

土岐市地域公共交通計画（案）



令和4年〇月

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. 地域旅客運送サービスの利用状況	10
3. 利用者の意向等	12
4. 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. 基本的な理念・方針	16
1. 基本理念	16
2. 基本方針	16
3. 公共交通ネットワーク図	17
VI. 理念達成のための施策・事業	18
VII. 計画の目標	29
VIII. 計画の達成状況の評価	30
資料編	31
1. 土岐市地域公共交通活性化協議会委員	32
2. 地域旅客運送サービス継続事業	33
3. 地域の現状等	34
4. 公共交通アンケートの結果と課題整理	69

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。

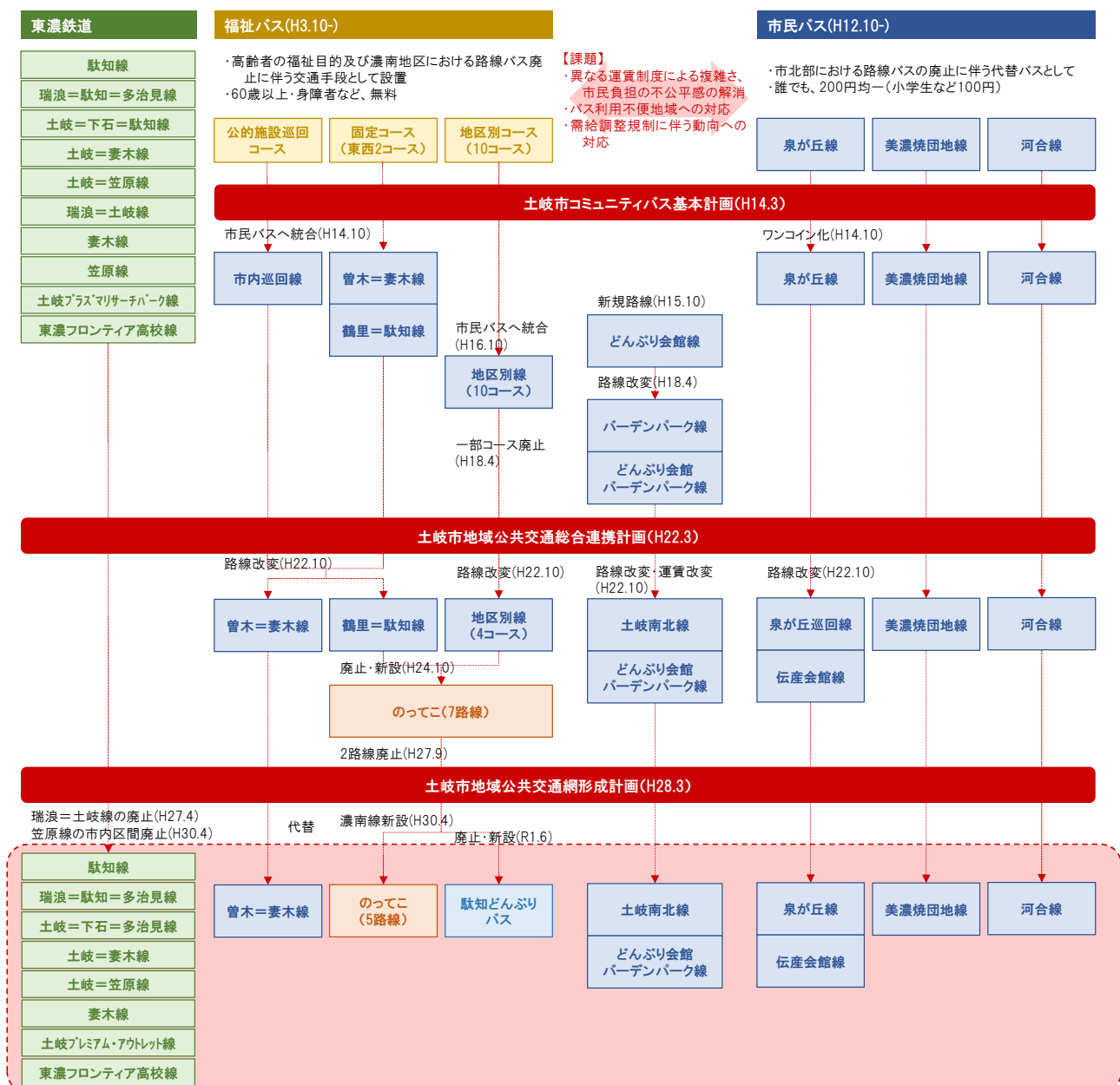
5. これまでの公共交通の検討経緯

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」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。



II. 地域の現状等

1. 現況調査

(1) 統計から得られる知見

人口や日常生活圏など、統計から得られる現況調査は以下の通りです。

社会・経済状況	・人口は緩やかに減少傾向
将来人口推計	・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	・市内3高校の学生数は全体に減少傾向
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	・観光客は、土岐プレミアム・アウトレットと2つの道の駅に多く来訪

(2) 近年予定されている大規模事業

○東濃鉄道駄知乗車券発売所（旧：土岐営業所）の廃止（令和4年9月末予定）

駄知地域には、東濃鉄道の土岐営業所がありましたが、現在はその機能を縮小し乗車券発売所としての機能のみとなっていました。さらにコロナ禍による経営状況の悪化を踏まえ、同社では当該エリアの売却を予定しています。

土岐＝下石＝駄知線等の終点は東駄知停留所に移る予定ですが、定期券の販売、駄知どんぶりバスとの乗り継ぎ等の在り方を考えていく必要があります。

○（仮称）イオンモール土岐の開業（令和4年秋予定）

土岐口地区では、大規模ショッピングセンター「（仮称）イオンモール土岐」の建築工事が進められています。県内外から多くの人々が訪れる可能性がある上、当地域周辺には他の大規模商業施設も立地しており、従来から渋滞が発生していることから、そのアクセス手段を考える必要があります。

○土岐市立総合病院の閉院と肥田町浅野地区での新病院設置（令和7年4月予定）

令和3年3月に、土岐市、瑞浪市、J A岐阜厚生連の三者による新病院設置に関する覚書が締結され、土岐市立総合病院とJ A岐阜厚生連東濃厚生病院を統合し、肥田町浅野地区に新病院を設置することが決まりました。

現在の土岐市立総合病院は閉院となるため、新しいアクセス方法を検討する必要があります。



2. 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
第六次 土岐市 総合計画 (2016～ 2025 年度)	・ まちの将来像は「人と自然と土が織りなす交流文化都市」 ・ 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。 ・ 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。 ・ 公共交通の位置づけは以下の通り 基本目標2 環境と調和したにぎわいづくり － 施策9 公共交通の充実 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に関係機関に働きかけ、公共交通機関の充実を図ります。
土岐市 都市計画 マスター プラン (2021～ 2030 年度)	・ 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」 ・ 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。 (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 (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
第2期土岐市 まち・ひと ・しごと創生 総合戦略 (2020～ 2024 年度)	・ 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 「市民バス活性化・再生総合事業」 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。

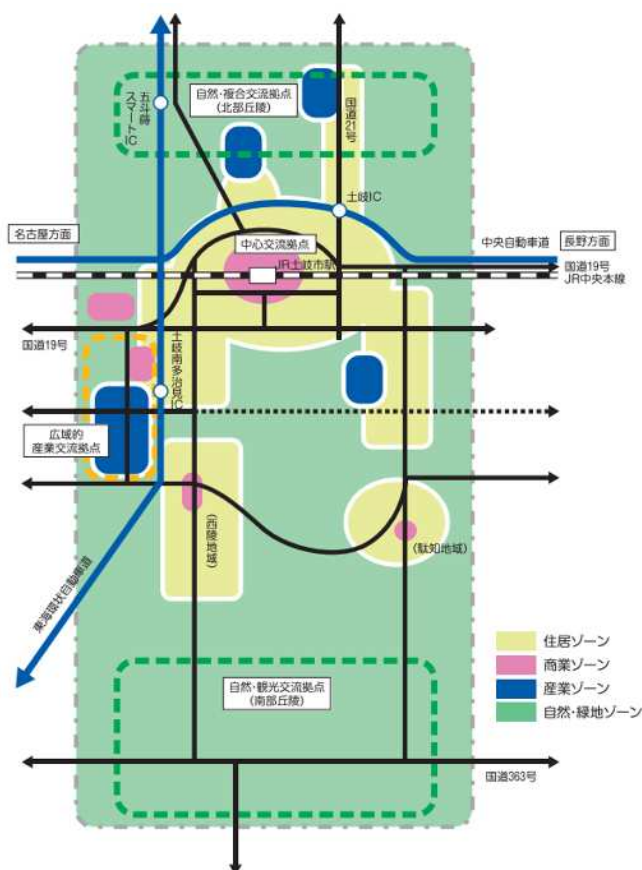


図 第六次土岐市総合計画の「土地利用方針」

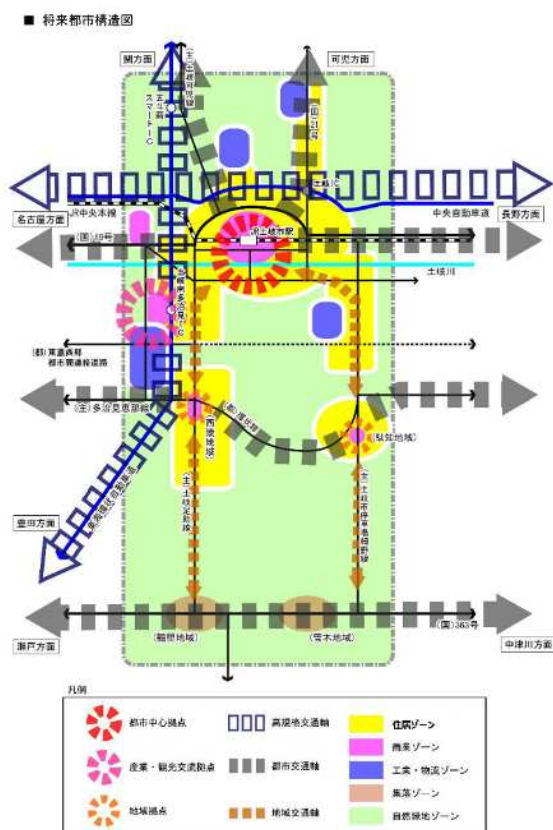


図 土岐市都市計画マスタープランの「将来都市構造図」

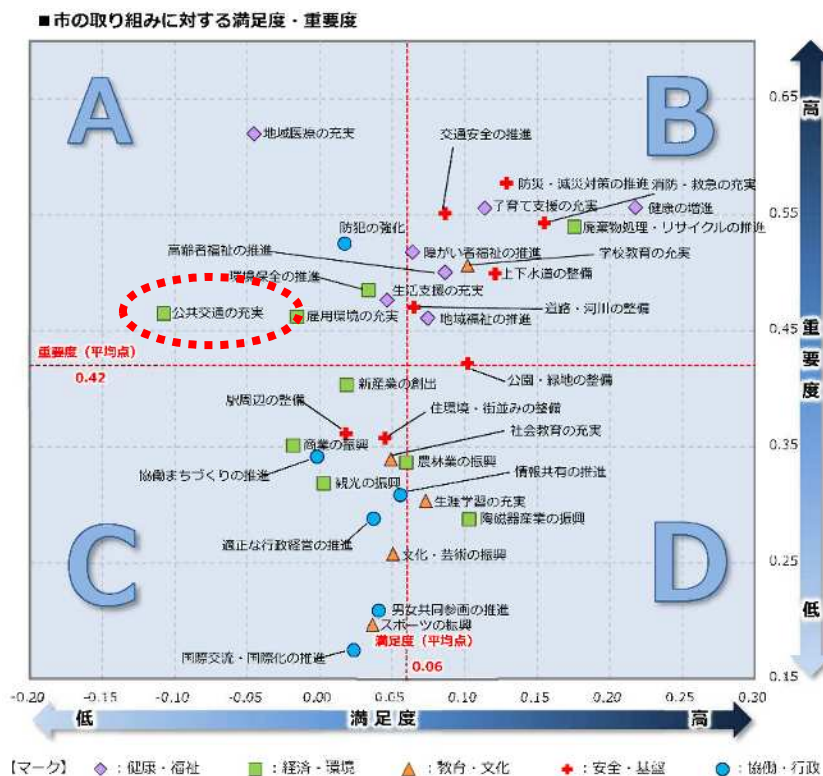


図 令和 2 年度市民意識調査

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。

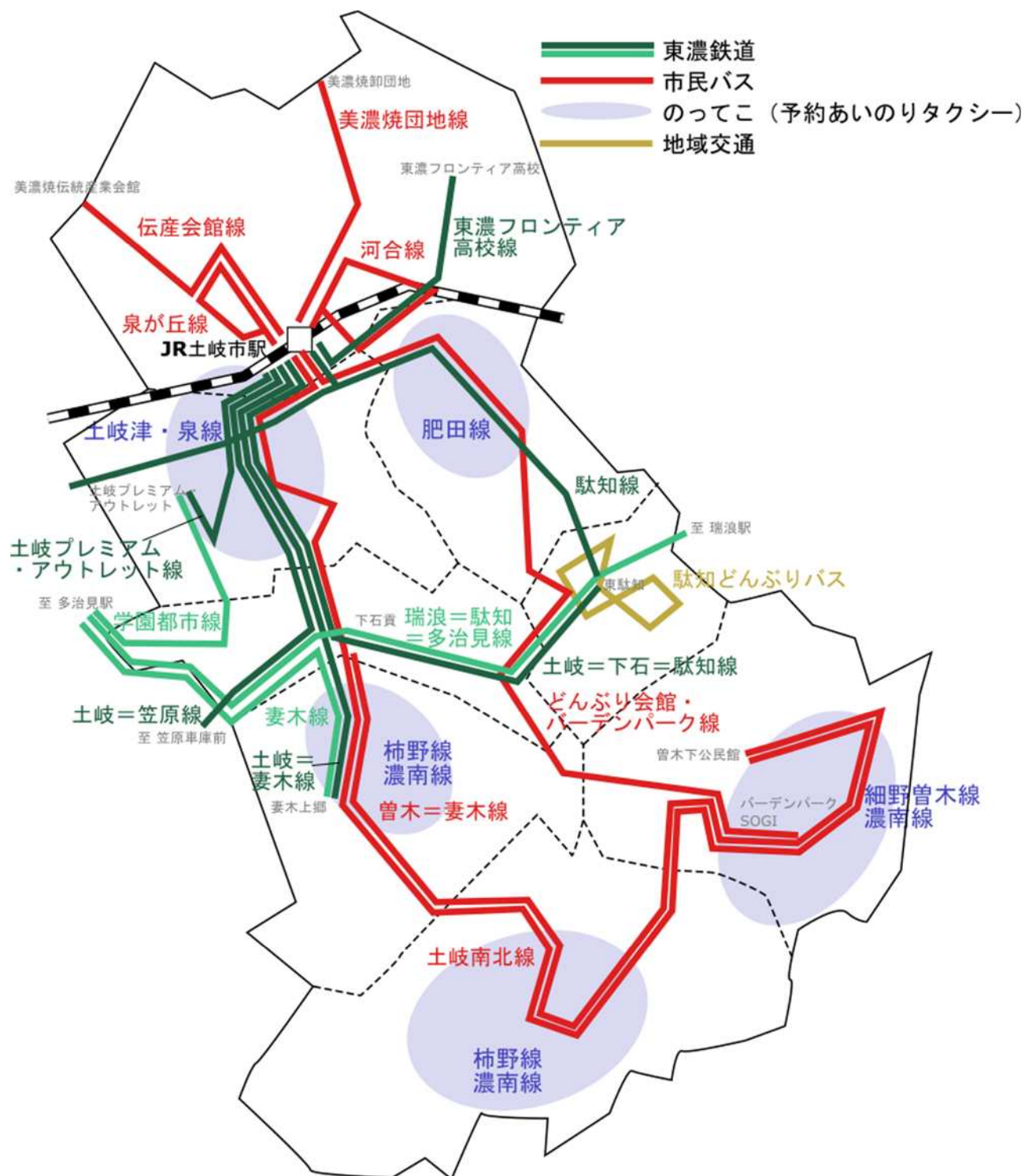


図 土岐市の地域旅客運送サービスの整備状況

(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9月現在)

路線	方面	終点	運行状況	
J R 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)
		松本	ホームライナー	2 便(平日)
			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)
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
学園都市線	多治見駅前	タウン滝呂 センター	核融合科学研究所	平日 9 便 休日 0 便
	多治見駅前	タウン滝呂 センター	土岐プレミアム・アウ トレット	平日 19 便 休日 20 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 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)
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 4 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 6 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
	若人の丘	泉公民館前	土岐市駅北	平日 1 便 土休日 0 便
河合線	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。

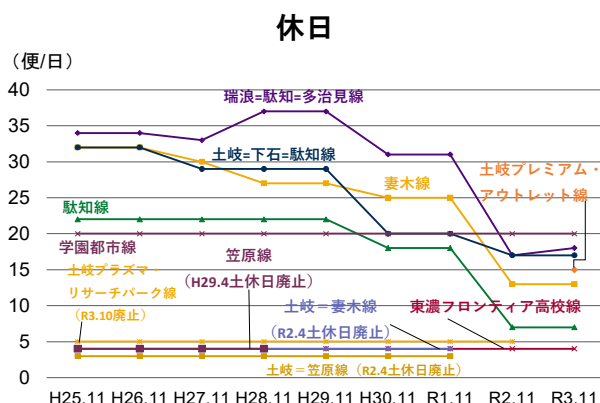
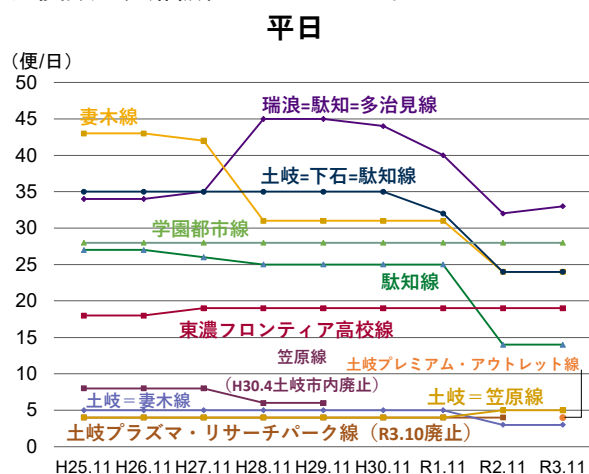


図 東濃鉄道の便数の推移(上下線を2便でカウント)

(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。

(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. 地域旅客運送サービスの利用状況

市内にある地域旅客運送サービスの利用状況は以下の通りです。

地域旅客運送サービスの種類	利用状況
鉄道	・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
東鉄バス	・多くの便で利用者は減少傾向 ・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 ・瑞浪＝駄知＝多治見線は増加傾向が見られたが、令和2年は減少傾向 ・土岐＝下石＝駄知線、瑞浪＝駄知＝多治見線、妻木線は、便数の増減に合わせて利用者数も増減（便数を増やせば利用者も増える可能性） ・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
市民バス	・コロナ前までは利用者数は横ばい～微増傾向 ・曾木＝妻木線は減少傾向 ・令和2年は、コロナの影響によりすべての便で減少
のってこ	・利用者数は全体に減少傾向 ・令和2年は、コロナの影響によりすべての便で減少
駄知どんぶりバス	・利用者数は大幅に増加傾向 ・第5・6便の利用は低調
タクシー	・市内では34両の車両で運用 ・令和2年は、コロナの影響により大幅減少
バス停留所間別の乗客	・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 ・駄知、曾木、鶴里の利用者数は5人未満の区間が多い ・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

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。

3. 利用者の意向等

地域旅客運送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
市民 アンケート	○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。
広報等を 通じて周知 ↓ ウェブ回答	○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。 ○一方、「税金投入・運賃値上げに反対」は約 1 割。 ○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。 ○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。 ○（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。
市民バス ・のってこ 利用者 アンケート	○利用者の満足度は 7 割以上。 ○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。 ○GoogleMaps の利用は 1 割程度。 ○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。
車内で配布 ↓ 郵送回収、もしくは 車内で聞き取り	○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）。 ○「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。 ○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。 ○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。
濃南地域 でのヒアリング 調査	（濃南中） ○高校生の送迎が必須の家庭が多くなっています。

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。

(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	×	113 千人	令和 2 年 4 月 に 大 規 模 減 便
(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り継ぎが必要になります。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、土岐市立総合民病院の閉院と新病院の開院など、次の5年間に於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. 基本的な理念・方針

1. 基本理念

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. 基本方針

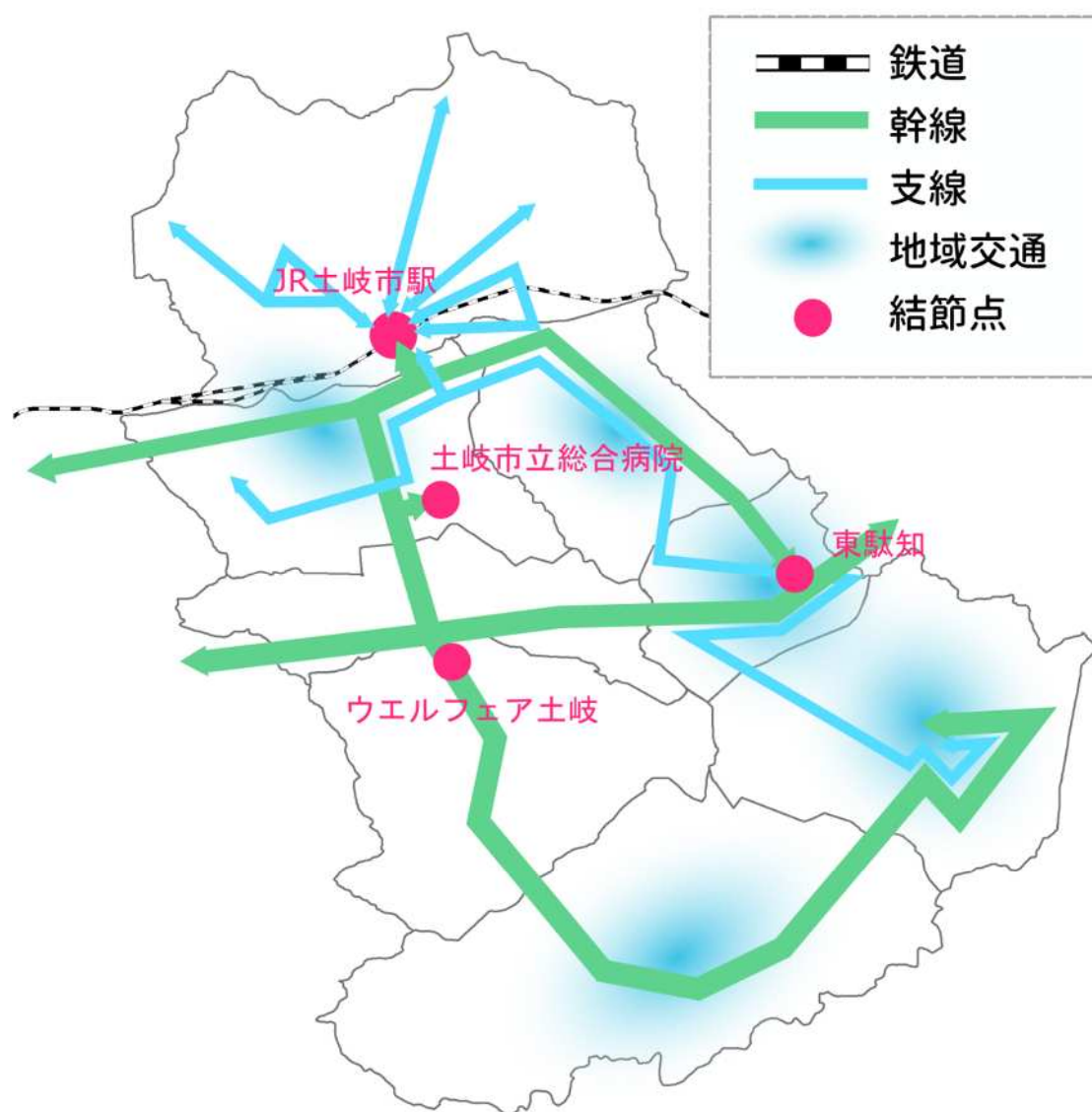
基本方針
1 事業者と行政とが担う役割を明確化し、効果的で持続可能な公共交通サービスを維持します

基本方針
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

基本方針
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

基本方針
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

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. 理念達成のための施策・事業

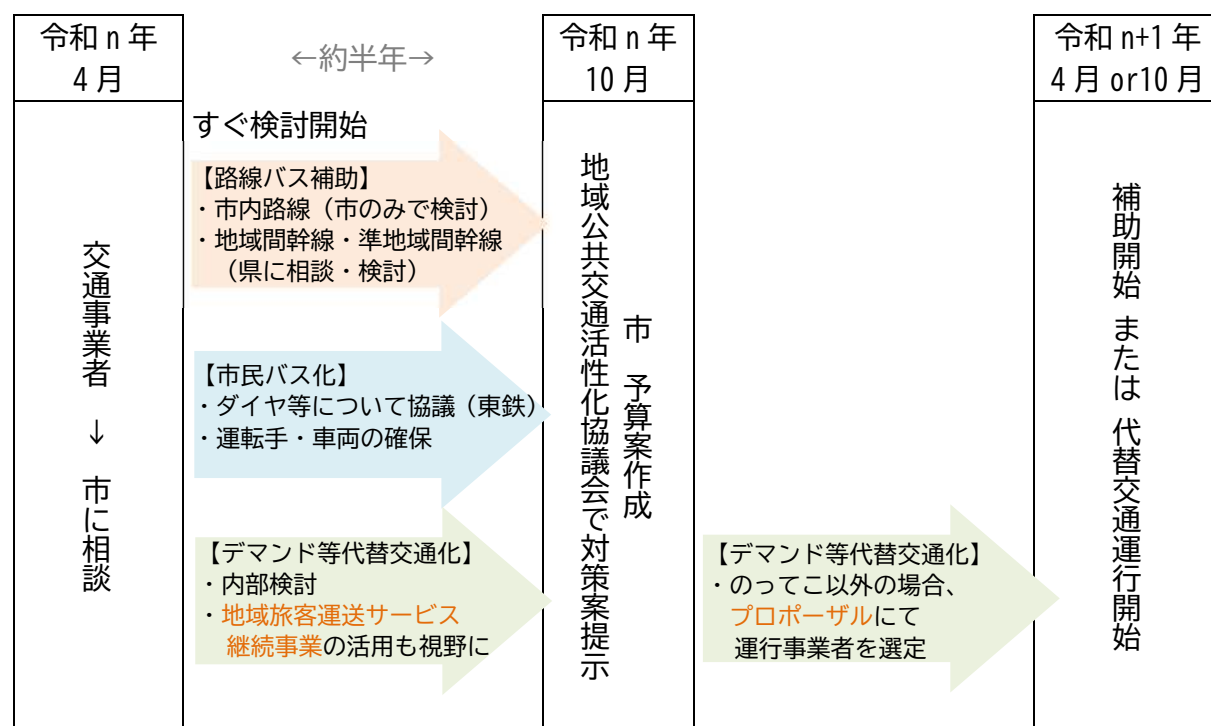
基本方針	施策	実施主体
①事業者と行政とが担う役割を明確化し、効果的で持続可能な公共交通サービスを維持します	【新】 路線バスのモニタリングと路線縮小時の手順 取り決め（→地域旅客運送サービス継続事業） 【新】 南北軸の強化 【新】 東鉄駄知乗車券発売所の廃止対応	交通事業者、市 交通事業者、市 交通事業者、市
②市民との協働により地域に適した交通手段を確保します	【継】 駄知地域での交通検討会の開催 【継】 その他地域での交通のあり方検討支援 【継】 オープンキャンパスにおける通学手段の紹介 【継】 バス利用者アンケートの実施による改善活動 と改善結果の公表	駄知町、市 各地域、市 各高校、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、交通事業者
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	【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、J A 岐阜厚生連

基本方針 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、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〕

土岐市駅～下石～妻木～濃南地域にかけては、東鉄バスの土岐＝下石＝駄知線、土岐＝妻木線、市民バスの土岐南北線、曾木＝妻木線があり、これらは土岐市を縦貫する重要な路線と言えます。また、それらを補う形でデマンド型乗合タクシーの、のってこも運行しています。

南北の移動における利便性を向上させるべく、これらの路線について見直しを検討していきます。場合によっては、東鉄バス、市民バスの枠に縛られることなく、一体的な運用として強化していくことも想定されます。

なお、施策 2-2 で挙げる「地域での交通のあり方検討」では、濃南地域をモデル地域として先行的に検討していく予定であることから、その検討と連動させることで、相乗効果を見込みます。

【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]

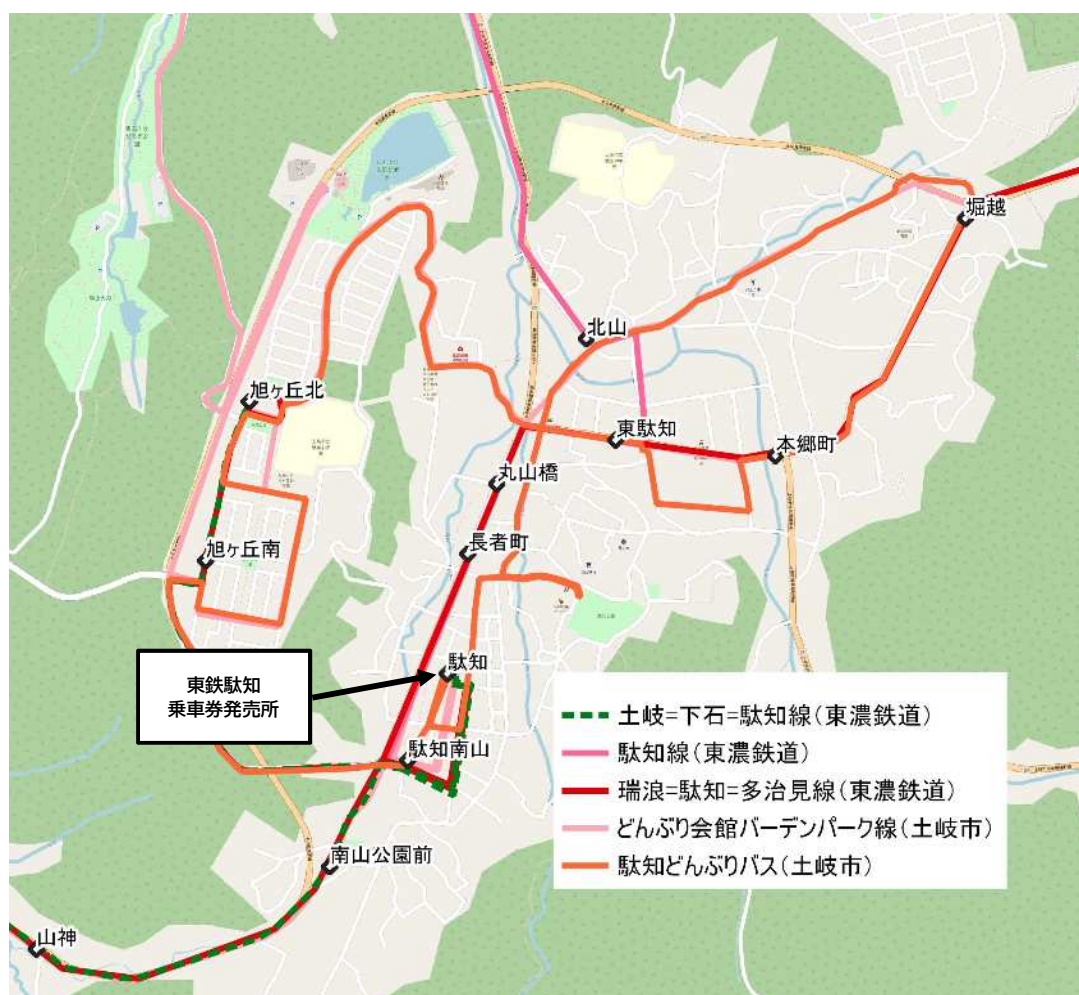
東鉄駄知乗車券発売所（前：土岐営業所）のある駄知停留所は、かつての鉄道路線としての駄知線の「駄知駅」のあった場所であり、地元で生産される陶器の出荷の一大拠点でした。

鉄道が廃止された後も、東鉄バスの土岐営業所として、長きにわたり路線バス交通網の拠点としての機能を果たしてきましたが、令和 4 年 9 月末をもって、発売所の廃止が予定されています。発売所の廃止後は、土地の売却等による処分が予定されており、停留所として乗り入れることもできなくなります。

駄知停留所は、土岐＝下石＝駄知線や瑞浪＝駄知＝多治見線の起終点となっているほか、駄知どんぶりバスとの乗継拠点にもなっており、当該停留所の廃止の影響は多方面に及びます。

路線バス、市民バス、駄知どんぶりバスの代替ルートや、路線バスや市民バスの駄知停留所の代替となる停留所の設置箇所、また、乗車券の発売方法について、交通事業者と協議を重ねながら利便性の確保に努めます。

また、施策 2-1「駄知地域での交通検討会の開催」において、駄知どんぶりバスに関して、地域住民と共に本件に係る対応を検討していくことはもちろんのことですが、路線バスの代替停留所の位置や券売機能の代替検討についても、検討会の場をお借りして地元意見の聴取を図りながら、協調実施していく予定です。



【施策 2-1】 駄知地域での交通検討会の開催〔駄知町、市〕

「駄知どんぶりバス」は、令和元年 6 月に運行を開始した地域と市が協働で運行する定時定路線型の路線バスです。火・水・金曜日の主に午前中に町内を環状運行しています。東鉄バスとの接続を考慮しつつ、地域のニーズに沿った細かな路線網を構築しており、コロナ禍においても利用者数は堅調に推移しています。運行を開始してしばらく経ちますが、現在でも定期的に交通検討会を開催しており、利用状況の分析を行いながら路線の見直しや利用増加のための PR 活動等を続けています。

今後もこの検討会に市も参画し、継続的な支援を行っていきます。



図 駄知どんぶりバスの外観



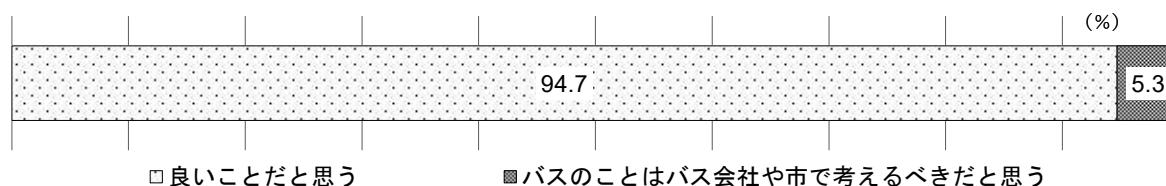
図 駄知どんぶりバスの利用状況を確認し、改善策を検討している様子

【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〕

市民アンケートでは、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約 9 割の方が「良いことだと思う」と回答しており、地域で検討することに期待する市民が多いことが分かりました。

そのため、まずは最も高齢化が進んで公共交通の利用が少ない濃南地域をモデル地域として実施し、その後、他地域にも展開していきます。ただし、駄知地域のような新しい交通体系の構築を前提とせず、既存の交通手段の改善等も含めて、広く考えてもらう場を設置していきます。

Q. 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、どう思いますか？



【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〕

東濃地域の高校では、毎年夏休み期間中に、オープンキャンパスとして中学3年生が高校に来て、説明を受けたり、入学体験できる日が2日間設けられています。

公共交通機関を利用した通学手段を知ってもらうため、通学に資する乗り継ぎダイヤを示したチラシを配布します。

チラシには、乗り継ぎの案内のほか、定期代等も記載し、実際に通学利用をしてもらう際のイメージを持ってもらいやすいようにしています。

土岐商業高校、土岐紅陵高校、東濃フロンティア高校を対象に毎年ダイヤ改正などを踏まえて最新版を作成しています。

高校生のバス利用促進に資する取組として、今後も継続実施していく予定です。

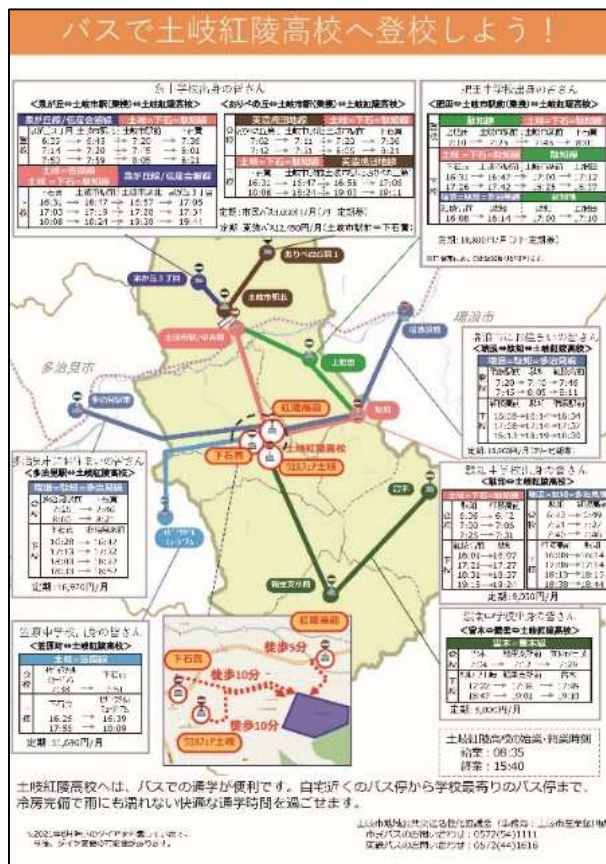


図 オープンキャンパス時に配布したチラシ（土岐紅陵高校）

【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〕

市民バスやのってこの利便性を高めるため、これまで土岐市では年に1度、利用者に対してアンケートを行ってきました。

アンケート結果を受け、既存の路線についてのダイヤ改正（JR との乗継改善、児童の通学時間帯との干渉を避ける 等）や、土岐プレミアム・アウトレット線の試験運行の実施等を行ってきました。アンケートの実施を今後も継続し、一層の利便性向上に努めます。

なお、アンケートの結果からは「せっかく回答しても改善に反映されたかわからない」というご意見も見られたため、今後は改善結果をバス車内で掲示して周知していきます。

基本方針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〕

土岐市では大規模な施設立地が進むことが予定されており、公共交通の役割が増すことが推測されますが、土岐市駅ではバス案内や待合環境が十分とは言えませんでした。そこで、バス案内や待合環境を充実することで、乗継利便性を高めます。

令和4年度は、駅前広場を管轄する都市計画課と連携し、ベンチの設置により待合環境の整備を目指します。また、（仮称）イオンモール土岐の開業に合わせ、案内看板の設置も予定しています。

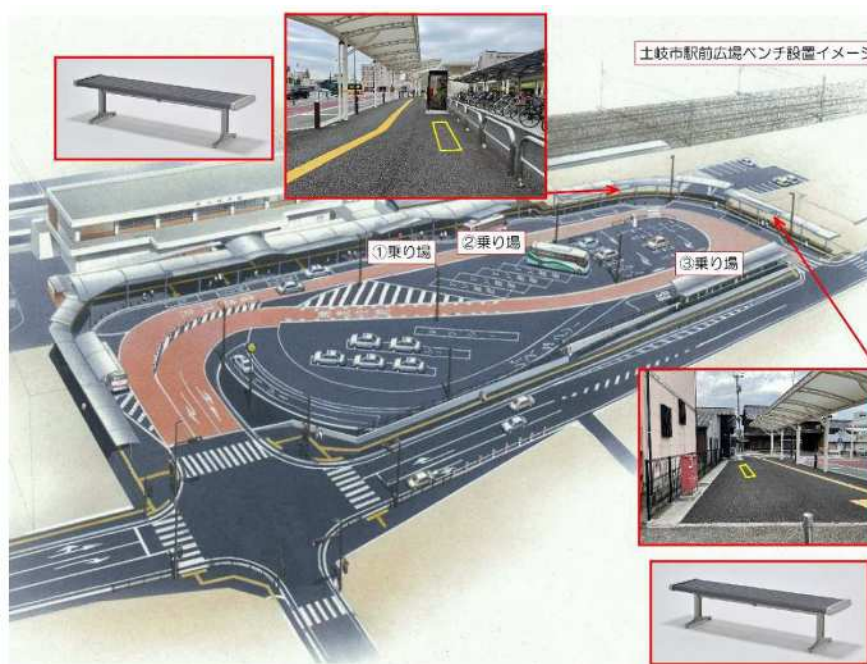


図 土岐市駅前広場ベンチ設置イメージ



図 案内看板設イメージ
（参考：名鉄岐阜駅）

【施策 3-2】 民間バスへの GTFS 導入検討 [交通事業者、県、市]

市民バスについては、バスダイヤを国が推奨する GTFS 形式で入力・作成し、オープンデータとして公開しています。そのデータを GoogleMaps 等のコンテンツプロバイダに提供しており、現在コンテンツ上での時刻検索や経路検索が可能となっています。

一方で、市民バスより利用者も多く幹線路線を担う東濃鉄道の路線が、GTFS に未対応であることから、岐阜県とも連携しながら GTFS の導入を進めていきます。GoogleMaps 等の経路検索に東濃鉄道の路線バスが対応した場合、乗り継ぎ等の自動判定が可能となり、利便性の大きな向上につながると考えられます。

図 市民バス Google マップ活用 PR ポスター

【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]

東濃鉄道では、地域外からの観光客や普段バスを利用しない人に向けて、「とうてつバス 1 日乗車券」を発売しています。この乗車券を市民バスにも拡大することで、運賃面でのシームレス化を図ります。

なお、観光での利用を促進するため、観光施設などとの連携についても同時に進めていきます。

土岐市以外にも、1 日乗車券へのコミュニティバスの参画を前向きに検討している東鉄バス管内の市が複数あり、それらの市との協調実施により、広域的な利用促進を図ります。

図 とうてつバス 1 日乗車券

【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〕

市民アンケートからは、「のってこの利用方法がわからない」という意見が見られました。こうした情報は市ホームページ等を通じて発信しているところですが、インターネットのご利用に抵抗のある高齢者を中心に、十分伝わっていないことが分かりました。

そこで、定期的に、「公共交通利用相談会」を開催し、バスやのってこの利用方法、個人の生活パターンに合わせた「マイ時刻表」の作成、その他公共交通の利用の仕方に関するご質問に対応していきます。

相談の形式は、1回の開催につき1組30分を数組程度、予約優先とし、周知は広報ときへの掲載を予定しています。

【施策 3-2】「民間バスへの GTFS 導入検討」に掲げるようなデジタル面でのサポートを進める一方で、乗り継ぎアドバイス等のアナログ的な支援が必要であると考えられることから、このような対面形式の相談会の場を設置していくものです。

見本（外面）

駄知どんぶりバス

運行日 平日の火・水・金曜日（1日5便）
 運賃 1乗車 100円
 定期券（1ヶ月） 1,000円
 回数券（11枚綴り） 1,000円
 ※乗車バスのご利用には別途運賃がかかります。

運行について … 乗務タクシー（株） ☎22-3923
 各乗車場について…駄知支所 ☎59-2111
 土岐市役所産業課 ☎54-1111

駄知どんぶりバス

駄知 太郎 様 マイ時刻表

最寄りのバス停

駄知支所

令和元年6月17日現在 ※今後のダイヤ改正等にご注意ください

見本（内面）

行き

駄知支所 ⇒ 土岐総合病院前

どんぶりバス

どんぶりバス

東鉄バス

東鉄バス

駄知支所
(発)

駄知
(着)

土岐総合
病院前 (発)

土岐総合
病院前 (着)

8:51

9:06

9:15

9:31

帰り

土岐総合病院前 ⇒ 駄知支所

東鉄バス

東鉄バス

どんぶりバス

どんぶりバス

土岐総合
病院前 (発)

駄知
(着)

駄知支所
(発)

駄知支所
(着)

11:12

11:27

11:30

12:10

図 駄知どんぶりバスのマイ時刻表

【施策 3-5】 バスふれあいイベントの開催〔市、交通事業者〕

土岐市地域公共交通活性化協議会として毎年「福祉まつり」に出展し、交通事業者とも協力しながら、公共交通の利用促進 PR に努めてきました。

福祉まつりへの出展では、市民バスの車両展示や、運転手や添乗員の制服を着ての子供向け記念撮影、公共交通の現状動画の放映、バスやタクシーのペーパークラフト作成体験等を実施しています。

近年はコロナ禍に伴い、イベント自体が開催されなかったため出展ができませんでしたがイベントの開催に合わせ、引き続き出展をしていく予定です。また、その他のイベントに関しても出展の機会をうかがいながら、発信の場の拡大を目指していきます。



図 福祉まつり出展時の様子

基本方針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

【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〕

土岐口エリアでは、土岐プレミアム・アウトレットやテラスゲート土岐が立地しており、さらに（仮称）イオンモール土岐の開業も予定されています。また、当エリアでは宅地化が進んでおり、数年以内にその住民の子どもの多くが高校生になることから、当エリアから土岐市駅への通学需要も増すことが予想されます。

現在、これら商業施設と東濃鉄道と市の5者で協議を重ねており、土岐市駅から（仮称）イオンモール土岐まで結ぶ新規路線が検討されています。また、これら施設の間は渋滞が予想されることから、施設間を結ぶような路線についても検討を進めています。

これらの検討を開業まで続け、単なるアクセス手段確保にとどまらず渋滞の低減などにつなげていきます。また、開業後も定期的に検討を行い、住民の生活の質向上につながるようなものにしていきます。

【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〕

土岐市立総合病院と東濃厚生病院の統合、新病院の開院に向け、現在、土岐市・瑞浪市で一部事務組合を設置しており、令和7年4月の新病院の開院に向けた準備が進められています。

候補地は、現状では駄知線のバス停から離れた場所であるため、現行の路線を活用してアクセスするためには、ルート変更の必要があります。また、瑞浪市方面からのアクセスも求められますが、東濃厚生病院は瑞浪市内だけでなく、恵那市の南部地域からの利用が一定数あり、こうした地域からのアクセスについても検討する必要があります。

計画策定時点において、具体的な検討体制の確立はされていませんが、病院事務組合が中心となり、両市の公共交通協議会や、交通事業者、JA岐阜厚生連ら関係者を交えての検討の場を設け、さまざまな可能性を考慮した協議を重ねていく必要があります。

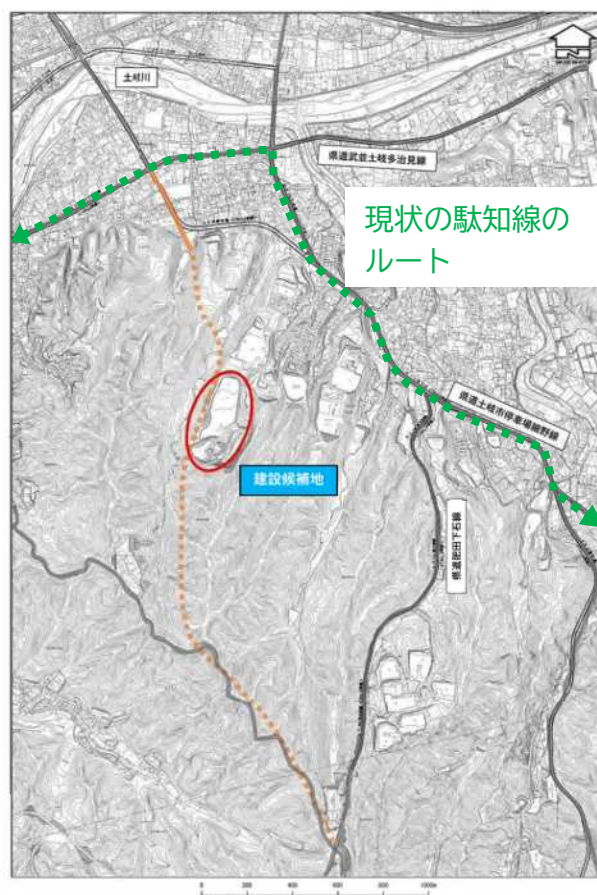
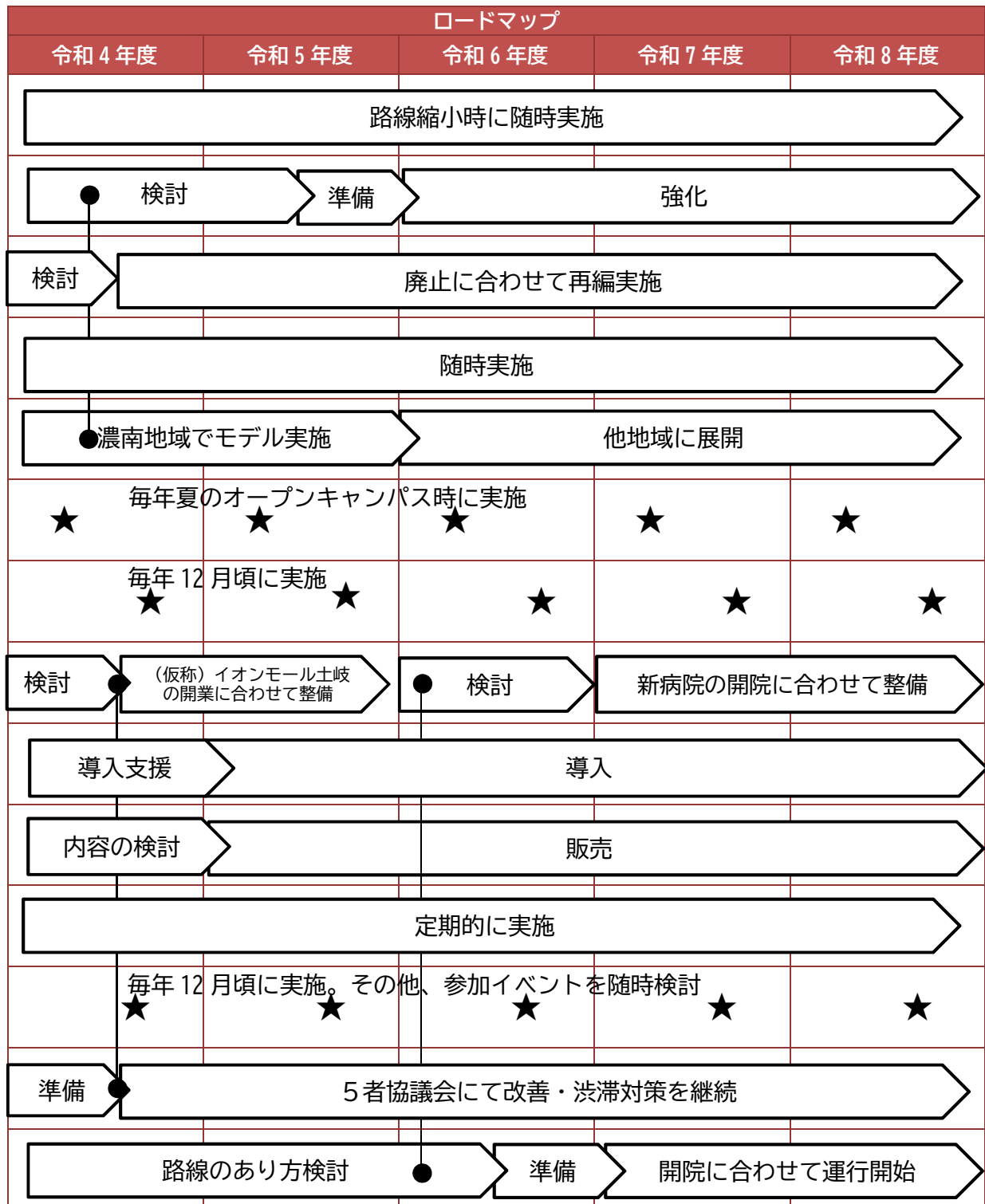


図 新病院の建設候補地と駄知線

ロードマップ

基本方針	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 東鉄駅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	1 駅知地域での交通検討会の開催	駅知町、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
	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
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	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 市民向け公共交通利用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、交通事業者
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	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



VII. 計画の目標

1. 「V. 基本的な理念・方針」で定めた理念・方針を達成するために、以下の指標を定めます。

なお、これら指標を毎年取得し、法定協議会にて評価するとともに、地域公共交通活性化再生法に沿って適宜国に報告します。

指標名	取得方法	令和 3 年度		令和 8 年度
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】瑞浪＝駄知＝多治見線、妻木線、駄知線、土岐＝下石＝駄知線、土岐＝妻木線、土岐＝笠原線、東濃フロンティア高校線、土岐プレミアム・アウトレット線 【市民バス】全路線 【地域交通】のってこ各線、駄知どんぶりバス	495 千人	→	495 千人
②市民バス・のってこの利用満足度	利用者アンケートにより実施	73.2%	→	80%
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	→	3

※①については、路線ごとにデータを取得して評価します。また、計画期間中に路線の追加・廃止・改編等があった場合、土岐市内の輸送に資する路線等であれば、指標に含むものとします。

※①令和 3 年度指標の内訳

東鉄バス	421,058 人
市民バス	69,440 人
のってこ	491 人
駄知どんぶりバス	4,250 人
合計	495,239 人

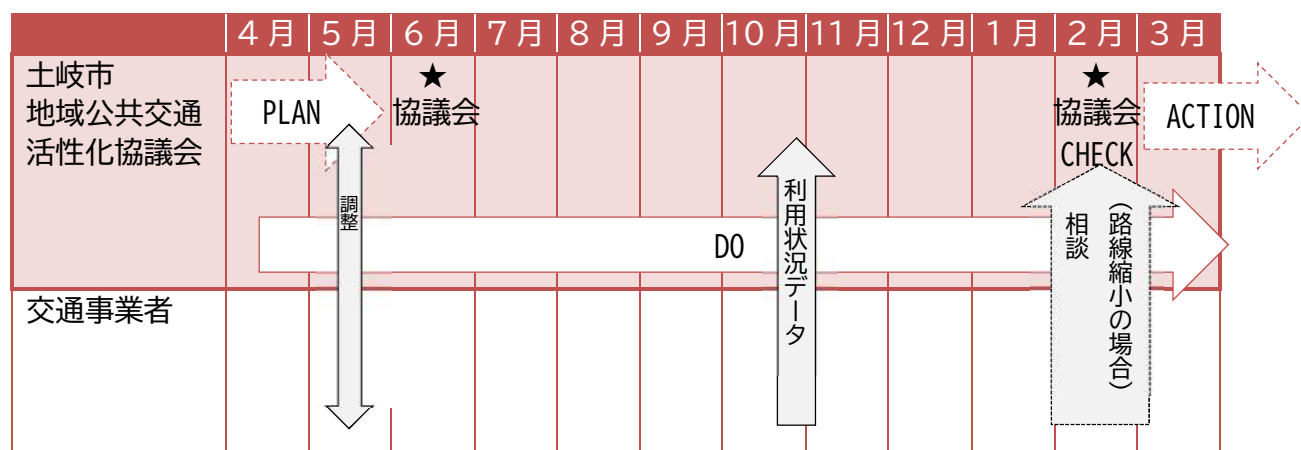
VIII. 計画の達成状況の評価

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、コミュニティバスだけでなく、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、最終年度（令和 8 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。

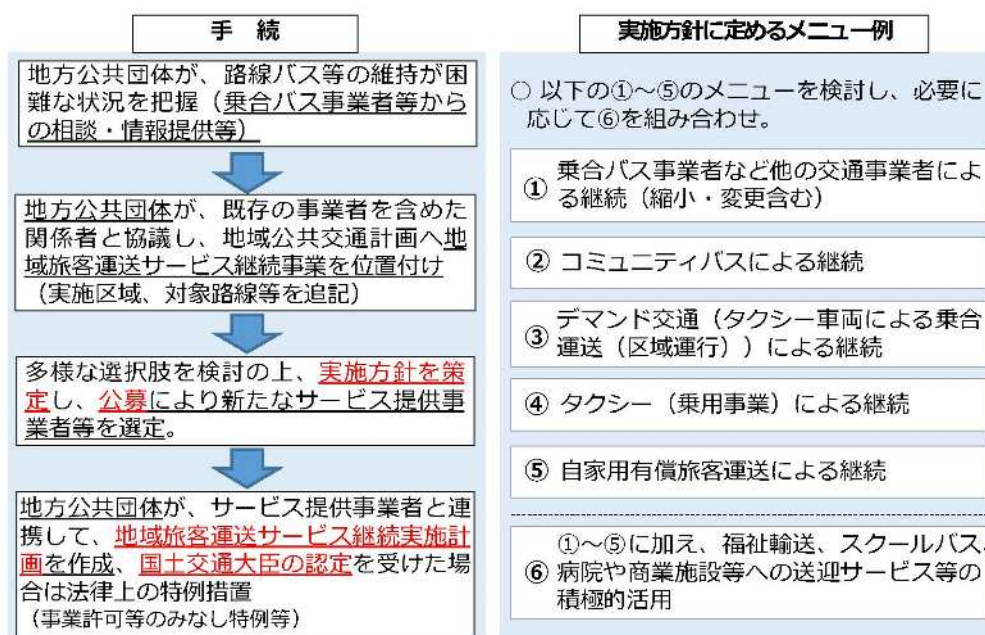


資料編

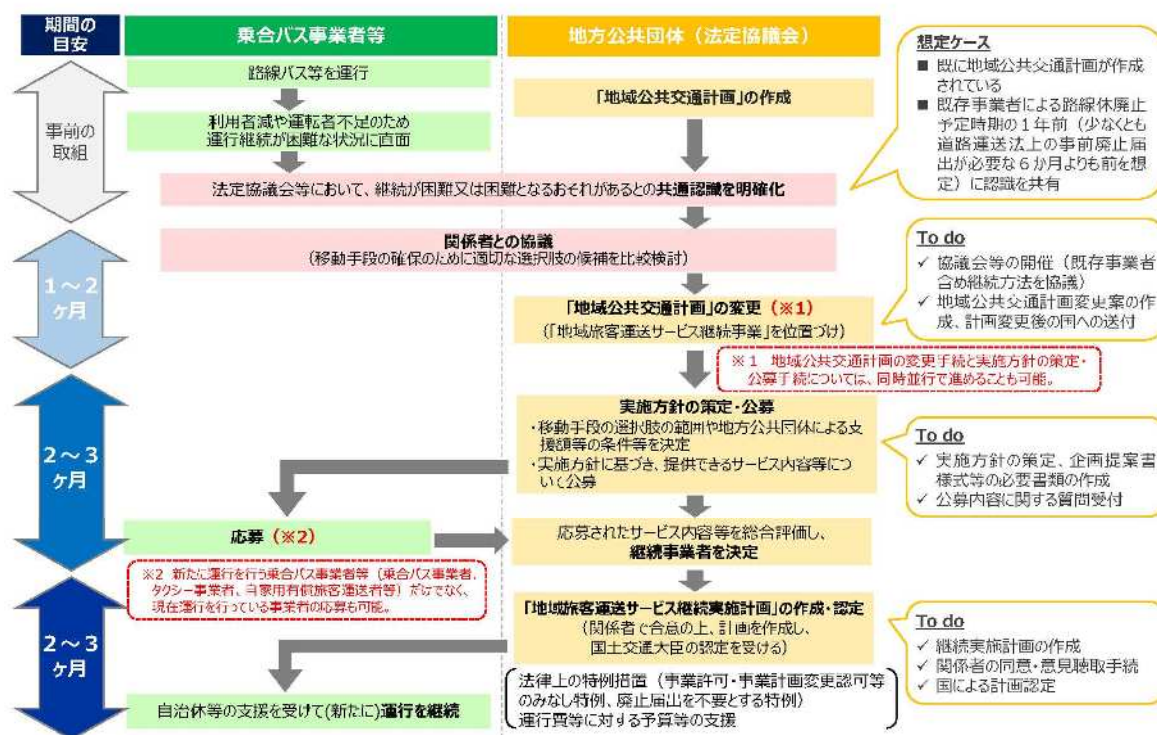
1. 土岐市地域公共交通活性化協議会委員

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	瀬瀬 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）

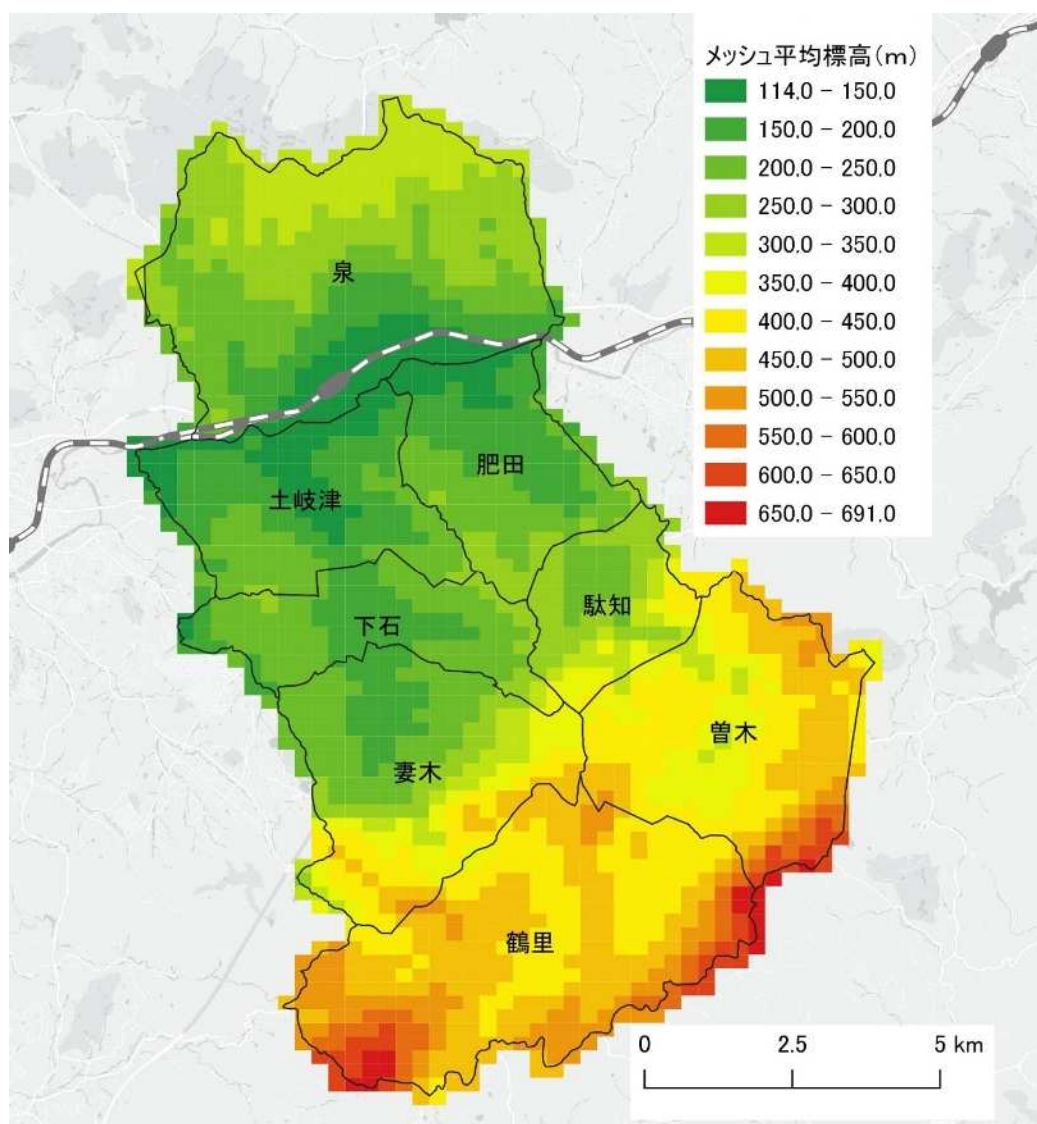
資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 詳細編 第2版」国土交通省（令和3年3月）

3. 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。



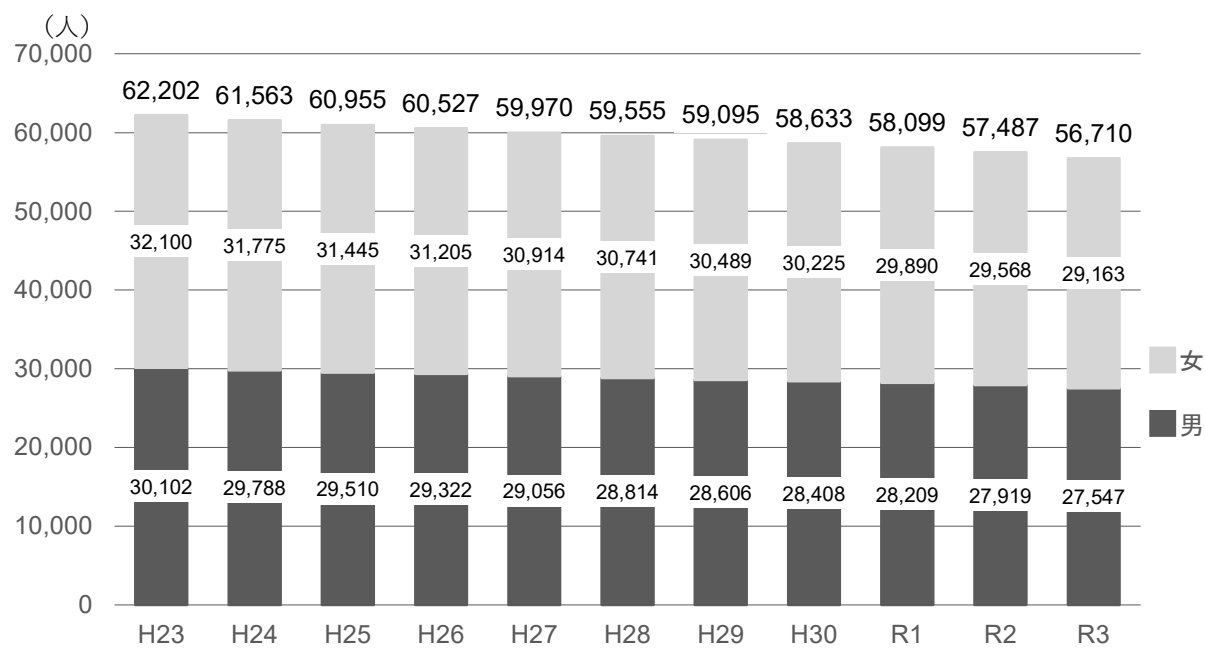
資料：「標高・傾斜度 5 次メッシュ」国土数値情報
図 土岐市の地勢・地理

(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 23 年では 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。



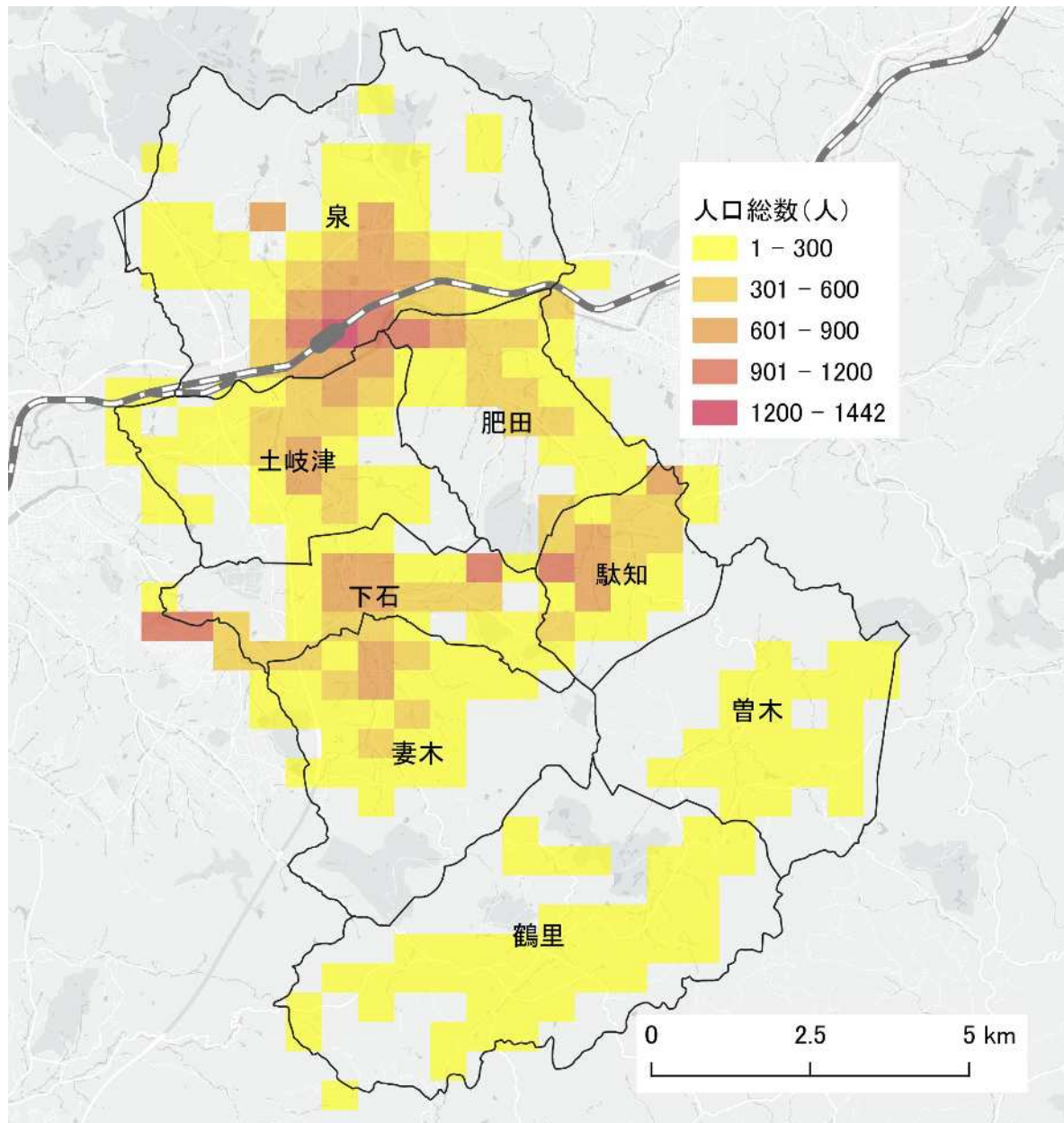
資料：土岐市 HP¹（月末の人口と世帯数）

図 土岐市の人口推移（毎年 9 月末時点）

¹ <https://www.city.toki.lg.jp/docs/hpg000002507.html>

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。



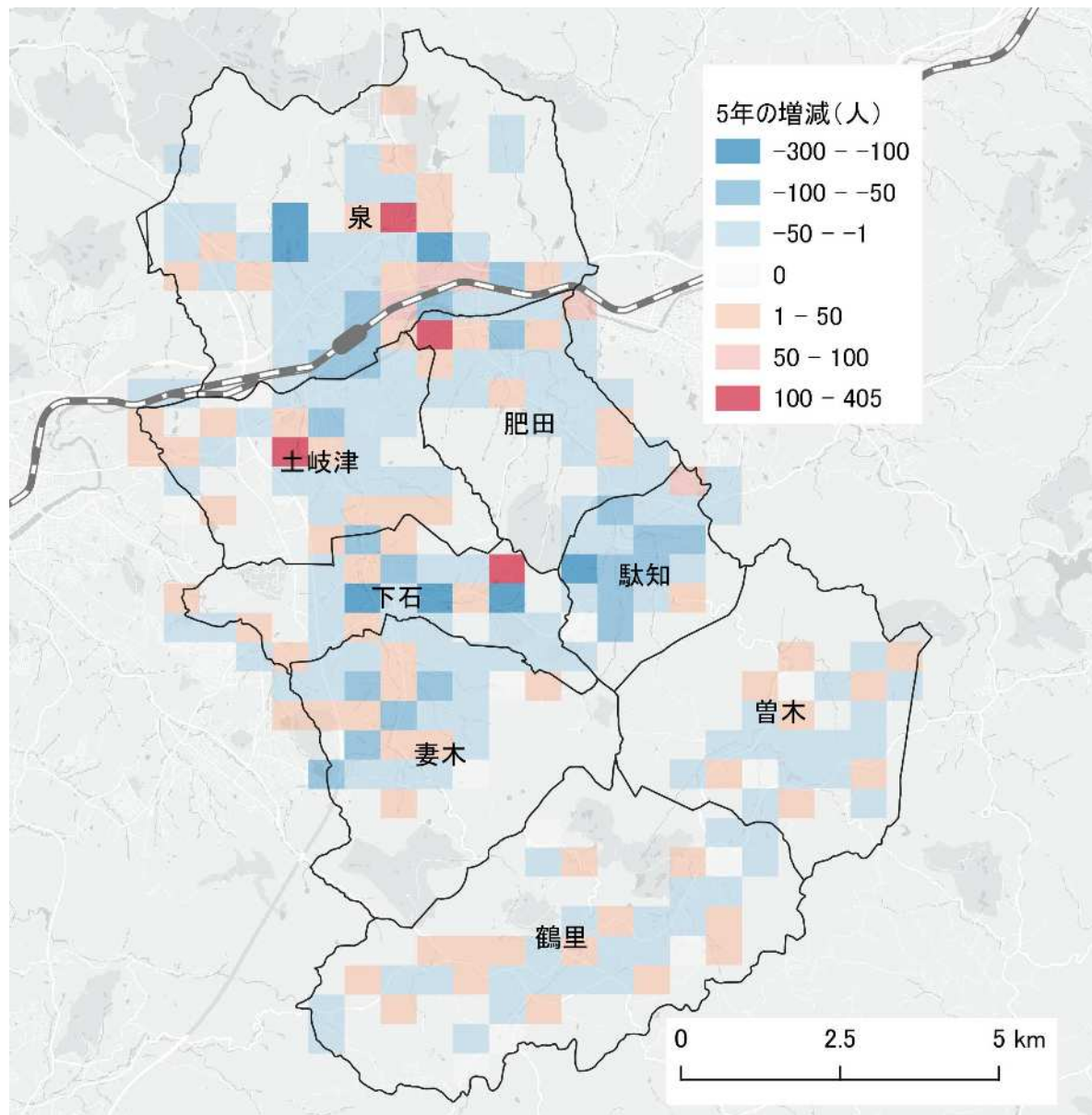
資料：平成 27 年国勢調査

図 4次メッシュ人口総数

(人口増減 (平成 22 年と平成 27 年の比較))

土岐市駅周辺では、肥田で人口増加する一方で、駅周辺部と泉の西側で減少が見られています。

また土岐津や泉、下石の東側は人口増加していますが、下石の中心部と駄知では人口減少が進んでいます。



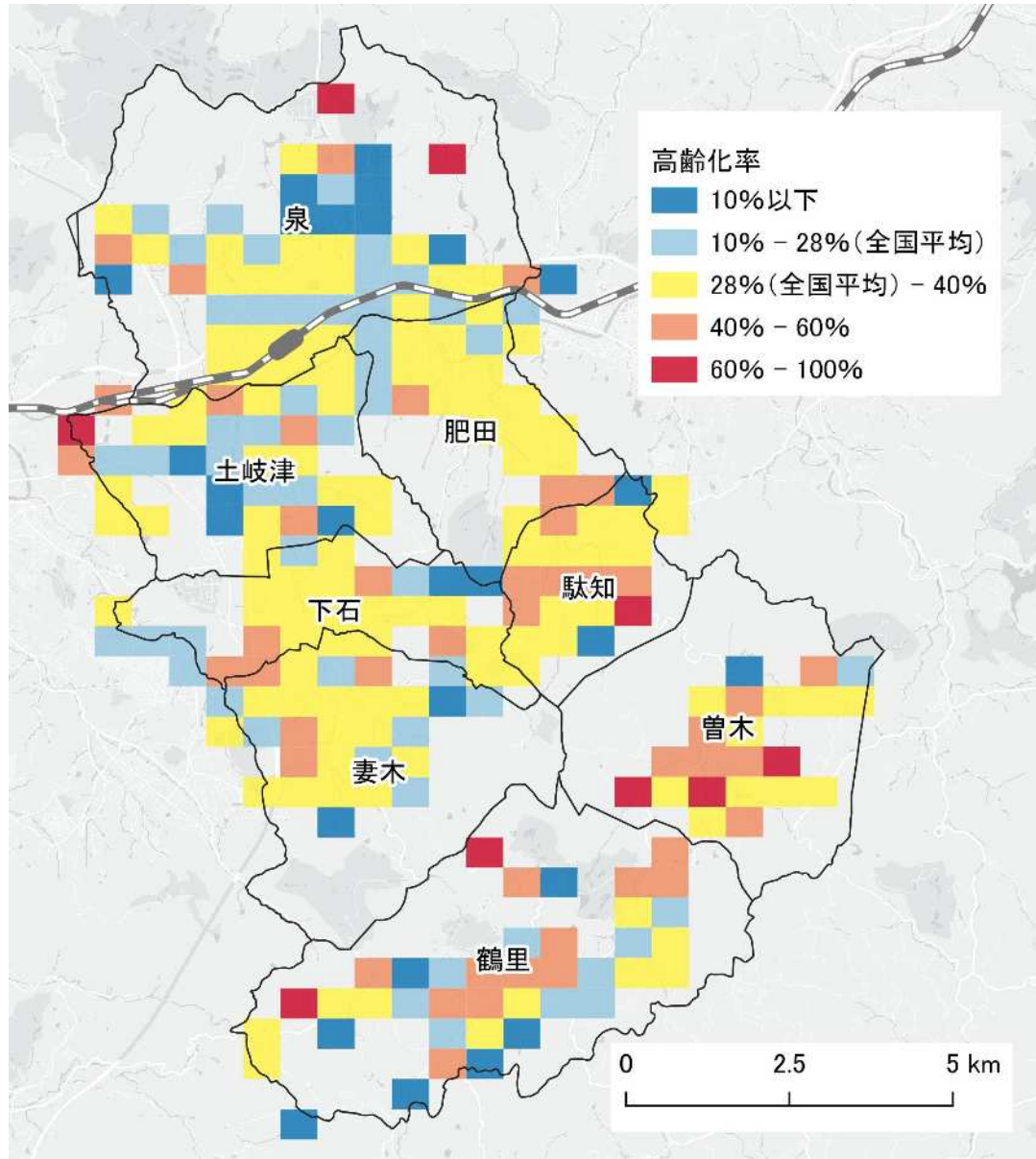
資料：平成 22 年・27 年国勢調査より作成

図 4 次メッシュ人口増減

(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。

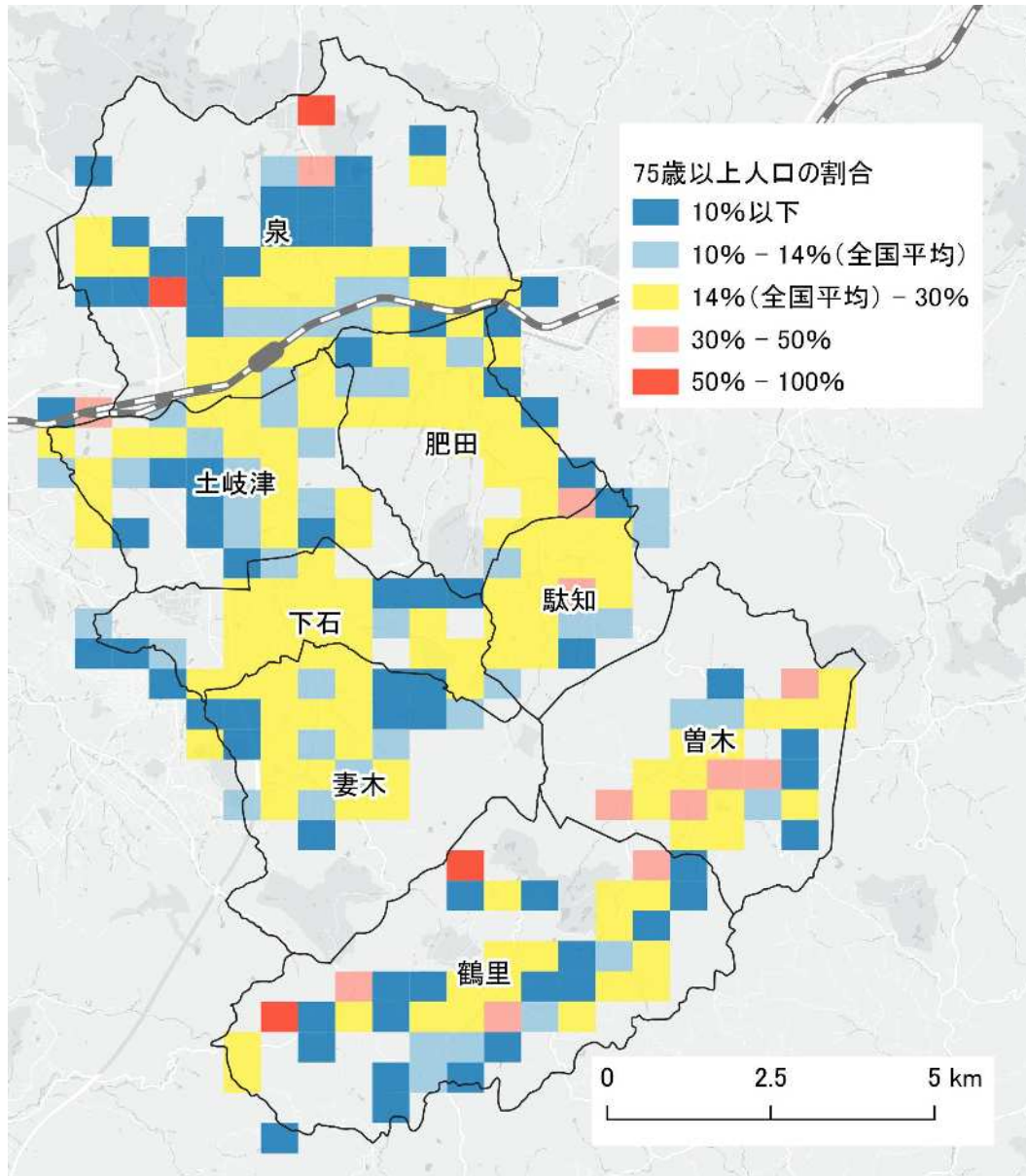


資料：平成 27 年国勢調査より作成

図 4次メッシュ高齢化率

(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 30%以上の地域が比較的多くなっています。



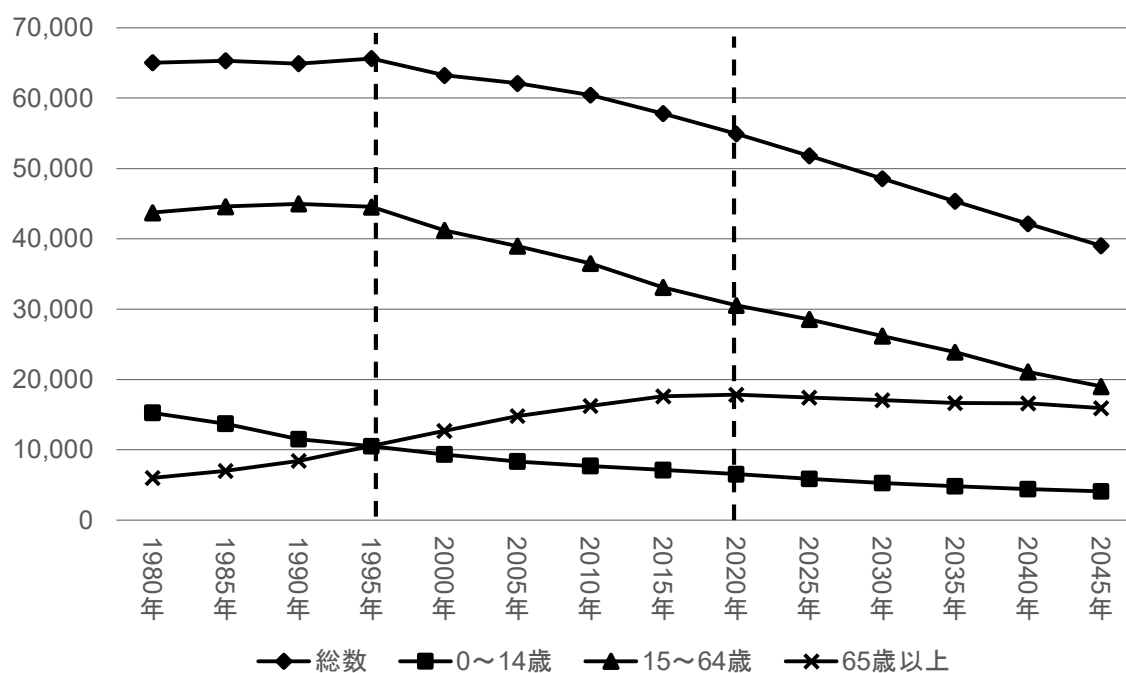
資料：平成 27 年国勢調査より作成

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年頃より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すが、それを過ぎると、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施設立地状況

当地域の主な教育施設、医療機関、商業施設は以下の通りとなっています。

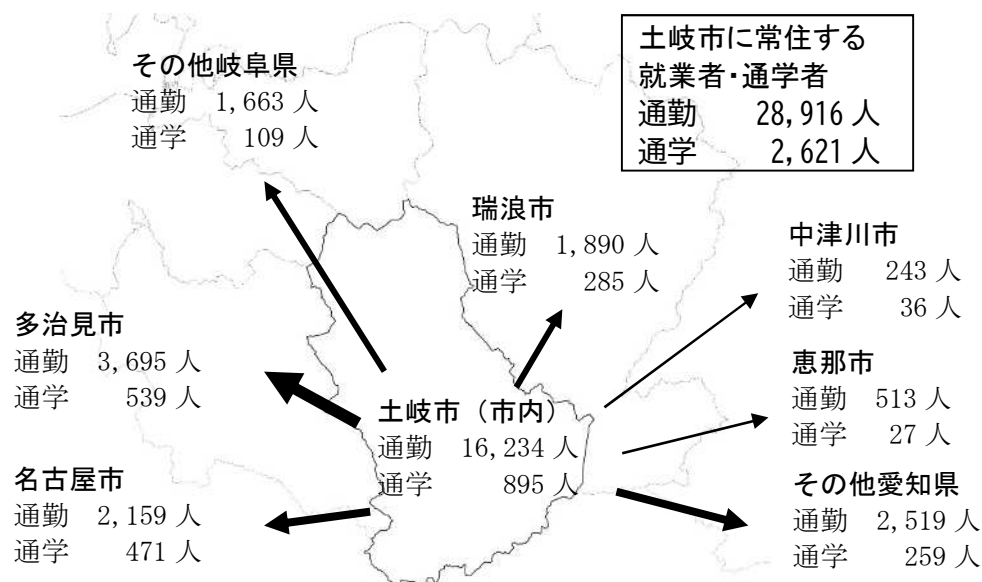


資料：国土数値情報、土岐市 HP、GoogleMap を元に作成
図 施設立地状況

⑤日常生活圏

平成 27 年国勢調査によると、土岐市に常住している就業者は 28,916 人、通学者 2,621 人となっています。

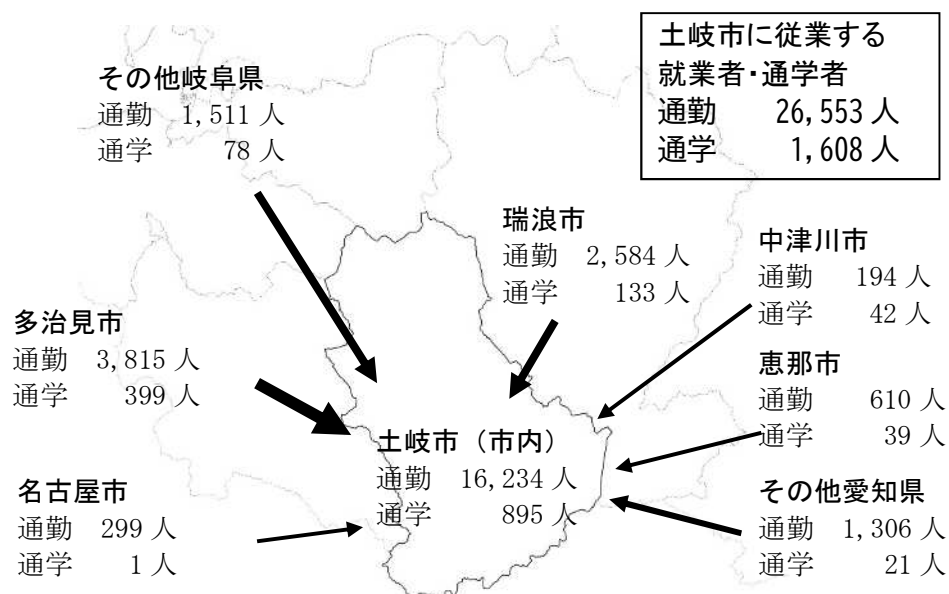
そのうち、就業者の約 6 割弱、通学者の約 3 割強は市内で通勤・通学していますが、多治見市をはじめ東濃 4 市で就業する人が約 6 千人、通学する人が約 900 人います。



資料：平成 27 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 26,553 人、通学する人は 1,608 人となっており、その約 6 割は市内在住の人によるものです。そのほかは、中津川市をはじめ東濃 4 市から約 7 千人の就業者が、約 600 人の通学者が来ています。



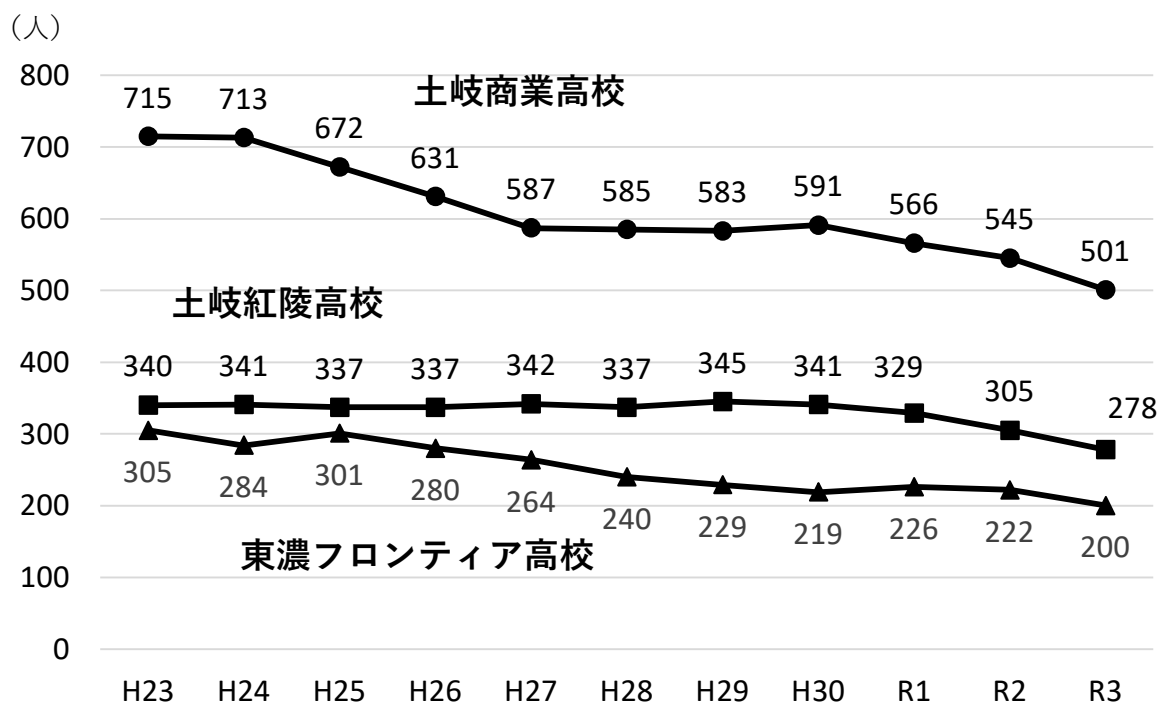
資料：平成 27 年国勢調査

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

⑥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したが、R1年度を境に減少しています。
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。

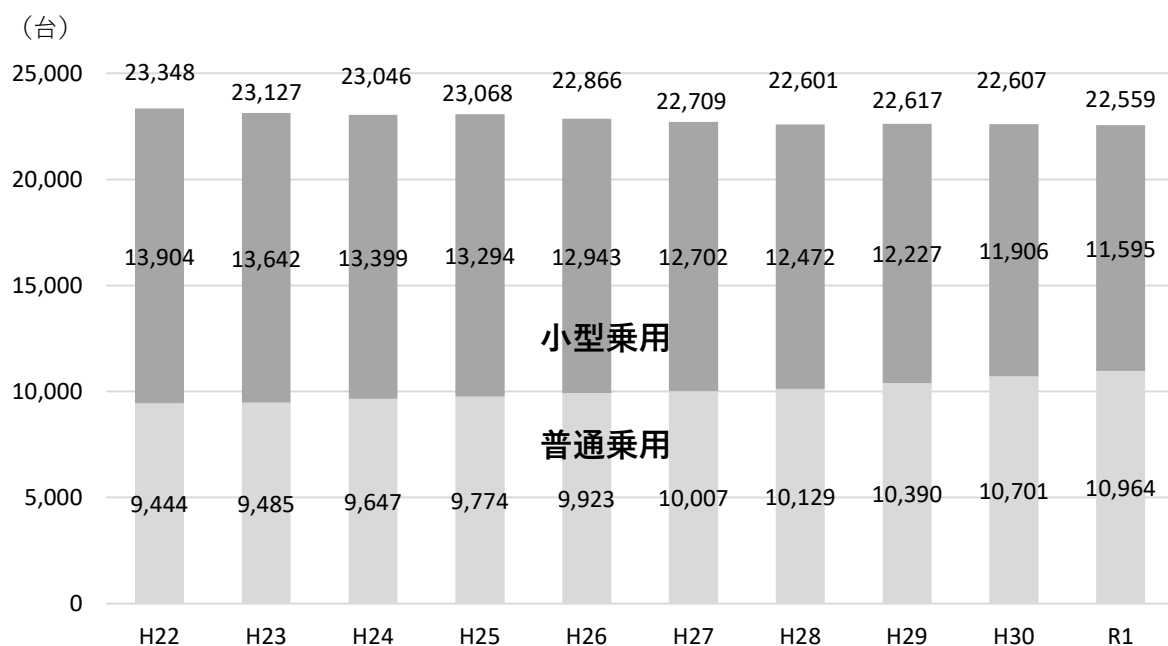


資料：岐阜県教育委員会（令和3年度）

図 市内3高校の生徒数の推移

⑦モータリゼーションに関する現状整理

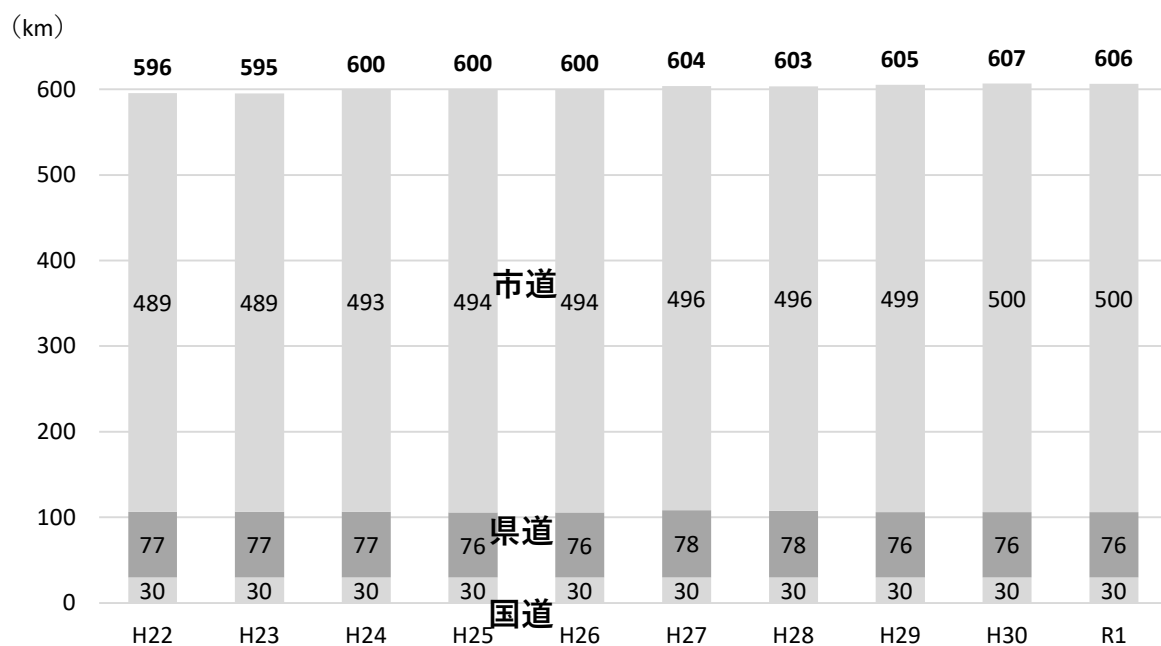
自家用車の登録台数を見ると、自家用車全体として減少傾向となっています。普通車は増加傾向であるのに対し、小型車は減少傾向です。



資料：土岐市統計書（令和元年版）

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。

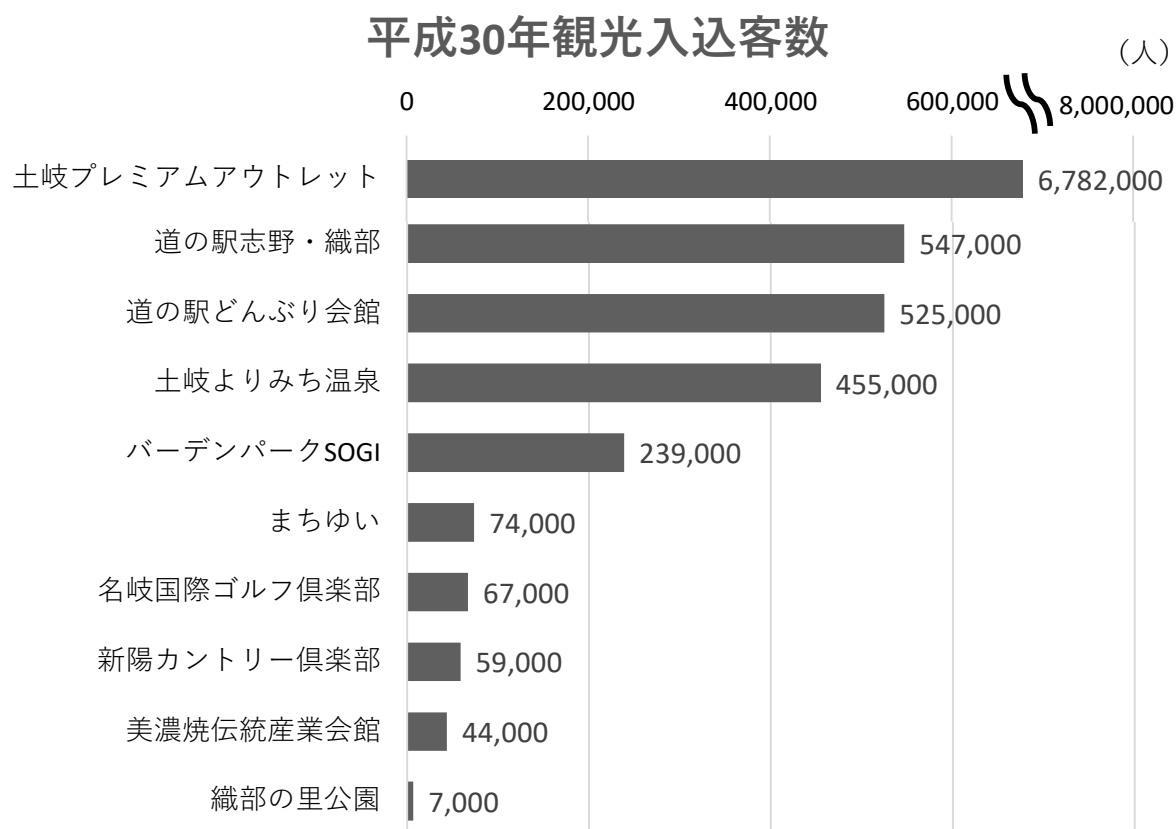


資料：土岐市統計書（令和元年版）

図 道路実延長の推移

⑧観光入込客数

平成 30 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いです。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 50 万人前後の入込客数があります。



資料：土岐市統計書（令和元年版）

図 平成 30 年の観光入込客数

(3) 上位・関連計画の整理

①第六次土岐市総合計画（2016～2025 年度）

（計画の概要）

まちの将来像は「人と自然と土が織りなす交流文化都市」としており、自然と歴史・産業を重視するまちづくりが目指されています。

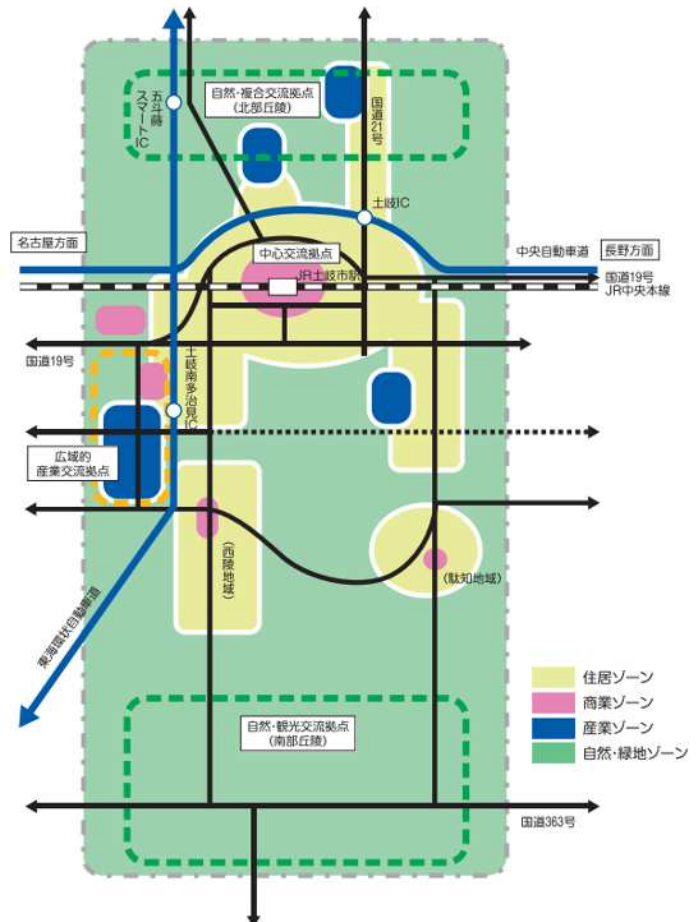
また、2025 年度の人口を「56,600 人」と緩やかな減少を想定しており、土岐市は暮らしやすい街と感じる市民「70.0%」、今後も土岐市に住み続けたいと考える市民「60.0%」、土岐市の現状について満足と感じている市民「50.0%」がまちづくり指標となっています。

（土地利用方針）

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つに区分しています。

また、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」が位置づけられています。

さらに、交流を促すための「交流ネットワーク」が位置づけられています。



（公共交通の位置づけ）

基本目標・施策の大綱の中で、公共交通については以下の通り位置づけられています。

基本目標2 環境と調和したにぎわいづくり — 施策9 公共交通の充実

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。

②土岐市都市計画マスタープラン（2021～2030 年度）

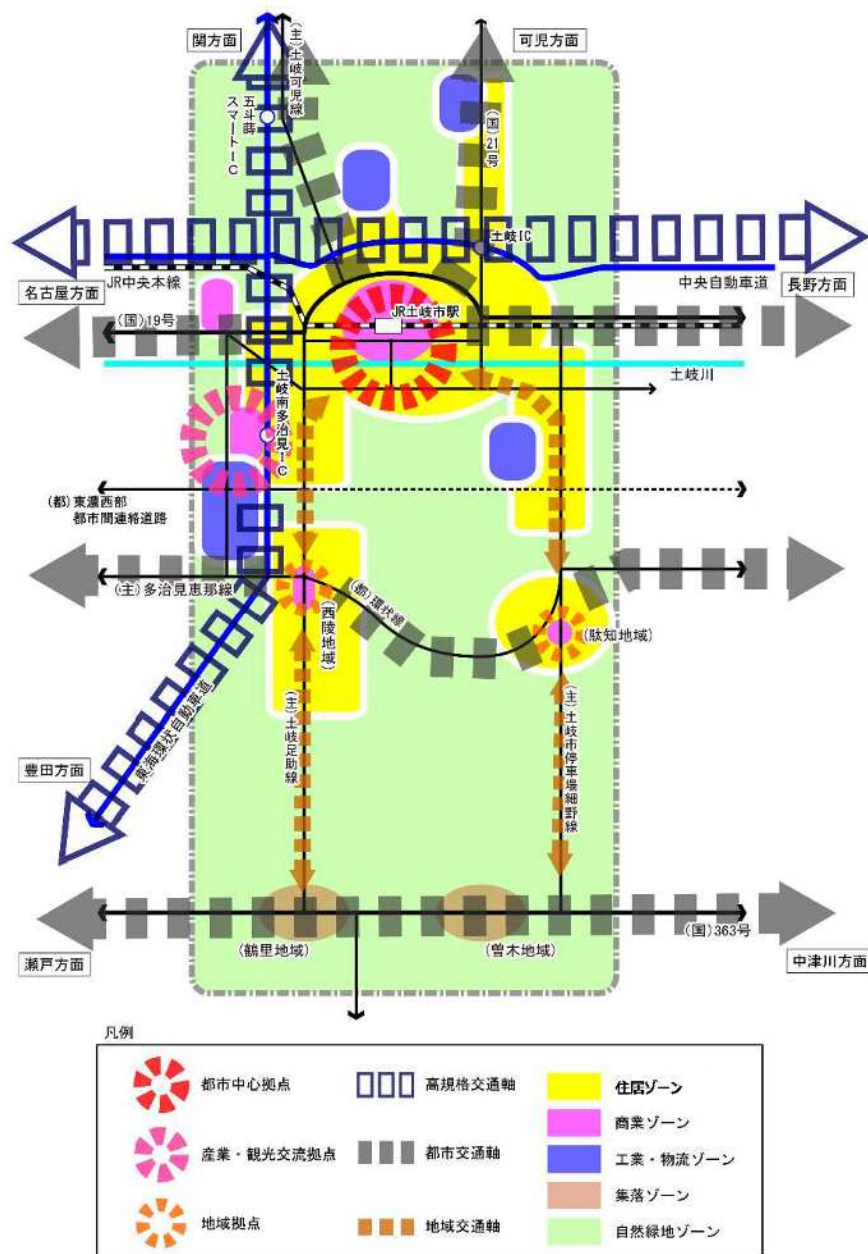
（計画の概要）

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

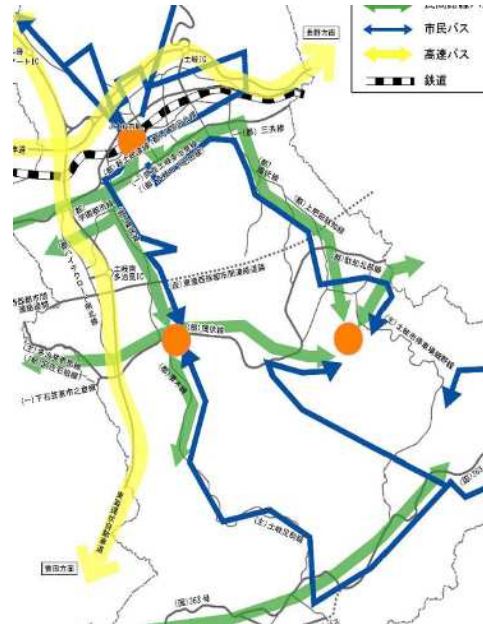
教育、医療、福祉、文化、商業・工業などの都市機能の集積による人の交流の活発化に対応した、鉄道輸送力の増強等サービス水準の向上を図るよう関係各方面に要請します。

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。

③第2期土岐市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020～2024 年度）

（計画の概要）

基本目標として4つ、横断目標として2つが示されています。

基本目標

「土岐市の次代を支える「ひと」を育む」

「土岐市の特長や強みを活かして「しごと」をつくる」

「土岐市の交流人口を活かして「にぎわい」をつくるとともに関係人口を増やす」

「土岐市に愛着を持ち、いきがいを持って、安心して住み続けられる「まち」をつくる」

横断目標

「誰もが活躍できる地域社会をつくる」

「新しい時代の流れを地域の力にする」

（公共交通の位置づけ）

「施策8 住み続けたいまちとしての魅力を高める」の中で、以下の通り記述があります。

市民バス活性化・再生総合事業

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。

④土岐市観光振興計画（2013～2022 年度）

（計画の概要）

基本コンセプトを「人が集い 交流し 地域が潤い 輝く土岐 ～陶器、歴史、文化、自然が融合した土岐の観光まちづくり～」としており、交流により地域が活性化することを目指しています。

（公共交通の位置づけ）

公共交通に関する記述は特にありませんでした。

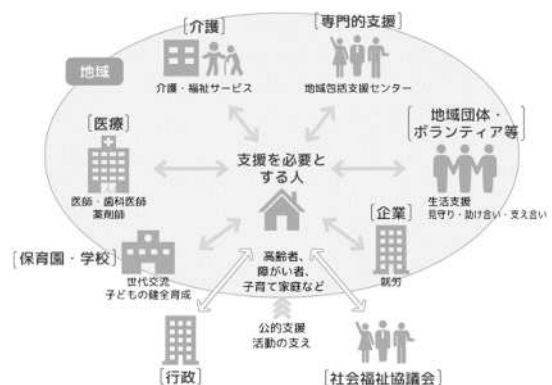
⑤第3期土岐市地域福祉計画（2018～2022 年度）

（計画の概要）

基本理念を「人と人、地域と地域のつながりづくり ～助け合いの心を育もう～」としており、多様な主体が我が事として相互に支え合う「地域共生社会」が目指されています。

（公共交通の位置づけ）

公共交通に関する記述は特にありませんでした。



(4) 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

(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、相乗りタクシーののってこがあり、タクシー会社も複数あります。

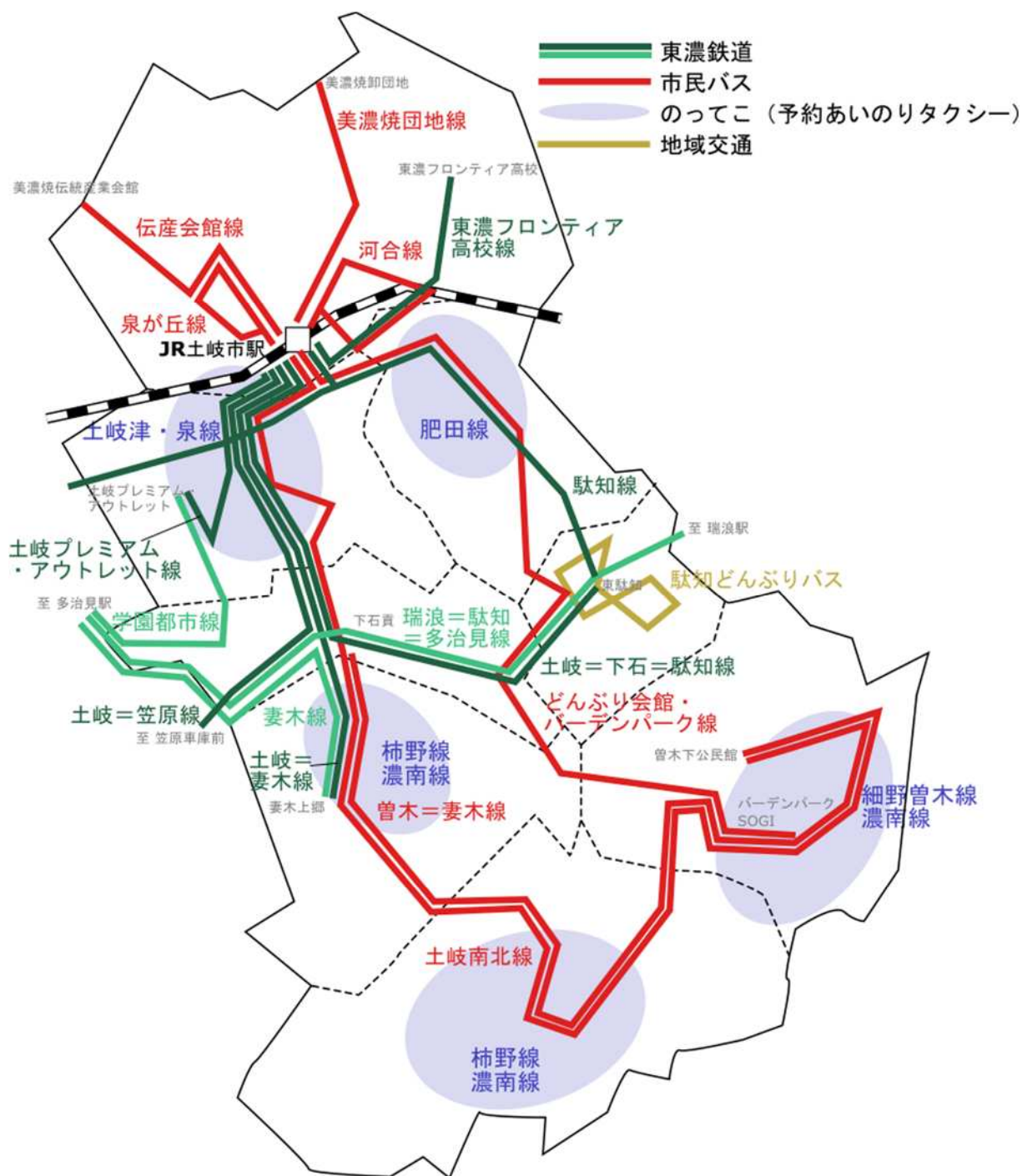


図 土岐市の地域旅客運送サービスの整備状況

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)

(5)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)
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
土岐プラズマ・リサーチパーク線	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。

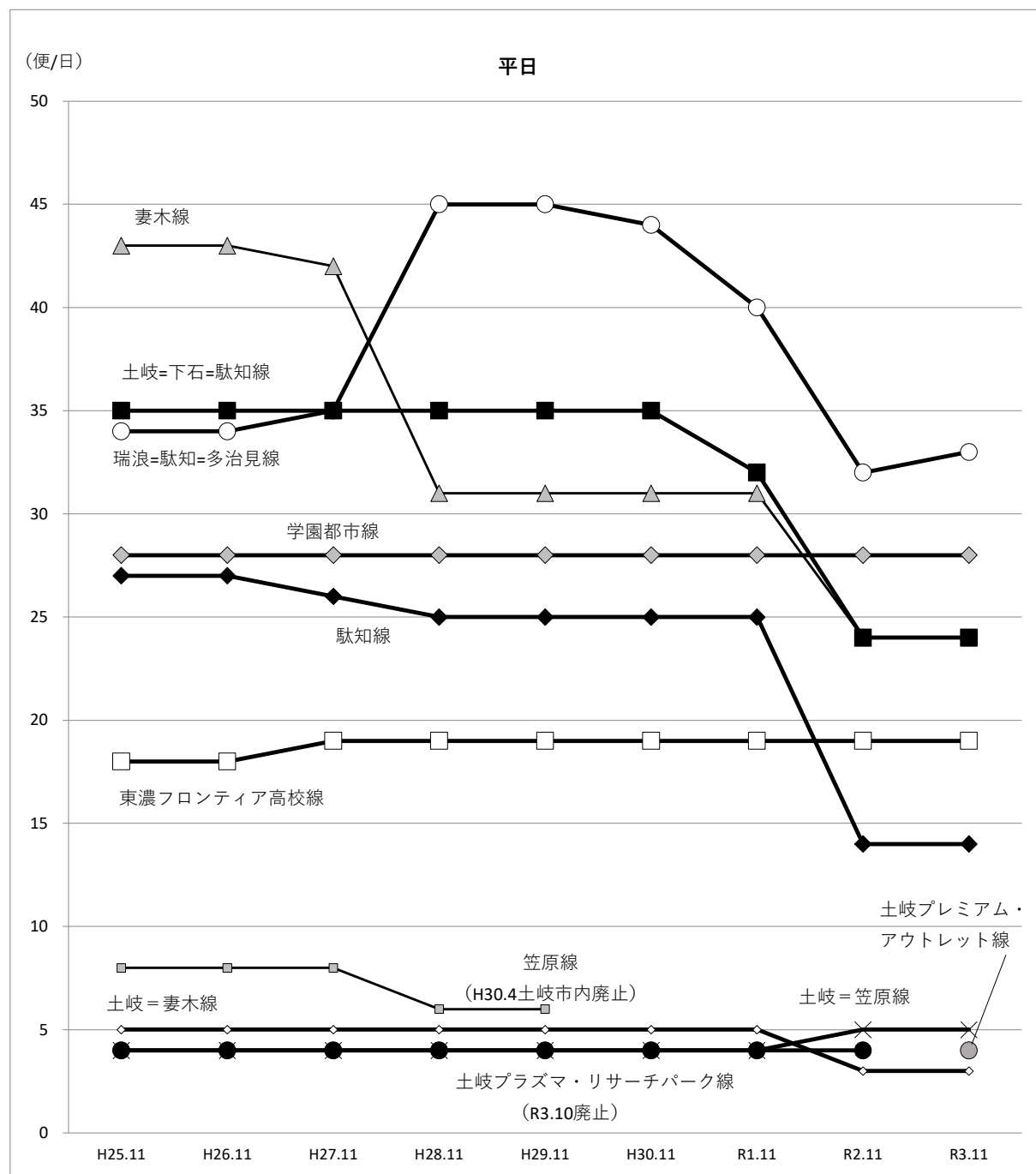
表 市民バスの運行サービス概要（令和３年９月時点）

運行系統名	起点	主な経由地	終点	運行状況(上下計)
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 ４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 ６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
	若人の丘	泉公民館前	土岐市駅北	平日 １便 土休日 ０便
河合線	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

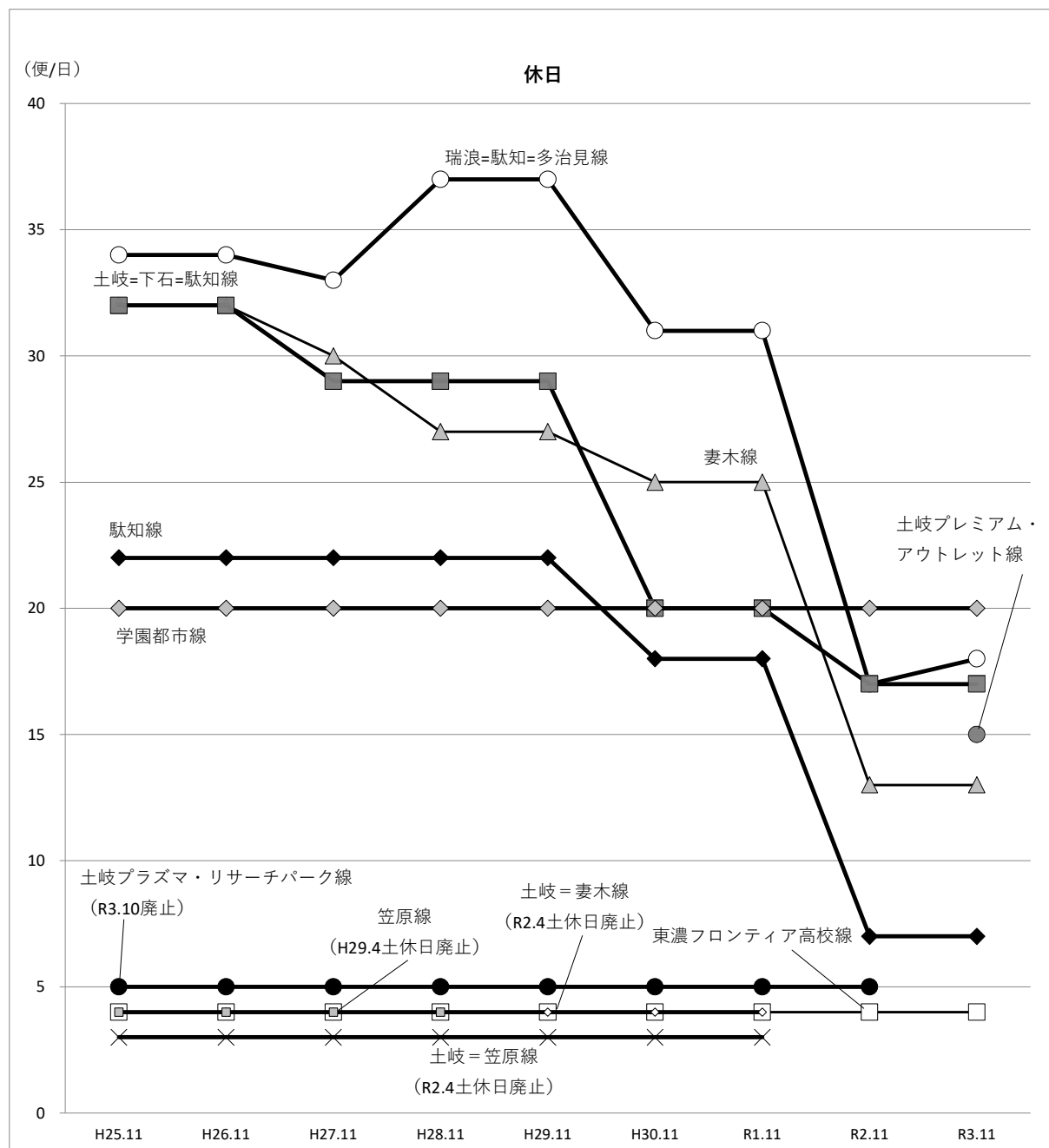
東濃鉄道の便数の推移は以下の通りです。

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。



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）

③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	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



図 のってこの概要

④ 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、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。

便	第 1 便	第 2 便	第 3 便	第 4 便	第 5 便	第 6 便
起点出発時刻	8 : 4 5	9 : 2 2	1 0 : 0 8	1 0 : 4 8	1 1 : 3 3	1 2 : 1 9



⑤タクシーの整備状況

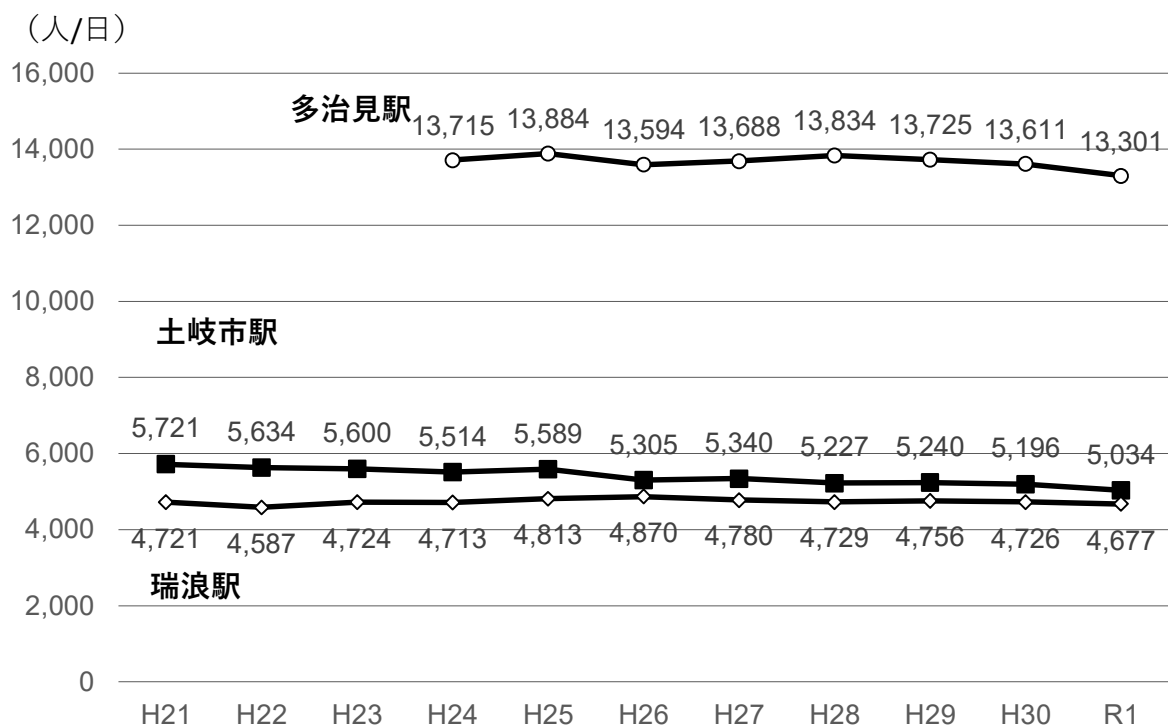
当市を営業エリアとしている主なタクシー会社は以下の通りです。

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

（６）地域旅客運送サービスの利用状況、利用者の意向等

①鉄道の利用状況

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。



※多治見市の H23 以前のデータは非公開となっている

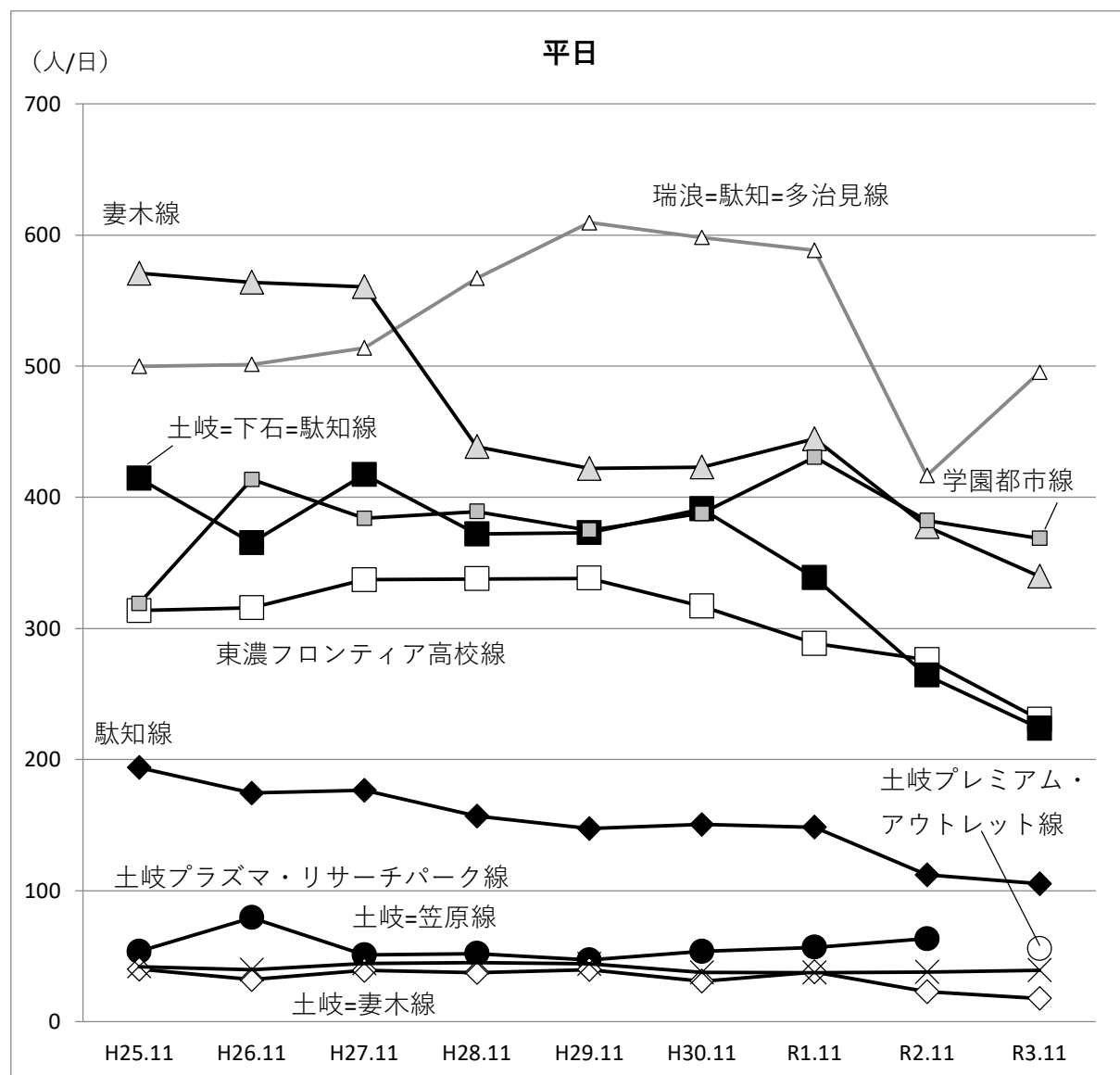
資料：土岐市統計書、統計たじみ、瑞浪市統計書

図 JR 駅の 1 日あたり乗客数の推移

②東鉄バスの利用状況

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。

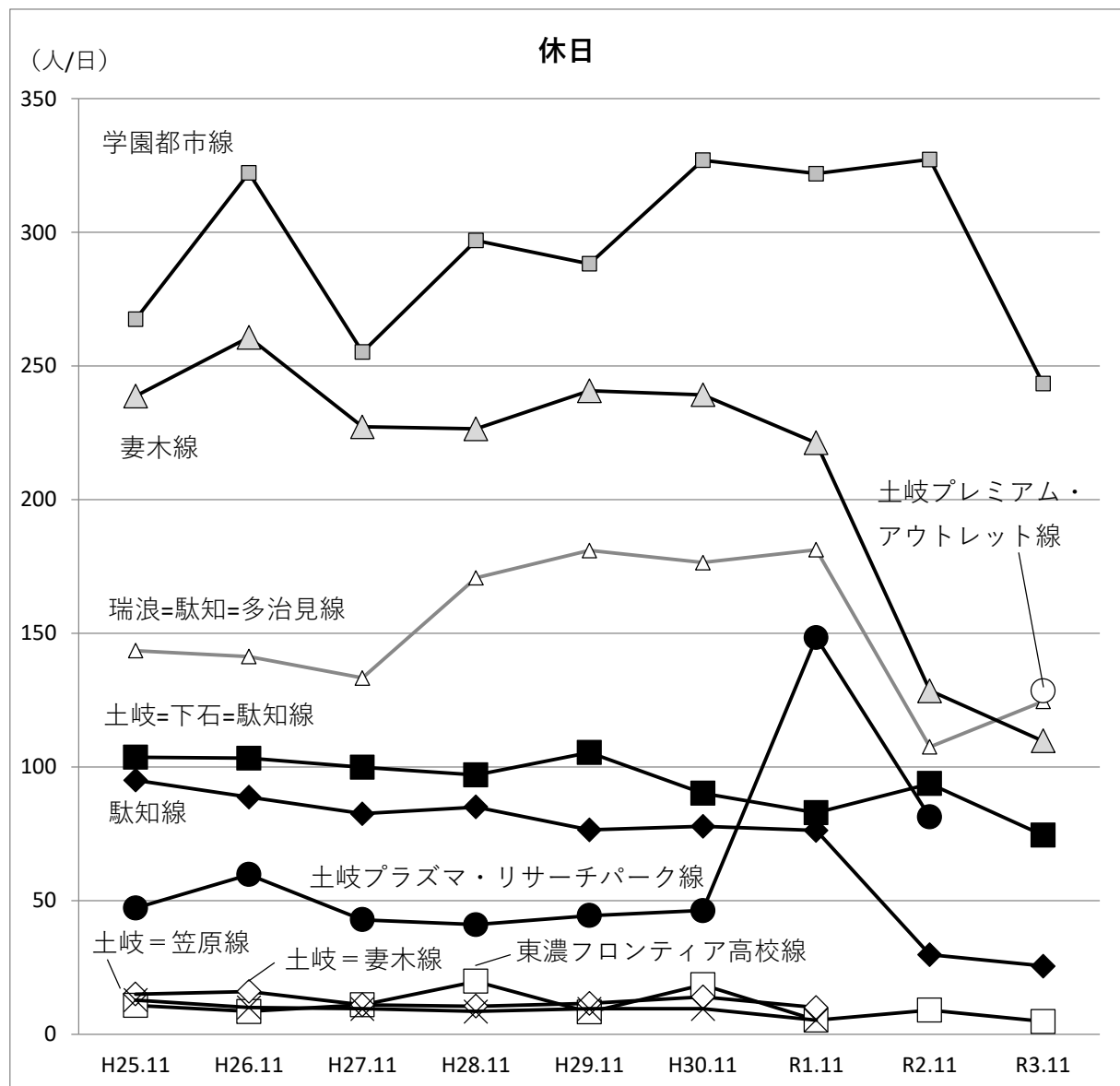
そのほかの路線も、減少傾向が続いていましたが、コロナ禍のR2.11に減少傾向が加速しています。



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。



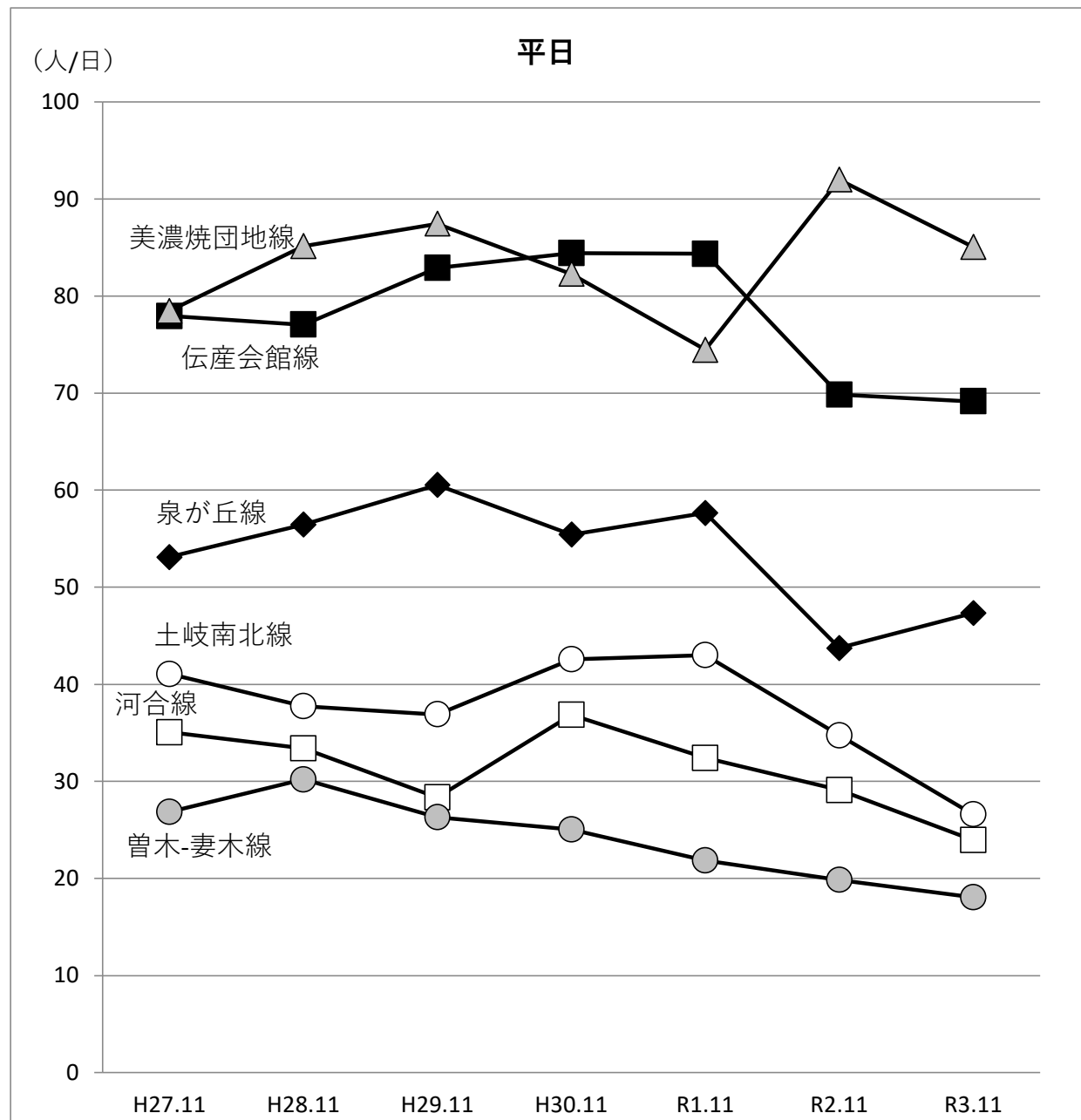
※土岐＝妻木線、土岐＝笠原線は R3. 11 時点では平日運行のみ

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 東濃鉄道各路線の土休日 1 日あたり利用者数の推移

③市民バスの利用状況

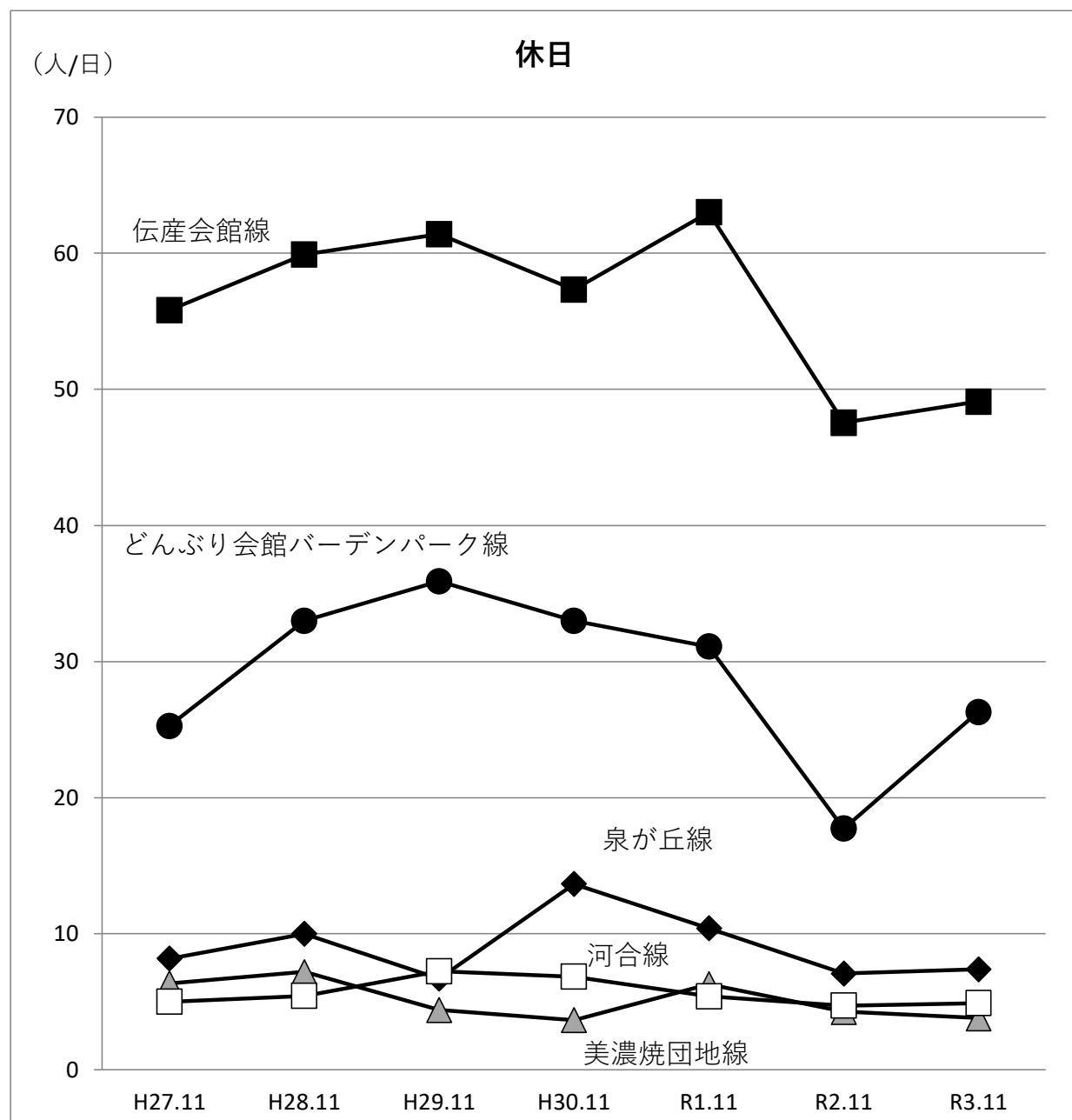
多くの路線でコロナの影響を受けていますが、美濃焼団地線はコロナ前よりも利用が増えています。



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

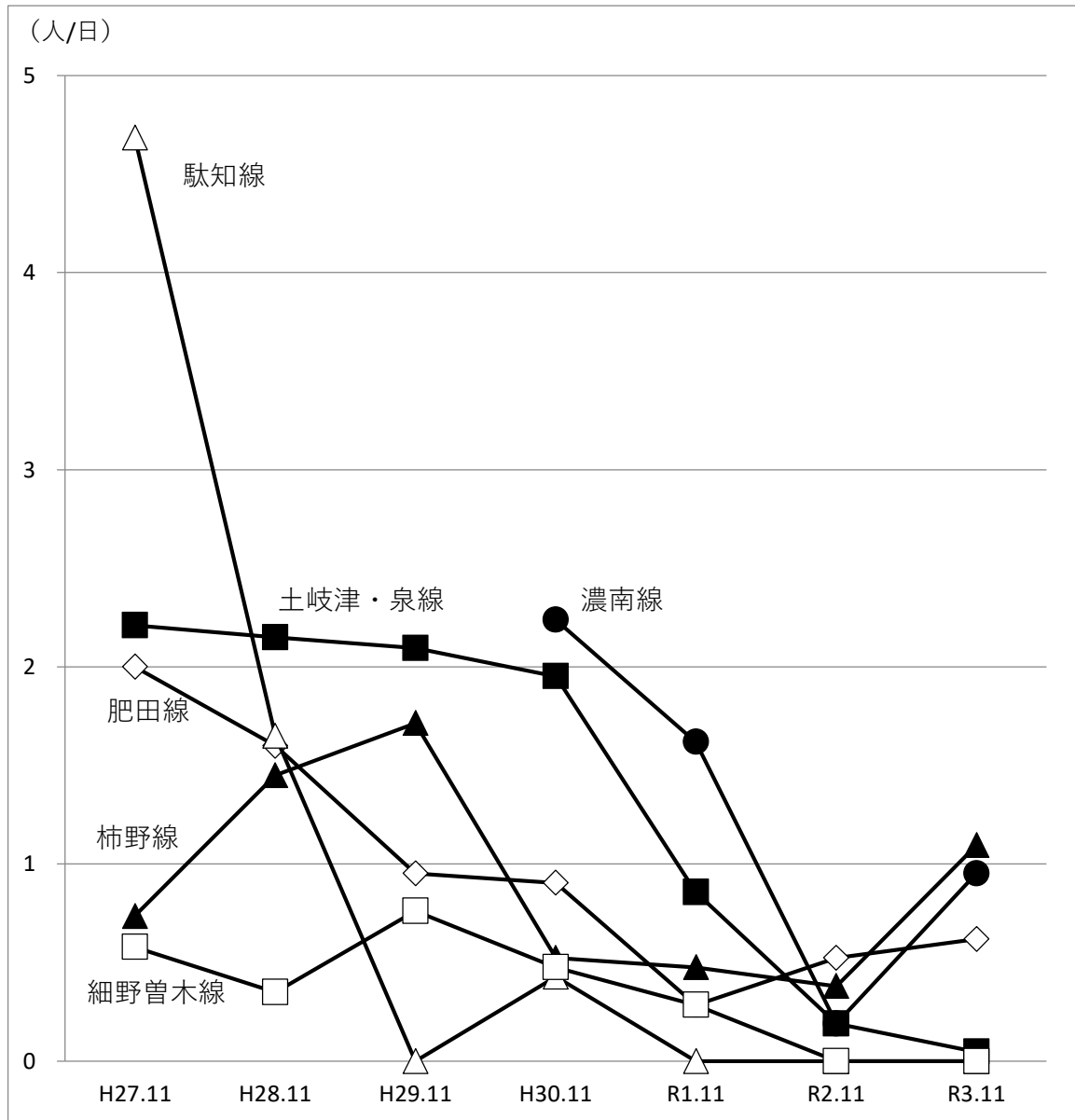
多くの路線でコロナの影響から大きく減少していますが、回復傾向の路線もみられます。一方で、河合線はコロナの影響は大きくは見られません。



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のってこの利用状況

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おり、

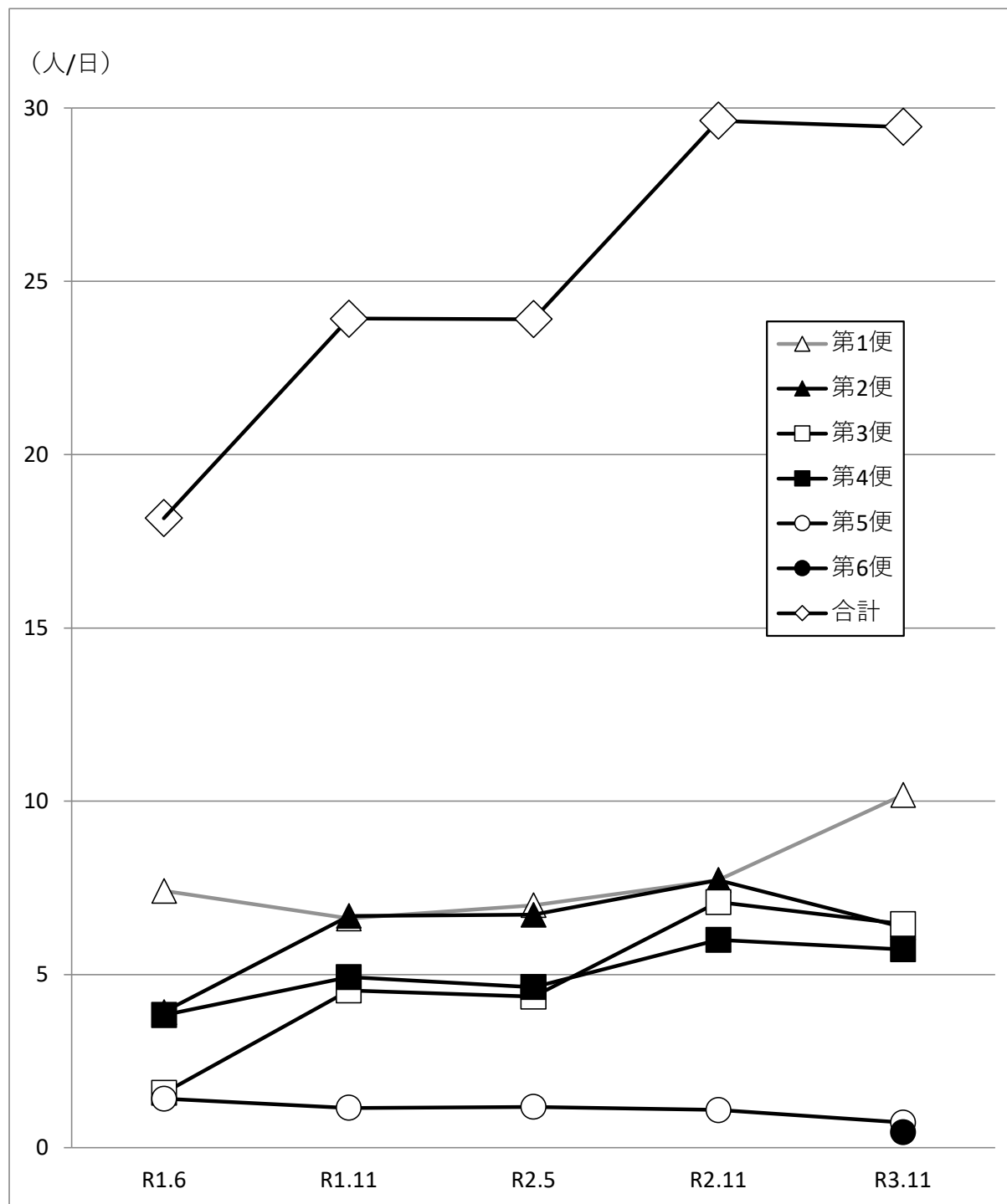


資料：土岐市（毎日行われる乗降調査から11月の1日平均を算出）

図 のってこ各路線の土休日1日あたり利用者数の推移

⑤ 駄知どんぶりバスの利用状況

駄知どんぶりバスでは、コロナの影響をほとんど受けておらず、合計値をみると令和元年度から利用者数は増えています。一方で、第5便は微減となっています。



資料：土岐市（毎年5・11月に行われる乗降調査から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

乗客数階級別にみると、土岐市駅～下石貢、多治見駅方面～下石貢、土岐市駅～東濃フロンティア高校では15人/便以上の路線が多くなっています。また伝産会館線、駄知線でも10人/便以上の区間があることがわかります。

[illegible]

図 停留所間別の1便当たり乗車人数(平日)

土休日は、土岐プレミアム・アウトレット線以外は利用者が少なくなっていますが、土岐市駅～肥田工組、多治見駅方面～下石貢では、10人/便以上の路線があります。

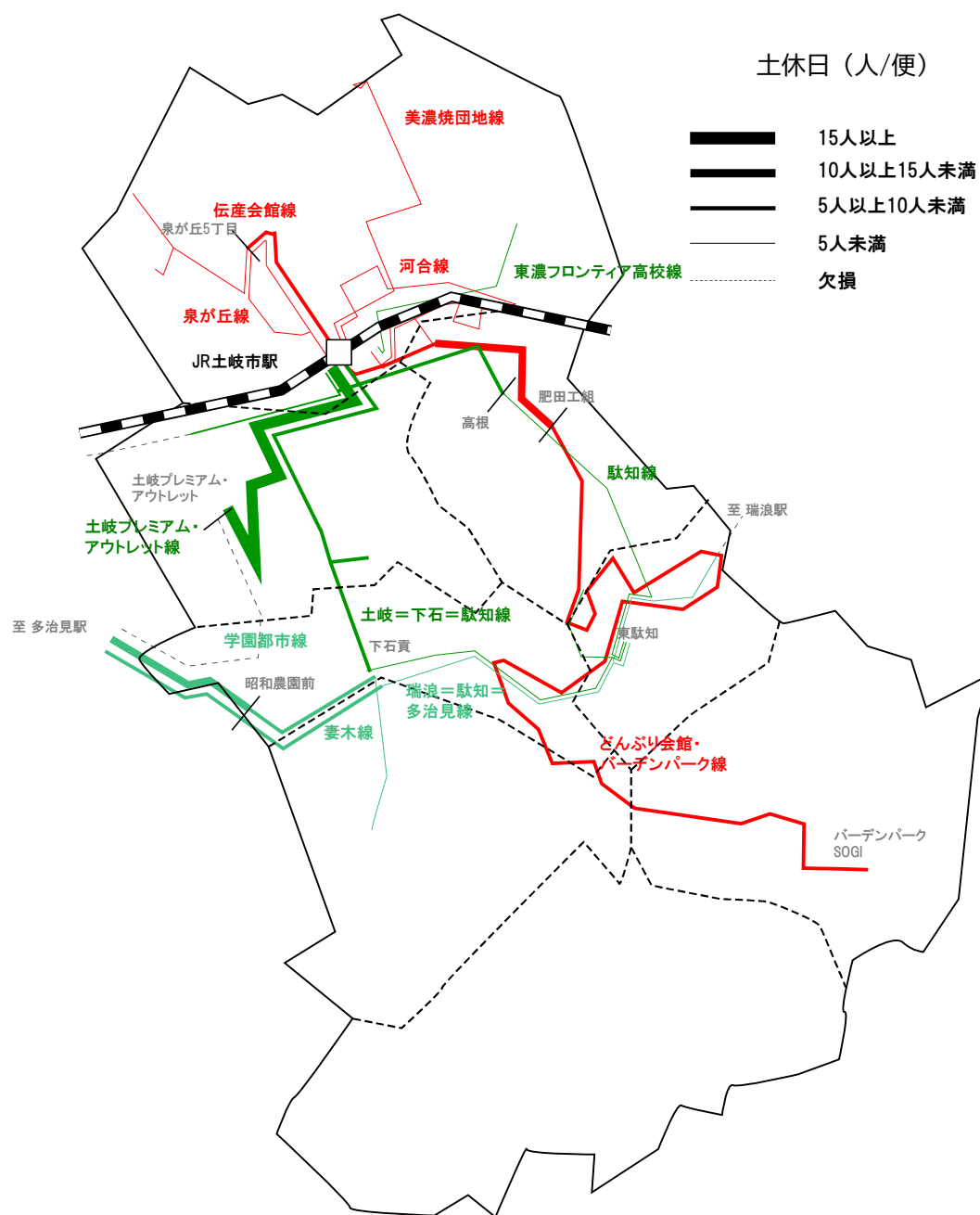


図 停留所間別の1便当たり乗車人数(土休日)

(7) 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

土岐市立総合病院への通院について、泉、土岐津、下石、肥田、駄知であれば概ね1時間半程度で帰ってこられますが、妻木、曾木、鶴里については、3時間程度待たないと帰りの便がありません。

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	のってこ路線名	のってこダイヤ	通院時間
泉が丘	泉が丘6丁目	土岐市立総合病院	往路	泉が丘線 東鉄バス土岐＝下石＝駄知線	泉が丘 6 丁目 7:51→土岐市駅北 7:59 土岐市駅前 8:20→土岐総合病院前 8:32	－	－	約 1 時間
			復路	東鉄バス土岐＝下石＝駄知線 泉が丘線	土岐総合病院前 9:31→土岐市駅前 9:42 土岐市駅前 9:56→泉が丘 6 丁目 10:05	－	－	
美濃焼団地	おりべの丘第 1	土岐市立総合病院	往路	美濃焼団地線 東鉄バス土岐＝下石＝駄知線	おりべの丘第 1 8:45→土岐市駅北 8:54 土岐市駅前 9:00→土岐総合病院前 9:12	－	－	約 1 時間
			復路	東鉄バス土岐＝下石＝駄知線 美濃焼団地線	土岐総合病院前 10:19→土岐市駅前 10:30 土岐市駅前 12:23→おりべの丘第 1 12:34	－	－	
土岐ヶ丘		土岐市立総合病院	往路	－	－	－	－	
			復路	－	－	－	－	
肥田	中肥田	土岐市立総合病院	往路	東鉄バス駄知線 東鉄バス土岐＝下石＝駄知線	中肥田 8:27→土岐市駅前 8:40 土岐市駅前 9:00→土岐総合病院前 9:12	のってこ肥田線	肥田支所 7:45-55 →総合病院 8:20	約 1 時間
			復路	東鉄バス土岐＝下石＝駄知線 東鉄バス駄知線	土岐総合病院前 10:19→土岐市駅前 10:30 土岐市駅前 10:50→中肥田 11:00	のってこ肥田線	総合病院 11:04 →肥田支所 11:30-40	
駄知	駄知	土岐市立総合病院	往路	東鉄バス土岐＝下石＝駄知線	駄知 8:20→土岐総合病院前 8:36	－	－	約 2 時間
			復路	東鉄バス土岐＝下石＝駄知線	土岐総合病院前 10:27→駄知 10:45	－	－	
妻木	妻木上郷	土岐市立総合病院	往路	東鉄バス土岐＝妻木線	妻木上郷 8:55→土岐総合病院前 9:09	のってこ柿野線	西山市営住宅 8:20-31 →総合病院 8:35	約 3.5 時間
			復路	土岐南北線	総合病院 12:48→妻木上郷 13:08	のってこ濃南線	総合病院 13:50 →西山市営住宅 13:54-14:05	
下石	下石貢	土岐市立総合病院	往路	東鉄バス土岐＝下石＝駄知線	下石貢 8:28→土岐総合病院前 8:36	のってこ柿野線	ウエルフェア土岐 8:31 →総合病院 8:35	約 1 時間
			復路	東鉄バス土岐＝下石＝駄知線	土岐総合病院前 9:42→下石貢 9:49	のってこ濃南線	総合病院 13:50 →ウエルフェア土岐 13:54	
曾木	曾木支所	土岐市立総合病院	往路	土岐南北線	曾木支所 8:50→総合病院 9:35	－	－	約 3 時間
			復路	土岐南北線	総合病院 12:48→曾木支所 13:32	のってこ濃南線	総合病院 13:50 →曾木支所 14:45-55	
鶴里	鶴里支所	土岐市立総合病院	往路	土岐南北線	鶴里支所前 9:00→総合病院 9:35	のってこ柿野線	鶴里支所前 8:05-20 →総合病院 8:35	約 3 時間
			復路	土岐南北線	総合病院 12:48→鶴里支所前 13:20	のってこ濃南線	総合病院 13:50 →鶴里支所前 14:05-15	

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、美濃焼団地や下石では約3時間程度待たないと帰りの便がありません。

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	サンマート本店・三起屋	往路	泉が丘線	泉が丘 6 丁目 10:05→土岐市駅前 10:16	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		オークワテラスゲート土岐店		東鉄バス土岐プレミアム・アウトレット線	－	
肥田	中肥田	バロー土岐店	往路	東鉄バス駄知線	中肥田 9:42→浅野 9:45	約 1 時間
			復路	東鉄バス駄知線	浅野 10:56→中肥田 11:00	
駄知	駄知	サンマート本店・三起屋	往路	東鉄バス土岐＝下石＝駄知線	駄知 9:15→中央町 9:40	約 30 分
			復路	東鉄バス駄知線	中央町 10:17→駄知 10:45	
妻木	妻木上郷	バロー南土岐店	往路	東鉄バス土岐＝妻木線	妻木上郷 10:05→五六橋 10:09	約 1 時間
			復路	曾木＝妻木線	五六橋 11:01→妻木上郷 11:03	
下石	下石貢	バロー南土岐店	往路	東鉄バス土岐＝妻木線	下石貢 9:49→五六橋 9:50	約 3 時間
			復路	東鉄バス妻木線	五六橋 12:46→下石貢 12:48	
曾木	曾木支所	バロー南土岐店	往路	土岐南北線	曾木支所 8:50→五六橋 9:20	約 2 時間
			復路	曾木＝妻木線	五六橋 11:01→曾木支所 11:27	
鶴里	鶴里支所	バロー南土岐店	往路	土岐南北線	鶴里支所前 9:00→五六橋 9:20	約 2 時間
			復路	曾木＝妻木線	五六橋 11:01→鶴里支所前 11:15	

4. 公共交通アンケートの結果と課題整理

(1) 土岐市の公共交通の利用や意向に関する市民アンケート

調査の概要

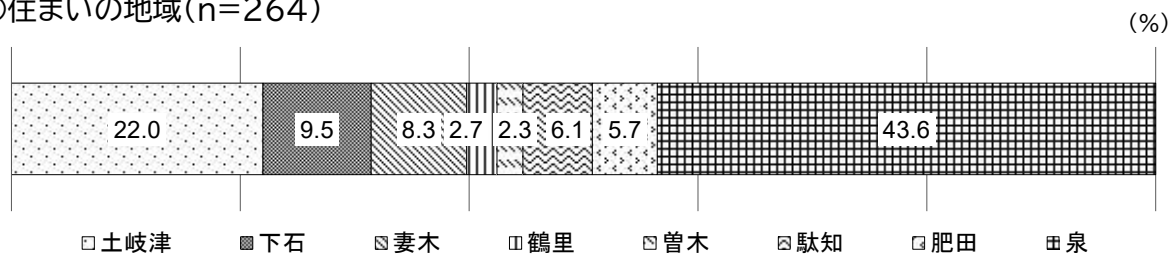
調査対象	16 歳以上の市民
調査方法	Web 回答。広報を通じて全戸に URL を周知
調査期間	令和 3 年 6 月 14 日～7 月 31 日
回収数	264 票
設問一覧	・ 回答者属性 ・ 問1-1. あなたはどの程度外出しましたか？ ・ 問1-2. 平日と土日祝で、それぞれ最もよく行く外出先はどこですか？ ・ 問1-3. 交通機関別であなたが利用した日数を教えてください。 ・ 問1-4. あなたは、外出したいときに、不自由を感じますか？ ・ 問1-4-1. 市内の公共交通(バス、タクシー)は、あなたの外出に影響を与えていますか？ ・ 問1-4-2. 改善してほしい内容を具体的にお答えください。(路線名、行き先、時間帯など)

以下、太字の設問について、詳しい分析結果や対応方針を後述します

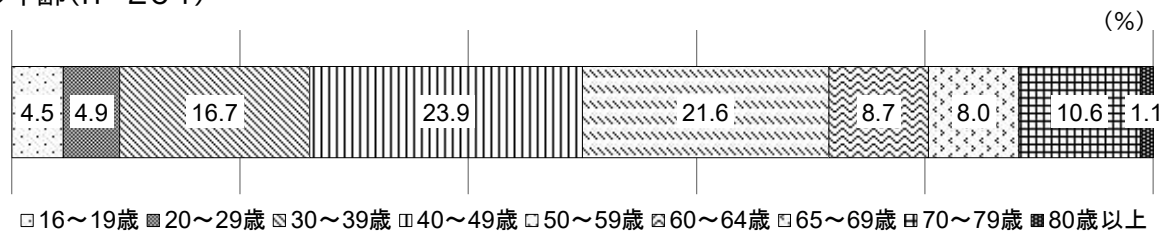
- ・ 問2-1. 東鉄バスの路線に土岐市の税金を投入することについて、どう思われますか？
- ・ 問2-2. 2-1 の選択肢を選んだ理由や、東鉄バス路線の利便性の維持・向上に関するご意見について、自由にご記入ください。
- ・ 問3-1. 地域の公共交通を地域に住む人たち自身で考えることについて、どう思いますか？
- ・ 問3-2. あなたのお住いの地区でも、こうした検討の場はあった方が良くと思いますか？
- ・ 問3-3. あなたは公共交通の担い手として、関心のあることはありますか？
- ・ 問4-1. 土岐市駅～土岐プレミアム・アウトレットの昼間便の路線バスが復活した場合、あなたは利用すると思いますか？
- ・ 問4-2. イオンモール土岐(仮)ができた場合、どの程度来訪すると思いますか？
- ・ 問4-2-1. 現在、東鉄バスの駄知線がイオンモール土岐(仮)の予定地付近を通っています。イオンモール土岐(仮)への交通手段として、土岐市駅からイオンモール土岐(仮)までバス路線がある場合、あなたはバスを利用すると思いますか？
- ・ 問5. 土岐市の公共交通について、改善提案や意見を自由にお書きください。

■回答者属性

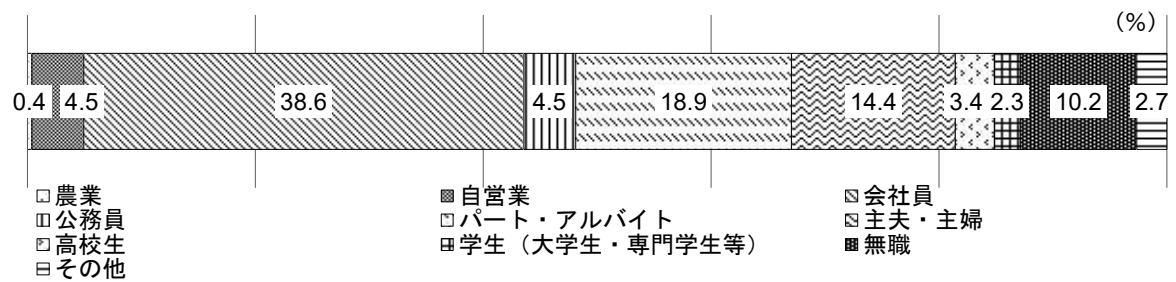
○住まいの地域(n=264)



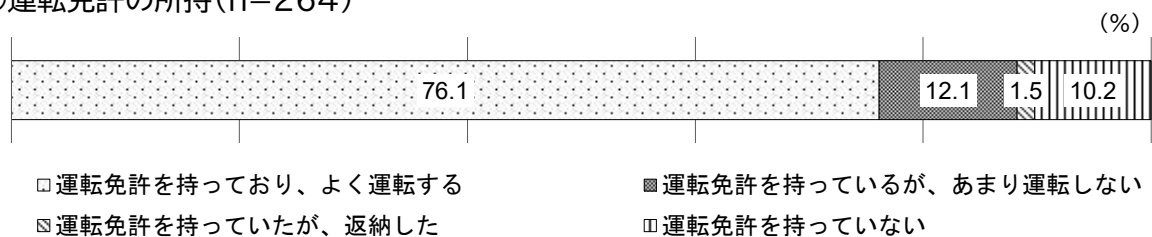
○年齢(n=264)



○職業(n=264)



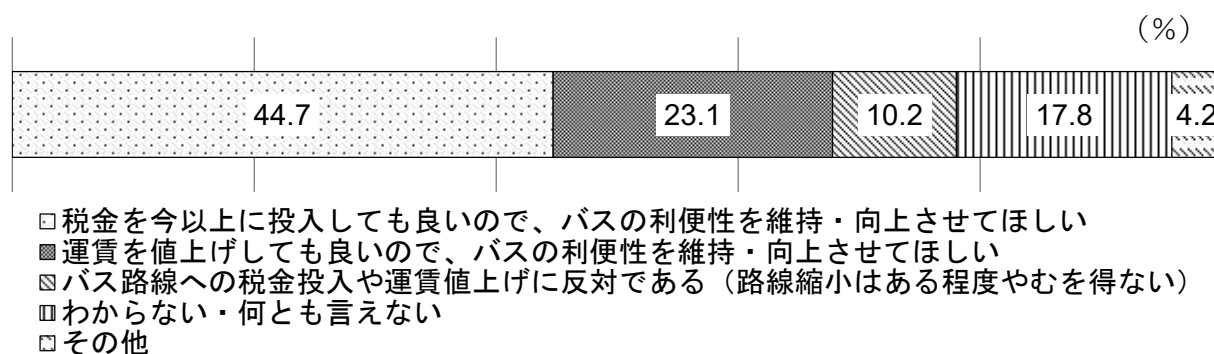
○運転免許の所持(n=264)



■問 1—1 ~ 問 1—4—2

※分析結果について、特筆して報告すべき箇所が少ないため、ここでは省略します。

■問2—1. 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、どう思われますか？(n=264)



アンケート結果の要約

- 「税金を今以上に投入してもよいので、バスの利便性を維持・向上させて欲しい」が44.7%と最も高く、下石・妻木・鶴里・曾木にお住まいの人でその傾向が強い。（下石・妻木・鶴里・曾木 56.7%）
- 次いで、「運賃を値上げしてもよいので、バスの利便性を維持・向上させてほしい」が23.1%であり、土岐津や泉にお住まいの人でその傾向が強い。（土岐津 25.9%、泉 24.3%）

■問2—2. 2-1 の選択肢を選んだ理由や、東鉄バス路線の利便性の維持・向上に関するご意見について、自由にご記入ください。

アンケート結果の要約

東鉄バス-----

【妻木線】
○土日の夜に多治見もしくは、土岐市駅から自宅付近に着くバスがない為、妻木線で20時～21時に一本あるとありがたいです。（妻木・30～39歳）

【多治見＝駄知＝瑞浪線】
○通勤時間帯での多治見＝駄知＝瑞浪線の東鉄バスの本数が少なすぎる。（駄知・60～69歳）

【駄知線】
○朝9時から1時半くらいまで、便数を増やしてほしい（肥田・80歳～）

【土岐＝下石＝駄知線】
○午後から出社の時など困るため、1時間に1本は運行してほしい（下石・50～59歳）
○東鉄バス・平日19時00分の土岐市駅発下石経由駄知行の時間を19時10分にしたい（電車がちょっと遅れるだけでこの最終バスに乗れなくなる）（土岐津・30～39歳）

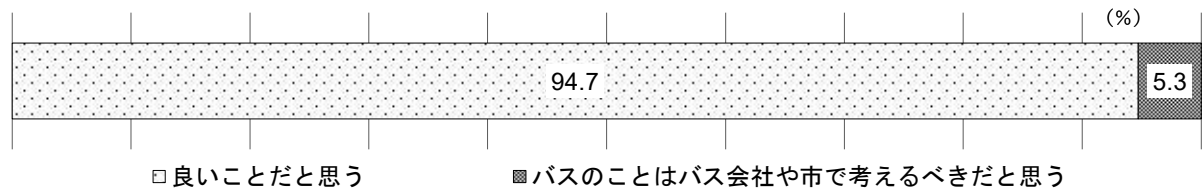
市民バス-----

【土岐南北線】
○午前中の総合病院前から土岐市駅へ向かう路線の増便（泉・65～69歳）

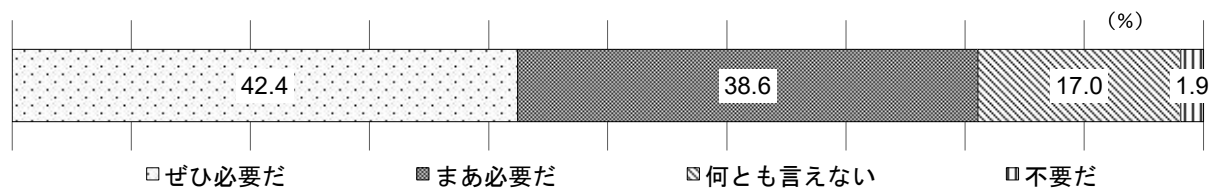
対応の方針

- ・ 東鉄バス路線への市税の投入による維持・改善
- ・ 妻木線と土岐南北線の統合による南北軸の強化
- ・ 通勤・通学に使えるような便数の維持・増加

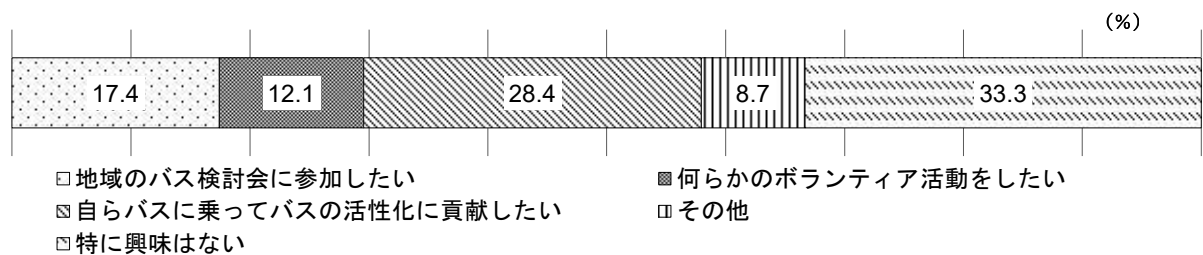
■問3-1. 地域の公共交通を地域に住む人たち自身で考えることについて、どう思いますか？(n=264)



■問3-2. あなたのお住いの地区でも、こうした検討の場はあった方が良いと思いますか？(n=264)



■問3-3. あなたは公共交通の担い手として、関心のあることはありますか？(n=264)



アンケート結果の要約

- 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」が 94.7%。バスの利用状況に関係なく、多くの人がそう考えている。
- 自分が住んでいる地区で交通を検討する場が「必要」と考える人は 81.0%であり、特に下石・妻木・鶴里・曾木や駄知・肥田にお住いの人が高い傾向。(下石・妻木・鶴里・曾木 86.7%、駄知・肥田 80.6%)
- 公共交通の担い手としては、「自らバスに乗ってバスの活性化に貢献したい」が 28.4%と最も高く、次いで「地域のバスの検討会に参加したい」が 17.4%。特に、地域のバスの検討会に参加したい人は、土岐津や下石・妻木・鶴里・曾木に高い傾向がある。(土岐津 22.4%、下石・妻木・鶴里・曾木 20.0%)

■問3-3. その他の回答

アンケート結果の要約

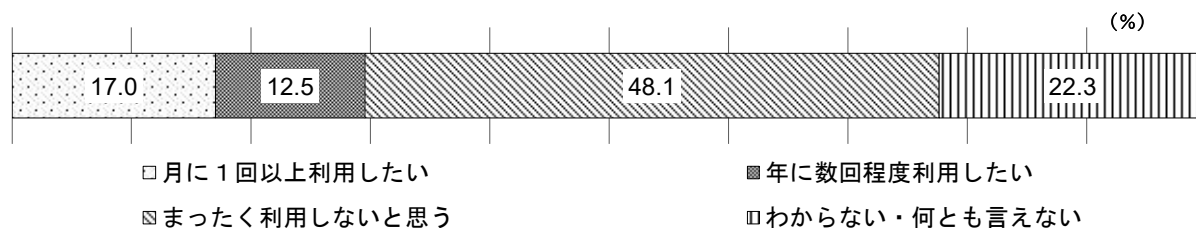
- 医療福祉系の仕事をしているので、良いサービスがあればクライアントに伝えたい (土岐津・30~39 歳)



対応の方針

- ・ 駄知町に続き、地域ごとで地域の交通を検討する場を市内各町に展開していく。

■問4－1. 土岐市駅～土岐プレミアム・アウトレットの昼間便の路線バスが復活した場合、あなたは利用すると思いますか？(n=264)



アンケート結果の要約

- 土岐市駅～土岐プレミアム・アウトレットの昼間便の路線バスについて、「月に1回以上利用したい」が 17.0%、土岐津や泉にお住まいの人でその傾向が強い(土岐津 29.3%、泉 18.3%)。

■問5. 土岐市の公共交通について、改善提案や意見を自由にお書きください。(関連する意見を抜粋)

アンケート結果の要約

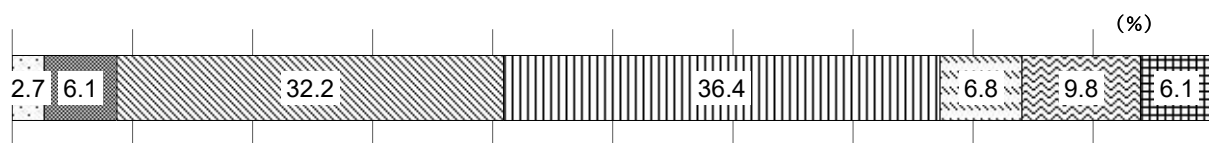
- 土岐市駅からアウトレット行きのバスの本数を増やしてほしい。(土岐津・30～39 歳)
- アウトレットまで行く人はそれほど多くありませんので復活は不要。ただ、その途中でとまる土岐ヶ丘の団地までのバスは増えても良いのではないかと。今は小学生くらいの方が多いかもかもしれませんが、いずれ大きくなり、習い事に行く際、あるいは高齢化が進んだ際不便になるのではないかと。(泉・20～29 歳)



対応の方針

- ・ 次頁のイオンモール関連の課題と共に整理する。

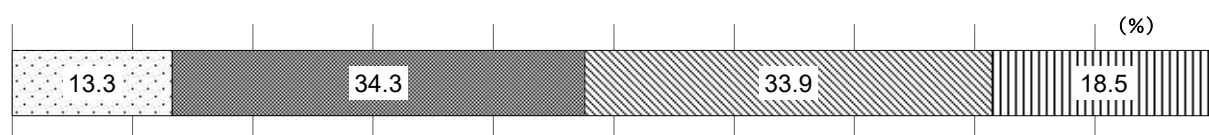
■問4-2. (仮称)イオンモール土岐ができた場合、どの程度来訪すると思いますか？
(n=264)



□ 週5日以上 ■ 週3~4日程度 ▨ 週1~2日程度 ▩ 1ヶ月に数日 ▮ 2ヶ月で数日 ▪ 年に数日 ■ ほぼ利用しないと思う

■問4-2-1. 現在、東鉄バスの駄知線が(仮称)イオンモール土岐の予定地付近を通っています。(仮称)イオンモール土岐への交通手段として、土岐市駅からイオンモール土岐(仮)までバス路線がある場合、あなたはバスを利用すると思いますか？(n=248)

※問4-2で「ほぼ利用しないと思う」と回答した人以外



- 基本的にバスを利用して行きたい
 ■ 自分が最も利用する交通手段はバスではないと思うが、たまにバスを利用することはあるだろう
 ▨ 自分はバスを利用しないと思うが、何かの保険としてバス路線はあった方がよい
 ▩ バスは全く利用しないと思う

アンケート結果の要約

- (仮称)イオンモール土岐への来訪意向が「月一回以上」が 77.4%
- 来訪意向がある人の内、「基本的にバスを利用して行きたい」が 13.3%、「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 34.3%。

■問5. 土岐市の公共交通について、改善提案や意見を自由にお書きください。(関連する意見を抜粋)

アンケート結果の要約

- まだ自分で動ける世代ですので交通手段の心配はないが、学生とシルバー世代の為に数本はイオン行きを作って欲しい。(土岐津・40~49 歳)
- イオンとアウトレットを繋ぐバスがあると良いのでは。渋滞緩和にもなると思います。(土岐津・40~49 歳)

対応の方針

- ・ イオンモール、土岐プレミアム・アウトレット、東濃鉄道ら関係者と協議を重ね、利便性の高い路線網の構築を図る。
- ・ 現在試験運行中の「土岐プレミアム・アウトレット線」のイオンモールへの延伸及び増便を目指す。
- ・ 将来的な土岐ヶ丘団地の通学需要増等を考慮した輸送効率の高い路線網の構築を目指す。
- ・ 市外からの利用者が大幅に増加することが予想される。市内利用者も含めた利便性の向上に資するよう土岐市駅におけるバス路線の案内表示を整備する。

(2) 市民バス・のってこの利用実態に関するアンケート

調査の概要

調査対象	市民バス・のってこの利用者
調査方法	運転手を通じて配布、郵送回収 職員による聞き取り調査
調査期間	令和 3 年 6 月 25 日～令和 3 年 7 月 9 日
回収数	67 票
設問一覧	

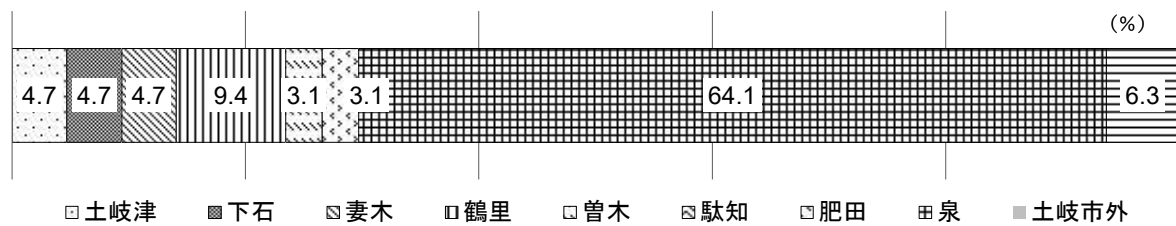
太字の設問について、詳しい分析結果や対応方針を後述します

回答者属性

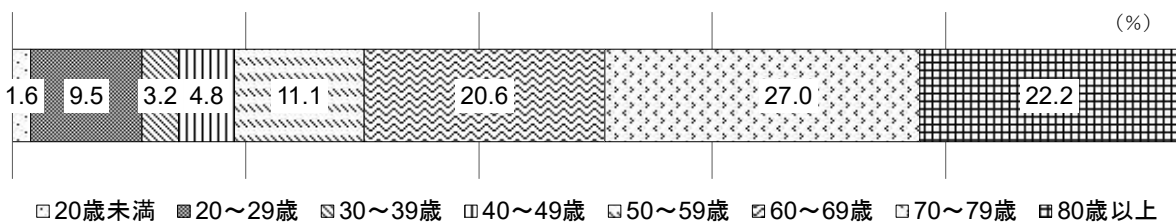
- ・ 問1. 本日の外出の目的及び行き先について、ご回答ください。
- ・ 問2. 本日もご利用になった市民バスの利用状況についてお答えください。
- ・ 問3. 本日もご利用になったバス・のってこの満足度をお答えください。
- ・ 問4. 日頃の市民バス・のってこの利用頻度をお答えください。
- ・ 問5. 「市民バス」の時刻表が、令和 3 年 4 月から GoogleMaps で検索できるようになりました。利用したことはありますか？
- ・ 問6. その他、地域公共交通(バス等)への、ご意見などがありましたらお書きください。

■回答者属性

○住まいの地域(n=67)



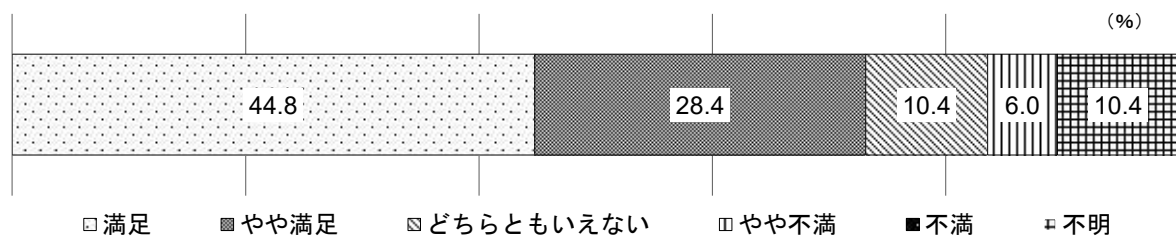
○年齢(n=67)



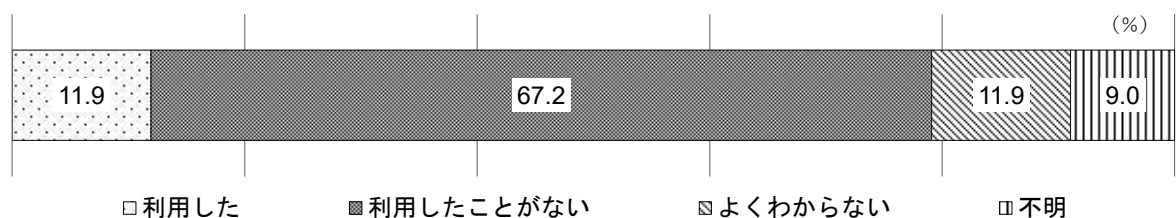
■問 1、問 2、問 4

※分析結果について、特筆して報告すべき箇所が少ないため、ここでは省略します。

■問3. 本日ご利用になったバス・のってこの満足度をお答えください。(n=67)



■問5. 「市民バス」の時刻表が、令和3年4月から GoogleMaps で検索できるようになりました。利用したことはありますか？(n=67)



■問6. その他、地域公共交通(バス等)への、ご意見などがありましたらお書きください。

いただいたご意見を分析し、下記の通り課題の整理し、対応案をまとめました。

【課題1】社会環境の変化に合わせた市民バスのダイヤ調整・延伸等

アンケート結果の要約
○買い物に行く時、駅裏のサンモール店がある時は 9 時 28 分のバスで行き、10 時のバスで泉が丘に帰れたけど、今サンモール店がないので、9 時 28 分発のバスでは(9 時 36 分に土岐市駅北着)10 時では帰れない。だから泉が丘 6 丁目を 10 時 5 分で駅前まで行き、買い物し、12 時台のバスで帰る。時間が有りすぎ。いつも駅前で待っているのも大変です。10 時 30 分のバスか 11 時のバスが有ると本当に良いと思いますが、勝手なお願いでしょうか。(泉 70~79 歳)



対応の方針
・ スーパーや医院など、日常生活において必要性が高い施設への延伸や経路変更について検討する。ただし、現在の路線網となった過去のいきさつや経緯などにも注意し、現行路線から大幅に逸脱しない範囲(必要車両・人員、市民バス全体のシフト等に影響を与えない範囲)での延伸・経路変更から検討していく。

【課題2】のってこの使い方が分かりにくい

アンケート結果の要約
○のってこの利用方法が不明、問い合わせ先も知りたい。市民バスに具体的情報があると助かります。(泉 40~49 歳)
○利用するまでの間いろいろ調べたりしていましたが、問い合わせについては支所、予約は又別の所と解りにくい点が多く自分で運転する事ができない高齢者、障がい者に対してはむずかしいシステムであると感じました。(鶴里 20~29 歳の母)



対応の方針
・ 公共交通利用相談会の開催。目的に合わせたバスの乗り継ぎ方法の説明を行い、個人のニーズに沿った「マイ時刻表」などを作成する。新規の方にも安心して乗っていただくため、のってこの乗り方の説明なども行う。相談会の周知には市広報紙を活用する。
・ 問5の質問の結果からもわかるように、利用者の多数を高齢者が占める市民バスにおいては、GoogleMaps 等による乗り継ぎ検索はハードルが高いという結果となった。路線バスへの導入を推進し利便性を高めていく一方で、アナログ的な支援も欠かすことができない。上記相談会の開催にて、公共交通全般のお悩み事について広くサポートしていく。
・ のってこの活用方法については、引き続き広報紙等で周知を行う。

【課題3】待合環境の整備

アンケート結果の要約

○市民バス乗り場(3番乗り場)にイスがほしい。(東鉄バス乗り場にしかイスがないので、南側から歩いてくると、東鉄バス乗り場(駅の東側)のイスまで行き、また市民バス乗り場に行ったりすると距離が長い。駅前ロータリーがわかりにくい。(泉 80 歳以上)



対応の方針

- ・ 土岐市駅での待合環境の改善として、ベンチの設置に関して次年度予算要求ができないか駅前広場を管轄する都市計画課と調整中。ただし、市民バス停留所(3番乗り場)からは多少離れるものの、駅構内には専用の待合所(1番乗り場、2番乗り場付近)があるため、設置できない可能性もある。3番乗り場付近は通路が狭く、点字ブロックにも干渉してしまうため設置が難しく、下図の2地点での設置を検討している。

