

# 1 地域公共交通に係る現状分析

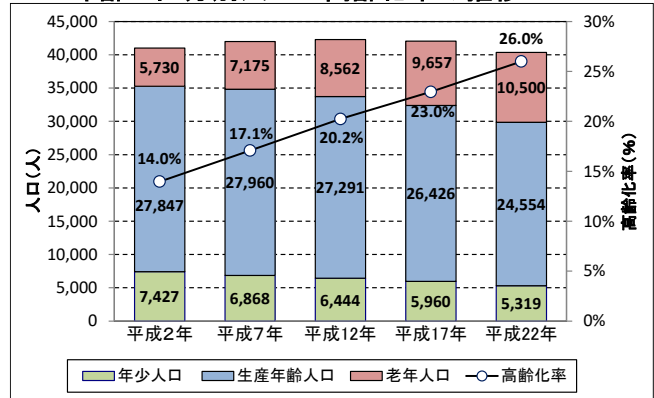
## (1) 総人口・世帯数

瑞浪市の総人口は、平成12年の42,298人をピークに、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（15歳未満人口）は経年的に減少、老年人口（65歳以上人口）は増加を続け、平成22年時点での高齢化率（65歳以上）は26.0%となっており、少子高齢化が進展している。

■年齢3区分別人口・高齢化率の推移



出典：国勢調査

## (2) 地域公共交通に係る時代潮流の変化

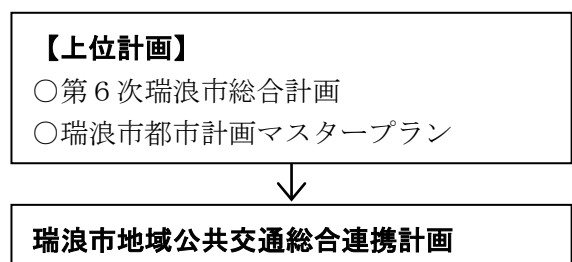
近年、地域公共交通を取り巻く社会経済環境は大きく変化しており、本計画では留意すべき時代の潮流を整理する。

- ①少子高齢化・人口減少社会の進行…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移動方法が限られる人の増加が見込まれる中で、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…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…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。

## (3) 上位計画での公共交通の位置付け

本連携計画は、「第6次瑞浪市総合計画」及び「瑞浪市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、上位計画で掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取組む計画として位置付けられる。

■本計画の位置付け



### 【第6次瑞浪市総合計画基本構想】

○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～

### 【瑞浪市都市計画マスタープラン】

○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

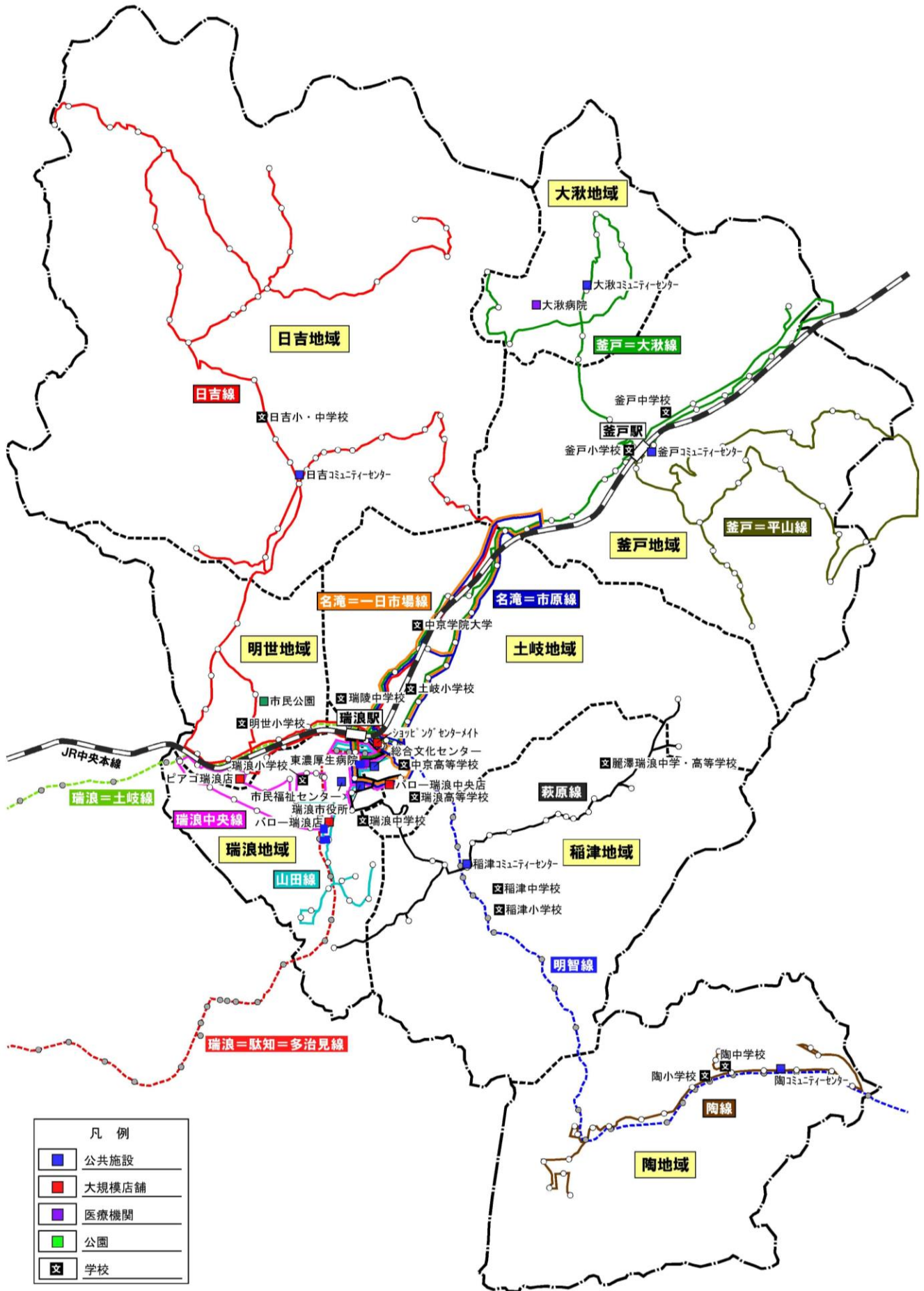
③うるおいのある魅力的な自然・歴史文化都市づくり

#### (4) 公共交通の実態把握

瑞浪市では鉄道や民間路線バス、瑞浪市コミュニティバスなど多様な公共交通が運行されている。

<p><b>鉄道・民間路線バス</b></p>	<p>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。</p> <p>民間路線バスは東濃鉄道(株)により、瑞浪駅を起点に 3 系統が運行中で、多治見駅、明智駅及び土岐市駅と連絡しており、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、過去 5 年間の増減率は約 16 ポイント減少している。</p> <p>東濃鉄道(株)では利用者の利便性向上を図るため、100 円エリア、ちびっこ割引などの運賃制度に取り組んでいる。</p> <p style="text-align: center;"><b>■民間路線バスの乗車人員等</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th rowspan="2">年間走行キロ数(km)</th> <th rowspan="2">年間乗車人員(人)</th> <th colspan="2">1日当たり</th> <th colspan="2">増減率(H19年を基準)</th> </tr> <tr> <th>走行キロ数(km)</th> <th>乗車人員(人)</th> <th>走行キロ数(km)</th> <th>乗車人員(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成19年度</td> <td>378,815</td> <td>294,251</td> <td>1,038</td> <td>806</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>平成20年度</td> <td>365,282</td> <td>312,113</td> <td>1,001</td> <td>855</td> <td>96.4%</td> <td>106.1%</td> </tr> <tr> <td>平成21年度</td> <td>335,395</td> <td>266,456</td> <td>919</td> <td>730</td> <td>88.5%</td> <td>90.6%</td> </tr> <tr> <td>平成22年度</td> <td>336,370</td> <td>241,347</td> <td>922</td> <td>661</td> <td>88.8%</td> <td>82.0%</td> </tr> <tr> <td>平成23年度</td> <td>336,370</td> <td>247,657</td> <td>922</td> <td>679</td> <td>88.8%</td> <td>84.2%</td> </tr> </tbody> </table>		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%																								
	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%																																																																	
<p><b>瑞浪市コミュニティバス</b></p>	<p>瑞浪市では民間路線バス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、料金体系の見直し等を行っている。</p> <p>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、運行収支は、運賃収入の減少により、収支率が 23.4% (平成 20 年度) から 19.6% (平成 24 年度) と悪化し、行政負担額も年々増大している。</p> <p style="text-align: center;"><b>■瑞浪市コミュニティバス利用者数の推移</b> (単位：人)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>瑞浪中央線</th> <th>山田線</th> <th>釜戸大湫線</th> <th>市原名滝線</th> <th>日吉線</th> <th>釜戸平山線</th> <th>萩原線</th> <th>陶線</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成20年度</td> <td>15,365</td> <td>17,304</td> <td>14,524</td> <td>9,232</td> <td>39,938</td> <td>4,787</td> <td>5,818</td> <td>3,768</td> <td>110,736</td> </tr> <tr> <td>平成21年度</td> <td>12,993</td> <td>18,669</td> <td>13,677</td> <td>9,302</td> <td>35,043</td> <td>5,304</td> <td>5,304</td> <td>4,690</td> <td>104,982</td> </tr> <tr> <td>平成22年度</td> <td>12,816</td> <td>17,952</td> <td>14,295</td> <td>9,805</td> <td>30,200</td> <td>5,646</td> <td>5,512</td> <td>3,995</td> <td>100,221</td> </tr> <tr> <td>平成23年度</td> <td>13,308</td> <td>18,988</td> <td>14,527</td> <td>9,893</td> <td>29,392</td> <td>6,811</td> <td>5,284</td> <td>4,226</td> <td>102,429</td> </tr> <tr> <td>平成24年度</td> <td>13,346</td> <td>19,079</td> <td>16,742</td> <td>8,938</td> <td>28,675</td> <td>7,941</td> <td>5,185</td> <td>4,242</td> <td>104,148</td> </tr> <tr> <td>伸び率(H24/H20)</td> <td>0.87</td> <td>1.10</td> <td>1.15</td> <td>0.97</td> <td>0.72</td> <td>1.66</td> <td>0.89</td> <td>1.13</td> <td>0.94</td> </tr> </tbody> </table> 		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																																																														
<p><b>コミバス大湫</b></p>	<p>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 日から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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行日：平日のみ（月曜日～金曜日） ※年末年始は運休</li> <li>・ダイヤ：往路 9：30 発（大湫町エリア） 復路 12：56 発（瑞浪市街地エリア）</li> <li>・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</li> </ul>																																																																						
<p><b>学園台シャトルバス</b></p>	<p>学園台自治会が運行主体で、運賃収入の他、自治会費等により維持している。なお、学園台シャトルバスは現状は学園台自治会住民しか利用できないため、地域公共交通総合連携計画の対象から除く。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運休日：土・日・祝日及び 12 月 30 日～1 月 3 日、8 月 13 日～15 日</li> <li>・運行便数：19 便 ※小学校の休校日は一部運休</li> </ul>																																																																						

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



## 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市民アンケート調査、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を実施した。さらに、地域の意見を把握するため、区長会ヒアリング調査（7地区）を実施した。

### （1）市民アンケート調査

- ・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%

<b>外出する時の交通行動</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●主な行き先           <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学先…「市内」が54.4%と最も多く、次いで「土岐市（12.9%）」、「名古屋市（9.3%）」が多い。</li> <li>・買物…「バロー瑞浪中央店（34.6%）」、「ピアゴ瑞浪店（17.0%）」、「バロー瑞浪店（15.1%）」の3店舗で66.7%と多い。</li> <li>・通院…「その他の市内病院（47.4%）」、「東濃厚生病院（39.6%）」が多い。</li> <li>・公共施設利用…「瑞浪市役所（48.8%）」、「支所（稲津・日吉・大湫・釜戸・陶）（22.6%）」が多い。</li> </ul> </li> <li>●利用交通手段…各目的で「自分で車を運転」が最も多い。</li> <li>●外出頻度…通勤・通学、買物、通院、公共施設利用の順で頻度が高い。</li> </ul>
<b>外出する時の不便度</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●外出時に不便で困ることの有無…困ることがある方17.3%</li> <li>●外出の目的…通院39.7%、買物36.6%、趣味・娯楽20.5%</li> <li>●困っている時の対応…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%</li> </ul>
<b>路線バス・瑞浪市コミュニティバスの利用状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用頻度…「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。</li> <li>●利用目的…「通院（40.0%）」、「買物（35.4%）」、「趣味・娯楽（24.6%）」の順で多い。</li> <li>●バスを利用する理由…「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%）」が多い。</li> <li>●バスを利用しない理由…「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%）」が多い。</li> <li>●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…「利用する」が17.0%を占め、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。</li> <li>●バスを利用する場合の希望する行き先…「瑞浪駅及び周辺（59.4%）」、「東濃厚生病院（30.0%）」、「バロー瑞浪中央店（28.1%）」の順で多い。</li> <li>●路線バス・瑞浪市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…「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%）」の順で高い。</li> </ul>
<b>瑞浪市コミュニティバスの維持・確保のあり方</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今後の取組みの方向性…「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%）」が同程度で多い。</li> <li>●維持・充実させる方法…「行政（税金）に加えて、住民、企業などで負担する」が42.6%と多い。</li> </ul>



## (2) バス利用者アンケート調査

### ①路線バス利用者アンケート調査

- ・調査方法…調査員による直接ヒアリング（平休日各1日）
- ・回収票数…平日 349 票、休日 170 票、合計 519 票（瑞浪＝土岐線の回答は無）

<b>利用状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●明智線…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」が最も多い。</li> <li>●瑞浪＝駄知＝多治見線…利用目的は平日が「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」が最も多い。</li> </ul>
<b>運行サービスに対する満足度</b>	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」で不満が多い。
<b>改善点</b>	明智線、瑞浪＝駄知＝多治見線とも「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 35.1%と多い。

### ②瑞浪市コミュニティバス利用者アンケート調査

- ・調査方法…調査員による直接ヒアリング ※小学生は対象から除く（平休日各1日）
- ・回収票数…平日 169 票、休日 51 票、合計 220 票

<b>利用状況</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用目的…平日は9路線合計で「通院」、「買物」、「通学」利用が多い。</li> <li>●利用頻度…利用目的に対応し、「週に1～2日」と「週に3～4日」が多い。</li> </ul>
<b>運行サービスに対する満足度</b>	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い。
<b>改善点</b>	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%と多い。

## (3) 施設アンケート調査

- ・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
- ・調査方法…調査員による直接ヒアリング（平日1日）
- ・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）

<b>施設・鉄道駅までの利用交通手段</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市役所・ピアゴ瑞浪店・バロー瑞浪中央店…「車（自分で運転）」の利用が多い。</li> <li>●東濃厚生病院…「車（自分で運転）(47.1%)」、「車（家族等の送迎・同乗）(27.9%)」が多い。</li> <li>●瑞浪駅…「鉄道（JR中央本線）(33.3%)」、「車（自分で運転）(21.6%)」、「瑞浪市コミュニティバス（12.6%）」と多様な交通手段による移動が多い。</li> </ul>
<b>施設・鉄道駅までの不便度</b>	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。
<b>運行サービスに対する満足度</b>	「運行ルート（行き先）」、「運行日」、「運賃」で満足が多く、「ダイヤの設定・運行時間帯」で不満と回答された方が 52.3%と多い。
<b>瑞浪市コミュニティバスの改善点</b>	「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%)」の順で多い。

### 3 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 26 年 2 月 1 日現在 27.3%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、市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。

#### 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過去 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、瑞浪市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。

##### ●運行方式（定時定路線型⇒デマンド交通等）の見直し検討

瑞浪市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、デマンド交通等へ変更するのか、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。

##### ●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、分かり易い時刻表や路線図の表示など、市民に親しまれる瑞浪市コミュニティバスの充実が課題である。

### 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、民間路線バスの他、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など多様な交通手段があるが、市民アンケート調査や路線バスと瑞浪市コミュニティバスの利用者アンケート調査によると、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乗継運賃割引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、瑞浪市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過去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。

市民アンケート調査では、瑞浪市コミュニティバスを維持・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）において大湫町コミュニティ推進協議会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、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と責任を負うなど、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。

### ⑤中学校統合に伴うスクールバスの有効活用

中学校統合に伴う通学交通手段は、「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、遠距離通学となる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）の導入が予定されている。

中学校統合に伴うスクールバスの導入に当たって、現時点で次の課題がある。

#### ●クラブ活動（土・日・祝日）時における移動手段の確保

土・日・祝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。

#### ●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、現在瑞浪市コミュニティバスで対応しているが、スクールバス（中学生）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、スクールバスと瑞浪市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。

## 4 基本方針

### (1) 地域公共交通の構築に係る基本方針・目標

#### 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、3つの基本方針により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、瑞浪市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、幹線公共交通、地域間公共交通、支線公共交通及び全機能交通の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。

#### ②協働による持続可能な仕組みづくりの確立を目指す

地域に暮らす市民にとって、持続可能で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、公共交通維持のための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瑞浪市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瑞浪市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、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

上位計画である「第6次瑞浪市総合計画」及び「瑞浪市都市計画マスタープラン」における将来都市像「幸せ実感都市 みずなみ ～共に暮らし、共に育ち、共に創る～」やまちづくりの目標を実現し、地域公共交通として次の指標を達成することを目指す。

#### 利用しやすい公共交通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%

#### 3) 計画の区域

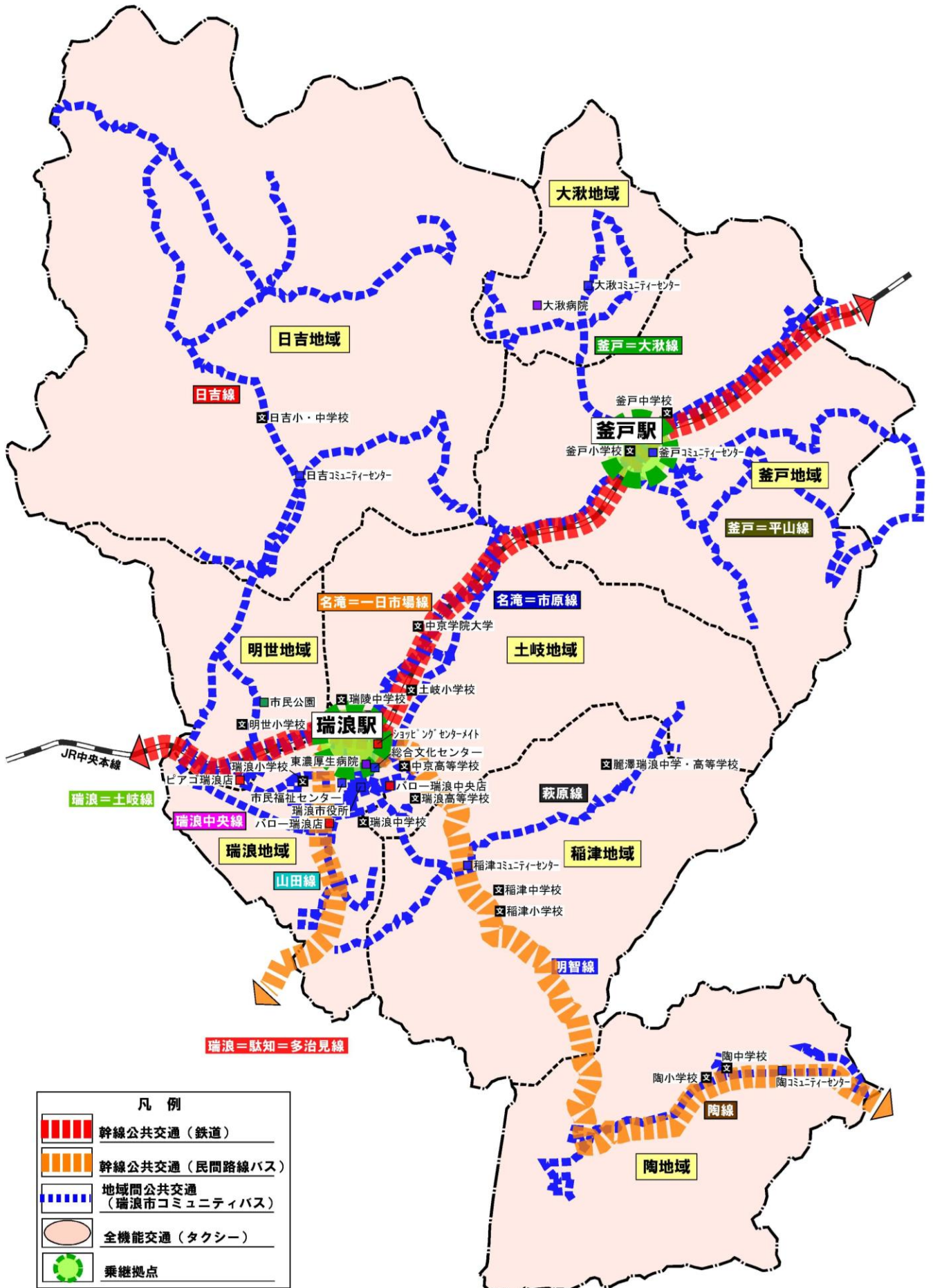
計画の区域は、瑞浪市全域とする。

#### 4) 計画期間

本計画の期間は、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。



■公共交通ネットワークの骨格形成イメージ



## (2) サービス水準の設定

地域公共交通の構築に係る基本方針や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。

機能分類	対象	サービス水準の考え方
幹線公共交通	鉄道、 民間路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道は輸送力の強化や快適性・利便性の向上に向けて働きかけていく。</li> <li>・民間路線バスは現行サービス水準の維持するようバス事業者に働きかけていく。</li> </ul>
地域間公共交通	瑞浪市コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・瑞浪駅及び周辺、東濃厚生病院、大規模店舗へのアクセスを確保する（昼間時間帯に最低限1往復）。</li> <li>・通学利用（小学生）は現行ダイヤを基本に、中学校統合に伴うスクールバスとの一体的な運用にも配慮。</li> <li>・運行日は平日運行を基本に、土・日・祝日も検討する。</li> <li>・運賃は適正な運賃制度について検討する。</li> </ul>
支線公共交通	デマンド交通等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行の必要性を地域と市で検討し、ルート、運行本数等のサービス水準を地域と市と交通事業者との調整で決定する。</li> </ul>
全機能交通	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・機動性や柔軟性を活かし多様なニーズにきめ細かく対応。</li> </ul>

※陶地区は民間路線バス・明智線と瑞浪市コミュニティバスのサービス水準を一体的に維持。

## (3) 瑞浪市コミュニティバス再編成の方向

瑞浪市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の意見等を踏まえ、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、地域の活性化や観光振興の観点から土・日・祝日運行も検討する。
- 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。

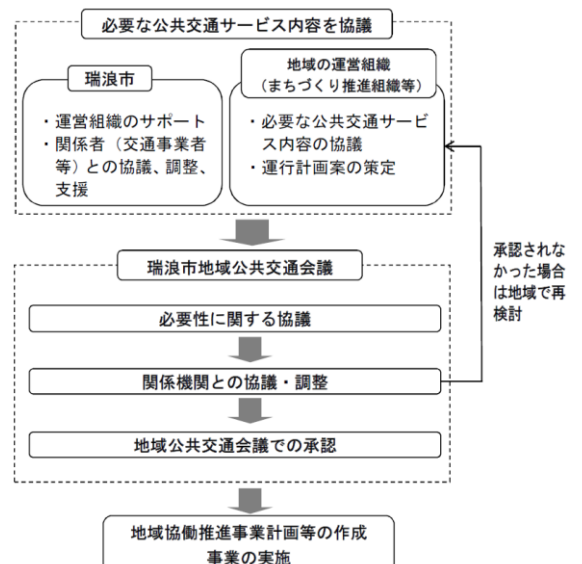
## (4) 新たな公共交通システムの導入・見直し

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。

### ■新たな公共交通システムの導入・見直しを検討する場合の流れ



※この流れは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。

