

第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画

～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～

平成 31 年 1 月

(令和 3 年 3 月改定)

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	1
3. 計画の期間	1
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	13
1. 総合計画	13
2. 都市計画マスタープラン	17
III 公共交通の現状等	19
1. 公共交通の整備状況	19
2. JRの利用状況	22
3. 明知鉄道の利用状況	23
4. 明知鉄道の経営状況	26
5. バス等の利用状況	28
6. 利用者の意向等	31
7. 各地域からの高校アクセス可能性の確認	36
8. 高校通学における明知鉄道の「占有率」	40
9. 当地域の運転手数	41
IV 地域公共交通の課題整理	43
1. 課題整理	43
2. 地域公共交通を取り巻く動向	44
V 基本的な方針	45
1. 基本的な方針（あるべき姿）	45
2. 計画の目標	45
3. 将来の公共交通ネットワーク図	46
VI 目標達成のための施策・事業	47
1. 施策の体系	47
2. 具体的な事業	48
3. ロードマップ	68
VII 計画の達成状況の評価	72
1. 計画の評価指標	72
2. 計画の推進と評価	74
参考資料	75
1. 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会規約	77
2. 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会 委員名簿	79
3. 計画策定に係る協議会の開催状況	80

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、高齢者等の移動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ます。特に、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。

こうした状況の中、今後、より重要となる高齢者の移動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動手段の確保、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。

また、各地域内の移動手段を確保するためには、よりきめ細やかなサービス、利用しやすい交通手段が求められており「いいじ里山バス」「くしばす」で実現した公共交通空白地有償運送といった新たな交通手段への転換なども検討していく必要があります。

これらの状況を踏まえ、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を策定します。

本計画は、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。

なお、令和2年11月の地域公共交通活性化再生法の改正をふまえて計画名を変更し、今後、本計画を改定していきます。

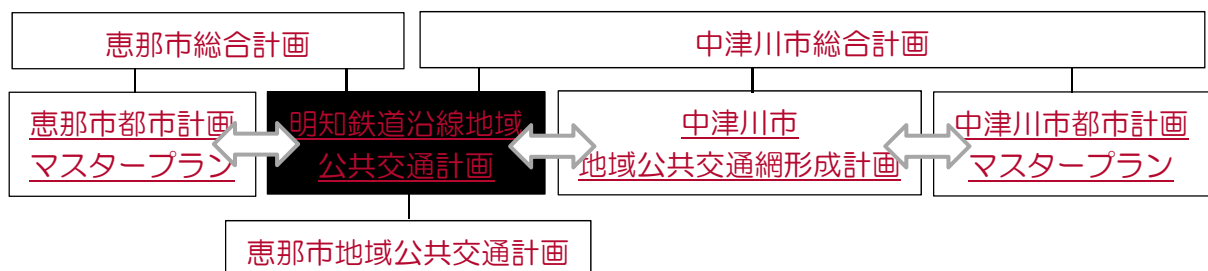


図 本計画の位置づけ

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～~~平成35~~令和5年度（5カ年）とします。

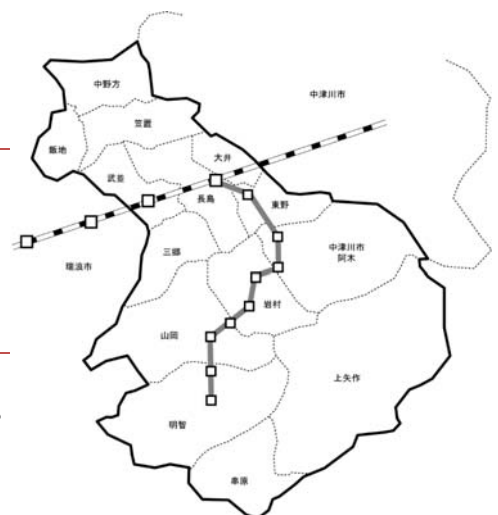
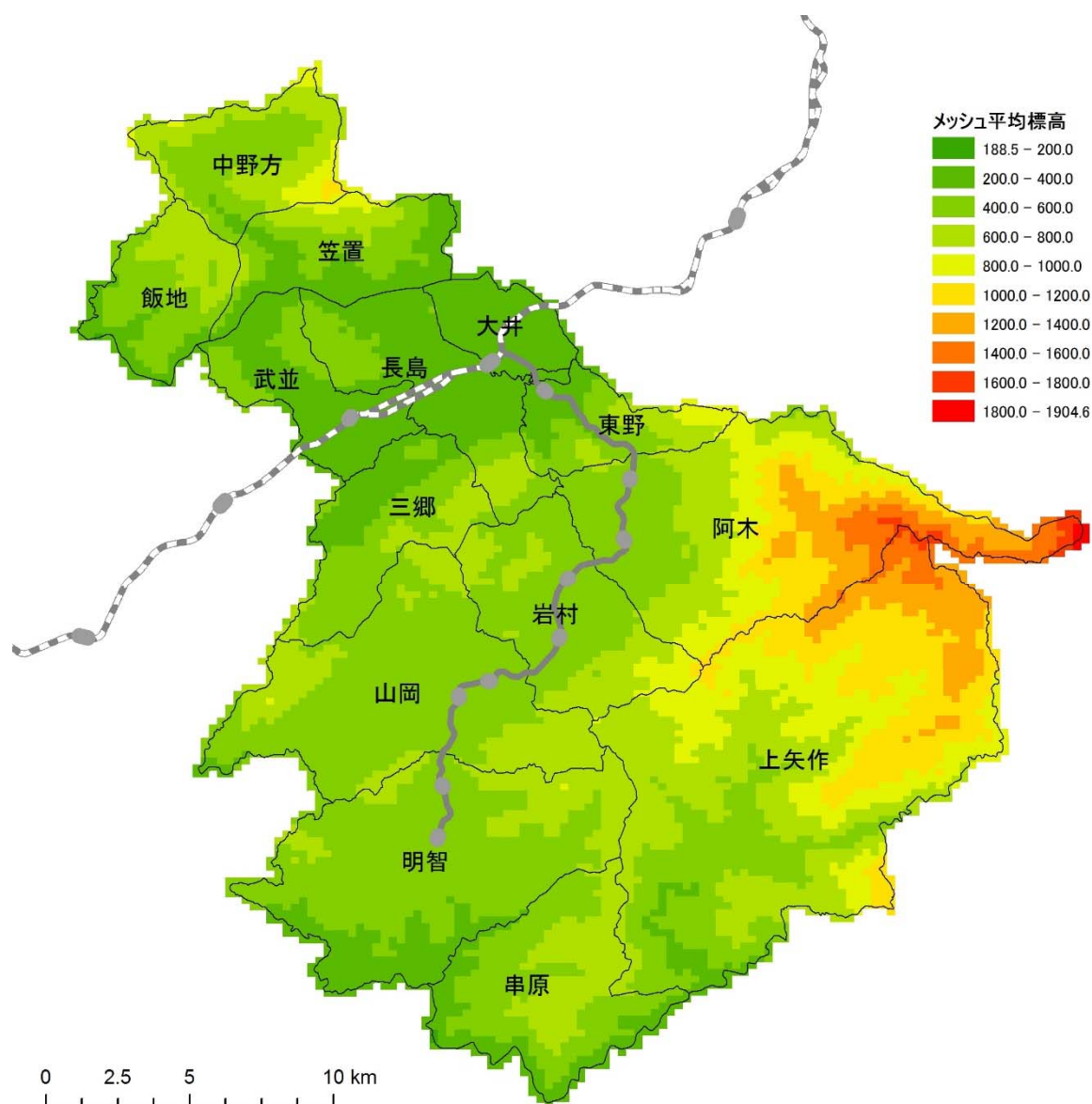


図 計画の区域

I 地域の現状等

1. 地勢・地理

当地域では、JR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の間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の間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。



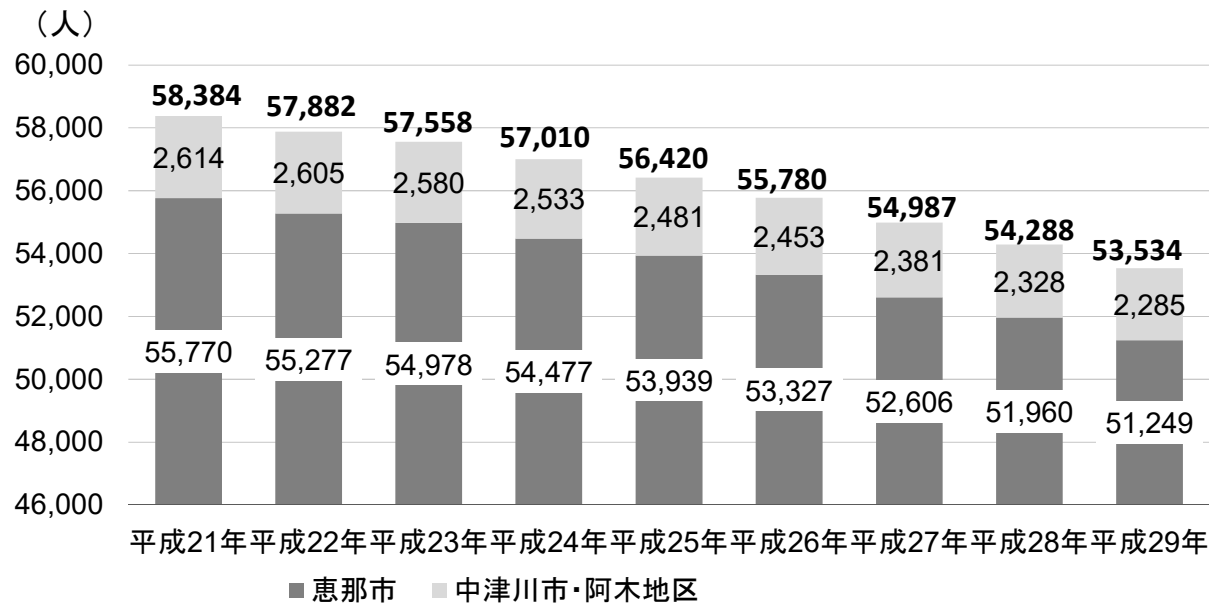
資料：「標高・傾斜度 5 次メッシュ」国土数値情報
図 明知鉄道沿線地域の地勢・地理

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21年は5万8千人であったのが、平成29年には5万4千人になり、8年間で4千人を超える減少となっています。



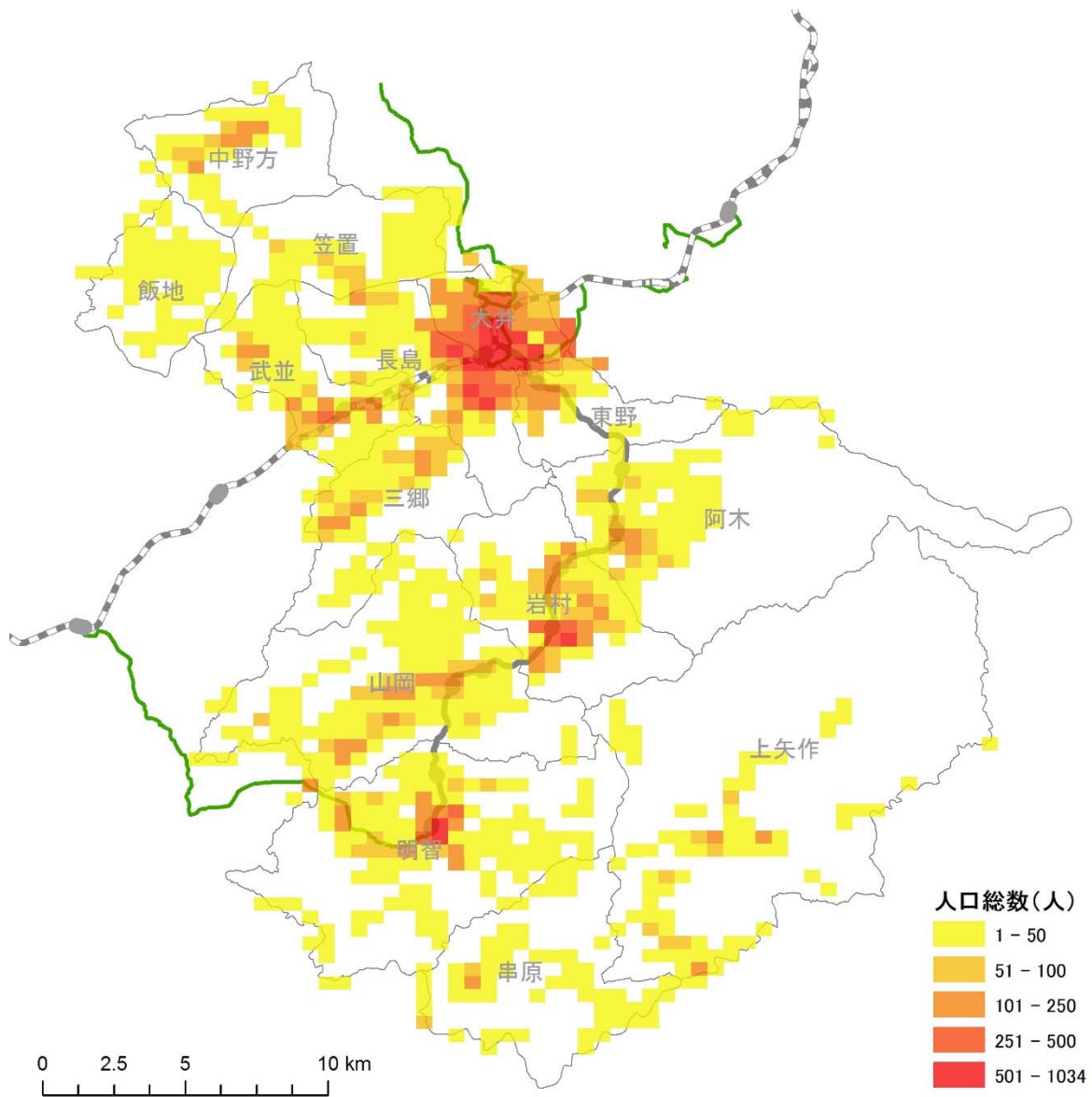
資料：恵那市・中津川市住民基本台帳

図 明知鉄道沿線地域の人口推移

(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。



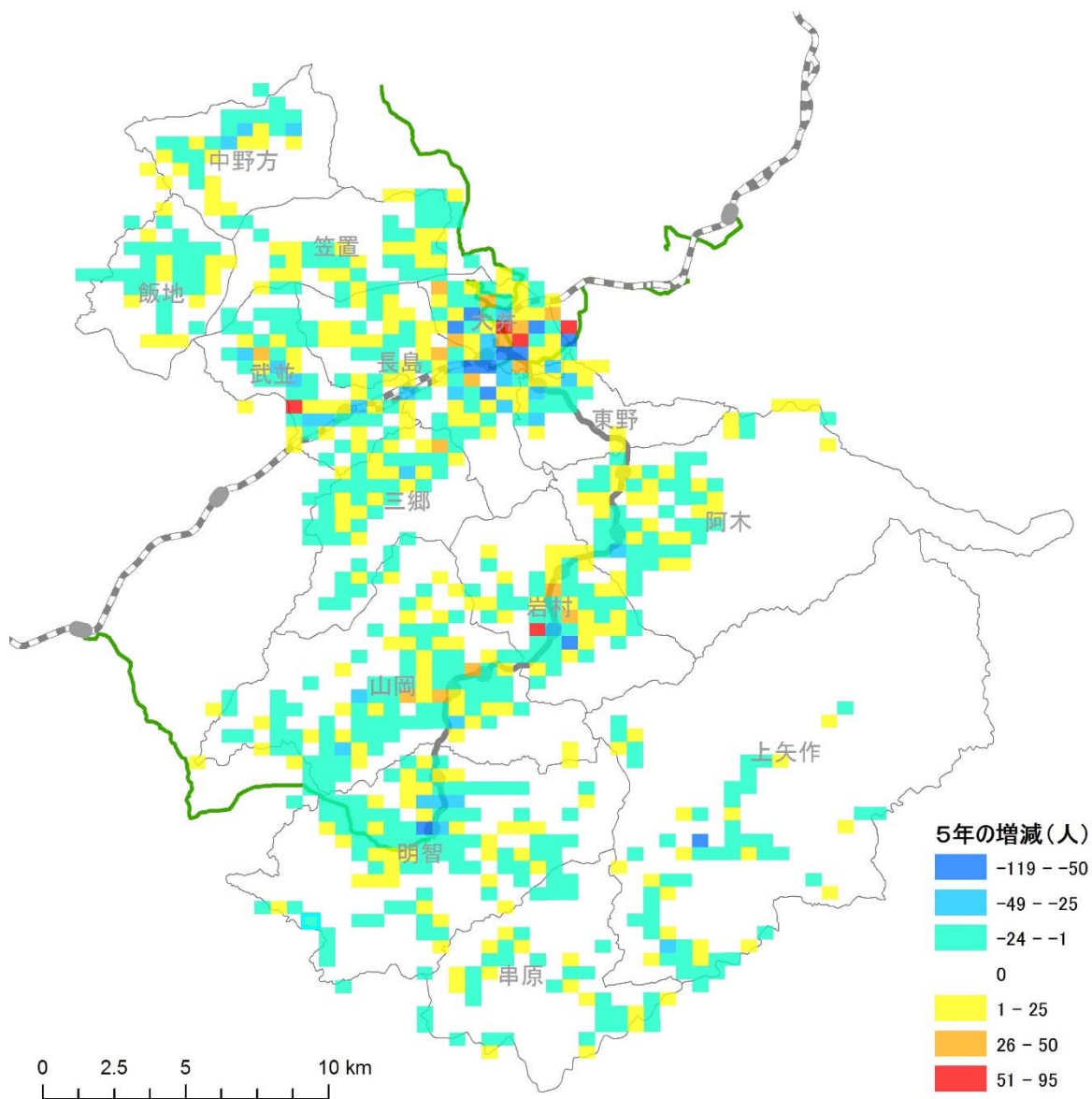
資料：平成 27 年国勢調査

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。



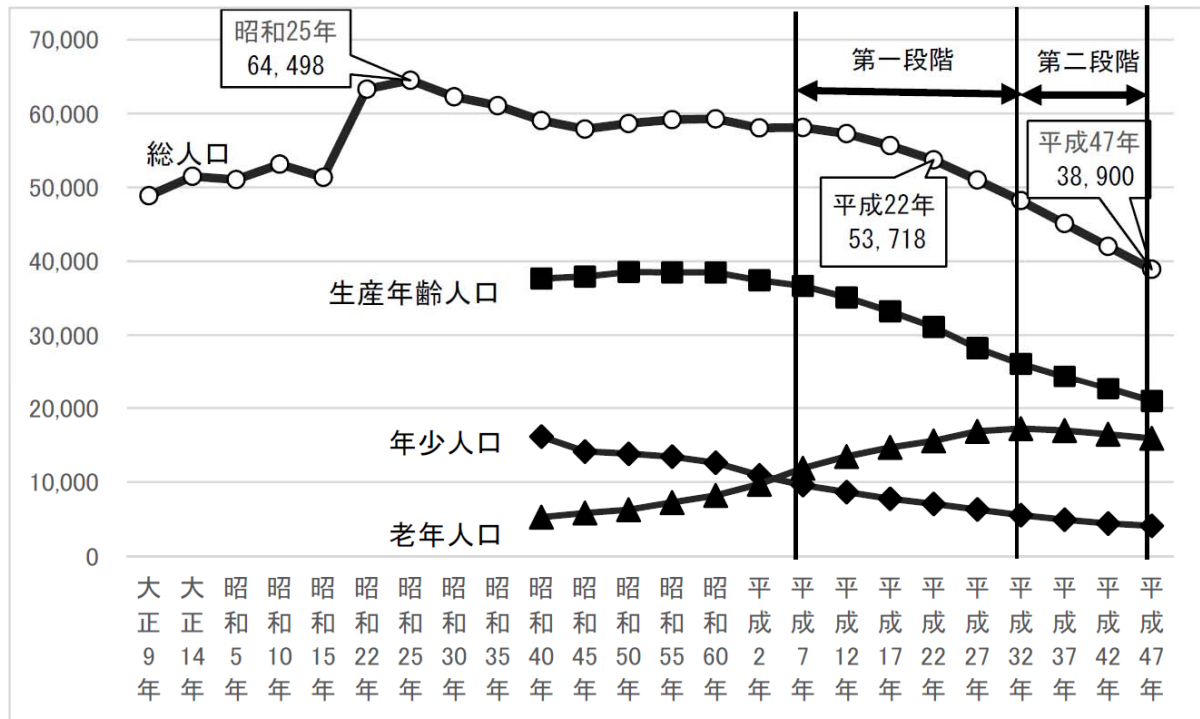
資料：平成 22 年・27 年国勢調査より作成

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。

平成32年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。

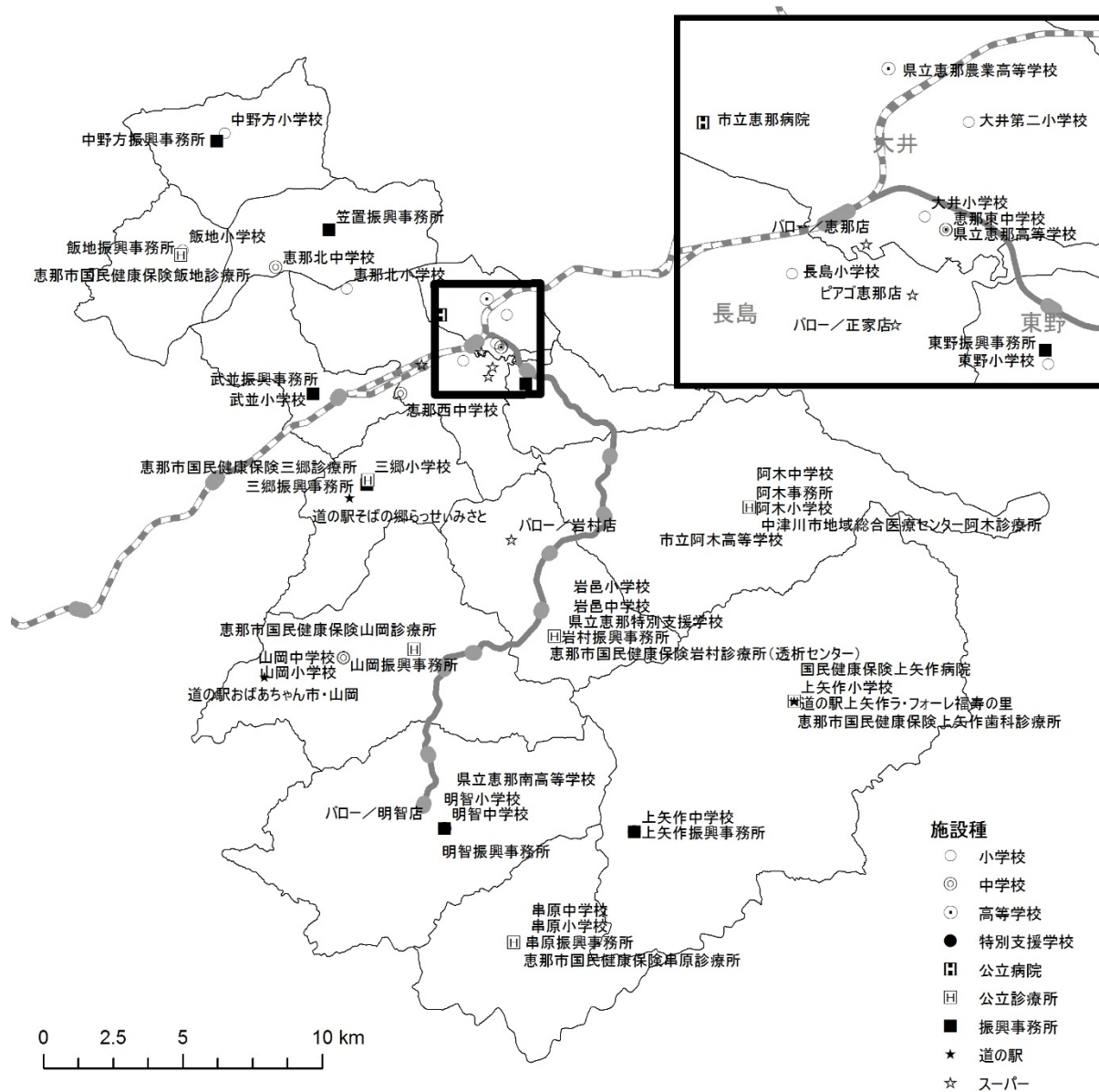
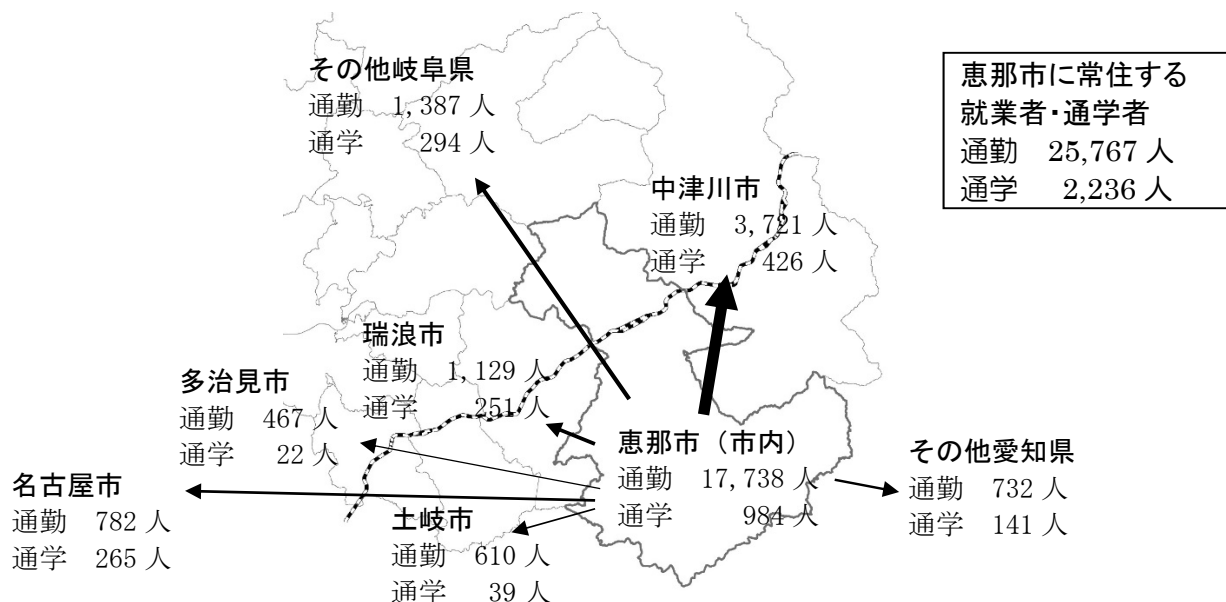


図 施設立地状況

(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。

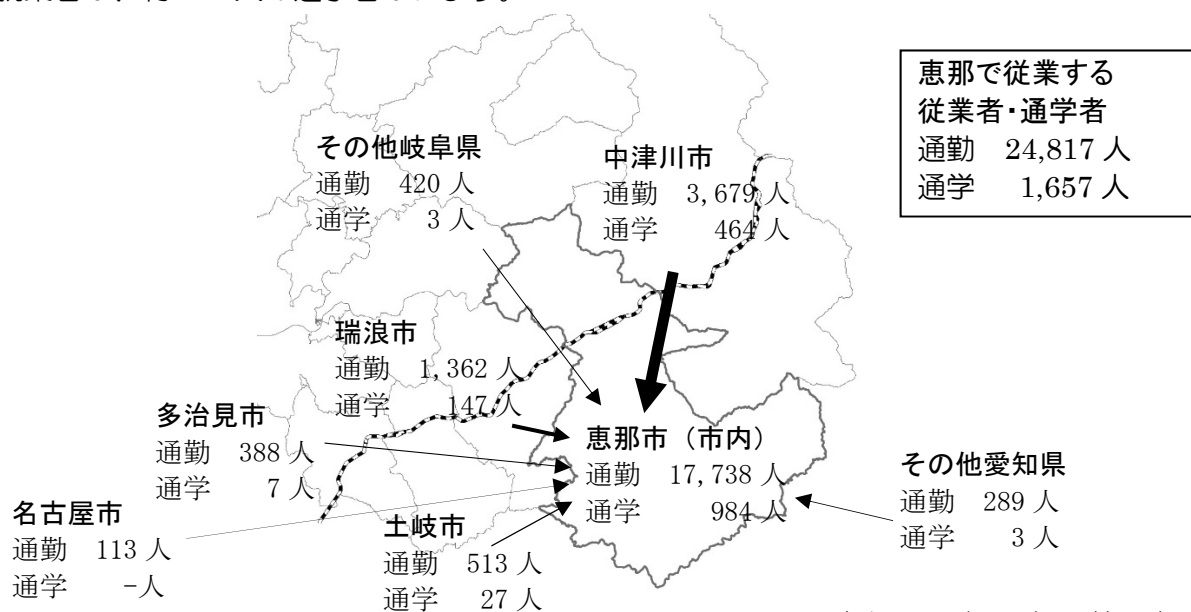
そのうち、就業者の約 7 割弱、通学者の約 4 割強は市内で通勤・通学していますが、中津川市をはじめ東濃 4 市に約 6 千人の就業者が、約 700 人の通学者がいます。



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

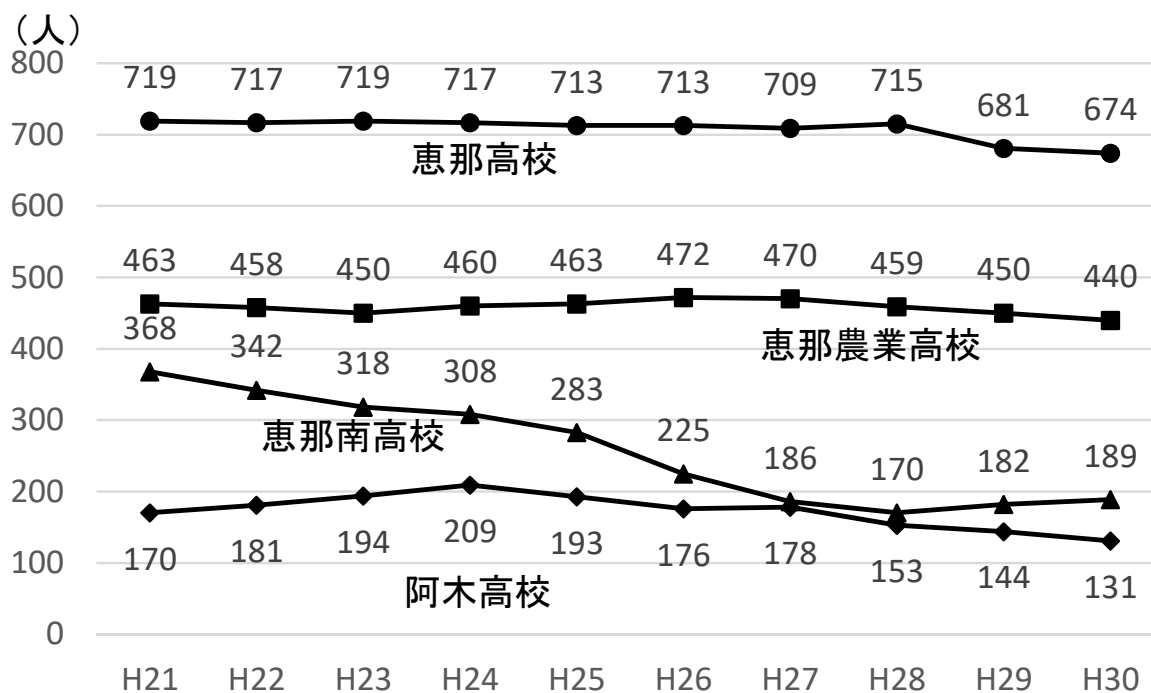
図 恵那市で従業・通学する 15 歳以上従業者・通学者の常住地別人数

(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。

生徒数は恵那高校や恵那農業高校では横ばいですが、阿木高校は減少傾向で、恵那南高校は平成28年度から増加傾向が見られます。

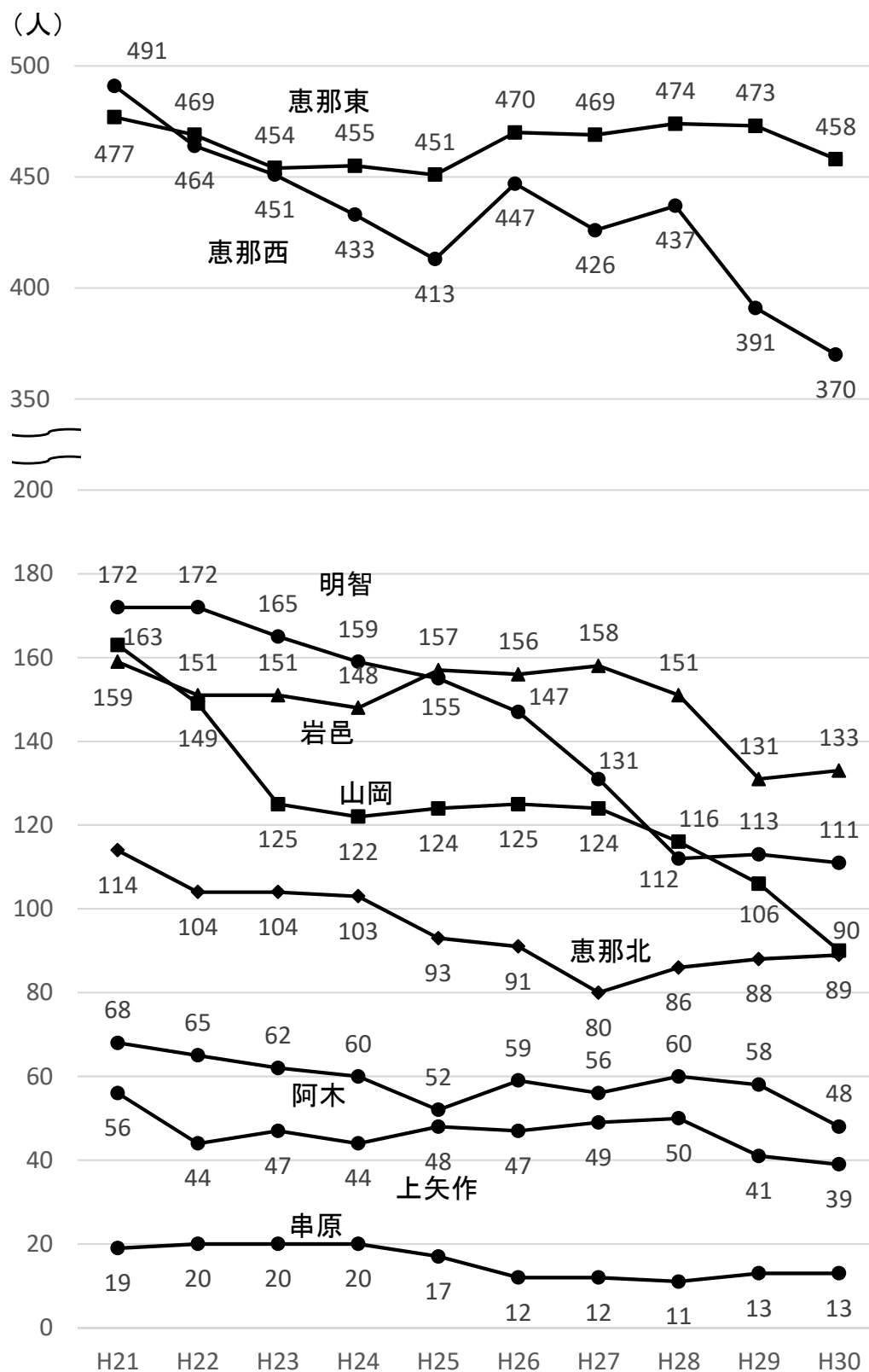


資料：岐阜県教育委員会

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。そのうち、恵那東中学は横ばいですが、そのほかの中学校は減少傾向です。

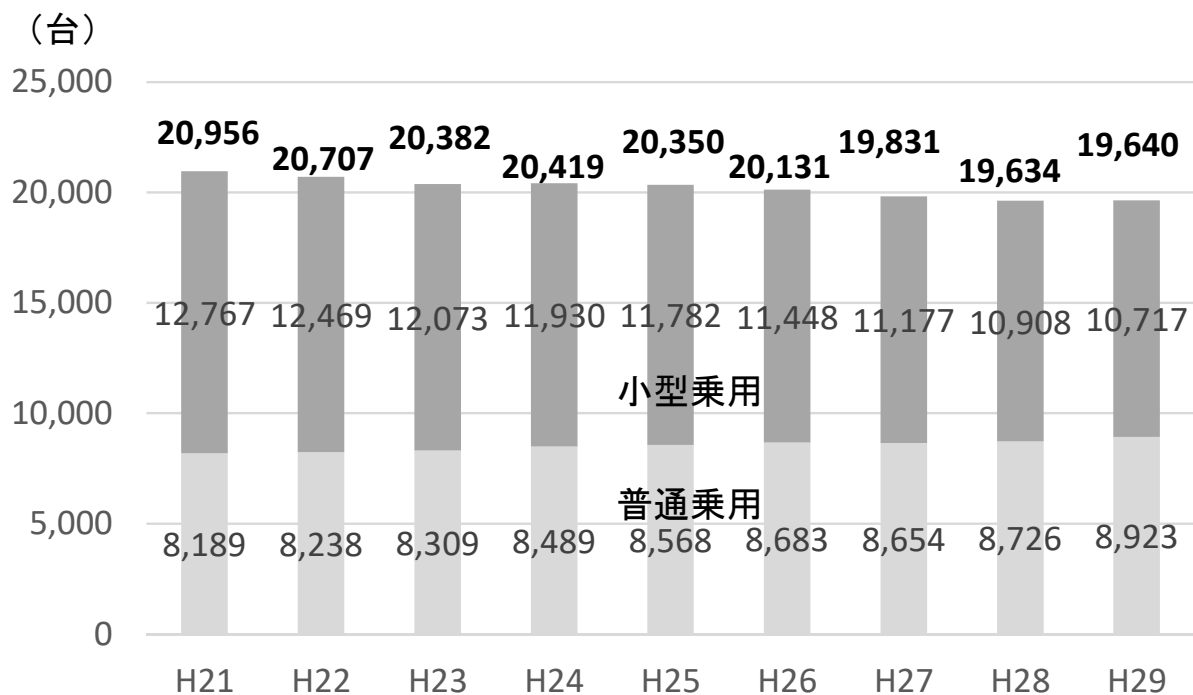


資料：岐阜県教育委員会

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（恵那市のみ）

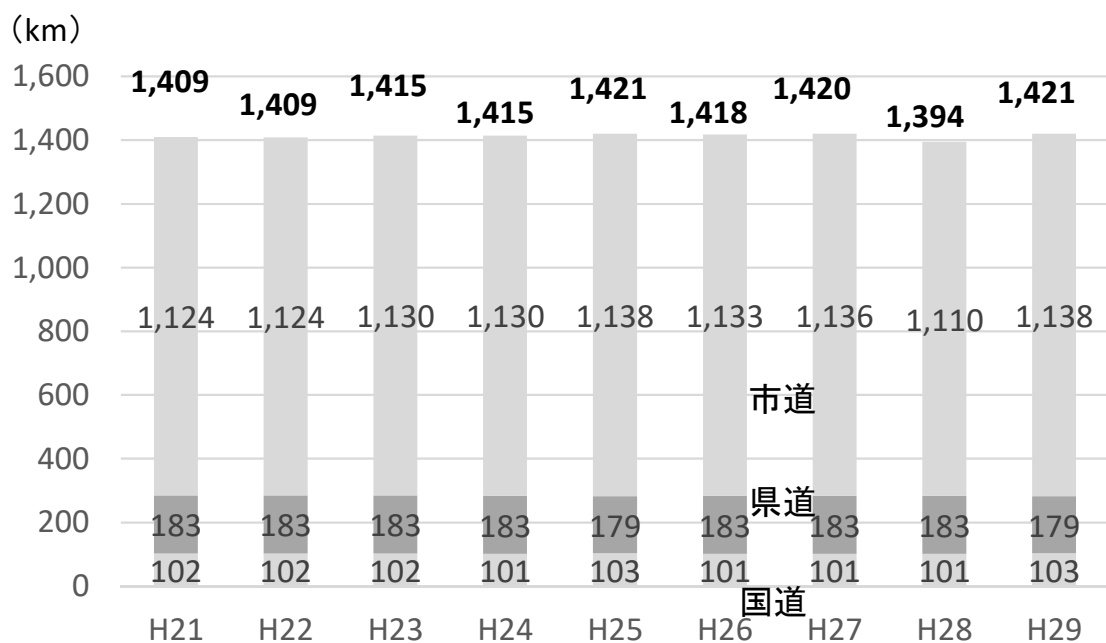
自家用車の登録台数を見ると、自家用車全体として減少傾向となっています。普通車は増加傾向であるのに対し、小型車は減少傾向です。



資料：恵那市統計書

図 自家用車登録台数の推移

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。

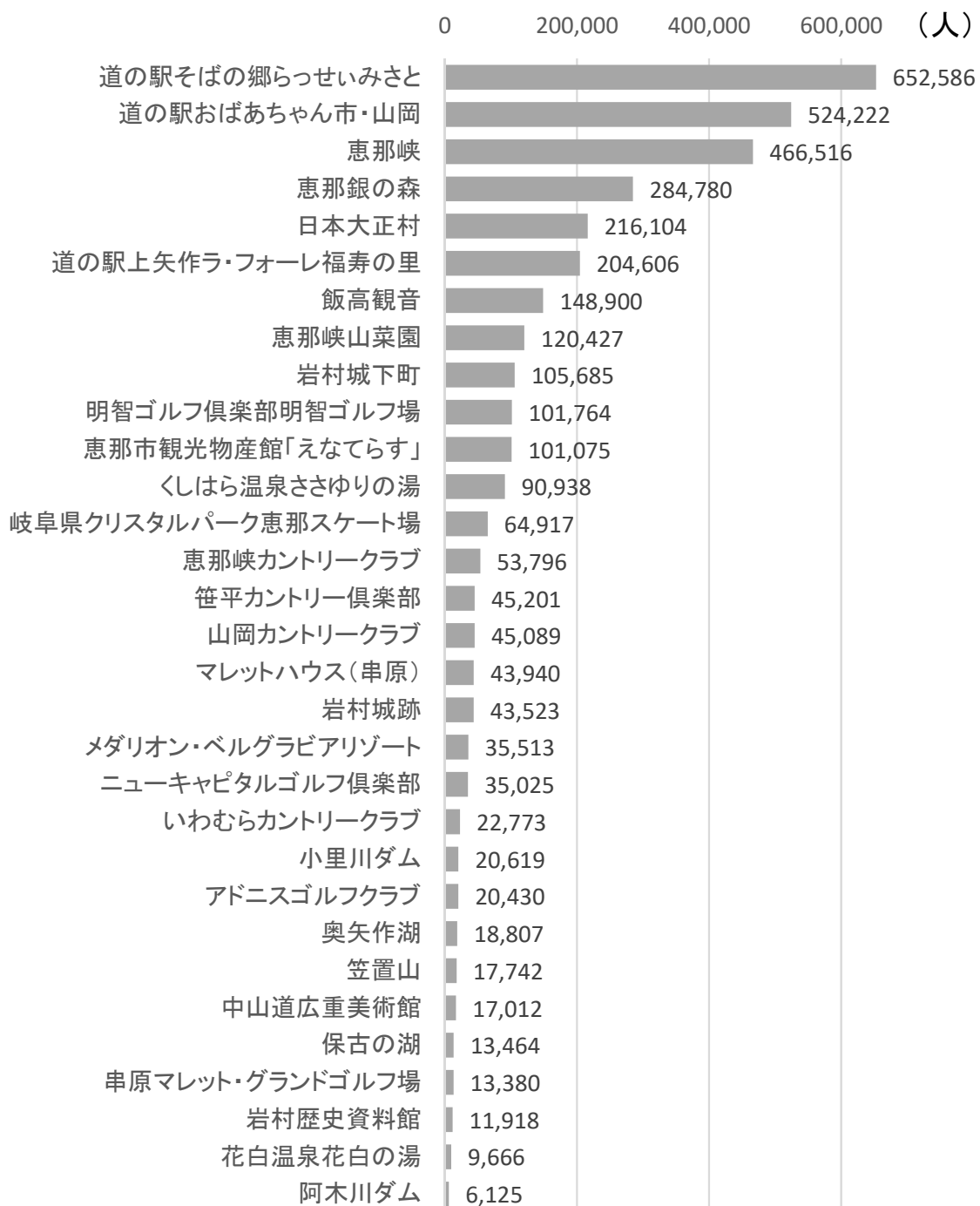


資料：恵那市統計書

図 道路実延長の推移

(8)観光入込客数

「道の駅そばの郷らっせいみさと」が 65 万人で最も多く、次いで「道の駅おばあちゃん市・山岡」が 52 万人、「恵那峡」が 47 万人、「恵那銀の森」が 28 万人、「日本大正村」が 22 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 平成 28 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(平成 28～37 年度)

①計画の概要

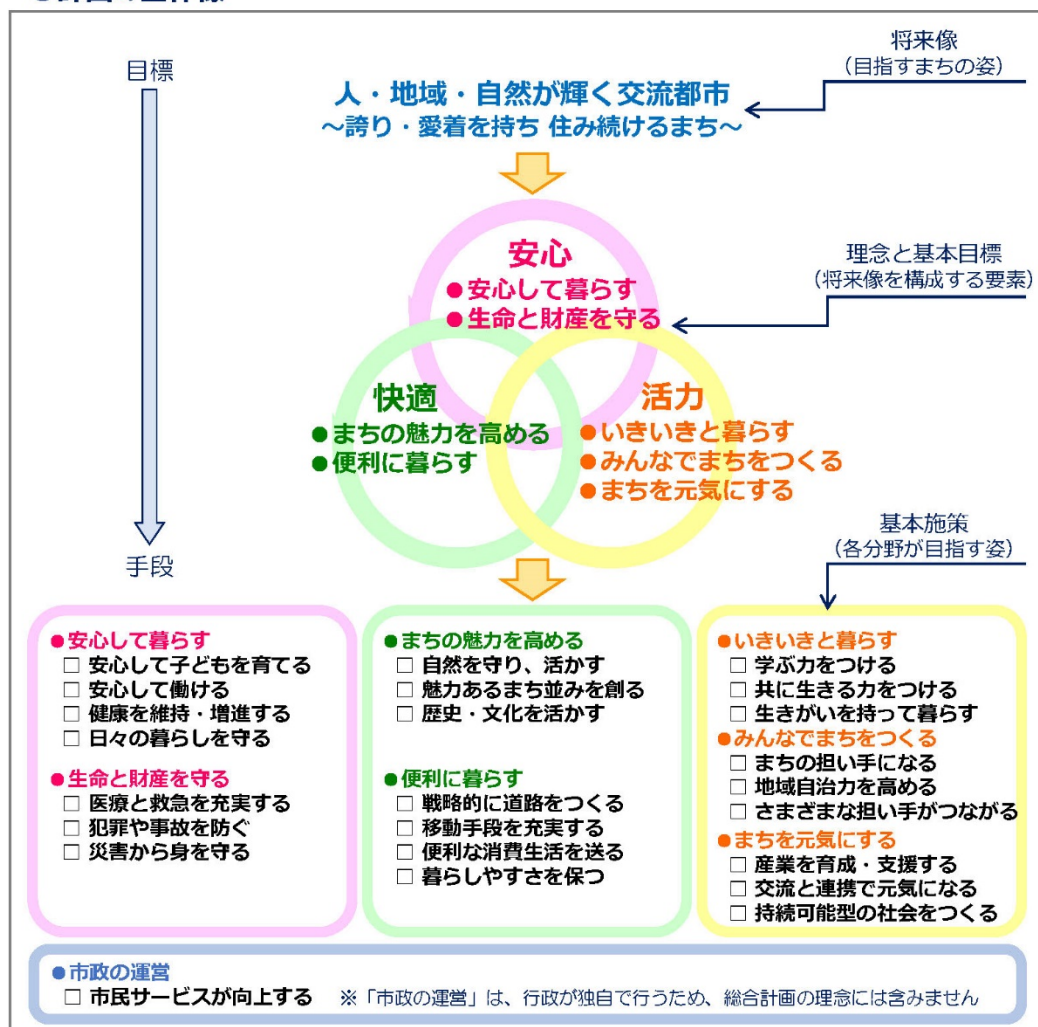
恵那市の総合計画は、「市民との参画・連携」「人口減少対策」「市（財政）の存続」が特徴となっています。

○第2次恵那市総合計画のポイント



- ☑ 行政のみが進める計画ではなく、市民・地域自治区・企業・各種団体など様々な主体が目標達成に向けて参画・連携します
- ☑ 人口減少が進む中で「各地域の維持＝小学校の存続」の視点から10年後の目標人口を定めます
- ☑ 施策や事業を行う上での優先する視点は「人口減少対策」と「市（財政）の存続」です

○計画の全体像



②公共交通の位置づけ

公共交通については、「快適・便利に暮らす―移動手段を充実する」の中で「12 移動手段を充実する」として位置づけられています。

目標指標としては、平成 37 年度までに、「地域内有償運送がカバーしている地域」を「10 地域」にするとされています。

基本施策[12] 移動手段を充実する

公共交通をはじめとする各種移動手段について、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、利用者数の確保が充分でないことから、公共交通の存続が心配されています。そのため、学生や高齢者など真に移動手段を必要とする利用者層が、移動手段を持てなくなることが懸念されます。
- ・ 高校生の通学や、高齢者の買い物・通院など、利用者層のニーズに応じた効率的、効果的な移動手段を提供することが必要です。

○多様な移動手段の点在

- ・ 公共交通を始めとする各種の移動手段は、市民が自ら行うボランティア移送や福祉バスなど様々な動きが見られます。しかしながら、各種の移動手段の連携が十分ではない部分があり、必ずしも利用者のニーズや利用形態にあったものになっているとはいえません。

【目標指標】

①地域内有償運送※がカバーしている地域（単位：地域）

現状	目標					
H27	H28	H29	H30	H31	H32	H37
0	1	2	5	5	5	10

※有償運送：特定非営利活動法人などによる無償運送の有償化

【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

- ・ 公共交通の新たな収入確保策を検討するなど、市内公共交通の存続に努めます。
- ・ 多様な担い手が連携し、さまざまな利用者層が日常生活に困ることのない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、利用者のニーズに即した移動環境を整備します。

【主な施策・事業】

市内公共交通網の形成・再編

○多様な移動手段を連携させます

- ・ 誰もが不自由せず移動できるよう、市内幹線道路を走る公共交通網へ繋ぐ、持続可能な地域内運送を設けます。

【主な施策・事業】

地域内有償運送への支援

(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

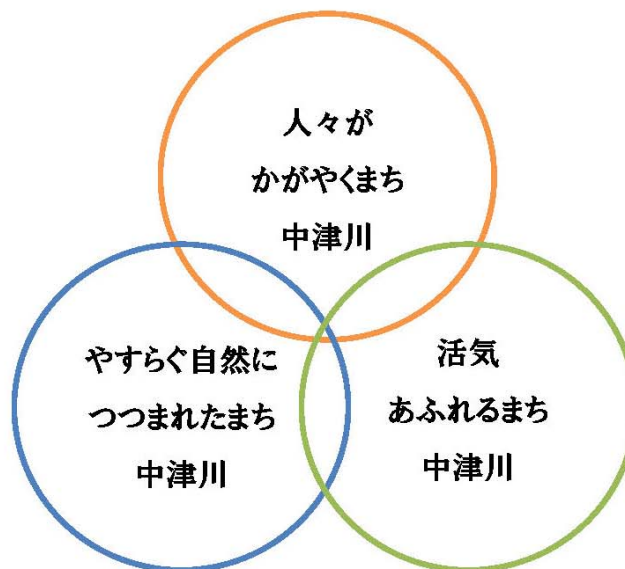
年齢や健康状態、障がいの有無にかかわらず、だれもが安心して地域でいきいきと暮らしていて、心が豊かで開かれているまち

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

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

明知鉄道や路線バスの維持が示されているとともに、コミュニティバス運行形態の見直しが行われています。

〈地域公共交通〉

車社会の進展や高齢社会の進展を背景として、交通弱者の移動手段の維持、確保を図ることが求められています。

このため、事業者とコミュニティバスの役割分担の明確化や事業者と連携した利用促進策の実施などの取り組みを進め、交通空白地の解消を進めます。

また、明知鉄道については、広報協力などの利用促進策やコミュニティバスから明知鉄道への乗継の強化などにより支援を強化します

路線バスについては、市北部の高校生にとって主要な通学手段となっているほか、学校のスクールバスを兼ねて運行している路線もあり、南北の通学の重要な交通手段となっています。このため、高校生の就学機会の公平性を維持するためにも幹線としての路線バスの維持を図ります。

一方、高齢化や過疎化の進展に伴い、通院や買い物等のための移動手段が確保できないケースが増加する懸念があります。このような高齢者等の交通弱者対策の充実を図るとともに、安全で持続可能なコミュニティバス運行形態の見直しを進めます。

主な内容

○ 地域公共交通

- ・ 公共交通網の利用促進
- ・ 既存鉄道の存続支援
- ・ 高校生の通学対策
- ・ 交通弱者対策の充実



2. 都市計画マスタープラン

(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

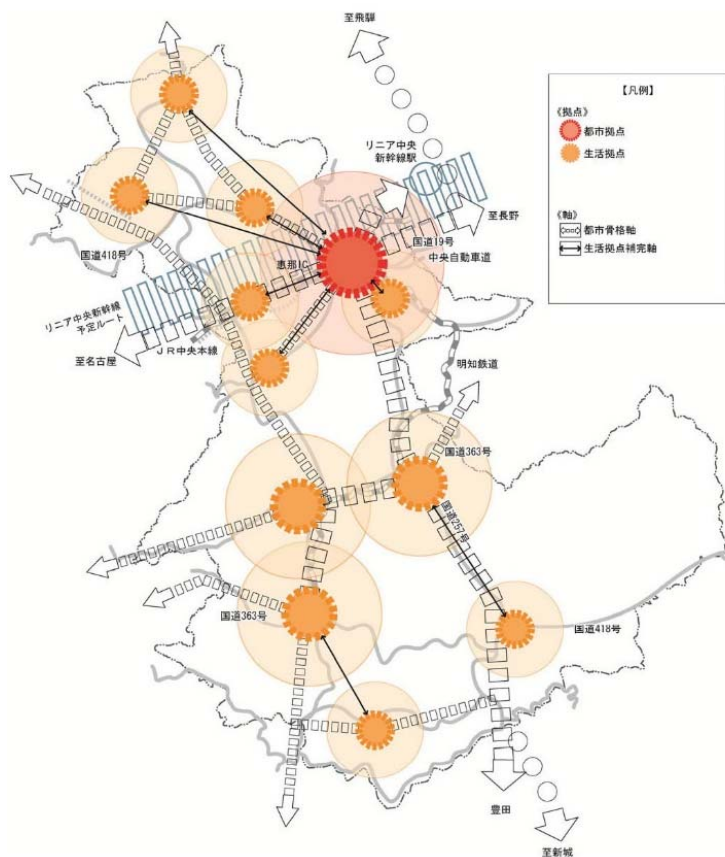


図 将来都市構造図

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。

(2)中津川市都市計画マスタープラン

①まちづくりの基本理念

「豊かな自然、独自の伝統を継承し、より安全・安心・快適で交流の盛んな賑わいのあるまちづくり」

②まちづくりの目標

まちづくりの目標1：人・モノ・情報が集う交流と活力のまちづくり

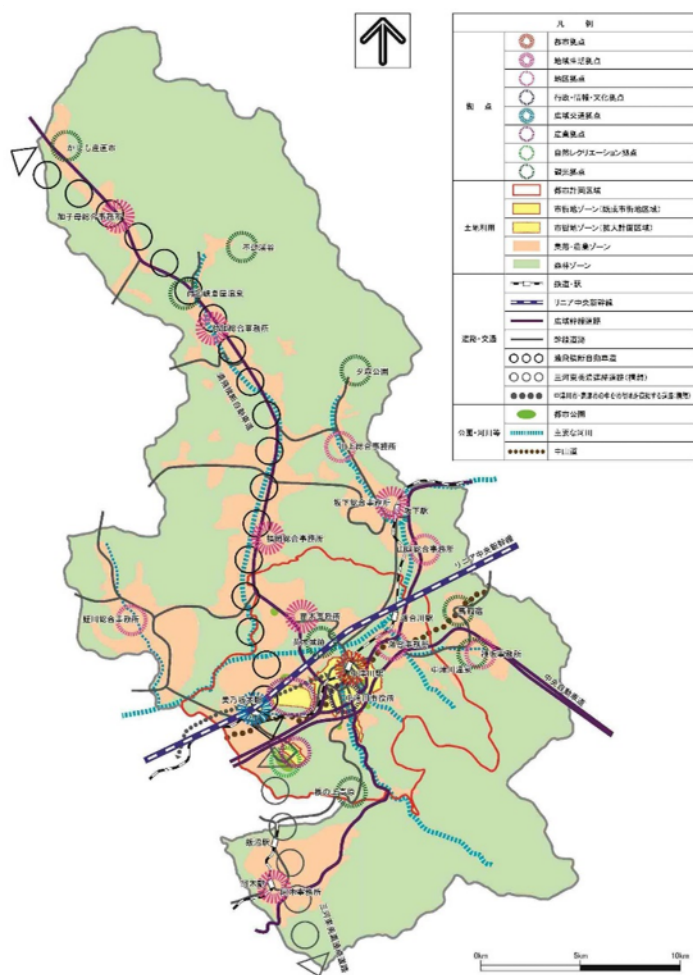
まちづくりの目標2：誰もが暮らしやすい魅力と快適のまちづくり

まちづくりの目標3：互いに支えあう安全と安心のまちづくり

まちづくりの目標4：水と緑に囲まれた潤いと伝統のまちづくり

まちづくりの目標5：リニアとともに歩む夢と希望のまちづくり

③将来都市構造図



地域生活拠点

- 各地域の総合事務所等の行政施設や医療・福祉施設、商業施設等の生活利便施設が集積している箇所を「地域生活拠点」と位置付けます。
- 本市の中心である「都市拠点」を補完する拠点として、地域活力の維持・向上に向けて、良好な居住環境を確保し、既存の都市施設を保全・活用するとともに、地域コミュニティの形成推進を図ります。
- 公共交通を中心とする交通ネットワークを形成し、日常生活における利便性向上を図ります。
- 豊かな自然環境を活かした移住・定住を推奨するとともに、地区内外へ円滑かつ快適に移動できる交通環境を確保します。

鉄道軸

- 広域的、または市内の交流の軸としてJR中央本線及び明知鉄道の2路線を「鉄道軸」と位置付け、利用推進を図ります。

広域幹線軸

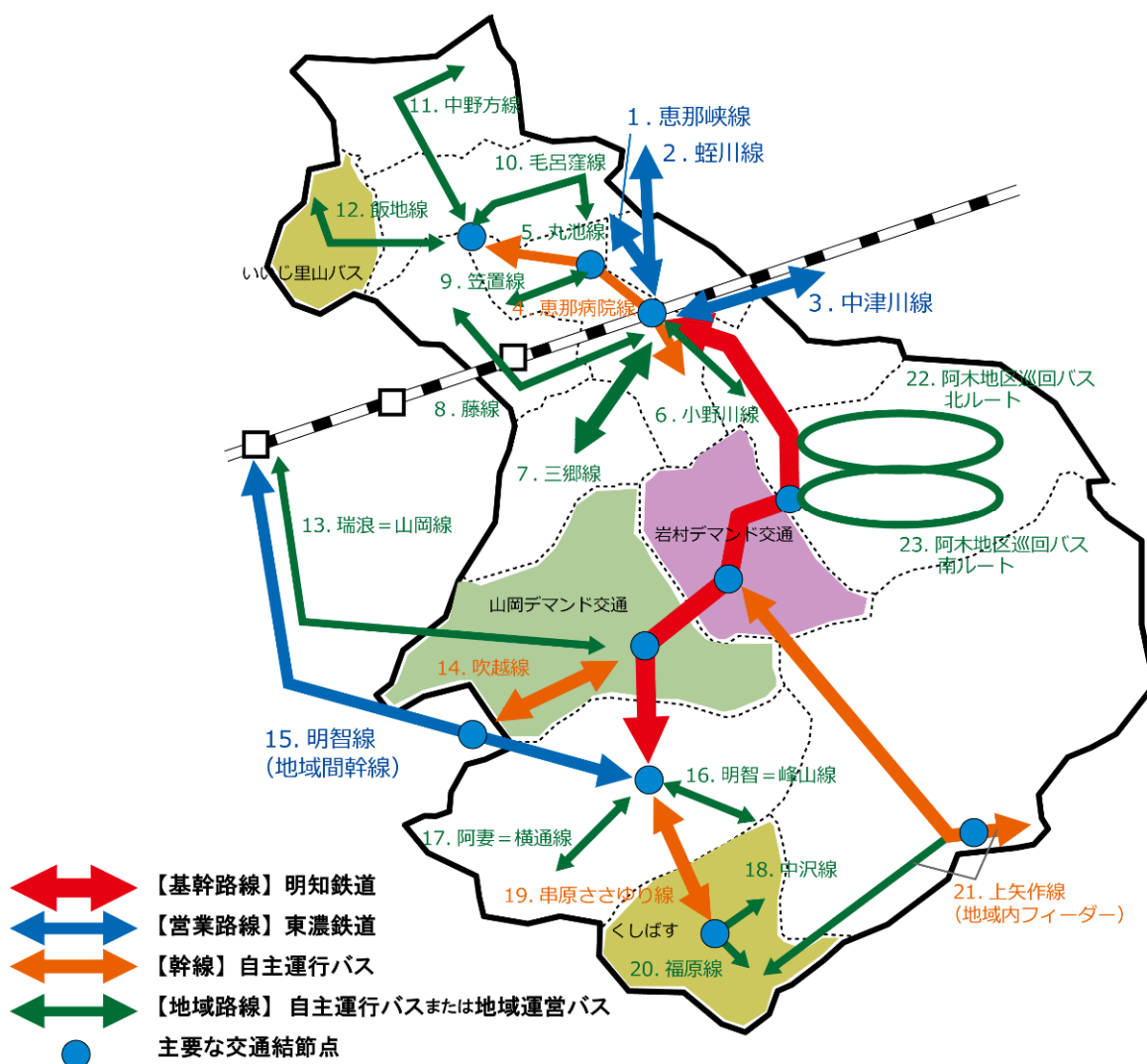
- 産業・経済・情報の広域的な交流・連携を生み出すネットワークとして、東西、南北方向の「広域幹線軸」を位置付けます。
- 南北軸としては、濃飛横断自動車道の整備を促進するとともに、三河東美濃連絡道路を検討するほか、国道257号、国道363号を位置付けます。

※阿木地区に関係ある箇所のみ抜粋

Ⅲ 公共交通の現状等

1. 公共交通の整備状況

(1) バス路線網の概要



(2)公共交通の概要

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・平成 30 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) 特急 3 便(平日・土休日)
	下り (松本方面)	中津川	普通 3 便(平日) 2 便(土休日) ホームライナー 2 便(平日のみ) 快速 36 便(平日・土休日)
		松本	普通 1 便(平日) 2 便(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(平成 30 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) 快速 1 便(平日のみ)
	下り (明智方面)	明智	普通 13 便(平日) 12 便(土休日) 急行 1 便(平日・土休日)

②バス等

平成 30 年 10 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、「幹線」として恵那市の自主運行バスが 5 路線運行しています。

また、「地域路線」として恵那市の自主運行バスが 12 路線、4 条デマンド型運行が 2 路線（よやくる号）、公共交通空白地有償運送が 3 路線（いいじ里山バス、くしばす、阿木地区巡回バス）、運行しています。

表 バス路線の概要(平成 30 年 10 月時点の路線)

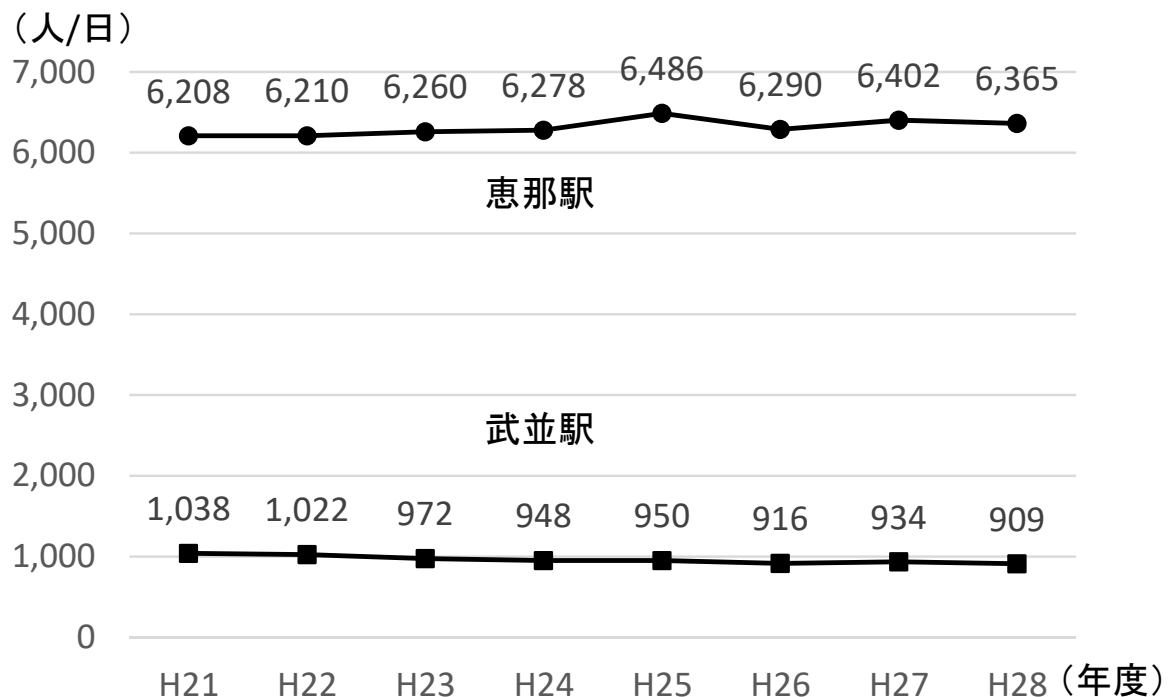
種類	路線名	運営主体	運行主体
営業路線	蛭川線	東濃鉄道(株)	東濃鉄道(株)
	恵那峡線		
	中津川線		
	明智線		
幹線	恵那病院線	恵那市	東濃鉄道(株)
	中野方線		平和コーポレーション(株)
	上矢作線		
	吹越線		
	串原ささゆり線		
地域路線	丸池線		東濃鉄道(株)
	小野川線		
	三郷線		
	藤線		
	笠置線		
	毛呂窪線		
	飯地線		
	阿妻横通線		
	明智峰山線		
	瑞浪山岡線		平和コーポレーション(株)
	中沢線		
	福原線		
	よやくる号 岩村地区		豊タクシー(株)
	よやくる号 山岡地区		平和コーポレーション(株)
	いいじ里山バス	飯地地域自治区運営委員会	飯地地域自治区運営委員会
	阿木地区巡回バス	NPO法人 阿木ふるさと福祉村	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	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、増加傾向にあります。1時間に2本程度の便数が維持され、駅前にも市営駐車場があることなどから、通勤・通学の利用が堅調に伸びていることが予想されます。

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。

なお、恵那駅と武並駅の合計で見ると増加傾向であることから、当地域のJRの利用者数は増加傾向にあると言えます。



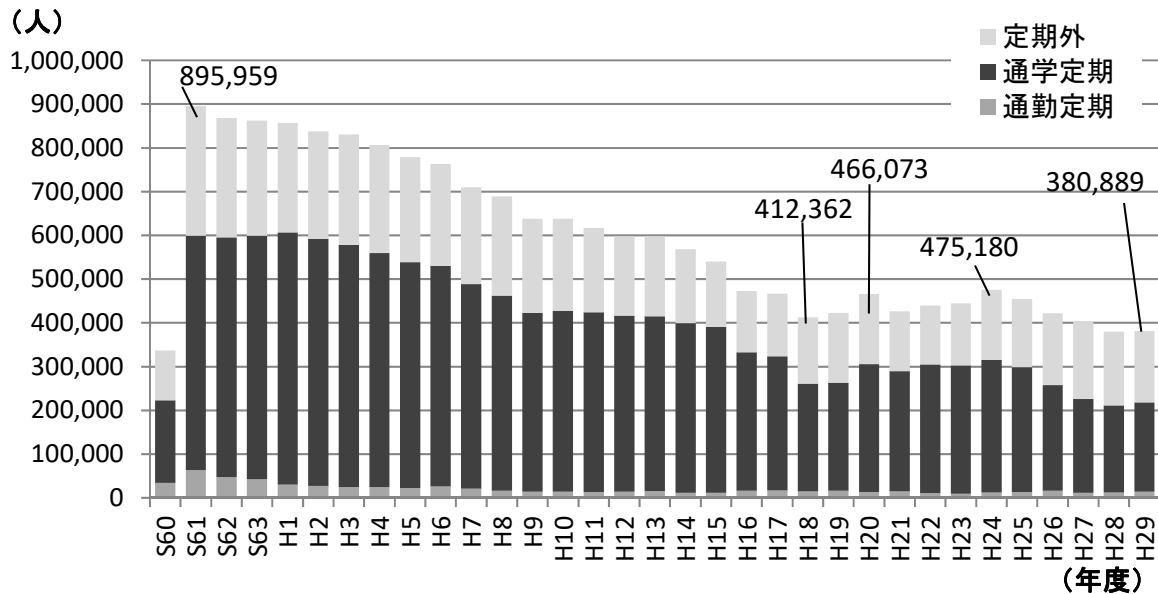
資料：恵那市統計書

図 JR駅の1日あたり乗降客数推移

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 年度と平成 24 年度に利用の山がありました。近年では減少に転じており、平成 29 年度は第三セクター化後の最低の利用者数となり、約 38 万人でした。



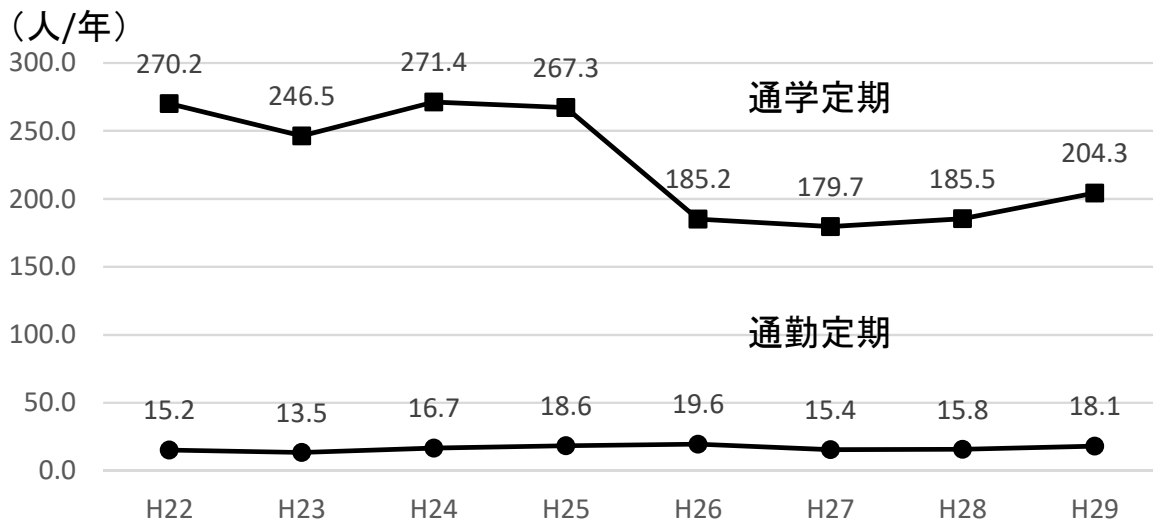
資料：明知鉄道(株)

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す。通勤定期については、横ばいから微増傾向です。



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。

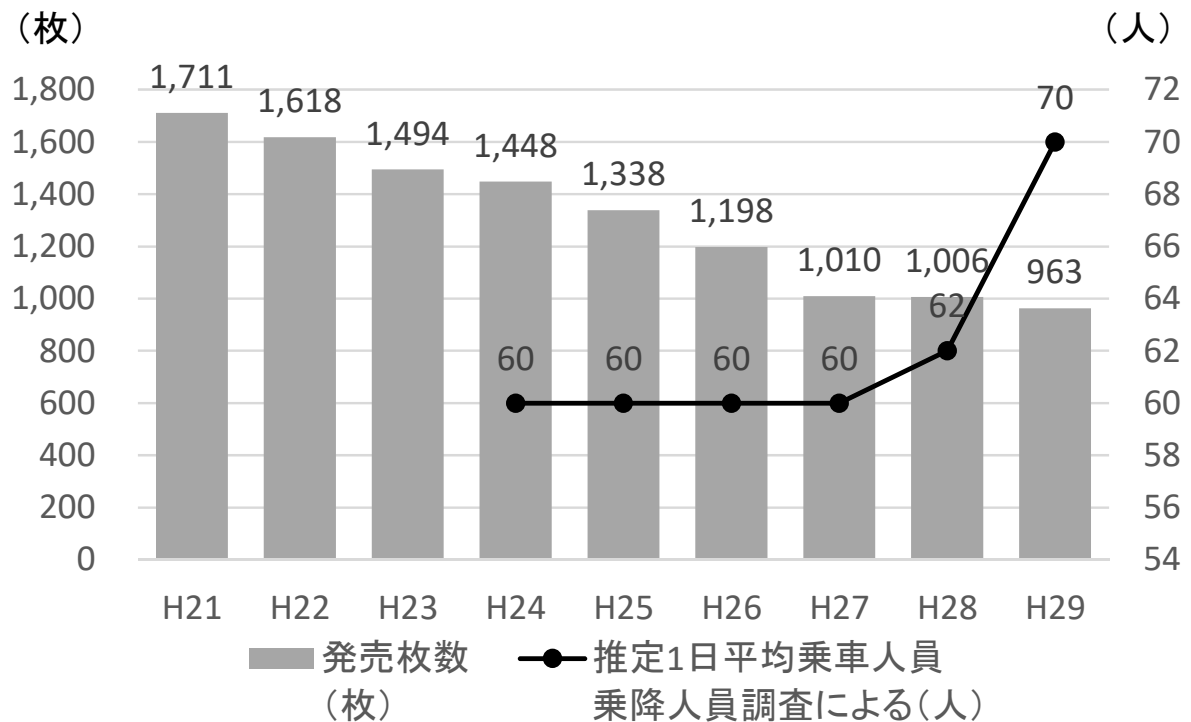
2 人は 20 歳代で、岩村への通勤に利用しています。残り 2 人は恵那駅で下車して通勤しています。このことから、「岩村」と「恵那駅」への通勤需要が認められました。

表 明知鉄道の通勤定期の利用状況

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 ↓ 明知鉄道 恵那駅 7:44 ↓ 家族の送迎	↑ 家族の送迎 明智駅 18:12 ↑ 明知鉄道 恵那駅 17:23 ↑ 家族の送迎		
		勤務先 8:20	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 ↓ 明知鉄道 岩村駅 8:28 ↓ 自転車	↑ JR 恵那駅 19:27 ↑ 明知鉄道 岩村駅 19:00 ↑ 自転車		
		勤務先 8:45	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 ↓ 明知鉄道 極楽駅 7:12 ↓ 徒歩	↑ 徒歩 飯沼駅 17:00 ↑ 明知鉄道 極楽駅 16:47 ↑ 徒歩		
		勤務先 7:20	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 ↓ 明知鉄道 恵那駅 7:44 ↓ 徒歩	↑ 徒歩 花白駅 17:59 ↑ 明知鉄道 恵那駅 17:23 ↑ 徒歩		
		勤務先	勤務先	恵那市大井町	

(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。発売枚数は減少傾向ですが、1 日あたりの利用者数は増加傾向にあります。



資料：明知鉄道(株)

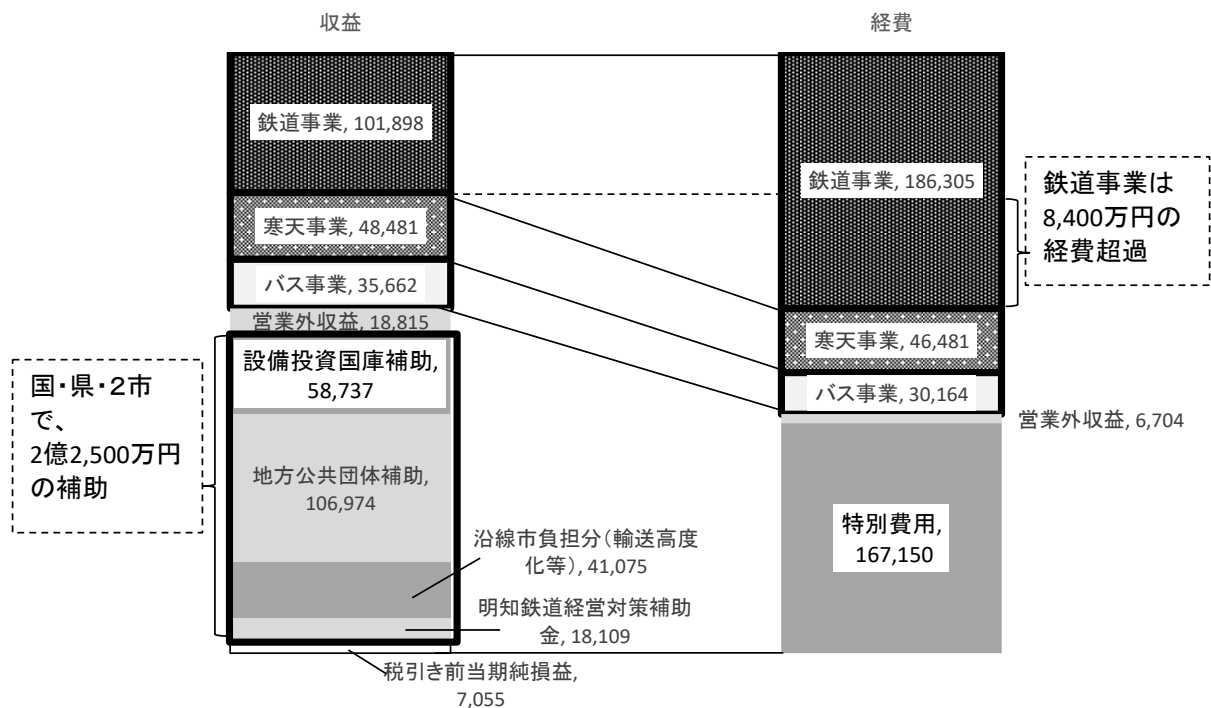
図 グリーン会員証の年間発売枚数と1日平均乗車人員の推移

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、1億200万円の収入に対して、1億8,600万円の経費がかかっており、8,400万円の経費超過となっています。その他2事業は収益超過ですが、恵那市からの委託事業が中心です。そのほか、平成29年度は、新車両1両の導入に伴い、国・県・2市による補助が2億2,500万円で鉄道事業が支えられています。



単位：千円、資料：明知鉄道株

図 明知鉄道の平成29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事業費が必要となっています。それに対して鉄道事業による収入は伸び悩んでおりますが、近年は鉄道事業の事業費が抑えられており、収支は改善傾向です。

しかしながら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。

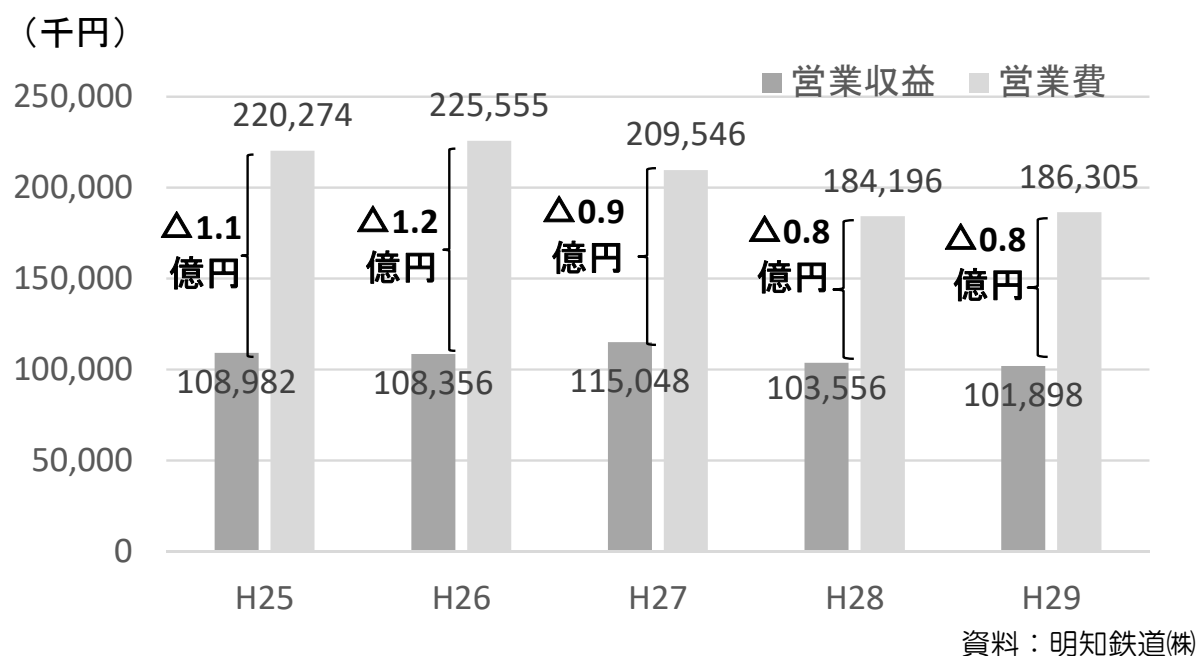
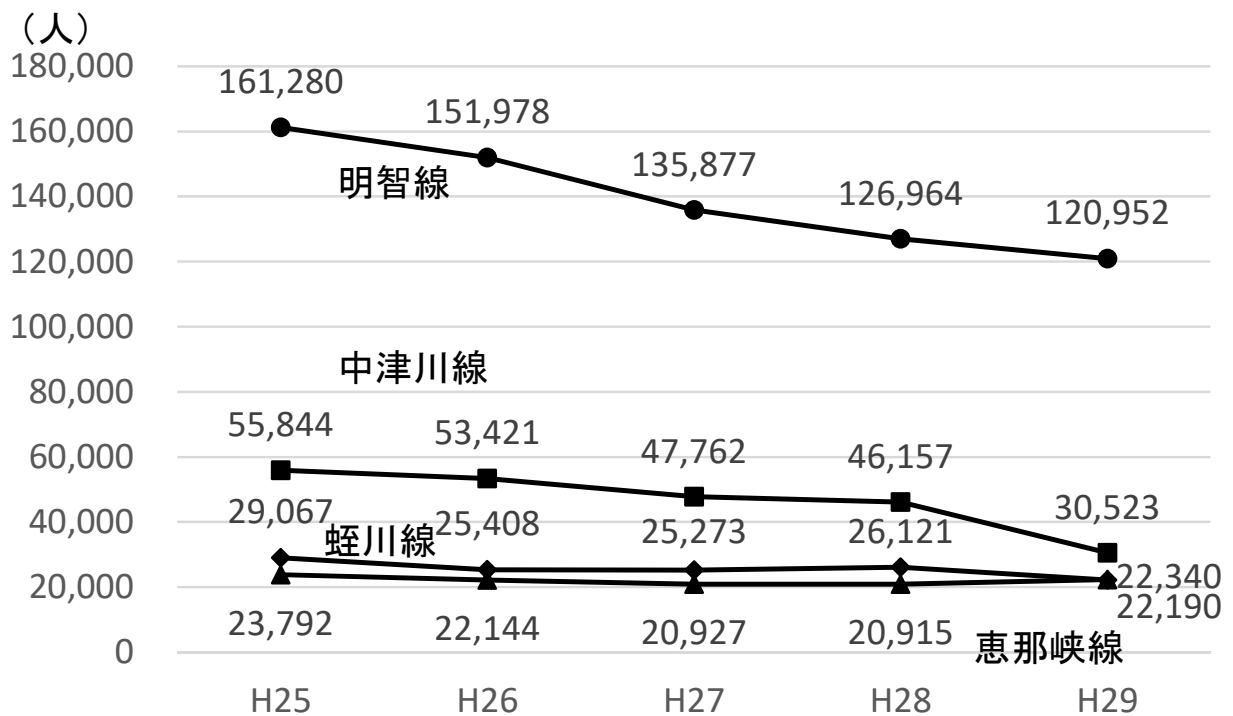


図 明知鉄道の鉄道事業の収支の推移

5. バス等の利用状況

(1) 営業路線

営業路線について、恵那峡線は横ばいですが、その他の路線はいずれも減少傾向となっています。特に明智線は4年間で4万人近い減少となっています。



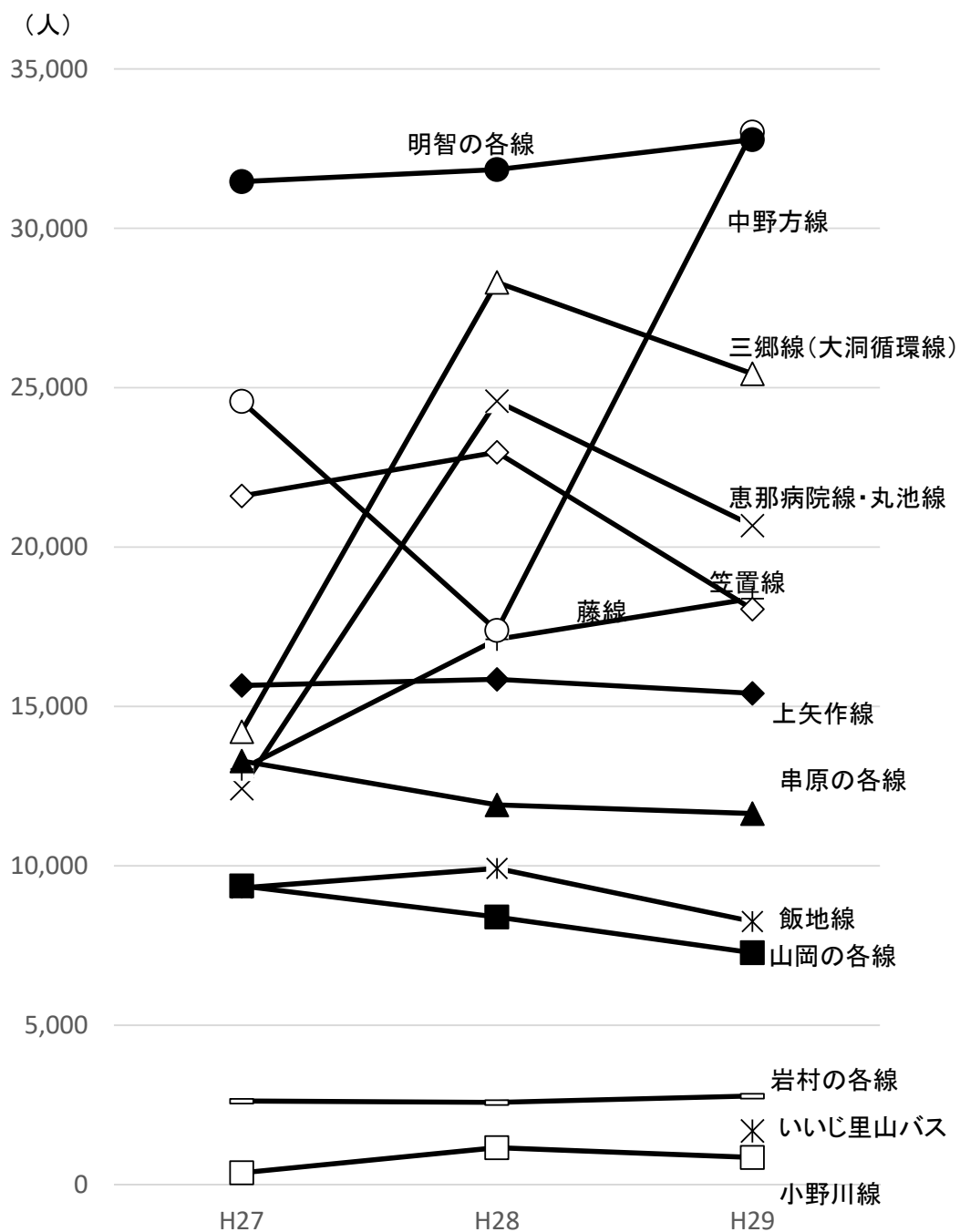
資料：東濃鉄道(株)

図 営業路線の利用者数の推移

(2)自主運行バス等

①利用者数推移

恵那市自主運行バス等の年間利用者数の推移を見ますと、旧恵那地域の路線は概ね横ばい傾向にありますが、恵南地域の路線は減少傾向の路線が多くなっています。



※旧恵那地域のバスは按分により算出しているため、年度ごとに不安定となっている

図 自主運行バスの利用者数の推移

②経営状況

自主運行バスについて、「収支率」を見ると、全体の平均は 20.8%となっており、100 円の経費に対して約 20 円の収入となっている計算です。全体に旧恵那地域の収支率は高く、恵南地域は低くなっています。

また、一部路線は小中学生の通学定期券収入が大半を占めており、通学定期券の収入を抜いた「実質収支率」の全体の平均は 12.0%となっています。小中学生の通学手段の確保は公共交通の重要な役割の一つですが、少子化が進む中で、一般の利用を増やしていくことが必要です。

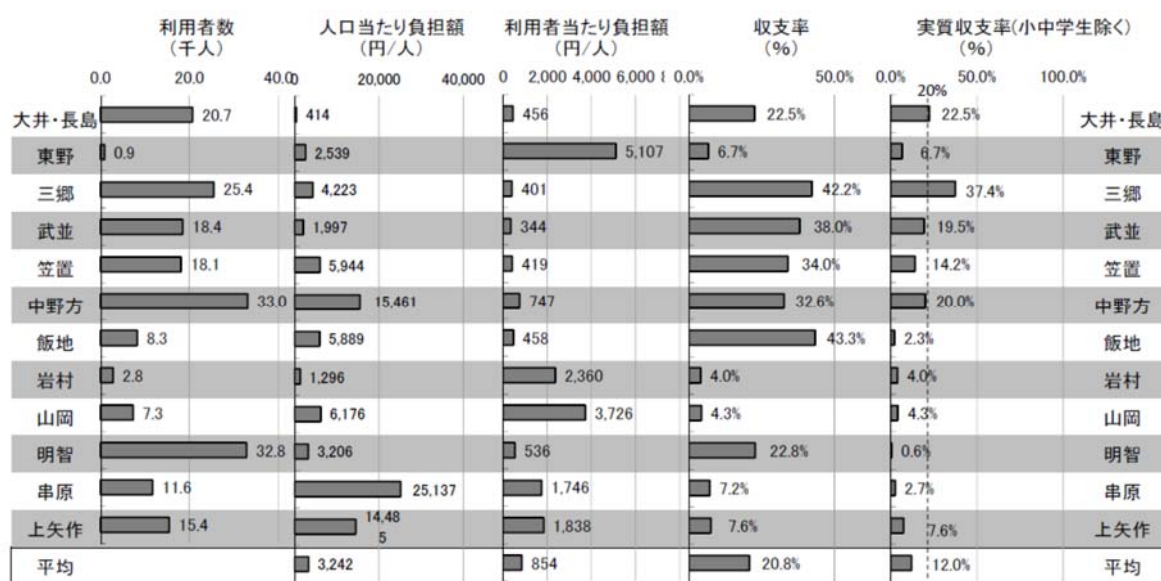


図 自主運行バスの地域別経営状況

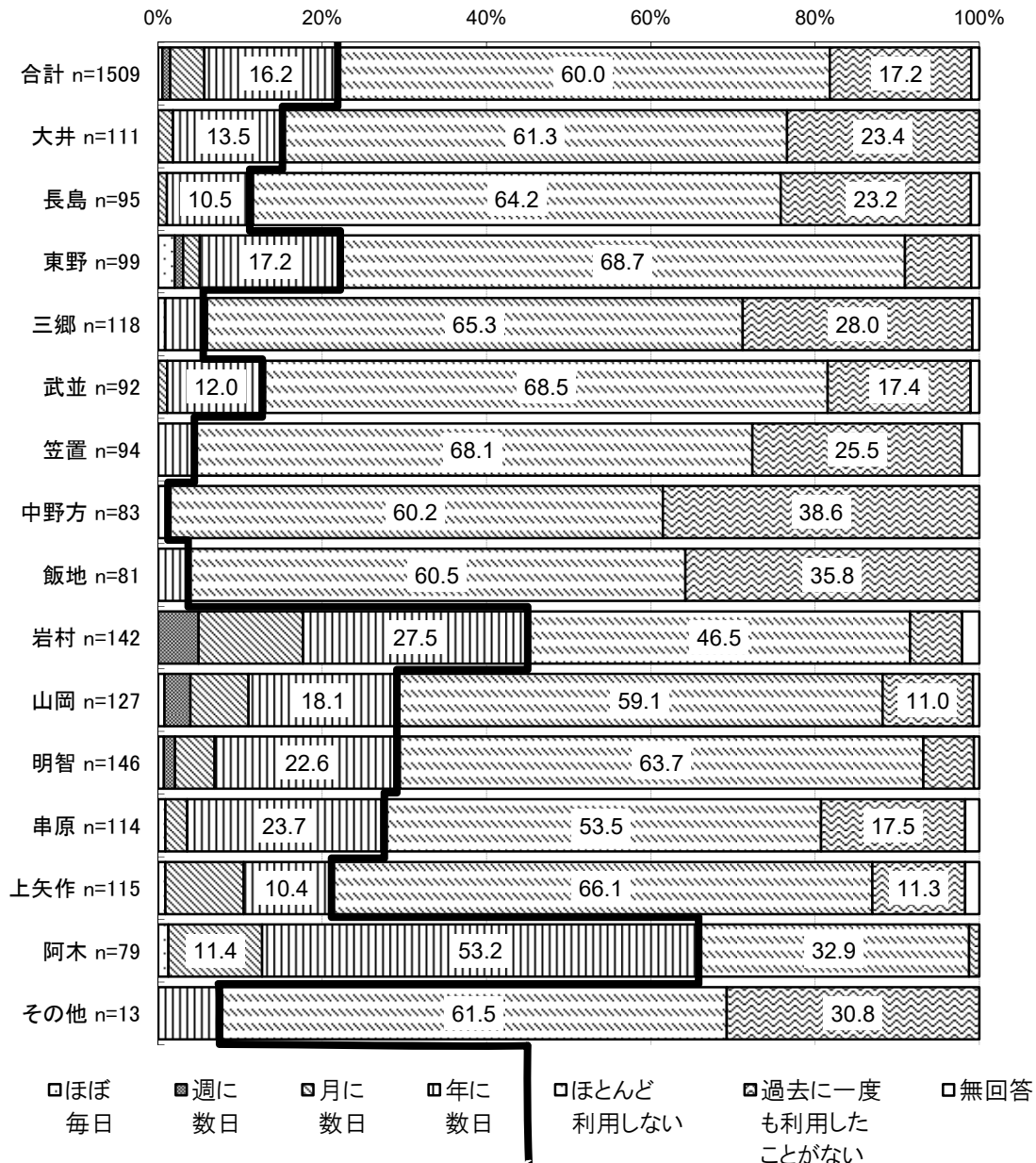
6. 利用者の意向等

(1) 市民アンケート結果

① 明知鉄道の利用頻度

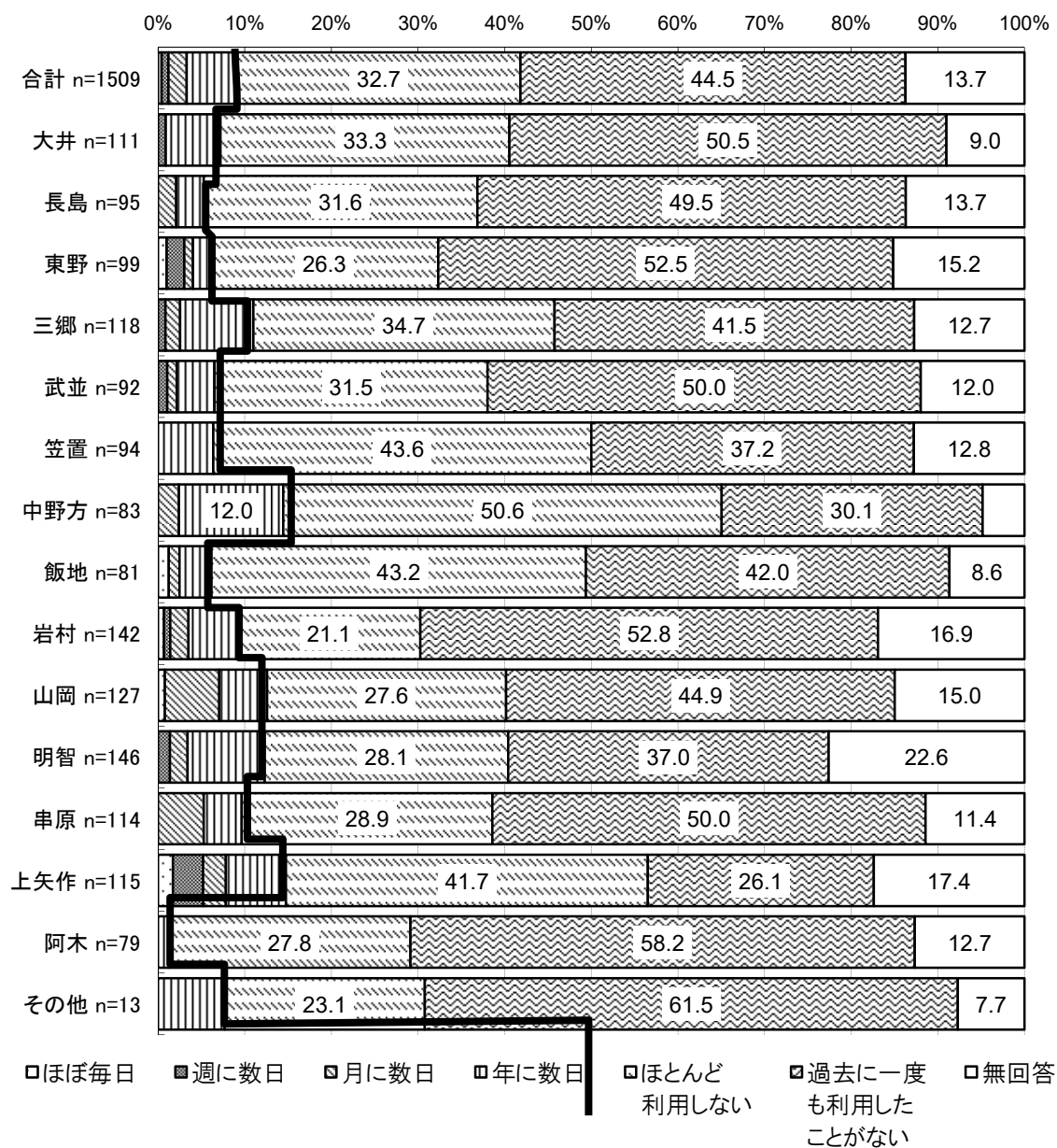
明知鉄道について、「年に数日」以上利用する人が全体の2割しかおらず、「過去に一度も利用したことがない」も約2割いました。

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。



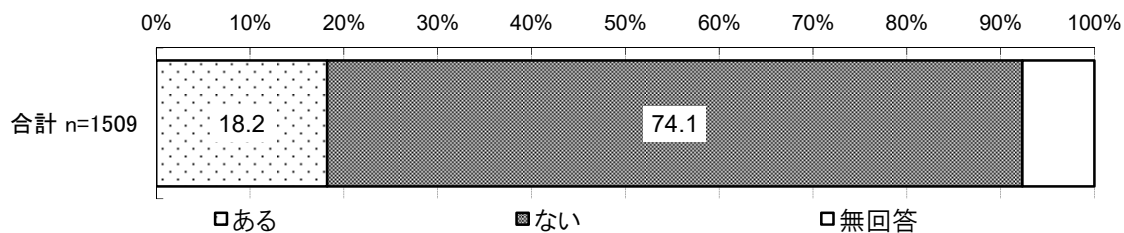
②バス(自主運行バス、コミュニティバス、営業路線)や、デマンド交通(いいじ里山バス)の利用頻度

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。



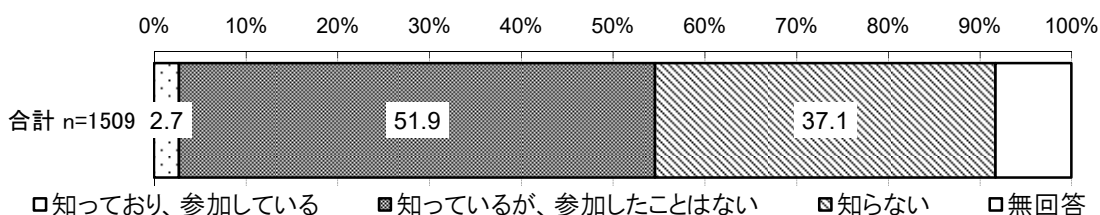
③明知鉄道の観光列車の利用状況

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

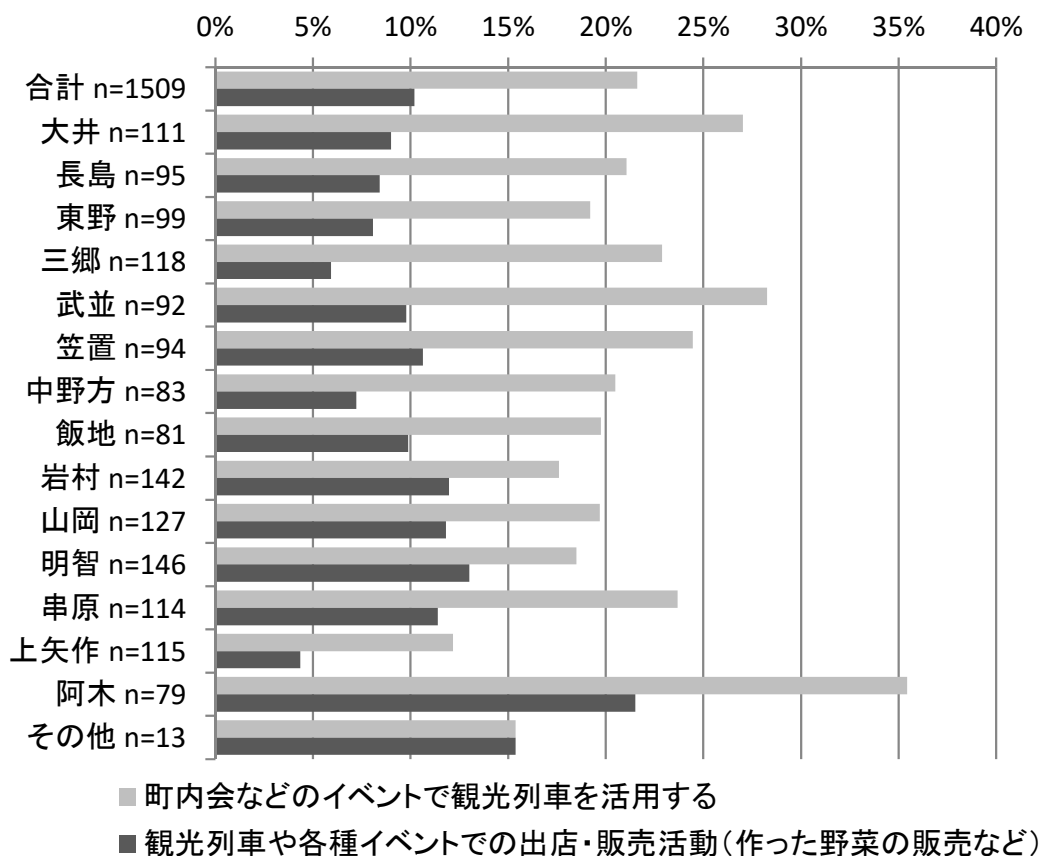
SL乗車体験について、約4割が「知らない」、5割が「知っているが、参加したことはない」と回答しました。



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。

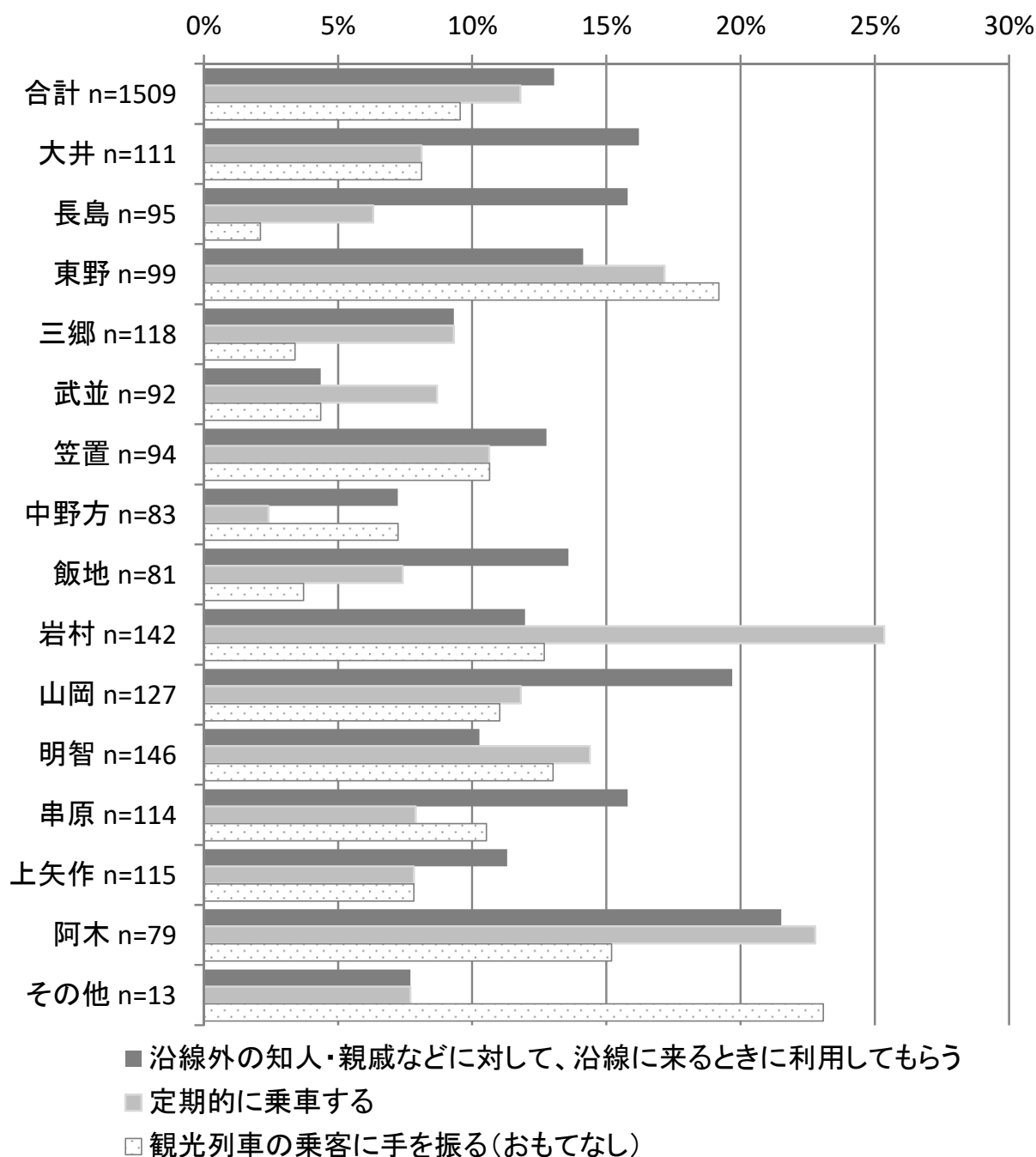


⑥明知鉄道の支援

「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。

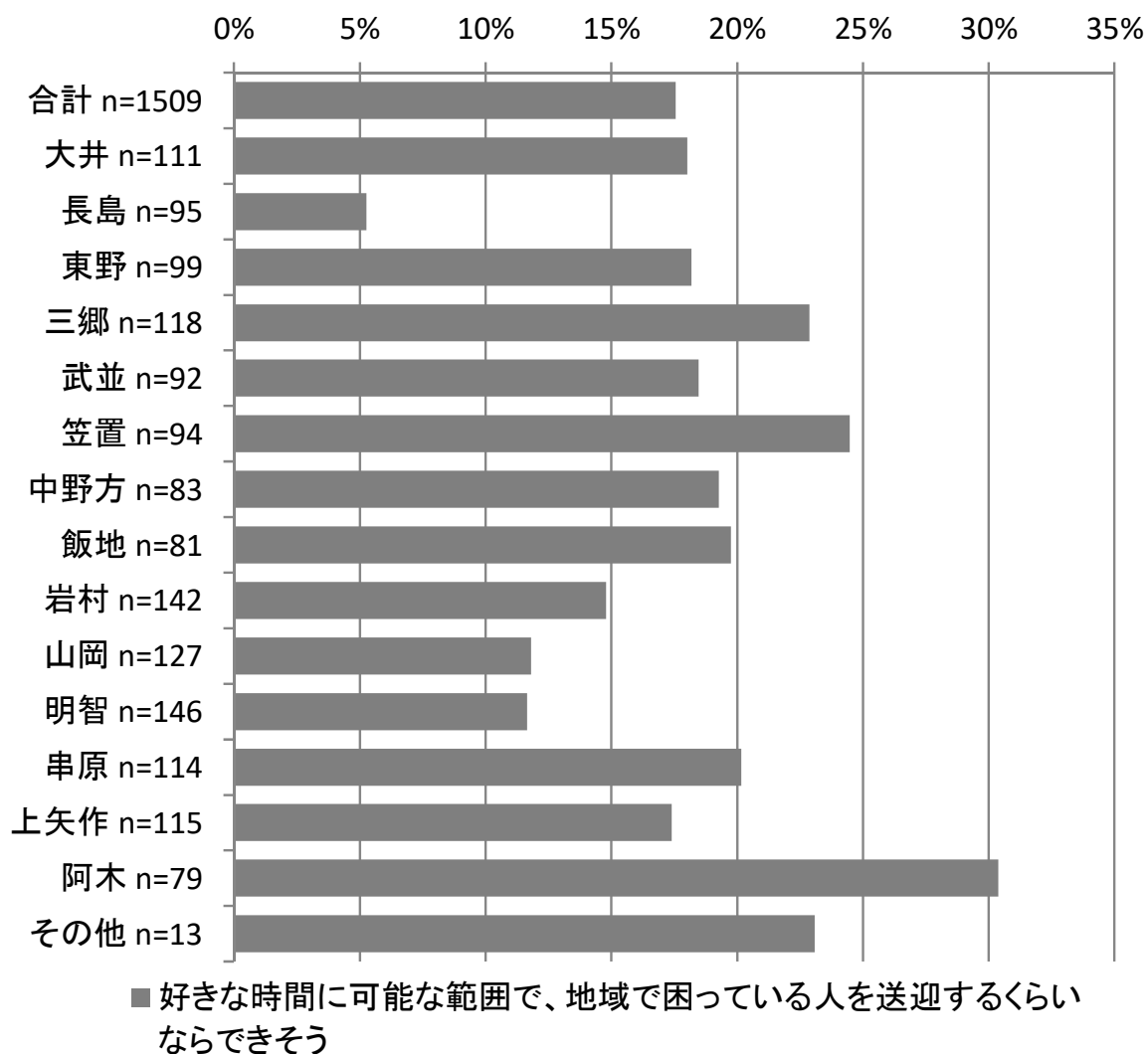
「定期的に乗車する」は、岩村地域で最も多く、次いで阿木地域、東野地域でした。

「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	自転車可能なため割愛	自転車可能なため割愛	自転車可能なため割愛
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 07:44	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→極楽駅 16:41	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:47→極楽駅 20:13
山岡中	山岡駅	○ 明知鉄道: 山岡駅 07:06→恵那駅前 07:44	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→山岡駅 16:54	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:47→山岡駅 20:26
明智中	明智駅	○ 明知鉄道: 明智駅 06:56→恵那駅前 07:44	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→明智駅 17:04	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:47→明智駅 20:36
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6:56に到着不可) 明知鉄道: 明智駅 06:56→恵那駅前 07:44	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→明智駅 17:04 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 18:30→明智駅 19:19
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 06:49→岩村駅前 07:06 明知鉄道: 岩村駅 07:17→恵那駅前 07:44	△ 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 18:00→上矢作中学校前 18:26	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:47→岩村駅 20:17 上矢作線: 岩村駅前 20:24→上矢作中学校前 20:55
阿木中	阿木駅	○ 明知鉄道: 阿木駅 07:26→恵那駅前 07:44	○ 明知鉄道: 恵那駅 16:15→阿木駅 16:34	○ 明知鉄道: 恵那駅 19:47→阿木駅 20:06
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 07:40→釜戸駅 07:45→恵那駅 07:55	○ 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

※平成30年4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。

笠岡地域は、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 07:44	○ 明知鉄道:恵那駅 16:15→極楽駅 16:41	○ 明知鉄道:恵那駅 19:47→極楽駅 20:13
山岡中	山岡駅	○ 明知鉄道:山岡駅 07:06→恵那駅前 07:44	○ 明知鉄道:恵那駅 16:15→山岡駅 16:54	○ 明知鉄道:恵那駅 19:47→山岡駅 20:26
明智中	明智駅	○ 明知鉄道:明智駅 06:56→恵那駅前 07:44	○ 明知鉄道:恵那駅 16:15→明智駅 17:04	○ 明知鉄道:恵那駅 19:47→明智駅 20:36
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 6:56 に到着不可) 明知鉄道:明智駅 06:56→恵那駅前 07:44	○ 明知鉄道:恵那駅 16:15→明智駅 17:04 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 18:30→明智駅 19:19
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 06:49→岩村駅前 07:06 明知鉄道:岩村駅 07:17→恵那駅前 07:44	△ 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 18:00→上矢作中学校前 18:26	○ 明知鉄道:恵那駅 19:47→岩村駅 20:17 上矢作線:岩村駅前 20:24→上矢作中学校前 20:55
阿木中	阿木駅	○ 明知鉄道:阿木駅 07:26→恵那駅前 07:44	○ 明知鉄道:恵那駅 16:15→阿木駅 16:34	○ 明知鉄道:恵那駅 19:47→阿木駅 20:06
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 07:40→釜戸駅 07:45→恵那駅 07:55	○ 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 06:46→明智駅 07:35	△ 明知鉄道: 明智駅 16:24→恵那駅 17:12 (恵那駅から自転車など)	△ 明知鉄道: 明智駅 19:56→恵那駅 20:44 (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 06:46 に間に合わない	△ 明知鉄道: 明智駅 16:24→恵那駅 17:12 中野方線: 恵那駅前 18:00→河合 18:22	× 明知鉄道: 明智駅 19:56→恵那駅 20:44 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 07:12→明智駅 07:35	○ 明知鉄道: 明智駅 16:24→極楽駅 16:47	△ 明知鉄道: 明智駅 19:56→極楽駅 20:19
山岡中	山岡駅	△ 明知鉄道: 山岡駅 07:25→明智駅 07:35	○ 明知鉄道: 明智駅 16:24→山岡駅 16:35	△ 明知鉄道: 明智駅 19:56→山岡駅 20:07
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 18:20)
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 06:49→岩村駅前 07:06 明知鉄道: 岩村駅 07:16→明智駅 07:35	△ 明知鉄道: 明智駅 16:24→岩村駅 16:45 (1 時間以上待ち) 上矢作線: 岩村駅前 18:00→上矢作中学校前 18:26	△ 明知鉄道: 明智駅 19:56→岩村駅 20:16 上矢作線: 岩村駅前 20:24→上矢作中学校前 20:55
阿木中	阿木駅	△ 明知鉄道: 阿木駅 07:05→明智駅 07:35	○ 明知鉄道: 明智駅 16:24→阿木駅 16:55	△ 明知鉄道: 明智駅 19:56→阿木駅 20:26
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 06:46→明智駅 07:35	○ 明知鉄道: 明智駅 16:24→恵那駅 17:12 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 19:56→恵那駅 20:44 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 06:46→明智駅 07:35	△ 明知鉄道: 明智駅 16:24→恵那駅 17:12 JR: 恵那駅 17:46→釜戸駅 17:56	△ 明知鉄道: 明智駅 19:56→恵那駅 20:44 JR: 恵那駅 20:46→釜戸駅 20:56
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	△ 明智線: 明智駅前 19:50→陶幼児園 20:07→稲荷下 20:20→益見橋 20:26→瑞浪駅前 20:31

(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 16:34 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 07:58→阿木駅 08:17	○ 明知鉄道: 阿木駅 15:47→恵那駅 16:04	○ 明知鉄道: 阿木駅 19:10→恵那駅 19:27
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 07:58→阿木駅 08:17	△ 明知鉄道: 阿木駅 15:47→恵那駅 16:04 中野方線: 恵那駅前 17:00→河合 17:22	× 明知鉄道: 阿木駅 19:10→恵那駅 19:27 の後に中野方線に乗り継がない
岩邑中	極楽駅	○ 明知鉄道: 極楽駅 08:31→阿木駅 08:38	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:34→極楽駅 16:41	○ 明知鉄道: 阿木駅 18:49→極楽駅 18:56
山岡中	山岡駅	○ 明知鉄道: 山岡駅 08:18→阿木駅 08:38	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:34→山岡駅 16:54	○ 明知鉄道: 阿木駅 18:49→山岡駅 19:09
明智中	明智駅	○ 明知鉄道: 明智駅 08:07→阿木駅 08:38	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:34→明智駅 17:04	○ 明知鉄道: 阿木駅 18:49→明智駅 19:19
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 明知鉄道: 明智駅 08:07→阿木駅 08:38	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:34→明智駅 17:04 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 18:49→明智駅 19:19 の後に串原ささゆり線に乗り継がない
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 06:49→岩村駅前 07:06 明知鉄道: 岩村駅 07:16→阿木駅 07:26	△ 明知鉄道: 阿木駅 16:34→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 18:49→岩村駅 19:00 上矢作線: 岩村駅前 19:03→上矢作中学校前 19:34
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 07:58→阿木駅 08:17	○ 明知鉄道: 阿木駅 15:47→恵那駅 16:04 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 19:10→恵那駅 19:27 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 07:40→釜戸駅 07:45→恵那駅 07:55 明知鉄道: 恵那駅 07:58→阿木駅 08:17	○ 明知鉄道: 阿木駅 15:47→恵那駅 16:04 JR: 恵那駅 16:31→釜戸駅 16:41→瑞浪駅 16:47	○ 明知鉄道: 阿木駅 19:10→恵那駅 19:27 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

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。

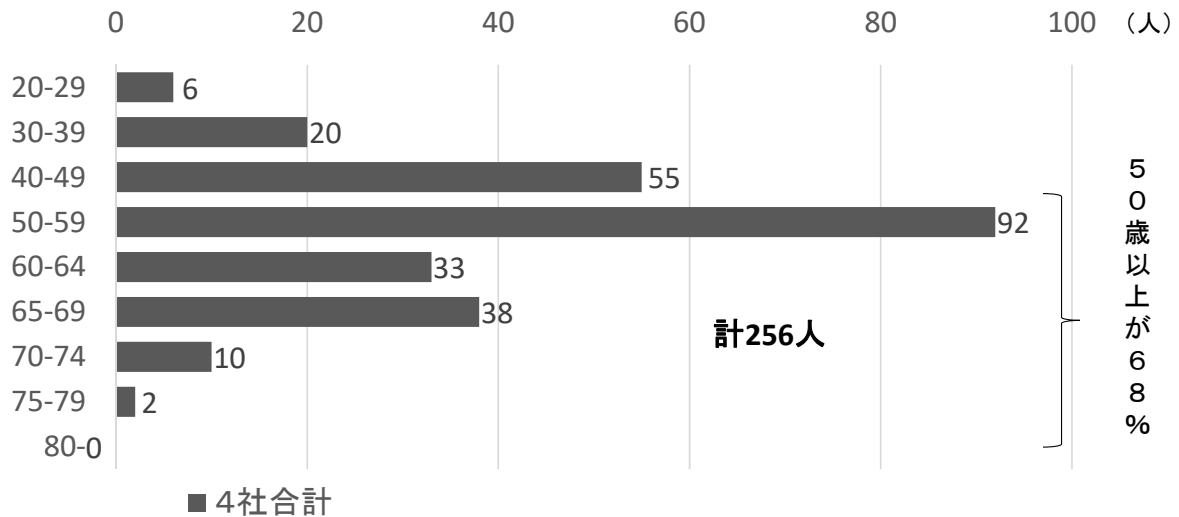


図 東濃地域バス事業者の現状の年齢別運転手数

この結果を踏まえて、将来の運転手数を推計します。

推計にあたっては、「新入社員数（20 歳代の人数）を常に一定」「中途入社・退社がない」「定年後も全員が再雇用」「再雇用の後は各社の一般的な年齢で退職」を仮定しました。すると、今後 10 年で 50 人以上の減少が見込まれることが分かりました。つまり、東濃 5 市では、毎年 1 市あたり 1 人ずつのペースでバス運転手が不足する計算になります。

なお、この推計では「新入社員数（20 歳代の人数）を常に一定」「定年後も全員が再雇用」と仮定しているため、実際にはこれ以上のスピードで減少することが見込まれます。

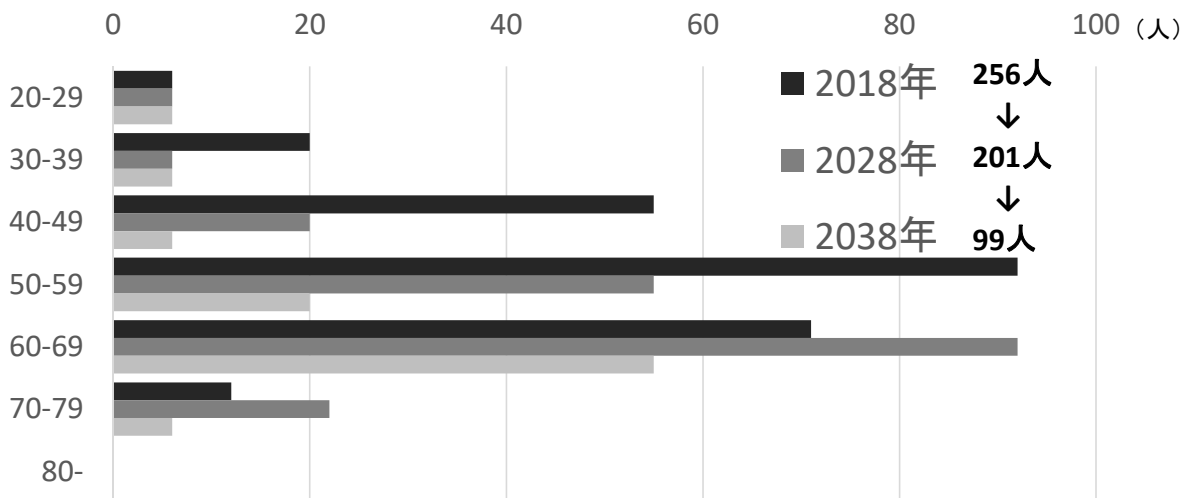


図 東濃地域バス事業者の運転手数の将来推計

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

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 歳の割合が大きいので、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。

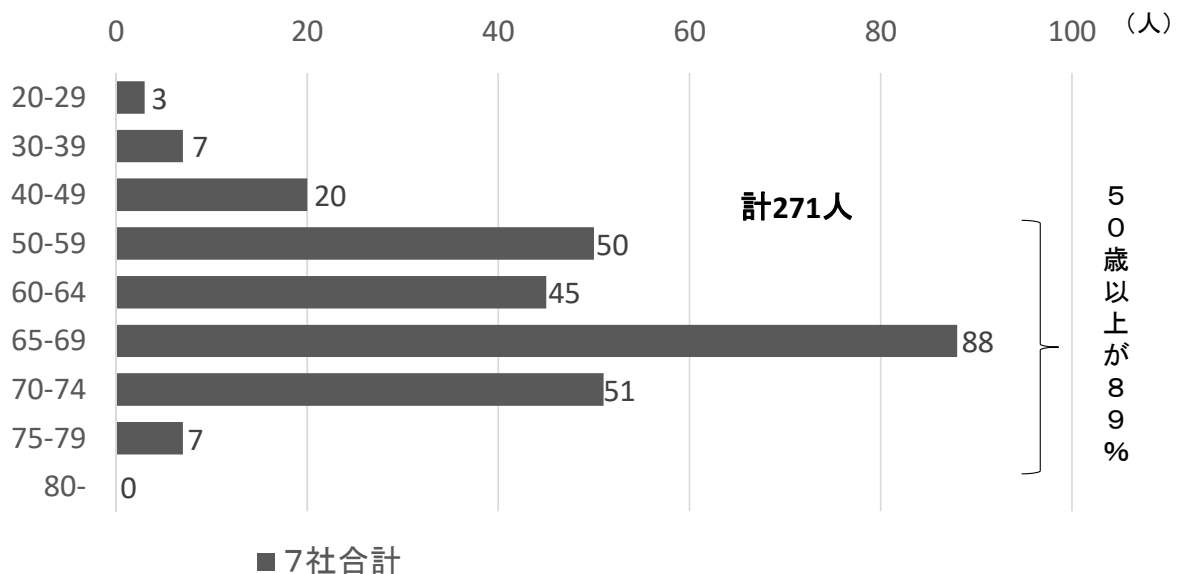


図 東濃地域タクシー事業者の現状の年齢別運転手数

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

(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。

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。

○ソフト対策は進むもハード整備が未実施

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増加傾向なことから、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。

前計画では、企画列車などソフト施策は進みましたが、バリアフリー化や行き違い設備など、現状よりもサービスレベルを上げるためのハード施策について検討しましたが、整備にまでは至っていません。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。

○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。

全国的に見ても「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なく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・地域路線

○路線の実質収支率 2 割以下の地区が 9 地区

地域住民の利用においては、「過去に一度も利用したことがない」が約 4 割見られました。

バスについては全体に利用者数は減少傾向で、特に恵南地域でその傾向が顕著です。

また、人手不足などから運営に係る経費は増加傾向にあるため、デマンド化や有償運送化など、サービスの向上と運行の効率化を同時に進めていく必要があります。

○高校生の利用減少

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、バスによる通学利用は減少しています。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。

○「地域によるバス運営」の実施

飯地地域などにおいては有償運送化を通じて一定の成果が見られましたが、「地域によるバ

ス運営」は一部地域に留まっています。これまでの成果を踏まえ、他地域に展開していく必要があります。

○「切符購入窓口の共通化」など運賃面での自然な接続環境が不十分

当地域では、鉄道やバスや公共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、東濃地域では毎年1市あたり1人ずつ運転手が減っていくことが見込まれています。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、50～60歳代が退職すれば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。

○インバウンド対応

近年では外国人観光客が激増しており、当地域周辺でも妻籠・馬籠は大変な賑わいとなっています。この賑わいを当地域にも集めていくために、観光資源への案内の強化や2次交通の整備が求められています。

○OITの進展・キャッシュレス化

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。また、特に外国人観光客にとっては現金保有を嫌がることからキャッシュレス化は魅力的です。

また近年では「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ます。

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ある。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る。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く。

【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

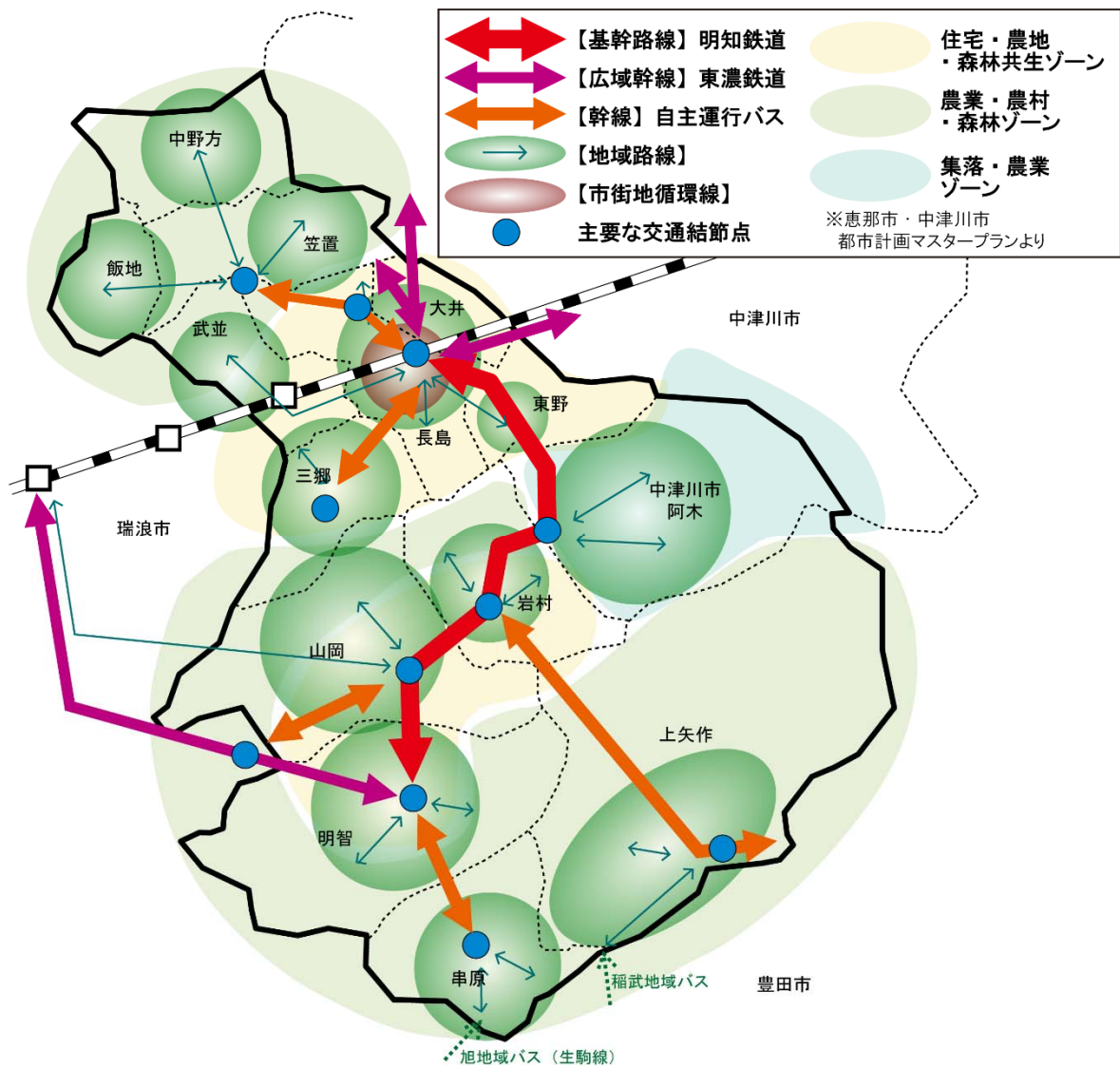
人口減少時代においては、これまでに整備してきたインフラの活用が求められる。

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る。都市計画や福祉との連携を図り、まちづくりの視点で公共交通を整備していく。

【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ある。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る。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く。

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.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（利用促進・公共交通マップの作成）	地域住民・協議会
	3.バス運転手確保に向けた全市的な取り組み	1.職業紹介企業との連携による募集活動	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.有償運送等運転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・交通事業者
	3.地域によるバス運営の展開	1.自主運行バス運営方針の遵守	地域住民・協議会
		2.地域検討会の開催	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・交通事業者
		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
		4.モードを跨いだ運賃設定	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、沿線全体に組み込み方を展開する

（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てもらう）



図 くま川鉄道のボランティア駅長

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。

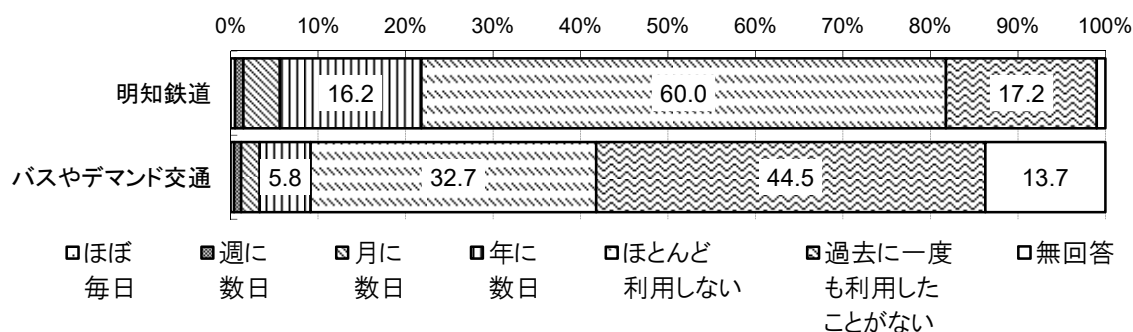


図 公共交通の利用状況(市民アンケート、再掲)

（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 住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]

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ます。

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リニアまちづくり沿線住民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忘れられつつあります。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、住民に十分に伝わっていない状況です。

こうしたことから、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。

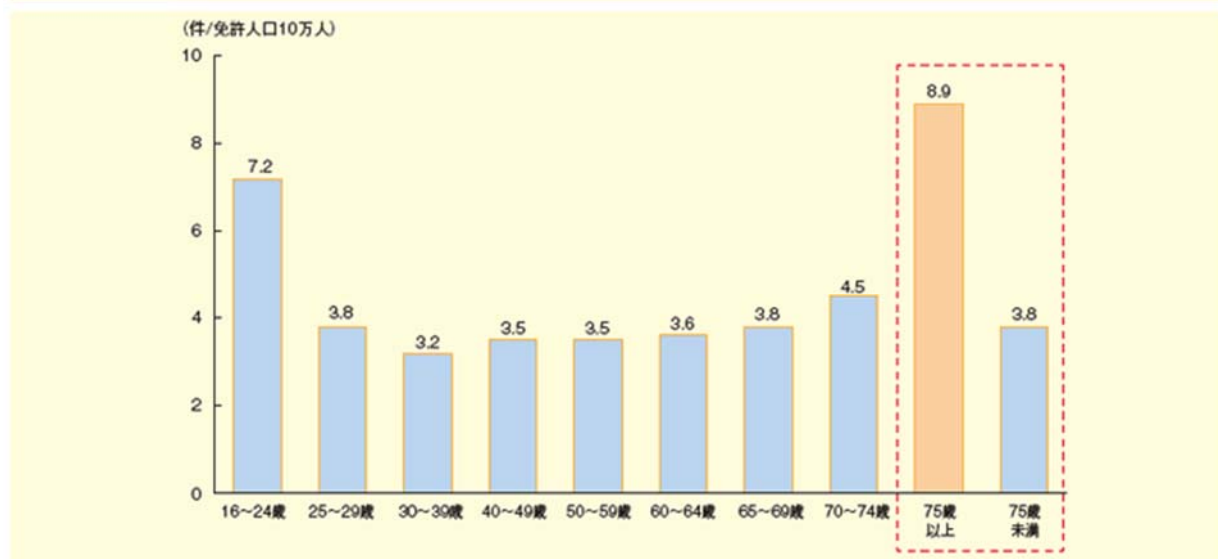
（実施内容）

- 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）：乗り方案内、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

【1-3 バス運転手確保に向けた全市的な取り組み】（重点）

事業 1-3-1 職業紹介企業との連携による募集活動 [2市・バス事業者]

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ます。そこで、運転手に関する就職・転職支援企業や地域内のバス・タクシー事業者と連携し、全国から運転手を募集します。

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

（実施内容）

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

事業 1-3-2 資格取得の奨励策の調査・検討 [2市・バス事業者]

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、バス事業者と2市とで連携し、その取得に関する支援のあり方を調査・検討します。

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」の採用にも努めます。

（実施内容）

- 地元高校へのPR活動の機会の提供
- 支援のあり方の調査・検討

事業 1-3-3 有償運送等運転手の養成講座の開設 [2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きます。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します。

（実施内容）

- 運転手の養成講座の実施
- 既存運転手に対する継続的な研修

【目標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

【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(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 ワ 42 56	45	40
14	01 ワ 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

◆：急行 ワ：特急ワイドビュー

(実施内容手順)

○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 バスによる通学利用促進】(重点)

事業 2-2-1 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]

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

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

(実施手順)

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

事業 2-2-2 スクールバスの調査・活用 [恵那市]

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

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

（実施手順）

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

事業 2-2-3 運賃のキャッシュレス化 [恵那市・交通事業者]

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

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

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

運賃をキャッシュレス化し、乗降時の円滑化等、利便性の向上を図ります。

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

（実施手順）

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

【2-3 地域によるバス運営の展開】

事業 2-3-1 自主運行バス運営方針の遵守 [地域住民・協議会]

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きます。ただし、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」に変更します。

図表 自主運行バスの運営方針

【公共交通ネットワークの構築】

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

【サービス水準の確保】

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

【路線の見直し基準】

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

【運賃の設定】

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

【新規路線の立ち上げニーズへの対応方針】

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

【予算制約】

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

※¹：民間事業者が運営するバス路線（蛭川線、恵那峡線、中津川線、明智線）

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

※³：隔日運行やデマンド運行による確保を含む

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

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

※⁶：明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会

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

今後、増加する高齢者をはじめとする移動が困難な方の移動手段を確保するため、地域の特性や利用者ニーズに見合った公共交通ネットワークの構築に向け、地域検討会と連携して取り組みます。地域検討会は、第一次網形成計画の頃から進んだ「地域検討会（暮らしに役立つ公共交通を考える会）」であり、各地域内の意見集約を図り「地域によるバス運営」の中心的な組織です。

地域検討会で路線を見直した地域については、再編路線の利用促進を行うと共に、路線の改善を行うこととします。

また「路線の見直し基準」に満たない路線については、地域と自治体が一緒に検討するため、地域検討会を設置して再編を進めていくこととします。

（実施内容）

○「路線の見直し基準」を下回った路線の地域

- ・地域検討会の設置
- ・地域路線の企画・運営の検討
- ・地域による路線再編案への承認
- ・担当部署と連携し公共交通会議に提案
- ・地域路線の運行

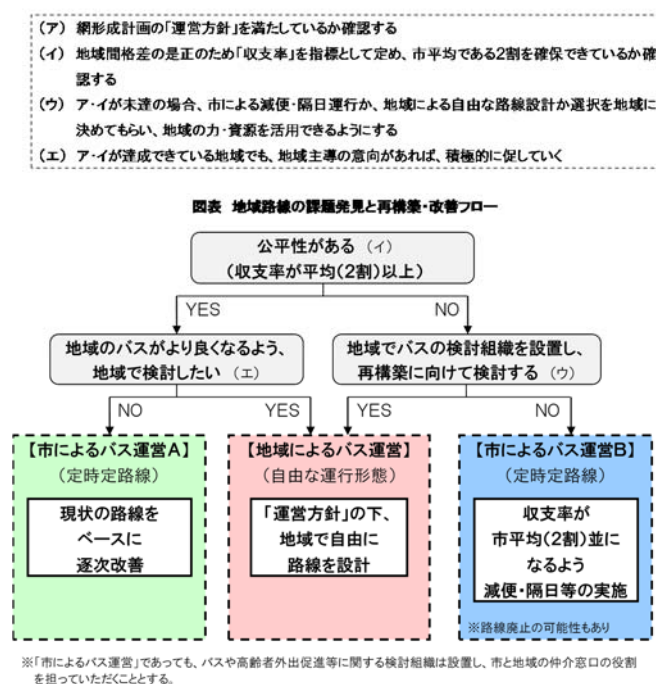
○地域路線を再編した地域

- ・利用状況（収支率）の確認
- ・利用促進の実施・改善案の検討
- ・地域による路線再編案への承認
- ・担当部署と連携し公共交通会議に提案
- ・地域路線の運行

図 地域検討会の風景



図 地域路線の課題発見と再構築・改善フロー



事業 2-3-3 地域移送サービスの発展支援 [恵那市]

地域移送サービスは、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ます。

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ます。そのためボランティア運転手の養成も進めていきます。



図 中野方地域の「おきもり」

(実施内容)

- 公共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 1-3-3）
- 総合事業の活用など福祉部門との連携の検討

【2-4 快適な公共交通利用環境の整備】

事業 2-4-1 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	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 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 2-4-2 P&R、サイクルトレインの推進 [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「サイクルトレイン」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。

(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)

○サイクルトレインの拡大



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

事業 2-4-3 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

【2-5 関係者との連携強化】

事業 2-5-1 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]

「広域幹線」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ため、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
- 明智線他2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 2-5-2 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、中津川線や蛭川線、明智線、瑞浪＝山岡線などは、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、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 MaaS を意識した観光資源を結びつける取り組み】

事業 3-1-1 運賃のキャッシュレス化 [恵那市・交通事業者]

(再掲 事業 2-2-3)

事業 3-1-2 路線検索システムの構築 [恵那市]

鉄道分野においては以前から経路検索システムが発達し、パソコンやスマホなどから明知鉄道のダイヤの検索がしやすくなっています。一方でバス分野においては、事業者ごとにダイヤ様式が異なっていたことから、全国的に検索システムの導入が遅れていました。

そうした中で近年では「GTFS フォーマット」というバスの共通フォーマットが開発されました。このフォーマットはダイヤ情報だけでなく、バス停の緯度経度情報も内包していることから、バス停周辺施設と合わせた経路検索も可能であり、グーグルマップをはじめとしたさまざまなコンテンツプロバイダーの検索システムでの活用も可能となります。

バス路線を検索できるようにし、利用者にとって有益な情報を分かりやすく提供します。

「標準的なバス情報フォーマット」の概要等について

国土交通省

別添

経路検索の現状

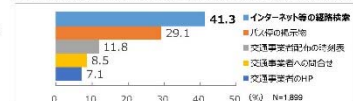
【経路検索の現状】

○インターネット等の経路検索は広く利用されているが、鉄道や大手バス事業者はほとんどが検索対象となっている一方、中小バス事業者は対象から外れているケースが多いのが実情。

【中小バス事業者が対象から外れている要因】

- ①時刻表等の情報が電子データ化されていない場合も多く、データ化作業が必要。
- ②情報の受渡しをするためのフォーマットが定まっていなかったため、データの作成に多大な手間が発生。
- ③大手と比較し検索される頻度が少ないため、経路検索事業者によるデータ収集が進みにくい。

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先 (平成28年12月内閣府調査)



バス事業者の経路検索対応状況 (平成28年4月公共交通政策部調べ)



「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索に資する情報の受渡しを効率化

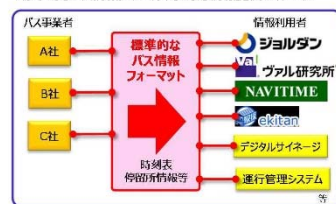
【「標準的なバス情報フォーマット」の概要】

- データ形式は、他のシステムで活用しやすいCSV形式。
- データ項目は、停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目。
- 北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保。
- 事業者や自治体が「標準的なバス情報フォーマット」を利用するための「解説書」をあわせて作成。

【情報フォーマット整備による効果】

- 中小バス事業者等と経路検索事業者等との情報の受渡しが効率化されることで、経路検索におけるバス情報の充実が期待される。

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ



資料：国土交通省(<http://www.mlit.go.jp/common/001178827.pdf>)

(実施手順)

- ①恵那市自主運行バスのダイヤの GTFS フォーマット化
- ②コンテンツプロバイダーへの掲載

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

真鍋庭園 バスパック

おもしろい深呼吸したくなる
真鍋庭園 (帯広駅・とち帯広空港発着)

2017年度
人気
No.2

真鍋庭園
http://www.manabegarden.jp/

バスパック
バスパック

帯広駅発着 4/21~12/2

帯広駅発着 乗客1,250名のところ
大人/1,100円・小人/400円
(帯広駅→真鍋庭園→空港)
(空港→真鍋庭園→帯広駅)
大人/1,750円・小人/800円

園内ガイドオプション
1グループ 3,000円
(15名以上120分以内乗車までで予約可)
0155-23-5171までご予約下さい

バスパックだから出来ちゃった! / バック内容

- 「帯広駅バスターミナル→西4条39丁目」
往復バス乗車券
- 真鍋庭園入園券
- ガーデンセンター10%割引券
- ソフトクリーム50円割引券(4/28~10/31まで)

集合・定員
私がオススメ!!

24,000坪もの面積に数種類の庭園がバラン
スよく配置され、ゆっくり散策を楽めます。日
本最大級のコニファーガーデン、時には紅葉も
楽しめます。可愛いエノリスに会えるかも♪

おすすめプラン等

帯広駅バスターミナル(9:45発)→西4条39丁
目(9:55着)→徒歩3分→真鍋庭園見学→徒
歩3分→西4条39丁目(11:48発)→帯広駅バ
スターミナル(12:03着)

時刻表

時	分	時	分
7	05/48	7	05/48
8	05/48	8	05/48
9	05/48	9	05/48
10	48	10	48
11	48	11	48
12	48	12	48
13	48	13	48
14	48	14	48
15	48	15	48
16	48	16	48
17	48	17	48
18	48	18	48
19	48	19	48
20	05/48	20	05/48

※15分間隔で運行
(所要時間 約15分)

資料：十勝バス

図 日帰りバスパックのチラシ

事業 3-1-4 モードを跨いだ運賃設定 [恵那市・交通事業者]

○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）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。

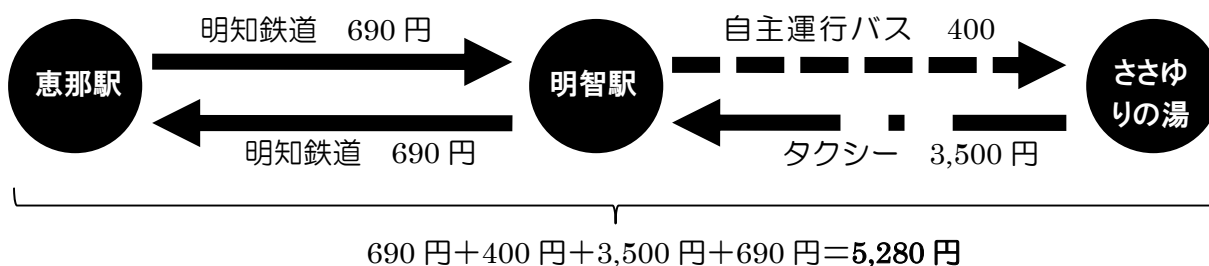


図 恵那駅からささゆりの湯に行く際の「定額乗り放題運賃」のイメージ

○鉄道とバス運賃の統合

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

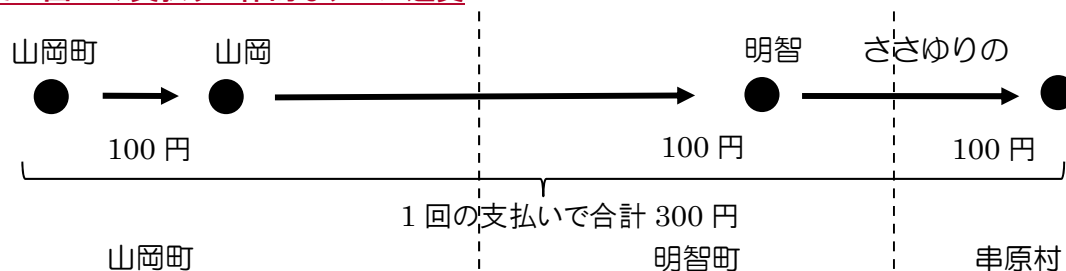


図 鉄道・バスの一体的なゾーン運賃のイメージ

【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]

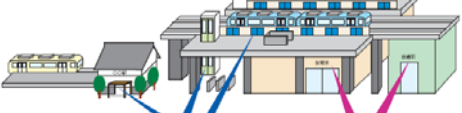
明知鉄道の各駅は、簡易バリアフリー化はなされているものの、乗降の際には段差を有しており、通院利用者にとっては不便な状況にあります。高齢者や身体障がい者等の利用しやすい移動環境を確保するための利用や、サイクルトレインを広げていくため、バリアフリー化を進めていきます。

(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・内方扉付点検ブロックによる転落防止
- 踏車フロンク線等を利用型トイレの整備等

②待合・乗降環境の向上(バリアフリー化を含む駅舎全体の改良)のための事業

駅舎、待合施設、情報提供、駅案内板、ホームベージュ、創作等

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、保育施設

○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「地下鉄道路整備事業費補助金」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・バスステーションなど公共交通の改善まで、一歩一歩段階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の種目「鉄道」
- 第2章「利用環境改善促進等事業」、別表第21の種目「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）

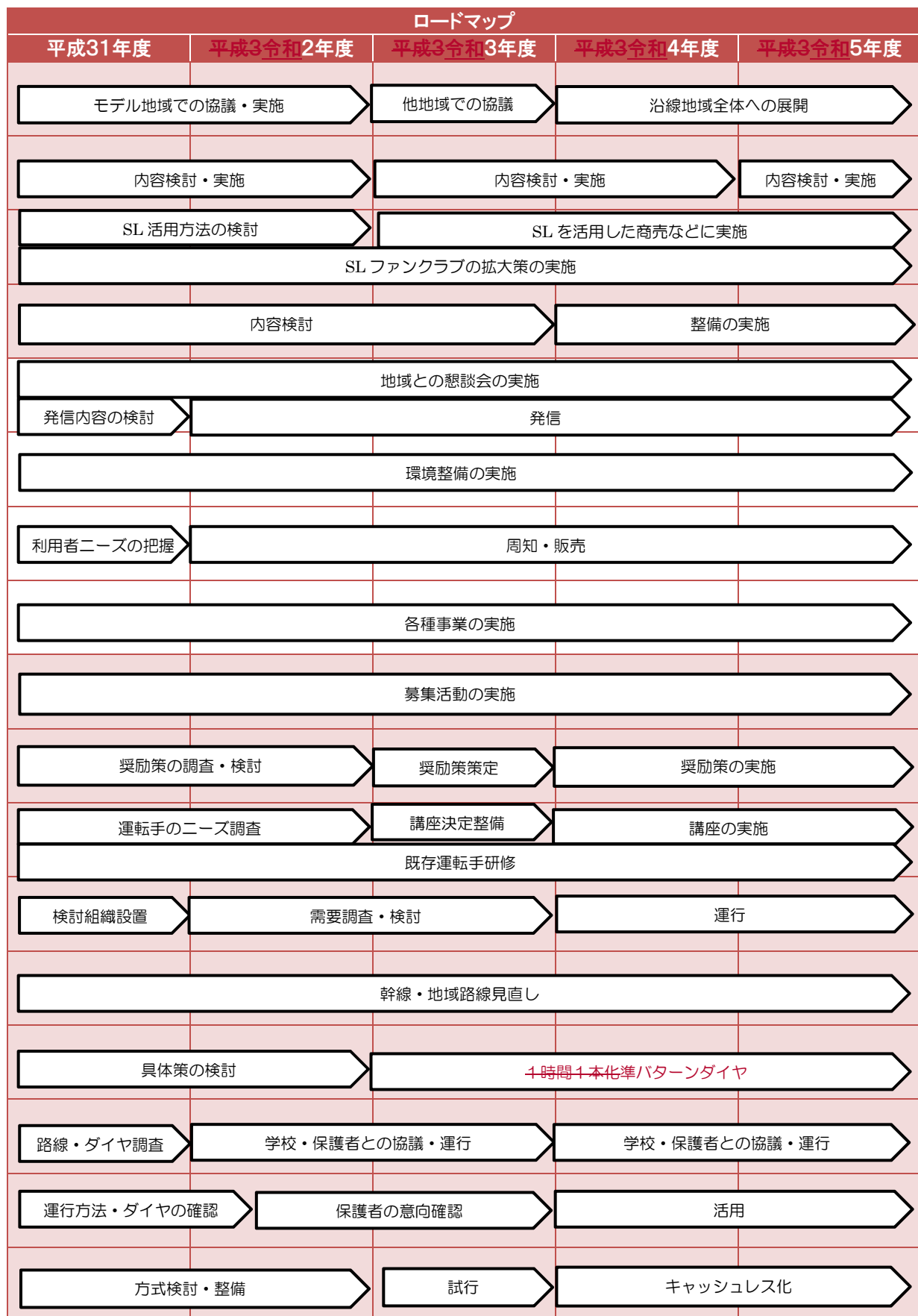
- 沿線地域に観光列車の利用状況や見どころを紹介
- 地域各種団体と連携し、観光列車の利用を呼びかけ

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]

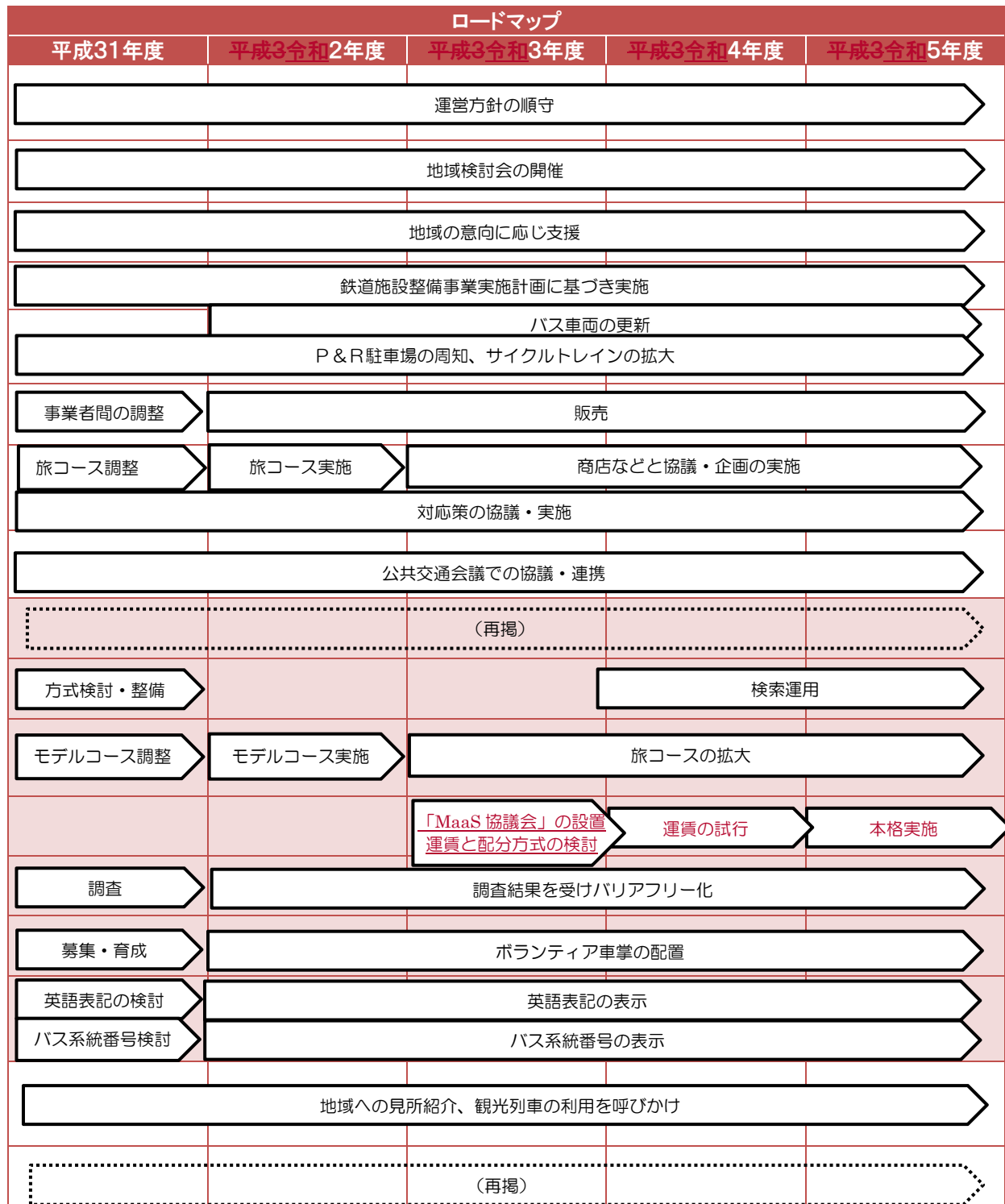
（再掲 事業 1-1-1）

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」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.S L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 バス運転手確保に向けた全市的な取り組み	1.職業紹介企業との連携による募集活動	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.有償運送等運転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・交通事業者



目標	施策	事業	中心となる実施主体
【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	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）	—
		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
		4. <u>モードを跨いだ運賃設定</u>	<u>恵那市・交通事業者</u>
	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)		目標値 (H35)
1. 公共交通を「活用」する団体数	6 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	→	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)		目標値 (H35)
1. 公共交通などで、沿線4高校に通える中学校数	7 校	→	9 校
2. 自主運行バス利用者 満足度	94.6%	→	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）		目標値（H35）
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	→	20,700 人
2. グリーン会員証の発売枚数	963 枚	→	1,200 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）		目標値（H35）
1. 明知鉄道の年間利用者数	380,889 人/年	→	400,000 人/年
2. 広域幹線の合計の年間利用者数	196,005 人/年	→	200,000 人/年
3. 自主運行バスの年間利用者数	194,557 人/年	→	200,000 人/年
路線別の利用者数・収支率・満足度 （公共交通空白地有償運送含む）	（各路線）	→	（各路線）

※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：~~公共交通空白地有償運送を含み、地域別利用者数・収支率も示す~~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。

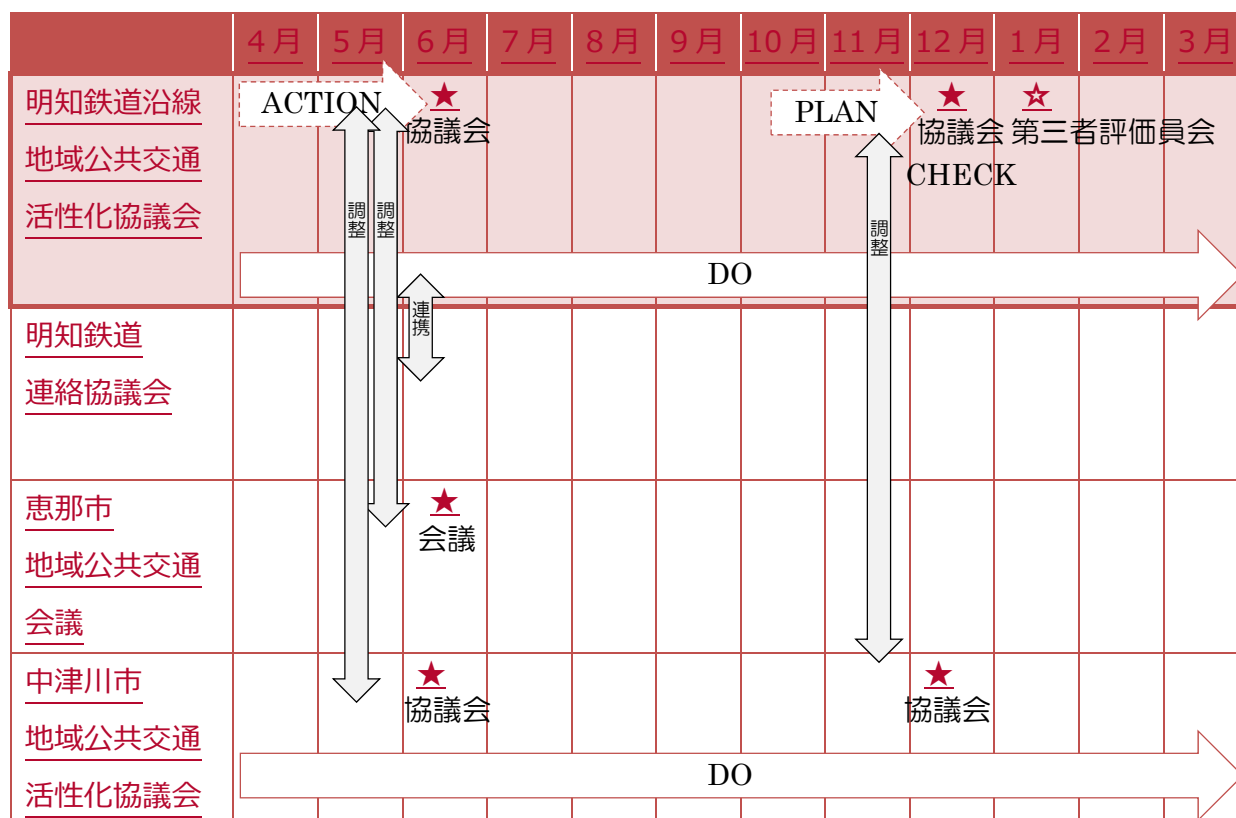
2. 計画の推進と評価

(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PDCA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（平成 35 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。

利用者数・収支率については、全体の数字だけでなく、小中学生のスクールバス利用を抜いた実利用者数・実収支率についても数値目標を設定し、評価します。

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。

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の選任については、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	丸山朝夫	第 1 回
				渡辺康正	第 2 回～
2		東濃鉄道株式会社	乗合営業部次長	成瀬洋一	
3		平和コーポレーション株式会社	専務取締役	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	川辺正道	
5		恵那市建設部建設課	課長	長谷川公盛	
6	公安委員会	岐阜県恵那警察署	交通課長	神谷篤	
7	住民	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	宮地義英	
9		恵那商工会議所	副会頭	高木良直	
10		恵那市恵南商工会	副会長	三輪哲司	
11		恵那市観光協会	専務理事	堀和昭	第 1 回
			副会長	鹿野正春	第 2 回～
12		明知鉄道連絡協議会	会長	細井健吉	
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	松井眞	
15		明知鉄道連絡協議会	活動部員	宮地義英	
16		明知鉄道連絡協議会	活動部員	後藤通男	
17	市	恵那市	商工観光部長	加藤一郎	
18		中津川市	定住推進部長	片田毅	
19	学識経験者	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	

監事	恵那市	会計管理者	鈴木富美子	
	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	加藤恒昭	
	中部運輸局 岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整)	鈴木隆史	
	中部運輸局 岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査)	河合良隆	
	岐阜県	公共交通課長	水野昭人	
	恵那県事務所	所長	朝倉和仁	
事務局	恵那市	商工観光部観光交流課長	土屋育代	
	中津川市	定住推進部定住推進課長	松井嘉之	

3. 計画策定に係る協議会の開催状況

開催回	開催日	議題
第1回	平成30年6月7日	1. 計画策定の概況について
第2回	平成30年7月10日	1. 前計画の総括・課題整理について 2. 課題解決の方向性について
第3回	平成30年8月24日	1. 第二次地域公共交通網形成計画方針（案）について 2. アンケート調査の実施について
第4回	平成30年12月3日	1. アンケート調査結果について 2. 第二次地域公共交通網形成計画（案）について 3. 第二次地域公共交通網形成計画（案）の意見の公募について
第5回	平成31年1月9日	1. 第二次明知鉄道沿線地域公共交通網形成計画について