飛驒市地域公共交通網形成計画

平成 27 年 3 月 (令和 2 年 1 月改正) 飛 驒 市

目 次

第1編 地域公共交通網形成計画策定に向けた地域概況等及び必要とされる 地域公共交通網の整理

第1章	飛驒市地域公共交通網形成計画策定の背景と意義	1
第2章	飛驒市地域公共交通網形成計画策定に係る調査結果の概要	3
2-1	地域概況と人口分布	3
2-2	地域公共交通の運行状況	5
2-3	市民の移動実態及び公共交通に対する意識	8
2-4	観光動向	9
2-5	関連計画の整理	10
第3章	飛驒市地域公共交通網形成計画策定に係る課題の整理	13
3-1	地域概況等からみる解決すべき課題の整理	13
3-2	地域公共交通網の持続性への対応	14
第4章	飛驒市に必要な地域公共交通網	15
4-1	飛驒市において形成する地域公共交通網の概要	15
4-2	地域公共交通網の役割	16
4-3	地域公共交通網が提供すべきサービス水準	16
第2編 飛	驒市地域公共交通網形成計画	
第1章	地域公共交通活性化及び再生の推進に関する基本方針	21
1-1	地域公共交通網形成の方針	21
1-2	形成方針に係るその他特記事項	22
1-3	地域公共交通の再編・整備方針	23
第2章	飛驒市地域公共交通網形成計画の区域	24
第3章	飛驒市地域公共交通網形成計画の目標	24
3-1	地域公共交通整備・運行に関する目標	24
3-2	持続性に関する目標	25
3-3	利用促進・啓発事業に関する目標	26

第4章	目標を達成するために行う事業及びその実施主体	27
4-1	実施する事業及び実施主体	27
4-2	地域公共交通網形成に関する事業一覧	30
4-3	計画の期間と見直し	33
4-4	地域公共交通整備・運行事業の詳細	34
4-5	運行環境の整備、ネットワーク化事業の詳細	48
4-6	利用促進・啓発事業の詳細	48
4-7	進行管理事業の詳細	50
4-8	事業実施のスケジュール	51
第5章	計画の達成状況の評価	52
5-1	飛驒市地域公共交通網のマネジメント	52
5-2	評価の具体的な方法	53
5-3	評価のために収集するデータと収集方法	54
5-4	改善の方法	54
<巻末資料>	飛驒市「移動と公共交通に関するアンケート」調査結果	55

第1編

地域公共交通網形成計画策定に向けた 地域概況等及び必要とされる地域公共交通網の整理

第1章 飛驒市地域公共交通網形成計画策定の背景と意義

飛驒市は、平成 16 年に 4 町村が合併して誕生し、11 年が経過した。しかしその人口は、合併前から減少し続けており、少子・高齢化が顕著である。飛驒市がその輝きを失わず持続していくためには、地域のあり方を抜本的に見直していくことが必要である。その方向性として、市民の「生活の質(以下「QOL」)」の確保、向上が不可欠である。そのために、どのような地域を目指し、どのような都市構造を実現するかについて、明確に答えを持つことが求められている。その際に重要な検討対象の一つが「公共交通」である。

平成 19 年に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(活性化再生法)では、 市町村の役割として、公共交通事業者等の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に 地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならないと定めている。

平成 25 年には「交通政策基本法」が施行された。同法において、交通に関する施策の推進は、「交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。」と規定している。つまり、交通が我々の生活に必要不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとしている。そのうえで、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課している。

これに基づき、平成 26 年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行された。その結果、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取組みを支援する制度が強化された。その第 1 条では、地域公共交通の活性化・再生によって日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進、交通に係る環境への負荷の低減を図る必要性を述べている。このうち日常生活・社会生活に必要な移動とは、通学、通勤、通院、買物などがあげられる。自家用車の急速な普及により、市民の大半はこれらの移動を自家用車によってまかなうようになった。その結果、地域公共交通の利用者は減少し、大都市圏など一部の地域を除いて交通事業者単独での地域公共交通の維持は、もはや困難になっている。その一方で、地域公共交通の衰退により、生徒・児童や高齢者に代表される自家用車を運転できない移動制約者の日常生活及び社会生活における移動が確保されなくなり、移動制約者のQOLが低下する。このように、地域公共交通は、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である。

飛驒市における地域公共交通は、東海旅客鉄道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、合併以前から各地域に存在していた市運行バス、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る。

この地域公共交通群は、合併後 11 年が経過した現在まで継続されてきたが、市運行バスに関しては、「ふれあい号」を除き合併後も旧町村内の移動の確保にとどまっていること、様々な運行体系・料金体系が併存していることなどの課題が生じていた。これは、市の地域公共交通施策におい

て、地域公共交通全体を通じて市民にどのような移動を提供するかという観点が明確でなかった結果である。

飛驒市が現行の第2次総合計画で掲げる「市民が いつまでも 安心して暮らせるまち」を実現するには、地域公共交通をどのように再編すべきなのかを考えていかなければならない。

厳しい財政状況の中で市民が安心して暮らせるよう QOL を確保するためには、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に必要な様々な移動を担保していることが重要である。地域公共交通を"網"として形づくり、多岐にわたる移動を担保することで、諸機能を集約したコンパクトな拠点の形成等の実現にも寄与する。

以上の問題意識を踏まえ、飛驒市における地域公共交通の役割を明確にし、地域維持に貢献する 地域公共交通網を形成するため、活性化再生法に基づく「飛驒市地域公共交通網形成計画」を策定 する。

本計画の策定にあたっては、飛驒市、道路管理者、公安関係者、公共交通事業者、公共交通利用者等関係団体、学識経験者で構成する「飛驒市公共交通会議」を活性化再生法及び道路運送法に基づく協議組織として設置し、関係機関と合意形成を図るとともに、飛驒市に適した地域公共交通網を形成するため、住民説明会を開催し、市民に意見を聞きながら策定作業を進めた。

第2章 飛驒市地域公共交通網形成計画策定に係る調査結果の概要

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」)』、『住民意見交換会』、『公共交通事業者に対するヒアリング』等を実施した。基礎調査では飛驒市の地域概況や地域公共交通の運行状況、交通空白地区の概況を明らかにした。アンケート調査では、市民の移動実態や公共交通に対する意識を把握した。調査結果は、本計画の指針や地域公共交通網の形成方針・サービス水準等の設定に活用した。また、地域公共交通の関連計画についても整理し、整合をとれるよう配慮した。

2-1 地域概況と人口分布

(1) 地域概況

飛驒市の概況を図 2-1、表 2-1 に示す。飛驒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、南砺市と接する。

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 に及ぶが、可住地面積は約 60 km と総面積の約 7.6% に過ぎない。しかも標高差は 2,600m にもなる。

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(古川町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。

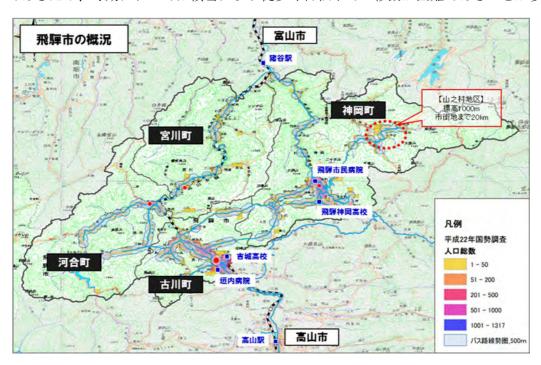


図 2-1 飛驒市概況図

(2) 人口分布

飛驒市人口と高齢化の推移を図 2-2 に示す。人口は 26,064 人(平成 26 年 4 月)で、その多くは古川市街地と神岡市街地に集中しており、飛驒市の約 93%の人口が旧 2 町に居住している。なお、古川市街地は人口集中地区 (DID) である。また、旧村の中心部である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 11.7%減少した。一方で高齢者は増加しており、今後も当面そ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、今後、地域公共交通の必要性が高まると考えられる。

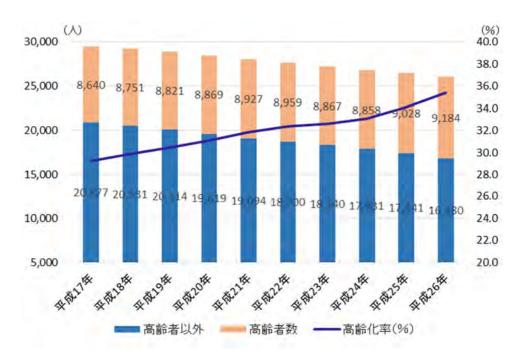


図 2-2 飛驒市人口と高齢化の推移

表 2-1 地域概況

項目	現状
地勢	● 面積が広く、標高差が大きい
	● 可住地面積が小さい
	• 冬期間の降雪量が多い
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、振興事務所付近に人口の集中がややみられる
	が、その他の地域においては、薄く広く人口が分布している
	• 人口は減少傾向、高齢化率は年々上昇している
施設立地	● 高校や総合病院、大規模商業施設が古川・神岡両地域に集中している
	• 河合·宮川両振興事務所地域には診療所や JA などの小規模商業施設が整
	備されている
財政	• 飛驒市の財政規模は縮小傾向にある

2-2 地域公共交通の運行状況

(1) 合併後の地域公共交通の変遷

飛驒市は平成 16 年の合併時において、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が運行されていた。

コミュニティバスにおいては、新市移行後も旧町村の運行形態を踏襲しながらの運行を行っているほか、平成17年6月からは合併後の一体感を醸成する目的も兼ねた「ふれあい号」の運行が開始された。平成18年12月には、神岡市街地から猪谷・富山方面への旅客輸送や神岡鉱山からの貨物輸送などを担っていた神岡鉄道神岡線が廃止された。これを受けて、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改められた。以降、飛驒市の地域公共交通は現在に至るまでほとんど変化がない。

(2) 公共交通の現状

飛驒市内の地域公共交通一覧を表 2-2、飛驒市内の公共交通カバー域を図 2-3、コミュニティバスの利用者数と事業費の推移を図 2-4 に示す。飛驒市には平成 26 年 4 月現在、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、飛驒市が運行する市運行バス (コミュニティバス)、ポニーカー有償運送システムが存在している。

運行事業者		運賃	区間
JR 東海	高山本線	有償(対距離制)	岐阜-富山
濃飛バス	古川•神岡線(高山—古川)	対距離制	高山BC-古川駅前
	古川•神岡線(高山—神岡)	対距離制	高山BC-神岡営業所
	上宝·富山線	対距離制	富山駅前-平湯温泉
	吉田·小萱線	対距離制	割石温泉-精米所前
	石神•麻生野線	対距離制	神岡営業所-石神
	寺林線(山田線)	対距離制	飛騨市民病院-山田細川前
飛驒市	ふれあい号	均一制(100円)	神岡営業所-神岡営業所
	古川コミュニティバス「桃源郷線」	無償	古川駅前-寺地
	古川コミュニティバス「畦畑線」	無償	畦畑−垣内病院
	古川コミュニティバス「太江線」	無償	市役所-上野中
	河合市営バス「月ヶ瀬線」	無償	月ヶ瀬-角川駅
	河合市営バス「稲越線」	無償	山王-角川駅
	宮川コミュニティバス	無償	若田前-小豆沢
	神岡北部市営バス	無償	神岡振興事務所-猪谷
	割石 100 円バス	均一制(100円)	神岡営業所-割石温泉
	山之村バス	均一制(100円)	神岡営業所-和佐府
	ポニーカー有償運送システム	均一制(100円)	旧河合村域、旧宮川村域

表 2-2 飛驒市内の地域公共交通一覧

これらの公共交通機関の運行により、バス停及び鉄道駅勢圏 500m の地域とデマンド交通機関

であるポニーカー有償運送システムの運行地域に居住する飛驒市民の割合(公共交通カバー率)は92.5%となっており、完全な公共交通空白地区は少ない。しかしながら、多くの路線でサービスレベルが高くないことや、路線同士の接続が十分に確保されていないこと、運行ルールや運賃体系が異なっていることなどの課題がある。これらが原因となり、通学、通勤、通院、買物といった日常生活を送るうえで必要となる基本的な移動を地域公共交通で対応することができない地域が存在するなど、サービス水準に較差が存在している。後述するように、現状では、公共交通機関を利用した通学、通勤、通院、買物が困難な地域があり、その地域では最低限のQOLは確保できていない。

その一方で、飛驒市の地域公共交通に関連する財政支出は増加している。飛驒市の財政規模が 縮小傾向にあることを考えると、増え続ける財政負担を抑制していく必要もある。



図 2-3 飛驒市内の公共交通カバー域

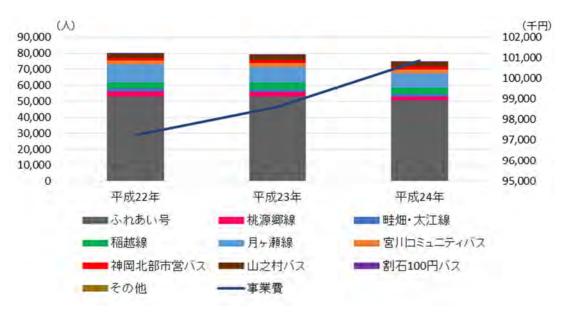


図 2-4 コミュニティバスの利用者数と事業費の推移

表 2-3 地域公共交通の運行状況のまとめ

項目	現状
地域公共交通の	• 市運行バスは、運行ルールや運賃が全市的に統一されていない
体系	濃飛バスと、市運行バスとの間に重複がみられ、非効率である
	• 公共交通空白地区は少ない
	• 公共交通機関が連携しておらず、円滑な乗り継ぎができない
地域公共交通の	• 地域公共交通の利用者数は全体として減少傾向にある
利用状況	• もっとも重要な移動に公共交通を利用している市民は 10%程度しかいない
	• 市民の大部分が1ヶ月間で1回も公共交通を利用していない
地域公共交通の	バスはほとんどの路線が赤字である
事業収支	• 公共交通の維持にかかる飛驒市の財政支出は増加している
サービス水準の地	• 公共交通で、通学、通勤、通院、買物ができない地域がある
域較差	• 公共交通で、通学、通勤、通院、買物ができる地域でも、提供されているサ
	ービス水準に較差がある

2-3 市民の移動実態及び公共交通に対する意識

本計画の策定にあたり、住民の移動実態や公共交通維持に対する意識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 25 年 10 月に、町会を通じて、概ね全世帯にあたる 8,330 世帯に調査票を配布し、 4,295 通を回収した。 5 ち有効回答数は 4,286 通である。結果の詳細は付録資料に示す。下記に概要を説明する。

(1) 移動実態

市民の移動先の概略を図 2-5 に示す。全体としては古川市街地方面が多いものの、神岡地域の市民は神岡地域内での移動が多い。古川市街地における目的施設は、飛驒古川駅を中心に 3km 圏内に広がっている。

通学に関しては、移動先の約半数が高山市街地となっている。神岡地域は、飛騨神岡高校に通学する生徒が約4割、吉城高校に通学する生徒が約3割となっている。また、1割程度の生徒が富山に通っている。それに対して、河合、宮川地域は7割以上が高山市街地、約2割強が吉城高

高山市街地の割合が高いが、飛騨神岡高校 への通学もみられる。

校に通っている。古川地域では吉城高校、

通院の7割は市内が目的地となっている。市外で多い移動先は高山市街地であり、古川、河合、宮川の各地域においてそれぞれ2~3割が高山市街地に移動している。通院は地域内で済ます傾向があり、河合地域、宮川地域で4割程度、古川地域で7割弱、神岡地域では8割にも及ぶ。

これらの移動における公共交通の利用割合は非常に低い。アンケート調査で把握した12,864件の移動のうち、696件(5.4%)のみが公共交通を利用している。回答者のうち自家用車等が自由に使えない移動制約者数は23.2%(2,013人)であるが、その公共交通利用率は25.5%に過ぎない。飛驒市の公共交通は、移動制約者においても十分に利用されていない状況といえる。

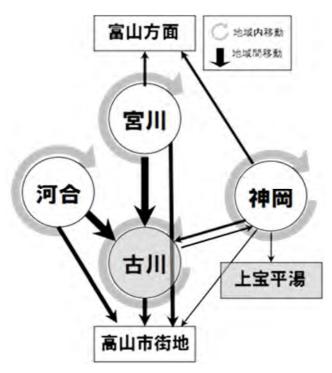


図 2-5 市民の移動実態

市民の移動実態を図化したもの。地区を取り囲む円の矢印の長さ は地区内移動の多さを示し、地区間の矢印の太さは地区間移動の 多さを示す。

※移動制約者とは

本調査では移動制約者を「自由に使える交通手段として自家用車・自動二輪(バイク)を有していない者」と 定義した。

(2) 公共交通に対する意識

市民の移動実態及び公共交通に対する意識のまとめを表 2-4 に示す。日常生活におけるもっとも重要な移動に対する公共交通への転換意向(「使いたいと思う」、「できれば使いたいと思う」)は、30.9%となっている。一方、「公共交通を使おうと思わない」との回答は 61.3%となっている。公共交通の維持に関しては、53.5%が「今まで通り維持すべきである」と回答している。公共交通が担うべき役割としては、「高齢者の移動手段の確保」が 64.4%にのぼる。以上より、公共交通は充実しているべきであるが、自らがそれを活用して実生活を送ろうとする意識は希薄であるといえる。

·	
項目	現状
市民の移動実態	• 市民の 23.2%が移動制約者であると推察できる
	• 移動制約者は女性が多く、10 代または 70 代以上が多い
	• 市民のもっとも重要な移動目的は、通学、通院、買物である
	• 通院に関しては7割が市内の移動で完結している
	• 高校の通学に関してはいずれの地域においても高山市への移動が一定数
	みられる
	• もっとも主要な移動先は、古川市街地、神岡市街地であり、各地域内での移
	動も一定量みられた。また隣接する高山市への移動も多い
市民の公共交通	• 過半数の市民が、「財政規模を維持しながらの運行継続」を希望している
に対する意識	が、規模縮小を求める市民も3割程度存在する
	• 市民の多くは、公共交通利用の意向はないものの、高齢者の移動の確保・
	維持を望んでいる

表 2-4 市民の移動実態及び公共交通に対する意識のまとめ

2-4 観光動向

飛驒市の観光客数の推移を図 2-6 に示す。『岐阜県観光レクリエーション動態調査結果』によると、飛驒市には年間約 94 万人(平成 25 年)の観光客が訪れている。平成 16 年からの 10 年間で 30.0%減少している。『飛驒市観光ビジョン』によると飛驒市内の宿泊数は 11 万泊(平成 21 年)であり、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。



図 2-6 飛驒市及び飛騨地方の観光客数の推移

飛驒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「流葉温泉ニュートリノ」「星の駅・宙ドーム神岡」などがある。その他にも河合町の「ゆうわーくはうす」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。現状は、これらの観光施設の多くは公共交通でアクセスすることが難しい。

平成 27 年 3 月の北陸新幹線の延伸に伴い、富山駅で新幹線から JR 高山本線に乗り換え、市内観光施設へ来訪する需要が増加する可能性があり、それらに対応する必要がある。そのためには、来訪利用が可能となるような路線やダイヤの見直しはもとより、各線案内の整備と多言語化、そして昇龍道プロジェクトとの連携を考慮することも必要である。

X = 0 MD 13/11 / 6 C 17			
項目	現状		
観光客数	年間約 94 万人が来訪 多くは日帰り観光と推察できる		
観光客の 観光行動	・ 古川の町並みや神岡のニュートリノなどへの観光客が多い・ 河合や宮川などへの観光客も一定数みられる		
観光客の特性	東海地方からの観光客が多い 今後、北陸新幹線の延伸により、関東地方、北陸地方からの観光客数増加が期待できる		

表 2-5 観光動向のまとめ

2-5 関連計画の整理

本計画の上位計画として「飛驒市第2次総合計画」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「飛驒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) 飛驒市第2次総合計画

「飛驒市第2次総合計画」(以下「第2次総」) は平成22年度に策定され、基本構想の期間が平成31年度、前期基本計画が平成26年度までとなっている。なお、平成27年度からの後期基本計画は現在策定中である。

基本構想において、目指すべき将来像を「市民が いつまでも 安心して暮らせるまち」とし、人口減少、過疎化等に対応することを重視している。第2次総では「安心して暮らせるまち」の実践、そして「生活関連機能を重視したコンパクトな市街地づくり」が示されている。そのうえで、地域公共交通を「安心して暮らしていくための重要な生活基盤」と位置づけ、特に高齢化への対応として、その確保は重要だとしている。このため、「JR、民間バス、市営バス等の交通機関を総合的に考え、より身近で利便性の高い交通体系の構築を行い、市民生活の向上と交流人口の増加を図る」ことを施策として掲げている。

(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」) は平成 25 年度に策定され、計画期間 は平成 34 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 たくなる みんなのまち 飛騨市」、「まちづくりの目標」を「住み続けたくなるまち」とし、「自家用車に頼らない公共交通機関の整備」を行うとしている。また、将来都市構造を表 2-6 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。飛驒市における都市計画区域は図 2-7 のとおり古川地域と神岡地域の 2 箇所に存在する。

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驒市の中心地として 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驒市において古川 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	飛驒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

表 2-6 飛驒市の将来都市構造



図 2-7 飛驒市における都市計画区域

(3) 飛驒市教育振興基本計画

「飛驒市教育振興基本計画」は平成 25 年度に策定され、計画期間は平成 34 年度までとなっている。移動に関する施策としては、飛驒市に立地する 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。スクールバスも当然、地域公共交通網を構成する要素であり、上記施策に基づき、公共交通の再編・整備を行っていく必要がある。

(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」は平成25年度に策定され、計画期間は平成29年度までの5年間となっている。基本目標として「高齢者の移動手段の確保」を積極的に進めていくことを明記しており、そのための事業として「ポニーカー有償運送システムの充実」と「コミュニティバスの充実」が記載されている。

(5) 関連計画において地域公共交通に求められている役割

関連計画を整理すると、地域公共交通は、市民の生活を確保するための重要な生活基盤であると位置づけられている。特に、「安心して暮らせるまち」を目指し、そして、今後のさらなる高齢化に対応するため、高齢者の生活確保は重要な政策として捉えられている。また、都市マスに示される都市構造と「自家用車に頼らない公共交通の整備」を実現するには、現状の公共交通を抜本的に見直し、公共交通網の形成を図っていくことが必須となる。

第3章 飛驒市地域公共交通網形成計画策定に係る課題の整理

これまでみてきた飛驒市における地域概況、市民の移動実態、関連計画の状況等から、本計画において対応すべき課題を整理する。

3-1 地域概況等からみる解決すべき課題の整理

飛驒市の地域公共交通は、合併以前から各地域で運行していた市運行バスと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」、JR高山本線と濃飛バスのバス路線などによりまかなわれてきた。市民の多くは、高校、病院、商業施設などが立地する古川、神岡、高山市街地へ移動しているが、それに対応する公共交通網の形成は十分でなかった。公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性は低く、特に市運行バスについては、旧町村から引き継いだ路線を合併前からの運行形態のままで踏襲しており、市内他地域や市外への移動を考慮していないものが多い。また、合併後にできた「ふれあい号」も他路線との関係性が弱い。

高齢者や高校生など移動制約者の移動手段確保や、財政規模の縮小、利用者数の減少といった諸 課題を抱える中、飛驒市の地域公共交通を今後も維持していくためには、移動実態に即して高度に ネットワーク化された広域かつ面的な公共交通網を形成することが喫緊の課題である。

そこで、これまで述べてきた地域概況等に基づき、本計画で形成する地域公共交通網において対 応すべき課題を示す。

(1) 少子化・高齢化、人口減少社会への対応

全国に先んじて急速な少子化・高齢化と人口減少が進んでいる飛驒市において、市民が安心して暮らせるまちを持続的に維持していくには、分散型から集約型の地域構造へ転換を図り、費用効率の高い地域をつくりあげていく必要がある。地域公共交通網は、このような地域の形成に必要な社会基盤となるべく、市民をはじめとする利用者の「足」として機能しなければならない。

(2) 移動制約者の生活確保

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が市民の約2割を占めると推測され、その多くが10代と70歳以上であった。これら移動制約者が自立した日常生活を送ることができる「足」の確保、すなわち「生活確保」は、地域公共交通網が解決すべき重要な課題である。

(3) 現状の地域公共交通課題への対応

① サービス水準の地域較差の是正

合併前から各地域で独自に運行されてきた地域公共交通(主にバスによるもの)が多数あり、サービス水準に較差が存在している。どの地域でも同等な地域公共交通サービスを受けられるように地域較差の是正を行う必要がある。ただし、鉄道(JR 高山本線)に関しては市民の移動実態を担保した運行になっているため、課題として扱わないものとする。

② 市民の移動実態への対応

現状の公共交通網は、必ずしも市民の移動実態と適合していない。そのため、無駄な運行の存在や移動ニーズに対応できていないなどの課題がみられる。さらに、通院や高校通学といった、日常生活を送るうえでの基本となる移動を行うことができない地域も存在している。

③ 北陸新幹線延伸への対応

北陸新幹線が金沢駅まで延伸されることにより、人々の移動に変化が生じる。飛驒市内と 富山駅との間で移動の増加が見込まれることから、地域の活性化=交流人口の増加に対応し、 それに寄与する公共交通網を形成する必要がある。

3-2 地域公共交通網の持続性への対応

上記の課題を解決すべく地域公共交網を整備したうえで、それを維持するために以下の対応が 必要となる。

① 利用者の減少への対応

濃飛バスが運行する路線バスの利用者は、長期にわたって減少を続けており、多くの路線が赤字という厳しい状況にある。市営バスや自主運行バスも同様である。また、JR 高山本線やタクシーも利用者数は減少傾向にある。

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。限られた費用を考慮したうえで、より利便性の高い地域公共交通網の形成と、利用促進や維持に対する関係者の協働を行っていく必要がある。また、利用しない市民に対して、公共交通の必要性や運行に税金が投入されていることに対する理解を促していくこともあわせて求められる。

② 財政支出の抑制

飛驒市の地域公共交通に対する財政支出は年間1億円以上にのぼり、増加傾向にある。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、税金の投入はなるべく抑えられるべきである。

したがって、費用効率的な運行が可能な地域公共交通網の形成によって、利用者増が図られるとともに、協賛なども獲得し、飛驒市の財政負担が増加しないように努める必要がある。

第4章 飛驒市に必要な地域公共交通網

本章では、地域概況及び地域公共交通が対応すべき課題等を踏まえ、飛驒市に必要な地域公共交通の定義、地域公共交通の役割、提供するサービス水準等について取りまとめる。

4-1 飛驒市において形成する地域公共交通網の概要

(1) 地域公共交通網の定義

本計画において「地域公共交通網」とは、その利用者(後述)の意図する移動を実現させるために、地域公共交通がネットワーク化している状態とする。「地域公共交通」とは、生活圏内における各種移動を担い、個人や事業者が自らの目的を達成するために、個別に運行される交通手段以外のものとする。

(2) 地域公共交通の利用者

地域公共交通網の利用者、すなわちその構成要素である地域公共交通の利用者は、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」)とする。

なお、福祉有償運送など、自力で移動することが困難な者を対象とする移動手段も地域公共交通網の一部であるが、それらを担保する施策・事業は、現状ではポニーカー(過疎地有償運送)とともに「飛驒市有償運送運営協議会」にて協議している。将来的にはこの協議会と飛驒市公共交通会議との一本化を検討し、一本化後に、総合的な施策を具体的に立案する。

(3) 地域公共交通網の構成要素

地域公共交通網を構成する要素(地域公共交通等)を以下に位置づける。これらの地域公共交通等を活用し、地域公共交通網を形成する。

① 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。大量の移動需要に対応できる 地域公共交通機関として位置づける。

② 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地域公共交通機関として位置づける。

③ 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地域公共交通機関として位置づける。

4 ボランティア少量運送

バス事業者やタクシー事業者ではまかなえない地域住民の少量の移動需要や、特定の利用者の移動需要への対応を行う。運営主体は当該地域の住民組織や非営利活動法人等が想定される。

⑤ その他

上記以外にレンタサイクルなども鉄道・バスの端末手段となり、地域公共交通網を形成する要素である。また、地域が主導して移動手段を確保・提供する場合も考えられ、このようなものも地域公共交通網を形成する要素として位置づける。

4-2 地域公共交通網の役割

(1) 市民の生活確保

地域公共交通網は、市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、 高齢者等に代表される移動制約者の通学、通勤、通院、買物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、「安心して暮らせるまち」の実現に寄与することが求められる。

よって、本計画において整備する地域公共交通は、この基本的な役割を果たすことを第一に設計する。

(2) 交流増加への寄与

地域公共交通網の形成により、合併地域間の交流を促す基盤として、また、来訪者の移動の確保など交流人口の増加にも寄与する。特に、北陸新幹線延伸に対応し、市内への来訪を便利にすることで来訪客を増加させることが期待される。

(3) まちづくりへの寄与

第2次総及び都市マス等に示されるまちづくりの将来像を地域公共交通網の形成、及び公共交通網を構成する各公共交通の運営を通じて、その実現に寄与する。

4-3 地域公共交通網が提供すべきサービス水準

(1) 市民の生活確保に必要なサービス水準

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、「いつまでも 安心して暮らせるまち」の実現に寄与する。

そのために、市民の移動にかかる制約を減らし、市内のどこに住んでいても同じ市民として、生活を確保するための最低限の移動を担保する地域公共交通を整備する。特に高齢者の生活確保を重要課題として取り組むものとする。同時にサービスの受益に対する負担の較差を極力是正する。

そのため、市内各地から古川・神岡中心部、並びに市民が主に利用する主要施設(行政機関、医療・福祉施設、学校、店舗等)に行けるようにすることが必要である。

最低限の QOL の確保のためには、自力で移動可能なすべての市民の地域公共交通で生活圏内における通学、通院、買物を極力可能にすることが必要である。

(2) 市民・来訪者の交流増加に必要なサービス水準

地域公共交通は、市民の日常の移動はもとより、来訪者の移動手段としての機能を果たすことが 求められる。そのため、古川・神岡中心部、主要観光地・施設と市外とを結ぶ利便性の高い移動手 段の確保が必要である。

第2編 飛驒市地域公共交通網形成計画

第1章 地域公共交通活性化及び再生の推進に関する基本方針

前編で定めた、生活確保等に必要なサービス水準を担保する地域公共交通網を形成するため、飛 驒市及びその近辺において運行している各種地域公共交通を再編する。

また、公共交通空白地区に関しては必要に応じて地域公共交通を整備する。それら地域公共交通 を階層化し、それぞれに役割を付与する。さらにそれらを互いに接続させ、ネットワーク化するために、統一的な運行ルール等を設定し、運用する。

このように体系化した公共交通ネットワークを、飛驒市公共交通会議のガバナンスの下、一元的 に管理する。

なお、地域公共交通に対する理解者・協力者を増加させること(利用促進策や維持・管理への協力を促す施策)も、地域公共交通網の形成に含まれる。

ガバナンス:

共通の目的を達成するために、組織による主体的な合意形成、意思決定及び手段の実施 を行う仕組みを意味する。

1-1 地域公共交通網形成の方針

地域公共交通網は以下の方針に則って形成する。

(1) 形成方針1:定められた役割・サービス水準の担保

最低限の QOL を極力確保する地域公共交通網の形成

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 来訪者にもメリットのある地域公共交通網の形成

本市が活性化するためには、観光を中心とした来訪者の増加が重要である。公共交通網も、市民の QOL 確保とともに来訪者の移動利便性確保に配慮して形成されることが必要である。同時に、市民だけでは利用者数が少ないと考えられることから、来訪者が羅数利用することは事業性を高めるためにも重要と言える。

商業施設や観光施設など、市民や観光客をはじめ多くの人々が集まる施設やエリアに関しては、利便性の高い地域公共交通を再編・整備し、飛驒市の活性化に寄与する。

また、北陸新幹線の金沢延伸により、周辺地域の観光客の入込みが増えることが想定される。よって、観光客が利用しやすい環境を整備し、利用を促すことで観光の活性化を図るとともに、地域公共交通の収益の柱とする。

(2) 形成方針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

地域公共交通網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 を担うために、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、市民の理解と利用を促進し、地域公共交通網維持が必要という社会潮流をつくりだす。

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、維持にかかるコストを極力抑制した地域公共交通網を形成する。

(3) 形成方針3:成長する地域公共交通網の形成

本計画に基づき形成する地域公共交通網は、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網を形成することは、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網を形成するために、市民の自主的な取組みや、交通事業者等がビジネスチャンスを見いだすことによって、基盤となる「網」を補完していく仕組みを構築する。

(4) 形成方針4:まちづくりに寄与し、上位計画と整合性のとれた地域公共交通網の形成

本計画に基づき形成する地域公共交通網は、第2次総及び都市マス等に示されるまちづくりの実現に寄与するものとする。

1-2 形成方針に係るその他特記事項

(1) 地域公共交通網を確保・維持していこうとする社会的潮流の創出

多くの市民が地域公共交通を利用していない現状を今後、大幅に変化させることは望めない。しかし、地域公共交通網が必要であることについて地域公共交通を利用しない市民にも理解してもらわなければならない。飛驒市において地域公共交通網が必要であり、それを維持していくために市民の協力が必要であるという雰囲気(社会的潮流)を生み出していく。

(2) 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、地域公共交通網に対する協力者・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網の補完を促す。

(3) 地域公共交通網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網を補完するための事業をはじめる際に、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。

(4) 関連計画との役割分担の明確化

本計画を具体化するために今後策定を予定する、地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共 交通再編実施計画」は、本計画により整備・運行される公共交通(路線)の詳細な運行方法を交通 事業者と合意したうえで策定する。

また、国の「地域公共交通確保維持改善事業」に基づく「生活交通ネットワーク計画」は、本計画により整備・運行される路線のうち、国の補助要件に該当するものについて、運行経路、経費、予定している輸送人員等を記載する。

1-3 地域公共交通の再編・整備方針

地域公共交通網を形成するために行う地域公共交通の再編・整備方針を以下に示す。

(1) 再編・整備方針1:交通事業者運行路線と飛驒市営バスとの共存・相互補完を図る

交通事業者の営業路線が飛驒市運行バスと競合することを避け、それらが一体的に地域公共交 通網として機能することを図る。

(2) 再編・整備方針2:地域の交通資源を活用する

バス事業者やタクシー事業者が運営する路線・サービスや車両等はもとより、スクールバスなど地域にある交通資源を可能な限り活用し、初期投資額や運用経費を抑制しつつ、利便性の高い地域公共交通を整備する。

(3) 再編・整備方針3:サービス水準の適正化と利用者負担の原則の適用を図る

市内各地域において指針の内容を満たしつつ費用効率的となるように、地域公共交通サービス水準の適正化を図るとともに、地域間の非合理的な運賃較差を極力是正する。また、利用者に運賃負担を求めることを原則とするものの、その額は現行の民営路線バスに比べて低くするものとする。

(4) 再編・整備方針4:一定水準の維持費を担保する

地域公共交通の整備にあたっては、平成 25 年時点の飛驒市役所における公共交通関係の決算額を超えない範囲で行うものとする。なお、この方針は毎年の維持においても同様とする。なお、消費税及び地方消費税率が変更された場合は、それにあわせて維持費を変更する。

(5) 再編・整備方針5:誰にもわかりやすい地域公共交通の再編・整備

利用者にとってわかりやすい地域公共交通を再編・整備する。わかりやすい地域公共交通とは、時刻表や路線図、乗り継ぎなどの情報提供ツールはもとより、バス停名や路線名称の適正化等も含まれる。

(6) 再編・整備方針6:地域実態に即した再編・整備を行う

地域公共交通の再編・整備にあたっては、確保すべき QOL の水準、運行内容等について地域と十分に議論を行い、地域に必要のない運行等は行わないようにする。

第2章 飛驒市地域公共交通網形成計画の区域

計画区域は飛驒市全域とする。ただし、市民の移動実態等を視野に入れ、区域外についても当該 自治体等と連携して事業を行うものとする。

第3章 飛驒市地域公共交通網形成計画の目標

飛驒市地域公共交通網を継続し、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(質的)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」とする。

3-1 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 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

●目標1の目標値:

- ・〔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 バス停勢圏 500m、駅勢圏 1 km におけるカバー人口率 100%
- ・〔買物〕地域内商店街、中心部商店街等に1日1回以上買物に行く機会がある バス停勢圏 500m、駅勢圏 1 km 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及び近隣高校に到着できる バス停勢圏 500m、駅勢圏 1 km 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、QOL が担保されていないことに関する合意 が形成されている場合は除く

●目標1の達成度を測定する指標

表 3-1 地域公共交通網の整備に関する指標

指標	現状値	H28 年度	H30 年度
地域公共交通の整備 状況に対する納得度	28.1 % *	50%	70%

※「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

3-2 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網を維持する

●目標2の目標値:市の公共交通事業費 平成25年度予算額未満

目標3:地域路線について一定の収支を維持する

●目標3の目標値:市運行バス収支率 10%

目標4:市民一人あたりの地域公共交通網の利用者数を増加させる

●目標4の目標値:15歳以上市民100人あたりの利用者数 10%増加

地域公共交通のうち、表 3-2 の路線に対して目標を定める。ただし、1, 3, 4, 6, 7, 9 の路線については利用者数の合計人数によって評価するものとする。

表 3-2 路線ごとの目標値

		現状値(H24 年度推計値 [※])		目標値(H31 年度)	
	路線名	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
2	畦畑線	1,292	5	1,250	6
3	太江線	5,789	25	5,570	27
4	稲越線	10,618	45	10,210	49
5	月ヶ瀬線	9,857	42	9,480	46
6	桃源郷線	20,564	87	19,770	96
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	—	<u> </u>	1,570	8
12	かみおか循環乗合タクシー	—	<u> </u>	1,220	6
13	河合・宮川乗合タクシー	_	_	2,440	12

※推計値:廃止となる「ふれあい号」の利用者数(50,456人)を、ふれあい号の運行経路と重複する既存路線(太江線、稲越線、桃源郷線、宮川線、神岡猪谷線、柏原線)の1便あたり利用者数の割合に応じて加算した。

参考:飛驒市住民基本台帳(平成24.4.1 現在)

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H32 年推計値を利用)

3-3 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

●目標 5~7 の達成度を測定する指標

表 3-3 利用促進・啓発事業に関する指標

指標	現状値	H28 年度	H30 年度
日常のもっとも重要な移動の 公共交通への転換意向	38.7%*	60%	70%
市内での移動に関する 観光客の満足度		60%	70%

※公共交通への転換意向の現状値は平成24年度「飛驒市住民移動実態調査」

第4章 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

4-1 実施する事業及び実施主体

飛驒市地域公共交通網は、交通事業者の鉄道・バス路線や飛驒市公共交通会議が運行する路線、 飛驒市が運営するバス等、タクシーなど様々な輸送サービスを包括している。地域公共交通網が有 効に機能するために、「第2編第1章地域公共交通活性化及び再生の推進に関する基本方針」に 基づき形成・整備を行う各路線・サービス(実施する事業)を定義し、これらを運行する交通事業 者が共有すべき一定の運用上の原則を定める。

(1) 地域公共交通の確保:乗合輸送サービスにおいて行う事業と運行の原則

① 幹線路線の運行

市民の主要な移動先となる古川・神岡市街地や近隣都市と接続する役割を担う。幹線は不特定多数が利用することから、一定量の移動需要に対応できること、なるべく短時間で都市間を接続することなどが要件となる。

●幹線路線の運行の原則

- ・ 幹線路線に定められたサービス水準を遵守する
- ・ 必要な需要に応えられる車両を用いる
- 距離制運賃及び地域内定額運賃を検討する
- ・ 運行の管理・改善は飛驒市公共交通会議における協議結果を踏まえ運行主体が実施する
- ・ 年中無休で運行する

② 地域路線の運行

旧町村の各地域内を運行し、当該地域の中心地及び古川・神岡市街地を接続する役割を担う。 地域内移動需要に対応するとともに、幹線に接続することで他地域・都市に移動できるように する。地域内移動の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。

なお、地域路線は、各地域が地域事情を踏まえながら維持に努める。また、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、守っていく体制を目指す。

●地域路線の運行の原則

- 通学、通勤、通院などの時間帯は幹線路線(JR 高山本線を含む)との接続を図る
- ・ 必要な需要に応えられる車両を用いる
- ・ 幹線路線との重複を避ける
- ・ 他自治体への乗り入れは行わない
- ・ 地域のニーズを最大限満たせる運行形態とする
- ・ 定額運賃とする
- 運行は飛驒市、もしくは飛驒市公共交通会議が選定した事業者が実施する
- ・ 運行の管理・改善は飛驒市公共交通会議と地域が連携し、実施する
- 平日のみの運行とするが、地域の状況にあわせて土日運行する場合もある

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。

●中心市街地循環路線の運行の原則

- 通院、買物対応を優先とする
- ・ 幹線路線・地域路線との接続を十分とる
- ・ 10 人乗り以下の車両により運行する
- ・ 定額運賃とする
- ・ 運行は飛驒市公共交通会議が選定した事業者が実施する
- 運行の管理・改善は飛驒市公共交通会議と地域が連携し、実施する
- 平日のみの運行とする

(2) 少量輸送サービスの実施において行う事業

人口が非常に少ないなど、乗合輸送サービスで対応することが著しく非効率な地域においては、 タクシー車両等による少量輸送サービスの充実を検討するとともに、必要に応じて住民組織や特 定非営利活動法人、地域組織などによる移動手段確保の取組みを促し、それを支援する。また、 担い手の育成も行う。これらの輸送サービスについては、乗合輸送サービスと適切な分担を図る。

●少量輸送サービスの運行の原則

- ・ 地域内の運行に限る(中心市街地等へのアクセスはしない)
- ・ 幹線路線、地域路線に可能な範囲で接続する
- ・ 10人乗り以下の車両により運行する
- 定額運賃とする

(3) 運行環境の整備、ネットワーク化に資する事業

① 交通結節点の整備

地域公共交通を互いに接続し、ネットワークを形成するために、幹線路線と地域路線などの各サービスを接続する交通結節点を整備し、待合環境、乗り継ぎ環境を改善する。交通結節点は、各振興事務所や総合病院、商業施設、観光施設など利用者が多い場所に整備する。なお、JR高山本線猪谷駅は富山市内ではあるが、幹線同士が接続することから、関係者と協力して結節点の整備を進める。

② 円滑な乗り継ぎを実現する事業

交通結節点の整備にあわせて、円滑な乗り継ぎが確保できるよう、各サービス間のダイヤを 検討する。また、乗り継ぎによる運賃負担の軽減を図る運賃施策を検討する。

(4) 利用促進策・啓発・地域協働事業の立案と実施

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。利用促進策は、交通事業者が自主的に立案・実施する場合や、飛驒市公共交通会議が関係機関や市民と協働で立案・実施する場合がある。その他、市民が主体的に行う地域公共交通活性化に向けた取組みに対する支援も実施する。

利用促進・啓発事業の対象者には、市民だけでなく、観光客も存在する。特に平成27年3月に北陸新幹線が開業することから、それを見据えた観光客に対する利用促進策を検討する。

利用促進・啓発事業実施の方向性と各事業の対応を表 4-1 に示す。

表 4-1 利用促進・啓発事業の方向性と各事業との対応

属性	公共交通利用	利用促進の方向性	目標
日常的に利用している人		・地域公共交通への理解促進・愛着の醸成	・地域公共交通を継続的に利用
	日市的に利用している人	・利用のメリットに関する情報提供	
	市民 ときどき利用している人	・地域公共交通への理解促進・愛着の醸成	・地域公共交通の定期的な利用
市民		・利用のメリットに関する情報提供	・地域公共交通の積極的な利用
		・地域公共交通の存在・利用方法の訴求	・地域公共交通の必要性認識
	利用していない人	・乗るきっかけの提供	・地域公共交通に乗ってみる
		・地域公共交通維持に対する理解の醸成	
		・観光に特化した交通情報の提供	・観光客の満足度の向上
観光客		・地域公共交通を活用した	・飛驒市の魅力の向上
		観光コンテンツの開発	

(5) 事業の実施主体

上記の事業を、飛驒市公共交通会議、関係する交通事業者、市民及び地域、市及び関係機関の それぞれが連携・協力しながら実施していく。詳細な実施主体は個別事業ごとに設定する。

4-2 地域公共交通網形成に関する事業一覧

本計画に基づき実施する各事業・実施主体等を示す。地域公共交通整備・運行事業一覧を表 4-2、運行環境の整備、ネットワーク化事業一覧を図、利用促進・啓発事業一覧を図 に示す。また、これらの再編により形成される飛驒市地域公共交通網を図 4-1 に示す。

これらの事業のうち一部は地域公共交通再編実施計画を策定し、それに基づく地域公共交通再編実施事業を行うことで実施する。

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
	・JR 高山本線の運行	東海旅客鉄道株式会社
	・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(古川ー神岡)の運行	濃飛乗合自動車株式会社
幹線路線の整備と運行	・上宝神岡線・富山線の運行	濃飛乗合自動車株式会社
	- 工玉型叫称 - 苗山林の建门	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
	・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
地域路線の整備と運行	・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	・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 運行環境の整備、ネットワーク化事業一覧 (地域公共交通再編事業)

地域公共交通網 形成事業	個別事業	実施主体
六海は際上の軟件	・利用環境の利便性向上	交通事業者
交通結節点の整備 	待合所・ベンチなどの設置 等	飛驒市
	・接続に配慮したダイヤ設計・定期的な見直し	交通事業者
円滑な乗り継ぎを実現 する事業	・技術に配慮したダイヤ設計・足効的な見直し	飛驒市
	・市民定期券・回数券等の導入検討 等	交通事業者
		飛驒市

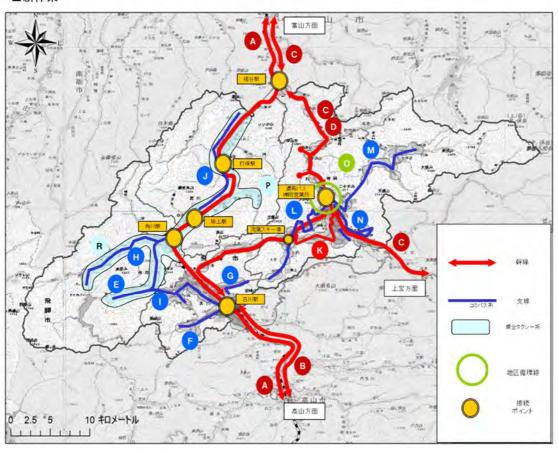
表 4-4 利用促進・啓発事業一覧 (地域公共交通再編事業)

	女 年 年 中/市 佐座 台 元 中未 見 (地域公共文庫内編章:	
地域公共交通網 形成事業	個別事業	実施主体
	・ バス停や待合等におけるわかりやすい案内掲示	飛驒市
地域公共交通の基本的	・ 総合地域公共交通マップ・時刻表の発行	飛驒市
な情報提供(路線・ダ	・ 地域公共交通ホームページの構築	飛驒市
イヤ・運賃)の促進	・ 地域、属性などの対象者ごとの時刻表発行	飛驒市
	・ 運行開始セレモニーの実施	飛驒市
	・ 統一的な路線のネーミングなどの検討	飛驒市
地域公共交通の維持に	・ 各地域の実情を把握する市民バスツアーの検討	飛驒市
対する理解促進と愛着	・ 公共交通に親しむイベントの開催	飛驒市
の醸成	・ 地域公共交通機関としてのタクシーの役割に関する	岐阜県タクシー協会飛騨支部
	情報発信	飛驒市
	・ 地域公共交通の整備と維持に対する市民の理解促進	飛驒市
	・ 地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミ	飛驒市
地域公共交通利用の	ナー等の開催や勉強機会の提供	一大に利用し
メリットに関する 情報発信	・ 中高生とその保護者に対する説明会の実施	飛驒市 学校・PTA
	・広報誌・PR誌の発行	飛驒市
地域公共交通の継続的 利用	・ 日常的利用者に対する運賃優遇施策の検討	飛驒市
	・ 地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施	飛驒市
利用するきっかけの提	・ 企画チケットの配布	飛驒市
供	 ・ 中高生と保護者に対する説明会の実施(再掲)	飛驒市
		学校・PTA
市民・事業者等による自主的な取組みの支援	・ 市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	飛驒市
	・ 北陸新幹線からの誘客を目的として	
観光客誘客のための	特急バス奥飛騨温泉郷~富山線の活用	 濃飛乗合自動車株式会社
交通機関の活用	・ 北陸新幹線からの誘客を目的とした	展
	情報提供ツール・企画切符等の開発	
	・ 観光関係者への説明資料の作成	飛驒市
 観光客に対する地域公	・ 観光客向け時刻表・パンフレットの制作	飛驒市
共交通情報の提供	・ 観光客が利用しやすい停留所への改良	飛驒市
六人世間刊の使供	(名称、設置場所等)	観光協会等
	・ 案内等の多言語化促進	飛驒市
│ │公共交通を活用した	・ 地域公共交通の既存観光ルートへの適用	飛驒市
観光コンテンツの開発	・ 地域公共交通を活用した新たな観光ルート開発に向 けた提言	飛驒市
観光客が利用する きっかけの提供	・観光施設等との共同割引の実施	飛驒市

表 4-5 進行管理事業一覧 (地域公共交通再編事業)

地域公共交通網 形成事業	個別事業	実施主体
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	飛驒市公共交通会議
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	飛驒市 自治会・老人会等

■新体系



A	JR高山本線	JR東海	G	太江線		М	山之村線 (変更なし)	濃飛バス
В	神岡古川線	漫飛バス	н	月ヶ瀬線	-	N	神岡東部線	
С	上宝神岡線·富山線	濃飛バス 富山地方鉄道株式会社	ŧ	桃源鄉線	飛驒市	o	かみおか循環 乗合タクシー	飛摩市
D	神岡猪谷線	濃飛/以	J	宮川線		Р	河合・ 宮川乗合タクシー	飛騨市
E	稲越線		к	吉田線				
F	畦畑線	飛驒市	L	柏原線	連飛バス			

図 4-1 再編後の飛驒市地域公共交通網

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3年3月までとする。

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 地域公共交通整備・運行事業の詳細

交通事業者及び飛驒市が事業主体となり、再編される路線の運行について下記に示す。

(1) 幹線路線の整備と運行

幹線として整備・運行する路線について、以下に事業内容を記載する。運行内容の詳細に関しては、今後、市民や交通事業者等と検討を重ねたうえで決定する。

① 神岡猪谷線の整備と運行 (地域公共交通再編事業)

表 4-6 神岡猪谷線の整備・運行事業

路約	泉名	神岡猪谷線
運行のねらい		神岡から猪谷にかけての国道 41 号には、現在、複数のバスが運行して
		おり、分かりにくいうえ、神岡地域北部から飛騨神岡高校へ通学できる
		 便もない。そのため、飛騨市巡回バス「ふれあい号」、神岡北部市営バス、
		割石線を「神岡猪谷線」として集約させ、路線選択の簡略化を図り、運
		行ダイヤを調整し朝の便を神岡古川線へ接続する事で、飛騨神岡高校へ
		の通学にも対応させる。また、神岡中学校、神岡小学校を追加し、小中
		なお、神岡からは富山方面への移動ニーズがあるほか、北陸新幹線の
		金沢延伸なども視野に入れ、今回の再編を機に神岡・猪谷間を幹線と位
		置づけ、猪谷駅前への乗り入れや、高山本線との接続に配慮した運行に
		よりネットワークの強化を図る。
対原	芯させる移動目的	通学、通院、買物、温泉アクセス、観光
事	運行形態	一般乗合旅客運送(路線定期運行)
業	運行経路	神岡営業所、飛驒市民病院、割石温泉、西漆山、茂住、猪谷駅
内	運行日	通年(8/13~8/15 並びに 12/29~1/3 運休)※一部の便が土休日運休
	運行ダイヤ	下り:5 便 上り:5 便
容	運賃	均一 200 円
事業の目標値		平成 31 年度利用者数: 7,600 人
付款	帯する事業	・ 評価・検証事業(進行管理事業※) ※評価・検証事業は進行管理事業
		・ 路線図、時刻表の整備
		・ バス停の整備



図 4-2 神岡猪谷線運行ルート

② 吉田線の整備と運行 (地域公共交通再編事業)

表 4-7 吉田線の整備・運行事業

路約	泉名	吉田線
運行のねらい		吉田地区から神岡市街地まで運行している路線が、飛騨市巡回バス
		「ふれあい号」と濃飛バス「小萱・吉田線」の2路線あり、それぞれ運
		賃の形態も異なっており分かりにくかったため、「吉田線」として集約を
		する。
対点	させる移動目的	高校通学、通院、買い物、温泉利用
事	運行形態	一般乗合旅客運送(路線定期運行)
業	運行経路	飛騨市民病院、旧奥飛騨温泉口駅、飛騨神岡高校
	運行日	通年(8/13~8/15 並びに 12/29~1/3 運休)※一部の便が土休日運休
内	運行ダイヤ	下り5便 上り5便
容	運賃	均一 200 円
事第	美の目標値	平成 31 年度利用者数:1, 430 人
付捐	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 4-3 吉田線運行ルート

(2) 地域路線の整備と運行

地域路線として整備・運行する路線について、以下に事業内容を記載する。運行内容の詳細に 関しては、今後、市民や交通事業者等と検討を重ねたうえで決定する。

① 畦畑線の整備と運行 (地域公共交通再編事業)

表 4-8 畦畑線の整備・運行事業

路約	泉名	畦畑線
運行	〒のねらい	現在無償運行である、古川コミュニティバス畦畑線を基に、結節点で
		ある古川駅への乗り入れを増加させることで、幹線である JR や濃飛バ
		スとの接続を図る。また、結節点で地区内循環線との接続を調整するこ
		とにより通院・買物にも対応させる。
対点	なさせる移動目的	通学、通院、買い物
	運行形態	市町村運営有償運送
事	運行経路	古川小学校、古川駅、平岩研修センター前、上組作業場、喜多村
業	運行日	平日(土休日運休、12/31~1/3 運休)
内	運行ダイヤ	4. 5 往復
容	運賃	均一 200 円
事第	美の目標値	平成 31 年度利用者数: 1, 250 人
付背	- 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 4-4 畦畑線運行ルート

② 太江線の整備と運行(地域公共交通再編事業)

表 4-9 太江線の整備・運行事業

路約	泉名	太江線
運行のねらい		現在無償運行である太江線とふれあい号の路線の一部を再編し、太江
		地区をカバーする施策として、古川から太江を結ぶコミュニティバスを
		運行する。無償運行時よりも増便し、現在対応できていない高校通学も
		可能としたことで利便性の向上を図る。
対点	なさせる移動目的	高校通学、通院、買い物
事	運行形態	市町村運営有償運送
業	運行経路	吉城高校口、旧太江学校
内	運行日	平日(土休日運休、12/31~1/3 運休)
	運行ダイヤ	下り3便 上り4便
容	運賃	均一 200 円
事第	美の目標値	平成 31 年度利用者数: 5,570 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 4-5 太江線運行ルート

③ 稲越線の整備と運行 (地域公共交通再編事業)

表 4-10 稲越線の整備・運行事業

路約	泉名	稲越線
運行	うのねらい こうしょう	現在は無償運行である、河合市営バス「稲越線」は、1 日 8 往復の運
		行があり利便性が高い。利用者の多くは角川駅を介して古川方面にアク
		セスしていることから、角川駅での接続は一定数維持し、延伸された桃
		源郷線との接続により、朝の便を吉城高校への通学並びに古川方面への
		アクセスに対応させる。
		地域格差の是正のため、スクールバスとの兼用を考慮した上で、他地
		域との運行本数の調整を図る。
		また、土日祝日における中学生の部活需要を確保するために、一部の
		便においては通年の運行も実施する。
対点	なさせる移動目的	河合町内での診療所通院、通学、買物
		古川への通学、通院、買物
	運行形態	市町村運営有償運送
事	運行経路	ゆうわ一くはうす・河合診療所、河合振興事務所、農協前、大谷口、寺村
業	運行日	①通年(土休日運行(12/31~1/3 運休))
内		②平日(土休日運休、12/31~1/3 運休)
容	運行ダイヤ	平日:下り7便 上り8便
		休日:下り3便 上り3便
	運賃	均一 200 円 (旧町村を跨ぐ場合は 300 円)
事第	美の目標値	平成 31 年度利用者数: 10, 210 人
付请	寺する事業	・ 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 4-6 稲越線運行ルート

4 月ヶ瀬線の整備と運行(地域公共交通再編事業)

表 4-11 月ヶ瀬線の整備・運行事業

路約	· 泉名	月ヶ瀬線
運行	うのねらい こうしょう	現在無償運行である、市営バス「月ヶ瀬線」の運行形態を踏襲しつつ、
		地域格差の是正のため、スクールバスとの兼用を考慮した上で、他地域
		との運行本数の調整を図る。
		朝の古川中学校へのスクールバスを一般客の混乗も可能とし、桃源郷
		線との乗換えにより吉城高校への通学を可能にする。
		また、土日祝日における中学生の部活需要を確保するために、一部の
		便においては通年の運行も実施する。
対原	なさせる移動目的	河合町内での診療所通院、通学、買物
		古川への通学、通院、買物
	運行形態	市町村運営有償運送
事	運行経路	農協前、河合振興事務所、ゆうわ一くはうす・河合診療所、羽根、荒町
業	運行日	①通年(土休日運行(12/31~1/3 は運休))
内		②平日(土休日運休、12/31~1/3 運休)
容	運行ダイヤ	平日:下り7便 上り10便
		休日:下り2便 上り3便
	運賃	均一 200 円 (旧町村を跨ぐ場合は 300 円)
事業	美の目標値	平成 31 年度利用者数: 9, 480 人
付青	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 4-7 月ヶ瀬線運行ルート

⑤ 桃源郷線の整備と運行 (地域公共交通再編事業)

表 4-12 桃源郷線の整備・運行事業

路約	· 泉名	桃源郷線
運行	न のねらい	古川町桃源郷地区は、無償運行である古川コミュニティバス桃源郷線 含め、現在複数のコミュニティバスが運行されているが、本数は少なく、 高校への通学にも対応していないため、増便・ダイヤの調整し対応させ る。 また、隣接する河合町の稲越線の利用者の多くは角川駅を介して古川 方面にアクセスしていることから、桃源郷線を山王まで延伸し稲越線と の接続をする。
対点	なさせる移動目的	通学、通院、買物、温泉利用
_	運行形態	市町村運営有償運送
事	運行経路	飛驒市役所、中野公民館、谷研修センター、寺地公民館、すぱーふる桃
業		源郷温泉
	運行日	①通年(土休日運行(12/31~1/3 は運休))
内		②平日(土休日運休、12/31~1/3 運休)
<u></u>	運行ダイヤ	平日:下り4便 上り4便
容		休日:下り2便 上り3便
	運賃	均一 200 円 (旧町村を跨ぐ場合は 300 円)
事業の目標値		平成 31 年度利用者数:19,770 人
付취		・ 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 4-8 桃源郷線運行ルート

⑥ 宮川線の整備と運行(地域公共交通再編事業)

表 4-13 宮川線の整備・運行事業

路約	泉名	宮川線
運行	うのねらい	現在無償運行である、宮川コミュニティバスを踏襲しながら、朝の古川中学校へのスクールバスを一般客の混乗も可能とし、桃源郷線との乗換えにより吉城高校への通学を可能にする等、スクールバスとの統合を中心に改善する。 また、土日祝日における中学生の部活需要を確保するために、一部の便においては通年の運行も実施する。
対応	なさせる移動目的	宮川町内での診療所通院、通学、買物 古川への通学、通院、買物
	運行形態	市町村運営有償運送
事	運行経路	まんが王国、宮川診療所、宮川振興事務所
業	運行日	①通年(土休日運行(12/31~1/3 は運休))
内		②平日(土休日運休、12/31~1/3 運休)
容	運行ダイヤ	平日:下り5便 上り6便
		休日:下り1便 上り3便
	運賃	均一 200 円 (旧町村を跨ぐ場合は 300 円)
事業	巻の目標値	平成 31 年度利用者数: 9,610 人
付捐	持する事業	・ 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 4-9 宮川線運行ルート

⑦ 柏原線の整備と運行(地域公共交通再編事業)

表 4-14 柏原線の整備・運行事業

路約	· 泉名	柏原線
運行	元のねらい	現在、濃飛バス路線「柏原線」が1日1、5往復、寺林・梨ヶ根等の
		地区を運行しているが、利便性を上げるため、増便し、勾配な急な坂の
		エにめる采り低公園へも来り入れをする。 また、飛騨市巡回バス「ふれあい号」の廃止に伴い、柏原地区まで延
		伸し、流葉スキー場を結節点とし、幹線濃飛バス神岡古川線と接続を調
		整し、古川方面へのアクセスにも対応する。
対原	なさせる移動目的	通院、買い物、温泉利用
		濃飛バス神岡営業所、流葉スキー場での神岡古川線・上宝神岡線・富山
		線・猪谷神岡線(幹線路線)との接続
事	運行形態	一般乗合旅客運送(路線定期運行)
業	運行経路	寺林公民館、梨ヶ根公園前
	運行日	平日(土日祝日、12/31~1/3 運休)
内	運行ダイヤ	下り3便 上り3便
容	運賃	均一 200 円
事業	美の目標値	平成 31 年度利用者数: 7, 440 人
付款	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 4-10 柏原線運行ルート

⑧ 山之村線の整備と運行 (地域公共交通再編事業)

表 4-15 山之村線の整備・運行事業

路線名		山之村線		
運行のねらい		現行で 1 日 2 往復(冬期は 1 往復)の山之村バスを冬期も 2 便確保		
		し、利便性を向上させる。		
対点	なさせる移動目的	通院、買い物		
		濃飛バス神岡営業所での古川神岡線・上宝神岡線・富山線・猪谷神岡線		
		(幹線路線)との接続		
事	運行形態	一般乗合旅客運送(区域運行)		
業	運行経路	山之村小中学校、神岡振興事務所		
	運行日	通年(12/31~1/3 運休)		
内	運行ダイヤ	下り2便 上り2便		
容	運賃	均一 200 円		
事第	美の目標値	平成 31 年度利用者数: 2, 750 人		
付背	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		

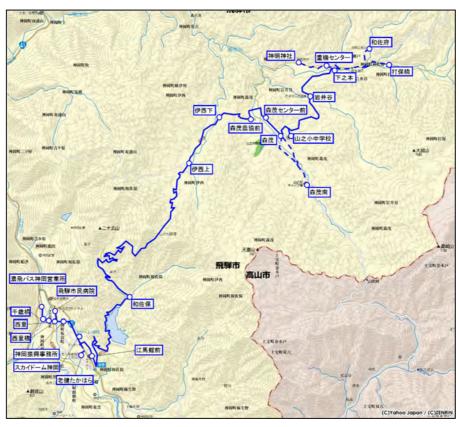


図 4-11 山之村線運行ルート

9 神岡東部線の整備と運行(地域公共交通再編事業)

表 4-16 神岡東部線の整備・運行事業

路線名		神岡東部線				
運行のねらい		麻生野・石神地区においては、現在、濃飛バスの路線「麻生野・石神				
		線」が運行されているが、1日3往復と少なく、他地域に比べて利便性				
		が低い。今回の再編を機に利便性を上げるため、往復回数を増やし、濃				
		飛バス路線「上宝神岡・富山線」に乗換により奥麻生野地域の飛騨神岡				
		高校への高校生の通学も確保する。				
		また、公共交通空白地の東雲地区へも延伸し、移動制約者の足を確保				
		する。				
対応させる移動目的		高校通学、通院、買い物、温泉利用				
		濃飛バス神岡営業所での古川神岡線・上宝神岡線・富山線・猪谷神岡線				
		(幹線路線)との接続				
事	運行形態	一般乗合旅客運送(路線定期運行)				
業	運行経路	東雲、石神				
	運行日	平日(土休日運休、12/31~1/3 運休)				
内	運行ダイヤ	6 便				
容」運賃		均一 200 円				
事業の目標値		平成 31 年度利用者数: 1,570 人				
付き	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 4-12 神岡東部線運行ルート

(3) 中心市街地循環路線の整備と運行

神岡市街地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。

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

路線名		かみおか循環乗合タクシー			
運行のねらい		神岡町は市街地中心部の標高差が大きく、市街地内にあっても、日常			
		の外出やバス停までのアクセスに支障がある地区も多い。このため、市			
		街地内を定時定路線で巡回する乗合タクシーを運行する。また、割石温			
		泉、観光施設のある旧奥飛騨温泉口駅へのアクセスを確保する。			
対点	なさせる移動目的	通院、買い物、温泉利用等			
事	運行形態	市町村運営有償運送			
業	運行経路	飛騨市民病院、神岡振興事務所、割石温泉等			
	運行日	平日(土休日運休、12/31~1/3 運休)			
内	運行ダイヤ	7 便			
容	運賃	均一 200 円			
事第	美の目標値	平成 31 年度利用者数: 1, 220 人			
付品	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 かみおか循環乗合タクシー運行ルート

(4) 少量輸送体制の確立

需要量が少なく、公共交通により移動手段を確保することが著しく非効率な地域においては、 少量輸送により移動を担保する。河合地区・宮川地区において河合・宮川乗合タクシーを整備・ 運行する。

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 4-18 河合・宮川乗合タクシーの整備・運行事業

路線名		河合・宮川乗合タクシー			
運行のねらい		再編により河合町、宮川町の一部地区でコミュニティバスの路線から			
		外れた地区や、幹線の接続はできても町の中心部へのアクセスが不便に			
		なった地区への対応及び平成30年3月31日で廃止となるポニーカーシ			
		ステムの代替手段として運行する。			
対点	なさせる移動目的	通院、買い物等			
事	運行形態	市町村運営有償運送			
業	運行経路	河合地区及び宮川地区を発地かつ着地とするもの			
	運行日	通年(12/31~1/3 運休)			
内	運行時間帯	平日7:00~16:00、土休日14:00~17:00			
容	運賃	均一 200 円(旧町村を跨ぐ場合 300 円)			
事業	美の目標値	平成 31 年度利用者数:2, 440 人			
付書	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			



図 4-14 河合・宮川乗合タクシー運行ルート

(5) その他の移動手段の整備・支援

市街地におけるレンタサイクルや、地域において住民が主体的に運行する移動手段など、地域 公共交通網を補完する移動手段として運用されるものを支援する。

4-5 運行環境の整備、ネットワーク化に資する事業の詳細

(1) 交通結節点の整備

形成する地域公共交通網は、幹線路線、地域路線及び中心市街地循環路線のそれぞれの乗り継ぎを前提としている。そのため、乗り継ぎによる利便性低下を防ぐため、交通結節点の整備を行う。交通結節点としては、飛驒古川駅前及び濃飛バス神岡営業所がもっとも優先される。整備の内容としては、待合におけるアメニティを向上させる待合所の整備やベンチの設置などを実施する。交通結節点の整備については、地域住民や利用者の意見を収集しながら可能な整備を順次進めていく。

(2) 円滑な乗り継ぎを実現する事業

幹線路線、地域路線、中心市街地循環路線、タクシーなどの地域公共交通のネットワークがより有効に機能するための事業を実施する。

具体的には運行計画の設計にあたっては、各地域公共交通をスムーズに乗り継いで利用できるよう、ダイヤを設定する。また、JR等一部交通機関のダイヤ改正に対応して、都度、各交通機関のダイヤの見直しを行い、ネットワークとしての公共交通網の構築と維持に努める。

さらに、乗り継ぎによる利用者の負担を軽減する市民が統一的に利用できる市民定期券等の運 賃制度の導入などを検討する。

4-6 利用促進・啓発事業の詳細

(1) 市民に対する利用促進・啓発事業

市民に対する具体的な利用促進・啓発事業を表 4-7 に示す。

時刻表の作成をはじめ、市民に新しい公共交通に対する基本的な情報をわかりやすく伝えてい く。時刻表は、利用者に配布するもののほかに、バス停等に掲示するものの整備もあわせて実施 する。

公共交通に対する理解の促進と愛着の醸成するために、地域と協働し、イベントやセレモニーなどを企画、実施するなど市民の行動変容を喚起する働きかけを継続的に行っていく。

同時に、日常的な利用者に対する優遇策や、企画乗車チケットの検討など、公共交通利用に対するメリットを創出する事業を実施する。

(2) 北陸新幹線を意識した観光客に対する利用促進・啓発事業

平成 27 年 3 月の北陸新幹線の延伸に伴い、富山駅からの新たな観光客の獲得のための、受入環境整備と、情報発信を重点的に行っていく。

濃飛バスが新たに運行する、特急バス奥飛騨温泉郷~富山線の運行による本市への誘客を支援する。特に、結節点となる濃飛バス神岡営業所において、わかりやすい情報の掲示に努める。また、公共交通を利用して移動することのできる新たな観光ルートの開発、提言を行っていく。

表 4-7 利用促進・啓発事業一覧(再掲) (地域公共交通再編事業)

地域公共交通網 形成事業	個別事業	実施主体
	・ バス停や待合等におけるわかりやすい案内掲示	飛驒市
地域公共交通の基本的	・ 総合地域公共交通マップ・時刻表の発行	飛驒市
な情報提供(路線・ダ	・ 地域公共交通ホームページの構築	飛驒市
イヤ・運賃)の促進	・ 地域、属性などの対象者ごとの時刻表発行	飛驒市
	・ 運行開始セレモニーの実施	飛驒市
	・ 統一的な路線のネーミングなどの検討	飛驒市
地域の共立を必然性に	・ 各地域の実情を把握する市民バスツアーの検討	飛驒市
地域公共交通の維持に	・ 公共交通に親しむイベントの開催	飛驒市
対する理解促進と愛着の醸成	・ 地域公共交通機関としてのタクシーの役割に関す る情報発信	岐阜県タクシー協会飛騨支部 飛驒市
	・ 地域公共交通の整備と維持に対する市民の理解促 進	飛驒市
地域公共交通利用の	・ 地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミナー等の開催や勉強機会の提供	飛驒市
メリットに関する 情報発信	・ 中高生とその保護者に対する説明会の実施	飛驒市 学校・PTA
	・ 広報誌・PR誌の発行	飛驒市
地域公共交通の継続的 利用	・ 日常的利用者に対する運賃優遇施策の検討	飛驒市
	・ 地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施	飛驒市
利用するきっかけの提	・ 企画チケットの配布	飛驒市
供	・ 中高生と保護者に対する説明会の実施(再掲)	飛驒市 学校・PTA
市民・事業者等による	・ 市民や事業者等が主導して行う地域主導型利用促	
自主的な取組みの支援	進事業の支援	飛驒市
観光客誘客のための 交通機関の活用	・ 北陸新幹線からの誘客を目的として 特急バス奥飛騨温泉郷~富山線の活用・ 北陸新幹線からの誘客を目的とした 情報提供ツール・企画切符等の開発	濃飛乗合自動車株式会社
	・ 観光関係者への説明資料の作成	飛驒市
知业家に対する地域の	・ 観光客向け時刻表・パンフレットの制作	飛驒市
観光客に対する地域公 共交通情報の提供	・観光客が利用しやすい停留所への改良	飛驒市 観光協会等
	(名称、設置場所等)	
	・ 案内等の多言語化促進	飛驒市
公共交通を活用した 観光コンテンツの開発	・ 地域公共交通の既存観光ルートへの適用 ・ 地域公共交通を活用した新たな観光ルート開発に 向けた提言	飛驒市 飛驒市
観光客が利用する きっかけの提供	・観光施設等との共同割引の実施	飛驒市

4-7 進行管理事業の詳細

(1) 評価・検証の実施

飛驒市地域公共交通を持続的に発展させるために、評価・検証を行うことによって、事業内容 を継続的に改善する。

評価・検証は、飛驒市公共交通会議が中心となって実施する。具体的な事業内容は、表 4-5 を 参照のこと。

(2) 継続的な市民参加の仕組みづくりの実施

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、地域における意見交換会を定期的に開催し、利用者の生の声や地域の改善要望を把握する。同時に公共交通の利用状況を伝え、積極的な利用を啓発する。

具体的な事業内容は、表 4-5 を参照のこと。

4-8 事業実施のスケジュール

事業実施のスケジュールを表 4-8 に示す。

表 4-8 事業実施のスケジュール

事業分野	地域公共交通網 形成事業	個別事業	平成2	27年度	平成2	!8年度	平成2	9年度	平成3	0年度	平成31年度
		路線の再編	\rightarrow				\rightarrow				
地域公共交通 の整備・運行	地域公共交通の整備	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									
	地域公共交通の運行	地域公共交通の運行					\rightarrow				
運行環境の整	交通結節点の整備	待合所ベンチなどの設置等	\rightarrow								-
備、ネットワー ク化事業	共通運賃システムの整 備	市民定期券回数券等の導入検討等	\rightarrow				\rightarrow				
		バス停や待合等におけるわかりやすい案内掲示								→	
	地域公共交通の基本的	総合地域公共交通マップ・時刻表の発行					Î				
	な情報提供(路線・ダイヤ・運賃)の促進	地域公共交通ホームページの構築	\rightarrow								
		地域、属性などの対象者ごとの時刻表発行	\rightarrow				\rightarrow				
		運行開始セレモニーの実施		•							
		統一的な路線のネーミングなどの検討					†				
	心观五八人起切框所已	各地域の実情を把握する市民バスツアーの検討									
	対する理解促進と愛着の醸成	公共交通に親しむイベントの開催		\rightarrow		\rightarrow		\rightarrow		\rightarrow	
		地域公共交通機関としてのタクシーの役割に関する情報 発信									-
		地域公共交通の整備と維持に対する市民の理解促進									-
	地域公共交通利用のメ リットに関する情報発信	地域公共交通の理解を促進するシンポジウム、セミナー 等の開催や勉強機会の提供									
		中高生とその保護者に対する説明会の実施		\rightarrow		\rightarrow		\rightarrow		\rightarrow	
		広報誌・PR誌の発行									-
利用促進·啓 発事業	地域公共交通の継続的 利用	日常的利用者に対する運賃優遇施策の検討	\rightarrow								-
	利用するきっかけの提供	地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施					-				-
		企画チケットの配布					Î				
		中高生と保護者に対する説明会の実施(再掲)		-		\rightarrow		-		\rightarrow	
	市民・事業者等による自 主的な取組みの支援	市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									-
	観光客誘客のための交	北陸新幹線からの誘客を目的として特急バス奥飛騨温泉 郷~富山線の活用									
	通機関の活用	北陸新幹線からの誘客を目的とした情報提供ツール・企画切符等の開発									-
		観光関係者への説明資料の作成	—								
	観光客に対する地域公	観光客向け時刻表・パンフレットの制作	\rightarrow								
	共交通情報の提供	観光客が利用しやすい停留所への改良 (名称、設置場所等)									-
		案内等の多言語化促進									-
	公共交通を活用した観	地域公共交通の既存観光ルートへの適用									
	光コンテンツの開発	地域公共交通を活用した新たな観光ルート開発に向けた提言									-
	観光客が利用するきっかけの提供	観光施設等との共同割引の実施									
	公共交通における評価・ 検証の実施	評価検証事業 市民アンケート調査 運行状況等の点検等				-		-			
進行管理事業	継続的な市民参加の仕組みづくり	(単行水流等の点検等) 住民意見交換会による運行改善に関する協議等						—		—	

第5章 計画の達成状況の評価

5-1 飛驒市地域公共交通網のマネジメント

飛驒市地域公共交通網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。飛驒市地域公共交通は、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、地域公共交通網全体、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) 地域公共交通網の形成・整備・運営・管理の主体

飛驒市地域公共交通網は、飛驒市公共交通会議が中心になり、形成・整備・運営・管理を行う ものとする。ただし、いくつかの幹線路線に関しては交通事業者が実施主体であり、運行主体で あるため、それらの路線に関しては、整備・運行/運営・管理は交通事業者が行い、飛驒市公共 交通会議は、必要に応じて協議・連携を行う。

(2) 地域公共交通網を運用していくうえでの各主体の役割

飛驒市地域公共交通網を運用するにあたって、関係者の役割を以下に示す。

① 飛驒市公共交通会議の役割

飛驒市公共交通会議は、全市的な視点から地域公共交通網全体の改善、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、地域路線及び中心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、飛驒市公共交通会議が実施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 交通事業者の役割

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・地域の役割

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、飛驒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 市の役割

飛驒市は、地域公共交通網の確保・維持に係る必要な費用負担を行うとともに、飛驒市公共 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。

5-2 評価の具体的な方法

飛驒市地域公共交通網を継続し、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。設定する目標値・指標の種別を表 5-1 に示す。

なお、目標(質的)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」とする。

カテゴリ	目標項目	目標	目標値/指標	目標値の種別	備考
	地域公共交通整備・運行に 関する目標	・地域公共交通、徒歩、自転車によって通院・買物・高校通学の移動を確保し、市民の「生活の質(QOL)」を確保する	・通院・買物・高校通学勢圏カバー率 ・整備状況に関する市民の納得度	遵守目標	
	維持費に関する目標	・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	·平成25年度決算額未満	遵守目標	
全市的な目標値	利用に関する目標	・市民一人あたりの飛驒市地域公共交通 網の利用者数を増加させる	・15歳以上市民100人あたりの利用 者数	努力目標	飛驒市が実施主体となる公共交通 が対象。幹線に関しては、実施主体 が自主的に設定
王川川かる口標値	収支に関する目標	・市営バスについて一定の収支を維持する	・公共交通網の収支率	遵守目標	
	利用促進・啓発事業に関する目標	・地域公共交通に対する市民の理解度を 向上させる ・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 ・地域公共交通に対する観光客の満足度 を向上させる	・市内での移動に関する観光客の満	遵守目標及び 努力目標	利用促進事業等に関連して目標値を設定する場合もある
路線別詳細な	必須便に関する目標	・路線維持に必要な利用者数を確保する	・1便あたりの乗車人数(年間)	努力目標	幹線に関しては、実施主体が自主的 に設定
目標値	非必須便に関する目標	・路線維持に必要な利用者数を確保する	・1便あたりの乗車人数(年間)	遵守目標	幹線に関しては、実施主体が自主的に設定

表 5-1 評価・検証における目標と目標値/指標

(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、地域公共交通網全体の利用 状況に関するもの、市民意識等を設定する。

(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・指標の設定は行う。設定する目標値・指標は1便あたりの利用者数や収支率などとする。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、目標に達しない場合は、運行の見直しを検討する。

上記の他、各便の必要性を検討するために、便ごとの目標値・指標も設定する。これには1便 あたりの利用者数を用い、便別の目標値・指標の設定は再編実施計画において行うものとする。

(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 確保に必須な事業に関しては遵守目標、より利便性を向上させるための事業に関しては努力目標を設定する。

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、飛驒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、ダイヤ及び運行ルート、バス停位置や運行の形態、運賃等の見直しや協賛等の募集も検討し、改善等

が見込めない場合は廃止も含め協議を行う。

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すとともに、地域に対し、強く利用を働きかける。

5-3 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 5-2 に示すデータを定期的に収集する。

飛驒市公共交通会議が実施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 OD¹ データを収集する。

また、総合見直しを行う前年(平成28年)及び計画更新の前年(平成30年)には、市民300人を対象としたアンケートを実施し、地域公共交通網に対する評価、改善点等を把握する。

実施主体	収集するデータ	収集方法	把握タイミング	
	便別·路線別利用者数	乗車調査	年1回	
濃飛バス	市民定期券・回数券の利用者数(全便)	米半晌直	十一円	
	便別·路線別収支	濃飛バスの規定による	年1回	
JR	駅別利用者数	JRの規定による	JR東海の規定による	
	便別•路線別利用者数		全運行日	
	全便ODデータ	乗務員による記入		
	市民定期券・回数券の利用者数(全便)			
飛驒市	便別·路線別収支	便別・路線別運賃収入から算出	年1回	
	結節点に対する乗り継ぎ状況	結節点現地においてヒアリング	年1回	
	市民意識	郵送アンケート調査(300名を対象)	平成28年、平成30年	
	観光客に対する満足度把握	アンケート調査	平成28年、平成30年	

表 5-2 評価・検証のために収集するデータ

5-4 改善の方法

評価・検証を受けて、毎年定期的に地域公共交通網の改善を行う。改善は原則として運輸年度にあわせて実施(毎年 10 月)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、バス停の廃止、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1年間を1サイクルとして、以下のとおり実施する。

1月にそれまでの運行データをもとに自己評価を行い、2月に国の求める第三者評価を(該当年に)受ける。その結果を受け、交通事業者と調整をとりつつ改善内容を5月までに固め、6月に生活交通ネットワーク計画に反映、7月に市民との調整を行い、8月に飛驒市公共交通会議において協議・最終決定を行う。

この間、必要に応じて、飛驒市公共交通会議及び幹事会を実施する。

¹ 乗降人員のデータの一種。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。

<巻末資料> 飛驒市「移動と公共交通に関するアンケート」調査結果

1. 調査概要

(1) 調査の目的:

飛驒市の公共交通を再編するにあたり、住民の移動実態や公共交通維持に対する意識を把握すること。

(2) 調査方法:

町会を通じて調査票を配布、郵送により回収。

(3) 調査対象:

概ね全世帯にあたる 8,330 世帯を配布対象とし、回答は調査票 1 通につき、高校生以上の世帯 員 4 名まで回答できるようにした。

(4) 実施時期:

平成 25 年 10 月 1 日 (火) \sim 16 日 (水) までとしたが、10 月 31 日回収分までを分析対象とした。

(5) 回収数:

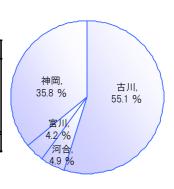
4,295 通 うち 有効調査票数 4,286 通

有効回収率:51.5%

1通で4名まで回答できるため、9,015名が回答した。

図表 1 各地区の回収状況

	配布数	有効回収数(票)	有効回収率(%)	回答者数(人)
古川	4, 324	2, 221	51. 4	4, 967
河合	317	207	65. 3	442
宮川	280	191	68. 2	375
神岡	3, 409	1, 667	48. 9	3, 231
飛騨市合計	8, 330	4, 286	51.5	9, 015



※補足

本調査は、全世帯を対象に実施したものである。また、より多くの回答を集めるため、 回答対象者を世帯員としており、よって、回答者の分布は母集団である飛驒市の人口 分布と一致しない。このため、本調査の結果に示された各属性の比率を利用して、母集 団の推計等は行わないものとする。

2. 回答者の基本属性

男女比はほぼ同数となっているが、年代には偏りがみられる。10代 \sim 40代の回答者が少なく、28.1%となっている。それに対して、60代以上は55.1%とかなり多くなっている。

また、回答者の就業・就学状況をみると「高校生」や「学生」の回答者が 3.1%と少なく、高齢者 に多い「無職」と回答する比率が 29.7%と多い結果となった。

図表 2 回答者基本属性

■性別

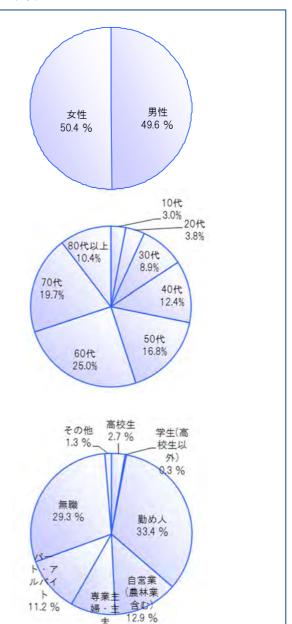
年代	人数	割合(%)
男性	4, 301	49. 6
女性	4, 369	50.4
合計	8, 670	100.0

■年代

年代	人数	割合(%)
10代(高校生以上)	259	3. 0
20代	333	3.8
30代	773	8. 9
40代	1, 079	12. 4
50代	1, 453	16.8
60代	2, 163	25. 0
70代	1, 706	19. 7
80代以上	901	10.4
合計	8, 667	100.0

■就業・就学状況

年代	人数	割合(%)
高校生	234	2. 8
学生(高校生以外)	23	0.3
勤め人	2, 852	33.8
自営業(農林業含む)	1, 101	13. 0
専業主婦・主夫	768	9. 1
パート・アルバイト	956	11.3
無職	2, 505	29. 7
その他	111	1.3
合計	8, 439	100.0



夫 9.0 %

3. 移動制約者の属性

移動制約者の属性を示す。本調査では移動制約者を「自由に使える交通手段として自家用車・自動二輪(バイク)を有していない者」と定義した。

回答者における移動制約者数は 23.1%となっており、概ね他地域と同様の数値となっている。性別でみると男性の 453 名に対し、女性は 1,533 名と 3 倍以上になっており、回答者の男女比がほぼ同じことを考慮すると、移動制約者に女性が多いことを示している。

年代別にみると 10 代(高校生以上)の移動制約者率は 92.2%ともっとも高く、次いで 80 代の 69.4%、70 代の 37.8%となっている。60 代については、15.1%と他の年代と比較してやや多いものの、顕著に多いとはいえない。つまり、10 代と 70 代以上の高齢者において移動制約者が多く分布している。職業別に移動制約者をみると「高校生」がもっとも多く、次いで「学生」や「無職」となっている。

図表 3 移動制約者の割合

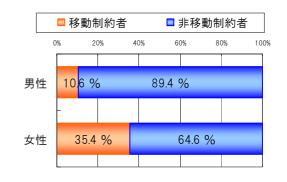
交通属性	人数	割合(%)
移動制約者	2, 013	23. 2
非移動制約者	6, 655	76.8
合計	8, 668	100.0



図表 4 属性別にみた移動制約者の割合

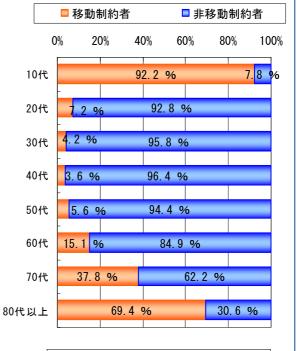
■性別

性別	J	移動制約者	非移動制約者	全体
男性	人数	453	3, 827	4, 280
カほ	割合(%)	10. 6	89. 4	100.0
女性	人数	1, 533	2, 799	4, 332
	割合(%)	35. 4	64. 6	100.0
合計	人数	1, 986	6, 626	8, 612
	割合(%)	23. 1	76. 9	100. 0



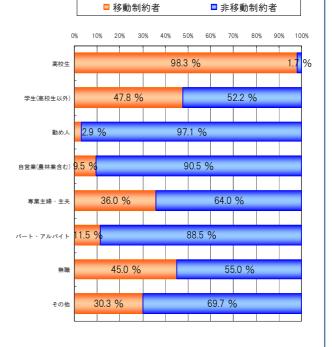
■年代別

性別		移動制約者	非移動制約者	全体
10代(高校生	人数	236	20	256
以上)	割合(%)	92. 2	7. 8	100. 0
20代	人数	24	308	332
2010	割合(%)	7. 2	92. 8	100.0
30代	人数	32	736	768
3010	割合(%)	4. 2	95. 8	100.0
40代	人数	39	1, 039	1, 078
4010	割合(%)	3. 6	96. 4	100. 0
50代	人数	82	1, 370	1, 452
3010	割合(%)	5. 6	94. 4	100.0
60代	人数	326	1, 827	2, 153
0010	割合(%)	15. 1	84. 9	100.0
70代	人数	639	1, 051	1, 690
7010	割合(%)	37. 8	62. 2	100.0
80代以上	人数	616	272	888
のバタエ	割合(%)	69. 4	30. 6	100.0
스타	人数	1, 994	6, 623	8, 617
合計	割合(%)	23. 1	76. 9	100.0



■職業別

性別	J	移動制約者	非移動制約者	全体
高校生	人数	227	4	231
同仪工	割合(%)	98. 3	1.7	100.0
学生(高校生	人数	11	12	23
以外)	割合(%)	47. 8	52. 2	100.0
勤め人	人数	82	2, 766	2, 848
到07人	割合(%)	2. 9	97. 1	100.0
自営業(農林	人数	104	991	1, 095
業含む)	割合(%)	9. 5	90. 5	100.0
専業主婦·	人数	276	490	766
主夫	割合(%)	36. 0	64. 0	100.0
パート・ア	人数	110	843	953
ルバイト	割合(%)	11. 5	88. 5	100.0
無職	人数	1, 118	1, 369	2, 487
元代 40 0	割合(%)	45. 0	55. 0	100.0
その他	人数	33	76	109
ての他	割合(%)	30. 3	69.7	100.0
合計	人数	1, 961	6, 551	8, 512
	割合(%)	23. 0	77. 0	100.0



4. 移動の概要

(1) 移動内容

公共交通を再編するうえで、住民がどのような目的でどこにどのような手段で移動しているかを 把握するのは非常に重要といえる。そこで、本調査では日常生活の中で「通勤・通学」、「通院」、「買 物」、「その他」のそれぞれに対する移動の有無と目的地、移動手段とその頻度、移動を行う時間帯 について把握した。

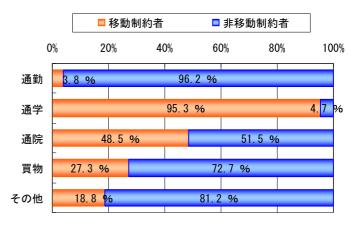
日常的に行う移動でもっとも多いのは「買物」、次いで「通勤」となっている。通学は、高校生の 回答者数が少ないため、全体に占める割合は少ない。交通属性別でみると、「通学」移動する者の 96.3%が移動制約者、次いで「通院」、「買物」と移動制約者が多くなっている。

表 1 移動の内容

移動種別	人数	割合(%)
通勤	3, 774	27. 5
通学	220	1.6
通院	3, 640	26. 5
買物	4, 653	33. 8
その他	1, 459	10.6
合計	13, 746	100.0

図表 5 移動種別にみた移動制約者・非制約者

移動	種別	移動制約者	非移動制約者	全体
通勤	人数	229	3, 463	3, 692
題到	割合(%)	6. 2	93. 8	100. 0
通学	人数	211	8	219
进于	割合(%)	96. 3	3. 7	100. 0
通院	人数	1, 090	2, 478	3, 568
进坑	割合(%)	30. 5	69. 5	100. 0
買物	人数	979	3, 583	4, 562
貝彻	割合(%)	21.5	78. 5	100. 0
その他	人数	344	1, 081	1, 425
ての他	割合(%)	24. 1	75. 9	100. 0
合計	人数	2, 853	10, 613	13, 466
	割合(%)	21. 2	78. 8	100. 0



(2) 居住地と行き先

① 全移動

古川地域の住民の70.5%が古川地域内に移動している。その他24.7%が高山市街地に移動していることを示している。

河合、宮川地域の居住者は、主に古川に移動していることがわかる。また、自地域内の移動、高山市街地への移動も $2\sim3$ 割程度みられる。宮川については、富山への移動がややみられる。

これに対して神岡地域は、自地域内での移動が 74.4%と多くなっている。その他の地域への移動は、古川地域、富山方面がみられる。高山市街地への移動もややみられる。

以上のことから、古川、河合、宮川においては自地域内で完結する移動と古川、高山市街地へ向かう移動の大きな2つのベクトルがあることがわかる。神岡に関しては自地域内で完結する移動が多くを占め、 $5\sim10\%$ 程度、古川、富山方面、高山市街地への移動がみられる。

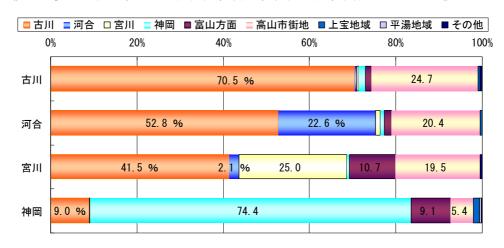


図 1 移動種別にみた移動内容

② 目的別の行き先

■诵勤移動

どの地域も基本的な傾向は変わらない。河合、宮川地域においては、やや自地域内の移動がみられる。

■通学移動

古川、河合、宮川地域において、高山市街地への移動が顕著にみられる。また、全地域を 通じて古川地域への移動も 2~3 割程度みられる。神岡地域においては、自地域内の移動に加 え、富山方面の移動も一定数みられる。

■通院移動

どの地域も基本的な傾向は変わらない。河合、宮川地域においては自地域内の移動がみられる。神岡地域においてもやや自地域での移動がみられる。

■買物移動

古川、河合、宮川地域においては、古川への移動がかなりみられる。なお、宮川地域においては富山方面への移動もみられる。神岡地域においてもやや自地域での移動がみられる。

■通勤移動 □古川 □河合 □宮川 □神岡 ■富山方面 □高山市街地 ■上宝地域 □平湯地域 ■その他 発地 古川 58.6 % 河合 4.3 % 宮川 神岡 ■通学移動 □古川 □河合 □宮川 □神岡 ■富山方面 □高山市街地 ■上宝地域 □平湯地域 ■その他 発地 6. 0 河合 23.1 % 76. 9 宮川 ■通院移動 □古川 □河合 □宮川 □神岡 ■富山方面 ■高山市街地 ■上宝地域 □平湯地域 ■その他 50% 60% 90% 100% 発地 古川 67.2 % 29. 0 河合 29.4 % 40.7 % 25. 3 20.1 % 2.4 % 44. 5 24. 4 宮川 神岡46 79.8 ■買物移動 □古川 □河合 □宮川 □神岡 ■富山方面 □高山市街地 ■上宝地域 □平湯地域 ■その他 40% 発地 89.0 % 古川 河合 12.8 67.9 % 宮川

図 2 移動目的別の発着地

77. 9

神岡

5. 移動先の分布

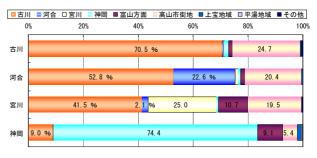
(1) 全移動における移動先

本調査における全移動は 13,741 件あり、もっとも多い移動先は高山市街地で 19.7%を占めている。市外ではその他にも富山方面の移動がややみられる。

地域内における移動では「飛驒市役所」付近と神岡振興事務所付近が多くなっている。具体的には、古川地域においては「ママショップうえの」の 1,057 件、「保健福祉センター」の 566 件、「A コープ古川店」の 412 件となっている。神岡地域では、「バロー神岡店」の 1,057 件、「飛騨市民病院」の 988 件などとなっている。上位 10 の移動先及び富山方面や高山市街地への移動を合算すると全移動数 13,741 件の 67.3%にあたる 11,512 件を占めている。つまり、これらの移動を公共交通で確保することで多くの市民の「生活確保」が可能になるといえる。

地図ID	地域・方面・ランドマーク	人数	割合(%)
200	富山方面	731	4.3
300	高山市街地	3,365	19.7
	上宝地域	188	1.1
500	平湯地域	55	0.3
35	ママショップうえの	1,057	6.2
117	バロ一神岡店	1,057	6.2
	駿河屋	1,025	6.0
118	飛騨市民病院	988	5.8
	垣内病院	647	3.8
100	バロ一国府店	601	3.5
	保健福祉センター	566	3.3
	Aコープたかはら	424	2.5
	Aコープ古川店	412	2.4
122	神岡小学校	396	2.3
小計		11,512	67.3

図表 6 全回答者の移動先



※ここで示す移動先は、全回答者の「通勤・通学」、「通院」、 「買物」、「その他の移動」をすべて合算したもの

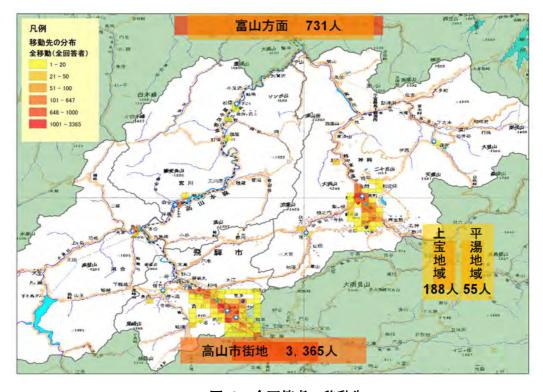


図 3 全回答者の移動先

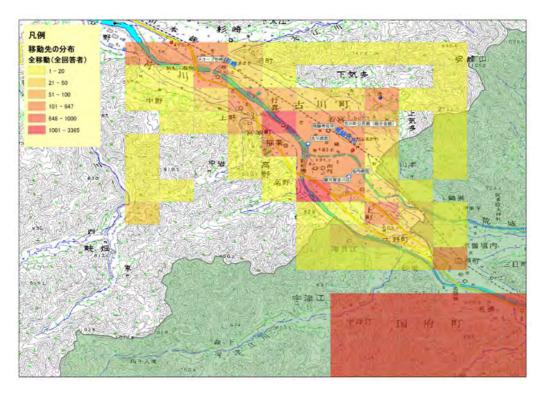


図 4 全回答者の移動先(古川市街地周辺)

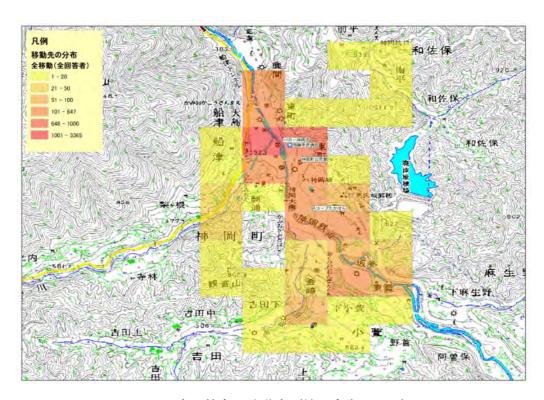


図 5 全回答者の移動先(神岡市街地周辺)

(2) 通学における移動先

通学における移動先の約半数が高山市街地となっている。地域別に特徴が出ており、神岡地域に関しては、飛騨神岡高校に通学する生徒が約4割、吉城高校に通学する生徒が約3割となっている。また、1割少しの生徒が富山に通っており、これは神岡地域にしかみられない特徴といえる。それに対して、河合、宮川地域は7割以上が高山市街地の高校、約2割強が吉城高校に通っている。

古川地域も河合、宮川と同様の傾向にあるが、一部の生徒が飛騨神岡高校に通っている。以上のことから、古川、河合、宮川における、吉城高校及び高山市街地への通学に関しては、現行の濃飛バス、高山本線で対応し、それら幹線にどのようにアクセスするかがポイントとなる。

神岡地域においては、地域別の分析を行いそのうえで考察するものとする。

地図ID 地域・方面・ランドマーク 人数 割合(%) 200 富山方面 5.0 300 高山市街地 104 47.5 400 上宝地域 0.9 500 平湯地域 0.0 28 吉城高校 66 30.1 148 飛騨神岡高校 36 16.4 小計 219 100.0

図表 7 通学における移動先





図 6 通学における移動先

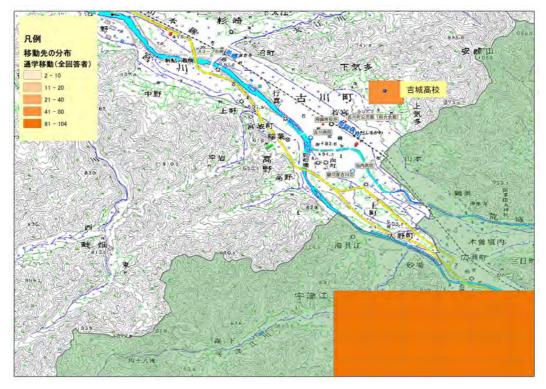


図 7 通学における移動先(古川市街地周辺)

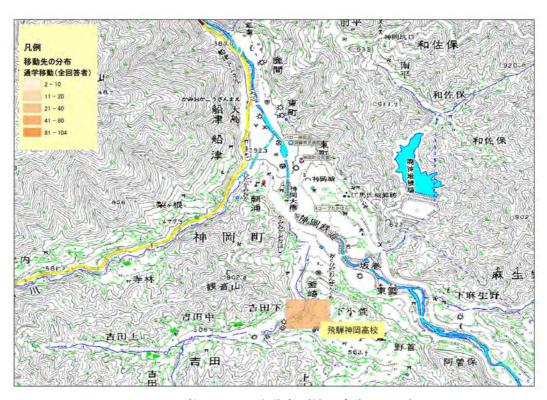


図 8 通学における移動先(神岡市街地周辺)

(3) 通院における移動先

通院における移動の 66.4%は市内が目的地となっている。市外で多い移動先はやはり高山市街地となっている。具体的には、古川、河合、宮川にそれぞれ $2\sim3$ 割が高山市街地に移動している。

通院は他の移動に比べ、地域内で済ます傾向が高く、河合、宮川で4割程度、古川で7割弱、神岡では8割にも及ぶ。

通院先も限られており、市外の移動をあわせ上位 10 の移動先を合計すると 92.5%に及び図表 8 に示した移動先への移動を担保すれば市民の通院ニーズが概ねまかなえることとなる。

地図ID	地域・方面・ランドマーク	人数	割合(%)
200	富山方面	161	4.6
300	高山市街地	741	21.2
400	上宝地域	7	0.2
500	平湯地域	0	0.0
118	飛騨市民病院	717	20.5
57	垣内病院	497	14.2
37	江尻クリニック	291	8.3
46	古川病院	187	5.4
122	神岡鉱業診療所	173	5.0
13	大高医院	141	4.0
128	工藤医院	103	2.9
	玉舎クリニック	101	2.9
	河合診療所	60	1.7
J	宮川診療所	51	1.5
小計		3,230	92.5

図表 8 通院における移動先

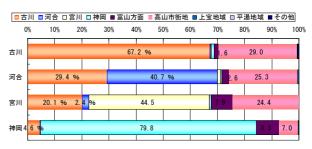




図 9 通院における移動先

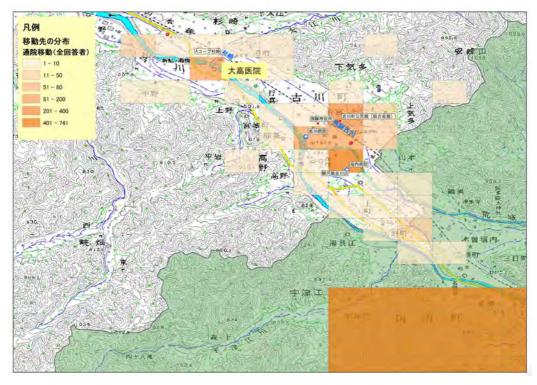


図 10 通院における移動先(古川市街地周辺)

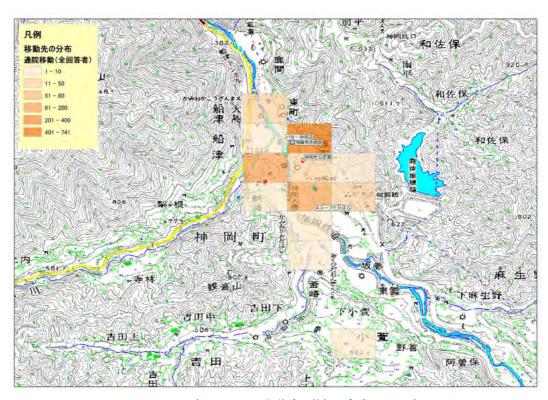


図 11 通院における移動先(神岡市街地周辺)

(4) 買物における移動先

買物における移動の 8 割が市内を目的地としている (バロー国府店への移動も含む)。河合、宮川の住民は古川へ移動して買物をしていることがわかる。宮川及び神岡の一部は富山方面へも移動している。

買物先も限られており、市外の移動をあわせ上位 10 の移動先を合計すると 95.1%に及び図表 9 に示した移動先への移動を担保すれば市民の買物ニーズの概ねがまかなえることとなる。

地図ID	地域・方面・ランドマーク	人数	割合(%)
200	富山方面	199	4.3
300	高山市街地	365	7.9
400		7	0.2
500	平湯地域	0	0.0
35	ママショップうえの	911	19.7
66	駿河屋	900	19.4
	バロ一神岡店	821	17.7
100	バロ一国府店	512	11.1
133	Aコープたかはら	346	7.5
134	コメリ神岡店	96	2.1
47	Aコープ古川店	87	1.9
67	ジャンボあらき	71	1.5
1		50	1.1
122	神岡小学校	37	0.8
小計		4,402	95.1

図表 9 買物における移動先

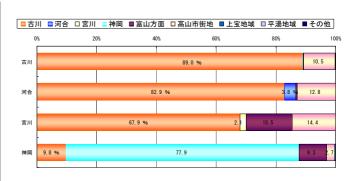




図 12 買物における移動先

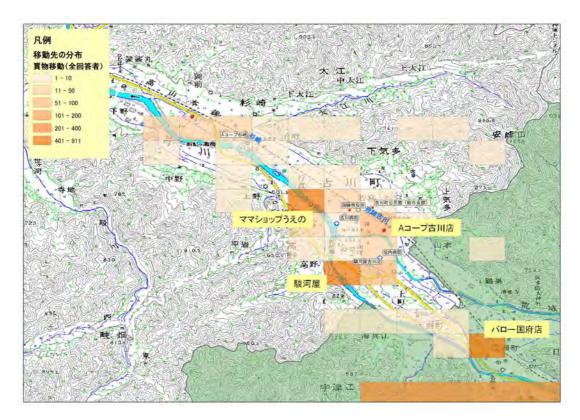


図 13 買物における移動先(古川市街地周辺)

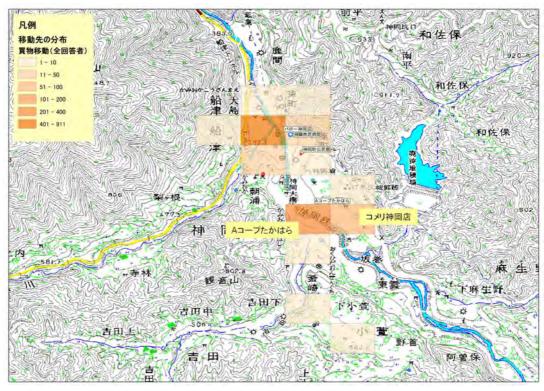


図 14 買物における移動先(神岡市街地周辺)

■参考:移動制約者の移動先

表 2 移動制約者における通院移動先

地図ID	地域・方面・ランドマーク	人数	割合(%)
200	富山方面	31	2.9
300		161	15.0
400	上宝地域	3	0.3
500	平湯地域	0	0.0
118	飛騨市民病院	267	24.8
57	垣内病院	197	18.3
37	保健福祉センター	82	7.6
46		69	6.4
122	神岡鉱業診療所	47	4.4
47	玉舎クリニック	40	3.7
С	河合診療所	28	2.6
G	宮川診療所	27	2.5
13	大高医院	26	2.4
128	工藤病院	22	2.0
小計		1,000	93.0

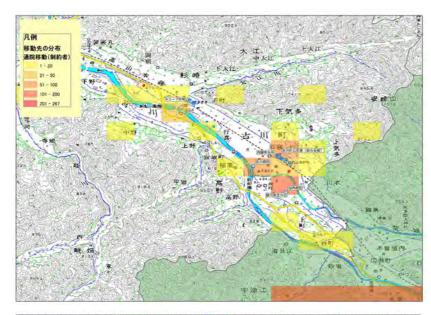


図 15 移動制約者の 通院移動先 (古川市街地周辺)



図 16 移動制約者の 通院移動先 (神岡市街地周辺)

表 3 移動制約者における買物移動先

地図ID	地域・方面・ランドマーク	人数	割合(%)
	富山方面	24	2.5
300	高山市街地	41	4.2
400	上宝地域	1	0.1
500	平湯地域	0	0.0
66	駿河屋	195	20.0
117	バロ一神岡店	194	19.9
	ママショップうえの	192	19.7
	Aコープたかはら	100	10.3
	バロ一国府店	57	5.9
47	Aコープ古川店	54	5.5
122	神岡小学校	18	1.8
134	コメリ神岡店	13	1.3
	飛騨市民病院	11	1.1
3	Aコープ杉崎	10	1.0
小計		910	93.5

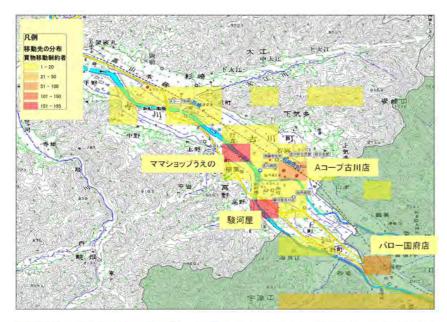


図 17 移動制約者の 買物移動先 (古川市街地周辺)

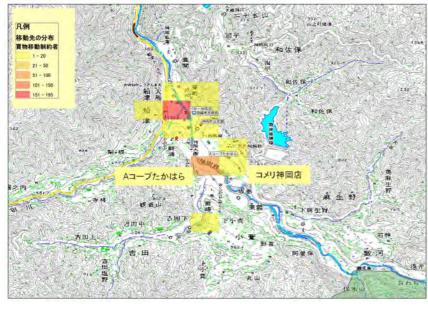


図 18 移動制約者の 買物移動先 (神岡市街地周辺)

6. 移動手段

(1) 公共交通の利用有無

本節では、通勤、通学、通院、買物の各移動をどのような手段により行っているかを分析する。まずは、公共交通の利用状況からみていく。本調査で把握した 13,746 の移動のうち、移動手段を把握できたものは12,864 件となった。このうち、公共交通を利用した移動はわずか696 件(5.4%)に過ぎない。移動のほとんどが公共交通以外の手段によってまかなわれているといえる。

移動目的別に公共交通の利用状況をみていくと、もっとも多いのは「通学」で 64.4%となっている。次いで多いのが「通院」だが、8.7%にとどまっている。

表 4 全回答者の移動手段

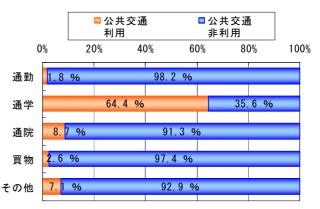
公共交通の利用	人数	割合(%)
公共交通利用	696	5. 4
公共交通非利用	12, 168	94. 6
合計	12, 864	100.0

表 5 移動制約者の移動手段

公共交通の利用	人数	割合(%)
公共交通利用	579	25. 5
公共交通非利用	1, 689	74. 5
合計	2, 268	100.0

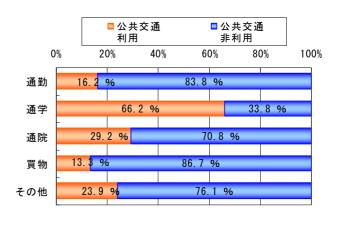
図表 10 全回答者の移動目的

移動種	移動種別		公共交通 非利用	全体
通勤	人数	67	3, 672	3, 739
進到	割合(%)	1.8	98. 2	100.0
通学	人数	141	78	219
进于	割合(%)	64. 4	35. 6	100.0
通院	人数	275	2, 869	3, 144
迪 阮	割合(%)	8. 7	91.3	100.0
買物		111	4, 219	4, 330
貝彻	割合(%)	2. 6	97. 4	100.0
その他人数		102	1, 330	1, 432
での他	割合(%)	7. 1	92. 9	100.0
合計	合計 人数		12, 168	12, 864
	割合(%)	5. 4	94. 6	100.0



図表 11 移動制約者における移動目的

移動種別		公共交通 利用	公共交通 非利用	全体
通勤	人数	36	186	222
) 坦到	割合(%)	16. 2	83. 8	100.0
通学	人数	139	71	210
迪子	割合(%)	66. 2	33. 8	100.0
通院	人数	228	554	782
地坑	割合(%)	29. 2	70. 8	100.0
買物	人数	95	620	715
貝彻	割合(%)	13. 3	86. 7	100.0
その他	人数	81	258	339
	割合(%)	23. 9	76. 1	100.0
合計	人数	579	1, 689	2, 268
	割合(%)	25. 5	74. 5	100.0



(2) 移動目的ごとの移動手段

表 6 は、各移動における移動手段を取りまとめたものである。通勤、通院、買物における移動手段は $6\sim9$ 割弱の割合で自家用車となっている。特に通勤、買物は自家用車率が高い。通勤、通院、買物においては「徒歩等のみ」による移動も $1\sim2$ 割程度みられ、自家用車及び徒歩等で移動手段の 9 割近くになっている。

通学においては、様々な移動手段が用いられている。公共交通の利用率は高いものの、家族送迎の割合も高く2割に及ぶ。「徒歩等のみ」の移動も1割以上となっている。また、通学の特徴として、家族送迎と公共交通との組み合わせが多くみられ、JR 高山本線の駅やバス停まで送迎し、そこから公共交通を利用する傾向がみられた。

表 6 移動目的別移動手段

■通勤

通勤の移動手段	人数	割合(%)
自家用車	3, 185	85. 2
徒歩のみ/自転車のみ/電動三輪車のみ	310	8. 3
家族送迎	90	2. 4
施設送迎	30	0.8
原付・バイク	28	0. 7
JR高山本線	24	0. 6
バス	20	0. 5
家族送迎/JR高山本線	8	0. 2
家族送迎/バス	7	0. 2
その他	37	1.0
合計	3, 739	100.0

■通学

通学の移動手段	人数	割合(%)
バス	73	33. 3
家族送迎	44	20. 1
JR高山本線	40	18. 3
徒歩のみ/自転車のみ/電動三輪車のみ	30	13. 7
家族送迎/バス	15	6.8
JR高山本線/バス	5	2. 3
家族送迎/JR高山本線	5	2. 3
家族送迎/JR高山本線/バス	3	1.4
自家用車	3	1.4
JR高山本線/その他	1	0. 5
合計	219	100.0

■通院

■買物

通院の移動手段	人数	割合(%)	買物の移動手段	人数	割合(%)
自家用車	2, 090	66. 5	自家用車	3, 356	77. 5
徒歩のみ/自転車のみ/電動三輪車のみ	508	16. 2	徒歩のみ/自転車のみ/電動三輪車のみ	634	14. 6
バス	192	6. 1	家族送迎	128	3. 0
家族送迎	101	3. 2	バス	81	1. 9
タクシー	91	2. 9	原付・バイク	66	1. 5
原付・バイク	47	1. 5	タクシー	17	0.4
JR高山本線/バス	33	1. 0	JR高山本線	14	0. 3
JR高山本線	27	0.9	原付・バイク/バス	6	0.1
施設送迎	13	0.4	JR高山本線/バス	5	0.1
その他	42	1.3	その他	23	0. 5
合計	3, 144	100.0	合計	4, 330	100.0

表 7 は移動制約者の移動目的ごとの移動手段を示している。通院や買物において、「徒歩等のみ」 がもっとも多くなり、 $4\sim6$ 割となっている。これは移動制約者の活動範囲が狭いことを示している。 また、家族送迎の比率も高くなっている。

表 7 移動目的別移動手段(移動制約者)

■通勤

通学の移動手段	人数	割合(%)
バス	72	34. 3
家族送迎	42	20.0
JR高山本線	39	18. 6
徒歩のみ/自転車のみ/電動三輪車のみ	29	13.8
家族送迎/バス	15	7. 1
JR高山本線/バス	5	2. 4
家族送迎/JR高山本線	5	2. 4
家族送迎/JR高山本線/バス	3	1.4
合計	210	100.0

■通院

通院の移動手段	人数	割合(%)
徒歩のみ/自転車のみ/電動三輪車のみ	343	43. 9
バス	172	22. 0
家族送迎	101	12. 9
タクシー	81	10. 4
JR高山本線/バス	27	3. 5
JR高山本線	17	2. 2
その他	41	5. 2
合計	782	100.0

■買物

-> · · · ·		
買物の移動手段	人数	割合(%)
徒歩のみ/自転車のみ/電動三輪車のみ	461	64. 5
家族送迎	128	17. 9
バス	75	10.5
タクシー	15	2. 1
JR高山本線	11	1.5
JR高山本線/バス	5	0. 7
その他	20	2.8
合計	715	100.0

■参考:家族送迎の状況と公共交通への転換の可能性

図表 12 は家族送迎の内容を示したものである。なお、本設問は世帯代表者のみが回答を行った。 日常的に家族送迎をしている世帯は 34.7%となっている。家族送迎を行っている世帯のうち、移動手段を公共交通へ切り替えることが可能かどうかについては、ほぼ半数の 49.9%が不可能と回答している。

図表 12 家族送迎の割合

家族送迎の状況	人数	割合(%)
日常的に家族送迎している	913	34. 7
日常的には家族送迎をしていない	1, 720	65. 3
合計	2, 633	100.0

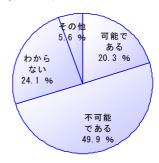
※世帯代表者のみが回答



図表 13 家族送迎から公共交通への切替の可能性

家族送迎から公共交通への 切替の可能性	人数	割合(%)
可能である	374	20. 3
不可能である	920	49. 9
わからない	444	24. 1
その他	104	5. 6
合計	1, 842	100.0

※世帯代表者のみが回答



7. 公共交通の利用頻度

図表 14 は、最近 1 ヶ月の公共交通の利用状況を示したものである。JR 高山本線、市営バス、濃飛バスいずれについても 8~9 割の回答者が公共交通を利用していないと回答している。ほぼ毎日利用している回答者は、すべての飛驒市における公共交通において 2%未満に過ぎず、公共交通を日常的に利用している住民はほとんどいないといえる。

図表 14 公共交通の利用頻度

■JR 高山本線

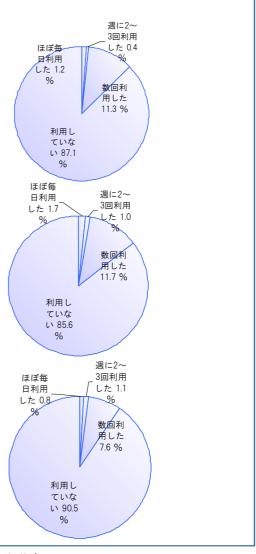
JR高山本線の利用頻度	人数	割合(%)
ほぼ毎日利用した	99	1. 2
週に2~3回利用した	37	0. 4
数回利用した	940	11. 3
利用していない	7, 264	87. 1
合計	8, 340	100. 0

■濃飛バス

in the second se		
濃飛バスの利用頻度	人数	割合(%)
ほぼ毎日利用した	132	1.7
週に2~3回利用した	80	1.0
数回利用した	926	11. 7
利用していない	6, 786	85. 6
合計	7, 924	100.0

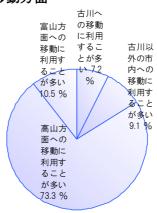
■市営バス

市営バスの利用頻度	人数	割合(%)
ほぼ毎日利用した	61	0.8
週に2~3回利用した	91	1. 1
数回利用した	613	7. 6
利用していない	7, 298	90. 5
수計	8, 063	100.0



図表 15 JR 線利用者の移動方面

JR線利用者の移動方面	人数	割合(%)
古川への移動に利用することが多い	329	7. 2
古川以外の市内への移動に利用することが多い	415	9. 1
高山方面への移動に利用することが多い	3, 360	73. 3
富山方面への移動に利用することが多い	479	10. 5
合計	4, 583	100.0

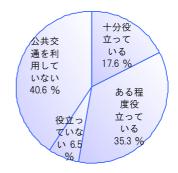


8. 公共交通に対する意識

自家用車継続意思について示す。「ずっと自家用車の運転を続けたい」との回答が 60.0%あり、 自家用車に頼った生活様式が今後も続くものと推測される。一方、将来的には運転をやめたいとの 回答は 29.7%となっており、自家用車利用から切り替えたい層も一定数存在している。

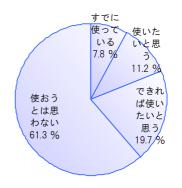
図表 16 公共交通が役立っているか

公共交通が役立っているか	人数	割合(%)
十分役立っている	1, 110	17. 6
ある程度役立っている	2, 219	35. 3
役立っていない	410	6. 5
公共交通を利用していない	2, 554	40. 6
合計	6, 293	100.0



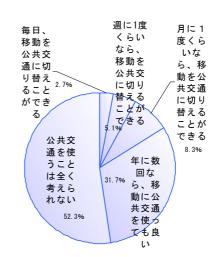
図表 17 もっとも重要な移動における公共交通への転換意向

公共交通への転換意向	人数	割合(%)
すでに使っている	587	7. 8
使いたいと思う	838	11. 2
できれば使いたいと思う	1, 482	19. 7
使おうとは思わない	4, 607	61.3
合計	7, 514	100.0



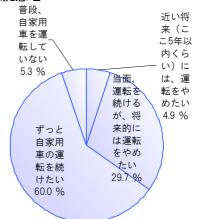
図表 18 自家用車利用者の公共交通転換意向

自家用車利用者の公共交通転換意向	人数	割合(%)
毎日、移動を公共交通に切り替えることができる	190	2. 7
週に1度くらいなら、移動を公共交に 切り替えることができる	363	5. 1
月に1度くらいなら、移動を公共交通に切り 替えることができる	583	8. 3
年に数回なら、移動に公共交通を使っ ても良い	2, 235	31. 7
公共交通を使うことは全く考えられな い	3, 690	52. 3
合計	7, 061	100.0



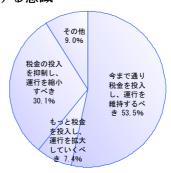
図表 19 自家用車の運転継続意思

自家用車の運転継続意思	人数	割合(%)
近い将来(ここ5年以内くらい)に は、運転をやめたい	348	4. 9
当面、運転を続けるが、将来的には運 転をやめたい	2, 092	29. 7
ずっと自家用車の運転を続けたい	4, 227	60.0
普段、自家用車を運転していない	374	5. 3
合計	7, 041	100.0



図表 20 公共交通の維持に対する意識

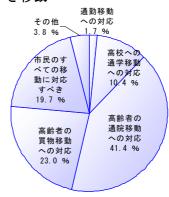
公共交通の維持に対する意識	人数	割合(%)
今まで通り税金を投入し、運行を維持 するべき	3, 870	53. 5
もっと税金を投入し、運行を拡大していくべき	538	7. 4
税金の投入を抑制し、運行を縮小すべき	2, 179	30. 1
その他	651	9. 0
合計	7, 238	100. 0



図表 21 公共交通で対応すべき移動

人数	割合(%)
62	1. 7
371	10. 4
1, 475	41.4
818	23. 0
701	19. 7
136	3.8
3, 563	100.0
	62 371 1, 475 818 701 136

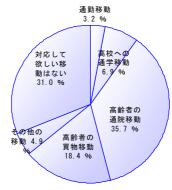




図表 22 公共交通で対応して欲しい移動

公共交通で対応して欲しい移動	人数	割合(%)
通勤移動	116	3. 2
高校への通学移動	252	6. 9
高齢者の通院移動	1, 305	35. 7
高齢者の買物移動	675	18. 4
その他の移動	178	4. 9
対応して欲しい移動はない	1, 134	31.0
合計	3, 660	100.0

※世帯代表者のみが回答



飛驒市地域公共交通網形成計画

令和2年1月

飛驒市

一 問合先 一

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)