

第2次飛驒市地域公共交通計画 (令和8～12年度)

令和8年1月
飛 驒 市

目 次

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	1
2	計画の基本事項	2
第2章	地域の現状等	3
1	地域の状況	3
2	人口と財政状況	6
	〈参考〉市民の移動需要及び公共交通に対する意識	9
3	地域公共交通の運行状況	10
4	観光動向	24
第3章	飛騨市地域公共交通計画の評価・検証	26
1	目標の設定状況	26
2	目標値と指標の達成状況	26
3	事業評価	28
第4章	関連計画の整理	29
第5章	地域公共交通の役割と課題整理	30
1	地域公共交通サービスの役割	30
2	解決すべき課題の整理	31
第6章	地域公共交通の活性化に向けた取り組みの方針	32
1	地域公共交通の維持・改善の方針	32
2	地域公共交通確保維持改善事業	33
第7章	飛騨市地域公共交通計画の目標	35
1	運行に関する目標	35
2	持続性に関する目標	35
3	利便性向上・利用促進に関する目標	36
4	評価・改善に関する目標	36
第8章	目標達成のために行う事業	37

1	事業の展開.....	37
2	事業の詳細.....	38
3	事業実施のスケジュール.....	44
第9章	計画の達成状況の評価.....	45
1	飛騨市地域公共交通のマネジメント.....	45
資料編	46
1	評価・検証.....	46
2	市民の移動需要及び公共交通に対する意識.....	47

第1章 飛騨市地域公共交通計画の概要

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。そこで本市は、平成 26 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下「活性化再生法」）が一部改正され、「地域公共交通網形成計画」が法廷計画として規定されたのを契機として、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」）」を策定した。網形成計画では、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・買物を可能とする大規模な再編が実施されるとともに、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・全線定期券が導入された。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生まれた。

その後、令和 2 年 11 月に再び改正された「活性化再生法」に則り、令和 3 年 3 月に「飛騨市地域公共交通計画」が策定された。「飛騨市地域公共交通計画」では、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が目指された。

計画の実行にあたっては、令和 4 年度からは名古屋大学との地域公共交通に関する共同研究に取り組み、乗降調査や各地区での住民との意見交換会を積極的に実施している。市内の 3 つのエリアを年度毎に重点地域と定め、各地域の利用状況や公共交通に対する意識の違いを調査し、各地域の公共交通を最適化させることに取り組んでいる。その結果として、神岡循環線の利用者数は月に 1,000 人を超えるようになり、稲越乗合タクシーや天生線、宮川線の飛騨古川駅までの延伸により、乗り継ぎなしで河合・宮川地区から古川地区への移動が可能となっている。

このような背景の中で、本市の地域公共交通は、利用者数の目標で路線ごとに大きく差異がある、運転者不足が深刻化している、人口減少の中で利用者の絶対数が減少することが想定されるなど、多くの課題を抱えている。このような状況の中であっても、地域公共交通の利用者、交通事業者、行政が相互に協力しながら維持するという基本に立ち返り、社会資本としての地域公共交通を守っていくことが求められる。そこで、「市民生活の基本となる移動を保障する」とともに「地域公共交通の持続可能性」を高めることを目的として、「第 2 次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。

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、市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、本計画ではそのことを含めて扱う。

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、飛騨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8年4月から令和13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、令和4年度から令和7年度までの名古屋大学との「飛騨市地域公共交通研究業務」による共同研究・調査等の成果を参照する。また、国勢調査や関連する上位計画についても整理し、整合をとった。

1 地域の状況

(1) 地勢

本市の概況を図 0-1 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792km²に及ぶが、その多くを森林が占め、可住地面積は約60km²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。

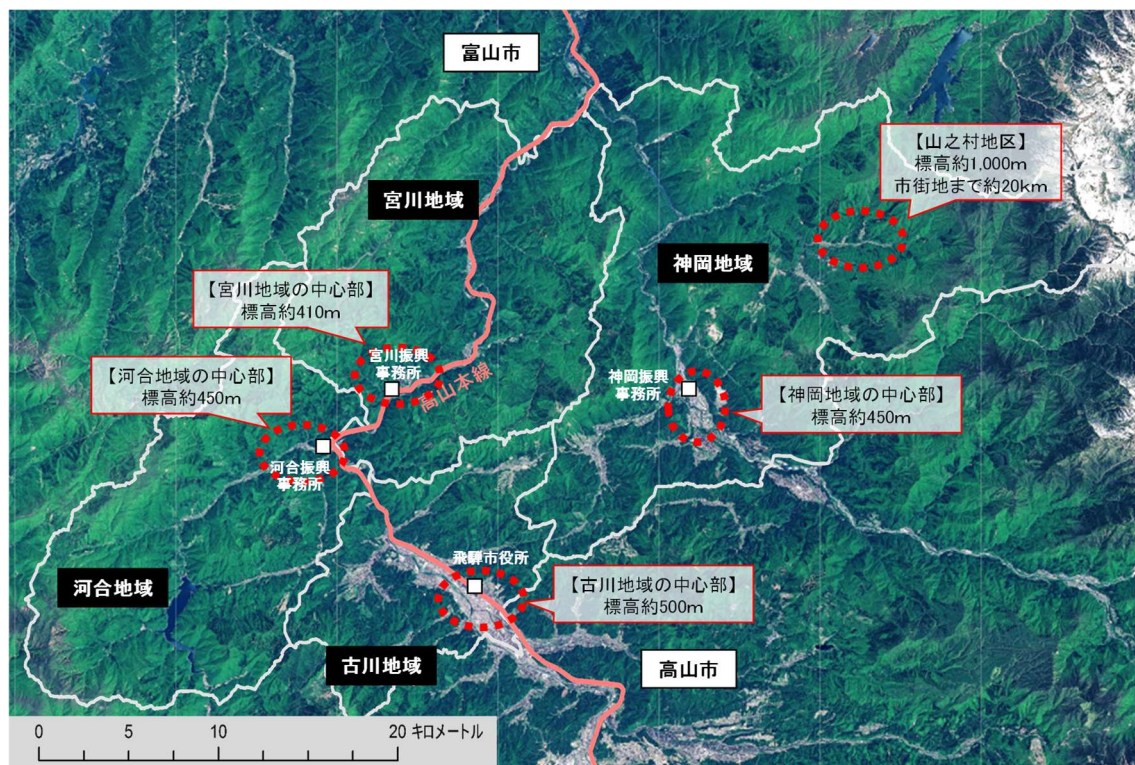


図 0-1 本市の概況

出典：国土地理院「地理院地図」（下図のみ）

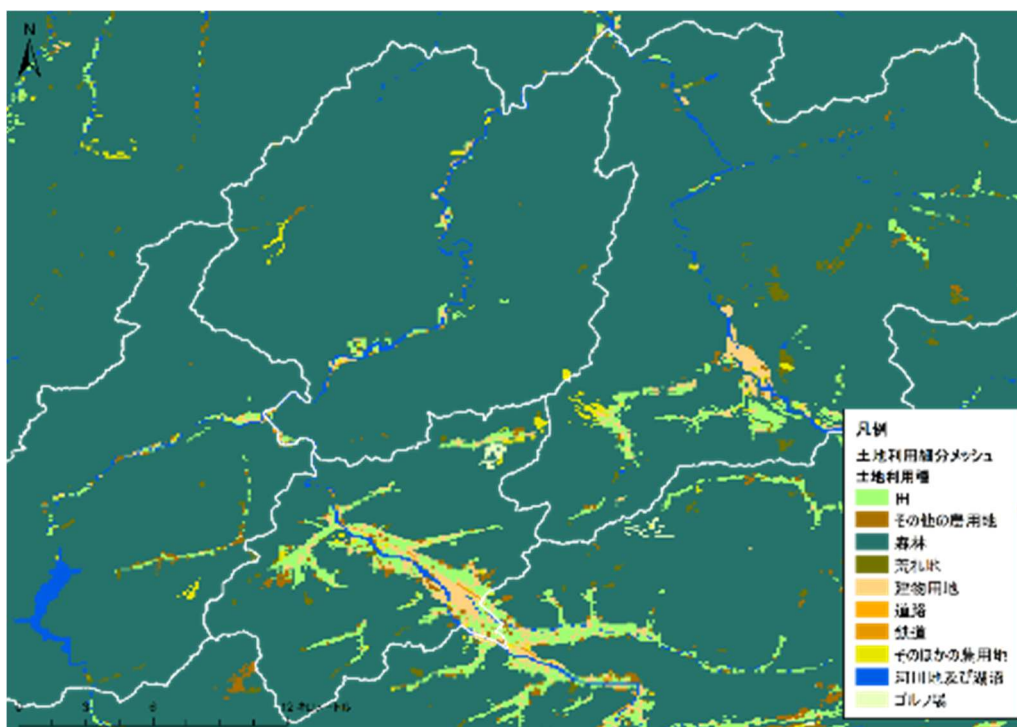


図 0-2 本市の土地利用状況

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。

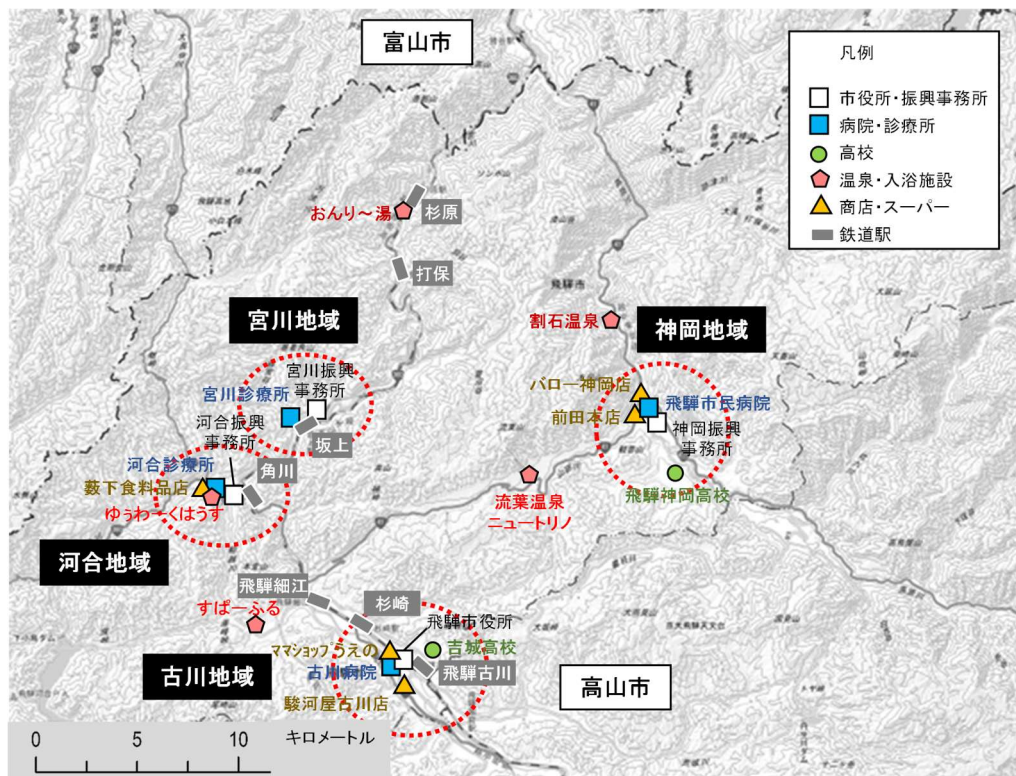


図 0-3 本市の施設立地

出典：国土地理院「地理院地図」（下図のみ）

表 0-1 地域の状況のまとめ

項目	現状
地勢	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 可住地面積の割合が小さい。(約 7.6% 60 km²)
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 0-4 に示す。人口は 22,527 人（令和 2 年 10 月）で、その多く（約 94%）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 16% 減少している。加えて、高齢人口も減少に転じており、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減少が予測されることから、地域公共交通の持続可能性の確保がますます大きな課題となると考えられる。

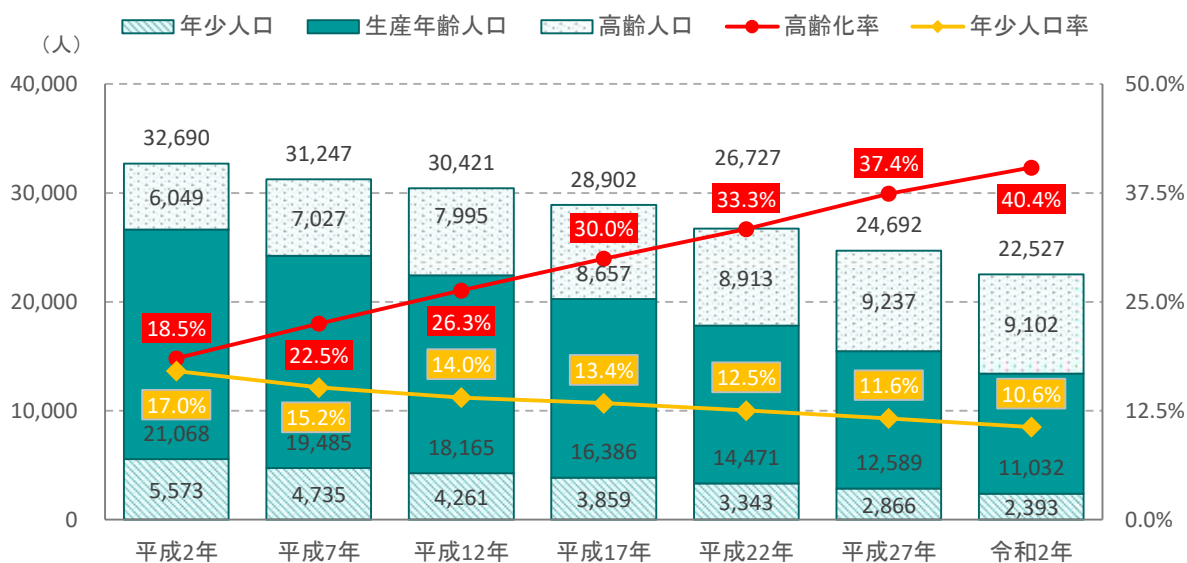


図 0-4 本市の人口推移

出典：総務省「国勢調査」（年齢不詳を除く）

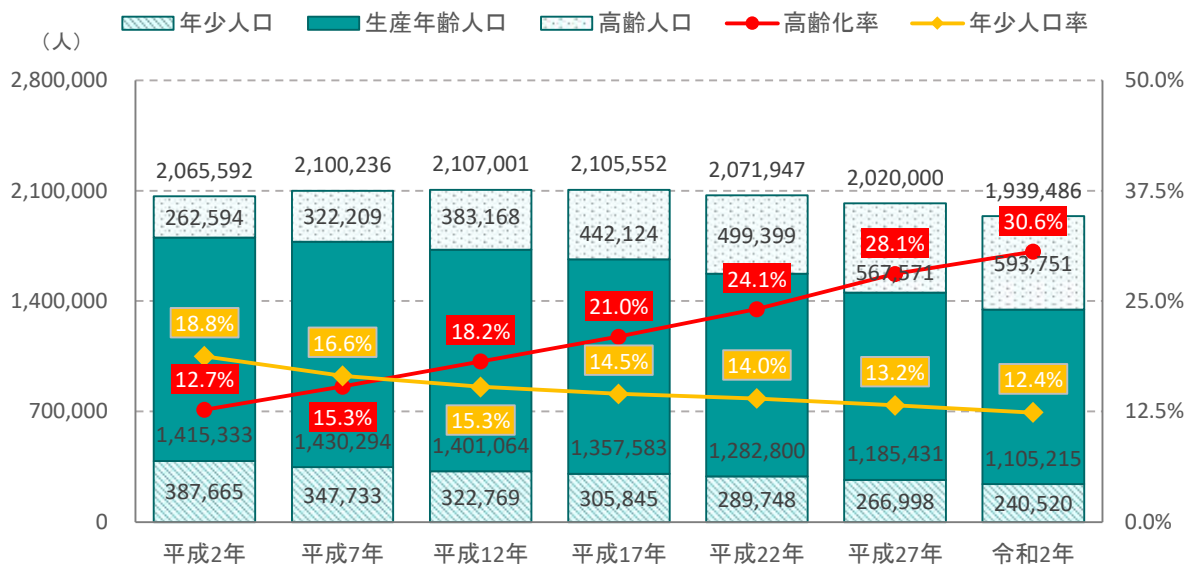


図 0-5 岐阜県の人口推移

出典：総務省「国勢調査」（年齢不詳を除く）

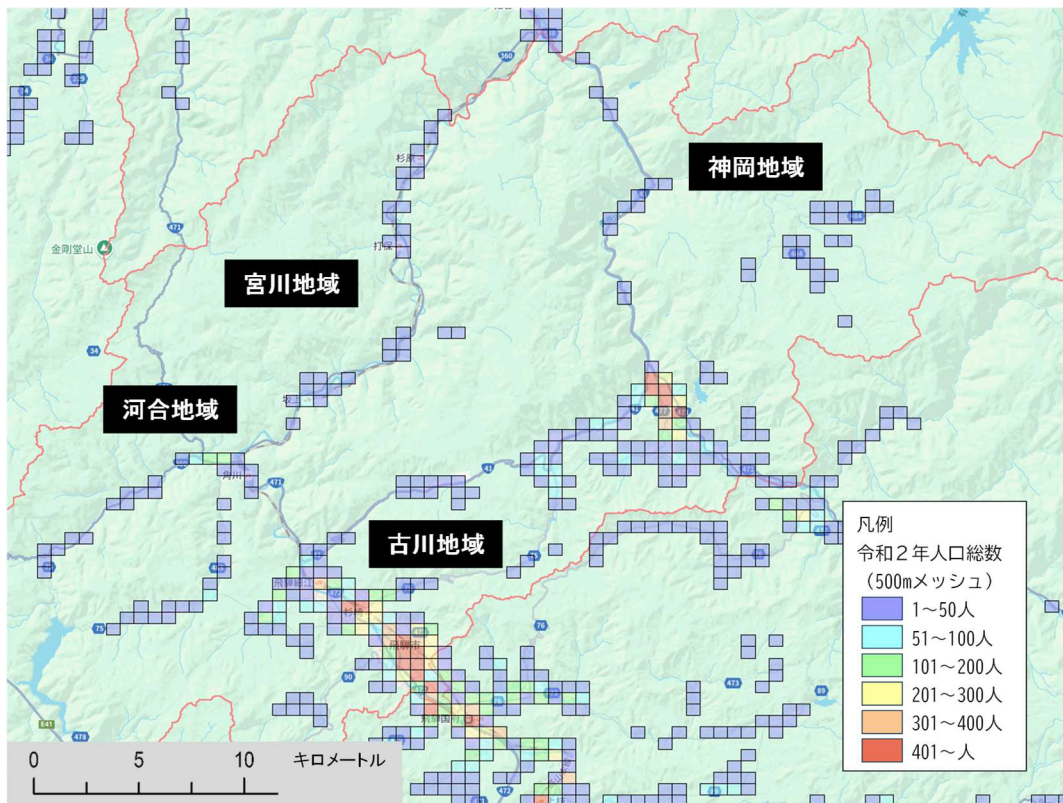


図 0-6 人口分布

出典：総務省「国勢調査に関する地域メッシュ統計」（令和２年）

表 0-2 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	13,681	60.7	4,597	56.1
神岡地域	310.36	39.2	7,450	33.1	3,104	37.9
河合地域	184.57	23.3	848	3.8	281	3.4
宮川地域	199.94	25.2	559	2.5	214	2.6
市全体	792.31	100.0	22,538	100.0	8,196	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」（令和２年）

（２）財政状況

本市の、普通会計の決算額は、概ね 200～250 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おり、財政規模としてははばらく 200 億円程度で推移していくことが想定されている。

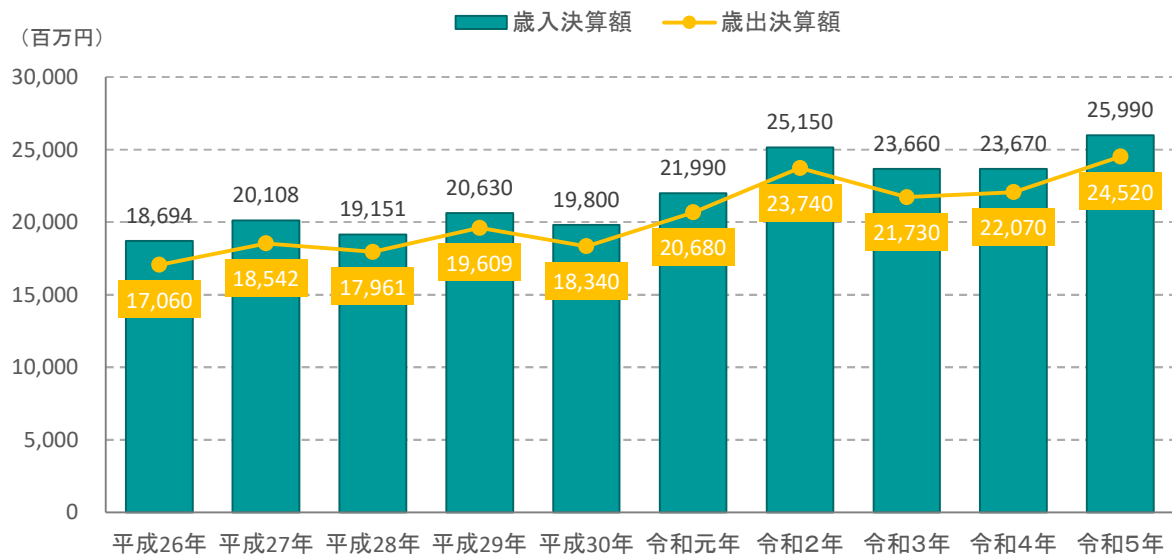


図 0-7 歳入歳出決算額の推移

出典：飛騨市決算資料

表 0-3 財政の見通し

【歳入】 (単位:百万円)

	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年
地方税等	4,504	4,585	4,531	4,531	4,531
地方交付税等	6,500	6,795	6,826	6,840	7,014
経常一般財源総額	11,004	11,380	11,357	11,371	11,545
国県支出金	2,973	2,353	2,339	2,361	2,308
市債(通常債)	1,572	1,100	1,100	1,100	1,100
その他特定財源	4,241	4,548	4,534	4,525	4,506
歳入合計	19,790	19,381	19,330	19,357	19,459

【歳出】 (単位:百万円)

歳出	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年
人件費	3,428	3,568	3,604	3,640	3,669
扶助費	2,099	1,862	1,826	1,807	1,783
公債費	1,624	1,705	1,725	1,740	1,756
義務的経費	7,151	7,135	7,155	7,187	7,208
一般行政経費	9,379	9,445	9,375	9,368	9,450
投資的経費	3,260	2,001	2,001	2,001	2,001
歳出合計	19,790	18,581	18,531	18,556	18,659

出典：飛騨市総合政策指針

表 0-4 人口と財政の状況のまとめ

項目	現状
人口	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 飛騨市の財政規模は 200～250 億円前後で推移しており、今後しばらくは 200 億円程度で推移していくことが想定される。

〈参考〉市民の移動需要及び公共交通に対する意識

本市の地域公共交通は、「最も対応すべき移動は高齢者の通院・買物」というアンケート調査（平成 30 年 10 月、市内に居住する 1,000 世帯に調査票を配布し、663 通を回収。うち有効回答数は 659 通）に基づいて整備されてきている。

今後も、高齢化率は増加し続けることが想定されており「最も対応すべき移動は高齢者の通院・買物」という考え方は継続していくことが重要と考えられる。

●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。

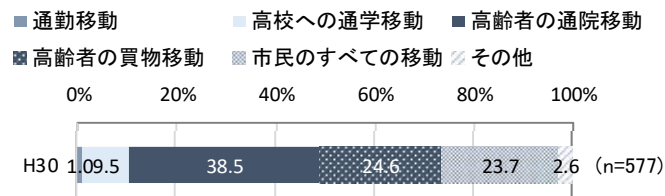


図 0-8 公共交通がもっとも対応すべき移動

出典：市民アンケート調査（平成 30 年度）

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 0-5 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に廃止代替バスの役割を持たせ、旧神岡鉄道の駅付近を経由する経路に再編。
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。 ふれあい号の一部、北部市営バス、割石 100 円バスが神岡猪谷線、ふれあい号の一部と小萱・吉田線が吉田線となった。
平成 30 年度	ポニーカー有償運送を廃止。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。 稲越乗合タクシーの運行を開始。
令和 3 年度	柏原線の名称を神原線に変更。
令和 4 年度	山之村線での貨客混載実証実験を開始。
令和 5 年度	神岡循環乗合タクシーの名称を神岡ぐるりんバスに変更。 神岡エリアの乗継・利便性の向上。 殿循環線の運行を開始。
令和 6 年度	月ヶ瀬線の名称を天生線に変更。 河合・宮川地域の一部の路線を飛騨古川駅まで延伸。 桃源郷線の一部の便を道の駅アルプ飛騨古川へ延伸。
令和 7 年度	神岡猪谷線の減便を受け、神岡北部乗合タクシーの運行を開始。

(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ＪＲ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 0-6 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
地域路線	4	011	山之村線	神岡	平日・休日	濃飛バス
	5	012	神岡東部線	神岡	平日	濃飛バス
	6	014	吉田線	神岡	平日・休日	濃飛バス
	7	017	神原線	古川-神岡	平日	濃飛バス
	8	019	神岡猪谷線	神岡-猪谷駅	平日	濃飛バス
	9	021	桃源郷線	古川	平日・休日	飛騨市
	10	022	太江線	古川	平日	飛騨市
	11	023	畦畑線	古川	平日	飛騨市
	12	031	稲越線	河合	平日	飛騨市
	13	032	天生線	河合	平日	飛騨市
市街地線	14	041	宮川線	宮川	平日	飛騨市
	15	010	かみおか循環線	神岡	平日	飛騨市
	16	018	殿循環線	神岡	平日	飛騨市
小規模 送迎	17	T01	河合宮川乗合タクシー	河合・宮川	平日・休日	飛騨市
	18	T02	稲越乗合タクシー	河合（稲越線沿 線地域）	平日	飛騨市
	19	T03	神岡北部乗合タクシー	神岡（神岡猪谷 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

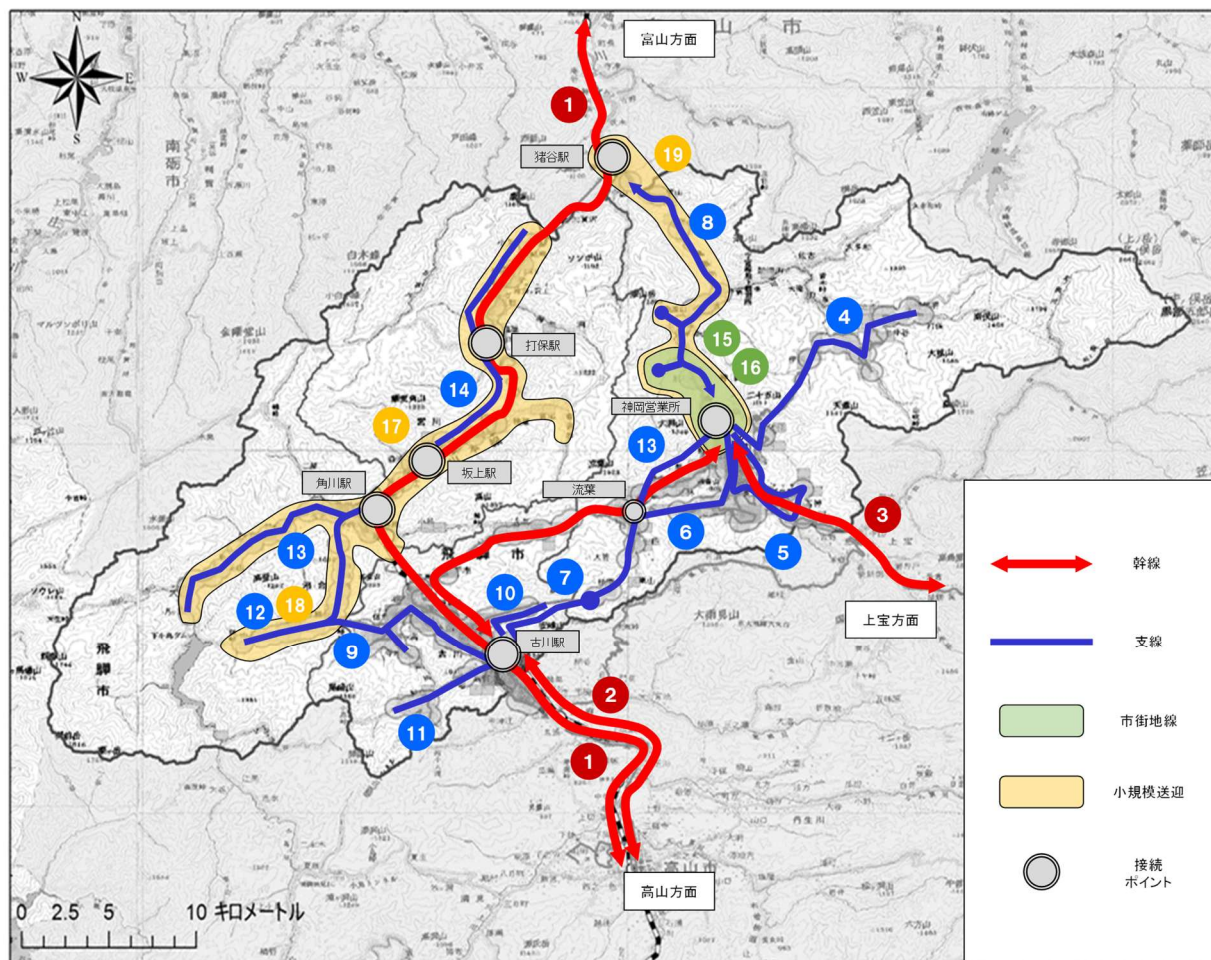


図 0-9 市内の地域公共交通サービス

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〕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

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 99.0%、通学が 98.4% 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。

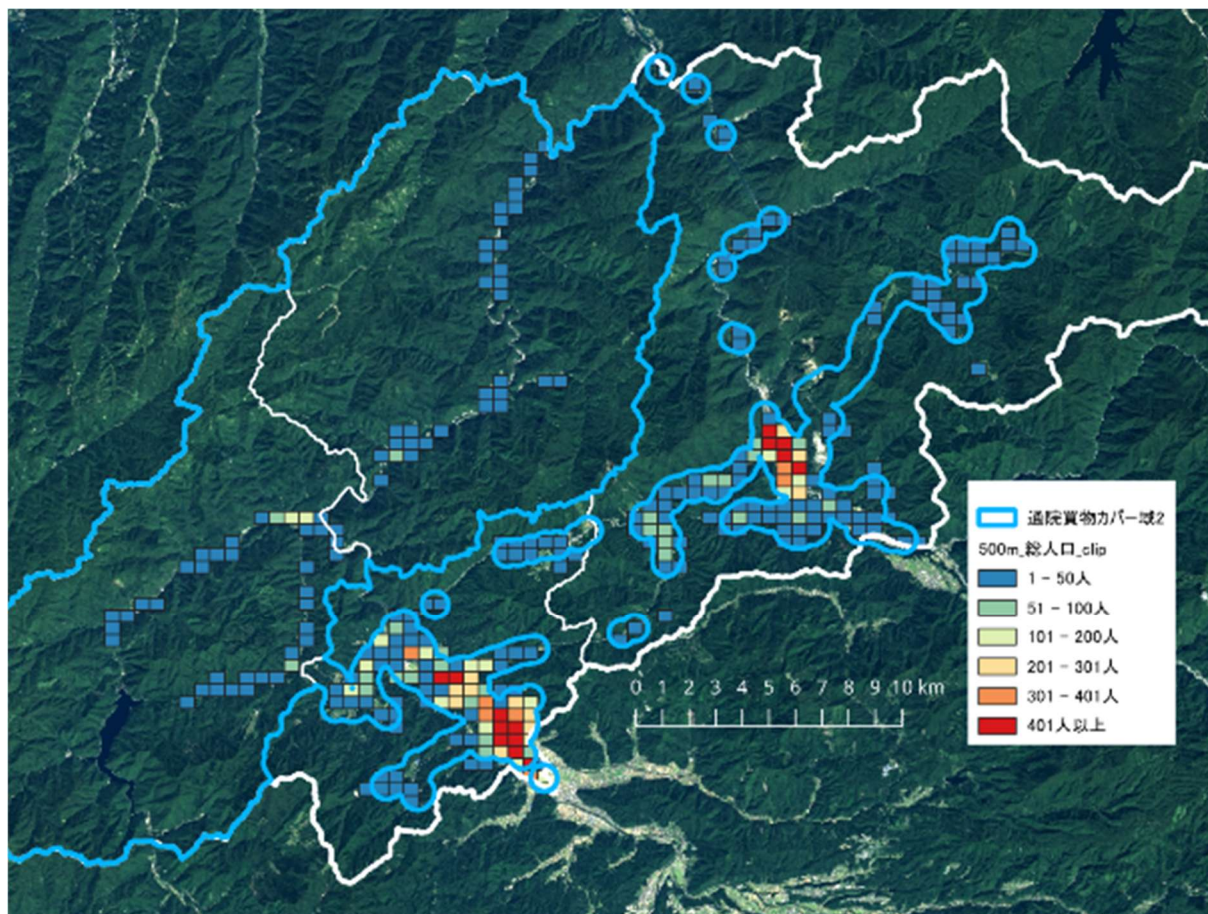


図 0-10 地域公共交通による通院・買物のカバー域

国勢調査に関する地域メッシュ統計（令和 2 年）、令和 7 年 4 月 1 日現在の本市の公共交通をもとに作成

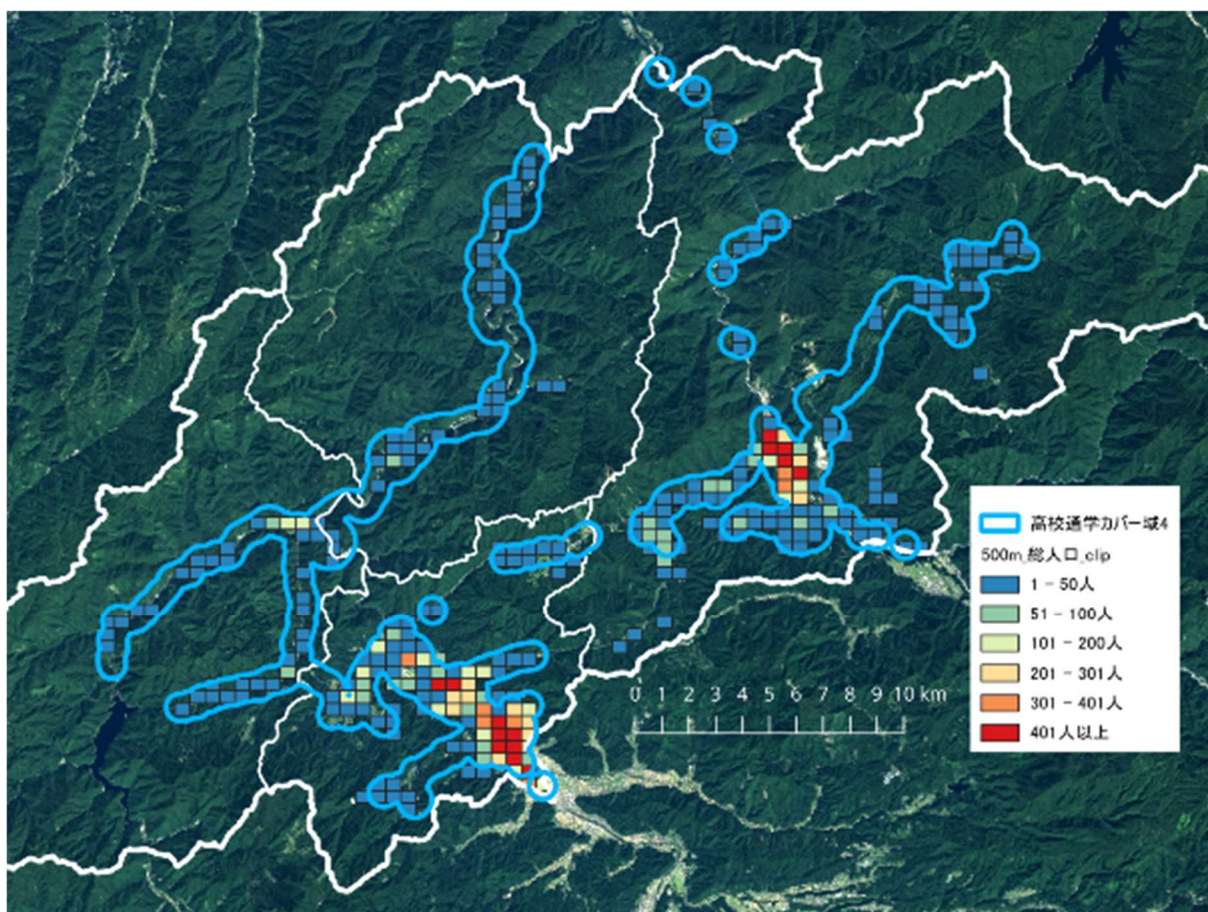


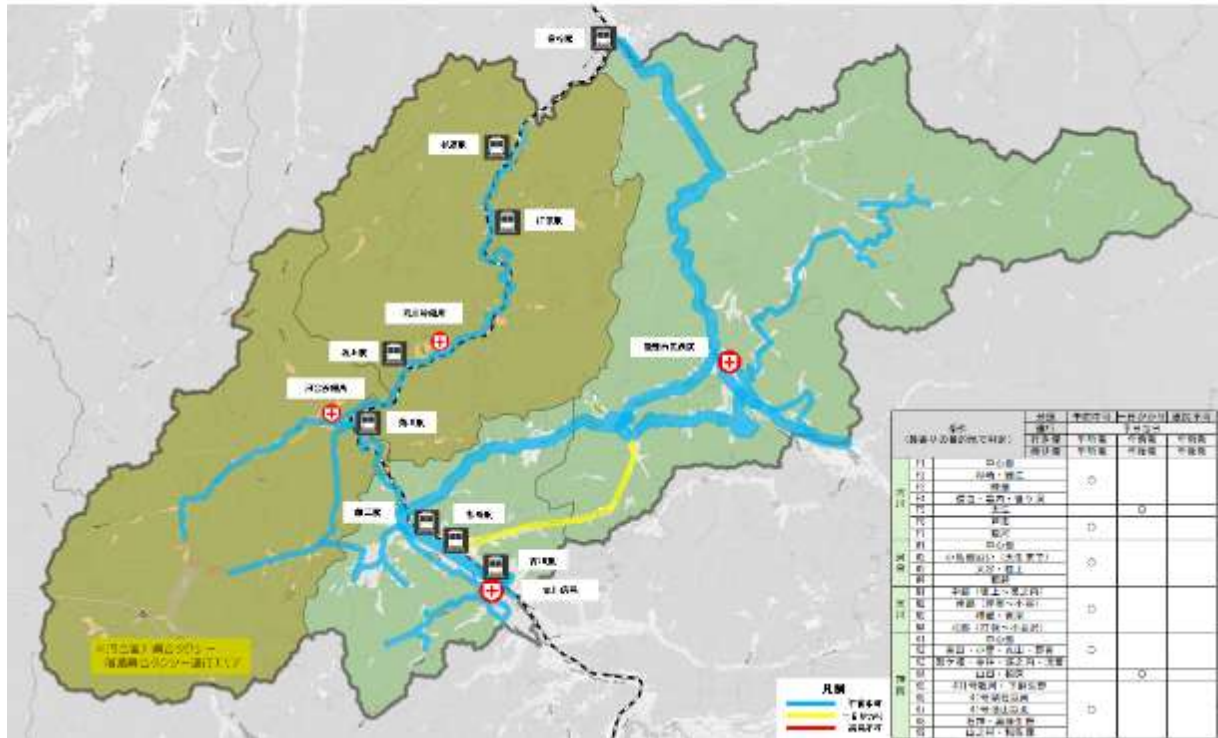
図 0-11 地域公共交通による高校通学のカバー域

国勢調査に関する地域メッシュ統計（令和2年）、令和7年4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「地域の診療所及び市内の総合病院に通院できる」サービスレベルが確保されている。

1-1 地域の診療所への通院のサービスレベル

地域の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 市内の総合病院への通院のサービスレベル

市内の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。

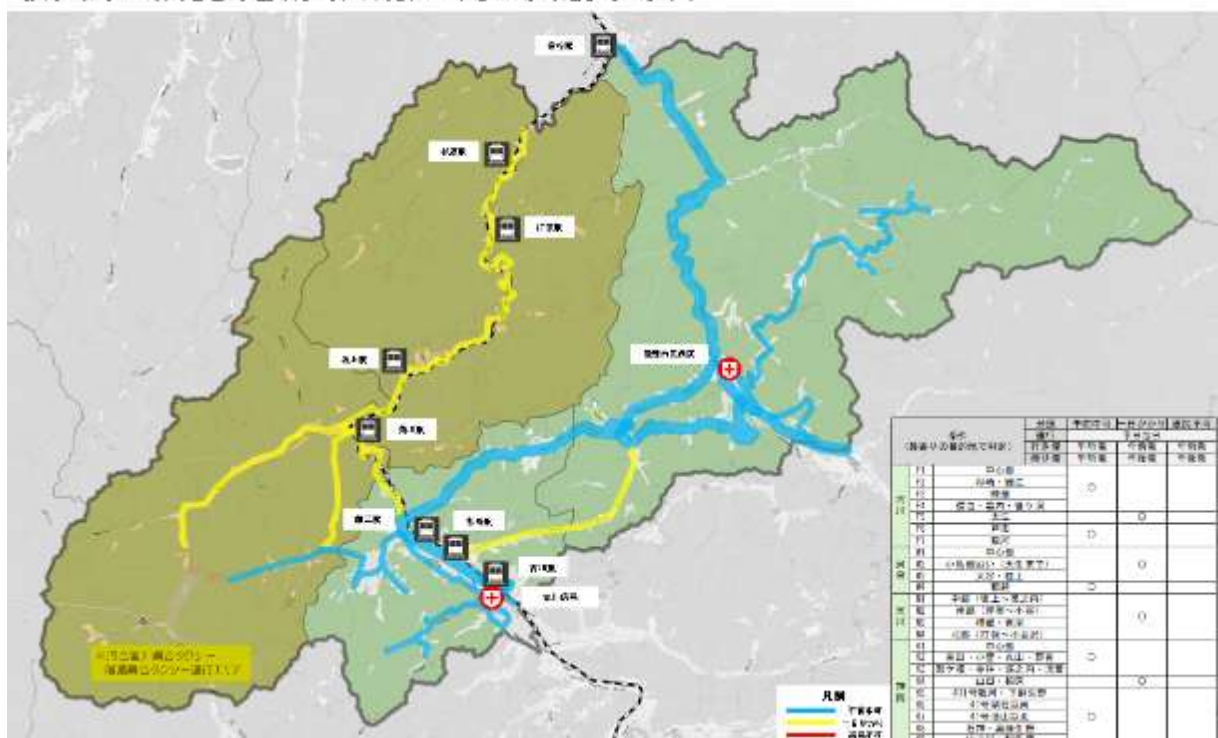


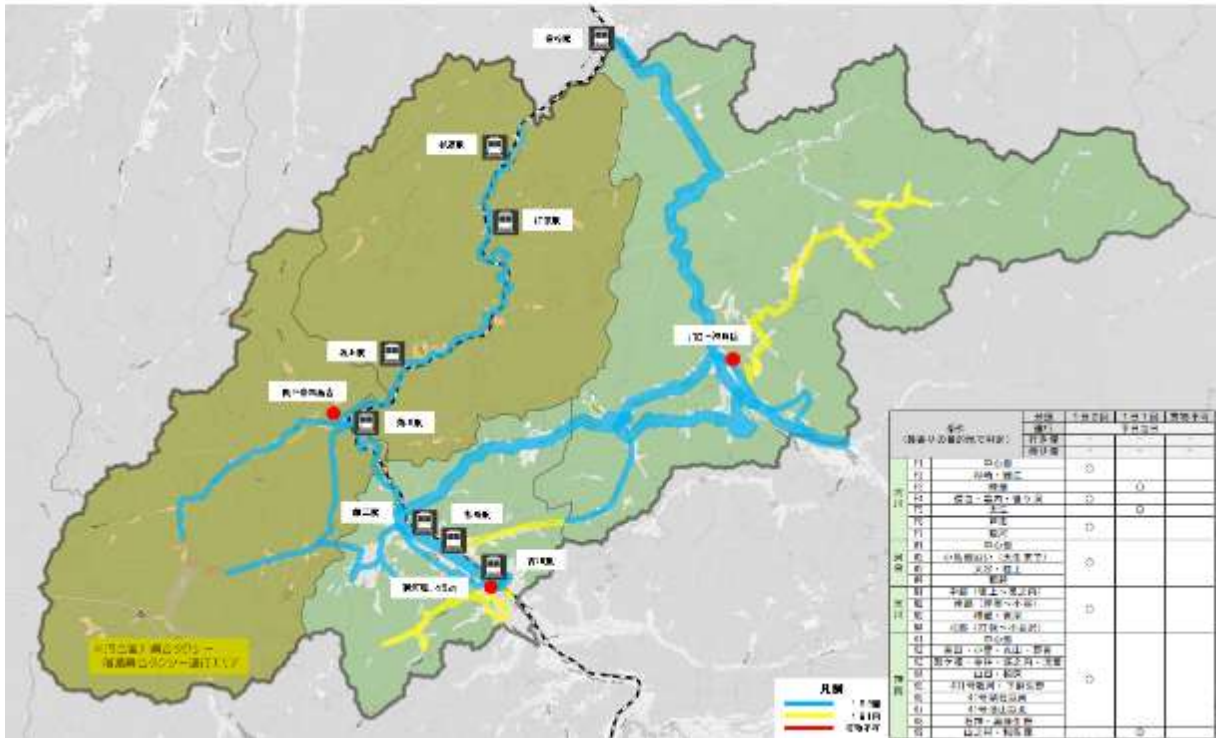
図 0-12 通院のサービスレベル

令和7年4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「地域の商店及び市内の大型の商業施設に行ける」サービスレベルが確保されている。

2-1 地域の商店への買物移動のサービスレベル

地域の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回の外出機会が確保できるかで判断しています。



2-2 市内の大型の商業施設への買物移動のサービスレベル

市内の大型の商業施設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回の外出機会が確保できるかで判断しています。

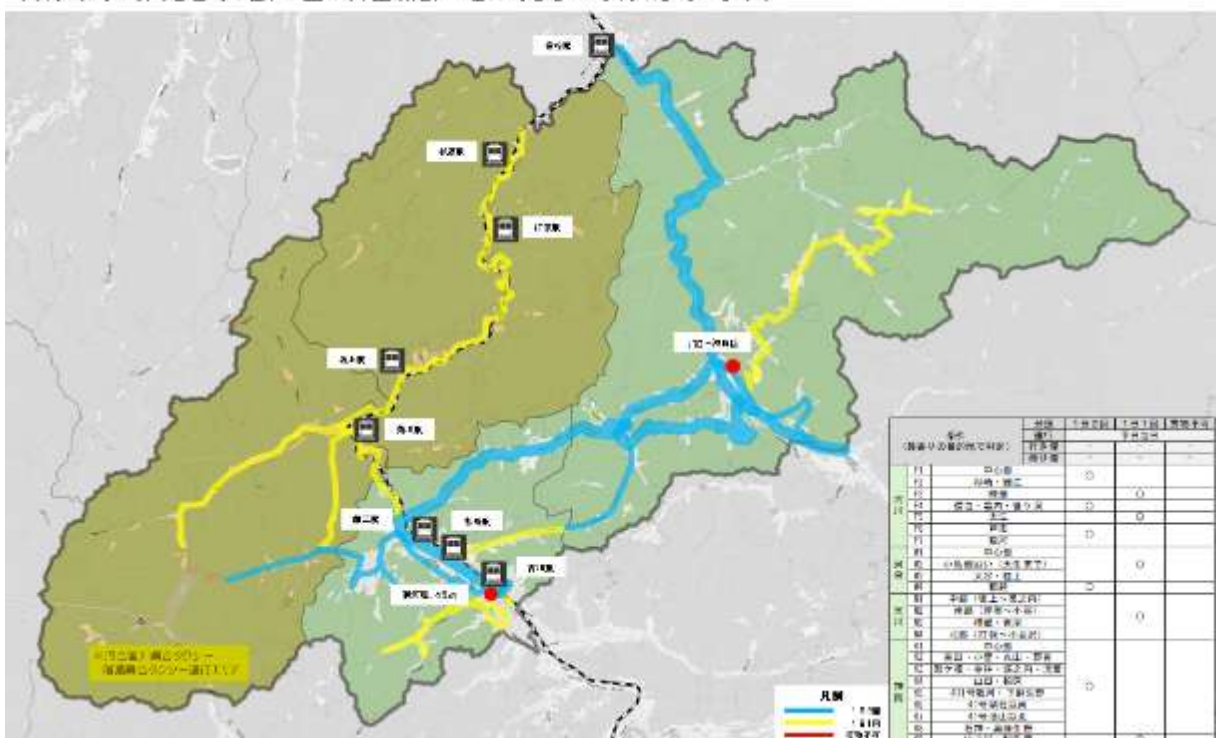


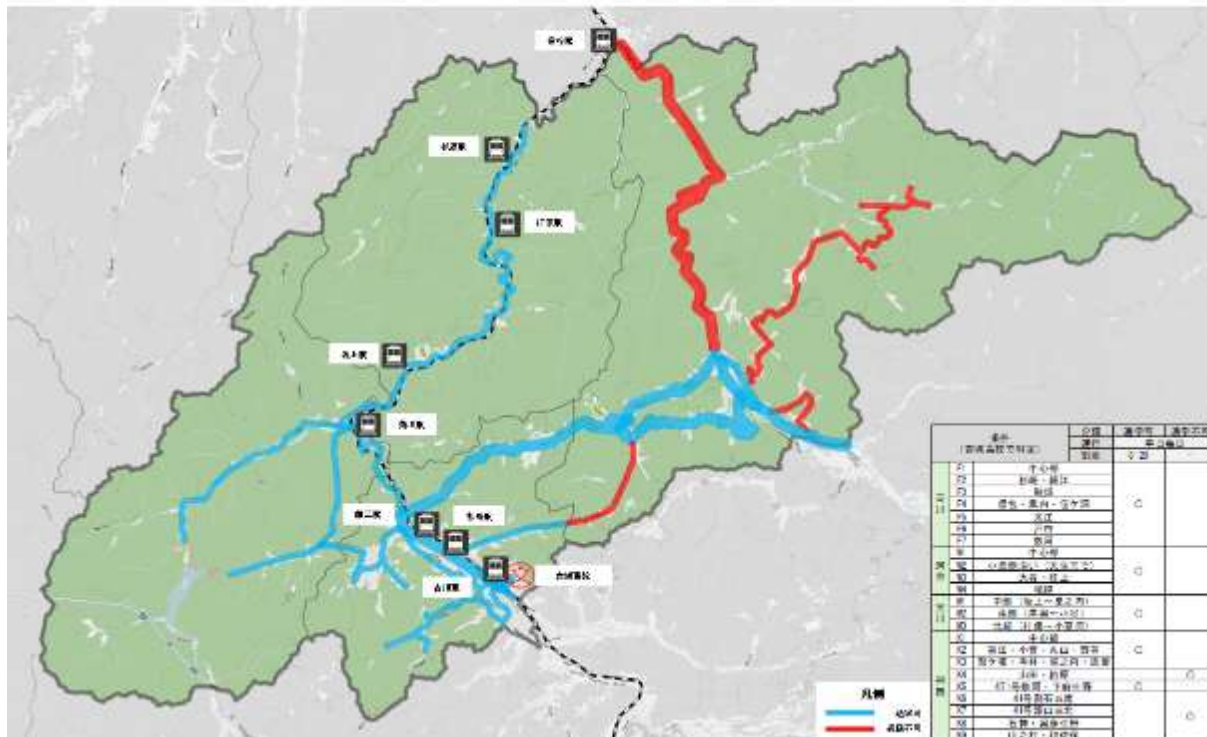
図 0-13 買物移動のサービスレベル

令和7年4月1日現在の本市の公共交通をもとに作成

山田・柏原、石神・奥麻生野において、「市内高校に通学できる」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。

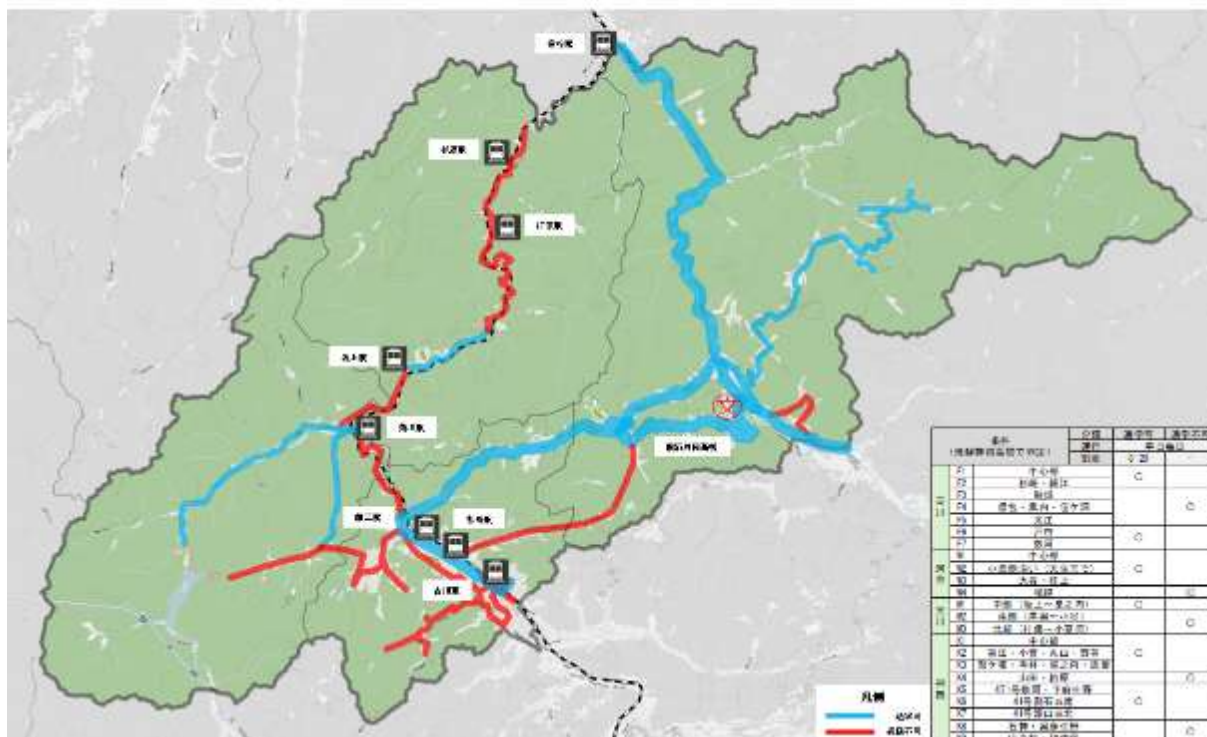


図 0-14 通学のサービスレベル

令和7年4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、緩やかに減少している。路線別の利用者をみると、かみおかぐるりんバスの利用が最も多くなっている（増加傾向）。次いで利用が多いのは、吉田線（横ばい）、桃源郷線（減少傾向）となっている。

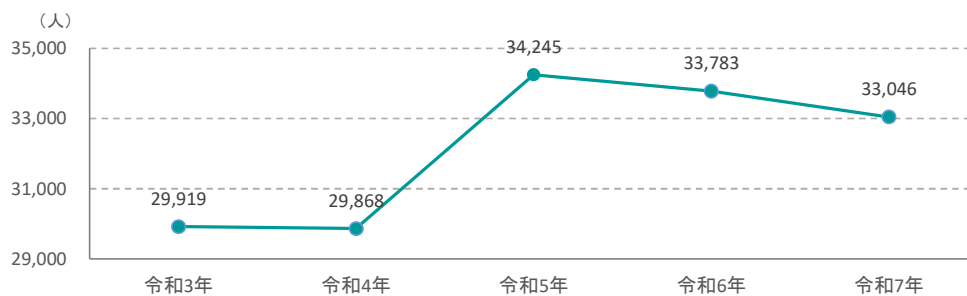


図 0-15 市営バスの利用者数の推移(バス年度)

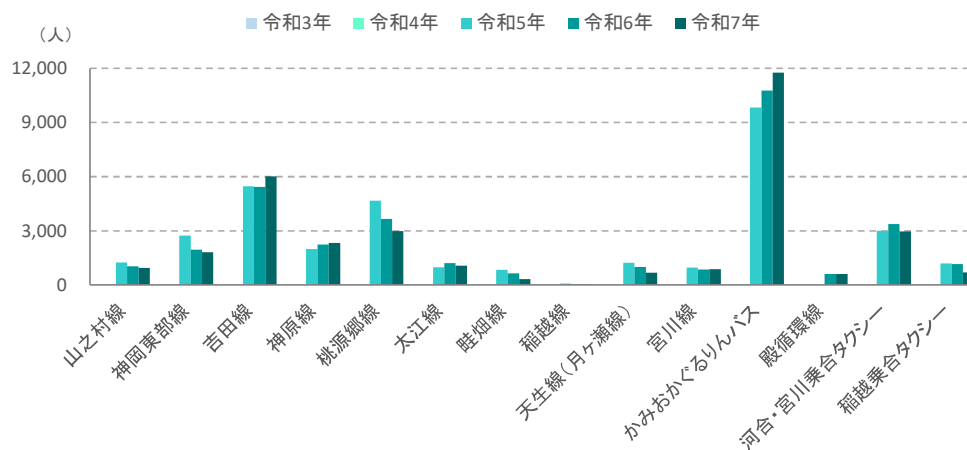


図 0-16 市営バスの路線別利用者数の推移(バス年度)

表 0-7 市営バスの路線別利用者数の推移(バス年度)

種別	路線名	令和 3 年	令和 4 年	令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年
地域路線	山之村線	718	1001	1245	956	933
	神岡東部線	2,356	2,528	2,738	2,093	1,801
	吉田線	5,368	5,018	5,473	5,477	6,012
	神原線	1,657	1,600	1,981	2,275	2,333
	桃源郷線	3,390	3,647	4,676	3,393	2,987
	太江線	835	749	1,011	1,307	1,069
	畦畑線	942	959	840	550	323
	稲越線	200	108	61	31	25
	天生線(旧月ヶ瀬線)	1,361	1,274	1,232	925	665
	宮川線	1,390	1,017	969	799	863
市街地線	かみおかぐるりんバス	8,714	8,322	9,831	10,885	11,761
	殿循環線	-	-	-	593	602
小規模送迎	河合・宮川乗合タクシー	2,153	2,783	3,005	3,377	2,969
	神岡北部乗合タクシー	835	862	1,183	1,122	708

出典：年間利用実績

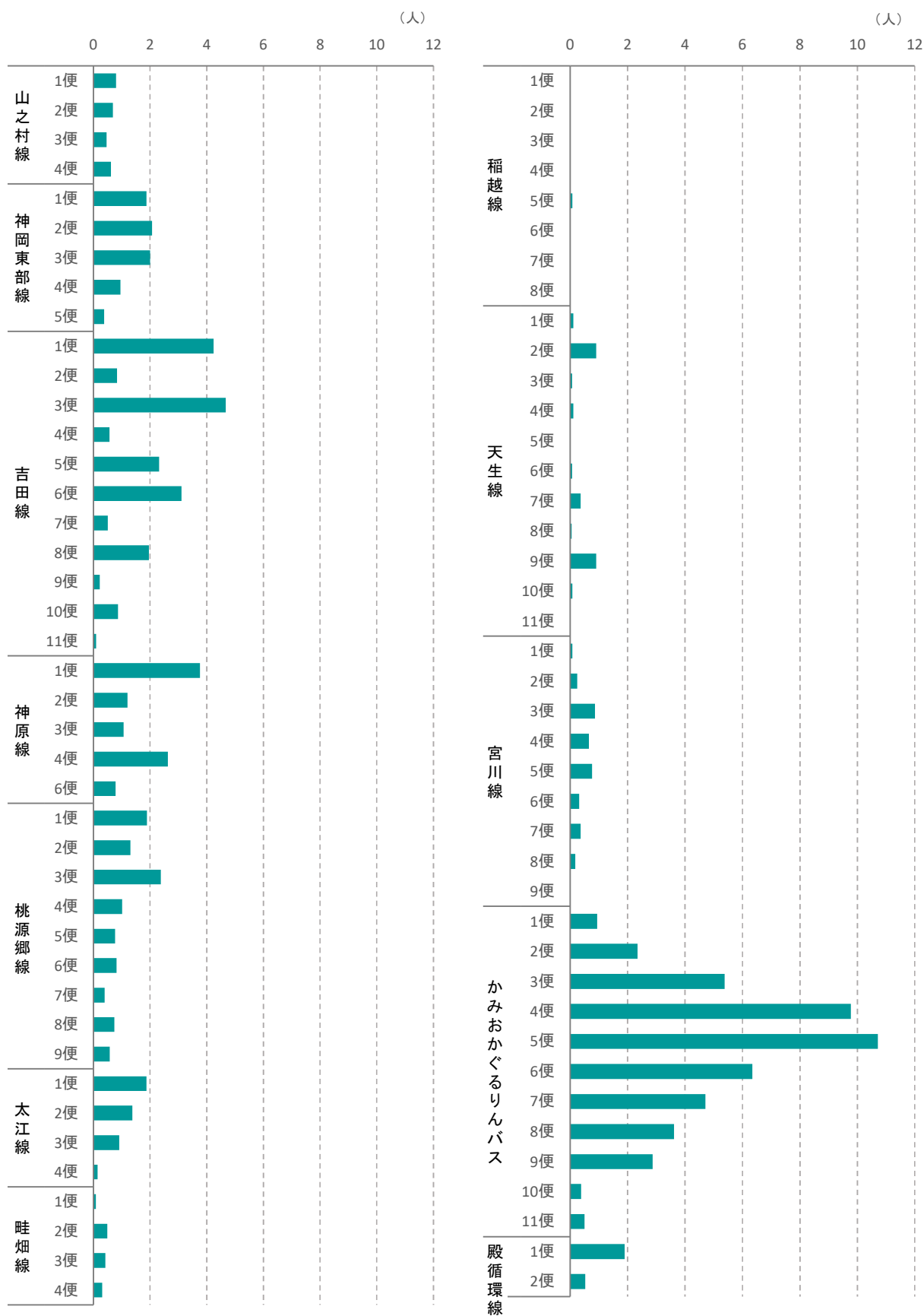


図 0-17 市営バスの便別利用者数（バス年度・令和7年）

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、コロナ禍により、それまでの約半数までで落ち込んだものの（令和2年）、その後は回復傾向にあり、令和5年には、高山駅では1,300人程度、飛騨古川駅では300人程度となっている。ただし、平成26年から令和5年の間でみると、2駅とも日平均乗車人員が減少する傾向があると考えられる。

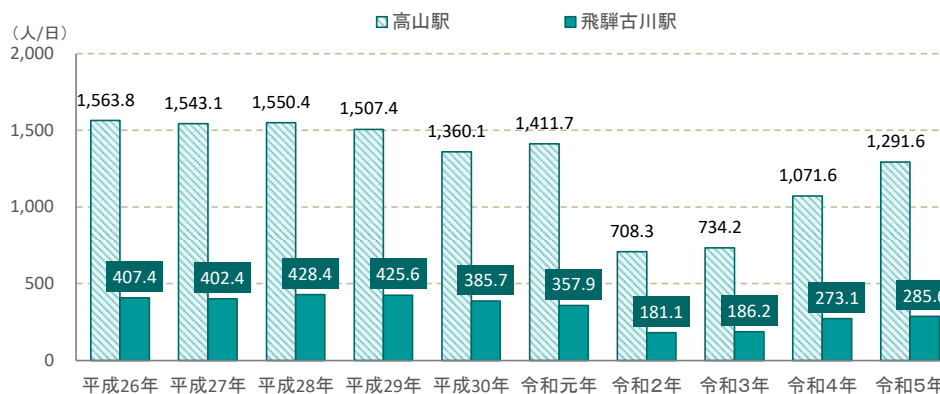


図 0-18 鉄道の日平均乗車人員の推移

出典：岐阜県統計書

3) タクシー

飛騨市内のタクシーの延輸送回数の推移をみると、3,000～4,000回/月程度を推移しながら減少している。

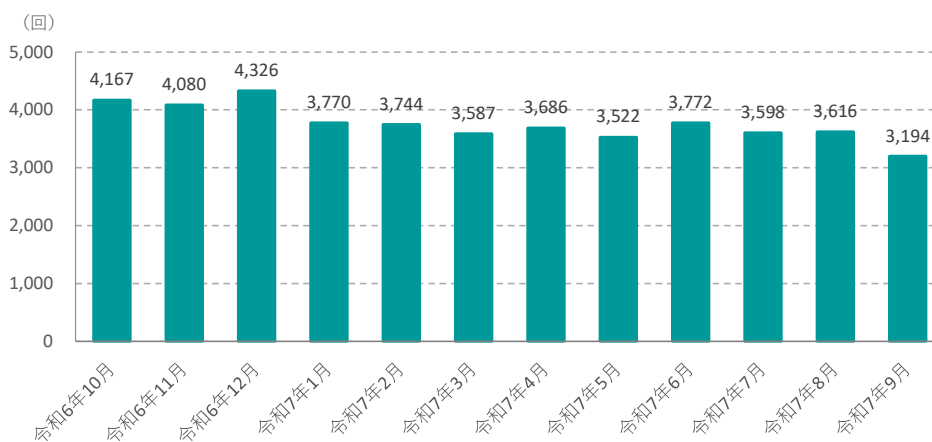


表 2-8 飛騨市内のタクシーの延輸送回数の推移

出典：中部運輸局「車種別輸送実績報告書」

(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、増加傾向にある。

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。

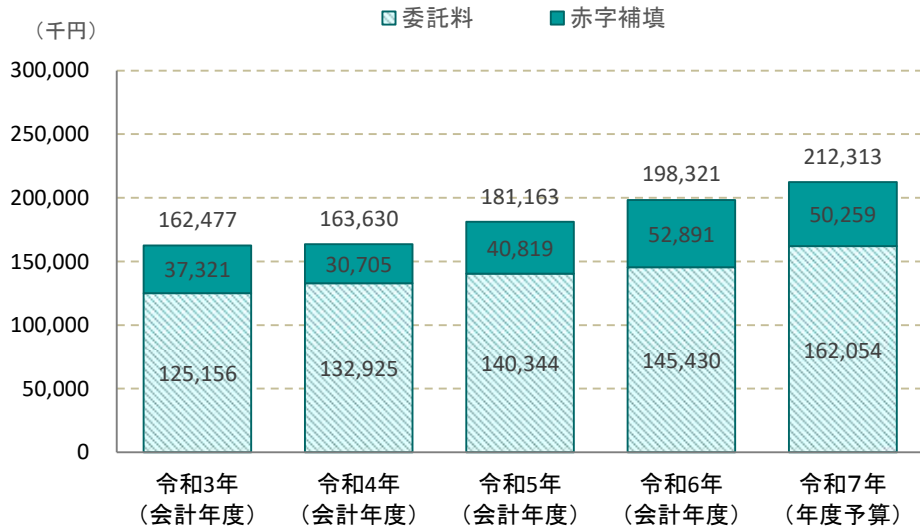


図 0-19 本市の公共交通事業費の推移

表 0-8 本市の公共交通事業費

	令和3年 (会計年度)	令和4年 (会計年度)	令和5年 (会計年度)	令和6年 (会計年度)	令和7年 (年度予算)
委託料	125,156	132,925	140,344	145,430	162,054
赤字補填	37,321	30,705	40,819	52,891	50,259
総事業費	162,477	163,630	181,163	198,321	212,313
歳入	29,290	29,178	26,794	29,552	32,871
市負担額	133,187	134,452	154,369	168,769	179,442

出典：年間利用実績

(参考) 表 2-8-1 公共交通事業に対する特別交付税推計額

	令和7年度
特別交付税推計額	66,025
差引市実負担額	91,843

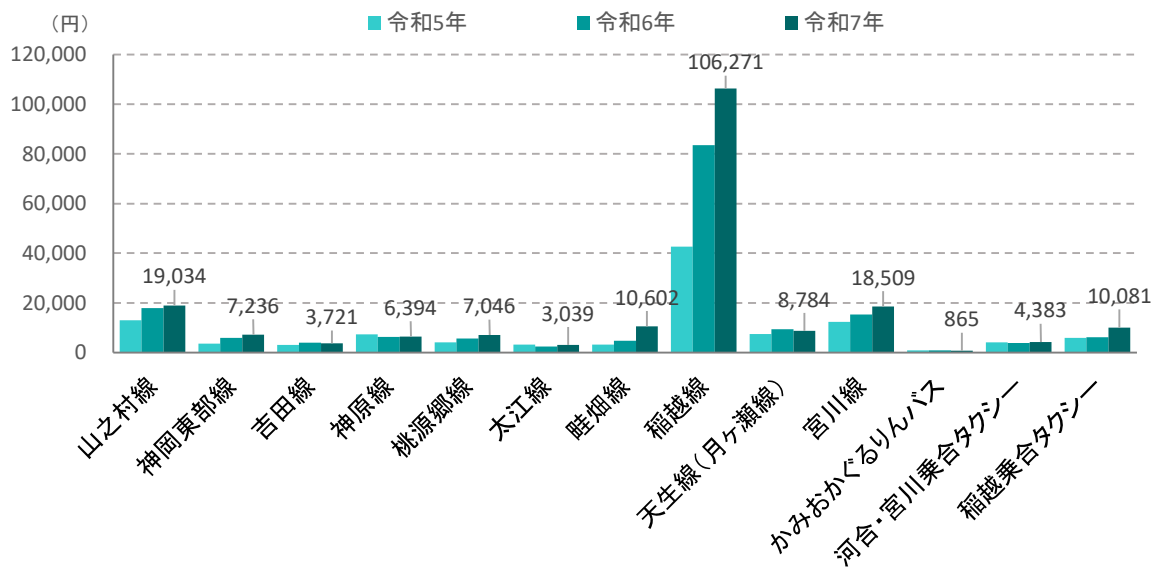


図 0-20 利用者1人あたりの市負担額の推移 (バス年度・公共交通予算に限る)

表 0-9 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			令和7年 運行経費	便数
		令和5年	令和6年	令和7年		
地域路線	山之村線	13,030 円	17,935 円	19,034 円	17,758 千円	4 便
	神岡東部線 ※	3,601 円	4,623 円	5,423 円	13,031 千円	5 便
	吉田線	3,103 円	3,925 円	3,721 円	22,368 千円	11 便
	神原線	7,368 円	6,298 円	6,394 円	14,916 千円	5 便
	桃源郷線	4,090 円	5,731 円	7,046 円	21,047 千円	9 便
	太江線	3,178 円	2,443 円	3,039 円	3,249 千円	4 便
	畦畑線	3,180 円	4,846 円	10,602 円	3,424 千円	4 便
	稲越線	42,699 円	83,471 円	106,271 円	2,657 千円	8 便
	天生線(月ヶ瀬線)	7,383 円	9,380 円	8,784 円	5,841 千円	11 便
	宮川線	12,430 円	15,368 円	18,509 円	15,974 千円	9 便
市街地線	かみおかぐるりんバス	955 円	931 円	865 円	10,173 千円	11 便
小規模送迎	河合宮川乗合タクシー	4,134 円	3,778 円	4,383 円	13,013 千円	-
	稲越乗合タクシー	5,900 円	6,183 円	10,081 円	7,137 千円	-

出典：年間利用実績

※令和6年から運行している殿循環線を合算して算出している

表 0-10 市営バスの収支率

(単位：千円)				
	目標値	平成30年 (バス年度)	令和6年度 (バス年度)	令和7年度 (バス年度)
運行経費		111,893	149,304	157,868
運賃収入		5,541	5,242	4,989
収支率	10.0%	5.0%	3.5%	3.1%

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 0-11 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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（山田・柏原、石神・奥麻生野）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。
地域公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の利用者数は、コロナ禍後 34,245 人（令和 5 年）まで回復したものの、その後、減少傾向が続いている。 ● 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。 ● 飛騨市内のタクシーの延輸送回数は減少傾向にある。
地域公共交通の事業収支	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 3% 台まで低下している。

4 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、コロナ渦以前の水準に回復している。

また、市内の宿泊数は年間約 8 万人となっている。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、令和 6 年は 14.4% となっている。

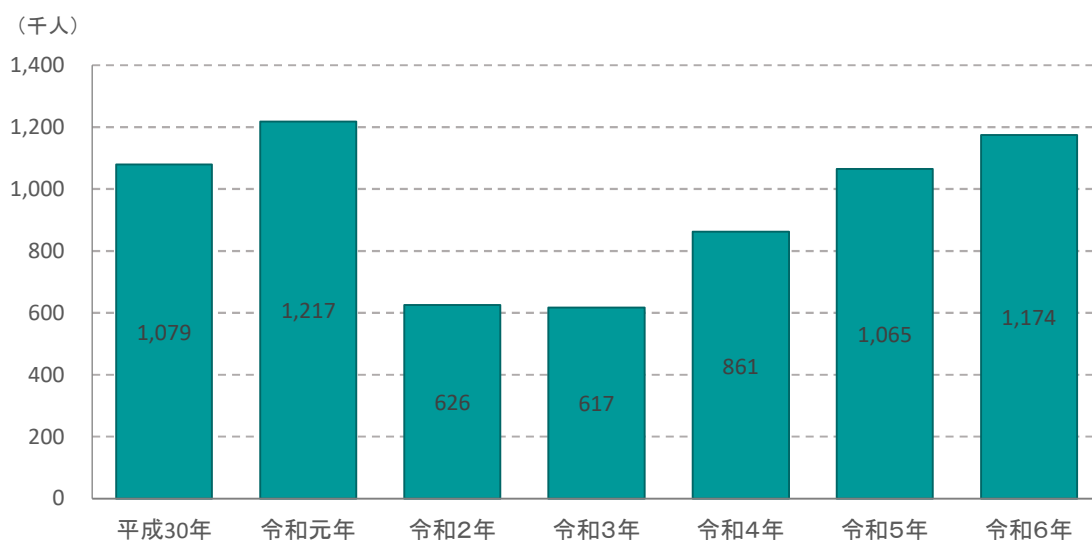


図 0-21 飛騨市の観光の入込客数の推移

出典：岐阜県観光入込客統計調査

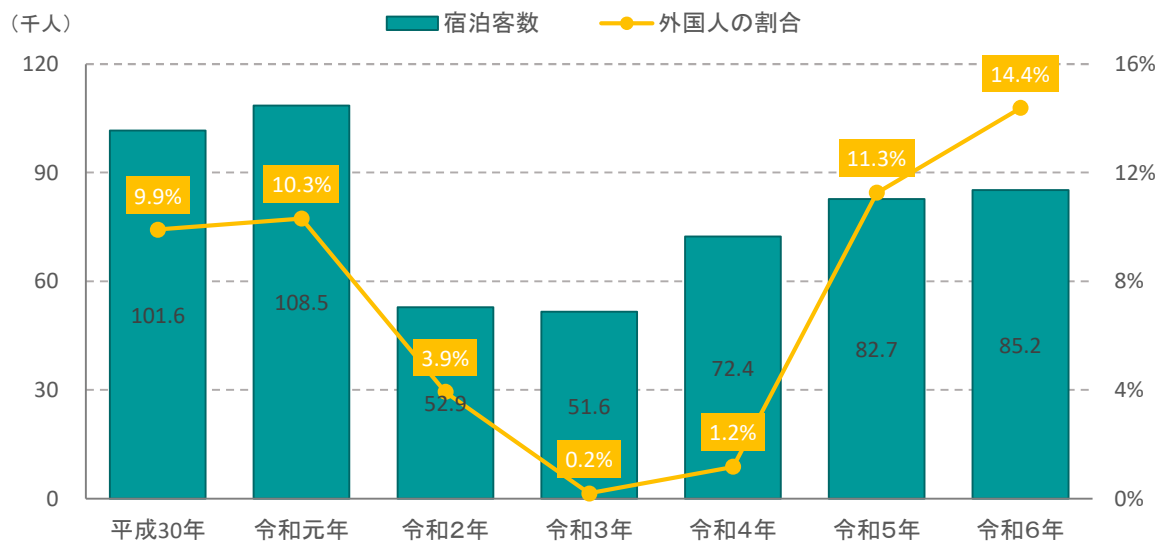


図 0-22 飛騨市の観光の宿泊者数の推移

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。

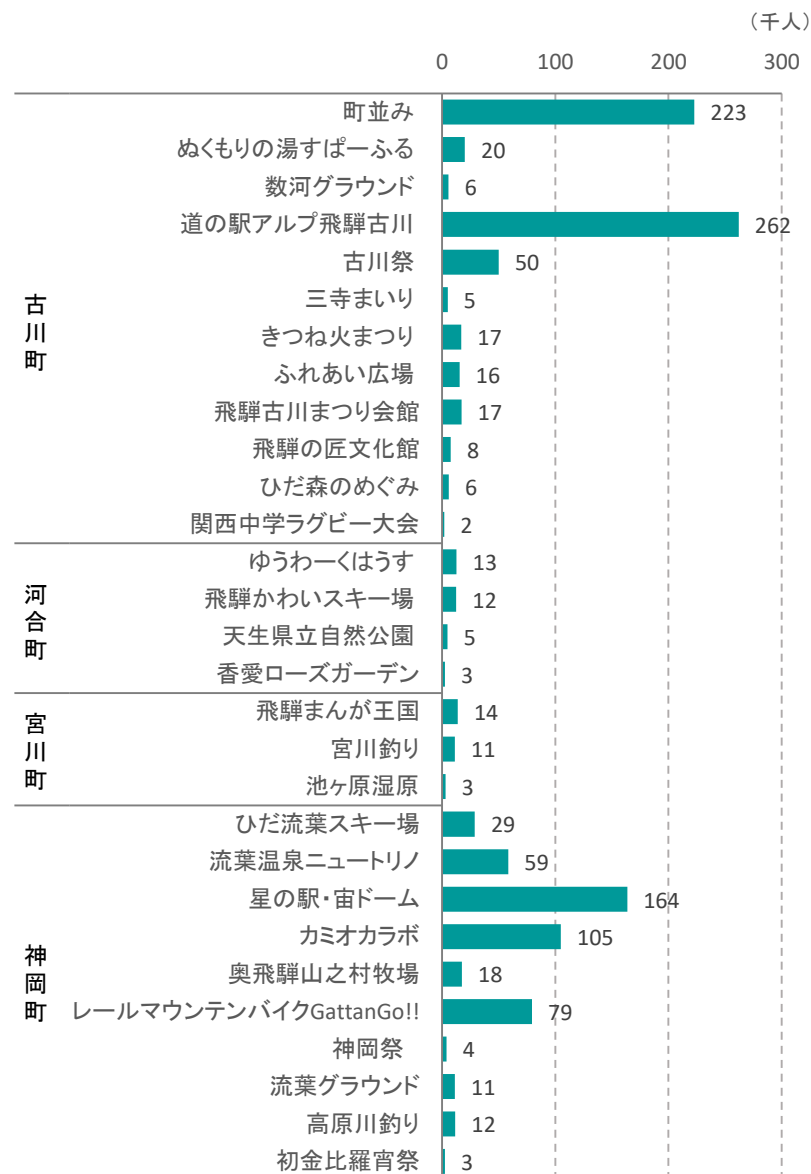


図 0-23 観光施設別入込客数（令和 5 年）

出典：岐阜県観光入込客統計調査

表 0-12 観光動向のまとめ

項目	現状
観光客数	<ul style="list-style-type: none"> 年間約 100 万人が来訪し、内約 8 万人が宿泊する。 外国人宿泊客が増加している。
観光動向	<ul style="list-style-type: none"> 古川の道の駅アルプ飛騨古川、町並み、神岡の星の駅・宙ドーム、カミオカラボ、レールマウンテンバイク GattanGo!!を訪れる観光客が多い。

第3章 飛騨市地域公共交通計画の評価・検証

飛騨市地域公共交通計画の評価・検証結果を以下に示す。

1 目標の設定状況

(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

〔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) 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 3：地域路線等について、一定の収支を維持改善する

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

(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 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 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

2 目標値と指標の達成状況

(1) 整備・運行に関する目標

公共交通整備のカバー人口率は 98～99%となっており、ほぼ市内全域で移動が確保されている。

●目標値

目標値の内容	基準値 平成30年	実績値 令和7年
〔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	96.3%	99.0%
〔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	96.3%	99.0%
【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	95.4%	98.4%

※バス停勢圏500m、駅勢圏1kmにおけるカバー人口率

(2) 持続性に関する目標

利用者数は、路線によって差異が大きい。神岡東部線、神原線、太江線、神岡循環乗合タクシー、河合宮川乗合タクシーは目標値を上回っている。一方で、稲越線、天生線、宮川線は目標値を大きく下回っている。収支率、事業費は、目標値に達しておらず、課題がある。

●目標値

路線別利用者数

種別	路線系統 番号	路線名	基準値 平成30年	基準値 令和元年	目標値 令和7年	実績値 令和7年
幹線	F	高山・古川・神岡線	—	—	—	—
	R	上宝神岡線	—	—	—	—
	I	神岡猪谷線	—	—	—	—
地域路線	011	山之村線	1,501人	1,329人	1,415人	933人
	012	神岡東部線	2,167人	2,417人	2,292人	1,801人
	014	吉田線	—	—	—	6,012人
	017	神原線	1,393人	1,284人	1,339人	2,334人
	021	桃源郷線	4,955人	4,788人	4,872人	2,987人
	022	太江線	788人	1,079人	934人	1,069人
	023	畦畑線	1,097人	951人	1,024人	323人
	031	稲越線	1,060人	918人	989人	25人
	032	天生線	2,669人	3,030人	2,850人	665人
	041	宮川線	2,382人	1,847人	2,115人	863人
市街地線	010	かみおか循環乗合タクシー	10,607	9,864	10,236人	11,761人
	018	殿循環線	—	—	—	602人
小規模 送迎		河合宮川乗合タクシー	1610人	1972人	1,791人	2,969人
		稲越乗合タクシー	—	—	—	708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

目標値の内容	基準値 平成30年度	目標値	実績値 令和7年度
目標3：市運行バス収支率	5.0%	5.0%	3.1%
目標4：公共交通事業費	151,830千円	150,000千円	210,759千円

(3) 利用促進・啓発事業に関する目標

●目標値

目標値の内容	目標値	実績値 令和6年度
目標5：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	4回/年	5回
目標6：目標5に定める地域公共交通イベントへの参加者数	100名/年	62名
目標7：ひだしおでかけ時刻表及びマップの区長配布回数	1回/年	1回
目標7：広報ひだによる記事掲載数	4回/年	3回

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 0-13 網形成計画の事業評価の結果

事業	事業の内容	主な成果と課題 (R3~7年)
1	地域公共交通の運行	
	(1) 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	○神岡猪谷線の見直し (R7) ●その他の路線の見直し
	(2) 地域路線の運行 (3) 市街地線の運行 (4) 小規模送迎の運行	
	・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 ・かみおか循環線の運行 ・河合宮川乗合タクシー、稲越乗合タクシーの運行	○稲越乗合タクシーの開始 (R3) ○神岡循環線の見直し (R5) ○天生線 (旧月ヶ瀬線)、宮川線の見直し (R6) ○畦畑線の見直し (R7) ●その他の路線の見直し、見直し後の継続調査
	(5) 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)	○通院支援タクシー助成券の配布 ●タクシー事業者支援 ●タクシーの利用促進
2	利便性の向上	
	(1) 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	○飛騨古川駅バス停の標柱、案内看板の整備 (R6) ●道の駅スカイドームバス停の整備
	(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、回数券等の運用	○電子チケット (RYDEPASS) の導入 (R4) ●電子チケットの拡大
	(3) 車両の更新と整備	
	・利便性を高める車両の導入	○神岡循環線車両の更新 (R4) ○バスアナウンスシステムの導入 ●老朽化した車両の更新
	(4) 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	○GTFS-JP の整備 ○時刻表の更新 ○エリア別のお出かけレシピの作成 ○HP での情報発信 ●情報発信の強化
3	利用促進	
	(1) 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	○地域公共交通シンポジウムの開催 (R4) ○ひだまるキャラクター選挙 (R6)
	(2) 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	○高校1日体験入学時のバス無料券を配布 ○通学調査の実施
	(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】 ・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	○系統別番号・カラーリングの見直し ○多言語対応 ○飛騨市観光情報 HP での利用促進情報の発信 ●情報発信の強化
	(4) 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	○高齢者向けのバス利用説明会
4	評価・改善	
	(1) 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	○アンケート、乗降調査の実施
	(2) 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	○地域住民との意見交換会の実施
	(3) 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	○各種講習会等への参加 ○他自治体への視察

○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。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） 第２期飛騨市総合政策指針

「第２期飛騨市総合政策指針」（以下「政策指針」）は、本市の５年後にありたい姿と、そのために進むべき方向性を示す基本的な指針として、令和７年度から令和１１年度までの本市の目指す将来像、行財政運営の方針、政策の方向性等をまとめた、本市の最上位かつ総合的な計画である。

本市が目指すまちの将来像を「いつまでも みんなが楽しく 心豊かに暮らせるまち」とし、人口減少の現実を受け止めた上で、持続可能なまちをつく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「あんきな飛騨市づくり・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、企業や大学等と連携し、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」「市民・地域・事業者等との連携による持続可能な公共交通の仕組みづくりを推進する」「経済団体や飛騨地域３市１村で連携し、市民の利便性向上のための国・JR等への要望活動を推進する」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令和５年度に策定され、計画期間は令和１４年度までとなっている。まちづくりの基本理念を「すべての人が 元気に あんきに 誇りを持って 住み続けられる 持続可能なまち 飛騨市」、まちづくりの目標を「だれもが住み続けられる 持続可能なまち」となっている。また、目指す将来都市構造の実現を目指して、公共交通には、広域・市内連絡軸を結ぶ役割、２つの市街地ゾーンや地域中心核に行く移動や、その中での移動を自家用車に頼らずに確保する役割等が期待されている。



図 0-24 将来都市構造

第5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。

1 地域公共交通サービスの役割

(1) 社会基盤としての役割

本市の地域公共交通は、市民の自立した生活を支える重要な生活の基盤である。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が、通院、買物、通学等の移動を自立的に行うことができるよう、基盤を確保・維持していくことが求められる。

そこで、地域公共交通のサービス水準としては、市内のどこに住んでいても、移動に関してできる限り自立した生活が送れる状態（シビルミニマム確保）を目指す。

(2) まちのにぎわいを創出する役割

地域公共交通の利用を促進することで、地域住民の外出を促進、地域の商業施設等のにぎわいと維持に貢献していく。

また、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。

(3) 政策指針の実現を下支えする役割

本市が目指すまちの将来像「いつまでも みんなが楽しく 心豊かに暮らせるまち」を実現するため、3つの政策方針「元気な飛騨市づくり」「あんな飛騨市づくり」「誇りの持てる飛騨市づくり」を地域公共交通の運行を通して、下支えしていく。

そのため、教育分野、福祉分野等と必要に応じて施策連携を推進していく。

2 解決すべき課題の整理

(1) 市民生活の基本となる移動の確保

高齢化がますます進むため、自家用車だけでなく公共交通でも移動できるように、地域公共交通の重要性は、今後ますます高まるものと想定される。本市の地域公共交通は、「最も対応すべき移動は高齢者の通院・買物」という考え方で整備されてきており、今後も交通弱者に十分に配慮した事業運営が求められる。

(2) 外出したいときに利用しやすい便の提供

地域公共交通の利用者数は、令和元年度を基準とすると、令和2年度～4年度は新型コロナウイルスの影響により最大で20%程度減少したが、令和5年度以降は、90%以上の利用まで持ち直してきている。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おり、利用者1人あたりの市負担額は路線ごとに差異がある。路線ごとに状況を分析し、より多くの移動需要に対応しつつ、より効率的な運行形態へ改善していくことが求められる。

(3) 持続性の確保

人口減少により、利用者の絶対数が減少している。一方で、本市の公共交通事業費は、増加傾向にある。また、運転手の確保が難しくなっている状況もある。

地域の輸送資源（運転手・車両など）の状況を共有しながら、全体最適を図る視点を持ち、交通事業者が活躍し続けられる環境を維持していくことが求められる。同時に、事業の費用対効果を高めていくことも重要である。その際、交通事業者のシステムの共同化など、地域全体での事業費削減を研究していくことは有効であると考えられる。

(4) 利便性の向上、利用の促進

本市が目指すまちの将来像「いつまでも みんなが楽しく 心豊かに暮らせるまち」の実現に向けて、地域住民の外出を増やすことに寄与する地域公共交通が求められる。

地域公共交通の利用者のさらなる利用を増やすと共に、未利用者の利用を開拓していくことが重要である。その際、公共交通の情報をわかりやすく提供することで、初めての人でも利用できる環境を整備していくことは有効であると考えられる。

第6章 地域公共交通の活性化に向けた取り組みの方針

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 市民生活の基本となる移動を確保する

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地域公共交通網を確保・維持する。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 外出したい時に利用しやすい便（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に移動ができるよう、これまでの定時定路線型の路線を維持しつつ、デマンド型の路線に切り替えることで、利便性が向上する可能性がある場合は、積極的に切り替えを検討していく。また、利用者にわかりやすいゾーン制運賃を維持する。

(2) 方針2：地域公共交通の持続性の確保

① 多様な担い手が活躍し続けられる環境をつくる

本市の地域公共交通は運転手不足により存続の危機に瀕している。担い手の確保に積極的に取り組むことで、地域公共交通サービスの提供体制を維持する。さらに、交通事業者と定期的な情報交換を行い、運転手の確保等の共通課題の解決に向けた施策の研究・導入を推進する。

② 効率的な運行を目指す

利用の少ない路線、収支率の改善が見込めない路線については、車両のダウンサイジングやデマンド化など、利用状況に応じた運行形態への移行を推進する。

(3) 方針3：利便性の向上、利用の促進

① まちづくりへの寄与、上位計画との整合性の確保

本市の地域公共交通を見直していく際は、政策指針及び都市マス等に表示されるまちづくりの実現に、より寄与することを目指す。

② 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でも、本市を初めて訪れた観光客等でも、利用しやすい地域公共交通を目指す。そのために、定められた系統番号やカラーリング、交通拠点に設置されたデジタルサイネージの有効活用による情報発信に努めるとともに、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 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
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。
	F 高山・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。
支線（地域路線・フィーダー系統）	014 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。
	017 神原線		
支線（市街地線・フィーダー系統）	010 かみおかぐるりんバス		

（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)	
かみおかぐるりんバス	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 かみおかぐるりんバス】

かみおかぐるりんバスは、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7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）

1 運行に関する目標

目標1：市民生活の基本となる移動を確保する		
目標値 (全市)	・交通空白をなくす (小規模送迎を適切に組み合わせることで実現を目指す)	通院・買物・通学における公共交通カバー率(人口) 100%
参考値 (全市)	・【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	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率 (高校生がいない地域、カバーされていないことを合意形成した地域は除く。)
	・【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	
	・【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	

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① (個別)	・市営バスのゾーン別利用者数を維持 ※令和7年度年の実績値×人口比を基準値とする	古川：4,373人 河合宮川：5,230人 神岡：23,443人 (令和7年度実績)
目標値② (全市)	・飛騨市内のタクシーの利用者数の維持 ※令和7年度の実績値×人口比を基準値とする	51千人 (令和7年度調査)
目標値③ (全市)	・JR飛騨古川駅の乗降者数の維持 ※令和5年度の実績値×人口比を基準値とする	285.6人/日 (令和5年度調査)

2 持続性に関する目標

目標3：地域公共交通の担い手を確保する		
目標値① (全市)	・市内で営業するタクシー事業の運転者数と車両台数の維持 ※令和7年度の実績値を基準値とする	運転者数：15人 車両台数：20台 (令和7年度調査)

目標 4：地域公共交通の費用対効果を可能な限り維持・改善する		
目標値① (全市)	<ul style="list-style-type: none"> 市営バス事業費の改善 1 乗車当り＝委託料/乗車人数 人口 1 人当り＝公共交通事業費/人口 ※令和 6 年度の実績値×人口比を基準値とする 	1 乗車当り：4,370 円 人口 1 人当り：7,491 円 (令和 6 年度実績)
目標値② (全市)	<ul style="list-style-type: none"> 市営バスの運賃収入 ※令和 7 年度の実績値×人口比を基準値とする 	4,989 千円 (令和 7 年度実績)

3 利便性向上・利用促進に関する目標

目標 5：お得な乗車券の販売数を増やす		
目標値 (全市)	<ul style="list-style-type: none"> 各種乗車券の販売枚数（1 日乗車券、定期券、回数券） ※令和 7 年度の実績値×人口比を基準値とする 	1 日乗車券：114 枚 定期券枚：8 枚 回数券：136 枚 (令和 7 年度実績)
参考値 (全市)	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進・啓発事業を継続する 市民と協働した地域公共交通イベント（セミナー、住民懇談会等）の実施回数 	4 回/年
	上記イベントへの参加者数	50 名/年
	ひだしおでかけ時刻表及びマップの区長配布回数	1 回/年
	広報ひだによる記事掲載数	3 回/年

目標 6：地域公共交通の交通分担率を高める		
目標値 (全市)	<ul style="list-style-type: none"> 通学の自動車分担率（送迎）の割合を上げない ※令和 7 年度の飛騨市内高校の通学調査結果を基準値とする 	27.15% (令和 7 年度調査)
参考値 (全市)	<ul style="list-style-type: none"> 通勤通学の非自動車分担率を維持する ※国勢調査の値を基準値とする 	17.16% (令和 2 年国勢調査)

4 評価・改善に関する目標

目標 7：地域経営の視点を持って本計画を推進する		
目標値 (全市)	<ul style="list-style-type: none"> 飛騨市公共交通会議の事業者部会の実施回数 	2 回/年

第8章 目標達成のために行う事業

1 事業の展開

実施する事業の一覧を以下に示す。

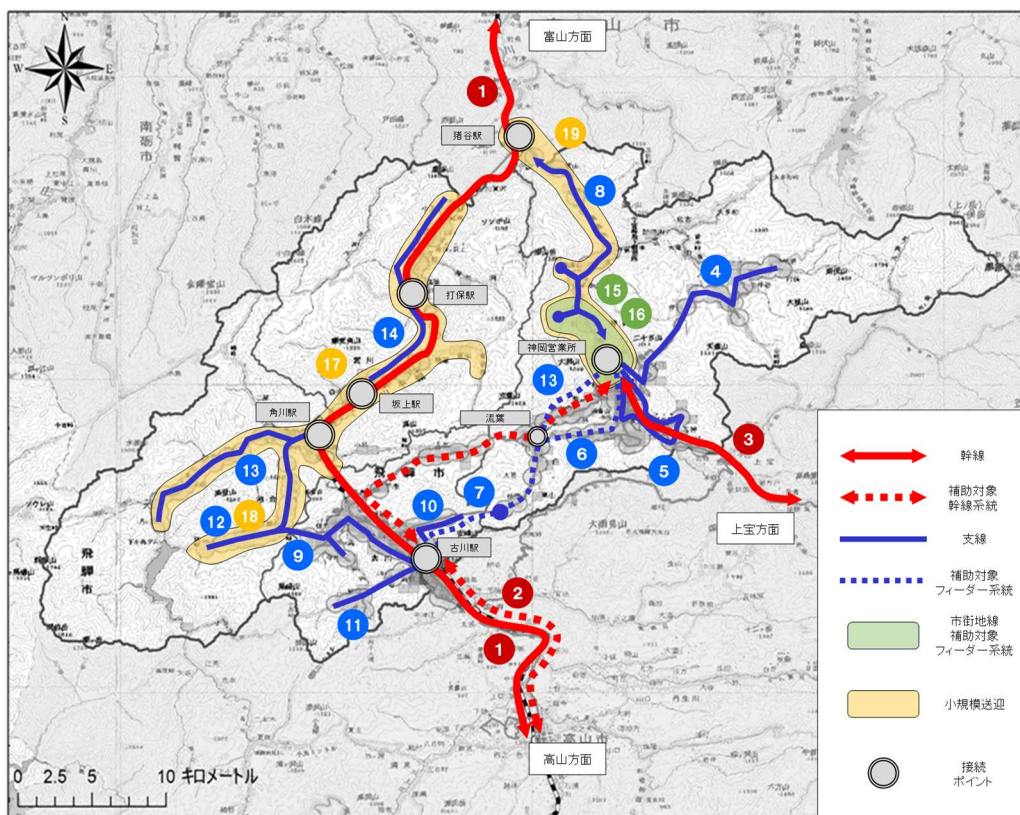
表 0-14 本計画の事業と実施主体

実施項目	施策	事業	実施主体
1 地域公共交通の整備・運行	(1)地域公共交通の運行	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の運行・見直し 【幹線】JR 高山本線、高山・古川線、古川・神岡線、上宝・神岡線 【地域路線】山之村線、神岡東部線、吉田線、神原線、神岡猪谷線、桃源郷線、太江線、畦畑線、稲越線、天生線、宮川線 【市街地線】かみおかぐるりんバス、殿循環線 【小規模送迎】河合宮川乗合タクシー、稲越乗合タクシー、神岡北部乗合タクシー 	交通事業者 飛騨市
	(2)その他の移動手段の支援	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	飛騨市
2 持続性向上	(1)担い手事業の持続性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・2種免許取得補助の導入 ・運転手の共同募集 ・ドライバーズバンクの導入 ・自家用有償運転講習の受講支援 ・配車システムの共同化に向けた研究 ・お出かけ相談センターの設置 	飛騨市
	(2)車両の更新と整備	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性を高める車両の導入 ・ラッピング等のデザイン 	交通事業者 飛騨市
3 利便性向上	(1)交通結節点の待合環境の改善・維持	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	(2)企画乗車券等の発行	<ul style="list-style-type: none"> ・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
	(3)地域公共交通の基本的な情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・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
4 利用促進	(1)市民の日中利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 【未利用者に対する情報発信】 ・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） ・潜在的な利用者の発掘、免許返納者へのインセンティブの付与 【利用者に対する情報発信】 ・目的地施設と連携した企画チケット等の検討 	飛騨市 交通事業者 学識経験者
	(2)通学利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・中高生とその保護者に対する説明会の実施 ・一日体験入学時のバス無料券の配布 ・地域クラブ利用の促進 	飛騨市 学校・PTA
	(3)来訪者の利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 【初めてでも利用できる情報提供】 ・系統番号・路線番号・カラーリングの導入 【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・パンフレットの制作 	飛騨市 交通事業者 飛騨市観光協会
5 評価・改善	(1)地域公共交通の評価・改善の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・飛騨市公共交通会議の事業者部会の定例化 ・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
	(2)先進的な手法や技術の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ・先進技術に関する情報の収集 ・大学との連携 ・他自治体の好事例の研究 	飛騨市

2 事業の詳細

(1) 地域公共交通の整備・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。



種別	番号	路線 系統番号	路線名	補助対象		運行者
				幹線	フィーダー	
幹線	1	—	J R高山本線			JR
	2	F	高山・古川・神岡線	●		濃飛バス
	3	R	上宝・神岡線			濃飛バス
地域路線	4	O11	山之村線			濃飛バス
	5	O12	神岡東部線			濃飛バス
	6	O14	吉田線		●	濃飛バス
	7	O17	神原線		●	濃飛バス
	8	O19	神岡猪谷線			濃飛バス
	9	O21	桃源郷線			飛騨市
	10	O22	太江線			飛騨市
	11	O23	畦畑線			飛騨市
	12	O31	稲越線			飛騨市
	13	O32	天生線			飛騨市
市街地線	14	O41	宮川線			飛騨市
	15	O10	かみおかぐるりんバス		●	飛騨市
	16	O18	殿循環線			飛騨市
小規模 送迎	17	T01	河合宮川乗合タクシー			飛騨市
	18	T02	稲越乗合タクシー			飛騨市
	19	T03	神岡北部乗合タクシー			飛騨市

図 0-25 飛騨市の地域公共交通網

① 地域公共交通の運行

幹線、地域路線、市街地線、小規模送迎の運行・見直しを行う。見直しの詳細に関しては、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つつ、利用状況と運行経費の費用対効果を判断材料としながら、路線ごとに行う。

以下に、幹線等の種別の役割を示す。

種別	役割
幹線	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目指す。
地域路線	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。
市街地線	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。
小規模送迎	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。

② 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関する支援として、通院タクシー助成券の発行や、2種免許取得の補助を行う。

	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
地域路線	4	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
	5	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
	6	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
	7	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
	8	O19	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を確保する。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
	9	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
	10	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
	11	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
	12	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：通学(中学校・高校)、通院、買物
	13	O32	天生線	河合地域の天生エリアから古川中心部までの通学移動と、河合地域の天生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
	14	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
市街地線	15	O10	かみおかぐるりんバス (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
	16	O18	殿循環線	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。	通院、買物等
小規模輸送	17	T01	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
	18	T02	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・大谷地域から飛騨古川駅までの移動を確保する。	通院、買物、温泉等
	19	T03	神岡北部乗合タクシー	神岡猪谷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。	通院、買物、温泉等

表 0-15 路線別の運行のねらいと対応する主な移動目的

(2) 持続性向上

地域公共交通の持続性を高めるために、地域公共交通の担い手の事業の持続性を向上させるとともに、地域経営的な視点で合理的な車両の更新と整備を行う。

① 担い手事業の持続性の向上

運転手を確保するため2種免許取得補助を導入するとともに運転手の共同募集、ドライバーバンクの導入、自家用有償運転講習の受講支援を行う。また、交通事業者の業務効率化や売上向上に向けて配車システムの共同化やお出かけ相談センター等の研究を進め、導入を検討する。

② 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、スクールバスを含めた移動需要の規模を総合的に考慮した上での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。また、ひだまるキャラクター用いた車両のラッピングを行う。

(3) 利便性向上

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。交通結節点の整備は、利用者が多い場所に対して優先的に行う。

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。また、各種企画乗車券のデジタル化を推進する。

③ 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。

(4) 利用促進

地域公共交通の利用を促進するため、属性別の利用促進策の立案及び実施を行う。利用促進の対象者は、市民（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 0-16 に示す。

表 0-16 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
市民	日中 (通院、 買物、 温泉等)	未利用者	・ 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
		利用者	・ 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 市民の日中利用の促進

〈未利用者に対する情報発信〉

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。

また、運転免許返納者等の潜在的な利用者の発掘を行い、利用したいときになって利用の仕方がわからないといった事態を予防するため、地域公共交通の利用を促す。加えて、免許返納者等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。

〈利用者に対する情報発信〉

地域公共交通を利用している市民を対象に、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、市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・路線番号を表示し、カラーリングを施すとともに、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〉

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。また、観光案内所において、観光客用の時刻表・パンフレットの配布を行う。

（５） 評価・改善

① 地域公共交通の評価・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。また、交通事業者を中心とした飛騨市公共交通会議の事業者部会を定例化して、持続性向上事業を協働で推進する。

② 先進的な手法や技術の導入検討

自動運転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。また、名古屋大学との連携を継続し、共同研究を推進する。

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 0-17 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 0-17 事業実施のスケジュール

実施項目	施策	事業	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
1 地域公共交通の整備・運行	(1)地域公共交通の運行	・地域公共交通の運行・見直し					
	(2)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 持続性向上	(1) 担い手事業の持続性の向上	・交通事業者との連携協力					
		・交通事業者への支援					
	(2)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					
3 利便性向上	(1)交通結節点の待合環境の改善・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）					
	(2)企画乗車券等の発行	・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					
	(3)地域公共交通の基本的な情報発信	・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					
4 利用促進	(1)市民の日中利用の促進	【未利用者に対する情報発信】					
		・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					
		【利用者に対する情報発信】					
		・目的地施設と連携した企画チケット等の検討					
	(2)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					
	(3)来訪者の利用の促進	【初めてでも利用できる情報提供】					
		・系統番号・路線番号・カラーリングの導入					
		【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・パンフレットの制作					
5 評価・改善	(1)地域公共交通の評価・改善の実施	・飛騨市公共交通会議の事業者部会の定例化					
		・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					
	(2)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					
		・大学との連携					
		・他自治体の好事例の研究					

第9章 計画の達成状況の評価

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

地域公共交通を利用する。また、地域公共交通及び交通事業者の現状を理解し、地域公共交通の持続性を高める活動（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など）に努める。

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。

資料編

1 評価・検証

(1) 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、既述の目標及び目標値を活用し、定期的に評価・検証を行う。

(2) 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、以下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 1 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

(3) 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 2 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	前年のデータ分析	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。

2 市民の移動需要及び公共交通に対する意識

本計画の改定にあたり、地域公共交通の利用者に対する各種調査を行った。

(1) 市民病院の通院調査

調査日：2022年5月26日（木） 8時～12:30

調査結果：バス利用者 降車：17人 乗車：31人

聞き取り調査 総数23人（うち6人は買物）

交通手段 車：15人（うち送迎2人）、バス：7人、徒歩1人

バス利用者は週に2～3回利用する、バスは安い、土日の運行がないのが不便

バスを使わない理由は、使いたい時間に便がない、そもそも時刻を知らない、

車のほうが便利、足が悪いのでバス停まで行けない

(2) 通学調査

飛騨市内には吉城高校と飛騨神岡高校があり、市内の高校生はこの他、高山市内の高校にも通学している。両高とも坂の上に学校があり、バスによる通学は3割程度である。吉城高校はバス停からさらに坂を上がる必要があり、市街地から近いこともあり、徒歩や自転車通学がその分増える。神岡高校は市街地から離れており、その分徒歩が少なく、送迎が増える。

飛騨神岡高校通学調査 2022年5月26日（木） 晴

	徒歩	自転車	送迎	バス	生徒計
人数	35	1	50	49	135
割合(%)	25.9	0.7	37.0	36.3	

吉城高校通学調査 2022年4月21日（木） 晴

	徒歩	送迎	バス	生徒計
人数	130	47	78	255
割合(%)	51.0	18.4	30.6	

飛騨神岡高校通学調査 2023年6月14日（水） 雨

	徒歩	自転車	送迎	バス	生徒計
人数	28	0	46	50	124
割合(%)	22.6	0.0	37.1	40.3	

吉城高校通学調査 2023年6月15日（木） くもり

	徒歩	送迎	バス	生徒計
人数	116	57	83	256
割合(%)	45.3	22.3	32.4	

自転車駐輪場86台

飛騨神岡高校通学調査 2024年6月19日（水） 晴

	徒歩	自転車	送迎	バス	生徒計
人数	14	0	41	54	109
割合(%)	12.8	0.0	37.6	49.5	

※挨拶活動で8名が先生の車で登校

吉城高校通学調査 2024年6月20日（木） 晴

	徒歩	送迎	バス	生徒計
人数	165	54	79	298
割合(%)	55.4	21.1	30.9	

※自転車駐輪場88台

※挨拶活動で10数名が徒歩で登校

飛騨神岡高校通学調査 2025年6月12日（月） 晴

	徒歩	自転車	送迎	バス	合計
人数	23	0	37	58	118
割合(%)	19.5	0.0	31.4	49.2	

※徒歩は正門から6人、通用門から17人

吉城高校通学調査 2025年6月12日（月） 晴

	徒歩	送迎	バス	自転車	合計
人数	56	64	75	59	254
割合(%)	22.0	25.2	29.5	23.2	

※徒歩のうち22人が高山方面から

飛騨古川7:59着の列車を利用

(3) 住民意見交換会

① 山之村地区 2022 年

- ・ 4 月 21 日 山之村区長との意見交換
- ・ 5 月 25 日 山之村いきいきサロンにてひだまるバスについての住民意見交換会開催
- ・ 7 月 27 日 山之村いきいきサロンにてバス時刻の改良案提示
- ・ 9 月 29 日 山之村小中学校にてバス利用状況聞き取り
- ・ 12 月 21 日 山之村区長とのバス時刻改良案について意見交換

住民意見交換会等での意見	改善点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民病院での滞在時間が短い ⇒朝 1 便が 8:59 に病院に到着し、受付が遅くなり診療も遅くなる。 ・ 現行ダイヤでは市民病院で診療を受けて、薬までもらう時間がない。 ・ 薬だけバスで運べないか。 ・ バスでは出発が遅いため、行きは家族に送ってもらっている。 ・ スーパーだけでなく、ホームセンターや薬局でも買い物したい。 ・ 金融機関や郵便局にも寄りたい。 ・ 病院周辺には時間をつぶすところがない。 ・ 山之村の農家や牧場へバスで勤められるとよい。 ・ 山之村からでも飛騨神岡高校に通えるようにしてほしい ⇒現在は、みんな下宿生活をしているが、下宿が苦手の生徒もいる。 通えるようになれば、山之村に残る生徒もいるはず。 ・ 家からバス停まで距離がある→2023 年 10 月 和佐府橋バス停新設 ・ 山之村牧場へバスで行きたい（観光客需要） 	<p>ご意見を聞くことが利用促進となり、今年 9 月までで前年比 139%増 【2023 年 4 月からの改善点】</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 市民病院での滞在時間を増やす 朝の 1 便が早く到着、2 便を遅く出発 滞在時間：現状：2 時間 12 分⇒ 見直し後：3 時間 35 分 b. 古川神岡線との接続により、飛騨神岡高校へも通学可能に (殿村乗り換え) c. 旭ヶ丘・殿・殿村バス停へも経由、ホームセンター、薬局、コンビニ、金融機関に行ける d. 休日ダイヤの導入（平日と土日祝でダイヤが変わる） 平日ダイヤ⇒山之村地域の方が通院、通学、買い物しやすいダイヤ 土日祝ダイヤ⇒山之村地域外の方が山之村へ行きやすいダイヤ e. 山之村牧場バス停新設 滞在時間：現状：1 時間 1 分（森茂南）⇒ 見直し後：2 時間 24 分

② 神岡地区 2022 年

- ・ 9 月 29 日 吉田地域区長との意見交換
- ・ 10 月 14 日 飛騨市シニアクラブ連合会女性会との意見交換会
- ・ 12 月 19 日 麻生野・石神地域区長との意見交換

意見交換会等での意見	改善点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内他地域と比べると神岡町は路線数と運行本数は一定数確保できているものの、運行時間帯に偏りがあり、幹線を含む各路線間の乗り換えがしにくい ・ 市街地内で路線によって経由する停留所が異なるためわかりにくい ・ 医療機関とスーパーは船津・東町地区に、ドラッグストアや郵便局は江馬・殿地区に立地しているが、高低差があり、車を使えないお年寄りには歩いていけず、バスしか交通手段がない ・ 釜崎地区はさらに高所にあり、高齢化が進んできて、神岡乗合タクシーが必要 	<p>【2023 年 10 月からの改善点】</p> <ul style="list-style-type: none"> a. すべての市営バス路線は以下の停留所を経由させる 濃飛バス神岡営業所（幹線の乗り換え） 千歳橋/西里（町の中心地） 神岡振興事務所（行政機関） 飛騨市民病院（医療機関） 道の駅スカイドーム（飲食・観光） 殿/殿村（スーパー、金融機関、人口多） 旭ヶ丘（ホームセンター、ドラッグストア） b. すべての市営バス路線の運行時刻を調整し、神岡町市街地の運行時刻を平日 8：00～17：00 の間とする 各方面からの飛騨市民病院到着便を毎時 10 分、40 分 各方面への飛騨市民病院出発便を毎時 15 分、45 分 とし、30 分に 1 本バスが運行し、各方面間を乗り換え可能とする。 c. 通院支援タクシー助成券（400 円）を神岡地区にも導入 バスの時間が合わない場合、帰りにタクシー利用もしやすくなり、車を使わなくてもおでかけできるように

③ 河合・宮川地区 2023 年 8 月～11 月 全 8 か所、延べ 84 名参加

意見交換会等での意見	改善点
<p>a. 移動について（全般） 乗り合いタクシーの利用率が比較的高い、乗り合いタクシーは残してほしい/JR に乗り換えないと古川に行けないのは不便である/乗り合いタクシーで、友達と同乗して、河合診療上に向かう方がいる お買い物先：JA の移動販売（毎週木曜日）、藪下商店（毎日）、古川市、高山市 通勤はすべて車</p> <p>b. 路線バス 月ヶ瀬線などが病院まで向かうことはあまり知られていない/河合診療所を利用している人は多いが、バスを利用すると、診察にかかる時間によっては帰りのバスに乗れない、または診察が早めに終わってしまい外で長い時間待たないといけなくなり、バスを利用する人は少ない/朝の時間帯の月ヶ瀬線について、子供と一緒にバスに乗るのは抵抗がある/河合から古川へ行ける路線が欲しい/公共交通に関する情報（タクシー券、病院オンデマンドなど）の周知が足りない</p> <p>c. 娯楽 昔はスキー場行きのバスが町内を走っていた/子供だけで行くことができるように、重たい装備品（スキー板や上着など）をスキー場で保管してもらえるサービスがあり、当時は、手ぶらでスキー場まで行き、スキーを楽しんでいた/以前は古川で飲むことがあった（行きはバス、帰りはタクシー）が、コロナ禍でのみ減ったこともあり、現在は飲んでいない。</p> <p>d. たまり場 ゆうわくはうす（昼間、ほぼ毎日）/香愛ローズガーデン（イベントを開催した時に集まる、月 3 ぐらい）/JA（イベントを開催した時に集まる、月 1 ぐらい）</p> <p>e. 提案 人が集まる拠点（たまり場または河合診療所）にバス停を設置してはどうか/その拠点に JA、郵便局、交番などの機能を備えることで、バスの待ち時間を有効利用/上記の機能（JA、郵便、交番）を一か所に統合するために、空き施設を活用/月ヶ瀬線について、奥深く（天生田中前、黒淵、月ヶ瀬）まで行くのは道が狭いため、バスを小さくする/地域イベントなどと連動してバスを増便、地域イベントの PR の強化と臨時便を検討/天生集会所までバスを予約なしで来てほしい</p> <p>f. その他 河合小学校には 28 人在籍している/河合町にはお店がない/河合町内に郵便ポストは 4 つある。（駅、よーらん館、橋本商店など）/昔はガソリンスタンドが 3 か所あったが、今は 1 か所</p>	<p>【2023 年 10 月からの改善点】</p> <p>a. JR は列車の運行間隔が長い、午前中に飛騨古川行、午後は河合・宮川行のバスを増便。車両の都合上、角川駅で車両の乗り換えが必要</p> <p>b. 月ヶ瀬線の終点の月ヶ瀬は集落がなくなったため、天生集会所と黒淵までとし、夏季は予約不要とする（冬季は積雪が多いため、予約要）</p> <p>c. 道の駅アルプ飛騨古川まで桃源郷線を延長運行。飛騨古川駅周辺に買物できるところがないため、駿河屋を経由して道の駅まで延長</p>

④ 古川地区 2025 年 6～7 月

太江線については神原線との運行経路統一により利便性向上を図り、桃源郷線は道の駅アルプへ延伸した。畦畑線は 4 便中 3 便がスクールバス混乗のため、改善の余地は少ないが、利用が減少しており、利用促進の意図も含めて畦畑地区と、路線から離れている高野地区で意見交換会を実施した。

意見交換会等での意見	検討事項
<ul style="list-style-type: none"> ・坂がきついが、高齢者も車か送迎で用を足している。 ・買物は駿河屋やドンキー、リバーサイドや高山へもよく行く。たまに富山や高岡のショッピングモールへも行く ・病院は身近なところでは垣内病院や江尻クリニック。大きなところでは高山の赤十字病院や久美愛病院へ通う ・高野地区では徒歩でも買物に行くことができる。古川中学校に通う生徒はスクールバスがなく、徒歩通学のため不便 ・畦畑地区では昨年高校生が卒業し、平岩地区に中学生が 2 人、小学生が 4 人バスで通学。平岩地区で 2 人ほどバスを使っている人はいるが、畦畑地区で使っている人はいない 	<ul style="list-style-type: none"> ・喜多村の会社駐車場でバスを折り返しているが、付近の住宅が空き家となったため、バス停を移設する ・現在畦畑線を運行する車両では高野地区に乗り入れることができないが、小型の車両になれば経由することはできる ・スクール混乗でない 2 便が一番多く利用されており、乗合タクシーなどへの変更の余地は少ない

第2次飛騨市地域公共交通計画
(令和8～12年度)

令和8年3月

飛騨市

— 問合先 —

飛騨市公共交通会議

(事務局：飛騨市総務部総務課)

〒509-4292 飛騨市古川町本町2番22号

TEL 0577-73-2111 (代表)