

# 第2次土岐市地域公共交通計画(素案) 概要

## I. 次期計画策定の背景

### 1. これまでの取り組みと成果

土岐市では、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、生活に密着した再編を段階的に推進してきました。前計画期間中には、大型商業施設の開業や「公立東濃中部医療センター」の開院といった都市構造の変化に合わせ、迅速なダイヤ改正や路線再編を実施。あわせて、AI デマンド交通や自動運転バスの実証実験など、次世代型交通の検証も着実に進めています。

### 2. 喫緊の課題と社会情勢

少子高齢化に加え、コロナ禍後の生活様式の変化により、利用者数は以前の水準まで回復していません。これに伴う民間路線の維持や、深刻化する運転士不足への対応は、避けて通れない極めて厳しい課題となっています。

### 3. 次期計画の目的

前計画の満了に伴い、これまでの成果と社会変容を反映した「次期土岐市地域公共交通計画」を策定します。本計画では、拠点施設へのアクセスを深化させるとともに、デジタル技術の実装や広域連携を加速させ、将来にわたり市民の移動を支え続けるための指針を定めます。

## II. 計画の期間・区域

計画の期間:令和9年度～令和13年度(5カ年)	計画の区域:土岐市内
-------------------------	------------

## III. 地域の現状等

社会状況	・人口は緩やかに減少傾向 ・駄知、曾木、鶴里地域では高齢化が進行
日常生活圏	・通勤通学で多治見市との往来が多い
通学	・H25年度から減少していた市内3高校の生徒数は近年横ばい
モータリゼーション	・自家用車登録台数は緩やかに減少傾向だが、道路実延長は緩やかに増加傾向
観光	・土岐プレミアム・アウトレットと道の駅に多く来訪

## IV. 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利用状況

鉄道	・コロナ禍で大きく落ち込んだ後、回復傾向
東鉄バス	・コロナ禍で減少傾向が加速(利用者数減少に伴い便数も減少傾向) ・学園都市線や土岐＝笠原線は概ね横ばい傾向 ・西部丘陵線はイオンモール土岐の立地に伴い急増 ・増加傾向だった瑞浪＝駄知＝多治見線はコロナ禍で急減 ・土岐＝下石＝駄知線や妻木線は減少傾向
市民バス	・多くの路線でコロナ禍以降減少傾向だが、伝産会館線はコロナ前より利用者増
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
駄知どんぶりバス	コロナの影響は見られないものの、近年は減少傾向

## (2)アンケート結果等

資料3

調査名	調査結果の概要
市民アンケート	<p>・「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タクシーの様な乗り物があれば幸いです。」&lt;40代,鶴里町&gt;</p> <p>・「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。」&lt;40代,妻木町&gt;</p> <p>➡高齢者や学生の通院・通学等を支えるため、バスやタクシーの利便性向上を求める声が多く、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る。</p>
土岐紅陵高校 生徒アンケート	<p>➡全体(回答227件)の約4割が家族による送迎が行われている。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まだと考える。</p>
濃南中学 保護者アンケート	<p>・「多治見方面へ行くバスが無いため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。」等</p> <p>➡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。通学時間帯に適したバスが少なく、特に、朝の通学時間と、夕方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、負担に感じている。</p>
交通事業者アンケート	<p>運転手不在者数などに関するアンケート調査を実施。</p> <p>➡この5年で運転者数は2割近く減少。採用計画を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。</p> <p>当市に実施(連携)してほしいこととして以下が挙げられた</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○免許取得費用に対する補助</li> <li>○定年した消防士など公務員の紹介 等</li> </ul>

## V. 課題と方針案の整理

### 【課題】

- 課題1:民間路線バスの「負のスパイラル」が継続している
- 課題2:地域ニーズに応じた適切な移動手段が確保できていない
- 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
- 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



### 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』

### 【基本方針】

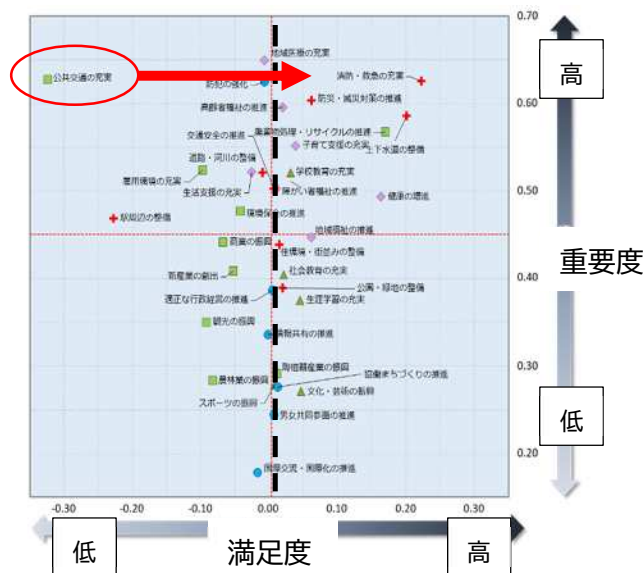
- 方針1:主要な施設へのアクセス確保
- 方針2:地域特性に応じた柔軟な交通手段の導入
- 方針3:担い手の確保・育成と地域体制の強化、公共交通に対する市民意識の向上
- 方針4:乗継しやすい環境整備により広域的ニーズへの対応

## VI. 計画の指標(KPI)

指標	内容
1 地域公共交通の利用者数 横這い	人口は減少傾向にあるが、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る。
2 市民意識調査の「公共交通の充実」の満足度が「0.0以上」	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む。(下図)
3 各地区からの主要目的地の移動手段の有無・便数	主要な施設(病院、買い物)に確実に往復できるように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」の構築を目指す。

### 令和6年度市民意識調査結果

➡ 「公共交通の充実」は、重要性の認識は高いが、取り組みに対する満足度は低く、他区分の取り組みに優先した重点的な対応が望まれる。



### 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

## VII. KPI 達成のための施策・事業

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
	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	1 濃南地域の公共交通の再編	交通事業者、市
	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	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	商業施設等、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

## VIII. 主な施策・事業

<p><b>【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</b></p> <p>将来にわたり移動機能を維持するため、利用実態に基づき交通網を最適化します。利用が偏る路線・時間帯の運行形態を検証し、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、効率的かつ利便性の高い運行内容へと適正化を図ります。</p> <p>※アクセス確保：単なる路線の維持ではなく、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。</p> <p>※主要施設：現行の交通手段で行ける場所を基準に、買い物・通院を主な目的とする施設(乗降実績やニーズから設定)。</p>	<p><b>【施策 3-1】運転士確保に向けた支援制度の創設</b></p> <p>深刻な運転士不足を喫緊の課題とし、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。資格取得の経済的支援や魅力発信、就業機会の創出に加え、関係機関と連携した新たなマッチングの仕組みを構築します。</p> <p>交通事業者と市が一体となり、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。</p>
<p><b>【施策 2-1】濃南地域の公共交通の再編</b></p> <p>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。</p>	<p><b>【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)</b></p> <p>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、照明やサイネ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。</p>