

高山市地域公共交通計画の策定について

1. 背景

現在、市の公共交通は「高山市地域公共交通網形成計画（計画期間：令和2年度から令和6年度までの5年間）」に基づき、市民の移動手段の確保を行っているが、地域公共交通活性化再生法の改正に伴い、現行計画の後継計画として「高山市地域公共交通計画（以下「計画」という。）」を策定する。

計画の策定は、運行経費の一部について国の補助を受けるための要件となっており、地方公共団体が交通事業者と連携して、地域の輸送資源を総動員し、持続可能な地域公共交通を実現するための取り組みを推進することとなっている。

今回の計画策定に合わせ、人口減少に伴う公共交通の利用者の減少や、地域において商店などが閉店するなど、地域の実情や市民ニーズが変化していることを踏まえ、公共交通における課題を整理し、必要な取り組みを行うことで地域の移動手段を確保するとともに、公共交通の利便性向上を図る。

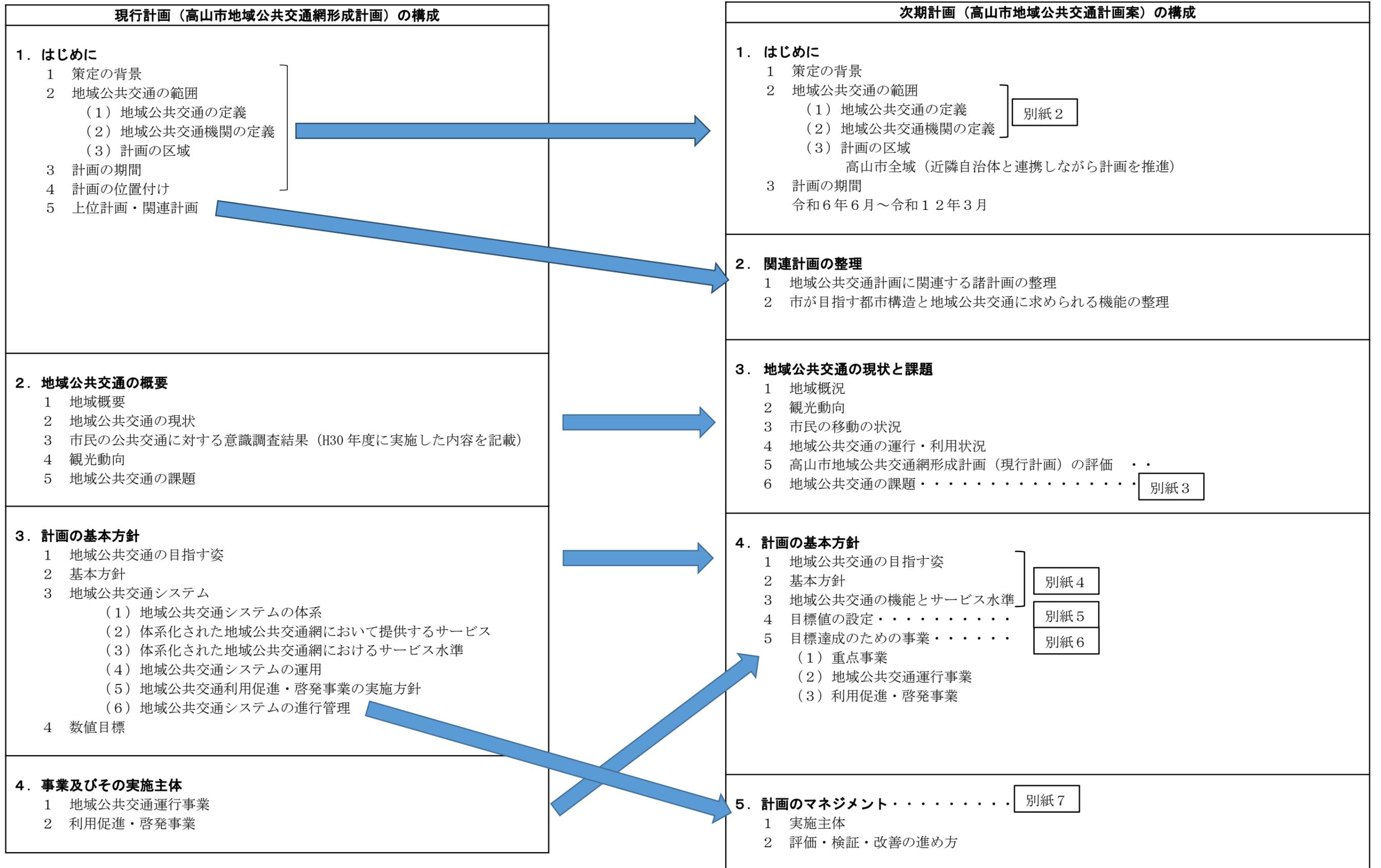
2. 計画の期間

令和6年6月～令和12年3月

3. 計画の概要 | | |-----| | 別紙1 | |-----|

4. 今後の予定

令和6年6月 地域公共交通計画の策定



別紙 2

別紙 3

別紙 4

別紙 5

別紙 6

別紙 7

地域公共交通の範囲

(1) 地域公共交通の定義

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であり、地域住民及び観光客などすべての人を対象者とする。

(2) 地域公共交通機関の定義

○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う。

○バス（民間路線バス、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濃飛バスセンター（高山駅）への移動の他、隣接する自治体（飛騨市、下呂市、白川村）などへの移動を担う。

○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う。

○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う。

○福祉有償運送

自力では移動が困難な方などに対応し、ドアツードアなどよりきめ細かいサービスの提供を担う。

※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づけないが、地域にある輸送資源として、活用を検討していく。

参考：事業主体

- 鉄道（JR高山本線） [交通事業者（東海旅客鉄道株）]
- 幹線（バス） [交通事業者（濃飛乗合自動車株）]
- まちなみバス（中心市街地バス） [高山市]
- 匠バス（観光特化型バス） [高山市]
- のらマイカー（地域バス） [高山市]
- 交通空白地有償運送（たかね号） [高根まちづくりの会]
- タクシー [交通事業者（市内タクシー事業者6社）]
- 福祉有償運送 [交通事業者（市内福祉有償運送事業者3社）]



地域公共交通網形成計画の項目別の課題			
項目	課題		
1 地域公共交通運行事業	幹線バスの運行	濃飛乗合自動車(株)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 高校生の通学する便については、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	高山市	<ul style="list-style-type: none"> バス停の見直しに対する意見がある。
	匠バス(観光特化型バス)の運行	高山市	<ul style="list-style-type: none"> 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	高山市	<ul style="list-style-type: none"> 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い物ができなくなるという意見がある。
	たかね号(公共交通空白地有償運送)の運行	高根まちづくりの会	<ul style="list-style-type: none"> 買い物便の行先である久々野地域のAコープがR7.2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が直接行きたいという意見がある。 買い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	岐阜県タクシー協会飛騨支部、NPO法人さわやか飛騨、(一社)てとら	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者において、運転手が不足している。 夜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	高山市、各地域のまちづくり協議会等	<ul style="list-style-type: none"> 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路線など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	全事業者	<ul style="list-style-type: none"> 現状の路線では、公共交通で観光施設や温泉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	全事業者	<ul style="list-style-type: none"> 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ができる部分もあるが限界がある。 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	全事業者	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便者の公共交通を使わない理由として、時間の融通が聞かない、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。 バス停に屋根や椅子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し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。 飛騨地域のAコープがR7.2末で閉店することが決まっており、地域で買い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)
2 利用促進・啓発事業	市民生活における利用促進	全事業者	<ul style="list-style-type: none"> 上宝地域(奥飛騨温泉郷を除く)の通院や買い物などは、飛騨市(神岡町)となっているが、幹線バスで市民乗車バスを利用できない。 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、自己負担が大きいう意見がある。 補助制度、割引制度を充実(タクシー利用への補助含む)を望む意見がある。 公共交通制度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。 公共交通機関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、特定の人となり、新たな利用者がいない。
	観光における利用促進	全事業者	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通では観光施設や温泉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、まちなみバスなどのバスがあり、バス停や乗り換えが分かりにくいという意見がある。

課題の整理

課題の整理	
主な課題	課題
人口減少に伴う利用者の減少	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 家族送迎の多くの方が、利用したい時間帯(通院、通学、買い物等)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。 観光施設や温泉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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> バス停から自宅や目的地まで離れており、利用がしにくい。 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、利用がしにくい。
わかりにくい公共交通の利用方法	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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)。 買い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高く、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。

課題の整理	
主な課題	課題
人口減少に伴う利用者の減少	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
交通事業者等の運転手不足や高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
地域の実情やニーズに合わない運行	<ul style="list-style-type: none"> ・家族送迎の多くの方が、利用したい時間帯（通院、通学、買い物等）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。
公共交通までのアクセスや乗り換えが不便	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停から自宅や目的地まで離れており、利用がしにくい。 ・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、利用がしにくい。
わかりにくい公共交通の利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
利用料金が大きく割引制度が複雑	<ul style="list-style-type: none"> ・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）。 ・買い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大きく、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。

見直しの基本的な考え方	
見直しの基本的な方向性	具体的な取り組み
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	<ul style="list-style-type: none"> ○重複又は接続している幹線の統合等の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・幹線バス、のらマイカー ○のらマイカーの運行エリアの見直し ○デマンドタクシーの導入地域の拡大（運転手の確保等）
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	<ul style="list-style-type: none"> ○新たな技術や取り組みの活用（運転手の確保等） <ul style="list-style-type: none"> ・AIデマンドシステムの導入 ・自家用有償運送制度やボランティア輸送などの活用の検討 ・ライドシェアや自動運転などの活用の検討 ・スクールバスや施設送迎バスなどの有効活用の検討
地域や路線の実情やニーズに合わせた効率的な運行	<ul style="list-style-type: none"> ○ダイヤの見直し <ul style="list-style-type: none"> ・利用したい時間帯（通院、通学、買い物等）へのダイヤの見直し ○停留所の位置の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・主要商業施設や観光施設へのアクセス向上 ○デマンドタクシーの導入地域の拡大（運転手の確保等）（再掲）
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	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者毎の役割分担 <ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者毎の特性を活かした運行への見直し ○公共交通を補完する取り組みへの支援 <ul style="list-style-type: none"> ・地域の買い物支援などの取り組みの充実 ・貨客混載や公共交通と移動販売の接続 ・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
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（ユニバーサルデザイン）	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利用機会の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用した買い物や通院のモデルコースの作成 ○利用環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・支所などの公共施設整備において待合スペースを確保 ・交通結節点となる公共施設等での運行情報の発信（デジタルサイネージ）
	<ul style="list-style-type: none"> ○デジタル技術を活用した利用案内 <ul style="list-style-type: none"> ・地図アプリを利用した公共施設や観光施設等への案内 ○料金や割引制度の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・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を検討 ・各種割引制度の見直し

1. 地域公共交通の目指す姿
 ○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
 ○観光客が移動手段として地域公共交通を利用している

2. 計画の基本方針
 ○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
 市の地域公共交通を体系化し、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の方向性を示すもの

地域公共交通	鉄道 (JR高山本線)	幹線(バス)	まちなみバス	観光特化型バス	のらマイカー	たかね号 交通空白地有償運送	タクシー	福祉有償運送
(事業主体)	交通事業者	交通事業者	高山市	高山市	高山市	まちづくり協議会	交通事業者	NPO等
(1)機能	・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	・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	・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	・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	・エリア内を運行する ・幹線バスに接続する	・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	・少量の移動需要に対応する	・自力では移動が困難な方などの利用に対応する
(2)サービス水準 (最低水準)		・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	・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	・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	・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)や買い物に行くことができる	・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、診療所や買い物に行くことができる		

4. 目標値の設定 別紙5

計画の評価・検証・改善を行うため、指標と目標値を設定する

<対象とする地域公共交通>

幹線(バス)、まちなみバス、のらマイカー、観光特化型バス、たかね号

<指標>

- ①利用者数(路線毎)
- ②1便あたりの利用者数(路線毎)
- ③収支率(路線毎、たかね号については地域単位)
- ④公的負担額(路線毎、たかね号については地域単位)

5. 目標達成のための事業 別紙6

①重点事業

本計画期間中に重点的に実施する(見直す)事業

②地域公共交通運行事業

幹線バスやのらマイカーの運行などの運行に関する事業

③利用促進・啓発事業

市民生活や観光の利便性向上やPRなど利用促進・啓発に関する事業

目標値の設定

本計画の基本方針では、交通不便者が日常生活を送る上で必要な移動手段を確保し、人口減少や運転手不足、地域や路線の実情やニーズなどの社会情勢を踏まえつつ、効率的で持続可能な公共交通を目指すこととしている。
 本計画の基本方針を実現させるため、計画期間中に達成すべき評価指標及び目標値を下記の通り設定し、利用促進、運行の効率化や持続可能な公共交通(公的負担額)を評価する。

※高根地域については、路線別に収支が把握できないため、地域を単位とします。

※高山地域(東西南北線)、丹生川地域、清見地域、国府地域の収支率及び公的負担額の基礎データが合算値であるため、距離按分で算出します。

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R4)	目標値 (運輸年度R11)	現状値 (運輸年度R4)	目標値 (運輸年度R11)	現状値 (運輸年度R4)	目標値 (運輸年度R11)	現状値 (運輸年度R4)	目標値 (運輸年度R11)	
古川・神岡線(高山古川系統)	179,947	207,000	12.0	25.2	38.9	45.2	24,649	23,952	
古川・神岡線(高山古川(久美愛)系統)	50,916	70,000	18.2	19.0	47.6	62.1	3,749	5,075	
高山下呂線	126,817	134,000	17.0	32.9	27.5	31.0	59,851	45,649	
中心地域	まちなみバス	33,862	39,000	5.3	5.4	9.7	11.1	23,148	22,800
	匠バス東西線	4,903	10,000	1.1	2.3	4.8	9.7	7,568	7,200
	匠バス南北線	4,534	10,000	0.6	1.2	4.8	10.5	8,196	7,700
	匠バス飛驒の里線	21,067	75,000	3.6	12.8	22.0	78.2	14,222	4,000
高山地域	東線	12,667	16,000	5.2	6.4	6.8	8.5	26,665	26,200
	西線	25,085	29,000	10.2	11.6	6.8	7.8	21,263	21,000
	南線	16,000	19,000	6.5	7.7	6.8	8.0	15,774	15,600
	北線	22,127	25,000	9.0	10.1	6.8	7.6	15,965	15,800
	岩滝線	3,270	3,600	2.1	2.1	8.1	8.9	11,403	11,300
丹生川地域	丹生川荒城線	1,018	1,400	1.0	1.4	0.5	0.7	12,059	12,000
	丹生川朴の木線	1,103	1,900	0.9	1.5	0.6	1.1	14,518	14,500
	国府～折敷地線	119	210	0.2	1.0	0.6	1.1	2,714	2,700
清見地域	清見大原線	2,738	3,700	1.2	1.4	1.0	1.3	28,764	28,700
	清見江黒線	4,508	6,100	2.6	3.5	1.3	1.7	15,032	15,000
荘川地域	荘川線	1,970	3,400	1.0	1.7	0.7	1.3	23,586	23,500
一之宮地域	一之宮線	1,108	1,300	1.5	1.6	4.1	4.8	2,408	2,830
久々野地域	久々野かみなか線	872	1,000	1.3	1.5	2.1	2.4	2,699	3,090
	久々野渚線	886	1,100	1.2	1.6	1.9	2.4	3,408	4,230
	朝日～久々野線	1,937	2,200	1.5	2.0	2.7	3.0	5,447	6,190
朝日地域	朝日小谷線	162	180	2.0	2.0	3.7	4.1	377	420
	朝日秋神線	280	310	1.1	1.1	1.3	1.4	1,774	1,960
	朝日九蔵線	29	100	1.0	1.0	2.1	7.2	134	460
高根地域	高根～朝日線	742	750	0.3	0.5	1.5	1.5	11,387	11,400
	高根中洞線	176	180	0.9	0.9				
	高根池ヶ洞線	105	110	0.5	0.5				
	高根野麦線	683	690	3.4	3.4				
	高根黍生線	136	140	0.7	0.8				
	高根日和田線	265	270	1.1	1.5				
	黍生池ヶ洞線	0	90	0.0	1.7				
国府地域	国府川西線	1,586	3,000	1.6	3.0	2.0	3.7	6,758	6,600
	国府荒城線	1,553	1,800	1.6	1.6	1.9	2.2	4,737	4,700
	国府宇津江線	428	780	0.4	1.0	2.0	3.6	4,690	4,600
上宝地域	上宝蔵柱線	26	30	1.2	1.2	2.1	2.5	119	140
	上宝平湯温泉線	843	1,700	1.0	2.2	1.8	3.5	4,510	4,400
合計	524,468	670,040					377,574	353,696	

目標達成のための事業

目標達成のための事業として、本計画期間中に重点的に実施する重点事業、これまでに実施してきた事業を含めた地域公共交通運行事業、利用促進・啓発事業に分けて掲載する。

項目	事業内容	実施スケジュール						
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	
1 重点事業	幹線バスの見直し	・重複して運行している幹線バスとのらマイカーの統合	検討	実施				
		・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				
	のらマイカー(地域バス)の見直し	・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				
		・のらマイカーの運行エリアの見直し	検討	実施				
		・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				
	利用環境の整備	・公共交通を利用した買い物や通院のモデルコースを作成	作成		作成		作成	
		・支所などの公共施設整備において、待合スペース等を整備	一部実施	検討(決定後実施)				
		・GTFISを活用した市民や観光客への案内(事業者への周知)	実施					
		・交通結節点となる公共施設などへの運行情報のデジタルサイネージの設置	検討	実施				
		・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)					
		・各種割引制度の見直し	検討	実施				
	新たな取り組みや連携の検討	・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)					
・公共交通を補完する、地域の買い物支援などの取り組みへの支援の検討		検討(決定後実施)						
・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)						
・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)						
・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)						
・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		一部検討	一部実施	検討(決定後実施)				
2 地域公共交通運行事業	幹線バスの運行	・幹線バスの運行	実施					
	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	実施					
		・路線、ダイヤなどの見直し	検討	実施				
	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	実施					
		・路線、ダイヤなどの見直し	検討	実施				
	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	実施					
		・路線、ダイヤなどの見直し	検討	実施				
		・小型車両を活かし、停留所を利用しやすい位置へ変更	検討	実施				
	たかね号(交通空白地有償運送)の運行	・たかね号(交通空白地有償運送)の運行	実施					
	タクシーの運行	・タクシーの運行	実施					
	福祉有償運送の運行	・福祉有償運送の運行	実施					
	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)	実施					
快適な利用環境の整備	・市民乗車バスの発行	実施						
	・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)	検討(決定後実施)						
	・キャッシュレス化の推進	実施						

項目	事業内容	実施スケジュール						
		R6	R7	R8	R9	R10	R11	
3 利用促進・啓発事業	市民生活における利用促進	・公共交通サービスに関する情報の提供	実施					
		・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	実施					
		・のりものフェスタ等の利用促進・啓発事業の実施	実施					
		・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	実施					
		・保育園等園外活動時の保育士等の乗車料金免除	実施					
		・介助等様々なニーズに対応できる乗務員の育成	実施					
		・中高生と保護者に対する情報の提供	実施					
		・バスの乗り方教室の実施(交通安全教室とも連携)	実施					
		・地域公共交通利用週間などキャンペーンの実施	実施					
		・転入者へのバス時刻表の配布	実施					
		・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	実施					
		・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	実施					
		・高校生の通学費に対する助成	実施					
		・18歳未満を対象としたヤングパスポートの発行	実施					
	・高齢者等を対象としたおでかけバスポートの発行	実施						
	観光における利用促進	・観光関係者への説明資料の作成	実施					
		・観光客向け時刻表、パンフレットの作成	実施					
		・車内放送を利用した観光案内等の実施	実施					
		・高速バス利用者に対するPR	実施					
		・企画きっぷの実施	実施					
・外国人観光客に対応できる乗務員の育成		実施						
観光における利用促進	・観光施設等との共同割引や店舗協賛等の実施	実施						
	・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	実施						
	・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)	実施						

計画のマネジメント

1. 計画・実施する主体

(1) 計画を管理する主体

○高山市公共交通活性化協議会

本計画は、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、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をする高山市公共交通活性化協議会が管理する。

(2) 実施主体

①高山市の役割

全体的な視点からの公共交通の改善の取り組み、地域公共交通の維持・改善に必要な予算を確保し、利用環境の整備や利用促進等の事業を実施する。

また、国、県、近隣市町村や観光、福祉及びまちづくり等の他分野との連携調整を行う。

②交通事業者の役割

地域公共交通を運行し、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する。また、高山市等と連携し、利用促進や情報発信に取り組む。

③市民の役割

地域公共交通の役割と公共交通の現状を理解し、地域公共交通を維持するため、公共交通の利用や利用促進事業への参加を積極的に行う。

2. 評価・検証・改善の進め方

本市の地域公共交通システムを継続し、より持続性・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する。

評価・検証は、毎年度及び中間年においてそれぞれ実施する。

(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する。

ステップ	目安の時期	実施事項
事業計画	3月 (6月)	■翌年度より運行する地域公共交通の事業計画を立案 (国庫補助を受けて運行する路線は6月に10月からの事業計画を立案)
運行	4月～3月	■地域公共交通の運行
評価・検証	12月頃	■12月までの下記データを確認し、指標の目標達成度を評価 ・幹線、支線の利用者データ、運行経費、行政支出額、収支率 ■各施策の進捗状況の評価、課題の整理
改善	1～2月頃	■課題を踏まえた改善策を検討し、翌年度の事業計画を立案

