

<地域公共交通計画の評価等結果の様式>

協議資料2

飛騨市地域公共交通計画の評価等結果（令和2年10月～令和3年9月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
目標1 地域公共交通に以下の移動を市内全域で確保し、市民のQOLを保障する 目標値： 通院、買物、高校通学に係る移動に対する駅勢圏1km、バス停勢圏500m、デマンドバス運行地域におけるカバー人口率100% 目標指標： 地域公共交通の整備状況に対する納得度	—	—	【参考数値】 カバー人口率（平成30年実績値） 【通院】 96.3% 【買物】 96.3% 【高校通学】 95.4% 市民納得度（平成30年実績値） 70.4% R2.10から従来の路線定期運行路線に加え稲越乗合タクシー（デマンド）の運行開始により、カバー率は上昇する見込みである。	—	・カバー人口率については、業者委託により算出しており、令和5年度、令和7年度において算出する予定 ・計画に基づき、市民意識に関するアンケートは令和4年、6年に実施
目標2 地域公共交通サービスの利用者数を維持する 目標値 別紙記載	・地域公共交通の整備・運行 ・利便性の向上に向けた取組 （利用環境の整備、わかりやすい基本的な情報提供など）	乗務員記入によるバス日報より算出	別紙記載	別紙記載	
目標3 地域路線等について一定の収支を維持改善する。 目標値 収支率5%以上（各路線の合計値）	・地域公共交通の整備・運行 利用客の推移を注視するとともに路線ごとの乗客一人当たりの負担額が大きいかまたは、大幅に収支率が低い路線は、路線の見直しを実施。	運行委託費、便別・路線別運賃収入から算出	実績：4.26%（R2.10～R3.9） 達成状況：未達成 吉田線の地域路線編入により、再編前の昨年度と比べ利用者が減少したものの、収支率は増加した。	山之村線、神岡猪谷線など利用者の少なくコストがかかっている路線を中心に見直しに向けて検討を進める。また利用促進事業を積極的にを行い、新規利用者を獲得していく。	<参考>過去実績値 R2（R1.10～R2.9）：4.05% R1（H30.10～R1.9）：4.77%
目標4 一定の事業費の中で最大限効率的地域公共交通サービスを維持する 目標値 1億5千万円を大きく超えない範囲内	・地域公共交通の整備・運行 非効率な運行をなくすとともに、維持に係るコストを極力抑制した公共交通サービスを維持・充実する	市営バス運行委託費事業者路線維持負担金（赤字補填）及び差額補填負担金より算出	実績：1億6,378万円（R2.10～R3.9） 達成状況：未達成 再編実施事業の終了に伴い、これまで事業の特例として交付された補助金が終了したことによる事業者路線維持負担金が増額し、全体で1億5千万円を超える額となった。 詳細は別紙記載	目標3と同様に山之村線、神岡猪谷線など利用者の少なくコストがかかっている路線を中心に見直しに向けて検討を進める。それぞれ地域ニーズに対応した路線とすることを前提とするが、コスト面も意識した路線としていく。	<参考>過去実績値 R2（R1.10～R2.9）：1億5255万円 R1（H30.10～R1.9）：1億4985万円

飛騨市地域公共交通計画の評価等結果（令和2年10月～令和3年9月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
目標5 地域公共交通に対する市民の理解度を向上させる。 目標値 令和3年度の振り返りを踏まえて設定 目標指標 市民と協働したイベント（セミナー等）の実施	・利用促進事業の実施 市民と協働したイベント（セミナー等）の実施する。	—	実績： ○ひだのはたらくくま展 利用促進チラシ配布数 200組 ○公共交通説明会（古川・神岡） 説明会参加者数 合計10名	引き続き、イベントの出席やセミナーを実施し、地域公共交通の露出を増やしていく。また中学校と連携した高校通学のための公共交通講座や各区長会での説明など、これまで利用したことない方へのPRを行っていく。	次年度以降の目標指標値として、以下のとおり設定し、利用促進事業を継続して実施することとする。 市民と協働した地域イベント出席 ⇒年1回以上 公共交通に関するセミナー ⇒年1回以上（各町）
目標6 地域公共交通の維持に協力しようとする市民の比率を向上させる 目標値 令和3年度の振り返りを踏まえて設定 目標指標 地域公共交通に関するイベント、説明会等への参加動向	・利用促進事業の実施 市民と協働したイベント（セミナー等）の実施する。 ・地域住民・事業者等の自主的な取組を支援	—		市民と協働したイベント（セミナー等）の実施の際には、参加者数バス無料券を配布し、その利用状況を把握し、市民の動向を調査していく。	次年度以降の目標値として、以下のとおり設定し、利用促進事業を継続して実施することとする。 地域公共交通説明会（セミナー） ⇒各町1回あたり10名の参加
目標7 おでかけの手段として地域公共交通の認識を向上させる 目標値 令和3年度の振り返りを踏まえて設定 目標指標 おでかけの際に地域公共交通を利用する高齢者の利用者数	・利用促進事業の実施 市民と協働したイベント（セミナー等）の実施する。	—	—	市地域包括ケア課と連携し、高齢者支援事業において、免許返納者への個別地域公共交通セミナーや高齢者支援イベントに出展するなど高齢者に向けてのPRを強化する。	高齢者利用者の割合把握は、令和4年度及び令和6年度に実施する市民意識アンケート調査において、合わせて実施する。

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「—」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

目標2 地域公共交通サービスの利用者数を維持する

協議資料2別紙

令和2年10月～令和3年9月

	路線名	目標値(年間)		R3実績値	R2実績値	R1実績値	評価と今後の取組について
	幹線 神岡猪谷線 ※OD調査により利用者数を算出	6,000人	利用者数	3,051人	7,858人	4,226人	大幅に利用者が減少。新型コロナウイルスの影響が大きく、県外への移動客の減少が主な要因と考えられる。この路線は、従来より研究施設職員の利用需要があり、幹線としての役割と合わせてこの利用需要に対応できる路線見直しの検討を進める。
地域路線	畦畑線	1,000人	利用者数	942人	858人	951人	回数券の導入により、高校通学での利用が増えたことにより昨年より利用が増加。目標値には届かなかったもののそれに近い利用者は維持できている。引き続き利用状況を注視し、路線維持に努める。
			1人あたりの利用者(平均)	1.0人	0.9人	1.0人	
			市支出額	2,429千円	2,910千円	1,750千円	
	太江線	1,000人	利用者数	835人	1,027人	1,079人	1日に2回利用する2人組の利用者のうち、1人が入院したことにより、利用者が減少。朝夕の利用が全体の割合を占めるため、R3.10からの同区間を運行する神原線運行開始に伴い、今後は地域とともに日中便の一部の廃止を含め路線見直しの検討を進める。 (現在、各バス停での乗降調査を実施中)
			1人あたりの利用者(平均)	0.7人	0.6人	0.6人	
			市支出額	3,674千円	4,702千円	4,626千円	
	桃源郷線	4,800人	利用者数	3,390人	3,491人	4,788人	高校通学者が多い路線であり、昨年度と比べ定期券購入者が減ったこと(高校通学者の減少)、9月の高校オンライン授業の影響により利用者が減少。その中でR2.10に開始した朝の病院デマンド便の利用割合は一定数あり、通院での利用も多くある。 R2.10からの新設路線の利用客数が少ないため、沿線施設(入浴施設)と連携した利用促進事業を実施していく。
			1人あたりの利用者(平均)	1.2人	1.8人	2.5人	
			市支出額	19,029千円	17,112千円	16,200千円	
	稲越線	500人	利用者数	200人	829人	918人	稲越乗合タクシー(デマンド運行)新設により、大幅に減便したことで、利用者は減少。しかし、稲越乗合タクシーの利用者数を合わせると利用客は増加している。R2.10再編で河合地区は大きく路線を見直したため、次年度実施する市民アンケートの結果を踏まえた路線見直しを検討していく。
			1人あたりの利用者(平均)	0.2人	0.2人	0.3人	
			市支出額	2,006千円	9,259千円	8,647千円	
月ヶ瀬線	2,850人	利用者数	1,361人	2,323人	3,030人	日中便の減便と高校通学者の減少により、利用者は減少。減便の代替策である、河合・宮川乗合タクシーの増車に伴い、そちらに利用が流れていることも考えられる。稲越線と同様にR2.10再編で河合地区は大きく路線を見直したため、次年度実施する市民アンケートの結果を踏まえた路線見直しを検討していく。	
		1人あたりの利用者(平均)	0.5人	0.6人	0.7人		
		市支出額	8,294千円	11,285千円	10,382千円		
宮川線	2,100人	利用者数	1,390人	1,192人	1,847人	R2.10から朝の高校通学のためのデマンド便運行により、高校通学の利便性は向上したものと考えられ、実際に毎月一定の利用がある。安定的なデマンド便の利用により、昨年の利用者数を上回る結果となった。しかし、コロナ禍前の利用客数には、達しておらず、今後は地域への利用促進事業を通して、さらなる利用者数の増加を図る。	
		1人あたりの利用者(平均)	0.5人	0.5人	0.7人		
		市支出額	10,142千円	17,453千円	15,685千円		

	路線名	目標値(年間)		R3実績値	R2実績値	R1実績値	評価と今後の取組について
地域路線	吉田線	14,300人	利用者数	5,398人	-	-	事業者路線(幹線)より市営路線(地域路線)に編入。それにより利用状況調査方法が変更となり、目標値から大幅に乖離する結果となったため、地域公共交通計画を改正し目標値を設定し直す。今後は今年度の実績をベースとして利用状況を注視していく。
			1便あたりの利用者(平均)	1.7人	-	-	
			市支出額	16,124千円	-	-	
	柏原線 (R3.10~神原線)	1,500人	利用者数	1,657人	1,721人	1,284人	暖冬の影響により利用者数が増加した昨年と比べ、利用者数は減少したものの昨年とほぼ同水準であり目標は達成。R3.10からの路線見直しにおいて古川町方面の利便性を向上させたことにより、引き続き古川町方面の利用状況に注視していく。
			1便あたりの利用者(平均)	1.1人	1.2人	0.7人	
			市支出額	9,763千円	9,353千円	9,990千円	
	神岡東部線	2,300人	利用者数	2,356人	2,399人	2,417人	今年度より、朝夕の2便を廃止し、午前9時台に1便を新設。実質1便の廃止となったが、利用者は維持できており、目標も達成。今後は現状の運行を維持し、利用状況に注視していく。
			1便あたりの利用者(平均)	1.9人	1.7人	1.7人	
			市支出額	9,394千円	10,603千円	9,711千円	
	山之村線	1,450人	利用者数	718人	957人	1,329人	この路線は、高齢者の通院、買物が主な利用客であるが、ここ数年で利用者は半数以下に減少。これまで利用が多かった方が、山之村地区から引越す、施設入所などが利用者減少の要因と考えられる。これまで大きな見直しがされてこなかった路線であり、今後は地域とともに路線見直しの検討を進める。 ※市民病院への聞き取り：山之村に住む方の受診者数に変化はないが、息子夫婦と同居するなどの理由により、神岡町市街地へ住所変更された方が数名いる。
			1便あたりの利用者(平均)	0.5人	1.0人	1.4人	
			市支出額	14,598千円	14,833千円	14,339千円	
市街地線	かみおか循環乗合タクシー	10,000人	利用者数	8,714人	9,213人	9,864人	当該路線は各便で利用者が減少している状況であり、コロナ禍の影響を受けていると考えられる。しかしながら、市内路線の中で高い水準を保っている状況であり、生活に必要な路線であることは変わらないため、今後も利用状況を注視しながら、路線維持に努める。
			1便あたりの利用者(平均)	5.1人	5.5人	5.8人	
			市支出額	7,243千円	6,989千円	6,589千円	
小規模輸送	河合・宮川乗合タクシー	2,500人	利用者数	2,153人	1,673人	1,972人	月ヶ瀬線の減便に伴う代替策として、2台体制での運行とし、これまで以上に需要をカバーできるようにするため、利用者は増加。今後は地域への利用促進事業を通して、さらなる利用を図る。
			市支出額	12,141千円	6,655千円	6,165千円	
	稲越乗合タクシー	1,000人	利用者数	835人	-	-	稲越線減便の代替策として、新規で運行を開始。運行初年度となったが、見直し前の稲越線利用客数を上回る結果となり順調に地域に定着しつつある。主な移動先は、河合診療所、飛騨古川駅、ゲートボール場。河合宮川乗合タクシーとともに、今後は地域への利用促進事業を通して、さらなる利用を図る。
			市支出額	7,244千円	-	-	

目標達成
 目標値51%以上100%未満
 目標値50%以下

目標4 一定の事業費の中で最大限効率的に地域公共交通サービスを維持する。

目標値 1億5千万円大きく超えない範囲内（市営バス運行、事業者路線維持負担金及び差額補填の支出額）

項目	R3	R2	R1	単位：千円
市営バス運行委託費	125,760 (105,521)	115,603 (111,540)	107,932 (105,920)	()は吉田線、神原峠線を除いた額
事業者路線維持負担金（赤字補填）	37,320	35,957	13,574	
事業者路線差額補填負担金	708	996	28,345	
合計	163,788	152,556	149,851	

【R2とR1の比較】

大幅な路線見直しはなし
 古川神岡線を差額補填路線から維持負担路線への切り替え
 コロナ禍の影響により、市内中学校の休校に伴う市営バス運行費の増額による委託費の増額

【R3とR2の比較】

- ・桃源郷線：契約単価の増額、新設便の運行【+1,900千円】
- ・吉田線：事業者路線（幹線/維持負担路線）より地域路線の編入より国県補助金が減額し、負担額が増加【+11,000千円】
- ・神岡猪谷線：再編特例による補助金交付が終了したため国県補助金が減額し負担額が増加【+12,000千円】
- ・古川神岡線：国県補助金に加え、県奨励金の交付を受けたため、負担額は減少【-7,000千円】

燃料代の高騰等の理由により、委託契約単価は増額しているものの市営バス運行委託費（吉田線を除く）はR2再編前と比べ減少している。これまで再編実施事業により特例として交付されていた補助金が事業に終了に伴って、補助対象外になったことが費用増額の大きな要因となっている。