

瑞浪市地域公共交通計画

令和7年5月改正

令和6年6月改正

令和6年3月

瑞 浪 市

目次

第 1 章 計画の目的と位置づけ	1
1. 計画の目的	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の計画期間	1
4. 計画の位置づけ	2
5. SDGs（持続可能な開発目標）への対応	2
第 2 章 地域の概況	3
1. 人口・世帯の状況	3
2. 通勤・通学動向	6
3. 運転免許証保有・自主返納状況	6
4. 観光入込客数	7
第 3 章 上位・関連計画等	8
1. 第 7 次瑞浪市総合計画	8
2. 瑞浪市立地適正化計画	9
3. 瑞浪市都市計画マスタープラン	11
4. 近年の国内動向	13
第 4 章 地域公共交通の現況	14
1. 公共交通ネットワーク	14
2. 鉄道	16
3. 路線バス	17
4. コミュニティバス	19
5. デマンド交通「いこ Car」	23
6. 鉄道・バス交通空白地域	26
7. タクシー	27
8. その他交通	28
第 5 章 市民ニーズ等の把握	30
1. 市民アンケート調査結果概要	30
2. 高校生アンケート調査結果概要	36
3. 路線バス利用者調査結果概要	41
4. コミュニティバス利用者調査結果概要	44
第 6 章 瑞浪市地域公共交通総合連携計画の評価	47
1. 事業の実施状況	47
2. 数値目標の達成状況	51
第 7 章 地域公共交通に関する課題	52
1. 地域公共交通の利用実態、市民ニーズからみた課題	52
2. 高校生の通学利用に関する課題	55
3. 新たな需要に関する課題	55
4. 持続可能な地域公共交通網の形成に向けた課題	56
5. 地域の視点からの課題	57

第 8 章 基本的な方針と目標	60
1. 将来像と基本方針	60
2. 関係者の役割	61
3. 地域公共交通ネットワークの基本的な方向.....	63
4. 基本目標と数値目標	66
第 9 章 目標を達成するための事業及び実施主体	68
1. 事業概要	68
2. 個別事業の概要	69
3. 事業実施スケジュール	74
第 10 章 評価・改善方法	75
1. 基本的な考え方	75
2. 評価の方法及びスケジュール	75
3. 評価・改善のスケジュール	76
4. 評価・改善のためのデータ収集	77

第 1 章 計画の目的と位置づけ

1. 計画の目的

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない手段です。しかし、近年は、高齢者の運転免許証の返納の増加など公共交通に対する需要は高まっているのに対して、人口減少の進展、運転手不足の深刻化や高齢化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。

わが国でこれまで続いてきた、「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます必要とされています。

また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結しますので、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として取り組んでいくことが求められるようになっていきます。

そこで、瑞浪市では、市民の移動手段を確保することができるよう、市民・利用者等の多様な移動ニーズや利用実態を把握・評価した上で、本市における地域公共交通の課題を整理し、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「瑞浪市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定しました。

2. 計画の区域

計画の区域は、瑞浪市全域を対象とします。

3. 計画の計画期間

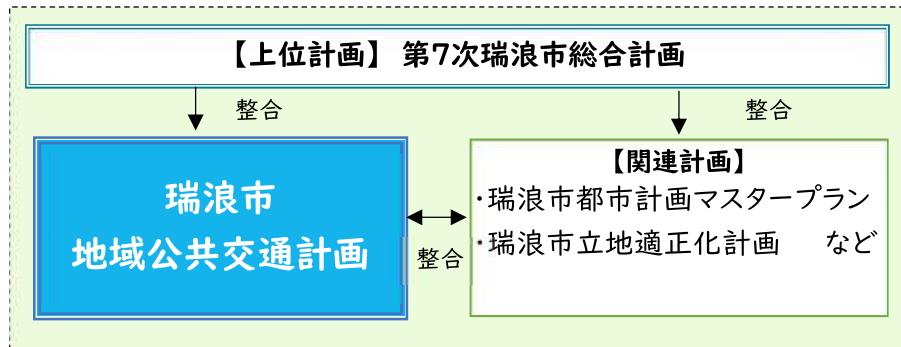
計画期間は、令和 6 年度～令和 10 年度までの 5 年間とします。

4. 計画の位置づけ

本計画は、令和5年10月1日に改正法が施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定するものです。

また、第7次瑞浪市総合計画のまちづくり方針「持続可能なまちづくり」の公共交通の施策展開に基づき、本市の公共交通施策の取組方針を定めるものです。

図 本計画の位置づけ



5. SDGs（持続可能な開発目標）への対応

2015年の国連サミットで、2030年に向け、持続可能な世界を実現するための17のゴールと169のターゲットで構成された国際的な持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals、以下、SDGs）が採択されました。我が国でも、関係行政機関相互の緊密な連携を図り、総合的かつ効果的に推進するため、全国務大臣を構成員とする持続可能な開発目標推進本部を設置してSDGsに係る施策に取り組んでいます。

169のターゲットの1つ、11.2では「2030年までに、脆弱の立場にある人々、女性、子ども、障がい者、及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。」と掲げられています。



資料：国連広報センターHP

第2章 地域の概況

1. 人口・世帯の状況

(1) 人口・世帯の状況

国勢調査によると、令和2年の人口は37,150人、世帯数は14,521世帯、一世帯あたり人員は2.56人となっており、人口は減少傾向、世帯数は増加傾向となっています。

3区分別人口をみると、年少人口は4,187人(11.3%)、生産年齢人口は21,105人(57.2%)、老年人口は11,639人(31.5%)となっており、年少人口は減少傾向、老年人口は増加傾向にあり、少子高齢化が進行しています。

図 人口・世帯推移

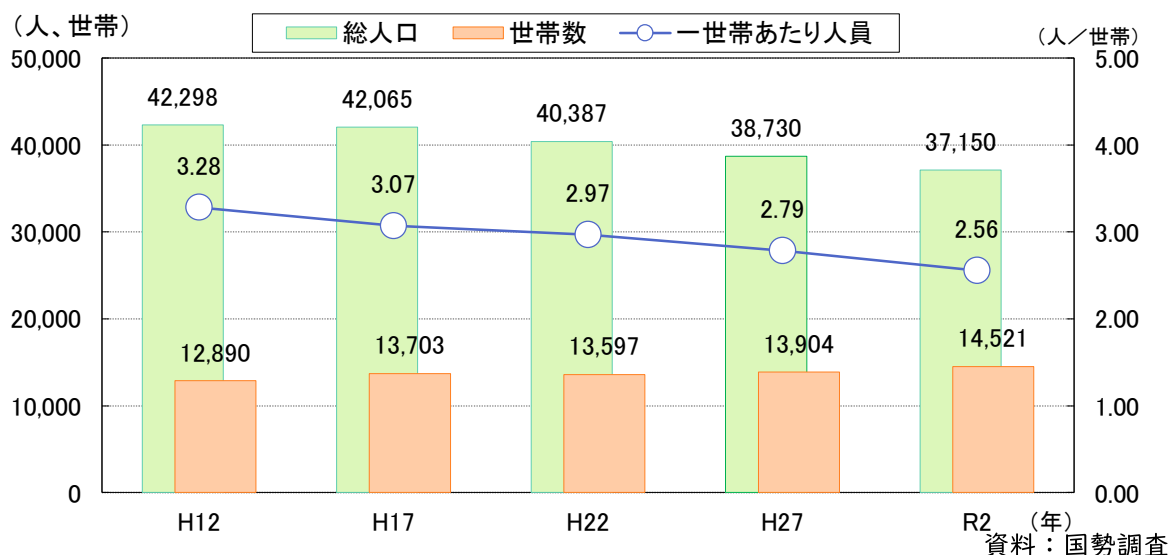
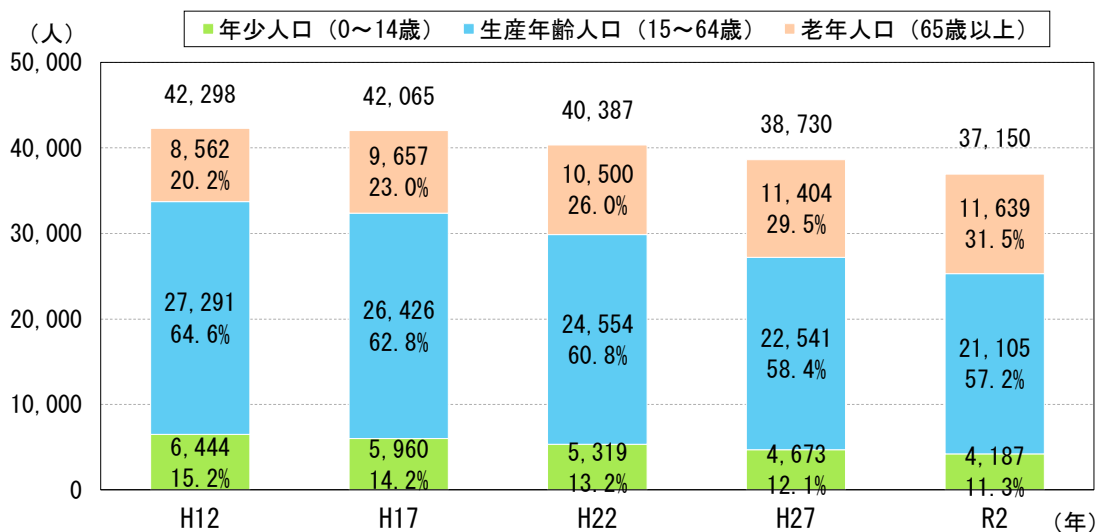


図 3区分別人口推移



注：合計値は年齢不詳を含む。割合は年齢不詳を除いた値に占める割合。

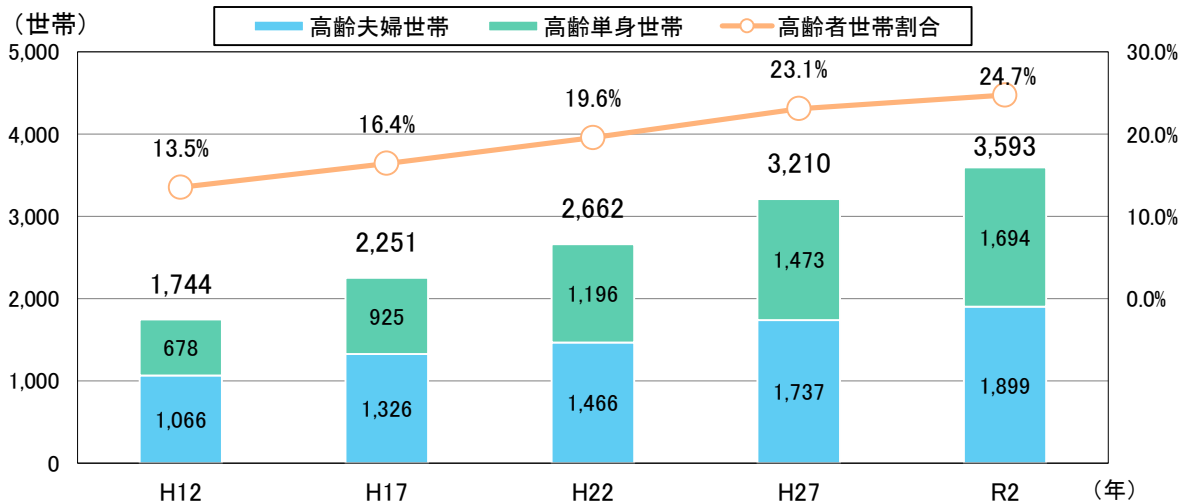
資料：国勢調査

(2) 高齢者世帯の状況

高齢者世帯（高齢夫婦世帯と高齢単身世帯の合計）をみると、年々増加傾向にあり、令和2年には3,593世帯と、総世帯の24.7%を占めています。

特に、高齢単身世帯の増加が顕著で、令和2年には1,694世帯と、9世帯に1世帯は高齢単身世帯となっています。

図 高齢者世帯推移

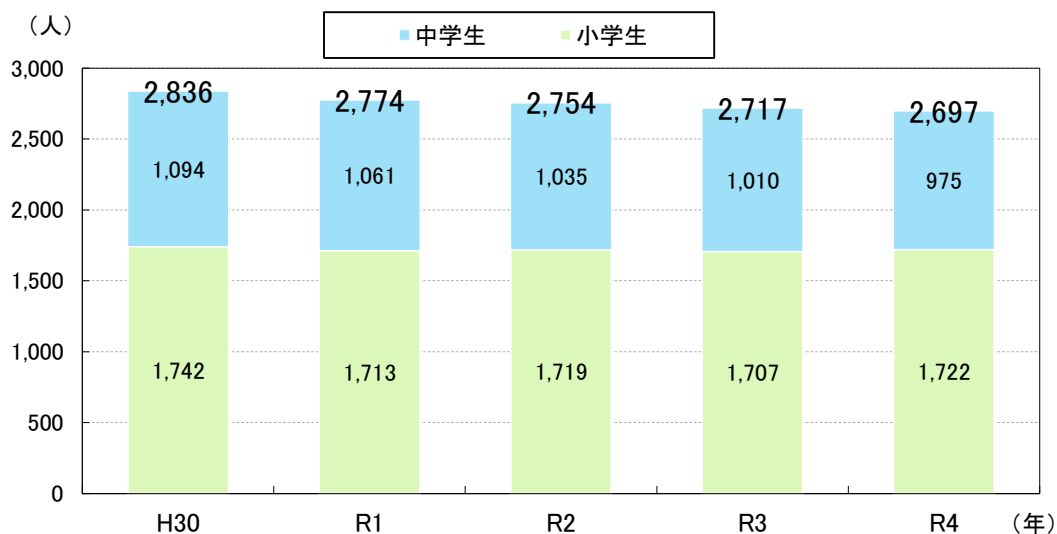


資料：国勢調査

(3) 小学生・中学生の状況

小学生・中学生の推移をみると、小学生は横ばいで推移しているものの、中学生が減少傾向となっており、小学生・中学生の合計は減少傾向となっています。

図 小学生・中学生数推移



注：各年5月1日時点。中学生数は麗澤瑞浪中学校の生徒を含む。

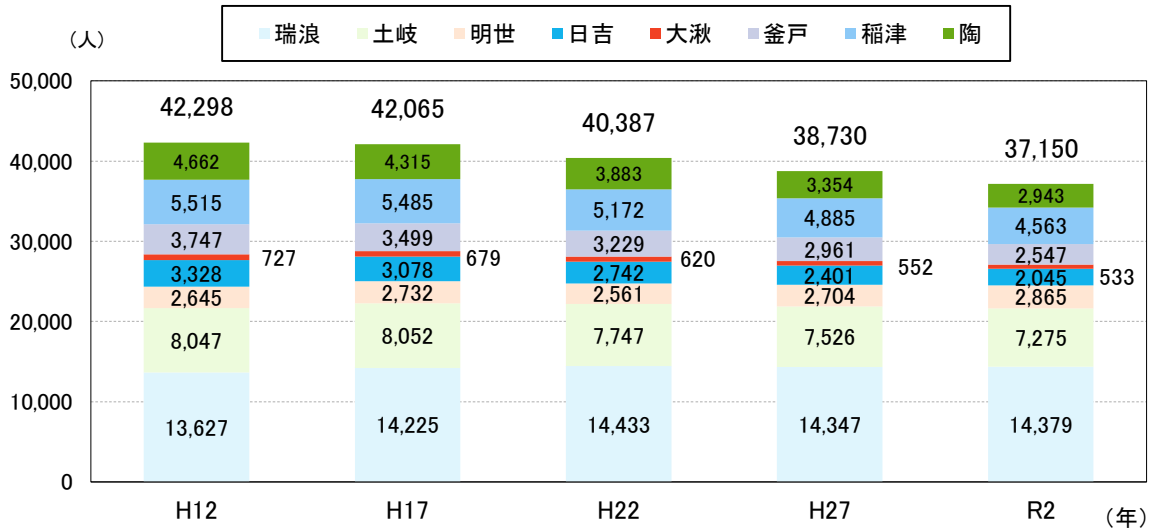
資料：瑞浪市統計書

(4) 地区別の状況

地区別の人口数をみると、瑞浪地区、明世地区以外は減少傾向となっています。

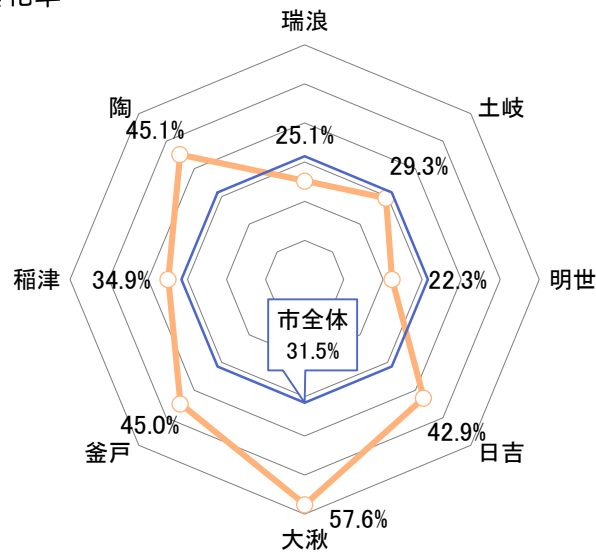
高齢化率（65歳以上人口の割合）をみると、日吉、釜戸、陶地区では4割を超えており、大湫地区では57.6%と、半数以上が高齢者となっています。

図 地区別人口推移



資料：国勢調査

図 地区別高齢化率



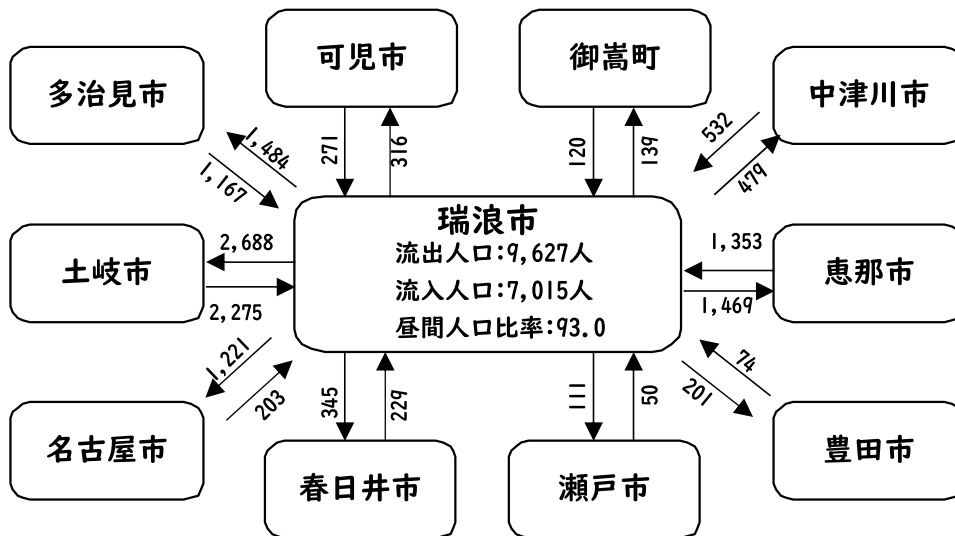
資料：令和2年国勢調査

2. 通勤・通学動向

令和2年の国勢調査によると、通勤通学により市外への流出人口は、9,627人、流入人口7,015人で、2,612人の流出超過になっています。

市町別にみると、名古屋市への流出超過が大きくなっています。

図 通勤・通学流動（令和2年）



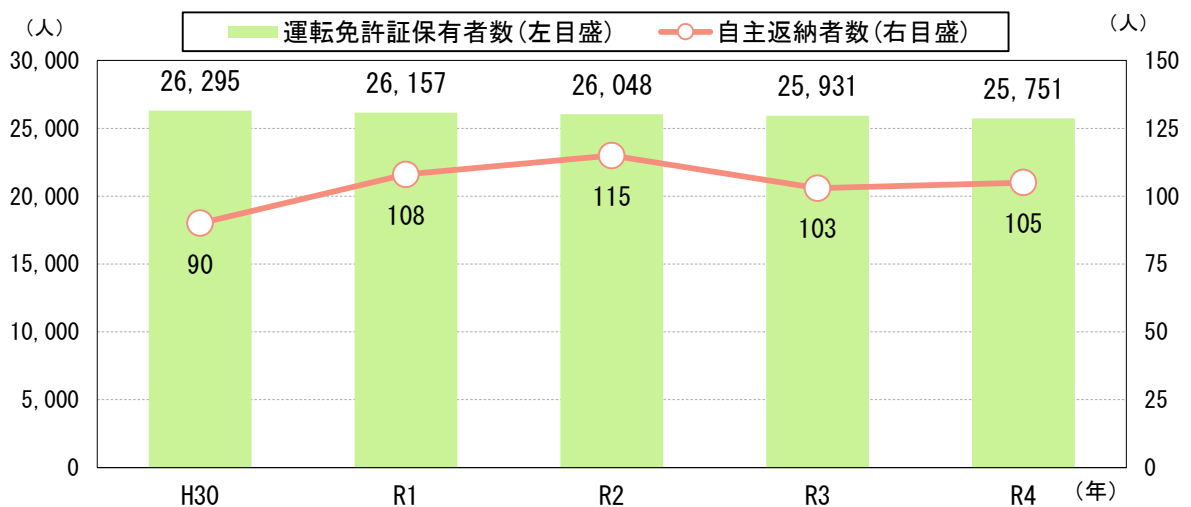
※流出入人口100人以上の市町のみ

資料：令和2年国勢調査

3. 運転免許証保有・自主返納状況

市民の自動車運転免許証保有者数は令和4年時点で、25,751人となっており、近年は減少傾向となっています。免許証の自主返納者数は、毎年100人前後となっています。

図 運転免許証保有者数・自主返納者数推移



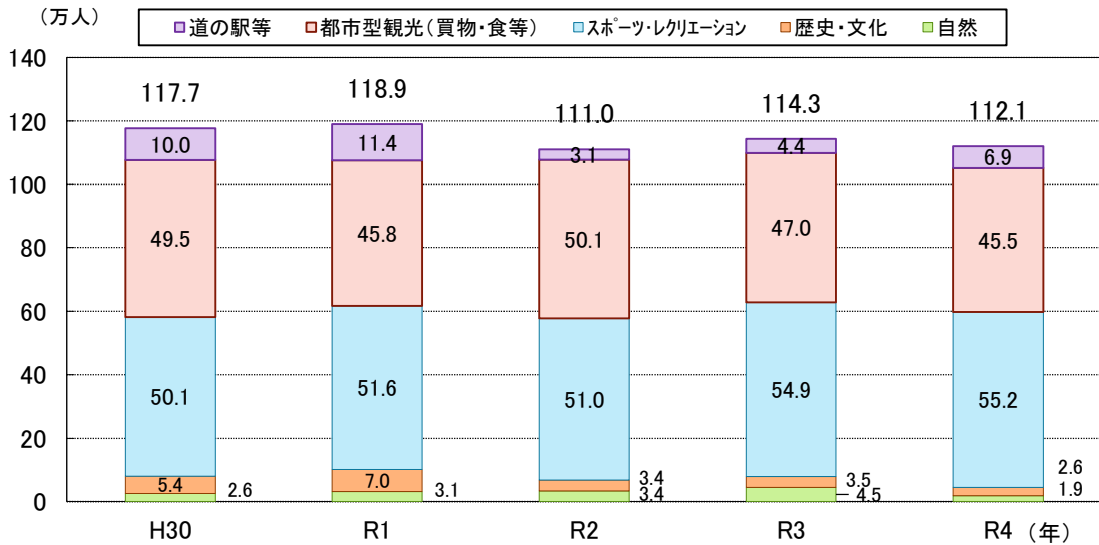
資料：岐阜県オープンデータカタログサイト、岐阜県警

4. 観光入込客数

観光入込客数をみると、年間110万人程度が本市を訪れています。

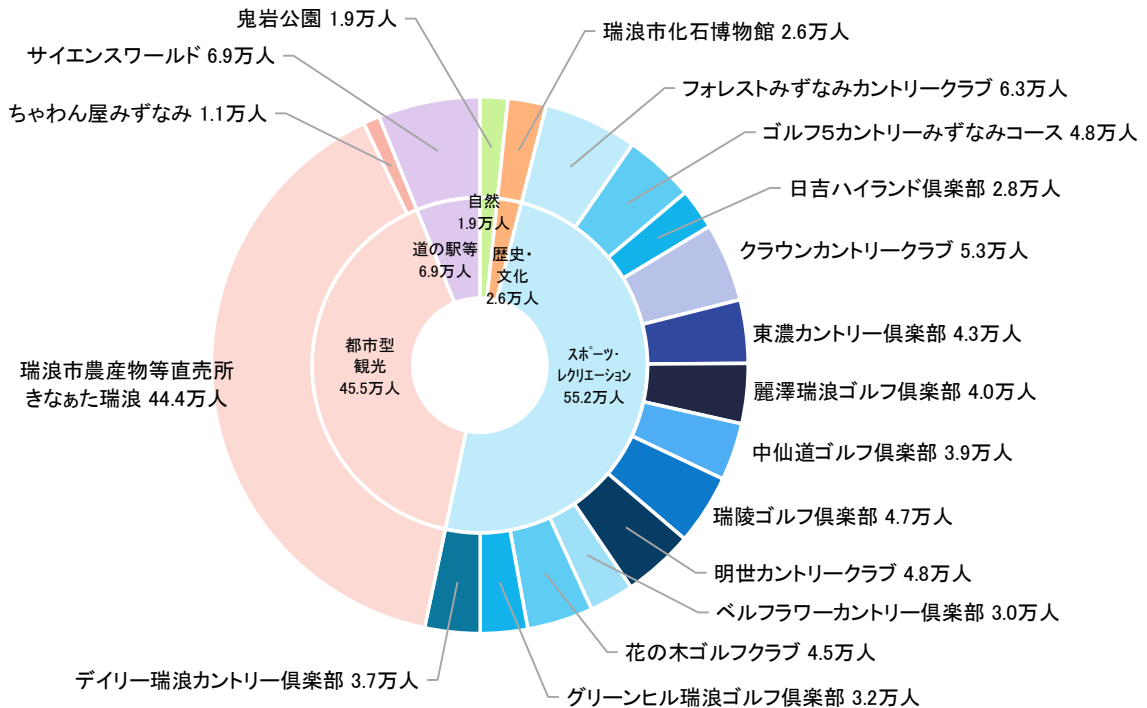
令和4年の観光地点別来訪者をみると、ゴルフ場への来訪者が約5割、きなあた瑞浪への来訪者が約4割を占めており、その他の観光地点に来訪する人は1割程度となっています。

図 瑞浪市への観光入込客数推移



資料：岐阜県観光入込客統計調査

図 観光地点別観光入込客数（令和4年）



資料：令和4年岐阜県観光入込客統計調査

第 3 章 上位・関連計画等

1. 第 7 次瑞浪市総合計画

(令和 6 年 3 月策定。目標年：令和 15 (2033) 年)

○基本構想

将来都市像

幸せ実感都市みずなみ ～いっしょに創ろう 夢ある未来～

○基本計画

持続可能なまちづくり

環境問題や省エネルギー・新エネルギーへの取組を強化しつつ、しなやかで強靱な都市基盤と利便性の高い公共交通の構築を進めます。また、本市での安全・安心な暮らしがつけられるよう、自助・共助・公助の連携による防災・防犯体制の強化を図るとともに、質の高い行財政運営を進めるため行政改革に取り組むなど、“持続可能なまちづくり”を推進します。

■公共交通

(1) 総合的な公共交通体系の構築

- ・瑞浪市地域公共交通計画に基づき、交通分野における DX を念頭に置きながら、地域のあらゆる交通手段を最大限に活用した、共創による公共交通体系の整備に取り組みます。
- ・公共交通機関の利用を促進するなど、自家用車がなくても気軽に移動できるまちづくりを地域とともに推進します。

(2) 利便性の高いコミュニティバス・デマンド交通の運行

- ・利用者負担やニーズを踏まえた持続可能で利用しやすいコミュニティバス・デマンド交通の運行を維持します。
- ・わかりやすい時刻表や路線図の表示に努め、親しまれるコミュニティバス・デマンド交通を目指します。

2. 瑞浪市立地適正化計画

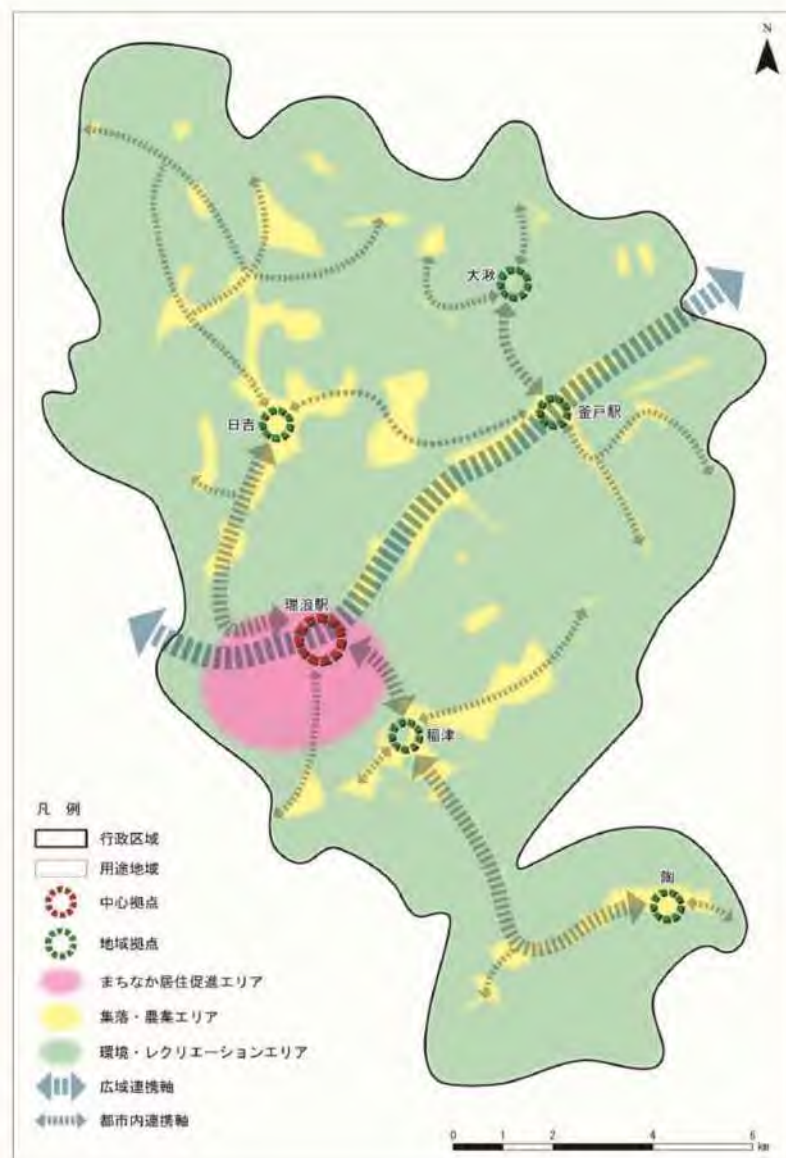
(令和3年4月策定。目標年:令和17(2035)年)

○基本的な方針

＜中心市街地での都市機能維持と周辺地域との交通ネットワーク強化＞

いつまでも安心して快適に暮らせる瑞浪市とするため、人口減少が進む中でも、人口を集約することで人口密度を維持し、瑞浪市内で必要な生活サービスが維持される区域を設定し、都市機能を維持していくことを目指します。現在の機能立地の状況と、将来の人口推計等により、瑞浪市の中心市街地をその区域とします。また、交通ネットワークを強化し、中心部市街地へのアクセスを容易にすることで、周辺地域でも暮らし続けることができる生活環境を維持していきます。

図 目指すべき都市の骨格構造イメージ



○交通ネットワークを維持・強化するための施策

1. 公共交通の利便性向上に向けた取組

(1) コミュニティバスの効率的で持続可能な運行

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、効率的で持続可能な公共交通を目指すために、コミュニティバスの再編に取り組みます。

地域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）を適宜見直していきます。

地区要望の集約、利用者の需要を把握し、運行体系に反映するとともに、市民に地域の公共交通は地域で守るという意識を涵養し、利用促進を図ります。

(2) 公共交通機関相互の連携協力

市内の交通ネットワークの強化や、中心部への移動の利便性や交流人口の増加に向けて、鉄道や東鉄バス、コミュニティバス等の公共交通機関相互が連携し、その機能を最大限に発揮するため、運行ダイヤの接続に配慮します。東鉄バス路線を地域間幹線としてとらえ、瑞浪駅前のバス停にてコミュニティバス及びデマンド交通との接続を行うものとして、各公共交通機関を有機的に結び付け、公共交通網を形成しています。

コミュニティバス、デマンド交通、東鉄バス、タクシー、鉄道の各公共交通機関を有機的に連携させ、公共交通網として利用者が使いやすい運行ダイヤの作成に努めます。

(3) 一般市民を対象とした利用促進活動の実施

将来のバス利用者である児童や一般市民を対象に、東鉄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を実施します。

市広報紙への記事掲載、市ホームページ等により、公共交通の利用PRを行い、市民の公共交通の利用促進を図ります。

(4) 交通ネットワーク強化のための道路改良事業

中心部や各拠点を結ぶ交通ネットワークの強化のため、拠点間を結ぶ道路の改良と、適切な維持管理を行います。

3. 瑞浪市都市計画マスタープラン

(令和6年7月策定見込み。目標年:令和17(2035)年)

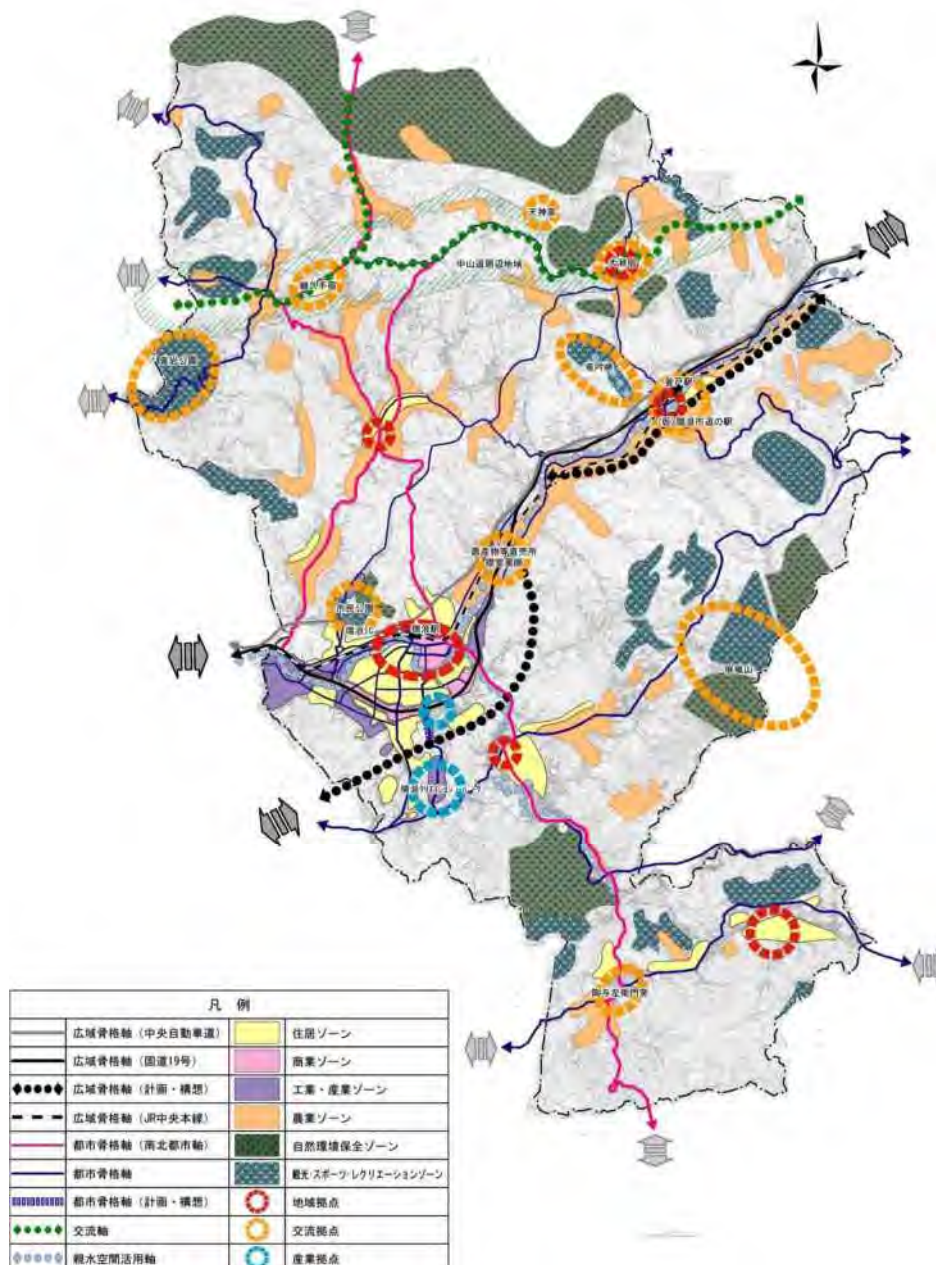
○まちづくりのテーマ

【快適で活力に満ちた交流共生都市】

○まちづくりの目標

- ・安心・快適で利便性の高い生活環境都市づくり
- ・活力ある産業交流都市づくり
- ・うるおいのある魅力的な自然・歴史文化都市づくり

○将来都市構造



○交通施設の整備方針

■鉄道

本市の鉄道は、JR中央本線が市域を横断しており、瑞浪駅、釜戸駅の2駅が設置されています。

鉄道は、通勤・通学をはじめとする市民生活を支える大量輸送の交通機関であり、輸送力の強化や快適性・利便性の向上を関係機関に働きかけていきます。

また、早期開通を目指すリニア中央新幹線開通により、大きな経済波及効果が見込まれることから、広域的な交通軸の形成のために各種関係団体と調整を図ります。

■バス等

コミュニティバス及びデマンド交通については、東鉄バスと共に、本市の中心部と周辺部を連絡し、自動車を持たない市民にとっての重要な公共交通移動手段であり、地域の生活環境を維持する観点からも存続のための財政措置を継続します。このため、コミュニティバス等については、ニーズを踏まえた路線再編や利便性の向上、地域住民と一体となった利用促進活動の実施による持続可能な仕組みづくりを図ります。また、周辺地域との交通ネットワーク強化による一体的な都市圏づくりや交通ネットワークの強化による市街地への連絡性の強化を進めていくとともに、新技術等を活用しながらその機能の維持・充実を図ることで、公共交通体系の再構築に向けた取組を進めます。更に、スクールバス等の地域内の多様な輸送資源の確保と有効活用にも努め、効率的かつ効果的な交通体系の実現を目指します。

■その他の交通施設

(1) 駅前広場

瑞浪駅南地区では市街地再開発事業による駅前広場の拡張、歩行者空間の改良を行い、便利で居心地が良く、歩きたくなるまちなみを目指します。

(2) 駐車場・駐輪場

駐車場や駐輪場の整備については、公共公益施設や商業施設などの駅周辺施設において、需要にあわせた整備・指導を図り、快適で安全な道路環境の維持に努め、鉄道利用者や駅周辺施設利用者、通勤・通学者の利便性の向上に努めます。

4. 近年の国内動向

(1) 人口減少・少子高齢化の加速

国立社会保障・人口問題研究所によると、総人口は令和 38 年には 1 億人を割り込むと予測されており、50 年後には現在の 7 割に減少、65 歳以上人口がおよそ 4 割を占めると想定されています。年齢 3 区分別に見ると、年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）は減り続け、一方で老年人口（65 歳以上）の割合が増加すると想定されています。

(2) 運転手不足・高齢化

バスやタクシーといった地域公共交通の運転手は、地域公共交通を維持していく上で必要不可欠で貴重な人材です。しかし、近年、全国の自動車運転業務の有効求人倍率は、全業種平均の約 2 倍となっているなど、バスやタクシーなどの自動車運転業務の人手不足が深刻化してきています。また、運転手の不足により、路線の減便や縮小、廃止といったケースもみられるようになってきています。

バスを運転するために必要な大型二種免許証の取得者数も減少しており、加えて、免許証保有者の半数近くが 65 歳以上を占めるなど、高齢化も進んでいます。

(3) 交通に関する技術革新の進展

近年、デジタル技術が急速に進展し、ビッグデータや AI などを様々な分野で活用していくデジタルトランスフォーメーション（DX）の動きが活発化しています。

交通分野においても、自動運転や MaaS（マース：Mobility as a Service）、AI を活用したデマンド交通、スマートフォンによるタクシー配車アプリを用いた配車予約など新たな技術を活用したモビリティサービスの実装に向けた取組が進められています。

(4) 旅客運送 2024 年問題

バス・タクシーを運転するために必要な第二種免許証の保有者数は、年々減少を続けており、令和 2 年度では平成 10 年度に比べて 7 割以下にまで減少しています。また、2024 年 4 月から、バス・タクシー運転手の拘束時間の上限、休憩時間についての改正基準が適用されます。これらの要因から一時的に運転手不足に拍車がかかり、路線バスの減便やコミュニティバスの受託困難、タクシー不足となる可能性が懸念されています。

(5) 日本版ライドシェア制度の導入

一般ドライバーが自家用車を使って有償で他人を送迎する「ライドシェア」について、「デジタル行財政改革中間とりまとめ」（第 3 回デジタル行財政改革会議）で、「現状のタクシー事業では不足している移動の足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、すみやかにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを創設する。」と示されました。

第4章 地域公共交通の現況

(令和7年10月1日時点)

1. 公共交通ネットワーク

市内の公共交通は、鉄道（JR 中央線）、路線バス2路線、コミュニティバス8路線、デマンド交通「いこCar」4ルート及びタクシー4事業者が利用できる状況となっています。また、恵那市自主運行バスが瑞浪駅まで運行されています。

図 瑞浪市内の公共交通（JR、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通）



(1) 地域公共交通確保維持改善事業の適用

① 地域公共交通確保維持改善事業の必要性

地域間幹線系統

東濃鉄道株式会社が運行する瑞浪＝東駄知＝多治見線及び明智線は、隣接する土岐市、多治見市、恵那市と連絡し都市圏の広域移動を担う地域間幹線系統です。本市及び隣接市にとって、沿線の高校などへの通学、病院への通院及び観光などに不可欠な路線であり、本市のコミュニティバスなどとも接続し、都市圏の公共交通ネットワークを構築するうえで特に重要な役割を担っています。

交通事業者及び沿線自治体の支援による運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）により運行を確保、維持していく必要があります。

フィーダー系統

市内を運行している北部デマンド交通については、市内の地域間移動を担う重要な路線としての役割に加えて、地域間幹線系統に接続することで、市民の広域移動を補完する役割を担っています。陶デマンド交通については、陶町内の移動を担う路線としての役割に加えて、地域間幹線系統に接続することで、市民の広域移動を補完する役割を担っています。

本市及び交通事業者による運営努力だけでは路線維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を確保、維持していく必要があります。

② 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

現状の補助路線の概要は以下のとおりです。

■ 地域間幹線系統

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
瑞浪＝東駄知＝多治見線	瑞浪駅前	東駄知	多治見駅前	4条乗合※1	路線定期運行	東濃鉄道株式会社	幹線補助
明智線	瑞浪駅前	陶町口	明智駅前	4条乗合※1	路線定期運行	東濃鉄道株式会社	幹線補助

■ フィーダー系統（デマンド交通）

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
釜戸	釜戸地区⇔瑞浪駅周辺			4条乗合※1	区域運行	瑞浪市※2	フィーダー補助
日吉明世	日吉地区⇔瑞浪駅周辺			4条乗合※1	区域運行	瑞浪市※2	フィーダー補助
大湫日吉東部	大湫地区⇔瑞浪駅周辺			4条乗合※1	区域運行	瑞浪市※2	フィーダー補助
陶	陶町内⇔陶町内			4条乗合※1	区域運行	瑞浪市※2	フィーダー補助

※1 道路運送法第4条を指す

※2 運行は交通事業者へ委託

2. 鉄道

(1) 運行本数

JR中央線は、普通、快速、ホームライナーが運行しており、昼間は1時間に3本程度の快速が運行されています。

表 JR中央線瑞浪駅の運行状況

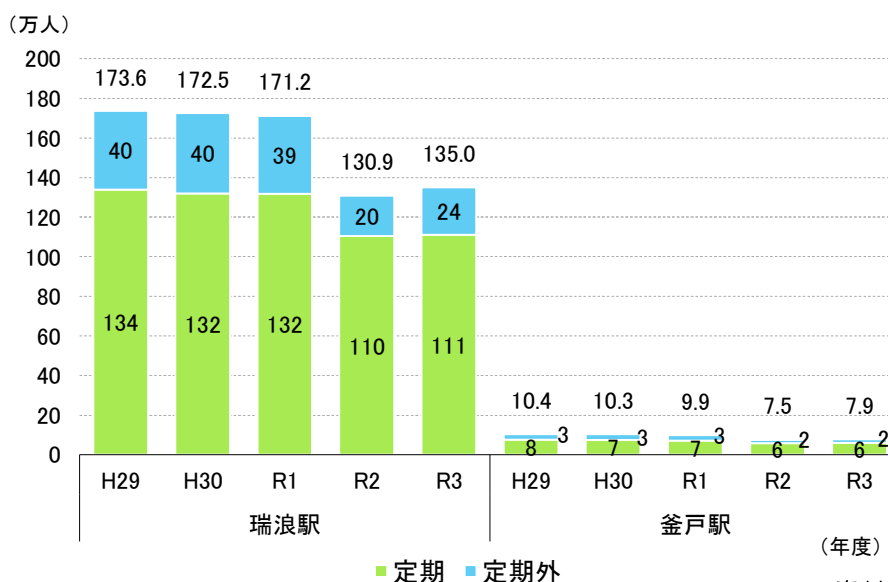
	平日		土休日	
	運行時間帯	運行本数	運行時間帯	運行本数
名古屋方面 <上り>	5:30~22:48	普通 14本 快速 40本 ホームライナー 2本	5:30~22:48	普通 13本 快速 40本
中津川方面 <下り>	6:12~23:57	普通 5本 快速 36本	6:12~23:57	普通 5本 快速 36本

令和5年9月1日現在

(2) 主要駅の乗車人員

近年の各駅の乗車人員をみると、コロナ禍前の令和元年度までは瑞浪駅で約171万人程度、釜戸駅で約10万人となっています。コロナ禍の影響を受け、令和2年度は両駅とも25%程度減となっており、令和3年度はやや持ち直すもコロナ禍前の水準には戻っていません。

図 市内主要駅の年間乗車人員



資料：岐阜県統計書

3. 路線バス

(1) 便数

市内の路線バスは、瑞浪駅を起点として、土岐市東駄知地区を経由してJR多治見駅を結ぶ瑞浪=東駄知=多治見線、明知鉄道明智駅を結ぶ明智線の2路線があります。いずれも東濃鉄道株式会社が運行しています。

2路線とも朝夕の通勤・通学時間帯を中心に、平日は6~9便程度、土休日は3~5便程度が運行されています。

表 路線バスの運行状況

		運行本数*	
		平日	土休日
瑞浪=東駄知=多治見線	上り[多治見駅行]	6便	4便
	下り[瑞浪駅行]	6便	3便
明智線	上り[瑞浪駅行]	9便	5便
	下り[明智駅行]	9便	5便

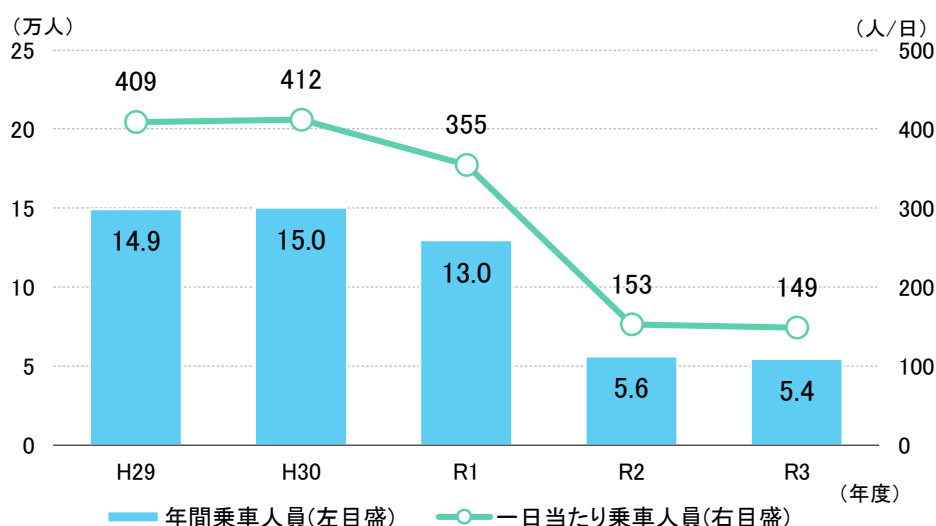
令和5年10月10日現在

注：瑞浪市内に限る

(2) 利用者数

近年の路線バスの乗車人員をみると、コロナ禍前の令和元年度までは、年間約13~15万人、一日当たり400人程度となっています。令和2年度、3年度は大きく減少し、コロナ禍前の水準には戻っていません。

図 路線バス乗車人員推移



注：瑞浪市内に限る

資料：瑞浪市統計書

(3) 運賃

瑞浪駅から市内のバス停への運賃をみると、初乗り 200 円、瑞浪=東駄知=多治見線は市内最大 330 円（石橋バス停）、明智線は市内最大 590 円（吹越バス停）となっています。

表 路線バスの運賃（瑞浪駅前からの片道運賃）

瑞浪=東駄知=多治見線		明智線	
バス停	運賃	バス停	運賃
～一色	200 円	～益見橋	200 円
～下山田	210 円	～萩原口	240 円
～上山田	280 円	～小里	290 円
～石橋	330 円	～山の田	350 円
～堀越 ¹	330 円	～下川折	400 円
～東駄知 ¹	400 円	～川折	450 円
～南山公園前 ¹	410 円	～田尻	520 円
～山神 ¹	490 円	～大川	550 円
～山神温泉口 ¹	540 円	～水上	560 円
～紅陵高前 ¹	550 円	～陶小学校前	570 円
～下石貢 ¹	560 円	～陶旭町	580 円
～阿庄口 ¹	570 円	～吹越	590 円
～石拾 ¹	580 円	～吉良見 ³	600 円
～昭和農園前 ¹	590 円	～大田 ³	610 円
～小谷口 ²	600 円	～徳間 ³	630 円
～下沢 ²	610 円	～明智駅前 ³	640 円
～総合グランドロ ²	620 円		
～多治見駅前 ²	630 円		

令和 6 年 2 月 1 日現在

※太枠線内は、市内区間。1：土岐市内、2：多治見市内、3：恵那市内

資料：東鉄バス HP (<https://tohtetsu.co.jp/rosen/fare/>)

(4) 輸送量の実績

瑞浪=東駄知=多治見線及び明智線は、国の地域間幹線系統の補助路線です。

現状は補助要件を上回っていますが、利用者数が現状よりも減少すると補助要件を下回ることも懸念されます。

表 路線バスの輸送量及び収支率

	R4 輸送量		R4 収支率		R4 1 便当り輸送人員	
	計画	実績	計画	実績	計画	実績
瑞浪=東駄知=多治見線	20.1 人	18.3 人	55.1%	47.5%	13.3 人	11.4 人
明智線	24.0 人	21.3 人	44.8%	37.4%	9.2 人	7.0 人

※国の補助要件は、輸送量 15～150 人

資料：岐阜県地域公共交通協議会

4. コミュニティバス

(1) 便数

コミュニティバスは8路線あります。

主に、瑞浪駅や釜戸駅を中心に運行されています。

運行本数は1~3往復/日となっており、瑞浪中央線、山田線以外は、土休日は運行していません。また、学校線、釜戸=平山線、及び日吉線の一部は、小中学校の長期休業日も運行していません。

運賃は、100~400円/回となっています。

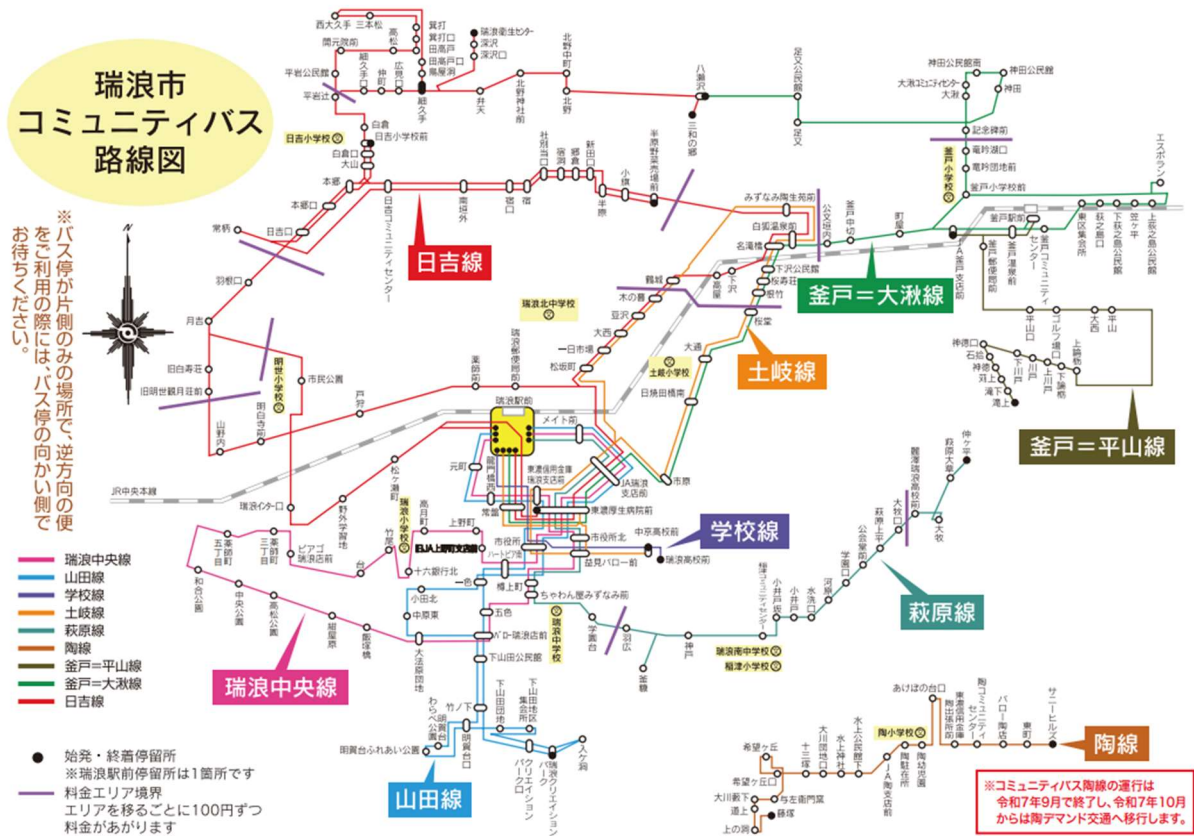
表 コミュニティバスの運行状況

路線		運行便数		運賃	
		平日	土休日		
瑞浪中央線	右回り	2	2	100円/回	
	左回り	2	2		
山田線	右回り	3	2		
	左回り	3	2		
学校線※	-	3	-		
土岐線	右回り	2	-		100~300円/回
	左回り	2	-		
萩原線	上り	2	-		
	下り	2	-		
釜戸=平山線※	上り	1	-	100円/回	
	下り	1	-		
釜戸=大湫線	瑞浪駅行	-	1	100~400円/回	
	八瀬沢行	-	1		
日吉線	細久手-東濃厚生病院	上り	1		
	瑞浪駅前-細久手	下り	1		
	瑞浪衛生センター-瑞浪駅前	上り	1		
	三和の郷-瑞浪駅前	上り	1		-
		下り	1		-
	半原野菜売場前-日吉小学校前※	上り	1		-
下り		1	-		

令和7年10月~

※小中学校の長期休業日は運休

図 令和7年度コミュニティバス路線図



資料：瑞浪市資料

(2) 利用者数

近年のコミュニティバスの乗車人員をみると、コロナ禍前の令和元年度までは、年間約7.6～7.8万人となっています。コロナ禍の影響を受け、令和2年度は6.3万人と減少し、令和3年度は更に6.1万人と減少し、令和4年度にやや回復し6.3万人となっています。

路線別にみると、令和2年度以降、学校線は増加傾向となっており、瑞浪中央線、土岐線、陶線は令和4年度にやや回復しているものの、その他の路線は減少傾向となっています。

図 コミュニティバス年間乗車人員推移

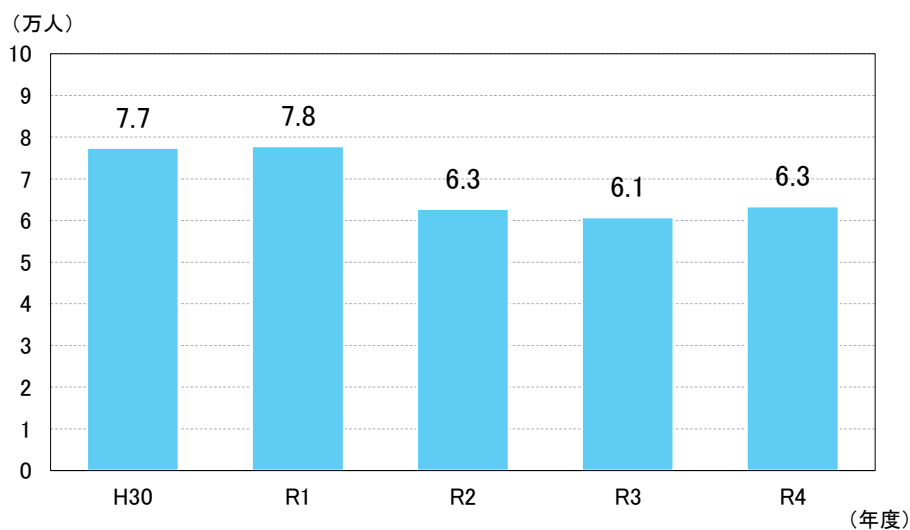
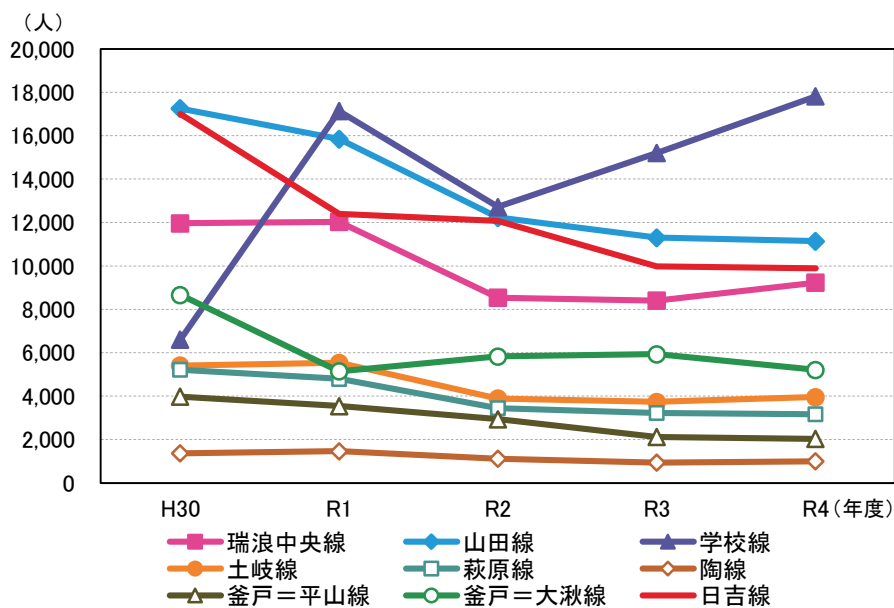


図 路線別コミュニティバス年間乗車人員推移



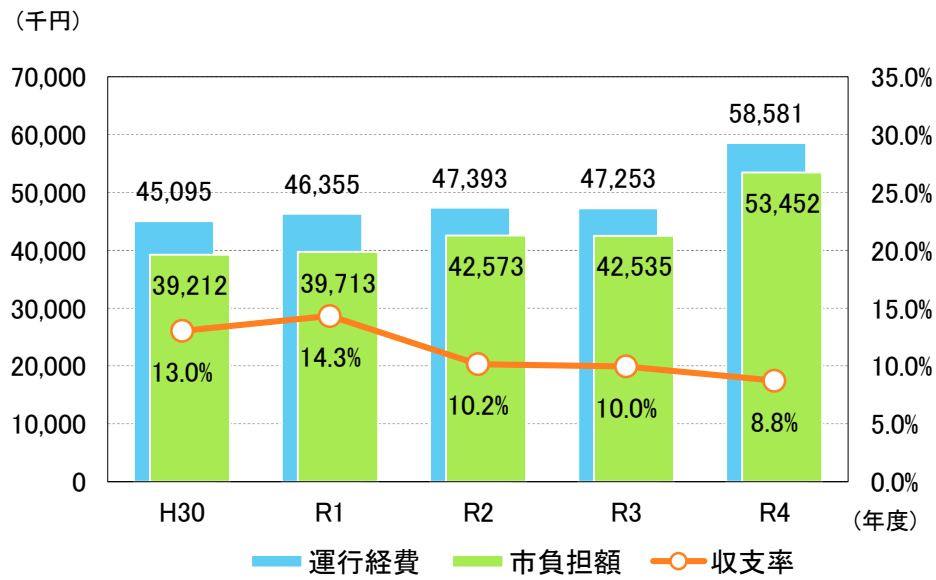
資料：瑞浪市資料

(3) 費用負担

令和4年度の運行経費は、58,581千円（9路線合計）であり、市財政負担額は53,452千円、収支率は8.8%となっています。

運行経費は年々増加傾向となっており、収支率は減少傾向となっています。

図 コミュニティバスの運行経費と市負担額推移



資料：瑞浪市資料

5. デマンド交通「いこ Car」

(1) 便数

市では、日吉町、大湫町、明世町、釜戸町の中で3ルートを実行している「北部デマンド交通」と、陶町内で運行している「陶デマンド交通」があります。

北部デマンド交通は、コミュニティバスが通っていない昼間の時間帯に、市の中心部へ買い物や通院で利用できる公共交通として、平成28年10月から北部デマンド交通を実行しています。日吉町、大湫町、明世町、釜戸町の中で3ルートを実行しており、いずれのルートも郊外部ではフリー乗降区間が設けられ、平日片道3便/日の運行となっています。

陶デマンド交通は、令和7年10月からコミュニティバス陶線を転換し、陶町内の移動手段として運行しています。また、東鉄バス明智線に接続することで、市の中心部への移動を補完する役割を担っています。平日3便/日の運行で、フリー乗降区間が設けられ、地区内の乗降場所間であれば何処でも利用可能となっています。

表 デマンド交通「いこ Car」の運行状況

ルート		便数 (平日)	運賃
日吉～明世	往路	3	500 円/回
	復路	3	
大湫～日吉東部	往路	3	
	復路	3	
釜戸	往路	3	
	復路	3	
陶	往復	3	100 円/回

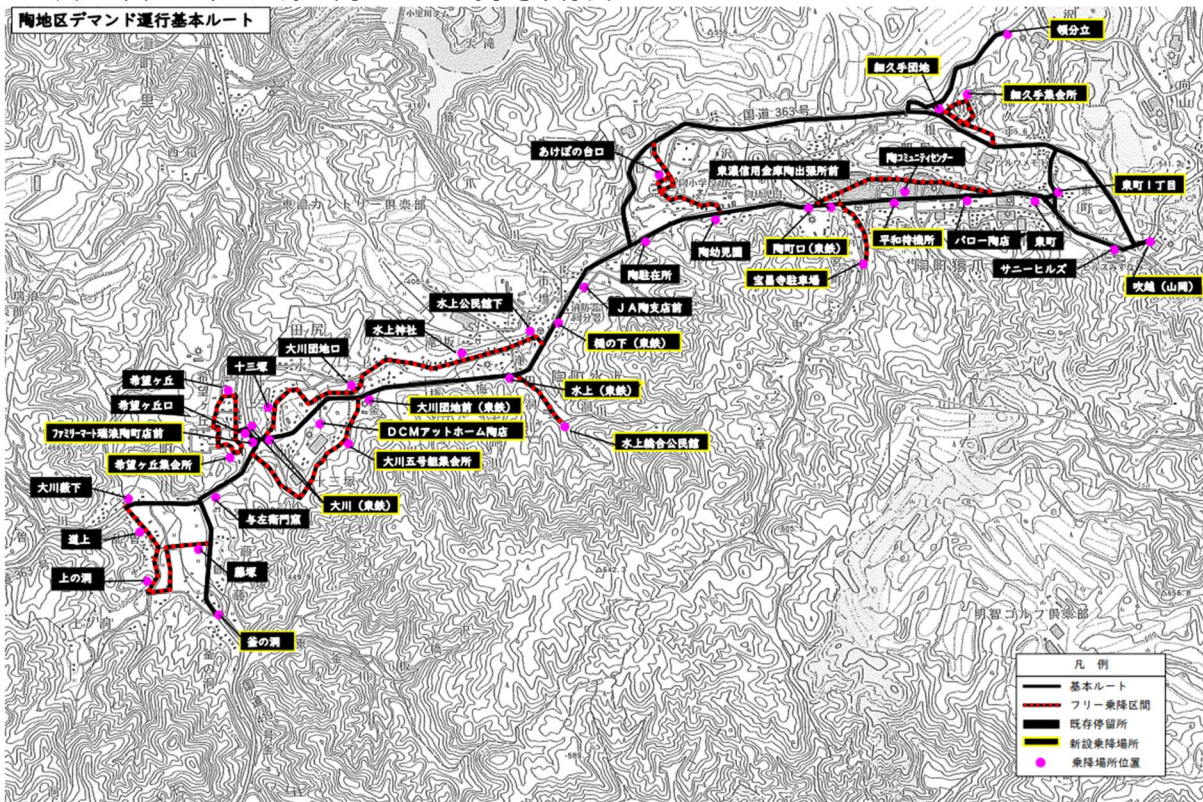
資料：瑞浪市資料

図 令和7年度北部デマンド交通路線図



資料：瑞浪市資料

図 令和7年10月～陶デマンド交通路線図

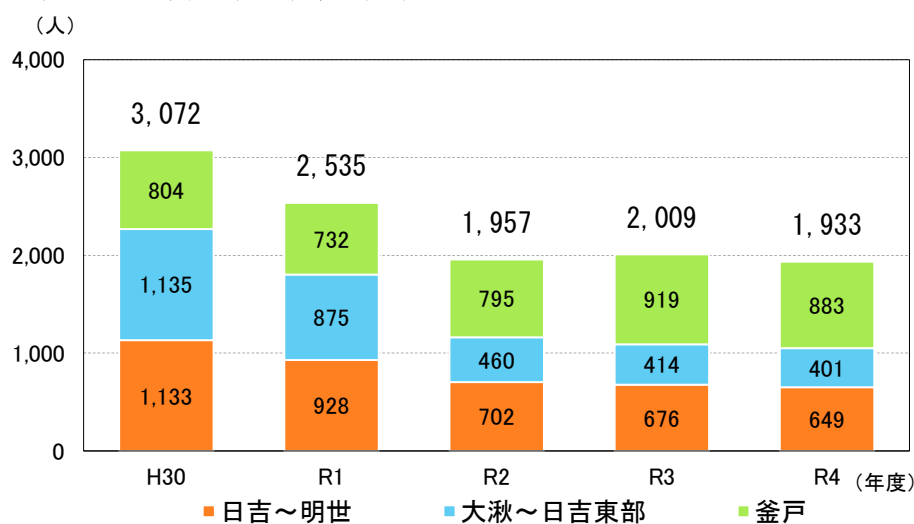


資料：瑞浪市資料

(2) 利用者数

乗車人員は平成 30 年度以降、減少傾向にあり、令和 4 年度は 1,933 人まで減少しています。ルート別にみると、北部デマンド交通（釜戸ルート）は概ね増加傾向にあるものの、北部デマンド交通（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、中でも北部デマンド交通（大湫～日吉東部ルート）の減少率が大きくなっています。

図 北部デマンド交通年間乗車人員推移

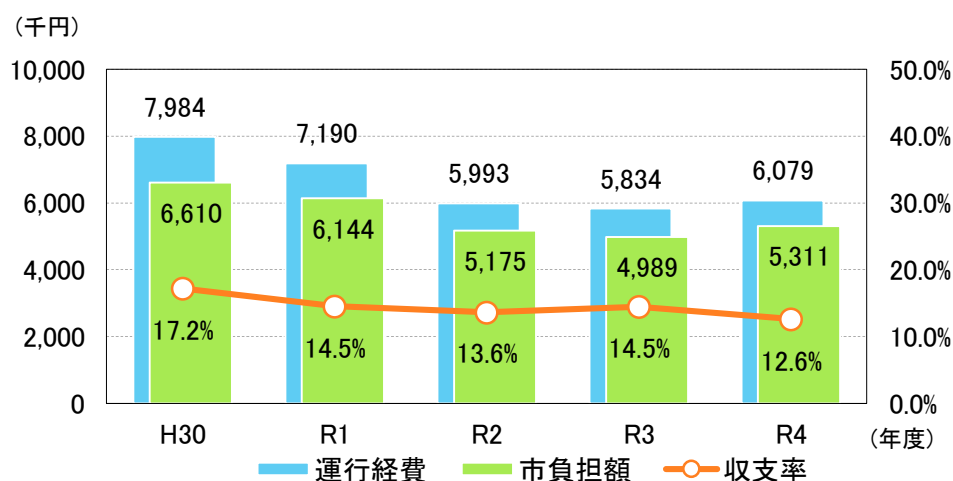


資料：瑞浪市資料

(3) 費用負担

令和 4 年度の運行経費は、6,079 千円（3 ルート合計）であり、市財政負担額は約 5,311 千円、収支率は 12.6%となっています。利用者数の減少に伴い運行経費は年々減少傾向、収支率は横ばいとなっていました。令和 4 年度は運行経費が増え、収支率が下がっています。

図 北部デマンド交通の運行経費と市負担額推移



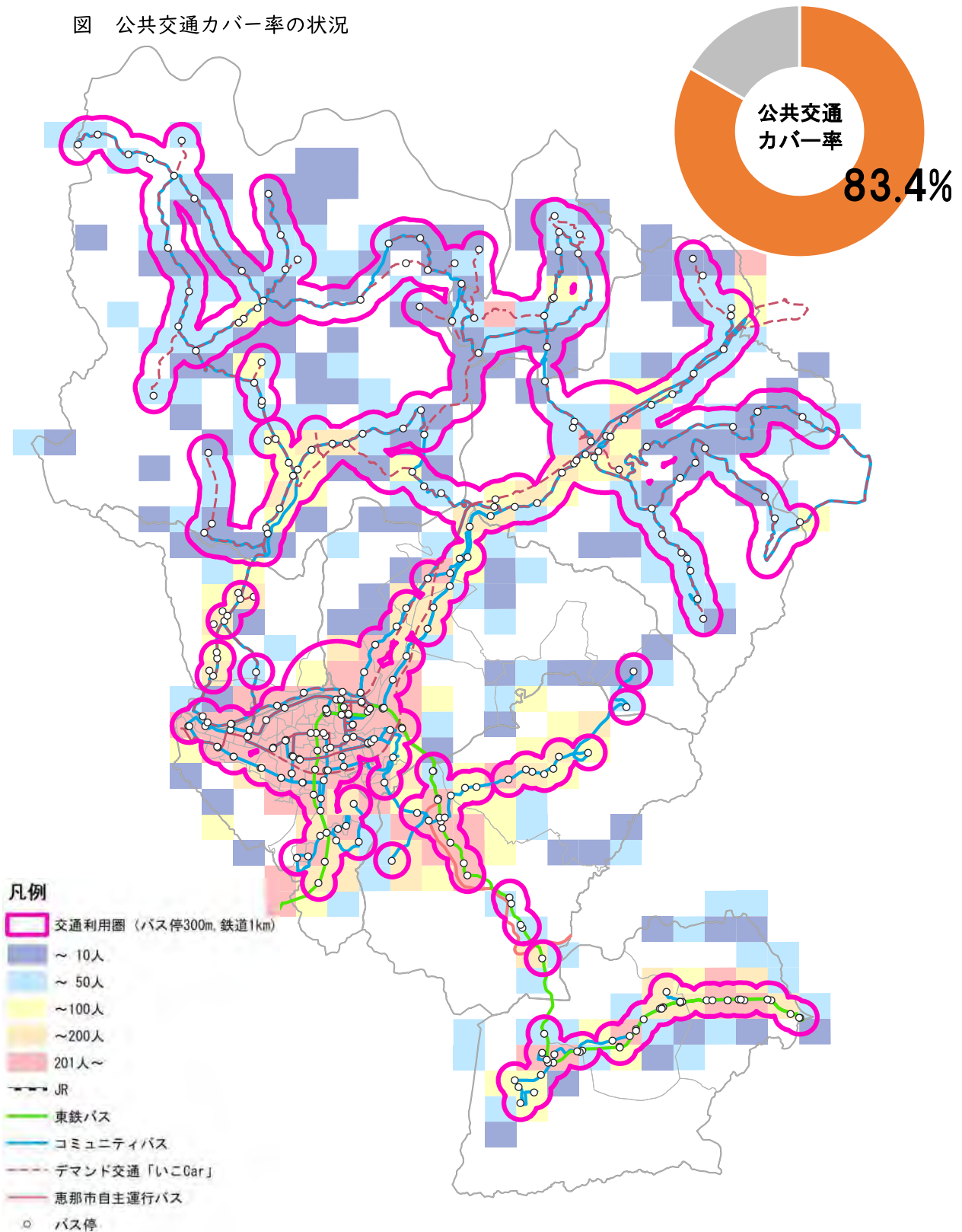
資料：瑞浪市資料

6. 鉄道・バス交通空白地域

鉄道・バスによる公共交通空白地域（自宅からの距離が駅より1km以遠、バス停・フリー乗降区間より300m以遠）は、北部や南部地域を中心に存在しています。

鉄道・バスによる人口カバー率は83.4%です。

図 公共交通カバー率の状況



7. タクシー

(1) タクシー事業者

市内には、4社のタクシー事業者があり、合計で52台の車両を保有しています。

表 市内のタクシー事業者

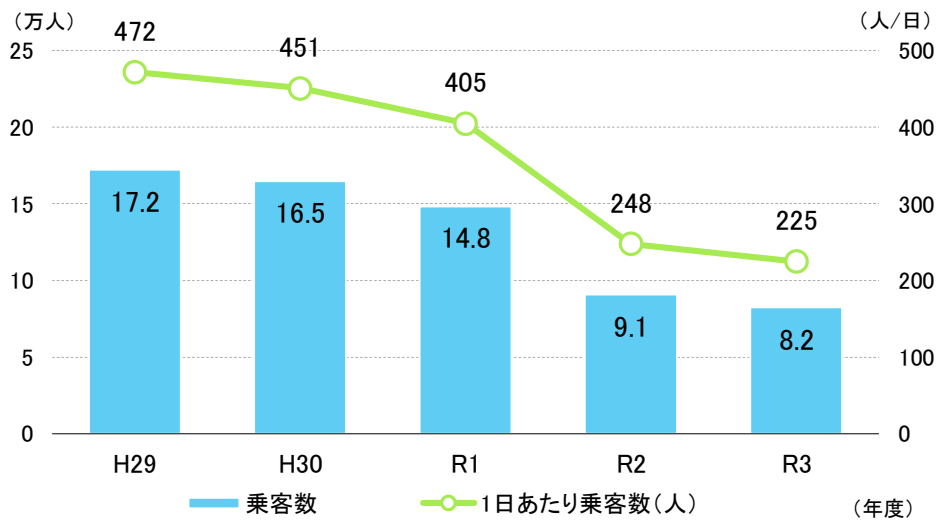
会社名	所在地	保有台数
有限会社小林タクシー	瑞浪市稲津町小里 1049-7	5
東鉄タクシー株式会社	瑞浪市松ヶ瀬町 2丁目 10	22*
平和コーポレーション株式会社	瑞浪市和合町 2丁目 216-2	19*
有限会社 SKU	瑞浪市陶町水上 346-1	6

※土岐市、瑞浪市の合計

(2) 利用者数

近年のタクシー利用者の状況を見ると、年々、減少傾向にあり、特にコロナ禍以降大きく減少し、令和3年度は8.2万人と平成29年度の半数以下となっています。

図 市内のタクシー利用者数



資料：瑞浪市統計書

8. その他交通

(1) スクールバス

市内では、中学校の統合に伴い、瑞浪南中学校で陶地区の生徒を対象に 2 路線、瑞浪北中学校で日吉、大湫、釜戸地区の生徒を対象に 6 路線のスクールバスが運行されています。

麗澤瑞浪中学・高等学校及び中京高校ではスクールバスが 7 路線、運行されており、両校とも主に近隣市町の生徒の送迎を行っています。

中京学院大学では、主に瑞浪駅と大学とを結ぶスクールバスを 17 便/日運行しています。また、可見・美濃太田駅と大学間とを結ぶスクールバスを 2 便/日運行しています。

(2) 学園台シャトルバス

学園台自治会が学園台自治会住民を対象に、学園台と瑞浪駅間を上下便併せて 16 便のシャトルバスを運行しています。利用者は、朝夕の小中学校の児童・生徒が多く、スクールバスとしての性格が色濃くなっています。

(3) 瑞浪駅・釜戸駅二次交通実証事業

瑞浪市観光協会は、中山道（大湫宿・細久手宿）や「きなあた瑞浪」など車によるアクセスが主な観光スポットへのアクセスニーズを把握するため、瑞浪駅、釜戸駅等を起点とした二次交通の実証実験を行い、期間中に述べ 83 人の利用がありました。

○運行日：令和 5 年 9 月 16 日～11 月 19 日の土・日曜日・祝日（11 月 4 日を除く）

○1 日 2 往復

○運賃は 1 乗車 1 人 500 円。1 日フリー乗車券 1 人 800 円（税込）

○事前予約が必要

○期間中の利用者：83 人

(4) けんこう号

東濃厚生病院では、患者送迎用車両として、「けんこう号」が運行されています。

平日、日替わりで 4 ルート（月：串原・山岡、火・金：阿木・山岡、水：串原・明智、木：恵那・日吉）を運行しています。行きは定時、帰りは、午後、患者の診療が終わった後に運行しています。

(5) 企業送迎バス

株式会社アイシン瑞浪では、従業員用に会社と瑞浪駅間を結ぶ送迎バスを、朝夕の通勤時間帯に併せて毎日運行しています。

(6) 福祉タクシー利用料金の助成

○要件

身体障害者手帳2級以上、療育手帳の重度又は最重度所持者(A・A1・A2)、精神障害者保健福祉手帳1級をおもちの方。ただし、自動車税の減免を受けている方、施設に入所している方、リフト付福祉タクシーを利用している方は対象となりません。

○助成額

乗車料金のうち、基本料金相当額。年間24回まで。

(7) 移送サービス利用料金の助成

○要件

一般車両を利用することが困難な方で身体障害者手帳の2級以上の方、または、介護保険における要介護状態区分おおむね3以上の方。

○助成額

乗車運賃の2分の1、または3,000円のいずれか低い金額を差し引いた金額(上限3,000円)。月片道4回まで。

第5章 市民ニーズ等の把握

1. 市民アンケート調査結果概要

(1) 調査概要

① 調査の目的

本調査は、瑞浪市地域公共交通計画の策定に向けて、市民の公共交通利用実態、ニーズを把握することを目的に実施しました。

② 調査の設計

○調査地域	瑞浪市全域
○調査対象	市内に在住する18歳以上の市民3,000人
○抽出方法	住民基本台帳による無作為抽出法
○調査方法	郵送及びWEBによるアンケート調査
○調査期間	令和5年8月17日(木)～9月4日(月)

③ 配布・回収状況

本アンケートの配布数と有効回収数は下記のとおりとなっています。

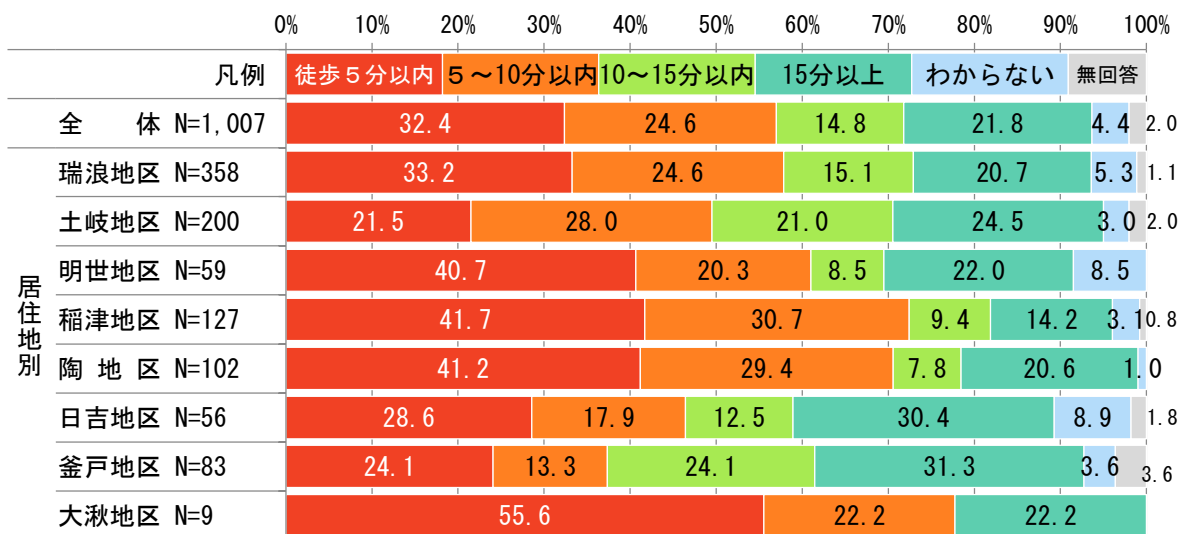
配布数	有効回収数	有効回収率
3,000	1,007	33.6%

(2) 調査結果¹⁾

① 自宅から最寄りの鉄道駅、バス停、デマンド交通の乗降場所までの時間

全体では「徒歩5分以内」(概ね300m以内)が32.4%であり、7割弱の方が乗降場所からやや離れているとされています。地区別には、明世、稲津、陶地区では徒歩5分以内の方が約4割と高くなっています。

図 自宅から最寄りの鉄道駅、バス停、デマンド交通の乗降場所までの時間

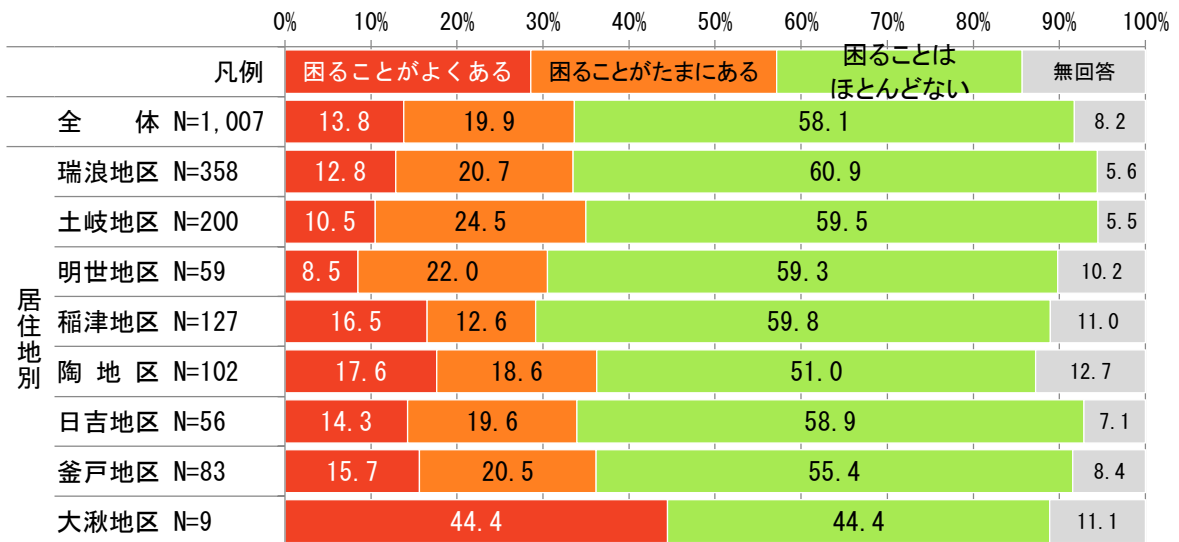


¹⁾ Nは回答総数を指します。小数点下第二位を四捨五入したため合計が100.0%にならない場合があります。

② 日常的に利用する施設について、公共交通が不便で困ることの有無

全体では、「困ることがよくある」「困ることがたまにある」を合わせて 33.7% となっています。大湫地区で高くなっています。

図 日常的に利用する施設について、公共交通が不便で困ることがあります。



③ 公共交通が不便で困る行先とその理由

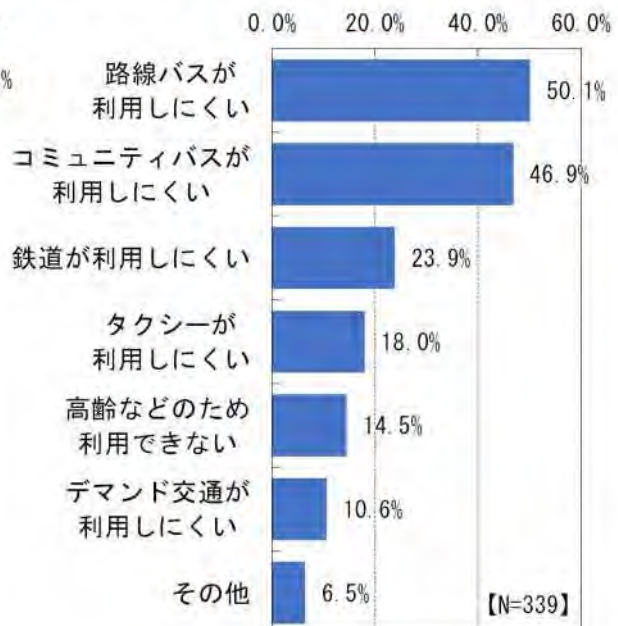
行先で最も多いのは「瑞浪駅」で 56.3%、次いで「東濃厚生病院」37.2%、「バロー瑞浪中央店」20.4%となっています。

理由として最も多いのは「路線バスが利用しにくい」で 50.1%、次いで「コミュニティバスが利用しにくい」46.9%、「鉄道が利用しにくい」23.9%となっています。

図 行先（上位 10 施設）（複数回答）



図 困る理由（複数回答）



④ 鉄道の不満・不便な点

鉄道の不満・不便な点で最も多いのは、「家の近くに駅がない」と「特に不満はない」で22.2%、次いで「利用したい時刻にない」14.9%となっています。

図 鉄道の不満・不便な点（複数回答）

	家の近くに駅がない	利用したい時刻にない	バス等との乗継が不便	運賃が高い	身体的に鉄道を利用することが難しい	待ち時間を過ごす場所がない	駅に駐輪場や駐車場がない	送迎する車が待機できるスペースがない	特に不満はない
全 体 N=1,007	22.2%	14.9%	10.4%	12.5%	3.0%	12.9%	5.9%	8.3%	22.2%
瑞浪地区 N=358	19.3%	17.0%	7.3%	15.4%	2.5%	13.7%	7.0%	9.5%	26.8%
土岐地区 N=200	17.0%	10.0%	8.5%	10.5%	3.0%	16.0%	2.5%	10.5%	23.5%
居明世地区 N=59	23.7%	20.3%	8.5%	18.6%	3.4%	15.3%	6.8%	10.2%	18.6%
住稲津地区 N=127	29.1%	16.5%	14.2%	12.6%	2.4%	11.8%	3.1%	10.2%	18.9%
地陶地区 N=102	28.4%	13.7%	19.6%	13.7%	2.9%	9.8%	2.0%	2.9%	17.6%
別日吉地区 N=56	33.9%	10.7%	12.5%	7.1%	3.6%	3.6%	0.0%	3.6%	12.5%
釜戸地区 N=83	21.7%	18.1%	13.3%	6.0%	4.8%	13.3%	21.7%	4.8%	19.3%
大湫地区 N=9	22.2%	0.0%	0.0%	0.0%	11.1%	22.2%	11.1%	0.0%	44.4%

⑤ 路線バスの不満・不便な点

路線バスの不満・不便な点で最も多いのは、「利用したい時刻にない」で27.4%、次いで「特に不満はない」21.4%、「家の近くにバス停がない」16.8%となっています。

図 路線バスの不満・不便な点（複数回答）

	家の近くにバス停がない	目的地まで走っていない	利用したい時刻にない	鉄道や他のバスへの乗継が不便	運賃が高い	身体的にバスを利用することが難しい	特に不満はない
全 体 N=1,007	16.8%	8.6%	27.4%	6.4%	9.2%	2.8%	21.4%
瑞浪地区 N=358	13.4%	7.0%	26.8%	3.9%	6.4%	2.5%	27.7%
土岐地区 N=200	17.5%	9.5%	18.0%	4.5%	4.5%	2.5%	22.0%
居明世地区 N=59	11.9%	10.2%	30.5%	8.5%	10.2%	0.0%	22.0%
住稲津地区 N=127	19.7%	7.9%	34.6%	9.4%	15.0%	1.6%	18.9%
地陶地区 N=102	11.8%	10.8%	36.3%	13.7%	28.4%	7.8%	9.8%
別日吉地区 N=56	25.0%	10.7%	30.4%	1.8%	5.4%	1.8%	10.7%
釜戸地区 N=83	30.1%	8.4%	26.5%	9.6%	3.6%	3.6%	19.3%
大湫地区 N=9	33.3%	11.1%	44.4%	0.0%	11.1%	0.0%	33.3%

⑥ コミュニティバスの不満・不便な点

コミュニティバスの不満・不便な点で最も多いのは、「利用したい時刻にない」で26.1%、次いで「特に不満はない」22.5%、「家の近くにバス停がない」13.0%となっています。

図 コミュニティバスの不満・不便な点（複数回答）

	家の近くにバス停がない	目的地まで走っていない	利用したい時刻にない	鉄道や他のバスへの乗継が不便	運賃が高い	身体的にバスを利用することが難しい	特に不満はない
全 体 N=1,007	13.0%	10.7%	26.1%	5.4%	1.5%	2.0%	22.5%
瑞浪地区 N=358	10.1%	10.1%	27.7%	4.2%	0.8%	2.0%	27.9%
土岐地区 N=200	11.0%	7.0%	24.0%	5.5%	1.0%	1.5%	22.0%
居明世地区 N=59	6.8%	15.3%	32.2%	6.8%	3.4%	0.0%	27.1%
住稲津地区 N=127	21.3%	7.9%	22.0%	7.1%	1.6%	0.8%	21.3%
地陶地区 N=102	15.7%	25.5%	18.6%	6.9%	1.0%	5.9%	13.7%
別日吉地区 N=56	16.1%	7.1%	37.5%	1.8%	5.4%	0.0%	8.9%
釜戸地区 N=83	19.3%	7.2%	28.9%	7.2%	1.2%	2.4%	20.5%
大湫地区 N=9	11.1%	11.1%	33.3%	0.0%	11.1%	11.1%	33.3%

⑦ デマンド交通の不満・不便な点

デマンド交通の不満・不便な点で最も多いのは、「特に不満はない」で24.7%、次いで「利用の仕方がわからぬ」11.6%、「家の近くに乗降区間がない」8.4%となっています。

図 デマンド交通の不満・不便な点（複数回答）

	家の近くに 乗降区間 がない	目的地まで 走っていない	利用したい 時刻にない	鉄道や他 のバスへの 乗継が不便	運賃が高い	利用の仕 方がわから ぬ	事前予約 が面倒	身体的にデ マンド交通 を利用する ことが難し い	特に不満は ない
全 体 N=1,007	8.4%	3.3%	5.8%	1.8%	1.6%	11.6%	7.3%	1.2%	24.7%
瑞浪地区 N=358	6.4%	3.9%	5.3%	2.0%	1.7%	13.1%	5.9%	2.0%	29.9%
土岐地区 N=200	7.5%	2.5%	3.5%	2.0%	0.0%	11.0%	5.5%	0.5%	25.0%
居 明世地区 N=59	3.4%	3.4%	8.5%	0.0%	5.1%	13.6%	10.2%	0.0%	27.1%
住 稲津地区 N=127	10.2%	0.8%	1.6%	0.8%	1.6%	10.2%	3.9%	0.8%	23.6%
地 陶 地区 N=102	13.7%	2.0%	1.0%	2.0%	2.0%	9.8%	3.9%	0.0%	15.7%
別 日吉地区 N=56	10.7%	5.4%	17.9%	1.8%	0.0%	8.9%	28.6%	1.8%	10.7%
釜戸地区 N=83	14.5%	3.6%	12.0%	3.6%	2.4%	12.0%	13.3%	1.2%	19.3%
大湫地区 N=9	0.0%	22.2%	33.3%	0.0%	11.1%	0.0%	0.0%	11.1%	55.6%

⑧ タクシーの不満・不便な点

タクシーの不満・不便な点で最も多いのは、「料金が安い」で33.8%、次いで「特に不満はない」22.2%、「呼んでもきてくれない・時間がかかる」14.5%となっています。

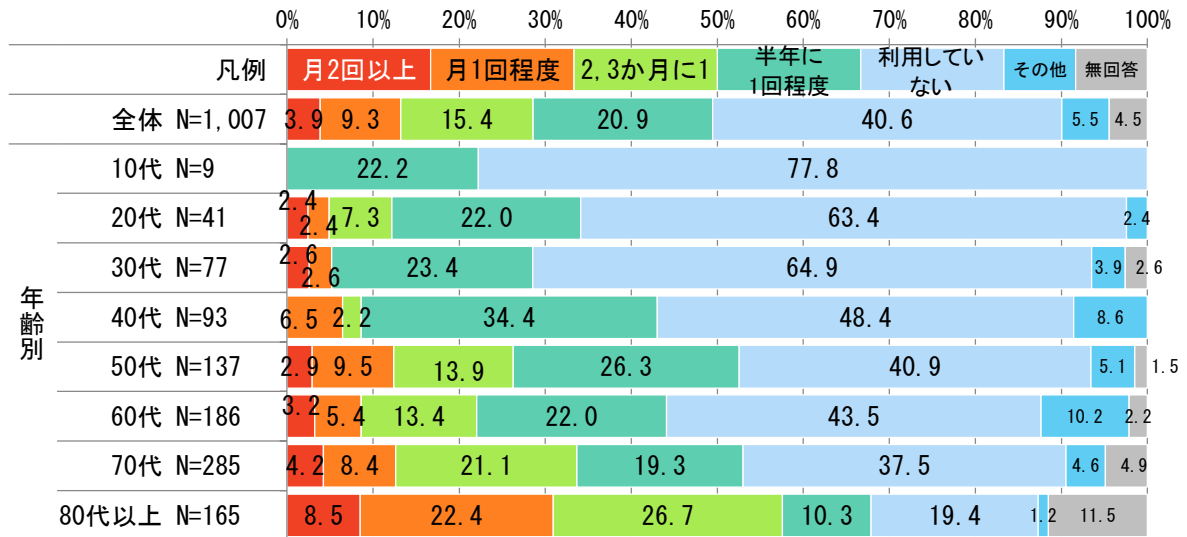
図 タクシーの不満・不便な点（複数回答）

	呼んでもきてく れない・時間か かる	料金が安い	身体的にタクシ ーを利用するこ とが難しい	特に不満は ない
全 体 N=1,007	14.5%	33.8%	0.6%	22.2%
瑞浪地区 N=358	15.6%	31.6%	1.1%	27.1%
土岐地区 N=200	15.0%	30.0%	0.0%	21.5%
居 明世地区 N=59	11.9%	28.8%	1.7%	37.3%
住 稲津地区 N=127	14.2%	31.5%	0.8%	23.6%
地 陶 地区 N=102	10.8%	51.0%	0.0%	6.9%
別 日吉地区 N=56	8.9%	41.1%	0.0%	10.7%
釜戸地区 N=83	20.5%	33.7%	0.0%	16.9%
大湫地区 N=9	22.2%	55.6%	0.0%	33.3%

⑨ 東濃厚生病院の利用頻度

全体で最も多いのは「利用していない」で 40.6%、次いで「半年に 1 回程度、利用している」20.9%、「2~3か月に 1 回程度、利用している」15.4%となっています。半年に 1 回程度以上利用は 49.5%となっています。

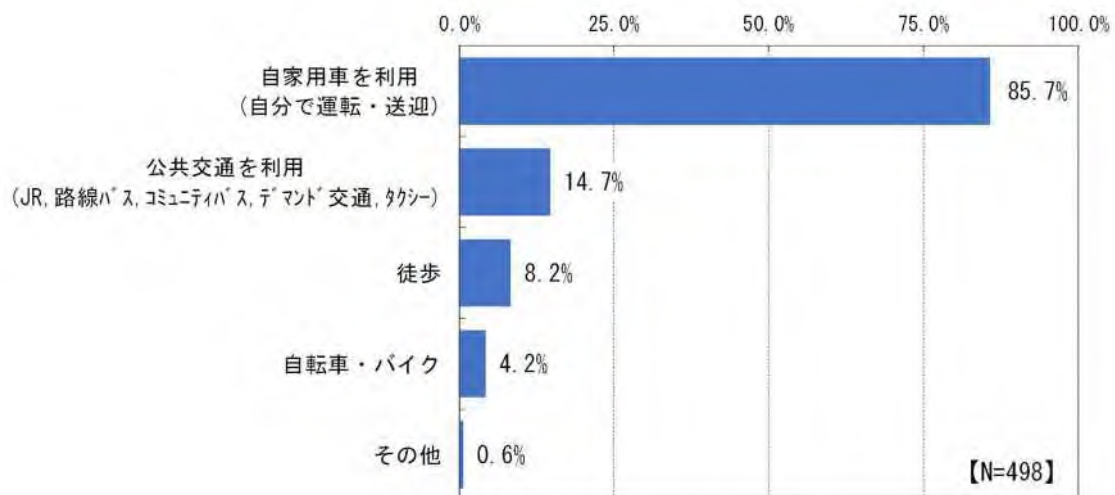
図 東濃厚生病院の利用頻度



⑩ 東濃厚生病院への移動手段

自家用車を利用している人は 85.7%と、ほとんどの方が自家用車を利用しています。公共交通を利用している人は 14.7%となっています。

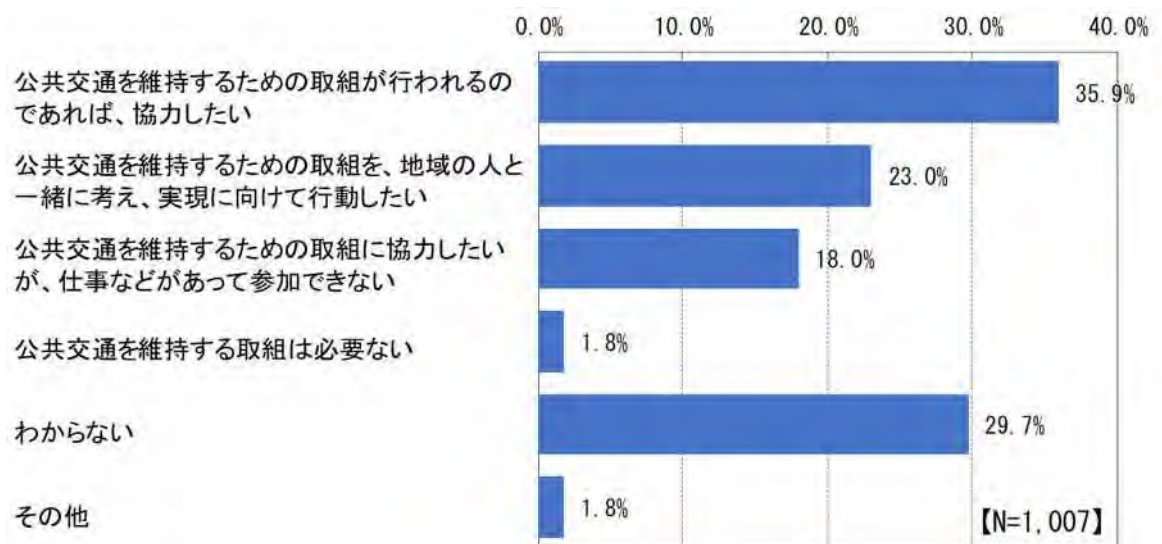
図 東濃厚生病院への移動手段（複数回答）



⑪ 公共交通の維持に関する考え

全体で最も多いのは「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」で35.9%、「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、実現に向けて行動したい」23.0%となっており、「協力したい」、「行動したい」のいずれかを回答した人は半数以上となっており、多くの人が協力意向を示しています。

図 公共交通の維持に関する考え（複数回答）



2. 高校生アンケート調査結果概要

(1) 調査概要

①調査の目的

本調査は、瑞浪市地域公共交通計画策定に向けて、高校生の公共交通利用実態、ニーズを把握することを目的に実施しました。

②調査の設計

○調査地域	瑞浪市全域
○調査対象	市内に在住する高校生 929人
○調査方法	郵送でのアンケート回答依頼はがきを送付、Web回答
○調査期間	令和5年8月17日(木)～9月4日(月)

③配布・回収状況

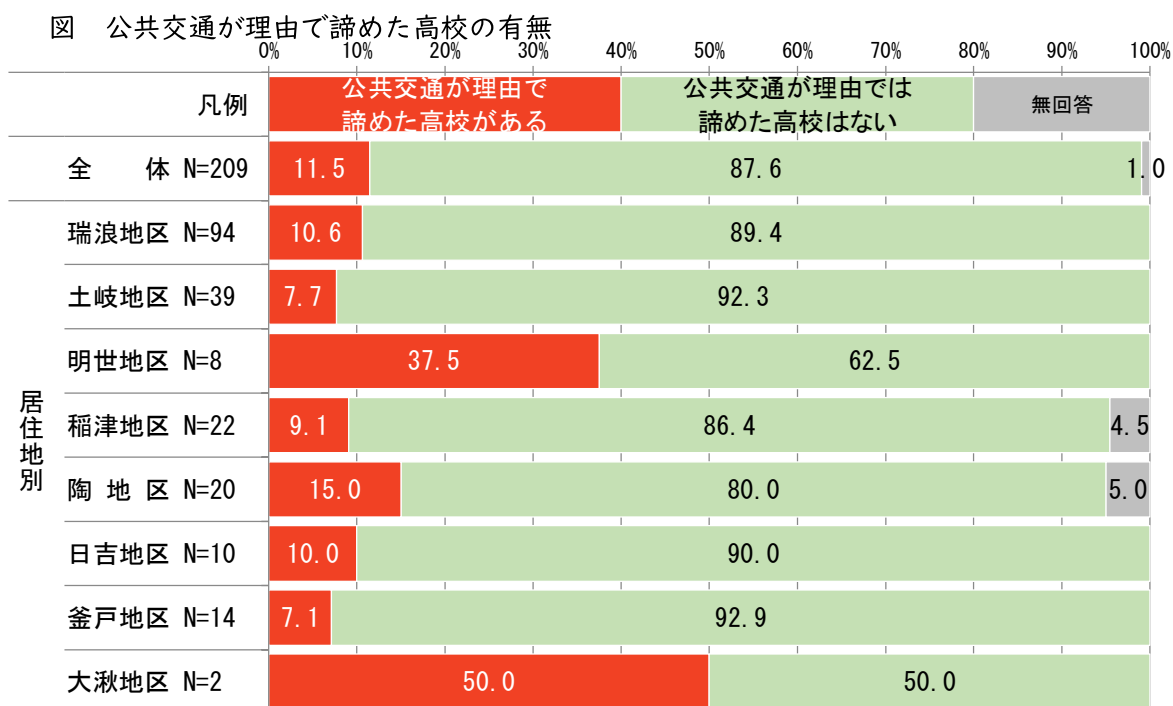
本アンケートの配布数と有効回収数は下記のとおりとなっています。

配布数	有効回収数	有効回収率
929	208	22.4%

(2) 調査結果²

①公共交通が理由で諦めた高校の有無

全体では「公共交通が理由では諦めた高校はない」が87.6%、「公共交通が理由で諦めた高校がある」が11.5%となっています。



² Nは回答総数を指します。小数点下第二位を四捨五入したため合計が100.0%にならない場合があります。

② 諦めた理由

ア 鉄道(複数回答)

全体で最も多いのは「家の近くに駅がない」で41.7%、次いで「下校時、利用したい時刻にない」、「運賃・定期が高い」37.5%となっています。

図 鉄道(複数回答)



イ 路線バス(複数回答)

全体で最も多いのは「登校時、利用したい時刻にない」で54.2%、次いで「下校時、利用したい時刻にない」50.0%、「運賃・定期が高い」41.7%となっています。

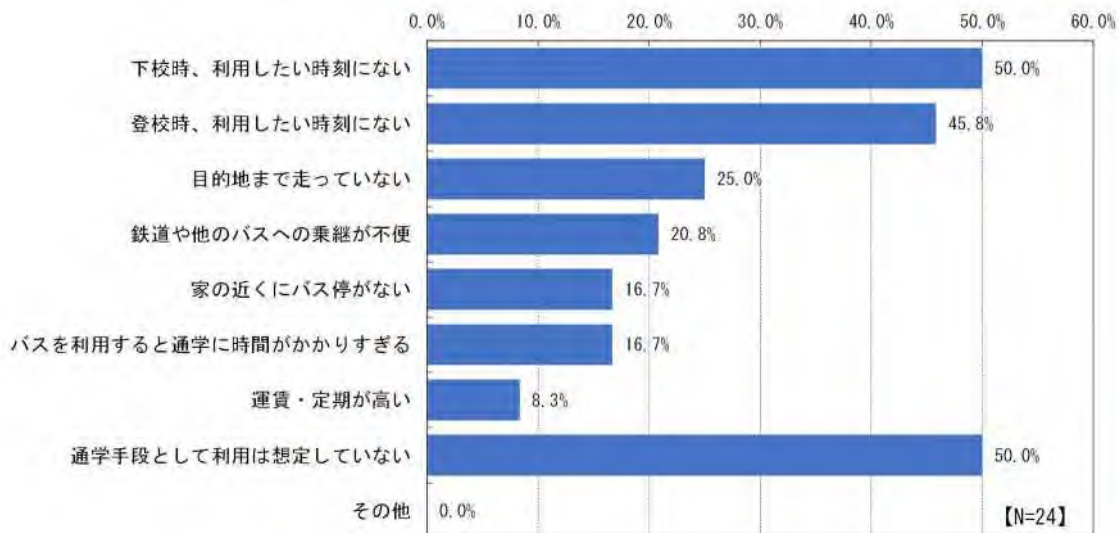
図 路線バス(複数回答)



ウ コミュニティバス(複数回答)

全体で最も多いのは、「下校時、利用したい時刻にない」と「通学手段として利用は想定していない」で50.0%、次いで「登校時、利用したい時刻にない」45.8%となっています。

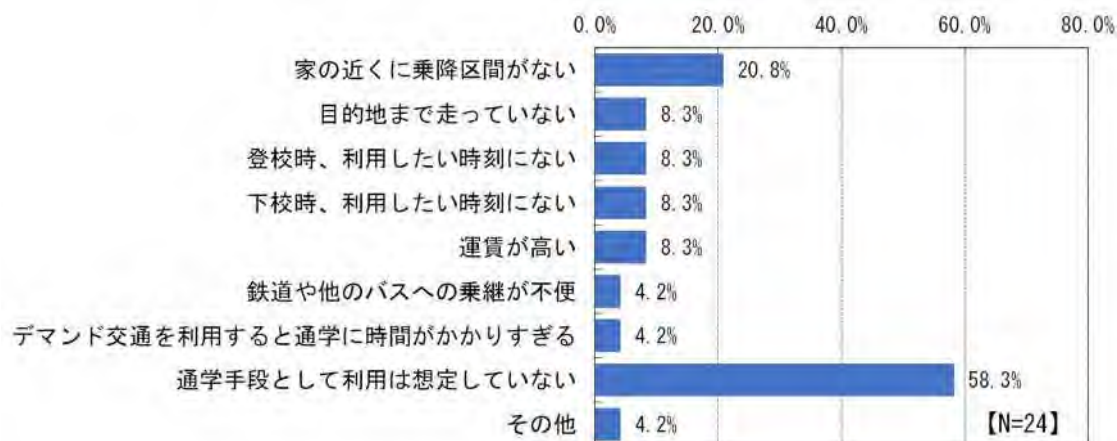
図 コミュニティバス(複数回答)



エ デマンド交通(複数回答)

全体で最も多いのは「通学手段として利用は想定していない」で58.3%、次いで「家の近くに乗降区間がない」20.8%となっています。

図 デマンド交通(複数回答)

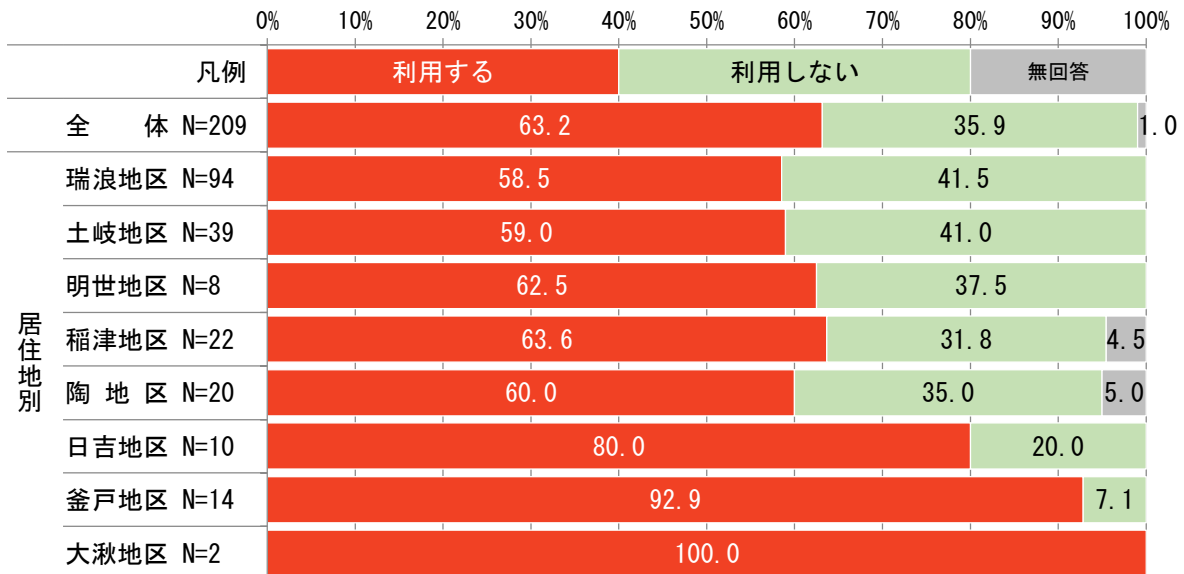


③ 通学時のJR利用

ア 利用の有無

全体では「利用する」が63.2%、「利用しない」が35.9%となっています。

図 平日の通学時にJRは利用しますか。

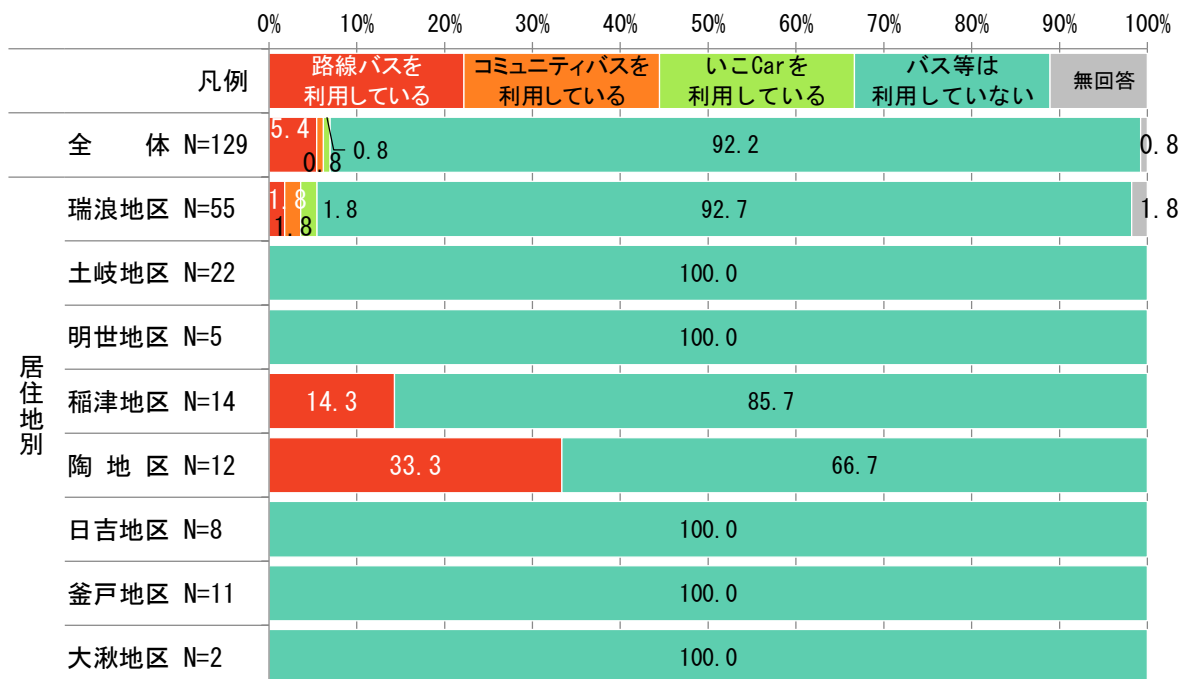


イ 駅までの交通手段

全体で最も多いのは「バス等は利用していない」で92.2%、次いで「路線バスを利用している」5.4%となっています。

陶地区では、路線バス利用が33.3%で、他地区よりも高くなっています。

図 平日の登校時バス等（路線バス・コミュニティバス・デマンド交通）を利用して通学していますか。



ウ バス以外の利用交通手段(バス利用者除く)

全体で最も多いのは「自家用車(家族の送迎)」で68.1%、次いで「徒歩」27.7%、「自転車」26.1%となっています。陶地区、日吉、大湫地区では自家用車が100%となっています。

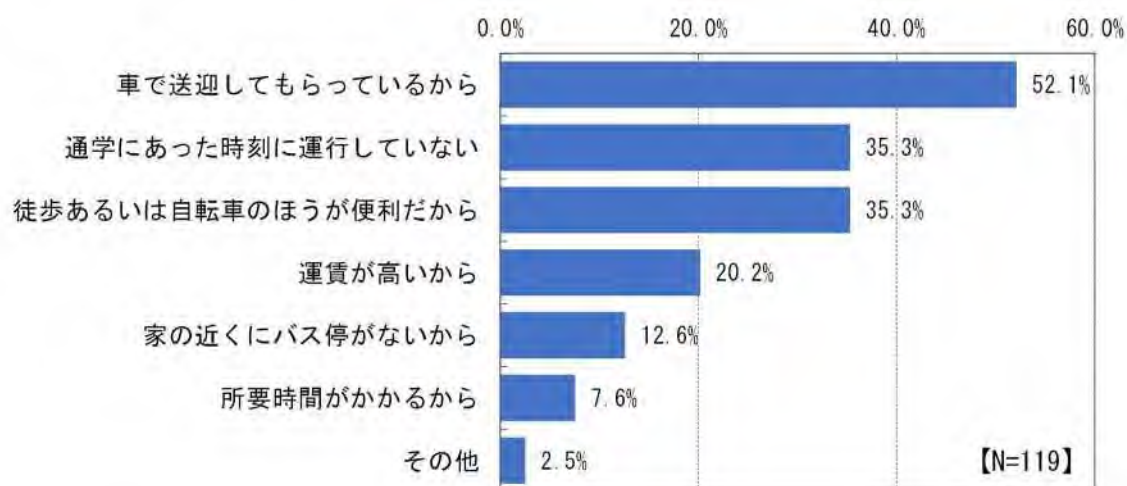
図 平日の登校時に駅まで利用する交通手段を教えてください。(複数回答)

	自家用車 (家族の送迎)	徒歩	自転車	バイク	タクシー	その他
全 体 N=119	68.1%	27.7%	26.1%	0.8%	0.0%	0.8%
瑞浪地区 N=51	56.9%	33.3%	39.2%	0.0%	0.0%	2.0%
土岐地区 N=22	59.1%	36.4%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%
明世地区 N=5	60.0%	40.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%
稲津地区 N=12	91.7%	8.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
陶 地 区 N=8	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
日吉地区 N=8	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
釜戸地区 N=11	63.6%	45.5%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%
大湫地区 N=2	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

エ バス等を利用しない理由(バス利用者除く)

全体で最も多いのは「車で送迎してもらっているから」で52.1%、次いで「通学にあった時刻に運行していない」、「徒歩あるいは自転車のほうが便利だから」35.3%となっています。

図 平日の登校時にバス等を利用しない理由を教えてください。(複数回答)



3. 路線バス利用者調査結果概要

(1) 調査概要

① 調査の目的

本調査は、瑞浪市地域公共交通計画の策定に向けて、路線バスの利用実態、利用者ニーズを把握することを目的に実施しました。

② 調査の設計

○調査路線	瑞浪＝東駄知＝多治見線、明智線
○調査対象	抽出便
○調査日	令和5年9月1日（金）及び9月3日（日）
○調査方法	調査員がバスに乗り、調査票を配布・回収（ビンゴ形式の調査票）

調査対象（瑞浪＝東駄知＝多治見線）

	平日	土休日
上り	瑞浪駅 7:20 発 → 多治見駅 8:12 着 瑞浪駅 10:10 発 → 多治見駅 10:59 着 瑞浪駅 14:10 発 → 多治見駅 14:59 着 瑞浪駅 16:35 発 → 多治見駅 17:27 着	瑞浪駅 8:25 発 → 多治見駅 9:14 着 瑞浪駅 11:10 発 → 多治見駅 11:59 着 瑞浪駅 14:10 発 → 多治見駅 14:59 着 瑞浪駅 16:35 発 → 多治見駅 17:24 着
下り	昭和農園前 6:32 発 → 瑞浪駅 7:05 着 多治見駅 9:05 発 → 瑞浪駅 9:55 着 多治見駅 12:30 発 → 瑞浪駅 13:20 着 多治見駅 15:30 発 → 瑞浪駅 16:20 着 多治見駅 17:55 発 → 瑞浪駅 18:45 着	多治見駅 9:40 発 → 瑞浪駅 10:30 着 多治見駅 12:55 発 → 瑞浪駅 13:15 着 多治見駅 15:25 発 → 瑞浪駅 16:15 着 多治見駅 17:55 発 → 瑞浪駅 18:49 着

調査対象（明智線）

	平日	土休日
上り	瑞浪駅 7:20 発 → 明智駅 8:02 着 瑞浪駅 9:30 発 → 明智駅 10:12 着 瑞浪駅 12:00 発 → 明智駅 12:42 着 瑞浪駅 13:25 発 → 明智駅 14:07 着 瑞浪駅 16:00 発 → 明智駅 16:42 着 瑞浪駅 18:10 発 → 明智駅 18:52 着	瑞浪駅 7:50 発 → 明智駅 8:32 着 瑞浪駅 12:50 発 → 明智駅 13:32 着 瑞浪駅 14:50 発 → 明智駅 15:32 着
下り	明智駅 6:50 発 → 瑞浪駅 7:35 着 明智駅 8:30 発 → 瑞浪駅 9:12 着 明智駅 10:25 発 → 瑞浪駅 11:07 着 明智駅 13:15 発 → 瑞浪駅 13:57 着 明智駅 15:45 発 → 瑞浪駅 16:27 着 明智駅 17:55 発 → 瑞浪駅 18:37 着	明智駅 7:00 発 → 瑞浪駅 7:42 着 明智駅 9:00 発 → 瑞浪駅 9:42 着 明智駅 13:50 発 → 瑞浪駅 14:32 着

③ 回収状況

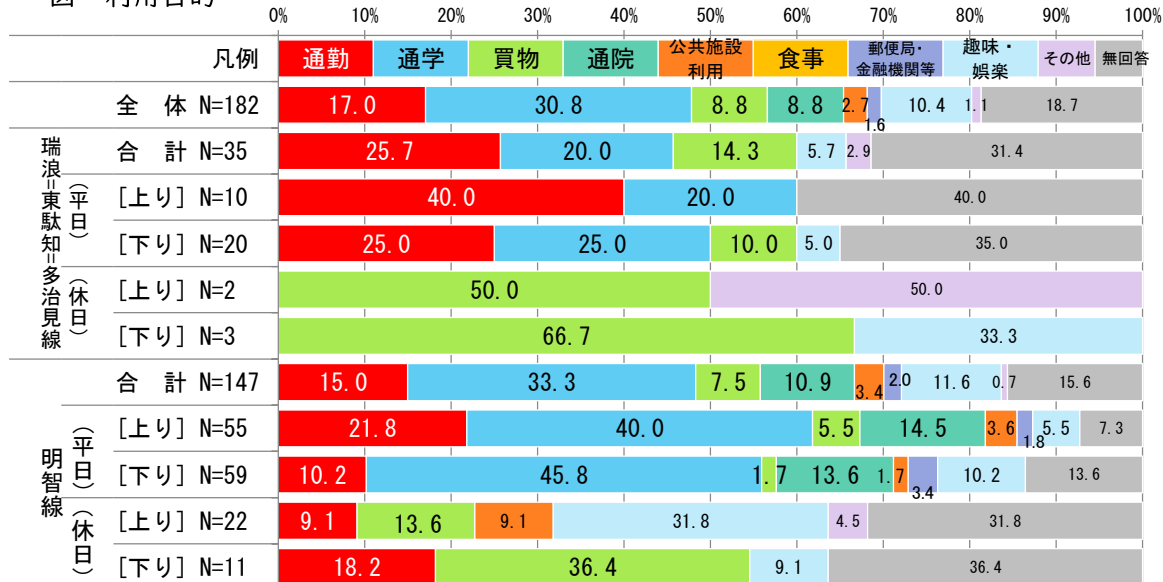
182 票を回収。

(2) 調査結果³

① 本日の利用目的は？

全体で最も多いのは「通学」で30.8%、次いで「通勤」17.0%、「趣味・娯楽」10.4%となっています。平日は、「通勤」「通学」合わせて約50~60%を占めています。休日は「買物」「趣味・娯楽」が増えます。

図 利用目的



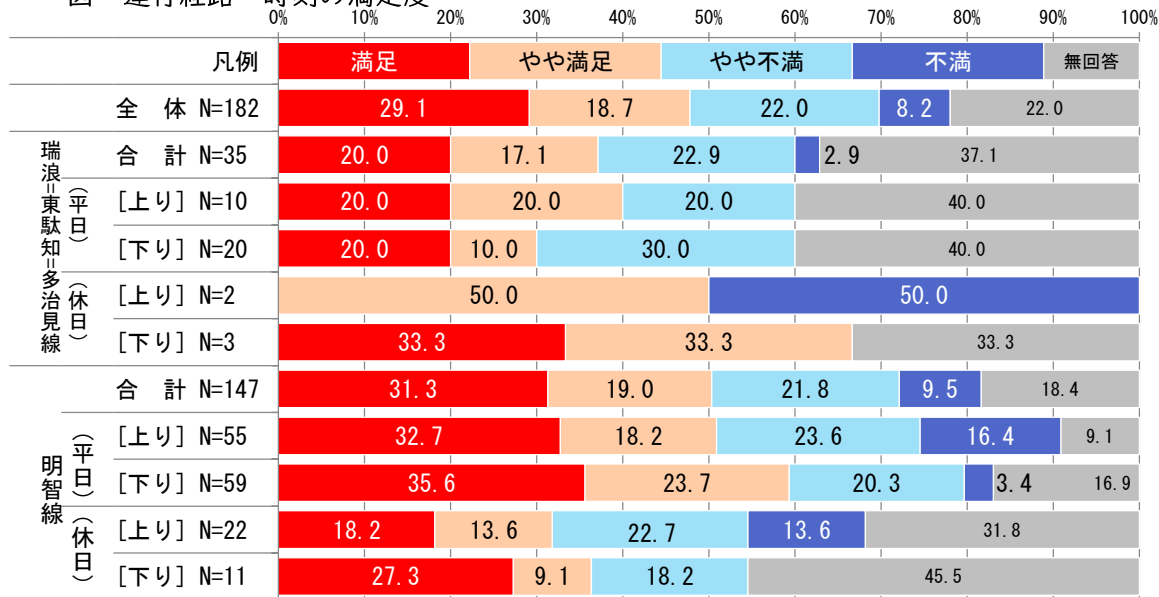
② 満足度

ア 運行経路・時刻の満足度

全体では、「満足」29.1%、「やや満足」18.7%で合わせて47.8%です。「やや不満」22.0%、「不満」8.2%は合わせて30.2%であり、満足している人が多くなっています。

明智線の満足度が瑞浪=東駄知=多治見線よりもやや高くなっています。

図 運行経路・時刻の満足度

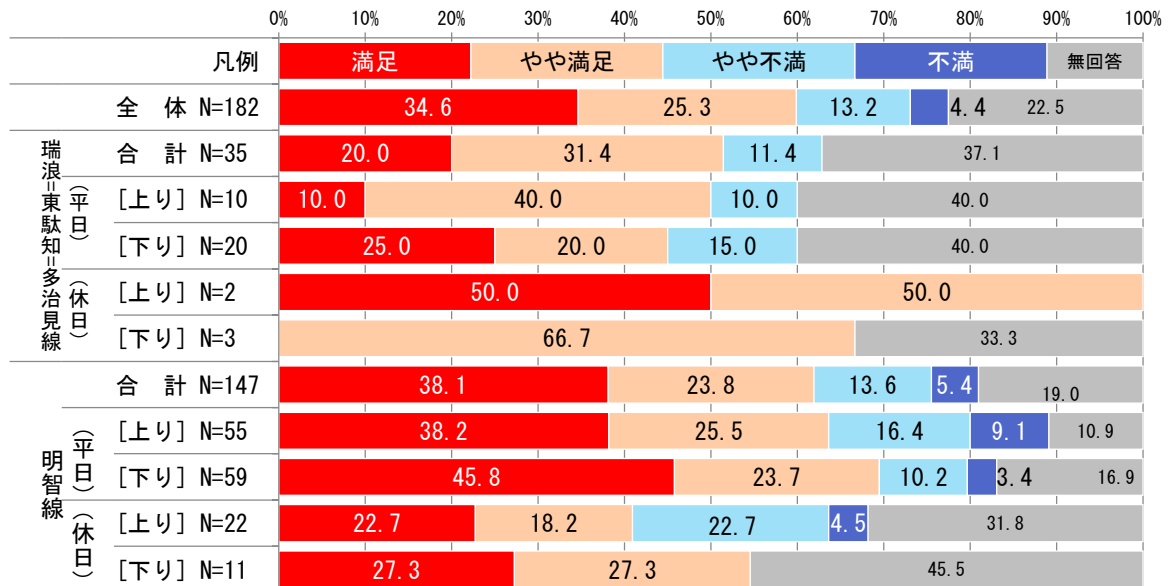


³ Nは回答総数を指します。小数点下第二位を四捨五入したため合計が100.0%にならない場合があります。

イ 運賃の満足度

全体では、「満足」34.6%、「やや満足」25.3%で合わせて59.9%です。「やや不満」13.2%、「不満」4.4%は合わせて17.6%であり、満足している人が多くなっています。
 明智線の満足度が瑞浪＝東駄知＝多治見線よりもやや高くなっています。

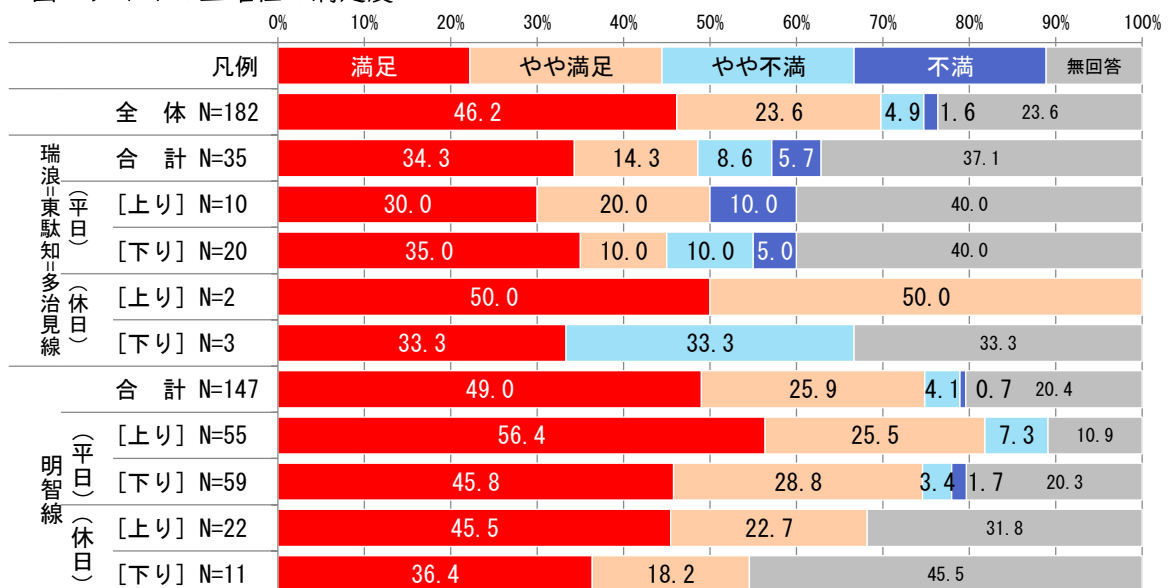
図 運賃の満足度



ウ ダイヤの正確性の満足度

全体では、「満足」46.2%、「やや満足」23.6%で合わせて69.8%です。「やや不満」4.9%、「不満」1.6%は合わせて6.5%であり、圧倒的に満足している人が多くなっています。明智線の平日は、7～8割が満足しています。

図 ダイヤの正確性の満足度



4. コミュニティバス利用者調査結果概要

(1) 調査概要

① 調査の目的

本調査は、瑞浪市地域公共交通計画の策定に向けて、コミュニティバスの利用実態、利用者ニーズを把握することを目的に実施しました。

② 調査の設計

○調査路線	コミュニティバス 9路線
○調査対象	平日9路線、休日2路線（瑞浪中央線、山田線）、全路線、全便調査
○調査日	令和5年9月1日（金）及び9月3日（日）
○調査方法	調査員がバスに乗車し、車内でヒアリング

③ 配布・回収状況

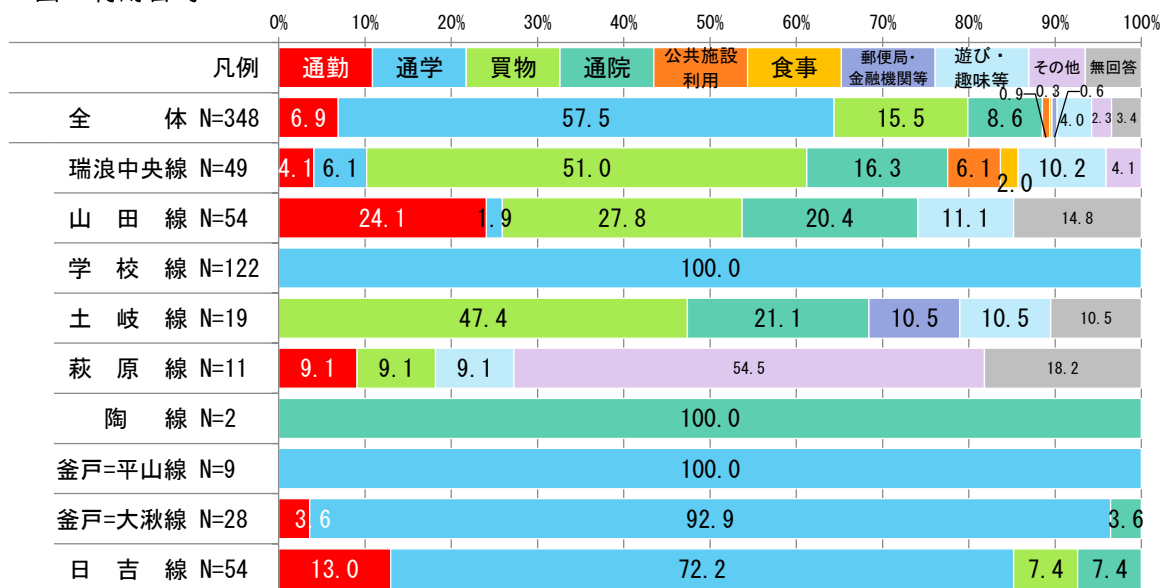
348票を回収。

(2) 調査結果⁴

① 利用目的

全体で最も多いのは「通学」で57.5%、次いで「買物」15.5%、「通院」8.6%となっています。学校線、釜戸＝平山線は100%、釜戸＝大湫線は92.9%、日吉線は72.2%が「通学」になっています。

図 利用目的



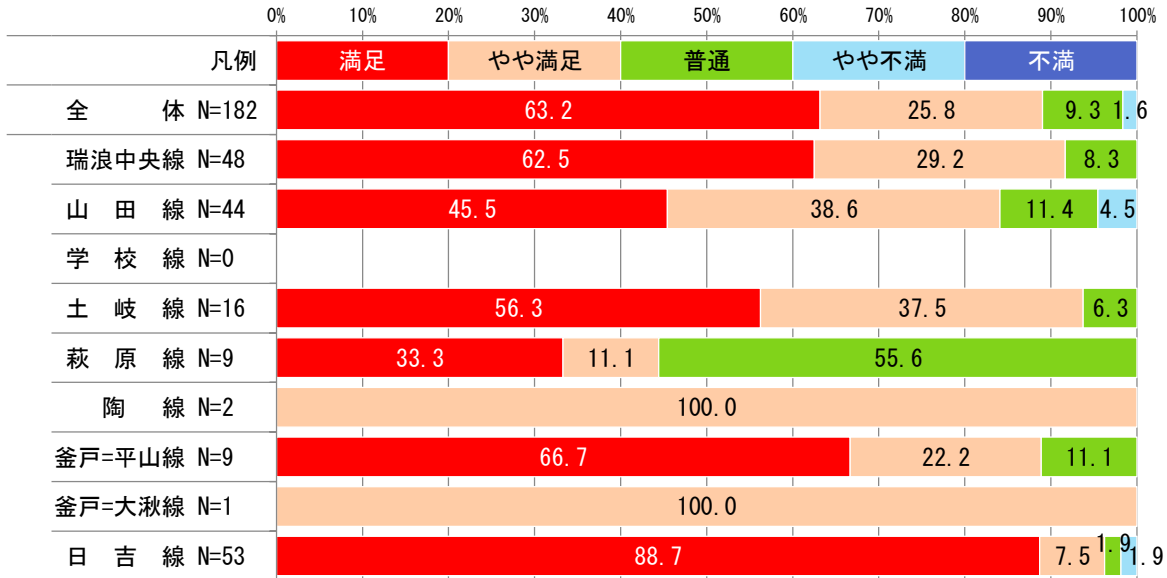
⁴ N は回答総数を指します。小数点下第二位を四捨五入したため合計が100.0%にならない場合があります。

② 満足度

ア 運行路線・時刻に対する満足度（無回答を除く）

全体では、「満足」63.2%、「やや満足」25.8%と合計で89.0%を占めており、満足度は高くなっています。

図 運行路線・時刻に対する満足度

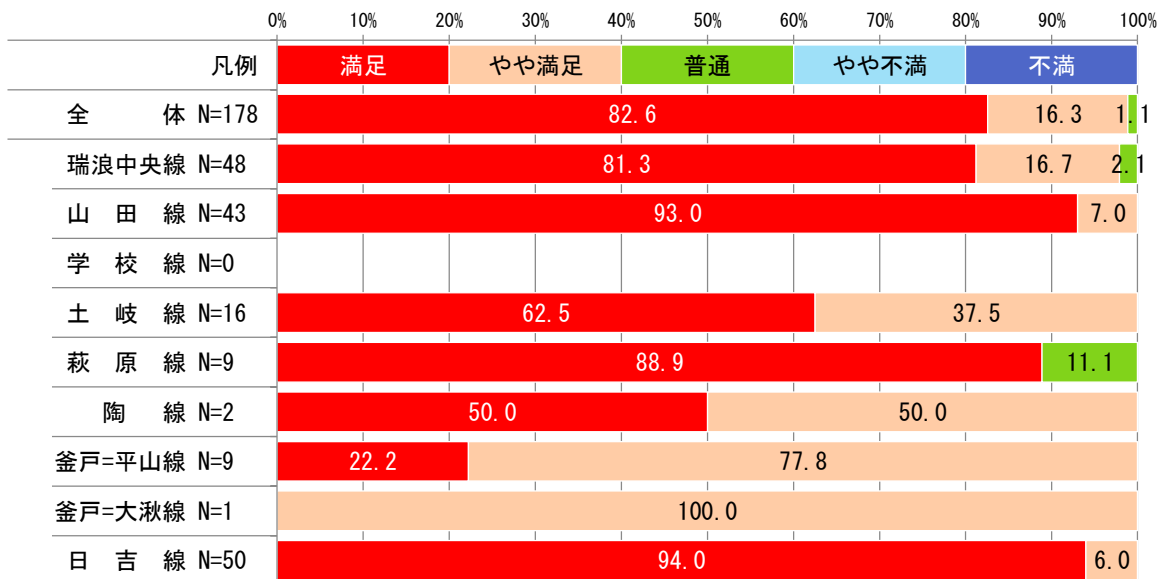


※学校線は無回答（以下同様）

イ 運賃に対する満足度（無回答を除く）

全体では、「満足」82.6%、「やや満足」16.3%と合計で98.9%と大半を占めており、満足度は高くなっています。

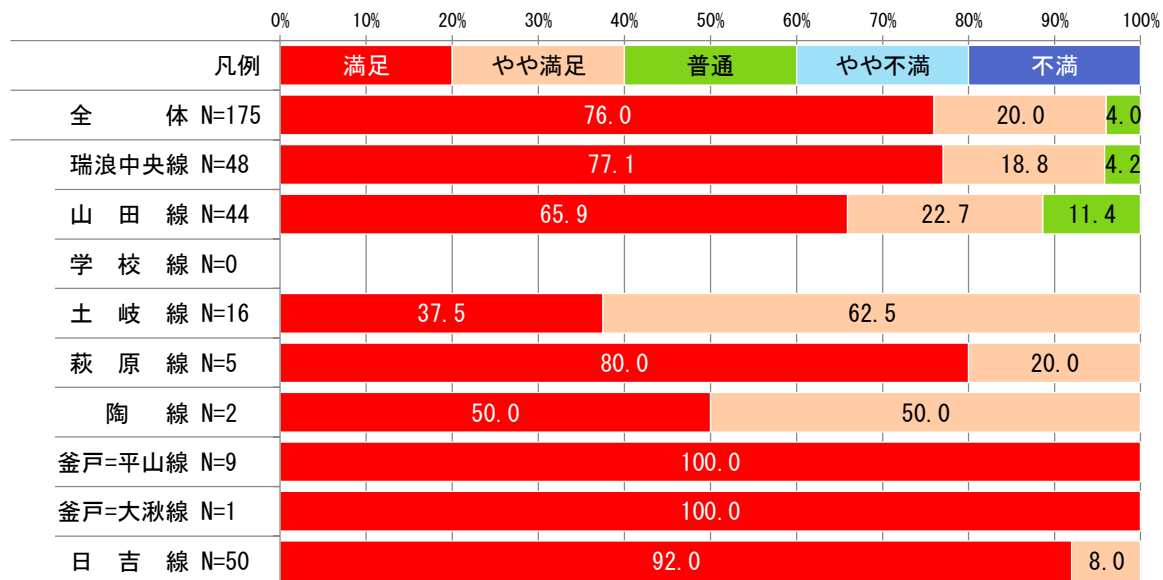
図 運賃に対する満足度



ウ ダイヤの正確性に対する満足度（無回答を除く）

全体では、「満足」76.0%、「やや満足」20.0%と合計で96.0%と大半を占めており、満足度は高くなっています。

図 ダイヤの正確性に対する満足度



第 6 章 瑞浪市地域公共交通総合連携計画の評価

瑞浪市地域公共交通総合連携計画（平成 26 年 3 月作成、平成 31 年 1 月改訂）で設定している事業の実施状況及び数値目標の達成状況について評価し、本計画策定に向けた課題を明らかにします。

1. 事業の実施状況

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) 瑞浪市コミュニティバスの運行内容見直し	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 小学生の通学利用及び高齢者の買物、通院需要への対応の強化に資するよう、地域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。
実施状況	<ul style="list-style-type: none"> 平成 26～27 年度に、コミュニティバスを含めて市内の公共交通体系を再構築するため、瑞浪市生活交通ネットワーク計画を策定。 平成 28 年度に、市北部地域へのデマンド交通の導入に伴い、コミュニティバスの運行ルート、ダイヤ等の関連路線の見直しを実施。 令和 4 年度に、利用者数が減少している陶線の減便及び一部停留所の廃止を実施するなど、毎年、利用者アンケートや地元要望のとりまとめを行い、利用者の需要に沿った運行内容に適宜見直しを行った。
評価・課題	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域の人口減少等により利用者数が低迷していることから、利用実態を踏まえた効率的・効果的な運行方式（デマンド交通等）、運行ルート、ダイヤの見直しが必要。 既存の輸送資源だけでは対応困難と想定されるため、スクールバス等の地域の輸送資源を総動員することが必要。 市民に地域の公共交通は地域で守るという意識を涵養し、地域での利用促進の取組を促すことが必要。 <p>⇒今後も継続実施。</p>

(2) 瑞浪市デマンド交通の運行内容見直し	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の昼間時間帯の買物、通院需要への対応の強化に資するよう、地域や運行事業者等と協議・調整を図りつつ、デマンド交通の運行ルート及びサービス水準（乗降場所、ダイヤ、予約方法、運賃等）の見直しを検討する。 ・土休日運行については、地域の活性化や観光振興等の観点から、必要性や財政面等を考慮し、検討を行う。
実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 28 年度に日吉町、大湫町、明世町にデマンド交通を導入。平成 29 年度に釜戸町を追加し、導入地区を拡大。 ・一部区間にフリー乗降区間を設定。 ・平成 28 年度に中山道細久手宿、大湫宿、市民公園については、瑞浪駅前から観光客も利用できるよう制度化。 ・登録者に対してアンケートを送付し、毎年利用者ニーズの把握に努めている。また、デマンド交通を設定している地区に対して、要望のとりまとめや区長会等において制度説明会を実施する等、PR活動を実施している。 ・令和 5 年度に瑞浪市観光協会が観光客の二次交通に対するニーズを把握するため、土休日に運行するデマンド交通の実証実験を実施。
評価・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスが通らない地域のある市北部にデマンド交通を導入したことにより、新たな利用者を掘り起こすことができたが、全体の利用者数は減少傾向。 ・陶地区において、デマンド交通の導入を希望している声が出ている。現在、陶地区にはコミュニティバス陶線が通っているが、利用者数が少なく、こちらについても地域公共交通計画にて見直しを行う予定であるので、デマンド交通の導入と合わせて一体的に検討していく。 ・デマンド交通（釜戸ルート）の利用者数は増加傾向だが、デマンド交通（日吉～明世ルート、大湫～日吉東部ルート）は減少傾向のため、地域の実情、ニーズに合わせて運行方式や接続箇所等を見直すことが必要。 ⇒今後も継続実施。 ・瑞浪市観光協会が実施した観光デマンド交通について、市外を中心とした一定数の利用はあった。 ⇒今後の実施については、瑞浪市観光協会にて検討。
(3) 公共交通機関相互の連携強化	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や東鉄バス、タクシー、コミュニティバス、デマンド交通等の公共交通機関相互が連携し、その機能を最大限に発揮するため、運行ダイヤの接続等に配慮するとともに、接続の利便性の向上を図る。 ・各公共交通機関の接続の利便性の向上のため、運行ダイヤを一体的に情報提供する。
実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・市ホームページにて、コミュニティバス及びデマンド交通の時刻表の他、JR瑞浪駅、JR釜戸駅、東鉄バスの時刻表を掲載し、接続が確認できるよう配慮。 ・陶線では、東鉄バス明智線との乗継情報（乗継ダイヤ、乗り換えポイント）を配布用時刻表に記載。 ・コミュニティバスの運行ダイヤ情報をスマートフォンやPCで検索可能とした。 ・令和 4 年度には GTFS データ整備を行い、GoogleMap へコミュニティバスの情報を公開したことで、他の公共交通機関と組み合わせた経路検索が可能となり、更なる利便性の向上につなげることができた。
評価・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・他の公共交通機関と組み合わせた経路検索ができるようになったことから利便性が向上。 ・バスルートの新設・変更等の地域公共交通の見直しに合わせて、交通機関相互の接続調整を行うとともに、市内公共交通全体の運行情報を提供し乗継等をしやすくすることが必要。 ⇒今後も継続実施。

(4) バリアフリー車両の導入促進	
概要	・障がい者の他、高齢者や妊産婦等、様々な人が利用できるUD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入を推進する。
実施状況	・コミュニティバスの市中心部路線では、バリアフリー法に適合した車両(ポンチョ)を導入。市周辺部では、バリアフリー法適用除外車両(ローザ)を利用しているが、乗降階段部分に補助階段をつけるなど高齢者にも利用しやすい工夫を実施。 ・令和4年度に、ミライロIDのアプリを提示することで、コミュニティバス及びデマンド交通利用時に障害者手帳と同様に運賃が割引となる運用を開始。
評価・課題	・引き続きバリアフリーに配慮した車両にて運行を継続し、高齢者や身体障がい者にとっても利用しやすい公共交通となるよう車両等の維持確保を行う。 ⇒今後もバリアフリーを推進

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

(5) 地域ぐるみによる仕組みづくり(運営組織の設置等)	
概要	・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。 ・地域協働事業として、公共交通システムを導入・見直しする場合には、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。
実施状況	・平成28年9月まで大湫町コミュニティ推進協議会の運営による「コミバス大湫」が運行されており、市は補助金を交付し支援していたが、平成28年10月から市運営のデマンド交通を導入したため、「コミバス大湫」は廃止された。また、支線公共交通として新たな公共交通システムの導入を検討する地区はあったが、今のところ具体的な動きはない状態である。
評価・課題	・市民に地域の公共交通は地域で守るという意識を涵養し、地域での利用促進の取組を促すが、地域の組織設置については再検討が必要。 ⇒再検討。
(6) 一般市民を対象とした利用促進活動の実施	
概要	・将来のバス利用者である児童や一般市民を対象に、東鉄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を実施する。 ・公共交通に関する印刷物については、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。 ・高齢者の運転免許証自主返納奨励による公共交通機関への利用促進を行う。
実施状況	・コミュニティバス及びデマンド交通については、全線を掲載した時刻表(冊子)を作成し、毎年全戸配布を実施。 ・デマンド交通の運行状況を周知するため、大湫町の公民館だよりにデマンド交通の運行状況を掲載するなど、利用促進を啓発。 ・平成29年度より高齢者の運転免許証自主返納支援事業を開始。 ・令和2年度より、生活安全課主体で市役所にて運転免許証自主返納出張窓口(年2回程度)を開設し、その際に運転免許証自主返納支援制度の受付を行った。 ・令和5年度にコミュニティバスは6月と9月に1週間無料乗車期間を設け、デマンド交通は登録者に対し6~9月に利用できる無料乗車券を配布し、利用促進に努めた。
評価・課題	・時刻表の全戸配布、市広報紙及びホームページへの記載により、市民へ公共交通の情報を発信できた。 ・毎年80~90人が運転免許証自主返納支援制度を利用しており、一定の効果を発揮。 ・様々な機会・媒体を通じて公共交通利用を広報していくことが必要。 ⇒今後も継続実施。

(7) 各種団体との連携による利用促進活動の実施

概要	<ul style="list-style-type: none">・市民を対象に、東鉄バスやコミュニティバス、デマンド交通等の存在や必要性を認識してもらうとともに、「地域の公共交通は地域で守る」という意識の醸成や利用促進を図る上で、自治会、長寿クラブ、商業施設と一体となった広報活動等を実施する。・デマンド交通の観光利用制度等、観光施設への公共交通でのアクセス方法を表示し、観光と連携した公共交通の利用促進を図る上で、観光施設と一体となった広報活動等を実施する。・交通安全協会や警察と連携し、高齢者の運転免許証自主返納を促し、公共交通機関への利用の転換を図るため、運転免許証自主返納支援制度の周知を行う。・公共施設や商業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。
実施状況	<ul style="list-style-type: none">・各地区の区長会や長寿クラブ等に出向き、公共交通の利用促進のためのPR活動を実施。・市街地の商業施設、公共施設において、コミュニティバス及びデマンド交通の時刻表、PRチラシ及び乗降場所の張り紙設置等の連携を実施。・デマンド交通の観光利用は、観光スポットのホームページでも紹介。・運転免許証自主返納支援制度の案内チラシを作成し、長寿クラブや交通安全教室等で配布。
評価・課題	<ul style="list-style-type: none">・様々な方法で各種団体と連携してきているが、利用促進を図るため、公共交通利用の主な目的である商業施設や医療施設との連携を強化することが必要。・スクールバス等の多様な輸送資源の活用を検討。・各種イベントにおいて最寄りのバス停を掲載するなど、公共交通の利用につながる工夫を実施。 <p>⇒今後も継続実施。</p>

基本方針 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

(8) スクールバスの有効活用

概要	<ul style="list-style-type: none">・中学校統合に伴い、導入されたスクールバスの空き時間帯の有効活用を図るため、教育委員会や地域との協議・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。
実施状況	<ul style="list-style-type: none">・平成 28 年 4 月から瑞浪南中学校、平成 31 年 4 月から瑞浪北中学校へ通学するためのスクールバスの運行を開始。・コミュニティバスの通学対応便の一部を廃止。
評価・課題	<ul style="list-style-type: none">・現在コミュニティバスにて通学している小学生の対応やスクールバスへの地域住民の混乗など、一体的で効率的な運営について検討が必要。 <p>⇒今後も継続実施。</p>

2. 数値目標の達成状況

【目標達成状況】

コロナ禍の影響等により3項目とも目標未達成。

【評価・課題】

「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」については、評価が低下傾向にあるため、施策の実施と合わせて市民への広報等が必要です。また、瑞浪市総合計画における目標との整合を図り再検討します。

「コミュニティバス及びデマンド交通の年間利用者数」は、実績が減少傾向で目標から乖離しているので、実績を踏まえて目標値を見直します。

表 数値目標の達成状況

○：達成、×：未達成

指標	目標値	実績						達成状況
		H26	H30	R元	R2	R3	R4	
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 (市民アンケート)	47.1	34.1	33.3	27.5	30.5	31.3	28.4	×
コミュニティバス年 間利用者数(人)	80,000	96,781	77,399	77,825	62,717	60,780	63,381	×
デマンド交通年間 利用者数(人)	4,500	-	3,072	2,535	1,957	2,009	1,933	×

※H26は基準年度

第7章 地域公共交通に関する課題

1. 地域公共交通の利用実態、市民ニーズからみた課題

(1) JR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、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が求められます。

(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。特に、昼間の時間帯については、利用者が著しく少なくなっています。また、バスの運転手不足も顕著となっています。

市民の生活交通としての役割を確保するため、利用者、事業者の双方にとって最適な移動手段の在り方を検討していくとともに、バス料金の負担の在り方や施設への乗り入れといった利用者を増やす取組を展開し、路線を維持していく必要があります。

(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、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求められます。

また、運転手不足も懸念されることから、現状のルート・ダイヤを維持し続けることが困難になりつつあります。更にコミュニティバスと路線バスのルートが重複している路線や利用者が少ない路線もあり、交通不便地域も生じていることから、地域にとって最適な移動手段の在り方を検討する必要があります。

(4) デマンド交通を取り巻く環境

昼間時間帯の買物、通院利用として日吉町、大湫町、釜戸町で運行しています。

利用者数について、北部デマンド交通（釜戸ルート）は増加傾向ですが、北部デマンド交通（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、特に北部デマンド交通（大湫～日吉東部ルート）の減少率が高く（令和3年度は平成30年度の36%まで減少）なっています。

また、市民アンケート調査では、デマンド交通の不満・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。市民アンケート調査では、タクシーの不便なこととして「料金が高い」（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。

事業者ヒアリングの結果から、市内で営業しているタクシー車両は一定数あるものの、運転手が不足しており全ての車両が稼働できていないこと、運転手の平均年齢が60歳を超えるなど高齢化しており、夜間の営業ができる態勢にない状況であることがわかりました。このままの状況が続くと、市内で運行するタクシーがなくなる恐れもあります。

コロナ禍以降、タクシーの稼働台数が少ないため、タクシー利用者数は減少傾向となっているものの、1台あたりの利用者は増えつつあり、一定の需要、特に夜間の需要はあることから、夜間営業もできるよう運転手を増やしていくための取組を検討していく必要があります。

(6) 公立中学校のスクールバスとの再編・連携

本市では少子高齢化の傾向が続いており、15歳未満人口は11.3%と年々減少し、小学生、中学生の数は減少しています。市内では、平成28年4月に陶中学校と稲津中学校が統合し瑞浪南中学校が、平成31年4月に瑞陵中学校、釜戸中学校、日吉中学校が統合し瑞浪北中学校が開校し、中学校がなくなる地区の生徒を対象に、瑞浪南中学校、瑞浪北中学校あわせて、8つのルートでスクールバスを運行しています。これらスクールバスは、生徒の希望に応じてバスの乗降場所を設置していることから、コミュニティバスが運行されていない地域の生徒との通学に要する時間・労力に大きな差異が生じるようになっていきます。

バスやタクシーの運転手不足、高齢化が懸念されることから、現状のスクールバスの

運行水準を維持していくことが困難になることが予見されます。また、本市の一部の小学生は、コミュニティバスを利用して通学していることから、コミュニティバスとスクールバスとの連携が求められます。

(7) 既存の地域公共交通にとらわれない多様な移動への対応

市内には、駅から1km以遠、バス停・フリー乗降区間から300m以遠、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。

この交通空白地域で自家用車を持たない市民にとっては、日常の買い物等も困難な状況になっていることも考えられることから、民間等による生活支援サービスを促していく必要があります。

また、市民アンケート調査では、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、実現において行動したい」（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であり、市域の人口密度は低下していくことから、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やライドシェアなど、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求められます。

(8) 各地域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のが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、バス停での待ち時間を、待ち時間と思わせない工夫など、待合環境の改善が求められます。

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、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。

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、親世代の意見等も踏まえた検討が必要です。

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をみると、東濃厚生病院への移動手段は「自家用車」が85.7%と大半を占めるものの、「公共交通（JR、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー）」は14.7%と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。）

東濃厚生病院と土岐市立総合病院との統合に伴い、土岐市肥田地区において、新病院の整備が進められ、令和7年度の開業が予定されていますが、現時点で、市内から新病院へのアクセス手段は確立していません。今後、運転手不足が懸念されるなか、現在の東濃厚生病院と同様に、コミュニティバス等を新病院へのアクセス手段としていくことは難しいと考えられます。そのため、市内と新病院とを結ぶ新しいアクセス手段を、東濃中部病院事務組合や交通事業者と連携のもと検討していくことが急務となっています。このような新たな需要に対応することによって、交通サプライの減少が懸念されます。

(2) 観光利用への取組

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、一定数の需要があることを把握できました。

一方、本市への来訪者はゴルフ客が多く、観光資源間の周遊も限られていることから、デマンド交通に限らず、市内観光地への多様な移動手段を検討していく必要があります。

4. 持続可能な地域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、且つ観光や医療等の目的地における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が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、デマンド交通の利用者が低迷するなか、収支率はバスが10%程度、デマンド交通が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。

(3) あらゆる交通手段の活用

市内には、市が運行しているスクールバス以外に、中京学院大学、中京高校、麗澤瑞浪高校で市内外を結ぶスクールバスが運行されています。また、学園台シャトルバスや企業送迎バスなど公共交通以外の交通手段があります。事業者ヒアリングを通じて、これらの一部では、地域住民が混乗できる可能性もあることがわかりました。

そのため、市民の移動手段を確保していくため、これら市内のあらゆる手段を活用していくことが必要です。

(4) バス・タクシー運転手の確保

全国的に、バス・タクシーを運転するために必要な第二種免許証の保有者数は、年々減少を続けており、バス・タクシーの運転手を確保することが難しくなっています。交通事業者へのヒアリングにおいても、運転手不足を課題として挙げる事業者は多くありました。このまま運転手不足が続くと、本市で運行している路線バス、コミュニティ

バス、スクールバス、デマンド交通及びタクシーの運行を維持することができなくなる恐れがあります。

そのため、交通事業者と連携し運転手不足の確保に向けた取組を検討していく必要があります。

5. 地域の視点からの課題

(1) 瑞浪地区

地区内には、JR 瑞浪駅、東鉄バス瑞浪=東駄知=多治見線、明智線、コミュニティバス瑞浪中央線、山田線があり、公共交通網は充実しており、市民アンケート結果からも「公共交通が不便で困ることはほとんどない」との回答が 6 割超を占めています。しかし、地区内の一部地域では、コミュニティバスのバス停を廃止したため、交通空白地域が生じていたり、区長会からバス停まで行くのに困る高齢者もいるといった意見が寄せられています。

これらの地域や住民の要望の全てに、現行の路線バスやコミュニティバスだけで対応することは困難なため、住民同士による移動支援やライドシェアなど、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。

地区内を走る東鉄バス瑞浪=東駄知=多治見線は、朝夕の通勤通学の時間帯の利用は一定数あるものの、昼間時間帯は利用者が少ないため、路線を維持していくために利用者の増加を図る必要があります。

(2) 土岐地区

地区内には、東鉄バス明智線、コミュニティバス土岐線があります。また、一部地域では、地域住民が主体となって駅と地区を結ぶシャトルバスも運行されているなど、公共交通網は比較的充実しています。市民アンケート結果からも「公共交通が不便で困ることはほとんどない」との回答が 6 割弱を占めています。しかし、地区内の一部地域では、交通空白地域が生じており、住民からもその解消に向けた要望が出ています。これら地域においては、住民同士による移動支援やライドシェアなど、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重要です。

(3) 明世地区

地区内には、コミュニティバス日吉線と北部デマンド交通（日吉～明世ルート）があり、地区と市中心部とを結んでいます。明世地区は近年、人口は増加しており、高齢化率も 22.7%と市平均を 9 ポイント程度下回っています。

明世地区の北部デマンド交通（日吉～明世ルート）は利用者が年々減少しており、令和 4 年度の利用者は、北部デマンド交通（日吉～明世ルート）で 649 人と平成 30 年から

それぞれ 4 割減となっています。市民アンケート調査では、デマンド交通の不満・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ることから、ルートや運行方法等の改善、利用方法の周知等を行う必要があります。

(4) 日吉地区

地区内には、コミュニティバス日吉線と北部デマンド交通（日吉～明世ルート、大湫～日吉東部ルート）があり、地区と市中心部とを結んでいます。また、中学校の統合にともない、瑞浪北中学校の生徒を対象としてスクールバスが運行されています。コミュニティバス日吉線の一部路線では、主に小学生のスクールバスとして利用されています。

日吉地区の北部デマンド交通（日吉～明世ルート、大湫～日吉東部ルート）は利用者が年々減少しており、令和 4 年度の利用者は、北部デマンド交通（日吉～明世ルート）で 649 人、北部デマンド交通（大湫～日吉東部ルート）で 401 人と平成 30 年からそれぞれ 4 割減、6 割減となっています。市民アンケート調査では、デマンド交通の不満・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ることから、ルートや運行方法等の改善、利用方法の周知等を行う必要があります。

(5) 大湫地区

地区内には、コミュニティバス釜戸=大湫線、日吉線、北部デマンド交通（大湫～日吉東部ルート）があり、地区と市中心部とを結んでいます。また、中学校の統合にともない、瑞浪北中学校の生徒を対象としてスクールバスが運行されています。コミュニティバス日吉線の一部路線では、主に小学生のスクールバスとして利用されています。市民アンケート結果からは、回答者数は少ないものの「公共交通が不便で困ることがよくある」との回答が 44.4%となっており、公共交通が不便と感じている住民が多いと考えられます。

大湫地区の北部デマンド交通（大湫～日吉東部ルート）は利用者が年々減少しており、令和 4 年度には 4,101 人と平成 30 年から 6 割減となっています。市民アンケート調査では、デマンド交通の不満・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ることから、ルートや運行方法等の改善、利用方法の周知等を行うとともに、地域住民の利便性向上と効率運行の観点から、住民同士による移動支援やライドシェアなど、行政、地域住民が共に連携して、移動手段を確保していく必要があります。

(6) 釜戸地区

地区内には、JR 釜戸駅、コミュニティバス釜戸=平山線、釜戸=大湫線、北部デマンド交通（釜戸ルート）があり、地区と市中心部とを結んでいます。また、中学校の統合にともない、瑞浪北中学校の生徒を対象としてスクールバスが運行されています。市民アンケート結果からは、「公共交通が不便で困ることがよくある」「たまにある」が合わせ

て 36.2%となっています。釜戸地区の北部デマンド交通（釜戸ルート）は利用者が年々増加しており、令和4年度には883人とコロナ禍前の利用者よりも増加しています。

市民アンケート調査では、「駅に駐車場がない」が不満なこととして挙げられており、駅の利用を促す観点から、駅施設の環境など改善を検討する必要があります。

(7) 稲津地区

地区内は東鉄バス明智線が瑞浪駅と地区を結んでおり、コミュニティバス萩原線が地区と市中心部とを結んでいます。コミュニティバス萩原線は、東鉄バス明智線と行先、ルートが重複していることから、利用者も少なくなっています。また、地区内には大型商業施設や病院など生活利便施設も多く立地しています。市民アンケート結果からも「公共交通が不便で困ることはほとんどない」との回答が6割弱を占めています。

本市の幹線路線でもある東鉄バス明智線を、引き続き重要な路線として維持していくため、東鉄バス明智線へのアクセスを重視した交通手段を導入していくことが重要です。また、地区内で生活利便施設も多いことから、地区内施設へのアクセスを重視した交通手段を導入していくことも求められます。

(8) 陶地区

地区内は東鉄バス明智線が瑞浪駅と地区を結んでおり、東鉄バス明智線と地区内を結ぶように陶デマンド交通が運行しています。また、中学校の統合にともない、瑞浪南中学校の生徒を対象としたスクールバスが2路線運行されています。市民アンケート結果からは、「公共交通が不便で困ることがよくある」「たまにある」が合わせて36.2%となっており、公共交通が不便と感じている住民が多くなっています。

市中心部と陶地区を結ぶ東鉄バス明智線は利用者が少なく、市民からは運行本数や時間帯、運賃などについて使いにくいとの意見も寄せられています。

本市の幹線路線でもある東鉄バス明智線については、引き続き重要な路線として維持していくため、バス料金の負担軽減のための検討や利用者を増やす取組を展開し、路線を維持していく必要があります。また、令和7年10月より運行する陶デマンド交通については、住民ニーズや利用実態の把握に努め、適宜ルートや運行方法等の改善、利用方法の周知等を行う必要があります。

また、自家用車を持たない高齢者やバス停等までいくことが難しい高齢者も一定数いると考えられることから、タクシーの「相乗りサービス」制度の導入など、民間によるドア to ドアのサービスを促していく必要があります。

第 8 章 基本的な方針と目標

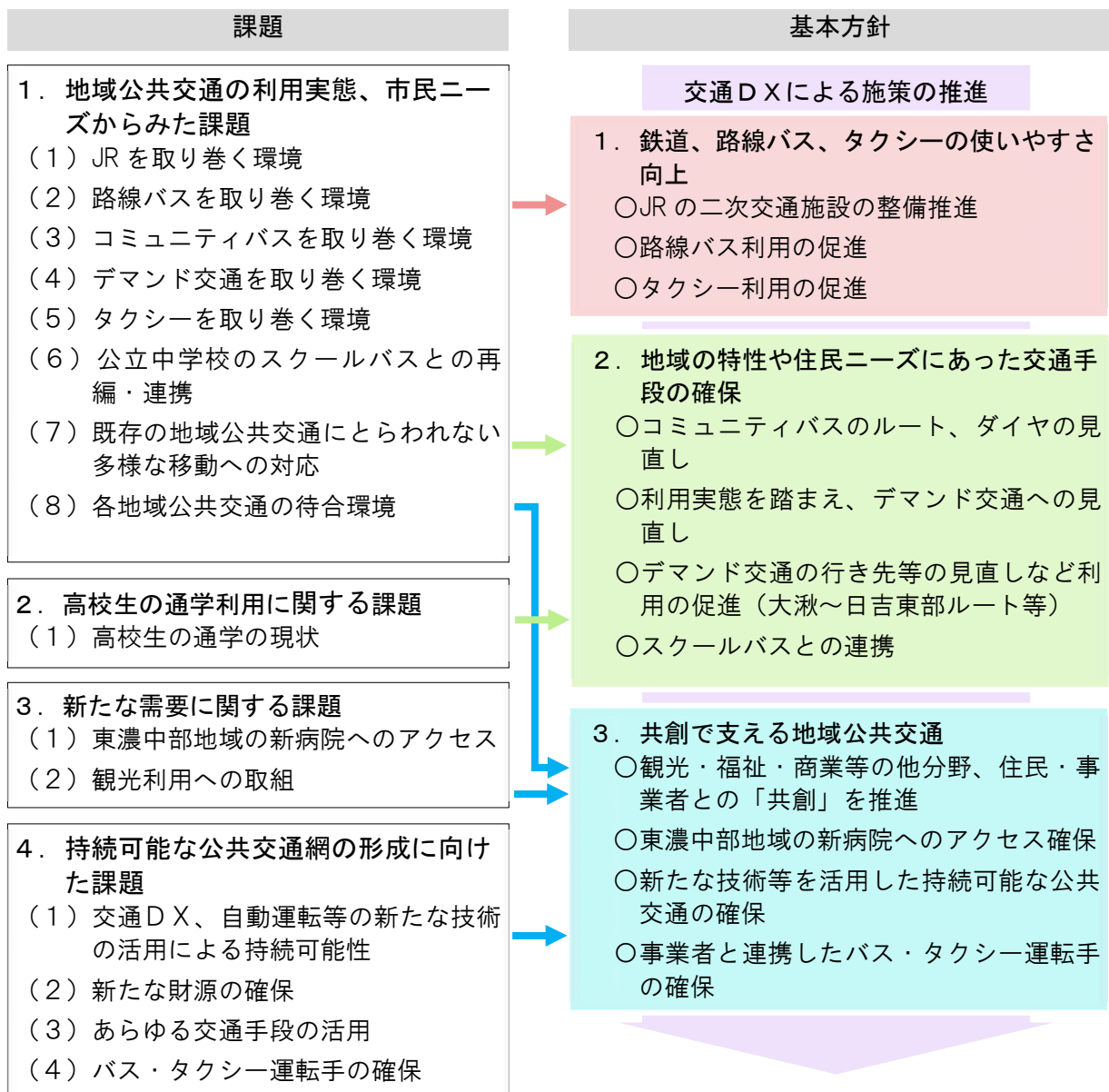
1. 将来像と基本方針

(1) 目指すべき将来像

あらゆる交通手段を活用して気軽に移動できるまち
～みんなで使って、みんなで支える～

(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。



2. 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とおり整理します。

(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検討を支援します。

本計画で位置づけた施策・事業について、その進捗管理を行います。

3. 地域公共交通ネットワークの基本的な方向

(1) 機能分類

本市の地域公共交通は、幹線公共交通、市内地域間公共交通及び個別交通に区分し、それぞれの地域公共交通が相互に連携し、その機能を最大限に発揮するよう各々の役割に応じた運行サービスを確保します。

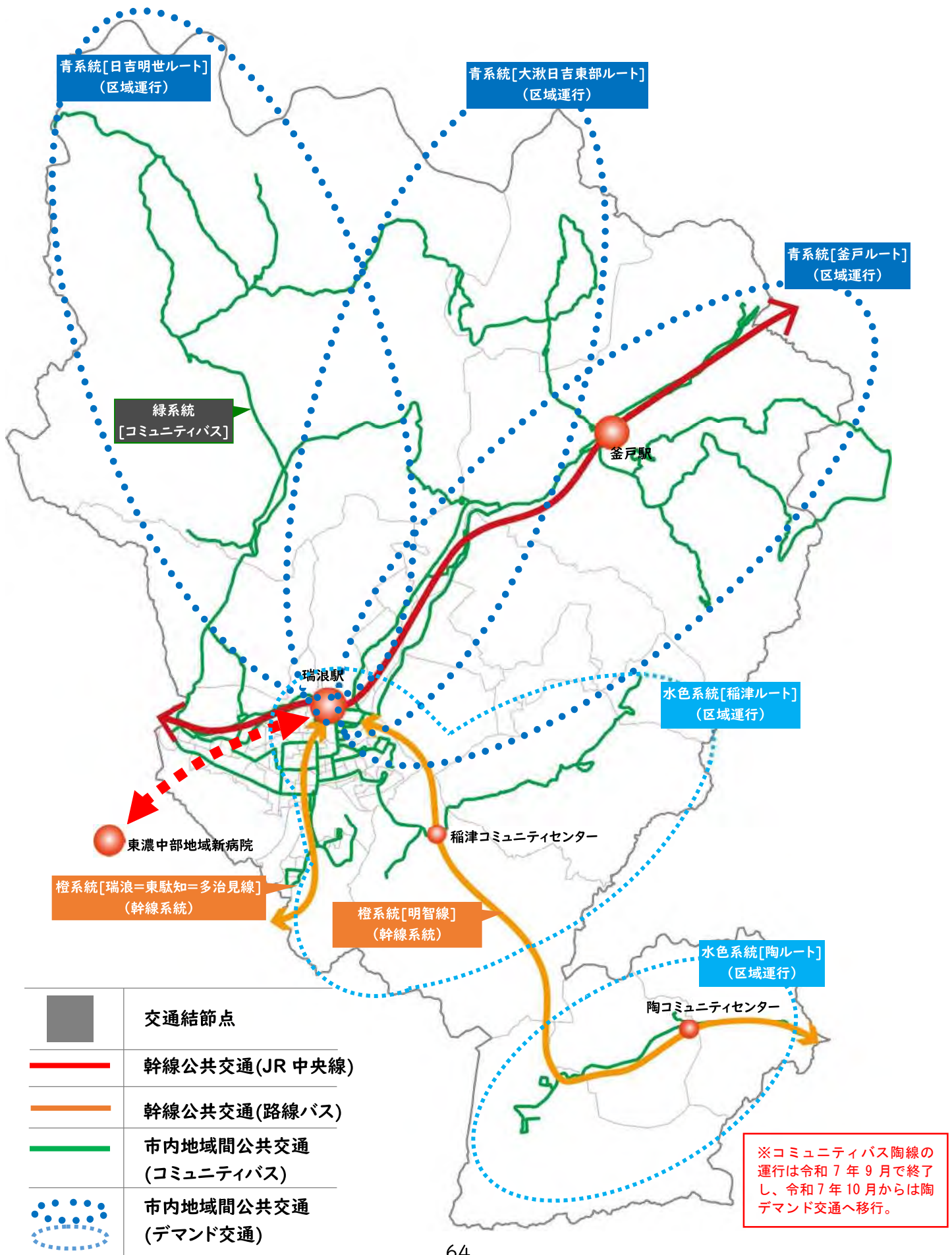
新たに公共交通空白地における移動手段として、地域が主体となって運行する「地域内交通」を位置づけます。

瑞浪市立地適正化計画によるまちづくりを推進する観点から、都市機能誘導区域及び居住誘導区域においては、一定の運行サービスを確保します。

■本市の地域公共交通の分類

分類	交通手段	役割	主な利用	確保・維持策
幹線公共交通	JR 中央線	名古屋及び中津川方面への広域的な移動を担う。	通勤、通学、買物、通院、観光利用	交通事業者、沿線市町と連携して持続的な運行を行う。
	路線バス (東鉄バス) ・瑞浪＝東駄知＝多治見線 ・明智線	市内の他、隣接する土岐市、多治見市、恵那市との地域間移動を担う。		交通事業者、沿線市町と連携して持続的な運行を行う。
市内地域間公共交通	コミュニティバス	瑞浪駅、釜戸駅を起終点とする地域間移動、市街地内移動を担う。	通学、買物、通院利用	地域、交通事業者と連携し持続的な運行を行う。
	北部デマンド交通	コミュニティバスが運行していない昼間の時間帯を中心に地域間移動を担う。	買物、通院利用	地域、交通事業者と連携し持続的な運行を行う。
	陶デマンド交通	東鉄バスと接続し、地域内の移動を担う。	買物、東鉄バスへの接続	地域、交通事業者と連携し持続的な運行を行う。
地域内交通	自家用有償旅客運送等	東鉄バス、コミュニティバスと接続し、地域内の移動を担う。	通学、買物、通院利用	地域が主体となって運行。
個別交通	タクシー	幹線、市内地域間、地域内交通では対応できない時間帯や行先への個別ニーズに対応する。	買物、通院利用	交通事業者と連携して持続的な運行を行う。

(2) 地域公共交通ネットワーク



(3) 目標サービス水準

本市の地域公共交通ネットワークが効果的に機能するようにするため、以下のサービス水準（運行時間帯、便数）を確保するようにします。

■目標とするサービス水準

分類	交通手段	運営主体	路線	現行サービス水準(平日)		目標サービス水準
				運行時間帯※ ¹	日便数※ ² (ピーク時)	
幹線公共交通	鉄道	J R	中央線	名古屋方面 5:30~22:48 中津川方面 6:12~23:57	56 (6) 41 (3)	現状維持
	路線バス	東濃鉄道株式会社	瑞浪＝東駄知 ＝多治見線	多治見駅行 7:20~18:10 瑞浪駅行 7:05~18:45	6 6	朝夕時間帯は 現状維持
			明智線	明智駅行 7:20~19:30 瑞浪駅行 6:52~18:37	9 9	昼間は利用実態に 合わせ、生活に必要な 水準を確保
市内地域間公共交通	コミュニティバス	瑞浪市※ ³	瑞浪中央線 山田線 学校線 土岐線 萩原線 陶線※ ⁴ 釜戸＝平山線 釜戸＝大湫線 日吉線	9:32~15:10 7:54~18:30 7:55~8:45 9:15~14:48 8:45~15:42 10:45~14:21 6:57~16:45 7:00~16:50 7:03~16:45	2 3 3 2 2 2 1 1 3~4	利用実態に合 わせ、生活に必 要な水準を確 保
	デマンド交通	瑞浪市※ ³	日吉～明世 大湫～日吉東部 釜戸 陶※ ⁴	10:00~18:05 9:30~17:15 9:20~18:20 9:10~14:15	3 3 3 3 (往復)	利用実態に合 わせ、生活に必 要な水準を確 保
地域内交通	自家用有償旅客運送等	地域	(新規)	—	—	生活実態、経費負担から検討

※¹：鉄道駅は瑞浪駅発時刻。路線バスは瑞浪駅前の発着時刻。コミュニティバス・デマンド交通は始発～終着時刻。

※²：片方向の便数

(鉄道は令和4年3月12日改正、路線バスは令和5年10月10日改正、コミュニティバスは令和5年度、デマンド交通は令和7年10月時点)

※³：運行は交通事業者へ委託

※⁴：コミュニティバス陶線の運行は令和7年9月で終了し、令和7年10月からは陶デマンド交通へ移行。

4. 基本目標と数値目標

(1) 基本目標と目標指標

基本方針を達成するための基本目標と目標指標を以下のように設定します。

基本方針	基本目標	目標指標
1 鉄道、路線バス、タクシーの使いやすさ向上	1-1 JR、路線バス、タクシーの維持、活性化	1-1-1 JR瑞浪駅、釜戸駅の人口千人あたりの年間乗車回数
		1-1-2 路線バス、タクシーの人口千人あたりの年間乗車回数
2 地域の特性や住民ニーズにあった交通手段の確保	2-1 コミュニティバス、デマンド交通の活性化	2-1-1 コミュニティバス、北部デマンド交通の人口千人あたりの年間利用回数
		2-1-2 陶デマンド交通の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合
3 共創で支える地域公共交通	2-2 高齢者、高校生の利用維持、向上	2-2-1 地域公共交通による人口カバー率
		3-1 持続可能な仕組みの構築
3 共創で支える地域公共交通	3-2 地域公共交通の魅力度の向上	3-1-1 コミュニティバス、デマンド交通の収支率
		3-1-2 市の運行費用負担額
		3-2-1 運転免許証自主返納支援制度の申請者数

(2) 数値目標

基本目標	目標指標	基準値	目標
1-1 JR、路線バス、 タクシーの維持、活性化	1-1-1 JR瑞浪駅、釜戸駅の人口千人あたりの年間乗車回数	瑞浪駅 36,672 回/千人・年 釜戸駅 2,139 回/千人・年 (令和3年度)	維持
	1-1-2 路線バス、タクシーの人口千人あたりの年間乗車回数	路線バス 1,480 回/千人・年 タクシー 2,238 回/千人・年 (令和3年度)	維持
2-1 コミュニティバス、 デマンド交通の活性化	2-1-1 コミュニティバス、北部デマンド交通の人口千人あたりの年間利用回数	コミュニティバス 1,743 回/千人・年 北部デマンド交通 53 回/千人・年 (令和4年度)	維持
	2-1-2 陶デマンド交通の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合	$30\% \leq \frac{\text{実績運行回数}}{\text{計画運行日数} \times 3 \text{回}} \times 100$	30%以上を維持
2-2 高齢者、高校生の利用維持、向上	2-2-1 地域公共交通による人口カバー率	83.4% (令和2年)	85.0%
3-1 持続可能な仕組みの構築	3-1-1 コミュニティバス、デマンド交通の収支率	・コミュニティバス $8.8\% = \frac{\text{収入}(5,129 \text{ 千円})}{\text{経費}(58,581 \text{ 千円})} \times 100$ ・北部デマンド交通 $12.6\% = \frac{\text{収入}(768 \text{ 千円})}{\text{経費}(6,079 \text{ 千円})} \times 100$ (令和4年度) ・陶デマンド交通 $10\% = \frac{\text{収入}(288 \text{ 千円})}{\text{経費}(2,880 \text{ 千円})} \times 100$ (年間見込額)	基準値計算式における収入に対し人口増減率を加味した数値を維持
	3-1-2 市の運行費用負担額	58,763 千円 (令和4年度)	基準値計算式における収入に対し人口増減率を加味した数値を維持
3-2 地域公共交通の魅力の向上	3-2-1 運転免許証自主返納支援制度の申請者数	75 人 (令和4年度)	増加

※「人口増減率」とは、基準値年度の4月1日時点の人口から目標値の4月1日時点の人口増減率とする。

第9章 目標を達成するための事業及び実施主体

1. 事業概要

目標を達成するため、以下の事業を実施します。

以下の事業のうち、「2-1-②デマンド交通の再編」「2-2-①自家用有償旅客運送等の推進」「3-2-①交通DXの取組」については、計画期間中に優先して取り組む「重点事業」とします。

基本方針	基本目標	事業
1 鉄道、路線バス、タクシーの使いやすさ向上	1-1 JR、路線バス、タクシーの維持、活性化	1-1-① 駅における交通結節機能の強化 1-1-② 路線バスの効率的な運行と利用促進 1-1-③ タクシーの効率的な運行と利用促進
2 地域の特性や住民ニーズにあった交通手段の確保	2-1 コミュニティバス、デマンド交通の活性化	2-1-① コミュニティバスの再編 【重点事業】 2-1-② デマンド交通の再編 【重点事業】 2-1-③ コミュニティバスと公立学校スクールバスとの再編・連携
	2-2 高齢者、高校生の利用維持、向上	2-2 自家用有償旅客運送等の推進 【重点事業】
3 共創で支える地域公共交通	3-1 持続可能な取組の構築	3-1-① 企業などとの協賛 3-1-② 私立学校スクールバス、企業送迎バスとの連携 3-1-③ 東濃中部地域の新病院へのアクセス確保 3-1-④ バス・タクシー運転手の確保
	3-2 地域公共交通の魅力度の向上	3-2-① 交通DXの取組 【重点事業】 3-2-② 市民、各種団体などとの連携による利用促進活動の実施

2. 個別事業の概要

基本方針Ⅰ 鉄道、路線バス、タクシーの使いやすさ向上

基本目標Ⅰ-Ⅰ JR、路線バス、タクシーの維持、活性化

Ⅰ-Ⅰ-① 駅における交通結節機能の強化

実施主体	JR、東濃鉄道株式会社、タクシー各社、瑞浪市
概要	瑞浪駅、釜戸駅では、交通結節点における乗継利便性を高め、利用者の満足度向上、利用者数の増加につなげるため、市は交通事業者と協力し、鉄道待ち空間の確保、交通機関のダイヤ調整、バリアフリーの促進、観光客への案内の充実などを進めます。

Ⅰ-Ⅰ-② 路線バスの効率的な運行と利用促進

実施主体	東濃鉄道株式会社、瑞浪市
概要	路線バスは、利用者減少、運転手の不足などの課題に対応して持続可能な地域公共交通とするため、効率的な運営体制を工夫します。 東濃鉄道株式会社は、利用実態や運転手の適正配置に合わせた運行ダイヤにより効率的な運行を行います。 市は、沿線市、岐阜県及び東濃鉄道株式会社と連携し、運行情報や沿線情報の発信など、利用促進に向けた取組を行います。 市内の路線バスとコミュニティバスとの運賃体系における整合を図り、利用者の運賃負担を軽減するための検討を行います。

Ⅰ-Ⅰ-③ タクシーの効率的な運行と利用促進

実施主体	タクシー事業者、瑞浪市
概要	タクシーは、利用者減少、運転手の不足などの課題に対応して持続可能な地域公共交通とするため、効率的な運営体制を工夫します。 タクシー事業者は、地域内の短距離移動を促すため低額で利用できる運行制度などの多様な運賃制度、タクシー配車アプリの活用、相乗りサービスの検討など、市民が利用しやすくなる取組を行います。 市は、タクシー事業者と連携し、市民に各種施策の情報提供などを行います。

基本方針 2 地域の特性や住民ニーズにあった交通手段の確保

基本目標 2-1 コミュニティバス、デマンド交通の活性化

2-1-① コミュニティバスの再編【重点事業】

実施主体	瑞浪市、地域、交通事業者
概要	<p>市は、市民の買物、通院などの利用がしやすくなるよう、地域やバス事業者と協議・調整を図り、コミュニティバスの運行ルート、サービス水準（運行ダイヤ、運行日、運賃）を見直します。</p> <p>○稲津地区： コミュニティバス萩原線の利用が減少しているため、買物をして帰ってこられる時間帯に、区内移動用として時刻表を見直し、事業者との調整を行います。</p> <p>○その他の路線： 利用実態に合わせてルート、ダイヤを見直します。</p>

2-1-② デマンド交通の再編【重点事業】

実施主体	瑞浪市、地域、交通事業者
概要	<p>市は、市民の買物、通院などの利用がしやすくなるよう、地域や交通事業者と協議・調整を図り、デマンド交通の運行ルート、サービス水準（運行ダイヤ、運行日、運賃）を見直します。</p> <p>コミュニティバスの利用減少が進む路線については、利便性向上及び効率運行の観点からデマンド交通への見直しを進めます。</p> <p>《北部デマンド交通》</p> <p>○大湫～日吉東部ルート、日吉～明世ルート： 利用者数が減少傾向のため、ルート・運行時間の見直し、住民説明会の開催などによる利用促進の取組を実施します。</p> <p>○釜戸ルート 利用者数は増加傾向であり、これを維持していくため、地域、交通事業者と協力して利用促進の取組を推進します。</p> <p>《陶デマンド交通》 地域、交通事業者と協力して利用促進の取組を推進します。合わせて東鉄バス明智線への乗継を支援するため、上限運賃制度、乗継割引などの施策を検討します。</p>

2-1-③ コミュニティバスと公立学校スクールバスとの再編・連携

実施主体	瑞浪市、瑞浪市教育委員会
概要	<p>児童・生徒の安全な通学環境を確保するとともに、交通事業者の運転手不足への対応、市の費用負担軽減などによる持続可能な地域公共交通を目指し、コミュニティバスとスクールバスとの再編・連携を推進します。</p> <p>本計画期間内では、関係者との調整を進め、実現の道筋を明確化します。</p>

基本目標 2-2 高齢者、高校生の利用維持、向上

2-2 自家用有償旅客運送等の推進【重点事業】

実施主体	地域、瑞浪市、交通事業者
概要	<p>路線バス、コミュニティバス、デマンド交通を利用しづらい地域において、自家用有償旅客運送等の導入を推進します。</p> <p>地域が主体となって運行方法、ルート、ダイヤ、運賃などについて検討し、市と協議のうえ、実現を目指します。運行方法は、交通空白地有償運送、ライドシェアなど、多様な方法から選択します。</p> <p>デマンド交通の利用減少が進む路線については、利便性向上と効率運行の観点から自家用有償旅客運送等への見直しを進めます。</p> <p>市は、運行補助を検討するとともに、瑞浪市地域公共交通協議会での協議を支援します。</p> <p>地域は、持続可能な取組となるよう数値目標を設定し、利用促進の取組を実施します。</p>

基本方針 3 共創で支える地域公共交通

基本目標 3-1 持続可能な取組の構築

3-1-1 ① 企業などとの協賛

実施主体	瑞浪市、企業
概要	コミュニティバス、デマンド交通を将来にわたって運行を維持するため、市は、企業などと連携した次のような取組を推進します。 <ul style="list-style-type: none">・企業向けの協賛金制度を創設します。協賛金を頂いた企業のリストを車両や市のホームページに掲載するなど、企業にとってメリットのある取組とし、企業のCSR⁵として取り組めるようにします。・地域公共交通を利用できない市民の買物などの生活を支援するため、民間による生活支援サービスの導入を促します。

3-1-1 ② 私立学校スクールバス、企業送迎バスとの連携

実施主体	瑞浪市、教育機関、企業
概要	コミュニティバス、デマンド交通が運行していない地域、時間帯において、高校・大学のスクールバス、企業の送迎バスを市民が利用できるようにするなど、連携した取組を推進します。

3-1-1 ③ 東濃中部地域の新病院へのアクセス確保

実施主体	瑞浪市、東濃中部病院事務組合、交通事業者
概要	東濃中部地域の新病院への地域公共交通によるアクセスを確保します。市は路線バス、コミュニティバス、デマンド交通と接続する新病院アクセス路線を確保するなどの具体的な施策の実現に向けて、関係者と調整します。

3-1-1 ④ バス・タクシー運転手の確保

実施主体	瑞浪市、交通事業者
概要	路線バス、コミュニティバス、スクールバス、デマンド交通及びタクシーを将来にわたって維持していくため、運転手不足の解消に向け、事業者及び行政が連携して運転手の確保に取り組みます。

⁵ Corporate Social Responsibility の略。「企業の社会的責任」のことで、企業活動において、社会的公正や環境などへの配慮を組み込み、従業員、投資家、地域社会などの利害関係者に対して責任ある行動をとるとともに、説明責任を果たしていくことを求める考え方のこと。

基本目標 3-2 地域公共交通の魅力度の向上

3-2-① 交通DXの取組【重点事業】

実施主体	瑞浪市、交通事業者、市内団体
概要	<p>運転手不足への対応及び一定水準以上の運行サービスを確保する取組として、自動運転バスの導入において、技術動向や導入可能性を調査研究します。</p> <p>地域住民や観光客の移動における利便性向上など、地域が抱えるさまざまな課題への解消に向けた一助として、Ma a Sの導入を検討します。</p>

3-2-② 市民、各種団体などとの連携による利用促進活動の実施

実施主体	市民、市内団体、瑞浪市、交通事業者、警察
概要	<p>(市民向けの取組)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来のバス利用者である児童や一般市民を対象に、路線バスやコミュニティバスなど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ため、市は、広報活動や地域住民と一体となった取組を実施します。 ・市は、市内公共交通の時刻表を作成し、市内全世帯への配布の他、転入者への配布を行い、公共交通の利用促進に繋がります。 ・デマンド交通の新規登録者の開拓と利用促進に向け、市は、交通事業者と連携して、乗り方教室の開催やデマンド交通登録者への利用の働きかけなどを実施します。 <p>(各種団体との連携)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「地域の公共交通は地域で守る」という意識の醸成や利用促進を図るため、市は、自治会、長寿クラブ、商業施設など一体となった広報活動などを推進します。 ・瑞浪市観光協会は、令和5年度に実施したデマンド交通の実証実験結果を踏まえ、観光利用向けのデマンド交通の継続的な運行など、観光施設への公共交通でのアクセス確保に向けた取組を検討します。 ・市は、交通安全協会や警察と連携し、高齢者の運転免許証自主返納を促し、公共交通機関への利用転換を図るため、運転免許証自主返納支援制度の周知を行います。 ・公共施設や商業施設で実施するイベント情報を提供する際に、実施者は公共交通利用を案内します。

3. 事業実施スケジュール

次のスケジュールで各事業を進めます。

事業	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
1-1-① 駅における交通結節機能の強化	調整実施				
1-1-② 路線バスの効率的な運行と利用促進	調整実施				
1-1-③ タクシーの効率的な運行と利用促進	調整実施				
2-1-① コミュニティバスの再編 【重点事業】	調整		実施		
2-1-② デマンド交通の再編 【重点事業】	調整実施				
2-1-③ コミュニティバスと公立学校スクールバスとの再編・連携	調整実施				
2-2 自家用有償旅客運送等の推進 【重点事業】	調整実施				
3-1-① 企業などとの協賛	調整実施				
3-1-② 私立学校スクールバス、企業送迎バスとの連携	調整		実施		
3-1-③ 東濃中部地域の新病院へのアクセス確保	調整	2月運行			
3-1-④ バス・タクシー運転手の確保	調整実施				
3-2-① 交通DXの取組 【重点事業】	調査研究				
3-2-② 市民、各種団体などとの連携による利用促進活動の実施	継続実施				

第10章 評価・改善方法

1. 基本的な考え方

本市の地域公共交通を持続可能かつ利便性の高いものとしていくため、計画（Plan）、実行（Do）、評価（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルを繰り返し、改善を図っていきます。

評価に当たっては、本計画で定めた数値目標と実績値の比較に加えて、各実施事業の実施状況・成果についても対象とします。

2. 評価の方法及びスケジュール

(1) 評価の実施主体

瑞浪市地域公共交通協議会が実施主体になります。

(2) 評価方法

① 数値目標達成状況の評価

計画の目標に定めた指標については、毎年、その達成状況を確認します。

数値目標は令和10年度の目標値となることから、達成状況については、次のように評価します。

A評価：数値目標の10割達成

B評価：数値目標の8割以上10割未満達成

C評価：数値目標の8割未満達成

② 実施事業の評価

本計画に示した事業については、実施スケジュールに対して的確に実施しているかどうか、どのような実施効果があったか、改善すべき事項等について毎年度評価し、必要に応じて改善します。

3. 評価・改善のスケジュール

評価・改善は、下記のスケジュールで行います。

■評価スケジュール

●：実施

	年度				
	R6	R7	R8	R9	R10
数値目標の評価・改善	●	●	●	●	●
実施事業の評価・改善	●	●	●	●	●
次期計画の作成					●

各年度ごとには、下記のスケジュールを基本としますが、検討テーマの有無によって瑞浪市地域公共交通協議会のスケジュールは柔軟に対応します。

■年度ごとのスケジュール

	前計画期間		計画期間				次期計画期間	
	2023年度		2024年度		2025～2027年度		2028年度	
計画・事業のPDCAサイクル	Plan (計画)	地域公共交通計画の検討・策定			必要に応じて改訂		次期計画の検討・策定	
	Do (実施)		計画、事業の実施 ●バス利用者アンケートなど		計画、事業の実施 ●バス利用者アンケートなど		計画、事業の実施 ●バス利用者アンケートなど	
	Check (評価)		事業、目標達成状況の評価		事業、目標達成状況の評価		事業、目標達成状況の評価	
	Action (改善)		改善策の検討		改善策の検討		改善策の検討	
主な行事		■確保維持改善計画	■自己評価・第三者評価	■確保維持改善計画	■自己評価・第三者評価	■確保維持改善計画	■自己評価・第三者評価	
協議会		●	●	●	●	●	●	

4. 評価・改善のためのデータ収集

評価・改善のために収集するデータの出典は下記のとおりです。

表 評価・改善のためのデータ

目標	指標	データの出典	算出式	周期	集計期間
1-1 JR、路線バス、タクシーの維持、活性化	1-1-1 JR瑞浪駅、釜戸駅の人口千人あたりの年間乗車回数	乗車人数： 交通事業者からデータ提供 人口： 住民基本台帳	年間乗車人数(4~3月)÷各年度人口 ^{※1} ×1,000	毎年	4~3月
	1-1-2 路線バス、タクシーの人口千人あたりの年間乗車回数	乗車人数： 交通事業者からデータ提供 人口： 住民基本台帳	年間乗車人数(4~3月)÷各年度人口 ^{※1} ×1,000	毎年	4~3月
2-1 コミュニティバス、デマンド交通の活性化	2-1-1 コミュニティバス、北部デマンド交通の人口千人あたりの年間利用回数	乗車人数： 市資料 人口： 住民基本台帳	年間乗車人数(4~3月)÷各年度人口 ^{※1} ×1,000	毎年	4~3月
	2-1-2 陶デマンド交通の計画運行回数に対する実績運行回数の運行割合	実運行回数、総運行予定回数： 市資料	実運行回数(4~3月)÷総運行予定回数(計画運行日数×3回)(4~3月)×100	毎年	4~3月
2-2 高齢者、高校生の利用維持、向上	2-2-1 地域公共交通による人口カバー率	人口： 国勢調査 メッシュ人口	鉄道駅より1km以遠、バス停・デマンド交通フリー乗降区間より300m以遠の人口(国勢調査メッシュ人口より図上計測)÷国勢調査人口	5年毎	10/1時点 ^{※3}
3-1 持続可能な仕組みの構築	3-1-1 コミュニティバス、デマンド交通の収支率	収入、経費： 市資料 人口： 住民基本台帳	収入(4~3月)÷経費(4~3月)×100×人口増減率 ^{※2}	毎年	4~3月
	3-1-2 市の運行費用負担額	運行費用負担額： 市資料 人口： 住民基本台帳	経費(4~3月)-収入(4~3月)×人口増減率 ^{※2}	毎年	4~3月
3-2 地域公共交通の魅力度の向上	3-2-1 運転免許証自主返納支援制度の申請者数	運転免許証自主返納支援制度の申請者数： 市資料	運転免許証自主返納支援制度の申請者数(4~3月)	毎年	4~3月

※1 各年度の4月1日時点人口

※2 基準値年度の4月1日時点の人口から目標値の4月1日時点の人口増減率

※3 次回の国勢調査は令和7年10月1日に実施予定