

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7年6月一部改正)
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	43
1-1	地域公共交通の維持・改善の方針	43
1-2	方針に係るその他特記事項	44
1-3	地域公共交通確保維持改善事業	45
第2章	飛騨市地域公共交通計画の目標	47
2-1	整備・運行に関する目標	47
2-2	持続性に関する目標	47
2-3	利用促進・啓発事業に関する目標	48
第3章	目標達成のために行う事業	49
3-1	事業の展開	49
3-2	事業の詳細	50
3-3	事業実施のスケジュール	56
第4章	計画の達成状況の評価	57
4-1	飛騨市地域公共交通のマネジメント	57
4-2	評価の具体的な方法	58
4-3	評価のために収集するデータと収集方法	61
4-4	改善の方法	61

第 1 編
地域公共交通計画の概要
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

1-1 計画の背景と目的

本市は、平成 16 年に 2 町 2 村が合併して誕生した。

本市の地域公共交通は、平成 26 年度まで、東海旅客鉄道（以下「JR」）の高山本線と濃飛乗合自動車株式会社（以下「濃飛バス」）のバス路線、各地域に存在していた町村運行バスを継承した市運行バス、合併後に各地域をつなぐために運行が開始された市営の「ふれあい号」等により構成されていた。

しかし、多くの市運行バスは旧町村内の移動の確保にとどまり、様々な運行体系・料金体系が併存しているなどの課題が生じていた。そのため、地域公共交通全体を通じて地域住民にどのような移動を提供するかということを検討しながら諸課題を解決し、本市の地域公共交通施策の方向性を示すことを目的として、平成 27 年 3 月に飛騨市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」）が策定された。

網形成計画では、飛騨市第 2 次総合計画（平成 22 年度～令和元年度）で掲げる「市民が いつまでも 安心して暮らせるまち」の実現を目指して、各鉄道・バス路線がそれぞれ単体で移動を担うのではなく、地域公共交通が連携し、ネットワークとして市民や観光客等に必要な様々な移動を提供するための大規模な再編を実施した。再編にあたっては、地域公共交通を、住民が生活していくうえで最低限担保されるべき重要な社会資本と捉え、市民の生活の質（QOL¹）の確保として、高校への通学や運転免許を持たない人の通院・買物を可能とする運行に重点的に取り組んだ。

網形成計画に沿って、平成 27 年 10 月に再編された地域公共交通体系では、濃飛バスと市営バスを一体化し、運賃も共通の体系となって単純化・低廉化し、乗継割引や 1 日乗車券・全線定期券も導入した。この結果、幹線を利用した高校通学が大きく増え、飛騨神岡高校の生徒が大きく増加するなどの成果が現れている。このように市内各地区の住民の QOL を確保しつつ、利用状況をみながら見直しを漸次進めてきている。

一方で、目標よりも利用が多い路線はあるものの、1 便あたりの平均利用者数が 1 人以下となっている便が多く発生している路線もある。また、運転者不足の深刻化もあって、公共交通事業者の経営がより困難となっており、令和 3 年 3 月末で富山地方鉄道が本市内の路線を廃止するなどの動きがある。新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少は深刻で、感染対策の徹底や利用者への安全性の周知・利用喚起等の対応が必要である。加えて、今後さらに人口減少などが進み、財政状況も厳しさが増すことにより、本市の地域公共交通を取り巻く環境は長期的に厳しいものになることが予想される。このような状況の中で、市民が安心して暮らしていくためには、QOL を守りながら、効率的な運行や利用率の増加により地域公共交通の持続性を確保していくことが重要である。

上記のような地域公共交通を巡る様々な課題は、全国的にも表面化している。国は、令和 2 年 11 月に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を施行し、地方公共団体が、交通事業者等と連携して、地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成すること、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底し、持続可能な地域公共交通を実現することを推進している。

本市では、市内の移動に関する現状・課題と国の政策を踏まえ、地域公共交通サービスによる市民の QOL 確保と運行の持続性の確保を両立していくための地域公共交通施策の方向性を示すことを目的として、網形成計画の後継計画として飛騨市地域公共交通計画（以下「本計画」）を策定する。

¹ Quality Of Life の略。「生活の質」等と訳され、生活の満足度をあらわす指標として、様々な分野で用いられている。

1-2 計画の基本事項

(1) 地域公共交通の定義

「地域公共交通」とは、生活圏内における各種移動を担うもので、個人または事業者が個別に運行する交通手段以外のものをいう。

(2) 計画の範囲

① 計画の区域

本計画の区域は本市全域とする。

ただし、地域住民の移動実態等を踏まえ、区域外との間の移動についても、関係自治体や交通事業者等と連携して移動を確保していくものとする。

② 計画で対象とするモード（輸送機関）

本計画で対象とするモード（輸送機関）は、狭義の公共交通（路線バスなど）だけに限定しない。本計画では、活用できるあらゆる輸送機関を総合的に活用し、必要な移動を確保していくことを目指す。地域公共交通サービスを構成する輸送機関を以下に示す。

本計画で取り扱う輸送機関

●鉄道（JR高山本線）

鉄道は、他都市との広域移動と、市内の一部の移動を担う。大量または比較的長距離の移動需要に対応できる輸送機関として位置づける。

●バス（民間路線バス、市が運行する路線バス・デマンドバス）

バスは、地域内及び各振興事務所と古川、神岡市街地のほか、高山市や富山市など隣接都市などへの移動を担う。一定量以上の移動需要に対応するための輸送機関として位置づける。

●タクシー

タクシーは、バスや鉄道では対応が難しい少量の移動需要などに対応し、よりきめ細かいサービスを提供する輸送機関として位置づける。

●その他

鉄道・バスの端末手段となる徒歩・自転車・自家用車（家族送迎を含む）などは地域公共交通サービスではないが、本計画ではその部分も含めて扱う。

なお、特定の人のみが利用するスクールバス、福祉有償運送などの輸送機関は、地域公共交通としては位置付けないが、地域にある輸送資源として、活用していくものとする。

③ 地域公共交通の利用者

地域公共交通の利用者として、飛驒市民及び周辺自治体居住者（以下「地域住民」）、周辺自治体居住者以外で市外から訪れる者（以下「来訪者」）を想定する。

（３）計画の期間

本計画の期間は、令和３年４月から令和８年３月までの５年間とする。

第2章 地域の現状等

本計画を策定するにあたり、『基礎調査』、『市民の移動実態を把握するための調査（以下「アンケート調査」）』等を実施した。また、地域公共交通の関連計画についても整理し、整合をとった。

2-1 地域の状況

（1）地勢

本市の概況を図 2-1 に示す。飛騨市は岐阜県の最北端に位置し、岐阜県高山市、白川村、富山県富山市、南砺市と接している。

平成 16 年に古川町、神岡町、河合村、宮川村の 2 町 2 村の合併により誕生し、総面積は約 792 km^2 に及ぶが、その多くを森林が占め、可住地面積は約 60 km^2 と総面積の約 7.6% に過ぎない。さらに、可住地の標高差は約 600m にもなっている。

このように広大な面積と大きな標高差を有しているうえに、豪雪地帯（古川地域以外は特別豪雪地帯）であるため、冬期においては積雪により徒歩や自転車での移動が困難であることが多い。

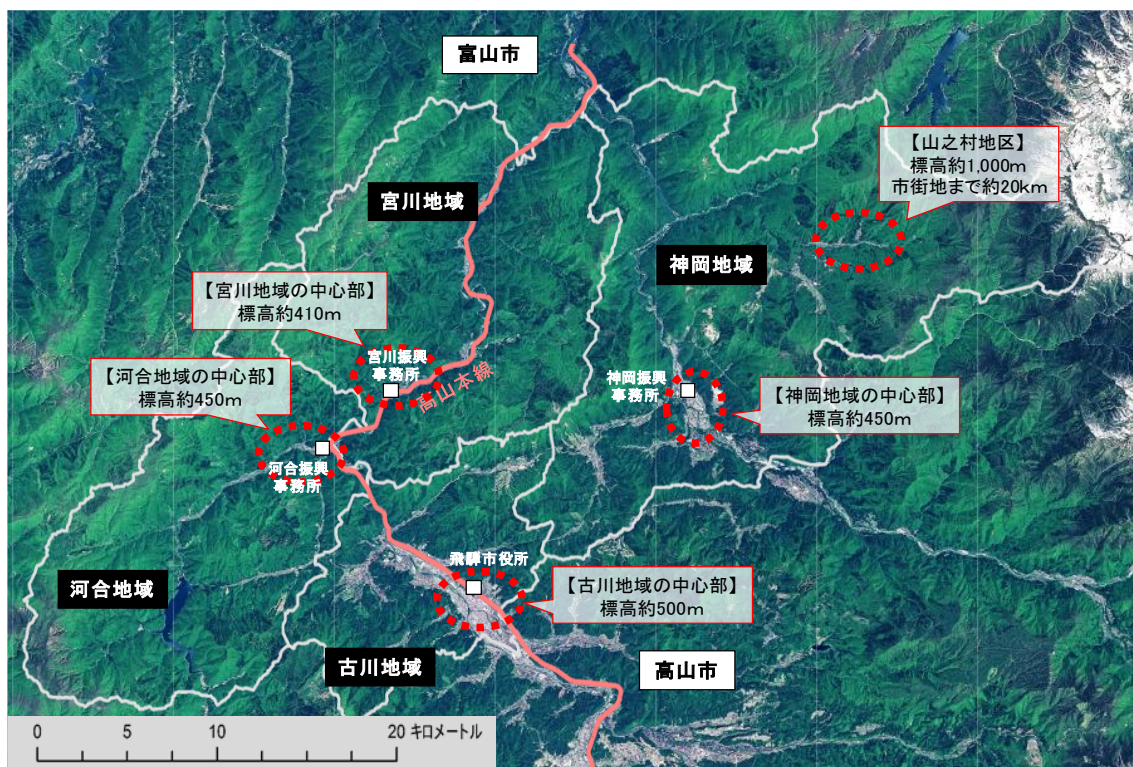


図 2-1 本市の概況

出典：国土地理院「地理院地図」（下図のみ）

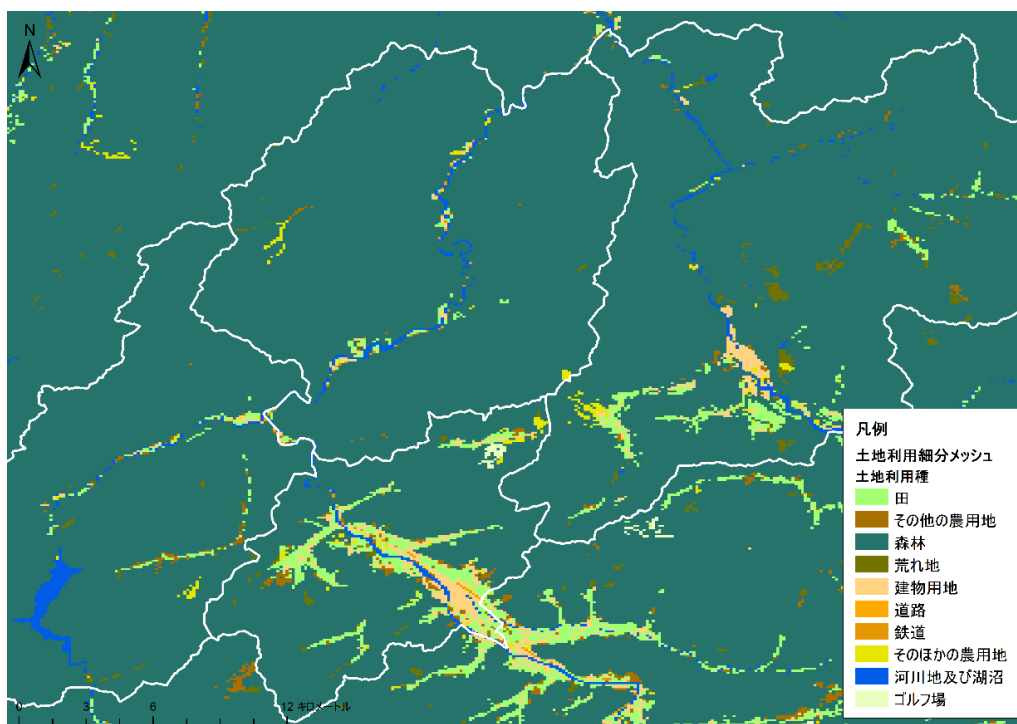


図 2-2 本市の土地利用状況

出典：国土交通省「国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ」（平成 28 年）

（２） 施設立地の状況

古川・神岡地域には、高校、総合病院、商業施設などが立地しており、中心部に施設の集積がみられる。河合・宮川地域には、高校がなく、診療所、個人商店が立地している。総合病院や大型の商業施設を利用したい場合は、地域外への移動が発生する。



図 2-3 本市の施設立地

出典：国土地理院「地理院地図」（下図のみ）

表 2-1 地域の状況のまとめ

項目	現状
地勢	面積が広く(約 792 km²)、標高差が大きく、冬期間の降雪量が多い。
土地利用	可住地面積の割合が小さい。(約 7.6% 60 km²)
施設立地	- 高校、総合病院、商業施設は、古川・神岡地域に集中している。 - 河合・宮川地域には、診療所、個人商店が立地している。

2-2 人口と財政状況

(1) 人口の推移

飛騨市人口と高齢化の推移を図 2-4 に示す。人口は 24,692 人（平成 27 年 10 月）で、その多く（約 93%）が古川地域と神岡地域に居住している。なお、古川市街地は人口集中地区（DID）である。また、河合地域と宮川地域は、振興事務所の周辺や、谷筋に沿って集落の形成がみられる。人口は減少傾向にあり、最近 10 年間では約 15%減少している。一方で高齢者は増加しており、今後もこの傾向が続く見込みである。それに伴って移動制約者の増加が予測されることから、地域公共交通の必要性はますます高まると考えられる。

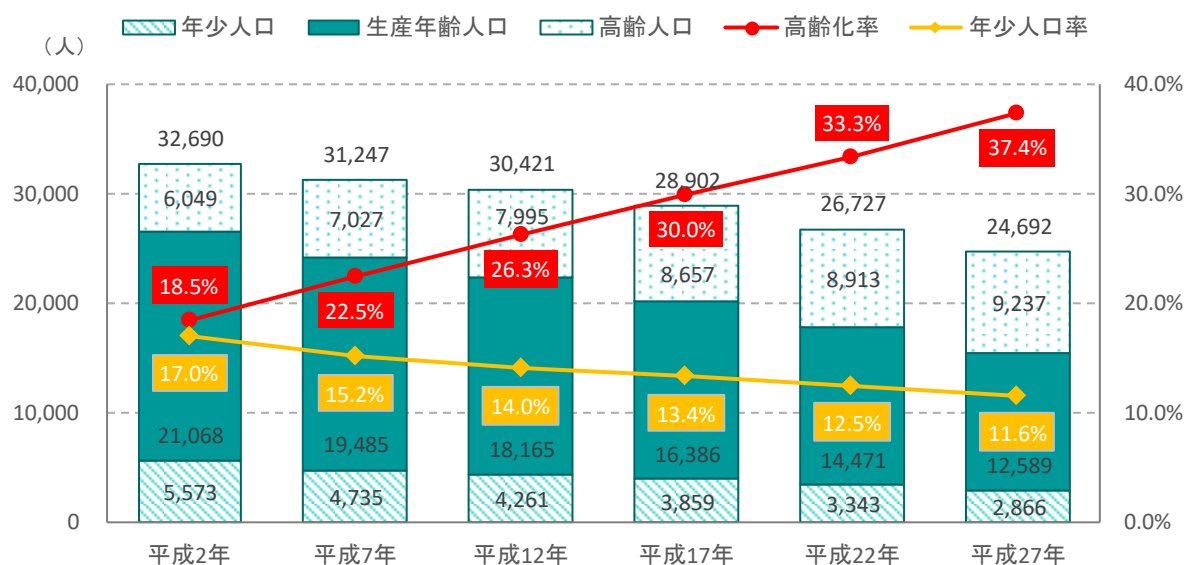


図 2-4 本市の人口推移

出典：総務省「国勢調査」（年齢不詳を除く）

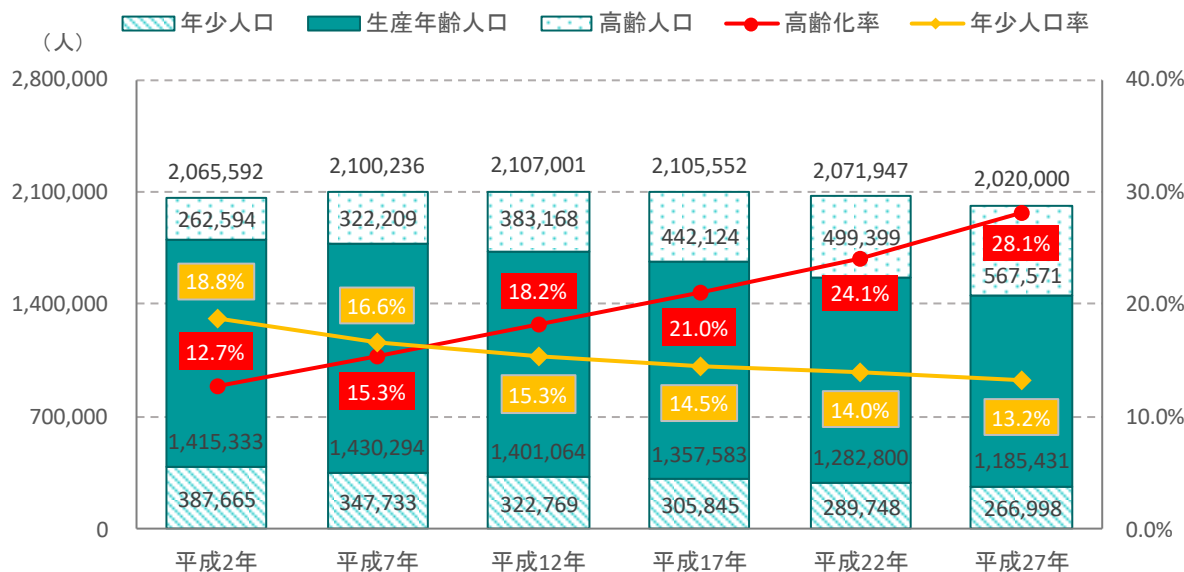


図 2-5 岐阜県の人口推移

出典：総務省「国勢調査」（年齢不詳を除く）

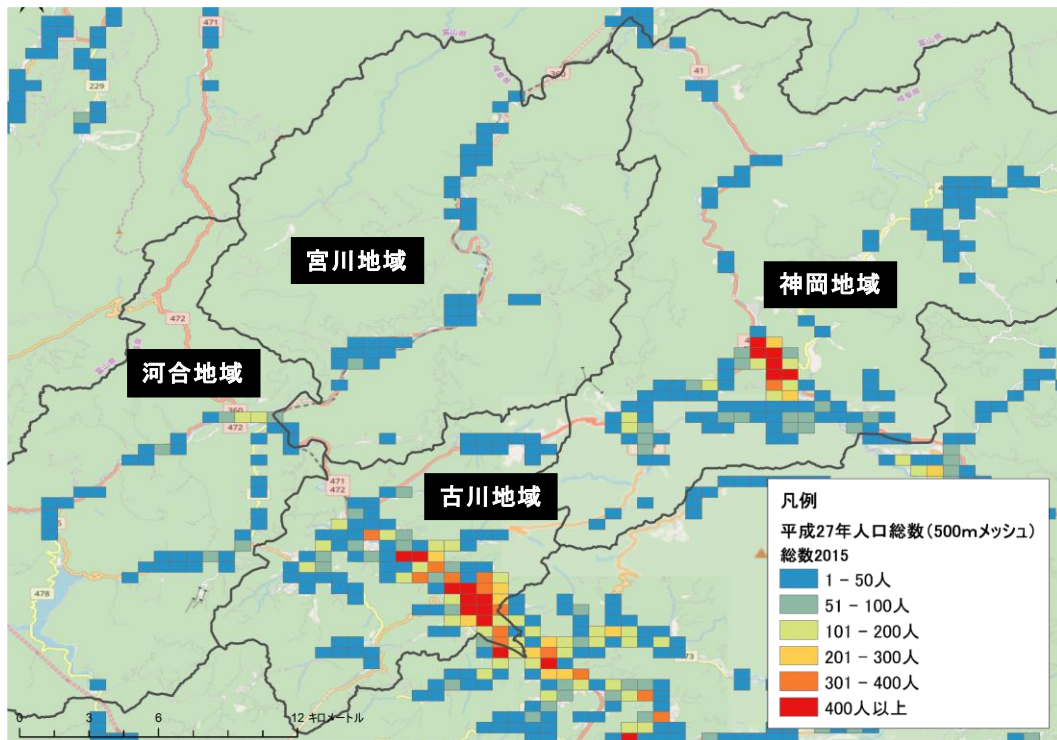


図 2-6 人口分布

出典：総務省「国勢調査に関する地域メッシュ統計」（平成 27 年）

表 2-2 地域別の面積・人口・世帯数

	面積		人口		世帯数	
	(km ²)	割合 (%)	(人)	割合 (%)	(世帯)	割合 (%)
古川地域	97.44	12.3	14,593	59.1	4,598	54.0
神岡地域	310.36	39.2	8,402	34.0	3,350	39.4
河合地域	184.57	23.3	1,017	4.1	312	3.7
宮川地域	199.94	25.2	680	2.8	249	2.9
市全体	792.31	100.0	24,692	100.0	8,509	100.0

出典：面積：飛騨市都市計画マスタープラン、人口・世帯：総務省「国勢調査」（平成 27 年）

（２）財政状況

本市の、普通会計の決算額は、概ね 200 億円程度で推移している。今後の財政の見通しとしては、本市の規模に応じた安定した財政運営を見込むことができているものの、財政規模としては少しずつ縮小していくことが想定されている。

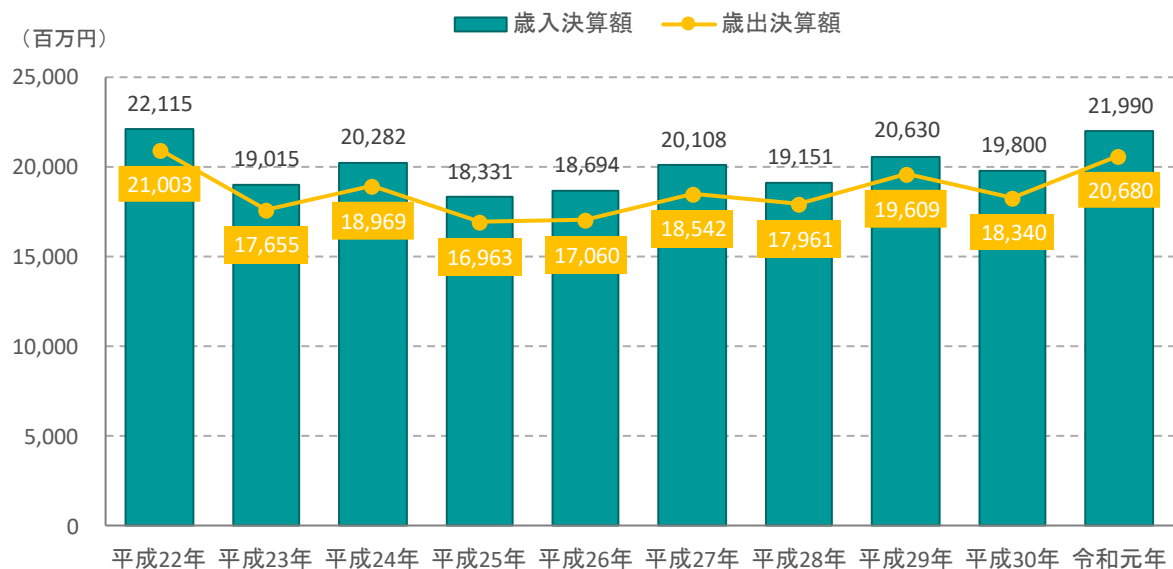


図 2-7 歳入歳出決算額の推移

出典：飛騨市決算資料

表 2-3 財政の見通し

【歳入】		(単位：百万円)				
		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
	地方税等	4,316	4,225	4,233	4,229	4,184
	地方交付税等	7,760	7,561	7,364	7,050	6,793
経常一般財源総額		12,076	11,786	11,597	11,279	10,977
国県支出金		2,245	2,270	2,274	2,221	2,213
市債(通常債)		910	600	600	600	600
その他特定財源		3,138	3,397	2,829	2,955	2,508
歳入合計		18,369	18,053	17,300	17,055	16,298

【歳出】		(単位：百万円)				
歳出		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
	人件費	3,000	3,000	3,007	3,015	3,015
	扶助費	1,776	1,766	1,756	1,745	1,735
	公債費	2,838	2,708	2,423	1,988	1,633
義務的経費		7,614	7,474	7,186	6,748	6,383
一般行政経費		7,734	7,365	7,385	7,357	7,315
投資的経費		2,421	2,614	2,129	2,350	2,000
歳出合計		17,769	17,453	16,700	16,455	15,698

出典：飛騨市総合政策指針

表 2-4 人口と財政の状況のまとめ

項目	現状
人口	- 全人口の約 60%が古川地域に、約 35%が神岡地域に居住している - 河合・宮川地域においては、各振興事務所付近にやや人口の集中がみられるが、その他の地域では谷筋に沿って薄く人口が分布している。 - 人口は減少傾向、高齢化が進んでいる
財政	飛騨市の財政規模は 200 億円前後で推移しており、今後は少しずつ縮小していくことが想定される

2-3 地域公共交通の運行状況

(1) 本市の地域公共交通の変遷

本市の地域公共交通の変遷を以下に示す。

表 2-5 本市の公共交通の変遷

年度	できごと
平成 16 年度	合併により飛騨市誕生。 鉄道線として東海旅客鉄道株式会社（以下「JR 東海」）の高山本線、神岡鉄道の神岡線、バス路線として濃飛バスの路線のほか、旧町村によるコミュニティバス及び旧河合村・宮川村でポニーカー有償運送システムを運行。
平成 17 年度	「ふれあい号」の運行を開始。
平成 18 年度	神岡鉄道神岡線を廃止。 神岡市街地から猪谷を結んでいたふれあい号が廃止代替バスの役割を持つこととなり、旧神岡鉄道の駅付近を経由する経路に再編した。
平成 27 年度	飛騨市地域公共交通網形成計画の策定に合わせ、公共交通体系を再編。 神岡-猪谷地区では、ふれあい号、北部市営バス、割石 100 円バスを神岡猪谷線として再編した。 神岡町吉田地区では、ふれあい号と小萱・吉田線の路線を統合し吉田線として整備を行い、流葉で古川方面、神岡方面への接続をとることとした。 神岡町石神・麻生野地区では、東町-奥飛騨温泉口間の経由地の役割分担を明確化し、交通空白地となっている東雲方面へと延伸を図った。
平成 30 年度	ポニーカー有償運送を廃止。 先行に導入していた河合・宮川乗合タクシーに完全移行。
平成 31 年度	ふるかわ循環乗合タクシーを休止。 通院利用の代替として、帰宅時のタクシー利用を助成する通院タクシー利用助成券制度を開始。 実証実験神原峠線の運行を開始。
令和 2 年度	ふるかわ循環乗合タクシーを廃止。通院タクシー利用助成券制度は継続。 平成 27 年度の再編により形成された公共交通体系を維持しつつ一部の路線を見直した。 稲越乗合タクシーの運行を開始、古川町内の一部路線において病院直行便の運行の開始、河合町及び宮川町の路線バス一部の便において予約制の導入。

(2) 本市の地域公共交通の現状

① 市内の公共交通サービスの全体像

飛騨市内の地域公共交通一覧を表 2-6 に示す。

飛騨市には J R 東海が運行する高山本線、濃飛バスが運行する路線バス、飛騨市が運行するバス（コミュニティバス）等の公共交通サービスが存在している。

表 2-6 市内の地域公共交通サービス一覧

種別	番号	路線系統番号	路線名	地域・区間	運行日	運行者
幹線	1	—	J R 高山本線	岐阜-富山	平日・休日	JR 東海 (岐阜-猪谷) JR 西日本 (猪谷-富山)
	2	F	古川・神岡線	(高山-) 古川-神岡	平日・休日	濃飛バス
	3	R	上宝・神岡線	神岡-上宝	平日・休日	濃飛バス
	4	I	神岡猪谷線	神岡-猪谷駅	平日・休日	濃飛バス
地域路線	5	O23	畦畑線	古川	平日	飛騨市
	6	O22	太江線	古川	平日	飛騨市
	7	O21	桃源郷線	古川	平日・休日	飛騨市
	8	O31	稲越線	河合	平日	飛騨市
	9	O32	月ヶ瀬線	河合	平日・休日	飛騨市
	10	O41	宮川線	宮川	平日	飛騨市
	11	O14	吉田線	神岡	平日・休日	濃飛バス
	12	O17	神原線	古川-神岡	平日	濃飛バス
	13	O12	神岡東部線	神岡	平日	濃飛バス
	14	O11	山之村線	神岡	平日・休日	濃飛バス
市街地線	15	O10	かみおか循環線※	神岡	平日	飛騨市
小規模 送迎	16	—	河合宮川乗合タクシー	河合・宮川	平日・休日	飛騨市
	17	—	稲越乗合タクシー	河合(稲越線 沿線地域)	平日	飛騨市
タクシー			—	—	平日・休日	古川タクシー 宮川タクシー 宝タクシー 濃飛交通タクシー
福祉有償 運送			移送サービスたんぽぽ苑	—	平日	神東会

※かみおか循環乗合タクシーは、令和 5 年 10 月 1 日よりかみおか循環線に名称変更

以下、名称変更以前の事柄については旧名称で記載

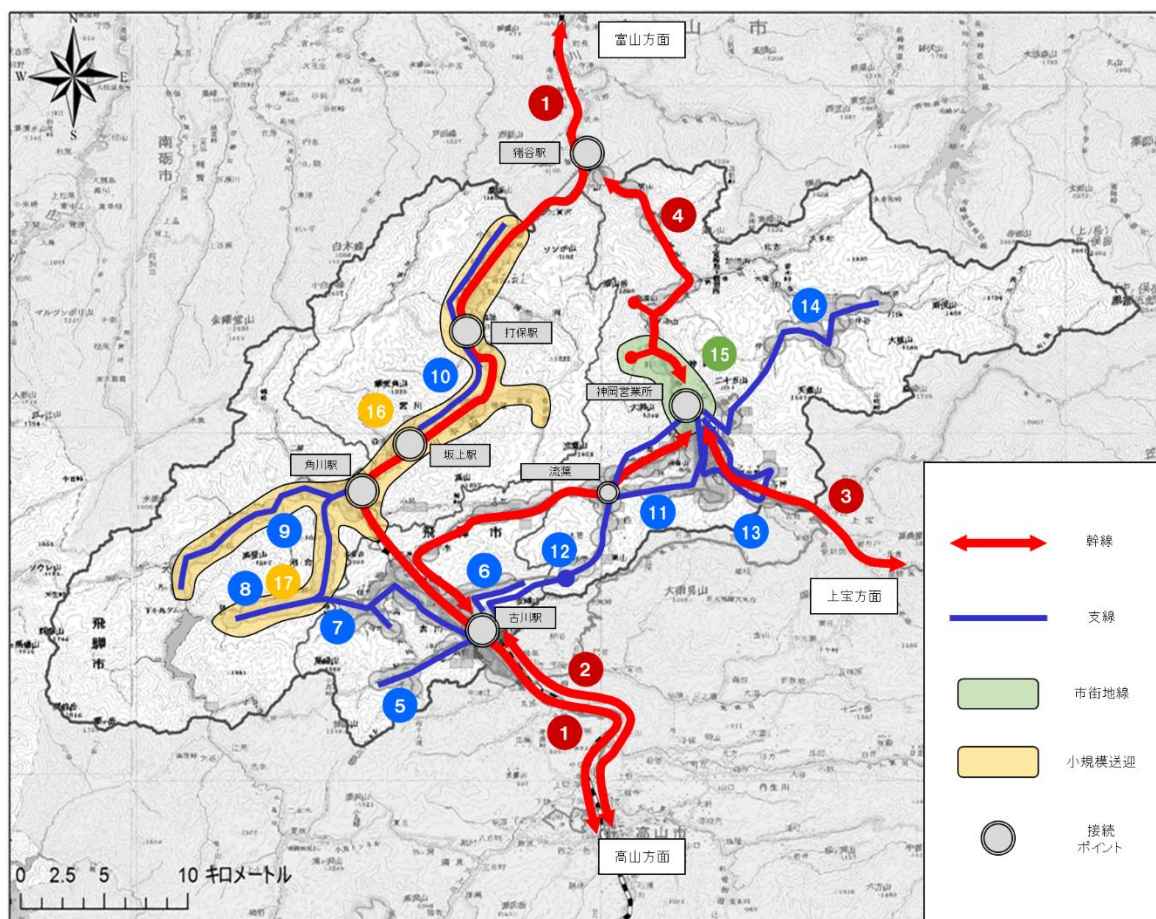


図 2-8 市内の地域公共交通サービス

② 地域公共交通サービスによる市民の生活の質（ＱＯＬ）確保状況

本計画では、公共交通サービスのカバー域を、駅から半径 1 km、バス停から半径 500m の範囲、及びデマンド交通の運行地区とする。ここに含まれない地区が「公共交通空白地区」である。

一方、本市の公共交通に関する計画では、単純に公共交通空白地区を減らすことではなく、「最低限のＱＯＬ」が確保できない地区を減らすことを目的としてきた。ここでいう「最低限のＱＯＬ」の確保とは以下のように定義する。

〔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〕通院にあわせた買物等を可能にする。

〔高校通学〕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。

この「最低限のＱＯＬ」が確保された地区に居住する市民の割合は、通院・買物が 96.3%、通学が 95.4% となっており、市民が生活していくうえで最低限担保されるべき通院、買物、通学への公共交通が確保されている地区が多い。一方で、わずかながら公共交通が確保されていない地区も存在する。

自由に使える交通手段として自家用車・自動二輪（バイク）を有していない市民にとっては、公共交通がないと本市で生活していくことが困難になってしまうため、本計画では最低限のＱＯＬが確保できない地区を減らすことに引き続き取り組むものとする。

以下、図 2-10～図 2-14 において市内の公共交通カバー域及びサービスレベルを示す。

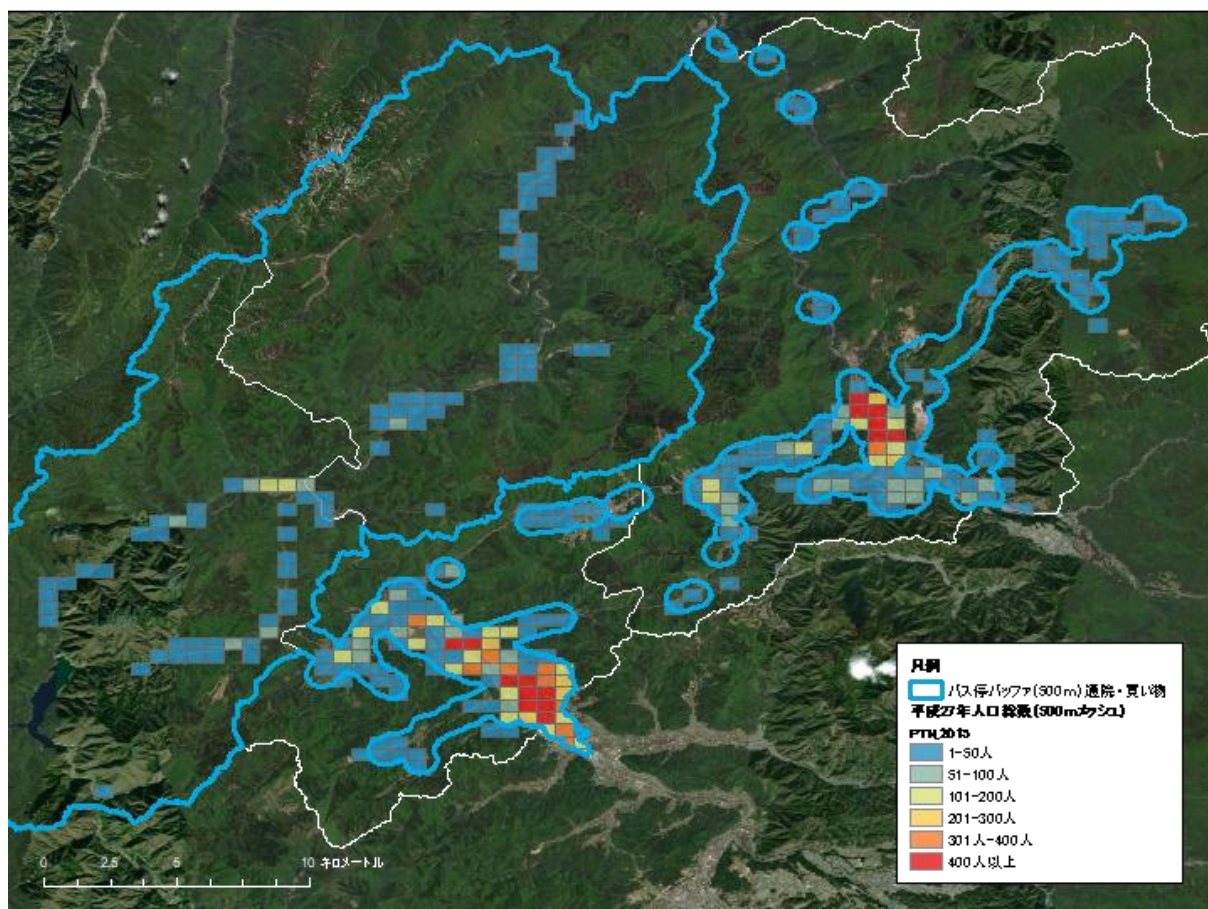


図 2-9 地域公共交通による通院・買物のカバー域

国勢調査に関する地域メッシュ統計（平成 27 年）、平成 30 年 10 月 1 日現在の本市の公共交通をもとに作成

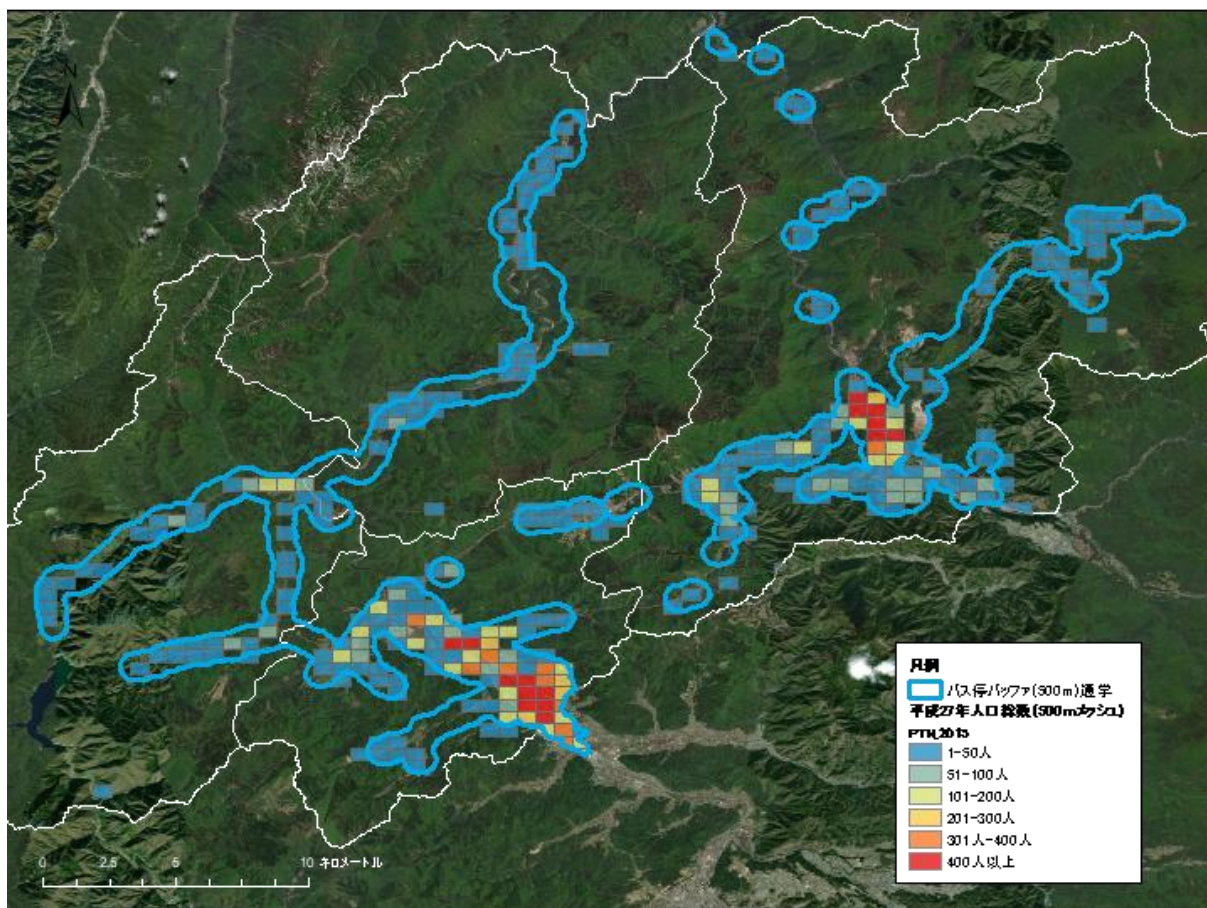


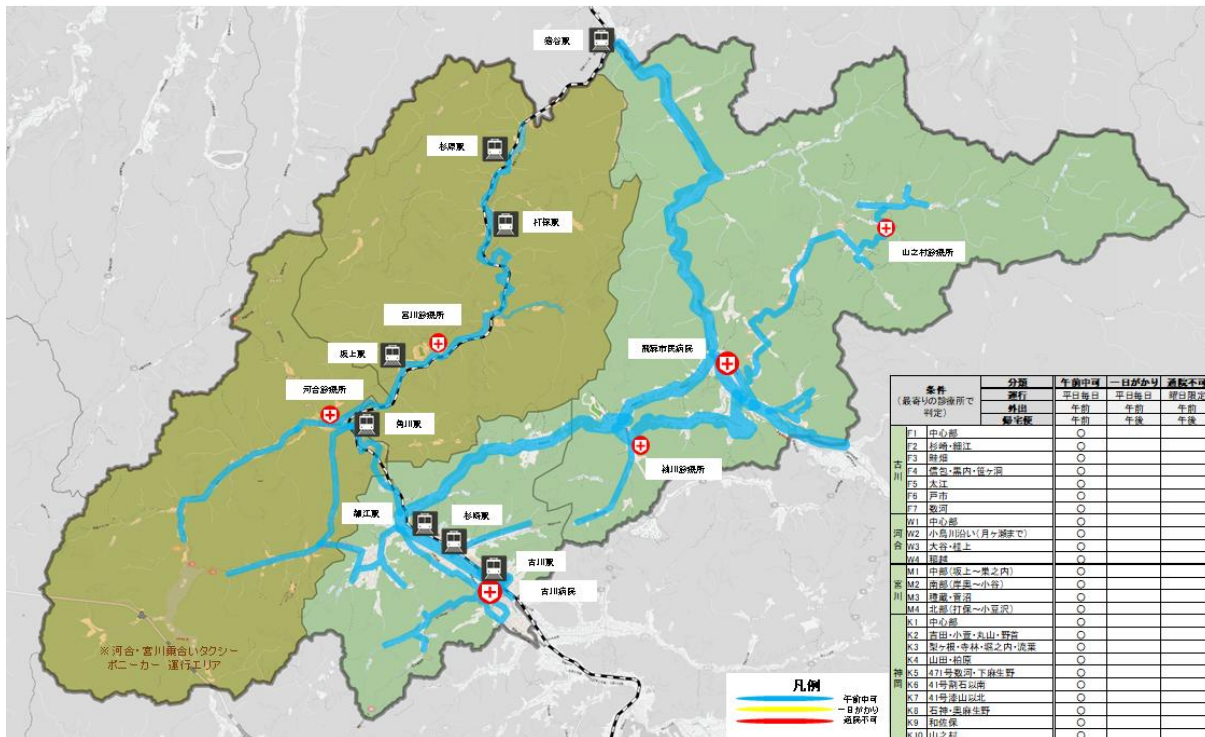
図 2-10 地域公共交通による高校通学のカバー域

国勢調査に関する地域メッシュ統計（平成 27 年）、平成 30 年 10 月 1 日現在の本市の公共交通をもとに作成

市内全域において「地域内診療所、中心部総合病院に午前中に通院できる」サービスレベルが確保されている。

1-1 地域内診療所への通院のサービスレベル

地域内診療所に通院する際の各路線のサービス状況です。
診療時間1.5時間を含め昼頃までに帰路につけるかで判定しています。



1-2 中心部総合病院への通院のサービスレベル

中心部総合病院に通院する際の各路線のサービス状況です。
診療時間1.5時間を含め昼頃までに帰路につけるかで判定しています。

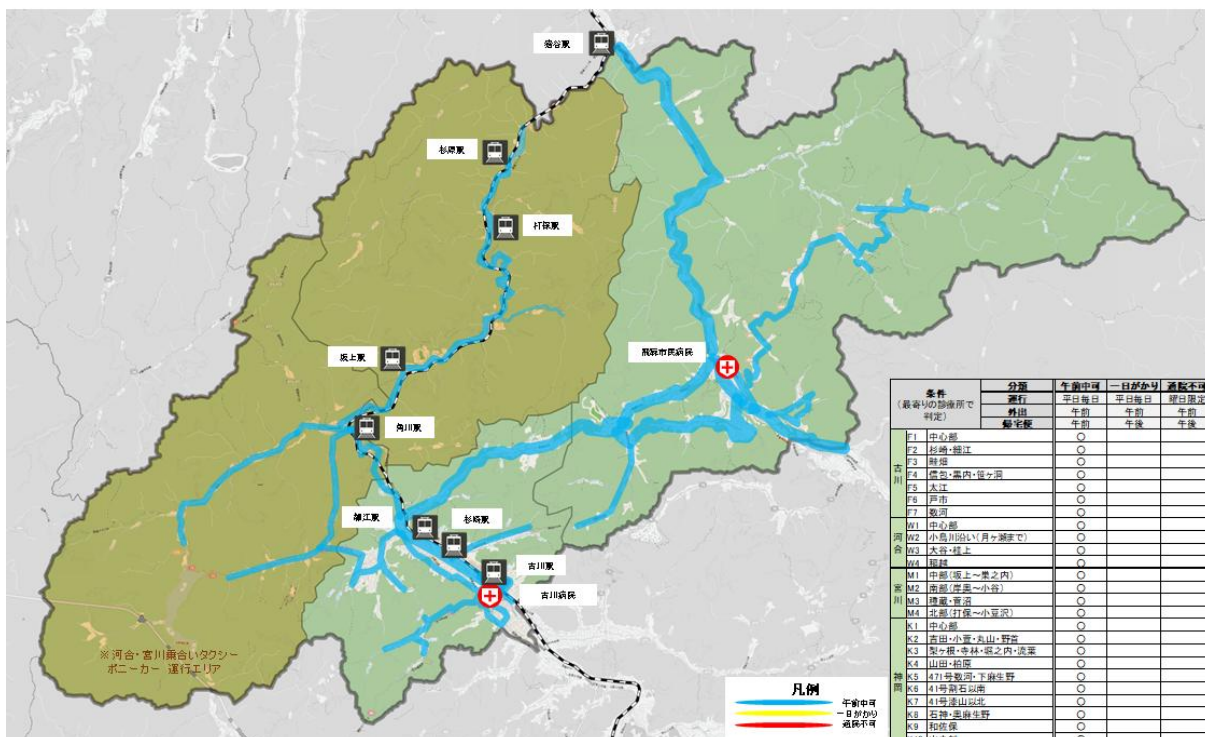


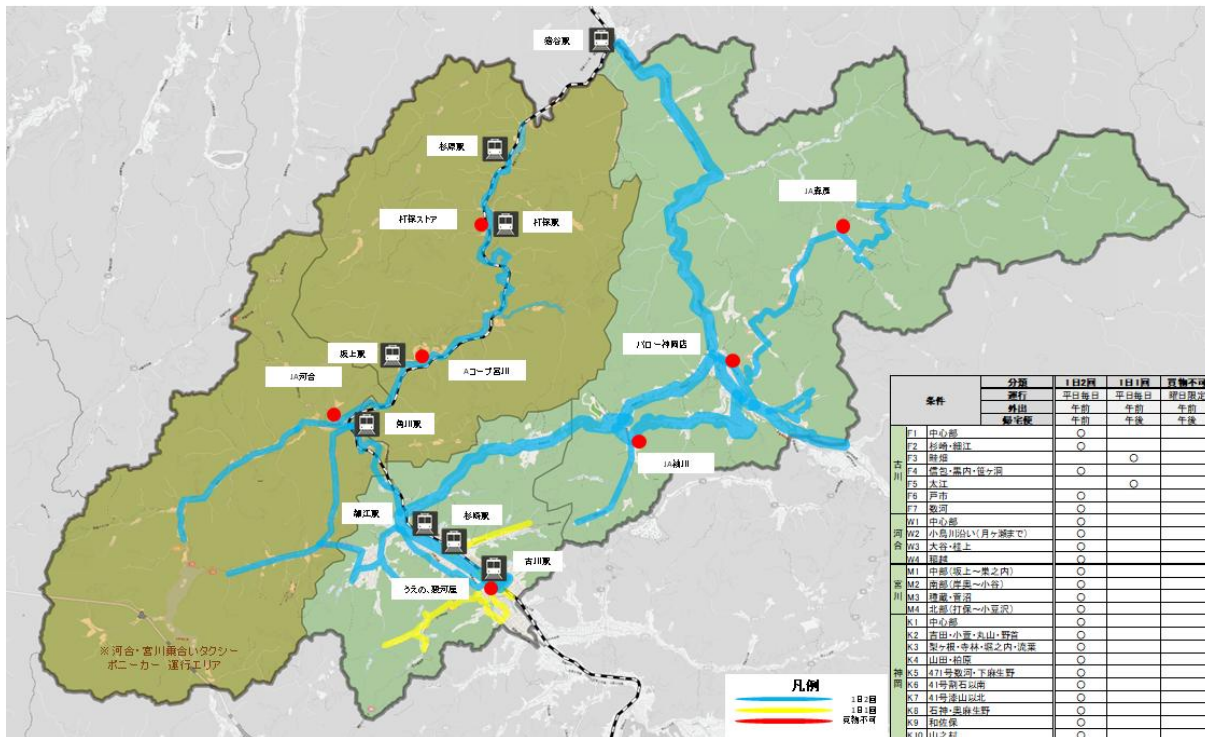
図 2-11 通院のサービスレベル

平成30年10月1日現在の本市の公共交通をもとに作成

市内全域において「地域内商店、中心部商店に1日1回以上買物に行く機会がある」サービスレベルが確保されている。

2-1 地域内商店への買物移動のサービスレベル

地域内商店で買物する際の各路線のサービス状況です。
買物時間1時間を含め1日に2回往復することが出来るかで判断しています。



2-2 中心部商店への買物移動のサービスレベル

中心部商店で買物する際の各路線のサービス状況です。
買物時間1時間を含め1日に2回往復することが出来るかで判断しています。

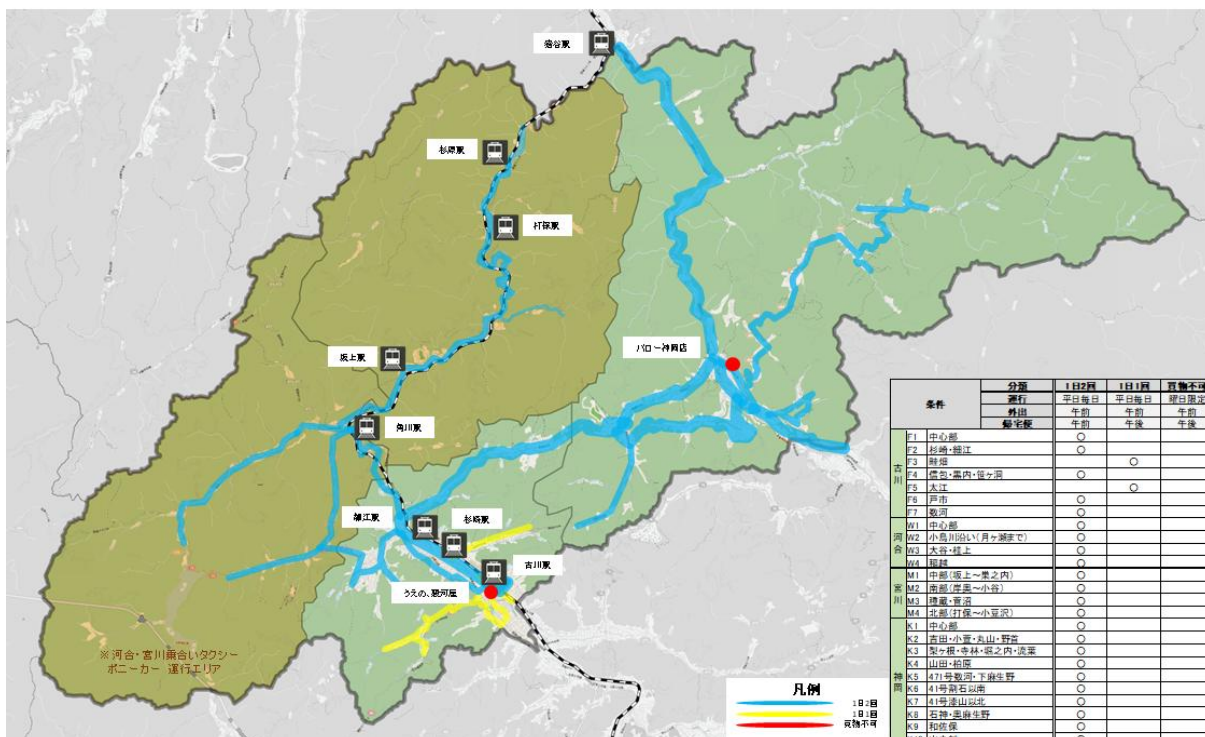


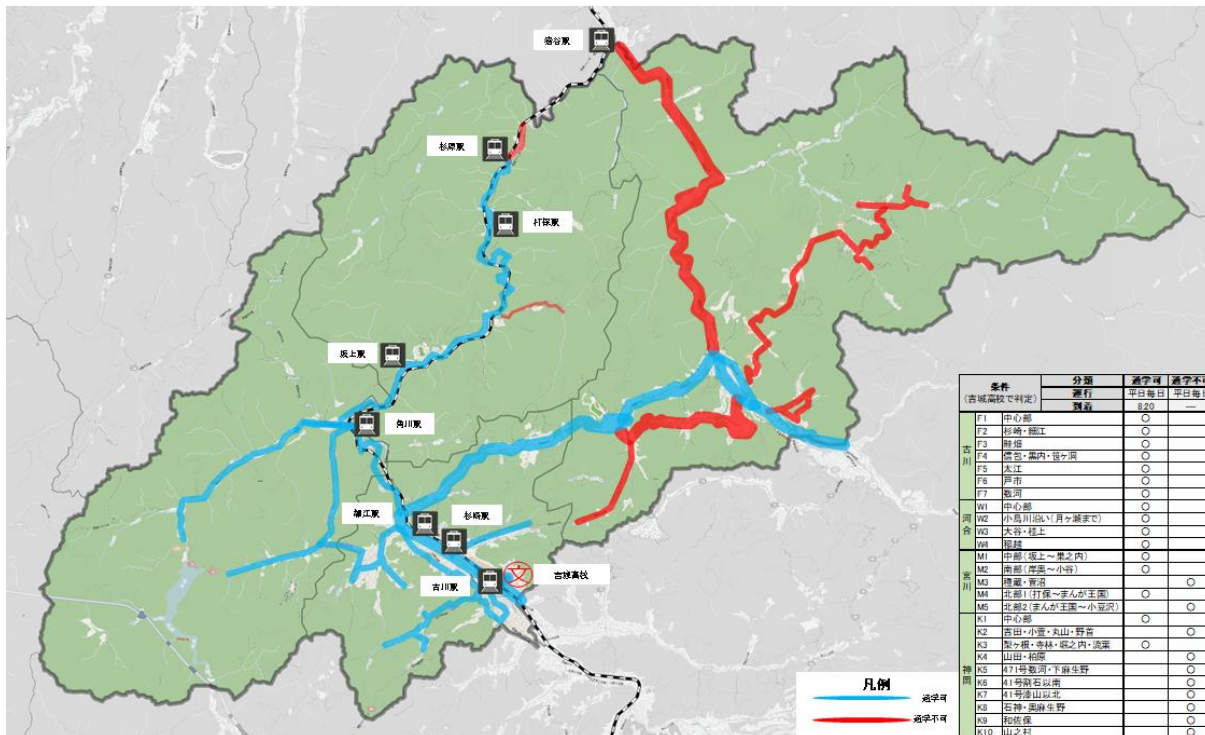
図 2-12 買物移動のサービスレベル

平成 30 年 10 月 1 日現在の本市の公共交通をもとに作成

打保～まんが王国、種蔵・菅沼、山田・柏原、山之村において、「始業時間までに市内高校及び近隣高校に到着できる」サービスレベルが確保されていない状況となっている。

3-1 吉城高校への通学(行きのみ)のサービスレベル

吉城高校に通学する際の各路線のサービス状況です。
始業時間に登校できるかどうかで判断しています。



3-2 飛騨神岡高校への通学(行きのみ)のサービスレベル

飛騨神岡高校に通学する際の各路線のサービス状況です。
始業時間に登校できるかどうかで判断しています。

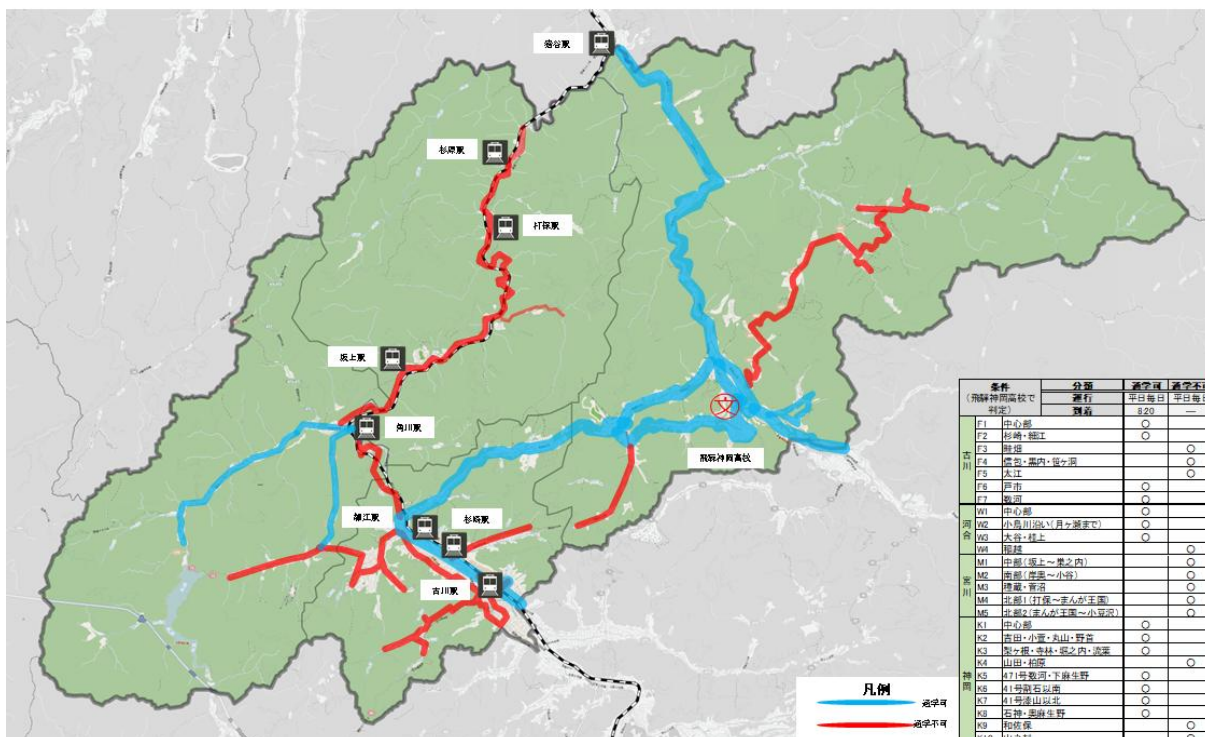


図 2-13 通学のサービスレベル

平成30年10月1日現在の本市の公共交通をもとに作成

③ 地域公共交通の利用状況

1) 市営バス

市営バスの利用者数を図 2-14 に示す。

市営バスの利用者数は平成 29 年まで増加し、その後横ばいで推移している。路線別の利用者を見ると、かみおか循環乗合タクシーの利用が最も多くなっている。次いで利用が多いのは桃源郷線であるが、稲越線と利用者を取り合っている可能性がある。

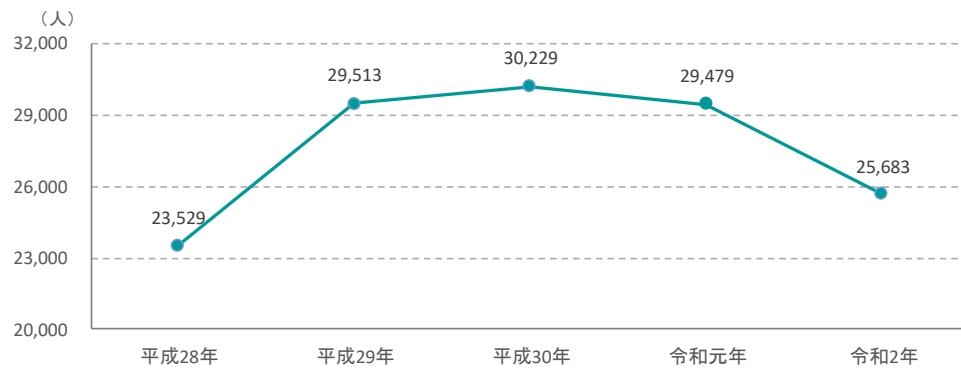


図 2-14 市営バスの利用者数の推移(バス年度)

出典：年間利用実績

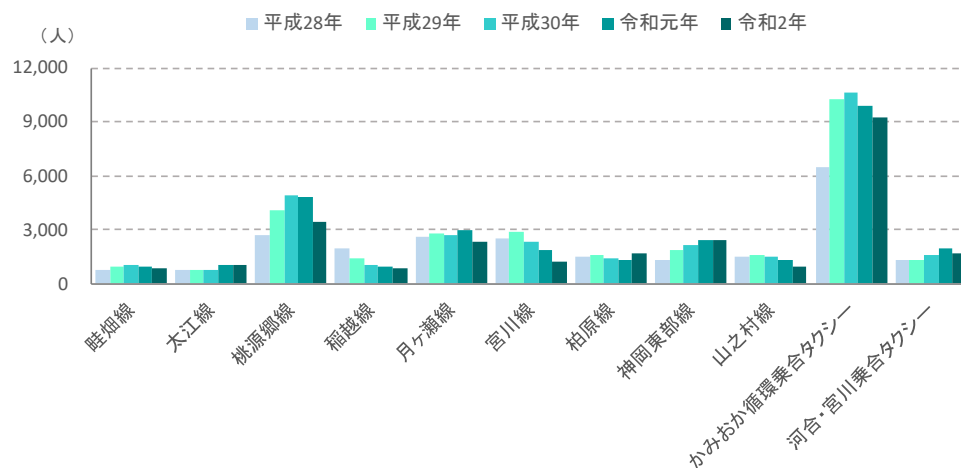


図 2-15 市営バスの路線別利用者数の推移(バス年度)

表 2-7 市営バスの路線別利用者数の推移(バス年度)

種別	路線名	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和2年
地域路線	畦畑線	753	948	1,097	951	858
	太江線	780	782	788	1,079	1,027
	桃源郷線	2,688	4,055	4,955	4,788	3,491
	稲越線	1,962	1,376	1,060	918	829
	月ヶ瀬線	2,587	2,795	2,669	3,030	2,323
	宮川線	2,556	2,904	2,382	1,847	1,192
	柏原線	1,527	1,566	1,393	1,284	1,721
	神岡東部線	1,368	1,857	2,167	2,417	2,399
	山之村線	1,497	1,615	1,501	1,329	957
市街地線	かみおか循環乗合タクシー	6,494	10,277	10,607	9,864	9,213
小規模送迎	河合・宮川乗合タクシー	1,317	1,338	1,610	1,972	1,673

出典：年間利用実績

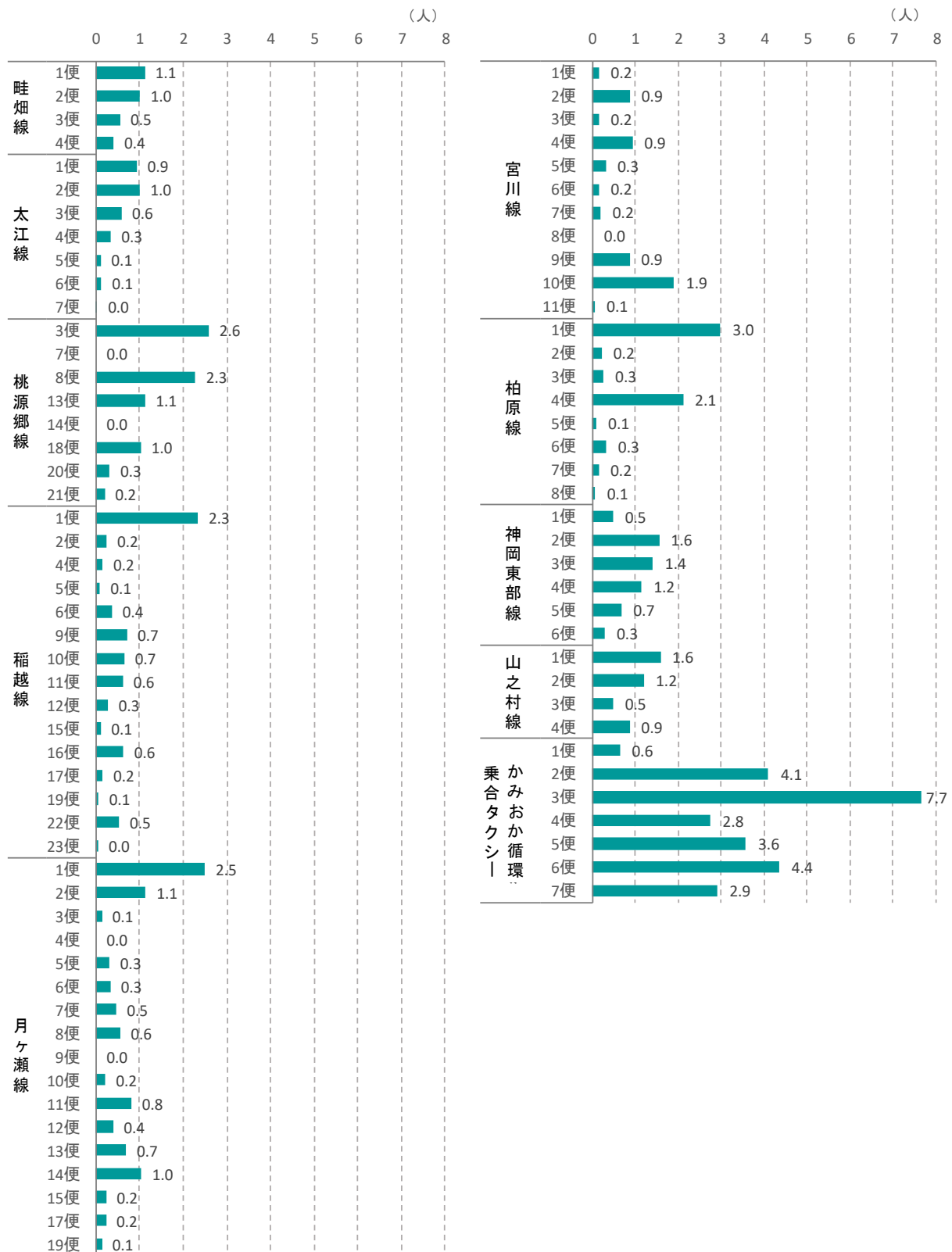


図 2-16 市営バスの便別利用者数 (バス年度・令和元年)

出典：年間利用実績

2) 鉄道

鉄道の日平均乗車人員の推移をみると、高山駅は1,500人程度、飛騨古川駅は400人程度である。ただし、平成21年から平成30年の間でみると、2駅とも日平均乗車人員が減少している。

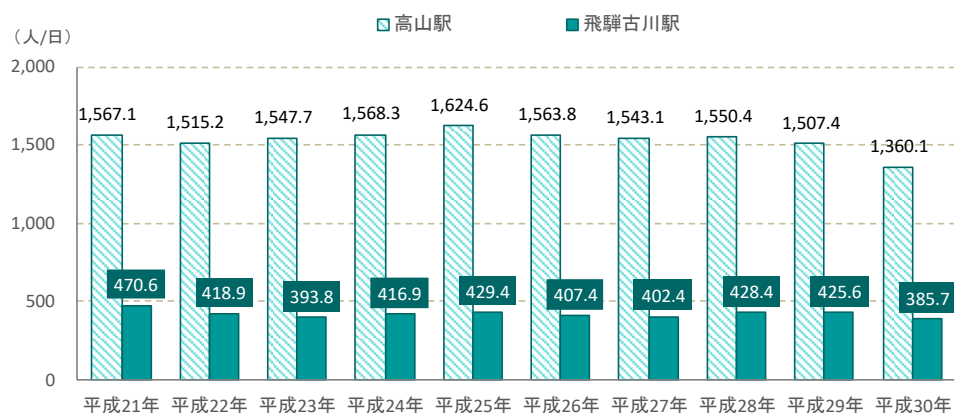


図 2-17 鉄道の日平均乗車人員の推移

出典：岐阜県統計書

3) タクシー

〈高山交通圏のタクシー利用状況〉

高山交通圏のタクシー輸送実績をみると、総走行キロは平成27年から減少が続いている。一方で、実車率（総走行キロに対する利用者が乗車している走行キロの比率）、日車営収（稼働した車両数1台あたりの平均的な1日の運送収入）は横ばいで推移している。高山交通圏におけるタクシー全体の収入は減少していると考えられる。

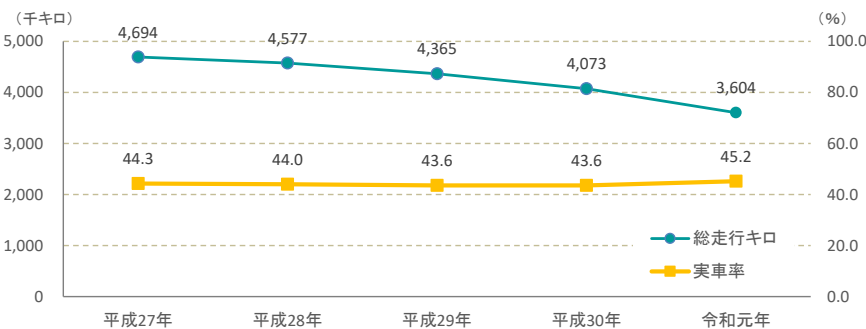


図 2-18 高山交通圏 タクシーの総走行キロ・実車率の推移

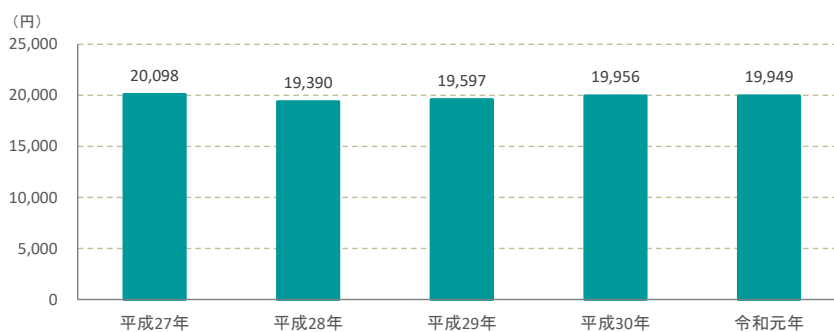


図 2-19 高山交通圏 タクシーの日車営収の推移

出典：中部運輸局

〈市内のタクシー利用状況〉

本市内に営業所がある 4 つのタクシー事業者について、平成 30 年 6 月の 1 ヶ月間の営業日報から、乗降地点・乗降時間・利用時の料金のデータを収集し、市内のタクシー利用状況について分析を行った。なお 6 月は 1 年の中で利用状況が平均的な月である。

●利用件数

地域別の人口 1 人あたり利用件数をみると、神岡地域（0.35 件）が最も多く、次いで古川地域（0.19 件）となった。河合・宮川地域はそれに比べて 1 桁少なかった。

次に、古川・神岡地域について、細かい地区ごとの 1 人あたり利用件数をみると、営業所のある地区やその周辺地区で利用件数が多かった。神岡地区は中心部から遠いほど利用件数は少なかった。

表 2-8 地域別の人口 1 人あたり利用件数

	利用人数(件／(人・月))
古川地域	0.19
神岡地域	0.35
河合地域	0.029
宮川地域	0.041
飛騨市全体	0.23

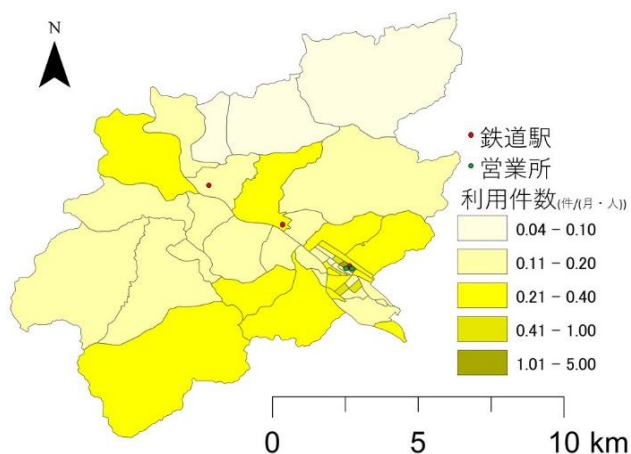


図 2-20 地区別の月間タクシー利用件数（古川地域）

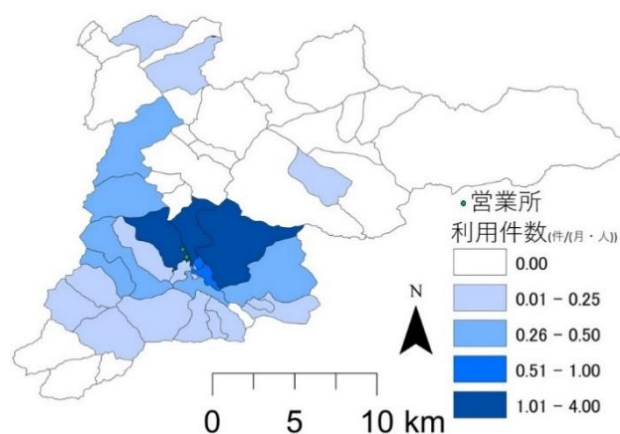


図 2-21 地区別の月間タクシー利用件数（神岡地域）

出典：営業日報（平成 30 年 6 月）

●OD（乗降地点）

タクシーのODをみると、古川・神岡地域では地域内利用が多い。河合・宮川地域では逆に地域内利用は少ない。河合・宮川乗合タクシーが安価に利用できるためと考えられる。

古川地域のODを地図上でみると、飛騨古川駅のある地区から放射状の移動が多い。神岡地域は、ほとんどが中心部内の移動となっている。

表 2-9 タクシー利用のOD（市内4営業所の月間総数）

		降車地点							計
		古川町	神岡町	河合町	宮川町	高山市	富山市	松本市	
乗車地点	古川町	2,163	19	22	22	369	0	1	2,596
	神岡町	21	2,789	0	0	45	17	1	2,873
	河合町	3	0	2	0	1	0	0	6
	宮川町	3	0	2	0	0	0	0	5
	高山市	112	14	0	1	322	2	1	452
	富山市	0	13	0	0	0	0	0	13
	松本市	0	1	0	0	0	0	0	1
計		2,302	2,836	26	23	737	19	3	5,946

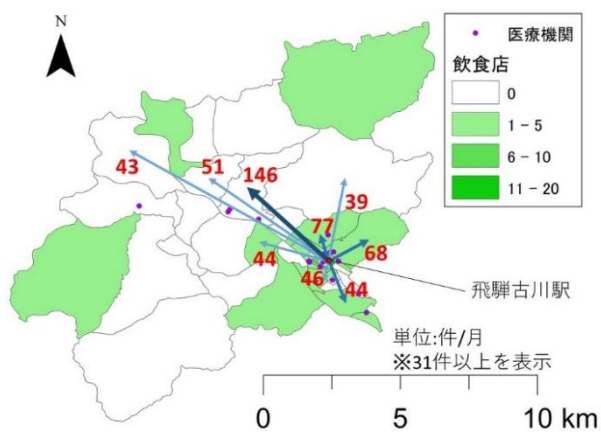


図 2-22 タクシーOD（古川地域）

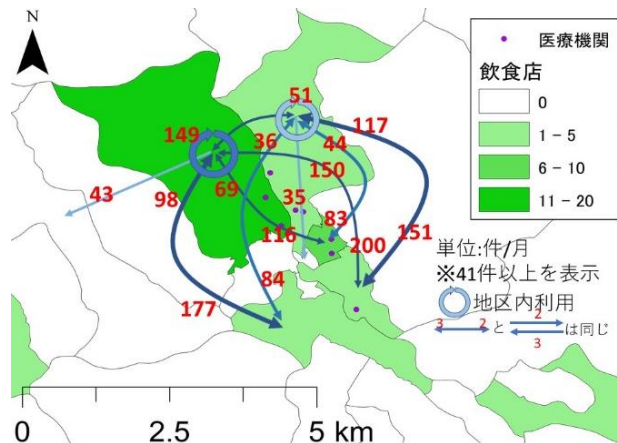


図 2-23 タクシーOD（神岡地域）

出典：営業日報（平成30年6月）

(3) 地域公共交通の事業収支

市運行バス及び赤字補填バスに係る事業費は、次ページのとおりである。

網形成計画では市の公共交通事業費を平成25年度予算額未満、市運行バスの収支率を10.0%と定めている。市運行バスの収支率は、平成30年度(バス年度)では5.0%と、目標値には達していない。

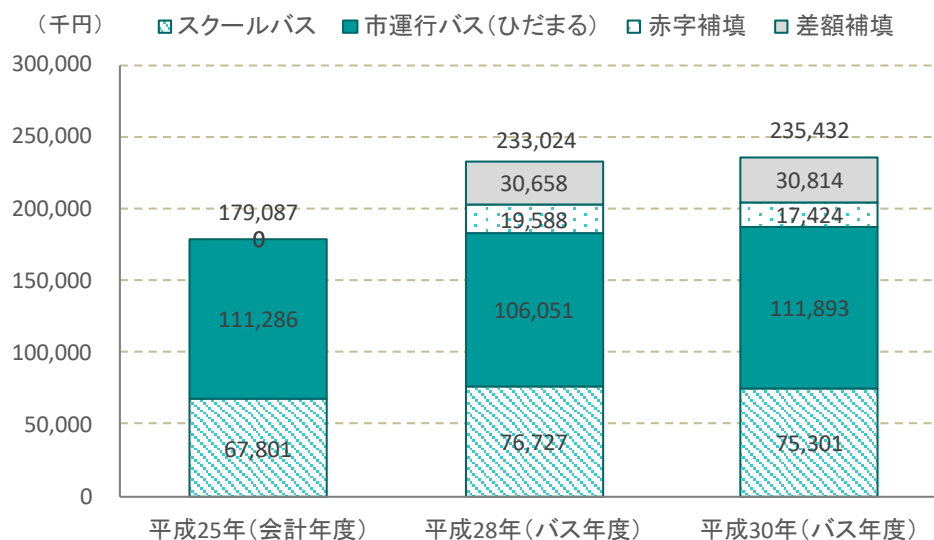


図 2-24 本市の公共交通事業費の推移

表 2-10 本市の公共交通事業費

	平成25年 (会計年度)	平成28年 (バス年度)	平成30年 (バス年度)	備考
スクールバス	67,801	76,727	75,301	
市運行バス (ひだまる)	111,286	106,051	111,893	
赤字補填	0	19,588	17,424	神岡猪谷線 吉田線
差額補填	0	30,658	30,814	高山神岡線 奥飛騨富山線
総事業費	179,087	233,024	235,432	
歳入	14,172	26,260	33,826	補助金等
市負担額	164,915	206,764	201,606	

出典：年間利用実績

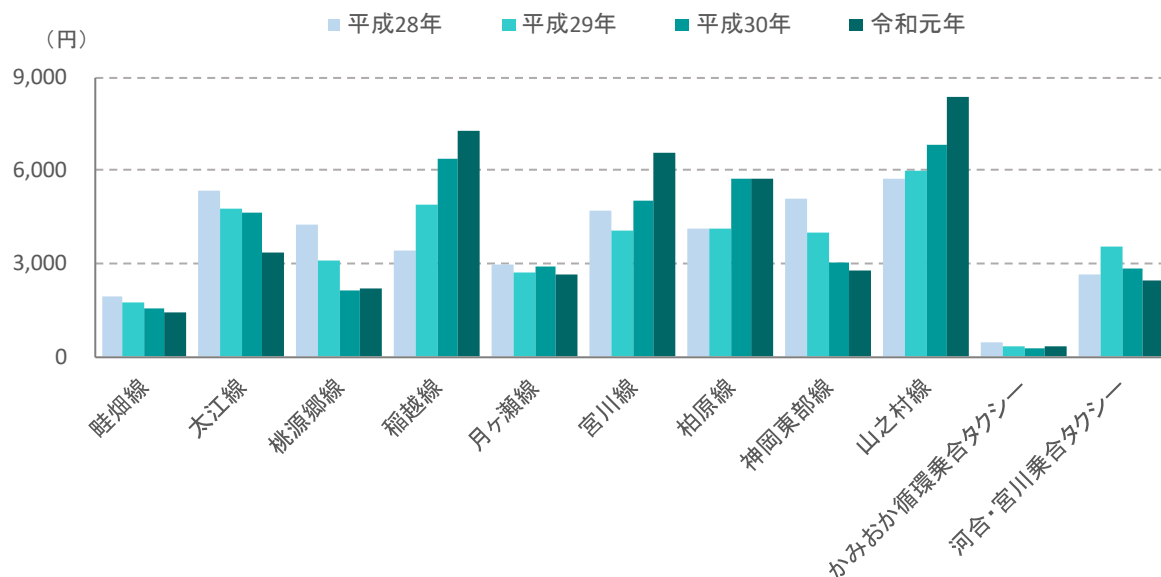


図 2-25 利用者 1 人あたりの市負担額の推移 (バス年度・公共交通予算に限る)

表 2-11 利用者 1 人あたりの市負担額の推移 (バス年度・公共交通予算に限る)

種別	路線名	利用者 1 人あたりの市負担額				運行経費	便数
		平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年		
地域路線	畦畑線	1,926 円	1,737 円	1,548 円	1,430 円	2,393 千円	4 便
	太江線	5,352 円	4,791 円	4,661 円	3,333 円	4,850 千円	7 便
	桃源郷線	4,273 円	3,076 円	2,135 円	2,202 円	16,765 千円	8 便
	稲越線	3,405 円	4,909 円	6,351 円	7,293 円	8,870 千円	15 便
	月ヶ瀬線	2,937 円	2,724 円	2,893 円	2,641 円	10,322 千円	17 便
	宮川線	4,727 円	4,048 円	5,005 円	6,587 円	15,643 千円	11 便
	柏原線	4,149 円	4,151 円	5,708 円	5,755 円	11,419 千円	6 便
	神岡東部線	5,096 円	4,013 円	3,059 円	2,802 円	9,998 千円	6 便
	山之村線	5,738 円	6,014 円	6,853 円	8,384 円	13,435 千円	4 便
市街地線	かみおか循環乗合タクシー	467 円	355 円	263 円	318 円	7,982 千円	－
小規模送迎	河合宮川乗合タクシー	2,627 円	3,519 円	2,859 円	2,430 円	6,291 千円	－

出典：年間利用実績

表 2-12 市営バスの収支率

(単位：千円)

	目標値	平成28年 (バス年度)	平成30年 (バス年度)
運行経費	－	107,631	111,893
運賃収入	－	4,448	5,541
収支率	10%	4.1%	5.0%

運賃収入には、定期券収入・シルバーフリーパスを含む

出典：年間利用実績

表 2-13 地域公共交通の現状のまとめ

項目	現状
地域公共交通の体系	- 通院・買物の生活の足は、確保されている - 通学は一部の地域(打保～まんが王国、種蔵・菅沼、山田・柏原、山之村)においてサービスレベルが低い状態となっている。該当地域と継続的に協議し、公共交通の必要性について認識合わせを続けていくことが求められる。 - 公共交通で、通院・買物、通学等ができる地域でも、提供されているサービス水準に格差がある
地域公共交通の利用状況	- 地域公共交通の利用者数は平成 27～29 年は増加傾向にあったが、平成 30 年以降は横ばいとなっている 1 便あたりの平均利用者数が 1 以下の便が多く発生している - タクシーの利用は古川地域、神岡地域で多くなっている。古川地域では、市営バスとタクシーが少ない移動需要を分け合っている可能性があり、より効率的な地域公共交通のあり方を研究していく必要がある。神岡地域では、かみおか循環乗合タクシーとうまく連携して、中心部の地域公共交通の利便性を確保していくことが重要である
地域公共交通の事業収支	- 地域公共交通の維持に係る飛騨市の財政支出は増加している - 市運行バスの収支率は 5.0%、市が経費を持ち出すことで成立している

2-4 市民の移動需要及び公共交通に対する意識

本計画の策定にあたり、地域公共交通に転換し得る市民の移動を把握することを目的にアンケート調査を行った。調査は平成 30 年 10 月に、郵送により、市内に居住する 1,000 世帯に調査票を配布し、663 通を回収した。うち有効回答数は 659 通である。以下に調査結果の概要を示す（結果の詳細は付録資料に示す）。

（１）市民の公共交通に対する移動需要

移動の目的別・地域別に地域公共交通を使った移動の目的地をみると、市内では古川市街地及び神岡市街地への移動が多くなっている。市外では高山市への移動が多くなっている。また、河合・宮川地域においては、地域内での移動も一定量みられる。地域公共交通を使った移動需要の概略を図 2-26 に示す。

自由に使える交通手段として自家用車・自動二輪（バイク）を有していない「移動制約者」は 20 代・80 代以上に集中している。移動制約者の公共交通の利用はタクシーが最も多く約 4 割、バスは約 3 割となっている。65 歳以上の移動制約者のうち家族送迎をしてもらえる者は約 1 割となっている。また、返納者を含め、免許を持っていない人は女性が多く、年代は 70 代以上が多くなっている。

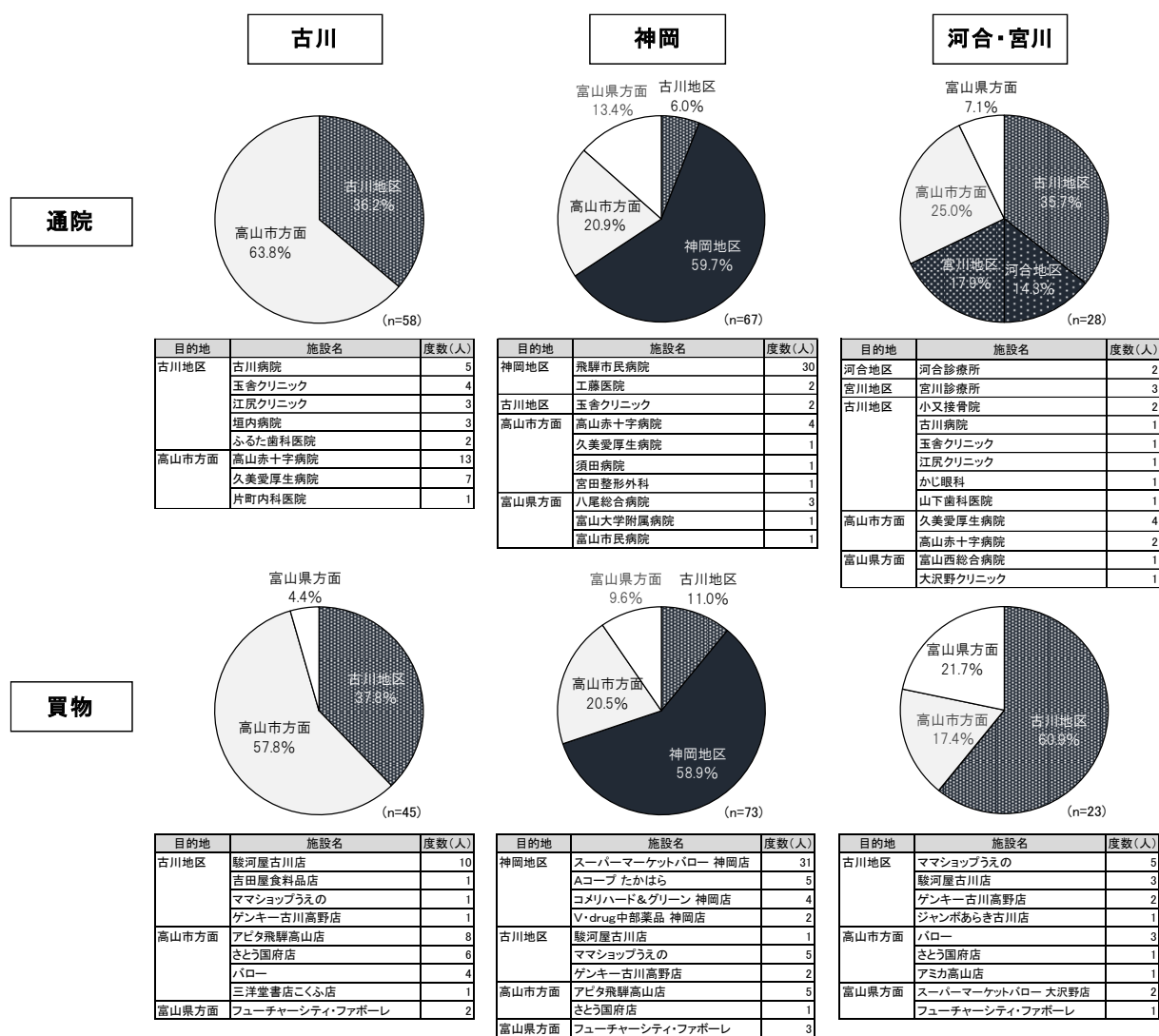
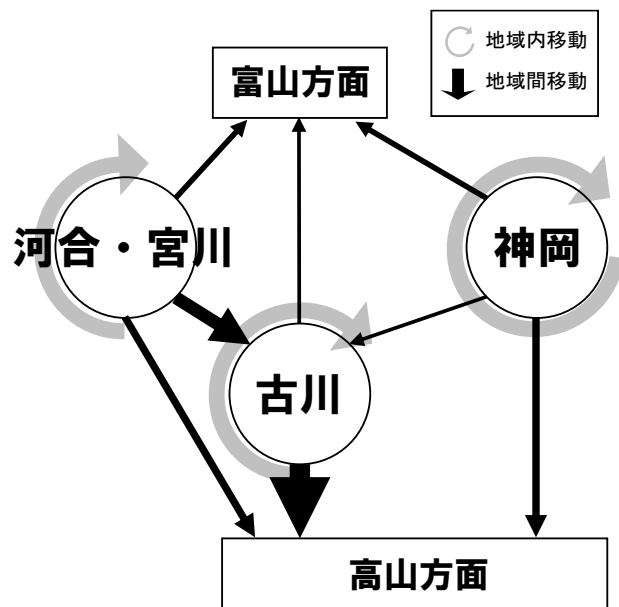


図 2-26 移動の目的別・地域別の地域公共交通を使った移動需要

出典：市民アンケート調査（平成 30 年度）



地域公共交通の移動需要を図化したもの。地域を取り囲む円の矢印の長さは地域内移動の多さを示し、地域間の矢印の太さは地域間移動の多さを示す。

図 2-27 地域公共交通を使った移動の構造

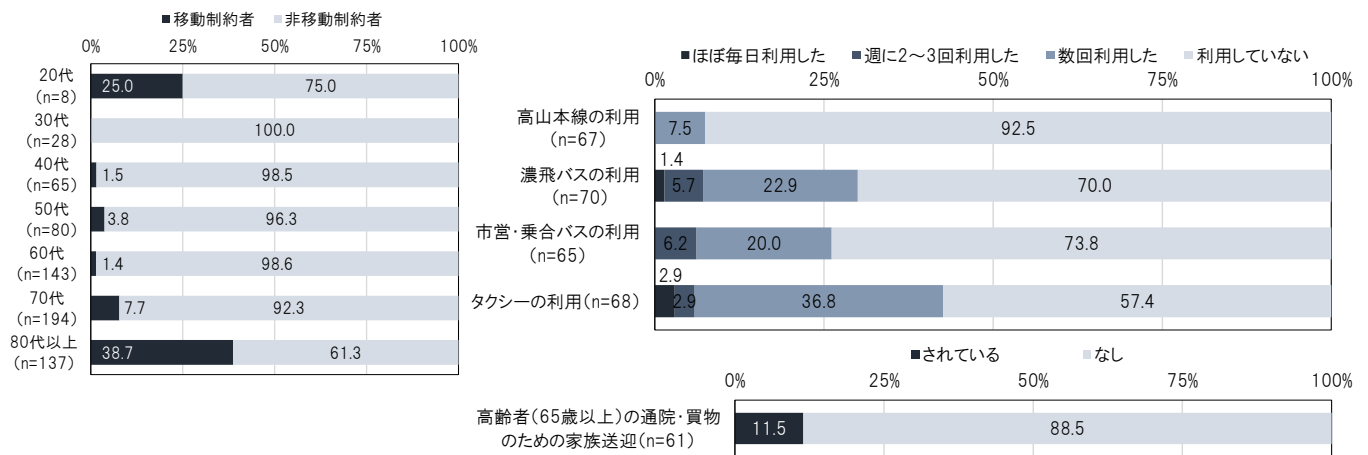


図 2-28 移動制約者の属性と公共交通利用（直近1か月）・高齢者の家族送迎の状況

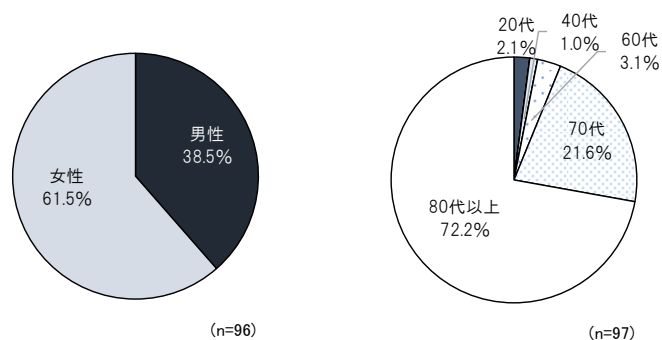


図 2-29 免許を持っていない人の属性

出典：市民アンケート調査（平成30年度）

(2) 市民の公共交通に対する意識

① 市営バスの今後の事業規模は現状維持が望まれている

サービスの改善と事業の効率化の両立が必要

市営バスの事業規模の今後のあり方は「今まで通り税金を投入し、運行を維持するべき」(58.3%)が最も割合が多く、次いで「税金の投入を抑制し、運行を縮小すべき」(24.1%)、「もっと税金を投入し、運行を拡大していくべき」(8.4%)となった。

自由記述では、運賃や運行時間の改善等の「現行の仕組みの改善」や路線縮小やバスの小型化等の「経費削減」を求める意見が出ており、サービスの改善と事業の効率化の両立が必要となっている。また、タクシーの活用やバス以外の方法の検討等の「新しい仕組みの検討」を求める意見もみられるようになっている。

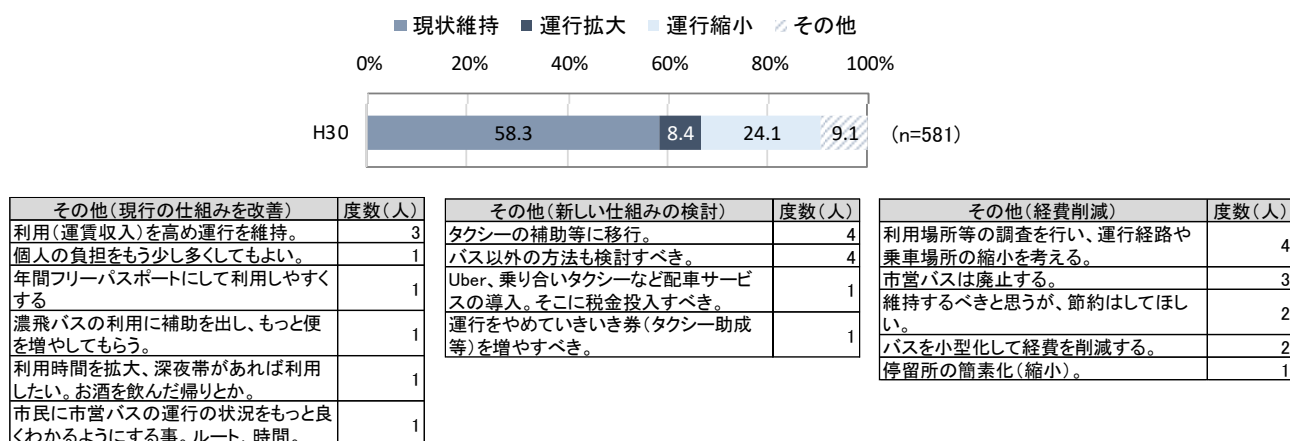


図 2-30 市営バスの事業規模の今後のあり方

出典：市民アンケート調査（平成 30 年度）

② 公共交通がもっとも対応すべき移動は高齢者の通院・買物

高校生の通学のための家族送迎をする世帯の約 2 割が公共交通への転換意向を持っている ターゲットを絞って運行効率を上げていくことが重要である

公共交通がもっとも対応すべき移動は「高齢者の通院移動」(38.5%)、「高齢者の買物移動」(24.6%)となった。また、高校生の通学のための家族送迎をする世帯の 19.4%が「できれば公共交通にしたい」と回答しており、潜在的な通学の移動需要もあると考えられる。

今後は、公共交通のターゲットを絞り、効率的な運行につなげていくことが重要である。

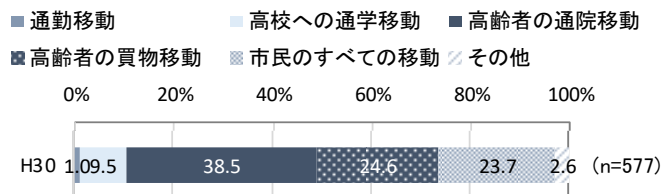


図 2-31 公共交通がもっとも対応すべき移動

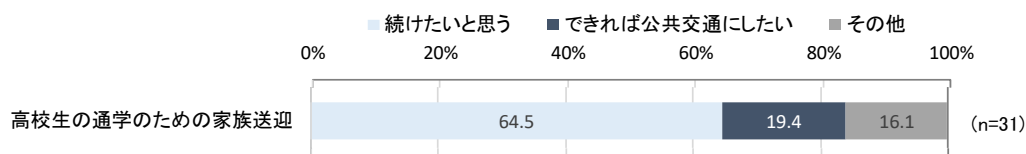


図 2-32 家族送迎の継続意向

出典：市民アンケート調査（平成 30 年度）

③ 66.8%の市民が「市民協働のバス運営」の導入に賛成

地域のバス運営組織に参画できる市民がいることが明らかに

「市民協働のバス運営」の導入について聞いたところ、「導入すべき・どちらかといえば導入すべき」（66.8%）が半数を超えている。また、「市民協働のバス運営」の導入時に協力できることについて聞いたところ、「周囲の人にバス等の利用を呼びかける」（42.5%）が最も多く、次いで「ボランティアをする」（136人）となっている。「地域のバスの運営組織に参画する」と回答した人は89人となっている。

市民の理解を得ながら①②の課題解決を図っていくため、「市民協働のバス運営」の導入を積極的に検討していくことが求められる。

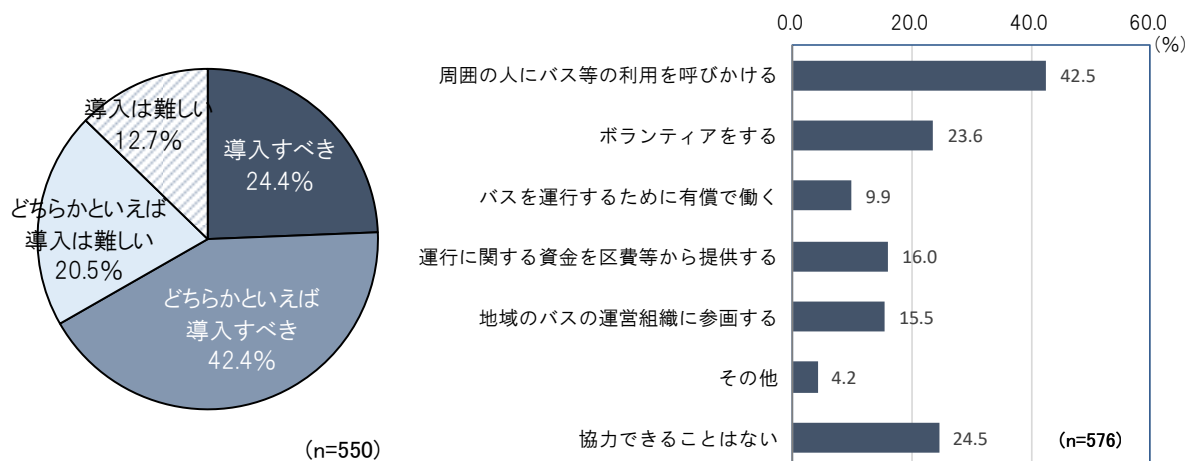


図 2-33 「市民協働のバス運営」の導入に関する意識

出典：市民アンケート調査（平成 30 年度）

表 2-14 市民の移動実態及び公共交通に対する意識のまとめ

項目	現状
公共交通に対する移動需要	● 主要な移動先は、古川市街地及び神岡市街地である。高山市への移動も多い。河合・宮川地域において地域内での移動も一定量みられる。 ● 移動制約者においても、公共交通の利用率が低い。 ● 免許を持っていない人は女性が多く、年代は 70 代以上が多い。
公共交通に対する意識	● 市運行バスの今後の事業規模は、現状維持が望まれている。 ● 公共交通がもっとも対応すべき移動は、高齢者の通院・買物。 ● 高校通学の家族送迎世帯の2割が公共交通への転換を希望。 ● 66.8%が「市民協働のバス運営」の導入に賛成。

2-5 観光動向

本市の観光の入込客数の推移を図 2-34 に示す。本市には、年間約 100 万人の観光客が訪れており、その数は横ばい傾向となっている。

また、市内の宿泊数は年間約 10 万人であり、その数は横ばい傾向となっている。旅行者の 9 割近くが日帰りもしくは他自治体での宿泊であると推察される。近年、宿泊者に占める外国人の割合は増加しており、平成 30 年は 9.9%となっている。

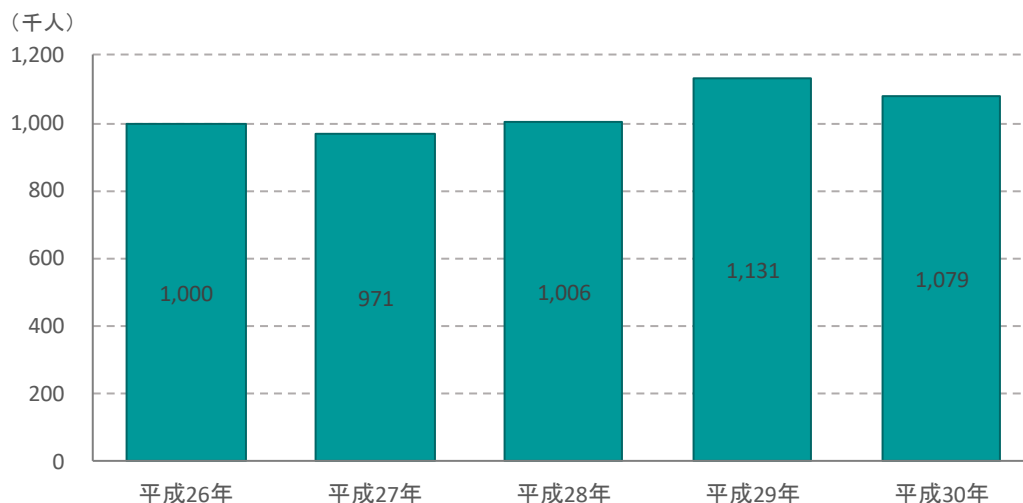


図 2-34 飛騨市の観光の入込客数の推移

出典：岐阜県観光入込客統計調査

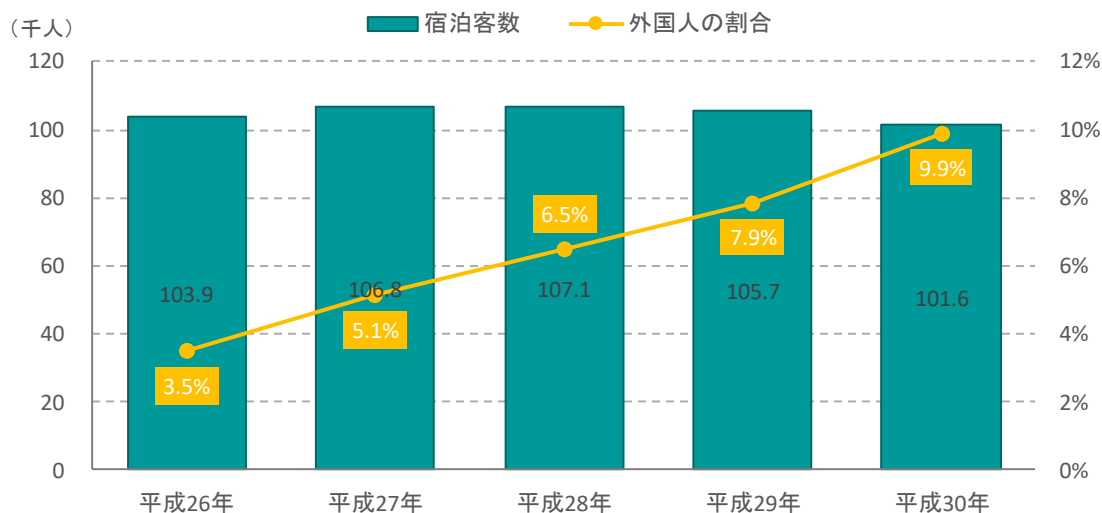


図 2-35 飛騨市の観光の宿泊者数の推移

出典：飛騨市観光統計

飛騨市において観光客の入込みが多い施設として、古川町の「町並み」、「道の駅アルプ飛騨古川」や、神岡町の「星の駅・宙ドーム神岡」などがある。その他にも河合町の「飛騨河合スキー場」や宮川町の「飛騨まんが王国」などの観光施設を有している。

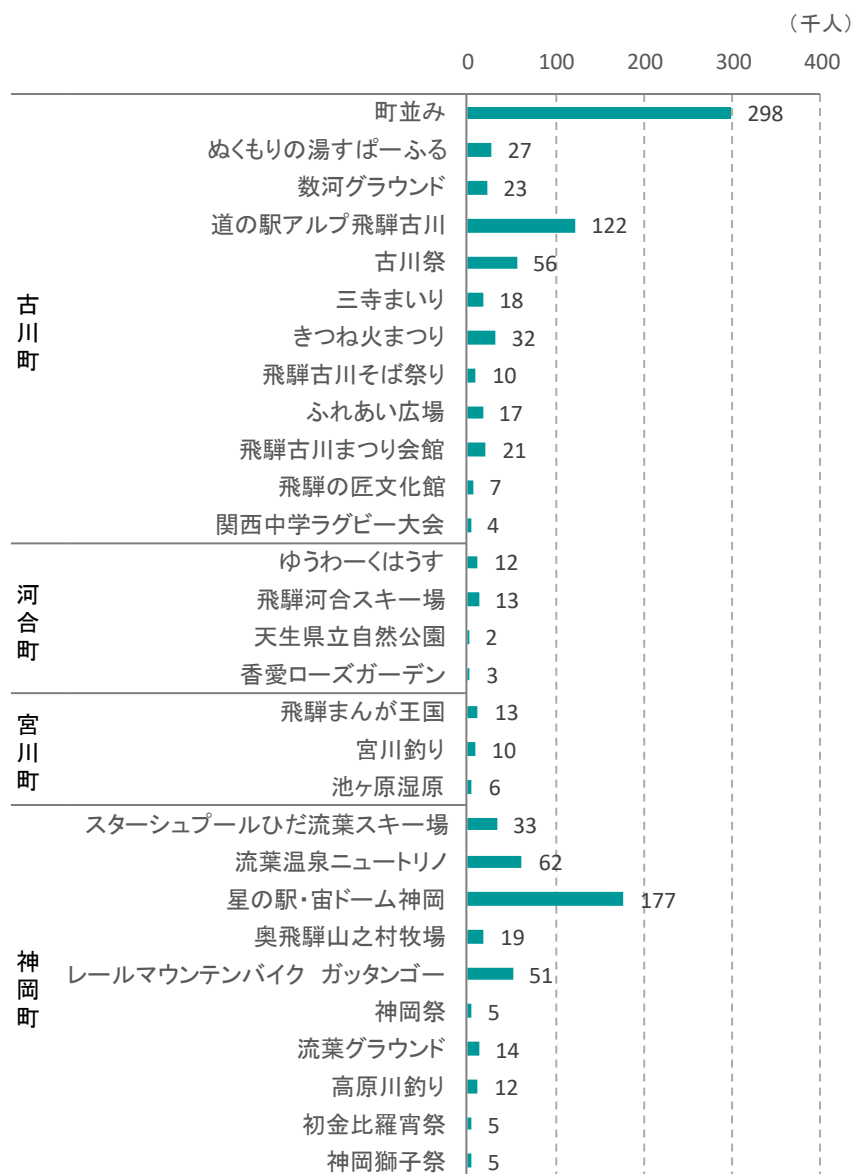


図 2-36 観光施設別入込客数（平成 30 年）

出典：岐阜県観光入込客統計調査

表 2-15 観光動向のまとめ

項目	現状
観光客数	- 年間約 100 万人が来訪し、内約 10 万人が宿泊する。 - 外国人宿泊客が増加している。
観光動向	古川の町並み、神岡のカミオカラボ、ガッタンゴーへの観光客が多い。

第3章 網形成計画の評価・検証

網形成計画の評価・検証結果を以下に示す。なお、網形成計画において、目標を数値化したものを「目標値」、目標の達成具合を測定する代替的な尺度を「指標」としている。

3-1 目標の設定状況

(1) 地域公共交通整備・運行に関する目標 目標1：地域公共交通、徒歩、自転車により以下の移動を市内全域で確保し、市民のQOL（生活の質）を保障する 〔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〕通院にあわせた買物等を可能にする 〔高校通学〕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 〔通勤〕上記整備にあわせて、通勤対応も可能な限り実施する 〔観光〕市外からの来訪者が観光に利用できる公共交通を整備する
(2) 持続性に関する目標 目標2：一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3：地域路線について一定以上の収支率を維持する 目標4：地域公共交通サービス全体の利用者数を増加させる
(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高める 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高める 目標7：地域公共交通に対する観光客の満足度を高める

3-2 目標値と指標の達成状況

(1) 地域公共交通整備・運行に関する目標

市の公共交通整備のカバー人口率は95%を超えており、目標値に極めて近い水準になっている。地域公共交通の整備状況に対する市民の納得度は、市民アンケートによると、70.4%と目標値を上回っている。現在の整備状況は市民から支持されていると捉えることができる。

●目標値

目標値の内容	実績値 平成28年	実績値 平成30年	目標値 令和元年
【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	96.2%	96.3%	100.0%
【買物】地域内商店街、中心部商店街等に 1日1回以上買物に行くことができる	96.2%	96.3%	100.0%
【高校通学】始業時間までに市内高校及び近隣高校に到着できる	94.7%	95.4%	100.0%

※バス停勢圏500m、駅勢圏1kmにおけるカバー人口率

●指標

指標の内容	基準値 平成22年	実績値 平成28年	実績値 平成30年	目標値 令和元年
地域公共交通の整備状況に対する納得度	28.1%	66.6%	70.4%	70.0%

※H22年度は「飛騨市都市計画マスタープラン」策定に係る市民アンケート調査（H23年3月）の満足度で代替

(2) 持続性に関する目標

事業費については、目標値を下回った事業の実施ができています。

収支率及び利用者数については、目標を大きく下回っている。目標値と現状が大きく乖離しているため、目標値の設定について見直しが必要である。

●目標値

目標値の内容	実績値 平成28年	実績値 平成30年	目標値 令和元年
公共交通事業費（H25年決算額未満）	93,624千円	94,710千円	97,114千円
市運行バス収支率	4.1%	5.0%	10.0%
15歳以上の市民100人あたりの利用者数10%増加 （平成24年基準332人）	202人	223人	392人

15歳以上の市民100人あたりの利用者数は、下表「15歳以上市民100人あたりの路線別利用者数」のうち高山神岡線（参考値）を除く路線の利用者数を足し合わせたもの

15歳以上市民100人あたりの路線別利用者数

路線名		実績値 平成28年	実績値 平成30年	目標値 令和元年
幹線	高山神岡線 ※参考値	—	25人	—
	神岡猪谷線	24人	24人	38人
地域路線	畦畑線	3人	5人	6人
	太江線	4人	4人	27人
	稻越線	9人	5人	49人
	月ヶ瀬線	12人	12人	46人
	桃源郷線	12人	23人	96人
	宮川線	11人	11人	47人
	吉田線	68人	59人	7人
	柏原線	7人	3人	36人
	神岡東部線	6人	10人	8人
	山之村線	7人	7人	13人
市街地線	ふるかわ循環乗合タクシー	3人	4人	7人
	かみおか循環乗合タクシー	30人	49人	6人
小規模送迎	河合宮川乗合タクシー	6人	7人	6人

緑：目標値を上回っている路線 黄：目標値の50%以上～100%以下の路線 赤：目標値の50%未満の路線

資料：年間利用実績より

神岡猪谷線、吉田線は1週間の乗降調査結果から年間利用者数を推計した

平成24年人口 飛騨市住民基本台帳（H24.4.1現在）

平成28、30年（バス年度）人口 国勢調査（平成27年）

目標値における人口 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
（H25.3発表の平成32年推計値を利用）

（３） 利用促進・啓発事業に関する目標

平成28年度の市民アンケートによると、「日常の最も重要な移動の公共交通への転換意向」は40.4%であり、「利用することで公共交通を守っていく」という市民意識を高めていくことが課題となっている。課題解決の方向性を検討するため、平成30年度のアンケートにおいて「市民協働のバス運営」の導入について聞いたところ「導入すべき・どちらかといえば導入すべき」

（66.8%）が半数を超えている。今後は、市民とともに地域公共交通を運営しながら、市民意識を高めることに取り組んでいくことが重要である。

3-3 事業評価

網形成計画の事業評価の結果を以下に示す。

表 3-1 網形成計画の事業評価の結果

事業	事業の成果と課題（H27～R2 年度総合評価）	次の5年の方向性
1	運行環境の整備、ネットワーク化事業	
	(1) 交通結節点の整備	
	○乗り継ぎ拠点（流業）への待合所を整備した。	・各乗り継ぎ拠点に整備されている待合所を維持する。
	(2) 円滑な乗り継ぎを実現する事業	
	○利用者の声を聴き、利便性・効率性の向上につながるダイヤの見直しを行った。 ●乗り継ぎ時間が長いダイヤ、利用がない便がある。	・今後も利用者の声を聞き、都度ダイヤの見直しを検討していく。
2	利用促進・啓発事業	
	(1) 地域公共交通の基本的な情報提供（路線・ダイヤ・運賃）の促進	
	○H30 事業でバス停の時刻表・路線図を更新した。 ○R2.10に地域ごとの時刻表を発行した。 ○市HPに公共交通に関するページを開設した。 ○リンクにより市内各事業者の情報へアクセスできる内容とした。 ○市営バス路線及び事業者バス路線共通のゾーン制運賃、1日乗車券等を導入し、公共交通を利用しやすくした。	・バス停の時刻表・路線図は、ダイヤ改正等に合わせて都度、更新していく。 ・時刻表は、JR、事業者路線の変更に対応し、毎年発行する。 ・地域ごとのおでかけレシポの活用した利用促進を進める。 ・市HPによる情報発信を維持・改善する。 ・わかりやすい運賃体系を維持しながら利用促進を進める。
	(2) 地域公共交通の維持に対する理解促進と愛着の醸成	
	(5) 利用するきっかけの提供	
	〈利用促進イベントの開催〉 ○H27.10の再編後運行開始時及びラッピングバスのお披露目でセレモニーを実施した。 ●バスの愛着醸成・情報発信イベントが不足している。 ●バスを利用するきっかけづくりが不足している。 〈タクシーの役割の啓発〉 ○市HP、時刻表においてタクシー事業者を掲載している。協議会へ委員として参加していただいている。 ●情報発信の面では、時刻表のある路線等と比べ弱い。	〈利用促進イベントの開催〉 ・利用促進の観点から、市民バスツアー、セミナー等の実施を検討する。 〈タクシーの役割の啓発〉 ・HP、時刻表への掲載方法等を検討する。
	(3) 地域公共交通利用のメリットに関する情報発信	
	○中学校へは定期券の説明文書を配布している。 ○公共交通に特化したものはないが、広報ひだにより必要な際に掲載している。	・中学校への情報発信は継続的に実施する。 ・広報ひだによる情報発信を継続する。
	(4) 地域公共交通の継続的利用	
	○定期券、1日乗車券、シルバーフリー定期券、回数券を発行している。	・各種割引サービスを維持・改善する。
	(6) 市民・事業者等による自主的な取組みの支援	
	○市民と協働しながら、稲越乗合タクシーの運行を始めた。 ○二種免許取得に係る支援制度に係る協議検討を実施した。	・市民と協働しながら、不効率な運行を減らしていく。 ・支援パッケージを改善する。
	(7) 観光客誘客のための交通機関の活用 (8) 観光客に対する地域公共交通情報の提供 (9) 公共交通を活用した観光コンテンツの開発 (10) 観光客が利用するきっかけの提供	
	○幹線の接続を意識した運行を実施している。 ○一部HPにおいて観光客が行くと思われる箇所の行き方の説明を掲載している。 ○濃飛バス路線において、ガッタンゴー停留所を設置した。 ●想定外に北陸新幹線からの接続利用者が少ない。 ●全般的に、観光客目線での地域公共交通の設定、利用促進は移動需要が少なく、優先度を下げている。	・バス停名称をわかりやすく、Web検索をしやすく（オープンデータ化）等、観光客が利用しやすい内容での情報提供をしていく。
3	運行管理事業	
	(1) 公共交通における評価・検証の実施	
	○H28、H30に評価・検証事業を実施した。	・継続的に実施していく。
	(2) 継続的な市民参加の仕組みづくり	
	○R2に河合地域でモデル的にワークショップを実施した。 ○個別の対象、地域の説明会等では、運行改善に関する協議を随時実施している。	・毎年、地区要望、地区説明会、どうやなBOX等により継続して意見聴取をしていく。

○は成果、●は課題

第4章 関連計画の整理

本計画の上位計画として「飛騨市総合政策指針」と「飛騨市都市計画マスタープラン」が位置づけられる。また、公共交通の確保・維持に関連する計画として「飛騨市教育振興基本計画」と「第2期飛騨市地域福祉計画」が存在する。それぞれに示されている将来像や政策・方針を整理する。

（１）飛騨市総合政策指針

「飛騨市総合政策指針」（以下「政策指針」）は、本市の最上位計画であった「飛騨市第2次総合計画」後継として、令和2年度から令和6年度までの本市のありたい姿と政策の方向を示す指針である。

目指す将来像を「みんなが 楽しく心豊かに 暮らせるまち」とし、人口減少、過疎化等に対応することを重視している。その中で、地域公共交通は、3つの政策の柱のうちの1つである「あんなき飛騨市づくり・まちをつくる」の中の「安心して暮らせる公共サービスづくり」に位置づけられ「通学、通院、買物、入浴等の外出などの支援に重点を置きつつ、企業等と連携し市民のニーズの把握による路線の新設や廃止等も踏まえた公共交通サービスの提供を推進する」とされている。

（２）飛騨市都市計画マスタープラン

「飛騨市都市計画マスタープラン」（以下「都市マス」）は、飛騨市が目指す都市構造を示す指針として平成25年度に策定され、計画期間は令和4年度までとなっている。「まちづくりの理念」を「皆でつくる 安心 快適 住み続けたい なる みんなのまち 飛騨市」、「まちづくりの目標」を「住み続けたい なるまち」とし、目指す都市構造を実現するための地域公共交通施策の方向性として「自家用車に頼らない公共交通機関の整備」が記載されている。また、将来都市構造を表4-1のように規定しており、地域公共交通は、これらの実現に寄与することが求められている。飛騨市における都市計画区域は図4-1のとおり古川地域と神岡地域の2箇所が存在する。

表 4-1 飛騨市の将来都市構造

都市構造	内容	地域公共交通に求められる役割
中心市街地ゾーン	古川地域の都市計画区域を飛騨市の中心地として中心市街地ゾーンと位置づける	中心市街地ゾーンでの移動の担保 各地域からの移動の担保
副市街地ゾーン	神岡地域の都市計画区域は飛騨市において古川地域に次ぐ中心的な市街地であることから、副市街地ゾーンと位置づける	副市街地ゾーンでの移動の担保 神岡地域内各地区からの移動の担保 中心市街地ゾーンからの移動の担保
地域中心核	河合地域及び宮川地域のそれぞれの振興事務所が立地する地区は地域の中心地であることから、地域中心核と位置づける	地域内各地区から地域中心核までの移動の担保 中心市街地ゾーンからの移動の担保
山林・農地・集落ゾーン	飛騨市の大部分を占める山林、その合間にある農地や集落の部分を山林・農地・集落共生ゾーンと位置づける	中心市街地ゾーン、副市街地ゾーン、地域中心核までの移動の担保



図 4-1 飛騨市における都市計画区域

(3) 飛騨市教育振興基本計画

「飛騨市教育振興基本計画」は、教育分野の個別計画として、平成 25 年度に策定され、計画期間は令和 4 年度までとなっている。教育振興施策の 1 分野として「スクールバスの運行」が位置づけられており、飛騨市に立地する 6 小学校 3 中学校への通学を確保するために、「スクールバス運行体制の整備に努め、老朽化した車両を計画的に更新」し、「効率的な車両配置により、費用の低減を図る」こととしている。

(4) 第 2 期飛騨市地域福祉計画

「第 2 期飛騨市地域福祉計画」は、福祉分野の個別計画として、平成 30 年度に策定され、計画期間は令和 5 年度までとなっている。福祉施策の 1 分野として「交通弱者の移動手段の充実」が位置づけられており、基本目標 3「暮らしを支える環境づくり」、推進施策 1「交通弱者の移動手段の充実」の中に、具体的な施策として「いきいき券の活用範囲の拡大」と「公共交通網の見直し検討」が記載されている。

第5章 技術革新の動き

公共交通分野では、自動運転やMaaSをはじめとする様々な技術革新が進んでいる。本計画では、公共交通の利便性向上や効率化につながる技術を研究し、実装していくことが求められる。ここでは、代表的な技術に関する実用化の動きを示す。

(1) バスの自動運転

令和2年度、国土交通省・経済産業省の共同事業で、全国で5地域において中型自動運転バスの実証実験が進められている。将来的には、本市の地域公共交通にも活用されることが期待される技術であり、近年の技術革新が目覚ましいため、実用化の動きを注視していくことが求められる。

地域名
滋賀県大津市
兵庫県三田市
福岡県北九州市・苅田町
茨城県日立市
神奈川県横浜市



図 5-1 中型自動運転バスの実証実験を行う地域、使用車両

出典：国土交通省報道発表資料

(2) MaaS

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や来訪者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスである。国は全国への普及に取り組んでおり、様々なサービスが創出されている。

本市では、市営バス及び事業者路線バス共通のゾーン制一律料金を採用しており、加えて、どのバスでも利用のできる1日乗車券、シルバーフリー定期券、回数券を導入しており、MaaSによく見られるモード横断型運賃やサブスクリプション（乗り放題）をすでに実施している。さらに、時刻・運賃検索の容易化、デマンドバスやタクシーの予約の簡便化・効率化、移動状況の評価・検証に必要なデータ収集の省力化等のメリットがあると考えられるため、MaaS 実現に向けて研究を進めていくことが求められる。



図 5-2 MaaS とは

出典：国土交通省ホームページ（日本版 MaaS の推進）

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>

第6章 地域公共交通の役割と課題整理

これまでみてきた飛騨市における地域の現状、関連計画の整理等から、本市の地域公共交通の役割と本計画において対応すべき課題を整理する。

6-1 地域公共交通サービスの役割

(1) 地域住民の生活の基盤としての役割

地域公共交通サービスは、地域住民の自立した日常生活を実現させるために必要な社会基盤である。特に、高齢者や小学生・中学生・高校生等に代表される移動制約者の通院、買物、通学等の移動を自立的に行うことのできる基盤の整備を通じて、政策指針が目指す将来像「みんなが 楽しく心豊かに 暮らせるまち」の実現に寄与することが求められる。

本市の地域公共交通は、この基本的な役割を果たすことを第一に運行・改善する。

① 地域住民の生活の基盤としてのサービス水準

本市の地域公共交通は、市民の最低限の QOL を極力確保（シビルミニマム確保）し、市内のどこに住んでいても、移動についてできる限り自立した日常生活が実現できる状態を目指す。

② 外出の機会の創出による健康維持への寄与

本市の地域公共交通は、自家用車を自由に使えない高齢者や子どもといった移動制約者でも外出しやすい公共交通を提供するものとする。買物や入浴施設へのおでかけによる健康維持に寄与することが期待される。

(2) まちのにぎわいを創出する役割

① 地域住民の外出を促進

政策指針が目指す将来像「みんなが 楽しく心豊かに 暮らせるまち」を実現するためには、まちの活気を維持していく必要がある。地域公共交通サービスを確保・充実させることは、地域住民の外出を促進し、まちのにぎわいを創出し、地域の商業施設等の維持に寄与することが期待される。

② 来訪者の利用

本市の地域公共交通は、来訪者も2次交通機関として利用できる公共交通となるよう配慮する。主たる利用者は市民等の地域住民であることを踏まえつつ、地域住民と来訪者、双方にとって利便性の高い地域公共交通サービスの充実を目指す。

6-2 解決すべき課題の整理

(1) 移動制約者の生活の足確保及び外出機会の促進

移動と公共交通に関するアンケート調査の結果、自家用車を自由に使えない移動制約者の多くが10代と70歳以上であった。公共交通がもっとも対応すべき移動は高齢者の通院・買物との回答が多くなった。また、高校生の通学のための家族送迎をする世帯の約2割が公共交通への転換意向を持っている

自家用車を自由に使えない移動制約者が自立した日常生活を送ることのできる「足」の確保及び維持を推進していくことが必要である。

(2) 地域公共交通の持続可能性の確保

① 使いやすい公共交通への改善

本市は、面積や標高差が大きいという地勢的な特徴を持っている。また、高齢化も進んでいる。地域公共交通の利用者数は平成27～29年は増加傾向にあったが、平成30年以降は横ばいとなっている。その中で、1便あたりの平均利用者数が1人以下の便が多く発生している。地域ごとに利用状況を分析し、より使いやすい公共交通へ改善することが求められる。

② 利用のさらなる拡大（「使って守る地域公共交通」の推進）

地域公共交通を整備する以上、一定の利用者の確保が欠かせない。地域公共交通の維持に係る飛騨市の財政支出は増加している。さらに、市運行バスの収支率は5.0%であり、市が経費を持ち出すことで成立している。

限られた資源を有効に活用するため、利用者を増加させていくことが重要である。そのためには、「使って守る地域公共交通」という考え方を地域住民に浸透させることや、利用促進や維持に対する関係者との協働が必要である。

(3) 財政支出の抑制

本市の公共交通事業費は、目標基準値内を推移している。一方で、本市の財政規模は、今後少しずつ縮小していくことが想定されている。地域公共交通の維持に対し、自治体が一定の責務を負うことは自明ではあるものの、公共交通事業を持続可能なものとしていくためには、運行の改善による効率化、利用者の増加や協賛の獲得等による収支率の改善を図っていくことが求められる。

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の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り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り組みや、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騨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	飛騨古川駅	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	飛騨古川駅	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	飛騨古川駅	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	7 9 条	路線定期運行	飛騨市	

（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経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経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：基準額内で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

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。

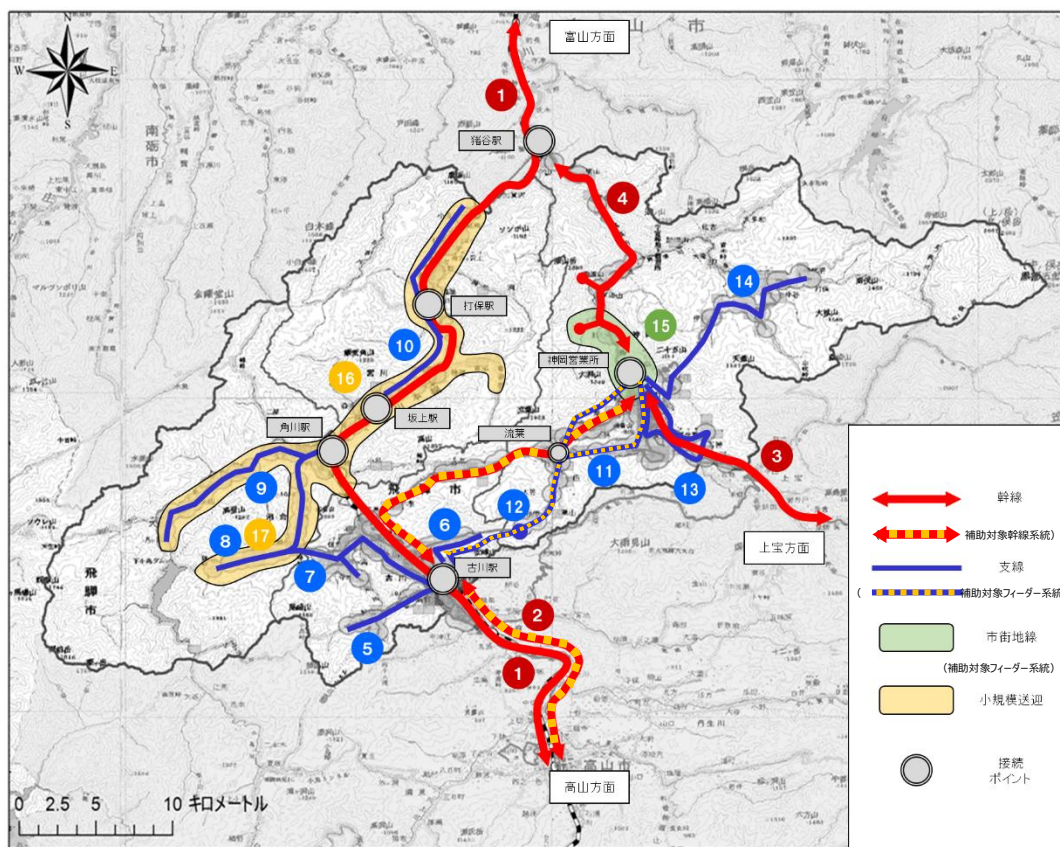
表 3-1 本計画の事業と実施主体

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
	その他の移動手段の支援	・ 地域公共交通サービスを補完する移動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） 【利用している地域住民に対する利用促進】 ・ 免許返納者へのインセンティブの付与 ・ 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	—	J R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、 車両購入費補助を含む)	飛騨市
小規模送迎			
16	—	河合宮川乗合タクシー	飛騨市
17	—	稲越乗合タクシー	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	○23	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	○22	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	○21	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	○31	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	○32	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	○41	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	○14	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	○17	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	○12	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	○11	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	○10	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	・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	・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	・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	・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	・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	・地域公共交通の継続的な利用
来訪者		来訪時に利用	・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	・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、シルバーフリー定期券、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	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）	→	→	→	→	→
	利用している地域住民に対する利用促進	・免許返納者へのインセンティブの付与	→	→	→	→	→
		・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		→	→	→	→	→
	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			→		
		観光客向けの情報提供	→	→	→	→	→
		・案内等の多言語化促進	→	→	→	→	→
		・観光客が利用しやすい停留所への改良（名称、設置場所等）	→	→	→	→	→
4 評価・改善	地域公共交通における評価・検証の実施	・観光客向け時刻表・パンフレットの制作	→	→	→	→	→
		・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	→	→	→	→	→
		・評価・検証事業（乗降調査・利用者アンケート等）	→	→	→	→	→
	継続的な市民参加の仕組みづくり	・市民アンケート調査 運行状況等の点検 等	→	→	→	→	→
		・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)	・【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><tr><th></th><th>路線名</th><th>目標値(年間)</th></tr><tr><td rowspan="12">地域路線</td><td>幹線</td><td>神岡猪谷線 6,000 人</td></tr><tr><td rowspan="10"></td><td>畦畑線</td><td>1,000 人</td></tr><tr><td>太江線</td><td>1,000 人</td></tr><tr><td>桃源郷線</td><td>4,800 人</td></tr><tr><td>稲越線</td><td>500 人</td></tr><tr><td>月ヶ瀬線</td><td>2,850 人</td></tr><tr><td>宮川線</td><td>2,100 人</td></tr><tr><td>吉田線</td><td>5,500 人</td></tr><tr><td>神原線</td><td>1,500 人</td></tr><tr><td>神岡東部線</td><td>2,300 人</td></tr><tr><td>山之村線</td><td>1,450 人</td></tr><tr><td>市街地線</td><td>かみおか循環線 10,000 人</td></tr><tr><td rowspan="2">小規模輸送</td><td>河合・宮川乗合タクシー</td><td>2,500 人</td></tr><tr><td>稲越乗合タクシー</td><td>1,000 人</td></tr></table>			路線名	目標値(年間)	地域路線	幹線	神岡猪谷線 6,000 人		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)																																		
地域路線	幹線	神岡猪谷線 6,000 人																																		
		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

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

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
運行	運行開始	運行(及びデータ取得)										見直し
評価・検証	データの 前年の 分析	市民との 意見交換	公共交通 会議	第三者 評価	見直し案 の検討			公共交通 会議	交通事業者と の調整	公共交通 会議	時刻表等 の更新	

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)