

恵那市地域公共交通計画の一部改正について

1. 趣旨

令和2年12月に策定した恵那市地域公共交通計画は、本年度より、本会議において計画の策定及び改正について協議することとしている。

現計画は、新たに具体的・新設すべき取り組みが必要であること及びバス路線の見直しについて定めている。

しかしながら、各地域路線の詳細については定めていないため、本年度より地域住民の協力を得ながら見直しの検討を進めてきた。

今回、各地域の取り組み方針をまとめたので、本計画に組み込むと同時に、施策や事業等について内容を更新したため、計画の一部改正を行う。

2. 主な改正内容

(1) 地域路線の見直し

地域のニーズに合った公共交通ネットワークを形成するため、バス路線の見直し方針を組み込んだ。

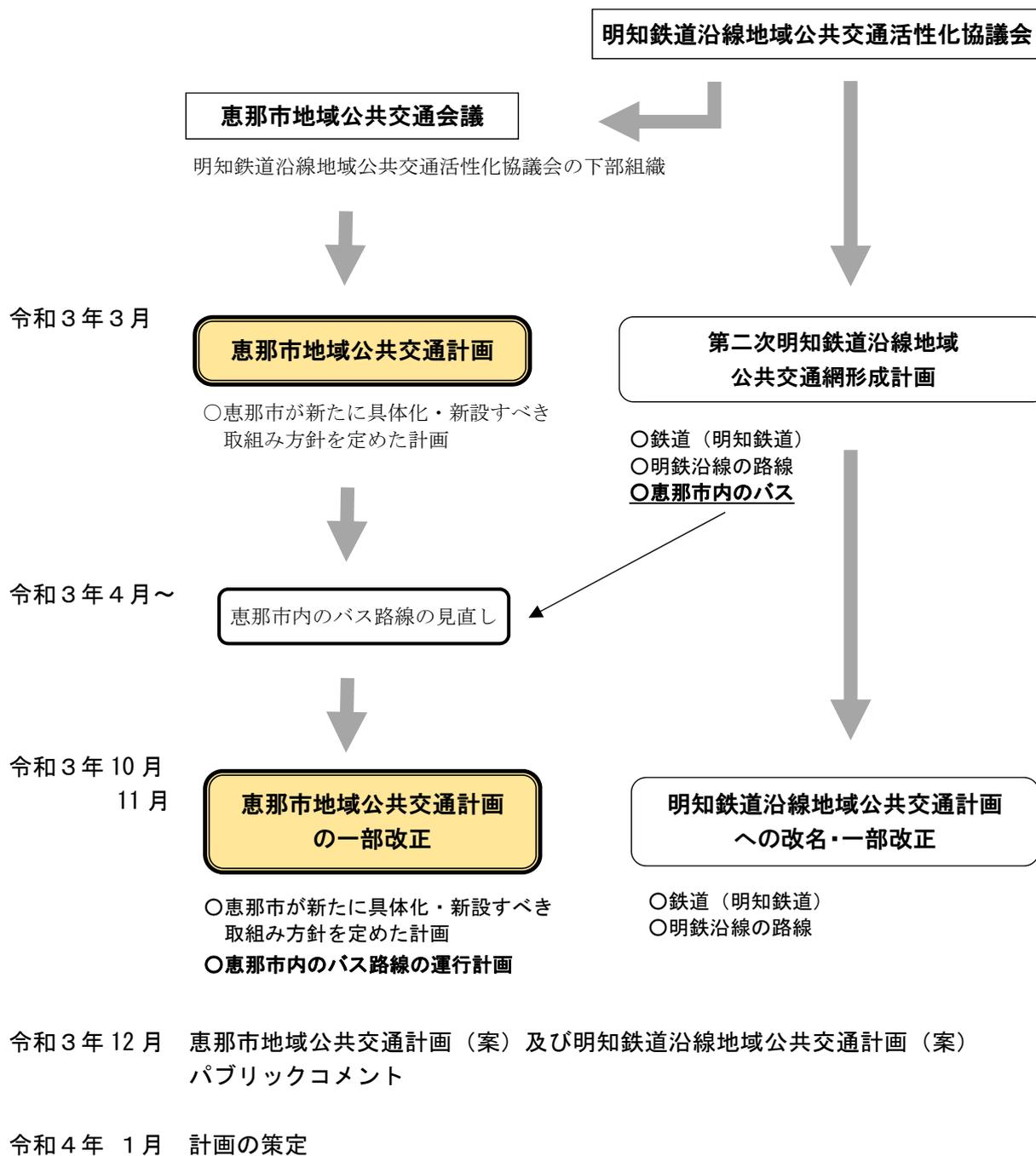
(2) 役割分担の見直し

第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画から、恵那市として重点化する施策の抽出及び、位置づけを行った。

3. 改正箇所

改正箇所	主な改正点
P2 計画の対象期間	○計画年度を2022～2026年度（5カ年）に変更した。
P3 4. 地域検討会の実施	○計画の組織体系について、追加した。
P5-14 第2章	○恵那市における地域公共交通の現状と課題について、追加した。
P15-40 第3章	○基本方針について、追加した。 ○施策の体系について、第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画から抽出する等、内容を更新し、書き足した。 ○事業の体系について、各地域の見直し方針を取り組む等、内容を更新し、書き足した。 ○期間、事業に合わせロードマップを更新した。
P42-43 第4章	○指標について、追加した。 ○評価・検証方法等について、追加した。

4. 計画の策定フロー



惠那市地域公共交通計画（案）

令和4年3月

惠 那 市

目 次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の背景と目的.....	1
2. 計画の位置づけ.....	1
3. 計画の対象期間と区域.....	2
4. 地域検討会の実施.....	3
第2章 恵那市における地域公共交通の現状と課題.....	5
1. 恵那市における公共交通の現状.....	5
2. 恵那市における地域公共交通の課題整理.....	12
第3章 計画の基本的な方針.....	15
1. 基本方針	15
2. 施策の体系	15
3. 将来の恵那市の公共交通ネットワーク図.....	16
4. 具体的な事業.....	17
第4章 計画の達成状況の評価.....	38
1. 計画の評価指標.....	38
2. 計画の評価と検証.....	39
3. 評価の方法およびスケジュール.....	39

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

恵那市の公共交通は、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会で策定された計画（連携計画、網形成計画）に基づいて整備が進められてきた。その結果、バス路線再編や公共交通空白地有償運送など、多くの改善が実現した。しかしながらこうした努力にもかかわらず、モータリゼーションや人口減少の進展は著しいことから利用者の減少に歯止めがかかっておらず、更に近年では運転手不足が著しくなっており、コロナ禍に伴う影響も甚大である。人口減少・運転手不足は今後も続くことが予想されることから、持続可能な仕組みに変えていく必要がある。

2020年度には地域公共交通活性化・再生法が改正され、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定の努力義務化や「輸送資源の総動員」が示されるなど、国としても地方自治体の役割を高める方向にある。

こうした中で、現計画である第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画を見ると、明知鉄道と地域路線の両方が対象となっており、その結果、相対的に明知鉄道に対する議論が薄まってしまいう傾向が見られていた。

そこで本計画は、明知鉄道沿線地域公共交通計画の下位計画として、恵那市内の地域路線を主な対象として役割分担を見直すこととした。また、第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画の中から恵那市として重点化する施策も抽出し、昨年度に交通事業者を中心として議論した。その結果をふまえ、利用者ニーズ・地域ニーズ及び社会情勢に適した柔軟な交通体系の構築を目的とする。

2. 計画の位置づけ

本計画は、明知鉄道沿線地域公共交通計画の下位計画として、主に他市を跨がず恵那市内で完結するバス交通や有償運送等のあり方を定めるものである。ただし、明知鉄道沿線地域公共交通計画とは一体的に運用し、補完するものとして位置付けることとする。

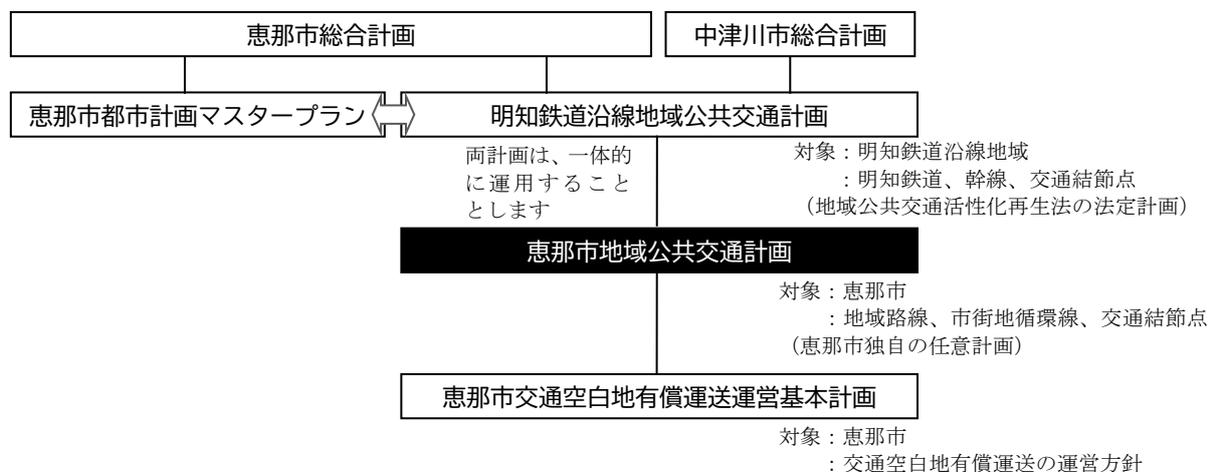


図 恵那市地域公共交通計画の位置付け

3. 計画の対象期間と区域

(1) 計画の対象期間

本計画の対象期間は 2022～2026 年度とする。

(2) 計画の対象区域

本計画の対象区域は、「恵那市」とする。



図 計画の対象区域

4. 地域検討会の実施

(1) 組織体制

この計画については、道路運送法に基づく恵那市地域公共交通会議で議論することとする。

地域のことは地域が最もよく理解しており、改善にあたっては地域の協力は不可欠であることから、各地域と調整するため各振興事務所と連携して「地域検討会」を設置した。それぞれの地域での議論を恵那市地域公共交通会議に報告し、この会議にて路線の再編を行う。

なお、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会は、主に広域路線を対象とする会議体であるが、当地域の公共交通に関する最上位会議体であるため、同協議会で出た意見は地域公共交通会議にも適宜反映し、逆に地域で出てきた意見も適宜同協議会に報告するものとする。

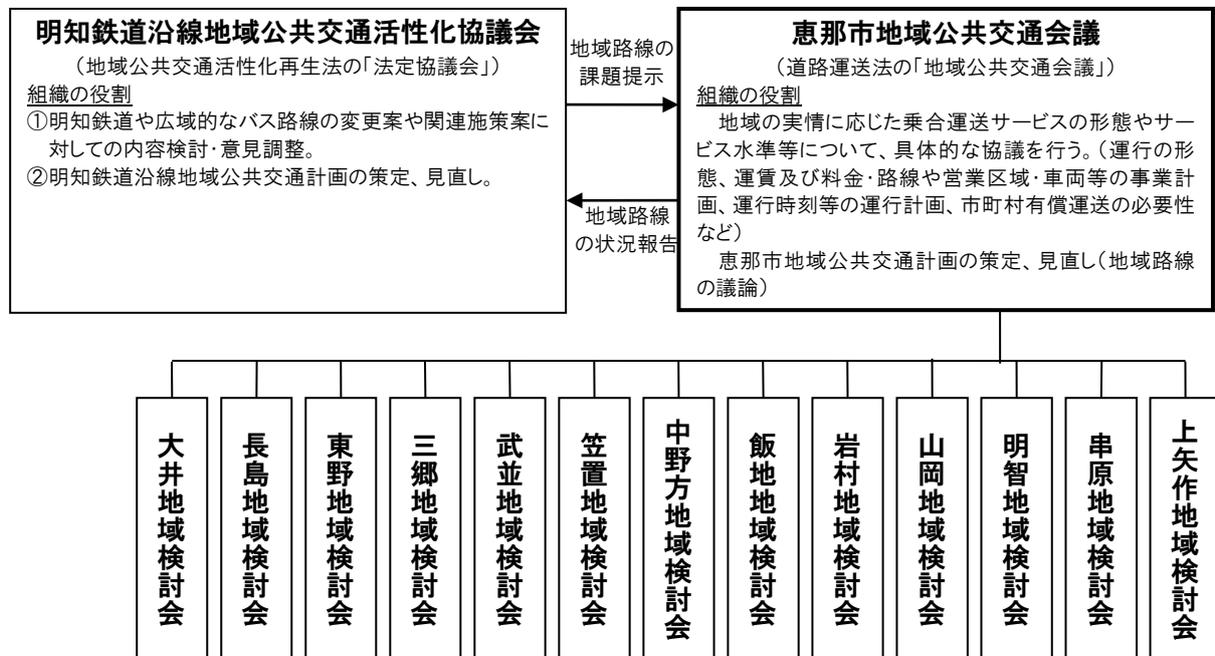


図 本計画における交通関係の組織体制

(2)地域検討会の検討経過

地域検討会の基本的な流れとして、①恵那市・地域の公共交通の現状と課題の紹介、②地域の意見集約、③意見をもとに方針のたたき台2～3案を提示し意見交換、として進め、最終的には「地域の取り組み方針」を決定した。

検討会の運営についてはそれぞれの地域に協力して頂き、その中では独自にアンケート調査を行う地域やワークショップ形式にて意見を収集する地域等がみられた。

こうした意見をふまえ、地域ごとの最終的な取り組み方針として取りまとめたものである。



図 武並地域における検討の様子

表 地域検討会の検討経過

地域	検討日
長島地域	①5月20日、②8月20日、③10月21日
大井地域	①9月7日、②10月5日
東野地域	①6月17日、②10月21日
三郷地域	①5月20日、②6月14日、③9月13日、④9月23日、⑤10月13日
武並地域	①5月14日、②6月18日、③7月27日、④10月15日、⑤11月24日
笠置地域	①5月11日、②9月14日、③10月15日
中野方地域	①6月9日、②10月4日
飯地地域	①6月15日、②10月5日
岩村地域	①6月7日、②10月1日
山岡地域	①6月16日、②10月1日
明智地域	①7月13日、②10月13日、③10月22日、④11月9日
串原地域	①7月20日
上矢作地域	①7月19日

(2)公共交通の概要

①鉄道

当地域では、JR 中央線と明知鉄道明知線の二つの鉄道路線がある。

②バス

当地域では、営業路線は東濃鉄道があり、恵那市による自主運行バスについては定時定路線型とデマンド型があり、さらに交通空白地有償運送がある。また、中津川市や八百津町や豊田市が運営するコミュニティバスも一部乗り入れている。

表 バス路線等の概要(令和3年4月時点の路線)

種類		路線名	運営主体	運行主体	
営業路線		大井町西線	東濃鉄道(株)	東濃鉄道(株)	
		大井町東線			
		恵那峡線			
		明智線			
恵那市自主運行バス	定時定路線型	恵那病院線	恵那市	東濃鉄道(株)	
		中野方線		東濃鉄道(株)	
		丸池線			
		小野川線			
		三郷線			
		藤線			
		笠置線			
		毛呂窪線			
		飯地線			
		阿妻横通線			
		明智峰山線			
		瑞浪山岡線			平和コーポレーション(株)
		中沢線			
		福原線			
		デマンド型			上矢作線
	吹越線				
	串原ささゆり線				
	交通空白地有償運送		よやくる号 岩村地区	豊タクシー(株)	
		よやくる号 山岡地区	平和コーポレーション(株)		
		いいじ里山バス	飯地地域自治区運営委員会		
		くしばす	串原地域自治区運営委員会		
中津川市コミュニティバス	定時定路線型	坂本三坂線	中津川市	北恵那交通(株)	
	デマンド型	蛭川地区コミュニティバス		(株)ごとう観光	
八百津町			八百津町		
豊田市			豊田市		

③タクシー

市内では、主に以下の4社が運行している。

表 タクシーの概要

タクシー会社名	営業所	車両台数
東鉄タクシー(株)		
平和コーポレーション(株)		3両
近鉄東美タクシー(株)		
豊タクシー(株)		

(3)その他輸送資源の概要

①地域移送サービス

いくつかの地域では、住民自身により運転を行う「許可又は登録を要しない運送」としての地域移送サービスが運行されており、公共交通では十分な対応ができない部分を住民自身で担っている。なお、飯地・串原地域では地域移送サービスが交通空白地有償運送に変更され、現在も運行されている。



中野方地域「おきもり」

笠置地域「みかさぎ」

三郷地域「三郷愛の会」

山岡地域「山岡健康福祉事業」

図 現在運行されている地域移送サービス

②その他輸送資源

市内の小中学校では、児童・生徒の通学のために、自主運行バスを利用しているケースがありますが、専用のスクールバスを運行している小中学校もあります。そのほか、医療・福祉関係の事業者が輸送資源を有しています。

表 その他の輸送資源

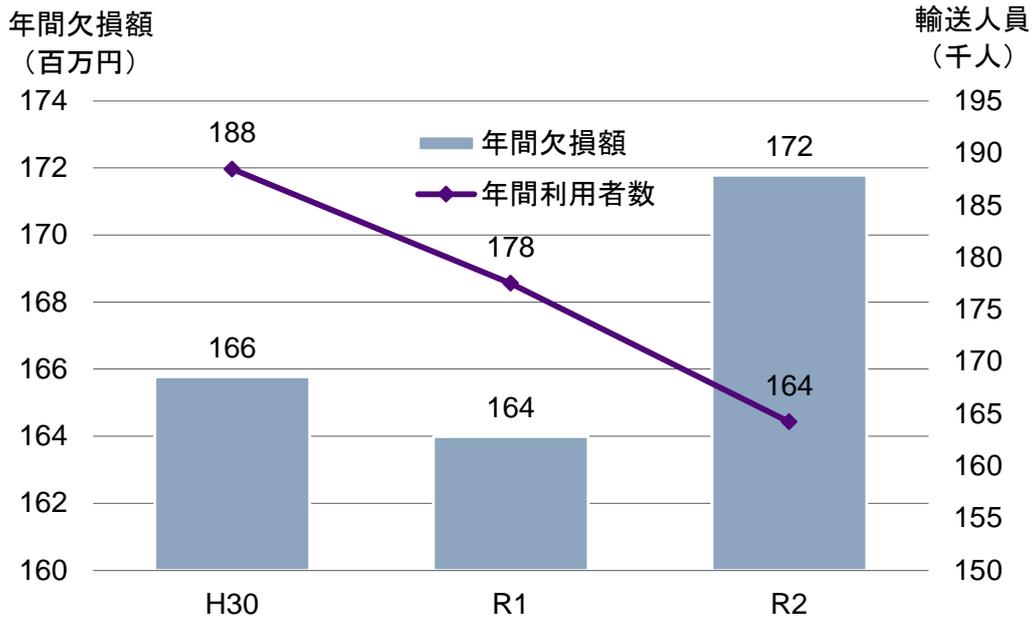
輸送サービスの種類	運営者	目的施設
スクールバス	恵那市	○恵那西中 ○恵那北中 ○上矢作小・中 ○山岡小・中
病院バス	恵那市（上矢作病院）	○上矢作病院
デイサービス	恵那市（恵那病院）	○市立恵那病院 通所リハビリ センター「ほほ恵み」
デイサービス	デイサービス事業所	○市内のデイサービス事業所
福祉有償運送	（社福）社会福祉協議会 （社福）恵和会	－（市内の希望する場所）
福祉タクシー	タクシー事業者	－（市内の希望する場所）
いきいき教室	運営する8施設	○教室を運営する8施設
送迎ワゴン	恵那市（透析センター）	○恵那市透析センター
明智福祉センターバス	恵那市（明智福祉センター）	○明智福祉センター

(4)利用者数・年間欠損額の推移

恵那市では以前まで、「自主運行バス」の運営により地域の移動を支えてきたが、少子化に伴う通学利用の減少等に伴い、バス利用者数が落ち込んでいた。そこで地域と一緒に路線のあり方等の見直しを行い、公共交通空白地有償運送やデマンド型運行を開始した。

しかしながら通学需要の減少は続くとともに、近年ではコロナ禍もあり、多くの路線で利用者が減少している。

その結果、年間利用者数は16.4万人となり、年間欠損額は1億72百万円にのぼっている。



※バスは年度が半年ずれており、例えばH30年度はH29.10-H30.9の期間を指す

図 市自主運行バスの年間欠損額と輸送人員の推移

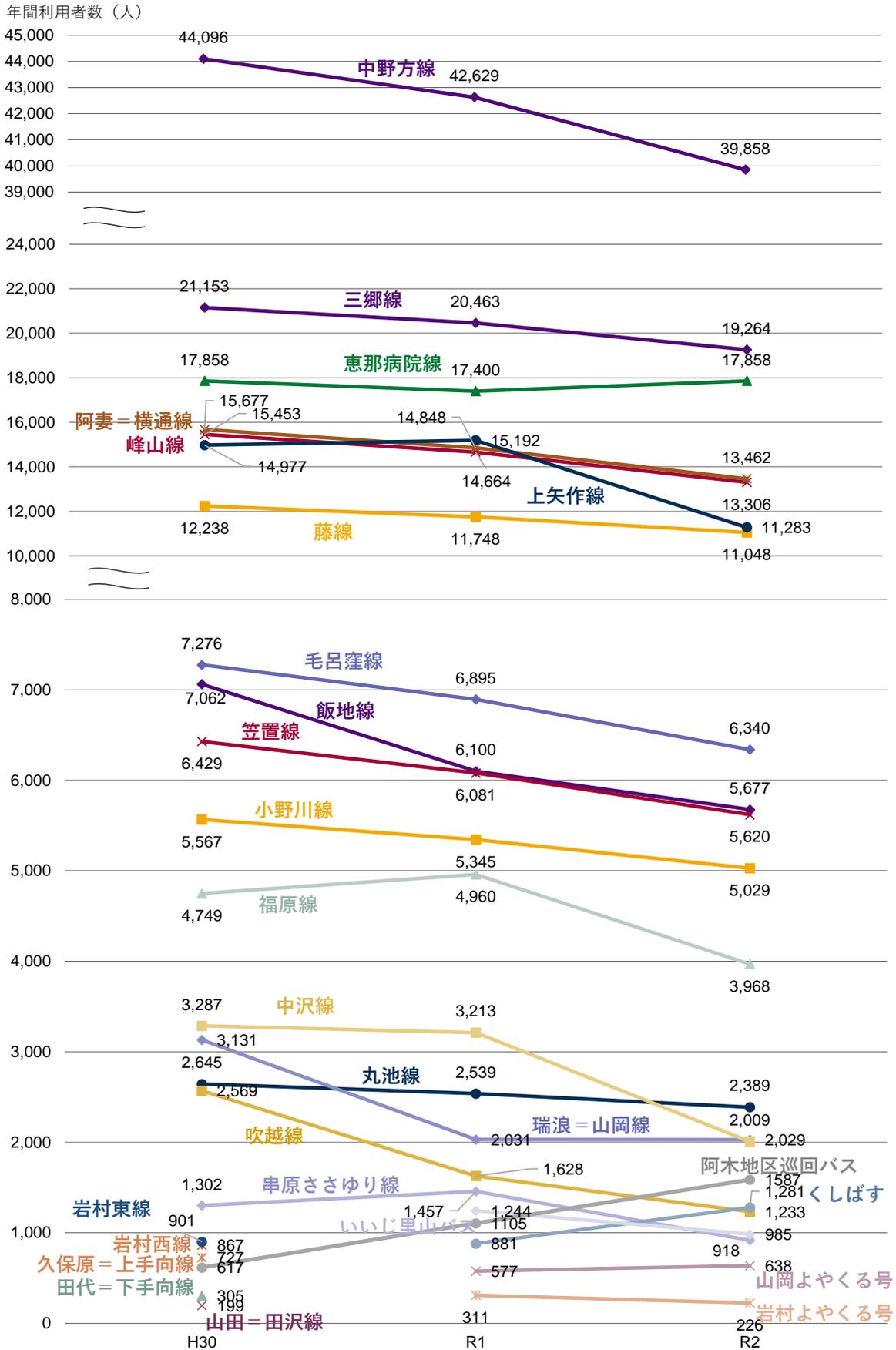
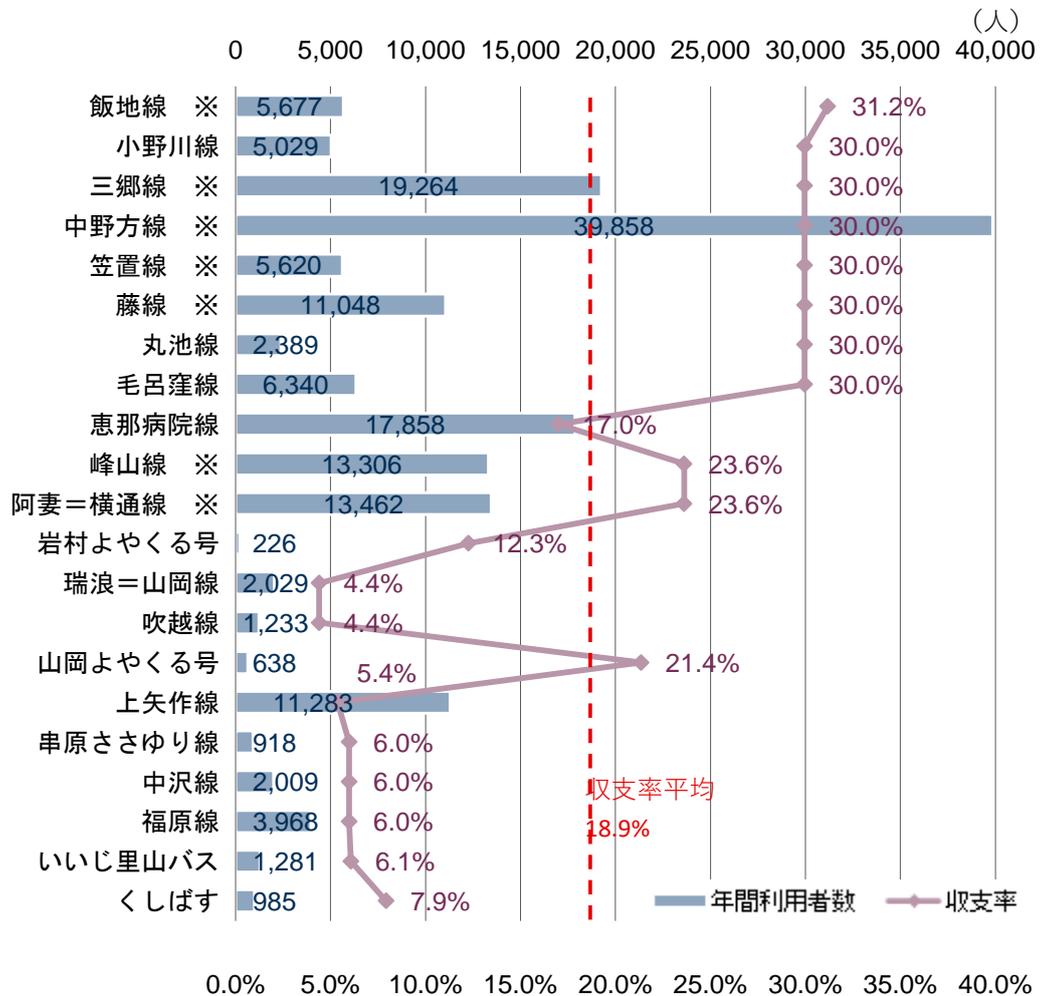


図 市自主運行バスと交通空白地有償運送の路線別の年間利用者数の推移

(5) 路線別の収支率

ここで、経常収入を運行経費で割った「収支率」を確認すると、小中学生の通学に利用している路線は定期券収入があるため収支率が高くなる傾向がある。



※小中学生の通学に使われている路線

図 市自主運行バスと交通空白地有償運送の路線別の年間利用者数と収支率(令和2年度)

2. 恵那市における地域公共交通の課題整理

これまでの検討経緯をふまえ、恵那市におけるバスを中心とした公共交通の課題を以下に整理する。

(1)公共交通の新しい役割の必要性

地域路線の利用者の減少は続いており、その結果、運行費用も増大しているが、コロナ禍はその傾向に拍車をかけている。

少子化の影響により通学需要の減少は避けられないものの、恵那駅では朝夕を中心に高校生の送迎で渋滞が発生していたり、団塊の世代の高齢化に伴う移動需要が発生したりするなど、公共交通の新しい役割が求められている。

(2)地域・路線ごとの輸送効率の差・地域間格差への対応

収支率で見ると、旧恵那市地域と恵南地域で大きな差が見られている。

行政施策として公共交通を運営する以上、一定の公平性は求められるため、対応について検討していく必要がある。その一方で、人口密度や年齢別人口分布、地域の就業状況などを鑑みれば、一定の格差が発生するのはやむを得ない面もある。一定の格差を認めつつ、地域の創意工夫によりその差を埋めていくような仕組みが必要である。

(3)担い手を育てていく必要性

全国的にバス運転手不足は深刻であり、バス・タクシーともに50～60歳代が大半を占める一方で、若年層が増えていないことから、公共交通の崩壊が懸念される。

こうしたことから、二種免許保有者を増やしていくことはもちろん、ボランティア運転手の育成も検討していく必要がある。

(4)IT化による効率化・利便向上の必要性

近年では「MaaS※」という概念が提唱されるなど、ITを活用して交通モードを超えて自然につながる動きが見られており、海外や国内大都市を中心に導入が広がっており、この考え方は恵那市のような地方都市においても有効である。

また、海外ではキャッシュレス化が進んでいる。現金は、事業者にとっては収受や検算の手間・費用が発生し、利用者にとっては小銭管理の手間や無人駅・停留所での精算の不安が発生する。そのため、外国人観光客にとって有効であり、さらにダイヤや時刻表のデジタル化で難しい日本語を理解しなくても良くなることは魅力的であり、現金を使わないキャッシュレス化も魅力的である。

ITの活用は、コストダウンとサービス向上の両面で可能性があり、新しい生活様式で求められる「非接触化」にもつながることから、当地域においても導入が求められる。

(5)地域の交通課題における地域・交通事業者・市の3者の役割分担の必要性

以前の「恵那市地域公共交通計画」では、地域ごとに検討会を開催し、地域に適した交通のあり方の議論をしてきた。しかしながら、恵那市の各地域は多様であり、その検討会の成果について、一部地域でしか反映ができなかった。

今後も少子高齢化・人口減少は進むことが予想され、ますます地域に適した公共交通が求められることから、各地域に応じた地域・交通事業者・市の3者の役割分担を見つけていく必要がある。

(6)地域ごとの課題

①大井・長島地域

恵那病院線と丸池線があるが、恵那病院線の存在により、高い利用者数と収支率を維持している。しかし、丸池線の利用は高くなく、その見直しが課題となっている。

②東野地域

当地域では小野川線が運行され、年間で700人以下の利用(=1日あたり1人の1往復程度)となっており、極めて利用が少ない路線となっている。

③三郷地域

当地域では三郷線が運行され、一部はスクールバスとしての利用が見られることから、収支率は高くなっている。実質利用者数についても約22千人、実質収支率が約3割となるなど、一定の利用者を確保している。(後日修正)

④武並地域

当地域では藤線が運行され、一部はスクールバスとしての利用が見られることから、収支率は高くなっている。しかしながら、全体で見ると1日70人程度の利用となっており、通学利用者を除くと30人程度の利用(1人が往復するとすると実人数で15人程度)にとどまっている。

⑤笠置地域

当地域では笠置線および毛呂窪線が運行され、一部はスクールバスとしての利用が見られることから、収支率は高くなっている。しかしながら、全体で見ると1日70人程度の利用となっており、通学利用者を除くと30人程度の利用(1人が往復するとすると実人数で15人程度)にとどまっている。

⑥中野方地域

当地域では中野方線が運行され、一部はスクールバスとしての利用が見られることから、収支率は高くなっている。しかし一般利用を見ると、実質収支率が約2割となるなど、利用は低いものとなっている。(後日修正)

⑦飯地地域

当地域では飯地線が運行され、大半はスクールバスとしての利用である。
いいじ里山バスも利用者が減少しており、地域のニーズに合致しているか検討が必要である。

⑧岩村地域

当地域では、デマンド型運行「よやくる号」が運行され、年間欠損額は大きく減らすことができているが、利用者数は年間200人程度と多くはない。

⑨山岡地域

(後日加筆)

⑩明智地域

(後日加筆)

⑪串原地域

(後日加筆)

⑫上矢作地域

当地域では上矢作線が運行され、利用者数が約 11 千人であり、公費負担は微増している。(後日修正)

第3章 計画の基本的な方針

1. 基本方針

本計画は、「地域」が主体となった公共交通となることを目指して、以下のように方針を定める。

**地域之力・資源を活用し、地域に適した公共交通を、
地域・市・交通事業者が協力して、創り・守り・育てる**

2. 施策の体系

上位計画である明知鉄道沿線地域公共交通計画の目標をふまえ、本計画の施策の体系を以下のとおり定める。

目標	施策	事業	実施主体
Ⅰ 公共交通を「支える」「活用する」地域住民の活動促進	1 バス運転手確保に向けた全市的な取り組み	1 職業紹介企業との連携による募集活動	市・バス事業者
		2 資格取得の奨励策の調査・検討	市・バス事業者
		3 有償運送等運転手の養成講座の開設	市
Ⅱ 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成	1 地域全体の総合的な公共交通ネットワークの形成	1 恵那駅周辺での循環線の新設	市・バス事業者
		2 タクシー昼間の利活用	タクシー事業者・市
	2 バスによる通学利用促進	1 通学路線のルートやダイヤ、運賃の検証・改善	バス事業者・協議会
		2 スクールバスの調査・活用	恵那市
		3 運賃のキャッシュレス化	恵那市・交通事業者
	3 地域によるバス運営の展開	1 自主運行バス運営方針の遵守	地域住民・協議会
		2 地域検討会の開催と地域路線の見直し	地域住民・恵那市
		3 笠周3町内の交通の見直し（有償運送・無償運送の拡充）	
		4 地域移送サービスの発展支援	恵那市
	Ⅲ 域外から来た人や高齢者が抵抗なく自然に移動できる環境の整備	1 当地域に適した MaaS の実現	1 高校生の帰宅支援
2 市内のデマンド運行の配車オペレータの統合			
3 運賃のキャッシュレス化（再掲）			恵那市・交通事業者
4 人とアプリによる「交通コンシェルジュ」			交通事業者・恵那市・観光協会等・アプリ事業者
5 日帰り旅コースの設置・運用			観光協会・交通事業者・恵那市
6 定額制乗り放題運賃・年間パスポート			交通事業者・恵那市
7 モードを跨いだ運賃設定			明知鉄道・バス事業者・恵那市
8 移動データの取得			恵那市・交通事業者

3. 将来の恵那市の公共交通ネットワーク図

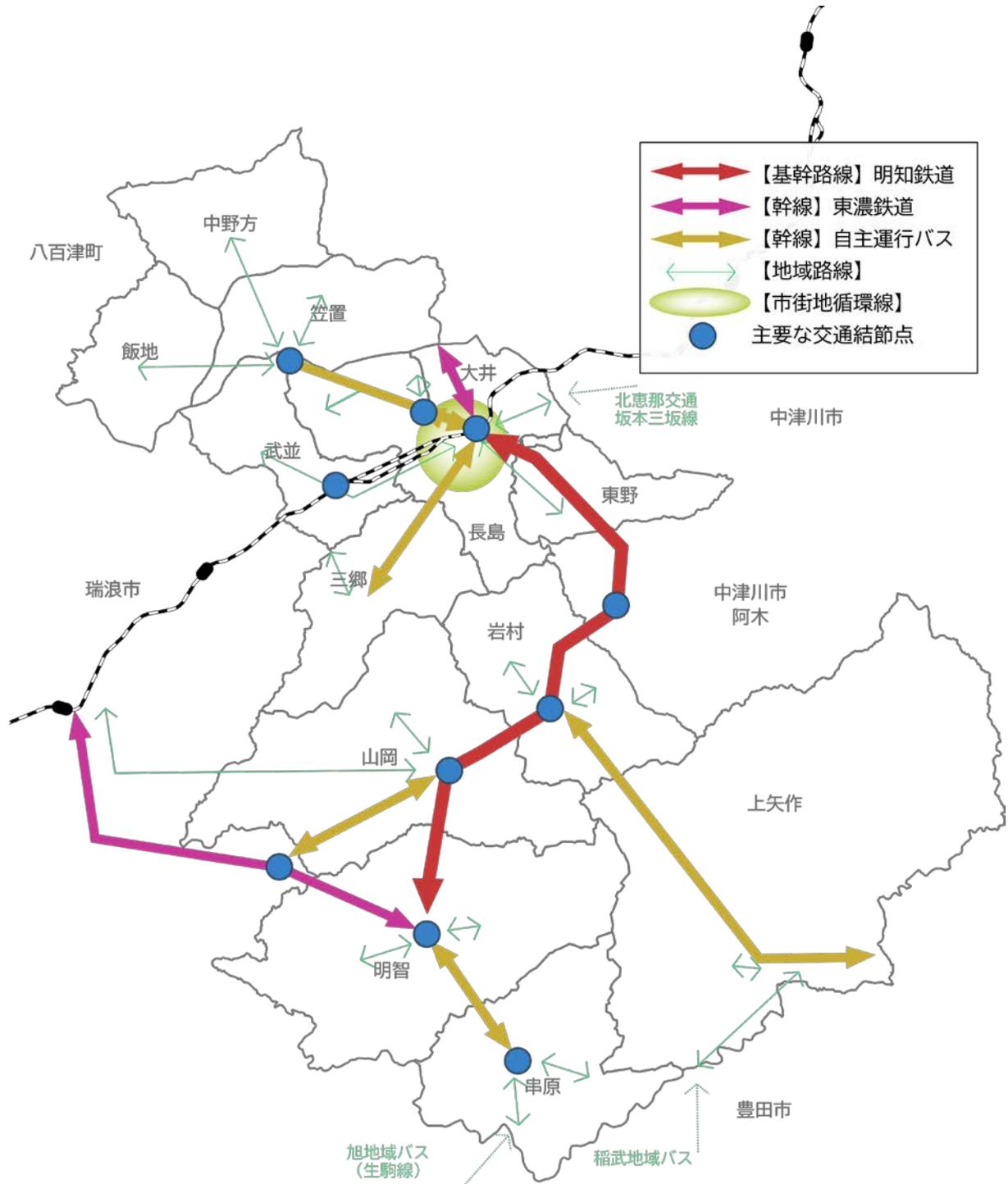


図 将来の恵那市の公共交通ネットワーク図

4. 具体的な事業

【目標 I】 公共交通を「支える」「活用する」地域住民の活動促進

【施策 I-1 バス運転手確保に向けた全市的な取り組み】

1 職業紹介企業との連携による募集活動

大都市圏を中心として、より良い環境への転職を希望する運転手が見られる。そこで、運転手に関する就職・転職支援企業や地域内のバス・タクシー事業者と連携し、全国から運転手を募集する。

就業のため移住する場合は、受け入れる住環境を整備する必要があることから、移住定住の観点から地域と連携して支援を行う。

(実施内容)

- 就職・転職支援企業と交通事業者との連携による求人募集
(ハローワーク・ビジネスサポートセンターによる紹介)
- 合同企業説明会への出展支援
(ひがしみの就職面接会・首都圏企業ガイダンス・県企業説明会・バス運転手専門人材紹介会社との連携)
- 移住定住者に対しPR
- 運転手への移住定住の支援

2 資格取得の奨励策の調査・検討

大型 2 種運転免許証の取得が一般住民にとって高額であることから、人材育成を図るため、バス事業者と 2 市とで連携し、その取得に関する支援のあり方を調査・検討する。

また、地元高校生の定住促進に向けて、将来の幹部候補生を見据えた「高校新卒者」の採用にも努める。

(実施内容)

- 地元高校へのPR活動の機会の提供
- 支援のあり方の調査・検討

3 有償運送等運転手の養成講座の開設

地域の支え合い活動として移動困難者の移送の運転手の希望者に対して、既存運転手に対する継続的な研修に加え、ボランティア運転手を含めた養成講座も開催していく。単に運転に係る講習だけでなく、地域で活躍できる環境づくりも支援する。

(実施内容)

- 運転手の養成講座の実施
- 既存運転手に対する継続的な研修

【目標Ⅱ】 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

【施策Ⅱ-1 地域全体の総合的な公共交通ネットワークの形成】

1 恵那駅周辺での循環線の新設

まちなかは、大規模な施設や商店街・医療機関が多く立地してその多くが駐車場を有しているものの、歩いて周遊するには距離がある。そこでまちなかの移動手段を確保し、まちの賑わいの創出や免許返納しやすい環境づくりを行う。

令和2年度に、現状のタクシーによるまちなか移動実態の把握のため、スマホなどGPSを備えた機材をタクシーに設置した実証実験を行った。

②地域活性化（地域公共交通ネットワーク）に関すること タクシー乗降可視化の実証実験

（課題）恵那駅周辺での循環線整備にあたり、現状が見える化出来ていない課題がありました。
（解決）モネテクノロジーズ社協力のもと、スマホを活用して安価に利用者の乗降データを取得し見える化を行いました。

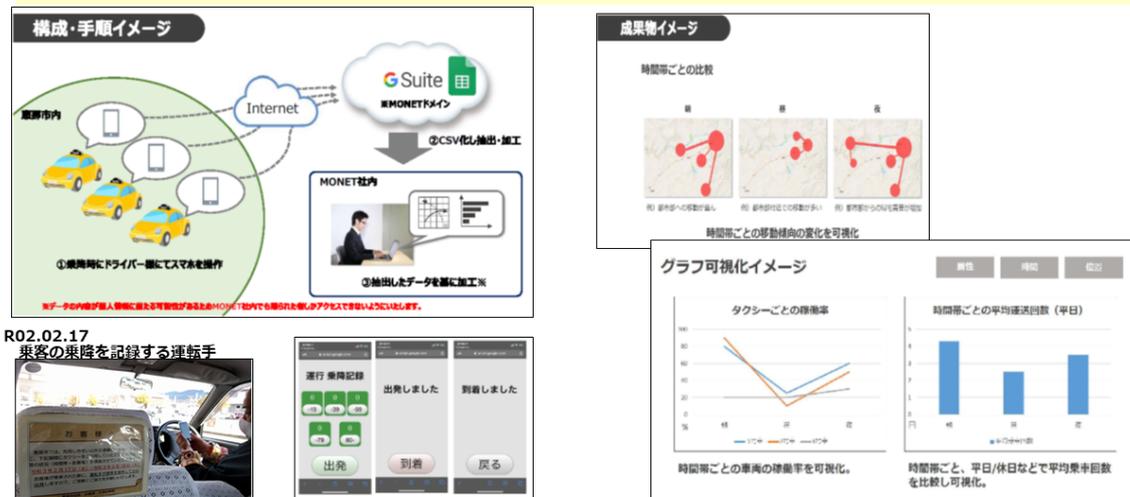


図 タクシーによるまちなか移動需要の把握

この実証実験で得られたデータを基に、今後循環線の設置を検討する。

移動データを恵那駅から市街地周辺の店舗や医療機関などを巡回するような循環線を作り、高齢者の買い物・通院ニーズに応えるとともに、まちの活性化を図る。

1周30～40分程度のコースとし、運転手をおおむね2名確保することで、右回り・左回りが1時間に1回はバスが来るような設定等を商工会、関係機関とニーズに合わせて実証実験を行う。

（実施手順）

- ①試験実施
- ②本格運用

2 タクシー昼間の利活用

タクシーの利用の少ない昼間の時間帯について、朝に集中する需要の分散や新規需要の獲得に向けて、新たな取り組みを行う。

たとえば水戸市では、実証実験を経て「昼間のみ1000円タクシー」を実施している。目的地を定めて、その範囲であれば最大1000円にする取り組みである。どうしても高額となって日常利用のしづらい長距離の需要を喚起しつつ、閑散時間帯である昼間の需要拡大を期待しているものと推察される。

近年では、国で新たなタクシー運賃制度が検討されており、さらに全国のタクシー会社では配車アプリやクラウド配車やキャッシュレスなどのITの活用も進んでいる。また、コロナ禍を契機として有償貨物輸送の恒久化や救援事業など、人の輸送以外のサービス提供方法も拡大しつつある。こうした動きを積極的にとらえ、既存の枠組みにとらわれず、地域の多様なニーズに柔軟に伝えていくとともに、交通事業者の雇用の拡大にもつなげる。

【昼間の利活用の例】

A 昼間限定価格	昼間のみ運賃を、利用者にとってインパクトある水準に下げ、新たな需要を創出する。
B 相乗りタクシー	バスにおいても昼間は需要が少ないため、昼間の自主運行バスの代替として、相乗りタクシーに転換する
C タクシー便利屋（救援事業等）	スーパーや飲食店等と提携して配達業務を行うなど、本来のタクシー事業とは異なる役務を提供する。
D タクシー定期券	「自宅」と「特定施設（スーパー、クリニック、駅など）2か所」を、毎月7日間のみ乗り放題できるようにする。値段は距離に応じて段階的に設定する。

1,000円タクシー「国田号」ご利用案内

国田地区に在住の方が、午前10時から午後4時まで利用できるタクシーです。下記の「指定目的地」と「国田地区」を、片道最大1,000円で利用できます。

※ 毎月1回まで、メーター（現金）が上がる心配はありません！

運行日	月～土曜日 早 9時～ 夜 10時（※ 9月～10月、12月を除く）
利用区域	指定目的地と国田地区（上野原など）、都心部
利用料金	片道1,000円
指定目的地（お出かけできる場所）	① 水戸市内のすべての医療機関 「水戸市内の病院、診療所等 4月から5月」 ② 北部圏域 商業圏内は、薬局や個人など、どこにでも行けます！ ・飯高中学校区内（0286-5486、0286-5490、0286-5491～5493） ・旗本中学校区内（0286-5242、0286-5243、0286-5244、0286-5245、0286-5246、0286-5247、0286-5248、0286-5249） ・石川中学校区内（0281-2111、0281-2112、0281-2113、0281-2114、0281-2115） ・国田福祉高等学校区内（0286-7046、7047、7048） ③ 茨人前診療所 < 茨城交通バス > ④ 志保駅 < JR常磐線、水戸線 >

【お問合せ先】 水戸市役所 交通課課長 / 電話番号：029-291-3804
【予約受付先】 観光第一交通（株） / 電話番号：0120-53-1164
（※ 予約受付は4月1日～ 9月30日、12月31日）

利用方法

- 令和2年4月1日からは、観光第一交通（株）が国田号を運行します。観光第一交通の予約受付番号【0120-53-1164】に電話します。
- 「国田号」の予約であること、波の7点をお伝えください。
※ 予約の際に「国田号の予約」とお伝えください。通常のタクシーが来てしまわないでください。

< お乗車のこと > ① 乗車前 ② ご乗車 ③ お乗降場所
< 国田号のこと > ① 国田地区 ② 目的地 ③ 乗車場所 ④ 乗車人数

【よくあるご質問】

- 国田号を利用して乗降まで来たけど、降りはどうすればいいの？
→ お乗降の順次、乗降場所を利用いただけます！
ご予約の際、降りの方も決めて予約いただくのがオススメです！
- 降り時間が足りなさそうだけど、予約できるの？
→ 目的地の距離で予約する、ことが出来ます！
予約時間の余裕などが必要な場合は、お手配ですが、観光第一交通（株）0120-53-1164に連絡をお願いします。
- お申し込み予約はアプリですか？
※ 予約の受付・キャンセルはのりかき紙です。必ず「国田号」の予約受付番号【0120-53-1164】に電話してください。

3. あとは国田号が来るのを待つだけ！
ご乗降の場所までお迎えにまいります。

国田号 の ともにお得な使い方！

- 通常のタクシーよりお得！
（例）「国田号センター」から「水戸厚生会館南側」に行く場合
通常のタクシーの場合 片道：約2,900円 後夜：約5,800円
国田号の場合 片道：1,000円 後夜：2,000円
水戸厚生会館南側へは、往復で約3,800円もお得！
- 複数で利用すれば、さらにお得！
国田号は、乗車人数に関係なく、1回当たり最大1,000円で利用できます。
2人で利用すれば1人当たり500円、4人で利用すれば1人当たり250円でお得いただけます。
なお、友人宅等を結ぶ目的でも行くこともできます。
- 茨人前診療所や商業圏へは片道500円で、とってもお得！
茨人前診療所や商業圏から路線バスや鉄道に乗り換えることで、お得にお出かけできます。
（例）水戸駅西口駅には、片道800円で行くことができます！

国田号 500円 → 茨人前 300円 → 茨城交通バス（片道1,000円）

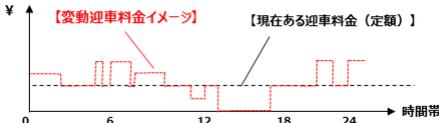
路線バスや路線バスを上手に使って、さらにお得！

資料：水戸市

図 「A タクシー昼間限定価格」の例（水戸市）

タクシーの利便性・生産性向上に向けた運賃・料金サービス  国土交通省

- 配車アプリの活用などによる新たな運賃・料金サービスについて実証実験を通じて検討し、利用者利便の向上や需要の活性化を目指す。
- タクシー事業の運行の効率化により、生産性の向上やドライバーの労働環境の改善を推進する。

事前確定運賃	相乗りタクシー
<p>配車アプリを活用してタクシーに乗車する前に運賃を確定するサービス</p>  <p>走行距離：約6.5km 所要時間：約40分</p> <p>【事前確定運賃】 運賃 2,730円 乗車料 410円 合計 3,140円</p> <p>平成31年4月に本格運用ルールを策定。10月28日から運用開始。</p>	<p>配車アプリで目的地が近い旅客同士をマッチングしてタクシーを配車し、複数の旅客が相乗りして割安にタクシーを利用できるサービス</p>  <p>○利用者①の相乗り運賃：6,190円 ○利用者②の相乗り運賃：5,310円 (単独利用の場合：8,770円) (単独利用の場合：7,570円)</p> <p>本格運用に向けたルール案をパブリックコメント済み</p>
変動迎車料金	タクシー定期券
<p>過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる迎車料金</p>  <p>本格運用に向けたルール案をパブリックコメント済み</p>	<p>事業者が利用可能区域や利用回数などの条件を定めた上で、条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題とする運賃</p> <p>○サービス例</p> <ul style="list-style-type: none"> (従来3,000円) 1回あたり2,700円 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自宅、病院等を乗降車地に設定 ・ 利用回数を設定 ・ 定額運賃算出例 想定運賃3,000円×20回 ×1割引 = 54,000円 <p>本格運用に向けたルール案をパブリックコメント済み</p>

資料：国土交通省

図 タクシーの新たな運賃・料金サービス制度

(実施手順)

- ① 具体策の検討
- ② 実施

【施策 II-1 バスによる通学利用促進】

1 通学路線のルートやダイヤ、運賃の検証・改善

当地域の将来を担う高校生に対して、利便性の高い通学手段の提供は大変重要です。特に高校可能性アクセス調査の結果から、恵那北中学からは、市内の高校にも通学がしづらいことが分かりました。その結果、笠周地域の高校生のバス利用は低い水準となっています。これ以外にも、高校生の通学が困難な路線が見受けられます。

こうしたことから、通学路線のあり方について、運行方式、運賃も含めて、検証・改善を行います。改善する内容は、公共交通に限るものではなく、高校生やその保護者にとって、効率的で利便性が高いものを広く検討していきます。

(実施手順)

- ①中学校やその保護者との協議
- ②通学しやすい交通手段の検討・提供
- ③改定した路線の検証・改善

2 スクールバスの調査・活用 [恵那市]

通学の需要が今後も見込まれますが、車両数の問題などで運行できず、需要に対応できていない路線についてスクールバスの活用策を検討します。

恵那北中学や恵那西中学など各校で利用しているスクールバスについて、高校生の通学に利用できるか調査し、導入可能性を見定めて活用していきます。

(実施手順)

- ①スクールバスの運行方法・ダイヤの確認
- ②PTA等の意向確認
- ③スクールバスの活用

3 運賃のキャッシュレス化 [恵那市・交通事業者]

世界的にキャッシュレス化の動きが見られます。外国人観光客は現金よりもキャッシュレスの方が使いやすいことから、インバウンド需要が期待できます。

また、アンケート調査により高校生は支払いが不便と感じています。ATMが減少していく中で、現金を使わない仕組みを取り入れることは重要です。

更に、キャッシュレスは現金よりも消費を促すと言われており、公共交通のキャッシュレス化を通じて当地域の経済活性化にも期待できます。

運賃をキャッシュレス化し、乗降時の円滑化等、利便性の向上を図ります。

単に公共交通だけでなく、お店の支払いにも広げていくことで、地域活性化にもつなげていきます。

(実施手順)

- ①キャッシュレス化に向けた方策の検討
- ②カード会社等と導入コストの調整
- ③自主運行バスにキャッシュレス化を導入
- ④市内の商店などへの拡大

【施策 II-3 地域によるバス運営の展開】

1 自主運行バス運営方針の遵守

当沿線地域の持続可能な交通体系の構築を図るため、「自主運行バスの運営方針」については、前計画に引き続き運用していく。バスの小型化やデマンド交通に対応するため、路線の見直し基準を「収支率」としているが、ここで「見直し」とは廃止を意味するものではなく、より地域に適した移動手段へと変更することを意味している。

【公共交通ネットワークの構築】

- ・明知鉄道を基幹路線、バス路線（幹線、地域路線から構成）をその支線とした公共交通ネットワークを構築する
- ・路線やダイヤの設定においては、明知鉄道および民間事業者が運営するバス路線^{※1}が優先的に活用されるよう配慮する

【サービス水準の確保】

- ・公共交通による通院・買い物について、地域ごとに以下に定めるサービス水準（最低保障）を確保する
- ・主要医療機関（通院）、主要商業施設（買い物）について^{※2}、幹線沿線地域では各2箇所以上、地域路線沿線地域では各1箇所以上の利用が可能な路線およびダイヤを確保する^{※3}

【路線の見直し基準】

- ・スクールバスの定期券売上を含めた「収支率」が、2割（地域の平均）を下回る場合、見直しの対象とする

【運賃の設定】

- ・距離制運賃を基本とし、9.5km以上は500円の上限を設ける
- ・循環路線など距離制運賃の適用が難しい路線については、200円の定額運賃とし、現在100円の定額運賃で運行されている路線については段階的に200円運賃への移行を図る（ただし、見直し基準達成のために路線の上限金額を変更する場合は、地域検討会の協議を経るものとする）

【新規路線の立ち上げニーズへの対応方針】

- ・予算制約（下記参照）のもと、まずは既存路線の維持・充実を図ることを優先する
- ・新規路線を検討する場合は^{※4}、地域住民の主体的な参画があることを要件の1つとする^{※5}
- ・また、新規路線を立ち上げるためには、地域が中心となって当該路線に一定以上の潜在ニーズがあることなどを行政および法定協議会に示し、その承認を得ることを必要とする
- ・なお、新規路線の立ち上げに係る上記のような取り組みは「地域検討会」として位置づけ、行政および法定協議会^{※6}はその取り組みに対する支援^{※7}を行う

【予算制約】

- ・自主運行バスの運営に係る経費（運行経費－運賃収入）は、概ね各年度の前年度程度の水準を上限とする

※1：民間事業者が運営するバス路線（恵那峡線、大井町西線、大井町東線、明智線）

※2：主要医療機関（恵那病院、上矢作病院、東濃厚生病院、岩村診療所、山岡診療所（健康プラザ）、阿木診療所）、主要商業施設（恵那市街地、パロー岩村店周辺、明智駅周辺、瑞浪市街地）

※3：隔日運行やデマンド運行による確保を含む

※4：今後、新規路線が立ち上がる場合は、いずれも「地域路線」として位置づける

※5：「地域住民の主体的な参画」とは、新規路線の必要性についての意思表示、ニーズの把握、路線やダイヤなどの検討と提案、広報周知、利用状況の把握、改善策の検討などの活動への参画を指す

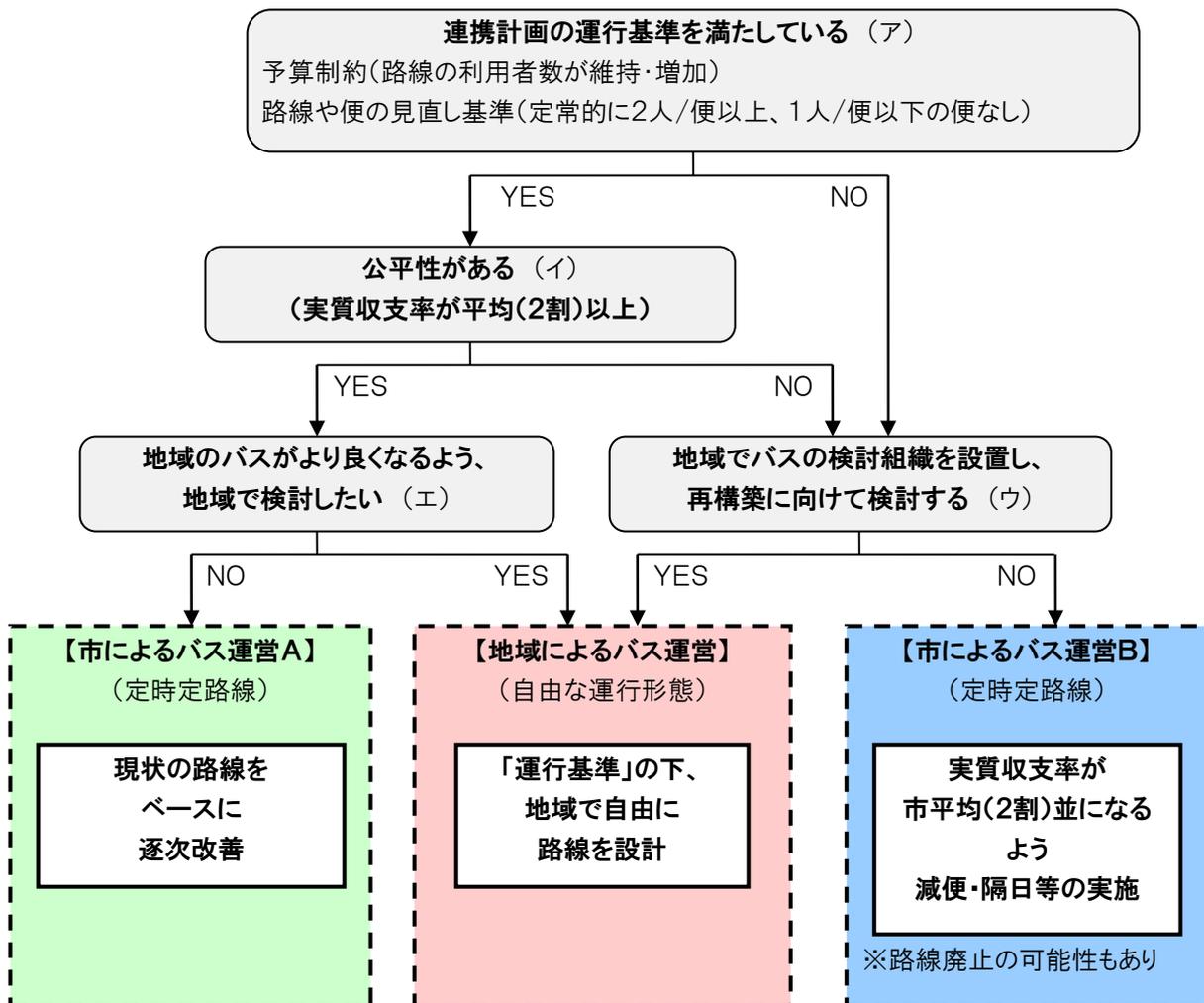
※6：明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会

※7：ニーズ調査・路線設計・必要となる手続などに対するサポートや、運行や予算措置に係る承認など

図 自主運行バスの運営方針

「路線や便の見直し基準」に該当する路線について、以下のようなフローを構築し、「予算制約」を遵守しつつ、地域の役割強化を図るものとする。

- (ア) 前ページの「運行基準」を満たしているか確認する
- (イ) 地域間格差の是正のため「実質収支率」を指標として定め、市平均である2割を確保できているか確認する
- (ウ) ア・イが未達の場合、市による減便・隔日運行か、地域による自由な路線設計か選択を地域に決めてもらい、地域のカ・資源を活用できるようにする
- (エ) ア・イが達成できている地域でも、地域主導の意向があれば、積極的に促していく



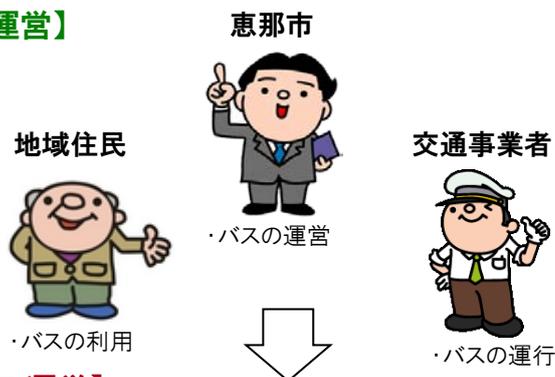
※「市によるバス運営」であっても、バスや高齢者外出促進等に関する検討組織は設置し、市と地域の仲介窓口の役割を担っていただくこととする。

図 地域路線の課題発見と再構築・改善フロー

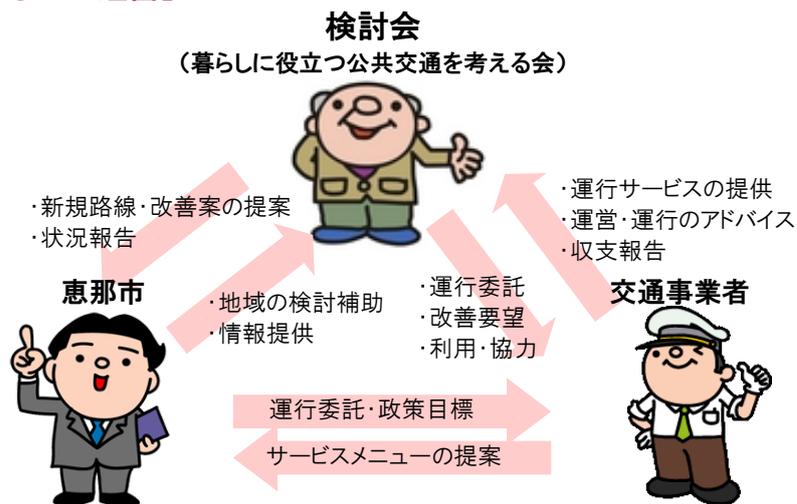
地域住民は、公共交通を利用するだけの関係ではなく、地域が中心となり、市と交通事業者がサポートする仕組みを構築する。これにより、地域需要の迅速な反映だけでなく、地域のコミュニケーションの場としての活用、さらには利用促進も期待できる。

地域コミュニティの状態に応じて、こうした「地域によるバス運営」を増やしていくこととする。

【市によるバス運営】



【地域によるバス運営】



【市の役割】

- 「幹線」の企画・運営
- 市各部署・中部運輸局・警察等関係機関との仲介
- 地域の取組を全面的な支援

【地域の役割】

- 「地域路線」の企画・運営
- 路線維持に向けた利用者数の一定確保

【事業者の役割】

- 安全な運行
- 運営・運行に関するアドバイス
- 収支管理

図 「市によるバス運営」と「地域によるバス運営」の役割イメージ

2 地域検討会の開催と地域路線の見直し

「1 自主運行バス運営方針の遵守」に沿って、今年度に各地域で地域検討会を開催し、地域路線の見直しを行った。その結果を以下にまとめるものとする。

なお、次年度以降も見直しの状況に合わせて引き続き開催していくものとする。

(1)大井町

- 大井町は、他の地域と比べ交通の利便性は良いが、高齢者が利用しやすい移動手段の確保は必要である。
- 自宅からバス停までの距離、及びバス停間の距離が長いので、乗りたい場所で乗車できたらよい。
 - ・大井町西線について、恵那峡から東鉄恵那車庫の間にバス停が欲しい。
 - ・町内の病院や商業施設等を循環するバス路線の新設
- バスを購入して運行していくよりも、高齢者公共交通利用券の事業を継続したほうが、利便性や費用面の面でも有効ではないか。
- 介護タクシー、福祉タクシーの充実。
- 旭ヶ丘地区の本数が少ない。旭ヶ丘、野越を担当しているが、駅方面へ移動手段が欲しいという要望がある。

(2)長島地域

【課題・見直しのポイント・地域の意見】

- バス停までが遠い、相乗りタクシーのようなものがあると良い
- 四ツ谷にバス停がないので、たたき台3が良い。スクールバスは現状維持でお願いしたい。バス停が遠いので、小型で近くまで来ると良い。久須見だけで見るとデマンドが良い。
- 現状維持が前提だが、年寄りが多いのでドアトゥドアのものが良い
- 街の中にバス停がない。ワゴンで良いので街中を運行してほしい
- 久須見としては、今以上に良い公共交通にしていきたい



【見直しの方針】

現状路線を活かしつつ、地域資源の活用により、利便増進を図る

- ・久須見地区でのデマンドの検討
- ・まちなか循環線に合わせた地域内の路線を見直し

(3)東野地域

(4)三郷地域

【課題・見直しのポイント・地域の意見】

- 現在愛の会は直接行きたいところまで送っている、高齢者はこれがベスト。有償にした場合に地域内だけの運行は本来やりたいことと違って来る。
- 小学校の通学便は現況のままで、もし昼間を愛の会で担う場合、現在の外出支援対象者は高齢者のみ。今後対象範囲をどのようにするか。また、運転手の確保が課題となる。
- 外出支援は野井では周知されているけど、棕実等では知らない人が多い。多くの人に利用してもらうための周知方法の検討。



【見直しの方針】

現状路線を活かしつつ、地域資源の活用により、利便増進を図る

- ・愛の会が高齢者の移送支援を主に行い、高齢者の利用が多い昼間の便を減便する。その分夕方に増便し、通学利用しやすいダイヤ設定を行う。
- ・愛の会は、現状の「許可又は登録を要しない運送」のままとする。
- ・将来的にはデマンド型運行も視野に入れていく。

(5)武並地域

(スクールバス機能について)

- 藤線はスクールバスとして利用もあり必要。
- 藤線が廃止されることが考えられるならば、小学生の通学手段としてスクールバス等の導入は当然だと思われる。又地域の足として、地区でも導入されているコミュニティバス等の運用が望ましい。
- 藤線は子どもが通学に使うので廃止はできない。

(バス停、バスの本数について)

- バス停までが遠く乗り降りも困難なので、タクシーを利用する
 - バスや電車を利用したくても、バス停から離れていると利用できない
 - 利用する時間帯にバスがないのが問題
 - 高齢者が安心して利用できるのが大切だが、若い世代でも利用しやすいよう朝夕の本数を増やし低料金にしてほしい
 - 花の木にバス停があるがバスの本数が少ない、1日行き1本、帰り1本。日中に増えれば利用しやすい。小型にして本数を増やし低料金にすれば気軽に乗れる。
 - 自宅からバス停までが遠く不便。運行の本数が少なく不便。小さなバスで軒先など小回りのきく運行ができないか。
 - 小型化して便数を多くしてほしい
 - 運行本数が少なく、電車の時間に合ってなく利用されない。外出は病院、買い物、コミュニティが中心。それに合わせた小型で小回りがきく車両にしてほしい。
 - 路線バス自体が宿を回ってなく、利用されない、バス停までが遠い。小さいバス、マイクロバス等を走らせることはできないか。
 - 路線が全町内を巡るようにして、バス停を多く作り、廃止はしないで頂きたい
- (その他)

- 朝1番で乗っていき、昼帰る。武並駅から電車で病院へ行く
- バスを使っているお年寄りの方に今より不便にならないように
- 一部の家庭では、日中家族が仕事に出掛けている時など、動きが取れないことがある
- タクシーチケット配分や割引があるとありがたい

(6)笠置地域

- スクール利用がメインであり、一般利用がしづらいダイヤになっている。
- 丸池線を毛呂窪まで延長してはどうか。
- みかさぎは好評だが、無償運送ということもあり制約が多い。
- 笠周地域で検討していく必要があるのではないか（中野方地域意見）。
- 運賃が高いのが、利用しない原因ではないか。定期などの割引を充実させてはどうか。運賃を安くして利用者が多くなれば、現在と同じ事業費でできるのではないか。
- バスの利用者の多くは、高齢者か学生である。高校生をターゲットとしたダイヤや運賃を設定してはどうか。



【見直しの方針】

現状路線を活かしつつ、利用者ニーズに適した路線やダイヤの見直しを行った上で、利便増進を図る

- ・丸池線を毛呂窪公民館まで延長することについての検討
- ・中野方線について、通学を考慮した運行時間の見直しの検討（特に、午後5時以降の恵那駅発車時間の検討）
- ・笠置線について、市民病院経由の検討
- ・通学利用者を増やすための方策として、通学運賃の大幅な減額の検討

(7)中野方地域

【見直しのポイント・地域の意見】

- （平成26年実施時）
- 病院・買い物利用できる便は、朝1便しかないため午前中にもう1便増便されると利用しやすい。
 - 笠周地区は高校生になると親が送迎をしなければいけない。（主に駅まで）
（第1回移動手段の見直し検討会）
 - おきもりの利用は、地域内からバス停、乗り換えて恵那病院へ向かう人が多い。恵那病院のほうへ行く便数が増えればと思うことはある。
 - 高校生が往復利用するようになると良い。朝は親が送り、帰りはバスを使うという利用が多いと思う。
 - 中野方だけでなく、飯地・笠置を含めた笠周3地域で検討していく必要もあるのではないか。



【見直しの方針】

現状路線を活かしつつ、地域資源の活用により、利便増進を図る

(8)飯地地域

【見直しのポイント・地域の意見】

- 武並方面への生活ルートがあるため、同方面へある程度需要がある
- 笠周地域で検討していく必要があるのではないか（中野方地域の意見）



【見直しの方針】

現状路線を活かしつつ、利用者ニーズに適した路線やダイヤの見直しを行った上で、利便増進を図る

(9)岩村地域

【見直しのポイント・地域の意見】

- バスの体系について、AがダメだからB、BがダメだからCというふうではなく、5年や10年といったスパンで考えるべきではないか。
- 利用者は減少しているが、バスの体系が変わったからなのか、新型コロナウイルスが原因なのか不明。
- デマンドの利用を断られることもある。最近だとワクチン接種の日は予約が取れる人と取れない人がいた。
- 利用者は減少中だが、困っているという声は特に聞かない。困っている人が多くないのに見直しは必要なのかとも思う。
- よやくる号の課題としては、ミーティングポイントが家から遠いことがある。買い物帰りの荷物を持って少し歩くだけでも高齢者はしんどい。ドアトゥドアのようになると良い。



【見直しの方針】

現状路線を活かしつつ、利用者ニーズに適した路線やダイヤの見直しを行った上で、利便増進を図る

(10)山岡地域

【見直しのポイント・地域の意見】

- 明智線と吹越線の乗り継ぎが時間によってはスムーズにいかない
- 山岡駅での明知鉄道との乗り継ぎがスムーズに行かない便がある
- 健康福祉事業やよやくる号について詳しく知らなかった（周知不足）



【見直しの方針】

現状路線を活かしつつ、利用者ニーズに適した路線やダイヤの見直しを行った上で、利便増進を図る

(11)明知地域

- 白タクの解禁。明智を特区とする。事務所を設けて予約を受け付け、その内容をラインで流し、空いている人がいれば自家用車で送る。
- 自動運転でオンデマンド。行きたいときに行きたい場所へ行ける。その前段階で白タクの検討
- タクシー運転手が少なく、遠方に行く方がいると地域内の対応ができないことがある
- よく使う場所と時間帯があると思うので、検討事項（バス停の位置など）の見直しを行うべき。見直しをしつつ、白タクシーを加えていくというのが現実味がある。
- 出かけたときの足は必要。
- 現状のニーズを考えてみたらどうか。バス停を増やすことを考えるのも1つ。バス停までが遠いのが問題の1つなので。
- 老人が老人の面倒を見る。今は運転ができるが、自分たちが使えなくなった時が心配。バス停まで遠いのが問題。白タクがいいが、スマホ等の使いこなしが課題。タクシーチケットを活用して、帰ることができたこともある。
- 交通券のおかげでタクシーの利用が増えた。大変助かっているという声も聞いている。
- 自動運転は素晴らしいと思うが、すぐにはできないとおもう。今できることは峰山線の路線の改良だが、どれくらい利用したい人がいるのか。どこに行きたいのかという
- 調査（アンケート）などで適切なニーズをつかんで改善していくのが先ではないか。
- 3人に困っていると聞いた。東山一丁目でも大変。小杉もバス停が離れているので、大変。地域の方が困っているのは今日明日という切実な問題。

(12)串原地域

【見直しのポイント・地域の意見】

- 自主運行バスは、路線数、運行本数が少ない。
- 当地域内には、日用雑貨、生鮮食品等を販売している商店がないため、買い物には明智町、岩村町等まで買い物に出かけなくてはならない。そのため、多くの家庭では自家用車で買い物に出かけ、数日分の食糧等を購入しているのが常である。
- 90歳近くになる方でも通院や食料品購入等のために地域外へ出かけており、運転免許の返納をされる方は多くない。
- 昨年、当地域在住の80代後半の老夫婦が運転中に亡くなり、車ごと谷底に落下し妻も重傷を負った事件があった。今後、高齢運転手が増える事にもともない、同様の事故等の発生が危惧されるため、地域での公共交通機関の充実は、今後益々重要となってくる。



【見直しの方針】

現状路線を活かしつつ、地域資源の活用により、利便増進を図る

(13)上矢作地域

3 笠周3町内の交通の見直し(有償運送・無償運送の拡充)

現在の笠周3町内では、自主運行バスが小中学校のスクールバス機能を有しているため、ダイヤが固定されていて、高齢者の通院・買い物などの生活移動の際には利用しづらい課題がある。

現在、笠周3町内でそれぞれ運行している有償運送や無償運送を、今後も継続可能な仕組みづくりとして3町で検討し、その中にスクールバス機能を持つ自主運行バスの運行も含めて一緒に検討を行う。

こうした検討により、笠周地域で高齢者をはじめとする交通弱者の行動範囲を拡大するとともに、親・高校生の通学負担の軽減につなげる。

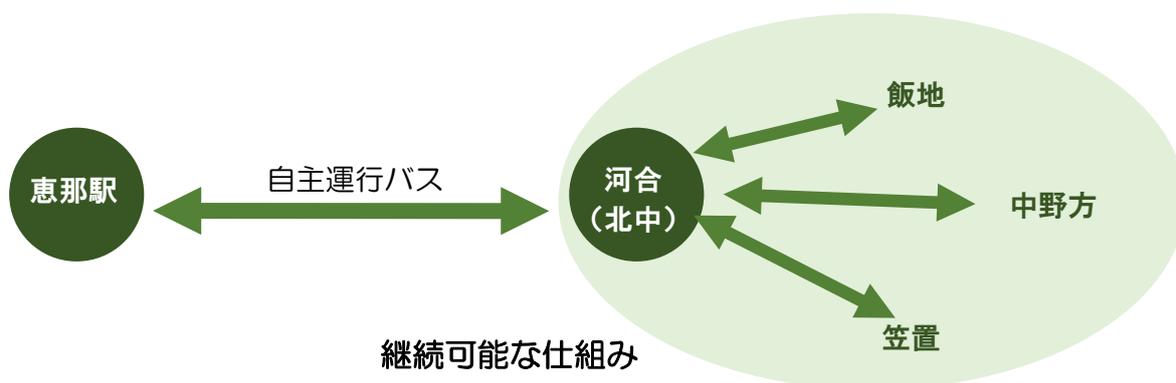


図 笠周3町の交通体系のイメージ

(実施手順)

- ①方式の検討
- ②試験運用
- ③本格運用開始

【目標Ⅲ】 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

【施策 III-1 当地域に適した MaaS の実現】

1 高校生の帰宅支援

高校生の通学は、朝の登校時は比較的決まった時刻に行われる一方で、夕方の帰宅時は分散する傾向にあり、バスによる輸送では効率が悪い傾向がある。また、夕方には恵那駅前において保護者の自家用車による送迎で渋滞が発生しており、環境への影響や親の労働・家事時間の機会損失にもなっている。

そこで、下記のように下校の際に高校生自身が恵那駅到着時間をスマホに入力することで、配車システムが方面別・時間帯別の必要台数を算出するシステムを作ることによって、需要に見合った相乗りタクシーや有償運送を提供することが可能である。

また、こうした相乗りの設定により、自主運行バス運転手の夕方の拘束時間を減らす（約12時間→約8時間）ことで、バス運転手の働き方改革にも貢献できる可能性がある。



(実施手順)

- ①ニーズ調査・方式の検討
- ②試験運用
- ③本格運用

2 市内のデマンド運行の配車オペレータの統合

市内のデマンド運行のオペレータについて、岩村・山岡のよやくる号は、運行受託会社である豊タクシー・平和コーポレーション、いいじ里山バスは飯地振興事務所、くしばすは串原振興事務所がそれぞれ予約受付を行っている。それらを統合し、効率化やサービス向上を図ることで、働き方改革や交通弱者の行動範囲の拡大に貢献する。

(実施手順)

- ①方式の検討
- ②試験運用
- ③本格運用

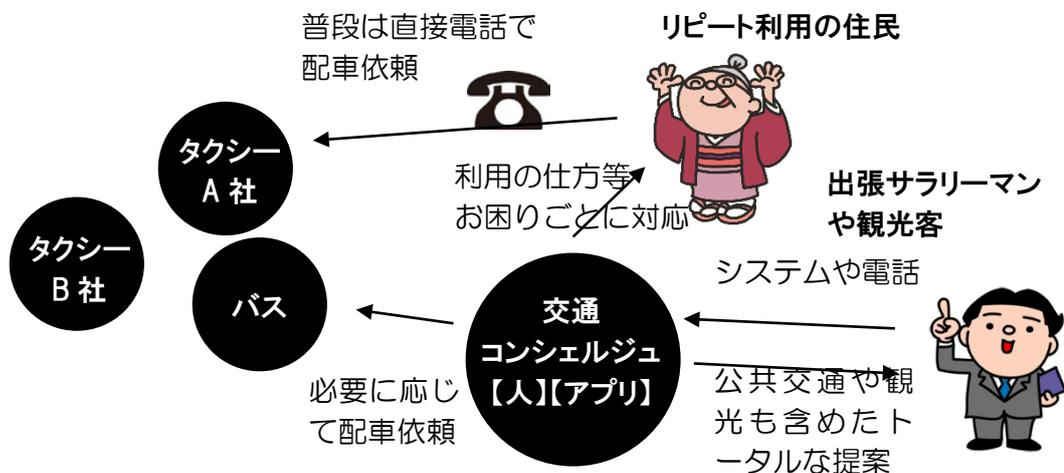
3 運賃のキャッシュレス化

(再掲)

4 人とアプリによる「交通コンシェルジュ」

高齢者など市民に加えて当市に初めて訪れた人向けに、バス・鉄道・タクシー等を活用した行き方案内や観光案内なども含めて、トータルで移動を支援するオペレータ・電話窓口（人）とシステム（アプリ）を設置する。検索・予約・決済のシステム化により効率化を図りつつ、人による現場での相談や電話案内を並行して行うことで、市民だけでなく、出張サラリーマンや観光客に対しても丁寧で確実な情報提供を行うことができる。

また、FAX やメールや SNS などを活用して、障がいをお持ちの方も気軽に聞ける体制を構築する。



例：八戸交通アテンダント「はちこ」



八戸市では平成 24 年度に、緊急雇用創出事業を活用して、公共交通アテンダントを採用した。

八戸駅のブースや電話などを通じて、市民と来訪者の両方に対して多様な公共交通の案内を行うとともに、公共交通のイメージアップにも貢献したと推測される。

(資料) 八戸市

(実施手順)

- ①利用者のニーズ確認
- ②システム設計・機材の手配、受付窓口の設定
- ③実施

5 日帰り旅コースの設置・運用

沿線地域には、自然やイベントをはじめとする魅力的な観光資源があるが、訪問者が出張などで初めて来訪した場合、公共交通を利用して観光したいと思っても、「何時の便があるのか」「行って帰ってこられるのか」「施設は営業しているのか」などの不安がある。

そこでそうした不安を解消するために、1カ所で公共交通や施設の情報が聞け、運賃を一括で支払えるような仕組みを構築する。

(実施手順)

- ①モデルコース・運行方法の検討
- ②交通事業者・施設との料金分配や割引のあり方を協議
- ③公共交通や施設の情報と運賃を一括で支払えるような仕組みを構築
- ④モデルコースのPR
- ⑤他の観光地に対してコースを整備

おもいっきり深呼吸したくなる
真鍋庭園 バスパック

乗車期間 4/21~12/2
帯広駅発着 乗車1,230mのところ
大人/1,100円・小人/400円
(帯広駅→真鍋庭園 空席)
(空席→真鍋庭園→帯広駅)
大人/1,750円・小人/800円

真鍋庭園
http://www.manabegarden.jp/

園内ガイドオプション
1グループ 3,000円
(11:00~11:15の時間帯で予約)
0152-25-2712にて予約可能

バスパックだから出来ちゃった!
バスパック内容
●「帯広駅バスターミナル→西4条39丁目」
往復バス乗車券
●真鍋庭園入園券
●ガーデンセンター10%割引券
●アットホーム50円割引券(4/28~10/31まで)

帯広駅バスターミナル⇄
西4条39丁目

時分	種別	所要時間
7 00	帯広駅バスターミナル発	10 48
8 00	帯広駅バスターミナル発	11 48
9 00	帯広駅バスターミナル発	12 48
10 00	帯広駅バスターミナル発	13 48
11 00	帯広駅バスターミナル発	14 48
12 00	帯広駅バスターミナル発	15 48
13 00	帯広駅バスターミナル発	16 48
14 00	帯広駅バスターミナル発	17 48
15 00	帯広駅バスターミナル発	18 48
16 00	帯広駅バスターミナル発	19 48
17 00	帯広駅バスターミナル発	20 00
18 00	帯広駅バスターミナル発	
19 00	帯広駅バスターミナル発	
20 00	帯広駅バスターミナル発	

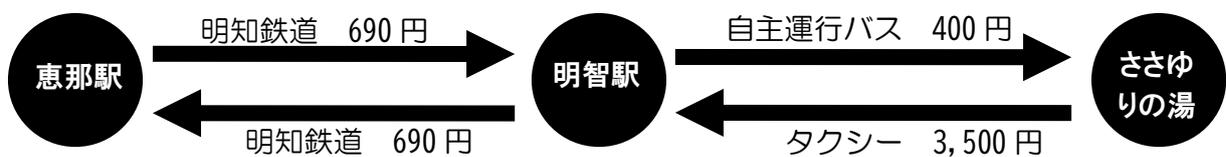
※おすすりプラン※
帯広駅バスターミナル(9:46発)→西4条39丁目(9:55着)→徒歩3分→真鍋庭園見学→徒歩3分→西4条39丁目(11:48発)→帯広駅バスターミナル(12:03着)

資料：十勝バス

図 日帰りバスパックのチラシ

6 定額制乗り放題運賃・年間パスポート

「A 定額乗り放題運賃」は、ある1日について、一定金額で地域内の公共交通を乗り放題にするもので、「B 年間パスポート」は年間で乗り放題にするもの（Bについてはタクシーを含むのが難しい可能性）で、実質的な値引きと、チケットの一体化に伴う利用者利便により、交流人口の拡大など新規需要創出を図る。



690円+400円+3,500円+690円=5,280円 →例えば5000円で乗り放題に

図 恵那駅からささゆりの湯に行く際の「定額乗り放題運賃」のイメージ

(実施手順)

- ①事業者の意向確認
- ②配分割合や販売窓口、清算取りまとめ部署の設定、運輸局との調整

7 モードを跨いだ運賃設定

鉄道とバスについて「運賃の統合」により、運賃に関する乗継時の不便を解消する。

たとえば「ゾーン運賃」にして、町内 100 円、隣の町まで 200 円、更に次の町は 300 円にするなど、鉄道とバスの有償運送を「移動手段」として一体的な運賃設定にすることで、乗継抵抗の大幅な緩和が期待できる。

特に現状の市民の利用では、明知鉄道とバスを乗り継ぐことはほとんどないと考えられるため、乗り継いだ先の運賃を安価にすることで、市内の広域移動の需要拡大とそれに伴う収入増が期待できる。

山岡町内からささゆりの湯へ

最初のモードで一回のみ支払う一体的なゾーン運賃



図 鉄道・バスの一体的なゾーン運賃のイメージ

(実施手順)

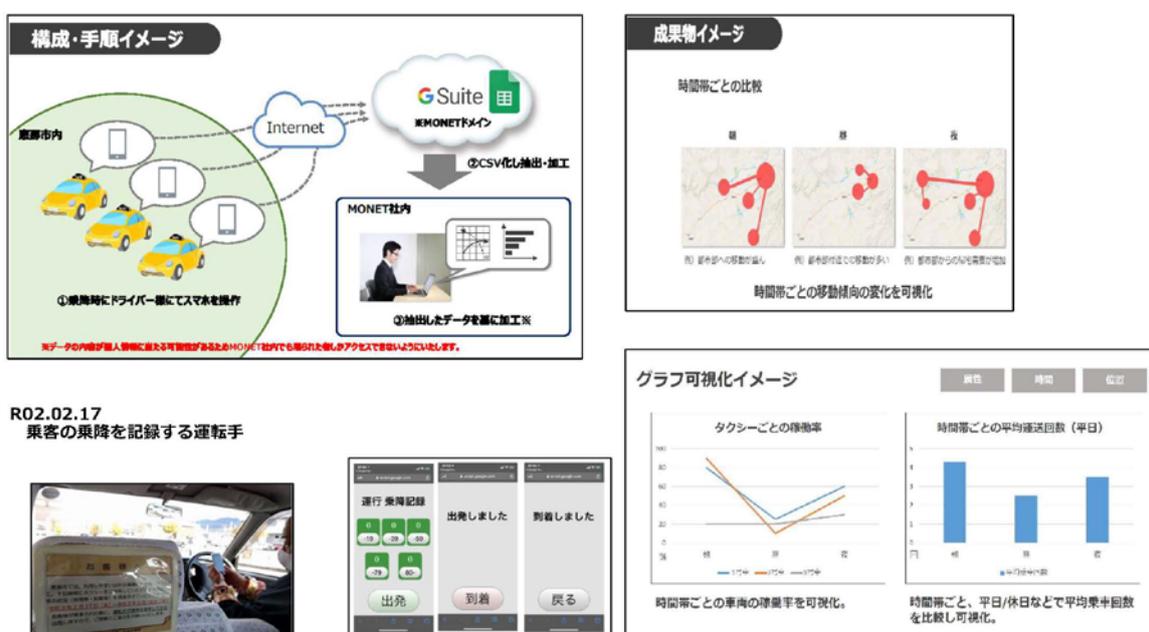
- ①事業者の意向確認
- ②配分割合や販売窓口、清算取りまとめ部署の設定、運輸局との調整

8 移動データの取得

公共交通の再編や地域の活性化に向けては、公共交通の利用状況の精緻な把握が必要である。これまで、鉄道やバスの乗降データは特定の日に限られているうえ、集計にも時間がかかっていた。しかし近年ではITの進展で機器の小型化が実現し、通信を活用したリアルタイム状況が把握できるようになった。

こうしたデータは、バス路線等の再編に活用できるだけでなく、地域の活性化や運転手の働き方改革にもつながることが期待できる。そのため、可能な限りコストを抑えたいうえで精緻なデータを取得していくこととする。

地域活性化（地域公共交通ネットワーク） タクシー乗降可視化の実証実験(R2・2月～3月)



R02.02.17
乗客の乗降を記録する運転手

図 令和2年度乗降データ可視化実証実験

(実施手順)

- ①システム設計・機材の手配、受付窓口の設定
- ②実施

ロードマップ

基本方針		事業	中心となる実施主体	
Ⅰ 公共交通を「支える」「活用する」地域住民の活動促進	1 バス運転手確保に向けた全市民的な取り組み	1 職業紹介企業との連携による募集活動	市・バス事業者	
		2 資格取得の奨励策の調査・検討	市・バス事業者	
		3 有償運送等運転手の養成講座の開設	市	
Ⅱ 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成	1 地域全体の総合的な公共交通ネットワークの形成	1 恵那駅周辺での循環線の新設	市・バス事業者	
		2 タクシー昼間の利活用	タクシー事業者・市	
	2 バスによる通学利用促進	1 通学路線のルートやダイヤ、運賃の検証・改善	バス事業者・協議会	
		2 スクールバスの調査・活用	恵那市	
		3 運賃のキャッシュレス化	恵那市・交通事業者	
	3 地域によるバス運営の展開	1 自主運行バス運営方針の遵守	市・バス事業者・有償運送	
		2 地域検討会の開催と地域路線の見直し	地域住民・恵那市	
		3 笠岡3町内の交通の見直し(有償運送・無償運送の拡充)	市・バス事業者・有償運送	
		4 地域移送サービスの発展支援	恵那市	
	Ⅲ 域外から来た人や高齢者が抵抗なく自然に移動できる環境の整備	1 当地域に適した MaaS の実現	1 高校生の帰宅支援	市・バス事業者・有償運送
			2 市内のデマンド運行の配車オペレータの統合	市・バス事業者・有償運送
			3 運賃のキャッシュレス化(再掲)	恵那市・交通事業者
4 人とアプリによる「交通コンシェルジュ」			交通事業者・恵那市・観光協会等・アプリ事業者	
5 日帰り旅コースの設置・運用			観光協会・交通事業者・恵那市	
6 定額制乗り放題運賃・年間パスポート			交通事業者・恵那市	
7 モードを跨いだ運賃設定			明知鉄道・バス事業者・恵那市	
8 移動データの取得			恵那市・交通事業者	

ロードマップ				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
		実施		
具体策の検討		実施		
		適宜実施		
試験実施		本格運行		
具体策の検討		実施		
方式検討	試験運用	本格運用開始		
		毎年確認・基準に満たない路線を抽出		
		適宜実施		
方式検討	試験運用	本格運用開始		
方式検討	試験運用	本格運用開始		
方式検討	試験運用	本格運用開始		
(再掲)				

第4章 計画の達成状況の評価

1. 計画の評価指標

地域の財産である公共交通を持続可能なものとするためには、公共交通を必要とする高齢者や高校生や当地域を訪れる観光客をはじめ多くの方々にとって、公共交通が利用しやすくなっていることが必要である。

地域路線の利用者が増加するよう、本計画全体の達成目標として、以下の通り設定する。

項目	現状(R3)	目標値(R8)
1. 地域路線の年間利用者数合計 (地域ごとに把握し、その合計)		→
2. 地域路線の利用者満足度		→
3. 高校生の定期券購入数(推計実人数)		→
4. ボランティア運転手登録者数		→

(地域ごとの現状と目標)

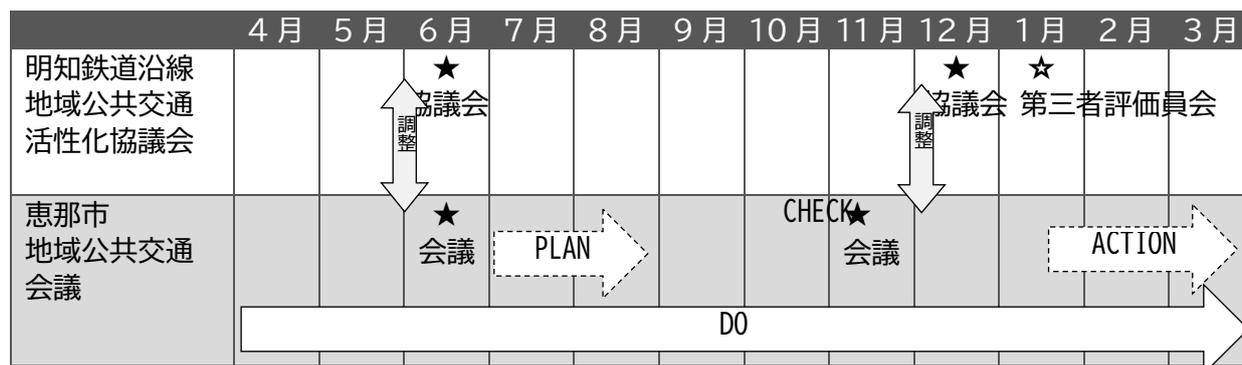
地域	路線	現状(R3)	目標値(R8)
大井・長島	恵那病院線		→
	丸池線		→
東野	小野川線		→
三郷	三郷線		→
武並	藤線		→
笠置	笠置線		→
	毛呂窪線		→
中野方	中野方線		→
飯地	飯地線		→
	いいじ里山バス		→
岩村	よやくる号		→
山岡	瑞浪＝山岡線		→
	吹越線		→
	よやくる号		→
明智	阿妻＝横通線		→
	明智＝峰山線		→
串原	串原線		→
	くしばす		→
上矢作線	上矢作線		→

2. 計画の評価と検証

計画の評価・検証、改善策の検討は、毎年年度末・年度はじめに開催される恵那市地域公共交通会議の場で実施する。

具体的には、計画の目標で定めた成果指標だけでなく、それを実現するための「路線単位での評価」についても確認を行う。

目標値が達成できていない場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施する。



3. 評価の方法およびスケジュール

計画の評価は、最終年度（令和 8 年度）には各種アンケート調査を実施し、計画全体および地域公共交通全体の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討する。

各路線の利用者数・満足度の評価については、計画に定めた最終の数値目標を基に毎年度数値目標を設定し、実施する。

評価結果については、恵那市地域公共交通会議だけではなく、各地域に報告し、フィードバックを行い、改善につなげていく。