

明知鉄道沿線地域公共交通計画(案)

～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～

改訂：令和4年3月

恵那市・中津川市

目次

はじめに	1
1. 計画策定の趣旨および位置づけ	1
2. 計画の区域	2
3. 計画の期間	2
I 地域の現状等	2
1. 地勢・地理	2
2. 社会状況・経済状況	3
II 上位計画の整理	14
1. 総合計画	14
2. 都市計画マスタープラン・立地適正化計画	18
3. 地域公共交通網形成計画	21
III 公共交通の現状等	22
1. 公共交通の整備状況	22
2. JRの利用状況	25
3. 明知鉄道の利用状況	26
4. 明知鉄道の経営状況	29
5. バス等の利用状況	31
6. 利用者の意向等	33
7. 各地域からの高校アクセス可能性の確認	38
8. 高校通学における明知鉄道の「占有率」	42
9. 当地域の運転手数	43
IV 地域公共交通の課題整理	44
1. 課題整理	44
2. 地域公共交通を取り巻く動向	45
V 基本的な方針	46
1. 基本的な方針（あるべき姿）	46
2. 計画の目標	46
3. 将来の公共交通ネットワーク図	47
VI 目標達成のための施策・事業	48
1. 施策の体系	48
2. 具体的な事業	49
3. ロードマップ	64
VII 計画の達成状況の評価	68
1. 計画の評価指標	68
2. 計画の推進と評価	70
参考資料	71
1. 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会規約	73
2. 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会 委員名簿	75

はじめに

1. 計画策定の趣旨および位置づけ

明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会では、平成 21 年 3 月の第一次明知鉄道沿線地域公共交通総合連携計画策定を皮切りに、平成 27 年 11 月には明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画を策定し、公共交通ネットワークの維持、活性化に向けた施策を実施してきました。

当地域の基幹路線である明知鉄道は、恵那南高校、阿木高校および沿線在住の高校生の通学手段として、また、高齢者等の移手段として重要な交通機関です。

しかしながら、人口減少、少子化などにより公共交通の利用者は減少傾向にあり、平成 28 年度には明知鉄道の利用者数が 40 万人を割ってしまいました。また近年では、コロナ禍に伴い外出自体が減っています。

こうした状況の中、今後、より重要となる高齢者の移手段の確保を踏まえ、公共交通ネットワークの中心である明知鉄道やバスの活性化を図ると共に、観光列車の更なる活用や沿線高校生の移手段の確保、沿線住民の意識改革に向けさまざまな方策を行っていく必要があります。

そこで、まちづくりや観光施策とも連携し、明知鉄道を基軸とした公共交通ネットワークを改めて構築するため、第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画の計画期間中ではありますが、以下の理由により見直すこととしました。

- ・令和 2 年 11 月の地域公共交通活性化再生法改正に伴い、名称を明知鉄道沿線地域公共交通計画に変更する
- ・コロナ禍に伴い、公的支援の充実や非接触化が求められるようになった
- ・令和 2 年度に交通事業者や有識者を交えた検討を行い、MaaS 等の視点を取り入れた
- ・広域的な内容に特化させるため、地域路線を「恵那市地域公共交通計画」に移す

したがって本計画は、明知鉄道を中心とした市域を跨ぐ移手段や交通結節点を主な対象とし、MaaS や運賃なども含めることとします。一方で、バスや交通空白地有償運送等の二次交通については、恵那市地域公共交通計画や中津川市地域公共交通網形成計画でまとめるような役割分担としますが、可能な限り一体的に運用します。

また、市の基本方針が掲げられた総合計画を上位計画に位置づけ、都市づくりの方向性を示した都市計画マスタープランとの一体性を確保しつつ策定します。

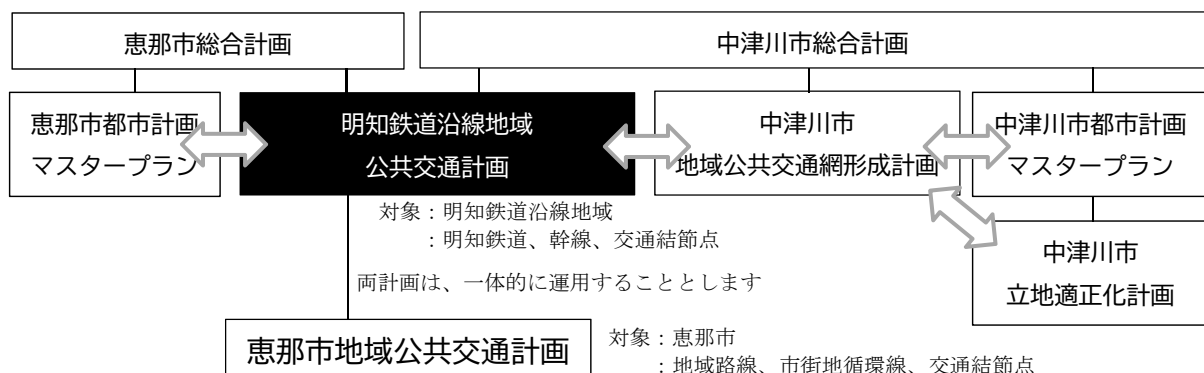


図 本計画の位置づけ

2. 計画の区域

計画の区域は「恵那市」および「中津川市阿木地域」とします。

3. 計画の期間

平成31年度～令和8年度（8カ年）とします。

※第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画から改訂しつつ延長するため



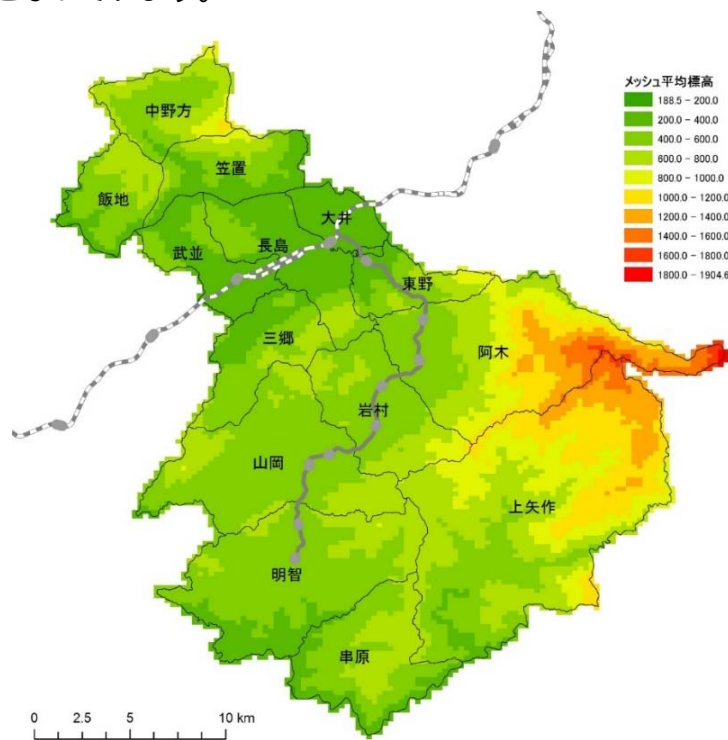
図 計画の区域

I 地域の現状等

1. 地勢・地理

当地域では、J R中央線沿線において標高 200m 前後と最も低くなっています。

一方で、中野方地域と笠置地域に位置する笠置山周辺では標高 1,000m 近くの地域があり、阿木地域と上矢作地域に位置する焼山周辺では標高 2,000m 近い地域もあるなど、起伏に富んだ地形となっています。



資料：「標高・傾斜度 5 次メッシュ」国土数値情報

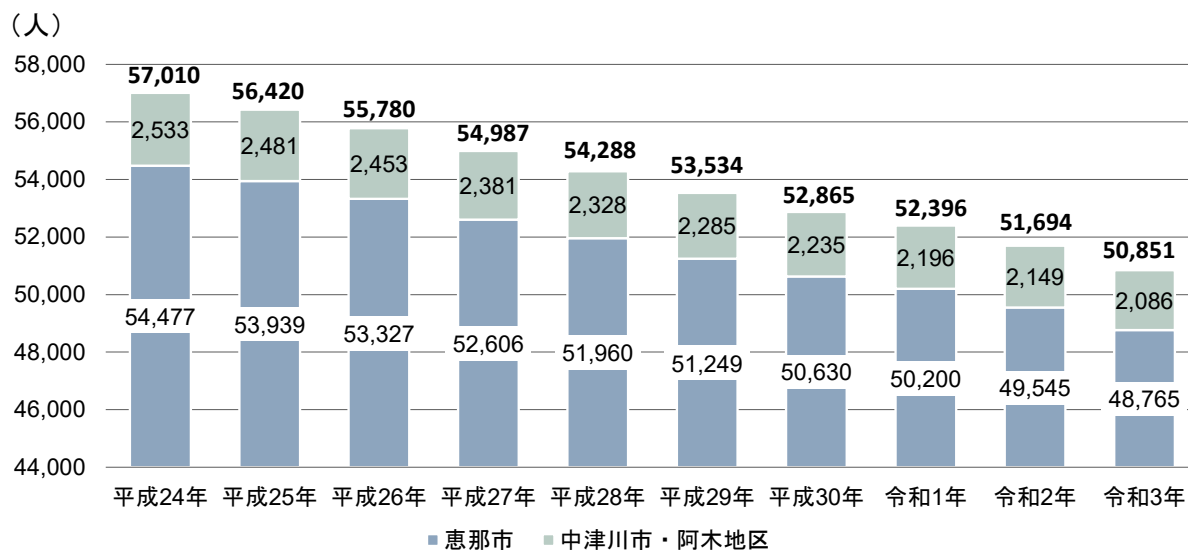
図 明知鉄道沿線地域の地勢・地理

2. 社会状況・経済状況

(1)人口の推移

恵那市と阿木地区では、いずれも人口減少が進んでいます。

平成24年は5万7千人であったのが、令和3年には5万1千人になり、9年間で6千人を超える減少となっています。



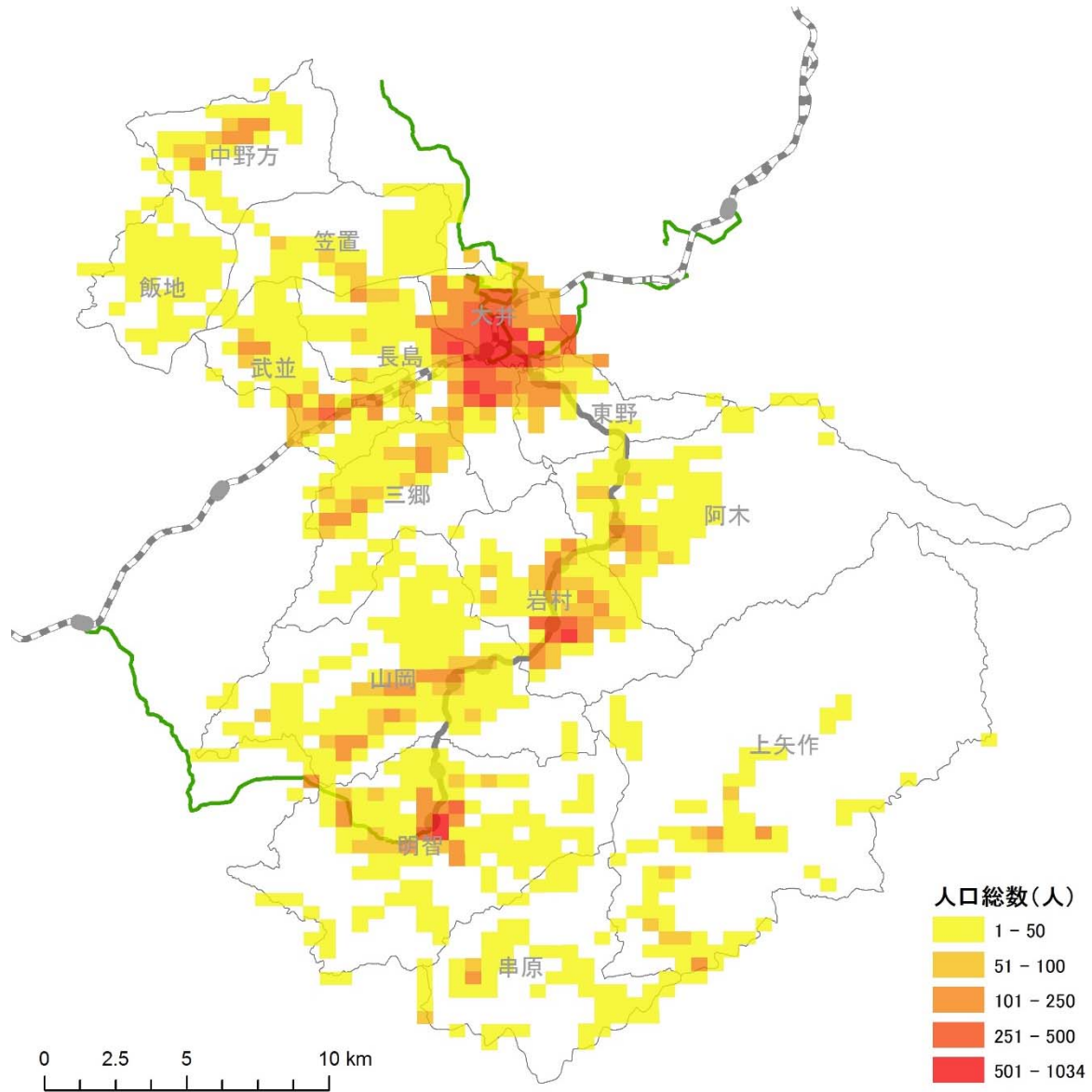
資料：恵那市・中津川市住民基本台帳

図 明知鉄道沿線地域の人口推移(各年4月1日現在)

(2)人口分布

①人口分布

恵那駅周辺に最も人口が集中しており、岩村、明智で一定の集積が見られます。



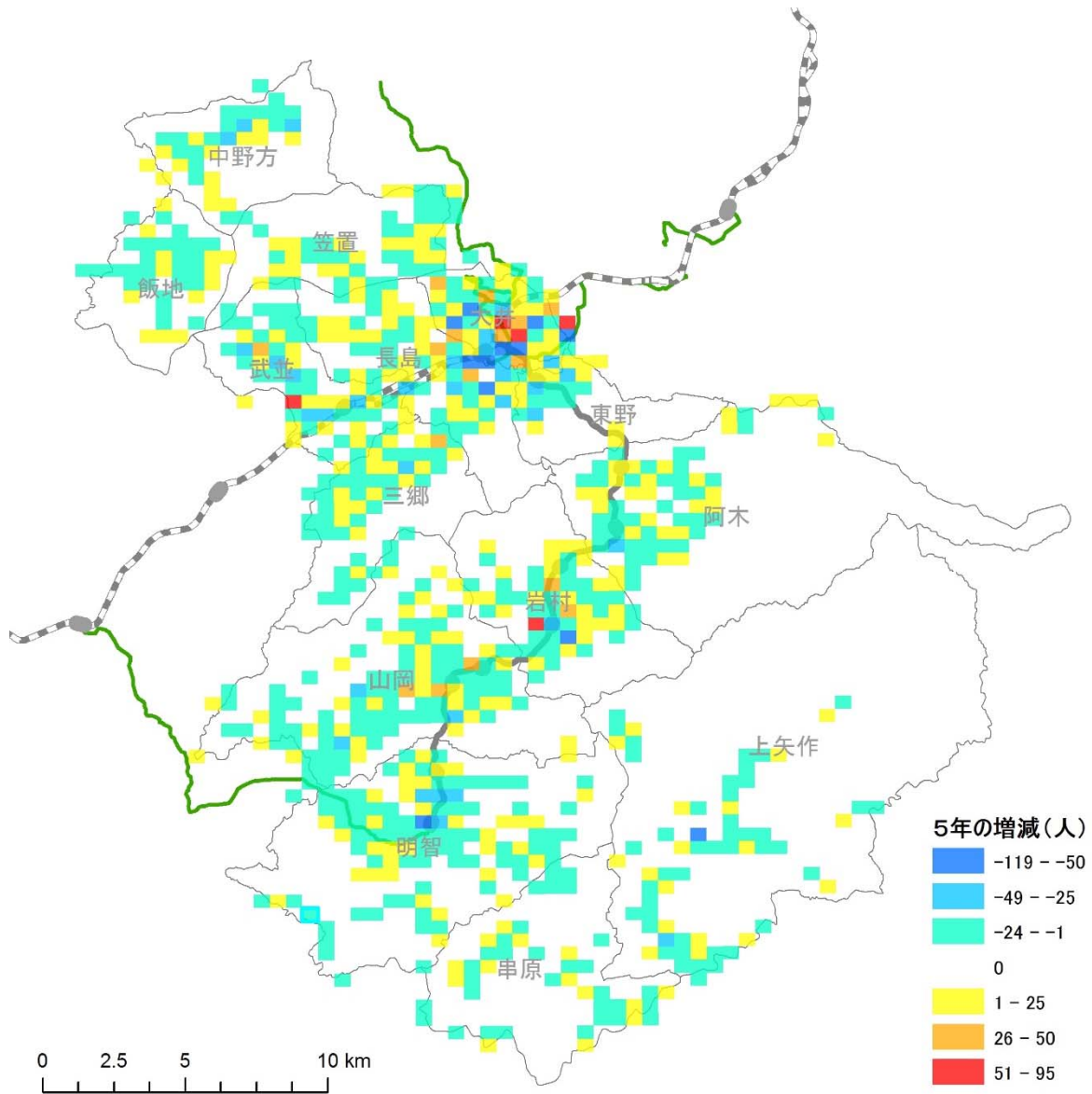
資料：平成 27 年国勢調査

図 4次メッシュ人口総数

②人口増減（平成 22 年と平成 27 年の比較）

恵那駅では、北側で人口増加する一方で、南側で減少が見られています。

岩村駅や山岡駅周辺では人口増加していますが、明智駅や阿木駅周辺では人口減少が進んでおり、これらが明知鉄道やバスの利用にも影響を与えているものと考えられます。



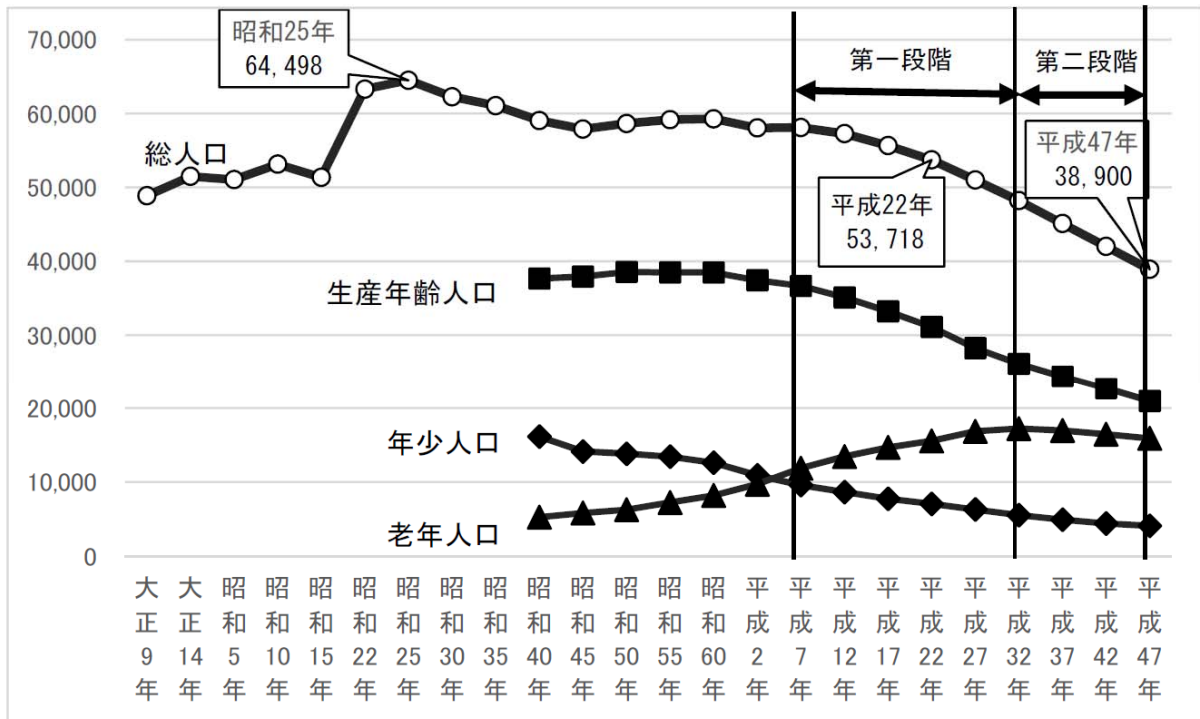
資料：平成 22 年・27 年国勢調査より作成

図 4次メッシュ人口増減

(3)将来人口推計（恵那市のみ）

恵那市では平成7年頃より人口減少が進んでいます。

令和2頃までは高齢人口が増加しますが、それを過ぎると、すべての年齢層で減少となると予想されています。



（大正9年～平成22年：国勢調査／平成27年以降：市将来人口推計）

資料：「恵那市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」恵那市
 図 恵那市の将来人口推計

(4) 施設立地状況

当地域の主な教育施設、医療機関、商業施設、振興事務所は以下の通りとなっています。



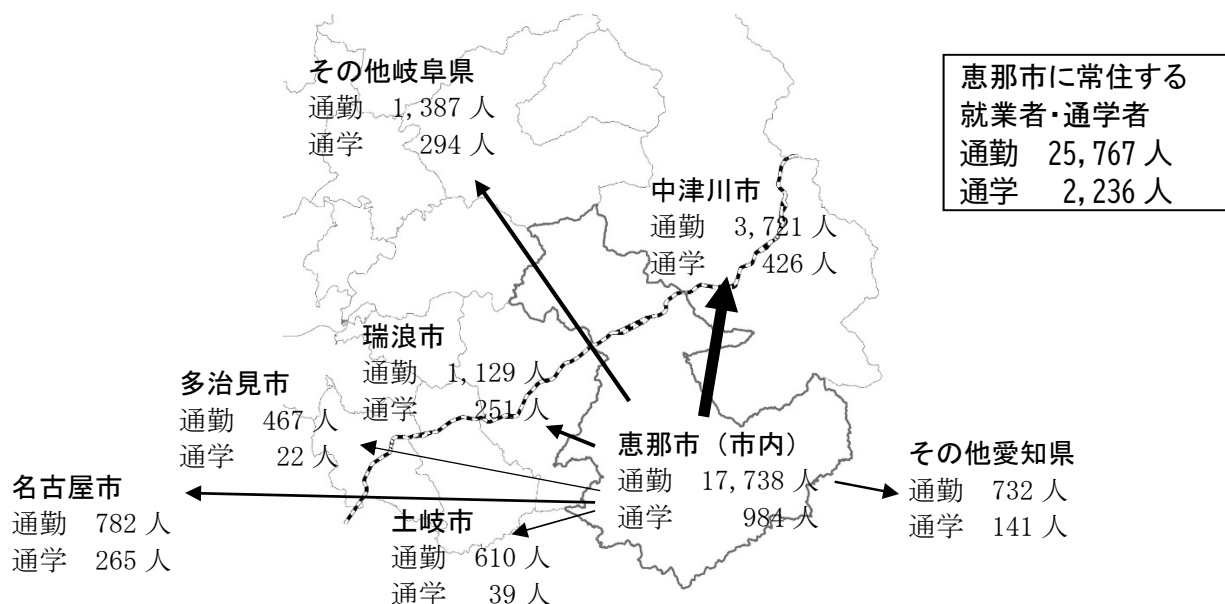
※縮尺の関係上同じ位置に複数の記号に重なっていることもある

図 施設立地状況

(5)日常生活圏（恵那市のみ）

平成 27 年国勢調査によると、恵那市に常住している就業者は 25,767 人、通学者は 2,236 人となっています。

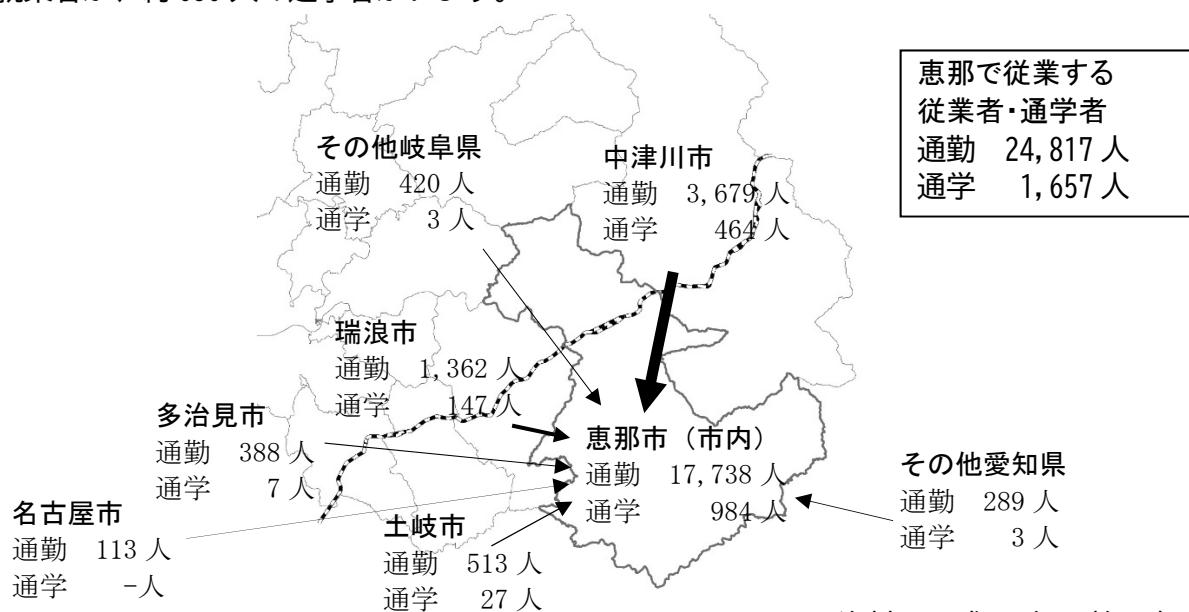
そのうち、就業者の約 7 割弱、通学者の約 4 割強は市内で通勤・通学していますが、中津川市をはじめ東濃 4 市に約 6 千人の就業者が、約 700 人の通学者がいます。



資料：平成 27 年国勢調査

図 恵那市に常住している 15 歳以上就業者・通学者の従業地・通学地別人数

一方、恵那市内で従業する人は 24,817 人、通学する人は 1,657 人となっており、その約 7 割は市内在住の人によるものです。そのほかは、中津川市をはじめ東濃 4 市からは約 6 千人の就業者が、約 650 人の通学者がいます。



資料：平成 27 年国勢調査

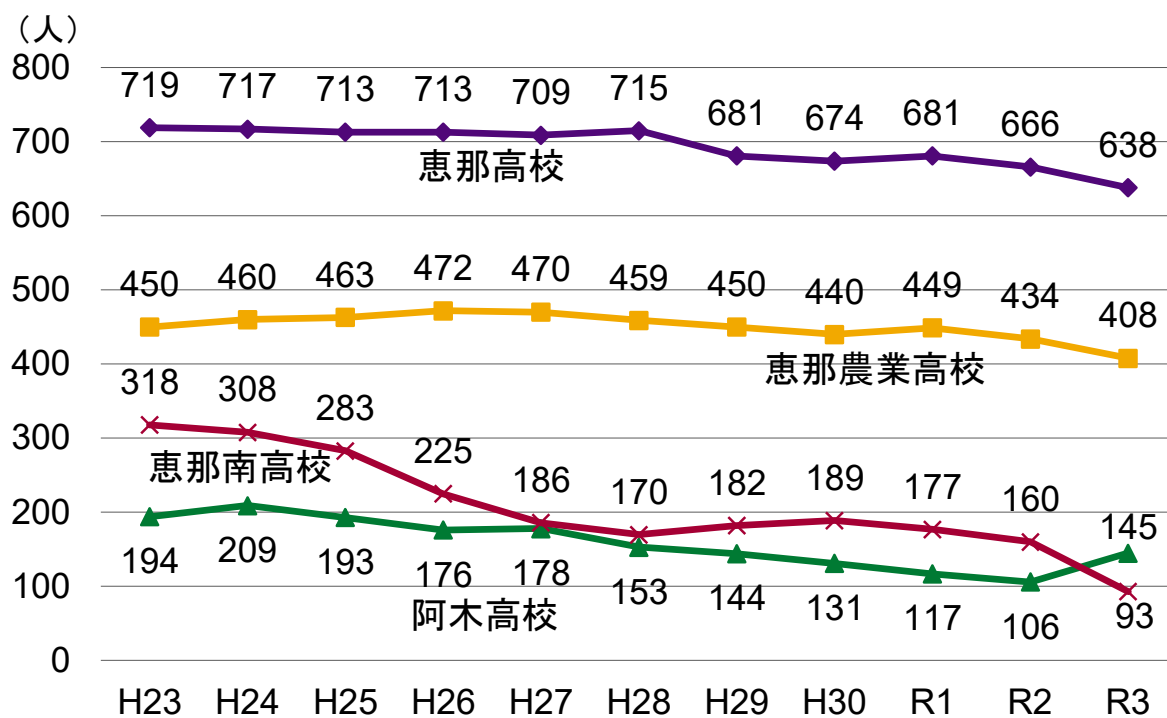
図 恵那市で従業・通学する 15 歳以上従業者・通学者の常住地別人数

(6)通学に関する現状整理

①4高校の状況

明知鉄道沿線地域には、県立の「恵那高校」「恵那農業高校」「恵那南高校」と中津川市立の「阿木高校」の4校が立地しています。

近年、生徒数は恵那高校や恵那農業高校や恵那南高校で減少傾向ですが、阿木高校は令和3年は増加傾向が見られました。

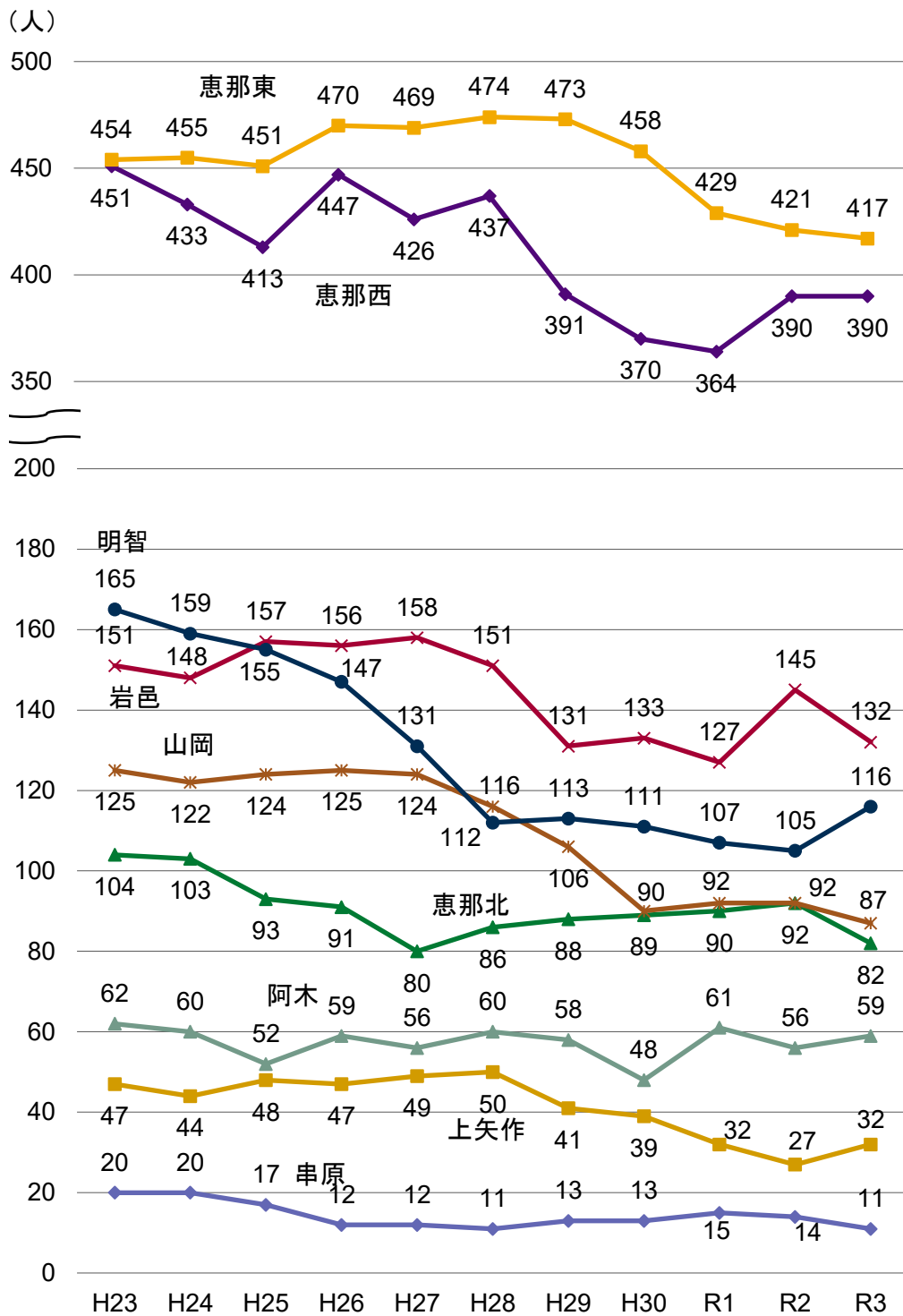


資料：岐阜県教育委員会

図 沿線4高校の生徒数の推移

②9中学校の状況

中学校では、恵那市内の8校と中津川市内の阿木中学校の合計9校が立地しています。全体に減少傾向ですが、明智中学や上矢作中学や阿木中学では令和3年度に増えました。

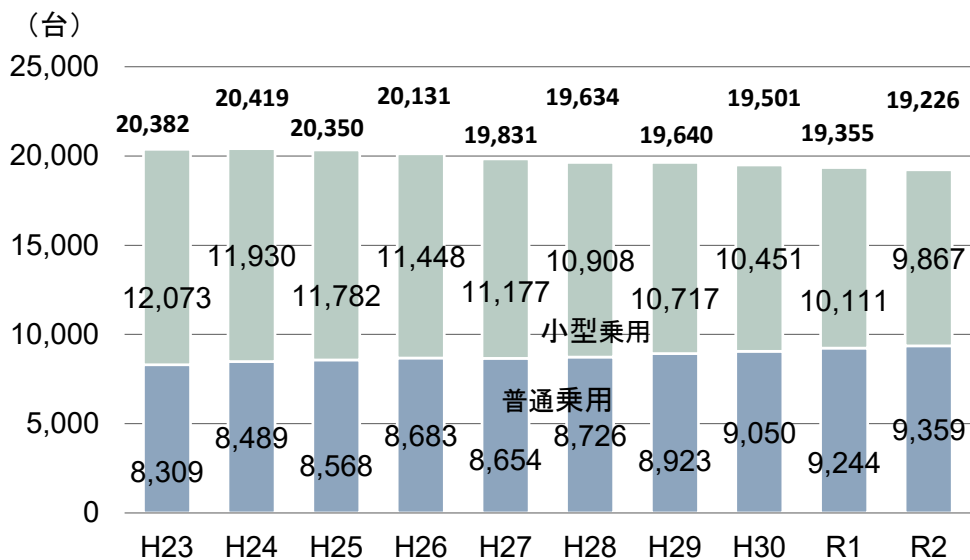


資料：岐阜県教育委員会

図 沿線中学の生徒数の推移

(7)モータリゼーションに関する現状整理

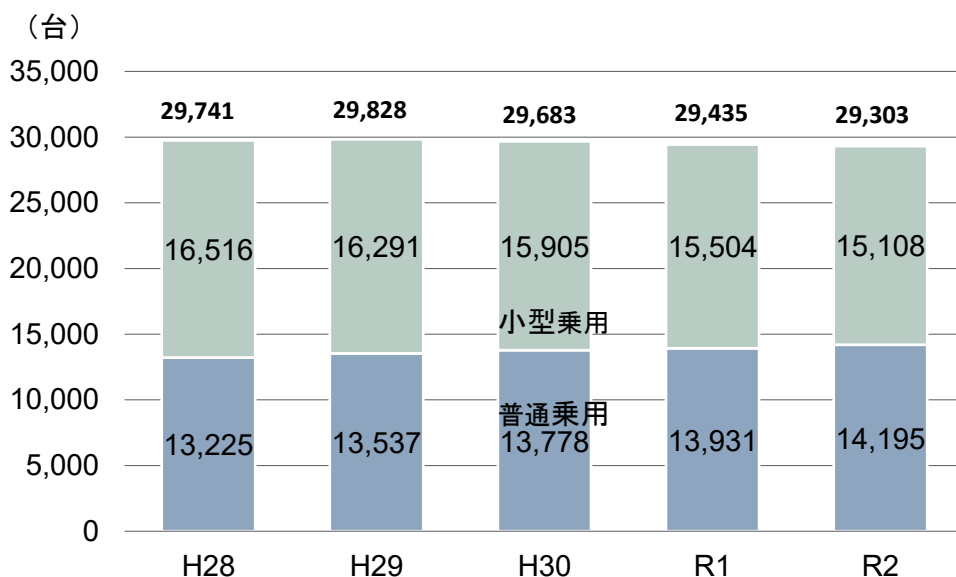
自家用車の登録台数を見ると、自家用車全体として減少傾向となっています。普通車は増加傾向であるのに対し、小型車は減少傾向です。



※営業車を除いた「自家用車」の「普通乗用」と「小型乗用」のみ
資料：恵那市統計書

図 恵那市の自家用車登録台数の推移(各年4月1日現在)

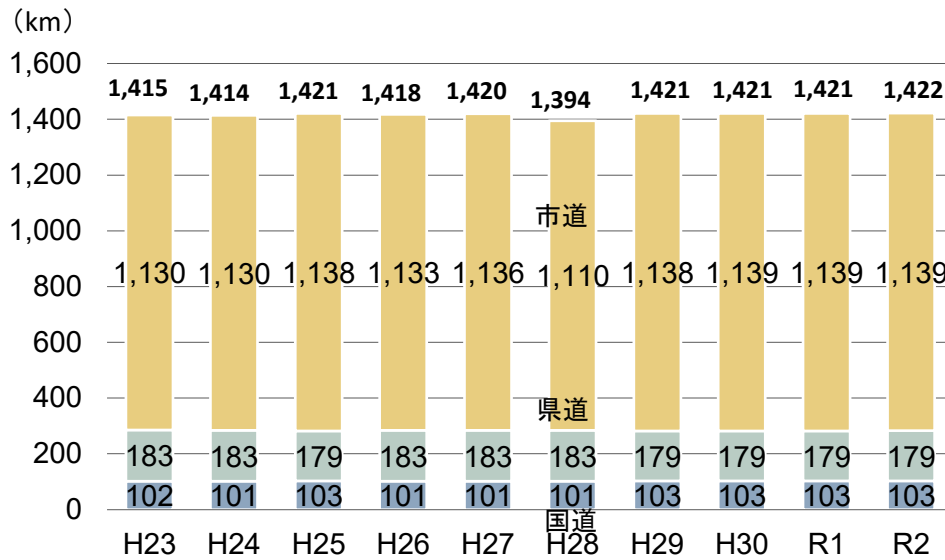
中津川市でも、やや微減傾向です。



※登録車の「普通乗用」と「小型乗用」
資料：中津川市統計書

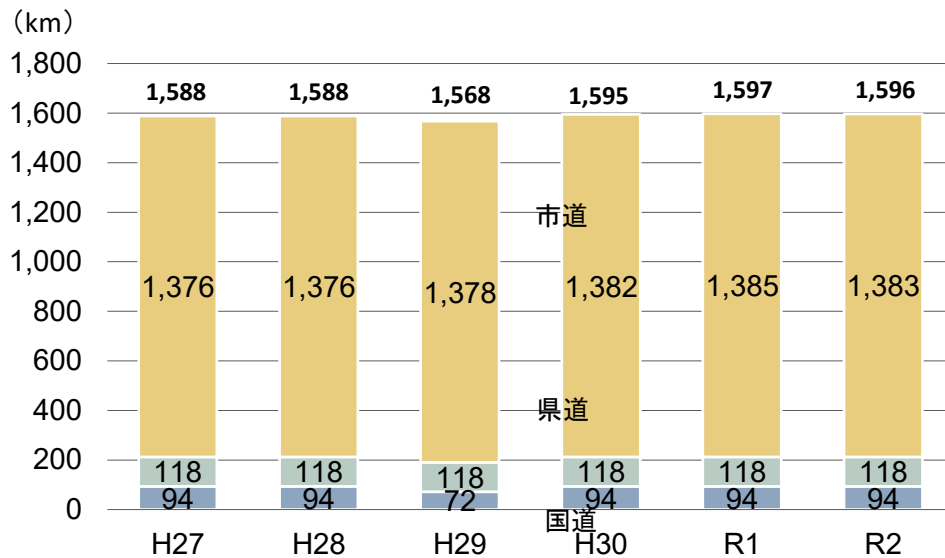
図 中津川市の自動車登録台数の推移(各年4月1日現在)

一方で、道路の実延長は増加傾向であり、自家用車が使いやすい環境整備が進んでいることが考えられます。



資料：恵那市統計書

図 恵那市の道路実延長の推移(各年 4 月 1 日現在)

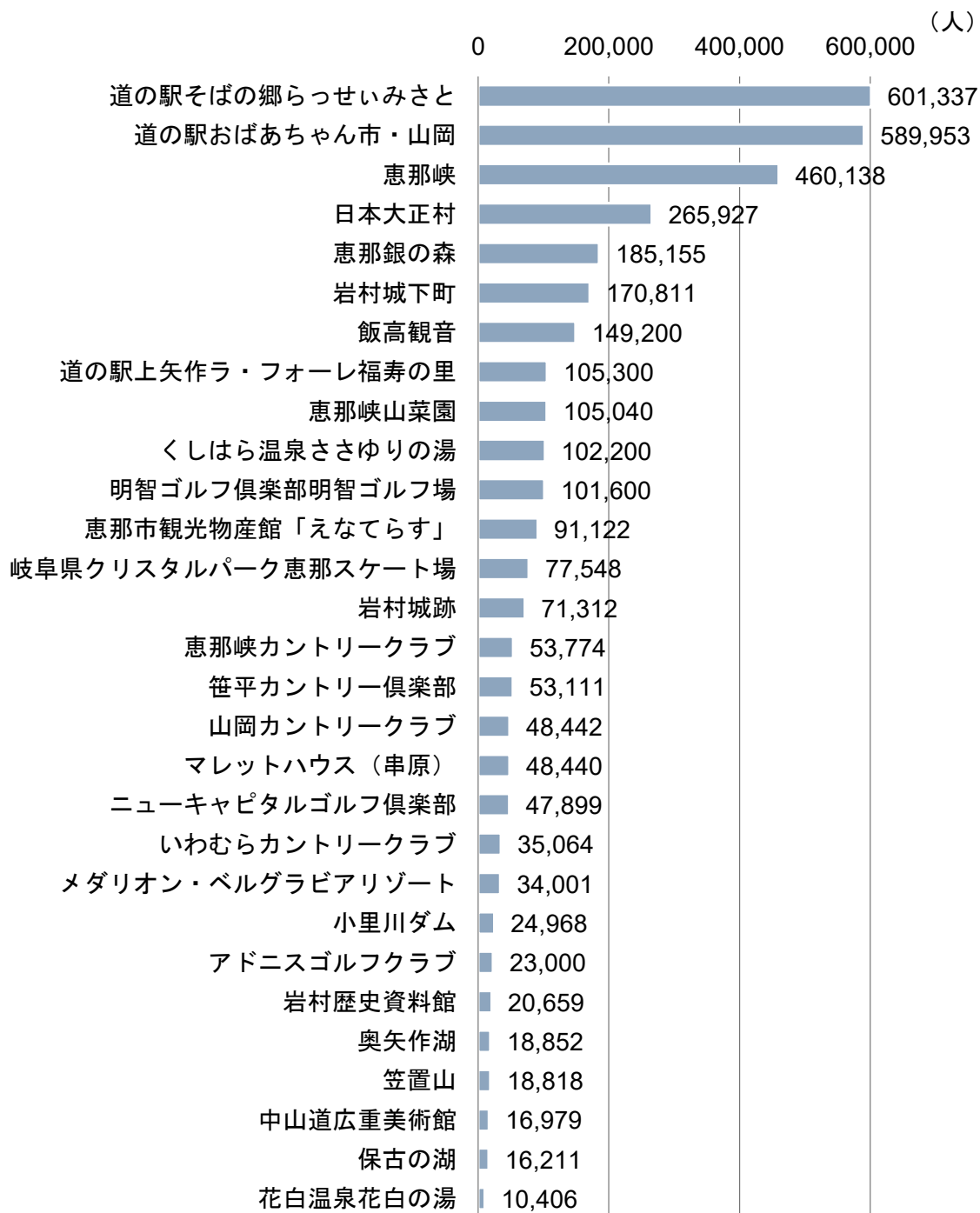


資料：中津川市統計書

図 中津川市の道路実延長の推移(各年 4 月 1 日現在)

(8)観光入込客数

「道の駅そばの郷らっせいみさと」が60万人で最も多く、次いで「道の駅おばあちゃん市・山岡」が59万人、「恵那峡」が46万人、「日本大正村」が27万人、「恵那銀の森」が19万人となっています。



資料：恵那市統計書

※中津川市統計書には、阿木地域の観光施設の掲載は見られなかった

図 令和元年観光入込客数

II 上位計画の整理

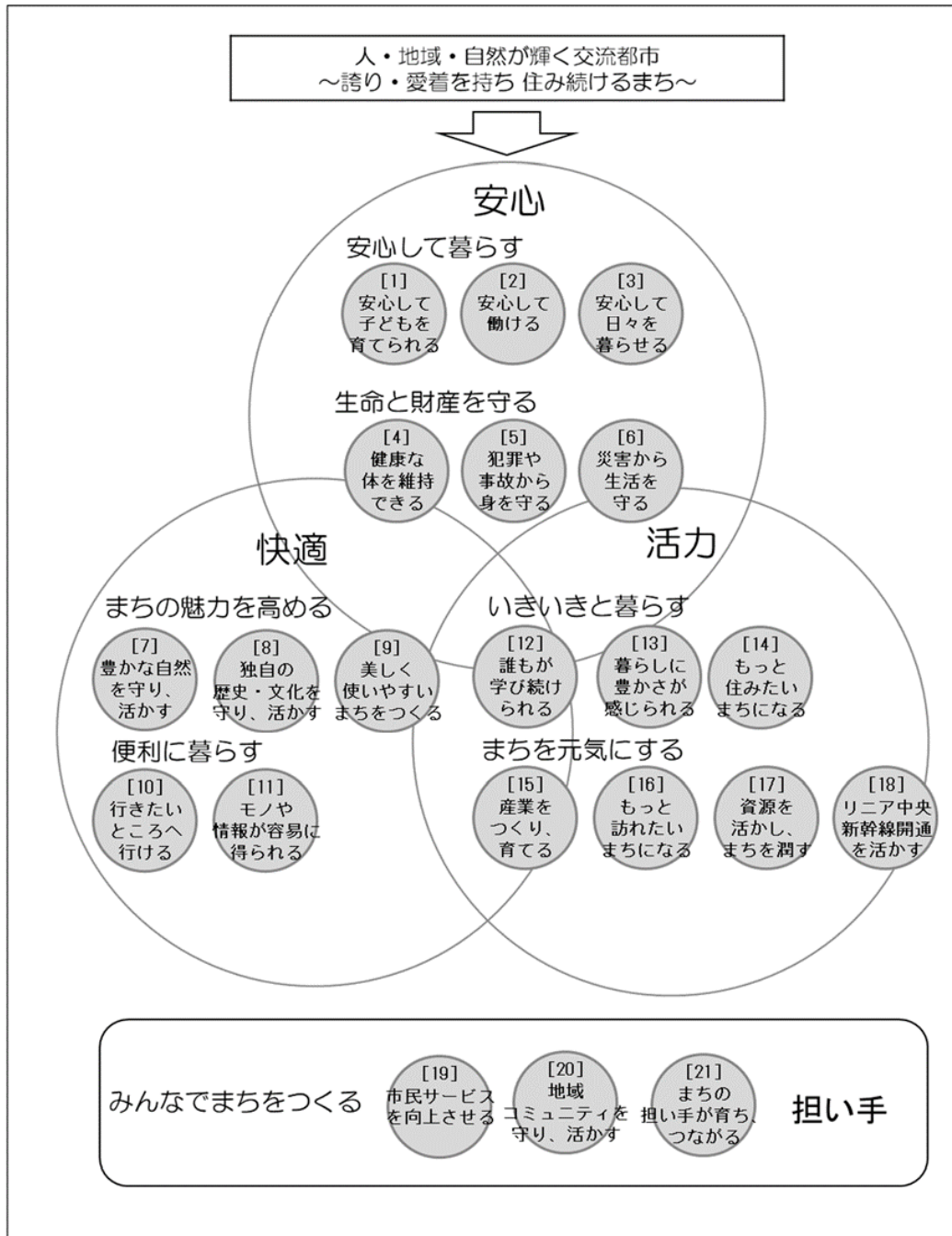
1. 総合計画

(1)第2次恵那市総合計画後期基本計画(令和3~7年度)

①計画の概要

恵那市の総合計画は、「市民との参画・連携」「人口減少対策」「市（財政）の存続」が特徴となっています。

【基本計画の体系】



②公共交通の位置づけ

公共交通については、基本目標「便利に暮らす」の中で「基本施策[10] 行きたいところへ行ける」として位置づけられています。

目標指標としては、令和7年度までに、「公共交通機関の年間利用者数」を「80万人」にするとされています。

理念：快適

基本目標：便利に暮らす

基本施策[10] 行きたいところへ行ける

市民や来訪者が行きたいところに行くことができるように、各種の移動手段について総合的な利便性の向上を図ります。

【現状と課題】

○交通弱者のニーズと実状の乖離

- ・ 恵那市は自家用車による移動が普及しており、公共交通機関について、利用者数の確保が充分でなく、存続が心配されています。
- ・ 学生や高齢者など切実な必要性を感じている利用者のための移動手段を確保できなくなることが懸念されます。
- ・ 高校生の通学、高齢者の買い物・通院など、利用者のニーズに応じた効果的かつ効率的な移動手段を提供することが必要です。
- ・ 公共交通機関を始めとする地域の移動手段の確保には、市民が自ら行うボランティア移送や公共交通空白地有償運送などさまざまな取り組みが見られますが、移動手段の相互の連携が充分ではない場合があり、必ずしも利用者のニーズにあったものになっていません。
- ・ 路線バスや各種移動手段の運行を維持・充実させるため、運転手等の担い手を確保するとともに、将来に備えて、シェアリング、自動運転などの導入に向けた取り組みが求められています。

【課題解決のための施策】

○持続可能な移動手段や、交通弱者が利用しやすい移動環境を整備します

- ・ 新たな収入確保策を検討するなど、市内の公共交通機関の存続に努めます。
- ・ さまざまな利用者が日常生活で困ることのないよう、移動支援を進めるとともに、鉄道との乗り継ぎを考慮したバス路線など、交通事業者が連携し利用者のニーズに即した移動環境を整備します。
- ・ 公共交通機関を始めとする各種の移動手段の運行を持続するよう運転手など養成に努めます。
- ・ 誰もが行きたいところに行けるよう、自宅と公共交通機関の駅やバス停をつなぐ持続可能な移動手段の検討を進めます。
- ・ 将来に備えて、ライドシェア[※]、自動運転などの新たな仕組みや技術の導入のための調査を進めます。（☆）

※ライドシェア：自動車の相乗りを交通手段として提供するサービス。

【目標指標】

	指標	基準値 (基準年度)	目標値 (令和7年度)
10-1	施策1関連（移動） 公共交通機関の年間利用者数	761,490人（H30）	800,000人

(2)中津川市総合計画(平成 27～38 年度)

①計画の概要

中津川市の総合計画は、「かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川」という将来都市像のもと、3つの基本理念が掲げられています。

将来都市像

かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川

目標とする将来都市像のイメージ

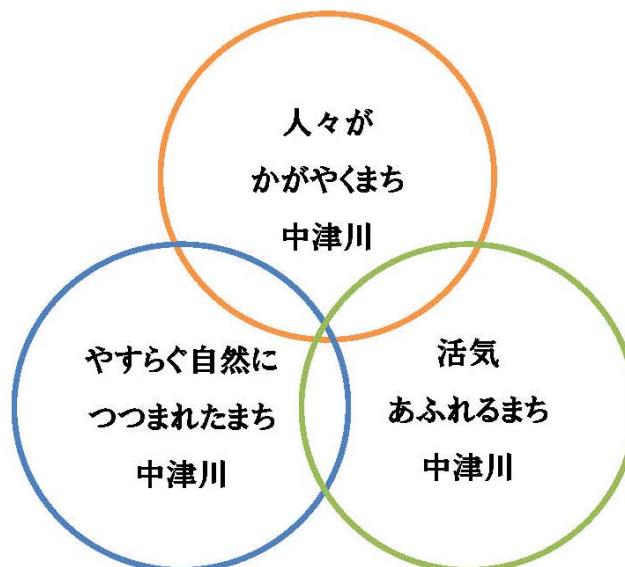
年齢や健康状態、障がいの有無にかかわらず、だれもが安心して地域でいきいきと暮らしていて、心が豊かで開かれているまち

美しい自然はそのままに、さまざまな人や企業・知識・技術や情報などが集まってきてにぎわいがあるまち

多くの子どもたちが、ふるさとに誇りと愛着を持った地域を支える若者として育ち、地域の伝統芸能などの文化をしっかりと守り盛んにし、地域に活力があるまち

3つの基本理念

将来都市像の実現に向けて次の3つの理念を掲げます。



②公共交通の位置づけ（中期事業実施計画(平成31年度～令和4年度)より）

公共交通については、「人々がかがやくまち—地域の活力があるまち」の中で位置づけられています。

中期事業実施計画の中で、明知鉄道や高校生バス通学補助が示されています。

■施策（4）地域公共交通

①公共交通網の利用促進

・市民や交通事業者と連携してより身近で利用しやすい移動手段として、公共交通の利用を促進し、公共交通網の維持を図ります。

②既存鉄道の存続支援

・明知鉄道に対して、恵那市と連携して運営面や活動面で支援します。

③高校生の通学対策

・定期券購入補助による家計の経済的負担軽減と、バスの利用促進や通学路線維持を図ります。

④交通弱者対策の充実

・路線バスやタクシーなど既存の公共交通では対応しきれない地域内交通を確保するために、コミュニティバスを運行し、地域住民の日常生活に必要な交通手段を確保します。

●目標値

指標名	現状値	H34年度目標値
①④住民1人あたりの公共交通年間利用回数※	8.6回/人(H28)	8.6回/人以上
②明知鉄道の1日(平日)の運行便数の維持	28便/日(H28)	28便/日
③付知峡線沿線地区内の高校生バス通学割合	30.6%(H28)	30.6%以上

※北恵那バス、明智鉄道(阿木-飯沼間)、コミュニティバス年間利用者数÷住民基本台帳人口
(各年9月末時点)

●主な事業

(4)	事業名	事業内容
① ② ④	地域交通推進事業	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の実情に合わせたコミュニティバスの運行 ・交通事業者と連携した利用促進イベントや企画バスの運行 新 <u>バスを利用したお出かけやモデルコースの提案</u> 拡 <u>運転手の採用拡大に向けた運転手体験会の開催</u> ・恵那市と共同で行う明知鉄道への運営費・維持修繕費などの補助 新 <u>タクシーを活用したお出かけ、相乗りなど新たなサービスの実証実験</u> ・路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ割引の実施やパーク&ライド※による公共交通の利用促進
③	高校生バス通学補助事業	<ul style="list-style-type: none"> ・遠距離通学の高校生への通学定期券購入費用補助



※パーク&ライド：自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自家用車を駐車した後、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用し、目的地に向かうこと

2. 都市計画マスタープラン・立地適正化計画

(1) 恵那市都市計画マスタープラン(平成 28～37 年度)

① 都市づくりの基本理念

「水と緑の豊かな地域の連携による持続可能な定住・交流都市への再構築」

② 都市づくりの目標

- 個性的な地域が連携した魅力と活力のある持続可能な都市の実現
- 自然・歴史・文化の保全・活用による美しく環境と共生した都市の創造
- 安全・安心で快適に住み働き続けられる都市の形成

③ 将来都市構造図

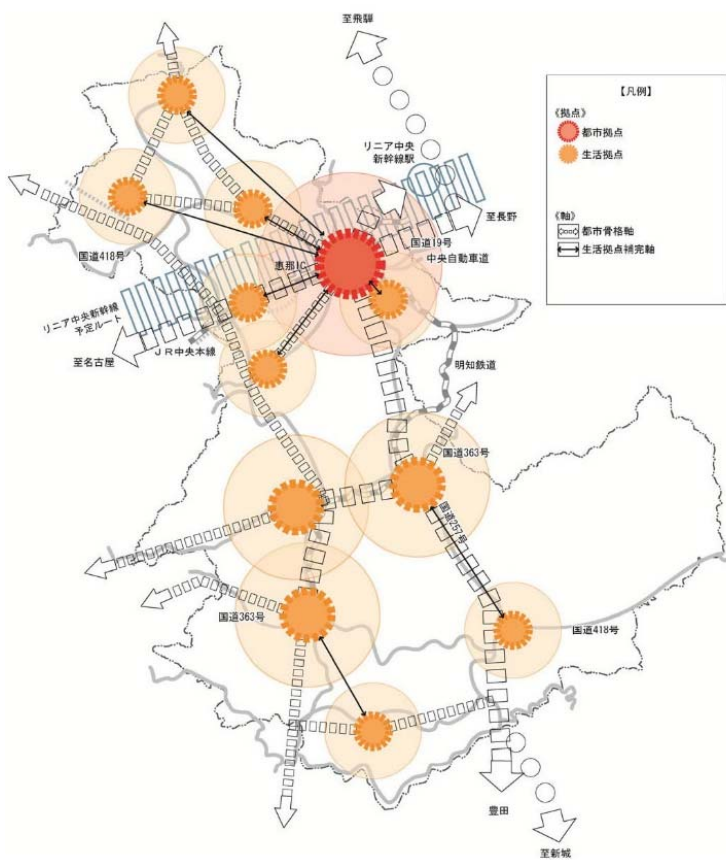


図 将来都市構造図

拠点

○ JR 恵那駅周辺の既成市街地(用途地域内)を「都市拠点」と位置づけ、公共交通の利便性の向上や都市基盤施設の整備などとあわせて、人口と住宅、商業、業務などの各種都市機能の維持・集積を図り、恵那市の顔にふさわしい賑わいのある中心拠点を創出します。

○ 各地域の中心地(振興事務所周辺など)を「生活拠点」と位置づけ、公共交通の利便性の向上、生活基盤施設を充実することにより、人口と住宅、生活サービス機能の維持・集積を図り、資源を生かした特色のある地域の拠点を創出します。不足する機能については、周辺の地域と連携して補完していくこととします。

軸(ネットワーク)

○ 現在及び将来の鉄道網、道路網などの交通網のうち、恵那市と周辺都市との結びつきや、都市拠点と各生活拠点との結びつきを強化すべきものなどを「都市骨格軸」と位置づけ、その連絡性を強化します。

○ 生活サービス機能が不足する生活拠点と都市拠点や他の生活拠点とを結びつける交通網や仕組みなどを「生活拠点補完軸」と位置づけ、生活利便性の確保に努めます。

(3)中津川市立地適正化計画(令和3～22年度)

①都市機能誘導区域

JR 中津川駅と JR 美乃坂本駅の駅前となっており、都市計画区域外である阿木地区は対象となっていません。

②誘導区域外の地域

第5章 誘導区域外の地域

1. 誘導区域外の地域における基本的な考え方

居住誘導区域は将来を見据えて緩やかに居住を誘導しようという区域です。一方で、市民生活は地域拠点を中心とした市域全域で築かれています。

このため、市民の皆さんが各地域で安全・安心に暮らしていけるよう、それぞれの地域における方向性を示します。

2. 誘導区域外における地域の方向性

1 用途地域

住居系の用途地域が指定された地域では、主に低層住宅としての土地利用がなされており、今後も低層住宅地としての居住環境の維持を図ります。また、生活利便性の向上、安全・安心の確保に向けて生活道路等の維持・整備を図ります。

2 地域拠点・集落地

地域拠点においては、総合事務所・地域事務所を中心に都市機能が集積し、そこから幹線道路に沿って広がるように集落地が形成されています。

地域拠点では、従来の都市計画マスタープランの考え方にに基づき、自然環境や営農環境、農村景観との調和、計画的な土地利用による地域生活の利便性向上に資する施設の維持を図ります。また、地域生活の維持・向上に向けて福祉施設や子育て支援施設、学校等の公共公益施設を地域コミュニティ活動の核として維持・整備し、多面的な活用を図ります。

集落地では、既存の居住環境の維持を図るとともに、農地等を保全します。集落地における道路は、生活道路としての機能を確保します。

3. 地域公共交通網形成計画

(1)中津川市地域公共交通網形成計画(平成30～令和4年度)

①計画の基本理念

「住んでよかった、住んでみたい街に。～公共交通網の維持で定住を推進～」

②計画の目標

- 目標1 住み続けられる街に ～定住を支える公共交通
- 目標2 来てよかった、また来たい街に ～観光と利用促進
- 目標3 誰もが活躍する街に ～運転手不足解消に向けて

③計画により維持する地域公共交通ネットワーク

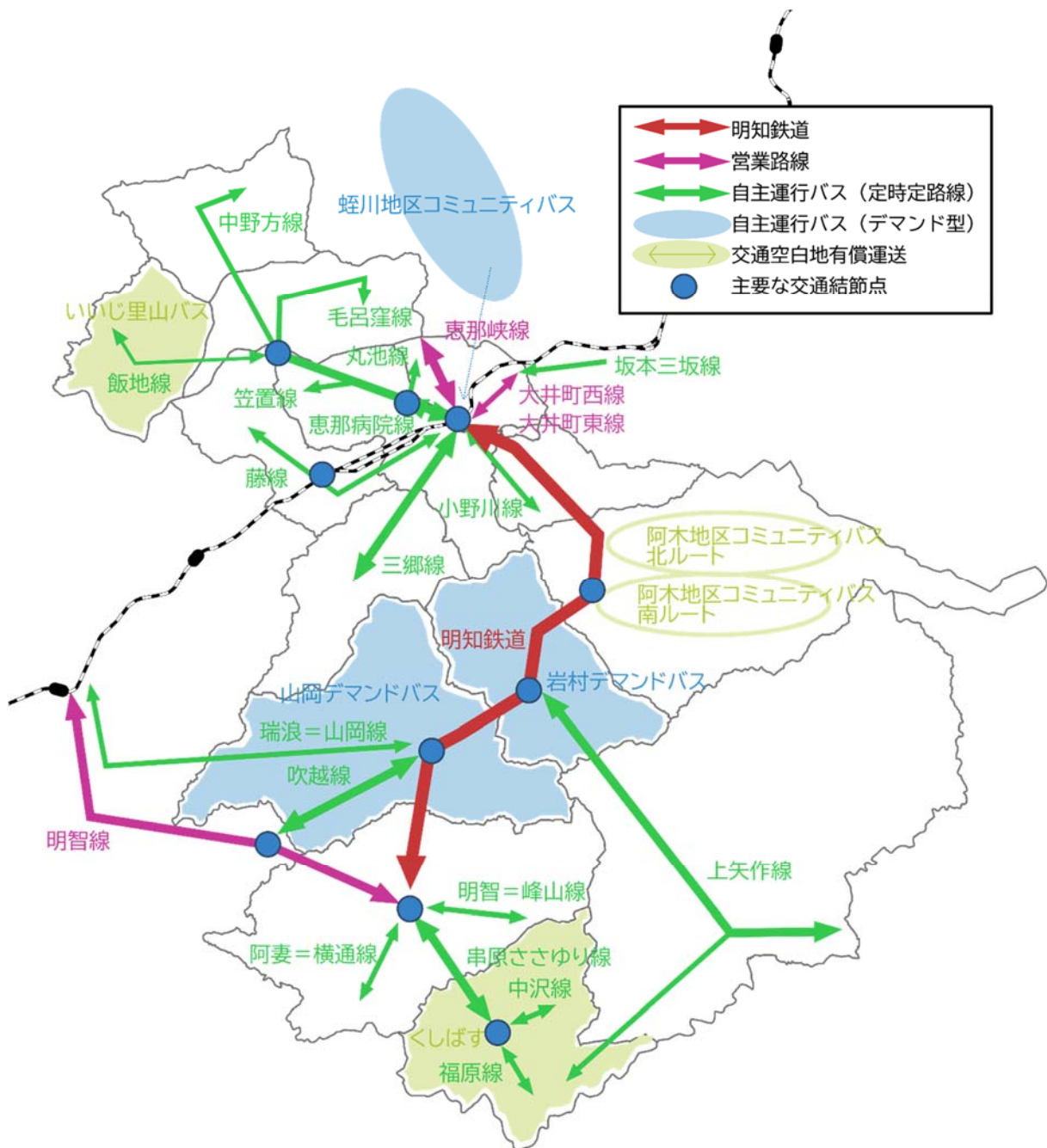


III 公共交通の現状等

1. 公共交通の整備状況

(1)公共交通網の概要

明知鉄道沿線地域の公共交通は、以下の通りとなっています。



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ります。

表 JRの運行サービス概要(恵那駅・令和3年4月現在)

路線	方面	終点	運行状況
JR中央線 (恵那駅)	上り (名古屋方面)	名古屋	普通 6便(平日) 8便(土休日)
			快速 33便(平日) 31便(土休日)
	下り (松本方面)	中津川	普通 4便(平日) 2便(土休日)
			ホームライナー 2便(平日のみ)
		松本	普通 1便(平日・土休日)
		長野	特急 3便(平日・土休日)

表 明知鉄道の運行サービス概要(令和3年4月現在)

路線	方面	終点	運行状況
明知線	上り (恵那方面)	恵那	普通 12便(平日・土休日)
			急行 1便(平日・土休日)
	下り (明智方面)	明智	快速 1便(平日のみ)
			普通 13便(平日) 12便(土休日)
			急行 1便(平日・土休日)

②バス等

令和3年4月時点におけるバス等については、東濃鉄道(株)が運営する「営業路線」が4路線あり、恵那市の運営する公共交通が19路線（定時定路線17、デマンド2）、中津川市の運営する公共交通が2路線（定時定路線1、デマンド1）運行しています。

また、交通空白地有償運送が3路線運行（デマンド2、定時定路線1）しています。

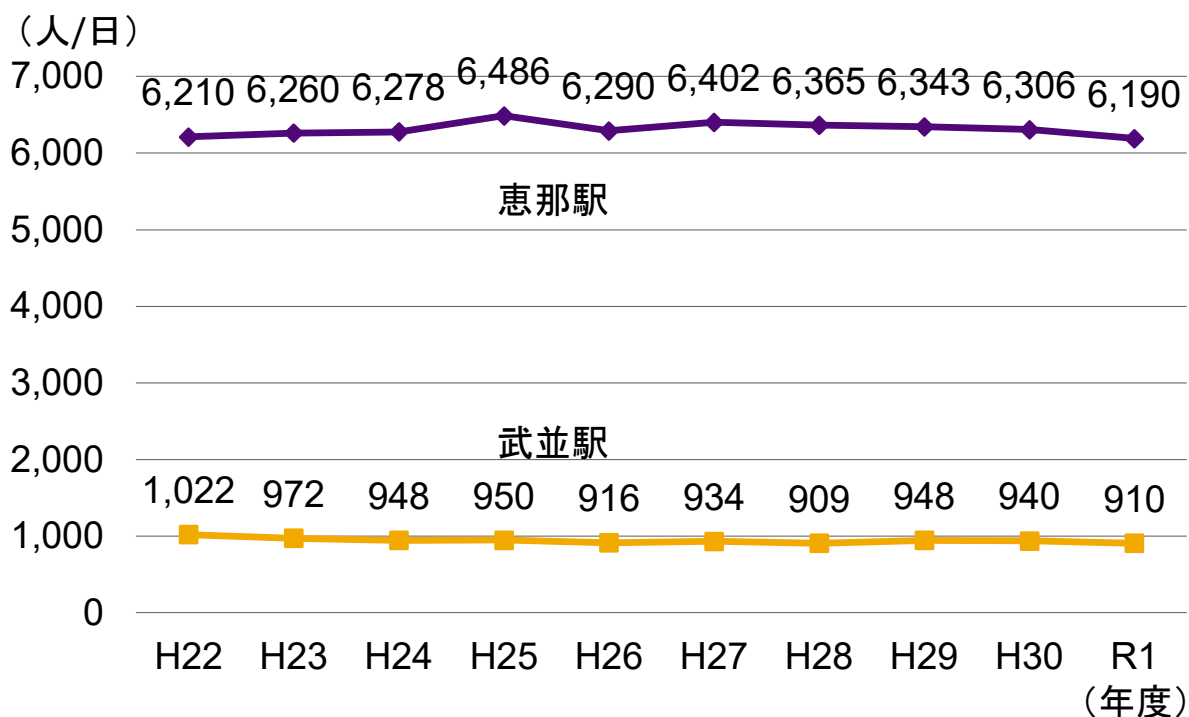
表 バス路線の概要(令和3年10月時点の路線)

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)	
	大井町東線		
	恵那峡線		
	明智線		
恵那市 自主 運行 バス	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		
	上矢作線		
	吹越線		
	串原ささゆり線	豊タクシー(株)	
	デマンド型		よやくる号 岩村地区
		よやくる号 山岡地区	
中津川市 コミュニ ティバス	定時定路線型	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
交通空白地有償運送	いいじ里山バス	飯地地域自治区運営委員会	
	阿木地区コミュニティバス	NPO法人阿木ふるさと福祉村	
	くしばす	串原地域自治区運営委員会	

2. JRの利用状況

恵那駅は、1日あたり6千人程度の乗降が見られ、平成27年度までは増加傾向にありましたが、平成28年度から減少傾向にあります。

一方で武並駅は、1日あたり1千人程度の乗降が見られ、減少傾向にあります。便数はほぼ同じですが、駅前が十分整備されておらず、利用しづらい可能性があります。



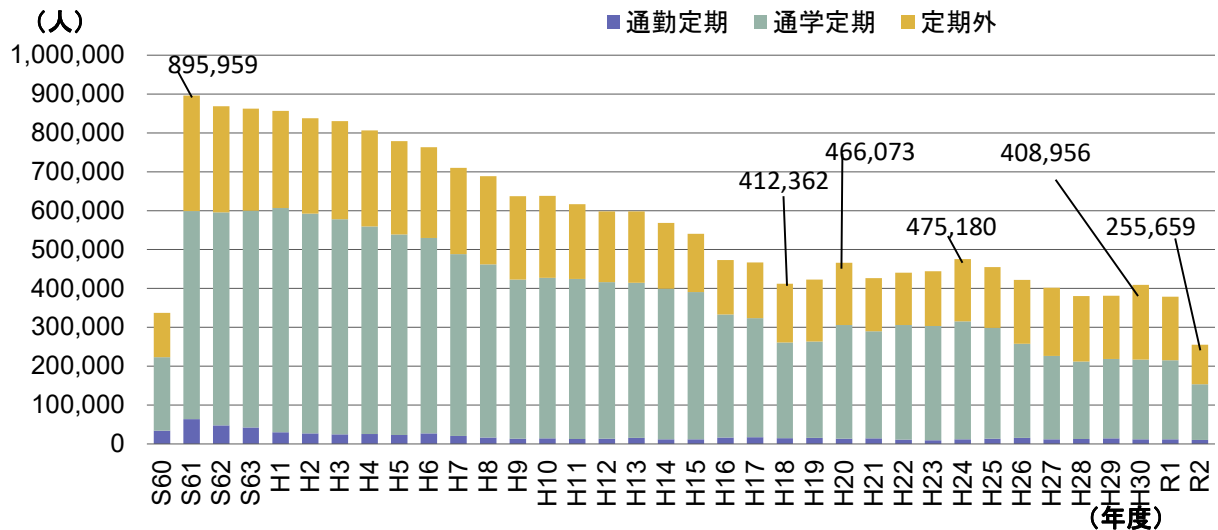
資料：恵那市統計書

図 JR駅の1日あたり乗降客者数の推移

3. 明知鉄道の利用状況

(1)年間利用者数の推移

明知鉄道の利用者数は、第三セクター化後から減少傾向を続けています。平成 20・24・30 年度に利用の山がありました。令和に入ってコロナ禍で急減しており、令和 2 年度は第三セクター化後の最低の利用者数となり、約 26 万人でした。



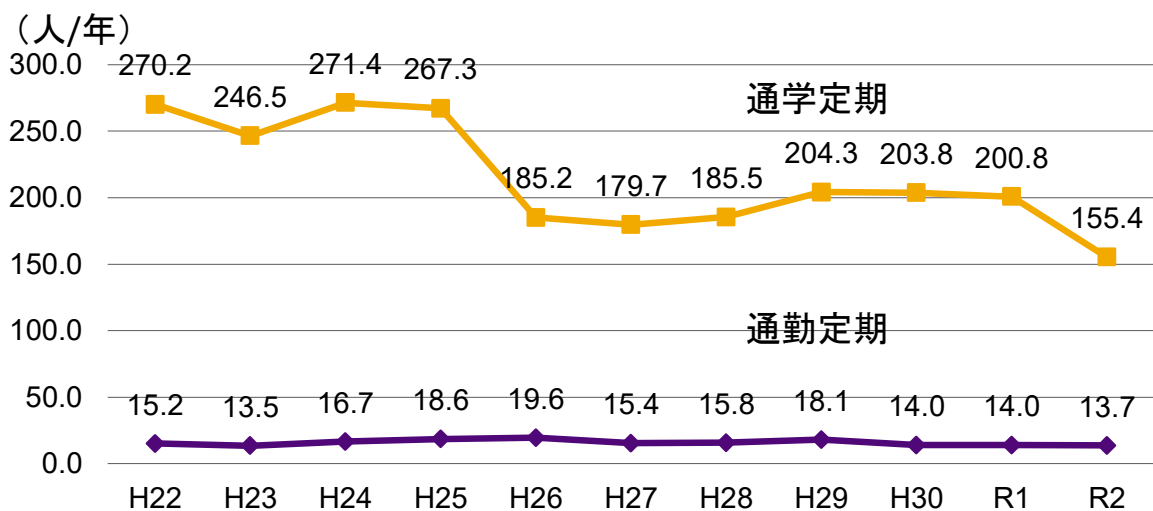
資料：明知鉄道株

図 明知鉄道の年間利用者数の推移

(2)定期券購入者数(実人数)の推移

明知鉄道では、1・3・6ヶ月の定期券を販売しています。そこで、例えば3ヶ月定期の購入枚数を4で除する(3か月=1/4年)ことで、年間の実人数を推計しました。

通学定期については、平成 25~26 年度にかけて 80 人近く落ち込むも、その後は微増傾向でしたが、令和 2 年はコロナ禍に伴い購入者が減りました。通勤定期については、横ばい傾向です。



資料：明知鉄道株のデータを加工

図 明知鉄道の定期券購入実人数(推計)の推移

(3)通勤定期利用状況

通勤定期券の利用者にアンケート調査を行い、定期券の利用方法を調査しました。

(2)の結果から、実人数で毎年15~20人程度の購入者が見られますが、そのうち4人から回答を得ることができました。

2人は20歳代で、岩村への通勤に利用しています。残り2人は恵那駅で下車して通勤しています。このことから、「岩村」と「恵那駅」への通勤需要が認められました。

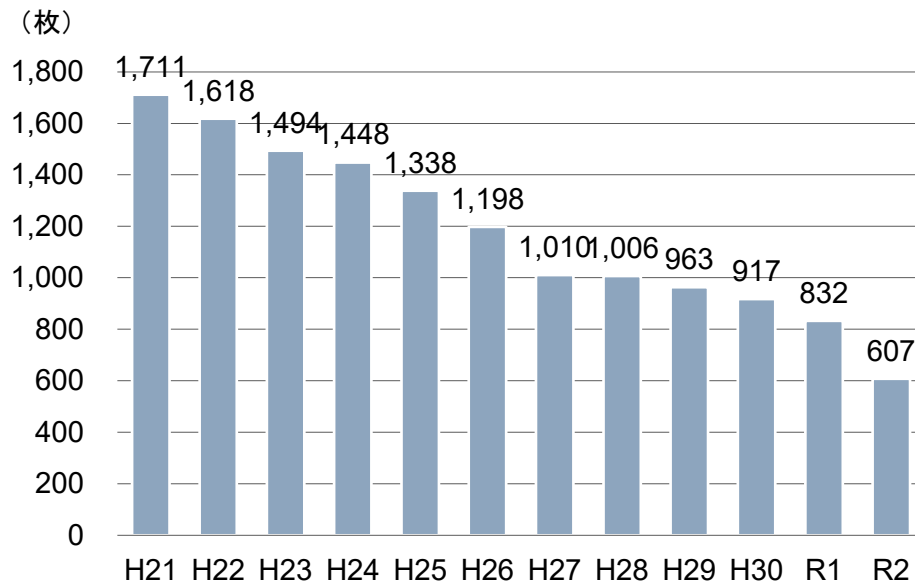
表 明知鉄道の通勤定期の利用状況(ダイヤは調査当時のもの)

属性	利用日	通勤経路			その他の意見
		往路	復路	住所(郵便番号)	
40代男性	月~金	自宅 6:45	自宅 18:15	明智町(滝坂住宅)	○定期券は10年以上利用 ○今後の購入は分からない ○明知鉄道は「やや満足」
		↓家族の送迎 明智駅 6:55	↑家族の送迎 明智駅 18:12		
		↓明知鉄道 恵那駅 7:44	↑明知鉄道 恵那駅 17:23		
		↓家族の送迎 勤務先 8:20	↑家族の送迎 勤務先 16:10	長島町久須見	
20歳未満女性	日~木	自宅 7:00	自宅 21:00	瑞浪市薬師町	○定期券は数年程度利用 ○今後の購入は分からない ○JR定期券も利用 ○明知鉄道は「不満」(本数が少なすぎて困る)
		↓JR 恵那駅 7:58	↑JR 恵那駅 19:27		
		↓明知鉄道 岩村駅 8:28	↑明知鉄道 岩村駅 19:00		
		↓自転車 勤務先 8:45	↑自転車 勤務先	恵那市岩村町	
20歳未満男性	月~日	自宅 6:45	自宅 17:20	中津川市阿木	○定期券は数年程度利用 ○今後の購入は分からない ○明知鉄道は「満足」
		↓徒歩 飯沼駅 7:00	↑徒歩 飯沼駅 17:00		
		↓明知鉄道 極楽駅 7:12	↑明知鉄道 極楽駅 16:47		
		↓徒歩 勤務先 7:20	↑徒歩 勤務先 16:00	恵那市岩村町	
60代女性	月~金	自宅	自宅	恵那市山岡町	○定期券は10年以上利用 ○今後の購入は分からない ○明知鉄道は「満足」
		↓徒歩 花白駅 7:09	↑徒歩 花白駅 17:59		
		↓明知鉄道 恵那駅 7:44	↑明知鉄道 恵那駅 17:23		
		↓徒歩 勤務先	↑徒歩 勤務先	恵那市大井町	

※40代男性の回答で、自宅・勤務先の前後に「家族の送迎」となっているが、回答者の回答をそのまま掲載している

(4)グリーン会員証の購入・利用状況

明知鉄道では、高齢者向けに年間フリー券である「グリーン会員証」を2,000円で販売していますが、発売枚数は減少傾向です。



資料：明知鉄道(株)

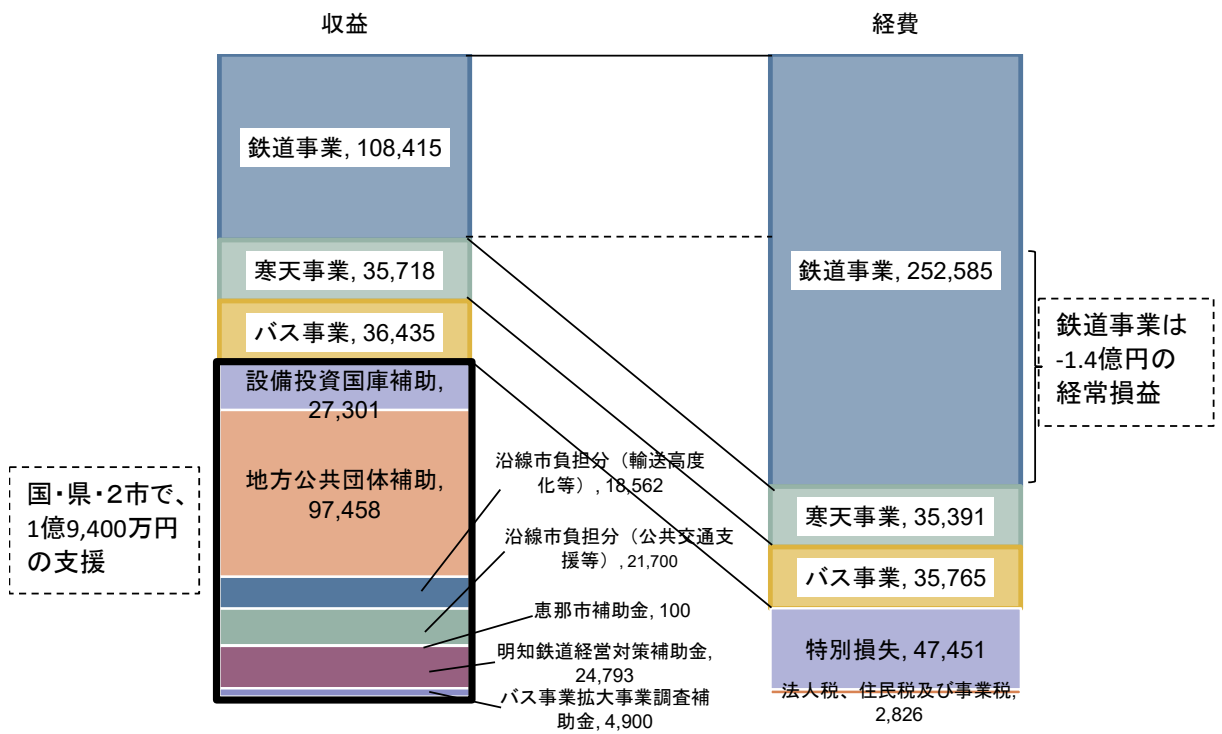
図 グリーン会員証の年間発売枚数

4. 明知鉄道の経営状況

(1) 収支構造

明知鉄道は、「鉄道事業」と山岡駅の「寒天事業」とスクールバス運行の「バス事業」が三大事業となっています。

損益計算書を見ると、鉄道事業は、1.1億円の経常利益に対して、2.5億円の経常費用がかかっており、-1.6億円の経常損益となっています。コロナ禍で運賃収入が大きく落ち込んでいます。寒天事業とバス事業は恵那市からの委託事業です。



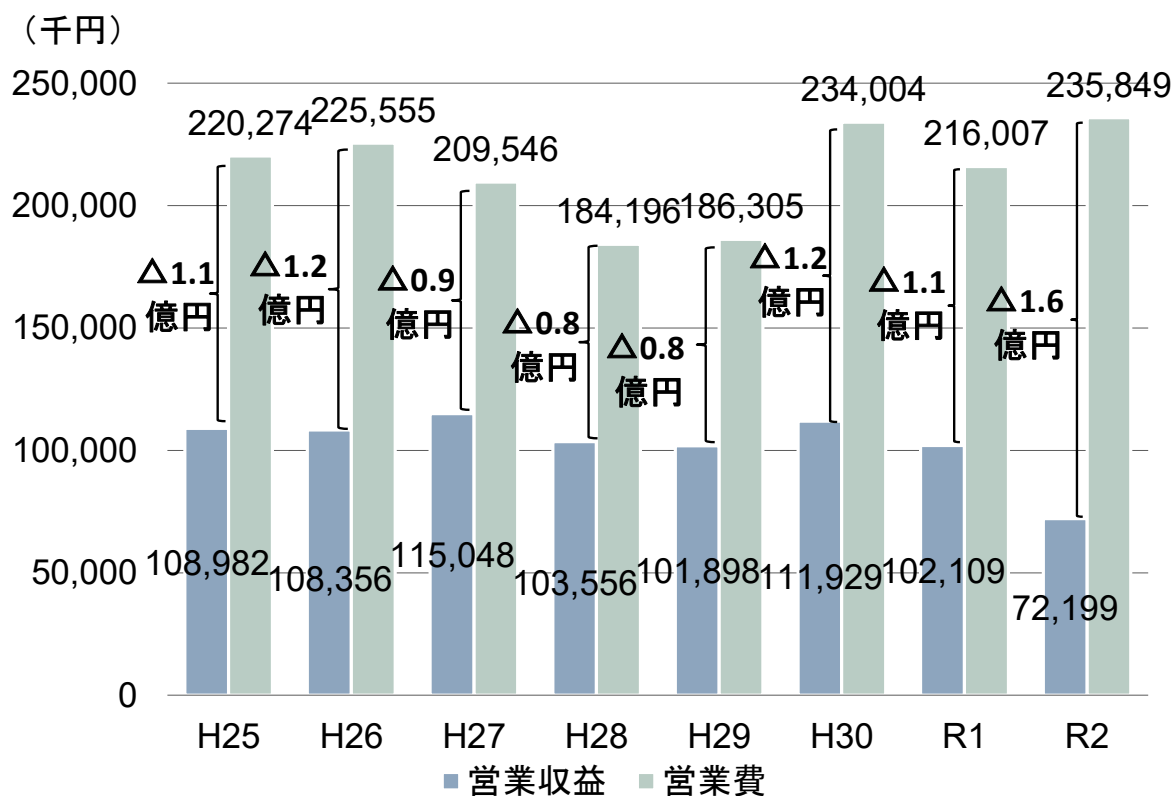
単位：千円、資料：明知鉄道(株)

図 明知鉄道の令和2年度損益計算書

(2) 鉄道事業の収支推移

明知鉄道の「鉄道事業」は、毎年1億8千万～2億3千万円の営業費用が必要となっており、令和2年度は2.4億円が必要でした。それに対して鉄道事業による収入は伸び悩んでいます。

こうした中で設備の老朽化は進んでおり、今後は事業費の増加が予想されます。



資料：明知鉄道(株)

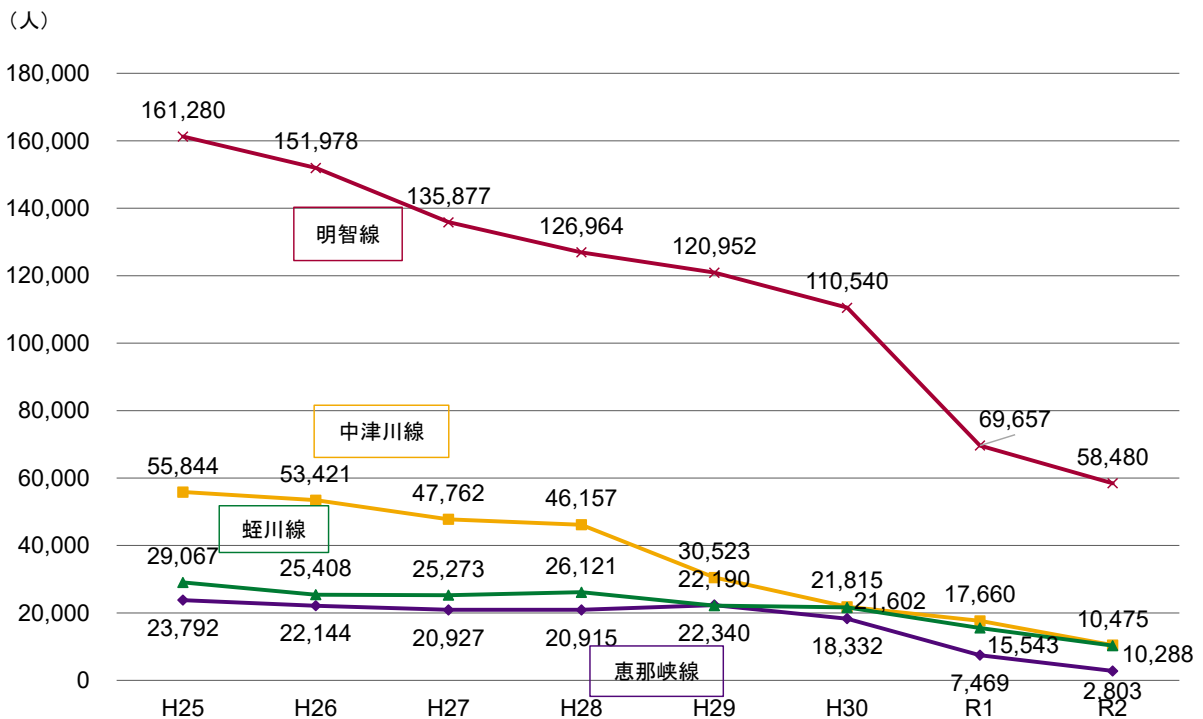
図 明知鉄道の鉄道事業の収支の推移

5. バス等の利用状況

(1) 営業路線

営業路線について、すべての路線で減少傾向となっており、令和3年3月末で中津川線と蛭川線は廃止となりました。

一方で明智線や恵那峡線も急減しており、この2路線も存続の危機と言えます。



資料：東濃鉄道(株)

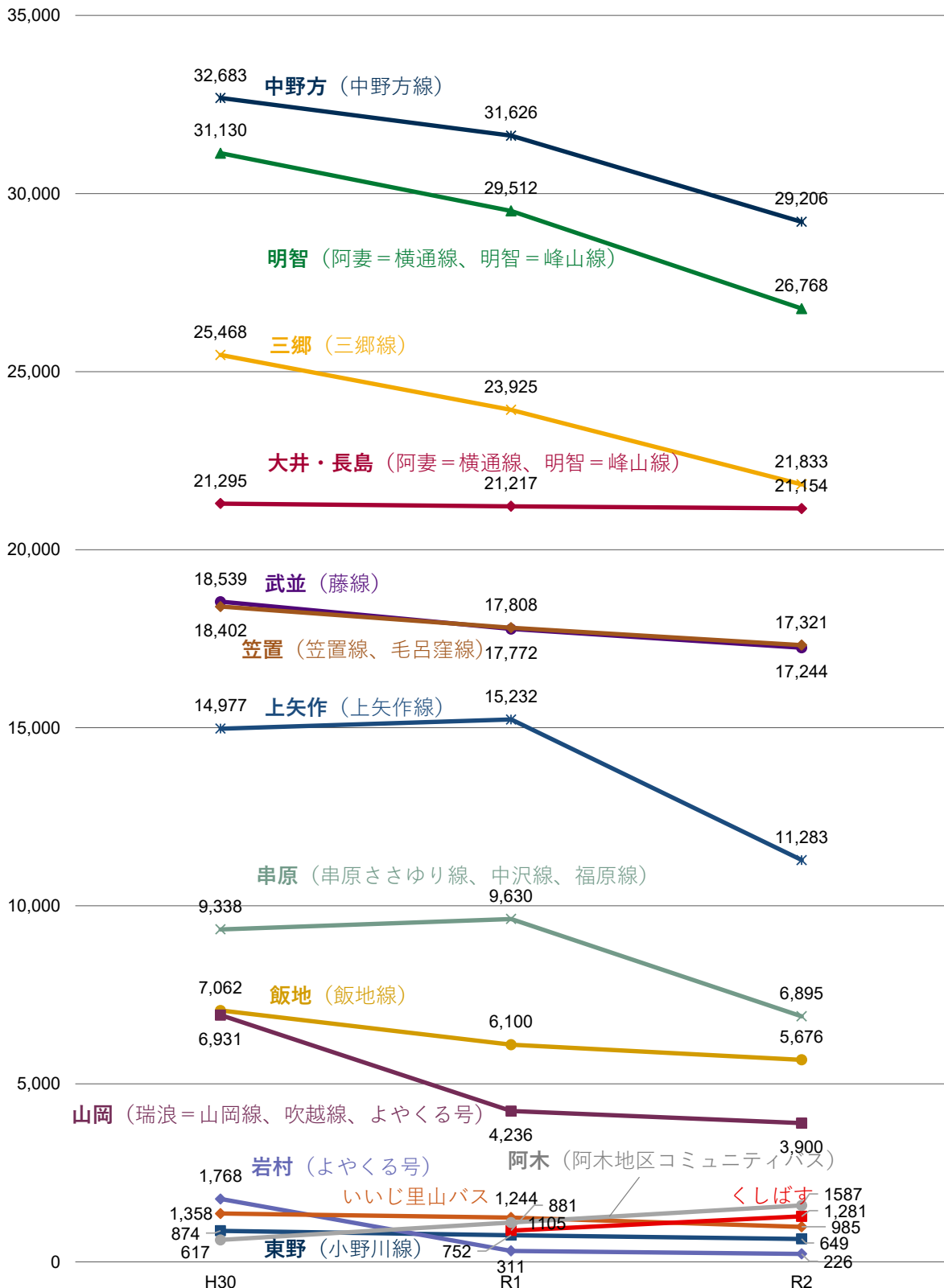
※バス利用者数の年度は、前年10月～当該年9月の値である

図 営業路線の利用者数の推移(R24.10-R2.9)

(2) 自主運行バス・交通空白地有償運送

自主運行バス・有償運送も、近年はコロナの影響を受けて減少傾向です。

年間利用者数（人）



資料：恵那市

図 自主運行バス・有償運送の利用者数の推移(R29.10-R2.9)

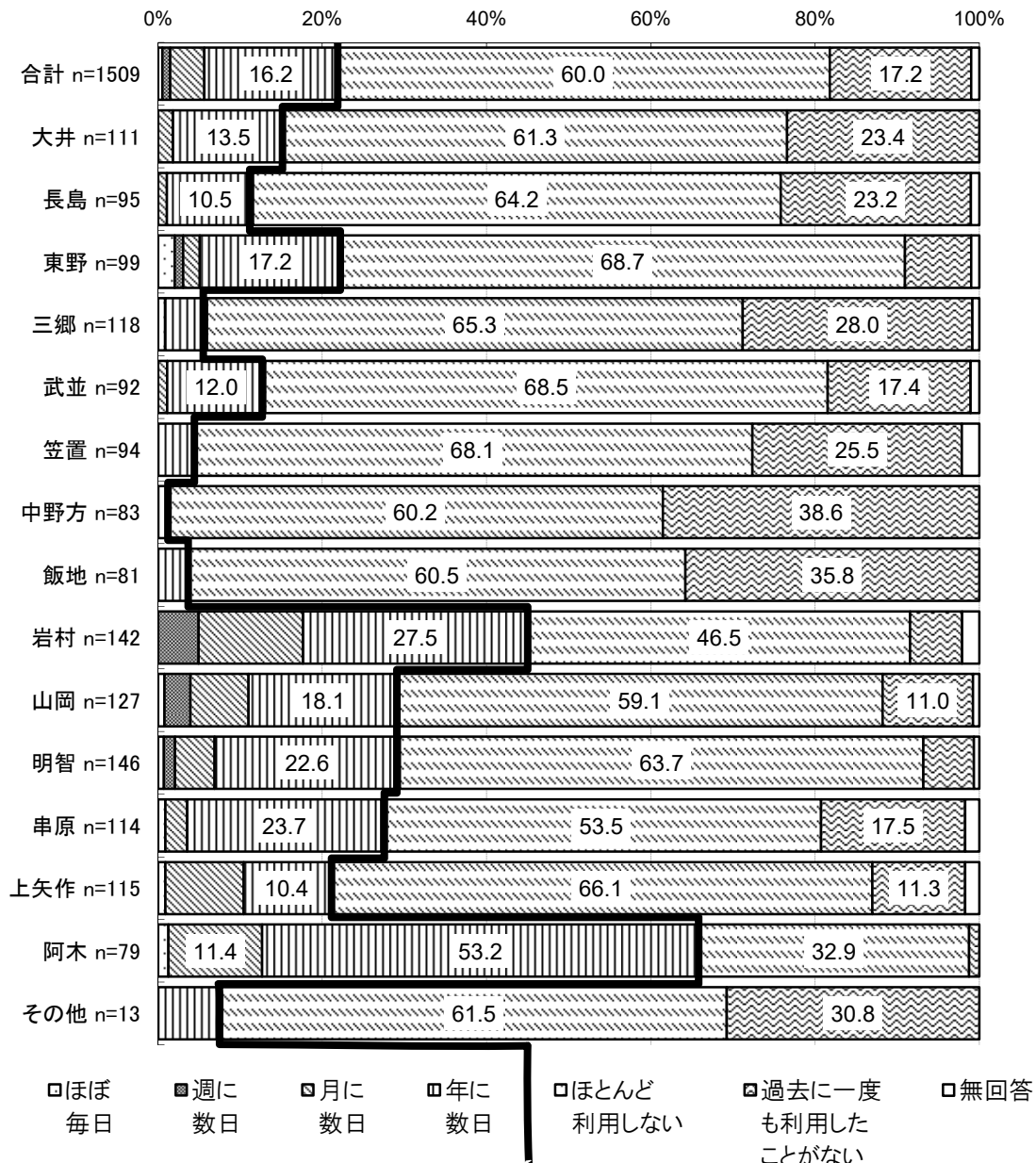
6. 利用者の意向等

(1) 市民アンケート結果

① 明知鉄道の利用頻度

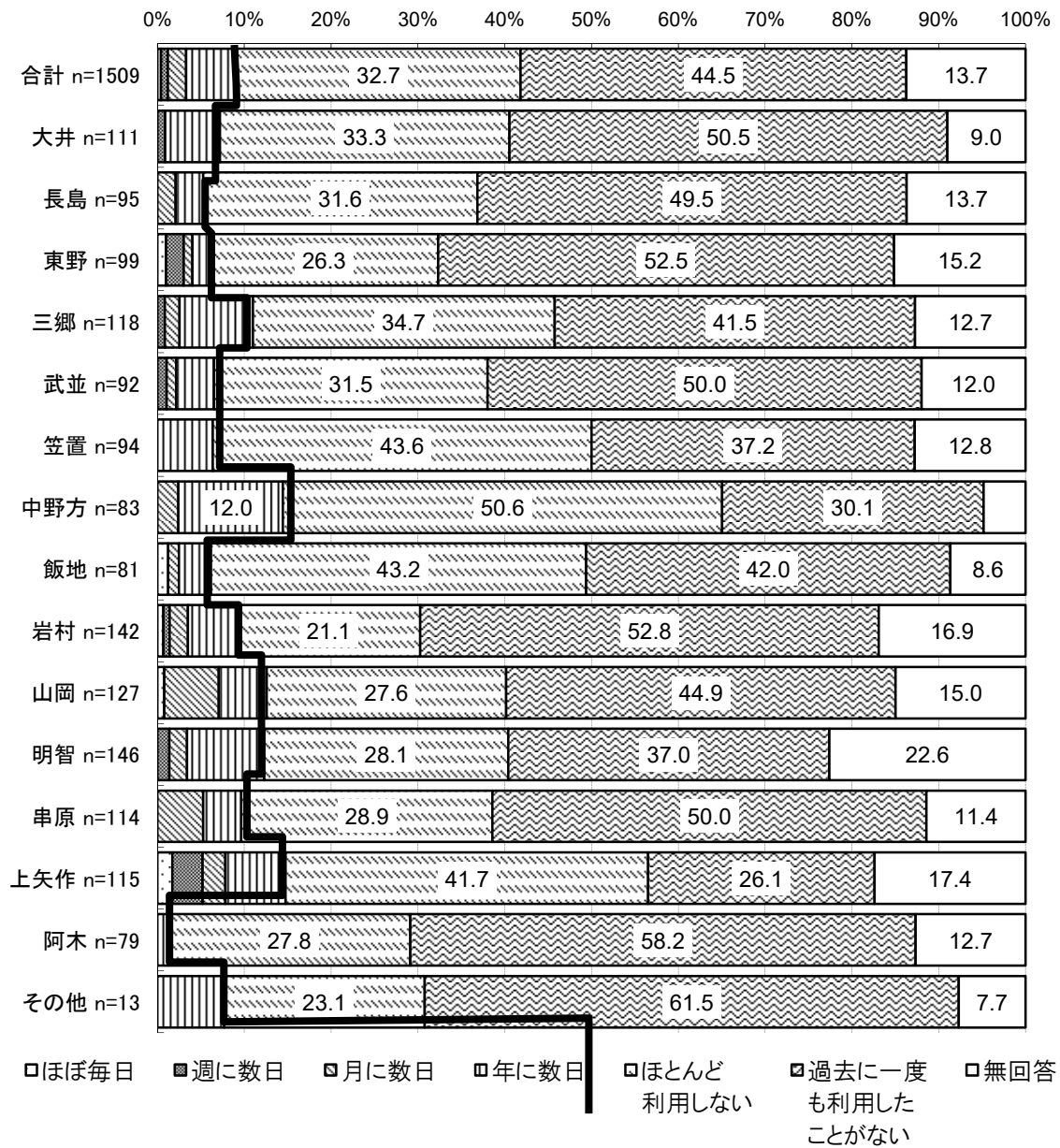
明知鉄道について、「年に数日」以上利用する人が全体の2割しかおらず、「過去に一度も利用したことがない」も約2割いました。

ただし、恵南地域では利用者が比較的多く、特に阿木地域や岩村地域での利用者が多くなっています。



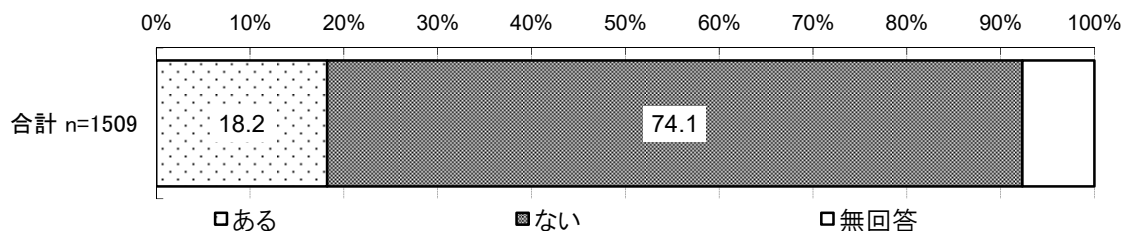
②バス(自主運行バス、コミュニティバス、営業路線)や、デマンド交通(いいじ里山バス)の利用頻度

バスについて、「年に数日」以上利用する人が全体の1割しかおらず、「過去に一度も利用したことがない」も4割以上いました。



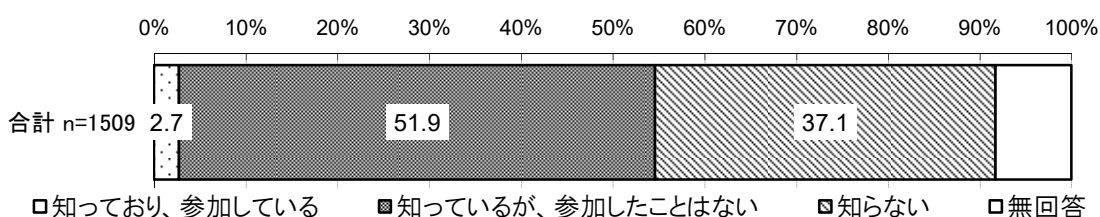
③明知鉄道の観光列車の利用状況

明知鉄道の観光列車について、7割以上が「利用したことがない」と回答しました。



④明知鉄道のSL乗車体験の利用状況

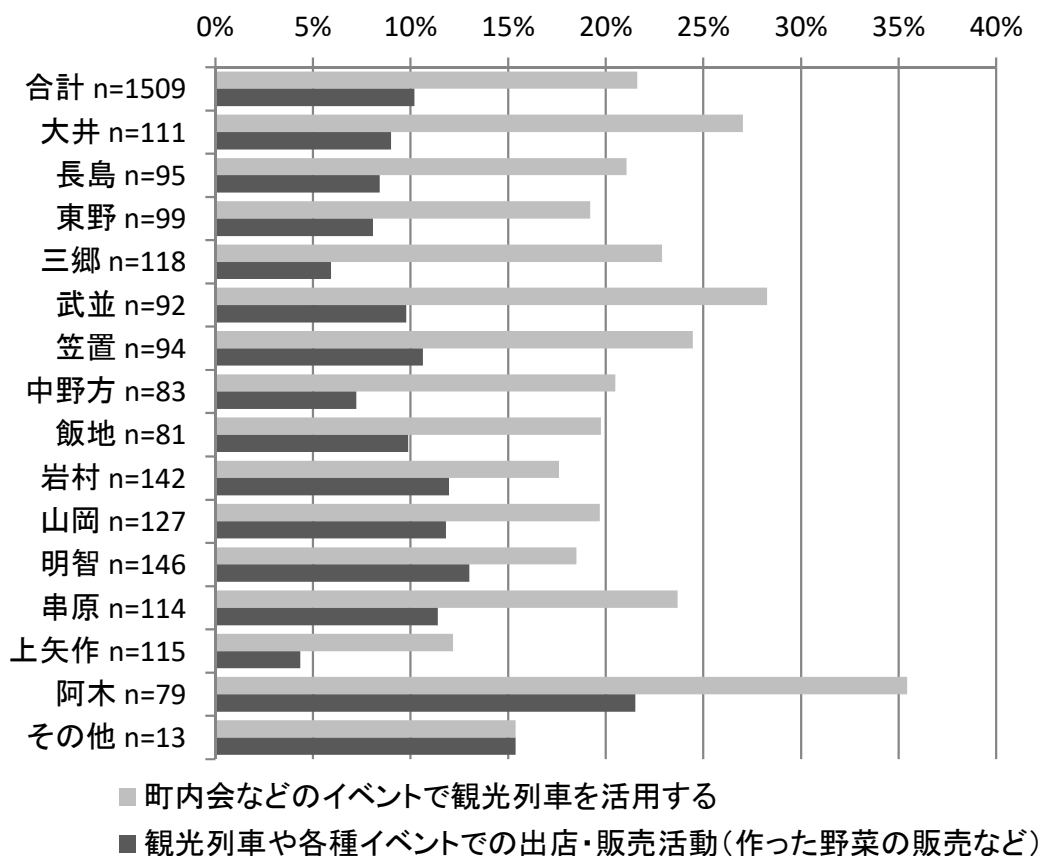
SL乗車体験について、約4割が「知らない」、5割が「知っているが、参加したことはない」と回答しました。



⑤明知鉄道の活用

「町内会などのイベントで観光列車を活用する」は約2割の回答が見られました。

阿木地域では、「観光列車や各種イベントでの出店・販売活動」に約2割の回答が見られるなど、明知鉄道を活用することに対して比較的強い意向が見られました。

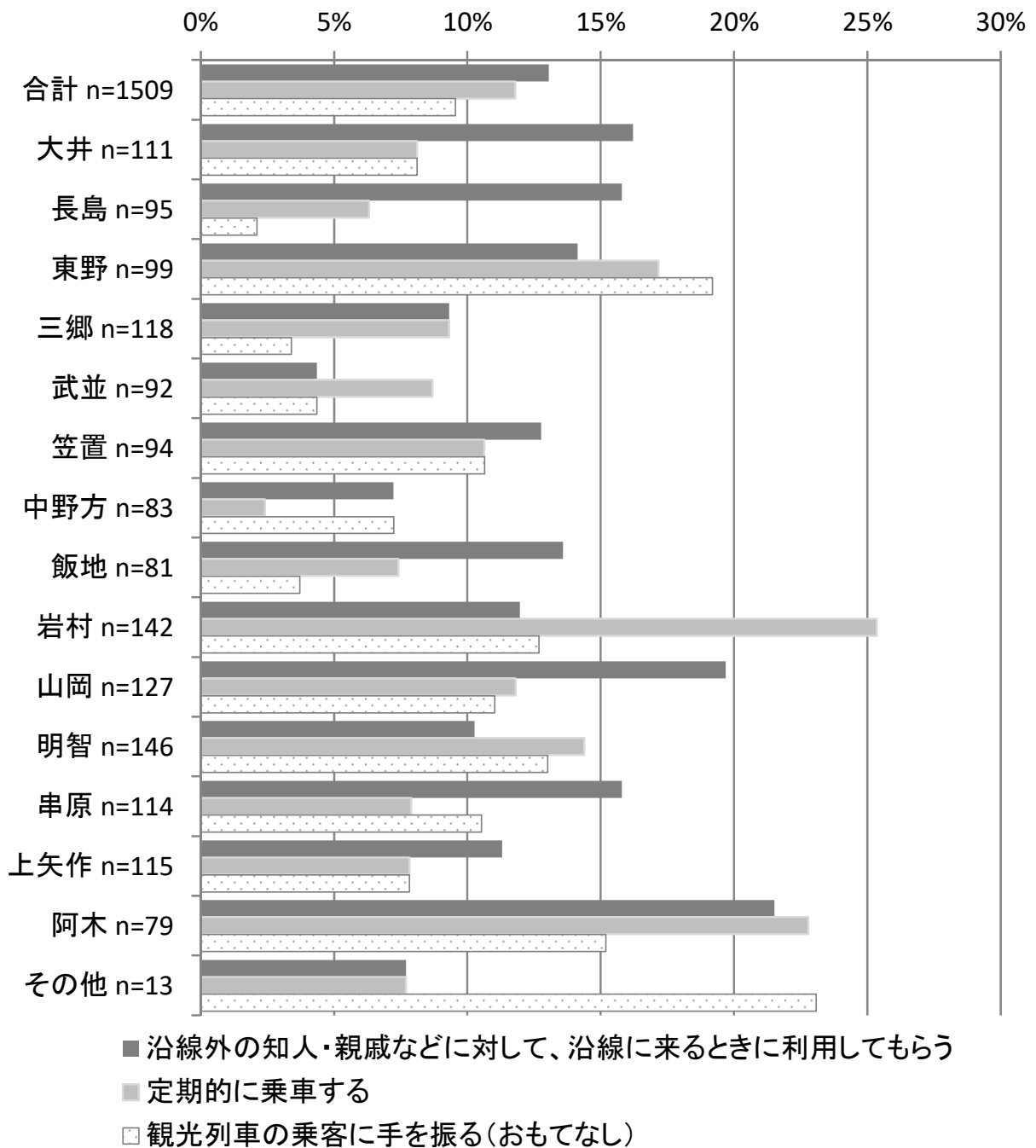


⑥明知鉄道の支援

「沿線外の知人・親戚などに対して、沿線に来る時に利用してもらう」は沿線地域を中心に回答がありました。

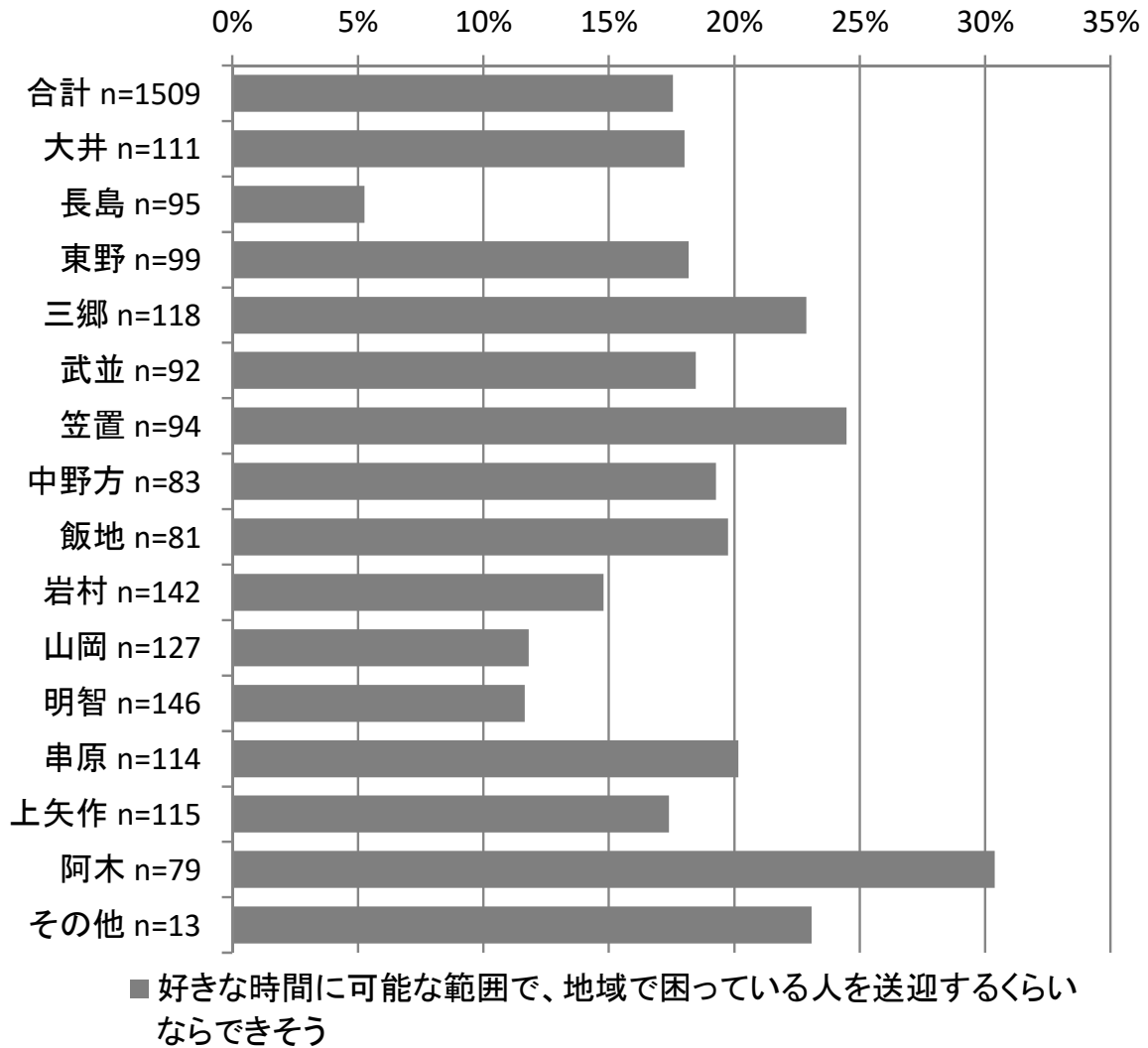
「定期的に乗車する」は、岩村地域で最も多く、次いで阿木地域、東野地域でした。

「観光列車の乗客に手を振る（おもてなし）」は、東野地域で最も多く、次いで阿木地域、明智地域でした。



⑦公共交通の担い手としての可能性

「好きなときに可能な範囲で、地域で困っている人を送迎するくらいならできそう」は約2割の回答が見られました。



7. 各地域からの高校アクセス可能性の確認

高校生の通学手段確保は、公共交通の大きな役割の一つです。
当地域の各中学校などから、現状の公共交通で通学が可能か確認しました。

(1) 恵那高校

明知鉄道により沿線地域全体から通学が可能となっています。

串原地域は、始業と部活終了後に使える串原ささゆり線の便がありません。

笠周地域は、就業後は1時間ほど待てば中野方線の便がありますが、部活終了後に都合の良い便がありません。

最寄り停留所	始業時間	終業時間	(部活終了)
恵那駅前 (高校まで徒歩 20 分)	8:30	15:45	19:00 頃

中学校	代表停留所	往路の経路	復路の経路	復路の経路
恵那西中	槇ヶ根	自転車で可能なため割愛	自転車で可能なため割愛	自転車で可能なため割愛
恵那東中	恵那高裏	徒歩で可能なため割愛	徒歩で可能なため割愛	徒歩で可能なため割愛
恵那北中	河合(飯地線、中野方線)	○ 中野方線: 河合 07:20→恵那駅前 07:42	△ 中野方線: 恵那駅前 17:00→河合 17:22	× (中野方線最終の恵那駅前 18:50 発に間に合わない)
岩邑中	極楽駅	○ 明知鉄道: 極楽駅 07:18→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→極楽駅 16:42	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→極楽駅 20:16
山岡中	山岡駅	○ 明知鉄道: 山岡駅 07:05→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→山岡駅 16:55	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→山岡駅 20:29
明智中	明智駅	○ 明知鉄道: 明智駅 06:54→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→明智駅 17:05	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→明智駅 20:40
串原中	串原総合福祉センター前(串原ささゆり線)	×(明智駅に 6:54 に到着不可) 明知鉄道: 明智駅 06:54→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→明智駅 17:05 串原ささゆり線: 明智駅前 17:12→串原総合福祉センター前 17:31	×(明智駅から先がない) 明知鉄道: 恵那駅 19:49→明智駅 19:33
上矢作中	上矢作中学校前(上矢作線)	○ 上矢作線: 上矢作中学校前 06:38→岩村駅前 07:09 明知鉄道: 岩村駅 07:15→恵那駅前 07:43	△ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→岩村駅 16:45 (1時間以上待ち) 上矢作線: 岩村駅前 18:08→上矢作中学校前 18:39	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→岩村駅 20:19 上矢作線: 岩村駅前 20:30→上矢作中学校前 21:01
阿木中	阿木駅	○ 明知鉄道: 阿木駅 07:26→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→阿木駅 16:34	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→阿木駅 20:09
中津川方面	美乃坂本駅 中津川駅	○ JR: 中津川駅 07:56→美乃坂本駅 08:02→恵那駅 08:07	○ JR: 恵那駅 16:28→美乃坂本駅 16:33→中津川駅 16:39	○ JR: 恵那駅 19:37→美乃坂本駅 19:42→中津川駅 19:49
瑞浪方面	釜戸駅 瑞浪駅	○ JR: 瑞浪駅 07:42→釜戸駅 07:48→恵那駅 07:57	○ JR: 恵那駅 16:31→釜戸駅 16:41→瑞浪駅 16:47	○ JR: 恵那駅 19:46→釜戸駅 19:56→瑞浪駅 20:02

※令和3年6月1日現在のダイヤ

○: すべての行程において30分以上待たない。

△: どこかの行程において30分以上待つ。

×: ダイヤがない。

(2) 恵那農業高校

明知鉄道により恵南地域からも通学が可能となっています。

串原地域は、始業と部活終了後に使える串原ささゆり線の便がありません。

笠周地域は、就業後は1時間ほど待てば中野方線の便がありますが、部活終了後に都合の良い便がありません。

最寄り停留所	始業時間	終業時間	(部活終了)
恵那駅前 (高校まで徒歩24分)	8:30	15:35	19:00 完全下校

中学校	代表停留所	往路の経路	復路の経路	復路の経路
恵那西中	槇ヶ根	自転車でも可能なため割愛	自転車でも可能なため割愛	自転車でも可能なため割愛
恵那東中	恵那高裏	自転車でも可能なため割愛	自転車でも可能なため割愛	自転車でも可能なため割愛
恵那北中	河合(飯地線、中野方線)	○ 中野方線: 河合 07:20→恵那駅前 07:42	△ 中野方線: 恵那駅前 17:00→河合 17:22 (中野方線: 恵那駅前 15:55 発がやや早い)	× (中野方線最終の恵那駅前 18:50 発に間に合わない)
岩邑中	極楽駅	○ 明知鉄道: 極楽駅 07:18→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→極楽駅 16:42	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→極楽駅 20:16
山岡中	山岡駅	○ 明知鉄道: 山岡駅 07:05→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→山岡駅 16:55	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→山岡駅 20:29
明智中	明智駅	○ 明知鉄道: 明智駅 06:54→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→明智駅 17:05	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→明智駅 20:40
串原中	串原総合福祉センター前(串原ささゆり線)	×(明智駅に6:54に到着不可) 明知鉄道: 明智駅 06:54→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→明智駅 17:05 串原ささゆり線: 明智駅前 17:12→串原総合福祉センター前 17:31	×(明智駅から先がない) 明知鉄道: 恵那駅 19:49→明智駅 19:33
上矢作中	上矢作中学校前(上矢作線)	○ 上矢作線: 上矢作中学校前 06:38→岩村駅前 07:09 明知鉄道: 岩村駅 07:15→恵那駅前 07:43	△ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→岩村駅 16:45 (1時間以上待ち) 上矢作線: 岩村駅前 18:08→上矢作中学校前 18:39	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→岩村駅 20:19 上矢作線: 岩村駅前 20:30→上矢作中学校前 21:01
阿木中	阿木駅	○ 明知鉄道: 阿木駅 07:26→恵那駅前 07:43	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→阿木駅 16:34	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:49→阿木駅 20:09
中津川方面	美乃坂本駅 中津川駅	○ JR: 中津川駅 07:56→美乃坂本駅 08:02→恵那駅 08:07	○ JR: 恵那駅 16:28→美乃坂本駅 16:33→中津川駅 16:39	○ JR: 恵那駅 19:37→美乃坂本駅 19:42→中津川駅 19:49
瑞浪方面	釜戸駅 瑞浪駅	○ JR: 瑞浪駅 07:42→釜戸駅 07:48→恵那駅 07:57	○ JR: 恵那駅 16:31→釜戸駅 16:41→瑞浪駅 16:47	○ JR: 恵那駅 19:46→釜戸駅 19:56→瑞浪駅 20:02

(3) 恵那南高校

明知鉄道により旧恵那地域からも通学が可能となっていますが、始業時間に対して明智駅到着がやや早く、高校で30分以上待つ必要があります。

笠周地域は、始業と部活終了後に使える中野方線の便がありません。

串原地域は、部活終了後に利用可能な串原ささゆり線の便がありません。

最寄り停留所	始業時間	終業時間	(部活終了)
明智駅前 (高校まで徒歩11分)	8:30	15:35	特に決まりなし (仮に19:00として設定)

中学校	代表停留所	往路の経路	復路の経路	復路の経路
恵那西中・恵那東中	恵那駅 (自転車など)	△ (恵那駅まで自転車など) 明知鉄道: 恵那駅 06:44→明智駅 07:34	△ 明知鉄道: 明智駅 16:25→恵那駅 17:15 (恵那駅から自転車など)	△ 明知鉄道: 明智駅 19:59→恵那駅 20:48 (恵那駅から自転車など)
恵那北中	河合(飯地線、中野方線)	× 始発の中野方線(河合 06:46→恵那駅前 07:08)では、明知鉄道の恵那駅発 06:44 に間に合わない	△ 明知鉄道: 明智駅 16:25→恵那駅 17:15 中野方線: 恵那駅前 18:00→河合 18:22	× 明知鉄道: 明智駅 19:59→恵那駅 20:48 の後に中野方線に乗り継げない
岩邑中	極楽駅	△ 明知鉄道: 極楽駅 07:11→明智駅 07:34	○ 明知鉄道: 明智駅 16:25→極楽駅 16:49	△ 明知鉄道: 明智駅 19:59→極楽駅 20:23
山岡中	山岡駅	△ 明知鉄道: 山岡駅 07:24→明智駅 07:34	○ 明知鉄道: 明智駅 16:25→山岡駅 16:36	△ 明知鉄道: 明智駅 19:59→山岡駅 20:10
明智中	明智駅	自転車で可能なため割愛	自転車で可能なため割愛	自転車で可能なため割愛
串原中	串原総合福祉センター前(串原ささゆり線)	○ 串原ささゆり線: 串原総合福祉センター前 07:38→明智駅前 07:57	○ 串原ささゆり線: 明智駅前 16:00→串原総合福祉センター前 16:19	× (串原ささゆり線の最終は明智駅前 18:27)
上矢作中	上矢作中学校前(上矢作線)	△ 上矢作線: 上矢作中学校前 06:38→岩村駅前 07:09 明知鉄道: 岩村駅 07:14→明智駅 07:34	△ 明知鉄道: 明智駅 16:25→岩村駅 16:45 (1時間以上待ち) 上矢作線: 岩村駅前 18:08→上矢作中学校前 18:39	△ 明知鉄道: 明智駅 19:59→岩村駅 20:19 上矢作線: 岩村駅前 20:30→上矢作中学校前 21:01
阿木中	阿木駅	△ 明知鉄道: 阿木駅 07:03→明智駅 07:34	○ 明知鉄道: 明智駅 16:25→阿木駅 16:56	△ 明知鉄道: 明智駅 19:59→阿木駅 20:31
中津川方面	美乃坂本駅 中津川駅	△ JR: 中津川駅 06:30→美乃坂本駅 06:36→恵那駅 06:41 明知鉄道: 恵那駅 06:44→明智駅 07:34	○ 明知鉄道: 明智駅 16:25→恵那駅 17:15 JR: 恵那駅 17:28→美乃坂本駅 17:33→中津川駅 17:39	△ 明知鉄道: 明智駅 19:59→恵那駅 20:48 JR: 恵那駅 20:59→美乃坂本駅 21:04→中津川駅 21:11
瑞浪市立釜戸中	釜戸駅	△ JR: 釜戸駅 06:17→恵那駅 06:26 明知鉄道: 恵那駅 06:44→明智駅 07:34	△ 明知鉄道: 明智駅 16:25→恵那駅 17:15 JR: 恵那駅 17:46→釜戸駅 17:56	△ 明知鉄道: 明智駅 19:59→恵那駅 20:48 JR: 恵那駅 21:11→釜戸駅 21:21
瑞浪市立瑞陵中・瑞浪中・瑞浪南中・陶中	(東鉄明智線) 瑞浪駅前 益見橋 稲荷下 陶幼児園	○ 明智線: 瑞浪駅前 07:15→益見橋 07:20→稲荷下 07:25→陶幼児園 07:39→明智駅前 07:56	○ 明智線: 明智駅前 15:50→陶幼児園 16:07→稲荷下 16:20→益見橋 16:26→瑞浪駅前 16:31	× (以下が最終便) 明智線: 明智駅前 18:50→陶幼児園 19:07→稲荷下 19:20→益見橋 19:26→瑞浪駅前 19:31

(4)阿木高校

明知鉄道により沿線地域全体から通学が可能となっていますが、終業後の明知鉄道明智駅方面の便の到着が16:35となっており、やや時間が空いています。

笠周地域や串原地域について、部活終了後に都合の良い中野方線や串原ささゆり線の便がありません。

最寄り停留所	始業時間	終業時間	(部活終了)
阿木駅前 (高校まで徒歩7分)	8:50	15:30	18:30頃

中学校	代表停留所	往路の経路	復路の経路	復路の経路
恵那西中・恵那東中	恵那駅 (自転車など)	○ 明知鉄道: 恵那駅 08:03→阿木駅 08:22	○ 明知鉄道: 阿木駅 15:48→恵那駅 16:06	△ 明知鉄道: 阿木駅 19:24→恵那駅 19:42
恵那北中	河合(飯地線、中野方線)	○ 中野方線: 河合 07:20→恵那駅前 07:42 明知鉄道: 恵那駅 08:03→阿木駅 08:22	△ 明知鉄道: 阿木駅 15:48→恵那駅 16:06 中野方線: 恵那駅前 17:00→河合 17:22	× 明知鉄道: 阿木駅 19:24→恵那駅 19:42 の後に中野方線に乗り継げない
岩邑中	極楽駅	△ 明知鉄道: 極楽駅 07:18→阿木駅 07:25	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:35→極楽駅 16:42	○ 明知鉄道: 阿木駅 19:02→極楽駅 19:10
山岡中	山岡駅	△ 明知鉄道: 山岡駅 07:05→阿木駅 07:25	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:35→山岡駅 16:55	○ 明知鉄道: 阿木駅 19:02→山岡駅 19:23
明智中	明智駅	△ 明知鉄道: 明智駅 06:54→阿木駅 07:25	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:35→明智駅 17:05	○ 明知鉄道: 阿木駅 19:02→明智駅 19:33
串原中	串原総合福祉センター前(串原ささゆり線)	×(明智駅に6:54に到着不可) 明知鉄道: 明智駅 06:54→阿木駅 07:25	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:35→明智駅 17:05 串原ささゆり線: 明智駅前 17:12→串原総合福祉センター前 17:31	× 明知鉄道: 阿木駅 19:02→明智駅 19:33 の後に串原ささゆり線に乗り継げない
上矢作中	上矢作中学校前(上矢作線)	△ 上矢作線: 上矢作中学校前 06:38→岩村駅前 07:09 明知鉄道: 岩村駅 07:15→阿木駅 07:25	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:35→岩村駅 16:45 上矢作線: 岩村駅前 16:55→本郷口 17:11(横道車庫止まり)	○ 明知鉄道: 阿木駅 19:02→岩村駅 19:13 上矢作線: 岩村駅前 19:18→上矢作中学校前 19:49
阿木中		自転車で可能なため割愛	自転車で可能なため割愛	自転車で可能なため割愛
中津川方面	美乃坂本駅 中津川駅	○ JR: 中津川駅 07:35→美乃坂本駅 07:41→恵那駅 07:47 明知鉄道: 恵那駅 08:03→阿木駅 08:22	○ 明知鉄道: 阿木駅 15:48→恵那駅 16:06 JR: 恵那駅 16:28→美乃坂本駅 16:33→中津川駅 16:39	△ 明知鉄道: 阿木駅 19:24→恵那駅 19:42 JR: 恵那駅 19:59→美乃坂本駅 20:04→中津川駅 20:11
瑞浪方面	釜戸駅 瑞浪駅	○ JR: 瑞浪駅 07:42→釜戸駅 07:48→恵那駅 07:57 明知鉄道: 恵那駅 08:03→阿木駅 08:22	○ 明知鉄道: 阿木駅 15:48→恵那駅 16:06 JR: 恵那駅 16:31→釜戸駅 16:41→瑞浪駅 16:47	△ 明知鉄道: 阿木駅 19:24→恵那駅 19:42 JR: 恵那駅 19:46→釜戸駅 19:56→瑞浪駅 20:02

8. 高校通学における明知鉄道の「占有率」

当地域の3高校について生徒の通学手段を把握し、特に鉄道利用地域出身者に占める鉄道の利用者数の割合という視点で整理しました。それによると、鉄道を利用する生徒の割合は増加傾向にあることが分かります。

○恵那高校

項目	H28	H29	H30
全校生徒数	715人	681人	674人
明知鉄道による通学者数(A)	52人	60人	61人
明鉄利用可能中学校出身者数(B)	90人	87人	83人
明鉄の占有率(A/B)	57.8%	69.0%	73.5%

○恵那農業高校

項目	H28	H29	H30
全校生徒数	459人	450人	440人
鉄道(A)	209人	214人	213人
バスと鉄道(B)	23人	25人	23人
明鉄利用可能中学校出身者数(C)	51人	41人	38人
JR利用可能中学校出身者数(D)	231人	235人	230人
鉄道占有率((A+B)/(C+D))	82.3%	86.6%	88.1%

○恵那南高校

項目	H28	H29	H30
全校生徒数	170人	181人	187人
鉄道による通学者数(A)	56人	68人	90人
明鉄利用可能中学校出身者数(B)	82人	98人	117人
明鉄の占有率(A/B)	68.3%	69.4%	76.9%

※阿木高校は通学手段に関する調査を行っていない

資料：3高校から提供されたデータを加工

9. 当地域の運転手数

(1)バス会社からの回答

平成 30 年度に、東濃地域のバス事業者に対して年齢別運転手数に関する調査を依頼したところ、4 社から回答が得られました。それによると、全運転手の約 7 割が 50 歳以上であることが分かりました。

自由回答

- 新規雇用者より退職者が多く、運転手不足は深刻化している。現在 50 歳以上の運転手が 6 割以上を占めていることが、今後の危機的状況を表している。10 年後には運転手数は半減する数値だと思われる。
- 若年層の 2 種免許保有者が少ない。2 種免許取得が高額である。人命と財産を預かる責任の重い仕事でありながら社会的身分が低く低賃金である。長時間拘束と不規則勤務。女性も十分活躍していただける職業の割に就業者は非常に少ないため、女性求職者に興味を持っていただけるような募集方法が必要と感じています。
- 小規模バス事業者では採用がままならない。当社では、タクシー部門からの転籍で繋いでいる。
- 若年層の乗務員確保および女性乗務員の確保。

(2)タクシー会社

平成 30 年度に、東濃地域のタクシー事業者に対して年齢別運転手数に関する調査を依頼したところ、8 社から回答が得られました。それによると、全運転手の約 9 割が 50 歳以上であることが分かりました。特に 65-69 歳の割合が大きいため、この層が退職すれば、タクシー台数は大きく減少すると考えられます。

自由回答

- 定着率は悪くないが、平均年齢が高く退職者に対し採用が追いつかない。
- 若年層の採用が困難。
- 女性乗務員の確保と促進。
- 求人募集をするが応募数が少ない。
- 女性ドライバーの確保。

IV 地域公共交通の課題整理

1. 課題整理

当地域では、地域公共交通に関する様々な取り組みを進めてきましたが、人口減少や高齢化の進展、コロナ禍の影響等の社会情勢の変化を受け、対応すべき以下の課題があります。

(1) 明知鉄道

○利用者数が減少傾向

前計画では目標であった年間 50 万人を大きく下回り、更にコロナ禍で令和 2 年度は 30 万人を下回りました。

高校生の通学利用の減少が著しいことが挙げられますが、明知鉄道利用可能エリアでの明知鉄道利用は堅調であることから、少子化の影響や私立高校の通学者の増加が大きく、公立高校の生徒に利用を促すことには限界が見られます。なお、観光利用は堅調でしたが、通学利用の減少を埋めるまでには至っていません。

さらに近年はコロナ禍の影響で通学・観光利用の減少が著しくなっています。

地域住民の利用においても、「過去に一度も利用したことがない」が約 2 割見られました。

○JR との接続や施設整備など鉄道としての機能が不十分

明知鉄道の利用者数は減少傾向ですが、JR 恵那駅の利用者数はさほど変化がないことから、当地域における鉄道の潜在需要は一定程度存在すると考えられます。JR との相乗効果を高めるために、JR との接続を良くする施策が求められます。

また、バリアフリー化など、近年求められるハード施策についても十分とは言えません。

○明知鉄道を支える意識が不十分

既存の連携先（高校生、協力会など）との連携は進みましたが、グリーン会員証の購入枚数が減少しているなど、市民の中で明知鉄道を支える意識が薄れてきている可能性があります。

全国的に「乗って残そう運動」は継続が難しいと言われていることから、住民に義務的な負担を感じさせる手法ではなく、「やりがい」や「利益」などを通じて自発的に支えたいとなる環境づくりが求められます。

(2) 営業路線・自主運行バス

○高校生の利用減少(コロナ禍で一層進展)

高校生の利用という観点では、明知鉄道よりもバスの方が深刻であり、バスによる通学利用は減少しています。特にコロナ禍に伴い通学自体が減っており、定期券の買い控えが進みました。運行ダイヤの改善や金銭的負担を緩和しつつ、乗りたくなる魅力を作る施策が求められます。

○多様な交通モードが十分に連携できていない

当地域の公共交通は、鉄道やバスや交通空白地有償運送など、多様な交通モードを有しているのが特徴です。しかしながら、モードが多様であるため事業者数も多くなっており、乗り継ぐたびに精算が必要となったり、ダイヤ検索が複雑など、乗継不便が生じています。

公共交通の利用者にとって、運賃精算や目的地検索などがつなぎ目なくでき、自然に移動できることが望ましいですが、そうした状況にはなっていません。

2. 地域公共交通を取り巻く動向

○バス会社・タクシー会社の運転手不足の深刻化

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ます。

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ります。

○コロナ禍に伴う移動需要の激減・新たな生活様式への対応

コロナ禍に伴い、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しました。

バス事業者は一般に、観光・高速バスで得た利益を路線バスに回していましたが、観光の自粛によりそれができなくなりました。また、高校生が登校する機会が減り、定期券の購入控えが生じました。さらに海外からの渡航制限に伴い、インバウンド観光需要がほぼ壊滅しました。

ワクチン接種の普及などに伴い、海外では渡航制限の緩和の動きもみられていることから、これら需要はいずれ回復することが予想されますが、コロナが消滅することは考えにくいことや、新しい生活様式の定着による移動需要の縮小が見込まれ、コロナ前の水準に100%戻るのではなく、多少低い水準に落ち着くのではないかと推測されます。

○MaaSの動き・キャッシュレス化・非接触

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うとす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います。

また、海外ではキャッシュレス化が進んでいます。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します。

特に外国人観光客にとっては、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す。また、現金を使わないキャッシュレス化も魅力的です。

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ます。

※：Mobility as a Serviceの略。複数の公共交通から手元の情報端末を用いて自動的に利用可能な手段・経路をリアルタイムで提示し、必要に応じて配車してくれるシステム

V 基本的な方針

当地域の更なる高齢化や人口減少社会を見据え、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、沿線住民が連携して活動することが重要です。

また、高齢者など公共交通を必要とする方々や観光客をはじめとする当地域を訪れる方々が、安心して移動できる環境が必要です。

これらを踏まえ、本計画では、以下のような基本的な方針とします。

1. 基本的な方針(あるべき姿)

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

2. 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

人口減少時代に公共交通を維持していくためには、現在利用している人の利用を増やすだけでなく、利用しない人にも支えてもらうことが必要です。乗ってもらう以外に「活用」する仕組みをつくることで、「移動」だけでなく「地域の活性化」としての価値を提供することができます。こうしたことから、「支える」だけでなく「活用する」視点も持ち活動を促進していきます。

【目標2】 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

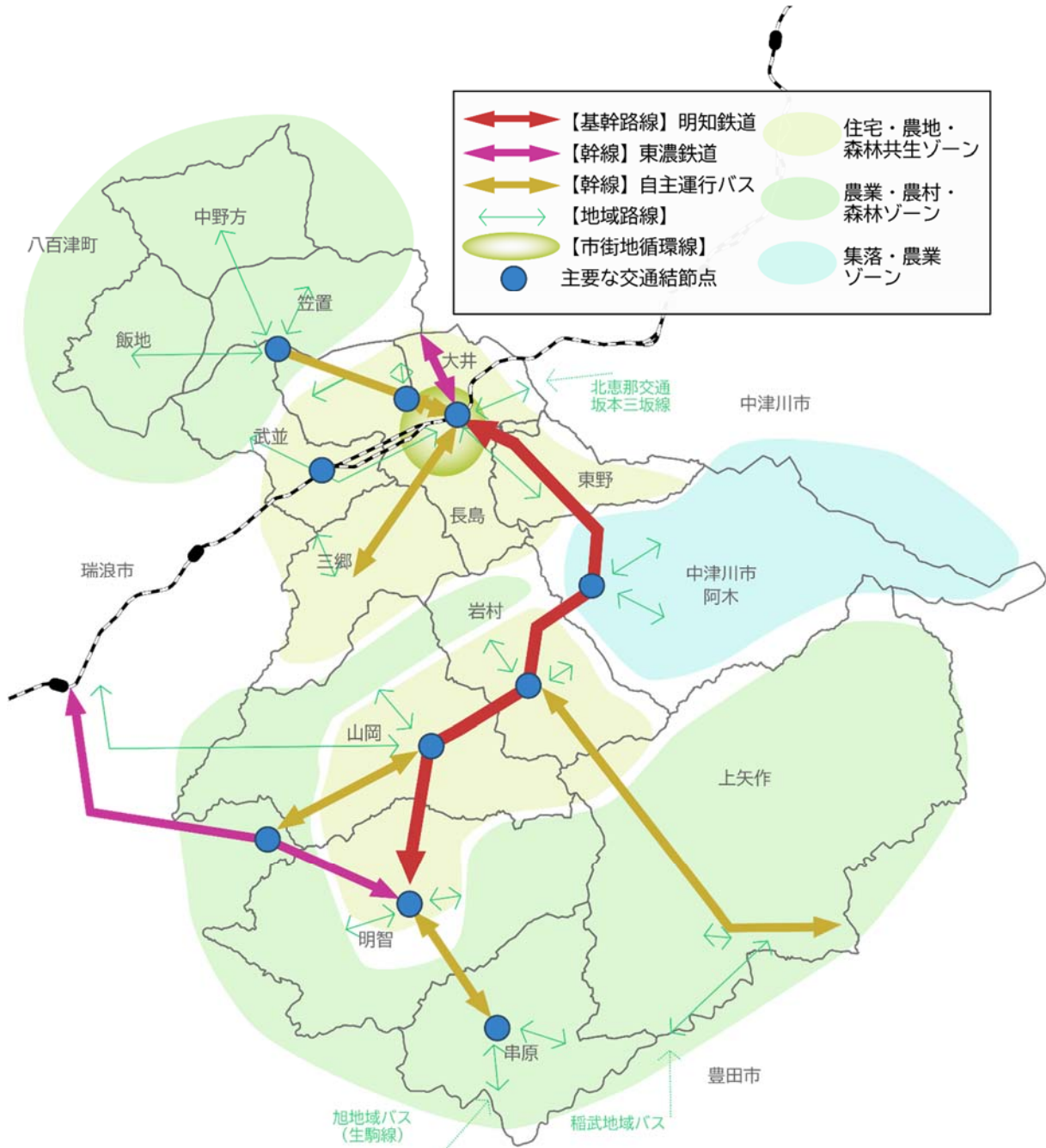
人口減少時代においては、これまでに整備してきたインフラの活用が求められます。

地域全体では人口減少しても、インフラの維持・活用と周辺環境整備により、人口流出を抑制して定住が促進され、活力を維持するとともに、外からの移住が期待できるようになります。都市計画や福祉との連携を図り、まちづくりの視点で持続可能な公共交通を整備していきます。

【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

観光客など外から来る人にも安心して移動できる環境の提供は、公共交通の大きな役割の一つです。近年ではITの発達やインバウンドの拡大により、この役割や可能性がますます高まっています。コスト意識を持ちながら、当地域においても最新の技術を導入していきます。

3. 将来の公共交通ネットワーク図



VI 目標達成のための施策・事業

1. 施策の体系

目標	施策	事業	中心となる実施主体
【目標1】 公共交通を「支える」「活用する」「地域住民の活動促進	1.公共交通を「活用」する市民の意識づくり	1.観光列車やイベントでの市民による活動	地域住民・明知鉄道
		2.地域イベントと連携した公共交通の活用	地域住民・バス事業者・明知鉄道
		3.SLの復元を通じた地域づくり	地域住民・明知鉄道・恵那市
		4. 待合時間を有効活用できる結節点	地域住民・明知鉄道・2市
	2.公共交通を「支える」市民の活動促進	1.明知鉄道が有するさまざまな価値の発信	明知鉄道・2市
		2.沿線環境の整備	地域住民
		3.収入源の拡大	地域住民・明知鉄道
		4.モビリティマネジメントの推進(利用促進・公共交通マップの作成)	地域住民・協議会
【目標2】 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	恵那市・バス事業者
		2.幹線と地域路線の見直し	協議会・地域住民
		3.明知鉄道の1時間1本化	明知鉄道
	2.快適な公共交通利用環境の整備	1.施設の更新	明知鉄道・バス事業者
		2.P&R、サイクルトレインの推進	明知鉄道
		3.鉄道・バス共通1日乗車券の発売	明知鉄道・バス事業者
3.関係者との連携強化	1.恵那峡線・大井町東線・大井町西線・明智線の改善・利用促進	協議会・岐阜県・バス事業者	
	2.隣接自治体との関係強化・組織間ネットワークの充実	協議会	
【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	1.当地域に適した MaaS の実現	1.運賃のキャッシュレス化(再掲)	恵那市・交通事業者
		2.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
		3.日帰り旅コースの設置・運用	観光協会・交通事業者 恵那市
		4.定額制乗り放題運賃・年間パスポート	交通事業者・恵那市
		5.モードを跨いだ運賃設定	明知鉄道・バス事業者・2市
		6.移動データの取得	恵那市・交通事業者
	2.バリアフリー化を通じたサービスアップ(現状維持から発展へ)	1.駅舎などのバリアフリー化	明知鉄道・2市
		2.ボランティア車掌の創設	明知鉄道
		3.外国語案内・バス系統番号の表示	協議会・明知鉄道・恵那市
	3.観光列車の推進	1.観光列車と広報・周知の充実	明知鉄道
		2.観光列車やイベントでの市民による活動(再掲)	地域住民・明知鉄道

2. 具体的な事業

【目標1】 公共交通を「支える」「活用する」地域住民の活動促進

【1-1 公共交通を「活用」する市民の意識づくり】（重点施策）

事業 1-1-1 観光列車やイベントでの市民による活動 [地域住民・明知鉄道]

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ます。また、地域と事業者が連携し販売機会を提供し、住民の「やる気」「生きがい」につなげると共に、明知鉄道が地域の財産として活用される仕組みを作ります。

(実施手順)

- ①最も参画意向の高い地域をモデル地域に選定し、住民と共に観光鉄道に対して地域で何ができそうかを協議する
- ②協議結果を踏まえ、明知鉄道駅にて「地域によるおもてなし」を行う
- ③モデル地域の取り組みを踏まえ、沿線全体に取り組み方法を展開する

(観光列車に手を振ってもらうだけでも良いので、できる範囲のおもてなしをしよう)



図 光秀等に扮した市民による観光客のお出迎え

事業 1-1-2 地域イベントと連携した公共交通の活用 [地域住民・バス事業者・明知鉄道]

地域が同時にイベントを行う日（ひな祭りや花見など）に住民や観光客に公共交通を利用してもらい、地域の良さの再発見や、地域間の交流の支援を行います。また、バスや明知鉄道に「過去に1度も利用したことがない」人が多数いたことから、まずは1度乗ってもらう機会を提供します。

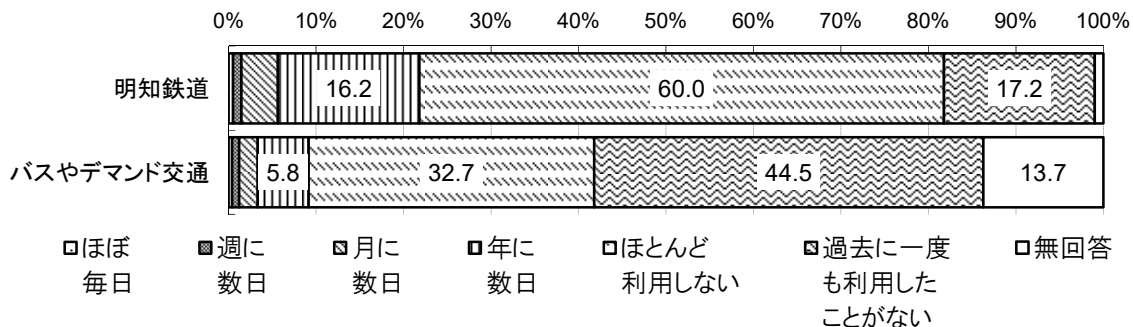


図 公共交通の利用状況(市民アンケート、再掲)

(実施手順)

- ①交通事業者と運賃のあり方を協議
- ②地域のイベントと連携（ひなまつり列車、公共交通フリーデーなど）
- ③実施に合わせて利用促進策を検討
(周知方法、当日のパネル展示、車内展示、商店などとの連携等)

事業 1-1-3 SLの復元を通じた地域づくり [地域住民・明知鉄道・恵那市]

中央リニア新幹線の岐阜県駅開業に向け、明智地域を中心にSLの動態保存化に向けた機運が高まっています。そうした中でボランティアの努力などにより、明智小学校にあったSL「C12」にコンプレッサが設置されて簡易的な動態復元が実現し、運転体験は人気イベントとなりました。

SLの動態保存化は、単なる観光振興だけでなく、SLを通じて地域に人材が集まり、復元に向けた知恵を出し合うことで、地域の活性化や人材育成、技術や歴史の伝承につながります。しかしながら、蒸気を動力とする復元には多額の費用がかかります。そこでSLを活用した商売や寄付の拡大により復元資金を集めつつ、その活動を通じて地域の活性化や人材育成を進めます。

(実施内容)

- SLを活用した商売や寄付の拡大に向けた検討会議（商工会などと連携）
- SLファンクラブ拡大策の実施
- SL復元に向けた取り組み（人材育成・軌道調査・SL復元・施設設置）

事業 1-1-4 待合時間を有効活用できる結節点 [地域住民・明知鉄道・2市]

全国の駅には、単に鉄道の乗降に使用するだけでなく、人が集まり活動する場として「活用」されるケースが見受けられます。

例えば、鉄道やバスの便数が少なく待ち時間が発生する地域では、その間に快適に勉強できるような待合環境を整備した駅があります。さらにここ数年のコロナ禍でリモートワークが普及したため、WiFi環境や充電設備のニーズが高まっており、待合しながら仕事や勉強ができる交通結節点の事例が増えてきました。鉄道やバスの便数が限られたとしても、その待合時間の長さを逆手にとって、「強み」に変えられる可能性があります。

明知鉄道では、駅の一部に歯科医院や商店を配置して、鉄道利用者だけでなく沿線住民も集まりやすくしている駅もあります。岩村駅では、鉄道事業者の業務を明知鉄道岩村駅運営委員会に委託しています。

観光列車などで沿線住民に「おもてなし」をしてもらうためには、沿線住民にとって駅を使いやすくすることも重要です。

こうした整備は、沿線の住民や学生の意向に沿ったものとする必要があることから、行政や鉄道会社主導で行うのではなく、十分な協議の上で主要駅を対象に整備していきます。

(実施手順)

- ①対象駅の選定
- ②観光列車や地域イベントの検討の際に駅のあり方も議論
- ③地域のニーズに合わせて駅の整備・リノベーション



資料：土佐くろしお鉄道
図 自習室として使える中村駅の待合室

【1-2 公共交通を「支える」市民の活動促進】

事業 1-2-1 明知鉄道が有するさまざまな価値の発信 [明知鉄道・2市]

高齢化が進み、国鉄明知線開業時や、第三セクター化時の地域の熱意が薄れつつあります。また、現在の明知鉄道の取り組みや県外から見た価値について、住民自身が十分に認識できていない状況です。

こうしたことから、沿線住民に対して明知鉄道の取り組みや歴史を発信する機会を設け、「支える」機運の醸成を図ります。

(実施内容)

- 地域との懇談会の開催
- 国鉄時代の設立経緯に関するパネルを主要駅で掲示
- 観光列車の乗客の感想や全国メディアへの掲載状況を地域に周知

事業 1-2-2 沿線環境の整備 [地域住民]

「明知鉄道連絡協議会」が中心となり、高校生やライオンズクラブ、自治会などが参加しながら、線路沿いや駅舎の景観を整える取り組みや、駅舎の清掃が進められています。

また、岩村町にある農村景観をはじめとして、沿線にはすばらしい景観が存在しています。

今後も、地域住民の協力を得ながら継続的に実施していくとともに、景観の磨き上げや沿線の植樹を通じた景観整備についても進めていきます。



図 恵那農業高校生徒による駅舎美化の様子



図 地域住民による清掃の様子

(実施内容)

- 駅などの美化活動
- 沿線の景観整備（植樹等）
- 参加団体・企業の拡大

明知鉄道では、通勤・通学定期のほかに沿線地域の65歳以上の方に対し「グリーン会員証」を、小中学生に対し「ジュニア会員証」を発行しています。

利用者の多様なニーズに合わせ、さまざまな定期券を発行し、利用者を掘り起こすと共に、グリーン会員証のように、明知鉄道を応援する趣旨で、購入できるような定期（会員証）をつくり、沿線住民が「支える」ツールとして販売し収入源の拡大を図ります。

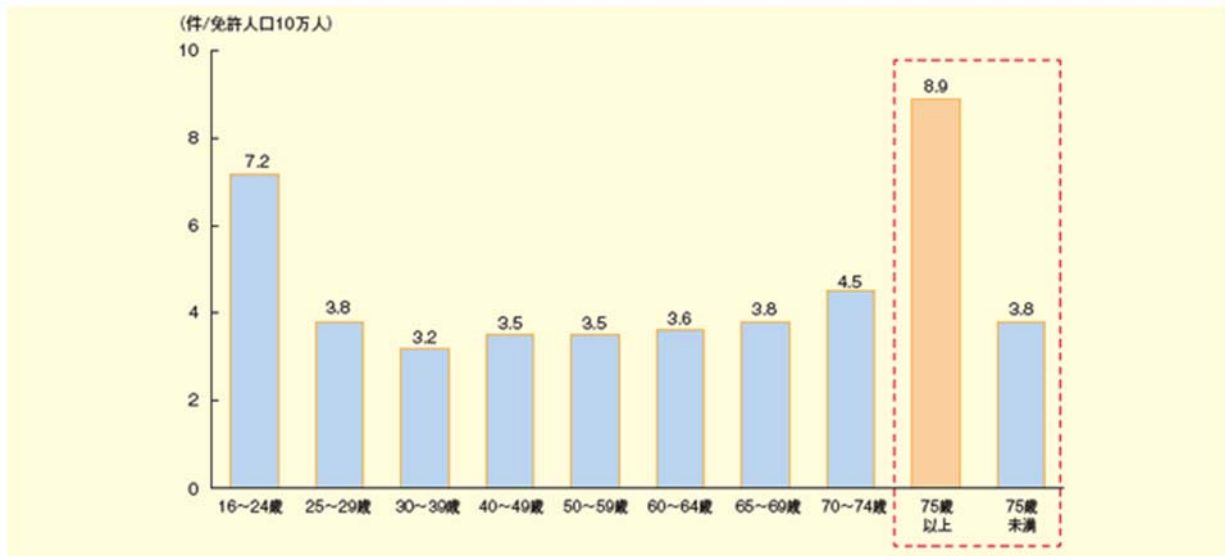
(実施内容)

- 利用者のニーズの把握・収支の検討
- 各種定期券（会員証）の検討
（バス、鉄道共通定期・学生定期・あけてつ応援定期等）
- 各種定期券の販売
- 地域と共に販売促進

過度に自動車に依存する「クルマ中心」の生活習慣から公共交通への転換を促すための取り組みを実施します。特に 75 歳以上になると急激に交通事故が発生する可能性が出てくることから、75 歳までに公共交通を利用する習慣を身に付けていくことが必要です。

沿線住民に公共交通を利用する意識を高めてもらうため、引き続き利用促進活動や公共交通マップの作成を行います。

▶ 特集-第10図 年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数（原付以上第1当事者）（平成28年）



注 1 警察庁資料による。
 2 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

資料：平成 29 年交通安全白書

(実施内容)

- 高齢者：団体へ出向き公共交通利用を促進、免許返納の推進
- 高校生（学生）：乗り案内、ふれあい列車の運行、保護者に向けた利用促進
- 観光客：企画列車の運行、パンフレット作成（恵那グルメ、おでかけマップなど）
- 通勤客：通勤利用の促進に向けた取り組み（企業訪問・ノーマイカーデーなど）
- 共 通：路線マップの作成

【目標2】 持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

【2-1 地域全体の総合的な公共交通ネットワークの形成】（重点）

事業 2-1-1 恵那駅周辺での循環線の新設 [恵那市・バス事業者]

恵那駅には多くのバス路線が集まりますが、そこから商業施設などへのアクセスの手段が稀薄です。そこで恵那駅周辺の回遊性を確保し、恵那駅から市街地の買い物・通院などの利便性の向上を図るため、中心市街地循環線について、鉄道・バス路線との連携をよく検討した上で新設します。

循環線のコースやダイヤなどは、日中の時間帯で三郷線や中野方線を利用するなど、さまざまな方法を検討することとします。

（実施内容）

- 関係機関と検討組織を設置し検討（コース・ダイヤ・費用・車両等）
- 路線設置に向けた需要調査
- 該当地域と設置内容を調整
- 循環線の実施（同時に中野方線の循環部分を廃止して駅に直接向かうよう変更）

事業 2-1-2 幹線と地域路線の見直し [協議会・地域住民]

地域と地域を結ぶ幹線は、市が同じサービスレベルを提供できるよう維持する一方、地域に密着した地域路線は、一部の地域で「地域によるバス運営」が行われています。

沿線地域全体の総合的な公共交通ネットワークを形成するため、基幹路線、広域幹線、幹線、地域路線の役割を明確にした上で、見直し基準の下に基幹路線を軸としたバス路線の再編に努めます。

幹線は、明知鉄道との接続強化を図り、地域路線では、明知鉄道との乗り継ぎにお得感を出すなど、明知鉄道と自主運行バスとの一体化に向けて、ソフト面からも進めていきます。

（実施内容）

- 基幹路線と幹線の一体化
 - ・明知鉄道と幹線の連絡きっぷ・定期券の発行
 - ・外観デザインの共通化による一体感の確保
- 幹線
 - ・沿線4校に通学できない路線の改善（事業2-2-1）
- 地域路線
 - ・収支率2割以下の路線への対応（事業2-3-1、2-3-2）
- 交通結節点や運賃の見直し

図 新幹線と同じ外観のバス



資料：十和田市HP

事業 2-1-3 明知鉄道の1時間1本化 [明知鉄道]

明知鉄道は第三セクター化以降、始発・終発のダイヤの変更、急行列車・観光列車の創設などの取り組みを行ってきました。しかしながら、高校生などからは増便やスピードアップに対する強い要望がある一方で、日中については70分に1本程度の運行のままとなっています。これでは1時間2本のパターンダイヤのJRとの接続もしづらい状況です。中津川市方面の乗り継ぎを改善するためにも、せめて1時間1本にする必要があります。現状の設備をフル活用する中で、1時間に1本化を実現します。

表「準パターンダイヤ」のイメージ(2021年10月現在のダイヤを例に)

	JR 名古屋方面	JR 中津川方面	現状 の明知鉄道	パターンダイヤ化後 の明知鉄道(例)
12	01 31	28 56	25 (大正ロマン号)	25 (大正ロマン号)
13	01 31	28 ワ 42 56	45	40
14	01 ワ 15 31	28 56		40
15	01 31	28 56	07	
16	01 31	28 56	15	10
17	07 26 46	28 49	33	10
18	07 46	13 37 53	43	40
19	07 46	13 37 53	49	40

◆：急行 ワ：特急ワイドビュー

(実施手順)

- 1時間に1本と1.5時間に1本を組み合わせる「準パターンダイヤ」
- (効果が確認できたら)行き違い施設やホーム増設などによる完全パターンダイヤ

【2-2 快適な公共交通利用環境の整備】

事業 2-2-1 施設の更新 [明知鉄道・バス事業者]

公共交通において、安全運行は最も重要です。明知鉄道においては、国・県の補助を活用しながら、施設の更新を進めていきます。バスにおいては、需要に合わせた大きさの車両にするなど適切にバスの更新を行っていきます。

(実施内容)

- 鉄道老朽化施設整備事業計画・輸送高度化事業計画の実施
- 適切なバス車両の更新

表 鉄道施設整備事業実施計画

整備	整備の概要	令和1年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
法面改修	吹付工等	山岡-野志間		阿木-飯羽間間	花白温泉-山岡間	花白温泉-山岡間
トンネル整備	漏水防止				飯沼-阿木間	
踏切整備	保安設備点検	恵那-明智間	恵那-明智間	恵那-明智間	恵那-明智間	恵那-明智間
踏切整備	舗装改良			岩村-花白温泉間	岩村-花白温泉間	
軌道改良	レール交換			飯沼-阿木間		阿木-飯羽間間
軌道改良	道床交換				飯沼-阿木間	
マクラギ整備	マクラギ同種交換	恵那-明智間	恵那-明智間	恵那-明智間	恵那-明智間	恵那-明智間
橋りょう改修	再塗装	東野-飯沼間	阿木-飯羽間間	恵那-東野間	野志-明智間	
橋りょう改修	桁座修繕		東野-飯沼間	飯沼-阿木間	飯沼-阿木間	恵那-東野間
電路設備	電柱交換		恵那-明智間			
車両整備	全般検査	1両				
車両整備	重要部検査		1両	1両	1両	1両

※鉄道施設老朽化対策事業計画を含む

資料：明知鉄道施設整備事業実施計画

事業 2-2-2 P&R、サイクルレインの推進 [明知鉄道]

明知鉄道沿線地域では道路整備が進んでおり、移動手段として自家用車を利用する割合が高い状況です。明知鉄道には無料駐車場が設置されている駅も多く、P&Rを実施するには十分な環境を有していることから、鉄道に乗り換えることの効果について、一層の周知を図っていきます。

また、高齢化や健康志向の高まりに伴いウォーキング・サイクリングの需要が高まっています。自転車を鉄道車両に持ち込む「サイクルレイン」について、明知鉄道では時期を限定した「チャリンコ列車」を行っています。段差の少ない新車両を活用するなど、その期間を拡大していきます。



資料：チャリンコ列車 公式ブログ 恵那駅からGO！！

図 チャリンコ列車の様子

(実施内容)

- P&R駐車場の周知
(案内の表示やウェブサイトによる発信など)
- サイクルレインの拡大

事業 2-2-3 鉄道・バス共通1日乗車券の発売 [明知鉄道・バス事業者]

明知鉄道とバスは、接続を重視してダイヤが調整されており、明知鉄道が駅に着くとバス運転手が降車客を確認するよう連携がとれています。このようにダイヤについては改善が進んでいますが、運賃については事業者間で異なっています。

そこで、鉄道・バス共通 1 日乗車券を創設し、鉄道とバスの乗継利便性を更に高めます。

(実施手順)

- ①事業者間での運賃配分および販売場所の検討
- ②販売開始

【2-3 関係者との連携強化】

事業 2-3-1 恵那峡線・大井町東線・大井町西線・明智線の改善・利用促進 [協議会・岐阜県・バス事業者]

「幹線（東濃鉄道）」はいずれも利用が減少傾向ですが、当地域の隣接市にも伸びているなど、当協議会や沿線地域の住民だけでは、対応が限定的となります。沿線の市と岐阜県とバス会社とで協議の場を設置し、対応策を実施していきます。

(実施内容)

- 隣接市と岐阜県とバス会社とで協議の場を設置・対応策の実施
- 恵那峡線：恵那峡リニューアルに合わせバス利用をPR、日帰り旅コースの設置・PR
商店などと協議の場を設置、タイアップ企画の実施
- 明智線：日帰り旅コースの設置、利用促進PR（チラシ、バスマップ）

事業 2-3-2 隣接自治体との関係強化・組織間ネットワークの充実 [協議会]

人々の行動は明知鉄道沿線地域の中に留まらず、バス路線も沿線地域の外にも伸びています。例えば、明智線、瑞浪＝山岡線、大井町西線・東線などは、明知鉄道沿線地域と隣接自治体を結んでいます。そのほかにも、北恵那交通坂本三坂線、八百津町コミュニティバスや瑞浪市コミュニティバス、豊田市旭地区バス、稲武地区バスとは停留所が隣接しており、乗り継ぎも可能となっています。更に、民間事業者も車両を所有し送迎を行っています。

こうしたネットワークを今後も有効に活用し、維持・発展させていくためには、隣接自治体をはじめ他団体との関係の維持・強化が必要です。

沿線市は隣接自治体の公共交通会議に出席するなど定期的な情報交換を行い、ダイヤ調整やバスの相互乗り入れの検討などを行います。

(実施内容)

- 隣接自治体の法定協議会・地域公共交通会議での協議
- 隣接自治体との定期的な意見交換会の実施・知見交流

【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

【3-1 当地域に適した MaaS の実現】

事業 3-1-1 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るとともに、コロナ禍で求められる非接触にもつながります。

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がっていきます。

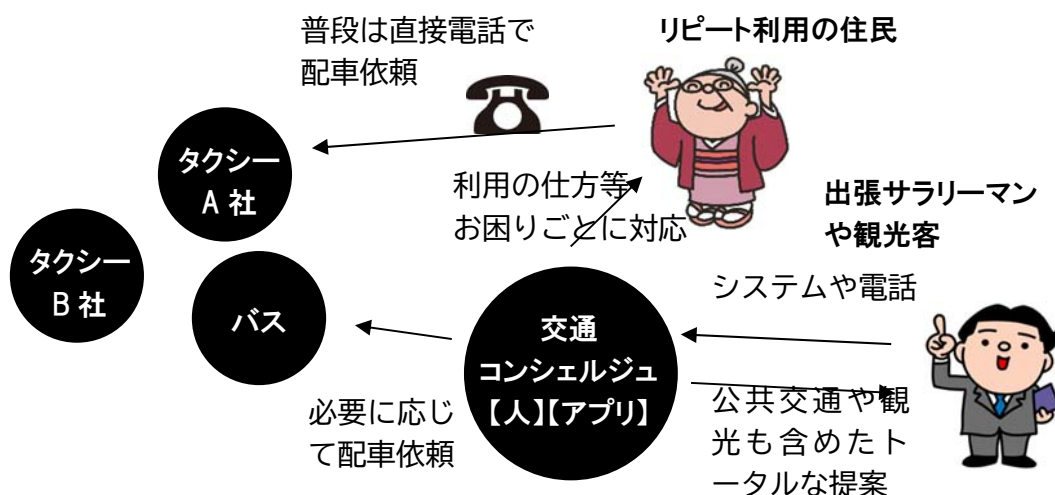
(実施手順)

- 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

事業 3-1-2 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]

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)を設置します。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ます。

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します。



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

事業 3-1-3 日帰り旅コースの設置・運用 [観光協会・交通事業者・恵那市]

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りますが、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」「行って帰ってこれるのか」「施設は営業しているのか」などの不安があります。

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します。

(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

資料：十勝バス
図 日帰りバスパックのチラシ

事業 3-1-4 定額制乗り放題運賃・年間パスポート [交通事業者・恵那市]

「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ります。



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

事業 3-1-5 モードを跨いだ運賃設定 [明知鉄道、バス事業者、2市]

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します。

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ます。

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ます。

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

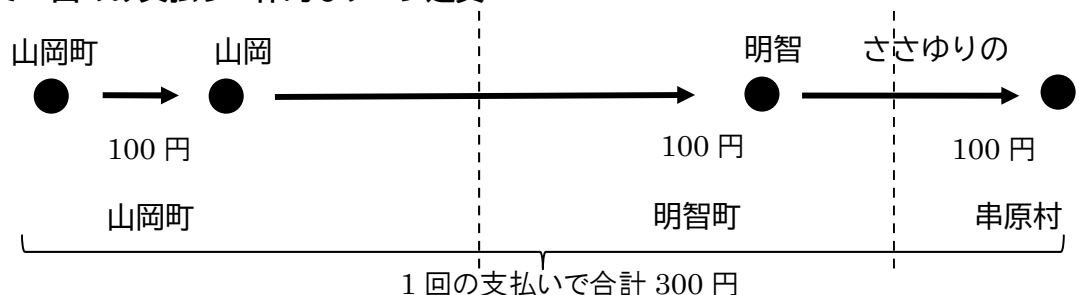


図 鉄道・バスの一体的なゾーン運賃のイメージ

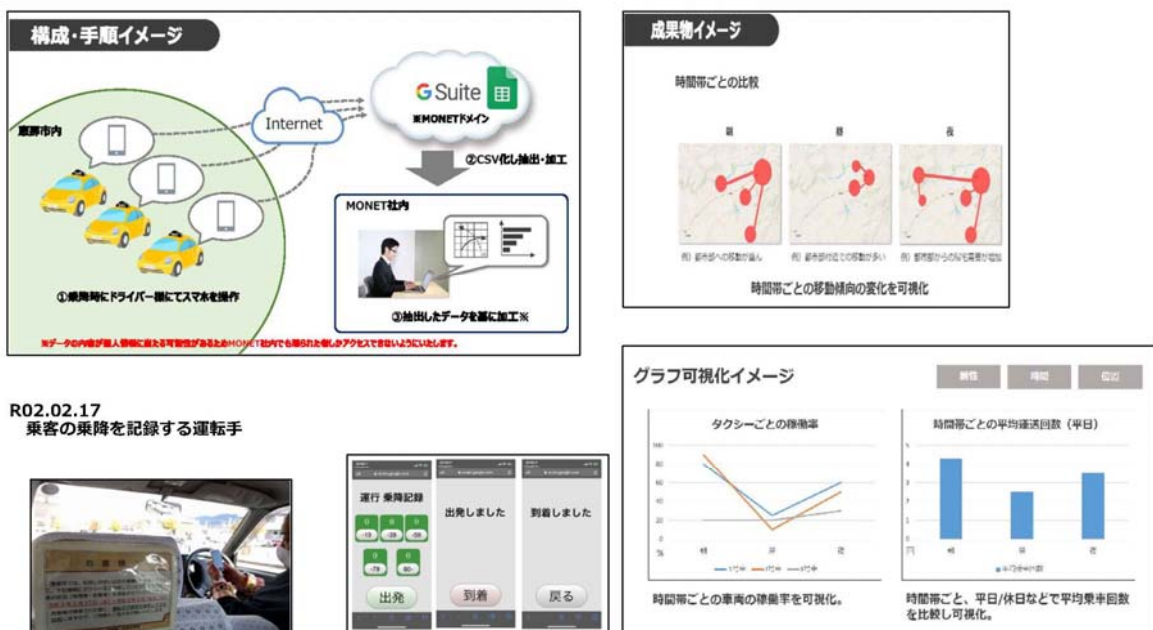
(実施手順)

- 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

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す。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ました。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りました。

可能な限りコストを抑えたうえで精緻なデータを取得することで、バスの再編や地域の活性化に活用します。

**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

【3-2 バリアフリー化を通じたサービスアップ(現状維持から発展へ)】

事業 3-2-1 駅舎などのバリアフリー化 [明知鉄道・2市]

明知鉄道の各駅は、簡易バリアフリー化はなされているものの、乗降の際には段差を有しており、通院利用者にとっては不便な状況にあります。高齢者や身体障がい者等の利用しやすい移動環境を確保するための利用や、サイクルトレインを広げていくため、バリアフリー化を進めていきます。

(実施内容)

- バリアフリー化に向けた調査・改修
(恵那駅・明智駅・施設設備等)

鉄道駅のバリアフリー化に関する国の支援制度

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」
(地域公共交通バリア解消促進等事業)



バリアフリー化設備等整備事業

<対象経費>

- ①移動等円滑化(鉄道駅におけるバリアフリー化)のための事業
 - エレベーター・スロープ等による段差解消
 - ホームドア・内方懸付点状ブロックによる転落防止
 - 旅客フロア・乗降者対応トイレの整備等
- ②符合・乗継環境の向上(バリアフリー化を含む駅舎の改良)のための事業
 - 駅舎、待合施設、情報提供装置内装、ホームペーシ制作等

利用環境改善促進等事業

<対象経費>

- ③生活支援機能の向上(鉄道利用者の利便性向上のための保育施設等の整備)のための事業
 - 子育て支援施設、医療施設

○補助率は1/3

○補助対象事業者は、事業の実施主体である鉄道事業者(③はその子会社も補助対象)

○補助の要件は、地域の関係者で構成される「協議会」での議決を経た「計画」に基づく事業であること

※地下鉄事業者のバリアフリー化等については「地下鉄建設補助事業費補助」において支援

- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」は、地域鉄道・道路バス・離島航路など公共交通の確保維持から、鉄道駅・ワンストップバスなど公共交通の改善まで、モード横断的に一体となった支援を目的とした平成23年度からの新たな制度
- このうち、鉄道駅のバリアフリー化等については、「地域公共交通バリア解消促進等事業」の一部で、基本的には従前までの「交通施設バリアフリー化設備等整備費補助金」の制度を継承
- 「交付要綱」は、国土交通省HPの「地域公共交通の活性化」のページを参照：
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/index.html>
(鉄道駅のバリアフリー化等に係る適用条文)
 - ・第1編「共通事項」
 - ・第3編「地域公共交通バリア解消促進等事業」
 - 第1章「バリアフリー化設備等整備事業」、別表第20の欄目「鉄道」
 - 第2章「利用環境促進等事業」、別表第21の欄目「鉄道」

資料：国土交通省(<http://www.mlit.go.jp/common/000193132.pdf>)

事業 3-2-2 ボランティア車掌の創設 [明知鉄道]

バリアフリー化は単に施設だけの問題ではありません。高齢者の介助や観光客への情報提供のためには、人による支援が有効です。そうしたことから、「ボランティア車掌」を募集し、昼間の時間帯を中心に配置します。

(実施内容)

- ボランティア車掌の募集・育成・配置

事業 3-2-3 外国語案内・バス系統番号の表示 [協議会・明知鉄道・恵那市]

妻籠・馬籠で増加しているインバウンド需要を当地域にも取り込むためには、外国語案内が必要です。特にバスの案内は簡素にする必要があります。

妻籠・馬籠では欧米人が多いことから、まずは英語による表記を進めていきます。

また、恵那駅などの主要な駅では、明知鉄道とバスがスムーズに乗り継ぎできるよう、主な行き先の案内を表示します。

(実施内容)

- 公共交通マップの英語版の作成
- バス系統番号の表示
- 駅・ホームなどでの英語表記の併設
- 英語対応のバス停に改善、GTFS フォーマットの英語入力
- 恵那駅での案内の充実・英語表記

【3-3 観光列車の推進】

事業 3-3-1 観光列車と広報・周知の充実 [明知鉄道]

住民の 2 割しか観光列車を利用していないことを踏まえ、観光列車の情報を住民に周知する機会を作ります。

明知鉄道の観光列車は好評ですが、更なる質の向上を目指し、企画内容や「おもてなし」を充実していくものとします。

また、町内会や高齢者団体などに対して、チラシなどで周知し、イベントなどで観光列車を利用してもらうよう働きかけます。

(実施内容)

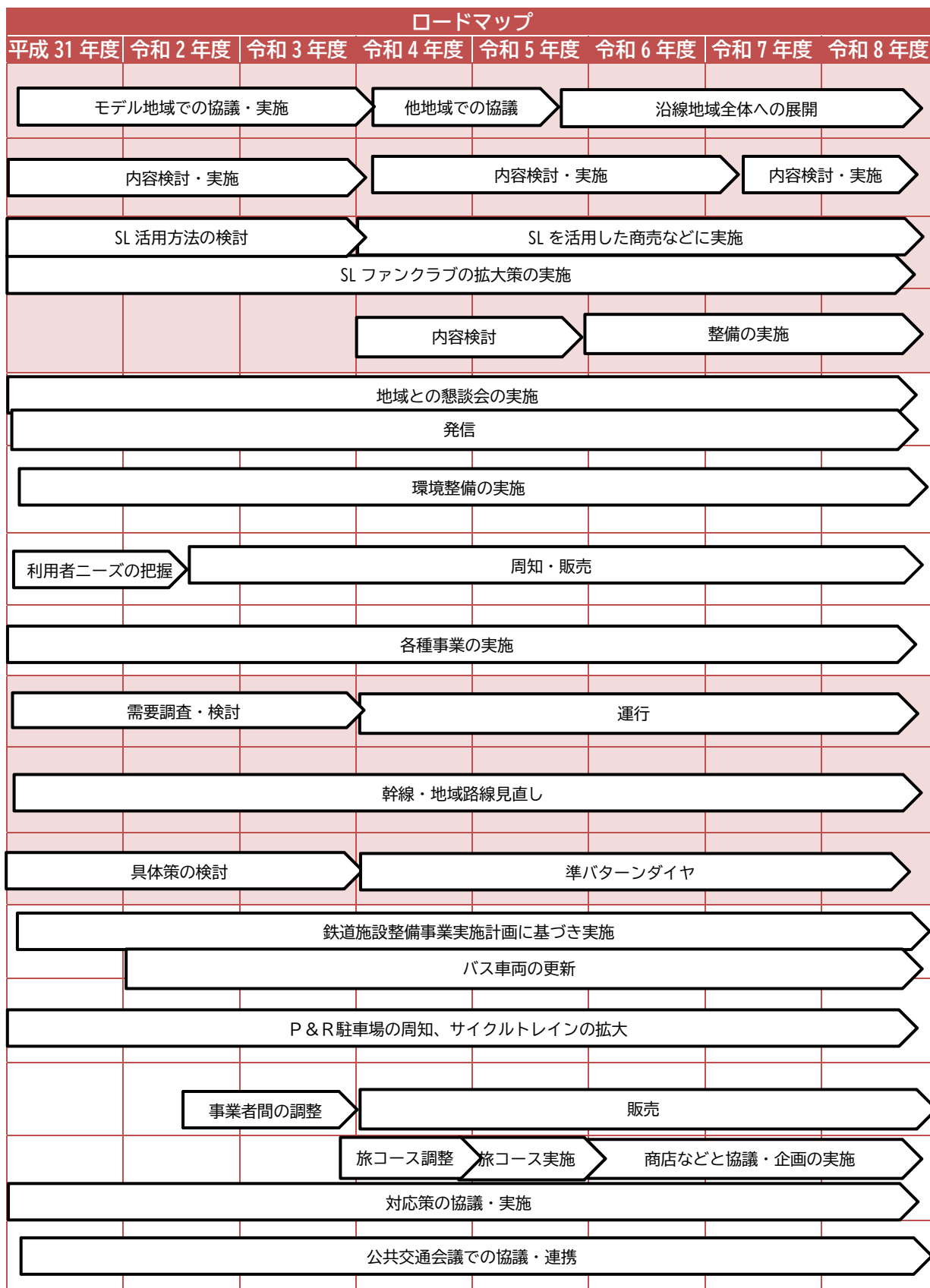
- 沿線地域に観光列車の利用状況や見どころを紹介
- 地域各種団体と連携し、観光列車の利用を呼びかけ

事業 3-3-2 観光列車やイベントでの市民による活動 [地域住民・明知鉄道]

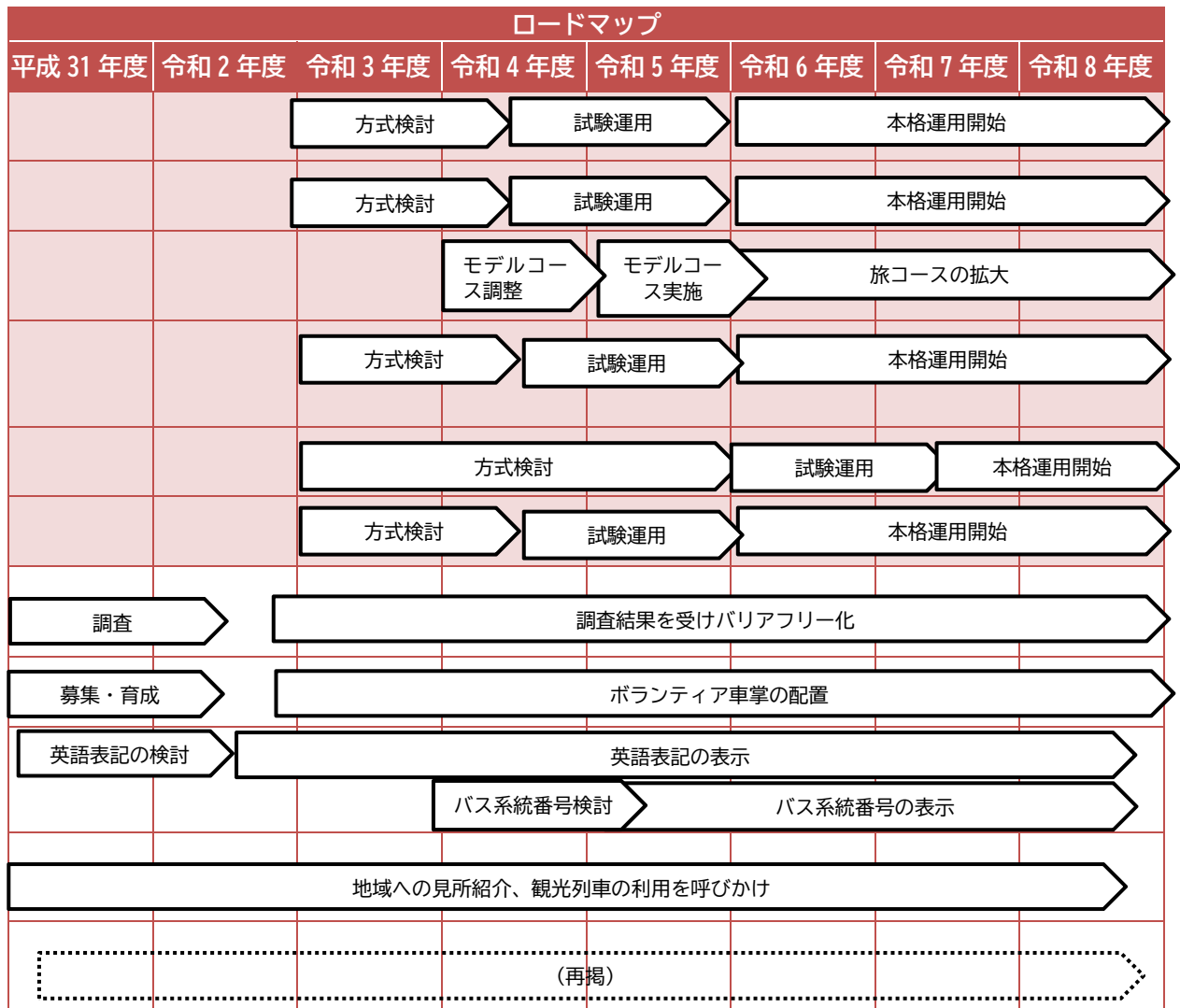
(再掲 事業 1-1-1)

3. ロードマップ

目標	施策	事業	中心となる実施主体
【目標1】 公共交通を「支える」「活用する」「活用する」地域住民の活動促進	1 公共交通を「活用」する 市民の意識づくり	1. 観光列車やイベントでの市民による活動	地域住民・明知鉄道
		2. 地域イベントと連携した公共交通の活用	地域住民・バス事業者・明知鉄道
		3. SLの復元を通じた地域づくり	地域住民・明知鉄道・恵那市
		4. 住民活動や高校生に使いやすい人が集う結節点	地域住民・明知鉄道・2市
	2 公共交通を「支える」市民の活動促進	1. 明知鉄道が有するさまざまな価値の発信	明知鉄道・2市
		2. 沿線環境の整備	地域住民
		3. 収入源の拡大	地域住民・明知鉄道
		4. モビリティマネジメントの推進	地域住民・協議会
【目標2】 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	恵那市・バス事業者
		2. 幹線と地域路線の見直し	協議会・地域住民
		3. 明知鉄道の1時間1本化	明知鉄道
	2 快適な公共交通利用環境の整備	1. 施設の更新	明知鉄道・バス事業者
		2. P&R、サイクルトレインの推進	明知鉄道
		3. 鉄道・バス共通1日乗車券の発売	明知鉄道・バス事業者
	3 関係者との連携強化	1. 恵那峡線・大井町東線・大井町西線・明智線の改善・利用促進	協議会・岐阜県・バス事業者
		2. 隣接自治体との関係強化・組織間ネットワークの充実	協議会



目標	施策	事業	中心となる実施主体
【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	1 当地域に適したMaaSの実現	1. 運賃のキャッシュレス化	恵那市・交通事業者
		2. 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
		3. 日帰り旅コースの設置・運用	観光協会・交通事業者 恵那市
		4. 定額制乗り放題運賃・年間パスポート	交通事業者・恵那市
		5. モードを跨いだ運賃設定	明知鉄道・バス事業者・2市
		6. 移動データの取得	恵那市・交通事業者
	2 バリアフリー化を通じたサービスアップ（現状維持から発展へ）	1. 駅舎などのバリアフリー化	明知鉄道・2市
		2. ボランティア車掌の創設	明知鉄道
		3. 外国語案内・バス系統番号の表示	協議会・明知鉄道・恵那市
	3 観光列車の推進	1. 観光列車と広報・周知の充実	明知鉄道
		2. 観光列車やイベントでの市民による活動（再掲）	—



VII計画の達成状況の評価

1. 計画の評価指標

(1)アウトプット指標

【目標1】 公共交通を「支える」「活用する」地域住民の活動促進

公共交通を「活用する」団体を増やしていくことで、公共交通を利用しない人にも価値を持ってもらえるようにします。また、公共交通を「支える」ためには運転手の拡大は不可欠です。こうしたことを踏まえ、以下の指標を設定します。

項目	現状 (H29)		途中 (R2)		目標値 (R8)
1. 公共交通を「活用」する団体数	6 団体	→	7 団体	→	11 団体
2. ボランティア運転手養成講座の参加者数	0 人/年	→	10 人/年	→	30 人/年

※目標値の算出方法

項目1:明知鉄道やバスと連携してイベント等を開催した団体数

項目2:恵那市や中津川市などが開催するボランティア運転手講座への参加者数

【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

高校生にとって不自由のない進路選択や学生生活のためには、公共交通の整備が不可欠です。一般利用者の利便向上にも努め、明知鉄道沿線に住みやすい環境づくりを目指し、以下の目標を設定します。

項目	現状 (H29)		途中 (R2)		目標値 (R8)
1. 公共交通などで、沿線4高校に通える 中学校数	7 校	→	7 校	→	9 校
2. 自主運行バス利用者 満足度	94.6%	→	91.0%	→	96.0%

※目標値の算出方法

項目1:ダイヤから確認し中学校の最寄停留所から沿線4高校にアクセス可能な中学校数

項目2:当協議会が年1回利用者に行うアンケート調査で満足・やや満足と回答した割合

【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

外国人を含めた観光客や高齢者にとって優しい公共交通の環境整備により、利用者数の増加を目指し、以下の目標を設定します。

項目	現状 (H29)		途中 (R2)		目標値 (R8)
1. 観光による公共交通利用者数 (観光列車、日帰り旅コース)	16,222 人	→	4,188 人	→	16,000 人
2. グリーン会員証の発売枚数	963 枚	→	607 枚	→	900 枚

※目標値の算出方法

項目1:明知鉄道が行ったグルメ食堂車や企画列車と日帰り旅コースの利用者数

項目2:明知鉄道が発行するグリーン会員証数

(2)アウトカム指標



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が、公共交通を利用することが必要です。

明知鉄道やバスの利用者が増加するよう、本計画全体の達成目標として、以下の通り設定します。

項目	現状 (H29)		途中 (R2)		目標値 (R8)
1. 明知鉄道の年間利用者数	380,889 人/年	→	255,659 人/年	→	
2. 幹線(東濃鉄道)の合計の年間利用者数	143,292 人/年	→	82,046 人/年	→	
3. 自主運行バスの年間利用者数	194,557 人/年	→	162,155 人/年	→	

検討中につき、パブリックコメント後に改めて協議して数値を入れます

※目標値を補足する具体的なデータ

項目1:通学定期・通勤定期・定期外の内訳も示す

項目2:路線別利用者数も示す

項目3:明知鉄道で年1回利用者に行うアンケート調査にて明知鉄道とバスの交通結節点での乗継状況も示す

上記の評価項目は、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会や国土交通省中部運輸局の第三者評価委員会に毎年提示して当計画の進捗を確認します。

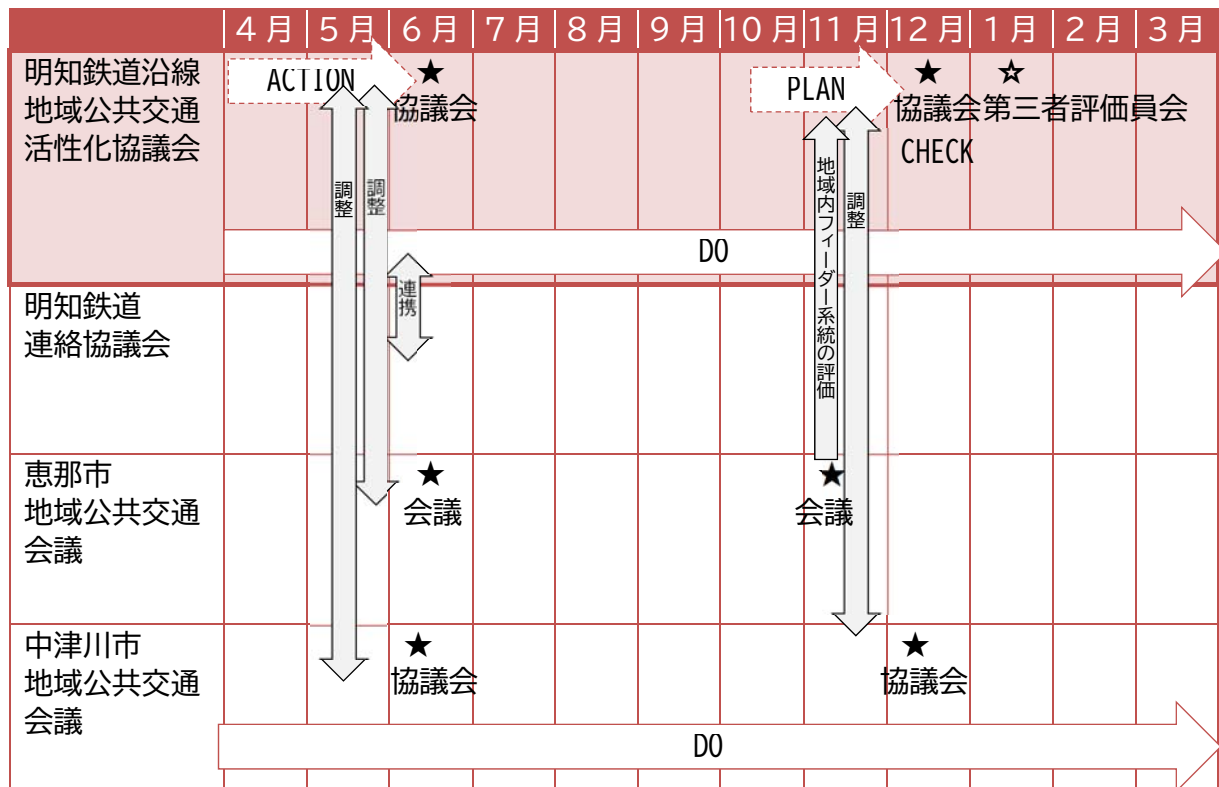
2. 計画の推進と評価

(1) 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明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会の場で実施します。

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います。

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P D C Aサイクル（計画→実行→評価→改善）により実施します。



(2) 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します。

各路線の利用者数・満足度・収支率の評価については、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、実施します。

評価結果については、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会だけではなく、各地域に報告し、フィードバックを行い、改善につなげていきます。ただし、国補助である地域内フィーダー系統の評価については、恵那市地域公共交通会議で評価した後、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会を通じて国に送付することとします。

参考資料

1. 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会規約

平成20年3月21日制定

(設置)

第1条 協議会は、明知鉄道を核とした総合交通体系の構築を目指し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成に関する協議及び形成計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(名称)

第2条 この協議会は、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）という。

(事務所)

第3条 協議会は、事務所を岐阜県恵那市長島町正家一丁目1番地1、恵那市役所に置く。

(事業)

第4条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第5条 協議会は、次の各号に掲げるものをもって組織する。

- (1) 公共交通事業者
 - (2) 道路管理者
 - (3) 公安委員会
 - (4) 市民代表
 - (5) 関係する経済団体
 - (6) 恵那市観光協会
 - (7) 明知鉄道連絡協議会
 - (8) 恵那市、中津川市
 - (9) 学識経験者
 - (10) 全各号に掲げる者のほか、会長が必要と認める者
- 2 委員の任期は2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
 - (2) 副会長 1名
 - (3) 監事 2名
- 2 会長、副会長は、委員の中から選任する。
- 3 監事は、恵那市会計管理者、中津川市会計管理者をもって充てる。
- 4 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。
- 6 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。
- (1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
 - (2) 前号において不整な事実を発見したときは、これを総会に報告すること。
 - (3) 前号の報告をするために必要があるときは、総会を招集すること。

(会議)

- 第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。
- 2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ議事を開く事ができず、その議事において議決を要する事項については、特別の定めがある場合を除くほか、出席委員（代理人を含む。以下同じ）の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
 - 3 会議は、原則として公開とする。ただし、会議の資料を公開することにより公正かつ円滑な議事運営等に支障が生じると会長が判断した場合は、非公開で行うものとする。
 - 4 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。
 - 5 委員は、会議に代理人を出席させることができる。ただし、学識経験者の委員は、この限りでない。
 - 6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

- 第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の委員は、その協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

- 第9条 協議会の業務を円滑に行うため、幹事会を置く。
- 2 幹事会は、幹事長及び幹事で組織し、会長が指名する者をもって充てる。
 - 3 幹事会は、必要に応じ、幹事長が召集し、その議長となる。
 - 4 前3項に定めるもののほか、幹事会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

(事業年度)

- 第10条 協議会の事業年度は毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(公印)

- 第11条 協議会の業務遂行上作成された文書に使用する印章で当該文書が真正な物であることを認証する「明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会会長」名の公印を置くものとする。

(その他)

- 第12条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、平成20年3月21日から施行する。
- 2 協議会の設立初年度の役員を選任については、その任期については、第5条第2項の規定にかかわらず、平成22年3月31日までとする。
- 3 協議会の設立初年度の会計年度については、第10条の規程にかかわらず、この規約の施行の日から平成20年度3月31日までとする。

附 則（平成20年5月30日）

この規約は、平成20年5月30日から施行する。

附 則（平成24年6月29日）

この規約は、平成24年6月29日から施行する。

附 則（平成27年1月15日）

この規約は、平成27年1月15日から施行する。

2. 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会 委員名簿

No	区分	団体名	役職	氏名	備考
1	公共交通事業者	明知鉄道株式会社	代表取締役専務	渡辺康正	
2		東濃鉄道株式会社	取締役営業本部副本部長	林勉	
3		平和コーポレーション株式会社	代表取締役社長	山田和洋	
4	道路管理者	岐阜県恵那土木事務所	施設管理課長	間宮裕二	
5		恵那市建設部建設課	課長	梅村浩三	
6	公安委員会	岐阜県恵那警察署	交通課長	中村賢二	
7	市民代表	恵那市地域自治区会長会議	明智地域自治区会長	杉山淳	
8		阿木地区区長会	会長	渡邊忠義	
9	関係する経済団体	恵那商工会議所	副会頭	高木良直	
10		恵那市恵南商工会	監事	三輪哲司	
11	観光協会	恵那市観光協会	副会長	鹿野正春	
12	明知鉄道連絡協議会	明知鉄道連絡協議会	会長	西尾公男	
13		明知鉄道連絡協議会	活動部員	赤尾袈夫	
14		明知鉄道連絡協議会	活動部員	河越一男	
15		明知鉄道連絡協議会	活動部員	渡辺忠義	
16		明知鉄道連絡協議会	活動部員	後藤通男	
17	市	恵那市	まちづくり企画部長	安藤克典	会長
18		中津川市	定住推進部長	伊藤恵之	副会長
19	学識経験者	名古屋大学大学院環境学研究科	教授	加藤博和	
20	監事	恵那市	会計管理者	加藤元章	
21		中津川市	会計管理者	青山弘司	
アドバイザー	中部運輸局	鉄道部計画課長	大木康夫		
	中部運輸局 岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整)	伊藤一智		
	中部運輸局 岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査)	宮川高彰		
	岐阜県	公共交通課長	前田寛徳		
	恵那県事務所	所長	大野雅人		
事務局	恵那市	交通政策課長	松田泰明	事務局長	
		交通政策課	樋田夏子		
		交通政策課	伊藤雄大		
	中津川市	定住推進課長	楯京子		
		定住推進課	鎌田貴久		

※この名簿は策定当時（令和3年10月）のものです