



地域の足を 守り・つくり・育てる



明知鉄道とバス路線の接続などを強化して、地域の皆さんや観光客が便利に移動できるように「明知鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」（5カ年計画）が策定されました。これは、「人と地域をむすぶ、快適で円滑な公共交通ネットワークづくり」を目指して、3月に明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会でまとめられたものです。今回は、この計画に沿って実施する公共交通の再編や、地域独自で取り組んでいる交通対策についてお知らせします。

問い合わせ 商工観光課交通政策係（内線522）

暮らしを支える社会基盤として考える

現在、車依存社会が進展していく中で、公共交通に頼らない生活が広がっています。その結果、公共交通の利用者が減少し、鉄道やバスなどの撤退につながっています。しかし、子どもや高齢者など車を利用できない人々は、公共交通がなければ移動が制限され、不便な生活を強いられる人も、高齢による安全性の問題から、運転を控える人が増えています。生活する中で、すべての人が快適に暮らすためには、無くてはならないのが公共交通です。

市内には第三セクターの明知鉄道と、28路線のバスが運行しています。多くのバス路線が、明知鉄道の駅と結びついており、明知鉄道の二次交通としての役割を果たすことができます。

時代とともに地域の状況に合わなくなり、現状では利用したいけど利用できない人がいるため、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会では、現状と課題を分析し、今回の「明知鉄道沿線地域公共交通総合連携計画」を策定しました。

公共交通も道路や上下水道と同様に、暮らしを支える社会基盤の一つとして考え、充実していく必要があります。

時代とともに地域の状況に合わなくなり、現状では利用したいけど利用できない人がいるため、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会では、現状と課題を分析し、今回の「明知鉄道沿線地域公共交通

乗客を明の南左：武並小学校児童たち。右：串原事務所の前でバスに乗り込む串原小学校の児童たち。



守り

地域と地域を結ぶ大切なもの



左:明知鉄道の恵那駅の朝、通勤や通学の乗客でいっぱいになります。右上:明知鉄道の岩村駅で乗り換える上矢作から通学する恵那南高等学校の生徒。右下:岩村駅で列車を待つ高校生。



明知鉄道は「幹」、バスはその「枝」

「なぜ、赤字の鉄道を助けるのか、沿線以外に恩恵はないのに」と言われている明知鉄道。また、市内を走る1億円を超える赤字の路線バス。そこに、鉄道やバスがある意味とは何でしょうか。

明知鉄道の年間利用者は、延べ46万6千人(昨年度)1日平均1千3百人。市内を南北に結ぶ幹線として、主に朝や夕の通勤、通学の足、日中では高齢者の足として多くの人を運んでいます。鉄道は定時性や安全性に優れた交通サービスを、すべての人に対して

して確実に提供できます。一方、路線バスの年間利用者は、延べ28万7千人(昨年度)。こちらにも主に、学生や高齢者の足となっています。すべての人が、車を運転できるわけはありません。必要としている人がいる以上は、どちらも採算性だけでは評価することができない、価値のある交通機関です。

しかし、明知鉄道と路線バスがそれぞれ単独で運行しては、使い勝手は良くありません。明知鉄道を「幹」として、その鉄道の駅から路線バスの「枝」をしっかりと延ばし、市内を結ぶ公共交通にする必要があります。

高 齢者や子どもたちなど交通手段のない方々に

とって、公共交通は無くしてはならない大切な生活の一部だと思えます。その中でも明知鉄道は、恵那の南北を結んでいる市の大切な財産です。私はこの鉄道は絶対必要であり、残していくべきだと思っています。

確 かに鉄道は、赤字経営のとても厳しい状況で、市から大きな経費を補ってんされているのが現状だと聞いています。しかし地域に

とって、そこに鉄道があるという安心感は、何物にも替え

難いものです。もしも廃止にでもなってしまうたら、市にも沿線の方にも大きな影響を与えるでしょう。

自 主運行バスも、運賃収入による運行は、鉄道と同様、とても厳しいです。時代とともに事情は大きく変わ

わり、それは地域ごとでも異なるもので、それぞれの実情にあった細かな配慮が必要です。今後は、それぞれの地域で、そこに必要な交通につい

て、検討していただくことも重要ではないでしょうか。

公 共交通の連携計画に取り組み、10月から一部の路線で明知鉄道とバスの連携が実施されます。乗り換え

の所要時間や乗り継ぎの特別運賃など、さらに検討すればもっと使いやすくなるでしょう。今までの市内の公共交通

を考えると、今回の取り組みは、1つの方向性として可能性を感じます。鉄道の利便性の向上は、運賃を安くし運行の本

明知鉄道がある安心感



(社)恵那市観光協会
会長 鎌田満氏

(恵那商工会議所会頭)
(明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会委員)

数を多くすることが良いのですが、現状では難しいことです。明知鉄道に求めることは、地域に貢献する鉄道であるという意識を持つていただき、地域と一緒に汗を流してほしい。市民にとって必要とされる鉄道でなければ、この地域にある鉄道の役割は果たせません。

現 在、私が考えている観光的なアプローチとしては、明知鉄道と地域の観光資源をセットにした商品の開発です。例えば、日本大正村の入場料をセットにした「大正百年キップ」。くしらは温泉と往復バス運賃を含んだ「明知鉄道温泉キップ」。最近、営業を再開した花白温泉とのセットも考えられます。

本 年度に実証実験されるDMVの試験運転や、2年後の大正百年祭。特に観光協会として力を入れて取り組みたい大正百年祭では、どのように明知鉄道を取り入れていこうかと考えています。これからある絶好の機会を逃さないように、私たちに

大切な明知鉄道を、盛り上げていきたいと思っています。



県立恵那高等学校3年
鈴木聖治さん
(明智町野志)

自分にとって明知鉄道は、高校に通う唯一の交通手段で、無くてはならないものです。毎日、普通に行き帰ってくるような、生活の一部という感じです。

列車の中は、友達と話をしたり、少し勉強をしたりできる空間。朝の約40分間を有効に使うことができ、特にテストのある時は集中できます。2年半の通っている間に、よく遅れて来た人を列車が待っているのを見かけました。これからは利用者のことを考えて、乗りたくないと思うような鉄道であってほしいです。

DMV(デュアル・モード・ビークルの略)=JR北海道で開発が進められている線路と道路の両方で走行可能な車両のこと。



串原地域協議会
生き生きと暮らせる町づくり実行委員
おしまみつとし
大島光利さん

串原のアンケート調査で、地域の要望の1位は買い物でした。移動手段がなく、買い物にも行けない方などの状況把握のため、個人のマイクロバスで一昨年4月から7カ月間、毎週水曜日に買い物バスを運行しました。

そのデータを基に、地域協議会で「生き生きワゴン」が了承され運行。「1人でも安心して暮らせる地域づくり」を目的とした取り組みが、市の自主運行バスとして取り入れられたことは、串原にとって、とても大きなことです。

次は、バス停まで遠い方や乗り換えができない方への、手当てを考えていきたい。

地域の公共交通を、考えるきっかけとなった『生き生きワゴン串原号』。9月末まで運行し、その目的を自主運行バスに引き継ぎます。その後については、実行委員会にて検討中です。



生き生きワゴン串原号



左:「生き生きワゴン串原号」に乗車する利用者と、安全の確認をする運転手。この便の利用者5人は、「久しぶり...」と楽しそうに話していました。



右上:「おきもり」に乗車中の利用者。右下:利用者の乗り降りには安全が第一。この日のボランティア運転手は神尾会長で、「遠慮しないで、多くの方に『おきもり』を利用していただきたい」と話していました。

地域の交通を考えつくる人

中野方地域協議会
会長
かみ お ひろかず
神尾寛和さん



中野方の足として運行している「おきもり」。利用料金は無料。現在はボランティア運転手の登録が33人あり、月に1回程度の協力で運行しています。電話での予約は必要ですが、気楽に利用できる地域の足です。



地域の交通を検討するきっかけは、「病院や金融機関などへ行きたいが、移動手段がないので困っている」という要望からでした。

地域協議会で委員会を立ち上げ検討し、「おきもり」という地域内の移送サービスを行うことになりました。また地域の方言で、お手伝いするという意味の「おきもり」という名前は、とても親しみがあって良かった。

これからは、市街地の巡回バスや基幹バスを確立していただき、「おきもり」は橋渡し役を行いたい。連携のある役割分担が、市と地域の交通を考えるためには重要です。

つくり・育てる

安心な生活のため考える

地域も立ち上がる

現在、市内の各地域で「地域の足の確保」に対するさまざまな取り組みが始まっています。今回は、地域独自の交通として、串原と中野方町の事例を紹介します。

生き生きワゴン串原号

串原では、一昨年度に実施した地域アンケートの結果、地域内交通に対する要望が多かったため、昨年5月に串原地域協議会の串原地域づくり住民会議内に、「生き生きと暮らせる町づくり実行委員会」を立ち上げ検討しました。

地域内で、どのような移送ニーズがあるかを把握するために、昨年の11月から10人乗りのワゴン車「生き生きワゴン串原号」で、試行運転を開始。ボランティアによる運転手で運賃は無料。串原振興事務所を起点に、曜日ごとに運行地域を決め、買い物に目的を絞って運行しました。

この試行運転により、地域内のニーズが把握できました。現在、市が運行している自主運行バスの本数を減ら

し、代わりに「生き生きワゴン串原号」を自主運行バスの中に組み込むことになりました。

10月からは、市が自主運行バスとして試験運行を開始。さらにアンケートや乗降数の推移を見ながら、市と「生き生きと暮らせる町づくり実行委員会」で検討を重ね、使いやすい便へと再編します。

おきもり

昨年5月に中野方地域協議会では、地域の足が課題として取り上げられたことから、「中野方地域移送事業検討委員会」を立ち上げました。

そして移送ニーズ把握のためのアンケート調査を実施。委員会では地域に合った交通を模索するため、3つの部門に分かれて検討をし、地域移送サービスを決定しました。

そして、ボランティアの運転手を募り、本年4月から7人乗りのミニバンで、3カ月の試行運転を開始。7月にはその結果を見て検討し、よりニーズに合った形を求めため、再度、8月から2カ月間の試行運行を行っています。

つくり・育てる

大切な「足」を地域で意識する

地域の中で話し合うことが重要

公共交通の充実とは、通勤や通学、買い物、通院などに利用するさまざまな人々に対して、利用しやすい移動手段を提供することです。その結果、快適に生活できるまち、人が集まりやすいまちが形成されることになりま

地域に、なぜこの「足」が必要なのか、などを話し合い、知恵を出し合い、地域に合った交通を検討して実行する。動いてみて合わなければ再度検討し、実行してみる。この繰り返しにより、地域の実情に合った「足」となります。そして安心して快適に暮らせるまちを、手に入れることができるのでしよう。

生まれ育ったまちを出て行く人が多い中、この地域に住んでいる子が帰ってきたと言ってくる子が、目指すことが重要ではないでしょうか。



市内の公共交通を順次再編しています

路線バスと明知鉄道の乗り継ぎ、大型商業施設への乗り入れ、料金体系の簡素化などを行い、利用目的に合った公共交通を目指すため、10月1日(木)から次の地区で、バス路線を再編し運行します。

再編後の路線図や時刻表、運賃表は、市のホームページ (<http://www.city.ena.lg.jp/>) をご覧いただくか、商工観光課にお問い合わせください。

10月から実施する再編概要

上矢作地区 JR恵那駅への直行便を岩村駅止まりとして、明知鉄道との連携を強化します。学生の登校時間の短縮、帰宅時の選択肢を増加。大型商業施設への乗り入れにより、買い物の利便性を向上します。また料金体系の簡素化を行います。

申原地区 自主運行バス路線に、地域でつくった新規路線(曜日ごと)に地域と目的別に分けて運行)を取り入れます。通院に対する利便性の向上を図り、料金体系の簡素化、観光客(くしはら温泉ささゆりの湯)への利用を促進します。

山岡地区 明知鉄道との連携を強化します。買い物や通院、健康プラザの利用に対する利便性を向上します。

岩村地区 明知鉄道と上矢作線との連携を強化します。通院に対する利便性を向上させるとともに、大型商業施設への乗り入れにより、買い物の利便性を向上します。



左：学校に通うために、バスを利用している三郷小学校の児童たち。元気な声がバスの中まで響いていました。右上：明知鉄道を移動手段として、買い物などに利用している乗客。右下：恵那北小学校にある久須見のバス停は、児童や保育園児が楽しく待ち合えるように、アニメの一場面が描いてあります。この絵は、恵那北小学校の卒業生による卒業記念の作品です。



明知鉄道で販売しているDMVのおもちゃ

明知鉄道でDMVの実証実験走行

来年3月の数日間、DMVの実証実験走行を実施。今回の走行は、導入した場合の効果検証をして、地域の実情に合った公共交通の実現を目指すものです。

【実施区間】

鉄道の区間は岩村駅から明智駅(約10km)で、道路は国道363号などです。

【導入検討の背景】

車両購入費や燃料費、検査費などの削減が期待。乗り継ぎ負担を軽減し、高齢者の通院、買い物などへの利便性の向上が期待。点在する観光資源を結び一体的な周遊観光コースとして誘客などが期待。