

高山市地域公共交通計画

令和6年6月

高 山 市

目 次

第 1 章 はじめに.....	1
1. 計画策定の背景.....	1
2. 地域公共交通の範囲.....	1
3. 計画の期間.....	2
第 2 章 関連計画の整理.....	3
1. 関係する諸計画の整理.....	3
2. 市が目指す都市構造と地域公共交通に求められる機能の整理.....	4
(1) 目指す都市構造と地域公共交通の整備に対する考え方.....	4
(2) その他の関連計画において求められる地域公共交通の機能・役割.....	6
(3) 上位計画等における地域公共交通整備の方向性のまとめ.....	6
第 3 章 地域概況及び地域公共交通の現状と課題.....	7
1. 地域概況.....	7
(1) 地勢.....	7
(2) 施設立地.....	8
(3) 人口の推移・推計と地区別人口.....	9
(4) 人口分布.....	10
2. 観光動向.....	11
3. 市民の移動の状況.....	13
(1) 調査概要.....	13
(2) 調査結果.....	13
4. 地域公共交通の運行・利用状況.....	20
(1) 市の地域公共交通網.....	20
(2) 地域公共交通のサービスレベルの評価.....	24
(3) 地域公共交通の利用状況.....	26
5. 高山市地域公共交通網形成計画の総括.....	33
(1) 目標の達成状況と考察.....	33
(2) 各事業の実施内容と成果.....	35
6. 地域公共交通の課題.....	39
(1) 地域公共交通網形成計画の項目別の課題.....	39
(2) 課題の整理.....	42
第 4 章 地域公共交通の基本方針.....	43
1. 地域公共交通の目指す姿.....	43
2. 基本方針.....	43
3. 地域公共交通の機能とサービス水準.....	44

4. 目標値の設定.....	45
(1) 運行の指標と目標値の設定.....	45
(2) サービスレベルの指標と目標の設定.....	46
5. 目標達成のための事業.....	47
(1) 重点的实施事業.....	47
(2) 地域公共交通運行事業.....	58
(3) 利用促進・啓発事業.....	59
第5章 計画のマネジメント.....	60
1. 管理・実施する主体.....	60
(1) 計画を管理する主体.....	60
(2) 各事業の実施主体.....	60
2. 評価・検証・改善の進め方.....	61
(1) 毎年度の評価・検証・改善.....	61

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）（以下、地域交通法という）において、市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する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されています。

市は、地域公共交通の活性化及び再生に向け、市民、地域、交通事業者、行政等の関係者が連携して取り組めるようにするため「高山市公共交通活性化協議会」を組織し、平成27年4月からの5年間を計画期間とする「高山市地域公共交通網形成計画」を策定しました。これは当時の市の公共交通を取り巻く状況を踏まえ、市の交通政策を総合的かつ計画的に推進するものとして定めたものであり、平成31年度の見直しを経て、同計画に基づいて計画的な地域公共交通の確保・維持・改善を進めてきました。

このような中、国は、公共交通が地域の暮らしを支えていけるようにするため、令和2（2020）年に地域交通法を改正し、市町村がより主体的に地域公共交通を見直し、それを「地域公共交通計画」としてとりまとめていくことを求めています。さらに、令和5（2023）年の改正では、地域との共創による公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めることを求めています。

また、地域公共交通を取り巻く環境は依然として厳しく、今後も地域公共交通を維持するためには、計画のさらなる見直しの必要性が増しています。

以上のことから、市では、前計画期間の終了を受け、市の地域公共交通の現状や課題を改めて整理し、これまで以上に利便性が高くかつ持続可能な地域公共交通を実現するため、高山市地域公共交通計画（以下、本計画という）を策定します。

2. 地域公共交通の範囲

（1）地域公共交通の定義

地域交通法において、地域公共交通は「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」と定義されています（第2条）。この考えのもと本計画において「地域公共交通」とは、生活圏内の各種移動を担い、個人による運行ではない交通手段とし、地域住民及び観光客などすべての人を対象とします。

(2)地域公共交通機関の定義

本計画では、以下のものを市の地域公共交通機関と位置付けます。

なお、特定の人のみが利用するスクールバス、施設や事業者用の送迎バスなどについては、地域公共交通としては位置付けませんが、地域にある輸送資源として、活用を検討していきます。

●鉄道(JR高山本線)

鉄道は一部支所地域と高山市街地間の移動や、他都市との広域移動を担います。

●バス(路線バス、のらマイカー、まちなみバス、匠バス)

バスは地域内の移動と支所地域から高山市街地への移動の他、隣接する自治体（飛騨市、下呂市、白川村）などへの移動を担います。

●交通空白地有償運送(たかね号)

交通空白地有償運送は、バス、鉄道、タクシーの輸送サービスがない地域や時間帯を担います。

●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、ドア・ツー・ドアなどよりきめ細かいサービスの提供を担います。

●福祉有償運送

単独で公共交通機関を利用できない身体障がい者などを対象に、ドア・ツー・ドアの個別輸送を担います。

(3)計画の区域

計画区域は高山市全域とします。ただし、住民の移動は市外にも及んでいるため、近隣の自治体（飛騨市、下呂市等）と連携しながら計画を推進します。

3. 計画の期間

本計画の期間は、令和6（2024）年度から令和11（2029）年度までの6か年度とします。なお、本計画を見直す必要が生じた場合には、適宜見直しを行います。

第2章 関連計画の整理

地域公共交通は都市の形成において重要な役割を担うため、市の様々な計画と関係してきます。本章では、上位計画や関連計画において求められている地域公共交通の役割を整理します。

1. 関係する諸計画の整理

本計画は「高山市第八次総合計画」及び「高山市都市基本計画」を上位計画とし、これらに示される地域公共交通政策を実現するためのものです。

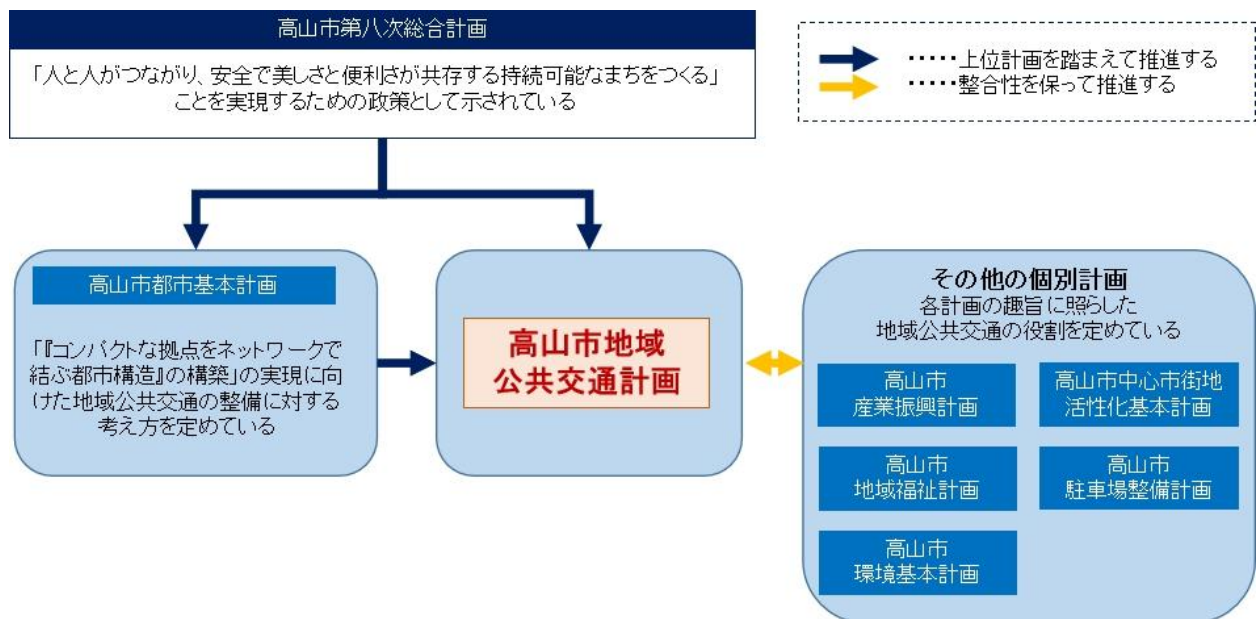
高山市第八次総合計画では、市の目指すべき都市像を「人・自然・文化がおりなす活力とやさしさのあるまち 飛騨高山」とし、地域公共交通は、「人と人がつながり、安全で美しさと便利さが共存する持続可能なまちをつくる」ことを実現するための政策として位置付けられています。

また、高山市都市基本計画では、「『コンパクトな拠点をネットワークで結ぶ都市構造』の構築」を目指しており、その実現に向けて地域公共交通は「都市活動の中心拠点と地域の生活や交流活動の拠点を効率的・効果的に結ぶ」こと等によって、「市の中心部や支所地域の核となるエリアへのアクセス向上を図る」としています。

その他、「高山市産業振興計画」、「高山市地域福祉計画」等の個別計画においてもそれぞれの計画の趣旨に照らした「公共交通に求められている機能」が示されています。

これら上位計画に示されている方針を踏まえ、地域公共交通の整備方針を定めるほか、個別計画においてに求められている機能を実現する地域公共交通の整備を目指します。

図表 1 本計画と関連計画との関係性



2. 市が目指す都市構造と地域公共交通に求められる機能の整理

高山市都市基本計画において示されている目指す都市構造を構築するために必要な地域公共交通の機能について整理します。

(1) 目指す都市構造と地域公共交通の整備に対する考え方

1) 目指す都市構造

市では、「医療・福祉施設や商業施設、住居等が、市の中心部や支所地域の核となるエリアにまとまって立地し、日常生活に必要なサービス等が身近に存在するまち」及び「高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく、徒歩や公共交通等により、医療・福祉施設や商業施設等に容易にアクセスできるまち」の実現を目指しており、それを総括し『コンパクトな拠点をネットワークで結ぶ都市構造』を構築することを、高山市都市基本計画に示しています。

図表 2 市が目指す都市構造のイメージ図



出典：高山市「高山市都市基本計画」

2) 都市構造の実現に向けた地域公共交通整備に対する考え方

市が目指す都市構造を実現するにあたり、高山市都市基本計画では、拠点と軸という概念を設定し、高山市街地の拠点と支所地域の拠点を、道路や地域公共交通の軸で接続する考え方を示しています。

図表 3 拠点と軸の考え方

	考え方
拠点	・高山市街地を「都市拠点」と設定。公共施設等が集積し、交通結節点としての機能も有する。 - 都市拠点内における地域公共交通の整備方針として、循環型公共交通の充実を図る。 ・支所地域における生活や交流活動の拠点を「地域拠点」と設定。 - 地域拠点内における地域公共交通の整備方針として、地域拠点と居住地を効率的・効果的に結ぶ地域公共交通システムを構築し、アクセスの向上を図る。
軸	・高山市と主要都市を結ぶ「広域連携軸」を設定。広域連携軸として東海北陸自動車道、中部縦貫自動車道、国道41号、JR高山本線を設定している。 ・地域拠点を結ぶ道路を「地域連携軸」と設定している。

また、効率的で効果的な地域公共交通が有すべき機能を以下のように整理しています。

図表 4 地域公共交通が有すべき機能

機能
・観光客の移動にも配慮した観光特化型バスの運行により、市街地における循環型公共交通の充実を図る ・各地域内にて運行している「のらマイカー」について、支所地域から市街地及び他自治体への乗り入れを検討 ・地域の実情に合わせた少規模輸送の導入を促進 ・交通結節点の整備（待合所、ベンチの設置等）と機能強化を図る ・様々な交通手段と運行検索・予約システム等を最適に統合するサービスや自動運転、超小型モビリティ等、MaaS等の活用を検討を行い、移動の効率化と地域の移動手段の確保を図る

(2) その他の関連計画において求められる地域公共交通の機能・役割

図表 5 に、関連計画において地域公共交通に求められる機能・役割を整理します。

図表 5 関連計画に示される地域公共交通に求められる機能・役割

計画	機能・役割
高山市産業振興計画	・ 中心市街地の渋滞緩和と観光客等の利便性や回遊性を高めるための観光特化型バスの運行 ・ 誰もが商店街等に気軽に買物に訪れることができる中心地のバスの利用促進と、運行内容等の充実 ・ 案内表示の多言語化や路線の乗継ぎ等の利便性の向上による観光客の周遊の促進
高山市地域福祉計画	・ 移動が困難な方への公共交通の確保と支援 ・ 車両の整備等によるユニバーサルデザインの推進
高山市環境基本計画	・ 効果的で効率的な自主運行バスの運行や少規模輸送体制の確立 ・ 車両の整備等によるユニバーサルデザインへの配慮 ・ 移動手段の転換と利用による環境負荷の低減の促進 ・ 交通渋滞の緩和等による道路利用の快適性の向上
高山市中心市街地活性化基本計画	・ 回遊性を高めるための公共交通機関の利用促進や案内機能の充実 ・ 交通の結節点としての高山駅周辺の機能強化 ・ 周辺地域からのアクセス向上
高山市駐車場整備計画	・ 公共交通の利用促進とまちなかへの過度な車両流入の抑制 ・ パークアンドライドの推進

(3) 上位計画等における地域公共交通整備の方向性のまとめ

以上を踏まえ、図表 6 に上位計画等において示される地域公共交通整備の方向性を示します。

図表 6 上位計画等において示される地域公共交通整備の方向性

方針		内容
整備にかかる方針	軸の形成に関わる地域公共交通の整備方針	・ 都市拠点と地域拠点を接続する ・ 乗り継ぎ利便性の向上
	都市拠点内における整備方針	・ 循環型公共交通の充実 ・ 観光特化型バスの運行
	地域拠点における整備方針	・ 地域拠点と周辺を効率的・効果的に結ぶ地域公共交通システムの構築（交通不便者の足の確保／少規模輸送サービスの導入）
その他		・ 多言語化の促進 ・ ユニバーサルデザインの推進 ・ 利用促進・利用転換 ・ 環境負荷の低減

第 3 章 地域概況及び地域公共交通の現状と課題

本章では、各種統計や調査等から地域公共交通の現状やそれを取り巻く環境、市民の移動の状況を踏まえ課題を整理します。

1. 地域概況

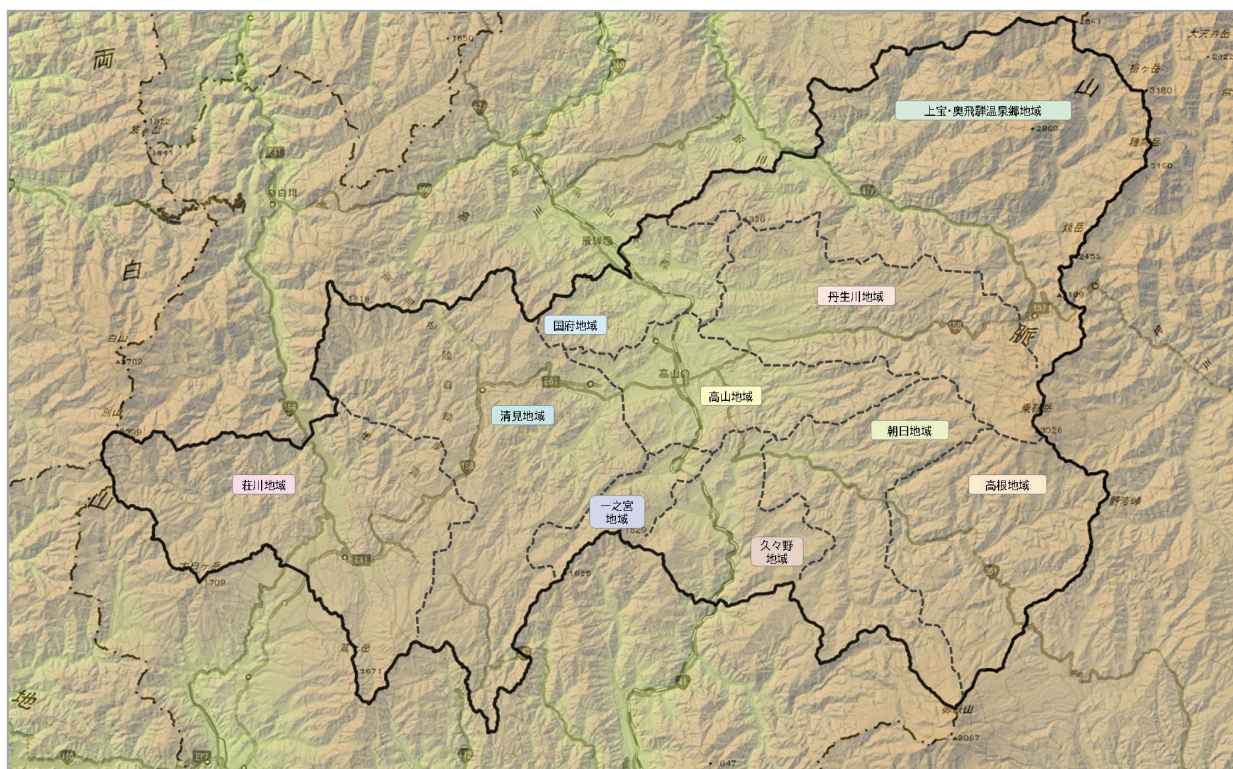
(1) 地勢

市は、平成 17（2005）年の市町村合併により 10 市町村が一つの市となり、東西に約 81km、南北に約 55km あり、面積は 2,177.61 k m²の日本一広い市となっています。面積の約 92.1%は森林で占められ、山や川、溪谷、峠などで地理的に分断され、標高差も 2,000mを超えるなど、地形的に大きな変化に富んでいます。

北東部には槍ヶ岳、乗鞍岳、穂高連峰などの飛騨山脈（北アルプス）を擁し、中央部には宮川が南から北へ流れ、南部には飛騨川が北から南へ流れ、南西部には庄川が南から北へ流れています。

標高の最高は奥穂高岳の 3,190m、最低は上宝町吉野の 436mとなっており、急峻な地形で可住地（平地）は狭く、高山市街地や高山駅周辺の中心部に施設や人口が集中する構造になっています。

図表 7 市の地勢



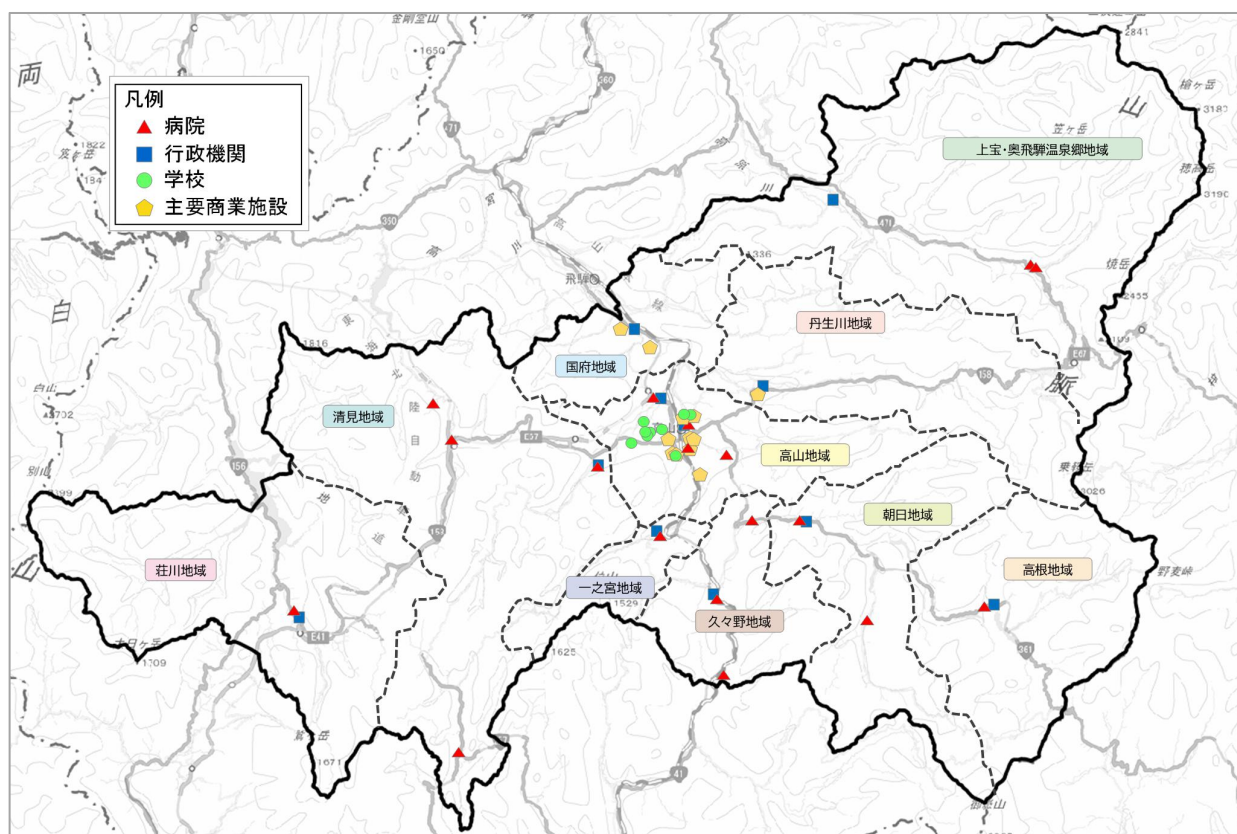
出典：国土交通省国土地理院

(2) 施設立地

地勢の影響を受け、病院や学校、主要商業施設など主要な施設のほとんどは、高山市街地中心部に集中的に立地しています。

各支所地域には、診療所が立地していますが、診察日が限定されている等の制約もみられます。また、日用品を買え揃えることのできる大型の商業施設が立地していない地域も少なくありません。このような状況から、生活していくためには、日常的に各支所地域から高山市街地など他の地域へ移動する必要性が高まっています。

図表 8 市内の施設立地



【公共施設分類一覧】

病院: 病院・国保診療所

行政機関: 県庁・地方事務所・市役所・支所

学校: 高等学校・高等専門学校・短期大学・大学・特別支援学校(盲学校・ろう学校・養護学校)

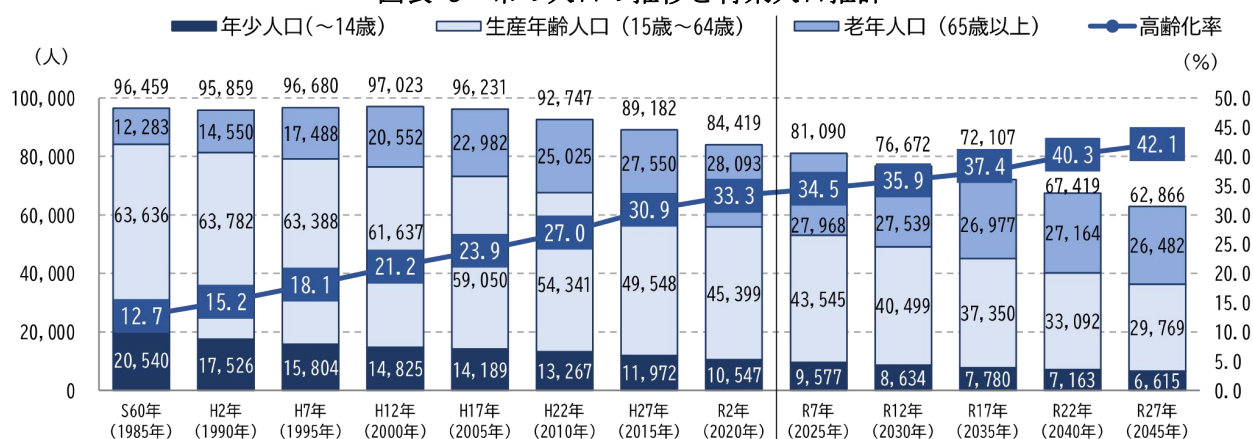
主要商業施設: 店舗面積が 1,000 m²を超える商業施設

(3) 人口の推移・推計と地区別人口

市の人口は、平成12（2000）年をピークに年々減少し、令和2（2020）年時点では、84,419人で、高齢化率は33.3%です。今後も人口は減少し続け、高齢化がさらに進んでいくと推計されています。

人口及び世帯数を地域別にみると、荘川地域と高根地域における総人口は1,000人を下回っています。高齢化率は、どの地域においても30%を超えていますが、中でも、高根地域は約70%と特に高くなっています。また、高齢者夫婦のみ及び高齢者単独世帯は、年々増加傾向にあり、特に高齢者単独世帯の増加が顕著です。

図表 9 市の人口の推移と将来人口推計



出典：実績値（令和2年度まで）：総務省「国勢調査」

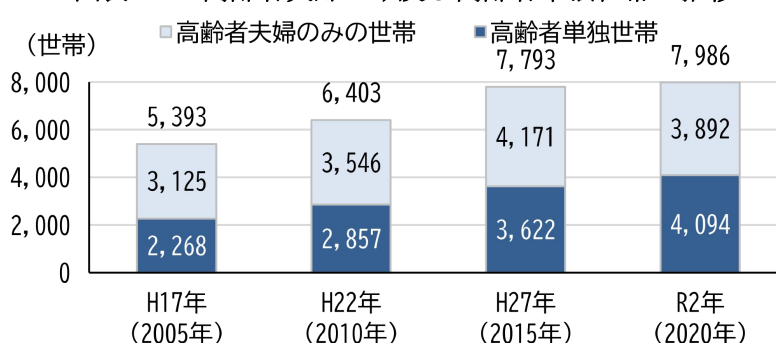
推計値（令和7年度以降）：国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

図表 10 地域別人口（令和5（2023）年4月1日時点）

	総人口	0～14歳		15～64歳		65歳以上	
		人数	割合	人数	割合	人数	割合
高山市全体	83,537	9,949	11.9%	45,489	54.5%	28,099	33.6%
高山地域	59,160	7,236	12.2%	33,019	55.8%	18,905	32.0%
丹生川地域	4,008	508	12.7%	2,116	52.8%	1,384	34.5%
清見地域	2,177	215	9.9%	1,178	54.1%	784	36.0%
荘川地域	986	81	8.2%	475	48.2%	430	43.6%
一之宮地域	2,385	296	12.4%	1,242	52.1%	847	35.5%
久々野地域	3,179	373	11.7%	1,541	48.5%	1,265	39.8%
朝日地域	1,344	21	8.4%	696	48.2%	627	43.4%
高根地域	275	7	2.5%	77	28.0%	191	69.5%
国府地域	7,257	901	12.4%	3,798	52.3%	2,558	35.2%
上宝地域	2,666	211	7.9%	1,347	50.5%	1,108	41.6%

出典：高山市「人口・世帯数」

図表 11 高齢者夫婦のみ及び高齢者単独世帯の推移



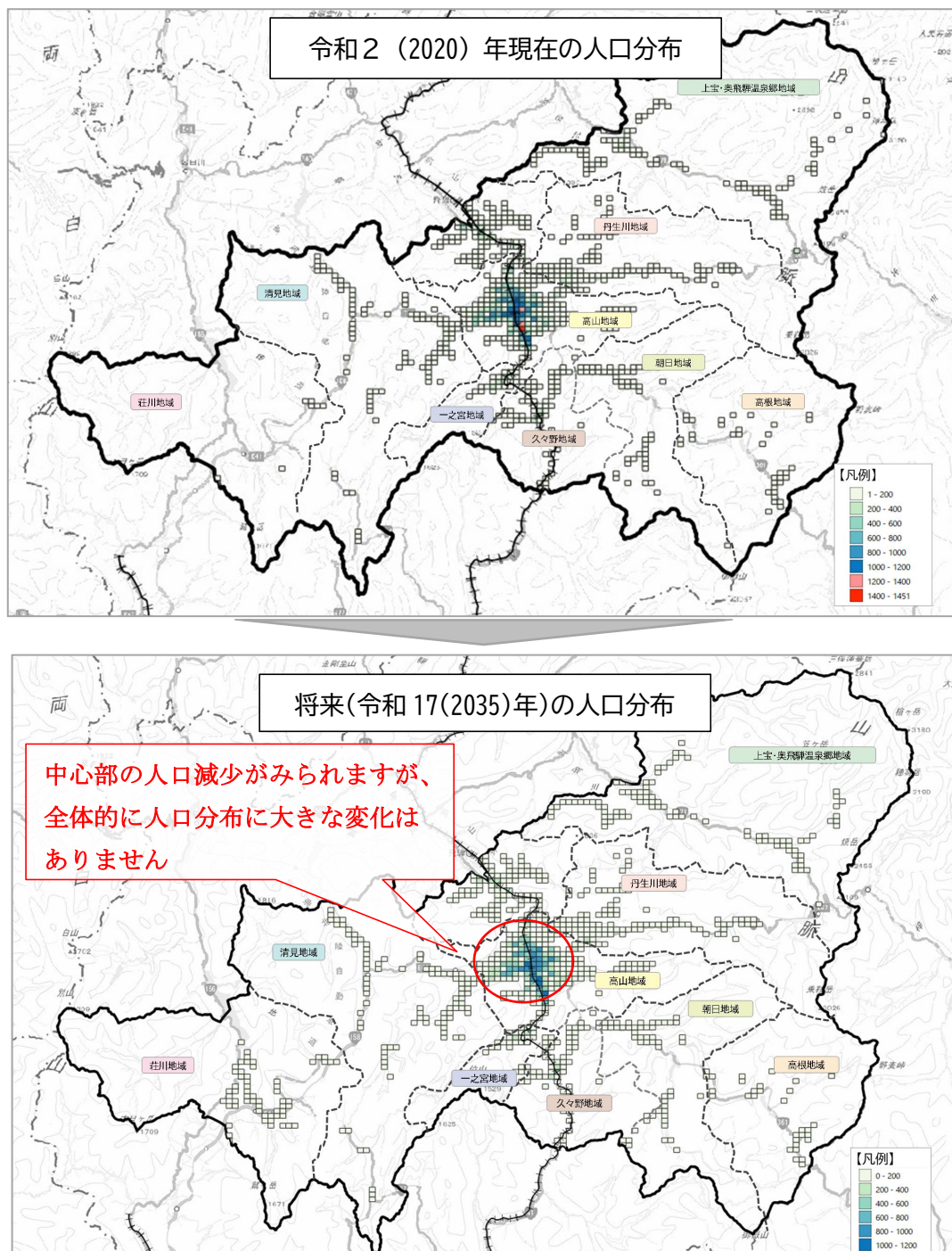
出典：総務省「国勢調査」

(4) 人口分布

人口分布をみると、主に高山地域、特に高山駅周辺の中心部に集中していることがわかります。中心部から外れると人口密度は低くなりますが、主に鉄道の沿線や谷筋に沿って薄く広く分布しています。

令和 17（2035）年における将来人口をみると、人口は減るものの、分布は令和 2（2020）年と概ね変わらないことから、今後も各支所地域から高山市街地中心部への移動需要に対し、効率的に対応していくことが求められます。

図表 12 令和 2（2020）年→令和 17（2035）年人口分布の比較



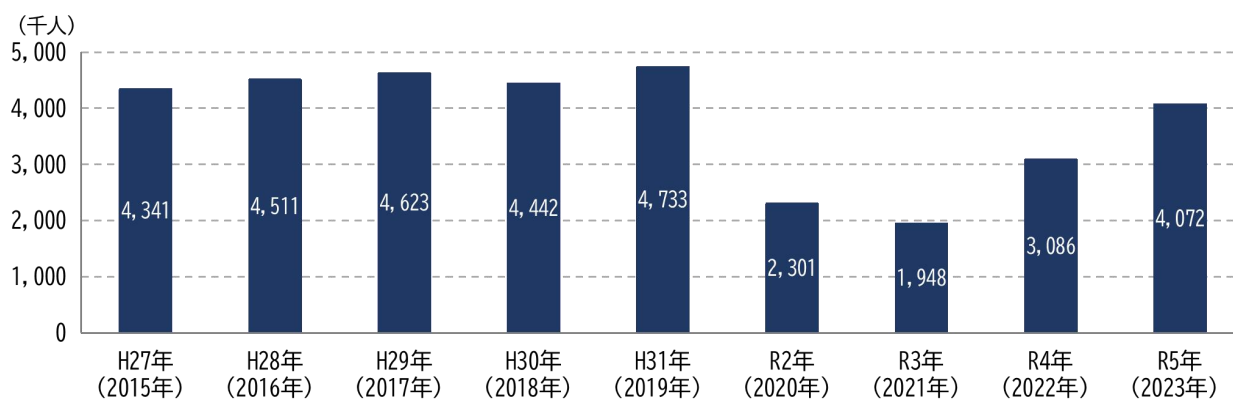
出典：令和 2 年は国勢調査、令和 17 年は国土交通省推計

2. 観光動向

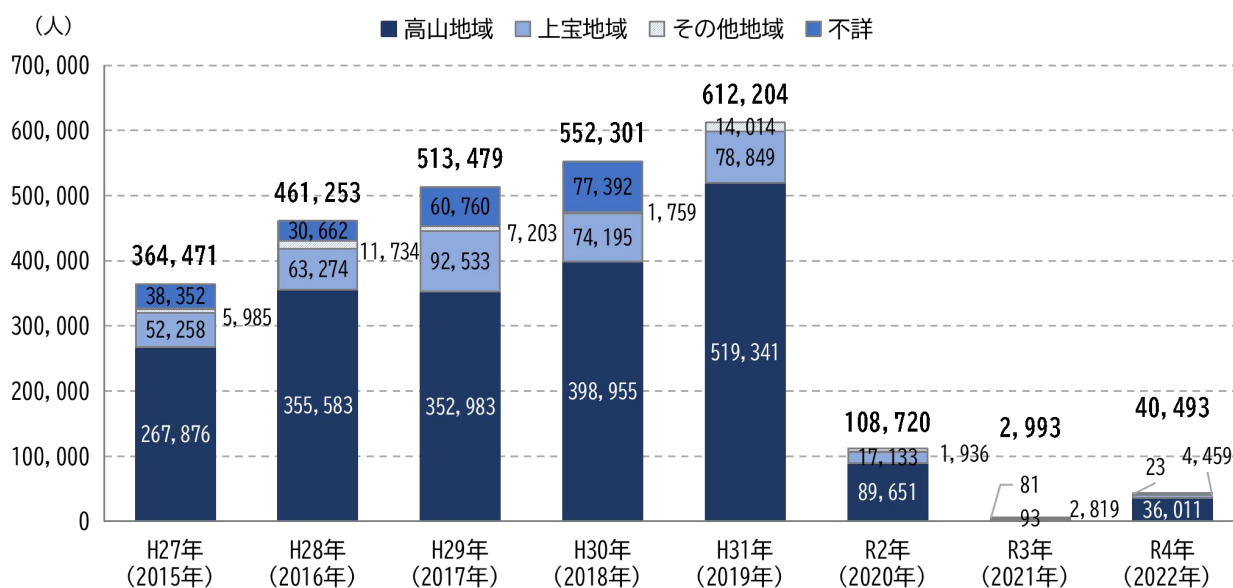
市の入込観光客数は、平成 27（2015）年以降約 450 万人で推移していましたが、コロナ禍の影響を受け、令和 2（2020）年、令和 3（2021）年は、約 200 万人まで減り、令和 5（2023）年は 407 万人まで回復しています。

外国人宿泊客は、平成 27（2015）年の約 36 万人から増加し、平成 31（2019）年には約 61 万人となりました。その後はコロナ禍で減少し、令和 4（2022）年では約 4 万人となっていますが、今後外国人観光客も回復することが予想されます。また、外国人宿泊者のうち、7 割から 9 割程度が高山地域に滞在しており、高山市街地における観光客の移動の足として、地域公共交通の確保が必要といえます。

図表 13 入込観光客数の推移



図表 14 外国人の延べ宿泊者数の推移



まとめ

(地域概況)

- 面積の大半は山林が占め、急峻な地形のため、可住地(平地)は狭くなっており、主要な施設の多くは高山市中心部に集中しています。
- 各支所地域には、支所や診療所等が立地しています。しかし、診療日が限定されていることや、スーパーのように日用品が一度に購入できる商業施設がない地域も多く、隣接する支所地域や高山市街地への移動の必要性が高いことから、交通不便者にとっては、生活していくために地域公共交通が重要です。
- 人口は年々減少しており、今後さらに減少すると推計されています。しかし、人口分布の状況は、現状とあまり変わらないと推計されています。
- 高齢化率は今後も上昇していくことが推計されており、また、高齢者夫婦のみ・高齢者単独世帯は増加傾向にあり、移動支援へのニーズが高まるものと想定されます。
- 人口は、主に高山地域、特に高山駅周辺の中心部に集中しており、中心部から離れると人口密度が低くなりますが、主に鉄道の沿線や谷筋に沿って薄く分布しています。

(観光動向)

- 延べ観光客数は、年間約450万人が来訪しており、コロナ禍の影響で減少しましたが、令和5(2023)年の最新値では、407万人まで回復しています。
- 外国人の延べ宿泊者数は平成31(2019)年の約61万人となりましたが、コロナ禍の令和4(2022)年には約4万人まで減少しました。しかしながら、今後外国人観光客も回復することが予想されます。
- 外国人宿泊者の7～9割が高山地域に滞在していることから、高山市街地における観光客の移動の足として、地域公共交通の確保が必要といえます。

3. 市民の移動の状況

(1) 調査概要

市民の移動の状況を把握するために、以下の調査を実施しています。

図表 15 調査の概要

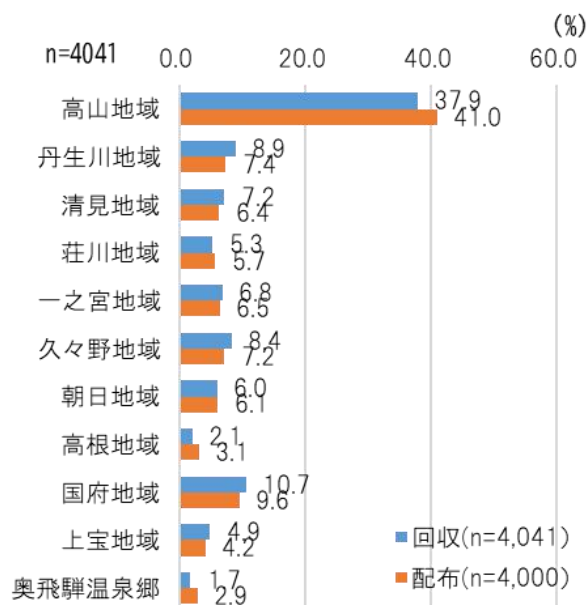
	高山市民の移動実態調査
調査対象者	高山市在住の高校生以上の市民
調査期間	2023 年 8 月 9 日～8 月 31 日
調査方法	郵送による自記式調査 (調査票を世帯に配布し、高校生以上の世帯構成員が最大 4 人回答できるよう設計。複数の世帯員から回答を得た)
備考	配布数 4,000 票(世帯) 有効回答数 2,076 票(世帯) 有効回答率 51.9% 有効回答者数 4,198 人 ※1 票あたり平均回答者数 2.0 人

(2) 調査結果

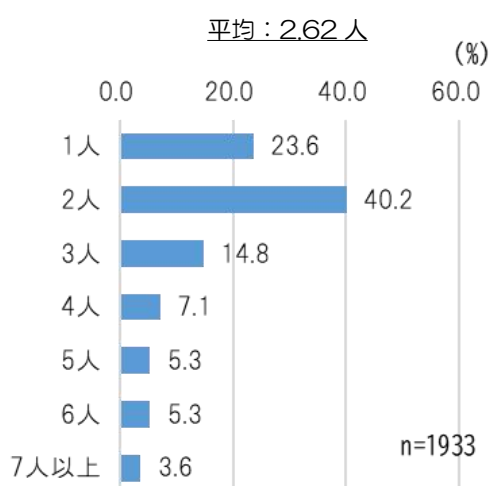
1) 回答者・回答世帯の属性

回答者の居住地は高山地域(37.9%)が最も多くなっています。世帯員数は2人(40.2%)が最も多く、回答者の平均世帯人数は2.62人となっています。

図表 16 居住地

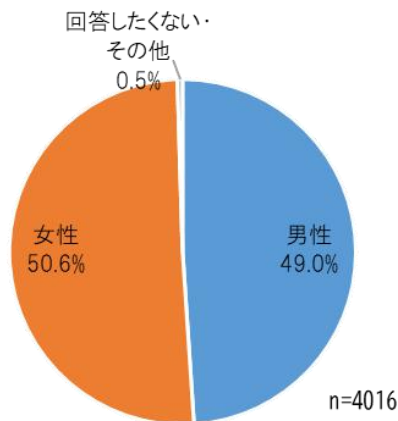


図表 17 世帯員数

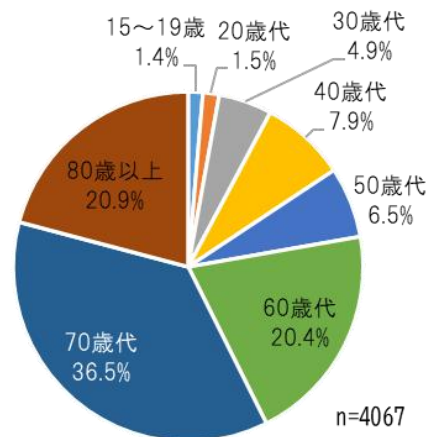


回答者の性別は男女がおおよそ半々、年齢は60歳以上が約4分の3を占め、15～19歳は1.4%、20歳代は1.5%と少なくなっています。職業は、無職（定年退職者含む）が32.5%と多くっており、高齢者が多いためと考えられます。高校生は1.4%となっています。

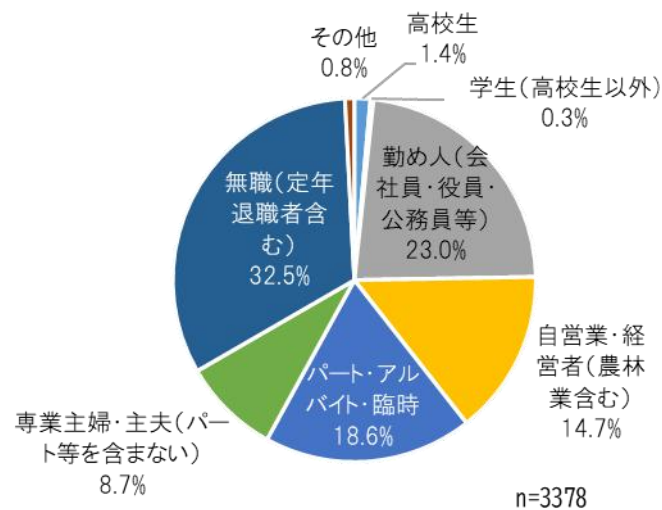
図表 18 性別



図表 19 年齢



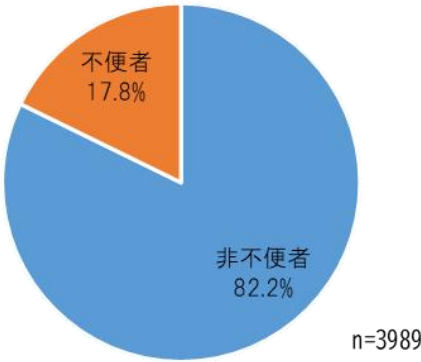
図表 20 就業・就学状況



2) 交通不便者の実態

交通不便者（自身で自由に利用できる自動車・バイクを持たない者）は、回答者全体の 17.8% であり、女性・高齢者に多く、職業別では、高校生に多くなっています。居住地域別では、荘川地域、高山地域、奥飛騨温泉郷地域に多くなっています。

図表 21 交通不便者の割合



図表 22 交通不便者の属性

	男性	女性	回答したくない・その他
非不便者(n=3238)	53.5	46.0	0.5
不便者(n=698)	28.4	71.2	0.4

	15～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳以上
非不便者(n=3241)	0.2	1.6	6.0	9.5	7.7	24.0	39.6	11.4
不便者(n=701)	6.4	1.0	0.6	1.6	1.1	5.7	24.3	59.3

	非不便者	不便者
高校生(n=45)	2.2	97.8
学生(高校生以外)(n=8)	50.0	50.0
勤め人(会社員・役員・公務員等)(n=776)	97.7	2.3
自営業・経営者(農林業含む)(n=492)	96.3	3.7
パート・アルバイト・臨時(n=623)	94.5	5.5
専業主婦・主夫(パート等を含まない)(n=292)	75.0	25.0
無職(定年退職者含む)(n=1080)	66.5	33.5
その他(n=28)	64.3	35.7

	非不便者	不便者
高山地域(n=1458)	78.9	21.1
丹生川地域(n=348)	87.6	12.4
清見地域(n=276)	83.0	17.0
荘川地域(n=203)	78.3	21.7
一之宮地域(n=256)	89.8	10.2
久々野地域(n=326)	83.7	16.3
朝日地域(n=228)	83.3	16.7
高根地域(n=77)	80.5	19.5
国府地域(n=421)	84.8	15.2
上宝地域(n=186)	84.9	15.1
奥飛騨温泉郷(n=70)	80.0	20.0

3) 市民の移動状況の全体像

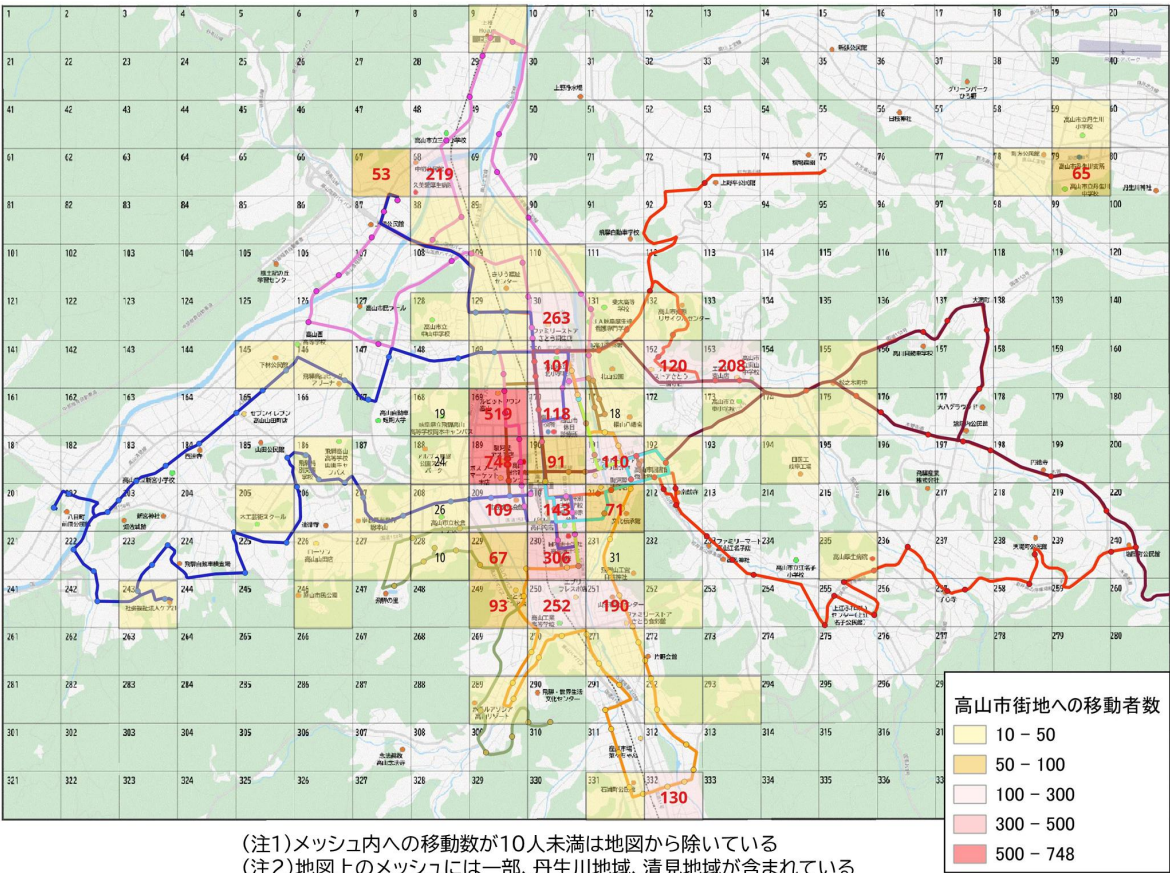
市民の移動実態調査で把握した 7, 159 トリップを分析すると、移動の全体的な傾向として、高山市街地への移動が 69.6%と 7 割近くになっています。また、交通手段は自家用車が 80.4%と多くなっています。支所地域の交通不便者は、自地域内で用事を済ます傾向があります。

図表 23 市民の移動の状況

移動目的	発地	OD 目的地				交通手段	時間帯	平日の 移動頻度
		高山 市街地	中心市街地	支所 地域	市外			
全体	全地域	69.6	36.2	23.4	7.0	自家用車 80.4% 家族送迎 8.6% 徒歩・自転車のみ 5.1% ※最も長時間利用するもの	----	----
	高山地域	90.8	48.1	5.9	3.4		到着:7~11時台	
	支所地域	55.9	28.5	34.8	9.4		帰宅:10~20時	
全体 (不便者)	全地域	68.7	36.6	26.9	4.4	家族送迎 54.5% 徒歩・自転車のみ 17.1% 濃飛バス 7.1% ※最も長時間利用するもの	----	----
	高山地域	95.7	51.4	3.0	1.2		到着:8~10時台	
	支所地域	41.6	21.8	50.7	7.7		帰宅:10~18時	

高山地域での移動状況の詳細をみると、赤枠内の高山市街地やスーパーマーケットやドラッグストアの店舗があるエリア、高山赤十字病院や久美愛厚生病院のあるエリア等に移動が集中しています。

図表 24 高山地域での移動状況



4) 移動目的別の市民の移動の状況

移動目的別の1日あたりの想定利用回数を推計すると、通勤・通学は4,175回となっています。また、通学では家族送迎が比較的多く、地域公共交通の利用促進がしやすいと考えられます。

通院・買物の1日あたりの想定利用回数は393回となっています。

朝夕の移動（通勤・通学）に対して、日中の移動（通院・買物）は規模が小さい（同じ輸送量では不効率）と考えられます。また、日中の主な利用者が、高齢の交通不便者（免許がない・運転に不安がある）ということ踏まえると、自宅から主な目的地まで、ドア・ツー・ドアで行けることが望ましいと考えられます。通院・買物の交通不便者の目的地は、主に高山市街地及び支所地域（自地域と隣接する地域）となっています。

また、通勤・通院・買物は、交通手段が自家用車等の割合が多く、通学は、地域公共交通の割合が多くなっています。

図表 25 移動目的別の1日あたりの想定利用回数

	目的地	利用の規模				交通手段		
		主な利用者	地域公共交通の利用割合※	主な頻度	1日あたりの想定利用回数	自家用車 原付/バイク	家族送迎	徒歩/自転車等のみ
通勤	主に高山地域	生産年齢世代 (19～64歳) 42,194人	1.2%	毎日 週5日	1,013回	91.3%	1.1%	5.3%
通学	主に高山地域 (国府地域・上宝地域は 飛騨市あり)	高校生 (16～18歳) 2,403人	65.8%	毎日 週5日	3,162回	-	17.1%	14.6%
通院	主に自地域と高山地域 (上宝地域は自地域と飛騨市)	高齢者 (65歳～) 28,093人	3.2%	月1回程度 週0.25日	90回	71.3%	14.6%	5.5%
買物	主に高山地域 (久々野地域・国府地域は自地域あり、 上宝地域は国府地域と飛騨市)	高齢者 (65歳～) 28,093人	1.8%	週1～2回 週1.5日	303回	82.7%	7.7%	5.8%

※地域公共交通の利用割合とは、高山本線、濃飛バス、まちなみバス、のらマイカー、タクシーのいずれかを利用する人の割合を示している

図表 26 移動目的別の市民の移動の状況

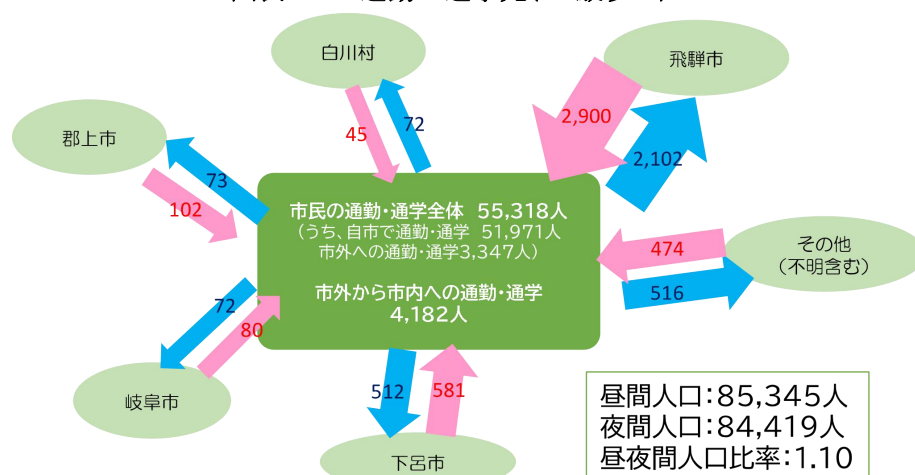
移動目的	OD						時間帯	平日の 移動頻度
	発地	目的地						
		高山 市街地	中心市街地	支所 地域	市外			
通勤	高山地域	84.4	28.7	11.1	4.6	到着:6～8時台	週5回 74.1%	
	支所地域	49.1	19.1	40.0	10.9	帰宅:15～20時		
通学 (高校生)	高山地域	100.0	40.0	0.0	0.0	到着:7～8時台	週5回 89.7%	
	支所地域	87.0	26.1	0.0	13.0	帰宅:15～20時		
通院	高山地域	97.5	45.4	0.5	1.9	到着:8～10時台	月1回 79.0%	
	支所地域	60.9	26.1	28.6	10.4	帰宅:10～12時台		
通院 (不便者)	高山地域	97.4	51.6	1.1	1.6	到着:8～10時台	月1回 74.8%	
	支所地域	45.8	24.2	48.0	6.2	帰宅:10～12時台		
買物	高山地域	97.7	48.3	1.7	0.6	到着:9～11時台	週1～2回 61.3%	
	支所地域	66.8	31.7	28.4	4.9	帰宅:10～12時台		
買物 (不便者)	高山地域	100.0	55.4	0.0	0.0	到着:9～11時台	週1～2回 66.9%	
	支所地域	52.8	26.0	38.6	8.7	帰宅:10～12時台		

(参考)国勢調査からみる市民の通勤・通学移動

1) 通勤・通学の移動状況

15歳以上の市民のうち通勤・通学している者の人数は55,318人です。そのうち、市内に通勤・通学している者は51,971人で、93.9%を占めています。残りの市民3,347人は市外へ通勤・通学しており、そのうち飛騨市への通勤・通学者が2,102人で62.8%、下呂市へは512人で15.3%となっています。なお、市外から市内への流入は4,182人で、飛騨市からの移動が2,900人で69.3%、下呂市からは581人で13.9%となっています。

図表 27 通勤・通学先(15歳以上)



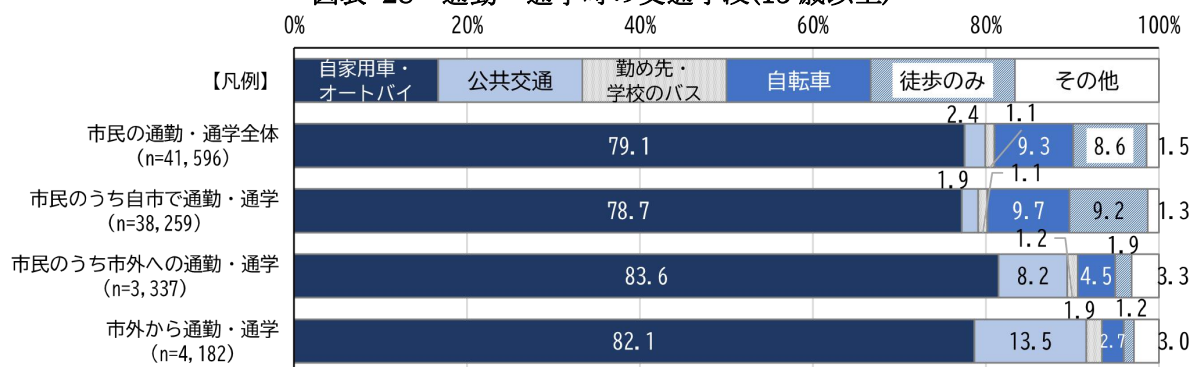
出典:総務省「国勢調査(令和2(2020)年)」

2) 通勤・通学時の交通手段の状況

市民が通勤・通学の際に利用する交通手段の割合をみると、「自家用車・オートバイ」を利用している者が79.1%、「公共交通」を利用している者は2.4%となっています。市民のうち、市内に通勤・通学している者が「自家用車・オートバイ」を利用している割合は78.7%、市外に通勤・通学をしている者が「自家用車・オートバイ」を利用している割合は83.6%に上ります。このように通勤・通学においてほとんどの者が自家用車等を利用していることがわかります。

なお、市外へ通勤・通学している者の「公共交通」の割合は8.2%となっており、市内に通勤・通学者に比べてかなり高くなっています。また、市外から市内へ通勤・通学してくる者の公共交通の利用率も13.5%となっており、公共交通は広域移動に利用される傾向にあります。

図表 28 通勤・通学時の交通手段(15歳以上)



出典:総務省「国勢調査(令和2(2020)年)」

まとめ

- 回答者全体の 17.8%が交通不便者であり、高齢者、女性、高校生の割合がそれぞれ多くなっています。
- 調査で把握した 7,159 トリップを分析すると、高山市街地への移動が 69.6%と7割近くになっています。高山地域の移動を分析すると、一部の地域に移動が集中していることがわかります。
- 朝夕と日中の地域公共交通の利用回数を推計すると、日中は朝夕の10分の1程度となっており、輸送量を時間帯によって変えていく必要が高いことがわかります。
- 国勢調査によると、市民の通勤・通学における移動手段の 79.1%が自家用車等を利用しており、公共交通を利用する者は 2.4%にとどまっています。

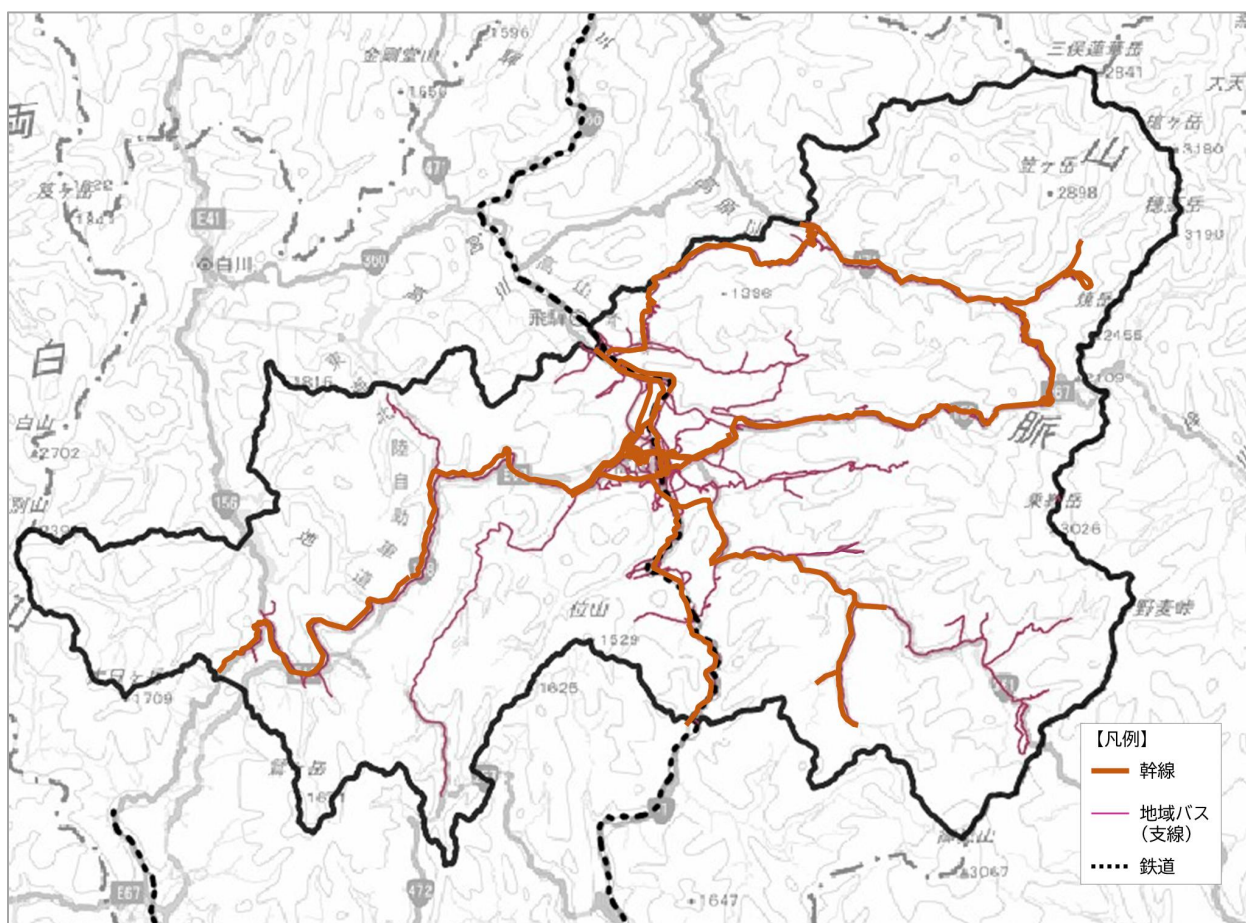
4. 地域公共交通の運行・利用状況

(1) 市の地域公共交通網

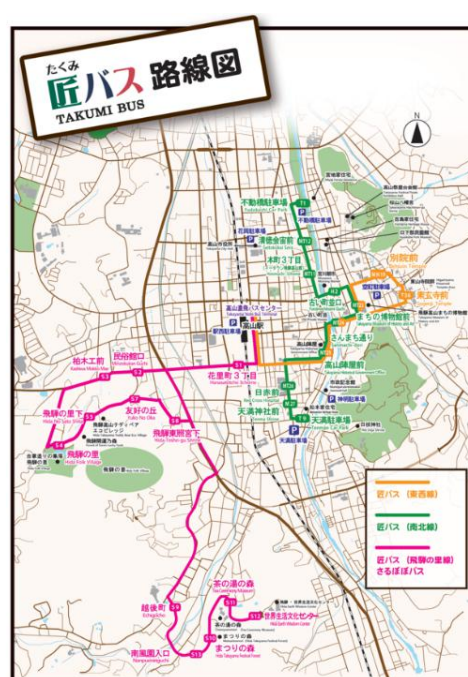
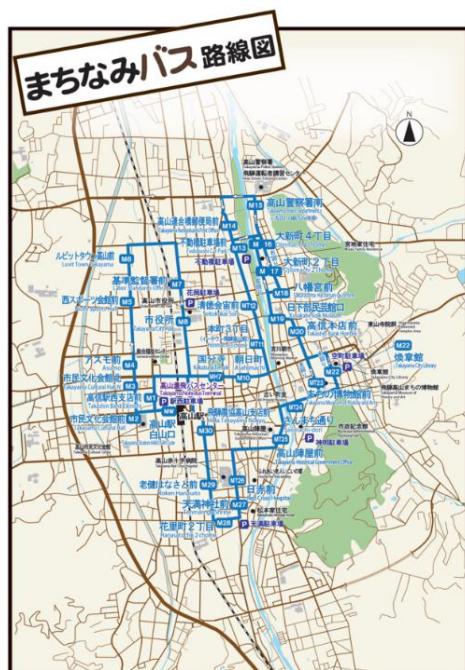
J R高山本線による鉄道網が広域の移動を担っています。

路線バスとしては、各支所地域と高山市街地を結ぶ「幹線バス」、各地域内の移動を担う「地域バス（支線）」のらマイカー（たかね号含む）」が運行しています。

図表 29 高山市の地域公共交通の全体像



この他に、地域公共交通を補完する移動サービスとして、福祉有償運送等があります。



21

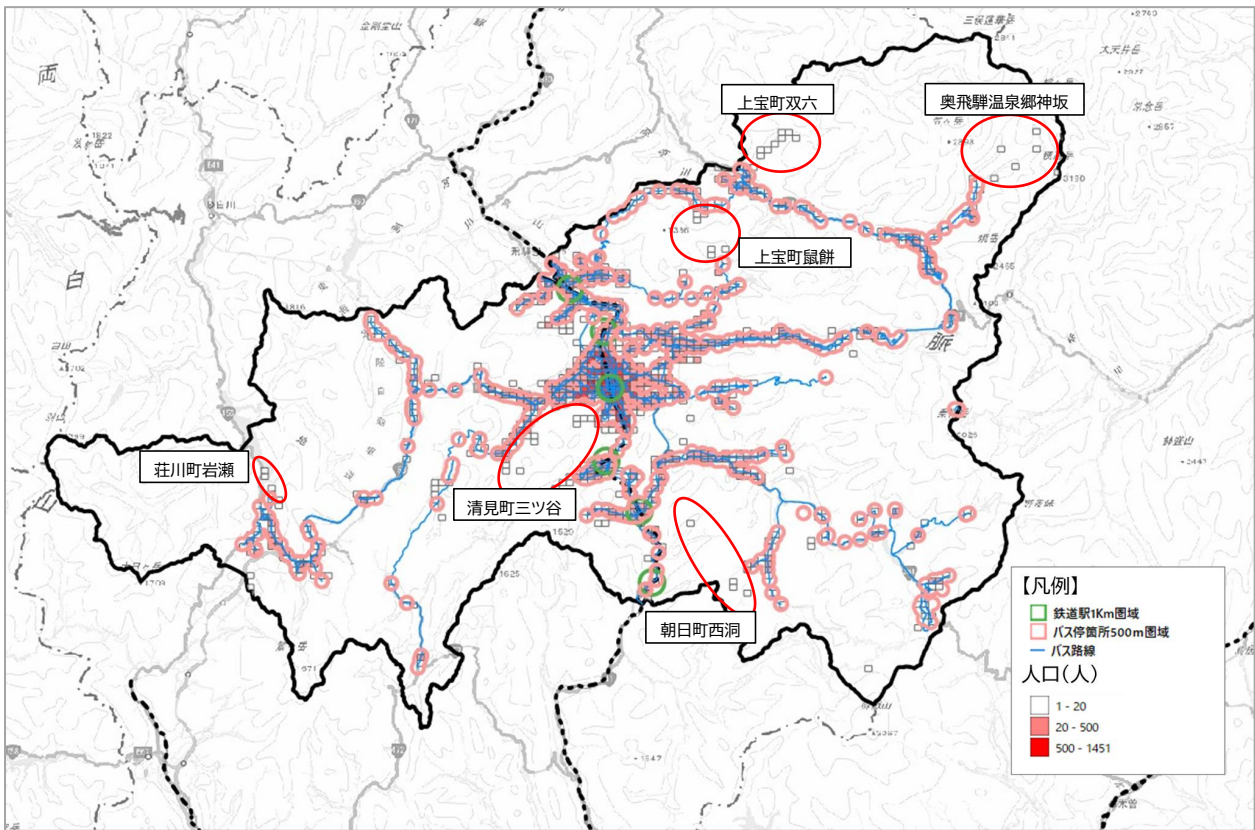
図表 31 高山市内の地域公共交通一覧

区分	路線名		走行する地域	事業主体	運行主体
鉄道	JR高山本線		高山市及び 周辺自治体 (飛騨市・下呂市等)	JR東海	JR東海
幹線	幹線バス	市内高校廻り線	中心地域及び支所地域	濃飛バス	濃飛バス
		古川・神岡線			
		平湯・新穂高線			
		国府・上宝線			
		上宝・神岡線			
		荘川線			
		高山下呂線			
		朝日線			
中心市街地バス	まちなみバス		中心地域	高山市	
観光特化型バス	匠バス	東西線			
		南北線			
		飛騨の里線			
地域バス (支線)	のらマイカー	東線	高山地域 (中心部)		
		西線			
		南線			
		北線			
		岩滝線	高山地域 (岩滝地区)		
		丹生川荒城線	丹生川地域		
		丹生川朴の木線			
		国府～折敷地線			
		清見大原線	清見地域		
		清見江黒線			
		荘川線	荘川地域		
		一之宮線	一之宮地域		
		久々野かみなか線	久々野地域		
		久々野渚線			
		朝日～久々野線			
		朝日小谷線	朝日地域		
		朝日秋神線			
		朝日九蔵線			
		国府川西線	国府地域		
		国府荒城線			
		国府宇津江線			
		上宝蔵柱線	上宝・奥飛騨 温泉郷地域		
		上宝平湯温泉線			
公共交通空白地 有償運送	たかね号	高根～朝日線	高根地域	高根まちづくりの会	高根まちづくりの会
		高根中洞線			
		高根池ヶ洞線			
		高根野麦線			
		高根黍生線			
		高根日和田線			
福祉有償運送	－		高山地域	NP0法人さわやか飛騨	NP0法人さわやか飛騨
				一般社団法人てとら	一般社団法人てとら
			各支所地域	高山市社会福祉協議会	高山市社会福祉協議会

地域公共交通の人口カバー率

地域公共交通のサービス圏域（鉄道駅からの 1km 圏域およびバス停留所 500m 圏域）内においてカバーできている人口（人口カバー率）は 99.5%となっています。多くの人口をカバーできていますが、清見町三ツ谷、荘川町岩瀬、朝日町西洞、奥飛騨温泉郷神坂や、上宝町鼠餅、上宝町双六、奥飛騨温泉郷神坂等にある別荘や山小屋については、地域公共交通ではカバーできていない交通空白地がみられます。

図表 32 地域公共交通の人口カバー圏域の状況



	高山市 全体	鉄道1km圏域		バス500m圏域		鉄道1km +バス500m圏域	
			割合		割合		割合
人口（人）（※）	85,436	23,870	27.9%	84,981	99.5%	84,981	99.5%
面積（km ² ）	2,177.6	18.5	0.9%	254.8	11.7%	257.2	11.8%

出典：令和2年国勢調査、鉄道・バス路線・停留所：国土数値情報をもとに作成

※人口はメッシュにより算出しているため、国勢調査等の統計と一致しない。

(2) 地域公共交通のサービスレベルの評価

地域公共交通のサービスレベルを測定するため、市街地への通院、買物、通学（高校生）が可能であるかを以下の判定基準に沿って評価しました。

図表 33 サービスレベルの評価基準

目的行動	レベル	判定基準	備考
通院	午前中に往復できる	8:15 頃までに来院でき、午前中に帰路につける	120 分の滞在時間を確保
	午後に帰宅できる	診療受付時間（11:00 まで）に来院、午後に帰路につける	
	利用ができない	診療受付時間（11:00 まで）に来院不可、または帰宅便がない	
買物	午前中に往復できる	10:00 頃に来店し、午前中に帰路につける	60 分の滞在時間を確保
	午後に帰宅できる	10:00 以降に来店し、午後に帰路につける	
	利用ができない	10:00 以降に来店可能だが、帰宅便がない	
通学	通学できる	8:20 までに登校、16:40 以降に下校できる	—
	通学できない	8:20 までに登校できない、または 16:40 以降に下校できない	

現行の地域公共交通のサービスレベルは、通学、通院、買物のいずれに関しても、幹線沿線であれば可能です。しかし、支線と幹線を乗り継いで市街地に行く一部の地域においては、地域公共交通では通学が難しいケースもみられます。

図表 34 地域別の高山市街地へのサービスレベルの評価

		通院	買物	高校
高山地域(中心部)				
まちなみバス	右回り	◎	◎	◎
	左回り	◎	◎	×
匠バス	東西線	-	-	-
	南北線	-	-	-
	飛騨の里線	-	-	-
地域バス(支線)	東線	◎	◎	◎
	西線	◎	◎	◎
	南線	◎	◎	◎
	北線	◎	◎	◎
	岩滝線	◎	◎	◎
丹生川地域				
幹線バス	平湯・新穂高線	○	◎	◎
地域バス(支線)	丹生川荒城線	○	○	×
	丹生川朴の木線	○	○	×
	国府～折敷地線	○	○	◎
清見地域				
地域バス(支線)	清見大原線	◎	◎	◎
	清見江黒線	○	◎	×
荘川地域				
幹線バス	荘川線	○	○	◎
地域バス(支線)	荘川線	○	○	×

【凡例】

◎	午前中に往復できる/通学可能
○	午後に帰宅できる
△	曜日限定で利用ができる
■	利用ができない/通学できない(飛騨市への通院、買物、高校は可能)
×	利用ができない/通学できない

		通院	買物	高校
一之宮地域				
地域バス(支線)	一之宮線	○	◎	×
久々野地域				
幹線バス	高山下呂線	◎	◎	◎
地域バス (支線)	久々野かみなか線	◎	◎	◎
	久々野渚線	○	◎	×
	朝日～久々野線	○	◎	◎
朝日地域				
幹線バス	朝日線	○	○	◎
地域バス (支線)	朝日小谷線	○	○	×
	朝日秋神線	○	○	×
	朝日九蔵線	○	○	×
国府地域				
幹線バス	国府・上宝線	○	○	◎
	古川・神岡線	◎	◎	◎
地域バス (支線)	国府川西線	○	◎	×
	国府荒城線	○	○	×
	国府宇津江線	○	○	×
上宝・奥飛騨温泉郷地域				
幹線バス	上宝・神岡線	■	○	■
地域バス(支線)	上宝蔵柱線	○	○	×
	上宝平湯温泉線	×	○	×
高根地域				
たかね号	高根～朝日線	○	○	◎
	高根中洞線	△	○	×
	高根池ヶ洞線	△	○	×
	高根野麦線	△	○	×
	高根黍生線	△	○	×
	高根日和田線	△	○	×

【凡例】

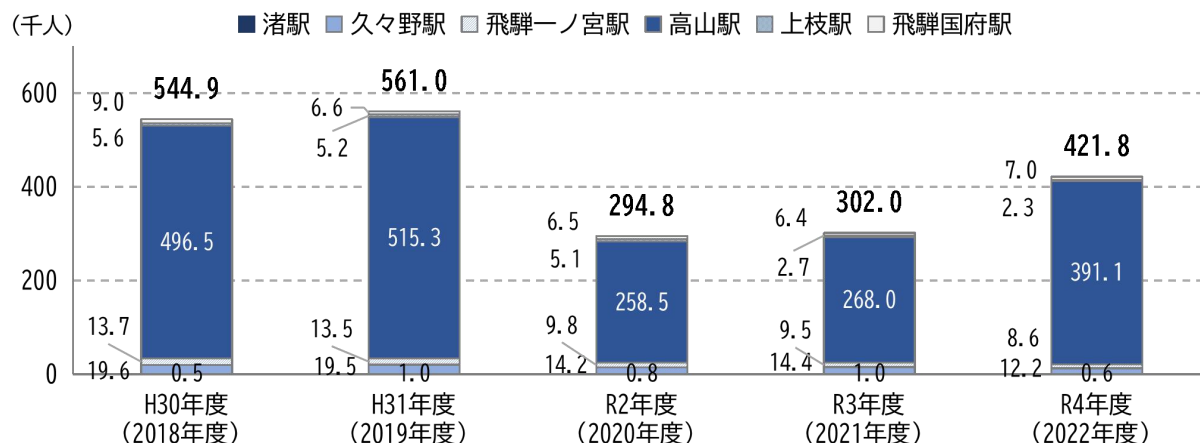
◎	午前中に往復できる/通学可能
○	午後に帰宅できる
△	曜日限定で利用ができる
■	利用ができない/通学できない(飛騨市への通院、買物、高校は可能)
×	利用ができない/通学できない

(3) 地域公共交通の利用状況

1) 鉄道の年間利用者数

鉄道の年間利用者数の推移をみると、コロナ禍の影響を受け、令和2（2020）年度は平成31年（2019）年度と比べて半数近く減少しましたが、令和4（2022）年度には42.2万人まで回復しています。

図表 35 鉄道の年間利用者数の推移



出典: 高山市

2) 路線バスの利用者数

以下、本計画では路線バスの利用状況について運輸年度（10月1日～翌年9月30日）単位で示します¹。

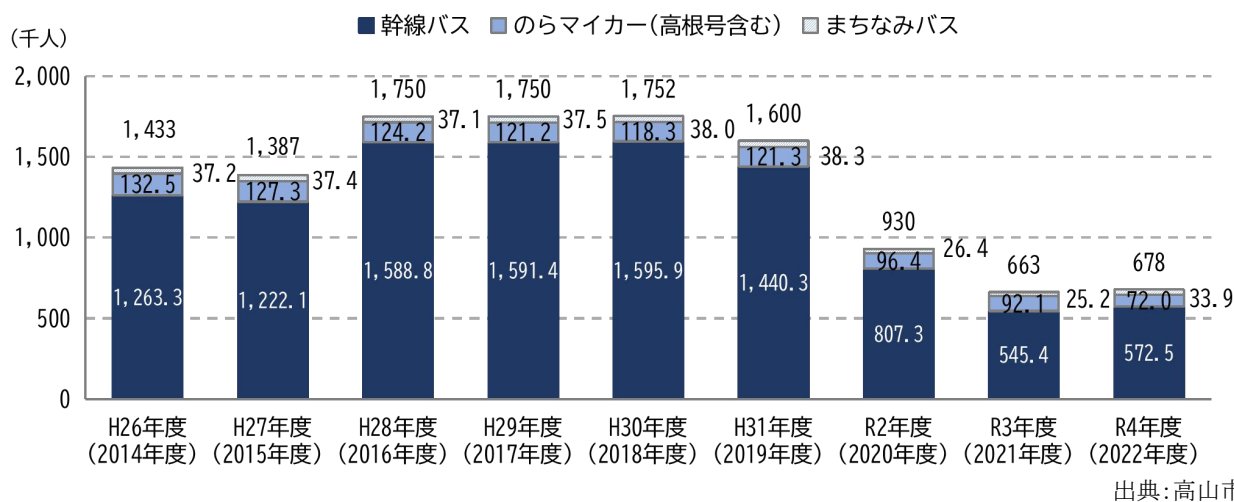
路線バスの年間利用者数の推移をみると、平成26（2014）年度から平成27（2015）年度では140万人前後で推移し、その後、30万人程度増えて、170万人程度と横ばいが続いていました。その中で、令和2（2020）年度以降、新型コロナウイルスの影響を受けました。

幹線バス（濃飛バスが運行する幹線）の利用者数は、平成28（2016）年度に増加し、150万人前後で推移していました。その後、新型コロナウイルスの影響を受け、利用者が60万人近く減少し、令和4（2022）年度時点でもコロナ禍前の水準への回復はみられません。

のらマイカー等高山市が運行するバスは、概ね12万人前後で推移していました。その後、コロナ禍の影響を受け3万人近く減少し、幹線バス同様、回復は鈍くなっています。

¹ 地域公共交通の運行・見直しは運輸年度ごとに行われるため。なお、運輸年度期間の終了年度をもって、当該年度と表記する。例えば令和4年10月1日～令和5年9月30日の運輸年度は「運輸年度令和5年度」として扱う。

図表 36 路線バスの年間利用者数の推移



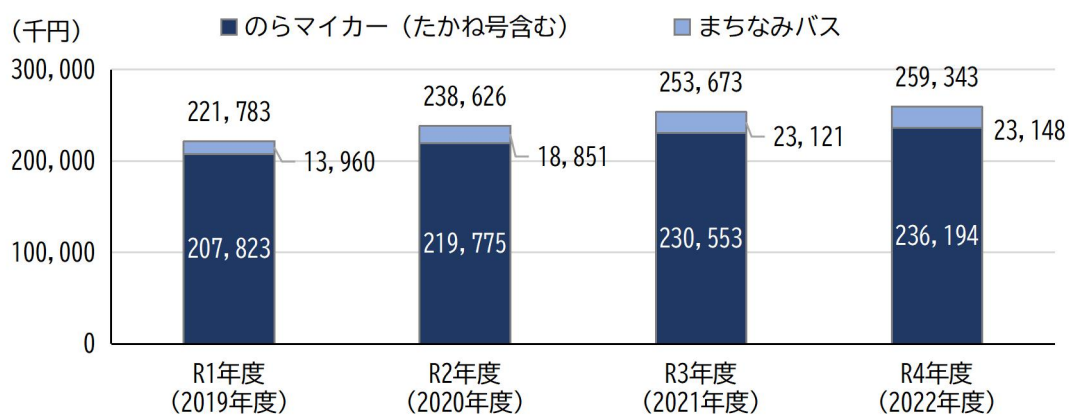
※グラフ中の年度は、運輸年度(10月～翌年9月)を示している点に留意すること。

※過年度からの比較のため、令和2(2020)年度から運行を開始している匠バスについては上記集計から除外している。

3) のらマイカー等の運行に係る行政支出額の推移

市が事業主体であるのらマイカー等に係る行政支出額は約2.6億円(令和4(2022)年度)となっており、年々増加傾向にあります。のらマイカー(たかね号含む)、まちなみバスそれぞれの支出額を令和4(2022)年度と平成31(2019)年度と比較すると、のらマイカーは1.14倍、まちなみバスは1.66倍となっており、まちなみバスの増加が顕著です。

図表 37 のらマイカー等の運行に係る行政支出額の推移



※グラフ中の年度は、運輸年度(10月～翌年9月)を示している点に留意すること。

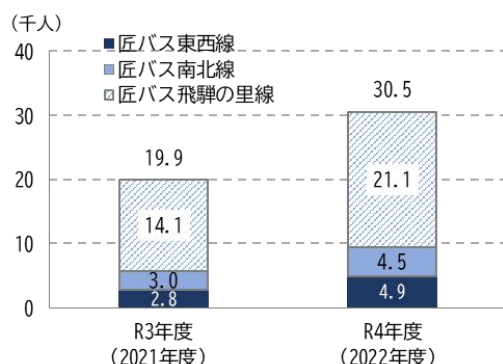
※過年度からの比較のため、令和2(2020)年度から運行を開始している匠バスについては上記集計から除外している。

4) 匠バス(観光特化型バス)の利用者数及び運行に係る行政支出額の推移

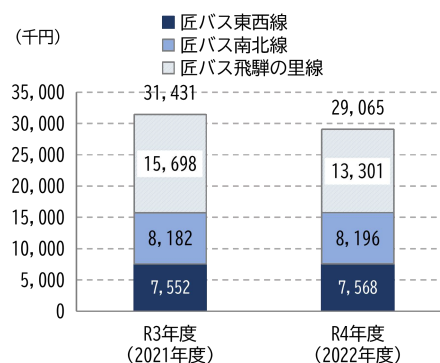
令和2(2020)年4月から運行している匠バスの利用者数は、令和3(2021)年度では約2.0万人から、令和4(2022)年度には約3.1万人に増加しています。路線別では、飛騨の里線の利用者数が2.1万人と、匠バス全体の利用者の約7割を占めています。

また、運行に係る行政支出額は、令和3(2021)年では約3,100万円、令和4(2022)年は約2,900万円と概ね横ばいで推移しています。

図表 38 匠バスの利用者数の推移



図表 39 匠バスの運行に係る行政支出額の推移



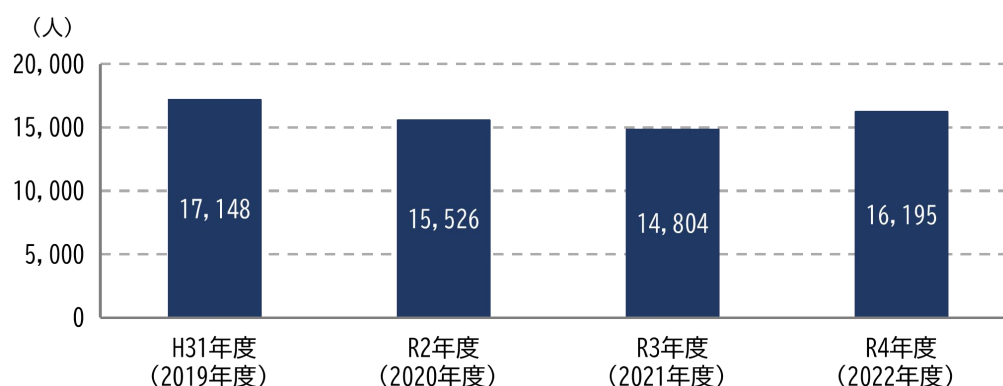
出典: 高山市

※グラフ中の年度は、運輸年度(10月～翌年9月)を示している点に留意すること。なお、令和2(2020)年度は運輸年度の途中から運行を始めており比較できないため、集計を表示していない。

5) 福祉有償運送の利用者の推移

福祉有償運送(高山市委託による外出支援事業を含む)における利用者数は、令和4(2022)年度では約1.6万人で、各年度で概ね1.5万人から1.7万人の規模となっています。

図表 40 福祉有償運送の利用者数の推移



6) 路線バスの年間利用者数及び1便あたり利用者数

平成31(2019)年度～令和4(2022)年度の「中心市街地バス」「観光特化型バス」「地域バス(支線)」における路線別の年間利用者数及び1便あたり利用者数をみると、高山地域の中心部は、他の便に比べて多くの利用がみられます。

一方で、各地域の支線においては、利用人数が少なく、1便あたりの利用者が1人を下回る路線もみられます。

図表 41 路線バスの年間利用者数及び1便あたり利用者数

区分	地域	路線名	年間利用者(人)				1便あたり利用者(人)			
			H31年度	R2年度	R3年度	R4年度	H31年度	R2年度	R3年度	R4年度
中心市街地バス		まちなみバス 右回り	20,706	14,069	12,731	16,650	5.9	4.2	4.0	5.3
		まちなみバス 左回り	17,560	12,338	12,480	17,212	5.0	3.7	3.9	5.4
観光特化型バス	中心地域	匠バス東西線			2,759	4,903			0.6	1.1
		匠バス南北線			2,977	4,534			0.4	0.6
		匠バス飛騨の里線			14,144.0	21,067.0			2.4	3.6
地域バス(支線)	高山地域(中心部)	東線	15,617	12,187	11,811	12,667	6.4	5.0	4.8	5.2
		西線	28,377	23,149	21,989	25,085	11.6	9.5	9.0	10.2
		南線	18,754	14,346	14,020	16,000	7.7	5.9	5.7	6.5
		北線	24,497	20,211	18,262	22,127	10.1	8.3	7.5	9.0
	高山地域(岩滝地区)	岩滝線	3,312	2,743	2,874	3,270	2.1	1.7	1.8	2.1
	丹生川地域	丹生川荒城線	1,343	1,120	1,118	1,018	1.4	1.1	1.1	1.0
		丹生川朴の木線	1,812	840	683	1,103	1.5	0.7	0.6	0.9
		国府～折敷地線	202	255	183	119	0.4	0.5	0.4	0.2
	清見地域	清見大原線	3,634	3,110	3,019	2,738	1.4	1.2	1.2	1.2
		清見江黒線	6,036	5,126	5,088	4,508	3.5	3.0	3.0	2.6
	荘川地域	荘川線	3,398	2,584	2,212	2,004	1.7	1.3	1.1	1.0
	一之宮地域	一之宮線	634	581	850	1,108	1.6	1.6	1.6	1.5
	久々野地域	久々野かみなか線	914	818	1,012	872	1.5	1.3	1.3	1.3
		久々野渚線	1,058	936	926	886	1.6	1.5	1.3	1.2
		朝日～久々野線	1,984	1,434	1,256	1,937	2.0	1.7	1.4	1.5
	朝日地域	朝日小谷線	82	29	31	162	1.5	1.0	1.1	2.0
		朝日秋神線	2	164	296	280	1.0	0.9	1.2	1.1
		朝日九蔵線	95	67	91	29	1.0	1.0	1.1	1.0
	国府地域	国府川西線	2,942	2,058	1,882	1,586	3.0	2.1	1.9	1.6
		国府荒城線	1,425	984	1,057	1,553	1.5	1.0	1.1	1.6
		国府宇津江線	775	461	465	428	0.8	0.5	0.5	0.4
	上宝・奥飛騨温泉郷地域	上宝蔵柱線	17	3	8	26	1.0	1.0	0.9	1.0
		上宝平湯温泉線	1,627	871	554	843	2.2	1.2	0.8	1.2
公共交通空白地有償運送	高根地域	高根～朝日線	1,472	1,135	1,169	742	0.5	0.4	0.4	0.3
		高根中洞線	150	146	141	176	0.7	0.7	0.7	0.9
		高根池ヶ洞線	88	96	95	105	0.5	0.5	0.5	0.5
		高根野麦線	441	483	546	683	2.2	2.4	2.7	3.4
		高根黍生線	159	133	132	136	0.8	0.7	0.7	0.7
		高根日和田線	428	350	344	265	1.8	1.4	1.3	1.1
		黍生池ヶ洞線				0				0.0

※グラフ中の年度は、運輸年度(10月～翌年9月)を示している点に留意すること。

※匠バスは、令和2(2020)年度の途中から運行を開始しているため、令和3(2021)年度以降を掲載している。

7) 路線バスの収支状況と行政支出額及び利用者一人あたりの行政の支出

「中心市街地バス」「観光特化型バス」「地域バス（支線）」の令和4（2022）年度における収支の状況をみると、「地域バス（支線）」では、中心部を除き、ほとんどが収支率4.0%未満と低くなっています。なかでも丹生川地域、荘川地域の路線では、収支率が1.0%未満と非常に低い状況です。

利用者1人あたりの行政支出をみると、令和4（2022）年度では丹生川地域、清見地域、荘川地域、国府地域で、10,000円以上となる路線が発生しています。

図表 42 路線バスの行政支出額及び利用者一人あたりの行政の支出

区分	地域	路線名	R4年度の収支			行政支出(円)				利用者1人あたりの行政支出(円/人)			
			運行経費(円)	運賃収入(円)	収支率(%)	H31年度	R2年度	R3年度	R4年度	H31年度	R2年度	R3年度	R4年度
中心市街地バス		まちなみバス 右回り	12,229,142	1,180,492	9.7	6,889,196	9,148,266	11,035,554	11,048,650	333	650	867	664
		まちなみバス 左回り	13,392,358	1,292,781	9.7	7,070,673	9,702,955	12,085,239	12,099,577	403	786	968	703
観光特化型バス	中心地域	匠バス東西線	7,945,680	377,621	4.8			7,552,196	7,568,059			2,737	1,544
		匠バス南北線	8,607,820	411,389	4.8			8,181,547	8,196,431			2,748	1,808
		匠バス飛騨の里線	18,224,385	4,002,730	22.0			15,697,684	13,300,793			1,110	631
地域バス(支線)	高山地域(中心部)	東線	28,598,943	1,934,066	6.8	19,965,278	23,043,954	26,310,201	26,664,877	1,278	1,891	2,228	2,105
		西線	22,805,672	1,542,285	6.8	15,914,956	18,367,601	20,966,421	21,263,387	561	793	953	848
		南線	16,918,407	1,144,138	6.8	11,804,990	13,624,091	15,559,786	15,774,269	629	950	1,110	986
		北線	17,123,478	1,158,006	6.8	11,966,046	13,810,550	15,748,392	15,965,472	488	683	862	722
	高山地域(岩滝地区)	岩滝線	12,405,000	1,002,482	8.1	10,485,050	10,877,905	11,269,113	11,402,518	3,166	3,966	3,921	3,487
	丹生川地域	丹生川荒城線	12,123,758	65,005	0.5	11,960,620	11,811,935	11,831,703	12,058,753	8,906	10,546	10,583	11,846
		丹生川林の木線	14,607,436	89,680	0.6	14,237,324	14,082,169	14,197,387	14,517,756	7,857	16,764	20,787	13,162
		国府～折敷地線	2,731,160	17,566	0.6	2,660,828	2,633,608	2,654,620	2,713,594	13,172	10,328	14,506	22,803
	清見地域	清見大原線	29,049,866	285,709	1.0	26,798,371	27,474,574	28,215,739	28,764,157	7,374	8,834	9,346	10,506
		清見江黒線	15,226,716	194,231	1.3	15,021,066	15,275,067	15,168,489	15,032,485	2,489	2,980	2,981	3,335
	荘川地域	荘川線	23,762,000	175,951	0.7	22,018,391	22,386,224	23,024,061	23,586,049	6,480	8,663	10,409	11,769
	一之宮地域	一之宮線	2,511,129	103,067	4.1	1,299,007	1,094,328	1,682,783	2,408,062	2,049	1,884	1,980	2,173
	久々野地域	久々野かみなか線	2,757,262	58,567	2.1	2,334,323	2,467,400	2,845,630	2,698,695	2,554	3,016	2,812	3,095
		久々野渚線	3,474,757	66,951	1.9	2,958,207	3,035,064	3,525,016	3,407,807	2,796	3,243	3,807	3,846
		朝日～久々野線	5,595,866	148,465	2.7	3,495,640	3,408,411	3,761,840	5,447,400	1,762	2,377	2,995	2,812
	朝日地域	朝日小谷線	391,677	14,567	3.7	231,020	130,145	86,757	377,110	2,817	4,488	2,799	2,328
		朝日秋神線	1,797,364	23,299	1.3	12,912	930,691	1,766,363	1,774,064	6,456	5,675	5,967	6,336
		朝日九蔵線	136,851	2,867	2.1	406,900	287,245	336,071	133,984	4,283	4,287	3,693	4,620
	国府地域	国府川西線	6,893,741	135,901	2.0	6,194,487	6,371,357	6,618,825	6,757,840	2,106	3,096	3,517	4,261
		国府荒城線	4,830,240	93,440	1.9	4,342,029	4,465,381	4,640,102	4,736,800	3,047	4,538	4,390	3,050
		国府宇津江線	4,784,019	93,540	2.0	4,296,096	4,422,336	4,596,609	4,690,479	5,543	9,593	9,885	10,959
	上宝・奥飛騨温泉郷地域	上宝蔵柱線	121,608	2,600	2.1	4,131,717	3,975,231	101,340	121,608	243,042	1,325,077	12,668	4,677
		上宝平湯温泉線	4,591,098	80,800	1.8	4,793,132	4,661,551	4,591,619	4,510,298	2,946	5,352	8,288	5,350
公共交通空白地有償運送	高根地域	高根～朝日線											
		高根中洞線											
		高根池ヶ洞線											
		高根野麦線	11,565,932	178,966	1.5	10,494,325	11,137,877	11,053,715	11,386,966	3,833	4,754	4,554	5,404
		高根泰生線											
		高根日和田線											
		泰生池ヶ洞線											

※行政支出は、交通事業者へ支出している国庫支出金及び高山市からの支出金の合計金額である。

※グラフ中の年度は、運輸年度(10月～翌年9月)を示している点に留意すること。

※匠バスは、令和2(2020)年度の途中から運行を開始しているため、令和3(2021)年度以降を掲載している。

※上宝蔵柱線は、平成31(2019)年度、令和2(2020)年度は定時定路線として運行されていたこともあり、利用者1人あたりの行政の支出が非常に高額になっている。令和3(2021)年度以降は、デマンド運行となっている。

※一之宮地域、久々野地域、朝日地域の各年度及び令和3(2021)年度以降の上宝蔵柱線以外の運行経費、運賃収入は、地域ごとの総走行キロ数に占める各路線運行距離の割合を用いて、地域全体の運行経費、運賃収入を案分したもの。

8) 地域公共交通の利用状況と課題

移動実態調査や各支所へのヒアリング調査等を行い、市における地域公共交通の利用状況と課題として、以下のことが明らかになっています。

●地域公共交通の利用状況

- ・住民の多くは自家用車で移動しており、公共交通の利用者はごくわずかである
- ・高校生は公共交通、家族送迎、自転車等で通学している
- ・地域公共交通を使えない理由としては、部活に対応していないことが複数の地域であげられている
- ・高齢者は、自家用車が使える間は自家用車で、という意識が全体的に強い
- ・乗り継ぎをしてまで、バスを利用しようとする高齢者はごくわずか

●住民の移動実態

- ・多くの住民が、高山地域で買物し、病院にかかっている
- ・一部の高齢者が、地域内の診療所や商業施設で買物をしている

●その他の課題

- ・中心市街地バスでは、利便性の悪さから運行ルートの「輪」のなかで一部利用が途切れている（ほとんど乗降の見られない区間がある）（のらマイカー東線、西線など）、多くの便が運行されているにも関わらず一定の利用がある便が一部に留まっている（匠バス）といった、非効率な運行状況が生じている
 - ・バスで地域間を移動する際に割高になってしまう地域がある（荘川、上宝など）
 - ・地域によってはバス停までのアクセスが不便という声が寄せられるケースもある
 - ・一部の支所地域において生鮮食品を扱う食料品店が閉店することが決まっており、食料品を買うために高山地域まで出る必要性が増している
- R4年度閉店（R5年2～3月予定）：清見地域・荘川地域・高根地域
R6年度閉店（R7年2月予定）：丹生川地域・久々野地域・上宝地域

9) 交通事業者からみた地域公共交通

交通事業者にヒアリングを行ったところ、高山市の地域公共交通の特徴や課題として以下のことが明らかになっています。

●幹線バスの課題

- ・幹線バスのほぼすべてが赤字であり、その維持が大きな課題になっている
- ・運転手が不足している。また、令和6年度から働き方改革関連法が運輸業界においても適用されることになり、さらに運転手が不足することが想定され、今後、路線や便数の増便は難しい
- ・幹線バスの運行経路と地域バス（のらマイカー）の運行経路の重複が見られ、非効率であるとともにその分運転手の確保が必要になる

●支線バスの課題

- ・運転手不足、高齢化により運行を維持することが難しくなっている
- ・デマンド路線において、夜のタクシー需要に対応していると、始発便（通学対応）の運行が難しくなる（運転手が確保できず、夜と朝の両方の対応が難しい）
- ・バス車両でのデマンド運行は、効率が悪くタクシー車両に比べ経費が高んでしまう
- ・多くの支線で利用者が同じ顔ぶれであり、少数の限られた者が使っている状況になっている

●その他の課題

- ・観光客の増加により匠バス飛騨の里線の利用者が多くなってきており、現状の中型バス車両では対応できない

まとめ

- 市では、鉄道、路線バス、交通空白地有償運送、福祉有償運送等が運行しています。
- 地域公共交通のサービスレベルは、幹線沿線では市街地にある通学、通院、買物等の移動を行うことができるようになっていきます。しかし、支線と幹線を乗り継ぐケースでは、市街地まで通学できない、病院等に行ける曜日が限定される等の地域もみられます。
- 地域公共交通の利用者数は、鉄道、路線バスともにコロナ禍の影響を受け、減少しています。幹線バスは回復傾向がみられますが、鉄道やのらマイカーの利用者数の回復は鈍くなっています。また、行政支出額は、年々増加傾向にあります。
- 支線の利用・運行状況では、市街地を運行する路線は概ね安定して利用者がみられる一方、各支所地域を運行するのらマイカーやたかね号においては利用人数が少なく、また一人当たりの運行経費が高額になっている路線が発生しています。
- 市街地を運行する路線の利用状況をみると、利用が少ない区間や、路線の重複が見られる区間があります。
- 支所地域においては、地域公共交通が高校生の部活に対応できていない、地域内の生鮮を扱う食料品店の閉店が相次ぎ、地域内で十分な食料品を購入することができない、といった共通課題があります。

5. 高山市地域公共交通網形成計画の総括

前計画である高山市地域公共交通網形成計画の総括を行い、課題や本計画において改善すべき点等を取りまとめます。

(1) 目標の達成状況と考察

1) 目標の達成状況

種 別	現状数値(H30)	実績数値(R4)	目標数値(R6)
幹線バス	59.1万人	60.7万人	59.1万人
まちなみバス(中心市街地バス)	3.7万人	3.9万人	5.0万人
匠バス(観光特化型バス)	－	8.8万人	3.0万人
のらマイカー(地域バス)、たかね号(公共交通空白地有償運送)	11.7万人	11.1万人	15.5万人
タクシー	66.3万人	36.9万人	66.3万人
福祉有償運送	1.8万人	1.6万人	1.8万人
合 計	142.6万人	123.0万人	150.7万人

地域別	現状数値(H30年度)			実績数値(R4年度)			目標数値(R6年度)		
	人口	利用者数	利用回数	人口	利用者数	利用回数	人口(※)	利用者数	利用回数
高山地域	61,800	124,293	2.01回	59,160	213,832	3.61回	57,934	171,000	3.0 回
丹生川地域	4,261	3,449	0.81回	4,008	2,069	0.52回	3,849	3,800	1.0 回
清見地域	2,353	8,945	3.80回	2,177	7,085	3.25回	2,124	8,000	3.8 回
荘川地域	1,090	3,528	3.24 回	986	1,868	1.89回	1,089	3,800	3.5 回
一之宮地域	2,489	504	0.20 回	2,385	1,376	0.58回	2,264	1,100	0.5 回
久々野地域	3,416	3,857	1.13 回	3,179	4,742	1.49回	3,150	4,600	1.5 回
朝日地域	1,613	193	0.12 回	1,444	860	0.6回	1,420	700	0.5 回
高根地域	320	2,841	8.88 回	275	2,105	7.65回	264	2,300	8.9 回
国府地域	7,565	5,037	0.67 回	7,257	3,450	0.48回	6,974	6,900	1.0 回
上宝地域	2,932	1,670	0.57 回	2,666	1,474	0.55回	2,866	2,800	1.0 回
合 計	87,839	154,317	1.76 回	83,537	238,861	2.86回	81,934	205,000	2.5 回

指 標	現状数値(H31)	実績数値(R5)	目標数値(R6)
「日常的に利用できる公共交通体系が整っている」と感じている市民の割合	32.9%	44.5%	↗

2)考察

高山市地域公共交通網形成計画を策定した平成31年（2019）度の後、令和2年（2020）度より新型コロナウイルス感染症による外出自粛や移動制限などがあり、公共交通の利用が大きく減少することとなりましたが、令和5年（2023）度に入り新型コロナウイルス感染症の影響も落ち着き、公共交通の利用者も回復の傾向を示しています。

また、「日常的に利用できる公共交通体系が整っている」と感じている市民の割合は、策定時より大きく上昇しており、ルートやダイヤの見直しによる利便性の向上や、おでかけパスポートやヤングパスポートなどにより利便性が向上したことが要因と考えられます。

<幹線バス>

人口減少が進む中、利用者数が増加していることから、観光客の利用が増加したと考えられます。

<まちなみバス>

平成31年度は新型コロナウイルス感染症により利用者が減少しましたが、令和4年度に平成31年度の実績を上回りました。ルート見直しなどにより、商業施設へのアクセスが良くなったことから、現状を維持することとします。

<匠バス>

匠バス飛騨の里線の観光利用の増加により、目標値を達成していますが、路線別では、外縁部駐車場と観光の中心地を繋ぐ東西線と南北線の利用者が少ない状況となっています。東西線、南北線について、観光客が使うメリットを感じられるように見直しが必要です。

<のらマイカー>

のらマイカーについては、一人当たりの利用回数が高山地域と、タクシー車両によるデマンド運行を行っている一之宮地域、久々野地域、朝日地域で概ね目標を達成しています。高山地域については、観光客の増加や若者や高齢者の割引制度の実施により、高校生や高齢者の利用も増加の要因と考えられます。

また、タクシー車両によるデマンド運行を行っている地域については、利用者が安定してきたことや、買物に使いやすいルートやダイヤへの見直しなどにより、利用者が増加したと考えられます。

それ以外の地域においては、観光利用も少ないことから、利用者の増加を人口減少に伴う利用者の減少が上回ったと考えられます。

<タクシー>

新型コロナウイルス感染症により、観光客の利用が大きく減少していましたが、新型コロナウイルス感染症の終息により観光客が増加しています。しかしながら、運転手不足も生じており、新型コロナウイルス感染症の流行前の利用者水準に達していない状況となっています。

<福祉有償運送>

新型コロナウイルス感染症による外出自粛などの影響により、一時的に利用者は減少したものの、その後は回復し、高齢化に伴い増加傾向にあります。

(2) 各事業の実施内容と成果

■施策1 地域公共交通運行事業

A:想定どおり実施できた B:概ね実施できた C:十分に実施できなかった D:実施できなかった

項目	事業内容	実施状況	実施内容	成果
幹線バスの運行	・幹線バスの運行	A	・隣接する市町村間や市内の地域間を結ぶ路線として運行を行った。 ・同じ車両を利用し、幹線バスからのらマイカーに切り替わるよう時刻表を見直すなど、利便性が高くなるよう適宜見直しを行った。	・高校生や高齢者をはじめとする市民や観光客の移動の確保をした。 ・利用者の利便性が向上した。
まちなみバス(中心市街地バス)の運行	・まちなみバス(中心市街地バス)の運行	B	・人口や商業施設などが集まる中心市街地を巡回するバスを運行した。 ・高山バスセンターと古い町並などの観光スポットを結ぶ路線として、観光客の移動を支えた。	・高齢者の多い中心市街地において、病院、スーパー、公共施設などへの移動を確保した。
匠バス(観光特化型バス)の運行	・匠バス(観光特化型バス)の運行	B	・観光スポットである古い町並を中心に東西と南北に移動できる路線として運行した。 ・東西線は、高山バスセンターや駅西駐車場から古い町並などの観光スポットまでの移動手段として観光客に利用された。	・鉄道や高速バスを利用して高山駅(高山バスセンター)に到着した観光客の移動手段を確保した。
のらマイカー(地域バス)の運行	・のらマイカー(地域バス)の運行 ・運行エリア、路線、ダイヤなどの見直し	B	・地域内での移動手段として運行するとともに、幹線バスと接続させることで、支所地域から高山地域に移動できる公共交通を確保した。 ・生鮮食品を扱う食料品店の閉店に伴い、のらマイカー一之宮線において、一之宮地域から最寄りの高山地域のスーパー近くのバス停まで延伸する見直しを行った。	・支所地域から高山地域までの移動手段を確保した。
たかね号(公共交通空白地有償運送)の運行	・たかね号(公共交通空白地有償運送)の運行	B	・公共交通空白地の移動手段を確保するため、たかね号を運行した。 ・生鮮食品を扱う食料品店の閉店に伴い、各地域からのたかね号が、のらマイカー久々野朝日線に接続するダイヤ改正を行い、「買物便」を運行した。	・公共交通空白地における移動手段の確保を行った。 ・時刻表の見直しにより、公共交通を利用した買物がしやすくなった。
タクシー、福祉有償運送の運行	・タクシー、福祉有償運送の運行	B	・タクシーは、市民及び観光客の移動手段として利用された。 ・福祉有償運送は、民間2社及び高山市社会福祉協議会が実施した。	・バス利用が難しい方や運行していない時間帯での市民移動の確保を行った。 ・インバウンド需要の回復により、都市間の移動(金沢・松本など)の需要に応えた。
少量輸送体制の確立	・地域独自の取組みへの支援 ・少量輸送地域の拡大、新たな少量輸送方法の検討	B	・各地域のまちづくり協議会が独自に取り組む買物支援について、実施できるよう検討及び支援を行った。	・まちづくり協議会と旅行会社が企画する買物ツアーなど、地域独自の買物支援が始まった。
地域公共交通の観光利用	・地域公共交通の観光利用に関する検討(路線バスを利用した観光コースの設定や周知PR等)	B	・新穂高や上高地などの観光スポットを繋ぐ幹線バスの運行を行った。 ・市街地外縁部駐車場を利用し、観光特化型バスを利用した際、駐車料金の3時間無料化を実施。 ・観光特化型バスのPR映像を作成。	・主要な観光スポットへ移動手段を確保することにより、市内各地への観光客を誘導した。

項目	事業内容	実施状況	実施内容	成果
運転手の確保	・運行体系維持のための運転手の確保、育成の推進	B	・運転手の確保のため、飛騨地域合同企業説明会でPRを行った。 ・一部のタクシー事業者において、配車システムを導入し、運転手になりやすい環境を整えた。	・一部タクシー事業者において、配車システムを導入したことにより、地理に詳しくない人の採用ができた。
快適な利用環境の整備	・交通結節点の整備（待合所、ベンチの設置等）と機能強化	B	・主要な交通結節点（高山バスセンター、各支所）にベンチを設置した。 ・市営天満駐車場に待合所を新設した。	・市営天満駐車場に待合所を新設したことにより、駐車場利用者の他、近隣の商業施設を利用する方にとっても、バス停の利便性が向上した。
	・市民乗車バスの発行	A	・幹線バスにおいて市民割引を行う市民乗車バスを発行した。	・支所地域から高山地域へ移動する市民の負担軽減が図られた。
	・利用しやすく、乗りたくなるような路線・停留所の名称の検討・停留所の改良（設置場所等）	B	・診療所利用者が利用する薬局の前にバス停を新設するなど、地域要望に随時対応した。	・可能なかぎり地域要望に応じた見直しを行うことにより、利便性の高い公共交通を提供した。
	・経路検索や予約・配車システム、バスの位置が確認できるシステムの導入	B	・幹線バス、まちなみバス、匠バス、東西南北線において、GTFSのオープンデータ化を行った。 ・まちなみバス、匠バスにおいて、バスの位置情報が検索できるようバスロケーションシステムの導入をした。	・GTFSのオープンデータ化により、地図アプリから経路検索ができるようになり、利便性が向上した。 ・バスの運行状況を可視化することにより、バスを待つ利用者の不安を解消した。
	・キャッシュレス化の推進	C	・路線バスの一部乗車券をデジタル化し、一定区間乗り放題となるフリー乗車券などを、窓口に出向かなくてもスマートフォンで購入できるようにした。 ・のらマイカーにおいて、さるぼぼコインによる決済を導入した。 ・タクシーにおいて、クレジットカード、一部電子決済サービスを導入した。	・チケットのデジタル化により、利用者の利便性が向上したとともに、窓口でのチケット購入が不要となり、窓口業務の負担軽減につながった。 ・タクシーにおいてクレジットカード決済を導入したことにより、外国人観光客が利用しやすい環境が整った。
	・新たなモビリティの活用	B	・地域と旅行会社が連携し、タクシーで買物に行く取り組みが始まった。	・自動車や運転免許証を持たない方や高齢者の外出機会の創出が図られた。 ・各地域において、買物支援や外出支援などの取り組みの検討が開始された。
	・貨客混載の取り組み実施の検討（市域内）	D	・事例収集を行ったが、実際に取り組むことはできなかった。	

■施策2 利用促進・啓発事業

A:想定どおり実施できた B:概ね実施できた C:十分に実施できなかった D:実施できなかった

項目	事業内容	実施状況	実施内容	成果
市民生活における利用促進	・公共交通情報の提供・災害時に安全かつ効果的に運行できるための情報の提供 ・災害時の代替移動サービス及び防災情報の機能の充実	B	・市や運行事業者のホームページにおいて、路線や時刻表を公開。 ・天候によるバス運行の運休や遅延について、市民が登録しているメールで適宜情報提供をした。	・観光客を含む誰でも、インターネットから路線や時刻表が確認でき、事前に移動方法や時間を確認することができる。
	・のりものフェスタ等の利用促進・啓発事業の実施	B	・バスやタクシーの他、働く車が集まる「のりものフェスタ」を開催した。 ・バスやタクシーを使ってまちなかを巡る「のりものラリー」を実施した。	・「のりものラリー」や「のりものラリー」の開催により、公共交通を利用する機会創出が図られた。
	・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	C	・高根支所において、デジタル説明・体験会を開催し、スマートフォンを利用した公共交通などの情報取得に関する勉強会を開始した。	・スマートフォンを持っている高齢者が、スマートフォンを利用し、公共交通を含む行政情報の取得ができるようになった。
	・保育園等園外活動時の保育士等の乗車料金免除	A	・保育園によるバスの安全な乗車指導など保育士の乗車料金の減免を行った。	・幼少期からのバスを利用する習慣や機運の醸成が図られた。
	・広報誌、情報誌への掲載	A	・広報誌、FM、ケーブルテレビを活用して公共交通のお得な情報を発信した。	・公共交通の利用を促進した。
	・荷物の持ち運び、傘さし等のおもてなし	B	・タクシーにおいて高齢者の荷物の持ち運びや傘さし等を行った。	・利便性の高い公共交通の提供により、利用者の確保を行った。
	・介助等様々なニーズに対応できる乗務員の育成	B	・バス、タクシー事業者において、介助等が必要な利用者に、適切に対応できるよう教育を行った。	・誰でも使える公共交通を提供した。
	・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	C	・「のりものラリー」において、チェックポイントの一つとしてタクシーの乗車を設定した。 ・タクシー車両を利用したデマンド運行を実施した。	・公共交通の利用者の少ない地域における小規模な輸送手段としてタクシー車両を利用することにより、地域公共交通機関としての役割を発信した。
	・モビリティマネジメントの実施	C	・広報誌において、公共交通の維持と利用促進について啓発を行った。	・公共交通の維持や重要性について、市民に知っていただく機会となった。
	・中高生と保護者に対する情報の提供	A	・高校進学を控えた中学3年生を対象にのらマイカー、まちなみバス、匠バス、さるぼぼバス、たかね号が1年間乗り放題となる「お出掛けバスポート」を配布しPRを行った。	・自転車で通学する高校生が、降雪期間にバス利用するなど、バスを利用しやすい環境が整えられた。
	・バスの乗り方教室の実施(交通安全教室とも連携)	D	・新型コロナウイルス感染症の影響により、3密を避ける状況にあったため、乗合となるバスの乗り方教室の実施ができなかった。	
	・地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施	B	・バスの日に併せて、バスの日をプリントしたウエットティッシュの配布を行った。	・公共交通の利用を促進した。
	・転入者へのバス時刻表の配布	C	・移住相談において、相談者の状況に合わせ、バス時刻表を配布した。	・自動車や運転免許証を持たない移住者へ公共交通の情報提供を行い、移住促進が図られた。
	・運転免許証返納によるバス運賃、タクシー料金割引サービスの実施	A	・運転免許証を返納した65歳以上の方等を対象に、のらマイカー、まちなみバス、匠バス(観光特化型バス)、さるぼぼバス、たかね号が1年間乗り放題となる「おでかけバスポート」を1回に限り無料で発行した。 ・運転免許証を返納した方を対象に幹線バスの片道運賃半額、高速バス岐阜線、新宿線の片道半額の割引を実施した。 ・運転免許証を返納された65歳以上の方を対象にタクシー料金の1割引を行った。	・各種割引制度により、運転免許証返納が促進された。
	・タクシー、自家用有償運送の円滑かつ適正な運営のための研修の実施	B	・各事業者において、円滑かつ適正な運営のための研修を実施した。	・円滑かつ適正な運行が図られた。

項目	事業内容	実施状況	実施内容	成果
市民生活における利用促進	・高校生の通学費に対する助成	A	・通学定期券購入費の3分の1の補助を行った。	・子育て世代の負担軽減が図られた。
	・こどもの運賃の無料化	A	・高校生以下を対象に、のらマイカー、まちなみバス、匠バス(観光特化型バス)、さるぼぼバス、たかね号が無料となる「ヤングパスポート」を配布した。	・こどもの頃からバスを利用する習慣や意識の醸成が図られた。
	・高齢者等を対象とした市民年間パスポートの発行	A	・65歳以上の方等を対象とした、のらマイカー、まちなみバス、匠バス(観光特化型バス)、さるぼぼバス、たかね号が6,000円で1年間乗り放題となる「おでかけパスポート」を販売した。	・生活に必要な移動のほか、健康教室やグラウンドゴルフなどの外出の機会に繋がった。
観光における利用促進	・観光関係者への説明資料の作成	B	・修学旅行生の公共交通利用を促進するため、旅行代理店等に「ヤングパスポート」のPRを行った。	・修学旅行の誘致や、観光客による公共交通の利用が促進された。
	・観光客向け時刻表、パンフレットの作成	A	・観光客向け時刻表やお得な情報の載ったチラシ「飛騨高山周遊バス運行ルート」を作成し、観光案内所や宿泊施設などに設置を行った。	・「飛騨高山周遊バス運行ルート」については、配布部数が非常に多く、観光客のバスでの移動に繋がっている。
	・まちなみバスのバスガイドによる案内の実施	D	・新型コロナウイルス感染症の拡大により、2016年以後のイベント実施ができなかった。	
	・車内放送を利用した観光案内等の実施	A	・匠バスのデジタルサイネージにおいて、地域活性化プロジェクトの「温泉むすめ」の活用や、バスの位置情報と連動した観光動画でPRを実施した。	・「温泉むすめ」の活用により、「温泉むすめ」を目的とした観光客を呼び込むことができた。
	・高速バス利用者に対するPR	C	・車内にパンフレットを設置するとともに、企画きっぷや観光施設等との共同割引など幅広いお客様に向けてPRを行った。	
	・企画きっぷの実施	A	・日本全国の温泉地や地方都市の魅力を国内外に発信する地域活性化プロジェクトの「温泉むすめ」とコラボした企画切符を実施した。	・「温泉むすめ」のファンを観光客として呼び込むことができた。
	・外国人観光客に対応できる乗務員の育成	C	・高山バスセンターの窓口には、非常に多くの外国人観光客が訪れるため、対応できるよう基本フレーズなどをまとめて共有を行っている。	・外国人観光客にとっても使いやすい公共交通を提供することができた。
	・地域公共交通の既存観光ルートへの適用	A	・高山駅と飛騨の里や古い町並みを結ぶ、さるぼぼバスや匠バスの運行を行った。	・匠バス飛騨の里線では、定員を上回る利用があった。
	・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	B	・秋神温泉氷点下の森など、既存の路線を活用した観光ルートなど、イベントに合わせたルートの開発を行った。	・自動車や運転免許証を持たない方や雪道の運転が不安な方でも、イベントに行けるようになった。
	・観光施設等との共同割引や店舗協賛等の実施	B	・観光施設への入場券や食べ歩きクーポン等とバス乗車券をセットにし店舗協賛等を実施した。	・お得な切符の販売により、公共交通と観光施設の双方の利用促進が図られた。
	・まちなみバス、のらマイカー、さるぼぼバス、観光特化型バス1日フリー乗車券の実施	A	・まちなみバス、のらマイカー、さるぼぼバス、匠バス(観光特化型バス)が乗り放題になる「飛騨高山1日フリー木っぴ」を販売した。	・木製の切符であることから、観光の記念としても喜ばれた。
	・ユニバーサルデザインの視点を踏まえた案内等の促進(多言語化、分かりやすさ)	B	・高山バスセンターに高速バス及び定期観光バス路線の多言語表示モニターを設置した。 ・バス運行事業者のHPを多言語化した。	・非常に多くの外国人観光客が来訪しており、多言語化により案内業務の負担の軽減が図られた。

6. 地域公共交通の課題

(1) 地域公共交通網形成計画の項目別の課題

地域公共交通網形成計画の項目別に課題を整理します。

図表 43 地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理

項 目		課 題
1 地域公共交通運行事業	幹線バスの運行	・平湯新穂高線を除き赤字となっており、維持が困難な状況である。 ・高校生の通学便については、代替する公共交通機関が無い。 ・幹線バスとのらマイカーが重複する路線がある。(統合ができれば、運転手を減らせる)。 ・土日祝日や夜の便が少ない(無い)という意見がある。 ・地域を超えた場合の運賃が高いという意見がある。 ・荘川地域や上宝地域などから高山地域までの運賃が高いという意見がある。
	まちなみバス(中心市街地バス)の運行	・バス停の位置に対する意見がある。
	匠バス(観光特化型バス)の運行	・1便あたりの利用者が1人を下回っている路線(南北線)があり、ニーズに合っていない。 ・飛騨の里線の利用者数が多く、匠バス車両(中型バス)に乗り切れない(大型バスでの運行)。 ・市営駐車場3時間割引を実施しているが利用者が少ない。
	のらマイカー(地域バス)の運行	・人口減少が進むが、人口分布は2035年でも大きく変わらず、公共交通を維持する必要がある(廃止できる地域はない)。 ・1便あたりの利用者が1人を下回っている路線があり、地域の実情やニーズに合っていない。 ・人口減少に伴い利用者が減少傾向にある。 ・のらマイカー等の行政支出が燃料や人件費の高騰により増加している。 ・部活に対応した帰りの便や、土日祝日に運行している路線が無く(少なく)公共交通を利用できないという意見がある。 ・幹線バスへの乗り継ぎが不便という意見がある。 ・一部の地域において、商店の閉店により買物ができなくなるという意見がある。

項 目		課 題
1 地域公共交通 運行事業	たかね号 (交通空白地有償運送)の運行	・買物便の行先である久々野地域の生鮮食品を扱う食料品店が令和7年2月に閉店するため、高山地域のスーパーマーケットにたかね号で直接行きたいという意見がある。 ・買物便の朝日支所での乗り換えが不便という声がある。
	タクシー、 福祉有償運送の運行	・交通事業者において、運転手が不足している。 ・夜間のタクシーが少ない(呼べない)という意見がある。 ・タクシーの利用料金が高く、利用できないという意見がある。
	少量輸送体制の確立	・のらマイカーを始めた時は利用者も今より多く、全てバス車両でスタートしたが、利用者が少ない路線については、バス車両で運行する必要がなく、小型のタクシー車両などに切り替える必要がある。 ・バス車両でのデマンドは、タクシー車両と異なり、運休となってもバスで営業ができないため、タクシー車両に比べ経費がかかる。 ・夜間のタクシー需要に対応するため、通学に対応した始発便(7時前に支所地域発)をデマンドタクシーにすることは難しい(1路線程度であればどうにかなるが、複数路線はできない)。
	地域公共交通の観光利用	・現状の路線では、公共交通で観光施設や温浴施設に行けない場所があるという意見がある。
	運転手の確保	・全交通事業者において、運転手が不足している。 ・バス事業者においては路線や便数を増やすことはできない。 ・タクシーにおいてはデマンド化に対応できる部分もあるが限界もある。 ・高根まちづくりの会については、運転手の不足に加え、高齢化も課題である。
	快適な利用環境の整備	・交通不便者が公共交通を使わない理由として、時間の融通がきかない、待ち時間が増える、バス停や駅までの移動、荷物を運ぶのが大変など、不便という意見がある。 ・バス停に屋根やベンチがなく待ちにくいという意見がある。 ・身体障がい者や高齢者が乗り降りやすいバスが少ないという意見がある。 ・運転免許証返納後、安心して利用できる公共交通がないという意見がある。 ・支所地域の生鮮食料品を扱う食料品店が令和7年2月末で閉店することが決まっており、地域で買物ができなくなるという意見がある。(丹生川地域、久々野地域、上宝地域、奥飛騨温泉郷の4店舗)

項 目		課 題
2 利用促進・啓発事業	市民生活における利用促進	・上宝地域(奥飛騨温泉郷を除く)の通院や買物などは、飛騨市(神岡町)となっているが、幹線バスで市民乗車パスを利用できない。 ・通学費に対する補助はあるものの、高校までの距離が遠い場合、自己負担が大きいという意見がある。 ・補助制度、割引制度の充実(タクシー利用への補助含む)を望む意見がある。 ・公共交通の利用方法や割引制度のさらなる周知が必要である。 ・自家用車での移動が主となっており、公共交通を利用する方が少ないという意見がある。 ・公共交通を利用する習慣がなく、乗り方が分からないという意見がある。 ・支所地域の利用者は、特定の人となっており、新たな利用者がいない。
	観光における利用促進	・公共交通では観光施設や温浴施設に行けないという意見がある。 ・幹線バス、のらマイカー、まちなみバスなど様々なバスがあり、バス停や乗り換えが分かりにくいという意見がある。

(2) 課題の整理

前記(1)で整理した地域公共交通網形成計画の項目別の課題を、主な課題として下記に整理をしました。

図表 44 主な課題

主な課題	課 題
人口減少に伴う 利用者の減少	・利用者の減少に加え、人件費や燃料高騰により運行経費が増加しており路線維持が益々困難な状況となっている。 ・人口減少が進むが居住者がゼロになる地域は無いため、現在の運行路線を簡単に廃止できない。 ・支所地域からの高校通学は、主に幹線バスが役割を担っており、代替する公共交通がない。 ・少子化により、通学利用が減少している。
地域の実情やニーズに合わない 運行	・家族送迎の多くの方が、利用したい時間帯(通院、通学、買物等)に公共交通がないといった声がある。 ・定時定路線では、利用者のいない時間帯や区間においても運行をしている。 ・公共交通を利用する高齢者は、自動車を使うことのできない後期高齢者が多い傾向となっているが、利用環境の改善が求められている(乗り換えが分からない、待ち時間が長い、荷物を持つての移動が困難など)。 ・居住する地域から日用品が買える商店等が閉店するなどにより、居住する地域内で生活に必要な移動が出来なくなっている路線がある。 ・利用者数と車両のサイズが合っていない。 ・観光施設や温浴施設などに行く公共交通がない。
交通事業者等の 運転手不足や高 齢化	・人口減少や労働者不足が進んでおり、運転手の採用が進まず、運転手が高齢化している。 ・バス事業者において、バス路線の新設や増便はできない。 ・タクシー事業者では、夜間のタクシー需要に対応するため、通学に対応した始発便(7時前に支所地域発)をデマンドタクシーにすることは難しい。
公共交通までの アクセスや乗り換 えが不便	・バス停から自宅や目的地まで離れており、利用しにくい。 ・目的地までに行くのに乗り継ぎが必要であり、待ち時間が長く、利用しにくい。
わかりにくい公共 交通の利用方法	・多くの高齢者が自家用車で移動をしており、移動手段を公共交通に転換できない。 ・利用方法や割引制度が分からないため、公共交通を利用しない。 ・目的地までの乗り継ぎ方法が分からない。 ・普段公共交通を利用しない市民や観光客にとって、公共交通の案内が分かりにくい。
利用料金が高く 割引制度が複雑	・幹線バスで地域間を移動する場合の料金が安い地域がある(荘川、上宝地域)。 ・買物や通院などの日常生活でタクシーを利用するには利用料金が安く、利用しにくい。 ・利用料金の割引制度があるが、制度が複数あり分かりにくく利用できない。

第4章 地域公共交通の基本方針

1. 地域公共交通の目指す姿

市内には、交通不便者や地域公共交通を利用して生活をしたい人、生活をしている人、地域公共交通を利用した生活をした方が望ましい人など様々な方が生活しています。

また、国内外からは移動手段を持たない多くの観光客が市内を訪れています。

本計画は地域公共交通の見直しを行い、「多くの市民が通勤、通学、通院、買物などに地域公共交通を利用している」状況を目指すとともに、「多くの観光客が移動手段として地域公共交通を利用している」状況を目指して、各種施策を推進します。

2. 基本方針

地域交通法や上位計画及び各種調査結果から市における公共交通整備・維持に関する基本方針を以下に示します。

<基本方針>

- 交通不便者が日常生活を送る上で必要な移動手段の確保
- 人口減少や運転手不足の課題を踏まえた持続可能な公共交通の確保
- 地域や路線の実情やニーズに合わせた効率的な運行
- 交通事業者、地域、行政の役割や特性を活かした公共交通の整備
- 公共交通を利用したことがない人でも利用しやすい環境の整備

3. 地域公共交通の機能とサービス水準

市の地域公共交通の機能は、図表 45 に示すそれぞれの役割のなかで、実施するサービスや運用の内容、利用促進、啓発事業の実施方針について方向性を示します。

図表 45 地域公共交通の構成要素と機能・サービス水準

地域公共交通	機能	サービス水準 (最低水準)
鉄道 (JR 高山本線)	・一部支所地域と高山駅(高山濃飛バスセンター)を接続する ・都市との広域輸送を担い、大量の移動需要に対応する	
幹線バス	・支所地域から高山濃飛バスセンター(高山駅)を接続する ・隣接する自治体などへの移動を担う	・市内の高校の始業時間までに到着でき、夕方帰ることができる ・主に高山市街地に立地する事業所、病院、商業施設や商店街に行くことができる
まちなみバス	・高山濃飛バスセンター(高山駅)と市街地内の主要な商業施設や公共施設などを循環する	・7時台～17時台まで運行する ・概ね1時間毎に1便運行する
観光特化型バス	・市街地中心部(観光地)と市街地外縁部駐車場や飛驒の里への移動を担う	・9時台～16時台まで運行する ・概ね1時間毎に1便運行する
のらマイカー	・エリア内を運行する ・幹線バスに接続する	・平日に幹線を乗り継ぎ、市内の高校の始業時間までに到着できる ※現在通学便がある路線に限る ・平日の午前中に病院(診療所・出張診療所)や買物に行くことができる
たかね号 交通空白地 有償運送	・高根地域(交通空白地)内を運行する ・幹線バスやのらマイカーに接続する	・市内の高校の始業時間までに到着でき、夕方帰ることができる ※現在通学便がある路線に限る ・週に1回、診療所や買物に行くことができる
タクシー	・少量の移動需要に対応する	
福祉有償運送	・単独で公共交通を利用できない身体障がい者などの利用に対応する	

4. 目標値の設定

(1) 運行の指標と目標値の設定

地域の暮らしを支える社会基盤として、地域公共交通が整備され、持続可能な状態で運行されている状態を目指すにあたり、目標値を設定します。指標としては、路線バス等の利用者数、路線バス等に対する公的負担額、収支率等を用い、路線ごとに目標を設定します。

図表 46 指標及び目標値

路線	利用者数(人)		1便あたりの利用者数(人)		収支率(%)		公的負担額(千円)		
	現状値 (運輸年度R5)	目標値 (運輸年度R11)	現状値 (運輸年度R5)	目標値 (運輸年度R11)	現状値 (運輸年度R5)	目標値 (運輸年度R11)	現状値 (運輸年度R5)	目標値 (運輸年度R11)	
★古川・神岡線(高山古川系統)	206,042	227,000	13.4	15.0	45.2	45.2	23,952	23,900	
★古川・神岡線(高山古川(久美愛)系統)	69,007	76,000	20.3	22.0	62.1	62.1	5,075	5,000	
★高山下呂線	133,764	148,000	18.0	20.0	31.0	31.0	45,649	45,600	
★中心地域	まちなみバス	39,439	44,000	6.2	6.8	11.4	12.7	23,383	23,000
	匠バス東西線	7,924	10,000	1.8	2.0	7.4	9.3	7,583	7,400
	匠バス南北線	6,192	10,000	0.8	0.8	7.4	11.9	8,213	7,800
	匠バス飛騨の里線	74,165	75,000	12.7	14.0	78.6	79.5	3,842	3,700
★高山地域	東線	13,394	16,000	5.5	6.4	7.2	8.6	27,195	26,800
	西線	26,987	30,000	11.0	12.1	7.2	8.0	21,686	21,500
	南線	19,085	21,000	7.8	8.6	7.2	7.9	16,088	16,000
	北線	23,549	26,000	9.6	10.6	7.2	7.9	16,283	16,200
	岩滝線	3,097	3,500	1.9	2.1	8.5	9.6	11,624	11,500
丹生川地域	丹生川荒城線	712	1,400	0.7	1.4	0.6	1.2	12,349	12,300
	丹生川朴の木線	825	1,900	0.7	1.5	0.7	1.6	14,867	14,700
	国府～折敷地線	532	590	1.1	1.2	0.7	0.8	2,779	2,800
★清見地域	清見大原線	3,088	3,700	1.4	1.5	0.9	1.1	29,483	29,400
	清見江黒線	3,997	6,100	2.3	3.5	1.2	1.8	15,409	15,300
★荘川地域	荘川線	1,868	3,400	1.0	1.7	0.7	1.3	24,179	24,000
一之宮地域	一之宮線	1,376	1,600	1.5	1.6	3.9	4.5	2,945	3,400
久々野地域	久々野かみなか線	1,120	1,300	1.3	1.5	2.2	2.6	3,371	3,900
	久々野渚線	1,083	1,200	1.3	1.6	1.9	2.1	4,108	4,600
	朝日～久々野線	2,539	2,800	1.7	2.0	2.9	3.2	6,117	6,700
朝日地域	朝日小谷線	629	700	1.3	1.5	1.5	1.7	967	1,100
	朝日秋神線	167	190	1.3	1.4	1.3	1.5	1,047	1,200
	朝日九蔵線	64	100	1.7	1.9	2.2	3.4	291	500
高根地域	高根～朝日線	858	860	0.3	0.5	1.5	1.5	11,732	11,700
	高根中洞線	126	130	0.9	0.9				
	高根池ヶ洞線	74	80	0.4	0.5				
	高根野麦線	653	660	2.6	2.6				
	高根黍生線	71	80	0.4	0.8				
	高根日和田線	226	230	0.9	1.5				
	黍生池ヶ洞線	97	100	1.9	1.9				
国府地域	国府川西線	1,582	3,000	1.6	3.0	1.8	3.5	6,935	6,800
	国府荒城線	1,500	1,700	1.5	1.7	1.8	2.0	4,862	4,900
	国府宇津江線	368	780	0.4	0.8	2.0	4.1	1,575	1,500
上宝地域	上宝蔵柱線	14	20	1.0	1.1	2.0	2.8	70	100
	上宝平湯温泉線	1,460	1,700	2.0	2.2	3.1	3.6	4,389	4,400
合計		647,674	720,820					358,048	357,700

取得方法	濃飛乗合自動車(株) 「運行系統別輸送実績報告書」、高山市統計
考え方	・利用者数については、現状値(運輸年度R5)の1.1倍を目標値とする。 ※現状値(運輸年度R5)の1.1倍がコロナ禍前(運輸年度H31)を下回る場合は、運輸年度H31の実績を目標値とする。 ※匠バス東西線、南北線については運行開始時の高山市地域公共交通網形成計画の目標値を基準とする。 ・収支率については、改善させることを目標値とする。 ・公的負担額については、合計額の現状維持を目標値とする。

※現状値・目標値は運輸年度(10月1日～翌年9月30日)の数値。「★」印を付与した路線は車両購入費補助を含め国庫による補助を受け、維持していく路線。

(2)サービスレベルの指標と目標の設定

上記（１）の他、通学、通院、買物のサービスレベルについての指標を設けます。

通学の指標は、高山市高校生自宅通学補助金交付人数を用います。公共交通を利用して通学する学生の増加も目指しますが、少子化や人口減少による影響を考慮し、目標値は現状維持とします。

通院と買物の指標は第３章、４ 地域公共交通の運行・利用状況、（３）地域公共交通のサービスレベルの評価の 38 路線の評価を用います。通院と買物について、利用ができない地域を無くすことを目標とします。なお、買物サービスレベルについては、現状で全地域で利用ができるため、現状維持を目標とします。

図表 47 サービスレベルの指標及び目標値

指 標	現状値 (R4)	目標値 (R11)
高山市高校生自宅通学補助金交付人数	238 人	現状値維持
通院サービスレベル	36 路線	38 路線
買物サービスレベル	38 路線	現状値維持

5. 目標達成のための事業

(1) 重点的実施事業

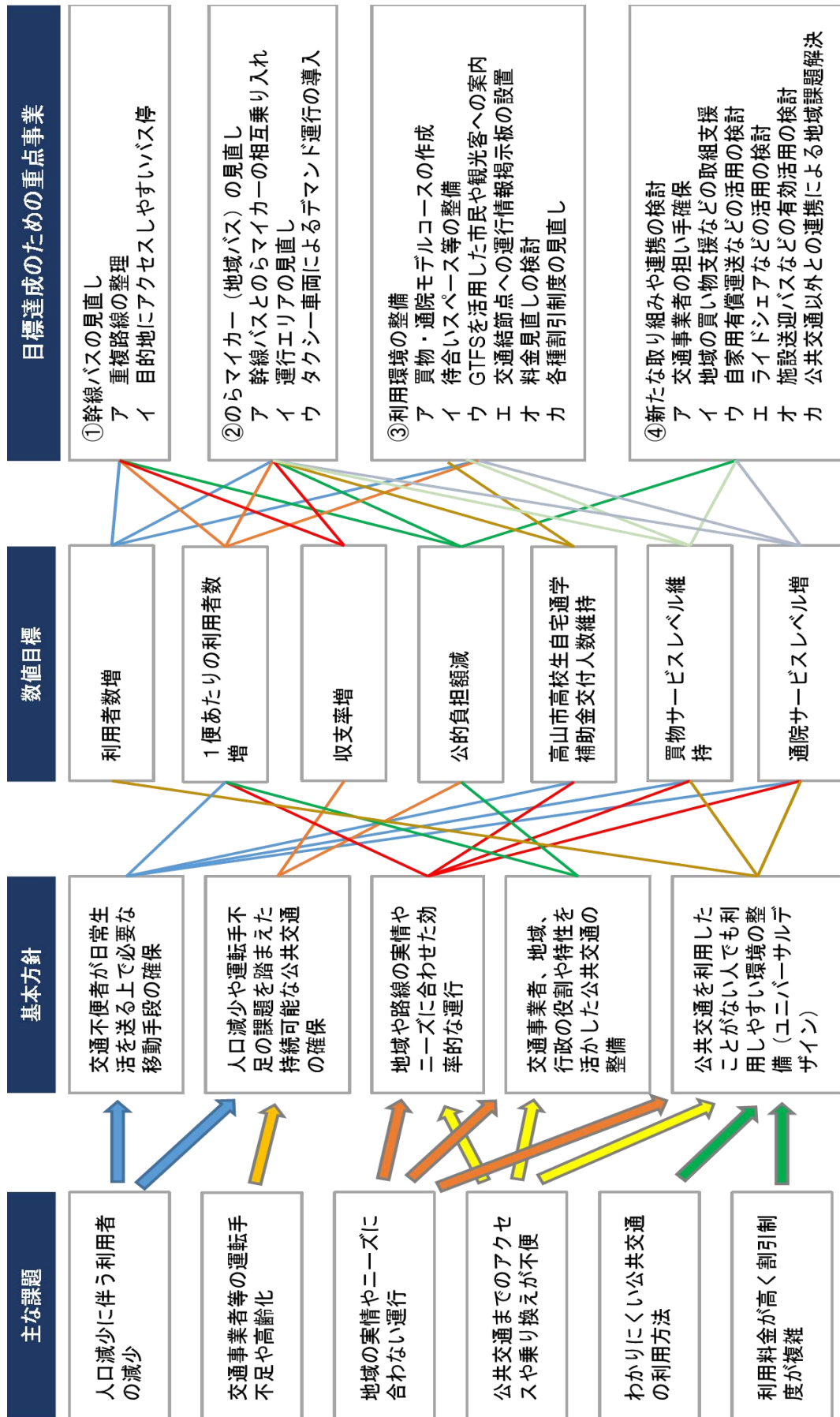
1) 事業の一覧

本計画に基づき、重点的に実施する事業一覧を示します。

図表 48 重点的実施事業一覧

項目	事業内容	実施スケジュール					
		R6	R7	R8	R9	R10	R11
① 幹線バスの見直し	ア 重複して運行している幹線バスとのらマイカーの整理	検討	実施				
	イ 主要な商業施設や公共施設にアクセスしやすいバス停位置の見直し	検討	実施				
② のらマイカー(地域バス)の見直し	ア 幹線バスとのらマイカーが接続している路線の相互乗り入れや統合の検討	検討	実施				
	イ のらマイカーの運行エリアの見直し	検討	実施				
	ウ 利用者の少ない路線や時間帯にタクシー車両によるデマンド運行を導入	検討	実施				
③ 利用環境の整備	ア 公共交通を利用した買物や通院のモデルコースの作成	作成		作成		作成	
	イ 支所などの公共施設整備における待合いスペース等の整備	一部実施	検討(決定後実施)				
	ウ GTFS を活用した市民や観光客への案内(事業者への周知)	実施					
	エ 交通結節点となる公共施設等への運行情報のデジタルサイネージの設置	検討	実施				
	オ のらマイカー、まちなみバス、匠バス、たかね号の料金見直しの検討	検討(決定後実施)					
	カ 各種割引制度の見直し	検討	実施				
④ 新たな取り組みや連携の検討	ア 交通事業者の運転手確保や事業継続のための支援の検討	検討(決定後実施)					
	イ 公共交通を補完する、地域の買物支援などの取り組みへの支援の検討	検討(決定後実施)					
	ウ 自家用有償旅客運送制度やボランティア輸送などの活用の検討	検討(決定後実施)					
	エ ライドシェアや自動運転などの新たな取り組みの活用の検討	検討(決定後実施)					
	オ スクールバスや施設送迎バスなどの有効活用の検討	検討(決定後実施)					
	カ 貨客混載や公共交通と移動販売などの接続など、公共交通と他の事業を組み合わせた地域課題の解決の検討	一部検討	一部実施	検討(決定後実施)			

図表 49 地域公共交通の基本方針の体系



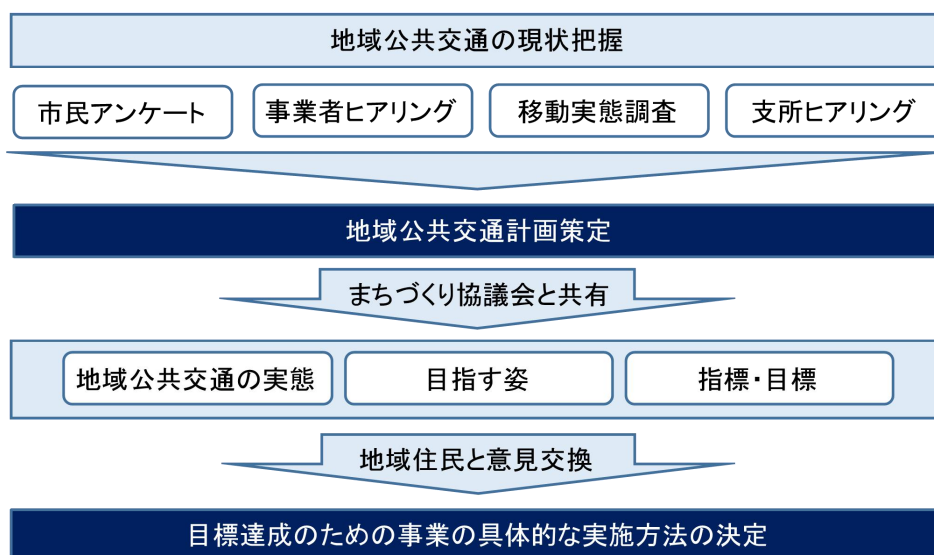
2) 事業の進め方

事業を進めるにあたり、エリア毎や路線毎の地域ニーズや課題を把握するため、各地区のまちづくり協議会にヒアリングを行い、事業を進めます。

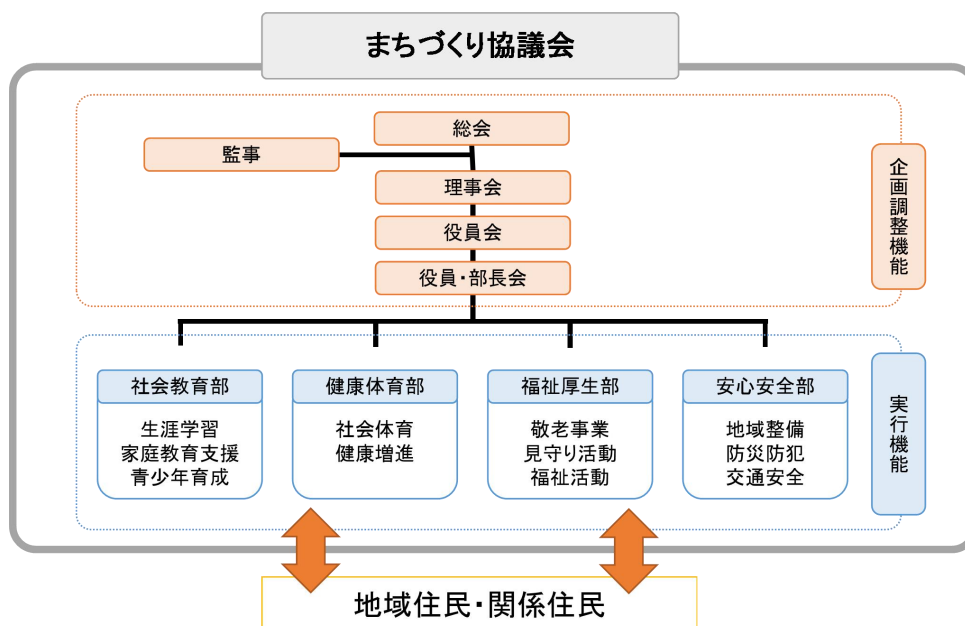
まちづくり協議会は、高山地域については小学校の区域、支所地域については支所地域の区域を単位としており、安全安心で魅力ある地域を作っていくためには、「自分たちの地域は自分たちでつくる」という姿勢で、多様な住民の参画のもと、各種団体の協働によって、地区の課題や特色に応じた様々な活動を行っています。ヒアリングにあたり、地域毎に課題やニーズが異なるため、各地区のまちづくり協議会と相談の上、ヒアリングする方法を決定します。

また、ヒアリングを実施する際は、地域住民と地域公共交通の現状、課題、目指す姿、目標を共有し、実現性や持続性のある事業に繋がるようヒアリングを行います。

図表 50 事業の進め方のイメージ



図表 51 まちづくり協議会のイメージ



3) 各事業の詳細

① 幹線バスの見直し

(ア) 重複して運行している幹線バスとのらマイカーの整理

各支所地域の誰もが高山市街地への移動に利用できるよう幹線バスの運行を見直します。特に交通不便者の、高山市街地への通学や通院に利用できるサービス水準を確保します。

この考え方にに基づき、現状を維持するものとしますが、幹線バスとのらマイカーが重複している路線については整理をします。

なお、幹線バスのうち、「古川・神岡線」（高山古川系統及び高山古川（久美愛）系統）及び「高山下呂線」は高山市の中心市外地と飛騨市、下呂市を結ぶ骨格的なバス路線です。自治体や民間交通事業者の努力のみでは維持が難しい状況のため、これらの路線は地域間幹線として国庫補助を受けながら運行するものとします。負担割合は国 1/2、県 1/2 とし、国県の補助で補填されない額は交通事業者が負担して運行します。

実施予定	令和 6 年度より検討を開始、令和 7 年度に実施する
実施主体	濃飛バス

(イ) 主要な商業施設や公共施設にアクセスしやすいバス停位置の見直し

各路線において、主要な商業施設や公共施設にアクセスしやすいよう、バス停位置の見直しを行います。

実施予定	令和 6 年度より検討を開始、令和 7 年度に実施する
実施主体	濃飛バス

② のらマイカー（地域バス）の見直し

（ア）幹線バスとのらマイカーが接続している路線の相互乗り入れや統合の検討

現在の幹線バスとのらマイカーの運行は、一部重複路線を除き、効率的な運行となっていますが、更に効率化を図るため、幹線バスとのらマイカー等が接続している路線について、相互乗り入れや統合を検討します。

なお「高山地域のらマイカー（東・西・南・北線、岩滝線）」及び「まちなみバス」は古川・神岡線、高山下呂線と接続、「のらマイカー清見江黒線」「のらマイカー荘川線」は荘川線と接続して高山市街地への移動を担保する重要な路線です。自治体や民間交通事業者の努力のみでは維持が難しい状況のため、フィーダー路線として国庫補助を受けながら運行するものとします。負担割合は国 1/2 で、国補助で補填されない額は高山市が負担して運行します。

実施予定	令和 6 年度より検討を開始、令和 7 年度に実施する
実施主体	高山市、濃飛バス、岐阜県タクシー協会飛騨支部、高根まちづくりの会

（イ）のらマイカーの運行エリアの見直し

これまで、のらマイカーの運行エリアについては、支所単位を基本としてきましたが、買物や通院などの利便性や運行効率の向上を図るため、のらマイカーの運行エリアを支所地域を超えるエリアに拡大するよう見直します。

実施予定	令和 6 年度より検討を開始、令和 7 年度に実施する
実施主体	高山市

（ウ）利用者の少ない路線や時間帯にタクシー車両によるデマンド運行を導入

バス車両を利用した定時定路線において、1 便あたりの利用者数が少ない路線（地域）にタクシー車両を利用したデマンド運行を導入することにより、利用者の乗車時間の短縮による利便性の向上や、利用者のない時間帯や区間を運行しないことにより、効率化を図ります。

また、バス車両より小さいタクシー車両の利点を活かし、バス車両では通行ができなかったルートや施設敷地内へのバス停設置など、利用者の利便性向上を図ります。

実施予定	令和 6 年度より検討を開始、令和 7 年度に実施する
実施主体	高山市、濃飛バス、岐阜県タクシー協会飛騨支部

③ 利用環境の整備

(ア) 公共交通を利用した買物や通院のモデルコースの作成

市民が気軽に公共交通を利用できるよう、公共交通を利用した買物や通院のモデルコースを作成します。モデルコースは、主要な目的地となる商業施設や病院ごとに、どのような路線や便を利用して往復するか等を整理し、マップや時刻表なども含めた分かりやすいデザインのツールとして作成します。

作成したモデルコースは、市のホームページへの掲載や交通不便者等が集まるイベントへのチラシ配布によって、広く周知し、公共交通利用の促進に役立てます。

実施予定	令和6年度より概ね2か年度に1回作成・更新
実施主体	高山市

(イ) 支所などの公共施設整備における待合スペース等の整備

支所などの公共施設整備において、十分な待合スペースの確保、ベンチや屋根の設置等による待合空間の快適さの向上、Wi-Fi環境の整備、時刻表・乗換案内の掲示などを行い、利用環境の改善に取り組みます。

実施予定	令和6年度より、優先的な整備箇所を検討したうえで、優先順位の高い箇所から順次実施
実施主体	高山市

(ウ) GTFSを活用した市民や観光客への案内（事業者への周知）

公共交通のダイヤ情報と地理情報に関するオープンフォーマットであるGTFS (General Transit Feed Specification)に市内公共交通機関の各種情報を掲載し、インターネットの乗換案内サービス等によって市内公共交通機関を利用しやすい環境づくりを進めます。これにより、市民だけでなく、外国人を含む観光客の利用促進につなげます。

また宿泊施設、観光施設、公共施設等と連携して、公共交通機関を利用した移動経路の案内を促進します。

実施予定	令和6年度より実施
実施主体	高山市

(エ) 交通結節点となる公共施設等への運行情報のデジタルサイネージの設置

交通結節点となる公共施設や主要バス停等において、デジタルサイネージの設置等による運行状況や待ち時間の可視化等のデジタル技術の導入を推進し、利便性の向上につなげます。

実施予定	令和6年度より検討を開始、令和8年度より順次設置
実施主体	高山市：検討、導入補助 交通事業者：検討、各種デジタル技術の導入・拡大

(オ) のらマイカー、まちなみバス、匠バス、たかね号の料金見直しの検討

現在、各地域内を運行するのらマイカーは1乗車100円、高山地域と支所地域や支所地域間を跨ぐ幹線バスは距離制運賃となっています。地域を超えることで利用料金が高額になるため、料金の見直しについて検討します。

実施予定	令和6年度より検討開始 再設定の目途がたてば令和7年度より実施
実施主体	高山市：運賃設定の再検討・再設定、見直し後の広報支援等 交通事業者：運賃設定の再検討・再設定

(カ) 各種割引制度の見直し

日常的な通院や買物での幹線バス利用に対する運賃補助、通学など往復の定期利用に対する割引、高齢者や障がい者・介助者等の利用への割引等を見直します。

図表 52 現在の割引制度

種 別	割引制度	内 容		
幹線バス	均一料金制度	高山BCから約1.5km以内	100円	
		高山BCから約2.5km以内	210円	
	市民乗車バス	1乗車(地域内)	100円	
		1乗車(地域外)	最大1,050円	
	悠々手形 (幹線バス) ※65歳以上	2カ月	4,190円	
		1乗車(520円までの区間)	100円	
		1乗車(1,050円までの区間)	320円	
		1乗車(1,060円以上の区間)	520円	
	エコパス	420円までの区間	1カ月	6,280円
		630円までの区間		11,520円
1,150円までの区間		20,430円		
1,570円までの区間		27,240円		
1,580円以上の区間		29,330円		
のらマイカー		1乗車	100円	
	ヤングバスポート ※18歳以下	1乗車	無料	
	おでかけバスポート ※65歳以上	1年間	6,000円	
	一般回数券	12枚綴り(12乗車)	1,000円	
	学生回数券	13枚綴り(13乗車)	1,000円	
	1日フリー乗車券	1日間	500円	
	地域内定期券	通学	1カ月	3,840円
			3カ月	10,960円
			6カ月	22,770円
			1年間	41,530円
		通学以外	1カ月	4,480円
			3カ月	12,780円
			6カ月	24,220円
			1年間	48,440円
	全線定期券	通学	1カ月	5,760円
			3カ月	16,440円
			6カ月	31,150円
1年間			62,290円	
通学以外		1カ月	6,720円	
		3カ月	19,170円	
		6カ月	36,330円	
		1年間	72,660円	
市営駐車場割引	匠バス利用者		3時間無料	

実施予定	令和6年度に検討 再設定の目途がたてば令和7年度より実施
実施主体	高山市：運賃設定の再検討・再設定、見直し後の広報支援等 交通事業者：運賃設定の再検討・再設定

④ 新たな取り組みや連携の検討

(ア) 交通事業者の運転手確保や事業継続のための支援の検討

交通事業者の求人・採用において、商工団体などと連携したU I J ターン就職希望者や外国人労働者等への広報支援等を行います。また地理が不案内な人でも運転手として活躍できる環境を整えるため、A I デマンドシステムの導入等のデジタル技術の導入・拡大を支援します。

加えて、交通事業者における働きやすい職場の環境整備支援等を行い、人材の確保・定着を後押しします。

実施予定	令和6年度より支援策の検討を開始 目処が立てば令和7年度より適宜支援を実施
実施主体	高山市：導入支援、広報支援等 交通事業者：運転手となる人材確保のための採用・職場環境整備

(イ) 公共交通を補完する、地域の買物支援などの取り組みへの支援の検討

地域の住民や団体等が主体になって実施する買物支援等の取り組みは、公共交通を補完する移送手段として重要です。

こうした移送に係る地域の取り組みについては、随時その情報を把握するとともに、継続を後押しするための支援の検討をします。また、必要に応じて既存の公共交通等との調整を図ります。

実施予定	令和6年度より継続的に各地域における取り組み状況を把握 必要に応じて支援策を検討
実施主体	高山市：支援策の検討・実施 地域主体：買物支援等の取り組みの実施

(ウ) 自家用有償旅客運送制度やボランティア輸送などの活用の検討

公共交通利用者数が少なく、バス・タクシー等の運行では非効率にならざるを得ない地域において、地域の輸送資源を活用した小規模輸送による移送サービスを構築できるよう、その検討や運行を支援します。

小規模輸送の方法としては、主として許可・登録不要な移送サービスを想定し、担い手としてはNPO法人、社会福祉法人、まちづくり協議会等を想定して、小規模輸送の実践に向けて地域への呼びかけを行うとともに、検討にあたっては必要な情報提供や助言、関係主体間のコーディネート、勉強会の開催等による支援を行います。

また実践段階に入った際は、相談支援や利用者と担い手をマッチングする仕組み構築の支援などによる伴走型の支援を行い、安定的な運行を後押しします。

図表 53 少規模輸送導入の方法

少規模輸送の方法	概要	必要な許可等	想定地域
交通空白地有償運送	公共交通空白地を対象とした有償運送	国土交通省の許可	(高根地域で実施中)
福祉有償運送	要介護者などの移動困難者を対象とした有償運送	国土交通省の許可	(適宜検討)
その他の許可・登録不要な移送サービス	運送料が無償のもの(ガソリン代実費等は徴収可能)、買物ツアー等	無し	まちづくり協議会などが買物支援などに取り組んでいる地域

実施予定	令和6年度に地域主体の意向も確認しながら対象地域・路線を検討 令和7年度より先行地域での検討・移送サービスの設計を開始 令和8年度より先行地域の状況も踏まえながら、他地域での移送サービス設計の検討を進める
実施主体	高山市、まちづくり協議会、福祉有償運送実施主体等

(エ) ライドシェアや自動運転などの新たな取り組みの活用の検討

ライドシェアや自動運転等、市内の公共交通環境において少量輸送等に活用できる技術や取り組みについての情報を収集し、高山市の地域公共交通の課題に適したものであるか分析し、導入について検討を行います。

実施予定	令和6～7年度に情報収集 令和8年度以降は市への導入を検討
実施主体	高山市

(オ) スクールバスや施設送迎バス等の有効活用の検討

スクールバスや、商業施設、温浴施設等の運行する送迎バス等を、買物や通院等の移動手段として有効活用できるよう、施設運営主体や交通事業者等と協議しながら、路線バス等との運行の住み分けや相互補完できる形への調整の支援、利用促進のための広報支援等を行います。

実施予定	令和6年度より送迎バス等の輸送資源の情報収集を行い検討を開始 令和7年度以降、より有効な活用についての検討を開始、見込みがあれば適宜施設等との調整・利用促進等を実施
実施主体	高山市

(カ) 貨客混載や公共交通と移動販売の接続など、公共交通と他の事業を組み合わせた地域課題の解決の検討

人口減少や高齢化、生鮮食品を扱う食料品店の閉店など、地域の環境が変化してきていることから、公共交通だけではなく、貨客混載や公共交通と移動販売の接続など、公共交通と他の事業を組み合わせて地域課題を解決する方法について、定期的に地域の状況や他地域の先進事例の収集等を行い、市内での実践を検討していきます。

また、中心市街地における安全な歩行空間の確保のため、市街地外縁部駐車場への観光車輛の誘導と公共交通を組み合わせた取り組みを検討していきます。

実施予定	一部地域において令和6年度より検討、令和7年度に実施する ※地域の実情や課題に合わせて、随時関係機関と検討をし実施する 継続的に情報収集・検討
実施主体	高山市

(2) 地域公共交通運行事業

地域公共交通を継続的に安定して運行する事業として、以下の事業を実施します。

図表 54 地域公共交通運行事業一覧

項目	事業内容	実施主体	実施スケジュール					
			R6	R7	R8	R9	R10	R11
①幹線バスの運行	ア 幹線バスの運行	濃飛バス	実施					
②まちなみバス(中心市街地バス)の運行	ア まちなみバス(中心市街地バス)の運行	高山市	実施					
	イ 路線、ダイヤなどの見直し	高山市	検討	実施				
③匠バス(観光特化型バス)の運行	ア 匠バス(観光特化型バス)の運行	濃飛バス	実施					
	イ 路線、ダイヤなどの見直し	濃飛バス	検討	実施				
④のらマイカー(地域バス)の運行	ア のらマイカー(地域バス)の運行	高山市	実施					
	イ 路線、ダイヤなどの見直し	高山市	検討	実施				
	ウ 小型車両を活かし、停留所を利用しやすい位置へ変更	高山市	検討	実施				
⑤たかね号(交通空白地有償運送)の運行	ア たかね号(交通空白地有償運送)の運行	高根まちづくりの会	実施					
⑥タクシーの運行	ア タクシーの運行	交通事業者	実施					
⑦福祉有償運送の運行	ア 福祉有償運送の運行	福祉事業者	実施					
⑧地域公共交通の観光利用	ア 地域公共交通の観光利用に関する検討(路線バスを利用した観光コースの設定や周知PR等)	高山市	実施					
⑨快適な利用環境の整備	ア 利用しやすく、乗りたくなるような路線・停留所の名称の検討・停留所の改良(設置場所等)	高山市	検討(決定後実施)					
	イ キャッシュレス化の推進	高山市	実施					

(3) 利用促進・啓発事業

地域公共交通の利用促進・啓発として、以下の事業を実施します。

図表 55 利用促進・啓発事業一覧

項目	事業内容	実施主体	実施スケジュール					
			R6	R7	R8	R9	R10	R11
市民生活における利用促進	ア 公共交通サービスに関する情報の提供	高山市	実施					
	イ 災害時に安全かつ効果的に運行できるための情報の提供	高山市	実施					
	ウ のりものフェスタ等の利用促進・啓発事業の実施	高山市	実施					
	エ 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	高山市	実施					
	オ 保育園等園外活動時の保育士等の乗車料金免除	高山市	実施					
	カ 介助等様々なニーズに対応できる乗務員の育成	高山市	実施					
	キ 中高生と保護者に対する情報の提供	高山市	実施					
	ク バスの乗り方教室の実施（交通安全教室とも連携）	高山市	実施					
	ケ 地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施	高山市	実施					
	コ 転入者へのバス時刻表の配布	高山市	実施					
	サ 運転免許証返納によるバス運賃、タクシー料金割引サービスの実施	高山市 交通事業者	実施					
	シ タクシー、自家用有償運送の円滑かつ適正な運営のための研修の実施	高山市	実施					
	ス 高校生の通学費に対する助成	高山市	実施					
	セ 18歳未満を対象としたヤングパスポートの発行	高山市	実施					
	ソ 高齢者等を対象としたおでかけパスポートの発行	高山市	実施					
	タ 市民乗車パスの発行	高山市	実施					
観光における利用促進	ア 観光関係者への説明資料の作成	高山市	実施					
	イ 観光客向け時刻表、パンフレットの作成	高山市	実施					
	ウ 車内放送を利用した観光案内等の実施	高山市	実施					
	エ 高速バス利用者に対するPR	高山市	実施					
	オ 企画きつぷの実施	高山市	実施					
	カ 外国人観光客に対応できる乗務員の育成	高山市	実施					
	キ 観光施設等との共同割引や店舗協賛等の実施	高山市	実施					
	ク まちなみバス、のらマイカー、さるぼぼバス、観光特化型バス1日フリー乗車券の実施	高山市 濃飛バス	実施					
	ケ ユニバーサルデザインの視点を踏まえた案内等の促進（多言語化、分かりやすさ）	高山市 濃飛バス	実施					

第5章 計画のマネジメント

本章では、本計画を推進・管理するための考え方について示します。

1. 管理・実施する主体

(1) 計画を管理する主体

本計画は、道路運送法及び地域交通法の規定に基づき、高山市における安全、便利、円滑な交通の体系を確保するための総合的な事項について協議する「高山市公共交通活性化協議会」（以下、協議会という）が管理します。

(2) 各事業の実施主体

計画に定められた各事業は、高山市、交通事業者、市民（地域、企業、学校、関連団体等）が積極的に関わり、協力しながら実施していきます。各主体の役割を以下に示します。

①高山市の役割

高山市は、全市的な視点からの地域公共交通システム全体の改善に向けた舵取り役となり、地域公共交通の維持・改善に必要な予算を確保し、利用環境整備や利用促進等の事業を実施します。また国、県及び近隣市町村との協働による公共交通確保に向けた各種施策の推進や、市内の観光、福祉、まちづくり等の関係部署との連携・調整を行います。

加えて、（１）で示した協議会の事務局として、その円滑なマネジメントを遂行します。

②交通事業者の役割

交通事業者は、地域公共交通を運行する担い手として、定期的に運行計画を定め、利用者ニーズに応じた利便性向上に努めながら安全な運行を実施します。また、高山市等と連携しながら、利用促進、情報発信に取り組みます。

加えて、評価・検証の調査に協力すると共に、運行における課題の集約・整理や、路線見直し等の改善策の検討によって、協議会の運営に協力します。

③市民の役割

市民は、地域公共交通の現状を把握しつつ、その確保・維持を実現するための検討や、利用促進等の具体的な取り組みに積極的に参加することが求められます。

特に利用者の少ない地域においては、市の予算や地域の輸送資源を踏まえつつ、小規模輸送を含む移動手段の確保のための積極的な検討、地域内での合意形成、市や交通事業者と連携しながら交通サービスの持続的な運行への参画や協力が求められます。

2. 評価・検証・改善の進め方

市の地域公共交通の持続性・利便性を高めるために、協議会にて定期的に目標の達成状況等を評価・検証し、必要な改善に取り組みながら、計画を効果的に推進します。

評価・検証は、毎年度及び中間年においてそれぞれ実施します。

(1) 毎年度の評価・検証・改善

個々の事業の進捗管理と改善のために、指標としている利用者データや収支率等の現況を把握し、課題を整理した上で、翌年度の事業計画を立案します。

図表 56 毎年度の評価・検証・改善

ステップ	目安の時期	実施事項
事業計画	3月	■運行計画の策定 > 翌年度より運行する地域公共交通の運行計画を策定します
運 行	4月～翌年度3月	■地域公共交通の運行
評価・検証	5月～6月	■地域公共交通における環境整備・利用促進等の実施状況の確認 > 運行以外で実施する各種事業の実施状況や、今後予算化の必要なこと等を整理し、計画の進捗を管理します
	10月～12月	■運行の評価検証、課題の整理 > 利用者データ、運行経費、行政支出額、収支率等のデータを把握し、目標達成状況を確認するとともに、運行における課題を整理します
改 善	1月	■運行計画の見直し > 課題を踏まえた改善策を検討し、必要に応じた見直しを行いながら、翌年度の運行計画を策定します

