

恵那市地域公共交通計画

令和2年12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. 計画の対象期間と区域	1
3. 計画の位置づけ	1
4. 検討会の位置づけ.....	3
第2章 恵那市として新たに具体化・新設すべき事業.....	4
1. 事業の体系	4
2. 具体的な内容.....	6
3. 実施スケジュール.....	16

第1章 はじめに

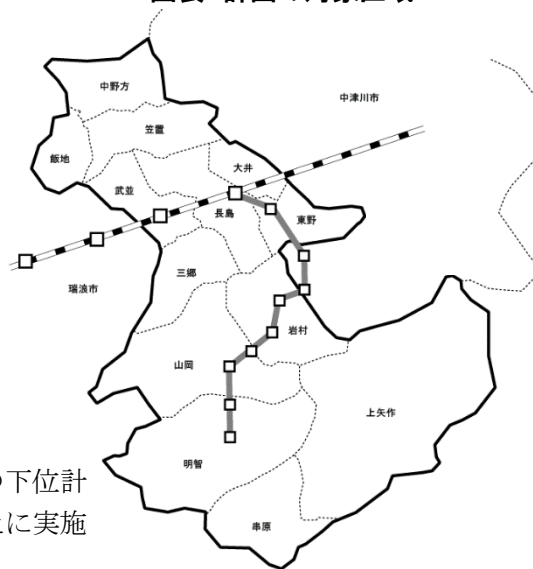
1. 計画策定の背景と目的

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いる。そのため、今後はますます改善のスピードや質を高めていく必要がある。

こうした中で今年度、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」の策定が努力義務化されるなど、国としても地方自治体の役割を高める方向にある。また同法には、近年注目されている「MaaS」の概念が盛り込まれており、この動きも取り入れていく必要がある。

こうした背景を受けて恵那市では、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て、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を検討した新しい計画を策定することとした。なお、この計画の内容を明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会に報告し、地域公共交通計画の策定に提案していくものとする。

図表 計画の対象区域



2. 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3～5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。

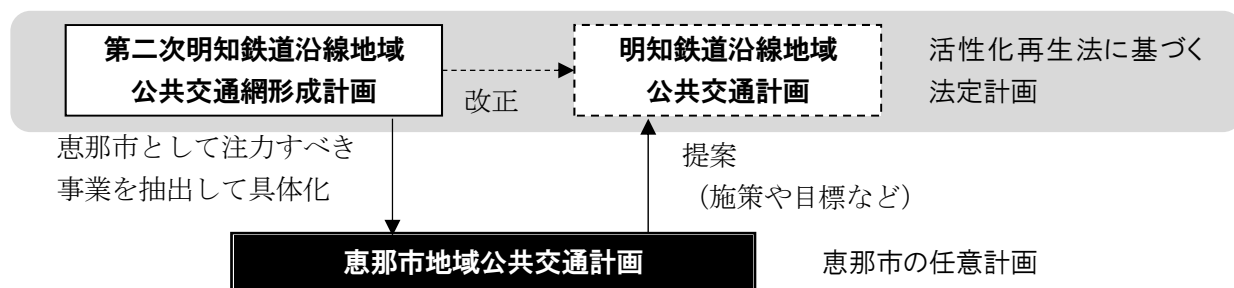
3. 計画の位置づけ

(1) 明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画との関係

本計画は、第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画の下位計画として、恵那市内において、重点的に実施すべき内容や新たに実施すべき内容について、その具体化を図るものである。

また、今回の検討を明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会に報告し、地域公共交通活性化・再生法に基づく「明知鉄道沿線地域公共交通計画」の策定に反映できるよう提案を行い、当計画の評価についても当協議会の中で行う。

図表 恵那市地域公共交通計画の位置付け



(2)第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画の中で今回対象とする範囲

本計画では、網形成計画のうち、以下の太枠で囲った部分を対象とする。

目標	施策	事業	中心となる実施主体
【目標1】 公共交通を「活用」「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.市民活動や高校生に使いやすく人が集う駅づくり	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
	3.バス運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	2市・バス事業者
		2.資格取得の奨励策の調査・検討	2市・バス事業者
		3.有償運送等運手の養成講座の開設	2市
【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	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.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・バス事業者
	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	地域住民・恵那市
		3.地域移送サービスの発展支援	恵那市
	4.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
	5.関係者との連携強化	1.恵那峡線・蛭川線・中津川線・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.MaaSを意識した観光資源を結びつける取り組み	1.運賃のキャッシュレス化（再掲）	恵那市・バス事業者
		2.路線検索システムの構築	恵那市
		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
	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

※網掛け部分は、網形成計画の重点項目

4. 検討会の位置づけ

(1) 検討会の構成員

本検討会の構成員は、以下のとおりである。

区分	団体名	役職	氏名
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◎
		バス事業部長	若尾 和之
	東濃鉄道株式会社	営業本部副本部長	林 勉
		乗合営業部次長	可知 秀美
		恵那営業所長	成瀬 洋一
	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◎
	豊タクシー株式会社	所長	大島 明博
	近鉄東美タクシー株式会社	取締役支配人	落合 伊知郎
	東鉄タクシー株式会社	取締役業務統括	片浦 一郎
学識経験者 連携協定大学	名古屋大学大学院環境学研究科	地域戦略研究室 教授	加藤 博和◎
運輸局	中部運輸局 岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整）	久世 真○
県	岐阜県	公共交通課 主任	栗山 徹子○
市	恵那市	まちづくり企画部企画課長	和田 信之
		まちづくり企画部企画課管理官	松田 泰明
連携協定法人	ソフトバンク株式会社	CSR 統括部地域 CSR1 部参与	竹内 武司
連携覚書法人	MONET Technologies 株式会社	事業推進部 部長	小澤 拓郎
		事業推進部 主任	川原 正樹
アドバイザー	中部運輸局	交通政策部交通企画課長	石井 信

◎明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会の委員

○同協議会のアドバイザー

(2) 検討会の検討経過

検討会の開催日程とそれぞれの議題は、以下のとおりである。

会議	日程	議題
第1回検討会	2020年7月28日	○恵那市地域公共交通計画策定の概要
第2回検討会	2020年8月31日	○交通事業者の現状・課題の整理 ○事業者の課題解決に向けた取り組みや恵那市交通体系に対する事業者提案を受け、施策事業の検討
第3回検討会	2020年10月2日	○事業に対して具体化・新設すべきと考える事業
第4回検討会	2020年10月29日	○事業の検討、計画案の検討
第5回検討会	2020年11月24日	○検討結果のまとめ
（法定協議会）	（12月）	○恵那市地域公共交通計画の報告

第2章 恵那市として新たに具体化・新設すべき事業

1. 事業の体系

(1) 第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画から新たに具体化・新設すべき事業

網形成計画で位置づけられた事業について、以下の通り、恵那市の実情に合わせてより具体化させたり、必要に応じて事業を新設した。

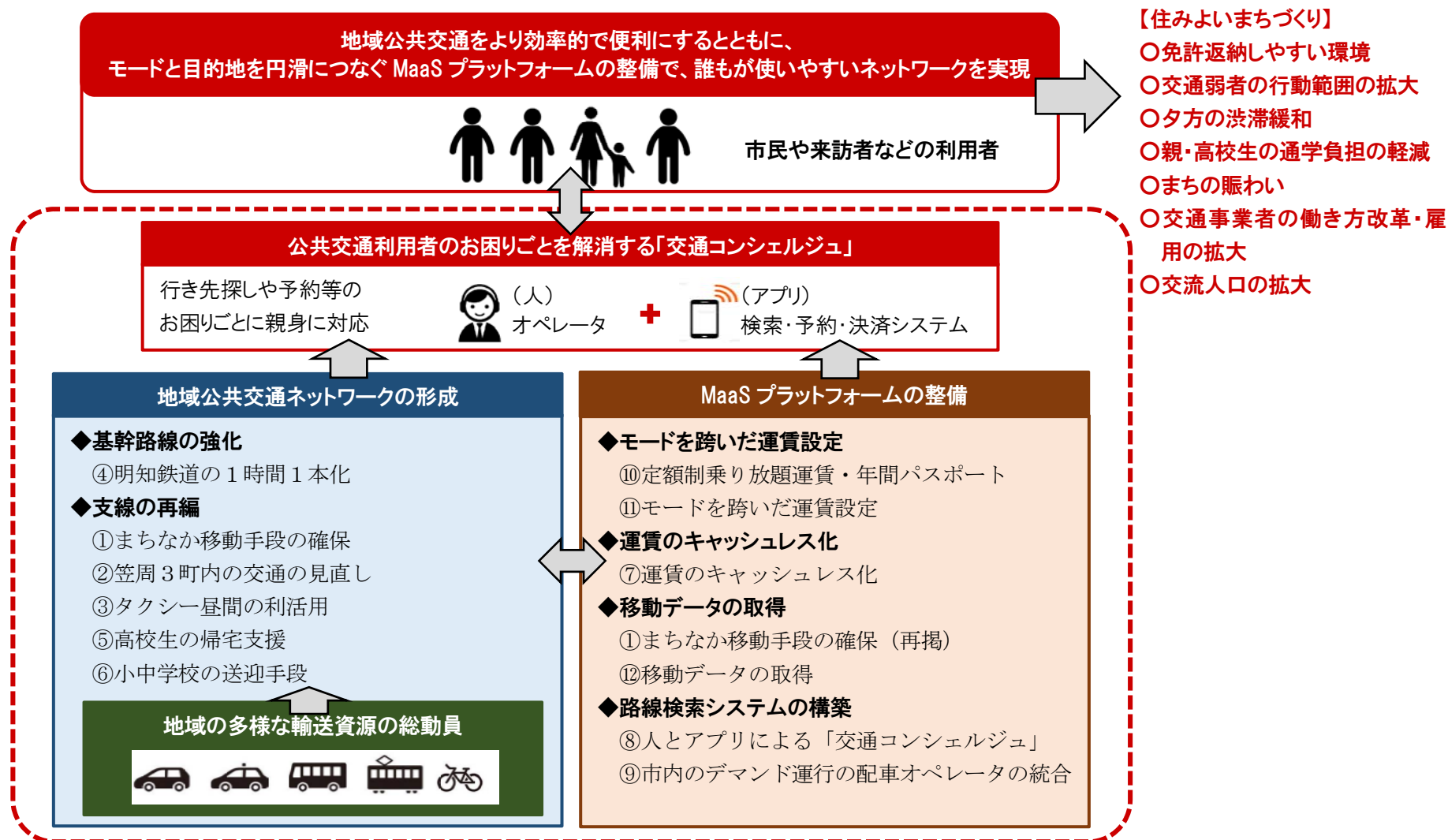
第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画の実施事業

今回の検討会を通じて、恵那市として、新たに具体化・新設すべきと考えられる事業

目標	施策	事業	中心となる実施主体		深掘り改善すべき事業		実施主体
【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	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	⇒具体化	①まちなか移動手段の確保	タクシー移動需要の分析・実証実験 シェアドモビリティの活用	恵那市、タクシー事業者 恵那市、交通事業者、アプリ事業者
		2. 幹線と地域路線の見直し	協議会、地域住民	⇒具体化 ⇒新設	②笠岡3町内の交通の見直し（有償運送・無償運送の拡充）		恵那市、交通事業者、NPO等
		3. 明知鉄道の1時間に1本化	恵那市、明知鉄道	⇒具体化	③タクシー昼間の利活用		恵那市、交通事業者
	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	バス事業者、協議会	⇒具体化	④明知鉄道の1時間1本化		明知鉄道
					⑤高校生の帰宅支援		恵那市、交通事業者、アプリ事業者
					⑥小中学校の送迎手段（スクールバス、自主運行バス、有償運送）		恵那市、交通事業者
【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. MaaSを意識した観光資源を結びつける取り組み	1. 運賃のキャッシュレス化（再掲）	恵那市、交通事業者	⇒具体化	⑦運賃のキャッシュレス化		交通事業者、恵那市
		2. 路線検索システムの構築	恵那市	⇒具体化 ⇒新設	⑧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
		（新設）4. モードを跨いだ運賃設定	恵那市、交通事業者	⇒新設	⑨市内のデマンド運行の配車オペレータの統合		恵那市（振興事務所）、平和コーポレーション、豊タクシー
		（新設）5. 精緻な移動データの取得と活用	恵那市、交通事業者	⇒新設	⑩定額制乗り放題運賃・年間パスポート		交通事業者、恵那市
					⑪モードを跨いだ運賃設定		明知鉄道、バス事業者、恵那市
					⑫移動データの取得		恵那市・交通事業者

(2)本計画の事業の体系

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を構築する。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。さらに、サービスを単に提供するだけでなく、利用者のお困りごとを総合的に対応する「交通コンシェルジュ」を設置することで、誰もが使いやすいネットワークを実現する。こうしたネットワーク形成やサービスの充実により、免許返納しやすい環境づくりや働き方改革など、住みよいまちづくりに貢献する。



2. 具体的な内容

① まちなか移動手段の確保

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。

【案 A タクシー移動需要をふまえた分析・実証実験】

STEP 1 タクシーへの GPS 機材の設置によるデータ取得・分析

まずは現状のタクシーによるまちなか移動実態の把握により、大まかな需要を測る。

タクシーの乗降データは、それぞれのタクシー会社の運転手が日報としてまとめているが、乗降の詳細な地点や時間が分からない上、手書きのためデータ化するだけでも大きな手間がかかる。こうしたことから、スマホなど GPS を備えた機材をタクシーに設置し、現状のまちなか移動需要を正確に把握する。

可能であれば、「ダッシュボタン」のような簡易な配車機器をまちなかの店舗に設置したり、タクシー運賃ではなく定額の乗合運賃にするなど、利用者が気軽に利用できるように配慮する。



利用者の移動データの取得

STEP 2 移動データを基にした循環線の設置

ステップ 1 にて一定の需要が確認出来たら、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。

【案B シェアドモビリティの活用】

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。また、横浜市ではシニアカーのシェアリングの実証実験も行われている。

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も)。また、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事が可能である。

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させる。

例：名古屋市 チャリチャリ

名古屋市では、まちの回遊性向上、観光推進、CO2削減、健康増進などの効果が期待できるコミュニティサイクルの導入を目指しており、コミュニティサイクルの観光需要に焦点をあて、公共用地をコミュニティサイクルのステーション用地として提供し、市と協定を締結した民間事業者が共同で使用する社会実験を実施している。

市は公共用地を複数の民間事業者が共同で利用できるステーション用地として提供し、民間事業者はそこにステーションを開設する。

民間事業者はそれぞれの利用者にアンケートを実施し、市はその結果や利用状況などについて情報提供を受け、利用者の実際の動き方やニーズを把握し、名古屋市に相応しいコミュニティサイクル事業のあり方を検討している。



例：横浜市

「近距離モビリティ WHILL」を活用したシェアリングの実証実験が行われている。このような歩道を比較的低速で走行できるシニアカーのような端末であれば高齢者の移動支援にもなる。



横浜市 都市開発局 都市計画課

令和2年9月2日
最終更新日：令和2年9月2日

近距離モビリティ「WHILL」シェアリングサービス始めます！

本市では、「SDGs推進都市・横浜」の実現に向け、多様な手段と連携し、環境・経済・社会の持続可能な発展を目指す。その一環として、みなとみらい21地区から都市の中心部を結ぶことと目的で、地区内外の企業・団体等と連携して、みなとみらい2050「プロジェクト」にて、近距離モビリティ「WHILL」を活用したシェアリングサービスの実証実験を行い、昨年夏までにおいて、事業化に向けた課題の抽出、一定の成果が得られました。

この度、更なる普及の向上、利用者ニーズの調査のため、前記に引き続き、実証実験を行います。

なお、ステーションの設置（貸出・返却）はみなとみらい地区内にある「Cafe アニミ」（貸出・返却は、入館・退館時にのみ）に限定いたします。

本実験により、歩行空間における新たな移動手段としての利便性、みなとみらい21地区のまちの魅力を高めるとともに、市内外からの来客者の利便性を高め、観光振興に貢献するとともに、まちづくりなど、都市に付随する社会課題の解決や新たなラストワンマイルの移動手段として、みなとみらい21地区での移動、観光、通勤などの利便性を、提供いたします。

■実施概要

- ・期間：2020年9月3日（木）より開始 11:00～16:00（貸出15:30まで）
※天候・季節、状況等により、入館やその他の理由により中止する場合があります。
- ・料金：無料
- ・1台あたりの最大利用時間：3時間
- ・走行エリア範囲：みなとみらい21地区 ※風景により走行できない箇所があります。
- ・利用方法：利用開始前ステーションにて申し込み
※事前に申し込みが必要です。
- ・主催：「ヨコハマ未来モビリティイノベーション推進協議会」
- ・ステーション：横浜（貸出・返却場所）：下記のとおり



※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

※貸出・返却は、入館・退館時にのみ

<https://www.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/ondan/2020/20200902whill.html>

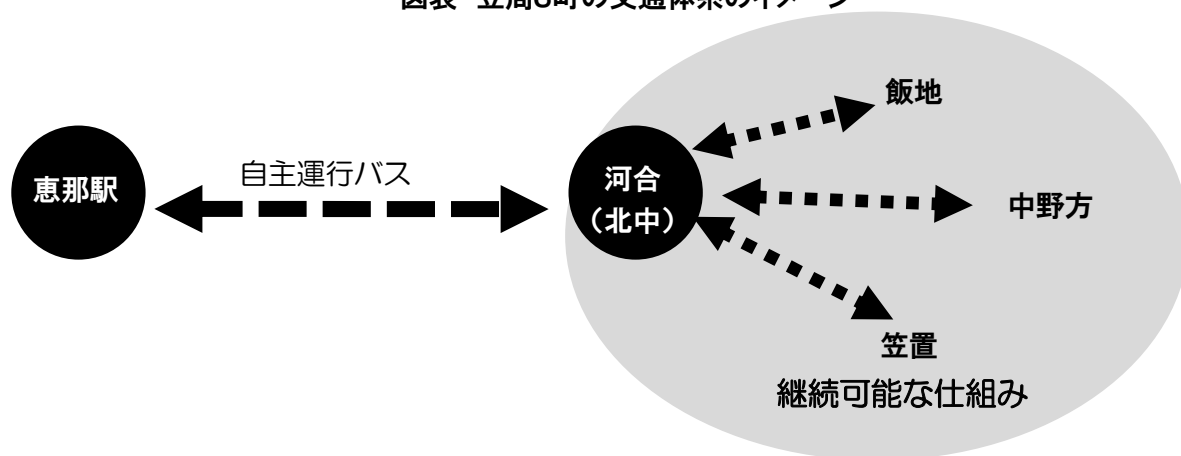
②笠周3町内の交通の見直し(有償運送・無償運送の拡充)

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。

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。また、後述する⑥とセットに行うことで、交通事業者の働き方改革につなげる。

図表 笠周3町の交通体系のイメージ



③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。

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。

角2号車線

1,000 円タクシー「国田号」ご利用案内

国田号とは？

国田地区にお住いの方が、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」と国田地区間を、片道最大 1,000 円で利用できます。

⚡ 決済や信号待ちで、メーター（料金）が上がる心配はありません！ ⚡

運行日	月～土曜日 ※ 日曜日、休日、年末年始（12月25日～1月3日）は運休
利用区間	指定目的地 と 国田地区（国田地区と、駅の移動）
お通りの乗車 料金を定額上	

利用者負担	指定目的地（お出かけできる場所）
片道 1,000 円	① ・水戸市内のすべての医療機関 ・駅・市内の施設、接客所等 ※ 夜 4 時から追加 ② 北部圏域 商業地区は、商店や個人宅など、どこにでも行けます！ ・飯富中学校区内（飯富、山形、山形、山形、山形、山形） ・第五中学校区内（飯富、山形、山形、山形、山形、山形） ・第六中学校区内（飯富、山形、山形、山形、山形、山形） ・第七中学校区内（飯富、山形、山形、山形、山形、山形） ③ 国田北部圏域中学校区内（山形、山形、山形） ④ 英大前駅所 ＜ 茨城交通 / 大 ＞ ⑤ 赤塚駅 ＜ JR 常磐線、水戸線 ＞
片道 500 円	

【お問合せ先】 水戸市東部 交通政策課 / 電話番号：029-291-3804
 【予約実行先】 観光第一交通株式会社 / 電話番号：0120-53-1164
 （※ 令和 2 年 4 月 1 日～ 令和 3 年 3 月 31 日）

利用方法

- 令和 2 年 4 月 1 日からは、観光第一交通株式会社、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、次の 7 点をお伝えください。
 ※ 予約の際に「国田号の予約」と利用したい日がない、通常のタクシーが来てはいけず、ご迷惑をいたします。
- お客様のこと ① お名前 ② 交差点 ③ お電話番号
 ※ 国田号のこと ④ 利用日 ⑤ 目的地 ⑥ 乗車場所 ⑦ 乗車人数

【よくあるご質問】

- 国田号を利用して病院まで来たけど、帰りはどうすればいいの？
 → お通りの乗車、国田号をご利用いただけます！
 ご予約の際、帰りの方もまとめて予約いただくのがオススメです！
- 指定目的地からお客様まで通ってくださるから、安心だね！
 ※ 国田号は、指定目的地からお客様まで通ってくださるから、安心だね！
- 帰りの時間がはっきりしないけど、予約できるの？
 → 目安の時間で予約することが出来ます！
 予約時間の変更などが必要な場合は、お手数ですが、観光第一交通株式会社（0120-53-1164）に連絡をお願いします。
- 〇日までに予約したけど、〇日に予約の空席がありません。
 ※ 予約の空席・キャンセル料はかかりません。

3. あとは国田号が来るのを待つだけ！
 ご指定の乗車までお迎えにまいります。

※「国田号」のステッカーを貼る必要はありません！

国田号 の とってもお得な使い方！

通常のタクシーの場合	国田号の場合
片道：約 2,900 円 往復：約 5,800 円	片道：1,000 円 往復：2,000 円

水戸清生会館病院へは、往復で約 3,800 円もお得！

2. 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 人当たり最大 1,000 円で利用できます。
 2 人利用すれば 1 人当たり 500 円、4 人で利用すれば 1 人当たり 250 円で使えます。
 なお、友人宅等を出発し目的地まで行くこともできます。

家族やお友達と一緒に利用すれば、さらにお得！

3. 水戸駅前営業所や東部圏域は片道 500 円で、とってもお得！

お家近所や水戸駅前・東部圏域・水戸駅まで行くことも、お得に利用できます。
 （例）水戸駅前百貨店には、片道 800 円で行くことができます！

鉄道や路線バスを上手に使って、さらにお得！

図表 タクシーの新たな運賃・料金サービス制度

資料：国土交通省

④明知鉄道の1時間1本化

(明知鉄道の1時間1本化の必要性)

恵那市では明知鉄道を基軸とした公共交通ネットワークを構築しているが、その玄関は恵那駅であり、JR中央線とのネットワークを強化していく事は重要である。

JR中央線は、国鉄民営化の頃は1時間に1本のパターンダイヤであったが、現在は1時間に2本のパターンダイヤへとサービスレベルがアップしている。その結果、(コロナの影響を除けば)JR恵那駅の乗降者数は順調に伸びており、この伸びを明知鉄道にも取り込んでいく必要がある。しかしながら、明知鉄道の恵那駅での発車は70～80分間隔と発車時刻が一定でなくJRとの接続は良いとは言えず、JRの伸びを享受できない状況となっている。

したがって、JRと合わせて1時間に2本のパターンダイヤを目指すことが重要である。JRとダイヤが合うことで、恵那駅においてスムーズにJRから明知鉄道に乗り継げ、明知鉄道に乗って各駅に着いたら、その先に向かうバスや有償運送が待機している「タクトダイヤ」の実現が望ましい。

ただし、明知鉄道の1時間に2本化には複数の行き違い施設の設置など多大なコストが必要であるため、まずは明知鉄道を1時間に1本のパターンダイヤ化により、JRとのネットワーク化を図る。

(実現に向けた課題)

明知鉄道は全線単線であり、行き違い施設は岩村駅の1か所のみとなっていることから、岩村～明智よりも距離の長い恵那～岩村の運行時間により、便数の制約を受けることになる。

明知鉄道の試算によると、恵那駅での折り返し時間を4分程度に圧縮できれば、1時間に1本化が可能である。しかしながら全便をわずか4分で折り返すと、災害時のダイヤ乱れの吸収やJRの遅延の際のダイヤ調整が困難であり、利用者不便につながる恐れがある。また、明知鉄道では12時頃の1便を観光列車として運行しており、恵那駅での乗降に10分以上は必要であることから、午前と午後をパターンダイヤにできたとしても、観光列車を挟むことでパターンが崩れることになる。

本来は、恵那～岩村の間の駅に行き違い施設を設置したり、恵那駅や明智駅でホームを増設したりすれば、便数を増やしつつ柔軟な運行が可能となるが、こうした施設整備には少なくとも億単位の費用が見込まれるため、効果が見込めない中では難しいことから、これまで実現ができなかった。

(実現に向けた取り組み)

準パターンダイヤ化

すべての便について恵那駅を4分で折り返すことは支障があるため、1時間に1本と1.5時間に1本を組み合わせることで柔軟性を確保するとともに、JRとの接続を意識してわかりやすいダイヤ編成にする事を目指し、関係機関にはたらきかける。その上で効果が見られたら、行き違い施設又はホーム増設等の整備が進められるよう、関係機関と検討を進める。

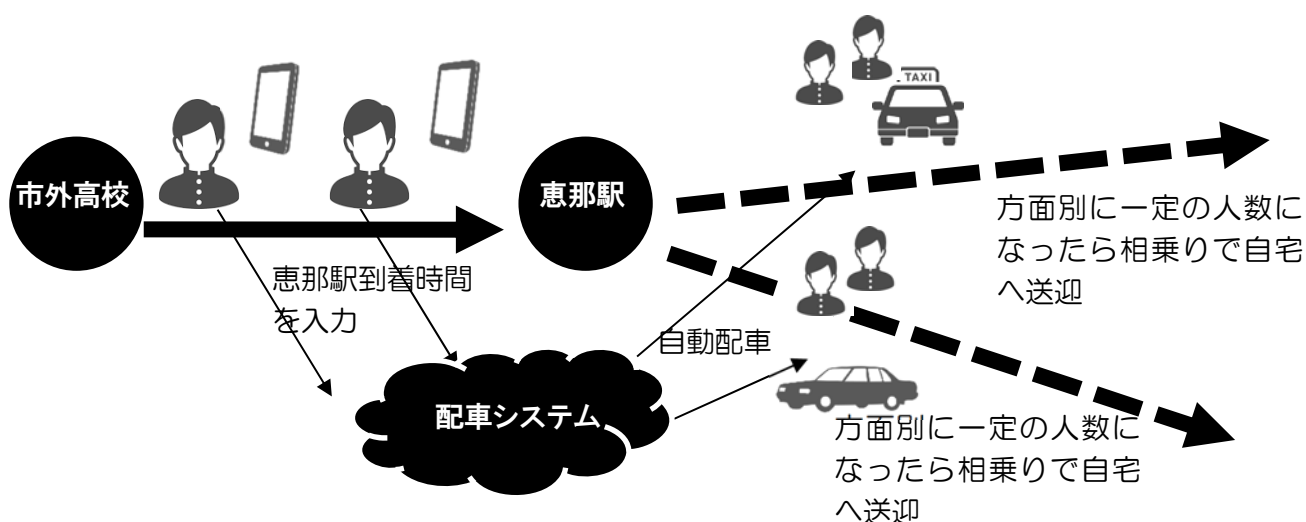
図表 ステップ①でのダイヤのイメージ(2020年10月現在のダイヤを例に)

	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 7 42 56	45	40
14	01 7 15 31	28 56		40
15	01 31	28 56	07	
16	01 31	28 56	13	10
17	07 26 46	28 49	23	10
18	07 46	13 37 53	43	40
19	07 46	13 37 53	57	40

⑤高校生の帰宅支援

高校生の通学については、朝は比較的決まった時刻に通学する一方で、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親の自家用車による高校生

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。



これらの路線は、地元の車庫を出て朝夕のスクールバスとしての運用を終えたのち、地元の車庫に戻すようなダイヤとする必要があることから、おおむね 7 時頃に始業して 17～20 時頃に終業するような交番が組まれている。(以下に掠実の車庫を出る三郷線の交番表を例示)

[illegible]

そのため、スクールバス機能を別の主体に担ってもらい、バス運転手は一般の利用に資する便に充てることで、運転手の拘束時間の低減など働き方改革につなげる取り組みも検討する。

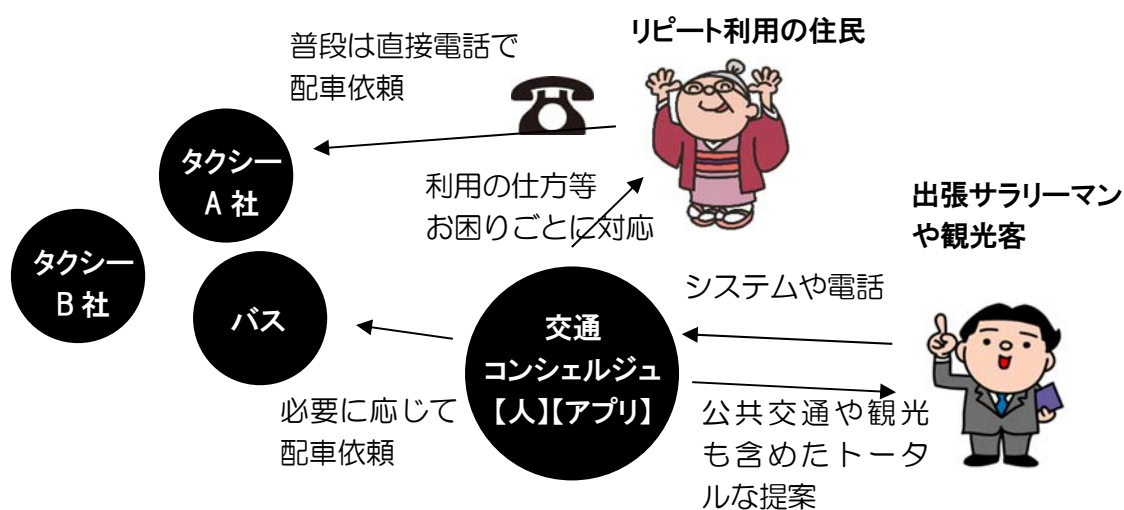
⑦運賃のキャッシュレス化

交通系 IC カードや QR コード決済などを導入し、明知鉄道、バス、タクシーにてキャッシュレス化を実現する。可能な限り鉄道、バス、タクシーが同じ方式を進めることで、モード間の運賃決済をやすくする。

⑧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。

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

⑨市内のデマンド運行の配車オペレータの統合

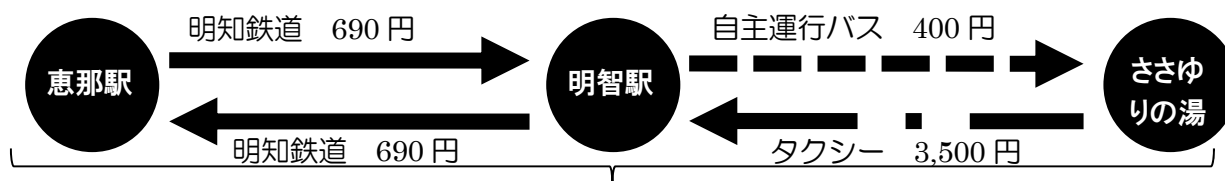
市内のデマンド運行のオペレータについて、岩村・山岡のよやくる号は、運行受託会社である豊タクシー・平和コーポレーション、いいじ里山バスは飯地振興事務所、くしばすは串原振興事務所がそれぞれ予約受付を行っている。それらを統合し、効率化やサービス向上を図ることで、働き方改革や交通弱者の行動範囲の拡大に貢献する。

※案⑧の中にこれら交通手段の配車機能を含めることも可能。

⑩定額制乗り放題運賃(タクシー含む)・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)
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。明知鉄道沿線としての一体的な実施に向けて、関係者にはたらきかける。

図表 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



$$690 \text{ 円} + 400 \text{ 円} + 3,500 \text{ 円} + 690 \text{ 円} = 5,280 \text{ 円}$$

※現状では、明知鉄道一日フリー切符が 1380 円で販売されている

- ①「明知鉄道+バスの1日乗り放題券 1,500 円」があれば・・・

現状：明知鉄道 690 円×2 + 自主運行バス 400 円×2 = 2,180 円 ⇒ 利用者は 680 円オトクに

- ②「明知鉄道+バス+タクシー2,000 円分 3,000 円」があれば・・・

現状：明鉄+バス 1,780 円 + タクシー 3,500 円 = 5,280 円 ⇒ 利用者は 780 円オトクに

⑪モードを跨いだ運賃設定

鉄道とバスについてモードを跨いだ運賃設定により、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。

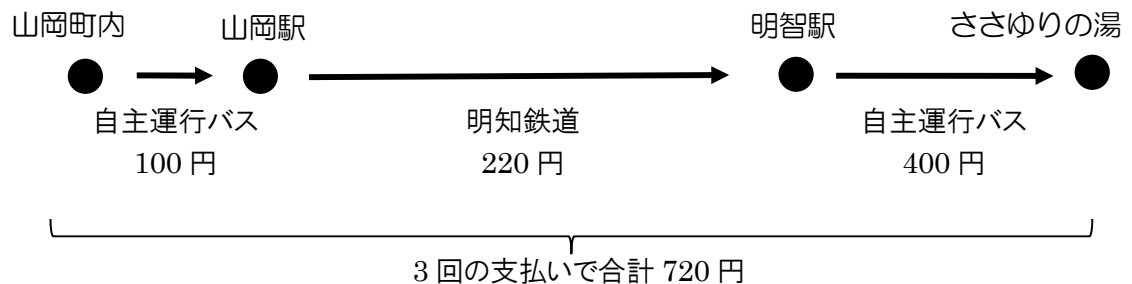
特に現状の市民の利用では、明知鉄道とバスを乗り継ぐことはほとんどないと考えられるため、乗り継いだ先の運賃を安価にすることで、市内の広域移動の需要拡大とそれに伴う収入増が期待できる。

明知鉄道沿線としての一体的な実施に向けて、関係者にはたらきかける。

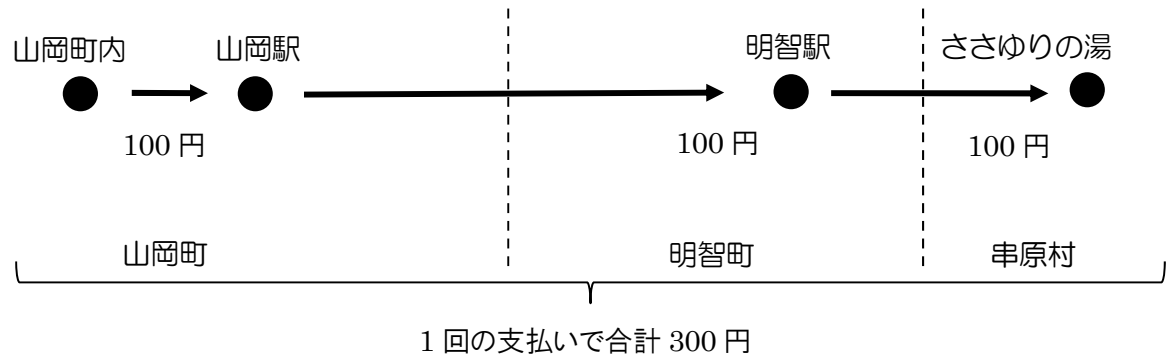
図表 鉄道・バスの一体的なゾーン運賃のイメージ

山岡町内からささゆりの湯へ

モードごとに支払う現状



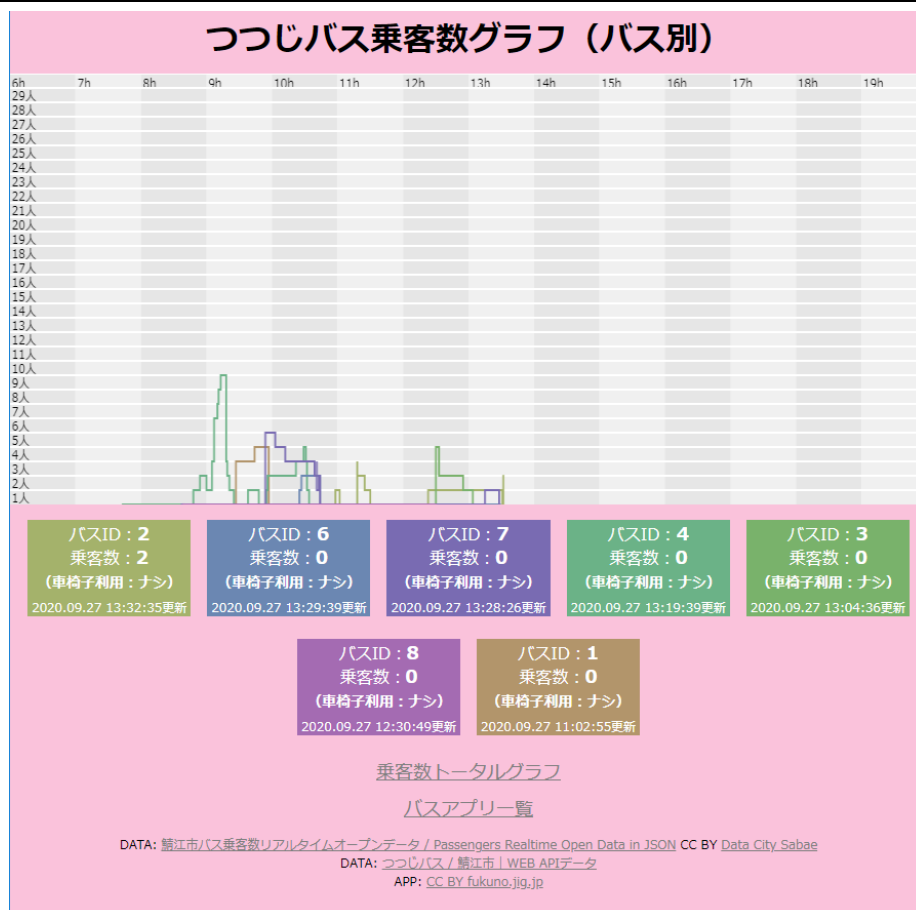
最初のモードで一回のみ支払う一体的なゾーン運賃



⑫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。

これまでは、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。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する。



資料：鯖江市のつつじバス

3. 実施スケジュール

深掘り改善すべき事業		実施主体
①まちなか移動手段の確保	タクシー移動需要の分析・実証実験	恵那市、タクシー事業者
	シェアドモビリティの活用	恵那市、交通事業者、アプリ事業者
②笠周3町内の交通の見直し（有償運送・無償運送の拡充）		恵那市、交通事業者、NPO等
③タクシー昼間の利活用		恵那市、交通事業者
④明知鉄道の1時間1本化		明知鉄道
⑤高校生の帰宅支援		恵那市、交通事業者、アプリ事業者
⑥小中学校の送迎手段		恵那市、交通事業者
⑦運賃のキャッシュレス化		交通事業者、恵那市
⑧観光客や出張サラリーマン向け「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
⑨市内のデマンド運行の配車オペレータの統合		恵那市（振興事務所）、平和コーポレーション、豊タクシー
⑩定額制乗り放題運賃・年間パスポート		交通事業者、恵那市
⑪モードを跨いだ運賃設定		明知鉄道、バス事業者、恵那市
⑫移動データの取得		恵那市、交通事業者

