

2019.12.16

濃飛乗合自動車株式会社

乗合路線の一部減便について

1、概 要

一般乗合路線の利用者は年々減少しており、路線全般的に収支状況は悪化している。特に以前は生活交通路線維持費補助金の対象路線であったが利用者の減少により補助要件を満たさなくなったため補助対象外となった路線や系統キロが長い路線で利用者が少ない路線等は、大幅な赤字となっており、現状のまま路線を維持することが困難となってきた。

また、働き方改革への対応等により運転士の運用が厳しくなっており、新たな運転士の確保が難しい中、慢性的な運転士不足に陥っている。

よって、その当面の対応策として、極めて利用者が少ない路線（便）について減便を行う。

2、具体的な見直し（案） ※未確定

減便する路線及び対象便（平均乗車人員が3人未満の便を減便） ※（ ）内は平均乗車人員

朝日線	高山発	7：00（0.2人）、15：10（0.5人）
	朝日発	9：00（2.1人）、16：10（0.2人）
古川線	高山発	9：10（2.7人）、10：10（1.5人）、13：10（1.5人）
	古川発	10：40（2.3人）、11：10（1.3人）、14：40（1.3人）
久々野線	高山発	23：45（0.2人）
神岡線	高山発	20：40便を古川止めに
富山～神岡～		
奥飛騨温泉郷	神岡発平湯温泉行	13：20（1.4人）
	平湯温泉発富山行	14：10（1.3人）
	平湯温泉発神岡行	15：10（1.2人）、17：00（0.2人）
	神岡発富山行	17：00（0.5人）
	富山発神岡行	15：05（1.1人）、16：35（神岡まで減便）（0.2人）

3、実施日

2020年3月31日を以って減便

（参考）

平成30年度、主な路線の赤字額

- ・朝日線 ▲18,000千円（県補助金 9,900千円繰入後の赤字額）
- ・富山～神岡～
- 奥飛騨温泉郷線 ▲47,000千円（県補助金 17,000千円繰入後の赤字額）

富山～神岡～奥飛驒温泉郷線 見直し（案）

	地鉄				濃飛						
富山駅					9:05			14:10			
富山空港					9:25			14:30			
猪谷					9:59			15:04			
猪谷駅	6:56		8:45				12:00		17:12		19:38
西漆山	7:15		9:04				12:19		17:31		19:57
神岡小学校	7:36					土日祝休					
神岡営業所	7:50	8:35	9:23	10:00	10:27	11:50	12:44	15:32	17:56	18:00	20:22
奥飛驒温泉口		8:44		10:09	10:38	12:02		15:44		18:09	
見座				10:22							
上宝支所						12:19		16:01		18:26	
栃尾温泉		9:20			11:12	12:45		16:26		18:52	
新穂高ロープ					11:26			16:40			
平湯温泉		9:40			11:54	13:05		17:10		19:12	

中山口へ回送 回送

	濃飛				地鉄						
平湯温泉			7:00		10:10		13:00				
新穂高ロープ					10:41		13:28				
栃尾温泉			7:16		10:51		13:38				
上宝支所			7:42								
見座						12:00					
奥飛驒温泉口			7:59		11:34	12:12	14:12				
神岡営業所	6:10	7:57	8:27	10:50	11:50	12:15	14:26	16:14	18:00		
神岡小学校								16:28			
西漆山		8:16		11:15					18:24		
猪谷駅	6:41	8:35		11:34				17:07	18:43		
猪谷					12:17		14:53				
富山空港					12:49		15:25				
富山駅					13:12		15:48				

現行時刻

	地鉄				濃飛				地鉄				濃飛			
富山駅					9:05								13:40	15:05		16:35
富山空港					9:25								14:00	15:25		16:55
猪谷					9:59								14:34	15:59		17:29
猪谷駅	6:56		8:45				12:00				17:12		19:38			
西漆山	7:15		9:04				12:19				17:31		19:57			
神岡小学校	7:36															
神岡営業所	7:50	8:20	9:23	10:00	10:27	11:30	12:44	13:20	15:05	16:27	17:56	18:00	20:22			
奥飛驒温泉口		8:29		10:09	10:38	11:42		13:29	15:14			18:09				
見座				10:22				13:42								
上宝支所						11:59						18:26				
栃尾温泉		9:05			11:12	12:25		14:05	15:50			18:52				
新穂高ロープ					11:26			14:19	16:04							
平湯温泉		9:25			11:54	12:45		14:49	16:34			19:12				

	濃飛				濃飛				地鉄				地鉄			
平湯温泉			7:00	9:40		13:00		14:10		15:10					17:00	
新穂高ロープ				10:11		13:30		14:38		15:41						
栃尾温泉			7:16	10:21		13:40		14:48		15:51					17:16	
上宝支所			7:42							16:17						
見座							12:00								17:38	
奥飛驒温泉口			7:59	11:04		14:14	12:12	15:22		16:34					17:50	
神岡営業所	6:10	7:57	8:27	11:20	10:50	14:31	12:15	15:36	16:14	16:47	17:00	18:00	18:03			
神岡小学校									16:28							
西漆山		8:16			11:15							18:24				
猪谷駅	6:41	8:35			11:34				17:07			18:43				
猪谷				11:47		14:58		16:03			17:27					
富山空港				12:19		15:30		16:35			17:59					
富山駅				12:42		15:53		16:58			18:22					

協議事項2. 令和元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

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和2年1月17日

協議会名： 飛騨市公共交通会議

令和元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

評価対象事業名： 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
濃飛乗合自動車㈱	神岡東部線 【運行区間】 ①濃飛バス神岡営業所～東雲～濃飛バス神岡営業所 ②濃飛バス神岡営業所～老健たかはら～濃飛バス神岡営業所 ③割石温泉～東雲～濃飛バス神岡営業所	【前回の事業評価結果】 利用の変化や利用の少ない便等について、利用状況の把握・分析結果を事業構築や改善に活用すること。 【反映状況】 平成29年11月の見直し以降路線が定着し、利用が伸びてきていることから、ダイヤ変更等は行わず継続して運行を実施した。	A 事業が計画に基づき適切に実施された。	【目標】 ・利用者人数:2,740人 ・収支率:10%以上(全体) 【結果】 ・利用者人数:2,417人 ・収支率:全体8.5%(路線単独4.6%) 目標に対する利用者数及び収支率はどちらも未達成となった。昨年度からの比較では、利用者数11.5%、収支率15%増加している。	【改善点・改善策】 利用の少ない便が明確となってきたため、減便や便の統合を実施する。 【特記事項】 再編初年度と比較すると、利用者数は1.7倍超、昨年度からも1.1倍超の利用者増となっており、地域に定着した路線として利用されている。
濃飛乗合自動車㈱	柏原線 【運行区間】 ①濃飛バス神岡営業所～寺林公民館～柏原パーキング ②割石温泉～寺林公民館～柏原パーキング ③濃飛バス神岡営業所～神岡小学校～柏原パーキング	【前回の事業評価結果】 利用の変化や利用の少ない便等について、利用状況の把握・分析結果を事業構築や改善に活用すること。 【今回の反映】 平成31年4月から、利用のほとんどない便を減便し効率化を図り運行を実施した。	A 事業が計画に基づき適切に実施された。	【目標】 ・利用者人数:1,960人 ・収支率:10%以上(全体) 【結果】 ・利用者人数:1,284人 ・収支率:全体8.5%(路線単独2.3%) 利用者数及び収支率ともに目標未達成となった。昨年度からの比較では、利用者数は8.5%の減少となり、収支率は減便による効率化により1.3%増となった。	【改善点・改善策】 便数としては朝・昼・夕に3往復(全6便)であり、地域に必要な移動としては最小限と思われる。利用のある便と無い便が明確なため運行方法については検討する必要がある。

協議事項2. 令和元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

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和2年1月17日

協議会名: 飛騨市公共交通会議

令和元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

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
飛騨市	かみおか循環乗合タクシー 系統2 【運行区間】 神岡振興事務所～旧奥飛騨温泉口、 濃飛バス神岡営業所、割石温泉～神 岡振興事務所	【前回の事業評価結果】 利用の変化や利用の少ない 便等について、利用状況の 把握・分析結果を事業構築 や改善に活用すること。 【今回の反映】 路線延伸等の利用者からの 要望に対し、路線の効率性 の検討及び他の交通への影 響を考慮し、変更は行わず 現状維持として運行を実施 した。	A 事業が計画に基づき適切に実施 された。	【目標】 ・利用者人数:11,000人 ・収支率:10%以上(全体) 【結果】 ・利用者人数:路線全体 9,864 人、系統2 9,562人 ・収支率:全体8.5%(路線単独 21.1%) 利用者数は未達成となり、収支 率は路線単独では21.1%と目標 を達成している。	【特記事項】 H29及びH30と比較すると利用者数は 減少したものの、再編初年度と比較す ると利用者数は1.5倍超を維持してい る。 路線自体は定着してきているものと思 われるが、飛騨市内でも最も高齢化の 進行が速い地域であることから、今後 の利用状況及び他の交通モードへの 影響を注視し適宜運行内容を検討す る。
飛騨市	桃源郷線 系統1 【運行区間】 ①飛騨古川駅～中野公民館、すぱー ふる桃源郷温泉、寺村～山王	【前回の事業評価結果】 利用の変化や利用の少ない 便等について、利用状況の 把握・分析結果を事業構築 や改善に活用すること。 【今回の反映】 利用が伸びてきていることか ら、見直しは行わず継続して 運行を実施した。	A 事業が計画に基づき適切に実施 された。	【目標】 ・利用者人数:2,880人 ・収支率:10%以上(全体) 【結果】 ・利用者人数:路線全体 4,788 人、系統1 ・収支率:全体8.5%(路線単独 6.0%) 利用者人数は達成し、収支率は 未達成となった。	【特記事項】 昨年度からは3.4%の利用者減となっ たが、再編初年度との比較では、利用 者数は1.78倍に伸びている。また、通 学定期券の取り扱い件数は5倍超に伸 びており、昨年度との比較においても 通学定期券は増加している。引き続き 通学、通院に利用できる地域路線とし て維持しつつ、より利便性が向上する よう運行内容の見直しを実施する。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和2年1月17日

協議会名:	飛驒市公共交通会議
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	飛驒市は岐阜県最北端に位置し、北は富山県、南は高山市、西は白川村に接している。 面積792.53km²、人口24,307人(R1.12.1現在)、高齢化率38.83%と、広大な市域において人口減少及び高齢化が急速進んでおり、市内及び市外との移動を確保・維持し、高齢者等でも利用しやすいよう利便性を向上させることが重要な課題である。 飛驒市公共交通網形成計画策定時(H27.3 25,855人)と比較し6.0%の人口減という状況ではあるが、計画策定初年度から比較し公共交通利用者数は増加しており、網形成計画及び再編実施計画に伴う事業実施により、路線、ダイヤ、市民意識、利用設備等、公共交通に関する環境において、より良い状況へ向かっている。 現行の『飛驒市地域公共交通網形成計画』及び『飛驒市地域公共交通再編実施計画』については、令和2年3月をもって計画期間終了となるが、良い状況へと向かうことのできた現在の交通網を基本的には維持しつつ、各路線の課題を解消し、効率的で分かりやすく利用しやすい公共交通網の形成を目指す。 また、幹線、地域路線、市街地循環路線、小規模輸送等それぞれ役割の異なる路線を接続させることで、市全域において通院、通学、買物といった市民に対する最低限のQOLを保障し、かつ、来訪者の移動利便性の向上につながる地域公共交通を目指す。

協議事項 3. ふるかわ循環乗合タクシーの廃止について

1. ふるかわ循環乗合タクシーの概要

平成 27 年 3 月策定 飛騨市地域公共交通網形成計画において、古川町市街地を循環運行し、市街地を訪れる全市民及び観光客の古川町市街地に点在する主要施設への移動を担う目的をもって運行を定め、同年 10 月から運行を開始した。

2. 時刻・路線

別紙のとおり

3. 利用状況及び見直しにかかる調査結果

① 年間利用者数

	H31	H30	H29	H28
1 便	89	237	250	169
2 便	52	131	111	74
3 便	106	202	173	225
4 便	56	101	103	134
5 便	47	73	98	55
6 便	37	78	49	43
7 便	19	34	34	27
8 便	18	18	17	12
9 便	—	—	—	19
合計	424	874	835	758

② 1 便あたり平均利用者数

	H31	H30	H29	H28
1 便	0.7	1.0	1.0	0.7
2 便	0.4	0.5	0.5	0.3
3 便	0.9	0.8	0.7	0.9
4 便	0.5	0.4	0.4	0.5
5 便	0.4	0.3	0.4	0.2
6 便	0.3	0.3	0.2	0.2
7 便	0.2	0.1	0.1	0.1
8 便	0.1	0.1	0.1	0.0
9 便	—	—	—	0.1
平均	0.4	0.4	0.4	0.3

※H31 は 6 ヶ月間の実績

③ H30.5 実施 ふるかわ循環乗合タクシー利用目的に関する聞き取り調査

利用者 25 人中 21 人が通院目的で利用していると回答

④ H29.9～10 実施 古川町内医療機関での交通機関の利用に関するアンケート調査

医療機関への移動に関して回答数 398 件中、『自分又は家族、友人の運転』が 75.4% (300 件)、
『自転車・徒歩』が 22.4% (89 件)、『バス』が 3.8% (15 件)

⑤ H31.4～ 通院支援タクシー助成券事業 利用実績

		4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月
利用件数		187	207	264	313	299	299	330	301
乗車場所	医療機関	150	118	106	169	133	145	158	138
	薬局	18	4	3	14	16	13	9	8
降車場所	自宅	158	124	217	177	141	158	157	141
	その他	11	7	10	24	27	20	17	25

⑥ ふるかわ循環乗合タクシー・通院支援タクシー助成事業 比較

ふるかわ循環乗合タクシー	通院支援タクシー助成事業
・利用件数 … 69 件／月	・利用件数 … 275 件／月
・運行費用 … 444 万円／年	・助成費用 … 132 万円／年
※H27.10 からの合計を年換算した場合	※利用実績からの年間見込み

4. 廃止に至る経緯

H27.10	運行開始
H29.8	第2回飛騨市公共交通会議において見直しについての協議
H29.9	古川町内医療機関での交通機関の利用に関するアンケート調査
H30.5	ふるかわ循環乗合タクシー利用目的に関する利用者への聞き取り調査
H30.6	第1回飛騨市公共交通会議においてH31.4から変更することについて決議
H31.1	第2回飛騨市公共交通会議においてH31.4からの運休及び代替手段について決議
H31.4	運休及び通院にかかる代替手段として通院支援タクシー助成を開始
R2.1	第4回飛騨市公共交通会議において廃止について決議（予定）
R2.1	廃止の届出（予定）
R2.3.31	廃止（予定）

以上

協議事項 4. 飛騨市営バス路線への回数券の導入について

1. 導入の背景

現状の飛騨市営バス路線の特別乗車券については、『定期券』『1日乗車券』『シルバーフリー定期券』を販売しているが、以前より市民からの要望があり、飛騨市議会においても導入を希望する提案がある。これらを受け、利用者の利便性向上に資することから回数券を導入する。

2. 導入開始時期

令和2年4月1日

3. 導入対象路線

下記の飛騨市営バス12路線

畦畑線、太江線、桃源郷線、稲越線、月ヶ瀬線、宮川線、柏原線、神岡東部線、山之村線、かみおか循環乗合タクシー、神原峠線、河合宮川乗合タクシー

4. 導入方法

現在、濃飛乗合自動車(株)にて発行している回数券(12枚綴り1,000円及び学生回数券13枚綴り1,000円)を飛騨市営バス路線でも使用可能とする。これにより、飛騨市内のバス利用だけでなく、高山市ー飛騨市間でバスを利用する場合においても、1種類の回数券でどちらも利用することができるため、利用者の利便性がより向上する。なお、回数券販売については、濃飛バス各営業所とする。

5. 今後の予定

- ・ 運行事業者への説明(導入内容、事務方法等)
- ・ 市民への周知(広報ひだ、チラシ、無線、市HP等)
- ・ 条例改正(令和2年3月飛騨市議会定例会)

以上

協議事項 5. 実証実験神原峠線の期間延長について

1. 期間延長について

平成 31 年 4 月 1 日より実証実験による運行を開始した神原峠線について、当初利用状況が芳しくなかったところ、直近の利用状況を見ると利用が増加している。また、地元説明会でも運行を継続する強い要望があり、利用促進に向けての意思が感じられることから、期間を延長したい。

2. 延長期間

令和 2 年 4 月 1 日～令和 3 年 3 月 31 日

3. 利用状況

※単位：人

時刻	行先	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	合計
神岡 BC8:05	古川行き	7	7	10	18	2	1	16	9	70
神岡 BC11:40	古川行き	5	0	3	6	4	7	16	19	60
古川駅 9:09	神岡行き	9	1	8	9	0	0	2	7	36
古川駅 13:20	神岡行き	2	0	1	10	5	7	29	18	72
合計		23	8	22	43	11	15	63	53	238

4. 利用予定者への再聞き取り調査結果

実施時期：令和元年 12 月 2 日～6 日

対 象 者：平成 30 年 8 月に実施した調査により利用見込み有りとした全世帯（19 世帯）

調査内容：運行開始からの利用の有無、頻度、目的、不都合な点等

	R1.12 実績	H30.8 利用見込み調査時点
1. 利用世帯数	8 世帯（3 世帯不明）	19 世帯（全 94 世帯中）
2. 利用頻度	12～15 回／月	66.3 回／月
3. 利用目的	通院、買物、金融機関、部活の帰り、ツアー	通院、買い物、部活、飲食、通学、図書館、市役所
4. 利用しない理由、不都合な点、要望等		
・車を運転できるため利用しない。将来運転できなくなったら利用する。		
・朝古川へ行って、帰りの便まで 4 時間以上は長すぎる。		
・昼の便で古川へ行って、折り返しが出発するまでに買い物をする。もう少し時間が長いと良い。		
・古川着後に病院に回ってもらえると助かる。		
・下山田にもうひとつバス停があると良い。		
・このダイヤで良い。		

以上

協議事項 6. 飛騨市地域公共交通網形成計画の計画期間の変更について（差し替え資料）



協議事項 7. 第 2 次飛騨市地域公共交通網計画の骨子について

1. 第 1 次飛騨市地域公共交通網形成計画について

合併後平成 26 年までの様々な運行体系、料金体系が併存していた飛騨市内の公共交通を、全体としてどのような移動を提供するかの方角性を示すため、平成 27 年 3 月に飛騨市地域公共交通網形成計画を策定した。

各公共交通がネットワークとして機能するよう、また、住民の最低限の生活の質が確保できる公共交通が提供されるよう、大規模な地域公共交通網の再編を実施し平成 27 年 10 月から計画に基づく運行を開始した。

2. 計画の評価及び課題

計画の策定及び各事業の実施により、第 1 の目的である「市民の最低限の QOL を極力確保する地域公共交通網の形成」は概ね達成できたと考える。そのうえで、再編直後と比較し、人口が減少している中において利用者数・収支率・定期券購入者数が増加しており、また、計画内での事業ではないものの、市内バス運賃及び定期券料金の統一（差額補填）によりバス利用での高校通学者が増加し、市内高校の存続に寄与していることは、地域公共交通の維持の面でも大きな効果があったと思われる。

一方で、路線によっては年々利用者数が減少しているもの、又は路線自体は利用者が一定で推移しているものの特定の便の利用が全くないなど、非効率な運行となっている部分がある。

また、利用者の声からは、乗り継ぎの時間が長い、乗り継ぎが分かりにくい、バス停が不足しているなど、運行内容に関して改善の余地があることがうかがえる。

以上、5 年間の評価と課題を踏まえて、第 2 次飛騨市地域公共交通網形成計画を策定する。

3. 第 2 次網形成計画の方針

- ① 第 1 次網形成計画を踏襲する。（目的、方針、評価方法、運行路線など）
- ② 事業内容については、第 1 次網形成計画での課題を解決するため見直しを行う。
- ③ 柔軟かつ速やかな改善が図れるよう、各路線の詳細な運行内容は計画に含めない。
- ④ 目標値及び指標については、項目としては第 1 次を踏襲する。ただし、目標値については現状の実績値を基準に全体的な目標値として設定する。

4. 第 2 次網形成計画概要

別紙のとおり

以上

～第二次飛騨市地域公共交通網形成計画～ 【概要版】

＝第1篇 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網形成計画の概要

1 計画の背景と目的

- ・合併後平成26年までの市内公共交通は、様々な運行体系、料金体系が併存
- ・公共交通全体としてどのような移動を提供するか方向性を示すため網形成計画を策定
- ・各公共交通がネットワーク（網）として移動を提供するために大規模な再編を実施
- ・住民の最低限の生活の質（QOL）を確保することを重点に再編を実施

2 計画の基本事項

(1) 地域公共交通の定義

- ・地域公共交通網 … 利用者の移動を実現させるため、地域公共交通がネットワーク化している状態をいう。
- ・地域公共交通 … 生活圏内における各種移動を担うもので、個人又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

- ・計画の区域 … 飛騨市全域
- ・対象とするモード … 鉄道、バス、タクシー、その他活用できるあらゆる移動手段

(3) 地域公共交通の利用者

飛騨市民及び周辺自治体居住者、周辺自治体居住者以外で市外から訪れる者 (全ての人)

(4) 計画期間

令和2年10月から令和7年10月までの5年間

第2章 地域の現状等

1 地域の状況

地勢	・面積が広く（792 km ² ）、標高差が大きく、冬期間の降雪量が多い。
土地利用	・可住地面積が小さい。（約7.6% 60 km ² ）
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 人口と財政状況

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・宮川地域では各振興事務所周辺にやや人口集中がみられるが、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。 H25.3…25,855人 35.92% R1.12…23,793人 38.83%
財政	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。

3 地域公共交通の運行状況

(1) 地域公共交通の変遷

平成16年度	合併により飛騨市誕生 鉄道線 JR東海高山本線、神岡鉄道神岡線 バス路線 濃飛バス路線、旧町村によるコミュニティバス その他 河合宮川ポニーカーシステム
平成17年度	「ふれあい号」運行開始
平成18年度	神岡鉄道神岡線の廃止 ※ふれあい号の代替のため路線変更
平成27年度	飛騨市地域公共交通網形成計画の策定及び公共交通体系の再編

(2) 地域公共交通の現状

種別	路線名	地域・区間	運行日	運行者
幹線	JR高山本線	名古屋ー富山	平日・休日	JR東海
	高山神岡線	高山ー神岡	平日・休日	濃飛バス
	奥飛騨富山線	神岡ー富山	平日・休日	濃飛バス 富山地鉄
	神岡猪谷線	神岡ー猪谷駅	平日・休日	濃飛バス
地域路線	吉田線	神岡	平日・休日	濃飛バス
	畦畑線	古川	平日	飛騨市
	太江線	古川	平日	飛騨市
	桃源郷線	古川	平日・休日	飛騨市
	稲越線	河合	平日・休日	飛騨市
	月ヶ瀬線	河合	平日・休日	飛騨市
	宮川線	宮川	平日・休日	飛騨市
	柏原線	神岡	平日	濃飛バス
	神岡東部線	神岡	平日	濃飛バス
	山之村線	神岡	平日・休日	濃飛バス
市街地線	ふるかわ循環乗合タクシー	古川	平日	飛騨市
	かみおか循環乗合タクシー	古川	平日	飛騨市
小規模輸送	河合宮川乗合タクシー	河合・宮川	平日・休日	飛騨市
実証実験	神原峠線	古川ー神岡	平日	濃飛バス

4 市民の公共交通に対する意識及び移動実態

意識	・市運行バスの今後事業規模は、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
移動実態	・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。

5 観光動向

観光客数	・年間約101万人が来訪し、内約10万人が宿泊する。 ・外国人観光客が増加している。
観光動向	・古川の街並み、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 第1次計画の評価・検証

1 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

●目標値

目標値の内容	H28実績	H30実績	H31目標
【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、中心部商店街に1日1回以上買物に行くことができる	96.2%	96.3%	100.0%
【通学】 始業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%

※バス停圏勢500m、駅圏勢1kmにおけるカバー人口率

●指標

指標の内容	H22基準	H28実績	H30実績	H31目標
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%

- ・公共交通整備のカバー人口率は、目標値に極めて近い水準となっている。
- ・市民の納得度については、目標値を上回っている。

(2) 持続性に関する目標

●目標値

目標値の内容	H28 実績	H30 実績	H31 目標
公共交通事業費（H25 決算額未満）	93,624 千円	94,710 千円	97,114 千円
市営バス収支率	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（H24 基準 332 人）	202 人	223 人	392 人

- ・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。

第4章 関連計画の整理

- | | | |
|---|---|------|
| (1) 飛騨市総合政策指針（R2～6） <ul style="list-style-type: none">・飛騨市の最上位計画・本市のありたい姿と政策の方向を示す指針 | } | 上位計画 |
| (2) 飛騨市都市計画マスタープラン（H25～R4） <ul style="list-style-type: none">・飛騨市がめざす都市構造を示す指針・めざ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が記載されている | | |
| (3) 飛騨市教育振興基本計画（H25～R4） <ul style="list-style-type: none">・教育分野の個別計画・教育振興施策の1分野として「スクールバスの運行」が位置づけられている | } | 関連計画 |
| (4) 第2期飛騨市地域福祉計画（H30～R5） <ul style="list-style-type: none">・福祉分野の個別計画・福祉施策の1分野として「交通弱者の移動手段の充実」が位置づけられている | | |

第5章 地域公共交通の役割と課題整理

1 地域公共交通網の役割

(1) 地域住民の生活の基盤としての役割

① 地域住民の生活の基盤としてのサービス水準

- … 市民の最低限のQOLを極力確保し、市内のどこに住んでいても、移動について自立した日常生活が実現できる状態を目指す。

② 外出機会の創出による健康維持への寄与

… 高齢者でも外出しやすい公共交通を提供することで、買い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。

③ 来訪者の利用

… 来訪者も二次交通機関として利用できる公共交通を目指す。ただし、主たる利用者は市民であるため、来訪者の利用を優先した運行の改善は行わない。

(2) まちのにぎわいを創出する役割

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、地域公共交通網は、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 解決すべき課題の整理

(1) 移動制約者の生活確保及び外出機会の促進

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

(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
- ② 利用のさらなる拡大（「使って守る地域公共交通」の促進）
- ③ 財政支出の抑制

(3) 技術革新への対応

- ① 先進技術に関する情報の収集
- ② 他自治体等の好事例の研究

＝第2編 公共交通網施策の展開＝

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 地域公共交通の維持・改善の方針

(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
- ② 外出しやすい時刻・路線の整備
- ③ 来訪者も利用しやすくするための環境の整備

(2) 方針2：持続可能な地域公共交通網の形成

- ① 交通事業者、市民、行政協働による地域公共交通網の形成
- ② 効率的で低コストな地域公共交通の確保・維持

(3) 方針3：成長する地域公共交通網の形成

市民や事業者の自主的な取り組みを支援する体制づくり

(4) 方針4：まちづくりへの寄与、上位計画との整合性

政策指針及び都市マスタープランに示されるまちづくりの実現の寄与

第2章 飛騨市地域公共交通網形成計画の目標

1 整備・運行に関する目標

- 【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
- 【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】通学の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とする

2 持続性に関する目標

- ① 一定の事業費の中で最大限効率的に地域公共交通網を維持する
…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）にかかる支出額を平成30年度決算額基準とする。
- ② 地域路線について、一定の収支を維持する
…路線ごとに平成30年度の収支率を基準とし、全体としての収支率目標値を定める。
- ③ 地域公共交通網の利用者数を増加させる
…路線ごとに平成30年度利用者数を基準とし、全体としての利用者数目標値を定める。

3 利用促進・啓発事業に関する目標

- ① 地域公共交通に対する市民の理解度を向上させる
- ② 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

第3章 目標達成のために行う事業

1 地域公共交通の整備・運行

基本は、第1次網形成計画の運行内容を継続し、下記の公共交通を整備・運行する。

- ① 幹線路線の運行
- ② 地域路線の運行
- ③ 市街地循環路線の運行
- ④ 小規模輸送の運行
- ⑤ その他の移動手段の支援

2 利便性の向上

- ① 交通結節点の整備・維持
- ② 企画乗車券の発行
- ③ 車両の更新と整備
- ④ 地域公共交通の基本的な情報提供

3 利用促進

- ① 地域住民に対する乗り方の周知と利用の啓発
- ② 利用するきっかけづくり
- ③ 市民・事業者等の自主的な取り組みの支援
- ④ 来訪者に対する地域公共交通情報の提供

4 評価・改善

- ① 地域公共交通における評価・検証の実施
- ② 継続的な市民参加の仕組みづくり
- ③ 先進的な手法や技術の導入検討

第4章 計画の達成状況の評価

1 飛騨市地域公共交通網のマネジメント

- (1) 地域公共交通網の形成・整備・運営・管理の主体

飛騨市地域公共交通網は、飛騨市公共交通会議が中心となり、形成・整備・運営・管理を行うものとする。ただし、交通事業者が実施主体であり、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

飛騨市公共交通会議	全体的な管理（策定、評価、検証、進捗、報告、改善等）
交通事業者	安全性、サービス水準、利便性の向上、維持及び利用促進策の取組
市民・地域	運営への参画、持続可能性への寄与
市	確保・維持にかかる費用負担及び事務局としての機能及び市民・事業者等間の意思疎通のコーディネーター

2 評価の方法

目標値及び指標を設定し、定期的に評価・検証を行う。

3 改善の方法

評価・検証を受けて、必要に応じて改善を行う。

改善は原則として運輸年度に併せて実施する。

協議事項 8. 飛騨市公共交通網形成計画の変更について

飛騨市地域公共交通網形成計画の新旧対照表（傍線部分は改正部分）

現 行						改 正					
第1編（略）						第1編（略）					
第2編（略）						第2編（略）					
第1章～第2章（略）						第1章～第2章（略）					
第3章						第3章					
3-1（略）						3-1（略）					
3-2						3-2					
表 3-2 路線ごとの目標値						表 3-2 路線ごとの目標値					
	路線名	現状値(H24 年度推計値 ※)		目標値(H31 年度)			路線名	現状値(H24 年度推計値 ※)		目標値(H31 年度)	
		利用者数 (人)	15 歳以上市民 100 人あたり (人)	利用者数 (人)	15 歳以上市民 100 人あたり(人)			利用者数 (人)	15 歳以上市民 100 人あたり (人)	利用者数 (人)	15 歳以上市民 100 人あたり(人)
1	神岡猪谷線	8,319	35	8,000	38	1	神岡猪谷線	8,319	35	8,000	38
2	畦畑線	1,292	5	1,250	6	2	畦畑線	1,292	5	1,250	6
3	太江線	5,789	25	5,570	27	3	太江線	5,789	25	5,570	27
4	稲越線	10,618	45	10,210	49	4	稲越線	10,618	45	10,210	49
5	月ヶ瀬線	9,857	42	9,480	46	5	月ヶ瀬線	9,857	42	9,480	46
6	桃源郷線	20,564	87	19,770	96	6	桃源郷線	20,564	87	19,770	96
7	宮川線	9,998	42	9,610	47	7	宮川線	9,998	42	9,610	47

8	吉田線	1,500	6	1,450	7
9	柏原線	7,732	33	7,440	36
10	山之村線	2,854	12	2,750	13
11	神岡東部線	—	—	1,570	8
12	ふるかわ循環乗合タクシー	—	—	1,360	7
13	かみおか循環乗合タクシー	—	—	1,220	6
14	河合・宮川乗合タクシー	—	—	1,220	6

3-3（略）
第4章
4-1
(1)①②（略）
③ 中心市街地循環路線の運行
古川・神岡市街地を循環運行することで、幹線から中心市街地の主要施設を接続する役割を持つ。古川地区においては飛驒古川駅、神岡地区においては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。
中心市街地循環路線は幹線同様、市街地を訪れる全市民及び観光客などに使いやすいよう留意する。また、幹線との接続によって、全市の公共交通サービス水準向上に資する。
(2)～(5)（略）
4-2

表 4-2 地域公共交通整備・運行事業一覧

地域公共交通網形成事業	個別事業	実施主体
幹線路線の	・JR 高山本線の運行	東海旅客鉄道株式会社

3-3（略）
第4章
4-1
(1)①②（略）
③ 中心市街地循環路線の運行
_____神岡市街地を循環運行することで、幹線から中心市街地の主要施設を接続する役割を持つ。_____
__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。
中心市街地循環路線は幹線同様、市街地を訪れる全市民及び観光客などに使いやすいよう留意する。また、幹線との接続によって、全市の公共交通サービス水準向上に資する。
(2)～(5)（略）
4-2

表4-2 地域公共交通整備・運行事業一覧

地域公共交通網形成事業	個別事業	実施主体
幹線路線の	・JR 高山本線の運行	東海旅客鉄道株式会社

整備と運行	・古川神岡線（高山－古川）の運行	濃飛乗合自動車株式会社
	・古川神岡線（古川－神岡）の運行	濃飛乗合自動車株式会社
	・上宝神岡線・富山線の運行	濃飛乗合自動車株式会社 富山地方鉄道株式会社
	・神岡猪谷線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
	・吉田線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
地域路線の整備と運行	・畦畑線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・太江線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・稲越線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・月ヶ瀬線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・桃源郷線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・宮川線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・柏原線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
	・山之村線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
	・神岡東部線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
地区内循環線の整備と運行	・ふるかわ循環乗合タクシーの整備と運行 ＊)	飛驒市
	・かみおか循環乗合タクシーの整備と運行 ＊)	飛驒市
少量輸送サービスの運行と支援	・河合・宮川乗合タクシーの整備と運行 ＊)	飛驒市
その他の移動手段の整備・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	飛驒市

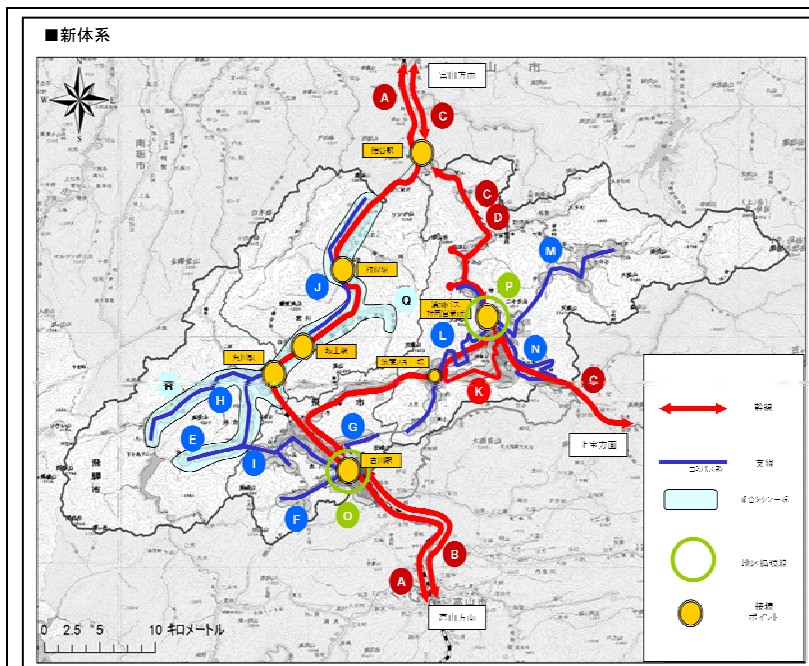
＊）地域公共交通再編事業

表4-3～4-5 （略）

整備と運行	・古川神岡線（高山－古川）の運行	濃飛乗合自動車株式会社
	・古川神岡線（古川－神岡）の運行	濃飛乗合自動車株式会社
	・上宝神岡線・富山線の運行	濃飛乗合自動車株式会社 富山地方鉄道株式会社
	・神岡猪谷線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
	・吉田線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
地域路線の整備と運行	・畦畑線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・太江線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・稲越線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・月ヶ瀬線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・桃源郷線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・宮川線の整備と運行 ＊)	飛驒市
	・柏原線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
	・山之村線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
	・神岡東部線の整備と運行 ＊)	濃飛乗合自動車株式会社
地区内循環線の整備と運行	_____	_____
少量輸送サービスの運行と支援	・河合・宮川乗合タクシーの整備と運行 ＊)	飛驒市
その他の移動手段の整備・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	飛驒市

＊）地域公共交通再編事業

表4-3～4-5 （略）



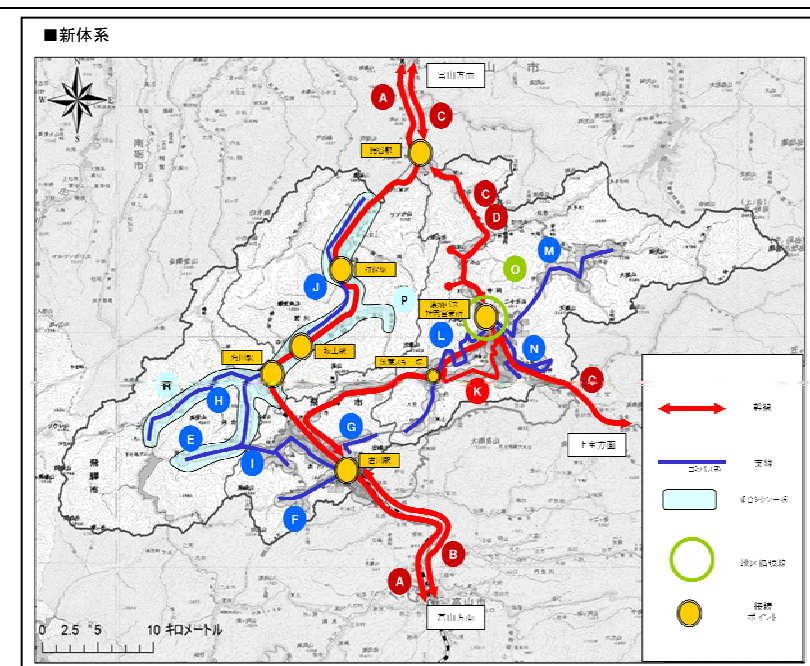
A JR高山本線	JR東海	G 太江線		M 山之村線 (変更なし)	濃飛バス
B 神岡古川線	濃飛バス	H 月ヶ瀬線		N 神岡東部線	濃飛バス
C 上宝神岡線・富山線	濃飛バス 富山地方鉄道株式会社	I 桃源郷線		O ふるかわ循環 乗合タクシー	飛騨市
D 神岡猪谷線	濃飛バス	J 宮川線		P かみおか循環 乗合タクシー	飛騨市
E 稲越線	飛騨市	K 吉田線		河合・ 宮川乗合タクシー	飛騨市
F 畦畑線		L 柏原線			

図 4-1 再編後の飛騨市地域公共交通網

4-3 計画の期間と見直し

本計画の期間は、飛騨市第2次総の計画期間にあわせて、平成27年度から平成31年度までの5年間とする。

また、本計画は、中間年にあたる平成29年度に第4章に記載された事業の



A JR高山本線	JR東海	G 太江線		M 山之村線 (変更なし)	濃飛バス
B 神岡古川線	濃飛バス	H 月ヶ瀬線		N 神岡東部線	濃飛バス
C 上宝神岡線・富山線	濃飛バス 富山地方鉄道株式会社	I 桃源郷線			
D 神岡猪谷線	濃飛バス	J 宮川線		O かみおか循環 乗合タクシー	飛騨市
E 稲越線	飛騨市	K 吉田線		P 河合・ 宮川乗合タクシー	飛騨市
F 畦畑線		L 柏原線			

図 4-1 再編後の飛騨市地域公共交通網

4-3 計画の期間と見直し

本計画の期間は、_____平成27年度から令和2年度までとする。

また、本計画は、中間年にあたる平成29年度に第4章に記載された事業の

達成度に応じて見直しを行う。

ただし、各事業に設定した個別の目標値に対する達成度を勘案しながら、事業全体として、「収支率 10%以上」、「平成 24 年度推計値に対して 15 歳以上市民 100 人あたりの利用者数 10%増加」が平成 31 年度に達成できないことが明らかな場合に限るものとする。

4-4

(1)～(2) (略)

(3) 中心市街地循環路線の整備と運行

古川市街地、神岡市街地の両市街地内における移動の利便性を向上させるため、中心市街地路線として、ふるかわ循環乗合タクシー、かみおか循環乗合タクシーを整備・運行する。

① ふるかわ循環乗合タクシーの整備と運行（地域公共交通再編事業）

表 4-17 ふるかわ循環乗合タクシーの整備・運行事業

路線名		ふるかわ循環乗合タクシー
運行のねらい		再編後の体系では、市内各方面より J R 線や濃飛バスの幹線に接続させて、古川市街地までアクセスさせるが、古川市街地の病院やスーパーは、駅からの距離が 1 km 以上あるところが多く、駅からのアクセス確保が必要となる。これをうけて市街地内を巡回する乗合タクシーを運行する。
対応させる移動目的		通院、買い物等
事業	運行形態	市町村運営有償運送
	運行経路	古川駅、垣内病院前、駿河屋前、古川病院前、

業の達成度に応じて見直しを行う。

ただし、各事業に設定した個別の目標値に対する達成度を勘案しながら、事業全体として、「収支率 10%以上」、「平成 24 年度推計値に対して 15 歳以上市民 100 人あたりの利用者数 10%増加」が平成 31 年度に達成できないことが明らかな場合に限るものとする。

4-4

(1)～(2) (略)

(3) 中心市街地循環路線の整備と運行

_____神岡市街地の_____における移動の利便性を向上させるため、中心市街地路線として_____、かみおか循環乗合タクシーを整備・運行する。

※ 表の削除

内容		飛騨市役所
	運行日	平日（土休日運休、12/31～1/3 運休）
	運行ダイヤ	8 便
	運賃	均一 200 円
事業の目標値		平成 31 年度利用者数：1,360 人
付帯する事業		・ 評価・検証事業（進行管理事業※） ・ 路線図、時刻表の整備 ・ バス停の整備

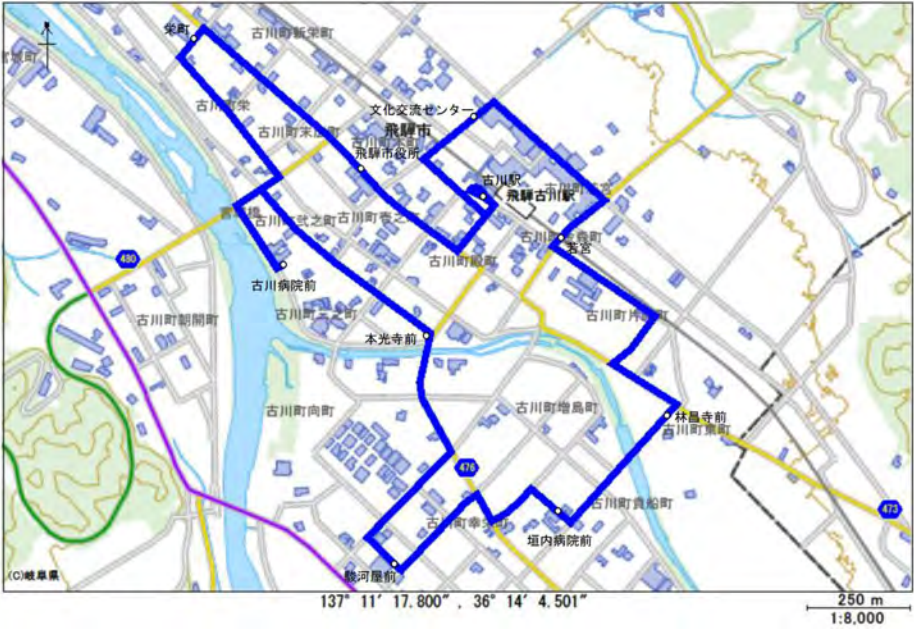


図 4-13 ふるかわ循環タクシー運行ルート

※ 図の削除

② かみおか循環乗合タクシーの整備と運行（地域公共交通再編事業） 表 4-18 かみおか循環乗合タクシーの整備・運行事業 表 4-18 （略） 図 4-14 かみおか循環乗合タクシー運行ルート 図 4-14 （略） (4) （略） ① 河合・宮川乗合タクシーの整備と運行（地域公共交通再編事業） 表 4-19 河合・宮川乗合タクシーの整備・運行事業 表 4-19 （略） 図 4-15 河合・宮川乗合タクシー運行ルート 以下 略	① かみおか循環乗合タクシーの整備と運行（地域公共交通再編事業） 表 4-17 かみおか循環乗合タクシーの整備・運行事業 表 4-17 （略） 図 4-13 かみおか循環乗合タクシー運行ルート 図 4-13 （略） (4) （略） ② 河合・宮川乗合タクシーの整備と運行（地域公共交通再編事業） 表 4-18 河合・宮川乗合タクシーの整備・運行事業 表 4-18 （略） 図 4-14 河合・宮川乗合タクシー運行ルート 以下 略
---	---