

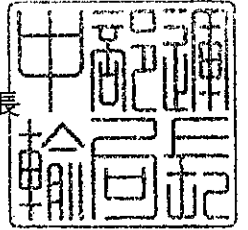


資料 1

中運交企第 4 号
平成30年 4月27日

中津川市地域公共交通会議 会長 殿

中 部 運 輸 局 長



地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果の通知について

地域公共交通確保維持改善事業実施要領に基づき実施した二次評価等の結果を別添
のとおり通知します。なお、評価結果については、各協議会等において積極的に公表さ
れたい。



地域内ファイダーシステム 事後評価要約版(29年度)

支局	No.	自治体・協議会名	
		事業概要	自己評価
		中津川市地域公共交通会議	
岐阜	42	<p>矢平線 1便当たりの平均利用者数 目標/3.83人 実績/3.49人(達成率91.1%)</p> <p>若山線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.16人(達成率46.4%)</p> <p>新田線 1便当たりの平均利用者数 目標/4.39人 実績/4.53人(達成率103.1%)</p> <p>本郷線 1便当たりの平均利用者数 目標/3.72人 実績/3.57人(達成率95.9%)</p> <p>上之平・下組線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.64人 実績/2.44人(達成率92.4%)</p> <p>黍生・麻生線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.30人(達成率52.0%)</p> <p>上野線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.88人(達成率75.2%)</p> <p>上野・外洞線 1便当たりの平均利用者数 目標/3.58人 実績/3.25人(達成率90.7%)</p> <p>上野・外洞線(短縮ルート) 1便当たりの平均利用者数 目標/3.00人 実績/2.80(達成率93.3%)</p> <p>上野・合郷線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.58人(達成率63.2%)</p> <p>外洞線(上り) 1便当たりの平均利用者数 目標/4.35人 実績/4.86人(達成率111.7%)</p> <p>外洞線(下り) 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.63人(達成率65.2%)</p> <p>西方寺・握・高部線 1便当たりの平均利用者数 目標/2.5人 実績/1.91人(達成率76.4%)</p>	<p>山口地区 黍生・麻生線の運行方法見直しをはじめ、生活特性に合わせた運行体系を構築されています。</p> <p>高校生のバス通学費補助制度など、多くの高校生のために地域に必要不可欠な公共交通手段として、維持継続できるように引き継ぎ、取り組み推進を期待します。</p> <p>網形成計画(案)においても、実施している施策の継続実行など、できることから積極的に取り組まれていきますので、引き続き運行事業者と一体となった施策推進を期待します。</p> <p>網形成計画(案)にも記載がありますが、運転士確保は重要な課題であるため、積極的な取組推進を期待します。</p>

二次評価

A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
<p>◆計画のイメージだけでなく、総合連携計画をどう評価して、それを網形成計画に反映するというのが必要ではないか。</p>	<p>◆各地域のバスでは、定量的でなくとも良いので地域で目標を決めてもらったかどうか？</p> <p>◆中津川は、地域路線は地域路線としてあり、北恵那交通の路線は幹線としてあるという事なので、幹線の利用をどう増やすかをやらなければならない。何かアピールすることはあるか？</p> <p>→北恵那交通のバスがなくなると中津川市は終わると思っている。高校生の通学を確保し、家族で住み続けられるためにバスが必要と言うことで網計画を作っている。</p> <p>◆運賃のことは考えないといけないだろう。馬籠は当然だが、付知も観光も考えないといけない。馬籠・妻籠の移動については何かやっているか。4往復しかないのでは、活性化できない。</p> <p>◆リニア新幹線の駅に行く、東鉄バス中津川線についてはどう考えているか</p> <p>→JRと並走しているのか、途中で用事がなるとJRを使われるかと思うが、沿線には恵那の高校に通う子もいるので、残せれば残していきたいと思うが、具体的取り組みはない。</p> <p>◆高校も沿線にあり環境としては悪くないと考えているが補助落ちした。計画の中でも監視するべきではないのでは。</p> <p>→北恵那交通の路線が最も多いのでそういう表現だが、今後、タクシ一の活用なども含めて考えたい。</p>	<p>◆山口は28%減少、阿木と蛭川は27年度から激減しているが、どのように考えているか。</p> <p>→山口は集落が数件というところで運行していて、利用者が亡くなられた等の理由により減少している。蛭川・阿木でH27から減少したのは、有償化した結果である。蛭川は今年度、増加に転じた。区長を中心に自治会から各家庭に話を下ろして、時刻の見直しなどを行った結果である。阿木も有償化で減少した。明知鉄道もあるもので、ダイヤの接続も考えながら都度見直しを行っている。</p>	<p>◆個別地区の評価ができない指標となっているので、網形成計画ではどう対応するか。</p> <p>→網計画では、各路線の利用者数を見て、その積み上げで全体の利用者数を把握する。</p> <p>◆目標が悪いのかもしれないが、目標を達成していない系統についての考察がない。</p> <p>→単純に利用者が減っている。利用している免許がない人や体の自由が利かない人が施設に入ったりして減っている。一方で新たな高齢者は免許を持っていないので新規利用にながっていかないという状況。</p> <p>◆新たな網計画ではどういう目標設定をするか？</p> <p>→民間路線も含めて現在のネットワークを残すということを基本に考えている。コミバスについては各地区内での運行を軸に状況に応じて改編していく。目標値は住民一人当たりの利用回数を設定する。</p>
<p>中津川市地域公共交通会議(リーダー)</p>			

	A 委員	B 委員	C 委員	運輸局
高山交通圏				<p>◆ 神岡猪谷線、湯屋線、加子母線など、沿線人口が少なく、補助落ちしそうな幹線が多い。輸送量 15.3 といった数字の持つ意味を市町村が理解できているのか疑問で危機的な状況。</p> <p>◆ 加子母線はほとんどが下呂市内の路線であり、下呂市がどうするのかを考えていただきたい。積極的に岐阜県から下呂市に検討を下ろしていくべきである。</p>
美濃加茂・関・郡上・白川交通圏	<p>◆ 前回の第三者委員会でも隣接市町と連携してほしいという指摘をしているので、今後ぜひ気を付けてほしい。</p>	<p>◆ 八百津線は平日 15:50 が八百津高校最終であり、クラブ活動に使えないダイヤ。運賃についても、並行するコミバスが均一制なのでどちらに乗りやすいかは明らか。こういうことを考えて計画を作るべきである。ダイヤも知らずに計画を作るといのは、不要だと考えているということになる。それでいいのか沿線市町は考えていただきたい。</p>		<p>◆ 八百津線が典型だが、都市部ではなく、各市町村に余裕がないところなので、こういうところこそ、維持すべき幹線、そういうものに主眼的に関わって、市町村に話し合いや提案をしていただきたい。</p> <p>→ (岐阜県) 情報提供はしているし、今後もある。国の補助対象から落ちたとしても県単補助もあるので、各市町に伝えているが、周知不足もあるので引き続き情報提供していく。</p>
多治見・恵那交通圏		<p>◆ 曾木線の例にあるように、補助路線から落ちたことが市町村に知られていない。この県域では、中津川線、緑が丘線、八百津線などが補助落ちしており、2～3 年後には曾木線と同じ結果になることを問題提起しておきたい。補助落ちする前から残せるかどうかを議論しておいてほしい。これは県だけでなく、市町村も議論しておかないければならないことであり、市町村に対して補助落ちした路線についての情報提供をしてほしい。</p>		<p>◆ 笠原線、駄知線等は地域間幹線として維持されているが、多治見市内の利用によって地域間幹線となるように事業者が調整をしているように見えるが、事業者のやり方によっては簡単に補助対象から外すことができる。それは認識しているか。またこのことは、岐阜県から多治見市に伝えてほしい。</p> <p>→ (岐阜県) 今年度独自で調査している。</p>