恵那市地域公共交通計画（案）

改定：令和６年７月

恵　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..... 13
第３章 計画の基本的な方針..... 16
　１．　基本方針 16
　２．　施策の体系 16
　３．　本計画の地域公共交通ネットワーク図..... 17
　４．　具体的な事業..... 18
第４章 計画の達成状況の評価..... 44
　１．　計画の評価指標..... 44
　２．　計画の評価と検証..... 45
　３．　評価の方法およびスケジュール..... 45

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を含めたバス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う傾向が見られていた。

そこで本市は、明知鉄道沿線地域公共交通計画（第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画の改名）の下位計画として、市内の地域路線等を主な対象として役割分担を見直すこととした。また、明知鉄道沿線地域公共交通計画の中から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を構築するために、ICT 等を活用した、誰もが利用しやすい新たな移動サービスの提供と、これを生かした持続可能なまちづくりを目的とした計画を策定する。

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。

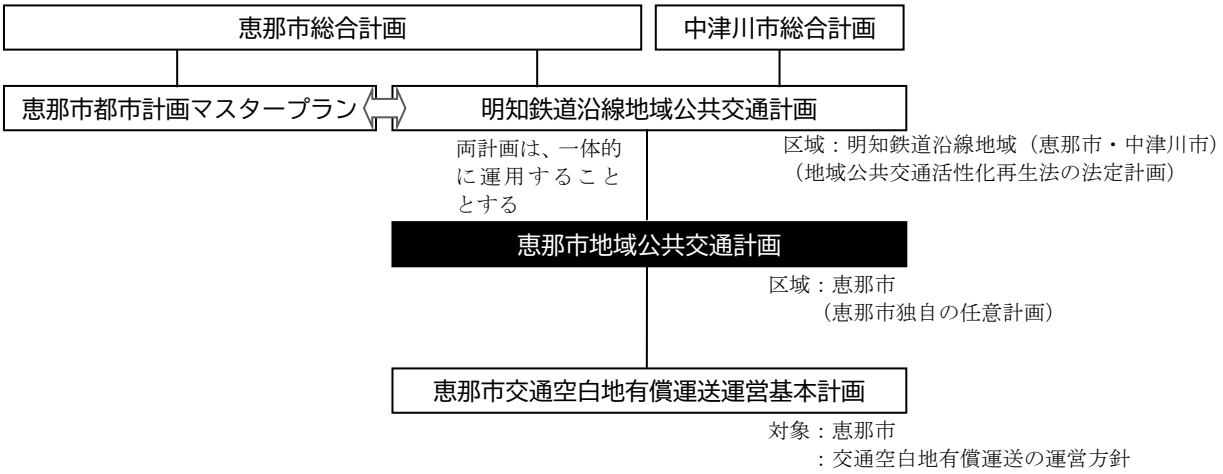


図　恵那市地域公共交通計画の位置付け

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令和 4～8 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。

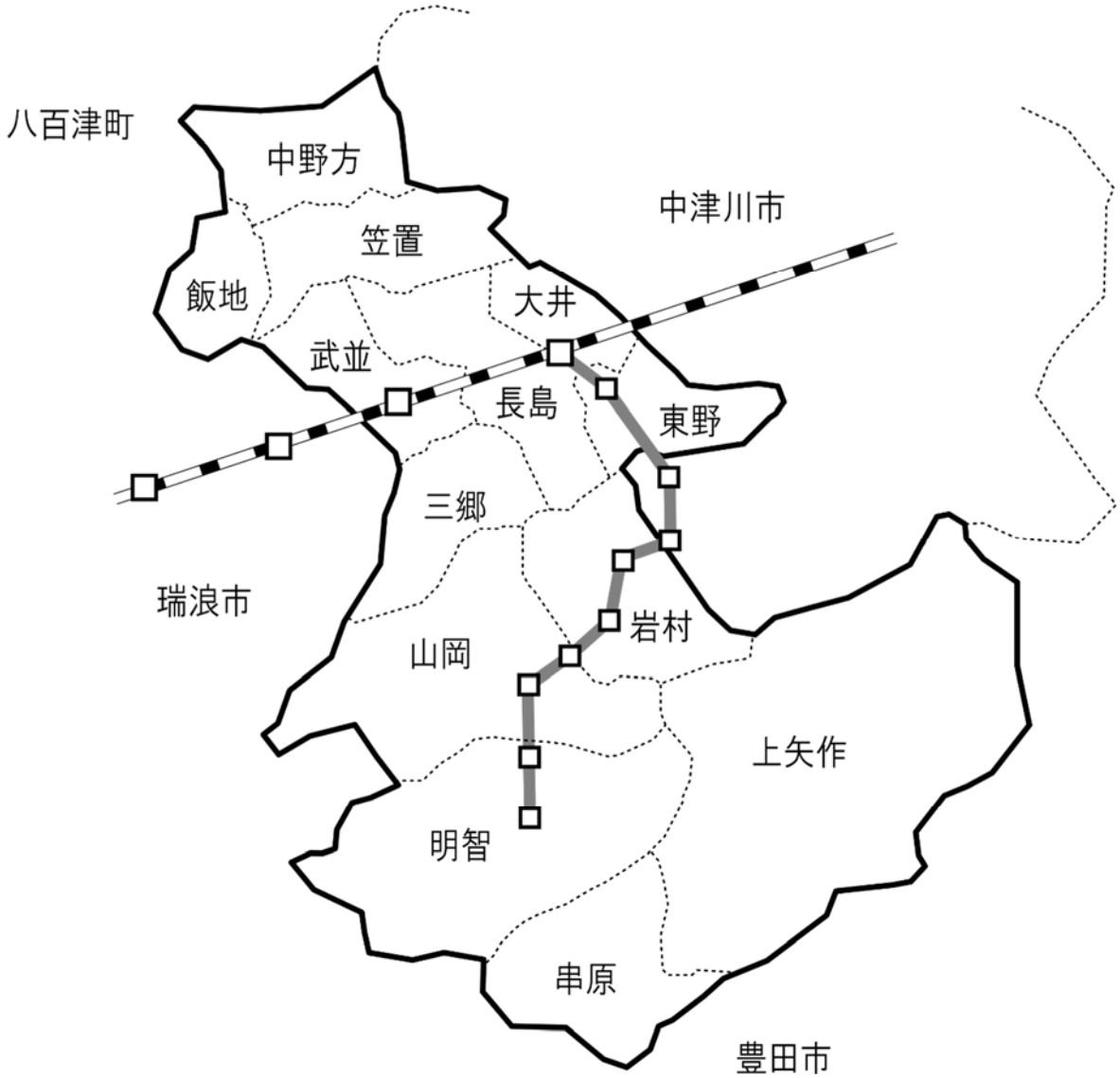


図　計画の対象区域

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、改善にあたっても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、主に明知鉄道沿線区域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。

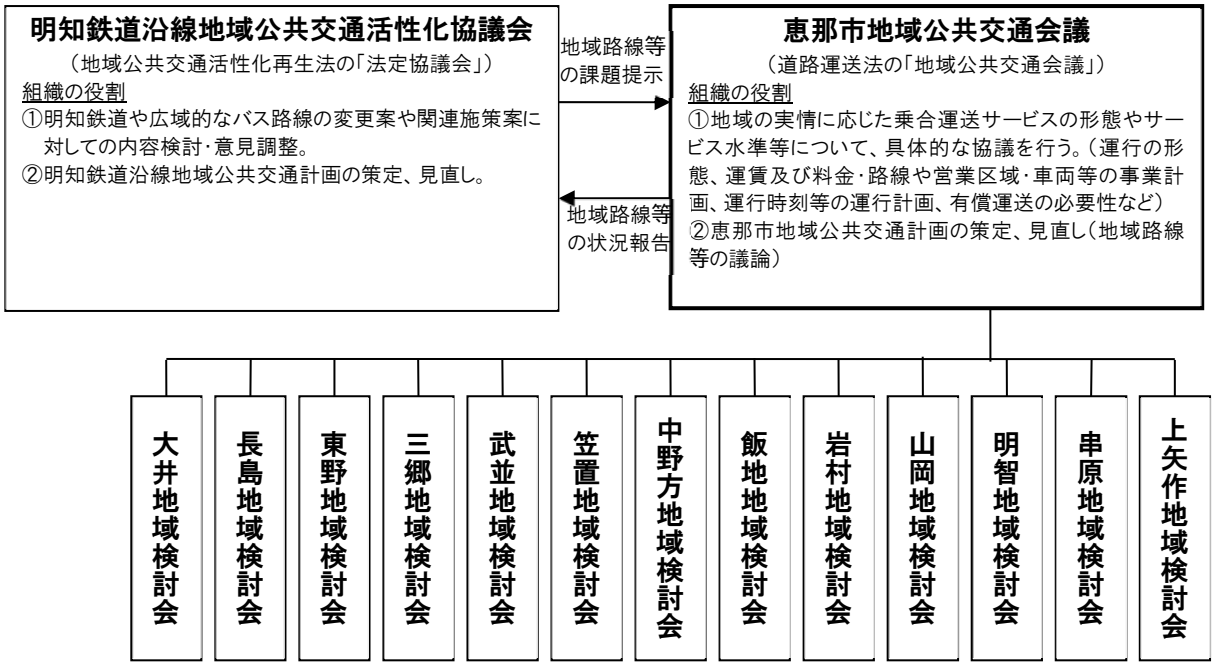


図　本計画における交通関係の組織体制

（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
大井地域	①9 月 7 日、②10 月 5 日
長島地域	①5 月 20 日、②8 月 20 日、③10 月 21 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、②11 月 15 日

第2章 恵那市における地域公共交通の現状と課題

1. 恵那市における公共交通の現状

(1)公共交通ネットワーク

恵那市では、東濃鉄道の営業路線が 4 路線、恵那市自主運行バスが 21 路線（うち、デマンド型 4 路線）運行、交通空白地有償運送が 2 路線運行している。

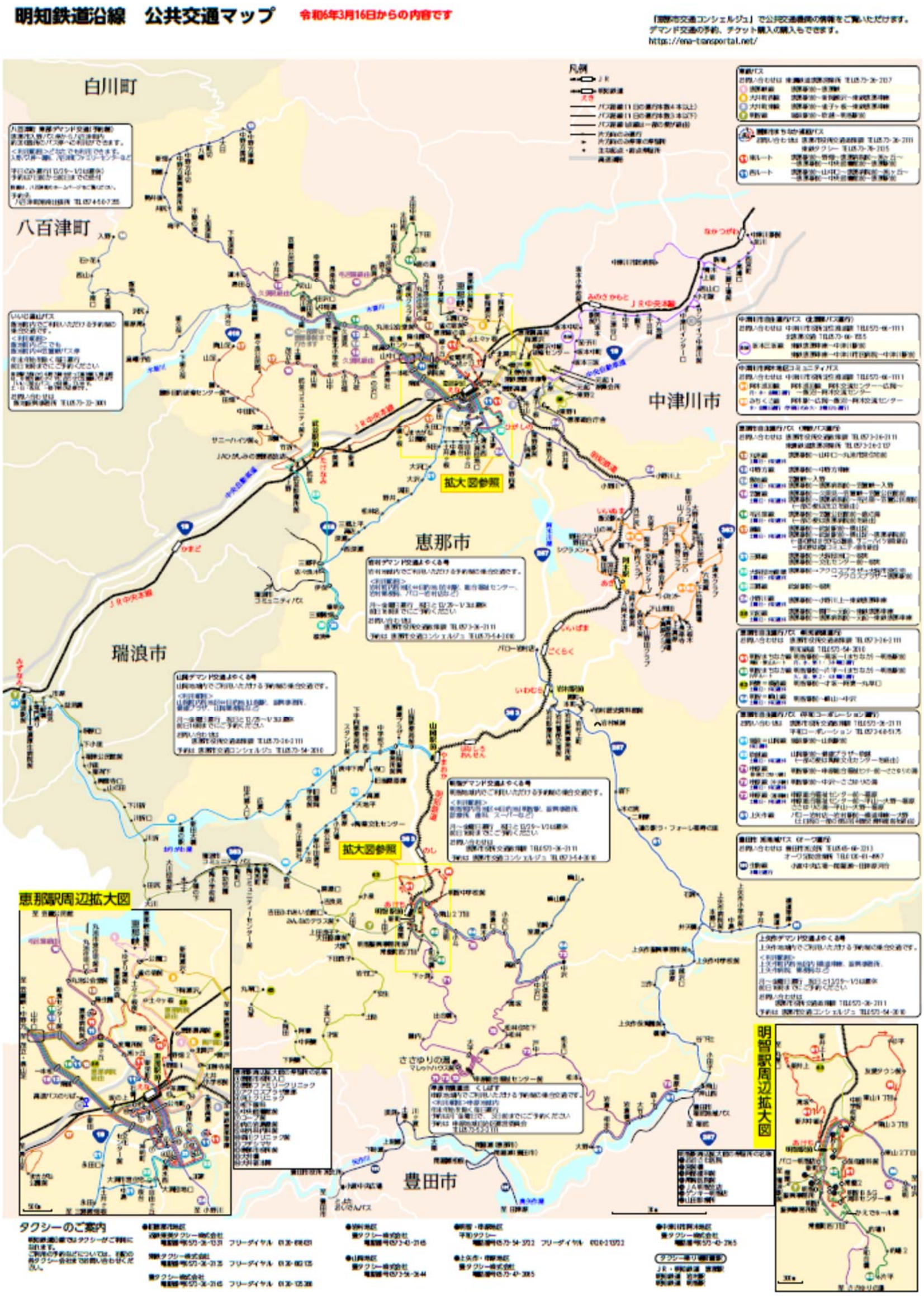


図　恵那市の公共交通ネットワーク

（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、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6年4月時点の路線）

<table>
<tr><th colspan="2">種類</th><th>路線名</th><th colspan="2">運営主体</th><th>運行主体</th></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">営業路線</td><td>大井町西線</td><td colspan="2" rowspan="4">東濃鉄道㈱</td><td colspan="2" rowspan="4"></td></tr>
<tr><td>大井町東線</td></tr>
<tr><td>恵那峡線</td></tr>
<tr><td>明智線</td></tr>
<tr><td rowspan="22">恵那市
自 主 運
行バス</td><td rowspan="18">定時定路線型</td><td>まちなか巡回バス</td><td rowspan="22">恵那市</td><td colspan="2" rowspan="9">東濃鉄道㈱</td></tr>
<tr><td>丸池線</td></tr>
<tr><td>元起線</td></tr>
<tr><td>小野川線</td></tr>
<tr><td>大洞循環線</td></tr>
<tr><td>三郷線</td></tr>
<tr><td>椋実＝武並線</td></tr>
<tr><td>藤線</td></tr>
<tr><td>笠置線</td></tr>
<tr><td>毛呂窪線</td><td colspan="2" rowspan="3">明知鉄道㈱</td></tr>
<tr><td>中野方線</td></tr>
<tr><td>飯地線</td></tr>
<tr><td>阿妻＝横通線</td><td colspan="2" rowspan="9">平和コーポレーション㈱</td></tr>
<tr><td>明智＝峰山線</td></tr>
<tr><td>明智まちなか線</td></tr>
<tr><td>瑞浪＝山岡線</td></tr>
<tr><td>吹越線</td></tr>
<tr><td>串原ささゆり線</td></tr>
<tr><td>中沢線</td></tr>
<tr><td>福原線</td></tr>
<tr><td>上矢作線</td></tr>
<tr><td rowspan="4">デマンド型</td><td>よやくる号　岩村地区</td><td colspan="2">豊タクシー㈱</td></tr>
<tr><td>よやくる号　山岡地区</td><td colspan="2" rowspan="2">平和コーポレーション㈱</td></tr>
<tr><td>よやくる号　上矢作地区</td></tr>
<tr><td>よやくる号　明智地区</td><td colspan="2">明知鉄道㈱</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">交通空白地有償運送</td><td>いいじ里山バス</td><td colspan="3">飯地地域自治区運営委員会</td></tr>
<tr><td>くしばす</td><td colspan="3">串原地域自治区運営協議会</td></tr>
</table>

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㈱	中津川市	30台
平和コーポレーション㈱	恵那市	３台
近鉄東美タクシー㈱	恵那市	14台
豊タクシー㈱	恵那市	23台

（3）その他輸送資源の概要

①無償運送

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、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「みさと愛の会」

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るが、専用のスクールバスを運行している小中学校もある。その他、医療・福祉関係の事業者が輸送資源を有している。

表　その他の輸送資源

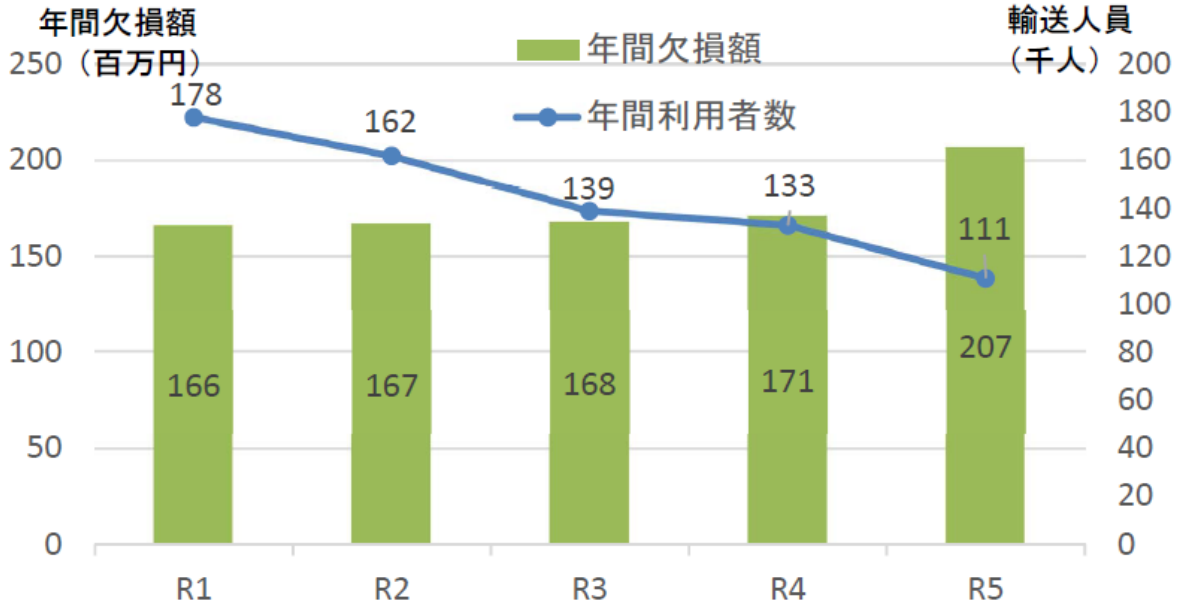
輸送サービスの種類	運営者	目的施設
スクールバス	恵那市	○恵那西中　○恵那北中 ○上矢作小・中　○山岡小・中 ○明智小・中
病院バス	恵那市	○市立恵那病院　○上矢作病院
デイサービス	恵那市（恵那病院）	○市立恵那病院　通所リハビリセンター「ほほ恵み」
デイサービス	デイサービス事業所	○市内のデイサービス事業所
福祉有償運送	（社福）社会福祉協議会 （社福）恵和会	－（市内の希望する場所）
福祉タクシー	タクシー事業者	－（市内の希望する場所）
いきいき教室	運営する８施設	○教室を運営する８施設
送迎ワゴン	恵那市（透析センター）	○恵那市透析センター
明智福祉センターバス	恵那市（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なって路線のあり方等の見直しを行い、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 11.1 万人となり、年間欠損額は 2 億 7 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 R5 年度は R4.10-R5.9 の期間を指す

図　市自主運行バスと交通空白地有償運送の年間欠損額と輸送人員の推移

年間利用者数

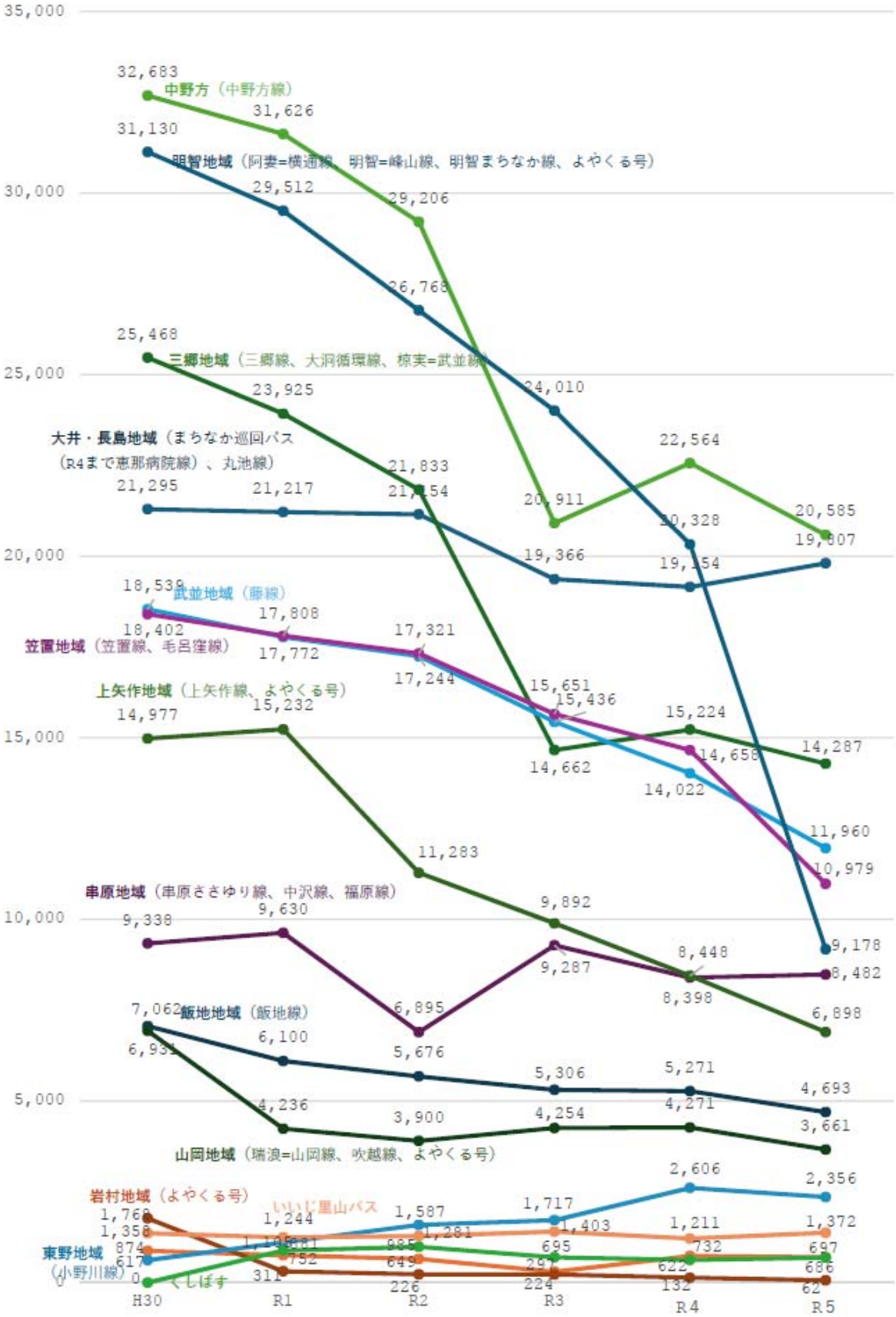
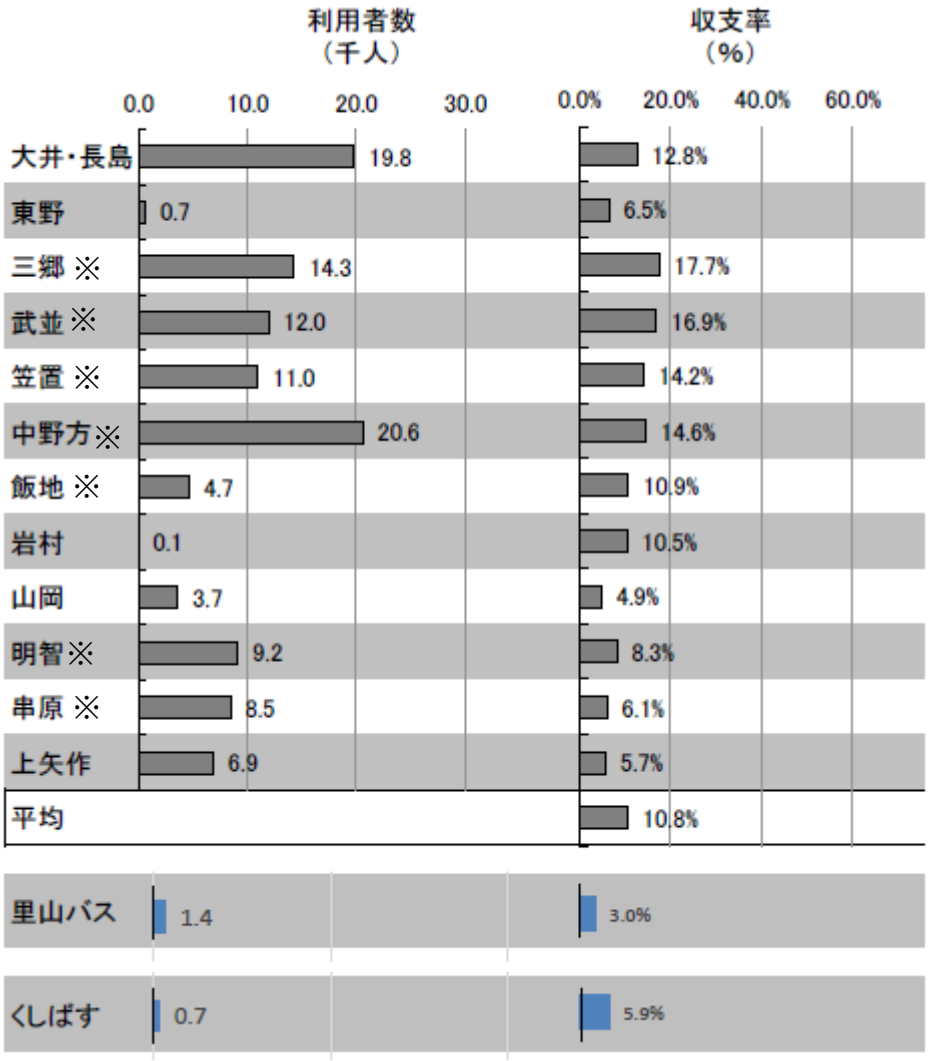


図　市自主運行バスと交通空白地有償運送の路線別の年間利用者数の推移

（5）地域別の収支率

ここで、経常収入を運行経費で割った「収支率」を見ると、小中学生の通学に利用している路線のある地域で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5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

地域路線等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

収支率では、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、上位計画の明知鉄道沿線地域公共交通計画で示す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、運転手の待遇改善や地域公共交通の維持を両立させる方法を検討していく必要があります。

(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ごうとする動きが見られている。現在は、海外や国内大都市を中心に導入が拡がっているが、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、キャッシュレス化は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。

※：Mobility as a Service の略。個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関等を最適に組み合わせ、観光、医療・福祉等の多様な移動サービス以外とも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービス

（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、病院への通院利用により、恵那病院線では高い利用者数と収支率を維持している。

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、極めて利用が少ない路線となっている。地域のニーズに合致しているか検討が必要である。

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。しかしながら、全体でみると 1 日 60 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 人が往復すると実人数で 15 人程度）にとどまっている。

なお、当地域ではボランティアによる「みさと愛の会」が運行されており、この持続的な維持・発展を含めた移動手段のあり方が重要である。

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、全体でみると 1 日 50 人程度の利用となっており、通学利用者を除くとほとんど利用が見られない。

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、全体でみると 1 日 50 人程度の利用となっており、通学利用者を除くとほとんど利用が見られない。

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。

なお、当地域ではボランティアによる「おきもり」が運行されており、この持続的な維持・発展を含めた移動手段のあり方が重要である。

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」が運行されているが、利用者数は年間 200 人程度と多くはない。地域のニーズに合致しているか検討が必要である。

⑨山岡地域
　当地域では、瑞浪＝山岡線や吹越線、デマンド型運行「よやくる号」が運行されているが、よやくる号の利用者数は年間 600 人程度と多くはない。定時定路線の２路線も利用者数は減少傾向である。

⑩明智地域
　当地域では阿妻＝横通線および明智＝峰山線が運行され、スクールバスとしての利用が大半となっているため、実質利用者数がほぼ 0 人となっている。スクールバスとしてのダイヤが基本となっているため、高齢者を中心とした地域のニーズに合致しているか検討が必要である。

⑪串原地域
　当地域では串原ささゆり線および中沢線、福原線が運行され、一部はスクールバスとしての利用が見られるが、収支率は低くなっている。また、くしばすについては、地域のニーズに合致しているか検討が必要である。

⑫上矢作地域
　当地域では上矢作線が運行され、年間で約 11 千人（＝１日あたり 15 人の 1 往復程度）となっており、減少傾向にある。地域のニーズに合致しているか検討が必要である。

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。

地域の力・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公共交通を活用する意識づくり	１地域イベントと連携した公共交通の活用	市・地域住民・交通事業者
		２市民活動や高校生に使いやすく人が集う結節点	市・地域住民・交通事業者
	２運転手確保に向けた全市的な取り組み	1.交通事業者との連携による募集活動	市・交通事業者
		２資格取得の奨励策の調査・検討	市・交通事業者
		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まちなか移動手段の確保	市・交通事業者
		２タクシー昼間の利活用	市・タクシー事業者
	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	市・交通事業者・交通会議
		２スクールバスの調査・活用	市
		３運賃のキャッシュレス化	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・地域住民・交通会議
		２地域検討会の開催と地域路線等の見直し	市・地域住民
		３笠周３町内の交通の見直し（有償運送・無償運送の拡充）	市・地域住民
		４無償運送の発展支援	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・交通事業者
		２デマンド運行の配車オペレータの統合	市
		３運賃のキャッシュレス化（再掲）	市・交通事業者
		4人とアプリによる「交通コンシェルジュ」	市・交通事業者・観光協会等・アプリ事業者
		5日帰り旅コースの設置・運用	市・観光協会・交通事業者
		6定額制乗り放題運賃・年間パスポート	市・交通事業者
		7モードを跨いだ運賃設定	市・交通事業者
		8移動データの取得	市・交通事業者
	2. 新たな技術を活用した付加価値の向上	1.自動運転の導入推進	交通事業者・2市
		2.EV 車両の導入推進	交通事業者・2市

3. 本計画の地域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

機能分類	路線機能	路線名(補助等)
基幹路線	当区域の基軸となる路線	【鉄道】明知鉄道
広域幹線	複数市町にまたがり、 主要な交通結節点を結ぶ路線	【営業路線】明智線(地域間幹線系統) 【恵那市自主運行バス】瑞浪＝山岡線
幹線	主要な交通結節点間を結ぶ路線	【恵那市自主運行バス】中野方線、三郷線、吹越線、串原ささゆり線、上矢作線(地域内フィーダー系統)
地域路線	主要な交通結節点につながる路線	【営業路線】恵那峡線、大井町西線、大井町東線 【恵那市自主運行バス】元起線、丸池線、小野川線、藤線、椋実＝武並線、笠置線、毛呂窪線、飯地線、阿妻＝横通線、明智＝峰山線、中沢線、福原線、デマンド型(よやくる号岩村地区・山岡地区・明智地区(地域内フィーダー系統)・上矢作地区) 【交通空白地有償運送】いいじ里山バス、くしばす、阿木地区コミュニティバス
市街地循環線	主要な交通結節点を軸に医療施設、商業施設等を循環する路線	【恵那市自主運行バス】まちなか巡回バス、大洞循環線、明智まちなか線(地域内フィーダー系統)

※地域内フィーダー系統は、国の補助事業(地域公共交通確保維持事業)を活用した路線

図　将来の恵那市の公共交通ネットワーク

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　公共交通を活用する意識づくり】

1 地域イベントと連携した公共交通の活用　［市･地域住民･交通事業者］

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う。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する。

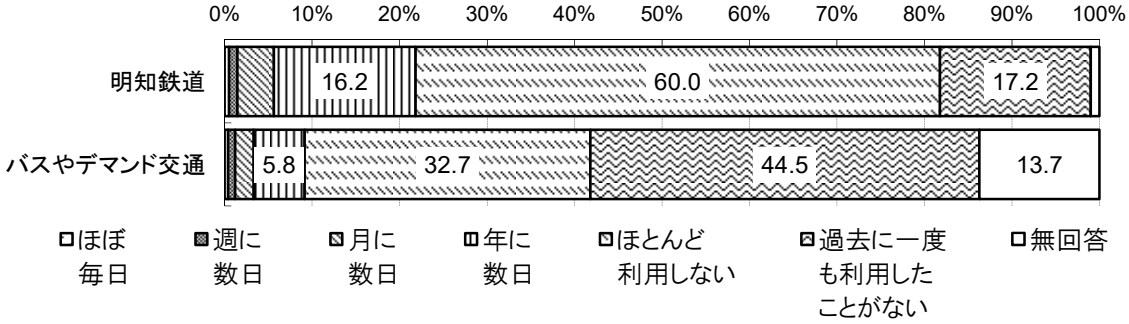


図　公共交通の利用状況（市民アンケート、再掲）

（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）
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）

2 住民活動や高校生に使いやすく人が集う結節点　［市･地域住民･交通事業者］

全国の駅には、単に鉄道の乗降に使用するだけではなく、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る。

例えば、鉄道やバスの便数が少なくて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る。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る。

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る。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る。

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ある。

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く。

（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
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

【施策Ⅰ-2　運転手確保に向けた全市的な取り組み】

1交通事業者との連携による募集活動　［市･交通事業者］

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交通事業者と連携し、全国から運転手を募集する。

また、バスやタクシーなどの公共交通機関による輸送サービスが十分に確保できない地域において、交通空白地有償運送や日本版ライドシェア等を活用しながら地域公共交通が維持できるよう、第一種運転免許証の取得者も、地域の実情にあった内容で雇用又は地域貢献できる体制の検討を進める。

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も地域と連携して支援を行う。

（実施内容）
〇就職・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）
〇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）
〇移住定住者に対しＰＲ
〇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　［市･交通事業者］

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、交通事業者と市とで連携し、第一種運転免許証の取得者から段階的に第二種運転免許証まで取得できる支援などのあり方を調査・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）
〇地元高校へのＰＲ活動の機会の提供
〇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　［市］

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）
〇運転手の養成講座の実施
〇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 まちなか移動手段の確保 ［市･交通事業者］

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。

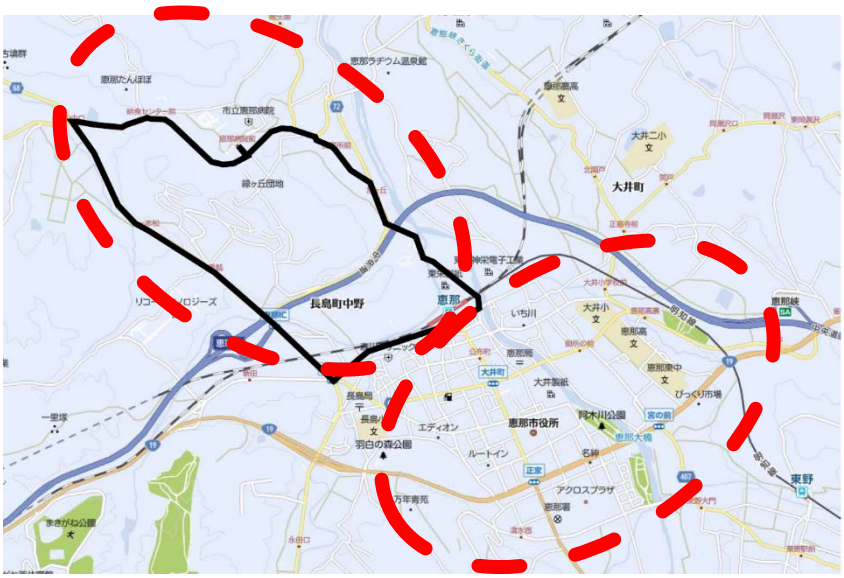


図　まちなか循環線のイメージ

この実験で得られたデータを基に、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議や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 試験運行

② 本格運行

また、近年では、まちなかのラストワンマイルの移動手段として、「自転車」や「電動キックボード」を活用する動きが世界的に見られている。

これら小型の移動手段は、ダイヤの制約なく一人一人が自由にまちなかを移動できる特徴があるうえ、運転免許も不要である。（ただし、電動キックボードは原付免許が必要等の制約がある場合がある）さらに、自動車よりも安価に導入ができ、GPS や通信技術を活用することで、無人貸出・返却によりコストを下げることが可能である。

そこで、これらの小型の移動手段をまちなかや観光エリアに配置し、シェアリングにより広く利用してもらうことで、移動手段を確保するとともに、地域の活性化にも貢献できるよう検討する。

2 タクシー昼間の利活用　［市･タクシー事業者］

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 1,000 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 1,000 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。

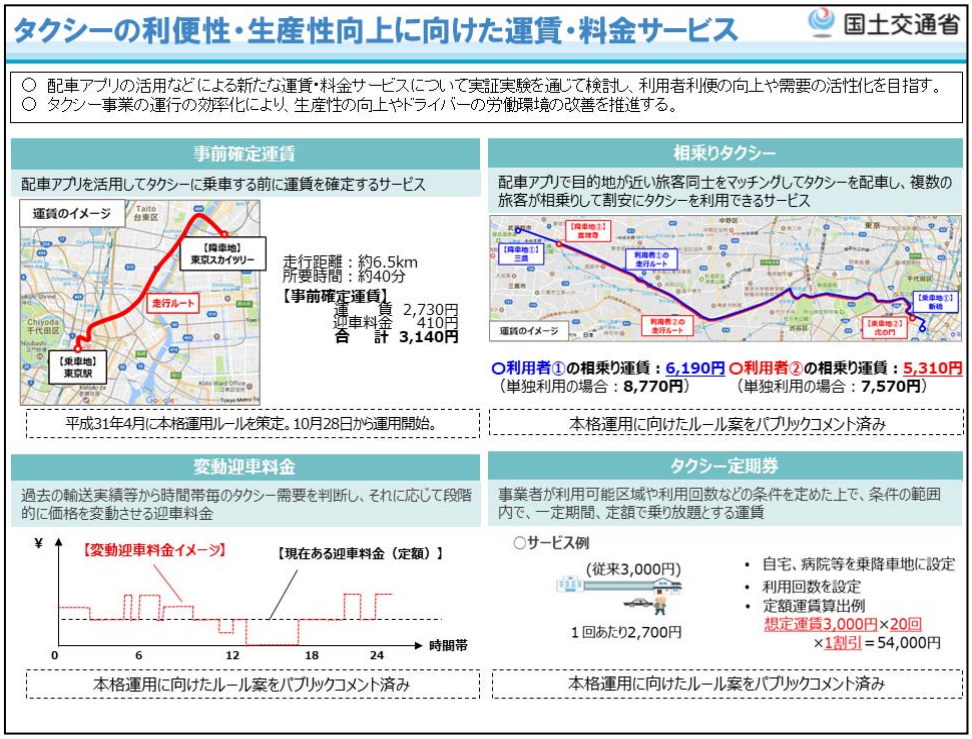
近年では、国で新たなタクシー運賃制度が検討されており、さらに全国のタクシー会社では配車アプリやクラウド配車やキャッシュレスなどの IT の活用も進んでいる。また、コロナ禍を契機として有償貨物輸送の恒久化や救援事業など、人の輸送以外のサービス提供方法も拡大しつつある。こうした動きを積極的にとらえ、既存の枠組みにとらわれず、地域の多様なニーズに柔軟に応えていくとともに、交通事業者の雇用の拡大にもつなげる。

【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て、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。

資料：水戸市

図　「A タクシー昼間限定価格」の例（水戸市）



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-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　［市･交通事業者･交通会議］

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ある。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った。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る。これ以外にも、高校生の通学が困難な路線が見受けられる。

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・改善を行う。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く。

（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　［市］

通学の需要が今後も見込まれるが、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する。

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く。

（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　［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る。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る。

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る。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ある。

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も期待できる。

運賃をキャッシュレス化し、乗降時の円滑化等、利便性の向上を図る。

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く。

（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　［市･地域住民･交通会議］

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（広域幹線、幹線、地域路線、市街地循環線から構成）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との乗り継ぎの利便性を高めた設定とする

【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、広域幹線、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】
- 運賃は、定時定路線型は 1 乗車 200 円、デマンド型は 1 乗車 300 円と定額とする
- 2 市に跨ぐ路線運賃は、民間事業者や他市と協議して設定する

【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地域公共交通会議に示し、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、行政および地域公共交通会議はその取り組みに対する支援※6を行う

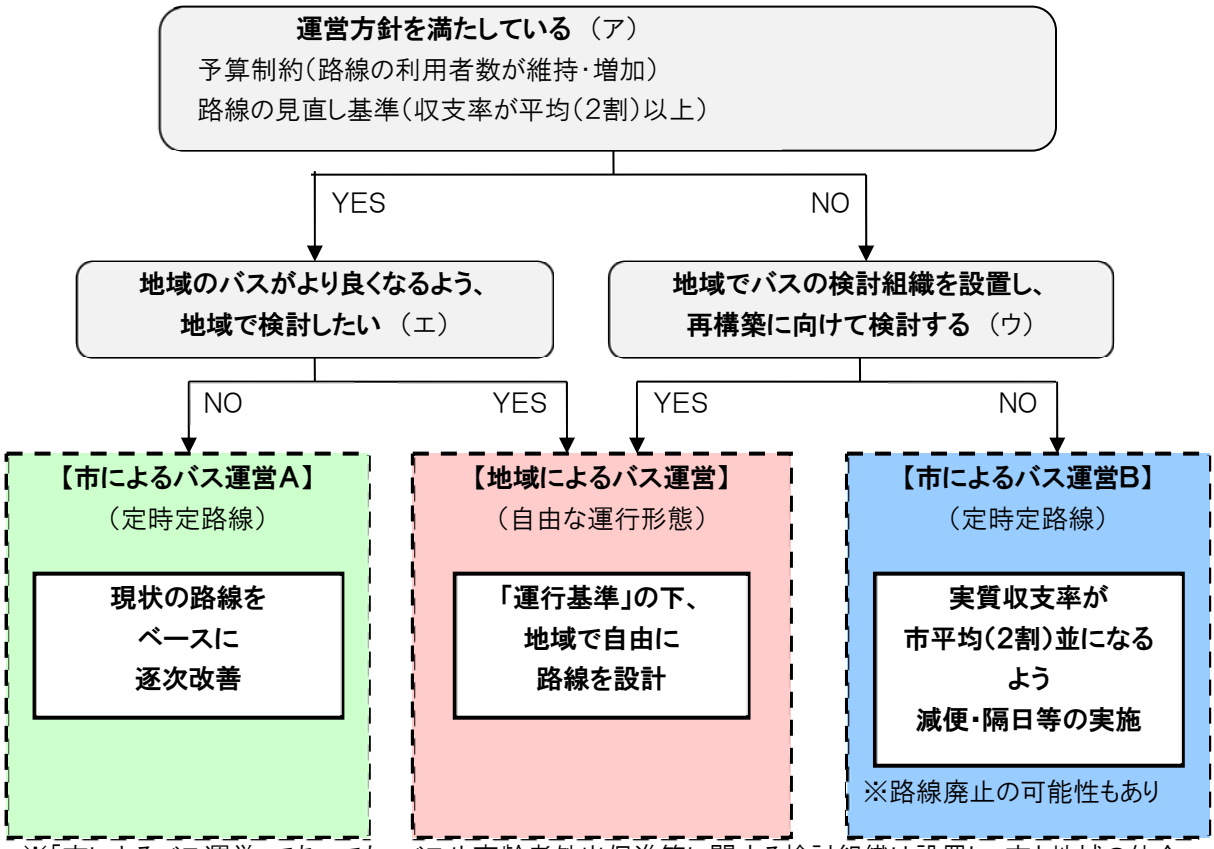
【予算制約】
- 自主運行バスの運営に係る経費（運行経費―運賃収入）は、概ね各年度の前年度程度の水準を上限とする

※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））、主要商業施設（恵那市街地、バロー岩村店周辺、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：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

「自主運行バスの運営方針」に該当する路線について、以下のようなフローを構築し、地域の役割強化を図るものとする。

（ア） 前ページの「運営方針」を満たしているか確認する
（イ） アが未達の場合、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、地域の力・資源を活用できるようにする
（ウ） ア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

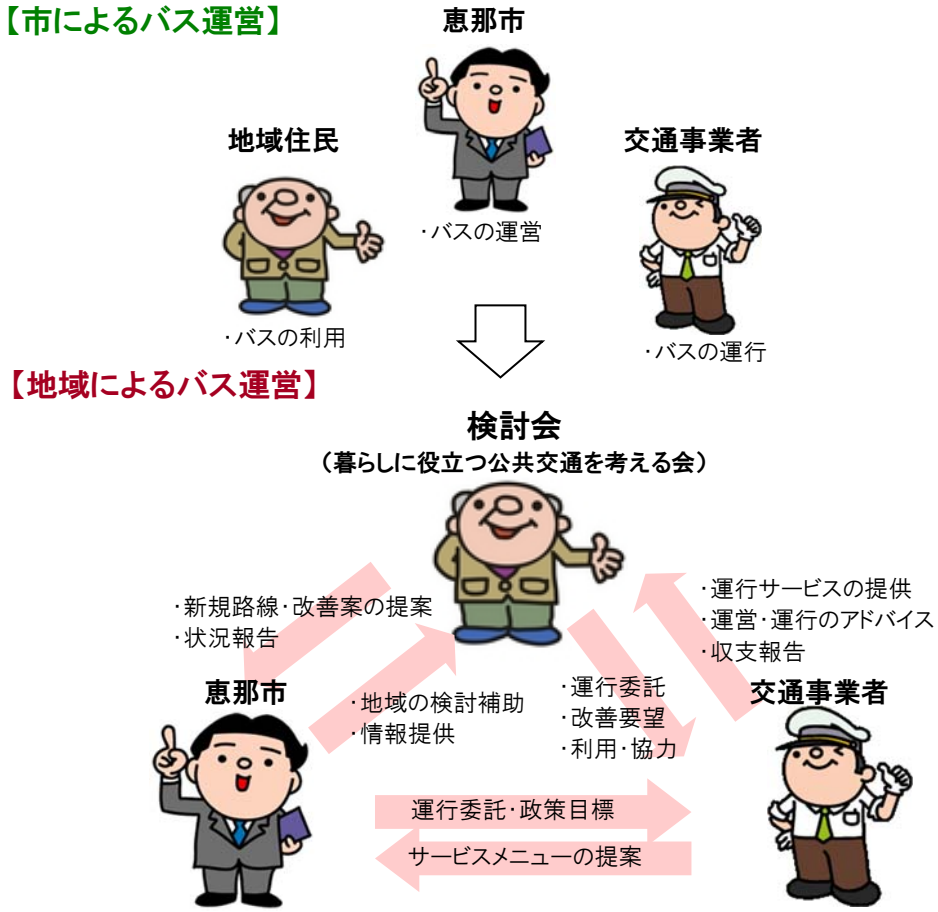


※「市によるバス運営」であっても、バスや高齢者外出促進等に関する検討組織は設置し、市と地域の仲介窓口の役割を担っていただくこととする。

図　地域路線等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。



【市の役割】
○「広域幹線」「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等の見直し　［市･地域住民］

「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、地域路線等の見直しを行った。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)大井地域

【地域の意見】

○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。
○町内の病院や商業施設等を循環するバス路線の新設。
○バス停までやバス停間の距離が長い。
○旭ヶ丘地区の本数が少ない。直接駅の方面へ行く移動手段が欲しい。
○免許を返納できるような体制づくりを。

【見直しの方針】

現状路線に新たな路線の導入を含めた見直しを行い、利便増進を図る

【見直しのポイント】

・まちなか循環線に合わせ、地域内新路線の検討
・まちなか循環線に合わせ、地域路線の利便増進策の検討

(2)長島地域

【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。
○街の中にバス停がないため、ワゴンで良いので街中を運行してほしい。
○愛宕付近などバス停がない場所へのバス停設置や新たなルートの検討を。
○久須見としては、今以上に良い公共交通にしていくためにデマンド運行でいきたい。

【見直しの方針】

現状路線に新たな路線の導入を含めた見直しを行い、利便増進を図る

【見直しのポイント】

・まちなか循環線に合わせ、地域内新路線の検討
・デマンドバスを含めた新たな移動手段の検討

(3)東野地域

【地域の意見】

○平成 26 年に出ていたデマンド制のことも含めて検討していきたい。 ○利用者のニーズに合わせて使いやすくなってくれれば良い。

【見直しの方針】

現状路線に新たな路線の導入を含めた見直しを行い、利便増進を図る

【見直しのポイント】

・まちなか循環線に合わせ、地域路線の利便増進策の検討
・デマンドバスを含めた新たな手段の検討

(4)三郷地域

【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が、高齢者にはこれがベスト。 ○有償化した場合の地域内だけの運行は本来やりたいことと違ってくる。 ○外出支援を多くの人に利用してもらいたい。 ○今の最終バス（恵那駅 18 時発）より遅いバスがあると、高校生が利用しやすくなる。 ○中津川市へ行く高校生は武並駅を利用している人もいる。

【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

【見直しのポイント】

・愛の会移送支援事業と地域路線の連携
・高校生が通学で利用しやすい公共交通ネットワークの構築

(5)武並地域

【地域の意見】

○藤線は子どもが通学に使うので必要である。 ○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。 ○小型化して便数を多くしてほしい。 ○路線バス自体が自治会内に走ってなく、利用されない。

【見直しの方針】

現状路線の利便増進を図りながら、新たな移動手段の導入を含めた検討を行う

【見直しのポイント】

・小学生の通学利用
・地域内の実情に合わせて、時刻・バス停・ルートの見直し
・デマンド制など新たな移動手段の検討

(6)笠置地域

【地域の意見】

○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。
○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。
○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

【見直しのポイント】

・丸池線の毛呂窪延長、笠置線の恵那病院経由等、より利用しやすいルートの検討
・高校生が通学で利用しやすい公共交通ネットワークの構築
・みかさぎと地域路線の連携
・中野方、飯地を含めた笠周３地域での検討

(7)中野方地域

【地域の意見】

○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。
○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。
○駅付近の居場所づくりも必要。

【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見直しを行った上で、利便増
進
を図る

【見直しのポイント】

・高校生が通学で利用しやすい公共交通ネットワークの構築
・おきもりと地域路線の連携
・飯地、笠置を含めた笠周３地域での検討

(8)飯地地域

【地域の意見】

○里山バスの運行エリアの拡大。例えば武並方面。
○現在のニーズは恵那駅か武並駅。
○利便性を高める主観のひとつは観光。飯地や中野方、笠置の観光を繋げられるといい。
○バスがない朝と夜に恵那駅まで高校生の送迎をしており負担である。

【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

【見直しのポイント】
・いいじ里山バスの、新たな地域外への運行の検討
・笠置、中野方を含めた笠周３地域での検討

(9)岩村地域

【地域の意見】

○バスの体系について、５年や 10 年といった長いスパンで考えるべきではないか。
○利用者は減少中しているが、困っているという声は特に聞かない。
○本数は１日８本だが、片道４本であり利用しづらい面もある。
○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。
○よやくる号が地域へ根付いていけるようにしていくことも大事。

【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

【見直しのポイント】
・より利用しやすい運行時間の検討
・ミーティングポイント（乗降場所）や目的地の見直し、新設の検討

(10)山岡地域

【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。
○地域内有償運送の話もあるが、色々検討したうえで今のよやくる号を含めた交通体系ができた。

【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

【見直しのポイント】
・よやくる号のミーティングポイント（乗降場所）や目的地の見直し、新設の検討
・ダイヤを見直すことで、吹越での乗り継ぎをよりスムーズにした利便増進を図る

(11)明智地域

【地域の意見】

○相乗りやオンデマンドなど、行きたいときに行きたい場所へ行ける手段の導入 ○よく使う場所と時間帯があると思うので、バス停の位置などの見直しを行うべき ○現状のニーズを考えてみたらどうか。バス停までが遠いのが問題の１つなので、バス停を増 やすことを考えるのも１つ。 ○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。

【見直しの方針】

現状路線の利便増進を図りながら、新たな移動手段の導入を含めた検討を行う

【見直しのポイント】
・バス停の移設、新設の検討
・高齢者が利用しやすい公共交通ネットワークの構築
・デマンド制など新たな移動手段の検討

(12)串原地域

【地域の意見】

○自主運行バスは、路線数、運行本数が少ない。 ○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 ○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。 ○高齢運転手が増える事にともない、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。 ○「くしばす」は、串原地域内のみの運行となっており、当初の目的であるドアからドアでの 高齢者の通院や、買い物利用には貢献出来ていない。

【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

【見直しのポイント】
・くしばすの地域外への運行の検討
・当日予約や豊田市バスとの接続など、利便増進策の検討

（13）上矢作地域

【地域の意見】

〇バスは、始発から１０時頃と、１５時から夜までは、通学者やセルプかみやはぎへの通所者などで一定の利用がある。
〇色々考え合わせた結果、定期路線とデマンドを組み合せたやりかたが上矢作には合うのではないか。
〇横道～本郷までの利用者で、現状に不満がある人はほとんどいない。
〇今バスが走っていない地域にデマンドを導入できないか。

【見直しの方針】

現状路線の利便増進を図りながら、新たな移動手段の導入を含めた検討を行う

【見直しのポイント】

・定期路線を走らせつつ、デマンドバスを含めた新たな移動手段の検討
・現在バスが走っていない地区への運行の検討

3 笠周3町内の交通の見直し（有償運送・無償運送の拡充）　［市・地域住民］

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できるよう働きかける。

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。

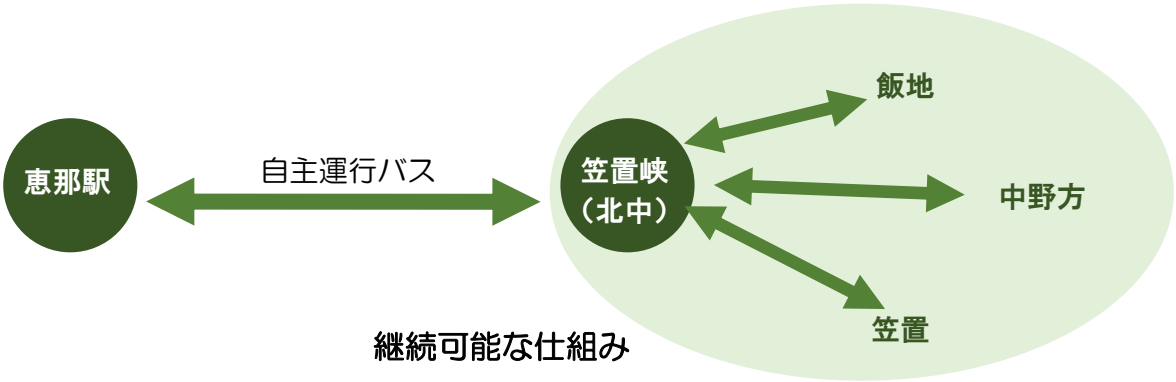


図　笠周３町の交通体系のイメージ

（実施手順）
①方式の検討
②試験運用
③本格運用開始

4 無償運送の発展支援　［市］

地域が無償で行っている移動支援サービスは、自主運行バスよりも柔軟・的確・広範囲な運行が期待できるとともに、運行経費の抑制による地域間格差是正、地域の活力・交流の促進にも寄与できると考えられるため、積極的な活用が求められる。

また、アンケートからはボランティア運転手をしたい意向を持つ人も見られる。そのためボランティア運転手の養成も進めていく。

図　中野方地域の「おきもり」

（実施内容）
○交通空白地有償運送への転換支援
○収受できる運送対価の範囲（国土交通省の通達）の周知
○有償運送等運転手養成講座の開催（事業 I-2-3）
○総合事業の活用など福祉部門との連携の検討

【目標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

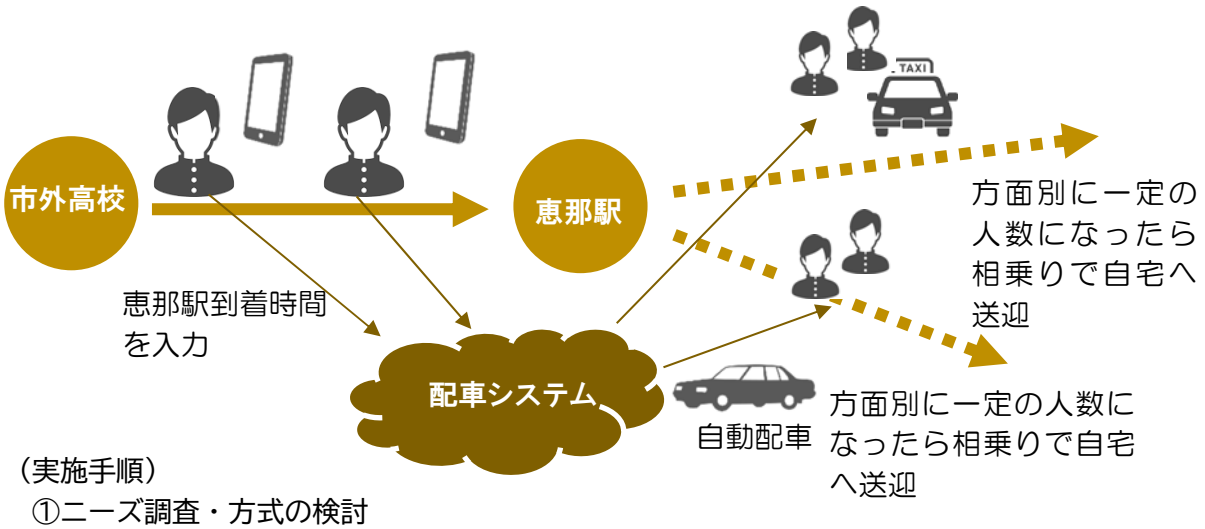
【施策 III-1 当地域に適した MaaS の実現】

1 高校生の帰宅支援 ［市･交通事業者］

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で、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 デマンド運行の配車オペレータの統合 ［市］

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

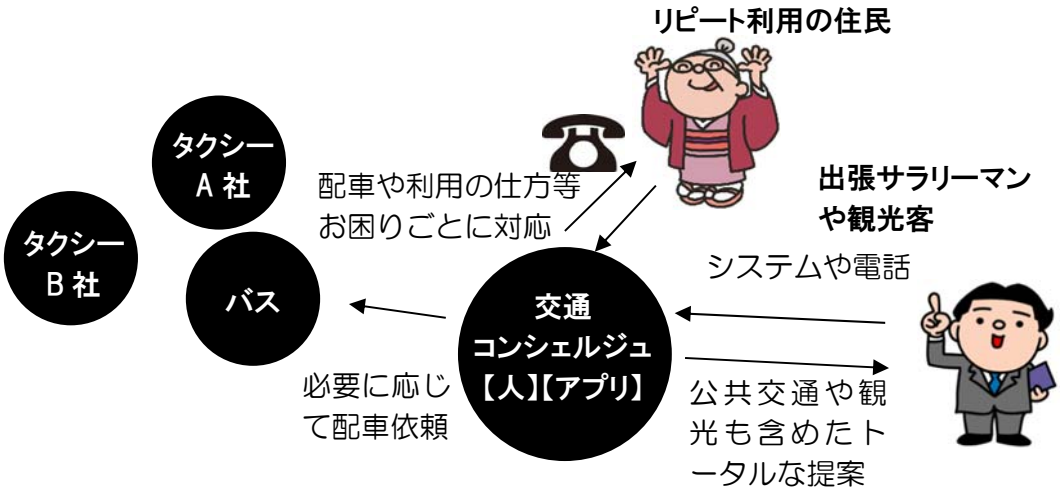
3 運賃のキャッシュレス化　［市･交通事業者］

（再掲）

4 人とアプリによる「交通コンシェルジュ」　［市･交通事業者･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　［市・観光協会・交通事業者］

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

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　［市・交通事業者］

「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 5,000 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　［市･交通事業者］

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

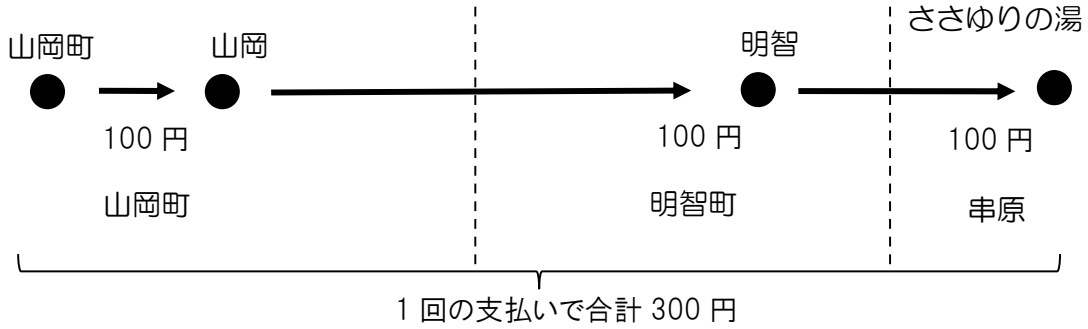


図　鉄道･バスの一体的なゾーン運賃のイメージ

（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　［市･交通事業者］

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。

これまでは、鉄道やバスの乗降データは特定の日に限られている上、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上で精緻なデータを取得していくこととする。

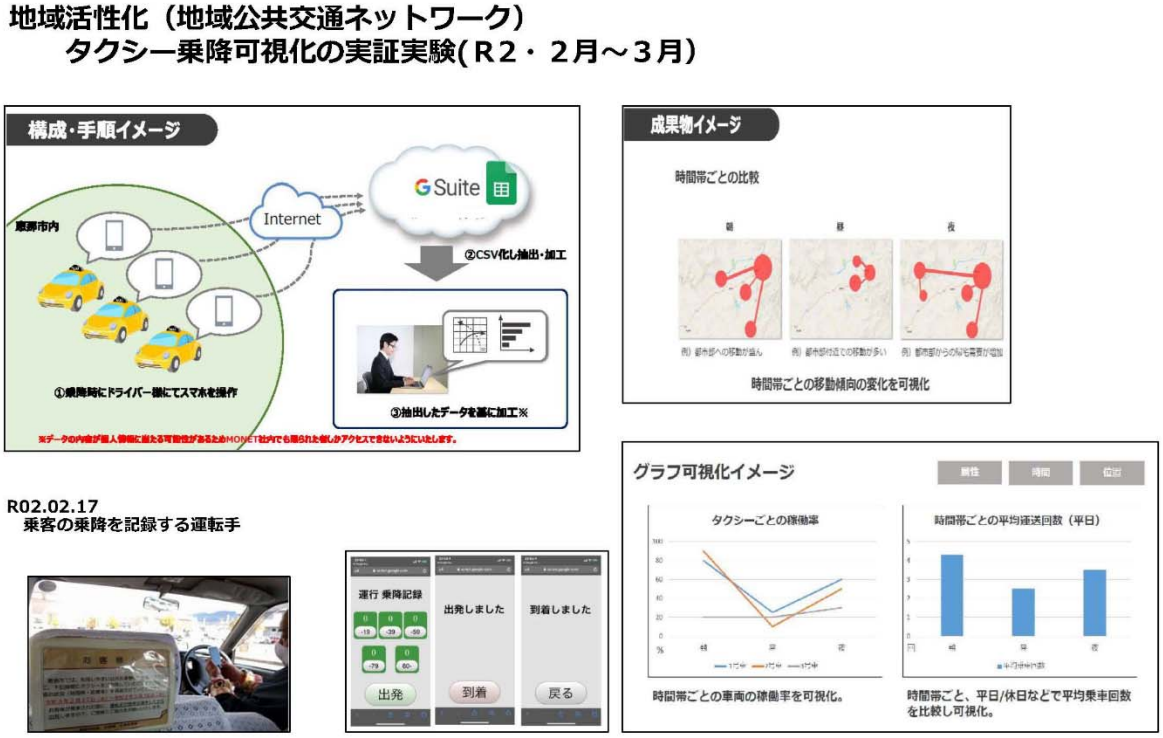


図　令和２年度乗降データ可視化実証実験

（実施手順）

①システム設計・機材の手配、受付窓口の設定

③　実施

【施策Ⅲ-2　新たな技術を活用した付加価値の向上】

1 自動運転の導入推進　［市･交通事業者］

自動運転の実現は、交通事故の削減効果に期待されています。また、地域公共交通の維持・改善、運転手不足への対応などの解決につながることも期待されています。

そして、車内空間の高度化により、交通の課題解決だけでなく、移動空間の価値を変えていくことが可能となり、乗ってみたい、使ってみたい移動手段となります。車内外のセンサから交通状況や周辺の情報を収集・解析することで、より安心・安全な運転に寄与することができます。さらに、ドライバー不足解消等により交通の利便性は向上し、輸送サービスの拡大やおでかけ機会が増え、地域の活性化にもつながります。

そこで、移動サービスにおける自動運転の活用を通じた持続可能な地域のモビリティ確保に向けた検討を進めます。

（実施内容）

〇新技術と地域課題の適合による課題整理
〇自動運転の実装に向けた実証実験及び検証
〇自動運転の実装

2 EV車両の導入推進　［市･交通事業者］

自動車ＧＸについては、2050 年のカーボンニュートラルに向けて、輸送事業者におけるＥＶ等の導入目標が設定されております。

公共交通の利用促進によるエネルギー効率の向上と利用者増加だけでなく、ＥＶ車両走行による CO2 排出削減や使用電力における再生可能エネルギー地産地消など脱炭素化に向けた取組みを推進することにより、環境負荷の削減取組みにも寄与することができます。

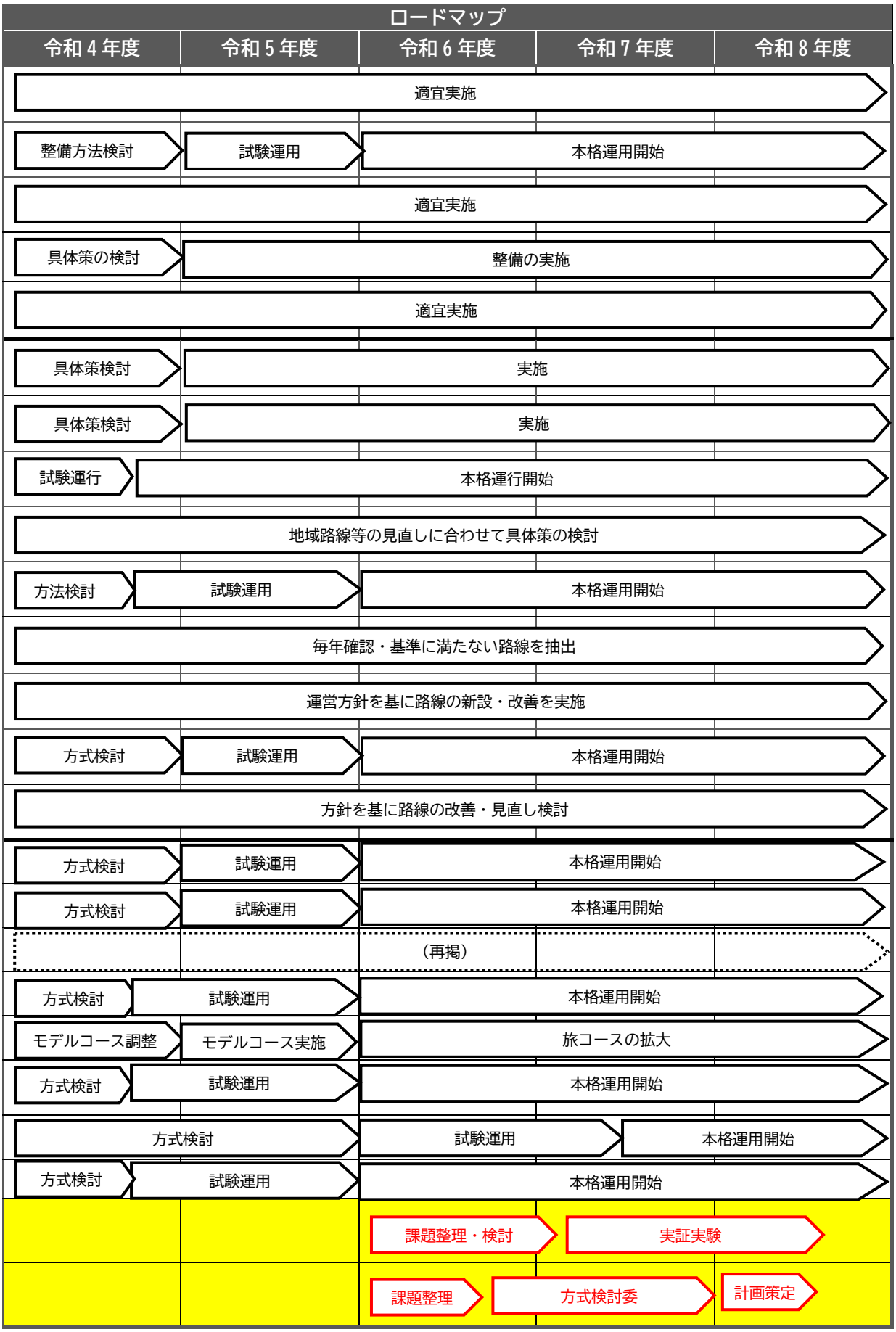
そこで、移動サービスにおけるＥＶ車両の活用を通じた持続可能な地域のモビリティ確保に向けた検討を進めます。

（実施内容）

〇新技術と地域課題の適合による課題整理
〇道路運送高度化事業の計画策定
〇ＥＶ車両の導入

ロードマップ

目標	施策	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公共交通を活用する意識づくり	１地域イベントと連携した公共交通の活用	市・地域住民・交通事業者
		２住民活動や高校生に使いやすく人が集う結節点	市・地域住民・交通事業者
	２運転手確保に向けた全市的な取り組み	1. 交通事業者との連携による募集活動	市・交通事業者
		２資格取得の奨励策の調査・検討	市・交通事業者
		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まちなか移動手段の確保	市・交通事業者
		２タクシー昼間の利活用	市・タクシー事業者
	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	市・交通事業者・交通会議
		２スクールバスの調査・活用	市
		３運賃のキャッシュレス化	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・地域住民・交通会議
		２地域検討会の開催と地域路線等の見直し	市・地域住民
		３笠周３町内の交通の見直し（有償運送・無償運送の拡充）	市・地域住民
		４無償運送の発展支援	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・交通事業者
		２デマンド運行の配車オペレータの統合	市
		３運賃のキャッシュレス化（再掲）	市・交通事業者
		4人とアプリによる「交通コンシェルジュ」	市・交通事業者・観光協会等・アプリ事業者
		5日帰り旅コースの設置・運用	市・観光協会・交通事業者
		6定額制乗り放題運賃・年間パスポート	市・交通事業者
		7モードを跨いだ運賃設定	市・交通事業者
		8移動データの取得	市・交通事業者
	2 新たな技術を活用した付加価値の向上	1.自動運転の導入推進	交通事業者・市
		2.ＥＶ車両の導入推進	交通事業者・市


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
適宜実施
整備方法検討
試験運用
本格運用開始
適宜実施
具体策の検討
整備の実施
適宜実施
具体策検討
実施
具体策検討
実施
試験運行
本格運行開始
地域路線等の見直しに合わせて具体策の検討
方法検討
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
運営方針を基に路線の新設・改善を実施
方式検討
試験運用
本格運用開始
方針を基に路線の改善・見直し検討
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）
方式検討
試験運用
本格運用開始
モデルコース調整
モデルコース実施
旅コースの拡大
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
課題整理・検討
実証実験
課題整理
方式検討委
計画策定

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。

地域路線等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	データ取得方法	現状（R5）		目標値(R8)
1. 地域路線等の年間利用者数合計（地域ごとに把握し、その合計）	乗降データ	169,628 人	→	169,628 人
2. 地域路線等の利用者満足度	利用者アンケート	97%	→	97%
3. ボランティア運転手養成講座の参加者数	講座出席者名簿	37 人/年	→	37 人/年

（路線ごとの現状と目標）

種類		路線名	現状(R5)		目標(R8)
営業路線		恵那峡線	11,744 人	→	11,744 人以上
		大井町西線	2,202 人	→	2,202 人以上
		大井町東線	601 人	→	601 人以上
		明智線	46,554 人	→	46,554 人以上
恵那市自主運行バス	定時定路線型	まちなか巡回バス(東ルート)	5,981 人	→	5,981 人以上
		まちなか巡回バス(西ルート)	4,695 人	→	4,695 人以上
		丸池線	580 人	→	580 人以上
		中野方線	26,100 人	→	26,100 人以上
		飯地線	2,424 人	→	2,424 人以上
		笠置線	3,708 人	→	3,708 人以上
		毛呂窪線	6,400 人	→	6,400 人以上
		藤線	7,444 人	→	7,444 人以上
		三郷線	18,104 人	→	18,104 人以上
		大洞循環線	526 人	→	526 人以上
		椋実＝武並線	164 人	→	164 人以上
		小野川線	1,114 人	→	1,114 人以上
		元起線	3,274 人	→	3,274 人以上
		瑞浪＝山岡線	2,266 人	→	2,266 人以上
		吹越線	1,211 人	→	1,211 人以上
		明智まちなか線(滝坂･東山ルート)	376 人	→	376 人以上
		明智まちなか線(基本ルート)	28 人	→	28 人以上
		明智まちなか線(片平ルート)	205 人	→	205 人以上
		阿妻＝横通線	299 人	→	299 人以上
		明智＝峰山線	24 人	→	24 人以上
		串原ささゆり線	1,624 人	→	1,624 人以上
		中沢線	1,353 人	→	1,353 人以上
		福原線	10,473 人	→	10,473 人以上
		上矢作線	6,799 人	→	6,799 人以上

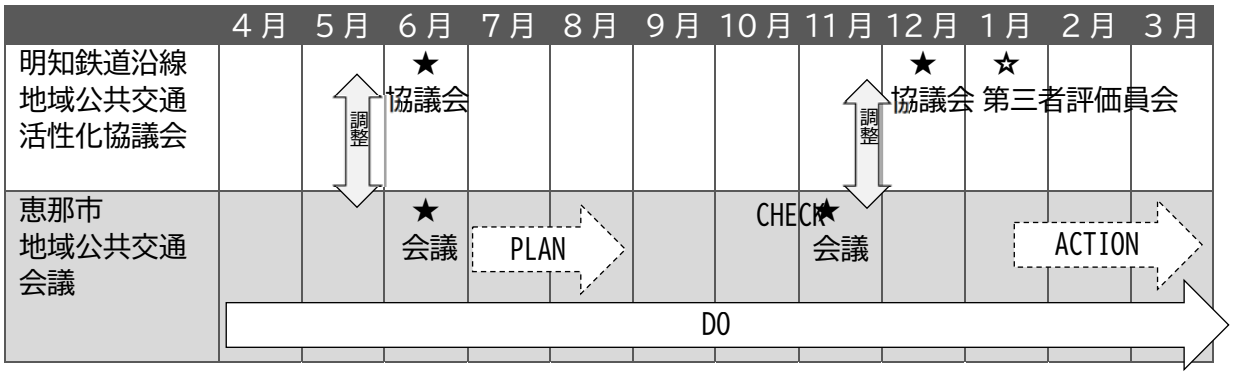
	デマンド型	よやくる号　岩村地区	62 人	→	62 人以上
		よやくる号　山岡地区	582 人	→	582 人以上
		よやくる号　上矢作地区	307 人	→	307 人以上
		よやくる号　明智地区	289 人	→	289 人以上
交通空白地有償運送		いいじ里山バス	1,624 人	人	1,624 人以上
		くしばす	491 人	人	491 人以上

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。