

令和3年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会

平成20年3月21日 設置
令和2年5月27日 フィーダー系統 生活確保維持改善計画策定
令和3年3月19日 第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画 改定
(計画期間：平成31年度～令和5年度)

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況 (具体的対応内容)	今後の対応方針
<p>恵那市地域公共交通計画（任意計画）に掲げる事業を改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画に反映し、具体化された各事業の検討に継続、実施されることを期待します。その際、実施される取り組みが鉄道・バス等の利用者の利便性向上につながるものとなることが重要と考えます。</p>	<p>昨年度抽出した重点化する施策が実施できるよう、事業者と調査研究を行った。また、地域住民と市内の地域路線の見直し方針を検討し、任意計画に取り込み、明知鉄道沿線地域公共交通計画（改訂中）の下位計画として位置付けた。</p>	<p>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を構築するためにICT等を活用した持続可能なまちづくりを目指す。</p>
<p>コロナ収束後、鉄道を活用した観光の魅力発信をすることにより、来訪者、利用者が増加することに期待します。</p>	<p>観光列車の乗客の「おもてなし」について、明知鉄道だけが行うのではなく、地域ぐるみで行うことで観光列車の付加価値を高めた。また、2月末に観光庁の既存観光拠点の再生・高付加価値化事業の交通連携型事業を活用して、列車やSLと触れ合うことのできる企画や明知鉄道沿線の魅力を発信するモニターツアー等を実施し、明知鉄道及び沿線の新たな魅力発信を行う。</p>	<p>地域と事業者が連携し、住民の「やる気・生きがい」につなげると共に、明知鉄道の新Hpでも明知鉄道及び沿線の魅力を発信し、地域の観光資源として活用される仕組みを作る。</p>
<p>岩村地域については、デマンド化からまだ日が短いことから引き続きの周知、これまでの検証、住民との意見交換等により、更なる利便性向上に期待します。</p>	<p>市及び法定協議会による周知に加えて、地域の広報誌を活用した住民周知を図った。また、昨年度に引き続き、岩村地区の利用促進協議会において状況把握を行い、要望のあったバス停の新規設置及び移設を行った。岩村地区では、令和2年4月より当日予約を可能とした試行を開始をしたが、コロナ禍の影響により外出が抑制され利用者数は減少したため、今年度も試行運行期間を延長し、PRも含め状況を把握した。</p>	<p>今後も地域の実情に合わせて、地域、事業者、行政が一体となり、柔軟な取り組みができるように引き続き周知を行いながら検討を行う。</p>

【沿線地域の特性】

- ・ 恵那市・中津川市は、山間地が多くを占め、岐阜県東濃地域に位置している。
- ・ 恵那市の人口は48,437人、中津川市阿木地域の人口は2,081人（令和3年12月1日現在）

第二次明知鉄道沿線地域

公共交通網形成計画 (計画期間：令和元年～5年度)

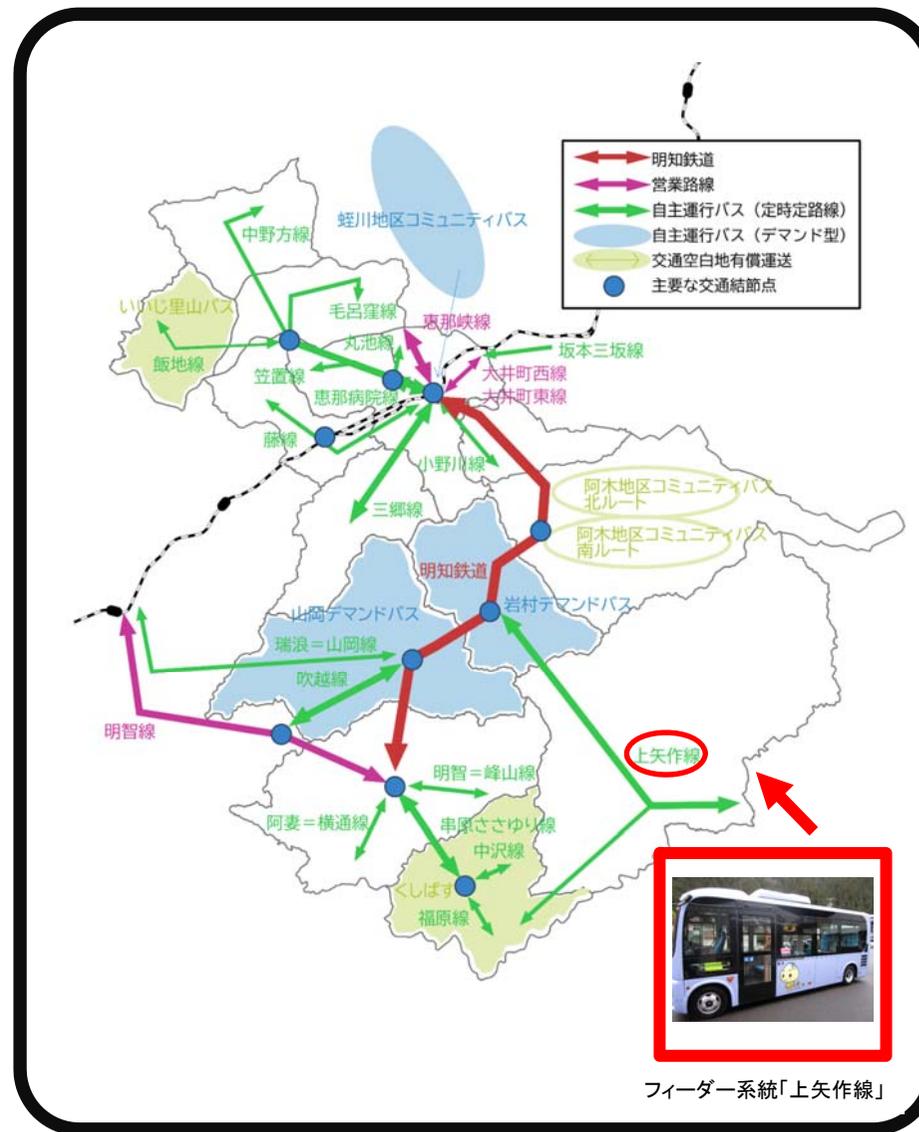
※令和4年1月 明知鉄道沿線地域公共交通計画に改訂予定

【基本的な方針】

多くの担い手が連携し、
多くの方々が安心して暮らし、
おでかけできるまち

計画の目標

- 目標1**▶ 公共交通を「支える」「活用する」
地域住民の活動促進
- 目標2**▶ 沿線への移住定住を促す地域公共
交通ネットワークの形成
- 目標3**▶ 域外から来た人や高齢者が抵抗なく
自然に移動できる県境の整備



◆ 具体的な取組内容 ◆

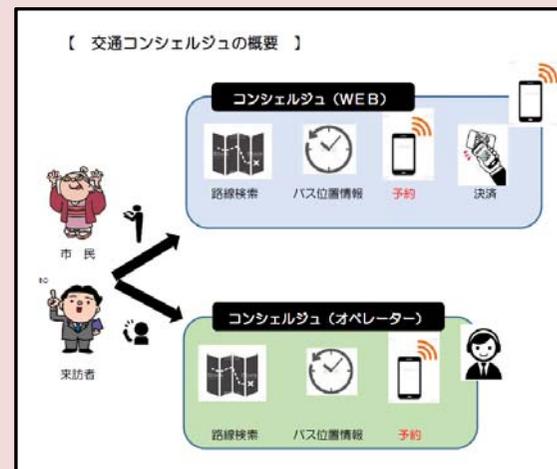
①【自然に移動できる環境の整備】

地域の多様な輸送資源の総動員により移動手段を確保し、そのうえで効率的で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目標として下記の検討を行った。

1) **運賃**・・・モードにとらわれない一体的な運賃制度により円滑な市内移動を実現するために法定協議会の下部組織に交通事業者を含めて「運賃部会」を立上げ、定額制乗り放題運賃・年間パスポート、モードを跨いだ運賃設定の検討を行った。R4年10月からの利活用を目指している。

2) **路線**・・・幹線と地域路線の見直しを行うため、恵那市内13地域の「地域路線の見直し方針」を決定。次年度より方針に基づき地域に合った路線再編の検討を行う。R4/6月より「まちなか循環線」の運行を開始する。

3) **利便性**・・・利用者のお困りごとを総合的に対応する、人とWEBによる「交通コンシェルジュ」を構築するために、岐阜県の補助事業を活用し、ICT等を活用した交通コンシェルジュの在り方を検討した。



②【高齢者公共交通利用券の交付】

外出や移動の自粛により高齢者の外出機会が減っているため、通院や買い物など必要な外出を支援し、体力や気力を減らさないようにするため、公共交通機関の運賃として利用できる「市高齢者公共交通利用券」を昨年度と同様に交付した。利用してもらうことにより、交通事業者の経営支援に寄与した。



③【公共交通に対する意識の醸造】

上矢作小学校の生徒を対象にバスの乗り方教室を開催。バスを身近に感じてもらうようにPRした。



④【公共交通の利便性の向上】

GTFS化したデータを基に昨年度は明知鉄道恵那駅、今年度は明智駅・岩村駅にデジタルサイネージによる運行情報の案内を設置予定。今後も乗継等を考慮した路線の再編を行い、分かりやすく案内できるよう進める。



4.計画の達成状況の評価指標とその結果① (Check)

5

地域公共交通網形成計画における目標

・第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画に定めてある評価指標により確認を行う。

アウトプット指標		H29実績		R3実績	達成度		R5目標値
目標1 公共交通を「支える」 「活用する」地域住民 の活動促進	公共交通を「活用」する団体数	6団体 (達成度55%)	→	7団体 (R2実績)	63% (29年比+8%)	→	11団体
	ボランティア運転手養成講座の参加者数	0人/年 (達成度0%)	→	10人/年 (R2実績)	33% (29年比+33%)	→	30人/年
目標2 沿線への移住定住を促す 地域公共交通ネットワークの形成	公共交通などで、沿線4高校に通える中学校数	7校 (達成度78%)	→	7校	78% (29年比±0%)	→	9校
	自主運行バス利用者 満足度	94.6% (達成度99%)	→	83.1%	87% (29年比▲12%)	→	96.0%
目標3 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	観光による公共交通利用者数 (観光列車、日帰り旅コース)(4月～翌年3月締)	16,222人 (達成度78%)	→	4,188人 (R2実績)	20% (29年比▲58%)	→	20,700人
	グリーン会員証の発売枚数 (4月～翌年3月締)	963枚 (達成度80%)	→	607枚 (R2実績)	50% (29年比▲30%)	→	1,200枚
	うち 上矢作地区(フィーダー)	24枚		14枚			30枚

アウトカム指標	H29実績		R3実績	達成度		R5目標値
1. 明知鉄道の年間利用者数 (4月～翌年3月締)	380,889人/年 うち定期外162,489人/年 通勤定期14,040人/年 通学定期204,360人/年 (達成度95%)	→	255,659人/年 うち定期外102,419人/年 通勤定期10,584人/年 通学定期142,656人/年 (R2実績)	64% (29年比▲31%)	→	400,000人/年
2. 広域幹線の合計の年間利用者数	196,005人/年 うち明智線118,941人/年 蛭川線27,716人/年 恵那峡線23,270人/年 中津川線29,503人/年(達成度98%)	→	82,046人/年 うち明智線58,480人/年 蛭川線10,288人/年 恵那峡線2,803人/年 中津川線10,475人/年	41% (29年比▲57%)	→	200,000人/年
3. 自主運行バスの年間利用者数	194,557人/年 (達成度97%)	→	139,296人/年	70% (29年比▲27%)	→	200,000人/年

4.計画の達成状況の評価指標とその結果② (Check)

		利用者数(単位:人)				収支率(目標値20%)				満足度(目標値96%)				自己評価	
		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度		
全体(広域幹線を除く)		190,181	181,350	166,008	143,111	19.9%	20.3%	20.4%	19.1%	88.9%	86.2%	91.0%	83.1%	B ₂	
自主運行バス	旧恵那地区	大井長島地域(市街地地区)	21,295	21,217	21,154	19,366	24.7%	25.3%	25.3%	19.8%	86.0% ※1	90.9%	100%	79.5%	C
		東野地域	874	752	649	297	6.7%	6.1%	6.1%	5.9%		100%	100%	100%※2	B ₂
		三郷地域	25,468	23,925	21,833	14,662	41.1%	37.6%	37.6%	37.1%		90.9%	83.3%	100%	B ₂
		武並地域	18,539	17,772	17,244	15,436	36.2%	33.5%	33.5%	33.0%		83.3%	83.3%※2	100%	B ₂
		笠置地域	18,402	17,808	17,321	15,651	31.7%	30.9%	31.6%	30.0%		100%	100%※2	100%※2	B ₂
		中野方地域	32,683	31,626	29,206	20,911	31.9%	32.0%	32.2%	31.7%		72.2%	76.9%	100%	B ₂
		飯地地域	7,062	6,100	5,676	5,306	35.2%	20.3%	20.4%	23.4%		83.3%※2	83.3%※2	83.3%※2	B ₁
	岩村地域 R1年度はデマンド	1,768	311	226	224	2.6%	13.7%	17.4%	13.0%	100%	83.3%	83.3%	100%	B ₂	
	山岡地域 R1年度はデマンド内数	6,931	4,236 (577)	3,900 (638)	4,254 (705)	4.2%	5.2% (22.9%)	5.2% (21.4%)	5.7% (22.1%)	75%	81.8%	75.0%	75.0%※2	B ₁	
	明智地域	31,130	29,512	26,768	24,010	23.3%	22.8%	23.2%	23.0%	100%	100%	100%	85.7%	B ₂	
串原地域	9,338	9,630	6,895	9,287	6.5%	6.9%	6.9%	6.0%	100%	100%	100%	100%	B ₁		
上矢作地域 (フィーダー)	14,977	15,232	11,283	9,892	6.8%	7.0%	7.0%	5.4%	93.4%	88.9%	100%	66.6%	C		

※1 旧恵那地域のH30年度満足度は主要路線の抽出調査による。 ※2 回答が無かったため追加調査による。

評価基準 A : 利用者が前年の1.01倍以上、収支率、満足度が目標値以上の場合 B₁ : 利用者が前年の1.01倍以上、又は収支率が前年を越えた場合
 B₂ : 利用者及び収支率が前年を下回るが、満足度が80%以上の場合 C : 利用者及び収支率が前年を下回り、満足度も80%以下の場合

		利用者数(単位:人)				収支率(目標値20%)				満足度(目標値96%)				自己評価
		H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	
有償運送	阿木地域	617	1,105	1,587	1,717	4.0%	4.9%	5.5%	5.8%	-	75.0%	100%	100%	B ₁
	いいじ里山バス	1,358	1,244	1,281	1,403	10.0%	8.3%	10.5%	7.7%	100%	50.0%	100%	100%	B ₁
	くしばす	-	881	985	695	-	9.0%	9.3%	4.3%	-	50.0%	100%	83.3%	B ₂

評価基準 A : 利用者が前年の1.01倍以上、収支率、満足度が目標値以上の場合 B₁ : 利用者が前年の1.01倍以上、又は収支率が前年を越えた場合
 B₂ : 利用者及び収支率が前年を下回るが、満足度が80%以上の場合 C : 利用者及び収支率が前年を下回り、満足度も80%以下の場合

目標達成状況についての考察

- ・R3年度においても、コロナ禍の影響で不要不急の外出や通勤、通学等の社会情勢の変化を受け、公共交通機関の利用者減に歯止めがかからず、自主運行バスは前年度より全体で14%減少、広域幹線路線（営業路線）は26%の減少となった。フィーダー系統路線である上矢作線については利用者数、収支率・満足度が他路線より減少した。
- ・明知鉄道の利用者数もR2年度より32%の減少となった。高齢者公共交通利用券の申請時に、グリーン会員証の周知も同時に行ったが、発行数は27%の減少となった。
- ・有償運送については、前年度に小学生の帰宅支援及び施設のオープンに合わせて時刻と路線の見直しを行った阿木地区以外は利用者数、収支率は鉄道、バスと同じく減少した。

今後の方針

- ・社会情勢の変化は予測できないが、コロナ禍において状況を見据えながら、鉄道、バス、タクシーなど複数の交通モードによって公共交通網を一体的に再構築して、実情に合った持続可能な公共交通ネットワークについての検討が必要。また、モードにとらわれない一体的な運賃制度などのMaaSプラットフォームを整備し、円滑な市内移動を実現する。
- ・フィーダー系統路線の上矢作線については、本年度より地域住民と路線再編についてアンケート調査等を行い見直しの検討をしている。引き続き検討を行いニーズに合った路線へ再編を行う。
- ・評価指標の目標値については、今年度、計画書の改訂に合わせて実情に合った目標値に修正予定。
- ・満足度についても、全体の満足度ではなく、不満、やや不満との意見に注目し、各地域と協議を行い改善策を実施する。

課題

- ・社会情勢の変化は予測できないが、コロナ禍において、状況を見据えながら、バス、タクシーなど複数の交通モードによって公共交通網を一体的に再構築して、実情に合った持続可能な公共交通ネットワークについての再編が必要。
- ・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、さらなる改善のスピードや質を上げていく必要がある。

今後の取り組み方針

◆自然に移動できる環境の整備◆

地域のニーズを把握し、地域の状況にあった公共交通サービス提供に改める。

- ・公共交通の総合案内「交通コンシェルジュ」の設置
利用者のお困りごとを総合的に対応する、人とWEB（システム）による案内所を設置する（10月予定）
- ・路線の見直しと新規路線新設
通学支援の検討（高校生、小中学校のスクールバス含）
各地域路線の見直し（まとまった地域から順番）
まちなか循環線の新設（6月予定）
- ・移動データの取得と活用
移動データ取得の調査・実証実験（10月予定）
- ・モードを跨いだ運賃設定（運賃部会にて検討）
定額制乗り放題運賃やゾーン運賃の設定（10月予定）

◆モビリティマネジメントの推進（利用促進）◆

- ・安心しておでかけできることの周知「公共交通シンポジウム」の開催（9月）
- ・使いやすい路線の新設、再編を行い、広報やサインージ等で広く周知する
- ・公共交通の乗り方教室を行う

