

飛騨市地域公共交通計画
(令和3～7年度)

令和3年3月
(令和6年6月改正)
飛 騨 市

目 次

第1編 地域公共交通網形成計画の概要と地域の現状と課題

第1章	飛騨市地域公共交通計画の概要.....	2
1-1	計画の背景と目的.....	2
1-2	計画の基本事項.....	3
第2章	地域の現状等.....	5
2-1	地域の状況.....	5
2-2	人口と財政状況.....	8
2-3	地域公共交通の運行状況.....	11
2-4	市民の移動需要及び公共交通に対する意識.....	27
2-5	観光動向.....	31
第3章	網形成計画の評価・検証.....	33
3-1	目標の設定状況.....	33
3-2	目標値と指標の達成状況.....	33
3-3	事業評価.....	36
第4章	関連計画の整理.....	37
第5章	技術革新の動き.....	39
第6章	地域公共交通の役割と課題整理.....	40
6-1	地域公共交通サービスの役割.....	40
6-2	解決すべき課題の整理.....	41

第2編

公共交通施策の展開

第1章 地域公共交通の活性化に向けた取り組みの方針

1-1 地域公共交通の維持・改善の方針

地域公共交通網は以下の方針に則って維持・改善する。

(1) 方針1：定められた役割・サービス水準の担保

① 最低限のQOLを極力確保する公共交通網の維持・改善

自力で移動可能なすべての市民の通学、通院、買物の移動を担保できる公共交通網を形成する。ただし、高校通学に関しては、高校生がいない場合等、必要がないと地域が判断した場合はこの限りではない。

② 外出したいと思える便（路線・ダイヤ・運賃）の提供

本市が運行する地域公共交通は、路線ごとに運行のねらいとそれに対応する主な移動目的を設定する。移動目的に対して、移動需要が多い時間帯や用事を済ませて戻ってくる時間帯に、便がある状態をつくり、地域公共交通による移動を促進することで、市内のにぎわい創出に寄与する。また、利用者にわかりやすいゾーン制運賃を維持し、さらに浸透させる。

③ 初めての人でも利用できる環境の整備

これまで地域公共交通を利用したことがない地域住民や初めて訪れる来訪者でも利用しやすい地域公共交通を目指す。そのために、系統番号やカラーリングを見直すとともに、オープンデータ化を推進し、インターネットによる検索性を高める。

(2) 方針2：持続可能な地域公共交通サービスの確保・充実

① 交通事業者、市民、行政協働による地域公共交通の確保・充実

地域公共交通サービスを行政と交通事業者だけで支えていくことは不可能であり、地域（市民）の理解と協力、参画が不可欠である。地域からの理解と協力を得るとともに、地域が一定の役割を担う、稲越乗合タクシーのような取組みを展開しながら、地域公共交通の再編・整備・維持に市民が参画する仕組みを構築する。あわせて、地域住民の理解と利用を促進し、地域公共交通サービスの維持が必要という社会的潮流をつくり出す。

② 効率的で低コストな地域公共交通の確保・維持

非効率な運行、運営をなくすとともに、維持に係るコストを極力抑制した地域公共交通サービスを維持・充実させる。

(3) 方針3：成長する地域公共交通サービス

本計画に基づき形成する地域公共交通サービスは、市内全域においてQOLを確保するために必要最低限の移動を担保することを第一の目的としている。財源が限られている中、本計画以上の地域公共交通サービスを維持・充実させることは、利用者や市の負担のみでは不可能である。より利便性が高く、密度の濃い地域公共交通サービスとするために、地域住民の自主的な取組みや、交通事業者等がビジネスチャンスを見いだすことによって、基盤となる公共交通「網」を補完していく仕組みを構築する。

(4) 方針4：まちづくりへの寄与、上位計画との整合性

本計画に基づき形成する地域公共交通サービスは、政策指針及び都市マス等に示されるまちづくりの実現に寄与するものとする。

1-2 方針に係るその他特記事項

(1) 地域公共交通を支える人の集まり（ソーシャルキャピタル）の育成

地域公共交通の利用促進策や維持・管理への協力要請、地域公共交通の必要性などの啓発を通じて、地域公共交通サービスに対する協力者・理解者を増加させ、支援のための人の集まり（ソーシャルキャピタル）を増やす。そのための積極的な連携と支援を行うことを通じて、利用促進や地域公共交通サービスの補完を促す。

(2) 地域公共交通サービスを補完する事業者に対する支援

交通事業者をはじめ様々な事業者が地域公共交通サービスを補完するための事業をはじめめる際に、必要に応じて連絡・調整、コーディネート等の支援を行う。また、その取組みが交流人口の増加に寄与する場合は、観光関連の情報に記載するなど、利用促進に対する支援も行う。

(3) 技術革新への対応

公共交通関連分野において進む、自動運転や MaaS をはじめとする技術革新を本市の公共交通にも活用することで、方針1～4の実現をさらに加速できる可能性があるため、先進技術に関する情報の収集、他自治体等の好事例の研究を行いながら積極的に導入を検討していく。

1-3 地域公共交通確保維持改善事業

(1) 地域公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	JR 高山本線	交通結節点から市外への広域交通を担う。	支線との接続状況に配慮することで一定以上の需要を確保する。
地域内幹線	F01 高山古川線 F00 古川神岡線	濃飛バス神岡営業所または飛驒古川駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点に連絡する。	地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	R 上宝神岡線 I 神岡猪谷線		交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
支線（地域路線・フィーダー系統）	O14 吉田線	神岡町内各地域を運行し、結節点における幹線との接続のほか、中心市街地への移動を確保する。	地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統）を活用し、持続可能な運行を目指す。
	O17 神原線		
支線（市街地線・フィーダー系統）	O10 かみおか循環線		

(地域公共交通確保維持事業に係る実施主体)

路線名	起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
高山古川線	高山濃飛バスセンター	飛驒古川駅	4条	路線定期運行	濃飛乗合自動車(株)	幹線補助
古川神岡線	飛驒古川駅	濃飛バス神岡営業所	4条	路線定期運行	濃飛乗合自動車(株)	幹線補助
吉田線	濃飛バス神岡営業所	流葉温泉・スキー場	4条	路線定期運行	濃飛乗合自動車(株)	フィーダー補助
神原線	割石温泉	飛驒古川駅	4条	区域運行	濃飛乗合自動車(株)	
かみおか循環線	神岡振興事務所	神岡振興事務所	79条	路線定期運行	飛驒市	

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

【〇14 吉田線】

吉田線は、神岡町市街地から上村地域を經由し西地域までを運行しており、通院・買物に利用されるほか、飛騨神岡高校への通学などの移動手段を担っている。また、濃飛バス神岡営業所、流葉温泉・スキー場では幹線系統と接続し、公共交通網を構築する上で、重要な役割を担っている。一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

【〇17 神原線】

神原線は、神岡町市街地から袖川地域を經由し飛騨古川駅までを運行しており、主に通院・買物の移動手段を担っている。また、濃飛バス神岡営業所、流葉温泉・スキー場・飛騨古川駅では幹線系統と接続し、公共交通網を構築する上で、重要な役割を担っている。一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

【〇10 かみおか循環線】

かみおか循環線は、神岡町市街地を中心に循環運行し、主に通院・買物の移動手段を担っている。また、濃飛バス神岡営業所では幹線系統と接続し、公共交通網を構築する上で、重要な役割を担っている。一方で、本市や運行事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

第2章 飛騨市地域公共交通計画の目標

地域公共交通サービスを継続し、より使いやすく改善していく仕組みとして、目標値及び指標を設定し、定期的に評価・検証を行う。目標値及び指標は、「全市的に設定する目標値・指標」と「路線別に設定する目標値・指標」に分けて評価を行う。

なお、目標を定量化したものを「目標値」、目標の達成具合を測定する代替的な尺度を「指標」とする。（具体的な数値については、第4章計画の達成状況の評価に記載）

2-1 整備・運行に関する目標

目標1：地域公共交通により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1の目標値：通院・買物・通学における公共交通カバー率（人口）の維持

〔通院〕地域の診療所及び市内の総合病院に通院できるようにする

〔買物〕地域の商店及び市内の大型の商業施設に行けるようにする

〔通学〕可能な限り高校生が市内の高校に通学できるようにする

2-2 持続性に関する目標

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2の目標値：路線ごとの利用者数の維持。

※平成30年度及び令和元年度の平均値の利用者数を基準とする。

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3の目標値：全体収支率の改善

※平成30年度及び令和元年度の平均値の収支率を基準とする。

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4の目標値：基準額内の市の公共交通事業（市営バス運行、事業者路線赤字負担及び事業者路線差額補填）の実施

参考：公共交通事業に係る支出額過去実績

令和元年	1億5千293万円
平成30年	1億5千183万円
平成29年	1億5千804万円
平成28年	1億4千864万円

2-3 利用促進・啓発事業に関する目標

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 5 の目標値：市民と協働したイベント（セミナー、住民懇談会等）の実施回数

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 6 の目標値：目標 5 に定める地域公共交通イベントへの参加者数

目標 7：おでかけの手段としての地域公共交通の認識を向上させる

- 目標 7 の目標値：ひだしおでかけ時刻表及びマップの区長配布回数
広報ひだによる記事掲載数

※目標 5～7 の目標または指標の基準値については、令和 3 年度調査により設定

第3章 目標達成のために行う事業

3-1 事業の展開

実施する事業の一覧を以下に示す。

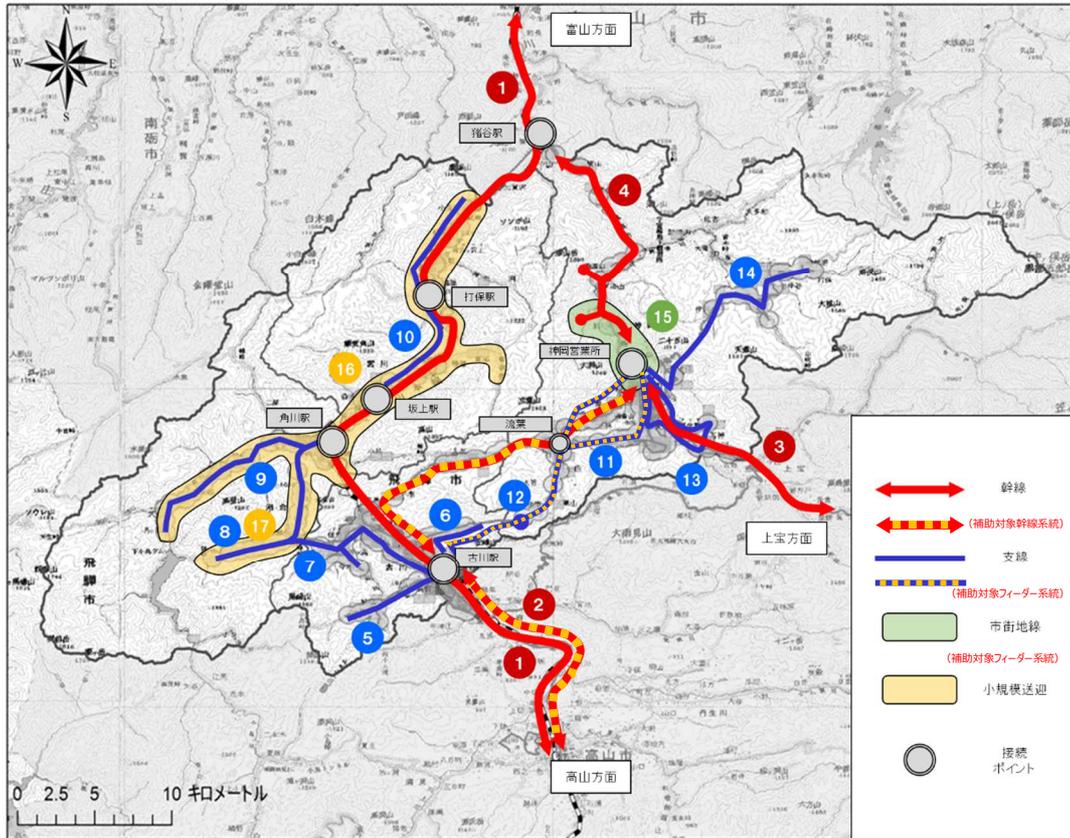
表 3-1 本計画の事業と実施主体

実施項目	施策	事業	実施主体
1 地域公共交通の運行	幹線の運行	・JR 高山本線、高山・古川線、古川・神岡線、上宝・神岡線、神岡猪谷線の運行	交通事業者
	地域路線の運行	・畦畑線、太江線、稲越線、月ヶ瀬線、桃源郷線、宮川線、吉田線、神原線、神岡東部線、山之村線の運行	飛騨市 交通事業者等
	市街地線の運行	・かみおか循環線の運行	
	小規模送迎の運行	・河合宮川乗合タクシー、稲越乗合タクシーの運行	飛騨市
	その他の移手段の支援	・地域公共交通サービスを補完する移手段の創出及び維持に対する支援（タクシーを含む）	
2 利便性の向上	交通結節点の整備・維持	・利用環境の利便性向上 待合所・ベンチなどの設置 バス停の更新 等	交通事業者 飛騨市
	企画乗車券の発行	・ひだまる定期券、1日乗車券、シルバーフリー定期券、回数券等の運用	交通事業者 飛騨市
	車両の更新と整備	・利便性を高める車両の導入	交通事業者 飛騨市
	地域公共交通の基本的な情報提供	・バス停や待合等におけるわかりやすい案内掲示 ・総合地域公共交通マップの発行 ・地域、属性などの対象者ごとの時刻表発行 ・市のHP・広報等による情報発信	飛騨市
3 利用促進	日中利用の促進及び地域公共交通への理解度の向上	【利用していない地域住民に対する利用促進】 ・市の広報、集会等での説明による、地域公共交通の必要性についての意識啓発 ・市民と協働したイベントの開催（バスツアー、セミナー等） ・免許返納者へのインセンティブの付与 【利用している地域住民に対する利用促進】 ・目的地施設と連携した企画チケット等の検討 ・市民と協働した利用促進の検討	飛騨市 交通事業者 学識経験者
	通学利用の促進	・中高生とその保護者に対する説明会の実施	飛騨市 学校・PTA
	来訪者に対する地域公共交通情報の提供	【初めての人でも利用できる情報提供】 ・系統番号・路線番号・カラーリングの再編 ・施設・店舗・病院等のパンフレットやHP、施設内での公共交通情報の提供 【観光客向けの情報提供】 ・案内等の多言語化推進 ・観光客が利用しやすい停留所への改良（名称、設置場所等） ・観光客向け時刻表・パンフレットの政策 ・観光関係者への説明資料の作成	飛騨市 交通事業者 飛騨市観光協会
	地域住民・事業者等の自主的な取り組みの支援	・地域住民や事業者等が主導して行う地域主導型利用促進事業の支援	飛騨市
4 評価・改善	地域公共交通における評価・検証の実施	・評価・検証事業（乗降調査・利用者アンケート等） ・市民アンケート調査、運行状況等の点検 等	飛騨市公共交 通会議
	継続的な市民参加の仕組みづくり	・住民意見交換会による運行改善に関する協議等 ・利用実績の地域へのフィードバック	飛騨市 自治会・シニア クラブ等
	先進的な手法や技術の導入検討	・先進技術に関する情報の収集 ・他自治体の好事例の研究	飛騨市

3-2 事業の詳細

(1) 地域公共交通の運行

地域住民の生活に必要な移動を確保するための地域公共交通を運行し、漸次改善を図っていく。交通事業者及び本市が事業主体となり運行する路線について以下に示す。



番号	路線系統番号	路線名	運行者
幹線			
1	—	JR高山本線	JR 東海
2	F	高山・古川・神岡線 (補助対象幹線系統)	濃飛バス
3	R	上宝・神岡線	濃飛バス
4	I	神岡猪谷線	濃飛バス
地域路線			
5	O23	畦畑線	飛騨市
6	O22	太江線	飛騨市
7	O21	桃源郷線	飛騨市
8	O31	稻越線	飛騨市
9	O32	月ヶ瀬線	飛騨市
10	O41	宮川線	飛騨市

番号	路線系統番号	路線名	運行者
地域路線			
11	O14	吉田線 (補助対象フィーダー系統)	濃飛バス
12	O17	神原線 (補助対象フィーダー系統)	濃飛バス
13	O12	神岡東部線	濃飛バス
14	O11	山之村線	濃飛バス
市街地線			
15	O10	かみおか循環線 (補助対象フィーダー系統)	飛騨市
小規模送迎			
16	—	河合宮川乗合タクシー	飛騨市
17	—	稻越乗合タクシー	飛騨市

図 3-1 飛騨市の地域公共交通網

① 幹線の運行

幹線は、地域住民の主要な移動先となる古川・神岡市街地や近隣都市との間の移動を担う。市内の大きな移動需要に対応することに加えて、できる限り短時間で地域間・都市間を移動することを旨とする。

運行内容の詳細に関しては、既存の路線をベースにしながら、評価・検証の結果を踏まえ改善を行う。

② 地域路線の運行

各地域内を運行し、当該地域の中心地への移動及び幹線へ接続する移動を担う。地域内の移動需要に対応し、生活に必要な最低限の移動を極力確保する。

運行内容の詳細に関しては、現行の路線をベースにしながら、評価・検証の結果を踏まえ、利便性向上と地域の実情に適合できる運用方法・車両を検討する。加えて、地域住民が自分たちのものとして運行に携わることで、地域が生み、育て、守っていく体制をつくることを目指す。

③ 市街地線の運行

地域住民及び観光客等が、市街地内の主要施設に接続する移動を担う。濃飛バス神岡営業所を拠点とし、市街地に点在する主要施設を運行する循環路線とし、極力冗長でないようにする。また、運行本数を多く確保し、利便性を向上させる。

運行内容の詳細に関しては、現行の路線をベースにしながら、評価・検証の結果を踏まえ、地域住民や交通事業者等と検討を重ねながら改善を行う。

④ 小規模送迎の運行

人口が少ない等、乗合輸送サービスで対応することが非効率な地域内を運行し、当該地域の主要施設に接続する移動を担う。地域内の移動需要に対応し、生活に必要な最低限の移動を極力確保する。乗合輸送サービスとは、適切な分担を図るものとする。

運行内容の詳細に関しては、現行の路線をベースにしながら、評価・検証の結果を踏まえ、利便性向上と地域の実情に適合できる運用方法・車両を検討する。加えて、地域住民が自分たちのものとして運行に携わることで、地域が生み、育て、守っていく体制をつくることを目指す。

⑤ その他の移動手段の支援

タクシーに関する情報発信を行うとともに、産業分野や福祉分野と連携した、利用促進を行う。

市街地におけるレンタサイクルや、住民組織や特定非営利活動法人、地域組織などによる移動手段等、地域公共交通サービスを補完する移動手段確保の取組みを支援する。

	番号	路線系統番号	路線名	運行のねらい	対応する主な移動目的
幹線	2	F	高山・古川・神岡線 (補助対象幹線系統)	古川中心部から神岡中心部、神岡中心部から古川中心部への移動需要に対応する。また、古川中心部、神岡中心部から高山方面への移動需要に対応する。	神岡地域⇄古川地域⇄高山地域での通学(高校)、通院、買物、来訪者観光
	3	R	上宝・神岡線	神岡地域と上宝地域間の通院、通学、買物等の移動需要に対応する。	神岡町内及び上宝間での通学(高校)、通院、買物
	4	I	神岡猪谷線	神岡地域の北部エリアから神岡中心部への移動需要に対応する。また、神岡地域から富山方面への移動需要に対応するため、神岡市街地で地域路線との接続をとるとともに、猪谷駅までの移動を確保する。さらに、神岡市街地から、温泉まで行けるようにする。	神岡町内での通学(小学校・中学校・高校)、通院、買物、温泉 富山方面との通学、通勤、通院、買物、来訪者観光
地域路線	5	O23	畦畑線	古川地域の畦畑エリアから古川中心部までの移動を確保する。	古川町内での通学(小学校・中学校・高校)、通院、買物
	6	O22	太江線	古川地域の太江エリアから古川中心部までの移動を確保する。	古川町内での通学(高校)、通院、買物
	7	O21	桃源郷線	河合地域の稲越エリアから古川中心部までの通学移動と、古川地域の黒内エリアから古川中心部までの移動を確保する。また、古川中心部から温泉まで行けるようにする。	古川町内及び河合町内からの通学(小学校・中学校・高校)、通院、買物、温泉
	8	O31	稲越線	河合地域の稲越エリアから古川中心部までの通学移動と、河合地域の稲越エリアから中心部までの移動を確保する。通学以外の地域外への移動需要に対しては、幹線である鉄道へ接続することで対応する。	河合町内での診療所通院、通学(小学校)、買物、温泉、角川駅での幹線(JR高山本線)との接続 古川方面(市民):通学(中学校・高校)、通院、買物
	9	O32	月ヶ瀬線	河合地域の月ヶ瀬エリアから古川中心部までの通学移動と、河合地域の月ヶ瀬エリアから中心部までの移動を確保する。通学以外の地域外への移動需要に対しては、幹線である鉄道へ接続することで対応する。 利便性向上のため、日中のデマンド型の運行を検討する。	河合町内での診療所通院、通学(小学校)、買物、温泉、角川駅での幹線(JR高山本線)との接続 古川方面への通学(中学校・高校)、通院、買物
	10	O41	宮川線	宮川地域から古川中心部までの通学移動と、宮川地域の中心部までの移動を確保する。通学以外の地域外への移動需要に対しては、幹線である鉄道へ接続することで対応する。	宮川町内での診療所通院、通学(小学校)、買物 温泉、坂上駅・打保駅での幹線(JR高山本線)との接続、古川への通学(中学校・高校)、通院、買物
	11	O14	吉田線 (補助対象フィーダー系統)	神岡地域の吉田・上村エリアから神岡中心部までの移動を確保するとともに、幹線への接続をとる。また、温泉まで乗り換えなしで行けるようにする。	神岡地域:通学、通院、買物、温泉 古川方面:濃飛バス神岡営業所、流葉スキー場での幹線(高山神岡線、上宝・神岡線、神岡猪谷線)との接続
	12	O17	神原線 (補助対象フィーダー系統)	袖川地区(柏原、山田、伏方)から神岡市街地及び古川市街地までの移動を確保する。 特に幹線が運行しない市道沿線地域の移動需要に対応するとともに、幹線接続をとる。	通院、買物、温泉 濃飛バス神岡営業所、流葉スキー場での幹線(高山神岡線、上宝神岡線、神岡猪谷線)との接続
	13	O12	神岡東部線	石神・麻生野地区から神岡中心部までの移動を確保するとともに、幹線への接続をとる。また、温泉まで乗り換えなしで行けるようにする。	通学、通院、買物、温泉 濃飛バス神岡営業所での幹線(高山神岡線、上宝神岡線、神岡猪谷線)との接続
	14	O11	山之村線	山之村地区から神岡中心部までの移動を確保するとともに、幹線への接続をとる。	通院、買物 濃飛バス神岡営業所での幹線(高山神岡線、上宝神岡線、神岡猪谷線)との接続
市街地線	15	O10	かみおか循環線 (補助対象フィーダー系統)	神岡市街地内での移動を、定時定路線で巡回する乗合タクシーによって確保する。また、温泉まで乗り換えなしで行けるようにする。	通院、買物、温泉等
小規模輸送	16	-	河合宮川乗合タクシー	河合地域内・宮川地域内での移動をデマンド型の乗合タクシーによって確保する。	通院、買物、温泉等
	17	-	稲越乗合タクシー	稲越線沿線地域内での移動をデマンド型の乗合タクシーによって確保する。また、稲越・大谷地域から飛驒古川駅までの移動を確保する。	通院、買物、温泉等

表 3-2 路線別の運行のねらいと対応する主な移動目的

(2) 利便性の向上

市内の輸送資源を活用して、暮らしに必要な移動がしやすいよう、地域公共交通の利用環境の整備や情報発信等を行う。

① 交通結節点の整備・維持

交通結節点となる主要なバス停や駅の待合環境、乗り継ぎ環境を高めるため、待合所・ベンチの設置・維持、バス停の更新などを実施する。

待合所・ベンチの設置は、各振興事務所や総合病院、商業施設など、利用者が多い場所に対して優先的に行う。なお、JR 高山本線猪谷駅は富山市内であるが、幹線同士が接続することから、関係者と協力して待合環境、乗り継ぎ環境の向上に努める。

② 企画乗車券の発行

ひだまる定期券、1日乗車券、シルバーフリー定期券、回数券等の割引制度を運用し、地域公共交通サービス利用者の負担感を軽減する。

③ 車両の更新と整備

地域の実情に合わせた運行の見直しと合わせて、乗降時の負担が少ない低床バスの導入や、移動需要の規模に応じた車両の小型化等を検討し、利便性を高める車両の導入を推進する。

④ 地域公共交通の基本的な情報提供

待合所やバス停における案内表示をよりわかりやすいものに改善する。

地域公共交通の全体像がわかるマップや、地域別に主要な目的地への具体的な移動方法をまとめた時刻表を整備する。また、これらの時刻表は、JR等のダイヤ改正及びそれに対応した各交通機関のダイヤの見直しに、随時対応していくものとする。

加えて、本市のHP・広報等の情報媒体を活用して、積極的な情報発信を行う。

(3) 利用促進

整備した地域公共交通をより多く利用してもらうため、利用促進策の立案及び実施を行う。利用促進の対象者は、地域住民（通院・買物・温泉等への移動での利用者、通学での利用者）と来訪者である。

利用促進の方向性と各事業の対応を表 3-3 に示す。

表 3-3 利用促進の方向性と各事業との対応

属性		利用の状況	利用促進の方向性	目標
地域 住民	通院 買物 温泉 等	利用していない	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通への理解促進 ・乗り方の周知・乗るきっかけの提供 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の必要性認識 ・地域公共交通に乗ってみる
		利用している	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者を巻き込んだ利用促進の実施 ・病院・商業施設・温泉等と連携した利用促進の実施 ・利用のメリットに関する情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通への愛着醸成 ・定期的・積極的な利用
	通学	日常的に利用	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通への理解促進・愛着醸成 ・進学時に学校ごとに説明会を開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の継続的な利用
来訪者		来訪時に利用	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪時に地域公共交通を利用できるようにするための情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪者が地域公共交通を利用できる環境をつくる

① 日中利用（通院・買物・温泉等への移動）の促進及び地域公共交通への理解度の向上 〈地域公共交通を利用していない地域住民に対する利用促進〉

本市の広報での情報発信や集会等での説明によって、地域公共交通を守るためには、地域住民の利用が不可欠であることを伝え、利用によって地域公共交通を維持することを呼びかける。地域公共交通を利用するきっかけをつくるため、市民と協働し、地域公共交通を利用していない地域住民を対象としたイベント（地域路線を使ったツアー、セミナー等）を実施する。免許返納者の地域公共交通の利用を促すインセンティブの付与を行う。

〈地域公共交通を利用している地域住民に対する利用促進〉

地域公共交通を利用している地域住民を対象に、地域公共交通への愛着醸成や定期的・積極的な利用につなげるため、病院・商業施設・温泉等と連携した企画乗車券の導入を、関係者とともに検討する。また、地域住民が誘い合って地域公共交通を利用することを促進する仕組みやインセンティブを検討する。

② 通学利用の促進

高校生が積極的に地域公共交通を使うよう、市内中学3年生に対する説明会、市内高校の入学説明会において、地域公共交通を使った通学方法の案内を行う。

③ 来訪者に対する地域公共交通情報の提供

〈初めての人でも利用できる情報提供〉

本市の地理に詳しくなくても、利用するバス等がわかりやすいよう、系統番号・路線番号・カラーリングを再編するとともに、交通結節点（古川駅、濃飛バス神岡営業所等）に地域公共交通に関するわかりやすい情報掲示を行う。

〈観光客向けの情報提供〉

アフターコロナの観光客の入り込みを見極めながら、情報の多言語化や、観光客が利用し

やすい停留所への改良（名称、設置場所等）を推進する。

加えて、観光案内所において、観光客用の時刻表の配布を行うとともに、観光関係者向けの説明ツール（おでかけレシピ等）を整備する。

④ 市民・事業者等の自主的な取り組みの支援

市民・事業者等が主体的に行う地域公共交通の利用促進活動（利用促進イベントの実施、利用促進グッズの製作等）に必要な経費等を、一定の予算内で支援する。また、本市のHP・広報等の情報媒体での情報発信や、利用促進イベントの共同開催等による活動支援を検討する。

（４） 評価・改善

① 地域公共交通における評価・検証の実施

地域公共交通を持続的に発展させるために、乗降調査や利用者アンケート等のデータを活用した評価・検証を行い、事業内容を改善する。評価・検証は、飛騨市公共交通会議が中心となって実施する。

② 継続的な市民参加の仕組みづくり

地域公共交通を交通事業者、市民、行政の三者で協働して、守り育てていくためには、市民が地域公共交通の改善などに関わることができる仕組みが必要である。

そこで、地域公共交通会議をはじめとする地域における意見交換会を定期的に行い、利用実績を地域へフィードバックするとともに、運行改善や利用促進に関する協議を行う。

③ 先進的な手法や技術の導入検討

自動運転や MaaS 等の先進技術や他自治体の好事例を収集、研究し、本市の地域公共交通施策への実装を検討する。MaaS については、デマンドバスやタクシーの予約の効率化、移動情報のデータ化による評価・検証に必要なデータ収集の省力化の視点にも着目し、研究を進めるものとする。

3-3 事業実施のスケジュール

事業実施のスケジュールを表 3-4 に示す。

表中の実線矢印は重点的に実施する期間、点線矢印は重点ではないものの継続的に実施する期間を表す。

表 3-4 事業実施のスケジュール

実施項目	施策	事業	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
1 地域公共交通の整備・運行	地域公共交通の運用	・地域公共交通の運用	→	→	→	→	→
	その他の移動手段の支援	・地域公共交通網を補完する移動手段の創出及び維持に対する支援	→	→	→	→	→
2 利便性の向上	交通結節点の整備・維持	・利用環境の利便性向上 待合所・ベンチなどの設置 バス停の更新 等	→	→	→	→	→
	企画乗車券の発行	・ひだまる定期券、1日乗車券、シルバークリー定期券、回数券等の運用	→	→	→	→	→
	車両の更新と整備	・利便性を高める車両の導入	→	→			
		・ラッピング等のデザイン	→	→			
	地域公共交通の基本的な情報提供	・バス停や待合等におけるわかりやすい案内掲示		→	→	→	→
		・総合地域公共交通マップの発行		→	→	→	→
		・地域、属性などの対象者ごとの時刻表発行			→		→
・市のHP・広報等による情報発信			→	→	→	→	
3 利用促進	日中利用の促進	・市の広報、集会等での説明による、地域公共交通の必要性についての意識啓発	→	→	→	→	
		・市民と協働したイベントの開催（バスツアー、セミナー等）	→	→	→	→	
		・免許返納者へのインセンティブの付与	→	→	→	→	
	利用している地域住民に対する利用促進	・目的地施設と連携した企画チケット等の検討	→	→	→	→	
		・市民と協働した利用促進の検討	→	→	→	→	
	通学利用の促進	・中高生とその保護者に対する説明会の実施	→	→	→	→	
来訪者に対する地域公共交通情報の提供	初めての人も利用できる情報提供	・系統番号・路線番号・カラーリングの導入			→		
		・案内等の多言語化促進	→	→	→	→	
	観光客向けの情報提供	・観光客が利用しやすい停留所への改良（名称、設置場所等）	→	→	→	→	
		・観光客向け時刻表・パンフレットの制作	→	→	→	→	
地域住民・事業者等の自主的な取り組みの支援	・地域住民や事業者等が主導して行う地域主導型利用促進事業の支援	→	→	→	→		
4 評価・改善	地域公共交通における評価・検証の実施	・評価・検証事業（乗降調査・利用者アンケート等）	→	→	→	→	
		・市民アンケート調査 運行状況等の点検 等	→	→	→	→	
	継続的な市民参加の仕組みづくり	・住民意見交換会による運行改善に関する協議等		→		→	
		・利用実績の地域へのフィードバック	→	→	→	→	
	先進的な手法や技術の導入検討	・先進技術に関する情報の収集	→	→	→	→	
・他自治体の好事例の研究		→	→	→	→		

第4章 計画の達成状況の評価

4-1 飛騨市地域公共交通のマネジメント

飛騨市地域公共交通を持続的に発展させていくための進行管理の仕組み及び体制について述べる。飛騨市地域公共交通は、Plan（計画）Do（実行）Check（評価・検証）Action（改善）のPDCAを繰り返すことで、改善を図っていく。この改善活動を実施することが進行管理である。PDCAは、地域公共交通サービス全体、及び路線や交通結節点といった構成要素ごとに実施する。

（1）地域公共交通サービスの維持・運営・管理・改善の主体

飛騨市地域公共交通サービスは、飛騨市公共交通会議が中心になり、維持・運営・管理・改善を行うものとする。ただし、交通事業者が事業主体であり、運行主体である路線については、交通事業者が運営等を行い、飛騨市公共交通会議は、必要に応じて協議・連携を行う。

（2）各主体の役割

飛騨市地域公共交通サービスを運用するにあたって、関係者の役割を以下に示す。

① 飛騨市公共交通会議

飛騨市公共交通会議は、全市的な視点から地域公共交通サービス全体の改善、幹線路線の改善に関する必要事項を交通事業者に伝達する役割、地域路線及び市街地循環路線の運行計画策定、評価・検証及び改善、全市的な利用促進の検討と実施、本計画の進捗管理を担う。また、飛騨市公共交通会議が事業主体である地域公共交通を運行委託する際の事業者選定も行う。

② 交通事業者

地域公共交通の運行を担う者として、安全性とサービス水準を保障し、利便性の向上と維持に向けた努力を継続するとともに、利用促進策に積極的に取り組むものとする。

③ 市民・地域

地域公共交通が担っている役割と地域公共交通及び交通事業者の現状を理解し、地域公共交通の運営に積極的に参画することや公共交通を持続可能にさせる維持活動（積極的な利用、地域における啓発活動、公共交通にあわせた移動行動への転換促進など）を実施する。

また、地域における住民代表は地域バスの運行に関して、飛騨市公共交通会議が行う運行改善検討に参画するとともに、地域における利用促進などを担う。

④ 市

飛騨市は、地域公共交通サービスの確保・維持に係る必要な費用負担を行うとともに、飛騨市公共交通会議の事務局としての機能を担うほか、振興事務所及び住民、交通事業者などにおける速やかな意思疎通と合意形成を可能にするためのコーディネーターとしての役割を担う。なお、事務局担当課は市の政策との整合性をとるために他部署との政策調整を行う役割も担う。

4-2 評価の具体的な方法

飛騨市地域公共交通サービスを継続し、より使いやすく改善していく仕組みとして、既述の目標及び指標を活用し、定期的に評価・検証を行う。目標値及び指標は、「全市的に設定する目標値・指標」と「路線別に設定する目標値・指標」に分けて評価を行う。

(1) 全市的に設定する目標値・指標

全市的な目標値・指標として、地域公共交通の整備状況や維持費、地域公共交通サービス全体の利用状況に関するもの等を設定する。

(2) 路線別に設定する目標値・指標

整備する各路線は、QOL 確保のために必須となる路線（主に地域路線）と、生活の利便性をより向上させるための路線（主に幹線路線）に分類できる。QOL 確保路線に関しては、状況に関係なく運行を継続する。ただし、モラルハザードが発生しないように目標値・指標の設定を行う。設定する目標値は各路線あたりの利用者数とする。それらが低い場合は車両の小型化やデマンド運行化などによって費用低減を図る。

生活利便性をより向上させるために運行する路線に関しては、年間利用者数及び1便あたり利用者数を目標値・指標に設定し、目標に到達しない場合は、運行の見直しを検討する。

(3) 目標値・指標の考え方

目標値は遵守目標と努力目標の2種類を設定する。QOL 確保に必要な事業に関しては遵守目標、より利便性を向上させるまたは遵守目標達成につながる事業に関しては努力目標とする。

努力目標に関しては、その達成に向けて関係者が最大の努力を行うよう、飛騨市公共交通会議が働きかける。努力目標値・指標が達成できなかった場合は、利用状況を把握したうえで、実施事業内容の見直しを検討する。

遵守目標に関しては、それを達成するように関係者に働きかけ、達成できなかった場合も運行を継続するが、運行内容等については、その必要性を含め抜本的に見直しを検討する。

表 4-1 各目標の目標値・指標

1. 整備・運行に関する目標																																				
目標 1	地域公共交通により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 (全市／遵守)	<ul style="list-style-type: none"> ・【通院】地域内診療所、中心部総合病院に午前中に通院できる 駅勢圏 1 km、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% ・【買物】地域内商店、中心部商店等に 1 日 1 回以上買物に行く機会がある 駅勢圏 1 km、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% ・【高校通学】始業時間までに市内高校または近隣高校に到着できる 駅勢圏 1 km、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% (ただし、対応できない地域において、担保されていないことに関する合意形成がなされている場合は除く。) 																																			
目標指標 (全市／努力)	地域公共交通の整備状況に対する納得度																																			
2. 持続性に関する目標																																				
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 (個別／遵守)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 60%;">路線名</th> <th style="width: 30%;">目標値(年間)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #f4a460; text-align: center;">幹線</td> <td>神岡猪谷線</td> <td style="text-align: center;">6,000 人</td> </tr> <tr> <td rowspan="10" style="background-color: #4f81bd; color: white; text-align: center;">地域路線</td> <td>畦畑線</td> <td style="text-align: center;">1,000 人</td> </tr> <tr> <td>太江線</td> <td style="text-align: center;">1,000 人</td> </tr> <tr> <td>桃源郷線</td> <td style="text-align: center;">4,800 人</td> </tr> <tr> <td>稲越線</td> <td style="text-align: center;">500 人</td> </tr> <tr> <td>月ヶ瀬線</td> <td style="text-align: center;">2,850 人</td> </tr> <tr> <td>宮川線</td> <td style="text-align: center;">2,100 人</td> </tr> <tr> <td>吉田線</td> <td style="text-align: center;">5,500 人</td> </tr> <tr> <td>神原線</td> <td style="text-align: center;">1,500 人</td> </tr> <tr> <td>神岡東部線</td> <td style="text-align: center;">2,300 人</td> </tr> <tr> <td>山之村線</td> <td style="text-align: center;">1,450 人</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #76b82a; text-align: center;">市街地線</td> <td>かみおか循環線</td> <td style="text-align: center;">10,000 人</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="background-color: #f1c232; text-align: center;">小規模輸送</td> <td>河合・宮川乗合タクシー</td> <td style="text-align: center;">2,500 人</td> </tr> <tr> <td>稲越乗合タクシー</td> <td style="text-align: center;">1,000 人</td> </tr> </tbody> </table>		路線名	目標値(年間)	幹線	神岡猪谷線	6,000 人	地域路線	畦畑線	1,000 人	太江線	1,000 人	桃源郷線	4,800 人	稲越線	500 人	月ヶ瀬線	2,850 人	宮川線	2,100 人	吉田線	5,500 人	神原線	1,500 人	神岡東部線	2,300 人	山之村線	1,450 人	市街地線	かみおか循環線	10,000 人	小規模輸送	河合・宮川乗合タクシー	2,500 人	稲越乗合タクシー	1,000 人
	路線名	目標値(年間)																																		
幹線	神岡猪谷線	6,000 人																																		
地域路線	畦畑線	1,000 人																																		
	太江線	1,000 人																																		
	桃源郷線	4,800 人																																		
	稲越線	500 人																																		
	月ヶ瀬線	2,850 人																																		
	宮川線	2,100 人																																		
	吉田線	5,500 人																																		
	神原線	1,500 人																																		
	神岡東部線	2,300 人																																		
	山之村線	1,450 人																																		
市街地線	かみおか循環線	10,000 人																																		
小規模輸送	河合・宮川乗合タクシー	2,500 人																																		
	稲越乗合タクシー	1,000 人																																		
目標値 (全市／努力)	運行路線各便 1 便あたりの利用者数 1.0 人																																			
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 (全市／遵守)	収支率 5 % 以上 (地域路線・市街地線・小規模輸送の合計)																																			
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 (全市／遵守)	1 億 5 千万円を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及び事業者路線差額補填に係る支出額)																																			

3. 利用促進・啓発事業に関する目標	
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 (全市／努力)	市民と協働したイベント（セミナー、住民懇談会等）の実施回数 毎年4回以上
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 (全市／努力)	目標5で定める地域公共交通に関するイベント（セミナー、住民懇談会等）への参加者数 合計100名以上
目標7	おでかけの手段としての地域公共交通の認識を向上させる
目標値 (全市／努力)	ひだしおでかけ時刻表及びマップの区長配布 年1回（9月） 広報ひだによる記事掲載年4回

※目標5～目標7については、令和3年度に調査を実施し数値を設定

4-3 評価のために収集するデータと収集方法

目標管理を行うにあたり、表 4-2 に示すデータを定期的に収集する。

飛騨市公共交通会議が事業主体となる地域公共交通に関しては、原則全便・全路線において OD² データを収集する。

表 4-2 評価・検証のために収集するデータ

運行者	収集するデータ	収集方法	把握タイミング
濃飛バス	便別・路線別利用者数	乗車調査	年 1 回
	企画乗車券の利用者数		
	便別・路線別収支	濃飛バスの規定による	
J R	駅別利用者数	J R の規定による	J R の規定による
飛騨市	便別・路線別利用者数	乗務員による記入	全運行日
	企画乗車券の利用者数		
	便別・路線別収支	便別・路線別運賃収入から算出	年 1 回
	イベント実施数・参加者数	事業報告書により算出	年 1 回
	情報発信回数		年 1 回

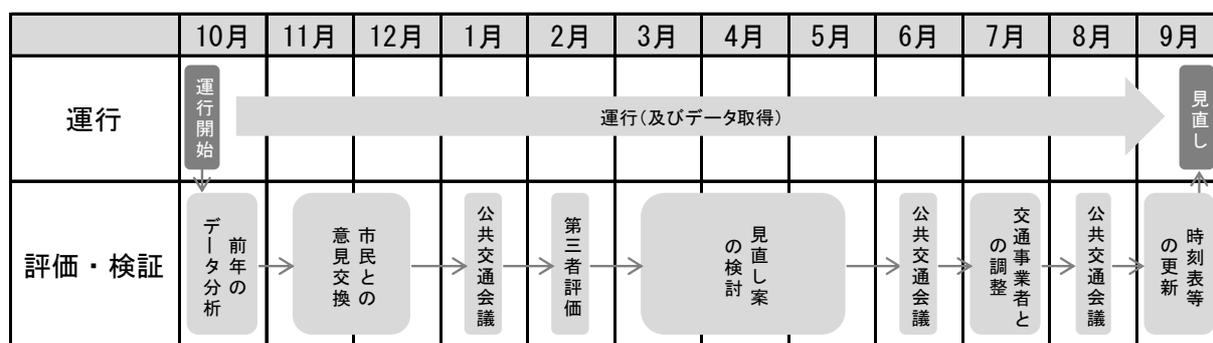
4-4 改善の方法

毎年実施する評価・検証を踏まえて、必要に応じて地域公共交通サービスの改善を行う。

改善は原則、運輸年度（10月開始）にあわせて路線の利用状況、地域の実情等により適時実施する。方法としては、OD 及び便ごとの乗車数から、利用状況を把握し、経路の変更、バス停の変更、新設、減便、増便、ダイヤ変更等を導出する。

なお、改善サイクルは、前年度までの市民との意見交換や国の第三者評価を踏まえ、交通事業者と調整をとりつつ改善内容を 7 月までに固め、8 月に飛騨市公共交通会議において協議・最終決定を行うものとする。

表 4-3 毎年実施する改善のサイクル



² 乗降人員のデータの一つ。旅客の移動を出発地と到着地に着目して集計したデータのこと。O は Origin（出発地）D は Destination（到着地）を表す。

飛驒市地域公共交通計画
(令和3～7年度)

令和3年3月

飛驒市

— 問合せ先 —

飛驒市公共交通会議

(事務局：飛驒市総務部総務課)

〒509-4292 飛驒市古川町本町2番22号

TEL 0577-73-2111 (代表)