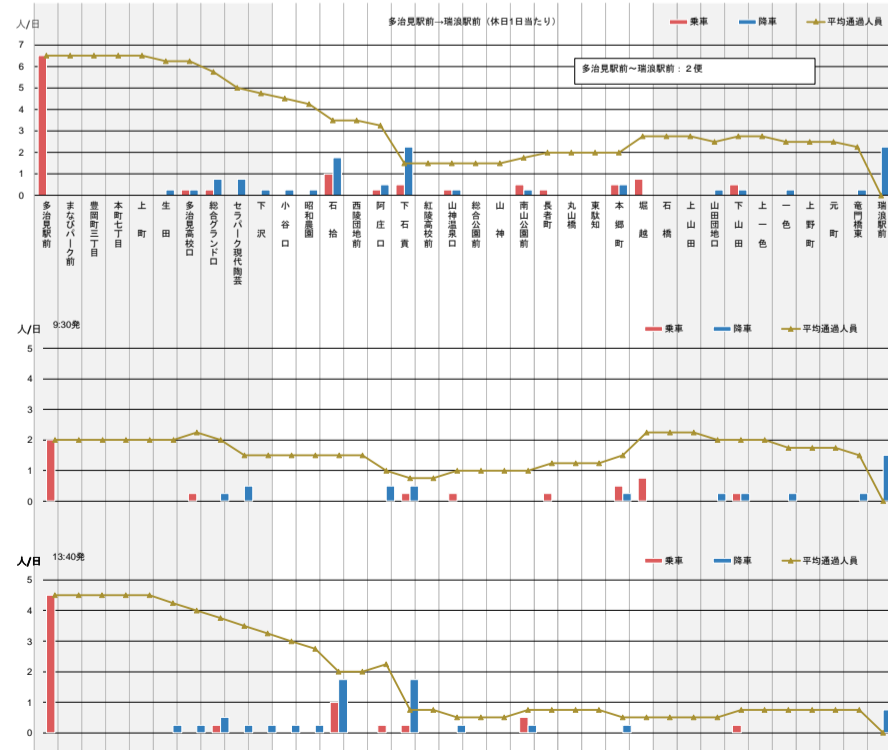
平日 下り



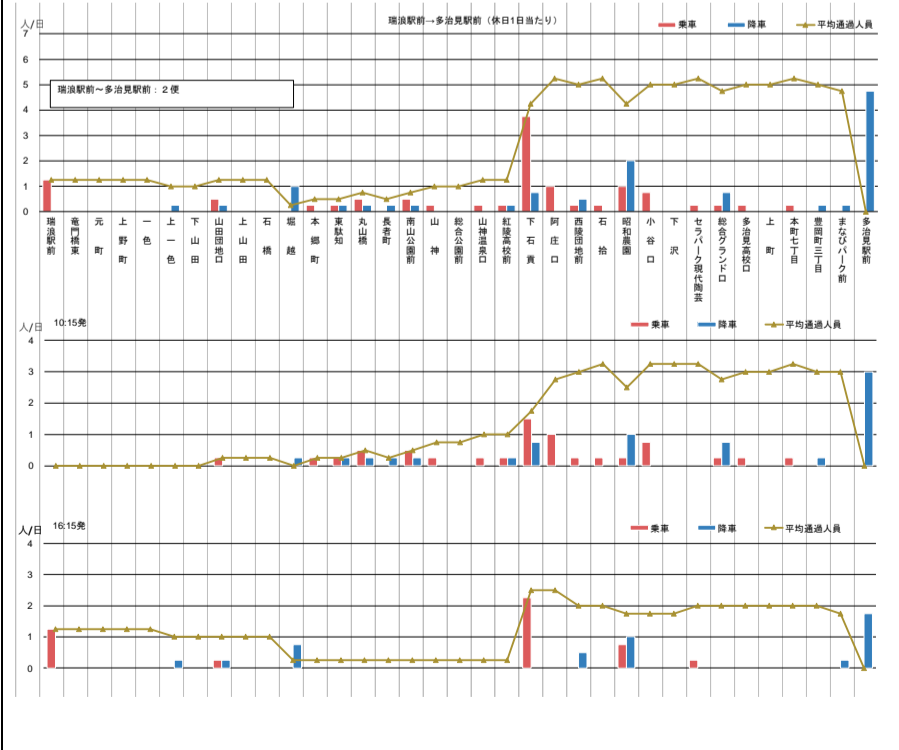
平日 上り



休日 下り

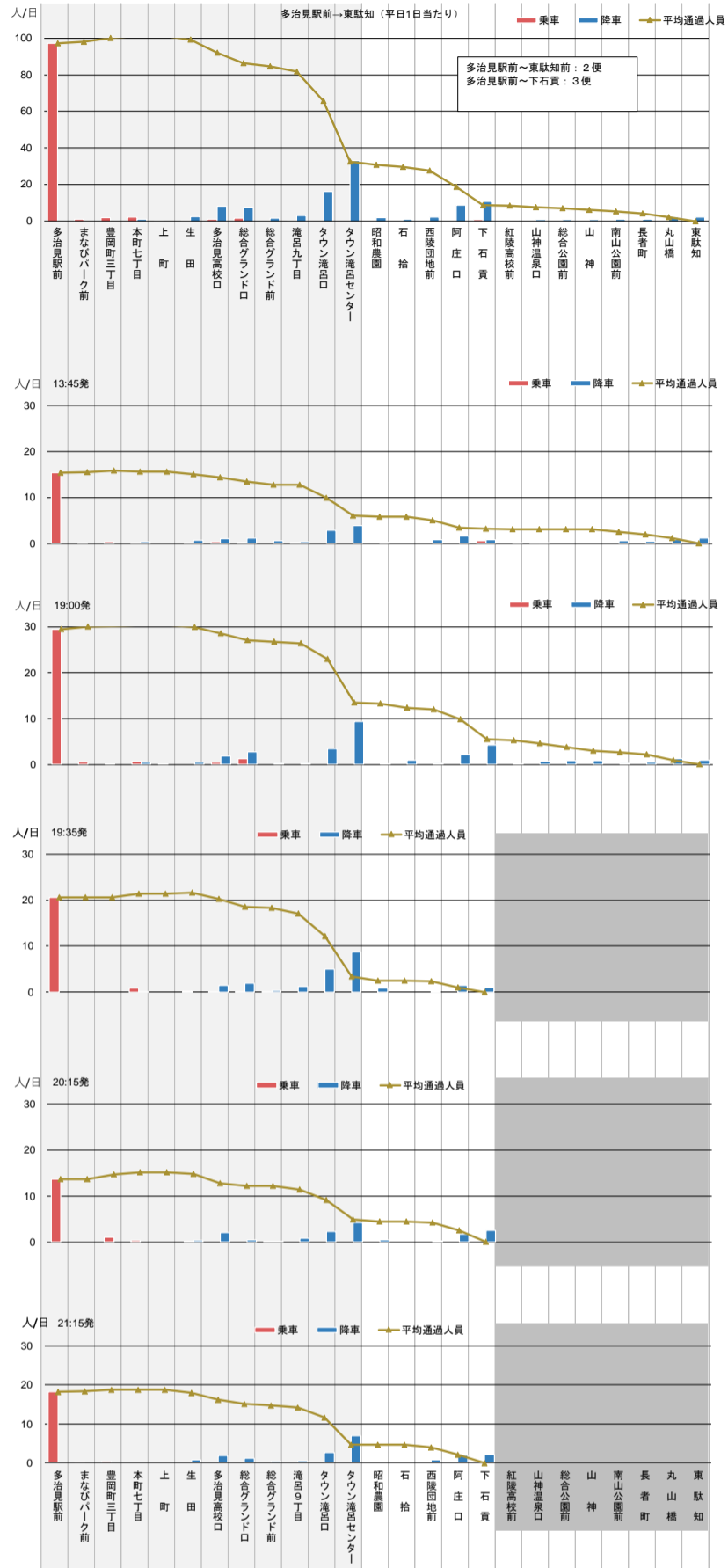


休日 上り

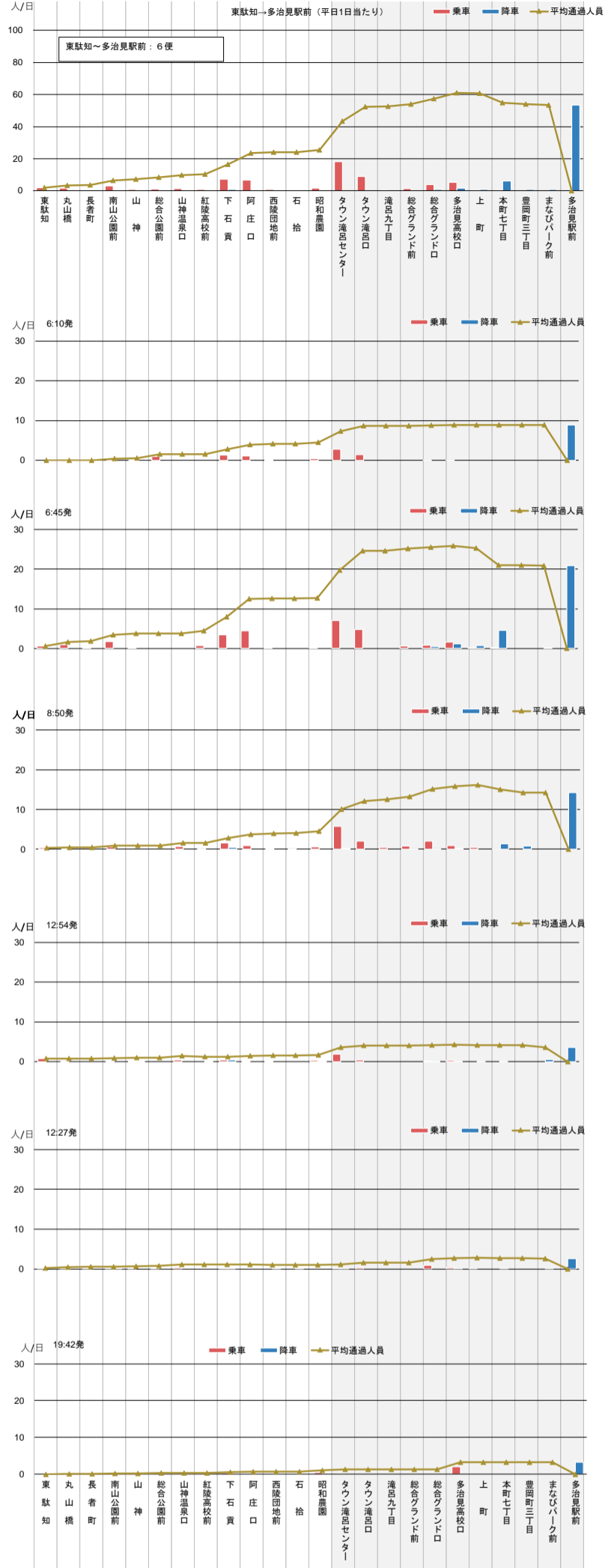


### 5) 瑞浪=東駄知=多治見線 (タウン)

平日 下り

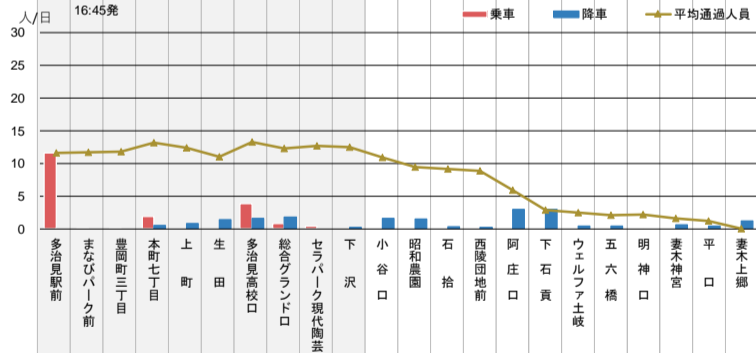
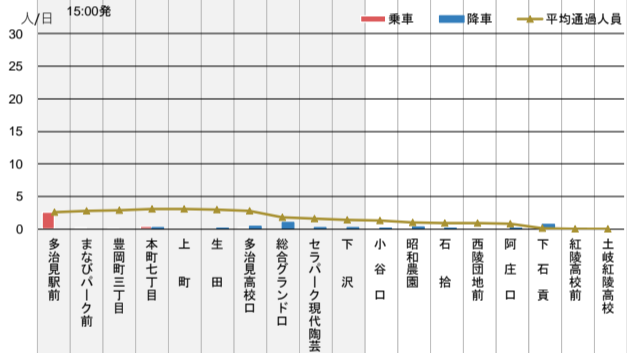
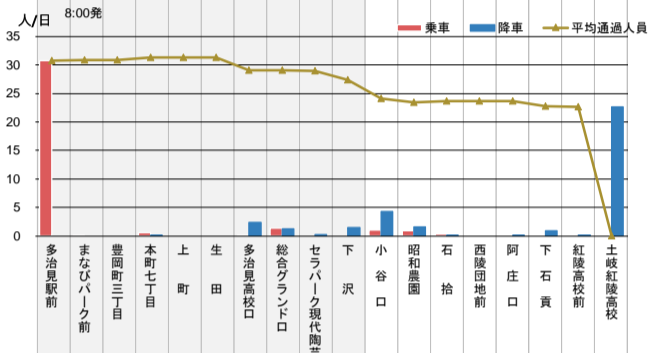
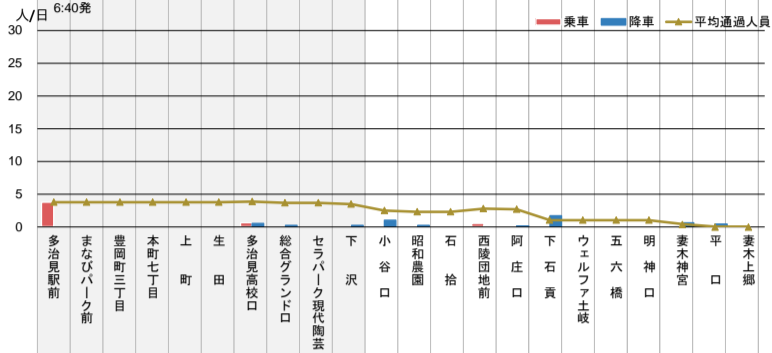
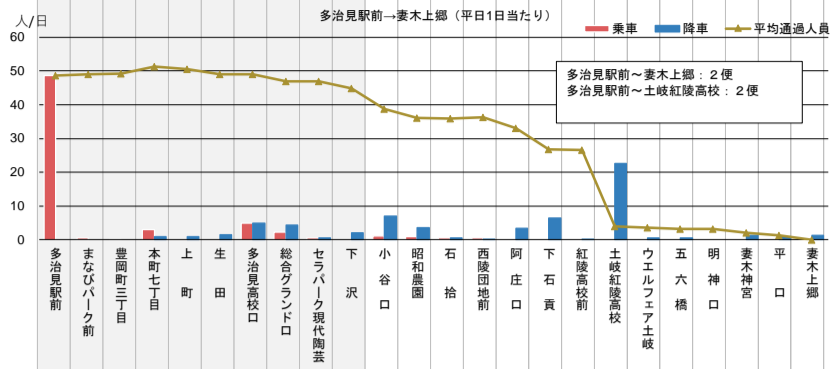


平日上り

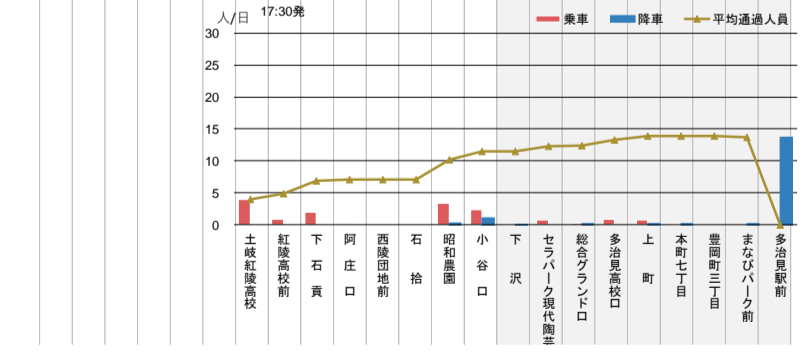
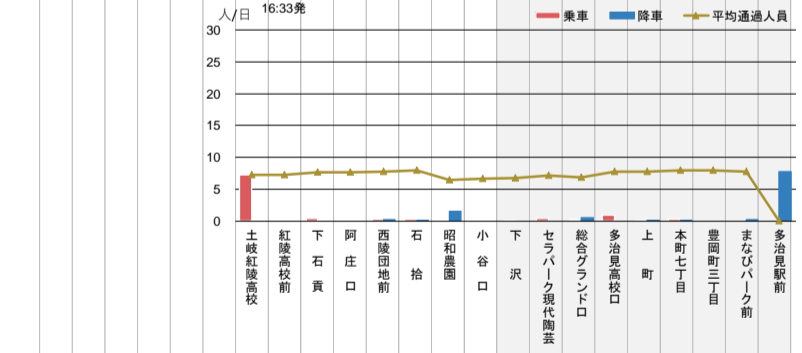
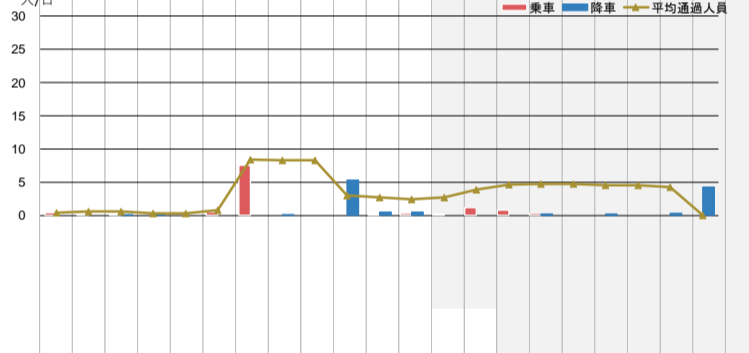
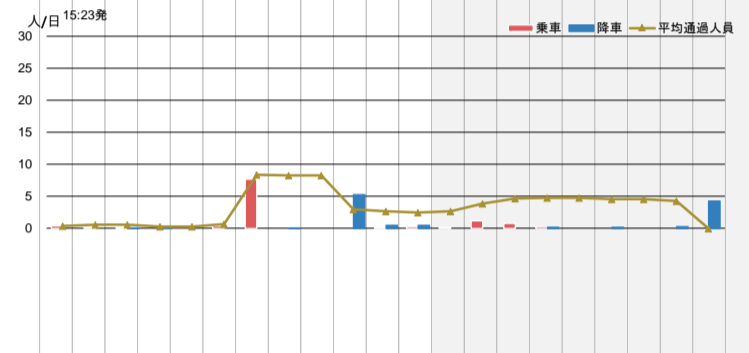
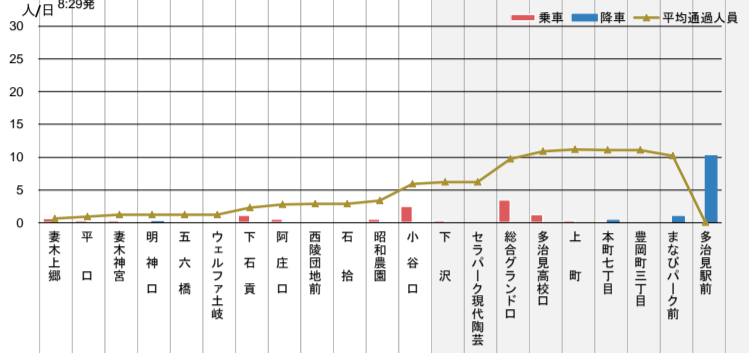
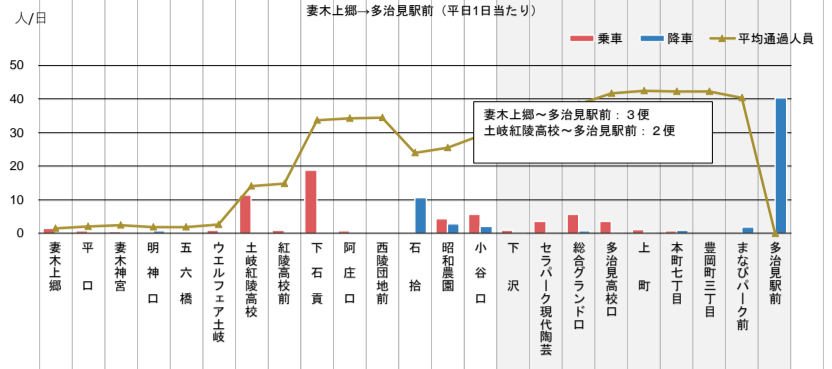


# 6) 妻木線 (下沢)

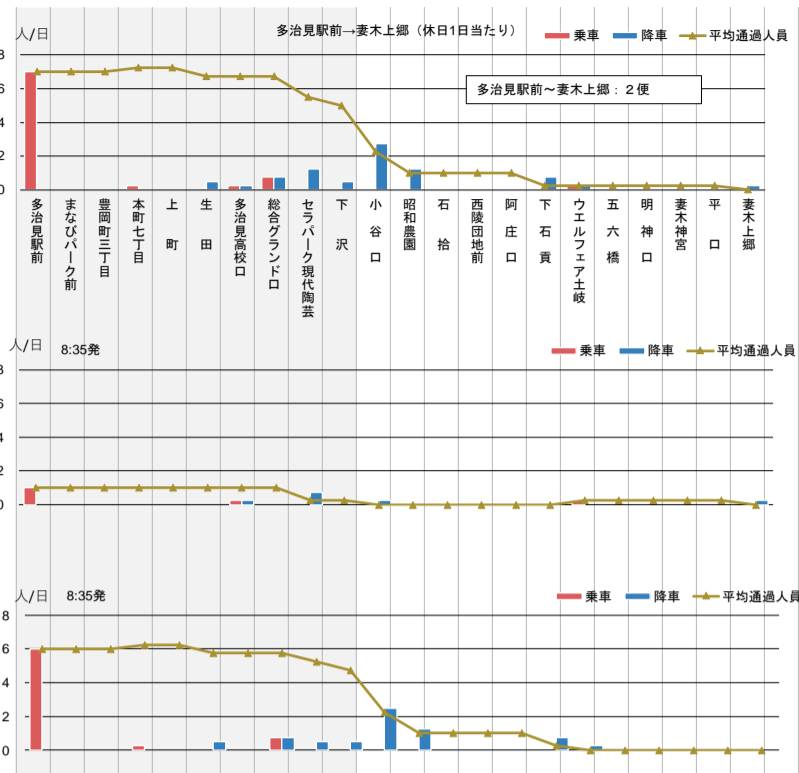
平日 下り



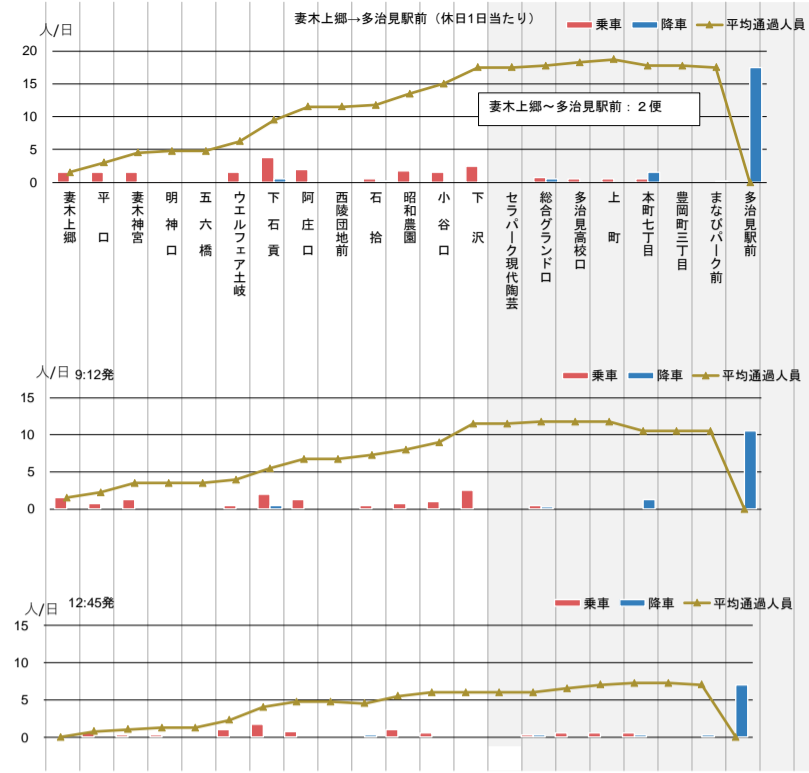
平日 上り



休日 下り

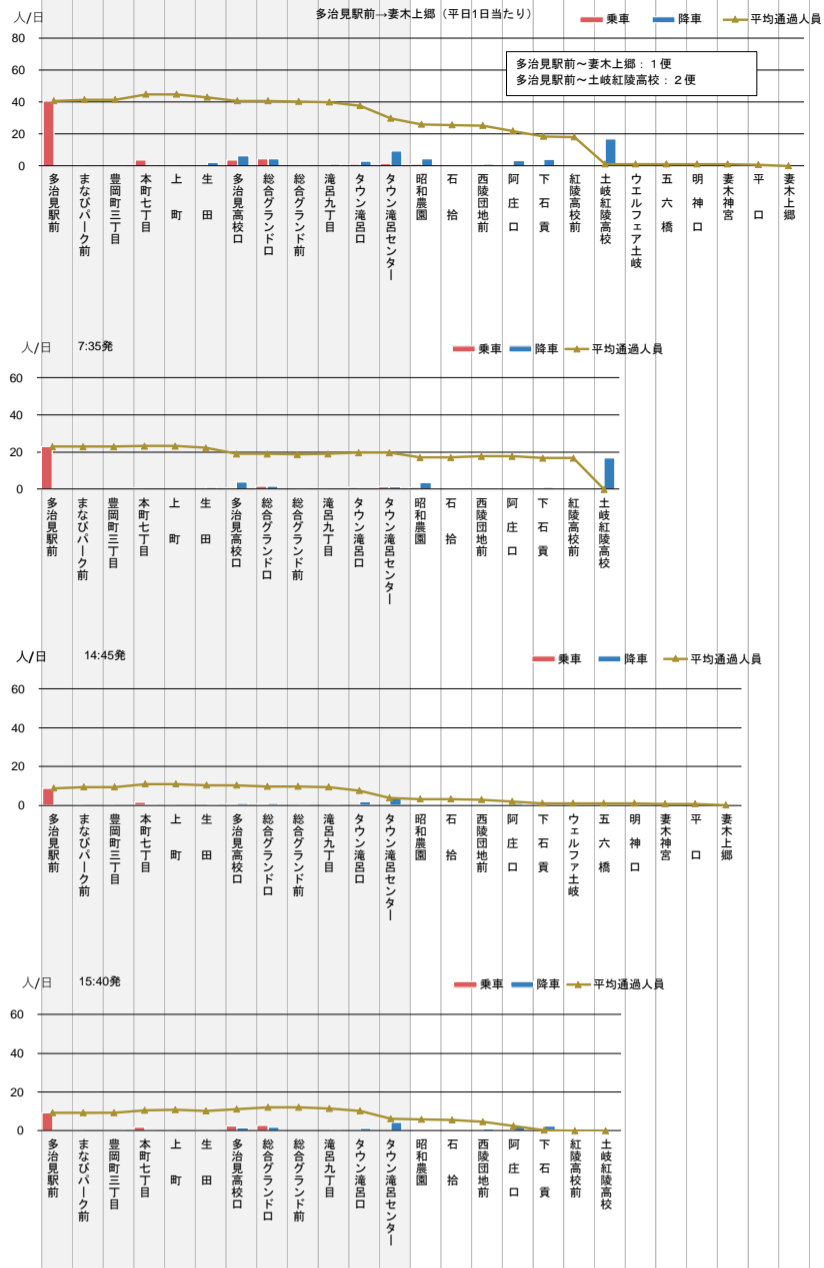


休日 上り

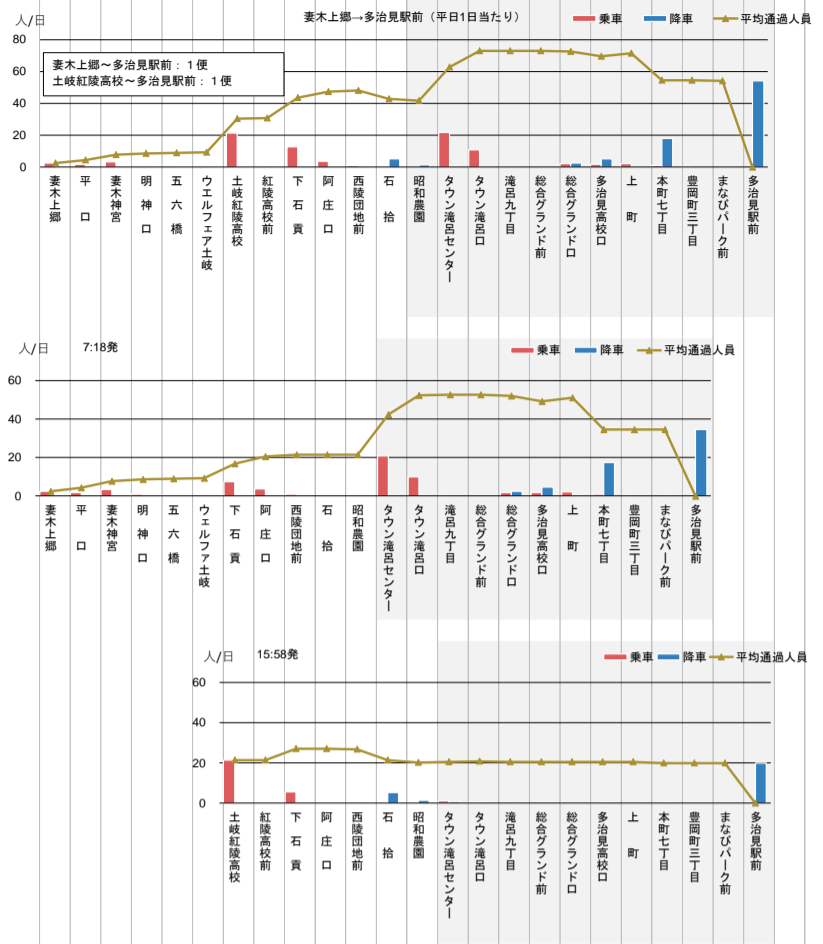


# 7) 妻木線 (タウン)

平日 下り

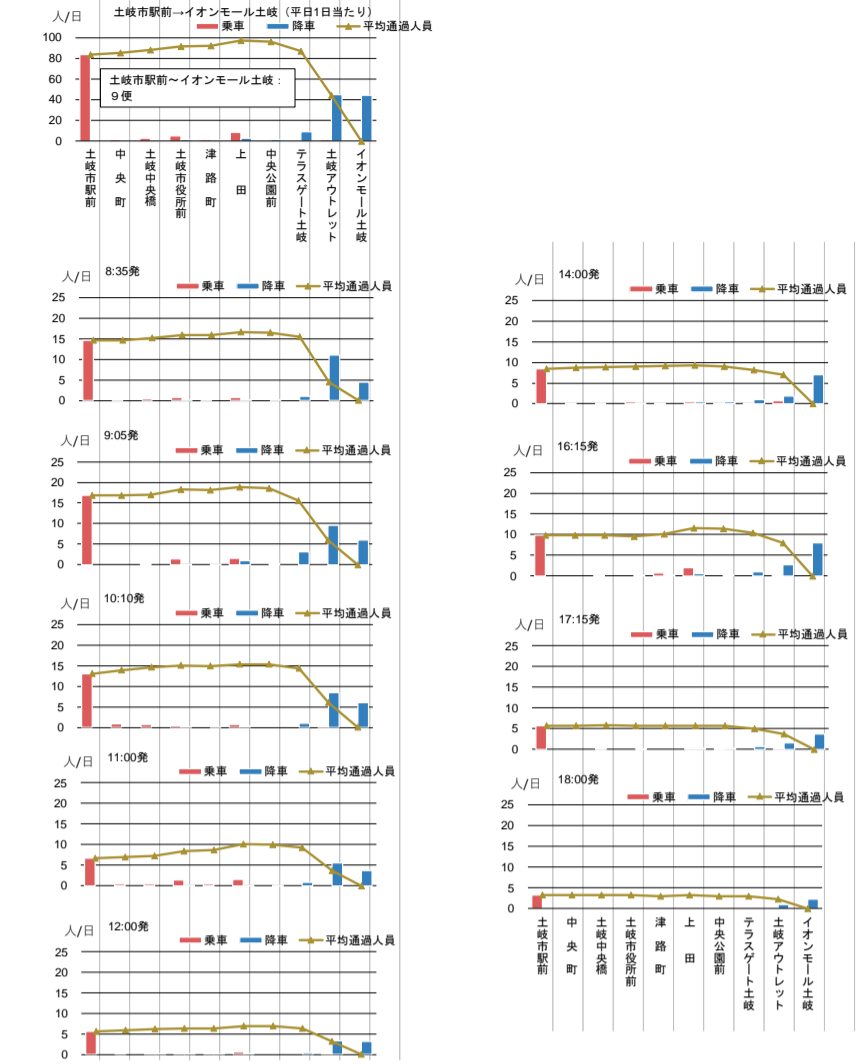


平日 上り

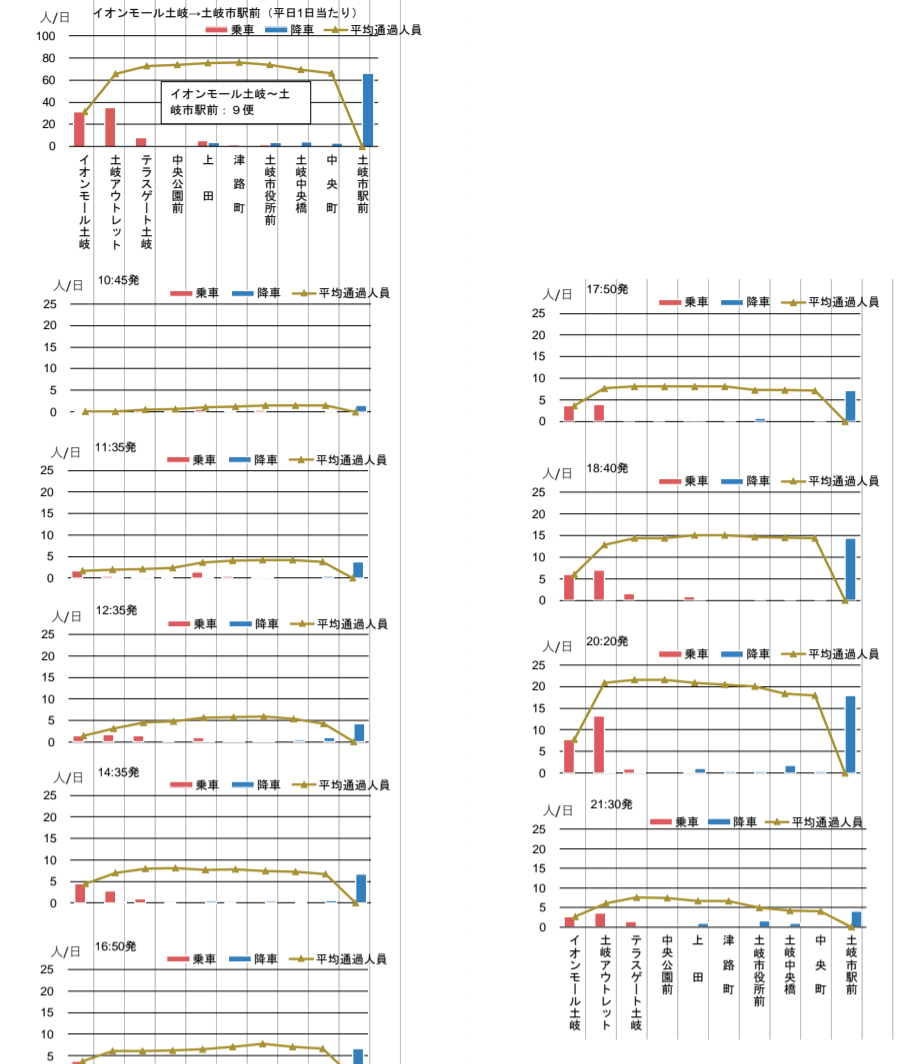


# 8) 土岐西部丘陵線

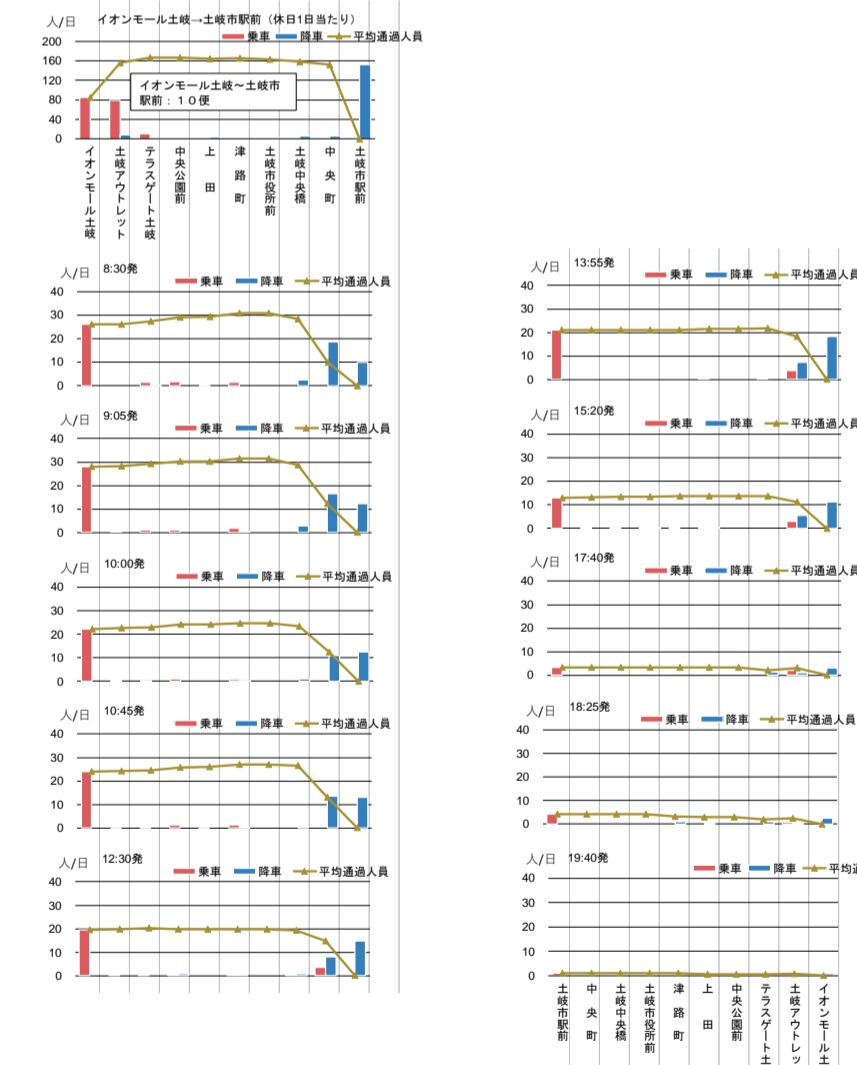
## 平日 下り



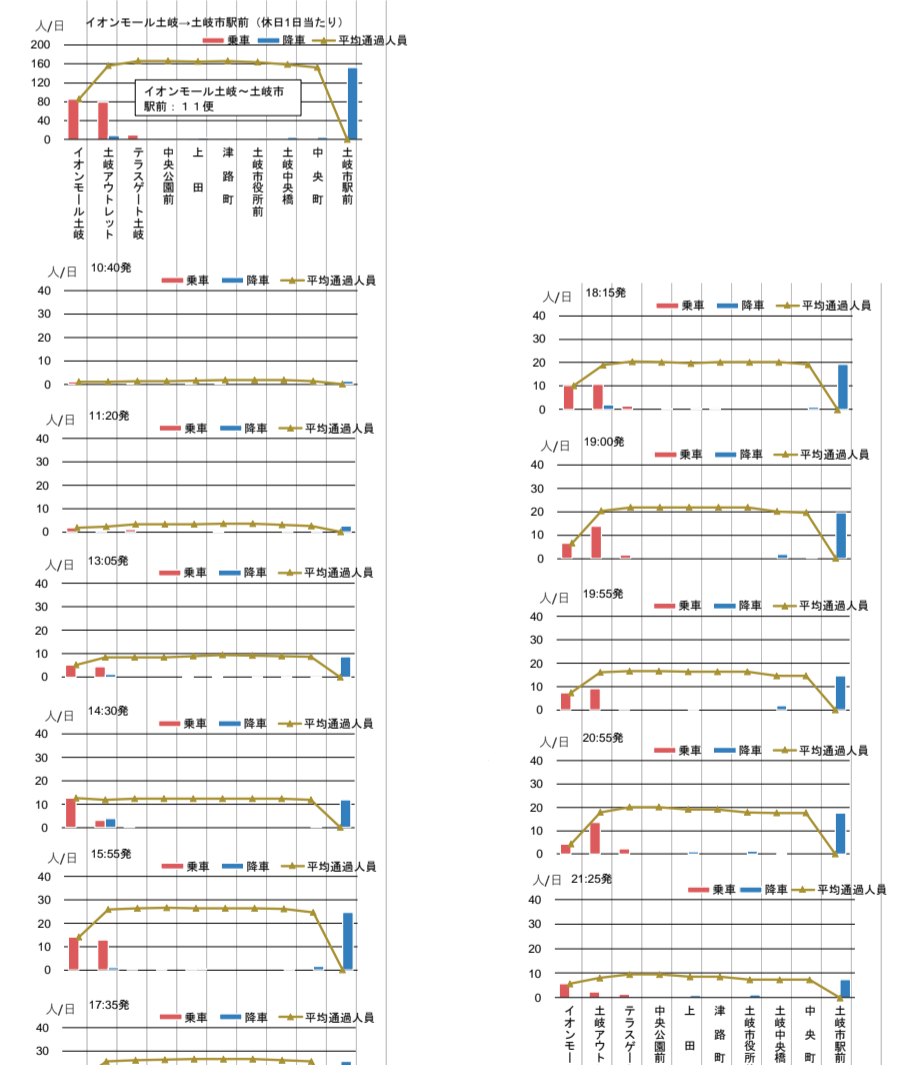
## 平日 上り



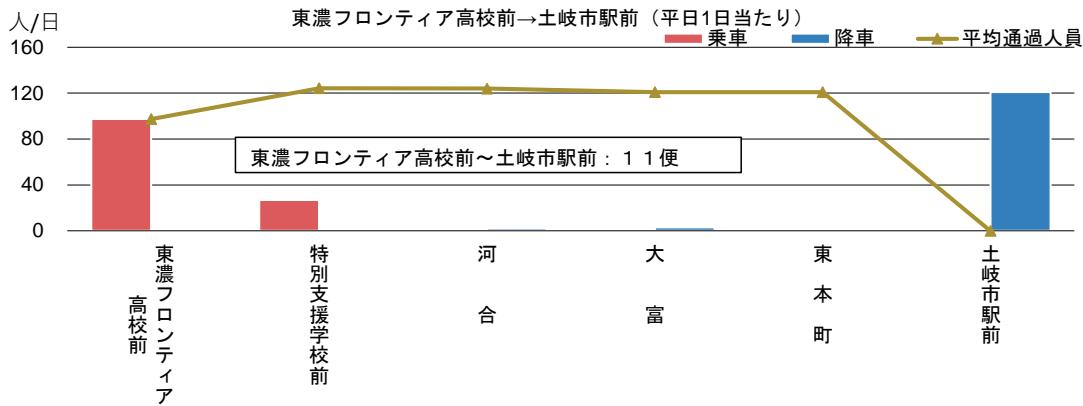
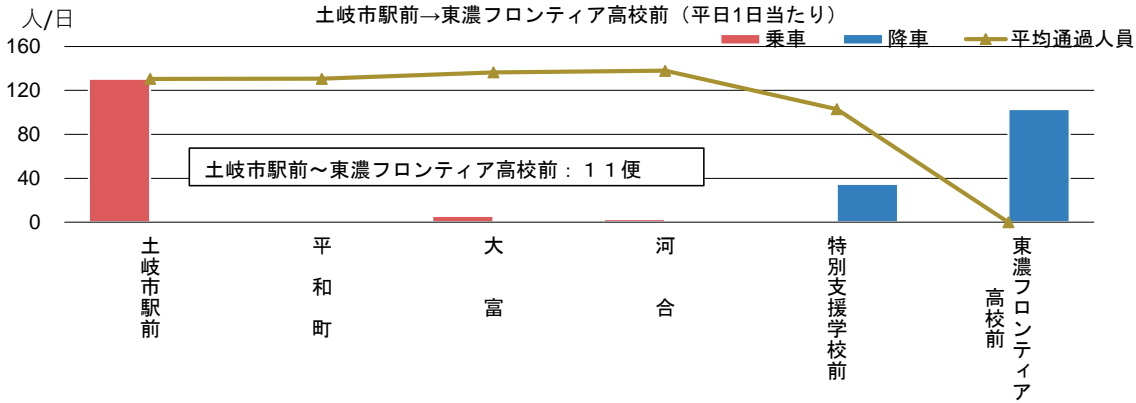
## 休日 下り



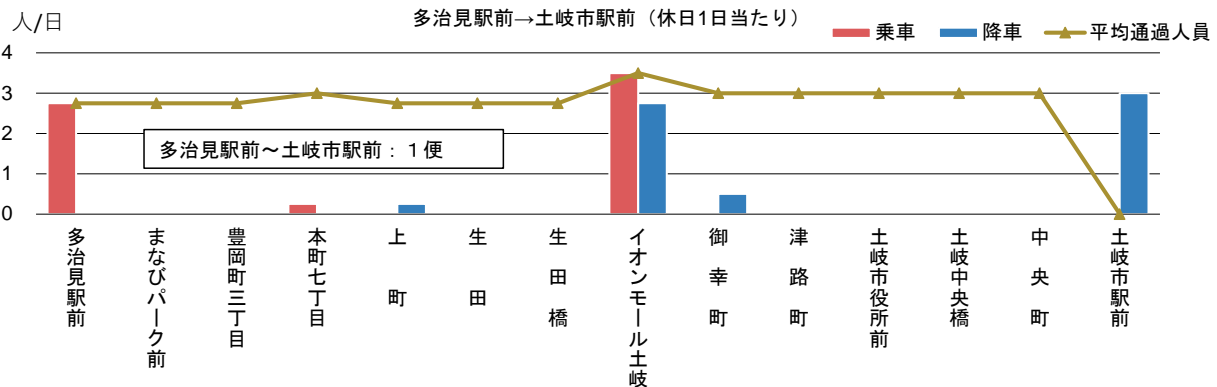
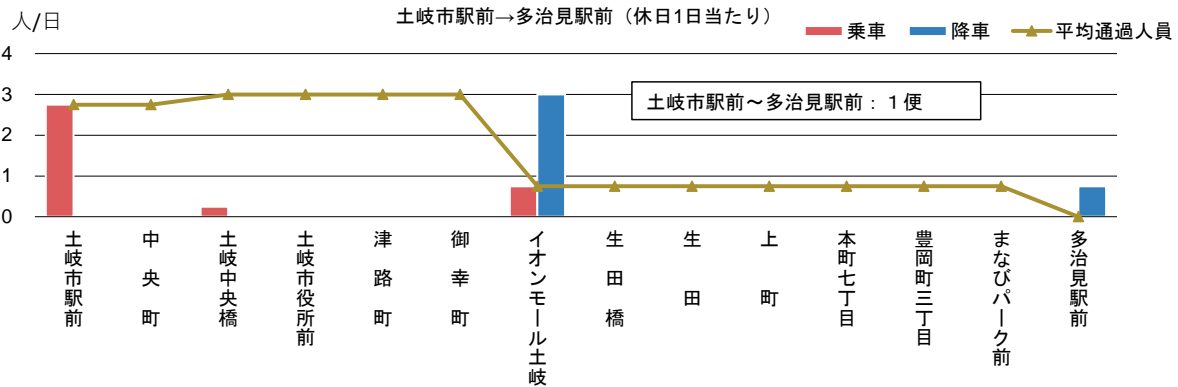
## 休日 上り



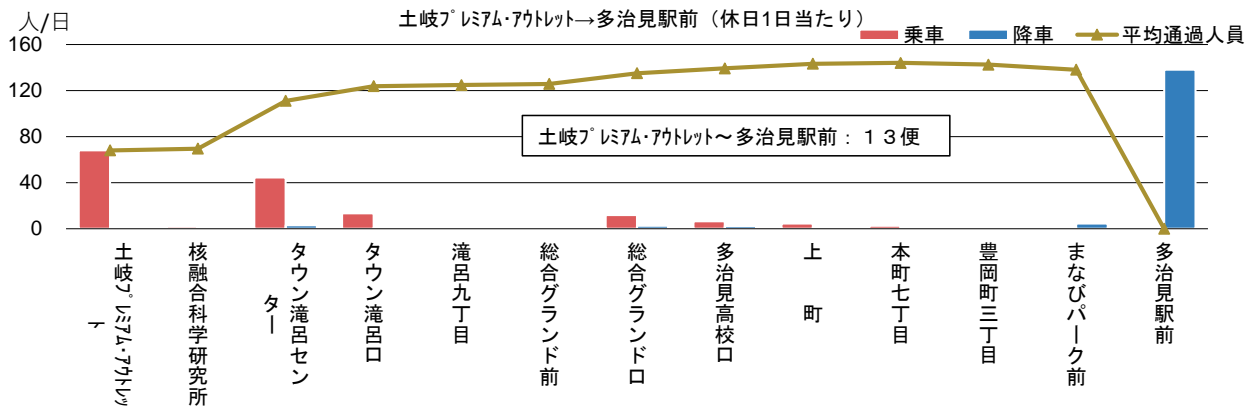
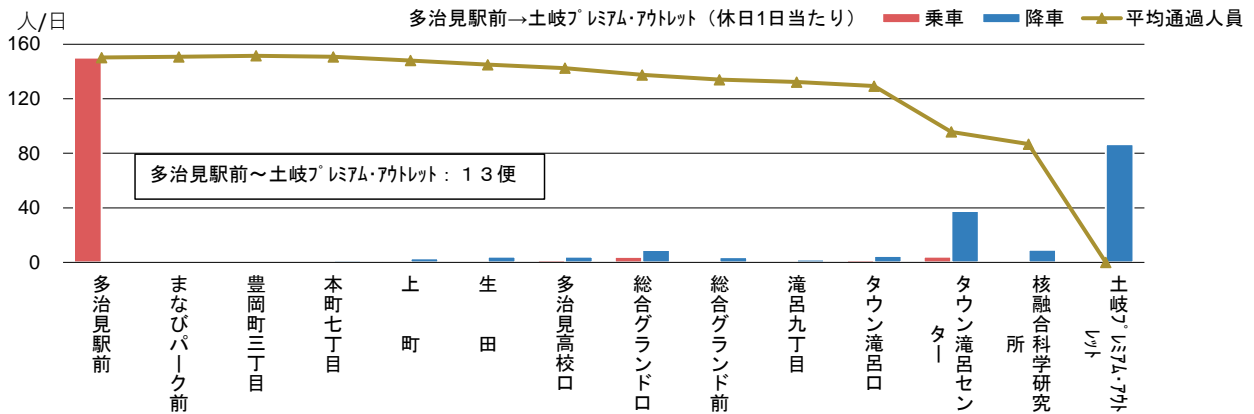
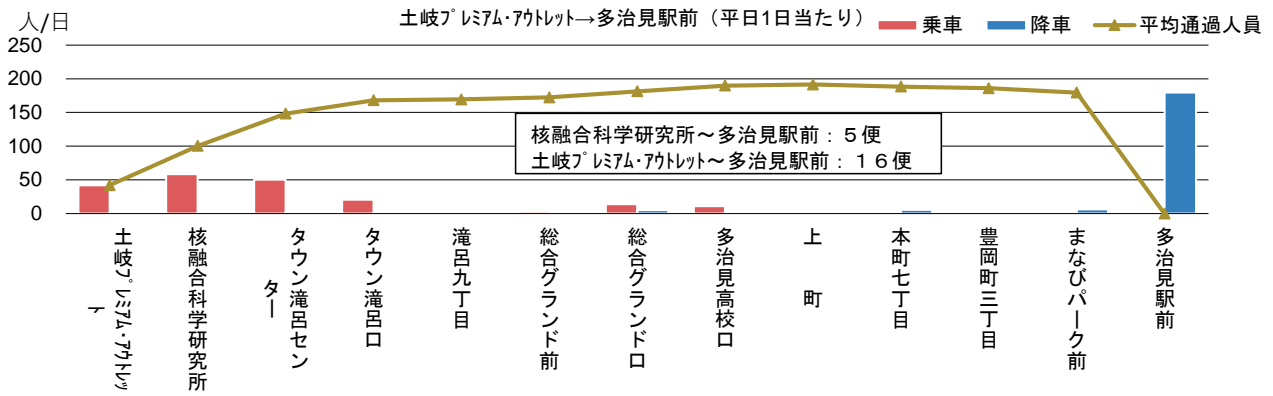
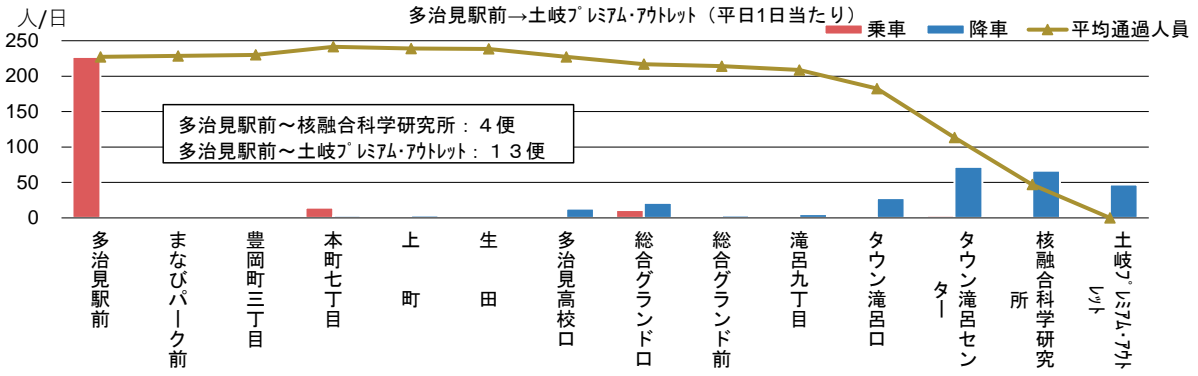
### 9) 東濃フロンティア高校線



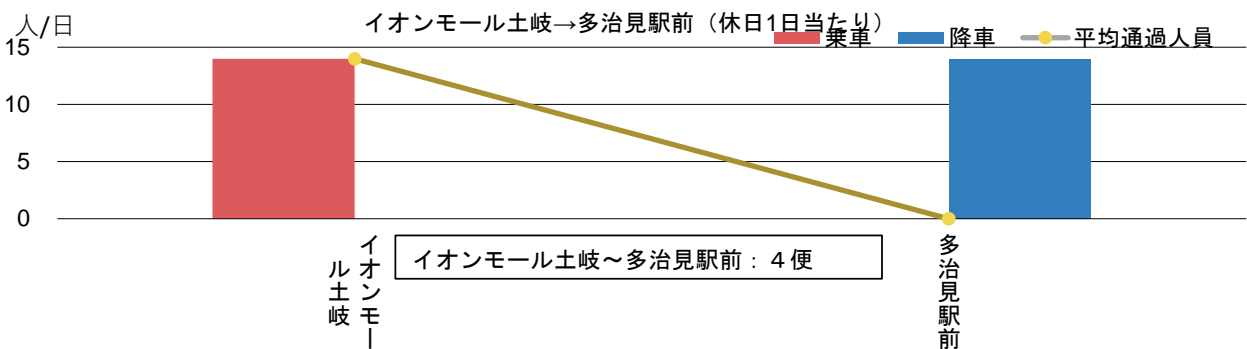
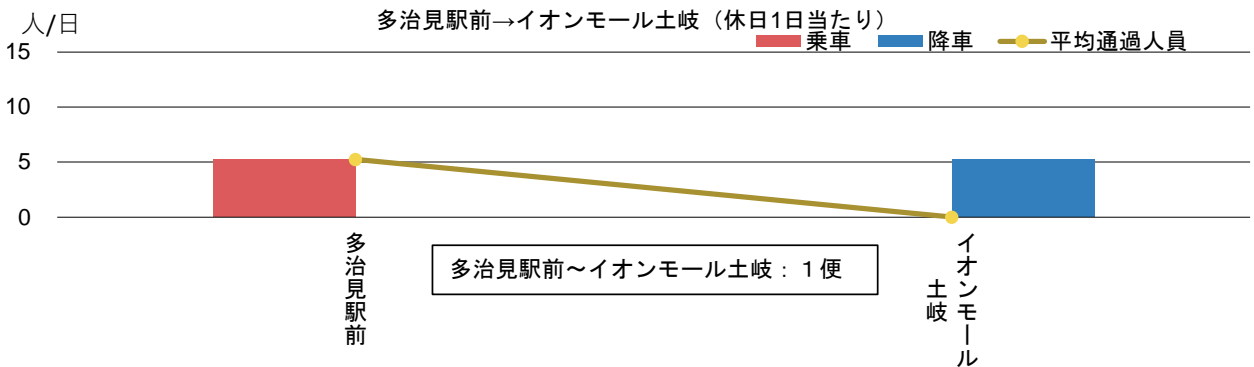
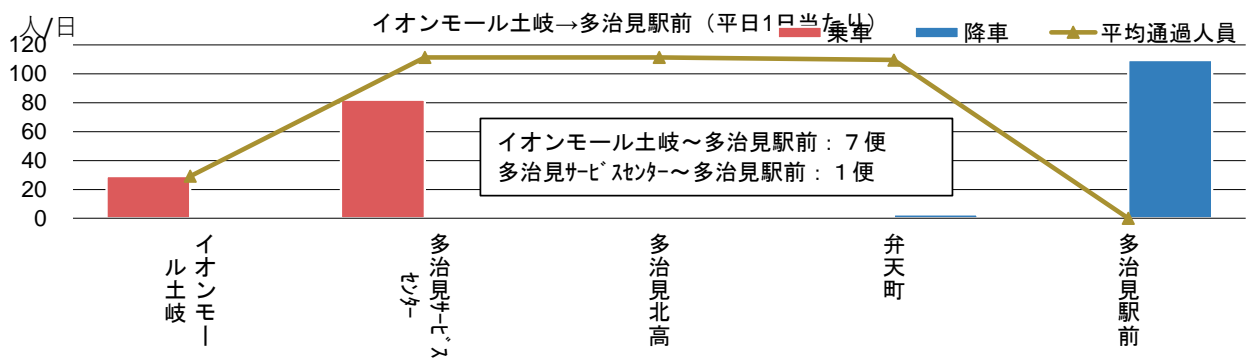
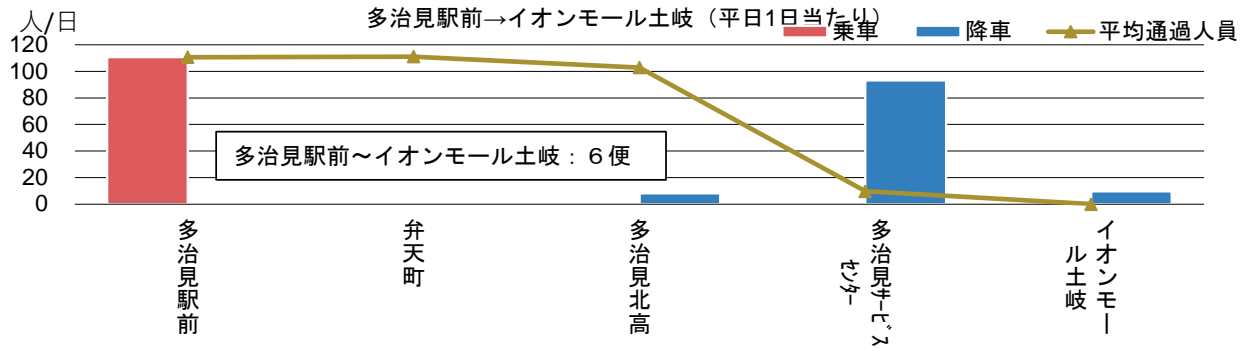
### 10) 土岐=多治見線



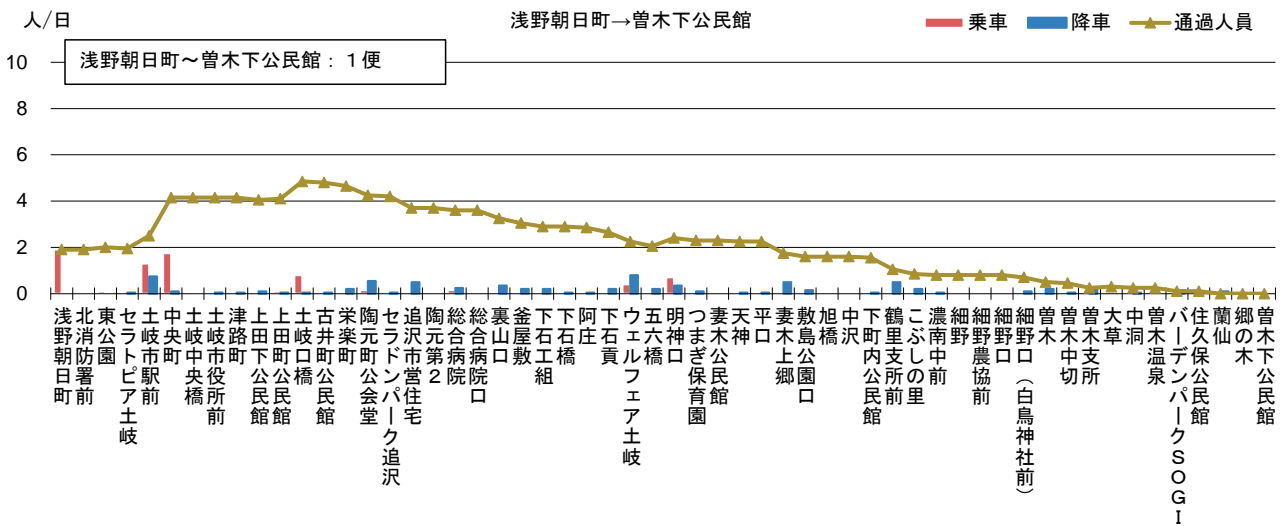
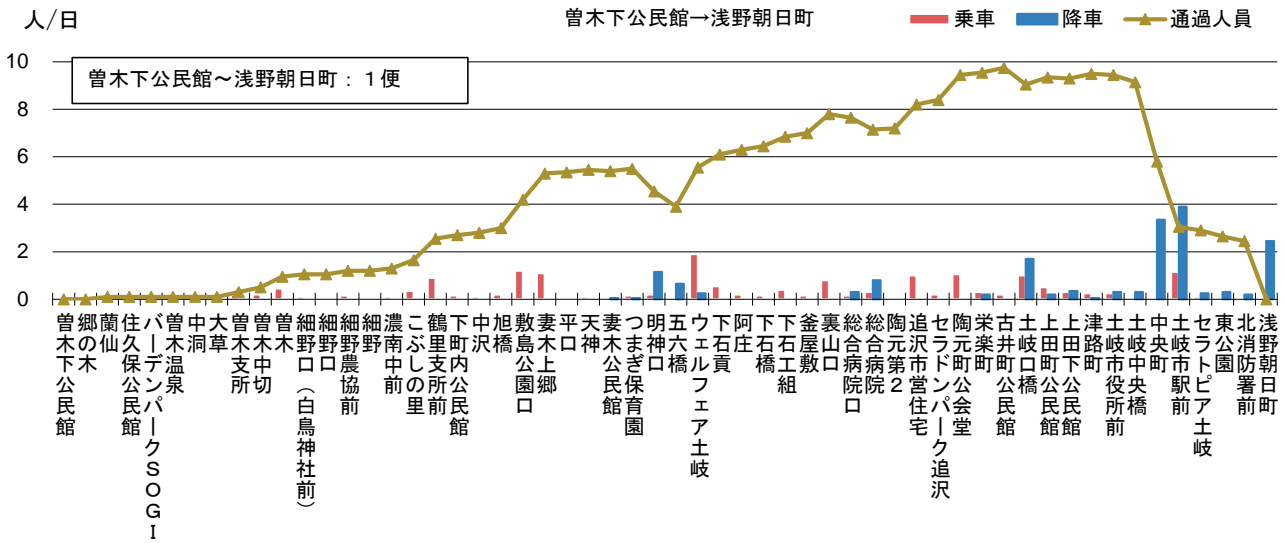
# 11) 学園都市線



## 12) 多治見＝イオンモール線

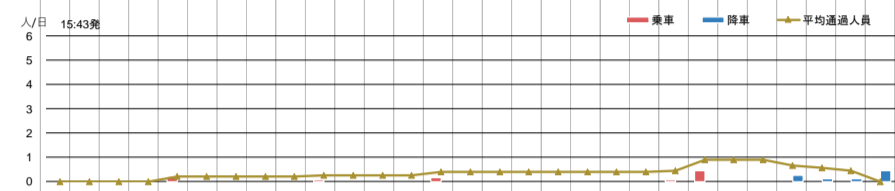
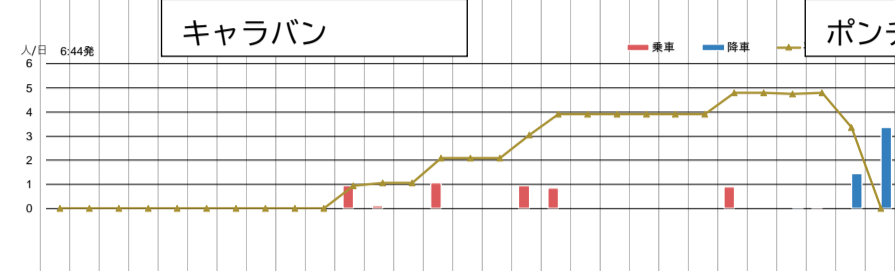
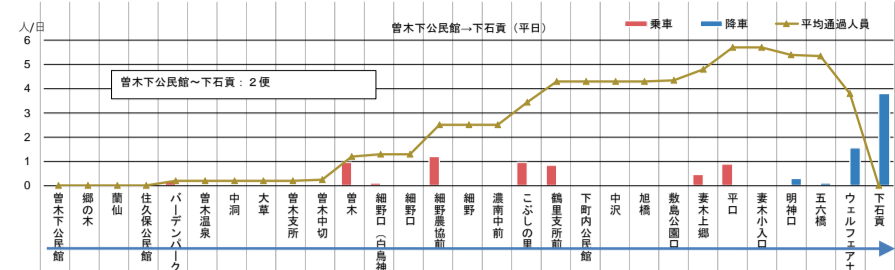


### 13) 土岐南北線

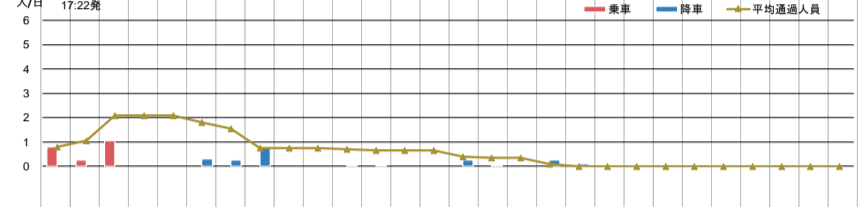
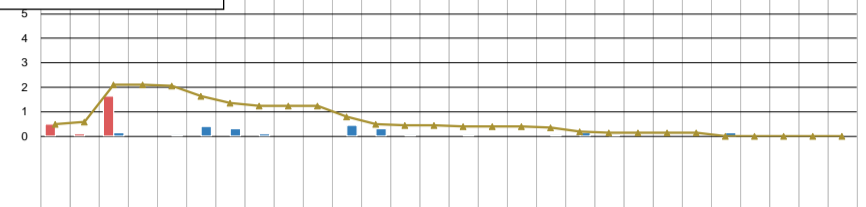
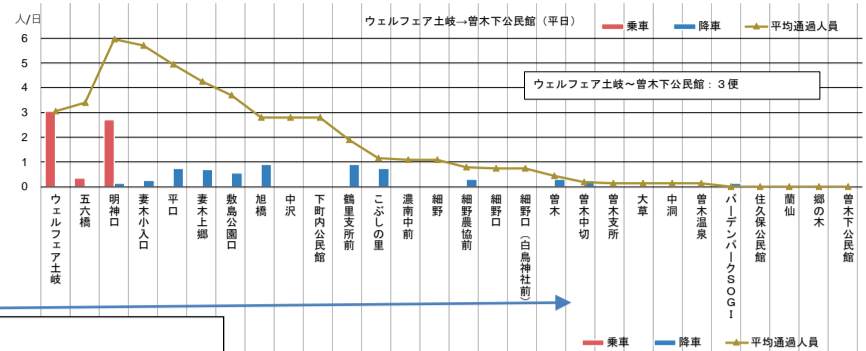


14) 曾木=妻木線

平日 下り

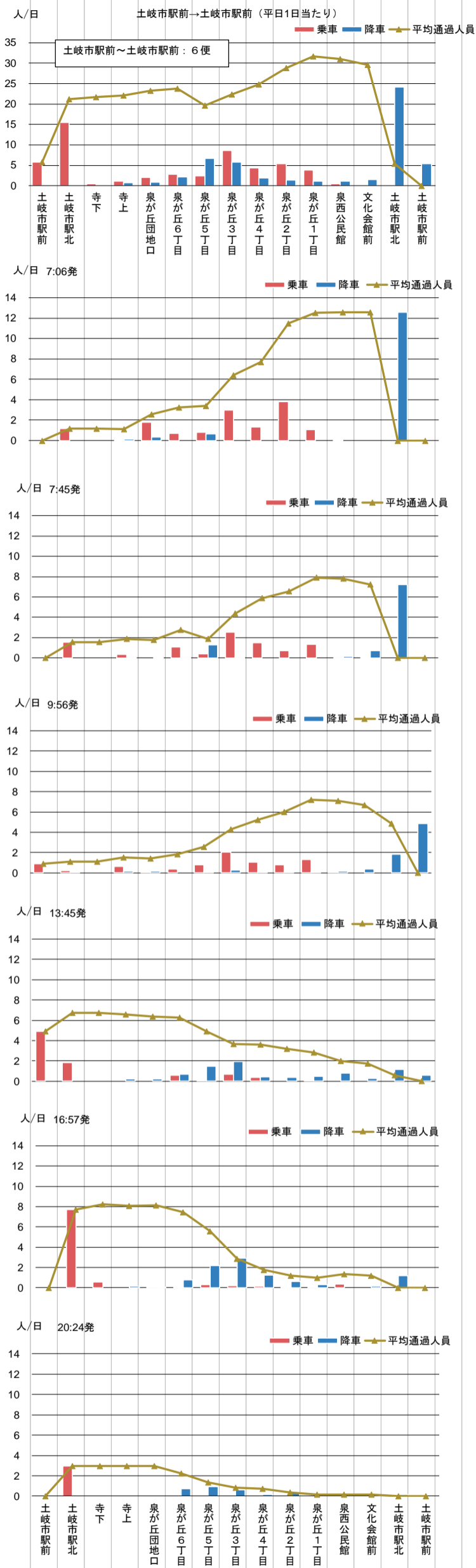


平日 上り

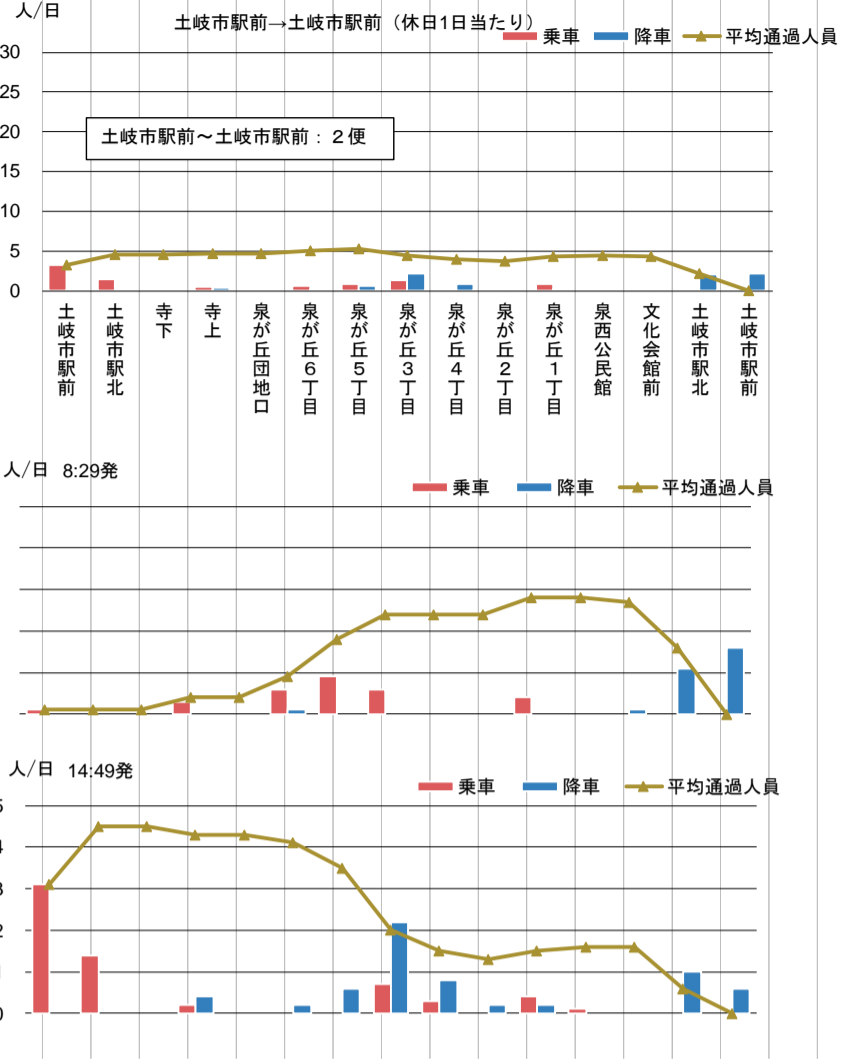


15) 泉が丘線

平日

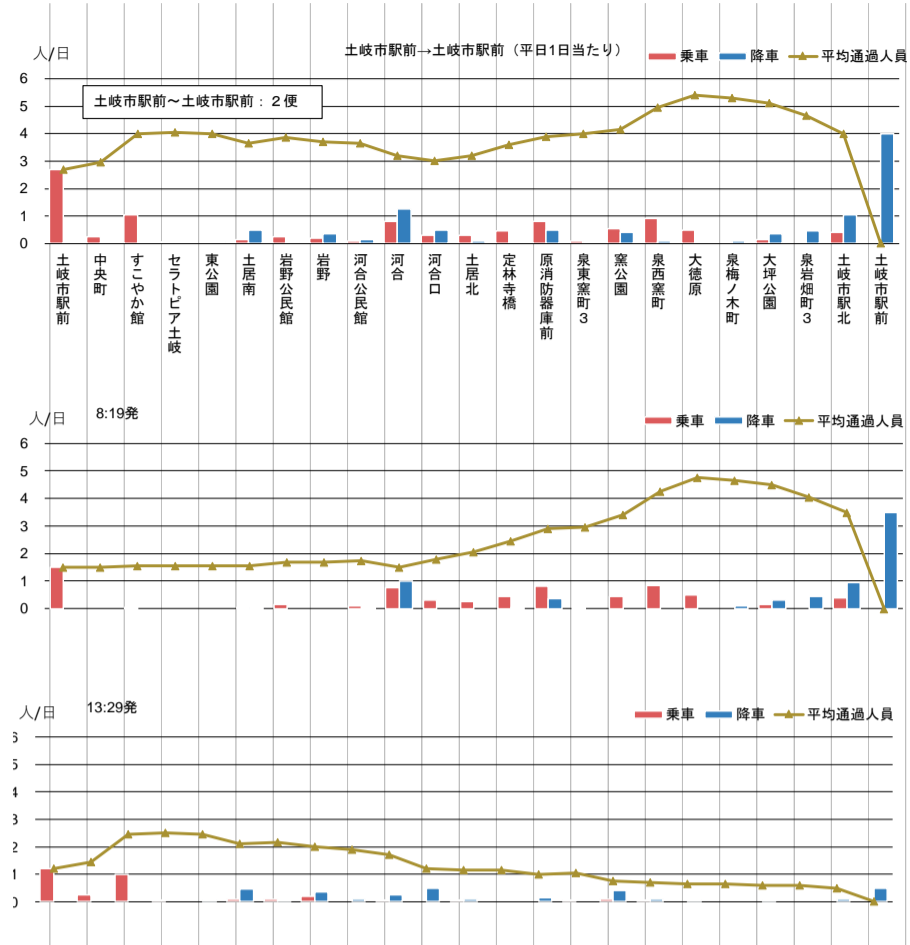


休日

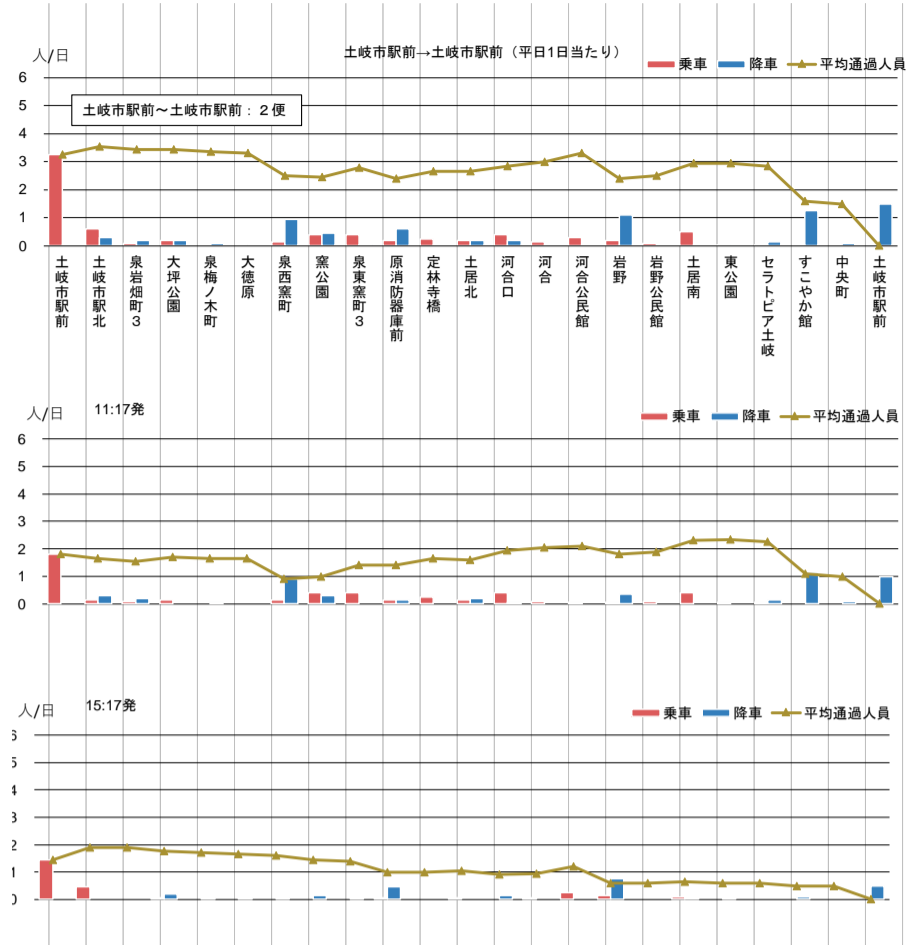


# 16) 河合線

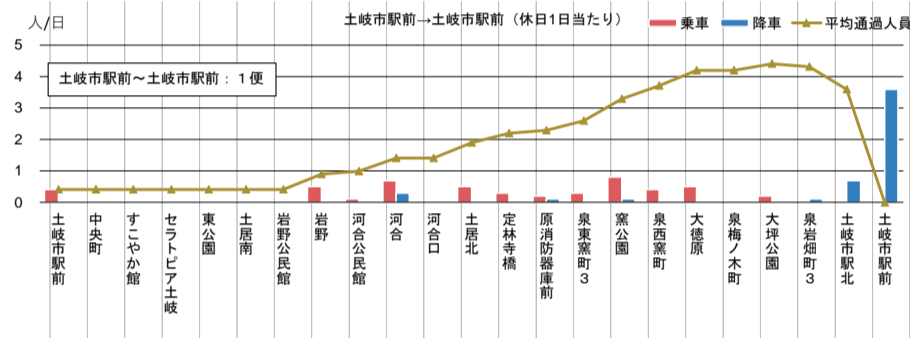
## 平日 下り



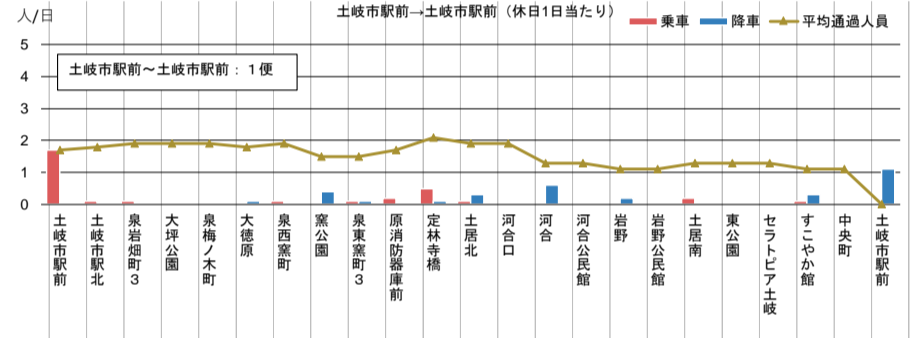
## 平日 上り



## 休日 下り

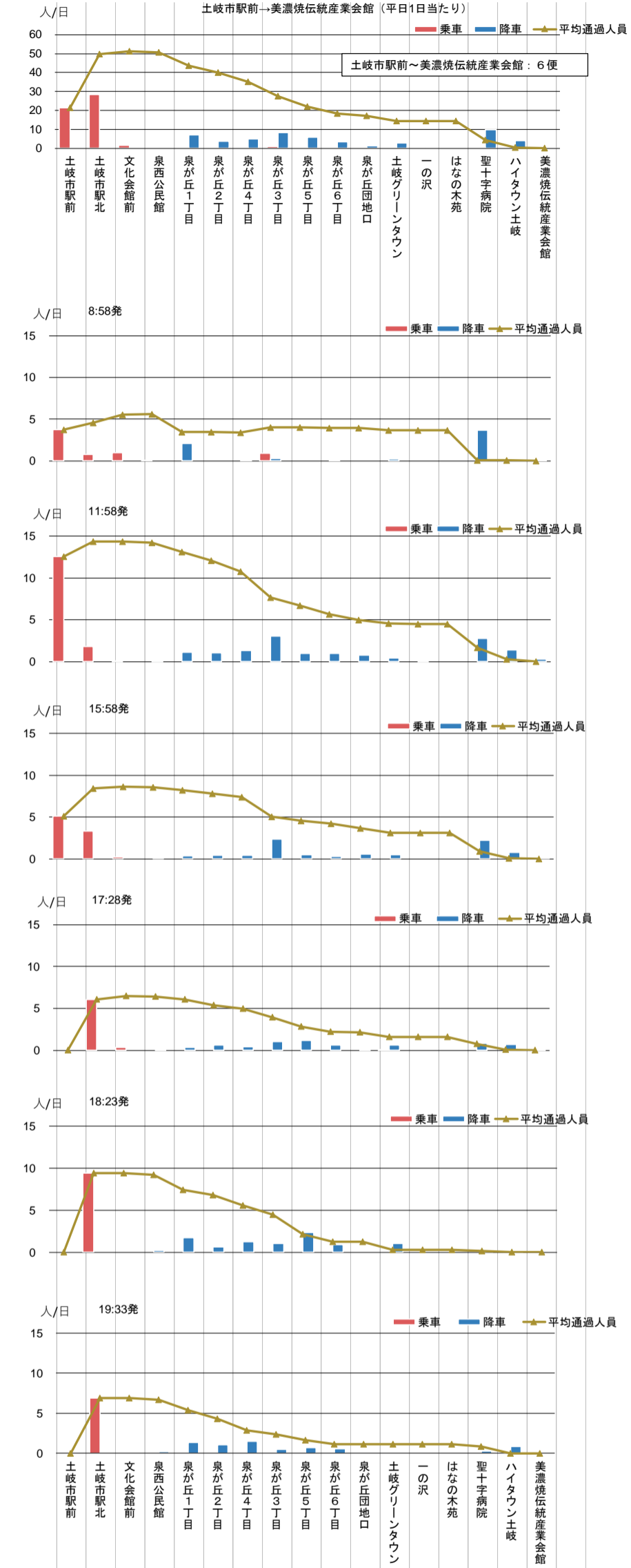


## 休日 上り

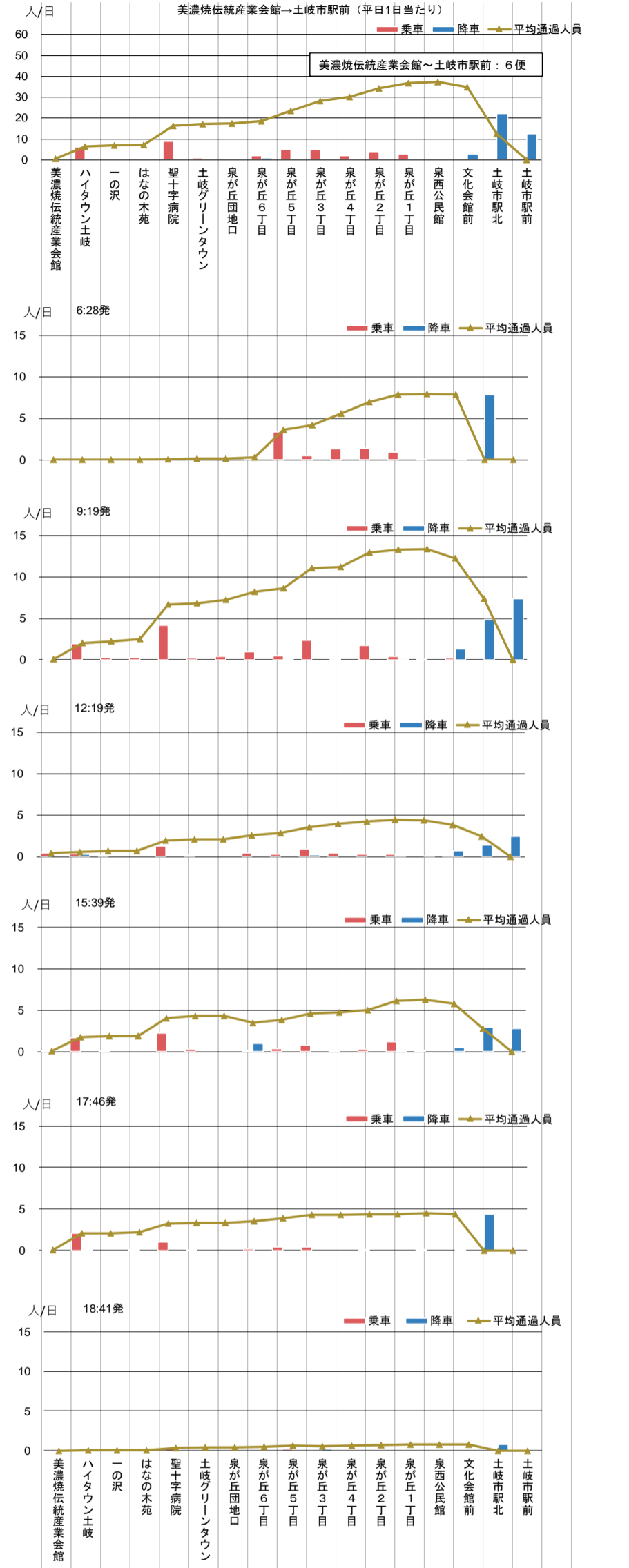


17) 伝産会館線

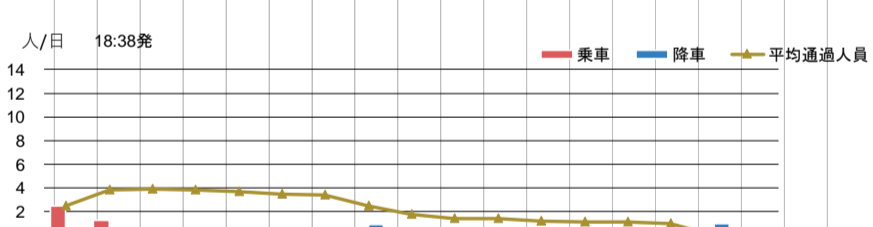
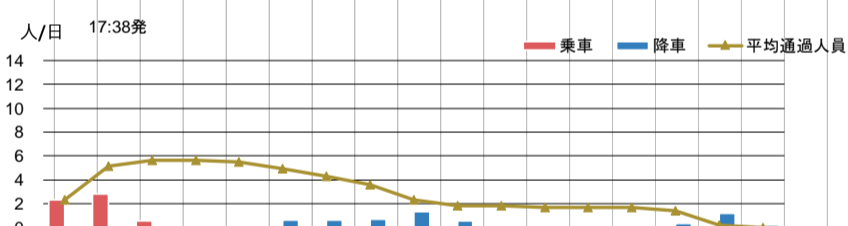
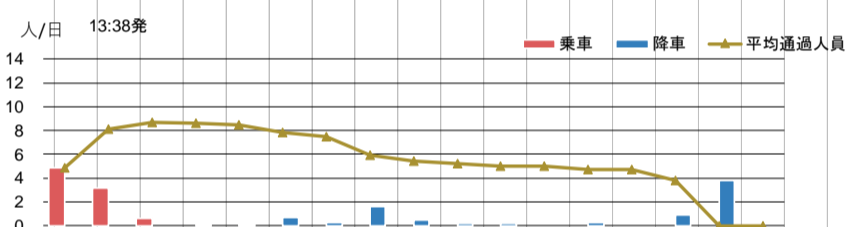
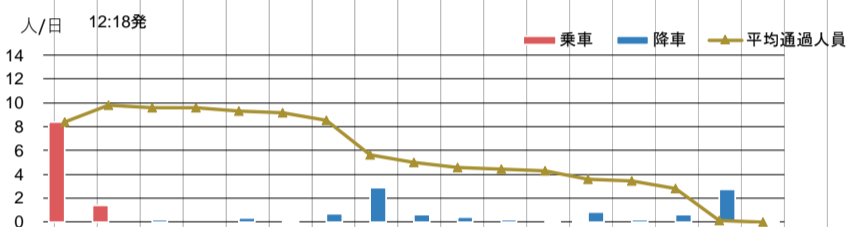
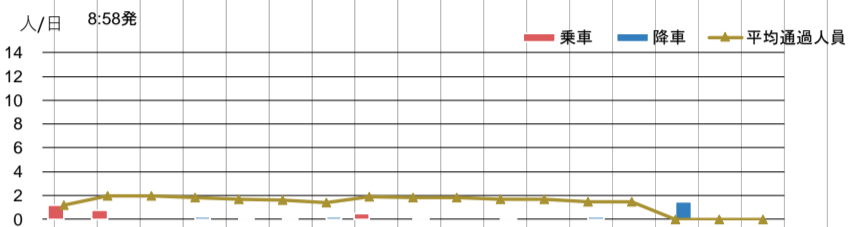
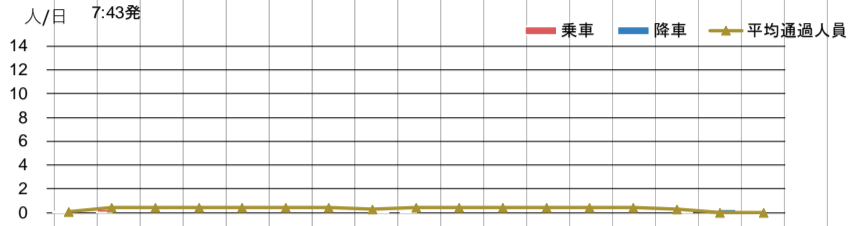
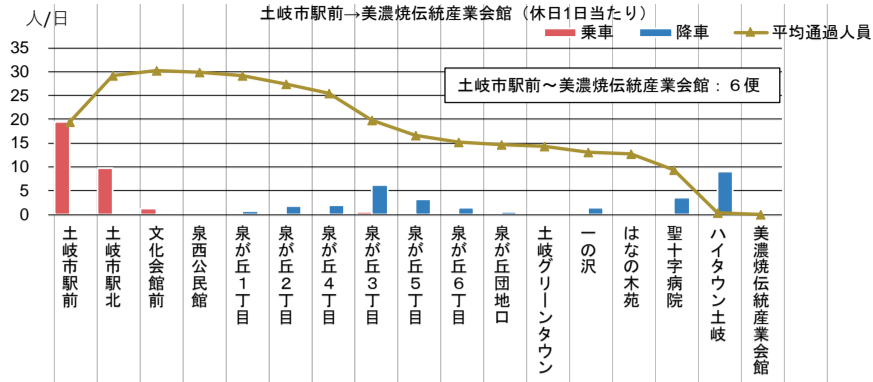
平日 下り



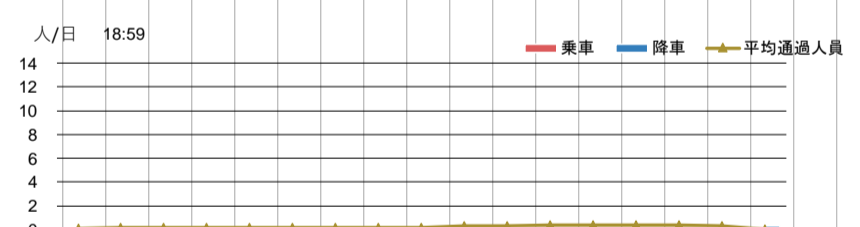
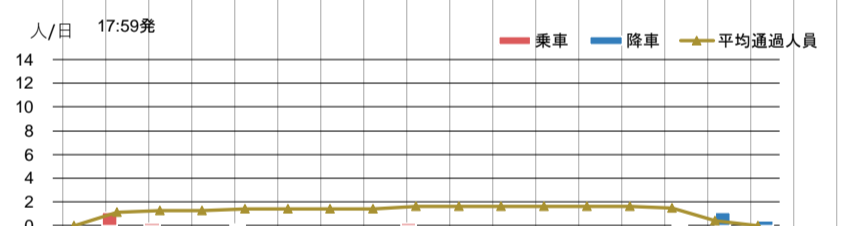
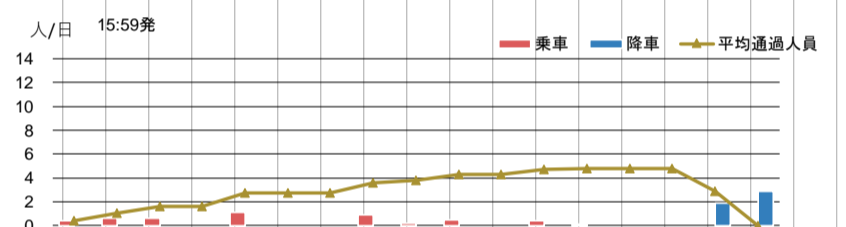
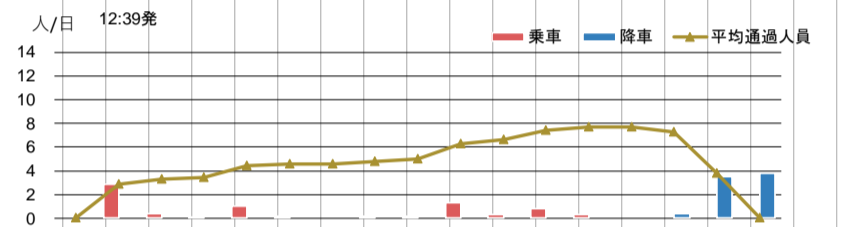
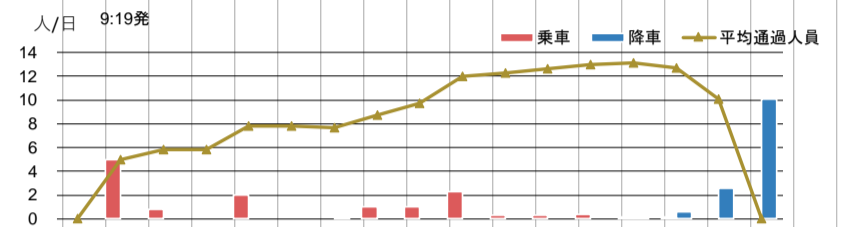
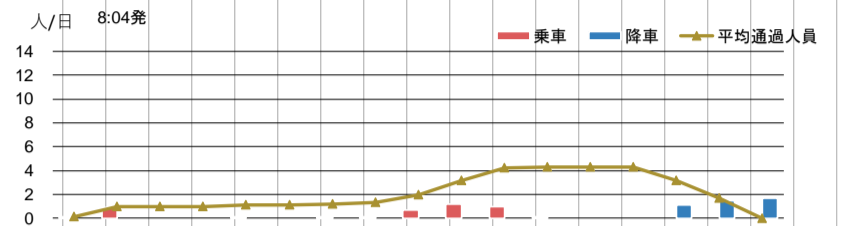
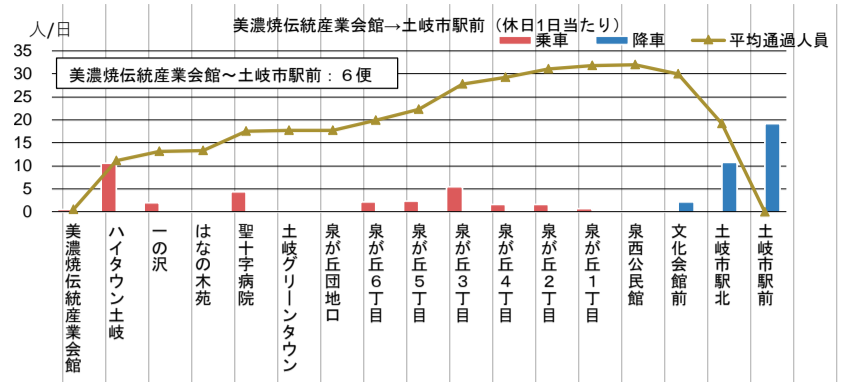
平日 上り



休日 下り

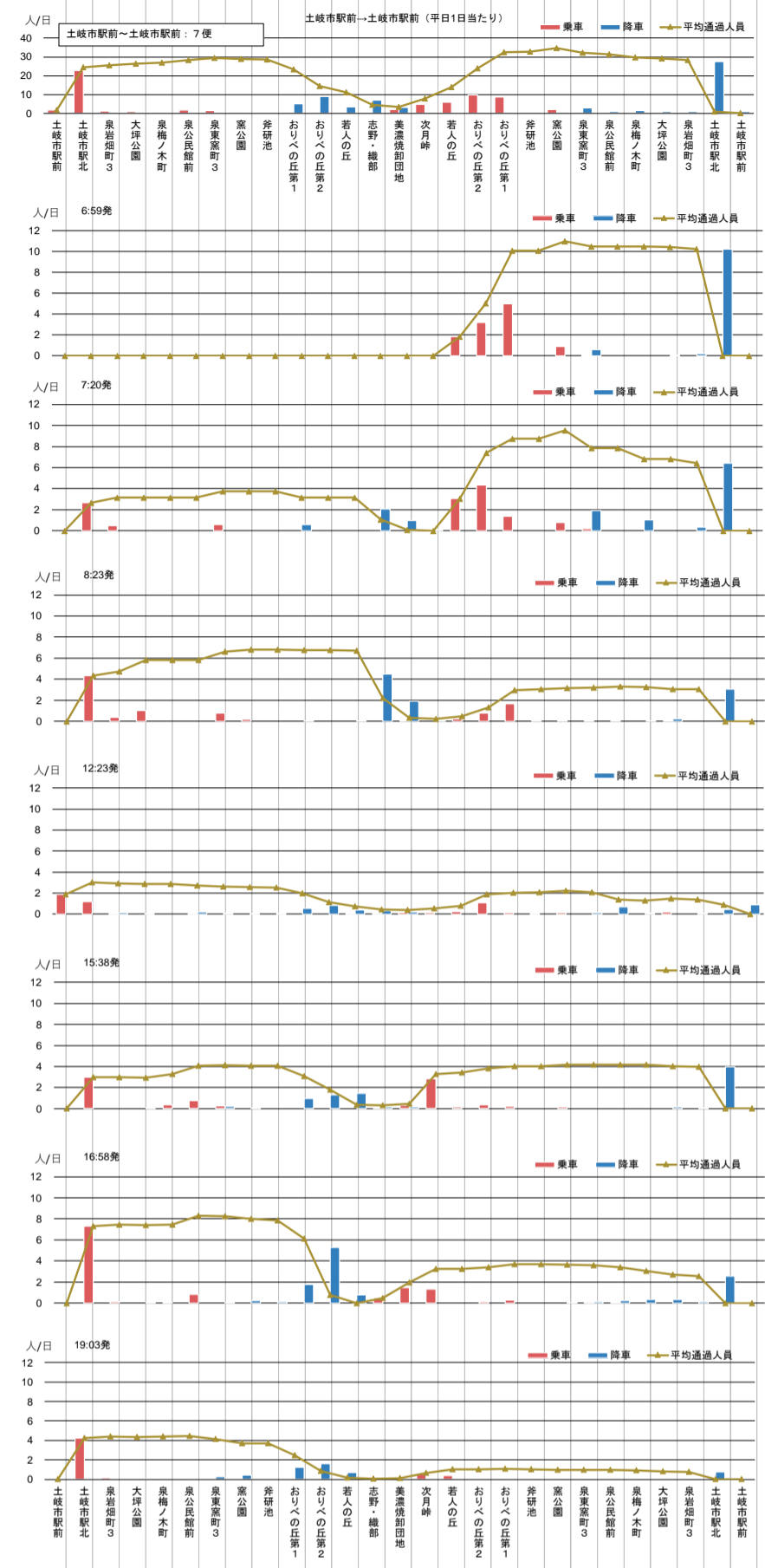


休日 上り

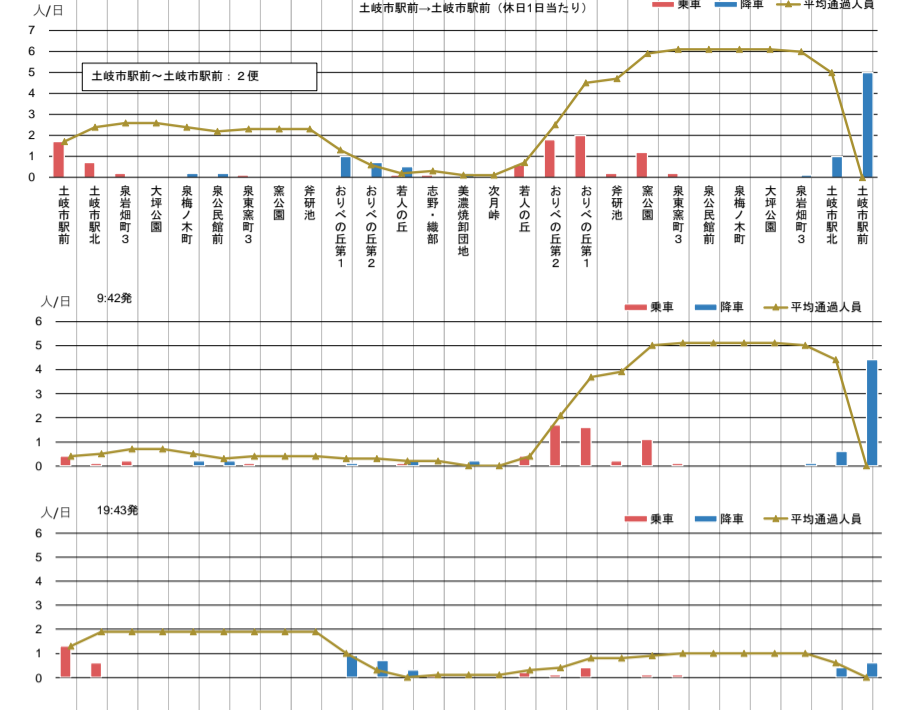


18) 美濃焼団地線

平日

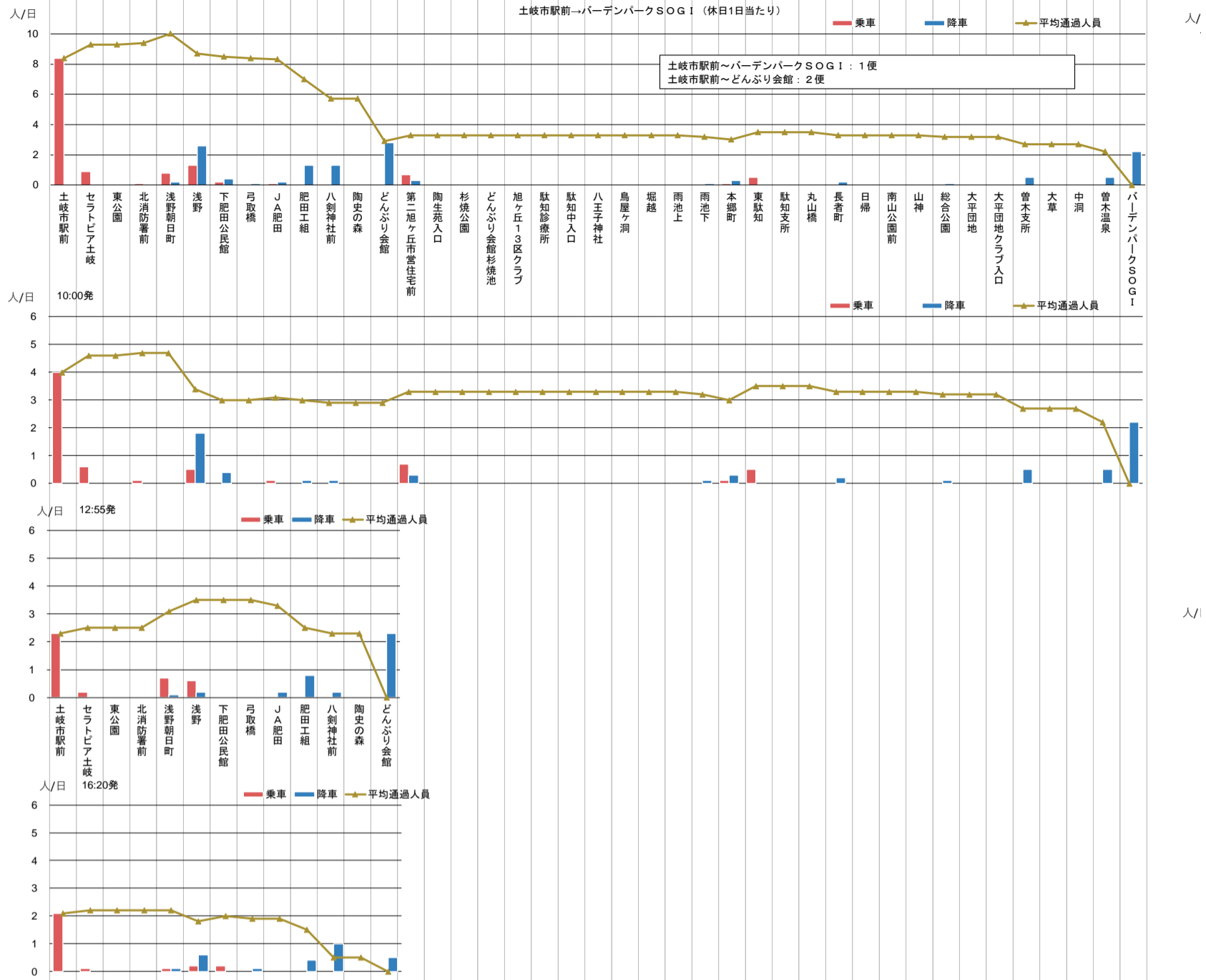


休日

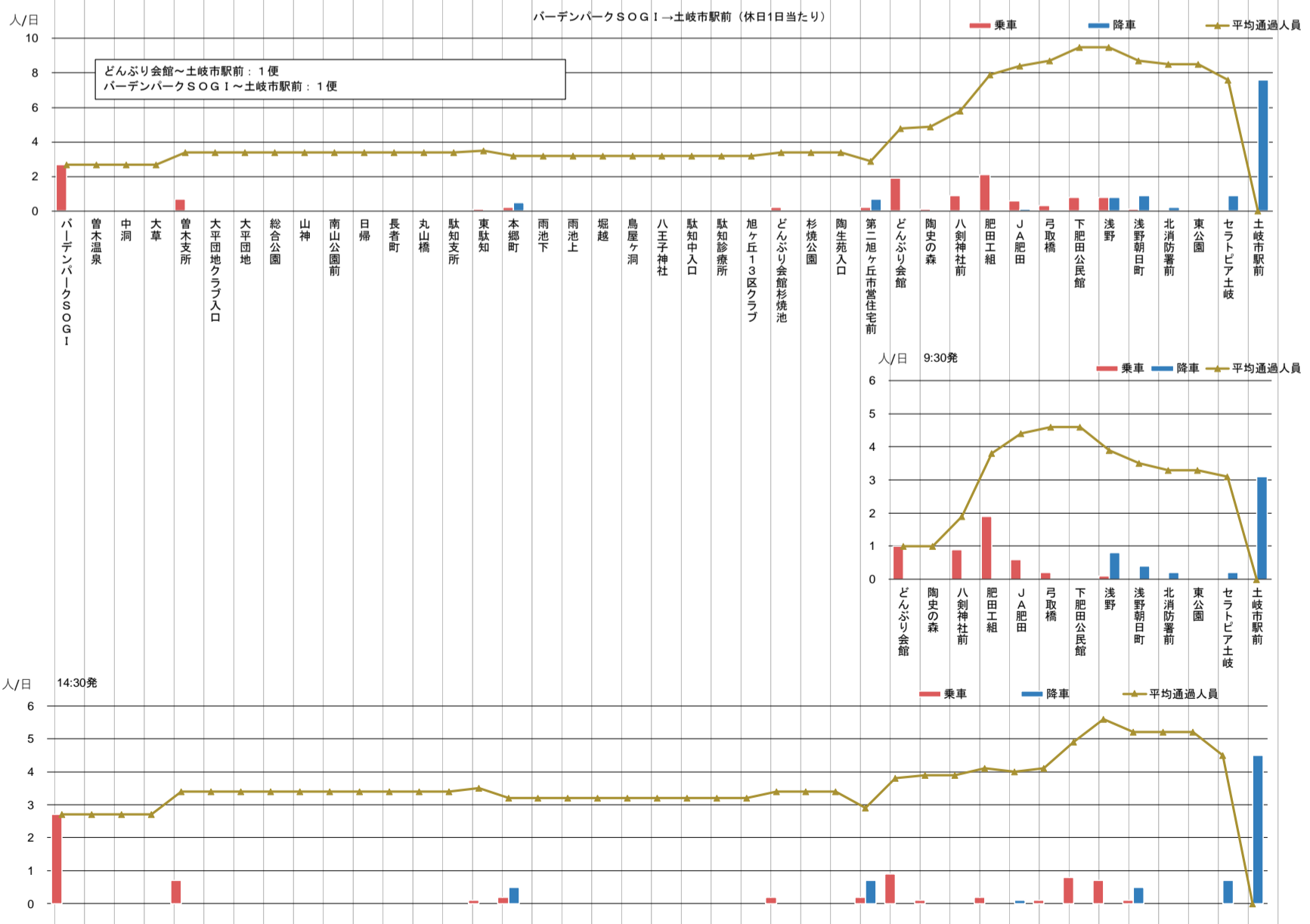


19) どんぶり会館バーデンパーク線

休日 下り

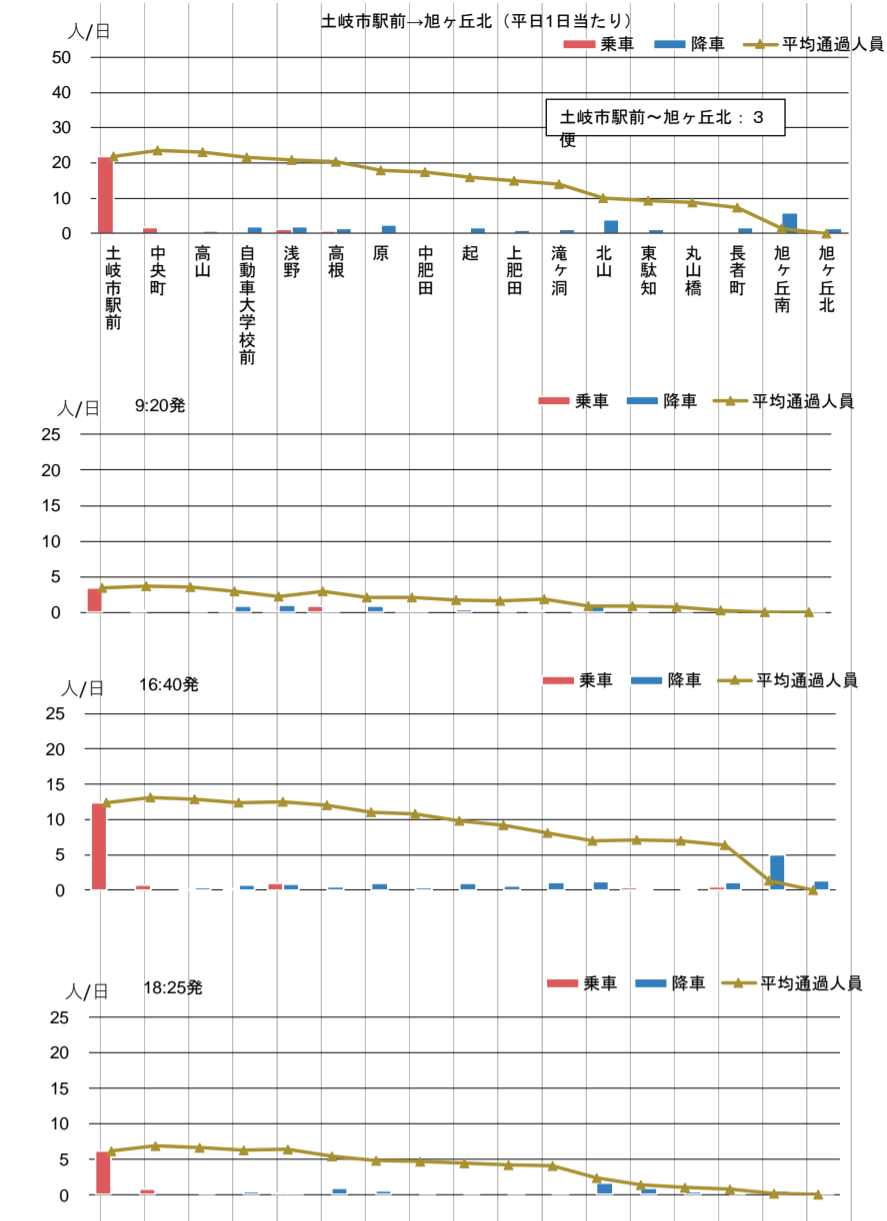


休日 上り

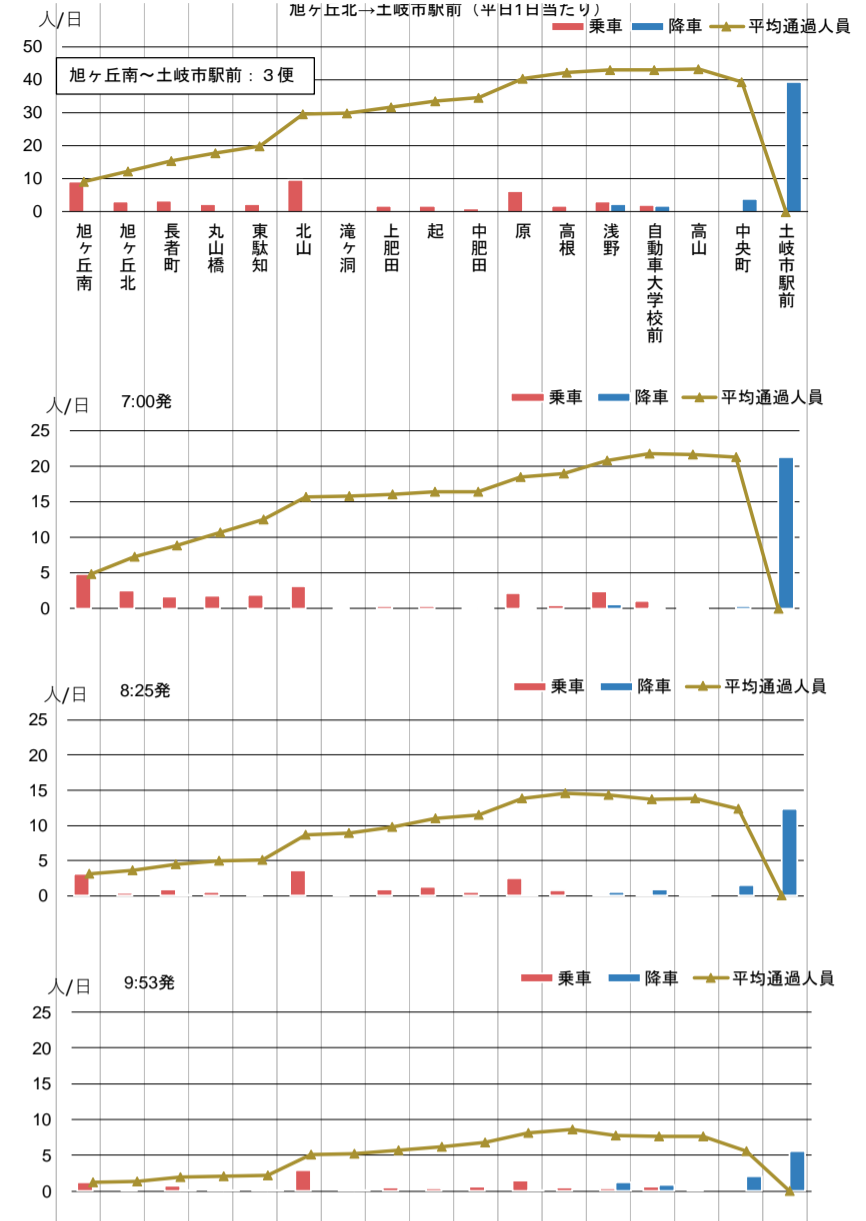


20) 肥田線

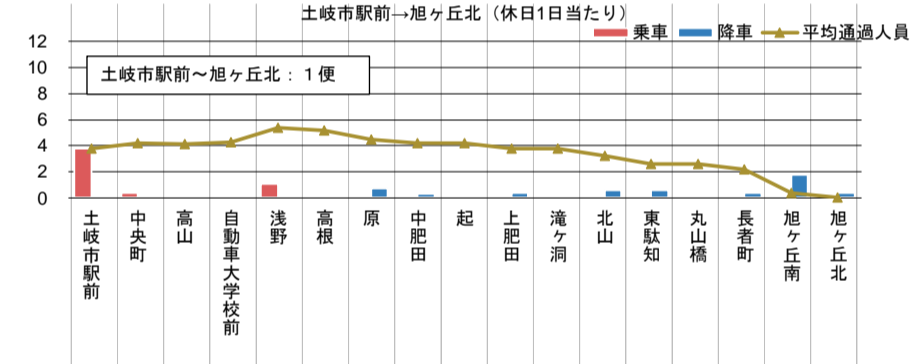
平日 下り



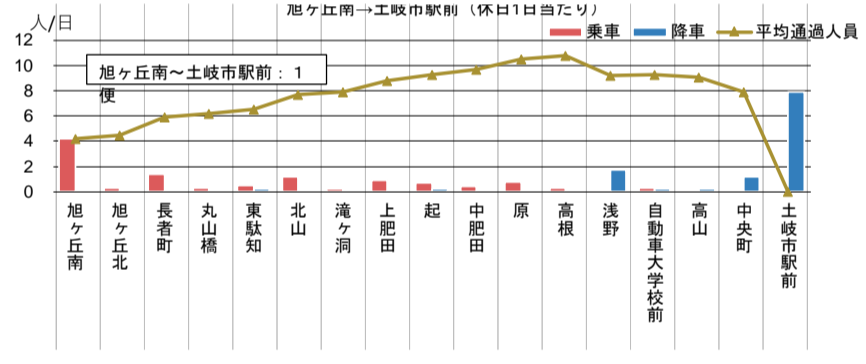
平日 上り



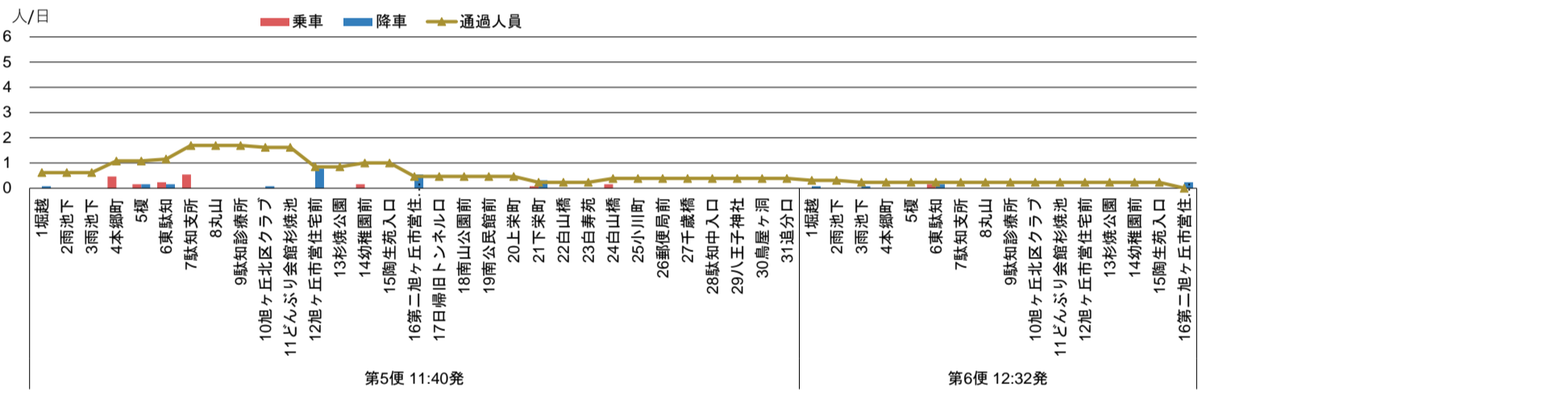
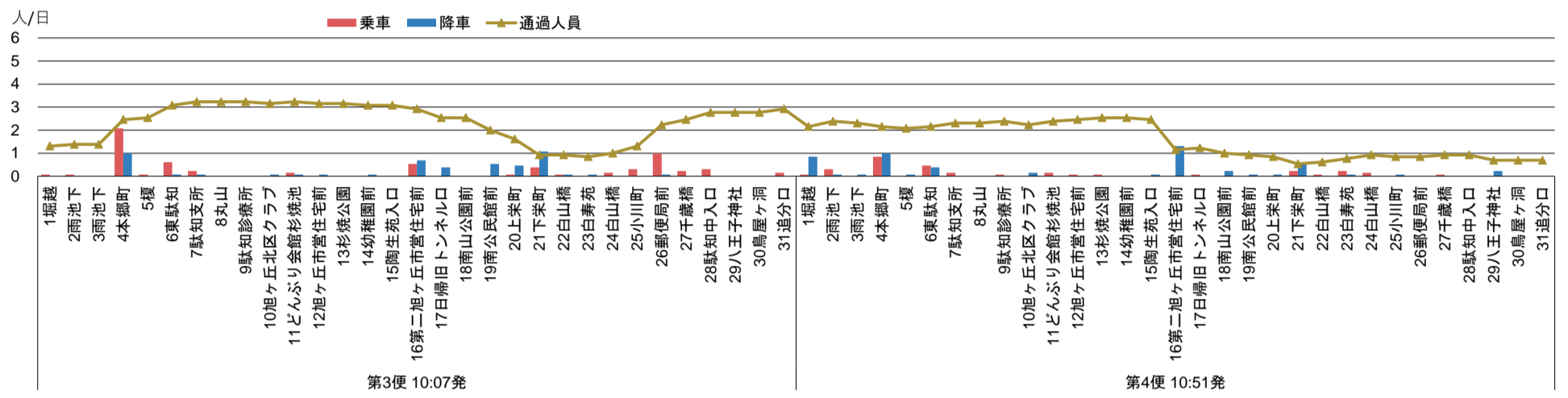
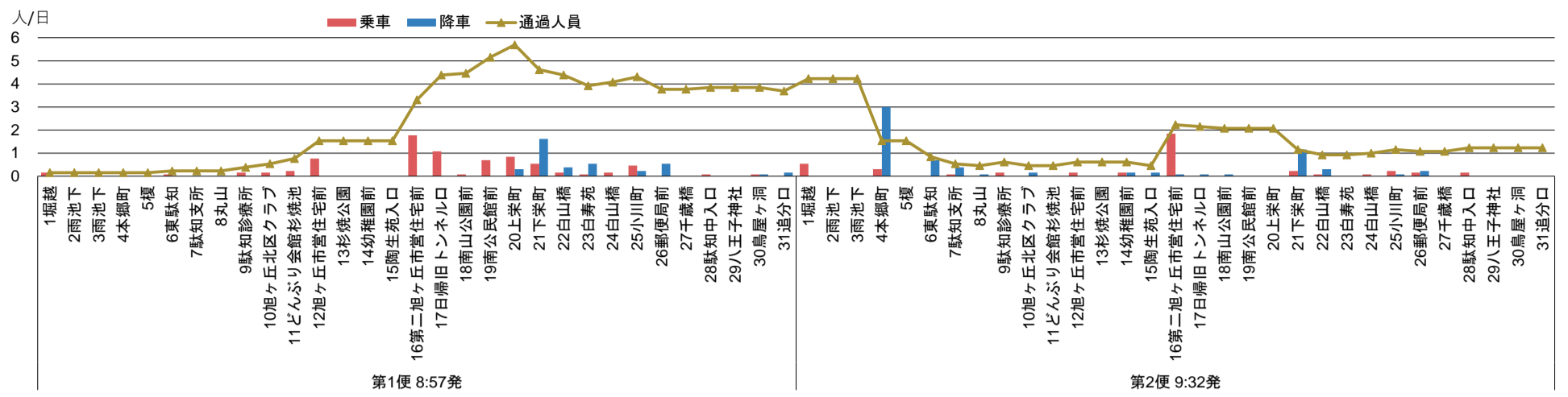
休日 下り



休日 上り



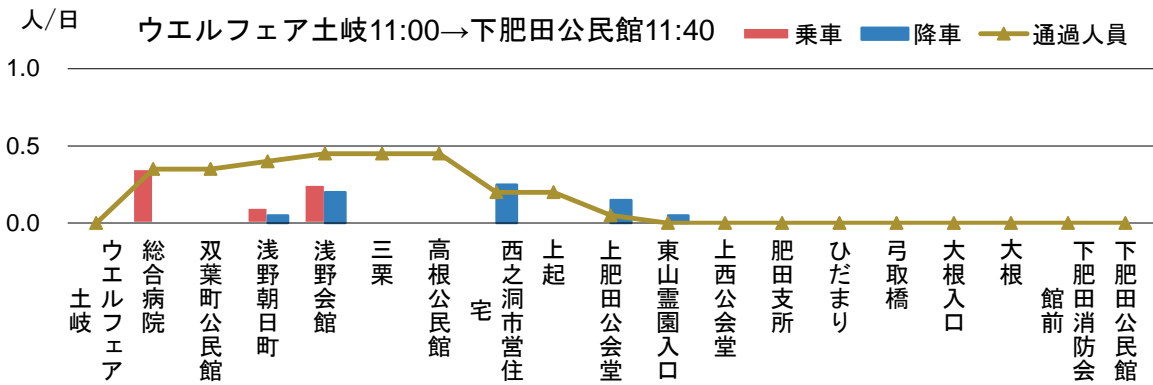
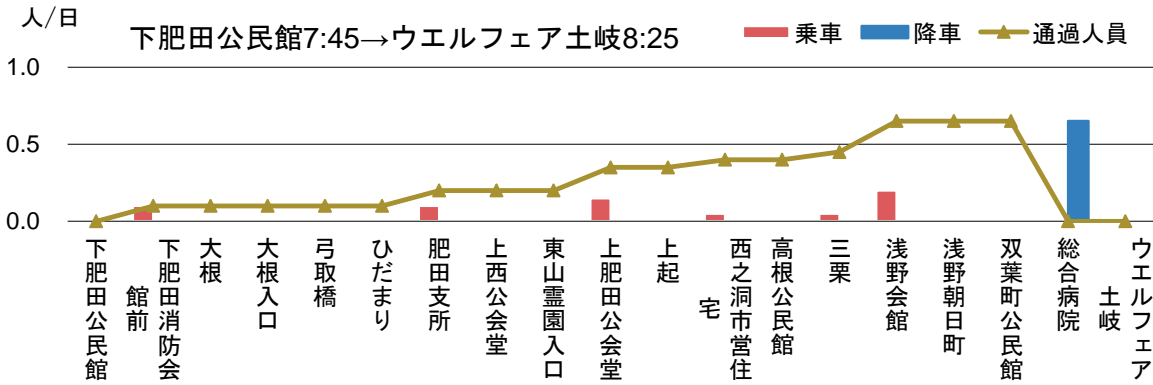
21) 駄知どんぶりバス



第6便 12:32発

## 22) のってこ肥田線

肥田地域からは、各地域から総合病院を目的として往復する人がいて、合計で概ね 2 日に 1 人 (実人数) 程度である。

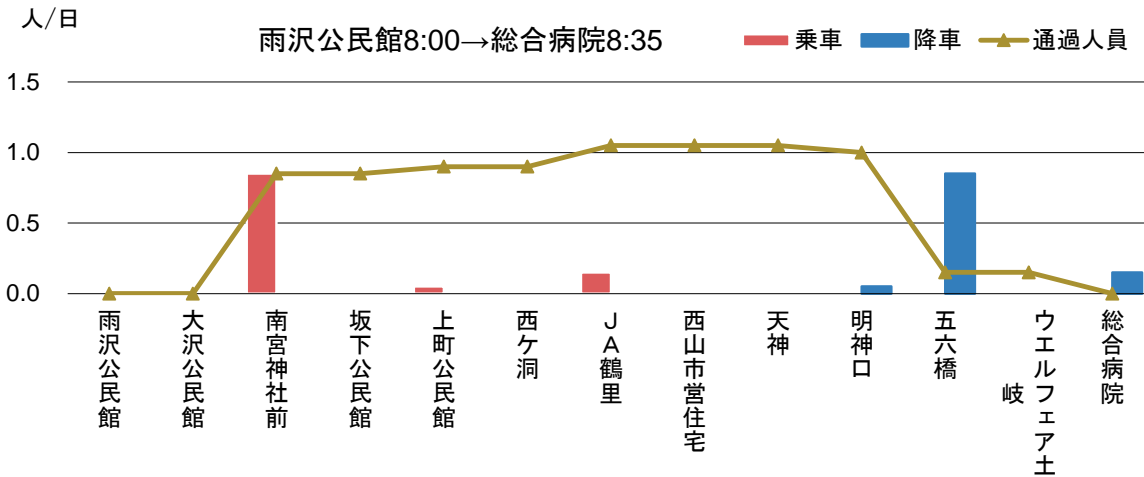




## 24) 柿野線

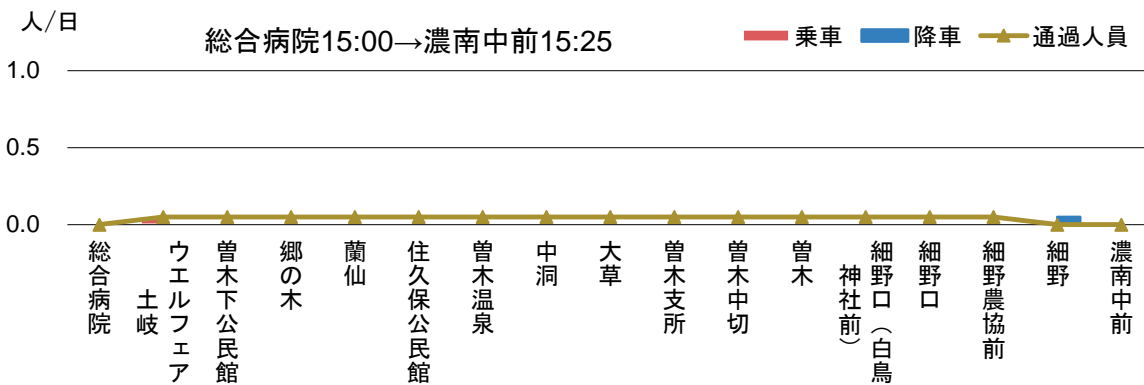
南宮神社前から五六橋に行く人が1人、ほぼ毎日利用している。

五六橋にある商業施設（バロー南土岐店、DCM アットホーム妻木店、等）に行き、帰りに利用しているものと推測される。



## 25) 細野曾木線

ほとんど利用が見られない。





(参考) 最大乗車人数

濃南地域の最大乗車人数（通過人員の最大値）を表示した。

午前は利用が多く、バス車両でないと運べない便も目立っているが、午後になると利用が減少する。ただし、午前であっても下り便の利用が多くない事から、帰りの時間帯がニーズに合致していない可能性がある。

	6:44 曾木=妻木線 上り	8:35 土岐南北線 上り	11:01 曾木=妻木線 下り	12:23 土岐南北線 下り	15:43 曾木=妻木線 上り	17:22 曾木=妻木線 下り	18:47 曾木=妻木線 下り
1日 金	6	10	2	6	4	3	1
5日 火	4	6	2	4	1	1	1
6日 水	6	7	3	1	2	3	2
7日 木	5	5	1	2	0	2	1
8日 金	3	11	4	5	2	2	1
11日 月	6	4	2	2	0	0	4
12日 火	5	4	3	3	1	4	3
13日 水	5	4	0	2	3	4	1
14日 木	6	5	0	1	0	1	2
15日 金	4	12	2	3	1	2	2
18日 月	4	5	3	4	0	2	2
19日 火	5	8	1	2	1	1	1
20日 水	4	7	1	3	1	2	0
21日 木	5	2	3	0	0	2	3
22日 金	7	8	1	3	0	4	3
25日 月	4	4	2	0	1	3	3
26日 火	7	3	1	4	0	2	1
27日 水	4	11	5	4	1	3	2
28日 木	4	1	3	4	0	0	1
29日 金	3	11	4	2	0	1	1

※土岐南北線は、全区間を計算したうえで、曾木下公園～ウエルフェア土岐の区間での最大乗車人数を表示

※濃い赤は10人乗りのバス車両、薄い赤は5人乗りの普通車両でないと積み残しが発生する人数

## (6) 地域旅客運送サービスにおける「通院」「買い物」の利用可能性

バスやのってこのダイヤから、通院と買い物の可能性について調査しました。

### ①通院可能性

東濃中部医療センターの開院に伴い、肥田線の増便、土岐南北線の延伸、のってこの行き先変更により、アクセス性を確保しました。

地域名	代表停留所	通院(1時間)	往復	バス路線名	バスダイヤ	通院時間
泉が丘	泉が丘 6 丁目	東濃中部医療センター	往路	泉が丘線 肥田線	泉が丘 6 丁目 7:51 → 土岐市駅北 7:59 土岐市駅前 9:05 → 東濃中部医療センター 9:15	約 2 時間
			復路	肥田線 泉が丘線	東濃中部医療センター 11:30 → 土岐市駅前 11:40 土岐市駅前 11:58 → 泉が丘 6 丁目 12:09	
美濃焼団地	おりべの丘 第 1	東濃中部医療センター	往路	美濃焼団地線 肥田線	おりべの丘 第 1 8:45 → 土岐市駅北 8:54 土岐市駅前 9:05 → 東濃中部医療センター 9:15	約 2 時間
			復路	肥田線 美濃焼団地線	東濃中部医療センター 11:30 → 土岐市駅前 11:40 土岐市駅前 12:23 → おりべの丘 第 1 12:34	
土岐ヶ丘	中央公園前	東濃中部医療センター	往路	— 肥田線	(土岐市駅に向かう適当なダイヤがない) 土岐市駅前 9:05 → 東濃中部医療センター 9:15	約 2 時間
			復路	肥田線 土岐西部丘陵線	東濃中部医療センター 11:30 → 土岐市駅前 11:40 土岐市駅前 12:00 → 中央公園前 12:10	
肥田	中肥田	東濃中部医療センター	往路	肥田線	中肥田 8:30 → 東濃中部医療センター 8:39	約 3 時間
			復路	肥田線	東濃中部医療センター 12:00 → 中肥田 12:09	
	肥田支所		往路	のってこ肥田線	肥田支所 7:45-55 → 東濃中部医療センター 8:25 頃	約 2 時間半
			復路	のってこ肥田線	東濃中部医療センター 11:00 → 肥田支所 11:30-40	
駄知	東駄知	東濃中部医療センター	往路	肥田線	東駄知 8:23 → 東濃中部医療センター 8:39	約 2 時間
			復路	肥田線	東濃中部医療センター 12:00 → 東駄知 12:16	
妻木	妻木上郷	東濃中部医療センター	往路	東鉄バス土岐=妻木線	妻木上郷 9:13 → 東濃中部医療センター 10:04	約 2 時間
			復路	土岐南北線	東濃中部医療センター 12:18 → 妻木上郷 13:07	
	西山市営住宅		往路	のってこ柿野線	西山市営住宅 8:20-31 → 東濃中部医療センター 8:43	約 3 時間
			復路	のってこ濃南線	東濃中部医療センター 13:42 → 西山市営住宅 13:54-14:05	
下石	下石貢	東濃中部医療センター	往路	土岐南北線	下石貢 9:25 → 東濃中部医療センター 10:04	約 2 時間
			復路	土岐南北線	東濃中部医療センター 12:18 → 下石貢 12:57	
曾木	曾木支所	東濃中部医療センター	往路	土岐南北線	曾木支所 8:48 → 東濃中部医療センター 10:04	約 2 時間
			復路	土岐南北線	東濃中部医療センター 12:18 → 曾木支所 13:31	
鶴里	鶴里支所前	東濃中部医療センター	往路	土岐南北線	鶴里支所前 9:00 → 東濃中部医療センター 10:04	約 2 時間
			復路	土岐南北線	東濃中部医療センター 12:18 → 鶴里支所前 13:19	

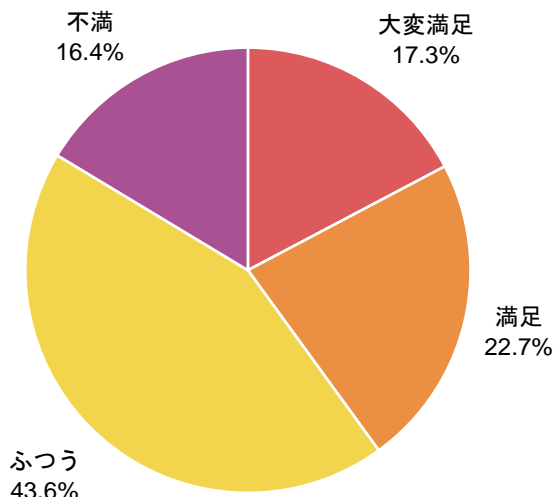
## ②買い物可能性

各地域からスーパーマーケットへの買い物について、曾木、鶴里は2時間、美濃焼団地では約3時間程度待たないと帰りの便がありません。また、下石貢からはバス路線の減少により、午前中の便がなくなりました。

地域名	代表停留所	通院(1時間)	往復	バス路線名	バスダイヤ	買い物時間
泉が丘	泉が丘6丁目	サンマート本店・三起屋	往路	伝産会館線	泉が丘6丁目9:28 → 土岐市駅前9:39	約1時間
			復路	泉が丘線	土岐市駅前11:58 → 泉が丘6丁目12:09	
美濃焼団地	おりべの丘第1	サンマート本店・三起屋	往路	美濃焼団地線	おりべの丘第1 8:45 → 土岐市駅北 8:54	約3時間
			復路	美濃焼団地線	土岐市駅前12:23 → おりべの丘第1 12:34	
土岐ヶ丘	中央公園前	オークワテラスゲート土岐店	往路	東鉄バス土岐プレミアム・アウトレット線	中央公園前10:20 → テラスゲート土岐10:22	約30分
			復路	東鉄バス土岐プレミアム・アウトレット線	テラスゲート土岐10:58 → 中央公園前11:05	
肥田	中肥田	バロー土岐店	往路	肥田線	中肥田9:58 → 浅野10:02	約2時間
			復路	肥田線	浅野12:05 → 中肥田12:09	
駄知	東駄知	バロー土岐店	往路	肥田線	東駄知9:51 → 浅野10:02	約2時間
			復路	肥田線	浅野12:05 → 東駄知12:16	
妻木	妻木上郷	バロー南土岐店	往路	土岐南北線	妻木上郷9:13 → 明神口9:19	約2時間
			復路	曾木＝妻木線	明神口11:01 → 妻木上郷11:27	
下石	下石貢	バロー南土岐店	往路	徒歩		
			復路	徒歩		
曾木	曾木支所	バロー南土岐店	往路	土岐南北線	曾木支所8:48 → 明神口9:19	約2時間
			復路	曾木＝妻木線	明神口11:01 → 曾木支所11:27	
鶴里	鶴里支所前	バロー南土岐店	往路	土岐南北線	鶴里支所前9:00 → 明神口9:19	約2時間
			復路	曾木＝妻木線	明神口11:01 → 鶴里支所前11:15	

## 2.土岐紅陵高校 生徒アンケート

バスの満足度を教えてください。



満足・不満等の理由を教えてください。

大変満足	酔わないし時間通りに着くからです
	いつもバスを運転してもらって感謝しかないです！
	学校まで来てくれるから
	歩かなくてすむ
満足	たまに振動がえぐい時がある
	早く帰れる時にバスが少ない
	学校に行きやすいから
	バスに乗れるから
	最近寒いのでバスの中が暖かくて嬉しい
	時間が少ない
	のりごちがいい
	静か
寒い	
ふつう	・土日に学校に行く際、学校付近のバスがないため送迎を頼まなければならない。
	・帰りの土岐市駅へ向かうバスが少ないため待たなければならない
	紅陵高校からの帰りのバスをもう少し増やして欲しい
	16時30分など
	帰りのバスが少ないため、遅い時刻まで待たなければいけないから。
	17時代のバスがない
電車の時間に間に合わない時がある	
時間がはやくて学校に8:10につく、帰りもはやがえりのとき時間がないから不便で笠原からこうりょう行きのバスがないから10分ぐらい寒い中歩かなくちゃいけないから寒い	

	この前、異様にバスが揺れていて怖いなど思っていたら、学校の敷地内に入る時の小さい坂に差し掛かったときに後ろをガガガッと擦れていて、降りる時にパッと見たら多分タイヤがパンク？していたと思います
	・バスでの移動は快適 ・バスの本数が少ない ・バスがどのくらい遅延していて今バスがどの区間を走っているかが分からない
	時間通りに来ないから
	人が多すぎて乗りにくい
	土日部活の時に帰りのバスの本数が少ないから
	可もなく不可もなく
	あったかい
	普通です
	バスの時間が少なく、特に昼前などが少ない。
	心地よく座れるから
	考査期間中、2時間テストがある時バスが13時まで1本も走ってないから。
	バスの本数が少ない時があって困ることがある。
不満	丁度いい時間帯があまりない
	新紅陵高校前に停まらなくて少しめんどくさい
	人多い
	時間少ない
	何か用事があった時に、都合のいい時間がない
	1時間に1回もバスが来ないから不便
	バスの本数少ない。たまに運転荒い人がいる。
	時間に遅れる
	席に座れん
	小名田小滝線の本数が少ない。 運転が荒いように感じる。 バスの乗り降りですぐ動いているのにドアを開けたり、人が乗った直後なのにドアを閉めたりする時があって見ていて怖い。 最近多治見駅前から出るバスがバス停に来るのが遅い気がする。出発時間には間に合っているが、待つ人が多く歩道から出ている人が多いので危険だと思うから早めに来て待機しておいて欲しい。
	バスの本数が少ない。(特に高田口)
	朝早すぎる
	丁度いい時間ない
	座れない
	乗りたい時間にバスがない
	本数少ない
	いい時間がない
	バスが少なすぎる 本数減らしすぎ
	本数が極端に少ないし帰りも駄知で降りてそこから迎えだから大変
	時間通りに来ないことがほとんど