

# 瑞浪市地域公共交通総合連携計画（案）

瑞浪市地域公共交通会議



# 【 目 次 】

	頁
<b>序 計画の目的とフロー</b> .....	<b>1</b>
序-1 計画の背景と目的 .....	1
序-2 計画策定フロー .....	2
<b>1 地域公共交通に係る現状分析</b> .....	<b>3</b>
1-1 地域特性 .....	3
1-2 地域公共交通に係る時代潮流の変化 .....	7
1-3 上位計画での公共交通の位置付け .....	8
1-4 公共交通の実態把握 .....	10
1-5 バス車両などの利用環境 .....	20
1-6 過年度調査における市民ニーズ等の把握 .....	21
<b>2 ニーズ調査</b> .....	<b>22</b>
2-1 地域住民アンケート調査 .....	22
2-2 バス利用者アンケート調査 .....	33
2-2-1 路線バス利用者アンケート調査 .....	33
2-2-2 瑞浪市コミュニティバス利用者アンケート調査 .....	39
2-3 施設アンケート調査 .....	44
2-4 区長会等ヒアリング調査 .....	47
<b>3 中学校統合に係る通学手段の検討</b> .....	<b>49</b>
3-1 通学交通手段の運行条件の整理 .....	49
3-2 中学校統合に伴う通学手段の今後の検討課題 .....	50
<b>4 地域公共交通に係る課題の整理</b> .....	<b>51</b>
<b>5 基本方針</b> .....	<b>54</b>
5-1 地域公共交通の構築に係る基本方針や目標の検討 .....	54
5-2 サービス基準の検討 .....	58
5-3 コミュニティバス再編成の方向 .....	61
5-4 瑞浪型地域協働事業の展開 .....	62
<b>6 具体的な施策の検討</b> .....	<b>64</b>
6-1 取組むべき施策の検討 .....	64
6-2 実施スケジュールの検討 .....	70
6-3 事業評価手法の検討 .....	71



# 序 計画の目的とフロー

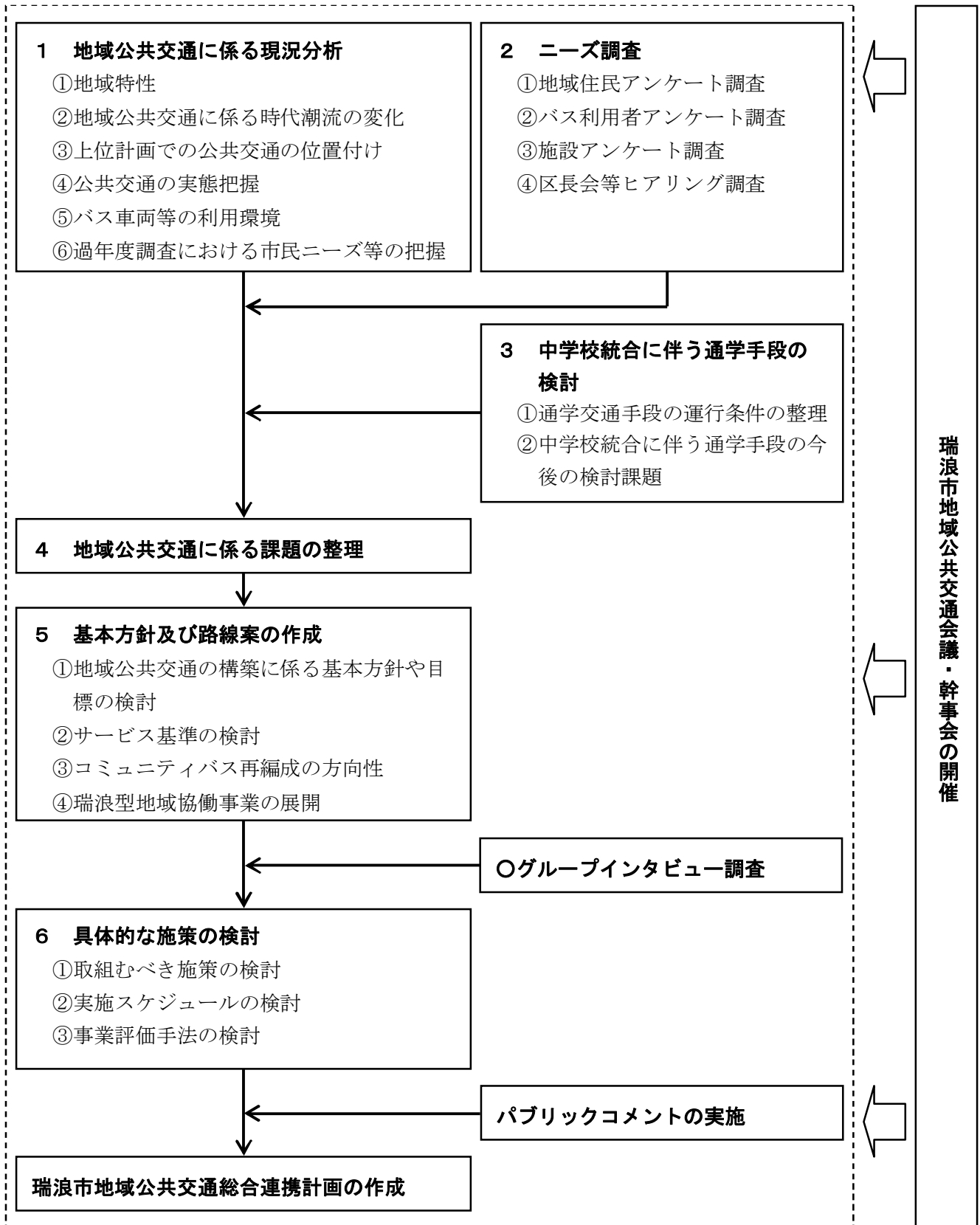
## 序－1 計画の背景と目的

瑞浪市では、小中学生の通学や高齢者などの重要な移動手段となるコミュニティバスを、行政により運行しているが、バス路線は市内全域を網羅しているわけではなく、周辺地域では運行時間や停留所までの距離の関係から、利用が困難な状況もみられ、民間の公共交通事業者との接続性の向上などの様々な調整課題も考えられる。さらに、瑞浪市では中学校の統合を進めることとしており、これに伴う小中学生の通学手段のあり方や、コミュニティバス、路線バス以外の交通手段の活用も視野に入れ、検討を行う必要がある。

以上のような問題認識のもとに、利用者以外も含めた地域ニーズを把握し、地域公共交通の利用の拡大を図るとともに、新時代に向けた市としての公共交通に対する考え方を改めて精査し、瑞浪市地域公共交通総合連携計画を策定することを目的とする。

## 序-2 計画策定フロー

### ■調査フロー



# 1 地域公共交通に係る現状分析

## 1-1 地域特性

### (1) 位置・地勢

瑞浪市は岐阜県の南東部に位置し、東は恵那市、西は御嵩町、土岐市、南は愛知県（豊田市）、北は八百津町に隣接している。

市域の70%は山林が占めるなど、緑豊かな自然環境を有しており、古代は東山道、近世は中山道の宿場町として、東西の政治・経済・文化が流入して栄えた歴史ある街である。



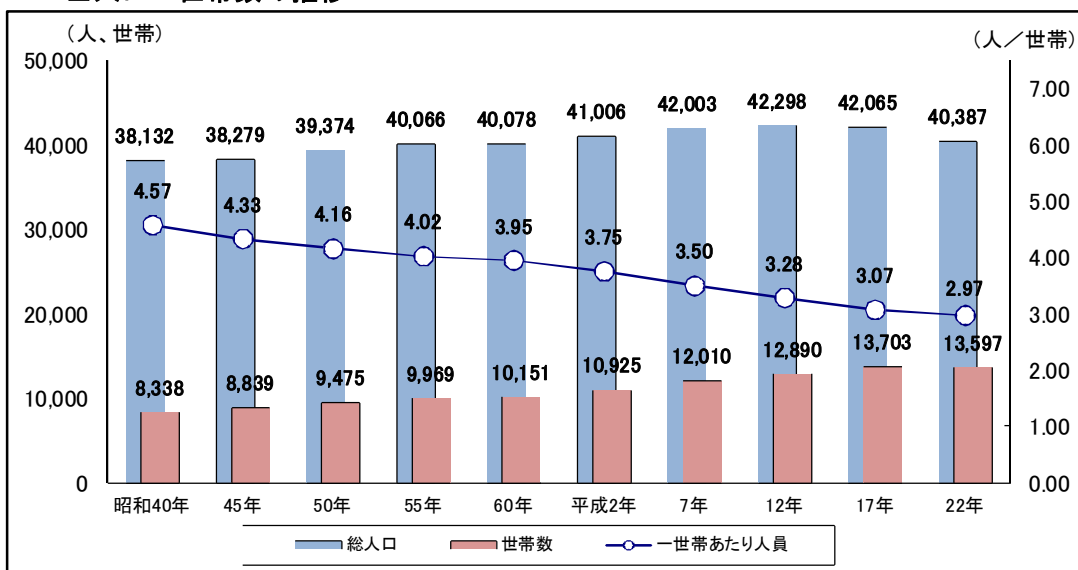
### (2) 総人口・世帯数

総人口は、平成23年10月1日現在、40,531人で、平成12年の42,298人をピークに、平成17年以降は減少に転じ、また、平成17年から平成22年にかけて大幅に減少している。

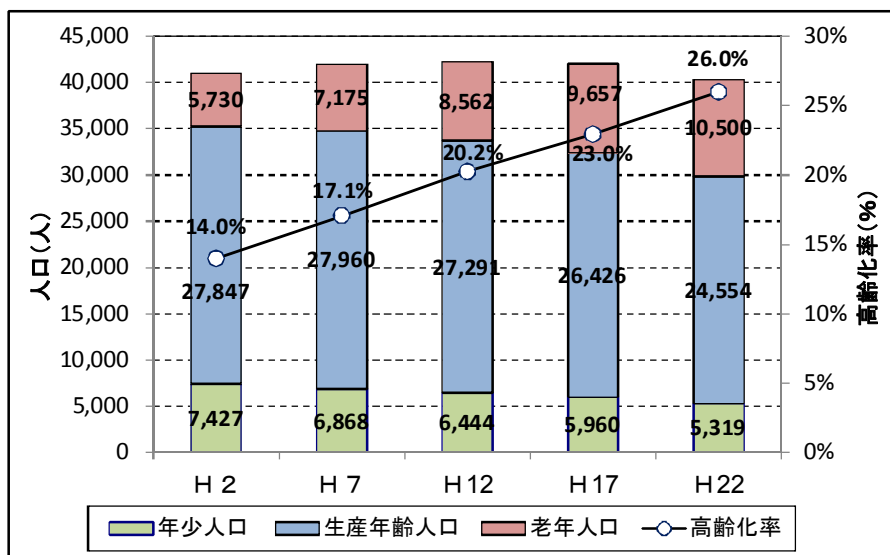
世帯数は、昭和55年以降増加を続けていたものの、平成22年は若干減少に転じている。

また、年齢構成別人口を見ると、年少人口は経年的に減少、老年人口は増加を続け、平成22年時点での高齢化率は26.0%となっており、少子高齢化が進展している。

#### ■人口・世帯数の推移



### ■年齢3区分別人口・高齢化率の推移



	平成 2 年		7 年		12 年		17 年		22 年	
年少人口	7,427	18.1%	6,868	16.4%	6,444	15.2%	5,960	14.2%	5,319	13.2%
生産年齢人口	27,847	67.9%	27,960	66.6%	27,291	64.5%	26,426	62.8%	24,554	60.8%
老年人口	5,730	14.0%	7,175	17.1%	8,562	20.2%	9,657	23.0%	10,500	26.0%

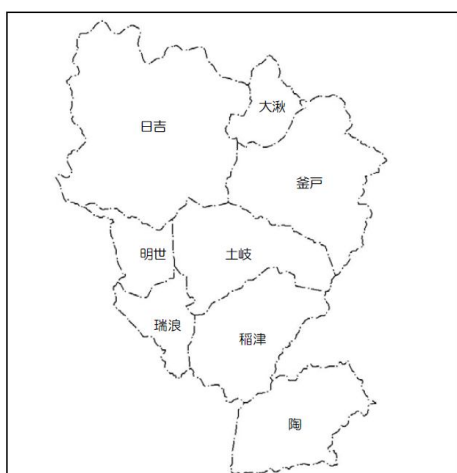
### (3) 地区別人口

地区別人口は、人口集中地区である瑞浪地区で最も多く、唯一近年増減率は増加しており、それ以外の地区では減少し、特に市北部の日吉地区、大湫地区、釜戸地区で大きく減少している。

### ■地区別人口の推移

出典：瑞浪市統計書（平成24年版）

	瑞浪地区	土岐地区	明世地区	日吉地区	大湫地区	釜戸地区	稲津地区	陶地区	市合計	
平成4年	12,120	8,029	2,322	3,668	520	4,002	5,755	5,161	41,577	
平成9年	12,946	7,868	2,439	3,577	499	3,909	5,644	5,075	41,957	
平成14年	13,806	8,142	2,597	3,393	466	3,771	5,608	4,705	42,488	
平成19年	14,323	7,970	2,659	3,114	445	3,503	5,409	4,342	41,765	
平成20年	14,410	7,927	2,601	3,066	418	3,436	5,352	4,301	41,511	
平成21年	14,467	7,911	2,633	3,006	415	3,425	5,315	4,204	41,376	
平成22年	14,523	7,861	2,525	2,944	402	3,388	5,179	4,108	40,930	
平成23年	14,421	7,837	2,552	2,867	390	3,340	5,131	3,993	40,531	
増減率	H23/H14	1.04	0.96	0.98	0.84	0.84	0.89	0.91	0.85	0.95
	H23/H19	1.01	0.98	0.96	0.92	0.88	0.95	0.95	0.92	0.97

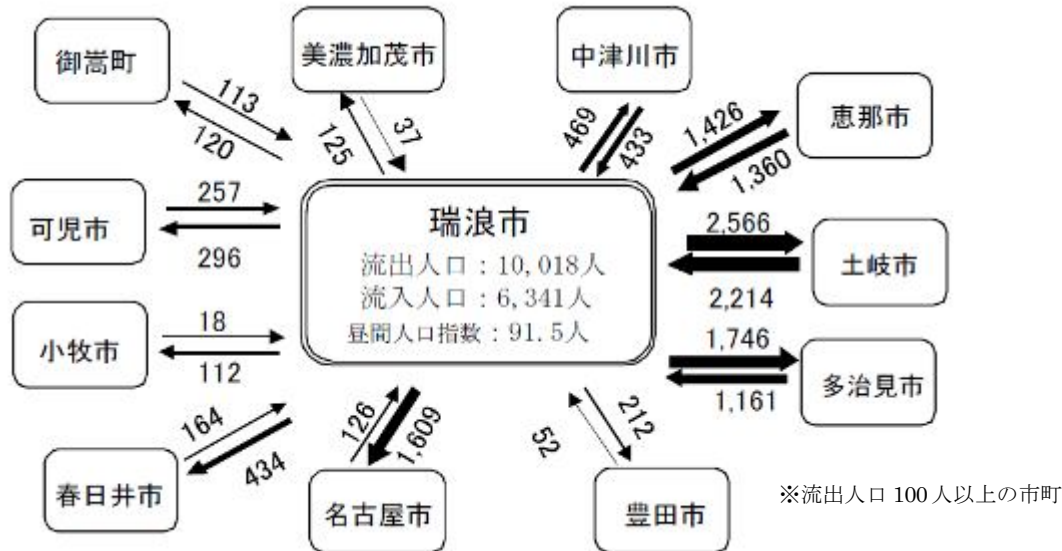




(4) 通勤・通学流動

国勢調査（平成22年）による通勤・通学流動は、流出人口が10,018人、流入人口が6,341人と流出超過となっている。流出入とともに土岐市、恵那市、多治見市を合わせると約6割を占めており、特に土岐市とのつながりが強くなっている。

■流出流入人口（15歳以上通勤・通学者）

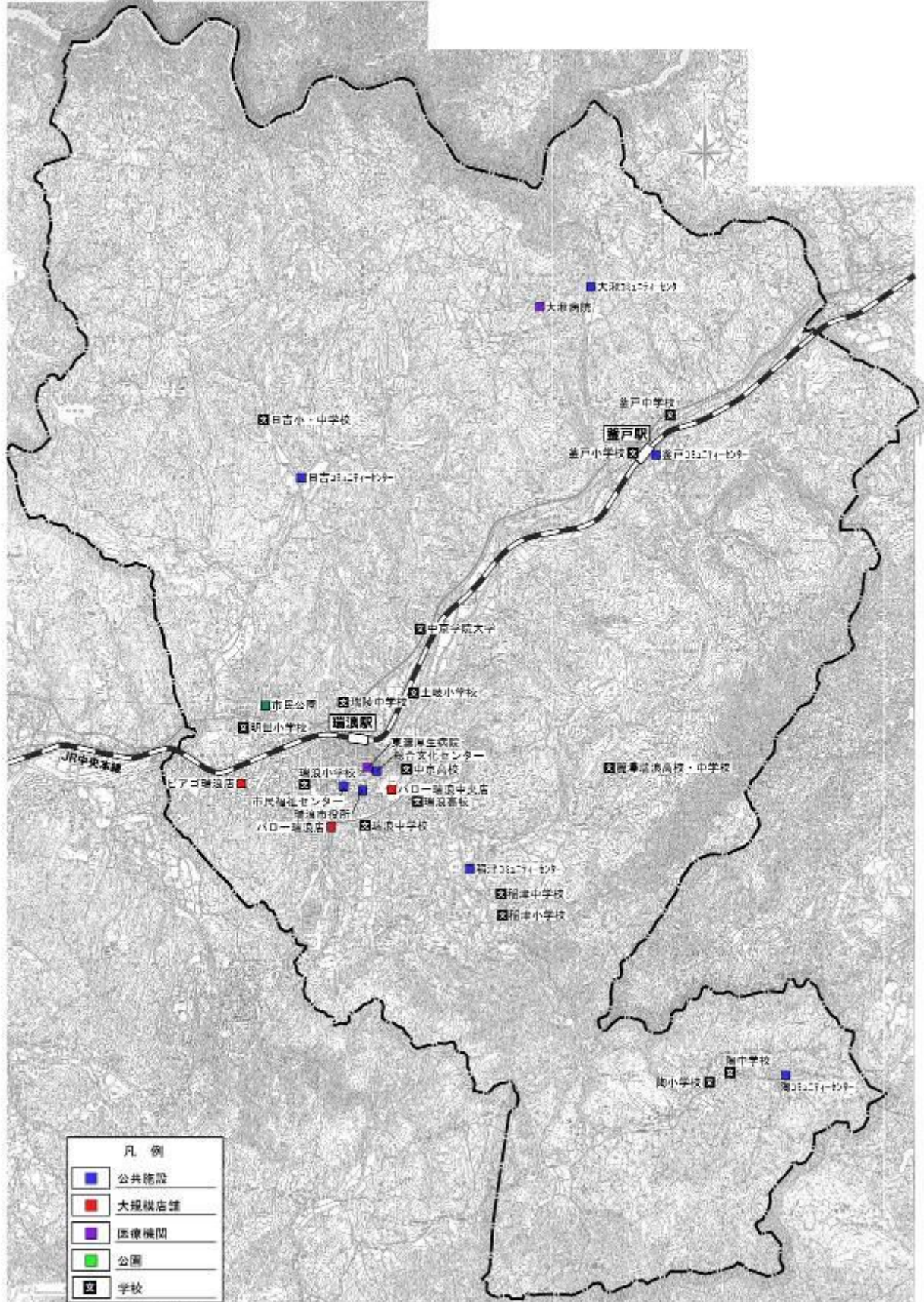


	流出人口			流入人口			夜間人口	昼間人口	昼間人口 指数
	総数	就業者	通学者	総数	就業者	通学者			
平成17年	9,911	8,707	1,204	7,119	5,664	1,455	42,043	39,241	93.3
平成22年	10,018	8,720	1,298	6,341	5,048	1,293	40,387	36,938	91.5

### (5) 主要施設分布状況

商業施設や公共施設、医療機関等は瑞浪駅周辺に集中し、これら施設は公共交通のサービス圏域内に存在しているものの、地域公共交通で移動する場合、陶地域や釜戸地域等地域によっては2回乗換えが必要となっている。

#### ■主要施設分布状況



## 1-2 地域公共交通に係る時代潮流の変化

近年、地域公共交通を取り巻く社会経済環境は大きく変化しており、本計画では留意すべき時代の潮流を整理する。

### ①少子高齢化・人口減少社会の進行

瑞浪市の総人口は全国的な傾向と同様に、平成12年の42,298人をピークに、平成17年以降は減少に転じ、このままの傾向が続くとすると、平成32年には38,700人まで減少するものと見込まれている。加えて、少子高齢化が一層進行し、高齢者の割合は平成22年には26%であったものが、平成35年には29.8%と約3割まで上昇すると見込まれている。

このような少子・高齢化の進展に伴い、マイカーを利用できない高齢者など手段選択が限られる移動制約者の増加が見込まれる中で、こうした方々の社会参加の促進を図るため、移動手段の確保が求められている。

### ②環境問題への意識の高まり

地球温暖化をはじめ地球規模で環境問題が深刻化する中で、低炭素・循環型社会の構築、自然環境の保全・再生など環境への意識が高まっており、また、東日本大震災を契機としたエネルギーの供給のあり方についても関心が高まっている。

このため、公共交通の利用促進による自家用車利用の抑制などにより、環境負荷の軽減を図ることが求められている。

### ③市民参画・協働意識の高まり

市民の価値観の多様化や社会貢献意識の高まり等によりNPO活動やボランティア活動が一層の広がりを見せており、市民と行政が対等な立場で共通の目的に向かい、それぞれの役割と責任を果たしながら、連携・協力して公共的活動に取り組む協働によるまちづくりの意識が高まっている。

瑞浪市では平成18年度に市内8地域でのまちづくり推進組織の立ち上げが完了し、市内全域での住民主体のまちづくり活動がスタートしている。平成20年度からは夢づくり地域交付金制度により、さらに進化した協働によるまちづくりが進められており、今後は住み慣れた地域で支え合う意識の一層の向上が求められている。

### ④リニア中央新幹線の整備

平成39年（2027年）の開業を目指すリニア中央新幹線の岐阜県駅位置として、中津川千旦林地区が選定されたことがJR東海より公表されており、このリニア中央新幹線の開通により周辺都市との円滑な交通アクセスが確保され、新たな人の往来などの創出が期待されている。



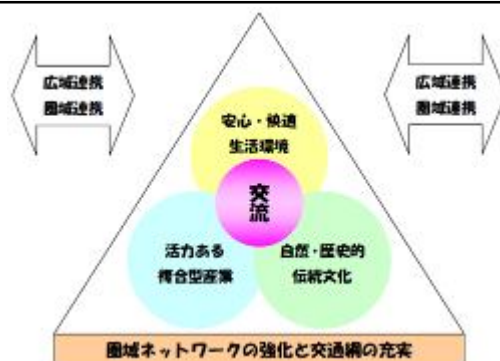
### 1-3 上位計画での公共交通の位置付け

#### ①第6次瑞浪市総合計画基本構想

- 計画期間：平成26年度～35年度
- 将来都市像：幸せ実感都市 みずなみ ～共に暮らし、共に育ち、共に創る～
- まちづくりの基本方針：
  - ①みんなで支え合い健やかに暮らせるまち ～健康福祉～
  - ②安全・安心で人と地球にやさしいまち ～生活環境～
  - ③自然と調和した快適で暮らしやすいまち ～都市基盤～
  - ④まちの魅力を活かした活力あるまち ～産業経済～
  - ⑤いきいきと学び心豊かに暮らせるまち ～教育文化～
  - ⑥市民と行政で創造する夢のあるまち ～新たなまちづくり～
- 人口・世帯の目標：平成35年における目標人口40,000人 15,900世帯
- まちづくり指標
  - 【住みよさ指標】瑞浪市は住みよいところだと感じる市民：77%（現状70.1%）
  - 【定住指標】今後も瑞浪市に住み続けたいと考える市民：91%（現状83.0%）
  - 【市政満足度指標】瑞浪市の現状について不満と感じていない市民：92%（現状83.4%）

#### ②瑞浪市都市計画マスタープラン（平成23年3月）

- 目標年次：平成32年
- まちづくりのテーマ
  - ：快適で活力に満ちた交流文化都市
- まちづくりの目標
  - ①安心・快適な生活環境都市づくり
  - ②活力ある産業交流都市づくり
  - ③うるおいのある魅力的な自然・歴史文化都市づくり
- まちづくりの視点



3つの目標を実現していくための基本的な方向として、都市を構成する要素を「軸」「拠点」「ゾーン」の3つの視点から捉えられ、「軸」の中の地域連携軸については、3つの地域（「北部・東部地域」「中央地域」「南部地域」）の地域内及び地域間の連携を図るものとしている。

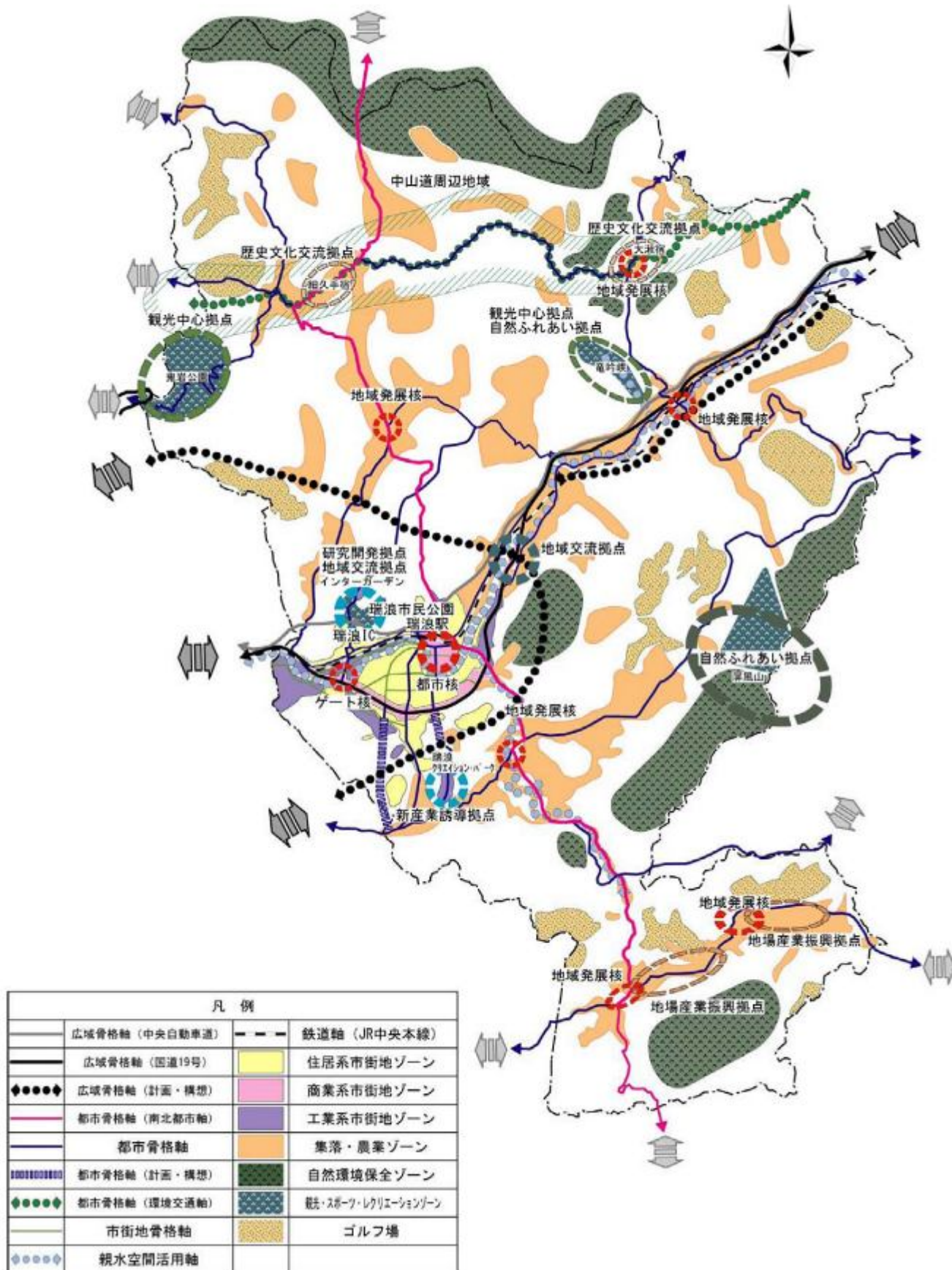
軸	広域軸、地域連携軸、親水空間活用軸
拠点	地域活性化拠点、地域交流拠点、新産業誘導拠点、研究開発拠点、地場産業振興拠点、観光中心拠点、歴史文化交流拠点、自然ふれあい拠点
ゾーン	住居系市街地ゾーン、商業系市街地ゾーン、工業系市街地ゾーン、集落・農業ゾーン、観光・スポーツ・レクリエーションゾーン、自然環境保全ゾーン

#### 【バスに関する整備方針】

バスについては、本市における中心部と周辺部を連絡する重要な公共交通移動手段であり、地域の生活環境の観点からも存続のための財政措置を継続するとともに、コミュニティバスについては広報啓発活動等を行い利用者の増加を図る。

また、地域とともに利用を促進するために、ニーズのある路線やダイヤ改正などについて、関係機関に働きかけ、利用者の利便性の向上を図る。

■ 将来都市構造図



出典：瑞浪市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月）

## 1-4 公共交通の実態把握

### (1) 公共交通ネットワーク及びサービスの現状

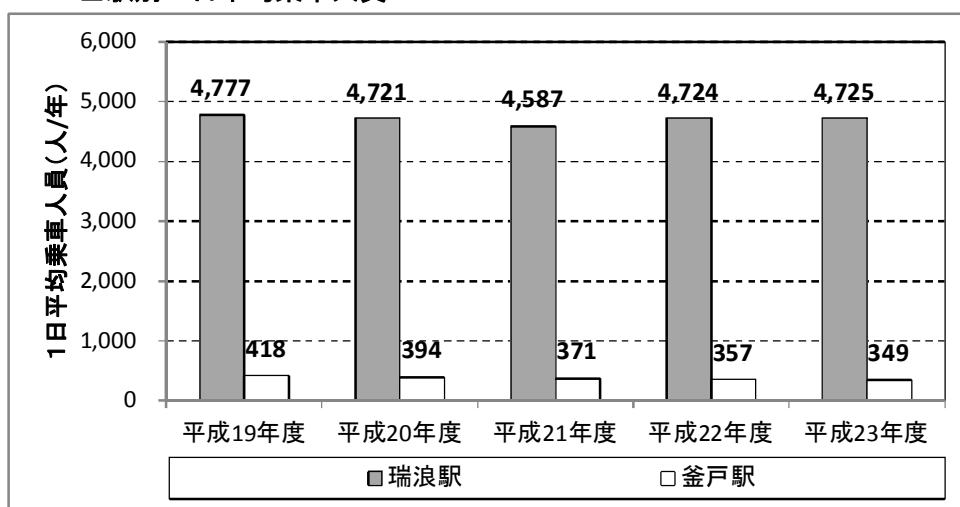
#### ① 鉄道・民間バス路線

鉄道は JR 中央本線が市域を横断し、瑞浪駅、釜戸駅の 2 駅が設置され、瑞浪駅は市の玄関口・地域の拠点として、整備が完了している。

民間バス路線は東濃鉄道バス(株)により、瑞浪駅を起点に 3 系統運行中で、多治見駅、明智駅、及び土岐市駅と周辺市と連絡しており、乗車人員を見ると、平成 22 年度から平成 23 年度にかけて微増しているものの、最近 5 年間の増減率は約 16%減少している。

東濃鉄道バス(株)では利用者の利便性向上を図るため、100 円エリア（瑞浪駅から 1.2 km 以内）、上限運賃（500 円）、ちびっこ割引（土・日・祝日及び長期休暇期間のみ 1 乗車 100 円、小学生以下）などの運賃制度に取り組んでいる。

#### ■ 駅別 1 日平均乗車人員



出典：岐阜県統計書 ※年間乗車人員を 365 日で除して算出

#### ■ 民間バス路線の運行サービス

路線名	日運行回数		備考
	平日	休日	
瑞浪＝駄知＝多治見線	12.5 本/日	10.5 本/日	
明智線（瑞浪駅～明智駅前）	16.5 本/日	11.5 本/日	
瑞浪＝土岐線	0.5 本/日	—	土岐市駅前 15：15→瑞浪駅前 15：36

#### ■ 民間バス路線の乗車人員等

	年間走行 キロ数(km)	年間乗車 人員(人)	1日当たり		増減率(H19年を基準)	
			走行キロ数 (km)	乗車人員 (人)	走行キロ数 (km)	乗車人員 (人)
平成19年度	378,815	294,251	1,038	806	—	—
平成20年度	365,282	312,113	1,001	855	96.4%	106.1%
平成21年度	335,395	266,456	919	730	88.5%	90.6%
平成22年度	336,370	241,347	922	661	88.8%	82.0%
平成23年度	336,370	247,657	922	679	88.8%	84.2%

出典：瑞浪市統計書（平成 24 年版）

## ②瑞浪市コミュニティバス

瑞浪市では民間バス路線の廃止路線を引き継ぐように瑞浪市コミュニティバスの運行を開始し、これまで市民要望等を踏まえつつ、運行ルート等の拡大、料金体系の見直し（エリア制ワンコインの導入、中学生以下の無料化等）等を行っている。

瑞浪市コミュニティバスの総利用者数は年々減少傾向で、路線別に見ると、最近5年間の伸び率は釜戸＝平山線、釜戸＝大湫線等で利用が伸びているものの、4路線で減少している。運行収支は、運賃収入の減少により、収支率が23.4%から19.6%と悪化し、行政負担額も年々増大している。



### ■瑞浪市コミュニティバス運行サービス

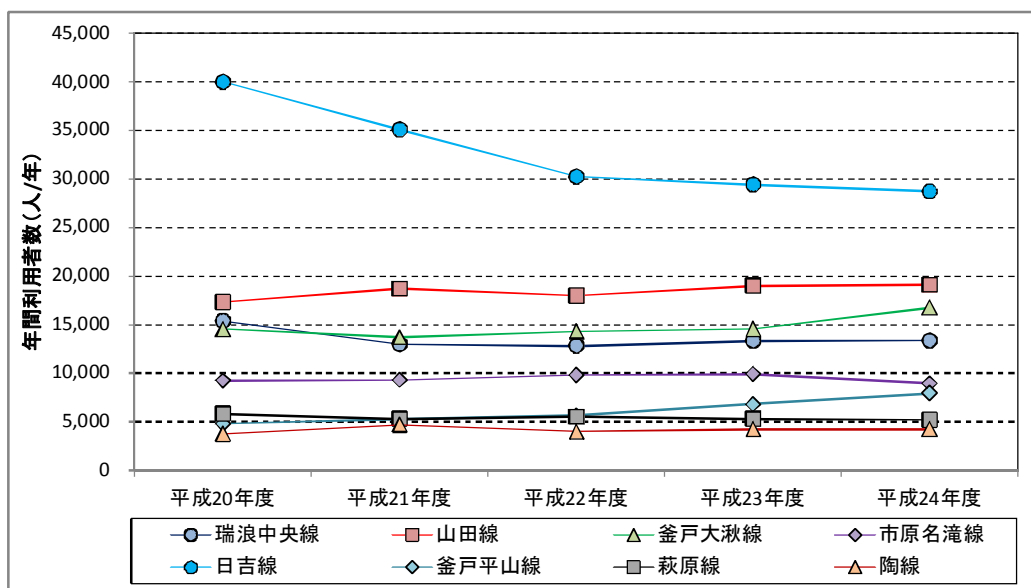
路線名	運休日	運行便数	運賃	備考
瑞浪中央線	12/30～1/3	4便	100円	
山田線	12/30～1/3	6便	100円	土・日・祝日は4便運行
名滝＝市原線	土・日・祝日、 12/30～1/3	2便	100～300円	・瑞浪駅～益見：朝2便運行。但し、小中学校の長期休暇期間中は運行しない。 ・月水木金と火曜日でダイヤが異なる。
名滝＝一日市場線	土・日・祝日、 12/30～1/3	1便	100～300円	・月水木金と火曜日でダイヤが異なる。
萩原線	土・日・祝日、 12/30～1/3	4便	100～300円	・式日（4/8、3/25、3/26）は瑞浪駅前12：05発運行しない。
陶線	土・日・祝日、 12/30～1/3	6便	100円	・小中学校の長期休暇期間中は季節ダイヤ（5便）で運行。
釜戸＝平山線	土・日・祝日、 12/30～1/3	3便	100円	・4～9月と10～3月で運行ダイヤが異なる。 ・小中学校の長期休暇期間中は運行しない。 ・式日（4/8、3/25、3/26）のみJA釜戸支店前12：10発を追加して運行。
釜戸＝大湫線	土・日・祝日、 12/30～1/3	7便	100～400円	・式日（4/8、3/25、3/26）は釜戸駅前12：20発運行しない。 ・釜戸中学校前～大湫間は4～9月と10～3月で運行ダイヤが異なる。 ・式日（4/8、3/25、3/26）のみJA釜戸支店前12：15発を追加して運行。 ・小中学校の長期休暇期間中は季節ダイヤ（5便）で運行。
日吉線	土・日・祝日、 12/30～1/3	13便	100～400円	・深沢～瑞浪駅前間で4/8は細久手11：40発が、3/25と3/26は細久手14：10発が運休。 ・式日（4/8）は日吉小学校前14：20発、3/25、3/26は11：35発（11：40発）を追加して運行。 ・小中学校の長期休暇期間中は季節ダイヤ（10便）で運行。



### ■瑞浪市コミュニティバス利用者数の推移

(単位：人/年)

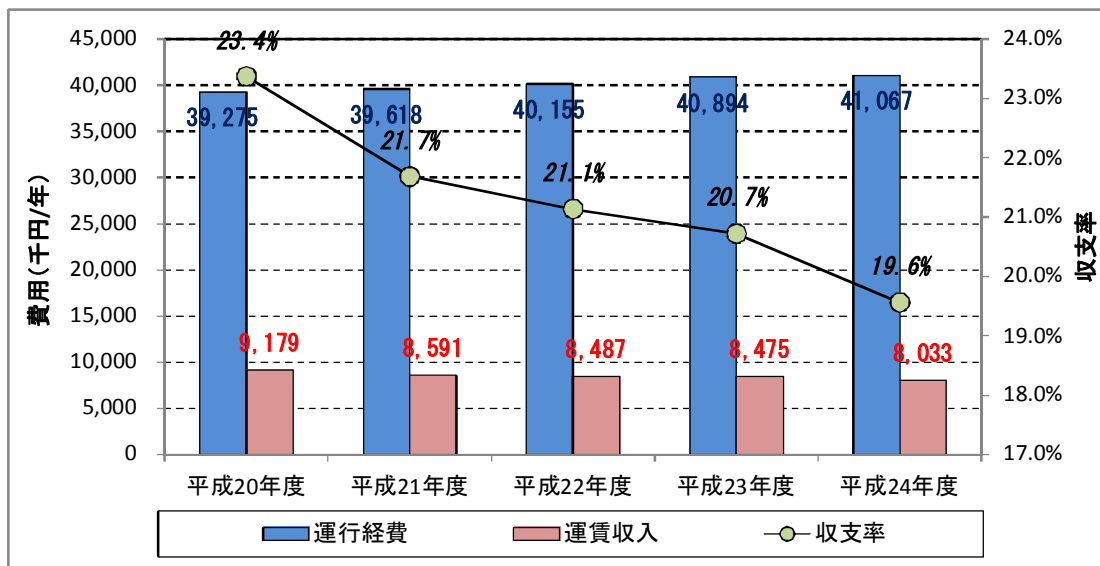
	瑞浪中央線	山田線	釜戸大湫線	市原名滝線	日吉線	釜戸平山線	萩原線	陶線	合計
平成20年度	15,365	17,304	14,524	9,232	39,938	4,787	5,818	3,768	110,736
平成21年度	12,993	18,669	13,677	9,302	35,043	5,304	5,304	4,690	104,982
平成22年度	12,816	17,952	14,295	9,805	30,200	5,646	5,512	3,995	100,221
平成23年度	13,308	18,988	14,527	9,893	29,392	6,811	5,284	4,226	102,429
平成24年度	13,346	19,079	16,742	8,938	28,675	7,941	5,185	4,242	104,148
伸び率(H24/H20)	0.87	1.10	1.15	0.97	0.72	1.66	0.89	1.13	0.94



### ■瑞浪市コミュニティバス運行収支

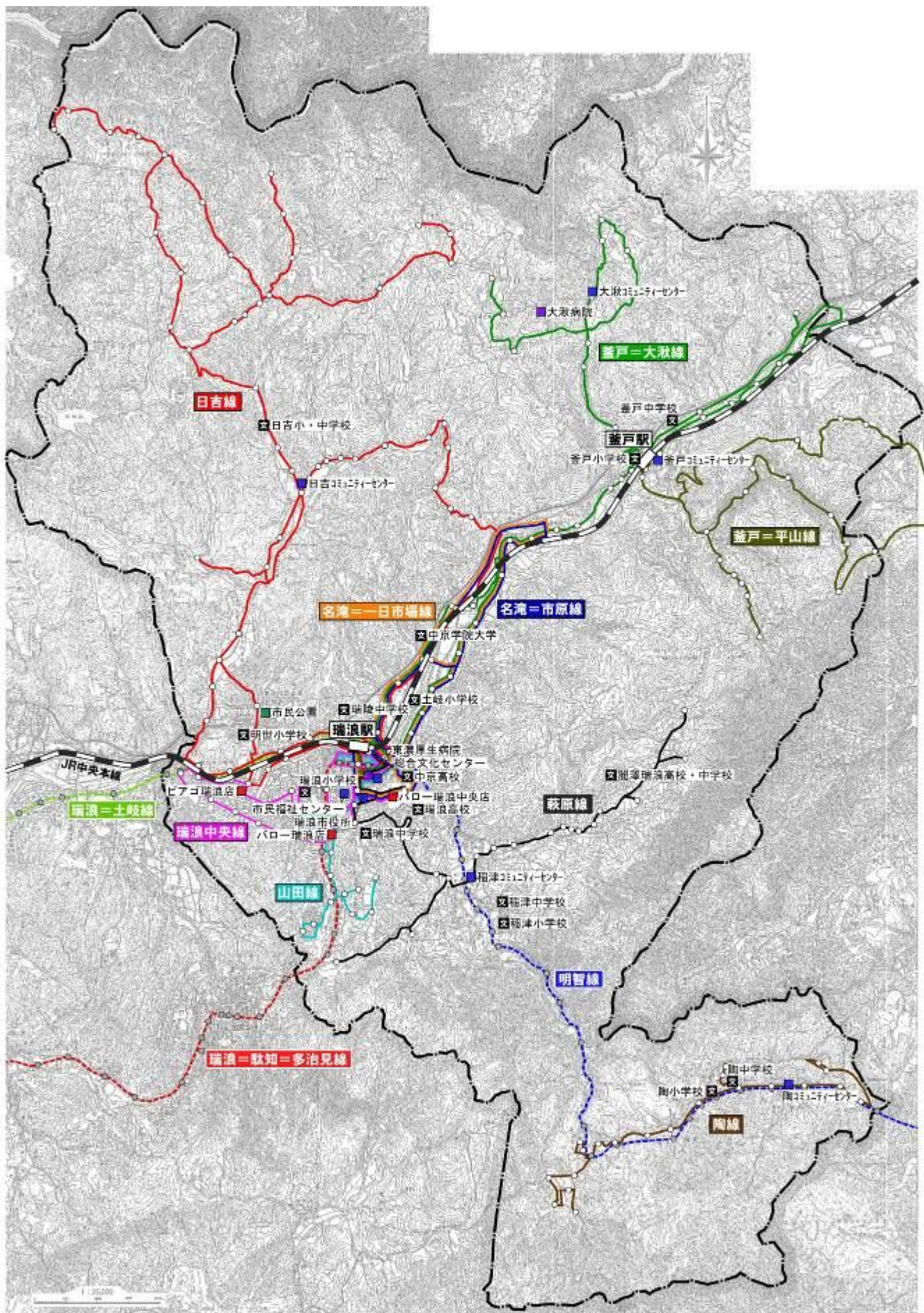
(単位：千円/年)

	運行経費	運賃収入				収支率	市・県補助金	
		現金	回数券	定期券	計		市・県補助金	県交付額
平成20年度	39,275	5,645	3,520	14	9,179	23.4%	30,096	8,340
平成21年度	39,618	5,310	3,238	43	8,591	21.7%	31,027	7,110
平成22年度	40,155	5,012	3,429	46	8,487	21.1%	31,668	6,045
平成23年度	40,894	4,482	3,950	43	8,475	20.7%	32,419	6,114
平成24年度	41,067	3,946	4,027	60	8,033	19.6%	33,034	6,174





■瑞浪市公共交通ネットワーク ※点線は民間路線バス、実線はコミュニティバスを示す



③コミバス大湫

大湫町コミュニティ推進協議会において、平成 22 年 7 月 1 日より大湫町エリアと瑞浪市街地エリアを連絡するデマンド交通を運行している。

■コミバス大湫の運行サービス

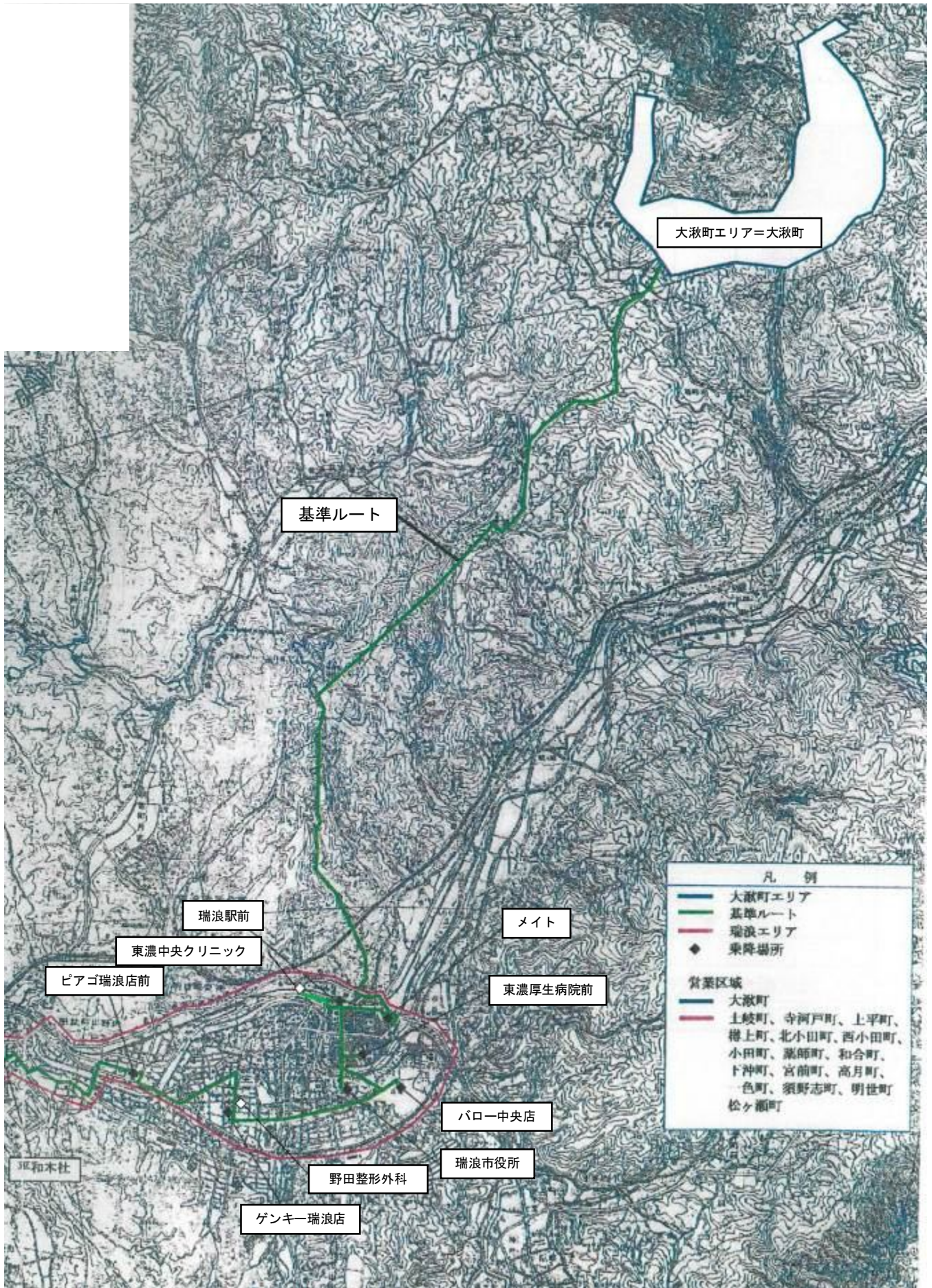
運行開始日	平成 22 年 7 月 1 日							
運行主体	大湫町コミュニティ推進協議会（委託先：平和コーポレーション(株)）							
運行内容	運行方式	地域間デマンド交通						
	ルート	大湫町エリア（自宅前）⇔瑞浪市街地エリア（乗降場 9ヶ所） ※市街地同一エリア内での乗降は不可						
	運行日	平日のみ（月曜日～金曜日） ※年末年始は運休						
	ダイヤ	往路 9：30 発（大湫町エリア） 復路 12：56（瑞浪市街地エリア）						
	運賃	大人 1 乗車 700 円、子供 350 円（3 歳～小学校 6 年生）、1～2 歳児は無料						
	運行経費	1 運行 3,950 円 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <th colspan="3">運行事業者への総支払額</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">瑞浪市補助金 (1/3)</td> <td style="text-align: center;">バス利用者 負担</td> <td style="text-align: center;">大湫町コミュニティ 推進協議会 負担</td> </tr> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">※利用客が多いほど「大湫町コミュニティ推進協議会」の負担額減</p>		運行事業者への総支払額			瑞浪市補助金 (1/3)	バス利用者 負担
運行事業者への総支払額								
瑞浪市補助金 (1/3)	バス利用者 負担	大湫町コミュニティ 推進協議会 負担						

■コミバス大湫の利用実績

年度	利用月数	利用者計 延べ数 (人)	運行回数 (回)	実運行 日数(日)	運行経費 総額		運行1回の 利用者数 (人)
					総額	利用者負担額	
22 (7月～3 月)	9	144	108	72	総額	426,600	1.33
	月平均	16.0	12.0	8.0	利用者負担額	100,800	
					協議会負担額	183,800	
					瑞浪市補助額	142,000	
23 (4月～3 月)	12	294	192	114	総額	758,400	1.53
	月平均	24.5	16.0	9.5	利用者負担額	206,500	
					協議会負担額	299,900	
					瑞浪市補助額	252,000	
24 (4月～3 月)	12	319	212	122	総額	837,400	1.50
	月平均	26.6	17.7	10.2	利用者負担額	224,000	
					協議会負担額	334,400	
					瑞浪市補助額	279,000	
	計	757	512	308		2,022,400	



■ コミバス大湫の運行ルート・乗降場所



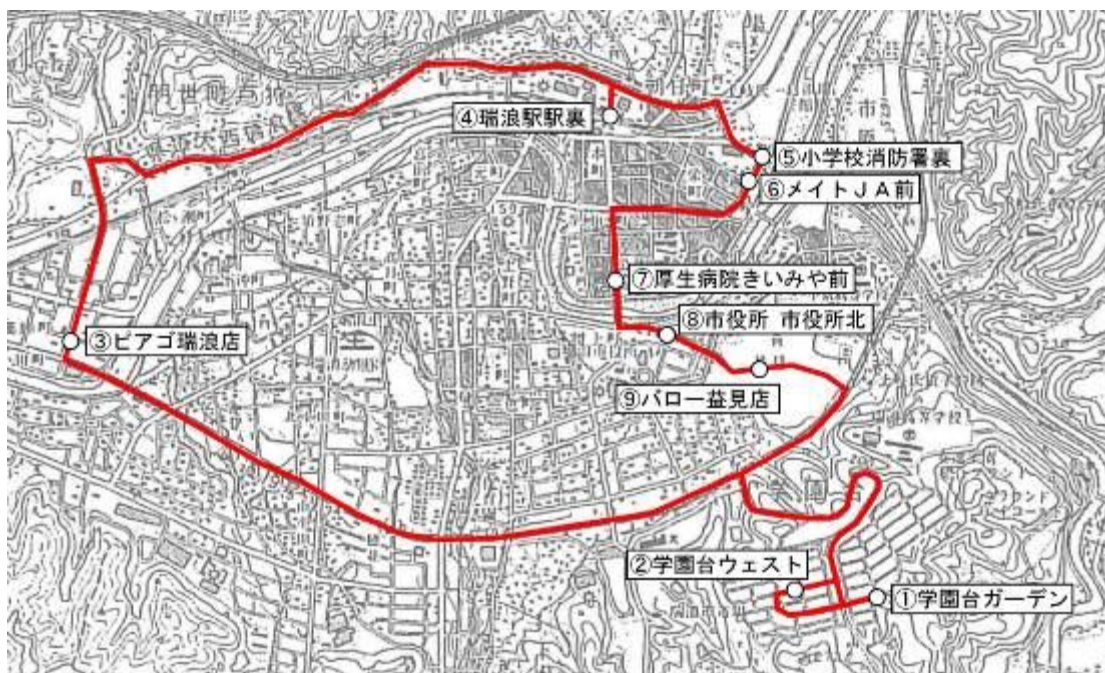


#### ④学園台シャトルバス

学園台シャトルバスは、自治会主体で運賃収入の他、自治会費により維持しているが、運行収支は平成20年度よりマイナスに転じ、年間1,000千円赤字で資金が尽きており、収入増加（利用者数の増加、単価（世帯料金・定期料金）の値上げ）と、支出減少（日当たり便数の削減、便数単価の値下げ）が課題となっている。

運行主体	学園台自治会
運行委託会社	株式会社ポルテ ※平成15年度～平成22年度までは平和コーポレーション(株)
運休日	土・日・祝日及び12月30日～1月3日、8月13日～15日
運行便数	19便 ※小学校の休校日は4～6便、10・12・13便が運休

#### ■学園台シャトルバスの運行ルート



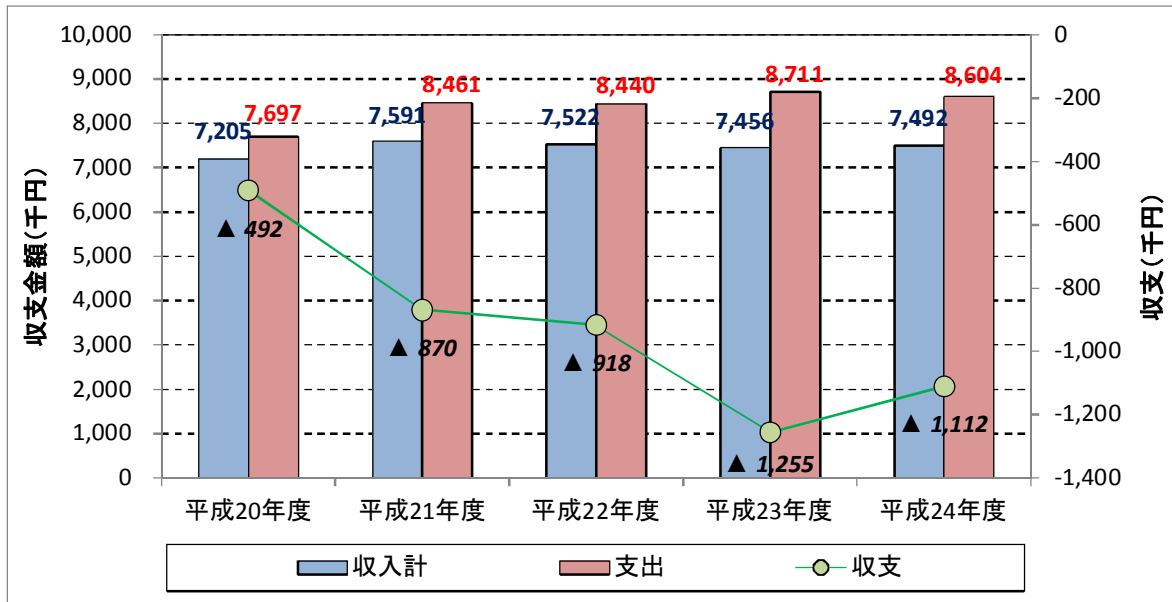
#### ■学園台シャトルバス時刻表（平成25年度現在）

停留所 便No.	①学園台 ガーデン	②学園台 ウエスト	③ピアゴ 瑞浪店	④瑞浪駅 裏	⑤小学校 消防署裏	⑥メイト JA前	⑦厚生病院 きいみや前	⑧市役所 市役所北	⑨パロー 益見店	⑩学園台 ガーデン	⑪学園台 ウエスト	輸送形態	目的・対応
1		6:05		6:15							6:25	駅直行	通勤・通学
2		6:26		6:36							6:46	駅直行	通勤・通学
3		6:46		6:56						7:04		駅直行	通勤・通学
4	7:05	7:07			7:14					7:22		小学校	通学
5	7:23	7:25			7:32					7:40		小学校	通学
6	7:41	7:43			7:51						8:01	小学校	通学
7		9:40	9:47	9:52		9:55	9:57	9:58	9:59		10:00	循環	コミュニティー
8		10:30	10:37	10:42		10:45	10:47	10:48	10:49		10:50	循環	コミュニティー
代1		11:32			11:39					11:47	11:48	小学校	通学
代2		11:51			11:58					12:06	12:07	小学校	通学
代3		12:10			12:17					12:25	12:26	小学校	通学
代4		13:42			13:49					13:57	13:58	小学校	通学
代5		14:01			14:08					14:16	14:17	小学校	通学
代6		14:20			14:27					14:35	14:36	小学校	通学
9		14:39	14:46	14:51	14:54	14:57	14:59	15:00	15:01	15:05	15:06	循環	コミュ・通学
10		15:08			15:15					15:23	15:24	小学校	通学
11		15:27	15:34	15:39	15:42	15:45	15:47	15:48	15:49	15:53	15:54	循環	コミュ・通学
12		15:56			16:03					16:11	16:12	小学校	通学
13		16:23			16:30					16:38	16:39	小学校	通学
14		16:41	16:48	16:53	16:56	16:59	17:01	17:02	17:03	17:07	17:08	循環	コミュ・通学
15		17:10	17:17	17:22	×	17:25	17:27	17:28	17:29	17:33	17:34	循環	コミュ・通学
16		17:53	18:00	18:05	×	18:08	18:10	18:11	18:12	18:16	18:17	循環	コミュ・通学
17		18:30	18:37	18:42		18:45	18:47	18:48	18:49	18:53	18:54	循環	コミュ・通学
18		18:55		19:05						19:15	19:16	駅直行	通勤・通学
19		19:18		19:28							19:38	駅直行	通勤・通学

■学園台シャトルバスの利用者数及び運行収支の推移

	利用者数(人/年度)					収入(千円)					補填 (千円)	支出 (千円)	収支 (千円)
	世帯	通学A	通学B	通勤	計	世帯	通学A	通学B	通勤	計			
平成20年度	2,836	1,529	14	48	4,427	2,836	2,434	39	96	5,405	1,800	7,697	▲ 492
平成21年度	2,918	1,718	12	50	4,698	2,918	2,739	34	100	5,791	1,800	8,461	▲ 870
平成22年度	2,965	1,621	24	48	4,658	2,965	2,594	67	96	5,722	1,800	8,440	▲ 918
平成23年度	3,060	1,459	63	47	4,629	3,060	2,326	176	94	5,656	1,800	8,711	▲ 1,255
平成24年度	3,096	1,459	63	47	4,665	3,096	2,326	176	94	5,692	1,800	8,604	▲ 1,112

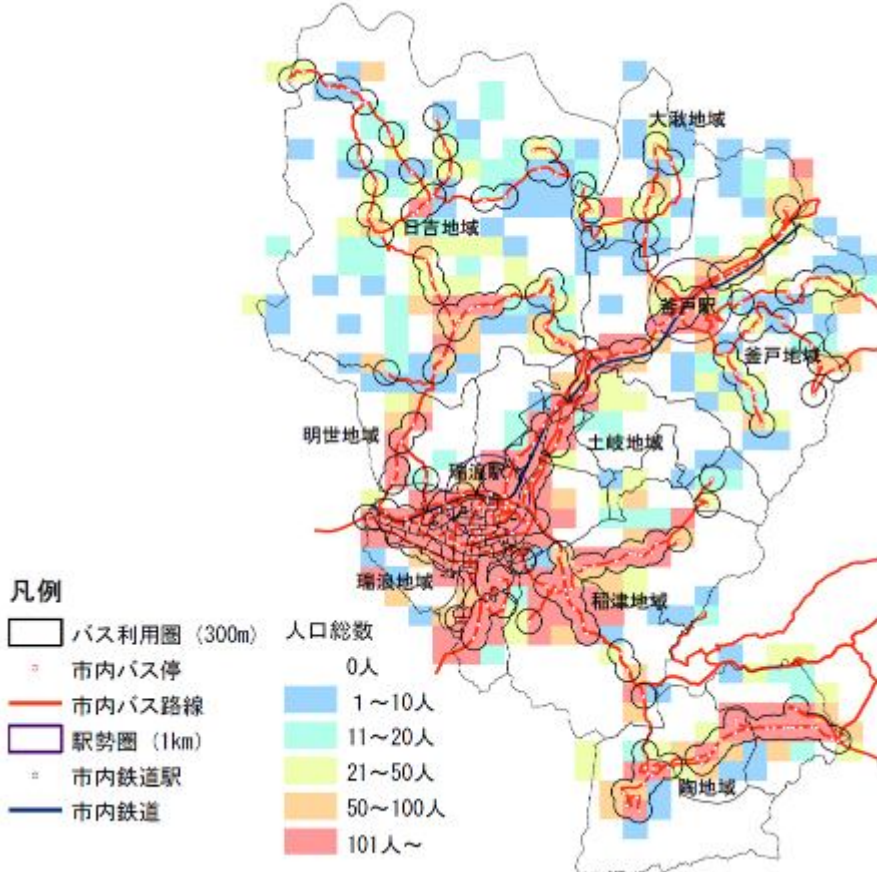
■学園台シャトルバスの運行収支の推移



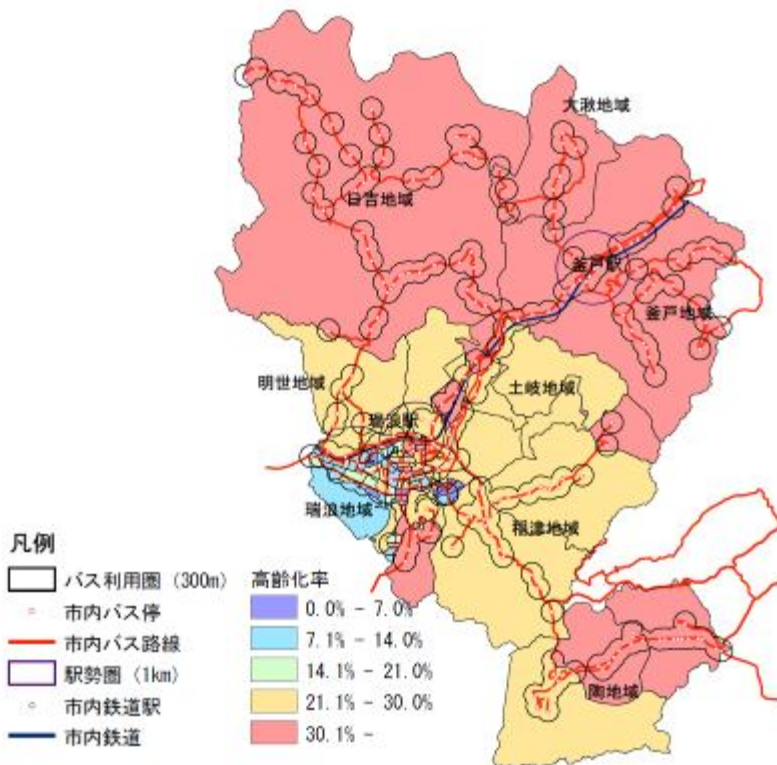
## (2) 公共交通空白地区の抽出

公共交通空白地区（鉄道駅より1km以遠、バス停より300m以遠）は、北部（日吉地域、釜戸地域）や南部地域（陶地域）を中心に存在し、これら地域では高齢化率が3割を超え、市平均（26.0%（平成22年国勢調査））を上回っており、高齢者等の移動手手段の確保が求められている。

### ■500mメッシュ別人口と公共交通利用圏域

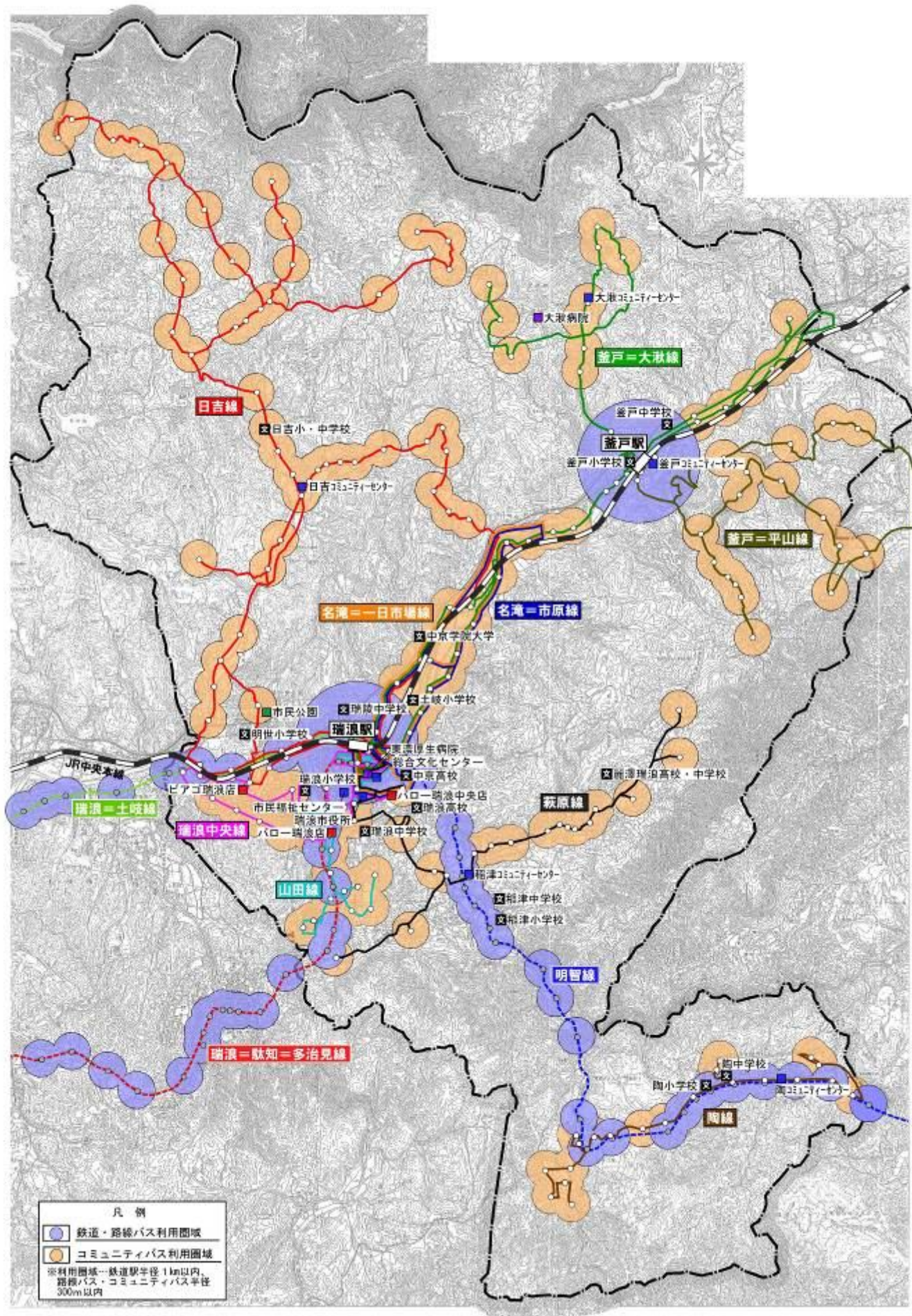


### ■小地域別高齢化率 (H22 国勢調査より作成)





■瑞浪市公共交通利用圏域図





## 1-5 バス車両など利用環境

市内を運行中の路線バスの車両については、12台で、ワンステップバスが9台、ツーステップバスが3台となっており、車椅子は11台が対応している。

コミュニティバスの車両については、6台（平日）で、平成24年度に更新を行った2台のみがバリアフリー対応であるが、4台は対応していない。

### ■路線バスの車両概況（瑞浪市内）

車番	乗車人数	座席数	ワンステップ or ツーステップ	車椅子の 対応
1515	72	39	ワンステップ	○
1166	72	34	ワンステップ	○
1270	72	34	ワンステップ	○
1348	72	34	ワンステップ	○
1165	72	34	ワンステップ	○
1058	72	34	ワンステップ	○
932	72	33	ワンステップ	○
600	77	33	ワンステップ	○
933	53	33	ワンステップ	○
244	81	31	ツーステップ	○
767	57	26	ツーステップ	○
1062	69	39	ツーステップ	×



### ■コミュニティバスの車両概況

車番	車種	年式	定員	長さ (cm)	幅 (cm)	高さ (cm)	バリアフリー対応
1486	中型	H24	32 (18)	699	208	310	○
1553	中型	H24	32 (18)	699	208	310	○
360	小型	H22	29	699	206	264.5	×
361	小型	H22	29	699	206	264.5	×
169	小型	H8	29	695	199	268	×
299	小型	H17	15	538	188	228	×



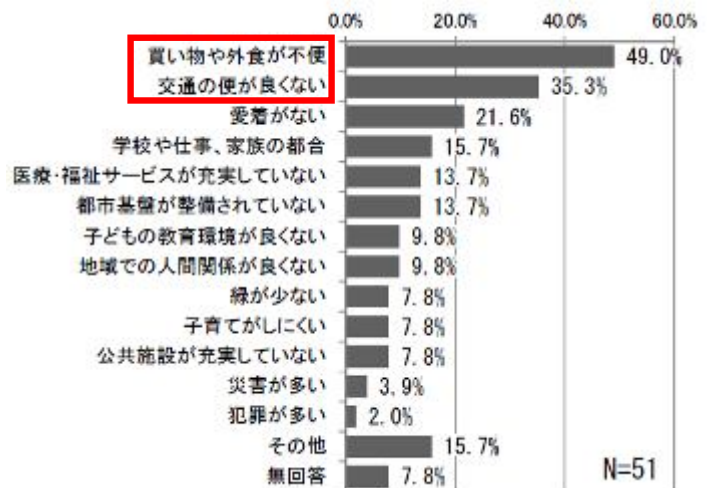


## 1-6 過年度調査における市民ニーズ等の把握

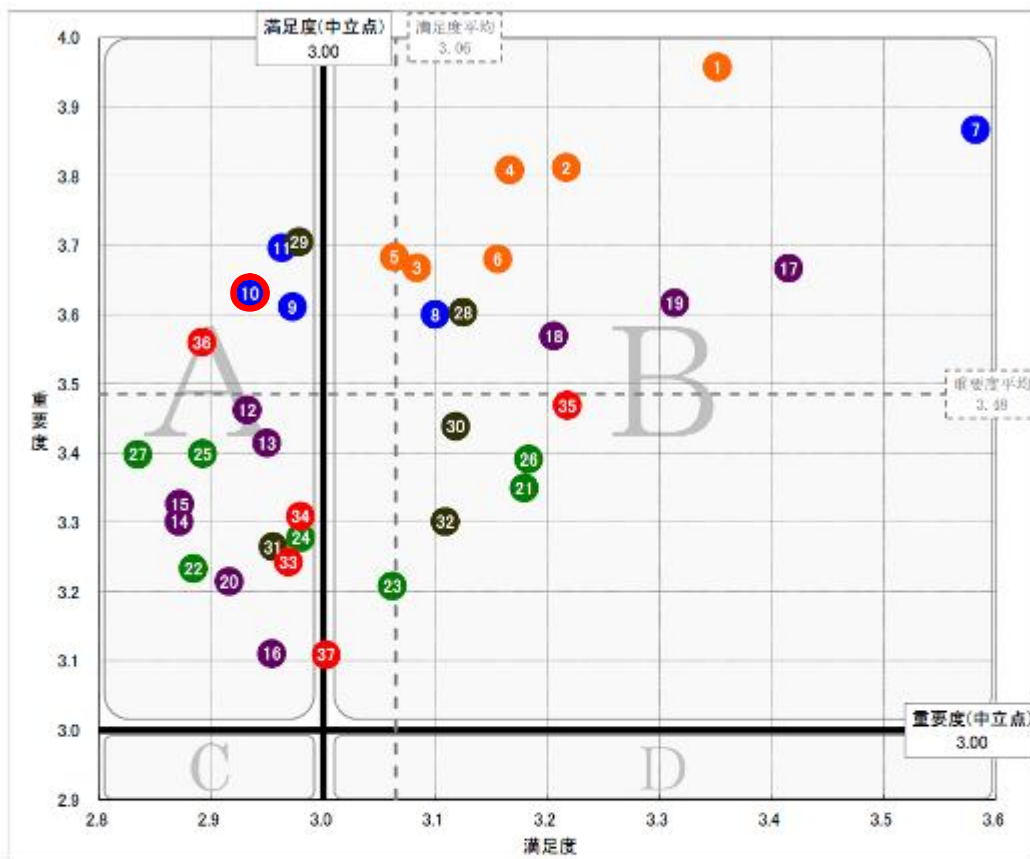
「第6次瑞浪市総合計画」を策定するに当たって行った市民アンケート調査（平成24年9月）では、瑞浪市に住み続けたいとは思わない理由としては「買い物や外食が不便」「交通の便が良くない」といった移動に対する改善要望の意見が多い。

また、瑞浪市が取り組んでいる37のまちづくりの取組みのうち、「10 地域の公共交通に関する取組み」は重点取組み課題（Aの領域）の1つとして挙げられている。

### ■瑞浪市に住み続けたいとは思わない理由



### ■まちづくりに対する満足度と重要度



健康・福祉・医療	生活環境	都市基盤	産業・経済	教育・文化	市民参加と行政
1 健康増進や医療	7 ごみ処理	12 市道整備	21 農業振興	28 就学前教育	33 市民と行政の協働
2 子育て支援	8 環境保全	13 河川改修など	22 林業振興	29 学校教育	34 市政への市民参加
3 障がい者福祉	9 交通安全	14 公園の整備	23 畜産振興	30 社会教育	35 情報公開と提供
4 高齢者福祉	10 地域の公共交通	15 住宅	24 商業振興	31 生涯スポーツ	36 行財政運営
5 保険事業	11 防災	16 景観	25 工業振興	32 文化・芸術・文化財	37 男女共同参画
6 福祉や医療		17 水道	26 観光振興		
		18 下水道、水洗化	27 勤労者福祉		
		19 消防			
		20 情報通信			

回答者総数=900

## 2 ニーズ調査

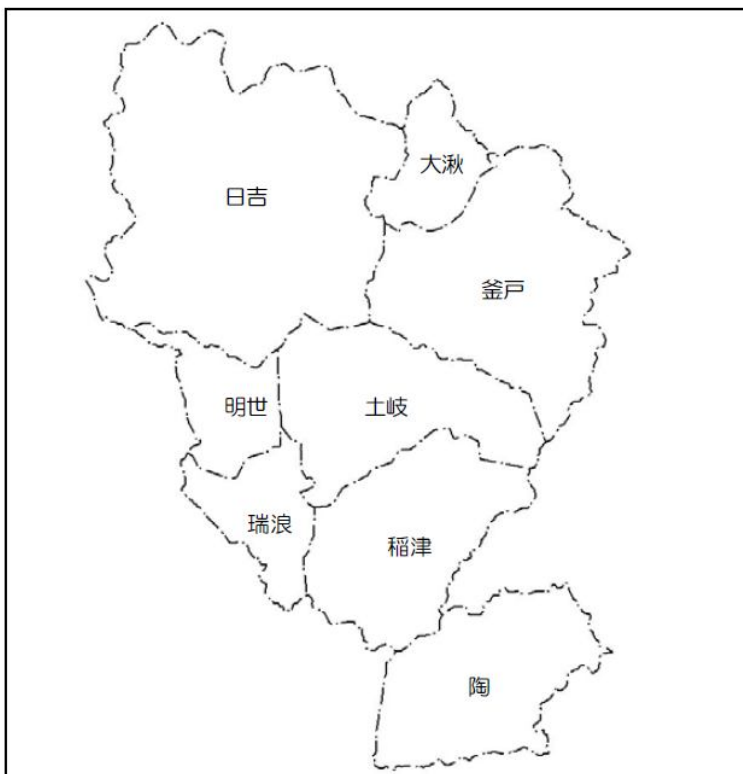
既存の公共交通機関に対する改善要望や市民等の潜在的な移動ニーズを把握するため、①地域住民アンケート調査、②バス利用者アンケート調査及び③施設アンケート調査に加えて、バス交通の主な利用者である高齢者等の生の意見を把握するため、④各地区区長会ヒアリング調査を実施した。

### 2-1 地域住民アンケート調査

市民の交通行動や既存公共交通機関に対する改善要望、潜在的な移動ニーズ等を把握するため、市民アンケート調査を実施した。

調査対象者	15歳以上の市民 2,500人（住民基本台帳により無作為抽出）
回収状況	配布数 2,500票、回収票数 1,295票、回収率 51.8%
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・回答者の属性（住所、性別、年齢、職業、自動車運転免許有無、自動車保有状況、自宅近くのバス停有無）</li><li>・日常的な交通行動（主な行き先、利用交通手段、外出頻度）</li><li>・外出する時の不便度（困ることの有無、困る時の外出目的、困る時の対応）</li><li>・路線バス・コミュニティバスの利用状況（利用頻度、利用目的、バスを利用する理由、バスを利用しない理由、バスの状況が改善された場合の利用意向と希望する行き先）</li><li>・路線バス・コミュニティバスの利用をより一層高めるために必要・重要なサービス</li><li>・コミュニティバスの維持・確保のあり方（取組みの方向性、維持・充実するための方法）</li><li>・公共交通に関する意見・要望</li></ul>

■地域区分図



## (1) 回答者の属性

- 性別…男性 42.1%、女性 54.3%
- 年齢…60歳代 20.6%、70歳代 18.4%、50歳代 14.7%が多い。
- 職業…無職 29.8%、会社員・公務員 25.4%が多い。
- 自動車運転免許の有無…持っている 74.5%と多いものの、4人に1人は持っておらず、年齢別では持っていない方は10歳代が83.1%、80歳以上が76.5%と顕著に多い。
- 自動車の保有状況…自分専用の自動車がある 79.5%、家族共用の自動車がある 18.3%
- 自宅近くのバス停の有無…ある 77.5%、ない 21.2%で、自宅近くにバス停が無いと回答した方は釜戸地区、日吉地区、土岐地区、稲津地区、及び大湫地区で市平均を上回っている。

## (2) 外出する時の交通行動

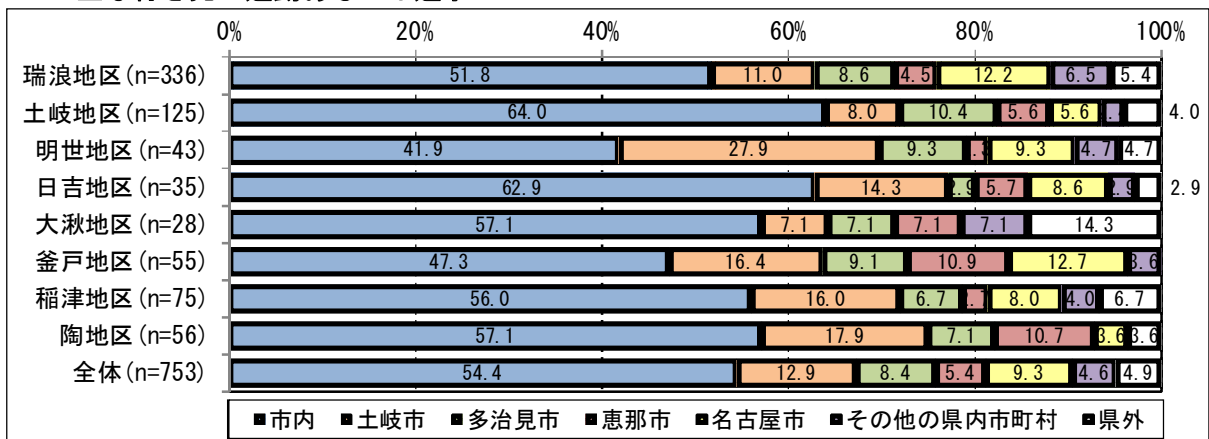
### ①主な行き先

通勤・通学時は「市内」が54.4%と最も多く、次いで「土岐市」、「名古屋市」となっており、明世地区で「土岐市」への割合が27.9%と他地区と比べて多くなっている。

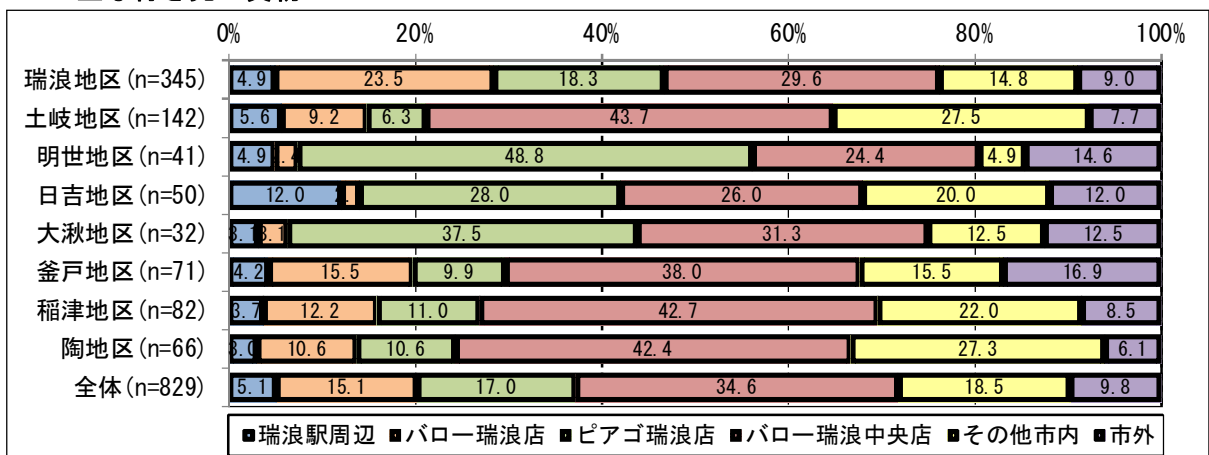
買物時は「バロー瑞浪中央店」「ピアゴ瑞浪店」「バロー瑞浪店」の3店舗で66.7%を占め、通院時は「その他の市内病院」が47.4%、「東濃厚生病院」が39.6%となっている。

公共施設利用時は「瑞浪市役所」「支所（稲津・日吉・大湫・釜戸・陶）」と回答した割合が多くなっている。

■主な行き先・通勤あるいは通学



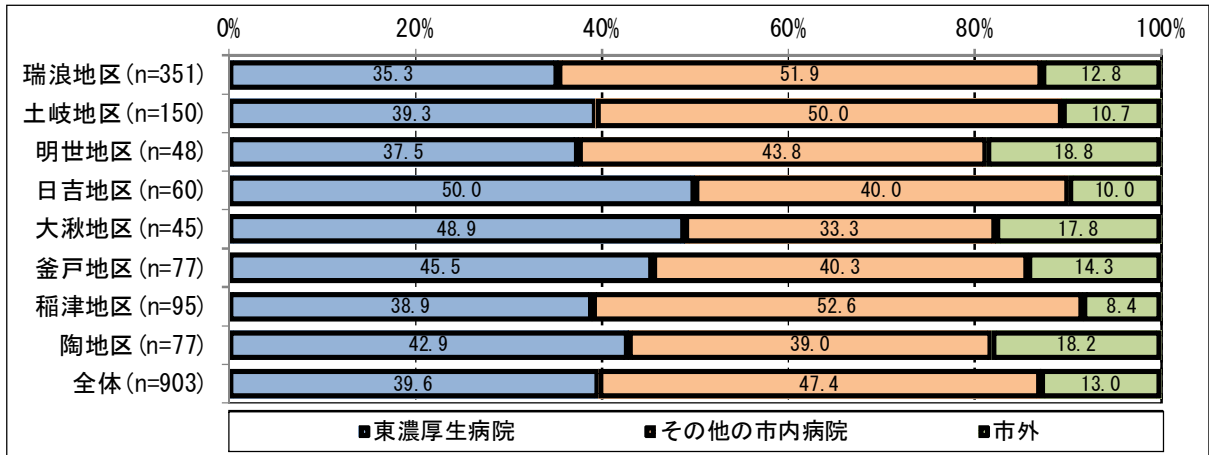
■主な行き先・買物



※その他市内…ショッピングセンターメイト 157 件、ドラッグストアゲンキー32 件、カーマホームセンター15 件

市外…多治見市 37 件、土岐市 36 件、名古屋市 30 件、恵那市 25 件

### ■主な行き先・通院

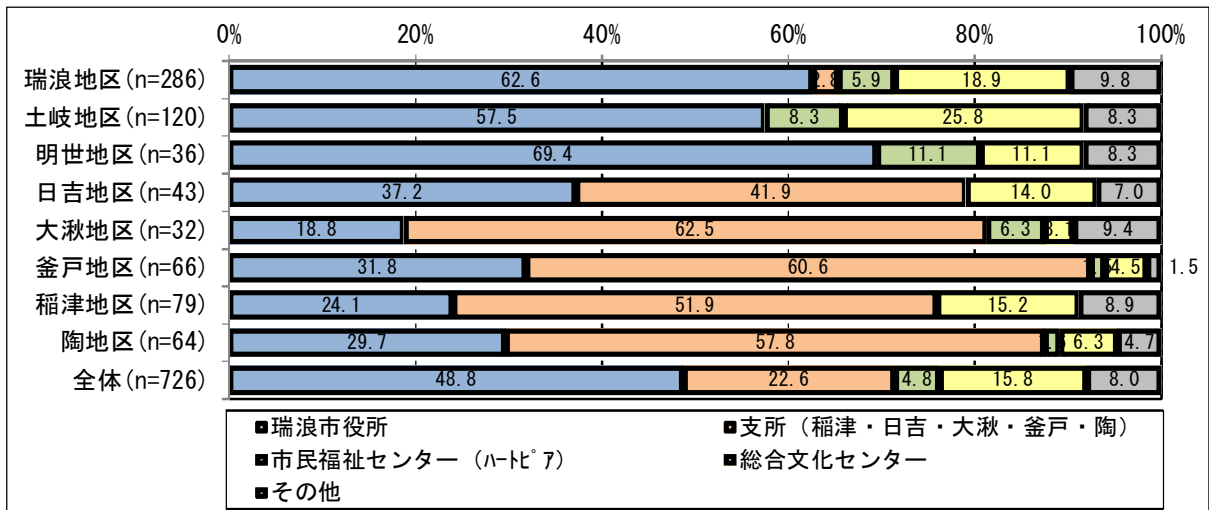


※その他の市内病院

…岩島医院 53 件、わだ内科外科クリニック 47 件、明生クリニック 44 件、宮川クリニック 36 件、広瀬クリニック 33 件、野田整形外科 22 件、金田眼科クリニック 16 件、瑞浪病院 12 件、こせき医院 12 件、東濃中央クリニック 11 件、嶋崎内科医院 10 件、東濃クリニック 10 件、勝股医院 10 件、かとう眼科クリニック 10 件

市外…土岐市 60 件、多治見市 50 件、名古屋市 23 件、恵那市 5 件、春日井市 3 件

### ■主な行き先・公共施設利用



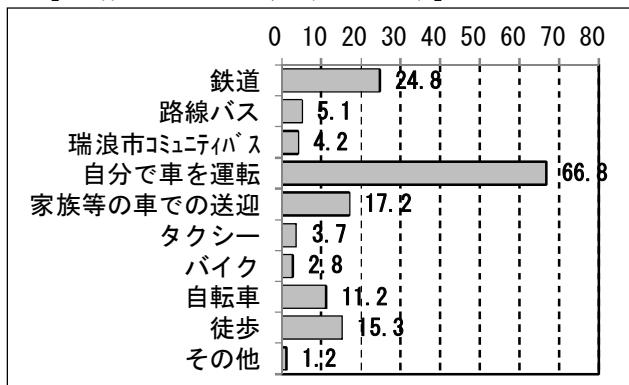
※その他…市民図書館 20 件、地域交流センターときわ 12 件、市民体育館 6 件

## ②利用交通手段

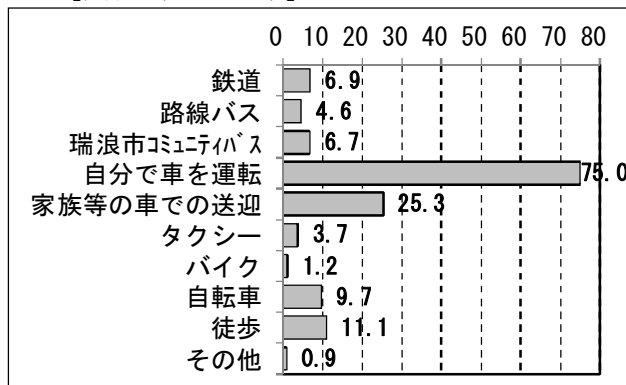
外出される時の交通手段は、各目的で「自分で車を運転」が最も多く、公共交通へ転換する可能性がある「家族等の車で送迎」「タクシー」と回答した方の割合は、買物時が 29.0%、通院時が 24.5%、通勤・通学時が 20.9%、公共施設利用時が 15.2%を占めている。

### ■利用交通手段（市全体）

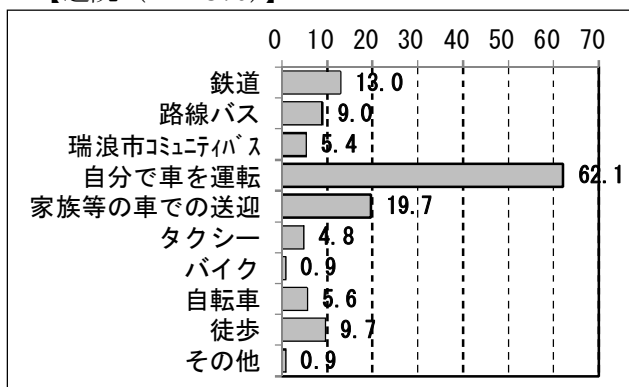
【通勤あるいは通学（n=758）】



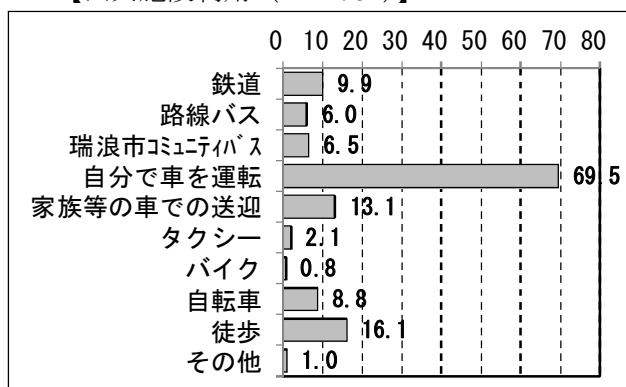
【買物（n=759）】



【通院（n=870）】



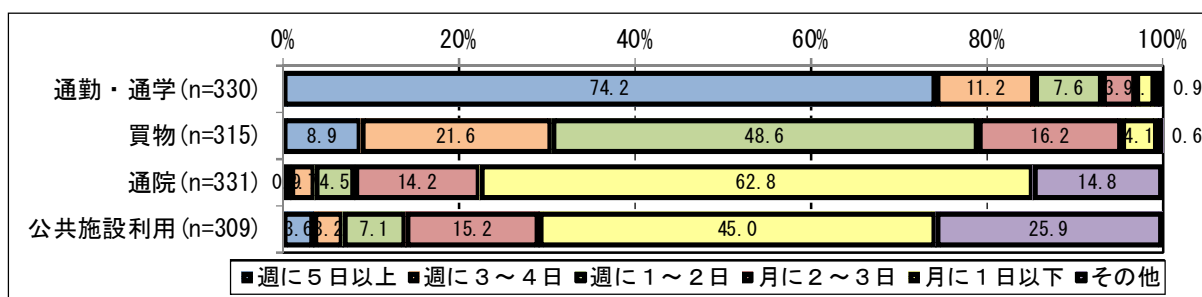
【公共施設利用（n=764）】



## ③外出頻度

外出頻度は、通勤・通学、買物、通院、公共施設利用の順で頻度が高くなっている。

### ■外出頻度

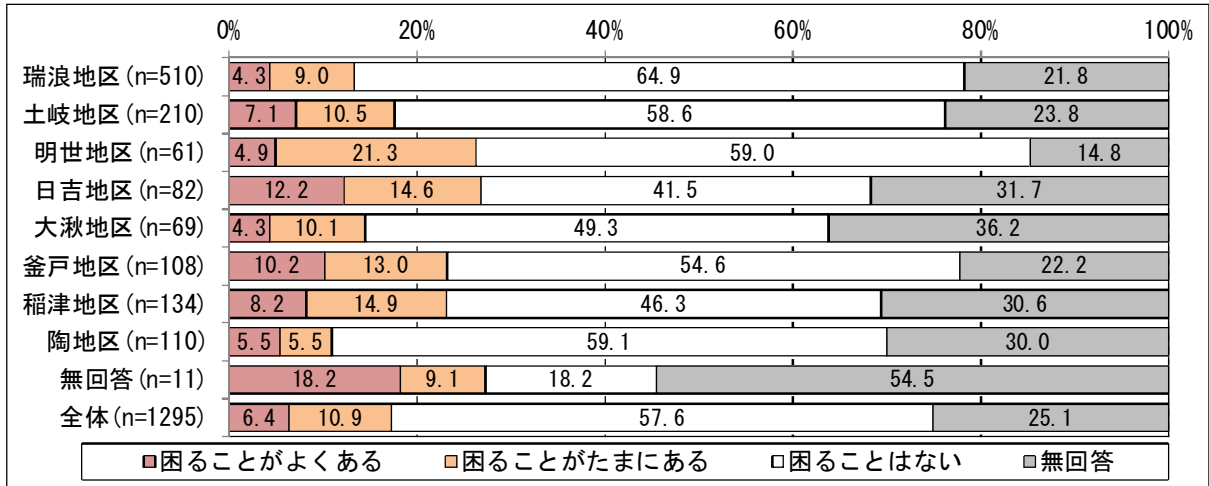


### (3) 外出する時の不便度

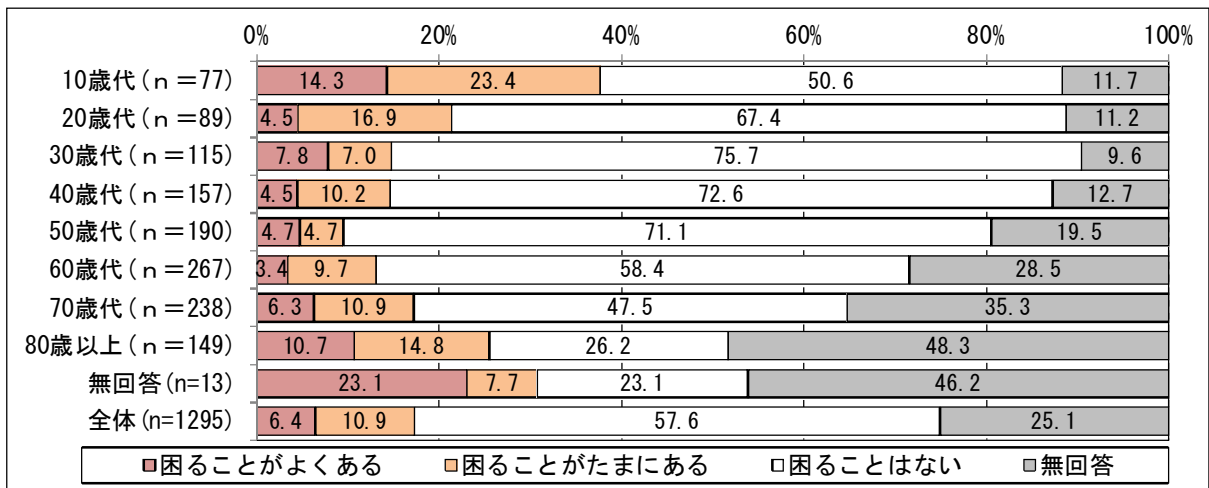
外出時に不便で困ることがある方は 17.3%となっており、特に日吉地区 (26.8%)、明世地区 (26.2%)、釜戸地区 (23.2%)、稲津地区 (23.1%) で2割を超え、年齢別では10歳代 (37.7%) と80歳以上 (25.5%) が、自動車運転免許の有無別では自動車運転免許を持っていないの方が34.6%と多くなっている。

外出の目的としては通院、買物、趣味・娯楽で多く、困っている時の対応は「家族の人に車で送ってもらう (67.4%)」、「タクシーを利用する (36.6%)」が多くなっている。

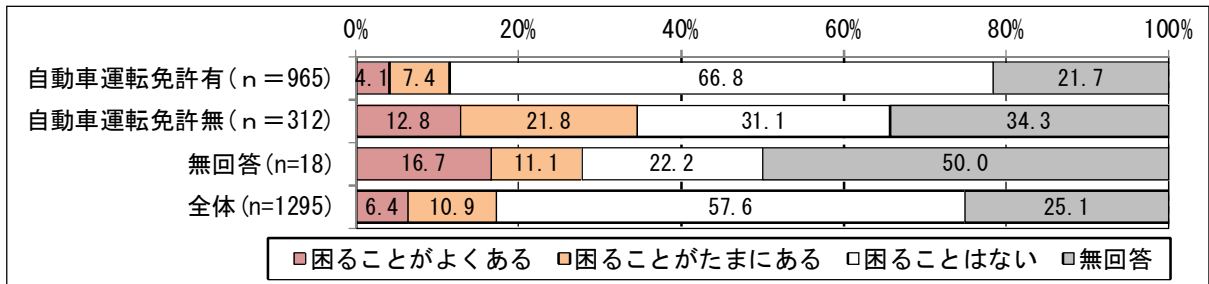
■外出したい時に不便で困ることの有無



■年齢別外出したい時に不便で困ることの有無

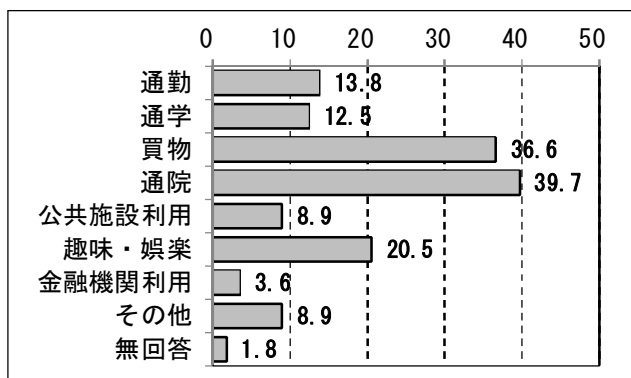


■自動車運転免許有無別外出したい時に不便で困ることの有無

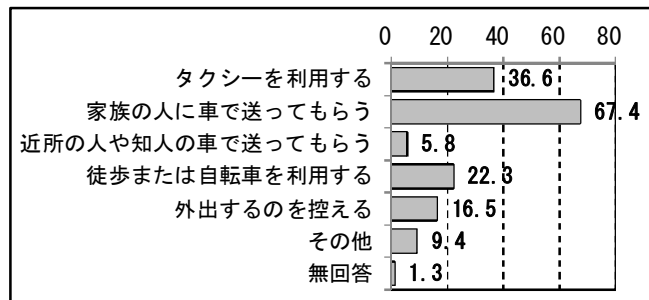




■困っている時の外出目的（市全体、n=224）



■困っている時の対応（市全体、n=224）

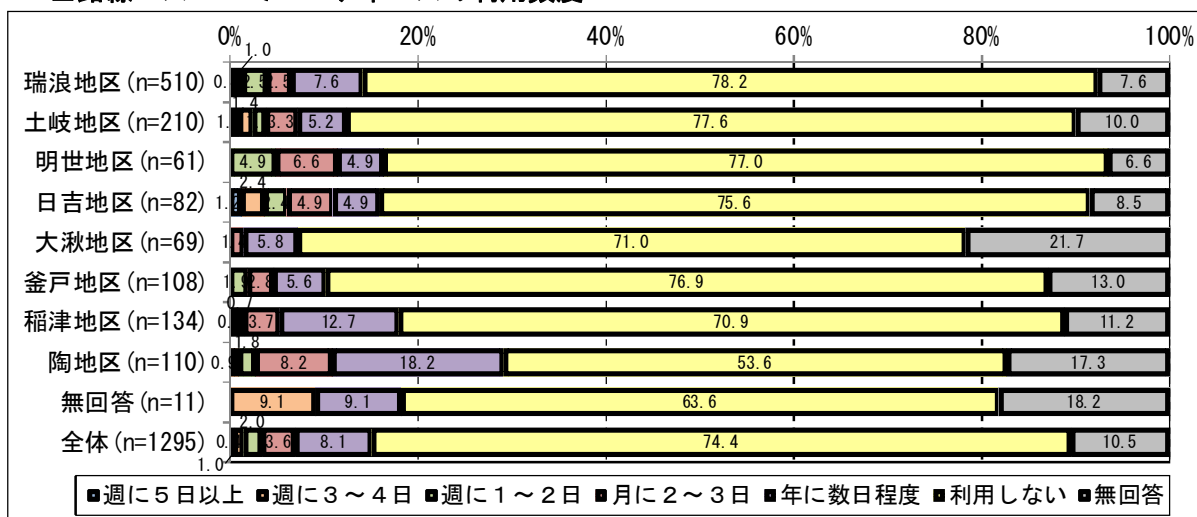


(4) 路線バス・コミュニティバスの利用状況

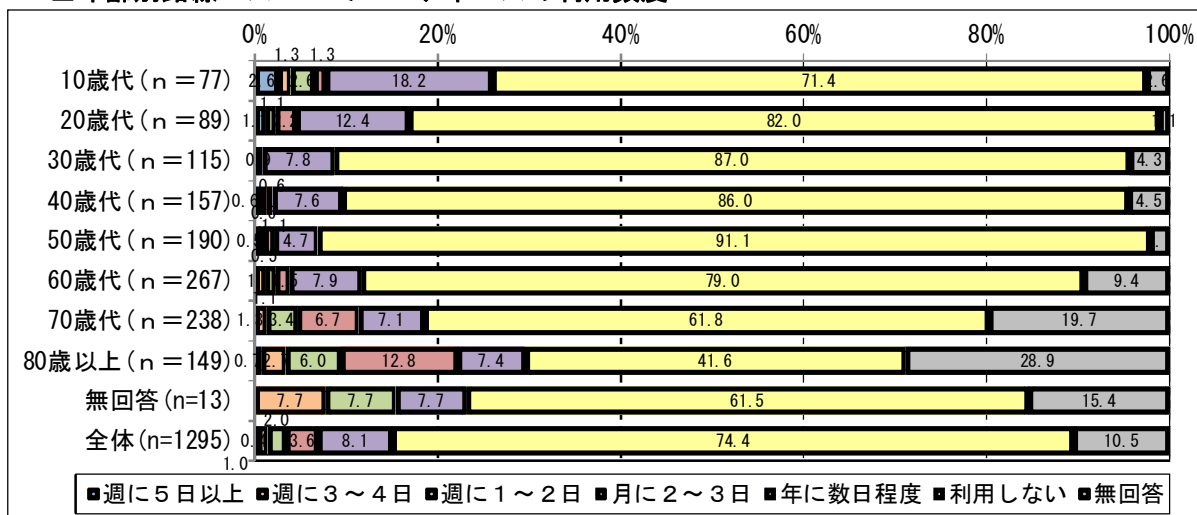
①利用頻度

路線バス・コミュニティバスの利用頻度は、「利用しない」が 74.4%と最も多く、月に2～3日以上利用されている方は 7.0%と少ないが、年齢別では 80 歳以上で 22.1%と多くなっている。また、自動車運転免許の有無別では自動車運転免許を持っていないの方が 21.8%と多くなっている。

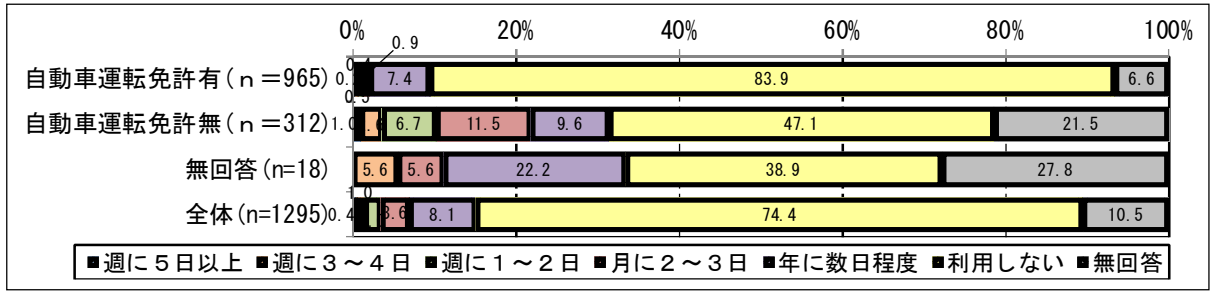
■路線バス・コミュニティバスの利用頻度



■年齢別路線バス・コミュニティバスの利用頻度



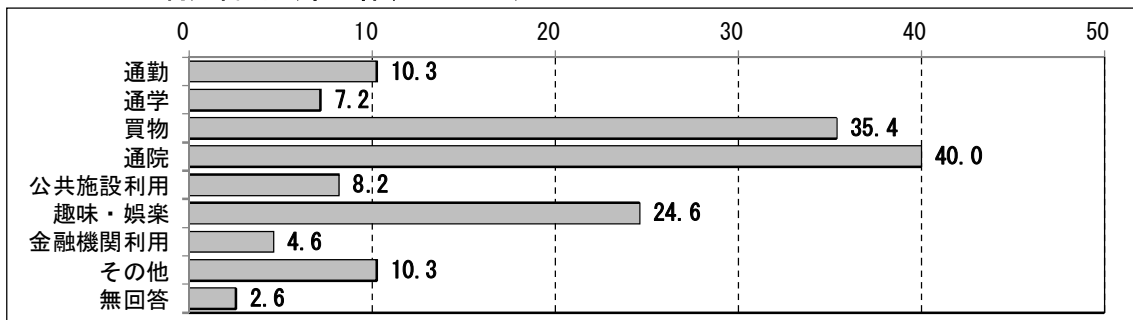
### ■自動車運転免許有無別路線バス・コミュニティバスの利用頻度



### ②バスの利用目的

バスの利用目的は通院、買物、趣味・娯楽の順で多くなっている。

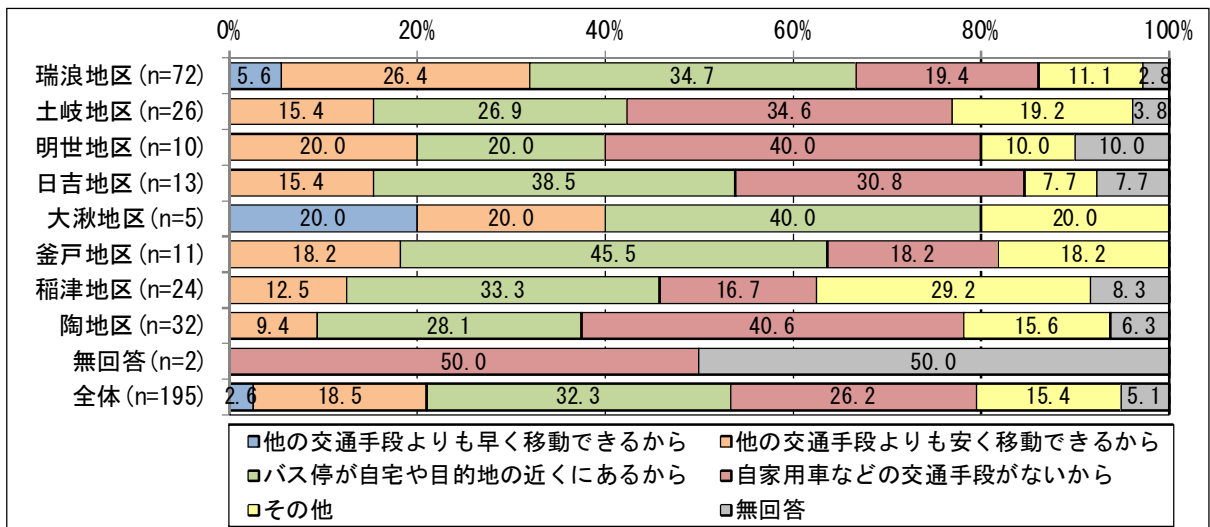
### ■バスの利用目的 (市全体、n=195)



### ③バスを利用する理由

バスを利用する理由は、「バス停が自宅や目的地の近くにあるから (32.3%)」、「自家用車などの交通手段がないから (26.2%)」が多くなっている。

### ■バスを利用する理由

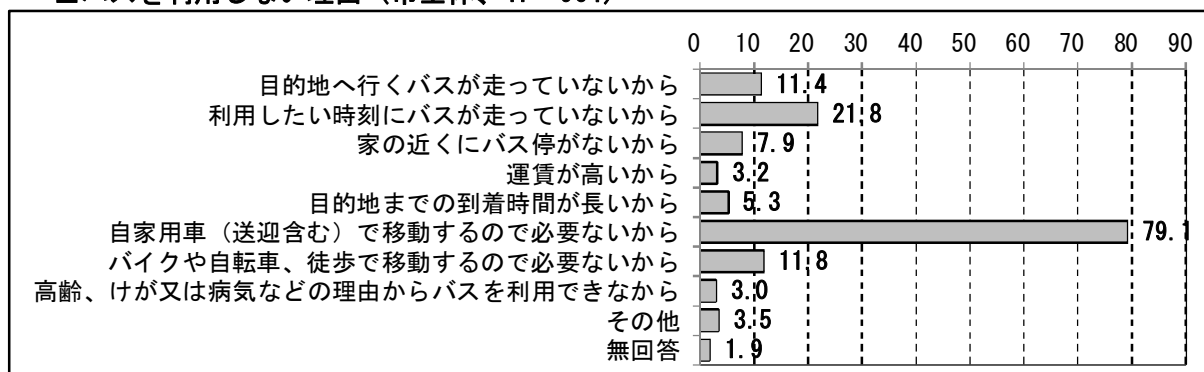




④バスを利用しない理由

バスを利用しない理由は「自家用車（送迎含む）で移動するので必要ないから」が79.1%と顕著に多く、次いで「利用したい時刻にバスが走っていないから（21.8%）」となっている。

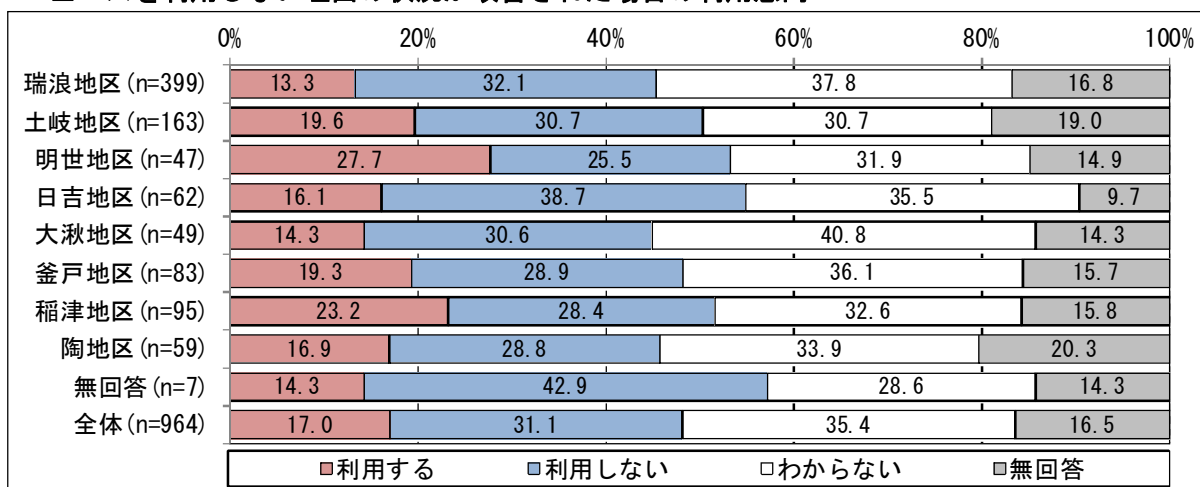
■バスを利用しない理由（市全体、n=964）



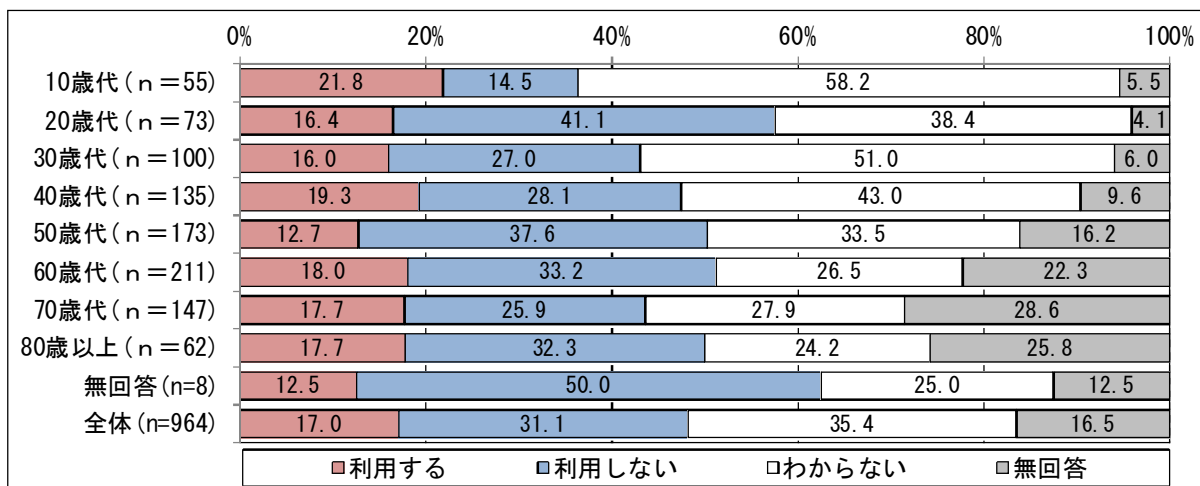
⑤バスを利用しない理由の状況が改善された場合の利用意向

バスを利用しない理由の状況が改善された場合、「利用する」が17.0%を占め、特に明世地区、稲津地区、土岐地区、釜戸地区で市平均を上回っている。年齢別では「利用する」と回答した方の割合は年齢により変化がなく、自動車運転免許有無別では免許がある方よりも無い方が23.1%と高くなっている。

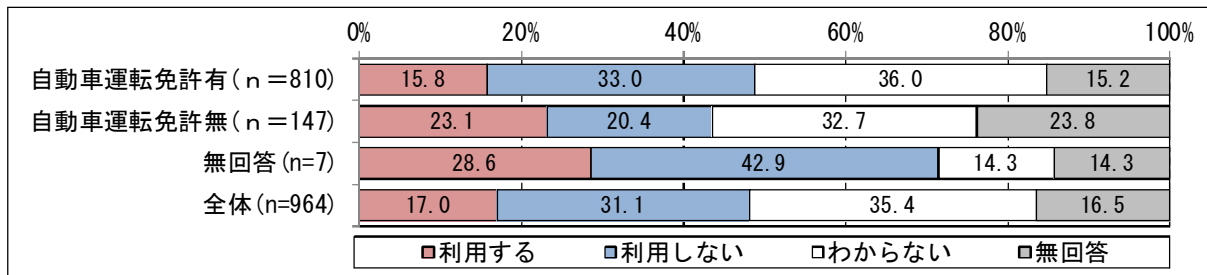
■バスを利用しない理由の状況が改善された場合の利用意向



■年齢別バスを利用しない理由の状況が改善された場合の利用意向



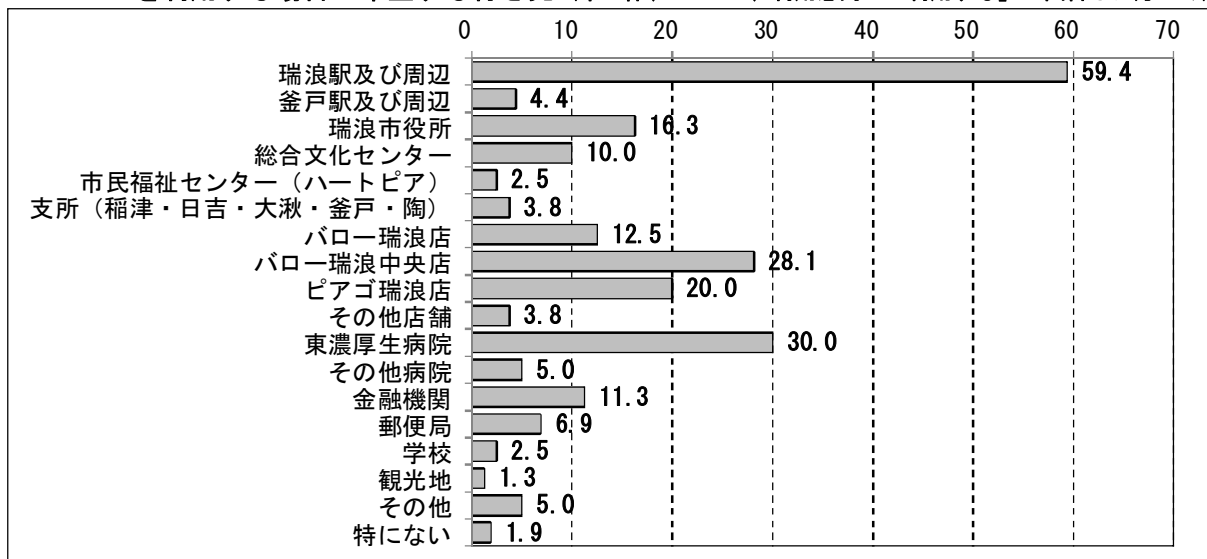
■自動車運転免許有無別バスを利用しない理由の状況が改善された場合の利用意向



⑥バスを利用する場合の希望する行き先

希望する行き先は「瑞浪駅及び周辺」「東濃厚生病院」「バロー瑞浪中央店」の順が多い。

■バスを利用する場合の希望する行き先 (市全体、n=160、利用意向で「利用する」と回答した方のみ)



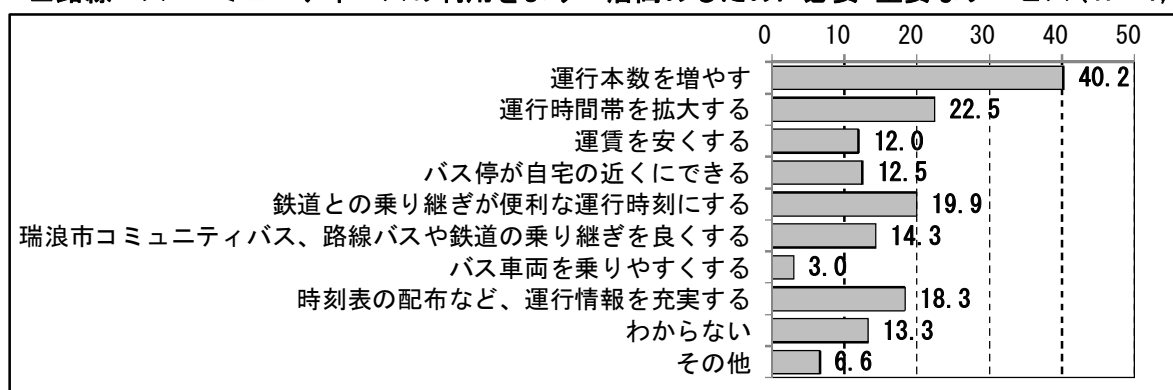
(5) 路線バス・コミュニティバスの利用をより一層高めるために必要・重要なサービス

路線バス・コミュニティバスの利用をより一層高めるために必要・重要なサービスは、

- ・運行本数を増やす：40.2%
- ・運行時間帯を拡大する：22.5%
- ・鉄道との乗り継ぎが便利な運行時刻にする：19.9%

の順で高くなっている。

■路線バス・コミュニティバスの利用をより一層高めるために必要・重要なサービス (n=1,129)



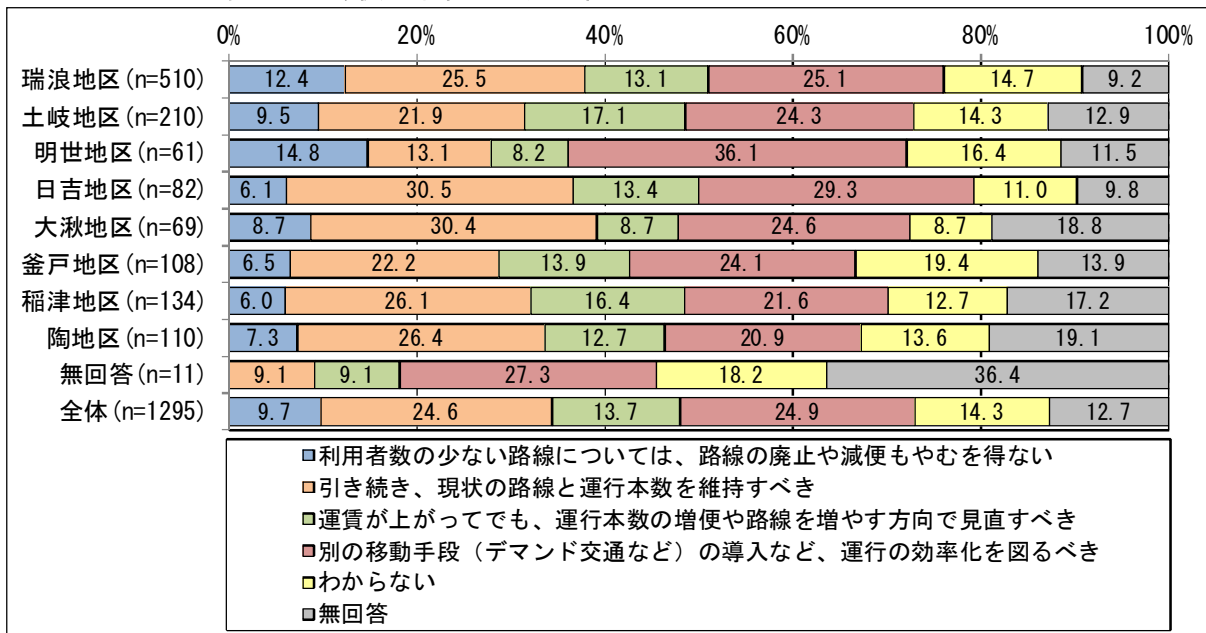
## (6) コミュニティバスの維持・確保のあり方

### ①コミュニティバスの今後の取組みの方向性

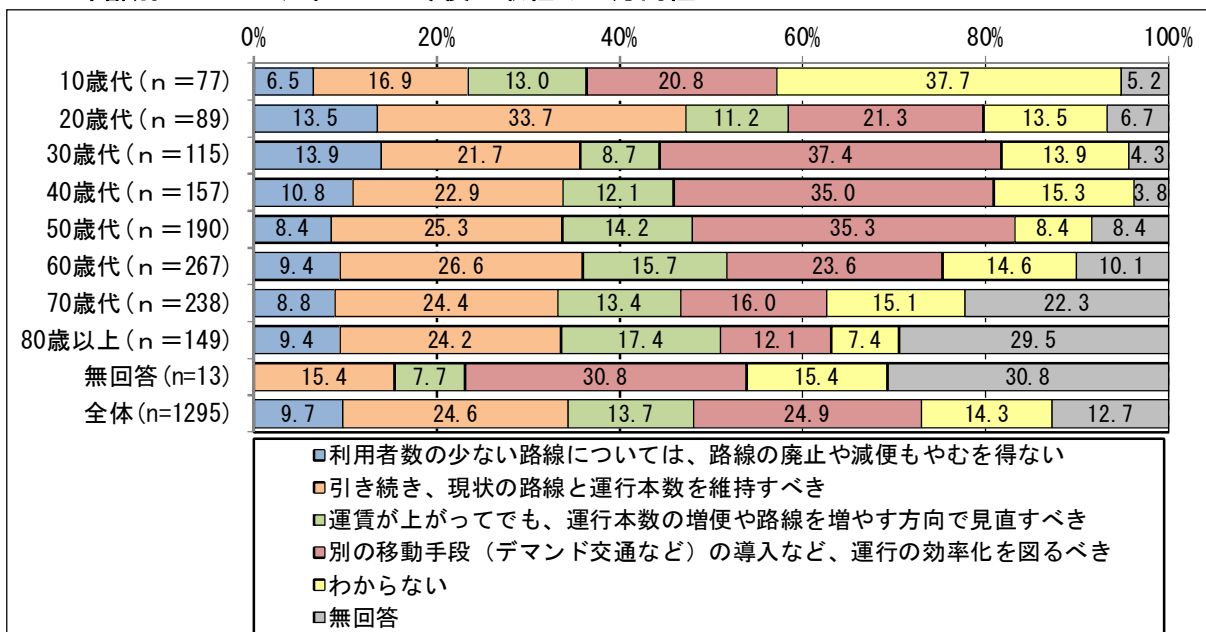
コミュニティバスの今後の取組みの方向性は、「別の移動手段（デマンド交通など）の導入など、運行の効率化を図るべき（24.9%）」、「引き続き、現状の路線と運行本数を維持すべき（24.6%）」が同程度で多くなっている。

「別の移動手段（デマンド交通など）の導入など、運行の効率化を図るべき」と回答された方は明世地区が36.1%、日吉地区が29.3%と他地区と比べて高くなっている。年齢別では、30～50歳代で35.0～37.4%と他の年齢と比べて高く、70歳代と80歳以上と低くなっている。

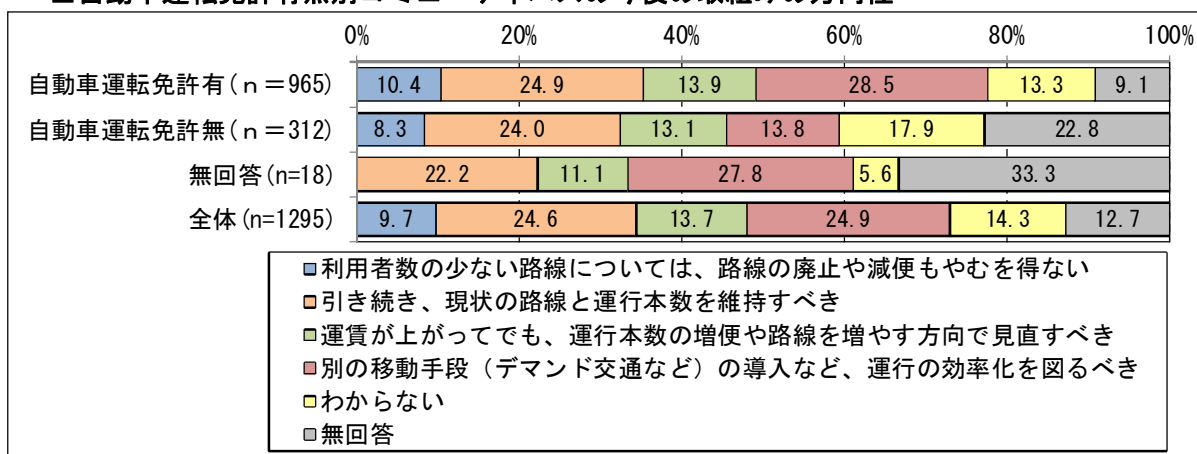
■コミュニティバスの今後の取組みの方向性



■年齢別コミュニティバスの今後の取組みの方向性



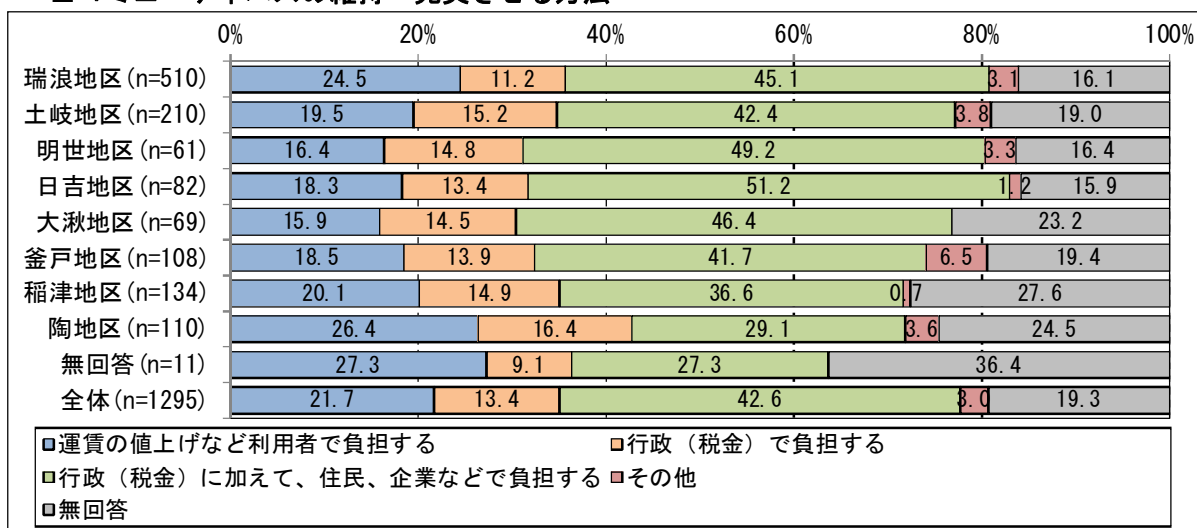
## ■自動車運転免許有無別コミュニティバスの今後の取組みの方向性



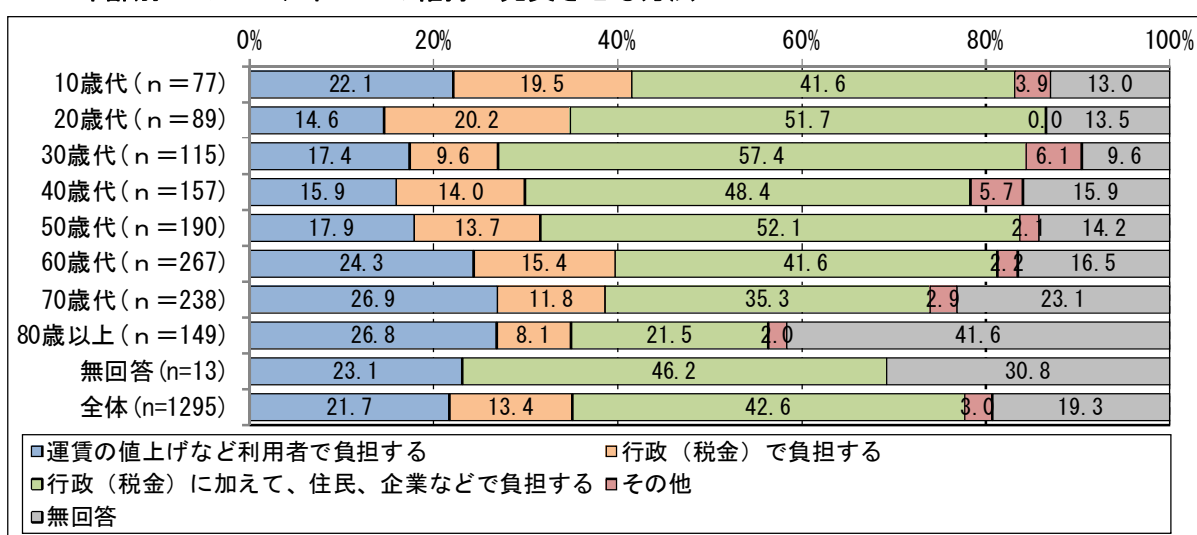
### ②コミュニティバスの維持・充実させる方法

コミュニティバスの維持・充実させる方法は、「行政（税金）に加えて、住民、企業などで負担する」が42.6%と多くなっている。

## ■コミュニティバスの維持・充実させる方法



## ■年齢別コミュニティバスの維持・充実させる方法



## 2-2 バス利用者アンケート調査

### 2-2-1 路線バス利用者アンケート調査

瑞浪市内を運行中の路線バス利用者を対象に、利用実績や利用属性、利用特性、及び改善要望等を把握するため、ヒアリング調査を行った。

<b>調査対象路線・区間</b>	瑞浪＝駄知＝多治見線、明智線、瑞浪＝土岐線 【調査区間】 ・瑞浪＝駄知＝多治見線…瑞浪駅前～駄知バスターミナル ・明智線…瑞浪駅前～明智駅前（全区間） ・瑞浪＝土岐線…土岐市駅前～瑞浪駅前（全区間） ※15：15→15：36のみ
<b>調査日時</b>	・調査日時：各路線全便平日各1日（瑞浪＝土岐線は平日のみ） 平日：平成25年9月20日（金）、休日：9月22日（日） ※瑞浪＝駄知＝多治見線の瑞浪駅前15：45発→駄知16：05着で調査員の乗り過ごしが発生したため、9月25日（水）に追加調査を実施
<b>調査方法</b>	・調査方法：調査員による直接ヒアリング
<b>調査項目</b>	・利用者属性（性別、年齢、職業、住まい） ・路線バスの利用特性（発着地、利用目的、利用頻度） ・運行サービスに対する満足度（運行ルート、運行本数、運行時間帯、運賃） ・利用促進する上で必要な改善して欲しいサービス
<b>回答票数</b>	平日349票、休日170票、合計519票（瑞浪＝土岐線の回答は無）

#### (1) 路線別ダイヤ別利用者数

明智線は、平日で瑞浪駅前7：15発と7：45発で高校性を中心に利用が顕著に多く、明智駅前方面では夕・夜時間帯で一部の便で利用が多いものの、昼間時間帯は10人/便前後とやや少なくなっており、反対に瑞浪駅前方面では朝時間帯と夕時間帯で20人/便を超えている。休日は明智駅前9：10発で26人/便と最も多いものの、平日と比較して利用が少ない。

瑞浪＝駄知＝多治見線は、平日で午前中を中心に利用が多く、休日は1便当たり平均利用者数も3.5人/便前後と少ない。

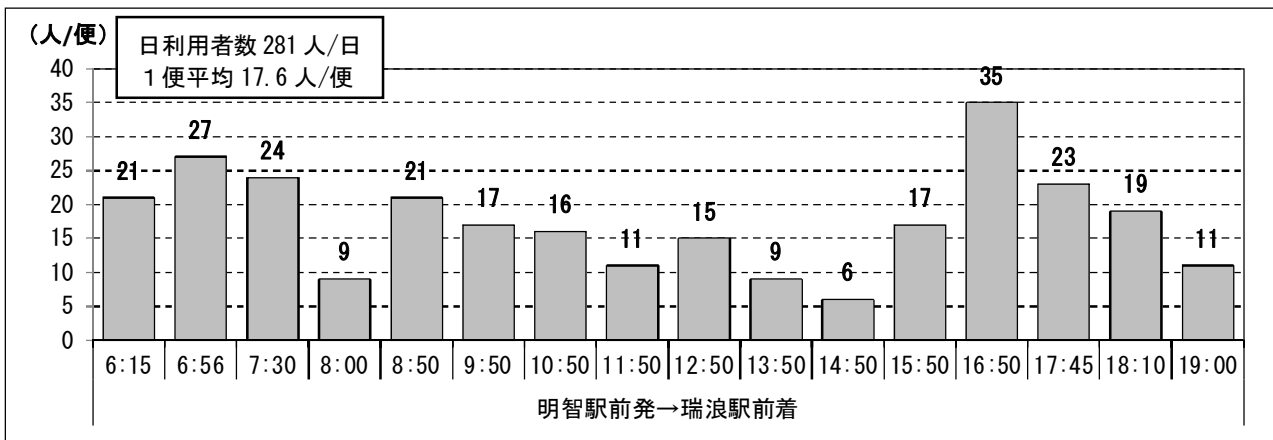
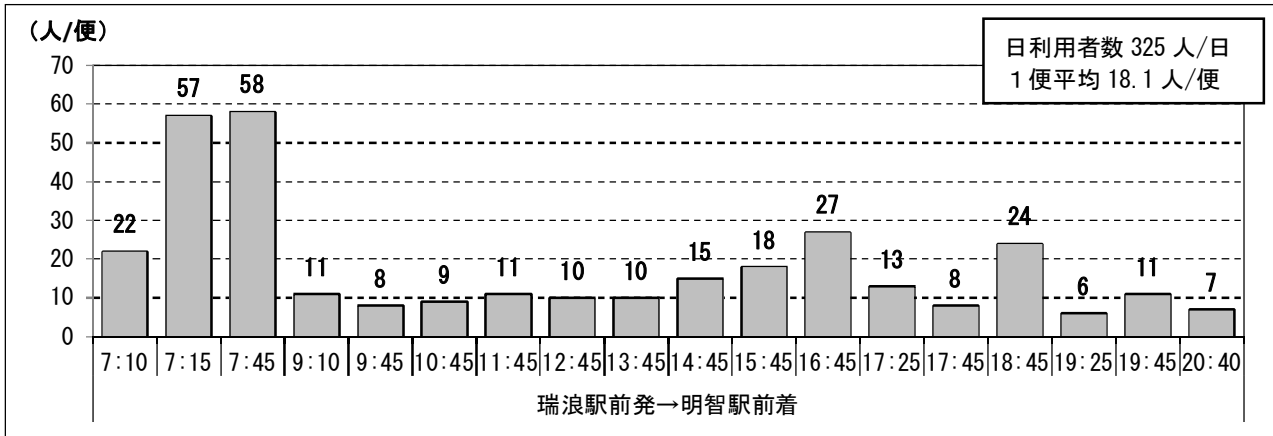
なお、瑞浪＝土岐線（土岐市駅15：15発→瑞浪駅前15：36着の利用者数（平日）の利用者数は1名となっている。



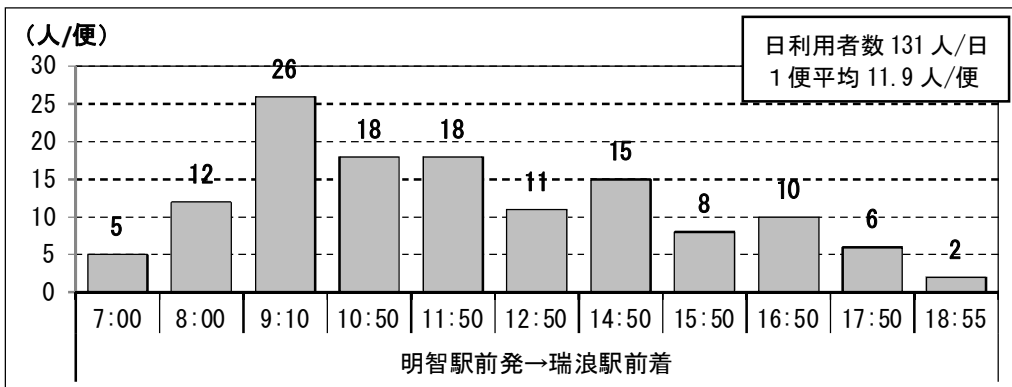
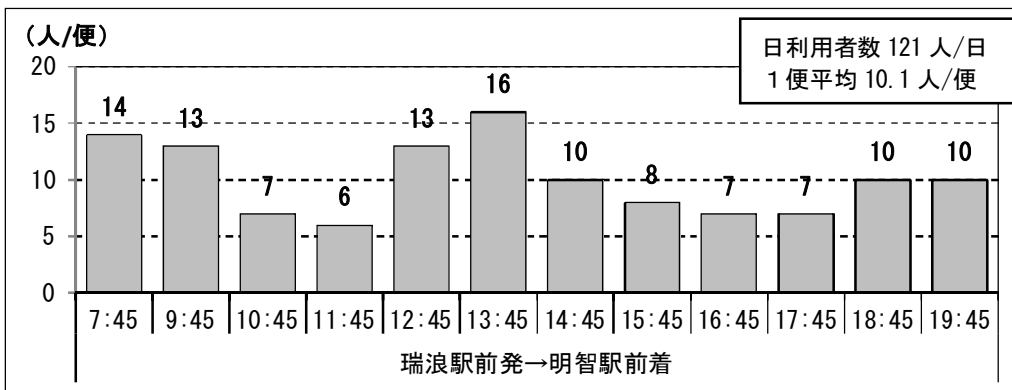
出典：東濃鉄道ホームページ

## ■路線別ダイヤ別利用実績

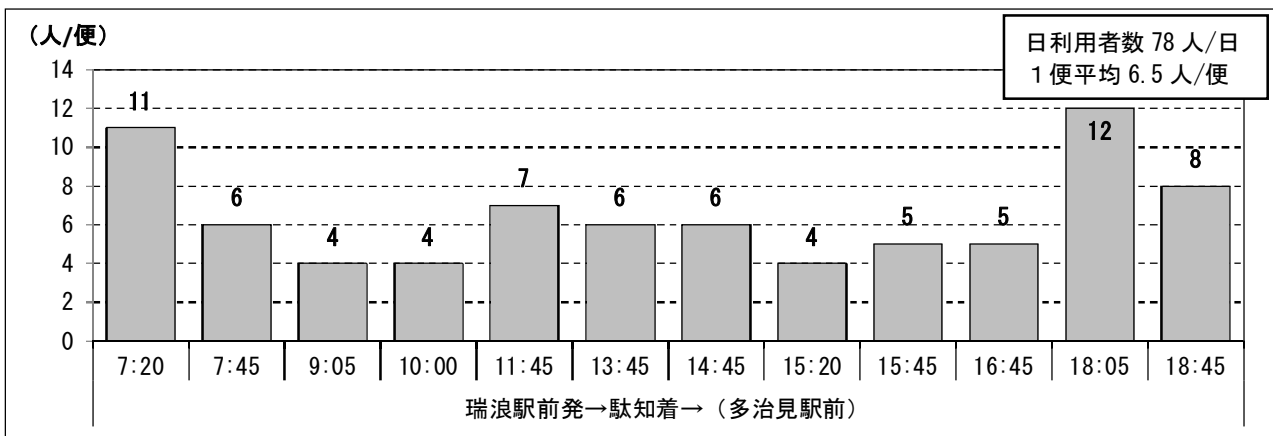
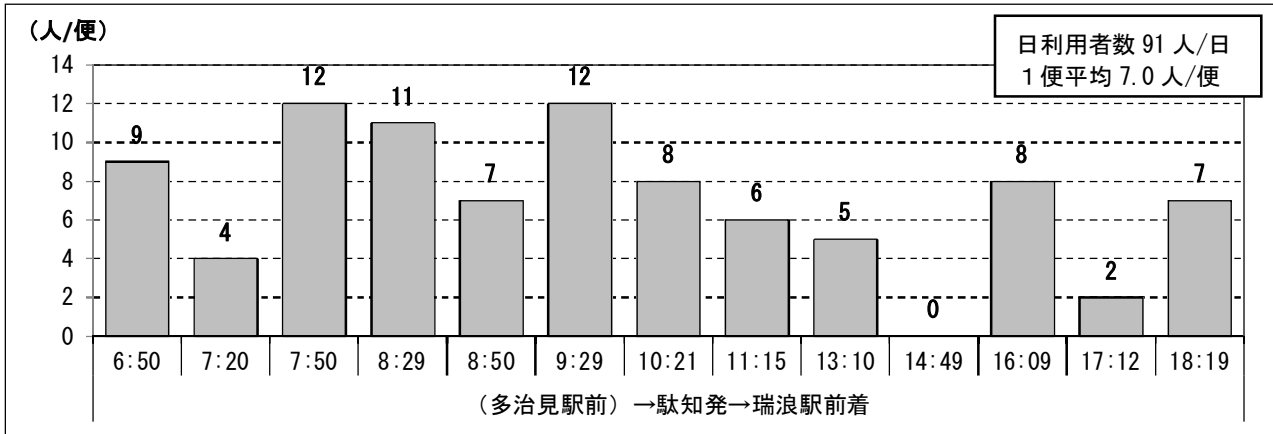
【明智線（瑞浪駅前～明智駅前）・平日】



【明智線（瑞浪駅前～明智駅前）・休日】

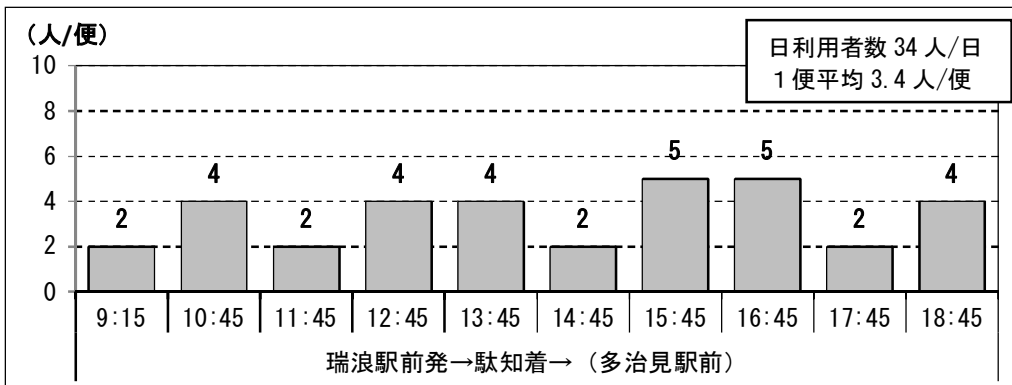
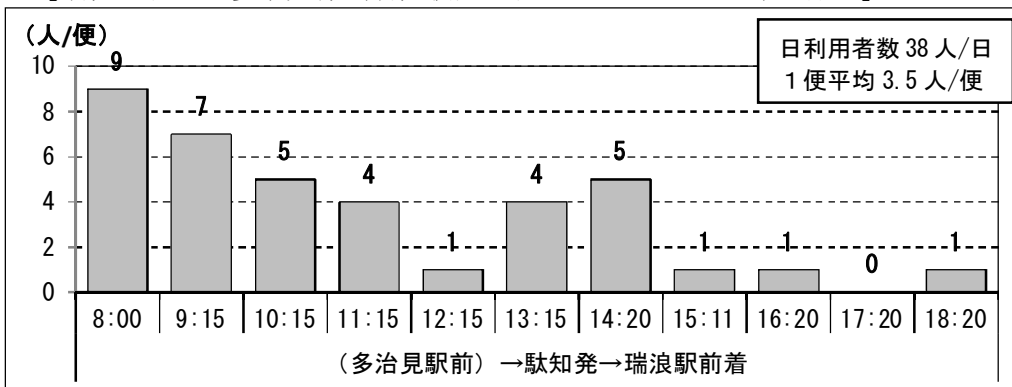


【瑞浪＝駄知＝多治見線（瑞浪駅前～駄知バスターミナル）・平日】



※乗車数は駄知バスターミナル～瑞浪駅間を示す

【瑞浪＝駄知＝多治見線（瑞浪駅前～駄知バスターミナル）・休日】



※乗車数は駄知バスターミナル～瑞浪駅間を示す

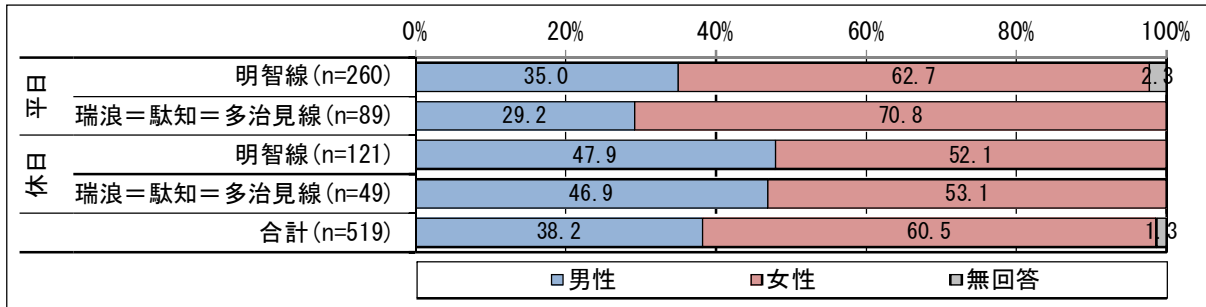
## (2) 利用者ヒアリング調査結果

### ①回答者の属性

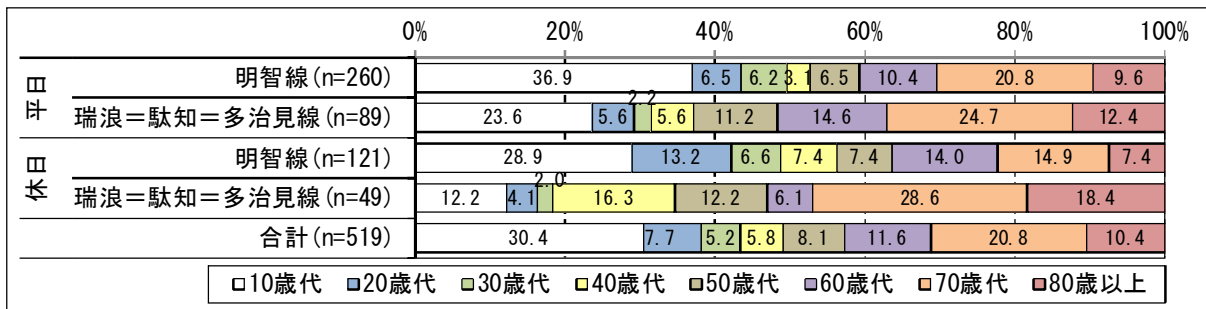
明智線の利用者は、平日が「学生・生徒」や「無職」の高齢者、休日が「学生・生徒」が最も多く、住まいは瑞浪市内だけでなく、市外利用者も多く、大半は恵那市民の利用となっている。

瑞浪＝駄知＝多治見線の利用者は、明智線と比べて「学生・生徒」の割合が少なく、幅広い世代の方が利用されており、住まいは瑞浪市内だけでなく、市外の土岐市民も利用されている。

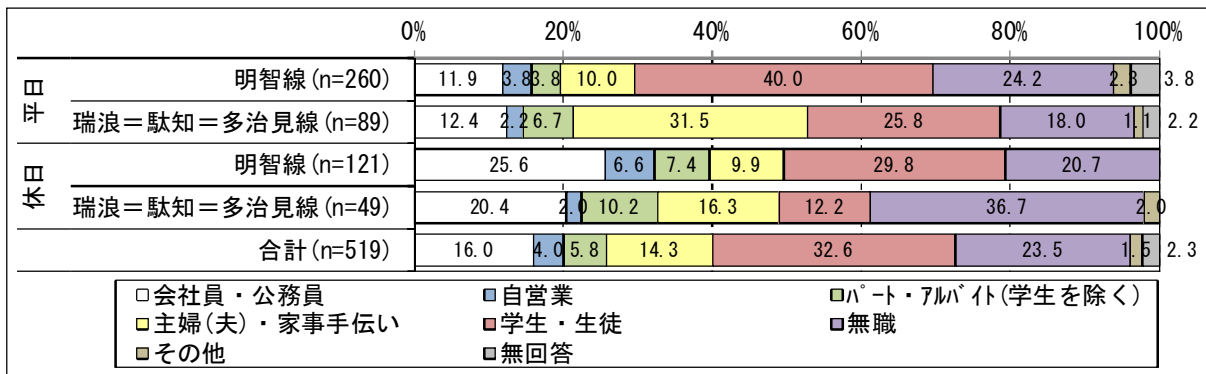
#### ■性別



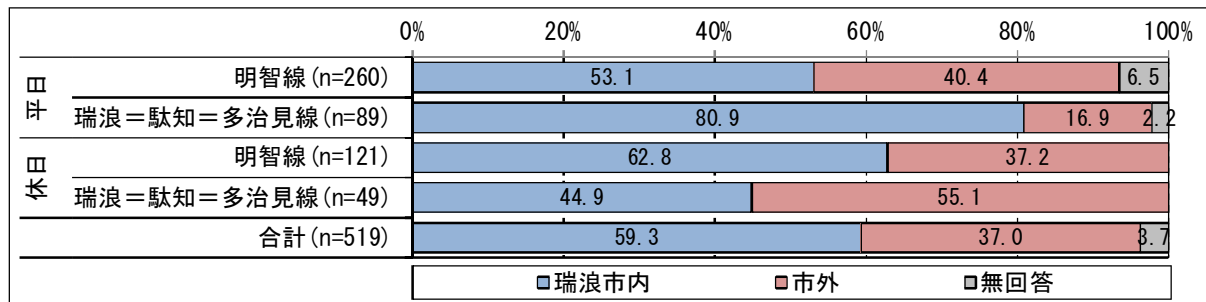
#### ■年齢



#### ■職業



#### ■住まい





②民間バス路線の利用状況

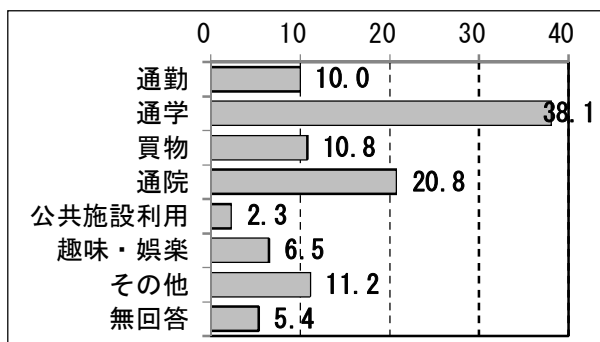
明智線の利用目的は、平日が「通学 (38.1%)」と「通院 (20.8%)」、休日が「買物 (29.8%)」、「通学 (24.0%)」及び「趣味・娯楽 (23.1%)」が多く、利用頻度は、平日と休日ともに「週に5日以上」が最も多くなっている。

瑞浪＝駄知＝多治見線は、平日が「通勤 (24.7%)」と「買物 (24.7%)」、休日が「買物 (34.7%)」と「その他 (28.6%)」が多く、利用頻度は、平日が「週に5日以上」、休日が「週に1～2日」が最も多くなっている。

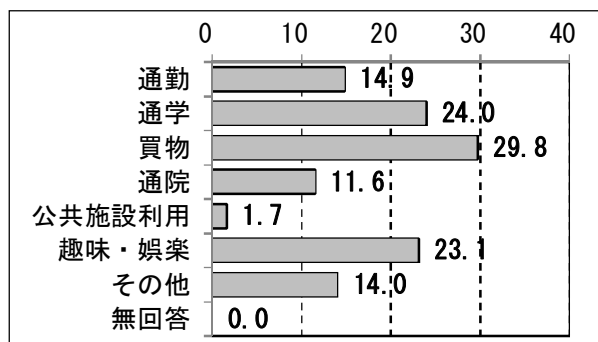
なお、その他目的は墓参り、床屋・美容院、帰省（実家等家族に会い行く）が多くなっている。

■主な利用目的

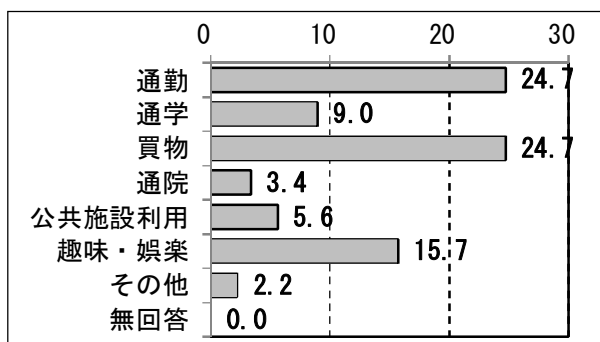
【明智線・平日 (n=260)】



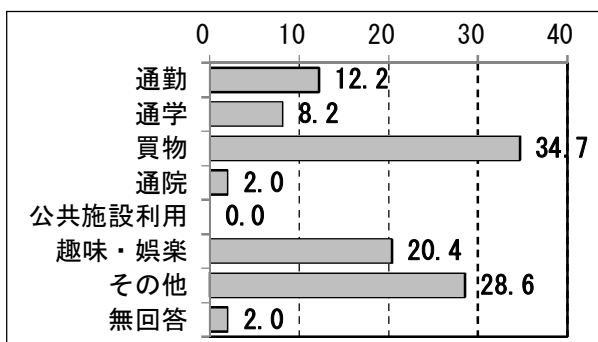
【明智線・休日 (n=121)】



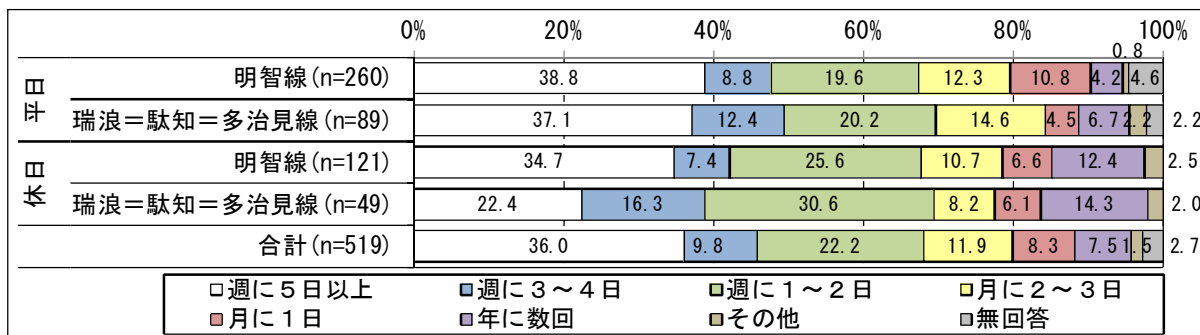
【瑞浪＝駄知＝多治見線・平日 (n=89)】



【瑞浪＝駄知＝多治見線・休日 (n=49)】



■利用頻度

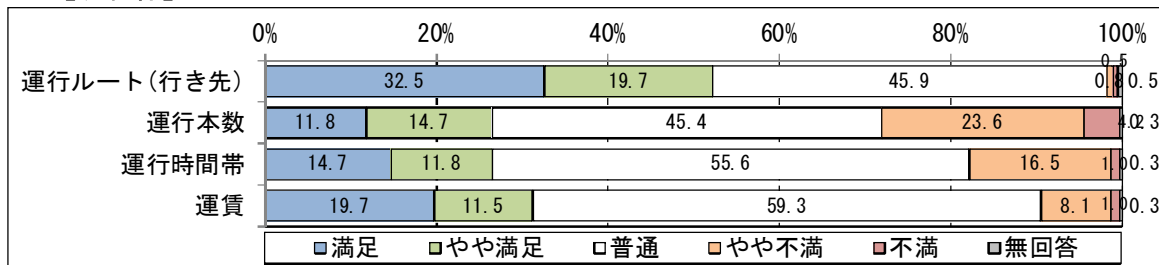


③民間バス路線の運行サービスに対する満足度

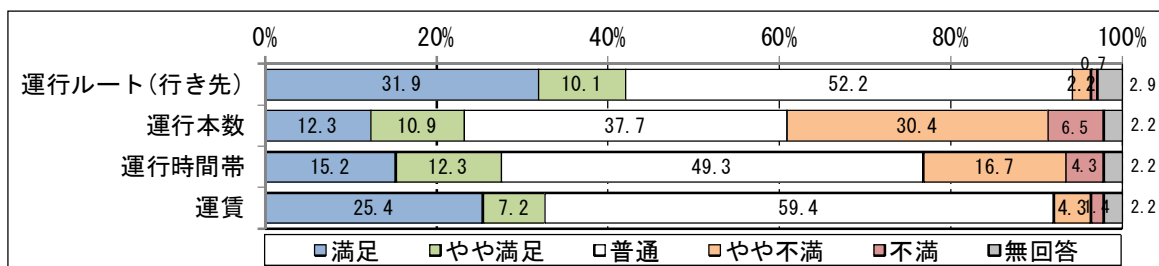
運行サービスの満足度は明智線、瑞浪＝駄知＝多治見線ともに「運行ルート（行き先）」については満足が、「運行本数」で不満が多くなっている。

■民間バス路線の運行サービスに対する満足度（平日＋休日）

【明智線】



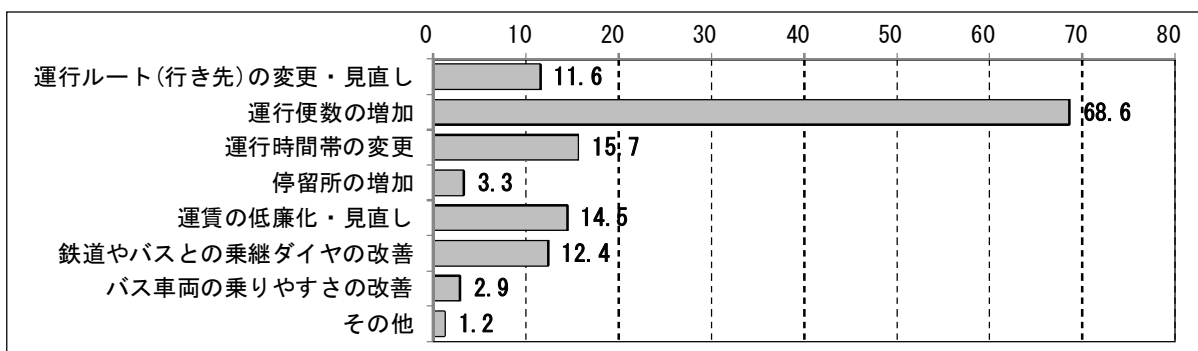
【瑞浪＝駄知＝多治見線】



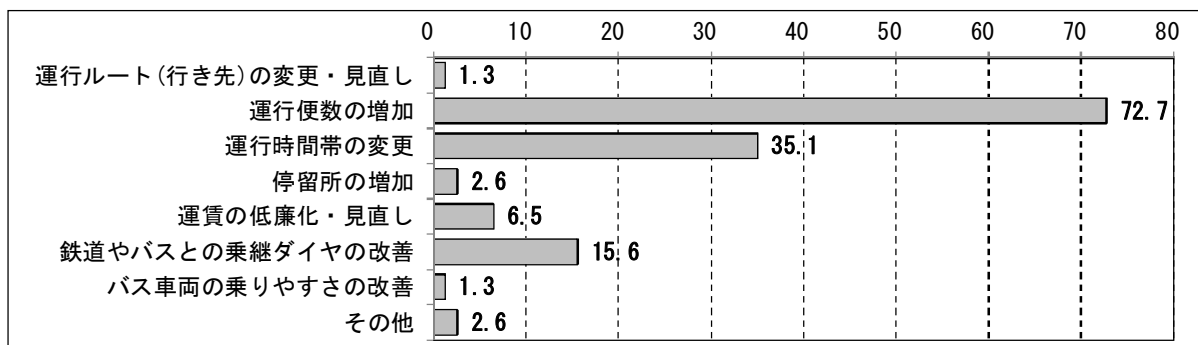
④民間バス路線の改善点

改善点としては明智線、瑞浪＝駄知＝多治見線ともに不満が多かった「運行便数の増加」が顕著に多く、瑞浪＝駄知＝多治見線については「運行時間帯の変更」が35.7%と多くなっている。

■民間バス路線の改善点（明智線、n=242）



■民間バス路線の改善点（瑞浪＝駄知＝多治見線、n=77）



## 2-2-2 瑞浪市コミュニティバス利用者アンケート調査

瑞浪市内を運行中の瑞浪市コミュニティバス全路線・全区間の利用者を対象に、利用実績や利用属性、利用特性、及び改善要望等を把握するため、ヒアリング調査を行った。

調査対象路線	全9路線・全区間
調査日時	各路線全便平日1日（瑞浪中央線、山田線のみ平休日） 平日：平成25年9月20日（金）、休日：9月22日（日）
調査方法	調査員による直接ヒアリング ※原則全利用者へヒアリングを行うが、小学生は対象から除く
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者属性（性別、年齢、職業、住まい）</li> <li>・コミュニティバスの利用特性（発着地、利用目的、利用頻度）</li> <li>・運行サービスに対する満足度（ルート、ダイヤ・運行時間帯、運行日、運賃、鉄道やバスとの乗り継ぎのしやすさ、車両の乗り心地・快適性、運転手の態度・対応）</li> <li>・コミュニティバスを利用促進する上で必要な改善点</li> </ul>
回答票数	平日169票、休日51票、合計220票

### (1) 路線別ダイヤ別利用者数

路線別ダイヤ別利用者数（平日）は、小学校への通学手段として利用されている釜戸＝平山線、釜戸＝大湫線及び日吉線や、中京高校への通学手段として利用されている名滝＝市原線（瑞浪駅前8：23発、8：32発）、瑞浪駅周辺を運行中の瑞浪中央線と山田線の一部のダイヤ等で利用が多いものの、利用が全く無いダイヤも存在している。

休日運行中である瑞浪中央線と山田線の利用者数は、東濃厚生病院が休診日で通院目的の利用がないため、平日と比べて利用が少なくなっている。

#### ■路線別日利用者数及び1便平均利用者数

路線名	運行便数		日利用者数		1便平均利用者数	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日
瑞浪中央線	4便	4便	43人	19人	10.8人/便	4.8人/便
山田線	6便	4便	78人	32人	13.0人/便	8.0人/便
名滝＝市原線	4便		62人		15.5人/便	
名滝＝一日市場線	1便		19人		19.0人/便	
萩原線	4便		27人		6.8人/便	
陶線	6便		41人		6.8人/便	
釜戸＝平山線	3便		40人		13.3人/便	
釜戸＝大湫線	7便		74人		10.6人/便	
日吉線	13便		132人		10.2人/便	
合計	48便	8便	516人	51人	10.8人/便	6.4人/便

■路線別ダイヤ別利用者数（平日） ※赤網掛は20人以上、灰色網掛は0人を示す

路線名	運行区間		発ダイヤ	乗車数	
瑞浪中央線	右回り	瑞浪駅前→瑞浪駅前	9 : 32	8人	
			12 : 55	8人	
	左回り	瑞浪駅前→瑞浪駅前	11 : 05	19人	
			14 : 35	8人	
山田線	右回り	瑞浪駅前→瑞浪クリエイションパーク	7 : 54	3人	
		瑞浪駅前→瑞浪駅前	8 : 30	29人	
		瑞浪駅前→瑞浪駅前	15 : 15	16人	
	左回り	瑞浪駅前→瑞浪駅前	10 : 20	18人	
			13 : 40	7人	
			17 : 50	5人	
名滝＝市原線	—	瑞浪駅前→益見	8 : 23	17人	
	—		8 : 32	18人	
	—	瑞浪駅前→きなあた瑞浪→瑞浪駅前	8 : 45	14人	
	—		10 : 55	13人	
名滝＝一日市場線	—	瑞浪駅前→きなあた瑞浪→瑞浪駅前	9 : 30	19人	
萩原線	上り	仲ヶ平→上山田→瑞浪駅前	8 : 45	13人	
			12 : 50	4人	
	下り	瑞浪駅前→上山田→仲ヶ平	12 : 05	5人	
			15 : 10	5人	
陶線	上り	釜の洞→細久手団地	8 : 55	10人	
			10 : 45	4人	
			13 : 00	12人	
	下り	細久手団地→釜の洞	10 : 05	7人	
			11 : 40	8人	
			13 : 55	0人	
釜戸＝平山線	上り	平山口→JA釜戸支店前	6 : 57	26人	
			16 : 15	14人	
	下り	JA釜戸支店前→滝上	18 : 00	0人	
釜戸＝大湫線	大湫～釜戸～瑞浪駅前	八瀬沢→釜戸→瑞浪駅前	7 : 00	47人	
		旧釜戸郵便局前→瑞浪駅前	17 : 00	2人	
		瑞浪駅前→釜戸→八瀬沢	15 : 30	7人	
	釜戸～一日市場～瑞浪駅前	釜戸駅前→瑞浪駅前	12 : 20	3人	
		瑞浪駅前→釜戸駅前	11 : 50	9人	
		瑞浪駅前→釜戸駅前	17 : 30	1人	
釜戸中学校前～大湫	釜戸中学校前→八瀬沢	17 : 46	5人		
日吉線	細久手～市民公園～瑞浪駅前	上り	細久手→東濃厚生病院前	7 : 05	15人
		下り	瑞浪駅前→細久手	16 : 00	14人
	深沢～細久手～山野内～瑞浪駅前	上り	瑞浪衛生センター→瑞浪駅前	8 : 45	11人
			細久手→瑞浪駅前	11 : 40	5人
			細久手→瑞浪駅前	14 : 10	0人
		下り	瑞浪駅前→細久手	11 : 00	7人
				13 : 30	5人
				15 : 00	0人
	北野・深沢～半原～瑞浪駅前	上り	北野神社前→瑞浪駅前	7 : 06	23人
		下り	瑞浪駅前→北野神社前	15 : 35	21人
	半原野菜売場前～日吉小学校前	上り	半原野菜売場前→日吉小学校前	7 : 09	12人
		下り	日吉小学校前→半原野菜売場前	16 : 00	11人

■路線別ダイヤ別利用者数（休日）

路線名	運行区間	発ダイヤ	乗車数
瑞浪中央線	右回り	瑞浪駅前→瑞浪駅前	9 : 32 3名
		瑞浪駅前→瑞浪駅前	12 : 55 6名
	左回り	瑞浪駅前→瑞浪駅前	11 : 05 5名
		瑞浪駅前→瑞浪駅前	14 : 35 5名
山田線	右回り	瑞浪駅前→瑞浪駅前	8 : 30 7名
		瑞浪駅前→瑞浪駅前	15 : 15 3名
	左回り	瑞浪駅前→瑞浪駅前	10 : 20 13名
		瑞浪駅前→瑞浪駅前	13 : 40 9名

(2) 利用者ヒアリング調査結果

①回答者の属性

- 性別…男性 20.9%、女性 79.1%
- 年齢…70歳代 26.4%、80歳以上 25.0%、10歳代 19.1%、60歳代 14.1%
- 職業…無職 49.1%、学生・生徒 20.0%、主婦（夫）・家事手伝い 12.7%
- 住まい…瑞浪市内 83.2%、市外 9.5%

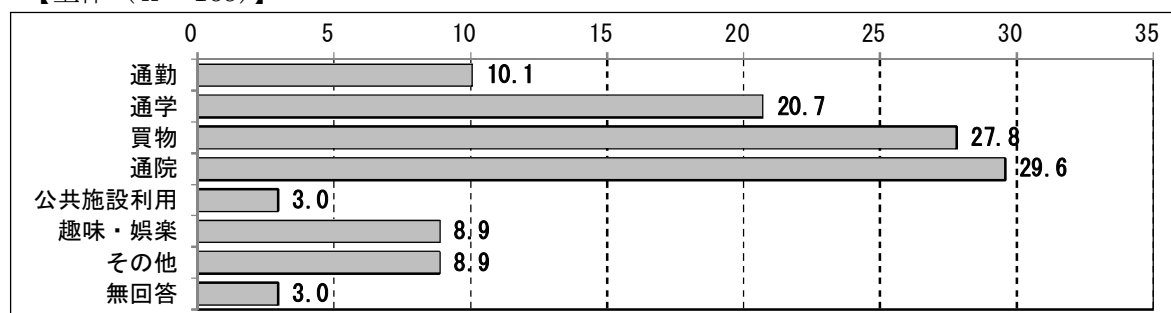
②瑞浪市コミュニティバスの利用状況

瑞浪市コミュニティバスの利用目的は、平日は9路線合計で「通院」、「買物」、「通学」利用が多く、路線別に見ると、名滝＝市原線と釜戸＝大湫線、日吉線は「通学」が、瑞浪中央線と山田線は「買物」と「通院」が、名滝＝一日市場線と萩原線は「通院」が、陶線は「趣味・娯楽」と「買物」目的と、路線により利用目的が異なっている。瑞浪駅周辺を運行する瑞浪中央線と山田線における休日の利用目的は、「買物」と「趣味・娯楽」が多くなっている。

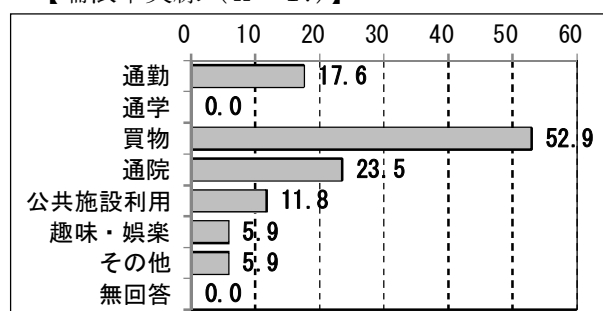
利用頻度は、利用目的に対応し、「週に1～2日」「週に3～4日」が多く、平日の方が通勤・通学目的もあるため、利用頻度がやや多くなっている。

■主な利用目的（平日）

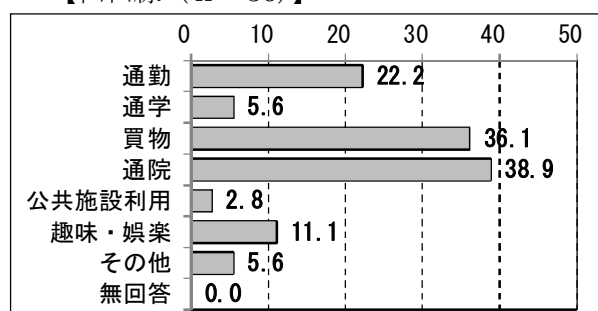
【全体（n=169）】



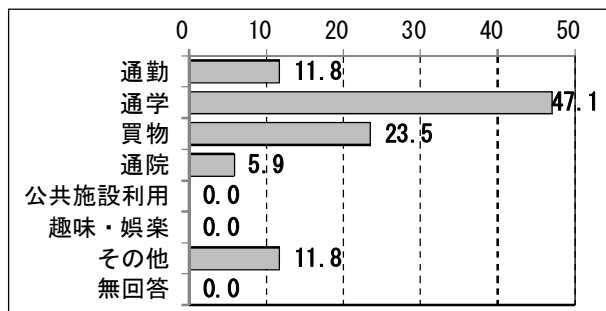
【瑞浪中央線（n=17）】



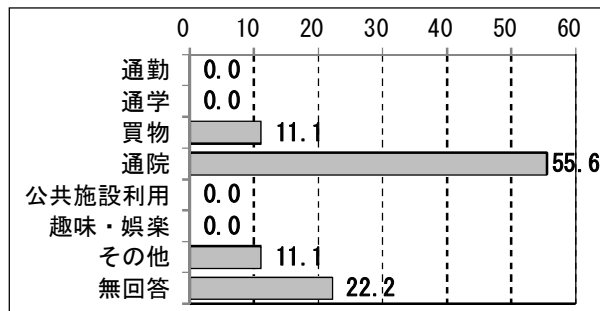
【山田線（n=36）】



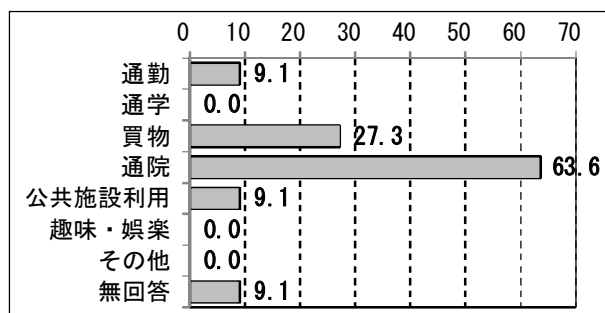
【名滝＝市原線 (n=17)】



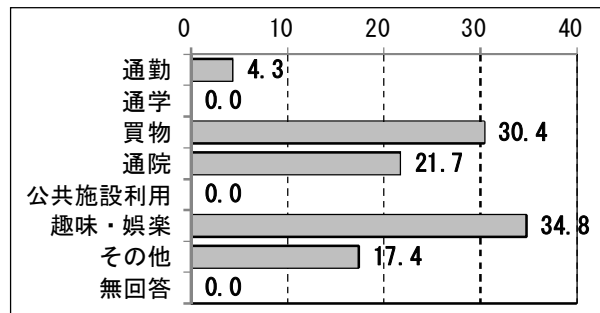
【名滝＝一日市場線 (n=9)】



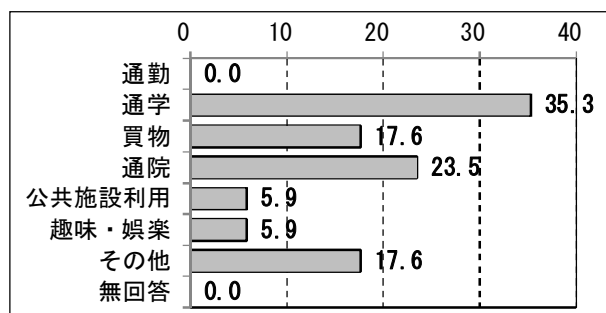
【萩原線 (n=11)】



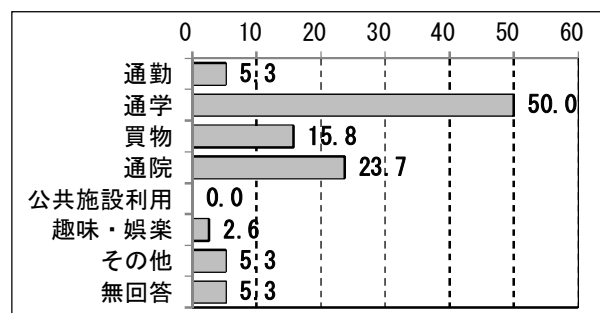
【陶線 (n=23)】



【釜戸＝大湫線 (n=17)】



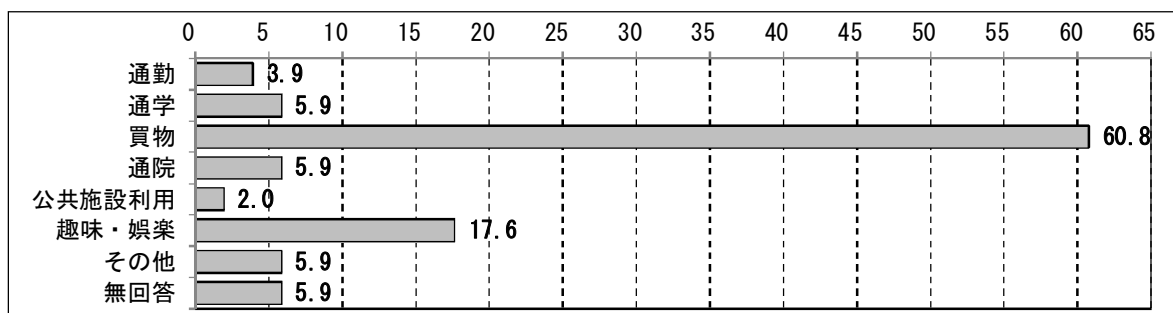
【日吉線 (n=38)】



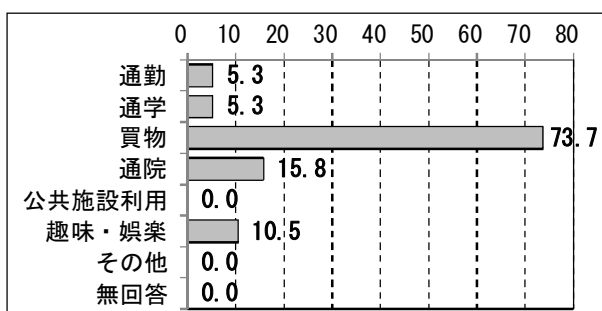
※釜戸＝平山線は買物目的が1件

■主な利用目的 (休日)

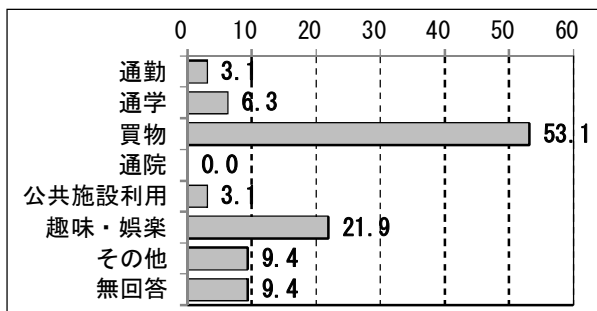
【全体 (n=51)】



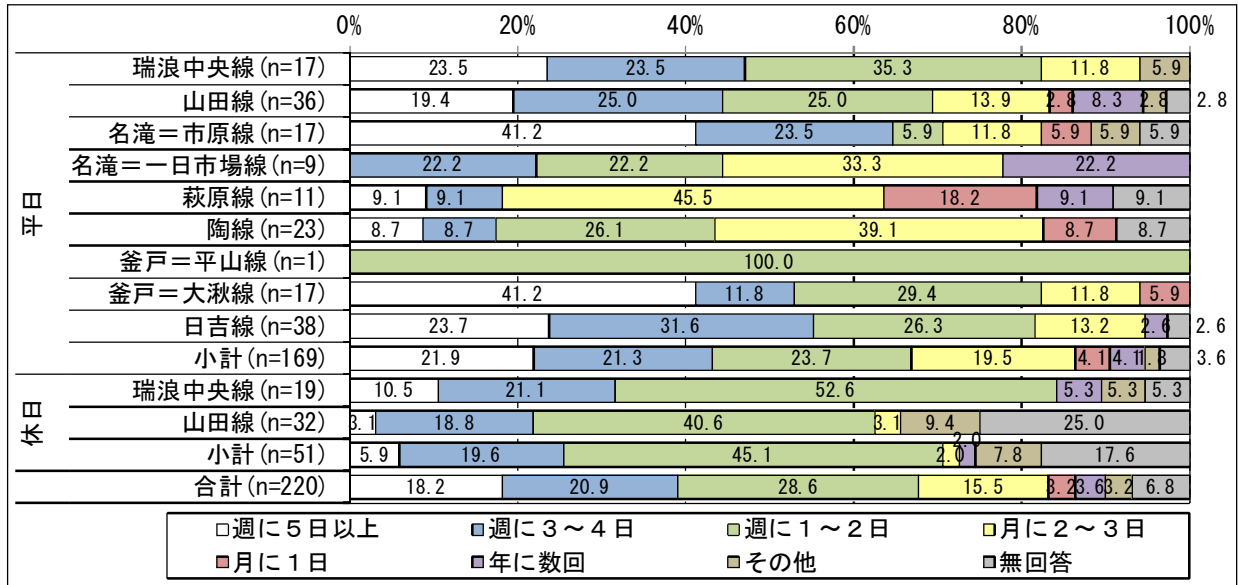
【瑞浪中央線 (n=19)】



【山田線 (n=32)】



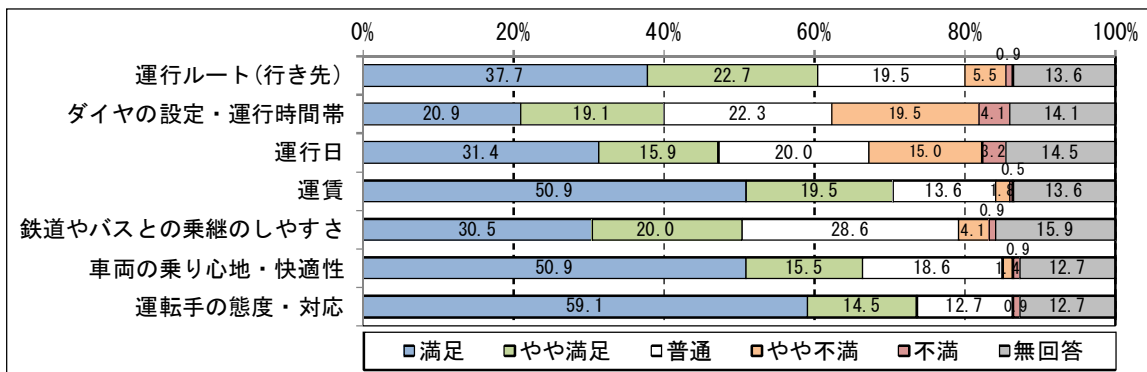
## ■利用頻度



### ③瑞浪市コミュニティバスの運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、総じて満足が高いが、「ダイヤの設定・運行時間帯」と「運行日」で不満と回答された方の割合が他のサービスと比較して多くなっている。

#### ■瑞浪市コミュニティバスの運行サービスに対する満足度（平日+休日）

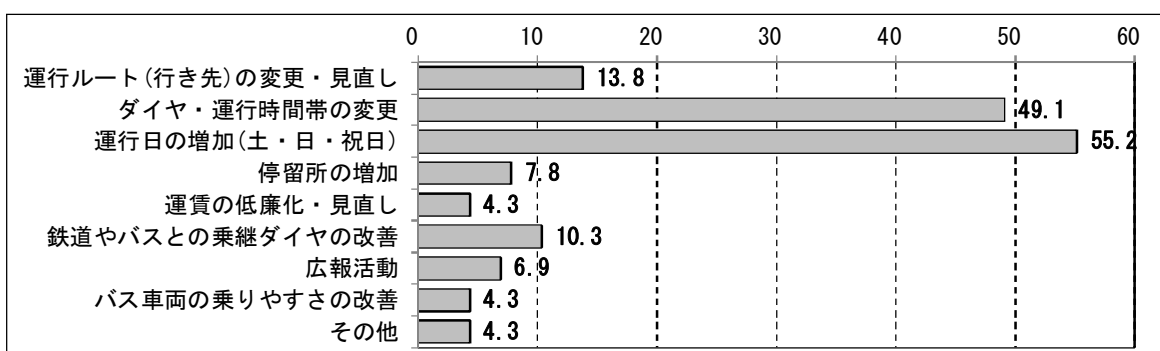


### ④瑞浪市コミュニティバスの改善点

瑞浪市コミュニティバスをより多くの方々に利用して頂くために必要な改善点は、運行サービスで不満が多かった「運行日の増加（土・日・祝日）」が 55.2%、「ダイヤ・運行時間帯の変更」が 49.1%と多くなっている。

#### ■瑞浪市コミュニティバスの改善点

n = 116



## 2-3 施設アンケート調査

市民の主な目的地である鉄道駅や主要施設の利用者を対象に、利用者属性やコミュニティバスを利用する上での改善要望等を把握するため、ヒアリング調査を行った。

調査場所	瑞浪駅、瑞浪市役所、ピアゴ瑞浪店、バロー瑞浪中央店、東濃厚生病院
調査対象者	コミュニティバス利用者+バス未利用者（自家用車、家族等の送迎、タクシー利用者）
調査日時	平成 25 年 9 月 18 日（水）、10：00～17：00
調査方法	調査員による直接ヒアリング
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者属性（性別、年齢、職業、住まい）</li> <li>・施設まで（から）の利用交通手段と、不便を感じるものの有無</li> <li>・コミュニティバスに対する満足度（運行ルート、ダイヤ、運行日、運賃）</li> <li>・コミュニティバスを利用促進する上で必要な改善点</li> </ul>
回答票数	合計 385 票（瑞浪駅 111 票、瑞浪市役所 65 票、ピアゴ瑞浪店 52 票、バロー瑞浪中央店 53 票、東濃厚生病院 104 票）

### (1) 回答者の属性

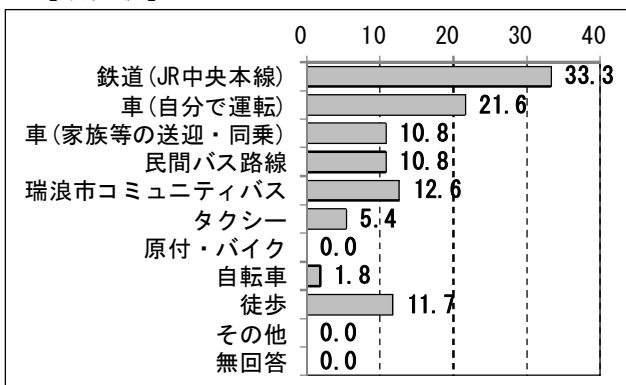
- 性別…男性 30.6%、女性 69.4%
- 年齢…70 歳代 25.5%、60 歳代 21.3%、50 歳代 14.5%、80 歳以上 11.2%
  - ※東濃厚生病院では特に 60 歳以上が 84.6%と多い
- 職業…主婦（夫）・家事手伝い 36.1%、無職 23.4%、会社員・公務員 14.3%
- 住まい…瑞浪市内 72.5%、市外 26.2%

### (2) アンケート調査を回答した施設・鉄道駅までの利用交通手段

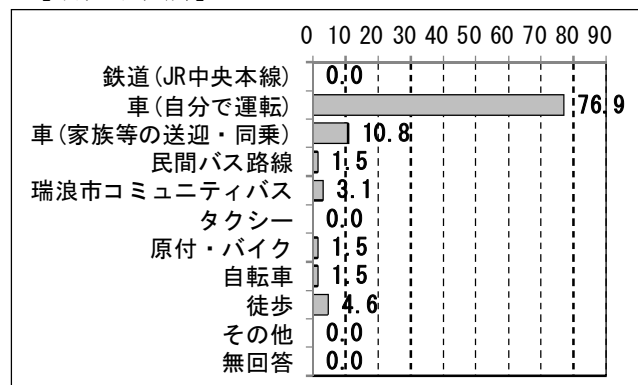
市役所、ピアゴ瑞浪店、及びバロー瑞浪中央店までの交通手段は、「車（自分で運転）」での利用が大半を占め、東濃厚生病院は「車（自分で運転）（47.1%）」に次いで「車（家族等の送迎・同乗）」が 27.9%と多く、「瑞浪市コミュニティバス」の利用も調査を行った 5 施設の中で 13.5%と多くなっている。瑞浪駅までは「鉄道（JR 中央本線）」の他、「車（自分で運転）」「瑞浪市コミュニティバス」と多様な交通手段で移動されている。

#### ■アンケート調査を回答した施設・鉄道駅までの利用交通手段

【瑞浪駅】

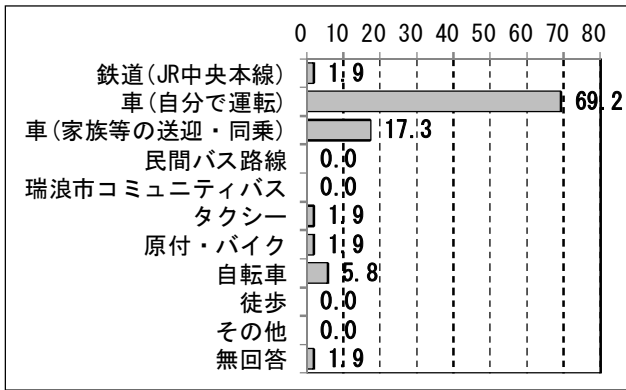


【瑞浪市役所】

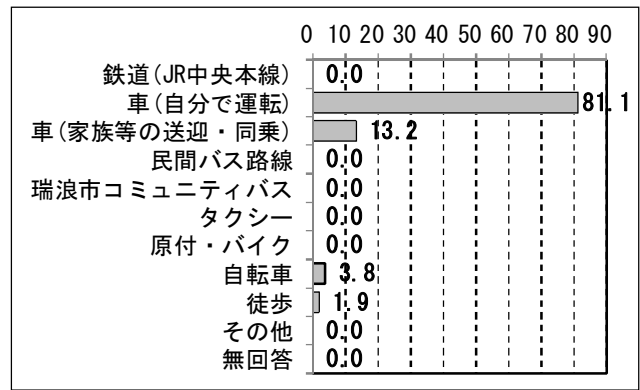




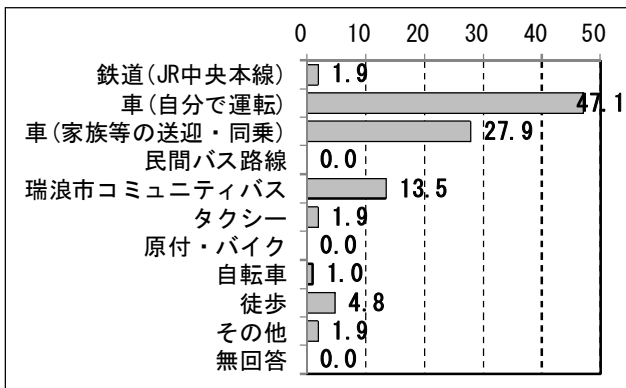
【ピアゴ瑞浪店】



【バロー瑞浪中央店】



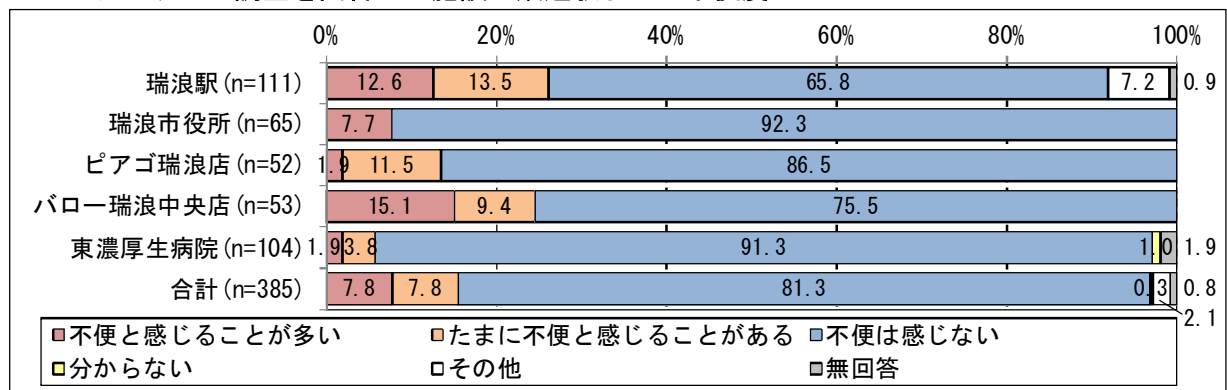
【東濃厚生病院】



(3) アンケート調査を回答した施設・鉄道駅までの不便度

施設・鉄道駅へ来るに当って、不便と覚ることがあるかどうかは、5施設平均で「不便は感じない」と回答した方が約8割と多いものの、瑞浪駅とバロー瑞浪中央店ではそれぞれ概ね4人に1人が不便と回答されている。

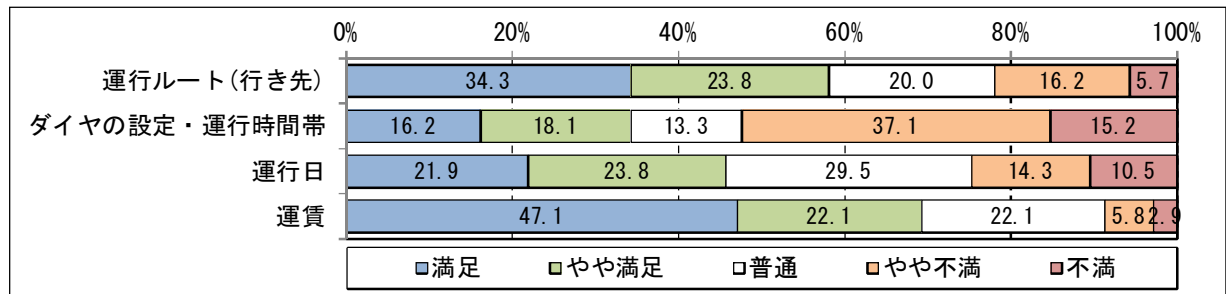
■アンケート調査を回答した施設・鉄道駅までの不便度



#### (4) 瑞浪市コミュニティバスの運行サービスに対する満足度

瑞浪市コミュニティバスに対する満足度は、「運行ルート（行き先）」、「運行日」、「運賃」で満足度が多く、「ダイヤの設定・運行時間帯」で不満と回答された方が52.3%と多くなっている。

■瑞浪市コミュニティバスの運行サービスに対する満足度（n=105）



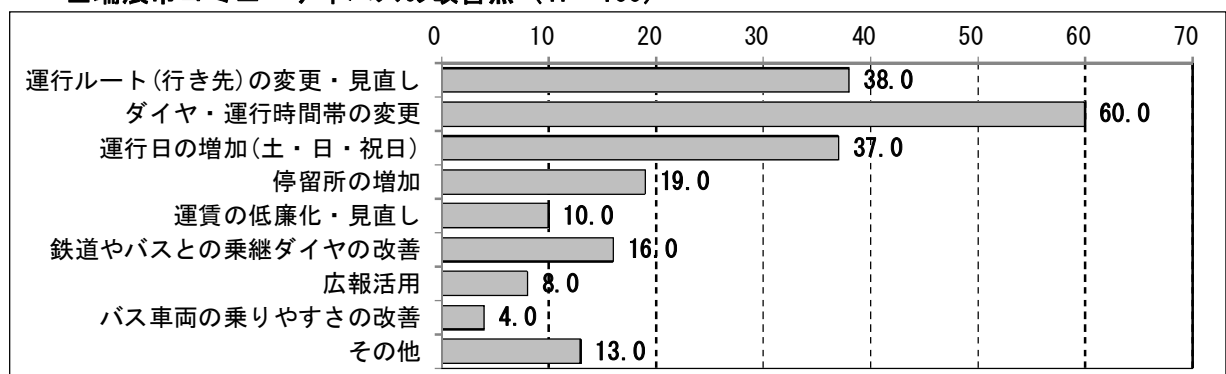
#### (5) 瑞浪市コミュニティバスの改善点

瑞浪市コミュニティバスをより多くの方々に利用して頂くために必要な改善点は、

- ・ダイヤ・運行時間帯の変更：60.0%
- ・運行ルート（行き先）の変更・見直し：38.0%
- ・運行日の増加（土・日・祝日）：37.0%

の順で多くなっている。

■瑞浪市コミュニティバスの改善点（n=100）



## 2-4 区長会等ヒアリング調査

### (1) 区長会ヒアリング調査

瑞浪市コミュニティバスの利用状況や改善して欲しいサービスなど生の意見を把握するため、各地区の区長会を対象にヒアリングを行った。

#### ■区長会ヒアリング調査概要

地区名	日時	場所	参加者数
大湫地区	11月1日(金) 19:00～	大湫コミュニティーセンター	6名
稲津地区	11月2日(土) 19:00～	稲津コミュニティーセンター	24名
土岐地区	11月8日(金) 19:00～	総合消防防災センター	19名
日吉地区	11月13日(木) 19:00～	日吉コミュニティーセンター	15名
釜戸地区	11月15日(金) 19:00～	釜戸コミュニティーセンター	19名
明世地区	11月17日(日) 15:00～	喫茶店	4名
陶地区	11月15日(金) 16:00～	陶コミュニティーセンター	4名

#### ■区長会ヒアリング調査での主な意見

##### 【瑞浪市コミュニティバスについて】

- ・運行本数を増便して欲しい。【全ての地区】
- ・夕方の便は利用者が少ないため、時間の調整ができないか。【土岐地区】
- ・料金を低廉化して欲しい。【大湫地区、日吉地区】
- ・もう少し車両を小さくしても良いのではないか。【土岐地区、日吉地区、釜戸地区】
- ・乗降時に高低差のないバスが良い。【陶地区】
- ・多治見市のようにキャラクターデザインのバスにすれば、バスをアピールでき、利用も増えるのではないか。【稲津地区】
- ・コミバスの行先表示について、〇〇経由細久手行きのように、バスの前面に経由地を表示できないか。【明世地区】
- ・バスを利用するごとにポイント制を導入してはどうか。【日吉地区】
- ・市街地の活性化に寄与するため、市街地でバス待ちの空き時間を過ごせる場所があると良いのではないか。【日吉地区】
- ・釜戸地区・大久後までコミュニティバスが運行していないため、タクシーを利用している方がいる。  
【釜戸地区】
- ・1週間に1日でもよいので、市街地まで直通でいけるようにして欲しい。【陶地区】
- ・コミュニティバスは学校が休みになると運休するため、学校の休みとは関係なく運行するなど、コミュニティバスが利用できるようにして欲しい。【大湫地区】
- ・曾木温泉(土岐市)まで延伸すれば高齢者を中心に利用があるのではないか。【陶地区】

### 【デマンド交通について】

- ・デマンド交通を導入して欲しい。【日吉地区、陶地区】
- ・デマンド交通を導入する場合、周知のためのPRが重要。【日吉地区】
- ・コミュニティバスとデマンド交通を併用して欲しい。【釜戸地区】
- ・現在コミュニティバスが運行していない地域に運行するなど、良くすることが先決で、デマンド交通はその後ではないか。【釜戸地区】
- ・デマンド交通は、予約が面倒なため、前日までの予約だと利用できないのではないか。【陶地区】
- ・タブレットに行先などを入力し、予約できれば楽という意見もあるが、高齢者が使えるかは疑問。【陶地区】
- ・比較的市街地に近いため、デマンドの必要性はないと思う。コミュニティバスが無くてもタクシーの相乗りのほうが便利。【明世地区】
- ・デマンド交通は料金が高いことと予約が必要なことが課題ではないか。【陶地区】
- ・デマンド交通よりタクシー補助の方が助かる。【釜戸地区】
- ・デマンド交通は地区内に集合する場所を整備し、そこからマイクロバスで運行してはどうか。【日吉地区】

## (2) 学園台シャトルバスヒアリング調査

学園台自治会を対象に、学園台シャトルバスの改善点や今後の見直しの方向性等についてヒアリング（日時：10月12日（土）19：00～、場所：学園台コミュニティセンター）を行った。

- ・運行収支は赤字状態で、一般共益費と開発業者のユアサ商事(株)からの補填金で賄っており、今後、運賃の値上げやダイヤ改正（便数の削減等）等を見直すことが必要と認識。
- ・学園台シャトルを市のコミュニティバスとして運行することはできないか。  
⇒市のコミュニティバスに組み入れるのは、サービスレベルが違うため、難しいが、市が補助金を出すようなことは考えられるかもしれない。
- ・学園台シャトルバスについては、地元（学園台団地）で維持できるよう頑張っていくが、出来ない部分は補助金の形で市にお願いすることになるのではないか。  
⇒利用実態やバス事業者との契約方法について確認し、適正な運営方法を検討していく。

## (3) コミバス大湫ヒアリング調査

大湫地区区長会ヒアリング時に、コミバス大湫の改善点や今後の見直しの方向性等についてヒアリング（日時：11月1日（金）19：00～、場所：大湫コミュニティーセンター）を行った。

- ・コミバス大湫（デマンド交通）は、利用者、地元、市の費用負担が1／3ずつとなっているが、実際には、地元の費用負担が大きい（地元50～60万円、市30～40万円）ため、市の負担を増やし、地元の負担を減らして欲しい。
- ・デマンドの予約は、支所（協議会）に電話をすることになっているが、夜間や休日には支所に職員がいないので、予約できない。高齢者は電話することも苦痛な人も多いため、予約方法を簡単にできないか。土日でも利用できると良い。
- ・往路朝9：30発をもっと早くできないか。（9：00頃など。特に夏場）  
⇒タクシー会社に無理を言ってやってもらっているため、難しい。（協議会）
- ・利用している人は、700円で利用できて便利と言っている。
- ・帰りの便の乗車場所を変更したいときに、変更できると良い。
- ・1便当たりの利用者数は1.1～1.2人程度のため、2.0まで増やすことが必要。

### 3 中学校統合に係る通学手段の検討

#### 3-1 通学交通手段の運行条件の整理

「瑞浪市立中学校統合再編基本方針」や中学校統合準備委員会（南部、北部地域）へのヒアリング等を踏まえ、通学交通手段の運行条件などを整理する。

##### (1) 新中学校の概要

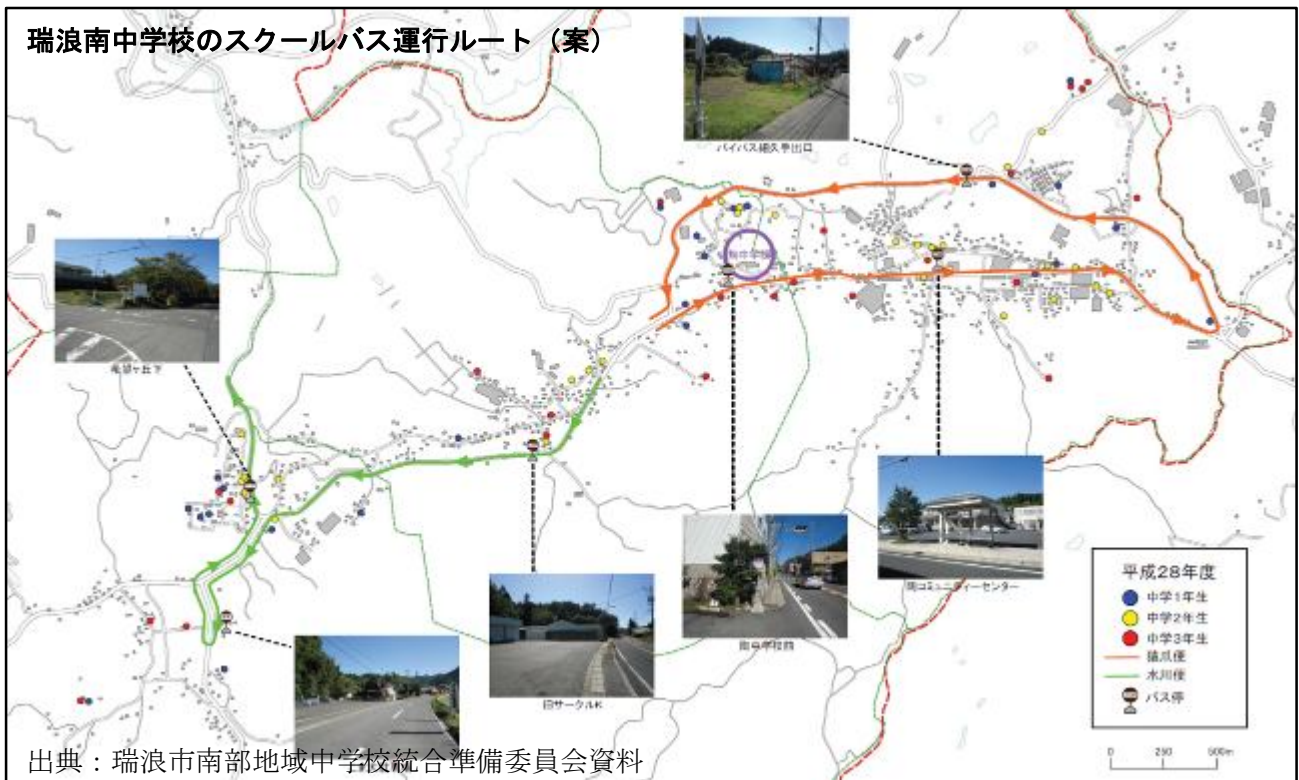
新中学校名	位置	統合スケジュール	開校時のスクールバス予定生徒数
(仮称) 瑞浪南中学校 (稲津中学校、陶中学校の2校)	稲津中学校 (改修)	平成28年4月	陶町：74名
(仮称) 瑞浪北中学校 (瑞陵中学校、日吉中学校、釜戸中学校の3校)	瑞陵中学校東側丘陵地 (新築)	平成31年4月	釜戸町：73名、大湫町：8名、日吉町：41名、合計：122名

##### (2) 通学交通手段の方法

●中学生の通学手段については、スクールバスで対応することを基本（予定）とする。

【スクールバス導入に当たって、現時点で目指している方向性(案)】

- ・中学校統合により、遠距離通学となる児童・生徒の通学手段の確保及び負担の軽減を図るためスクールバス（無料）を導入する。
- ・運行日は学校休業日を除く生徒の登校日とし、1日の運行回数は登校時1回、下校時1回運行する（朝は7：30までに到着、放課後も部活動時間を確保）。
- ・スクールバスの対象者は、原則通学距離が片道6km以上の生徒とする（但し、瑞浪南中学校で陶小学校区に在住する生徒も対象）。小学生は対象外。
- ・自宅から停留所までの距離は生徒の安全を確保するため、500m程度とし、バスの乗車時間は平均20～30分程度になるようスクールバスの運行ルートを検討する。



### 3-2 中学校統合に伴う通学手段の今後の検討課題

通学手段の確保へ向けて、今後の検討すべき課題について整理する。

#### ①クラブ活動（土・日）時における移動手段の確保

地元から土・日のクラブ活動への移動手段について、スクールバスが活用できないか要望が挙がっているが、スクールバスの導入に際して、文部科学省「へき地児童生徒援助費等補助金」を適用した場合、利用が制限され、クラブ活動に活用できない。

仮に補助金を適用しなかった場合、スクールバスでクラブ活動への活用は可能であるが、市の財政負担が増加することが懸念されるため、クラブ活動における移動手段の確保について今後検討することが必要である。

#### ②スクールバスの有効活用

北部地域における小学生の通学手段については、現在コミュニティバスで対応しているが、スクールバスを運行した場合、同じ地域に概ね同じ時間帯に異なるバスが運行されることになる。また、中学校の登下校時間は季節や曜日により変わるものの、昼間時間帯はスクールバスが空いているなど非効率なため、スクールバスとコミュニティバスとの一体的な運用など有効活用方策について検討することが必要である。

#### ■スクールバスの有効活用事例

##### 【兵庫県養父市】

○路線バス・コミュニティバス・専用スクールバスの一体運営

市民の利便性・安全性の確保の観点から、全てのバスを民間事業者に委託し一体で運営することにより、限られた台数のバスと予算の中で、運行経路や運行時間を工夫して、効率的な運営を図っている。



運行を委託している専用スクールバス

##### 【長野県川上村】

○スクールバスの有償による住民利用

村が所有していたスクールバスを効果的に活用するため、文部省（当時）に申請を行い、スクールバスの有償利用の承認を受け、住民の利用も可能となっている。

○路線バスとスクールバスの定期券の共通化

生徒は、部活動などで専用スクールバスの時間帯に合わない場合は路線バスを活用。どちらかのバスでも柔軟に利用できるよう定期券の共通化が図られ、利用者の費用負担はなし。



空き時間には住民の乗車として活用

出典：国内におけるスクールバス活用状況等調査報告（平成20年3月、文部科学省）

## 4 地域公共交通に係る課題の整理

現状分析、ニーズ調査による公共交通機関に対する改善要望や潜在的な移動ニーズ、中学校統合に伴う通学手段のあり方の検討等を基に、地域公共交通に係る課題を整理する。

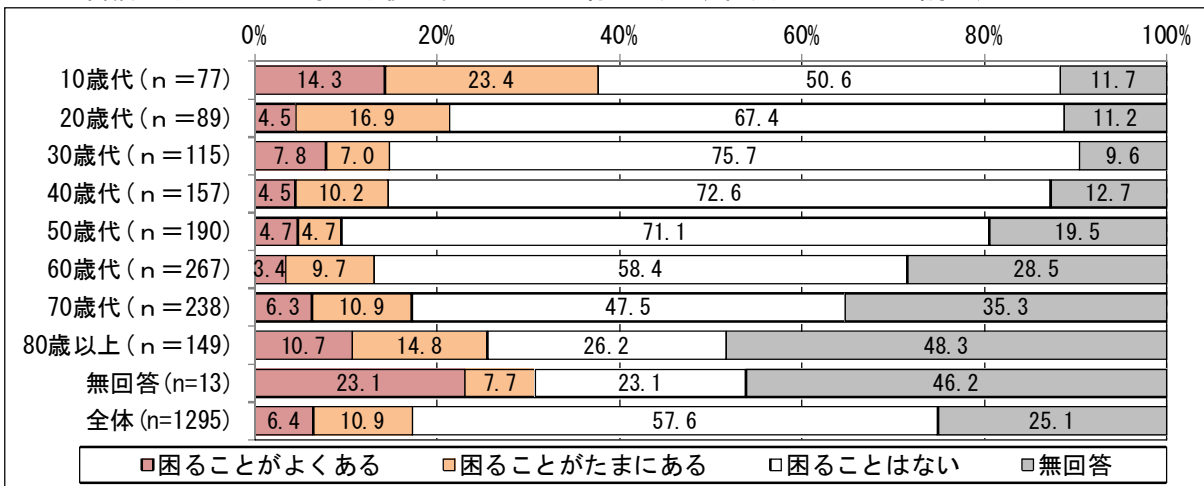
### ①高齢者等交通弱者に配慮した移動手段の提供

瑞浪市の高齢化率は、平成 22 年 10 月 1 日現在 26.0%で、「瑞浪市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月）」によると、平成 32 年には 33.7%まで上昇し更なる高齢化の進行が予想されている。

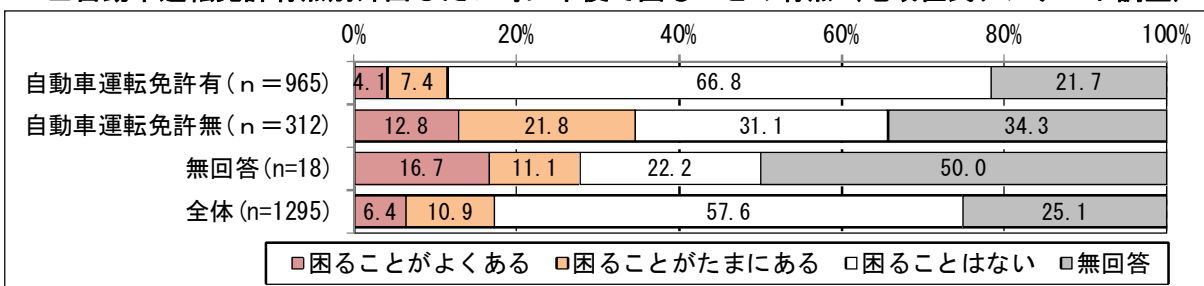
瑞浪市の自動車保有率（2.08 台/世帯）は高く、市内外の移動は自家用車が中心となっているが、地域住民アンケート調査では、外出したい時に主に 10 歳代や 80 歳以上の方、自動車運転免許が無い方で困ることがある割合が高くなっている。

高齢化社会の進展に伴い、公共交通は自家用車を持たない方などの交通弱者にとって必要不可欠なものとなっている中で、北部や南部地域を中心に存在している公共交通空白地区の解消を図りつつ、自家用車が無くても移動できる交通手段の確保が必要である。

■年齢別外出したい時に不便で困ることの有無（地域住民アンケート調査）



■自動車運転免許有無別外出したい時に不便で困ることの有無（地域住民アンケート調査）





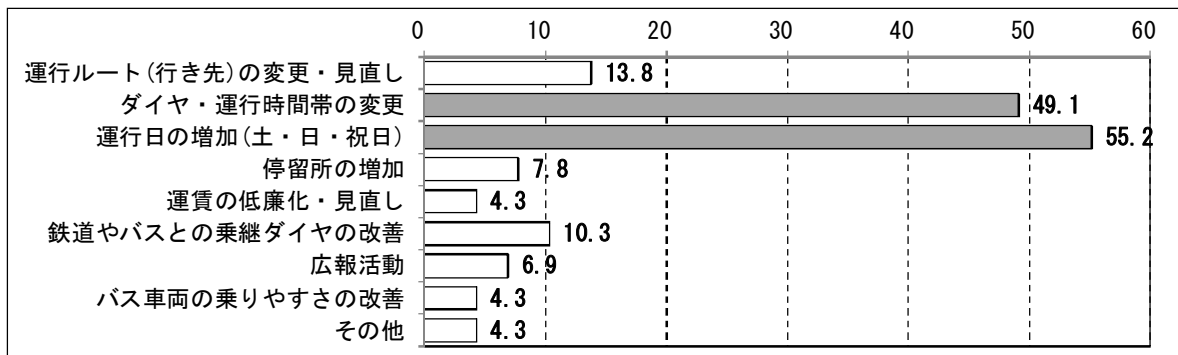
## ②瑞浪市コミュニティバスの運行サービス・運行方式等の改善

### ●運行ルート・サービス（運行日、ダイヤ等）の見直し・改善

瑞浪市コミュニティバス総利用者数の最近5年間の伸び率は0.94倍と年々減少傾向で、行政負担額が増加している中で、コミュニティバス利用者アンケート調査によると、コミュニティバスの改善要望で「運行日の増加（土・日・祝日）」や「ダイヤ・運行時間帯の変更」に対する意見が多くなっている。

また、ダイヤ別利用者数を見ると、瑞浪中央線と山田線の一部の便などで利用が多いものの、利用が全く無い便も存在しているため、利用者ニーズや採算性等を踏まえ、運行サービスの見直し・改善が必要である。

■瑞浪市コミュニティバスの改善点（コミュニティバス利用者アンケート調査） n = 116



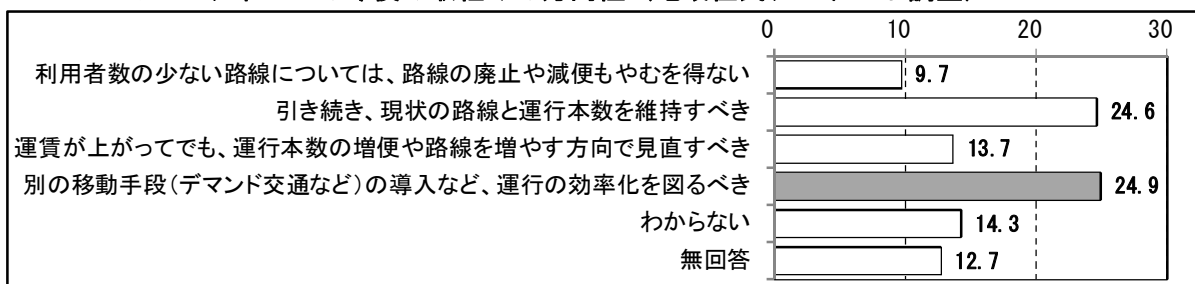
### ●運行方式（定時定路線型⇒デマンド交通等）の見直し検討

コミュニティバスの今後の取組みの方向性については、「別の移動手段（デマンド交通など）の導入など、運行の効率化を図るべき」が24.9%と最も高く、特に明世地区で36.1%、日吉地区で29.3%と他地区と比べて高くなっている。

また、区長会ヒアリング調査では、日吉地区や陶地区、釜戸地区でデマンド交通の導入に対する要望が挙がっている。

瑞浪市コミュニティバスについては、現行通りの定時定路線型のまま運行するのか、デマンド型交通へ変更するのか、地域住民の意向や負担等を踏まえつつ、検討していくことが必要である。

■コミュニティバスの今後の取組みの方向性（地域住民アンケート調査）



### ●利便性・快適性の向上

今後高齢化社会が進展する中で、車両の更新時期や道路条件、財政負担等を踏まえ、車両のバリアフリー化を進めていくとともに、快適にバス待ちが出来るよう待合環境の改善、分かり易い時刻表や路線図の表示など親しまれるコミュニティバスの充実を図っていくことが必要である。



### ③公共交通機関同士の連携強化

瑞浪市の公共交通は、鉄道（JR 中央本線）、路線バスの他、市が運営するコミュニティバス、一部地区で地域が運営するデマンド交通やシャトルバスなど多様な交通手段があるが、地域住民アンケート調査や路線バスとコミュニティバスの利用者ヒアリング調査によると、改善点として「鉄道やバスとの乗継ダイヤの改善」を求める回答が1～2割程度占め、自由記述でも特に鉄道と路線バスの乗り継ぎを良くして欲しいといった意見が寄せられている。

このため、各々の公共交通機関が連携し、機能を最大限に発揮する上でも、運行ダイヤの接続や運賃割引、及び乗継環境の改善などにより連携強化を図っていくことが必要である。

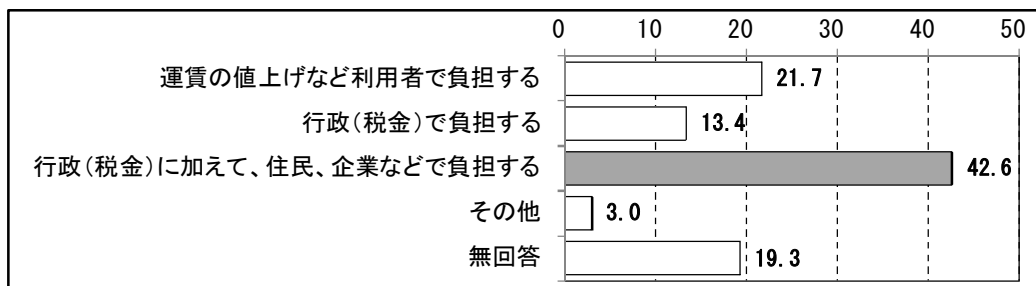
### ④市民・交通事業者・行政等との役割分担による協働の仕組みづくり

岐阜県・瑞浪市では、コミュニティバスの運行に対して年間約3,300万円負担しており、民間バス路線の利用者数も最近5年間で約16%減少するなど、今後人口減少等に伴い、民間バス路線の廃止・縮小等が懸念される。

地域住民アンケート調査では、コミュニティバスの維持・充実させる方法として「行政（税金）に加えて、住民、企業などで負担する」が42.6%と最も多くなっている。

瑞浪市では、コミバス大湫（デマンド交通）や学園台シャトルバスにおいて地元協議会等が運行主体となって、運行経費の一部を負担して取組みを行っているが、今後は交通事業者の自助努力や行政の支援に加え、市民（地域）が自分達の移動手段の維持に対して負担の責任を負う意識を他地域に拡大するなど、持続可能な仕組みについて考えていくことが必要である。

■コミュニティバスの維持・充実させる方法（地域住民アンケート調査）



# 5 基本方針

## 5-1 地域公共交通の構築に係る基本方針や目標の検討

### (1) 地域公共交通の構築に係る基本方針

瑞浪市における地域公共交通は、次の観点から持続可能な公共交通の再構築を目指していく。

#### ①公共交通機関の機能分担と連携強化によるネットワークの再構築を目指す

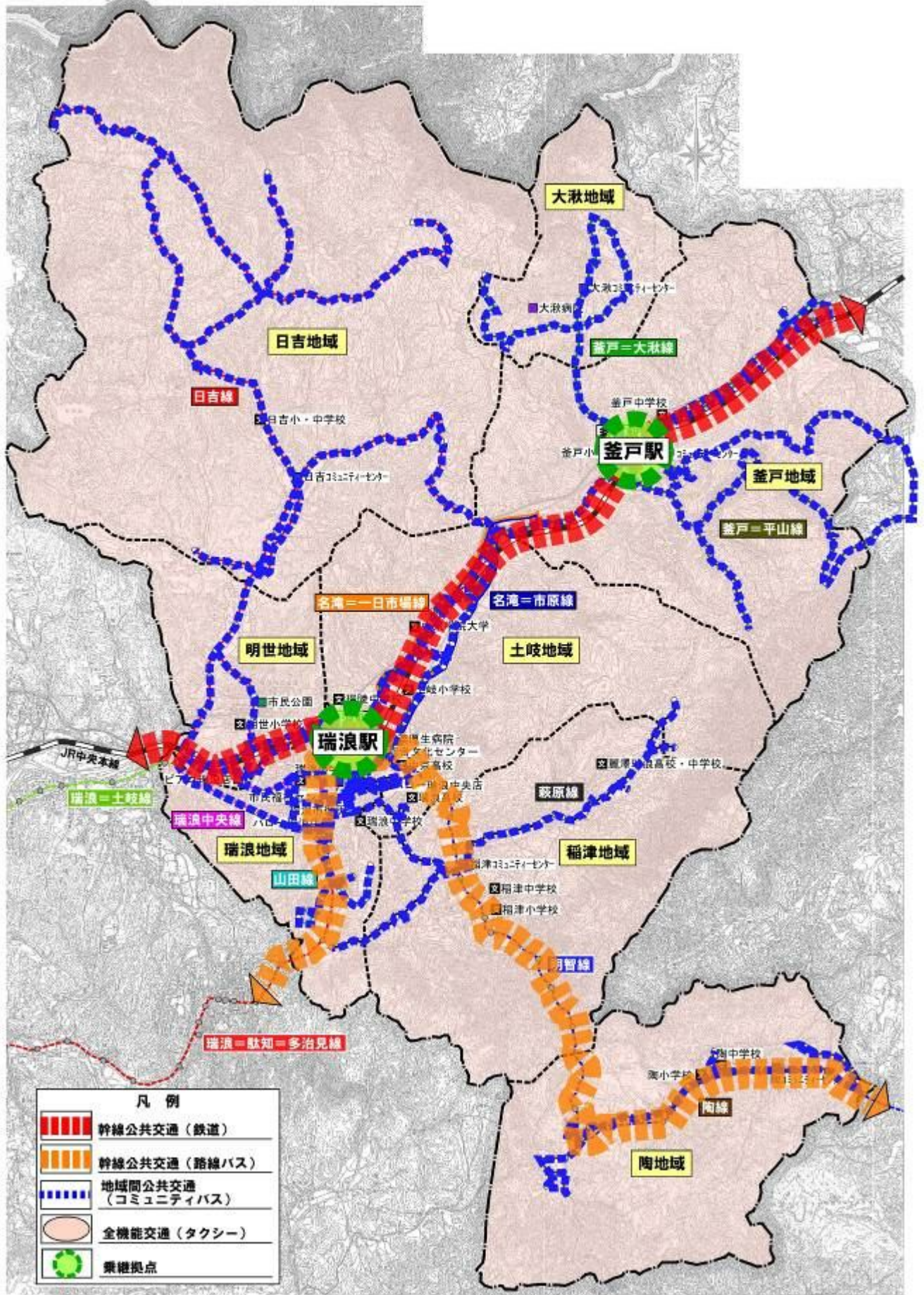
瑞浪市では、鉄道や民間路線バス、コミュニティバス及びタクシーの他、地域が主体となったコミバス大湫（デマンド交通）など多様な公共交通が運行中である中で、各公共交通機関の機能分担や担うべきサービス水準を明確化し、公共交通体系を再構築していくことが求められている。

このため、市内で運行中の公共交通機関については、次のように幹線公共交通、地域間公共交通、全機能交通及び支線公共交通の4段階に機能分類することにより、役割に応じた運行サービスを提供し、地域と地域との連携強化による一体感の醸成と市民生活の向上を図っていくことを目指す。

#### ■各公共交通機関の機能分担

機能分類	位置づけ・役割	対象
幹線公共交通	・名古屋、中津川方面等の広域的なアクセスを支援する鉄道の他、隣接する土岐市駅（土岐市）や明智駅（恵那市）を連絡する民間路線バスが対象で、メインの公共交通軸を形成する路線。	○鉄道（JR 中央線） ○民間路線バス
地域間公共交通	・通院、買物、通学等の利用を中心に、市内の移動サービスを支援する路線。	○コミュニティバス
全機能交通	・24時間運行し、ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、タクシーの特徴を活かした多様なサービスを提供。	○タクシー
支線公共交通 (地域協働事業)	・地域のニーズに合った運行方式を地域とともに検討し、地域の足を確保。 (コミュニティバスの見直し含む)	○コミバス大湫 ○新たな公共交通システム（デマンド交通等）

■公共交通ネットワークの骨格形成イメージ



## ②協働による持続可能な仕組みづくりの確立を目指す

持続可能で地域に暮らす市民にとって、利便性の高い移動手段の確保を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、地域自らが公共交通（支線公共交通）を「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って関っていくことが重要である。

このため、市民や地域組織、交通事業者、行政がそれぞれの役割分担のもと、公共交通維持に資する地域ぐるみの利用促進の展開や、公共交通サービスの情報提供及び地域との協働による地域の足の確保などにより、持続可能な仕組みづくりの確立を目指す。

## ③コミュニティバスとスクールバスとの一体的な運用を目指す

スクールバスの空き時間帯での有効活用等によるコミュニティバスとスクールバスと連携・協働した一体運用など、既存ストック（公共交通システム）の機能を最大限に発揮し、効率的かつ効果的な交通体系の実現を目指す。



## (2) 地域公共交通の目標

基本方針に基づき事業を展開することにより、次の目標を達成することを目指す。

### ① 利用しやすい公共交通機が整っていると感じる市民の割合

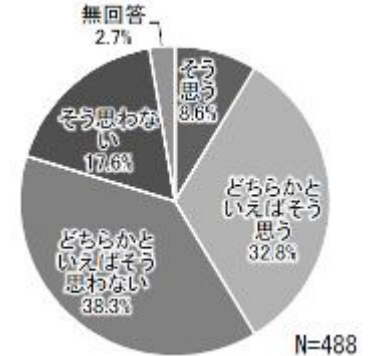
《利用し易い公共交通の満足度（市民生活の現状についてのアンケート調査）》

平成 25 年度：41.4%（現状）→平成 30 年度：44.1%→平成 35 年度：47.1%

「第 6 次瑞浪市総合計画」での市民アンケート調査では、瑞浪市に住み続けたいと思わない理由として「交通の便が良くない」が 35.3%と 2 番目に多い。

「第 6 次瑞浪市総合計画基本構想」における定住指標の目標値（今後も住み続けたいと考える市民（現状 83%→平成 35 年度 91%））を達成するため、公共交通の利便性が高まり、市民の公共交通に対する利用のし易さ・満足度が高めることを目標とする。

### ■ 利用しやすい公共交通が整っているかどうか



### ② コミュニティバス年間利用者数（減少傾向にある利用者数の維持）

平成 24 年度：104,148 人（現状）→平成 30 年度：100,000 人→平成 35 年度：100,000 人

市が運営するコミュニティバスの総利用者数の最近 5 年間の伸び率は 0.94 倍と減少傾向にあるため、利便性の高いコミュニティバスの運行により、現状の利用者数の維持を最低限の目標とする。

## (3) 計画の区域

計画の区域は、鉄道、民間路線バス、コミュニティバス及びタクシーなど公共交通相互の連携を図り、一体的に事業を推進する必要があるため、瑞浪市全域とする。

## (4) 計画期間

本計画の期間は、中学校統合に伴う通学手段の対応や、「第 6 次瑞浪市総合計画基本構想」の計画期間（平成 26～35 年度）との整合を図るため、平成 26 年度から平成 35 年度までの 10 年間とし、平成 30 年度に中間見直しを行う。

## 5-2 サービス水準の検討

基本目標を実現するためのサービス水準の考え方を次のように設定する。

### (1) 利用を想定する主な利用者とその利用目的

#### ①幹線公共交通（鉄道、民間路線バス）

瑞浪市の幹線公共交通として、誰もが利用可能で、通勤・通学、買物、通院・趣味・娯楽など多様な目的を対象とする。

#### ②地域間公共交通（コミュニティバス）

コミュニティバスの主な利用者と利用目的は、路線によりその性格が異なっているが、スクール利用や車を利用できない高齢者などの交通弱者の買物、通院等の利用を主な対象とする。

地域の活性化や観光振興等の観点から、土休日での観光目的等の対応についても検討する。

#### ③全機能交通（タクシー）

鉄道・バスが運行されてない地域や、路線があっても利用したい時間に運行されてない場合等であっても、いつでもドア・ツー・ドアで利用することが可能であり、あらゆる目的に対応することができる。

#### ④支線公共交通（コミバス大湫、新たな公共交通システム（デマンド交通等））

コミュニティバスで対応が難しい場合や、地域がそれ以上のサービスを求める場合などは、コミュニティバスの役割を補完するよう高齢者などの交通弱者の買物、通院等の利用を主な対象とする。

### ■機能分類別主な利用者とその利用目的

機能分類	実施主体	主な対象者				主な利用目的				
		一般市民	来訪者	高齢者	学生	通勤	通学	買物	通院	その他
幹線公共交通 (鉄道、民間路線バス)	交通事業者	○	○	○	○	○	○	○	○	○
地域間公共交通	市(行政)		○	○	○		○	○	○	
全機能交通	交通事業者	○	○	○	○	○	○	○	○	○
支線公共交通 (コミバス大湫など)	地元			○				○	○	

## (2) 確保する運行サービス水準の考え方（地域間・支線公共交通）

### ①幹線公共交通（鉄道、民間路線バス）

鉄道は、輸送力の強化や快適性・利便性の向上に向けて、鉄道事業者に働きかけていく。

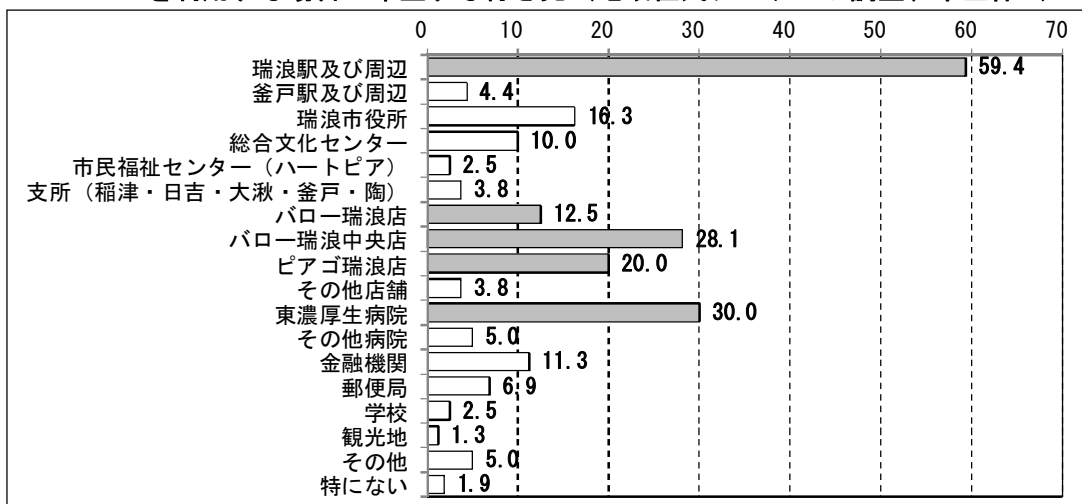
民間路線バスは、地域の生活環境の確保の観点から、現行の運行サービス水準を維持するようバス事業者に働きかけていく。

### ②地域間公共交通（コミュニティバス）

コミュニティバスは次の運行サービス水準を確保することを目指す。但し、公共交通空白地域が存在する中山間地エリア（日吉地区、釜戸地区、明世地区等）については、デマンド交通を導入して欲しいとの意見があるため、地域の意見・要望等を踏まえ、コミュニティバスとの調整を行った上で別の移動手段（デマンド交通など）の導入についても検討する。

<b>運行ルート</b>	<p>地域間公共交通（コミュニティバス）は、市民ニーズが多く主な行き先である瑞浪駅及び周辺、東濃厚生病院、大規模店舗（バロー瑞浪中央店、ピアゴ瑞浪店、バロー瑞浪店、SCメイト等）に対応した運行とするため、以下の運行サービスの確保を目標とする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●全ての路線について、鉄道や民間路線バス、コミュニティバスとの組合せにより、市民ニーズが顕著に高い瑞浪駅へ1回乗換え以内で到達できるように運行する。</li> <li>●買物や通院の利便性確保のため、昼間時間帯は東濃厚生病院、大規模店舗へ原則1回乗換え以内で到達できるように運行する。</li> <li>●釜戸＝平山線、釜戸＝大湫線、日吉線は通学手段としてスクール利用を確保する。</li> </ul>
<b>運行時間帯・本数</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●スクール利用は現行の運行ダイヤを基本とするが、中学校のスクールバスとの一体的な運用についても配慮する。</li> <li>●コミュニティバス路線全体の組合せにより、昼間時間帯に最低限1往復確保しつつ、需要の変化に合わせてさらなる増便を目指す。</li> </ul>
<b>運行日</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運行日は平日運行を基本に、休日運行について「運行日の増加（土・日・祝日）」を求める要望が多いため、地域の活性化や観光振興などの観点から検討する。</li> </ul>
<b>運賃</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運賃は路線により100円均一と100～400円（ゾーン制）が混在している中で、利用者の負担軽減や利用促進等の観点から低廉化へ向けた見直しを検討する。</li> </ul>

■バスを利用する場合の希望する行き先（地域住民アンケート調査、市全体（n=160））





③全機能交通（タクシー）

機動性や柔軟性といったタクシーの強みを活かし、多様なニーズにきめ細かく対応できるようタクシー事業者に働きかける。

④支線公共交通（コミバス大湫、新たな公共交通システム（デマンド交通等））

- 支線公共交通は、地域のニーズを評価する中でその必要性を地域と市で検討し、運行ルート、運行本数、料金等のサービス水準については、地域と市及び交通事業者との調整によることを基本とする。
- 主に買物、通院等の利用に対応できるよう東濃厚生病院、大規模店舗へ乗換なしで到達できるように運行する。

### 5-3 コミュニティバス再編成の方向

#### (1) 既存コミュニティバスの評価

現在運行中のコミュニティバスについて、前項でのサービス水準を確保するよう、目的地（瑞浪駅、東濃厚生病院、大規模店舗）へのアクセス性と利用目的（通学、通院・買物）との対応の評価を行う。

- 瑞浪中央線、山田線、萩原線は、目的地へのアクセス性、利用目的（買物・通院）に対応し、運行ルート・サービス水準を満足。
- 名滝＝市原線と名滝＝一日市場線は目的地へのアクセス性は対応。通院・買物に対応したダイヤについては釜戸＝大湫線との組合せにより対応可能。
- 陶線は、利用圏域が競合する民間路線バス・明智線を利用することにより、瑞浪駅へのアクセスは乗換無で可能であるが、東濃厚生病院と大規模店舗（パロー瑞浪中央店）へは1回乗換えが必要。
- 釜戸＝平山線は、瑞浪駅と東濃厚生病院及び大規模店舗へのアクセスは1回乗換え（釜戸＝大湫線）で可能であるが、通院・買物に対応したダイヤがない。
- 釜戸＝大湫線は、瑞浪駅と東濃厚生病院へのアクセスは乗換無で、大規模店舗へは1回乗換えが必要。通院・買物に対応したダイヤについてはコミバス大湫との組合せにより対応可能。
- 日吉線は、瑞浪駅と東濃厚生病院へのアクセスは乗換無で、大規模店舗へは1回乗換えが必要。通院・買物に対応したダイヤについては、運行区間により対応できていない。

#### ■既存コミュニティバスの評価

路線名	目的地へのアクセス有無						利用目的との対応 ※2			備考
	瑞浪駅		東濃厚 生病院		大規模 店舗		通学 対応	通院 対応	買物 対応	
	乗換 無	1 回乗換	乗換 無	1 回乗換	乗換 無	1 回乗換				
瑞浪中央線	○		○		○			○	○	
山田線	○		○		○			○	○	
名滝＝市原線	○		○		○			△	△	釜戸＝大湫線との組合せで対応可能
名滝＝一日市場線	○		○		○			△	△	同上
萩原線	○		○		○			○	○	
陶線 ※1	○			○		○		○	○	
釜戸＝平山線		○		○		○		×	×	
釜戸＝大湫線	○		○			○	○	△	△	コミバス大湫で通院・買物目的に対応可能
日吉線	○		○			○	○	△	△	北野神社～細久手等区間により対応無

※1 陶線については、民間路線バス・明智線と一体的に評価する。

※2 利用目的との対応の評価は、昼間時間帯に目的地へ移動でき、用事（買物や診療等）を済ませた後に帰宅できるかどうかで判断した。

## (2) 再編成の方向

コミュニティバスの再編成の方向については、運行サービス水準の考え方を基に、利用実績や利用ニーズ及び区長会への意見聴取等を踏まえ、効率的な運行となるよう検討していく。

- 運行ルートについては、買物、通院目的に対応するようルート変更を検討する。
- 運行日については、利用実績や、地域の活性化や観光振興の観点から休日運行も検討する。
- 運行ダイヤについては、現行の運行車両数（平日5台、休日1台）を基本に、買物、通院目的に対応するよう運行ダイヤの変更（調整）や増便を検討する。利用が少ない便・利用が全く無い便等は、減便を検討する。

## 5-4 瑞浪型地域協働事業の展開

### (1) 各主体の役割分担

持続可能な地域公共交通を構築するには、交通事業者や行政だけで対応では困難であり、地域の関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けた様々な取組みを行うことが必要で、地域ぐるみの利用促進活動として、各々が次のような活動を行っていく。

#### ■各主体の役割

<b>地域</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域公共交通を地域で支えるため、要望する側ではなく主役として、提案から利用まで全てのプロセスに主体的に参画する。</li><li>・地域主体で新たな公共交通システムを導入する場合には、運行主体となり得る「まちづくり推進協議会」等の運営に参加・協力し、地域一体となった主体的な取組み（地域ワークショップの開催等）を目指す。</li></ul>
<b>交通事業者</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・公共交通サービスのプロフェッショナルとして、地域ニーズに即し、運行サービスの維持・向上に努める。</li><li>・地域・瑞浪市と連携し、広報活動（公共交通マップの作成や情報提供等）の利用促進の取組みを行う。</li></ul>
<b>瑞浪市</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・コーディネーター兼サポーターとして、地域主体の会議による意見把握を行い、関係者との調整、支援等を行う。</li><li>・交通事業者と連携して、総合公共交通マップ、総合時刻表の作成等により市民等に公共交通情報を提供する。</li></ul>

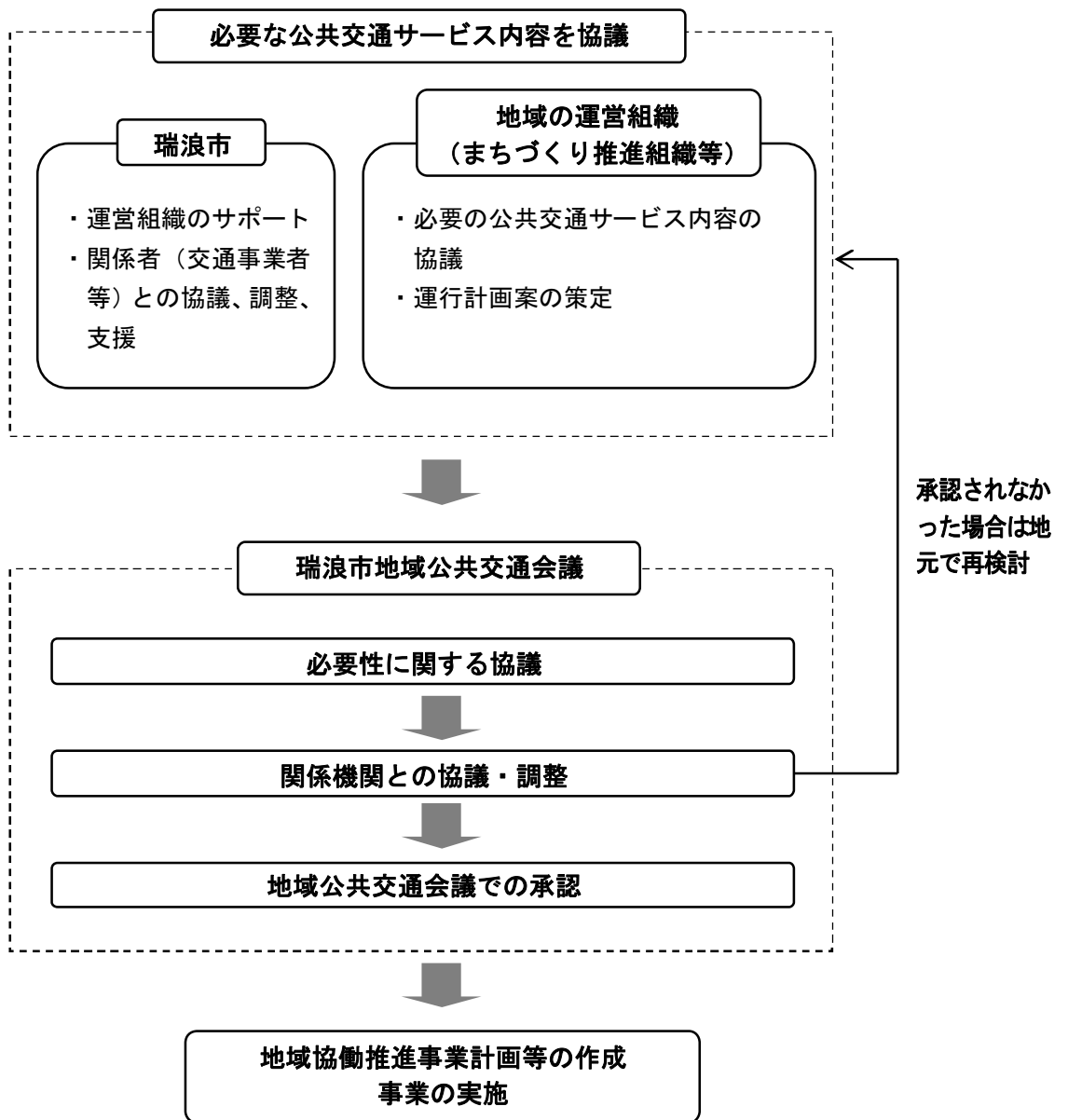
## (2) 地域協働事業の展開イメージ

新たな公共交通システムの導入・見直しを検討する場合、地域は運営組織（まちづくり推進組織等）を設置し、地域、交通事業者、瑞浪市の役割分担を踏まえ、必要な公共交通サービス内容について協議する。

運営組織で協議された内容については、瑞浪市地域公共交通会議で必要性や計画内容の妥当性等を協議・調整し、承認が得られた事業について運行の実施を目指す。

なお、運行に要する費用負担は、原則として利用者の運賃収入、行政の補助金、地域がそれぞれで負担することを基本に、沿線企業等による協賛金等の支援についても検討する。

### ■地域協働事業の流れイメージ



※この流れは、あくまでも基本的なイメージであり、個別ケースによっては異なることもある。



# 6 具体的な施策の検討

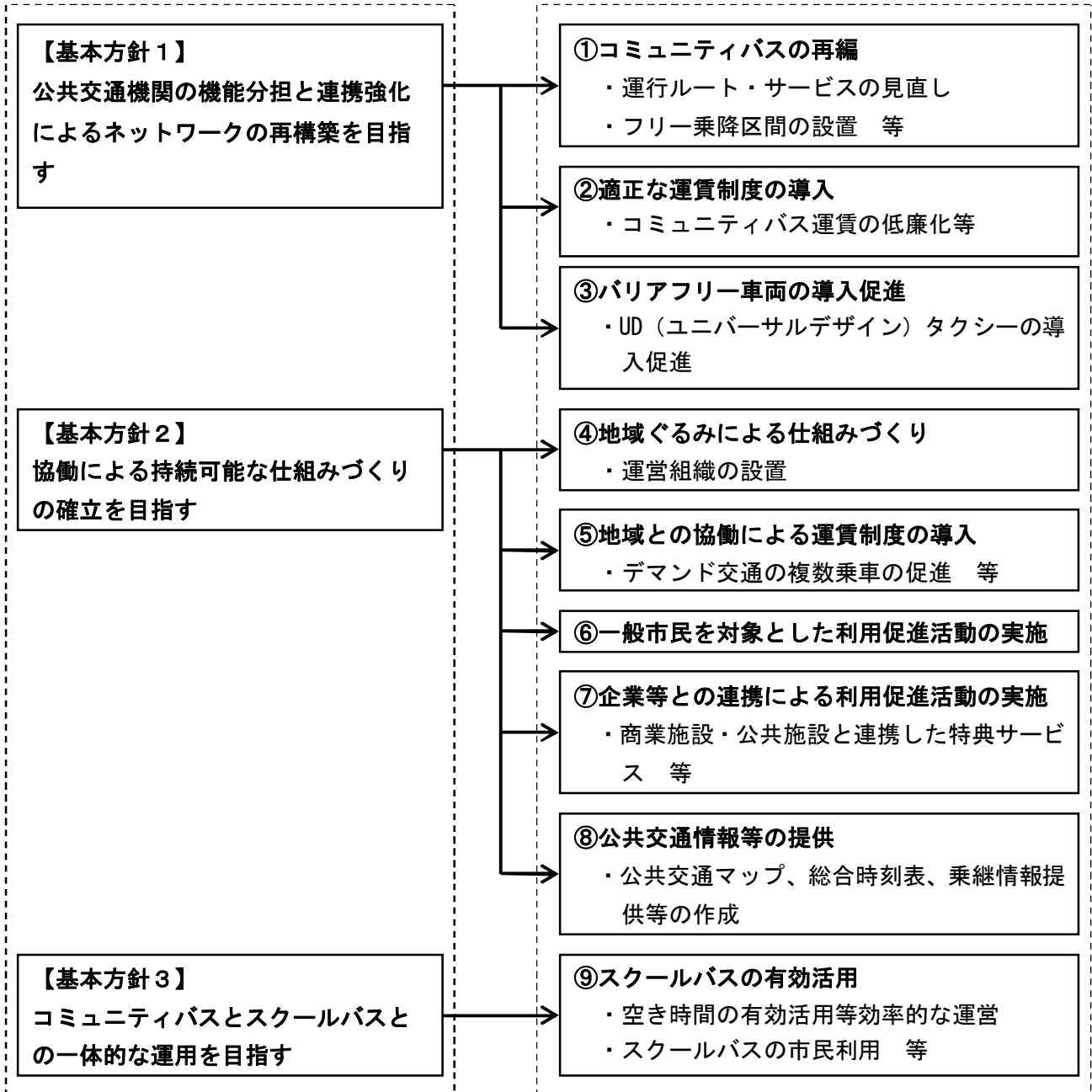
## 6-1 取組むべき施策の検討

### (1) 取組むべき施策の抽出

前項で設定した基本方針の実現に向けて、瑞浪市においては次の事業を実施する。

#### 【地域公共交通の基本方針】

#### 【取組むべき施策メニュー】



## (2) 段階的な事業展開の考え方

(1)に示した事業を、計画期間内に、効果的かつ実現性を踏まえて推進するため、実証運行を実施する5年間（平成26年度～平成30年度）を「前期」とし、目標年次である平成35年度までを「後期」として、以下のように段階的に事業を実施する。

### ■段階的な事業展開方針

#### 前期（5カ年：平成26年度～平成30年度）

##### 《目標》

- ・ 中学校統合を見据えた地域のニーズに合ったコミュニティバスの改善を目指す。
- ・ 地域との連携による仕組みづくりと公共交通事業の実現を目指す。

##### 【ねらい】

- ・ 中学校統合スケジュールと整合を図りつつ、地域のニーズにあったコミュニティバスの運行形態やルートに再編成する。
- ・ 地域ぐるみによる公共交通の維持・活性化を図るため、地域単位でバス交通の課題を話し合い、公共交通の利用促進や事業運営について住民や企業等の参加・協力を進める。
- ・ バスのイメージアップや運賃制度、情報提供等を充実し、地域公共交通の利用促進を図る。

#### 後期（5カ年：平成31年度～平成35年度）

##### 《目標》

- ・ 前期事業のステップアップと快適で暮らしやすいまちの実現を目指す。

##### 【ねらい】

- ・ 前期に実施する事業の評価・見直しを図る。
- ・ 商業・観光等のまちづくり振興策と連携して展開し、地域の活性化を推進する。
- ・ 関係者との調整などにより、総合的に施策を展開し、公共交通サービスの向上、地域の活性化を図る。

### (3) 地域公共交通総合連携計画に基づいて実施する事業

実施する事業について、基本方針や段階的な事業展開の考え方を踏まえ、事業の概要や実施主体、実施時期を整理する。

#### ■基本方針1:公共交通機関の機能分担と連携強化によるネットワークの再構築を目指す

①コミュニティバスの再編	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>小学生のスクール利用、及び昼間時間帯の買物、通院需要への対応の強化に資するよう、地元やバス事業者等と協議・調整を図りつつ、コミュニティバスの運行ルート及びサービス水準（ダイヤ、運行日、運賃）を見直す。</li> <li>同時に、日吉線や釜戸＝大湫線、釜戸＝平山線など中山間地エリアを運行する区間については、主な利用者である高齢者の利便性向上を図るため、警察等との協議・調整を図りつつ、コミュニティバスのフリー乗降区間（あるいは降車のみフリー）の設置の検討を行っていく。</li> <li>休日運行については、地域の活性化や観光振興などの観点から、必要性や財政面等を考慮し、検討を行っていく。</li> <li>公共交通空白地域が存在する中山間地エリア（日吉地区、釜戸地区、明世地区等）などで新たな公共交通システム（デマンド交通など）導入への意向が高い地区については、地域協働事業の実施に向けて検討を行う。</li> </ul>
実施主体	地域住民、瑞浪市、交通事業者
実施時期	前期：平成26年度 生活交通ネットワーク計画の検討、地元調整 平成27年度 運行開始 平成28～30年度 運行・評価 後期：平成31年度以降 必要に応じて運行見直し


②適正な運賃制度の導入（コミュニティバスの運賃低廉化等）	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスの運賃について、負担の公平性等の観点からゾーン運賃を導入している路線（5路線）の低廉化などの見直しを検討する。</li> <li>コミュニティバス同士や、コミュニティバスと民間路線バスとの乗継による利便性向上を図るため、乗継運賃割引の導入を検討する。</li> </ul>
実施主体	瑞浪市、交通事業者
実施時期	前期：平成26年度 関係者調整、検討 平成27～30年度 実施（コミュニティバスの運行開始と同時） 後期：平成31年度以降 継続実施

#### 【事例】富士市・乗継割引券の導入

富士市では、バスをより利用しやすくするために、コミュニティ交通（コミュニティバス、デマンドタクシー）⇔路線バス、コミュニティ交通⇔コミュニティ交通の乗継割引券（1回当り50円割引（小学生・障害者手帳所持者は30円割引）を導入（通常1乗車200～500円）。



### ③バリアフリー車両の導入促進

<p><b>概要</b></p>	<p>・障がい者の他、高齢者や妊産婦など様々な人が利用できるUDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）の導入を推進する。</p> <p>※「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号）の規定に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成 32 年度末までに、ノンステップバスの導入率を 70%とし、福祉タクシー車両を全国で約 2 万 8 千台導入することが示されている。</p>	 <p>▲日産自動車NV200/バレットタクシー (国土交通省試作車)</p>
<p><b>実施主体</b></p>	<p>交通事業者、瑞浪市</p>	
<p><b>実施時期</b></p>	<p>前期：平成 26～30 年度 交通事業者調整・導入検討 後期：平成 31 年度 継続導入</p>	

## ■基本方針2:協働による持続可能な仕組みづくりの確立を目指す

### ④地域ぐるみによる仕組みづくり（運営組織の設置）

<p><b>概要</b></p>	<p>・支線公共交通として新たな公共交通システムの導入・見直しを検討する地区（コミュニティバスを補完する新たな公共交通の導入等）については、当該地域住民が実施に向けた協議・運営を行う組織を設置し、市及び交通事業者との協働により事業の実現を目指す。</p>	
<p><b>実施主体</b></p>	<p>地域住民、瑞浪市、交通事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民：地域ごとの協議・運営組織の企画・設置</li> <li>・瑞浪市：地域ごとの協議・運営組織のサポート・助言</li> <li>・交通事業者：安全な運行</li> </ul>	
<p><b>実施時期</b></p>	<p>前期：平成 26 年度以降 組織化、実施 後期：平成 31 年度以降 継続実施</p>	

### ⑤地域との協働による適正な運賃制度の導入（複数乗車割引等）

<p><b>概要</b></p>	<p>・現在地元主体で運行中のコミバス大湫（デマンド交通）は相乗り利用が少なく、複数乗車が課題となっている。</p> <p>・地域協働事業として、新たな地区で公共交通システム（デマンド交通等）を導入する場合には、基本運賃以外にも複数乗車や往復利用等を促進するための運賃制度や交通事業者のインセンティブとなるような工夫について検討する。</p>	
<p><b>実施主体</b></p>	<p>地域住民、瑞浪市</p>	
<p><b>実施時期</b></p>	<p>前期：平成 26 年度 地元調整・検討 平成 27～30 年度 順次実施（地域協働事業の運行と同時） 後期：平成 31 年度以降 継続実施</p>	

### 【事例】秦野市デマンド型割引運賃

秦野市デマンド型乗合タクシーでは利用促進を図るため、基本運賃（一律 350 円）以外に割引運賃を実施中。実証実験を経て、平成 23 年度から事業者（秦野交通株式会社）による自主運行として本格運行を開始。

- ・利用登録者同士（2 名）で同時に利用する場合は、1 名 300 円
- ・1 名で同日に往復利用する場合、復路の運賃は、250 円



### ⑥一般市民を対象とした利用促進活動の実施

<b>概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来のバス利用者である児童や一般市民を対象に、民間路線バスやコミュニティバス等の存在や必要性を認識してもらうとともに、マイバス意識の醸成や利用促進を図る上で、広報活動や地域住民と一体となった取組みを実施する。</li> </ul>
<b>実施主体</b>	市民、瑞浪市、交通事業者
<b>実施時期</b>	前期：平成 27 年度 企画等準備 平成 28～30 年度 実施 後期：平成 31 年度以降 継続実施

### 【事例】江若交通（滋賀県大津市）・ギャラリーバス

バス車内に幼稚園・保育園、小学校の園児・児童の作品を展示する「ギャラリーバス」を運行中（掲出期間：2～4 週間、掲出料：無料）。展示して頂いた園児には粗品（クレヨン）を贈呈。



### 【事例】横浜市交通局・クリスマスイルミネーションバス

横浜市交通局では、12 月 1 日から 12 月 25 日まで毎日、各営業所 1 台から 3 台（全営業所で 16 台）、車内イルミネーションや車体にサンタクロースなどのシールを張った車両を運行中。



### ⑦企業等との連携による利用促進活動の実施（商業施設・公共施設と連携した特典サービス等）

<b>概要</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設等へ民間路線バスやコミュニティバスで移動しやすい環境を創出し、自動車から路線バスへの転換を促すため、商業施設等と連携し、公共交通利用者に対する割引などのサービス等について検討を行う。（帰りのコミュニティバスきっぷを進呈する。公共交通利用者へのポイントサービスなど）</li> <li>・また、公共施設で実施するイベントの参加について、公共交通利用を案内するとともに、特典サービスの実施などを行う。</li> </ul>
<b>実施主体</b>	企業、瑞浪市、交通事業者
<b>実施時期</b>	前期：平成 28～30 年度 企画等準備、施設側との調整 後期：平成 31 年度以降 実施



**【事例】遠鉄バス「お帰りきっぷ（無料乗車券）」サービス**

遠鉄バスでは、百貨店、ショッピングセンター、温泉施設等と連携し、買物金額等に応じて「お帰りきっぷ（無料乗車券）」を発券している。



**⑧公共交通情報等の提供**

<p><b>概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通が移動手段の選択肢となるよう、現行のコミュニティバスだけでなく、鉄道や民間路線バスを含めた総合的な公共交通マップ、総合時刻表、乗継情報を提供する冊子、ホームページ等を作成し、公共交通に関する情報提供を行う。</li> <li>冊子については、市内全世帯への配布の他、転入者への配布等を行い、公共交通の利用促進に繋げる。</li> <li>バスの運行ダイヤ情報を乗継情報コンテンツプロバイダに提供し、鉄道・バスを含む乗継情報をスマホ、PC等で検索できるようにする。</li> </ul>
<p><b>実施主体</b></p>	<p>瑞浪市、交通事業者</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>瑞浪市：冊子等の企画・作成、配布</li> <li>交通事業者：冊子等の企画・作成協力</li> </ul>
<p><b>実施時期</b></p>	<p>前期：平成 27～30 年度 時刻表等の変更に合わせて作成 後期：平成 31 年度以降 継続実施</p>

**■現行のコミュニティバスマップ、運行ダイヤ**



**■基本方針3:コミュニティバスとスクールバスとの一体的な運用を目指す**

**⑨スクールバスの有効活用**

<p><b>概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中学校統合に伴い、導入予定のスクールバスの空き時間帯の有効活用を図るため、教育委員会や地元との協議・調整を図りつつ、スクールバスとコミュニティバスとの一体的で効率的な運営を行う。さらに、スクールバスの市民利用などについて検討を行う。</li> </ul>
<p><b>実施主体</b></p>	<p>瑞浪市、瑞浪市教育委員会</p>
<p><b>実施時期</b></p>	<p>前期：平成 26～27 年度 関係者調整・検討 平成 28～30 年度 関係者調整・検討・実施 後期：平成 31 年度以降 継続実施</p>

## 6-2 実施スケジュールの検討

瑞浪市において実施する事業のスケジュールは、次のとおりである。

### ■全体事業一覧及びスケジュール

基本方針	事業名	実施主体	前期					後期
			H26	H27	H28	H29	H30	H31 ~ H35
公共交通機関の機能分担と連携強化によるネットワークの再構築を目指す	①コミュニティバスの再編	地域住民、瑞浪市、交通事業者	検討・地元調整	運行開始	運行・評価			必要に応じて運行見直し
	②適正な運賃制度の導入（コミュニティバス運賃の低廉化等）	瑞浪市、交通事業者	関係者調整・検討	実施（コミバス運行と同時）				継続実施
	③バリアフリー車両の導入促進	交通事業者、瑞浪市	交通事業者調整・導入検討				継続導入	
協働による持続可能な仕組みづくりの確立を目指す	④地域ぐるみによる仕組みづくり	地域住民、瑞浪市、交通事業者	組織化、実施				継続実施	
	⑤地域との協働による運賃制度の導入（複数乗車割引等）	地域住民、瑞浪市、交通事業者	地元調整・検討	順次実施（地域協働事業の運行と同時）			継続実施	
	⑥一般市民を対象とした利用促進活動の実施	市民、瑞浪市、交通事業者		企画等準備	実施		継続実施	
	⑦企業等との連携による利用促進活動の実施	企業、瑞浪市、交通事業者			企画等準備・施設側との調整		実施	
	⑧公共交通情報等の提供	瑞浪市、交通事業者		時刻表等の変更に合わせて作成			継続実施	
コミュニティバスとスクールバスとの一体的な運用を目指す	⑨スクールバスの有効活用	瑞浪市、瑞浪市教育委員会	関係者調整・検討	関係者調整・検討・実施			継続実施	

### 6-3 事業評価手法の検討

本計画を着実に推進するためには、実績等に基づき、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が必要である。また、各公共交通システムは単体ではその機能を十分に発揮できず、鉄道や民間路線バス、コミュニティバス等との連携によって、より有効な移動手段となることから、これらの評価・検証は各公共交通システムを一体的に行うものとする。

具体的には、「瑞浪市地域公共交通会議」を継続的に運営し、次の観点から評価・検証等の進行管理を実施する。

#### ●事業実施状況の評価（年に1回実施）

：各事業の「利用状況」等の実施状況を毎年度実施し、評価する。

#### ●目標達成度の評価（3年に1回程度実施）

：目標値との比較により、施策の達成状況を検証する。但し、コミュニティバスの利用者ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院等の移転、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

#### ■PDCAサイクルの概念

