

地域公共交通計画 2018-2026

Nakatsugawa

地域公共交通網の維持で
定住を推進

住んでよかった、
住んでみたい街に。

2025年10月 中津川市

目次

第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の目的	・・・	1
2. 計画策定に至る経緯	・・・	1
3. 計画の位置づけ	・・・	2
4. 計画の区域	・・・	3
5. 計画の期間	・・・	3

第2章 中津川市と地域公共交通の現状

1. 中津川市の現状	・・・	4
2. 主な地域公共交通の現状	・・・	5

第3章 地域公共交通を取り巻く課題

・・・	6
-----	---

第4章 地域公共交通計画の基本的な考え方

1. 計画の基本方針	・・・	8
2. 計画の目標	・・・	8
3. 計画により維持する地域公共交通ネットワーク	・・・	10
4. 地域公共交通(地域内フィーダー系統)の確保維持に係る目的と必要性	・・・	11
5. 運行路線一覧	・・・	12

第5章 地域公共交通網を維持するために行う事業

1. 事業の内容	・・・	14
2. 事業の実施スケジュール	・・・	34

第6章 目標の評価と進捗管理

1. 目標の評価	・・・	36
2. 目標の進捗管理	・・・	40

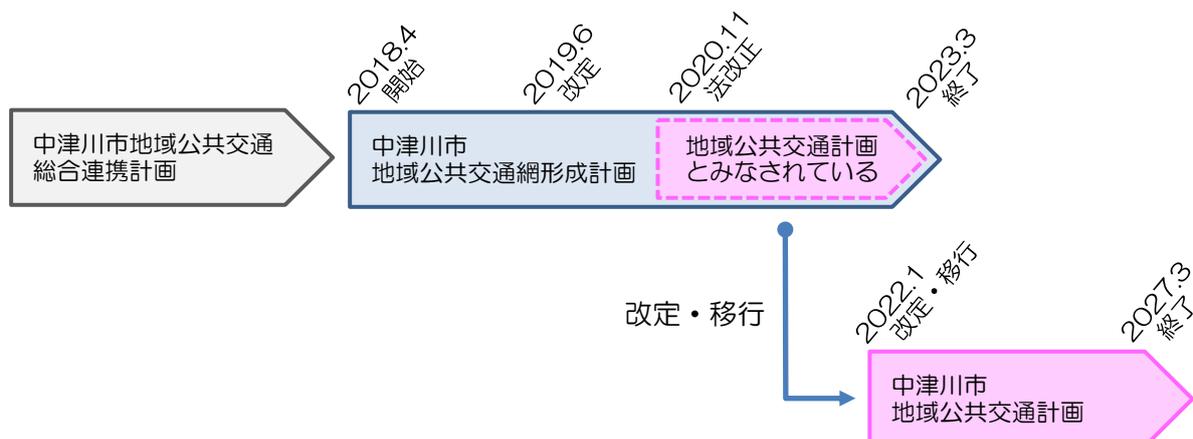
第1章 趣旨と位置づけ

1. 計画策定の目的

- 市町村合併によって市域が広域化した中津川市においては、鉄道・路線バス・タクシーは、学生の通学や運転免許を持たない高齢者の通院・買い物など、自家用車を利用できない人々の移動に重要な役割を果たしています。
- また、地域公共交通を利用して観光地を訪れる外国人観光客も多数いることから、来訪者の移動手段としても地域公共交通の維持・確保は重要です。
- その一方で、市民の移動は自家用車に依存しており、地域公共交通利用者は減少傾向が続いています。このため、特に地域公共交通事業者の経営状況は厳しくなっており、市などが補助金によって赤字補填をしているバス路線も数多くあります。
- 市内の移動において自家用車が主たる役割を果たしていることを前提としつつも、自家用車に完全に依存する交通体系では、学生・高齢者・来訪者など、移動に困難を来す人々が存在することから、中津川市では住民や交通事業者と連携して、より利用しやすい地域公共交通を実現するための取り組みを進めます。

2. 計画策定に至る経緯

- 中津川市では、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）に基づいた「中津川市地域公共交通網形成計画」を 2018 年 3 月に策定しました。
- 2019 年 6 月には、計画に基づく各種事業の進捗状況を踏まえ、新規事業の追加や記載内容を修正する改定を行いました。
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は 2020 年 11 月に改正され、計画の名称が地域公共交通計画に変更されるなどの変更がありました。
- 法改正以前に策定した地域公共交通網形成計画は、自動的に地域公共交通計画とみなされますが、法改正の趣旨を踏まえ、現在の交通体系の反映と新たな視点を取り入れた事業の見直し、評価指標の再設定などを行い、名称を「中津川市地域公共交通計画」として改定・移行します。



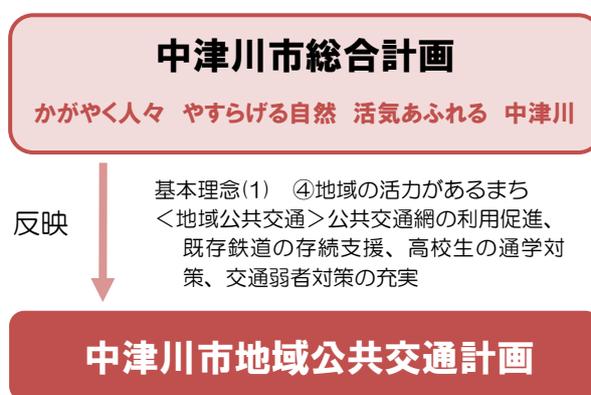
- 本計画で取り扱う地域公共交通は、「生活や観光の移動に必要で、誰もが利用できる交通手段」のことであり、中津川市においては次の交通手段が該当します。

■中津川市における地域公共交通の種類

地域公共交通の種類	中津川市で該当する交通手段
鉄道	JR 中央本線、明知鉄道
路線バス	北恵那バス、濃飛バス
タクシー	タクシー（3事業者）
自主運行バス	コミュニティバス、自主運行（廃止代替）バス

3. 計画の位置づけ

- 「中津川市地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定します。
- 「中津川市総合計画」（2014年3月策定、計画期間 2026年度まで）を上位計画として策定します。



 Topics



持続可能な開発目標(SDGs)への貢献

- SDGs は、誰一人取り残さない持続可能でより良い社会の実現を目指す、国際社会共通の目標です。
- 中津川市地域公共交通計画の目標達成に向けた施策を実行することで、SDGs の達成にもつなげていけるよう取り組みを推進します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



本計画との
関連事項

4. 計画の区域

- 「中津川市地域公共交通計画」の対象は、中津川市全域とします。

計画区域

中津川市全域

5. 計画の期間

- 「中津川市地域公共交通計画」の計画期間は、中津川市総合計画の最終年度である2026年度と整合を図り、2018年度～2026年度の9年間とします。
- 2018年度に策定した地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画に移行し、計画期間を延長します。
- 地域公共交通を取り巻く環境の変化に応じて、計画は随時見直します。

計画期間

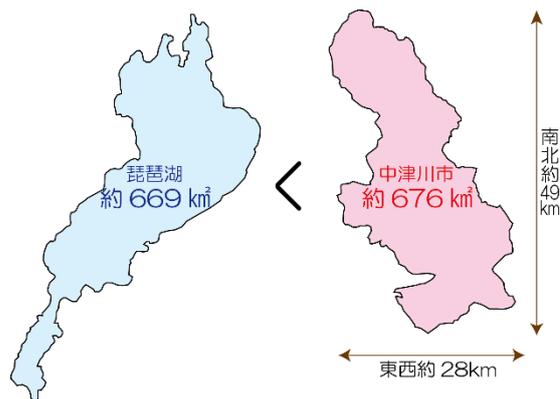
2018年度～2026年度までの9年間

Topics



琵琶湖と同じくらい広い中津川市

- 中津川市は岐阜県の東南端に位置し、東は木曽山脈、南は三河高原に囲まれ、中央を木曽川が流れる豊かな自然と美しい景観に恵まれたまちです。
- 市域は東西約28km、南北約49km、総面積は琵琶湖より広い約676km²あり、その約80%を森林が占めています。



第2章 中津川市と地域公共交通の現状

1. 中津川市の現状

①人口

- 中津川市の国勢調査人口は、1995年の85,387人をピークに減少に転じ、2020年には76,570人となり、2015年と比較して2,313人減少しています。
- 国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、2040年には総人口が58,568人、うち65歳以上人口は23,254人（39.7%）と予想されています。

②移動手段

- 市民の日常的な外出行動（通勤・通学、通院、買い物・飲食、娯楽）の移動手段は、どの項目においても自動車を利用する割合が最も高くなっています。
- 通勤・通学者の約8割は、市内で通勤・通学しており、次いで恵那市との間での移動が多くなっています。
- 中心市街地までの交通手段では、中心市街地内に住む方の移動は約4割が自動車です。一方、中心市街地外に住む方の移動は約9割が自動車となっており、ほとんどの人が自動車で移動しています。

③自動車利用

- 中津川市内に登録のある自動車保有車台数は71,035台で、人口1人あたりの台数は0.92台です。これは全国平均や岐阜県平均より多く、自動車の利用が多いことがうかがえます。
- 中津川警察署管内における運転免許保有率の推移をみると、若年者16～64歳は減少傾向ですが、65歳以上の高齢者は増加傾向にあります。

④観光

- 馬籠宿や中山道といった全国的に著名な歴史・文化施設、温泉や高原など自然を生かした施設があり、多くの方が中津川市を訪れます。
- コロナ禍以前に妻籠宿から馬籠宿を歩く外国人の数を計測した調査では、年々馬籠宿を訪れる外国人観光客数が増加していました。コロナ禍終息後には、外国人観光客の回復が見込まれます。



▲馬籠行きバスを待つ外国人観光客

【データ出典】国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料、岐阜県におけるデマンド型交通に関する実態調査（岐阜県公共交通課）、中心市街地活性化基本計画市民アンケート（商業振興課）、岐阜県観光入込客数統計調査（岐阜県）、中山道馬籠峠を越えるハイカー調査（妻籠を愛する会）、岐阜県の自動車保有車両数（岐阜県自動車会議所）、中津川警察署資料、中津川市統計書、明知鉄道資料、岐阜県タクシー協会資料

2. 主な地域公共交通の現状

①鉄道

- JR 中央本線は主に名古屋方面への通勤・通学や、日常生活のための交通手段です。中津川駅では 1 日平均約 3,400 人の乗車利用があります。
- 明知鉄道は、阿木地区住民の移動や、阿木高校へ通う学生の重要な交通手段です。沿線人口の減少に伴い利用者数も減少し、2016 年度には年間輸送人員が初めて 40 万人を割り込みました。
- 明知鉄道沿線の中津川市と恵那市では、明知鉄道が永続して運行できるよう、安全運行に必要な運営費や維持修繕費などの補助を行っています。



▲朝の美乃坂本駅前

②路線バス

- 市内では、北恵那交通(株)、濃飛乗合自動車(株)の 2 事業者によって路線バスが運行され、主として中津川駅と坂下駅発着の路線が設けられています。
- 2021 年 4 月には東濃鉄道(株)が市内から撤退するなど地域公共交通網の維持には厳しい状況が続いています。利用者の減少等で国庫補助金交付対象外の系統が増えることも懸念されます。



▲バスとタクシーが並ぶ坂下駅前

③タクシー

- 中津川市と恵那市からなる東濃東部交通圏が営業区域となっており、市内では、近鉄東美タクシー(株)、東鉄タクシー(株)、(株)サカガワの 3 事業者がタクシー事業を行っています。
- 全国的な傾向と同様に、市内に営業所を持つ事業者でも運転手が不足しており、タクシーの稼働率は 6 割程度となっています。



▲中津川駅前で待機するタクシー

④コミュニティバス

- コミュニティバスは、交通手段を持たない方の日常の通院や買い物などの『おでかけ手段』として、市内 9 地区で運行しています。
- 民間の路線バスを幹線と位置づけ、その幹線へつなぐ地域内の支線をコミュニティバスが運行するという役割分担をしています。



▲地域の足コミュニティバス

第3章 地域公共交通を取り巻く課題

課題1 利用者の減少で地域公共交通網の維持が困難に

- 自動車利用の増加に加え、人口減少や少子高齢化によって、地域公共交通の利用者が減少しています。交通事業者の経営努力だけでは利用者の減少を食い止めることは難しく、地域公共交通網の維持が困難になりつつあります。
- 市内においても、東鉄バス中津川線・蛭川線が廃止され、濃飛バス下呂加子母線が国の地域間幹線系統補助対象から外れるなど、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。
- 中津川市の自動車保有率は高く、高齢者の免許保有率も年々増加しています。自動車の普及により地域公共交通の利用者は大きく減少し、地域公共交通網の維持が困難になりつつあります。
- 日々の生活において自動車はなくてはならないものですが、自動車を持たない方や学生の移動手段を確保するためには、最低限の地域公共交通網の維持が必要不可欠です。
- 南北に市域の長い中津川市では、バス通学の移動距離も長く、定期券の金額が高額となる地域が存在しており、高校進学とともに一家で市中心部へ引っ越すといったケースも見受けられます。このことは、個人や家庭にとっては生まれ育った場所で住み続けることができないということ、地域社会にとっては過疎化に拍車がかかってしまうこと、交通事業者にとっては利用者の減少がさらに進むことを意味します。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大は、学校の一斉休校や外出の自粛、テレワークの普及などにより、人々の生活意識や行動にも影響を与え、過去に例を見ない規模で移動需要が減少しました。



▲国道 19 号の渋滞（深沢交差点）

課題2 誰もが分かりやすい地域公共交通となっていない

- 高齢者による自動車事故が社会的な問題となる中、免許返納や運転控えを進める必要があり、バスや鉄道に関する分かりやすい情報発信が求められています。
- 馬籠宿をはじめとした市内観光地には、路線バスを利用して旅をする観光客が訪れ、外国人観



▲外国人の利用が多い馬籠線

光客の数も増えています。

- 迎え入れる中津川駅前のバスターミナルの設備には改善すべき点が数多くあり、中津川市を訪れた方に「おもてなし」をする環境が十分とは言えません。
- 待合所や乗車環境の向上、路線図や時刻表などの情報発信を見直すことで、市民・来訪者の双方に分かりやすい地域公共交通とならなければなりません。

課題3 運転手不足で地域公共交通網の維持が困難に

- バスやタクシーの運転手不足が続いています。また、運転手の高齢化が進み、現役世代の引退後には急激な労働力不足に陥る恐れがあり、現状の路線や運行本数を維持することが困難になりつつあります。
- 運転手不足の影響で、タクシーの稼働率は6割程度にとどまっており、『仕事や車両があってもタクシーを動かすことができない』といった状況になっています。
- 自動車運送事業における女性の就業比率はわずか2%程度にとどまっています。
- 全産業と比較して、バスやタクシーの運転手の平均年齢は高く、労働時間は長いにも関わらず、給与額は低い状況が続いており、新たな人材の確保が困難な状況が続いています。
- 今後も地域公共交通網を維持できるように、交通事業者による人材確保の取り組みを支援することが求められています。



リニアが来る街 なかつがわ

- 中津川市に開業予定のリニア中央新幹線の岐阜県駅と、全国で唯一の工場機能を有する中部総合車両基地が美乃坂本駅に近接して設置されます。
- 現在、美乃坂本駅に乗り入れている路線バスは、市民病院を經由して中津川駅を結ぶ便が平日2往復、恵那市境と中津川駅を結ぶ便が平日5.5往復(休日3往復)の運行で、これ以外の地域とは結ばれていません。
- リニア岐阜県駅が岐阜県の東の新しい玄関口となり、交通結節点として駅の機能性を充実させ利便性を高めるためには、在来線や路線バス、タクシーなど既存の公共交通機関との連携や、周辺エリアの機能整備、幹線道路網などの再構築を今後進めていく必要があります。



▲岐阜県駅ができる美乃坂本駅周辺



▲リニア岐阜県駅北口駅前広場周辺イメージ

第4章 地域公共交通計画の基本的な考え方

1. 計画の基本方針

- 上位計画である中津川市総合計画では、「かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる中津川」を将来都市像として設定し、次の3つの基本理念を掲げています。
 - ①人々がかがやくまち 中津川
 - ②やすらぐ自然につつまれたまち 中津川
 - ③活気あふれるまち 中津川
- 「中津川市地域公共交通計画」は、上位計画が目指す将来都市像を実現し、地域公共交通を取り巻く課題を解決するため、次のとおり基本方針を設定します。

計画の基本方針

住んでよかった、住んでみたい街に。
～地域公共交通網の維持で定住を推進～

2. 計画の目標

- 計画の基本方針に基づき、「中津川市地域公共交通計画」の目標として次の3つを設定します。

目標1 住み続けられる街に ～定住を支える地域公共交通

- 中津川市に住む人なくして地域公共交通は成り立ちません。市の活力の源は人です。人口減少への対応は、市の施策における最大の課題です。
- 中津川市では、人口減少を少しでも食い止めるために定住施策を推進しています。この地に住む人が「住んでよかった、住み続けたい」と思える街を実現する際に、地域公共交通の果たす役割は小さくありません。もちろん、定住の促進は地域公共交通利用者の維持にもつながります。
- 高校生が地元から離れなくても、自宅から地域公共交通を利用して高校へ通うことができるような取り組みを行い、定住につなげます。
- 自家用車を利用する方に公共交通機関を利用するように転換を促すことは非常に困難です。しかし、自家用車以外の移動手段の選択肢として、地域公共交通の役割は重要です。
- 高齢者ドライバーによる事故が増えていることや、自家用車を持たない方もいるため、自家用車を使わなくても日常生活や社会活動への参加ができるようにするために、地域公共交通確保の取り組みを行います。

目標2 来てよかった、また来たい街に ～観光と利用促進

- 地域公共交通は、住民の移動手段のみならず、観光客や地域外からの来訪者にとっても必要な交通手段です。
- 地域公共交通の利用者数を安定的に確保するためには、日常生活での利用だけでなく、市に訪れる観光客などにも多く利用してもらうことが重要です。
- コロナ禍終息後を見据え、観光客や市外からの来訪者に中津川市での滞在時間を楽しんでもらえるよう、利用しやすく魅力ある地域公共交通となる環境づくりを行い、地域公共交通の利用者の増加へつなげる取り組みを行います。
- 地域公共交通の利用促進を図ることに加え、地域公共交通の活用策を住民や交通事業者、行政などの関係者が連携して協働で行い、いつまでも地域に存続する地域公共交通の実現を目指します。

目標3 誰もが活躍する街に ～運転手不足解消に向けて

- 地域公共交通網を将来にわたり維持していくためには、地域公共交通の利用者だけでなく、運転手を確保することも必要です。
- 運転手の確保に向けた取り組みを行うことに合わせ、事業者の行う労働環境改善に向けた取り組みを支援します。
- 人口が減少し、就業人口も大幅に減少する中で運転手を確保するためには、女性の活躍が運転手不足解消の鍵となります。女性、特にママさんが安心して公共交通事業に従事できるような環境づくりを行い、男女問わず運転手が魅力ある職業となるような取り組みを進めることで運転手不足の解消につなげます。

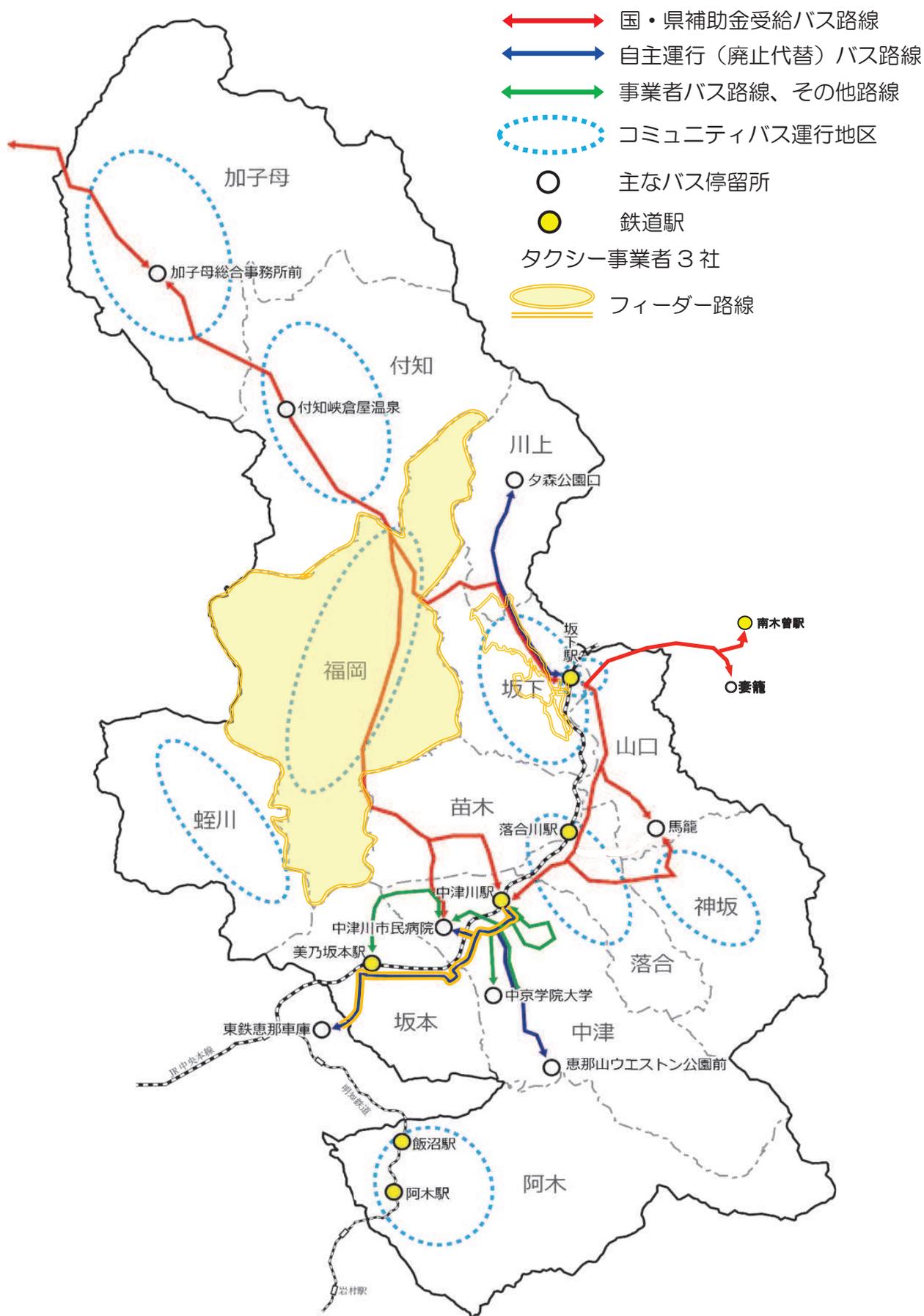


公共交通と福祉交通の役割分担

- 公共交通：乗降場所（駅・バス停）まで行くことができ、乗降に介助が必要でない人を対象とし、利用者を限定しないもの。運賃を払えば誰でも乗車できる交通（鉄道・路線バス・タクシー・コミュニティバス）
- 福祉交通：介護認定を受けていたり、障害を持っていたりするため、乗降場所までの移動が困難、もしくは乗降に介助が必要である人を対象として、輸送と介助が一体となったドアトゥドアの移動を行うもの（介護タクシー、福祉有償運送、タクシーチケットの補助）

3. 計画により維持する地域公共交通ネットワーク

- 「中津川市地域公共交通計画」によって維持を目指す地域公共交通ネットワークのイメージは次のとおりです。



4. 地域公共交通（地域内フィーダー系統）の確保維持に係る目的と必要性

「住んでよかった、住んでみたい街に。～地域公共交通網の維持で定住を推進～」を基本方針とし、①定住を支える公共交通、②観光と利用促進、③運転手不足解消に向けて、といった目標のもとに、複数の交通機関が役割を分担し、地域・交通事業者・行政の連携により利便性の高い持続可能な公共交通網を維持すること、また、地域公共交通確保維持事業により地域内フィーダー系統を確保・維持することで、地域住民の日常生活に必要な移動手段を存続させていくことが必要である。

●坂本三坂線（路線一覧 18～21）

（中津川駅前で、地域間幹線系統「付知峡倉屋温泉・加子母線」「馬籠線」と接続）

坂本地区から中津川駅前で地域間幹線系統「付知峡倉屋温泉・加子母線」と接続することで、市内北部地域との移動を可能とするとともに、地域間幹線系統「馬籠線」と接続することで旧中山道を通した一体的な観光の利用促進をしている。

また、坂本地区から、中津川市民病院へ通院、中津川市街地での買い物や通勤、鉄道を利用するための生活交通手段としての役割も果たしており当該路線を確保・維持する。

●坂下線（路線一覧 31～38、40）

（坂下駅前で、鉄道駅「坂下駅（JR）」と接続）

過疎地域である坂下地区住民の通勤・通学需要や通院、買い物時の移動支援のため必要不可欠な路線である。そして鉄道駅に接続することで、鉄道を利用し中津川市中心市街地、中津川市民病院への移動を可能とする交通手段として当該路線を確保・維持する。

●福岡線（路線一覧 44～50）

（福岡総合事務所で、地域間幹線系統「付知峡倉屋温泉・加子母線」と接続）

福岡地区は地域間幹線系統である付知峡倉屋温泉・加子母線が通るものの幹線道路のみであり、自家用車と「福岡線」以外の交通手段がない地区である。特に高齢者にとって病院や買い物施設を利用するための交通手段として、また地域間幹線系統「付知峡倉屋温泉・加子母線」と接続することで、中津川市街地や中津川市民病院へ移動を可能とするため当該路線を確保・維持する。

5. 運行路線一覧

運行路線一覧														
番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	運行事業者	地域間幹線系統	準地域間幹線系統	フィーダー路線	自主運行(廃止代替)バス路線	事業者バス路線その他路線	コミュニティバス路線	運行形態		
												路線定期	路線不定期	区域
1	加子母線	中津川駅前	付知峡倉屋温泉	加子母総合事務所前	北恵那交通株式会社	○						○		
2	付知峡線	中津川駅前	下付知	付知峡倉屋温泉	北恵那交通株式会社	○						○		
3	馬籠線(中切経由)	中津川駅前	中切	馬籠	北恵那交通株式会社	○						○		
4	坂下線	中津川駅前	坂下駅前	南木曾駅	北恵那交通株式会社	○						○		
5	恵那線(市民病院)	中津川駅前	中津川市民病院	美乃坂本駅前	北恵那交通株式会社					○		○		
6	恵那線(手賀野)	中津川駅前	三菱工場前	中京学院大学	北恵那交通株式会社					○		○		
7	松恵線	中津川駅前	恵下橋	中津川駅前	北恵那交通株式会社					○		○		
8	坂下加子母線	坂下駅前	矢柱	加子母総合事務所前	北恵那交通株式会社		○					○		
9	坂下倉屋線	坂下駅前	田瀬橋	付知峡倉屋温泉	北恵那交通株式会社		○					○		
10	坂下高校線	坂下駅前	乙坂	坂下高校下	北恵那交通株式会社					○		○		
11	藤沢線	坂下駅前	大沢橋	馬籠	北恵那交通株式会社		○					○		
12	夕森線	坂下駅前	槽沢橋	夕森公園口	北恵那交通株式会社				○			○		
13	夕森線	坂下駅前	かたらいの里	夕森公園口	北恵那交通株式会社				○			○		
14	夕森線	坂下駅前	かたらいの里・坂下病院	夕森公園口	北恵那交通株式会社				○			○		
15	川上線	中津川駅前	中津川市役所	恵那山レスト公園	北恵那交通株式会社				○			○		
16	加子母市民病院線	中津川市民病院	付知峡倉屋温泉	加子母総合事務所前	北恵那交通株式会社				○			○		
17	坂本三坂線	中津川駅前	美乃坂本駅前	東鉄恵那車庫	北恵那交通株式会社			○	○			○		
18	坂本三坂線	東鉄恵那車庫	美乃坂本駅前	中津川駅前	北恵那交通株式会社			○	○			○		
19	坂本三坂線(市民病院経由)	中津川駅前	中津川市民病院	東鉄恵那車庫	北恵那交通株式会社			○	○			○		
20	坂本三坂線(市民病院経由)	東鉄恵那車庫	中津川市民病院	中津川駅前	北恵那交通株式会社			○	○			○		

第4章 地域公共交通計画の基本的な考え方

運行路線一覧														
番号	運行系統名	起点	主な経由地	終点	運行事業者	地域間幹線系統	準地域間幹線系統	フィーダー路線	自主運行(廃止代替バス路線)	事業者バス路線その他路線	運行形態			
											コミュニティバス路線	路線定期	路線不定期	区域
21	落合巡回線	落合事務所	落合川駅	落合事務所	㈱サカガワ						○	○		
22	山の田・三五沢線	落合事務所	三五沢上	落合事務所	㈱サカガワ						○	○		
23	平石・釜沢線	落合事務所	平石・釜沢	落合事務所	㈱サカガワ						○			○
24	瀬戸線	落合事務所	瀬戸公民館	落合事務所	㈱サカガワ						○			○
25	阿木巡回線	阿木交流センター	阿木駅	阿木交流センター	NPO阿木ふるさと福祉村						○			○
26	みちくさ線	阿木駅	阿木郵便局	阿木交流センター	NPO阿木ふるさと福祉村						○			○
27	神坂線(向山線)	向山	神坂事務所	落合診療所	近鉄東美タクシー(株)						○			○
28	神坂線(霧ヶ原・細野方面)	霧ヶ原	神坂事務所	落合診療所	近鉄東美タクシー(株)						○			○
29	神坂線(馬籠・落合線)	馬籠	落合事務所	落合診療所	近鉄東美タクシー(株)						○			○
30	神坂線(帰り便)	落合診療所	神坂事務所	神坂地内	近鉄東美タクシー(株)						○			○
31	黍生・麻生線	坂下病院	麻生	坂下病院	近鉄東美タクシー(株)						○	○		
32	合郷線	坂下駅前	小田	坂下駅前	㈱サカガワ						○	○		
33	上野・合郷線	坂下駅前	下野口	坂下駅前	㈱サカガワ			○			○	○		
34	上野・外洞線	坂下駅前	外洞・八幡神社	小野沢	㈱サカガワ			○			○	○		
35	上野・外洞線(短縮)	坂下駅前	掘懸橋	小野沢	㈱サカガワ			○			○	○		
36	上野線	下野口	赤田	坂下駅前	㈱サカガワ			○			○	○		
37	上野線(きりら坂下経由)	下野口	きりら坂下	坂下駅前	㈱サカガワ			○			○	○		
38	外洞線(下り)(きりら坂下経由)	坂下駅前	きりら坂下	中原	㈱サカガワ			○			○	○		
39	外洞線(上り)	樺の木	下外公会堂	坂下駅前	㈱サカガワ			○			○	○		
40	外洞線(上り)(きりら坂下経由)	中原	きりら坂下	坂下駅前	㈱サカガワ			○			○	○		
41	上鐘・松源地線	坂下駅前	中学校横	坂下駅前	㈱サカガワ						○	○		
42	西方寺・握・高部線	坂下駅前	処理場前	坂下駅前	㈱サカガワ			○			○	○		
43	加子母巡回線	加子母総合事務所	アトラ	加子母総合事務所	NPOかしもむら						○			○
44	付知北巡回線	付知B&G海洋センター	下浦集会所	付知B&G海洋センター	NPOつけちスルーツクラブ						○			○
45	付知南巡回線	付知B&G海洋センター	稲荷平集会所	付知B&G海洋センター	NPOつけちスルーツクラブ						○			○
46	福岡線(田瀬線)	福岡総合事務所	大萱	矢平クラブ	北恵那交通(株)			○			○			○
47	福岡線(下野新田線)	福岡総合事務所	福岡中学校前	馬小屋	北恵那交通(株)			○			○			○
48	福岡線(田瀬線、下野新田線共通)	福岡総合事務所	矢平クラブ	福岡中学校前	北恵那交通(株)			○			○			○
49	福岡線(上之平下組線)	福岡総合事務所	植苗木集会所	夏焼	北恵那交通(株)			○			○			○
50	福岡線(福岡川西線)	福岡総合事務所	野久保	八布施集会所	北恵那交通(株)			○			○			○
51	福岡線(高山線)	福岡総合事務所	旧夏焼集会所	若山 レットJビル	北恵那交通(株)			○			○			○
52	福岡線(上之平下組線、福岡川西線、高山線共通)	福岡総合事務所	植苗木交差点	若山 レットJビル	北恵那交通(株)			○			○			○
53	蛭川線(高校生通学便)	蛭川和田	奥渡公民館	美乃坂本駅	㈱ごとう観光						○			○
54	蛭川線(小学生通学便)	天祐稲荷	奥渡公民館	勤道の碑前	㈱ごとう観光						○			○
55	蛭川線(地域内デマンド便)	(蛭川地域内)	(蛭川地域内)	(蛭川地域内)	㈱ごとう観光						○			○
56	蛭川線(地域外デマンド便)	(蛭川地域内)	(蛭川地域内)	恵那駅西	㈱ごとう観光						○			○

第5章 地域公共交通網を維持するために行う事業

1. 事業の内容

- 計画の目標を達成するため、実施する事業は次のとおりです。

目標1 住み続けられる街に ～定住を支える地域公共交通

(1) 地域公共交通で定住ができる街に

1-1. 高校生のバス通学を支援します

【事業概要】

- 市街地まで距離のある地域から高校へ通う学生を支援する「高等学校等バス通学費補助金」制度を継続し、自宅から学校へ通える手段を確保し、利用者の確保につなげます。

【制度の内容】

- 補助金の対象：路線バスや明知鉄道の通学定期券の購入費で、現金乗車や回数券、株主優待券などは補助対象外。明知鉄道は阿木地区居住者のみが対象。
- 対象区間：自宅最寄りのバス停（明知鉄道の駅を含む）から、最寄りの駅（乗り換え場所）または学校までの区間
- 対象条件：中津川市内に住んでいること（生徒及び保護者の両者が中津川市内に住所を有していること）。
- 補助金額：2021年度の補助金額は、定期券購入額から1カ月あたり10,000円を差し引いた額の1/2（千円未満切り捨て）。



▲バスを待つ高校生

【実施時期】

時期	実施内容	
各年度	4月	補助金受付開始
	12月	校長会で補助金制度説明チラシ配布の依頼 市内全中学3年生を対象にチラシ配布
	2月	バス通学保護者会などへ参加し、補助金申請方法の説明
	3月	補助金受付終了

【実施主体】 中津川市

1-2. 高校生のバス通学者を増やします

【事業概要】

- 市街地から比較的近い地域に住む学生は、自家用車での送迎で高校へ通うため、バス利用が少ない現状があります。また、加子母・付知方面が発着のバスは、市街地に近づくほど乗客が多くなるため、バス通学が敬遠されているとも考えられます。
- バス路線や時刻表、定期券などの情報を提供し、バスでも高校へ通学ができることを周知するためのチラシの配布、学校の保護者会などでバス利用をすすめます。
- 利用者と交通事業者の意向を把握し、バイパス経由の快速便の運行や田瀬橋発の便を新設するなど、バス通学者の利便性を向上し、利用増に結び付ける取り組みの実現可能性を探ります。



▲中学3年生向けに配布するチラシ

【実施時期】

時期	実施内容
各年度	8月 「バスで行ける高校」チラシの作成
	9月 校長会でチラシ配布の依頼 重点地区の中学3年生を対象にチラシ配布
	12月 市内全中学3年生を対象にバス通学補助金制度のチラシを配布（再掲）
随時	新たな系統の開設に向けた検討、協議

【実施主体】 中津川市、交通事業者



通勤・通学での地域公共交通利用を増やすために

- 市域が南北に長い中津川市では、路線バスの運行距離が長大になるため、定期券金額が割高になります。
- 通勤・通学者のバス利用を増やすには、バス定期券の負担軽減策を行うことが効果的ですが、実施には交通事業者の負担が増大します。また、市の補助による実施も、財源確保が課題となり現時点での実現は相当困難と考えます。利用者の負担軽減策は交通事業者と市が連携し取り組む必要があります。
- 現在の路線バスのダイヤでは、朝の出勤や登校はできても、残業や部活・塾通いの後の帰りの便がないため実質的に利用できないという問題があります。これを解決するためには終バスを延長する必要がありますが、費用や運転手の確保面から困難です。このため、バスだけでなく、タクシーを活用した施策なども検討していく必要があります。

1-3. 市民病院行きバスの乗り継ぎを円滑にします

【事業概要】

- 中津川駅前バス停は乗車場所と降車場所が離れています。例えば、中津川駅から中津川市民病院へ向かう路線バスに乗り継ぎをする場合には、降車バス停で一旦バスを降り、乗車バス停へ移動しなければなりません。
- 時刻表を改正する際には、円滑に乗り継ぎができるように調整します。
- バスの運用上可能であれば、乗降することなく同じバスで中津川市民病院へ向かうことができるように調整します。



▲中津川駅前の乗車バス停

【実施時期】

時期	実施内容
随時	時刻を改正する場合には、円滑に乗り継ぎができるように調整する

【実施主体】 交通事業者、中津川市、公共交通会議



拠点病院行き路線バスの課題

- 加子母市民病院線は、2014年10月から平日の朝と昼の1往復運行しています。
- 1便あたりの利用者数は5人ほどにとどまり、中津川市民病院へ直行で利用する利用者は少ない状況です。

【考えられる対応】

- 加子母市民病院線の運行の継続
- 中津川駅経由として、駅での乗り換えを円滑にする
- 乗り継ぎした場合には割引を実施（財源確保が課題）
- タクシーを活用した代替手段確保 など



▲中津川駅前の降車バス停

1-4. パーク&ライドで地域公共交通の利用を推進します

【事業概要】

- 高齢者ドライバーによる事故が相次いで発生しており、運転に不安を感じる高齢者が自家用車に依存しなくても生活できる環境づくりが必要となっています。
- ハードルの高い免許返納ではなく、自宅近くのバス停までは自家用車を利用し、バス停付近の駐車場へ気軽に駐車し、幹線道路はバスに乗り換えて出かけられるように、「パーク&ライド駐車場」の利用を推進します。



▲北恵那鉄道駅舎跡地（下付知バス停付近）

【実施場所】

- 北恵那バスの下付知バス停付近など北恵那交通（株）や中津川市所有の土地を活用できるところから実施します。

【重点地区】

- バス停が利用できる付知地区を重点地区として実施します。

【実施時期】

時期	実施内容
継続	整備可能な箇所があれば実施に向けた協議を行ない、追加する。 各駐車場の利用状況を把握する。

【実施主体】 交通事業者、中津川市

(2)地域公共交通でおでかけができる街に

1-5. 地域公共交通の運行を継続します

【事業概要】

- 交通事業者は、安全・安心・快適な交通サービスを提供し、地域の足となる地域公共交通を継続して運行します。
- 市は、路線バスやタクシーでは対応ができない地域内移動をカバーするために、交通事業者や地域住民組織と連携してコミュニティバスを運行します。
- 財政負担を抑えつつ、現状の地域公共交通ネットワークを確保するため、次の方針でバス路線網の維持に取り組みます。



▲自家用有償旅客運送（加子母地区）

- 1) 事業者の採算路線：今後も採算性が確保され、事業者によって維持されるよう、事業者と連携した利用促進施策を実施します。
- 2) 国・県補助路線：今後も継続して国・県補助を活用し、事業者と連携した利用促進施策を実施します。
- 3) 自主運行（廃止代替）バス路線：事業者と連携した利用促進施策を実施していきます。運行内容は利用ニーズに合わせ必要に応じて見直します。
- 4) コミュニティバス：事業者や地域住民組織と連携した利用促進施策を実施していきます。運行内容は利用ニーズに合わせ必要に応じて見直し、改善が見られない場合には縮小や廃止も含めた抜本的な見直しも実施します。

【実施時期】

時期	実施内容
通年	地域公共交通の運行の継続
随時	事業者や地域住民組織と連携した利用促進施策を実施 利用状況や利用者の意見をもとにルート、時刻、運行日などの見直し

【実施主体】 交通事業者、地域住民組織、中津川市、公共交通会議



路線バスで「ヒト」と「モノ」を運ぶ

- 路線バスの乗客の運送と合わせて、乗客の荷物でない荷物を運送する「貨客混載」の実証実験が各地で始まっています。
- 物流業界における運転手不足の解消や、路線バスの運送収入向上に貢献する取り組みとして、今、注目が集まっています。

1-6. タクシーを活用したおでかけを推進します

【事業概要】

- タクシーは 24 時間ドアトゥードアで誰もが利用できる自由度の高い公共交通機関です。
- タクシーが利用できる地域において、タクシーを活用したおでかけを推進します。
- タクシーを活用した事業を開始する前に実証実験を行います。実証実験を通して制度の有効性を検証し、本格実施を開始するか否かの判断を行います。



【実施時期】

時期	実施内容
随時	当面の間実施を見送るが、先進地事例等の研究を継続する

【実施主体】 中津川市、交通事業者



グループタクシー(山口県山口市)

- 65 歳以上の方を対象としたタクシーを共同で利用する仕組みです。
- タクシー利用券は駅やバス停までの距離に応じて 300 円券、500 円券、700 円券があり、1 人につき年間 60 枚発行されます。
- グループでタクシーを利用する際に、タクシー運賃から「グループタクシー利用券」の金額を差し引いた料金を、乗り合わせたグループの方々で負担します。
- 1 人でも利用券が使用できますが、1 乗車につき 1 人 1 枚のみの使用となるため、相乗りすればするほど自己負担額が下がり、お得にタクシー利用ができます。



あいのりタクシー(多治見市)

- 区や町内会などが運営主体となってタクシーの貸し切り契約を結び、利用者の複数利用を前提とした仕組みです。
- 利用者は運賃の一定額を負担し、タクシー運賃と利用者負担の差額を運営主体が負担し、運営主体に市が補助を行います。
- タクシー運賃から運営主体が決めた利用者負担額を差し引いた額が補助対象経費となり、補助率は対象経費の 10 分の 5 から 10 分の 7 で、限度額が 40 万円です。

1-7. 明知鉄道の運行を支援します

【事業概要】

- 明知鉄道は、恵那駅と明智駅を結び第三セクターの地方鉄道です。中津川市内には阿木駅と飯沼駅があり、阿木地区住民や来訪者の移動、通学の足として重要な役割を果たしています。
- 阿木地区の重要な交通手段である明知鉄道の安全運行に必要な運営費や維持修繕費などに対し、国や県の補助を活用しながら、恵那市と連携して支援します。
- 阿木地区のコミュニティバスの時刻は、明知鉄道との接続を考慮して設定します。
- 明知鉄道の利用を促進するための啓発活動を支援します。



【実施時期】

時期	実施内容
継続	明知鉄道の時刻改正に合わせ、コミュニティバスの時刻改正を実施 チラシ配布やポスター掲示などの啓発活動を支援 恵那市と連携し、国や県の補助を活用して支援

【実施主体】 中津川市、交通事業者

 Topics

 明知鉄道沿線地域公共交通計画

- 明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会では、2022年1月に明知鉄道沿線地域公共交通計画を策定しました。
- 移動手段の確保に向けてまちづくりや観光施策とも連携し、明知鉄道を核とした地域公共交通ネットワークを構築するため、観光列車のさらなる活用や沿線高校生の通学手段の確保、沿線住民の意識改革に向けた様々な方策を行っていきます。

 明知鉄道の利用者と収入増加に向けたさまざまな取り組み

【貨客混載】日本郵政(株)の荷物を明知鉄道のスペースを活用して運ぶ貨客混載事業が2019年3月に始まりました。二酸化炭素排出量やドライバー運転時間を削減し、安定した運賃収入の確保による明知鉄道の経営基盤強化といった効果が期待されています。



(3)使ってみたくなる地域公共交通がある街に

1-8. 路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ割引を行います

【事業概要】

- 路線バスとコミュニティバス相互の乗り継ぎを進めるため、路線バスとコミュニティバスを乗り継いで利用した場合には、コミュニティバス運賃相当分の割引を検討します。
- 乗り継ぎ前のバスで当日限り有効の乗り継ぎ券を発行し、乗り継ぎ後のバスで運賃から割引した差額を支払います。



▲加子母総合事務所前のバス停

【実施時期】

時期	実施内容
随時	当面の間実施を見送るが、先進地事例等の研究を継続する

【実施主体】 中津川市、交通事業者

1-9. 免許返納者へのタクシー割引制度を継続します

【事業概要】

- 加齢に伴う身体機能や判断力低下により、運転に不安を感じる高齢者が増えています。
- タクシー事業者では、運転免許証を自ら返納し、運転経歴証明書の交付を受けた高齢者への運賃割引制度を設けています。
- 今後もこの制度を継続し、運転免許証を返納した高齢者が気軽にタクシーを利用できる環境をつくります。

【実施時期】

時期	実施内容
各年度	タクシー運賃割引制度の継続

【実施主体】 交通事業者



高齢者の免許返納への取り組み

- 高齢者が自動車からバスへと交通手段を転換することは、高齢者による事故を防止するなどの観点から重要です。
- 高齢者の免許返納時に一定額の回数券などを無償で提供し、バスに乗るきっかけづくりとなるような利用促進策を行うことも必要であると考えられます。

1-10. 安全・安心に利用できる地域公共交通を目指します

【事業概要】

- 高齢者や子育て中の方、障がいのある方など、誰もが気軽に地域公共交通を利用できるように、交通事業者が今後車両を更新する際には、低床バスやUD(ユニバーサルデザイン)タクシーを導入し、バリアフリー化を進めます。
- 「ドライバー異常時対応システム」など先進安全運転支援装置の導入により、万一の際にも被害が軽減できるような車両の導入を進めます。
- バス利用者が安全・安心に地域公共交通が利用できるように、地域の交通環境や道路事情を踏まえ、関係機関が合同でバス停ごとの安全確認を行い、バス停や待合施設の改善を推進します。



▲UD タクシー



▲北恵那バスに全国初導入されたドライバー異常時対応システム

【実施時期】

時期	実施内容
随時	車両更新の際には、バリアフリー車両や安全運転装置などの導入を優先的に検討する バス停の危険性確認、対応策検討、現地確認を行ない、安全なバス停環境を整える バス停や待合施設を改修する際には、バリアフリー化を進める

【実施主体】 交通事業者、中津川市



バス停が危険なの???

- 2020年12月に岐阜運輸支局から「バス停留所安全性確保対策実施状況一覧表」（いわゆる危険バス停一覧）が公表されました。
- 公表を受け、中津川市では独自で関係機関合同によるバス停の危険度判定と対応策の検討会を開催し、ハード・ソフト両面での安全対策を実施することを確認しました。
- 交通事情や道路事情、時間帯によってもバス停付近の交通安全環境は変わってきます。バス停の危険度に関係なく、自動車の運転者はバス停付近を通行する際には歩行者に十分気をつけ、歩行者もバス停車中には道路を横断しないようにするなど、お互いに交通事故防止を心掛けることが大切です。



▲バス停の現地確認

目標2 来てよかった、また来たい街に ～観光と利用促進

(1)観光の取り組み

2-1. 観光資源を生かした地域公共交通を運行します

【事業概要】

- 国指定史跡の苗木城跡は、「天空の山城」として注目を集めており、訪れる観光客が増加しています。また、市内には旧中山道の3宿場町（中津川宿、落合宿、馬籠宿）があり、「サムライが通った道」としてこの宿場間を歩くことが外国人観光客の間で人気となっています。
- 市内にある観光地に地域公共交通を利用して訪れることができるよう、新たなバス路線の新設や乗合タクシーの運行などを通じて市内観光を推進し、地域公共交通の利用者増につなげます。



▲中津川駅から苗木城跡へ直行するバス

【実施時期】

時期	実施内容
継続	実施内容の検討、利用者ニーズの調査、運行実施に向けた協議、実施

【実施主体】 交通事業者、協力団体、中津川市、公共交通会議

 **Topics**



グリーンスローモビリティで地域の交通課題の解決に

- 「グリーンスローモビリティ」とは、電動で、時速20km未満で公道を走ることが可能な4人以上の移動手段のことです。
- 国土交通省では、高齢化が進む地域での地域内交通の確保や、観光資源となるような新たな観光モビリティの展開など、地域が抱える様々な交通の課題の解決と、地域での低炭素型モビリティの普及を同時に進められるグリーンスローモビリティの推進を行っています。



▲グリーンスローモビリティ実証運行

2-2. 地域公共交通を使ったおでかけ情報を発信します

【事業概要】

- 地域公共交通を利用できる環境ではあるものの、その利便性の高さから自家用車を利用する人が多いのが現状です。普段地域公共交通を利用しない人が、地域公共交通を利用した「おでかけ」ができるきっかけづくりを行います。
- 市内観光施設へのアクセス手段の一つとして地域公共交通の利用ができることをPRするために、チラシやパンフレット、ホームページなどでの情報提供を充実します。
- 商業施設や医療機関などと連携し、地域公共交通を利用した来店や通院方法の周知を行うことで、地域公共交通の利用促進に取り組みます。



▲バスを利用した苗木城跡観光をPR

【実施時期】

時期	実施内容
継続	実施内容の検討、協力団体との協議 地域公共交通を利用した観光モデルコースの作成 情報媒体などに地域公共交通の利用案内を掲載するように働きかけを行う チラシの配布やホームページなどで情報を発信

【実施主体】 中津川市、協力団体、地域住民組織、交通事業者、公共交通会議

 Topics



観光客が利用しやすい路線バスに

- 中部運輸局を中心に、中部北陸9県が連携して訪日外国人旅行者の増加を図る「昇龍道プロジェクト」が推進されており、中津川市の馬籠宿はそのモデルコースの一つに位置付けられています。
- 馬籠宿を訪れる外国人観光客は年々増えており、北恵那バス馬籠線の外国人利用者も増加しています。しかし、バス車内やバス停などでは外国語表記の案内表示が少ないのが現状です。
- 外国人を中心とした観光客を意識した案内表示の見直しや、バス路線図・時刻表などの地域公共交通情報が容易に取得できるよう、多言語化の推進やバス運転手によるおもてなし向上などの対策が必要となっています。



(2) 利用促進の取り組み

2-3. 路線バスの企画切符を発行します

【事業概要】

- 日本の「おもてなし」は世界に認知されています。しかし、サービス品質は高いものの対価が低いという実態があります。高いサービスを維持しつつ、対価を得る取り組みが必要です。
- 既存路線バスと地域の観光資源を連携させた企画切符を発行し、付加価値の高い観光商品を開発します。
- 今あるものを単純に組み合わせで安売りするのではなく、この地を訪れなければ経験ができない地域ならではの要素を組み合わせることで高い付加価値を生み出し、地域への経済効果として還元ができる商品を検討します。



▲小・中・高生向け1日乗り放題乗車券



▲苗木城フリー乗車券

【実施時期】

時期	実施内容
随時	観光商品の検討、企画切符の発行・販売、PR活動の実施

【実施主体】 交通事業者、協力団体、中津川市、公共交通会議



沿線の資源を活用し、移動と目的をセットに

- 2019年に一般財団法人トヨタ・モビリティ基金の助成を得て、グリーンスローモビリティ（GSM）実証運行を行いました。落合宿と馬籠宿を結ぶ観光路線「中山道コース」の乗客からは、8割が満足という評価を得ました。
- GSMはインパクトが強い車両のため、車両の魅力に気を取られがちですが、車両そのものに対する評価は相対的に低い結果でした。
- 本質的に重要なのは、ガイドや石畳、車窓の景色、本陣といったこの場でしか体験できない経験や景色であり、既存路線を用いた観光商品の市場投入によって収益性向上を目指すことも必要であることがわかりました。

順位	項目	満足度
1	ガイドの案内(N=36)	4.80
2	落合の石畳(N=33)	4.75
3	車窓の景色(N=36)	4.71
4	落合宿本陣(N=36)	4.66
5	低速電動バス(N=36)	4.60
6	馬籠宿(N=30)	4.59

▲中山道コースの満足度

2-4. ラッピングバスやデコレーションバスを運行します

【事業概要】

- 国道 257 号を「地歌舞伎街道」と銘打ち、地歌舞伎のまち中津川をPRするため、路線バスやコミュニティバスに地歌舞伎イラストのラッピングを行います。
- 地域公共交通を利用するきっかけ作りや、バス利用者がバス車内で楽しいひと時を過ごせるよう、季節のイベントに合わせて車内装飾を施したバスを運行します。
- 車内装飾は保育園・幼稚園・学校などと連携し、地域を走る地域公共交通に興味や愛着を持つきっかけとなるような取り組みとして行います。



▲保育園児が飾りを作ったクリスマスバス

【実施時期】

時期	実施内容
随時	地歌舞伎ラッピングバスを運行
	季節のイベント（七夕、ハロウィン、クリスマスなど）に合わせてデコレーションバスを運行

【実施主体】 交通事業者、協力団体、中津川市

2-5. 地域公共交通の利用促進活動を行います

【事業概要】

- 地域公共交通の必要性や役割を考えるきっかけづくりの場を設け、利用促進活動を行います。

【のりものふれあい広場】

- バスやタクシー、消防車両などの乗り物に親しみながら、バスの乗り方教室、車いすを使った乗降体験、地域公共交通をPRします。

【バスの乗り方教室】

- バスの乗り方がわからないといった不安があることもバスが利用されない要因の一つです。
- 実際のバスを使用してバスの乗り方や運賃の支払い方法などの体験、交通ルールの順守や大型車両の走行特性（車内から見た死角、内輪差など）に関する知識を学びます。



▲路線バスを使った乗り方教室

【実施時期】

時期	実施内容
随時	協力団体と実施内容の検討 事業効果などを踏まえ、随時事業内容を見直しながら実施

【実施主体】 中津川市、協力団体、地域住民組織、交通事業者、公共交通会議

 Topics



Wi-Fi や電源が利用できるバス車両

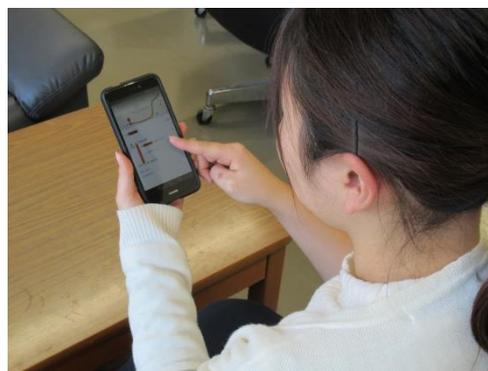
- スマートフォンやタブレットなどモバイルインターネットが全盛となる中で、フリーWi-Fi サービスや USB 電源などが利用できるバス車両が普及し始めています。
- 特に訪日外国人旅行者など観光目的での利用が多い路線や、高校生が通学利用で長時間乗車する路線などで IT 環境を充実させ、新たな利用の掘り起こしや、利用者の利便性を向上する取り組みを行うのも利用者確保の方策の一つとなります。

(3)地域公共交通の利用環境向上の取り組み

2-6. 経路検索の充実に向けたデータ整備を行います

【事業概要】

- 中津川市を訪れる外国人旅行者の多くがバスを利用しており、インターネットなどによる公共交通情報を提供する重要性がますます高まっています。
- 国土交通省では、2017年3月にバス事業者と経路検索事業者との間でデータの受け渡しをするための「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」を定めています。
- 中津川市では、全国でもいち早く2018年からGTFS-JPデータ整備に取り組み、市内の路線バスやコミュニティバスでの経路検索に対応しています。また、周辺の交通事業者や自治体のデータ整備を支援し、広域的なデータ整備に向けた取り組みを行っています。こうした取り組みを今後も引き続き行っていきます。



▲スマートフォンによる経路検索

【実施時期】

時期	実施内容
継続	データ収集、バス情報フォーマットの作成 バス情報フォーマットによるデータ提供 時刻改正に合わせてバス情報フォーマットの修正、データ提供

【実施主体】 交通事業者、中津川市、協力団体、公共交通会議



全国に広がる GTFS-JP 整備とオープンデータ化

- 2017年3月に国土交通省が「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」を定めてから、2021年11月時点で全国408のバス事業者や自治体がGTFS-JPデータ整備とオープンデータ化を行っています。GTFS-JPデータの整備は、全国で急速に広がりをみせています。



▲GTFS-JP普及に向けたロゴも誕生

2-7. 公共交通オープンデータを活用します

【事業概要】

- 「標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)」データの整備とオープンデータ化により、インターネットでの経路検索だけでなく、デジタルサイネージでの運行案内、調査・分析の基礎データ、バスロケーションサービス、各種アプリ開発などへの活用の可能性につながります。
- 一つのデータ整備によってさまざまな施策に活用ができる「ワンソース・マルチユース」で、わかりやすく、使いやすい地域公共交通サービスの提供と、活性化に向けた取り組みを行います。
- 中津川市では、作成した GTFS-JP オープンデータを活用することで、にぎわいプラザ 1 階のデジタルサイネージの整備やコミュニティバスの時刻表貼り替えの省力化につながっています。今後も GTFS-JP データと ICT (情報通信技術) の活用を通じて、バスの利便性を向上させる取り組みや、交通事業者における業務改善や生産性向上を目指します。



標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)

2017年3月に国土交通省が定めた形式
バス停の位置情報、時刻表、ルート、運賃などの複数の CSV ファイルを格納した ZIP ファイル

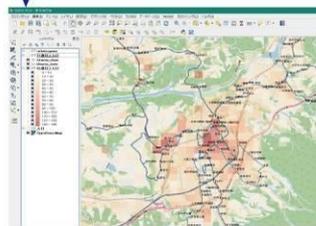
GTFS-JP のオープンデータ化→バスの活性化に



スマホで経路検索
インターネットで
バス経路の検索が
可能に



サイネージで運行案内
バス車両の現在位置情報など
を組み合わせ、リアルタイム
で運行情報を案内



調査・分析の基礎データ
GTFS-JP と国勢調査 5 次メッ
シュ人口を利用した、高齢者
の人口分布とバスサービスの
可視化の例



クリスマスバスでバスロケ
単なる移動手段ではない
「楽しみの公共交通」の
創出と、公共交通の魅力
を引き出す

【実施時期】

時期	実施内容
継続	GTFS-JP データのオープンデータ化
	GTFS-JP データの活用事例の研究、検討、実施

【実施主体】中津川市、交通事業者、協力団体、公共交通会議

2-8. にぎわいプラザバス待合所を改善します

【事業概要】

- 中津川駅前には鉄道、バス、タクシーの交通結節点であり、駅前にある「にぎわいプラザ」にはバス待合所があります。
- 快適なバス待合所の環境を作り、鉄道やバス利用者に情報提供ができる設備を備え、円滑な乗り継ぎやバス利用の利便性を高めるための具体的な改善内容を検討し、可能なものから順次実施していきます。



▲にぎわいプラザ内のバス待合所

【実施時期】

時期	実施内容
随時	内容の検討、交通事業者との協議 バス待合所のバス案内等の改善

【実施主体】 中津川市、交通事業者

 Topics



中津川市のにぎわい創出に向けて

- JR中津川駅は、市民や来訪者が頻繁に利用する鉄道やバス、タクシーの交通結節点で、「市の玄関口」であり「市の顔」でもあります。
- 中津川駅前広場は整備されてから30年以上が経過し、自家用車の駐停車が問題となるなど、交通体系の変化や施設の老朽化などに十分対応できていません。
- 2018年6月に策定した「中心市街地活性化基本計画」では、JR中津川駅の利用事情や利便性に焦点を当て、機能に応じた整備が計画されています。



▲「市の顔」中津川駅前広場

目標3 誰もが活躍する街に ～運転手不足解消に向けて

3-1. 運転手の採用に向けて取り組みます

【事業概要】

- 求職者と求人事業者との出会いの場である就職説明会などに積極的に参加し、運転手の採用拡大に努めます。
- 名古屋地区などで開催される運転手採用説明会に、市と市内交通事業者が合同で参加し、運転手の確保に取り組みます。
- 中津川市への移住に興味を持つ方に向けて、運転手の仕事に焦点を当てた相談会などを開催し、移住者確保と運転手確保をセットにして取り組みます。



▲合同企業説明会

【中津川市が行なう主な就職説明会】

- ①ひがしみの就職企業説明会
 - 市内や近隣の企業が多数集まる説明会を毎年開催しています。
 - 大学生から求職する一般の方までどなたでも参加できます。
- ②高校生を対象とした企業説明会
 - 多くの高校生に地元企業の魅力を知ってもらい、将来就職する際の選択肢に加えてもらうために開催しています。
 - 中津川・恵那地域の高校生が対象です。

【実施時期】

時期	実施内容	
各年度	8月	ひがしみの就職企業説明会
	2月	高校生を対象とした企業説明会
	随時	各種企業説明会へ参加
随時	中津川市への移住と運転手確保に焦点を当てた相談会の検討、実施	

【実施主体】 交通事業者、中津川市、公共交通会議

3-2. 運転手体験会を開催します

【事業概要】

- 「車の運転が好き」、「大型の車を運転してみたい」、「人と接することが好き」という方が気軽に参加でき、運転手という職業を身近に感じ、その仕事への理解を深めていただくために、職場体験会を開催し、運転手の採用拡大につなげます。
- 市と市内交通事業者が合同で取り組むことにより、移住・定住支援と就労支援を合わせ、市外からも運転手を呼び込む仕組みを作ります。



【実施時期】

時期	実施内容
随時	開催の是非について協議・検討。体験会実施内容の企画、関係者との調整 開催する場合、参加者の募集、開催日・開催場所の決定、開催

【実施主体】 交通事業者、中津川市、公共交通会議

Topics



中津川に住もう！を応援しています

- 中津川市では、就職や進学などで市外へ出てしまった若者が中津川市に戻ること（Uターン）や、都市圏などに暮らす人の中津川市への移住（Iターン）などで市外からの人材を呼び込み、幅広い世代の労働力を確保するとともに、安心して中津川市で「働き」、「暮らす」ための支援を行っています。



【新婚さん住まいの応援事業】結婚5年以内の新婚夫婦の方が市内で住宅を取得する際に、住宅取得や増築などの費用を助成します。

【ワーカーサポートセンター】個人に合わせた相談ができる地域密着型の就職支援センターです。カフェスタイルでお仕事探しをお手伝いしています。

女性が活躍できる街に

- 今後大幅に就業人口が減少していく中で、運転手不足の解消のためには、女性運転手の活躍がますます大切になってくるものと考えられます。
- 「なかつがわ男女共同参画プラン」策定にあたっての市民アンケートでは、女性が仕事と家庭を両立する場合に必要な条件として「保育や介護の施設の充実」が上位に挙げられています。
- 女性はその能力を生かし活躍するためには、例えば、市内事業所と共同で託児所を開設し、子どもを預けて安心して働くことができるような環境を整えることなどが必要となります。

MEMO



2. 事業の実施スケジュール

- 各事業の実施主体と実施期間、目標との関係は次のとおりです。

事業名		目標 1	目標 2	目標 3
1-1	高校生のバス通学を支援します	●		
1-2	高校生のバス通学者を増やします	●	●	
1-3	市民病院行きバスの乗り継ぎを円滑にします	●	●	
1-4	パーク&ライドで地域公共交通の利用を推進します	●	●	
1-5	地域公共交通の運行を継続します	●		
1-6	タクシーを活用したおでかけを推進します	●		
1-7	明知鉄道の運行を支援します	●		
1-8	路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ割引を行います	●	●	
1-9	免許返納者へのタクシー割引制度を継続します	●		
1-10	安全・安心に利用できる地域公共交通を目指します	●		
2-1	観光資源を生かした地域公共交通を運行します		●	
2-2	地域公共交通を使ったおでかけ情報を発信します		●	
2-3	路線バスの企画切符を発行します		●	
2-4	ラッピングバスやデコレーションバスを運行します	●	●	
2-5	地域公共交通の利用促進活動を行います	●	●	
2-6	経路検索の充実に向けたデータ整備を行います		●	
2-7	公共交通オープンデータを活用します	●	●	
2-8	にぎわいプラザバス待合所を改善します		●	
3-1	運転手の採用に向けて取り組みます			●
3-2	運転手体験会を開催します			●

実施主体	実施期間（年度）				
	2022	2023	2024	2025	2026
中津川市	継続実施				
中津川市/交通事業者	随時実施				
交通事業者/中津川市/公共交通会議	随時実施				
交通事業者/中津川市	継続実施				
交通事業者/地域住民組織/中津川市/公共交通会議	継続実施				
中津川市/交通事業者	事例研究、検討				
中津川市/交通事業者	継続実施				
中津川市/交通事業者	事例研究、検討				
交通事業者	継続実施				
交通事業者/中津川市	随時実施				
交通事業者/協力団体/中津川市/公共交通会議	継続実施				
中津川市/協力団体/地域住民組織/交通事業者/公共交通会議	継続実施				
交通事業者/協力団体/中津川市/公共交通会議	随時実施				
交通事業者/協力団体/中津川市	随時実施				
中津川市/協力団体/地域住民組織/交通事業者/公共交通会議	事例研究、検討				
交通事業者/中津川市/協力団体/公共交通会議	継続実施				
中津川市/交通事業者/協力団体/公共交通会議	継続実施				
中津川市/交通事業者	随時実施				
交通事業者/中津川市/公共交通会議	継続実施				
交通事業者/中津川市/公共交通会議	事例研究、検討				

第6章 目標の評価と進捗管理

1. 目標の評価

(1) 評価指標一覧

- 本計画の目標を実現するため、評価指標を次のとおり設定します。
- 評価指標は、数値目標を達成するためだけに用いるものではなく、計画期間における地域公共交通の現状と推移を把握し、より改善していくために用いるものです。

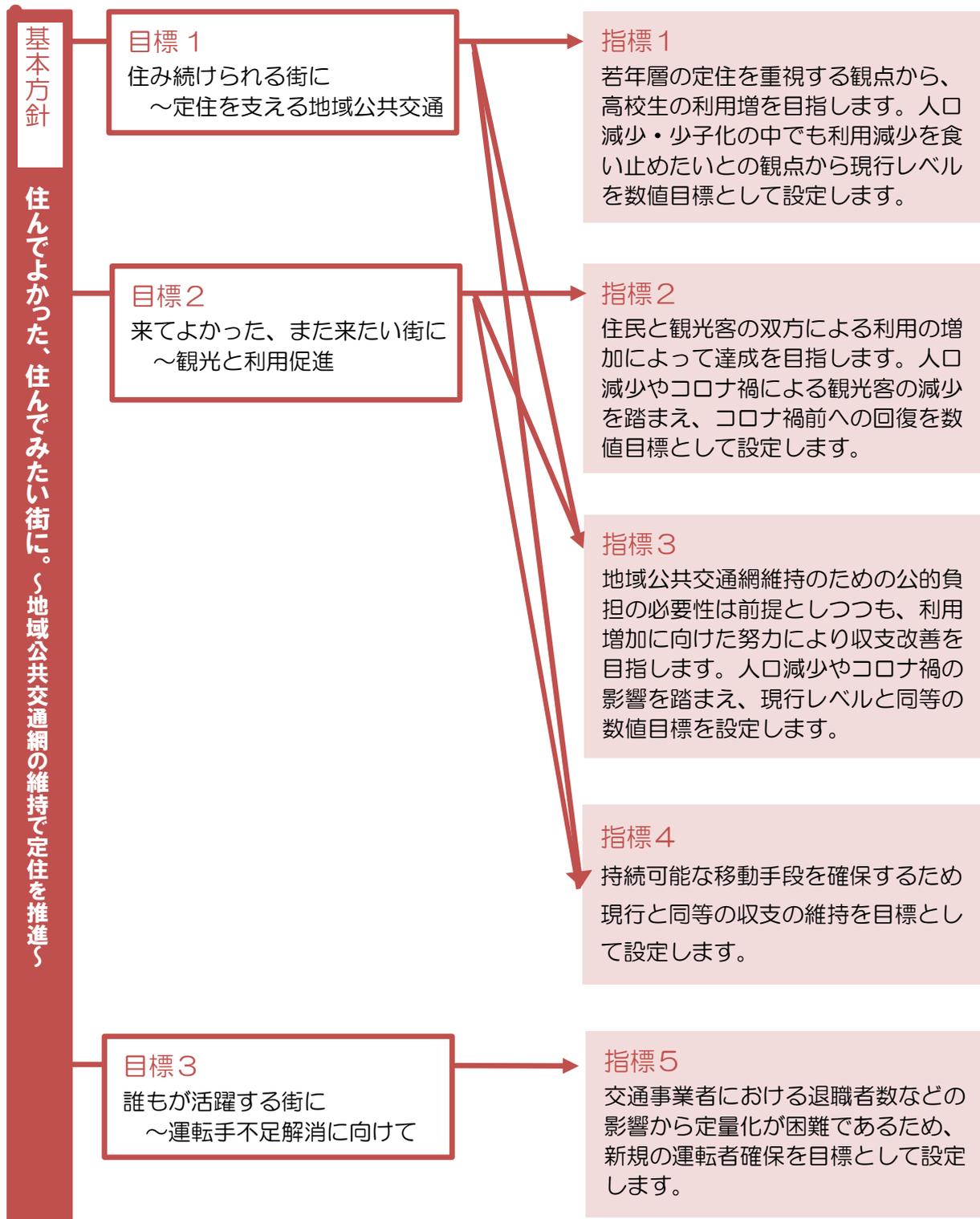
評価指標	2021年度 (基準年度)	2026年度 (目標年度)
指標1 北恵那バス路線沿線地区内の高校生バス通学割合	25.3%	25.3% 以上
指標2 住民1人あたりの地域公共交通年間利用回数	6.7回/人	6.7回/人 以上
指標3 利用者1人あたりの地域公共交通維持費用	261円/人	261円/人 以下
指標4 路線バスの収支	-129,324千円 (2022年)	-129,324千円 以上 (2026年)
指標5 運転手の新規採用の増加	<ul style="list-style-type: none"> • 運転手の増加 • 就職説明会や運転手体験会などの参加者から新規採用 など 	

※各指標は毎年前年と比較し推移の原因を考察します。

※評価指標の数値は、社会情勢等を踏まえ必要に応じて見直しを行う場合がある。

(2) 評価指標の設定根拠

- 評価指標の設定根拠と、基本方針、目標との関係は次のとおりです。



(3) 評価指標の算出方法

- 評価指標の算出方法は次のとおりとします。

① 指標1の算出方法

- 北恵那バス路線沿線地区内の高校生バス通学割合
＝沿線地区内の定期通学者数／沿線地区内の高校生数
 - ▶ 沿線地区：加子母、付知、福岡、苗木地区
 - ▶ 定期通学者数：北恵那バス及び濃飛バスの定期券購入者数【北恵那交通(株)、濃飛乗合自動車(株)提供】
 - ▶ 高校生数：沿線地区の高校生数【学校教育課提供】

② 指標2の算出方法

- 住民基本台帳をもとに、住民1人あたりの地域公共交通利用回数に換算して算出する。
- 住民1人あたりの地域公共交通年間利用回数
＝地域公共交通利用者数／住民基本台帳人口
 - ▶ 地域公共交通利用者数：次の項目を合計した数とします。
 - ✓ 北恵那バス年間利用者数：バス事業年度（10月～翌年9月）【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 明知鉄道阿木駅と飯沼駅の年間乗降者数【明知鉄道(株)提供】
 - ✓ 自主運行バス年間利用者数：バス事業年度（10月～翌年9月）【定住推進課提供】
 - ▶ 住民基本台帳人口：9月末時点の住民基本台帳人口【市民課提供】

③ 指標3の算出方法

- バス運行を維持するための経費を、利用者が乗車1回あたりに負担する金額に換算して算出する。
- 利用者1人当たりの地域公共交通維持費用
＝（経常費用－経常収益）／地域公共交通利用者数
 - ▶ 地域公共交通利用者数：次の項目を合計した数とします。
 - ✓ 北恵那バス年間利用者数：バス事業年度（10月～翌年9月）【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 自主運行バス年間利用者数：バス事業年度（10月～翌年9月）【定住推進課提供】
 - ▶ 経常費用、経常収益：次の項目を合計した数とします。
 - ✓ 北恵那バス分：バス事業年度（10月～翌年9月）【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 自主運行バス分：バス事業年度（10月～翌年9月）【定住推進課提供】

④ 指標4の算出方法

- 公共交通の収支
＝ 経常収益－経常費用
 - ▶ 経常収益、経常費用：次の項目を合計した数とします。
 - ✓ 北恵那バス分：バス事業年度（10月～翌年9月）【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 自主運行バス分：バス事業年度（10月～翌年9月）【定住推進課提供】

⑤ 指標5の算出方法

- 運転手の増加や、就職説明会・運転手体験会に参加した人の中から運転手となる人がいた、という事実をもって評価します。
 - ▶ 交通事業者：市内に営業所を持つ交通事業者

(4)路線別の事業評価

- 国および県、市の補助を得て運行している路線バスと自主運行（廃止代替）バスは、その事業効果を検証するため、事業者からデータ提供を得ながら運行系統ごとの利用状況を把握し、必要に応じて運行内容の見直しや沿線での利用促進策を実施します。
- 運行内容の見直しや利用促進策を実施したにも関わらず、改善が見られないコミュニティバス路線は、他の方法への転換や、廃止・縮小といった抜本的な見直しを実施します。
- 補助を行っていない路線バスや明知鉄道も、事業者からデータ提供を得ながら、採算性の確保に努めます。
- これらのデータをもとに、系統ごとの経年比較を行い、路線を取り巻く状況を逐次把握します。
- ここで把握する利用者数の合計値は、目標 2 の評価指標の内数です。

①路線バス(補助路線)の事業評価

- 次の項目をバス事業年度（10月～翌年9月）ごとに確認します。【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 系統ごとの利用者数、経常費用、経常収益、収支率、公的負担額、1人あたり公的負担額、1便あたり利用者数
- 国、県補助路線（地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統）受給路線）については、上記に加え、次の数値も確認します。【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 輸送量、平均乗車密度

②路線バス(非補助路線)の利用状況把握

- 次の項目をバス事業年度（10月～翌年9月）ごとに確認します。【北恵那交通(株)提供】
 - ✓ 系統ごとの利用者数、経常費用、経常収益、1便あたり利用者数その他事業者からデータ提供が得られる内容

③明知鉄道の利用状況把握

- 次の項目を毎年確認します。【明知鉄道(株)提供】
 - ✓ 阿木駅と飯沼駅の年間乗降者数

④自主運行バスの事業評価

- 次の項目をバス事業年度（10月～翌年9月）ごとに確認します。【定住推進課提供】
 - ✓ 系統（地区）ごとの利用者数、収支率、経常費用、経常収益、公的負担額、利用者1人あたり公的負担額、1便あたり利用者数、人口1人あたり利用回数
- 本項目における評価内容のうち、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）および岐阜県バス運行対策費補助金に該当するものについては、同補助金の申請・評価にも活用します。

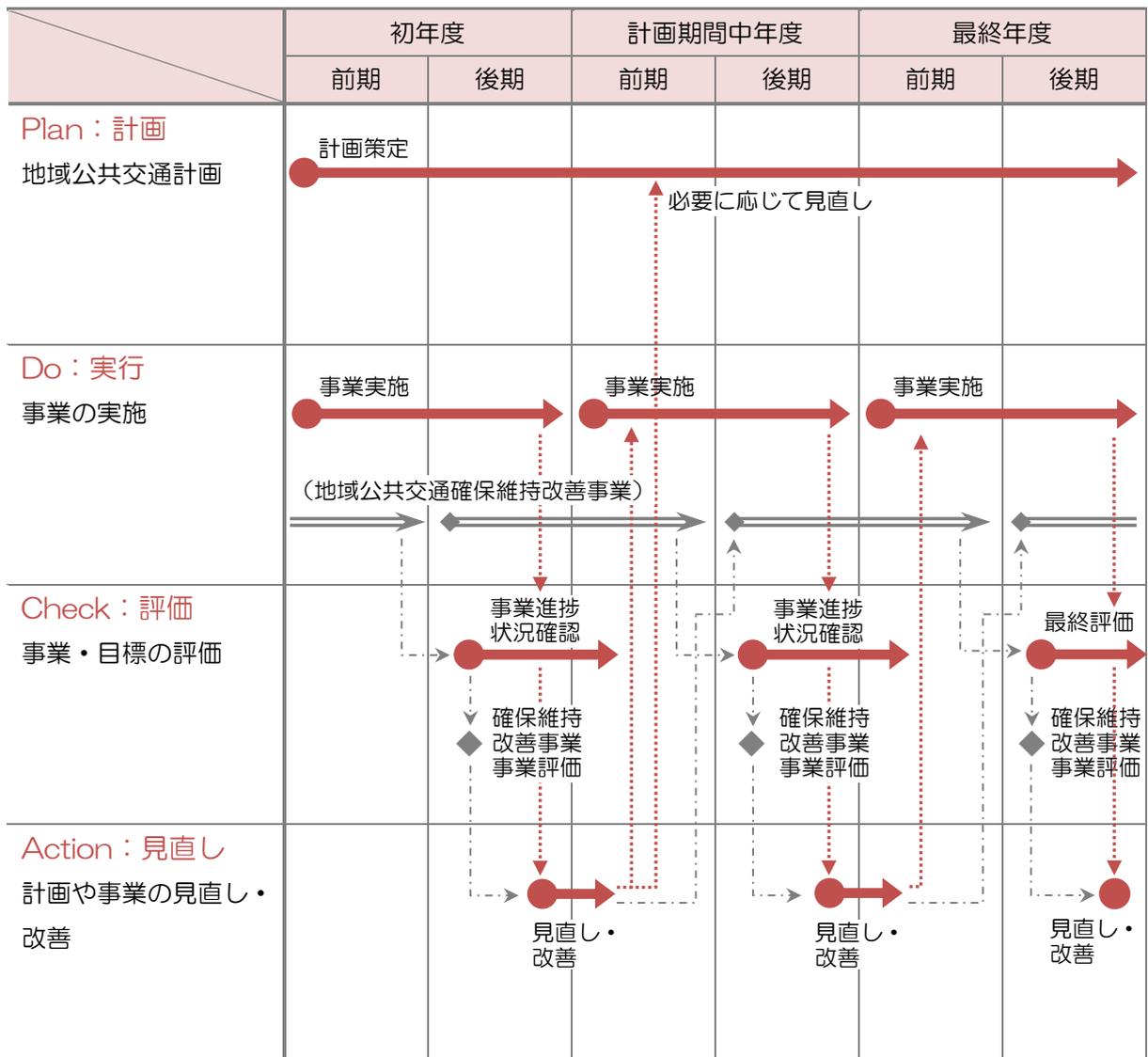
2. 目標の進捗管理

(1) 実施体制

- 本計画の実施にあたっては、市民、交通事業者、行政などで構成する「中津川市公共交通会議」が主体となり、関係機関などの意見を反映しながら事業を進めます。
- 必要に応じて中津川市公共交通会議を開催し、事業の進捗を管理します。
 - 年度前期開催（4～5月頃）
 - ✓ 事業の進捗や目標・路線別の評価指標などの状況確認
 - ✓ 地域公共交通確保維持改善事業の計画
 - 年度後期開催（12月～1月頃）
 - ✓ 今年度事業進捗状況の経過報告
 - ✓ 翌年度の事業計画案
 - ✓ 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価

(2) 計画・目標の評価スケジュール

- 本計画及び目標の進捗状況は、次の評価スケジュールに基づき進めます。



中津川市地域公共交通計画

2018年3月 策定
2019年6月 改定
2022年1月 改定
2023年12月 改定
2025年10月 改定

中津川市リニア都市政策部都市計画課

〒508-8501
岐阜県中津川市かやの木町2番1号
TEL 0573-66-1111
FAX 0573-66-4050