

報告事項 1

1. 報告事項の概要

協議内容	第2次飛騨市地域公共交通計画について
これまでの経過	<ul style="list-style-type: none"> ■ 8月25日 第2回飛騨市公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"> ・飛騨市地域公共交通計画の評価 ・第2次飛騨市地域公共交通計画の方針について ■ 12月25日 第3回飛騨市公共交通会議 <ul style="list-style-type: none"> ・第2次飛騨市地域公共交通計画素案について ■ 2月12日～27日 <ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントの実施（回答：1件） ■ 3月2日～10日 <ul style="list-style-type: none"> ・第2次飛騨市地域公共交通計画の書面表決 ■ 3月10日 <ul style="list-style-type: none"> ・第2次飛騨市地域公共交通計画の申請（岐阜運輸支局）

2. 事項の詳細

	1. パブリックコメントの実施について	
募集期間	令和8年2月12日（木）～2月27日（金）	
募集結果	3件（1名）	
意見と回答	No.	意見・提案・質問
	1	<p>生徒向けの公共交通については、しっかり維持及び細かく調整対応をしてほしい。</p> <p>神岡から猪谷など、利用者が少なく公共交通の穴となる路線では、運行のない日、時間帯については、特定の区間日時を限ったライドシェアを募集してはどうかと思う。タクシーの運転手も少ない地域であれば、ライドシェアの利用も考慮して良いのでは？公務員をドライバーとして養成するのは、もったいない。</p>
	回答	<p>市の公共交通において、通学は重要な要素の一つです。市内に住む高校生が市内の高校に公共交通を利用して通学できる地域の割合（カバー率）を基準としており、平成30年度には95.4%であったものが、令和7年度には98.4%まで上昇しています。</p> <p>神岡北部地域については、地域住民や関係者との協議の中で、ライドシェアも含めた可能性を検討しておりましたが、担い手が集まらなかったため、やむを得ず市職員の副業制度を活用しての運行を行うことになりました。</p>

	<p>3 JR 高山線の猪谷古川間は、雪景色、紅葉シーズンなどはかなり景色も良いので、シーズンには観光路線として JR 海と協力して盛り上げて良い気がする。ほか、市内のお祭りなどイベント時の観光の脚として、さまざまな公共交通を盛り上げてほしいと思います。</p>	<p>飛騨市公共交通会議には鉄道事業者にも出席していただいております。また、市として、高山本線強化促進同盟会に加盟し、JR への要望活動や PR 事業にも取り組んでいます。</p>
<p>2. 計画の変更点について</p>		
<p>前回会議 (12月時点)からの 変更点</p>	<p>① 施策 2 の②車両の更新と整備 (41 頁) 変更前：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。 変更後：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</p> <p>② 施策 4 の①未利用者に対する情報発信 (42 頁) 変更前：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。 変更後：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。</p> <p>③ 目標 4 の②市営バスの運賃収入 (36 頁) 変更前：令和 7 年度の実績値を基準値とする 変更後：令和 7 年度の実績値×人口比を基準値とする</p> <p>④ 特別交付税の推計額 (21 頁) 図 2-8-1 を追加した。</p> <p>⑤ かみおかぐるりんバス／神岡循環線の表記の統一 一般的な呼称として「かみおかぐるりんバス」を採用し、表記を統一した。 フィーダー系統補助に係る記載箇所にも「かみおかぐるりんバス (神岡循環線)」と併記することとした。</p>	

様式第 1 - 2 (日本産業規格 A 列 4 番)

飛総行第 58 号
令和 8 年 3 月 10 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 飛騨市公共交通会議
住 所 岐阜県飛騨市古川町本町 2 番 22 号
代 表 者 氏 名 会長 都竹 淳也

地域公共交通計画変更認定申請書

令和 7 年 9 月 25 日付け国総地第 144 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

○ 変更日

令和 8 年 4 月 1 日

○ 変更箇所

- ・ 地域公共交通計画
- ・ 要綱第 17 条第 1 項に規定する事項の記載箇所 → 頁数の修正
- ・ 地域公共交通計画別紙 → 次期地域公共交通計画に沿って修正
- ・ 表 5 → 計画名及び策定年月日を修正

○ 変更理由

現行の飛騨市地域公共交通計画の計画期間が令和 8 年 3 月 31 日に終了することに伴い、次期計画（計画期間令和 8 年 4 月 1 日から令和 13 年 3 月 31 日まで）を策定したため。

※本申請書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 17 条第 1 項に規定する事項の記載箇所（頁）
について（飛騨市）

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
33 頁、38 頁、40 頁に記載
2. 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
34 頁に記載
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
33 頁に記載
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
35～36、45 頁に記載

第 2 次飛騨市地域公共交通計画（令和 8 年 3 月策定）

URL <https://www.city.hida.gifu.jp/soshiki/3/65265.html>

変更日 令和8年3月10日

令和7年6月11日

(名称) 飛騨市公共交通会議

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

飛騨市においては、東海旅客鉄道高山本線と、濃飛乗合自動車（以下、濃飛バス）のバス路線のほか、飛騨市運行バスにより地域公共交通が担保されている。平成27年3月に飛騨市地域公共交通網形成計画（以下、網計画）を策定し、市内全域からの高校通学や通院・買物移動を可能にすることを目的とした再編方針を定め、市運行バスの抜本的な再編を行うとともに、運賃を旧町村内と旧町村間の2段階のみとするなどの見直しを、地域公共交通再編事業を活用して行った。結果として、市内高校へのバス通学利便性が大幅に向上し、入学者が大幅に増加するなどの成果が得られた。

網形成計画の後継計画として、令和3年3月に飛騨市地域公共交通計画を策定した。それまでの路線網では非効率な部分や、地域住民のニーズに合わない部分が散見されたことから、通学や通院・買物移動のサービス水準は担保しつつ、市内エリア毎に最適な路線網を形成することに取り組んできた。その結果、神岡循環線等地域内フィーダー系統に位置付けられる路線は年々利用者数を伸ばしており、利用の少ない路線は、代替交通に移行する等、利便性を損なわないかたちで合理化を進めることができた。

しかしながら、こうして改善してきた路線も、運転手不足や運行経費高騰の影響を受けて、運行継続が困難な状況が出てきている。そこで、これまでの市民生活の基本となる通学、通院、買物の移動を保障するという目標に、地域公共交通そのものの持続可能性を高めるという目標を加えて、第2次飛騨市地域公共交通計画を令和8年3月に策定した。新しい計画に基づき、地域内フィーダー系統に位置付けられる路線については、国庫補助の支援を受けながら、運行の継続とさらなる利用促進に努めたい。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

第2次飛騨市地域公共交通計画では、「ゾーン別の利用者数」の維持を目標に掲げており、令和7年度（令和6年10月～令和7年9月）の実績値×人口比を基準値としている。

また、「市営バス事業費の改善」として、人口1人当りおよび1乗車当りの事業費の抑制を目標とし、令和6年度（会計年度）の実績値×人口比を基準値と定めている。

■ゾーン別利用者数（令和7年度実績）

市全域：33,046人

神岡地域：23,443人

- ・神岡循環線 11,761人（50.16%）
- ・神原線 2,334人（9.95%）
- ・吉田線 6,012人（25.64%）

※（ ）は利用者数の占める割合

■市営バス事業費の改善（令和6年度実績）

人口1人当り 213,123千円/21,500人=9,912円

1乗車当り 145,430千円/33,278人=4,370円

- ・神岡循環線 10,169千円/11,525人=882円
- ・神原線 14,263千円/2,351人=6,066円
- ・吉田線 21,509千円/5,670人=3,793円

（第2次飛騨市地域公共交通計画 35～36頁 参照）

(2) 事業の効果

フィーダー系統を運行することで、飛騨市内の公共交通空白地が解消され、地域公共交通計画が目標として定めている、日常生活に必要な移動手段が確保される。

濃飛バス高山神岡線などの幹線バス路線のバス停に接続することにより、市中心部や高山市方面へのアクセスが向上し、高校通学が可能となるとともに、高齢者の外出が促進され、買い物等により地域経済の活性化に寄与することも期待される。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

整備した地域公共交通をより多く利用してもらうために以下の取組を実施する。

<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>

地域公共交通を知ってもらう機会を創出するため、市民と協働し、地域住民を対象としたイベント（セミナー、住民懇談会等）の実施。また、**運転免許証返納者等の潜在的な利用者の発掘に努め、利用促進を行う。**（飛騨市・地域住民）

<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・温泉等と連携し公共交通利用時の付加サービス導入を実施する。（飛騨市・事業者）

<通学利用の促進>

高校生の地域公共交通利用を促進するため、市内高校の一日体験入学の時期において、地域公共交通を使った通学方法の案内や無料乗車券を配布する。（飛騨市）

<来訪者に対する地域公共交通情報の提供>

初めて飛騨市に来訪される方でも利用しやすい環境を整備するため、**市HPや観光向けチラシを整備し、来訪者目線でのわかりやすい情報発信を行う。**（飛騨市）

（第2次飛騨市地域公共交通計画 37、42～43頁 参照）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者

表1を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業によって運行の維持を図る対象路線について、その運行に係る経費総額45,942千円（見込み）のうち、飛騨市は運行収入、国庫補助金及び県補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担する。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

毎月運行事業者から提出される運行データにより利用者数、運行経費、運行収入を集計し、目標達成状況を評価する。

<その他目標に関する分析として以下の取組を実施>

- ・ 乗り込み調査等による利用状況把握
- ・ 地区要望集約（イベントや自治会を通じて各地区の要望を集約）
- ・ **運行委託事業者との協議**

（第2次飛騨市地域公共交通計画 46頁 参照）

7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めたシステムの概要

【地域間幹線システムのみ】

該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線システムのみ】

該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線システムのみ】

該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダーシステムのみ】

表5及び別紙資料（路線図・時刻表）を添付

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

神岡循環線を運行する自家用車両2台のうち、1台は平成27年10月に初年度登録されたものであり、令和8年で普通自動車の耐用年数（6年）を5年超過することになる。車両のスライドドアに不具合が生じていることが報告されており、利用者の安全な輸送を確保するために早急な買い替えが必要となっている。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

（1）事業の目標

神岡循環線の利用者数の維持 11,761人以上
 神岡循環線の1乗車当りの経費抑制 882円以下

（2）事業の効果

神岡循環線は、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。

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【**車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

表 10 を添付

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

【**公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

【**貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

【**貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

(1) 事業の目標

該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【**貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ**】

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

期日	会議名	事業内容
令和7年 6月11日	令和7年度 第1回	<p>会議の結果、下記の協議事項について合意を得られた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和6年度 飛騨市公共交通協議会計決算案について ・ 令和7年度 監査員の指名について ・ 令和7年度 飛騨市公共交通協議会計予算案及び事業計画案について ・ 神岡猪谷線の見直しについて ・ 令和8年度地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダースystem確保維持費国庫補助金）の認定申請について ・ 飛騨市地域公共交通計画の一部改正について
令和7年 8月25日	令和7年度 第2回	<p>会議の結果、下記の協議事項について合意を得られた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ひだまる路線の見直しについて <ul style="list-style-type: none"> 1-1. 神岡北部乗合タクシー 1-2. 神岡猪谷線 1-3. 畦畑線 ・ 次期飛騨市地域公共交通計画について

令和7年 12月25日	令和7年度 第3回	会議の結果、下記の協議事項について合意を得られた。 ・令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の報告及び評価について ・第2次飛騨市地域公共交通計画について
令和8年 3月	書面	書面決議の結果、下記の協議事項について合意を得られた。 ・令和8年度 地域公共交通確保維持事業にかかる地域公共交通計画認定申請書及び第2次飛騨市地域公共交通計画について
19. 利用者等の意見の反映状況		
この生活交通確保維持改善計画は、第2次飛騨市地域公共交通計画に基づいた計画であり、同計画については、市民の移動実態調査等の結果・考察を反映している。また、地域住民へのアンケート調査、利用者への聞き取り調査などを行い、路線・運行計画に反映している。		

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 飛騨市古川町本町2番22号

(所 属) 飛騨市役所 総務部 総務課

(氏 名) 稲越 崇文

(電 話) 0577-73-7461

(e-mail) soumu@city.hida.lg.jp

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	飛騨市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	17,523
交通不便地域等	22,538

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
22,538	全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
第2次飛騨市地域公共交通計画	令和8年3月10日	

(1) 記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2) 添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)