

地域再生計画

1 地域再生計画の名称

安心して暮らせるまち。誰もが使いやすい交通ネットワーク形成プロジェクト計画

2 地域再生計画の作成主体の名称

岐阜県恵那市

3 地域再生計画の区域

岐阜県恵那市の全域

4 地域再生計画の目標

4-1 地方創生の実現における構造的な課題

●年々減少傾向にある公共交通利用者

明知鉄道の輸送人員は、1986（昭和 61）年の第三セクター化後から減少傾向であり、直近 10 年間ににおいても 2011（平成 23）年度の 444,574 人が 2019（令和元）年度には 378,345 人、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた 2020（令和 2）年度は 255,659 人と第三セクター化（昭和 61 年）後最低となった。自主運行バスは、2011（平成 23 年）年度の 237,644 人から 2020（令和 2）年度の 162,155 人に減少。

●人口の将来推計（人口減少）

当市の人口は、1995 年以降減少傾向を示し、2030 年には約 42,900 人まで減少し 2015 年の約 53,000 人から約 20%減となることが予測され、増加を続けてきた高齢者人口についても、2020 年をピークに今後は微減していくことが予想される。高齢化率は今後も増加し、2030 年には 38.8%（全国 31.2%）に達すると予測されている。

●輸送人員の減少要因

輸送人員減少の要因としては、人口減少の進展に加え、自動車登録者台数が 2011 年の 20,382 台に対して 2021 年の 19,226 台と微減（約 5.7%減）にとどま

っていることから、自家用車への依存の高まりや、モータリゼーションの進展がうかがえる。恵那市が行った交通アンケートでも「自分で運転できるからバスを活用しない」との回答が88%に上った。

上記のとおり自動車依存の傾向が高いことから、公共交通を利用する意識は低く、利用方法が分からない者も見受けられる。

一方で、令和3年度（10月末現在）の恵那市内の人身事故40件の半数以上を65歳以上の事故が占めており、高齢者の免許返納を含む公共交通への移行も課題である。

●山間部（市街地以外）の状況

明知鉄道の沿線部では同鉄道を基軸にその支線としてバス路線が接続することで利便性を高めている、路線バスが行き届かない地域では、交通空白地有償運送やボランティア輸送などの地域輸送サービスにより、中心市街地へのアクセスを高めている。

●中心市街地の状況

中心市街地に位置する恵那駅は多くのバス路線の起点・終点となっているが、商業施設（商店街）や医療機関へのアクセスを目的にした路線が少なく、特に交通弱者である高齢者にとって移動が困難な状態であり、まちの賑わいの薄れや、高齢者のひきこもりにもつながっている。

このような状況下において、公共交通を持続可能なものとするには、鉄道やバス等のサービス提供を向上してだけでなく、市街地の回遊性の確保や、抵抗なく自然に移動できる環境整備（MaaS）に加え、高齢者の公共交通機関を利用した外出機会を増やす福祉施策、商店街等と連携したまちの賑わいづくりなど幅広い取り組みによる自動車から公共交通への転換が課題である。

●公共交通を取り巻く状況の変化

コロナ禍に伴い、公共交通を取り巻く環境が大きく変化してきている。移動需要の激減だけに止まらず、テレワークなど働き方も新しいスタイルやキャッシュレス化などが求められている。

観光目的など海外をはじめとする域外から来た人や高齢者等の交通弱者が抵抗なく自然に移動できる環境（MaaS）を整備することに加え、コロナ禍により非接触化等が求められる新たな生活様式への対応として、IT等を活用したサー

バスを提供することも課題である。

4-2 地方創生として目指す将来像

【概要】

本市は、岐阜県南東部に位置し、市域の面積約 500k m²、77%を山林が占める中山間地域である。交通面では、中京圏の中心である名古屋の都心部からからおよそ 60 kmの距離にあり、J R 中央線、高速道路により約 1 時間で結ばれ、市内の中心市街地と山間部は第三セクター明知鉄道により接続されている。

当市の交通施策として、平成 20 年度より明知鉄道を基軸にバスがその支線となるよう公共交通ネットワークの再編を進め、鉄道とバスとの接続性を高めることにより利用者の利便性の向上に努めている。その結果、沿線在住の高校生の通学や高齢者等の日常生活の移動手段として利用される一方で、山紫水明の豊かな自然や歴史的な観光資源を求める多くの来訪者に利用されている。

しかしながら、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いないことに加え、一昨年前からのコロナ禍に伴う影響も甚大であり、特に高齢者の外出自粛による閉じこもりや観光目的の来訪者の急減により公共交通の持続的な運行が危ぶまれている。

そこで本市は、地域の多様な輸送資源を最大限に活用して移動手段を確保し、その上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、抵抗なく自然に移動できる環境整備（MaaS）をすることで、円滑な移動手段の実現を目指す。さらに、交通サービスを単に提供するだけでなく、まちづくり施策との一体的な推進や、観光振興施策との連携をしながら、利用者の困りごとに総合的に対応する誰もが使いやすい交通ネットワークを実現し、高齢者の免許返納やまちの賑わいなど住みよい持続可能なまちづくりを目指す。

そして、行政、交通事業者、地域商社、観光協会、民間、地域住民などの多様な者が一体となって取り組むことにより、「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」を実現する。

【数値目標】

K P I	事業開始前 (現時点)	2022 年度増加分 1 年目	2023 年度増加分 2 年目
まちなか循環線の年間利用者数 (人)	7,200	8,700	10,200
明知鉄道・バスの年間利用者数 (人)	503,713	540,370	577,027
自主運行バス利用者の満足度(%)	91	92	93
人身事故発生件数(件)	72	66	60

2024 年度増加分 3 年目	K P I 増加分 の累計
11,700	30,600
613,684	1,731,081
94	279
54	180

5 地域再生を図るために行う事業

5-1 全体の概要

5-2 の③及び5-3 のとおり。

5-2 第5章の特別の措置を適用して行う事業

○ 地方創生推進交付金（内閣府）：【A3007】

① 事業主体

2 に同じ。

② 事業の名称

安心して暮らせるまち。誰もが使いやすい交通ネットワーク形成プロジェクト

③ 事業の内容

地域及び利用者からのニーズ及び社会情勢に適した交通体系を構築し、誰もが利用しやすい新たな移動サービスを提供するとともに、これを生かした持続可能なまちづくりを実現するために、人とシステムによる総合案内所「交通コンシェルジュ」を設置する。地域ニーズに合った交通コンシェルジュを設置するためには、「便利な暮らしを実現する交通体制の整備」と「自然に移動できる環境整備」を行う必要がある。

●便利な暮らしを実現する交通体制の整備

多様な交通手段を確保等することにより、利用者が好きな時間に移動することができる持続可能な地域公共交通ネットワークを形成する。

○市街地循環線の運行

恵那駅周辺を、小型車両でわかりやすい料金・運行時間で循環線として運行を開始する。商店街や医療機関の協力等を得ながら、まちの賑わいの創出や高齢者の免許返納をしやすい環境づくりを行う。

○シェアサイクル・バイクを設置

市街地のラストワンマイルや、利用者の新たな移動手段の選択肢の1つとして導入し、脱炭素にむけた取組みも行うとともに、シェアサイクル利用による運動量の増加、ひいては健康寿命の延伸に繋げる。

○移動データ可視化

デジタル技術を活用して乗降データを取得し、バス路線の再編や運転手の働き方改革につなげる。また、混雑状況などのリアルタイムの情報提供により、コロナ禍で密を避ける取り組みに繋げる。

○バス路線再編に向けた情報発信

市内公共交通ネットワークの路線図・時刻表などを掲載したパンフレット等を作成し、利用促進や公共交通に対する意識の醸成を図る。

●自然に移動できる環境整備

利用者ニーズや社会情勢に適した柔軟な交通体系を構築し、それをわかりやすく利用できる本市に適した環境整備（MaaS）を実現する。

○Webによるコンシェルジュシステムの構築

人とWebを活用して交通弱者や来訪者が抵抗なくわかりやすい、自然に移動できる環境を整備する。

システムのコンテンツは、経路検索、予約、チケット（運賃）の購入・決済、市内観光施設や医療施設等の情報発信等、バーコードや二次元バーコードを活用した非接触化をし、定額制の乗り放題運賃や年間パスポートを発行する。

○交通弱者タブレット貸出

独居高齢者が利用することで、公共交通の利用促進に繋げ外出機会・意欲を創出し、併せて見守りも実施する。

④ 事業が先導的であると認められる理由

【自立性】

・運行エリア内の商店街や医療機関の協力等を得ながら運賃収入・利用料を高めていくほか、関連事業との相乗効果による需要拡大から得られる広告料収入等により、新規需要を創出し、収益性を高めていく。

・毎年、明知鉄道沿線地域公共交通活性化協議会において、事業計画の評価・検証を行い、目標未達成の場合は、その要因を分析し、改善策を検討するPDCAサイクルにより実施していくこととし、事業者や住民等の利用促進に取り組むことにより、将来的には自立した運行を目指していく。また、ふるさと応援寄付金により一般財源確保できるよう調整を行う。

・新たな交通コンシェルジュによる公共交通の利用案内に加えて観光案内等を行うことにより、利用者が抵抗なく自然に移動でき、観光などの来訪者を含めた公共交通利用者を拡大させることができ、市内商業施設等での消費拡大にもつながり、持続可能な地域公共交通を形成することができる。

【官民協働】

市、交通事業者、商店街連合会等の経済団体との連携を図り、公共交通利用者へ商店街の割引・サービス券を配布するなど、移送サービスと相

乗効果のある付加サービスをはじめとした利用促進活動を行うことで、循環エリア全体のまちのにぎわいや観光消費の増加につながり、新たな民間事業者の連携や協力を創出する。

【地域間連携】

・明知鉄道を基軸とした公共交通ネットワークの構築、維持、活性化に向けた取り組みを中津川市と連携することで、市域を超えた移動サービスの向上を期待することができる。また、まちなか循環の整備により両市に共通する観光資源である中山道を活かした観光を活性化させることができる。

・近隣には知名度の高い下呂温泉があることから、温泉を訪れる客に対して東美濃全体に関する情報発信により、市域を超えた回遊につなげることができる。

【政策間連携】

・新たな移動手段を導入することにより、市内中心市街地の充実と利便性・回遊性の向上による市内商業施設の活性に繋がり、まちの賑わいが期待できる。

・交通コンシェルジュの設置は、高齢者などの市民に加えて、初めて訪れた来訪者向けに、行き案内や観光案内なども含めてトータルで案内をすることで、幅広い業種の対応が可能となり、地域の活性化につながる。

・また、移動手段のとしてサイクリング・バイクを導入することで、地域公共交通の充実を図りながらも環境負荷の軽減に繋がるなど、複数の潜在的な地域課題を同時に解決へと導くことができる。

【デジタル社会の形成への寄与】

1. 事業の周知 PR を図り輸送人員の増加を促進するため、SNS を活用した情報発信や PR 動画の制作とインターネット配信、デジタルサイネージを活用した情報発信を行う。

2. 来訪者が抵抗なく自然に移動できる環境を整えるため、Web による路線検索や予約、チケット購入できるシステム (MaaS) を開発し、さらに、観光地でのお得情報等も発信していく。

3. IoT 端末を活用して乗降者情報を取得し、コロナ禍における密を避けるための混雑情報をタイムリーに情報発信や OD データとして需要に応じた路線再編に活用する。

コロナ禍に伴い、キャッシュレスなど非接触といった新たな生活様式への対応に加え、個々の利用者の移動ニーズに対して、複数の公共交通機関等を最適に組み合わせ、観光、医療・福祉等の多様な移動サービス以外とも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスを普及させることで、地域全体へのデジタル技術の活用に寄与する。

⑤ 事業の実施状況に関する客観的な指標（重要業績評価指標（KPI））

4-2の【数値目標】に同じ。

⑥ 評価の方法、時期及び体制

【検証時期】

毎年度 8月

【検証方法】

産官学金労等の各分野からの有識者などで構成する「総合計画推進市民委員会」において、年度ごとの施策の成果を取りまとめて検証を行い、必要に応じて事業の見直しを行う。

【外部組織の参画者】

（産）恵那商工会議所、（官）市長、副市長、教育長、（学）中部大学、（金）十六銀行恵那支店、（労）恵那公共職業安定所、恵南商工会女性部、（その他）社会福祉協議会、地域自治区会長会議、公募

【検証結果の公表の方法】

検証後、速やかにホームページで公表

⑦ 交付対象事業に要する経費

- ・ 法第5条第4項第1号イに関する事業【A3007】

総事業費 130,839千円

⑧ 事業実施期間

2022年4月1日から2025年3月31日まで

⑨ その他必要な事項

特になし。

5-3 その他の事業

5-3-1 地域再生基本方針に基づく支援措置

該当なし。

5-3-2 支援措置によらない独自の取組

(1) 地域移送支援サービスの発展支援及び運賃設定の見直し事業

ア 事業概要

公共交通では十分な対応ができていない地域では、地域住民が主体となったボランティア移送を行っている。このサービスは、許可又は登録を必要としない運送として運行しているが、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の是正、地域の活力・交流の促進に寄与できると考えられる。このサービスが法に基づいた公共交通空白地有償運送へ発展することができる場合は、その転換支援を行う。

本市に適した MaaS の実現に向けて、定額制乗り放題運賃及び年間パスポートを設定し、運賃の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、交流人口を拡大を図る。また、モードを跨いだ運賃を設定することにより、明知鉄道とバスを一体的な運賃にすることで、乗継抵抗の大幅な緩和を目指す。

イ 事業実施主体

2に同じ。

ウ 事業実施期間

地域再生計画の認定の日から 2025 年 3 月 31 日まで

6 計画期間

地域再生計画の認定の日から 2025 年 3 月 31 日まで

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

7-1 目標の達成状況に係る評価の手法

5－2の⑥の【検証方法】及び【外部組織の参画者】に同じ。

7－2 目標の達成状況に係る評価の時期及び評価を行う内容

4－2に掲げる目標について、5－2の⑥の【検証時期】に7－1に掲げる評価の手法により行う。

7－3 目標の達成状況に係る評価の公表の手法

5－2の⑥の【検証結果の公表の方法】に同じ。