

公共交通に関する課題と計画の方向性（案）

1 公共交通に関する課題

（1）公共交通の利用実態、市民ニーズからみた課題

①JRを取り巻く環境

市民アンケート調査では、JRの不満・不便な点として、「利用したい時刻にない」（14.9%）を挙げる人が一定数います。また、JR 駅で「待ち時間を過ごす場所がない」、釜戸地区では「駅に駐車場がない」が不満なこととして挙げられています。

JR を利用しやすくするため、本数や運行時間帯、駅の乗継環境など改善を検討する必要があります。

②路線バスを取り巻く環境

市内を運行している路線バス2路線は、通勤・通学で47.8%、買物・通院で17.6%が利用しており、日常生活の重要路線です。特に高校生の通学には不可欠な路線です。

しかし、利用者数は新型コロナ禍以前の水準に回復していません。このまま低迷傾向が継続すると、地域間幹線系統の国の補助要件（15～150人）を下回る懸念があり（令和4年度の輸送量は、明智線21.3人、瑞浪＝東駄知＝多治見線18.3人）、路線維持に影響が出かねません。

市民の生活交通としての役割を確保するため、路線維持に向けた取組を強化する必要があります。

③コミュニティバスを取り巻く環境

コミュニティバスは、小学生及び高校生の通学利用の他には、買物、通院での利用が多く、日常生活に不可欠な路線です。

利用者数は、新型コロナ禍以前の水準に回復していません。路線別には、学校線以外の利用者数は減少傾向ですが、運行費用は年々増加しているため、収支率は減少傾向です。

市民アンケート調査では、コミュニティバスの不満・不便な点として「利用したい時刻にない」が26.1%と最も多くなっています。一方、利用されている方の総合的な満足度は高い（「満足」と「やや満足」合わせて95.0%）ことから、利用したくても利用できない市民の取り込みについて検討が必要です。

④デマンド交通「いこCar」を取り巻く環境

昼間時間帯の買物、通院利用として運行して日吉町、大湫町、釜戸町で運行しています。

利用者数は、釜戸ルートは増加傾向ですが、日吉～明世ルート、大湫～日吉東部ルートは減少傾向となっており、特に大湫～日吉東部ルートの減少率が高く（平成30年度～令和3年度で36%まで減少）なっています。

また、市民アンケート調査では、いこCarの不満・不便な点として「利用の仕方がわからない」が11.6%と最も多くなっています。

これらのことから、地域の利用ニーズを踏まえ、ルートや運行方法等の改善、利用方法の周知等が必要です。

⑤タクシーを取り巻く環境

タクシーは、バスを利用できない人や緊急時の移動等に不可欠な公共交通です。

タクシー利用者数は、新型コロナ禍の影響等により減少傾向です。

市民アンケート調査では、タクシーの不便なこととして「料金が安い」(33.8%)、「呼んでもきてくれない・時間がかかる」(14.5%)が挙げられていることから、相乗り制度による料金低減等、市民がより利用しやすい仕組みを検討する必要があります。

⑥スクールバスとの一体的・効率的運用

コミュニティバス釜戸＝平山線、日吉線の一部では、主に小学生が通学利用している便のため、スクールバスとの一体的で効率的な運営について検討が必要です。

⑦既存の公共交通にとらわれない多様な移動への対応

市内には、JR駅から1km、バス停・フリー乗降区間から300m超、自宅が離れているため、これらを利用しにくい交通空白地が点在しており、市人口の16.6%を占めています。

市民アンケート調査では、JR駅、バス停まで徒歩5分(概ね300m)以内と回答した人は32.4%しかなく、多くの人は距離があると認識しています。また、移動に困っていると回答した人の約半数は「路線バスが利用しにくい」「コミュニティバスが利用しにくい」と回答しています。また、公共交通の維持に関して「公共交通を維持するための取組を、地域の人と一緒に考え、実現にむけて行動したい」(23.0%)、「公共交通を維持するための取組が行われるのであれば、協力したい」(35.9%)と回答しており、「協力したい」・「行動したい」のいずれかを回答した人は、50.6%と半数以上の人が協力意向を示しています。

本市の人口も減少傾向となっており、市域の人口密度は低下する傾向となっていることから、現行の路線バスやコミュニティバスのルート変更等だけで、市民の要望の全てに対応することは困難なため、現在ある公共交通に限らず、住民同士による移動支援など、民間事業者、行政、地域住民が共に連携して、移動手段を確保できるよう検討していくことが必要です。

⑧各公共交通の待合環境

コミュニティバスは、買物、通院での利用も多く、日常生活に不可欠な路線です。市民アンケート調査では、コミュニティバスの不満・不便な点として、「利用したい時刻にない」(26.1%)が挙げられており、また、自由意見では、買物や病院の帰りの時間帯が合わないで利用しにくい、といった意見もみられます。

運転手の高齢化や運転手等の働き方改革の推進等により運転業務の人手不足がより深刻化しており、運行本数の増大も難しいことが想定されることから、民間企業等との共創により、バス停でバスを待っている待ち時間を、待ち時間と思わせない工夫など、待合環境の改善を検討する必要があります。

(2) 高校生の通学利用に関する課題

① 高校生の通学の現状

高校生アンケート調査では、通学に JR を利用する高校生のうち、JR 駅までの交通手段は自家用車（家族による送迎）が 68.1%を占めており、日吉、陶、大湫の中山間地では 100%となっています。

「公共交通が理由で諦めた高校がある」と回答した人は 11.5%であり、その理由として、JR は「運賃・定期が高い」（37.5%）、路線バスは「登校及び下校時、利用したい時刻にない」（50.0～54.2%）、「運賃・定期が高い」（41.7%）、コミュニティバスは「登校及び下校時、利用したい時刻にない」（45.8～50.0%）となっています。

市民アンケート調査で、中学生のいる世帯の回答においても、高校進学先の選択において「公共交通が理由で候補を変更した」（16.0%）となっています。

このように、一定の割合で公共交通の有無が高校進学に影響を与えているといえます。

ただし、家族による自家用車送迎等が行われているため、地域懇談会等での親世代の意見等も踏まえて検討が必要です。（例えば、瑞浪駅、釜戸駅においてマイカー待ちのための休憩空間の確保等）

(3) 新たな需要に関する課題

① 東濃中部地域の新病院へのアクセス

市民アンケート調査では、東濃厚生病院への移動手段は「自家用車」が 85.7%と大半をしめていますが、公共交通（JR、路線バス、コミュニティバス、いこ Car、タクシー）は 14.7%となっており、一定の利用があります。（複数回答可能な設問のため、合わせて 100%を超えます。）

公共交通による新病院アクセスは不可欠なため、その具体化を図る必要があります。

② 観光利用への取り組み

瑞浪市観光協会では、今年度、9/16～11/19の土・日曜日・祝日（11/4除く）に、「中山道（大湫宿・細久手宿）」や「きなあつ瑞浪」等の観光スポットへのアクセスとして、瑞浪駅、釜戸駅等を起点としたデマンド交通の実証実験を実施しています。

その結果を踏まえ、市内観光地への移動手段の確保をする必要があります。

(4) 持続可能な公共交通網の形成に向けた課題

①交通DX、自動運転等の新たな技術の活用による持続可能性

近年のデジタル技術の進展により、デジタル技術を社会に浸透させて人々の生活をより良いものへと変革するデジタルトランスフォーメーション（DX）が、多様な分野で注目されています。

公共交通分野においては、運転手の高齢化や運転手等の働き方改革の推進等により運転業務の人手不足がより深刻化しているなか、自動運転等の導入により、運転手不足等の問題に対応する動きが活発化しています。

また、MaaS（マース：Mobility as a Service）と呼ばれる、地域住民の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことができ、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決できる手法も全国的に検討されてきています。

本市では、これまで自動運転やMaaSなど、交通DXに関する事業に着手できていないことから、今後は、これらの新たな技術を有効に活用し、将来にわたって持続可能な公共交通を目指す必要があります。

②新たな財源の確保

コミュニティバス、いこCarの利用者が低迷するなか、収支率はバスが10%程度、いこCarが15%程度となっており、市は年間4,000万円以上の経費を負担しています。

持続可能な公共交通としていくためには、市の財政のみに限らず、民間企業等との共創により新たな収入源を確保し、安定した運営を継続することが必要です。

2 計画策定に向けた方向性（案）

（1）目指すべき将来像

瑞浪市の公共交通を『リ・デザイン』（再構築）する ～みんなで使って、みんなで支える～

①共創の推進

地域公共交通は、暮らしやすい地域をつくるために必要不可欠の社会インフラです。

市民が本市に住み続けられるよう、地域づくりの観点から、他分野、住民・事業者との共創等を推進します。

②高校生・高齢者・観光客の利便性向上

地域公共交通の主な利用者である、高校生、高齢者、観光客の利便性向上を目指します。

③マイカーに替えて利用できる自由度・利便性の高い移動手段の確保

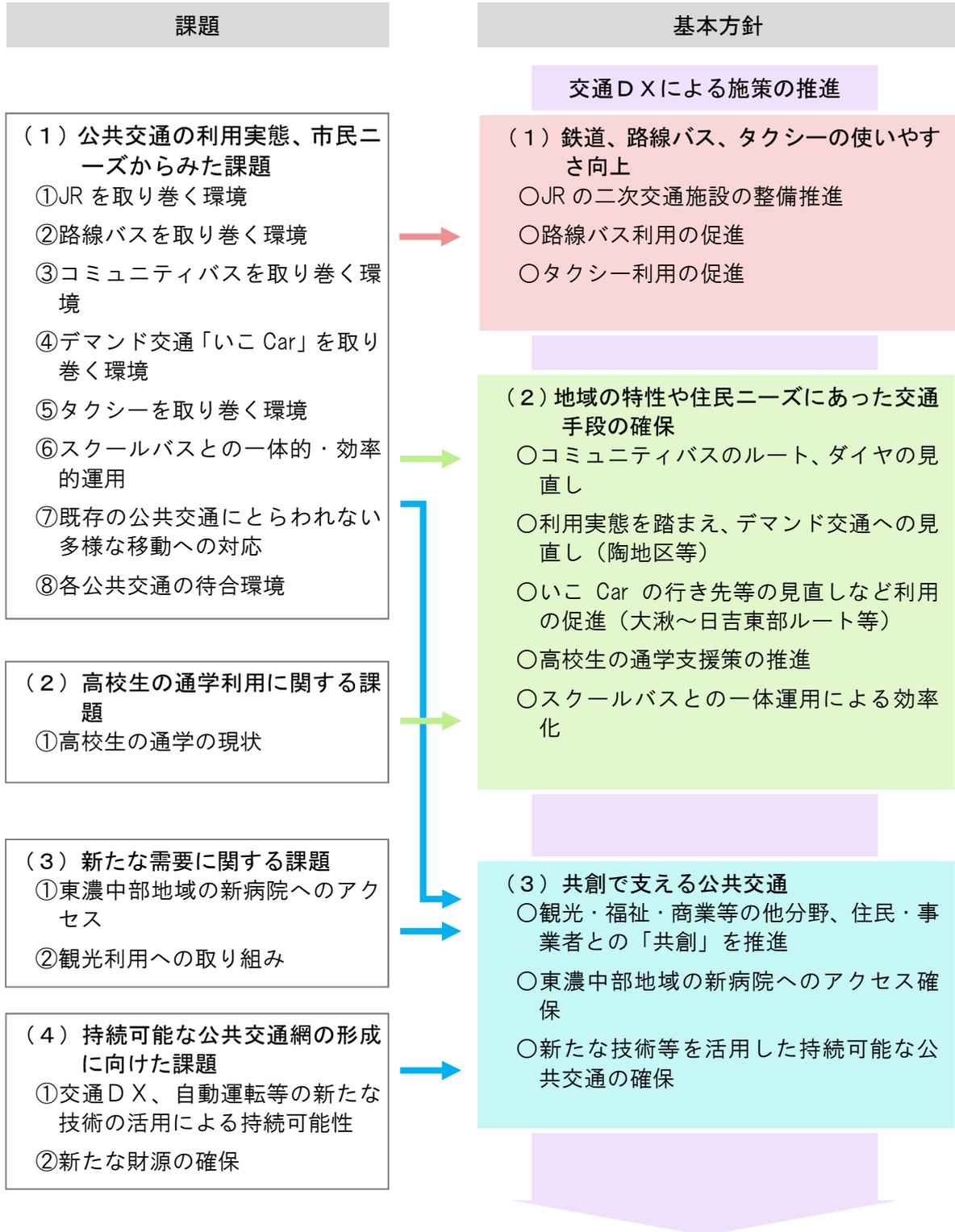
AI オンデマンド交通や地域主体の移動手段等、マイカーに近い自由度・利便性のある移動手段の確保し、安心して自動車からの転換を図れるようにします。

④新たな技術の活用等による利便性、魅力向上

利用者の利便性や利用することの魅力を上向きさせる交通DX、自動運転等、本市で導入が可能で効果的な取組を推進します。

(2) 基本方針

目指すべき将来像を実現するため、以下の方針で瑞浪市地域公共交通の確保に取り組みます。また、全ての施策・事業について、DXの考え方を取り入れ、効果的な施策の推進を図ります。



(3) 関係者の役割

本計画には、交通分野だけではなく、多様な分野と連携した取組も位置づけていきます。そのため、これら多様な施策の推進に際しては、交通事業者や行政だけでなく、市民や商業・医療事業者など、市民の生活に携わる各主体の役割を明確にしたうえで、各々が自らの役割を理解し、主体的かつ相互に連携・協働し、新しい価値を創造していく「共創」の考え方で取り組んでいくことが求められます。

そのため、各主体に期待される主な役割を以下の通り整理します。

①市民の役割

地域公共交通は地域の関係者がみんなで支え、守るという意識のもと、積極的に利用することが期待されます。

市民自らが地域公共交通の担い手であることを自覚し、地域公共交通への理解を深め、行政や交通事業者が実施する公共交通利用促進の取組へ積極的に参加・協力することが期待されます。

地域互助の考えのもと、地域主体で地域住民の移動手段を確保していくよう活動していくことが期待されます。

②交通事業者の役割

市民のニーズや意見を十分に把握し、利用状況を踏まえたうえで、地域公共交通の運営に反映させ、市内の交通網の維持に努めていくことが求められます。

市民をはじめ、本市に関わるすべての人々にとって利用しやすい公共交通となるように、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者が相互に連携し、協力していくことが求められます。

市民や行政に対し、情報を積極的に提供することにより、公共交通の利用を促進するように努めていくことが求められます。

③民間事業者の役割

従業員に対して、地域公共交通を積極的に利用するよう意識啓発を行うよう努めていくことが求められます。

公共交通の利用促進や待合環境の改善、新たな財源確保など各種取組について、積極的に協力するように努めることが求められます。

④行政の役割

地域公共交通は地域の関係者がみんなで支え、守るという意識のもと、市民への公共交通の利用促進を啓発していくとともに、市民の移動ニーズを汲み取り、公共交通がより使いやすいものとなるように、市民や交通事業者をはじめとした民間事業者と連携・共創しながら、持続可能な公共交通網を形成していくことが求められます。

交通事業者による交通サービスの維持を図るとともに、コミュニティバス等を運行し、市民の移動手段の確保に努めます。

本市は、居住地が市域全体に広がっているため、行政や交通事業者による鉄道・路線バス・コミュニティバス等だけでは市民の移動ニーズに応えきれません。そのため、地域事情を熟知した地域住民による地域が主体となった交通手段の確保を支援します。

本計画で位置付けた施策・事業について、その進捗管理を行います。